

麗水·光陽港이 地域의 雇傭側面에 미치는 影響에 관한 研究

A Study about the Growth of Regional Employment through
the Influence of Yosu-Kwangyang Harbor.

조 길 환*

Giran Jo

要 旨

본 연구는 여수·광양항이 지역경제에 끼치는 고용 측면의 영향을 예측하는데 목적을 두었다. 항만에 관계되는 산업을 세개의 부분으로 나누었는데, 항만연관산업(RI), 항만직접의존산업(DDI), 항만간접의존산업(IDI)이다. 연구대상지역은 3개 통합시(여수시, 순천시, 광양시)인데, 통합되기 전의 4개시(여수시, 여천시, 순천시, 동광양시)와 3개군(여천군, 승주군, 광양군)이다. 고용측면에서 1995년에 여수·광양항이 이 지역에 끼친 좋은 영향은 항만연관산업에 1.63%, 항만직접의존산업에 2.33%, 항만간접의존산업에 15.99%, 합계 19.95%이었다. 미래의 영향을 예측한 결과, 합계치로 보았을 때, 2000년에 33.59%, 2005년에 44.95%, 2010년에 48.03%, 2015년에 49.82%가 될 것으로 나타났다.

ABSTRACT

The aim of this study is to forecast the economic impact of Yosu-Kwangyang harbour on the regional employment. Industries in relation to this harbor can be divided into three parts: related industries to harbor(RI), direct dependent industries on harbor(DDI), indirect dependent industries(IDI). Research regions are 4 cities (Yosu, Yochun, Soonchun, Dongkwangyang) and 3 counties (Yochun, Seungju, Kwangyang). In the aspect of employment, the Yosu-Kwangyang harbor produced a good effect in these regions. In 1995, the rates of the dependence on harbor were showed up RI 1.63%, DDI 2.33%, IDI 15.99%, TOTAL 19.95%. In the future, the rates may be showed up various results as; in TOTAL rates, 33.59% in 2000, 44.95% in 2005, 48.03% in 2010, 49.82% in 2015.

*여수대학교 건축공학과 교수

1. 서론

여수권 광역 항만은 지리적으로 동북아시아지역에서 해상운송과 육상운송의 중요한 거점으로 주목되며, 초지역적인 세계적 운송망의 핵심적인 역할을 담당할 시점에 있다. 국가적으로는 국제적인 경쟁력을 유지하기 위하여 부산항 4단계 컨테이너부두를 조기개발하는 동시에 광양항에 컨테이너부두를 대규모로 건설하여 2대 컨테이너 중심항체제로 운영될 예정이다.

국내적으로는 남해안의 중앙에 위치하여 광범위한 배후 지역을 가지고 있고, 광양제철소의 원료부두, CTS부두, 여천화확단지의 삼일항, 여수항 등의 기반이 조성되어 있어서 비교적 투자비용면에서 경제적인 효과를 높일 수 있으며 미래지향적인 화물유통체계상 요구되는 배후관련 산업용지를 넉넉하게 확보할 수 있기 때문에 종합항만으로 발전시켜 기능을 훌륭하게 수행할 수 있는 조건이 완비되어 있는 최적의 지역으로 판단되고 있다.¹⁾

여수권광역항만이 배후지역의 고용측면에서 어떠한 영향을 끼치고 있는가에 대한 분석을 하여 봄으로써 경제적인 성장에 대한 기여도를 짐작할 수 있을 것이다.

연구대상으로서의 여수권광역항만의 범위는 여수항과 광양항을 포함하고 있으며, 여수항에는 신항, 구항, 국동항을 범위에 넣고 광양항에는 삼일항, 컨테이너부두, 일반부두, 제철부두, CTS부두, 울촌항 등을 포함시켜 구분하였다. 배후지역은 통계처리 및 연구의 편의상 행정구역 개편 이전의 명칭과 지리적 범위를 그대로 사용하여서 도농통합이전 행정구역인 여수시, 순천시, 여천시, 동광양시, 여천군, 승주군, 광양군으로 구분하여 분석하였다.²⁾

2. 항만과 배후지역의 발전추세

2.1 지역 항만발전의 여건

지리적인 면과 자연환경면, 배후기반시설면으로 보았을 때, 교통환경조건이 상대적으로 월등하기 때문에 동북아시아 단일운송권에서 중심적인 역할을 할 수

있을 것으로 생각된다. 전해상운송방안에 대한 대체안으로서 고려되고 있는 시베리아 횡단철도(TSR)와 중국대륙 횡단철도(TCR), 한반도중단철도(TKR)의 잠재력이 높게 평가되고 있다. TCR과 TKR이 TSR보다 거리가 짧아서 시간과 비용면에서 유리한 여건을 가지고 있으며 상호경쟁할 경우 동북아경제를 활성화시키고 세계경제권에 실질적인 중심적 역할을 담당할 것으로 생각된다.³⁾

표2.1. TSR 과 전해상운송의 경쟁력 비교

구분	운송 경로	운송 소요시간	운임/TEU(추정)
고베항 ← Munich	전해상 운송	27-30일	US\$ 6,000-8,700
	TSR	27-30일	US\$ 3,300-4,200
요코하마항 ← Hamburg	전해상 운송	26-29일	US\$ 4,900-6,900
	TSR	26-29일	US\$ 3,300-4,200

자료 : Containerization International 1992.1

이러한 관점에서 바라볼 때, 북미와 유럽구주공동체를 원활하게 연결시켜 주는 동북아시아지역에서의 초대형항(super hub port)이 필요한데, 적극적으로 이러한 흐름에 대하여 미리서 예견하고 적극적으로 투자하여 대비함으로써 모처럼 맞게 되는 민족적인 대부흥의 호기를 반드시 잡아야 할 것으로 판단된다. 극동 ↔미주, 극동 ↔유럽, 극동 ↔호주 원양항로의 시종점이며 유럽으로 향하는 대륙횡단철도가 시작되는 곳인 여수광역항만권은 천혜의 교통환경적인 조건을 이용하여고도의 종합화물유통기지를 구축한다면 동북아시아에서의 해상운송과 항공운송, 대륙운송, 정보교류의 중심항(hub port)으로서의 기능을 충분히 발휘하는 역할을 수행할 수 있는 최적의 입지조건을 갖춘 지역이다. 2천년대에 우리나라가 맞게 될 사회경제적인 여건변화에 대처하는 국토개발 청사진인 제3차국토종합개발계획(1992-2001)에 나타난 여수광역항만권의 위상과 관련개발내용을 살펴 보면, 산업의 균형배

치와 산업구조의 고도화를 도모하는 방안의 하나로서 목포-광주-광양만 신산업지대를 계획적으로 조성하고 중부지역과 서부지역의 다른 두 신산업지대와 묶어서 2001년까지 신규로 늘어나는 공업부지의 약 60%를 배치하며 공업생산 비중을 14.9%(1989)에서 2001년까지 25%수준으로 높인다는 계획이 되어 있다.⁴⁾ 광양은 목포와 함께 서남부의 지역거점항만 역할을 맞도록 계획하고 항만별 특화기능으로서는 부산과 함께 컨테이너항이 되도록 계획하였다. 컨테이너전용항개발계획을 보면, 부산항은 계획기간중 처리능력을 126만TEU⁵⁾로 높이고 양산에 30만평 규모의 컨테이너기지 조성으로 컨테이너 수송에 따른 부산시 도시교통문제 해소에 주력하며, 광양항은 2001년까지 5만톤급 10선좌를 건설하며 컨테이너 물량의 38%인 240만TEU를 처리하게 하고 배후도시건설 및 항만의존산업 육성, 유통시설유치 등 항만산업 공간형성을 유도하여 지역개발을 선도하는 계획이 세워져 있다.사회간접자본투자기획단에서 수립하여 발표한 광양항 종합개발추진기본계획을 살펴보면 광양항 컨테이너를 컨테이너부두 수요에 따라 2000년까지 10선석을 완공하여 운영하며 배후설비확충계획으로는 연결배후도로 및 인입철도를 건설하고 전라선을 개량, 남원-순천간 국도를 확장하며 결국에는 경전선, 전라선을 복선화하는 것으로 나타나 있다.⁶⁾

표2.2 광양항개발의 자원조달계획 (단위 : 억원)

분야	소요 재원	조달방안		~ 1991		~ 1995		~ 2000	
		정부	공단	정부	공단	정부	공단	정부	공단
부두	6050	2410	3640	343	79	878	1533	1189	2008
항만 배후 수송 망	1776	1776	-	-	-	1131	-	645	-
내륙 간선 수송 망	19270	19270	-	387	-	8836	-	10047	-
합계	27096	23456	3640	730	79	10845	1533	11881	2008

자료 : 사회간접자본투자기획단, 광양종합개발계획, 1991.8

부두건설 및 배후수송망건설에 7,826억원,내륙연계수송망확충에 1조 9,270억원 등 모두 약 2조7천억이 소요되며 소요재원에 대한 조달계획은 정부가 2조3천4백5십6억원을 조달하고 한국컨테이너부두공단이 자체 수입이나 민자유치 등의 방법으로 3,640억원을 조달하는 등 비교적 구체적인 계획이 제시되어 대부분 실현 가능한 것으로 여겨지고 있다.

배후지역의 공업단지는 1996년말 현재 여천석유화학공단, 광양제철연관단지, 순천공단, 여수오천공단 등 4개단지가 구성되어 있으며 입주업체는 총 211개 업체이고 가동중인 업체는 168개인데 가동율은 87%를 나타내었다. 공단면적으로 보았을 때, 광주 전남지역의 63.5%를 차지하며 입주업체를 업종별로 보면, 석유화학 업종이 25.9%로 가장 많고 식품(19.0%), 제1차 금속(8.6%), 조립금속(8.6%)의 순으로 입주되어 있다.

기존의 여천석유화학공단과 광양제철소에 이어서 건설중인 컨테이너부두, 그리고 새롭게 지역경제를 진흥시킬 것으로 기대되고 있는 울촌공단의 현대자동차와 현대중공업 등의 여천 현대타운 입주계획과 같은 인위적인 여건과 천혜의 자연적 입지여건에 의하여 더 많은 양의 공단부지에 대한 수요가 폭발적으로 증가되고 있기 때문에 공유수면매립을 통한 공단부지 조성노력이 활발하게 진행되고 있다. 배후지역의 단계적

표2.3 각 공단별 업체수 및 생산현황

공단	면적 (천m ²)	업체수(개)		취업인 구 (명)	생산액 (억원)	수출액 (백만불)	가동률 (%)
		입주	가동				
여천	30,784	109	83	12,671	106,909	2,880	98
순천	583	18	15	1,491	1,487	24	89
여수	222	28	28	1,281	316	22	66
광양	12,327	56	42	8,621	22,831	1,148	95
계	43,916	211	168	24,064	131,543	4,074	87

자료 : 여수상공회의소(1992년부터 1996년말까지 참고한 통계임)⁷⁾

인 조성계획을 알아보면 2001년까지 신규조성규모가

41,735,000 m² 에 이룸으로써 약 1천3백만 m² 가 추가로 조성되어 국제적인 산업기지로써 부상되는 것을 알 수 있다.⁸⁾

2.2 항만의 시설과 물동량

여수, 광양지역 항만의 주기능은 이미 개발된 항만 시설과 배후지의 특성 및 기존의 물동량 등을 감안하여 기능을 배분하여 운영될 계획이다.

표2.4 여수, 광양 항별 기능 배분

위치		주취급품목
광양항구	제철부두	광석,철강,시멘트
	동광양지구	컨테이너,잡화
	여천항구	유류,화학제품
	울촌지구	잡화,광양여천항구,전가 화물
	여수항	여객,연안화물,시멘트

자료 : 해운산업연구원⁹⁾

여수항은 총연장 1,034m의 안벽과 방파제 1,533 m, 물양장 2,120m의 시설과 8척의 선박이 동시에 접안할 수 있는 부두시설이 있다. 광양항은 1969년 4월에 개항한 삼일항을 흡수통합하여 1986년 12월에 1종 지정항만으로 지정되었다. 항만내 수면적은 110 km² 이며 여천항구와 광양항구로 구분된다. 총안벽길이는 5,071m, 물양장은 100m이며 대·소형선 29척이 동시에 접안할 수 있는 선박접안능력을 갖추고 있다.

2011년 예상물동량 가운데 광양제철소 부두에서 처리할 수 있는 광석 및 철재류 37,792천톤의 처리는 철재소부두 건설이 완공되면 가능하며, 여천항구의 물동량 77,142천톤중 총80%인 61,774천톤이 유류인데, 이의 처리는 기존 처리부두의 확장과 하역장비의 개조 및 증설 등의 방법으로 가능한 것으로 판단되고 있다. 그러나 컨테이너화물 4,840천TEU와 일반화물 6,710천톤의 처리를 위한 부두는 새롭게 건설할 계획이다.¹⁰⁾

광양컨테이너부두의 대상선박은 최대 5만 D.T.¹¹⁾로 하되,척수분포비율이 58.1%에 이르는 3만 D.T.급 이하의 선박이 접안할 수 있는 선좌와 3만D.T.~5만D.T.

표2.5 항별 물동량 예측치(2011년) (단위 : 천톤)

위 치	물 동 량
광양항구 제철부두	37,792
컨테이너부두	102,962(4,840 천 TEU)
여천항구	77,142
울촌,동광양지구 잡화부두	6,710
여수항	2,470
계	227,085

자료 : 해운산업연구원

급까지 접안할 수 있는 선좌를 나누어 배치한다. 일반 부두의 규모를 보면 대형 및 중량화물은 제철부두 등 전용부두를 이용하므로 대상선박은 1만 ~ 3만 D.T. 급으로 하고 소요선박은 12선석이다. 역무선부두를 살펴보면 1988년 광양항의 총입항선박척수는 9,221척으로 입항선박 214척당 역무선 1척의 비율이다. 인천항이 238척당 역무선 1척의 비율인 것을 참고할 때, 별 무리가 없을 것으로 판단된다. 그러나 2011년의 입항선박척수는 1988년의 약 3배가 될 것으로 예상되기 때문에 이에 비례하여 대비하여야 할 것이다. 광양신항만의 개발에 필요한 항만건설 개략 공사비는 약 2조3천억원인 것으로 추산되고 있다.

항만물동량을 알아보면,해상화물 수송실적면에서 여수광역항만권이 1989년 이후 입출항물동량에서 전국 1위를 기록하고 있다. 앞으로 우리나라의 해상물동량이 2011년에 수입 362,903천톤, 수출 205,883 천톤, 연안 209,956 천톤, 전체적인 총량으로는 778,803 천톤의 양이 수송될 전망이다. 여수항은 주로 연안화물을 취급하게 될 것이며 2011년에는 수입 80천톤 수출 34천톤 연안 171천톤의 물동량이 수송되고 광양항은 수입 33,489천톤, 수출 73,155천톤, 연안 11,572천톤의 물동량이 수송될 전망이다.¹²⁾

3. 항만이 배후지역의 고용측면에 미치는 효과 분석

3.1 편익주체의 설정

항만과 관계된 산업을 분석하는 방법이 일정하지 않으며 이에 대한 한계를 분명하게 하는 일이 매우 복잡하고 애매할 수 밖에 없는 실정이다. 우선 선행연구물의 예를 참고하여 항만관련산업,항만직접의존산업,항만간접의존산업의 3가지로 구분하고 관련되는 사업체와 고용자수를 가능한한 전체적으로 파악하며 그에 따른 고용효과와 노동생산성에 의한 산업별 부가가치를 선정함으로써 여수권광역항만이 지역경제에 미치는 영향을 분석할 수 있을 것이다. 항만배후지역의 사업체 고용자총수를 파악하고 항만에 의해 파급되는 고용효과를 알아보기 위하여 항만관련산업, 항만직접의존산업, 항만간접의존산업으로 분류하였다.¹³⁾

표3.1 항만에 의해 영향을 받는 산업의 편익주체별 분류

편익주체 구분	영향을 받는 산업
항만관련 산업	해운업,입출항용역업,보관창고업
항만직접의존산업	선박건조,무역,어업,수산가공,공동어시장,도정제분,관광,항만건설
항만간접의존산업	철강,석유정제,피혁,고무,화학,식음료,비철금속,제재목재,섬유,조립금속장비,전자전기,주방용품,자동차부품,비금속광물,사업서비스,통신,금융,잡화,기타

3.2 분석 방법

분석방법으로는 현재의 취업현황과 인구현황을 정확하게 파악하여 산업별,편익주체별 백분율을 산정함으로써 여수권광역항만이 지역경제분야 가운데 고용측면에서 어떠한 영향을 끼치고 있는지를 계산하였다.연구하는 과정에서 구체적인 자료를 조사하고 수집하여 통계처리하는 일에 시간을 많이 들여 노력하였다.

통계조사하는 방법에는 전수조사와 표본조사 등의 방법이 있지만,이번 연구에서는 통계문헌에서 수집하는 방법과 방문조사, 앙케이트 조사 등을 통하여 최대한 전수조사에 근접한 통계를 수집하도록 노력하였다.

장래의 지역인구와 고용인구를 예측의 방법에도 현재의 인구를 바탕으로 하여 자연증가와 사회적 증가

그리고 지역개발에 따른 유발증가 등을 고려할 때 복잡한 변수가 작용하게 됨으로 많은 방법이 있을 수 있지만, 본 연구에서는 배후지역에 앞으로 개발할 계획으로서 추진되고 있는 공업단지와 컨테이너부두,항만개발사업 등이 계획대로 차질없이 차근차근 추진될 경우를 가정하여 유발되는 고용인구와 경제활동인구, 취업인구, 전체 인구를 산정하는 방법을 취하였다.

그러므로 앞으로 다가오는 2010년까지의 배후지역인구와 산업별 편익주체별 취업인구의 미래예측에는 각 시군별로 계획되어 있는 계획서가 바탕을 이루고 있으며, 현재의 추세로 보았을 때, 커다란 차질 없이 개발이 추진되고 있기 때문에 상당히 신뢰성 있는 분석이 될 것으로 판단된다.

3.3 배후지역 인구 및 취업자수의 현황과 전망

표3.2의 내용과 같이 배후지역의 인구변화추세는 시지역이 증가되는 현상을 보이는 반면, 군지역은 감소하는 추세를 보이고 있다.

표3.2 개편이전의 행정구역별 배후지역 인구증가 추이 (단위:명, %)

시군별	1980	1985	1990	1994	인원증가율			
					80-85	85-90	90-94	80-94
여수시	160,988	171,933	173,164	186,005	1.36	0.14	6.90	13.45
순천시	114,195	121,958	167,209	168,933	1.35	7.42	1.02	32.40
여천시	44,549	53,670	63,802	74,848	4.09	3.78	14.76	40.48
농성양시	21,007	23,430	70,118	59,175	2.31	39.85	-18.49	64.50
송주관	123,928	123,244	104,338	73,091	-0.11	-3.06	-42.75	-69.55
이천관	101,440	87,242	68,546	68,489	-2.80	-4.29	-0.08	-48.11
광양관	57,628	67,411	85,440	68,608	3.40	5.35	-24.53	16.00
계	623,781	648,888	732,667	699,149	0.81	2.58	-4.79	10.78

자료 : 전년통계연보,각 시군 통계연보 등¹⁴⁾

표3.3 개편이전 행정구역별 배후지역 인구예상치 비교
(단위 : 명)

지역별 시 군 별	각시 군기 본계 획	광양광 안개 발기 본계 획	광양만 배후도 시개 발기 본계 획	광양광역권 산업계 배치에 관련 연구		최대 치	평균 치	목표년 도 2010년 까지의 예상치	
				추계치	배분치				
시	여수	310	300	300	214	400	400	328	310
	순천	500	280	300	128	350	350	358	500
	여천	200	100	135	97	250	250	171	200
	동광양 시	300	0	300	270	270	270	290	300
	울진 배후 도시	0	0	0	0	200	200	200	여천군 에 포함
계	1,310	680	1,035	709	1,470	1,470	347	1,310	
군	광양	85	220	0	95	215	215	174	200
	여천	69	0	0	120	205	205	137	120
	송주	104	130	0	130	152	152	129	150
	계	258	350	0	345	572	572	440	470
총계	1,568	1,030	1,035	1,054	2,042	2,042	1,787	1,780	

자료 : 관련 연구보고서 및 각 시군 도시계획 보고서¹⁵⁾

표3.3을 보면, 배후지역의 인구증가에 관한 예측에 대하여 연구자들마다 다양한 결과를 내놓고 있는 실정이다.

표3.4 지역별 지역개발 관련 유발인구 추정치(1990부터-2006까지)
(단위 : 명,%)

구분	순천 지역	여천 석유 화학	여천 조립 금속	구분	광양 지역
업원(A)	85,500	7,300	33,200	광양제철	10,076
지역내고용 율(B)	15	35	45	제1연관 단지	5,900
유입종업원 (C)	72,680	4,740	18,260	협력업체	6,718
부양가족수 (D)	181,700	11,860	45,650	컨테이너 부두	39,000
3차산업인 구(E)	54,510	2,680	10,960	제2연관 단지	9,000
유발인구 추정	308,900	19,280	74,870	유발인구 추정	247,427

자료 : 자치단체별 도시계획

또한 목표년도도 2001년, 2006년 등 서로 다르게 잡혀 있는데 이를 참고하고 표3.4와 같이 예상되는 지역개발에 관련한 유발효과 등을 합리적으로 배분하여 2010년까지 전망하여 보면 표3.5과 같다.

표3.5 개편이전 행정구역별 배후지역 인구전망
(단위 : 천명)

구분	여수 시	순천 시	여천 시	동광 양시	송주 군	여천 군	광양 군	계
2005	250	280	120	170	130	80	150	1,180
2010	280	390	160	235	140	100	175	1,480
2015	310	500	200	300	150	120	200	1,780

표3.6의 배후지역 취업인구의 전망 예측치는 우리나라 산업도시의 전체인구에 대한 경제활동인구비율과 경제활동인구에 대한 취업인구비율을 참고하여 배후지역의 인구전망에 따라 취업인구 예측치를 산정한 것이다.

표3.6 개편이전 행정구역별 취업인구 전망
(단위 : 천명)

구분	여수 시	순천 시	여천 시	동광 양시	송주 군	여천 군	광양 군	계
2005	100	128	61	80	59	36	68	532
2010	119	187	84	110	65	46	81	692
2015	138	247	107	140	70	56	94	852

항만관련산업의 업종별 취업자수를 살펴보면 항만 운송사업이 2,669명으로 제일 많고 보관창고 입출항 용역업, 해운업의 순으로 분포되어 있다. 시군별로는 여수시, 동광양시, 순천시, 여천시의 순서로 위업자가 분포되어 있다.

항만직접의존산업의 업종별 취업자수를 보면 수산 가공업취업자수가 3,204명으로 제일 많고 어업이 5인 이상 승선하는 선박어업에 종사하는 취업인구만을 대상으로 하였을 때 2,589명으로 그 다음이며 공동어시장, 선박건조, 항만건설의 순서로 비중을 차지하고 있다.

지역별로 보면 여수시가 4,626명으로 가장 많고 여천군, 순천시, 여천시, 동광양시의 순으로 분포되어 있

다.¹⁶⁾

표37. 배후지역(개편이전의 행정구역별)의 항만과 관련된 산업취업자 현황 (단위 : 명)

구분	여수시	순천시	여천시	동광양시	여천군	송주군	광양군	계
총계	11436	3825	16446	20697	1719	2680	2669	59472
항만관련산업	2873	348	150	1458	0	16	12	4857
직접의존산업	4626	659	224	204	1079	120	30	6942
간접의존산업	3937	2818	16072	19035	640	2544	2627	47673

항만간접의존산업에 종사하는 취업자수는 광역권 전체로 보았을 때 약 4만8천명 가량되는데 철강, 화학, 조립금속장비사업, 서비스 등의 순으로 비중을 차지하며 지역별로는 동광양시, 여천시, 여수시, 순천시, 광양군 등의 순으로 분포되어 있다. 지역별로 항만간접의존산업 가운데 업종이 특화되어 있는 상태를 보면 가장 두드러지는 곳은 동광양시와 여천시로서 동광양시는 철강, 여천시는 화학업종으로 특화되어 있는 것을 알 수 있다. 여수시와 순천시는 비교적 금융과 통신면에서 특화되어 있고 광양군도 통신면에서 특화가 엿보인다. 항만과 관련된 산업별로 취업자의 현황을 알아보면 광역권 전체로는 약 6만명에 가까운 수가 취업하고 있으며 항만간접의존산업이 항만영향산업의 약 80.2%정도로 비중을 차지하고 있다. 항만관련 업종

표38 배후지역의 항만의 영향을 받는 편익주체별 취업인구 전망 (단위 : 천명)

구분	항만관련산업	항만직접의존산업	항만간접의존산업	배후지역 전체취업인구
2005	35.6	45.9	157.6	532.0
2010	47.0	60.2	230.5	703.0
2015	53.1	67.8	303.6	852.0

에서는 여수시, 동광양시가 항만직접의존산업에서는 여수, 여천군이 항만간접의존산업에서는 동광양시, 여

천시, 여수시가 순서대로 중요한 비중을 차지하고 있으며 총량으로 살펴 보면 동광양시, 여천시, 여수시의 순서로 취업이 이루어지고 있다.

배후지역의 편익주체별 취업인구를 항만건설계획과 공업단지개발 및 공장건설계획 등을 참고하여 전망하여 본 결과는 표38과 같다.

항만건설계획과 공업단지개발에 대한 정부의 의지가 비교적 확고하고 순조로운 건설이 진행되고 있기 때문에 커다란 차질이 없이 이루어지리라고 예상된다. 또한 유치 대상 업체들도 실현 가능한 계획을 세워서 의욕적으로 건설에 참여하고 있기 때문에 2015년까지는 계획된 바대로 배후지역 전체적으로 경제가 활성화될 것으로 전망된다.

3.4 고용측면의 영향분석 결과 및 고찰

취업자수에 의하여 지역별로 항만의존율을 알아보면 1995년 현재로 광역권의 항만관련산업 의존율은 1.63%, 항만직접의존산업의 의존율은 2.33%로 나타나고, 항만간접의존산업의 의존율은 15.99%를 나타냄으로써 함께 19.95%의 비율로 지역경제의 취업분야에 영향을 끼치는 것을 알 수 있다.

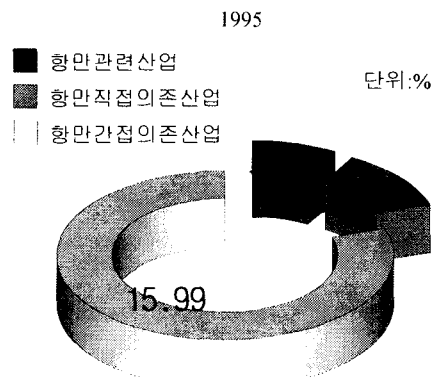


그림3.1 항만의 광역권에 대한 취업기여도

1995년부터 2015년까지 20년동안에 발생하는 취업

분야에 대한 항만의존율을 전망하여 보면 항만관련산업은 1995년대의 1.63%에서 2005년대에 6.69%로 최고치를 나타낸 후 2015년대에는 6.23%의 항만의존율을 나타낼 것으로 전망된다.

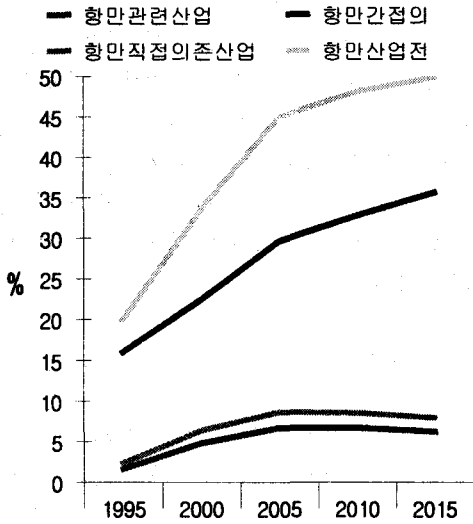


그림3.2 항만산업의 취업기여도 전망

항만직접 의존산업에서는 1995년대에 2.33%이던 것이 2005년대에 8.63%까지 상승했다가 2015년대에는 7.96%를 나타낼 것으로 예상된다. 항만간접 의존산업에서는 1995년대에 15.99%의 의존율을 나타내다가 점점 상승하여 2015년대에는 35.63%를 나타냄으로써 이 지역 공업발전의 급격한 속도를 반영하는 것을 알 수 있다. 전체적으로 항만의존산업이 지역경제의 취업분야에 발생시키는 취업의존율을 알아보면 1995년대에는 19.95%이던 것이 급격하게 계속 성장하여 2015년대에는 49.82%를 나타냄으로써 이 지역발전에 항만권이 앞으로 끼치게 될 영향력의 중대성을 느끼게 되며 항만권의 산업발전에 대한 기여 정도를 알게 하는 구체적인 지표가 되는 것을 알 수 있다.

4. 결 론

표4.1에 나타난 바와 같이 항만이 고용측면에서 지역경제발전에 큰 영향을 끼치고 있으며 21세기에 항

만이 담당하여야 할 역사적 역할이 막중함을 확인할 수 있다.

표4.1 항만이 지역경제에 미치는 영향 예측

(단위 : %)

구분	항만관련 산업	항만직접의존산업	항만간접의존산업	항만산업전체
1995	1.63	2.33	15.99	19.95
2000	4.79	6.37	22.43	33.59
2005	6.69	8.63	29.63	44.95
2010	6.69	8.56	32.78	48.03
2015	6.23	7.96	35.63	49.82

국제적인 흐름에 맞추어 시대적인 절호의 기회를 놓쳐서는 안되겠고 더 나아가서는 최선의 결과를 가져올 수 있도록 적극적인 준비를 하는 것이 바람직할 것이다. 민족적으로 역사적 전환기에 적절하게 대응하지 못함으로 인하여 허다한 민족융성의 기회를 놓쳐왔던 것을 생각할 때, 다시는 그러한 과거를 되풀이하지 않도록 모두가 힘써야 할 것이며, 세계적인 경제흐름의 변환과 세계정치적 전환기에 처한 우리나라의 앞날은 우리들의 결단여하에 따라 방향이 매우 달라질 것이 틀림없음으로 특별한 노력이 요구되는데, 이러한 노력의 하나로서 여수, 광양항에 기대되는 역할을 충분히 발휘하게 하기 위해서는 여수광역항만권을 세계적인 무역도시로 발돋움시키는 행정서비스가 이루어져야 하며, 여수광역항만권을 홍콩 이후의 홍콩 역할을 감당할 국제적인 자유항으로 설치운영하는 방향으로 힘써야 할 것으로 생각된다. 이 지역에 우선적으로 필요한 것은 남북중단방향 교통망의 대폭적이고 획기적인 확충이다. 한반도의 남북을 관통하는 중국대륙 횡단철도가 앞으로 건설될 가능성이 많은데, 이 때를 대비하고 국내적으로도 천문학적 크기로 증가하는 국제적인 교역화물을 효율적으로 운송하기 위하여 국토계획차원에서 고속도로망과 아울러 초고속특급화물철도망, 화물전용의 고속전철, 국제공항 등의 미래 지향적인 계획이 필요할 것으로 판단된다.

감사의 글

본 연구는 교육부 지역개발에 관한 학술연구조성비의 지원에 의하여 수행된 연구로서 교육부에 감사드립니다.

참 고 문 헌

1. 유복모, 지형공간정보론, 동명사, 서울, 1994
여수상공회의소, 1992, 21세기를 향한 광역광양만권 발전방향, pp.45-71
2. 여수시와 여천시, 여천군의 3개 행정구역이 여수시로 통합되고, 순천시와 승주군이 순천시로 통합개편되었으며, 동광양시와 광양군이 통합되어 광양시로 개편되었음.
3. 유복모, 지형공간정보학체계, 동명사, 1993
해운산업연구원, 1990, 광양 신항만개발 기본계획에 관한 연구, pp.105-116.
여수상공회의소, 1992, 21세기를 향한 광역광양만권의 개발전략.
여수상공회의소, 1996, 여수반도권의 컨벤션센터 건립방안 및 추진전략, pp. 20-44
김천규외, 국토이용계획을 위한 GIS활용방안에 관한 연구, 국토개발연구원, 1997
4. 건설부, 1991, 제3차 국토종합개발계획
5. TEU(twenty equivalent unit) : 컨테이너 화물을 세는 단위로 여러 가지가 있으나 기본적인 크기로 환산한 컨테이너의 개수를 나타내는 단위이다.
6. 사회간접자본투자계획단. 1991, 광양항 종합개발 추진계획.
7. 여수여천상공회의소, 1992, '97-'98, 여수, 여천, 고흥 상공현황, pp.69-97.
여수여천상공회의소, 1997.2, 여수, 여천 산업현황 및 주요현안사업, pp.4-20.
여수여천상공회의소, 1997.12, 광양만권의 환경친화적 산업구조개선방안, pp15-34.
8. 여수상공회의소, 1997.4, 여수, 여천 산업현황 및 주요 현안사업.
9. 해운산업연구원, 1990, 광양신항만개발계획에 관한 연구.
10. 여수지방해운항만청, 1986, 광양컨테이너부두 개발 사업보고서.
여수지방해운항만청, 1983, 여수항정비계획 용역 보고서.
한국컨테이너부두공단, 1992, 광양항 1단계 개발 사업 기본계획(안).
11. D.T(dead weight tonnage) : 중량톤수를 말하는데, 화물을 만재할 때의 배수톤수에서 선체의 중량을 뺀 값이며, 선박에 적재할 수 있는 화물의 중량과 같다.
12. 해운산업연구원, 1990, 광양 신항만개발 기본계획에 관한 연구, pp.54-97
13. 부산발전시스템 연구소, 1989, 부산항이 지역경제에 미치는 영향 분석, pp.52-60
14. 통계청, 1991, 1990, 1995, 인구주택총조사 잠정보고서.
전남통계연보와 여수시, 순천시, 동광양시, 여천군, 광양군, 승주군 통계연보를 각 연도별로 참고함.
15. 건설부, 1983, 광역광양만 개발 기본계획.
전라남도, 1989, 광양만광역개발계획에 관한 연구.
여수상공회의소, 1986, 광역광양만권 산업재배치에 관한 연구.
해운산업연구원, 1990, 광양신항만개발 계획에 관한 연구.
사회간접자본투자기획단, 1991, 광양항 종합개발추진 기본계획.
여수여천 상공회의소, 1997.8, 2000년대 통일한국시대를 주도할 여수반도권의 발전 전략.
각 시군 도시기본계획 및 재정비 계획.
16. 노동부, 사업체 노동실태 조사보고서, 각 연도.
해운항만청, 1989, 항만운송사업체 및 동부대사업체 '88실태조사 보고서.
KMI, 1987, 해운효율화 연구.
상공부, 1990, 공업단지현황
한국무역협회 광주전남지부, 1987, 광주

조길환

전 남공업단지 현황.

지역경제정보, 1988, 전남광주 상공현황.

통계청, 1987, '86 총사업체 통계조사보고서.

통계청, 1995, 광공업 통계조사 보고서.
(지역편)

통계청, 1996, 운수, 통신업 통계조사 보고서.

지역 노동부 방문자료, 여수지방 해운항만청 자료.

방문 및 전화 설문조사 자료 등 참고.