

함부르크항에서 배운다2... Millennium Port 컨셉

천년을 내다보는 항만개발전략의 핵심은 '영원한 기능 최적화'



820년, 기나긴 역사를 지녔으나 여전히 미래를 향해 젊음을 발산하는 Hamburg항. 'Millennium Port(천년 항)'로서 물동량의 변화, 해운·항만 기술과 기능의 변화 등 물류산업 환경의 변화를 탄력적으로 수용하면서 항만의 최적기능을 유지해 나가고 있는 함부르크항의 개발전략은 우리에게 시사하는 바가 크다.

끊임없이 성장하는 역동적 항구

함부르크항의 성장 함부르크항은 북해에서 엘베강 안으로 100km 안쪽에 위치한 하항(River Port)이다. 엘베강 강변 친수공간에서 공놀이는 하는 아이들이 엘베강을 거슬러 올라오는 초대형 컨테이너 선을 손에 닿을 듯한 지척에서 바라보는 광경은 신선한 충격을 준다.

함부르크항은 지속 성장하는 역동적 항구다. 함부르크항의 화물처리량은 1990년대 들어 빠른 속도로 늘어 1990년 6,140만톤에서 2008년 1억4,040만톤으로 증가했다. 컨테이너화물 증가폭은 전체 화물처리량 증가폭을 훨씬 웃돈다.

물동량 증가속도가 불기 시작한 1990년(200만 TEU)부터 2008년(974만 TEU) 기간 동안 무려 5배가 늘었다. 함부르크항의 컨테이너 물동량은 오는 2015년 1,810만 TEU, 2025년 2,780만 TEU에 달할 것으로 전망되고 있다.

이처럼 급증하는 물동량을 어려움 없이 수용할 수 있었던 것은 지속적인 적기 투자 결과다. 정부차원의 항만 투자는 1988년부터 2007년까지 연평균 9,980만유로(약 1,700억원) 규모였다.

유럽의 아시아 포트... 절반 이상이 아시아 물량

세계 속의 함부르크항 함부르크항은 '유럽의 아시아 포트'라는 별칭으로 불릴 만큼 아시아 물동량이 많다. 특히 2000년대 후반에 들어 아시아 지역 물동량이 점하는 비율은 전체의 50%를 넘어섰다.

지난해 컨테이너 물동량의 지역별 비중을 보면 아시아가 56.4%, 유럽 32.3%, 미주지역 8.9%, 아프리카 1.9%, 호주 0.5%. 가히 '유럽의 아시아 포트'라 불릴만한 수치다. 2008년 기준 함부르크항의 10대 컨테이너 물량 발생지는 중국, 싱가포르, 러시아 연방, 핀란드, 스웨덴, 폴란드, 한국, 말레이시아, 브라질, 일본. 5개 국가가 아시아 국가다. 우리나라가 7위에 랭크돼 있다.

특히 아시아에서도 중국은 압도적이다. 지난해 중국 물동량은 300만 TEU를 넘어섰다. 전체 컨테이너 물동량의 30%가 중국 관련 물동량이라는 얘기가 된다. 함부르크항은 유럽의 대중국 교역 허브로, 중국 관련 화물이 대부분 함부르크항에서 환적 된다.

함부르크는 '중국인의 도시'로도 알려져 왔다. 현재도 400개 이상의 중국 기업이 진출해 있다. 함부르크는 중국기업들에게 있어 유럽 진출의 교두보인 셈이다. 또 하나 주목할 것은 함부르크항이 새로운 시장으로 부상하고 있는 동유럽과 중앙아시아, 러시아 연방을 지구촌과 연결하는 관문이라는 점이다.

완벽한 인터모달 시스템이 경쟁력

함부르크항의 경쟁력 함부르크항은 컨테이너 터미널의 높은 생산성과 차별화된 배후지 전략, 지경

학적 이점 등으로 유럽 항만 중 가장 높은 성장률을 보이고 있는 항만이다. 또한 항만을 중심으로 거미줄처럼 연결되어 있는 철도망과 도로망은 완벽한 인터모달 시스템의 전형을 보여주고 있다. 특히 컨테이너 터미널과 화장창고까지 논스톱 운행하는 민영 고속 전용화물열차 '블록 트레인(Block Train, BT)'은 함부르크항 인터모달 시스템의 백미(白眉)라 할 수 있다.

Block Train은 해상터미널 직발, 국경 논스톱, 철도와 트럭 연결수송, 화주의 door delivery, 통관, forwarder 기능 등 모든 기능을 갖춘 고객맞춤형 물류서비스로 최근 친환경 물류시스템인 Seamless Logistics (이음새 없는 매끄러운 물류) 추세에 적합한 서비스로 일컬어지고 있다.

유럽에서는 300 킬로미터를 넘는 장거리 운송의 경우 경제성이 뛰어나고 탄소배출이 적은 철도가 경쟁력 있는 운송수단으로 자리를 잡아가고 있다. 국내 대형하주인 LG전자나 삼성전자, GM대우, 현대자동차 등도 유럽내 내륙운송수단으로 Block Train을 효율적으로 활용하고 있다.

함부르크항의 자유항 내에서는 통관절차를 거치지 않고도 자유로운 해상수송과 내륙 화물이송이 가능하다. 이는 동유럽 국가에 진출해 있는 기업들의 화물 운송 시 통관에 필요한 각종 까다로운 절차나 수반되는 업무를 간소화 시켜줌으로써 항만운영의 생산성과 효율성을 높이기 위한 함부르크항의 전략이다.

항만시설·서비스 공급자, 수요자, 지자체, 정부의 혼연일체형 운영시스템을 구사하고 있다는 점 역시 함부르크항의 차별적 경쟁력이다.

함부르크항은 항만운영을 민간에게 맡김으로써 건물, 창고, 크레인 등 각종 인프라 투자와 운영은 터미널, 창고, 하역회사 등 민간기업이 각각 맡고 이들이 서로 경쟁하면서 효율성과 생산성을 높인다. 시 당국은 항만사업자에게 필요한 토지를 빌려주고, 그에 따르는 기본적인 시설에 대해서만 책임을 지는 형태이다.

이러한 시스템을 통해 함부르크항은 고객들에게 최상의 서비스를 제공함과 동시에 항만시설공급자나 이용자들의 이해를 아우르는 항만 마케팅을 통해 물류활동의 자유화와 원활화를 도모하고 있다.

‘밀레니엄 포트’를 지향하는 항만개발전략

함부르크항 개발전략의 시사점 함부르크항은 820년이라는 유구한 역사를 지니고 있다. 나이를 먹어도 한참 먹은 항만이다. 하지만 여전히 젊고 역동적이다. 이곳 사람들은 함부르크항을 ‘밀레니엄 포트’라고 자칭한다. 개발초기부터 향후 수요에 대응할 수 있는 공간을 확보해 두고 있다는 점이다. 물량의 변화, 항만기술의 변화 등에 따라 리모델링이 필요할 때 언제든지 항만기능을 최적화할 수 있는 여유를 가지고 있는 것이다.

이호영 함부르크항만청 · POLZUG · TFG 한국 대표에 따르면 함부르크항 Port Area는 800년 전의 법령이 정한 구역을 거의 그대로 유지되고 있다. 시가지나 다른 산업용도에 의해 침범 당하지 않고 800년 동안 그대로 보전되어왔다는 얘기가.

이호영 대표는 “개발 유보된 항만구역을 필요한 만큼씩 항만산업용도로만 개발해 사용한 결과, 현재 함부르크항의 항만확장 예정지구, 다시 말해 유보지는 전체 항만 배후지의 26%에 해당하는 886ha에 달하며 이밖에 213ha의 공지와 녹지를 보유하고 있다.”고 말했다. 그는 또 “천년을 내다보는 Millennium Port Concept으로 장기발전 전략을 수립, 천년의 변화에 대비해 항만 구역을 정하고 항만관련 산업만 수용되도록 법으로 용도를 확정함으로써 시가지나 여타 산업용지로 전용되거나 지가 상승을 방지했다.”면서 항만이나 물류거점시설 개발 계획이 수립되면 타용도 전용으로 땅값이 올라 물류 기업들이 입주도 못하고, 입주해도 경쟁력을 잃게 되는 우리나라의 현실을 꼬집었다.

우리의 부동산 가치 극대화 컨셉과 비교돼

“인류 역사가 있는 한 항만은 영원하다”는 것이 함부르크의 인식이다. 이러한 인식이 항만이 영원할 수 있는 개발전략을 구사하게 만드는 정신적 배경이다.

우리나라의 경우 공업지대를 조성하면 땅값부터 올리는 것이 현실이다. 대불단지, 송도신도시 등 모두 아파트가 들어서면서 땅값을 올려놓았기 때문에 정작 그곳에 입주해야 할 제조기업이나 물류기업들이 비용부담 때문에 입주하지 못하는 모순이 발생하고 있다. 항만개발도 예외가 아니다.

함부르크항의 항만배후지 전략의 기본적인 사고 틀은 항만의 기능이 최적인 상태를 유지하기 위해서는 주변 환경변화가 항만지역에 영향을 주지 않아야 한다는 것이다. 항만 구역 인근지역의 개발에 의해

항만지역의 지가가 올라가거나 임대료, 항만사용료 등이 수요자들에게 부담을 주는 변화가 있을 수 없다. 따라서 항만시설을 재개발하거나 기능을 새롭게 강화시킬 때 전혀 비용부담이 없다.

우리 정부나 지자체들의 물류 인프라 개발이 땅값 때문에 부담을 갖거나 부동산 가치 극대화 전략 때문에 기능변경의 우를 범하는 예를 볼 때 시사하는 바가 크다.

〈김성우 기자, soungwoo@knews.co.kr〉

“한국기업의 중국 물동량 창출 가치 커”

Claudia Roller 함부르크항만청장



지난 4월 20일 함부르크항에 1만1,356TEU급 컨테이너선 ‘CMA CGM ANDROMEDA’호가 함부르크항에 입항했다. 개항 이래 최대 컨테이너선박이다. 만적시 최대 흘수가 15.5미터에 달한다. 지난해에도 20여 척의 1만 TEU급 선박이 입항한 바 있다. 초대형선의 입항이 갖는 의미는 단지 ‘개항 이래 최대 선형 선박의 입항’이라는 상징적 의미보다 ‘초대형 선박을 수용할 수 있는 항만기능의 확보가 시대적 과제’임을 인식하게 하는 시사적 의미가 크다.

물동량의 증가와 컨테이너선의 초대형화는 항만산업과 항만의 기능에 영향을 주는 중요한 변수다. 이러한 변화에 탄력적으로 대응할 수 있는 공간적 여유와 타의 추종을 불허하는 개발비 경쟁력이 함부르크항의 자랑이다. 800년 전 개항 초기부터 ‘Millennium Port Concept’을 기반으로 여유 있는 항만구역을 설정, 항만구역 외곽의 산업환경이나 지가변동에 영향을 받지 않고 언제든지 항만기능을 최적화할 수 있는 개발 가능성을 확보해 두었기 때문이다.

Claudia Roller 함부르크항만청장(Port of Hamburg Marketing Chairman)은 “엘베강 하구쪽으로의 항만시설 확장개발과 항로의 수심확보가 함부르크항의 중요한 인프라 프로젝트의 하나다”고 말한다. 물동량과 초대형선 입항 증가에 대응하려는 전략의 일환이다.

현재 함부르크항은 1만2,000TEU급 이상의 초대형 선박을 수용하기 위한 엘베강 입구 Wihelmshafen 개발 등 연간 컨테이너 화물 처리능력을 1,770만TEU로 늘리기 위한 투자가 이루어지고 있다. 이는 함부르크항이 전망하고 있는 2015년도 컨테이너 물동량(1,810만TEU) 예측치와 궤를 같이 하는 수치다..

Claudia Roller 청장은 “함부르크항 개발 프로젝트에는 항만시설 확충, 항로 수심 확보와 함께 올드 터미널을 뉴 터미널로 기능강화 하는 프로젝트가 포함돼 있다”면서 함부르크항 개발전략이 ‘항만기능 최적화’에 초점이 맞추어져 있음을 시사한다.

중국에서의 한국기업 역할 주목

Roller 청장은 함부르크항 물동량 창출에 있어서의 한국기업의 기여를 높이 평가한다.

Claudia Roller 청장은 “한국은 함부르크항의 중요한 시장 중 하나다.”면서 “특히 함부르크항의 최대 물량 창출지역인 중국 물량의 상당량이 중국에 진출해 있는 한국기업들의 현지 생산 물량이란 점을 감안할 때 한국의 가치는 세계 어느 지역과도 비교할 수 없을 만큼 크다.”고 말한다.

항만시설 확장개발, 항로 수심확보에 투자

〈김성우 기자, soungwoo@knews.co.kr〉