중국 양산항 개장 - 동북아 물류 허브 '삼국지'

- 한·중·일 치열한 각축, 유리한 입지여건 활용 高부가가치 사업 개발해야 -

2005년도 저물어가던 지난 12월 한반도 남쪽에서는 개장을 코앞에 둔 새로운 항만의 이름을 놓고 부산과 경남이 얼굴을 붉히고 있었다. 무려 8년이나 끌었던 신항의 명칭은 결국 '부산신항'도 아니고 '진해신항'도 아닌 그냥 '신항'으로 결정 났지만 경상남도측은 진해 앞바다를 80% 이상 매립해 건설한 만큼 공사 중지 및 명칭 사용 금지 가처분신청과 헌법소원도 불사하겠다며 억울해했다.

반면, 중국 상하이는 아시아 물류 허브를 목표로 세계 최대 규모의 항만으로 육성키로 한 양산(洋山)항을 지난 달 10일 개장한데 이어 상하이 바로 아래 저강(浙江)성의 두 항만인 닝보(寧波)와 저우산(舟山)를 통합해 오는 2020년에는 세계 3위의 항구로 만들겠다고 선언했다. 중국 2위와 9위의 두 항만을 통합 운영해 저우산의 우수한 항만 입지 조건과 닝보의 배후 육상교통망을 하나로 엮는 시너지 효과를 극대화하겠다는 전략인 셈인데 이 달부터 이름도 '닝보-저우산항'으로 통합되었다. 오는 2010년까지 약 30억 달러를 투입해 상하이를 능가하는 거대항만을 만들겠다는 야심찬 포부이다.

'공룡 항만' 양산항 개장

하지만 본격적인 동아시아 물류 전쟁이 시작될 새해부터 당장 우리나라 신항이 경쟁해야 할 대상은 상하이 양산항이다. 3년여 전 '바다의 만리장성'으로 불릴 양산항의 해상대교 둥하이(東海)를 건설하기 시작했을 때만 해도 그 지역은 온통 갈대밭이었다. 그러나, 이제 막 1단계 5개 선석을 개장한 양산항은 오는 2007년 2단계, 2010년 3단계, 2020년 4단계 공사가 완공되면 부산항 규모의 해상 항만이 들어선다. 이후 2050년까지 대(大) 양산항 건설이 완공되면 모두 합쳐 연간 컨테이너 처리량은 총 3,000만 개 이상으로 현재 부산항(연 1,150만 개)의 3배에 이르게 된다. 또한, 중국은 양산항을 위해 서울 강남 규모인 연면적 300㎢의 물류도시 링강시티를 건설해 배후에 산업, 주거, 물류 처리 시설을 갖춘다는 계획을 세워놓고 있다.

사실 양산항이 아니라 기존의 상하이항만 해도 이미 세계 최대의 화물 처리 항구로 부상한 지 오래이다. 상하이항은 지난 2003년 로테르담과 싱가포르에 이어 세계 3위의 수준이었으나 그 다음해에는 화물처리량 3억 8,200만 톤으로 세계 최대로 부상했다. 중국의 해운물동량이 지난 10년 동안 매년 평균 26%씩 증가한 사실을 감안한다면 상하이항의 부상은 별로 놀랄 일도 아니며 이미 2003년 부산항을 추월했다.

세계 최대의 상하이항을 놓고도 중국이 다시 '공룡 항만'인 양산항을 확충하게 된 데는 최근 항만 물류가 급격하게 변화하고 있기 때문이다. 해운회사들은 비용 절감을 위해 최근 갑판넓이가 축구장 두 배에 달하는 대형 선박들을 운항하기 시작했고 심지어는 1만 TEU(길이 20피트 컨테이너를 세는 단위)급 초대형 선박도 건조하기에 이르렀다. 장강 하구의 토사로 인해 7m 내외로 수심이 얕은 상하이항의 경쟁력이 장차 위태로워질 수밖에 없으며 장기적 관점에서는 자연스럽게 양산항으로 물동량이 이전될 전망이다.

부산항·광양항 '직격탄'

문제는 양산항이 개항하면서 환적(換積) 화물에 대해 비용을 대폭 깎아주고 있다는 점이다. 환적 비용을 50%만 할인해주어도 국내 항만의 가격 경쟁력은 타격을 입게 된다. 예컨대 미국 LA로 향하는 중국 칭다오(靑島)발 화물의 경우 현재 부산항 환적시 원양운임과 환적비용 등을 포함한 운송비용이 컨테이너당 2,530달러로 기존 상하이 외고교(外高橋) 터미널의 2,600달러보다 70달러나 저렴했지만 양산항 운송비는 도리어 5달러 낮은 2,525달러가 될 수 있다. 더욱이 양산항은 컨테이너하역료도 부산항보다 25% 이상 싸게 매겼다. 결국 중국 동북부 항만의 환적화물 상당량을 취급해온 부산항과 광양항이 직격탄을 맞을 수밖에 없는 처지이다.

그동안 수심이 얕은 상하이항에서 출발하는 화물선들은 컨테이너를 절반 정도 채운 뒤 부산항이나 일본 고베항에 들러 나머지 물량을 싣고 미국이나 유럽으로 떠나는 간접항로를 이용해 왔다. 전문가들은 현재

부산항의 환적 화물 비중이 40% 정도라는 점을감안할때부산항의처리물량은최대 30%까지 감소할 수 있다고 분석하고 있다. 중국톈진, 다롄, 칭다오등상하이북부지역 물량이 부산항 전체 처리 물량 가운데 20 30%를 차지하고 있기 때문이다. 오는 2020년이면 부산항보다 처리 능력이 57%나 많아지는 양산항은 이래저래 우리에게 위협적인요소가아닐수없다.

입지 여건은 신항이 우수해

물론 우리 신항이 양산항에 비해 불리하기만 한 것은 아니다. 규모나 가격 경쟁력 측면에서는 양산항이 유리하겠지만 입지는 신항이 우수하기 때문이다. 우선 양산항은 강한 풍속과 안개, 태풍 등 때문에 연간 작업일수가 260일에도미치지못할것이라는 예측도나오고있다. 또한, 양산항은상하이에서 남동쪽으로 60km 이상 떨어져 있어 내륙도시와거리가먼단점이있고운영시스템도100년역사의부산항에미치지못한다. 반면, 신항은미주와중국, 동남아를잇는최단거리의주항로선상에있고기존의 고속도로와 연결되는 배후 도로 건설도 계획대로 진행된다면 서울 등 내륙까지 화물을운송하기에도좋은여건이다.

따라서, 단기적으로는국내 항만과 양산항사이에치열한환적화물유치경쟁이불가피하겠지만중장기적으로는부산항과 신항도 고부가가치의 복합 해양 공간으로 만들 수 있다는 분석이다. 특히, 각종조립 · 포장 · 재가공 업체들이 들어설 종합 물류단지가 완성되고첨단산업및연구개발센터등이설립되면신항은배후지역에화물수송이나포장, 보관, 라벨링등까지처리하는새로운화물창출형항만으로조성될수 있다는 것이다. 해양수산부는 앞으로 2011년까지 8조 4,759억원을 투입하면 부산항이 22조원의생산유발효과와 33만명에이르는고용유발효과를낼수있다고추산하고있다.

일본도 대대적인 개혁에 나서

최근 해운물류업계는 중심 항만들 사이의 연계성이 강화되는 추세로서 세계 항만시장이 다핵화 체제로발전하고 있다. 따라서, 우리나라의 지정학적 위상이 미국이나 유럽에서 온 제품을 중국 대륙에 운송하는 중간 집배송 단지로서 유리한 만큼 컨테이너1개당소득이 200달러에불과한화물환적보다 물류센터 사업을 육성할 필요가 있다는게전문가들의한결같은목소리다. 부산항의 기능도 컨테이너 환적에 집중할 경우상하이에완패할 우려가있는만큼화물환적외에중국을상대로하는배후물류센터 등의 부가가치가 높은 사업을 지속적으로개발해나아가야한다는지적이다. 또한, 주요 항만을「관세법」상외국에 준하는‘ 자유항 ’으로 지정해 전략적으로 비관세 영역으로운영하는방안도검토해볼수있다.

지난 1990년대까지 아시아의 주요 항만으로 군림하던 일본은 날로 추락하는 경쟁력을강화하기 위해 2002년 대대적인개혁에나섰다. 일본항만들이약세를면치못하고있는것은 동북아의경쟁항만들이대대적인시설확충과서비스향상을한데다스스로 비싼 하역료와 장시간 소요되는 화물통관 등의 내부적 단점을 극복하지 못했기 때문이다. 이에 일본 국토교통성은 그동안의지역균형개발전략에의거한항만정책을일대혁신,‘ 선택과집중 ’을기반으로하는 수퍼 중추 항만 계획을 내놓았다. 특히, 일본 정부는 최첨단 · 대규모 터미널 운영방식을통해항만 비용을 30% 정도절감해 부산항과 비슷한 수준으로 낮추는 동시에 현재3 4일정도걸리는화물처리시간도 싱가포르항과같은하루정도로단축한다는 입장이다. 국토교통성은그동안 후보 항만 선정 과정을 거쳐 이미 도쿄항과 요코하마항을합친게이힌항, 오사카와고베항을통합한 한신항, 그리고 나고야와 요카이치항을묶은이세만(伊勢灣) 등3개항만군을수퍼 중추 항만으로최종선정했다. 대형화와 터미널운영의통합및정보통신 기술을활용하는 운영 시스템의 고도화는 물론 공공터미널의이용료인하등을통해 과거일본 항만의영광을다시찾으려는것이다.

발 빠른 대응이 물류 허브 비전의 첩경

이제 세계는 하나의 물류촌으로 날로 성장하고있다. 중국 자신의내륙뿐만 아니라 몽고를 출발해 시베리아횡단철도와상트페테르부르크를 거쳐 에스토니아의 실라마에 항까지가는육상로도 개척하고있다. 현재 인도양을거쳐네덜란드로테르담항에이르는 40일 소요의 해상 노선을 새로운 육상 노선은14일로단축하게된다. 또한, 상하이 푸동국제공항도 오는 2015년까지 10년 동안 3단계로 나눠 확장된다. 한마디로 해상뿐만아니라 육상과하늘길을통해획기적인물류비용절감을도모하고있다.

반면, 우리나라는 참여정부 출범 초 ‘ 동북아경제중심전략 ’을내놓았으나동북아경제중심추진위원회가 지난해 8월부터 외교 · 남북 관계 등의 업무까지 처리하는 동북아시대위원회로이름을 바꾸면서 물류 · 금융 허브와 도리어 거리가 멀어지는 모습을 보이고 있다. 물론 우리 정부는 신항의 경쟁력강화를위하여배후도로 및철도를 조기에 완공하고 물류 부지 31만평을 오는 2008년까지 공급하며 터미널 운영사에게 하역및각종부대사업면허를부여하는등 생산성과 서비스 개선을 위하여 각종 대책을수립해 추진하고있다. 그러나, 급격하게 변화하고 있는 동북아의 물류 여건을 감안할때보다적극적이고발빠른대응이 절실한 실정이다.

김인모
서울경제신문논설위원