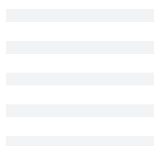
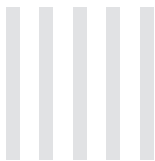
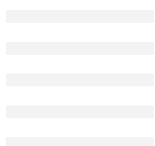
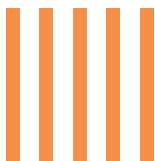
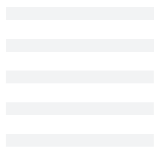
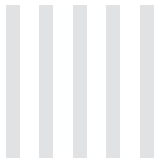




제3편

목포항의 역사와 해운항만



제1절 개항에서 일제강점기까지

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수

제2절 해방부터 목포신항 건설 전까지(1945~2003)

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수

제3절 목포신항 건설부터 현재까지(2004~2015)

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수

제1장 목포항의 역사적 발달

목포항은 군산항 및 여수항과 더불어 호남의 3대 개항장의 하나로, 1897년 개항 이래 이 지역의 관문으로서 목포 근해에 산재하고 있는 도서민들의 생활 기지항으로 큰 역할을 해 온 항만이며, 오늘날에는 부산항과 함께 한반도와 제주도를 잇는 주요 교역항이기도 하다.⁰¹⁾ 목포항은 2016년 말 현재 국가 관리항 14개 항만 중 하나로서 국가가 건설 및 운영을 관장하는 항만이다. 국가 관리항에는 인천항, 경인항, 평택당진항, 대산항, 군산항, 장항항, 목포항, 광양항, 여수항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항, 동해묵호항 등이 있다. 2015년 말 현재 우리나라 전체 부두시설은 181km, 접안능력 931척인데, 목포항은 5.149km, 27개 선석으로 우리나라 전체 부두길이의 2.8%, 접안능력의 2.9%를 각각 차지하고 있다. 우리나라 무역항의 하역능력 113만 4958톤 중 목포항(목포해양수산청 관내)은 1만 3456만톤으로 전체의 1.2%를 차지하고 있으며, 우리나라 무역항 전체의 취급 화물량 14억 6300만 톤 중 목포항(목포해양수산청 관내)은 2246만 7165톤을 처리하여 1.5%를 처리한 것으로 나타났다.⁰²⁾

제1절 개항에서 일제강점기까지

1897년 10월 1일 개항 당시, 목포는 무안군 목포진 주변을 의미했는데, 땅이 부족했고, 소택(沼澤)이나 개펄이 많았다. 따라서 목포에 거류지를 조성하기 위해서는 해변 공사를 통해 바닷물의 유입을 막고 갯벌을 매립할 수밖에 없었다. 일본은 목포 개항 이전인 1895년 1월 5일과 11월 11일 목포 거류지 조성을 위한 상세한 보고서를 작성한 바 있었지만, 해변 공사는 거류지 장정에서 정한 바에 따

01) 목포시, 『목포시사』 사회·산업편, 1990, 303쪽.

02) 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 10쪽, 355쪽; 해운항만물류정보센터(www.spidc.go.kr).

라 대한제국 정부가 시공해야했다. 이에 따라 무안감리는 해벽축조에 생소하여 이를 목포 주재 일본 영사 히사미즈 사부로[久水三郎]에게 의뢰하였다. 이에 일본영사는 1898년 6월에 해벽 공사의 설계 및 공사비 등을 견적 요청한 바, 8~9년을 견딜만한 목책구조로 공사할 경우 공사비 약 5만 원, 연간 수선비 수백 원이 소요될 것으로 계상되었다. 무안감리는 이 안을 중앙 정부에 보고한 결과 조정에서는 ‘설계안은 적당하나 공사비의 출현이 어려워 첫째, 공사비 총액을 8만 원으로 수정하고, 둘째, 금리는 1할 5푼 이하로 하며, 셋째, 목포해관의 수입을 담보로 한다’는 조건으로 공사비를 일본 정부에 빌려줄 것을 목포주재 일본 영사에게 요청하였다. 이에 일본 측은 대한제국의 총세무사로 있던 브라운(J. M. Brown)과의 수차례 협의를 통해 공사비는 해관 터에 속하는 것을 포함한 일본금화 9만 5천 원을 해관의 보관금에서 지출하고, 공사에 관한 일체의 사무를 목포의 각국 거류지회에 위임하기로 하고 5년간 수선비는 거류지회가 부담하기로 1899년 2월 7일 외부교섭국장장 위임계약을 체결하였다.⁰³⁾ 이에 거류지회는 대판목곡상점(大坂木谷商店)의 키타니 이스케[木谷伊助]와 1899년 4월 25일 공사 계약을 체결한 뒤, 대략 1899년 6월 11일 세관 부지에서 착공식을 거행하였다. 공사 기간은 대체로 1년여를 예상하였다. 그러나 공사 중이던 1899년 9월 30일 목포진 앞(옛 조선면업회사 부근)의 해벽 약 50칸(90m)이 붕괴되기도 하였지만, 1901년 4·5월경에 간신히 완공되었다. 최초로 완공된 목포의 해벽은 목포역에서 남서쪽으로 약 1천 칸(1.8km)이었는데, 이 가운데 항만시설은 물양장 4개소, 호안 1개소, 잔교 2기 등이었다.⁰⁴⁾ 그러나 완공된 지 얼마 지나지 않은 5월 29일 해벽 일부가 붕괴되었으나 그대로 방치되다가 1909년 5월에 세 번째 수축을 완료함으로써 거류지 해벽이 안정화되었다.⁰⁵⁾

목포항의 개축은 호남선 철도의 개통에 따라 철도와 항만을 연결하기 위한 필요성에서 이루어졌다. 호남선 철도 건설이 결정된 뒤 일본인을 중심으로 한 목포상업회의소는 1912년 10월 13일 총독 부에 목포의 항만 수축에 관하여 첫째, 시가와 맞은편 삼학도 사이의 갯벌을 준설하여 임항철도와 연결시켜 줄 것, 둘째, 목포시가 남해안에 1천톤~1천 5백톤 내외의 기선이 닿을 수 있는 잔교를 설치할 것, 셋째, 고하도 부근의 얕은 여울을 제거해줄 것 등의 청원을 제출하였다.⁰⁶⁾

1914년 1월 대전-목포 간 호남선이 개통되고 목포항에 입출항하는 선박이 차츰 커져감에 따라 1915년 이래 항내 준설을 실시하여 묘지의 수심을 15척(약 4.6m)으로 준설하고 항심을 유지하고자

03) 김정섭 옮김, 『국역 목포지』(1914), 목포문화원, 1991, 208~211쪽.

04) 김정섭 옮김, 『완역 목포부사』(1930), 목포문화원, 2011, 690쪽.

05) 김정섭 옮김, 앞의 책(1914), 214쪽; 목포개항백년사편찬위원회, 『목포개항백년사』, 목포백년회, 1997, 169~170쪽.

06) 김정섭 옮김, 앞의 책(1914), 216~217쪽.

하였다. 1926년 4월에는 일본 의회의 협찬으로 공사비 60만 원으로 5개년 사업으로 항만 수축 공사를 시행하였다. 이 공사 결과 해안동 2가 지선에 면적 1,400㎡를 매립하여 연장 100m의 호안을 축조하여 3000톤급 기선 부두 1기를 마련하였고, 항동 6번지 지선에 100톤급 기선이 계류할 수 있는 부잔교 2기를 설치하였다. 또한 연안선들이 이용하는 항동과 임항철도의 종단 지선인 광동에 부선 계류용 소잔교 2기를 1929년 2월에 준공하였다.⁰⁷⁾

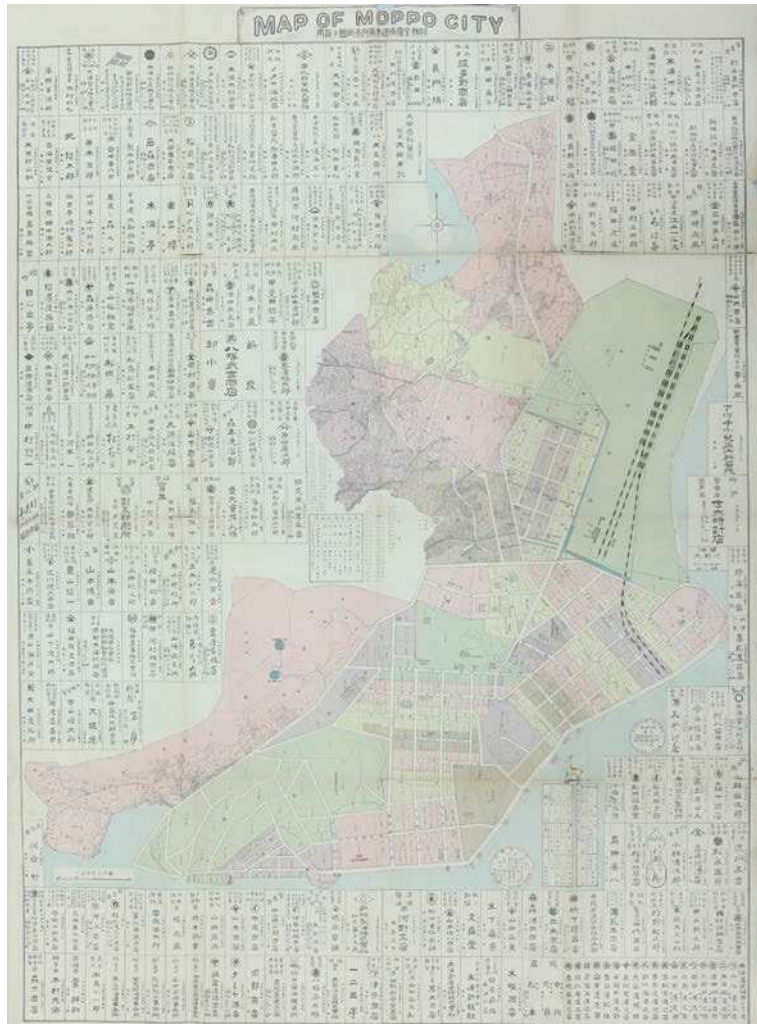


그림 1 1921년 당시 목포시와 목포항 전경
자료: 1921년 「목포항세일람표 (木浦港勢一覽表)」(국립해양박물관 소장).

07) 김정섭 옮김, 앞의 책(1930), 690~691쪽.

일제강점기인 1930년대 목포항의 선박 계류 시설은 고정식 잔교 3기와 부잔교 4기, 도선용 잔교 2기 등이 전부였다. 이 중 도선용 잔교 2기는 목포부가 관할하였고, 나머지 잔교 3기와 부잔교 4기는 총독부가 직접 관할하였다. 화물을 싣고 내리는 물양장은 부두 6개소와 물양장 4곳 등 총 10개소가 운영되고 있었는데, 온금동의 물양장 2개소가 각각 길이 108×너비 5.4m, 108×3.6m로 규모가 가장 컸다. 온금동 물양장 3개소는 전라남도가 관할하였고, 제1호 물양장과 부두 6개소는 모두 총독부가 관할하였다.

표 1 1930년 목포항 계류 시설 현황

잔교 명칭	길이(m)	너비(m)	수심(m)**	경영자
세관 제1잔교	27.3	5.5	1.8	총독부
세관 제2잔교	28.2	9.1	1.8	총독부
세관 제3잔교	26.7	4.5	3.0	총독부
갑종 부잔교	81.5	12.9	9.0	총독부
을종 부잔교*	55.5	12.9	5.4	총독부
병종 부잔교*(2기)	16.0	7.3	5.0	총독부
도선용 잔교	14.1	도교 1.3 고정 2.3	1.8	목포부
도선용 잔교	9.4	1.6	1.2	목포부

주: *1930년 당시 공사 중, **책을 미터로 확산함
출전: 김정섭 옮김, 『완역 목포부사』(1930), 2011, 693쪽.

표 2 1930년 목포항의 물양장 시설 현황

명칭	연장	너비	경영자
온금동 물양장	108m	5.4m	전남
온금동 물양장	108m	3.6m	전남
온금동 물양장	49m	3.6m	전남
제1호 물양장	32m	10.5m	총독부
제1호 부두	31.6m	7.5m	총독부
제3호 부두	28.6m	15m	총독부
제4호 부두	15.0m	15m	총독부
제5호 부두	18m	15m	총독부
제6호 부두	15.3m	20m	총독부
제7호 부두	8.4m	10.5m	총독부

출전: 김정섭 옮김, 『완역 목포부사』(1930), 2011, 694쪽.

1930년 당시 목포항의 하역 시설은 기계화된 하역 장비는 없었고, 순전히 인력에 의존하였다. 당시 목포항의 하역 노동자는 육상에 일본인 31인과 한국인 72인 등 총 103인과 해상에 일본인 31인과 한국인 146인 등 177인이 하역을 전담하였다. 이들의 하역 노동자 1인의 하역 능력은 잡화 7톤, 곡물, 석탄, 면화 등의 화물은 10톤이었다. 당시 목포항에는 부선이 37척, 1295톤이 있어서 안벽이나 물양장에 계류하지 않고 해상의 부선에서도 하역이 많이 이루어졌음을 짐작하게 한다. 1930년 당시 목포항에는 일본인 도선사 1명이 도선 업무를 전담하였다.

표 3 1930년 목포항의 하역 능력 및 도선사 현황

구분		인원	1인 1일 임금	1인 1일 하역 능력
하역 노동자	육상	일본인 31인 한국인 72인	1원 80전 90전	곡물, 석탄, 면화 각 10톤 잡화 7톤
	해상	일본인 31인 한국인 146인	2원 1원	
부선		37척, 1,295톤		
예선		4척(13.2마력, 10.1마력, 5.1마력), 16톤		
도선사		1인		

출전: 김정섭 옮김, 『완역 목포부사』(1930), 2011, 697쪽.

제2절 해방부터 목포신항 건설 전까지(1945~2003)

해방 당시 목포항은 약 30만톤의 하역 능력을 갖춘 것으로 추산되지만, 6·25전쟁으로 항만시설이 파괴되어 전쟁 직후에는 15만톤으로 떨어졌다. 목포항이 해방 직후의 하역 능력을 되찾게 된 것은 1961년으로, 이 해에 32만톤의 하역 능력과 3척의 선박이 동시에 접안할 수 있는 시설을 갖추었다. 교통부의 『해운십년약사』에 따르면, 1952년 5월 기준 목포해사국 관할 시설 현황은 관리 수역 340만㎡, 급수전 1기, 창고 2동 750㎡, 헛간 1동 460㎡, 기중기(고정) 1기×5톤, 잔교 3, 행정용선박 1척 등이다.⁰⁸⁾ 이를 1930년의 시설과 비교해보면, 관리 수역만 5.4배(63만㎡→340만㎡) 증가하고 고정식 기중기가 새로 설치되었을 뿐, 잔교와 창고, 헛간 등의 시설은 오히려 줄어든 것으로 나타났다.

08) 교통부 해운국, 『해운십년약사』, 1955, 294쪽.

표 4 목포항의 하역 능력 및 접안 능력 추이, 1945~1961년

연도	하역능력(톤)	접안능력(척)
1945	300,000	-
6·25 전쟁 직후	150,000	-
1961	320,000	3

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 2004. 401쪽.

목포항은 경제개발5개년 계획이 본격화된 1962년까지는 이렇다 할 발전이 없었는데, 6·25전쟁이 끝난 1953년 기존시설물에 대한 유지 보수 공사 착수, 1955년 삼학도 석탄물량장 축조 공사 착공, 1957년 삼학도 안벽공사 착공 등이 전부였다.⁰⁹⁾ 목포항이 항만시설을 확충하기 시작한 것은 경제개발 5개년 계획 기간 중이었는데, 1965년에 삼학도 연륙 공사와 1969년 삼학도 안벽 공사가 완공되었다. 특히 3차 5개년경제개발 기간 동안에는 잔교 100m, 북항물양장 60m, 기타 물양장, 준설 등이 이루어져 1, 2차 경제개발 기간에 비해 예산과 사업이 증가되어 목포항의 항만 시설이 개선되었다. 4~5차(1977~1985) 경제개발 5개년 계획 기간 중에 특기할만한 것은 1980년 목포항 석탄부두(3만톤급, 250m)가 착공되어 1983년 12월 29일 준공한 일이었다.¹⁰⁾ 시설면에서는 1977~79년 기간에 물양장 128m, 안벽 45m, 준설 19만 3000㎡가 이루어졌고, 1978년에 카페리 부두 150m 공사를 실시하였으며, 1984년에는 하부 안벽축조 17.5m(2만톤급), 물양장 축조 25m, 호안축조 51m, 하역기계 1식 설치, 야적장 포장 4건 등이 이루어졌다.¹¹⁾ 이와 같은 항만 시설의 확충으로 1984년 말 현재 목포항의 시설은 안벽 568m, 3만톤급 1척, 1만톤급 1척, 4천톤급 1척, 1천톤급 1척 등 총 선박 4척이 동시에 접안할 수 있게 되었으며, 물양장은 725m로 100~500톤급 선박 11 척이 동시에 하역 작업을 할 수 있게 되었다. 하역 장비는 30~50톤급 기중기 5대, 10톤급 지게차 5대, 페이로더(payloader) 8대를 갖추게 되었다.

표 5 경제개발 5개년 계획 기간 중 목포항의 시설 확충, 1962~1976년

항목	1차(1962~1966)	2차(1967~1971)	3차(1972~1976)
사업비	2억 170만 원	4억 7300만 원	6억 330만 원
안벽	축조 84m 상부 84m	잔교 확폭 2개소	잔교 확폭 100m

09) 목포시, 앞의 책, 318쪽.

10) 해운항만청사 편찬위원회, 『해운항만청사』, 1997, 283~284쪽.

11) 목포시, 앞의 책, 326쪽.

항목	1차(1962~1966)	2차(1967~1971)	3차(1972~1976)
물양장	석탄물양장 1식	북항물양장 중부 53m	북항물 양장 축소 60m 상부 54m 포장 1식 물양장 133m
잔교		선박신조(병중잔교) 1척	
도로		안벽진입로 포장 1,000m 측구 도로정비 330m	
준설	33만 4000㎡	184만 1000㎡	19만 4000㎡
기타	1식		

출전: 1962~1966년 - 해운항만청, 『한국해운항만사』, 1980. 843쪽,
1967~1976년 - 해운항만청, 『항만건설사』, 1978. 564~565쪽, 602쪽; 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 1990. 322~323쪽.

표 6 1984년 말 목포항의 시설 및 하역 장비 현황

구분	구분	규격	능력
항만 시설	부두(안벽)	568m	4척(3만톤, 1만톤, 4천톤, 1천톤)
	물양장	725m	11척(100~500톤급)
	잔교	97기	26척(500톤급 이하)
	요박지	7개소	7척(5천톤~3만톤급)
	아적지	2만 550㎡	6만 7천톤 적치
하역 장비	가중기	5대(30~50톤)	
	지게차	5대x10톤	
	페이로더	8대x3톤	
	도저	3대x3톤	
	예선	8척(40~1100HP)	
	부선	25척(100톤)	

출전: 목포시, 앞의 책, 1990. 324쪽.

이에 따라 목포항의 접안 능력과 하역 능력도 조금씩 향상되었다. 1962년 3척, 32만톤의 하역 능력을 갖추었던 목포항은 1971년 3척, 44만톤, 1978년 3척, 51만톤, 1982년 3척, 100만톤, 1985년 5척, 132만톤의 하역 능력을 각각 갖추게 되었다. 1961년부터 1985년까지 목포항의 발전 추세를 보면 동시 접안능력은 3~5척으로 1.6배 성장한 데 반해, 하역 능력은 동기간 동안 32만톤에서 132만톤으로 4.1배 급성장하였음을 알 수 있다. 이는 항만 시설 개량은 시간이 소요되는 반면, 하역 능력은 기중기나 크레인 등의 하역 장비를 확충하는 것만으로 큰 진전을 이룰 수 있었기 때문으로 보인다. 항만 시설의 진전이 더뎠기 때문에 항만 하역 업체 수도 큰 변화가 없었다. 1966년 4개사였던 목포항의 하역업체 수는 1978년 7개사, 1981년 8개사로 증가하는 데 그쳤다.

표 7 목포항의 접안 능력과 하역 능력, 1961~1985년

구분	1961	1971	1978	1982	1985
접안 능력	3척	3척	3척	3척	5척
하역 능력	32만톤	44만 3천톤	51만 5천톤	100만톤	132만톤

출전: 1961~1982년 - 해운항만청, 『한국해운항만사』, 1980, 898쪽.
1985년 - 해운항만청사편찬위원회, 『해운항만청사』, 1997, 285쪽.

표 8 항만 하역 업체 추이, 1966~1985년

	1966	1971	1976	1978	1979	1981	1983	1985	일반	한정
부산	20	27	29	33	20	17	17	17	13	4
인천	13	13	16	15	15	15	16	15	10	5
울산	5	7	9	9	9	9	9	17	7	8
목포	4	6	6	7	7	8	8	8	3	5
전체	63	92	103	116	103	101	107	116	72	44

출전: 해운항만청사 편찬위원회, 『해운항만청사』, 1997, 379쪽.
자료: 한국항만운송협회 자체 집계.

1980년 초부터 1990년대 중반까지 목포항의 항세를 살펴보면, 총화물량은 1981년 104만톤에서 1991년 245만톤, 1995년 368만톤, 1996년 446만톤으로 15년 동안 4.2배 증가하였다. 이러한 화물량 증가 추세에 맞추어 항만 시설 소요도 1981년 91만톤, 1986년 131만톤, 1994년 203만톤, 1995년 313만톤, 1996년 401만톤으로 15년 동안 4.4배 증가하였다. 그러나 하역 능력은 1981년 100만톤, 1991년 201만톤, 1996년 322만톤으로 같은 기간 동안 3.2배 증가하는 데 그쳤다. 이에 따라 시설 소요 대비 하역 능력 비율인 시설 확보율은 1981년 109%에서 1986년 100%, 1991년 94%, 1995년 80.8%, 1996년 80.4%로 하락하였다. 이는 항만 하역 능력을 확충할 필요가 있다는 반증이었다.

목포항의 접안 능력과 하역 능력이 크게 개선된 것은 1990년대 중반 이후였다. 1981년부터 1993년까지 목포항의 접안 능력은 4~5척에서 정체되어 있었으나, 1994년 5천톤급 1선석과 1천톤급 2선석이 신설되어 총 7척으로 증가하였고, 1995년에는 다시 4천톤급 1선석과 2천톤급 2선석이 신설되어 9개 선석으로 증가한 데 이어 1996년에는 2만톤급 1선석과 1만톤급 1선석이 신설되어 모두 11선석으로 늘어났다. 이러한 선석 증가에 힘입어 하역 능력은 1981~1993년 100만~201만톤에서 오르내렸으나, 1994년 209만톤, 1995년 253만톤, 1996년 322만톤으로 개선되었다.

표 9 목포항의 항세, 1981~1996년

(단위: 1,000톤)

	1981	1986	1991	1992	1993	1994	1995	1996
총화물량	1040	1531	2450	2110	1936	2403	3681	4462
시설 소요	914	1319	2137	1772	1653	2034	3137	4012
하역 능력	1000	1320	2016	1791	1742	2099	2536	3226
시설 확보율(%)	109.4	100.0	94.3	101.0	98.3	103.1	80.8	80.4

출전: 해양수산부, 『항만편람 1997』, 1997, 24쪽.

표 10 목포항의 접안 능력과 하역 능력, 1981~1996년

(단위: 1,000톤)

	1981	1986	1991	1992	1993	1994	1995	1996
	4	5	4	4	4	7	9	11
접안 능력	1만×1	3만×1	3만×2	3만×2	3만×2	3만×2	3만×2	3만×2
	4천×1	만×1	1만×1	1만×1	1만×1	1만×1	2만×1	2만×2
	1천×2	4천×1	4천×1	4천×1	4천×1	5천×1	1만×1	1만×2
		1천×2	4천×1	4천×1	4천×1	4천×1	5천×1	5천×1
						1천×2	4천×2	4천×2
							2천×2	2천×2
하역능력	1000	1320	2016	1791	1742	2099	2536	3226

출전: 해양수산부, 『항만편람 1997』, 1997, 24쪽.

표 11 1996년 말 목포항의 항만 현황

안벽	물양장	고정 잔교	부잔교	호안
2196m	3020m	3기	10기	4325m
부두	연장(m)	전면 수심	접안 선박	하역 장비
원목부두	168	-9.5	1만톤급 1척	
석탄부두	250	-12.0	3만톤급 1척	LLC(400T/H) 1기
양곡부두	240	-12.0	3만톤급 1척	쉽언로더(100T/H) 1기
여객부두	557	-6.5~-8.0	1만톤 1척, 4천톤 1척	
대불부두	630	-12.0	2만톤급 2척	
외항부두	135.2	-7.5	5천톤급 1척	
내항안벽	180	-5.55	2천톤급 2척	
물 양 장	3,020	-1.5~-4.5		

출전: 해양수산부, 『항만편람 1997』, 25쪽.

1980년대 초부터 1990년대 중반까지 목포항의 선박 입출항 추이를 살펴보면, 연안선의 경우 1981년 입항 9091척, 출항 8724척 등 1만 7815척이던 입출항 선박 수는 1991년 입항 1만 2291척, 출항 1만 2283척 등 2만 4574척으로 정점을 찍었다가 조금씩 감소하기 시작하여 1993년에는 입항 3318척, 출항 3245척 등 6563척으로 대폭 감소했다가 1996년에 입항 5321척, 출항 5252척

등 1만 573척으로 약간 회복되었다. 외항선은 1993년에 입항 617척, 출항 615척 등 1232척이 입출항하여 1일 평균 3.3척이 입출항하여 최고를 기록한 것을 제외하고는 1981년부터 1996년까지 완만한 증가세를 보였다. 1981년 입항 115척, 출항 128척 등 243척의 외항선이 입출항한 것을 기점으로 1992년 입항 182척, 출항 188척 등 370척, 1996년 입항 393척, 출항 402척 등 795척의 외항선이 각각 입출항하였다.

표 12 목포항의 선박 및 화물 입출항 현황, 1981~1996년

		입항 척수	출항 척수	입하량(천톤)	출하량(천톤)
연안선	1981	9091	8724	520.4	118.1
	1986	9395	9478	660.2	122.2
	1991	12291	12283	1402.0	185.7
	1992	9377	9394	1115.0	166.5
	1993	3318	3245	1074.0	80.2
	1994	4104	4051	1487.0	100.9
	1995	5542	5513	2507.9	126.8
	1996	5321	5252	2832.5	206.9
외항선	1981	115	128	390.6	10.9
	1986	152	151	729.0	20.0
	1991	166	162	839.4	23.7
	1992	181	188	789.5	29.5
	1993	617	615	732.1	48.9
	1994	281	275	779.0	36.7
	1995	396	401	997.1	48.7
	1996	393	402	1344.5	78.1

출전: 해양수산부, 「항만편람 1997」, 24쪽.

목포항의 선박 및 화물 입출항 추이에서 나타난 바와 같이, 1995~1996년 사이에 연안선과 외항선, 그리고 입출하 화물량이 이전에 비해 큰 폭으로 증가하였다. 이러한 항만 수요에 대비하기 위해 목포항의 항만 시설 개선을 위한 투자가 지속적으로 이루어졌다. 1997년 77억 9천만 원에 불과했던 목포항의 투자비는 1998년 376억 9천만 원, 1999년 483억 3천만 원, 2000년 237억 9천만 원, 2001년 455억 1천만 원, 2002년 371억 9천만 원, 2003년 373억 6천만 원 등이 각각 투자되었다. 이러한 항만 개발 투자비의 증가에 따라 1999년까지 접안 능력 3척, 하역 능력 627만톤에 머물렀던 항만 시설은 2000년 접안 능력이 17척으로 증가한 데 이어 2002년에는 접안 능력 18척, 하역 능력 701만톤으로 증가하였고, 2001년에는 접안 능력 21척, 하역 능력 904만톤으로 5년 사이에 하역 능

력이 1.4배 증가하였다.

비록 완만하기는 하지만, 항만 시설의 증가에 힘입어 목포항에서 창출되는 항만 관련 세입도 조금 씩 증가하였다. 접안료, 정박료, 선박 입항료, 터미널 이용료, 화물 장치료 등 항만 관련 수입은 1996년 15억 원에서 2000년 16억 원, 2002년 20억 원으로 늘어나는 추세를 보였다. 그러나 이러한 증가에도 불구하고 목포항의 항만 수입이 전체 항만 수입에서 차지하는 비중은 1%를 밑돌았다. 2003년 말 현재 목포항은 외항에 4선석, 내항에 4개 부두, 북항에 5개 물양장을 갖추고 있었다.

표 13 목포항의 투자 내역, 1997~2003년

(단위: 백만 원)

연도	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
투자액	7791.8	396억 90.1	483억 31.1	237억 96.2	455억 15.6	371억 97.0	373억 68.4

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 439쪽.

표 14 목포항의 하역 능력 및 접안 능력, 1998~2003년

연도	하역 능력(톤)	접안 능력(척)
1998	627만 1000	13
1999	627만 1000	13
2000	627만 1000	17
2001	701만 1000	18
2002	701만 1000	18
2003	904만 3000	21

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 403쪽.

표 15 목포항의 항만 수입, 1996~2003년

(단위: 천 원)

연도	전체 항만	목포항	점유비(%)
1996	1925억 5266만 4	15억 9394만 8	0.8
1997	2097억 1425만 5	17억 533만	0.8
1998	1719억 8562만 9	12억 9074만	0.8
1999	1848억 436만 9	14억 6635만 2	0.8
2000	1873억 6360만 9	16억 5101만 2	0.9
2001	1991억 2391만 6	17억 3879만 9	0.9
2002	2104억 8023만 8	20억 250만	1.0
2003	2163억 3647만 7	19억 2846만 8	0.9

주: 접안료, 정박료, 화물 관련 사용료, 선박 입항료, 터미널 이용료, 화물 장치료, 수역 이용료, 일반부두 임대료, 개발부두 임대료, 부지 및 건물 전용 사용료, 수역 점용료 등 포함.

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 351~379쪽.

표 16 2003년 말 목포항의 항만 현황

안벽		물양장	고정 잔교	부잔교	호안
3690m		3330m	20기		6586m
부두	연장(m)	화물	전면 수심	접안선박	하역장비
외항	1부두	168	잡화	-9.5m	4000x1
		250	석탄	-12.0m	3만t0000x1
		240	양곡	-12.0m	3만 0000x1
		135	수산물	-7.5m	5000x1
내항	2부두	180	모래	-5.5	2000x2
		1,508	양곡 집화	-3.0~-5.5	100~700GTx29
	3부두	잔교2기	관공선	-3.0	300톤이하
	4부두	328.4	여객	-3.0	500GT
		211	카페리	-6.5	1만t0000GT
		140	카페리	-6.5	4000GT
	5부두	473	어획물	-0.5~-4.5	100GT이하
북항	1물양장	270	어획물	-4.0	20GTx12
	2물양장	258	어획물	-4.0	20GTx11
	3물양장	106	차도선	-4.0	100 GTx6
	4물양장	100	어획물	-4.0	20GTx4
	5물양장	18	차도선	-4.0	100GTx1

출전: 해양수산부, 「항만편람 2004」, 61쪽.

제3절 목포신항 건설부터 현재까지(2004~2015)

1990년대 우리나라 경제가 고도 성장기에 접어들어 도로 정체, 항만 정체 등의 현상이 발생하기 에 이르렀다. 이에 따라 정부에서는 민자를 유치하여 항만, 철도, 도로 등의 사회간접자본을 개발하 기 위해 「사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법」(1994년 8월 3일)을 제정하였다. 앞에서 살 펴본 바와 같이, 1995~1996년 목포항의 시설 확보율이 시설 소요의 80%대에 머물러 체선체화 현 상이 발생하는 상황에 직면하였다. 이에 따라 정부에서 고시한 민자유치 대상 사업 중의 하나로 목포 신외항 1-1단계 사업이 선정되었다. 사업 시행자는 한라건설과 대우건설이 컨소시엄을 이룬 목포신 항만주식회사였다. 총 투자비 1,013억 원 중 민간 자본 238억 원과 정부 재정 431억 원, 타인 자본 345억 원을 투자하여 고하도 전면의 해수면을 매립하여 안벽 2선석을 건설하여 3만톤급 선박이 접 안할 수 있는 신항만을 조성하는 사업이었다. 1996년 4월 17일 우선협상 대상자로 선정된 목포신항 만주식회사는 1997년 7월 18일 1차 실시협약을 체결하였다. 1998년 12월 민간투자법의 전면 개정 에 따라 목포신항만주식회사는 1999년 4월 10일 실시협약을 변경하는 데 정부와 합의하고 2000년 12월 19일 실시계획을 승인받았다. 그리하여 목포신항만주식회사는 2001년 1월 30일 공사에 착공 하여 2004년 6월 1일 목포신항만을 개장하여 운영에 들어갔다.

1-1단계 신외항 건설사업이 착공된 직후인 2001년 2월 27일 정부에서 민간 제안 사업 제3자 제안 요청 공고가 남에 따라 한라건설은 같은 해 5월 2일 1-1단계 안벽에 240m의 안벽 1선석을 추가로 건설하겠다는 사업 계획서를 제출하여 우선협상 대상자로 선정되었다. 이에 따라 한라건설은 2001년 12월 4일 제2목포신항만주식회사를 설립하여 12월 28일 정부와 실시협약을 체결하였다. 제2목포신항만주식회사는 2002년 2월 14일 목포신외항 1-2단계 공사에 들어가 1-1단계 건설에 맞추어 2004년 5월 29일 준공하여 6월 1일부터 터미널을 개장하였다. 한 동안 2개 선석과 1개 선석을 분리하여 운영해 왔던 목포신외항은 2009년 2월 목포신항만주식회사와 제2목포신항만주식회사가 목포신항만운영주식회사를 설립하여 현재에 이르고 있다.

표 17 목포 신외항 건설사업 개요

사업명(운영사)	주공사 및 투자사	사업기간 (완공/ 운영)	사업규모	사업비(투자비)
목포신외항 1-1단계[목포신항만(주)]	한라건설 80% 대우건설 20%	1995~2004 (5.29/ 6.1)	3만톤급 안벽 2선석	843억원 (1013억원)
목포신외항 1-2단계[제2목포신항만(주)]	한라건설 100%	2001~2004 (5.29/ 6.1)	3만톤급 안벽 1선석	226억원 (266억원)

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 416쪽~418쪽.

표 18 목포신외항 자원 조달 및 투자 수익률

구분	목포신외항 1-1단계	목포신외항 1-2단계
총투자비	1013억원(100%)	266억원(100%)
자기자본	238억원(23.5%)	60억원(22.6%)
정부재정	431억원(42.5%)	116억원(43.6%)
타인자본	345억원(34.0%)	90억원(33.8%)
최소운영수입보장	20년간 90%	20년간 80%
투자수익률	15.10%(9.62%)	14.0%(8.57%)
산정시점	2000. 01. 01.	2001. 01. 01.

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 420쪽.

표 19 민간 투자 항만 최소 운영수입 보장 현황 (경상가 기준)

사업기간	총투자비	협약 변경 내용
목포신외항 (1-1단계)	2004.6 (50년)	1,013억 원
		<ul style="list-style-type: none"> · 당초: 20년간 0~90% · 변경: 20년간 50~90%, 79.43%, 77.43% · 초기 4.5년: 50~90% · 다음 8.0년: 50~79.43% · 다음 7.5년: 50~77.43%
		*09년 1월 이후 협약수입 50% 미달분 보장 제외(간주사용료 폐지, 자금재조달 반영: 09.6

	사업기간	총투자비	협약 변경 내용
목포신외항 (1~2단계)	2004.10 (50년)	266억 원	<ul style="list-style-type: none"> · 당초: 20년간 0~80% · 변경: 20년간 50~80%, 79.43%, 77.43% · 초기 4.5년: 50~80% · 다음 8.0년: 50~79.43% · 다음 7.5년: 50~77.43% <p>*09년 1월 이후 협약수입 50% 미달분 보장 제외(간주사용료 폐지, 자금재조달 반영: 09.6</p>

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 294쪽.



그림 2 목포신항만

자료: 목포해양수산청(<http://www.mokpoport.com/>, 2016. 12. 9.).

목포신항이 개장한 2004년 당시 목포항의 수요 전망을 살펴보면, 총 물동량은 2006년 1568만 톤, 2011년 2462만톤, 2020년 3718만톤으로 점증할 것으로 전망되었고, 이에 따라 시설 소요 또한 2006년 1437만톤, 2011년 2188만톤, 2020년 3297만톤으로 늘어날 것으로 전망되었다. 그러나 하역 능력은 2006년 1753만톤, 2011년 2666만톤, 2020년 3502만톤으로 전망되어 시설 확보율은 2006년 122%에서 2020년 106%로 다소 감소할 것으로 전망되었다. 이러한 시설 소요 전망에 따라 목포항은 2011년까지 내항과 북항, 용당지구 등의 항만 시설의 신축, 개축, 시설 보완 등을 실시하였다.

표 20 2004년 시점 목포항의 수요 전망, 2006~2020년

(단위: 천톤)

구분	2006	2011	2020
총물동량	1568만 2	2462만 2	3718만 7
시설소요	1437만 2	2188만 2	3297만 7
하역능력	1753만 1	2666만 7	3502만 8
시설확보율(%)	122.0	121.9	106.2

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 530쪽.

표 21 목포항의 사업별 투자 내역, 1983~2011년

(단위: 백만 원)

	총사업비	2008까지	2009	2010	잔래
내항 (1983~2007)	안벽(933m)	752억 17	752억 17	-	-
	호안(300m)	102억	102억	-	-
	시설물 보강(5.8km)	223억 27	223억 27	-	-
	여객터미널	355억 50	355억 50	-	-
	설계비 등	56억 69	56억 69	-	-
	합계	1489억 63	1489억 63		
북항 (1984~2012)	물양장(2074m)	854억 32	853억 86	-	46
	소형어선 물양장(500m)	258억 7	191억	30억 59	36억 45
	호안(968m)	29억 97	29억 97	-	0
	대반동 가호안(1793m)	363억 45	354억 89	-	8억 56
	해경어업지도선부두	288억 99	140억 19	70억	28억 80
	임항도로(1675m)	111억 91	80억	-	31억 91
	보상비	160억 31	90억	69억 40	91
	설계비 등	124억 91	99억 31	10억 25	-3억 25
	합계	2191억 93	1839억 22	110억 84	103억 87
남항 용당 지구 (1997~2008)	남항호안(1679m)	244억 34	244억 34	-	-
	용당 물양장(150m)	114억 7	114억 7	-	-
	용당연안화물부두(560m)	177억 94	177억 94	-	-
	용당진입도로	15억	15억	-	-
	항만관련 부지조성	130억 45	-	-	130억 45
	보상비	30억	20억	-	10억
	설계비	46억 9	11억 60	50	33억 49
	합계	757억 89	582억 95	50	173억 94
유지보수			78억 30	65억 95	

출전: 국토해양부, 『항만업무편람 2010』, 77~78쪽.

이와 같은 시설 신개축에 힘입어 2009년 목포항의 항만 시설은 안벽 4,591m, 돌핀 3기, 잔교 2기, 물양장 4,730m, 야적장 40만 1000㎡의 시설로 28선석에 연간 1333만톤의 하역 능력을 갖추게 되었다. 목포항의 28개 선석은 3만톤급 2개, 2만톤급 4개, 1만톤급 7개, 6천톤급 2개, 5천톤급 1개, 4천톤급 2개, 3천톤급 3개, 2천톤급 2개 등이다. 2009년 당시 국토해양부가 집계한 바에 따르면, 목포항의 시설 확보율은 2007~2009년 사이에 100% 이하로 떨어졌다. 이에 따라 국토해양부는 목포항의 개발 목표를 2011년까지 최대 3만톤급 선석을 포함하여 총 33개 선석을 확보하여 연간 1902만톤의 하역 능력을 갖추는 것으로 설정하고, 1983년부터 2011년까지 총 5033억 4100만 원의 예산을 투입하였다.¹²⁾

표 22 2009년 목포항의 항만 시설 현황

접안 및 하역 능력	선석	28(24)
	톤/년	1333만 4000
항만 시설	안벽(m)	4591
	방파제(m)	-
	돌핀(기)	3
	잔교(부잔교)	2(26)
	물양장(m)	4730
	상옥(동)	-
	창고(동)	-
	야적장(㎡)	40만 1000

주: () 안은 시설 소요임.

출전: 국토해양부, 『항만업무편람 2010』, 10쪽.

표 23 2009년 말 현재 목포항의 현황

시설 현황	안벽		물양장		접안 능력(28선석)	
	4,591m		4,730m		3만톤 2, 2만톤 4, 1만톤 7, 6천톤 2, 5천톤 1, 4천톤 2, 3천톤 3, 2천톤 2	
물동량(천톤)	2005	2006	2007	2008	2009	2011
총화물량	7594	8979	1만4203	1만4509	1만5056	1만6678
시설 소요	6636	8045	1만3285	1만3657	1만4168	1만5478
하역 능력	7205	1만2675	1만2675	1만3334	1만3334	1만9018
시설 확보율	108.6%	157.6%	95.4%	97.6%	94.1%	122.9%

출전: 국토해양부, 『항만업무편람 2010』, 77쪽.

12) 국토해양부, 『항만업무편람 2010』, 77쪽.

표 24 목포항 개발 예산 투입 현황

(단위: 백만 원)

구분	사업 기간	2008년까지	2009년 예산	2010년 예산
목포 신항	1993~2011	2588만 76	115만 53	160만 00
목포항	1983~2011	4223만 68	191만 95	226만 00

출전: 국토해양부, 『항만업무편람 2010』, 53~54쪽.

해양수산부가 편찬한 『항만업무편람 2014』에 따르면, 2014년 당시 목포항의 시설은 안벽 4,909m, 물양장 4,124m로 총 24개 선석을 갖추었다. 이를 2009년과 비교해 보면 전체 선석 수는 28개에서 4개 선석이 줄어든 것으로 나타났지만, 이러한 감소는 선석의 대형화에 따른 것이다. 2009년 당시 3만톤급 2개 선석이던 것이 2014년에는 3만톤급 7선석으로 증가하여 3만톤급 대형 선박이 접안할 수 있는 선석이 5개 증가한 것으로 나타났다. 이러한 선석 대형화에도 불구하고, 목포항의 시설 확보율은 여전히 100%를 밑돌았다. 2014년과 2016년 해양수산부의 『항만업무편람』에 따르면, 목포항의 시설 확보율은 2009년 94.1%, 2010년 86.1%, 2011년 92.2%, 2012년 97.9%, 2013년 81.3%, 2014년 66.4%, 2015년 96.8%였다. 특히 2014년에는 66.4%로 사상 최저치로 떨어졌다. 이러한 항만 시설 부족 현상을 해소하기 위해 목포 신항에 신항자동차부두를 2015년 4월에 준공한 데 이어, 2015년 12월에는 신항석탄부두건설사업을 착공하였다.

표 25 목포항의 현황(2014)

구분	규격	접안 능력
항만 시설	부두(안벽)	4909m 24선석 3만톤급×7척, 2만톤급×4척, 1만톤급×8척, 6천톤×2척, 5천톤×1척, 4천톤×1척, 3천톤×1척
	물양장	4124m
	수면적	4293만㎡

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2014』, 74쪽.

표 26 목포항의 물동량 시설 수요, 2009~2015년

(단위: 천톤, %)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
총화물량	1505만 6	1638만 9	1781만 9	1886만 9	2016만 3	2299만 7	2246만 7
시설 소요	1416만 8	1547만 9	1693만 6	1594만 8	1920만 5	2205만 3	1433만 5
하역 능력	1333만 4	1333만 4	1562만 0	1562만 0	1562만 0	1464만 0	1387만 6
시설 확보율	94.1	86.1	92.2	97.9	81.3	66.4	96.8

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2014』, 74쪽; 2016, 61쪽.

표 27 목포 신항 개발사업 투자비 현황

사업 내역	선석 수 (계획/ 실적)	하역 능력(계획)		총 사업비 (재정/ 민자)	투자 실적(민자포함)		사업 기간	비고
		전체 (만톤)	컨테이너 (TEU)		2014까지 (민자)	2015예산 (민자)		
안벽 2.05km 도로 5.67km 호안 0.44km 부지조성 239만 1천 m ²	9(컨2)/ 7(컨2, 일반 5)	1,400	24만	83억 6천만 원 (60억 7600만 원/ 22억 8400만 원)	57억 2400만 원 (13억 300만 원)	1억 4700만 원 (-)	1993 ~2020	· 양곡부두 1선석 준공(2003년 12월) · 다목적부두 3선석 준공(2004년 5월) · 신항자동차부두준공(2015년 4월) · 신항석탄부두 착공(2015년 12월)

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 273쪽.

표 28 주요 항만 부분 예산

(단위: 백만 원)

항만	2013	2014	2015	2016	전년대비	증감률
목포	292만 63	240만 39	2403만 80	277만 86	37만 48	15.6
목포신항	414만 61	350만 37	353만 23	147만 41	-205만 82	-58.3
재해안전항만(목포)	1,000					
대흑산도항	42만 36	12만 59	15만 00	17만 19		
목포청	756만 90	603만 35	608만 61	442만 46		

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 38쪽.

이와 같은 예산 투자와 항만 시설 보완을 통해 목포항의 하역 능력은 2005년 이후 조금씩 개선되어 왔다. 2005~2006년 연간 1267만톤의 하역 능력을 보유했던 목포항은 2007~2008년 1333만톤으로, 2009~2013년 1562만톤으로 각각 늘어났고, 2014~2015년에는 1345만톤으로 약간 감소하였다. 이에 대비하기 위해 2016~2020년까지 목포신항에 3만톤 1선석, 자동차 부두 3만톤 1선석, 양곡 부두 3만톤 1선석 등이 추가 건설되고, 목포항 내 대불부두에 철재 등 잡화 부두 2만톤 1선석 등이 건설될 예정이다.

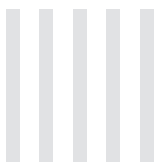
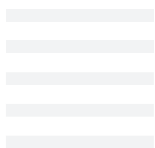
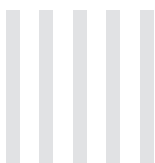
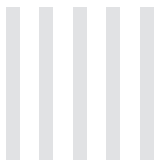
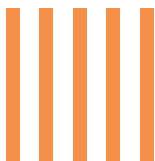
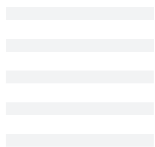
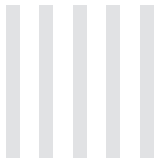
표 29 목포항 하역 능력 변화 추이, 2005~2015년

(단위: 천톤)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
부산	143,111	162,071	164,757	164,757	201,727	259,920	259,920	292,140	292,140	355,928	354,015
인천	73,133	78,122	79,370	88,268	92,595	96,820	96,820	96,820	96,820	112,698	123,536
울산	52,035	52,035	52,035	52,035	51,167	56,740	56,740	60,960	68,747	74,167	75,663
광양	138,483	138,483	163,763	164,437	164,437	177,340	179,390	186,400	186,400	188,454	188,376
목포	12,675	12,675	13,334	13,334	15,620	15,620	15,620	15,620	15,620	13,876	13,456
무역항	641,177	672,871	721,439	751,097	793,961	908,640	937,110	1,010,400	1,018,187	1,104,035	1,134,958

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 355쪽.

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수



제1절 목포항의 항세

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수

제2절 목포항의 지역경제 기여도

박계각 | 목포해양대학교 국제해사수송과학부 교수

제2장 해운 항만과 목포 지역경제

제1절 목포항의 항세

해양수산부가 발간한 『항만업무편람』(2016)에 따르면, 2015년 목포항의 주요 취급 화물은 자동차, 철재, 컨테이너, 유류, 기타 등이다. 목포항 개발의 기본 목표는 서남권 조선 산업 및 자동차 수출입 지원 항만으로 육성함과 동시에 도서 연결 중심 항만으로서 연안어업 및 해양관광 활성화를 지원하는 것이다. 2015년 현재 3만톤급 6선석, 2만톤급 4선석, 1만톤급 7선석, 6천톤급 2선석, 5천톤급 1선석, 4천톤급 1선석, 3천톤급 4선석, 2천톤급 2선석 등 총 27개 선석이 운영되고 있다. 목포항은 2020년까지 접안 능력을 29개 선석으로 확대하여 연간 하역 능력 2318만톤을 확보하는 것을 목표로 개발 사업을 진행하고 있다.

1. 목포항의 부두 현황

목포항의 부두는 총 연장길이 5,149m로 총 27개 선석을 확보하고 있으며, 물양장 5,101m, 수면적 4,293만㎡이다. 목포항 관내 부두는 남항부두, 삼학부두, 여객부두, 북항, 신항 등 5개 부두가 있으나, 목포항 수역을 공동으로 이용하고 있는 영암군에 용당부두, 쌍용부두, 대불부두, 동양부두, 유류부두, 현대삼호부두 등 6개 부두도 목포해양수산청 관할 내에 있다.

표 1 목포항의 현황(2016)

구분	구역	접안능력
항만 시설	부두(안벽)	5149m 27개 선석 3만톤급×6척, 2만톤급×4척, 1만톤급×7척, 6천톤×2척, 5천톤×1척, 4천톤×1척, 3천톤×1척, 2천톤×2척
	물양장	5101m
	수면적	4293만㎡

자료: 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 61쪽.

각 부두별 시설 현황을 살펴보면 <표 2>와 같은데, 주로 어선들과 소형선들이 정박하고 있는 남향 부두와 북향부두는 746m와 1,912m의 안벽을 각각 확보하고 있다. 삼학부두는 3만톤급 2척, 1만톤급 1척, 5천톤급 1척 등 4척이 동시에 접안할 수 있고, 수심은 7.5~12m를 확보하고 있으며, 주로 산 가공품과 석탄을 처리하고 있다. 여객부두에는 2개 선석이 있어서 4천톤급 1척, 1만톤급 1척 등 2척이 접안할 수 있으며, 주로 목포↔제주 간 정기 여객선이 이용하고 있다. 2004년부터 운영에 들어간 목포신항에는 재정 부두 1선석, 다목적 부두 3선석, 자동차 부두 1선석, 시멘트 부두 1선석 등 3만톤급 5선석, 1만톤급 1선석 등 총 6개 선석이 운영 중이며, 수심은 9.5~12m로 목포항 내에서는 가장 깊다. 주요 취급화물은 자동차, 철재, 컨테이너, 잡화, 시멘트 등인데, 이 중 자동차와 철재 화물이 전체 처리 화물의 74%를 처리하여 대중 화물로 자리 잡은 것으로 나타났다.

목포항은 향후 늘어나는 항만 수요를 충족시키기 위해 2016~2020년까지 5개년 간 신항에 3만톤급 3만톤 1선석, 자동차 부두 3만톤 1선석, 양곡 부두 3만톤 1선석 등이 추가 건설될 예정이다. 목포신항의 항만 건설이 완료되면 2020년 목포항은 총 20개 선석을 확보하는 서남해안의 주요 무역항으로서 기능할 것으로 전망된다.

표 2 목포항 시설 현황(2016년 9월 현재)

부두		안벽 길이(m)	접안능력(톤)	수심(m)	기타
신항	재정 부두	240	3만0000×1	12	자동차
	다목적 부두	No.1	250	3만0000×1	12
		No.2	250	3만0000×1	12
		No.3	250	3만0000×1	12
	자동차 부두	240	3만0000×1	12	자동차
	시멘트 부두	160	1만0000×1	9.5	시멘트
	남향부두	746			잔교6기
삼학부두	북향부두	1912		4~5	
	No.11	168	1만0000×1	9.5	산가공품
		No.12	250	3만0000×1	12
		No.13	240	3만0000×1	12
		No.14	135	5000×1	7.5
					석탄

부두		안벽 길이(m)	접안 능력(톤)	수심(m)	기타
삼학부두	동명동물량장 수협물량장	1394 473		4~5 1.5~4	
여객부두	No.1	140	4000×1	6.5	여객
	No.2	211	1만0000×1	8	여객

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 9. 1.).



그림 1 목포항 항세도

자료: 목포해양수산청(<http://www.mokpo.mof.go.kr/>).

표 3 무역항 시설 현황(2015년 12월)

항만	선석	천톤/년	안벽(m)	방파제(m)	잔교(기)	물량장(m)	상옥(동)	창고(동)	아적장(천㎡)
부산	123	35만 4015	2만 9285	6216	4	9034	-	9	2610
인천	117	12만 3536	2만 4539	2113	21	2059	18	4	4139
울산	114	7만 5663	2만 218	8093	4	2838	-	15	1287
광양	99	18만 8376	2만 3041	-	-	1399	2	10	1999
평택·당진	63	8만 5235	1만 4109	1006	8	616	-	9	2217
군산	37	2만 5031	7216	4323	16	2946	-	23	1387
목포	27	1만 3456	5149	295	38	5101	-	4	568
전체	828	113만 4958	17만 4022	6만 590	161	5만 2571	27	114	1만 8090

출전: 해양수산부, 『항만업무편람 2016』, 12쪽.

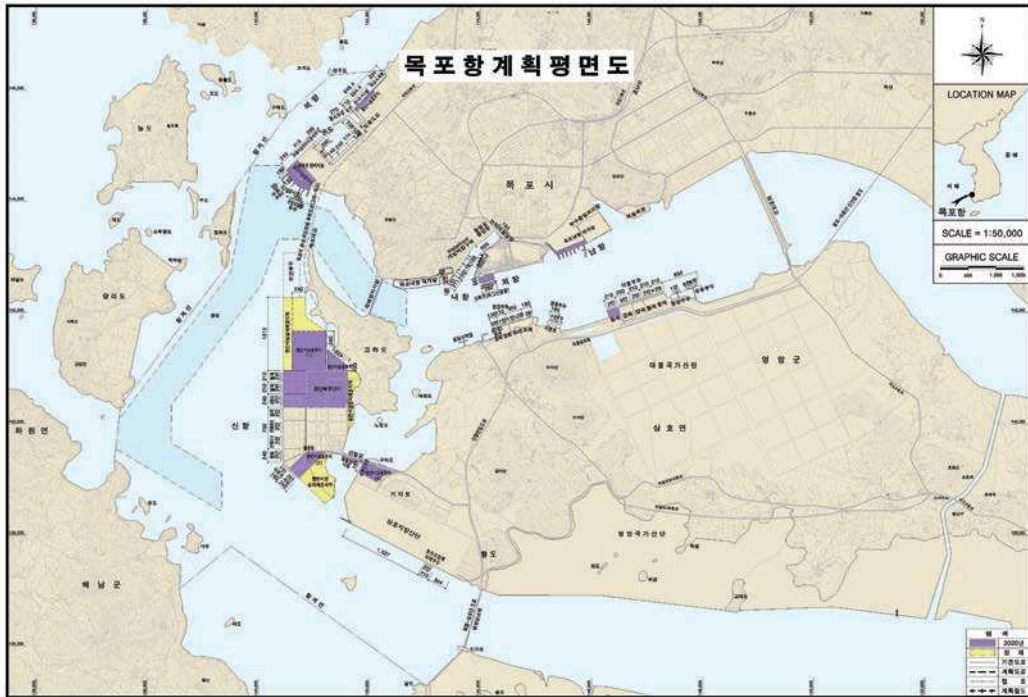


그림 2 목포항 계획 평면도

자료: 목포해양수산청(<http://www.mokpo.mof.go.kr/>).

목포항 발전의 모멘텀이 된 것은 목포신항의 개장이었다. 2004년 민자 사업으로 건설된 목포 신항은 개장 당시 3만톤급 1개 선석에서 2015년 말 현재 3만톤급 5선석, 1만톤급 1선석 등 6선석으로 확충되었다. 목포 신항의 개장에 따라 목포항의 취급화물도 다양해지고 근대화되었다. 목포신항 개장 이전에는 시멘트와 모래 등의 재래 화물이 주종을 이뤘다. 하지만, 2004년 목포신항 개장으로 차량 및 그 부품이 전체 취급화물의 51%를 차지한 이래 2005~2010년까지 잠시 큰 폭의 감소를 보이기도 했다. 그러나 2011년 이후 다시 34%로 회복된 데 이어 2014년 46%, 2015년 47.8%를 각각 차지할 정도로 차량 및 부품은 목포항의 대표 화물로 자리잡았다. 이어 철강 및 제품이 2대 화물로 등장했는데, 2007년 29%를 차지한 이래 4백만~500만RT를 처리하여 25%대를 꾸준히 점유하고 있다. 이에 반해 재래 화물인 시멘트와 모래는 100만RT 내외를 유지하였지만, 목포항 전체 처리 화물량이 증가함에 따라 그 비중은 꾸준히 하락하여 2015년에는 두 화물 모두 5% 내외를 차지하는 데 그쳤다. 이를 통해 볼 때 목포신항의 개장이 목포항 발전의 획기적인 전기가 되었다고 평가할 수 있겠다.

표 4 주요 무역항과 목포항 화물 처리 실적, 2012~2015년

(단위: 천원)

	2012	2013	2014	2015
부산	3억 1204만 800	3억 2485만 8224	3억 4664만 71	3억 5967만 6343
인천	1억 4393만 9484	1억 4610만 6278	1억 5008만 3888	1억 5762만 3769
평택·당진	1억 71만 2097	1억 925만 1296	1억 1701만 2506	1억 1221만 4397
목포	1686만 8672	2016만 5192	2299만 7169	2246만 7164

출전: 안승범, 「해운항만산업의 활성화가 지역 경제에 미치는 영향」, 『2016 목포신항만 발전전략 세미나』, 목포시·목포신항만·한국항만경제학회·목포해양대학교, 2016, 38쪽.

자료: 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr/>).

표 5 목포항 품목별 화물 처리 실적, 2001~2015년

(단위: 1000 RT)

연도	시멘트	모래	기타 광석및 생산물	석유 정제품	철강 및 제품	차량 및 부품	기타	합계
2001	85만 9	181만 2	56만 6	93만 8	74만 8	56	180만 9	675만 5
2002	87만 3	296만 5	50만 9	108만 8	84만 1	51	164만 8	797만 5
2003	108만 4	148만 2	25만 4	101만 3	80만 6	18만 9	177만 1	659만 9
2004	103만 7	79만 5	19만 8	94만 2	91만 2	573만 0	156만 7	1118만 1
2005	97만 5	115만 3	34만 9	95만 8	90만 8	147만 8	157만 1	739만 2
2006	143만 0	134만 5	12만 3	93만 3	147만 4	183만 4	159만 7	873만 6
2007	157만 6	160만 3	27만 5	91만 7	404만 1	369만 0	177만 5	1387만 7
2008	130만 1	232만 2	30만 7	84만 9	535만 1	218만 3	175만 8	1407만 1
2009	122만 5	165만 7	56만 7	93만 0	528만 1	329만 2	160만 8	1456만 0
2010	96만 6	128만 3	54만 1	94만 0	538만 0	468만 5	175만 4	1554만 9
2011	91만 2	121만 1	43만 2	88만 2	579만 3	581만 0	201만 9	1696만 9
2012	109만 6	134만 5	48만 2	91만 9	419만 6	605만 4	189만 7	1598만 9
2013	106만 4	138만 0	43만 8	94만 2	384만 9	980만 6	187만 9	1935만 8
2014	102만 6	136만 9	32만 7	91만 2	573만 4	1027만 9	247만 3	2212만 0
2015	96만 4	101만 3	82만 9	93만 4	591만 9	1032만 7	160만 3	2158만 9

출전: 목포시·목포신항만·한국항만경제학회·목포해양대학교, 「2016 목포신항만 발전전략 세미나」, 2016, 64쪽.

자료: 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr/>).

표 6 목포항 컨테이너 물동량, 2001~2015년

(단위: 1,000 TEU)

	부산	인천	광양	평택/당진	목포 (비중)	국내 전체
2001	807만 2	66만 3	88만 7	2만 1	-	999만 0.1
2002	945만 3.4	76만 9.8	112만 5.5	6만 6	6만 2.7	1188만 9.8
2003	1040만 7.8	82만 1.0	123만 5.3	15만 2	7만 9.8	1318만 5.8
2004	1149만 2.0	93만 5.0	134만 8.5	19만 0	7만 6.9	1452만 3.1
2005	1184만 3.1	114만 8.6	146만 0.9	22만 7.6	6만 3.5	1521만 6.4
2006	1229만 0.8	137만 7.0	177만 0.4	26만 0	6만 8.4	1596만 4.9
2007	1326만 1.5	166만 3.8	173만 6.9	31만 8.9	7만 7.5	1754만 3.9
2008	1345만 2.8	170만 3.3	182만 2.4	35만 6	7만 8.5	1792만 6.7

	부산	인천	광양	평택/당진	목포(비중)	국내 전체
2009	1198만 0.3	157만 8.0	183만 0.4	37만 7.5	9만 9.9	1634만 1.3
2010	1419만 4.3	190만 2.8	208만 7.9	44만 6.5	8만 1.2	1936만 8.9
2011	1618만 4.7	199만 7.8	208만 5.3	52만 9.5	9만 4.1	2161만 0.5
2012	1704만 6.2	198만 1.9	215만 3.8	51만 7.0	10만 5.9	2255만 0.2
2013	1768만 6.1	216만 0.8	228만 4.8	51만 8.6	9만 1.5	2346만 9.2
2014	1868만 3.3	233만 4.9	233만 8.3	54만 6.3	10만 1.0	2479만 8.2
2015	1946만 8.7	237만 7.0	232만 7.3	56만 5.7	13만 0.3	2568만 0.5

출전: 목포시·목포신항만·한국항만경제학회·목포해양대학교, 『2016 목포신항만 발전전략 세미나』, 2016, 63쪽.
 자료: 해운항만물류정보센터(www.spidc.go.kr).

2. 목포항의 항로 현황

목포항의 항로 중 외항 항로는 부정기 항로가 주를 이루는 과정에 일부 중국의 상하이항 간의 정기 화객선이나 한중일 컨테이너 항로를 개설하려는 움직임이 있었으나 경제성이 없어 오래 지속되지 못하고 폐쇄되고 말았다. 이에 반해 목포항의 연안항로는 남서해안에 산재한 섬을 연결하는 여객 항로가 활발하게 운영되고 있다. 목포항의 연안 여객 항로는 제주도와 신안군 내의 섬을 연결하는 여객 항로가 주를 이루고 있다. <그림 3>과 같이 9개 정기 항로와 2개 보조 항로 등 총 11개 항로가 운영되고 있다. 항로별 세부적인 운항 현황을 살펴보면, <표 7>~<표 13>과 같이 목포-제주 간 항로는 씨월드고속훼리(주)가 1만 5천 톤급 여객선 2척을 투입하여 1일 왕복 운항하고 있으며, 목포-홍도 간 항로에는 남해고속과 동양고속훼리 등 2개 선사가 각각 4척씩 총 8척이 1일 1.5회 왕복 운항하고 있다. 목포-가산 항로에는 목포대흥상사와 비금농업협동조합이 각각 1척씩 총 2척이 1일 2회왕복 및 3회왕복 운항 중이며, 목포-도초 항로에는 목포대흥상사와 도초농업협동조합이 각 1척씩 2척이 1일 2회왕복 및 3회왕복 운항중이다. 목포-하의 항로에는 조양운수가 3척을 투입하여 각각 1일 2회왕복 운항 중이며, 남신안농업협동조합이 1척을 2회왕복 운항 중이다. 목포-암태 항로에는 신안농업협동조합이 총 3척의 선박을 1일 7회왕복 및 6회왕복 중이다. 기타 항로로는 목포-흑산에 목포대흥상사가 1척 주 2회왕복, 목포-외달 항로에는 (유)신진해운이 1척을 1일 4회왕복, 목포-상태 항로에는 (유)신안해운이 2척, 남신안농업협동조합이 1척을 1일 1~3회왕복하고 있다. 낙도 보조 항로에는 목포-우이 항로와 목포-울목 항로가 있는데, 해광운수가 1일 1회왕복~1회편도로 운항하고 있다.

목포에 거점을 둔 연안 여객운송 사업자는 1996년 18개 업체, 57척, 1만 6139GT이던 것이 2000년 22개 업체, 61척, 1만 5785GT, 2010년 23개 업체, 63척, 2만 7663GT, 2015년 21개 업체, 64척, 4만 7418GT로 변화하였다. 흥미로운 것은 연안 여객 업체 수는 18~28개로 등락을 보여 2015



그림 3 목포기점 연안 여객 항로
 자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr>, 2016. 10. 1.).

표 7 목포-제주 항로

선사명	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요 시간	운항 빈도
씨월드고속훼리(주)	신타루치노	1만5180	1425	23	96	4:30	1회 왕복
	씨스타크루즈	1만5089	1935	24	96	4:30	1회 왕복

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

표 8 목포-홍도 항로

선사명	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요 시간	운항 빈도
(주)남해고속	남해퀵	321	349	36	70	2:30	1.5회 왕복
	남해스타	273	350	36			
	남해엔젤	319	351	36			
	핑크돌핀	223	250	30			
	남해프린스(예)	346	359	36			
(주)동양고속훼리	동양골드	314	375	35	70	2:30	1.5회 왕복
	뉴골드스타	308	377	35			
	파라디이스	309	375	35			
	유토피아	287	360	35			

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

표 9 목포-가산 항로

선사명	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요 시간	운항 빈도
(합)목포대흥상사	대흥페리3	237	345	13	25	2:30	2회 왕복
	대흥고속페리(예)	424	350	14			
비금농업협동조합	섬드리비금농협고속페리	580	300	15	20	1:40	3회 왕복
	비금농협가파리(예)	307	189	13			

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

표 10 목포-도초 항로

선사명	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요 시간	운항 빈도
(합)목포대흥상사	대흥페리9	308	396	16	28	2:25	2회 왕복
도초농업협동조합	도초카훼리	466	250	14	25	2:00	3회 왕복

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

표 11 목포-하의 항로

선사명	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요 시간	운항 빈도
조양운수(주)	엔젤	120	152	27	29	1:25	2회 왕복
	조양페리1	272	280	13	29	3:00	2회 왕복
	조양페리2	196	166	16	14	1:45	2회 왕복
	신안페리5(예)	353	269	11			
남신안농업협동조합	남신안농협2	364	234	16	29	2:15	2회 왕복

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

표 12 목포-암태 항로

선사명	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요 시간	운항 빈도
신안농업협동조합	신안농협페리	254	162	13	4	0:25	7회 왕복
	신안농협페리3(예)	311	245	13	-	-	-
	신안농협페리5	223	160	13	4	0:25	7회 왕복
	신안농협페리7	216	123	15	13	1:00	6회 왕복

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

표 13 기타 항로

항로	선사	선명	총톤수	정원	속력(kt)	항해 거리(NM)	소요시간	운항빈도
목포-흑산	합)목포대흥상사	대흥페리7	751	320	13	57	4:20	주2회 왕복
목포-외달	(유)신진해운	신진페리2	108	195	11	7	0:45	4회 왕복
목포-상태	유)신안해운	신안페리1	469	300	15	21	2:05	2회 왕복
		신안페리2	400	249	13	21	2:05	1회 왕복
	남신안농업협동조합	남신안농협1	486	360	15	21	2:00	3회 왕복
목포-우이(보조항로)	주)해광운수	섬사랑6	177	120	13	50	4:30	1회 왕복
목포-율목(보조항로)	주)해광운수	섬사랑10	149	80	13	55	7:00	1회 편도
		섬사랑13	158	100	15	55	7:00	1회 편도

자료: 목포해양수산청(<http://mokpo.mof.go.kr/>, 2016. 10. 1.).

년 말 현재는 21개 업체로 고정된 듯하고, 취항 선박 수도 57척~69척 내외에서 등락하였으나 점차 감소하는 경향을 보였다. 이에 반해 선박의 총 톤수는 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타나 연안 여객선의 대형화가 계속되고 있는 것으로 나타났다. 2015년 현재 목포항의 연안 여객 운송업은 우리나라 전체 연안 여객운송 사업자의 30%, 전체 연안여객선 척수의 37.8%, 전체 연안 여객선 총 톤수의 37.2%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 이는 목포항의 우리나라 연안 여객업의 중심 항만임을 객관적으로 보여주는 통계치다.

표 14 목포항 연안 여객운송 사업자 추이, 1996~2015년

	목포			전체 항만		
	업체 수	척	GT	업체 수	척	GT
1996	18	57	1만 6139	42	142	6만 2330
1997	19	59	1만 7217	46	144	5만 8541
1998	22	60	1만 4965	50	145	10만 7723
1999	22	57	2만 0567	52	147	12만 8307
2000	22	61	1만 5785	52	152	13만 4847
2001	22	58	1만 5142	53	146	8만 9666
2002	25	61	2만 4234	69	160	8만 5405
2003	25	66	2만 7574	57	152	7만 9837
2004	26	68	2만 6224	60	154	7만 0147
2005	28	69	2만 7308	61	156	7만 2352
2006	27	68	2만 6090	72	159	7만 4301
2007	27	67	2만 6567	76	162	7만 6561
2008	24	64	2만 6078	77	166	7만 8514
2009	25	64	2만 6078	78	164	7만 8550
2010	23	63	2만 7663	75	166	7만 9027
2011	23	65	3만 4347	74	167	9만 9669
2012	21	67	3만 8514	72	172	10만 7813
2013	21	66	3만 8844	72	173	11만 9329
2014	21	67	3만 4161	69	168	9만 3810
2015	21	64	4만 7418	69	169	12만 7434

주: 목포해양수산청 면허 현황임.

출전: ①1996~2010년: 한국해운조합, 『한국해운조합50년사』, 387쪽. ②2011~2015년: 한국해운조합, 『연안해운통계연보 2016』, 26쪽.

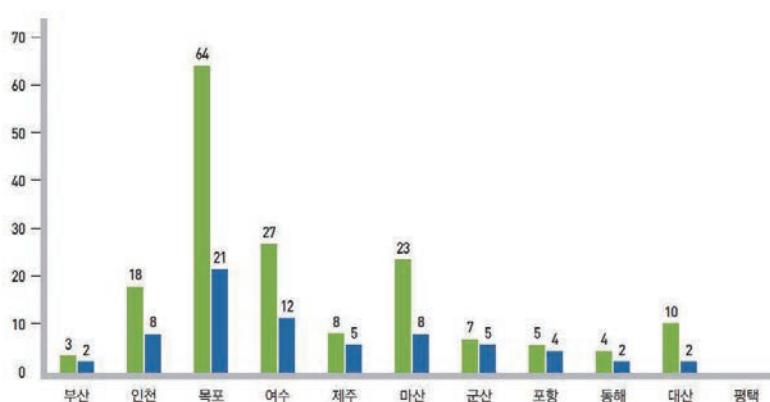


그림4 해안수산청별 연안 여객업체와 운항 선박 현황(2015년 말)

출전: 한국해운조합, 『연안해운통계연보 2016』, 2쪽.

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수

제2절 목포항의 지역경제 기여도⁰¹⁾

1. 항만 관련 산업 현황

항만과 관련된 산업을 일반적으로 항만 관련산업, 항만 직접 의존산업 및 항만 간접 의존산업 등으로 분류하나, 대형 항만에 비하여 항만 배후지의 제조업 규모가 작고 국제 항해에 종사하는 외항 상선에 비해 여객선과 연근해 어선 입출항 척수 비율이 높은 목포항의 특성상 목포항 관련 산업은 항만을 직접적으로 이용하는 산업이 주류를 이루고 있다.

따라서 목포항을 배경으로 경제활동을 하는 산업분류를 채택한 연구사례⁰²⁾를 따라 항만 관련 산업을 해운업, 항만하역 운송업, 선박 입출항 용역업, 선용품 공급업, 수산업, 조선업, 무역업, 수중 개발업으로 분류하여 정리하면 <표 15>와 같다.

표 15 목포항의 항만 관련 산업분류

산업 분류	세부 산업 분류
해운업	해상여객 운송업, 해상화물 운송업
항만하역 운송업	항만하역 운송업
선박 입출항 용역업	도선업, 예선업, 선박 대리점업, 통관업, 검정·검량·검수업, 해상 급유업, 해상 급수업
선용품 공급업	선용품업, 선구 및 어구 제조 공급업, 선박용 기계부품 제조수리업,
수산업	어선선원, 어업, 수산물 가공업, 목포수산업협동조합, 근해안강망수산업협동조합, 근해유망수산업협동조합, 선어 중개업
조선업	조선업
무역업	무역업
수중 개발업	수중 개발업
해양수산·항만·조선 관련기관	해양수산·항만·조선 관련 기관

다음은 목포에 소재하고 있는 항만 관련 산업별 구체적인 업체 현황을 1996년도에 목포항의 항만 관련 산업분류에 따라 전수 조사한 연구 자료를 인용하여 항만 관련 세부 산업별 업체 현황을 살펴보고자 한다.

01) 목포항의 지역경제 기여도는 시간과 예산 부족으로 1996년 목포항의 해양산업계에 대한 전수조사를 실시한 김형근의 연구결과를 인용하는 것으로 한정하였다.

02) 김형근, 「목포항이 목포시의 지역경제에 미치는 영향에 관한 연구」, 『해운물류연구』25, 한국해운학회, 1997, 120~121쪽.

1) 해운업

1996년도에 목포에 본사를 두고 있는 해상 여객운송 업체는 12개로서 이들 업체들은 38척의 여객선을 운항하였으며, 해상화물 운송 업체는 17개로서 이들 업체들은 유조선, 모래 채취선, 예선, 예인선 등 총 37척의 화물선을 운항하였고 이들 자료는 <표 16>과 같다.

표 16 목포항의 해운업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부산업 분류	업체 현황
해운업	해상여객 운송업 (12개 업체)	진도운수(8), (유)해남운수(7), 조양운수(6), (합)목포대흥상사, 신광해운(5), 남해고속(4), 동양고속페리(3), 국제고속페리(2), (유)신진해운(2), (유)대양해운, (유)한흥페리, 재영해운사(1) 총 선박 보유 척수: 38척
	해상화물 운송업 (17개 업체)	금영(3), 광일해운(1), 대한통운 신안출장소(4), 대창유업(2), (유)목포유업상사(2), 동양통운(2), (유)인동해운(2), (유)현성산업(7), (유)대림산업(2), (유)대원(3), (유)유진산업(1), (유)현대산업(1), (유)일성산업(1), 고려해운(1), (유)삼해기업(2), (유)동아모래(2), (유)삼해공업(1) 총 선박 보유 척수: 37척

주: ()의 안은 선박보유척수.
자료: 해양수산청, 한국해운조합.

2) 항만하역 운송업 현황

목포항에서 항만화물을 하역, 운송하는 업체는 15개로 현황은 <표 17>과 같다.

표 17 목포항의 항만하역 운송업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부산업 분류	업체 현황
항만하역 운송업	항만하역 운송업 (15개 업체)	목포항운노조, 대한통운, 동아상사운수, 홍일운수, 대진, 동방, 세방기업, 한국제분, 한일운수, 덕산실업, 연안운수, (유)삼미운수, 우신상운, (유)삼암상운, 호남운창

3) 선박 입출항 용역업

목포항에서 각종 선박에 대한 입출항 용역을 제공하는 업체는 20개로 <표 18>과 같다.

표 18 목포항의 선박 입출항 용역업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부 산업 분류	업체 현황
선박 입출항 용역업(20)	도선업(1개 업체)	목포항도선사회
	예선업(1개 업체)	대륙상운
	선박 대리점업(3개 업체)	국제선박, 세운공사, 목포해운
	통관업(2개 업체)	목포관세사무소, 대호관세사무소
	검정 검량 검수업(6개 업체)	고려검정공사, 극동검정동사, 대한해사검정공사, 한국해사위험물검사소, 국제선박, 세운공사
	해상 급유업(6개 업체)	남해석유, 중동운활유상사, 합동석유상사, 대창유업, 한국급유목포사무소, 부광해상급유
	해상 급수업(1개 업체)	동양통운

자료: 목포상공회의소.

4) 선용품 공급업

목포항에서 각종 선용품을 공급하는 업체는 78개로 그 현황은 <표 19>와 같다.

표 19 목포항의 선용품 공급업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부 산업 분류	업체 현황
선용품 공급업	선용품업(15개 업체)	한미해상, 해도상사, 한일상사, 코스믹, 대영공구상사, 덕수상사, 목포베어링상사, 삼성기계상사, 우성공구, 해양전자장비, 목포항도설비사, 신아전자, 삼양전자, 대양통신, 삼학무선
	선구 및 어구 제조 공급업 (40개 업체)	남양 목포공장, 남양교역, 영신산업, 성창산업, 신한산업, 삼정, 한일공업사, 석유선구상사, 신흥선구, 영랑선구, 수호선구상사, 한양선구상사, 고려선구점, 남양선구점, 남해선구점, 대산산업, 대양선구상사, 대일선구점, 대중선구점, 덕유선구상사, 동양선구점, 동진선구점, 바다선구점, 수웅선구점, 신안선구점, 영광선구점, 완도선구점, 중앙선구점, 창신선구점, 화신선구점, 평화선구점, 한양선구점, 해성선구점, 해안선구점, 해창선구점, 흑산선구점, 유성상사, 인천선구점, 광성상회, 부림산업
	선박용 기계부품 제조 수리업 (23개 업체)	광양종합기계, 한진상사, 한진기공사, 한국엔지니어링, 광양-인마대리점, 호성기계공업사, 신화엔진, 서해마린, 주안금속사, 신성디젤, 영신디젤, 삼성프로펠라, 신라프로펠라, 태광전기공사, 영흥기공사, 한일특수포금, 현대포금, 서울크랭크, 현대스크류, 이성공업사, 유성공업사, 우창공업사, 조도전공

5) 수산업

1996년도에 목포항에 선적을 두고 있는 어선은 안강망 어선이 173척, 유자망 어선이 24척, 채낚기 어선 9척 등이며 이들 어선에 1,678명의 선원이 어로에 종사하는 것으로 조사되었으며, 목포시 7개 어촌계 2,068가구의 7,131명이 각종 어선 954척을 이용하여 어선 어업, 해태 양식 및 일반 양식 등의 연안어업에 종사하고 있으며, 430여 명이 갯지렁이 채취 등 맨손 어업에 종사하는 것으로 조사되었다. 또한 김, 미역, 어묵 등 수산물 가공업체는 44개이며, 어획물의 판매 사업, 구매 사업, 신용 사업, 공제 사업 및 냉동제빙 사업 등을 하는 3개의 협동조합이 있고, 어획물을 중·도매하는 선어 중개업 업체가 45개가 있다. 어촌계 현황 및 수산업 업체 현황을 정리하면 <표 20> 및 <표 21>과 같다.

표 20 목포시 어촌계 현황(1996)

어촌계명	가구 수	어선척수	가구당 년 소득(원)
서산 어촌계	1368	544	2125만
광산어촌계	66	77	1567만
대반 어촌계	97	22	1670만
죽교 어촌계	252	163	1530만
허사도 어촌계	77	37	1600만
율도어촌계	94	58	1620만
달리도 어촌계	114	53	1540만
합 계	2068	954	400억 9012만

자료: 목포시청 농수산과.

표 21 목포항의 수산업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부 산업 분류	업체 현황
수산업	어선 선원	1678명의 어선 선원이 각종 어선에 승선하고 있다.
	어업	7561명이 어로 어업, 양식 어업, 갯지렁이 채취등의 어업에 종사하고 있다.
	수산물 가공업 (44개 업체)	삼진물산, 한국냉장 목포지점, 동남수산, 육기상사, 향아식품, 일신, 삼창, 삼창식품, 연흥산업 목포지점, 해양수산, 흥남수산, 영창산업, 덕산수산, 대영수산, 대창식품, 목포대양식품종합, 삼기수산, 삼영수산, 선일식품, 신흥냉장, 조우상사, 한일수산, 해동수산, 해양, 현대수산, 희영수산, 황금수산, 한길산업, 가림물산, 금성농수산, 대명종합식품, 삼광식품, 삼성수산, 삼양사 목포 수산공장, 삼원수산, 성산실업, 유진실업, 일양, 일흥수산, 진흥, 진흥 서산동 공장, 청산실업, 코리아, 평화식품
	목포수산업협동조합	
	근해안강망수산업협동조합	
	근해유망수산업협동조합	
	선어 중개업 (45개 업체)	선어중개업 1호, 5, 7, 8, 9, 11, 15, 16, 18, 24, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 45, 53, 57, 58, 65, 67, 77, 79, 85, 91, 97, 99호, 재영수산, 동진수산, 성자수산, 인천상회, 산호수산, 은혜수산, 희영수산, 상록수산, 한흥수산 및 개인명 3인, 새우젓 중개업 1호, 3, 8, 22, 33호

6) 조선업

목포항을 배경으로 각종 선박을 수리하거나 건조하는 조선업 업체는 21개로 <표 22>와 같다. 이중 영암군에 위치한 한라중공업 삼호조선소를 포함시킨 이유는 이 조선소 및 하청업체에 근무하는 직원 6,300여 명 가운데 4,450여 명이 목포시를 생활권으로 출퇴근 하고 있기 때문이다.

표 22 목포항의 조선업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부산업 분류	업체 현황
조선업	조선업 (21개 업체)	한라중공업 삼호조선소, 일흥조선, 광양조선, 목포조선공업, 고려조선, 한일조선공업사, 한남조선, 백천기업조선사업부, 현진FRP조선소, 해운조선, 삼경조선소, 동양조선소, 삼아특수FRP조선, 삼성FRP조선, 한성조선, 일우FRP조선, 대운FRP조선, 불티나조선, 한림조선, 신안FRP조선, 대성FRP조선

7) 무역업

목포상공회의소의 목포상공명감에 기재된 목포시 소재 무역 업체수는 28이나, 다른 항만 관련 산업 업체에 포함되므로 중복되지 않은 4개의 무역업 업체만을 정리하면 <표 23>과 같다.

표 23 목포항의 무역업 업체 현황

산업 분류	세부 산업 분류	업체 현황
무역업	무역업(4개 업체)	(주)삼미, (주)현대종합목재산업, (주)효성물산, (주)광산목재

8) 수중 개발업

목포항을 배경으로 해양 토목, 해저 청소, 해저 인양, 해저 촬영, 발파, 구조 업무 등에 종사하는 수중 개발업 업체 현황을 정리하면 <표 24>와 같다.

표 24 목포항의 수중 개발업 업체 현황(1996)

산업 분류	세부 산업 분류	업체 현황
수중 개발업	수중 개발업 (5개 업체)	대양수중개발, 목포수중개발, 대진수중개발, 돌핀수중개발, 백제수중개발

9) 해양·수산·항만·조선 관련 기관 현황

목포항을 배경으로 해양수산, 항만 및 조선에 관계되는 관련기관을 정리하면 <표 25>와 같다.

표 25 목포항의 해양·수산·항만·조선 관련 기관 현황(1996)

산업 분류	세부 산업 분류	업체 현황
해양수산·항만·조선 관련기관	해양수산·항만·조선 관련 기관 (20개 기관)	목포지방해양수산청, 목포지방해양경청, 목포세관, 목포출입국관리소, 국립목포검역소, 국립해양유물전시관, 목포지방해양안전심판원, 국립목포해양대학교, 국립수산물검사소목포지부, 남해수산업연구소목포분소, 한국해운조합목포지부, 여촌지도소, 목포지방선원노조, 한국조선공업협동조합, 한국어선협회목포지부, 한국항만운송협회, 한국선급협회목포지부, 로이즈선급협회목포지부, 미국선급협회목포지부, 한국무선국관리사업단목포지부

2. 항만 관련 산업의 지역경제 효과

목포항 항만 관련 산업의 지역경제 기여도를 김형근의 연구 자료를 인용하여 살펴보면, 목포항의 항만 관련 산업이 지역경제에 미치는 효과인 고용, 소득 및 지역 내 총생산의 현황은 <표 26>과 같다.⁰³⁾

먼저 고용 창출 효과를 살펴보면, 1996년도 목포항의 항만 관련 산업에 종사하는 인원은 총 2만 797명으로, 당해 연도 목포시 인구 24만 5,471명의 8.5%를 차지하고, 목포시 경제활동 인구 7만 1,809명의 29%를 차지고 있다. 또한 소득 창출 효과를 살펴보면, 1996년도 목포항 항만 관련 산업에 종사자가 받는 인건비 총액은 2030억 원을 초과하였다. 마지막으로 지역 내 총생산 기여도를 살펴보면, 1996년도 목포항과 직접 관련된 해운업, 항만하역 운송업, 선박 입출항 용역업, 선용품 공급업, 수산업, 조선업, 무역업, 수중 개발업과 해양·수산·항만·조선 관련기관의 총생산액은 8428억을 초과하며, 이는 1996년 목포시 총생산액 1조 5197억 8677만 2050원의 55.5%에 해당되는 금액으로 목포항의 지역경제에 대한 기여도가 절대적임을 나타낸다.

또한 목포항 항만 시설 자체를 이용하여 얻는 수입 즉, 접안료, 정박료, 화물 관련 사용료, 선박 입항료, 터미널 이용료, 화물 장치료, 수역 이용료, 일반 부두 임대료, 개발 부두 임대료, 부지 및 건물전용 사용료, 수역 점용 등의 항만 수입은 <표 27>와 같이 약간씩 등락을 하며 꾸준히 증가하여 2003년도에 20억여 원을 차지하며 우리나라 전체 항만 수입의 약 1%를 차지하고 있다.

03) 김형근, 같은 논문, 120~121쪽.

표 26 목포항의 항만 관련 산업 인건비 현황

(단위: 수/명/천 원, 기준년도: 1996)

산업 분류	세부 산업 분류	업체수	고용현황	인건비	매출액(예산액)
해운업	해상여객 운송업	12	447	606억 2019	2650억 2340
	해상화물 운송업	17	367	585억 4857	2566억 6632
항만하역 운송업	목포항운노동조합	1	816	1253억 0437	1286억 6126
	하역 운송업	14	574	639억 1163	3736억 0357
선박 입출항 용역업(20)	도선업	1	3	3억 2000	35억 9200
	예선업	1	9	27억 6000	32억 4000
	선박 대리점업	3	20	28억 3900	64억 9945
	통관업	2	7	10억 2600	35억 0000
	검정·검량·검수업	6	8	12억 5000	304억 5000
	해상 급유업	6	37	48억 3600	680억 9796
	해상 급수업	1	11	12억 1972	20억 6682
	선용품업	15	97	90억 7395	834억 3286
선용품 공급업	선구 및 어구 제조 공급업	40	460	458억 4827	1978억 5003
	선박용 기계부품 제조 수리업	23	161	180억 7657	1194억 9101
수산업	어선 선원		1,678	2911억 6656	2911억 6656
	어업		(7,561)	(13000억 0000)	13000억 0000
	수산물 가공업	44	928	735억 7922	10735억 2368
	목포수산업협동조합	1	200	485억 6771	24848억 3733
	근해안강망수산업협동조합	1	34	68억 9157	1070억 6666
	근해유망수산업협동조합	1	7	13억 0000	930억 0000
	선어 중개업	45	(45)	(300억 3944)	300억 3944
조선업	한라중공업 삼호조선소	1	4,450	8900억 0000	분석에서 제외
	조선소	20	1,740	638억 4319	4947억 9483
무역업	무역업	4	51	59억 8945	2032억 6799
수중 개발업	수중 개발업	5	39	79억 3200	171억 2100
해양수산·항만·조선 등 관련 기관	해양수산·항만·조선 관련 기관	20	1,047	2454억 9790	7914억 8416
합 계		285	20,797	20304억 187 (13300억 3944)	84284억 7633

주: () 부분인 어업과 선어 중개업 항목은 인건비 산출이 곤란하여 인건비 분석에서 제외함.

표 27 목포항의 항만 수입(1996~2003년)

(단위: 천 원)

연도	전체 항만	목포항	점유비(%)
1996	1925억 5266만 4	15억 9394만 8	0.8
1997	2097억 1425만 5	17억 0533만 0	0.8
1998	1719억 8562만 9	12억 9074만 0	0.8
1999	1848억 0436만 9	14억 6635만 2	0.8
2000	1873억 6360만 9	16억 5101만 2	0.9
2001	1991억 2391만 6	17억 3979만 9	0.9
2002	2104억 8023만 8	20억 2500만 0	1.0
2003	2163억 3647만 7	19억 2846만 8	0.9

주: 접안료, 정박료, 화물 관련 사용료, 선박 임항료, 터미널 이용료, 화물 장치료, 수역 이용료, 일반부두 임대료, 개발부두 임대료, 부지 및 건물전용 사용료, 수역 점용료 등 포함.

출전: 해양수산부, 『항만편람 2004』, 351~379쪽.

한편, 목포항을 이용하는 연안여객 업체의 2001~2015년도까지의 현황 및 보유 척수 운임을 살펴 보면, <표 28>과 같으며, 여객운임 수입이 매년 소폭 증가하여 2015년도에는 420억 원을 초과하여 목포항이 꾸준히 지역 소득 창출에 기여하고 있는 것으로 보인다.

표 28 목포항 연안여객 업체의 여객 운임 수입 추이(2001~2015년)

(단위: 원)

구분	목포		여객 운임 수입(원)		
	업체 수	척	GT	합계	목포
2001	22	58	1만 5142	178억 3828만 9024	147억 6125만 5240
2002	25	61	2만 4234	182억 3002만 9055	144억 6729만 3088
2003	25	66	2만 7574	218억 9844만 8001	174억 8959만 4511
2004	26	68	2만 6224	236억 6237만 1877	189억 9730만 3326
2005	28	69	2만 7308	266억 7536만 3818	220억 4969만 6731
2006	27	68	2만 6090	312억 7661만 8985	263억 2852만 6304
2007	27	67	2만 6567	300억 1936만 9247	251억 8264만 1594
2008	24	64	2만 6078	343억 3441만 1747	294억 6358만 8547
2009	25	64	2만 6078	367억 2804만 4977	309억 9729만 7331
2010	22	63	2만 7663	362억 7077만 1650	301억 3869만 1000
2011	23	65	3만 4347	371억 7819만 6250	300억 8956만 9000
2012	21	67	3만 8514	375억 9938만 4369	305억 8620만 9069
2013	21	66	3만 8844	444억 4002만 4500	362억 7731만 5500
2014	21	67	3만 4161	394억 1448만 3177	316억 5505만 5498
2015	21	64	4만 7418	426억 8433만 27	340억 8207만 3317

자료: 목포해양수산청 자체 집계(2016년 1월 5일).

더불어 목포항은 목포항을 이용하지 않으면 산업 활동을 할 수 없는 영암군 대불산업단지에도 경제적인 기여를 하고 있다. <표 29> 및 <표 30>과 같이 2014년도에 대불산업단지의 가동 업체는 308개이며 고용 인원은 1만 3017명에 이르고, 누계생산은 1조 5300억 원을 초과하고 누계수출은 6500억을 넘고 있다. 목포항은 이들 근로자들의 고용 효과 발생에 직접적으로 영향을 미칠 뿐만 아니라, 이들의 소비생활 터전이 목포임을 감안할 때 목포항이 대불산단 산업 활동을 통해 목포 경제 활성화 및 국가 수출 경제에도 크게 기여하고 있는 것으로 보인다.

표 29 대불산단의 운영 및 고용 현황

단지명	입주 계약	가동 업체	고용 현황(명)		
			남	여	계
대불산업단지	337	308	1만 1409	1608	1만 3017
산업	268	245	6413	852	7265
외국인	36	31	2739	309	3048
자유무역	33	32	2257	447	2704

자료: 산업통상자원부 한국산업단지공단(2014).

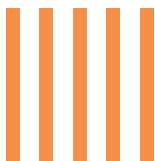
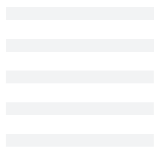
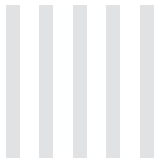
표 30 대불산단의 누계 생산 및 수출 현황

(단위: 백만 원)

단지명	누계 생산	누계 수출
대불산업단지	1조 5331억 43	6561억 96
산업	9049억 81	2355억 1
외국인	2049억 26	5466억 8
자유무역	4232억 36	3660억 27

자료: 산업통상자원부 한국산업단지공단(2014).

박계각 | 목포해양대학교 국제해사수송과학부 교수

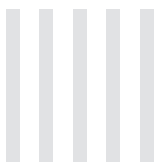
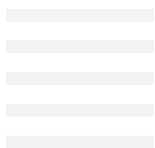
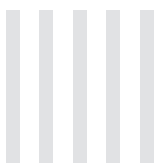
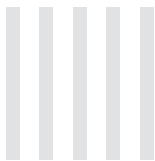


제1절 해상 교통

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수

제2절 등록 선박

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수



제3장 해상 교통과 등록 선박

제1절 해상 교통

1. 개항부터 해방까지

1) 개항 직전 목포항의 해운 현황

1892년 말 설립된 관영기 선회사인 이운사(利運社)는 1894년 말까지 관영으로 조곡 운송을 주로 하였다. 이운사는 1893년 3월부터 12월 말까지 7개 항구에서 쌀 248,621표(俵)⁰¹⁾ 대두 11,337표,

표 1 이운사의 각 항만별 조곡 운송 실적(1893년 3월~12월) (단위: 俵=5말 4되)

항구	쌀	대두	대맥
군산	2만 9263	1726	0
목포	6만 220	2218	0
웅진	3만 2151	1043	5
법성포	8596	1268	0
진주	1만 316	0	0
마산창	5만 9093	3462	928
고금도	4만 8982	1620	0
합계	28만 8621 *(24만 8621)	1만 1328 *(1만 1337)	933

출전: 加瀬和三郎, 『인천개항이십오년사(仁川開港二十五年史)』, 1900, 83쪽; 손태현, 『한국해운사』, 효성출판사, 1997, 191쪽 재인용.
주: 합계 중 () 안의 수치가 맞는 수치임.

01) 1표(俵)는 약 5말 4되 임.

대맥 933표를 운송하였는데, 이 중 쌀 60,220표(24.2%), 대두 2,218표(19.6%)를 목포에서 선적하였다.⁰²⁾

조선 정부는 1894년 갑오농민전쟁으로 추수가 없었던 데다가 기근과 소요, 각 병영의 병사와 관리, 초빙 외국인 등의 급료가 체불되는 등 매우 곤란한 지경에 빠져 있었다. 당시 우리나라의 개항장에는 정기선을, 미개항장에는 부정기선을 각각 배선하고 있던 일본우선주식회사는 화물이 과다하여 출하 화물을 미처 다 선적하지 못하는 지경이었다. 이에 일본 정부는 이노우에 가오루[井上馨]를 전권 특명공사에 임명하고, 재정 압박에 빠진 조선 정부에게 일본우선이 제공하는 차관을 받을 것을 제안하였다. 이에 도지부대신(度支部大臣) 어윤중이 일본우선의 6만 5천 원과 제일은행의 6만 5천 원 등 합계 13만 원을 해관세수금 담보 연리 8% 금리로 빌리는 대신 이운사 소속 선박을 일본우선 인천지점에 위탁 경영한다는 데 동의하였다.⁰³⁾

1895년 1월 23일 체결된 위탁경영 계약에 따라 일본우선 인천지점이 현익(顯益, 444NT), 창룡(蒼龍, 318NT), 해룡(海龍, 236NT)을 청일전쟁 중에는 군사 운송에 종사시켰고, 현익호와 창룡호는 오키나와에 배선하기도 하였다. 1895년 7월 15일에야 비로소 한반도 연안 정기항로를 개시하였다. 우선 현익호는 인천항을 기점으로 군산, 목포, 제주, 좌수영, 삼천포, 마산, 부산, 원산 등의 각 연안 항구 사이에 격주로 정기 배선하였고, 해룡호는 인천·평양 간에 매주 정기 배선하였다.⁰⁴⁾ 일본우선 인천지점의 이운사 사선 운항은 1896년 2월 고종의 아관파천 후 친러 정권 수립 후 일본우선과의 계약을 파약하였다. 이후 조선 정부는 일본우선과의 파약에 따른 분류로 선박 운항에 흥미를 잃게 되어 현익호와 창룡호 2척은 농상공부로 이관하였고, 해룡호는 인천항 경찰관이 우경선과 일본인이 설립한 광통사(廣通社)에 불하하였고, 이운호는 독일회사 세창양행이 운항하였다. 농상공부로 이관된 현익호와 창룡호는 장기간 인천항에 정박해 있다가 결국 독일회사 세창양행에 위탁되어 1897~1898에 연안 항로에 취항하였고, 1901년에는 인천-나가사키, 인천-상하이 등의 항로에 부정기 취항하기도 하였다.⁰⁵⁾

목포항은 1897년 개항 이후 1900년까지 이렇다 할 민간 해운업자가 없었다. 1900년(광무 4) 12월 삼화(三和, 현 무안) 감리(監理) 윤치호가 외부대신 박제순에게 보낸 보고서에는 ‘한국인으로서 외국 기선을 사용하는 자는 없다’고 보고하였다.⁰⁶⁾

02) 합계 중 () 안의 수치를 기준으로 함. 손태현, 『한국해운사』, 효성출판사, 1997, 191쪽.

03) 같은 책, 196~197쪽.

04) 같은 책, 200쪽.

05) 같은 책, 201~202쪽.

06) 『삼화보첩(三和報牒)』 제2책, 1900년(광무 4) 12월 21일자; 같은 책, 238쪽.

2) 개항기에서 해방까지 목포항의 해운

1897년 개항 직후 발빠르게 한국 연안 항로에 침투한 것은 일본우선이었다. 일본우선은 1898년 목포에 대리점을 두고, 매월 4주 1회 항복 운항 중이던 고베[神戸]-텐진[天津], 신호-우장(牛莊, 랴오닝 성 남부의 하항) 2개 항로를 체신성의 명령에 따라 목포에도 기항시켰으나, 1900년 체신성의 명령항로 변경으로 목포 기항을 중단하였다. 이에 일본우선은 신호-인천 간, 신호-진남포 간의 항로의 기선을 목포에 기항시켰다가 1907년 봄, 한국 연안항로에서 철수하였다. 오사카상선[大阪商船]은 1900년 10월 오사카-인천(시모노세키 및 부산 기항) 간에 기선을 10월 24일 체신성의 명령항로로 목포에 기항시킨 뒤 진남포까지 연장 운항하면서 군산에도 기항시켰다. 그러나 곧(1900년) 항로를 폐쇄하였다. 1905년 여름 목포 지점을 개설하여 오사카-인천(4척, 매월 왕복 16회, 고베, 시모노세키[下關]-부산-목포-군산), 나가사키[長崎]-대련(2척, 매월 왕복 8회, 부산, 목포, 군산, 인천, 진남포 정기 기항, 기타 안동현(安東縣, 현 단둥), 마산, 대마도의 이즈하라[嚴原], 나가사키의 고우노우라[郷の浦]에 부정기 기항) 간의 두 개 항로의 선박을 목포 등에도 기항하도록 하였다. 오사카[大阪]의 崎伊三郎이 소유한 아가가사키[尼崎]기선은 1906년 목포에 취급점을 설치하고, 오사카-인천 간의 정기선을 목포에 기항시켰다(선박 4척, 매월 왕복 16회, 고베, 시모노세키, 부산, 목포, 군산, 인천). 한편 사가현(佐賀縣)은 동 현의 석탄 및 도기류의 수출을 장려하는 뜻에서 현의 보조를 받아 1908년 가라츠[唐津]-인천 간에 명령항로를 열고 부산과 목포를 기항하여 2~3년간 운항한 바 있다.⁰⁷⁾

표 2 선박 및 여객 입출항 현황, 1897~1912년

연도	입항				출항				합계
	한국인	외국인	일본인	계	한국인	외국인	일본인	계	
1897	325	4	211	540	118	4	56	178	718
1898	1559	34	1117	2710	1361	22	619	2002	4712
1899	1889	125	1123	3137	1984	137	1117	3238	6375
1900	2342	74	1112	3451	2973	85	1153	4211	7752
1901	3225	60	1136	4411	3252	57	1126	4435	8856
1902	2798	41	1096	3935	3305	57	942	4300	7098
1903	3642	61	2053	5756	3757	77	1555	5389	1만 1145
1904	2864	38	1656	4558	3247	48	1615	4910	9468
1905	4366	97	2189	6619	4337	75	1979	6391	1만 2956
1906	5281	93	4364	9738	4435	203	3014	8652	1만 8390

07) 김정섭 옮김, 『국역 목포지』(1914), 목포문화원, 1991, 234~235쪽.

연도	입항				출항				합계
	한국인	외국인	일본인	계	한국인	외국인	일본인	계	
1907	4924	51	3415	8390	4896	40	1588	6524	1만 4914
1908	5541	118	5948	1만 1607	4708	107	4999	9814	2만 1421
1909	4334	160	5053	9543	4705	297	4460	9462	1만 9005
1910	3013	269	9196	1만 2478	2759	237	6413	9409	2만 1887
1911	3714	203	9515	1만 3432	3468	151	7631	1만 1268	2만 4700
1912	3916	165	7756	1만 1837	4997	214	7980	1만 3191	2만 5028

출전: 김정섭 옮김, 『국역 목포지』(1914), 1991, 237~238쪽.

표 3 선박 입항 현황, 1897~1912년

연도	가선		범선		정크		계	
	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤
1897	26	8691					26	8691
1898	303	7만 0101					303	7만 0101
1899	369	12만 0278					369	12만 0278
1900	248	10만 7613	68	4867			316	11만 2480
1901	302	9만 2988	63	5631			365	9만 8620
1902	373	16만 5116	71	3826	1	4	445	16만 8946
1903	412	23만 5830	92	4697			504	24만 0537
1904	357	15만 4564	77	2699	33	431	467	15만 7694
1905	403	19만 5768	116	2577	75	975	594	19만 9320
1906	451	23만 4699	95	2971	120	1456	666	33만 9126
1907	515	21만 9649	133	5201	88	1771	736	22만 6621
1908	386	20만 4812	71	3679	46	970	513	20만 9462
1909	431	21만 5260	43	2485	24	480	498	21만 8225
1910	448	23만 5281	87	2785	9	26	544	23만 8092
1911	499	27만 1969	115	3160	7	524	611	27만 5653
1912	504	31만 3178	180	3798		-	684	31만 6976

출전: 김정섭 옮김, 『국역 목포지』(1914), 1991, 239쪽.

한국 최초의 민간 외항 해운기업은 정치국(丁致國) 등이 1900년 6월 창립한 대한협동우선회사(大韓協同郵船會社)이다. 인천에 본사를 둔 대한협동우선회사는 연안 각 항구에 지점과 대리점을 두고 정부 소유였던 현익호와 창룡호를 연간 1만 원에 용선하였다. 대한협동우선회사는 창룡호를 엔타이[煙台]와 상하이[上海]로 취항시키고, 현익호를 군산, 목포, 제주, 부산, 함경도로 배선하였다.⁰⁸⁾ 이것이 개항 전후의 유일한 목포 항운 기관이었는데, 대략 5~6일 내지 1주일마다 목포를 출항하여 부산이나 인천 등지로 향하였다.⁰⁹⁾ 대한협동우선회사는 사세를 확장하여 자본금 20만 원의 합자조직으로 하고, 조선 정부로부터 창룡, 현익, 조주부(潮州府, 756NT) 등 3척을 구입하는 한편, 조직을 사장대변(社長代辦) 안영기(安永基), 총무(總務) 정치국, 감독(監督) 황최성(黃最性)으로 개편하였다. 조주부호는 이후 한성호로 개명되어 엔타이, 상하이, 나가사키, 고베 등으로 취항하다가, 군산, 목포, 원산 등으로 부정기적으로 배선되기도 하였다. 1901년에는 순신호(順新, 97GT)를 매입하여 진남포-만경대 항로와 군산-목포 항로에 각각 배선하였다. 일신호는 소형선이었지만, 객실을 갖추고 있어서 화객 운송량이 많은 근거리 항로인 진남포, 만경도, 또는 군산, 목포항에 부정기적으로 빈번하게 배선되어 양호한 운항 실적을 거두었다. 한편, 정부로부터 매입한 현익호와 창룡호는 주로 목포, 부산, 원산, 함경도 등으로 배선되었고, 이따금 엔타이와 일본 등으로 배선되기도 했다. 대한협동우선회사는 청일전쟁이 발발한 1904년 이후 여러 위험과 압박 등으로 소유선박을 한국거류 일본인이 만든 미츠와상회[三ツ輪商會]에 운항 대행시킬 수밖에 없었다.¹⁰⁾

미츠와상회는 인천 거류민인 綱木仙吉, 加來宗太郎, 하야시[林] 아무개씨 등이 러일전쟁 직후에 설립한 회사로 한성호, 현익호, 창룡호 등 3척의 운항을 대행함과 동시에 천조환(天照丸)과 동조환(東照丸) 등을 용선하여 1905년 2월까지 대일항로에 배선하였다. 그 뒤 미츠와 상회의 지배인이었던 입석간지(立石幹之)가 사업을 계승하여 협동조(協同組)를 조직하여 러일전쟁 중 인천중심의 항업에 종사하였다.¹¹⁾

호리[堀] 상회는 1883년 4월에 인천으로 이주한 굴구태랑(堀久太郎), 굴력태랑(堀力太郎) 부자가 선박 매매업과 여관업을 위해 설립한 회사로 출발하여 한강 강운과 근해 항로까지 경영하였다. 호리 상회는 목포 개항 이전부터 1900년경까지 목포를 기점 또는 기항지로 하는 세 항로를 운영하였다.

08) 『황성신문』 1900년(광무 4) 9월 14일자 광고란 참고; 손태현, 앞의 책, 243쪽.

09) 김정섭 옮김, 앞의 책, 240쪽; 목포시, 『목포시사』 사회·산업편, 1990, 311쪽.

10) 손태현, 앞의 책, 242~244쪽.

11) 같은 책, 249쪽.

표 4 1900년 전후 호리 상회 운항 항로

정기항로	운항 선박	운항 빈도	기항지
목포-진남포 항로	270등록톤 기선 1척	매2주 1회 항해	목포, 인천, 군산
인천-경성 항로	460등록톤 기선 1척	매월 1회 항해	군산, 목포, 부산, 원산 및 그 이북항
제주도-만경대 항로	115등록톤 및 99등록톤 기선 각 1척	매3주 1회 왕복	목포, 군산, 인천, 진남포

다케우치[武內] 회조부(回漕部)는 목포항에서 호리 상회의 대리점이었으나, 1905년 무내학태랑(武內學太郎)이 호리 상회의 목포 방면의 연안항로 영업권을 인수받아 자영하였다. 다케우치 회조부는 우선 영산강 항로를 개척하여 목포-영산포 간에 기선을 정기취항시키고, 제주선(추자도 경유), 줄포선(茁浦線, 智島 및 법성포 기항) 등의 정기항로도 경영하였다. 그러나 수지 상태가 불량하여 1900년 경부터 제주도 항로에 대해서는 목포우편국이 연액 2천 원을 그리고 1907년 7월부터는 줄포 항로에 대해 목포 일본인상업회회의소가 연액 1,820원을 보조하기도 했다. 이 같은 보조에도 불구하고 다케우치 회조부의 경영성과는 개선되지 못하여 4년간 결손누계가 7만 원이나 되었다.¹²⁾

다케우치 회조부의 사업을 계승한 일본연안회사가 목포항운합명회사다. 목포항운합명회사는 1909년 8월 山野瀧三, 福田有造, 靑田十三朗 등 7명이 자본금 20만 원을 출자하여 설립한 회사로, 복전, 청전, 산야 등 3명이 대표위원이 되고, 산야가 경영을 맡았다. 목포항운은 통감부의 보조를 받아 명령항로를 운영하였으나, 1910~1911년 한반도 연안항로 통일 문제가 대두하고, 1912년 4월 조선우선이 설립되고 조선우선 목포출장소가 개소됨에 따라 사업권을 조선우선에 합병하였다.¹³⁾

1904년경 일본 거류민들이 영산강의 강운을 개시하였다. 1904년 10월경 목포흥농협회(木浦興農協會) 목포본부 간사 谷垣嘉市와 영산포 지부 간사 河野喜三郎이 일본인들에게 교통 편의를 제공하기 위해 일본 범선 2척을 마련하여 목포-영산포 두 포구에서 동시에 발착하게 하였다. 같은 해 11월에 小早川與一郎이 발동기선 평남환(平南丸)을 평안도 방면에서 회항시켜 목포-영산포 간의 범선을 대체하였다. 이후 평남환은 平岡寅治郎에게 매도되어 계속 운항되던 중 1905년 9월에 한국인 홍 모 씨가 발동기선 정복환(正福丸)을 취항시켜 평남환과 경쟁하였다. 1905년 11월에는 영산강 최초의 소형 증기선인 평안환(平安丸)이 목포-영산강 항로에 취항하였으나 수지 불량으로 곧 다른 항로로 전배되었다. 1906년 8월에는 일본인 武內鶴太郎이 소형 증기선 기념환(紀念丸)을 목포-영산포 간에 정기항로를 개시하였다. 이로써 발동기선 평남환과 정복환(홍 모 씨가 일본인 呼子直七에게 매각) 2

12) 김정섭 옮김, 앞의 책, 315~329쪽; 손태현, 앞의 책, 251쪽.

13) 김정섭 옮김, 같은 책, 245~246쪽.

척과 소형 증기선 기념환이 경쟁하게 되자, 결국 1907년 7월 평남환은 영암 항로에, 정북환은 그 뒤 해남 방면으로 진출되었다. 이후 목포-영산포 항로는 유망한 사업이 되어 1909년에는 항운 회사가 이를 인수하여 많은 수익을 올렸고, 2~3척의 소형선을 예인하여 화객을 실어 호황을 누리기도 하였다. 그러자 항운 회사는 이 항로에 주력하여 소형 증기선 2척을 취항시키게 되었다. 한일병탄 후 조선우선주식회사의 설립으로 영산강의 항운도 조선우선에 인계되어 비교적 좋은 실적을 올리고 있었다. 그러나 1912년 12월 목포-광주 간 도로에 자동차가 운행되고, 1913년에는 호남선이 나주-송정리 간에 개통되자 여객이 급감하여 기선 1척이 격일로 발착하는 수준으로 전락하였다.¹⁴⁾

목포를 기점으로 한 항로에는 영암과 해남 항로가 있었는데, 한일병탄 전후 소형 석유발동기선이 취항하는 4개 항로가 운영되었다.¹⁵⁾ 1912년 4월 총독부의 주도하에 조선 연안의 해운업자들을 통합하여 창립된 조선우선주식회사는 목포에 출장소를 설치하였는데, 목포를 기점으로 한 조선우선의 항로표는 <표 5>와 같다.

표 5 한일병탄 전후 목포항의 연안여객 항로

항로	취항 선박	운항 빈도	기타
목포-영암-해창(海倉)	평남환	매월 1회	1907년 7월부터
목포-해남-공세포(貢稅浦)	정북환		1911년 개시. 1913년 경영권이 해남유지단체에 양도됨
목포-영암-서창	발동기선		옥치회조점(玉置回漕店)이 운항
목포-해남-별암			1913년 승견상점(昇見商店)이 운항

14) 김정섭 옮김, 앞의 책, 326~329쪽; 손태현, 앞의 책, 251~252쪽.

15) 김정섭 옮김, 같은 책, 326~329쪽; 손태현, 같은 책, 252쪽.

표 6 목포항 선박 입항 및 여객 입출항, 1897~1912년

연도	선박			여객	
	척수	톤수	입항	출항	계
1897	26	3691	340	718	1058
1898	303	7만 0101	2710	4712	7422
1899	369	12만 0278	3137	6375	9512
1900	316	11만 2480	3541	7752	1만 1293
1901	365	9만 8620	4411	8856	1만 3267
1902	445	16만 8946	3935	7098	1만 1033
1903	504	24만 0537	5756	1만 1145	1만 6901
1904	467	15만 7694	4558	9468	1만 4026
1905	594	19만 9320	6619	1만 2956	1만 9575
1906	666	33만 9126	9738	1만 8390	2만 8128
1907	736	22만 6621	8390	1만 4914	2만 3304
1908	513	20만 9462	1만 1607	2만 1421	3만 3028
1909	498	21만 8225	9543	1만 9005	2만 8548
1910	544	23만 8092	1만 3478	2만 1887	3만 5365
1911	611	27만 5653	1만 3432	2만 4700	3만 8132
1912	684	31만 6976	1만 1837	2만 5028	3만 6865

출전: 목포지편찬회, 『목포지』(1914); 목포시, 『목포시사』사회산업편, 1990, 321쪽.

표 7 1924년 목포항 기점의 조선우선 항로

항로	운행빈도	기항지
목포-군산선	매월 8회	법성포, 줄포, 위도, 군산
목포-군산 북도(北島)선	매월 4회	임자도, 안마도, 위도, 갈상도, 군산
목포-다도해 남도(南島)선	매월 4회	우이도, 대흑산도, 매가도, 태도, 흑산도
목포-진도선	매월 10회	안창도, 우수영, 진도
목포-비금도선	매월 10회	가좌도, 하의도, 비금도
목포-임자도선	매월 10회	자은도, 지도, 임자도
목포-부산 외회(外廻)선	매월 10회	추자도, 제주도 도지(島地), 동 조천, 동 성산포, 거문도, 장승포, 부산
목포-부산 내회선	매월 10회	우수영, 완도, 장흥, 홍양, 나로도, 여수(乘換接續), 노량진, 심천포, 통영, 마산, 진해만, 부산
목포-제주도 서회선	매월 5회	조도, 추자도, 제주도 산지, 동 비양도, 동 모슬포(慕瑟浦), 동 서귀포
목포-제주도 동회선	매월 5회	소안도, 제주도 산지, 동 조천, 동 금령, 동 성산포, 동 표선리, 동 서귀포
목포-영산포선	매일 호지(互地) 발착	몽탄진, 사포, 중촌포, 구진포, 영산포

출전: 목포시, 『목포시사』사회산업편, 1990, 312~313쪽.

표 8 1919년 목포항 입출항 선박 현황

	기선		범선		합계		화물		여객
	척	톤	척	톤	척	톤	가격	톤	인
입항	1,450	1,145,600	4,400	1,540,000	5,850 [*]	2,685,600	3,925,000	30,000	3,670
출항	1,439	1,145,200	4,250	1,485,500	5,689	2,630,700	6,842,800	50,240	3,650

자료: 1921년 「목포항세일람표(木浦港勢一覽表)」(국립해양박물관 소장).

주: 자료에는 5,832척으로 기록되어 있으나, 기선과 범선 입항 척수를 합하여 수정함. DHK.

2015년 국립해양박물관에서 구입한 해양 관련 유물 중 「목포항세일람표(木浦港勢一覽表)」는 1920년 도쿄에서 출판된 것으로, 목포항 전도와 함께 목포항의 연혁, 위치와 지세, 기후, 교통, 해운, 교육, 종교, 무역, 호구 등에 관한 정보가 정리되어 있다. 이 일람표에 따르면, 1919년 목포항에는 기선 1450척, 114만 5600톤, 범선 4400척, 154만톤 등 총 5850척, 268만 5600톤의 선박과 3,670명의 여객이 입항하였고, 기선 1439척, 114만 5200톤, 범선 4250척, 148만 5500톤 등 총 5689척, 263만 700톤의 선박과 3,650명의 여객이 출항한 것으로 나타났다.

1920년에는 목포 해운회사가 설립되어 1924년 가을에 발동기선을 신조하여 목포-법성포 항로를 개설하였고, 이듬해 다시 신조 발동기선이 완성되자 목포-여수 간 여객 항로를 운항하였으며, 1926년 이 항로를 부산까지 연장하였다. 조선기선은 조선우선의 기존 항로와 신조선으로 경남과 전남의 다도해 항로를 운영해 왔으나, 1926년 목포해운회사 설립 이후 2년에 걸쳐 치열하게 경쟁하였다. 1929년 7월에는 국제운수주식회사 목포지점이 개설되어 야마노[山野] 회조부(回漕部)의 사업을 계승하여 일본 오사카, 도쿄-요코하마[京濱] 방면 등 근해 항로의 화객을 운송하였다. 외국 항로는 영국과 미국의 석유선과 외미선(外米船)이 간혹 입항했을 뿐 정기항로는 없었다. 그리하여 1928년 목포항에 드나든 외국 상선(일본선 포함)은 입항 912척, 71만 7792톤, 출항 904척, 71만 3093톤이었다.¹⁶⁾

16) 목포시, 『목포시사』 사회·산업편, 1990, 312~313쪽.

표 9 1930년 목포 기항 정기선 현황

항로명	취항선 수	기항/발선 화수	경영자	비고
다렌-조선-북해도	3	23	시마타니[島谷] 기선(주)	갈 때만 기항
인천-상하이	1	18	조선우선(주)	올 때만 기항
신의주-한신[阪神]	2	144		
인천-도쿄[東京]	2	56		
나가사키[長崎]-다렌	1	28		
다렌-인천-한신[阪神]	1	28	오사카[大阪]상선(주)	
	4	192		
목포-부산	2	360	조선기선(주)	
여수-한신[阪神]	1	36	조선우선(주)	
제주도-한신[阪神]	1	36	오사카[大阪]상선(주)	
인천-목포	1	36	조선기선(주)	

출전: 김정섭 옮김, 『목포부사』(1930), 698쪽.

1차 세계대전으로 해운 호황기를 맞이하여 연안 항운을 기도하는 다수의 발동기선 업자가 인천, 목포, 마산, 부산 등의 항구에서 속출하였다. 발동기 선업자들은 저렴한 운임으로 조선우선의 연안 항로를 침식하는 기세를 보였다. 이에 조선우선은 군수 발동기선 업자와의 경쟁을 회피하기 위해 부산에 자본금 100만 원으로 부산기선주식회사를 설립하여 종래 자영하던 부산 중심의 근거리 항로를 부산기선에 양도하였다. 제1차 세계대전 종전 후 한국인으로서 소규모 항운업을 영위한 사람이 일부 있었으나, 겨우 명맥을 유지하는 수준에 그쳤다. 일본이 중국대륙을 침략한 직후인 1938년 이후에는 연안항로는 부산항을 기점으로 이루어졌는데, 조선기선이 100톤급 이상의 선박 6척을 부산-목포 항로에 투입하여 매일 운항하였고, 조선해운이 부산-목포-군산선에 4척을 투입하여 월 12회, 조흥해운상회가 부산-목포-군산선에 3척을 투입하여 월 3회, 加藤謙弍이 부산-목포-군산선에 3척을 투입하여 월 3회, 川波藤太郎이 부산-목포선에 1척을 투입하여 월 2회 각각 운항하였다(표 9) 참조). 일본이 태평양전쟁을 발발한 1941년 말 이후에는 총독부의 연안해운 통제 방침에 따라 조선기선, 입석(立石)기선, 황양(晃陽)기선을 서일본기선으로 통합하였고, 소규모항운업체들은 부침을 겪었다.¹⁷⁾ 식민지시기에 조선인에 의해 창립되어 식민지 말기까지 존속한 항운 업자는 삼신(森信)기선, 남일(南一)운수, 부천군 면영해운조합 등이었는데, 남일운수는 목포를 중심으로 사업을 영위하였다.

17) 한국해사문헌연구소, 『한국해운발전40년사』, 1984, 250쪽, 256쪽.

3) 평수 항로

개항 전후 광주, 나주, 영산포 등의 시읍과 목포와의 유일한 교통기관은 육상의 말을 제외하고는 영산강을 오르내리는 배편이 유일했다. 목포와 영산포 간 32해리 간에는 1904년경까지 어떠한 배도 운항되지 않아 화객은 모두 어선이나 통선을 이용할 수밖에 없었다. 목포에서 출발한다면 적어도 18시간이 소요되었고, 조류 등으로 대기 시간이 추가되면 30시간이 소요되기도 했다. 이러한 상태를 벗어나기 위해 목포와 영산포의 유지들이 힘을 모아 1904년 10월 소형 범선 2척으로 양측에서 출발하도록 하였는데, 이로써 양지를 오고가는 지역 주민들에게 편의를 제공하였다. 그러나 이듬해인 1905년 평안도 방면에서 운항하던 발동기선 평남환이 목포-영산포 간 항로에 취항함으로써 소형 범선의 존재가치가 없어졌다. 그 뒤 1906년 9월 흥 모(某)라는 사람이 발동기선 정북환을 들여와 평남환과 함께 운항하였고, 그 해 11월에 소형 증기선 평안환이 취항하였다. 평안환은 수지가 맞지 않아 곧 다른 곳으로 옮겨 갔으나, 1906년 8월 기념환이 목포-영산포 간 정기항로를 열었다. 이로써 목포-영산포 간 항로에 3척이 취항하게 되어 경쟁이 심해지자 운항 업자들 간에 협정을 맺어 1907년 7월 평남환과 정북환은 다른 항로로 전배하고 기념환 1척만이 남게 되었다.

1909년 5월에는 다케우치[武内]가 해운업을 목포항운합명회사에 인계하였는데, 목포항운이 경영하면서 3척의 종선을 달고서도 화객이 넘치는 상태여서 다른 노선이 적자를 면치 못한 것에 비하면 비교적 양호한 경영실적을 올렸다. 1909년 8월에는 부산 방면에 금강환이 취항하였다. 목포항운에서도 2척으로 증가시켜 직선과 연안 기선으로 각각 충당시켰는데, 1912년 4월 조선우선주식회사가 설립될 때까지 유지되었다. 그러나 1912년 12월 목포-광주 간 자동차 도로 개통과, 이듬해 나주와 송정리 간의 철도가 개설됨에 따라 선객이 감소하게 되자 기선 1척으로 격일 발착해 오다 이마저 폐지되었다. 그 후 10여 년간 통선과 어선으로 역행하기도 하였고, 1925년 5월 일본인들이 발동기선 영포환을 취항시키기도 했다. 영포환은 1928년 10월까지 목포-영산포 간 화객을 수송하였으나, 1929년 목영운수(木榮運輸)주식회사(영산포 소재)로 넘어갔다.¹⁸⁾

한편, 영암-해창까지의 평수 항로는 1907년 7월에, 해남 공세포까지는 1911년에, 영암 서창까지는 1913년에, 해남 별암까지는 역시 1913년에 옥치(玉置) 회조점에 의해 각각 항로가 개설되었다가 소유권의 부침이 거듭되었다.

18) 목포시, 앞의 책, 313~317쪽.

2. 해방부터 현재까지

1) 선박 입출항 실적

해방 후 목포항의 선박 입출항 현황을 밝혀줄만한 자료는 6·25전쟁기부터 2015년까지의 실적을 비교적 상세하게 확인할 수 있는 한국은행목포지점이 발간한 『목포항산업발달사』이다. 이 책에 따르면, 1951년 목포항에는 입항 7153척, 14만 9921톤, 출항 8591척, 20만 9272톤 등 총 1만 5744척, 35만 9193톤의 선박이 입출항하였다. 그러나 전쟁의 여파로 1952년 1만 1083척, 44만 8182톤, 1953년 9481척, 64만 6090톤, 1954년 6046척, 18만 4503톤으로 척수는 꾸준히 감소한 데 반해, 톤수는 1951~1953년까지 늘어났다가 1954년에 큰 폭으로 감소한 것으로 나타났다.

1924년 2월 목포 연안의 다도해에 거주하는 한국인 569명이 자본금 15만 원으로 설립한 남일운수는 창립 당시에는 기선 1척으로 사업을 개시하였다. 일제의 조선인 해운 억압 정책에도 불구하고 주주의 이해와 다도해 주민들의 협력을 얻어 해방 직전에는 기선 6척을 운항하는 수준으로 발전하였다. 주 항로는 목포를 중심으로 안창, 기좌, 팔금, 암태, 자은, 당두, 비금, 도초 등의 다도해의 섬 사이를 운항하였다. 그러나 태평양 전쟁 말기에는 연료유의 부족과 소유 선박의 징발 등으로 난관에 봉착하였다. 특히 징발된 선박 중 1척(100톤)은 침몰되었고, 잔여 선박도 수리 불능으로 노후화되어 존속 자체가 어려울 것으로 보였다. 그러나 해방이후 자본금을 300만 원으로 증자하여 파손된 선박을 수리하고 기선 7척으로 점차 정상적인 궤도에 올라설 수 있을 듯 했다. 하지만 6·25전쟁의 발발로 기선 4척이 폭격으로 파손되어 남일운수는 치명타를 받았다. 9·28 서울 수복 후 주주와 도민의 절대적인 협력으로 3년간에 걸쳐 파손된 선박을 수리하여 1955년 당시 7척의 선박을 운항하였다.¹⁹⁾

표 10 선박 입출항 실적, 1951~1954년

연도	입항		출항		합계	
	척	톤	척	톤	척	톤
1951	7153	14만 9921	8591	20만 9272	1만 5744	35만 9193
1952	6131	23만 0580	4952	21만 7602	1만 1083	44만 8182
1953	4710	31만 4909	4771	33만 1181	9481	64만 6090
1954	3733	11만 2207	2313	7만 3296	6046	18만 4503

출전: 한국은행목포지점, 『목포항산업발달사』, 1956, 28~29쪽; 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 1990, 329쪽.

19) 교통부 해운국, 『해운십년약사』, 1955, 370쪽.

표 11 1955년 당시 남일운수 운항 항로

선박	남신호	남영호 남대호	남국호	남일호	남경호	남정호
항로	목포-흑산	목포-비금	목포-하의	목포-자은	목포-지도-해제	예비선

출전: 교통부 해운국, 『해운십년약사』, 1955, 371쪽.

제1차 경제개발계획이 시작된 1962년에는 외항선 96척, 22만 4991CT, 연안선 9697척, 43만 436CT 등 9793척, 65만 5427CT이었던 목포항의 선박 입항 실적은 1차 경제개발계획이 완료된 1966년에는 외항선 114척, 12만 8984CT, 연안선 1만 2311척, 77만 874CT 등 1만 2425척, 89만 9858CT로 척수는 1.2배, 톤수는 1.37배 각각 증가하였다. 흥미로운 것은 외항선은 1962년 96척, 22만 4991CT에서 1966년 114척, 12만 8984CT로 3/5(톤수)으로 감소한 데 반해, 연안선은 1962년 9,697척, 43만 436CT에서 1966년 1만 2311척, 77만 874CT로 척수는 1.2배, 톤수는 1.8배 각각 증가한 것으로 나타났다.

제2차 경제개발5개년계획 기간이었던 1967년에서 1971년 기간의 입항 실적은 외항선 111척, 14만 6832CT, 연안선 1만 4246척, 84만 8658CT 등 14357척, 99만 5490CT에서 외항선 137척, 39만 7279CT, 연안선 3873척, 27만 1910CT 등 4010척, 66만 9180CT로, 척수는 1/3, 톤수는 2/3 수준으로 급감하였다. 흥미로운 것은 이 기간 동안 연안선 입항 실적은 감소하는 경향을 보인 데 반해, 외항선은 척수는 비록 등락이 있었지만, 톤수는 증가하는 경향을 보였다는 점이다. 특히 1971년에는 외항선의 입항 톤수가 연안선의 입항 톤수를 처음으로 앞질렀다.

제3차 경제개발5개년계획 기간에는 1972년 외항선 99척, 33만 933CT, 연안선 4492척, 23만 8978CT 등 4591척, 56만 9911CT의 선박이 입항했던 데서 1976년 외항선 147척, 24만 8348CT, 연안선 5761척, 41만 515CT 등 5908척, 65만 8863CT이 입항하여 척수와 톤수 모두 약간 증가하였다. 1972년에는 외항선 입항 톤수가 연안선보다 10만여 톤이 많았지만, 이후 다시 연안선의 입항 톤수가 외항선을 추월하여 이후 1990년대 초반까지 그 추세가 지속되었다.

표 12 목포항 선박 입항 실적, 1958~1979년

연도	외항선		연안선		합계	
	척	선박톤수(CT)	척	선박톤수(CT)	척	선박톤수(CT)
1958	65	200,425	726	74,324	791	274,749
1959	105	117,644	833	95,942	938	213,586
1960	79	155,566	736	71,809	815	227,375
1961	74	162,525	1,098	85,802	1,172	248,327
1962	96	224,991	9,697	430,436	9,793	655,427
1963	106	232,106	11,221	551,144	11,327	783,250
1964	87	158,701	13,688	703,528	13,775	862,229
1965	59	172,030	11,570	901,493	11,629	1,073,523
1966	114	128,984	12,311	770,874	12,425	899,858
1967	111	146,832	14,246	848,658	14,357	995,490
1968	176	248,127	6,625	296,477	6,801	544,604
1969	168	244,359	6,774	353,317	6,942	597,676
1970	151	141,263	5,282	299,505	5,433	440,768
1971	137	397,270	3,873	271,910	4,010	669,180
1972	99	330,933	4,492	238,978	4,591	569,911
1973	105	228,352	4,754	305,878	4,859	534,230
1974	136	159,428	4,544	321,098	4,680	480,526
1975	132	249,656	4,513	291,657	4,645	541,313
1976	147	248,348	5,761	410,515	5,908	658,863
1977	139	308,475	6,702	494,195	6,841	802,670
1978	121	233,400	8,915	750,253	9,036	983,653
1979	137	343,769	9,715	843,962	9,852	1,187,731

출전: 교통통계연보, 『해운항만통계연보』; 목포시, 『목포시사』, 사회·산업편, 1990, 330쪽.

1980년대에는 입항과 출항 실적을 각각 구분한 통계치를 확인할 수 있는데, 입항 실적에서는 1980년 8922척, 129만 5000GT가 입항하였으나 1985년 8803척, 164만 6000GT의 선박이 입항하였고, 1989년 1만 1261척, 214만 총 톤의 선박이 입항하였다. 출항 실적에서는 1980년 8432척, 130만 총 톤, 1985년 1만 2265척, 167만 8천 총 톤, 1989년 1만 1382척, 216만 7천 총 톤이 각각 출항하였다. 1980년대 10년 동안 입항과 출항 실적 모두 1.6배 가량 증가하였다.

1990년대도 이따금 등락을 보였지만, 장기적으로는 조금씩 증가하는 경향을 보였다. 입항 실적은 1990년 외항선 172척, 117만 8천 총 톤, 외항선 1만 2164척, 162만 총 톤 등 1만 2336척, 279만 8천 총 톤에서 1999년 외항선 345척, 225만 8천 총 톤, 연안선 7013척, 314만 6천 총 톤 등 7358

표 13 목포항의 선박 입출항 실적, 1980~1989년

(단위: 척, GT)

	연도	외항선		연안선		합계	
		척	선박톤수	척	선박톤수	척	선박톤수
입항	1980	101	36만 7000	8821	92만 7000	8922	129만 5000
	1981	115	29만 9000	9091	97만 7000	9206	127만 6000
	1982	141	36만 5000	8125	91만 6000	8266	128만 2000
	1983	109	56만 8000	8230	104만 5000	8339	161만 4000
	1984	132	61만 8000	8185	97만 2000	8317	159만 0000
	1985	165	70만 6000	8638	94만 1000	8803	164만 6000
	1986	152	90만 7000	9395	104만 3000	9547	194만 9000
	1987	132	84만 3000	9227	107만 1000	9359	191만 4000
	1988	102	69만 5000	1만 0317	113만 3000	1만 0419	182만 8000
	1989	127	80만 6000	1만 1134	134만 4000	1만 1261	214만 0000
출항	1980	127	39만 4000	8699	90만 6000	8432	130만 0000
	1981	128	29만 9000	8724	96만 3000	9629	126만 1000
	1982	153	33만 4000	7920	88만 8000	9229	122만 2000
	1983	108	54만 5000	8115	104만 6000	1만 0232	159만 1000
	1984	129	62만 4000	7856	93만 9000	1만 1382	156만 3000
	1985	166	69만 9000	8266	98만 0000	1만 2265	167만 8000
	1986	151	89만 1000	9478	103만 3000	1만 2445	192만 4000
	1987	133	84만 3000	9096	105만 0000	9582	189만 2000
	1988	102	69만 4000	1만 0130	111만 8000	1만 0232	181만 2000
	1989	128	78만 2000	1만 1254	138만 5000	1만 1382	216만 7000

주: 척, 톤 수는 천 단위에서 절사함.

출전: 척톤 - 한국해양수산개발원, 『해운통계요람 2004』, 2004, 282~283쪽.

척, 540만 총 톤으로 증가하였고, 출항 실적도 1990년 외항선 171척, 119만 9천 총 톤, 연안선 1만 2094척, 159만 7천 총 톤 등 1만 2265척, 279만 7천 총 톤에서 1999년 354척, 291만 2천 총 톤, 연안선 7002척, 313만 5천 총 톤 등 7356척, 604만 8천 총 톤으로 증가하였다.

2000년대 들어서는 선박 입출항 실적이 1천만 총 톤을 돌파하기에 이르렀다. 입항 실적에서는 2000년 외항선 366척, 252만 총 톤, 연안선 8752척, 399만 총 톤 등 총 9188척, 650만 총 톤의 선박이 입항하였고, 2002년 1만 2159척, 1259만 6천 총 톤을 돌파하여 처음으로 입항 선박 1천만 총 톤을 돌파하였다. 2010년에는 8822척, 3478만 총 톤의 선박이 입항하였고, 2015년에는 9481척, 4113만 총 톤이 입항하였다. 출항실적에서는 2000년 9129척, 661만 총 톤이 출항하였고, 2002년

표 14 목포항의 선박 입출항 실적, 1990~1999년

(단위: 척, GT)

연도	외항선		연안선		합계		
	척	선박톤수	척	선박톤수	척	선박톤수	
입항	1990	172	117만 8000	1만 2164	162만 0000	1만 2336	279만 8000
	1991	166	118만 7000	1만 2291	174만 4000	1만 2457	293만 1000
	1992	181	124만 2000	9377	136만 9000	9558	261만 2000
	1993	617	125만 2000	3318	124만 3000	3935	249만 5000
	1994	281	137만 7000	4104	130만 0000	4385	267만 7000
	1995	396	314만 4000	5542	197만 4000	5938	511만 8000
	1996	393	273만 0000	5321	224만 4000	5714	497만 4000
	1997	421	230만 1000	5434	299만 1000	5855	529만 2000
	1998	323	177만 8000	5792	312만 1000	6116	489만 9000
	1999	345	225만 8000	7013	314만 6000	7358	540만 4000
출항	1990	171	119만 9000	1만 2094	159만 7000	1만 2265	279만 7000
	1991	162	114만 8000	1만 2283	174만 0000	1만 2445	288만 7000
	1992	188	116만 9000	9394	135만 3000	9582	252만 2000
	1993	615	195만 7000	3245	106만 2000	3860	302만 2000
	1994	275	136만 0000	4051	129만 7000	4326	264만 7000
	1995	401	313만 4000	5513	196만 4000	5914	509만 8000
	1996	402	299만 0000	5252	219만 1000	5654	518만 1000
	1997	444	322만 8000	5401	295만 0000	5845	617만 8000
	1998	347	241만 9000	5769	312만 8000	6116	554만 7000
	1999	354	291만 2000	7002	313만 5000	7356	604만 8000

주: 척, 톤수는 천 단위에서 절사함.

출전: 척·톤 - 한국해양수산개발원, 『해운통계편람 2004』, 2004, 282~283쪽.

에 1만 1986척, 1372만 총 톤이 출항하여 목포항 출항실적 사상 처음으로 1천만 총 톤을 돌파하였다. 2010년에는 8835척, 3562만 총 톤이 2015년에는 9559척, 4487만 총 톤의 선박이 각각 출항하였다.

목포항의 무역항으로서의 지위를 비교해 보면, 선박 입출항 실적을 기준으로 목포항은 정제 내지는 발전이 매우 더딘 항만인 것으로 나타났다. 1995년 우리나라 무역항에는 총 8만 4358척, 9억 7321만 총 톤의 선박이 입출항하였는데, 당시 목포항에는 797척, 627만 총 톤의 외항선이 입항하여 전체 입출항 선박 톤수의 0.8%를 차지하는 데 그쳤다. 2000년에는 우리나라 무역항 입출항 선박 14억 9322만 총 톤 중 516만 총 톤이 목포항에 입출항하여 0.3%를 차지하였고, 2005년에는 전체 20억 1577만 총 톤 중 4019만 총 톤이 목포항에 입출항하여 2%, 2010년에는 전체 27억 1651만 총 톤 중 4756만 총 톤 1.8%, 2015년에는 전체 35억 5335만 총 톤 중 5305만 총 톤이 목포항에 입출항하여 1.5%를 차지하였다.

표 15 목포항의 선박 입출항 실적, 2000~2015년

(단위: 척, GT)

	연도	외항선		연안선		합계	
		척	선박톤수	척	선박톤수	척	선박톤수
입항	2000	366	252만 6000	8752	397만 7000	9118	650만 3000
	2001	363	310만 4000	1만 1379	507만 3000	1만 1742	817만 7000
	2002	512	623만 3000	1만 1647	636만 3000	1만 2159	1259만 6000
	2003	549	610만 5000	1만 0269	598만 5000	1만 0818	1209만 0000
	2004	666	721만 1000	9296	522만 3000	9962	1243만 4000
	2005	1230	1995만 1000	8130	558만 3000	9360	2553만 4000
	2006	1337	2218만 3000	8251	633만 8000	9588	2852만 1000
	2007	1463	2060만 1000	7923	773만 7000	9386	2833만 7000
	2008	1546	1778만 5000	7628	821만 8000	9174	2600만 3000
	2009	1030	1548만 1000	8641	1149만 0000	9671	2967만 1000
	2010	1189	2205만 2000	7633	1272만 9000	8822	3478만 1000
	2011	1077	1930만 6000	7677	1542만 2000	8754	3472만 9000
	2012	993	2188만 6000	8187	1133만 5000	9180	3322만 1000
	2013	939	2821만 5000	8657	1177만 4000	9596	3999만 0000
	2014	942	2643만 0000	8623	1365만 9000	9565	4008만 8000
출항	2000	370	264만 0000	8759	397만 7000	9129	661만 7000
	2001	376	401만 0000	1만 1610	529만 1000	1만 1986	930만 1000
	2002	523	736만 2000	1만 1620	636만 6000	1만 2143	1372만 8000
	2003	559	738만 2000	1만 0271	598만 4000	1만 0830	1336만 6000
	2004	680	836만 3000	9287	521만 4000	9967	1357만 8000
	2005	1226	2024만 6000	8120	535만 5000	9346	2560만 1000
	2006	1341	2311만 0000	8247	632만 0000	9588	2942만 9000
	2007	1491	2209만 8000	7894	767만 4000	9385	2977만 2000
	2008	1601	2078만 9000	7650	829만 4000	9251	2908만 3000
	2009	1086	1906만 3000	8587	882만 7000	9673	2789만 0000
	2010	1234	2550만 9000	7601	1012만 0000	8835	3562만 8000
	2011	1120	2386만 2000	7654	1224만 7000	8774	3611만 0000
	2012	1042	2512만 8000	8189	1135만 6000	9231	3648만 4000
	2013	983	3086만 9000	8655	1181만 6000	9638	4268만 5000
	2014	972	2939만 2000	8620	1364만 1000	9592	4303만 3000
	2015	969	2833만 5000	8590	1653만 5000	9559	4487만 1000

주: 척, 톤수는 천 단위에서 절사함.

출전: 2000~2014년 - 한국해양수산개발원, 『해운통계요람 2015』, 2015, 274~275쪽, 2015년 - 해운항만물류정보센터(www.spidc.go.kr).

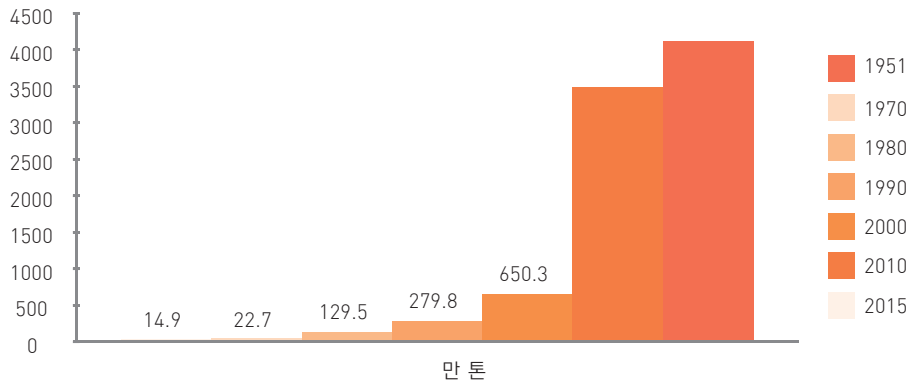
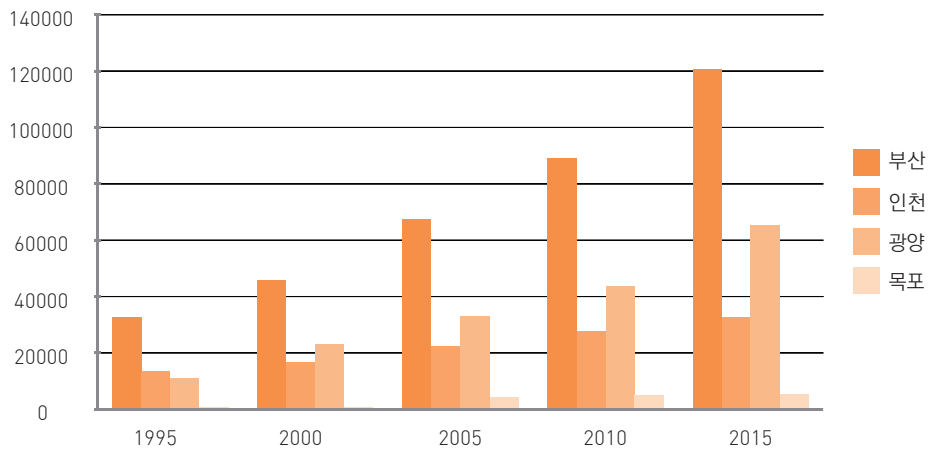


표 16 주요 항만과 목포항의 선박 입출항 실적, 1995~2015년

(단위: 척, 1,000GT)

연도	부산		인천		광양		목포		전국 합계	
	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤
1995	3654만 7	3억 2762만 6	1082만 6	1억 3467만 9	733만 0	1억 1072만 0	79만 7	627만 8	8435만 8	9억 7321만 3
1996	3864만 7	3억 5504만 9	1183만 1	1억 4883만 3	821만 1	1억 2116만 4	79만 5	572만 1	9164만 4	10억 7976만 2
1997	3803만 4	3억 7830만 4	1218만 5	1억 6348만 4	845만 2	1억 2958만 8	86만 5	552만 9	9522만 6	11억 6253만 7
1998	3879만 5	3억 9399만 0	1082만 0	1억 4648만 7	933만 0	1억 4284만 8	67만 1	419만 7	9541만 0	11억 8170만 1
1999	4120만 1	4억 2410만 1	1279만 8	1억 7937만 0	1303만 1	2억 0184만 8	69만 9	517만 0	1억 0994만 4	13억 8476만 4
2000	4196만 5	4억 5603만 4	1357만 7	1억 9543만 3	1524만 1	2억 2917만 3	73만 6	516만 6	1억 1664만 4	14억 9322만 3
2001	4669만 2	5억 0770만 0	1308만 8	1억 8458만 7	1484만 8	2억 3092만 9	73만 9	711만 4	1억 2282만 7	15억 4653만 4
2002	5230만 8	5억 4859만 9	1484만 3	1억 9504만 9	1553만 5	2억 5000만 6	103만 5	1359만 5	1억 3409만 2	16억 4788만 8
2003	5456만 6	5억 8958만 0	1596만 8	1억 9904만 2	1666만 5	2억 7460만 5	110만 8	1348만 7	1억 4158만 3	17억 2318만 2
2004	5573만 7	6억 2426만 1	1738만 5	2억 0393만 8	1786만 8	3억 0243만 7	134만 6	1557만 4	1억 4964만 3	18억 5441만 9
2005	5561만 4	6억 7488만 1	1829만 2	2억 2245만 4	1903만 4	3억 2969만 7	245만 6	4019만 7	1억 5470만 0	20억 1577만 2
2006	5406만 0	6억 9002만 8	1914만 0	2억 3067만 2	2032만 3	3억 6213만 0	267만 8	4529만 2	1억 5739만 8	21억 0278만 2
2007	5747만 7	7억 4638만 3	2004만 1	2억 4293만 3	2058만 5	3억 8625만 3	295만 4	4269만 9	1억 6578만 9	22억 5107만 7
2008	5705만 9	7억 7985만 3	1923만 8	2억 4592만 9	2063만 7	4억 1331만 2	314만 7	3857만 3	1억 6602만 0	23억 6667만 3
2009	5216만 3	8억 1017만 9	1743만 9	2억 4156만 8	1944만 5	3억 9647만 1	211만 6	3454만 4	1억 5575만 8	23억 9825만 5
2010	5578만 4	8억 8988만 7	1804만 3	2억 7463만 4	2088만 2	4억 3614만 9	242만 3	4756만 0	1억 6474만 5	27억 1651만 6
2011	5588만 2	9억 8721만 8	1676만 7	2억 7358만 6	2242만 0	4억 8925만 5	219만 7	4316만 8	1억 6713만 1	29억 6202만 6
2012	5666만 4	10억 2093만 9	1578만 8	2억 7648만 0	2369만 1	5억 3120만 7	203만 5	4701만 4	1억 6938만 9	31억 1550만 4
2013	5561만 9	10억 8962만 0	1580만 4	2억 9460만 5	2346만 6	5억 5313만 4	192만 2	5908만 5	1억 6659만 1	32억 3375만 3
2014	5226만 1	10억 6640만 8	1510만 6	3억 0126만 9	2355만 5	6억 0981만 7	191만 4	5582만 2	1억 6139만 7	3,299,582
2015	5411만 6	12억 0578만 7	1649만 9	3억 2668만 9	2516만 3	6억 5101만 5	189만 3	5305만 0	1억 6656만 0	3,553,358

자료: 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr/>, 2016. 9. 30.).



2) 화물 하역 실적

목포항의 화물 하역 실적도 입출항 선박의 등락에 따라 오르내렸다. 교통부의 『교통통계연보』에 따르면, 1958년 외항선 17만 8812MT, 연안선 3만 5335MT 등 21만 4147MT이었던 목포항의 화물 하역 실적은 제1차 경제개발계획 기간에는 1962년 26만 3653MT에서 1966년 20만 4080MT으로 정체 내지 후퇴 양상을 보였고, 제2차 경제개발계획 기간에는 1967년 30만 3783MT에서 1971년 30만 3783MT으로 역시 이전 기간과 비슷하게 정체 양상을 보였다. 제3차 경제개발계획 기간에는 1972년 31만 9986MT에서 1976년 30만 5628MT으로 역시 이렇다 할 성장세를 보이지 못했다.

1979년부터는 입항 화물과 출항 화물을 각각 분리하여 통계를 집계하였는데, 그 첫해인 1979년에 입항 화물 73만 7천톤과 출항 화물 19만 9천톤 등 93만 6천톤으로 1978년의 53만 8331톤에서 1.7배 가량 증가한 것으로 나타났다. 이는 목포항의 항세를 감안하면 실제 물동량이 큰 폭으로 증가했다기보다는 입항 화물과 출항 화물 등으로 분리하여 집계한 것과 통계에서 누락된 일부 연안 화물이 포함되었기 때문인 것으로 보인다. 목포항의 화물 처리실적은 1980년 117만 8천톤으로 1백만톤으로 돌파한 이래 1982년에 87만 6천톤으로 일시 감소한 것을 제외하고는 꾸준히 1백만톤을 상회하였고, 1990년에는 210만 8천톤으로 2백만톤을 돌파하였다.

표 17 목포항의 화물 하역 실적, 1958~1978년

연도	외항선	연안선	합계
	화물(MT)	화물(MT)	화물(MT)
1958	17만 8812	3만 5335	21만 4147
1959	10만 1790	3만 2538	13만 4328
1960	9만 2242	3만 1128	12만 3370
1961	11만 7016	3만 7200	15만 4216
1962	16만 5887	9만 7766	26만 3653
1963	19만 5052	9만 1572	28만 6624
1964	11만 6123	8만 1848	19만 7971
1965	12만 5931	7만 9690	20만 5621
1966	8만 4279	11만 9801	20만 4080
1967	12만 2930	18만 1053	30만 3983
1968	14만 9453	15만 7871	30만 7324
1969	17만 4255	19만 4170	36만 8425
1970	5만 6040	18만 7650	24만 3690
1971	16만 8376	13만 5412	30만 3788
1972	21만 2683	10만 7303	31만 9986
1973	19만 2414	12만 1104	31만 3518
1974	15만 6578	13만 7511	29만 4089
1975	23만 9785	13만 4295	37만 4080
1976	16만 3823	14만 1809	30만 5628
1977	21만 9208	21만 8107	43만 7315
1978	22만 9893	30만 8438	53만 8331

출전: 『교통통계연보』; 『해운통계연보』; 목포시, 『목포시사』사회산업편, 1990, 330쪽.

1995~2000년까지 목포항의 하역 취급 실적은 300만RT에서 600만RT으로 점증한 것으로 나타났다. 1995년 외항선 입항 실적 99만 7천RT와 출항 4만 8천RT, 연안화물 263만 3천RT 등 367만 8천RT의 화물이 처리되었고, 1996년 446만RT, 1997년 541만RT, 2000년 647만 9천RT를 각각 처리하였다.

2000년대 들어 목포항의 화물 처리 실적은 2004년 목포신항의 개항에 따라 이전 시기와 비교할 수 없을 정도로 빠르게 성장하였다. 2001년 678만RT이었던 목포항의 화물 처리 실적은 2005년 759만 4천RT과 2006년 897만 8천RT으로 각각 증가하였고, 2007년에는 1420만RT으로 사상 처음으로 1천만RT대로 진입한 데 이어 2013년에는 2016만RT으로 2천만RT 대로 각각 증가하였다. 이상의 화물 처리실적 추이를 기준으로 할 때 목포항의 발전에 2004년 목포신항의 개장이 결정적인 계기가 되었음을 확인할 수 있다.

표 18 목포항의 화물 처리 실적, 1979~1994년

(단위: RT)

연도	입항	출항	합계
1979	737,000	199,000	936,000
1980	920,000	258,000	1,178,000
1981	911,000	129,000	1,040,000
1982	740,000	136,000	876,000
1983	1,044,000	126,000	1,170,000
1984	936,000	140,000	1,076,000
1985	1,063,000	119,000	1,182,000
1986	1,389,000	142,000	1,531,000
1987	1,383,000	124,000	1,507,000
1988	1,331,000	178,000	1,509,000
1989	1,364,000	183,000	1,547,000
1990	1,925,000	183,000	2,108,000
1991	2,241,000	209,000	2,450,000
1992	1,914,000	196,000	2,110,000
1993	1,806,000	129,000	1,935,000
1994	2,265,000	138,000	2,403,000

출전: 해운산업연구원, 『해운통계요람 1995』, 1995, 64~65쪽.

표 19 목포항의 하역 취급 실적, 1995~2000년

(단위: 1000RT)

연도	입항	출항	연안화물*	합계
1995	997	48	2,633	3,678
1996	1,344	78	3,038	4,460
1997	1,214	117	4,088	5,419
1998	878	174	3,701	4,753
1999	1,077	193	4,647	5,917
2000	1,228	257	4,994	6,479

주: 연안화물은 입항과 출항 합계임.

자료: 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr/>, 2016. 12. 5.).

표 20 목포항의 화물 처리 실적, 2001~2015년

(단위: RT)

연도	입항	출항	합계
2001	599만 4000	79만 4000	678만 8000
2002	719만 1000	108만 4000	827만 5000
2003	606만 7000	87만 8000	694만 5000
2004	524만 5000	101만 7000	626만 2000

연도	입항	출항	합계
2005	545만 2000	214만 2000	759만 4000
2006	605만 5000	292만 3000	897만 8000
2007	803만 2000	617만 1000	1420만 3000
2008	991만 0000	459만 9000	1450만 9000
2009	939만 8000	565만 8000	1505만 6000
2010	921만 3000	717만 6000	1638만 9000
2011	860만 1000	921만 8000	1781만 9000
2012	776만 1000	910만 7000	1686만 8000
2013	918만 2000	1098만 3000	2016만 5000
2014	984만 8000	1314만 9000	2299만 7000
2015	957만 1000	1289만 5000	2246만 6000

출전: 2001~2014년 - 한국해양수산개발원, 『해운통계요람』, 2014, 146~149쪽; 2015, 110~113쪽.
 자료: 2015년 - 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr>).

목포항의 각 하역 업체의 하역 수입은 한국항만물류협회가 회원사의 수입을 집계하고는 있지만, 이를 공개하지 않고 있다. 하지만, 1994~1996년의 목포항의 하역 수입은 목포해양대 김형근 교수의 연구로 파악할 수 있게 되었다. 이 연구에 따르면, 1994년 369만 2천톤의 화물을 처리하여 총 91억 5200만 원의 하역 수입을 올렸고, 1995년 395만 2천톤의 화물을 처리하여 103억 2900만 원, 1996년 426만 5천톤의 화물을 처리하여 115억 4600만 원의 수입을 올린 것으로 나타났다.

2000년대 들어 목포항만물류협회가 자체 집계한 회원사는 2000년 8개사, 2005년 17개사, 2010년 23개사로 증가 추세를 보였다. 이 기간 동안 하역 물량과 하역 수입은 2000년 417만톤, 107억 원, 2005년 683만톤, 159억 원, 2010년 884만톤, 197억 원, 2015년 986만톤, 354억 원으로 물량과 하역수입 모두 완만하지만 상승세를 보였다. 그러나 각 업체의 평균수입은 회원사의 수의 증가세에 비해 하역 물량과 하역 수입의 증가세가 따라가지 못해 등락세를 거듭하였다가 2011년 이후 증가세로 돌아섰다. 2000년 13억 원이던 업체당 평균 하역 수입은 2005년 9억 원, 2010년 8억 원으로 각각 줄어들었다가 2011년 10억 원대를 회복하여 2015년에는 15억 원으로 증가하였다.

목포항의 발전을 확인할 수 있는 또 다른 것은 품목별 화물처리 실적이다. 2004년 목포신항이 운영되기 전인 2001~2003년 목포항의 총 화물처리 실적은 650~797만RT 사이였고, 이 중 모래 > 석유 정제품 > 시멘트 > 철강 및 제품 순이었고, 이들 4대 화물이 목포항 처리화물의 65% 정도를 차지하였다. 그러나 2004년 목포신항이 개장되면서 목포항의 주 화물은 차량 및 부품/철강 및 제품 > 모래 > 시멘트 순으로 재편되었다. 이들 4대 화물이 목포항에서 차지하는 비중은 75% 이상이었다. 목포신항이 개장한 2004년에는 차량 및 부품 573만RT(51%), 시멘트 103만RT(9.2%), 모래 79만

표 21 목포항의 하역 물량 및 하역 수입, 1994~1996년

구분	하역물량(1000톤)(하역수입(100만원))					
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
전체 항만	3억 2269만 7(4202억 70)	3억 6812만 8(4748억 96)	4억 0299만 5(5209억 99)	5억 3938만 4(5468억 86)	6억 4450만 1(6516억 35)	7억 1758만 3(7257억 81)
목포	366만 2(36억 92)	393만 0(39억 52)	421만 4(42억 65)	914만 6(91억 52)	1033만 2(103억 29)	1153만 2(115억 46)

주: () 안의 수치는 원유와 화학제품 등을 포함한 것임.

출전: 김형근, 「목포항이 목포시의 지역경제에 미치는 영향에 관한 연구」, 『해운물류연구』25, 한국해운학회, 1997, 120~121쪽.

RT(7%) 등 총 1,118만RT의 화물이 처리되었고, 2007년에는 철강 및 제품이 404만RT(29%), 차량 및 부품 369만RT(26.6%), 모래 160만RT(11.6%), 시멘트 157만RT(11.3%) 등 총 1,387만RT의 화물이 처리되었다. 2010년에는 처음으로 1550만톤대로 진입했는데, 철강 및 제품 538만RT(34.6%), 차량 및 부품 468만RT(30%), 모래 128만RT(8.2%) 등 총 1554만RT의 화물이 목포항에서 처리되었다. 2015년에는 차량 및 부품 1032만RT(47.8%), 철강 및 제품 591만RT(27.4%), 모래 101만RT(4.6%) 등 총 2158만RT의 화물이 처리되었다.

표 22 목포항만물류협회 회원사의 하역 실적 및 수입 실적, 2000~2015년

연도	회원사 수	하역물량(톤)	하역수입(만원)	평균수입(만원)
2000	8	417만 5914	107억 5749만	13억 4468만
2001	10	398만 1491	105억 4052만	10억 5405만
2002	10	458만 4180	130억 8752만	13억 0875만
2003	11	537만 1773	143억 5706만	13억 0518만
2004	15	593만 9057	142억 8209만	9억 5213만
2005	17	683만 0094	159억 0871만	9억 3580만
2006	19	740만 4013	162억 1024만	8억 5317만
2007	20	817만 8545	179억 5359만	8억 9767만
2008	17	820만 2838	198억 2567만	11억 1662만
2009	23	789만 2077	182억 6553만	7억 9415만
2010	23	884만 5603	197억 5162만	8억 5876만
2011	23	977만 5246	240억 3634만	10억 4505만
2012	22	1035만 3878	228억 3459만	10억 3793만
2013	22	1032만 8142	253억 2959만	11억 5135만
2014	23	1008만 3229	327억 0725만	14억 2205만
2015	23	986만 0114	354억 5652만	15억 4158만

자료: 목포항만물류협회 자체 집계치(2015년 12월 5일).

표 23 목포항 품목별 화물처리실적, 2001~2015년

(단위: 1000RT)

	시멘트	모래	기타광석및생산물	석유 정제품	철강 및 제품	차량 및 부품	기타	합계
2001	85만 9	181만 2	56만 6	93만 8	74만 8	5만 6	180만 9	678만 8
2002	87만 3	296만 5	50만 9	108만 8	84만 1	5만 1	164만 8	797만 5
2003	108만 4	148만 2	25만 4	101만 3	80만 6	18만 9	177만 1	659만 9
2004	103만 7	79만 5	19만 8	94만 2	91만 2	573만 0	156만 7	1118만 1
2005	97만 5	115만 3	34만 9	95만 8	90만 8	147만 8	157만 1	739만 2
2006	143만 0	134만 5	12만 3	93만 3	147만 4	183만 4	159만 7	873만 6
2007	157만 6	160만 3	27만 5	91만 7	404만 1	369만 0	177만 5	1387만 7
2008	130만 1	232만 2	30만 7	84만 9	535만 1	218만 3	175만 8	1407만 1
2009	122만 5	165만 7	56만 7	93만 0	528만 1	329만 2	160만 8	1456만 0
2010	96만 6	128만 3	54만 1	94만 0	538만 0	468만 5	175만 4	1554만 9
2011	91만 2	112만 1	43만 2	88만 2	579만 3	581만 0	201만 9	1696만 9
2012	109만 6	134만 5	48만 2	91만 9	419만 6	605만 4	189만 7	1598만 9
2013	106만 4	138만 0	43만 8	94만 2	384만 9	980만 6	187만 9	1935만 8
2014	102만 6	136만 9	32만 7	91만 2	573만 4	1027만 9	247만 3	2212만 0
2015	96만 4	101만 3	82만 9	93만 4	591만 9	1032만 7	160만 3	2158만 9

출전: 목포시·목포신항만·한국항만경제학회·목포해양대학교, 「2016 목포신항만 발전전략 세미나」, 2016, 64쪽.

자료: 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr/>).

1980년대 이후 전 세계적인 컨테이너화물의 물결이 거세게 일고 있을 때에도 목포항은 컨테이너 화물과는 거리가 먼 시멘트와 모래 등의 재래 화물이 주종을 이뤘다. 목포항에서 컨테이너 화물이 처리된 것은 2002년이 처음으로 집계되고 있다. 2002년 6만 2천TEU가 처리된 것을 시작으로 목포항에서는 2012년 10만 5천TEU, 2015년 13만TEU의 컨테이너 화물이 처리되었다.

3) 여객 이용 실적

목포항은 남서해안의 산재한 도서지방을 잇는 연안 여객업의 중심 항만이다. 목포항 이용 여객 수는 1953년 승선 27만 5491명과 하선 30만 921명 등 57만 6412명에서 1954년 승선 24만 5907명과 하선 36만 8203명 등 총 61만 4110명으로 증가하였다. 1960년대~1970년대에도 목포항 이용 여객 수는 꾸준히 증가하였다. 1969년 승하선 합계 165만 263명이던 목포항 연안 여객 수는 1972년 승선 104만 명, 하선 104만 명 등 208만 명으로 증가하였다가 1973~1976년도 사이에 117만 명~165만 명 수준으로 하락했는데 1977년 225만 명, 1979년 218만 명으로 다시 200만 명대를 회복

표 24 목포항 컨테이너 물동량, 2001~2015년

(단위: 1000 TEU)

	부산	인천	광양	평택/당진	목포	국내 전체
2001	807만 2.0	66만 3.0	88만 7.0	2만 1.0	-	999만 0.1
2002	945만 3.4	76만 9.8	112만 5.5	6만 6.0	6만 2.7	1188만 9.8
2003	1040만 7.8	82만 1.0	123만 5.3	15만 2.0	7만 9.8	1318만 5.8
2004	1149만 2.0	93만 5.0	134만 8.5	19만 0.0	7만 6.9	1452만 3.1
2005	1184만 3.1	114만 8.6	146만 0.9	22만 7.6	6만 3.5	1521만 6.4
2006	1229만 0.8	137만 7.0	177만 0.4	26만 0.0	6만 8.4	1596만 4.9
2007	1326만 1.5	166만 3.8	173만 6.9	31만 8.9	7만 7.5	1754만 3.9
2008	1345만 2.8	170만 3.3	182만 2.4	35만 6.0	7만 8.5	1792만 6.7
2009	1198만 0.3	157만 8.0	183만 0.4	37만 7.5	9만 9.9	1634만 1.3
2010	1419만 4.3	190만 2.8	208만 7.9	44만 6.5	8만 1.2	1936만 8.9
2011	1618만 4.7	199만 7.8	208만 5.3	52만 9.5	9만 4.1	2161만 0.5
2012	1704만 6.2	198만 1.9	215만 3.8	51만 7.0	10만 5.9	2255만 0.2
2013	1768만 6.1	216만 0.8	228만 4.8	51만 8.6	9만 1.5	2346만 9.2
2014	1868만 3.3	233만 4.9	233만 8.3	54만 6.3	10만 1.0	2479만 8.2
2015	1946만 8.7	237만 7.0	232만 7.3	56만 5.7	13만 0.3	2568만 0.5

출전: 목포시·목포신항만·한국항만경제학회·목포해양대학교, 「2016 목포신항만 발전전략 세미나」, 2016, 63쪽.
 자료: 해운항만물류정보센터(<http://www.spidc.go.kr/>).

하였다. 운임 수입도 이따금 등락을 보이긴 했으나, 조금씩 증가하였다. 1969년 1억 2407만 원이던 것이 1972년 2억 4686만 원, 1974년 3억 8466만 원, 1975년 5억 5756만 원, 1976년 6억 7271만 원, 1978년 11억 3123만 원, 1979년 14억 8810만 원으로 각각 증가하였다.

목포항의 연안 여객이 우리나라 전체 연안 여객 운송업에서 차지하는 비중은 1970년대 30% 내외에서 1990년에는 40% 내외로 상승하였다. 1990년 목포항의 연안 여객 수는 334만 명으로 우리나라 전체 연안 여객 이용자 825만 명의 40.5%를 차지하였다. 절대 이용자 수도 1993년 310만 명, 1995년 340만 명, 1997년 384만 명, 1999년 347만 명으로 우리나라 전체 연안 여객 이용자의 37~40%가 목포항을 이용한 것으로 나타났다.

목포항의 연안 여객 수는 2000~2005년 346만~426만 명으로 전체 연안 여객의 35~38%를 점유하다가 2006년 이후 25% 내외로 급감하였다. 2006년 294만 명(25.3%)으로 급감했다가 이후 이용자 수는 307만 명~395만 명 사이를 오르내렸으나, 목포항의 연안 여객 점유비는 23~25% 내외에 머물렀다. 이는 섬의 인구가 감소한 것과, 섬과 육지를 연결하는 연도교가 속속 준공되면서 남서해안의 도서를 연결하던 항로가 폐쇄되었기 때문이다.

표 25 여객입출 상황, 1953~1954년

연도	승선	하선	합계
1953	27만 5491	30만 0921	57만 6412
1954	24만 5907	36만 8203	61만 4110

출전: 한국은행목포지점, 『목포항산업발전사』, 1956; 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 1990, 328쪽.

표 26 여객 운송 실적

(단위: 명, 1000원)

연도	승선	하선	합계	운임 수입
1969	88만 0637	76만 9626	165만 0263	1만 2407만 7
1970	77만 2,525	83만 2095	160만 4620	1만 2610만 0
1971	84만 1811	94만 4173	178만 5984	1만 5992만 0
1972	104만 3428	104만 2980	208만 6408	2만 4686만 1
1973	18만 0685	113만 7026	131만 7711	9483만 0
1974	59만 5000	58만 4225	117만 9225	3만 8466만 7
1975	74만 6625	74만 6628	149만 3253	5만 5756만 3
1976	82만 8160	82만 8154	165만 6314	6만 7271만 0
1977	117만 5542	96만 1808	213만 7350	7만 7421만 1
1978	112만 9904	112만 9220	225만 9124	11만 3123만 6
1979	109만 4062	109만 4061	218만 8123	14만 8810만 0

출전: 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 1990, 328쪽.

표 27 목포항의 전국 연안 여객 운송 점유비, 1973~1979년

연도	전체 항만	목포항	점유비(%)
1973	730만 5985	131만 7711	18.0
1974	666만 8962	117만 9225	17.7
1975	595만 6389	149만 3253	25.1
1976	605만 7332	165만 6314	27.3
1977	679만 1015	213만 7350	31.5
1978	779만 0320	225만 5224	28.9
1979	779만 2471	218만 8123	28.0

출전: 1973~1979년(목포) - 목포시, 『목포통계연보』; 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 1990, 328쪽.
 1973~1975년(전체항만) - 해운산업연구원, 『해운통계요람 1992』, 1992, 97쪽·93쪽.
 1976~1989년(전체항만) - 해운산업연구원, 『해운통계요람 1995』, 1995, 95쪽.

표 28 목포항 연안 여객 수송 실적, 1989~1999년

연도	전체 항만	목포	점유비(%)
1989	904만 4776	319만 1926	35.2
1990	825만 9947	334만 4648	40.4
1991	848만 4682	322만 7480	38.0
1992	873만 2920	329만 5191	37.7
1993	799만 0462	310만 2306	38.8
1994	786만 8700	310만 0899	39.4
1995	870만 2270	342만 1175	39.3
1996	941만 2993	356만 9342	38.2
1997	989만 9066	384만 6433	38.8
1998	827만 7052	335만 1475	40.5
1999	905만 1996	347만 1306	38.3

출전: 1989~1993년(전체 항만) - 해운산업연구원, 『해운통계요람 1995』, 1995, 95쪽.

1989~1993년(목포) - 목포시, 『목포통계연보』, 1994, 133쪽.

1994~1999년 - 한국해운조합, 『연안해운통계 2004』.

자료:한국해운조합(<http://www.haewoon.or.kr>).

표 29 목포항 연안 여객 수송 실적, 2000~2015년

연도	전체 항만	목포	점유비(%)
2000	970만 1511	346만 5090	35.7
2001	933만 9923	357만 4698	38.3
2002	945만 9844	360만 0047	38.1
2003	1033만 5588	392만 0842	37.9
2004	1064만 8224	421만 5010	39.6
2005	1109만 9554	426만 4690	38.4
2006	1161만 6654	294만 4221	25.3
2007	1264만 7477	307만 3602	24.3
2008	1412만 7283	355만 9253	25.2
2009	1486만 8404	384만 2334	25.8
2010	1430만 8152	339만 3733	23.7
2011	1426만 6145	353만 4495	24.8
2012	1453만 7867	348만 5893	24.0
2013	1606만 2533	395만 4344	24.6
2014	1427만 1134	361만 4255	25.3
2015	1538만 0931	376만 1182	24.4

출전: 2000~2005년 - 한국해운조합, 『연안해운통계 2010』, 한국해운조합(<http://www.haewoon.or.kr>)

2006~2015년 - 한국해운조합, 『연안해운통계 2016』, 62쪽.

제2절 등록 선박

1. 개항에서 해방까지

1897년 개항 이후 한 동안 목포항에 등록된 선박은 한 척도 없었다. 이렇다 할 항만 시설이나 항만 관청이 전무했던 탓에 등록을 하거나 등록을 받을 수 있는 여건이 갖추어지지 않았기 때문이었다. 목포항에 선박이 등록한 것은 기록상 1914년으로 확인된다. 이 해에 57톤짜리 선박 1척이 목포항에 등록한 이후, 1917년 10척, 289톤, 1923년 23척, 1,035톤, 1928년 54척, 2,405톤이 각각 등록하였다. 이 기간 동안 목포항 등록 선박의 평균 톤수는 1916년 25.7톤, 1918년 32.2톤, 1923년 45.2톤으로 조금씩 커져갔다. 총독부 산하 조선우선주식회사가 1917년 진수한 평안환이 1580총 톤이었던 것을 고려하면²⁰⁾ 목포항 등록 선박의 평균 톤수가 50톤 미만이었다는 것은 등록 선박의 대다수가 연안 여객선이었던 것으로 추정된다.

표 30 일제강점기 목포 등록 선박, 1914~1929년

연도	척수	톤수	평균톤수
1914	1	57.38	57.4
1915	2	81.69	40.8
1916	7	180.20	25.7
1917	10	289.56	29.0
1918	12	387.00	32.2
1919	13	414.21	31.8
1920	15	509.79	34.0
1921	15	509.20	33.9
1922	14	430.59	30.7
1923	23	1035.55	45.2
1924	28	1123.56	40.1
1925	37	1680.73	45.4
1926	46	1984.56	43.1
1927	47	2049.55	43.6
1928	54	2405.66	44.5
1929	57	2522.02	44.2

출전: 김정섭 옮김, 『목포부사』(1930), 286쪽; 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 316쪽.

20) 김재승, 「1945-1952년까지 우리나라 외항선의 현황」, 『해운물류연구』40, 한국해운물류학회, 2004, 182쪽.

광복 직전 각 항만별 선박 등록과 관련한 통계자료를 확인할 수 없으나, 각 항만별 선박 검사측도 업무 통계표가 남아 있는데, 이를 통해 간접적으로 해방 직전 목포항의 선적량을 가늠해 볼 수 있다. 교통부 해운국이 펴낸 『해운십년약사』에 따르면, 해방 이전인 1941년 10월부터 1942년 3월까지 6개월간 목포에서 65척, 4548톤의 선박이 검사를 받았고, 4척, 543척의 선박이 적량 측도를 받았으며, 12척의 선박이 신규로 등록하였다(〈표 31〉 참조). 같은 기간 동안 부산에서 37척, 인천에서 43척이 신규로 등록하였다.

표 31 선박 검사측도 업무량, 1941년 10월~1942년 3월

해사사무소*	선박 검사			적량 측도			선박등록사무	등록세 수입(원)
	척	총톤	임검회수	척	톤	임검회수		
부산	131	2만 6710	464	11	778	21	37	1460.1
인천	49	8577	193	26	1만 0112	39	43	782.9
목포	65	4548	201	4	543	14	12	536.5
합계	439	5만 1572	1387	69	1만 3123	101	206	4493.9

주: 합계에는 군산, 진남포, 원산, 신의주, 청진, 나진이 포함됨. * 총독부 교통국 해사와 산하의 각 항만의 사무소.
출전: 교통부 해운국, 『해운십년약사』; 한국해사문제연구소, 『한국해운발전40년사』, 1984, 263쪽.

2. 해방 이후 현재까지

교통부 해운국이 발간한 『해운십년약사』에 따르면, 1945년부터 1953년까지 9년 동안 부산 16척, 228톤, 인천 80척, 1127톤, 군산 42척, 925톤, 마산 18척, 190톤, 포항 16척, 228톤 등을 신조한 것과 달리 목포에서 신조한 선박의 건조 실적이 전무한 것으로 나타났다. 이에 반해 같은 기간 동안 목포에서는 793척, 333톤의 선박이 수리된 것으로 나타났는데, 이는 국내 항만 전체의 수리 실적 1만 9,948척, 1만 83톤의 척수대비 4%, 톤 수 대비 3.3%를 차지하는 것이다. 이 기간 동안 수리 실적이 가장 많았던 항구는 부산(8,979척, 5770톤), 통영(2858척, 1185톤), 포항(2,101척, 710톤), 여수(1611척, 755톤) 등의 순이었고, 목포가 그 뒤를 이었다.²¹⁾ 『해운십년약사』에는 1951년 당시 항만별 50톤 이상의 화물선 재적 현황과 1952년 당시 항만별 정기여객 항로 면허 및 선박량 현황도 집계되어 있다. 이 자료에 따르면 1951년 당시 목포항에는 기선 22척, 1755톤이 등록되어 있었고, 1952년 당시 정기 여객선사 10개사에 30건의 항로 면허가 발급되어 33척, 1148톤의 여객선이 취항하고 있는 것으로 나타났다. 상기 자료에는 1952년 당시 목포항의 정기 여객 운송 업체명이 나타나 있지 않

21) 교통국 해운국, 『해운십년약사』; 한국해사문제연구소, 『한국해운발전40년사』, 1984, 325~326쪽 〈표 3-5〉과 〈표 3-6〉.

은데, 1956년 한국은행목포지점이 발간한 『목포항산업발전사』에는 1955년 목포항의 정기 여객선 업체로 남일운수, 한양기선, 대한해운공사 목포지점, 조선운수, 명진합명회사, 진도운수, 진도군순항선조합, 완도군순항선조합, 무안군순항선조합, 해남운수, 완도교통, 영암운수, 금양기선 등 13개사가 영업 중인 것으로 나타났다.

표 32 50톤 이상 화물선의 항만별 재적 현황(1951년 11월 현재)

구분	부산	인천	목포	제주	군산	여수	통영	포항	합계
가선	척 103	37	22	14	6	2	4	4	192
	톤 5만 7864	1만 1025	1755	982	523	122	373	360	7만 3004
범선	척 -	8	-	-	-	-	-	-	8
	톤 -	470	-	-	-	-	-	-	470
합계	척 103	45	22	14	6	2	4	4	200
	톤 5만 7864	1만 1495	1755	982	523	122	373	360	7만 3474

출전: 교통부 해운국, 『해운십년약사』, 한국해사문제연구소, 『한국해운발전40년사』, 1984, 346쪽 (표 3-24).

표 33 정기여객 항로 취업 면허 및 선박량(1952년 2월 현재)

구분	부산	인천	목포	통영	마산	여수	합계
면허건	21	12	30	17	9	21	110
취항선척	30	13	33	71	9	21	123
총톤수	7813	699	1148	516	318	619	1만 1113
정 원	4635	1165	2266	1723	832	1464	1만 2085
1일간운항해리수	1916	559	1173	778	568	1095	6089
업자수	15	10	18	11	7	15	76
척별 22톤 미만	9	1	10	8		9	37
20~50톤	5	5	17	8	8	9	52
50~100톤	3	6	5		1	3	18
100톤 이상	13	1	1	1			16

출전: 교통부 해운국, 『해운십년약사』, 한국해사문제연구소, 『한국해운발전40년사』, 1984, 354쪽 (표3-36).

1968년부터 1979년까지는 『목포시사』(1990)에 상세히 정리되어 있다. 1968년 목포항에는 강선 47척, 4453톤과 목선 37척, 585톤 등 총 84척, 5038톤의 선박이 등록되어 있었는데, 이후 10여 년 동안 꾸준히 증가하는 양상을 보였다. 즉 1970년 강선 72척, 6964톤과 목선 42척, 637톤 등 114척, 7601톤, 1975년 강선 131척, 1만 1207톤과 목선 32척, 459톤 등 163척, 1만 1666톤, 1979년에는

표 34 여객 선박 업체 현황(1955년 6월 현재)

사명	대표	비고	사명	대표	비고
남일운수주식회사	문재철	여객	원도교통사	김천수	
한양기선주식회사	이극작		영암운수주식회사	김학용	
대한해운공사 목포지점	이규동		금양기선합자회사	김봉인	
조선운수주식회사	김윤수		삼이상선주식회사	강선명	화물
명진합명회사	명사봉		한국협동해운주식회사	마성준	화물
진도운수주식회사	한명복		삼성상선주식회사	김생수	화물
진도군순항선조합	진도군수		흥국해운주식회사 목포출장소	문명호	화물
완도군순항선조합	완도군수		국제해운주식회사 목포출장소	이건호	화물
무안군순항선조합	무안군수		조선상선주식회사	김석두	화물
해남운수주식회사	민명일				

출전: 한국은행목포지점, 『목포항산업발전사』, 1956; 목포시, 『목포시사』사회·산업편, 1990, 333쪽.

강선 195척, 1만 8247톤과 목선 42척, 311톤 등 237척, 1만 8558톤으로 증가하였다. 이는 1968년부터 1979년까지 목포항 선적 선박이 척수로는 2.8배, 톤수로는 3.7배 증가한 것이다.

1977년도 목포항 선적 선박 통계와 해운조합 목포지부 조합원 보유 선박량을 비교해 보면, 목포항이 우리나라 연안 해운의 중심 항만임을 확인할 수 있다. 1977년 목포항 선적 선박량은 강선 161척, 1만 4605톤과 목선 28척, 160톤 등 총 189척, 1만 4765톤이었는데, 같은 해 한국해운조합 목포지부 조합원의 보유 선박량은 78척, 8703톤이었다. 이는 연안 해운 업자들의 조합인 한국해운조합의 목포지부 회원사가 목포 선적 선박 척수의 41%, 톤수의 60%를 각각 차지하고 있다는 것을 보여주는 것이다.

1980~1990년대의 목포항에 등록된 연안선의 현황을 살펴보면, 1985년 말 현재 목포항에는 화물선 16척, 5221톤, 유조선 17척, 329톤 등 총 33척, 5550톤의 연안 화물선이 등록되어 있는 것으로

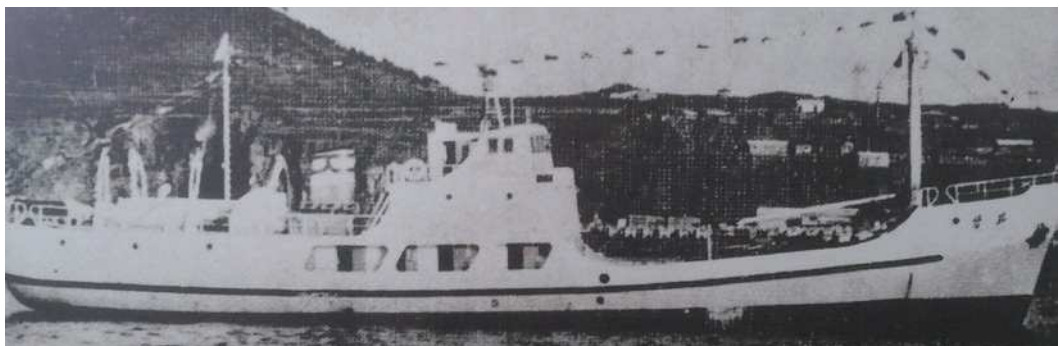


그림 1 1969년부터 목포↔제주 항로에 취항한 삼화호
자료: 제주여객터미널 전시자료 필자 촬영.

표 35 목포항 선적 선박 현황, 1968~1979년

연도	강선														소계	
	객선		화물선		어선		유조선		예인선		관용선		기타			
	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤
1968	9	1760	1	500	9	1396	16	214			7	94	12	583	47	4453
1969	9	1315	3	1551	24	3033	17	250			7	94	6	584	66	6827
1970	11	1376	3	1551	21	3033	20	276			6	343	8	385	72	6964
1971	14	1825	3	1551	24	3033	28	370			6	343	8	405	83	7527
1972	17	1907	3	1312	24	3060	36	529			6	387	6	257	92	7452
1973	26	3344	3	1312	23	2947	42	664			8	404	6	257	108	8924
1974	30	4308	6	1215	26	3148	38	637	1	21	14	524	6	257	121	1만0130
1975	32	4378	13	2147	27	3209	36	649	1	21	15	542	7	266	131	1만1207
1976	30	4440	17	3011	38	4049	35	587	1	21	18	648	15	716	154	1만3471
1977	28	4197	18	3448	49	5274	38	550	1	20	18	648	9	468	161	1만4605
1978	35	4891	25	4349	43	3797	36	518	1	20	19	698	14	605	173	1만4878
1979	47	5635	28	4367	39	3460	33	492	2	157	20	701	26	3435	195	1만8247

연도	목선															소계	
	객선	화물선						어선				예인선		관용선			
		기선		범선		기선		범선									
척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤		
1968	52	2507	172	4463	128	2085	782	9718	130	1691	7	94			37	585	
1969	50	2453	211	5452	110	1840	889	1만0948	124	1610	7	94			40	621	
1970	48	2406	239	5544	83	1438	867	1만1039	82	1084	7	101			42	637	
1971	50	2484	263	5971	78	1373	921	1만1348	67	894	8	121			48	679	
1972	45	2344	255	5746	55	1030	842	1만0823	45	633	9	135			52	770	
1973	32	1932	264	5767	42	813	794	1만0454	42	620	9	149			55	769	
1974	29	1531	255	5580	35	632	739	1만0077	33	516	8	140	28	480	31	324	
1975	29	1618	279	6211	-	-	606	1만0253	-	-	9	165	25	440	32	459	
1976	22	1278	216	5766	21	358	656	1만0258	22	405	12	235	24	408	35	464	
1977	18	1095	184	4164	10	131	692	1만1064	14	155	12	221	20	350	28	160	
1978	11	690	219	4728	9	114	813	1만2307	14	155	12	186	20	350	40	307	
1979	9	596	246	5169	9	114	458	6962	-	-	12	186	23	350	42	311	

출전: 목포시, 『목포통계연보』, 1994; 『목포시사』사회·산업편, 1990, 331~332쪽.

표 36 한국해운조합 지부별 조합원 보유 선박량(1977년)

지역	여객선		화물선		화객선		유조선		특수선		기타선		합계	
	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT
목포	49	5813	16	2428			-	-	-	-	13	462	78	8703
부산	12	2724	30	1만 4581			42	1만 1059	-	-	39	2426	123	3만 0790
인천	16	1805	6	1508			-	-	-	-	48	2700	70	6013
여수	19	1471	3	615			12	2041	-	-	7	134	41	4261
서울	4	1525	27	2만 0724	1	3875	18	5만 3232	8	5097	8	958	66	8만 5411
합계	127	1만 5680	121	4만 9663	1	3875	76	6만 6989	8	5097	124	7416	457	14만 8720

출전: 한국해사문제연구소, 『연안해상수송실태조사연구』, 1978.; 한국해운조합, 『한국해운조합50년사』, 2012, 186쪽.

나타났다. 이는 우리나라 전체 연안선 562척, 39만 3978톤의 척수 대비 5.8%, 톤수 대비 1.4%를 각각 차지하는 것이다.

1980년대와 1990년대 사이에 한국해운조합의 지역별 분포에서 목포항의 비중은 줄어드는 추세에 있었다. 1982년 당시 한국해운조합의 목포 조합원은 39개사로 이들이 총 109척, 1만 1082톤의 연안선을 보유하고 있었다. 이는 1982년 한국해운조합 조합원 433개사의 9%, 767척의 14%, 27만 5658톤의 4%를 각각 차지하는 것이다. 이로부터 10년 뒤인 1992년에는 한국해운조합 목포 조합원 51개사가 126척, 1만 5322톤의 연안선을 보유하고 있는 것으로 나타났다. 이는 1982년에 비해 조합원 수는 12개사, 보유 선박 척수는 17척, 보유 선박 톤수는 4240톤이 각각 증가한 것이다. 그러나

표 37 연안 화물선 지역별 분포(1985년 말)

지역	화물선		유조선		예부선		합계	
	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT
부산	56	5만 7464.91	90	7만 5072.93	69	2만 7336.82	215	15만 9874.66
인천	17	1만 7849.28	21	3만 1934.36	92	2만 7103.74	130	7만 6887.66
여수	3	651.72	32	5만 6650.03	-	-	35	5만 7301.75
포항	32	2만 1791.70	3	2621.86	30	2만 9660.74	65	5만 4074.30
울산	-	-	20	7378.13	2	1만 2165.59	22	1만 9543.72
제주	21	8803.00	-	-	-	-	21	8803.00
목포	16	5221.53	17	329.26	-	-	33	5550.79
마산	13	2683.80	9	873.54	4	1611.94	26	5169.28
동해	9	4781.99	2	298.00	-	-	11	5079.99
군산	-	-	4	1693.24	-	-	4	1693.24
합계	167	11만 9247.93	198	17만 6851.35	197	9만 7878.83	562	2만 6329.3

출전: 해운항만청, 내항과; 해운항만청사 편찬위원회, 『해운항만청사』, 210쪽.

목포 지부가 한국해운조합 전체 회원사에서 차지하는 비중은 조합원 수는 7.6%, 보유 척수는 8.1%, 선박 보유톤수는 1.5%로 각각 감소한 것으로 나타났다.

이처럼 목포항 등록 연안선의 비중이 크게 줄어드는 것으로 나타난 것은 목포항은 연안선 중 여객선의 비중이 상대적으로 높은 데 반하여 화물선 비중이 높은 부산과 서울 등의 조합원 사의 화물선이 상대적으로 크게 증가했기 때문인 것으로 보인다. 이는 연안 여객선의 지역별 분포에서 잘 나타난다. 1995년 각 지역별 연안 여객선의 현황을 살펴보면, 전체 144척, 5만 7023톤의 연안 여객선 가운데 목포항의 연안 여객선이 62척, 6341톤을 차지하여 목포항의 연안 여객선이 전체 척수의 43%, 보유톤수의 11%를 각각 차지하고 있었다.

목포항이 연안 여객선업의 중심항이라는 사실은 1996년 이후 현재까지 연안여객 운송사업자 추이를 통해서도 확인할 수 있다. 1996년 목포항의 연안여객 운송 사업자는 18개사가 57척, 1만 6139톤의 선박을 운항하던 데서 2005년 28개사가 69척, 2만 7038톤의 선박을 운항하는 것으로 정점을 이루었다. 그러나 2000년대 중반 남서해안의 도서를 잇는 연륙교가 속속 완공됨에 따라 목포항을 기

표 38 1982년과 1992년 한국해운조합 조합원의 지역별 분포

지역	조합원 수		보유 척 수		보유 총톤수	
	1982	1992	1982	1992	1982	1992
목포	39	51	109	126	1만 1082	1만 5322
부산	127	278	213	633	10만 2324	34만 7938
인천	79	92	134	232	1만 2377	4만 9757
여수	33	54	44	93	1만 2606	2만 1029
서울	29	32	85	186	10만 1159	37만 9916
합계	433	664	767	1539	27만 5658	90만 1261

출전: 한국해운조합, 『한국해운조합50년사』, 2012, 272쪽.

표 39 선종별 연안 여객선 현황(1995년)

지역	일반선		고속선		쾌속선		초쾌속선		카페리		차도선		계	
	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT
목포	22	1680	1	88	2	196	4	1729	2	8421	31	4677	62	6341
부산	2	226	1	226	5	356	4	1104	4	1만 4924	-		16	6806
인천	10	1015	3	889	-		2	705	1	3872	1	88	17	6569
여수	7	753	2	454	2	170	-		1	3095	-		12	4472
마산	8	467	1	117	3	269	-		2	626	-		14	1472
합계	60	4684	9	1913	13	1480	15	4794	13	3만 8964	34	5188	144	5만 7023

출전: 해운항만청, 『해운백서』, 1996, 123쪽; 한국해운조합, 『한국해운조합50년사』, 2012, 231쪽.

점으로 한 연안여객 항로가 줄어들면서 2015년 말 현재 21개사 64척, 4만 7418톤의 연안 여객선을 운항하고 있다. 목포항의 우리나라 전체 연안여객 운송사업에서 차지하는 비중을 살펴보면, 1996년에는 전체 연안여객 운송 업체의 42.8%, 보유 선박 척수의 40%, 선박 톤수의 25.9%를 차지했던 것이 2005년에는 업체 수의 46%, 보유 선박 척수의 44.2%, 선박 톤수의 37.7%로 크게 증가하였다가, 2015년에는 업체 수의 30.4%, 보유 척수의 37.8, 보유 톤수의 37.2%로 감소하였다.

목포해양수산청에 등록된 선박의 현황을 살펴보면, 1995년 당시 목포해양수산청에 등록된 선박은 여객선 80척, 1만 9847톤, 화물선 126척, 8563톤, 유조선 32척, 1660톤, 예선 39척, 1921톤, 기타 177척, 1만 242톤 등 총 454척, 4만 2233톤이었다. 이것이 2002년에는 여객선 77척 2만 7291톤, 화물선 112척, 2만 2483톤, 유조선 29척, 1685톤, 예선 57척, 2907톤, 부선 86척, 2만 2736톤, 기타 148척, 1만 1707톤 등 총 509척, 8만 8809톤으로 처음으로 500척대를 넘어섰다. 이후 2003년부터 2014년까지 목포해양수산청 등록 선박은 500척 내외, 10만톤~17만톤 대에서 조금씩 증가하였으나 2015년에는 등록 척수 366척으로 급감한 것으로 나타났는데, 이는 2014년 79척이던 화물선 등록 척수가 48척으로 감소한 데 따른 것이다. 그러나 선박 척수의 급감에도 불구하고 2015년 선박 등록 톤수는 17만 211톤으로 2014년 17만 5100톤에 비해 4890톤이 감소한 데 그쳤다. 이는 감소한 화물선이 소형선이 대종을 이루었기 때문으로 보인다.

표 40 목포 연안여객 운송 사업자 추이, 1996~2015년

연도	목포			전체 항만		
	업체 수	척	GT	업체 수	척	GT
1996	18	57	1만 6139	42	142	6만 2330
1997	19	59	1만 7217	46	144	5만 8541
1998	22	60	1만 4965	50	145	10만 7723
1999	22	57	2만 0567	52	147	12만 8307
2000	22	61	1만 5785	52	152	13만 4847
2001	22	58	1만 5142	53	146	8만 9666
2002	25	61	2만 4234	69	160	8만 5405
2003	25	66	2만 7574	57	152	7만 9837
2004	26	68	2만 6224	60	154	7만 0147
2005	28	69	2만 7308	61	156	7만 2352
2006	27	68	2만 6090	72	159	7만 4301
2007	27	67	2만 6567	76	162	7만 6561
2008	24	64	2만 6078	77	166	7만 8514
2009	25	64	2만 6078	78	164	7만 8550
2010	22	63	2만 7663	75	166	7만 9027

연도	목포			전체 항만		
	업체 수	척	GT	업체 수	척	GT
2011	23	65	3만 4347	74	167	9만 9699
2012	21	67	3만 8514	72	172	10만 7813
2013	21	66	3만 8844	72	173	11만 9329
2014	21	67	3만 4161	69	168	9만 3810
2015	21	64	4만 7418	69	169	12만 7434

자료: 1996~2010년 - 한국해운조합, 『한국해운조합50년사』, 387쪽, 2011~2015년 - 한국해운조합, 『연안해운통계 2016』, 26쪽.

표 41 목포해양수산청 등록 선박, 1995~2015년

연도	합계		여객선		화물선		유조선		예선		부선		기타	
	척	총톤	척	총톤	척	총톤	척	총톤	척	총톤	척	총톤	척	총톤
1995	454	4만 2233	80	1만 9847	126	8563	32	1660	39	1921			177	1만 0242
1996	461	4만 4135	85	2만 1454	126	9428	28	723	40	1903			182	1만 0627
1997	454	4만 9401	92	2만 1890	113	1만 3277	31	855	40	1982			178	1만 1397
1998	428	4만 1937	76	1만 7404	120	1만 0206	31	912	42	2179			159	1만 1236
1999	469	5만 8337	72	1만 6744	116	1만 1126	27	853	42	2148	61	1만 5884	151	1만 1582
2000	482	7만 4284	74	2만 1228	120	2만 0478	28	1538	43	2202	67	1만 7605	150	1만 1233
2001	493	8만 1329	77	2만 2196	110	2만 1148	27	1492	51	2707	81	2만 1784	147	1만 2002
2002	509	8만 8809	77	2만 7291	112	2483	29	1685	57	2907	86	2만 2736	148	1만 1707
2003	518	10만 4780	79	3만 3318	118	2만 5455	27	1650	55	2807	88	2만 4685	151	1만 6865
2004	509	10만 9137	80	3만 4025	116	3만 0077	24	973	59	3499	86	2만 6655	144	1만 3908
2005	494	11만 5306	83	3만 3655	112	2만 7204	16	614	60	3727	83	3만 5781	140	1만 4325
2006	489	12만 2180	84	3만 4051	104	2만 6740	11	496	54	3342	87	4만 4242	149	1만 3309
2007	509	14만 9471	85	3만 4108	108	3만 5310	11	496	61	4775	94	6만 2131	150	1만 2651
2008	510	14만 7835	76	3만 2965	102	2만 9548	12	515	62	5161	94	6만 6514	164	1만 3132
2009	536	15만 9614	75	3만 3167	100	3만 6472	11	496	61	4899	103	7만 1613	186	1만 2967
2010	561	17만 1023	74	4만 8488	96	3만 2775	13	993	60	4802	99	7만 0345	219	1만 3620
2011	561	15만 8331	71	3만 8644	90	3만 0371	12	813	62	5149	94	6만 9727	232	1만 3627
2012	582	16만 6148	78	4만 5537	85	2만 3525	11	345	62	5298	97	7만 7540	249	1만 3903
2013	579	17만 9772	76	4만 5851	81	2만 5871	11	345	63	5885	106	8만 7919	242	1만 3901
2014	584	17만 5100	77	4만 6106	79	2만 5852	11	345	65	6110	103	8만 2340	249	1만 4347
2015	366	17만 0211	69	5만 5923	48	2만 2974	11	345	64	5786	107	7만 0438	67	1만 4745

주: 목포해양수산청 등록 선박으로 목포, 영암, 영광, 신안, 진도 선적 선박이 포함, 자료: 목포해양수산청 제공.

김성준 | 한국해양대학교 항해학부 교수