

국내 1위 무역항에서 아시아 최고 스마트 복합 항만으로



여수광양항 전경. 광양항 컨테이너 부두 앞 묘도 건너편이 여수국가산업단지이다. 왼편은 여수와 광양을 잇는 이순신대교. 부둣가의 국내 1위 수출입 무역항인 여수광양항에는 전남뿐 아니라 전북, 충청권에서까지 화물이 밀려든다.

〈전남도 제공〉

**비약의 시작점에 선
새 천년 전남**

〈목 차〉

- 제 1부 성장 기반을 닦다
- 제 2부 곳곳에 활력 샘솟다
- 제 3부 미래 도약 나선다
- 제 4부 지속성장 동력 갖춰다

〈18〉 여수광양항

부둣가의 국내 1위 수출입 무역항 여수광양항이 아시아 최고 스마트 복합항만으로 거듭난다. 전남도가 오는 2027년까지 3조2600억원을 투입, 대대적인 항만기반시설 확충에 나서기로 하면서다. 자동화 컨테이너 터미널 신축, 항만 순환도로 개설, 항만 배후단지 추가 조성, 선사 인센티브 확대 등을 골자로 한 항만 활성화 대책을 통해 전남도는 2027년까지 여수광양항의 연 처리 물동량 규모를 현 3억t에서 5억t으로 키우겠다는 목표도 제시했다.

15일 전남도에 따르면 도는 여수광양항의 문제점을 진단하고, 전면적인 개선 방안과 발전 전략을 담은 '여수광양항 활성화 종합대책'을 지난 9월 내놴다.

대책의 골자와 목표는 여수광양항에 오는 2027년까지 3조2608억원을 투자해 총 물동량 5억t, 부가가치 2조7000억원, 일자리 1만6000개를 창출하겠다는 것이다. 여수광양항은 지난해 3억1000만t의 물동량을 달성, 세계 11위의 기록을 세웠다. 환적률 제외한 수출입 물동량은 2억3000만t으로 부산항(1억8750만t)을 압도하는 부둣가의 1위다.

그러나 코로나 19 대유행, 세계 경기 침체 여파로 올해 상반기 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 11.8%가 줄어들었다. 지난 4월에는 여수광양항을 이용했던 대형선사들이 해운동맹에 가입, 기항을 이탈하면서 연간 20만TEU가량의 물동량 감소도 예상된다.

이와 함께 여수광양항은 기업들이 입주할 항만 배후단지 부족, 높은 선체율(船舶率)입항선박 중

2027년까지 3조2600억 투입
자동화 컨테이너 터미널 신축
3억t 물동량 5억t으로 키우고
일자리 1만6000개 창출 목표

접안을 위해 12시간 이상 대기한 선박 척수 비율)에 따른 물류비 증가, 항만 시설 노후화 등 구조적 문제를 안고 있다는 지적을 받아왔다.

이에 전남도는 정부와 관계기관을 설득, 여수광양항 항만기반시설 확충을 위한 국비 1조9228억원을 확보, 속도감 있는 항만 활성화 대책을 추진한다는 전략이다.

전남도는 물동량 확대를 위해 우선 시급한 항만 기반시설 확충에 나선다.

오는 2026년까지 국비 1900억원을 투자해 광양항과 울진 일반산단을 연결하는 순환도로를 개설한다. 순환도로가 개설되면 수송거리가 16km에서 2.1km로 줄어들게 돼 물류비가 대폭 절감되고, 생산성 증대와 고용 창출 효과도 거둘 수 있다.

오는 2024년까지 부두별 체선율을 완화하고 선박 안전사고 예방 등을 위해 항로 순환체계도 새롭게 구축하기로 했다.

또한 울진 3단계 투기장(준설토 쌓아두는 곳) 전면 항로 준설에 국비 1903억원, 여천 묘도 항로 확장에 국비 1397억원을 지원할 예정이다.

지난해 예비타당성 조사를 통과한 여수 나포부두 리뉴얼사업의 경우 국비 1596억원을 투자해 2024년까지 완료하게 된다. 유독성 화학물질을 취급하는 나포부두의 안전성 문제가 개선된다.

석유화학부두의 경우 체선율을 완화하고 석유화학업체의 원활한 납사(Naphtha) 수급을 위해 2024년까지 720억원을 투자하기로 했다. 울진 제3투기장 전면에 남사부두 12만t급 1선석(船舶·선박 한척을 접안할 수 있는 시설)을 신설한다.

광양항 배후단지 소진에 따른 용지공급 문제 해결을 위해 인근 산단 362만㎡ 등을 항만 배후단지로 확대한다. 배후단지를 확대하게 되면, 제조·물류 기업 등을 저렴한 임대가격으로 입주시켜 기업 경쟁력과 항만 경쟁력을 모두 높일 수 있다.

우선 2021년까지 990억원을 투자해 세풍산단 33만㎡를 매입기로 했다. 광양항 북측 배후단지 11만㎡도 2025년까지 238억원을 투자해 조기 조성한다. 2027년까지 4562억원을 투자해 울진 3단



광양항 컨테이너부두에서 하역작업이 이뤄지고 있다.

〈전남도 제공〉

계 투기장 용복합단지 318만㎡ 등을 항만 재개발 사업으로 조기 개발할 예정이다.

여수광양항 컨테이너 부두를 스마트·자동화 복합항만으로 개편하는 작업도 추진한다. 미국·중국·유럽 등 해외 경쟁 항만의 자동화 항만건설 추세에 맞춰 항만 경쟁력을 확보하기 위한 조치다. 2024년까지 5940억원을 투자해 자동화 컨테이너 터미널 4선석을 구축하는 목표다.

또한 1만8000TEU급 이상 선박 대형화 추세에 대응하고, 신속한 화물 처리를 위해 2024년까지 국비 1200억원을 투자해 24열 컨테이너 크레인 10기를 설치한다. 이로써 초대형 컨테이너 선박 유치는 물론 여수광양항이 자생력을 갖출 수 있는 컨테이너 300만 TEU 달성에 한 발 다가서게 된다. 여수광양항 컨테이너부두 설비 능력은 380만TEU 수준으로 전남도와 항만업체는 여수광양항의 연 처리 물동량이 300만TEU를 넘어설 경우 정부, 지자체 지원없이 자생할 수 있다고 보고 있다.

컨테이너 물동량 확대를 위한 인센티브 지원도 확대한다. 컨테이너 물동량 증대를 위해 132억원의 인센티브를 화주, 선사, 운임사 등에 지급하고, 한시적으로 화물 증대 효과가 큰 화물중개업체에 42억원, 하역시간 단축을 위해 우선 필요한 하역장비 임대료 18억원도 항만 운영사에 지원한다.

화물처리 서비스 개선을 위해 광양항 3개 운영사를 통합하고 빈 컨테이너 세척장도 건립할 계획이다. 수소 저장 및 생산기지를 갖춘 수소선박 전용 항만 구축에도 나서 미래 수소 경제에 대비한다.

김영록 전남지사는 "여수광양항의 물동량이 대폭 증가할 때 우리 전남도는 세계 경제의 중심축에 우뚝 서게 되고, 대한민국 수출 경제도 청신호가 켜질 것"이라며 "전남도가 강한 의지를 가지고 여수광양항을 아시아 최고의 스마트복합항만으로 키우기 위해 정부, 항만공사와 함께 힘을 모아 최선의 노력을 다하겠다"고 밝혔다.

한편 2019년 기준 전국 무역항 전체 물동량은

16억4396만t이다. 전년 16억2465만t 대비 1.2% 증가했다. 여수광양항 물동량은 3억1103만t으로 전년 3억332만t 대비 1.4% 증가했다. 연안 물동량을 제외한 수출입 물동량과 환적 물동량은 각각 2억3051만t, 4539만t이다. 물동량 기준으로 부산항에 이어 전국 2위 규모이며, 수출입 물동량 기준으로는 부둣가의 1위(2억3051t)다. 같은 해 부산항의 전체 물동량은 4억6876만t이며, 환적 물동량(2억6997만t)을 제외한 수출입 물동량은 1억8755만t이다. 다음으로 울산항(전체 물동량 2억238만t), 평택당진항(1억1320만t) 순이다.

컨테이너 물동량만 놓고 보면, 2019년 전국 무역항 물동량은 2922만TEU로 전년 2897만TEU 대비 0.9% 증가했다. 광양항 컨테이너 물동량은 전년 240만TEU 대비 1.3% 감소한 237만TEU였고 부산항의 경우 전년 2166만TEU보다 1.5% 증가한 2199만TEU였다.

/김형호 기자 khh@kwangju.co.kr

“여수광양항 활성화는 일자리 창출이다”

윤영주 전남도 해운항만과장

우리나라는 1960년대 이후부터 대외지향적인 성장정책을 추구해 괄목할만한 성과를 거두었다. 즉 항만을 통해 수입한 원자재와 부품을 제조와 가공을 거쳐 수출함으로써 경제적인 발전을 이룬 것이다. 따라서 우리나라의 항만산업은 국가의 수출입을 뒷받침하는 기간산업으로서 핵심적인 역할을 수행해왔다. 항만산업의 발전은 자체적인 부가가치 생산 및 고용 창출 효과 이외에도 국민경제 전반의 물류 효율화 및 물류비 절감에 이바지함으로써 대외경쟁력을 향상한다.

선박은 많이 오갈수록 지역 경제에 보탬이 된다. 예컨대 컨테이너 1만3000TEU(1TEU=20피트짜리 컨테이너 1개)를 실은 선박 1척이 입항하면 하

역료와 줄잡아, 예선료, 도선료 등 여객잡아 3억원의 수익이 생긴다. 선박이 많이 입항할수록 지역에 발생하는 수익들이 늘어나 지역경제로 순환되며 이는 곧 경제 활성화와 직결된다. 이러한 이유로 세계 각국이 항만에 많은 투자를 하고 있으며 정부도 항만 활성화와 관련 산업육성을 위해 지자체들과 함께 강구책 마련에 노력하고 있다.

이러한 상황에서 전남도에 위치한 여수광양항의 역할은 전남도와 여수·광양시뿐만 아니라 우리나라의 항만산업에 아주 큰 역할을 담당하고 있다. 여수 광양항은 2019년 말 기준 전체 물동량은 3억1100만t으로 국내 2위이다. 컨테이너 물동량(238만 TEU)은 국내 3위를 차지하고 있다. 특히 여수광양항은 수출입 물동량(2억2800만t)은 국내 1위를 기록하고 있어 국가 경쟁력 확보 차원에서

가장 중요한 동북아 거점 항만이 될 전망이다.

여수광양항은 올해 초 국제 해운동맹 연합의 재편으로 이용 선사 기항지와 정기선 변동이 있어 연 20만TEU 컨테이너 화물 물동량 감소가 예상되는 상황이다. 하지만 여수 광양항은 전남·광주지역 로컬 물동량 창출 여건이 있어 안정적인 집적적인 성장발전이 충분히 가능하다. 특히 전남지역에는 105개 산업단지 3245개 기업을 포함해서 15만7000개 기업이 입주하고 있다. 미래산업으로 물동량 창출이 가능한 전남지역의 주력산업인 바이오·스케아 소재, 첨단운송기기 부품, 에너지산업, 첨단소재, 스마트 친환경 선박 등과 광주의 전략산업인 자동차산업, 광산업, ICT(정보통신기술)



융합산업 등이다.

광주·전남지역은 여수광양항의 활성화를 통한 미래일자리 허브 여건 마련이 필요하다. 이를 위해 필요한 항만 활성화 전략은 다음과 같다.

첫 번째, 여수 광양항 3개 운영사 완전 통합이다.

SM상선 광양터미널, 한국국제터미널 주식회사, 광양 서부 컨테이너터미널 3개사는 직원 630명에 연매출액이 930억원이지만 과당 경쟁으로 하역료 수익감소로 지난해 말 영업이익은 마이너스 65억원이다. 부두 운영체계 개편, 부두 기능 재배치, 재무수지 개선, 부두 생산성 향상을 위한 운영사 통합이 지금 이루어져야 한다.

두 번째, 스마트항만 조기 구축이다.

스마트항만은 신기술도입과 혁신을 수반하여 통합, 융합 및 운영 최적화 등을 통한 효율성 제고가 주목적이므로 완전 무인 자동화 항만으로 자동화, 지능화뿐만 아니라 친환경 항만의 요건을 모두 충족하는 시설이 필요하다. 스마트항만과 연관된 기업과 R&D 기업 유치도 병행 추진되어야 한다.

세 번째, 배후부지를 통한 물동량 확보다. 선진항만의 가장 이상적인 구조는 배후 산업단지에서 원자재를 수입하고 제조가공 후 완제품을 수출하는 것으로 항만 배후산업단지에 다양한 기업이 입주하고 컨테이너 전용부두를 보유하는 형태가 필요하다.

여수 광양항은 제철단지, 여수국가산단 등 산업단지가 인근에 입주해 컨테이너 부두와의 연계성이 있어 더욱 전망이 밝다.

네 번째, 전방위적 마케팅전략이다. 여수 광양항의 주요 이탈화물은 지역 내 공산품 및 석유화학 관련 제품으로 이탈의 주요 원인으로 부산항 대비 정기항로 상대적 부족, 부두 이용 시간의 제한, 수출화물의 처리시간 지연, 육상운송비용 미흡 등을 개선 항만서비스 제공 노력과 함께 화주 및 물류 기업 등을 대상으로 홍보방안 수립 등 전략적 홍보 활동이 필요하다.

정부와 여수광양항만공사, 전남도, 여수·광양시가 협업적 협의를 통해 인프라 항만사업 등을 조기에 완성하고 국제적 거점 허브항으로 재탄생되면 미래 일자리 창출은 자연스럽게 이루어질 것이다.