세계 정기선시장을 강타한
미 서부항만 현장 스케치

호황기에 정기선업계가 미처 생각하지 못했던 북미 서안항만의 혼란은 어디에서 비롯된 것일까? 로스엔젤리스(LA) · 롱비치(LB)항의 피크(peak)시 80척 이상의 체선현상도 12월 중순에는 거의 해소됐다.

그러나 항만 노동력의 부족, 환경 문제, LA · LB 양 항만으로의 과도한 집중, 대체항의 부족 등의 많은 문제들이 가로놓여 있는 상태이다. 일본해사신문 편집부 기자가 LA · LB 등 미 서안지역을 직접 방문하여 혼란스런 미국의 관문(gateway)을 둘러보았다. 다음은 일본해사신문이 5회에 걸쳐 게재한 기사내용을 정리한 것이다.

(편집자 주)

▶ LA · LB항 체선 '노동력 부족'이 도화선

LB항의 K-Line의 터미널회사, 국제운송서비스(ITS : International Transportation Service)의 이시토비 아키라(石飛章) 사장은 LA · LB항의 체선 현상이 갑자기 해소되었기 때문에 놀랐다고 말한다.

10월 피크시에는 자동차전용선 등을 포함, 80척 이상의 선박이 접안할 수 없어 근해로 정박하는 상황이 계속되었다. 그것이 11월 둘째 주에 들어서면서 체선현상이 급감했다. LA · LB 양 항만국에 의하면, 11월11일의 외항대기 컨테이너선은 7척, 그 다음주에는 4척이 되어 체선 현상은 거의 해소되었다.

전대 미문의 체선현상이 시작된 것은 7월초 독립기념일 전후로부터이다. 최초의 발단은 6월30일이었다. 하역 인부들의 부족으로 본선이 접안할 수 없었고 근해로 정박했던 것이 시작이다.

그 후 독립 기념일이 끝난 직후에도 노동력 부족은 해소되지 않았고, 선박의 스케줄이 지연되었다. 1척당 평균 3~3.5일 정도의 외항대기는 부득이하게 여겨졌다. 그런데도 7월 중순 이후는 서서히 개선되었지만, 성수기에 들어간 8월 하순부터 다시 체선이 장기화되고 증가한 화물을 처리할 수 없어 컨테이너터미널 내에서 체화 현상이 일어났다. 그것이 한층 더 본선의 접안을 방해해서 지연시키는 악순환에 빠지게 되었다.

▶ 아시아-미국행 컨물동량 70% 서안항

아시아발 미국향 컨테이너 화물 가운데 약 70%는 미 서안항 물동량이다. 그 중 LA · LB항이 차지하는 비율은 약 7할로, 미국 수입화물이 거의 집중된다.

규모에서는 미 서안 항만 중에서 손꼽힐 만큼 훌륭하지만, 증가하는 물동량의 과도한 집중으로 처리능력의 여력이 없다. 원래 모든 서안 항만 중에서도 「항구적인 노동력 부족」현상을 겪는 LA · LB 항이다.

2004년의 아시아발 미국향 물동량도 당초 전망은 5~6% 정도 증가할 것으로 예상했지만, 실제로는 15~16%로 증가된 것으로, 노동력 부족이 표면화되어 버렸다.

7월부터는 임시고용노동자 등을 추가 모집, LA · LB 항의 항만노동자수는 임시고용을 포함해 1월의 3,800명(1일당 인원수)에서 9월에는 약 30% 증가, 5,100명으로 증가했다.

또 배선 각 사가 스케줄을 큰 폭으로 변경해 LA · LB항 대신 다른 항으로 기항지를 변경했다. 7월 이후 혼잡을 피하기 위해 양 항만의 기항을 취소한 컨테이너선은, 11월 18일까지의 조사에 따르면 합계 116척에 이른다. 이러한 항만측, 선사측 쌍방의 대책이 10월 하순부터 서서히 먹혀들기 시작해 11월 둘째주부터 체선 현상은 간신히 완화됐다.

"현재는 수습되어지고 있지만, 추수감사절(11월 25일) 이후에는 또 어떻게 될지 모른다"고 ITS의 이시토비 사장은 불안한 듯 말한다.

인원 증원으로 형태는 갖췄지만, 정말로 필요한 숙련된 노동자는 부족한 실정이다. 상시고용 노동자의 평균 연수입은 수당을 포함, 연간 12만 달러 정도이다. 이러한 상시고용 노동자를 증원하기에는, 그렇지 않아도 고비용 체질의 상황을 더욱 악화시킨다.

▶ 항만시설의 IT화 지연도 적체요인

부족한 노동력을 보충하기 위해서, 국제항만창고노동조합(ILWU : International Longshore and Warehouse Union)과 태평양선사협회(PMA : Pacific Maritime Association)가 2002년에 합의한 터미널 시설의 IT화도 거의 진행되어있지 않아 이번 체선을 초래한 원인이 되고 있다.

겉으로 보기에 체선 현상은 완화되었지만, 항만측, 선사측 쌍방의 대책은 대처요법에 지나지 않는다. 정말 필요한 체선발생의 인과관계 분석에 대해서는 지금부터 시작해야한다. 활기에 찬 컨테이너 물류가 생각하지 못한 체선 문제의 해결은 지금부터이다.

▶ 항만업무 합리화 부진도 한몫

대형 컨테이너선이 입항, 하역인부가 본선에 승선하여 컨테이너의 래싱(lashing)을 떼어내는데 시간이 걸렸다.

그러나, 한 고령의 하역인부는 "이러한 작업은 너무 위험하다"고 돌연 떠들기 시작했고, 급기야는 작업을 내팽겨쳐 버렸다. 이 하역인부는 임시고용 노동자이다.

일용직인 관계로 작업내용을 확인하지 않고 지원했는지 하역작업에 대한 지식이 전혀 없었던 것 같다. 현장의 감독이나 동료의 설득에도 불구하고, 작업을 그만두고 돌아가 버렸다. 결국, 다른 하역인부가 대신해서 도왔지만 작업 효율은 저하되어 하역시간도 통상보다 길어졌다고 한다.

금년 7월부터 노동자 부족으로 시작된 로스엔젤리스 · 롱비치(LA · LB)항에서의 체선문제 해소를 위해 임시직 급구로 노동력 부족을 보충하는 대책이 취해졌지만 근본적인 사태해결에는 역부족이었던 것 같다.

물론, 하역인부는 확보됐고 선사측의 스케줄 변경 등으로 체선현상은 거의 해결됐지만, 숙련된 하역인부는 이전부터 부족한 상태이다. 또 야드내의 혼잡은 계속되고 있어 "체선이라고 하는 제1단계를 제거했을 뿐 야드 내의 혼잡이나 철도로의 연계 등의 과제는 지금부터"라고 지적하는 목소리도 강하다.

로스엔젤리스항 근교에 물류 시설을 짓는 일본통운(日本通運) LA 해운지점장에 의하면 "컨테이너를 인수하는데만 해도 2일이나 걸린다"며, 혼잡은 계속되고 있다고 했다.

▶ 숙련된 노동자 부족은 구조적인 문제

숙련된 노동자의 부족은 LA · LB항의 만성적이라고 할 수 있는 구조적인 문제이다. 그렇다면 각 터미널이 숙련된 노동자를 좀 더 많이 고용하여 육성하면 좋겠지만, 일은 그렇게 단순하게 진행되지 않는다.

모든 서안 항만의 노동력은 기본적으로 서안 29항의 항만노동조합인 국제항만창고노동조합(ILWU)을 통해서 확보된다. 기항선사와 터미널 회사 등으로 구성되는 고용자 단체인 태평양선사협회(PMA)와 ILWU를 통해서 고용계약을 연결하는 구조다. 예를 들면, 본선 입항시에 필요한 인원(하역작업에 필요한 1팀의 구성원은 20명 정도)을 갖추는 경우, 각 터미널은 각각 필요한 인원수를 PMA에게 전달하고 PMA는 그것을 정리해 ILWU에 요구한다.

ILWU는 그것에 따라 인원을 갖추지만, 여름 휴가 등에는 충분한 인원을 확보할 수 없는 경우도 있다. 이번 체선 현상은 PMA가 요구하는 인원수가 전혀 모이지 않았던데 부터 시작되었다.

ILWU와 PMA는 2002년 7월부터 2008년 7월까지 6년간 신노동협약을 체결했다. 고용자측은 조합에 대해 항만노동자의 급여를 6년 동안 10~15% 끌어올리는 조건을 수락했다.

PMA에 의한 2002년 연간 지불급여비(연금 · 복지 부담 등 제외)는 전년대비 4.4% 증가한 10억4,800만달러, 2003년에는 11.1% 증가된 11억6,400만 달러로 상승했다. ILWU에 등록된 노동자수는 2004년 11월 현재 1만2,000명(임시고용직은 약 6,000명)이다.

ILWU 등록된 일반 조합원의 평균 연수입은 복리후생비 등을 포함해 14만달러, 사무직은 15만달러, 현장 감독급이 되는 반장급은 21만달러이다. 처음 보아도 다른 산업에 비해 좋은 대우이다. 그러나 고용자 측면에서 보면, 서안 29항에서 상근 1만2,000명이 적을지도 모르지만 비용은 부담스럽다.

▶ 하역노동자의 고임금도 당면현안

"임금보다 연금 · 보험비 부담이 크다"고 한 선사 관계자가 말하듯이, ILWU의 등록 노동자를 늘릴 경우 퇴직후의 연금부담이 매우 커진다.

2002년에 PMA측이 강한 대응을 하는 것은 첫째, 서안 항만의 중요성이 부각되고 물동량 증가 경향에 있음에도 불구하고, 항만작업 생산성은 진전이 없다. 둘째, 정기선사에 있어 북미항로의 적자가 심각하고 비용삭감이 필요하다는 위기감 때문이다.

임금 상승은 받아들여졌고, 물동량 증가에 대해 인원 충원이 아니라 업무 합리화로 극복하는 체제를 구축 할 수 있다(시설의 IT화)는 생각이 있었지만, IT화의 진전은 생각대로 되지 않았고 물동량만 큰 폭으로 증가해 버렸다.

"해상컨테이너 수송산업은 해상(선박)에서의 투자는 활발하지만, 육상(항만터미널이나 내륙 철도)에서의 투자는 적다"

MOL의 죠지 하야시(George Hayashi) 부사장은 이렇게 지적한다. 해상측인 선사와 육상측인 항만, 철도 회사 모두가 계속할 수 있는 투자와 업무 효율화에 임해야만 컨테이너 물류는 잘 순환되어 진다는 얘기다. 물류체인의 하나라도 불편이 있으면 연결되지 않는다.

▶ LA항 환경문제도 비용증가로 이어져

LA항에서는 최근 외항선이 동항의 20마일 이내에 들어가면, 본선의 속도를 12노트 이하로 감속하

도록 기항선사에게 요구하고 있다. LA항만국에 의하면 대형선이 감속하면 CO2 삭감 효과가 있다고 한다. 이에 대해 정말 효과가 있는지, 선사 관계자의 반응은 회의적이다.

선사의 해상근무 경험자는 "과학적인 근거가 없다"라고 단언했으며, 또 다른 대형선 선장 경험자에 따르면 "감속하는 것이 배를 움직이는 것 보다 어렵고, 차라리 환경에 대해서도 않좋은 영향을 끼칠 것"이라는 견해를 밝혔다.

법적인 구속력은 아직 없지만, "장래 40마일로 확대해, 법률로 의무를 부여하는 것도 검토하고 있다"고 LA시 항만국은 설명했고, 선사측도 이에 준비하고 있다.

현시점에서는 구속력을 가지지는 않지만, LA시 항만국에서는 임의 베이스로 다양한 환경대책을 이용선사에 요구하고 있다.

예를 들면 컨테이너선의 연료는 중유이지만, 본선 접안중에 한해서는, 보다 유황 성분이 적은 연료의 사용을 각선사에 요구하고 있다. 그 쪽이 CO2의 배출량을 감소시킬 수 있다는 것이다.

▶ 항만 이용선사에게 환경대책 요구

한층 더 환경대책을 진행시켰던 것이 차이나쉬핑(China Shipping)의 터미널에서 도입된 AMP 시스템 추진이다. AMP 시스템은 안벽에 접안중인 선박으로부터 배기가스를 없애고 대기오염을 개선하기 위해, 부두의 육상설비로부터 정박중의 컨테이너선에 전원을 공급한다. AMP 시스템의 도입으로 1척당 1일 질소산화물 1톤의 배출을 방지할 수 있다고 한다.

물론 이러한 비용은 선사 측에 튀어 되돌아온다. 어느 선사가 시험적으로 계산한 바에 따르면, 유황 성분이 적은 연료를 도입할 경우, 컨테이너선 1척당 연간 3,000만엔의 비용이 증가된다고 한다.

AMP 시스템이 되면, 육상 시설뿐만이 아니라 선박도 재설계하지 않으면 안되어, 선가 상승으로도 이어진다.

환경문제가 향후 한층 더 비용 상승의 압력이 되는 것은 확실하다. 그러나 제일 큰 문제는 환경 배려를 요구하는 지역 주민의 반대 등에 의해, LA · LB항의 기존 터미널의 확장계획이 진행되지 않는다는 것이다.

▶ 환경문제로 항만시설 확충계획 차질

롱비치(LB)항에 있는 K-Line 그룹의 터미널 회사인 국제운송서비스(ITS)는 장래 ITS 터미널과 구 시랜드 터미널(ITS 이용) 사이에 끼인 부분을 매립해 대형선 기항에도 대응할 수 있도록 터미널 확장계획을 가지고 있다.

최종적인 완공계획은 2010년으로 잡고 있지만, 매립작업 등 확장을 서서히 진행시켜 나갈 방침으로 벌써 LB항으로부터의 인가도 받았다.

"허가를 받는 것과 실제로 확장작업을 하는 것은 별개의 문제"라고 ITS의 이시토비 아키라(石飛章) 사장은 신중하게 말한다. COSCO의 선례가 있기 때문이다. 동일하게 LB항에 컨테이너 터미널을 임대한 COSCO는 MAERSK의 LA이전으로 그 철거지를 통합해 터미널 확장을 계획하고 항만국으로부터 매립 허가도 취득했다.

공사를 시작한지 얼마 되지 않아 환경단체의 반대로 환경 보고서의 재작성이 요구되어 사실상 계획은 원점으로 돌아갔다.

이러한 사례는 비단 COSCO에만 국한된 것이 아니다. LA항의 차이나쉬핑의 터미널도 "갠트리 크레

인이 경관을 해친다"고 지역 주민으로부터 민원이 제기되어, 개업이 반년간 연기된 경우가 있다. 확장 계획을 가지고 있는 다른 터미널도 동일한 고민을 안고 있다.

▶ 급증하는 물동량으로 CY 한계봉착

물동량의 급증으로 터미널 확장은 기다릴 수 없는 사안이지만, 환경문제는 해마다 엄격해지고 있다. LA · LB항에서는 지금까지 부지가 넓은 곳에서의 컨테이너 보관도 온 샤시(on chassis)방식을 채택하고 있었다.

그러나 급증하는 물동량으로 야드는 좁아지고, 게다가 확장도 어렵기 때문에 "일본이나 유럽처럼 단상에 쌓아올리는 방식으로 바꿔어 갈 것"이라고 터미널 관계자는 보고 있다.

"미국에서 일어난 현상은 10~20년 지나 일본에서도 일어난다. 머지않아 일본의 항구에서도 동일한 환경 규제가 생기게 될 것이다"고 LA시 항만국의 모리모토 마사시(森本政司) 부국장(assistant director)은 말한다.

금년 10월 토쿄도는 토쿄항에 정박중인 선박으로부터 배출되는 대기오염 물질의 추계량을 처음으로 공표했다. 장래 컨테이너산업에 큰 영향을 미치는 환경 문제에 대처하는 방법의 힌트는 여기 LA에 있는 것 같다.

▶ 주요 항만의 화물집중현상 심화

"시애틀, 타코마에서 하역은 너무 느리다. 멕시코에서 하역할 수 있을지라도 보세운송이 가능한지 불안하고, 어디에도 갈 곳이 없다"

미국에 주재하는 대기업 일본계 제조업체의 물류 담당자는 한숨 섞인 목소리로 말한다.

이 물류 담당자는 11월 초순, 체선 현상이 심각한 로스엔젤리스 · 롱비치(LA · LB)항의 현황 파악과 대체 루트를 조사하기 위해 중서부로부터 서안에 왔다. 하지만, LA · LB항을 대신하는 루트를 찾는 것은 쉽지 않다.

하주들은 일시적인 대체 루트나 항공 화물로의 이동 등의 대책을 세우고 있지만, 어느 것도 충분하지 않다.

LA · LB항에 하역하는 컨테이너 화물중 동안으로 복합운송(철도운송)되는 컨테이너 화물은 약 50% 정도이고, 나머지는 로컬화물로서 LA시 근교로 운송된다. 다만 이러한 화물이 모두 LA 등 서안 지역에서 소비되는 것은 아니다. 물류 기업 등의 물류 센터에서 모아지고 구분되어 시카고나 뉴욕, 아틀랜타 등으로 가는 화물도 적지 않다.

▶ LA · LB항 하주들의 선호도 높아

컨테이너화물이 왜 LA · LB 양 항에 집중되는 것인가?

"비가 적고 허리케인도 오지 않아요. 여기는 정말로 천연 항이에요"

일본통운 로스엔젤리스 해운지점의 시미즈(清水) 지점장은 이렇게 설명한다. 지리적인 이점도 있다. 지도를 보는 것만으로는 알기 어렵지만, 북미 서안은 산맥이 이어져서 평지가 적다. 그 서안 지구에서 로스엔젤리스 근교는 적은 평지로 인구 밀집지역이다.

LA로부터 북쪽에 위치한 베이커스필드(Bakersfield)에는 최근에 많은 하주들이 물류센터 등을 설치, 여기에 서안 양하 화물이 집중된다. 그 이유는 하주들이 LA · LB 양하를 요구하기 때문이다.

그런데도 정도를 넘어서는 LA · LB항 집중에 대

해 관계자들 사이에서는 근본적인 방안을 모색하는 움직임이 감지되고 있다.

NYK 등의 전략적 제휴그룹(Grand Alliance)은 JCX (Japan China Express)서비스의 기항지를 일부 변경하여 오클랜드(Oakland)항에 기항키로 결정, 동쪽 항으로 이동하고 있다. 오클랜드의 경우 하주들의 물류시설이 집중된 베이커스필드 등으로의 수송이 가능하기 때문이다.

▶ 선사들 북미서안 기항지 일부 변경

2004년 초에는 에버그린사가 모든 터미널이 온도크(on-dock)인 타코마항에 새로운 터미널을 개장한다. K-Line도 터미널을 이전해 규모를 배로 증가시켜 신조선의 투입과 더불어 북미태평양북안(PNW : Pacific Northwest) 서비스 강화를 추진중이다.

"입지가 너무 좋아 불안하다" 시애틀항에 대해 어느 선사 관계자는 이렇게 중얼거렸다. 시애틀항은 이치로 선수가 활약하는 세이프코 필드(Safeco Field) 구장과 엎드리면 코 닿을 데에 있는 시내 중심부의 좋은 입지이다.

그 때문에 대규모 확장 여지가 부족한 것 외에, 'LA와 똑같은 환경 문제로 항구시설 확장 등에 대한 반대 운동이 일어나는 것'등의 염려가 사라지지 않는다. 동일하게 오클랜드항도 확장에는 한계가 있다. 무엇보다도 취급량, 야드 규모 등 서안의 모든 항에서 LA · LB 양 항의 대체항을 찾아내는 일은 쉽지 않다.

그럼 동안직항서비스는 어떻게 되는 것인가? CKYH 그룹이 내년부터 4 항차 체제로 증대되는 등 하주의 기대도 크다. 다만 동안직항서비스는 1항차당 8~9척의 컨테이너선이 필요하지만, 지금은 용선료가 상승해 선대도 부족하여 시장으로부터 선박이 부족한 상황이다.

▶ LA · LB항 대체항만 찾기 어려워

만일 배를 조달해서 동안직항서비스를 확충해도 동안의 모든 항도 그만큼 여력이 안되기 때문에 여전히 문제의 소지를 안고 있다.

"6~7년 전의 홍콩과 유사한 것일까?"

홍콩 주재 경험도 있는 선사 관계자는 중얼거린다. 일찍부터 화남 지구의 물류 통로를 혼자서 맡고 있던 홍콩의 경우 항비가 비싸면 평판은 좋지 않았을텐데도 선사들이 찾는 것은 화남 지구의 창구가 홍콩 밖에 없었기 때문이다. 당시는 중국 본토 측의 통관 수속의 문제도 있어, '홍콩의 우위는 흔들리지 않을 것'이라는 견해가 강했다.

그러나 지난 2003년 중국 심천항의 컨테이너 물동량이 처음으로 1,000만 TEU를 돌파하는 등 성장이 제자리걸음인 홍콩을 뒤로 한 채, 매년 두자리수 성장을 계속하면서 화남지역의 관문항으로 부각되고 있다.

현재 서안 항만, 동안직항서비스 중에서 미국의 '심천항'과 같은 대체항을 찾기란 쉽지 않을 것 같다. 그런데도 북미 컨테이너교역의 물동량은 향후에도 견실한 증가가 예상된다. 이대로 LA · LB항에 컨테이너화물이 집중될 것인가? 북미 컨테이너 물류는 갈림길에 서 있다.

▶ LA · LB항 휴일 직후에도 하역

LA · LB항은 걱정되었던 휴일 직후에도 혼란없이 순조롭게 하역작업이 이뤄지고 있다. LA시 항만국에 의하면, 현지시간 11월29일 시점의 LA · LB항의 입항척수는 외항대기선박을 포함, 컨테이

너선과 자동차전용선 등 총 55척이다. 양 항의 입항척수는 통상 35~50척이 평균이지만 거의 정상적으로 운영되고 있는 상황이다.

입항 선박 55척 중, 외항대기선박은 12척이고 그 중 컨테이너선은 2척이다. 접안한 컨테이너선에 대해서도 "터미널이 요구하는 인원수(하역작업에 필요한 1팀은 총 20명으로 구성)를 모두 확보하고 있어, 하역작업을 할 수 없는 상황은 아니다"고 LA 항만당국은 설명하고 있다.

LA · LB항의 체선 문제는 11월 중순이 되어 임시 노동자의 추가 투입과 배선 스케줄의 변경 등으로 거의 해결되었다. 다만 각각의 터미널에서는 지금까지 지난 11월25일 '휴일(추수감사절) 직후 상태를 보면, 정말 체선 문제가 처리되었는가는 확실치 않다'고 신중한 태도를 취하고 있다.

미국과 EU, 해상컨테이너 보안 확대 결정

EU 세관규정 개정, 내년 1월부터 시행키로

미국과 유럽연합(EU)이 그 동안 논란을 빚어오던 해운 컨테이너 보안에 관한 공동조치에 최종 합의했다.

이에 따라 양측은 두 지역 사이에 운송되는 컨테이너 화물에 대한 보안검색을 실시하는 것은 물론, 환적화물에 대한 정보네트워크를 구축할 수 있는 토대를 마련할 수 있게 되었다.

Americashipper 등 외신에 따르면, 유럽연합은 이같은 합의사항이 포함된 EU 세관 규정을 개정하는 법안을 유럽의회에 상정하여 승인을 받는 내년 1월부터 시행한다는 방침이다.

양측은 이같은 공동조치와 관련하여 우선 환적화물 보안 확보에 관한 시험 프로그램을 운영하기로 합의했는데, 이 사업을 통해 양국은 환적 화물과 선박에 적재되어 있는 화물에 대한 정보를 교환하고, 세관 당국이 이 같은 화물에 대한 확인, 감시 및 위험도를 평가할 수 있도록 할 방침이다.

유럽연합은 세관에서 보안 조치를 확보하는 데 있어 가장 핵심적인 역할을 담당하는 것이 양진영 간에 관련 정보를 교환하는 것이라고 밝히고, 조만간 정보 공유에 관한 범위와 기준을 도입할 계획이라고 덧붙였다.

미국은 이같은 조치와 관련하여 유럽연합 관리를 자국 세관.국경보호국 산하에 있는 국가 표적 감시센터에 초청하여 정보 교환 업무를 시행하도록 한다는 입장이다.

한편, 이와 같이 유럽연합과 미국이 공동으로 컨테이너 해운부문에 대한 보안 협력과 공조체제를 강화함에 따라 항공 등 다른 운송 수단에 대한 보안조치도 지속적으로 확대될 가능성이 큰 것으로 기대되고 있다.