
기능재정립을 기반으로 한 부산항 발전 종합대책

2014. 1.



목 차

I. 추진배경	1
II. 현황 및 문제점	2
1. 운영현황	2
2. 수급전망	3
3. 문제점	4
III. 부산항 발전 종합대책	5
1. 신항-북항 특화발전	6
2. 북항 기능재정립	9
3. 하역시장 안정화	13
4. 고부가가치·새로운 일자리 창출	16
IV. 향후 추진계획	20

- (해운항만환경 변화) 선사는 원가절감을 위한 전략적 제후를 확대하고 있으며, **18,000TEU**이상 초대형 선박이 항로에 투입되는 추세
 - * '15년에는 16,000TEU 이상 26척이 항로에 투입, '20년에는 20,000TEU 등장 전망
- **P3출범**으로 촉발된 초대형 글로벌 얼라이언스(G6, CKYH+Evergreen 등) 간 경쟁구도로 대형 선사들의 직기항 체제가 **가속화***될 전망
 - * 모선은 주요 기항지에만 화물을 내려놓고 피더선이 최종 목적지까지 운송하는 기존의 Hub & Spoke 방식이 대형 선박의 직기항 체제로 변모 예상
- 이에 따른 글로벌 선사동맹체의 항만에 대한 영향력 확대와 상해 자유무역시범구 등장 등 외부여건변화로 항만 간 경쟁 격화 예상

◇ 환경변화가 부산항에 미치는 영향

- (신항) 기간항로에 위치한 지리적 장점 외에도, 수심·생산성 경쟁력으로 글로벌 선대의 환적기항지로 선호받음
- (북항) 신항 개장 전까지 부산항 전체 물량을 처리하였으나, 신항 개장 이후 글로벌 선대가 신항으로 이전함에 따라 물량 처리비중 지속 감소
 - * 특히, GA의 신항 이전(←북항 신선대, '12.9) 이후 신항 처리물량 비중 60%로 증대

- (북항 공동화) 신항으로의 물량쏠림이 가속화됨에 따라 북항 공동화(空洞化) 및 항만산업 경쟁력 약화에 대한 우려 확산
 - 북항운영사는 물량감소·하역요금 하락에 따른 경영수지 악화를 이유로 **선석반납**(감만부두 허치슨), **임대료 미납**(200억원, 신선대)
 - * 부산항 평균 하역료 추이 : 8만원대('04) → 4만원 초반대('12)
 - ** 북항운영사 경영현황('12.12) : KBCT(-171억원), 세방(-64억원), 인터지스(-47억원)
 - 부산 항만업계·지역언론은 북항운영 정상화를 포함한 부산항 전체 기능재정립 방안을 수립할 것을 정부에 요청
 - * 항만물류협회는 북항 임대료 30%감면, 임대료체계개편을 건의('13.7)
 - ** VIP도 북항재개발현장 방문시, 임대료체계개선 등을 적극 검토할 것을 지시('13.7)

◆ 대내외적 환경변화, 물동량 및 부두수급 전망 등을 종합적으로 고려하여 장기적 부산항 기능재정립 방안 마련 필요

- * 업계·전문가로 '부산항 기능재정립 TF'를 구성('13.8)하여 종합대안 수립 추진

II

현황 및 문제점

1

운영현황

□ (부두시설) 북항(20개)·신항(21개)에 '컨'전용부두 41개 선석 운영

('12. 12월 기준, 단위 : 천TEU, 천㎡, 개)

구 분	하역능력(연간)	야적장	선석수	처리물동량('12)
북 항	6,340	1,847	20	7,603
신 항	9,230	1,622	21	9,443
합 계	15,570	3,469	41	17,046

○ 신항 '컨'부두의 신규선석은 '17년 이후 공급 예정

* 신항 2-5는 '18년, 2-4는 '19년, 2-6은 '20년 완공 예정이나, 적정하역능력 재산정 결과('15)에 따라 변경(지연)될 가능성 있음

□ (처리 물동량) 글로벌 경제위기가 있었던 '09년을 제외하고는 지속 증가하고 있으며, 환적화물 증가세가 전체 성장을 주도하고 있음

(단위 : 천TEU, %)

연도	총물동량		수출입물동량		환적물동량	
	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율
2009	11,980	-10.9	6,569	-14.0	5,372	-7.5
2010	14,194	18.5	7,836	19.3	6,276	16.8
2011	16,185	14.0	8,708	11.1	7,353	17.1
2012	17,046	5.3	8,808	1.2	8,111	10.8

○ '12년 전체 '컨'물동량은 17,046천TEU이며, 북항은 760만TEU(44.6%), 신항은 944만TEU(55.4%)를 처리, '13년은 격차가 커질것으로 전망

* 북항 처리 물동량(TEU) : 1,268만('07)→930만('09)→871만('10)→843만('11)→760만('12)
 신항 처리 물동량(TEU) : 58만('07)→268만('09)→548만('10)→776만('11)→945만('12)
 ⇒ 북항:신항 물량 처리 비율(%) : ('10) 61.4 : 38.6, ('11) 52 : 48, ('12) 44.6 : 55.4

□ (기항선사·선박*) 기능변화에 따라 신항은 원양선사·대형선, 북항**은 연근해선사·중소형선 중심으로 운영되어 가는 양상을 보이고 있음

* 신항·북항 물량 처리 상위 5대 선사('12년, 만TEU)

신항	①MAERSK(154), ②한진해운(146), ③현대상선(120), ④APL(100), ⑤CMA-CGM(75)
북항	①고려해운(82), ②흥아해운(71), ③장금상선(49), ④Hapag-Lloyd(43), ⑤OOCL(39)

** 북항은 1만TEU(9만톤) 이상 대형선 입항비중이 19.9%에 불과

2

수급전망

□ 부산항 물동량 전망치(KMI 항만수요예측센터)와 하역능력(운영실적능력*) 고려시 '16년~'18년 일시적 공급(부두) 부족 전망

* 운영사 경험치가 반영된 하역능력으로 항만기본계획상 적정하역능력의 130% 수준
('12. 12월 기준, 단위 : 천TEU, 천㎡, 개)

구 분	하역능력			물동량 전망							
	적정	운영	비율	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
북 항	6,340	8,242	41%	17,728	18,437	19,174	20,129	21,131	22,182	23,287	24,446
신 항	9,230	11,999	59%								
합계	15,570	20,241	100%				112	-890	-524		
신규공급									2-5	2-4	2-6

- * (가정) ①신항-북항의 물량처리 비율은 7:3로 유지됨
- ②하역능력은 운영실적능력 기준으로 함(적정하역능력의 130%수준)
- ③신규부두는 '18년(2-5), '19년(2-4), '20년(2-6)에 공급됨

□ (북항 전망) 하역능력(운영실적기준)은 고정이나 물동량은 감소하는 추세로 지속적인 공급(부두)과잉이 전망됨

- 다만, 북항은 연근해선사의 주요 기항지로 운영되고 있어 일정 물량* 이상은 고정적으로 유지할 수 있을 것으로 기대

* 신항 이전가능성이 높은 UASC와 CSCL의 물량을 제외한 물량(약 600만TEU)

□ (신항 전망) 북항에서 최소물량만 처리할 경우, 신항은 2014년 이후 지속 공급(부두) 부족 상태일 것으로 전망됨

* 북항-신항의 현실적 수급전망(만TEU)

		2010	2011	2012	2013	2014	2015
북 항	물동량	871	843	760	670(추정)	600(추정)	600(추정)
	하역능력	824	824	824	824	824	824
	수급차	-47	-19	64	154	224	224
신 항	물동량	549	775	942	1,103(추정)	1,244(추정)	1,317(추정)
	하역능력	950	950	1,200	1,200	1,200	1,200
	수급차	401	175	258	98	-44	-117

□ (신항으로의 물량 쏠림) 신항 개장 이후 신항으로 물량이 지속 쏠림에 따라 북항은 여유선석 발생, 운영사 경영악화 심화

○ 신항은 수요과잉, 북항은 공급과잉이 전망됨에도 불구하고, 신항 기항선사의 북항 이전은 어려울 것으로 예상됨

- 기간항로에 투입되는 선박이 지속 대형화되는 추세를 감안할 때, 북항은 수심·장비생산성 등에서 경쟁력 부족

* 북항 - 신항 시설 경쟁력 대비

	전면수심	안벽	하역장비(G/C)
북 항	-15m (우암 -11m)	1선석 300m(최장)	최대 22열
신 항	-16m~-17m	1선석 350m	대부분 24열

- 신항의 대부분의 선석이 글로벌 얼라이언스 전용선석으로 운영되고 있어, 일부 선대만 북항으로 기항하는 사례는 상정 곤란

* PNC : MAERSK, HJNC : 한진해운, HPNT : 현대상선, BNCT : CMA-CGM

○ 물량 감소로 북항 운영사의 경영수지도 지속 악화되고 있음

* 북항운영사 경영현황('12.12) : KBCT(-171억원), 세방(-64억원), 인터지스(-47억원)

□ (낮은 하역료) 신규부두개장·부두운영사 과다에 따른 운영사간 물량유치 경쟁으로 '컨' 하역료가 지속 하락, 국부유출 등 이슈화

○ 정부의 하역료 가이드라인 제시, 하역료 인상을 위한 운영사 공동 대응 등은 「공정거래법」 위반행위로 하역요금 인상방안 부재

* 글로벌 외국적선사의 물량처리 비중 : 60.4%('10) → 61.8%('11) → 61.3%('12)

** 세계 주요항만의 하역요금(수출입화물 기준) (단위 : 만원/TEU)

부 산	상하이	텐 진	칭다오	동 경	카오슝	싱가폴	홍 콩	뉴욕
4.5	10.5	8.5	8.5	17	9.9	10.5	20	22

□ (운영사 과다) 부산항 10개부두의 운영사 수는 11개로 운영사가 과다한 동시에 운영단위 또한 소규모로 과당경쟁 구조를 형성함

○ 운영사간 경쟁으로 하역료 인하, 부두 운영효율성 및 對 선사 협상력 저하, 해외진출을 위한 경쟁력 부족 등의 문제 발생

* 운영사수·운영사당 선석길이: 세계 4대 '컨'항만(4개·4,137m) ↔ 부산(11개·1,138m)

정책 목표

“물량 중심항만에서 고부가가치 창출항만으로 전환”

추진 전략

① 신항-북항 특화발전

신항	▶ Global Mega Carrier Hub Port	북항	▶ Intra Asia Local Hub Port
----	--------------------------------------	----	--------------------------------

② 북항 기능재정립

북항대교 안쪽	▶ ‘컨’부두 기능전환	북항대교 바깥	▶ ‘컨’부두 활성화 ▶ 북항 운영사 통합
------------	--------------	------------	----------------------------

③ 하역시장 안정화

운영사 통합	임대료 체계 개편	‘컨’하역요금 개선
--------	-----------	------------

④ 고부가가치, 새로운 일자리 창출

크루즈산업 활성화	배후단지 고부가가치 창출	선용품수리조선 등 One-Stop 서비스제공	마리나 항만 활성화
--------------	------------------	--------------------------------	---------------

1

신항-북항 특화발전

1

기본방향

① 신항과 북항의 특화발전

①-1. 신항 ▷ 글로벌 초대형선사 중심 기항지로 육성

①-2. 북항 ▷ **Intra Asia** 역내 중심 기항지로 육성
▷ 기능재정립을 통해 **활성화 기반 마련**
▷ **2030년 이후 전면 기능재정립 방안 검토**

② 신항과 북항의 기능연계

②-1. 신항 ▷ **환적활성화**를 위해 **환적 우선부두**를 지정·운영
▷ 북항 **활성화 시기**를 고려하여 **신규부두공급 조절**

②-2. 북항 ▷ **활성화 시기까지 피더선사**의 북항 기항 **촉진**

②-3. 연계 ▷ 신항-북항간 **이동물량(13.약40만TEU)**의 원활한 연계를 위해 **신·북항 동시기항 선박**에 대한 **인센티브 지원**

2 신항과 북항의 특화발전

신항 발전전략 ▷ Global Mega Carrier Hub Port

- 신항의 우수한 경쟁력을 바탕으로 초대형 글로벌 얼라이언스(P3, G6, CKYH+Evergreen 등)의 환적 거점으로 지속 성장토록 지원
- (하역능력 개선) 선박대형화, 장치장 자동화, 하역장비 증가 등 변화된 여건을 반영하여 부산항의 적정하역능력을 상향 조정

▷ 신항 (기존) 40만~48만 → 55만~70만, (신규) 46만 → 60만
▷ 북항 15만~40만 → 50만 등 20~30% 가량 상승될 것으로 예상
* 2014년 하역능력 재산정 연구용역을 통해 적정하역능력 제시 예정

- (시설 확충) '컨'부두를 단계적으로 40선석까지 확충할 계획이며, 북항 '컨'부두 기능조정에 따라 시설 공급시기를 조절
 - 이미 개발에 착수한 시설(2-4, 2-5)은 계획대로 공급하되, 신규시설(2-6) 개발은 북항 기능활성화를 고려하여 당분간 유보
 - 다만, 15,000TEU 이상의 초대형 선박의 입항 증대가 예상됨에 따라, 이들의 원활한 입출항을 위해 2-5단계 2선석을 3선석으로 공급
 - * 3선석 공급시 18,000TEU 이상 초대형선 2척 동시접안 가능(700m→1,050m)
- (중심 준설) 선박대형화에 대비하여 12,000TEU급 이상 선박의 상시 입출항이 가능하도록 2016년까지 신항 항로 수심 17m 확보

북항 발전전략 ▷ Intra Asia Local Hub Port

- 북항은 물량이 지속 증가하고 있는 동남아·러시아를 포함한 아시아권 역내 '컨' 물동량의 시·종점 기지로의 성장을 지원
 - * 부산항 수출입 '컨'물동량의 62%(547만TEU, '12)가 아시아·중동물량
- 북항의 '컨'물동량이 지속 감소추세이며 공급(부두)이 수요(물량)를 초과함에 따라 일부 '컨'부두의 기능을 전환

3

신항과 북항의 기능연계

◇ 물류비 절감을 위해서는 신항-북항간 이동물량 최소화가 바람직하나, 북항 활성화시기까지는 피더선사의 북항 기항을 촉진

- (북항 활성화 추진) 북항 일부부두의 기능을 전환하고, 신규 물량 창출 노력을 함으로써 '권'기능을 유지하는 부두의 활성화 도모
 - 시설 활용가능성 · 투자비 회수정도 등 다각적인 검토를 통하여 북항 일부 부두에 대한 기능전환 추진
 - 일본 서안지역 항만과의 **Port Alliance**를 통해 신규물량을 창출, 동남아 · 중동의 신규 물량 유치를 위한 화주 마케팅 적극 추진
- (신항 환적기능 강화) 신항 입항 대형모선이 환적을 효율적으로 할 수 있도록 2-5-2-6을 피더선의 환적우선부두로 운영 검토(2020~)
 - 2-5와 2-6을 환적우선부두로 지정하여 환적에 필요시 피더선석(4개) 외에 다른 선석도 연근해선사가 활용할 수 있도록 운영
 - 운영사와 임대차계약 체결시 일정 비율 이상의 연근해선사를 수용토록 하고, 이에 대한 임대료 인센티브를 부여
 - * 약정한 연근해선사 비율을 충족하지 못한 경우 임대료 증가, 페널티 부과
- (신항-북항 연계) 신항-북항간 이동물량('13. 약 40만TEU)은 신 · 북항 동시기항 선박에 대한 인센티브 지원을 통해 해소
 - 피더네트워크 강화를 통한 환적경쟁력 제고를 위해 한 · 중 · 일 피더선에 대한 인센티브제도 신설('14년 상)
 - 북항-신항 기능재정립 방안이 조기 정착될 수 있도록 불륨 인센티브제도 개편('14년 상), 부두기능전환을 조속히 추진

1 기본 방향

◇ 북항대교 안쪽(자성대/우암)은 기능을 전환하여 항만재개발 또는 해경특구로 활용, 바깥쪽(신감만/감만/신선대)은 '컨'부두 기능유지

- 북항 수급전망 분석시, 초과공급 상태가 지속되나 최소 물량은 유지할 것으로 기대됨에 따라 적정수준의 '컨'부두기능 전환 필요
 - (필요 선석) 안정적 최소 물동량이 600만TEU인바, 처리능력 및 채산성 등을 고려할 경우 12개 선석으로 운영하는 것이 바람직
 - * 북항운영사 경험치 반영시 선석당 50만TEU 처리시 경영수지 안정화 달성 가능
 - 현재 20개 선석이 운영되고 있으므로 8개의 여유선석 발생
 - (기능전환 대상) 북항대교로 인한 통항제한, 시설노후화, 북항 재개발에 따른 도심환경 문제 고려시 북항대교 안쪽 부두가 적합
 - 북항대교 바깥쪽에 위치한 신감만·감만·신선대는 향후 '컨'부두로서의 시설사용가치가 최소 20년 이상*이며, 접안 환경 우수**
 - * 운영개시일 : 신감만('02.4), 감만('98.4), 신선대('91.6, 1선석 '97.9, 5번선석 '09)
 - ** 주간선항로상 이동거리가 신항보다 짧아 증심·안벽보강시 경쟁력 보유
- 선박대형화·선사 얼라이언스 확대 등 해운환경 고려시, 북항의 '컨'부두 기능은 점진적으로 전환하는 것이 바람직
 - 2030년까지는 신감만·감만·신선대의 '컨'부두기능을 유지하며, 선박 기항추세, 신항 물량 전이 가능성 등을 면밀히 분석
 - 2030년 이후의 신감만·감만·신선대부두의 활용방안은 재개발·기능전환 등 다양한 대안을 검토

[1] 자성대·우암부두 기능전환 방안

◇ 부두 기능전환 과정에서 대체부두 문제, 운영사 경영악화, 항만 근로자 구조조정 문제 등이 발생할 수 있으므로 부두폐쇄·기능 전환 시기는 신중히 결정할 필요

□ (자성대) '항만재개발기본계획'에 따르면 '20년 이후 재개발사업 추진 예정이나, 지역·업계 요구 등에 따라 재개발 조기추진 검토 중임

○ 다만, 항만운영측면에서 재개발로 부두를 폐쇄하기 전까지 한시적으로 일부선석을 일반부두로 전환* 또는 해양경제특별구역으로 지정하여 활용 가능

* 1~2선석을 일반부두로 전환, 나머지는 '컨'부두로 활용('컨'선석 축소 효과)

구 분	일반부두로 기능전환	해양플랜트 등 산업공간조성
장 점	- 북항재개발로 폐쇄되는 일반부두의 대체시설로 활용 가능	- 기존 안벽시설 활용 가능 - 부산시 및 해양플랜트·조선기자재 업계 선호
단 점	- 재개발사업 추진 이후 일반부두 대체시설 필요	- 부산 시민단체 등의 반대 예상 - 재개발사업 추진에 따라 기 입주 기업들의 이전 문제 발생

○ '자성대 재개발 TF'의 결론에 따라 자성대 재개발 시기를 결정하고, 부산시·업계의 공감대를 형성하여 부두 기능전환방향 결정

* 북항2단계 재개발 타당성검토 용역 조기 시행 추진 검토("부산북항재개발사업 2단계 조기착공을 위한 세미나", '13.11.20. 정의화 의원)

○ 부두 기능전환시 기존운영사(허치슨)는 他 운영사와의 통합 등을 통해 항만근로자 고용승계문제 해소

* 자성대부두 임대차계약 종료일 : 2019.6.30

□ (우암·7부두) 자성대 부두를 한시적으로 일반부두로 전환할 경우, 우암·7부두는 해양경제특별구역으로 지정하는 것이 바람직

○ 부두 기능전환시 기존운영사(UTC 등)는 他 운영사와의 통합 등을 통해 항만근로자 고용승계문제 해소

* 우암부두 임대차계약 종료('16.10.30) 이후 기능전환시 대체부두 공급문제 해소

[2] 신감만·감만·신선대 부두 활성화 방안

- 자성대·우암부두의 기능전환시 신감만·감만·신선대는 확보된 **600만TEU**를 기반으로 안정적 부두운영이 가능할 것으로 기대
 - 그러나 북항에서의 독자적 경쟁력을 갖추므로써 안정적 경영이 가능하도록 북항운영사 통합 지속 추진
 - **신항-북항 분리구조 문제를 해소할 수 있는 신항-북항 연계방안**을 항만공사 주도하에 검토
 - * 북항 통합운영사에 법령 허용범위 안에서 신항 신규부두(2-5) 운영 우선권 부여 여부 검토
 - 통합운영사가 신항·북항의 부두운영을 연계함으로써 자부두 환적 비율 제고, 신항·북항간 육상 이송 물류비 감소
- 통합에 따른 운영사 간 과당경쟁 감소, 하역요금 인가제 전환에 따른 점진적 하역요금 현실화로 운영사의 경영여건 안정을 기대

[3] 신감만·감만·신선대 부두 기능전환 방안(2030년 이후)

- 부산항 '컨'물동량 증가에도 불구하고 증가물량의 대부분이 신항으로 기항할 것으로 예상됨에 따라 북항의 '컨'기능 유지여부 검토 필요
 - 신감만·감만·신선대의 투자비가 회수되는 **2030년 이후 '컨'부두** 기능 유지여부를 신항과의 관계·물량 추이 등을 고려하여 결정
 - 제4차 항만기본계획 수립(2020-2030)시 신감만·감만·신선대의 '컨'부두 기능 유지여부를 검토하고, 새로운 대체부두 시설공급계획 제시

자성대·우암부두 기능전환



신감만·감만·신선대부두 활성화 및 기능전환 방안



[1] 운영사 통합 지원

- 북항 '퀵'부두운영사 통합을 유도하고, 북항 통합운영사가 신항 부두 운영까지 연계할 수 있도록 인센티브 부여
- (북항 통합) 감만부두 통합(연내완료 예정)을 계기로 신감만과 통합 유도, 신선대-북항대교 안쪽 운영사(자성대·우암·7부두) 통합 유도
 - * 통합과정에서 투자여력이 있는 국내선사(고려·장금 등)의 지분참여 유도
- 현재는 물량이 부족한 점을 감안하여 우선 물량 대비 적정규모 (40만~50만TEU)를 기준으로 선석 통합

* 북항운영사 통합 방안

운영사	1단계	2단계		3단계
감만	감만 통합	감만	↔ 신감만	전체 통합 (11선석)
신감만	*통합운영사에 임대료감면(15%) ·유예(15%) 지원	↕	↕	
신선대		↔ 신선대	↔ 자성대, 우암, 7부두	
북항 안쪽				

- 통합운영사에 대해서는 임대료 감면*·임대료 체계개편·통합 시설비용 지원 등의 인센티브를 제공함으로써 통합을 촉진
 - * 감만 3사 등 통합운영사에 임대료 감면 및 유예 각각 15%(1년간)
 - ** 통합시 운영사도 구조조정·인건비 절감 등의 자구노력을 추진토록 함
 - *** 통합 미참여 운영사에 대한 인센티브 지원은 정책적 타당성 확보 전까지 유보
- (신항·북항 연계운영) 신항 신규부두(2-5) 운영사 선정 시 관련 법령 허용범위 안에서 통합운영사에 우선권 부여 등 우대방안 검토
- 북항운영사가 신항 운영에 참여토록 하여 신항-북항 연계 활용성 제고, 운영사의 부두운영규모 확대 추진

[2] 임대료 체계 개편

- 북항의 물량감소 상황에서 운영사의 안정적 항만운영을 지원하기 위하여 임대료 체계 개편을 추진
 - 북항 기능재정립·운영사통합 등을 통해 북항이 활성화되는 시기 까지 북항운영사에 한해 한시적으로 임대료 체계를 개편
 - 다만, 운영사 통합을 통한 부산항 항만운영경쟁력 강화라는 정책 목적에 부합하는 경우에 한정하여 임대료 인센티브 부여
 - 통합운영사 임대료체계 : 고정임대료(기준물량의 85%) + 물량연동임대료
 - 現 임대료 기준물량(46만TEU/1선석)의 85%^{*}를 적용하여 고정임대료 산정, 기준물량의 85% 초과처리시 물량에 따라 추가임대료 산정
- * 고정임대료 비율 : 신선대(84.3%), 자성대(80.1%), 감만(84.8%), 신감만(83.9%), 우암(82.8%)
- ** 고정임대료와 추가임대료의 총액이 현행 임대료와 일치하도록 단가 산정

[3] '컨'하역요금 제도 개편

- '컨'하역요금 신고제에 따른 하역료 인하 등의 문제를 해소하고, 항만산업의 경쟁력을 강화하기 위하여 '인가제'로 개편 필요
 - 신고제 전환 이후, 전체 '컨' 물량의 75%를 차지하는 부산항의 '컨' 하역료가 지속 하락됨에 따라 국부유출 우려, 운영사 경영악화
 - 정부의 하역료 가이드라인 제시, 하역료 인상을 위한 운영사 공동 대응 등은 「공정거래법」 위반행위로 하역요금 인상방안 부재
 - '컨' 하역요금도 일반화물(벌크화물)과 동일하게 인가를 받도록 「항만운송사업법」개정 추진('13.10~)
 - '컨'하역요금 인가제의 실효성을 확보하기 위하여 인가요금 관련 사항 보고·검사 및 과태료 부과 근거도 신설할 계획임
- * '컨'하역 인가요금을 결정하기 위하여 '컨'하역요금 원가분석 추진('13.12~)



기능재정립·하역시장 안정화를 통한 기대 효과

- (수급균형 달성) 북항 기능재정립·신항 신규선석(2-6) 개발 보류시, 신항과 북항은 선석당 하역능력을 소폭 상회하는 균형 달성 전망
 - 북항 물동량이 하역능력을 안정적으로 상회하는 것으로 전망됨에 따라 북항운영 활성화, 북항운영사의 안정적 경영 기대

* 하역능력 개선시 북항-신항 수급전망(만TEU) -하역능력은 운영실적능력 기준

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
북 항	물동량	670	600	620	630	640	650	660	670
	하역능력	824	824	610	610	610	610	610	610
	수급차	154	224	-10	-20	-30	-40	-50	-60
신 항	물동량	1,103	1,244	1,297	1,383	1,473	1,568	1,669	1,775
	하역능력	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,395	1,590	1,590
	수급차	97	-44	-97	-183	-273	-173	-79	-185

- (가정) ①북항기능재정립 적용시점을 2015년으로 간주
 - ②신규부두는 '18년(2-5), '19년(2-4)에 공급, 2-6은 공급 유보
 - ③2-5 부두는 초대형선 동시접안 지원을 위해 3선석 건설

- (하역시장 안정화) '컨'하역요금 인가제 전환, 북항 운영사 통합, 임대료 체계 개편 등을 통해 하역요금 정상화, 하역시장 안정화 기대
 - 특히, 물량급감으로 적자운영을 지속하던 북항 부두운영사들이 모두 흑자경영으로 전환할 수 있을 것으로 기대

- (해양산업 클러스터 구축) 북항 일부 선석을 해양산업 클러스터로 활용함으로써 경제적 파급효과 창출, 지역경제 활성화 기대
 - 북항재개발 구역을 중심으로 공원 등 친수공간 조성, 국제관광·레저거점 조성, 해양플랜트 등 산업공간 조성 방안 등을 마련

* 해양산업 클러스터에 제조기업 유치시, 면적당 매출액·생산유발효과·취업유발효과가 현재보다 4배 이상 높을 것으로 추정

[1] 크루즈 산업 활성화

- ▷ 부산항을 동북아 크루즈 거점항으로 육성함으로써 항만의 기능을 다각화하고 고부가가치를 창출

* 세계 관광시장은 25년간 연평균 4.3% 성장한 반면, 크루즈관광 시장은 8.1% 성장

- (인프라 확충) 다수 크루즈 업체가 공동사용할 수 있고 해양레저 등과 접목할 수 있는 다기능 크루즈 공용터미널 확충

- 북항 재개발지역에 신규 크루즈 부두 및 국제여객터미널 건립, 기존 크루즈 부두(동삼동) 개선 추진 등 크루즈 인프라 확충

* 신규 부두 : 10만톤급 1선석(360m) / 기존 부두 연장 : 360m→435m(+75m)

- (내륙연계 활성화) 부산 크루즈에서만 차별화할 수 있는 테마(지역 축제 등)를 발굴하고, 내륙연계 교통시스템을 강화

- (홍보·마케팅 강화) 동북아지역 선대 투입 선사(RCI, Princess 등) 대상 마케팅 강화를 통해 크루즈선을 적극 유치

* 아시아 최대 규모의 크루즈 국제회의(AACC) 부산 개최 예정('14.6.)

** 크루즈 입항횟수(척)/승객(천명) : '11(42/51)→'12(126/121)→'13추정(109/190)

- (항만주변 환경정비) 항만 내 미관 저해시설 정비로 美港을 조성하여 크루즈선 유치 확대 추진

- 예·부선, 공사용 작업선, 급유·급수선 등의 정박구역과 수리조선소 등 미관 저해시설을 단계적으로 정비

- '크루즈산업 육성협의회' 등 관련 정부부처·유관기관과의 협업을 통해 부산항 크루즈 육성방안의 실행력 제고

* 크루즈산업 육성협의회 : 해수부, 법무부, 문체부, PA 등으로 구성·운영('13.9.~)

[2] 배후단지 고부가가치 창출

▷ 부산항 신항 배후단지를 글로벌 기업의 동북아 물류센터화 하여 신규 물동량과 일자리를 창출하고 지역경제를 활성화

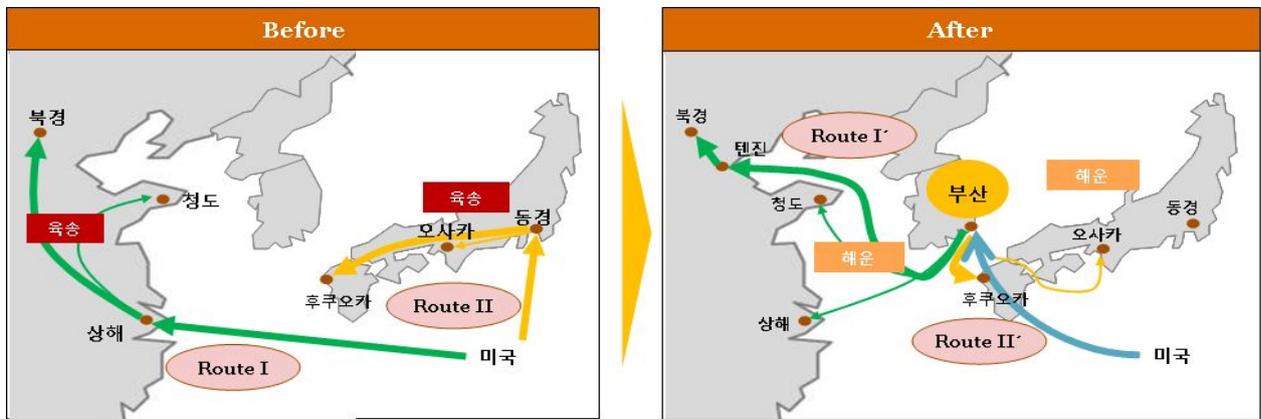
□ '20년까지 총 561만㎡를 공급하고, 글로벌 기업의 동북아 물류센터 (Distribution Center) 유치를 위한 타겟마케팅, 배후단지별 특화전략 추진

○ (타겟마케팅) 글로벌항만마케팅지원센터(PWC삼일회계법인) 시장 조사·분석을 기반으로 글로벌 기업유치를 위한 타겟마케팅* 실시

* 미주·유럽 등 글로벌 시장조사 → 후보기업군 발굴 → 사전접촉·투자의향 파악 → 후보기업에 특화된 배후단지 BIZ모델 제시 → 개별기업 타겟마케팅

- 부산에 투자관심이 높은 일본, FTA가 체결된 미국·유럽 소재 글로벌 기업을 대상으로 전략적 마케팅 추진

* 부산항을 동북아 DC로 이용시 물류비 30% 이상 절감 효과(육송물류비 절감)



○ (배후단지 특화전략) 북'권'·웅동 배후단지, 서'권' 배후단지, 남'권' 배후단지에 대한 특화전략으로 부가가치 창출 최대화 추진

- 서'권' 배후단지는 선박조선기자재(제조·물류) 복합물류단지, 남'권' 배후단지는 글로벌 기업의 동북아DC 복합허브로 특화

- 북'권'·웅동배후단지는 일반화물 보관처리 물류단지, 웅동배후단지 2단계는 냉장 및 경공업(제조·물류) 복합물류단지로 특화

* 특화전략에 부합하는 글로벌기업 입주시 임대기간·임대료 우대 혜택 부여

[3] 선용품·수리조선·유류중계기지 등 One-Stop서비스제공

▷ 선용품센터(영도 소재) 입주기업간 공동물류체계 및 네트워크 구축을 통해 규모의 경제를 실현하고, 국제 경쟁력을 강화

□ 선용품센터 운영을 전담하는 '공동물류 도매법인'을 설립하여 공급업체의 대형화·전문화 유도 * 연내. 100% 입주(50여개) 완료, 2,400명 고용창출

○ 업체별 조달체제에서 공동 구매·배송·마케팅 체제로 전환하여 가격 경쟁력 제고 및 운송 노선 확대 가능

□ 다단계 유통구조를 개선하기 위하여 '선용품 기업간 거래(B2B) 시스템'을 구축, 선사와 공급업체 간 직거래로 유통경로 효율화

□ 선용품센터 입주기업을 중심으로 한국선용품협회를 설립하고 국제선용품협회(IASS) 가입을 통해 글로벌 네트워크 구축

* 세계 선용품시장의 트렌드, 선진기술, 정보 등을 확보하여 우리기업 글로벌화

▷ 입지조건(동북아 주간선항로), 선박대형화에 따른 수요증가 추세에 따라 선박수리조선단지를 개발, 수리조선 서비스 제공 검토

□ '컨'운송과 처리 위주인 신항의 한정된 기능을 확대하여, 입출항 선박 대상 현지 수리작업이 가능한 차별화 서비스 제공

* (싱가포르) 길이 300m이상의 수리전용 DOCK를 10개이상 보유, 서비스 제공

** (로테르담) Maasvlakte II 개발을 통해 선박 수리전용부두를 확보

▷ 종합클러스터 항만 구축을 통한 부가가치 증대를 위하여, 유류중계·LNG기지 건립 및 육성 방안 모색

□ 유류중계·LNG기지의 설치로 공급·보관·거래 등 유류관련 토털 서비스를 제공함으로써 환적중심항의 경쟁력 제고

* 부산항신항기본계획에 반영된 유류중계기지(부지63천㎡) 계획을 선박대형화와 LNG선박 출현 등 환경변화에 대응할 수 있도록 개선방안 검토

[4] 마리나 활성화

▷ 급증하고 있는 크루즈여행객과 해양레포츠 수요를 충족하기 위하여
북항 재개발 지역내 마리나 개발 추진, 부가가치 창출

□ 마리나 활성화를 위하여 관련 실적이 있는 글로벌 사업자를 선정
하고, 북항 재개발 지역내 마리나 개발 추진('16.1 착공, '18 준공)

* 글로벌 마리나 운영기업인 싱가포르 SUTL사와 실시협약 체결 예정('14.상)

○ 다대포 부두도 요트계류 등이 가능한 친수공간·해양레포츠 시설로
개발하여 친수항만으로 전환하여 마리나 활성화에 기여

□ 마리나 개발을 통한 관광유치·부대사업 등으로 2조 4,810억원의
경제적 파급효과 창출, 2만 4,852명의 고용창출효과 기대

□ 부산항 기능재정립 방안 BH 보고('14.1)

- 공청회를 통한 관련기관·업계의 의견까지 반영한 '부산항 기능재정립 방안' BH 보고

□ 부산항 기능재정립 방안 정책 설명회('14.1)

- 기능재정립 TF를 통해 도출된 최종 기능재정립 정책방향에 대한 정책 설명회 추진

□ 항만공사·운영사 등과의 간담회('14.2)

- '부산항 발전전략 보고서'에 대한 공감대 형성과 추가 의견수렴을 위하여, 항만공사, 터미널운영사, 관련업체가 참여하는 간담회 추진

□ 항만 기본계획 변경 추진('14.1~'15)

- 부산항 기능재정립 결과 도출된 내용이 항만기본계획에 반영될 수 있도록 항만기본계획 수정계획에 반영
 - (신항) 신규 부두(2-6) 공급계획 유보
 - (북항) 자성대부두 기능전환, 우암·7부두 기능전환

□ 북항운영사 2단계·3단계 통합 추진('14.1~)

- 감만-신감만 및 신선대-자성대/우암/7부두 통합 추진(2단계), 이후 북항 전체 통합(3단계) 달성

참고 1

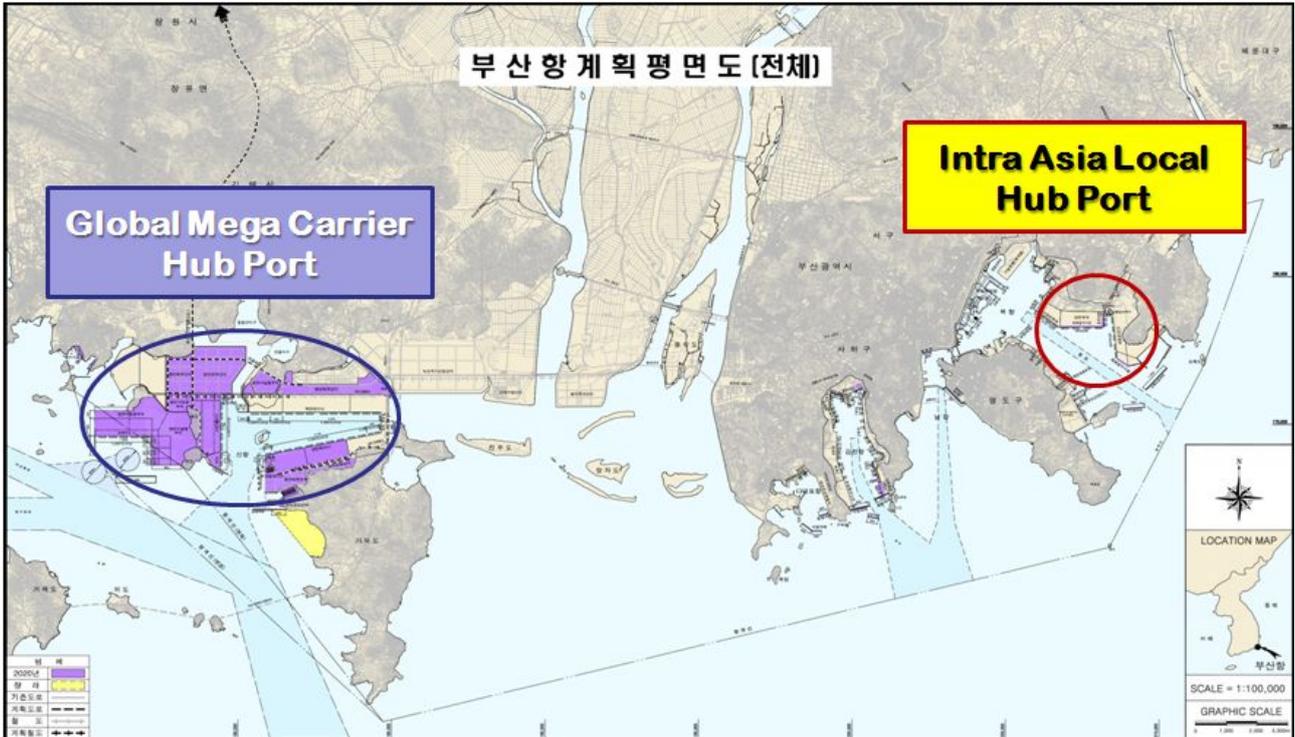
주요정책 Action Plan

분야별 추진과제	추진일정	주관부처	협조기관
1. 신항 - 북항 특화발전			
1-1. 신항 : Global Mega Carrier Hub Port			
▶ 하역능력 개선	'14	항만정책과	항만물류기획과
▶ 시설 확충	~'20	항만개발과	BPA
▶ 신항 항로 수심 확보(17m)	'10~'16	항만개발과	BPA
1-2. 북항 : Intra Asia Local Hub Port			
▶ Port Alliance, 화주마케팅 추진	'14~'20	항만물류기획과 BPA	-
▶ 환적우선부두 운영	'18~	항만물류기획과 BPA	-
▶ 볼륨인센티브 제도 개편	'14.상	BPA	항만물류기획과
2. 북항 기능재정립			
2-1. 자성대 · 우암부두 기능전환			
▶ 자성대 · 우암 부두 기능 전환시기 검토	'14년	항만물류기획과	항만정책과 BPA, 부산시
▶ 신규운영사선정 및 항만근로자 고용승계문제	'14년	항만물류기획과	BPA 부산시
2-2. 신감만 · 감만 · 신선대 부두 활성화 방안			
▶ 통합운영사에 신항 신규부두 운영 우선권 부여	'16년	항만물류기획과 BPA	-
▶ 통합운영사 하역료 덩핑 예방방안 등 마련	'14년 상	항만물류기획과 BPA	-
3. 하역시장 안정화			
3-1. 운영사 통합 지원			
▶ 북항운영사 통합 지원	'14~	BPA	항만물류기획과
3-2. 임대료 체계 개편			
▶ 북항통합운영사에 대한 임대료 체계 개편	'14~	BPA	항만물류기획과
3-3. '권'하역요금 제도 개편			
▶ 「항만운송사업법」 개정	'13.10~	항만운영과 항만물류기획과	BPA
4. 고부가가치, 새로운 일자리 창출			
4-1. 크루즈 산업 활성화			
▶ 신규크루즈부두 및 국제여객터미널 건립	~'14	BPA	항만정책과
4-2. 배후단지 고부가가치 창출			
▶ 고부가가치 창출 기업 유치	지속	BPA	항만물류기획과
4-3. 선용품 · 수리조선 · 유류중계 등 One-Stop서비스제공			
▶ 선용품센터 공동물류체계 구축	~'14	BPA	항만물류기획과
▶ 수리조선 · 유류중계기지 등 건립 · 구축방안 모색	'14~'18	BPA	항만물류기획과
4-4. 마리나항만 활성화			
▶ 마리나 개발 · 활성화 기반마련	'14~'18	BPA	항만지역발전과

참고 2

부산항 기능재정립 관련 도면

◇ 신항-북항 특화발전



◇ 신항 운영방향



참고 3

북항 기능재정립 관련 도면

◇ 북항 기능재정립 1단계(2014~2030)



◇ 북항 기능재정립 2단계(2030~)



참고 4

연도별 컨테이너 물동량 처리실적('13.11월 기준)

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 1-11월
전 륙 국 량	전 체 (증가율)	14,523 (10.1)	15,216 (4.8)	15,965 (4.9)	17,544 (9.9)	17,927 (2.2)	16,341 (△8.8)	19,369 (18.5)	21,611 (11.6)	22,550 (4.3)	21,369 (3.5)
	수출입 (증가율)	9,025 (10.3)	9,412 (4.3)	10,123 (7.6)	11,254 (11.2)	11,605 (3.1)	10,369 (△10.7)	12,350 (19.1)	13,413 (8.6)	13,662 (1.9)	12,719 (1.6)
	환 적 (증가율)	5,158 (12.2)	5,532 (7.2)	5,673 (2.6)	6,155 (8.5)	6,186 (0.5)	5,719 (△7.5)	6,641 (16.1)	7,719 (16.2)	8,498 (10.1)	8,476 (9.5)
	연안화물	340	273	168	135	135	253	378	478	390	174
부산항	전 체 (증가율)	11,492 (10.4)	11,843 (3.1)	12,039 (1.7)	13,261 (10.2)	13,453 (1.4)	11,980 (△10.9)	14,194 (18.5)	16,185 (14.0)	17,046 (5.3)	16,134 (3.3)
	수출입 (증가율)	6,595 (9.3)	6,579 (△0.2)	6,803 (3.4)	7,444 (9.4)	7,638 (2.6)	6,569 (△14.0)	7,836 (19.3)	8,708 (11.1)	8,808 (1.1)	8,166 (1.1)
	환 적 (증가율)	4,792 (12.7)	5,179 (8.1)	5,208 (0.6)	5,811 (11.6)	5,808 (△0.1)	5,372 (△7.5)	6,276 (16.8)	7,353 (17.1)	8,148 (10.8)	7,964 (6.8)
	연안화물	105	85	28	7	7	39	82	124	90	4
광양항	전 체 (증가율)	1,349 (9.2)	1,461 (8.3)	1,770 (21.2)	1,737 (△1.9)	1,822 (4.9)	1,830 (0.4)	2,088 (14.1)	2,085 (△0.1)	2,154 (3.3)	2,054 (4.1)
	수출입 (증가율)	983 (15.1)	1,117 (13.7)	1,321 (18.3)	1,420 (7.5)	1,500 (5.7)	1,498 (△0.2)	1,740 (16.1)	1,726 (△0.8)	1,821 (5.5)	1,575 (△6.0)
	환 적 (증가율)	360 (4.7)	343 (△4.8)	448 (30.6)	314 (△29.9)	322 (2.7)	306 (△5.1)	314 (2.8)	328 (4.5)	322 (△1.8)	479 (66.6)
	연안화물	6	1	2	3	-	27	34	31	10	-
인천항	전 체 (증가율)	935 (13.9)	1,149 (22.9)	1,377 (19.9)	1,664 (20.8)	1,703 (2.4)	1,578 (△7.4)	1,903 (20.6)	1,998 (5.0)	1,982 (△0.8)	1,968 (△8.8)
	수출입 (증가율)	828 (16.7)	1,056 (27.5)	1,331 (26.1)	1,628 (22.2)	1,668 (2.5)	1,523 (△8.7)	1,838 (20.6)	1,931 (5.1)	1,920 (△0.6)	1,921 (9.8)
	환 적	5	6	13	18	24	19	21	18	16	15.7
	연안화물	102	86	33	18	12	36	44	48	46	31.6
평택·당진항	전 체	190	227	260	319	356	378	447	530	517	467
	수출입	190	227	259	317	353	371	426	502	511	463
	환 적	-	-	1	2	3	5	9	9	4	4
	연안화물	-	-	-	-	-	-	12	18	3	-
울산항	전 체	303	316	337	380	401	319	335	327	373	354
	수출입	301	313	333	371	373	302	327	322	370	349
	환 적	2	4	4	10	28	16	3	2	3	4
	연안화물	-	-	-	-	-	-	5	2	1	-
기타항	전 체	281	239	196	197	204	276	402	486	478	392
	수출입	154	140	90	90	85	126	183	223	233	245
	환 적	-	-	-	-	2	1	18	9	6	8
	연안화물	127	100	106	107	117	148	201	254	240	138

✓ 기타항 : 군산항, 포항항, 마산항, 목포항 등

✓ 부산항 신항 : '06년 238천TEU ⇒ '07년 579 ⇒ '08년 1,579 ⇒ '09년 2,691 ⇒ '10년 5,485 ⇒ '11년 7,751 ⇒ '12년 9,443

참고 5

부산항 터미널별 물동량 처리실적('13.11월 기준)

(단위 : TEU, %)

구 분	2012년 11월				2013년 11월				증감율	점유율	
	합계	수출입	환적	연안	합계	수출입	환적	연안			
합 계	1,390,296	714,651	672,616	3,030	1,487,774	731,592	756,182	0	7.0	100.0	
북 항	자성대	105,263	54,722	50,541	0	115,068	67,574	47,494	0	9.3	7.7
	신선대	154,354	80,334	74,020	0	130,061	68,229	61,832	0	△15.7	8.7
	감만부두	129,689	87,592	40,767	1,330	108,842	77,017	31,825	0	△16.1	7.3
	신감만부두	89,911	60,504	29,407	0	83,649	56,670	26,980	0	△7.0	5.6
	우암부두	43,651	24,164	19,487	0	44,450	25,272	19,178	0	1.8	3.0
	기타부두	48,620	31,736	16,784	100	55,807	38,471	17,336	0	14.8	3.8
	소 계	571,488	339,052	231,006	1,430	537,876	333,232	204,644	0	△5.9	36.2
신 항	신항(PNIT)	125,247	40,518	84,729	0	152,483	48,436	104,047	0	21.7	10.2
	신항(PNC)	275,435	120,713	154,722	0	307,600	127,185	180,415	0	11.7	20.7
	신항(HJNC)	197,561	93,815	102,146	1,600	182,788	80,087	102,700	0	△7.5	12.3
	신항(HPNT)	163,519	87,559	75,961	0	204,468	97,551	106,916	0	25.0	13.7
	신항(BNCT)	52,545	29,923	22,622	0	97,954	41,421	56,533	0	86.4	6.6
	기타부두	4,502	3,071	1,431	0	4,607	3,680	927	0	2.3	0.3
	소 계	818,809	375,599	441,610	1,600	949,898	398,360	551,538	0	16.0	63.8

✓ 기타부두 : 일반부두, 신항 다목적부두 등

✓ 부산항 신항(비중) '07년 4.4% ⇒ '08년 11.7 ⇒ '09년 22.5 ⇒ '10년 38.6 ⇒ '11년 47.9 ⇒ '12년 55.4 ⇒ '13년 11월 61.8

참고 6 부산항 신항 운영현황('13.11월 기준)

□ 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	12. 11월	12.1~11월	'13. 10월	13. 11월	'13.1-11월	전월 대비	전년대비	
							동월	누계
전체	819	8,595	917	950	9,975	3.6	16.0	16.1
수입	175	1,933	202	191	2,142	△5.5	9.1	10.8
수출	201	2,053	207	208	2,299	0.5	3.5	12.0
환적	442	4,536	507	552	5,530	8.9	24.9	21.9

□ 신항 개장 현황

구 분	선 석	하역능력(년, 만TEU)	개장일	컨선박 입항수
계	21	891	-	'07년 : 337척
1-1단계	6	276	'06. 1, '06. 12	'08년 : 838척
1-2단계	3	135	'09. 6	'09년 : 1,476척
2-1단계	4	160	'09. 2	'10년 : 3,302척
2-2단계	4	160	'10. 2	'11년 : 4,438척
2-3단계	4	192	'12. 1	'12년 : 5,362척

□ 북항 vs 신항 물동량 비중 추이

(단위 : TEU)

구분	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년 (1-11월)	
부산항 총계	12,038,786	13,261,484	13,452,786	11,980,325	14,194,334	16,184,706	17,046,177	16,134,507	
북항	물량	11,801,076	12,682,316	11,873,436	9,289,534	8,709,107	8,433,841	7,603,486	6,159,937
	비중	98.0%	95.6%	88.3%	77.5%	61.4%	52.1%	44.6%	38.2%
신항	물량	237,710	579,168	1,579,350	2,690,791	5,485,227	7,750,865	9,442,691	9,974,570
	비중	2.0%	4.4%	11.7%	22.5%	38.6%	47.9%	55.4%	61.8%

별첨 1

감만부두 통합 직접비용 및 운영개선비용(추정안)

□ 총 비용 : 약 3,205백만원

* 1~3번 선석 통합 가정(4번 반납)

(단위 : 백만원)

요청내용	소요비용	비 고
○ 선석간 T/C 주행로 연결 보강 - 펜스철거 및 신설, 야드포장, 라인 마킹 등 포함	200	- T/C 연결 7개소 - 기존펜스 철거 및 신설 : 각 300m
○ 간판, CI 작업	10	- 1식
○ Repair 관련 시설 확충 - '컨' 수리장 및 세척장 신규 설치	50	- 1개소
○ 선석사이 설치된 초소 및 대기실 등 철거	35	- 대기실 면적 : 112.5㎡ - 철거단가 : 10만원/㎡ * 총 3동
○ 사무실 재배치 및 인테리어	10	- 1식
○ e-RTGC 전기설비 공사비	2,000	- 3번 선석
○ 선석 조정에 따른 GC 재배치	900	- 7기 기준*

* 제1기 23천만원, 제2기~제7기 67천만원 예상, 총 이동기수 미정