

석유화학, 광양항 인프라 확대 기대

해양부, 2008년까지 7선식 추가 668만TEU로 ... 대형 물류창고 확충도

광양항 개발이 본격 추진돼 여수 석유화학기업들의 합성수지 수출물류 문제가 크게 개선될 전망이다.

해양수산부는 최근 주요 항만 물동량 재점검 결과를 발표하면서 “2020년 광양항의 총 물동량이 부산항 수준에 육박할 것으로 예상되는 만큼 변함없이 2포트 정책 을 추진하겠다”고 밝혔다.

정부 입장에 따라 광양항 물동량 예측이 과장됐고 부산항에 역량을 집중해야 한다는 2포트 무용론은 일단 수면 이하로 잠복할 것으로 예상된다.

여기에 2008년까지 광양항에 7선식(船席; 배가 접안하는 자리)이 추가돼 연간 처리능력이 668만TEU까지 늘어나면 외견상 2포트 시스템 구축에는 문제가 없다는 것이 일반적인 관측이다.

그러나 단기적으로 광양항의 물동량은 확충된 처리능력에 크게 미치지 못할 것이라는 조사결과가 문제로 지적되고 있다.

2004년 광양항의 컨테이너 물동량은 135만TEU에 불과해 현재 300만TEU(12선식)인 처리능력의 절반도 채 활용하지 못했다.

더욱이 2008년까지의 처리능력은 668만TEU까지 늘어나지만 3년 뒤인 2011년의 물동량도 524만TEU에 그칠 것으로 예상됐다.

2005년 초 한국해양수산개발원(KMI)이 발표한 2011년 광양항 컨테이너 물동량 전망치인 691만TEU에 비해서도 167만TEU나 줄어든 것이다.

해양부도 광양항의 물동량을 늘리기 위한 총체적인 대책이 필요하다고 지적하고 있다.

해양부는 우선 광양항의 물동량이 일정수준에 이를 때까지 배후부지를 조기에 개발함으로써 대형 물류창고를 확충하고 대형 부품공장 등을 유치하는데 주력할 계획이다.

장기적으로는 중국과 일본 등 인접국과의 협의를 통해 동아시아 해운시장을 적절히 분점하는 물류외교에도 박차를 가할 예정이다.

상하이 양산항(洋山港) 개장 등으로 위협받고 있는 우리나라의 물동량을 외교력을 통해 일정수준 이상으로 유지하겠다는 전략이다.

해양부는 효율성 제고를 위해 향후 광양항과 부산신항 개발시 무조건 부두를 완성하지 않고 일단 하부기반 시설을 먼저 완성한 뒤 물동량에 따라 부대시설 공사를 마무리하는 Trigger Rule 적용을 검토하고 있다.

한편, 영국 해운컨설팅기관 OSC와 국내 민간연구기관 글로리가 6월부터 10월까지 전국 무역항의 물동량을 예측 조사한 결과, 광양항의 물동량은 향후 연평균 5.2% 늘어 2020년 3억9038만톤에 이를 것으로 예상됐다. 부산항의 2020년 추정치 3억9357만톤과 비슷한 물동량이다.

또 울산과 인천항의 물동량은 해마다 평균 2.6%, 4.6% 늘어 2020년 2억4185만톤, 2억4739만톤에 달하고 11개 주요 항만의 전체 물동량도 2004년 9억6641만톤에서 2011년 13억8488만톤, 2020년 18억4773만톤으로 늘어날 것으로 추정됐다.

그러나 광양과 부산 모두 단기적 컨테이너 물동량 증가량은 항만 증설규모에 미치지 못할 것으로 예상됐다.

광양항의 처리능력은 기존 388만TEU(20피트 컨테이너 1개)에서 2008년 668만TEU까지 늘어나지만 2011년에도 524만TEU에 그칠 전망이다.

부산항도 신항의 단계적 개발로 처리능력이 2015년 1879만TEU로 커지지만 2011년 물동량은 1609만TEU 정도로 추정됐다.

<화학저널 2005/11/16>