



# 광양항 개발계획 및 운영현황

박 현

한국컨테이너부두공단 광양사업단장

## 1. 광양항의 특성 및 여건

광양항은 1986년 광양제철 1기 준공과 함께 기존 삼일항을 흡수하여 광양항으로 개항하였으며, 1991년 10월 항만법에 의거 무역항으로 지정되어 현재에 이르고 있으며, 광양항은 묘도를 중심으로 북쪽은 광양항구와 남쪽은 여수항구로 구분되어 있고 광양항구는 광양제철소에서 필요한 철광석원료, 유연탄 및 철강제품을 처리하는 제철소부두와 컨테이너를 처리하는 컨테이너부두가 있다.

수심 14M의 항로와 광활한 배후부지를 확보하고있고, 부두가 만으로 형성되어 있어 방파제 없이도 정온수역을 유지하여 안전한 작업이 가능하고, 지리적으로 중국과 연결하여 중국환적화물의 거점항으로 최적의 위치에 놓여있고 세계제일의 광양제철소와 대규모 여수석유화학단지, 울촌산업단지가 산업벨트로 형성되어 있다.

또한, 고객인 선사와 화주의 부담을 최소화하기 위해 선박입항료, 접안료, 화물입항료 등을 한시적으로 감면하고 컨테이너세를 폐지함으로써 최소의 비용으로 최고의 서비스를 제공하고 있으며, 국제무역의 간선항로상에 위치하여 환적화물 유치에도 매우 유리한 여건에 있기 때문에 21세기 동북아 중심항만으로서의 역할을 충분히 수행해 낼 것으로 기대된다.

## 2. 광양항 컨테이너부두 개발 연혁

광양항 컨테이너부두는 세계항만의 흐름에 능동적으로 대처해 나가는 동북아 중심항만(HUB PORT)으로 성장해가고 있다. 초대형 컨테이너선인 8천TEU급 선박이 등장하였고, 1만TEU급 선박도 발주됨에 따라 대형선박이 자유로이 기항할 수 있도록 최첨단 장비의 보강, 효율적인 운영시스템 구축, 넓은 배후부지의 확보, 연계수송시설 확충 등 많은 시설투자가 개발계획에 따라 진행되고 있다.

## ◆ 연 혁

- 1985. 01 : 광양항 컨테이너부두 입지확정
- 1987. 12 : 광양항 1단계 컨테이너부두 건설착공(5만톤급 4선석)
- 1991. 08 : 광양항 종합개발추진 기본계획수립
- 1996. 09 : 광양항 2단계 1차 컨테이너부두 건설 착공(5만톤급 2선석, 2만톤급 2선석)
- 1997. 12 : 광양항 1단계 컨테이너부두 준공
- 1998. 07 : 광양항 1단계 컨테이너부두 개장
- 1999. 02 : 광양항 2단계 2차 컨테이너부두 건설 착공(5만톤급 2선석, 2만톤급 2선석)
- 2001. 12 : 광양항 2단계 1차 컨테이너부두 준공
- 2002. 04 : 광양항 2단계 1차 컨테이너부두 개장
- 2002. 09 : 광양항 3단계 1차 컨테이너부두 착공 (5만톤급 4선석)
- 2003. 07 : 광양항 3단계 2차 컨테이너부두 착공 (5만톤급 3선석 : 자동화 부두)
- 2003. 12 : 광양항 2단계 2차 컨테이너부두 준공 예정

## 3. 광양항 컨테이너부두 개발계획

### 가. 개 요

광양항 컨테이너부두는 세계 해운 항만 변화에 걸맞게 초대형 컨테이너선이 기항할 수 있는 최첨단 항만으로 건설되고 있다.

1987년 시작한 광양항컨테이너부두 개발사업은 1단계 4선석이 1997년 12월에, 2단계 1차 4선석이 2001년 12월에 준공되어 운영중에 있으며, 2단계 2차 4선석은 2003년 말까지 개발하게 된다.

3단계 21선석은 2011년까지 개발하게되며 개발사업이 완료되는 2011년에는 총 33선석(안벽길이 11.05km)을 확보하게 되어 연간 933만TEU 이상의 컨테이너를 처리하게 되는 초대형 항만개발계획이다.



나. 개발계획(총괄)

구분	전체계획	1단계	2단계	3단계
사업기간	1987~2011	1987~1999	1995~2004	1999~2011
선석수	33	4	8	21
접안능력	5만톤급×29 2만톤급×4	5만톤급×4	5만톤급×4 2만톤급×4	5만톤급×21
연간처리능력	933만TEU	120만TEU	163만TEU	650만TEU
안벽길이	11,050M	1,400M	2,300M	7,350M

다. 단계별 개발계획

▶ 광양항 1단계 개발사업

광양항은 깊은수심 넓은 배후부지등 컨테이너항만으로 서 최적의 입지조건을 갖춘 부두로 1987년 개발을 시작, 1997년 5만톤급 4선석 규모의 1단계 부두가 완공되어 부산항 감만부두와 함께 민자참여업체의 전용부두로 운영되고 있다.

- 사업기간 : 1987. ~ 1999.
- 사업비 : 5,395억원
- 운영개시 : 1998. 7.
- 부두길이 및 전면수심 : 1,400M, (-)15M
- 하역능력 및 접안능력 : 120만TEU, 5만톤급 4선석
- 터미널면적 : 840천㎡(254천평)  
- CY 면적 : 500천㎡(151천평),  
- 하역장비 : C/C 9기,  
- C F S : 4동
- 인입철도 : 2.5km
- 동측 배후도로 : 6.0km

▶ 광양항 2단계 개발사업

부산항과 더불어 2000년대의 동북아 물류 중심기지로 집중 개발하고 있는 광양항 컨테이너부두 개발사업은 2001년 12월에 2단계 1차부두(5만톤 2선석, 2만톤 2선석)를 완공하였으며, 2004년 12월 2차 부두(5만톤 2선석, 2만톤 2선석)를 완공하면 연간 283만TEU의 컨테이너 처리능력을 갖추게 되어 세계적인 컨테이너항만으로 발전하게 될 것이다.

- 사업기간 : 1995. ~ 2004.
- 사업비 : 11,751억원
- 부두길이 및 전면수심 : 2,300M, (-)15 ~ 16M
- 하역능력 및 접안능력 : 163만TEU, 5만톤급 4선석 및 2만톤급 4선석

- 터미널면적 : 1,103천㎡(334천평)  
- CY 면적 : 620천㎡(188천평),  
- 하역장비 : C/C 12기,  
- C F S : 3동
- 서측 배후도로 : 20.0km

▶ 광양항 3단계 개발사업

광양항 컨테이너부두의 생산성 및 경쟁력 향상과 초대형 선박의 입항에 대비한 고속 하역능력 확보, 첨단 항만의 운영으로 21세기 동북아의 중추항만으로 성장하기 위하여 3단계 2차 부두를 자동화 컨테이너부두로 개발중에 있다.

- 사업기간 : 1999. ~ 2011.
- 사업비 : 49,177억원
- 부두길이 및 전면수심 : 7,350M, (-)17M
- 하역능력 및 접안능력 : 630만TEU, 5만톤급 21선석
- 하역장비 : C/C 63기
- 도로 및 철도 18.9km, 항로준설 64백만㎡

4. 광양항 컨테이너부두 운영현황

가. 광양항 컨테이너 처리현황

광양항은 '98년 7월 개장한 이래 컨테이너 처리량 증가율이 2000년에는 54%, 2001년에는 33%, 2002년에는 26% 급증하고 있다. 전체화물 중 환적비율은 1999년 약7%, 2000년 약10%, 2001년 약19%, 2002년 약29%로 지속적인 증가 추세이다.

국내선사는 수출입화물이 대부분을 차지한 반면, 외국선사인 머스크시랜드사는 자사가 2002년 광양항에서 처리한 화물 401천TEU중 59%인 237천TEU는 환적화물이었으며, 이 중 약 70%가 북중국 환적화물이다.



**【광양항 컨테이너부두 연도별 화물 처리실적】**

(단위 : TEU)

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년(11월)
합 계	417,344 (28,080)	642,230 (64,129)	855,310 (165,727)	1,080,333 (314,355)	1,084,261 (318,819)
세 방 기 업	19,943 (183)	132,651 (5,077)	131,299 (1,604)	149,278 (11,119)	139,283 (10,181)
한 진 해 운	92,617 (5,277)	113,256 (6,073)	230,424 (17,613)	292,118 (49,584)	239,442 (55,570)
한국허치슨	137,999 (137)	140,930 (234)	156,761 (8,673)	163,526 (8,495)	132,935 (8,605)
대 한 통 운	166,785 (22,500)	235,393 (52,745)	336,826 (138,740)	398,238 (239,628)	408,645 (228,758)
동 부 건 설	-	-	-	64,683 (2,969)	91,860 (1,104)
K I T	-	-	-	12,490 (2,560)	72,096 (14,601)

※ ( )은 환적물량임

**나. 선박 기항현황**

광양항 기항 정기 컨테이너선사는 국내·외 18개 선사(내국적11, 외국적7)가 주54회 이용하고 있으며, 선사별 기항 횟수는 시노코가 11회로 가장 많고 그 다음이 머스크시랜드 10회, 현대상선 6회, 범양상선 5회, 한진해운, 남성해운이 각 4회이며 APL, YML, PIL등이 기항하고 있다. 머스크 시랜드사는 10항차중 3항차를 단독 기항중이며, 미주/유럽라인은 홍콩항 및 카오슝, 상해항을 거쳐가는 라인이므로 아시아권도 중복서비스하고 있다.

**【광양항 컨테이너부두 선박 기항 현황】**

운 영 사	기항/주	외 항				내 항	선 사 명
		아시아	미 주	유럽	중 동		
계	54	37	8	4	2	3	
세 방 기 업	12	11	-	1	-	-	홍아해운, 범양상선, 고려해운, CNC, 시노코, 머스크 APL, YML
한 진 해 운	16	11	4	-	1	-	한진해운, 시노코, 동진선박 홍아해운/시노코, PIL 동남아해운/시노코
한국허치슨	6	4	1	1	-	-	현대상선, 남성해운
대 한 통 운	8	3	3	2	-	-	머스크, 남성해운
동 부 건 설	9	6	-	-	-	3	(주)한진, 동남아해운 홍아해운, 동영해운 WanHai, EMC
K I T	3	2	-	-	1	-	한진해운/시노코 현대상선

**다. 광양항 이용시 이점**

▶ 선사 및 화주를 위한 각종 인센티브

화 주 의 이 점	선 사 의 이 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 화물입항료 2004년까지 80% 인하</li> <li>• 컨테이너세면제(TEU당2만원)</li> <li>• 부두내 CY이용에 따른 물류비 절감</li> <li>• 컨테이너 내륙운송요금 저렴</li> <li>• 컨테이너 하역요금 저렴</li> <li>• 무료장치기간 연장등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박입항료 및 접안료 2004년까지 80% 인하</li> <li>• 예선료 10%인하</li> <li>• 도선료 10%인하</li> <li>• 부산, 광양 동시기항 선박의 부산항 선박 입항료 및 접안료 한시적 면제</li> <li>• 환적화물에 대한 불륨인센티브제 도입등</li> </ul>

※ 터미널운영사 : 환적화물에 대한 전대로 100%감면, 실적사용료의 한시적 면제('04)



▶ 국내 물류비용 비교(건설교통부 고시기준)

(단위 : 원)

지 역 별	광양항(A)	부 산 항(B)				차 액 (A-B)
		소 계	화물입항료	"컨"세	내륙운송비	
서울·경기	404,000	506,840	3,840	20,000	483,000	102,840
대 전	402,000	553,840	3,840	20,000	530,000	151,840
광 주	231,000	543,840	3,840	20,000	520,000	312,840
목 포	305,000	593,840	3,840	20,000	570,000	288,840
여 수	144,000	478,840	3,840	20,000	455,000	334,840
구 미	432,000	462,840	3,840	20,000	439,000	30,840
대 구	371,000	414,840	3,840	20,000	391,000	43,840
포 항	557,000	372,840	3,840	20,000	349,000	▲184,460
울 산	414,000	272,840	3,840	20,000	249,000	▲141,160

▶ 국내운송 소요시간 비교

- 광양항 이용시 부산항보다 평균 1시간 23분 단축
- 수도권인 경우 광양항 운송시간이 부산항보다 약 3시간 단축

【내륙 기종점에서 광양항과 부산항의 컨테이너 수송시간 비교】

지 역 별	광양항(A)	부산항(B)	B-A	비 고 (화물분포도)
서울	6시간 28분	9시간 29분	3시간 01분	28.7%
부산	3시간 04분	47분	▲2시간 21분	7.2%
대구	3시간 33분	3시간 16분	▲ 17분	
인천	6시간 29분	9시간 11분	2시간 42분	
광주	1시간 41분	5시간 00분	3시간 19분	
대전	4시간 02분	5시간 24분	1시간 22분	
경기	5시간 57분	8시간 17분	2시간 20분	
강원	8시간 40분	8시간 37분	▲ 03분	0.1%
충북	4시간 36분	5시간 52분	1시간 16분	4.3%
충남	4시간 29분	6시간 38분	2시간 09분	2.6%
전북	3시간 07분	5시간 57분	2시간 50분	3.5%
전남	49분	4시간 32분	3시간 43분	10.7%
경북	3시간 34분	3시간 26분	▲ 08분	13.9%
경남	2시간 14분	1시간 41분	▲ 33분	29.0%
전국 평균	4시간 12분	5시간 35분	1시간 23분	

※ 비고란 화물분포도에서 서울은 인천·경기지역, 경북은 대구지역, 충남은 대전지역, 전남은 광주지역을 각각 포함하고 있음.

※ 자료제공 : KMI 해양수산물현안분석(한국해양수산개발원)

▶ 해상운송거리 및 광양항 단독기항시 총 항만비용 비교

〈 해상운송거리 비교〉

광양항 컨테이너부두는 국제 기간항로상인 동아시아 중심에 위치하여 있고, 특히 환적화물의 발생지로 볼 수 있는 중국항만과의 거리가 짧아 해상운송면에서도 유리하다.



【 주요항만과의 해상거리 및 운항시간 】

(단위 : Mile)

항 만 명	광 양 항		부 산 항	
홍 콩	1,083	45	1,145	48
싱 가 폴	2,457	102	2,503	104
상 해	430	18	483	20
천 진	689	29	742	31
카 오 송	859	36	913	38
길 룡	665	28	715	30
로테르담	10,658	444	10,704	446

【 광양항 단독 기항시 총 항만비용 비교 】

(단위 : 원)

항 만 명	부 산 항	광 양 항	차 이
선박입항료	6,400,000	1,280,000	5,120,000
접 안 료	2,126,000	425,000	1,701,000
화물입항료	5,040,000	624,000	4,416,000
예 선 료	2,033,990	1,046,050	987,940
도 선 료	1,100,000	1,497,920	-397,920
합 계	16,699,990	4,872,970	11,827,020

5. 연계수송망의 확충

항만과 내륙을 연결하는 전방위적 수송망이 구축되어 있어 신속, 정확, 저렴한 운송서비스가 이뤄지고 있다. 원활한 화물수송을 위하여 컨테이너부두 전용도로와 인입철도등 배후수송망이 완비되어 있고 공항, 고속도로, 철도, 국도로 연결되는 내륙연계수송망이 입체적으로 연결되어 문전에서 문전까지(door to door)의 수송이 가능한 복합일관 운송시스템이 구축되어 있다.

앞으로도 다각적인 내륙연계 수송망을 확충하기 위한 집중투자가 이루어질 것이다.

【 광양항 배후수송망 확충계획 】

구 분	사 업 내 용	준공 또는 준공예정일
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 배후도로망                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만전용도로(동측)</li> <li>• 항만전용도로(서측)</li> </ul> </li> </ul>	동광양IC / 부두간 4차선신설(6km) 광양IC / 부두간 4차선 신설 (11.4km)	1998년 준공 2002년 ~ 2007년
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 내륙연계수송망                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 서해안 고속도로</li> <li>• 대전/진주간 고속도로</li> <li>• 광양/전주간 고속도로</li> <li>• 광양/목포간 고속도로</li> </ul> </li> </ul>	인천/목포간 4 ~ 6차선 신설 대전/진주간 4차선 신설(102km) 광양/전주간 4차선 신설(107km) 광양/목포간 4차선 신설(101km)	2001년 준공 2002년 준공 1998년 ~ 2008년 2002년 ~ 2007년
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 철 도                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만인입철도</li> <li>• 전라선 복선 전철화</li> </ul> </li> </ul>	황길/ "퀵" 부두 인입철도(2.5km) 여수/ 익산 철도 복선화 및 여수/순천/전주개량화(163km)	1998년 준공 2002년 ~ 2007년



## 6. 배후단지 및 지원시설 조기개발 및 경제자유구역 지정

가. 동측 배후단지 : '07년까지 조기 개발

- 기본·실시계획중 (2003. 02. ~ 2004. 10.)으로, 2003년내 공사 착공
- 가칭 「국제물류촉진지구법」의 조기제정으로 조립·가공 등 생산기능 확대
- 개발과 병행 글로벌 물류기업 유치 전략 추진
  - 프랑스 A.D.L건설링 회사에 관련용역 의뢰
- ※ 서측 배후단지(53만평)도 기본계획 수립 용역 완료 후 추진 예정

나. 광양만권 복합물류센타 조성

- 목적 : 광양·순천·여수권역(“킨”부두, 광양제철, 여수석유화학단지)물량을 효율적으로 운송 및 장치보관
- 위치 및 면적 : 전남 광양시 광양읍 60만평

다. 광양항 항만서비스 빌딩(마린센타) 건립

- 목적 : 광양항 활성화 촉진을 위해 해운·항만관련 기관 및 업체의 통합입주를 통한 ONE-STOP서비스 기반구축 및 항만이용자 불편 해소
- 위치 : 광양항 항만구역 중심위치
- 사업기간 : 2002년 ~ 2007년
- 사업내용
  - 부지조성 및 건축규모 : 116천㎡, 연면적 35천㎡

라. 광양만권 경제자유구역지정 : 2003. 10. 24.  
(재정경제부)

- 규모 : 2,691만평(5개지구 24개단지)
  - 광양 870만평, 여수968만평, 순천 473만평, 하동 380만평
- 개발방향
  - ▶ 광양만권이 동북아 물류교역의 허브(HUB)지역으로 자리매김하기 위해 광양「킨」부두 33선석을 2011년까지 건설 완료할 계획임에 따라 5개지구 24개단지를 복합물류업, 서비스업, 제조업, 관광, 레저 등 외국인의 경영활동과 국제화된 주거단지 유치.
- 사업기간 : 2002년 ~ 2020년
- 총 사업비
  - ▶ 총 사업비는 11조 1,807억원이 소요될 전망이며, 1단계 2조 5,616억원(22.9%), 2단계 5조 9,460억원(53.2%), 3단계 2조 6,731억원(23.9%)이 집중 투자할 계획임.
- 개발효과
  - ▶ 지역경제에 미치는 파급효과는 입주기업에 대한 각종규제 완화, 조세감면 등의 인센티브로 외국인의 직접투자가 크게 증가할 것으로 전망되며, 현재 광양만권 외국인 투자는 24억달러에서 5배 증가한 100억달러에 달할 것으로 전망됨. 🌐

