

經營學碩士 學位論文

환적화물 증대방안에 관한 실증연구
- 부산항의 관점에서 -

指導教授 文 成 赫

이 論文을 經營學碩士 學位論文으로 提出함

2007年 6月

韓國海洋大學校 海事産業大學院
港灣物流學科

柳 時 春

本 論文을 柳時春의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 김 광 희 ⑩

委 員 백 인 흠 ⑩

委 員 문 성 혁 ⑩

2007年 6月 26日

韓 國 海 洋 大 學 校 海 事 產 業 大 學 院

港 灣 物 流 學 科

< 목 차 >

Abstract	1
제1장 서 론	1
제1절 연구배경 및 목적	1
제2절 연구방법 및 구성	2
제2장 세계 해운항만환경의 변화	3
제1절 세계 물류환경의 변화	3
제2절 동북아 환적구조 변화 전망	15
제3절 부산항 환적구조 변화 전망	17
제3장 환적의 개념과 환적화물 증대에 관한 선행연구 고찰	21
제1절 환적의 개념과 환적의 분류 유형	21
1. 환적의 개념	21
2. 환적의 분류 유형	24
제2절 환적화물 증대관련 선행연구 고찰	26
1. 시대별 환적화물 관련 연구 비교	26
2. 기존 환적화물 관련 연구의 한계점	29
제4장 환적화물관련 부산항 이용자 실증분석	31
제1절 설문 의 개요	31
1. 자료수집과 방법	31
2. 설문지의 내용과 구성	32
제2절 표본의 특성 및 설문분석 결과	33

1. 표본의 특성	33
2. 환적화물 둔화인지 및 환적화물의 중요성 인식 원인 분석	35
3. 환적화물 둔화 원인 및 대안 분석	37
4. 환적화물 증대를 위한 정책과제 분석	39
제3절 설문분석 결과의 요약	42
제4절 환적화물 증대를 위한 정책방향	44
 제5장 결론	 49
제1절 연구결과 정리	49
제2절 향후 연구과제	50
 참 고 문 헌	 51
국내문헌	51
외국문헌	53
 부록<설문지>	 54

< 표 목 차 >

<표 2-1> 선형별 신조 컨테이너선 공급규모 전망	4
<표 2-2> 주요 선사의 선복 및 발주현황	5
<표 2-3> 컨테이너선의 단계별 대형화 추이	7
<표 2-4> 중국 3개지역 연해항구 건설계획	8
<표 2-5> 중국 경제특구 및 지정지역 현황	9
<표 2-6> 세계 10대 글로벌 터미널 운영업체(GTO)현황	11
<표 2-7> 부산항기항 서비스 변화 현황 (2006년. 7월 기준)	18
<표 2-8> 2000년 이후 부산항 환적화물 증가율 추이	19
<표 3-1> 동북아 해상 운송망 및 항만의 구도변화 추이 및 전망	23
<표 3-2> 부산항의 환적화물 처리 추이	27
<표 3-3> 시대별 환적화물 관련 연구 비교	29
<표 4-1> 조사대상 업체의 설문지 회수 결과	34
<표 4-2> 응답자의 업종	34
<표 4-3> 응답자의 직급	34
<표 4-4> 부산항 환적화물 둔화 인지도	35
<표 4-5> 부산항 발전에 환적화물이 미치는 영향	36
<표 4-6> 환적화물이 부산항 발전에 영향을 미치는 이유	36
<표 4-7> 부산항 환적화물 둔화의 원인	37
<표 4-8> 부산항 환적체계의 문제점	38
<표 4-9> 부산항 환적체계 개선방법	39
<표 4-10> 부산항 환적화물 증대를 위해 추진해야 할 정책과제(전체응답자)	40
<표 4-11> 부산항 환적화물 증대를 위해 추진해야 할 정책과제(업종별)	42

< 그림 목 차 >

<그림 2-1> 2007년 인도 예정 컨테이너선의 선형별 비중	5
<그림 2-2> 세계 주요 선사간 제휴 현황	14
<그림 4-1> 설문지의 목적 및 방법	33

A Study on the Enhancement Plan of T/S Cargoes in Port of Busan

Lyoo, See-Choon

Department of Ports and Logistics
Graduate School
Korea Maritime University

Abstract

The purpose of this study is to find out ways to induce T/S cargo by conducting interviews with port users working at terminal operators, shipping companies and relevant industries. This study helps Busan Port Authority to take measures and set policies to attract more cargo to Busan Port.

Recently Busan Port is facing a fierce competition with many ports around the world particularly ports of China and Japan. Especially, China has expanded port investment and has embarked on port construction. The Port of Busan aiming to be the hub port in Northeast Asia has made efforts to increase T/S cargo. That's because we don't expect the increase of local cargoes any more. The try to increse T/S cargoes is very important for her to continue to develop.

Until now there has been many studies regarding T/S cargo in Korea, but some drawbacks have been found. Most studies did deal with not Busan Port but all Korean ports, which means that the studies were too generalized. That's why the present study needs.

The outcomes of this research to attract transshipment cargoes in the

Port of Busan are as follows;

First, BPA should wage tailor-made marketing on carriers and shippers to increase container volume.

Second, the Korean government and BPA should make utmost efforts to translate Port Alliance Strategy which establishes port network with small and midium sized ports in China and Japan into reality.

Third, the Korean government should make endeavors to get realistic fruits through international logistics meeting body among three nations, China, Japan, and Korea.

Fourth, BPA should complete the construction of Busan New port without a hitch as planned. The New Port Project was designed to resolve current problems of T/S cargo processing system occurring at North Port.

Fifth, BPA should make cargo creatable port to keep increasing container handling volume by maximizing to utilize hinterland in the New port.

Sixth, BPA should make efforts to attract mega global carriers to bring more cargo to Busan New Port.

Seventh, BPA should make endeavors to revise and improve the existing T/S cargo incentives to boost container volume.

At last, the Korean government and BPA should complete supply plan of port labor in order for the stevedoring companies to employe port labors without obstacles.

제 1장 서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

부산항은 수출입화물과 환적화물 대부분을 처리하는 대한민국의 대표항만으로 1876년 개항 이래 줄곧 국가경제발전에 동량 역할을 해왔다. 세계 5대 컨테이너 항만이자 3대 환적중심항인 부산항은 지난해 총 1,240만TEU의 컨테이너를 처리했다. 이 가운데 수출입화물은 683만 TEU, 환적화물은 520만 TEU에 달한 것으로 집계되었다. 하지만 부산항은 최근 세계 여러 항만 특히 북중국 항만의 대규모 항만시설투자 등으로 치열한 경쟁에 직면해 있다. 2000년대 초반까지만 해도 연평균 15 ~ 20% 이상의 높은 증가세를 나타내던 동북아 역내항로의 컨테이너 물동량은 1997년 태국, 인도네시아, 한국 등 아시아권의 외환 및 금융위기와 일본의 장기 불황으로 그 성장세가 급격히 둔화되는 양상을 보이고 있다. 이런 현상은 수출입 컨테이너 물동량뿐만 아니라 환적 컨테이너 물동량에서도 공통적으로 발생하고 있다.

이와 같은 추세가 지속될 경우 기존 부산북항은 물론 부산신항의 활성화에도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이런 산재된 문제점들을 극복하고 보다 현실적이고 실현가능한 부분의 부산항 환적화물 증대 방안 도출을 위하여 우선 선행 연구자료를 검토하여 그 개괄적인 내용을 정리하였다. 그리고, 기존 환적화물과 관련한 연구에서 다루어 졌던 우리나라 전체 관점의 연구방향을 부산항으로 그 초점을 좁혀 현재 여러 요인에 의해서 침체상태로 접어들고 있는 국내화물이 아닌 환적화물 증대로 연구의 목적을 잡아 보았다.

이를 위한 구체적인 방법으로 부산항에서 직·간접적으로 영향을 받으며 종사하고 있는 하역사, 선사, 항만관련업체 실무자들의 견해를 종합적으로 분석하였다. 이를 통하여 부산항만공사가 부산항의 실질적인 관리와 운영의 주체로서 그 자리를 더욱 굳건히 할 수 있도록 이에 대한 적절한 대응과 정책 방향을 수립하는 데 기여코자 한다.

제2절 연구의 방법 및 범위

본 연구를 보다 효율화, 체계화 시키기 위하여 먼저 기존 환적과 관련한 선행연구를 각종 논문, 문헌자료, 주요 국내외 해운 항만관련 간행물, 그리고 부산항만공사내부 마케팅 및 보고자료등을 참조하여 정리하였고, 아울러 이를 기반으로 부산항에 대하여 보다 생생한 정보와 지식을 수집하기 위하여 현재 부산항을 기반으로 한 업무, 즉 하역업, 해운업, 항만관련업에 종사하고 있는 현장실무책임자들에 대한 설문을 통하여 정리, 취합, 분석하였다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 제1장 서론에서는 본 연구를 진행하게 된 배경과 목적 그리고 이를 위하여 사용한 연구방법 및 구성에 대하여 기술하였다. 제2장에서는 현재의 시점에서 부산항을 둘러싼 세계 해운항만환경과 동북아 환적구조가 어떻게 변화하고 있고 변화할 것인가에 대하여 정리하였다. 제3장에서는 기본적으로 과연 환적이라는 개념은 무엇이며 어떻게 그 형태가 발전되어 왔는 지를 알아보고 본 연구의 이론적 배경이 되는 기존의 환적화물 증대를 위하여 연구되었던 각종 방안들은 어떤 것들이 있었고, 그 한계점은 무엇인가를 정리하여 이를 토대로 기존의 연구에서 미처 챙기지 못했던 부분 즉, 부산항을 중심으로 한 보다 현실적인 측면의 부산항 환적화물 증대를 위한 방안을 도출코자 하였다. 제4장에서는 이와 같은 해운항만 환경변화에서 부산항을 실질적으로 움직이고 있는 이해관계자 중 주요한 부산항 이용자 집단인 하역사, 선사, 항만관련업에서 종사하고 있는 실무책임자들을 대상으로 분석 모집단을 선정하였다. 이를 통하여 현재 부산항 환적물동량 둔화에 대한 인지여부, 환적화물의 중요성, 부산항 환적화물 둔화의 원인과 그 개선방안, 그리고 최종적으로 이를 극복하기 위한 항만당국(해수부, 부산항만공사)의 정책방향에 대한 신뢰도 등을 분석하였다. 이를 통하여 부산항만공사로 하여금 보다 실질적인 부산항 환적화물 증대를 위한 정책방향 수립을 위한 판단기준 마련에 기여코자 하였다. 마지막으로 제5장에서는 본 연구의 개괄적인 내용을 요약 정리하고 향후 과제를 제시하였다.

제2장 세계 해운항만 환경변화

제1절 세계 물류환경의 변화¹⁾

1. 컨테이너 선박의 대형화 추세

최근 해운시장의 특징 중의 하나는 선박의 대형화가 급진전되면서 컨테이너선의 크기가 1만 TEU를 넘어서고 있다는 것과 머스크라인, 차이나쉬핑, CMA CGM등의 선사를 중심으로 극초대형 선박의 발주가 이어지고 있다는 점이다. 머스크라인은 2006년 8월 1만 1,000 TEU급의 극초대형선 엠마머스크호의 진수식을 가졌다. 이 선박은 한달간의 시험운항을 거쳐 같은 해 9월 7일부터 유럽-극동항로 서비스에 정식으로 투입되었다. 머스크라인은 이외에도 2006년 안에 인도받는 1만 TEU급 선박 1척과 2008년 1월에 인도되는 나머지 6척 모두 아시아/구주 주간 서비스 항로에 투입한다고 발표하였다.

머스크 라인은 이 같은 공격적인 선박발주 이외에도 현재 컨테이너선 120척을 발주 중인 것으로 알려지고 있다. 전문가들에 의하면 머스크 라인이 대규모로 투입된 선박량을 중심으로 하여 세계 해운시장을 주도해 나갈 것으로 보고 있다. 특히 2005년 피앤오 네들로이드를 인수하여 18%대로 시장점유율을 높이는 등 세계 최대 단독선사로서의 막강한 지위를 더욱 강화하고 있어 극초대형선 투입에 따른 시장 장악력은 더욱 더 강화될 것으로 예상되고 있다.

머스크 라인이 엠마머스크를 시장에 투입하면서 타 경쟁 선사들의 대응도 가속도를 더하고 있는 데 이와 같은 행보는 선사간 전략적 제휴(Alliance)에 속해 있는 동맹내 해운선사들보다는 단독선사를 기점으로 더욱 강화되고 있다. 프랑스 국적선사 CMA CGM과 이스라엘 선사 Zim Line 등은 9,000 TEU급 이상의 선박을 국내 조선소에 집중 발주 중인 것으로 알려졌다.

CMA CGM은 1만 1,400TEU급 컨테이너선 8척을 현대중공업에 발주함으로써 극초

1) 최재선의 '세계해운 전망', 한국해양수산개발원, 2007, PP. 9 ~ 12

대형 발주 경쟁에 본격적으로 뛰어들었다. 이 회사가 발주한 선박은 엠마 머스크호 보다는 다소 적은 규모이나, 이와 같은 결정을 한 것은 머스크가 극초대형선 서비스를 통해 시장을 급속하게 잠식해 나갈 것을 걱정한 경쟁력 확보의 대응전략으로 해석된다.

스위스 선사인 MSC의 경우도 1만 TEU급 선박을 발주한다고 알려지고 있고, 국적선사인 한진해운도 2009년과 2010년에 각각 인도받을 1만 TEU급 5척을 삼성중공업에 발주하였다. 중국선사인 COSCO의 경우도 2007년에 1만 TEU급 컨선 4척을 인도 받는 등 글로벌 정기 선사들의 선박대형화 경쟁에 본격적으로 뛰어들었다.

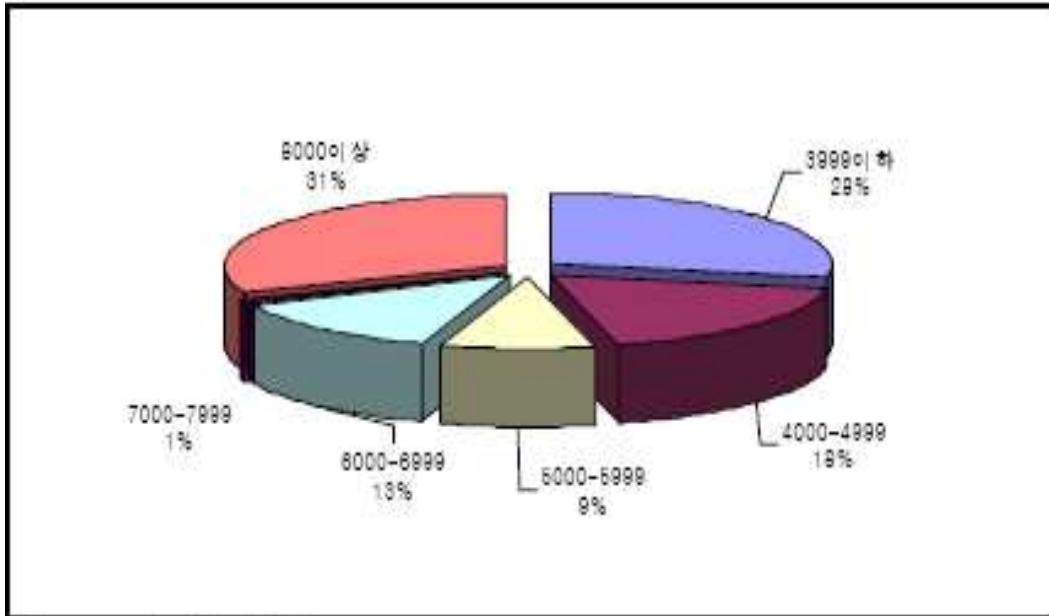
<표 2-1> 선형별 신조 컨테이너선 공급규모 전망

(단위: 천TEU)

선형	현재	신조인도					합계
		06년 하반기	2007	2008	2009	2010	
500이하	137	1	2	1	0	0	4
500-999	502	46	53	37	7	4	147
1,000-1,499	660	50	59	67	5	0	181
1,500-1,999	767	31	89	95	34	2	251
2,000-2,499	675	7	39	7	0	0	53
2,500-2,999	809	106	128	133	34	0	401
3,000-3,999	1,013	34	105	52	33	0	224
4,000-4,999	1,401	90	227	287	127	17	748
5,000-5,999	1,161	48	118	177	42	20	405
6,000-6,999	582	85	91	215	118	32	541
7,000-7,999	324	14	36	0	0	0	50
8,000이상	679	202	389	419	270	29	1,309
합계	8,710	714	1,336	1,490	670	104	4,341

자료: Drewry Shipping Consultants Ltd, 「Annual Container Market Review and Forecast 2006/07」, 2006. 9.

<그림 2-1> 2007년 인도 예정 컨테이너선의 선형별 비중



자료: Drewry Shipping Consultants Ltd, 「Annual Container Market Review and Forecast 2006/07」, 2006. 9.

<표 2-2> 주요 선사의 선복 및 발주현황

		지 배 선 복		발 주 량		
		TEU	척	TEU	척	현재대비 발주량(%)
1	MAERSK	1,730,639	576	634,355	119	36.7
2	MSC	937,989	306	308,889	43	32.9
3	CMA CGM	605,969	274	275,872	57	45.5
4	EVERGREEN	533,086	163	124,288	26	23.3
5	HAPAG-LLOYD	447,548	137	60,750	9	13.6
6	COSCO	389,179	133	156,018	24	40.1
7	CSCL	368,710	129	156,550	34	42.5
8	한진해운	339,304	86	140,773	22	41.5
9	APL	331,396	005	117,358	29	35.4
10	NYK	317,663	120	205,380	36	64.7

11	OOCL	271,770	70	97,811	19	33.8
12	MOL	264,459	87	119,938	18	45.4
13	K-LINE	257,631	84	120,144	20	46.6
14	CSAV	243,523	87	39,246	6	16.1
15	ZIM	226,172	97	182,356	33	80.6
16	YANG MING	201,723	78	119,865	25	56.9
17	HAMBURG-SUD	199,422	98	102,293	28	51.3
18	현대상선	156,939	39	165,800	25	105.6
19	PIL	140,509	103	47,415	19	33.7
20	WAN HAI	123,081	73	49,022	11	39.8

자료: 쉬핑테일리 (2006).

선박의 대형화 추세는 80년대 4천TEU급, 90년대 6천TEU급, 2000년대 8천 ~ 1만TEU급 이상으로 초대형화 되어 가고 있다. 2006년 6월 기준 신조 발주된 9,000TEU급 이상 선박은 모두 80척으로서 선박의 초대형화를 주도하고 있는 머스크라인(18척) 등 유럽계 선사가 55척을 발주하였으며 코스코 등 중국계 선사가 25척을 주문하였다.

MSC와 CMA-CGM라인은 1만TEU급 이상 선박을 주문함으로써 머스크 라인의 뒤를 이어 선박의 초대형화 투입에 적극 나서고 있는 상황이다.

<표 2-3> 컨테이너선의 단계별 대형화 추이²⁾

구분		I 세대	II 세대	III 세대	IV 세대	V 세대	VI 세대	VII 세대	VIII 세대
발전방향		본격화	대형/고속화	에너지 절약화	거대화		초거대화		
명 칭		피더형	핸디형	준파나막스	파나막스	포스트파나막스	슈퍼포스트파나막스		울트라막스
시 기		60년대 후반	70년대	70년대 말 ~80년대 초	80년대 후반	90년대 전반	90년대 후반	90년대 말	21세기 초
선형(TEU)		700~1,500	1,800~2,300	2,000~2,500	2,500~4,400	4,300~5,400	6,000~6,670	7,000~8,700	10,000~13,000
대표선박	건조선사	NYK	MOL	Safmarine	APL	Hapag-Lloyd	Maersk	Maersk	-
	건조연도	1968년	1973년	1979년	1988년	1991년	1996년	1997년	(2006년)
	선명	Hakomaru (箱根丸)	뉴저지호	S.A. Waterpark	Levenkasen E.	P. Truman	Regina M.	Souverin M.	-
선박제원	적재능력 (TEU)	752	1,887	2,464	4,340	4,626	6,418	6,600	(13,000)
	선장-Lpp(m)	187.0	263.3	247.4	260.8	281.6	302.3	331.5	(365.0)
	선장-Los(m)	200.0	280.0	258.5	275.2	294.0	318.2	247.0	(380.0)
	선폭(m)	26.0	32.2	32.2	39.4	32.25	42.8	42.8	(55.0)
	선창깊이(m)	15.5	19.6	24.1	23.6	21.4	24.1	24.1	(30.0)
	최대흘수(m)	10.5	11.5	13.2	12.5	13.5	14.0	14.5	(15.0)
	톤(GT)	16,240	37,799	52,615	50,206	53,800	81,488	91,560	(150,000)
적재규모	선창내(단)	6	7~9	8	8	8	9	9	(10)
	갑판(단)	2	2~3	3	4	5	6	6	(7)
	선창횡적수 (개)	7	9	10	11	12	14	14	(18)
	갑판횡적수 (개)	9	12	13	13	16	17	17	(22)
추진	주기관(마력)	27,800	69,600	34,840	59,960	49,640	74,640	74,555	(140,000)
	항해속도 (노트)	22.6	26.0	19.5	24.2	24.5	25.0	26.4	-
	추진축수(개)	1	1	1	1	1	1	1	(2)

2) 박태원, 정봉민, '컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석', KMI, 2002. 11, P.24

2. 중국의 항만개발 급진전

1) 중국의 항만정책 기조

중국교통부는 2005년 ‘전국 연해항구 발전 전략’과 ‘3개 연해항구 건설계획’을 발표했다. 이를 보면 선전, 광저우항과 함께 주강삼각주 지역은 ‘주강삼각주 항구구’로, 상하이, Ningbo항을 포함함 장강삼각주 지역은 ‘장강삼각주 항구군’으로 다롄, 티엔진, 칭다오 항은 ‘환발해만 항구구’로 지정하여 컨테이너 터미널과 대량화물을 처리할 수 있는 전용터미널 등 대형 항만으로 집중적으로 건설하겠다는 계획임을 알수 있다.

이같은 교통부의 정책은 중국 경제가 안고 있는 물류와 관련한 몇가지 문제로부터 파생된 것이라고 할 수 있다. 첫째는 중국 국내 수출입 물동량이 급격하게 늘어나면서 항만 인프라가 부족해질 가능성이 상당히 커졌다는 점이다. 따라서 교통부는 3개 항구군 중심으로 기존 계획되어 있던 항만개발사업은 함께 신규 항만개발사업을 적극적으로 추진함으로써 항만시설 확충에 총력을 기울일 예정이다. 특히 컨테이너 터미널 및 대량화물 전용터미널 건설에 집중 투자할 계획이다.

<표 2-4> 중국 3개지역 연해항구 건설계획

구분	항구군	기능	비고
화남지역	주강삼각주 항구군	남중국 국제해운센터	1 항만, 배후단지 개발 및 연계 1 연해항만 클러스터 육성 1 지역산업단지 연계
화동지역	장강삼각주 항구군	상하이 국제해운센터	
북방지역	환발해만 항구군	동북아 국제해운센터	

자료: 중국 교통부

둘째는 중국의 국토개발계획을 중국의 국제 물류체계를 감안하여 새롭게 다시 구성해야 한다는 목소리가 정부, 학계에서 제시되고 있다는 점이다. 현재 중국은 석유화학,

철강 등의 대형 원료 공업과 발전설비가 내륙지역에 주로 퍼져 있어 수입 자원 수송 교통망 건설에 엄청난 비용이 소모되는 등 효율성에 문제가 제기되고 있으며 수송능력 부족으로 항만의 장치장에서 보관하는 물량이 늘어나면서 항만의 비효율성이 갈수록 늘어나고 있다. 이를 해결하기 위하여 교통부는 대량화물 전용터미널 개발을 가속화하는 가 하면 이들 배후지역에 중화학공업 설비를 지속적으로 설치함으로써 중국의 산업 및 물류체계를 발전시킬 수 있는 신개념의 임해 산업단지와 배후 경제권과의 효율적이고 체계적인 연계를 통한 지역경제권의 물류거점으로 키워나갈 계획이다.

<표 2-5> 중국 경제특구 및 지정지역 현황

구분	도입목적	지정지역
국가경제기술개발구	개방초기에 지정된 지역으로 외자도입, 시장개방, 자국산업개발이 목적	상하이 푸둥등 57개 지역
자유무역지역	수출입, 항만물류의 발전을 위해 도입	상하이 외고교 자유무역지역 등 16개 지역
국가국경경제협력구	수출입, 가공 및 재수출산업육성을 위해 도입	선전 HIDZ등 54개 지역
국가가공조립구	국가산업, 가공조립산업의 발전을 위해 도입	대련 EPZ 등 15개 지역

자료: 중국 교통부, 국토자원부, 상무부 자료

셋째는 항만의 물류기능 약화가 항만의 기능은 물론 배후 산업과의 연계성을 떨어뜨리는 원인이 되고 있다는 점이다. 그동안 중국은 항만배후지역에 4개의 경제특구를 두고 운영을 해왔다. 그러나 이지역은 중국의 대외 개방 창구의 기능과 함께 경공업, 가공조립, 재수출산업의 지원 육성을 위하여 운영중이라, 물류기능보다는 산업기능에 중점을 두어왔다. 이 것이 바로 중국의 항만들이 넓은 배후단지를 보유하고 있음에도 불구하고 물류기능이 발달하지 못한 주요 원인이었다. 이에 따라 교통부는 항만배후지역을 대규모의 물류단지로 개발하여 항만과 산업단지를 연계시키는 고부가가치 창출지역으로 새롭게 선보일 예정이다. 앞으로 중국 항만이 네덜란드 로테르담과 같은 선진형의

물류구조를 갖추 수 있는 중요한 계기가 될 것으로 예상된다.

2) 중국 항만개발의 의미

중국항만의 대규모 개발계획은 동북아 항만의 구도변화는 물론이고, 국내 항만에도 엄청난 영향을 미칠 것으로 보인다. 중국은 대규모의 항만 개발을 통해 대형선박의 접안이 가능한 새로운 물류체계를 이룰 것으로 예상된다. 첫째, 이는 중국 정부가 초대형선 서비스 체계의 증가에 미리 대비하여 철두 철미하게 항만 개발 및 운영전략을 준비해 온 결과라고 볼 수 있다. 중국 항만의 변화는 급속이 증가하는 국내 물동량과 동시에 정기선사들이 중국 항만을 기점으로 하여 서비스를 재편할 수 있는 중요한 기회를 제공하게 될 것으로 보인다. 둘째, 중국 교통부에서 발표한 3대 항구군과 항만 개발 확대 계획은 결국에는 각 지역 경제권의 독립적인 국제물류 네트워크를 구축하는 전략의 일환이다. 공격적이고 엄청난 규모의 항만개발을 통해 3대 항구군 지역은 각 지역경제권의 국내 수출입 물량을 처리할 수 있는 충분한 시설기반과 기능을 보유하게 될 것으로 보인다. 이러한 정책은 북중국 화물의 환적화물 유치를 통하여 동북아 물류중심 항만 성장 전략을 추진하고 있는 부산항에 큰 영향을 줄 것으로 보인다. 더욱이 대련항과 천진항은 열악한 항만 여건을 고려하여 인공섬 조성 등을 통하여 컨테이너 터미널 개발에 박차를 가하고 있어 더 이상 자연환경이나 항만 시설부족을 통한 환적화물 유치기대는 어려울 것으로 예상된다.

셋째, 항만 배후지역에 대규모의 물류단지 건설과 물류산업을 집중 육성하여 항만 지역을 고부가가치를 창출할 수 있는 최첨단 산업 및 물류센터로 육성한다는 점이다. 이러한 중국정부의 정책 움직임은 중국 항만의 물류체계를 획기적으로 개선시키는 데 중요한 역할을 할 것으로 예상된다. 2007년을 기점으로 항만개발, 배후단지 개발 및 운영 등 각종 항만분야에 대한 시장개방을 확대할 계획을 가지고 있어 항만배후 단지내에 외국 물류 기업 유치를 새로운 화물 창출의 기회로 생각하고 있는 부산항과의 더욱 더 어려운 경쟁은 불가피할 것으로 예상된다.

3. GTO(Global Terminal Operator)의 지속적인 시장점유율 상승

1) 기업간 인수 합병을 통한 터미널 업계 재편

글로벌 컨테이너 터미널 업계는 기업의 인수와 합병을 통하여 지속적으로 규모를 키워나가면서 과점체제를 더욱 가속화시키고 있다. 최근 발표된 JOC(Journal of Commerce)와 드류리 컨설팅(Drewry shipping consultants) 등의 자료를 통해 보면 향후 얼마간 글로벌 컨테이너 터미널 운영업체(GTO) 중심의 규모 키우기가 계속 이어질 것으로 보인다. 이로 인하여 세계 컨테이너 터미널 업계는 향후 얼마간은 4강체제(HPH, PSA, APM, DPW)로 재편되는 과정을 거쳐 중국업체(COSCO Pacific, SIPG)의 합류로 5강의 체제가 구축될 것이다.

<표 2-6> 세계 10대 글로벌 터미널 운영업체(GTO) 현황

순위		운 영 업체	2005		2004	
2005	2004		TEU(백만)	점유율(%)	TEU(백만)	점유율(%)
1	1	Hutchison	51.8	13.0	47.8	13.3
2	3	APM	40.4	10.1	31.9	8.9
3	2	PSA	40.3	10.1	33.1	9.2
4	4	P&O Ports	23.8	6.0	21.9	6.1
6	5	Cosco	14.7	3.7	13.3	3.7
7	7	DP World	12.9	3.2	11.4	3.2
8	6	Eurogate	12.1	3.0	11.5	3.2
8	8	Evergreen	8.7	2.2	8.1	2.3
9	10	MSC	7.8	2.0	5.7	1.6
10	9	SSA Marine	7.3	1.8	6.7	1.9

자료: JOC (2006.7.31)

2) 과점체제 고착화에 따른 부산항의 영향

현재 GTO들의 관세로 보아 디피 월드(DPW)의 기세가 워낙 거세 조만간 2위 자리

로 올라 설 것으로 예상된다. 이에 따라 싱가포르와 두바이로 대표되는 PSA와 DPW간의 순위 경쟁은 더욱 가속화될 것이 확실하다. 치열했던 P&O Ports 인수전이 그것을 증명해 준다. 전문가들에 따르면 이 같은 과점화된 대형 GTO들의 세계 컨테이너 터미널 장악에 우려를 표명하고 있다. 컨테이너 터미널 구도에 따라 앞으로 부산항에 미칠 수 있는 부분을 정리해 보면 다음과 같다. 첫째, 대형 터미널 운영업체들이 전세계 주요 터미널의 운영에 들어감에 따라, 항만 운영 서비스는 일정한 수준이상으로 동일화되는 현상이 나타날 것으로 보인다. 이는 앞으로 화물을 유치하는 데는 항만의 서비스질 보다는 항만의 운영과 관련된 정부나 항만당국의 정책과 제도가 더욱 중요한 요소로 작용한다는 것을 의미한다. 이 점을 감안해 본다면 부산항의 Landlord 역할을 하고 있는 부산항만공사에 시사하는 바가 크다.

둘째, 컨테이너 터미널이 물류기업은 물론 일반 투자회사 사이에도 아주 강력한 투자 대상으로 등장하고 있다는 점은 상당부분 긍정적인 측면을 가지고 있다. 이는 곧 부산항을 직접운영하고 있는 컨테이너 터미널 운영회사들에게는 향후에도 대체로 15 ~ 20%의 안정적인 수익을 지속적으로 보장해 줄 수 있기 때문이다. 운임변동율이 심한 편에 속하는 선박에 비하여 리스크가 그다지 크지 않다는 점이 집중적으로 부각되면서 선진 투자회사에서 새로운 투자 대상으로 집중 부각되고 있기 때문이다.

그러나, 세계 컨테이너 터미널 시장이 실질적인 과점체제로 전환됨에 따라 선사 및 화주에게는 일정 부분 영향이 미치고 있다. 선사들의 경우에는 향후 컨테이너 터미널에 대한 구매력 및 협상력이 약화됨에 따라 터미널에 지출되는 비용이 상승할 것으로 예상된다. 또한 일부 대형 컨테이너 터미널에게만 독점됨에 따라, 컨테이너 터미널간의 공정한 서비스 경쟁이 교란될 수도 있다.

4. 해운선사간 전략적 제휴 및 인수합병의 확산 추세 가속화

선사들은 치열한 경쟁으로 인한 운임 하락의 어려움을 타개하기 위해 선복을 공유하거나 비용을 줄이기 위해 전략적 제휴(strategic alliances)를 실시하고 있다.

글로벌 제휴체제는 1995년 하반기 이후 운항 선복량의 급증으로 경영환경이 나날이 악

화되면서 운항서비스를 글로벌화하고 선대의 운영을 좀 더 효율적으로 운영하는 전략을 추진함으로써 본격화되었다.

컨테이너 운송분야에서는 선사간 다양한 형태의 제휴가 이루어져 왔으며, 선박의 교환과 공동운항을 통한 경쟁력 확보와 운항비의 절감, 타 선사 및 그룹과의 다양한 전략적 제휴를 실시하여 운영효율성을 추구해 나가고 있다.

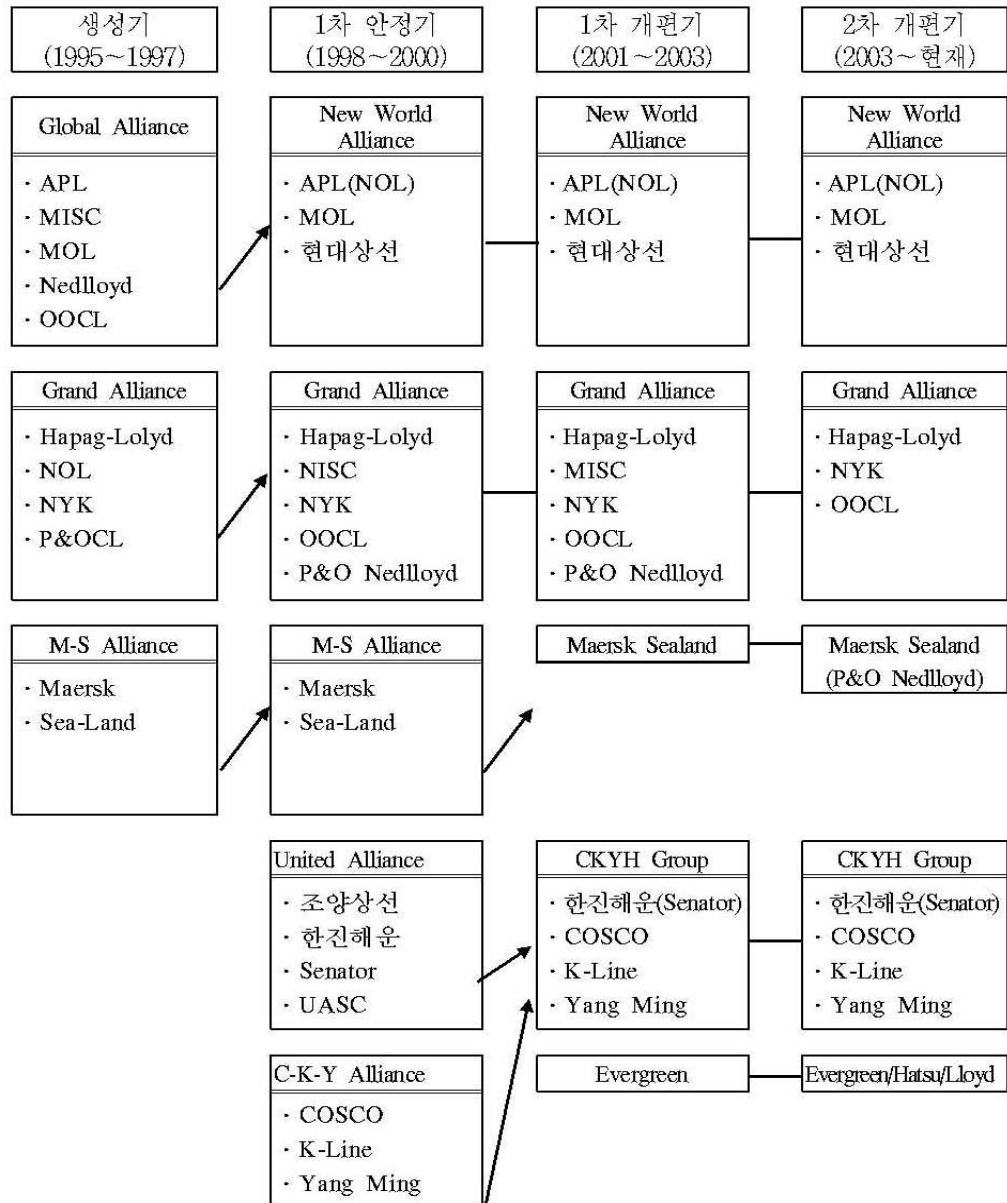
2000년 이후, 주요 선사들은 기존의 글로벌 제휴관계를 유지하면서도 타 선사 및 그룹과 별도의 전략적 제휴관계를 지속적으로 확대하고 있다. 특히, 2005년 11월 New World Alliance와 Grand Alliance가 공동운항 등에 합의하였다.

이에 따라 총 140만TEU(432척)의 선박을 보유하게 되어 Maersk-Sealand와 유사한 선대 규모를 확보함으로써, 거대선사와 거대 Alliance간 경쟁구도가 구축되었다.

한편, Maersk-Sealand는 P&O Nedlloyd를 인수합병함으로써 세계 최대의 Mega Carrier로 부상되었으며, 규모는 컨테이너선 576척, 선박량 173만TEU를 확보하고 있다. 2008년 신조 발주량 포함시 컨테이너선 695척(약 15%), 선박량 236만TEU(약 20%)에 이르고 있다.

선사간의 전략적 제휴는 크게 5개 체제로 구성되어 운영 중에 있고, 현대상선과 APL, 일본의 MOL이 참여한 New World Alliance와 Hapag-Lloyd, 일본의 NYK, 홍콩의 OOCL이 참여한 Grand Alliance, 덴마크의 머스크시랜드(P&O 네들로이드)Alliance, 중국의 COSCO, 대만의 YML, K-Line, 한진해운이 참여한 CKYH Alliance, 대만선사인 Evergreen/LT Alliance가 있다.

<그림 2-2> 세계 주요 선사간 제휴 현황³⁾



3) 심기섭외, '동북아 주요 항만간 코퍼티션전략에 관한 연구', 2006.12, P.25.

2006년말 기준, 세계 정기선 해운의 글로벌제휴 체제에 참여하고 있는 주요 선사별 선복보유 현황을 보면, Maersk-Sealand사 1,730,639TEU로 1위, MSC사 937,989TEU로 2위, CMA CGM사 605,969TEU로 3위의 순을 보이고 있다.

발주량에 있어서도 1위 Maersk-Sealand사 119척 634,355TEU, 2위 MSC사 43척 308,889TEU로 절대적 우위를 보이고 있다.

주요 글로벌 제휴그룹 및 대형 선사들이 실시하는 기간항로서비스의 주당 항차 수는 그랜드 얼라이언스그룹 14, 뉴월드 얼라이언스, 유나이티드 얼라이언스 및 COSCO/KL/YML 그룹 등은 13, Maersk-Sealand는 주당 12항차를 유지하고 있다.

결국 글로벌 제휴선사들은 단순한 전략적 제휴에서 벗어나 합병을 통한 단일기업 구성으로 조직 및 인력 감축, 기항지 축소 등을 통해 실질적인 비용절감을 추구해 나가고 있다.

특히 기항지 배제 대상은 초대형선 선박이 기항하기에 충분한 물량확보가 어려운 경우 그 대상이 될 수 있다.

기항지가 배제될 경우 제휴 그룹 전체의 선사들이 기항하지 아니하므로 당해 항만으로서는 선박의 기항 수가 급격하게 줄어들게 되어 환적화물의 유지에 상당한 어려움을 겪게 될 것으로 예상된다.

제2절 동북아 환적구조 변화 전망⁴⁾

1. 선박의 운항체제 변화

동북아 정기선 서비스는 상하이 양산항 등 대형 항만의 지속적인 확장 및 대형 신조선의 시장투입 증가와 함께 대형선시장과 중형선 시장으로 분리 개편 운영될 것으로 보인다.

현재 추이로 보면 대형 선박들은 주력 시장인 유럽 및 북미항로에 집중 투입 배치될 것으로 보이며 향후에도 이 추세는 지속될 것으로 예상된다. 한편 중형선박들은 시장세

4) 최재선의, '부산항 환적체계 개선방안 연구', 한국해양수산개발원, 2006.12, PP. 98 ~ 102.

분화에 따라 국별, 항만의 크기별로 4 ~ 5개 항만에 기항하면서 대형선 시장의 틈새를 메워나갈 것으로 예상된다. 이러한 선박운영체계 변화는 항만의 기항체계를 변화시키는 주요 요인이 될 것이다. 주요선사들은 선박운영 비용의 절감차원에서 동북아 경제권역의 기항지를 2 ~ 3개 정도로 축소하여 운항할 것으로 보이며 이 허브항만을 중심으로 허브 & 스포크 전략을 추구할 것으로 보인다. 일부 거대 항만의 허브항 체계로 전환될 것이 예상됨에 따라 대형선 서비스의 허브항은 막대한 환적 수요를 창출할 것으로 예상된다.

대형 항만 중심의 서비스 체계가 정착될 경우 동북아 항만의 역할 변화와 환적경로의 변화가 불가피하며 이는 곧 동북아 항만구도를 변화시키는 주요 요인이 될 것이다.

2. 초대형 항만의 항만 적체 현상 발생 가능성

초대형선 서비스가 일부 초대형 항만에만 집중적으로 투입됨에 따라 이들 항만의 적체현상이 예상된다. 인근 대체항만이 초대형 항만의 항만여건에 따라 탄력적으로 이용되지 못할 경우에는 초대형선에 비하여 기항지 선택이 비교적 유연한 중형선박의 가치가 자동적으로 올라갈 것으로 예상된다. 해운시장은 동서 기간항로(유럽, 미주항로)상에 8,000 TEU급 이상의 대형선 선대시장과 역내 주요항만을 모두 기항하는 4,000 TEU급 중형급 선대시장으로 양분되는 현상이 명확해 질 것으로 예상된다. 한마디로 Hub & Spoke 체계의 시장 형성과 함께 기항지 다극화 체계가 동시다발적으로 진행될 가능성이 크다.

따라서 향후 동북아 항만은 규모와 기항 선박의 종류에 따라 그 기능과 역할이 변화할 것으로 예상된다. 즉, 대형 및 중형 항만은 국내화물만을 취급하는 지역항만의 역할을 하게 되고, 초대형 항만은 수출입 국내 화물 뿐만이 아니라, 환적화물까지 처리하는 실질적인 허브항만의 역할을 통해 더욱 더 규모가 확장될 것으로 보인다.

3. 환적수요의 지속적인 증가 예상

동북아 경제권의 환적수요는 향후에도 지속적인 증가추세를 보일 것으로 예상된다. 다양한 대내외 경제 변수에 의하여 부분적으로 증감 편차를 보일 것으로 보이나, 총 환적수요는 동북아 경제권의 해운, 항만 시장의 성장에 힘입어 증가할 것으로 예상되기 때문이다. 그러나, 부산항의 입장에 본다면 상하이 양산신항을 비롯한 티안진 신항(天津新港) 등의 중국 항만들이 국내 수출입 화물은 물론, 중국 내부 환적 화물을 집중 처리한다는 전략을 추진하고 있어 동북아 항만 간 환적화물 경쟁은 더욱 더 치열한 양상을 보일 것으로 예상된다. 특히 동일 환적수요를 대상으로 경쟁하고 있는 부산항으로서 는 남다른 노력이 절실하다.

제3절 부산항 환적구조 변화 전망

1. 부산항기항 정기선 서비스 변화

부산항만공사 마케팅팀에서 실시한 조사결과⁵⁾에 따르면 부산항에 기항하는 서비스중 국적선사는 116개 서비스를 제공하고 있어 총 서비스의 45%를 차지하고 있으며 이중 81%인 94개 서비스는 일본, 동남아, 중국등 단거리 지역에 집중되고 있다.

또한 부산항에는 71개 선사가 선박을 투입하여 정기 컨테이너서비스를 제공하고 있으며, 직접선박을 투입하지는 않으나 Space Charter를 통하여 부산항을 이용하는 선사 또한 100여개 이상이 되는 것으로 파악되었다. 특히, 세계 30대 선사중 특정지역만을 운항하는 4개 선사(Grimaldi, Costa Container, China navigation, Sea Consortium)를 제외한 글로벌 선사 모두가 부산항을 이용하고 있는 것으로 분석되었다.

5) 부산항만공사 마케팅팀 내부조사, '부산항기항 서비스변화 현황', 2006. 7.

<표 2-7> 부산항기항 서비스 변화 현황 (2006년 7월 기준)

구분	2002		2006		증가율
선사	49개		71		45%
서비스수	217개		255개		18%
	국적	109	국적	116	6%
	외국적	108	외국적	139	29%

자료: 부산지방해양수산청 및 부산항만공사 마케팅팀 내부조사.

2. 부산항을 중심으로 한 환적물동량 기종점 분석 현황⁶⁾

2000년 ~ 2004년간의 부산항을 중심으로 한 수출입 환적화물의 유형 및 처리량을 분석한 결과, 수입환적의 경우는 북중국의 상하이, 칭다오, 티안진 신강항을 등을 중심으로 유입되는 환적화물이 많은 비중을 차지하고 있으며 2002년 이후에는 일본의 하카타항을 기점으로 하여 물동량이 크게 개선되고 있는 것을 알 수 있다. 수출환적의 경우는 종점항인 미주지역 항만들이 큰 비중을 차지하고 있으며 수출환적 물동량 비중에서 일본의 하카타항도 비중이 점차 증가하는 추세를 보여주고 있다.

환적화물의 경우 중국 지역 주요 항만으로부터 유입되는 수입환적화물이 가장 많았고 미주지역 항만을 종점으로 하는 수출환적화물이 가장 많은 것으로 나타났다.

세부적으로 분석해 보면 첫째, 중국에서 유입, 부산항에서 환적되어 제 3국으로 수출되는 환적화물은 주로 북중국 항만인 티안진신강항, 칭다오항, 상하이항, 다롄항, 닝보항 등이며, 이들 항만에서 유입되는 환적화물은 롱비치항, LA항, 뉴욕항, 시애틀항, 밴쿠버항 등 미주지역 항만을 종점으로 하는 비중이 30 ~ 40% 정도를 차지한다.

상하이항과 다롄항의 경우 토마코마이항, 니가타항, 시미즈항을 종점으로 하는 환적물동량의 비중이 여타 중국항만들에 비해 높은 반면, 중국항만에서 유입, 부산에서 환적되어 유럽으로 가는 환적물동량은 매우 적은 편이며 점차로 감소하는 추세에 있다. 주요 종점 항만은 함부르크 항으로 나타났다.

6) 기초데이터는 Port-MIS자료이며, 관세청/관세무역연구원의 “수출입물류 통계정보집 2002~2004년 자료 참조.

둘째, 미주지역으로 부터 유입, 부산항에서 환적되어 제3국으로 수출되는 환적화물은 주로 뉴욕항, 시애틀항, 롱비치항, LA항, 밴쿠버항 등이며, 이들 항만에서 유입되는 환적화물은 중국지역에서 유입되는 물동량에 비해 적은 비중을 차지하고 있다. 미주에서 유입되어 부산항에서 환적된 물동량은 대부분 중국과 일본지역을 중점항으로 이루어지며 롱비치항을 기점으로 부산항에서 환적되어 상하이항, 티안진신강항, 다롄항, 닝보항, 칭다오항을 중점으로 하는 환적화물의 비중은 2002년 29%에서 2004년 41%로 크게 증가하였다.

일본의 항만을 중점으로 하는 환적화물은 주로 하카타항, 모지항, 토마코마이항, 니가타항 등의 일본서안 항만이며 밴쿠버항을 기점으로 하여 부산항에서 환적된 물동량 중 토마코마이항, 오사카항, 니가타항 등 일본 서안의 항만을 중점으로 하는 물동량의 비중은 2002년 26%에서 2004년 33%로 증가하였다.

3. 부산항 환적화물 추이

2006년도 부산항의 전체 물동량은 1.7% 증가에 그쳤고, 이중 수출화물은 3.2% 증가하고 수입화물은 3.6% 증가하였으며, 환적화물 증가율은 사상 최저치인 0.6% 증가에 그쳤다.

<표 2-8> 2000년 이후 부산항 환적화물 증가율 추이

(단위 : %)

구분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
증가율	46.4	23.1	32.1	9.4	12.7	8.1	0.6

자료: 부산항만공사 컨테이너년도별 처리실적 현황 (2006.12).

최근 국내 물동량의 급격한 둔화세가 지속됨에 따라 범정부차원으로 적극적인 조치가 이루어지고 있으나 이같은 노력에도 불구하고 실질적으로 현장차원에서는 그 실효성에 적지 않은 의문점을 가지고 있는 게 사실이다. 특히 부산신항이 2006년 1월 북중국항만

의 대규모 항만투자에 발빠르게 대응하기 위하여 조기 개장된 이후, 실질적인 물동량을 증가시키기 위해서는 정채상태에 있는 국내 수출입화물 증대노력은 한계점에 다다랐다고 보고, 지속적인 환적화물 유치만이 그 해법으로 지적되어 왔다. 그러나 현재까지 신항의 경우는 신항 및 북항간의 연계운송체계 미흡 및 각종 부대비용이 여전히 북항에 비해 상대적으로 비싼 것도 화주들에게는 적지않은 부담으로 작용하고 있다. 그동안 부산항의 가장 큰 강점 중의 하나인 근해선사의 아시아 역내 피더 네트워크가 글로벌 원양선사의 시장진입 시도로 인하여 그 기반이 흔들릴 조짐을 보이고 있다. 만약 이와 같은 상황이 가속화될 경우에는 글로벌 선사에 의하여 물동량이 좌지우지됨에 따라 부산항의 환적화물 유치에 상당한 어려움이 예상된다.

이와 같은 현 상황을 극복하기 위하여 과연 환적이란 어떤 의미를 갖고 있으며 어떤 형태로 발전되어 왔는가를 먼저 알아보고 환적화물 증대와 관련한 선행연구 고찰을 통하여 현 시점에서 부산항의 환적화물 증대를 위하여 작동될 수 있는 최적의 해법을 도출하고자 한다.

제3장 환적의 개념과 환적화물 증대에 관한 선행연구고찰

제1절 환적의 개념과 분류 유형

1. 환적의 개념

환적은 사용주체와 상황에 따라 차이가 있다. UNCTAD(유엔무역개발기구)는 환적(transshipment)을 한 수송수단에서 다른 수송수단으로 화물을 옮겨 싣는 행위⁷⁾를 말한다고 정의하였다. 관세청고시⁸⁾에 의하면 “동일한 세관 관할구역 안에서 입항하는 운송수단에서 출항하는 운송수단으로 물품을 옮겨 싣는 것을 말한다”고 규정하고 있다. 해운, 항만부문에서는 일반적으로 환적을 한 선박에서 다른 선박으로 옮겨 싣는 것으로 해석하고 있다. 이 같은 환적은⁹⁾ 본래 수심제한에 따른 대형선박의 기항의 어려움, 정치적 위험등으로 해상운송 서비스 제공이 곤란한 항만에 대하여 서비스를 제공하기 위한 수단으로 발달하였다. 그러나 현재의 환적은 운송의 최단 이동경로 생성과 하역업체인 컨터미널 운영회사와 선사간의 마케팅 전략으로 발생했다고 이해할 수 있겠다. 즉 운송비 절약과 운송시간의 단축, 서비스 범위의 확대 및 질적 수준의 제고 등과 같은 목적 달성을 위하여 환적이 발생되었다. 기존의 환적물동량이 급증하기 시작한 것은 선박의 대형화로 인해 대형모선(Mother Vessel)은 소수의 대규모 중심항만(Hub Port)에만 기항하고, 나머지 중 소항만은 피더선(Feeder Vessel)으로 연결하는 중심-지선(Hub & Spoke)수송체계가 구축되면서 부터라고 할 수 있다.

이와 같은 전통적인 개념의 환적 형태가 최근들어 북중국 항만의 급증하는 물동량처리로 인하여 종래의 피더선으로 연결하던 항만으로 대형 선박이 바로 직접 기항하는 형태

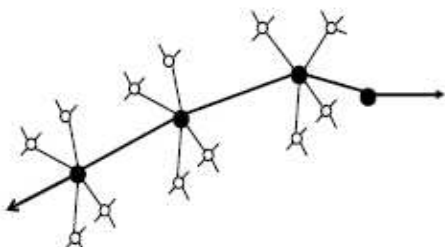
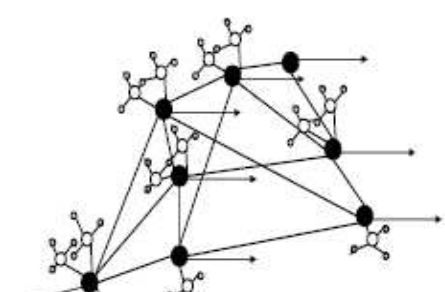
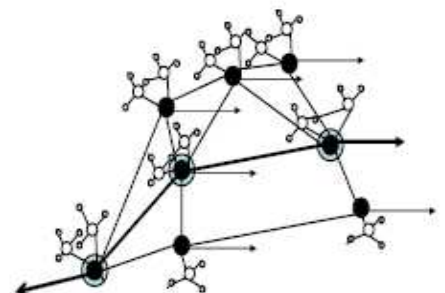
7) UNCTAD, Development and Improvement of Ports, The establishment of trans-shipment facilities in developing countries, 1990.

8) 제 2003-47호(2003.12.17), 환적화물 처리절차에 관한 특례 고시.

9) 최재선외, ‘부산항 환적체계 개선방안 연구’, 한국해양수산개발원, 2006.12.

가 늘어나기 시작하고 있다. 즉 모선과 피더선 사이의 환적 컨테이너 물량은 증가세가 둔화하거나 감소되고 있으며 특히 부산항의 경우는 대중국 항만간의 환적물동량의 규모가 점차 감소할 것으로 예상되고 있다.

<표 3-1> 동북아 해상 운송망 및 항만의 구도변화 추이 및 전망¹⁰⁾

Hub & Spoke 체계 (1990년대 중반 이전)	
	개 념
	서비스 패턴
	거점항
	기 타
항만 다극화 체계 (1990년대 후반 ~ 현재)	
	개 념
	서비스 패턴
	거점항
	기 타
New Hub & Spoke 체계 (현재부터)	
	개 념
	서비스 패턴
	거점항
	기 타

2. 환적의 분류 유형¹¹⁾

1) 분산/피더형 환적(Scattering/Feeder transshipment)

대형 모선이 기항(Calling)하는 중심항만(허브항)과 피더선(Feeder)이 기항(Calling)하는 중소항만(피더항)사이에서 발생하는 환적을 말한다. 다른 환적 유형 중에서 가장 역사적으로 오래되었으며 가장 일반적이다. 중심항은 지리적 입지조건, 효율성, 항만이 용료 등의 측면에서 우위를 가진 항만이 주로 선택된다. 항만의 입지조건은 중심성과 중계성의 관점으로 파악이 가능한데, 배후지의 수출입 물동량 규모가 많을수록 중심성이 탁월하다. 효율성의 측면에서는 간선행로(Trunk route)와의 연계성(Connectivity, 중심항과의 최소한의 이격거리로 중계성이 강함)를 의미한다. 피더화물의 발생을 최소화하는 항만이 대부분의 화물을 처리하는 중심항만으로 선택되나 항상 그러한 것은 아니다. 항만이 용료와 같은 선박이 기항하여 화물을 처리하면서 발생하는 제반 비용이 상대적으로 기타 항만보다 저렴한 항만이 중심항으로 선정될 가능성이 높으나, 이 부분은 절대적인 기준이 될 수는 없다.

2) 항로 교차형 환적(Interline transshipment)

서로 다른 항로가 교차하는 항만에서 모선과 모선간 발생하는 환적이다. 동일 선사의 타 항로 및 Alliance(전략적 제휴)에 의하여 체결되어 타 선사의 개별 항로와 연계되도록 하는 형태를 말한다. 선박이 점차 대형화함에 따라 기항지 수는 축소되면서 이와 함께 항로가 단순화되고 개별 항로에서 제공할 수 있는 항만수는 축소될 수 밖에 없다.

이와 같은 형태의 환적은 항로를 서로 연계시킴으로써 서비스 항만의 전체 범위는 늘리는 효과를 제공한다. 선박 대형화로 규모의 경제 달성과 함께 선박을 효율적으로

10) 최재선의, '부산항 환적체계 개선방안 연구', 한국해양수산개발원, 2006.12.

최재선의, '중국 양산항 개장의 영향과 대응방안', 한국해양수산개발원, 2005. 7 P. 45.

11) 최재선의, '부산항 환적체계 개선방안 연구', 한국해양수산개발원, 2006.12,

장세거, '부산항의 환적화물 유치전략에 관한 연구', 한국해양대학교, 1999.

이용할 수 있도록 도와준다.

3) 우회형 환적(by-pass transhipment)

모선이 기항지를 순서에 따라 왕복 운항할 경우 상당한 운송시간이 소요되므로 이에 대한 회피 방법으로 주로 이용된다. 실제로 북유럽지역에서 주로 사용되는 것으로 긴급한 대양횡단 화물이 있는 곳에서 발생한다. 처음 출항지에서 기존 중간 기항지를 Bypass하고 바로 최종 기항지로 피더 수송하는 환적 형태를 말하여 이 때 불필요한 기항지 기항(Calling)에 대한 시간손실을 보전할 수 있는 방법이다.

4) 전환형 환적(switching transhipment)

이는 교차형 환적의 변형으로 주요항로인 북반구 기간항로(아시아-북미항로, 아시아-유럽항로, 북미-유럽항로)와 남반부 항로를 환적항에서 연계시켜 소규모 물량을 처리하는 형태이다. 북-남항로를 서로 연결시키는 하나의 방법으로 제시된 형태이다. 경제적으로 수익이 발생할 만한 기항주기와 비용을 충당하기에는 물량이 상대적으로 적은 곳에서 주로 이용된다.

5) 추적형 환적(Catch-up transhipment)

모선이 운항 중 일부 항만에서의 기항시간이 늘어날 경우 운항일정을 보충하기 위하여 특정항만의 기항을 포기하고 해당항만의 화물을 다음 항만에서 피더운송을 통하여 연결하는 형태의 환적을 말한다. 이같은 환적은 일정한 패턴의 정기적인 환적을 말하는 것은 아니며 긴급한 특정 상황에 일시적으로 발생하는 것이다.

제2절 환적화물 증대에 관한 선행연구 고찰

본 절에서는 부산항 환적화물 증대 방안 관련 선행 연구들을 시대별별로 비교 분석하여 기존 선행연구를 요약하고 한계점을 도출하고자 한다. 이는 기존 환적화물 증대방안 관련 연구들이 항만환경의 여건 변화 및 연구자들의 성향이나 방법론, 응답 업체의 특징에 따라 그 기준이 상이하기 때문이다. 따라서 최종적으로 연구자별로 환적화물 증대방안을 비교 분석하여 본 연구에서 사용하게 될 부산항 중심의 환적화물 증대를 위한 실증적 방안 도출에 반영코자 한다.

1. 시대별 환적화물 관련 연구 비교

원래 환적이라는 개념이 우리나라에 그 의미가 크게 부각되게 된 것은 1994년과 1995년 시점이다. 그 이전까지만 해도 세계 컨테이너 물동량 처리면에서 우리나라를 크게 앞지르고 있던 일본의 항만들이 고베 대지진을 맞게 되면서 부산항의 경우는 국내 수출입화물 처리에도 항만처리능력을 초과하고 있던 시절, 예상치 못한 특수로 인하여 부산항이 엄청난 물량증가를 경험하던 시점으로 거슬러 올라가야 한다. 그 이전까지만 해도 환적물동량의 증가율과 비중이 그다지 크지 않은 상태였으나, 1994과 1995년이후 증가율은 무려 125.6%와 44.7%를 기록하는 등 그 이후로도 지속적인 증가세를 보였다. 2002년 32.1%를 정점으로, 2003년 9.4%, 2004년 12.7%, 2005년 8.1%를 기록하였고 드디어 2006년에는 0.6%라는 엄청난 감소를 경험하였다

한마디로 1990년대에는 환적 화물 증대에 관련된 연구가 지금처럼 그렇게 절박하지는 않았다는 것을 알 수 있다. 별다른 유치 전략 수립이 없이도 당시의 환적화물은 급속도로 증가하는 양상을 띠고 있었기 때문이다. 1990년대 후반의 관련 연구 중 하나인 유영창(1997)¹²⁾은 1995년에는 우리나라 전체 수출입화물의 93.8%를 처리하고 있는 부산항에 있어서 논점의 주요 포인트가 부산항의 항만시설대비 증가하는 국내화물을 어떻게 하면 보다 효율적으로 처리할 수 있는 가를 부산항을 통하여 내륙으로 수송되는 수송

12) 유영창, '부산항 컨테이너 화물 수송체계 개선에 관한 연구', 홍익대, 박사학위 논문, 1997. 6.30.

체계와 수송실태 파악, 그리고 화물수송 네트워크 분석을 통하여 기존의 수송체계의 문제점과 개선방향을 제시하는 것이었다. 당시만 해도 국내화물의 보다 효율적인 처리에 연구의 초점이 맞추어져 있었음을 짐작할 수 있다. 그리고 또 한편의 다른 논문인 장세거(1999)¹³⁾는 연구의 주요 배경과 목적이 당시에 세계 1,2위를 다투고 있었던 싱가포르와 홍콩항의 환적을 통한 부가가치 창출에 아이디어를 얻어서 새로운 차원의 화물유치 전략 수립을 통하여 급증하고 있는 중국항만의 초과 화물을 유치할 수 있도록 부산항의 경쟁력을 강화하는 방향으로 연구가 진행되었다. 동북아 주요항만(홍콩, 카오슝, 고베, 상하이)의 경쟁여건을 4가지(지경학적 여건, 항만시설의 여건, 서비스의 질, 지원산업)로 구분하여 비교한 것이 눈에 띈다. 당시만 해도 환적 물동량 처리량이나 비중면에서 일본의 주요항만과 대만의 카오슝항에 비해서 상당수준 뒤쳐져 있었기 때문이다.

<표 3-2> 부산항의 환적화물 처리추이

(단위 : 천 TEU)

년도	93	94	95	96	97	2002	2003	2004	2005	2006
환적 취급량 (증가율)	263 (68.9)	594 (125.6)	859 (44.7)	941 (9.6)	1,104 (17.2)	3,887 (32.1)	4,251 (9.4)	4,791 (12.7)	5,178 (8.1)	5,207 (0.6)

자료 : 한국컨테이너부두공단, 전계서 & 부산항만공사 Port-MIS.

2000년대 초반의 연구들은 과거의 연구들과 비교할 때, 환적화물의 유치가 아직까지 절대절명의 대명제는 아닌 것으로 보이나, 1990년대에 비하면 환적화물을 증대시킬 수 있는 방안이 무엇인지에 관해서 좀 더 체계적인 접근이 시도되었던 것으로 보인다. 한 사례로, 이용출(2002)¹⁴⁾은 경쟁항만으로 과거와 동일한 패턴(홍콩, 상하이, 고베, 카오슝)을 유지하고는 있으나 인접항만 특히 북중국 항만들의 공격적인 항만시설확장을 상당한 위협요소로 전망하고 있었다. 이 연구에 따르면 부산항의 경쟁력 및 문제점을

13) 장세거, '부산항의 환적화물 유치전략에 관한 연구', 한국해양대 석사학위 논문, 1999. 2.

14) 이용출, '부산항의 환적화물 유치증대 방안', 부경대 석사학위 논문, 2002. 3.

SWOT분석을 통하여 정리하였고, 이를 통하여 환적화물의 유치증대를 위한 방안으로 항만시설의 지속적인 확충(선석 및 장비현대화), 항만운영의 현대화(전용선석제도, EDI 시스템 구축, 노무공급의 자율적 운영 등), 항만정책(당시 전대로 체계의 개편, 하역요금 자율화, 컨테이너세 폐지 등)을 제시하였다. 현재에도 그 의미와 맥을 같이하는 요소들이 다수 제시된 것으로 보아 부분적으로 부산항의 위협요소를 어느정도 예측, 전망하고 있었던 것을 알 수 있다. 이후 본격적으로 중국의 항만중 상하이, 선전항이 부산항을 물동량 처리면에서 추월함에 따라, 우리나라의 동북아 물류중심항 건설이라는 슬로건에 빨간불이 켜지기 시작하면서 이후 주요 연구의 핵심으로 부산항 위기론이 전면으로 부상하게 된다. 2004년도 이후, 관련 연구의 대부분이 중국항만의 급부상으로 향후, 부산항의 물동량이 최악의 경우 감소할 수도 있다는 전망들이 쏟아지기 시작했다. 그 한 예로 한철환, 우종균(2004)¹⁵⁾은 이미 상하이와 선전항은 부산항을 능가하기 시작하면서 이외의 북중국 항만들(다롄, 티안진, 칭다오)의 항만시설 확충 계획 및 배후경제권의 규모와 운송네트워크 등을 분석하고 이에 대한 우리나라의 환적화물 전망등에 대하여 분석을 시도하였다. 이에 대한 우리나라 항만의 대응전략으로 물동량 창출능력 극대화(항만배후단지 활성화, 선사의 터미널운영 참여 확대), 새로운 환적시대에 대비한 항만인프라 정비(신개념의 환적시스템 구축, 초대형선 등장에 대비한 항만정비), 고객밀착형 마케팅 전략 등을 제시하였다.

이 시점부터 부산항의 환적화물 유치의 중요성이 직접적으로 부각되기 시작하였다. 이후 현재까지 관련 연구 논문의 주요 논점은 우리나라 항만전체의 구조적인 문제점을 하드웨어 및 소프트웨어적인 모든 측면에서 다각도로 접근을 시도하였다. 예를들어, 항만경쟁력 분석을 통한 부산항의 대응방안이라든지, 좀 더 세부적인 측면에서의 환적컨테이너 화물정보 처리체계 개선방안등의 검토범위를 거시적인 측면에서부터 미시적인 측면까지 다양하게 검토가 시작되고 있음을 알 수 있다.

15) 한철환외, ‘북중국 항만발전이 우리나라 환적화물 유치에 미치는 영향’, 한국해양수산개발원, 2004. 12.

<표 3-3> 시대별 환적화물 관련 연구 비교

구분	주요연구	연구제목	주요 논점
1990년대	유영창(1997)	부산항 컨화물 수송체계 개선연구	국내화물 처리에
	장세거(1999)	부산항 환적화물 유치전략 연구	중심 두 고조심스럽게 접근
2000년대 초	이용출(2002)	부산항의 환적화물 유치증대 방안	잠재적인 위험요소 대비
2004년 ~ 현재	한철환 외(2004)	북중국항만발전이 우리나라 환적화물 유치에 미치는 영향	본격적인 위험요소에 대한 적극적인 대처
	김수엽 외(2004)	환적컨테이너화물정보관리체계개선방안	
	허윤수(2005)	항만경쟁력변화분석에 따른 부산항의 대응방안	
	임정덕 외(2005)	부산항발전을 통한 지역경제활성화방안	
	박영재 외(2005)	동북아역내피터네트워크강화방안	
	안기명 외(2006)	한중일 물류협력 방안연구	
	심기섭 외(2006)	동북아주요항만간코퍼티션전략에관한연구	
	최재선 외(2006)	부산항환적체계 개선방안 연구	

2. 기존 환적화물 관련 연구의 한계점

환적화물 유치 및 증대에 관한 기존의 선행연구들은 시대에 따른 나름의 독특한 논점을 가지고 있으나, 다음과 같은 몇가지 한계점을 가진다.

첫째, 과거 특히 1990년대 연구들의 경우에는 당시의 낙관적인 환경 탓이긴 하나, 논점이 아직까지 환적을 본격적으로 검토했다고 보기에는 성숙도가 떨어진다고 볼 수 있

다. 국내 화물처리면에 비중이 많이 주어져 있다 보니, 환적에 대한 보다 체계적이고 면밀한 검토가 미흡하다.

둘째, 본격적으로 부산항이 위치하고 있는 동북아 항만환경이 급변하고 그에 대한 의사결정 수위가 급속히 빨라지고 있던 2004년 이후에는 우리나라 환적화물 증대를 위한 다각도, 다방면의 연구들이 엄청나게 활발하게 진행되었다. 그러나, 그 논점이 우리나라 전체를 중심에 두고 연구가 되면서 각 항구에 적합하고 시기 적절한 의사결정을 내릴 수 있는 보다 현실적이고 직접적인 연구가 미흡했다.

셋째, 현재는 속도의 시대라고 한다, 그만큼 모든 상황들이 급속하게 변화하고 있고 이에 따른 의사결정과정도 이에 맞추어 빠르게 이루어져야 한다는 의미이다. 이와 같은 맥락이 해운항만업계에도 똑같이 적용되고 있는 시대에 우리는 살고 있다. 기존의 훌륭한 연구들이 대부분 저마다 처해 있는 그 시대의 상황을 정확하게 담기 위해 많은 노력들이 이루어졌으나, 사실 이와 같은 변화의 속도를 제대로 반영하지 못한 점들이 곳곳에서 발견된다.

넷째, 논점을 전개하는 방향 및 시각이 대체로 한 부분에 치우쳐 있다는 점이다. 부산항의 환적 화물 증대방안에 관한 대부분의 선행연구들에서도 기존의 문제점과 개선방안 도출을 위해 전개한 방법들이 거시적 혹은 미시적 두 부분을 고루 담지 못하고 어느 한쪽 방향으로 기울어져 진행이 되었다는 것을 알 수 있다.

부산항만공사 설립 이후, 광양항, 인천항, 평택항, 울산항 등 전국의 각 항만들은 각자의 이익을 위하여 나름의 노력을 경주하고 있다. 이에 각각의 항만 실정에 맞는 연구가 이루어져야 할 것으로 보인다. 기존의 연구에서는 부산항으로 그 시야를 좁혀 보다 실질적이고 현장 밀착적인 연구는 제대로 이루어지지 못했다. 이 점을 염두에 두고 본 연구는 기존의 연구에서 제대로 다루지 못했던 부산항을 중심으로 한 환적화물의 증대를 위한 실증적 연구에 주안점을 두고 정리해 보고자 한다.

제4장 환적화물관련 부산항 이용자 실증분석

제1절 설문지 개요

본 장에서는 부산항 환적화물 둔화의 원인과 개선방안 그리고 부산항 환적화물 증대를 위한 정책방안과 이에 대한 사용자 선호도를 파악하기 위하여 구체적인 실증자료를 통하여 각 문항을 설문화한 후, 부산항 이용자 집단의 의견수렴을 통하여 자료를 수집, 분석하였다.

1. 자료 수집과 방법

본 설문은 부산항만공사 출범이후 지속적인 정체 및 침체상태로 접어들고 있는 부산항 환적물동량의 원인과 대안 그리고 이를 극복할 수 있는 정책방안을 제시코자 하는 데 그 의의가 있으므로 설문 응답자는 본 연구의 목적상 신뢰성과 타당성을 높여 의미있는 결과를 도출하기 위하여 부산항을 이용하고 있는 고객집단인 하역사(컨테이너부두 운영사), 선사, 그리고 항만관련산업군에서 종사하는 실무진 중 책임자급을 설문응답자로 선정하여 배부하였다.

설문지를 완성하기 전에는 설문내용에 대한 타당성을 미리 확보하기 위하여 항만관련 연구원 및 항만 및 해운실무자를 대상으로 사전 설문을 실시하여 설문항목 중 이해가 곤란하거나 내용을 파악하기 힘든 문항을 과감하게 수정 보완하였다. 설문을 완성한 후 미리 확보된 터미널 운영사, 선사 실무부서로 설문응답을 요청하는 편지와 이메일을 발송하였다. 응답지는 대부분 이메일을 통하여 회수하였다.

설문지 회수기간은 2007. 6. 1부터 15일까지였으며 총 80부의 설문지중 65부를 회수하였으나, 이중 5부는 분석이 용이하지 않아 분석대상에서 제외하였다. 유효회수율은 각각 터미널 하역사는 80%, 선사는 86%, 그리고 항만관련

산업군은 60% 수준이었다. 터미널 하역사와 선사는 부산항만공사와 업무적으로 밀접한 담당자를 대상으로 하였으므로 그 대상과 폭이 광범위한 항만관련산업군에 비해 상대적으로 회수율이 높게 나타났다. 수집된 자료는 SPSS PC 10.0 통계 패키지를 활용하여 계량적 통계분석 기법을 활용함으로써 분석과정의 정확성을 높이고자 하였다.

2. 설문지의 내용과 구성

설문지의 내용은 크게 4가지로 구분하고, 관련항목들을 7개의 문항으로 작성하였다. 구체적인 설문내용은 다음과 같다.

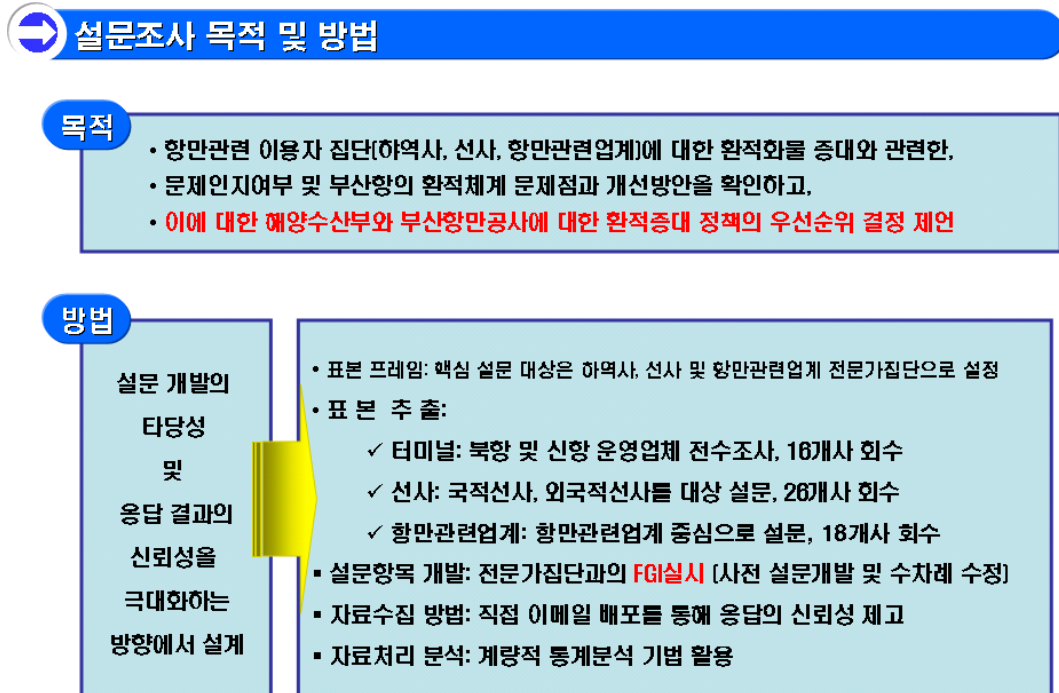
첫째, 최근 정제되고 있는 부산항의 환적물동량 둔화와 환적화물이 부산항발전에 미치는 영향에 대한 사용자들의 인지도

둘째, 환적화물이 부산항에 영향을 미치는 이유

셋째, 부산항 환적화물 둔화의 원인(부산항의 환적체계에 대한 구조적 문제점 포함)과 이에 대한 해결방안

넷째, 부산항을 관리, 운영하고 있는 부산항만공사 및 정부차원의 해양수산부의 정책 전략에 대하여 부산항을 이용하고 있는 항만관련 이용자 집단의 신뢰도와 선호도 확인 항목 등이다.

<그림 4-1> 설문 의 목적 및 방법



제2절 표본의 특성 및 설문분석 결과

1. 표본의 특성

응답된 설문지 중 설문문항의 요구사항에 맞지 않게 응답한 설문은 무효화하여 분석대상에서 제외하였다.

설문지 발신과 회수에 대한 응답 기업수의 응답율은 <표 4-1>과 같이 총 80부의 설문지 중 인편, E-mail과 팩스 등을 통하여 회수한 총 회수율은 81.25%인 65부였다. 시일이 촉박하였음에도 회수율이 양호했던 이유는 대부분 업무적으로 밀접한 관계자들을 대상으로 했기 때문이다.

<표 4-1> 조사대상 업체의 설문지 회수 결과

(단위 : 개수)

구분	발신설문지	응답업체	회수율	유효이용설문
터미널 운영사외	80부	65부	81.25%	60부

(1) 설문응답자의 업종

설문 응답자들의 업종을 살펴보면 <표 4-2>와 같다.

<표 4-2> 응답자의 업종

(단위: %)

	빈도	퍼센트
하역업체(터미널운영사)	16	26.7
선사	26	43.3
항만관련산업	18	30.0
합계	60	100.0

한편, 설문 응답자들의 직위를 살펴보면 과장급 이상이 주를 이루고 있는 것을 알 수 있다. 주로 책임자급을 대상으로 설문을 진행했기 때문이다.

<표 4-3> 응답자의 직급

(단위 : %)

	빈도	퍼센트
사원	4	6.7
대리	4	6.7
과장	12	20.0
차장	8	13.3
부장급 이상	32	53.3
합계	60	100.0

2. 환적화물 둔화인지 및 환적화물의 중요성 인식 원인 분석

(1) 인지도

부산항 환적화물의 둔화원인을 분석하기 전에 과연 부산항이용자들은 부산항의 최근 환적화물 둔화 추세에 대한 인지를 어느정도 하고 있는 지를 알아보았다. “그저 그렇다” 이하 부정적인 응답은 전혀 없었고, “잘 알고 있다”가 전체 응답율중 63.3%를 차지하는 등 현재 부산항이용자들은 최근 부산항의 환적화물 둔화를 상당히 민감하게 인지하고 있음을 잘 알 수 있다.

<표 4-4> 부산항 환적화물 둔화 인지도

(단위: %)

	빈도	퍼센트
잘 알고있다	38	63.3
어느 정도 알고있다	22	36.7
그저 그렇다	0	0
잘 모른다	0	0
전혀 모른다	0	0
합계	60	100.0

(2) 환적화물이 부산항 발전에 미치는 영향

환적화물이 부산항에 미치는 영향이 어느정도인지를 확인해 본 결과 최근 환적화물 둔화에 대한 인지정도 분석 결과와 마찬가지로 부산항 이용자 집단이 생각하고 있는 환적화물의 중요성을 실감할 수 있는 부분이라고 하겠다.

<표 4-5> 부산항 발전에 환적화물이 미치는 영향

(단위 : %)

	빈도	퍼센트
매우 많이 미친다	52	86.7
조금 미친다	8	13.3
그저 그렇다	0	0
조금 미치지 않는다	0	0
전혀 미치지 않는다	0	0
합계	60	100.0

(3) 환적화물이 부산항 발전에 영향을 미치는 이유

환적화물이 부산항 발전에 영향을 미치는 이유는 최근 급격한 세계 무역환경의 변화로 인하여 국내 생산기지의 해외이전 및 화물형태의 다양화로 인하여 해상화물의 급격한 증가는 현실적으로 기대하기 어렵기 때문이라는 의견이 압도적으로 나타났고, 부산경제에 있어서 역시 부산항에 발생하는 부가가치가 상당하다고 항만이용자들은 정확하게 인지하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-6> 환적화물이 부산항 발전에 영향을 미치는 이유

(단위 : %)

	빈도	퍼센트
국내화물 증가는 현실적으로 어렵기 때문	42	70.0
부산항 브랜드 가치 향상	6	10.0
부산경제에 미치는 과급효과가 크다	10	16.7
기타	2	3.3
합계	60	100.0

3. 환적화물 둔화 원인과 대안 분석

(1) 부산항 환적화물 둔화의 원인

부산항 환적화물 증가율 둔화의 주요원인이 무엇이나는 응답에는 전체응답자의 83% 이상이 “중국화물 직기항 증가”때문으로 응답한 것으로 보아, 현재 부산항 터미널 종사자 대부분이 중국항의 급격한 시설투자 및 확장으로 인하여 상당 부분의 환적화물이 부산항을 거치지 않고 중국항만으로 바로 직기항하고 있는 것이 부산항 환적화물 둔화의 가장 커다란 이유로 인식하는 것으로 분석되었다. 극히 일부는 중 일간 직교역증가, 부산항의 서비스체계 미흡과 선박대형화에 제대로 대처하지 못하고 있는 부산항의 노후화된 시설이라고 응답하기도 하였으나, 이는 응답비율로 보아 지엽적인 이유로 보인다.

<표 4-7> 부산항 환적화물 둔화의 원인

(단위 : %)

	빈도	퍼센트
중국화물 직기항 증가	50	83.3
중·일간 직교역 증가로 부산항 배제	2	3.3
대형선사의 부산항 이탈 가속화	0	0
부산항 서비스체계 미흡	4	6.7
선박대형화에 따른 부산항 시설 노후화	4	6.7
합계	60	100.0

(2) 부산항 환적체계의 문제점

부산항의 현재 이루어지고 있는 환적체계의 문제점은 설문지상에 문제점으로 제시한 부분들 중 어느 한 부분에 편중되지 않고 골고루 지적한 것으로 보아 대부분이 실상을 제대로 인지하고 있는 것으로 파악이 된다. 그 중 특이할 만

한 추가적인 문제점으로는 현재 부산항의 대부분이 타부두 환적으로 이루어짐에 따라 부두순환도로 미완공 및 이로 인하여 부가적으로 발생하는 비용 즉, 불필요한 셔틀비용과 도로 혼잡으로 인한 눈에 보이지 않는 물류비 등이 있다고 지적한 경우도 있었다. 그리고 우리나라 항만의 중복적인 투자과잉으로 인하여 항만의 기능을 집중하지 못하여 발생하는 정책적인 문제도 지적하였다.

<표 4-8> 부산항 환적체계의 문제점

(단위 : %)

	빈도	퍼센트
일반재래부두 중심의 환적체계	24	40.0
과다한 중소터미널 운영업체 난립	6	10.0
복잡한 컨테이너 통관시스템 체계	6	10.0
연근해선사 지원 제도 미비	10	16.7
기타	14	23.3
합계	60	100.0

(3) 부산항 환적체계 개선방법

이에 대한 개선방안의 경우에도 특정한 항목에 편중되지 않고 고루 응답을 하였으나, 특히 “재래부두 환적체계 개선 노력”이라고 응답한 경우가 그중 가장 많은 선호도를 나타내는 것으로 파악되었으며, 일부 응답자 중 현재 부산항의 부두순환도로 완공과 이에 대한 셔틀비용 지원을 긍정적으로 검토해 본다면 환적화물 증가에 효과가 있을 것이라는 지적이 눈에 띈다.

<표 4-9> 부산항 환적체계 개선방법

(단위 : %)

	빈도	퍼센트
재래부두 환적체계 개선노력	28	46.7
환적화물 통관제도 개선노력	8	13.3
근해선사 활성화 노력	6	10.0
기타	16	26.7
합계	58	96.7
시스템 결측값	2	3.3
합계	60	100.0

4. 환적화물 증대를 위한 정책과제 분석

(1) 전체 응답자

부산항 환적화물 증대를 위한 항만당국의 정책적 방향에 대한 선호도를 조사해 본 결과 전체응답자 대부분 모든 정책방향을 보통이상으로 응답함으로써 현재 해수부나 부산항만공사가 추진하고 있거나, 추진예정인 정책방향에 대하여 일정 부분 긍정적인 평가를 내리고 있다고 판단된다. 그중 가장 우선적으로 시행되어야 하거나 중점적으로 시행되어야 한다고 가장 많이 응답한 것으로는 현재의 북항이 구조적으로 가지고 있었던 문제점 중 하나인 항만 배후단지 부족으로 인한 한계를 극복하여 “신항의 항만배후단지내 투자기업을 적극적으로 유치하여 화물을 유치하고 창출할 수 있는 항만기능을 구현해야 한다”라는 것이었고, 그 다음으로는 “신항운영사로 글로벌 선사를 유치하기 위해 노력해야 한다”였다.

<표 4-10> 부산항 환적화물 증대를 위해 추진해야 할 정책과제(전체응답자)

	N	평균	표준편차
1. 한미 FTA 특수를 활용한 타켓마케팅 강화	60	3.57	.63
2. 중일 군소항만과의 Port Alliance	60	3.50	.94
3. 한/중/일 물류 협의체 강화 전략	60	3.90	.88
4. 일반부두 환적화물 처리체계 개선 전략	58	3.93	.65
5. 항만 배후단지내 투자 기업 적극 유치 전략	60	4.53	.63
6. 신항 운영사로 글로벌 선사 유치 노력	60	4.27	.74
7. 부산항 환적화물 인센티브 제도 개선	60	3.77	1.04
8. 부산항 항운노조 상용화 정착률 노력	60	3.57	.82

(2) 업종별

향후 부산항만공사에 제언코자 하는 부산항 환적화물 증대를 위한 정책적 방향에 대한 선호도를 조사해 본 결과 대부분 모든 정책방향을 보통 이상으로 응답함으로써 현재 해수부나 부산항만공사가 추진하고 있거나, 추진예정인 정책방향에 대하여 모두 중요하더라는 평가를 내리고 있다고 판단된다. 업종별로 선호도 분석결과, 첫번째로 하역업체는 우선적으로 시행되어야 하거나 중점적으로 시행되어야 한다고 응답한 것으로는 현재의 북항이 구조적으로 가지고 있었던 문제점 중 하나인 항만 배후단지 부족으로 인한 한계를 극복하여 신항의 항만배후단지내 투자기업을 적극적으로 유치하여 화물을 유치하고 창출할 수 있는 항만기능을 구현해야 한더라는 점이다. 다음으로는 부산항의 환적화물을 유인하기 위해서 현재 시행되고 있는 환적화물 인센티브제도를 개선하여 실질적인 환적화물 유치를 위한 지속적인 노력을 해야한더라고 응답하였다. 그 다음으로는 현재 정부에서 추진하고 있는 항운노조 상용화를 위한 실질적인 마무리 작업을 성공적으로 완료하여 노무공급을 원활하게 수행함으로써 터미널 운영에 유연성을 확보토록 정부와 BPA가 적극 나서야 한다는 부

분이다. 이외에도 정부차원의 선사와 화주의 물류비를 절감시킬 수 있는 물류 개선 노력이 필요하다는 의견도 있었고, 현재 정부차원에서의 신항위주의 정책에서 북항과 신항간의 연계활성화를 통한 상호발전 노력이 요구된다는 일부 견해도 있었다.

두 번째로 선사의 경우 부산항 환적화물 증대를 위한 정책적 방향에 대한 선호도 결과는 대부분 정책방향을 보통 이상으로 응답하였으나, “중일 군소항 만간의 Port Alliance”와 “한중일 물류협의회체 강화 전략”의 경우에는 일부 응답자가 중요하지 않다고 응답한 것으로 보아 해양수산부에서 추진 중에 있는 정책에 대하여 일부 신뢰하지 못하는 부분이 있지 않는 가를 유추해 볼 수 있는 부분이다. 가장 많은 응답을 한 “항만 배후단지내 투자기업 적극 유치전략”과 “신항 운영사로 글로벌 선사 유치 노력”은 선사라는 업종의 특수성이 상대적으로 타 업종에 비하여 느끼는 민감도가 이 부분이 훨씬 더 강하다는 것을 보여주고 있다. 이외에도 부산항의 현재 수심에 대한 의구심을 표현해 준 응답자가 있었던 점으로 보아 최근 문제가 되고 있는 대형선 유치를 위한 필수적인 수심확보가 향후 부산항 경쟁력의 중요한 필수요소임을 보여주고 있다. 그리고 현재 난립하고 있는 터미널 운영사를 통합하여 글로벌터미널운영사들과 경쟁할 수 있는 운영사로 육성해야 한다는 제안도 있었다. 기타로 선사들에게 가장 중요한 비용절감을 위한 정부차원의 지속적인 노력을 주문하기도 했고, TCR, TSR을 이용한 다양한 피더네트워크를 지속적으로 개발하고 육성할 수 있는 정책적 지원도 제안한 점이 눈에 띄인다고 하겠다. 역시 선사라는 업종이 가지는 특수성에 초점이 맞추어 진 응답이라고 해석할 수 있겠다.

세 번째로 항만관련업체의 경우 선호도 조사 결과는 타 업종과 마찬가지로 대부분 모든 정책방향을 보통이상으로 응답하고 있다. 그중 가장 우선적으로 시행되어야 하거나 중점적으로 시행되어야 한다고 응답한 항목들을 보면 업종의 특수성 혹은 이에 대한 체감강도가 타업종에 비하여 강하다고 볼 수 있겠다.

다. 현재 신항 항만배후단지내 기업을 적극적으로 유치해야한다는 항목에 가장 많은 선호도를 보여 줌으로써 항만관련산업이 이 부분에 대하여 많은 관심을 갖고 있음을 알 수 있다. 이외에도 한 중 일 물류협약체 강화 전략에도 많은 응답율을 보여주고 있는 데 이는 향후 항만배후물류단지가 활성화되기 위해서는 한 중 일 삼국간의 활발한 물류교류와 불합리한 통관체계 개선등이 필수적이기 때문으로 해석이 된다. 향후 정책수립시 항만관련산업의 니즈와 수요를 명확하게 분석하여 집중적으로 수립해야할 부분이 무엇인지 간접적으로 유추할 수 있는 부분으로 판단된다.

<표 4-11> 부산항 환적화물 증대를 위해 추진해야 할 정책과제(업종별)

	하역업체			선사			항만관련산업		
	N	평균	표준편차	N	평균	표준편차	N	평균	표준편차
1. 한미 FTA 특수를 활용한 타켓마케팅 강화	16	3.50	.76	26	3.46	.52	18	3.78	.67
2. 중일 군소항만과의 Port Alliance	16	3.38	.74	26	3.23	1.09	18	4.00	.71
3. 한/중/일 물류 협약체 강화 전략	16	3.63	.92	26	4.00	1.00	18	4.00	.71
4. 일반부두 환적화물 처리체계 개선 전략	16	4.00	.76	26	3.92	.64	16	3.88	.64
5. 항만 배후단지내 투자 기업 적극 유치 전략	16	4.13	.83	26	4.62	.51	18	4.78	.44
6. 신항 운영사로 글로벌 선사 유치 노력	16	4.00	.76	26	4.54	.52	18	4.11	.93
7. 부산항 환적화물 인센티브 제도 개선	16	4.25	.89	26	3.92	1.12	18	3.11	.78
8. 부산항 항운노조 상용화 연착률 노력	16	3.63	.92	26	3.38	.87	18	3.78	.67

제3절 설문분석 결과의 요약

본 설문조사는 부산항을 이용하고 있는 핵심적 이용자 집단에 대한 부산항 환적화물 둔화에 대한 인식도 및 각 집단별로 체감하고 있는 부산항의 환적화

물과 관련된 문제점과 해결방안 그리고 최종적으로 이에 대하여 부산항만공사가 정책적으로 이를 위하여 추구하고 있거나 향후 추진해야하는 환적화물 증대를 위한 전략에 대한 선호도와 시사점을 확인하고 정책결정의 준거를 확보하기 위하여 실시되었다. 조사방법의 타당성 및 응답결과의 신뢰성을 극대화하기 위해 체계적, 과학적 방법론을 활용함으로써 조사결과의 일반화 가능성을 최소화하고자 하였다.

1. 터미널 운영업체 대상 설문결과에 대한 의견 요약

부산항의 환적체계의 주요한 문제점은 “재래부두 중심의 환적체계”이며 이를 위한 해결방안으로는 “부두순환도로 완공을 통한 부두간 환적체계를 보다 효율적으로 처리함으로써 부두간 화물이송에 따른 불필요한 물류비용을 절감해야 한다”는 견해가 주류를 이루고 있다.

환적화물 증대를 위한 정책 선호도 조사결과는 기존 북항의 부족한 항만배후단지의 문제점 극복을 위하여 신항 항만배후물류단지내 투자기업유치에 적극 나서야 한다는 것과 현재 시행중인 환적화물 인센티브제도를 보다 합리적으로 개선하여 실질적인 환적화물 유인책으로 효력을 발휘할 수 있도록 해야 한다는 것이었다. 마지막으로 항운노조 상용화를 터미널 운영사가 실질적으로 항만노무공급권을 발휘할 수 있도록 하기 위한 제도로 정착되도록 만전을 기해야 한다는 점 등을 들 수 있다.

2. 선사 대상 설문결과에 대한 의견 요약

부산항 환적체계의 문제점은 터미널 운영사와 마찬가지로 “일반부두 중심의 환적체계”를 최우선 과제로 지적하였고 이를 위한 해결안으로는 부산항 경쟁력의 주요 요인으로 분석되고 있는 피더네트웍을 활성화시키기 위한 근해선사 활성화 노력과 현재 꾸준한 개선노력이 진행중이나 아직도 미흡한 통관제도의

개선등이 제시되었다.

부산항만공사에 대한 환적화물 증대를 위한 정책 선호도 조사결과는 업종에 맞는 타켓 정책 수립이 필요하다는 것을 시사해주는 대목으로 “중일 군소항 만간의 제휴전략”과 “한 중 일 물류협업체 강화”등에 대해서는 상당히 부정적인 시각을 확인할 수 있었고 상대적으로 “신항 운영사로 글로벌 선사 유치 노력”이나 “부산항 환적화물 인센티브 제도 개선 노력”과 “일반부두 환적체계 개선노력”등에는 상당한 비중의 선호도를 보여 주고 있다.

3. 항만관련산업계 대상 설문결과에 대한 의견 요약

부산항 환적체계의 문제점은 타 업종과 유사하게 “일반부두 중심의 환적체계”를 최우선 과제로 지적하였고 이외에 과다한 중소운영업체 난립을 들었다. 이를 위한 해결안으로는 재래부두 환적체계 개선 노력과 통관제도의 개선노력 등을 제시하였다.

부산항만공사에 대한 환적화물 증대를 위한 정책 선호도 조사결과는 업종에 맞는 집중적이고 개별 맞춤형의 정책 수립이 필요하다는 점을 또 한번 상기시켜주고 있다. 이 업종의 경우에는 “신항 항만배후단지내 적극적인 기업유치 노력”과 이를 뒷받침하기 위한 “한 중 일 삼국간의 물류협업체 강화 노력”을 최우선 정책과제로 제시하고 있다.

제4절 환적화물 증대를 위한 정책 방향

이상에서 분석한 결과를 토대로 하여 부산항 환적화물 둔화의 원인과 부산항의 구조적이고 제도적인 환적체계의 문제점 및 해결방안과 함께 항만당국인 해양수산부와 부산항만공사에서 현재 추진하고 있거나 향후 추진해야할 여러 제도, 정책 그리고 대응 전략을 정리하였다.

첫째 2007년 4월 2일은 세계 최대 시장인 미국시장과 우리나라가 자유무역협정(일명

KORUS FTA)이 체결된 날이다. 이에 대한 세부업종별 성적표가 매겨지겠으나, 해운항만분야만을 두고 본다면 부산항에게는 상당한 기회와 도전이 될 것이다. 실제 FTA 협상내용에는 제외되어 있으나, 체결된 각 부문을 통하여 파생적으로 상당량의 교역증가가 일어날 것으로 예상되기 때문이다. 최소 국내로 유입되는 수출입 컨테이너 물동량은 100만 TEU이상이 될 것으로 전문가¹⁶⁾들은 조심스럽게 예상된다. 아울러 대미 수출시 무관세 혜택이 주어짐에 따라 중국과 일본등의 기업의 투자 및 이전이 가속화될 것으로 보이며 부산신항 배후물류단지 유치에도 더욱 더 활기가 예측된다. 이런 역사적인 호재를 부산항은 절호의 기회로 삼아 아시아-북미 태평양 노선 투입이 늘어날 것으로 예상되는 초대형 선사 및 아시아 역내 중소형 선사를 대상으로 한 보다 적극적인 대선사 타겟마케팅이 이루어져야 한다.

둘째, 현재 해양수산부를 중심으로 제시되고 있는 동북아 초대형항만이외에 부산항의 환적물동량의 잠재적인 수요처가 될 수 있는 중국 일본 등의 중소형 항만과의 항만연대(Port Alliance)전략을 보다 적극적으로 추진, 참여하여 실질적이고 가시적인 성과를 창출해 내어야 한다.

셋째, 지난 2005년 6월 16일 대통령 주재 제 1차 물류 경제 자유구역회의에서 장관급 한 중 일 국제 물류협의회 구성계획에 대한 보고가 이루어지면서 시작된 한 중 일 물류 장관회의는 2006년 9월 서울회의에서 처음으로 그 내용이 구체적으로 밝혀졌다. 첫 회의의 주요골자는 공동선언을 통해 3국간 물류협력의 필요성과 비전을 확인하고, 이를 바탕으로 정부와 민간이 함께 추진할 행동계획을 채택하는 것이었다. 협의 의제로는 불합리한 물류관련 제도와 시스템 개선, 동북아의 원활한 물류권 실현을 위한 여건조성, 물류정보망 연계 노력, 항만간 협력강화 등 모든 물류분야로 하되 실효성이 높은 분야부터 우선적으로 추진한다는 방침이다. 이후 격년으로 개최될 예정으로 현재까지 가시적인 성과가 나타나고 있지는 않으나, 이는 세계 물동량의 30%이상을 처리하고 있는 동북아에서 삼국간 infrastructure의 과잉투자로 인한 과당경쟁을 사전에 상생의 관계로

16) 김학소, '한 미 FTA의 경제적 효과분석', 한국해양수산개발원, 2007. 4.30.

승화시켜 물류비 절감 및 물류인프라 재원의 효율적 활용이 가능해 질 것으로 내다봤다. 부산항의 입장에서 이의 시사하는 바가 무척 크다고 하겠다. 현재 부산항의 환적 시스템중 주요한 문제점중 하나인 통관제도의 경우에도 삼국간의 통일화된 통관제도의 도입이나, 신속한 통관정보의 사전 교환 등이 실현된다면 부산항을 이용하는 선사나 화주들에게 수준높은 관세행정을 제공하게 되어 물동량 유치에도 커다란 효력을 발생시킬 수 있을 것이다.

넷째, 현재 부산북항의 환적체계 중 가장 큰 문제점은 컨테이너 전용부두내에서 이루어지는 자부두 환적을 제외한 대부분의 환적이 일반재래부두에서 이루어지고 있음에 따라, 컨테이너 장치장 부족과 비효율적인 하역처리시스템으로 인하여 통관, 수송기간이 세계 최대 환적항만인 싱가포르에 비하여 2 ~ 3일 정도가 더 소요되는 등의 추가적인 물류비용이 발생되고 있다. 이 문제를 획기적으로 개선할 수 있는 유일한 방법은 현재 단계적으로 개장중인 부산 신항만이 처음 계획된 대로 건설되어야 할 것이며 이와 아울러 육로와 철도 등의 다양한 연계 배후 수송망 체계도 이와 함께 계획대로 진행되어야 할 것이다. 차질없이 건설된 부산신항에서는 기존 부산 북항에서 안고 있었던 컨테이너 전용부두와 일반부두간의 환적과 관련된 문제점들이 완전히 해소된 신항내에서 최소한의 셔틀비용과 불필요한 별도 장치장 일시 보관과 같은 문제가 없는 한마디로 One-stop으로 처리되는 일괄 환적처리시스템이 안정적으로 구축될 것이다. 이를 위하여 현재 대형선 위주로만 계획되어 있는 신항의 일부선석을 역내피더선 전용 부두로 할당하는 등의 정책적인 뒷받침이 필요하다.

다섯째, 중국의 경우 기존의 항만위주의 정책에서 벗어나 항만 배후지역에 대규모의 물류단지를 건설하는 등 항만 지역을 고도화된 산업 및 물류클러스터로 육성하는 계획을 단계적으로 진행중이다. 부산항의 경우에도 중국의 이와 같은 정책을 타산지석으로 삼아 현재 추진중인 화물창출형 항만으로 거듭나기 위한 기존의 신항 북측과 남측 배후물류단지 건설 이외 추가적으로 배후물류단지를 확보하여 항만과 가장 인접한 배후물류단지에서 화물 창출은 물론 이를 통한 추가적인 부가가치를 생산할 수 있는 기반

을 지속적으로 추구해야 한다.

여섯째, 신항의 경우 기존 DPW에서 운영중인 PNC 9선석 이외 2008년, 2009년에 개장예정인 2-1단계와 2-2단계의 경우는 국적선사인 한진해운과 현대상선이 운영사로 선정되었다. 이는 현재 직접 물동량을 컨트롤할 수 있는 글로벌선사에게 그 운영권을 넘김으로서 신항활성화와 환적화물 유치에 긍정적인 요소로 작용할 것으로 보인다. 향후 개장될 선석의 경우에도 이점을 감안하여 머스크라인을 갖고 있는 APM이나 향후 GTO TOP5로 진입이 점쳐지는 차이나쉬핑 등의 글로벌선사가 직접 운영할 수 있도록 보다 많은 기회가 제공되어야 한다.

일곱째, 현재 부산항만공사에서 매년 선사에게 지급되고 있는 환적화물 인센티브제도를 부산항을 환적항으로 자리매김하는 데 결정적인 요소로 작용하고 있는 싹틔줄같은 피더망 구축에 결정적인 공헌을 하고 있는 역내 피더선사에 대한 혜택으로 돌아갈 수 있도록 유연한 제도의 개선이 필요하다. 이는 대형 원양 선사위주로 제공되고 있는 기존 인센티브제도의 실효성에 대한 의문을 어느 정도 불식시켜줄 수 있는 계기가 될 것으로 판단된다.

여덟째, 부산항으로서 2006년은 130년 부산항의 역사와 함께 했던 부산항운노조의 독점적인 노무공급체계가 상용화된 중요한 해였다. 이는 현재 위기를 맞고 있는 부산항에 향후 상당한 기여를 할 것이다. 중국 항만의 경우 사회주의 특유의 정부의 강력한 정책적 뒷받침으로 현재 특별한 노무자들의 집단적 행동이 자제되고 억눌려 있으나, 최근 심천항에서 일어난 항만노무자들의 파업은 우리에게 시사하는 바가 무척 크다고 하겠다. 중국항만의 향후 지속적인 노무 공급체계의 불안정성을 좀 더 진지하게 바라보면서 부산항 노무공급체계의 보다 신속한 정착을 위한 관계당국의 적극적인 사후노력이 뒤따라야 한다. 이는 향후 부산항 경쟁력의 결정적인 요소로 작용할 것이 분명하기 때문이다.

이상에서 제시한 8가지 정책방안들은 본문에서 분석한 결과를 통해서 알 수 있듯이 부산항을 이용하는 고객중 어떤 집단을 중심으로 정책을 결정할 것인가를 명확하게 정의한 후, 그에 맞는 입안이 이루어져야 할 것으로 생각된다. 특히 어떤 정책에도 반드시 그를 통해서 발생할 수 있는 긍정적인 측면과 부정적인 측면이 양립할 수 있기 때문에 이에 대한 정책적 배려가 있어야 할 것이다.

제5장 요약 및 결론

제1절 연구결과 정리

세계의 컨테이너 화물은 2005년 4억 6만 TEU에서 2011년 6억8천9만 TEU로 70%이상 증가¹⁷⁾할 것으로 예상되고 있으며, 이중 세계의 공장지로 일컬어지고 있는 중국이 자리하고 있는 동북아시아의 경우는 2005년 세계 물동량의 35%를 점유하고 있으나, 2011년경에는 38.1%로 그 점유율이 한층 높아질 것으로 예상된다. 이는 세계 10대 컨테이너처리 항만에 랭크된 이 지역의 항만이 타이완의 카오슝을 포함하여 무려 4개의 항만이 포진되어 있고 2007년 또는 2008년경이면 상하이항이 세계최대 환적항만인 싱가포르항만을 제치고 세계최대 컨테이너항만으로 자리매김할 것으로 예측되는 것만 보아도 그 규모를 짐작케한다. 이런 긍정적인 예측에 능동적으로 대응하기 위해 동북아시아의 한 중 일 3국 중 특히 상하이항을 포함한 북중국 항만들은 엄청난 규모의 신규 거대항만 투자계획을 지속적으로 발표하고 있으며 그 모습이 점차 현실로 다가오고 있다.

중국 경제의 급속한 성장잠재력과 물동량 창출규모에 의하여 초대형 선사들은 발빠르게 중국을 중심축으로 하는 동북아시아의 항로개편을 진행 중이다. 아시아/구주항로의 경우는 1999년 대비 2005년 기준으로 추가된 서비스수가 10개 정도 증가하였고, 투입선박수도 100척이상이 되고 있다. 아시아/북미항로의 경우도 1999년 대비 40개이상의 신규서비스가 개설되었고, 투입선박수도 무려 300여척 가까이 증가하였다. 부산항의 경우도 이런 중국효과의 덕택으로 2006년말 조사된 자료에 의하여 국적/외국적 선사의 서비스를 모두 포함하여 255개가 운영되고 있는 것으로 파악되었다.

세계 해운업계는 이런 전세계의 가파른 물동량 증가를 선점하기 위하여 거대 선사를 중심으로 인수 합병과 이를 극복 대응하기 위한 독립선사간 전략적 제휴 등으로 치열한 경쟁양상을 띠고 있으며 이와 함께 주요 태평양항로상에 초대형 선박들을 지속적으로 발주, 투입할 계획을 내놓고 있다. 이런 해운선사의 움직임과 함께 전세계의 물동량 처리를 좌지우지하고 있는 국제 터미널운행사(Global Terminal Operators)들의 경우에

17) Drewry Market Review, 2006

도 거대 자금을 동원하여 인수 합병과 함께 지분인수 등을 통하여 발빠르게 과점화 체제를 구축하고 있어 일부 GTO들에 의한 전세계 컨테이너 화물 처리시장의 독점이 우려되는 상황이다. 부산항이 이런 급변하는 세계 해운환경의 변화 속에서 동북아 물류중심항만 도약을 위해서는 점차 그 성장세가 둔화 및 정체기에 접어든 국내화물이 아닌 환적화물 증대에 모든 역량을 총동원해야 한다는 것은 자명한 사실이다.

이를 위하여 본 연구에서는 전세계 해운 항만을 둘러싼 국내외 환경 분석을 기반으로 외부환경에 능동적으로 대응할 수 있는 우리 부산항의 생존전략을 부산항을 실질적으로 운영하고 있는 종사자들의 목소리를 통하여 확인해 보려고 노력하였다. 구체적인 내용으로는 부산항 이용자집단의 최근 환적화물 둔화에 대한 인지여부와 부산항에 있어서 환적화물이 어떤 의미를 가지고 있는 지, 환적화물 둔화의 원인과 부산항 환적체계의 문제점과 개선안, 그리고 최종적으로 이를 극복하기 위한 항만당국의 정책과제에 대한 신뢰도와 선호도 등을 통하여 분석해 보았다.

제2절 향후 연구과제

지금까지 본 연구에서는 부산항의 환적화물을 유치하기 위한 정책적 전략에 대하여 주요 이용자집단의 견해 분석을 통하여 고찰해 보았다. 그러나 동북아 중심항만을 지향하고 현재의 대내외적인 위기를 극복하기 위한 해결책을 제시하기 위하여 활용한 부산항을 이용하고 있는 주요 수요자들로부터 수집된 설문분석 자료만으로는 충분히 논리적이고 객관적인 근거라고 하기에는 분석 모집단의 부족 등 구조적으로 많은 한계를 가지고 있다. 향후에는 이와 같은 여러 문제점들을 극복하고 보다 체계적이고 논리적 기초가 모두 고루 갖춰진 연구를 위해서는 좀더 강화된 실증분석과 과학적 방법론을 토대로 한 제 방안의 연구가 추가적으로 요구된다.

< 참 고 문 헌 >

* 국내 문헌

- 김학소, 「물동량증가둔화시대와 항만정책방향」, 한국해양수산개발원, 2006. 6
- 길광수, 「환적화물 이동경로 조사분석 및 마케팅전략 수립연구」, 한국해양수산개발원, 2006. 5
- 김수엽, 이호춘, 박일란, 「환적컨테이너 화물정보 관리체제 개선방안」, 한국해양수산개발원, 2004. 12
- 김수엽 외, 「환적컨테이너 화물정보 관리체제 개선방안」, 한국해양수산개발원, 2004
- 김우호, 「컨테이너 터미널산업의 글로벌 경영 가속」, 해양수산동향, 1999. 7
- 문성혁 외, 「부산항 기종점 분석」 한국해양대학교, 2002.
- 문성혁, 「현대항만관리론」, 다솜출판사, 2005
- 박태원, 정봉민, 「컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석」, 한국해양수산개발원, 2002. 11,
- 부산항만공사 마케팅팀 보고서, 「부산항 기항선사 일제조사」 2006.12
- 심기섭 외, 「동북아 주요 항만간 코퍼티션전략에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2006
- 심기섭, 「‘생존을 위한 항만제휴(Port Alliance)’가 활발하게 이루어질 듯」, 해양수산동향, 2001
- 우종균, 「컨테이너 박스 공급체제 개선방안」, 한국해양수산개발원, 2006. 5
- 안기명 외, 「한 중 일 물류협력 방안 연구」, 해양수산부, 2006
- 우종균, 양은주, 「세계 컨테이너 터미널 시장의 지각변동과 그 대응방안」,

- 한국해양수산개발원, 2005. 12
- 임정덕 외, 「부산항 발전을 통한 지역경제 활성화 방안」, 동북아지역혁신연구원, 2005
- 임종관 외, 「세계물류환경변화와 대응방안 연구(I)」, 한국해양수산개발원, 2004. 12
- 이용출, 「부산항의 환적화물 유치증대 방안」, 부경대학교, 2002
- 정봉민 외, 「동북아 물류중심 추진전략의 분석 및 체계화」, 해양수산부, 2005. 12
- 정봉민, 「동북아지역의 환적수요와 환적수요변화에 대한 고찰」, 한국해양수산개발원, 2005. 4
- 장세거, 「부산항의 환적화물 유치전략에 관한 연구」, 한국해양대학교, 1999
- 최재선 외, 「부산항 환적체계 개선방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2006
- 최재선, 「세계 컨테이너터미널업계, 5강 체제로 고착」, 해양수산업동향, 2006. 8
- 최중희, 황진희, 심기섭, 김운수, 박일란, 「환적화물 이동경로 조사분석 및 마케팅 전략수립 연구」, 한국해양수산개발원, 2005. 6
- 최재선 외, 「중국 양산항의 개장의 영향과 대응방안」, 한국해양수산개발원, 2005. 7
- 허윤수, 「항만경쟁력 변화분석에 따른 부산항의 대응방안」, 부산발전연구원, 2006
- 해양수산부, 「국제물류 네트워크 강화를 통한 고부가가치 물류 허브화 전략」, 2006. 6
- 한국무역협회, 「한.중.일 3국의 역내교역. 투자패턴의 변화」, 2006. 3
- 한진물류연구원, 「동북아 역내 피더 네트워크 강화방안」, 2005. 12
- 한철환 외, 「북중국 항만발전이 우리나라 환적화물 유치에 미치는 영향」, 한국해양수산개발원, 2004

*** 외국 문헌**

Drewry Shipping Consultants Ltd, Annual Review of Global Container Terminal Operators - 2004. 7 & 2005. 9

-----, Annual Container Market Review and Forecast 2004/2005, 2004. 10

-----, Annual Container Market Review and Forecast 2006/2007, 2006.09

UNCTAD, Review of Maritime Transport 2006

Drewry, Intra-Asia Container Trades Dynamism Beyond Bounds, 2003. 1

OSC, World Containerport Outlook to 2015, Ocean Shipping Consultants, 2003

부록(설문지)

부산항 환적화물 증대방안에 관한 설문조사

안녕하십니까?

저는 한국해양대학교 해사산업대학원 항만물류학과에 재학중인 류시춘입니다. 저는 이번에 석사학위 논문의 일환으로 “최근 급격한 둔화양상을 띠고 있는 부산항 환적물동량의 실증적인 증대방안”에 관해 각계의 의견을 수렴하고자 설문조사를 실시하고 있습니다.

최근들어 중국항만의 급격한 성장에 힘입어 그동안 북중국항만으로부터 유입되던 환적물동량이 중국자국화물은 자국항만에서 처리한다는 중국정부의 원칙에 의하여 지속적인 감소세가 두드러지고 있습니다. 이에 비록 대내외적인 환경이 어렵긴 하지만 그 가운데 부산항이 실질적인 동북아 중심항만으로 자리매김하기 위하여 필수적인 환적물동량의 증대를 통하여 부산항만공사가 부산항의 관리와 운영의 주체로 그 기반을 튼튼히 할수 있도록 하기 위한 각계 전문가들의 소중한 의견을 알아보고자 하오니, 다소 시간이 걸리시더라도 본 설문에 끝까지 응답하여 주시길 부탁드립니다.

귀하께서 응답하신 내용은 통계법에 의하여 절대 비밀이 보장되며, 본 조사 내용은 연구의 목적으로만 사용될 것입니다. 귀하가 응답해주시는 모든 내용은 소중한 자료가 되어 본인의 연구에 귀중한 밑거름이 될 것입니다. 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 응답해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

2007년 6월 한국해양대학교 해사산업대학원 항만물류학과

지도교수 : 문 성 혁

연구자 : 류 시 춘 올림

☎ 016-9296-8571

E-Mail : sclwoo@busanpa.com

I. 귀하에 관한 질문입니다.

SQ1. 응답자의 업종

① 하역업체 ② 선사 ③ 항만관련산업

SQ2. 소속 업체명 [_____]

SQ3. 응답자의 직위 [_____ , 만_____세]

II. 최근 부산항 환적화물의 증가율 둔화원인에 관한 질문입니다.

문1. 귀하께서는 최근 부산항의 환적물동량 증가율 둔화에 대해 알고 계셨습니까?

① 잘 알고 있다 ② 어느 정도 알고 있다 ③ 그저 그렇다 ④ 잘 모른다 ⑤ 전혀 모른다

문2. 귀하께서는 환적화물이 부산항 발전에 어느 정도 영향을 미친다고 생각 하십니까?

① 매우 많이 미친다 ② 조금 미친다 ③ 그저그렇다 ④ 조금 미치지 않는다 ⑤ 전혀 미치지 않는다

문3. (①, ② 선택시만) 그 이유는 무엇입니까?

① 국내화물 증가는 현실적으로 어렵기 때문 ② 부산항 브랜드 가치 향상(환적처리 세계 3대항만)

③ 부산 경제에 미치는 파급효과가 크다

④ 기타_____ (귀하가 생각 다른 견해)

문4. (④, ⑤ 선택시만) 그 이유는 무엇입니까?

① 환적화물은 부가가치가 낮다 ② 국내화물이 더 부가가치가 높다

③ 환적화물 이외의 다른 부가가치를 생산하는 부분을 찾아야 한다(배후단지 등)

④ 부산 경제에 미치는 파급효과가 거의 없다.

⑤기타_____ (귀하가 생각하는 다른 견해)

① 중국화물 직기항 증가 ② 중·일간 직교역 증가로 부산항 배제

③ 대형선사의 부산항 이탈 가속화 ④ 부산항 서비스체계 미흡

⑤ 선박대형화에 따른 부산항시설 노후화(수심, 터미널 등)

⑥ 기타_____ (귀하가 생각하는 다른 문제점)

문6. 귀하께서는 부산항의 환적체계에는 어떤 문제점이 있다고 생각하십니까?

- ① 일반재래부두 중심의 환적체계 ② 과다한 중소터미널 운영업체 난립
③ 복잡한 컨테이너 통관시스템 체계 ④ 연근해선사 지원 제도 미비
⑤ 기타_____ (귀하가 생각하는 다른 문제점)

① 새래부두 환적체계 개선 노력 ② 환적화물 통관제도 개선노력

③ 근해선사 활성화 노력

④ 기타_____ (귀하가 생각하는 다른 방안)

Ⅳ. 향후 부산항만공사에 제언코자하는 부산항 환적화물 증대 방안에 대한 정책방향에 관한 질문입니다.

문 8. 귀하께서는 향후 부산항만공사가 부산항 환적화물 물동량 증대를 위하여 가장 중점을 두고 추진해야 할 정책과제는 무엇이라고 생각하십니까?

부산항만공사의 정책방향	전혀중요 하지않다	중요하지 않다	보통	중요	매우 중요하다
1. 한미 FTA 특수를 활용한 타겟 마케팅 강화	①	②	③	④	⑤
2. 중일 군소항만과의 Port Alliance (항만전략제휴)	①	②	③	④	⑤
3. 한.중.일 물류 협의체 강화 전략	①	②	③	④	⑤
4. 일반부두 환적화물 처리체계 개선 전략	①	②	③	④	⑤
5. 항만배후단지내 투자기업 적극 유치 전략	①	②	③	④	⑤
6. 신항 운영사로 글로벌 선사 유치 노력	①	②	③	④	⑤
7. 부산항 환적화물 인센티브 제도 개선	①	②	③	④	⑤
8. 부산항 항운노조 상용화 정착률 노력	①	②	③	④	⑤

문 9. 귀하께서 생각하시는 위 문항에서 중요한 요소 별로 우선 순위 3개만을 적어주시기 바랍니다.
1순위(), 2순위(), 3순위()

문 10. 귀하께서 생각하시는 부산항만공사나 해양수산부에서 환적화물 증대를 위하여 추가로 수립해야만 한다고 생각하는 방안에 대한 귀하의 의견을 기재하여 주시기 바랍니다.

■■ 응답해 주셔서 대단히 감사합니다 ■■

< 후 기 >

저의 이 조그마한 결과물이 나오기까지 그동안 대내외적으로 무척이나 바쁜신 와중에도 물심양면으로 정성을 아끼지 않으셨던 문성혁 교수님께 진심어린 감사의 말씀을 드립니다. 10여년이 넘는 직장생활 중 틈틈히 기회가 되면 꼭 다시 공부를 더 하고 싶었던 작은 바램이 드디어 작은 결실을 맺게 되었습니다. 어제보다 나은 오늘, 오늘보다 더욱 나은 미래를 위하여 부단히 애쓰려고 합니다만, 그 성과는 그리 쉽게 얻어지지 않는다는 작은 교훈을 얻는 소중한 시간들이었습니다. 이 작은 성취를 계기로 보다 원대한 꿈을 향해 느리지만 차근 차근 저의 길을 걸어가겠습니다. 가정에서 늦게 얻은 둘째보라 직장에서 동료들에게 뒤쳐지지 않으려고 고된 직장생활하랴 무척이나 고생하는 집사람과 우리 예쁜 두 아들들과 함께 이 기쁨을 같이 나누고 싶습니다. 여러분은 저에게 그 크기를 도저히 가늠할 수조차 없는 저 커다란 우주와도 같은 존재입니다. 항상 신의와 성실로 저의 자리에서 우리 가정을 지켜나가겠습니다.