

중국항만을 중심으로 한 동북아 물류체제흐름 변화 연구

The study on the change of the North-East Asian logistics
System focusing on Chinese Ports

박경희*

목 차

- | | |
|-----------------------------------|---|
| I. 서론 | IV. 중국의 직기항체제와 관련된 북미, 구주
정기항로의 기항지 변화 |
| II. 세계 주요선사와 터미널오퍼레이터의
경영전략 변화 | V 결론 |
| III. 중국의 물류동향 | |

Key Words: China, Container Ports, Mega carrier, Terminal operator, Strategie, Port of Call

Abstract

Recently, the change of shipping and port environment has required the new strategy from the liners, terminal operators, ports. The ports of call in the North American and European line also has changed as the Chinese ports made rapid advance.

This seems to result from the fact that the trend of the container transportation by sea has developed the traditional concept, called port-to-port system that directly links between a port and another port into the network with complicated hierarchical structure reflecting costs, efficiency, and strategy of the Mega Carrier.

This paper suggests the factors for Busan port to become the hub port of northeast Asia by analyzing the change of the liners' strategy along the change of the shipping and port environment, the global management of the operator of container port, and the amount of containers flowing in the northeast Asia.

* 한국해양대학교 해운경영학과 강사, pgh6424@hanmail.net, 019-526-6424

I. 서론

최근들어 해운항만환경의 변화는 정기선사, 터미널오퍼레이터, 항만들에게 새로운 전략을 요구하고 있다. 단일국가로서는 1998년부터 컨테이너취급량이 세계 1위를 기록하여 앞으로도 이러한 추세를 계속 이어갈 것으로 예상되는 중국과 더불어 동북아 경제권은 EU, NAFTA와 함께 세계 3대 경제권으로 부상하였고 글로벌물류면에서는 세계에서 가장 큰 시장으로서의 위치를 점하였으며 이러한 상황은 앞으로도 지속될 것이다.

1980년까지만 해도 세계 컨테이너 취급순위의 1, 2위는 뉴욕항과 로테르담항이 점하였고 3, 4, 5위가 홍콩, 고베, 카오슝이었다. 그러나 1990년에 1, 2위로 싱가포르와 홍콩이 급부상하였고 3위가 로테르담이고 4, 5, 6위가 카오슝, 고베, 부산이었다. 그러나 다시 10년이 지난 2000년에는 1, 2, 3, 4위가 홍콩, 싱가포르, 부산, 카오슝이 접하게 되었고, 상해가 세계6위로 급부상하였다. 특히 중국의 상해항은 95년까지만 해도 세계의 상위 20개항에도 들지 않았다. 그러나 중국은 괄목할 만한 성장으로 1999년에서 2001년의 3년간의 매년 성장률이 33%에 달하는 경이적인 수치를 나타내었고, 특히 지난해(2003)에는 부산을 추월하여 세계 3위로 급부상하여 우리 항만당국을 당혹하게 만들기도 하였다. 그 외에 심천항, 청도항, 영파항 등 새로운 중국의 항만들이 세계상위 랭킹의 허브항 대열에 속속 참여하고 있다. 이것은 적어도 상품의 생산면에서는 세계경제의 중심축이 북미와 유럽 중심에서 아시아로 급속하게 이동하고 있다는 것을 의미한다.

이와 같은 동아시아항만의 약진속에서 북미, 구주관련 정기항로의 기항지가 크게 변하고 있다. 1995년에는 중국의 주요항만에 북미 및 구주항로는 거의 기항하지 않았으나 현재는 염전에만도 주 15편의 북미항로가 기항하고 있는 상황이다.

이것은 최근의 컨테이너 해상운송의 추세가 항만과 항만을 직접 연결하는 전통적인 개념에서 비용, 효율성 및 대형선사들의 전략 등이 반영된 복잡한 계층적 구조를 가진 네트워크로 발달하고 있는것에서 연유한다고 할 수 있다. 따라서 중국의 물동량증가는 중국에의 직기항체제를 증가시킬뿐만 아니라, 북미와 구주관련 다른 지역의 기항지도 바꾸고 있는 것이다.

본 논문에서는 최근의 해운항만환경 변화와 함께 변모되는 컨테이너정기선사의 전략과 메가 터미널 오퍼레이터의 글로벌 경영, 중국의 급부상으로 재편되는 동북아의 컨테이너물동량의 흐름을 분석하여 앞으로 동북아의 허브항이 되기 위한 항만으로서의 유념해야 할 요소들을 제시하고자 한다.

II. 세계 주요선사와 터미널오퍼레이터의 경영전략 변화

1. 주요선사의 경영전략 변화

선사에게 있어서 컨테이너 운송은 서비스의 차별화가 어려운 비즈니스이다. 따라서, 누가 보다 저렴하게 서비스를 제공하는가에 경쟁의 초점이 집중된다. 가까운 장래에 머스크 라인의 12,000TEU급, P&O Nedlloyd의 10,000TEU급 선박이 투입되면 현재 서비스하고 있는 포스트 파나막스 형인 6,000TEU급에 비하여 컨테이너 한 개당 20~30%의 원가를 절감할 수 있다고 한다. 여기에다가 Hub & Spoke형의 수송네트워크를 구축하면, 서비스수준을 유지하면서 투입선박의 척수를 줄일 수 있게 되어 보다 큰 가격경쟁력을 가질 수 있게 된다.

다른 한편 Maersk사, P&O Nedlloyd사 등은 터미널 오퍼레이팅 사업에 진출하여 허브항의 건설·운영사업에도 글로벌한 선사의 참여가 시작되었다. 지금은 정부의 힘만으로, 또는 자국의 역량만으로는 항만의 개발도 어려운 시대에 접어들고 있는 것이다.

1) 컨테이너 선박의 대형화

현재 세계 최대의 컨테이너선은 유럽/아시아간을 운항하는 OOCL의 8,036TEU 선적의 OOCL Shenchen이며, 흘수가 14.5m이므로 만재시에 필요한 수심은 16m이다. 일본 해사산업연구소 조사월보 2004년 4월호, '컨테이너선의 대형화에 관한 고찰'에 의하면 13,000TEU급의 컨테이너선의 출현도 예견하고 있다.

8,000TEU급 이상 초대형 컨테이너의 운항 전망을 살펴보면 2004년 4월 28일 현재까지의 발주선박은 84척으로서, KMI 보고서에 따르면 미발주 물량까지 합하면 2006년까지 100척이 예상되고 있다. 그 운항시기는 2004년부터 2007년까지이다.

컨테이너선의 대형화는 필연적으로 기항지수를 줄이는 경향을 나타낸다. 물동량이 상대적으로 적은 항만은 모선의 직접기항에서 피더 서비스로 전환될 공산이 크거나, 기항횟수가 줄어들 가능성이 그만큼 커진다.

2) M&A를 통한 규모의 경제

지난 20년 동안 외항 정기선사들은 두 차례에 걸친 업계 대개편을 겪은 바 있다. 1차 대개편은 1980년대 후반의 일로, 1984년 6월에 시행된 미국의 신해운법에 따라 선사간 경쟁의 격화로 수많은 기업이 도산했던 시기이다.

이후 소강상태에 빠져 있던 해운업계가 다시 격동의 시대에 접어든 것은 1990년대 후반이다. 이 2차 대개편이 1차 대개편과 다른 것은 주로 격렬한 인수·합병(M&A)의 결과라는 사실이다. 1997년 1월 P&O Containers사와 Nedlloyd Lines의 합병으로 시작된 이 2차 대개편은 2000년 1월 CMA Holdings사가 CGM사를 매수할 때까지 수많은 대형 M&A가 이루어졌다.

이것은 메가 캐리어가 시장지배력의 강화와 규모의 경제를 통한 가격경쟁력의 강화에 역점을 두고 있음을 의미하며, 세계 원양정기항로의 독과점화를 불러오게 될 것이다.

<표 1> 1997년 이후 주요선사의 인수합병

구분	인수선사	인수합병내용
인수	Hamburg-Sud	Alianca(1998), South Seas Steamship(1998), South Pacific Container Line(1999. 7), Transroll Nevecacao(1999. 7) Corwly American Transport(South America Service 1999. 8)
	CP Ships	Lykes(1997), Contship(1997), Ivaran(1998) Australia-New Zealand Direct Line(1998) Christensen Canadian African Lines(2000)
	Maersk	Safmarine Container Lines/CMB Transport(1999. 2) Sea-Land Service(1999. 7)
	CSAV	Libra Nevecacao(1999. 3) Montemar/Pan-American Independent Line(1999. 6) Norasia(2000)
	P&ON	Blue Star Line(1998), Tasman Express Line(1999. 1) Farrell Lines, Harrison Line(2000)
	NOL	APL(1997)
	Hanjin	DSR-Senator(1997)
	Evergreen	Lloyd Triestino(1998)
	CMA-CGM	Australian National Line(1998)
	D'Amico	Italia di Navigazione(1998)
합병	P&ON	P&OCL and Nedlloyd(1997)
	CSG	5 local Chinese shipping company(1998)

자료: American Shipper, Sep. 1999, Dynamar, Liner Trade Review, 2001.

3) 메가 캐리어의 전략적 제휴

글로벌서비스망 구축을 목표로 전략적제휴의 한 형태로서 주요 대형선사들간에 새로운 형태의 해운컨소시움이 등장하였다. 종전에는 선박 및 선대의 선복을 임차하거나 새

로운 서비스 선대를 공동으로 구성하는 공동운항제휴관계를 맺고 있었으나 이제는 제휴대상이 되는 항로, 영역, 형태, 기간 등이 확대되고 장기화되면서 다양하게 개발 전개되고 있다¹⁾.

원양컨테이너 선사들은 해운항만을 비롯한 환경변화와 화주들의 니즈, 경쟁선사와의 경쟁력에 대응하기 위하여 M&A 및 전략적 제휴를 통한, 경영단위를 대규모화하여 규모의 경제를 강화하는 동시에 화주들이 요구하는 광역의 글로벌 로지스틱스 서비스와 서비스 빈도의 증가를 꾀하고 있다. 이것은 또한 기항 항만에의 선박운항단위에 적합한 대단위 터미널의 운영시스템의 출현을 필연적으로 요구하게 된다.

<표 2> 해운컨소시움의 발전방향

구분	발전방향 (초기단계 - 최종단계)
항로	1개 기간항로 - 1개 기간 및 피더항로 - 2~3개 기간 및 피더항로 - 모든항로
영역	선박 - 터미널 - 장비/내륙운송 - 지원업무 - 영업/마케팅
형태	선복임차/교환사용 - 공동비용 - 자산공동보유 - 공동관리법인 - 합병
기간	단기(임시투입/용선선박) - 3~4년 - 5~10년 - 무기한

자료: 한국컨테이너부두공단, 우리나라컨테이너부두 생산성향상방안연구, 2002.

2차 업계 대개편과 비슷한 시기에 등장한 외항해운의 글로벌 얼라이언스는 그 후 전략적 광역제휴로 연결되고 있다. 이 밖에도 선복임차를 통한 공동운항, 슬롯 상호교환 등 여러 가지 선사간 협조방식이 활용되고 있다. 단독배선(配船)을 지향하는 경향이 극히 강한 Maresk Sealand사나 Evergreen사 등도 특정 항로에서는 다른 선사와의 제휴관계를 구축하고 있다. 이에 따라 대형 선사들의 독과점현상이 계속 강화되고 있는데, 2003년 후반 American Shipper지의 조사에 따르면 세계 20대 선사가 전 세계 컨테이너 선대의 75%를 장악하고 있는 것으로 나타났다.

1) 한철환, 동북아 항만들의 경쟁전략에 관한 연구, 해운연구:이론과 실천, 2002. p. 37.

<표 3> 세계 주요선사간 전략적 제휴현황

(2001. 1. 기준)

그룹명	회원사	항로명	선복량(척, TEU)	연간수송능력(TEU)
Grand Alliance	Hapag-Lloyd/MISC/NYK/P&O N/OOCL	북 미	56, 211,250	1,617,130 (주8항차)
		구 주	40, 200,750	1,308,460 (주5항차)
		대서양	28, 84,250	313,165 (주2항차)
New World Alliance	현대상선/APL/MOL	북 미	53, 211,250	1,500,034 (주7항차)
		구 주	32, 145,500	715,661 (주3항차)
Maersk Sea-Land	Maersk Sea-Land	북 미	52, 208,198	1,006,822 (주5항차)
		구 주	39, 148,048	927,315 (주4항차)
		대서양	43, 181,550	1,162,090 (주6항차)
United Alliance	한진해운/조양상선/DSR-Sea/UASC	북 미	75, 274,300	1,452,145 (주8항차)
		구 주	43, 179,200	846,597 (주4항차)
		대서양	26, 74,850	300,223 (주2항차)
Cosco/K-Line/Yangming	Cosco/K-Line/Yangming	북 미	39, 127,100	1,205,456 (주7항차)
		구 주	24, 109,800	586,561 (주3항차)
		대서양	21, 62,050	418,012 (주3항차)
Evergreen/LT	Evergreen/LT	북 미	52, 208,198	1,006,822 (주5항차)
		구 주	39, 148,048	516,214 (주3항차)
		대서양	21, 90,978	232,168 (주1항차)

자료 : 2002해운물류통계자료, 해양수산부. KMI 조사.

2. 터미널 오퍼레이터의 경영전략 변화

선박의 대형화, 선사의 M&A 및 전략적제휴는 경영단위가 커지면서 항만관리운영체제의 변화가 필연적이다. 항만관리체제의 변화는 공영체제로부터 민영체제로의 변화가 대세가 되면서 항만에서 민간기업의 역할이 증대되는 동시에 공공부문의 역할이 상대적으로 감소된다. 이러한 변화에 부응하여 글로벌 터미널 오퍼레이터가 새로 등장하게 되었다.

그 대표적인 사례가 싱가포르의 PSA이다.

2002년 이후에만 해도 기존 터미널 운영권이나 터미널 운영사를 인수한 사례가 적지 않다. 뿐만 아니라 앞으로도 대형 터미널 운영사들의 인수·합병 작업이 계속될 것으로 보인다.

1) 컨테이너 터미널 오퍼레이터의 환경변화

메가 케리어들의 원가 절감과 서비스질의 향상, 수송시간 단축 등의 이유로 운항선대

의 기항지수를 줄임에 따라 물동량이 소수의 항만에만 집중되었을 뿐만 아니라 선사들 간의 경쟁격화에 따른 경영난으로 항만비용 절감에 대한 요구가 계속되면서 군소 항만의 부두운영업체들은 터미널운영에 어려움을 겪고 있다.

대형 컨테이너터미널 오퍼레이터들은 터미널운영 위험을 분산시킴과 동시에 추가 수입원을 확보하기 위하여 타 항만에 대한 직접투자를 확대하는 한편, 개별항만에서 운영권을 가진 업체들과의 합작투자 또는 인수·합병을 통하여 해외터미널 진출을 확대하고 있다.

2002년에 9,300만TEU를 처리하여 33.6%의 시장을 장악했던 Hutchison Port Holding (홍콩), PSA(싱가포르), APM Terminal(덴마크), P&O Ports(영국)의 4대 운영사와 기타 운영사와의 격차는 더욱 벌어질 것으로 예상된다. Drewry Shipping Consultants사에 따르면 20대 글로벌 터미널 운영사들이 전 세계 컨테이너 처리량의 56.7%를 차지하고 있는 것으로 조사되었다. 특히 정부가 항만 운영이나 개발자금 조달을 민간부분에 의지하는 비중이 커지면서 대형 터미널 오퍼레이터들의 출현이 가속화되고 있는 것이다.

<표 4> 세계 주요 컨테이너터미널 운영업체 현황(2002)

구분	처리물량 (백만TEU)	터미 널수	지역별 터미널 수						
			북미	중미	남미	아시아 /중동	유럽	아프 리카	오세아 니아
HPH(홍콩)	25.3	29	-	6	1	17	4	1	-
PSA(싱가포르)	19.8	11	-	-	-	7	4	-	-
APMT(덴마크)	13	28	11	-	2	9	5	1	-
P&O Ports(영국)	8.3	27	6	-	1	11	4	1	4
Eurogate(독일)	7.7	9	-	-	-	-	9	-	-
SSA(미국)	6	14	9	3	2	-	-	-	-
CSXWT(미국)	3.5	9	-	1	1	5	1	-	1
합계	84	127	26	10	7	49	27	3	5

자료: American Shipper, Feb, 2002.

2) 메가 터미널 오퍼레이터의 경영전략과 허브항

싱가포르의 경우 화물의 80%이상이 환적화물이다. 이는 마랏카 해협의 입구에 위치한 지정학적인 장점이기도 하나 환적화물을 유치하기 위하여 특별요금제도, 인센티브 요금제도, 할인율제도를 선사마다 다른 내용으로 서비스하고 있다. 또 PSA는 적극적인 해외진출전략도 펼치고 있는데 중국의 대련, 한국의 부산항과 인천항의 항만개발 및 운영과 자문, 그리고 일본의 북구주항의 개발에도 참여하고 있다.

다른 한편 허치슨 완포아사는 상해 포트 오소리티와 합작으로 上海集裝箱埠頭有限公

司(Shanghai Container Terminal : SCT)를 설립하여 상해의 부두건설과 운영에 참여하는가 하면, 중국의 염전항(YICT)과 주해(珠海)에도 출자하였고 최근에는 한국의 부산항과 광양항에도 진출하고 있다.

이들 글로벌 운영업체들의 투자전략을 살펴보면 특정항만이나 국가에 집중하기 보다는 여러 국가에 분산투자하고 있으며, 신규항만의 개발보다는 기존항만의 운영권확보나 재개발 및 자본참여방식을 선호하고 있다. 이것은 위험을 분산시키고 특정지역에 편중되거나 과잉투자를 방지하기 위한 것으로 보인다.

PSA, 허치슨 외에도 P&O Port, CSX WT 등 터미널 오퍼레이터들은 화물을 집화하는 면에서 매우 뛰어난 실적과 노하우를 가지고 있다. 그들이 이렇게 적극적으로 글로벌 비즈니스를 전개해 나가는 것은 선사와 마찬가지로 규모의 경제가 크게 작용하는 사업이기 때문이다.

<표 5> HPH사의 한국 진출현황

운영회사	항만/터미널	시설현황	처리능력 (TEU)	운영개시일
한국허치슨터미널 (HKT)	부산 HBCT	65ha/1.447m/12~15m(5개 선석)	100만	2002
	부산 HGCT	15ha/350m/15m(1개 선석)	30만	
	광양 1단계 HKCT	21ha/350m/15m(1개 선석)	24만	2002
한국국제터미널 (KIT)	광양 2단계	32ha/800m/15m(3개 선석)	120만	2002

자료: 한철환, 허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출전략 연구, 해운물류연구, 2004. 3.

3. 국제종합물류업체의 부상

최근 국제 운송의 중심 세력은 해운기업으로부터 국제종합물류업자로 이전되고 있는데 이것은 최근의 컨테이너 해상운송의 추세가 비용, 효율성 및 대형선사들의 전략 등이 반영된 복잡한 계층적 구조를 가진 네트워크로 진전되고 있는것에서 연유한다. 세계적인 국제물류기업의 2002년 매출 상위 10개사를 살펴보면 다음과 같다.

아래 <표 6>에서 나타난 바와 같이 6위까지의 상위그룹은 Integrator로 불리는 국제종합물류업자가 거의 다 점하고 있다. 구체적으로는 구라파 5개사, 일본 3개사, 미국 2개사로서 해운에서의 중진국의 강세와 대조를 이룬다. 이는 곧 해운의 국제물류 시대가 끝나고 네트워크화된 국제물류가 주도하는 시대가 왔음을 말해주고 있다.

특히, DHL을 산하로 포용한 도이치포스트가 미국 UPS를 능가하여 1위로 올라선 점

과 네덜란드의 우편회사가 6위에 랭크된 점은 주목할 필요가 있다.

<표 6> 국제물류기업의 매출액 현황

순위	국제물류기업	매출액
1	Deutsche Post/DHL/Danzas(독일)	408억불
2	UPS(미국)	313억불
3	FedEx(미국)	225억불
4	Deutsche Bahn/Schenker(독일)	195억불
5	Nippon Express(일본)	128억불
6	TGT/TNT(네덜란드)	123억불
7	AP Moller/Maersk(덴마크)	116억불
8	NYK(일본)	104억불
9	Mitsui OSK(일본)	76억불
10	Excel(영국)	75억불

Ⅲ. 중국의 물류동향

1. 중국물류의 현황

중국은 한반도의 44배의 면적, 인구 13억의 거대한 시장으로서 2000년 기준 구매력은 4조9천억 달러로서 미국에 이어 세계 제 2위의 국가이며, 지난 95년 이후 연평균 9%의 경제성장률과 함께 향후 20년간 연평균 7~7.5%의 경제성장을 달성할 것으로 DRI, WEFA 등이 전망하고 있다.

중국의 물류시장의 규모를 살펴보면, 연간 US\$2000억 시장, GNP의 20%, 제3자 물류 시장은 US\$40억 규모, 물류원가가 상품가치의 20~40%인 것으로 나타났다.

중국의 대외교역 규모 역시 95년의 2779억 달러에서 2003년에는 7601억 달러를 기록함으로써 연평균 13.4%의 경이적인 성장세를 보이고 있으며, 중국의 권역별 교역규모는 수출의 경우 아시아 지역이 50.5%를 차지하고 있으며 북미지역과 유럽지역이 각각 22.7%, 20.1%를 차지하고 있다²⁾.

2) 한국해양수산개발원, 한국·중국의 항만물동량 수급현황 및 전망과 환적화물 유치가능성 및 전략, 2004. 4. pp. 10-13.

<표 7> 중국의 권역별 교역 규모

(기준년도 : 2003, 단위 : 억불, %)

지역	수출		수입	
	금액	비중	금액	비중
북미	885.3	22.7%(31.7)	344.2	9.3%(22.7)
아시아	1,969.5	50.5%(27.7)	2446.4	66.1%(41.7)
유럽	783.9	20.1%(49.5)	629.2	17%(33.6)
기타	261.3	6.7%	281.2	7.6%
합계	3,900억불	100%	3,701억불	100%

주: () 안의 숫자는 전년비중.

자료: 한국해양수산개발원, 한국중국의 항만물동량 수급현황 및 전망과 환적화물 유치가능성 및 전략, 2004. 4. p. 10.을 참고하여 작성.

2. 중국 주요항의 컨테이너 물동량 추세

북중국 주요항만은 1990년 이후 연평균 25.8%의 높은 증가세를 기록하고 있으며, 특히 청도항의 컨테이너 물동량 증가율은 1990년대 초반에 연평균 33.8%, 그 이후에도 연평균 28.2%의 높은 성장률을 나타내고 있다. 상해항의 경우, 컨테이너 물동량 연평균 증가율 역시 27~28%의 높은 실적을 보이고 있으며 1990년대 중반 이후 물동량 증가세가 가속화되는 양상이다. 이는 상해항의 막대한 성장 잠재력을 시사하고 있는 것으로 판단된다.

<표 8> 북중국 주요항의 컨테이너 처리 실적

(단위 : 만TEU, %)

	실적										연평균증가율	
	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1990-1995	1996-2003
대련	13	37	42	45	53	65	84	122	135	163	23.2	20.3
천진	29	70	82	94	102	114	145	201	241	302	19.3	19.3
청도	14	60	81	103	121	125	191	264	341	424	33.8	28.2
상해	46	153	197	253	307	396	531	634	861	1,137	27.2	28.0
계	102	320	402	495	583	700	951	1,221	1,578	2,026	25.6	25.8

자료: Northeast Asia Director-General Meeting(2nd) Progress Report on "Future Development of Sea Transportation Corridors in Northeast Asia", Sept. 17-21, 2002, Seoul, Korea.

한국해양수산개발원, 한국·중국의 항만물동량 수급현황 및 전망과 환적화물 유치가능성 및 전략, 2004. 4

<표 9> 북중국 주요항의 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 만TEU, %)

	물동량의 GDP 탄성치	실적	전망	
		2003	2005	2010
대련	2.417	163	265	575
천진	2.298	302	413	862
청도	3.357	424	660	1,870
상해	3.333	1,137	1,766	4,971
합계	-	2,026	3,014	8,278

주 : 컨테이너물동량의 GDP 탄성치를 적용하여 추정된 것임.

자료: 한국해양수산개발원, 한국·중국의 항만물동량 수급현황 및 전망과 환적화물 유치가능성 및 전략, 2004. 4.

IV 중국의 직기항체제와 관련된 북미, 구주 정기항로의 기항지 변화

1. 직기항 서비스의 증가

중국의 컨테이너물동량이 상대적으로 적고, 항만의 하드웨어가 정비되지 않았을 때는 중국연안의 컨테이너의 상당량이 피더선에 의하여 인근 주요항인 홍콩, 카오슝, 부산항 또는 일본의 주요항에서 모선으로 T/S되는 형태가 상대적으로 많았으나, 최근 몇 년 사이에 중국안에서 발착되는 컨테이너 물동량이 급증하면서 컨테이너 정기항로가 급속한 재편과정을 보이고 있다.

그 특징의 하나는 중국항만에 직기항하는 체제가 늘어나고 있는 점이다. 직기항이란 이전까지의 피더선에 의한 서비스를 지양하고 모선이 직접 기항하는 것을 의미하며, 모선이 피스톤 방식으로 하는 셔틀 서비스는 아니다.

피스톤 방식의 셔틀 서비스는 이론적인 효율성에도 불구하고 현실화되지 못하고 있으며, 직기항의 증가란 기존의 서비스 경로에 중국의 주요항을 다시 추가하거나 중국의 주요항을 중심으로 한 새로운 서비스 경로를 신설하는 것을 의미한다. 그러므로 중국 직기항 서비스의 증가는 곧, 중국이외의 지역에 대한 직기항 서비스의 감소와 T/S 물동량의 감소를 의미하게 되는 것이다. 지난해부터 나타난 부산항의 중국 T/S 화물 증가율의 둔화는 이러한 이유를 반영한 것이라고 볼 수 있다.

중국 항만들 중 물동량의 증가로 직기항 체제가 이루어지고 있는 항만은 남중국에서

는 홍콩, 심천항(사구, 적만, 염전항), 광주항, 하문항 등이며, 북중국에서는 상해항, 영파항, 청도항, 천진항, 대련항 등이다.

현재 이들 제 항만에 기항중인 서비스경로는 다음과 같다³⁾.

1) 북미항로

75개 서비스경로 중 청도(10), 천진(4), 대련항(3)에 기항하는 경로는 17개이며, 상해항과 영파항을 경유하는 경우는 각각 19회, 14회이고, 상해항 단독 기항은 8회이다. 동시에 2개이상의 항만에 중복기항하는 서비스를 고려하면 23개 서비스경로(평균 1.6개항 기항)가 있는 셈이다. 또한 중국남부의 홍콩 또는 염전, 심천항 등에 동시에 기항하고 있으며, 대련항은 중국적선 COSCO, 천진항, 청도, 대련항은 WW라인이 2주에 한번 기항하고 있다.

2) 유럽항로

61개 경로 중 청도(5회), 천진(3회), 대련(13회)항에 기항하는 경로는 10개이며, 상해항과 인근 영파항을 경유하는 경우는 각각 17회, 15회, 상해항 단독 기항은 9회이다. 동시에 2개 이상의 항만에 중복 서비스를 고려하면 23개 서비스경로(평균 1.7개 항 기항)를 가지고 있는 셈이다. 천진항은 중국적선 차이나쉬핑에서, 대련항, 청도항은 CMA사에서 청도항과 동시 기항하며, 유럽항로는 모두 홍콩항 등 중국남부지역 항만을 경유하고 있는 것으로 나타나고 있다.

3) 다수항 기항 서비스

2004년 2월 현재 중국의 상해항이나 청도항 등의 1차 주기항항만에서 서비스를 연장하여 2차 서비스항을 추가로 기항하는 서비스수는 94개에 이르고 있고 북미항로에는 44개 서비스, 유럽지중해항로에는 50개 서비스가 있다.

이러한 중국항만 다수항 기항서비스는 향후 지속적으로 확대될 전망이다. 이러한 서비스로도 만선적재가 어렵기 때문에 선사의 고객관리 정책으로 주변국가의 항만을 동시에 서비스하는 추세이다.

대상이 되는 항만으로서는 상해 이북지역의 경우 대련항, 천진항, 청도항, 연운항, 영파항이며, 특히 영파항이 주목을 받고 있다⁴⁾.

3) 한국·중국의 항만물동량 수급현황 및 전망과 환적화물 유치가능성 및 전략, 한국해양수산개발원, 2004. 4. pp. 26-27.

2. 앞으로의 전망

중국이 현재와 같은 고도성장을 지속할 경우, 위에서 본 바와 같은 서비스경로의 중국항만을 중심으로 한 재편은 지속될 것이다.

이러한 변화 중 특히 우리의 관심대상이 되는 것은 황해연안(청도, 천진, 대련항 등)의 제 항을 중심으로 한 새로운 서비스 경로가 확대되는 점이라고 할 수 있다. 이전까지는 황해연안 항만 중에서 모선이 직기항하는 주요항은 청도항으로 한정되는 경향을 보였으나, 최근에는 발해만 깊숙이 있는 천진항까지 서비스 경로가 확대되면서 천진항과 대련항이 모선의 직기항 항만으로 급속하게 부상하고 있는 것이다.

또, 최근 중국의 절강성이 주축이 되어 강력하게 추진하고 있는 영파항의 발전도 주목되는 사항의 하나이다.

그러나 가장 큰 관심사는 상해항의 대수심 부두가 완공되고 나면 북중국을 중심으로 한 원양컨테이너 서비스 경로의 대전환이 불가피해 질 것이라는 사실일 것이다.

이렇게 될 경우, 부산항(광양항)의 중국 컨테이너 T/S 물량에는 심각한 영향을 미칠 가능성이 높다. 항만당국은 이러한 변화에 주목하고 그 대응책을 강구할 필요가 있을 것이며, 그 대응책의 하나가 주요 원양 정기항로의 기종점 기능을 하던 일본의 주요항이 주변항으로 전략함에 따른 물동량을 부산항에 유치하는 방안과 환동해경제권의 T/S 항으로서의 부산항의 위상을 재정립하는 것이다.

V 결 론

2차 세계대전 후의 세계 경제의 변화를 개관하면, 1945년부터 1970년까지의 전후 복구 및 개발전기, 1970년부터 1980년대까지의 아시아의 네 마리 용(한국, 대만, 홍콩, 싱가포르) 시대, 그리고 이후 이어진 동남아 제국(특히 ASEAN)의 부상과 중국의 약진으로 대별할 수 있다.

세계의 주요 물류네트워크는 세계 최대의 생산공장인 중국을 중심으로 다시 재편되어질 것이다. 이미 그러한 재편과정은 곳곳에서 감지되고 있다. SOC가 잘 정비되지 않았던 중국의 개발 초기에는 기존의 국제물류네트워크의 이용이 불가피하였고, 이러한 경향은 대체로 20세기말인 2000년대까지 지속되었다. 그러나 새로운 21세기가 시작되면서, 생각보다 훨씬 빠른 속도로 중국은 필요한 SOC를 개발하는데 성공하였고, 경제의 성장속도도 예측보다 빨리 달성되면서, 세계 경제 구조를 중국 중심으로 바꿔놓았다. 이와 같은 새로운 글로벌 경제환경이 형성되자 이런 환경에 적합한 새로운 글로벌 로

4) 상계서, p. 28.

지스틱스 네트워크의 출현이 불가피하게 되었다.

그 핵심은 중국이라는 세계 최대의 생산공장인 동시에 물류의 발착지점을 중심축으로 한 새로운 로지스틱스 네트워크일 것이다. 이미 1990년대 초부터 심천경제특구를 배경으로, 홍콩의 화남경제권을 중심축으로 하는 글로벌 로지스틱스 네트워크는 최근에 홍콩에 대한 재조명이 제기되면서 재편의 조짐이 뚜렷이 나타나고 있다. 그 구체적인 사례로 그간 홍콩을 T/S항으로 하여 발전하여 왔던 화남경제권의 중심항인 심천항이 부산항을 제치고 세계 제4위의 컨테이너 취급항으로 부상한 사건이다. 그 여파로 홍콩은 불안하게 세계 1위라는 지위는 유지하고 있으나, 성장률에 있어서는 크게 둔화되었다.

중국경제의 개발붐은 중국남단인 화남경제권을 시발점으로 하여 북상하고 있다. 1990년대 후반부터는 상해와 그 배후경제권인 양자강 양안을 중심으로 한 새로운 경제권이 급속한 성장을 거듭하면서 세계 경제의 중심축 자체가 북상하고 있음을 나타내 주고 있다. 이것은 비단 상해항에만 국한된 것이 아니고 그 주변항인 청도항과 영파항의 새로운 변모로도 나타난다.

아직은 세계 경제 전체로 보았을 때 핵심적인 요소라고 할 수 없으나 아시아 경제의 단기적인 발전방향은 황해를 중심으로 한 새로운 경제권과, 10여년 후에는 구체화되리라 하고 예측되는 환동해경제권의 부상을 생각하지 않을 수 없다.

우리나라의 입장에서 본다면 홍콩을 중심으로 한 화남경제권의 발전까지만 해도 일단 주변의 일 정도로 여겨졌으나, 상해를 중심으로 한 화중경제권이 새로 등장한 이후로는 이것이 결코 남의 일이 아니라고 여겨진다. 한때는 당초 기대하였던 바와 같이 중국 SOC가 미개발된 탓에, 부산항이 중국의 글로벌 로지스틱스의 T/S 항으로서 빛을 발할 수가 있었다. 그리고 그 가능성을 전제로 정부의 정책당국자들은 부산항(더 나아가서는 한반도)이 동북아의 물류중심이 될 것이라는 강력한 희망을 갖고 있었다. 그러나 최근 2~3년의 환경변화는 이러한 희망에 더 이상 안주할 수 없다는 것이 현실로 나타나고 있다. 그것은 지난 해에 있었던 상해 및 심천항의 부산항 추월과, 청도항을 비롯한 환황해경제권 연안 제항의 급속한 발전 때문이다.

이제는 새로운 전략을 펼쳐지 않으면 언제 부산항도 글로벌 로지스틱스 네트워크상의 주변항으로 전락할지 모르는 환경을 맞게 되었다. 그러나 여러 가지 사항으로 보아 중국의 발해만을 중심으로 한 환황해경제권의 발전이나 동해를 중심으로 한 환동해경제권이 활성화될 경우, 지정학적인 비교우위를 가진 부산항이나 광양항이 동북아의 허브항이 될 수 있는 잠재력은 충분하다고 본다. 다만 시의적절한 마케팅활동이 수반되어야 할 것이다. 뿐만 아니라 보다 적극적으로 대처할 경우에는 한반도가 동북아의 물류센터가 될 가능성도 기대해 볼만한 것이다.

참고문헌

1. 부산광역시, 「동북아지역 물류체계 및 물류중심항 운영환경 전망」, 2002.
2. 한국컨테이너부두공단, 『컨테이너정보』, 2004 각호.
3. 한국컨테이너부두공단, 「부산항 컨테이너항만의 SWOT 인식 및 마케팅전략이 경영성과에 미치는 영향분석」, 2004. 7.
4. 한국컨테이너부두공단, 「우리나라컨테이너부두 생산성향상 방안연구」, 2002. 4.
5. 한국해양수산개발원, 「한국·중국의 항만물동량 수급현황 및 전망과 환적화물 유치가능성 및 전략」, 2004. 4.
6. 한철환, 「동북아 항만들의 경쟁전략에 관한 연구」, 『해운연구: 이론과 실천』, 2002.
7. 한철환, 「허치슨포트홀딩스(HPH)사의 해외항만 진출전략 연구」, 『해운물류연구』, 2004. 3.
8. 港灣協會, 「特輯 中國の港灣, 港灣」, 2001, 1.
9. 港灣協會, 「特輯 港灣の國際競爭力」, 港灣, 2002, 6.
10. American Shipper. 각호.
11. Changsi. C., "Port Development in China: At Present and in the Future", *Ports and Harbors*, 2002.
12. Containerisation International. 각년도.
13. Dynamar, *Liner Trade Review*, 2001.