

■ 論 文 ■

환태평양시대의 목포항만 개발방향*

A Study on Development Works of Mokpo Port
for Pax Pacific Asiana

홍 동 문

(목포대학교 사회과학대학 경제학과 교수)

목 차

- | | |
|----------------------|---------------------|
| I. 문제의 제기 | V. 신해양시대의 목포항만 개발방향 |
| II. 환태평양 경제협력시대 | VI. 결 론 |
| III. 목포항만의 발전잠재력 | 참고문헌 |
| IV. 목포항만 SOC 현황 및 과제 | |

Key Words: 환태평양권, WTO시대, 물류비용절감, 사회간접자본(SOC), 목포항만개발

ABSTRACT

In Korea, the quantity of waste is excessive as a result of increases in population and consumption following industrialization. This has resulted in urban environmental problems, a shortage of landfills and pollution around landfills. Thus, there is a need to conduct research in order to find an effective long-term alternative.

In Japan, there are more landfills at sea than there are on land. Based on projections for Korea, on-land landfills in the metropolitan area will be filled to capacity by 2020 and then be closed.

This research recommends the construction of landfill sites at sea as an alternative waste disposal method. Its findings show that the most the suitable sites for landfills within the Seoul metropolitan area are the regions around Jangbongdo Island and Mueido Island.

It also suggests that the best way to transport waste is through the Kyungin Canal from the middle collection center to the lower Han River. The estimated cost of constructing an at-sea landfill to be used for 50 years is approximately two trillion won, with a total construction time of 10 years.

In the future, further research related to this study will be conducted in order to ensure that environmentally-friendly landfills are built.

* 본 논문은 2000학년도 목포대학교 기성회지원 연구비에 의해 연구되었음.

I. 문제의 제기

환태평양시대에 대비한 목포권 광역개발 방안과 환태평양권 경제활성화로 인한 목포항만의 기능 및 역할의 중요성이 거론되면서 지방자치단체 및 관계 학술기관으로부터 다양한 측면에서 연구가 진행되어 오고 있다. 또한 국제 학술단체와의 교류 협력에 따라 국제적 관점에서 목포권이 어떻게 개발되어야 하는지에 관한 연구도 활발하다.

물론 목포권의 대중국 교역 물동량 및 동남아시아 물동량 증가에 따른 목포항만의 하드웨어적인 시설투자와 소프트웨어적인 정보 및 서비스방안등이 포함된 종합적인 발전방향이 제시되고 있다. 그러나 연구의 대부분은 예산뒷받침이 실현되지 못하여 사장되는 경우가 많다. 이는 지방자치단체의 일관된 정책부재와 지방자치단체간의 지역이기주의에 의한 수동적인 대안제시 및 지원정책에 문제가 있다고 사료된다. 따라서 보다 실질적인 연구와 이러한 연구를 실현시킬 수 있는 지방자치단체나 정부의 정책적 배려가 더 한층 요구된다. 목포항만의 시설투자현황과 사회간접자본 투자현황을 보면 상당히 열악한 실정이라는 것을 잘 알 수 있다.

우리나라 최서남단의 거점항이며 위치면에서도 국제항의 위상에 있으면서도 지역경제력의 취약성으로 인해 항만개발이 예산이나 정책면에서 실질적으로 뒷받침되지 못하고 주장과 구호에만 그친 면이 있다. 그러나 WTO 시대를 맞아 환태평양국가들과의 교역량이 급속히 증가할 전망이다. 중국, 일본, 북한 등과의 활발한 경제협력 교류로 목포항의 역할이 크게 증가할 것이며 우리나라 항만기능의 분산과 물류비용절감 차원에서도 목포항개발의 당위성은 매우 높다. 지난 수십년동안 정치적 소외지대로 남아 있던 목포권이 환태평양시대를 맞아 서남해안의 중요 전진기지로서 그 인식이 바뀌고 있다.

여기에 더하여 환태평양지역으로 세계경제의 구심점이 이동하고 있는 현시점에서 목포항만을 이용한 물동량의 점진적 증대가 예상됨으로 지역경제력격차와 정치적 소외지대였던 목포권이 이제 새시대 새임무를 부여받은 서남해안의 중요 전진기지로서의 역할과 기능을 담당할 것임을 의미한다. 이에 목포항만의 현대적 개발은 대중국무역의 전진기지화, 태평양으로 뻗어나가는 전초기지로서의 그 위상이 높아질 것이며 광주권을 중심으로 하는 이 지역의 배후 물동량을 원활하게 처리함으로써 광주전남지역 경제발전에도 크게 기여할 것으로 판단된다. 아울러 항만의 현대적 개발은 지역의 균형발전에도 크게 기여할 것이다.

21세기에는 전세계의 정치, 경제, 사회, 문화, 군사적 힘이 아시아태평양으로 집

* 본 논문은 한국과학재단 지정 동아대학교 지능형 통합항만관리연구센터의 지원에 의해 연구되었음.

중함으로써 세계의 중심축이 아시아태평양 연안국가들로 이동할 것으로 전망됨에 따라 목포항이 동북아물류를 원활하게 처리함으로써 전세계로 뻗어나가는 명실상부한 관문의 역할을 담당해야 할 것으로 예측된다¹⁾. 따라서 환황해경제권의 거점지역이 될 목포권은 아시아태평양지역의 광활한 무대를 바라보면서 보다 폭넓은 개발시각으로 임해야 할 것이다. 즉 동북아, 북미주, 중남미 및 남미를 포괄하고 남태평양의 호주, 뉴질랜드 까지를 포함해서 21세기에 전개될 예상교역량을 충분히 추정하고 이의 원활한 수송을 담당할 수 있는 첨단항구로 개발되어야 한다. 또 배후지역의 경제력을 흡수, 소화할 수 있는 기능도 갖추어야 할 것이며 현대항만 조건을 두루 갖춘 종합항만으로 개발해야 한다.

이에 본 연구에서는 세계경제의 중심축이 환태평양연안국들로 이동함으로써 태평양경제협력시대의 중요성을 고찰하였으며 목포항이 그 원활한 물류교역서비스를 담당할 조건과 환경을 갖추고 있는지 목포항만의 그 발전잠재력을 평가하였다. 다음으로 환황해권경제의 발원지로서 목포항만의 SOC 투자현황을 분석하여 목포항만이 안고 있는 과제를 도출함으로써 목포항만의 장기적 발전방향에 관한 장기적인 구상을 밝히고자 한다.

II. 환태평양 경제협력시대

1. 경제발전 중심축의 이동

세계경제발전 중심축의 이동과 환태평양시대의 도래는 우리 한반도가 다가올 21세기 세계경제활동의 주역으로서 그리고 환황해권경제를 이끌어갈 거점항만을 보유한 국가로서의 역할과 기능의 중요성이 증대하고 있다. 아울러 우리나라가 21세기 세계화의 물결을 어떻게 흡수하며 여기에 참여하는 국민적 의지와 태도에 따라 국가번영이 좌우될 것이다. 이처럼 세계경제발전의 중심축이 이동하고 있는 시점에서 해양중심 국가인 우리나라의 경우 항만의 중요성과 개발영역의 확대를 지속적으로 발전시켜가지 않으면 안된다.

영국의 산업혁명이 시작된 18세기를 시점으로 유럽은 영국중심의 지배체제에 놓이게 되었으며, 약 100년간 유럽의 정치·경제·문화 및 군사력에 있어서 영국이 주도적 위치를 차지하였다. 이러한 영국 중심의 유럽문명은 제1차 세계대전 직전까지 계속되었고 이것을 영국주도시대 즉 Pax Britanica라고 부른다. 전세계의 식

1) 배병태, 「21세기 동북아 중심항만으로서의 기능강화를 위한 연구」, 『한국항만경제학회지』, 1998. 8, pp. 301-329.

민지 확보와 영국중심의 세계경제 주도권은 자본축적과 산업혁명 이후 기술진보를 가속화 시킴으로써 세계복지를 증진시키는 태평성대를 가능케 하였다. 그러나 미국과 독일 등의 경쟁국들의 출현은 기술문명을 더 한 층 발전시키면서 영국이 품어왔던 세계 평화체제를 위협하고 그 주도권에 도전하게 되었다.

1900년경부터 미국 경제는 영국 경제력을 앞섰고 미국 중심의 2차 세계대전의 승리는 막강한 경제력과 군사력을 바탕으로 미국이 자유진영의 종주국으로서 점차 세력이 강화되어 가게 되었고 냉전체제의 양대 강국인 미국과 소련의 대립은 세계 힘의 균형을 미국 일변도에서 양극체제로 분산시켰지만 미국의 꾸준한 경제력과 군사력의 증강은 결국 세계질서를 미국중심의 영향력하에 두게 되었다²⁾.

그러나 이러한 평화체제의 구축과 함께 일본과 독일 및 유럽의 각국들의 경제성장발전과 세력확장은 미국 일변도의 정치·경제·군사력의 행사에 제동을 걸게 되었다. 유럽과 일본의 등장은 미국으로 하여금 이들 국가들과 협력과 경쟁의 바탕 위에서 세계문제에 접근하고 세계평화를 지켜나가는 동반자관계로 발전하게 되었다.

이후 20세기 후반에 소련연방이 해체되고 중국이 개혁·개방정책을 취함으로써 공산주의 이데올로기가 인간의 기본적인 욕구를 충족시키는데 한계를 지니고 있다는 것이 입증되었다. 비록 20세기 세계경제질서의 흐름이 미국중심의 Pax Americana라는 사실을 부정할 수 없지만 거대한 중국경제의 출현과 동남아시아, 동북아시아 및 신흥공업국들의 등장 호주, 북미주 연안국들의 블록화와 경제협력은 세계 경제무대를 아시아 태평양지역으로 급속히 옮겨가게 하고 있다.

이제 21세기에는 아시아태평양시대가 세계경제무대의 중심지역이 될 것으로 일반적으로 예측되고 있다. 이는 아시아태평양지역 연안국가들 중 한국, 대만, 홍콩, 싱가포르 등 4개 신흥 공업국가와 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국 등 아세안 4개국 및 일본과 중국을 포함한 10여개국의 1965년부터 1985년까지 20년동안 경제성장율이 북미와 서구가 모두 5배인데 비해 아태지역은 10배였고 이로 인해 세계총생산에서 이 지역이 차지하는 비중도 10%에서 20%로 배증하였다. 또한 1985년 GNP는 서구의 85% 그리고 북미주의 절반 이상을 점유하게 이르렀는데 이러한 추세는 계속적으로 급증할 것으로 전망된다³⁾.

우리나라와 태평양연안 국가들과의 수출입무역에 따른 컨테이너수송량추이를 살펴보면 <표 1>에 잘 나타나 있는데 대체적으로 각 지역마다 꾸준한 증가추세를 보이고 있다. 호주의 경우를 보면 1995년에 8만8천TEU에서 1999년에는 13만TEU

2) 박태영, 『신4극체제하의 경제전략 -선진국진입을 위하여-』, 동문사, 1995, pp. 116-119.

3) OECD, *Economic Survey of Korea*, September 2000.

로 1995년대비 40%정도가 증가 하였으며, 남미의 경우도 1995년대비 1999년에는 62%의 증가를 기록함으로써 거래규모는 여타 지역보다 작지만 매년 증가하고 있는 추세이다⁴⁾. 그러나 미주는 1995년 80만3천TEU에서 1999년에는 93만3천TEU로 16.2% 증가하는데 그쳤다. 반면 일본 및 동남아시아의 컨테이너 수송량이 1995년대비 1999년에는 35% 이상 증가함과 동시에 거래규모가 53만6천TEU와 176만5천TEU로 일본 및 동남아시아지역이 환태평양시대에 경제활동의 주무대가 될 것으로 기대된다. 특히 일본, 동남아, 미주지역의 수송량규모가 환태평양 수출입 컨테이너 수송량의 약 80%를 점유하고 있음을 감안 할 때 아시아태평양지역은 우리나라 최대의 경제활동무대가 될 것임을 예고하고 있으며, 이처럼 세계무역중심축이 아태지역으로 이동할 것으로 예측됨에 따라 우리나라가 이 경제권의 주도세력으로 발전해 나갈 수 있는 전략의 수립과 대응이 요구된다. 따라서 우리나라가 이러한 세계경제 흐름에 부응하기 위해서는 삼면에 걸쳐 펼쳐져 있는 항만들의 특성을 고려한 수송량과 수송지역의 특화가 필요하며 항만에 대한 적극적 개발전략이 준비되고 실행되어야 할 것으로 판단된다. 이러한 시대적인 흐름을 감안 할 때 목포항은 이에 대한 변화의 전진기지로서 역할을 수행하고 대규모 하역능력과 물동량 처리능력을 동시에 갖추어야 할 필요성이 대두되고 있다. 목포항은 지정학적 위치를 감안할 때 연안지역의 거점항으로서 그리고 동북아 및 태평양지역으로의 전진기지 역할을 감당할 수 있는 국제적 항만의 특성을 지니고 있다. 그러므로 국제무역증가에 따라 거대화되는 물동량을 처리할 수 있는 현대적 항만으로서의 기능을 갖추어야 할 것이며 동시에 경쟁력을 갖는 개발과 시설투자가 이루어져야 할 것이다.

〈표 1〉 아·태지역 수출입 컨테이너 수송량 추이

(단위: 1,000TEU)

구 분	일 본	동 남 아	미 주	남 미	호 주
1995	402	1,290	803	103	88
1996	456	1,444	796	115	85
1997	505	1,545	770	131	95
1998	429	1,542	732	153	98
1999	536	1,765	933	167	130

자료: 한국해양수산개발원, 『해운통계요람』, 2000.

주: 수출·수입컨테이너를 합산한 것임.

4) 컨테이너 수송량의 증가를 나타내는 백분율은 1995년대비 1999년의 비중으로 1995년에 비해 증가된 비율을 표시 하였다. 이는 연평균 증가율보다 더욱 의미가 있으며 동남아와 일본의 및 미주의 수송량 규모가 가타지역에 비해 크다는 것을 고려하여 증가비율을 비교 하는 것이 바람직하다.

2. 아시아태평양지역의 경제블럭화

지역경제의 블럭화가 추구하는 목적과 의미는 상쇄력과 협상력을 강화함으로써 역내국가들로 하여금 확대된 지역시장을 효율적으로 활용하고 산업 및 규모경제의 편익을 누리도록 하는데 있다. 아울러 기업활동의 촉진과 기업간의 경쟁을 조장하여 역내경제에 활력소를 제공함과 동시에 역내산업화를 촉진시키기도 한다. 이러한 역내산업화의 촉진은 결국 지역경제의 요새를 구축하게 함으로써 지역경제의 활성화를 도모하게 된다⁵⁾.

태평양연안국들의 지역경제블럭화는 우리나라로 하여금 수출다변화를 증진시키고 역내국들에 대한 수출입물동량을 획기적으로 증대시켜 줄 것이다. 태평양연안국들의 경제블럭화로 21세기에 세계에서 가장 큰 거대시장이 형성됨으로 이는 우리나라 항만개발의 현대화를 절실히 요구할 것이다. 삼면이 바다로 둘러있는 우리나라는 항만의 입지조건과 특성을 살려 기능의 다양화 분산화로 경제적 물류비용을 줄이고 신속히 여기에 대응해야 할 것이다. 새로운 시대에 새로운 거대시장을 지향하는 관점에서 보면 목포항의 현대적 개발이야말로 이러한 요구에 크게 부응할 것이다. 이러한 시각에서 환태평양지역경제 블럭화 그룹들의 의미가 우리경제에 새롭게 인식되어 이를 다시 재점검해 보고자 한다.

지역경제블럭화 움직임은 1958년 ECC출범이후 1990년에 들어 EC로 통합된 유럽단일공동체와 1992년에 실시된 미국, 캐나다, 멕시코 3개국의 협정에 의해 NAFTA가 정식으로 출범하게 되었으며, 동남아시아 국가연합인 ASEAN 회담에서 1992년 AFTA를 창설하기로 합의하는등 최근까지 지역경제의 블럭화가 급속하게 확대되고 있는 추세이다. 이는 지역경제의 블럭화에 따른 댓가인 정치·경제등의 문제에 대한 자치권의 일부 포기보다 기대되는 편익이 더 클 것으로 예상되고 있기 때문이다. 따라서 21세기에 경제활동의 주무대가 될 아시아 태평양지역의 경제블럭화 추세를 살펴보면 아래와 같다⁶⁾.

가. 아세아자유무역지대(Asean Free Trade Area)

싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 태국으로 구성된 동남아국가연합(ASEAN)지역을 앞으로 15년 이내에 완전한 자유무역지대로 만든다는 구상

5) 명지대 강의용 레쥬메, 「세계경제의 블럭화와 다국적기업의 관계」의 내용을 참조 하였음.

<http://my.netian.com/~hangjoo/resume/7th.htm>.

6) 아시아태평양지역 경제블럭화 내용에 관해서는 아래 정보문헌을 참조하였음.

Copyright©2000 매경인터넷(주), <http://trut.chungbuk.ac.kr/~jjjung/aa102.htm>.

이다. 가맹 6개국은 1992년 1월 싱가포르에서 정상회담을 갖고 이같은 원칙에 합의했다. 이들의 목표는 2008년까지 역내 공산품의 관세를 5% 이내로 인하한다는 것이다. 이를 위해 마닐라 각료회의에서 1993년부터 시행될 공동특혜관세의 적용 범위 등 실무문제에 합의했으며 1994년 1월 출범을 재확인했다. 이러한 AFTA의 출범은 역내국가간의 상호의존성을 심화시키고 무역 증대를 통해 ASEAN 국가간의 투자 활성화를 초래하며 풍부한 자원과 저임금노동력을 바탕으로 한 직접투자를 증가시킬 것이다. 결국 우리나라는 ASEAN 시장을 배후생산기지로 활용할 수 있게 됨으로써 산업구조의 개편과 국제경쟁력 확보에 도움이 될 것으로 기대된다. 특히 역내국가간의 교역량증가가 예상되고 있기 때문에 항만의 역할이 그 어느때보다도 중요할 것이다.

나. 동아시아경제협의체(East Asia Economic Caucus)

EC 통합과 북미자유무역협정추진 등 세계경제의 블록화추세에 대응해 동아시아 지역도 역내국가들간의 경제협력단일체를 구성하여 역내국가들의 경제적 이익을 도모하자는 것으로 1992년 말 말레이시아의 마티하르 총리가 제창했다. 취지는 역내무역 투자에 있어 정책협조를 피하자는 것으로 대상국은 한국, 중국, 일본, 대만, 홍콩, 인도차이나제국등 6개국이다. 이는 EC의 출범과 NAFTA의 경제협력강화에 대응하고자 하는 동아시아 연안의 환황해권 경제국가들에 의해 성립된 것으로 역내국가간의 무역투자에 대한 편익을 보장함으로써 역내국가들이 역내시장을 효율적으로 이용할 수 있도록 하자는데 있다. 결국 동아시아경제협의체의 발족도 역시 국가간의 경제적 실익을 도모하는데 있으며, 이러한 요건을 만족시키기 위한 선행 조건으로서 항만시설을 배제 할 수 없다.

다. 아시아태평양 경제각료회의(Asia-Pacific Economic Cooperation)

1988년 10월 일본 통산성의 제언을 받아 환태평양 지역의 역내경제협력이 구체화되어 1989년 11월 오스트레일리아의 캔버라에서 첫 각료회의를 개최했다. 참가국은 일본, 동남아시아 제국연합(ASEAN)6개국, 한국, 미국, 캐나다, 오스트레일리아, 뉴질랜드 등 12개국이다. 이 지역은 세계에서 두드러지게 높은 경제성장을 이룩하고 있는데 기술, 인재육성 등의 면에서는 취약성이 남아있는 국가도 있다. 따라서 환태평양지역의 세계경제의 성장센터로서의 기능을 유지, 강화하여 각국의 관계를 긴밀히 할 목적으로 발족되었다.

라. 북미자유무역협정(North American Free Trade Agreement)

미국, 캐나다, 멕시코 등 북미 3개국 이 자유무역지대의 창설을 위해 추진해온 협정을 가리킨다. NAFTA는 EC(유럽공동체)에 이어 두 번째로 추진해온 대규모 경제통합운동으로 인구 3억 6,300만명, 국내총생산이 모두 6조 4,000억달러에 이르는 거대한 단일시장이 탄생하게 되었다. 주요내용은 3개국간에 재화와 서비스이동에 대한 각종 관세 및 비관세장벽을 향후 15년간 단계적으로 철폐한다는 것이다. NAFTA에 대한 협상은 1991년 7월부터 멕시코에너지산업에 대한 미국의 참여문제 등이 해결되면서 마침내 타결을 본 것이다. 이러한 NAFTA의 출범은 역내국가인 미국에게는 대규모시장의 실현을 가능하게 하였고 캐나다와 멕시코에게는 국제분업화에 따른 경제적인 과급효과를 안겨주게 되었다. 그러나 역외국가와의 교역에서는 역외국이 역내국간의 교역시보다 불리한 입장에 놓일 수도 있게 되었다. 물론 경제의 블록화가 역내국을 성장시킬 수 있다는 긍정적인 효과도 있겠지만 부정적인 효과도 무시할 수가 없는 것이다. 하지만 최근의 경제질서와 흐름이 블록화와 미국, 일본, EU등 3극체제에서 중국을 포함한 4극체제로 변하고 있다. 이에 대응하기 위해서는 대중국과의 교역확대와 경제협력강화가 필요하며 이를 위한 기반시설 확충의 일환으로 서남해안의 항만투자개발은 필수적이라고 할 수 있다.

3. 대중국 무역현황

한·중간 경제협력은 1992. 8. 24 수교로 양국간 경제교류에 대한 장애가 제거됨에 따라 상호협력 가능성이 매우 큰 협력대상국으로 부상되고 있으며, 우리나라의 총교역중 대중국 교역이 큰 비중을 차지하고 있다. 특히 3개국(중국, 대만, 홍콩)에 대한 금년 상반기 수출총계는 114억불로서 미국 109억불, 일본 80억불을 앞질러 제1위 수출지역으로 부상하였다. 구체적으로 대중국 교역량의 증거 추이를 살펴보면(표 2), 급속하게 증가하고 있음을 알 수가 있다. 공식적으로 한·중수교가 이루어지기 전인 1990년도 교역량이 2,852,991천달러 였던 것이 한·중수교가 이루어진 1992년 말의 교역량은 6,378,578천 달러로 1990년 대비 1992년에는 약 2.24배로 증가하였음을 알 수 있다. 한편 한·중수교시점인 1992년도를 기준으로 하여 교역량의 증가추세를 살펴보면 1995년에는 159.4%가 그리고 1997년에는 269.2%가 증가하였다. 비록 1997년 IMF를 계기로 98년 교역량이 전년에 비해 감소하기는 했지만 1999년에는 기준년도에 비해 253.5%가 증가함으로써 여전히 대중국 교역량이 증가하고 있다는 것을 잘 나타내주고 있음을 알 수 있다. 특히 교역량 비중에서

수출이 차지하는 비중이 기준년도인 1992년에 비하여 1995년에는 3.45배 1999년에는 5.16배로 증가함으로써 대중국교역을 통해 우리나라가 얻는 경제적 효과가 크다는 것을 알 수 있다. 물론 수입 역시 교역확대와 더불어 증가하고 있는 추세이지만 수입증가폭과 수출증가폭을 비교할 때 수출비중이 훨씬 크기 때문에 국내산업의 배후생산기지 역할을 수행할 중국과의 교역이 더욱 중요시 되고 있다.

〈표 2〉 대중국 무역 현황

(단위: 1,000달러)

연도	구분	수 출	수 입	총 교 역 량	증가율(%)
1990		584,854	2,268,137	2,852,991	-
1991		1,002,510	3,440,548	4,443,058	-
1992		2,653,638	3,724,940	6,378,578	100
1993		5,150,992	3,928,741	9,079,773	42.3
1994		6,202,986	5,432,849	11,635,835	82.4
1995		9,143,588	7,401,196	16,544,784	159.4
1996		11,377,068	8,538,568	19,915,636	212.2
1997		13,572,463	9,974,887	23,547,350	269.2
1998		11,943,990	6,483,958	18,427,948	188.9
1999		13,684,599	8,866,667	22,551,266	253.5

자료: 통계청, 『통계월보』, 2000.

위에서 분석한 바 중국과 우리나라와의 교역량은 수교이후 급증하고 있는 추세이지만 항만을 이용한 물동량의 입출입 항구로서 목포항은 중국과 매우 입지적으로 유리한 위치에 있지만 인천, 군산, 부산에 집중되고 있는 것으로 판단된다. 목포와 중국간의 직항로가 개설되어 여객을 중심으로 상품거래까지 점차 넓혀지고 있으나 아직까지 뚜렷한 물동량의 입출입실적이 낮은 수준에 있다. 향후 이러한 중국과의 교역증대는 필연적으로 목포항의 기능과 역할이 크게 강화될 것으로 보인다.

Ⅲ. 목포항만의 발전잠재력

1. 목포항만의 입지환경과 도전

목포항만은 한반도의 서남해안지역에 위치하고 있어 한·중·일·러 등 범아시아지역을 중심으로 전개될 동북아경제권의 중심지가 될 수 있는 매우 뛰어난 지정학적 이점을 지니고 있으며, 중국의 황해연안지역인 상해, 대련, 청도 등 주요도시와 400해리의 정도에 입지하고 있어 목포항만이 중심지역으로서 국제교류의 관문역할이 기대되고 있다. 이는 목포-상해간의 거리가 671km, 군산-상해 790km, 인천-상해 918km로 목포항이 대중국 및 일본과의 교역에 있어서 상대적으로 유리한 교역항이라는 것을 잘 입증 해주고 있다⁷⁾.

지형과 지세를 보면 한반도의 최남단지역으로서 태백산맥과 소백산맥의 세력에 의해 형성된 높고 낮은 구릉지에 의해 북고남저의 지형을 형성하고 있어서, 서남해안지역의 거점 항만으로서 그리고 동북아 교역의 중심항구로서의 기능과 역할을 수행할 수 있는 지리적인 여건과 잇점을 겸비한 항만으로 평가되고 있다⁸⁾.

환태평양시대에 대비하여 일본의 후쿠오카, 사카, 기타쿠슈, 나가사키 지역은 동아시아지역의 경계를 이끌어갈 대규모 프로젝트로 해상과 육상을 연계하는 교통망의 건설과 새로운 항만개발을 추진하고 있다. 또한 러시아도 훈춘, 블라디보스톡, 청진, 나진, 선봉을 중심으로 하는 두만강하구 황금삼각주 개발을 추진함으로써 환태평양시대에 동아시아지역의 경쟁력 확보를 위해 다양한 노력을 하고있다. 또한 동북아시아에 대비하여 중국은 홍콩-심천-광동의 주홍삼각주, 상해-포동-남경의 양자강하류, 북경-천진, 대련-심양 개발에 중점을 두고 시설투자과 지속적인 개발을 추진하고 있다. 국내적으로 보면, 수도권은 영종도의 신국제공항 건설이 완공, 진행중에 있으며, 부산-경남의 동남권은 가덕도 신항만 개발을 추진하고 있고, 대전-청주의 중부권은 아산만 개발 등의 사업을 추진 계획중에 있다. 그러나 목포항만은 이러한 환태평양시대에 대비한 실질적인 투자가 크게 부족한 실정이다. 이러한 원인은 지역 이기주의적인 성향에 의한 집중투자의 부족과 정부의 정책적인 일관성 유지가 흔들리는데 기인한 것으로 환태평양시대의 경쟁력 확보를 어렵게 할 것으로 예상된다. 따라서 목포항만은 환태평양시대에 중추적 역할을 수행하기 위해 경쟁력 있는 시설투자과 발전구상의 추진이 그 어느때 보다 필요한 시점이다.

7) 전라남도, 『21세기 전남비전(1998-2011년)』, 1998, pp. 18-19.

8) 목포시, 『목포권 선박산업육성시책연구』, 목포대학교, 서남권선박기술지원센터, 1992. 2, pp. 5-7.

2. 목포권역의 SWOT 분석

목포권역에 대해 SWOT⁹⁾분석 결과를 살펴보면, 국내적으로 다른 지역에 비해 상대적인 강점을 보유하고 있는데, 이 강점으로는 유리한 지정학적 위치로 대륙과 해양을 연결하는 중심축의 역할을 할 수 있으며, 대중국 진출시 짧은 항로를 이용함으로써 물류비용을 절감할 수 있고, 항만개발의 잠재력이 풍부하여 신산업개발이 유리하다. 한편 대외적으로는 동아시아권의 경제성장에 따른 국제해운산업 물동량의 증가와 중화경제권의 대두로 대중국교역을 위한 항만 및 관련시설의 민자유치가 예상된다 할 수 있다. 반면에 약점으로는 기반시설이 절대적으로 부족하며, 항만, 도로, 항공, 철도시설등의 체계적인 연계망이 취약하고 사회간접자본에 대한 투자의 속도가 매우 느리다. 또한 IMF이후 사회간접자본에 대한 투자축소와 민자유치의 어려움을 감안하면 활발한 목포항만개발을 기대할 수 없는 형편이다. 따라서 목포권역의 지속적인 발전과 경쟁력 확보를 위해서는 <표 3>에 나타난 SWOT 분석 결과를 토대로 거시적인 발전계획의 수립과 실행이 이루어져야 할 것이다.

<표 3> 목포권역의 SWOT 분석결과

강 점(Strength)	약 점(Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - 유리한 지정학적 위치 · 대륙과 해양의 연결축 · 항만개발 잠재력이 풍부함 · 신산업지대 개발이 유리 · 중국진출시 경쟁항에 비해 짧은 항로 	<ul style="list-style-type: none"> - 하부구조 시설이 취약 · 기반시설이 절대적으로 부족 · 항만, 도로, 항공, 철도시설등의 체계적인 계획이 부족 - 사회간접자본에 대한 진척속도가 느림
기 회(Opportunity)	위 협(Threatness)
<ul style="list-style-type: none"> - 동아시아 경제성장 및 국제해운물동량의 증가 - 중화경제권의 대두 - SOC에 대한 민자유치 활성화 	<ul style="list-style-type: none"> - 인접 항과 경쟁관계의 격화 - IMF에 따른 경제성장 둔화 - 동남아 주변지역의 시설투자 증대

이상의 강점과 약점을 종합할 때 국토개발중 대규모 사회간접자본 확충 프로젝트계획의 일환으로 목포항만개발을 추진해야 한다. 주요사회간접자본의 분산확충

9) SWOT분석 방법에 대해서는 이유재, 『서비스마케팅』, 1999를 참조하였음.

개발은 지역균형개발이나 그 기능분산차원에서 보더라도 매우 필요하다. 부산항의 물동량 하역능력의 한계상황을 보면서 지정학적으로 항만으로서 매우 유리한 위치를 차지하고 있는 목포항만개발을 뒤로 미룰 이유가 없다. 다음으로 취약한 항만 조건을 개선하고 접안능력의 향상 및 육로의 물동량처리능력을 배가시키기 위한 간선도로 항공 철로와 항만의 연계성을 더 높여야 한다. 배후지원 사회간접자본으로 서해안고속도로 및 무안국제공항은 이러한 거시적 목포항만의 역할과 기능에 효율적으로 지원하게 될 것이다. 또 항만의 배후지역에 부품소재산업의 신산업지대를 육성할 필요가 있다. 이런 산업들이 유치되도록 모든 행정 재정 세제등의 유인책을 세워서 적극적이고 지속적으로 추진해야 한다. 농축산가공품산업의 배치도 지역경제의 활성화와 항만의 경제적 역할을 증대시켜 줄 것이다. 유희공단으로 남아있는 대불공업단지는 부품소재산업단지나 농축산가공업단지로 적합하다. 또한 인접한 광양항과 여수항 완도항의 기능과 중첩되는 부분에 중복과잉투자를 지양하여 투자의 효율성을 높이는 것도 목포항의 경쟁력확보에 크게 기여할 것이다.

3. 목포항만의 발전잠재력

가. 동북아 해상물류 거점

한반도의 화물수송 유통체계(그림 1)는 크게 목포, 광양-서울-원산-청진축과, 부산-서울-신의주축의 X자형과 더불어 동·서 해안을 중심으로 크게 발전될 전망이다¹⁰⁾. 이는 환태평양시대의 도래와 더불어 경제의 중심축이 동북아시아쪽으로 이동할 것으로 예측되고 있기 때문이다.

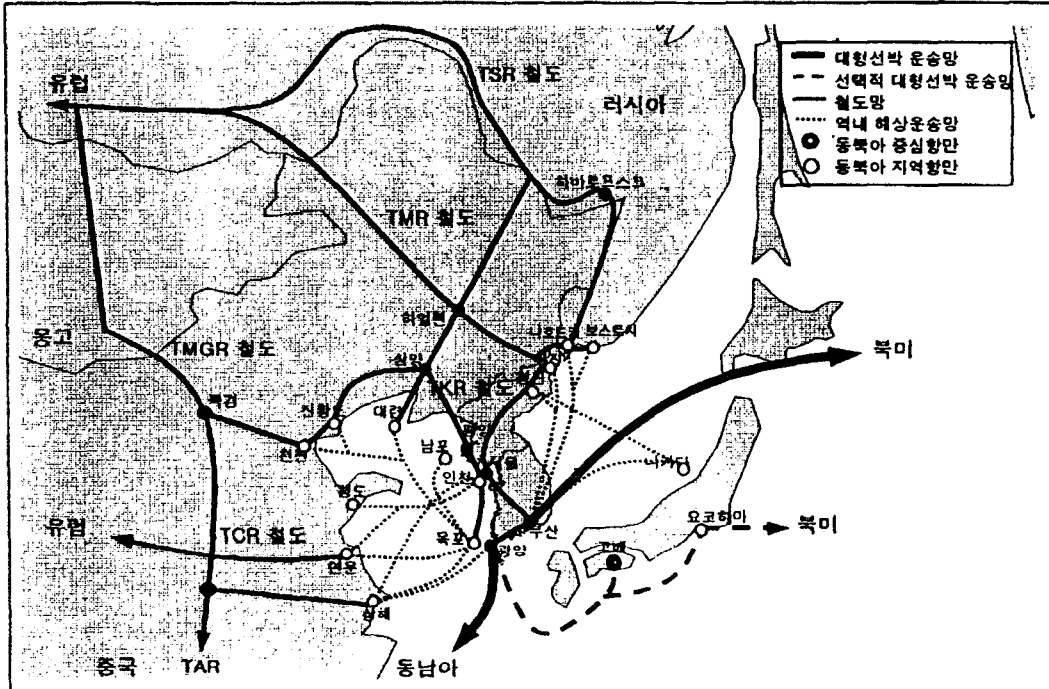
따라서 한반도가 해양(일본, 동남아, 미국)과 대륙(중국, 러시아)을 연계하는 거점으로 발전하기 위해서는 해안축을 중심으로 하는 개발이 불가피하다. 즉 대규모 해상물류센터의 건립과 광범위한 수송거점망의 형성 및 항만정보시스템을 갖춘 풍부한 배후지를 조성하여 항만종합물류기지로 개발해야 한다는 것이다¹¹⁾.

특히 목포항만은 우리나라 서해안에 위치한 인천, 아산, 군산항과 더불어 중국의 상해, 연안, 청도, 천진, 진청, 대련을 연결하는 역내 해상운송망의 중심항으로 개발할 경우 해상수송에 따른 물류 비용을 절감할 수 있을 것으로 기대된다. 이는 목포항만이 갖고 있는 강점으로 기타 항만과의 경쟁에서 상대적으로 유리한 이점을 지니고 있음을 의미함으로, 목포항이 동북아지역의 해상물류의 거점으로 성장

10) 전라남도, 『21세기 전남비전(1998-2011)』을 참조하였음(1998, pp. 37-38).

11) 목포해양대학교 해양산업연구소, 『목포항의 21세기 발전전략』, 『목포항 화물운송시스템의 현황에 관한 연구』, 『98춘계해양산업연구소 학술세미나 발표논문집』, 1998. 5 참조함.

할 수 있는 특성을 보유하고 있다.



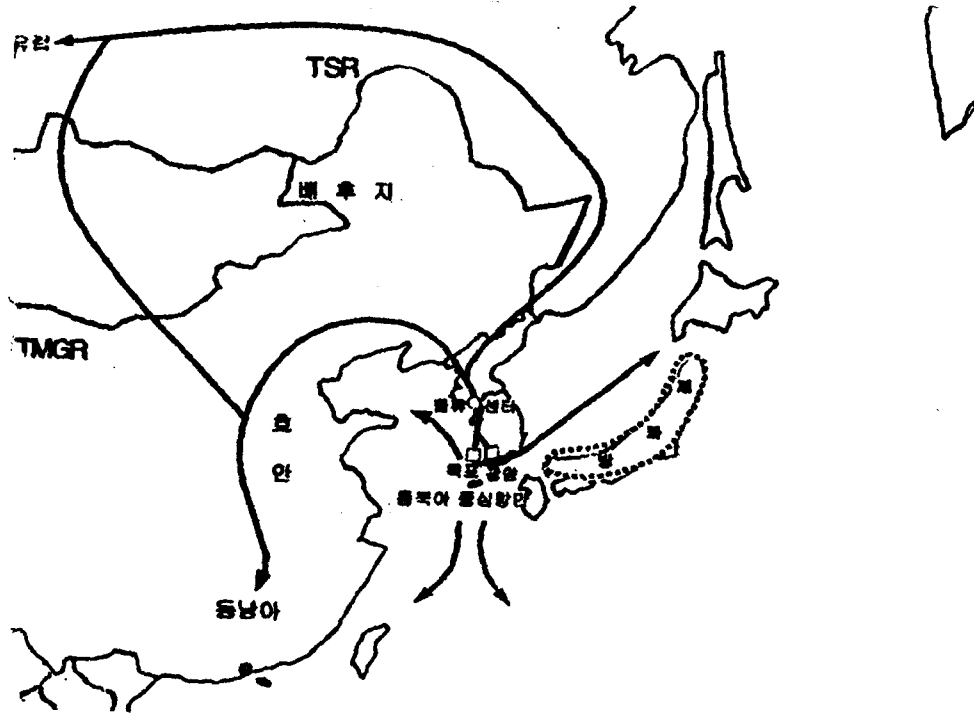
〈그림 1〉 목포와 동북아 통합 운송망 구성도

나. 동아시아 주요 경제권의 중심거점

한국과 일본·중국 동북3성 및 극동러시아를 연결하는 동북아지역은 광범위한 지역으로 이 지역의 급격한 경제발전은 세계적인 주목을 받고 있다. 특히 북한의 청진강 개발로 목포항의 역할증대가 기대되고 있으며, 중국·한국·일본의 수도를 연결하는 BESTO(베세토: 베이징-서울-도쿄)벨트에 대응한 러시아(블라디보스톡), 한국, 중국(상하이), 홍콩, 호치민, 쿠알라룸푸르, 싱가포르의 주요 항구를 연결하는 해안벨트 중심지역에 위치하고 있다¹²⁾. 아울러 한반도의 서남부지역은 동아시아 지역의 주요 경제권이 교차하는 지리적 이점을 안고 있는데, 이는 환동해 경제권 및 환황해 경제권 그리고 남·북한, 러시아, 중국을 연결하는 통일대륙 경제권과 일본의 규슈와 이어지는 한·일해협경제권이 서로 교차하는 매우 중요한 위치에

12) 광역서남권행정협의회, 『광역서남해안권발전전략』, 2000. 9, pp. 84-115 및 『21세기 전남비전』, pp. 37-38을 참조하였음.

있기 때문이다. 따라서 목포항은 한·중·일·러 등 범아시아 지역을 중심으로 전개될 환태평양 경제권의 중심지가 될 수 있는 매우 뛰어난 지정학적 이점을 지니고 있다.



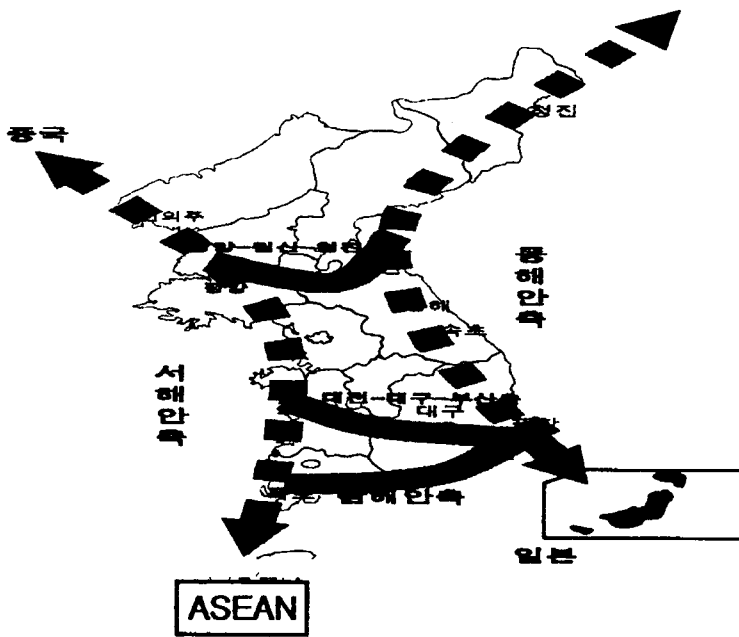
〈그림 2〉 목포의 지정학적 이점

다. 신해양 시대의 새로운 개발축의 중심지

아시아-태평양 시대의 새로운 국제환경은 전방위 해양축 개발의 필요성을 더욱 증대 시키고 있고, 기존의 부산·도쿄-에쿠이라는 동축의 단선 해양축에서 탈피하여 목포-상하이-홍콩-하와이-방콕-싱가포르-자카르타-시드니-인도양으로 연결되는 남축의 신해양축을 개발해야 한다는 주장이 강하게 전개되고 있다.

특히, 통일된 국토속에서 한반도 전체의 개발 잠재력 실현을 극대화하기 위하여 연안 및 내륙지역 통합형 국토개발축이 형성되고 있는데, 신국토개발축은 2개의 큰 활모양의 해양개발축과 내륙개발축이다. 2개의 해양개발축 중 서해안 개발축은

목포-서울-개성-평양-신의주를 연결하는 개발축으로서 황해경제권을 겨냥한 축이며, 남북으로는 중국 및 ASEAN과 연결되는 대륙축 및 신해양축으로 연결된다. 또한 동해안 축으로는 부산-포항-동해-원산-청진-러시아를 연결하는 개발축으로 한·일경제권 및 환태평양 경제권을 겨냥한 축이다. 아울러 한반도의 내륙을 양대축으로 연결하는 평양-원산-청진축과 대전-대구-부산축 및 목포-광양-부산을 연계하는 남해안축의 거시적인 개발과정에서 목포항은 신해양 시대에 부응 할 수 있는 개발축의 중심지로 부상하고 있다.



<그림 3> 21세기를 대비한 신국토개발축

4. 환태평양시대의 목포항의 위상과 역할

21세기에 접어든 현재 세계경제는 무한경쟁과 지역경제의 블록화라는 양대 틀 속에서 새롭게 재편되고 있다. 20세기의 경제질서가 자본주의와 사회주의의 대결을 기초로 한 냉전적구조와 자본주의내에서의 자유무역을 통한 상호이익의 추구였다면 지금의 세계경제 질서는 지구상의 거의 모든 국가가 이데올로기의 차이에 의

한 구별이 사라진 상태에서 자국의 경제적 이익만을 추구하는 상황으로 바뀌었다고 할 수 있다¹³⁾. 이는 경제적 이익을 위한 경쟁이 날로 치열해지고 있음을 의미한다. 그리고 세계경제의 중심축도 기존의 미국, 일본, EU로 부터 중국을 새로운 축으로 하는 신 4극체제로 변모하고 있으며 중국의 위상이 두드러지고 있다. 이 때문에 지하자원이 부족하고 대외의존도가 높은 우리나라로서는 앞으로의 경제질서가 환태평양과 동북아중심으로 변화할 것에 대비하여 적절한 대응책을 강구하여야 할 것이다. 아울러 새롭게 재편되는 경제질서 속에서 경제성장 중심지로 주목받고 있는 동아시아는 소규모의 국지적인 경제권이 형성되고 있으며, 21세기에는 아시아 전지역을 포함하는 경제협력권의 형성으로 목포항만의 주도적 역할이 기대되고 있다. 따라서 동아시아 교류협력에 적극적으로 대응해 간다면 목포항은 동아시아 교류 협력권의 거점지가 될 수 있을 것이다. 이는 목포항이 지정학적으로 동북아 중심부에 위치하여 대륙과 해양간의 연계에 유리하며, 남북관통철도, 고속도로등 공통물류체계를 구축할수 있는 지리적 이점을 지니고 있어 동북아 물류의 중심지 기능을 강화하게 될 것이다.

목포항은 동북아 물류중심기지로서 아시아, 태평양, 유럽을 연결하는 기간항로의 모항(Hub Port)기능을 수행하고 동북아 지역내 지선항로의 역내 해상 수송망과 철도, 도로를 통한 대륙연계 육상 수송망 체계를 구축하여 동북아의 관문역할을 담당하게 될 것이다.

IV. 목포항만의 SOC 현황 및 과제

1. 목포항만의 입출항 현황

목포항만은 향후 환태평양 경제권의 교역 중심지로서의 역할이 기대되고 있다. 그러나 이에 대비한 항만시설이 크게 미흡한 실정인데, 4개의 무역항(목포, 완도, 광양, 여수)과 5개의 연안항(대흑산도, 흥도, 거문도, 녹동, 나로도)이 있지만 광양항(컨테이너)을 제외하고는 모두 소규모 항만시설로서 국제교역에는 크게 미흡한 시설이다. 1996년말 현재 입출항 선박 중 천톤 미만이 93.2%를 차지하고 있으며(표 4), 전국의 입항척수가 137,407척인데 비하여 목포항은 5,542척으로 입항척수가 전국이나 전남에 비해 상대적으로 작고, 출항척수의 경우도 입항과 유사한 것으로 나타나고 있다. 또한 목포항의 하역능력은 2,536천톤으로 전국 하역능력 285,200천

13) 박태영, 『신4극체제하의 경제전략 -21세기선진국 진입을 위하여-』, 1995, p. 224.

톤의 0.9%를 점유하고 있어 항만시설의 낙후성을 보이고 있다.

〈표 4〉 입출항 현황과 시설능력(1996)

(단위: 척, 천톤, %)

구 분		전 국	전 남	목 포
입항	척수	137,407	21,202	5,542
	톤수	617,715	28,803.5	1,974
출항	척수	137,269	25,904	5,914
	톤수	615,220	95,149.9	5,098
하역능력(A)		285,200	57,275	2,536
화물수송실적(B)		533,535	93,508	3,505
B/A		1.87	1.63	1.38
접안능력		506(100)	68(13.4)	9(1.7)

자료: 해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1997.

2. 목포항만의 물동량 및 하역능력

현재 목포항만의 물동량이나 하역능력은 국제적 해상물류수송을 하고 있는 부산항이나 광양항 및 인천항에 비해 상당히 낮은 비중을 차지하고 있다. 이는 그동안 목포항이 국제해상물류수송을 위한 여건을 충분히 갖추지 못했고, 한편으로는 우리나라 경제개발의 사각지대로 남아 해상물류 수송을 위한 거점배후도시로 성장을 하지 못한데도 원인이 있다고 할 수 있다. 그러나 세계경제중심축의 동아시아로 이동, 아시아태평양경제협력체의 가동은 국경없는 무한경쟁시대를 초래하였고 이로 인한 국제교역도 더욱 확대될 전망이다. 전국의 항만 물동량(표 5)은 1996년 7억1,873만톤에서 2001년에 9억9,732만톤, 2011년 14억9,786만톤으로 증가할 전망이다. 이중 목포항의 물동량은 1996년에 446만2천톤에서 2001년 881만1천톤, 2006년 1,840만2천톤, 2011년에는 2,841만1천톤으로 증가가 예상된다. 한편 하역능력의 과부족을 살펴보면 2011년에는 전국 부족량의 0.7%가 목포항만에 분포되어 있어 상대적으로 시설부족 현상이 심화될 것으로 나타나 항만시설의 조기확충이 시급하다. 해운 물동량은 2005년에 11억톤으로 증가가 예상되어 해상운송의 컨테이너 전용 처리시설의 확장이 시급하며, 2011년까지 총 화물량을 처리하기 위해서는 총 527선석이 추가로 소요될 예정임으로 5년마다 약 100선석 이상의 항만시설이 개발

되어야 할 것이다¹⁴⁾.

〈표 5〉 목포항의 물동량 및 하역능력 전망

(단위: 천톤)

구 분		1996	2001	2006	2011
총 계	화 물 량	718,734	997,320	1,255,032	1,497,863
	시설소요	436,366	649,156	843,854	1,001,386
	하역능력	322,751	322,751	322,751	322,751
	과 부 족	△113,585	△326,405	△521,103	△678,635
전남합계	화 물 량	137,040	183,306	245,948	306,541
	시설소요	63,900	99,213	146,542	183,953
	하역능력	54,627	54,627	54,627	54,627
	과 부 족	△9,273	△91,915	△91,915	△91,915
목 포	화 물 량	4,462	8,811	18,402	28,481
	시설소요	4,012	8,010	18,857	24,261
	하역능력	2,500	2,500	2,500	2,500
	과 부 족	△1,512	△5,510	△13,357	△21,761
목포비중 (%)	화 물 량	0.6	0.8	1.4	1.9
	시설소요	0.9	1.2	1.8	2.3
	하역능력	0.7	0.7	0.7	0.7
	과 부 족	1.3	1.7	2.6	3.2

자료: 해운항만청, 『신항만개발투자 우선순위 평가』, 1996.

주: 시설소요량은 총물동량에서 물류량을 제외한 것임.

또한 1993년부터 2011년까지 평균화물수송 수요의 증가 추이를 보면(표 6), 도로 3.3% 철도 3.9%에 비해 해상은 4.5%, 항공은 6.6%로 해상과 항공화물의 수송수요가 상대적으로 큰 폭으로 상승할 것으로 예측되고 있다. 따라서 이에 대응할 수 있는 항만시설의 확보가 요구되고 있다.

3. 컨테이너 물동량

컨테이너의 경우 전국 물동량(표 7)은 1996년말 537만 TEU에서 2011년 1,924만4천TEU로 증가가 예상되며, 전남지역 항만(목포, 광양)의 물동량은 1만6천 TEU에서 632만3천 TEU로 증가가 예상되어 전국 점유율의 32.4%(2011년)로 크게 증가한 것으로 예상된다. 또한 2011년 컨테이너 물동량은 목포항의 경우 17만9천TEU, 광

14) 해운항만청, 『신항만개발투자 우선순위 평가』, 1996 참조.

한국해양수산개발원, 『해운통계요람』, 2000 참조.

양항 컨테이너 물동량은 전국에서 605만3천TEU로 31.5%를 차지하게 되어 우리나라 양대 컨테이너 물동량 처리항이 될 것이다. 그러나 목포항은 전국에서 0.9%로 1%에도 미치지 못할 것으로 예상된다.

〈표 6〉 전국 화물 수송수요 증가전망

구분	단위	1993년	2001년	2011년	연평균증가율(%)
국내	백만톤	445	613	853	3.7
-도로	"	289	380	520	3.3
-철도	"	60	71	120	3.9
-해운	"	96	161	211	4.5
-항공	"	0.55	1.02	1.74	6.6
국제	백만톤	317	512	875	5.8
컨테이너	만TEU	325	821	1,412	8.5

자료: 국토계획연구작업반, 『제3차 국토종합개발계획 수정시안』 I-3, 1995.

〈표 7〉 컨테이너 물동량 전망

(단위: 천, TEU, %)

항 만	1996	2001	2006	2011
전 국	5,370	9,854	13,954	19,224
전 남	16(0.3)	1,682(16.5)	3,628(26)	6,232(32.4)
목 포	-	38(0.3)	104(0.7)	179(0.9)
광 양	16(0.2)	1,590(16.1)	3,524(25.2)	6,053(31.5)

자료: 목포대학교, 『임해지역개발연구』, 제18집 참조 및 재작성함.

주: ()안의 수치는 구성비임.

4. 목포권의 사회간접자본 개발동향

가. 도로부문

도로부문의 개발동향은 크게 서해안 고속도로 및 연계도로, 무안 국제공항과 연계도로, 신외항과 연계도로, 목포의 도심체증 해소 및 제2순환망 형성도로 건설계획이 대표적으로 추진되고 있다. 이 중에서 신외항과 연계된 도로로서는 목포-나주간 산업 고속도로와, 일로-대불간 고속도로, 목포-대불간 도로, 목포-신산업지대 연결교량이 있다. 특히 일로-대불간 고속도로와 목포-대불간도로 계획은 항만과 배

후물류 유통단지를 연계시키고 있어 목포항만 개발에 따른 경제적 파급효과가 기대된다. 그러나 전체적인 도로개발계획을 보면 우선순위를 두지 못한채 단기적 예산으로 투자가 이루어짐으로써 도로와 항만 및 철도간의 연계가 충분히 이루어지지 못하고 있다.

특히 광주 목포간 신고속도로 건설 및 대불-일로-청계-무안국제공항간의 도로연결 및 목포-청계-무안국제공항간 연계고속도로 건설사업이 주요과제로서 추진되어야 하고 도로의 난개발을 지양하고 도로기능제고를 위해 선진국형의 교통량의 원활한 흐름과 경제성제고의 고속도로 및 지방국도 각종 연계도로망의 개발과 확충이 시급히 요청되고 있다.

나. 철도부문

육상운송수단의 최고수단이 되는 철도부문개발계획은 목포항만과 각종주변 연계도로와 함께 종합적으로 검토되고 더욱 중요한 것은 남북경의선 및 경원선개발이 머지않아 시베리아로 연결되고 최서남단에 위치해 있는 목포권과 연결될 때 남북물자교류를 해상 및 해외부문으로 확대한다는 사실을 염두에 두고 개발하지 않으면 안된다. 철도부문개발은 그 특성상 다른 지역 경제활동량과 이 지역 경제활동량의 연계를 위해 긴요한 사업이다. 현재의 개발동향을 보면 호남선복선화 작업은 2002년에 완공될 예정이고, 호남고속철도는 법정계획으로 실시설계중에 있으며, 목포-보성간 순환철도의 경우는 광주·전남발전 5개년계획에서 제안 되었으나 현재 사업타당성조사에 그치고 있는 실정이다. 대불공단 인입철도(서남권 신산업철도)는 1997년 9월에 착공되어 공사가 진행중에 있으며, 압해인입철도, 망운-진도간 경전철은 비법정계획으로 장기검토 사업이다. 이중에서 목포 신외항과 연계된 철도는 대불공단 인입철도로 일로-대불-삼호-신외항간 단선으로 되어 있다.

전체적으로 철도부문의 SOC 투자현황을 볼 때 구상단계에 있는 계획이 많고 이미 법정계획으로 승인된 부분들도 아직 실시되지 않고 있는 경우가 대부분으로 철도부문의 SOC 확충이 매우 부족한 상태이며 도로부문과도 연계성이 부족한 계획들이 많다. 앞으로 목포항만을 중심으로 전개될 철도부문의 개발계획은 남북간 협문제, 유라시아대륙 및 해양까지 경제활동권역이 확대될 것이므로 그 모든 가능성을 포함하는 종합개발계획으로 추진되지 않으면 안된다. 특히 내륙의 도로망과 연계개발은 필수적이다.

다. 항만부문

목포항은 크게 목포내항, 목포북항, 남항으로 구성되어 있으며 대불항, 목포신외항, 압해국제항 개발계획이 서있다. 목포북항은 국제교역항으로, 목포남항과 내항은 목포권의 관광·레저항으로 활용되고 있고 대불항은 대불산단의 전용항이나 산업단지 활성화가 지연됨에 따라 물동량이 적어서 계획대로 개발이 되지 못하고 있는 실정이다. 대규모 물동량의 운송을 원활히 하기위한 방안으로 항만의 현대화 개발과 그 기능제고가 필수적이지만 아직까지 목포권의 경제활동이 낮은 단계에 머물러 있고 대불공단이 활성화되지 못하여 개발이 지지부진하다. 그러나 대중국 무역량이 지속적으로 증대할 것으로 기대되고 있는 점은 목포항개발 촉진으로 이어질 것이다. 삼면이 해안으로 둘러싸인 우리나라는 각 지역마다 중국과의 교역에 대비하여 항만을 개발하고 있기 때문에 중국과의 교역물동량이 분산되고 있는 점은 목포권개발 및 항만개발 동인을 제공하게 될 것이다.

이러한 열악한 상태에서도 21세기의 신세계경제질서 구축과 무역질서 및 신해양 시대에 대비하여 현재 개발중인 목포신외항은 대중국 교역에 대비한 서남권의 거점항으로서 그리고 광주, 목포권 공업단지 활성화에 따른 일반잡화 및 국제 컨테이너 화물처리능력을 갖추게 될 것이다. 목포권이 환태평양시대의 거점기지로써 대두됨에 따라 목포항만의 역할이 무엇보다도 중요하게 될 것으로 전망된다¹⁵⁾.

라. 공항부문

공항은 여객과 화물에 대한 수요를 충족시키는 중요한 기반 시설이다. 현재 이 지역의 공항으로는 내륙여객수송 수단에 불과한 목포공항이 있고, 무안국제공항이 1994년 4월 공항개발기본계획이 확정되어 현재 공사가 진행중이며 2001년까지 완공을 목표로 진행중이다. 무안국제공항은 서남경제권의 활성화에 크게 기여할 것이며 이 지역의 물류비용절감으로 경쟁력을 높이는 계기가 될 것이다. 공항, 철도, 도로망이 완비되어 육해공의 복합운송체계가 갖추어짐으로써 머지않아 이 지역의 교통산업, 관광서비스산업, 과수, 원예, 재배농업 및 축성재배에 의한 경제작물 및 농축산업의 성장발전을 크게 촉진할 것으로 기대된다. 한편 현재의 목포공항은 무안국제공항 건설완료 후에는 관광, 농업, 건설용 공항으로 사용될 예정이다.

15) Yochum, G. R. and V. B. Agarwal, "Static and Changing Port's Economic Impacts," *Maritime Policy and Management*, Vol. 15, No. 2, pp. 157-171 참조.

V. 신해양시대의 목포항만 개발방향

21세기의 세계경제는 전자상거래의 급속한 확산에 따른 국경없는 물류시대를 맞이하여 항만에서의 물적수송, 화물처리, 보관하역 및 정보활동 등 항만산업의 중요성이 더욱 증가할 것이 확실하다. 목포항만은 다도해의 임해교통 요충지로서의 역할뿐만 아니라 배후도시와의 조화를 통한 지역사회 및 우리나라 전체에 매우 높은 부가가치 창출공간이라는 점에 인식을 공유하고 있다. 바야흐로 이제 항만은 선박의 초대형화, 고속화 추세에 부응하여 이에 맞는 항만기능 및 시설의 전문화와 대규모화가 절실히 요구되고 있다. 따라서 목포항은 정부에 의한 준설, 보상, 배후수송시설 조성작업과 민자유치를 통한 부지조성 및 접안시설등을 단계적으로 수행하여 경쟁력있는 최첨단 항만으로 개발해야 할 필요가 있다¹⁶⁾.

환태평양시대를 맞이하여 연안국들은 자국의 항만기능을 강화하고 유통화물을 집결, 운송하는 시스템을 선진화시키기 위해 갈수록 항만개발에 열을 올리고 있다. 중국은 지속적인 개혁과 개방화 정책으로 현대화를 지속적으로 추진함으로 고도경제성장하에서 교역량이 급속히 증가하고 있으며, 홍콩의 반환, 대만과의 연안항로 개설 등 대외 환경변화에 따라 자국의 항만을 지속적으로 개발중에 있다. 특히 향후 교역량이 급속히 증가할 상해항간의 거리가 목포에서는 671km로, 군산이나 인천항에 비해서 상대적으로 유리한 위치에 있다.

러시아의 경우는 극동지역의 항만을 적극 개방하여 보스타치니, 나훛트카 등을 통한 시베리아 횡단철도의 수송량을 증가시키려 하고 있다. 일본은 자국의 수출화물 뿐만 아니라 중국 및 주변국가들의 환적화물 유치에 적극적이다. 이러한 국제 무역 환경변화에 능동적으로 대처하여 21세기 환태평양시대의 중심항만으로서의 기능을 수행하기 위한 경쟁력 몇가지 개발방향을 제시하고자 한다.

1. 배후수송망 확충

목포항만 개발과 배후시설의 연계성이 이루어지도록 하고 배후 수송망을 목포지역의 특성에 맞추어 개발해야 한다. 그리고 배후 연계수송망을 확충하여 도로, 철도간의 체계적인 연계망을 지속적으로 구축해나가야 한다. 한편으로 목포항만의 경제적 역할을 강화하기 위해서는 목포권 공업단지의 활성화와 물동량의 적극적 유치를 위한 지방자치단체의 역할이 중요하다. 산업시설을 항만배후 공단에 유치

16) 대한주택건설사업협회, 『민자유치사업사례집』, 1996, pp. 145-146.

하고 외자를 적극 유치함으로써 서남권과 동남권 및 해상으로 연결하는 목포권 사회간접자본의 완비와 함께 이 지역의 경제적 기여도가 매우 높아질 것이다.

과거에는 대개 대규모의 중심항만으로 성공하기 위해서 충분한 화물을 발생시키는 배후지의 중요성이 있는지 또는 기타 지역항만의 화물을 값싸고 빠르게 운송해올 수 있는지의 두 가지 조건을 충족시켜야 하는 것이 중요하였으나,¹⁷⁾ 미래의 중심항만들은 도로, 철도, 터미널등의 복합운송시설과 적정수심이 중요요인으로 작용할 것이므로 목포항만이 환태평양시대의 중심항만이 되기 위해서는 이러한 점에 착안한 개발이 이루어져야 한다. 목포항만과 연계하여 건설하고 있는 철도의 복선화 및 화물철도의 연결 및 서해안고속도로의 완성과 무안국제공항의 완성은 목포항만기능과 역할을 더 한층 강화시키는 계기가 될 것이다.

2. 유통단지 조성

21세기 항만은 단순히 해륙교통의 결점점이 아니라 배후도시와의 조화를 이루어 지역사회 및 국가전체의 부가가치를 창조하는 공간이라는 인식이 필요하며 이를 위해서는 항만에 유통단지를 중점적으로 조성해야 한다. 과거에는 화물처리에 중점을 두었던 항만의 기능이 이제는 무역 및 상거래가 일체화됨으로써 항만이 제품의 유통기능에 있어서 중추적인 역할을 하게 되었다.¹⁸⁾ 일본의 경우 웬만한 중소형 항만이면 거의 대부분 분배유통센터를 가지고 있다.

이러한 유통거점 항만들의 유통센터들은 도로, 철도는 물론 항공과의 연계시설이 뛰어나며 물류정보센터, 각종 편의 부대시설이 집적되어 있어 화물의 집화, 배송, 보관, 재고관리, 납품대행, 통관기능 등 모든 항만서비스가 일괄적으로 수행됨으로써 화물의 생산에서 소비에 이르기까지 신속하게 처리되고 있다.

목포항만에 유통단지를 조성하기 위해서는 저렴한 토지, 우수한 노동력, 충분한 사회간접자본 투자, 정보인프라 구축 세제상의 혜택, 통관절차의 간소화 등 다양한 소프트웨어적인 기능들이 고려되어야 한다. 항만개발 이전에 이러한 기능들이 사전에 충분히 검토되어 기존의 항만개발 계획들이 수정되고 보완하여 거시적 안목에서 모든 요건들을 포용하는 종합개발이라야 한다.

17) 이정옥, 「항만개발과 민자유치의 방향」, 『해운산업연구』, 제126호, 해운산업연구원, 1995.

18) 전형진, 「유럽지역 주요항만의 물류센터화 사례」, 『해양수산동향』, 제153호, 한국해양수산개발원, 1997.

3. 정보·통신공간 텔레포트(Teleport) 조성

과거의 항만은 씨포트(Seaport), 현재의 항만은 에어포트(Airport), 미래의 항만은 텔레포트(Teleport)¹⁹⁾로 변하고 있으며, 컴퓨터와 통신위성의 발달에 따라 화물유 통과 정보, 통신이 함께 하는 항만이 경제공간의 중심점이 되고 있는 것이 세계적인 추세이다. 텔레포트의 입지는 전자파의 방해가 없는 곳으로 대도시와의 연계성이 있어야 하며 토지 매입비용이 상대적으로 저렴한 곳이어야 한다. 대부분 텔레포트는 항만지구내에 또는 항만 인접지역에 위치하고 있어 항만이용을 고도화시키고 있다. 텔레포트는 인터넷과 사이버공간에서 처리되고 있는 상품거래 및 운송과 하역처리 수준을 뛰어 넘어 원격통신과 위성통신에 의한 항만기능의 고도화를 뒷받침 할 수 있는 네트워크를 의미한다. 텔레포트에서 활용하는 수단으로는 멀티미디어의 개념을 모두 포괄하는 현대정보의 4형태, 즉 텍스트, 오디오, 이미지 및 그래픽, 동영상의 비디오 및 애니메이션을 전부 포함하는 것을 의미한다. 텔레포트는 항만기능의 효율성을 지향하고, 배후항만기능이 현대화된 위성통신 및 전자장비를 통해 제고되며, 물류흐름의 예측 항로 교통흐름도 등을 종합적으로 처리함으로써 고부가가치 실현에 크게 기여할 것이다. 목포항은 배후에 대불공단이나 삼호방조제에 의한 광활한 토지가 확보되어 이러한 입지조건을 잘 갖추고 있다고 할 수 있다.

이러한 정보·통신공간의 확보에 의해 항만서비스의 향상 및 신속·정확한 화물의 흐름을 위한 항만, 화주, 세관, 기타 무역관련 기관 상호간에 신속하고 효율적인 문서교환시스템, 네트워크와 같은 정보·통신의 최첨단 하부구조의 구축이 가능해 질 수 있다. 즉 목포항만의 텔레포트를 건설함으로써 항만과 항만권역에 있는 물류센타간의 정보체계를 일원화하여 정보활용을 극대화 할 수 있으며, 신속하고 정확한 화물의 흐름을 위한 정보망을 관련기관간에 활용함으로써 효율적인 물류관리를 이루어 환태평양시대의 중심거점항의 기능과 역할을 기대할 수 있다.

4. 서비스마케팅 강화와 전문채널 구성

국내외의 잠재적인 고객을 유치하기 위해서는 항만 이용자의 요구를 파악하고 서비스의 질적 향상을 도모하여 새로운 항만수요를 창출할 수 있도록 적극적인 포

19) 세계텔레포트연합(WTA: World Teleport Association)은 텔레포트를 "통신위성 혹은 기타 장거리 통신매체에의 접근시설, 포괄적인 부동산개발 프로젝트 및 광역지역사회에 서비스를 제공하는 분배네트워크가 결합한 것"으로 정의하고 있다.

트세일즈(port sales)를 강화하여야 한다. 즉 단순하게 목포권역으로 유입되거나 해외로 유출될 해상화물의 수송에만 포커스를 둘 것이 아니라 해상화물의 환적항으로서 역할을 충분히 수행하기 위한 주변국가의 항만수요를 창출시키는 전략과 서비스 강화가 이루어져야 한다. 그리고 미래의 항만의 경제적 역할에 관해 지속적인 연구와 전문가의 의견이 개진될 수 있는 채널이 필요하다. 항만서비스²⁰⁾가 우수한 싱가포르와 같이 목포항이 다가오는 환태평양시대의 중심항만으로서의 역할을 수행하기 위해서는 우선 국내의 전문가로 그룹을 형성하여 전문가들의 의견이 항만개발 정책에 반영될 수 있는 공식채널이 필요하다.

5. 목포항만과 연계관광산업육성

목포항만을 중심으로 펼쳐져 있는 관광자원을 개발함으로써 관광산업과 목포항만의 연계개발을 시도하는 것은 이 지역전체의 비약적 경제발전을 한층 높여줄 것이다. 영암월출산, 도갑사, 왕인박사유적지 및 해남대흥사, 해남화원반도의 관광단지조성 및 다도해의 수많은 도서를 중심으로 하는 해상관광자원을 개발하여 관광산업을 적극적으로 육성하는 것은 목포항만개발을 촉진하게 될 것이다. 육상관광과 해상관광을 동시에 연결해 줄 수 있는 교통운송수단의 원활한 배치 및 관광객의 불편을 최소화시키면서 값싼 편의시설을 배치하는 것은 항만개발과 관광산업의 동시개발이라는 종합적 시각에서 계획을 세우고 추진하지 않으면 안된다. 이는 중앙정부의 지원으로 지방자치단체와 목포항만이 동시에 담당해야 할 중장기 프로젝트로서 추진하는 것이 타당할 것이다.

6. 부대시설 확충

21세기 동북아 물류수송의 거점항으로 발돋움하게 될 목포항은 컨테이너 수요의 급증에 대비하여 항만의 필수 부대시설인 조선기자재 산업을 집중적으로 육성하여야 한다. 즉 목포항만 주변지역에 컨테이너 제작, 수리센터 및 선박수리정비센터를 집중배치함으로써 점증하는 화물적재수단의 수요에 부응하고 항만주변의 연관산업과의 연계시스템을 구성하여 항만의 효율성을 도모하여야 한다. 현재 목포항만 인근에 위치하고 있는 삼호조선소는 시설규모면에서 충분히 그러한 기능을 수행할 수 있는 입지조건을 갖추고 있다. 삼호조선소와 대불공단은 국제물류수송을 위한

20) 하동우·한광석, 『우리나라 컨테이너항만의 마케팅전략 수립에 관한 연구』, 한국해양수산개발원, 1998, pp. 38-40.

대형선박이 입출항할 때 접안지점과 근거리에 위치함으로써 항만배후기능을 수행하는데 최적위치에 있다. 신외항과도 자유롭게 접근할 수 있으며 해안선과 근접지점에 위치함으로써 경제적 효율성이 높고 화물량이 대규모로 증가하더라도 이를 처리할 수 있는 시설을 확장할 수 있는 광활한 값싼 토지는 이 지역만이 갖는 매우 유리한 조건이다.

7. 항만관리운영의 효율화

목포항만의 관리를 중앙집권형 관리체제로 운영하고 있는 현재의 시스템으로는 항만의 개발이나 해상물류증대의 처리를 효율적으로 뒷받침 할 수 없고 항만개발과 물동량수송의 현대화에도 제약요인으로 작용할 수 있다. 관리운영을 지방자치단체에 분산 이관함으로써 책임있는 개발방향 설정을 할 수 있으며 지역민의 지역개발에 맞는 개발계획을 세워 추진할 수 있다. 목포항이 국제항만으로 발전하기 위해서는 지방정부가 주체적으로 참여하는 포트오소리티를 설립하여 운영의 효율화를 도모하여야 할 것으로 사료된다. 즉 지방정부인 전남도와 목포시가 항만관리능력을 키워나갈 수 있도록 항만관련 전담부서를 설치운영하여 현재 해양수산부로부터 위임받은 연안항관련업무 뿐만이 아니라, 항만기본계획과 도시계획과의 지속적인 연계개발을 추진하고, 제반항만시설의 관리감독을 수행하는 것이 바람직하다. 지방정부 및 지방민과 밀착된 항만개발정책은 지역실정에 맞게 추진될 수 있고 항만기능과 도시기능의 일원화를 통한 항만관리 운영의 효율성이 달성될 수 있기 때문이다.

VI. 결 론

경제발전중심축의 이동과 지역경제화의 블록화에 따라서 연안국가들간의 교역량이 급속하게 증가하는 상황에서 물동량을 처리할 수 있는 기반시설로 항만입지와 항만시설이 상당히 중요한 요인으로 작용하고 있다. 이는 항만이 교통시설 및 생활공통기반시설인 사회간접자본인 동시에 지역경제 및 국가경제의 경쟁력을 확보할 수 있는 수단이 되기 때문이다. 더욱이 향후 세계경제는 세계경제발전 중심축의 이동에 따라 환태평양 시대를 예고하고 있으며, 환태평양 주변국가들은 자국의 항만을 환태평양해상물류의 거점 중심항만으로 만들기 위해 치열한 경쟁을 벌이고 있는 실정이다.

본 논문에서 고찰한 바 목포항만은 한반도의 서남해안에 위치하고 있어 한국, 중국, 일본, 러시아등을 중심으로 전개될 동북아 경제권의 중심지가 될 수 있는 매우 뛰어난 지정학적 이점을 지니고 있으며, 해양(일본, 동남아, 미국, 남미)과 대륙(중국, 러시아)를 연계하는 동북아 해상물류 거점으로서 그리고 동아시아 주요경제권의 중심거점 및 신해양시대의 새로운 개발축의 중심지로서의 역할을 수행할 수 있는 무한한 잠재력을 지니고 있다. 따라서 목포항이 앞으로 전개될 환태평양시대의 경제환경변화에 능동적으로 대처하고 21세기 환태평양 중심항만으로서의 경쟁력을 강화할 수 있는 발전방향을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 목포항만에 대한 지속적인 개발 및 배후개발과의 연계성이 이루어질 수 있도록 시설투자를 실시하여야 하며, 각 투자대안들이 체계적으로 이루어질 수 있도록 배후 수송망을 목포권역의 지리적인 특성에 맞추어 개발하여야 한다. 그리고 배후연계수송망을 확충하여 철도, 도로, 공항 및 연안지역해상간의 체계적인 수송망을 대폭 확충해야 한다.

둘째, 목포항만 주변지역의 유희토지와 양질의 유희인력, 충분한 사회간접자본에 대한 투자 및 정보 인프라의 조성, 항만서비스의 강화 등의 다양한 조치에 대한 종합적인 검토와 유통단지를 적극적으로 조성하여야 한다. 즉 21세기의 항만이 요구하는 해륙교통과 항만 배후도시와의 조화를 통한 부가가치를 창출할 수 있는 유통단지의 조성이 요구된다.

셋째, 21세기 환태평양시대를 겨냥한 항만은 컴퓨터와 통신위성이 복합되어 정보·통신이 함께 하는 경제공간의 중심으로 인식되고 있다. 따라서 목포항을 동북아 해상물류의 거점으로 조성하기 위해서는 물류센터간의 정보체계를 일원화하고 정보활동을 극대화 할 수 있는 최첨단 하부구조의 건설이 조속히 이루어져야 할 것이며, 목포항만지역이나 주변지역에 텔레포트를 개발함으로써 단순한 항만으로서의 기능분만 아니라 종합적인 유통항만으로서의 기능을 동시에 갖추어야 한다.

넷째, 국내외의 잠재적인 고객을 유치하기 위해 항만이용자의 요구를 파악하고, 항만서비스의 질을 개선하여 새로운 항만수요를 창출할 수 있도록 항만세일즈를 강화해야 한다. 아울러 선진항만에 대한 지식과 정보를 수집할 수 있고 전문가의 의견이 충분히 정책에 반영될 수 있도록 국내외 전문가 집단으로 구성된 전문채널이 필요하다.

다섯째 정부의 정책적인 지원과 민자유치에 의한 항만개발의 지속성이 유지될 수 있도록 단계적인 개발계획을 수립하고 정부의 적극적인 노력이 제고되어야 한다. 항만개발이라는 것은 단시일내에 이루어지는 것이 아니며, 투자에 대한 규모도 대 규모로 이루어지기 때문에 장기적인 안목과 지속적인 예산확보가 필요하다. 또한

목포항만주변의 관광자원 개발을 항만개발과 연계하여 관광산업개발 및 항만개발의 동시적 종합적인 플랜을 세워 추진하는 것이 필요하다.

여섯째, 목포항만의 물동량이 증가함으로써 점증하게 될 적재수단의 수요에 대비하여 선박정비, 컨테이너 수리 및 제작시설을 갖추고 항만운영권이 중앙정부로부터 지방자치단체로 분산 이관함으로써 지방정부가 능동적으로 참여하여 항만기능과 도시기능의 일원화를 꾀할 수 있고 지역실정에 맞는 항만개발 및 지역개발을 가능케 할 것이다.

동북아 경제의 중심축으로서 화중(華中)경제권과 환태평양시대의 태평양연안국들을 포용하는 환태평양 광역경제권의 전진기지로서 목포항이 담당해야 할 역할과 기능은 21세기에 더욱 커질 것이다. 지리적으로 동북아 및 태평양 전지역으로 뻗어나가는 최적지인 목포권의 개발과 목포항만 시설투자는 사회간접자본 투자의 최우선적인 과제가 되어야 할 것이다. 목포권을 중심으로 한 서남해안의 개발, 중국과의 경제협력 강화를 통하여 환황해경제권의 튼튼한 구축, 21세기 세계경제중심 지역으로 떠오르는 환태평양시대의 선두주자 위치확보는 우리나라의 당면한 주요 목표이며 이러한 경제적 역할수행을 목포항이 큰 비중으로 담당하게 될 것이다. 항만개발은 지자체의 노력만으로 되는 것이 아니라, 관련단체와 정부기관 및 지역민의 노력이 필요하다. 이에 정부와 지역민이 혼연 일체가 되어 함께 노력할 때 지정학적 이점과 잠재능력을 보유한 목포항만은 21세기의 환태평양의 중심항만으로서 역할을 수행하게 될 것으로 기대된다.

〈참 고 문 헌〉

1. 건설부, 『제3차 국토종합개발계획(1992-2001)』, 1992.
2. 광역서남권행정협의회, 『광역서남해권 발전전략』, 2000. 9.
3. 국토계획연구작업반, 『제3차 국토종합개발계획 수정시안』, 1995.
4. 대한주택건설사업협회, 『민자유치사업 사례집』, 1996.
5. 목포시, 『21세기를 향한 목포종합발전계획』, 1994.
6. _____, 『목포권 선박산업 육성시책 연구』, 1999. 2.
7. 목포대학교 임해지역개발연구소, 『임해지역개발연구』, 1998. 12.
8. _____, 『임해지역개발연구』, 1999. 12.
9. 목포해양대학교 해양산업연구소, 『목포항의 21세기 발전전략, 목포항 화물운송 시스템의 현황에 관한 연구』, 『98춘계 해양산업연구소 학술세미나 발표논문집』, 1998. 5.
10. 박태영, 『신4극체제하의 경제전략 -선진국진입을 위하여-』, 동문사, 1995.

11. 배병태, 「21세기 동북아 중심항만으로서의 기능강화를 위한 연구」, 『한국항만경제학회지』, 1998. 8.
12. 박승, 『경제발전론』, 박영사, 2000. 6.
13. 이유재, 『서비스마케팅』, 학현사, 1999.
14. 이정옥, 「항만개발과 민자유치의 방향」, 『해운산업연구』, 제126호, 해운산업연구원, 1995.
15. 전라남도, 『21세기 전남비전』, 1998.
16. 전형진, 「유럽지역 주요항만의 물류센터화 사례」, 『해양수산동향』, 제153호, 한국해양수산개발원, 1997.
17. 조찬혁, 「유럽 주요항만 배후물류센터 건설특징과 정책에 관한 연구」, 『한국항만경제학회지』, 제14권, 1998. 8.
18. 채서일, 『마케팅』, 학현사, 1995.
19. 통계청, 『통계월보』, 2000.
20. 하동우 · 한광석, 『우리나라 컨테이너항만의 마케팅전략 수립에 관한 연구』, 한국해양수산개발원, 1998.
21. 한국해양수산개발원, 『해양수산동향』, 1997.
22. 한국해운학회, 『한국해운학회지』, 1997.
23. _____, 『해운통계요람』, 2000.
24. _____, 『해양수산통계연보』, 1999.
25. 해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1997.
26. _____, 『신개발투자 우선순위평가』, 1996.
27. <http://trut.chungbuk.ac.kr/~jjjung/aa102.htm>, Copyright@2000 매경인터넷(주).
28. <http://my.netian.com/~hangjoo/resume/7th.htm>, 「세계경제의 블록화와 다국적기업의 관계」.
29. OECD, *Economic Survey of Korea*, September 2000.
30. Yochum, G. R. and V. B. Agarwal, "Static and Changing Port's Economic Impacts," *Maritime Policy and Management*, Vol. 15, No. 2. pp. 157-171.

논문투고일: 2001. 1. 31
 논문심사일: 2001. 2. 25
 심사판정일: 2001. 3. 10