

부산항, 컨테이너 장치율 위험수위!

파업지속 때는 항만기능 마비사태 ... 대책없는 수출입 물류대란 재연

화물연대 부산지부의 파업으로 부산항 컨테이너 반출입이 사실상 마비되는 사태가 계속되면서 주요 부두의 컨테이너 장치율이 위험수위에 육박하고 있다.

파업이 지속되면 항만기능이 완전히 마비되는 사태도 우려되고 있다.

부산해양수산청 집계에 따르면, 부두 내 컨테이너 적재능력 대비 실제 적재비율을 나타내는 장치율이 감만 부두에서는 대한통운터미널이 103.4%, 세방터미널은 94.4%에 이르고 신감만부두는 81.7%에 달했다. 감천한진 부두는 80.9%에 이르고 부산항 전체 물량의 절반 가량을 처리하는 신선대부두와 자성대부두도 각각 74%와 60.5%에 도달해 평소보다 10%p 가량 높아졌다.

선박에서 내린 수입화물 컨테이너가 부두 밖으로 반출되지 못하고 계속 장치장에 쌓이고 있기 때문이다.

컨테이너 장치율은 원활한 컨테이너 이동과 하역 작업을 위해 부두별로 적정선이 있는데 1개 운영사가 4-5개 선석을 동시에 운영하는 신선대와 자성대부두는 55-60%로 보고 있고 1개 회사가 1개 선석을 운영하는 감만부두에서는 70-80% 선을 잡고 있다.

따라서 현재의 장치율은 이미 적정선을 넘어선 것이다.

부두 운영사들은 신선대와 자성대는 85%, 다른 부두들은 90% 이상을 넘어서면 더 이상 컨테이너를 쌓아둘 공간이 없어 선박이 들어오더라도 컨테이너를 내리지 못해 항만 기능을 완전히 상실하게 된다고 지적했다.

컨테이너 반출입 물량은 5월9일 평소의 54.8%, 10일에는 33%로 낮아졌고 11일에는 20% 미만으로 급락할 것으로 예상되는 등 컨테이너 적체 현상이 갈수록 심해지고 있어 파업이 며칠 더 지속된다면 부산항의 항만기능이 완전 마비될 것으로 우려된다.

사태가 진정되지 않으면 국내 수출입 화물의 물류가 완전 중단돼 수출길이 막히고 관련기업의 공장가동이 더불어 멈추는 최악의 경제대란을 불러오게 된다.

또 현재 부산항을 이용하고 있는 외국선사들이 대거 일본이나 중국 등 경쟁항만으로 옮겨가면서 동북아 중심항만의 역할을 하고 있는 부산항이 주변항으로 전략하는 심각한 결과를 가져올 수도 있어 조속한 사태 해결이 절실하다고 지적했다.

<Chemical Journal 2003/05/14>