

목포항 물동량 변화에 따른 항만개발전략

박 석 호*

A New View on Mokpo Port Development Strategies

Seok-Ho Park

목 차

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| I. 서론 | IV. 새로운 패러다임을 통한 목포항 개발전략 |
| II. 동북아 물류여건 변화와 항만물동량 | V. 결론 및 정책적 시사점 |
| III. 국내 무역항의 물동량과 항만개발간의 관계 | |

Key Words: Mokpo Port, port development, Free Trade Zone(FTZ)

Abstract

The purpose of this study is to suggest the new port development concepts in relation to the Mokpo port development.

To analysis, we examine the relationship between the trade volumes which the port have and the capacities of the port facilities with 8 Korean seaport data.

As a result of analysis, the trade volumes of port were found to be the major factors positively influencing the capacities of the port facilities in Korean ports.

This findings shows that Mokpo port which trying to increase the trade volumes should have the new alternatives for Mokpo regional development.

The new alternatives on the Mokpo Port's development are the model which constructing the Free Trade Zone(FTZ) and port city.

▷ 논문접수: 2007.11.22 ▷ 심사완료: 2007.12.10 ▷ 게재확정: 2007.12.13

* 목포대학교 경영대학 무역학과 교수, shpark@mokpo.ac.kr, 061)450-2624

I. 서론

1897년 무역항으로 개항한 목포항은 과거 부산항, 인천항과 더불어 우리나라 3대항의 하나로 지역경제의 중심역할을 수행하였다. 그 당시 목포항은 전남지역에서 생산된 면화와 쌀을 일본으로 수출하면서 지역경제발전에 중요한 역할을 수행하였으나, 해방과 더불어 일본으로의 수출이 중단되었고, 60년대 이후 전남지역이 국토개발의 축에서 소외되면서 항만의 기능 또한 위축 내지는 축소되었다.

항만은 육상과 해상의 결절점(node)역할을 하는 물류시설로서 국제교역 물동량의 80% 이상이 해상을 통해 이루어진다는 점을 고려할 때 매우 중요한 공간임에 틀림 없다. 우리나라의 항만물동량은 중국경제의 급성장과 국민경제 규모의 확대에 따라 지속적으로 증가하고 있으며, 특히 컨테이너 물동량은 최근 세계적으로 급격히 증가하고 있는 추세이다.

정부는 이러한 물동량의 증가에 부응하기 위해 부산항과 광양항의 양항체제(two port systems)를 근간으로 집중적으로 항만을 개발하고 있다. 이러한 양항정책에 의거 목포항은 인근 광양항의 보조 항만으로의 역할을 담당하고 있는 실정이다.

정부가 부산항과 광양항을 중점적으로 개발하는 데는 두 항만 모두 국제 기간항로상에 위치하고 있어, 지정학적으로 입지조건이 좋을 뿐만 아니라, 향후 중국, 러시아와의 도로 및 철도의 연계수송이 가능하기 때문이다.

중국경제발전이 따른 동북아 물동량의 급증과 환적화물의 증가는 우리의 경쟁국인 중국 및 일본은 물론 한국 내 무역항들의 항만개발 경쟁을 유도하고 있다.

그러나 정부의 양항정책은 부산항과 광양항을 집중적으로 개발하여 국제항만물류의 허브를 구축하자는 것인데 이러한 양항정책은 비현실적이며, 비효율적이라는 비판과 그에 대한 문제점을 지적하는 연구가 늘어나고 있다.

이러한 문제점으로 말미암아 항만개발/운용 계획이 비효율적으로 추진되는 경우, 국제 운송/물류정책이 체계적으로 시행되기가 어려우며, 정치적인 요인에 의하여 항만/개발운용 계획 및 국제운송물류 거점 구축계획이 휘둘릴 수 있다.

따라서 기존의 항만개발과 운용에 대해, 국가의 양항체제 즉, 부산항과 광양항을 국가경제력 강화와 Hub항만구축 및 경쟁력 강화에 집중하는 한편, 다른 항만의 경우, 항만의 특성에 맞는 전략, 즉 특성화와 차별화가 가능한 개발전략도 함께 정책에 포함하여는 정부의 의지가 필요한 때이다.

이러한 관점에서 항만 개발/운용 계획과 국제운송물류정책을 수립하는 창조적인 인식전환이 필요하다. 이는 또한 항만의 인근 지역경제에 대한 역할이 크다는 점을 고려한다면 국토 균형발전관점에서 볼 때, 부산항과 광양항 양항에 집중된 항만개발 및 운용정책에서 다른 항만 개발도 함께 고려하는 국가의 양항정책에 대한 기초를 집중과 분산에 관한 적절한 대안을 찾아야 할 것이다.

목포항의 경우, 국가의 양항체제로 항만개발이 이뤄지다보니, 목포항의 위상과 역할이

점점 축소되어 가고 있는 실정이며, 이러한 어려운 난관을 돌파하기 위해서는 새로운 패러다임의 변화를 통한 목포항의 개발논의가 시작되어야 할 것이다. 이러한 관점에서 항만이 지역경제의 견인체로서의 역할을 할 수 있는 항만 전략은 목포의 발전을 주도하는 새로운 이정표가 되리라 생각한다.

본 연구의 목적은 제반 환경 변화에 능동적으로 대처하지 못하고 기능이 대폭 축소된 목포항의 전략적 개발전략을 찾는 새로운 패러다임을 만들고자 한다.

본 연구는 다음과 같이 구성되어 있다. 제2장에서는 동북아 물류여건 변화와 항만물동량 변화에 대해, 제3장에서는 환경변화에 따른 국내무역항의 물동량 변화와 정부의 항만 개발의지를 중심으로 항만 간 비교를 통한 우리나라 무역항을 분석하였다. 제4장에서는 목포항을 중심으로 새로운 항만개발모델을 제안한다. 그리고 제5장에서는 연구결과와 정책적 시사점을 제시한다.

II. 동북아 물류 여건 변화와 항만물동량

1. 동북아 물동량의 증가

중국 경제의 급속한 성장과 무역 확대로 세계 물류시장에서 중국의 중요성이 증가하고 있다. 중국은 세계 500대 글로벌기업의 약 70%가 입지하고 있으며, 이러한 기업들은 중국 내수시장과 세계시장 진출을 위한 글로벌기업의 글로벌 생산기지가 되어 이들의 수출입 물동량은 동북아의 물동량의 급속한 증가로 나타나고 있다. 또한 우리 한국기업의 중국 진출은 생산을 중국으로 이동시켜 한국 내 수출입화물도 중국으로 이동되었다.

2. 중국 및 일본의 대규모 항만개발로 인한 항만경쟁 심화

한국의 항만경쟁변화요인으로는 중국 항만개발 등으로 초대형선의 중국항 기항으로 대륙 간 직기항 항로의 보편화가 실현됨으로써 우리나라에서 환적되던 화물 중 중국 대형항만에서 환적되는 화물이 늘어나 환적화물감소현상이 나타날 수 있다. 중국은 상해인근 양산수심항을 2005년 12월에 개장하였으며, 천진, 대련 그리고 청도에 대규모 항만을 개발하고 있다. 그리고 일본 또한 자국 주요 항만들의 국제경쟁력 강화를 도모하기 위한 전략으로 2003년 이후 수퍼중추항만개발 계획과 지방 소규모 항만을 통합하는 계획을 추진하고 있어 향후 한국의 강력한 경쟁상대가 될 가능성이 있다.

3. 한국항만 물동량의 비중 축소

한국의 항만물동량 증가세 둔화를 야기하는 주요 요인을 보면, 대내적 요인으로는 산업구조의 탈제조업화와 고부가가치화로 인해 수출입증가세의 둔화뿐만 아니라 교역금액 대비물동량 증가세의 둔화현상이 동시에 나타나고 있으며, 대외적으로는 중국의 수출입 물동량 증가 및 항만 등 물류시설 확충으로 인하여 역내 환적기지가 해당지역으로 이동하고 있다는 점을 들 수 있다.

매년 증가하는 동북아물동량에서 한국과 중국항만이 차지하는 비중은 <표 2-1>과 같다. 즉, 중국은 2000년 40.9%에서 매년 증가하여 2004년에는 63.6%를 보였으나, 한국은 2000년 13.0%에서 거의 정체 혹은 감소하는 상태를 보이고 있다. 그리고 환적화물 또한 <표 2-2>와 같다. 즉, 2002년 35.2%에서 2005년 7.1%로 감소하고 있다.

<표 2-1> 동북아 물동량에서 차지하는 한국 및 중국항만 비교

	2000	2001	2002	2003	2004
동북아 물동량 (만 TEU)	7,110	7,513	8,754	10,329	12,125
중국 비중(%)	40.9	59.6	63.6	59.7	63.6
한국비중(%)	13.0	13.3	13.6	12.8	12.6

자료: 해양수산부(2006), 우리 항만의 고부가가치 물류허브전략, p.3.

<표 2-2> 환적화물량의 증감 추세

	2001	2002	2003	2004	2005
환적물동량 (만 TEU)	311.1	420.5	459.9	515.9	552.7
증감(%)	-	35.2	9.4	12.2	7.1

자료: 해양수산부(2006), 우리 항만의 고부가가치 물류허브전략, p.3.

이처럼 동북아의 물동량은 증가하지만, 위에서 설명한 바와 같이 우리 항만의 물동량과 환적화물의 비중은 감소하고 있는 실정이다. 이러한 우리 항만주변의 여건변화는 일시적인 현상이라기보다는 구조적인 현상이라 할 수 있다. 즉, 향후 한국 주요항만들의 물동량 증가세가 회복될 가능성은 크지 않을 것이다. 이를 해결하는 방법은 정부가 추진하고 있는 양항정책으로부터 새로운 정책으로 전환해야 할 당위가 여기에 있다고 할 수 있다.

Ⅲ. 국내 무역항의 물동량과 항만개발간의 관계

우리나라 컨테이너 물동량은 동북아 경제권의 부상과 교역규모의 확대에 따라 지속적으로 증가하고 있으며, 특히 대 중국교역을 포함한 동북아 지역의 컨테이너 물동량은 더욱 더 두드러진 증가세를 보이고 있다.

1. 물동량과 항만개발간의 관계

항만의 개발과 투자 및 입지선정에 대한 결정은 단순 논리로 이뤄지는 것은 아니지만, 본 논문에서는 특정 무역항의 물동량과 항만개발은 정의 관계에 있다고 가정한다. 즉, 특정무역항의 물동량이 증가할 때, 특정항만의 하역능력(물동량 처리능력)이 부족할 경우에는 정부는 항만의 시설 및 투자를 늘릴 것이다.

여러 연구에서 볼 수 있는 바와 같이 항만운영의 효율성 측정은 항만개발의 기초적인 자료를 제공한다고 볼 수 있다. 그러나 우리나라 항만 개발은 이러한 변수와는 무관하게 정책적으로 항만의 입지를 결정하여 그동안 비효율적인 항만입지 결정이라는 비난을 받아왔다.

본 연구의 분석을 위해, 투입요소로는 항만개발에 대한 정부의 의지를 대변할 수 있는 것으로 국내 무역항의 기본적인 특성인 '하역능력'(단위; 1000DWT; dead weight tonnage)을 선택하였으며, 산출요소인 물동량은 각 항만의 '컨테이너 수출입처리량 (단위; 1000R/T; Revenue Ton)'을 선택하였다.

본 연구에서는 외부적인 환경에 대한 요인들과 항만 내부의 다른 요소 즉, 항만접안능력, 크레인 수, 물양장 크기, 부두 노무인력 등은 항만 화물처리능력으로 나타나기 때문에 고려 대상에서 제외하였으며, 그 결과 분석의 편의상 투입요소와 산출요소를 1개씩으로 한정하였다.

2. 우리나라 무역항의 물동량과 항만개발 분석

1) 우리나라 무역항의 하역능력 비교

다음 <표 3-1>은 우리나라 무역항의 하역능력을 2002년부터 2006년까지 년도별로 보여주고 있다. 분석을 위해 우리나라 무역항 중 컨테이너 화물을 처리할 수 있으며, 실적이 있는 8개항만을 대상으로 하여 조사하였다.

<표 3-1>에서 볼 수 있는 바와 같이 각 항만의 하역능력은 매년 증가추세에 있다는 것을 알 수 있다. 이는 정부가 늘어나는 물동량에 대처하기 위해 항만개발을 계속적으로 추진하고 있다는 것을 보여준다. 또한 우리나라 양항정책에 의거 부산항과 광양항의 하역능

력은 다른 항만에 비해 현격한 차이를 보여주고 있으며, 상대적으로 다른 항만의 하역능력은 인천항을 제외하고는 아주 적다는 것을 알 수 있다.

<표 3-1> 무역항별 항만하역능력(단위: 1000MT)

항별	2002	2003	2004	2005	2006	5년간평균	순위
부산	106,363	117,315	121,842	130,753	182,111	131,677	1
인천	62,075	62,557	65,223	78,129	73,449	68,287	3
평택/당진	9,558	11,062	14,745	16,869	18,039	14,055	6
군산	12,645	11,460	10,536	13,596	17,343	13,116	7
목포	7,011	9,043	7,205	12,144	12,675	9,616	8
광양	90,769	99,038	103,593	119,660	138,483	110,309	2
마산	13,651	14,348	15,411	15,987	19,668	15,813	5
울산	28,622	29,304	28,731	50,158	52,035	37,770	4

자료: 해양수산부(www.momaf.go.kr). 각 년도

2) 우리나라 무역항의 물동량 비교

다음 <표 3-2>는 우리나라 무역항의 물동량(컨테이너 수출입 처리량)을 2002년부터 2006년까지 년도별로 보여주고 있다.

<표 3-2> 무역항별 컨테이너 수출입 처리량 현황(단위; 1,000TEU)

항별	2002	2003	2004	2005	2006	5년간평균	순위
부산	139,963,372	161,024,842	190,163,849	192,429,467	204,485,593	177,613,425	1
인천	10,867,354	11,850,063	14,355,860	18,187,794	22,166,896	15,485,593	3
평택/당진	1,274,409	2,526,969	2,979,833	3,616,604	4,414,192	2,962,401	5
군산	237,979	714,918	853,577	849,166	511,565	633,441	7
목포	293,499	345,289	238,288	203,635	241,914	211,695	8
광양	16,435,263	18,431,396	17,447,185	19,339,489	28,460,631	19,822,793	2
마산	890,056	750,624	911,328	764,494	439,895	751,279	6
울산	3,855,774	4,209,323	4,903,210	4,244,914	5,100,192	3,762,683	4

자료: 해양수산부(www.momaf.go.kr), 각 년도.

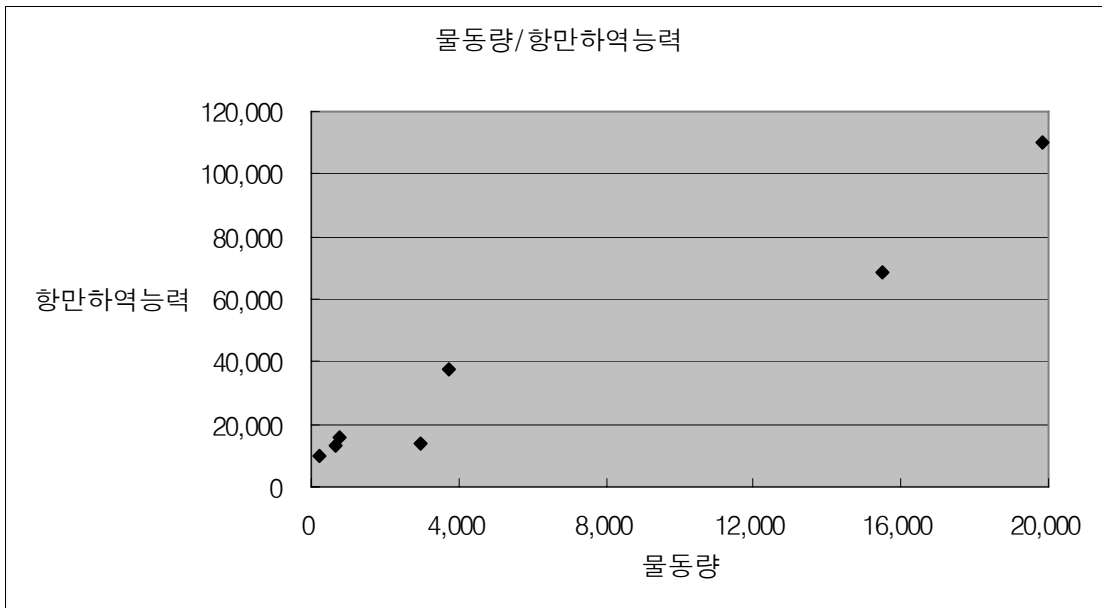
분석을 위해 우리나라 무역항 중 컨테이너 화물을 처리할 수 있으며, 실적이 있는 8개 항만을 대상으로 하여 조사하였다. <표 3-2>에서 볼 수 있는 바와 같이 각 항만의 물동량은 매년 증가추세에 있다는 것을 알 수 있다. 이는 동북아의 물동량이 증가하고 있다는 것을 입증하고 있다. 또한 우리나라 양항정책에 의거 부산항과 광양항의 물동량은 다른 항만에 비해 현격한 차이를 보여주고 있으며, 상대적으로 다른 항만의 물동량은 인천항을 제외하고는 아주 적다는 것을 알 수 있다.

3) 항만하역능력과 물동량(컨테이너 수출입처리량)과의 관계

우리나라 무역항의 항만하역능력과 물동량의 현황을 <표3-1>과 <표 3-2>에서 살펴보았다. 이것을 근거로 하여 다음과 같은 우리나라 무역항의 항만하역능력과 물동량간에 나타난 현상은 몇 가지로 요약될 수 있다.

(1) 우리나라 무역항의 항만하역능력과 물동량간에는 정(正)의 관계에 있다.

<그림 3-1> 무역항의 물동량과 항만하역능력



<그림 3-1>은 우리나라 무역항의 물동량과 항만하역능력을 보여주는 그림이다. 즉, 물동량과 항만하역능력간의 관계는 물동량이 증가하면 항만개발능력 혹은 의지는 증가하며, 물동량이 적으면, 항만개발능력 및 의지는 적다고 할 수 있다.

(2) 우리나라 무역항은 대형항만과 소규모 항만으로 확연히 구분된다.

대형항만인 부산항과 광양항은 우리나라 항만의 정책기조인 양항체제로 인해 나타난 현상이며, 그 외의 항만은 항만하역능력 및 물동량면에서 부산항과 광양항에 비해 아주 적다.

(3) 중국의 발해만 지역의 항만과 연계된 인천항과 평택항 그리고 당진항을 중심으로 물동량의 증가는 우리나라 항만 기조정책인 양항체제에서 다항체제로 전환해야 하는 논리를 제공하고 있다.

중국 발해만 지역이 발전함으로써 그 곳과의 인접한 인천항, 평택, 당진항의 항만 수요가 급증하고 있다. 그리고 최근 남북정상회담 결과 남북한 공동경제구역의 설치 등으로 인천항과 그 인근 항만 물류의 수요는 매년 기하급수적으로 증가가 예상된다. 이러한 항만의 수요에 부응하는 항만개발은 우리나라 항만개발의 과거 사례로 보면 인천항과 그 인근 평택과 당진항의 집중개발로 이어지리라 예상된다. 이러한 현상은 우리나라 항만정책의 기조인 양항정책에서 다항정책으로 변화해야 함을 말해주고 있다.

(4) 우리나라 항만개발 투자는 부산항, 광양항 및 인천항(인근 평택/당진항 포함)에 집중되어 있다.

항만이 인근 지역의 경제발전에 긍정적이라면, 국가균형발전 차원에서 다른 지역의 항만개발도 적극적으로 고려해야한다.

IV. 새로운 패러다임을 통한 목포항 개발전략

1. 우리나라 무역항의 물동량과 항만개발간의 관계

전 장에서 우리나라 무역항의 물동량과 항만개발의 현황을 살펴보았다. 다음 <그림 4-1>은 우리나라 무역항만의 물동량과 항만개발과의 관계를 나타내고 있다. 이를 이용하여 <표 4-1>은 물동량과 항만개발의지간의 관계를 우리나라 무역항에 적용하여 설명한다.

<그림 4-1> 무역항의 물동량과 항만개발의지간의 관계

항만개발 의지	강하다	B	A
	약하다	D	C
		적다	많다
물동량			

<표 4-1> 우리나라 무역항의 물동량과 항만개발의지간의 관계

항만	내용	우리나라 무역항	전략적 제안
A	항만개발 의지가 강하고, 물동량이 많은 경우	부산항, 광양항, 인천항,	Hub 항만구축 경쟁력강화
B	항만개발 의지가 강하고, 물동량이 적은 경우	평택,당진항	물동량 확보
C	항만개발 의지가 약하고, 물동량이 많은 경우	울산항	항만개발
D	항만개발 의지가 약하고, 물동량이 적은 경우	마산항,군산항, 목포항	?

A의 경우, 항만개발의지가 강하고, 물동량이 많은 무역항은 부산항, 광양항 그리고 인천항이 이에 해당된다. 이는 우리나라 양항체제로 인해 국제기간항로상에 위치한 부산항과 광양항에 대한 정부의 항만투자가 집중되었으며, 그 인근지역의 산업과 연계되어 수출입 물동량 또한 많은 것을 알 수 있다. 인천항은 중국의 경제발전과 더불어 발해만 지역의 물동량 증가로 인해 항만수요 또한 급증하여 항만개발이 계속 이어지고 있다. 여기에 해당되는 항만들의 전략적 제안으로는 Hub항만 구축과 경쟁력강화전략이 필요하다고 할 수 있다.

B의 경우는 항만개발의지가 강하고, 물동량이 적은 경우이다. 우리나라 무역항 중 평택항, 당진항이 여기에 해당된다. 이 항만들은 동북아 경제발전, 특히 중국경제의 발전으로 인해 늘어나는 물동량에 대비하기 위해 정부가 항만개발을 집중적으로 추진하였다.

정부의 항만개발에 비해 물동량의 증가속도가 느리다. 이를 위해 필요한 전략적 대안은 국내외 물동량의 증가를 위한 항만의 마케팅 능력이 필요하다고 하겠다.

C의 경우는 항만개발의지가 약하고, 물동량이 많은 경우이다. 우리나라 무역항 중 울산항이 여기에 속한다. 울산항은 특성화전략에 따라 액체화물 중심항으로 개발하고 있다. 현재 액체화물처리량이 세계 4위¹⁾인 울산항을 세계 3위로 끌어 올리는 전략으로 항을 개발하고 있다. 이를 위해 현재 464기(137만 4천톤) 규모의 각 기업체 액체화물 저장탱크를 2010년까지 632기(260만톤) 더 늘려 1,096기(397만 4천톤)까지 확보할 계획이다. 또 액체

1) 세계 1위는 휴스턴항(1억 8,589만 톤), 2위는 로테르담항(1억 7,640만톤), 3위는 싱가포르항(1억 5,303만톤)

화물 접안시설도 2020년까지 18선석을 더 만들어 울산항의 접안능력을 획기적으로 확대할 계획을 가지고 있다. 이러한 선택은 액체화물의 물동량이 증가할 것으로 예상하고 항만의 시설을 늘리려는 전략이다.

D의 경우는 항만개발의지가 약하고, 물동량이 적은 경우이다. 여기에 해당되는 무역항은 마산항, 포항항, 군산항 그리고 목포항이 해당된다. 이러한 항만들의 공통된 특징은 인근에 대형항만이 존재하며, 인근 대형항만의 보조기능을 수행하고 있다는 점이다. 항만개발의 주된 결정은 물동량의 증가가 선행되지 않는 한, 항만의 개발의지는 약하다고 할 수 있다. 그러나 항만개발에 소요되는 재원의 규모가 크다는 점에서 쉽게 항만개발을 시도하기는 어렵다. 이러한 경우, 전략적 대안으로 물동량의 증가가 선행되지 않은 상황에서 항만개발을 유도하기 위한 전략은 기존의 틀에서 벗어난 새로운 접근방법이 필요하다.

2. 인접항만과의 전략적 제휴를 통한 목포항 개발전략²⁾

앞에서 제시한 A,B,C에 해당하는 무역항들은 항만개발의지 혹은 물동량에 따른 전략적 대안이 가능한 항만들이다. 그러나 마산항, 군산항 그리고 목포항의 경우는 인접 대형항만이 존재하기 때문에, 그리고 인접 대형항만의 보조기능을 수행하는 관계로 항만정책에서 소외당하고 있다. 특히, 서해안에 위치한 항만들은 항만개발 및 정비계획의 추진방향이 목포항에 설정된 추진방향과 매우 유사할 뿐만 아니라 환 황해권의 물동량은 중국과 관련된 것이기 때문에 중국의 항만과의 경쟁이라는 변수를 무시할 수 없음에도 불구하고 환 황해권 항만간 협력 및 경쟁전략은 거의 없으며, 최근 남북한 경제협력의 틀이 형성되어 감에 따라 더욱 더 서해안권 항만들의 물동량은 증가하리라 예상되어, 서해안권 항만들의 협력 및 경쟁의 틀이 새로 마련되어야 할 것이다.

일반적으로 경쟁과 협력이란 어느 정도 상호 대등한 관계에서 가능하다. 환 황해권 항만간의 경쟁이란 측면을 고려해 볼 때, 중국 항만의 경쟁력은 우리 항만을 추월한지 오래다.

먼저 서해안권 항만과의 기능재조정을 통해 환 황해권 타 항만과의 경쟁관계를 보다 유리하게 구축할 필요가 있다. 이는 서해안권 항만개발을 개별항만 단위로 구분하여 추진하기 보다는 지리적 근접성, 취급화물 및 배후단지 등 특성이 유사한 몇 개의 그룹으로 묶거나 궁극적으로 단일 항만운영체계의 도입을 전제로 한다.

이에 따를 경우 첫 번째 단계에서는 군산항과 장항항 및 목포항이 하나의 항만권을, 인천과 평택, 당진항이 다른 하나의 항만권을 형성할 수 있다. 두 항만권 모두 대중국 화물 취급에 대한 강한 지향성을 가지지만, 배후권역이 서로 다르다는 점에서 구별될 수 있다.

2) 항만개발을 위해서는 정부의 투자가 이뤄진다고 하더라도, 기간이 장기간 소요된다는 점을 고려할 때, 단기적인 전략으로 다음 논문의 대안을 제시함. (자료: 서수완 외 2인, 우리나라 서남권 항만의 개발방향 - 목포항을 중심으로-, 한국해운물류학회 정기학술발표논문집, 제42호, 2006, pp.178-186)

아울러 대중국 교역의 거점기지과 같은 공동의 역할을 보다 명확히 구분하기 위해서는 첫째, 환 황해권 부가가치 물류서비스 중심지로서의 가능성, 둘째, 동북아의 Sea & Air 수송 거점 확보가능성, 셋째, 한중일 산업협력과 교역의 지속적 증대, 넷째, 환황해권 국제금융, 무역거점으로 성장가능성, 다섯째, 다국적기업 및 국제물류, 유통업체의 사업에 유리한 정도 등을 고려해야 할 것이다.

항만기능 재정립시 장항, 군산항과 목포항을 하나의 항만권으로 묶을 경우, 개발과 운영을 통합적으로 수행하게 됨을 의미한다. 최근 고베항과 오사카항을 하나로 묶어 통합 오사카항으로 새롭게 출발하려는 일본의 예에서 알 수 있듯이 장항, 군산항과 목포항이 통합 운영된다면 환황해권의 경제활동을 선도하는 선진항만으로의 발전가능성이 높다.

이에 따라 물리적 통합방안을 모색하기 보다는 먼저 어떻게 장항항, 군산항과 목포항간의 특화와 차별화를 이루어 선택과 집중의 성장전략을 구사할 것인가가 우선 검토되어야 한다.

우선적으로 고려될 수 있는 것은 규모의 경제를 달성하기 위한 항만간의 전략적 제휴를 전제로 통합항만공사체제(PA)의 도입을 검토해야 할 것이다. 특히 장항,군산항과 목포항간에는 공동 항만배후권 형성과 이용에 있어 시너지 효과가 많이 창출 될 수 있을 것으로 기대되고 항만배후산업 및 관련 산업의 발전가능성이 높아질 것으로 예상되므로 이에 대한 연구도 동시에 이루어져야 할 것이다.

서해안권 항만의 기능 재정립을 통해 2-3개의 항만군 내지는 궁극적으로 단일 항만운영체제 하에 개발 및 운영을 추진할 경우 현재 해양수산부에서 검토 중인 트리거를 적용 또한 개별 항만에 대하여 적용하는 형태가 아닌 서해안권 전체 항만을 대상으로 화물처리상황을 모니터링하고, 항만개발 시기의 결정은 보다 전략적인 가치를 고려하여 추진하는 것이 바람직 할 것이다. 여기서 의미하는 전략적 가치란 기 수립된 항만계획에 근거한 개별 항만의 개발규모와 시기에 얽매이지 말고 항만간 상대적인 물동량 증가세를 연동시켜 적용해야 한다는 것이다. 목포항의 경우 장항,군산항과 단일항만체계를 형성한다면 서남권의 중심항으로서의 전략적 가치를 보다 향상시킬 수 있을 것으로 판단된다.

3 새로운 패러다임의 변화에 필요한 목포의 변화

새로운 패러다임이 요구되는 상황은 대개, 기존의 질서가 새로운 상황에 대해 해결하지 못하거나, 정체되거나, 침체된 상황에서 발생한다. 목포항은 과거의 영광을 뒤로하고, 새로운 변화를 모색해야 할 때가 되었다. 이는 목포항이 지역발전에 중요한 역할을 수행해야 됨에도 불구하고, 그 기대에 부응하지 못하고 있는 실정이다. 목포항이 지역발전에 도움이 되기 위해서는 목포가 가지고 있는 기존의 질서를 파괴하여야 한다. 즉, 목포가 변해야 하는 것들은 첫째, 목포의 이미지의 변화, 둘째, 목포의 주된 산업의 변화, 셋째, 목포의 사회분위기 변화 등이다.

1) 목포 이미지의 변화

목포가 갖는 첫 번째 이미지는 '목포는 항구다'라는 것이다. 항구가 갖는 함축된 의미는 목포의 모든 것은 항구로부터 나왔다는 것을 의미한다. 지역의 부의 창출도 항구로부터 발생되었으며, 모든 것들이 항구와 연관되지 않는 것이 없다고 해도 과언이 아닐 것이다. 그러나 이제는 과거의 그러한 이미지를 변화시켜야 할 것이다. 그러한 변화는 21세기에 걸 맞는 이미지로 바뀌어야 한다. 21세기는 서로 공존하며, 나누며, 즐거움을 창조하는 문화의 세기이다. 그래서 목포를 이제는 바다와 함께 쉬고(休), 즐기고(游), 웃고(笑), 느끼는(感) 이미지로 변해야 할 것이다. 이러한 목포라는 공간을 국내사람 뿐 아니라 세계인이 함께 하는 공간으로 만들어야 한다.

2) 목포의 주된 산업의 변화

목포는 과거 남양어망, 행남사, 조선내화, 보해 등 제조업이 목포를 대표하였다. 그러나 지금은 목포를 대표하는 기업은 어떤 기업일까? 삼호중공업, 대불산단 내 중소기업들이 목포와 그 인근 지역경제의 주인 역할을 하고 있다. 과거 목포항의 영광은 농업중심의 시대에는 쌀과 면화와 함께 지역경제를 이끌어 왔다. 그때는 농업이 가장 부가가치가 높았던 시대였기 때문에, 지역의 부 또한 높았다. 그러나 지금은 산업사회를 거쳐, 지식정보화 산업, 정보통신 등을 대표하는 IT, BT, NT, 로봇 등이 새로운 가치를 창조하는 시대이다. 우리 지역을 대표하는 산업의 칼러를 바꿔야 하는 당위가 여기에 있다.

3) 목포의 사회분위기 변화

21세기는 개방의 시대이다. 세계화의 주된 의미는 개방성(Openness)이다. 목포는 항구를 통해 부를 형성시켜왔다. 항구는 외부세계와 만나는 장소이다. 그래서 본래는 개방된 사고를 가지고 있어야만 한다. 그러나 목포는 그 동안 소외되고, 무시당하고, 배척당해왔다. 그래서 오직하면 90년대 개발론자들이 목포지역의 개발논리를 역설하면서, 목포지역을 다음에 긴요하게 사용하기 위해 '아껴놓은 땅'이라고 하였을까? 아껴놓은 땅이 아니라 버려진 땅이었다. 이러한 목포가 가지고 있는 분위기를 180도 바꾸어, 이제는 우리 스스로 폐쇄되고, 소외된 분위기로 부터 열린 마음과 빠르고 역동적인 힘을 가지고, 세계를 품을 분위기로 변해야 할 것이다. 이러한 목포의 변화는 목포항의 새로운 패러다임에 걸 맞는 전략 도출에 필요하다.

4. 물동량을 스스로 창출하는 가치창조형 항만개발전략

최근 목포지역에는 전남도청이 남악으로 이전, 무안국제공항의 개항, 압해도와 연륙되는 압해대교 개통 등으로 새로운 변화를 느낄 수 있다. 그 동안 지역의 무거웠던 분위기가 밝고, 가볍고, 들뜬 분위기로 변해가고 있다, 이처럼 이 지역이 외부세계와 함께 할 수 있는 분위기가 도래하고 있다.

앞에서 논의된 바와 같이 우리나라 무역항들의 기본적인 역할과 기능은 동북아의 물동량을 어떻게 다른 항만과 경쟁하여 확보할 것인가에 모든 역량을 투입하고 있다. 정부의 항만정책 또한 양항체제를 기본으로 하고 있으며, 인천항과 평택항, 당진항은 발해만 지역의 물동량과 남북경제협력을 통한 화물물동량의 확보를 위한 협력과 경쟁을 할 것이다. 그러나 목포항을 비롯한 군소항만들의 전략적 선택은 다목적 부두항만으로 울산항처럼 액체화물 중심항으로 특성화되지 않는 한 특별한 전략이 없다. 이러한 상황에 있는 항만들은 지금이 생존을 위한 전략적 대안이 필요할 때이다.

1) 목포 신항 인근지역을 자유무역지역(FTZ)으로 지정

목포인근에는 대불국가산업단지와 삼호중공업을 중심으로 한 조선산업클러스터, 대불산단 내 외국인 전용 자유무역지역 등 작은 규모의 산단이 있다. 이 곳에 소재한 기업들의 지역경제에 대한 역할은 지대하다. 그러나 장기적이면서, 지속가능한 지역경제를 견인할 다른 유인산업으로 외국인 전용 자유무역지역(Free Trade Zone;FTZ)을 목포신항 및 인근 지역에 지정을 제안한다. 목포 신항 및 인근지역에 자유무역지역(FTZ)을 지정함과 동시에, 무안국제공항과 더불어 목포신항과 거대항만시설을 갖추어서 목포지역의 새로운 경제발전 동력원으로 역할을 수행할 수 있도록 하자는 것이다. 그래서 목포 신항 및 목포인근지역의 자유무역지역은 외국인에게 모든 시설을 장기 임대 및 가장 좋은 조건을 제시함으로써 국내 뿐 아니라 중국시장을 목표로 하는 외국기업들을 유치함과 동시에 무안국제공항 인근 지역에 향후 입주할 기업들의 생산된 물동량을 소화해 낼 새로운 거대항만의 개발이 필요하다고 생각한다.

2) 항만 물동량 창출지원을 위한 항만도시개발과 자유무역지역 활용사례

최근 들어 항만기능은 전통적인 하역, 보관 기능뿐만 아니라 전형적인 도시기능인 상업, 주거, 문화, 관광 등 복합적인 공간기능을 수행하는 복합개념의 항만도시건설이 이루어지고 있다. 그 중 핵심요소는 항만배후단지 및 산업단지 개발이다. 중국이 세계의 공장으로서 불리며 막대한 물동량을 발생시키는 것도 항만배후단지 및 보세구역으로의 기업유치를 통한 화물 창출에서 이루어지는 것이며, 유럽의 허브기능을 수행하고 있는 네델란드 역시 대규모 배후단지를 개발하여 효과적인 항만물류서비스를 제공하고 있다. 그러나 최근 들어 항만배후단지의 개발공간을 넘어서 항만을 지원하는 산업과 이를 통해 유발되는 산업,

주거, 교육, 관광, R&D 등의 기능을 통합한 종합적인 복합공간 클러스터의 개념으로 발전되고 있다. 즉, 항만과 직접적으로 연계된 하역, 보관, 운송 등의 기능뿐만 아니라, 간접적으로 파급되는 도시기능까지를 공간적으로 통합하여 항만을 지원하고 항만 브랜드를 강화하여 물류 비즈니스 중심지 개발을 추진하고 있다.

(1) 상해항의 대규모 항만도시 링강 신도시(Lingang New Port City)개발³⁾

중국은 양산심수항의 개발과 더불어 'Made in China'의 부정적인 인식을 전환하기 위한 목적으로 대규모 링강신도시를 동해대교가 내륙으로 이어지는 접점에 건설하고 있다. 그 중 2/3는 물류 및 산업지구로, 약 1/3은 인공신도시로 개발하고 있다. 산업지구는 일반산업단지, 중장비단지, 첨단혁신단지로 구분되어 조성 중이다. 일반산업단지는 중장비 및 첨단 혁신단지를 지원하기 위해 연관 산업을 유치하여 주변 단지와의 체계적이고 복합적인 제조시스템을 구축할 예정이다. 이를 위해 광전자 산업클러스터, IT 제조산업 클러스터, 자동차 부품 클러스터, 일반 기계장비 클러스터를 개발하고 있다. 양산심수항을 직접적으로 지원하는 물류단지는 자유항(Free Port), 국제물류단지(International Logistic Park), 중앙철도역(Central Railway Station), 내하컨테이너기지(Inner-river Container Depot) 등으로 개발하여 제3자 물류서비스, 국제보세운송, 현대적 고부가가치 서비스를 제공할 기반시설을 준비하여 항만, 철도, 고속도로, 공항 등과 연계를 일체화하고 있다. 자유항은 중국의 기타 보세구 및 보세원구와 달리 화물콘솔, 국제조달 및 유통, 국제가공, 수입유통, 유지보수 등의 모든 작업이 가능하도록 제도화되어 있다.

중장비단지는 초대형 장비, 선박부품, 자동차 완제품 조립, 물류장비 제조, 철도 제작 및 유지보수, 항공부품 제작 및 유지보수, 장비제작 지원 등 7가지 산업을 기초로 개발하고 있다. 또한 중장비 단지의 효율적인 제품 수출입을 지원하기 위한 중장비 전용부두가 동시에 개발되어 있다.

혁신단지는 산업, 물류 및 주거단지를 지원하기 위한 혁신지구로서 R&D, 제품 테스트, 혁신제품, 아웃소싱, IT 산업, 교육기능으로 개발할 계획이다. 혁신산업단지 조성을 통해 지식, 기술, 산업의 혁신을 추구하는 것을 건설의 목표로 삼고 있다.

링강 산업지구는 현재 개발 단계에 있으나 많은 다국적기업체⁴⁾가 입주할 예정이고 관련 시설을 건설 또는 운영 중에 있다.

위성 신도시는 원형의 도시 중간에 인공호수를 개발하여 거주자 및 관광객의 문화관고아 활동여건을 지원할 수 있는 워터프런트를 구성하여 약 50만~80만명의 인구가 거주할

3) 한국해양수산개발원, 해양수산동향,Vol.1236. 2006.12.23.

4) 자동차 및 전자부문에 Volkswagen, SAIC, VOLVO, 산업부문에 Kalmar, CSSC, WARTSILA, 건설장비부문에 HIAB, SMV, HHM, 물류부문에 SAINT-GOBAIN, CAT, CATERPILLAR, Mapletree, ProLogis, 연구부문에 ATKEARNEY, NIR, Dloitte, 투자부문에 Jones Lang LaSalle, CBBE, ME, PRICE Waterhouse Coopers, DTZ, 기타 Sikorsky, Sterigenics, Lenze 등

수 있도록 개발하고 있다. 개발은 양산심수항의 물동량 및 개발계획과 연동하여 추진될 예정이며, 완공까지 약 10년 정도의 기간을 예상하고 있다. 위성 신도시는 금융, 무역, 비즈니스, 거주, 여행, 교육 및 R&D를 수행할 수 있는 시설 조성을 통해 양산항 및 중국의 이미지를 개선하는 것이 주요 개발 목적이다. 상해 수산대학, 해사대학 등 2개 대학이 이전하는 것으로 계획되어 있으며, 상당한 부지 매매가 이루어져 일부 조성지역에는 입주가 시작되고 있다. 이와 같이 린강신도시는 양산항의 모든 물류, 정보, 사람이 일체화되고 통합될 수 있는 계획적 공간을 창출하고 있는 것이다. 이를 통해 중국은 자국제품의 부정적인 이미지를 개선하고 물류, 산업, 주거, 레저를 연계하여 항만물동량 창출, 물류서비스 개선 및 외국인 투자활성화 등의 효과를 기대하고 있다.

(2) 일본 및 중국기업의 자유무역지역 입주 성공사례

- 일본 미쓰이 물산은 부산 감천항의 자유무역지역에 '항만물류센터'를 설치하여, 일본행 국제물류비를 20% 이상 절감하였다.
- 중국기업인 H그룹(산동성, 청도소재)은 광양항 배후단지에 고부가가치 의류산업 운영하여 한국 브랜드의 인지도를 활용 \$1짜리 의류를 \$5에 판매함으로써, 중국의 디스카운트를 극복함
- 중국기업인 K그룹(산동성, 청도소재)은 부산항과 광양항의 배후단지에 공장을 운영하면서 한국의 인지도를 활용하기 위해 한국을 경유하는 수출을 통해 매출액의 20-30%를 신장시킴.

위의 두 사례는 향후 우리나라 항만개발의 방향을 제시하고 있다고 할 수 있다. 즉, 우리나라 항만개발은 공간개념의 종합적 개발보다는 항만 인프라 위주의 시설개발에 집중되어 있었으며, 최근에 추진 중인 항만 클러스터 전략도 직접적인 항만관련 산업 유치에 중점을 두고 있다. 이를 통해 물동량 창출 및 우수한 물류서비스 여건은 구축할 수 있지만, 연계된 물류 비즈니스 및 생활여건의 개선은 이루어지기 어려울 것이다. 현재까지 우리나라의 항만 및 항만배후단지 개발단계에서는 물동량을 통해 직접적으로 유발되는 주거, 상업, 항만 인근 도시기능과의 연계 및 조화된 개발검토가 이루어지지 않고 있어 항만기능과 도시기능의 상충이 발생하고 있다.

다국적 제조 및 물류기업의 해외투자에 있어서도 대상국가 또는 지역의 입지적 조건, 물동량, 인센티브뿐만 아니라 주거, 문화, 교육, 관광, 생활여건 또한 매우 중요한 요인 중의 하나로 작용하고 있다. 그래서 이러한 것들을 종합적으로 고려하는 항만물류 비즈니스 공간의 창출이 필요하다. 이를 위해서는 항만 인프라 개발에 대한 관심뿐만 아니라 이를 지원 및 활성화시킬 수 있는 복합공간 항만도시의 개발에도 관심을 집중하고, 개발가능한 최적지를 모색하여 적극 육성하는 전략을 추진할 필요성이 매우 높다.

V. 결론

본 연구에서는 중국경제의 급성장과 환황해권역내 항만간 경쟁과 협력을 지향하는 시대적 요구에 따라 서남권 거점항만으로서의 목포항의 위상과 역할을 조명하고 단기적으로 인접항만간 협력적 항만운영전략과 장기적으로는 항만물동량을 스스로 창출하는 항만개발 전략에 대한 정책적 제안을 제시하였다.

또한 본 연구에서는 물동량과 항만개발간의 관계분석을 통해, 우리나라 무역항의 문제점을 도출하였다. 정부는 기존의 양항정책을 지역균형발전을 위한 다항정책으로 전환시켜야 한다. 우리나라 무역항들의 전략적 대안으로는 부산항과 광양항은 Hub항 구축과 경쟁력 강화를 위한 전략이 필요하며, 인천항과 평택, 당진항의 경우는 환황해권 항만간 경쟁심화로 인한 물동량 확보를 위한 마케팅전략이 필요하며, 울산항의 경우 액화화물의 증가로 인해 항만개발을 유도함으로써 울산항의 경쟁력을 확보할 수 있다. 그러나 물동량이 적은 군산항, 마산항 그리고 목포항의 경우는 다른 항처럼 물동량이 부족하다는 이유로 항만개발을 늦출 수는 없다. 그래서 항만개발을 위한 새로운 패러다임이 필요하다. 즉, 물동량을 스스로 창출할 수 있는 새로운 항만개발전략이다. 이 전략은 전통적인 하역, 보관 기능에 전형적인 도시기능인 상업, 주거, 문화, 관광 등 복합적인 공간기능을 수행하는 복합개념의 항만도시건설이 이루어져야 한다. 그래서 목포항 인근지역을 자유무역지역으로 지정하여 외국기업들이 자유롭게 기업활동을 할 수 있는 공간을 마련함으로써 자연스럽게 물동량을 창출하는 가치창조형 항만개발이 이루어져야 한다. 이러한 전략은 침체상태에 있는 목포지역경제를 활성화 하고 자유무역지역에 입주한 제조기업들의 수출입물동량을 장기적이고 지속가능하게 확보할 수 있게 할 것이다.

참고문헌

1. 김원배, 김경식, 권영섭, 환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략, 국토연구원, 2000.
2. 목포시, 목포-국제자유도시 -마스터플랜, 2002.
3. 문상영, 중국 물류·유통산업 성장에 따른 우리의 대응전략, 산업연구원, 2007-219, 2007.
4. 박노경, 국내무역항의 효율성 톨로런스 및 인시던스 측정방법, 『무역학회지』, 제32권, 제3호, 2007, pp. 1-22.
5. 박노경 외 2인, 컨테이너항만의 경쟁력 측정방법: AHP 와 DEA 접근, 『한국항만경제학회지』, 제21집 제 1호, 한국항만경제학회,2005.3.31,pp.133-151.
6. 오성동·박노경, 컨테이너항만의 국제경쟁력 분석방법: DEA 접근, 『한국항만경제학회지』, 제17권 제 1호, 한국항만경제학회, 2001.5,pp.27-52.
7. 백종실·황진희, 동아시아 물류구조 변화와 국제물류네트워크의 구축방안, 한국해양수산개발원, 2003.
8. 서수완·박종석·김태우, 우리나라 서남권 항만의 개발방향: 목포항을 중심으로, 『한국해운물류학회 정기학술발표논문집』, 제42호, 2006, pp. 166-187.

9. 정봉민, 한국 주요 항만의 비교우위 검토: 부산항 및 광양항을 중심으로, 『월간 해양수산』, 제273호, 2007, pp. 6-20.
10. 최석범, 동북아 경제중심 추진상의 동북아 물류중심화 정책의 문제점과 개선방안, 『국제상학』, 제 19권 제3호, 한국국제상학회, 2004.
11. 최석범 · 하영석, 국내물류체계와 물류거점 실증분석을 통한 우리나라 동북아 물류 중심지화전략의 실행방안에 관한 연구, 『무역학회지』, 제29권 제5호, 2004, pp. 243-270.
12. 한국컨테이너부두공단, 한반도의 글로벌 물류 중심지화 방안 및 추진전략에 관한 연구, 제3권, 글로벌 물류중심지화의 실천방안, 2003.
13. 한국해양수산개발원, 동북아 물류기지 구축을 위한 세부추진전략, 2000.
14. 한국해양수산개발원, 해양수산동향, Vol.1236, 2006.
15. 해양수산부, 우리항만의 고부가가치 물류허브전략, 2006.
16. Banker, R. D., A. Charnes and W. W. Cooper, "Some Models for Estimating Technical and Scale Inefficiencies in Data Envelopment Analysis," Management Sciences, Vol.30, 1984, pp. 1078-1092.
17. Barros, C. P., "A Benchmark Analysis of Italian Seaports Using Data Envelopment Analysis," Maritime Economics & Logistics, Vol.8, 2006, pp. 347-365.
18. Cullinane, K., D.W. Song, and R. Gray, "A Stochastic Frontier Model of the Efficiency of Major Container Terminals in Asia: Assessing the Influence of Administrative and Ownership Structures," Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol.36, No.8, 2002, pp. 743-762.
19. Roll, Y. and Y. Hayuth, "Port Performance Comparison Applying Data Envelopment Analysis(DEA)," Maritime Policy and Management, Vol.20, No.2, 1993, pp. 153-161.
20. Tongzon, J., "Efficiency Measurement of Selected Australian and Other International Ports Using Data Envelopment Analysis," Transportation Research, Part A, Vol.35, 2001, pp. 113-128.
21. Wang, T. F, Cullinane, K., and Song, D.W., Theory Container Port Production and Economic Efficiency, Palgrave Macmillan, 2005.

<요 약>

목포항 물동량 변화에 따른 항만개발전략

박석호

본 논문은 우리나라 무역항 중 침체상태 혹은 역할이 거의 정체되어 있는 목포항개발에 대한 전략적 대안을 제시하고자 한다. 정부는 양항정책에 따라 동북아의 증가하는 물동량에 대처하기 위해 부산항과 광양항을 중심으로 집중적으로 항만개발을 추진하였다. 이러한 정부의 정책으로 부산항과 광양항은 대형항만으로서 그 역할을 수행하고 있다. 또한 인천항과 평택항 그리고 당진항의 경우, 발해만 지역의 항만(천진, 대련, 청도 등)과의 경쟁심화로, 계속된 항만투자에도 불구하고 물동량이 증가하지 못하고 있는 실정이다. 이들 항만들의 전략적 대안은 역내 늘어나는 물동량을 흡수하기 위한 전략 및 마케팅 능력이 요구된다. 반면 울산항의 경우, 항만개발에 비해 물동량이 확보된 경우, 항만개발로 인한 물동량 증가를 해결할 수 있다. 그러나 마산항, 군산항, 목포항의 경우, 물동량이 아주 적은 관계로 항만개발을 유도하기 힘들다. 이런 경우, 항만인근에 자유무역지역을 설정하여 외국의 기업을 유치함으로써 항만물동량을 스스로 증가시키는 전략이 필요하다. 그래서 목포항개발을 위한 전략으로는 항만인근 지역을 자유무역지역을 지정하여 외국기업투자유치에 지자체가 노력할 수 있도록 하여야 한다.

□ 주제어: 무역항, 물동량, 항만개발, 자유무역지역