

# 국제물류거점확보를 위한 광양항의 활성화 방안

## The Development Device of Gwangyang Port for International Logistics Center

장홍훈\*

---

### 목 차

---

- |                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| I. 서론                          | IV. 광양항 발전의 저해요인 |
| II. 선행연구                       | V. 광양항의 활성화 방안   |
| III. 세계 주요 항만의 환경변화와 광양항의 경쟁관계 | VI. 결 론          |
- 

Key Words: Gwangyang Port, International Logistics Center, Transhipment Port, Cluster, Investment

---

### Abstract

---

With the globalization of economy, there is keen competition among countries to be a logistics hub and companies are striving to be first in establishing logistics system centering on advantageous sites, especially airport and seaports, to perform supply, production and distribution. Gwangyang port has been designated as Free Economy Zone.

This paper analyzes many problems and presents various measures to activate Gwangyang port as follows regional economy to promote Gwangyang Free Economy Zone, governmental support, introduction & logistics functions, early development of the hinterland, investment attraction into the area and diversified promotion & marketing activities.

---

---

\* 순천대학교 경영통상학부 부교수, 경영학박사(jhhoon@sunchon.ac.kr)

## I. 서론

최근 전 세계의 물품거래는 대부분을 항만을 통해 이루어지고 있으며, 자국의 국가경제 발전에서도 항만이 차지하는 비중이 아주 높은 실정이다. 이는 항만의 효율적 운영은 국가경제에 도움을 주지만 항만의 비효율적인 운영은 국가경제에 악영향을 미친다고 할 수 있으므로 자국은 항만물류의 신속성·적절성, 항만의 효율적인 운영에 각별히 노력하고 있다.

현재 모든 국가는 국제무역의 증진과 함께 항만에 많은 물동량을 유치하기 위한 노력을 계속하고 있으며 이를 국가의 당면과제로 삼고 있다. 이러한 추세 속에 한국이 속한 동북아도 항만간의 경쟁이 치열해지고 있고, 또한 중국경제와 무역거래량이 급성장함에 따라 동북아의 교역량이 점차 증가하고 있으며 이에 따라 각 국의 항만간의 물동량 유치도 치열해지고 있다. 특히 동북아 각 국은 수출입물동량을 적극적으로 유치하기 위하여 컨테이너항만의 개발을 추진하고 있으므로 앞으로 동북아의 컨테이너 항만간의 경쟁은 더욱 치열하게 전개될 전망이다. 따라서 세계 각 국은 경제·무역 및 기업의 글로벌화로 인하여 국제물류의 흐름을 주도하기 위하여 국가마다 물류거점화의 경쟁을 치열하게 전개하고 있으며, 특히 홍콩, 싱가포르, 중국, 대만, 네덜란드 등은 범정부차원에서 국가 경제발전의 주요한 전략으로 자국을 세계물류중심화로 발전·유지시키기 위해서 노력하고 있다.

그 동안 우리나라의 국토개발정책은 불균형적인 성장정책이었다고 할 수 있으며, 산업발전도 서울과 부산을 양 축으로 하였기 때문에 양극적 산업화를 초래하였다. 이와 같은 경부축의 단선구조는 서울과 부산을 중심으로 하는 대도시에 인구를 밀집시켜 교통혼잡으로 인한 물류비 증가, 주택부족, 환경오염 등으로 인한 과밀비용을 발생시켰다.

따라서 국토이용의 효율성을 극대화하기 위하여 낙후지역의 개발이 필요하며, 최근 동북아지역과의 교역확대에 따른 물동량 증가, 중국항만들의 성장과 동남아지역에 대한 전진기지로서의 서남해안 항만들의 역할이 더욱 강조되고 있다. 그런데 정부와 지자체가 광양항을 발전시키기 위해서 많은 노력을 하고 있지만, 아직도 세계에서 광양항에 대한 인지도가 낮아 물동량이 급증하지 않고 있기 때문에 광양항의 활성화 대책이 시급한 상태이다. 따라서 본 논문은 광양항이 자유무역지역, 경제자유구역 등으로 지정됨에 따라 광양항이 국제물류거점지로 발전할 수 있을 것인지의 자체 여건에 대하여 고찰하고, 광양항의 발전방안에 대하여 연구한다.

## II. 선행연구

그 동안 광양항은 부산항과 함께 항만의 발전에 관련된 논문이 상당히 많이 게재되었다. 일반적으로 논문은 부산항과 광양항의 비교한 논문이 많이 발표되었으며, 그 대표적인 논문으로 전의천(1999)은 부산항과 광양항을 비교하고 한계성과 공동 발전방안을 제시하였다.<sup>1)</sup> 장홍훈(2004)은 광양항과 광양만권 경제자유구역의 활성화하는 방안을 설문조사를 통한 분석기법으로 논문을 연구하였다.<sup>2)</sup> 또한 장홍훈(2004)은 광양항이 관세자유지역으로 지정됨에 따라 발전할 수 있는지의 문제와 관세자유지역제도의 한계로 인하여 광양항의 자유무역지역 지정에 대한 필요성을 연구한 논문이다.<sup>3)</sup> 그리고 장홍훈(2004)의 광양항의 Global e-Port화 전략에 관한 연구는 Contents, Community, Connection, Commerce, Communication, Customization 등의 6C를 이용하여 주요 국가의 항만을 비교함으로써 광양항의 Global e-Port화 전략을 연구하였다.<sup>4)</sup> 이광배·모수원(2005)은 물류중심지 광양항의 경쟁력 확보방안에 관하여 연구하여 광양항이 물류중심지화가 되기 위한 과제와 향후방안을 제시하였으나 본 연구논문은 다른 발전방안을 제시하였다.<sup>5)</sup>

## III. 세계 주요 항만의 환경변화와 광양항의 경쟁관계

### 1. 세계 주요 항만의 물동량 변동추이

<표-1>에서 보는 바와 같이 세계 주요 항만의 컨테이너 화물 처리실적을 살펴보면, 홍콩은 1999년 이후 2004년까지 세계 1위를 고수하고 있다. 홍콩은 중계무역항으로 원래 수출입물동량이 많을 뿐만 아니라 싱가포르와 상해항간에 유일하게 존재하는 심해

- 
- 1) 전의천, "부산항과 광양항의 국제물류준심화 방안", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제15권, 1999. 8.
  - 2) 장홍훈, "광양항 및 광양만권 경제자유구역의 활성화방안에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제20권 1호, 2004. 9.
  - 3) 장홍훈, "광양항의 관세자유지역 지정에 따른 물류거점으로서의 발전방안", 「물류학회지」, 한국물류학회 14(3), 2004. 11.
  - 4) 장홍훈, "광양항의 Global e-Port화 전략에 관한 연구", 「통상정보연구」, 한국통상정보학회 제6권 2호, 2004.8.
  - 5) 이광배·모수원, "물류중심지 광양항의 경쟁력 확보 방안에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제21집 제1호, 2005. 3.

항만이기 때문에 중국으로 수출입되고 있는 화물의 환적항 역할을 하고 있다. 앞으로도 중국의 무역거래량이 급격히 상승할 것으로 보이므로 홍콩의 컨테이너 물동량 처리량은 당분간 계속 세계 1위를 유지할 것으로 예상되며, 2004년에 싱가포르가 2위, 상해항이 3위, 심천항이 4위, 부산항이 5위를 차지하였다. 2004년의 컨테이너화물의 처리실적을 보면, 전년대비 연평균 증가율이 상해항이 23%, 심천항이 22%의 물동량을 처리함으로써 최근 중국의 항만 물동량 처리량이 급속하게 증가하고 있다. 상해항과 심천항은 5년 연속 20%~30%의 물동량 증가세를 기록하고 있으며, 현재의 증가율이 지속될 경우 수년 내에 세계 1, 2위 항만으로 도약할 수 있을 것으로 예상된다.

<표-1> 세계 주요 항만의 컨테이너화물 처리실적 및 분석

(단위 : 천 TEU)

| 항만별  | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          |
|------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 홍콩   | 16,211<br>(1) | 18,098<br>(1) | 17,826<br>(1) | 19,144<br>(1) | 20,449<br>(1) | 21,932<br>(1) |
| 싱가포르 | 15,945<br>(2) | 17,087<br>(2) | 15,571<br>(2) | 16,941<br>(2) | 18,411<br>(2) | 21,329<br>(2) |
| 상해   | 4,216<br>(7)  | 5,613<br>(6)  | 6,334<br>(5)  | 8,620<br>(4)  | 11,280<br>(3) | 14,567<br>(3) |
| 심천   | 2,986<br>(11) | 3,993<br>(11) | 5,076<br>(8)  | 7,614<br>(6)  | 10,650<br>(4) | 13,625<br>(4) |
| 부산항  | 6,440<br>(4)  | 7,540<br>(3)  | 8,073<br>(3)  | 9,453<br>(3)  | 10,408<br>(5) | 11,442<br>(5) |
| 카오슝  | 6,985<br>(3)  | 7,426<br>(4)  | 7,541<br>(4)  | 8,493<br>(5)  | 8,840<br>(6)  | 9,714<br>(6)  |
| L·A  | 3,829<br>(8)  | 4,879<br>(7)  | 5,184<br>(7)  | 6,106<br>(8)  | 7,179<br>(7)  | 7,321<br>(8)  |
| 로테르담 | 6,342<br>(5)  | 6,275<br>(5)  | 6,096<br>(6)  | 6,506<br>(7)  | 7,107<br>(8)  | 8,281<br>(7)  |
| 함부르크 | 3,738<br>(9)  | 4,248<br>(9)  | 4,689<br>(9)  | 5,374<br>(9)  | 6,138<br>(9)  | 7,100<br>(9)  |
| 앤티워프 | 3,614<br>(10) | 4,082<br>(10) | 4,218<br>(11) | 4,777<br>(10) | 5,445<br>(10) | 6,064<br>(11) |
| 두바이  | 2,845<br>(13) | 3,058<br>(15) | 3,502<br>(13) | 4,194<br>(13) | 5,152<br>(11) | 6,429<br>(10) |
| 포트클랑 | 2,550<br>(15) | 3,207<br>(12) | 3,760<br>(12) | 4,533<br>(11) | 4,841<br>(12) | 5,200<br>(13) |

자료 : 1. "항만의 컨테이너화물 처리실적 및 분석", 한국컨테이너부두공단 홈페이지  
 2. ( )는 물동량 처리 실적 순위임.

이러한 중국의 컨테이너 화물 급증추세는 앞으로도 지속될 전망이다, 동북아의 중심에 위치한 우리나라는 중국의 환적화물 처리 등에 힘입어 컨테이너 물동량이 점차 증가할 것으로 예상된다. 우리나라 환적화물의 약 60%는 對중국 물량이고, 이중 약 75%

는 상해항을 포함한 북중국 항만(청도, 대련, 천진)이 기 종점이며, 우리나라는 북중국과 일본서부지역에 대한 환적화물이 계속 증가할 것으로 전망된다. 그리고 앞으로도 저렴한 임금의 상품을 가진 중국이 당분간은 전 세계의 시장을 확장해 나갈 것으로 추정되므로 중국의 항만 물동량은 점차 증가할 것으로 예상된다.

## 2. 광양항의 개발계획과 물동량의 증가추이

광양항은 국토이용의 효율성을 극대화하고 낙후지역을 개발하기 위한 정부 구상의 일환으로 개발되었으며, 오늘날 국제무역에 있어서 동북아지역과의 교역확대에 따른 물동량의 증가와 동북아 지역 및 동남아지역에 대한 전진기지로서의 서남해안 항만 특히 광양항의 역할이 더욱 강조되고 있다. 광양항은 시대적 요청에 의하여 탄생한 항만으로서 천혜적인 항만 요소와 광활한 배후부지를 갖추고 있고, 부산항과 더불어 양항체제(兩港體制)를 유지함으로써 우리나라의 중심항과 환적항의 역할을 담당하고 있다. 광양항이 활성화됨으로써 체선없이 효율적으로 항만이 운영될 수 있게 되었고, 항만배후권역의 지역산업에 물류비용의 감소와 기타 기업의 영업여건을 좋게 할 수 있어 많은 기업을 이 지역에 유치하고 있으며, 지역경제에도 좋은 영향을 주고 있다.

<표-2> 광양컨테이너 부두 개발계획

| 구 분              | 전체계획                  | 1단계       | 2단계                  | 3단계       | 장 래       |
|------------------|-----------------------|-----------|----------------------|-----------|-----------|
| 사업기간             | 1987~2011             | 1987~1997 | 1995~2003            | 1999~2008 | 2002~2011 |
| 선 석 수            | 33                    | 4         | 8                    | 7         | 14        |
| 접안능력             | 5만톤DWT×29<br>2만톤DWT×4 | 5만톤DWT×4  | 5만톤DWT×4<br>2만톤DWT×4 | 5만톤DWT×7  | 5만톤DWT×14 |
| 처리능력<br>(천TEU/년) | 9,321                 | 960       | 1,440                | 2,100     | 4,821     |
| 안벽길이<br>(m)      | 11,700                | 1,400     | 2,300                | 2,450     | 5,550     |

자료: 광양시·해양수산부, “광양항 관세자유지역”, 2003, p. 7.

정부는 광양컨테이너부두를 당초 24선석을 2011년까지 개발하기로 하였으나 그 동안 여러 번의 계획변경을 통해 <표-2>에서 보는 바와 같이 2011년까지 안벽길이 11.7km에 달하는 총 33선석을 개발하는 계획을 확정함으로써 광양항은 연간처리능력이 1,000만 TEU, 세계10위권의 컨테이너항으로 도약할 계기를 마련하였다. 또한 최근에 선박의 대형화와 경쟁여건의 변화 등을 대비하기 위하여 안벽 수심을 15m 이상으로 유지하고, 1

선석의 부두길어도 350m로 하여 미래 동북아 국제물류의 거점항만으로 거듭나기 위한 노력을 하고 있다.

광양항은 다른 항만보다 뒤늦은 1998년에 개장되었으나 정부와 지방자치단체의 적극적인 지원과 노력으로 급격한 발전을 거듭하였다. <표-3>에서 보는 바와 같이 1998년 말에 개장되어 33,768 TEU의 컨테이너 물동량을 처리하였으나 개장 2년째인 1999년에는 417,344 TEU를 처리함으로써 전년보다 급속한 성장율을 기록하였다. 2000년에는 642,230 TEU, 2001년도에는 855,310 TEU, 2002년도에는 1,080,333 TEU, 2003년도에는 1,183,876 TEU, 2004년도에는 1,314,571 TEU를 처리하여 1999년부터 컨테이너 처리량이 꾸준히 증가하고 있다.

<표-3> 전국 컨테이너 화물 처리량 및 집중도 현황

(단위: TEU, %)

| 구분            | 전국                    | 부산항                  | 광양항                | 인천항              | 울산항              | 기타항              |
|---------------|-----------------------|----------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1998년<br>(비중) | 6,677,565<br>(100.0)  | 5,891,168<br>(88.2)  | 33,768<br>(0.5)    | 514,847<br>(7.7) | 125,829<br>(1.9) | 111,953<br>(1.7) |
| 1999년<br>(비중) | 7,687,871<br>(100.0)  | 6,439,589<br>(83.8)  | 417,344<br>(5.4)   | 574,656<br>(7.5) | 149,493<br>(1.9) | 106,789<br>(1.4) |
| 2000년<br>(비중) | 9,116,448<br>(100.0)  | 7,540,387<br>(82.7)  | 642,230<br>(7.0)   | 611,261<br>(6.7) | 236,296<br>(2.6) | 86,274<br>(1.0)  |
| 2001년<br>(비중) | 9,990,111<br>(100.0)  | 8,072,814<br>(80.8)  | 855,310<br>(8.6)   | 663,042<br>(6.6) | 258,468<br>(2.6) | 140,477<br>(1.4) |
| 2002년<br>(비중) | 11,889,798<br>(100.0) | 9,453,356<br>(79.5)  | 1,080,333<br>(9.1) | 769,791<br>(6.5) | 276,537<br>(2.3) | 309,781<br>(2.6) |
| 2003년<br>(비중) | 13,139,516<br>(100.0) | 10,366,881<br>(78.9) | 1,183,876<br>(9.0) | 820,130<br>(6.2) | 315,268<br>(2.4) | 453,361<br>(3.5) |
| 2004년<br>(비중) | 14,438,522<br>(100.0) | 11,441,563<br>(79.2) | 1,314,571<br>(9.1) | 934,941<br>(6.5) | 279,485<br>(1.9) | 467,962<br>(3.3) |

자료: "컨테이너화물 집중도 현황", 한국컨테이너 부두공단 홈페이지

그리고 2002년에는 광양항에 세계적인 허치슨(Hutchison)사와 허치슨 포트 홀딩스 그룹 멤버(A member of the Hutchison Port Holdings Group)인 한국국제터미널주식회사(KIT;Korea International Terminals)가 광양항에 가세함으로써 광양항을 자동적으로 국제적인 항만으로 홍보하는 역할을 하고 있고, 많은 물동량을 유치할 수 있어 물동량이 상당히 증가할 것으로 예상된다. 2005년 6월 현재 광양 컨테이너 부두의 운영선사로는 대한통운, 한국허치슨, 한진해운, 세방기업, 동부건설, KIT 등이 있으며, 2004년 12월을 기준으로 하면, 광양항은 우리나라 컨테이너 화물 처리량의 비중이 있어서 부산항

79.2%에 이어서 광양항이 9.1%를 차지해 인천항의 6.5%보다 앞서 있으며, 우리나라 항만 중 두 번째로 물동량을 많이 처리하는 항만으로 성장하였다.

### 3. 동북아시아의 항만환경의 변화

최근 SCM(Supply Chain Management)의 보급 등으로 인하여 기업의 경영관리시스템이 전자·정보화되면서 기업의 물류관리 전략이 국경을 넘어서는 다국적화가 진전되고 있다. 다국적기업의 물류전략이 '1국가 1거점'전략에서 물류여건이 양호한 1국가를 선정하여 주변지역을 관리하는 '1지역 1물류거점'전략으로 변화함에 따라 각 국의 물류중심화 경쟁이 치열해지고 있다.

그리고 글로벌 물류서비스 등장으로 인하여 국제물류네트워크의 형성이 변화하고 있고, 컨테이너 선박의 대형화에 따라 비용이 절감되고 있으며 고속화가 이루어지고 있다. 또한 세계 중심항만간의 경쟁심화와 동북아시아 항만의 급속한 성장에 따라 국내항만간의 경쟁이 심화되고 있다.

최근 중국경제성장에 따른 해운·물류시장의 변화와 동북아시아 항만의 변화에 따라 국내항만의 변화가 불가피하여 졌다. 중국은 급속한 경제성장을 토대로 동북아화물의 증가세를 주도하고 있으며, 중국 컨테이너 물동량은 최근 중국의 실제 컨테이너 처리 실적(매년 30%내외로 급증)을 감안하면, 2005년까지는 무난히 6,700만 TEU를 돌파할 전망이다.

동북아의 중심에 위치한 우리나라는 중국의 환적화물 처리 등에 힘입어 컨테이너 물동량이 연평균 11.5% 정도가 증가할 것으로 예상되어 2006년 2,000만 TEU, 2011년 3,000만 TEU가 될 것으로 추정된다. 그리고 북중국과 일본서부지역에 대한 환적화물이 계속 증가할 경우 2011년에는 환적화물이 1,300만 TEU(환적비율 : 44%)가 될 것으로 예상된다. 현재 우리나라 환적화물의 약 60%는 對중국 물량이며, 이중 약 75%는 상해항을 포함한 북중국 항만(청도, 대련, 천진)이 기종점인 상황이다.

이와 같이 동북아 각 국은 급증하는 해상물동량, 특히 중국물동량을 선점하기 위해 항만시설 확충에 총력을 다하고 있다. 상해항은 대소양산 신항만 개발계획을 추진하여 총 52선석을 추가로 확보할 계획이며, 이중 5선석은 2005년말에 완공할 계획이다. 상해항무국은 환적화물을 적극 유치하기 위해 2004년부터 상해항을 이용하는 국제화물, 연해, 내륙하천의 환적화물에 대해 할인하기 시작하였고, 선석의 컨테이너 물동량 점유율과 전년도 대비 물동량 증가율을 고려하여 할인율을 결정하고 있다. 그리고 청도, 천진 등 북중국 주요 항만들도 집중적인 시설 확충을 추진하고 있다.

그런데 중국의 컨테이너 화물 급증추세는 앞으로도 지속될 전망이고, 동북아의 중심에 위치한 우리나라는 중국의 환적화물 처리 등에 힘입어 컨테이너 물동량이 점차 증가할 것으로 예상된다. 앞으로도 저렴한 임금의 상품을 가진 중국이 당분간은 전 세계

의 시장을 확장해 나갈 것으로 추정되므로 중국의 항만 물동량은 점차 증가할 것으로 예상되며 이에 대한 대책의 마련이 필요하다.

<표-4> 중국의 주요항만 컨테이너 화물 처리실적

| 항 만           | 2003년(만 TEU) | 2004년(만 TEU) | 증가율(%) |
|---------------|--------------|--------------|--------|
| 상하이(Shanghai) | 1,137.20     | 1,456.70     | 29.1   |
| 선전(Shenzhen)  | 1,065.00     | 1,362.50     | 28.42  |
| 칭다오(Qingdao)  | 424.00       | 514.00       | 21.23  |
| 천진(Tianjin)   | 302.00       | 381.40       | 26.5   |
| 닝보(Ningbo)    | 275.00       | 400.00       | 44.5   |

자료: “컨테이너화물 집중도 현황”, 한국컨테이너 부두공단 홈페이지

일본도 국토교통성 주관으로 2002년 7월 ‘슈퍼 중추항만 육성계획’을 수립하여 중심항만 경쟁에 적극적으로 참여하고 있다. 2004년 초 지정된 슈퍼 중추항만은 아시아의 주요 항만을 능가하는 경쟁력 확보를 최종적인 목표로 하고 있다. 일본은 항만코스트를 약 30% 절감하고, 선박 입항 시부터 화물반출까지의 시간을 현재의 3~4일에서 1일 정도까지 단축하기 위해 항만간 통합을 통하여 4개 슈퍼항만을 설립·추진하고 있다. 현재 먼저 2004년 상반기부터 오사카항-고베항을 시범적으로 통합·운영하여 도쿄항-요코하마항, 나고야항-키타큐슈항 등이 통합을 추진하고 있다. 또한 일본은 단일 항만사무국을 설립하여 행정비용의 지출을 최소화하고, 오사카항과 고베항을 이용하는 선박은 한 번의 입항료 납부와 수속으로 두 항만을 모두 이용이 가능하게 할 예정이다.

대만 카오슝항은 2003년 12월부터 자유무역항만지역을 설치·운영하고 있어 세금 면제조건 완화, 제조업자의 자율관리 보장, 지역 내 자유로운 화물유통, 세관통관 작업 및 수속에 단일청구서비스를 제공하고 있고, 대만 국적 선사 양명이 1억 대만달러를 투자하여 물류센터 건설을 추진하여 동남아 각 국은 자국 항만의 물류센터의 국제화를 위해 총력을 다하고 있다.

#### 4. 국내 항만환경의 변화

현재 항만의 개발 및 운영에 있어서 ‘상업성(commercialism)’을 도입하고 있는데, 최근에 많은 국가들이 민간자본을 투입하여 항만을 건설·운영하거나 또한 정부가 건설했더라도 민간에게 위탁·임대하여 운영하고 있는데 이러한 항만민영화도 상업성의 도입이라 할 수 있다. 또한 세계 주요 컨테이너 터미널 운영업체들이 수입원을 확대하기 위하여 사업영역을 확대하고 있다.



우리나라도 환경의 증대성이 증대되어 환경적인 측면을 고려한 항만의 개발 및 환경 오염의 예방이 필요하며, 특히 환경문제를 해결하지 못한 항만의 경우 국제적인 항만과의 경쟁 자체가 불가능해지고 있다. 따라서 폐쇄적인 공간으로 인식되어 오던 항만을 지역주민 및 항만종사자에게 해양공원, 산책로, 체육시설, 해양교통시설, 문화위락시설, 해양레저시설, 녹지공간 등의 기능을 제공 할 수 있는 친수성 항만공간으로의 육성이 필요하게 되었으며, 미국의 볼티모어항, 호주의 시드니항, 일본의 동경항 등이 친수성 항만으로 꼽히고 있다. 이러한 면에서 교통혼잡, 오염, 소음, 공해, 민원이 많은 부산항보다 배후부지와 사용가능한 부지가 무한한 광양항이 외국항만과 경쟁력을 갖추고 있다고 할 수 있다.

그리고 우리나라 컨테이너터미널이 점차 현대화·대형화·자동화로 추진되고 있으며, 이에 따라 인건비의 절감과 물류비용을 절감하고 있다. 또한 국내 항만마다 마케팅 활동을 강화하고 있고, 최근 부산지역 경제의 침체로 인하여 부산항이 광양항에 대해 집중 견제하고 있으며, 정부의 광양항에 대한 항만축소 및 지원축소의 발언으로 광양항에 투자하고자 했던 국내외 투자업체들을 위축시키고 있다.

## IV. 광양항 발전의 저해요인

### 1. 광양항의 물동량 증가율 둔화

광양항은 다른 항만보다 뒤늦은 1998년에 개장되어 <표-5>에서 보는 바와 같이 1998년 말에 개장되어 33,768 TEU의 컨테이너 물동량을 처리하였고, 개장 2년째인 1999년에는 417,344 TEU, 2000년에 642,230 TEU, 2001년도에 855,310 TEU, 2002년도에 1,080,333 TEU, 2003년도에 1,183,876 TEU, 2004년도에 1,314,571 TEU를 처리해 물동량은 증가하고 있다. 그러나 성장률을 보면 1999년에는 1,136.9%의 성장률을 보였지만 개장 후의 다음 해이기 때문에 의미가 없는 성장률이고, 2000년에 53.9%, 2001년도에 33.2%, 2002년도에 26.3%, 2003년도에 9.6%, 2004년도에 11.0% 비율의 성장을 하여 점점 성장률은 둔화하고 있다는 것을 알 수 있다.

따라서 광양항의 약점으로는 광양만권내의 자체 수출입 물동량의 부족으로 인하여 광양항의 성장에 한계가 있다. 광양항은 신생항만으로서 싱가포르, 홍콩, 대만, 일본 등의 경쟁항보다 출발이 늦어 시설 및 운영여건이 미흡하다. 또한 현재로서는 글로벌 및 동북아 운송네트워크 구축이 미흡하고 항만운영 및 글로벌 마케팅을 구사할 전문인력이 부족한 실정이다.

<표-5> 광양항의 물동량 처리와 성장률 현황

(단위: TEU, %)

| 구분  | 1998년  | 1999년   | 2000년   | 2001년   | 2002년     | 2003년     | 2004년     |
|-----|--------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| 물동량 | 33,768 | 417,344 | 642,230 | 855,310 | 1,080,333 | 1,183,876 | 1,314,571 |
| 성장률 | 0.0    | 1,136.9 | 53.9    | 33.2    | 26.3      | 9.6       | 11.0      |

자료: “컨테이너화물 집중도 현황”, 한국컨테이너 부두공단 홈페이지

광양항은 주변 경쟁국가와의 경쟁이 심화되고 있기 때문에 광양만권의 산업발전에도 위협을 받고 있다. 즉, 중국의 상해지역 대수심 항만개발(대소양산 항만개발 project)은 우리나라 항만개발에 상당한 위협 요소이다. 일본의 고베, 홍콩, 대만 카오슝, 중국 상해 등 경쟁기지들이 해상 및 항공 운송이 모두 가능한 해·공 중심항(Sea & Air Hub-Port)를 추구하고 있어 항공물류가 거의 전무 하다시피 한 광양항에 위협요소로 작용하고 있다. 이와 같이 일본, 홍콩, 대만, 중국, 싱가포르 등이 물류중심기지 육성전략을 강력히 추진하고 있어 항만간 경쟁이 심화되고 있다.

또한 최근 정부의 미온적인 태도와 부산항의 집중적인 개발 및 견제로 광양항의 발전을 저해하고 있다. 광양항이 개장한 이후 광양항은 꾸준히 성장해 수출입화물 처리 물동량이 꾸준히 증가해 왔으나 최근 정부의 광양항의 개발 축소화 발언과 해양수산부의 부산항의 집중 개발 및 지원의 발언으로 인하여 광양항의 발전과 투자가 주춤하고 있어 발전저해 원인이 되고 있다.

## 2. 광양만권 경제 및 산업특성과 문제점

광양항은 남해안의 중앙에 위치하고 있으며 광범위한 배후지역을 갖추고 있고, 또한 주변에 여천공업항이 위치하고 있다. 그리고 POSCO 광양제철소의 원료부두, 제품부두, CTS부두가 있고, 항만을 따라서는 석유정제, 석유화학공장 등 공업벨트가 형성되어 있으며, 연안화물 및 여객운송이 이루어지고 있는 여수항이 위치하고 있다.

그리고 동북아의 물류중심항으로 거듭나기 위해 노력을 하고 있는 광양항의 지형적인 조건을 고려할 때 天然의 靜穩水域과 더불어서 초대형 컨테이너 선박이 입항 할 수 있는 20m 이상의 수심(水深)을 지니고 있으며, 세계 해운교역의 중심지가 될 입지조건을 완벽하게 갖추고 있다. 특히 이번에 광양항을 중심으로 경제자유구역이 지정되어 광양만권의 지역경제가 활성화 될 수 있는 기회가 왔다.

광양항은 배후세력권이라 할 수 있는 광양시, 순천시, 통합 여수시 등 배후도시가 잘

발달되어 있으며, 국제규모의 임해신산업지대로 여수국가산업단지, POSCO 광양제철소, 광양컨테이너부두, 울촌공업단지 등 국가주요 기간산업이 입지하고 있다. 광양항 배후 지역은 산업단지의 Belt化와 더불어 21세기 동북아 시대를 주도할 국제교역산업기지로 부상됨으로써 종전 홍콩(Hong Kong)의 기능을 대체할 수 있는 동북아 최대의 해운·항만권역으로 성장발전이 예측되고 있다.

그리고 광양항을 중심으로 신산업지대의 조성을 위한 광양만권의 최대장점은 철광과 석유화학분야에 특화되어 이미 안정되어 있으며, 이를 통하여 주변 관련산업의 발전을 도모하고 있다는 것이다. 그러나 이러한 장점은 동시에 향후 기술 집약적인 첨단산업으로의 구조전환을 어렵게 하는 걸림돌이 될 수 있으며, 또한 본사, 정보, 금융 등 중추관리기관의 부족으로 산업지원체제가 미비한 실정이다. 광양만권은 다른 항만 주변지역보다 인프라가 부족하며, 용수난이나 대기오염, 수질오염과 같은 환경오염에 대한 시민의 반감 등으로 인해 지금과 같은 굴뚝산업 형태의 산업단지 개발은 쉽지 않다. 그리고 광양만권을 대(對) 태평양 전진기지로 육성하되 복합업무단지를 조성하여 수출입 화물처리, 부가가치의 증대 등 국제물류기능을 강화하고, 광양만권 일대는 경제자유구역의 기능을 확보하여 국내·외 투자를 유치하고자 하고 있으나 인천 경제자유구역과 부산·진해 경제자유구역보다 투자여건과 투자매력이 뒤떨어져 있는 상황이 문제점으로 부각되고 있다.

## V. 광양항의 활성화 방안

### 1. 환적화물 유치의 특화방안

항만의 수출입물동량을 증대시키기 위해서 짧은 시간에 많은 효과를 볼 수 있는 것은 환적화물을 유치하고 활성화시키는 것이다. 세계적인 항만에서 공통적으로 볼 수 있는 것은 환적화물이 항만에 집중한다는 것이다. 2002년에는 광양항에 세계적인 허치슨(Hutchison)사와 허치슨 포트 홀딩스 그룹 멤버(A member of the Hutchison Port Holdings Group)인 한국국제터미널주식회사(KIT; Korea International Terminals)가 광양항에 가세함으로써 광양항은 세방기업, 한진해운, 한국허치슨, 대한통운, 동부건설, KIT 등이 운영하고 있으며, 2001~2004년까지 환적화물이 점점 증가하고 있는 추세이다. 이는 중국의 항만들은 일반적으로 수심이 낮아 대형선박을 기항시키기 어려워 부산항이나 광양항 등에서 환적을 해야 하기 때문에 광양항의 노력여하에 따라서 환적화물을 증대시킬 수 있고, 짧은 시간에 광양항이 세계적인 항만으로 성장할 가능성이 있다는 것을 알 수 있다.

<표-6> 광양항의 환적화물 처리실적

(단위: TEU)

| 업 체 명 | 2001년   | 2002년   | 2003년   | 2004년   |
|-------|---------|---------|---------|---------|
| 세방기업  | 3,074   | 12,501  | 13,101  | 30,397  |
| 한진해운  | 15,948  | 49,961  | 57,965  | 72,927  |
| 한국허치슨 | 8,653   | 8,316   | 7,568   | 3,594   |
| 대한통운  | 138,051 | 239,066 | 251,783 | 202,342 |
| 동부건설  | 0       | 2,236   | 577     | 3,957   |
| KIT   | 0       | 2,372   | 12,893  | 41,186  |
| 총 계   | 165,726 | 314,453 | 343,886 | 354,402 |

자료: <http://www.portgy.com>

특히 우리의 환적대상이 되는 북중국 주요항만의 컨테이너 물동량 증가추세는 상당 기간 지속될 전망이다. 북중국 주요 항만의 물동량 전망치는 향후 2010년까지 연평균 10~11% 정도씩의 증가가 예상되고 있다. 최근 중국 항만 당국은 물동량 증가추세가 예상치를 크게 상회함에 따라 전망치를 상향조정하고 있는 실정이다. 주요 항만별 컨테이너물동량의 GDP 탄성치를 적용하여 2010년까지 물동량을 전망해 보면 상해항은 약 4,971만 TEU, 청도항은 약 1,870만 TEU에 달할 것으로 전망되었으며, 천진 및 대련항도 각각 862만 TEU 및 575만 TEU 내외로 예상되고 있다.

그런데 최근 정기 컨테이너 선사들의 중국 직기항 체제 증가추세로 부산, 광양항에서의 중국 환적화물량의 비율은 감소할 것이나 중국이 자체적으로 물량증가를 다 흡수할 수는 없을 것으로 판단되고 있으므로 광양항에서 중국환적물량의 취급가능성은 여전히 남아있다. 그 이유는 광양항은 동북아경제권의 중심에 위치하고 있으며 세계 최대 항로인 중국↔북미항로의 거점에 위치하고 있고, 북중국 화물의 북미 방향 화물은 광양항과 상해항의 거리가 비슷하지만 간선항로가 대한해협을 통과한다고 가정할 때 상해항은 약 500마일 정도가 떨어져있고, 까오슝항은 약 1,400마일을 역행해야 한다.

<표-7> 북중국 주요항의 컨테이너 시설수급 전망

(단위 : 만TEU, %)

| 항만<br>(GDP탄성치) | 화물량/시설부족 | 실적    | 전망    |        |
|----------------|----------|-------|-------|--------|
|                |          | 2003년 | 2005년 | 2010년  |
| 대련<br>(2.417)  | 화물량      | 163   | 265   | 575    |
|                | 시설능력     | 186   | 301   | 580    |
|                | 과부족      | 23    | 36    | 5      |
| 천진<br>(2.298)  | 화물량      | 302   | 413   | 862    |
|                | 시설능력     | 270   | 456   | 1,000  |
|                | 과부족      | -32   | 43    | 138    |
| 청도<br>(3.357)  | 화물량      | 424   | 660   | 1,870  |
|                | 시설능력     | 300   | 510   | 1,000  |
|                | 과부족      | -124  | -150  | -870   |
| 상해<br>(3.333)  | 화물량      | 1,137 | 1,766 | 4,971  |
|                | 시설능력     | 560   | 983   | 3,183  |
|                | 과부족      | -577  | -783  | -1,788 |
| 합계             | 화물량      | 2,026 | 3,014 | 8,278  |
|                | 시설능력     | 1,316 | 2,250 | 5,763  |
|                | 과부족      | -710  | -719  | -2,515 |

주 : 한반도 글로벌 중심지화 방안의 내용을 업 데이트 함(2005년)

시설능력은 Drewry Shipping Consultants의 China Transport Infrastructure and Logistics(2004년)

화물량은 컨테이너물동량의 GDP 탄성치를 적용하여 추정함.

또한 해상운송에 있어서는 북한에는 컨테이너항만이 없기 때문에 4,000 TEU급 이상의 대형선박이 기항할 수 없어 북한에서 수출입하는 운송화물이 우리나라의 부산항이나 광양항, 일본의 고베항에서 환적하지 않으면 안되는 상황이다. 그런데 고베항에서는 환적비용이 높기 때문에 부산항이나 광양항에서 환적해야 수출상품의 국제경쟁력이 강화될 수 있다. 따라서 남북한이 협조하여 북한 동해안 항구로의 환적은 부산항이 담당하고, 북한 서해안 항구로의 환적은 광양항이 역할을 한다면 남북한 모두 물류비를 절감함으로써 경제적으로 도움이 될 것이다.

<표-8> 북한의 항만 현황(2003년)

| 항만  | 하역능력(만톤) | 접안능력(만톤) | 수심(m)   | 부두연장(m) | 주요 취급화물      |
|-----|----------|----------|---------|---------|--------------|
| 선봉항 | 200      | 20       | 15      | 455     | 공산품          |
| 나진항 | 300      | 1.5      | 10      | 2,515   | 공산품, 소금, 잡화  |
| 청진항 | 800      | 1        | 9.7     | 2,270   | 철광석, 곡물      |
| 홍남항 | 350      | 1        | 6.7~7.9 | 1,630   | 비료, 수산물, 섬유  |
| 원산항 | 170      | 1        | 6.1~7.9 | 2,520   | 시멘트, 수산물, 석탄 |
| 남포항 | 800      | 2        | 10      | 1,890   | 곡물, 시멘트, 석탄  |
| 송림항 | 160      | 1        | 10      | 700     | 석유           |
| 해주항 | 240      | 1        | 7       | 1,350   | 강철, 철광석, 석탄  |

## 2. 광양항 산업클러스터 구축 환경의 조성 필요

광양항의 발전을 통한 산업클러스터 구축을 위해서는 항만산업 클러스터 구축을 위한 가능성과 성공촉진요소를 파악·검토하는 것이 중요하다. 이를 위해서는 광양항을 발전시킬 수 있는 항만산업클러스터의 산업적 특성, 항만산업의 가치사슬, 항만산업과의 전후방 연관관계, 항만산업클러스터의 유형, 항만산업클러스터를 구축하기 위한 핵심산업을 선정하여야 한다. 따라서 항만산업 클러스터를 위한 핵심산업을 선정 후 항만산업 클러스터를 구축하기 위해 항만연관산업을 선정하여야 한다. 이를 위해서는 항만관련산업, 공공기관, 대학·연구소 등에서 연관관계의 강도를 평가하여 선정해야 한다.

광양항 항만산업클러스터 구축을 위한 핵심산업으로는 해운·항만 및 화물처리산업, 장비공급업, 항만관련제조업 등으로 선정할 수 있다. 해운·항만산업으로는 해운·항만 관련 서비스업(해운업, 항만운송부대사업, 창고·보관업, 화물 선·하역 관계서비스업, 항만운송사업, 해운·항만관련 육상운송업, 해사대리점, 컨테이너 관련업 등)과 물류·유통업(해운·항만관련 도·소매업, 복합물류, 수출입화물분배업, 수산·어업가공업 등), 장비공급업(물류·유통장비 임대업, 물류·유통장비 제조업, 해운·항만관련 건설업, 조선업, 선박장비 제조업 등), 항만관련제조업(정밀화학, 정밀기기, 신소재, 광산업, 메카트로닉스, 철재, 전기·전자, 자동차 및 부품산업 등) 등을 광양만권에서 항만클러스터를 구축할 수 있는 산업으로 선정할 수 있다. 특히 이를 위해서는 신소재, 부품, 자본재 등을 공급할 수 있는 업체를 설립하여야 한다. 우수한 품질의 신소재, 부품, 자본재를 공급할 수 있는 업체가 광양만권에 존재하느냐의 여부는 산업의 경쟁력 확보와 항만산업 클러스터 형성에 중요한 영향을 미친다.

광양항의 산업클러스터를 구축하기 위해서는, 다음과 같이 구축하고 역할을 확대할

필요가 있다.

### 1) 중앙정부의 지원 및 역할 확대

Porter교수는 산업클러스터라는 관점에서 중앙정부의 역할로 다음과 같이 제시하였다. 우선 중앙정부는 경제투입요소의 효율성과 질을 향상시켜야 하며, 양질의 노동력을 육성하여야 한다. 그리고 물리적 인프라를 구축하고, 정확한 경제정보를 제공하는 노력을 지속해야 한다. 또한 클러스터의 발전을 가로막는 장애요소를 제거하고, 경쟁을 촉진하는 원칙과 인센티브를 확립하여야 한다고 언급하였다.

항만산업클러스터 구축에 있어서 중앙정부의 역할로는 우선 그랜드 디자이너(Grand Designer)역할로서 국가차원의 항만산업클러스터 추진 로드맵과 발전전략을 수립·조정하는 역할을 수행해야 한다. 중앙정부는 항만산업클러스터 촉진을 위한 인프라 지원에 적극적으로 노력하여야 하는데, 우선 하드웨어 측면에서는 항만시설의 적절한 확충과 도로와 철도 등 내륙운송을 위한 기반시설도 지속적으로 개선해 나가야 한다. 또한 소프트웨어 측면에서 특허권, 경쟁법 등 산학협동과 대기업·중소기업의 협력을 가로막는 법·제도측면의 장애요인 제거와 금융, 마케팅, 생활문화 등 전반적인 비즈니스 환경 조성을 위해 정부와 지방자치단체가 공동으로 노력해야 한다.

광양항을 국제물류거점으로 조성하고 항만산업클러스터를 구축하기 위한 제도적인 개선방안으로 환적화물에 대한 입항료 면제가 필요하다. 현재 광양항은 환적화물에 대해 한시적으로 면제하고 있으므로 환적화물 유치를 활성화하기 위해서는 국적선사 및 외국선사에 대해 환적화물에 대한 화물입항료를 면제하도록 지원해야 산업클러스터를 활성화할 수 있다. 따라서 정부는 국적 선사에 대한 지원을 강화하여야 하므로 국적 선사가 항만 및 배후단지의 물류관련 시설투자를 원할 경우 우선적으로 일정 면적의 부지를 배정해야 한다. 그리고 국적선사가 물류관련 시설투자를 할 경우 투자제한제도를 완화하여 투자하도록 하고, 외국기업에 준하는 임대료 및 세제상의 인센티브를 부여하여야 한다.

그리고 정부는 복합운송업 육성을 위한 통관업을 허용하여야 한다. 외국의 경우 복합운송업체도 면허만 취득하면 통관을 허용하고 있으나 우리나라는 아직 허용하고 있지 않다. 현행 통관취급법인의 허가요건은 운송·보관, 또는 하역을 업으로 하는 법인이 자본금의 1/2이상을 출자하여 설립한 법인으로서 3억 원 이상의 자본금과 일정한 시설과 장비를 갖추도록 요구하고 있다.

또한 정부는 물류산업 및 물류부문에 대한 지원제도의 지원을 강화해야 한다. 전문물류기업의 육성을 위한 지원제도는 물류 신기술·기법, 컨설팅, 정보기술 등의 경영자원 확충을 위한 지원이 강화되어야 한다. 즉, 물류업체의 서비스 고도화를 위해 필요한 경영자원의 확충은 제조업의 R&D 투자와 유사하므로 물류업체의 컨설팅기능이나 신기

술개발에 대해서도 세제지원이 필요하다.<sup>6)</sup> 따라서 선진화된 물류컨설팅 능력을 갖춘 전문컨설팅업체의 육성을 위해서라도 지원방안을 강구하여야 한다. 그러므로 중앙정부는 광양항 항만산업클러스터의 항만산업 연관기술을 연구하는 지역대학이나 연구기관에 대한 지원강화와 특수교육 및 훈련과정 프로그램을 제공하여야 한다.<sup>7)</sup>

## 2) 정부의 광양항 선박수리 전용부두 건설 지원의 필요

광양만권에는 광양제철소 부두와 광양항 컨테이너 부두 2·3단계 등 연차적으로 운영선석이 늘어나기 때문에 입출항 선박도 급증할 것으로 예상되고 있다. 그러나 광양항 컨테이너 부두 내 「선박수리 전용부두」가 없어 컨테이너선 등이 선박 수리를 위해 타 항만으로 이동함에 따라 선사의 기항지 선택에 악영향을 미친다는 관련 업계의 의견이 많으며, 선진국 항만의 경우 항만내에 선박수리 전용부두가 입지하고 있다.

이와 같이 광양항에는 선박수리소가 없기 때문에 대형 선박의 유치에 큰 걸림돌로 작용하고 있고, 수리항을 중국으로 빼앗겨 부가가치 창출을 기대하기가 곤란할 뿐만 아니라 기 입항하는 선박에 대한 불편을 가중시키고 있다. 따라서 신항만인 광양컨테이너 부두 활성화와 고부가가치 창출을 통한 지역경제 발전에도 기여할 수 있도록 현대적 선박수리전용부두를 조기에 건설하는 것이 필요하다.

## 3. 광양항의 국제물류기능 및 시설확충

우선 광양항을 활성화하기 위해서는 광양만권에 국제물류기능을 갖추어야 하고, 배후 물류부지를 확충하고, SOC 시설을 확충하여야 한다. 이를 위해서 광양항의 항만·물류 계획(33선석, 배후지 122만평)은 상해항 등과의 경쟁을 고려하여 적기에 건설할 필요가 있다. 광양만권의 고속도로, 철도망 등 관련 SOC 확충계획의 구상도 적절하지만, 동 계획이 적기에 효율적으로 이루어지기 위해서는 예산반영 등 적극적인 협력과 노력이 필요하다.

최근 최신 정보도시(Ubiquitous City)를 목표로 통신인프라를 구축하여 유·무선망 단말기 등을 네트워크화 하고, 항만관리·무역·민원의 일괄처리시스템을 설치해야 한다. 또한 광양항에는 현재 물동량 수송을 원활하게 하기 위한 대형 물류 야적장이 없으므로 광양항이 동북아 물류중심항으로 성장하기 위해 환적화물과 국내로 이동할 물량을 안전하게 수송하고, 일정기간 보관·분류할 수 있는 공간을 확보해야 한다.

6) 연구 및 인력개발 준비금 손금삼입(조세특례제한법 제9조, 동법 시행령 제8조, 시행령 별표 3, 4), 연구 및 인력개발비에 대한 세액공제(조세특례제한법 제10조), 연구·인력개발을 위한 설비투자세액공제(조세특례제한법 제11조, 동법 시행령 제10조), 기업부설연구소용 부동산에 대한 지방세 감면(지방세법 제282조)등에 대해 지원을 강화해야 함.

7) 조상필, 「광양항을 중심으로 한 항만산업 클러스터 구축방안」, 2004, pp.70-75.



현재 광양항에는 대륙을 겨냥한 광양만권 복합 물류센터가 없으므로 이를 시급히 조성해야 한다. 남북한 철도연결과 TCR, TSR, TMGR 등을 이용한 「철의 실크로드」가 건설될 경우 기종점이 될 광양(세풍)에 대륙을 겨냥한 복합물류센터가 부족하므로 이를 시급히 조성해야 한다. 또한 현재 수도권 물동량이 많이 수송되지 않아 광양항이 활성화되지 못하고 있으므로 수도권과의 접근성을 제고하기 위하여 광양~전주간 고속도로를 조속히 완공해야 한다.

그리고 광양항 동측 배후단지가 개발·완료될 경우 수도권·충청권·호남권의 물동량이 급증할 가능성이 있으므로 공사기간을 당초 계획대로 2007년에 준공해야 하고, 광양~구례구간을 우선 시행하기 위하여 2005년까지 개통해야 한다. 또한 전라선 복선 전철화 미흡으로 수송시간이 지나치게 많이 소요되므로 복선 전철화 사업을 조기에 준공하여야 한다. 따라서 광양항 동측 배후단지 개발이 완료될 경우 물동량의 급증이 예상됨으로 공사기간을 계획대로 2007년에 준공해야 한다.

광양항이 발전하기 위해서는 광양~수도권을 연결하는 철도(서남선)를 조기에 개설해야 한다. 즉, 남북한 철도가 연결되고 TCR, TSR, TMGR 등을 통한 유럽과 아시아간 「철의 실크로드」 구축을 전망할 때 광양항이 대륙의 관문으로 역할을 수행하기 위해서는 광양~수도권간 연결 철도망(서남선)을 조기에 개설할 필요가 있다. 경부고속 전철이 개통됨으로 인하여 철도 수송 부담률이 급증할 것으로 예상되며, 「철의 실크로드」 구축 후 철송을 통한 유라시아 환적화물의 발생이 예상된다. 그러나 호남선과 경부선이 합쳐지는 대전 이북의 선로 용량을 감안할 때 경부고속 전철이 수송을 담당하고 있어도 급증하는 철송량을 감당하기 어려워 광양항과 부산항의 동북아 중심항 전략이 차질이 발생할 우려가 있으므로 SOC를 계획대로 준공하여야 한다.

그리고 광양항 서측 컨테이너 부두 전용도로를 확보한다면 도시교통이 원활해지고, 내륙수송비가 절감될 것이며 컨테이너 수출입 화물의 경쟁력을 제고할 수 있고, 광양항이 컨테이너 전용항만으로서 기능을 발휘할 수 있다. 광양항의 동측부두와 연결하는 도로를 개설한다면 컨테이너 부두로 선·하역하기 위한 물동량이 시가지 중심부를 통과함으로써 발생하는 도심지의 교통체증을 해소하고, 원활한 물류수송 체계를 구축할 수 있을 것이다. 따라서 광양 컨테이너 부두와 배후단지에서 발생하는 물동량의 원활한 수송체계 구축은 물류비용을 절감하게 할 수 있으며 국가경쟁력을 제고할 수 있으며, 컨테이너 부두와 철송장 간의 Non-Stop System을 구축하여 물류비용을 절감할 수 있을 것이다.

#### 4. 광양항의 발전을 위한 투자유치 활성화

##### 1) 투자업체에 대한 인센티브의 혜택 확충

광양항에 투자업체를 유치하기 위해서는 투자업체에 대한 인센티브를 확충할 필요가 있으며, 입주업체의 생활여건을 개선할 대책이 마련되어야 한다. 투자외사를 밝힌 업체들은 입주조건으로 저렴한 시설 및 임대료를 최우선으로 선택하고 있다. 따라서 동북아 역내는 물론 우리와 경쟁관계에 있는 중국, 홍콩, 싱가포르, 대만 등을 감안할 때 투자 유치에 성공하기 위해서는 입주업체에 대한 인센티브를 적극적으로 확충하고 이를 홍보해 나가야 할 것이다. 또한 광양항 및 광양만권에 세계적인 기업의 투자를 유치·확대를 위해서는 법·제도적 장치가 마련되어야 하고, 이들 기업이 투자를 시행할 때 투자, 입지, 법·제도, 관련업체, 전문인력의 양성 및 확보 등에 관한 정보를 쉽게 확보하여야 하며, One-stop Service로 투자업체들의 투자 및 행정절차를 간결하고 신속하게 수행할 수 있는 시스템을 구축해야 한다.

## 2) 정부 차원의 지원강화

사회간접자본시설 확장을 둘러싼 대기업 여론수렴과정에서 투자업체들이 가장 어려움을 피력한 부분은 착수에서부터 완공에 이르기까지 정부 또는 공공부문의 행정적, 재정적 지원을 확대해 시설의 조기완공이 촉진될 수 있도록 협조해 달라는 내용이었다. 또한 도로, 항만, 공항 등의 사회간접자본시설뿐만 아니라 민간기업의 공장건설, 물류단지 조성 등에 있어서도 수많은 규제와 절차가 존재하고 있으며, 이러한 제도적 제약요인이 국가경제의 활력을 저해하고 있다. 이러한 문제들을 개선하기 위해 정부는 각종 법규와 제도개선을 통해 민간의 자금이 사회간접자본시설의 건설에 자유롭게 유입되고, 또한 투자업체가 행정적 간섭이 최소화된 상태에서 물류시설의 건설 및 운영에 전념할 수 있도록 제반 유인책이 거론되어 왔다. 광양항 및 광양만권이 활성화되기 위해서는 정부의 적기의 항만시설의 건설과 SOC의 확충, 과감하고 적극적인 제도개선이 필요하다.

그리고 광양항 및 광양만권에 아무리 민간의 자금과 경영기법을 도입한다고 해도 개발규모가 거대한 대단위 투자사업일 뿐 아니라 착공에서 운영개시까지 장기간의 시간이 소요된다는 점에서 정부 및 지자체의 지원과 협조를 필요로 할 수밖에 없다. 그래서 정부는 투자자의 투자마인드를 유도할 수 있는 여건을 조성하는 기능을 담당하지 않으면 안 된다.<sup>8)</sup> 따라서 광양항에 물류전문교육원의 설립 필요, 항만관련법규의 완화, 광양항의 대내외 인지도를 위한 홍보, 광양항의 항만관련 인프라를 확충, 정기선의 항로 확충을 위한 국가적 차원의 각종 인센티브제도의 마련, 터미널의 공동운영으로 운영비 절감 및 내륙운송비의 절감, 광양만권 경제자유지역에 외국기업의 투자 유치 및 Local 화물의 확보 등을 위해서 정부의 지원이 필요하다.

8) 한국경제정책평가연구원, 「광양 자유무역항 지정방안에 관한 연구」, 용역보고서, 1996.1, pp.312~313.

### 3) 효율적인 One-stop Service 체제의 확립

광양항에 투자를 유치하기 위해서는 투자자에게 불편함이 없도록 여러 가지 서비스를 제공하여야 한다. 이를 위해서는 첫째, 프로젝트 매니저에 의한 One-stop Service를 제공하여야 한다. 우선 One-stop Service 체제를 확립하기 위해서는 외국인투자촉진법 시행령을 개정하여 프로젝트 매니저(PM: Project Manager)<sup>9)</sup>가 투자상담부터 인·허가 및 사업개시에 이르기까지 투자의 전 과정을 지원할 수 있도록 제도화해야 한다. 외국인투자촉진 과정에서 발생하는 문제는 일차적으로 PM<sup>10)</sup> 및 관계부처 TF(Task Force) 팀이 해결하고, 미결과제는 외국인투자위원회 및 국무회의에 상정하여 해결하도록 해야 한다.<sup>11)</sup>

둘째, 공무원과 일선행정기관이 신속하게 투자유치 업무를 처리해야 하고 전문성을 제고하는 노력을 해야 한다. 광양항에 외국인의 투자를 유치하기 위하여 “외국인투자촉진법상의 인·허가 신속처리 규정”을 제정하여 반드시 이행해야 한다. 만약 한 개의 인·허가를 받으면 관련된 다른 여러 가지 인·허가를 함께 받은 것으로 처리하는 일괄처리민원의 경우, 사후감사와 민원발생 우려 등으로 분할 처리하는 사례가 없도록 그 이행을 확보해야 한다. 그리고 법정기한 내 처리하지 않은 경우 인·허가된 것으로 간주하는 “의제처리규정”<sup>12)</sup>을 엄격히 시행해야 한다. 또한 민원담당 공무원에 대하여 의

9) PM을 지정하기 위해서는 Invest KOREA가 투자상담 단계에서 PM을 지정하고, 투자정보를 입수한 관계부처 및 지자체는 Invest KOREA에 PM 지정을 요청하여야 한다. PM은 투자자를 밀착 지원하고, 인·허가를 대행처리 해야 하고, PM이 요청하는 사항에 대하여 각 부처 및 지자체는 이에 대해 적극적으로 협조해야 한다. 또한 PM은 관계부처 TF팀 및 지자체 인·허가지원팀에 참여하고, 이를 위해 외국인투자진담조직을 중앙부처 및 시·군에도 확대·지정해야 한다.

10) 외국인투자촉진법시행령 제21조(2)~(4)에 프로젝트매니저(Project Manager)의 여러 가지 사항에 대하여 규정하고 있다. 제21(2)에서는 PM의 지정 및 운영에 관하여 규정하고 있는데, 대한무역투자진흥공사의 장은 외국투자가 또는 외국인투자기업의 투자업무를 효율적으로 지원하기 위하여 외국투자가 또는 외국인투자기업별로 소속직원 또는 파견관을 프로젝트매니저로 지정할 수 있다. PM이 수행하는 업무는 주로, ①외국투자가 또는 외국인투자기업의 요청에 의한 자료 또는 정보의 수집·제공 및 면담의 알선, ②법 제9조·제13조·제14조 및 제14조의 2의 규정에 의한 외국인투자관련 지원에 관한 의견제시, ③법 제15조 및 제17조의 규정에 의한 외국인투자와 관련한 업무지원과 민원의 대행, ④주택임차, 학교입학의 안내 등 외국투자가 또는 외국인투자기업의 임·직원과 그 가족의 생활정착지원, ⑤그밖에 외국인투자와 관련된 업무 등을 수행한다.

11) 산업자원부, 「외국인투자유치 종합대책」, 2003, p.7.

12) 민원처리기관의 장 또는 파견관은 다른 법령의 규정에 불구하고 일괄처리민원사무, 개별처리민원사무 및 직접처리민원사무를 대통령령이 정하는 처리기간 내에 처리하여야 하며, 그 처리기간 내에 허가 등의 거부에 관한 통지를 하지 아니하는 경우에는 처리기간이 만료된 날의 다음날에 그 허가 등이 있는 것으로 본다. 이 경우 처리기간 내에 허가 등의 거부에 관하여 통지를 하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 서면으로 외국인투자진흥관과 외국투자가 또는 외국인투자기업에게 그 사유를 통보하여야 한다.(외국인투자촉진법 제17조제5항)

제처리규정 교육을 강화해야 하고, 법정기한 내 처리되지 않은 경우 의제처리 된다는 사실을 PM이 투자자에게 통보해야 한다.

공무원이 투자업무를 수행하게 해 주기 위해서는 일선공무원에 대한 감사부담을 완화해 줄 필요가 있다. 따라서 외국인투자업무에 대한 외부기관의 감사 및 각급 기관의 감사 부서는 규정해석 등에 있어 가급적 외국인 투자를 촉진하는 방향으로 감사해야 한다. 또한 투자자를 안심시키기 위해서는 조세 감면조치의 일관성을 확보·시행하여야 한다.<sup>13)</sup>

#### 4) 광양항의 홍보·마케팅 강화

광양항은 아직 국제적으로 인지도가 낮아 발전 가능성에 대한 전망이 불투명할 것으로 예상된다. 따라서 세계적으로 광양항의 인지도를 높이기 위해서는 정부 및 지방자치단체가 광양항의 홍보·마케팅을 적극적으로 이행할 필요가 있다. 이를 위해서는 외국의 기업 및 물류·유통업체, 외국교육기관, 외국인 전용 의료기관 및 약국 등을 대상으로 광양항을 세계적인 항만으로 인식하게 하고, 투자 및 외국인의 입주를 유치할 수 있도록 홍보 및 마케팅 활동을 강화해야 한다.

그리고 광양항에 수출입 물동량이 증가하고 국내외 기업이 투자 및 입주를 할 수 있도록 국내외 기업, 화주 및 국내외 투자자들에게도 “광양항을 이용하여 받을 수 있는 이점과 인센티브” 등을 인식할 수 있도록 홍보해야 한다. 이를 위해서 지방자치단체는 외국의 투자유치를 위한 투자유치단의 파견, 고객 방문 및 면담, 선전 및 간행물 발간, 관련 인사 방문 및 잠재적인 고객 초청 및 홍보, 세계적 세미나 개최, 항만에 관련된 다양한 관련 행사를 실시하여야 한다.

또한 정기선의 확충을 위해서 국외선사에 대한 홍보를 강화해야 하므로 지방자치단체는 지속적인 Port Sales를 수행해야 하고, 국내외 화주에 대한 홍보를 강화하기 위해서는 제반 항만사용료 혜택, 인센티브의 제공, 물류비를 절감할 수 있는 방안 등을 마련해야 한다. 정부의 지원도 광양항의 발전에 중대한 영향을 미치는 요소로 작용하므로 정부와 지방자치단체가 홍보를 위해 협력하는 방안이 필요하다.

## VI. 결 론

최근 모든 국가는 세계 무역을 주도하기 위해서 항만을 집중적으로 개발하고 있으며, 항만에 많은 물동량을 유치하기 위한 노력을 계속하고 있으며 이를 국가의 당면과제로

13) 산업자원부, 「전계보고서」, pp.8~9.

삼고 있다. 따라서 세계 각 국은 국제물류의 흐름을 주도하기 위하여 국가마다 물류거점화의 경쟁을 치열하게 전개하고 있으며, 특히 홍콩, 싱가포르, 중국, 대만, 네덜란드 등은 범정부차원에서 국가 경제발전의 주요한 전략으로 자국을 세계물류중심화로 발전·유지시키기 위해서 노력하고 있다.

그 동안 우리나라의 국토개발정책은 불균형적인 성장정책이었다고 할 수 있었으며, 산업발전도 서울과 부산을 양 축으로 하였기 때문에 양극적 산업화를 초래하였다. 광양항도 정부가 추진하여온 양항정책으로 탄생된 항만으로써 개항 초 물동량의 급성장과는 달리 최근에는 물동량이 기대수준보다 성장속도가 낮아 광양항의 발전이 늦어지고 있어 국내외적으로 어려운 상황에 있다. 따라서 지역경제의 활성화와 더불어 광양항의 활성화는 국가경제에 밀접한 관계가 있다고 할 수 있다.

본 논문은 이러한 상황에서 연구한 논문으로써 광양항이 지역경제에 도움이 되기 위해서는 첫째, 중국과 북한의 항만의 수심이 얕아 광양항은 환적에 좋은 여건을 가지고 있으므로 환적을 특성화하는 것도 좋은 방법중의 하나이다. 둘째, 광양항의 발전을 통한 산업클러스터 구축을 위해서는 항만산업 클러스터 구축을 위한 가능성과 성공촉진요소를 파악·검토하여 핵심산업과 항만연관산업을 유치·발전시켜야 한다. 셋째, 광양항을 활성화하기 위해서는 광양만권에 국제물류기능을 갖추어야 하고, 배후물류부지를 확충하고, SOC 시설을 확충하여야 지역경제를 활성화 시킬 수 있다. 넷째, 광양항 및 광양만권에 기업이 국제물류 및 관련산업에의 투자에 참여할 수 있도록 지원해야 한다.

## 참 고 문 헌

1. 길광수, "우리나라 관세자유지역제도의 이해", 「Container Terminal」 17호, 한국 컨테이너부두공단 제17호, 2001. 10.
2. 방희석외, "광양 자유무역항 지정방안에 관한 연구", 「연구용역보고서」, 1996.1.
3. 백종실, "중국의 자유무역지대 운영에 관한 연구", 「월간 해양수산」, 통권 제196호, 2001. 1.
4. 산업자원부, 「외국인투자유치 종합대책」, 2002.
5. 양창호, "동북아 물류중심기지를 이끌어 갈 광양항 자동화 컨테이너터미널", 한국해운물류학회, 2002. 4.
6. 이광배·모수원, "물류중심지 광양항의 경쟁력 확보 방안에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제21집 제1호, 2005. 3.
7. 장흥훈, "광양만권 경제자유구역에의 투자유치와 혁신클러스터 구축방안", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제21권 1호, 2005. 3.
8. \_\_\_\_\_, "광양항의 관세자유지역 지정에 따른 물류거점으로의 발전방안", 「물류학회지」, 한국물류학회 14(3), 2004. 11.
9. \_\_\_\_\_, 「광양항의 Global e-port화를 위한 전자무역활성화 방안연구」, 연구용역보고서, 순천광양상공회의소, 2003. 3.
10. \_\_\_\_\_, "광양항 및 광양만권 경제자유구역의 활성화방안에 관한 연구", 「한국항만경제학회

- 지」, 한국항만경제학회 제20권 1호, 2004. 9.
11. \_\_\_\_\_, "광양항과 지역경제와의 연계·발전에 관한 연구", 「무역통상학회지」, 한국무역통상학회 제4권 2호, 2005. 3.
  12. \_\_\_\_\_, "우리나라 기업의 국제물류관리상의 개선방안에 관한 연구", 「한국상품학회지」, 한국상품학회 제14권, 1996. 5.
  13. \_\_\_\_\_, "우리나라 항만하역물류관리의 효율화 방안", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제14권, 1998. 8.
  14. \_\_\_\_\_, "우리나라 해운·항만물류의 EDI 구축과 활성화 방안에 관한 연구", 「한국해운학회지」, 한국해운학회 제21호, 1995. 12.
  16. 전의천, "부산항과 광양항의 국제물류준심화 방안", 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제15권, 1999. 8.
  17. 조상필, "광양항을 중심으로 한 항만산업 클러스터 구축방안", 「연구용역보고서」, 2004.
  18. 중앙대학교·해양수산개발원, "광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구", 「연구용역보고서」, 2000. 10.
  19. Arvind Panagariya, Rupa Duttagupta, "Politics of free trade areas: Tariffs Versus Quotas", *Journal of International Economics 1*, Elsevier Science B.V, 2002.
  20. E. Pollock, "Factors Affecting the Development a Free Port", *The Fourteenth International Port Economics Conference*, July 9-10, 1999.
  21. George F. Hanks and Lucinda Van Alst, "Foreign Trade Zones", *Manage Accounting*, January 1999.
  22. Hans Ludwig Beth, "Port Management Textbook Containerization", *Institute of Shipping Economics and Logistics*, 1985, pp. 246 - 247.
  23. Lynette Knowles Mathur and Ike Mathur, "The Effectiveness of the Foreign-Trade Zone as an Export Promotion Program: Policy Issues and Alternatives", *Journal of Macromarketing*, Fall 1997, p. 20.
  24. Zeine, J., "Facing the Liner Shipping Revolution: Strategies for North American ports", *Proceedings of the 1999 Halifax Conference*, IAME, 1999, pp. 221 - 237.
  25. Zhao, M., Droge, C., and Stank, T.P., "The Effects of Logistics Capabilities on Firm Performance", *Journal of Business Logistics*, 22(2), 2001, pp. 91 - 107.