

# 해양정책의 미래, 그리고 전환기 부산항의 도전



김영석  
부산지방해양항만청장  
hisglorykim@korea.kr

## I. 제 4의 물결

### 1. 해양력이 국가경쟁력이다

15세기 이래 제국주의 반열에 올랐던 스페인, 영국 등 서구 열강들은 하나같이 바다에서 나라를 일으켰고, 스스로 해양국가임을 표방해 왔다. 이는 우리나라와 같이 영토가 작고 자원도 부족한 나라는 해양부국이 살 길임을 이미 역사가 가르쳐 주고 있는 셈이다. 지금도 육지적 관점보다 해양적 시각에서 바라보면 무한한 가능성의 신대륙이 바다에 크게 자리 잡고 있으며, 그래서 해양은 여전히 인류의 미래를 열어주는 블루오션으로 남아있다.

세계 질서가 빠르게 재편되는 21세기에 다시 바다가 주목받고 있다. 인류의 3대 과제인 식량·자원·환경에 대한 대안이 모두 바다에 있기 때문이다. 지구 동식물 중 80% 이상, 망간단괴·석유·천연가스 등 다양한 에너지원이 숨쉬고 있는 곳이 바다이며,

세계 교역량 중 75%가 바다를 통해 운송된다. 이제 현재와 잠재해양력이 곧 국가경쟁력을 결정하는 지표라는 것이다.

세계적인 석학이자 미래학자 폴 케네디 교수도 21세기는 '해양의 시대'가 될 것이라고 역설하며, 우리나라가 세계를 선도하는 강국으로 도약하기 위해서는 국가해양력을 키워야 한다고 말했다. 이제 농업, 산업, 정보 혁명에 이은 제 4의 물결이 해양에서 시작한다는 것이다.

우리나라는 1963년 1인당 국민소득이 100불에 불과한 가난한 국가였으나, 수출주도형 국가로 방향을 설정하고 경제성장에 힘쓴 결과 1인당 국민소득이 1970년에 250달러, 1997년에 1만 달러를 돌파하고, 2007년에 2만 달러를 달성하는 등 십 년마다 4~5배의 성장을 이루어냈다. 대외 무역규모도 1964년 5.2억 달러에서 1974년 최초로 100억 달러를 돌파한 113억 달러를, 1988년에는 1,000억 달러를 돌파한

1,125억 달러를, 그리고 2008년에는 8,572억 달러를 달성하면서 약 50년만에 무역규모는 1,600배가 넘는 성장을 했다.

그리고 이러한 경제성장의 결과, 2009년 11월 25일 마침내 OECD(경제협력개발기구)내 DAC(개발원조위원회)의 24번째 가입국가가 되었다. 이로써 원조수혜국에서 원조제공국으로 전환한 최초의 국가라는 명예를 얻게 되었으며, 우리나라 경제사에 영광스러운 새 역사를 쓰게 된 것이다.

하지만 이 같은 경사에도 불구하고 우리나라의 고민은 항상 진행형이다. 1997년 1인당 국민소득이 1만 달러를, 2007년 2만 달러를 돌파하였지만 최근 성장동력이 한계점에 도달해 과거와 같은 고속성장을 하지 못하고 있는 것이 그것이다. 더군다나 2008년에 불어 닥친 글로벌 경제위기와 그 여파는 아직 우리 경제의 미래를 쉽게 자신하지 못하게 하고 있다.

현재 우리나라는 아직 선진국에 진입한 것도 아니고 그렇다고 개발도상국에 머무른 것도 아닌 애매 모호한 상태에 봉착해 있다. 경제학자 Arthur Lewis는 개발도상국에서 선진국으로 진입하기 위해서는 “마(魔)의 고개”를 넘어야 한다고 표현한 바 있다. 이는 새로운 국가경쟁력을 확보하고 제도약의 발판을 마련하기 위해서는 뼈를 깎는 노력이 필요함을 역설한 것이다. 그렇다면 향후 우리나라가 “마(魔)의 고개”를 뛰어넘기 위해 갖추어야 할 새로운 성장엔진은 무엇인지 고민이 필요한 시점이라 할 수 있으며, 그 해답은 우리나라를 둘러싸고 있는 해양에 있다고 하겠다.

## 2. 잠자고 있는 바다, 그 바다를 깨우자

바다는 부의 창출 공간이자 인류에게 남은 마지막 자원의 보고이다. 그러나 우리 인류는 40만km 떨어진 우주의 신비를 깨면서도 10km 깊이의 해저에 대해서는 아직 초기의 개척 시대를 살고 있다. 이러한

바다는 지구 전체 물의 97%에 달하며, 지구 표면의 71%를 차지하고 있다. 뿐만 아니라 생태계 가치면에서도 육상생태계가 10조6천억 달러 정도인데 비해 해양생태계는 그 두 배가 넘는 22조6천억 달러에 이른다. 또한 해양에는 전 지구 생물 종의 80%가 서식하고 있으며 탁월한 오염정화능력으로 지구생태계의 건강성을 유지하는 ‘생명의 근원’으로 개발된 곳보다 미개발된 곳이 훨씬 더 많은 생명과 자원의 보고이다.

역사적으로도 해양성 문명세력들이 세계문명을 주도하였으며, 바다를 지배한 국가가 세계를 주도하였다. 미래학자들은 ‘해양의 시대’의 중심에 한태평양 문명권의 부상을 전망하고 있어 우리나라에게 무한한 기회가 있다는 점을 암시하고 있다. 즉, 우리나라가 ‘마의 고개’를 뛰어 넘으려면 해양을 적절하게 새로운 성장 동력으로 이용해야 한다는 것이다.

세계 각 국은 이러한 해양의 중요성을 재인식하고 국가차원의 종합적인 해양 전략을 수립하고 있다. 우리 주변의 국가들 가운데 중국은 2000년 “전국해양경제발전계획”을 수립하여 상해 양산항 개발 등 해양과 항만개발에 적극 나서고 있으며, 일본도 2002년 “21C 일본 해양정책”을 발표하고 우라시마 심해잠수정(6,000m급)과 지구심부 탐사선 개발, 가나가와 초대형 부유식해상활주로 건설 등 발빠른 움직임을 보이고 있다.

또한 연안국의 해양관할권을 200해리 배타적경제수역(EEZ : Exclusive Economic Zone)으로 확대시킨 UN해양법 협약 발효(1994)는 연안국의 경쟁을 더욱 가속화 시키고 있다. 우리나라는 1996년 EEZ를 선포하였고, 2007년까지 125개국이 EEZ를 선포하였는데, 만약 152개 연안국 모두가 EEZ를 선포할 경우 해양의 36%, 어장의 90%, 해저석유 부존량의 90%가 연안국에 귀속되게 된다. 이에 따라 세계 각

국은 국가 전략 차원에서 주변국과 경계획정 협상을 본격화하는 등 해양에 대한 관할권 확보를 위해 치열한 무한경쟁을 벌이고 있으며, 이러한 상황에 비추어 볼 때, 이제 우리나라도 해양영토에 대한 국민적 공감대 형성과 해양의 가치에 대한 인식이 성숙해져야 할 시기가 분명히 도래했다고 할 수 있다.

## II. 우리 바다

### 1. 알차고 강한 해양잠재력

우리나라는 약 450천km<sup>2</sup>의 해양관할권을 보유하고 있으며, 이는 남한 육지면적(약 100천km<sup>2</sup>)의 약 4.5배에 이른다. 3면이 바다로 둘러싸여 있으며 3천개의 도서와 12,682km에 달하는 긴 해안선, 세계 5대 갯벌 중 하나인 서해 갯벌을 보유하고 있어 육지는 좁지만 넓은 해양관할권을 자랑한다.

또한 우리나라는 풍부한 해양자원도 보유하고 있다. 에너지 측면에서는 조수간만의 차가 큰 서해 조력에너지(약 650kw), 동해를 중심으로 한 파력에너지(약 650만kw), 울돌목 등에서의 조류에너지(약 100만kw) 등 다양한 해양에너지가 개발가능하여 기술을 발전시키기에 따라 그 잠재력이 매우 크다. 자원 측면에서도 배타적 개발권을 확보한 태평양 심해저 Clarion-Clipperton 해역 광구(7.5만km<sup>2</sup>)에 연간 3백만톤씩(1.6조원 규모) 150년간 채광할 수 있는 망간단괴가 부존하고 있으며, 연간 100조원으로 추정되는 해양생태계의 생산력도 보유하고 있어 자원고갈로 점차 대체자원이 필요한 인류에게 바다는 새로운 젖줄이라고 할 수 있다.

아울러 우리나라는 입지적으로도 역동적인 동북아의 메인 트렁크 중심에 위치하고 있어 천혜의 항만조건을 갖고 있다. 특히 부산항의 경우, 미국 및 유럽으로 가는 해상운송의 환적거점 역할을 수행하고 있으며, 한편 TKR(한반도) - TCR(중국) - TSR(시

베리아) - 유럽철도로 이어지는 ‘철의 실크로드’의 기·중점 역할도 가능한 지리적 요건을 갖추고 있어 세계를 향해 열려 있는 해양중심국가의 기반을 갖추고 있다.

이러한 우수한 여건을 바탕으로 ‘21세기 해양강국’으로 우뚝서기 위해 해양을 직접 개발하고, 해양 관련산업을 육성하며, 해양과학기술 인프라를 지속적으로 확충하여 성장동력을 창출해야 하는 시기가 우리 앞에 있다. 이제 조선·해운·항만·수산업 등 해양을 이용한 기존의 전통산업을 넘어 기후조절자로서의 해양·지속가능한 해양생물자원·해양과학기술을 이용한 해저광물자원의 친환경 개발·해양심층수의 활용과 해수담수화 기술·미래의 땅극지 연구 등 다양한 해양개척을 통하여 “지속가능한 개발”기회를 무한히 만들고 해양주도권을 확고히 해야 할 것이다. 지금 우리는 이러한 해양철학과 선구적 역할을 통하여 미래 후세들이 세계 곳곳의 우리 해양영토에서 주름잡을 수 있도록 해야 하는 역사적 사명을 안고 있는 것이다.

### 2. 떠오르는 엔진, 물류

현재 세계는 물류시장을 두고 중국, 싱가포르, 홍콩, 두바이 등과 치열한 다툼을 벌이고 있다. 동북아 지역이 EU, NAFTA와 더불어 세계 3대 교역권의 하나로 부상함에 따라 동북아 물동량 선점을 위한 주변국간 경쟁이 가속화되고 있다. 물류경쟁에서 우위를 선점하고 물동량을 유지하기 위해서는 물류에 대한 인식의 전환과 다양한 노력들도 뒷받침 되어야 한다.

최근 물류에 관한 큰 변화는 물류에 대한 시각이 전환되고 있다는 점과 세계물류시장의 치열한 경쟁이라고 할 수 있다. 물류산업은 과거에는 단순한 수송·하역·보관 작업만을 수행하였으나, 최근에는 생산·가공·조립·금융·법무 등과 연계하여 중

합물류기능을 수행하고 있으며, 환적화물 유치, 물동량 창출 등을 통해 고부가가치를 창출하는 산업으로 발전하고 있으며, 이에 따라 보는 시각과 정책도 현저히 달라지고 있다.

또한 최근 경제의 글로벌화, FTA 확대 등 교역량이 증가함에 따라 물류시장의 범위는 전 세계를 아우르고 있으며, 이에 대비하여 세계 주요 물류 강국들은 자국 항만의 물류거점화를 위해 대대적인 항만 인프라 확충에 주력하고 있다. 또한, 배후단지에서는 글로벌 물류기업을 유치하기 위한 경쟁이 더욱 심화되고 있다.

현재 가장 치열한 물류시장인 동북아 지역의 물동량은 세계시장 대비 2003년 30.1%에서 2008년 36%로 증가하는 모습을 보이고 있으며, 동북아 지역에는 세계 5대 항만(싱가포르, 상해, 홍콩, 심천, 부산)이 모두 입지하고 있어 동북아 물동량 선점을 위한 주변국 간의 경쟁도 가속화 되고 있다. 특히 중국의 경우 컨테이너 처리 기준 세계 10대 항만에 5개(상해, 선전, 닝보, 광저우, 칭다오)가 랭크되는 등 그 존재의 의미는 이미 우리의 예상을 초월하고 있다.

**<아직 영세한 우리나라 물류산업, 그러나 변화하고 있다>**

우리나라의 경우, 세계 5위의 컨테이너 처리항만인 부산항을 중심으로 물류활동이 활발하게 이루어지고 있다. 그러나 아직 국내 주요 물류기업의 평균 매출이 제조업의 22.6%, 건설업의 26.2%에 불과할 정도로 영세성을 벗어나지 못하고 있으며, 글로벌리스, 대한통운 등 국내 5대 물류기업 평균 매출액은 DPWN, FEDEX 등 세계 5대 물류기업의 9.7%수준에 불과할 정도로 경쟁력이 미약하다. 또한 물류산업에 대한 시각도 수출산업인 제조업 등을 지원하는 인프라정도로, 항만은 단순히 화물을 싣고 내리

는 중계기지 정도로만 보는 시각 하에서 물류산업에 집중투자하고 성숙해 지기에는 한계가 있었다.

그러나 다행스럽게도 물류에 대한 시각이 바뀌어 가고 있다. 더 이상 제조업에 종속되는 산업으로 보는 것이 아니라 스스로 물동량을 창출하고, 부가가치를 창출하는 새로운 산업분야로 보는 시각이 무게를 더하고 있다. 물류강국인 싱가포르, 네덜란드 등은 항만에서 고부가가치를 창출하는 활발한 물류 활동이 이루어지고 있다. 대표적으로 네덜란드의 로테르담항의 경우, 배후 물류단지에서 약 1,900개의 기업이 245억달러(약 30조원)의 부가가치를 창출하고 14만 4천명의 고용을 창출하여 국가경제에 막대한 기여를 하고 있다.

반면 부산항은 로테르담항보다 2008년 기준 컨테이너를 약 260만TEU나 더 처리하였지만, 부가가치 창출액은 1/6 수준인 40억달러에 그쳤다. 이제 물류산업도 양적 성장을 넘어 질적 성장으로 이어져야 한다는 것을 웅변하고 있는 것이다. 이러한 측면에서 물류산업을 신성장 동력산업으로 육성하고, 그 중심에 부산항을 글로벌 물류 허브항만으로 육성하는 전략을 수립하여 신항 개장에 박차를 가하고 있으며, 고부가가치 창출을 위한 신항 배후물류단지도 지속 개발중에 있는 것이다.

**<다가오는 결정적 가능성, 북극항로>**

최근 지구온난화가 가속화됨에 따라 북극 일관항로의 시대가 도래하고 있는 것은 물류에 있어 중대하고 혁신적인 변화의 예고라고 할 수 있다. 지난 2009년 7월부터 10월까지 독일 Beluga 그룹 소속 화물선 2척이 울산항을 출발하여 러시아 쇠빙선의 지원 하에 북극해 항로를 통과하였다. 이는 상업용 선박이 극동아시아에서 유럽으로 운항하면서 북극해를 이용한 최초 사례로 북극항로의 상용화 시기

가 멀지 않음을 잘 보여주는 사례이며, 본격적인 북극항로의 시대에 치밀한 대비가 시급하다는 것을 의미한다.

북극항로는 극동과 유럽을 잇는 최단거리 항로(현재 20,100km→12,700km)를 제공함에 따라 국제 물류·해운·조선·북극해 자원개발 등 여러 분야에 혁신적 변화를 예고하고 있으며, 특히 부산항의 경우 거리 및 비용 측면에서 동북아 물류허브로 도약할 수 있는 중대한 기회를 제공하고 있다. 한국해양대학교에서는 이 같은 변화를 빠르게 포착하여 2009년 12월 “북극해항로 연구센터”를 설립하였으며, 국토해양부도 2009년 11월부터 북극항로 진출을 위한 용역을 진행 중에 있다.

### III. 새로운 성장엔진, 해양의 재발견

#### 1. 해양주도권의 키워드는 해양과학기술(MT)

이러한 해양여건의 변화 속에서 현재 정부는 해양을 통한 녹색성장 동력 창출, 동북아 물류 중심항만 건설, 글로벌 물류 네트워크 구축, 북극항로 활용 등을 주요 정책방향으로 설정하여「미래 해양강국 G5 진입」을 목표로 다양한 정책들을 추진 중에 있다.

현재 미국, 일본 등 주요 해양 국가들은 해양과학기술 분야에 대한 투자를 확대하는 추세에 있으며, 이에 우리나라도 해양과학기술 중장기 투자를 강화하여 2009년 예산 2,776억원에서 2013년 5,627억원으로 연간 19%씩 증가시킬 계획으로 있다.

이러한 전략적 투자계획을 바탕으로 다양한 역점과제를 선정·추진하고 첨단 해양산업을 육성하여 신 녹색성장 동력을 창출해 나갈 예정이다. 2012년까지 해양심층수 활용 제품의 상용화를 통해 연간 1조원대 시장을 창출할 계획이며, 태평양 망간단괴 광구권 확보('02.8), 남서태평양 통가 해저 열수광상 탐사권 확보('08.3) 등 다양한 해양광물자원 개발

은 연간 15억달러에 달하는 수입대체효과를 달성하게 해 줄 것으로 기대하고 있다. 또한 해양생물을 이용한 천연 신약치료 물질개발, 해양생물로부터 화석연료를 대체할 수 있는 해양바이오에너지 원천기술 확보의 추진을 통해 세계 바이오 시장 선점에도 만전을 기할 계획이다.

아울러 바다가 제공하는 녹색·대체에너지원으로서 울돌목 상용조류발전소(2013), 세계 최대 시화조력발전소(2010), 제주도 시험과력발전소(2012) 등 해양에너지 개발에도 박차를 가할 것이며, 이산화탄소의 해양지중저장, 해조류를 이용한 온실가스 흡수기술 개발 등을 통해 해양 분야의 온실가스를 통합관리할 예정이다.

또한 첨단 해양과학기술을 발전시키고 관할 해역에 대한 해양과학조사 연구의 인프라도 지속적으로 확충해 나갈 계획이다. 전 세계 해양을 탐사할 수 있는 능력 확보를 목적으로 11천m급 무인잠수정을 기획·연구하는 등 심해를 탐사할 수 있는 무인잠수정의 개발을 지속적으로 추진 중에 있으며, 현재 6천m급 무인잠수정으로 전 세계 해양의 95%탐사 능력을 확보하는데 성공했다. 아울러 통신해양 기상위성 발사를 추진하고, 제1(이어도)·제2해양과학기술(가거초)에 이어 제3·제4의 해양과학기술을 구축하여 해양과학조사의 기반을 마련해 나갈 것이다.

그리고 남·북극 등 극지 해양 조사를 위해 지난 2009년 6월 6,950톤급 쇄빙선인 “아라온호”를 진수한 바 있으며, 2009년 12월 18일 남극으로 첫 출항을 하여 세종기지에 이은 남극 제 2기지 건설후보지인 케이프 박스에 1월 23일 도착하여 정밀탐사를 실시한 바 있다.

이러한 해양 분야의 R&D 투자확대를 통해 첨단 해양산업을 육성하고 해양과학기술 인프라를 지속적으로 확충하여 해양자원과 에너지 개발, 기후변화대응기술 개발, 해양생물을 이용한 해양바이오기

술 개발 등을 지원하고 “친환경 지속가능한 녹색성장” 동력을 창출해 나갈 것이다.

## 2. 새로운 개념의 항만을 지향하며

### 〈치열한 동북아 물류경쟁, 그 중심에 서기 위한 도전〉

정부는 또한 동북아 물류중심 항만건설에도 역량을 집중하고 있다. 항만은 국제물류의 거점으로서, 초대형선박의 증가에 따라 핵심항만에만 기항하는 형태로 물류의 패러다임이 변화하고 있다. 현재 국내 컨테이너 물량의 73.4%를 처리하고 있는 부산항도 세계 중심항만으로 확고히 자리잡기 위해 신항을 차질 없이 개발하고 있으며, 고부가가치 창출을 위한 배후부지 조성에도 힘쓰고 있다.

이제 세계물류의 패러다임은 핵심 항만이 주변지역의 환적화물 처리, 다국적 기업의 국제물류센터 유치 등을 통하여 막대한 부가가치를 창출하는 형태로 변화하고 있다. 현재 항만 배후단지에서는 원자재 및 부품 등을 반입하여 조립·가공·포장 등의 절차를 거쳐 완성품을 반출하고 있는데, 이는 단순히 화물을 처리하는 것보다 더 많은 부가가치를 창출할 수 있고, 아울러 물동량 확대에도 큰 기여를 하고자 하는 것이다.

실제로 일본의 미쓰이물산의 경우, 전 세계 각지로부터 일본에 수입되는 상품의 집하·배송기지를 부산항에 구축하여 일본 주요 항만에 기항할 때보다 33.9%의 비용을 절감하고 있다. 또한 세계적인 냉동수산물 업체인 Samskip의 경우, 수산물을 대량 입하하여 한국의 냉동냉장 기술을 활용, 가공·보관 후 포장하여 일본, 미주 등 소비지로 배송하고 있다.

이러한 항만배후단지의 활성화는 다양한 화물을 우리 항만으로 들어오게 하여 항만활성화 및 물동량 증진에도 큰 기여를 하고 있다. 이에 따라 정부는

2011년까지 부산, 광양, 인천항 등에 1,576만m<sup>2</sup>의 배후단지를 개발 중에 있으며, 항만과 공항을 연계하여 Port Business Valley로 육성하는 등 다양한 노력을 하고 있다.

### 〈글로벌 물류네트워크 구축을 통한 물류영토의 확대〉

하드웨어적인 인프라 구축 외에도 새로운 물동량을 창출하기 위해 주변국 물류시장에도 적극 진출하고 있다. 특히 중국 동북 3성 및 극동러시아 지역과 연계한 신규 물류 네트워크를 구축하고 있는데, 중국 훈춘시에서 화물을 집하하여 철도로 러시아 자루비노항으로 수송한 후 부산항으로 환적하는 루트와 중국 수분하시에서 화물을 집하하여 도로로 러시아 나호드카항으로 수송한 후 부산항으로 환적하는 루트 등 다양한 물류네트워크 구축을 추진하고 있다.

또한 조성금액 1.4조원의 국제물류투자펀드를 활용하여 중국 흑룡강성 내륙물류센터를 개발하는 등 해외물류거점 확보를 추진하는 작업도 진행 중에 있으며, 국제협력사업(ODA)을 통해 투르크메니스탄의 트루크멘바쉬항의 현대화사업과 한-ASEAN 협력사업 발굴 등을 추진하여 개발도상국의 항만진출도 함께 도모하고 있다.

이러한 물류창출 노력에 더하여 러시아의 자루비노·나호드카·보스토치니, 중국의 련윈강·난징, 일본의 니가타항 등 역내 중소형 항만과의 전략적 제휴를 통해 세계를 거미줄처럼 연결하는 물류네트워크를 구축하고, 피더물량을 확보하여 동북아 허브 포트, 물류중심 국가로 육성해 나갈 예정이다.

### 〈미래 효자항로, 북극항로의 개척〉

지리적으로 최단거리 항로인 북극항로는 지구 온

난화로 인해 점점 주목받고 있으며, 1991년 러시아 정부가 북극항로를 외국에 개방하면서부터 본격개발이 착수되어 2008년 8월 사상 처음으로 북서, 북동 북극항로의 이용이 하절기에 가능한 단계에 이르게 되었다.

북극항로는 태평양과 대서양을 잇는 물리적, 시간적 최단거리 항로를 제공함에 따라 국제물류와 수송에 있어 그 경제적 의미가 크다고 하겠다. 부산항에서 로테르담항까지 기존의 부산-싱가포르-수에즈 운하-로테르담으로 가는 유럽항로를 이용 시 운항거리는 20,100km, 운항기간은 24일이 걸리는데 반해 북극항로를 이용하여 부산-북극해-로테르담으로 가는 경우 12,700km로 7,400km 거리 단축, 운항기간은 14일로 10일을 단축시켜 상당한 시간적·거리적 이점이 있다. 따라서 북극항로의 이용이 가시화될수록 우리나라 항만이 갖는 장점이 부각될 것으로 예상되는데, 지금부터 유관기관·단체·학계가 철저히 준비하여 경쟁력을 확보한다면 아시아 유수의 항만들을 제치고 최고의 물류허브로 도약할 수 있을 것으로 기대된다.

북극항로의 개발과 상용화는 해운·항만분야 뿐만 아니라 쇄빙선 수요증가에 따른 조선수주 증가, 극한지역 운항용 각종 조선기자재 및 선용품 수요 증가, 연료유 보급, 관련 컨설팅 및 매니지먼트, 선원에 대한 교육·훈련 등 전 해사분야에 걸쳐 성장동력으로서 긍정적 파급을 미칠 것으로 판단된다.

#### 〈북극항로 개척을 위해 아직 준비할 것이 많아〉

그러나 북극항로를 이용하기 위해서는 해결해야 할 문제들이 산적해 있다. 외교분야에서는 관할권 분쟁 및 환경문제 등의 국제적 합의 도출에 진동이 있을 것으로 예상되며, 인력·제도분야에서는 북극해 선박 운항을 위해 자격을 갖춘 선원의 승선·일

정한 자격을 갖춘 Ice Navigator 사용의 의무화가 요구됨에 따라 전문교육 및 훈련시스템의 정비가 필요하다. 또한 쇄빙기능을 갖춘 선박 또는 쇄빙선 지원 여부, 항로의 경제성에 비해 20%가량 추가로 소모되는 연료비와 30%가량 할증될 것으로 예상되는 보험료에 대한 고려도 필요하다.

항로의 안전성과 경제성 확보의 필요성 등을 감안하면 본격적인 상업운항 시기의 예측이 어렵지만, 그 시기와 여건이 가까워오고 있는 것은 분명하다. 따라서 북극항로 활성화에 대비한 중장기 로드맵을 마련하고, 사전에 북극해 관련국가와 협력체제를 구축하여 북극항로의 취항여건을 조성해 나가야 할 것이다. 또한 북극항로를 운항할 수 있도록 선원훈련프로그램의 개발을 조기 추진하고, 북극항로에 대비한 산·학·연 상설협의체를 구성하여 연구도 지속적으로 수행해 나가야 할 것이다.

## IV. 전환기를 맞은 부산항, 새로운 도약을 위해

### 1. 새로운 비전이 필요한 시기

국내 최대의 항구도시이자 세계 5위의 컨테이너 처리항만인 부산항은 대한민국의 대표항만이다. 우리나라 해양·항만정책은 부산을 제외하고는 논의할 수 없을 만큼 부산은 우리나라의 해양 중심도시로서의 그 역할이 크다고 할 수 있다.

2008년 찾아온 글로벌 경제위기와 그 여파로 인한 물류여건의 변화로 부산항은 개항 이래 가장 힘든 한 해를 보냈다. 작년 초에는 물동량이 20%가량 급감하여 해운·항만 관계자들을 긴장시켰으나 완만한 회복추세를 보여 전년대비 11.1% 감소한 결과를 나타내며 2009년도 세계 5위의 컨테이너 항만의 위상을 가까스로 지켜냈다.

그러나 광저우, 두바이 등 신흥항만의 추격으로 2010년에는 5위의 유지가 불투명해 보이며, 해운의

경우에도 2010년 2월 5일 현재 BDI 지수가 2,715로 최고점('08.6, 11,689) 대비 약 1/4 수준으로 급락하는 등 회복이 원활히 이루어지지 않고 고전하고 있어서 부산항의 조기회복에 불안요소로 작용하고 있다.

현재 부산항은 신항의 개발과 북항재개발이 동시에 진행 중인 구조적인 변화도 맞고 있다. 과거 중심항이었던 북항이 재개발되고 신항이 개발됨에 따라 물량도 북항에서 신항으로 빠르게 전이되고 있다. 총 30개 선석의 개발을 목표로 2010년 2월 현재 18개 선석이 개발된 신항은 새로운 중심축으로 빠르게 자리잡고 있으며, 그 동안 시민에게 단혀 있던 북항은 재개발사업을 거친 후 시민의 품으로 돌아갈 예정이다. 전환기에 놓인 부산항은 2010년 새로운 대응과 도약의 준비를 통해 북항과 신항의 동반성장과 연계발전을 도모해야 할 중요한 기로에 있다.

한편 물류허브 기능 강화와 다기능 항만체제의 구축, 해양중심 도시 및 해양강국 비전 제시 등을 통해 항만과 해양을 아우르는 종합적인 부산항의 비전을 제시하여 경제 위기를 극복하는데 지원하고 새로운 도약을 견인하여야 한다.

## 2. 새로운 물류허브, 신항의 꿈

2009년 12월 신항 남컨테이너 2-2단계 부두 준공으로 2009년 한 해 동안 신항은 12개 선석을 추가로 준공·운영에 들어갔으며 20 Feet 컨테이너 기준으로 연간 605만TEU를 처리할 수 있는 시설을 갖추게 되었고, 2-3단계 부두 등 개발계획이 있는 부두의 개발도 지속적으로 이루어지고 있다.

그러나 부두의 개발도 중요하지만 부두와 물류단지, 산업단지 등을 연결하는 거미줄 같은 도로와 철도의 연결도 항만의 활성화를 위해 매우 중요하다. 현재 신항과 고속도로를 연결하는 배후도로 I 은 2009년 1월 개통되었으며, 신항 서측과 남해고속도로를 연결하는 배후도로 II는 금년 10월에 착공할

예정이며, 신항과 경부선을 잇는 배후철도는 금년 조기개통을 목표로 건설에 박차를 가하고 있다. 항만과 배후도로, 배후철도, 공항까지 연결되면 하나의 큰 물류클러스터로 작동하여 물동량 창출과 비용 절감 등 다양한 시너지 효과를 낼 것으로 기대된다.

무엇보다 부산항의 물류허브 기능강화에 큰 기여를 할 것으로 예상되는 것은 배후물류단지이다. 아직 사업 초기단계라 활발하게 물동량을 창출해 내지는 못하고 있지만, 사업이 정상 궤도에 오르면 다양한 사업모델을 바탕으로 약 80만TEU의 물동량 증대와 2천명에 달하는 고용창출, 고부가가치를 이끌어낼 수 있을 것으로 기대하고 있다.

참고로 현재 부산국제물류(주)가 신항에서 제공 중인 서비스 사례를 소개하면 우리나라의 조립기술을 활용하여 일본 중고차의 핸들위치를 바꿔 러시아에 판매하고 있는데 이를 통해 중고차 1대당 약 \$ 3,300의 부가가치를 창출하고 있으며 또한 한국의 지리적 이점을 활용, 리바이스사 청바지 원단의 집배송센터를 터키에서 부산으로 이전하여 배송시간을 기존 35일에서 14일로 단축시키는 등 물류의 효율성을 높여 더 많은 화물들이 부산항으로 올 수 있도록 하고 있다.

이러한 신항의 배후부지는 금년까지 북 '퀵' 배후부지 170만m<sup>2</sup>, 2015년까지 남 '퀵' 배후부지 142만m<sup>2</sup>, 웅동배후부지 358만m<sup>2</sup> 등 총 670만m<sup>2</sup>(약 203만평)이 조성될 계획이다. 현재 신항 북 '퀵' 배후부지는 142만m<sup>2</sup>가 확보되어 11개 업체가 운영 중에 있으며 2010년까지 총 22개 업체가 운영할 예정으로 있다, 이에 부산지방해양항만청에서는 입주기업 지원을 위한 관계기관 합동 T/F를 운영하여 입주기업들의 애로사항 해소에 적극 힘쓰고 있다.

## 3. 고부가가치를 창출하고 기능을 재배치

현재 컨테이너 처리 위주인 부산항의 일반화물 물



동량은 꾸준한 증가 추세에 있으나 하역시설은 부족한 실정으로 2020년 기준으로는 약 471만톤이 부족하게 된다. 이에 따라 항만별 부두기능 재배치, 일반화물 처리부두 확충과 일반화물 공용 물류단지 조성 등 다양한 방안을 통해 효율적으로 화물들을 처리할 수 있는 종합항만 관리체제를 구축해 나갈 것이다. 아울러 국제선용품유통센터의 건립과 유류중계기지 건설, 수리조선단지 조성, 국제선용품유통센터 건립 등 다양한 고부가가치 항만산업 육성을 통해 선사가 부산항에 기항 시 항만관련 Total 서비스를 제공받을 수 있는 빼어난 항만여건도 조성해 나갈 것이다.

또한 부두운영의 묘를 살려 운영의 효율성을 높이고 북항과 신항이 동반성장 할 수 있는 여건도 역시 조성해 나갈 것이다. 운영시간 과당경쟁을 벌이고 있는 하역료가 안정을 찾을 수 있도록 관계기관과 협의하여 정책적 방안을 마련해 나갈 것이다. 아울러 현재 4선석 2운영사로 운영되고 있는 부산 감만 부두를 1운영사 체제로 전환하여 생산성을 제고시키고 북항의 경쟁력을 강화하여 북항과 신항이 동반성장 할 수 있는 기반을 마련해 나갈 예정이다.

북극항로 개통가능성이 가속화됨에 따라 유관기관과의 협력을 통해 북극항로의 개척에 필요한 제반사항들의 연구를 지원하여 새로운 부가가치를 창출할 수 있는 Blue Ocean 개척에도 힘쓸 것이다. 또한 항만시설의 경비보안 강화와 RFID를 이용한 화물 자동인식 시스템, 섹터분리 관제운영을 통한 선박통항의 안전성 제고, 항행안전 관련 정보의 실시간 제공이 가능한「부산항 마린 블루하이웨이 프로젝트」추진 등을 통해 안전하고 편리한 고객지향형 항만관리가 이루어질 수 있도록 적극 지원해 나갈 것이다.

#### 4. 해양클러스터를 조성하고, 해양문화 강국을 지향하다

그 동안 부산항이 항만물류에 중심을 두고 정책을 추진하였다면, 이제는 해양분야에도 눈을 돌려 해양강국의 비전을 제시하고, 시민들로 하여금 해양의식을 고취시킬 수 있도록 노력하고, 다양한 해양문화 사업으로 미래의 해양비전을 키워갈 수 있도록 해양박물관 건립·동삼동 해양클러스터 조성·2012 여수세계박람회 성공개최 등을 적극 지원해 나갈 예정이다.

해양수도를 지향하는 부산에는 2012년 세계 최초의 종합해양박물관이 개장하게 된다. 지난 1월 29일 첫 삽을 뜬 국립해양박물관은 해양중심 도시의 상징성 및 미래비전 제시를 위한 부산의 해양 랜드마크가 될 것이며, 이에 따라 세계 5대 해양강국으로서의 위상 제고와 해양 관광산업 진흥을 통한 지역경제 활성화라는 두 마리 토끼를 모두 잡을 수 있을 것으로 기대된다. 보다 다양한 유물 확보를 위해 유물기증운동을 활성화하고 매입공고와 옥션을 통해 유물구입을 지속적으로 추진해 나갈 예정이다.

아울러 동삼동 해양클러스터의 조성은 부산을 더욱 더 세계적인 해양중심 도시로 만드는데 기여하게 될 것이다. 해양·수산 분야 관련기관의 입주·산·학·연·관의 해양클러스터를 구축하여 시너지 효과를 창출해 나갈 예정이며, 추후 부산시가 계획하고 있는 마린테크노폴리스(해양과학기술의 메카)와 마린랜드(복합레저도시)와 연계할 경우 동북아 해양R&D 허브도시가 될 것으로 기대된다.

이를 위하여 정부는 동삼혁신도시 사업의 활성화를 위해 입주기관에 부지 제공을 적극 지원하고, 혁신지구의 노후한 전면호안을 친수호안시설로 정비·보강하여 시설을 보호하며 좀 더 아름다운 경관을 확보해 나가려고 한다.

### 5. 세계와 함께하는 부산, 「해양중심 도시」를 꿈꾸다

2012년에는 우리나라의 해양축제인 여수세계박람회가 개최된다. 여수세계박람회를 통해 해양산업과 첨단 해양과학기술의 발전을 견인하고, 국민에게는 해양의식을 확산시키며, 남해안 선벨트·광역경제권 성공을 지원하여 국가균형발전을 촉진할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 이러한 여수세계박람회가 여수만의 축제로 그치지 않고 남해안권 박람회 및 전 지구적 축제로 승화될 수 있도록 유관기관과 협력시스템을 구축하여 홍보와 마케팅 활동을 총력 전개하고, 여수세계박람회와 연계한 관광코스 및 크루즈상품을 개발하는 등 다양한 노력을 기울여 나갈 예정이다.

또한 2009년 성공적으로 마쳤던 제3회 세계해양포럼(World Ocean Forum)이 해양 분야의 '다보스포럼'으로 정착될 수 있도록 유관기관과 긴밀히 협력해 나갈 예정이다. 세계해양포럼은 범지구적인 기후변화와 해양환경 문제, 해양 자원과 에너지의 개발 문제 등 해양에 관해 포괄적이고 심도있게 다룬 선진적인 포럼으로, 앞으로 해양수도를 지향하는 부산에서 WOF의 성공적인 정립은 해양중심도시 부산의 위상을 더욱 높여 줄 것으로 기대할 수 있다. WOF에 대한 적극적인 지원과 관심을 통해 세계가 주목하는 해양중심 도시로 도약할 수 있도록 최선을 다해 나갈 것이다.

그리고 이러한 해양인프라 및 클러스터 확충과 국제적인 행사 개최에 걸맞는 해양의식과 지식을 가질 수 있도록 다양한 참여형 해양교육과 프로그램을 발굴·운영하고 등대를 활용한 해양역사 교육 및 문화장소를 제공하여 시민들의 미래지향적 해양의식을 고취시킬 수 있도록 적극 지원해 나갈 것이다.

아울러 용두산공원 '부산타워'에 등대기능 부가를 통해 세계 최고높이인 119m 등대를 조성하고 이를 관광 랜드마크로 활용하고, 최근에 공통화석이

발견된 두도 자연사유적지 등을 적극 관광자원화하여 시민에게 열려 있는 대한민국 제1의 해양관광·문화도시가 될 수 있도록 추진해 나갈 것이다.

부산에 있어 항만·수산도 중요하고 조선·해운도 중요하지만, 앞으로는 시민들과 함께 더불어 부산항의 이미지를 만들어가고, 다시 찾아오고 싶은 부산항을 만들어 가는 일도 중요한 의미를 갖는다. 부산이 진정한 해양중심 도시를 꿈꾼다면, 시민들에게 부산에 산다는 자부심을 심어주고 언제나 찾아갈 수 있는 쾌적한 해양공간을 제공해 나가야 할 것이다.

### 6. 쾌적한 해양공간, 시민의 품으로

부산항은 앞으로 시민들과 함께하는 열린 항만으로 조성되어 나갈 것이다. 부산항은 그 동안 6개 해수욕장 등 공개구역을 제외하고는 부두와 항만시설, 군사시설 등에 의해 시민에 닫힌 곳이었다. 이 때문에 바다와 함께 더불어 살아온 부산 시민은 우리나라 제1의 항구도시에 산다는 자부심을 느끼지만 진정한 부산항으로의 접근과 항만의 의미, 그 미래가치를 느끼기에는 아직 미흡한 것이 사실이다.

영국의 도크랜드와 호주의 달링하버, 미국의 볼티모어 등은 항만재개발을 통해 낡고 오래된 항만을 해양관광의 요충지로 변신시키는데 성공했다. 이들 지역에는 해마다 수 백만명의 관광객들이 찾아 막대한 관광수입을 안겨주고 있으며, 시민들에게도 열린 친수공간을 제공하여 시민들의 휴식장소가 되고 있다.

부산항도 개항 이래 최대 친해양프로젝트인 북항 재개발사업을 통해 부산항을 국제해양관광의 거점이자 시민 친수공간으로 탈바꿈시켜 더 많은 사람들이 부산항에서 삶의 여유를 찾고 즐거움을 누릴 수 있도록 할 예정이다. 2015년까지 주요 사업을 마무리하고, 2019년까지 완성될 이 사업은 계획대로

추진 시 건설단계에서만 31조원에 달하는 생산유발 효과와 12만명의 고용창출효과도 덩으로 거둘 수 있어 친해양문화 고취와 부산경제의 활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다.

또한 북항재개발사업 외에도 쾌적한 해양공간을 창출해 나갈 수 있도록 오염해역에 대한 정화·복원사업과 선진적인 해양환경관리를 실시할 것이다. 남항과 용호만의 오염퇴적물을 준설하여 맑고 건강한 해양환경을 조성할 것이며, 범시민적 바다사랑 운동의 전개와 연안 한마음 정화운동(Coast Cleaning Day) 행사 등을 추진하여 해양오염물질에 대한 근본적인 처리방안을 모색하여 나갈 것이다.

아울러 무인도서에 대한 체계적인 관리를 추진하여 무인도서의 관리유형을 지정하고 이에 따라 무인도서를 정비·개발해 나갈 예정이다. 부산의 대표적인 무인도서인 목도·두도를 해양보호구역 및 생태·경관 보전지역으로 지정하는 방안을 검토하고 친환경적인 생태공원으로 활용하여 시민의 품으로 돌아갈 수 있도록 추진해 나갈 예정이다.

## V. 전환기의 부산항, 새로운 도전

‘바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다’는 역사적 명제이자 진리 그대로 세계는 지금 200해리 광역 해양을 지배하기 위해 무한경쟁을 벌이고 있다. 우리나라의 대표적 해양세력중심 부산항은 그 동안 대한민국 물류와 산업화의 상징이었으며, 대한민국 경제의 최전선에서 국제적인 허브항만으로 성장해 왔다.

그러나 앞으로 부산항이 지향하는 첨단 미래 해양 도시는 단순한 물류 중심지로 끝나선 안된다. 부산항은 항만물류, 수산, 해양문화·관광, 해양레저·스포츠, 미래 해양과학기술과 해양생태환경이 복합적으로 어우러진 새로운 해양정책의 중심도시로서

무한한 가능성의 영역에 도전을 해야 할 때이다.

어느 때보다 시대의 변화에 능동적으로 대응해야 할 전환기를 맞고 있는 부산항이 바람직한 방향으로 나아갈 수 있도록 정부와 부산시, 부산항만공사 등 관계 당국의 긴밀한 협조체제 구축과 해양·수산 관계자, 시민들의 폭넓은 이해와 지지가 뒷받침되어야 할 것이다. 세계 5대 해양강국으로 도약하고자 하는 꿈과 희망이 여기 부산항에서 시작되고, 보듬고, 꽃을 피울 것이다.

### 저자 약력

- 1978. 3-1982. 2, 경북대학교 행정학과
- 1996. 1-1998. 1, 미 Syracuse 대학  
MAXWELL 행정대학원
- 1984. 4, 해운항만청 총무처 (행정사무관)
- 1998. 1-1998. 7, 해양수산부 해양정책국 해양  
환경과장 (서기관)
- 1998. 8-2001. 8, 주영국대사관 해양수산관  
(일등서기관)
- 2003. 5-2005. 1, 대통령비서실 산업정책비서  
관실 행정관 (부이사관)
- 2005. 1-2006. 2, 해양수산부 감사관 (부이사관)
- 2006. 2-2007. 1, 해양수산부 홍보관리관, 해  
양수산부 해양정책국장  
(이사관/고위공무원)
- 2007. 1-2008. 3, 여수세계박람회 유치위원회  
기획홍보본부장, 여수세계박  
람회 준비기획단 기획본부장  
(고위공무원)
- 2008. 3-2009. 1, 국토해양부 해양정책국장  
(고위공무원)
- 2009. 1-현재, 부산지방해양항만청 청장