

## 2000年代의 西海岸港灣

丁 烜 一\*

## 1. 西海岸의 歷史의 背景

우리나라는 半島라는 地形的·地政學的特性때문에 歷史적으로 많은 어려움을 받아왔다. 예컨대 外侵이 빈번했으며, 貿易의 경우 주로 인접해있는 中國大陸이 상대가 되어왔던 것이다.

中國大陸과의 관계에 있어서, 侵功이나 貿易은 주로 陸路가 이용되었으나 韓半島나 大陸國家들의 政治的 狀況에 따라 종종 海路가 이용되기도 했다. 古代에는 西海 沿岸을 따라 北上하여 遼東半島 沿岸을 거쳐 山東半島로 건너가는 沿岸航路가 主貿易路로 이용되었으나, 3C初에 이르러서는 黃海道에서 山東半島로 직접 건너가는 이른바 黃海橫斷航路가 開拓된 것으로 추정되며, 6C末경에는 우리나라에서 東支那海를 가로질러 中國에 이르는 航路가 이용된 것으로 알려져 있다.

이와같이 發展을 거듭해온 西海岸의 海上貿易은 統一新羅時代에 이르러 淸海鎮(莞島)을 중심으로 활약했던 張保臯에 의해 極東의 制海權을 장악하는 水準에 이르게 되었다. 高麗朝에는 海運을 통한 大陸과의 무역이 더욱 활발하게 이루어졌으나, 麗末부터는 大陸의 政治的 狀況變化에 영향을 받아 衰退期에 접어들게 되었다. 그 이후 西海岸의 海上貿易은 또다른 黃金期를 再顯하지 못한 채 오늘에 이르고 있는 것이다.

위에서 살펴본 바와 같이 西海岸의 歷史는 大陸 및 東南亞와 깊은 관련을 맺으면서 政治的 狀況變化에 직접적인 影響을 받아왔다. 오늘날에도 마찬가지로 政勢變化에 따라, 大陸 共產化 이후 단절되었던 貿易이 서서히 再開되고 있다.

마야흐로 極東의 制海權을 장악했던 천여년전의 歷史가 우리 앞에 다시 전개될지도 모르는 '西海岸後代'의 문턱에 우리가 서있는 것이다.

## 2. 西海岸 港灣開發의 必要性

最近 世界經濟는 大西洋圈의 主導에서 太平洋圈의 主導로 그 중심 영역이 轉移되는 추세에 있다. 太平洋經濟圈構想을 비롯한 太平洋圈地域의 經濟發展問題가 논의되면서 이 지역의 國際貿易에 대한 重要性이 크게 부각되고 있는 것이다. 여기서 새로이 큰 역할을 담당할 세력은 新興工業國(NICS), 특히 東南亞에 속해있는 국가들이 될 것이다.

이와같은 世界經濟動向의 變化는 國際的인 海運動向에 큰 폭의 變化를 가져오게 될 것이며, 물론 우리나라의 海運部門에도 큰 영향을 미치게 될 것이다.

또한 中共의 급속한 對外貿易 增加率은 世界의 注目을 받고 있다. 우리나라의 경우도 中共의 變化에 많은 영향을 받을 것으로 예상되는 가운데, 政府 및 業界의 큰 關心거리가 되고 있다.

이같은 週邊與件의 變化를 근거로 西海岸時代가 예고되고 있는 것이다. 따라서 최근 西海岸에 대한 國民의 注觀과 關心은 충분한 妥當性을 갖고있다고 하겠다.

한편, 우리나라 國土開發 現況을 살펴보면 開發投資가 南海 및 東海地域에 偏重되어 있음을 알 수 있다. 對外貿易 등 經濟的 與件(一部에서는 政治的 變數도 크게 작용했다고 하지만)에 의한 이같은 偏重은 현실적으로 西海岸 地域에

\* (株)대명엔지니어링 專務理事

는 國際的 水準의 港灣이라고는 仁川港 뿐이라는 사실로 例證된다. 西海岸의 港灣開發은 經濟的인 측면은 물론 國土의 均衡있는 開發이라는 측면에서도 必要不可缺한 事項인 것이다.

西海岸의 重要성은 經濟性이라는 측면에서 더욱 강조될 수 있다. 즉 海運에 있어서 經濟性의 提高가 對外 貿易에서의 競爭力은 물론 國家經濟에도 크게 도움을 줄 수 있다는 것이다.

海運에 있어서 經濟性의 측면을 좀더 구체적으로 살펴보도록 하자. 交易相對國이 日本 혹은 美國인 경우, 航路距離는 西海岸(仁川港 基準)에 비교하여 南海岸(釜山港 基準)이 약 350mile 짧은距離이지만 相對國이 東南亞인 경우에는 양측이 비슷한 距離이며, 中共인 경우에는 西海岸이 약 170mile 정도 짧게된다. 航路距離의 단축이 經濟的으로 有利한 立場을 점하게 한다는 사실은 상식에 속하는 일이다.

物動量의 측면에서도 經濟性을 검토해 볼 수 있겠다. 우선 우리나라 總海上貨物量은 1986年을 기준으로 할 때 약 1억3천8백만톤(油類除外, (M/T)에 이르며, 이 중 약 60%에 해당하는 8천4백만톤이 釜山·浦項·仁川港 등에서 處理되고 있다. 그러나 浦項港에서 取扱되는 貨物의 대부분이 製鐵貨物이라는 점을 감안한다면 실제적으로 一般貨物은 대부분 釜山과 仁川港에서 처리된다고 볼 수 있다. 이들 중 釜山港에서 取扱된 貨物의 약 40%는 京仁地域에서 發生된 것으로서, 우리나라 一般貿易貨物의 약 60% 이상이 西海岸에 연한 地域에서 발생된다는 사실을 말해주고 있다. 貨物發生地域에서 근접한 港을 통해 海上貨物을 운반하는 것이 國際競爭力을 높일 수 있음은 자명한 사실이다.

이상에서 열거한 바와 같이 西海岸 地域에 있어서 港灣의 開發은 時代的 흐름에 대처하고 競爭力을 높이기 위한 必須的이며 時急한 문제인 것이다.

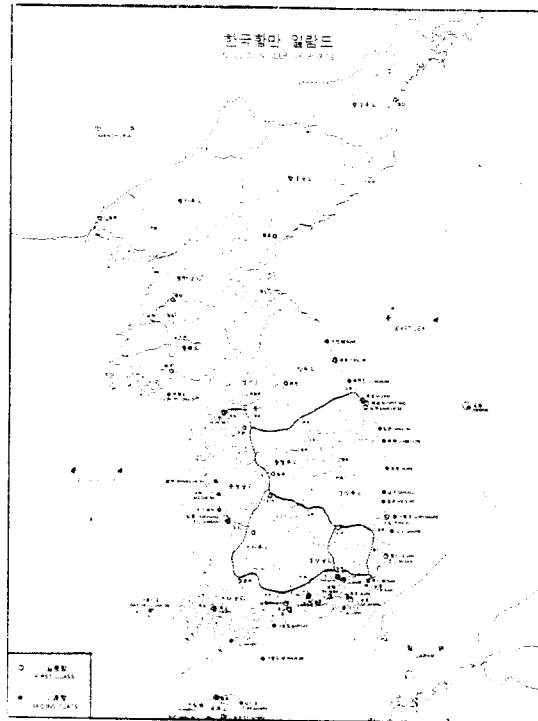
### 3. 西海岸의 港灣與件

우리의 당면한 課題인 西海岸 開發을 위해 우선적으로 이 지역의 諸般 與件을 살펴보고자 한다.

우리나라 西海岸은 太白山脈으로부터 완만하게 뻗어내려 形成된 平地와 黃海가 만나는 곳으로서, 비교적 甚한 海岸線의 굴곡, 얕은 水深, 軟弱地盤 등을 地形的 特性으로 하고 있다.

특히 西海岸은 커다란 灣을 이루고 있는 黃海의 영향으로 최고 9.0m에 이르는 潮位差를 보이고 있으며, 潮流가 강하고 航路가 복잡하다. 이같은 점들은 모두 東海와 南海에 비해 不利한 港灣條件으로 인식되어 西海岸 港灣開發이 정체되는 요인으로 작용해 왔다.

西海岸의 不利한 與件 때문에, 政府에 의해 開港場(第1種港)으로 指定·管理되고 있는 港은 仁川·平澤·高亭·群山·木浦·莞島 등 6個港으로 全國 指定港數의 25%에 불과한 실정이다. 더우기 商港으로서의 구실을 갖추고 있는 港은 仁川·木浦·群山 등 3個港, 國際的 面貌를 갖추고 있는 港은 仁川港 1個所 뿐이다. 이러한 現實은 위에 열거한 自然的 與件보다는 지금까지 維持되어온 우리나라 貿易構造에 起因하



<그림 1> 韓國 港灣 일람도

는 바가 크다고 보여진다. 즉 본격적인 近代貿易이 시작된 이후 우리나라는 주로 日本과 美國에 편중된 貿易形態를 지속해왔으며, 자연히 對象國과 海運輸送距離가 약 300mile 정도 단축될 수 있는 港을 찾게 되었던 것이다.

그러나 交易國의 多邊化와 특히 中共 및 東南亞과의 貿易이 부각되고 있는 현시점에서 西海岸의 地理的 與件은 東海 및 南海에 비해 有利하게 작용하게 되었다. 뿐만 아니라 그동안 不利할 要因으로 강조되어온 自然的 條件에 있어서도, 港灣開發技術이 세계적 수준에 이르게 됨으로써 이제 더이상 障礙要因으로 간주할 수 없게 되었다. 오히려 광활한 干瀉地가 港灣開發은 물론 臨海工業園地 造成이 가능한 후보지로 각광받게 될 것이다.

#### 4. 西海岸의 港灣所要

西海岸에 어느정도의 港灣이 더 개발되어야 하는가 하는 問題는 구체적인 검토와 계획을 통해 파악되어야 할 것이다. 따라서 本稿에서는 현재 제시되고 있는 概略的인 資料들을 통해, 2000年代 初에 西海岸에서 發生하게 될 地域別 物動量, 그리고 이 物動量을 처리하기 위해 所要될 港灣施設 등을 概括的으로 推定해보고자 한다.

##### 1) 物動量

우리나라 物動量의 增加趨勢에 대해 全國貨物量 推定 結果值를 토대로 살펴 보도록 하겠다. 이 推定은 近年 몇차례에 걸쳐 施行된 港灣基本計劃 用役들을 근거로 하여 이루어진 것이다.

1986년에 약 1.4억톤(油類除外 M/T) 이었던 우리나라 總物動量은 2,000년에는 약 3.3억톤, 2010년에는 약 4.8억톤으로 늘어나게 될 것이다 이를 3個海岸別로 區分하여 살펴보면 다음 <表 1>과 같다.

<表 1>에서 볼 수 있는 結果들은 과거의 港別

<表 1> 全國 貨物量 增加 趨勢(推定)

年 度	東海岸	南海岸	西海岸	其 他	計
1986	55.96	45.95	28.45	8.05	138.41
2000	100.29	144.17	63.49	19.27	327.22
2010	143.83	212.06	93.16	27.32	476.37

(단위 : 백만톤)

取扱實績統計에 영향을 받은 것이라고 짐작된다 앞으로 中共과의 直接交易이 現實化되는 경우를 상정한다면 西海岸의 物動量이 全國總量의 약 20%를 분담하게 된다는 <表 1>의 推定은 修正되어야 할 것이다. 이는 앞서 언급했듯이 현재 우리나라 最大의 貨物發生地域이 京仁圈인데다, 政府의 의지로 中部圈 및 西海南部圈의 開發이 적극적으로 이루어질 것이므로, 全國 總物量의 30%정도는 西海岸 港灣에서 取扱되는 것이 바람직하다는 데 근거하는 것이다.

##### 2) 港灣所要

2010년의 全國總物動量을 약 5억톤으로 추정할 때, 西海岸에서 처리해야할 分擔量은 약 1.5억톤이 될 것이며 이 物動量은 1986년 實績을 기준으로 할 때 약 5배에 달하는 엄청난 量이다. 현재 우리나라 港灣의 荷役能力은 약 1.2억톤이며, 西海岸 港灣의 能力은 그 중 1.7%인 2천만톤에 불과한 실정이다.

따라서 위의 推定을 근거로 할 때, 앞으로 20年間 全國 港灣의 荷役能力은 現在의 약 4배, 西海岸의 경우는 약 7~8배 정도 높여야 하는 것이다.

#### 5. 西海岸 港灣開發의 基本方向

理想的인 港灣開發의 方向은 貨物發生地域에서 가장 가까운 거리에 위치한 適合한 港灣立地를 選定하여, 最少의 豫算을 投入, 效率的으로 이용할 수 있도록 하는 것이다.

이같은 理想的인 方向에도 불구하고 실제 開發에서는 다른 형태의 문제들이 발생하게 된다. 즉, 良好한 港灣立地가 한 地域에 인접하여 여러개 존재하는 경우, 地域的 安配概念으로 分割하여 開發하는 것은 많은 무리를 가져온다. 그러나 한개 立地를 집중적으로 開發, 西海岸의 모든 物動量을 한곳으로 집중시킨다면 이 또한 많은 문제를 야기하게 되는데 經濟的 損失은 물론 都市問題・交通問題 등을 초래하게 될 것이기 때문이다. 그러므로 西海岸을 3個圈域 卽 京仁圈 中西圈 및 南西圈으로 區分, 圈域別로