

해양문화연구 제4호 1998년 12월

동북아시아 물류중심항으로서 부산의 역할

- 개교 53주년 기념 '항구문화'에 관한 세미나 -부산에 항구문화가 있는가?

박 창 호*

<目 次>

1. 서론
2. 동북아의 국제물류 현황 분석
3. 東北亞 國際交易의 과거와 현재, 미래
4. 동북아시아 물류거점항으로서 부산항의 역할
5. 부산시의 동북아시아 물류중심항 전략
6. 결론

1. 서론

해상교통이 발달되지 못했던 시대에 바다는 커다란 교통 장애물이었다. 그러나 조선기술과 항해술의 발달로 해상교통이 상당한 수준에 이른 지금의 바다는 '저절로 만들어진 大路'가 되었다.

그 동안 바다에 의해 격리되었다고 느껴 왔던 인근 국가들이 이 새로운 海洋大路를 점차 심도 있게 인식함에 따라 항만도시는 어느

* 부산발전연구원 연구2부 책임연구원

해운환경의 양대 변화인 컨테이너화(containerization)와 복합운송 체계(intermodalism) 로 인해 1980년대 초부터는 세계적인 대형항만들이 항만의 양대 고객인 화주(shipper)와 선사(shipping line)가 원하는 방향으로 서비스를 제공할 수 있는 항만체제를 갖추기 시작하였다.

오늘날과 같이 무한경쟁 시대에서 생존할 수 있는 항만은 실질적인 서비스 센터 기능을 수행할 수 있고 국제무역 및 운송을 위한 물류거점으로서 역할을 다할 수 있는 항만이어야 하는 것이다.

점차 항만간의 경쟁이 치열해지고 항만의 효율성과 수요자의 욕구에 맞는 서비스 제공이 요구됨에 따라 기존의 공공성 중시형 항만 개발과 운영은 더 이상의 경쟁력이 없어졌으며 상업성(commercial)을 중요시하게 되면서 항만의 효율적인 관리·운영과 투자재원 확보를 위해 세계적으로 항만민영화(Port privatization)가 추진되어 그 성과도 속속 드러나고 있다.

2.2 아시아 지역 해운/항만 네트워크의 동향

초기 해운은 선박의 척수와 화물의 수요가 충분치 않았기 때문에 정기선 운항이 어려웠다. 그래서 개개의 선박이 필요에 따라 각국의 크고 작은 항만들을 돌아다니는 부정기선의 형태를 띠고 있었다. 이 후 해운이 발달하면서 발생한 정기선 해운에서도 각각의 선박이 모든 항만에 모두 기항하는 해운/항만 네트워크 상으로 볼 때 종합적이고도 수평적인 네트워크의 형태를 띠고 있었다. 그러나 컨테이너선의 등장으로 선박이 대형화, 고속화되고 화물 또한 전문화, 규격화되면서 해운의 형태에도 효율을 높이기 위한 대량화, 고속화가 이루어졌고 항만 역시 집중화 현상을 보이면서 母港灣(Mother Port)과 子港灣(Son port)으로 기능이 분화되었다. 이에 따라 최근까지 지속되고 있는 ‘中心港灣과 周邊港灣 體系(Hub &

Spoke System)'가 형성되면서 해운/항만 네트워크는 계층적 구조의 성격을 띠게 되었고 주변항만 보다는 대형항만 중심의 항만정책들이 다투어 수립되었다.

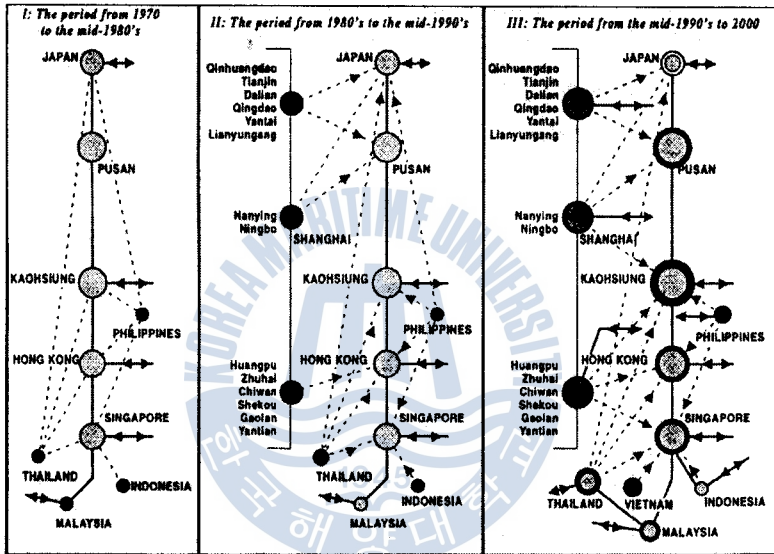
아시아권에서 70년대 이전까지의 해운패턴은 각각의 항만들이 복합적인 기능을 수행하면서 수평적으로 연결된 형태였으나 70년대에서 80년대 중반까지의 기간 중 일본(고베, 요코하마), 부산, 카오슝, 홍콩, 싱가포르 등이 大型中心港灣(Mother Port, Hub) 기능을 수행하고 이들 중심항만을 연결하는 간선행로가 개설되면서 태국, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀 등의 항만들은 周邊港(Son Port, Spoke) 역할을 수행하기 시작했다.

80년대부터 90년 중반까지의 기간을 거치면서 막대한 背後地를 가지고 개방된 중국이 국제사회에 본격적으로 뛰어들면서 中國內港灣들의 기능이 더욱 확대되자 인근 중심항만들을 비롯한 주변항만에 막대한 영향력을 발휘하기 시작하였고 역내 운송도 증가시키게 되었다.

90년대 중반부터는 과학기술의 발달로 선박 형태가 대형화·고속화되고 화물의 특성별로 專門化 되면서 그에 대응하는 새로운 항만들이 속속 출현하게 되었으며 世界 幹線航路上의 중심항만들은 더욱 거대해 지게 되었다.

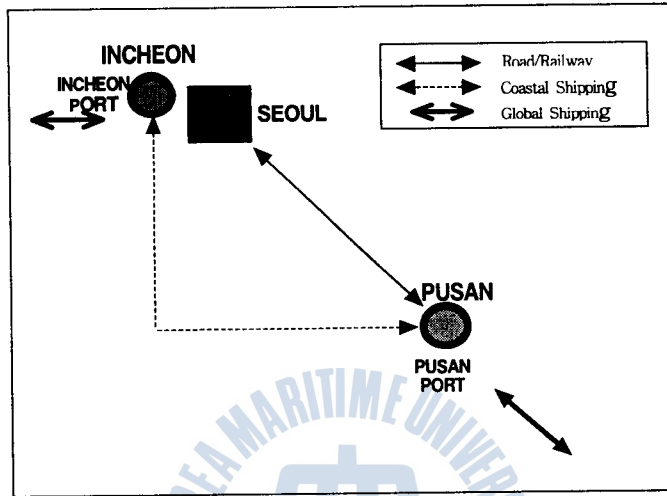
이 시기의 특성은 기존 중심항만들이 형성하고 있는 항로 외에도 기존 간선행로상에 포함되지 않는 대형항만들과 신흥 대형항만들 간에 별도의 항로가 생겨났으며 각기 대형 항만을 중심으로 하여 주변항만을 연결하는 네트워크도 형성한다는 점이다. 이 때 세계 간선행로상의 대형 중심항만들간의 기간항로를 '1順位圈 네트워크'라 하고 별도의 대형항만들간 항로를 2順位圈 네트워크, 그밖에 중소형 항만들간의 항로를 3順位圈 네트워크라고 한다. 따라서 현재의 국제 해운/항만 네트워크는 複合順位輸送網體系(MONS; Multi-Order Network System)로 구성되고 있으며 이 때 각 순위

별 네트워크 상의 항만들을 각각 '1順位圈港灣-核心港灣(Hub Port)', '2順位圈港灣-重要港灣(Important Port)', '3順位圈港灣-地域港灣(Local Port)'이라고 한다. 이와 같은 각 단계별 국제 해운패턴의 변화를 아시아지역을 중심으로 살펴보면 <그림 2>와 같다.

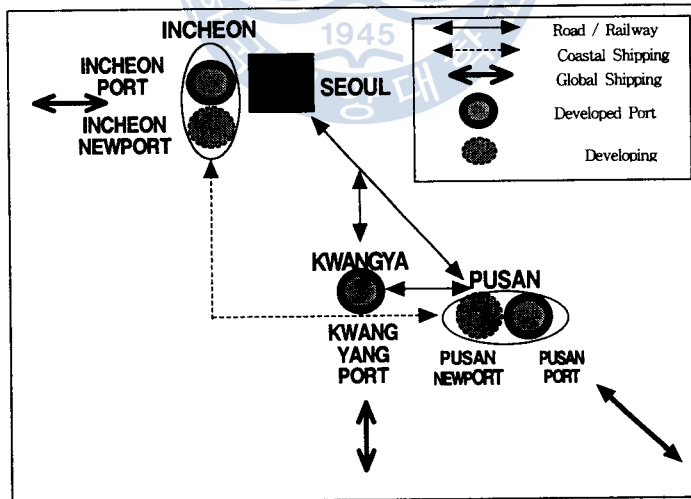


자료 : Ross Robinson, ibid. 1998.

<그림 2> 아시아 중심항만 및 주변항만의 발전단계(1970-2000)



< 그림 3> 부산/인천을 중심으로 한 과거 우리 나라 해운/항만 네트워크



< 그림 4> 부산/인천/광양을 중심으로 한 우리 나라 해운/항만 네트워크

2.3 기존 우리 나라 해운/항만 네트워크의 분석

그동안 우리 나라 전체의 수출입 컨테이너 물동량 대부분은 부산항에서 처리되어 왔으며 수도권을 배후로 한 인천항에서도 많은 물동량을 처리하였다.

그러나 물동량 증가에 비해 항만시설의 공급이 원활히 이루어지지 못해 각 항만에서는 심각한 체증현상이 발생하고 있으며 이로 인한 물류비 상승은 우리 나라 수출상품의 국제경쟁력을 떨어뜨리는 결과를 초래하였다.

그래서 기존 항만의 체증을 해소하고 특정 항만으로 집중되는 물동량의 분산처리를 위하여 기존 항만시설의 확충과 함께 신항만의 건설이 추진되고 있으며 그 중에서도 부산항의 체증을 분산하기 위해 추진되고 있는 부산신항만과 광양항의 건설은 우리 나라 최대의 항만개발사업이다.

그리고 현재 심각한 체증에 시달리고 있는 인천항 또한 대중국 및 동아시아권 물동량 처리를 위하여 조속히 시설용량을 증대시켜야 할 항만으로 지목되고 있다.

부산, 인천, 광양 등 기존 항만의 확충과 신항만 건설이 완공되면 <그림 4>와 같은 수도권을 중심으로 한 해운/항만 물류체계가 구축될 것으로 예상된다.

2.4 해운/항만 네트워크 분석을 통한 항만 순위

우리 나라 항만 중에서 70년대 이전까지의 해운 패턴 상 중요 항만 기능을 수행하여 온 대표적인 항만으로 부산항과 인천항을 들 수 있다. 70년대에서 80년대 중반까지의 기간 중에 부산항은 아시아권에서 싱가포르, 홍콩, 카오슝, 고베, 요코하마 등과 함께 컨테이너 정기선 항로를 중심으로 한 세계 정기선항로상의 중심항만으로 급성장한 반면 인천항은 입지여건상 컨테이너 정기선 항로로부터

분리되어 부정기선 항로를 중심으로 한 대형항만으로 성장하면서 부산항과 인천항은 기능적으로 차별화 되었다. 이 시기에는 선박의 대형화와 컨테이너화가 급속히 진전되면서 각 항구마다 기항하던 해운 패턴과는 달리 컨테이너 정기선들은 중심항만들만 기항하고 주변항만들은 피더선으로 수송하는 이른바 중심항체계(Hub & Spoke System)가 정립되기 시작한 시기이다.

80년대에서 90년대 중반까지의 기간을 거치면서 중심항체계는 점차 강화되었지만 상하이를 비롯한 중국의 항만들이 급성장 함에 따라 동북아시아 지역 국제항로에 영향력을 끼치기 시작하였으며 이로 인한 항만간의 국제경쟁은 더욱 치열해 질 것으로 예상된다.

우리 나라에서는 부산항의 체선 체화를 해소하기 위하여 컨테이너 중심항만으로 광양항을 개발하고 있으나 독자적으로는 세계 간선항로상의 중심항 역할을 수행하기 힘들고 중국의 신흥항만들과 같이 새로운 항로를 형성해야 된다는 점에서 2순위권 항만으로 분류될 수 있다. 아울러 세계 정기선항로와는 별도로 성장한 인천항 또한 별도의 항로를 형성한다는 점에서 2순위 항만으로 분류된다. 그 외에 지역거점항만으로 추진되고 있는 신흥항만들은 국제 해운/항만 네트워크상 3순위 항만으로 분류된다.

그러므로 우리 나라의 항만투자정책을 수립하기 위해서는 이러한 국제 해운/항만 네트워크 분석에서 분류된 순위에 따라 항만투자가 조정되어야 할 것이다.

2.5 부산항을 중심으로 한 동아시아권 해상운송로

1) 부산항을 중심으로 한 동아시아권 항로

(단위 : 천톤, TEU)

항로명	선사	척수	총론수	적재능력	취항선대	주기	기항지	비고
동 남 아	동남아	11	146	11,774	480~1,500TEU급	주4회	부산, 인천, 홍콩, 기륭, 홍콩, 방콕, 자카르타, 포트켈랑, 싱가포르	공동운항 (한진, 조양)
	한진	6	107	7,424	1,150TEU×4척 1,700TEU×1척 1,200TEU×1척	주2회	도쿄, 요코하마, 오사카, 부산, 마닐라, 자카르타, 마닐라, 홍콩 부산, 기륭, 홍콩, 싱가포르, 자카르타	선복입차 (동남아) 공동운항 (동남아)
	현대	1	22	2,200	2,200TEU급	주1회	부산, 기륭, 홍콩, 방콕, 싱가포르, 자카르타	공동운항 (고려)
	홍아	18	160	12,152	420~1,200TEU급	주8회	부산, 울산, 인천, 홍콩, 기륭, 방콕, 자카르타, 싱가포르, 포트켈랑, 마닐라, 베트남	단독운항 공동운항 (조양, 한진)
	조양	5	65	5,224	956~1,300TEU급	주3회	인천, 부산, 홍콩, 싱가포르, 자카르타, 포트켈랑, 파시르구당, 마닐라, 부산, 인천	공동운항 (홍아)
	고려	11	106	9,832	340~1,586TEU급	주4회	부산, 울산, 마닐라, 홍콩, 대만, 싱가포르, 자카를, 포트켈랑	단독운항 공동운항 (현대, 완와이)
	소계	52	606	48,606				
러시아	한소 해운	1	21	1,990	1,990TEU×1척	주1회	인천, 부산, 보스토치니, 블라디보스톡	PESCO(1척) 와 91. 7. 공동 운항개시
중 국	조양,한진, 병양,남성 동영 (A그룹)	4	24	2,114	342~700TEU급	주4회	부산/상해, 청도, 대련, 천진	'94.2 공동운항 개시
	고려,범주 천경,현대 (B그룹)	4	17	1,442	324~446TEU급	주4회	부산/상해, 청도, 대련, 부산/인천/천진	'94.2 공동운항 개시
한·일	고려동 12개사	52	154	10,457	80~650TEU급	주52회	부산, 일본5개동안, 큐우슈우, 히로시 마 등 39항만	'72. Feeder 운항으로 개시

자료 : 부산지방해양수산청, 1997

2) 한·중 합작 컨테이너선사 동향

회 사 명	자 본 금	합 작 내 용	합 작 기 간	사 업 개 시
장금유한공사 (’89. 4 설립, 홍콩)	US\$ 70만	동남아해운과 중국대외무역 운수총공사(SINOTRANS)	6년 (6년추가연장)	’89. 6
경한해운유한공사 (’91. 8 설립, 홍콩)	US\$ 100만	홍아해운과 중국원양운수 총공사(COSCO)	6년	’91. 8

- 장금유한공사 : 4개항로 주당 1,679TEU 선복공급
 - 416TEU급 2척투입(용선 1, 자사선 1), 부산/신강·청도구간 각각 주1회 운항
 - 부산/상해항로는 한진해운 중국/북미항로 모선대 선복 주당 416TEU 선복임차 사용
 - 부산/대련항로는 ’96. 8 신규투입된 SINOTRANS 선박 (J.TRUSTER, 416TEU) 선복임차 사용(’96. 9. 1)
- 경한해운 : 4개항로 주당 1,569TEU 선복공급
 - 340~437TEU급 COSCO 용선선박 4척 투입 부산/신강, 상해, 청도, 대련구간 각각 주1회 운항

3. 東北亞 國際交易의 과거와 현재, 미래

3.1 동북아 국제교역의 역사

지금으로부터 약 2000년 전, 서남쪽으로부터 붉은 돛을 단 한 척의 배가 한반도의 동남단의 섬인 가덕도 동안을 지나 서부산 해안으로 들어와서 別浦 나루터에 배를 대고 육지로 올라와 그 당시 가락국 시조왕인 수로왕을 찾아 온 일행이 있었다.

삼국유사 가락국기편에 등장하는 이들은 바로 인도 아유다국의 공주였던 허황옥 일행이었다.

노비까지 헤아리면 20여명이 되었으며, 가지고 온 금은보화와 장신구, 옷, 천 등 보물은 이루다 헤아릴 수 없었다고 한다. 공주는 수로왕의 왕비가 되고 타고 온 배는 돌려보냈는데 뱃사공 15명에게는 각각 쌀 10석과 배 30필을 주어서 본국으로 돌아가게 했다는 것이다.

한반도의 한 고대국가 태동기에 있었던 이 인적, 물적 교류를 통하여 가락국은 새로운 문화와 문물을 받아 들였고 이 나라는 해양 문화를 중심으로 하는 찬란한 가야문화를 꽃피웠으며 후에 고대 일본에 많은 영향을 미치게 된다. 지금도 그 화려한 유적이 발견될 때마다 많은 사람들을 놀라게 한다.

고대국가의 해상교역을 필두로 단편적인 국제교역 사례는 여러 곳에 전하고 있으나, ‘海運’이라는 이름을 붙일 수 있는 국제해상교역은 한반도의 통일신라시대(9세기)에 장보고가 한반도 남해안의 섬 완도(청도)에 청해진을 세워 중계무역 거점지로 하고 중국의 山東半島와 일본의 北九州 等地를 주 교역지로 한 한중일간 해상교역이 그 嚆矢일 것이다. 그당시의 조선 및 항해술을 감안할 때 한중일 3국간 해상교역망이 형성될 수 있었다는 것은 대단한 능력이었다.

그러나 장보고의 사망과 함께 9세기 극동지역 해운은 쇠퇴하고 한반도 최초의 국제도시이자 극동 3국간의 주요 항로상에 위치한 청해진은 입지적 장점에도 불구하고 장보고의 잔존세력을 두려워한 신라 정부에 의해 철저히 파괴되어 일개 지방 섬 마을로 전락하고 말았다.

당시 고대로부터 한중일 간에 다음과 같은 3가지 항로가 있었다.

첫째, 老鐵山水道經由航路 : 한국 서해안을 경유하여 북상, 요동반도의 연안과 요동반도의 침단을 거쳐 老鐵山水道를 건너 山東半

島의 登州(蓬萊)에 도달하는 항로

둘째, 黃海橫斷航路 : 韓國西海岸을 경유하여 北上하다가 黃海道 甯津半島의 서쪽에 있는 백령도 부근에서 황해를 횡단하여 山東半島의 첨단인 文登鼎(혹은 赤山)에 도달하는 항로

셋째, 東支那海斜斷航路 : 한반도의 西南端海域(청해진 근처)에서 東支那海를 斜斷하여 中國의 楊州 혹은 明州에 도달하는 항로

이상의 세 항로는 근대에 이르기까지 한중일 간 국제교역의 주요 항로로 사용되어 왔다. 이후 동북아의 국제무역은 한중, 한일, 중일간 조공무역을 위주로 한 直交易의 형태가 꾸준히 이루어져 왔으며, 宋代以後에는 私貿易도 발달하게 되었다. 이 시기에는 여전히 한중일 3국간의 교역이 주 대상이었지만 서역 또는 남방과의 교역도 적지 않았다.

이때 발달한 항만으로서 中國山東半島附近的 여러 항과 상해, 한국의 인천(제물포)과 부산(부산포), 일본의 시모노세키와 오사카만 및 동경만 등은 지금까지도 중요한 항만 도시로서의 발전을 지속하고 있다. 또한 이들은 군사적으로도 중요 항만이었기 때문에 해상을 통한 침략 전쟁시 전쟁거점항만으로 활용되기도 했다. 이윽고 19세기에 들어서 汽船이 도입되고 해운기업이 탄생되면서부터 근대적인 의미에서의 국제해운이 이루어지게 되었다.

근대에 들어와서 러시아가 극동지역의 블라디보스톡에 극동 함대를 조성함에 따라 동북아 해운 및 항만도시의 역학관계에 큰 변화가 생겼으며, 냉전시대에는 공산주의와 자본주의의 극명한 대립으로 극동지역의 해운도 얼어붙어 버렸다. 그러나 탈 냉전시대를 맞아 극동 러시아의 개방화 정책, 중국의 만주지방 개발정책에 따른 두만강유역 경제특구 개발 참여 등과 함께 동북아 지역의 해운은 새로운 국면에 돌입하게 되었다.

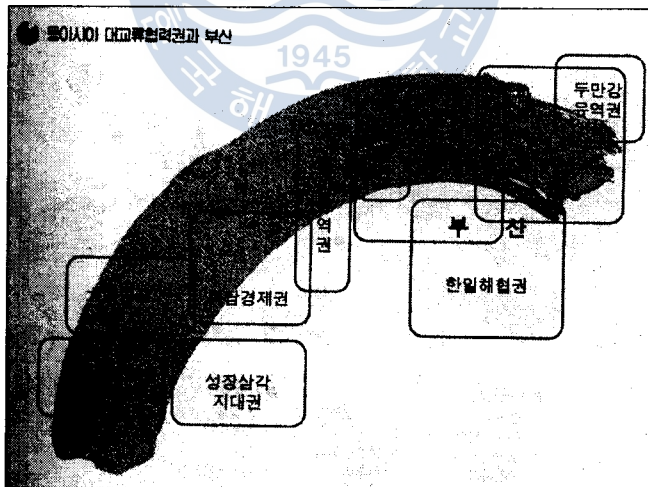
국제적 정치이념의 解氷期를 맞아 그 동안 국가간 교류가 소원했던 한국, 중국, 일본, 러시아는 이제 활발하게 교류하면서 경제적으

로 지역공동체를 이루어 가야하며 그 과정에 있어 東北亞物流據點 都市間 相互協力은 우선적이고 불가피한 시대적 요청을 받고 있다.

3.2 동북아 국제 물류의 전망

오늘날 도시는 국제 경제와 사회에 종속되어 서로 치열하게 경쟁하기도 하고 협조 체제를 구축하여 긴밀히 상호 협력하기도 한다.

국제경제는 유럽의 EU, 미주의 NAFTA, 아시아의 AEC(NIES 제국과 일본, 호주를 포함한 가칭 아시아경제공동체) 등 3극화 현상이 두드러지며, UR, GR, TR 등의 세계공동체적 현상이 주류를 이루면서도 한편으로는 민족과 종교문제 등으로 국가가 세분화 되는 양상도 보이고 있다. 세계 경제의 3극화 현상과 세계공동체적 현상이 확대 보편화 될수록 국가간의 경쟁 보다는 경제 블럭 내의 도시 및 지역간 경쟁과 종속관계가 더욱 심화될 것이므로 경제 블럭 내의 헤게모니(Hegemony)를 쥐기 위한 각 도시의 노력이 다른 어느 때 보다 치열해 질 것이다.



자료 : 부산발전연구원 「부산발전그래프디자인」, 1996

<그림 4> 동아시아 교류 협력권

AEC권의 도시 중에서도 일본의 오사카와 동경, 싱가포르 등이 트라이포트를 갖추고 물류거점의 중심항(Hub port)이 되고자 각축을 벌이고 있는 가운데 한반도에서도 부산과 영종도에 신항만과 신공항을 건설하고 경부고속전철과 TKR을 활용한 육해공 연계체계를 구축하여 경쟁대열에 참여할 예정이다. 중국도 자연환경적 악조건에도 불구하고 환황해권의 중심 항만을 건설하고자 노력하고 있으며, 두만강유역 경제특구 개발에 참여하여 중국의 동북 3성에서 환동해권으로 직접 진출할 수 있는 교두보 확보에 박차를 가하고 있다.

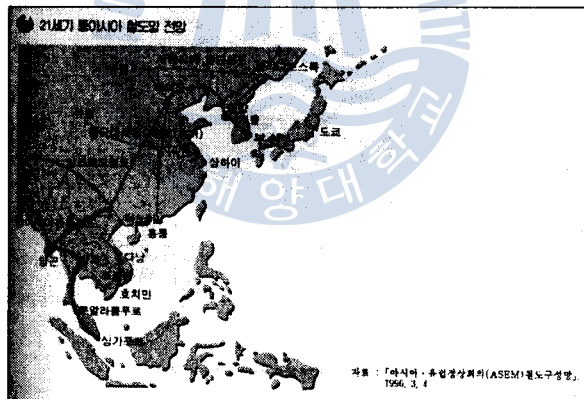
그동안 유일한 동북아의 국제 물류체계를 형성하고 있는 해상수송망을 살펴 보면 <그림 5>와 같다.



자료 : 부산발전연구원 「부산발전그래드디자인」, 1996

<그림 5> 동아시아의 해상수송망

동북아에는 철도노선이 많아 장거리 육상운송을 담당하고 있으나 그동안 국가간 공조체계가 형성되어 있지 않고 철도의 궤도간격이 맞지 않는 등의 이유로 국제운송에는 제대로 활용되지 않아 왔었다. 그러나 탈 이데올로기 시대를 맞아 러시아, 중국, 북한 등의 공산주의 국가들이 경제 발전을 위하여 외국투자유치를 적극적으로 진행하면서 동북아 국가간의 국제교류가 활발히 이루어지고있어 그 귀추가 주목되고 있다. 이러한 국제관계 개선이나 기타 이유로 북한이 개방되고 아시아·유럽정상회의(ASEM)에서 구상중인 남아시아관통철도가 완공된다면 한반도횡단철도(TKR)와 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR) 등과 함께 21세기 동아시아의 새로운 국제육상교통망이 형성되어 두만강 경제특구로의 교통여건은 좋아질 전망이다 그 내용은 <그림 6>과 같다.



<그림 6> 21세기 동아시아의 철도수송망 전망

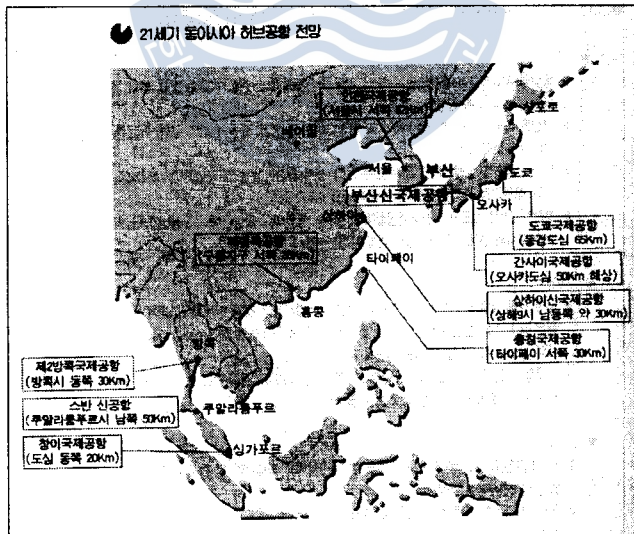
그리고 아주 오래전부터 국제교역에 원초적인 교통로로서 빼 놓을 수 없는 것은 도로망이다. 21세기 아시아 고속도로망을 전망하면 <그림 7>과 같다.



자료 : 부산발전연구원 「부산발전그랜드디자인」, 1996

<그림 7> 21세기 동아시아의 고속도로망 전망

21세기 교통의 가장 기대되는 발달은 항공교통일 것이다. 21세기 아시아 항공망을 형성할 공항을 전망하면 <그림 8>과 같다.



자료 : 부산발전연구원 「부산발전그랜드디자인」, 1996

<그림 8> 21세기 동아시아의 항공망 전망

3.3 북한 개방 이후의 동북아 국제교역 패턴의 변화

지금까지 동북아의 국제교류는 이데올로기적 이유로 오로지 해운에 의존해 있었으나 공산주의 사회의 여건 변화로 이제는 동북아의 국가간 교류가 활발해져 가고 있다. 이와 때를 같이한 수송수단의 발달과 사회간접자본, 특히 물류시설 확충이 빠르게 진전되면서 동북아의 국가간 거리와 관계는 점점 더 가까워지고 있다.

지금까지 북한(나진·선봉·청진)과 부산, 러시아(블라디보스크, 나호트카 등)와 부산 간에는 항로가 형성되어 부정기선이 취항한 바 있으며 점차 교역량이 증대함에 따라 해상운송도 활기를 띠 것으로 예상되며 이후 북한이 통일 등의 이유로 개방이 된다면 육로를 통한 동북아의 국제교역 부분도 급속히 진전될 것으로 보인다.



<그림 9> 북한 개방 이후 예상되는 동북아 도시간 육상수송망

※ 부산지역내 해안선 : 219.5km (항계선내 166.7km, 항계선의외 52.8km)

2) 항만시설 현황

항만부지	접안시설	접안능력	보관시설	묘박시설
4.8km ² (146만평)	안벽 23,468m 물양장 1,382m 돌핀 2기	148척 (북항 88, 감천항 34, 기타 26)	1,178천m ² (상옥 78, 야적장 101, 컨야드 999)	22개소 133척 (1천톤~50천톤급)

3) '97년 부산항 운영실적

- 선박입항 : 34천척 (외항 19, 내항 15)
- 화물입·출항 : 10,664만톤 (수입4,305, 수출4,311, 연안화물2,048)
 - '80년 2,612만, '90년 5,420만, '94년 8,168만
- 컨테이너 처리 : 523만TEU (수입 199, 수출 214, 환적 110)
 - '80년 63만, '90년 227만, '94년 383만
- ※ 처리실적 : 세계 5위(① 홍콩 ② 싱가포르 ③ 카오슝 ④ 로테르담 ⑥ 롱비치)

4) 부산항 컨테이너 전용부두 시설능력

구분	자성대부두 (부산항 제1,2단계사업)	신선대부두 (부산항 제3단계사업)	우암부두	감만부두 (부산항 제4단계사업)
총면적	648,000㎡	1,039,000㎡	159,000㎡	750,000㎡
CY면적	394,312㎡	692,000㎡	60,000㎡	-
CFS면적	25,746㎡(3동)	10,504㎡(1동)		-
건물	사무실 등 16동	사무실 등 17동	사무실 등 2동	28동 예정
안벽	1,447m	1200m	510m	1,400m
하역장치(G/C)	10기	8기	4기	8기
선석수	5	4	3	4
동시접안능력	5만톤급 4척 1만톤급 1척	5만톤급 4척	2만톤급 1척 5천톤급 2척	5만톤급 4척
컨테이너처리능력	100만TEU	96만TEU	35.6만TEU	120만TEU
'97처리실적 (T/S 화물포함)	1,808천TEU	1,452천TEU	346천TEU	-
동시장치능력	28.2천TEU	33.6천TEU	6.6천TEU	-
컨테이너선 입항척수('97년)	1,871척	1,183척	-	-
전면수심	12.5m	14m	11m	15m
운영시기	1978, 1982	1991	'98 개장	'98개장예정

자료 : 해양수산부, 부산해양수산청, 부산해운항만통계자료, 1997. 5

주 : 1. 컨테이너 전용터미널 : 안벽 2,847m, 선석11

2. 자성대부두 CFS(3개동 25,746㎡ ⇒ A=12,000㎡, B=8,536㎡, C=5,210㎡)

3. 신선대부두 CFS(1개동 10,504㎡)

4. 신선대부두 ()는 '97. 8. 1개 선석 추가개장후 능력

- 준설투투기장 호안공사 - '98. 8.14 조달계약 의뢰
 - 사업개요 : 투기장호안 9,013m, 공사용도로 1,774m, 진입도로 1,184m, 방파제 230m, 교량 930m
 - 공사금액 : 3,471억원
 - 공사기간 : '98.10. ~2003. 4(4년6개월)
- 배후철도(38.3km)
 - 기본설계용역비 40억원 '99년도 예산반영
- 6) 민간투자부문 - 부산신항만(주) 시행
 - 항만분야 설계 : '97.10~'99. 6
 - 토목부문 실시설계 등 9개 부문
 - 배후단지 및 배후도시 분야 설계 : '97.11~'99. 5
 - 개발방향 설정 등 7개 부문
 - 向後 推進計劃
 - '99. 6 민자부문 실시계획 승인 요청
 - '99. 10 실시계획 승인
 - '99. 12 민자공사 착공
- 7) 부산신항만 조감도



4.3 부산항 이용시 유익한 점

1) 항로상의 유익한 점

옛부터 부산항은 동북아의 다른 항만에 비해 자연적·지정학적 조건이 유리하며 인문·사회적 여건도 우수한 편이다. 부산항은 세계간선항로상에 위치하고 있어 세계 주요항만과 직접 연결이 가능하며 특히 컨테이너 항로에는 세계의 주요선사들이 거의 모두가 정기선을 투입하고 있으므로 부산항 이용시 최단시간내 원하는 항만으로의 화물운송이 가능하다.

2) 항만의 유익한 점

천혜의 양항 조건을 갖춘 부산항은 선박입출항이 용이하며 최근 첨단 선박입출항 관제시스템을 구축함으로써 선박의 통항안전도가

크게 향상되고 있다.

경험이 풍부한 항만종사자들과 기계화된 항만설비, 저렴한 항만 비용으로 경쟁항만에 비해 탁월한 경쟁력을 갖추고 있으며 이러한 경쟁력으로 인해 더 많은 선사가 취항할 것으로 예상된다.

항만내에는 대형 조선소를 비롯한 중소형선박 수리조선소가 다수 분포하고 있어 연중 선박의 수리가 가능하며 각종 선박에 필요한 선용품지원, 선식, 급유, 급수 등의 업체가 인근에 밀집해 있다.

올해부터 부산항 인근을 통과하는 선박에 대해서 입항세를 부과하지 않고 면세유를 공급하는 바다주유소를 운영하고 있어 값싸고 양질의 연료도 풍부하게 공급받을 수 있다.

그 동안 항만체증으로 인하여 선박과 화물에 대한 서비스가 부실한 면이 있었으나 시설 개선과 항만행정 개혁으로 On-Dock System 체계와 직통관체계가 갖추어짐으로써 항만이용자에게 유익한 서비스를 제공하고 있게 되었다.

특히 2011년까지 기존 항만 인근에 대형 신항만을 건설하고 있어 부산항의 시설능력은 대폭 확충될 것이며 더욱 양질의 서비스를 제공할 수 있게 된다.

3) 도시지원(선용품수급, 관광, 무역, 금융·비즈니스)상의 유익한 점

부산항이 처음 국제항으로 개항된 이래로 120여년간 쌓아온 항만 관련 서비스의 노하우와 정부의 부산항 집중개발정책에 힘입어 관련업체들이 집적되어 있고 도시의 항만관련 지원(선용품수급, 관광, 무역, 금융·비즈니스)도 원활하게 이루어지고 있다. 부산시 인구는 400만명에 달하는 대한민국 제2의 도시이며 천혜의 자연경관과 풍부한 관광시설을 갖추고 있어 성수기인 여름철은 물론, 연중 국내외 관광객에게 인기가 높은 대한민국의 대표적인 관광도시이기도 하다.

4.4 부산광역시의 지원사항

환황해권을 중심으로 형성되어 있는 현재의 한·중간 물류체계를 개선하여 중국의 동북3성은 두만강경제특구를 통하여 직접 환동해권 항만을 이용하게 함으로써 대폭적인 물류비 절감 효과를 거둘 수 있도록 환동해 항만도시간 국제협력체제를 구성하고자 한다.

환동해권 항로는 수출입물류를 취급하는 무역항로 기능뿐만 아니라 유람·여객선을 위한 항로를 개설하여 국제교역과 관광교류 증진에 기여한다.

필요하다면 연변조선족자치주 정부와 부산광역시간에 인적 교류를 위한 방안을 모색한다.

부산광역시가 구축하고 있는 도시정보시스템을 항만정보시스템과 연계하여 항만도시정보시스템을 구축함으로써 부산항에 기항하는 선박들에게 선용품 수급과 관광안내 등에 관한 다양한 정보를 제공하고자 한다.

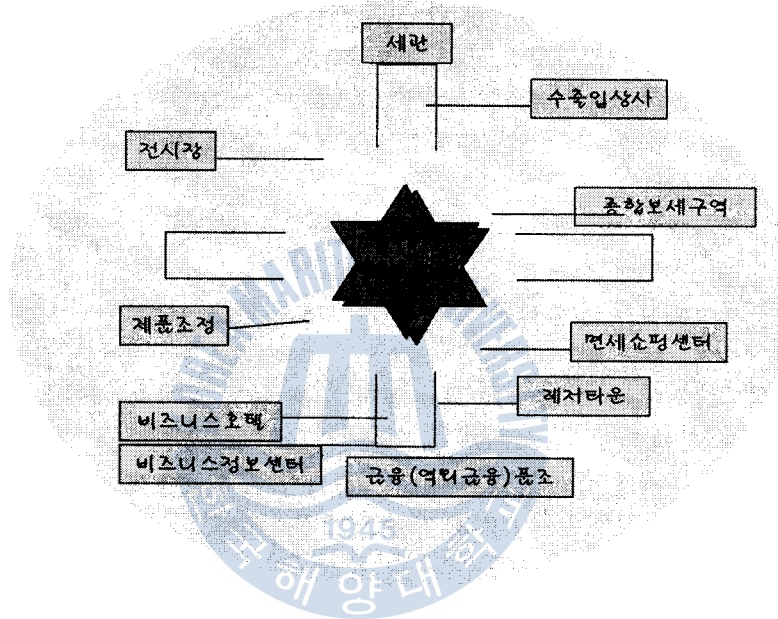
두만강경제특구와 동북3성에서 부산항을 경유하여 상품을 수출입하는 업체가 부산광역시의 업체와 기술적·인적 교류를 원할 때 시가 적극 나서서 주선한다.

5. 부산시의 동북아시아 물류중심항 전략

부산광역시의 물류거점전략은 국제물류거점으로서의 항만과 인적 교류거점의 공항, 정보통신거점으로서의 정보단지, 국제육상수송거점으로서 대륙철도의 기종점역, 그리고 두뇌거점으로서 싱크탱크 등을 구축하는 소위 5포트 전략으로 통칭된다.

5.1 항만 - 국제물류거점 전략

부산 신항만 건설로 세계적 컨테이너 수출입항을 확보하고 배후지에 Distripark을 조성함으로써 동아시아의 물류거점 기능을 확보한다.



그리고 특별무역항 설치에 관한 조항을 포함하도록 항만법을 개정하여 『부산신항만』을 자유항 성격과 유사한 특별무역항으로 지정한다. 홍콩, 싱가포르, 말레이시아(라부안, 페낭)등 각국의 도시나 항만이 관세업무나 수출입통제가 없는 자유항을 설치·운영중이므로 이러한 항만의 장단점을 보완하여 항만과 일정주변지역을 자유무역지대 성격의 특별무역지대로 설정하고 자유거래지역의 설치는 물론 반입된 물품의 저장·보관 기능뿐만아니라 지역내에서 제품의 가공·조립에 의한 생산품의 수출까지 가능토록 추진한다.

또한 기존 부산항은 점차적으로 부산항은 워터프론트 개발과 함

계 부산항의 美港戰略으로서 해양종합공원과 상징타워 및 해양박물관 등을 건설한다.

5.2 공항 - 인적교류거점 전략

현재의 김해국제공항을 확충하고 21세기의 부산신공항과 공항도시(Aeropolis)를 건설하여 국제수송 및 인적교류거점 역할을 수행하도록 한다. 이때 부산 신항만과 연계하여 Sea-Air Network을 구축함으로써 상호기능을 보완한다.

5.3 정보단지 - 정보통신거점 전략

부산정보단지는 정보, 멀티미디어, 비즈니스, 국제업무 등의 복합단지로 조성하여 부산이 세계로 도약하는 정보발신기지와 함께 부산의 새로운 정보산업이 육성되는 계기가 되도록 한다. 이때 부산신항만과 연계하여 세계의 해운정보와 무역정보를 비롯한 항만·물류 정보를 제공할 수 있도록 한다.



5.4 대륙철도 - 수송거점 전략

경부고속철도가 완성되면 기존 철도를 통한 Sea-Rail Network를 구축하여 철도에 의한 배후 수송을 확대하도록 하며, 통일후 한반도의 대륙철도기종점으로서의 부산은 유럽, 러시아, 중국, 동남아의 수송거점으로 위치하도록 한다.

5.5 인재항 - 두뇌거점 전략

인재가 모이는 곳에 지역이 번영한다. 부산의 대학, 연구소, 인재양성 기관의 두뇌거점과 인재정책으로 지역혁신(Innovation)의 핵이 되도록 한다.

특히 세계적인 인재 네트워크를 구축하여 국제도시로서의 도약기

반을 닦는다. 인재의 정착 환경과 활용 방안을 모색하여 국제적인 연구소와 특성있는 사립대학을 설립하도록 한다. 이때 해양·항만관련 기술을 개발하고 부산시가 해양도시로서 지속적인 발전을 하는데 핵심적으로 기여할 수 있는 인재를 양성하도록 한다.

5.6 동북아시아의 국제물류 거점 확보

그 동안 세계 여러 나라들과 자매도시, 자매항, 행정협정도시 관계를 맺어 부산의 국제화를 추진해 왔으나(<그림 10> 참조), 앞으로 부산광역시는 <그림 11>과 같은 5포트 전략으로 <그림 12>와 같은 물류 거점을 확보하는 것이 부산시가 해야 할 원칙적인 과제이다.



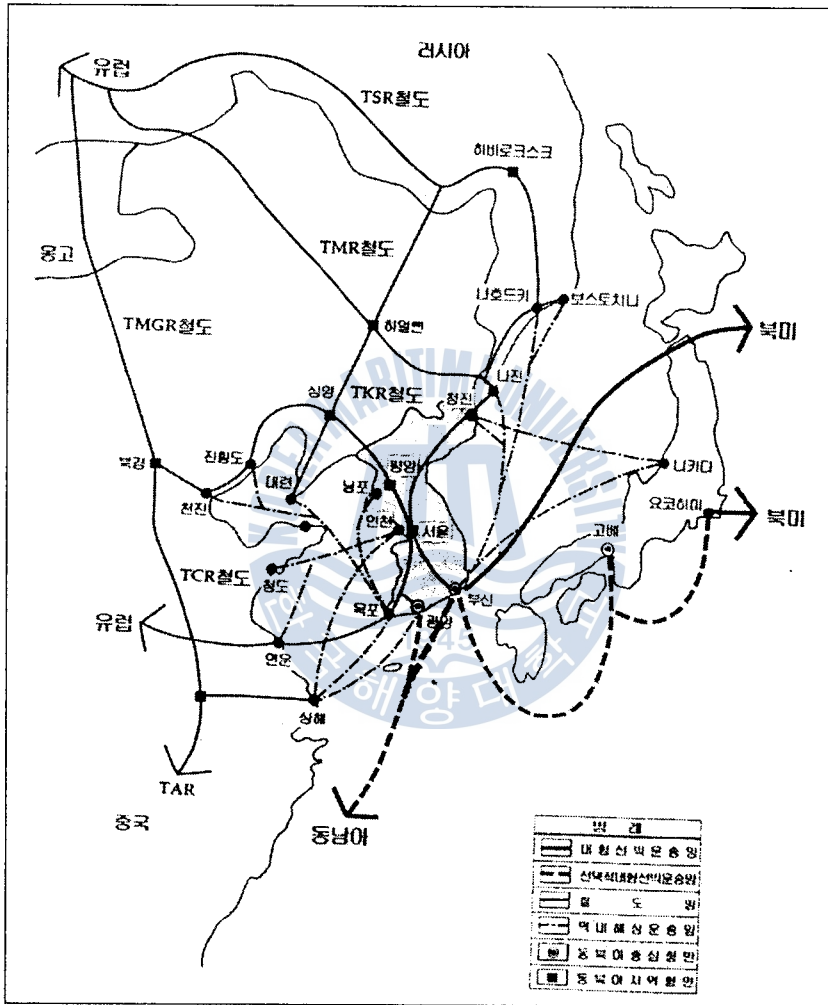
자료 : SMART 부산중합발전계획 부산광역시, 1997

<그림 10> 부산광역시의 국제관계



자료 : SMART 부산종합발전계획 부산광역시, 1997

<그림 11> 동북아 물류중심도시를 위한 5포트 전략



자료 : SMART 부산종합발전계획 부산광역시, 1997

<그림 12> 동북아 물류 거점

6. 결 론

동북아시아에서 해상, 육상(철도, 도로), 항공 교통망이 형성되면 21세기 동북아의 도시들 간에는 서로 가까워지고 편리해지는 점도 있지만 그만큼 도시간 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

그러나 동북아의 각 주요도시는 지금부터라도 헤게모니 장악을 위한 소모전적 경쟁에서 벗어나 상대 도시에 최혜국 대우를 보장하는 호혜적인 공조체제를 유지하여야 한다.

즉 각 도시간에는 물류, 정보, 관리, 경영 등 전반에 걸친 표준을 제정함으로써 상호 효율적인 인적·물적교류를 보장하도록 한다. 그 구체적인 표준화 노력에는 항로협약이나 투여 선박 및 항공기 등의 조정 및 배분문제, 종합정보관리에 관한 협정, 출입국 절차의 협의 등이 포함되어야 할 것이며, 그러기 위해서는 동북아 주요도시간의 의견을 수렴, 조정함으로써 도시간 공조체제를 형성, 유지할 수 있는 협의체를 구성하는 것이 무엇보다 시급하고 이러한 역할을 부산광역시가 주체적으로 선도해나가야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 박창호 외3, 「항만의 경쟁력 제고 과제」, 전국경제인연합회 조사연구 자료 산업정책 97-3, 1997. 9.
- 박창호, 「해운항만도시의 발전적 전략」, 동아시아해양항만도시국제포럼, 동아시아학회, 1997.10
- 박창호, 신승호, 노홍승, 「신항만건설을 통한 부산항 발전전략」, 부산발전연구원, 1994. 10.
- 부산광역시, 「SMART 21 부산」계획(안), 1997. 9
- 노홍승, 박창호, 「항만투자조정을 통한 해운/항만네트워크 개선에 관한 연구」, 제13차 한국항만 경제학회 국제학술발표대회, 한국항만경제학회, 1998. 7.
- Ross Robinson, Asian hub/feeder nets, Maritime Policy & Management Vol.25 No.1, 1998.

