

# 동북아시아의 마산항 발전전략에 관한 연구

## A Study on the Development Strategy of Masan Port at Northeast Era

강용수\*

---

### 목 차

---

- |                 |               |
|-----------------|---------------|
| I. 서언           | IV. 마산항의 발전전략 |
| II. 동북아물류환경의 변화 | V. 결론         |
| III. 마산항의 현황    |               |
- 

Key Words: 마산항, 동북아물류환경, 항만발전전략

---

### Abstract

---

The world Economy has rearranged into three economic block. Especially, the nation's economy in Northeast area are an engine of world economic development. Among these nations in Northeast area china has done a main role of the development of world economy. Owing to raising of the China economy, the Export-Import of container load has rapidly increased in this area. So it is very important of the nation to manage a port.

Therefore, the purpose of this paper is to analysis a port of Masan and to search the way of development. To accomplish this purpose, I will analyze a logistics circumstance in northeast area and a port of Pusan and Jirhae.

In conclusion, government and local government must enlarge the investment to develop the port of Masan. Local government should do its best effort to solve the problem of port of Masan. And all citizen should recognize that a development of the port of Masan will be the engine of the raising of Masan.

---

---

\* 창원대학교 경상대학 무역학과 교수

## I. 서언

세계경제는 EU(유럽연합), 북미(NAFTA), 동북아(한·중·일) 등 3대 경제권으로 형성되고 있다.

특히 최근 동북아 경제권은 중국의 급속한 경제성장에 따라 이 지역이 세계경제의 견인차적 역할을 수행하고 있다. 이에 따라 이 지역의 컨테이너 물동량이 급격히 증가되면서 항만의 중요성이 그 어느 때 보다도 강조되고 있다.

따라서 일본의 도쿄 요코하마, 고베 오사카, 대만의 카오슝, 홍콩, 중국의 상해, 우리나라의 부산항, 광양항 등이 동북아 Hub Port가 되기 위하여 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 이같은 허브항의 개발과 더불어 이를 보조할 수 있는 전문항의 육성도 광역항만 개발이란 차원에서 볼 때 그 중요성을 소홀히 할 수 없다고 본다.

이에 본 연구는 21세기 동북아시아대를 맞아 이 지역의 항만물류환경의 급속한 변화에 능동적으로 대응하고 우리나라 최대의 물류거점지역이며 지정학적으로 동북아의 중심항만으로서 매우 유리한 입지적 여건을 지니고 있는 부산·진해 경제자유지역과 신항만의 개발에 부응하며, 그 배후를 끼고 연계개발이 가능한 마산항에 대하여 그 현황을 분석하고 발전 전략을 강구해 보고자 한다.

## II. 동북아지역의 물류환경변화

### 1. 동북아지역의 교역증대

세계지역에서 차지하는 동북아의 위상이 날로 확대되고 있다. 세계무역에 있어서 동북아의 교역규모는 2001년 1조 5천억 달러에서 2003년 2조 달러를 돌파하는 등, 급격한 증대를 나타내고 있다.

또한 한·중·일 3국이 세계전체교역에서 차지하는 비중을 보면 2001년 12.2%에서 2003년 15.1%로 크게 증가하고 있다. 이러한 추세는 앞으로도 계속 이어질 것으로 전망된다. 특히 중국경제의 급부상과 함께 한국, 일본의 경쟁력 향상을 고려할 때, 동북아 3국의 교역규모는 계속 증가될 것이며, 세계교역에 있어서 그 위상이 더욱 강화될 것으로 전망된다.

<표 1> 동북아 3국의 교역규모

(단위 : 억 달러, %)

	2001년	2002년	2003년
한국	2,918	3,146	3,731
일본	7,548	7,539	8,494
중국	5,097	6,208	8,512
3국소계	15,563(-6.7)	16,893(8.5)	20,737(22.8)
전세계	126,011(-2.0)	131,480(4.3)	137,530(4.6)

주 : 1) ( )은 전년대비 증가율  
 2) 2003년 전세계 교역량은 추정치  
 자료 : 한국무역협회

## 2. 동북아의 해상물동량 증가

세계경제는 자유무역체계의 정착으로 해상물동량이 급속히 증가하고 있다. 특히 동북아는 세계 3대 교역권(EU, NAFTA, 동북아)의 하나로 부상하면서, 이 지역의 컨테이너 물동량이 최근 크게 증가하고 있다. 따라서 세계 컨테이너 물동량은 동북아운송권, 북미운송권 및 유럽운송권의 3대 권역에 집중되고 있다.

<표 2> 세계3대 운송권의 해상 컨테이너물동량 전망

(단위 : 백만TEU)

구 분	1990년(%)	2000년(%)	2010년(%)	연평균증가율(%)	
				1990~2000	2000~2010
동북아운송권1)	11.75(13.7)	27.63(16.8)	57.33(21.5)	8.9	7.6
(화남운송권)2)	9.97(11.6)	24.90(15.2)	47.50(17.8)	9.6	6.7
유럽운송권3)	22.74(26.6)	38.16(23.2)	62.16(23.3)	5.3	5.0
북미운송권4)	17.06(19.9)	29.27(17.8)	47.70(17.9)	5.5	5.0
세계전체	52.60(100.0)	164.20(100.0)	267.00(100.0)	6.7	5.0

주 : 1) 동북아운송권; 한국, 일본, 북한, 러시아의 극동지역, 중국의 상하이북지역  
 2) 화남운송권; 중국의 상해 이남, 홍콩, 대만  
 3) 유럽운송권; 스칸디나비아 지역에서 흑해지역까지  
 4) 북미운송권; 캐나다, 미국, 멕시코

자료 : 해운산업연구원, 「동아시아지역에 있어서 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망」, 1993.  
 해운산업연구원, 「21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안」, 1993.  
 Emap Business Communications, Containerisation International Yearbook, 1993.  
 M. Zachcial, "Transshipment in Europe Sea Port" -3rd Conference on Shipping Cooperation and Competition in the Common European House, Rostock, 1991.

<표 2>에서 보는 바와 같이 1990년 이후 2000년까지 세계 전체 컨테이너물동량은 연평균 6.7%씩 증가할 것으로 전망되며, 유럽운송권과 북미운송권의 물동량 증가율은 이보다 낮은 연평균 5.3%와 5.5%로 예상된다. 하지만 동북아운송권의 물동량 증가율은 이보다 크게 높은 연평균 8.9%정도로 전망된다. 그리고 2000년 이후 2010년까지도 동북아운송권의 물동량 증가율은 유럽이나 북미 운송권보다 상대적으로 높을 전망이다. 이와 같은 높은 증가추세로 동북아운송권의 물동량은 2010년에 5,733만TEU정도의 규모로 확대될 전망이다.

특히 화남경제권을 포함한 동아시아 전체를 기준으로 보면 1990년 해상 컨테이너물동량이 이미 북미운송권의 물동량보다 400만TEU가 많은 규모이다. 그리고 2010년에는 세계 전체물동량의 39.3%나 차지하여 유럽운송권이나 북미운송권의 물동량을 능가하는 세계 최대 운송시장으로 부상할 것이다.

이와 같이 동북아지역이 세계 최대 운송권으로 격상되면 국제해운시장에 커다란 변화가 예상된다. 우선 동북아지역에 선박의 기항이 크게 늘어날 것이며, 이 지역에서 북미, 유럽으로 연결되는 항로에 초대형 컨테이너선이 투입되지 않을 수 없다고 본다. 따라서 이에 대비할 수 있는 초대형, 최첨단 허브항의 개발과 이를 보완할 전문항의 육성 이 그 필수적 과제가 아닐 수 없다.

### 3. 중국경제의 부상

중국은 2001년 12월 세계무역기구(WTO)에 가입함으로써 세계 경제의 중심지로 부상하고 있다. 풍부하고 싼 노동력, 해외직접투자의 급격한 유입, 무역장벽의 철폐 등에 따라 중국의 경제는 엄청난 변화를 보이고 있다.

<표 3> 중국경제의 변화

	1992	2001
인구(억 명)	11.7	12.8
경제성장률(%)	12.8	7.3
GDP(억 위엔)	26,638	95,933
1인당 GDP(위엔)	2,287	7,517
산업구조(%) (1차-2차-3차)	21.8-43.9-34.3	15.2-51.1-33.7
총교역액(억 달러)	1,656	5,098

자료 : 중국통계연감, 대외무역경제합작부, 외환관리국

먼저 중국의 국내총생산(GDP)이 1992년 2조 6,638억 위엔에서 2001년 9조 5,933억 위엔(미화 1조 1,590억 달러)으로 3.6배 증가했다. 그리고 같은 기간에 1인당 국내총생산은 2,287위엔에서 7,517위엔으로 3.3배 증가하였으며, 총교역액은 1992년 1,656억 달러에서 2001년 5,098억 달러로 약 3배 증가하였으며, 무역수지는 1992년 44억 달러의 흑자에서 2001년 226억 달러의 흑자로 약 5배나 증가하였다.

한편 중국의 산업 구조를 보면 1992년 1차 산업, 2차 산업, 3차 산업의 구성비가 21.8%, 43.9%, 34.3%에서 2001년에는 15.2%, 51.1%, 33.7%로 1차 산업의 비중이 줄어들고, 제조업 중심의 2차 산업이 증가하였다. 그리고 외국인 직접투자 유치액(누계)은 1992년 말 344억 달러에서 2002년 3월 말 현재 4,053억 달러로 11.8배로 증가했다. 중국은 이제 세계 제6위의 무역대국으로 부상하였으며, 2010년 이전에 일본과 독일을 추월, 미국 다음의 세계 제2위의 무역 대국으로 등장할 것으로 예상되고 있다.

또한 중국의 최근 컨테이너 화물 처리실적을 보면 매년 30%내외의 급격한 증가를 나타내고 있다. <표 4>에서 보는 바와 같이 2003년도 대부분의 항구에서 20%이상의 높은 증가율을 보이고 있으며, 특히 우리나라와 허브포트 경쟁을 벌이고 있는 상해의 경우 32.1%의 높은 신장율을 기록하고 있다.

<표 4> 중국 주요항만의 컨테이너 화물처리 실적(2003년)

항만	2003년 처리실적(TEU)	증가율(%)
상하이(Shanghai)	1137.20	32.1
선전(Shenzhen)	1065.00	40.0
칭다오(Qingdao)	424.00	24.1
천진(Tianjin)	302.00	25.2
닝보(Ningbo)	275.00	48.0
광저우(Guangzhou)	250.00	18.3
샤먼(Xiamen)	232.00	32.5
다롄(Dalian)	163.00	21.0
중산(Zhongsan)	75.00	17.2
푸저우(Fuzhou)	58.00	20.6
10대항만 합계	3981.20	

#### 4. 동북아시아의 항만 개발

1990년대 후반 이후 전 세계적으로 항만간 경쟁이 한층 더 격화되고 있는 가운데 가장 역동적인 경제활동을 보이고 있는 동북아시아 내 항만들간의 경합관계가 두드러지게 나타나고 있다.

특히 중국은 우리의 가장 강력한 경쟁 상대국으로서 폭증하는 물동량을 소화하기 위해 얇은 수심 문제 해결과 항만시설 확충에 초점을 두고 세계 최대 규모의 항만개발계획을 수립하여 추진하고 있다<sup>1)</sup>.

즉 중국은 현재 상해(上海)항과 심천(深圳)항을 양대 컨테이너항만(top two box ports)으로 육성하기 위해 대대적인 항만 개발사업을 추진하고 있다. 특히 중국정부는 상해항을 1997년 상해국제해운센터 구상을 발표한 이래 중국 동북부 교역의 중심항으로 집중 육성하고 있다. 그리고 상해항은 신항만(양산항) 개발계획을 추진하여, 총 52선석을 추가로 확보할 계획이며, 이중 5선석은 2005년 말까지 완성할 계획이다. 또한 상해무역국은 환적화물의 적극적인 유치에 위하여 2004년부터 상해항을 이용하는 국제, 연해, 내륙하천 환적화물에 대한 할인방침을 결정하고 시행을 준비하고 있다. 그리고 청도항의 경우도 2002년 8선석에서 2005년까지 15선석으로 확충할 계획이며, 천진항의 경우도 2010년까지 23선석을 확충할 계획인 것으로 알려져 북중국의 주요 항만들이 집중적인 시설 확충을 추진하고 있다.

일본은 국토교통성 주관으로 '수퍼중추항만 육성계획'을 수립하여 중심항만 경쟁에 적극 참여하고 있다. 수퍼 중추항만은 아시아의 주요항을 능가하는 경쟁력 확보를 최종 목표로 하고 있다. 이를 위해서 항만간 통합을 통한 4개 수퍼항만을 설립하고자 추진중에 있다. 따라서 우선적으로 2004년 상반기내 오사카-고베항을 시범적으로 통합운영한 후 도쿄항-요코하마항, 나고야항-키타규슈항 등 통합을 추진하고 있다. 그리고 단일 항만 사무국을 설립하여 행정비용 지출을 최소화하고 오사카항과 고베항을 이용하는 선박은 한 번의 입항료 납부와 수속으로 두 항만을 모두 이용가능하도록 하는 시스템을 추진하고 있다.

대만은 카오슝항을 동아시아의 환적거점항만으로 육성하기 위하여 1995년 'Asia Pacific Regional Operation Center(APROC)'계획을 추진하는 등 관련 법·제도의 정비 및 개정을 통하여 해운·항만부문의 자유화를 적극적으로 추진하고 있다<sup>2)</sup>. 특히 카오

1) 한철환, 「아시아 항만의 경쟁입지 변화와 중국·일본의 항만전략」, 한국해양수산개발원, 2002, pp. 21-42.

2) 한국해양수산개발원, "카오슝항, 아시아의 물류거점항만 선점을 위한 정책 적극 추진", 「해양수산동향」, 제 1068호, 2002. 8. 19, p. 5-8.

승항은 2003년 12월부터 「자유무역항만지역」을 설치·운영하고 있다.

동북아 중심에 위치한 우리나라는 중국의 환적화물 처리 등에 힘입어 컨테이너 물동량은 향후 2011년까지 연평균 11.5%의 증가가 예상되고 있다. 부산항의 경우 2003년 1천만 TEU를 돌파함으로써 동북아 허브항으로서의 면모를 보여주고 있다.

이같이 동북아지역이 세계 3대 교역권의 하나로 부상하고 있는 가운데 해상 물동량의 선점과 비즈니스 거점화를 위한 주변국간의 경쟁이 날로 가속화되고 있다. 이러한 상황을 타개하기 위하여 우리나라는 지정학적 위치를 최대 활용, 인천공항·부산항·광양항 인접지역을 경제자유구역으로 지정해 동북아의 물류중심으로 육성하고, 글로벌 스탠다드에 부합하는 획기적 제도 개선을 통해 외국 우수인력 및 우수 다국적 기업을 유치하는 한편, 지금까지의 제조업 위주에서 벗어나 첨단산업 및 지식기반 고부가가치 서비스산업을 새로운 성장동력으로 활용함과 동시에 해상항만물류의 거점으로 부산·진해 신항만의 건설을 적극 추진하고 있다.

특히 부산·진해 신항만과 인접한 마산항은 향후 신항만의 보조기능을 담당할 주요 항만으로서 그 기능이 강화될 것으로 전망된다.

### Ⅲ. 마산항의 현황

#### 1. 항만시설현황

마산항은 1899년 5월 1일 개항되었으나, 1911년 1월부터 개항장을 폐쇄시켰다. 그러나 광복 후 1949년 대통령령 39호로서 마산항이 개항장으로 지정·공포되었다. 특히 1970년대 수출자유지역이 조성되어 경공업 및 보세가공 제품의 수출항으로서 각광을 받게 되었으며, 또한 1973년 창원공단이 들어섬에 따라 남해안공업벨트의 수출입관문으로써 급진적일 발전을 가져왔다<sup>3)</sup>.

현재 마산항은 선박 동시접안능력이 27척(1천톤-20천톤)규모이며, 연간하역능력이 15,025천톤이다. 그리고 주요 취급하물로는 컨테이너, 잡화, 자동차, 원목, 철재, 고철, 시멘트 등이다.

마산항의 항만시설을 보면 <표 5>와 같다.

3) 拙稿, “馬山港 貿易의 史的 考察”, 昌原大學論文集, 第8卷 第1號, 1986, pp. 343-347.

<표 5> 마산항의 항만시설현황

부두명	안벽길이	접안능력	연간 하역능력	야적장	취급화물	비 고
계	4,604m (1,749m) [273m]	27척	15,025천톤	730,057m <sup>2</sup>		
제1부두	292m	8천톤×2척	686천톤	19,000m <sup>2</sup>	고철, 원목, 잡화	
중앙부두	(1,022m)	소형선	712천톤	34,000m <sup>2</sup>	골재류	
제2부두	385m	1천톤×3척	344천톤	2,100m <sup>2</sup>	연안화물, 유류	
제3부두	420m	20천톤×2척	927천톤	38,000m <sup>2</sup>	잡화, 철재	
제4부두	1,050m	20천톤×5척	4,702천톤	133,600m <sup>2</sup>	잡화, 자동차, 컨테이너	LLC(40톤)1기 G/C(40톤)1기
제5부두	420m	20천톤×2척	1,192천톤	403,800m <sup>2</sup>	고철, 원목	
서항부두	1,017m	20천톤×4척	-	35,380m <sup>2</sup>	컨테이너, 원목 잡화	수심미확보로 하역능력 미산정
한중부두	240m	20천톤×1척	1,512천톤	-	기계, 기자재	크레인 357T/H 2기
유공부두	130m	3천톤×1척	-	-	유류	
삼성부두	80m	3천톤×1척	680천톤	2,817m <sup>2</sup>	기계, 기자재	크레인 450T/H 1기
동양부두	150m	8천톤×1척	756천톤	10,267m <sup>2</sup>	시멘트	
포철부두	210m	20천톤×1척	2,002천톤	37,705m <sup>2</sup>	철재류	
한라부두	210m	20천톤×1척	756천톤	13,388m <sup>2</sup>	시멘트	
LG돌핀	[105m]	6천톤×1척	-	-	유류	
한일돌핀	[80m]	3천톤×1척	-	-	섬유원료	
쌍용돌핀	[88m]	5천톤×1척	756천톤	-	시멘트	
4부두 물양장	(60m)	소형선	-	-	폐기물	
구항 물양장	(667m)	소형선	-	-	유류, 수산물	

주 : ( )안은 물양장, [ ]안은 돌핀시설임.  
 자료 : 마산지방해양수산청, 경남해양수산 증장기발전계획, 2003. 3.



## 2. 항만 물동량의 현황과 전망

마산항의 해상물동량을 살펴보면 수출량의 1997년에 1200만톤에서 IMF사태에 따라 1998년은 수출과 수입은 물론이고 연안화물 모두가 감소하였으나, 그 후 점차 화물물동량이 증가하여 2001년 1,425만톤을 달성하였다.

<표 6> 마산항 물동량 현황

단위 : 천톤

구분		1997	1998	1999	2000	2001
합계		12,009	9,668	11,319	10,411	14,250
외항화물	계	5,048	4,479	5,684	5,117	6,574
	수입	2,768	1,818	2,337	2,578	3,418
	수출	2,280	2,661	3,347	2,539	3,156
연안화물		6,961	5,189	5,635	5,294	7,676

자료 : 마산지방해양수산청, 마산항 운영과 비전, 2003. 4.

한국해양수산개발원에서의 「항만 기본계획 재정비 용역」에서 추정된 마산항 물동량은 1998년의 967만톤에서 2011년 2,622만톤, 2020년 3,570만톤으로 증가될 것으로 추정하고 있다.

부분별로 살펴보면 1998년에서 2011년 사이에 연평균 해상물동량 증가율은 수입 7.02%, 수출 9.48%, 연안 7.44%로서 수출물동량과 연안물동량이 높은 증가세를 유지할 것으로 전망된다.

<표 7> 마산항 물동량 전망

단위 : 천R/T

구분	2001	2006	2011	2020	98-2001	98-2020
수입	3,418	3,931	4,392	5,428	7.02	5.35
수출	3,156	6,498	8,640	11,094	9.48	7.03
연안	7,676	9,231	13,191	19,179	7.44	6.42
합계	14,250	19,660	26,222	35,701	7.98	6.42

자료 : 한국해양수산개발원, '항만 기본계획 재정비 용역'.

한편, 컨테이너 물동량의 현황을 살펴보면 2001년도에 6만5천TEU였으나 2002년도는 4만9천TEU로서 전년대비 25%가 감소하였다. 컨테이너항의 경우 전체적으로 공 컨테이너의 회수율이 높아야 적 컨테이너 반출량이 늘어나므로 상호균형을 이루는 것이 바람직하나 마산항의 경우 적 컨테이너 반출량은 2001년 대비 84%였으나 공 컨테이너 회

수율은 50%로 극히 저조하였다.

특히 2002년 컨테이너 물동량이 감소한 이유는 일본의 경기침체로 전자제품의 수출과 재료수입이 감소하였고, 중국지역의 대우자동차 수출이 중단되었으며, 한일합섬의 물동량이 마산항에서 부산항으로 이동하였기 때문이다.

<표 8> 마산항 컨테이너 물동량 현황

단위 : TEU

지역별	2000			2001			2002		
	계	적	공	계	적	공	계	적	공
계	41,766	32,230	9,536	65,016	48,898	16,118	49,020	40,859	8,125
일본	18,903	13,577	5,326	20,524	13,041	7,483	13,829	10,433	3,396
중국	12,661	12,249	412	15,738	13,936	1,802	12,794	11,682	1,112
러시아	3,012	2,246	766	8,212	7,905	307	11,994	10,529	1,465
동남아	4,918	2,823	2,095	3,195	3,047	148	4,586	3,524	1,062
미주,유럽	2,272	1,335	937	17,347	10,969	6,378	5,817	4,727	1,090

자료 : 마산지방해양수산청, 마산항 운영과 비전, 2003. 4.

또한 마산항 컨테이너 물동량의 전망을 살펴보면 2001년 6만5천TEU를 처리하였으며, 2006년 28만8천 TEU, 2011년 40만5천 TEU로 늘어나고 2020년에는 53만8천TEU가 예상되는 등 컨테이너 화물이 크게 늘어날 것으로 전망된다. 따라서 앞으로 컨테이너 처리 시설의 확충이 시급한 실정이다.

<표 9> 마산항 컨테이너 물동량 전망

단위 : 천TEU

구분	2001년	2006년	2011년	2015년	2020년
물동량 전망	65	288	405	457	538

자료 : 마산지방해양수산청, 경남해양수산 중장기발전계획(2003. 3).

### 3. 항만여건의 현황

항만여건에 있어서 마산항이 지니고 있는 강점과 약점을 살펴보면, 먼저 마산항의 강점으로는 1) 마산항의 배후지역(경남 및 경북지역)에 많은 산업단지가 조성되어 있으므로 항만 수요창출의 잠재력이 크다. 2) 창원산업단지내의 자동차 생산시설과 부두구역 내 전용 장치장 확보로 자동차 수출 입지에 이점을 지니고 있다. 그리고 3) 마산항은

국토의 남단 중앙부에 위치하여 남동·남서·남북으로 연결되는 내륙교통이 발달되어 있어, 수도권과는 최단거리로 연결됨에 따라 내륙수송비의 절감을 도모할 수 있는 장점을 구비하고 있다.

마산항의 약점으로는 1) 대형 컨테이너항인 부산항과 광양항 사이에 위치, 항로개설과 화물집하가 상대적으로 불리하다. 2) 부두시설이 도심에 인접해 있으며 배후항만물류부지를 갖출 수 없어 부두기능에 제약요인을 지니고 있다. 3) 태풍 등 기상악화 시에도 정온을 유지하는 천혜의 양항이긴 하나 긴 협수로 통과에 따른 비용 발생과 시간이 소모된다. 4) 인근 부산·광양항의 정책적 투자에 비해 마산항은 투자소외로 항만의 역건이 낙후되어 있다. 5) 기업체들이 부산항 등 대형 항만의 이용을 선호하기 때문에 항만 이용율이 극히 저조하다. 6) 항만의 인지도가 저조하다. 마산항은 천혜의 지정학적인 위치를 점유하고 있다. 그러나 이를 활용하지 못하고 있다. 따라서 향후 강점을 더욱 살리고 약점을 신속히 보완·개선해 나가야한다. 다양한 항만 마케팅전략을 구사하여 마산항의 인지도를 높이는 것이 필수적이다. 위에서 언급한 것처럼 마산항은 항만시설 및 서비스 수준이 상대적으로 낮은 편이며, 물류네트워크, 배후물류단지 등의 항만 운영 여건이 매우 미흡한 실정이다.

#### IV. 마산항의 발전전략

마산항은 국내 여타 경쟁항에 비해 거대한 배후경제권(공업단지 등)을 끼고 있어 잠재물동량이 매우 많으며 남해고속도로와 구마고속도로, 경전선 철도 및 김해공항이 인접하고 있는 내륙교통망이 발달되어 있는 장점을 지니고 있다.

그러나 항만시설이 미비하고, 진입수로의 얕은 수심으로 대형선박의 입출항이 불리하며, 낮은 부두생산성과 항만과 내륙 연결도로의 미비 및 항만인지도의 미흡 등 마산항 활성화에 많은 문제점을 안고 있다<sup>4)</sup>. 따라서 마산항이 지니고 있는 강점은 더욱 살리고, 중·장기 발전을 위해서는 이러한 문제점을 해소할 수 있는 마산항의 약점을 신속히 보완할 수 있도록 발전 전략이 강구되어야 할 것이다.

다음에서는 마산항이 동북아시아의 중소형 컨테이너 전문항으로 발전하기 위한 전략에 대하여 살펴보고자 한다.

4) 강용수·정대철, "자유무역지역제도 비교를 통한 마산항 발전방향", 2003년 한국항만경제학회 정기학술대회 발표논문, 한국항만경제학회, 2003, p. 177.

5) 마산지방해양수산청, 경남해양수산 중장기발전계획, 2003. 3, p. 8.

## 1. 항만클러스터 구축을 통한 시너지효과 창출

클러스터란 기업, 대학, 연구소 등이 특정지역에 모여 네트워크를 구축하고 상호작용을 통해 사업전개, 기술개발, 부품조달, 인력·정보교류 등에서 시너지효과를 내는 것을 의미한다<sup>6)</sup>.

항만클러스터란 항만물류 연관산업, 혁신기술 및 인력공급을 담당할 특정지역 내 연구소, 대학, 그리고 관련기관들을 항만이라는 지리적 공간에 집적시켜 구성원 상호간에 있어서 유기적인 네트워크를 활성화시키는 것이다.

마산항의 새로운 발전을 위해서는 대학과 연구기관은 물론이고 여타 관련업체와 관련단체를 포함한 항만클러스터를 구축함으로써 시너지효과를 창출할 수 있을 뿐만 아니라 국제항만으로서 경쟁력을 강화시킬 수 있을 것이다.

## 2. 항만관리 및 운영체제의 개선

마산항의 부두능력이 가장 좋은 4부두, 5부두는 민간기업에 임대운영하고 있다. 그러나 기타 부두의 경우도 공공성 확보를 위해 필요한 최소한의 공영부두 이외에는 민영화를 적극 추진함과 동시에 경영 합리화를 통한 항만생산성을 제고하여야 할 것이다.

그리고 부산, 광양항의 틈새시장을 개발하여 중국, 동남아, 일본 등 중·소형 컨테이너 정기항로의 개설을 추진하고, 또한 배후 산업단지의 특성을 살려 자동차 수출의 거점항으로 개발·육성하고 이에 따른 자동차 보관시설의 건설도 요구된다.

항만능력의 증대를 위해서 신규부두의 확장뿐만 아니라 기존의 시멘트부두, 철강부두 및 원목부두의 효율성 제고를 위해 하역시설을 기계화하여 항만 관리의 효율성을 제고시켜야 할 것이다.

## 3. 항만 연계배후도로의 확충

내륙수송의 불편 해소 및 T/S화물 유치 등을 위해서는 인근 Hub-Port(진해 신항)를 연결하는 최단거리 도로의 확보가 필요하다. 항만진입도로 개설 및 도시우회도로의 항

6) 삼성경제연구소, "산업클러스터의 국내외 사례와 발전전략, 「CEO Information」, 제 373호, 2002. 11. 그 외 산업클러스터의 효과에 관한 연구는 Hoen(2001) 및 OECD(1999)을, 클러스터에 관한 이론적 검토는 Creusen(2001)을 참조할 것.

만내 수용 등 운송 인프라를 구축하여 화물유통의 원활화를 촉진시켜야 할 것이다. 따라서 항만 배후수송체제를 강화하여 육·해·공을 연계하는 신속하고 원활한 수송망을 확충해 나가야 할 것이다.

국도 2호선 우회도로와 마창대교의 조기 건설과 이를 연계하여 창원과 마산의 분리된 항만입지를 통항토록 하며, 항만배후도로를 통하여 도심을 우회, 구마고속도로 및 남해고속도로로 항만물동량을 신속히 처리하여, 도심을 통과하는 교통량을 최소화시켜 항만수송기능을 강화하고, 지역주민의 교통 및 생활불편을 해소시켜 나가야 할 것이다.

#### 4. 부두기능의 재정비

마산항의 기존 부두는 노후화가 심할 뿐 아니라, 최근 들어 개발된 부두라 하더라도 수심이나, 배후 야적장 규모, 배후 도로시설 등이 충분하지 못해 부두로서 정상적인 기능을 유지하기가 매우 힘든 상황으로 변모하고 있다<sup>7)</sup>. 따라서 SK부두에서 제1부두 및 제2부두에 이르는 지역은 향후 도시기능을 위한 공간으로 활용하도록 하며, 신규부두는 창원지역과 신항만(가포부두)지역으로 개발하여 부두기능을 점진적으로 이전하여야 할 것이다.

한편 각 부두별 생산성 향상을 위하여 처리품목을 특정하여 그 기능을 특화하여야 한다. 그러나 마산항의 경우, 부두수가 적기 때문에 완전한 특화는 어려운 실정이다.

특히 민간기업이 건설, 운영하는 부두는 민간기업의 자율에 위임하여야 한다. 그러나 공영부두의 경우에는 일반화물도 취급할 수 있도록 탄력적으로 운영하여야 할 것이다.

#### 5. 가포지역 신항만의 조기개발

마산항은 경상남도의 관문역할을 수행하는 항만이나, 진입항로의 수심부족과 접안능력 부족으로 항만경쟁력을 상실하고 있는 실정이다.

따라서 동북아시아의 교역증대에 따른 중·소형 컨테이너선을 유치하기 위해서는 부두시설을 확충하고 하역정보시스템을 완비, 중·소형 컨테이너 전문항으로 특화해야 할 것이다. 또한 마산항이 역내 교역의 전진기지 역할을 수행하고 물류유통 및 항만공업도시로 제도약하기 위해서는 무엇보다도 가포지역에 신항만을 조기에 개발하는 것이 가장 시급한 과제이다. 따라서 가포지역에 컨테이너부두 및 다목적부두를 건설함과 동시

7) 마산지방해양수산청, 내부자료 참조.

에 항로를 준설하여야 할 것이다.

현재 우리나라는 동북아의 항만물류거점으로서 부산·진해 신항만을 국제적인 대규모 컨테이너 허브항으로 개발하고 있다. 따라서 부산·진해 신항만의 개발과 더불어 마산항은 중소규모의 컨테이너를 취급하는 피드항만으로서 여건을 갖추어 마산항이 경쟁력을 가질 수 있도록 항만기능을 강화시켜야 나가야 할 것이다.

## 6. 항만마케팅의 강화

항만마케팅이란 항만 및 항만과 연계된 영역에서 마케팅의 제활동이 수행되는 것을 말한다. 오늘날 항만은 제한된 공간으로서의 항구(Port)가 아니라 항만의 전후방으로 연계된 광의의 개념으로 이해하여야 하며, 동시에 사이버공간에서의 항만물류활동까지 포함하며, 시간적으로는 현재, 과거, 미래시장을 포괄하는 새로운 의미로 이해되어야 한다<sup>8)</sup>.

마산항은 항만개발 참여사업자 중 컨테이너터미널 전문운영사가 전무하다. 신설터미널 경쟁력 제고 및 활성화를 위해 전문운영사의 유치가 필요하며, 부산신항 준공시 컨테이너화물 유치를 위해 해외운영사를 유치하여 영업능력, 운영노하우, 자금력 등을 적극 이용할 수 있도록 항만마케팅활동을 강화해야 할 것이다.

특히 환적화물 확보 등을 통한 윈스톱 피더서비스 체제를 구축하고 선진기술 및 컨테이너 운영 노하우 도입을 통한 경쟁력을 제고하기 위한 적극적인 마케팅 전략이 이루어져야 할 것이다.

특히 마산항의 경우 주변 항만에 비하여 주요 고객(정기선 취항선사, 하역회사 등)들에 대한 인지도가 매우 낮은 편이다. 이로 인하여 마산항을 이용할 수도 있는 고객들이 여타 항만을 찾고 있다<sup>9)</sup>. 이 같이 주요 고객들에게 인지도가 낮은 것은 항만마케팅 활동이 소홀하기 때문이라고 생각된다. 따라서 마산항을 sale할 수 있는 적극적인 마케팅 전략이 요구된다.

## 7. 항만배후물류단지 조성

마산항은 현재 기존 시가지와 인접하여 물류단지를 조성하기 위한 배후부지가 부족

8) 김홍섭, "항만마케팅의 운영과 전략방법 : 인천항을 중심으로", 「마케팅과학연구」, 한국마케팅과학연구회, 추계논문집 2003, p. 305.

9) 마산지방해양수산청, 「마산항 운영과 비전」, 2003. 4.

하여 항만기능이 퇴화됨에 따라 항만경쟁력과 부두생산성이 낮은 실정이다. 따라서 마산항이 항만으로서 그 기능을 제대로 발휘하기 위해서는 종합물류단지의 조성이 중요한 과제 중의 하나이다.

특히 마산자유무역지역과 현재 추진중인 가포부두를 조기에 착공하여 가포부두를 중심으로 기존의 마산자유무역지역의 3부두, 창원지역의 4부두, 5부두가 상호연담기능을 제고할 수 있도록 마산항 전역을 생산기능과 물류기능을 갖춘 생산·물류 복합형 종합물류단지를 조성하여 동남북아 중형컨테이너 전문항만으로 특화하여야만 마산항이 활성화될 수 있다고 본다.

## 8. 항만정보 시스템의 구축

세계적인 유통거점 항만들은 국제화·정보화의 진전에 따라 정보·통신 공간인 텔레포트(teleport)를 형성하여 화물유통에 수반하는 정보유통 및 인적교류를 지원할 수 있도록 함으로써 단순한 화물유통기능을 수행하는 항만으로서 뿐만 아니라 국내외의 정보교류 거점항만으로서 기능을 유도하고 있다.

따라서 마산항도 이러한 국제화 및 정보화 시대에 부응하기 위해 물류정보통신 네트워크를 구축해야 한다. 항만내의 모든 정보처리를 단일 통신망의 범주로 하는 항만정보 시스템을 갖추어, 선사, 화주 및 이해당사자들이 요구하는 정보서비스를 정확하고 신속하게 제공할 수 있도록 해야할 것이다.

## 9. 항만서비스의 다각화

항만 서비스의 다각화는 항만에서 제공하는 서비스를 선사, 화주나 여객 등 이해당사자에게 다양화된 서비스를 제공하는 것을 의미한다.

마산항의 활성화를 위해서 마산항을 이용하는 선사와 하역회사 등 항만고객들에게 최상의 서비스를 제공하기 위한 각종 시스템을 도입하여야 할 것이다. 특히 항만서비스를 위한 현장밀착경영, One-Stop서비스 제공이 이루어지도록 해야할 것이다.

그리고 항만서비스도 단순히 서비스를 제공하는 데 그칠 것이 아니라 하역, 예선, 도선, 행정서비스 등의 항만서비스 제공 후 개선사항을 모니터링하고 필요한 A/S를 즉시 실시하여 항만서비스의 전 과정을 개선함으로써 마산항을 이용하는 이해당사자들에게 여타 지역보다 더 나은 서비스를 제공해야 할 것이다.

## 10. 항만관광산업의 육성

마산항을 중심으로 한 남해안은 세계 어느 지역 못지않은 천혜의 관광자원을 지니고 있다. 호수같이 아름다운 다도해의 바다를 친수공간으로 개발하여, 해양박물관, 해양레저시설, 해양스포츠시설, 해양휴양시설 등 해양관광자원을 개발하여 경쟁력있는 항만관광산업을 육성하여야 할 것이다.

## V. 결론

마산항은 1899년 개항되어 100년이 넘는 오랜 역사를 지니고 있으나 항만이 활성화하지 못하고 있는 실정이다. 방과제가 필요없는 호수같은 천혜의 양항으로서 타 항만에 비해 항만 건설 측면에서 볼 때 경제성이 매우 탁월한 이점을 지니고 있는 반면에 수출자유지역과 창원공단 등 배후에 많은 해상물동량을 보존하고 있으면서도 그 이용률이 매우 저조하여 지역경제발전에 크게 기여하지 못하고 있다.

마산항이 활성화되지 못하고 있는 그 원인을 살펴보면 첫째, 항만시설이 미미하여 비후화물의 수요를 충족시키지 못하고 있기 때문이다. 즉 2000년 마산항 화물량은 1,050만톤(전국대비 1.2%)에 불과하다.

둘째, 컨테이너 화물의 처리시설이 부족하고 서비스체제가 제대로 갖추어져 있지 못하므로 상당한 물동량이 부산항으로 유출되고 있어 마산항이 활성화되지 못하는 이유 중의 하나이다.

셋째, 항만이 내륙 깊숙이 위치한 데다가 진입항로의 수심이 얕아 대형선박의 입출항에 애로가 있기 때문에 마산항 이용을 기피하고 있다.

넷째, 부두와 도심이 연접한 재래식 항만으로서 교통과 환경 등 민원이 지속적으로 발생하고 있다. 관심을 가질 수 있는 친수공간과 배후 물류부지가 매우 부족하여 항만으로서의 제 기능을 발휘하지 못하고 있다.

마산항이 안고 있는 이 같은 문제점을 해결하기 위해서는 먼저 정부 및 지방자치단체는 마산항 개발에 적극적인 투자를 확대하여야 하며, 지역 기업인과 사회단체 그리고 시민 모두가 마산항에 대한 애정과 관심을 가져야 할 것이다. 그리고 항만개발이 지역경제발전의 견인차적 역할을 한다는 사실도 깊이 인식하여야 할 것이다.

21세기 동북아시아대를 맞아 중국의 급격한 경제성장에 이어 동북아의 해상물동량이 급증하고 있다. 이 같은 항만물류환경의 변화에 능동적으로 대응하기 위해 신항만의 건



설이 마산항 발전의 중요한 과제가 아닐 수 없다. 따라서 신항만(가포부두)이 조기에 건설됨과 더불어 최첨단 시설과 충분한 배후물류부지 확보, 종합적인 항만서비스체제 등을 갖추어 21세기 마산항이 동북아의 중소컨테이너 전문항만으로서 새롭게 도약해야 할 것이다.

## 참고문헌

- 강용수·정대철, "자유무역지역제도 비교를 통한 마산항 발전방향", 2003년 한국항만경제학회 정기학술대회 발표논문, 한국항만경제학회, 2003, p. 177.
- 김홍섭, "항만마케팅의 운영과 전략방법 : 인천항을 중심으로", 「마케팅과학연구」, 한국마케팅과학연구회, 추계논문집 2003, p. 305.
- 한철환, "아시아 항만의 경쟁입지 변화와 중국·일본의 항만전략", 한국해양수산개발원, 2002, pp. 21-42.
- 마산시, 마산항 서항·가포지구 개발관련사업토론회, 2003. 12.
- 마산지방해양수산청, 경남해양수산 중장기발전계획, 2003. 3.
- 마산지방해양수산청, 마산항 운영과 비전, 2003. 4.
- 삼성경제연구소, 산업클러스터의 국내외 사례와 발전전략, 「CEO Information」, 제 373호, 2002. 11.
- 한국항만경제학회, 인천대학교 국제물류연구소, "한·중 국제물류분야의 협력과제와 전망 -해운·항만을 중심으로-", 2003. 11.
- 한국해양수산개발원, "카오슝항, 아시아의 물류거점항만 선점을 위한 정책 적극 추진", 「해양수산동향」, 제 1068호, 2002. 8. 19, p. 5-8.
- 해양수산부, 제2차 전국항만기본계획(무역항), 2001. 12.
- 해운산업연구원, 동아시아지역에 있어서 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망, 1993.
- 해운산업연구원, 21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안, 1993.
- Emap Business Communications, *Containerisation International Yearbook*, 1993.
- M. Zachcial, "Transshipment in Europe Sea Port" -3rd Conference on Shipping Cooperation and Competition in the Common European House, Rostock, 1991.