

## 광양~서해안~수도권 연계 신물류축 구축 방안



김경석

### 1. 서론

최근 국가경제발전 및 국토개발 정책과 관련하여 정부와 민간이 관심을 갖는 최대 이슈는 국토의 균형발전과 물류의 효율화를 들 수 있다. 특히 국토의 균형발전은 우리나라 뿐 아니라 선진국이나 사회평등을 주창하는 사회주의 국가들에서도 지금까지 가장 중요한 국정목표가 되어 왔다. 특히 우리나라는 수도권과 경부축의 경제, 인구 등의 집중 심화로 지역간 불균형 문제가 국가발전의 걸림돌로 매우 심각하게 인식되어 왔고, 이에 대한 다양한 대응방안을 제시하였으나 실효를 거두지 못하고 있는 실정이다.

이러한 국가적 과제의 해결을 위해 참여정부는 행정중심복합도시 건설, 공공기관 지방이전과 혁신도시 건설, 다극분산형 국토건설 등 다양한 국토개발정책을 제시하였고 현재 적극적으로 추진하고 있다.

이러한 균형발전의 핵심에는 역시 경제의 흐름을 원활하게 하고 이를 통해 전국에 균형적인 경제서비스가 제공될 수 있는 물류·교통인프라의 중요성을 간과할 수 없다. 특히 물류는 경제의 흐름을 좌우하는 중요한 국토균형정책의 하나로 향후 국가 균형발전에서 중요한 역할을 할 것이다. 그러나 그간 우리나라는 한반도 경제의 동맥인 경부축에 물동량과 물류시설의 집중되어 교통체증과 그로 인한 물류비 증가 등 심각한 부작용이 발생하는 동맥경화현상이 발생하고 있다.

한편 최근 한반도에는 대내외적으로 큰 변화가 나타나고 있다. 우선 내부

적으로는 광양항의 적극적인 개발과 서해안 고속도로, 중부내륙고속도로, 중앙고속도로 등 다양한 물류·교통축이 완공되거나 건설 중에 있다. 대외적으로도 80~90년대까지 그간 세계를 향한 대표적인 출구(gateway)였던 부산으로부터 이제 광양, 평택, 속초, 울산 등 중국과 러시아를 포함한 동북아를 향한 새로운 출구들이 부각되면서 보다 다양한 국토개발축 및 물류축의 개발이 필요한 시점이 되었다.

따라서 본고에서는 국토균형발전을 위한 다양한 정책 중 물류부분에서 기여할 수 있는 대안으로 한반도의 새로운 물류축을 구축하며 이를 위한 다양한 정책을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다.

## II. 물류축의 구성 실태

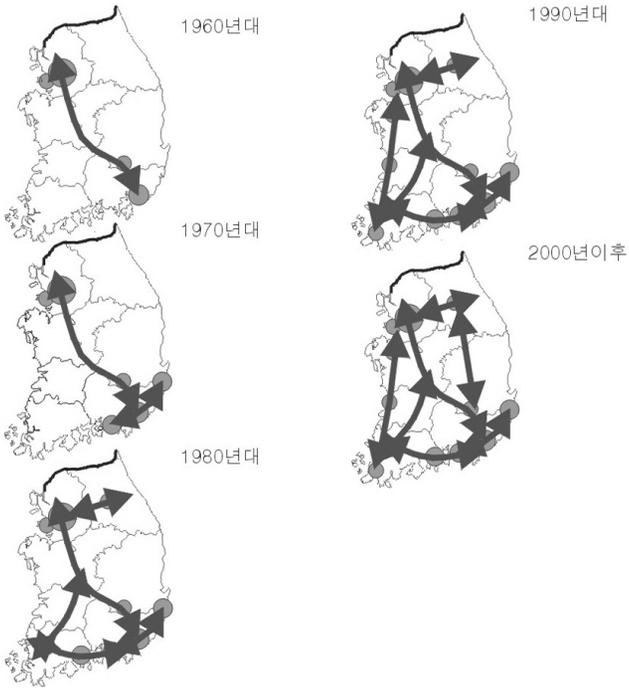
### 1. 개발축의 변천

전통적으로 남한은 70년대까지 경부축을 중심으로 경제, 사회, 문화, 정보 그리고 교통시설의 확충이 이루어졌다. 이후 80년대에 들어서 호남축과 강원축의 형성을 볼 수 있으며, 이후 서해안 개발 등을 통해 서해안축과 남해안축이 형성되었음을 알 수 있다. 2000년대에 들어서는 중부내륙 및 중앙고속도로 등의 개통으로 새로운 남북방향의 내륙개발축이 형성되었다.

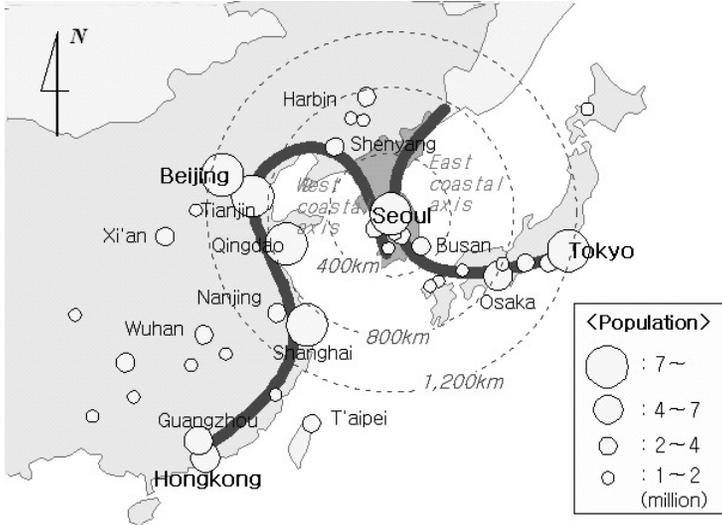
이러한 변천과정을 통해 현재에는 경부축, 호남축, 강원축, 서해안축, 남해안축, 중부내륙 및 중앙축 등 주로 남북방향의 개발축이 형성되어 있다. 이들 여러 축 중에서 물류와 가장 관련이 깊은 축이 경부축과 호남축일 것이다. 즉, 기존의 부산항을 중심으로 한 대외수출입 단일창구에서 광양항의 개발과 함께 정부의 양항체제(two-ports-System) 추진을 통한 창구의 다양화와 새로운 물류축의 형성이 가능해 진 것이기 때문이다.

한편 한반도를 비롯한 동북아 지역의 개발축 역시 <그림 2>에서 보듯이 부산과 광양(목포)를 시점으로 하는 동북아개발축(Yellow Dragon)이라는 양대축으로 형성되어 있다.

따라서 본 연구에서는 남한 그리고 향후 한반도와 동북아의 중요한 발전축으로 성장 가능한 광양을 시점으로 하는 호남축과 부산을 시점으로 하는 경부축을 중심으로 분석과 균형개발 방안을 제시하고자 한다.



〈그림 1〉 남한 개발축의 변천



〈그림 2〉 한반도 및 동북아의 주요 개발축 형성 실태

## 2. 주요 물류축의 불균형 실태

국가물류기본계획 (건설교통부, 2001)의 자료를 활용하여 전국 물동량 분포를 보면, 수도권이 36.0%, 경남권이 23.4%로 가장 높게 나타나고 경부축을 형성하는 수도권-충남권-경북권-경남권이 차지하는 비율은 약 73.1%로 나타난다. 반면 수도권-충남권-전북권-전남권으로 형성되는 호남축의 경우에는 60.5%로 경부축과는 많은 차이가 발생하고 있다. 이러한 경부축의 물동량집중도는 인구집중비율 (81.1%), 산업체 집중비율(80.8%) 1)보다 높게 나타난다.

반면 양대축의 총교통량 중 화물차의 통행분포를 살펴보면, 경부고속도로 부산~대전 구간은 평균 44.0%, 호남고속도로의 경우 광양항을 시점으로 하는 서순천~천안 구간은 평균 26.7%를 보이고 있어 화물수송비율의

〈표 1〉 권역별 물동량과 비율

권역	물동량 [천톤] <sup>주)</sup>	비율 [%]
수도권	1,159,484	36.0
강원권	116,544	3.6
충북권	117,826	3.7
충남권	179,279	5.6
경북권	260,171	8.1
경남권	753,825	23.4
전북권	143,930	4.5
전남권	462,453	14.4
제주권	25,535	0.8
계	3,219,047	100.0

〈표 2〉 양대축의 구간별 화물차 비율

경부축			호남축		
구간	화물차 [대/일]	화물차비율 [%]	구간	화물차 [대/일]	화물차비율 [%]
부산~경주	24,096	42.0%	서순천~동광주	7,203	29.1%
경주~대구	28,457	43.3%	동광주~전주	10,625	29.9%
대구~김천	29,967	41.9%	전주~논산	10,886	28.0%
김천~대전	26,649	48.6%	논산~천안	5,210	19.7%
평균	27,292	44.0%	평균	8,481	26.7%

자료 : 건설교통부(2005), 2004 도로교통량통계연보

1) 통계청 인터넷 자료

〈표 3〉 지역별 물류시설 스톡 비교

권역	총스톡지표		m <sup>2</sup> /천톤
	면적[m <sup>2</sup> ]	비율[%]	
수도권	17,458,270	37.2	15.1
강원권	977,936	2.1	8.4
충북권	1,281,069	2.7	10.9
충남권	5,558,517	11.8	31.0
경북권	5,518,102	11.8	21.2
경남권	11,490,560	24.5	15.2
전북권	2,265,343	4.8	15.7
전남권	1,962,851	4.2	4.2
제주권	404,809	0.9	15.9
계	46,917,457	100.0	15.3

주) 총물동량 : 건설교통부(2003), "2003 국가물류시행계획"  
 지역별비율 : 국토연구원(2001), "물류시설통합조정방안 연구"

편중을 전적으로 보여주고 있다. 화물차 역시 부산축이 호남축의 3.2배에 달한다.

물류축의 불균형 실태를 보여 주는 또 다른 지표는 물류시설의 분포에서 볼 수 있다. 2000년 전국 7,114개의 시설 조사자료를 기초로 분석한 결과, 국내 전체 물류시설의 면적은 46,917,457m<sup>2</sup>로 나타난다. 이 중에서 수도권이 차지하는 비율은 37.2%, 경남권 24.5%로 상위그룹을 형성하고 있으며, 강원권, 충북권, 제주권의 시설스톡이 상대적으로 낮게 나타난다. 또한, 경부축을 형성하는 수도권-충남권-경북권-경남권이 차지하는 비율은 약 82.5%이며, 수도권-충남권-전북권-전남권으로 형성되는 호남축의 경우에는 66%를 보여주고 있어 양대축간의 시설편중 현상을 나타내고 있다.

이러한 단순 비교의 격차뿐 만아니라 다른 지표와의 비교에서도 상대적으로 과다한 시설의 집중을 보여 주고 있다. 예를 들면, 경부축의 경우 인구집중비율(81.1%), 산업체 집중비율(80.8%)보다 훨씬 높은 집중도를 보여 주고 있다. 또한 물동량 대비 시설스톡은 보다 현실적인 비교를 가능하게 하는데, 〈표 1〉에서 제시된 양대축별 물동량 대비 시설스톡은 역시 경부축이 82.5%로 물동량 비율인 73.1%보다 높게 나타나 과도하게 경부축에 시설 집중이 나타나고 있는 것으로 볼 수 있다. 특히, 지역별로는 전국 대비 물동량 비율에 비해 시설비율이 낮은 지역은 강원권, 충북권, 전남권 등이고, 특히 전남권은 물동량 비율에 비해 시설비율이 1/3수준으로 가장 격차가 큰

것으로 나타났다. 반대로 물동량 대비 시설비율이 가장 높은 지역은 대전권으로 약 2배정도의 차이를 보이며, 이는 최근 대전권의 물류시설 집중현상을 반영하는 대표적인 지표라 할 수 있다.

### 3. 분석의 종합

지금까지 한반도 양대 물류축의 불균형 실태를 물동량, 화물차량의 비율 그리고 물류시설스톡을 통해 비교해 보았으며 실제 경부축과 호남축의 불균형 상태를 확인할 수 있다. 기초적인 경제사회 지표인 인구나 산업체분포와 비교해 보아도 물동량이나 물류시설의 높은 집중율을 보여주고 있다.

이러한 불균형의 근본적인 원인은 부산항과 광양항의 항만처리실적의 차이에서부터 시작되고 있다. 2004년도 부산항의 컨테이너 처리실적은 11,441TEU로 광양항의 1,315TEU의 8.7배에 달하고 있다. 항만의 발달과 함께 산업단지와 인구집중이 양대축 격차의 증폭 원인이 되고 있으며, 이러한 원인의 제거가 곧 양대 물류축의 균형적 발전과 국토의 균형적 발전의 계기가 될 것이다.

## Ⅲ. 신물류축 구축을 위한 제언

### 1. 신물류축의 정의 및 잠재력

#### 1) 신물류축의 개념 및 필요성

본 연구에서 제시하고 있는 신물류축은 전통적으로 발달되어 온 경부축(부산~서울)에 비해 상대적으로 최근에 광양항의 개발과 함께 성장을 시작한 광양~서울축을 지칭하는 것이다.

주요 경유지 역시 현재의 호남고속도로보다는 광양~서울의 최단거리이면서 주요 산업지대를 경유하는 축으로 광양~전주~군산~평택~수도권서부(서울 및 인천)으로 형성된다. 이 축의 특징은 전통적인 경부축의 최대 병목구간인 천안~서울구간을 피하면서 기존 혹은 계획 중인 고속도로를 최

대한 이용하여 수도권에 최단거리로 접근할 수 있는 축이다.

이 축이 이용하게 되는 고속도로는 전주~광양 고속도로와 서해안 고속도로이다. 단지 전주~군산간의 전용고속도로의 부재 등의 문제점이 있으나 이를 극복하면 한반도의 새로운 물류축이 성장할 수 있을 것이다.

신물류축은 앞서 분석한 바와 같이 경부축의 물동량 편중으로 인한 국토발전의 불균형과 교통체증 등 물류의 비효율성을 감소시킬 수 있는 대안으로 제안되었다.

## 2) 신물류축의 기대효과

신물류축의 잠재력은 광양항에서부터 시작된다. 광양항은 향후 2011년까지 총 33선석에 하역능력 933만TEU의 초대형 컨테이너항만으로 발전할 전망이다. 처리실적 역시 운영개시 연도인 1998년 34천TEU에서 2004년 131.3만TEU로 연평균 증가율인 203%에 달하는 등 견실한 성장을 보여주고 있다.

이들 항만의 발달과 함께 신물류축의 경유지에는 광양만권 경제자유구역, 군장산업단지, 평택·아산산업단지, 서산기업도시, 인천경제자유구역 그리고 개성공단 등 최근 국토의 균형발전과 남북교류 및 동북아 물류거점을 위해 추진 중이 다양한 개발대상지들이 포함되어 있다. 특히 동북아 비즈니스·물류거점을 표명하며 추진 중인 3개 경제자유구역 중 2개 경제자유구역이 시·중점을 형성하고 있어 신물류축의 시너지 효과는 극대화될 수 있을 것으로 전망된다.

그 외에도 신물류축 구축을 통한 국내 물류체계의 개선 및 동북아 물류체계의 개편을 통한 동북아 중심지 정책의 강화 그리고 신물류축으로의 분산을 통한 국토균형발전 등의 효과를 기대해 볼 수 있을 것이다.

## 2. 신물류축 형성을 위한 제언

### 1) 신물류축 형성의 전제조건 1 : 광양만권의 발전

앞서 언급한 바와 같이 신물류축의 가장 중요한 성장동력은 광양항을 중

심으로 한 광양만권의 발전에 있다. 광양항의 활성화는 부산항의 물동량 분산 기능을 담당하고 이는 곧 경부축의 부담 경감 그리고 한반도의 균형발전에 기여할 것이다.

그러나 광양만권은 내부적으로 컨테이너부두의 지속적인 확충 및 배후단지개발 등과 같은 활성화를 위한 노력은 지속되고 있으나, 지역경제력 낙후, 부산항과의 관계 그리고 기존 화주와 선사들의 선호도 및 인지도 부족 등으로 운영여건이 열악하고 물동량 확보 전망이 불투명한 약점을 가지고 있다. 대외적으로도 중국의 성장과 함께 동북아 물류시장의 확대 등 국제적 여건은 양호하나, 아직 대외적 인지도 부족과 각종 지원체제의 국제적 수준 미달 등으로 대외경쟁력 또한 낮은 것으로 나타난다.

이러한 문제점을 극복하고 장점을 최대한 활용하여 신물류축의 성장동력으로 발전하기 위한 과제로 크게 네 가지를 제시할 수 있다.

첫 번째로 해결해야 하는 문제는 역시 광양만권의 특화된 서비스의 개발이다. 전통적으로 석유화학, 제철 등 중공업이 발달한 배후지역을 감안하여 부산권과의 수평적 기능분담이 이루어져야 한다.

둘째, 자유무역지대의 지정 등을 통한 토지가격과 임대료의 경쟁력 강화 노력이 필요하다. 자유무역지대의 지정을 위해서는 중앙정부의 노력과 지원이 필요하며, 개발의 후발주자인 만큼 재원의 확대 지원도 고려해야 한다.

셋째, 광양만권이 가지고 있는 천혜의 자연자원을 활용한 쾌적한 주거 및 비즈니스 환경 제공을 중요한 인센티브로 내세운 마케팅이 필요하다. 이를 위해 수상레저 및 각종 편의시설의 확충이 이루어져야 한다.

넷째, 광양만권의 국제적 인지도는 매우 낮아, 자체적인 마케팅으로는 한계가 있다. 결국 부산과 마찬가지로 경제자유구역 마케팅을 국가마케팅 전략으로 전환해야 한다. 중앙정부가 신용을 보증하는 형태의 중앙-지방의 공동마케팅 전략의 추진이 필요하다.

## 2) 신물류축 형성의 전제조건 2 : 인프라 구축과 물류산업 발전

신물류축의 형성은 선형인프라의 완성에서 가능할 것이다. 즉, 광양항의 개발을 통한 출구 확보와 함께 광양~서울·인천을 연결하는 인프라의 확충으로 물류축이 완성된다. 이러한 인프라의 완성과 함께 추진되어야 하는 과

제가 물동량 확보일 것이다. 신물류상의 산업단지 개발로 내부물동량의 확보도 중요하나 그 보다도 국제화물의 확보에 대한 노력이 필요하다. 이러한 두 가지 측면의 주요 과제로는 크게 다섯 가지를 들 수 있다.

첫째, 전주~광양고속도로의 조기완공과 전주~군산간 고속화도로의 확충을 통해 매끈한 물류축의 형성이 필요하다. 그 외에도 지역내 대불공단 및 광주권의 물동량 확보를 위한 광양-광주고속도로의 조기 완공이 시급하며, 동시에 전라선과 경전선 그리고 장항선의 현대화 사업도 조기 추진되어야 한다.

둘째, 광양만권이 가지고 있는 최대 장점 중의 하나인 광활한 배후지를 활용한 물류클러스터 형성은 역시 신물류축의 성장동력으로 작용할 수 있다. 여기에는 물류시설과 연구소 및 대학과의 산-학연계, 정부지원센터의 유치, 지원산업과 네트워크 형성 그리고 정보센터 등 정보화의 추진 등을 통해 새로운 부가 가치를 창출할 수 있는 클러스터 조성 전략이 우선 되어야 한다.

셋째, 신물류축 형성에서 중요한 과제 중의 하나가 물동량 확보이다. 여기에서는 두 가지를 생각할 수 있다. 먼저 지역물류거점으로서 기능을 위해서부산업벨트 형성을 통해 인천~평택~군장~여천으로 연결되는 산업벨트의 물동량을 전문적으로 처리하는 물류서비스를 제공할 필요가 있다. 그리고 국제물동량 확보를 위해 중국의 직기항 서비스 증가로 감소 가능성이 큰 환적화물의 확보를 위해 새로운 시장의 개척이 필요하다. 그 대상으로 우선 동남아 지역을 들 수 있다. LA 항로 등을 이용하는 화물의 적극적인 유치를 통한 화물확보에 노력해야 할 것이다.

넷째, 물동량 확보와 화물차의 신물류축 이용 장려를 위한 각종 인센티브 제도의 시행이 필요하다. 예를 들면 광양항을 이용하는 선사와 물류업체 등에게 고속도로 통행료 지원 등을 통해 신물류축의 물동량 확보 노력과 정부의 지원이 필요하다.

다섯째, 부산항과의 독립적 운영 및 산업유치가 필요하다. 지금까지는 부산항의 지사와 같은 형태의 운영으로 상품개발이나 운영 효율화에 적극적으로 창의적인 노력이 부족하였다. 이제 부산항으로부터 독립하여 독자적인 운영체계를 확립하고 다양한 업체의 배후단지 유치에 노력해야 할 것이다.

## Ⅳ. 결론

국토개발의 불균형 해소는 이번 참여정부의 가장 중요한 국정목표 중의 하나이다. 특히 동북아 비즈니스·물류중심이라는 목표 달성을 위해 물류부분의 불균형은 향후 경제발전에 커다란 걸림돌이 될 수 있다.

이러한 장래 여건을 감안할 때 그간 경부축에 집중하고 있는 물동량, 물류시설, 화물차량 등 물류부분의 분산을 통한 균형발전의 도모는 필수적인 것이 되었다.

신물류축은 이러한 균형발전에 지대한 기여를 할 것이며, 특히 물류흐름을 병목현상을 해소해 줄 수 있는 대안이다. 그러나 신물류축이 그냥 저절로 형성되는 것은 아니다. 신물류축의 성장동력이 될 광양만권, 인천권, 군장권, 평택권 등 지방자치단체의 노력과 중앙정부의 지원이 함께 할 때 신물류축은 완성될 것이며 기대효과가 극대화 될 것이다.

## 참고문헌

1. 건설교통부(2001). 국가물류기본계획.
2. 김경석 외 (국토연구원) (2001). 물류시설통합조정방안 연구 : 자료집.
3. 김경석 외 (국토연구원) (2004). 경제자유구역의 물류거점기능 활성화 방안.
4. 건설교통부(2005). 2004 도로교통량통계연보.
5. 통계청 인터넷 자료.