

중국, 일본, 대만의 Hub-Port 추진현황과 우리나라 항만개발 대응방안*

Development Status of Chinese, Japanese and Taiwan Hub-Ports and Korean Port Development Countermeasure

홍금우**

목 차

- I. 서론
- II. 세계해상 물동량 동향 및 전망
 - 1. 컨테이너 물동량
 - 2. 건화물 물동량
 - 3. 석유 물동량
- III. 경쟁국의 Hub-Port 추진현황
 - 1. 중국
 - 2. 일본
 - 3. 대만
- IV. 우리나라의 대응방안
 - 1. 정부의 항만중요성에 대한 인식
 - 2. 동북아 Hub-port로서의 조기개발
 - 3. 항만 sale을 통한 경쟁항만들과의 차별성 극대화
 - 4. 배후부지의 개발
 - 5. 관세자유지역의 설치
 - 6. 종합정보물류시스템의 확립
- V. 결론

Key Words: harbor industries, hub-port, the northeast hub-port, competitive ports

Abstract

Because of a recent trend of the open and globalized world economy, international trade is getting bigger and there is a trade competition among many countries, resulting in competition between harbor industries. Therefore, as hub-port development of China, Japan and Taiwan is more actively progressing than any other times, Korea should prepare a powerful management system to take the initiative over them.

Above all, a new recognition of the governmental officers in charge of political management about hub-port industry and early development of the northeast hub-port are needed. To maximize its distinctiveness from competitive ports, port sale should be actively managed. As well, as port functions are diverse, accompanied site development should be prepared.

In conclusion, in order to improve functions of a port and develop the port as a general complex of physical distribution, the government should encourage the accompanied site development and support preparation of a customs-free area and a general system of physical distribution.

* 본 논문은 2003학년도 조선대학교 학술연구비에 의하여 연구되었음..

** 조선대학교 경제학과 교수

I. 서론

세계경제의 흐름은 개방화와 지역통합의 확대일로에 있으며, 최근 우리나라를 중심으로 하는 동북아경제권이 급부상하고 있다. 여러 가지 요인들과 잠재력을 고려해 볼 때 향후 동북아 경제권은 다른 지역에 비하여 높은 경제성장을 이룩할 것으로 전망된다. 이와 같은 경제력의 확대는 동북아 및 환태평양권의 컨테이너 물동량의 급격한 증가를 가져올 것이며, 동북아 경제권의 물류중심지로서의 항만의 중요성은 어느 때 보다도 크다. 그러므로 항만을 둘러싼 환경이 급격히 변화됨에 따라 물동량 확보를 위한 각국의 경쟁이 갈수록 치열해지고 있다. 이에 따라 현재 동북아 물류 중심 국가 선점을 위해 각국의 항만들은 대대적인 항만시설 투자를 통한 중심항 개발전략을 추구하고 있는 동시에 항만운영의 효율성을 증대시키기 위한 모든 노력을 경주하고 있는바, 중국, 일본, 대만, 한국간의 경쟁은 우리에게 특별한 의미를 가지고 있다.

우리나라가 동북아 물류의 급증과 동북아 주간선 항로의 지리적 우위를 고려할 때 21세기 국가의 핵심 산업으로서 동북아 중심항 구축을 위한 국가전략을 추진함은 매우 바람직하다. 왜냐하면 어느 국가든 동북아의 중심항으로서의 위치가 확보되었을 경우에는 지역경제의 성장 및 주변 지역과의 경제적 협력에 중추적인 역할을 할 수 있을 뿐만 아니라 국제물류의 연관산업 및 선박의 기항에 따르는 막대한 수입으로 경제적 파급효과가 엄청나 지역경제 및 국가경제의 활성화에 커다란 도움이 될 수 있기 때문이다. 또한 세계경제의 흐름과 무한한 잠재력을 가진 동북아의 현실을 감안하여 중국을 비롯한 일본, 대만 등은 사상최대 규모의 항만개발 프로젝트를 수행하여 해양국가로서의 경쟁력 확보를 위한 획기적인 항만정책을 도입하고 있는 실정을 감안하여 우리나라도 이에 대한 대책 마련이 시급하기 때문이다.

특히 우리나라는 제조업부문의 기능인력 부족, 고임금, 강성노조, 고지가 등 경쟁력의 약화로 인하여 국내 기업의 해외이전, 외국기업의 국내투자 회피 및 철수 등으로 인하여 국내제조업의 공동화 현상이 초래될 위험성이 매우 높다. 따라서 우리의 미래 선도 산업은 고부가가치 산업, 청정산업, IT산업, 해양, 항만관련 서비스 산업에 각별한 관심을 가져야 할 것이므로 무엇보다도 Hub-Port 건설은 국가 전략적으로 추진함이 필요하다. 이를 위하여 현대의 항만기능을 단순히 화물선적 및 하역이나 또는 화물선이 통과하는 경유지의 역할만이 아니라 복합운송 및 물류의 전초기지로서의 역할을 수행하고 있음을 감안하여 항만은 화물과 관련된 연관 산업을 결합한 클러스트의 구축을 염두에 두어야 할 것이다.

따라서 본 연구는 중국, 일본, 대만 등 우리나라 주변국들의 Hub-Port 추진현황을 분석

하고 이에 대비하는 것을 목적으로 한다. 이 목적을 달성하기 위하여 먼저 중국의 상해 및 홍콩, 일본의 Super Hub Port, 대만의 카오슝항 등의 개발계획을 분석하여 그 특징을 밝히고 이들 국가와 경쟁하기 위하여 우리나라의 Hub-Port 개발전략을 제시하고자 한다.

본 연구의 구성은 제 2장에서 주변국의 Hub-Port 추진 현황을 분석하여 그 특징을 밝히고, 제 3장에서는 우리나라가 이들 경쟁국들과 항만경쟁에 우위를 차지하기 위한 발전전략을 제시하였으며, 제 4장은 결론으로서 본 연구를 요약하고 정책적 함의를 제시하고자 한다.

II. 세계해상 물동량 동향 및 전망

1. 컨테이너 물동량

2003년에는 이라크 전쟁의 종결과 중국의 급속한 경제성장, 그리고 미국 및 일본경제의 회복과 대만 및 홍콩, 싱가포르 등의 완만한 경제성장 등으로 인하여 세계경제는 계속적인 성장세를 유지함으로써 세계컨테이너 물동량은 전년대비 5.8% 성장한 2억 5,460만 TUE를 기록했다.¹⁾ 특히 9.1%의 성장을 보인 중국의 경제성장과 이에 따른 파급효과로 아시아 경제의 성장세가 두드러 졌으며 이러한 현상은 당분간 계속될 전망이다. 이에 따라 아시아를 중심으로 세계 교역량이 크게 증가했다.

2004년에도 중국의 지속적인 경제성장과 미국, 일본, 유럽의 경제회복에 따라 세계컨테이너 물동량은 높은 증가세를 나타내어 전년대비 7%의 증가세를 나타냈다. 따라서 해가 거듭함에 따라 컨테이너 물동량은 더욱 증가할 것으로 전망된다.

2. 건화물 물동량

2003년에는 이라크 전쟁이 예상보다 조기에 종결됨에 따라 세계정세의 낙관적인 전망, 중국의 경제성장정책에 따른 철광석 수입증가, 유럽지역의 이상저온에 따른 석탄수입 증가, 남미산 곡물 수요 증가 등으로 5대 건화물 해상물동량이 큰 폭으로 증가하여 전년대비 4.7% 증가한 14억 3,300만 톤에 달했다. 특히 철광석은 중국 등 극동지역의 수입증가로 물동량이 전년대비 7.4% 증가하고, 석탄은 유럽의 전력생산용 수입증가로 전년대비 8.8% 증가했다.

2004년 중국은 세계 최대 철강 생산국이자 철광석 수입국으로 성장함과 동시에 철광

1) 수은해외경제, 2004. 6, p. 73.

석 및 제철용 석탄수요가 계속 확대되어 건화물 물동량도 전년대비 4.0% 증가한 5억 톤에 달했다.

3. 석유 물동량

2003년에는 중국의 급속한 경제성장에 따른 원유수입 증가와 이라크 전 종료로 인하여 수출재개 등에 힘입어 세계 석유 해상물동량은 전년 대비 1.3% 증가한 20억 1,300만 톤으로 지난 2년 동안의 감소세에서 벗어나 증가세로 나타났다.

2004년에도 선진국을 중심으로 한 세계 경제의 완전한 회복과 함께 중국의 경제성장에 따른 원유수입 증가 지속으로 전년 대비 0.9% 증가한 20억 3,200만 톤에 이르렀다.

이상과 같은 세계적인 물동량의 증가와 함께 경제성장의 경쟁국들인 동북아의 중국, 일본, 대만 등은 Hub-port 추진을 계속하고 있다.

Ⅲ. 경쟁국의 Hub-Port 추진현황

1. 중국

우리의 가장 강력한 경쟁국인 중국은 높은 경제성장률을 지속적으로 유지함은 물론이고 개혁 개방화로 인한 대외투자의 급증 등으로 인하여 폭증하는 물동량을 소화하기 위하여 얽은 수심문제 해결과 함께 상해와 홍콩을 중심으로 한 세계 최대 규모의 항만 개발계획을 수립하여 추진하고 있다.

1) 상해항

중국은 상해항과 심천항을 양대 컨테이너항만으로 육성하기 위하여 대대적인 항만개발사업으로 추진하고 있다. 특히, 1997년 상해항을 상해국제해운센터로의 구상을 발표한 이래 중국 동북부 교역의 중심항으로 집중육성하고 있다. 그 구체적인 계획을 보면, 컨테이너 터미널은 상하이 컨테이너 터미널에 소속된 구 터미널의 8개 선석과 상해항무국 직속 포동지구 외고교 컨테이너 터미널 8개 선석 등 총 16개 선석을 육성하도록 되어 있다. 그리고 중국정부는 외고교 터미널 확충을 계속하고 있는데 1999년에 2기를 개장하고 2002년 말에는 3기가 개장되었다. 그리고 2003년 말에는 수심 13.2m에 4천 TEU급 컨테이너선 4척이 동시에 접안이 가능해 1년에 180만 TUE를 처리할 수 있는 4

기를 완공하였다.

이와 같이 지속적인 항만시설 확충에도 불구하고 폭증하는 물동량을 처리하지 못하고 있어 1990년에는 45만 TUE에 불과했던 상해항의 컨테이너 처리 물량이 2003년에는 800만 TUE 이상을 초과한 추세로 보아 2005년에는 1050만 TUE, 2010년에는 1500만 TUE에 달할 것으로 전망된다. 그러나 이와 같은 컨테이너 처리 능력으로는 1995년 이후 년 평균 27%의 처리물량 증가세로 보아서 물동량을 감당하기에는 부족할 것으로 보여 항만시설의 확충이 더욱 확대될 것이다.

한편 상해항이 가지고 있는 문제점으로는 급증하는 물동량을 처리할 수 있는 항만건설 및 수심문제로 인한 병목현상이다. 또한 컨테이너 처리능력에서 이미 상해 컨테이너터미널과 외고교터미널은 포화상태이고 외고교 제3기 및 제4기 프로젝트인 안벽연장 1,800m의 터미널 확장공사가 완공되었으나 만성적인 시설부족현상은 당장 해결하기 어려운 전망이다. 그리고 상해항은 양자강 하구에 위치하고 있어 상류에서 흘러오는 토사로 인하여 항로수심이 얕다는 문제점도 가지고 있다. 상해항으로의 입항을 위해서는 수심 8.5m, 폭 300m의 장강하구 약 50km를 통과해야 하므로 대형 컨테이너선 입항에 난점이 있다.

이상과 같은 문제점을 해결하고 상해항을 Hub-port로 육성시키기 위해서 중국은 두 개의 대형 프로젝트를 추진하고 있다. 즉 항로수심 문제를 해결하기 위해 3단계의 장강구 중심항로계획으로 제1단계는 준설공사로 수심을 8.5m로 낮추고, 제2단계는 2005년까지 수심 10m를 확보하고, 제3단계는 2008년까지 수심을 12.5m로 확보할 계획이다. 그러나 대형선박의 입항을 위해서는 15m의 수심이 요구되기 때문에 이상의 계획이 수심문제 해결을 위한 완전한 해결책이 될 수 없다.

따라서 중국정부는 상해항 동쪽 30km 해상에 위치한 단산 군도에 있는 대양산과 소양산에 대규모 터미널을 건설하는 컨테이너터미널 개발계획을 추진하고 있다. 이 계획은 대양산과 소양산을 매립하여 수심 15m를 상회하는 컨테이너 터미널을 건설하는 것으로 2020년까지 50개 이상의 선석을 건설하여 연간 1,000만 TUE의 처리능력을 갖추게 되어 있다. 즉 2005년까지 1,600m의 안벽에 5개의 선석을 건설하고 약 30km에 이르는 연륙교를 건설하여 대양산, 소양산과 본토의 푸둥지구를 연결하도록 되어 있다.²⁾

2) 홍콩항

홍콩항은 아시아환태평양의 중심과 주강삼각주지역의 입구에 위치하여 사실상 중국 본토의 남쪽의 관문으로 중국 수출입의 대부분을 담당하고 있다. 따라서 홍콩항은 상하이 항과의 경쟁에서 우위를 확보하고 있는 실정이다.

2) 한국해양수산개발원, 「2003 KMI 세계해운전망」, 2002. 12, pp. 41~43.

홍콩항은 수심이 12~14m이고, 조수간만의 차가 2.2m로 대형 컨테이너선박의 입출에 문제가 없다.

이러한 여건을 갖추고 있는 홍콩항은 세계 제1의 컨테이너 처리항만으로의 지위를 유지하기 위하여 대단위 프로젝트인 항만 및 공항개발전략(PADS : The Port and Airport Development Strategy)을 추진하고 있다. 이 계획에 따르면 2011년까지 163억 달러의 예산으로 란타우섬과 채립콕섬 사이의 바다를 매립해 공항과 컨테이너항을 건설하고 이 지역과 구룡반도를 연결하는 교량과 도로를 건설하게 되어 있다.

또한 2002년 주강을 포함한 강을 이용하여 선석수 60, 면적 65(ha), 안벽길이 3000m 규모의 river trade 전용터미널을 건설하였으며, 2003년 5만톤급 4선석, 처리능력 160만TUE 제9터미널을 건설하였다. 그리고 2011년까지 17개 선석 개발을 예정하고 있다.

2. 일본(Super Hub Port)

지난 20년 동안 동북아 주요 항만들의 시설확충, 서비스향상, 항만이용료의 인하 등으로 일본항만들의 경쟁력이 현저하게 저하되었으며, 일본 항만들이 국제기간항로에 포함되어 있지 않아 북미 및 구주 항로의 본선이 일본에 기항하는 기회가 적으며, 이에 따라 리드타임(lead time) 및 수용비용의 증가 등으로 인하여 경쟁국들과의 경쟁에서 밀려날 우려가 커지고 있는 것이 현실이다.

따라서 일본은 2001년부터 국제경쟁력의 강화와 국민 생활의 질 향상에 기여하는 해상물류 서비스의 확보라는 새로운 항만정책을 추진하고 있다. 여기에는 국제경쟁력 강화를 위한 조치로 물류 네트워크의 확충, 다목적 국제터미널 거점 재배치 및 국내 해상수송 네트워크의 형성 등과 함께 부산 등 주요항만과의 경쟁을 염두에 두고 슈퍼중추항만 육성계획이 그 중심을 이루고 있다. 슈퍼중추항만은 물류비용과 서비스향상을 위해 터미널의 관리운영방식과 물류시스템을 개혁하는 차세대 고규격 컨테이너이라고 할 수 있는데, 3~4개의 슈퍼중추항만을 선정하고 2003년부터 제10차 항만정비장기계획을 수립하여 경제사회의 변화에 대응하고, 국제경쟁력의 강화, 산업이 재생, 순환형 사회의 구축 등을 통하여 더 좋은 삶을 실현하기 위한 항만정책을 시행하고 있다.

이 계획에 의하면 항만을 (1) 중계기능과 아시아 주요항과 경쟁이 가능한 슈퍼중추항, (2) 자국 수출입 화물을 담당하는 중추 중핵항만, (3) 피더 항로망이 취항하는 기타항만을 구분하여 집중적으로 육성하고 있다. 이는 배후지 물류산업의 공간으로 로지스틱스 허브(logistics hub)를 구축하고 최첨단 터미널 경영을 통한 항만 코스트를 30% 이상 절감하여 부산항이나 카오슝항 수준으로 낮추고 나아가서 현재 3~4일 소요되는 리드타임도 1일 정도의 싱가포르 수준으로 단축할 계획인데, 이 계획은 기존의 항만정책인 지역균형발전에 비해 '선택과 집중' 전략을 추진하고, 민간 물류사업자들과 긴밀

한 제휴를 추구한다는 점에서 차이가 있다.

또한 컨테이너 터미널 규모 확대를 통해 동북아의 주요 항만들에 대한 경쟁력을 높여 환적화물을 적극적으로 유치하고, 나아가서 규모의 경제를 통한 터미널 운영으로 비용 절감과 운영업체의 경영개선을 도모하고 있다. 일본정부는 이러한 계획을 효과적으로 달성하기 위하여 선사, 항운산업자 등 민간물류 사업자들과 긴밀한 관계를 유지하며 상호 협조체제를 유지하고 있다.

3. 대만(카오슝항)

대만정부는 카오슝항을 동아시아의 중심항으로 육성하기 위하여 1995년 APROC(Asia Regional Operation Center)계획을 적극적으로 추진하고 있다. 그 내용을 보면 다음과 같다.³⁾

첫째, 대만정부는 2000년 5월 경제계획·개발평의회 지원 받아 물류거점항만 선점을 위한 'Global Logistics Development Plan'을 공식적으로 채택했다. 본 계획의 기본적인 목표는 제품공급 및 발주, 제품선적, 제품판매 등 국제적 경제·무역활동에 있어서 신속성 및 편리성을 갖추어 대만을 세계물류 및 경영관리의 중심지로 발전시키고자 한다.

둘째, 카오슝항을 환적센터(Offshore Transshipment Center)로 지정하고 중국내 대만기업의 인도시간 단축 및 비용절감을 위한 해운·항만연계 운송서비스의 거점으로 활용하고 있다. 현재 대만과 중국은 해운·항공수송은 허용하고 있지 않으나 카오슝항 환적센터는 예외로 인정하고 있어 해상 및 항공연계 수송물량의 증가가 예상된다. 따라서 카오슝항 환적센터는 중국내 대만기업의 수출상품 인도를 통한 경쟁력확보에 기여할 것으로 기대되며, 무엇보다도 항공수송을 이용함으로써 인도시간을 5일 이상 단축할 수 있다. 따라서 해운·항만연계수송의 강화를 위하여 대만의 관련 항공사와의 운임인하를 추진함과 동시에 복합운송 서비스체계의 구축을 위한 경영전략을 적극적으로 추진하고 있다.

셋째, '2020' 마스터플랜에 의하면 수심 16m~18m의 컨테이너터미널 16개 선석을 개발하여 대규모 물류단지를 조성할 예정이다. 이러한 개발 계획이 완료되면 카오슝항의 컨테이너 처리능력은 연간 3천만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 한편 환적화물의 비중이 50%를 넘고, 수출 컨테이너 물동량의 증가세 둔화, 부산항과 킬롱항과 경쟁관계를 고려하여 환적물동량의 유치 및 물류기능의 향상을 위하여 장기적이 개발계획을 수립하고 있다. 즉 카오슝항 물류기능의 향상을 위한 개발계획을 4단계로 나누어, 제 1단계사업은 2001년 4

3) 한국해양수산개발원 "카오슝항, 아시아의 물류거점항만 선점을 위한 정책 적극 추진", 「해양수산동향」 제 1068호, 2002. 8. 19, pp. 5~8.

월에 완료되어 2001년 9월부터 정상운업을 하고 있으며, 제2단계가 진행 중이다.

넷째, 독일의 함브르크 항과 네트워크를 구축하는 등 유럽과의 항만네트워크 구축을 적극적으로 추진하고 있다. 이러한 항만간의 네트워크를 구축함에 따라 유럽항만 관계자들과 물류사업에 대한 노하우 및 경험을 서로 교환하고 있으며, 나아가서 환적화물의 유치를 위하여 인접항만과 광범위한 피더수송망을 구축하고 있다.

다섯째, 카오슝항을 물류기능의 촉진을 위하여 현재 갑화부두의 일부를 'Multifunctional Economic and Trade Zone'으로 지정하여 다기능 경제무역지대를 설치하고 있다.

IV. 우리나라 항만의 대응 전략

중국의 급속한 경제성장으로 인한 대대적인 항만개발계획은 상하이항과 홍콩항을 hub-port로 육성하여 주변국 항만과의 경쟁에서 우위를 점하고 나아가서 경제발전의 핵심요소로 인식하고 있기 때문이다. 그리고 일본 및 대만 역시 항만의 중요성을 인식하고 주변국의 주요 항만과의 허브경쟁을 염두에 둔 적극적인 항만개발을 진행하고 있다.

우리나라 또한 항만은 국가의 핵심 산업시설임에도 불구하고 항만시설 확보율은 매우 저조하다. 따라서 우리나라가 주변국들 항만과의 경쟁에서 우위를 점하기 위해서는 주변국들의 환경을 정확히 파악하여 이에 대한 대책을 강구해야 한다.

1. 정부의 항만 중요성에 대한 인식

우리나라와 경쟁국에 있는 중국, 일본, 대만 등은 항만의 중요성을 깊이 인식하고 국가의 핵심사업 중의 하나로 항만개발을 대대적으로 진행하고 있다. 그러나 우리나라의 경우 항만시설과 컨테이너항만 시설은 매우 저조한 상태이고, 나아가서 총 SOC 투자에서 항만투자의 비중이 점점 감소하고 있는 것을 보면 우리 정부는 항만에 대한 관심이 많지 않는 것으로 보인다.

따라서 정부관계자들이 항만에 대한 적극적인 관심을 갖도록 하기 위해서는 국민 모두가 항만에 대한 적극적인 관심이 있어야 하고, 이를 위해서는 무엇보다 항만관련 학자들의 활발한 연구와 활동이 요구된다. 이런 의미에서 항만학회는 더욱 발전해야 한다.

2. 동북아 Hub-Port로서의 조기 개발

중국, 일본, 대만 등의 경쟁국들이 항만개발을 계획대로 완료된다면 우리나라는 항만

경쟁력에서 뒤질 수밖에 없다. 그러나 다행스러운 것은 우리나라와 가장 경쟁이 치열하게 될 중국의 경우 상하이항 및 홍콩항 개발에 있어서 토사의 퇴적으로 항로준설에 대한 많은 어려움이 있다. 이러한 여건은 비용과 시간이 많이 소요되기 때문에 우리나라의 항만개발 여건에 비해 대단히 불리하다. 그러나 중국의 항만개발계획이 완료될 경우 현대 우리나라가 계획하고 있는 환적화물 유치에 많은 차질이 발생할 것이고 우리나라가 동북아의 Hub-Port로 선점하기가 어려울 것이다. 따라서 경쟁국들의 항만개발에 앞서 우리나라의 항만개발을 조기에 완료하여 선점화 및 경쟁적 우위를 확보해야 한다.

특히 부산항, 광양항, 평택항 등의 개발을 과단성 있게 추진해야 한다. 왜냐하면 부산항은 선진화된 시설능력과 배후 도시의 발달, 국제해운 측면에서 대외적인 신인도, 세계간선 항로에 위치한 기존의 경쟁력을 활용하여 일본의 북서지역항으로부터의 환적화물을 유치하는데 대단히 유리하기 때문이고, 광양항은 지리적으로 상하이항과 그 이북 지역의 다이어, 칭따오, 천진 등으로부터의 환적화물을 유치하는데 유리한 조건을 가지고 있기 때문이다. 그리고 평택항은 중국의 직항로 화물을 취급하는 지역거점항으로 육성하면 아시아 역내 교역의 직기항 서비스에 유리하기 때문이다. 현대 우리나라 수출입 컨테이너의 50% 정도가 역내교역에서 발생하고 있으며 아시아 역내 컨테이너 화물은 가능한 한 작은 규모 선박의 직기항 체제에 의해 운송되는 특징이 있어 평택항은 유리한 여건을 가지고 있다.

3. 항만 sale을 통한 경쟁항만들과의 차별성 극대화

우리나라의 항만들은 세계 주요간선항로에 위치하고 있다는 지리적 장점과 낮은 항만 이용료가 중요한 경쟁의 수단이었다. 그러나 현대는 글러벌 기업들의 물류기능 아웃소싱 등으로 공급사슬관리가 중요한 과제로 부각됨에 따라 저렴한 항만이용료에서 원스톱 부가물류서비스의 제공으로 전환되고 있다. 따라서 우리나라의 항만들이 경쟁국 항만들과의 경쟁에서 우위를 선점하기 위해서는 항만인플라의 확충과 함께 차별화된 항만서비스를 제공해야 한다. 즉 하역작업을 핵심기능으로 하고 예선, 창고 및 부가물류서비스, 내륙운송서비스 등과 같은 관련서비스를 통합하는 항만클러스터를 추진하여 경쟁항만들보다 차별화된 양질의 서비스를 제공해야 한다.

4. 배후부지의 개발

지금까지 항만의 기능은 수출입 및 국제화물의 해륙연결점으로서 화물의 하역, 보관하는 단순한 기능을 수행해 왔다. 그러나 이제 항만은 임해지역으로의 생산 및 물류거

점을 재배치하여 글로벌 물류체제의 핵심기지 역할을 수행하면서 종합물류서비스 제공이 가능한 첨단항으로 변모하지 않으면 안 된다. 따라서 현대의 항만은 공간적인 면에서 배후지에 다기능 물류관련시설이 입지할 수 있도록 대형화, 광역화되어야 하고, 기능면에서는 하역과 보관뿐만 아니라 가공, 조립 등 생산기능과 집배송, 분배, 판매 등 부가가치 물류기능이 집적될 수 있도록 해야 한다. 이러한 항만의 시대적 요구로 인하여 항만기능을 재정비하고 항만을 물류종합공간으로 발전시키기 위하여 배후부지 개발을 추진해야 한다.

이상과 같은 배후부지 개발전략은, 첫째, 범정부차원에서 추진되어야 한다. 특히 주무부처인 해양수산부가 중심이 되어 종합적이고 체계적으로 이루어지도록 하여 항만 및 배후부지가 항만의 고유기능, 그리고 종합물류기능, 산업공간기능, 생활공간기능을 갖춘 종합적인 항만공간이 되도록 해야 한다. 둘째, 정부주도의 항만배부개발은 한계가 있으므로 민간이 참여하는 개발방식의 다양화를 기해야 한다. 여기서 민간의 참여를 위해서는 민간에게 인센티브를 부여하고 적절한 역할분담이 되도록 해야 한다.

셋째, 불균형적이고 비연속적인 개발에 따른 손실을 최소화하기 위하여 항만구역 및 임항 구역의 관련시설의 규모와 능력 및 가동시기 등이 유기적으로 연계되어야 한다. 넷째, 개발계획은 여건변화에 따라 유연성이 있도록 해야 한다. 왜냐하면 항만에 관련된 여러 가지 환경은 시시각각으로 변화하고 있기 때문이다. 가령 중심항의 개념의 경우를 보더라도 과거에는 정기선항로상의 간선에 위치하여 대형선박들이 기항할 수 있는 대규모 부두시설을 갖추고 인접 중소형 항만과는 피더선으로 연결되는 항만하역시설 위주로 정의되었다. 그러나 현재에 와서는 지리적 입지와 대규모 부두시설 외에 광대한 배후부지에 복합물류산업단지가 입지해 있고 배부 경제권과는 철도, 도로, 항공 등에 의해 완벽한 연계수송망을 갖춘 종합물류거점항만의 개념으로 바뀌고 있다.⁴⁾

5. 관세자유지역의 설치

관세자유지역이란 국가의 관세법이 적용받지 않는 지역으로 관세나 세금 등의 면세 특권을 부여하여 수출입을 자유롭게 수행할 수 있는 경제활동의 특구를 말한다. 이러한 관세자유지역은 세계적으로 약 800여 지역에서 운영하고 있는데 일반적으로 그 기능은 국제운송의 거점, 국내외 기업의 생산기지, 그리고 중개무역거점 등으로 활용되면서 외국인 투자유치, 생산 및 수출입 증가, 부가가치 창출, 해운 및 항공산업의 활성화를 통한 국가경제의 활성화에 있다.

따라서 우리나라가 주변 경쟁국들과의 경쟁에서 선점하기 위해서는 이러한 관세자유

4) 길광수, "항만 배후부지 개발 시급하다", 「월간 해양수산」 2001년 6월호, 2001, pp. 1~3.

지역의 설치 및 확대가 시급하다.

6. 종합정보물류시스템의 확립

항만기능이 선진화되기 위해서는 국제화 정보화의 발달에 따른 새로운 정보나 통신 공간인 텔레포트(teleport)를 형성하여 화물유통에 관련된 정보유통 및 인적교류를 지원할 수 있도록 하고 있다. 특히 대형 선사들을 유치하기 위하여 그들이 요구하는 서비스를 항만이 제공할 수 있어야함을 필수적이다. 가령, 전자문서의 교환으로 세관, 선사, 운송주선업자, 터미널간에 협력체계가 완벽하게 구축되어 신속하고 정확한 서비스를 제공할 수 있어야 한다. 특히 우리의 경쟁항인 싱가포르항이 포트넷(portnet)으로 인한 동남아 최대의 컨테이너 환적항이 되었다는 사실에 주목할 필요가 있다.

V. 결론

세계경제는 개방화와 국제화의 물결에 힘입어 무역의 규모가 점점 확대됨에 따라 각국은 항만경쟁에 대비하기 위한 항만산업개발에 정책의 관심을 집중시키고 있다. 따라서 우리나라와 경쟁국인 중국, 일본, 대만의 항만산업 개발정책은 어느 때 보다는 활발하게 진행되고 있는데, 우리나라는 이들과의 항만 경쟁력을 갖추기 위하여 범정부적인 대책을 강구해야 할 것이다.

첫째, 항만산업에 대한 정부관계자들의 새로운 인식이 재정립되어야 한다. 우리나라와 경쟁관계에 있는 중국, 일본, 대만 등은 일찍이 항만의 중요성을 깨닫고 국가의 핵심사업 중의 하나로 선정하여 대대적인 항만개발사업을 진행하고 있다.

둘째, 동북아 Hub-Port로서의 조기개발이 필요하다. 우리나라와 경쟁관계에 있는 경쟁국들의 항만개발계획이 예정대로 완료된다면 우리나라는 항만경쟁력에서 불리할 수밖에 없다. 따라서 우선 경쟁력에서 잠재력이 있는 부산항, 광양항, 평택항 등의 개발을 신속하게 추진해야 한다.

셋째, 경쟁국들의 항만들과 차별성을 극대화하기 위하여 항만 sale을 활성화해야 한다. 과거와는 달리 현대는 글로벌 기업들의 물류기능 아웃소싱 등으로 공급사슬관리가 중요한 과제로 부각됨에 따라 저렴한 항만이용료가 중요한 경쟁의 요소로 부각되고 있다.

넷째, 항만배후지 개발이 요구된다. 항만의 기능이 단순한 수출입 및 국제화물의 해륙연결점으로써의 화물의 단순한 하역이나 보관의 기능만이 아니라 이제는 임해지역으로의 생산 및 물류거점을 재배치하여 글로벌 물류체계의 핵심지역 역할을 수행하면서

종합물류서비스 제공이 가능해야 하므로 배후지 개발이 필요하다.

다섯째, 관세자유지역을 설치하여 면세 특권을 부여하는 등의 혜택을 주어 수출입을 자유롭게 할 수 있도록 해야 한다. 이러한 관세자유지역은 세계적으로 800여 지역에서 운영되고 있으며 우리나라의 경쟁국들도 중요관심사항으로 추진하고 있으니 시급한 과제가 아닐 수 없다.

여섯째, 항만기능을 선진화시키기 위하여 종합정보물류시스템을 확립해야 한다. 특히 대형 선사들을 유치하기 위해서는 그들이 요구하는 서비스를 항만이 제공할 수 있어야 한다.

이상과 같은 제반 환경과 여건을 마련하여 우리나라가 Hub-Port로서의 위치를 확보하여 주변 경쟁국들과의 경쟁에서 우위를 점할 수 있도록 정부, 국민 모두가 지혜를 모아 최선을 다해야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 김광수, "부산항 관세자유지역 활성화 방안", 「월간 해양수산」 2002년 6월호, 2002.
- 김형태, "상해항과 부산항의 항만요율수준 비교연구", 「월간 해양수산」 2002년 4월호, 2002.
- , "일본의 항만배후단지 개발·운영제도와 시사점", 「월간 해양수산」 2001년 11월호, 2001.
- 배병태, "중국경제의 급부상에 따른 부산항의 발전전략", 「한국항만경제학회지」 제18집 제2호, 2002.
- 우종균, "우리나라 관세자유지역의 국제물류거점화 전략", 「월간 해양수산」 2001년 6월호, 2001.
- 중앙대학교 국제무역물류연구소, 「평택항의 물류체계 개선을 위한 O/D분석」, 2002. 2.
- 한국수출입은행 해외경제연구소, 「중국 경제 성장추진 창장삼각주와 주장삼각주의 경제발전 비교」, 2002. 3.
- 한철환, "동북아 항만들의 경쟁전략에 관한 연구", 「해운연구 : 이론과 실천」, 2002년 가을.
- , 「컨테이너 항만의 발전패턴과 중심항만전략에의 시사점」, KMI 해양수산 현안분석 2003-04호, 2003.
- 한국해양수산개발원, 「동북아 정보중심 기지화 기반조성연구」, 2000.
- Changsi, C., Port Development in China : At Present and in the Future, Ports and Harbors, 2002. 6.
- Far Eastern Economic Review, "Hong Kong Plays a Loser's Game", January 30, 2003.
- Henry Joyce, "Northeastern lights grow brighter", Container Management, Issue 191, April 2001.
- Institute of International Maritime Affairs, Marketing Strategy of the Port of Busan for Logistics Center in Northeast Asia, May 29, 2001.
- Song, D. W, "Port Co-opetition in Concept and Practice", Maritime Policy & Management, Vol. 30, No. 1, 2003.
- The Economist, "Special report Hong Kong and Shanghai", 2002. 3.