

동북아 물류중심과 광양항

최정규*

〈 목 차 〉	
I. 서론	1. 광양항의 유리한 입지조건
II. 동북아 경제권	2. 광양항의 동북아지역 물류중심으로의 발전전략
1. 동북아경제권의 일반적 고찰	
2. 동북아경제권의 물류현황	V. 결 론
III. 항만환경의 변화와 광양항	참고문헌
1. 국제항만환경의 변화	Abstract
2. 우리 나라 항만여건의 변화	
IV. 동북아 물류중심을 지향하는 광양항의 발전전략	

I. 서론

오늘날의 세계경제는 국경의 개념이 없어지고 오로지 경쟁력이 있는 국가와 기업만이 생존할 수 있는 무한경쟁의 시대라고 할 수 있다. 동북아지역이라 함은 경제대국이라 할 수 있는 일본, 세계최대시장인 중국, 그리고 지난 30여년간 세계에서 가장 빠른 경제성장률을 보인 한국 등을 중심으로 소련 및 북한 등을 포함하고 있다. 특히 매년 10% 이상의 경제성장률을 보이고 있는 중국, 그리고 자원의 보고로서 개방화되고 있는 러시아 극동지방 등 동북아지역은 세계에서 가장 역동적인 경제지역으로 인식되고 있다.

이러한 과정에서 우리 나라는 지리경제학적으로 아시아대륙과 태평양을 연결하는 허브(Hub)로서 물류 및 경제활동의 중심적인 역할을 할 수 있는 유리한

* 순천청암대학 경영정보과 조교수

조건을 지니고 있다. 특히 서울에서 비행거리 3시간 이내로 인구 100만명 이상의 대도시가 43개나 위치하여 있으며, 세계최대의 잠재시장이라 할 수 있는 중국을 배후지역으로 확보하고 있기 때문에 어느 지역보다 미래의 전망은 밝다고 할 수 있다.

동북아지역은 2000년대 들어 경제적인 통합요건이 충족됨으로서 자유무역시대의 형성가능성이 매우 높아지고 있다. 또한 동북아지역의 협력기구까지도 태동되어서 상호협력 및 상호의존관계가 구축될 것으로 예상되고 있으며, 이 경우에는 동북아지역의 운송망이 본격적으로 형성될 것으로 전망되고 있다.

따라서 폭발적으로 증가하고 있는 동북아지역의 수출입 물동량을 흡수하고, 또한 장차 미국을 능가하는 세계 최대의 시장으로 성장이 예상되고 있는 중국의 대규모 화물을 유치 및 환적할 수 있는 시설 및 기능을 갖춘 항만을 보유한다는 것은 매우 시급한 과제일 것이다.

그런데 우리 나라의 경제 및 물류체계는 서울-부산축을 중심으로 형성·발전되어 왔다고 할 수 있으며, 특히 우리 나라의 대표적인 항만이라 할 수 있는 부산항은 이미 체선·체화현상이 심하여 수출입화주에게 시간 및 금융상의 부담을 가중시키고 있다. 이러한 이유로 세계적인 선사들은 이미 부산항을 기항지로서 기피하고 있는 실정이다.

이같은 현실에서 우리 나라의 물류흐름을 「수도권-부산축」 및 「수도권-광양축」으로 양분시키고자 하는 범국가적인 목적하에서 1987년부터 광양항 컨테이너부두의 개발사업이 추진되어 왔으며, 1998년 개항한 광양항은 드디어 2002년도에 컨테이너 처리물동량이 연간 100만TEU를 넘어서는 등 급성장을 보이고 있다.

오늘날 세계의 주요항만은 선박의 초대형화 및 수출입물동량의 폭발적인 증가로 새로운 기술의 도입을 요청받고 있으며, 이러한 요청에 부응하기 위하여 각국 항만은 대형부두의 건설을 통하여 중심항(Hub-Port)으로 발전시키고자 노력하고 있다. 그런데 중심항으로의 발전 여부는 당해 항만의 발전뿐만 아니라 항만지역 및 국가의 장래에도 세계의 중심지역으로 발전할 수 있는 중요한 문제로 부각되고 있다.

따라서 지리적으로 동북아지역의 중심적인 위치에 입지하고 있는 우리 나라의 입지여건상 대형항만의 개발을 통하여 중심항만으로 발전한다면 동북아 경제권의 물류관문 역할을 충분히 수행할 수 있을 것이다. 그러므로 우리 나라의 항만이 동북아지역의 물동량, 나아가 세계무역의 물동량 集散地가 될 수 있을

것이라는 측면에서 광양항을 활성화시키고, 나아가 광양항이 동북아경제권의 물류중심으로 구축될 수 있는 방안을 모색하여 보는데 연구의 목적이 있다.

Ⅱ. 동북아 경제권

1. 동북아 경제권의 일반적 고찰

1.1 동북아 경제권의 특성

1.1.1 체제의 상이

EU나 NAFTA 등은 모두 자본주의 체제를 같이하는 경제협력체들이다. 그러나 동북아지역에서의 경제권 형성은 경제체제를 달리하는 국가들간의 협력을 모색해야 한다는데 그 특징이 있다.

주지하는 바와 같이 동북아국가들은 서로 다른 정치·경제체제하에 있다. 한국과 일본은 시장경제를 원칙으로 하는 자본주의 체제인 반면에 북한, 중국 및 러시아는 계획경제를 원칙으로 하는 사회주의 체제를 바탕으로 최근 개혁 및 개방을 통하여 시장경제의 원리를 도입하고 있다. 따라서 동북아 경제권의 형성은 다양한 모습을 보이고 있는 체제의 상이성을 극복하는 형태로 추진될 수밖에 없을 것으로 보인다.

1.1.2 경제발전 수준의 상이

일반적으로 경제통합은 경제발전의 수준이 비슷한 국가들끼리의 경제협력을 특징으로 한다. EU는 시장의 통합을 통해 경쟁촉진, 규모의 경제추구, 자유무역을 통한 역내시장에서의 분업의 이익추구를 목적으로 하는 선진공업국간의 경제통합이며, NAFTA도 최근 경제발전단계가 다른 멕시코까지 그 범위가 확대되었으나 본래 미국과 캐나다간의 자유무역협정에 그 뿌리를 둔 것이다. 한편, ASEAN 국가들의 AFTA나 남미국가들의 LAFTA 등은 역내국가간 공업화를 상호지원하고 공업발전을 추구하는 개도국들끼리의 경제협력체이다.

그런데 동북아지역에서는 각국별 경제발전단계가 매우 큰 격차를 나타내고 있다. 즉 공업화의 단계를 국내자원의 가공, 수입대체, 수출산업의 육성, 산업구조의 고도화 등 4단계로 나누어 볼 때, 동북아 각국은 서로 다른 공업화의 단계

에 있는 실정이다.

<표 1> 동북아 국가간의 공업화 단계별 현황

구 분	공업화 단계	자원 보유 현황
일 본	<ul style="list-style-type: none"> · 탈공업화, 친환경적인 경향 · 산업구조의 고도화 · 고도 선진산업사회에 진입 	<ul style="list-style-type: none"> · 자본풍부하고 기술수준 뛰어남 · 자원의 안정적확보 필요, 노동력 부족
한 국	<ul style="list-style-type: none"> · 수출산업 육성단계에서 산업구조 고도화단계로 이행중 · 기술측면에서의 취약성 	<ul style="list-style-type: none"> · 자본과 기초기술측면은 비교적 풍부 · 자원은 거의 없고, 기능인력도 점차 부족
중 국	<ul style="list-style-type: none"> · 수입대체단계에서 수출산업 육성단계로 이행중 	<ul style="list-style-type: none"> · 노동력 및 자원의 풍부 · 자본과 기술의 부족
러시아	<ul style="list-style-type: none"> · 국내자원 가공단계에서 수입대체단계로 이행중 	<ul style="list-style-type: none"> · 자원은 풍부 · 노동·자본·기술은 크게 부족하거나 낙후
북 한	<ul style="list-style-type: none"> · 국내자원의 가공단계 	<ul style="list-style-type: none"> · 노동력 및 필요자원 부족 · 자본과 기술의 부족

자료 : 각종 자료를 토대로 작성

1.1.3 참여동기의 상이

일반적으로 단일지역경제권의 형성은 국가간 경제적 공동의 이해관계를 전제로 한다. 그러나 체제가 상이하고 경제발전수준이 상이한 동북아지역에서의 단일경제권이 이루어질 경우 그에 대한 참여동기 또한 각국마다 같을 수 없을 것이다.

우선 낮은 경제발전단계에 머물러 있는 북한, 중국, 러시아의 경우 능률적인 수입대체와 국내생산능력의 확대에 따른 안정적인 시장의 확보가 긴요하다. 즉 이들 국가들은 안정적인 시장을 확보함으로써 규모의 경제와 특화의 이익을 추구할 수 있게 될 것이다.

일본의 입장에서는 이미 동북아국가들의 일본에 대한 대외무역의존도가 상당히 높기 때문에 단일경제권의 형성에 의한 시장의 확대효과는 그다지 크지 않을 것이다. 또한 EU나 NAFTA와 같이 역내 자유무역을 통한 경쟁촉진도 협력대상국의 경제발전 수준과 큰 격차를 보이고 있기 때문에 큰 의미가 없다. 따

라서 일본의 경우 동북아 경제권에의 참여동기는 기존의 경제협력의 경우와는 다른 참여동기를 가지게 될 것이다. 즉 동북아에서의 정치적 긴장 완화와 경제협력의 증진으로 그 동안 상대적으로 발전이 지연되어 온 동해연안지역의 개발을 촉진할 것으로 보인다. 다시 말하면 일본의 동북아 경제권에의 참여동기는 공업화의 달성이나 시장확대보다는 지역개발에 더 큰 비중을 두게 될 전망이다.

한국은 동북아에서 경제발전 및 기술수준의 면에서 중간자의 위치에 있다. 즉 한국으로서는 중국, 북한, 러시아 등과의 경제협력을 통하여 국제시장에서의 지속적인 경쟁력을 유지하고, 일본과의 협력을 통해서 신기술개발에 의한 새로운 시장의 개척을 도모함으로써 산업구조의 조정을 꾀할 수 있을 것이다. 뿐만 아니라 한국은 동북아 경제권의 형성으로 그 동안 상대적으로 소외되어 왔던 서해안 및 동해안지역의 개발이 촉진될 수 있을 것이다. 따라서 동북아 경제권에의 한국의 참여동기는 북한, 중국 및 러시아 등의 참여동기에서 볼 수 있는 국제시장에서의 수출경쟁력 확보와 더불어 일본의 동북아 경제권 참여동기와 같은 낙후지역의 개발이라는 양면성을 지니고 있다고 할 수 있다.

1.2 동북아 경제권의 현황

오늘날 세계적으로는 정치적 이데올로기의 퇴조와 더불어 교통 및 통신기술이 발달되고, 또한 자원 및 환경과 관련된 문제 등이 부각됨으로써 일상생활의 모든 면이 긴밀히 관련되고 있는 추세이며, 한편으로는 경제논리가 점점 확대되는 경제적 세계화가 진전되고 있다.

그런데 이와 같은 세계화는 기업에게 있어서는 그 활동영역을 세계적으로 광범위하고 다양한 기업활동을 요구하고 있는데, 이러한 요구가 바로 국제물류의 중요성을 제고시키고 있다. 따라서 오늘날의 기업에 있어서는 國籍은 전혀 문제가 되지 않으므로 세계각국은 지역별로 활발한 기업 유치작전을 벌이고 있는 실정이다.

한반도를 포함한 동북아지역은 가장 큰 변혁을 경험하고 있는 지역 중의 하나이다. 남·북한을 포함한 우리 나라, 중국의 동북 3성과 발해만지역, 일본, 러시아의 시베리아 및 연해주, 몽골 등을 한데 묶은 동북아지역은 21세기 태평양 시대를 맞아 지정학적으로 가장 역동적인 지역으로 부각될 것이 확실하다. 동북아경제권은 총면적이 약 990만km²에 달하며, 2001년 현재 약 8억 7천여 만명의 인구를 포용하고 있다.<표-2> 참조.

<표 2> 동북아경제권의 인구현황 및 전망

(단위 : 백만명, %)

구 분	1994	1996	2001	2011	연평균 증가율(%)		
					1994~1996	1996~2001	2001~2011
한 국	44	45	47	50	0.9	0.8	0.6
일 본	125	126	128	133	0.37	0.35	0.35
중 국 (동북지역)	1,199 (596)	1,228 (610)	1,300 (646)	1,436 (714)	1.2	1.15	1.1
구 소 련 (극동지역)	287 (15)	290 (16)	297 (16)	312 (17)	0.5	0.5	0.5
북 한	22	23	25	29	1.5	1.5	1.5
동북아 5국 (동북아지역)	1,677 (802)	1,712 (820)	1,797 (874)	1,960 (943)	1.0	1.0	0.9

주 : 1) 중국의 동북지방(14개성·시·자치구)은 인구점유비(49.7%)기준 추정치.

2) 구소련의 극동지방(7개 행정구역)은 인구점유비(5.4%)를 적용한 것.

특히 동북아지역은 경제대국인 일본, 그리고 지난 30여년간 세계에서 가장 빠른 경제성장률을 보인 한국 등을 중심으로, 중국 및 소련 전체를 포함하는 경우에는 세계인구의 1/3을 차지하고 있으며, 나아가 매년 10% 이상의 경제성장률을 보이고 있는 중국, 그리고 자원의 보고로서 개방화되고 있는 러시아 극동지방 등 세계에서 가장 역동적인 경제권으로 형성되어 있다.

동북아지역은 2000년대 들어 경제적인 통합요건이 충족됨으로서 자유무역지대의 형성가능성이 매우 높아지고 있고, 현실적으로 한·중·일 자유무역협정의 체결에 대한 전망이 구체적으로 협의되는 시기에 와있다. 나아가 동북아지역의 협력기구까지도 태동되어서 상호협력 및 상호의존관계가 구축됨으로서 본격적인 동북아지역의 운송망이 형성될 것으로 예상되고 있다.

그런데 구소련지역과 북한은 아직까지는 낙후된 지역으로서 향후 경제개발과 함께 개방화를 추진함에 따라서 교역량이 급증할 것으로 전망되고 있으므로 동북아지역에서의 교역규모는 이들 낙후지역의 개발이 본격화되고 또한 상대적으로 경제규모가 확대되면서 크게 증가할 것으로 예상되고 있다.

2. 동북아 경제권의 통합물류체제 전망

다가오는 아시아 태평양시대를 맞아 세계에서 동북아 경제권의 비중이 매우 커질 것이며, 그 중에서도 우리 나라는 동북아의 중심국가가 될 전망이다. 따라서 동북아 경제권의 중심에 위치하고 있는 우리 나라는 동북아 물류센터의 역할을 담당할 것으로 예상되며, 나아가 동북아 경제발전의 견인차 역할을 담당할 수 있을 것이다. 이는 우리 나라가 세계 정기선항로의 관문항으로서 부산항 및 광양항을 중심으로 거점을 확보하고, 나아가 북한은 물론 중국의 동북부지역과 러시아 극동지역 및 일본을 연결하는 운송망의 중심역할을 담당할 수 있을 것이다.

또한 동·서해안의 기타 주요 항만들은 일본, 중국, 러시아와의 직교역항만으로 활용할 수도 있을 것이며, 특히 내륙에서 한반도 횡단철도(TKR)와 도로가 남북으로 연결되면 한반도는 중국, 러시아 대륙과 유럽의 관통운송로로 크게 활용될 수 있을 것으로 전망되고 있다.

특히 21세기에는 북한, 러시아, 중국의 항만, 도로, 철도 등 하부구조가 크게 발전함으로써 고도의 복합일관운송체제가 구축될 수 있을 것이다. 그리고 창고, 내륙복합터미널, 통신망 등의 발전은 통합물류체제의 발전에 크게 기여할 것이며, 일본, 한국, 중국에서 구상하고 있는 정보고속도로체제는 물류관련 정보관리 체제 발전을 일층 촉진시킬 것이다.

<표 3> 세계 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 백만 TEU)

구 분	2001년	2006년	2011년	연평균증가율
세계 전체	224	322	430	6.7%
동북아지역	64	97	137	8.1%
중 국	26	50	79	11.5%

한반도는 동북아 경제권의 중심에 위치하여 있으므로 중국동북부, 북한, 한국, 일본 및 소련극동지역의 물류 중계지로서 매우 적합하다고 할 수 있다. 따라서 우리 나라는 동북아 물류센터의 역할이 요구되는데, 이를 위해서는 장기적으로는 남북한간의 통일이 이루어져야 할 것이며, 단기적으로는 남북한의 물류

체제 구축을 위한 운송협력이 필수적이라 할 수 있다.

그 중에서도 남북한 운송협력의 우선과제는 해운이라 할 수 있으며, 이러한 측면에서 남북관통 운송망 형성에서는 해운과 철도의 비중이 상대적으로 크게 나타날 것이다. 한편, 세계물동량 중에서 동북아시아 및 중국의 비중을 나타내면 다음의 <표 3>과 같다.

<표 3>에서 볼 수 있는 바와 같이, 2011~2011년 기간 동안 세계 전체의 컨테이너물동량은 연평균 6.7% 증가할 것으로 예상되고 있지만, 동북아시아는 이보다 높은 8.1%, 그리고 중국의 경우에는 연평균 컨테이너 물동량의 증가율이 11.5%정도 증가할 것으로 예상되어 중국의 역동적인 성장흐름을 엿볼 수 있다.

한편, 홍콩과 대만 등을 포함하여 동북아시아에 속해있는 국가별의 컨테이너 물동량 실적 및 전망치를 살펴보면 다음의 <표 4>와 같다.

<표 4> 동북아시아 국가별 컨테이너 물동량의 실적 및 향후전망

(단위 : 천TEU)

구 분	1997년	1998년	2000년	2005년	2010년	2020년
한국	5,884	6,426	7,491	11,002	16,380	33,742
중국	5,797	-	9,000	16,000	25,000	39,938
일본	10,892	-	12,854	15,252	20,977	23,427
러시아극동	117	-	193	340	516	1,032
홍콩	14,567	14,700	16,288	18,258	24,228	32,168
대만	8,497	-	11,838	12,348	17,722	21,193
동북아(합계)	47,839	49,316	57,664	73,200	104,830	151,500

자료 : Drewry shipping Consultants, World Container Terminals, 1998. 4.

한국해양수산개발원, 내부자료(추정치), 1999.

<표 4>에서 볼 수 있는 바와 같이 동북아시아의 국가별 컨테이너 물동량 현황 및 전망을 살펴보면 1997년 동북아시아의 컨테이너 물동량은 총 4,784만 TEU이며, 이 중 홍콩이 1,456만TEU로 1위, 일본이 1,089만TEU로 2위를 기록하였으며, 한국은 588만TEU를 처리하여 4위를 기록하였다. 그렇지만 2010년에는 중국이 2,500만TEU를 처리할 것으로 예상되어 1위, 그리고 한국은 1,638만 TEU로 5위로 밀려날 것으로 전망된다. 한편, 2020년의 장기전망을 살펴보면 중

국이 1위, 그리고 한국이 2위로 부상할 것으로 전망되고, 홍콩과 일본 등이 뒤를 이을 것으로 예상되고 있다.

Ⅲ. 항만환경의 변화와 광양항

1. 국제 항만환경의 변화

한 항만이 중심항(Hub-Port)으로 성장하기 위해서는 기본적으로 컨테이너 모선이 기항할 수 있을 만큼의 충분한 화물을 발생시키는 배후지의 중심에 있느냐 하는 중추성(Centrality), 그리고 여타지역 항만의 화물을 값싸고 빠르게 운송하여 올 수 있느냐 하는 중계성(Intermediacy)이 확보될 수 있는 전략적 요충지에 위치하고 있어야 한다.

<표 5> 주요국가의 컨테이너 항만체제

체제	국명	주항	피더 및 컨테이너 처리 항만
양항시스템	영국	런던, 펠릭스토우	리버풀, 사우스햄프턴 등 27개항
	독일	함부르크, 브레멘	맨하임, 마인쯔 등 20개항
	대만	카오슝, 킬룽	타이쑹
	프랑스	프아브르, 마르세이유포스	르앙, 낭트 등 10개항
	이스라엘	아쇼드, 하이파	아이라트
다항시스템	일본	고베, 요코하마, 도쿄, 나고야, 오사카	요카이치, 토마코마이 등 15개항
	미국	로스앤젤레스, 뉴욕, 시애틀, 롱비치	찰스톤, 산디에고 등 20개항

자료 : C.Y. Yearbook 및 항만요람 등을 참고하여 작성

앞의 <표 5>는 자국의 항만운영체제를 양항체제 및 다항체제로 운영하고 있는 일부국가의 경우를 소개하였다.

1980년 이후 세계 컨테이너항만은 세계일주 서비스체제의 진전 및 선박의 대형화로 인하여 크게 적화중심항(load center)과 피더항만으로 이원화되고 있다.

세계각국의 컨테이너항만당국에서는 이러한 환경변화에 능동적으로 대처하기 위하여 세계일주 서비스선사나 대량화물취급선사에게 전용터미널을 확보하여 주는 동시에 자국의 컨테이너항만체제를 양항시스템 혹은 다항시스템으로 구축하고 이에 더하여 피더부두, 다목적부두 등을 추가로 개발하여 대응하고 있는 실정이다.

2. 우리 나라 항만여건의 변화

우리 나라 주요 항만은 동북아지역의 중심에 위치하고 있으며 세계컨테이너 간선행로(main sea routes)와의 연계가 비교적 용이한 지경학적인 조건을 갖추고 있으므로 이러한 해운항만환경변화에 능동적으로 대처할 경우 동북아경제권의 관문항으로서 세계무역의 전진기지 역할을 수행함은 물론 국내수출입화물의 효율적인 수송을 가능케 할 것으로 판단된다.

<표 6> 우리 나라 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년
총 물 량	6,019,237	6,677,565	7,687,871	9,116,448	9,990,111	11,889,798
(증가율)	(12.0)	(10.9)	(15.1)	(18.6)	(9.6)	(19.0)
수 입	2,308,177	2,507,152	2,837,953	3,194,890	3,305,554	3,645,481
(증가율)	(11.6)	(8.6)	(13.2)	(12.6)	(3.5)	(10.3)
수 출	2,407,043	2,650,519	2,894,817	3,193,637	3,285,196	3,710,129
(증가율)	(9.8)	(10.1)	(9.2)	(10.3)	(2.9)	(12.9)
환 적	1,105,505	1,213,864	1,660,553	2,454,101	3,110,783	4,204,545
(증가율)	(17.3)	(9.8)	(36.8)	(47.8)	(26.8)	(35.2)
연 안	198,512	306,030	294,548	273,820	288,578	329,643
(증가율)	(15.8)	(54.2)	(△3.8)	(△7.0)	(5.4)	(14.2)

주 : ()안은 증가율 표시

자료 : <http://www.kca.or.kr>

무엇보다도 중심항만의 개발을 위해서는 우선적으로 대형모선을 유인할 수 있을 만한 기본화물(base cargo)이 확보되어야 하는 것이 선결문제이다. 그런데

1990년대 들어서 우리 나라의 컨테이너 물동량은 1980년대 주요 수출상품이던 신발, 섬유, 봉제완구 등의 대외경쟁력 상실로 그 증가추세가 다소 둔화되었다.

그렇지만 1993년부터는 중화학제품의 수출이 늘어나면서 다시 수출입의 증가율이 8%대의 증가추세를 회복하였다. 특히 앞의 <표 6>에서 볼 수 있는 바와 같이 1997년에는 우리 나라의 수출입화물과 환적화물 및 연안화물이 모두 큰 폭으로 늘어나서 총항만물동량은 600만TEU를 넘어섰다. 그 후, 지속적인 컨테이너화물의 처리물량이 증가추세를 나타내서 1999년에는 700만TEU를 넘어섰고, 2000년도에는 900만TEU, 2001년에는 999만TEU, 그리고 2002년에는 1,189만TEU의 컨테이너화물 처리실적을 기록하였다. 또한 컨테이너화물 처리의 증가율도 지속적으로 상승추세를 나타냈는데, 1997년부터 2001년까지 우리 나라의 컨테이너화물 처리실적을 제시하면 <표 6>과 같다.

한편, 1990년대 중반까지는 우리 나라의 항만정책이 부산항 중심의 단일항체제(One-Port System)로 집중개발되는 추세를 나타냈다. 그렇지만 부산항의 경우 급증하는 컨테이너 수송수요를 감당하지 못하여 체선·체화현상이 보편화되었다. 이에 따라 정부에서는 부산항의 확장과 동시에 광양항 컨테이너부두를 건설함으로써 컨테이너 화물에 관하여는 부산항 및 광양항의 양항체제(Two-Port System)를 구축키로 함으로써 항만의 적체현상을 탈피하고, 나아가 국토의 효율적 활용을 도모하고 있다.

지속적인 증가추세를 나타내고 있는 우리 나라 컨테이너 물동량의 항만별 처리실적을 제시하면 <표 7>과 같다. <표 7>에서 볼 수 있는바와 같이 우리 나라의 항만에서 처리된 전체 컨테이너 물동량 중에서 부산항에서 처리된 비중은 1997년에 88.6%, 1998년에 88.2%, 1999년에는 83.8%, 그리고 2000년에 82.7% 및 2001년의 80.8% 순으로 점차 감소되는 비중을 나타내고 있지만, 여전히 우리 나라 전체 항만물동량의 80% 이상을 점유하고 있다.

그런데 부산항의 비중이 점차 감소추세를 나타내는 이유는 1998년부터 컨테이너항만으로 개항하여 서비스를 개시하고 있는 광양항의 비중이 점차 증가하는데 그 원인이 있다. 즉, 광양항의 컨테이너 물동량 비중은 1999년 5.4%, 2000년 7%에서 2001년에는 8.6%를 점차 그 비중이 확대되고 있는 추세이며, 부산항의 여건과 광양항의 여건을 비교하여 고려할 때, 광양항의 중요성은 점차 강조될 수밖에 없을 것이다. 우리 나라의 부산항 및 광양항을 포함하여 주요 항만별 컨테이너 물동량의 처리실적을 연도별로 나타내면 앞의 <표 7>과 같다.

<표 7> 우리 나라 항만별 컨테이너 물동량 처리실적

(단위 : TEU%)

구분	1997년		1998년		1999년		2000년		2001년		
	수량	비중	수량	비중	수량	비중	수량	비중	수량	비중	
전국항	총계	6,019,237	100.0	6,677,565	100.0	7,687,871	100.0	9,116,448	100.0	9,990,111	100.0
	외항계	5,820,725	100.0	6,371,535	100.0	7,393,323	100.0	8,842,628	100.0	9,701,533	100.0
	수입	2,308,177	100.0	2,507,152	100.0	2,837,953	100.0	3,194,890	100.0	3,305,554	100.0
	수출	2,407,043	100.0	2,650,519	100.0	2,894,817	100.0	3,193,637	100.0	3,285,196	100.0
	환적	1,105,505	100.0	1,213,864	100.0	1,660,553	100.0	2,454,101	100.0	3,110,783	100.0
연안	198,512	100.0	306,030	100.0	294,548	100.0	273,820	100.0	288,578	100.0	
부산항	합계	5,332,744	88.6	5,891,168	88.2	6,439,589	83.8	7,540,387	82.7	8,072,814	80.8
	외항계	5,233,880	89.9	5,752,955	90.3	6,310,664	85.4	7,424,871	84.0	7,953,624	82.0
	수입	1,992,846	86.3	2,153,775	85.9	2,271,997	80.1	2,483,753	77.7	2,496,764	75.5
	수출	2,136,207	88.7	2,385,316	90.0	2,406,194	83.1	2,551,162	79.9	2,513,877	76.5
	환적	1,104,827	99.9	1,213,864	100.0	1,632,473	98.3	2,389,956	97.4	2,942,983	94.6
연안	98,864	49.8	138,213	45.2	128,925	43.8	115,516	42.2	119,190	41.3	
인천항	합계	507,962	8.4	514,847	7.7	574,656	7.5	611,261	6.7	663,042	6.6
	외항계	432,795	7.4	401,536	6.3	447,162	6.0	483,342	5.5	537,786	5.5
	수입	237,657	10.3	240,669	9.6	251,979	8.9	273,701	8.6	307,519	9.3
	수출	195,138	8.1	160,867	6.1	195,183	6.7	209,641	6.6	229,112	7.0
	환적	-	-	-	-	-	-	-	-	1,155	0.0
연안	75,167	37.9	113,311	37.0	127,494	43.3	127,919	46.7	125,256	43.4	
울산항	합계	93,009	1.5	125,829	1.9	149,493	1.9	236,296	2.6	258,468	2.6
	외항계	92,331	1.6	125,829	2.0	149,493	2.0	236,396	2.7	258,468	2.7
	수입	47,450	2.1	62,608	2.5	73,730	2.6	114,656	3.6	118,562	3.6
	수출	44,881	1.9	63,221	2.4	75,763	2.6	121,624	3.8	139,906	4.3
	환적	678	0.1	-	-	-	-	16	0.0	-	0.0
연안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
마산항	합계	37,669	0.6	27,320	0.4	35,879	0.5	41,766	0.5	65,041	0.7
	외항계	37,669	0.6	27,320	0.4	35,879	0.5	41,766	0.5	65,041	0.7
	수입	18,410	0.8	12,767	0.5	17,561	0.6	18,374	0.6	27,694	0.8
	수출	19,259	0.8	14,553	0.5	18,318	0.6	23,392	0.7	37,038	1.1
	환적	-	-	-	0.5	-	-	-	-	309	0.0
연안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
광양1단계	합계	-	-	33,768	0.5	417,344	5.4	642,230	7.0	855,310	8.6
	외항계	-	-	32,135	0.5	415,399	5.6	615,327	7.0	811,178	8.4
	수입	-	-	21,017	0.8	206,304	7.3	282,886	8.9	319,450	9.7
	수출	-	-	11,118	0.4	181,015	6.3	268,312	8.4	326,001	9.9
	환적	-	-	-	-	28,080	1.7	64,129	2.6	165,727	5.3
연안	-	-	1,633	0.5	1,945	0.7	26,903	9.8	44,132	15.3	

군산항	합 계	19,914	0.3	6,601	0.1	3,638	0.0	3,642	0.0	19,714	0.2
	외항계	4,231	0.1	4,992	0.1	3,638	0.0	3,640	0.0	19,714	0.2
	수입	2,169	0.1	2,584	0.1	1,874	0.1	1,910	0.1	10,001	0.3
	수출	2,062	0.1	2,408	0.1	1,764	0.1	1,730	0.1	9,713	0.3
	환적	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	연안	15,683	7.9	1,609	0.5	-	-	2	0.0	-	0.0
여수여천항	합 계	24,959	0.4	78,032	1.2	67,240	0.9	38,980	0.4	31,782	0.3
	외항계	19,141	0.3	26,768	0.4	31,056	0.4	35,517	0.4	31,782	0.3
	수입	9,645	0.4	13,732	0.5	14,485	0.5	18,546	0.6	13,680	0.4
	수출	9,496	0.4	13,036	0.5	16,571	0.5	16,971	0.5	18,102	0.6
	환적	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	연안	5,818	2.9	51,264	16.8	36,184	12.3	3,463	1.3	-	-
기타항	합 계	-	-	2,980	0.1	32	0.0	1,886	5,793	23,940	2.4
	외항계	-	-	-	-	32	0.0	1,869	5,740	23,940	2.5
	수입	-	-	-	-	23	0.0	1,064	4,726	11,884	3.6
	수출	-	-	-	-	9	0.0	805	8,844	11,447	3.5
	환적	-	-	-	-	-	-	-	609	0.2	
	연안	-	-	2,980	1.5	-	-	17	-	-	-

자료 : <http://www.kca.or.kr>

IV. 동북아 물류중심을 지향하는 광양항의 발전전략

1. 광양항의 유리한 입지조건

1.1 천혜의 양항조건보유

기존의 각종 연구보고서에서 제시된바와 같이, 광양항은 남해안의 중앙에 위치하고 있으며 광범위한 배후지역을 갖추고 있다. 또한 주변에 여천공업항이 위치하고 있으며, 광양제철소의 원료부두, 제품부두, CTS부두 및 항만을 따라서는 석유정제, 석유화학공장 등 공업벨트가 형성되어 있다. 그리고 연안화물 및 여객운송이 이루어지고 있는 여수항이 위치하고 있다.

이러한 광양항은 지형적인 조건을 고려할 때 천연의 정온수역과 더불어서 초대형 컨테이너선이 입항 할 수 있는 15M 이상의 자연수심을 지니고 있으며, 또한 2011년까지 총 33선석을 목표로 하는 세계적인 컨테이너 처리부두가 건설되고 있어서 세계해운교역의 중심지로서의 입지조건을 완벽하게 갖추고 있다. 특히 2001

년 관세자유지역으로 지정되었으며, 이미 약 200여 만평에 이르는 창고 및 공장이 입지할 수 있는 배후지역을 충분하게 확보하는 등 광양항은 자연적인 조건이 매우 양호하며, 따라서 장차 국제물류의 중심지로 입지조건을 갖추고 있다.

1.2 배후지원기능의 충실

광양항은 광양시를 비롯한 순천시, 여수시, 여천시 등 배후도시가 비교적 잘 발달되어 있으며, 내륙연계가 가능한 철도 및 도로수송망 등의 사회간접자본도 어느 정도 확보되어 있다. 특히 광양항 컨테이너부두는 2003년 현재 개발의 중반단계에 있는 상태이므로 광양항의 개발구상에 따른 원만한 개발의 진행과 더불어 광양항의 자유항지정 등 각종 활성화방안을 국가에서 정책적으로 추진하는 경우, 즉 항만기능과 도시기능을 조화시켜서 항만·도로 및 기타 지원시설을 건설하는 경우 동북아의 다른 항만과 비교할 때 경쟁우위를 지닐 수 있는 동북아의 물류중심기지로 충분히 발전할 수 있을 것이다.

1.3 항로위치상의 유리

광양항은 항로위치의 측면에서 우리 나라의 최남단에 위치하고 있으며, 동북아시아의 지리적인 중심지에 자리잡고 있음으로서 미국 ↔ 동남아시아, 일본 ↔ 중국·러시아, 북한 ↔ 동남아시아를 연결할 수 있는 교역항로상에 위치하고 있다. 따라서 컨테이너화물의 환적기능을 수행하는 항만으로서 매우 적합한 입지조건을 갖추고 있다. 즉 중국과 가까운 인천, 군산, 목포 등 서해안에 위치한 항만이나 부산항을 이용할 수도 있겠지만 서해안 항만의 경우 조수간만의 차이에 더하여 군산 및 목포항의 경우 항만시설미비 및 정기선 주요항로에서의 이탈, 그리고 부산항의 경우 체선·체화현상과 더불어서 배후지의 부족, 추가개발비용의 증가 등으로 고려하고, 나아가 북미대륙·일본의 중국과의 무역을 고려한다면 광양항이 훨씬 적합하다고 할 수 있을 것이다.

2. 광양항의 동북아지역 물류중심으로의 발전전략

2.1 광양항의 지속적인 개발

광양항의 개발은 종래의 경부축(京釜軸)을 중심으로 양극화된 국토공간구조를 탈피하고 국민생활의 형평화 욕구를 충족시킴으로써 국토공간구조의 다양화

및 국토의 균형개발을 기하는데 목적이 있다.

특히 광양항은 동북아시아의 지리적 중심지로 미주와 동남아시아, 러시아와 동남아시아, 일본과 중국의 교역항로상에 위치하고 있으며, 또한 인근에 광양제철소를 비롯한 대규모 공단이 들어서 있으므로 세계적인 무역항으로서, 그리고 컨테이너화물 환적항으로서 최적의 입지를 갖추고 있다. 따라서 광양항은 현재의 항만시설인 광양컨테이너부두는 물론 광양제철부두, 여수항 등과 종합적으로 운용함으로써 항만의 하부시설들을 효율적으로 개발, 관리하고 이용의 극대화를 꾀할 수 있는 다기능 종합항으로 개발하여야 한다.

한편, 다음의 <표 8>에서는 광양항의 단계별 개발계획을 나타내고 있는데, 총 투자비 6조 6,323억원의 컨테이너부두공단 및 정부에서 투자하여 2011년까지 총 33선석을 건설하는 것으로 계획되어 있다.

<표 8> 광양항의 단계별 개발계획

구분	전체계획	1단계	2단계	3단계		
				3-1단계	3-2단계	장래계획
사업기간	1987~2011	1987~1997	1995~2003	1999~2006	2001~2008	2003~2011
선석수	33	5	8	4	3	14
접안능력	5만톤급 29선석 2만톤급 4선석	5만톤급 4선석	5만톤급 4선석 2만톤급 4선석	5만톤급 4선석	5만톤급 3선석	5만톤급 14선석
연간처리 능력	913만TEU	120만TEU	163만TEU	120만TEU	90만TEU	420만TEU
안벽길이	11.05km	1.4km	2.3km	1.4km	1.05km	4.9km
C/C(G/C)	48	8	12	12	9	42

자료 : 한국컨테이너부두공단

특히 1998년 1단계로 5만톤급 4개선석을 개장한 광양항의 컨테이너처리 물동량은 지속적으로 증가추세를 나타내고 있으며, 2002년도에 103만TEU를 처리함으로써 세계 50대항만에 발돋움하였다. <표 8>에서 볼 수 있는 바와 같이 광양항은 2011년까지 총 33선석에 연간 913만TEU를 처리할 수 있는 세계적인 컨테이너 전용항만으로의 개발이 예정되어 있으며, 정부에서는 광양항의 지속적인 개발이 무엇보다 필요하다는 인식이 요구된다.

2.2 적극적인 마케팅활동과 저렴한 항만비용

1998년부터 항만서비스를 개시하고 있는 광양항이 조기활성화 되기 위해서는 광양항 활성화에 필요한 각종 정책방안이 항만이용자인 선사와 화주 등에 정확히 인식시킬 필요가 있다. 즉, 아무리 좋은 시설과 서비스를 제공할 수 있더라도 항만이용자에게 광양항 이용의 편의성, 경제성 및 신속성 등의 장점이 제대로 전달되지 않을 경우 광양항의 고객유치노력이 無用하게 될 것이다. 따라서 광양항 이용의 고객유치를 위해서는 광양항을 이용하는 경우 타 경쟁항만들보다 유리하다는 점을 널리 홍보하여 항만이용객들을 적극적으로 유치하여야 한다.

아무리 좋은 항만을 개발했다 하더라도 선사 및 화주가 항만의 이용을 기피하거나 활용하지 않는 경우에는 무용지물이 될 것이다. 따라서 최신형의 항만시설을 갖추고 있음에도 신설항만의 약점을 지니고 있는 광양항은 항만당국에서는 물론이고 광양시 및 정부에서 적극적인 마케팅정책을 펼쳐야만 할 것이다.

<표 9> 화주 및 선사를 위한 각종제도

구 분	이 점
화 주	<ul style="list-style-type: none"> · 화물입항료 2004년까지 80% 인하, 예·도선료 10% 이하 · 컨테이너세 폐지 · 부두내 CY이용으로 부두밖 CY 이용에 따른 셔틀료 및 조작료 등 물류비용절감 · 컨테이너 내륙운송요금 저렴 · 컨테이너 하역요금 인하 · 무료장치 기간연장
선 사	<ul style="list-style-type: none"> · 선박입항료 2004년까지 80% 인하 · 접안료 100%면제 · 예선료 10%인하 · 도선료 10%인하 · 부산, 광양 동시기항 선박의 부산항 선박 입항료 및 접안료 2004년까지 면제

자료 : http://www.gwangyang.jeonnam.kr/korean/port/port_05.html

특히 광양항의 조기활성화를 위한 조건 중의 하나는 항만이용자들의 항만 결정시 우선적으로 고려되는 항만비용에서의 경쟁력을 확보하는 것인데, 저렴한

항만물류비용은 광양항의 활성화에 기필코 요구된다 하겠다. 현재, 광양항을 이용하는 경우 선사에게 제공되는 각종 이점으로는 선박입항료, 접안료, 정박료 및 예선료, 도선료 등의 일부면제를, 그리고 화주에게는 화물입항료 및 컨테이너세 폐지, 각종 이용요금의 저렴 등의 이점을 들 수 있다(<표 9> 참조).

특히, 우리 나라의 항만관련 요율과 비용은 정부가 주도하여 결정하거나 또는 정부의 지침 및 행정지도를 통하여 전국적으로 균등하게 부과되고 있다. 그러나 광양항의 조기활성화와 경쟁력 확보를 위해서는 항만관련 요율 및 각종 비용을 광양항이 자율적으로 결정할 수 있도록 중앙정부에서 지방정부로 각종 권한이 위임되어야 할 것이다.

광양항이 처해있는 현실적인 여건을 고려할 때, 경쟁력 있는 항만관련 비용 정책은 광양항의 활성화를 위한 전제조건이다. 특히, 광양항 개발의 당위성을 가늠해 줄 환적물동량의 유치를 위해서도 경쟁항만에 비하여 상대적으로 저렴한 항만비용은 필수조건이 되고 있다.

2.3 환적물동량의 적극적 유치

오늘날 세계적으로 중심항(Hub-Port)의 역할을 담당하고 있는 홍콩·싱가포르·카오슝 및 로테르담 등은 자국의 화물보다 오히려 주변국가들의 환적물동량을 처리하는 비중이 더욱 높게 나타나고 있다. 특히 특정경제권의 물류중심이 되기 위한 조건으로는 환적물동량의 비중이 35%이어야 하는데, 싱가포르의 경우는 환적물동량의 비중이 70%를 상회하고 있다.

우리 나라의 항만별 환적화물 처리실적은 매년 큰폭으로 증가추세를 나타내고 있다. 특히 세계 3대 컨테이너항만으로 성장한 부산항의 경우 다음의 <표 10>에서와 같이 1997년 110만TEU에서 2001년 294만 TEU로 환적화물의 처리실적은 지속적으로 증가하였다. 그렇지만 부산항에서 2001년 처리한 전체 컨테이너물동량(8,072,814TEU) 중에서 환적물동량(2,942,983)의 비중은 36.4%를 나타내어 물류중심항의 요건을 겨우 충족시키고 있는 것으로 나타났다.

<표 10> 항만별 환적화물 처리실적

(단위 : TEU)

구 분	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년
전 국 계 (증가율)	1,105,505 (17.3)	1,213,864 (9.8)	1,660,553 (36.8)	2,454,101 (47.8)	3,110,783 (26.8)
부 산 계 (증가율)	1,104,827 (17.4)	1,213,864 (9.9)	1,632,473 (34.5)	2,389,956 (46.4)	2,942,983 (23.1)
광양1단계 (비 중)	- -	- -	28,080 (1.7)	64,129 (2.6)	165,727 (5.3)
기 타 항 (비 중)	678 (0.0)	- -	- -	16 (0.0)	2,073 (0.0)
전국총물량 대비 점유율	18.4	18.2	21.6	26.9	31.1

광양항의 경우 이제 신설항으로써 환적물동량 및 환적물동량의 비중은 미미한 수치에 지나지 않고 있다. 그렇지만 광양항이 장차 동북아의 물류중심으로 자리잡기 위해서는 광양시는 물론 정부당국에서도 지속적인 광양항의 항만홍보 전략을 추구하여 주변국가들의 환적물동량을 적극적으로 유치함으로써 가능할 것이다.

특히 광양항은 우리 나라의 가장 큰 환적대상지역이라 할 수 있는 중국 동북부 지역 및 일본 서해연안지역과 지리적으로 인접하여, 항만물류비용의 혜택부여 등 화주 및 선사를 유인할 수 있는 인센티브가 제공되는 경우 대량의 환적화물 유치 가능성이 가능할 것이다. 지금까지 부산항의 한계성으로 우리 나라의 항만을 기피하였던 주변국의 환적화물을 광양항이 지니고 있는 장점을 적극 활용하면 광양항은 국제환적화물의 주요 전략항으로 발전가능성은 충분할 것이다.

2.4 국내물류망 확보 및 국제적 해륙물류기반 조성

신설항만으로써 광양항의 효율적인 운영은 항만의 독자적인 능력이나 노력뿐만 아니라 보관·수송 등 배후시설과의 원활한 협력 및 연계가 필수적이다. 그러나 광양항의 컨테이너 처리물동량이 연간 100만TEU를 넘어선 현재의 시점에서 수도권 및 동남권 그리고 진주권 등으로 이어지는 내륙 및 인근지역과의 배후 연계 수송체계가 부족하다는 문제점이 가장 큰 장애요인으로 대두되고 있다.

따라서 내륙수송과의 연계수송망을 확보하고, 해상·철도·도로·항공이 효

과적으로 연결된 종합정보물류망이 시급히 구축되어야 한다. 뿐만 아니라 해상·철도·도로·항공 등이 광양항과 효과적으로 연결될 수 있는 종합적이고도 입체적인 내륙수송 및 정보물류망이 구축되어야만 한다. 이같은 시급성에도 불구하고 정부에서 시행하고 있는 각종 개발정책이 부진한 상태에 놓여있음은 광양항 발전의 저해요인으로 심각하게 자리매김하고 있는 실정이다.

그렇지만 기본적으로 광양항 개발은 우리 나라 물류의 주축을 기존의 수도권-부산축에서 탈피하여 수도권-광양축으로 양분시킴으로써 국토의 균형개발을 유도하고 물류비의 절감을 도모할 수 있을 것이다.

나아가 광양항을 전국적으로 연결해 주는 고속도로인 남해고속도로와 호남고속도로는 4차선 확장사업이 기완료 되었으며, 남원-순천간 고속도로확장사업은 시행중인바, 가능한 빠른 완공을 도모해야 할 것이다. 특히, 또한 대전-진주간 및 서해안고속도로가 2001년말 완공 및 개통되어 이로 인해 광양항을 중심으로 한 다각적인 내륙수송망 구축이 가능하게 되었다. 또한 광양항의 철도수송의 비중제고에 따라 물류비 절감을 도모할 수 있을 것이며, 따라서 호남선 및 전라선의 복선화 작업도 필요할 것이다.

한편, 우리 나라가 21C 동북아 경제권의 중심국가로 부상하기 위해서는 무엇보다도 국제적인 물류기반을 갖추는 것이 선결되어야 한다. 이같은 조건이 충족되어야만 일본·중국·러시아·동남아 등의 주변국가와 육상-해상-항공을 연결하는 운송망을 갖출 수 있다.

특히 우리 나라와 경쟁관계에 있는 일본이 지리적으로 도서국가로써 내륙운송수단의 Merit가 결여되고 있음으로 국제적인 물류기반 형성의 관점에서 한국은 일본에 비하여 상대적으로 유리한 위치에 있다. 특히, 시베리아 횡단철도(TSR) 및 중국 횡단철도(TCR)가 한국을 기점으로 하는 한반도 횡단철도(TKR)와 연결되는 경우, 한국은 해상운송망 뿐만 아니라 내륙운송망으로도 중국·소련 등의 주변국들과 내륙수송망의 연결이 가능하다는 장점을 지니고 있다.

따라서 우리 나라의 양대 주력항만인 부산항과 광양항이 환적항(Feeder Port)으로써의 한계를 극복하고, 물류중심항(Hub-Port)으로써의 기능을 수행하기 위해서는 국제 기간항로상에 입지하고 있는 지정학적인 요인 등 광양항과 부산항이 지니고 있는 비교우위 요인을 적극 활용함으로써 동북아 지역의 물류중심으로 성장시켜야 할 것이다.

V. 결 론

광양항은 국제해운의 기간항로상에 위치하고 있을 뿐 아니라, 광범위한 배후 세력을 가지고 있어 해상화물을 전국 각지역에 배분하는 기종점(起終點)으로서 가장 유리한 조건을 갖추고 있다. 또한 기존의 항만과는 달리 항만의 확장을 제약하는 물리적, 제도적 제한요소가 거의 없어 새로운 해운, 항만 환경시설을 계획할 수 있는 여건을 갖추고 있다. 특히 광양항은 지리적으로 정온한 수면을 유지하고 있어 방파제 등 외곽시설이 거의 필요 없으며, 무한한 준설토를 이용하여 광활한 배후부지를 확보할 수 있는 천혜의 항만조건을 보유하고 있다.

그 동안 외국대형선사들은 중국과의 교역시 중국쪽의 항만사정이 좋지 않아 수출입물품을 일단 일본까지 실어나른 뒤 이를 대형컨테이너 선박에 옮겨 싣는 등 요코하마와 고베 등을 중국교역의 환적항으로 이용해 왔다. 그러나 일본의 항만을 이용하는 경우에는 환적비용의 부담이 크게 증가됨으로 일본을 대신할 항구를 찾고 있으며, 그 대안으로 우리 나라의 부산항과 광양항이 유력하게 거론되고 있는 실정이다.

우리 나라를 둘러싸고 있는 동북아시아의 해상운송체제는 급변하여 향후 2~3년이 동아시아권의 해상운송체계를 판가름할 수 있는 중요한 시기로 부각되고 있다. 만약 부산항이나 광양항이 이러한 호기를 놓치는 경우 지역경제는 물론 국가경제 및 해운산업 발전에 중대한 차질을 초래할 것이다. 특히 중국은 상해에 거대한 규모의 항만발전계획을 국가적인 프로젝트로 추진하고 있음을 고려할 때, 우리나라의 정부에서도 심각한 위기의식으로 받아들여야 할 것이다.

21세기 동북아시아의 물류중심지로 광양항이 부상하기 위한 대응하기 위해서는 기 설정된 광양항 개발전략의 지속적인 추진은 물론 완성년도를 앞당길 수 있는 시급한 개발이 절실하게 요구되고 있다. 특히 광양항의 유리한 입지조건 및 저렴한 항만비용 등을 선사 및 화주에게 적극적으로 홍보함으로써 광양항의 조기활성화를 유도해야 할 것이다.

항만이 활성화되기 위해서는 무엇보다 항만자체의 물동량 및 국내의 물동량으로는 한계성을 지닐 수밖에 없기 때문에 주변국가들의 환적물동량을 적극 유치해야 할 것이며, 특히 광양항은 그 특수성을 고려할 때 광양항을 중심으로 하는 도로-철도-항공 등의 국내외 종합물류망 확보가 절실하게 요구되고 있다.

앞으로 컨테이너 항만의 화물유치경쟁은 서비스 수준의 제고에 달려 있다. 따라서 광양항은 최고의 서비스 제공을 위하여 충분한 선석확보는 물론 하역장비의 현대화, 통관절차의 전산화 등 최신식 시설을 갖춘 컨테이너 전용항만으로 개발해야 하며, 배후 수송시설 또한 초기단계부터 항만공사와 한 패키지로 건설하여 평면교차가 없는 고속도로(Free Way)개념의 도로망 확충으로 시내교통에 영향을 주지 않고 배후도시와 전국 각 지역으로 신속하게 수송할 수 있는 체제가 확립되어 화주 및 선사 등이 선호하는 최적의 항만으로 건설되어야 할 것이다.

현재 정부에서 지향하고 있는 동북아물류중심국가의 방침과 부합되는 광양항의 개발-발전이 시급히, 그리고 지속적으로 진행될 수 있도록 정부의 적극적으로도 지속적인 지원과 배려가 절실하게 요구되고 있다.

참 고 문 헌

1. 강종희 외, 21세기 글로벌 해운·물류, 한국해양수산개발원, 2000. 11.
2. 교육부, 동북아비즈니스 중심국가 실현 관련 교육부문방안, 2002. 7.
3. 교통개발연구원, 동북아 물류중심국으로 도약하는 물류혁신 패러다임, 2000. 2.
4. 박부규, 동북아 비즈니스 중심지가 되자, 한국무역협회, 2002.
5. 백종실, 아시아 주요국 항만배후지 물류거점화정책 비교연구, 한국해양수산개발원, 1999. 12.
6. 심기섭, 동북아지역의 물류인프라 현황 및 효율적 연계수송망의 구축방안, 월간해양수산, 2000. 10.
7. 임진수, 동북아 물류중심지화 정책방향 -항만을 중심으로, 한국해양수산개발원, 2001. 8.
8. 최재수, 광주·전남권의 새로운 관문항으로서 광양항의 기능과 역할, 국제상학 제11권 제2호, 한국국제상학회, 1996. 11.
8. 韓國經濟政策評價研究院, 광양 자유무역항 지정방안에 관한 연구, 1996. 1. 31.
9. _____, 광양컨테이너부두 경쟁성확보와 지방정부의 역할에 관한 연구, 1995. 4. 20.
10. 한국해양수산개발원, 동북아 물류중심기지화를 위한 전략추진, 1997. 7.
11. _____, 수정 항만개발계획-동북아 물류중심기지 구축을 위한 -, 2001. 1.
12. _____, 21세기 해양수산의 비전, 1997. 8.
13. _____, 광양항 컨테이너부두 개발성과의 지역경제 수용방안 연구(최종), 1996. 7.
14. _____, 동북아 주요 컨테이너항만간 경쟁여건 분석, 하동우, 1996. 12.
12. _____, 해운항만산업 정책구상(2020 장기구상), 1996. 5.
13. Colin Pielow, Guide to Port Entry, Shipping Guides Ltd., Vol.1-2, 1996.
14. The National Magazine Company Ltd., Containerisation International Yearbook. 1996-2000.

15. <http://gwangyang.jeonnam.kr/korean/main.html>
16. <http://sgcci.korcham.net/>
17. <http://www.gwangyangforum.or.kr/>
18. <http://www.kita.net/>
19. <http://www.kyca.co.kr/kwangyang.htm>
20. <http://www.mkdi.co.kr/>
21. <http://www.yosu.momaf.go.kr/>

Abstract

Strategy for Kwangyang Port as a Logistics Center of East Asia

Choi, Jeong-gui

These days the surroundings around harbours are rapidly changing. Particularly in the age of Pacific Rim it is rather clear that the competition among the harbours in Northeast Asia region where are so many of worldwidely famous harbours might be intense.

From 1980s on the industrialization and urbanization in the area of Kwang Yang-Bay, thanks to the regional development program, have been speedily under way. And in the year of 1987 the 1st development program of Kwang Yang-Bay container quay was started and is scheduled to be completed by the end of 1997. As the completion of the program it is expected that in 1998 the newly-opening Kwang Yang-Bay container quay on one hand will play a role in relieving the awaiting-time of vessels in Pusan Port, and on the other hand it will contribute to the balanced development of the country.

In this context this thesis conducted its study on the effect of the specification and facilities of a harbour, and especially on the effect on the regional economy resulted by the development & developmental static of Kwang Yang-Bay container quay. And progressively in the thesis the plan to provide Kwang Yang-Bay container quay with competitiveness was suggested.