

## 중점화물유치전략을 통한 목포신항 활성화 방안

### Activation Scheme of Mokpo New Port through a Priority Cargo Attraction Strategy

최동오\*

#### 목 차

- I. 서 론
- II. 목포항의 현황과 국내외 항만물동량
- III. 목포신항의 활성화를 위한 인프라 조성 방안
- IV. 중점화물 유치전략
- V. 결 론

Key Words: Mokpo New Port, Priority cargo attraction, International logistics stronghold

#### Abstract

This paper investigates the circumstances and conditions of Mokpo Port to develop it as an international logistics stronghold and seeks scheme to maximize the local economic ripple effect through construction and activation of Mokpo New Port.

Under the circumstances in which neighboring ports vying with each other have built broad spheres of influence, and competition among ports becomes fierce, a priority cargo attraction strategy should be established by using Mokpo's favorable location compared to other ports in order to ensure that a large quantity of goods is transported from Mokpo New Port. Especially, Mokpo New Port needs to be developed as a vehicles-only exporting port, as well as a port for used car exports and an import port for stones and timber.

\* 목포대학교 경제통상학부 교수, blue@mokpo.ac.kr,(061-450-2625)

## I. 서론

세계경제는 이제 글로벌화에 의한 무한경쟁과 지역경제의 블록화라는 양대 틀 속에서 새롭게 재편되고 있다. 기존의 미국과 일본 및 유럽중심의 경제구조는 중국의 등장으로 새로운 경쟁 구도가 형성되었고, 세계의 공장으로서 부상한 중국은 시장경제체제의 경제개혁과 외국인투자유치를 중심으로 개방화를 가속화시킴으로서 이 지역의 시장 규모를 더욱 넓혀 나가고 있다. 이와 같은 환경에서 동북아를 중심으로 향후 해운물류의 양은 급속도로 증가될 것으로 전망되고 있을 뿐 아니라 21세기 동북아 경제권은 향후 높은 경제성장의 무한한 잠재력을 지니고 있어 향후 물류중심지로서의 항만은 중요한 역할을 할 수 밖에 없다.

한편 우리나라도 동북아 물류중심을 국가정책으로 추진하고 있어 지역의 거점항만을 다기능, 고효율, 글로벌 항만으로 집중육성하기 위해 항만별로 경쟁이 날로 치열해지고 있고 최근 동북아 지역과의 교역확대에 따른 물동량 증가, 중국항만들의 성장과 동남아 지역에 대한 전진기지로서 서남권 항만들의 역할이 더욱 강조되고 있다. 이렇게 급변하는 동북아의 경제환경과 이에 따른 물류환경의 변화 상황에서 목포신항이 대중국 화물량 급증에 대비한 서남권의 중추항만으로서의 기능뿐만 아니라 무안국제공항과 연계를 통한 대중국 및 동남아를 중심으로 한 대외교역 전진기지로 개발되고 있어 향후 한태평양국가들과의 급속한 교역량 증가에 따른 목포권의 역할이 기대되고 있다. 특히 현대적 항만시설인 목포신항 다목적부두 1단계 3선석이 2004년 5월에 완공되어 운영에 들어감으로써 목포항만을 이용한 물동량의 점진적 증대가 예상되고, 항만기능의 분산과 물류비용절감 차원에서 목포권이 이제는 명실상부한 동북아 물류거점지대로서의 역할과 기능을 담당할 수 있을 것으로 기대되고 있다. 따라서 본 논문은 목포항을 국제물류의 거점지로서 발전시키기 위한 자체여건들을 살펴보고 목포신항만 건설과 이의 활성화를 통해 지역 경제 파급효과를 최대화할 수 있는 방안을 모색해 보고자 한다.

## II. 목포항의 현황과 국내외 물동량

### 1. 목포신항의 현황

목포항은 1897년 10월 전국에서 네 번째 개항한 항구로 100여 년의 역사와 전통을 갖고 있다. 1978년 목포항 카훼리 부두 공사를 시작하여 1983년 석탄부두 준공, 1991년 목포외항 양곡부두 준공, 1997년 대불부두 안벽 준공, 2003년 목포 신항 양곡부두 준공, 2004년 목포 신항 다목적부두 준공 등 오늘에 이르고 있다. 목포항은 동북아 시대를 선

도하는 물류·교역 및 관광거점 도시로 큰 각광을 받고 있을 뿐만 아니라 서남권의 새로운 물류중심 항만으로 부각되고 있다. 목포항은 동북아권 피더(Feeder) 항로상 중계성 측면에서 최고의 입지적 조건을 갖고 있다. 목포항은 국내 항만 중에서 중국 상하이와 최단거리(571km)이며, 일본의 코베와도 비교적 근거리(850km)에 위치하고 있다.

목포신항은 지난 2001년부터 민간투자 방식으로 1600여억원을 투입해 목포 앞바다 허사도와 고하도 해안을 매립해 조성됐으며, 안벽 길이 750m, 부두 수심 12~15m로 3만t급 선박 3척이 동시에 입항할 수 있는 다목적 부두이다. 부두 총면적은 30만㎡에 이르며 430t급 이동식 하버크레인 2대와 34대의 각종 하역장비가 설치돼 연간 컨테이너 화물 17만TEU 및 일반잡화 87만t을 처리할 수 있다. 목포신항은 다도해로 둘러싸여 있어 별도의 방파제가 필요 없는 매우 경제적인 항만이기도 하다. 입출항 수로 또한 목포항구에서 직항해 접안할 수 있는 유리한 위치를 보유하고 있고, 접근수로 또한 양호하며, 서해안 항만과는 달리 조수간만의 영향도 거의 없어 24시간 입출항이 가능하다.

목포신항은 국내 항만경영에서 완벽한 민간운영방식이 사실상 처음 적용되었고 국내 다목적 부두 중에서 처음이자 유일하게 SI가 구축되었다. 목포신항은 신설항만으로서 최신 첨단설비인 야드 및 게이트자동화 시스템, 무선 LAN, PDA, EDI, e-Biz 시스템 등 컨테이너 전용 터미널 수준의 SI를 구축하였다. 목포신항은 2001년부터 항만개발을 시작해 40개월여의 공사를 거쳐 2004년 5월 말에 준공했으며, 항만 규모는 10만평으로 5만톤급 선박 3척이 동시 접안 가능하며, 항만지원 기능의 배후도시 트리포트 18만평이 조성되어 있다.<sup>1)</sup>

## 2. 국내·외 항만물동량의 현황과 전망

### 1) 국내 물동량의 현황과 전망

#### (가) 항만물동량 처리 추이

전국항만의 총 항만물동량은 1994년의 4억 7,112만톤에서 2004년에 8억 5,927만톤으로 10년간 약 2배(1982년 기준 약 5.8배)가 늘어나 연평균 증가율 7.5%(1982년 기준 9.2%)씩의 증가율을 기록하였다. 수출입화물은 1992년의 2억 8,600만톤에서 2002년에는 6억 5,800만톤으로 연평균 8.7% 증가하였다.<sup>2)</sup> 2002년의 연안물동량은 2억 7,700만톤으로서 과거 10년간 연평균 5.1% 증가하였으나 1982년에서 1992년까지의 연평균증가율 12.5%와 비교해 볼 때 증가율 자체가 점차 둔화하는 추세를 보이고 있는 것으로 나타났다<표 II-1>

1) 목포신항만주식회사, 목포신항만 소개책자, 2004.

2) 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 2004.

<표 II-1> 총 항만물동량 증가 추이

(단위:백만톤, %)

구 분	1982	1992	1997	1998	1999	2000	2001	2002	연평균증가율		
									'82~'9 2	'82~'0 2	'92~'0 2
수 입	81	223	370	334	385	419	433	477	10.7	9.3	7.9
수 출	28	63	115	141	147	151	178	181	8.6	9.9	11.2
소 계	109	286	485	475	532	570	611	658	10.2	9.4	8.7
연 안	52	169	289	226	243	264	275	277	12.5	8.7	5.1
합 계	161	455	774	701	775	834	886	935	11.0	9.2	7.5

주 : 연안물동량은 입항과 출항의 합이며, 연안여객선에 의한 수송실적은 제외  
 자료 : 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각 호

한편, 2003년 목포항의 처리실적은 694만톤으로 전국항만의 0.73%를 차지하였고 그 비중은 과거에 비해 점차 높아지는 추세를 보이고 있고 1993년 및 1998년 이후 연평균 증가율은 각각 13.4%, 5.6%를 기록하여 전국의 증가율인 6.55%와 6.42%보다 높거나 낮은 것으로 나타났다<sup>3)</sup><표 II-2>.

<표 II-2> 목포항의 처리실적 추이

(단위:천톤, %)

구 분	처리실적				연평균증가율		
	1983	1993	1998	2003	'83~'93	'93~2003	'98~2003
전 국	175,383	507,332	701,010	956,854	11.21	6.55	6.42
목포항	1,170	1,935	5,205	6,824	5.16	13.43	5.57
비 중	0.67	0.38	0.74	0.71	-	-	-

주 : 2003년의 물동량은 추정치임.  
 자료 : 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각 호

**(나) 목포항의 해상화물량 처리실적 및 물동량 분석**

목포항의 해상화물량 처리실적은 2003년 기준시 6,945천톤으로 전년대비 16%정도 감소한 것으로 조사됐다<표 II-3>.

3) 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각 호

중점화물유치전략을 통한 목포신항 활성화 방안 / 최동오

<표 II-3> 목포항 해상화물량 처리실적

(단위 : G/T)

구분		1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년
합계	소계	4,461,977	5,421,642	5,205,095	5,918,542	6,480,601	6,788,252	8,275,083	6,944,923
	입항	4,176,923	5,059,291	4,386,023	5,268,616	5,529,154	5,994,158	7,191,016	6,066,572
	출항	285,054	362,351	819,072	649,926	951,447	794,094	1,082,837	877,490
양곡	소계	365,010	287,941	372,863	441,713	449,473	450,941	564,572	662,773
	입항	354,080	281,361	371,718	440,713	449,473	450,941	498,272	587,873
	출항	10,930	6,580	1,145	1,000	-	-	66,300	74,900
유류	소계	449,707	460,577	593,052	760,997	928,806	938,100	1,001,947	970,808
	입항	442,381	454,536	444,363	748,771	920,498	926,373	958,643	927,639
	출항	7,326	6,041	148,689	12,226	8,308	11,727	43,304	43,169
시멘트	소계	682,057	1,485,237	1,066,586	841,310	1,087,412	859,035	873,481	1,083,830
	입항	681,577	1,484,407	1,065,877	833,760	1,087,292	859,035	864,699	1,083,410
	출항	480	830	709	7,550	120	-	8,782	420
석탄	소계	91,854	222,846	215,453	205,709	208,790	254,011	262,609	284,686
	입항	91,854	222,846	215,453	205,709	208,790	254,011	262,609	284,686
	출항	-	-	-	-	-	-	-	-
목재	소계	349,778	306,698	65,051	190,415	313,626	144,980	174,443	175,359
	입항	349,736	305,825	64,512	177,178	144,545	144,980	174,443	175,359
	출항	42	873	539	13,237	169,081	-	-	-
모래	소계	1,628,845	1,537,880	1,500,792	1,867,565	1,622,212	1,812,184	2,964,809	1,482,169
	입항	1,587,617	1,493,042	1,435,985	1,699,657	1,424,850	1,743,478	2,761,458	1,296,549
	출항	41,228	44,838	64,807	167,908	197,362	68,706	203,351	185,620
철광석	소계	-	-	-	22,057	1,755	-	-	-
	입항	-	-	-	21,575	103	-	-	-
	출항	-	-	-	482	1,652	-	-	-
고철	소계	530	2,837	-	-	2,188	-	2	-
	입항	485	1,838	-	-	-	-	-	-
	출항	45	999	-	-	2,188	-	2	-
철강	소계	359,208	561,675	576,021	315,810	562,828	748,324	841,419	805,525
	입항	324,951	478,182	368,726	262,484	396,745	605,952	610,304	698,003
	출항	34,257	83,493	207,295	53,326	166,083	142,372	231,115	107,082
기계류	소계	18,496	17,497	438	57,133	68,610	90,502	103,714	229,350
	입항	17,511	16,788	4	36,892	32,568	35,216	42,889	129,748
	출항	985	709	434	20,241	36,042	55,286	60,825	99,602
기타 잡화	소계	516,492	538,454	814,839	1,215,833	1,234,901	1,490,175	1,488,089	1,250,349
	입항	326,731	320,466	419,385	841,877	864,290	974,172	1,017,699	883,253
	출항	189,761	217,988	395,454	373,956	370,611	516,003	470,390	366,675

자료 : 해양수산부, 해양수산통계연보, 2004.

목포항의 항만물동량<표 II-4>의 추세는 꾸준한 증가 추세를 보여주고 있다. 2002년 기준 목포항 처리물량은 8,275천톤이고, 이 중 모래, 유류, 시멘트가 4,840천톤으로 전체 물량의 약 59%를 차지하고 있어 이들 화물의 취급실적이 목포항 처리물량과 밀접한 영향을 주며 화물유치에 한계가 있음을 알 수 있다.

<표 II-4> 목포항의 물동량 현황 및 전망

(단위:천톤)

구 분	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2006	2011	2020
양곡	365	288	373	442	449	451	564	648	712	771
시멘트	682	1,485	1,067	841	1,087	859	873	1,260	1,485	1,761
석탄류	92	223	215	206	209	254	263	242	291	314
목재	350	307	65	190	314	145	174	549	617	1,107
모래	1,629	1,538	1,501	1,868	1,622	1,799	2,965	3,054	4,161	5,164
철광석	0	0	0	22	2	952	1,350	1,560	2,129	2,601
철강	359	562	576	316	563					
고철	1	3	0	0	2					
기타잡화	535	556	815	1,273	1,304	1,325	1,084	3,433	6,304	11,167
유류	450	461	593	761	929	938	1,002	1,310	2,740	4,210
컨테이너 (천TEU)	-	-	-	-	-	-	-	3,626 (205)	6,183 (345)	10,092 (568)
합계	4,463	5,423	5,205	5,919	6,481	6,723	8,275	15,682	24,622	37,187

자료 : 목포지방해양수산청 내부자료(2004)

## 2) 국외 물동량의 현황과 전망

### (가) 동북아지역

동북아 경제권은 세계 최대의 제조업기지로서 국제 교역의 중심지로 부상되어 역내 교역이 크게 늘어나고 있다. 컨테이너화물은 교역량 절대규모의 증가 이외에도 교역상품의 고부가가치화와 운송기술의 혁신에 따른 컨테이너화의 진전에 따라 물동량이 급

증하고 있다.<sup>4)</sup> 한국, 일본, 중국, 대만으로 구성된 주요 동북아 국가들의 1985년 총 컨테이너 물동량은 1,028만 TEU로 세계 물동량 중 점유율이 18.4%이었으며, 1990년에는 1,694만 TEU 점유율 19.8%, 2001년에는 7,730만TEU 점유율 32.7%로 물동량 절대규모 뿐만 아니라 비중이 점차 증대하고 있다. 동북아 국가 중 우리나라와 중국은 세계 컨테이너 물동량 중 점유율이 점차 증가하는 추세인 반면에 일본과 대만은 점차 감소하고 있다.

동아시아지역은 특히 중국의 급속한 경제성장에 힘입어 향후 컨테이너 물동량의 증가가 계속될 것으로 보이며 그 증가율은 세계 평균증가율을 능가할 것으로 전망된다. 이와 같은 항만별 물동량 변화추세를 종합해 보면 중국 항만에서는 지속적인 증가세가 유지되고 있는 반면 기타 국가들의 항만에서는 물동량 증가율이 점차 낮아지거나 오히려 감소하는 추세에 있다. 따라서 중국화물의 유치여부가 동북아시아 물류중심화의 실현 여부와 직결되어 있으며, 동북아 시장에서 주요 마케팅 대상화물은 중국화물이라는 것을 알 수 있다.

향후 동북아 주요 항만들의 거점화 경쟁은 중국화물의 중심으로 하여 치열하게 전개될 것으로 보인다.

#### (나) 동북아 물류체계의 변화와 특징

동북아 물류시장의 변화 중 가장 눈에 띄는 것은 중국 물류시장의 성장이라 할 수 있으며, 따라서 동북아 각국의 물류중심화 전략의 성공여부는 중국시장에 대한 마케팅 능력에 달려있다고 할 수 있다. 즉 과거 일본 주도의 물류에서 순차적으로 아시아 신흥공업국(ANIEs), 동남아국가(ASEAN), 중국 등으로 물류 주도권이 변화하고 있다.

아시아 지역 컨테이너 화물 이동의 주요 특징 중 하나는 수입물동량은 줄고 수출 물동량은 늘어남으로써 수출입간 불균형이 심각하다는 점이다. 이러한 수출입간 불균형은 비컨테이너 화물이 대부분인 원자재를 수입하여 대부분 컨테이너화된 완제품을 수출하는 역내 국가들의 교역구조에 기인한다. 또한 동북아 경제권의 고도성장과 역내 경제협력의 강화로 역내 물동량이 빠른 속도로 증가하고 있다. 동북아 역내 물동량의 증가는 근거리 수송에 적합한 중소형 피더선에 대한 수요의 증가를 초래할 것으로 예상된다.

### Ⅲ. 목포신항의 활성화를 위한 인프라 구축방안

4) 정봉민의, 「한반도 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구」, 한국해양수산개발원, 2003.10

## 1. 목포항을 중심으로 한 화물창출형 해운항만물류 클러스터 구축

목포항의 산업구조적 문제점으로는 현대삼호중공업 등 소수 기간산업 의존도가 매우 높고 인위적으로 배치된 일부업체를 제외한 대부분 업체가 영세하여 산업구조가 매우 취약하다. 또한 산업들 간의 연계를 위한 중간산업의 부재로 전후방 연관효과가 거의 없고 전기·전자, 소비재산업 등 수출중심 산업이 없어 배후지와 항만간의 연계가 미흡한 실정이다.

물류산업 클러스터상의 문제점으로는 중대형 산업의 입지공급형 집적에만 치우쳐 클러스터 내에서의 지식공유 메카니즘 등 혁신창출능력이 미흡하고 항만배후단지가 없고 제조업, 물류업 등 항만관련 산업의 유치가 미흡하여 항만산업의 집적도가 미약하여 물류산업정책 총괄추진기구와 체계적인 정책지원이 없어 효율적인 항만산업 육성이 어려운 실정이다. 따라서 지역의 산업경쟁력 제고하고 산업의 군집과 전문화를 통한 경쟁력을 높이기 위해서는 목포항의 물류산업 클러스터의 장기 비전 및 발전전략을 체계적으로 수립할 수 있도록 클러스터 구축을 위한 마스터플랜을 목포시청과 전남도청, 목포 지방해양수산청이 중심이 되어 조기 추진 필요하다.

## 2. 국제물류단지 조성을 통한 글로벌 물류기업 유치

목포권에 물류산업을 활성화시켜 지역경제의 활성화를 도모하기 위해서는 대중국 교역을 특화 발전시킬 수 있는 업체를 육성하고 외국 투자를 통한 글로벌 물류기업의 유치가 필요하다. 또한 지역물류기지조성과 수출입 촉진용 물류시설, 항공물류단지를 조성하여 물류산업을 촉진하여 목포신항과 대불산단을 활성화시키는 국제물류산업단지조성을 적극 추진하여야 한다. 단지 조성에 있어 일본과 중국 간의 외교관계를 염두에 두고, 상하이 인접성 등의 기회요인을 잘 활용해야 할 것이다. 글로벌 물류기업 유치를 위한 유치장소 및 운영주체, 운영방향은 다음과 같다.

<표 III-1> 글로벌 물류기업 유치를 위한 유치장소 및 운영주체, 운영방향 현황

구 분	유치장소 및 운영주체	유치 및 운영방향
식품 및 농산품 물류센터	대불자유무역지대 민간업체	-지역 농업을 지원하기 위한 물류 및 시장 활동으로 식품 가공 영역을 비롯하여 그린마켓, 수산시장, 특산품시장, 화훼시장, 물류시설 등 확보 -SARS, 조류독감 등으로 인해 대 중국 김치 수출량 증가, 중국 과일 인기, 일본에 오이 수출 -도시물류기능과 연계를 위해 도시에 인접한 자유무역지대(FTA)에 위치 -목포권 농수산업 및 대불산단 기존산업체의 물류기능 활성화 방향으로 운영
냉동식품 물류기지 (냉동창고)	목포신항 및 항만배후부지 민간업체	-부산 냉동창고에 수용량 부족현상(2002년 3개월 기준)이 발생하는 등 국내 냉동창고에 대한 수요 발생 -이 냉동창고 시설은 오오츠크 해 및 Barent 해에서 포획하여 재래식 냉동운반선으로 부산에 운반한 어획물을 컨테이너에 의해 유럽 및 미국지역으로 수출하기 위한 저장고로 사용 -목포항에 저장 및 유통, 가공, 배송 서비스 등을 할 수 있는 냉동식품 물류기지 구축 필요 -신항의 특화시설로 화주를 유인할 수 있도록 운영
자동차 물류센터	목포신항 및 항만배후부지 전문자동차업체 컨소시엄	-자동차 물류에는 주로 완제품과 부품을 하역하고 저장하는 일을 다루며, 공급업체로부터 제조업체까지 각각 생산 일정에 따라 자동차 부품 단일 항목 혹은 그룹 항목을 Consolidation 하여 유통 -독일의 투자자측에서 한국의 공급업체로부터 중국의 공장으로 운송되는 자동차 부품선적화물을 Consolidation하기 위한 자동차 물류센터를 목포지역 설립에 적극 관심 표명 -중국의 성장속도를 감안시 중국에서 자동차를 생산하여 국내로 역수입도 예상 -국내외 전문자동차업체의 컨소시엄 운영 유도

자료 : 한국산업개발원, 「목포국제물류산업단지 조성 타당성 조사와 조성계획수립 및 투자유치용역」, 2003, 재정리

### 3. 목포권의 물류아웃소싱 전략 수립

최근 선진국 기업들은 경영활동과정에서 필요로 하는 수송, 보관, 하역, 포장, 정보 등을 외부의 물류서비스업체로부터 위탁하여 수행함으로써 물류비를 절감하고, 고정비를 변동비용으로 전환하여 투자효율성을 높이며, 나아가 기업경쟁력 강화에도 크게 기여해 오고 있는 점을 감안하여 지역기업들도 높은 물류비부담을 낮춰 기업경쟁력을 높일 수 있도록 목포권의 물류아웃소싱 전략 수립이 절실히 요구된다.5)

목포권의 물류아웃소싱 전략 수립을 위해서, 먼저 목포권의 물류아웃소싱의 실태 및 문제점을 조사한 다음 제반 전략수립이 필요하겠다. 선행 연구결과에 비취 이들 사항에는 종합물류서비스 및 물류전문기업의 육성과 물류정보시스템 활용의 극대화, 물류 기반시설의 확충, 지자체 및 관련 물류지원 기관의 물류서비스 제공업자 지원 등이 요구된다.

#### 4. 다양한 서비스 항로 개발

목포항은 중국 발해만 연안 항만과 연운항 이북 중국항만에서 일본 항만과 가장 직선거리의 항로를 구성할 수 있는 장점이 있다. 한중일 시계추(pendulum) 서비스를 하는 우리나라 선사들도 목포항에 추가 기항할 경우, 직선 항로로 운항이 가능하다. 또한 상하이항 최단 거리이고, 중국 북부지역 항만들과 일본 항만 간 연계상 직선거리에 위치하는 장점이 있다. 중국과의 교역기회를 포착하고 인접하는 일본 등과 다양한 경제협력이 가능하다.

목포항 인근 대불산업단지에 외국인전용단지와 자유무역지역을 활용하여 목포항을 활성화할 수 있는 요소를 갖추고 있다. 따라서 이러한 지정학적 요소를 잘 살릴 수 있는 다양한 항로개발이 필요하다. 서남권(인천, 평택, 군산, 목포, 광양, 부산)을 일주 서비스 할 수 있는 항로라든지 아니면 홍콩, 상하이, 고베항을 연결하는 차별화된 피더항만 서비스망 구축도 고려해 볼 수 있다.

#### 5. 목포신항의 배후단지 활성화

항만배후부지는 국제적 생산 판매의 공급연쇄관리 체제상 전·후방 경제효과를 파급시킬 수 있는 제3세대 항만의 징표이다. 목포신항은 동남아 교역중심항만 및 국제종합물류기지로 발전하기 위해서는 항만 배후부지의 조기개발이 필요하다.

목포신항의 배후부지는 최초로 민간개발로 이루어지고 있다. 기존의 항만기능에 편중된 배후부지 개발방식에서 벗어나 선진국형 항만배후부지 구축을 통한 항만서비스 강화 및 배후부지 상주인구 확보를 통한 지속적 서비스를 제공하는 형태로 개발이 요구된다.

그러나 민간투자에 의한 개발은 매립비용, 개발비용 등의 과다발생으로 인해 수익성

---

5) 이영수·이종학, “대구지역 기업의 물류아웃소싱 전략”, 「해운물류연구」, 제43호, 한국해운물류학회, 2004.

과 사업성이 낮아 현실적으로 민간자본 유치에 어려움이 예상되어 이는 결국 항만활성화를 저해하는 원인 즉, 물류기업 및 제조업체 유치 지연 요인이 될 수도 있다. 따라서 목포신항의 개발목적을 효율적으로 달성하기 위해서는 해양수산부의 적극적인 지원이 필요하며 전체배후부지를 정부(해양수산부)에서 주관하여 건설하는 방법도 고려하여야 한다. 목포신항의 배후부지는 2011년까지 1단계 개발을 완료하고, 물류유통단지, 컨테이너 지원단지 등 배후 물류단지를 보유하게 되어 종합물류단지로서의 기능을 보유하게 될 것으로 전망된다.

## IV. 중점화물 유치 전략

### 1. 중점 유치 화물

#### 1) 석재

##### (가) 국제석재산업실태

2004년 현재 국내 석재산업규모는 총9,750억원으로 이중 내수가 6046억원, 수출이 1351억원을 나타내고 있다. 우리나라는 한국석재소비량의 80%를 외국에서(수입량 80%가 중국산) 수입하므로, 석재는 석유나 철강과 마찬가지로 우리나라 기간 원자재로 취급되고 있다.<sup>6)</sup> 석재의 유통경로를 보면 지금까지는 한국 석재 수요자가 석재구입을 위해 석재중계상인을 통해 중국으로부터 수입하기 때문에 석재최종 소비자 가격의 30~50%가 물류비로 지출되고 있는 현실이다. 따라서 목포신항 배후부지를 국제석재타운을 건설하여 중국생산자와 한국소비자가 직거래될 수 있도록 한다면 유통구조를 획기적으로 개선하여 중국생산자와 한국 소비자가 동시에 만족하는 결과가 예측된다.

---

6) <http://www.koscoss.or.kr>

<표 IV-1> 국내 석재산업의 실태

구분	회사수	종업원수	생산량	년간매출액			년간총매출액 (백만원)
				내수 (백만원)	수출 (1000\$)	재고 (백만원)	
채석업	223	2,585	23,170,950 (1,714,650톤)	86,041	24,488	246,943	352,574
가공업	1,368	11,385	57,988,888 (4,291,177톤) 181,763set 1,357,588개	518,648	110,678	15,332	622,523
계	1,591	13,943	81,159,838 (6,005,828톤) 181,763set 1,357,588개	604,689	135,166	262,275	975,097

자료 : <http://km.naver.com>(2004)

**(나) 국제석재전시타운의 활성화**

현재 1조원에 이르는 국내 석재유통량 중 중국산 수입품이 차지하는 비중은 8천 억 원대로 대부분을 차지하고 있다. 따라서 이곳에 국제 석재물류전시타운이 완공되어 중국의 대형 업체가 입주하여 활성화되면 중국산 석재매매가 대량으로 이뤄져 국내 최대의 석재유통단지가 형성될 수 있을 것이다. 특히 대불산단내 석재가공단지를 조성하고 신항 배후부지에는 건축자재 전문유통단지를 조성해 중국과 국내업체들을 유치하여야 한다. 또한 한국과 같이 석재 소비량의 대부분을 외국에서 수입하고 있는 일본시장을 겨냥하여 중국에서 95%이상 가공된 반제품을 수입, 정밀가공 후 부가가치를 높여 일본으로 수출한다면 이 지역에 수출석재가공단지를 조성함으로써 지금까지 부산과 평택 등을 통해 들어오던 중국산 석재들이 목포 신항을 통해 수입됨으로써 석재수입물동량을 목포신항으로 집중시켜 전국 석재 유통의 중심지 역할을 할 것으로 기대된다.

**2) 자동차**

**(가) 자동차 산업 동향**

자동차산업 예측 전문기관인 DRI<sup>8)</sup>의 전망에 따르면 2005년 세계 자동차 수요는

7) 한국석재협회는 2004년 11월 목포 신항만 배후부지에서 국제 석재물류전시타운 기공식을 가졌다. 총사업비 2백40억원이 투입돼 1백개의 부스 전시관을 비롯 30개의 비즈니스룸과 세미나실, 연수시설 등을 갖춘 지하 1층, 지상 3층 연건평 6천평 규모의 매머드급 전시장이 2005말 완공될 예정이다.

6200만대로 2006년에는 2.6% 증가한 6387만대로 꾸준한 증가세가 예상된다. 우리나라 자동차산업의 최대 시장인 미국 역시 자동차 수요가 증가하고 있어 향후 수출전망은 비교적 밝다고 할 수 있겠다<표 IV-2>.

<표 IV-2> 세계 자동차 수요전망

단위 : 천대

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
북 미	19,710	18,743	18,927	19,745	19,626	19,848	20,286
서유럽	16,608	16,225	16,083	16,074	16,340	16,642	16,555
일 본	5,868	5,940	6,107	6,302	6,451	6,527	6,547
기 타	13,881	14,124	15,351	16,570	17,833	19,147	20,486
합 계	56,067	55,032	56,468	58,691	60,250	62,164	63,874

자료 : DRI-WEFA, World Car Industry Forecast Report, June, 2001.

내수시장과 해외시장의 종합적으로 살펴볼 때 올해는 경기침체의 영향을 업체의 적극적 마케팅 전략으로 수요 감소를 최소화하고 있으며 최근 경기회복과 함께 자동차 수요의 증가가 예상된다. 또한 우리나라 자동차 업체는 지금까지 중 소형 승용차에 판매에 치중하다가 올해부터는 매출과 이윤이 높은 중대형 승용차, SUV 등으로 주력 제품을 이동시키고 있어 향후 성장 전망은 매우 밝다고 할 수 있다.

**(나) 중고 자동차 수출물량 유치**

우리나라 중고차 수출이 본격적으로 시작된 것은 1993년으로, 그 짧은 역사에도 불구하고 2001년에는 중고차 수출량이 약 10만대를 넘었고, 10여년이 지난 2004년도에는 8억달러 32만대를 기록하는 중고차 수출이 급신장세를 보여주고 있다.9) 이와 같은 높은 성장률은 한국중고자동차 수출의 무한한 가능성과 잠재력을 입증하는 것이며, 경제적 파급효과 또한 적지 않다는 것을 보여주고 있는 것이다. 현재 직·간접적으로 중고차 수출업무에 종사하고 있는 것으로 추정되는 5만여 명의 고용 창출 효과 및 폐자원을 수출하는 이중적인 국부창출효과 그리고 이와 연계된 물류, 정비 등의 유관산업에 대한 파급효과를 감안할 때 이제 중고차 수출은 당당히 수출산업의 한 분야로 명실상부한 자리 매김을 한 것으로 여겨진다. 따라서 목포신항만이 최근 전국적으로 활기를 띠고

8) DRI-WEFA, World Car Industry Forecast Report, June, 2001.

9) 한국중고차수출조합, 중고차수출현황, 2005. (<http://www.kucea.or.kr>)

있는 중고 자동차 수출을 위해 지역의 중고차 수출협의회를 구성하고, 세금 할인과 인프라 확충 등을 추진하여야 한다.

현재 주 수출국인 중국 러시아 동남아 지역에서 중고자동차의 경제성을 높은 한국산 중고차를 선호하는데, 수출업체는 정부로부터 8.8%를 환급받고 있어 수익률이 매우 높은 편이다. 이에 따라 2004년 서남지역에서만 약 20여개 업체가 신규 창업을 하는 등 중고자동차 수출에 관심을 갖는 기업이 크게 늘고 있는데 이는 목포 신항만이 자동차 수출 전용시설을 갖추고 있어 이를 이용 할 경우 수출이 한결 쉬운 것도 한 원인이다. 따라서 무역유관기관과 지자체는 자동차 수출 활성화에 적극적으로 대처하여야 하고, 자동차 수출 활성화를 위해 수도권에 있는 대형 업체들을 유치하기 위한 일환으로 해당 업체에는 세금 할인 등 각종 인센티브를 제공여야 한다. 중고 자동차의 경우 한국에서는 4~5년정도면 상당수가 교체하는 반면, 러시아와 중동지역에서는 이들 차량을 매우 선호해 수출시스템이 갖춰질 경우 경쟁력이 높을 것으로 전망된다.

#### (다) 기아 자동차 수출물량 유치

광양항을 제외한 대부분의 서해 항만들의 물동량 핵심으로 자동차 수출물량을 선정하고 있다. 인천항과 군산항은 GM대우차의 물량을 전담하고 있고, 평택항은 현대자동차와 기아자동차의 자동차 수출물량을 장악하고 있는 상황. 이밖에 군산항 역시 GM대우자동차와 기아자동차의 물량을 확보하고 있다. 이처럼 자동차 생산공장들과 인접해 있는 항만들의 독점 자동차 수출물량은 날로 증가 추세에 있다. 목포신항은 이미 기아자동차 광주공장 수출물량의 전용부두로 이용되고 있으며 중국 상하이(上海)항과 불과 594km의 거리로 최고의 입지여건을 갖춰 대 중국 물류전진기지로서 자리를 잡아가고 있다. 특히 목포신항만은 신설 항만으로서 항만사용료가 저렴할 뿐 아니라 군산항 등 다른 항만보다 육상 운송거리가 짧은데다 자동차 전용선석이 제공되고 24시간 상시 입출항 및 하역서비스가 제공되고 있으며, 군산과 평택항의 경우 조수간만의 차가 심해 선박 입·출항이 지체되는 반면 목포신항은 수심(15m)이 깊고 야드도 넓어 입출항 지체가 전혀 없는 등의 타 항만과 차별화된 장점을 갖고 있다. 따라서 이러한 장점을 최대한 살려서 기아차 수출물량 뿐 아니라 현대자동차의 수출물량 확보를 위한 적극적인 유치전략을 수립하여야 한다.

### 3) 목재

#### (가) 목재수급 현황

산림청의 장기목재수급계획에 따르면 내수용은 인구증가와 경제발전에 따라 계속 증가할 것이나, 갭목용재는 석탄 생산 감소에 따라 수요는 감소하고 펄프용재, 일반 및

합판용재는 수요가 증가할 것으로 예측된다. 공급에 있어서는 외재에 대한 의존도가 높아 국내재 자급율은 2007년에는 17%, 2030년에는 50%, 2050년에는 80%로 예측된다. 목재의 장기적인 안정 공급을 위하여 영림계획에 의한 생산체계를 확립하여 육림위주 정책으로 산림자원의 증식을 도모하고, 해외산림개발을 다변화하여 장기목재공급원 확보에 최선을 다해야 할 것이다. 2001년 목재공급량은 26,243천<sup>m</sup>이고 국내재는 1,533천<sup>m</sup>로 목재 자급율은 6%에 그치고 목재수요의 94%를 외재에 의존하였다. 앞으로 국내 자원이 증식되는 동안 높은 외재의존은 불가피한 실정이다.<sup>10)</sup>

목포시는 대불산단내 목재수요업체 집단화 단지 조성 추진하고 있고, 부산소재 합판 제조 업체(전국 5위 업체)인 동일산업이 사업 확장을 위해 부산에서 대불산단으로 이전을 추진 중에 있어 목재수출입 전용항만으로서의 화물유치가 기대되고 있다. 대불산단내 목재수요업체 집단화 단지 조성은 목포권에 산재해 있는 제재소 등 목재 수요업체를 대불산단 내에 집단화 단지를 조성하여 목포신항에 하역된 목재가 이곳으로 옮겨져 한번에 배송되게 하여 물류비 절감 효과를 볼 수 있도록 추진하는 게 그 목적이 있다. 당초 제재소는 단순절단과 연마하는 종목으로 제조업으로 볼 수 없다고 판단, 대불산단 입주불가 업종으로 분류하였으나, 대불지사측과 협의를 통해 목포목재 집단화단지를 대불산단 외곽에 조성하여 분진과 소음의 피해를 최소화 한다는 조건과 목재가공 산업이 향후 대불산단·목포항·지역경제 활성화에 크게 기여할 전망 등을 설명하여 입주가능토록 04년 6월에 합의하였다.

#### 4) 모래

전남 해남, 영암지역 간척지와 매립지 9,000만 평에 2016년까지 관광, 물류, 지식산업 등 복합적인 기능을 갖춘 국제적인 관광기업도시가 본격적으로 조성된다. 본격적인 개발에 앞서 정부는 300만~500만평 규모의 관광레저형 기업도시(관광레저도시) 시범단지를 선정, 이르면 연내에 착공할 예정임을 최근 정부에서 서남해안 개발사업 추진안을 발표했다. 또한 정부는 2009년까지 4조 1,000억원을 투입해 남해안관광벨트, 서해안관광벨트, 광주문화중심도시 조성사업 등을 예정대로 추진할 계획이다. 이와 같이 서남권에 관광기업도시 조성, 목포 신항 건설 등 대형공사에 많은 모래수요가 예상된다. 이와 유사 사례로 지난 1997년도 부산지방해양수산청에서 가덕 신항만건설 등 대형공사에 필요한 모래수요를 대비, 부산항에 모래전용부두를 건설을 추진한 바 있다. 이 모래부두는 연간 5백만톤의 모래를 취급할 수 있는 규모로 길이 50~60m의 바지선 6척이 동시 접안해 하역할 수 있는 시설을 갖추 계획이었다.

10) <http://www.foa.go.kr>

한편, 한국해양수산개발원의 해양수산현안분석 자료에 따르면 최근 바다모래 채취를 둘러싼 갈등이 좀처럼 수그러들지 않고 있는 가운데, 정부는 모래를 수입하는 방안을 적극 검토하고 있는 것으로 조사됐다.<sup>11)</sup> 이 같은 계획은 2004년 5월 발표된 “골재 수급 안정 종합대책”에 반영된 데 이어 최근에는 이를 구체화하고 있는 것으로 알려진다. 모래를 외국에서 들여오는 경우, 채취로 인한 환경훼손을 막을 수 있고, 되풀이 되고 있는 골재 수급문제를 일거에 타개할 수 있다. 게다가 모래 채취를 반대하는 지역 민원은 물론 환경단체들과의 갈등 해소에도 도움이 될 뿐만 아니라 장기적으로는 바다모래를 국가전략자원으로 보호하는 다목적 효과까지 거둘 수 있다. 모래를 해외에서 반입하기 위해서는 우선 수입단가가 국내가격보다 낮아야 하고, 운반선박과 모래 부두, 야적장 등 여러 가지 물류 인프라가 구축되어 있어야 한다. 그러나 현재 수입모래 가격이 국내산보다 1㎡당 2,000~5,000원 가량 비싸 아직은 채산성이 없고, 모래를 운반하는 선박은 물론 수입물량을 처리할 수 있는 부두 시설도 많지 않은 실정이다.

이에 따라 모래 수입을 위한 특단의 대책을 세우지 않는 한 우리나라의 경우 모래수급 불안정이 상당기간 지속될 가능성이 클 것으로 보인다. 특히 연안지역에서의 모래채취가 거의 불가능한 가운데, EEZ에서 채취하는 모래도 건설용으로 그대로 사용하기에는 품질이 낮기 때문에 문제의 심각성이 더 크다고 할 수 있다. 이에 따라 업계 일부에서는 가격을 불문하고, 외국에서 “쓸만한 모래”를 찾아다니고 있는 실정이다. 따라서 모래수급 불안을 잠재우고, 해양환경을 보호하기 위해서는 앞으로 다음과 같은 정책을 시행하는 것이 바람직하다.

첫째, 물류여건 개선 등 모래수입이 활성화될 수 있도록 정부에서 적극 나서되, 모래수입선을 다변화하는 것이 바람직하다. 둘째, 석유와 마찬가지로 “모래비축제도”를 도입하여 항만이나 공항 등 사회간접자본 건설이 차질이 빚어지는 않도록 하는 한편, 셋째, 부존량이 제한되어 있는 바다모래에 대해서는 국가전략물자로 관리하여 향후 있을 수 있는 모래부족 사태에 대비해야 할 것이다.

## 5) 양곡

우리나라의 2003년 양곡자급률은 가축사료용 곡물을 포함해도 26.9%에 불과하다. 양곡 총수요량 2000만톤 중에서 국내에서 충당할 수 있는 물량은 600만톤으로 나머지 1천400만톤은 수입하고 있다. 수입하는 1400만톤의 곡물 중 약 1000만톤 정도는 사료용 옥수수 밀 대두 등이고, 나머지 400만톤은 식용이다.<sup>12)</sup>

한국농촌경제연구원은 칼로리로 계산하는 새로운 방식의 자급률이 2010년이면 43%

11) 최재선, 모래수입은 가능한가?, 해양수산현안분석 2004-07호, 한국해양수산개발원, 2004

12) 농림부, 2003년 양곡수급현황, 2003

를 밀돌 것으로 전망하고 있다.<sup>13)</sup> 국민들은 나머지 칼로리를 외국에서 수입하는 식품에서 얻어야 한다. 우리나라는 이미 세계 13위권의 농림축산물 수입국이다. 우리 식탁에 오르는 식품의 상당량은 대규모 재배가 이루어지고 있는 미국, 캐나다 등의 국가로부터의 수입되는 주요농작물량은 657만톤이고, 이중 84%인 552만톤이 미국에서 수입되었다. 이외에도 유럽연합, 브라질, 호주, 인도 등 60~70여 개국에서 양곡을 수입하고 있는 중이다.

우리나라 주요 항만별 수입사료 이용실태를 보면 목포항은 인천항 및 군산항에 비해 처리실적이 극히 저조함을 알 수 있다. 대부분의 화물이 인천으로 수입되며, 인천에서 전남지방으로 다시 수송되어 사용되는 방식이므로 목포항에 양곡부두 현대화를 통해 전남지방에 필요한 양곡화물을 유치하여 경쟁력을 확보할 필요가 있다.

이러한 경쟁력 저하 요인은 국내 곡물류를 취급하고 있는 항구 중 목포항이 유일하게 창고 및 싸이로 시설이 없는 게 주요인이다. 따라서 향후 지속적으로 양곡수입의 중요성이 커질 것으로 전망이 되므로 부두 현대화를 통한 물량증대 적극 추진이 필요하다. 물량 추이를 감안하여 곡물류 하역능력 증대에 필수적인 쉽-언로다와 보관능력 증대 및 보관의 질을 향상시키고 친환경적 조작을 위한 창고 신축 추진이 적극 필요하다.<표 IV-4>.

<표 IV-4> 우리나라 주요 항만별 수입사료 이용실태 조사결과

구 분	주 원 료		부 원 료		합 계	
	물동량	비 중	물동량	비 중	물동량	비 중
인 천 항	9,579	83.4%	1,853	59.0%	11,432	78.2%
울 산 항	0	0.0%	695	22.1%	695	4.8%
군 산 항	1,583	13.8%	591	18.9%	2,174	14.8%
목 포 항	327	2.8%	0	0.0%	327	2.2%
계	11,489	100.0%	3,139	100.0%	14,628	100.0%

자료 : 대한통운 목포지점 내부자료(2004)

## 2. 화물유치 마케팅 전략

13) 이계임·최지현·문현경, 「칼로리 기준 식량 자급률 분석」, 한국농촌경제연구원 2002

### 1) 항만운영의 생산성 제고

항만운영의 안정성, 신뢰성, 효과성을 확보하기 위한 현대적인 시설과 장비의 확보를 통하여 생산성을 극대화시키고 화물운송을 위한 기술적인 혁신, 정보전달, 정박시간의 단축, 물류비용의 절감에 전력을 기울여야 한다. 항만의 생산성은 일반적으로 입출항 절차의 신속성, 안벽 길이당 처리실적, 야드 면적당 처리실적, 게이트당 처리실적, 투입 인력의 생산성, 선박 접안율, 장비생산성 등을 통하여 평가된다.<sup>14)</sup>

또한 항만 운영에 대한 선사의 주 관심사 중 하나는 선박의 정박 시간을 단축하는 것이므로 선석 접안계획의 최적화, 부두 하역설비 배정계획의 최적화, 인접 선석과 부두 하역설비 공동사용, 필요시 부두 하역설비 확충 등을 통하여 부두 하역설비의 생산성을 향상시킴으로써 선박의 정박시간을 최소화시켜야 한다.

### 2) 탄력적 효율 적용 및 인하 경쟁 지양

일률적인 고정 효율제도를 탈피하여 항로 및 선사의 상황에 따라 탄력적인 운임을 부과할 수 있는 제도를 마련할 필요가 있으며, 특히 중국 상하이 등 환적화물에 대하여 선사 및 화주에게 다양한 인센티브를 제공해야 할 것이다. 하역사의 적정수입을 보장하고 국익을 보호하는 차원에서 과당 경쟁을 자율적으로 통제할 수 있는 시스템 도입이 또한 필요하다.

### 3) 항만 마케팅의 기능 강화

선사뿐만 아니라 화주 등 국내외의 잠재적인 고객을 유치하기 위하여 항만 이용자의 요구를 파악하고 서비스의 질적 향상을 도모하여 새로운 항만 수요를 창출할 수 있도록 항만 마케팅을 강화해야 할 것이다. 목포 신항은 그 역사가 짧고 부두 간 경쟁체제에 돌입한 것이 최근이기 때문에 항만 마케팅에 대한 인식이 극히 부족할 뿐 아니라 조직 및 자원 측면에서도 미비한 실정이다. 따라서 우선적으로 자체 마케팅 부서 조직 및 전문 인력 확보를 통한 내부 마케팅 능력을 증대시켜야 할 것이며, 더 나아가 각 하역업체, 중앙 및 지방정부, 목포해양수산청, 관계기관 등과 공동 마케팅체제를 구축할 필요가 있다.

현재 목포항의 마케팅 활동이 경쟁항만에 비하여 부족하다는 지적에 따라 관측활동을 강화해야 할 것이다. 즉, 선사를 대상으로 한 설명회 및 국제적인 항만 세미나 개최

---

14) 한국컨테이너부두공단, 「우리나라 컨테이너부두 생산성 향상방안 연구」, 2002.

등 선사에 대한 홍보활동을 강화하고, 선사가 시행하는 외국 화주를 유인하는 활동에 대해서도 지원이 있어야 할 것이다. 또한 선사, 지방 상공단체, 지자체 등과 공동으로 항만 마케팅 기능을 강화하고, 지자체, 목포청 등이 중국 지방정부 및 국가 관련 기관과 협력체를 구성하며, 지역 상공인 단체의 상호 교류를 촉진하는 제도적 방안을 마련할 필요가 있다.

#### 4) 선사유치 전략의 수립

선사를 유치하기 위한 전략으로는 먼저 화물 전용부두의 활용이 필요하다. 일반적으로 선사들은 비효율적인 공용부두를 회피하고 전용부두를 선호하는 경향이 있기 때문에 전용 선석을 확보해 줄 필요가 있다. 선사들이 전용부두를 갖게 되면 안정적인 기항 스케줄의 보장, 비용절감 및 선사의 경영전략에 따라 집화한 화물을 전용터미널에서 환적을 하게 된다. 또한 연간 일정한 물량을 처리하는 선사에게 선석 우선권 및 요금할인 혜택 등 인센티브를 제공하는 제도를 도입하는 것도 필요하다.

#### 5) 항만운영의 정보화 추진

현재 Port-MIS를 통해 항만운영의 정보화는 상당 부분 이루어지고 있으나 타 항만과의 연계성은 부족한 형편이며, 선진항만들은 하역기기의 조작을 컴퓨터와 연계함으로써 항만운영의 고도화를 추진하고 있다. 우리나라 항만도 항만운영의 정보화를 가속화하여 항만운영의 효율화를 도모하여 이미지를 강화해 나감으로서 외국선사 유치에 노력해야 할 것이다.

#### 6) 항만 배후 복합물류단지의 조기 조성

중국의 WTO가입, 동북아 경제권의 부상 등으로 인하여 다국적 기업의 중국 진출이 활발해짐에 따라 광양항, 목포항이 동북아시아 진출의 지역 거점 물류센터로 발전할 수 있는 기회가 점점 높아지고 있다. 또한 환황해권의 중심에 있는 한반도 서해안 지역이 역내 물류의 중심지로 부상할 가능성이 높아지고 있으므로 부산 및 광양 등의 중심항과 목포, 군산 등 지역항 배후에 다국적 기업의 거점 물류기능을 담당할 물류단지의 조성이 절대 필요하다. 그러나 현재 대부분 항만의 경우 항만내 부지가 부족하며, 가용 부지가 있는 경우에도 자가 물류 부지로 사용되기에 지나치게 비싼 실정이다. 따라서 주요 항만 배후에 수요를 충족시킬 수 있는 충분한 규모의 물류부지를 정책적으로 조

성해야 할 것이다.

## V. 결 론

목포항은 무역항으로서 매우 열악한 여건에서 운영되고 있다. 2005년 6월 개장한 목포 신항 다목적 부두도 배후 산업단지의 활동 미비, 목포신항의 낮은 인지도로 인한 전남권 화주들의 광양항, 부산항 군산항 이용 등으로 운영상 어려움이 겪고 있다.

목포항은 한국과 일본의 항만 중에서 중국 상하이항과 직선거리 594km로 지리적으로 가장 가깝고, 일본과 중국 동북지역을 왕래할 때 최단거리 항로에 위치하고 있어 비용과 시간을 고려한 중계성 면에서 최고의 입지조건을 갖고 있는 것으로 평가되고 있다.

목포신항의 물동량 확보를 위해서는 타 항만에 비해 유리한 입지를 최대한 활용하여 중점 화물 유치전략을 수립하여야 한다. 특히 지역산업의 연관성을 고려하여 자동차 수출 전용항만과 중고자동차 수출, 석재와 목재 수입항만으로 육성하여야 할 것이다. 또한 배후단지에 '국제석재전시물류타운' 등과 같은 외국 투자를 통한 글로벌 물류기업 유치와 활성화를 통해 배후단지 육성이 필요하다. 이러한 노력과 전략이 집중될 때 신규항만인 목포신외항의 기본물동량 확보가 가능할 것이고 향후 동북아 물류 중심항으로 발전을 기대할 수 있을 것이다.

또한 목포지역이 중국 상해권의 물류거점지역이 되어 목포권 배후지역의 경제가 활성화되면 그동안 낙후되어 있던 전남지역의 경제를 획기적으로 도약시킴으로써 국토의 균형발전과 지역혁신 전략을 성공적으로 이룩할 수 있게 될 것이다.

## 참 고 문 헌

- 강경훈, 대불무역자유지역의 중국물류단지 조성에 관한 연구, 국제무역연구, 제11권 1호, 한국무역학회, 2005.
- 공덕암·박성호, 동북아시아 주요국의 Hub-Port 개발경쟁에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제21집 2호, 2005. 6
- 농림부, 농림통계연보, 의 '2003 양곡수급
- 박양호, 수도권과 지방의 상생발전방안, 국토연구원 창립 25년기념 국토정책심포지움자료, 2003.
- 목포시, 목포-국제자유도시마스터플랜, 2002.2
- 목포신항만주식회사, 목포신항만 소개책자, 2004.
- 목포해양수산청, 항만개발계획, 2004.

## 중점화물유치전략을 통한 목포신항 활성화 방안 / 최동오

이영수·이종학, “대구지역 기업의 물류아웃소싱 전략”, 해운물류연구 제43호, 2004.  
전라남도, 목포국제물류산업단지조성 타당성조사와 조성계획 수립 및 투자유치용역보고서, 2003.  
조상필, 목포신외항의 활성화방안, 전남비전21 제39호, 광주전남발전연구원, 2004. 9  
해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각호.  
해양수산부, 전국무역항 항만기본계획, 2001.  
한국해양수산개발원, 목포신외항 다목적부두 활성화 방안, 2003.  
정봉민외, 「한반도 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구」, 한국해양수산개발원, 2003.10  
한국컨테이너부두공단(2002), “우리나라 컨테이너부두 생산성 향상방안 연구”  
이계임·최지현·문현경, 칼로리 기준 식량 자급률 분석, 한국농촌경제연구원, 2002  
한국중고차수출조합, 중고차수출현황, 2005.  
최재선, 모래수입은 가능한가?, 해양수산현안분석 2004-07호, 한국해양수산개발원, 2004

<http://www.foa.go.kr>  
<http://www.kosc.or.kr/>  
<http://km.naver.com>