‘ 엉거주춤 ’항만 개발…동북아 허브 전략‘ 물거품 ’우려

- 부산항 컨테이너 처리 실적 상하이에 추월 당해, 항만 마스터플랜 재정립해야 -

부산항이 개항 이래 최대의 위기를 맞고 있다. 환적 화물을 중국 상하이항 등에 빼앗기면서 동북아 물류 중심 항을 목표로 하는 부산항의 위상이 흔들리고 있다. 지난 4월부터 6월까지 컨테이너 화물 처리량이 상하이항에 추월 당하고 있고, 심천항도 부산항을 바짝 뒤쫓고 있다.

부산항‘ 흔들 ’, 상하이에 추월 당해

이와 같은 위기 상황인데도 정부는 별다른 대책을 내놓지 못하고 있는 실정이다. 개발 중인 부산신항이 완공되면 부산항의 위상을 되찾을 수 있을 것이라는 판단이다. 그러나 중국의 지속적인 항만 개발 정책에 부산항이 눌리고 있다는 판단이 지배적이다. 이정수 국제해양수산물연구소 사무국장은 “ 이렇게 나가다가는 ‘ 동북아 허브 도약 ’이라는 국가적 목표는 물거품이 될 것 ”이라며 경고하고 있다.

이러한 위기는 정부의 ‘ 부산과 광양항의 동시 개발(투 포트 시스템) 에 뿌리를 두고 있다. 국가 균형 개발이라는 명목으로 시작된 광양항의 컨테이너 항만 개발은 결과적으로 부산항의 실적을 갉아먹고 부산항의 개발을 지연시키면서 중국에 밀리는 결과를 초래했다.

올 상반기 부산항의 컨테이너 처리 실적은 20 피터 컨테이너 기준 522 만 5,000 개로 중국 상하이항의 5,199 개보다 약간 앞서고 있다. 하지만 지난 4월 이후에는 상항이항에 계속 밀리고 있어 빠르면 이 달, 늦어도 8월이면 올해 전체 물동량은 추격을 당할 것으로 보인다. 상하이는 이를 기념하듯 최근 양산 심천항 공사 착공 1년을 맞아 국내외 기자 100 여명을 초청, 처음으로 공사 현장을 공개하는 등 자신감을 보이고 있다. 궤이무 신항만 공사 지휘부 항만부 소장은 “ 중국 상하이항의 컨테이너 물동량은 해마다 30% 씩 급증하는 추세 ”라며 “ 상반기 동안 이미 부산항의 실적을 넘어선 것 같다 ”고 말하기도 했다.

중국 남부의 심천항마저 올 상반기에 458 만개를 처리, 지난해 같은 기간보다 42.3% 나 늘어난데다 현재 총 70 개의 선석을 새로 건설하려는 야심찬 계획을 수립했다. 중국 제2의 무역항인 산둥성의 칭다오 첸완항에도 세계 1, 2위의 컨테이너선사인 덴마크의 머스크시랜드사와 다국적 기업인 P&O 네들로이드사 등이 투자해 중국 최대의 컨테이너 부두를 개발하기로 해 부산항을 위협하고 있다.

항만 마스터플랜 재정립 시급

부산항이 이처럼 위기에 처하자 예견된 일이라며 ‘ 부산항을 모항, 광양항을 보조항 ’으로 개발했으면 지금쯤 중국항들이 명함을 내밀지 못할 정도로 부산항은 안정되었을 것이라는 비판의 목소리가 높다. 해양대 문성혁 교수는 “ 지난해 광양항이 컨테이너 100 만개를 돌파했다고 축제를 벌였는데 당초 예측한 물동량에 못미치는 실적 ”이라며 “ 130 년 된 부산항의 노하우와 명성을 활용하지 못한 채 힘을 분산시켜 중국에 추월 당한 꼴이 됐다 ”고 안타까워했다. 부산항은 위치적으로 동북아 최고 자리를 차지할 수 있는데도 광양항 분산 투자로 항만 시설 확보율이

51.4% 에 그쳐 상습적인 체선 체화 현상을 빚어 명성이 떨어지고 있다며 정부의 항만 마스터플랜의 재정립이 필요하다고 강조했다.

광양항 개발마저 주먹구구식으로 추진되어 문제를 더하고 있다. 최근 광양항의 물동량이 정부의 지원 정책에도 불구하고 예상보다 떨어지자 항만 당국은 항만 개발 정책을 재검토하는 등 우왕좌왕하고 있다. 광양항 3-2 단계 무인 자동화 컨테이너 터미널 구축 사업이 그것. 해양수산부는 한국컨테이너부두공단을 사업자로 내세워 오는 2008 년까지 7,847 억원을 투입키로 하고 지난 2001 년 터미널의 상하부 설계 사업에 들어갔으나 최근 갑자기 계획을 재검토하기로 방침을 바꿨다.

해양수산부의 한 관계자는 "광양항의 물동량이 당초 예상보다 늘어나지 않고 있는데다 투자 대비 수익성에도 의문이 생겨 연말까지 재검토, 자동화 컨테이너 터미널 구축 여부를 최종 결정할 것"이라고 말했다. 광양항 자동화 터미널의 수익성과 안전성 등에 대한 논란은 예전부터 있어 왔으나 해양수산부는 항만의 기동력을 높이고 인력 중심 하역 체계를 저비용·고효율 구조로 바꿔 최첨단 항만을 만든다는 이유로 자동화 도입을 결정했었다.

이에 대해 항만 전문가들은 "해수부가 자동화 컨테이너 터미널의 설치를 사전에 충분히 검토하지 않은 까닭에 생긴 일"이라며 "8,000 억원에 육박하는 막대한 세금을 쏟아 넣는 국가 사업을 이처럼 허술하게 시행하는 것은 문제가 있다"고 질타했다. 한국컨테이너부두공사 관계자는 "해양수산부의 자동화 터미널 재검토로 8월 중 사업자 선정에 들어갈 예정이었던 통합 정보 시스템은 두 달 이상 연기가 불가피하고 현재 추진 중인 토목 상하부 설계도 작성도 해양수산부의 결정이 내려지고 나서야 본격적으로 이뤄질 것"이라고 말했다.

2류항으로 전락하나

외국 선사의 화물 유치 경쟁에 대한 항만 당국의 정보 파악 능력과 대책 마련도 심각한 수준이다.

최근 부산항을 이탈하거나 항로를 변경하는 대형 외국 선사들이 줄을 잇고 있으나 항만 당국은 손을 놓고 있는 실정이다. 중국 차이나쉬핑, 스위스의 MSC 라인, P&O 네들로이드의 선박들이 중국이나 일본으로 기항지를 옮겨가거나 대형 선박을 투입, 영업 전략을 바꾸고 있다. 중국 항만의 대대적인 개발, 일본의 외국 선사에 대한 하역비 할인 등의 혜택이 주어지면서 화물 처리 속도가 느린 부산항을 떠나가고 있는 것이다.

이 여파로 일부 선사의 경우 고부가가치 화물인 환적 화물 처리량이 20% 이상 줄고 있는 등 부산항 개항 이래 최대 위기를 맞고 있다. 지난해 8,000 억원을 기록한 데 이어 오는 2011 년 1조 5,000 억원이나 될 것으로 예상한 부산항의 환적 화물 수입이 물 건너 갈 우려를 낳고 있다. 환적 선박이 떠나면 모선도 갈수록 줄어들어 부산항의 동북아 중심 항만 도약이 물거품이 될 지경에 처한 것이다. 한 외국 선사의 한국 대리점 관계자는 "외국 선사들이 부산항을 떠나가고 있는데도 한국의 항만 당국은 외국 선사들의 영업 전략과 현황조차 제대로 파악하지 못하고 있다"고 안타까워 했다. 하역 업체 관계자는 "해양수산부의 준비 소홀로 부산항은 동북아 허브 항만 자리를 놓친 것이나 다름없다"며 "중국 등 경쟁항의 상황을 정확히 분석해 종합적인 대책을 시급히 마련하지 않으면 2류항으로 전락하고 말 것"이라고 경고했다.

항만 생산성이 경쟁력 좌우

항만업계에서는 정부가 중심을 잡고 구호에만 거치는 정책이 아니라 경쟁력을 실질적으로 높일 수 있는 행동에 나서 줄 것을 주문하는 목소리가 높다. 항만 소프트웨어 전문 제작 업체인 토탈소프프뱅크 최장림 사장은 "양적인 부두 개발로 중국을 따라잡기에는 늦었다"며 "있는 부두의 효율성을 높이고 서비스 향상과 다양하고 풍부한 항만 정보를 제공하는 등 질로 승부를 걸어야 할 것"이라고 강조했다. 항만 전산 장비의 첨단화를 통해 선사에게 빠르고 다양한 서비스를 제공하고 재래 부두에서 컨테이너 전용 부두로 이동되는 화물들에 대한 정보 제공 등 부산항에 관련된 정보는 신속 정확하게 항만 이용자에게 제공되는 시스템을 갖춰야 한다는 것이다.

규제를 풀고 항만 생산성을 높여야 한다는 지적도 많다. 한진해운의 김시복 차장은 "국내에 기항하는 외국 선사에 줄 수 있는 혜택을 대폭 늘리고 각종 항만 규제를 풀어 경쟁력을 높여야 한다"고 목청을 높였다. 한국컨테이너공단 전영환 항만물류팀 부장은 "부산항의 경쟁력은 항만 생산성 향상에 달려 있다"며 "시간당 화물 처리량을 늘릴 수 있도록 크레인을 많이 붙일 수 있는 환경을 만들고 배후 화물 장치장을 확보, 크레인들이 제 성능을 발휘할 수 있는 시스템을 구축할 수 있도록 해야 할 것"이라고 주장했다.

항만업계의 한 관계자는 국제 해운 환경을 파악할 수 있는 항만 전문 CEO 영입도 부산항 도약을 위한 필수 과제라고 주장한다. 그는 "부산시가 의욕적으로 부산항의 효율성을 높이기 위해 추진하는 항만공사(PA)의 수장으로 벌써 부산시 고위 공무원이 영입된다는 설이 나돌고 있다"며 "부산항의 발전을 정말 위한다면 비전문 공무원이 아닌 항만 전문가를 국내외에서 영입해 동북아 물류 중심항의 자리를 차지할 수 있도록 해야 할 것"이라고 강조했다. CJ

김태현
한국경제신문 차장