

군산-연운항간 교역확대 방안

2013. 9.

연 구 진

연 구 책 임	이 강 진 • 전북발전연구원 연구위원
공 동 연 구	고 용 고 • 중국 강소성사회과학원 연구원
공 동 연 구	김 민 경 • 전북발전연구원 연구원
연 구 자 문	
	정 필 수 • 한국종합물류연구원 원장
	류 병 은 • (주)세방기업 군산지사장
	정 연 심 • 장금상선 상무

연구관리 코드 : 13JU22

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
전라북도의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약 및 정책건의

1. 연구 배경

그동안 정부와 각 지자체는 “서해안시대 도래”를 예상하고 중국과의 교역 확대 방안을 모색하였으며 최근에도 각 지자체는 중국의 경제성장, 한중 FTA 체결에 대한 기대로 중국과의 교역이 확대될 것으로 전망하고 이에 대응한 정책을 추진 중

그러나, 지자체 차원의 한중 교류는 단편적으로 이루어지고 있으며(공무원 교류, 예술단 파견, 문화행사 진행 등) 더 이상 교류의 확대에 진전이 없는 지자체가 상당히 많음

또한, 지자체 차원에서 중국과의 교역확대를 위한 다양한 노력이 있었음에도 불구하고 가시적 성과를 거둔 지자체는 매우 적은 실정이며 이는 중국과의 교역확대가 매우 어려운 아젠다임을 시사

중국과의 교역확대가 매우 어려운 아젠다 이므로 기존의 접근방법과 달리 해야 하며 경제적 논리 뿐 아니라 정부시스템을 활용할 필요가 있음. 중국의 사회/경제 시스템은 관 주도하에 움직이며 소위 ‘판시’를 중요시 하므로 이를 활용한 교역확대 정책이 성공할 가능성이 높으며 중국의 성(省)은 규모면에서 한 국가로 볼 수 있으므로 하나의 성(省)만을 집중하여도 다양한 협력방안이 강구될 수 있음

또한, 기존의 정책처럼 한쪽만의 일방적인 구애는 이루어지기 힘들 뿐 아니라 정책 효과도 적기 때문에 쌍방이 원하는 아젠다를 발굴하고 이를 현실화하기 위한 구체적인 상호노력이 있어야 협력 및 교역확대 정책이 효과를 거둘 수 있음. 결국은 공동아젠다를 발굴하여 관 주도하에 양 도·성이 협력하여 사업을 추진하는 전략 마련 필요

그러므로 향후 대중국사업 추진 방향은 관주도형 대중국사업 추진, 공동아젠다 발굴을 통한 상생사업 추진으로 진행해야 할 것임

2. 전라북도와 강소성의 공동 관심사 및 과제

1) 군산-연운항 공동 관심사

□ 군산항 활성화는 전라북도 최대의 관심사 중 하나

전라북도 입장에서는 중국과의 교역 증대를 위해서는 무엇보다 우선적으로 뱃길이 열려야 하므로 대중국 사업의 효과적 추진을 위해서는 군산항 활성화가 시급함

또한, 지역 항만간 경쟁이 가속화 되어감에 따라 타 항만과의 경쟁에서 우위를 확보하고 이를 통해 지역경제 활성화 도모하기 위해 군산항 활성화가 절실함

□ 연운항 역할 강화는 강소성의 최대 관심사 중 하나

연운항은 TCR(Trans China Railway:중국횡단철도)과 연계가 가능하다는 장점을 가지고 있음에도 타 지역항만에 비해 경쟁력이 약화되어 거점항만으로서의 역할을 수행하지 못하고 있어 한국과 교역 증대를 통해 거점항만의 역할을 강화할 필요가 있음

2) 군산-연운항 활성화를 위한 과제

□ 군산항 활성화의 과제

(1) 취급 물동량의 절대적 부족

군산항에서 취급하는 물동량이 타 주요항(부산 23%, 2012년 기준)에 비해 적은(1.4%, 2012년 기준) 규모로 항만 활성화에 역부족인 상태

물동량 부족은 가장 근본적으로 항만 배후 산업단지 규모가 작아 물동량을 창출할 수 있는 기업의 수가 적고 기업의 규모도 작아 수출입 기업의 비중이 타 지역에 비해 상대적으로 낮음

물동량 창출을 위한 적극적인 마케팅을 추진할 수 있는 추진주체가 없어 타 지역에서 물동량 확보하는데 어려움이 있음

(2) 전북 물동량 외부 유출

전북에서 발생하는 물동량의 20%정도만 군산항에서 취급하고 나머지는 부산, 광양에서 취급함으로써 군산항이 물동량 부족을 겪고 있는 상황

물동량의 부족으로 인한 항로, 항차문제가 발생하여 전북 물동량 외부 유출. 즉 군산항을 이용하고자 하여도 1)항로가 개설되지 않아 이용할 수 없고 2)항차가 적어 제시간에 수출을 할 수 없기 때문에 타 항만 이용

포트세일과 같은 지역 마케팅이 간헐적으로 수행되고 있으며 포트세일에 참여하는 기업체수도 적어 포트세일이 큰 성과를 거두지 못하고 있음

(3) 컨테이너 물동량 비중이 낮음

최근 국제물류의 흐름은 컨테이너 물동량을 중심으로 부두가 개발되고 있는 상황이나 군산항은 컨테이너 비중이 낮은 상황(2012년 기준 수입, 수출, 각각 5.1%, 6.5%)임. 이는 농업이 발달한 전북에서 재배한 곡물의 수출과 식품가공을 위한 수입, 그리고 제지 관련 수출입 비중이 높아 비컨테이너 물량이 많은데 기인함

연운항 역할강화의 과제

(1) 지역화물 유치 위한 서비스 개선

연운항에서 모스크바까지 연결되는 국제 블록트레인 신아시아-유럽 대륙 교 전 노선을 관통하는 수출입 화물통관과 수속을 간소화 하고 국경 통관 시 무역절차를 간소화 하여 신아시아-유럽 대륙철도 인근의 화물을 연운항에 유치하는 노력 필요

(2) TCR의 효율적 운영

연운항은 TCR의 유라시아와 연계가 가능하다는 장점을 최대한 살리는 한편 타 국가와의 연계 터미널 신축을 통하여 물동량 적체를 해소하고 TCR 관리를 강화하여 하드웨어적인 문제가 발생하지 않도록 노력해야 함

장기적으로는 TCR의 확장 사업을 국가사업으로 추진하여 중국의 서부개발에 필요한 물동량을 조달하는 거점으로 역할을 수행할 필요가 있음

3. 군산-연운항 교류 및 교역확대 위한 정책

1) 군산-연운항 교류 강화 정책

군산과 연운항이 우호도시 관계

군산과 연운항은 우호도시 협력관계를 맺고 있으며(2011년 5월) 협력을 위한 MOU를 체결하였음. 항만물류 등 산업분야와 문화, 스포츠 등 각 분야에 서로 협력하기로 하고 교류를 추진하고 있으나 가시적인 성과를 내고 있지는 못함

2012년 새만금마라톤대회에 초청하는 등 관공서 차원에서만 진행되는 소극적인 형태의 교류를 추진하고 있으며 민간교류나 학교 간 협력을 통한 유학생 교류는 추진되지 않고 있음

군산과 연운항이 산업교류 확대될 전망

산업교류는 상호 확대를 희망하는 분야로 새만금과 연운항의 신도시가 완성되면(2015년 예정) 교역 규모가 확대될 것으로 전망되며 향후 양 지역이 대규모 개발사업으로 인하여 산업구조가 변화될 것으로 예상되어 이에 따른 교역확대 방안 연구 필요

군산과 연운항이 항만물류 부문에 더 중점을 두고 교역확대를 하고자 하였으나 실적은 없는 상태로 향후 상호간의 노력이 필요한 부분임

2) 군산-연운항 교역 강화 정책

교역 현황

2012년 기준, 군산에서 연운항으로의 수출은 차량이 주를 이루었고 그 다음으로 가구, 의류 순이었으며 2012년 기준, 연운항에서 군산으로의 수입은 의류가 주를 이루었고 사료, 무기화합물, 알루미늄 순이었음

2012년 기준, 수출환적 실적은 있었으나(아연 2,474톤) 수입환적 실적은 없음

〈표 1〉 군산-연운항 교역 현황(2012년 기준)

(단위: 톤(R/T))

OD	HS대중품목	내국적 [천]	내국적 [일반]	외국적 [천]	외국적 [일반]
수출	가구	2,709	0	9,002	0
	기타섬유, 냅마	0	0	1,326	0
	의류(편물제외)	300	0	1,647	0
	차량	24,238	0	68,344	0
	철강제품	0	0	636	0
수입	기타섬유, 냅마	0	0	144	0
	무기화합물	0	0	0	5,108
	사료	0	0	0	5,977
	아연	0	0	0	2,474
	알루미늄	436	0	2,996	0
	의류(편물제외)	1,124	0	6,132	0
	조제식료품	0	0	94	0
	철도차량	0	0	0	0
	토석, 소금	0	0	0	1,859
	플라스틱	110	0	766	0
수출환 적	아연	0	0	0	2,474

자료: 한국무역협회(kita.net)

3) 군산항 활성화 및 군산-연운항 교역 재개 위한 노력

□ 군산항 활성화를 위한 노력

(1) 물동량 확보를 위한 인센티브 지원

현재 군산항은 물동량, 항로, 신규선사 유치 등에 대한 지원을 하고 있으며 이러한 지원정책은 타 지원정책과 마찬가지로 모든 항만에서 수행하고 있고, 금액이나 지원내용에 있어서 타 항만과 차별화 되어 있지 않은 상황

선사, 화주/포워더, 물류업체에 신규화물, 순증화물, 항로개설, 지사개설, 적컨테이너 등에 대해 지원하고 있음

〈표 2〉 군산시 인센티브 지원제도(2012 기준)

지원대상	세부내역	지원금액	비 고
선사	신규화물	1~2년차 : 2만원/TEU 3년차 : 1.5만원/TEU 4~5년차 : 1만원/TEU	■ 적공 구분 없이 지급
	순증화물	3만원/TEU	
	신규선사 운영비	2억원	
	신규항로개설 선사운영비	1억원	■ 기존선사 신규항로 개설시
	불륨인센티브	5억원	■ 제1기준(1.5억) : 처리물동량 ■ 제2기준(2.5억) : 기항횟수 ■ 제3기준(1.0억) : 기항년수
	기존선사 손실 보전금	1억원	■ 손실총액 49%내 1억원까지
	연안운송장려금	1.5억원	■ 항간거리 300해리 미만 항로
화주·포워더	적컨테이너	1.5만원/TEU	■ 적(積)컨테이너에 한해 지원
물류업체	본사이전 지사 개설	법인설립 : 4천만원 지사개설 : 2천만원	■ 6개월 500TEU이상 처리

자료: 전라북도 내부자료

군산항은 2012년 말까지 147.4억을 지원하였고, 이에 대한 물동량은 46만 3,602TEU에 달하며 2010년까지 꾸준히 증가하다가 최근 물동량의 감소로 지원 금액이 축소됨

(2) 포트세일

군산은 2008년 이후 포트세일을 간헐적으로 실시하였으나 최근 들어와 보다 적극적인 포트세일을 시행하고 있으며 군산시/GCT 주도로 진행됨

군산항을 정기적으로 취항하고 있는 주요 항만과 관련된 선사 및 화주를 중심으로 포트세일을 실시하고 있음

〈표 3〉 군산 포트세일 개최 현황

행사명	2008년 군산⇄석도 취항기념 포트세일	2011년 중국 포트세일	2012년 국내 (서울) 포트세일	2013년 중국 포트세일
일시	'08. 5. 6(화) 15:30	'11. 11. 13(일) ~ 17(목)	'12. 5. 9(수) 11:00 ~ 13:30	'13. 9. 3(화) ~ 6(금)
장소	스다오호 선상	중국 석도, 청도 일원	서울 그랜드 엠배서더 호텔(2F)	중국 석도, 위해
주최/ 주관	석도국제해리	군산시 / GCT(주)	군산시, 군산지방해양항만청 / GCT(주)	군산시 / GCT(주)

자료: 군산시 내부자료

□ 군산-연운항 교역 재개를 위한 노력

(1) 교역중단 원인

군산-연운항은 2010년부터 운항을 개시하였으나 2012년 10월 항로가 폐쇄됨. 교역중단 문제의 발단은 기본적으로 경기침체로 인한 물동량이 적어 문제가 발생하였으나 TCR 물류흐름이 원활하지 못한 것도 기인하며 경기침체로 원래 예상했던 중국에서의 화물이 발생하지 않음(하이호 경금속(자동차 휠) 등)

지반 침하로 인프라에 문제가 생겼고 GM대우 화물이 연운항에서 적체가 되다 보니 수출납기를 맞추기 위해 TSR로 선회(부산항 이용)

(2) 교역재개 노력

군산시와 GCT(군산컨테이너터미널)가 항로 재개를 위해 선사와 포워드들을 대상으로 마케팅 활동을 전개하고 있으나 경기가 침체되어 기본적인 물동량이 발생되지 않고 있는 상황이어서 현재 상태는 어려운 수준이나 향후 경기회복에 대한 준비를 하고 있음

4. 군산-연운항 교역확대 위한 정책 제안

1) 양 항만간 정보 공유시스템 구축 및 활용

▷ 필요성

군산과 중국 연운항과의 교역을 확대하기 위해 양 지역에서 발생하는 화물을 양 항만에서 취급하도록 취급비율을 높이는 노력과 동시에 연운항→군산항→부산→일본과 같은 복합운송의 화물을 유치하기 위한 노력이 필요함

양 지역 화물의 취급비율을 높이고 복합운송 화물을 유치하기 위해서는 기본적으로 양 지역에서 발생하는 물동량의 발생과 처리에 대한 데이터 필요

특히, 전북의 경우 새만금의 개발, 연운항의 경우 신도시 및 신산업단지의 대규모 개발로 인하여 산업구조의 변화가 예상되며 이에 따라 물동량의 변화도 심할 것이므로 지속적인 모니터링 필요

▷ 기대효과

물류정보 공유를 통해 양 지역의 물동량 확보가 용이하여 교역 증대 가능하며 물류 협력을 통해 양 지역의 항만 활성화 가능

2) 지역 밀착형 국제 포워더 육성

▷ 필요성

포워더는 물류대행업체로 화주와 선주를 연결하여 물동량을 디자인 할 수 있는 기능을 가짐

중소항만 일수록 항차나 항로의 불편함으로 인하여 그 지역의 소규모 화물을 지역항만에서 취급하지 못하고 있어 물동량 확보가 어려움

이러한 상황을 가속화 시키는 요인이 포워더이며 포워더들은 화주로부터 받은 화물을 전국 어느 항만에서 취급하여 지역에 밀착되지 않는 영업방식을 택함

군산과 연운항의 교역확대를 위해서는 특정지역 밀착형 포워더를 중점적

으로 육성하여 양 지역의 물동량 흐름의 파악, 상호교역의 매개체 역할을 수행하도록 할 필요성이 있음

▷ 기대효과

지역 밀착형 포워더의 활동은 지역의 물동량이 용이해져 신규항로 및 항차를 개설하여 교역활성화에 기여

지역밀착형 포워더 육성을 통한 지역의 물동량 확보는 지역항만과 지역밀착형 포워더 양측이 윈-윈 할 수 있음

국제포워더 육성은 지역의 물류전문인력의 확보에 기여를 하여 효율적인 물류시스템 구축을 가능하게 함

3) 군산-연운항 공동포트세일

▷ 필요성

군산은 2008년 이후 지속적으로 포트세일을 시행하고 있으며 대부분 군산시/GCT 주도로 진행되어 왔음

군산시 주도 포트세일은 중국의 선사 및 포워더를 유치하는데 한계가 있고 연운항 주도의 포트세일은 한국 선사 및 포워더를 유치하는데 한계가 있으므로 군산과 연운항이 공동으로 포트세일을 실시하여 홍보 효과를 극대화할 수 있음

▷ 기대효과

군산/GCT, 연운항/연운항항만공사가 공동으로 포트세일을 수행하여 군산과 연운항의 항만 활성화 및 양 항만간 교역확대를 위한 기반 마련

5. 결론 및 정책제언

□ 중국과의 교역확대는 매우 어려운 아젠다

G-2로 성장한 중국의 중요성을 갈수록 증대될 것으로 전망되는 가운데 중국과의 교역확대 필요성에 대한 공감대는 조성이 되어 지자체 차원에서 중국과의 교역확대를 위한 다양한 연구와 많은 정책개발이 있었음에도 불구하고 가시적 성과를 거둔 지자체는 거의 없는 실정이며 이는 중국과의 교역확대가 매우 어려운 아젠다임을 시사

중국과의 교역은 하나의 성(省)만을 대상으로도 다양한 협력방안이 강구될 수 있으므로 선택과 집중을 통한 교역확대 전략이 필요하며 일방적인 구애보다는 쌍방이 원하는 아젠다를 발굴하여 소위 ‘관시’를 중요시 하는 문화를 적절하게 활용하여 전략적으로 접근할 필요가 있음

□ 전라북도와 강소성간의 최대의 관심사 중 하나는 군산항 활성화와 연운항 역할 강화

전라북도의 입장에서는 중국과의 교역 증대를 위해서는 무엇보다 우선적으로 뱃길이 열려야 하므로 대중국 사업의 효과적 추진을 위해서는 군산항 활성화가 시급함

연운항은 TCR(Trans China Railway:중국횡단철도)과 연계가 가능하다는 장점을 가지고 있음에도 타 지역항만에 비해 경쟁력이 약화되어 거점항만으로서의 역할을 수행하지 못하고 있어 한국과 교역 증대를 통해 거점항만의 역할을 강화할 필요가 있음

□ 군산과 연운항간 교역확대를 위해 관 주도의 지역간 상호협력 사업 개발 필요

양 지역이 우선적으로는 시장 논리에 의해 항만 활성화 방안을 모색해야 하나 이 논리만으로는 활성화에 한계가 있는 것으로 나타났으므로 관 주도의 지역간 상호협력모델 개발을 통해 항만 활성화를 도모하는 접근 방법도 필요함

먼저, 양 지역 및 ‘항만간 정보공유시스템 구축’이 필요함. 양 지역에서 발생하는 화물의 데이터를 공동 활용함으로써 1)지역에서 발생하는 화물을 지역항만에서 취급하는 비율을 높이고 수 있고, 2)복합운송이 효율적으로 운영될 수 있도록 하여 양 항만 취급 물동량을 확보하는데 용이해짐

다음으로 “지역밀착형 국제 포워더 육성”이 필요함. 군산항과 같은 중소항만은 항차나 항로가 불편하여 그 지역 소규모 화물이 지역항만에서 취급되지 못하고 있음. 그러므로 지역을 위해 물동량을 확보해줄 수 있는 포워더의 전략적 육성이 필요하며 이들이 양 항만의 물류시스템을 충분히 이해하여 국제 포워더로 활동할 수 있도록 지원

또한 “군산-연운항 공동 포트세일”을 추진할 필요성이 있음. 군산과 연운항은 각각 화물을 유치하기 위해 포트세일(Port sale)을 실시하고 있으나 타국의 선사, 화주, 포워더의 참여를 유도하는데 한계가 있음. 양 항만이 공동으로 포트세일을 실시하여 홍보효과의 극대화, 상호 협력의 강화 그리고 이를 통한 항만의 활성화기반 마련이 가능하도록 함

□ 군산과 연운항 교역확대를 위해 강소성의 전문가를 전략적으로 육성 필요

군산과 연운항 교역확대 사업이 실효성을 거두기 위해서는 지속적인 관계유지를 통한공동 아젠다의 발굴과 실행력을 담보할 수 있는 관의 적극적 역할이 우선적으로 필요함

또한, 단기적인 성과를 내기 위한 조급한 사업추진 보다는 양 지역이 장기적인 동반자라는 인식으로 상호에 도움이 될 수 있는 지속가능한 사업의 발굴이 필요

장기적으로 전라북도의 입장을 대변해 줄 수 있는 강소성의 전문가를 전략적으로 육성할 필요가 있으며 이들을 활용한 홍보 및 공동아젠다 발굴 방안 모색 필요

목 차

제1장 서론	3
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 내용 및 기대효과	4
제2장 한국과 중국의 항만물류 현황 및 정책	9
제1절 한중 항만 물류 현황	9
제2절 한국과 중국의 항만정책	24
제3장 군산항과 연운항항의 항만 인프라 및 항만여건	43
제1절 군산항의 항만 인프라 현황 및 여건	43
제2절 연운항항의 항만 인프라 현황 및 여건	51
제4장 군산 연운항간 교역 현황 및 협력 방안	59
제1절 군산 연운항간 교역 현황	59
제2절 연운항의 대(對)한국 교역 현황 및 교역확대 가능성	66
제5장 군산 연운항간 교역확대 방안	73
제1절 기본 방향	73
제2절 군산 연운항간 교역확대 위한 정책 제안	75
제6장 결론 및 정책제언	81
참고문헌	84

표 목 차

<표 2-1> 우리나라 무역항 현황	9
<표 2-2> 항만 인프라 현황	10
<표 2-3> 항만 물동량 처리 현황	12
<표 2-4> 주요항만 물동량 처리 현황	13
<표 2-5> 중국 항만의 물동량 추이	16
<표 2-6> 주유 국가별(항구별) 컨테이너 취급량	17
<표 2-7> 중국 국내 화물 운송량 추이	18
<표 2-8> 중국의 수출상품구조 추이	19
<표 2-9> 부산항의 대중국 교역 추이	20
<표 2-10> 인천항의 대중국 교역 추이	21
<표 2-11> 광양항의 대중국 교역 추이	22
<표 2-12> 평택·당진항의 대중국 교역 추이	23
<표 2-13> 항만운영전략의 패러다임 변화	25
<표 2-14> 항만의 발전단계	26
<표 3-1> 군산항 부두별 현황 및 화물처리 실적	45
<표 3-2> 군산항 정기항로 현황	46
<표 3-3> 항만별 물동량 처리비중	47
<표 3-4> 항만별 컨테이너 물동량 처리 현황	49
<표 3-5> 연운항항의 화물처리 능력	51
<표 3-6> 연운항개발과 관련된 장강삼각주지역 개발계획	54
<표 3-7> 강소연해지역 발전계획상의 연운항 발전계획	54
<표 4-1> 군산-연운항 교역 현황(2012년 기준)	60
<표 4-2> 군산시 인센티브 지원제도(2012 기준)	62
<표 4-3> 연도별 집행내역	62
<표 4-4> 군산 포트세일 개최 현황	63
<표 4-5> 군산컨테이너터미널 연혁	64
<표 4-6> 연운항-한국항선 시간표	68

그림목차

<그림 1-1> 연구의 흐름도	5
<그림 2-1> 한국의 항만 위치도	11
<그림 2-2> 중국의 해운, 하운 현황	15
<그림 2-3> 국무원 조직	32
<그림 2-4> 교통부 조직	33
<그림 2-5> 해양운수관리국 조직	34
<그림 2-6> 항무국 조직	34
<그림 2-7> 중국선박공업 총공사 조직	35
<그림 2-8> 중국원양운수 총공사 조직	36
<그림 2-9> 중국대외무역운수공사 조직	37
<그림 3-1> 군산항 부두 항로 및 좌표	43
<그림 3-2> 군산항 부두시설	44
<그림 3-3> 군산항과 연운항의 위치	51
<그림 4-1> 군산 컨테이너터미널 레이아웃	65

제 1 장

서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

제 2 절 연구의 내용 및 기대효과

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

20여년 전부터 정부와 각 지자체는 “서해안시대 도래”를 예상하고 중국과의 교역확대 방안을 모색해왔으며 최근에도 각 지자체는 중국의 경제성장, 한중 FTA 체결에 대한 기대로 중국과의 교역이 확대될 것으로 전망하고 이에 대응한 정책을 추진 중에 있음

그러나, 지자체 차원에서 중국과의 교역확대를 위한 다양한 연구와 많은 정책개발이 있었음에도 불구하고 가시적 성과를 거둔 지자체는 많지 않은 실정이며 이는 중국과의 교역확대가 매우 어려운 아젠다이며 이에 대한 접근 방법을 기존과는 달리해야 할 것을 시사

중국의 사회/경제 시스템은 관 주도하에 움직이며 소위 ‘판시’를 중요시 하므로 이를 활용한 교역확대 정책이 성공할 가능성이 높으며 중국의 성(省)은 규모면에서 한 국가로 볼 수 있으므로 하나의 성(省)만을 집중하여도 다양한 협력방안이 강구될 수 있음

또한, 기존의 정책처럼 한쪽만의 일방적인 구애는 현실화되기 어려우므로 쌍방이 원하는 아젠다를 발굴하고 이를 현실화하기 위한 구체적인 상호노력이 있어야 양 지역간 협력 및 교역확대 정책이 효과를 거둘 수 있음

이러한 맥락에서 한중의 공동관심사이면서 관의 개입여지가 있는 분야중의 하나가 군산항과 연운항의 교역활성화 아젠다임

군산항은 컨테이너 물동량이 감소하고 있는 등 항만으로서의 경쟁력이 약화되고 있어 활성화가 절실한 상황이며 연운항 또한 거점항만으로서 역할을 수행하는데 한계를 느끼고 있어 돌파구 마련이 필요한 상황임

2. 연구의 목적

한중간의 교역이 확대되고 있고 이러한 추세는 지속될 것이 명확한 가운데 각국은 세계의 물동량을 대상으로 물류전쟁을 벌이고 있으며 국내에서도 항만간에 우월적 지위를 확보하기 위해 치열한 경쟁을 벌이고 있음

군산항과 연운항항이 양 국에서 처한 위치는 다르지만 물류전쟁에서 자유로울 수 없는 상황이고 이러한 경쟁에서 살아남기 위한 다양한 방법을 모색할 필요성에 대해서는 양측이 모두 공감하고 있는 상황

연운항항은 중국 동해안에서 TS항으로서의 역할 강화에 대한 욕구가 강하고 군산항은 교역확대를 통한 항만의 활성화가 당면 과제이므로 양 항만이 서로의 목적을 달성하기 위한 동반자적 입장에서 상호 협력방안 마련 필요

본 연구는 강소성 사회과학원과의 공동연구를 수행하여 양 도성의 정책에 반영하기 위한 연구로서 군산항과 연운항항의 교역활성화를 통한 상호 항만으로서의 위상 확보, 지역간 교류 증진 및 지역경제 활성화 방안을 모색하기 위한 연구임

제 2 절 연구의 내용 및 기대효과

1. 연구 내용 및 기대효과

군산항과 연운항항의 교역활성화 방안을 모색하기 위해 먼저 한중 항만물류 현황 및 양국의 항만물류정책에 대한 조사를 실시하고 군산항과 연운항항의 인프라에 대한 조사를 통해 항만의 경쟁력을 파악함. 다음으로 군산항과 연운항의 항만 활성화 노력을 고찰하고 군산항과 연운항의 교역 확대방안에 대한 방향 설정 및 사업제안을 함

군산항과 연운항항과의 교역확대 방안 모색을 통해 군산항과 연운항과의 교역을 증진시키는 정책발굴의 자료로 활용될 것이며 강소성사회과학원과의 공동연구는 전라북도에서 뿐 아니라 강소성에서도 군산항과의 교역을 확대해야 한다는 당위성을 확보, 양항만간 교류를 확대할 수 있는 체계 구축하는 계기가 됨

2. 연구 체계



〈그림 1-1〉 연구의 흐름도

제 2 장

한국과 중국의 항만물류 현황 및 정책

제 1 절 한중 항만 물류 현황

제 2 절 한국과 중국의 항만정책

제 2 장 한국과 중국의 항만물류 현황 및 정책

제 1 절 한중 항만 물류 현황

1. 한국의 항만물류 현황

1) 한국의 항만

□ 항만개요

2011년 우리나라 항만은 31개의 무역항과 26개의 연안항이 있으며 무역항은 14개의 국가관리항과 17개의 지방관리항으로 지정되어 있음.

무역항은 국민경제와 공공의 이해(利害)에 밀접한 관계가 있고 주로 외항선이 입항·출항하는 항만이며 연안항 주로 국내항 간을 운항하는 선박이 입항·출항하는 항만이며 주로 국가관리항에서 주로 국제거래가 이루어지고 있으며 항만정책 또한 이들을 중심으로 움직이고 있음

〈표 2-1〉 우리나라 무역항 현황

구분	계	국가관리항	지방관리항
계	31	14	17
서해안	10	경인항, 군산항, 대산항, 목포항, 인천항, 장항항, 평택·당진항	보령항, 서울항, 태안항
남해안	14	광양항, 마산항, 부산항, 여수항,	고현항, 삼천포항, 서귀포항, 옥포항, 완도항, 장승포항, 제주항, 진해항, 통영항, 하동항
동해안	7	동해·목포항, 울산항, 포항항	삼척항, 속초항, 옥계항, 호산항

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

우리나라 항만 현황을 보면, 항만 전체 안벽길이는 147,343m 이며 방파제 길이는 98,234, 그리고 접안능력은 824척임. 안벽의 길이로 보았을 때 부산항이 28,371m로 가장 크고 다음으로 광양, 인천, 울산 순이며 접안능력으로 보았을 때 146척이 동시에 접안할 수 있는 부산이 가장 크고 다음으로 인천, 울산 광양 순임

〈표 2-2〉 항만 인프라 현황

구분	안벽	방파제	잔교	물양장	접안능력
단위	m	m	No	m	척수
계	147,343	98,234	151	66,184	824
인천	17,991	2,113	21	2,059	107
평택·당진	10,130	605	14	657	50
대산	1,300	870	2	296	26
태안	0	0	3	287	3
보령	0	0	2	90	2
장항	330	0	2	0	3
군산	6,406	3,993	13	1,567	35
목포	4,909	0	22	4,124	26
완도	675	550	8	1,986	4
여수	991	2,176	9	2,548	8
광양	18,167	0	0	1,764	84
하동	0	0	3	120	3
제주	3,150	5,184	0	1,055	21
서귀포	1,410	1,831	0	817	11
삼천포	2,077	2,338	4	3,051	10
통영	1,337	1,477	12	3,492	8
고현	332	0	0	192	0
옥포	100	1,555	0	338	1
장승포	0	226	3	1,151	0
마산	6,803	650	7	1,989	33
진해	1,546	372	0	843	9
부산	28,371	6,069	4	9,034	146
울산	16,807	7,588	0	2,153	101
포항	11,059	12,052	0	3,188	52
삼척	776	1,030	0	1,454	7
동해+묵호	5,332	3,280	1	973	22
옥계	874	2,003	1	0	5
속초	1,187	1,851	0	2,127	7
연평도	0	991	0	325	0
대천	230	1,220	0	1,202	0
기타	5,053	38,210	20	17,302	40

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

□ 항만 분포

항만 분포를 지역별로 보면 서울경기도에 4개, 충청남도에 3개, 전라북도에 1개, 전라남도에 5개, 경상남도와 부산 울산을 합쳐 9개, 경상북도가 1개, 강원도가 5개임

거점항만으로 역할을 수행할 수 있는 항은 인천, 평택당진, 군산, 목포, 광양, 여수, 부산, 울산, 포항, 제주항임



자료: 국토해양부 (<http://korealand.tistory.com/m/post/view/id/967>)

〈그림 2-1〉 한국의 항만 위치도

2) 항만별 물동량 추이

□ 항만 물동량 현황

항만 물동량 현황을 보면 2012년 기준 13억3859만톤이며 이는 2008년에 비해 17.5%가량 증가한 것이며 연안수송은 5.9%감소했음에도 불구하고 수출입과 환적이 증가한 결과임

2012년의 수출과 수입은 2008년에 비해 각각 30.0%, 17.6% 증가하였으며 환적수출과 환적수입은 동기간에 각각 41.5%, 34.4% 증가하여 환적이 차지하는 비중이 더 빠른 속도로 증가하고 있음

〈표 2-3〉 항만 물동량 처리 현황

(단위: 천톤(R/T))

	2008	2009	2010	2011	2012
합계	1,139,087	1,076,541	1,204,068	1,311,190	1,338,590
수출입계	752,920	719,203	819,426	891,787	912,953
- 수입	531,399	502,840	573,786	612,070	625,010
- 수출	221,522	216,363	245,641	279,717	287,950
환적계	141,773	129,096	146,767	177,779	195,590
- 환적수입	70,218	63,242	73,255	91,683	99,390
- 환적수출	71,555	65,854	73,512	86,096	96,200
연안	244,394	228,242	237,875	241,624	230,050

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

□ 주요 항만별 물동량 추이

주요 항만별 물동량의 변화추이를 보면 부산항이 가장 많은 물동량을 처리하고 있으며 2012년 부산항에서 처리한 물동량은 전국의 23.3%를 차지하여 2008년에 비해 2.1%의 성장세를 보였으며 평택당진의 경우에는 2012년 전국비중이 7.5%로 2008년의 4.5%에서 큰 폭으로 성장하여 서해안시대의 혜택을 가장 많이 보고 있는 항구임

각 항구별로 성장세를 진단해보면 부산, 평택당진, 동해목호, 제주항을 제외하고는 2008년에 비해 물동량 처리비중이 감소하였으며 특히, 포항의 감소가 두드러짐

〈표 2-4〉 주요항만 물동량 처리 현황

(단위: 천톤(R/T))

	2008	2009	2010	2011	2012
합계	1,139,087	1,076,541	1,204,068	1,311,190	1,338,590
부산	241,683	226,182	262,070	294,335	312,040
인천	141,815	132,397	149,785	147,669	143,940
평택.당진	50,723	51,321	76,681	95,632	100,712
동해.목호	25,777	24,600	28,030	31,248	31,204
대산	60,994	64,716	66,122	66,543	70,122
군산	17,563	17,093	19,262	19,818	18,745
목포	14,509	15,056	16,389	17,819	16,869
여수	14,052	8,273	9,828	13,759	5,134
광양	203,216	182,727	206,691	219,928	237,342
포항	67,658	58,688	63,108	66,874	62,765
마산	15,680	13,618	27,709	29,424	16,059
울산	170,314	169,382	171,664	193,752	196,972
제주	1,928	1,967	1,998	2,076	2,370
기타	113,175	110,522	104,730	112,313	124,312

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

2. 중국의 항만물류 현황

1) 중국 항만 개요

□ 항만 개요

2010년 말 중국 항만의 만 톤 이상 선석 수는 1,661개이며 이 중 연해항만이 1,343개, 내하(內河)항만이 318개이며 2010년 컨테이너 물동량 1억 4,600만 TEU, 그 중 연해항만이 1.31억 TEU이며 내하항만이 1,468만 TEU임. 컨테이너 처리량이 100만 TEU 이상인 항만은 18곳이며 연해항만 14곳, 내하항만 4곳임

□ 항만 분포

중국의 수운은 연해항만의 해운, 하천과 운하의 하운으로 구분하고 있으며 연해항만은 중국의 3대 경제구, 즉 환발해(環渤海)경제구, 장강삼각주(長江三角洲)경제구, 주강삼각주(珠江三角洲)경제구를 중심으로 집중되고 있으며 하천과 운하의 수운은 중국 최대의 강인 장강(長江, 양자강), 광둥(廣東)성의 주요교통간선인 주강(珠江), 중국 최대의 운하인 경항(京杭)운하를 중심으로 발달

중국 연해(沿海)항만의 분포를 보면 홍콩을 중심으로 한 (화남(華南)지구의 주강삼각주(珠江三角洲) 항만 군(群)) 선전(深圳), 광저우(廣州), 주하이(珠海) 등이 있으며 상하이(上海)를 중심으로 한 (화동(華東)지구의 장강삼각주(長江三角洲) 항만 군(群)) 상하이, Ningbo(寧波), 련윈강(連雲港), 저우산(舟山) 등이 있고 다롄(大連), 톈진(天津), 칭다오(靑島)를 중심으로 한 (환발해만(環渤海灣) 항만 군(群)) 다롄, 톈진, 칭다오, 옌타이(烟臺), 잉커우(營口), 친황다오(秦皇島), 르자오(日照) 등이 있음

중국 내하수계(內河水系)항만의 분포를 보면 장강(長江) 내하수계로 불리는 난징(南京), 진장(鎮江), 장인(江陰), 난통(南通) 및 중상류의 우한(武漢), 충칭(重慶) 등의 항만이 있으며 주강(珠江) 내하수계로 불리는 광저우(廣州)항이 대표적이며 경항운하(京杭運河)로 불리는 항저우(杭州), 쉬저우(徐州) 항이 있음



자료: KITA 중국물류포탈

〈그림 2-2〉 중국의 해운, 하운 현황

2) 항만별 물동량 추이

□ 중국 항만 물동량 현황

중국항만별 물동량 현황을 보면 1990년에 비해 급속한 성장을 이룬 것을 볼 수 있으며 텐진항, 엔타이 항을 비롯하여 여러 항만에서 10배 이상 성장 하였음

2011년 기준 가장 많은 물동량을 처리한 항구는 닝보-저우산 항으로 694만 TEU 를 취급하였으며 다음으로 상하이항, 텐진항, 광저우 순임

강소성의 대표 항만인 련윈강(連雲港)항은 1990년 이후 15배 이상의 성장세를 보여 156만 TEU 를 처리하고 있음

〈표 2-5〉 중국 항만의 물동량 추이

(단위: 만 TEU)

항 만	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
다롄(大連)	50	64	91	171	246	272	314	337
잉커우(營口)	2	12	23	75	151	176	226	261
친황다오(秦皇島)	69	84	97	169	252	249	263	288
텐진(天津)	21	58	96	241	356	381	413	453
엔타이(煙臺)	7	14	18	45	112	124	150	180
칭다오(靑島)	30	51	86	187	300	315	350	372
르자오(日照)	9	15	27	84	151	181	226	253
상하이(上海)	140	166	204	443	508	495	563	624
렌윈강(連雲港)	11	17	27	60	101	108	127	156
닝보저우산(寧波舟山)	26	69	115	269	520	577	633	694
푸저우(福州)	6	10	24	77	67	81	71	81
샤먼(廈門)	5	13	24	74	67	111	127	156
선전(深圳)	13	31	57	154	211	194	221	224
광저우(廣州)	42	73	111	250	347	364	411	432
잔장(湛江)	16	19	20	46	67	118	136	155
하이커우(海口)	3	5	8	21	26	49	57	66
비취(八所)	4	3	4	5	6	7	9	10
기 타	31	100	227	585	778	953	1,185	1,411
합 계	483	802	1,256	2,928	4,296	4,755	5,484	6,163

자료: 중국통계연보(2012)

국가별 컨테이너 물동량을 보면 2011년 기준으로 중국이 가장 많고 다음으로 미국, 싱가포르, 한국 순이며 중국에서도 상하이, 홍콩, 선전 항이 컨테이너 취급비중이 높아 중국의 반을 차지하고 있음

〈표 2-6〉 주요 국가별(항구별) 컨테이너 취급량

(단위: 천 TEU)

순위	국가(항구)	취급량	순위	국가(항구)	취급량
1	중국	148,802	5	말레이시아	18,047
	(상하이)	29,069		(포트케란)	8,870
	(홍콩)	23,699	6	일본	17,727
	(선전)	22,509		(도쿄)	4,284
	(닝보)	13,144	7	아랍에미리트	15,153
	(광저우)	12,550		(두바이)	11,600
	(칭다오)	12,012	8	독일	14,268
2	미국	35,602		(함부르크)	7,900
	(로스앤젤레스)	7,831	9	타이완	12,501
	(롱비치)	6,263		(가오슝)	9,181
3	싱가포르	29,179	10	네덜란드	11,205
4	한국	18,947		(로테르담)	11,145
	(부산)	14,194			

자료: 중국통계연보(2012)

한편, 중국 물동량은 1980년 이후 4배 정도의 성장세를 보였으며 가장 많은 물동량이 왕래하는 것은 도로이며 다음으로는 수로, 철동, 파이프라인, 민간항공 순임

물동량 부문에서 가장 빠른 성장을 보인 것은 민간항공이며 다음은 수로, 도로, 파이프라인, 철동 순으로 철도를 통한 운송이 가장 더디게 성장한 반면 민간항공을 통한 물동량이 규모는 작으나 성장세는 가장 빠르게 확대되고 있음

이와 같이 수로를 통한 물동량의 증가 비중이 높아짐에 따라 항만의 역할이 중요해지고 있으며 이에 따라 항만간의 물동량 확보를 위한 경쟁이 가속화될 전망이다

〈표 2-7〉 중국 국내 화물 운송량 추이

(단위: 만 TEU)

연 도	총계	철도	도로	수로	민간항공	파이프라인
1990	9,706	1,507	7,240	801	0.4	158
1995	12,349	1,660	9,404	1,132	1	153
2000	13,587	1,786	10,388	1,224	2	187
2001	14,018	1,932	10,563	1,327	1.7	194
2002	14,834	2,050	11,163	1,418	2	201
2003	15,645	2,242	11,600	1,581	2.2	220
2004	17,064	2,490	12,450	1,874	2.8	247
2005	18,621	2,693	13,418	2,196	3.1	310
2006	20,371	2,882	14,663	2,487	3.5	334
2007	22,758	3,142	16,394	2,812	4	406
2008	25,874	3,304	19,168	2,945	4.1	454
2009	27,806	3,333	21,278	3,190	4.5	446
2010	32,418	3,643	24,481	3,789	5.6	500
2011	36,970	3,933	28,201	4,260	5.6	571

자료: 중국통계연보(2012)

중국의 수출상품구조 추이를 보면 기계 및 운송설비의 비중이 가장 높으며 잡제품, 광물성연료, 경공업방직제품 순이며 수출구조가 크게 바뀌지는 않았으나 수출금액은 크게 증가하였음

중국의 수출상품의 주요 경로는 항만을 통해서 이루어지고 있으므로 수출이 증가함에 따라 중국 항만의 역할이 커질 것이며 특히 경공업제품과 잡제품, 기계 및 운송설비는 수출실적과 항만의 이용도가 비례해서 증가할 것임

〈표 2-8〉 중국의 수출상품구조 추이

(단위: 억달러)

연도	총액	식품	음료, 담배	비식용 원료	광물성 원료	동식물유	화학상품	경공업 방직 제품	기계및 운송설비	잡제품
1980	181	30	0.8	17.1	42.8	0.6	11	40	8	28
1985	274	38	1.1	26.5	71.3	1.4	14	45	8	35
1990	621	66	3.4	35.4	52.4	1.6	37	126	56	127
1995	1,488	100	13.7	43.8	53.3	4.5	91	322	314	545
2000	2,492	123	7.5	44.6	78.6	1.2	121	425	826	863
2001	2,661	128	8.7	41.7	84.1	1.1	134	438	949	871
2002	3,256	146	9.8	44	84.4	1	153	530	1,270	1,012
2003	4,382	175	10.2	50.3	111.1	1.2	196	690	1,878	1,261
2004	5,933	189	12.1	58.4	144.8	1.5	264	1,006	2,683	1,564
2005	7,620	225	11.8	74.8	176.2	2.7	358	1,291	3,522	1,942
2006	9,690	257	11.9	78.6	177.7	3.7	445	1,748	4,563	2,380
2007	12,205	307	14	91.2	199.5	3	603	2,199	5,770	2,968
2008	14,307	328	15.3	113.2	317.7	5.7	793	2,624	6,733	3,360
2009	12,016	326	16.4	81.5	203.7	3.2	620	1,848	5,903	2,997
2010	15,778	411	19.1	116	266.7	3.6	876	2,491	7,803	3,777
2011	18,984	505	22.8	149.8	322.7	5.3	1,148	3,196	9,018	4,594

자료: 중국통계연보(2012)

3. 한중간 교역 현황

1) 국내 항만별 대중국 수출입

국내 항만별 대중국 교역현황을 보면 부산항이 가장 활발한 것을 볼 수 있으며 특히 컨테이너의 수출입 비중은 타 항만에 비해 높은 수준이며 그 다음으로 인천항, 광양항 순임

□ 부산항

부산항은 2012년 기준으로 수입을 56.2백만 TEU, 수출을 22.6백만 TEU, 수입환적을 39.2백만 TEU, 그리고 수출환적을 13.4백만 TEU의 물동량을 처리하고 있어 우리나라의 대중국 교역 최대 항구임

부산항은 특히, 컨테이너 물동량 처리 비중이 타 항만에 비해 높으며 국가항만정책의 근간인 two port system의 중심에 있어 향후에도 지속적인 성장을 할 것으로 예상됨

우리나라는 부산항을 중심으로 항만의 글로벌 경쟁력을 확보하기 위한 노력을 하고 있음

〈표 2-9〉 부산항의 대중국 교역 추이

(단위: TEU)

연도	구분	계	컨테이너	비컨테이너
2010년	수입	45,735,327	42,957,953	2,777,374
	수출	16,578,335	15,984,729	593,606
	수입환적	29,793,398	29,788,937	4,461
	수출환적	7,652,650	7,649,488	3,162
2011년	수입	53,296,170	49,907,025	3,389,145
	수출	20,260,016	19,752,070	507,946
	수입환적	35,270,876	35,258,032	12,844
	수출환적	11,396,973	11,394,538	2,435
2012년	수입	56,163,284	52,971,237	3,192,047
	수출	22,586,203	22,152,254	433,949
	수입환적	39,182,896	39,176,302	6,594
	수출환적	13,402,255	13,392,371	9,884

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

□ 인천항

인천항은 2012년 기준, 수입을 18.8백만 TEU, 수출을 7.2백만 TEU, 수입환적을 0.2백만 TEU, 그리고 수출환적을 0.02백만 TEU의 물동량을 처리하고 있으며 수입의 비중이 높으며 컨테이너 물동량 중심의 교역을 하고 있음

〈표 2-10〉 인천항의 대중국 교역 추이

(단위: TEU)

연도	구분	계	컨테이너	비컨테이너
2010년	수입	19,142,981	13,691,468	5,451,513
	수출	6,732,401	6,029,817	702,584
	수입환적	220,624	210,095	10,529
	수출환적	45,054	43,795	1,259
2011년	수입	20,095,459	14,330,977	5,764,482
	수출	7,098,640	6,382,932	715,708
	수입환적	158,407	119,632	38,775
	수출환적	56,166	49,939	6,227
2012년	수입	18,839,459	13,844,525	4,994,934
	수출	7,150,440	6,420,869	729,571
	수입환적	236,442	199,025	37,417
	수출환적	24,709	19,814	4,895

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

□ 광양항

광양항은 2012년 기준, 수입을 5.0백만 TEU, 수출을 14.1백만 TEU, 수입환적을 1.3백만 TEU, 그리고 수출환적을 1.6백만 TEU의 물동량을 처리하고 있으며 수출의 비중이 높으며 비컨테이너 물동량의 비중이 높은 편임

〈표 2-11〉 광양항의 대중국 교역 추이

(단위: TEU)

연도	구분	계	컨테이너	비컨테이너
2010년	수입	6,683,451	2,194,422	4,489,029
	수출	12,117,401	3,639,436	8,477,965
	수입환적	1,339,159	1,241,710	97,449
	수출환적	315,064	255,693	59,371
2011년	수입	5,968,479	2,349,063	3,619,416
	수출	13,596,712	3,681,902	9,914,810
	수입환적	1,496,426	1,331,693	164,733
	수출환적	486,683	435,865	50,818
2012년	수입	5,019,922	2,088,720	2,931,202
	수출	14,084,816	4,280,127	9,804,689
	수입환적	1,266,008	1,035,648	230,360
	수출환적	1,610,887	757,620	853,267

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

□ 평택-당진항

광양항은 2012년 기준, 수입을 8.0백만 TEU, 수출을 4.1백만 TEU, 수입환적을 0.9백만 TEU, 그리고 수출환적을 0.09백만 TEU의 물동량을 처리하고 있으며 수출보다는 수입의 비중이 높으며 최근에 높은 성장세를 보이고 있음

〈표 2-12〉 평택·당진항의 대중국 교역 추이

(단위: TEU)

연도	구분	계	컨테이너	비컨테이너
2010년	수입	5,912,210	3,670,102	2,242,108
	수출	3,660,154	2,282,374	1,377,780
	수입환적	273,871	29,949	243,922
	수출환적	160,782	35,161	125,621
2011년	수입	6,919,856	4,040,068	2,879,788
	수출	4,346,484	2,822,952	1,523,532
	수입환적	544,595	21,648	522,947
	수출환적	87,942	26,793	61,149
2012년	수입	8,008,654	4,584,656	3,423,998
	수출	4,120,819	2,755,430	1,365,389
	수입환적	851,470	24,822	826,648
	수출환적	85,485	13,756	71,729

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

제 2 절 한국과 중국의 항만정책

1. 한국의 항만 정책

1) 항만의 발전과정

□ 항만기능의 변화

우리나라 항만 기능의 변화 방향을 살펴보면 첫째, 항만의 기능이 단순한 화물통과에서 국제물류거점으로서 기능을 강화해가고 있으며 둘째, 물류산업의 고도화와 서비스의 일관화에 따라 항만기능이 다양화되는 방향으로 변하고 있으며 셋째, 글로벌 제조기업과 물류기업의 물류활동을 지원하기 위한 항만배후지 지원기능이 강조되고 있으며 넷째, 항만은 고객의 공급사슬관리 전체의 효율성을 향상시킬 수 있는 시스템을 구축해나가는 방향으로 변화하고 있음

항만은 해상과 육상의 연계는 물론 조립가공·상표부착·분류·혼재 등 부가가치물류 서비스 제공이 필수적이며, 나아가 비즈니스 및 금융 서비스까지 제공하는 공간으로 진화하고 있음

이와 더불어 원재료의 조달에서 고객에게 상품 인도시까지 물류비 절감과 고객서비스 향상이 강조되면서 우리나라 물류산업도 통합서비스 제공으로 고도화가 추진되고 있음

이와 더불어 경제활동의 글로벌화가 가속화되면서 글로벌 제조기업과 물류기업의 조달·생산·판매거점이 전 세계로 확대되고 있으며, 글로벌 기업들은 경영활동을 신속하고 편리하며 비용절감이 가능한 항만과 공항 등 국제물류거점을 선호함에 따라 주요국은 항만배후에 글로벌 기업을 유치할 수 있는 자유무역지역을 조성하는 등 국제물류거점화 전략을 적극 추진 중임

또한 항만은 공급사슬관리 체계 내에서 효과적으로 가치를 창출하기 위해서 고객의 공급사슬관리 전체의 효율성을 향상시킬 수 있는 시스템을 구축해가고 있으며 특히 수요자 중심의 경영체제 구축과 물류체계 내의 네트워크 효율화 및 고도화를 추진하고 있음

다음은 항만 기능의 변화에 따른 항만 관리·운영의 부문별 전략 변화를 나타낸 것임

〈표 2-13〉 항만운영전략의 패러다임 변화

구 분	기존 전략	향후 전략
시장 정의	배우지	글로벌 물류흐름
주요 고객	해운기업	복합운송기업, 물류서비스 제공업체
운송망	해상 중심	모든 운송수단
항만 서비스	노동집약적 화물처리	부가가치물류서비스
관리 형태	- 서비스항만(service port) - 자연독점, 공익사업	- 지주형 항만(landlord port) - 민간중심, 글로벌 터미널운영업체
관리 기법	항만전문가 참여	부동산, 금융, 협상 전문가 참여
마케팅 전략	소극적 고객관리(광고, 판매)	적극적 고객관리(장기계약)

자료 : G. K. Sletmo, "Port Life Cycle: Policy and Strategy in the Global Economy", International Journal of Maritime Economics, Vol. 1-1, 1999, p.49.

우리나라 항만정책은 일반적인 항만발전에 따른 기능변화에 따라 점차 진화되는 형태로 추진되었음. 우리나라 항만은 일반적인 항만의 발전단계인 제1세대 항만부터 출발하여 오늘날 제3세대 항만으로 발전해가는 과정에 있음

아직 선진 항만에 비해서 운영시스템이나 효율성면에서 부족한 부분도 많지만 과거 단순한 기능에서 종합물류거점 또는 환경까지 고려한 항만기능을 수행하고 있음

항만기능의 변화를 시대 순으로 살펴보면 가장 초기의 단계로 반출 및 수출입화물 처리 항만기능(과거 ~ 1970년대)을 수행함. 초기의 항만은 단순 하역기능이 중심이었으며 항만은 해상과 육상을 연결하는 기본 기능을 수행하는 단계로 선박에서 화물을 선적하고 하역하는 수준의 항만개발과 운영이 이루어졌음

〈표 2-14〉 항만의 발전단계

구 분	제1세대 항만	제2세대 항만	제3세대 항만
시기	1960년대 이전	1960년대 이후	1980년대 이후
주요 화물	벌크화물	벌크화물(건화물, 액체화물)	벌크화물, 컨테이너화물
개발전략	<ul style="list-style-type: none"> •전통적, 보수적 •다양한 수송수단간 연계 공간으로 인식 	<ul style="list-style-type: none"> •항만시설, 장비 확충 •수송거점과 산업중심지로 항만을 인식 	<ul style="list-style-type: none"> •이윤의 원천으로 항만을 인식 •복합운송체계 중심지와 국제물류거점으로 인식
활동범위	<ul style="list-style-type: none"> •화물의 적양하와 입출항 지원서비스 •하역작업이 핵심기능이며, 항만범위가 협소 	<ul style="list-style-type: none"> •화물의 적양하와 입출항 지원서비스 •품목변화, 선박관련 서비스 범위 확대 •항만범위의 확대 	<ul style="list-style-type: none"> •적양하와 입출항 지원서비스 •품목변화, 선박관련 서비스 범위 확대 •화물·정보·사람의 교류거점, 물류거점 •터미널 기능 + 항만배후단지까지 기능 확대
특성	<ul style="list-style-type: none"> •항만내 활동은 독립적임 •항만과 이용자간 관계가 분리됨 	<ul style="list-style-type: none"> •항만과 이용자간 밀접한 관계 •항만내 활동간 관계가 유기적이지 못함 •항만과 지역사회간 관계는 보통 수준 	<ul style="list-style-type: none"> •항만과 지역사회간 관계는 아주 밀접 •국제무역과 복합운송망에서 항만의 역할 중요 •항만조직과 기구의 확대
생산함수의 특성	<ul style="list-style-type: none"> •화물흐름 •간단한 개별 하역작업 •부가가치 낮음 	<ul style="list-style-type: none"> •화물흐름 •화물의 변형과 조작 •복합서비스 제공 •부가가치 창출 개선 	<ul style="list-style-type: none"> •화물과 정보 흐름 •화물과 정보 배분 •원스톱 종합서비스 제공 •고부가가치 창출
결정변수	노동과 자본	자 본	기술과 노하우

자료 : UNCTAD, Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Port, Trade and Development Board, Committee on Shipping, Ad Hoc Inter-Government Group of Port Exports, (TD/B/c.4/AC.7/14), 1992.11 p.23

다음 단계로는 수출입화물 및 화물의존형 항만기능(1980 ~ 1990년대 초)을 수행하는 것임. 두 번째 단계는 경제성장으로 수출입 물동량이 증가하여 이러한 화물을 처리하며, 화물의존형 항만기능을 수행하는 단계임. 세 번째 단계는 수출입화물 및 동북아 환적화물 유치 항만기능(1990년대초 ~ 2000년대 초)을 수행하는 기간임. 네 번째 단계는 컨테이너화의 발전으로 컨테이너 수송이 확대되고, 국제복합운송이 급속히 확산되면서 항만과 내륙간 연계수송 체계 구축이 항만개발시 고려해야 할 중요한 요소로 인식되었음. 다섯 번째 단계는 수출입화물 + 동북아 환적화물 + 재가공화물(2006 ~ 향후)의 처리 기능을 수행하는 단계로서 항만이 종합물류기능을 수행하는 공간으로서 하역,

보관, 운송은 물론 부가가치 물류활동인 포장, 조립가공, 상표부착, 분류와 혼재 등 서비스를 종합물류업체가 원스톱 형태로 제공하는 공간으로 발전하였음. 특히 항만배후단지는 이러한 부가가치 물류서비스를 제공하기 위한 필수적인 공간으로서 인식되었고, 최근 항만법을 개정하여 효율적인 항만배후단지 개발을 통하여 화물유치 확대와 부가가치 창출을 도모하고 있음

과거 화물의존형 항만에서 화물창출형 항만으로 전환하고, 항만배후물류단지를 중심으로 동북아지역으로 재수출되는 고부가가치의 재가공(Processing) 화물의 창출하는 기능을 수행하게 됨

정부는 항만을 종합물류공간화 함으로써 우리나라 화물뿐 아니라 동북아의 물류중심으로서 북중국 및 일본의 화물기지 역할을 수행하도록 하기 위한 정책을 추진 중임

현재 우리나라 항만개발과 운영의 목표는 동북아 물류중심국가의 건설이며, 과거의 단순 환적 중심에서 부가가치가 높은 환적화물을 유치하는 정책을 추진 중임. 즉, 항만배후단지에 많은 선도적인 국제물류기업과 화주를 유치하고, 이들 국제물류기업은 우리나라 항만을 아시아 지역본부 또는 R&D 센터로 운영함으로써 화물유치를 확대하고, 이를 통하여 고용창출과 부가가치 창출을 도모하고 있음

또한 부산항, 광양항 등 우리나라 항만은 혁신적인 통합물류서비스를 제공함으로써 동북아시아 배후시장을 세계로 연계하는 물류중심기지화 역할을 수행하도록 추진 중임

항만, 항만배후단지, 그리고 항만인근의 산업단지와의 연계성을 고려한 종합적인 개발전략과 종합적인 기업유치방안 등 고부가가치형 항만으로 발전시키기 위해서 항만클러스터의 육성정책을 추진 중임

2) 우리나라의 항만 정책

□ 양항 체제(Two Port System)

우리나라 컨테이너 부두 개발은 1985년부터 부산항과 광양항을 중심으로 추진함

부산항과 광양항은 시설과 물동량 규모, 운영체계, 항만 서비스 등 측면에서 세계 주요 항만과 충분히 경쟁할 수 있는 여건을 가지고 있다고 판단하고, ‘선택과 집중’ 정책을 추진하였으며 두 항만은 동북아/북미, 동북아/유럽의 동서기간항로상에 위치하여 국제물류거점으로 부상할 수 있는 유리한 위치에 있다고 인식하였기 때문임

우리나라는 과거부터 경부축을 중심으로 산업단지나 교통망이 발달하였기 때문에 1980년대 중반부터 수도권 ~ 부산축에 집중되었던 내륙운송체제를 개선하고 지역균형발전을 도모하기 위해 광양항을 부산항과 함께 개발하는 정책을 추진해왔음

외국 컨테이너 항만의 경우 국가별 또는 지역별 물동량, 항만여건 등에 따라 양항 또는 단일항 체제를 운영하고 있으며 다항체제로 운영하는 국가는 미국(LA, 롱비치, 뉴욕, 뉴저지, 오클랜드 등)과 일본(도쿄, 요코하마, 고베, 오사카, 나고야 등)이 있으며 양항체제로 운영하는 국가는 독일(함부르크, 브레멘), 대만(카오슝, 기룽), 영국(펠릭스로우, 사우스햄튼), 프랑스(마르세이유 포스, 르아브르) 등이 있음

양항체제에 대해 지역균형 발전, 1995년 일본 고베 지진 또는 2003년 부산을 강타한 태풍 매미와 같은 재난, 항만 테러, 항운노조의 파업사태를 대비하여 안정적인 물동량 처리를 위해서 바람직하다는 찬성론과 중국 항만 개발의 가속화로 환적화물 유치가 어려운 상황에서 양항체제 보다는 1개 항만이라도 국제물류거점항으로 키우는 것이 바람직하다는 반대론이 있음

최근 우리 항만의 중국 환적 화물의 증가가 미흡하고, 광양항의 컨테이너 물동량이 부두처리능력에 미치지 못할 만큼 예상보다 부진하자 양항체제에 대한 반대론이 제기되고 있으나, 컨테이너 항만의 양항체제는 기본적인 정책으로 유지되고 있음

□ 환적화물 유치

항만간 경쟁이 치열하게 전개되면서 환적화물 유치를 위한 정책을 적극 추진해왔음. 컨테이너부두를 적극 확충해왔던 것은 수출입 컨테이너 화물을 원활하게 처리하기 위함도 있지만, 중국의 환적화물을 적극적으로 유치하기 위해서 추진되었다고 볼 수 있음. 환적화물을 유치하기 위해서 다양한 비용 감면제도나 선사 및 항만운영업체에게 인센티브를 제공하고 있음

선박에서 하역된 환적화물이 최적경로를 통해 다른 부두로 운송되거나, 부두 밖 장치장에서 처리된 후 본선에 다시 선적될 수 있도록 제도 개선을 추진해왔으며 운송거리가 먼 경우 환적 컨테이너의 해상 셔틀서비스 도입방안 등에 대해서도 검토하였음

또한 환적화물을 유치하기 위해 환적화물 통관제도의 개선 등 환적체계를 개선하여 선사들이 적시에 적하목록을 제시할 수 있도록 권고하며, 환적화물의 경우 싱가포르 항만과 같이 입항 적하목록 신고 시간과 출항 적하 목록 신고 시간을 단축하는 경우에 일정한 인센티브를 제공하는 방안 등도 검토함

중국 환적화물을 유치하기 위해서 대부분의 중국 화주들이 수출입화물 운송시 China Shipping, COSCO, Sinotrans 등 중국 선사와 일차적으로 협의를 하는 경우가 많기 때문에 중국 화물유치에 유리한 선사를 부산항이나 광양항에 유치하기 위해 노력하고 있으며 또한 우리나라를 경유하여 제 3국으로 수출입되는 일본화물을 부산항이나 광양항으로 적극 유치하기 위해 노력하고 있음

□ 항만배후부지 개발

동북아 물류중심 구축은 화물유치 중심의 물량전략 보다는 고부가가치를 창출하는 종합항만공간을 개발하는데 초점을 두고 있어 동북아 지역의 환적화물을 적극 유치하되, 단순한 화물의 이송보다는 가공, 조립, 포장, 검사, 분류, 상표부착 등 다양한 부가가치 물류활동을 수행하도록 공간을 조성하고 있음

또한 물류활동을 지원하는 금융, 보험, 유통, 정보, 법률 등 서비스와 함께

다양한 비즈니스, 레저 등 기능을 종합한 항만배후단지의 조성과 운영을 추진하고 있음

항만배후단지를 중심으로 부가가치 물류서비스를 제공하기 위해서 3PL을 비롯한 물류관련업체들이 클러스터화되고, 영어, 중국어 등 언어 구사능력과 전문물류지식을 겸비한 전문인력이 양성될 수 있도록 생태계를 조성하고 있음

또한 항만배후단지와 국내 주요 물류거점까지 내륙연계수송망은 물론 국내외 주요 항만과 네트워크를 구축하여 물류서비스를 제공할 수 있도록 하고 있음

이러한 항만배후단지의 조기 개장과 더불어 이들 배후물류단지에 제조기업, 국제물류기업, 해외 이전 국내기업 등을 적극 유치하기 위한 마케팅 전략도 추진 중임

□ 복합운송체계의 구축

상해 이북 지역에서 생산되는 수출품 중 리드타임 단축과 물류비 절감이 필요한 산업별, 업종별 비즈니스 모델을 발굴하고 인천국제공항을 이용한 해공(Sea & Air) 복합운송을 확대하기 위한 시범사업을 실시하는 등 복합운송체계 구축을 추진 중임

중국발 항공운송 화물을 유치하기 위해 중국의 해공복합운송 전용트럭에 화물을 적재한 후 한중 카페리에 전용트럭을 적재한 후 인천항 또는 평택항에 하역한 후 인천공항까지 곧바로 보세운송하여 항공기에 적재하는 RFS(Road Feeder Service)를 추진 중임

특히 해양부가 추진 중인 항만배후단지 비즈니스 모델이나 인천공항공사의 자유무역지역 유치방안과 연계하여 글로벌 기업이 항만과 공항을 동시에 선택적으로 이용할 수 있는 복합운송체계를 구축하기 위해 노력하고 있음

글로벌 기업은 공항이나 항만을 글로벌 SCM거점으로 활용한다는 점을 고려하여 정부와 관련기관은 인천국제공항과 인천항·평택항을 중심으로 해공복합운송체계를 강화하기 위한 정책을 추진하고 있음

항만과 공항에 필요한 전용물류시설과 장비를 확충하고, 전문물류인력과 전문물류기업, 정보시스템은 물론 신속하고 선진화된 통관과 검역절차를 제시하여 해공복합운송체계를 구축하기 위한 노력을 기울이고 있음

□ 자동화 컨테이너터미널의 건설 추진

자동화 컨테이너터미널(ACT : Automated Container Terminal)은 컨테이너터미널 운영에서 가장 많은 인원을 필요로 하는 안벽작업과 장치장간의 컨테이너 이송, 이송된 컨테이너의 장치 및 컨테이너 반·출입 작업을 사람이 전혀 개입하지 않고 컴퓨터와 장비에 의해 처리되는 터미널을 말함

ACT의 개발 필요성은 컨테이너선의 대형화로 일시에 많은 컨테이너를 처리하고 보관하기 위해서 장치장 운영을 극대화할 수 있는 시스템을 도입할 필요가 있음

일시에 많은 컨테이너를 장치할 경우 위치선정이 체계적이고, 장비간 정보교환이 정확, 신속, 고도화가 필요하며, 게이트에서 컨테이너의 반출입도 신속하게 처리되어야 하므로 게이트 자동화도 필수적임

아울러 중국 상해항, 천진항 등 급성장중인 주변 항만보다 경쟁우위를 확보하기 위해서 자동화 터미널로 차별성을 확보할 필요가 있음

1993년 세계 최초의 자동화 컨테이너 터미널은 네덜란드 로테르담항 ECT(Europe Container Terminal) 터미널이며, 자동화 터미널로 홍보효과를 얻고 있음. 또한 독일 함브르크항의 CTA(Container Terminal Altenwerder)는 입증된 기술을 바탕으로 2002년 10월 1-1단계의 상업운전을 시작하였음. 싱가포르의 Pasir Panjang Terminal은 CCTV를 이용하여 원격으로 운전하며, 1단계는 AGV대신 야드 트랙터를 사용하고 있으나 향후 AGV를 사용하여 완전 무인 자동화 컨테이너터미널을 운영할 예정임

2. 중국의 항만정책

1) 항만관련 조직 및 관리 원칙

□ 조직

중국 인민정부의 행정부인 국무원에는 교통부, 대외경제무역부 및 중국선박공업총공사 등이 있음



〈그림 2-3〉 국무원 조직

교통부 안에는 해안운수관리국, 내하운수관리국, 그리고 각 항구 소재지역 시정부 등이 있으며 해안운수관리국 관할하에 중국외수대리공사(PENAVIC)와 중국원양운수총공사(COSCO: China Ocean Shipping Company)가 있음

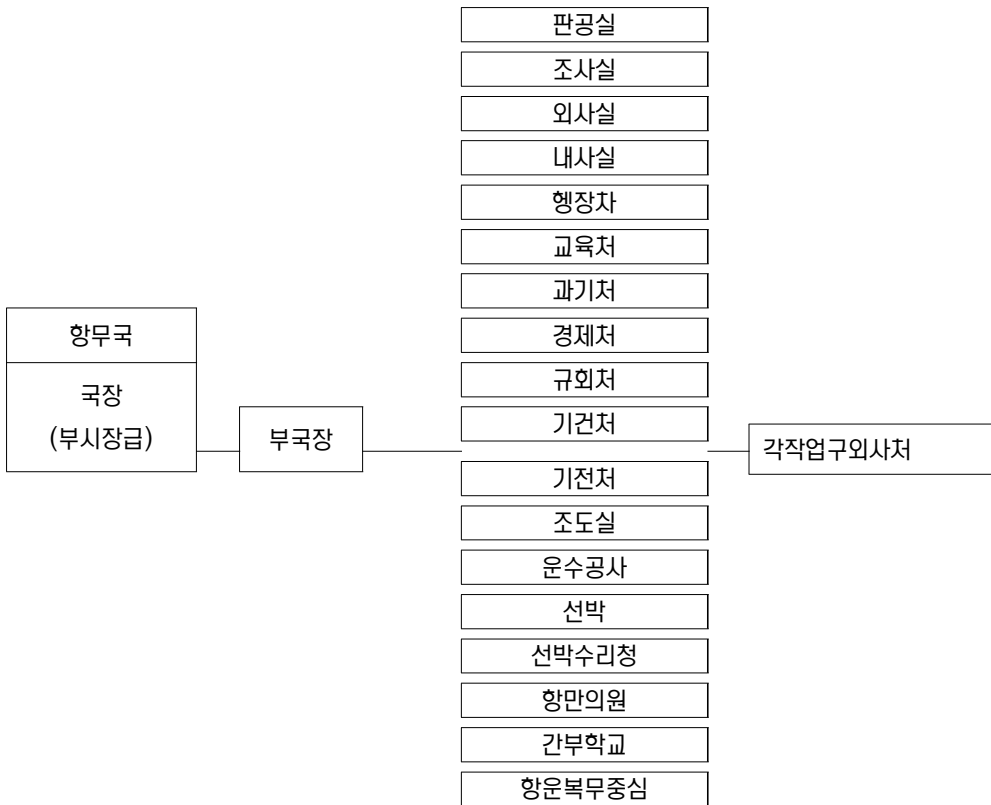
내하운수관리국 관할하에는 장강, 흑룡강, 황하, 주장 등의 항무관리국(처)이 운수업무를 관장하고 각 항구소재지역시정부의 항무국이 각 지방항만을 실질적으로 건설하고 관리함



〈그림 2-4〉 교통부조직

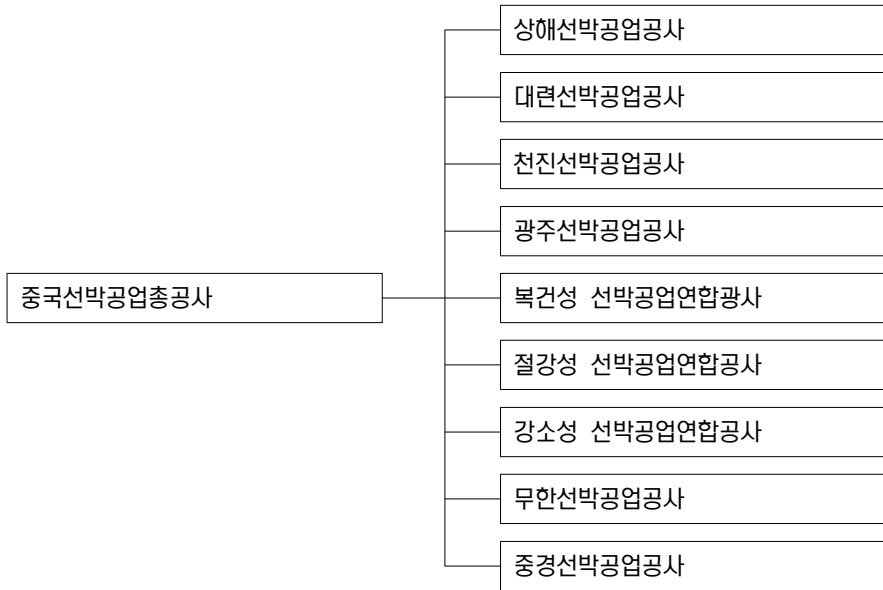


〈그림 2-5〉 해양수산관리국 조직



〈그림 2-6〉 항무국 조직

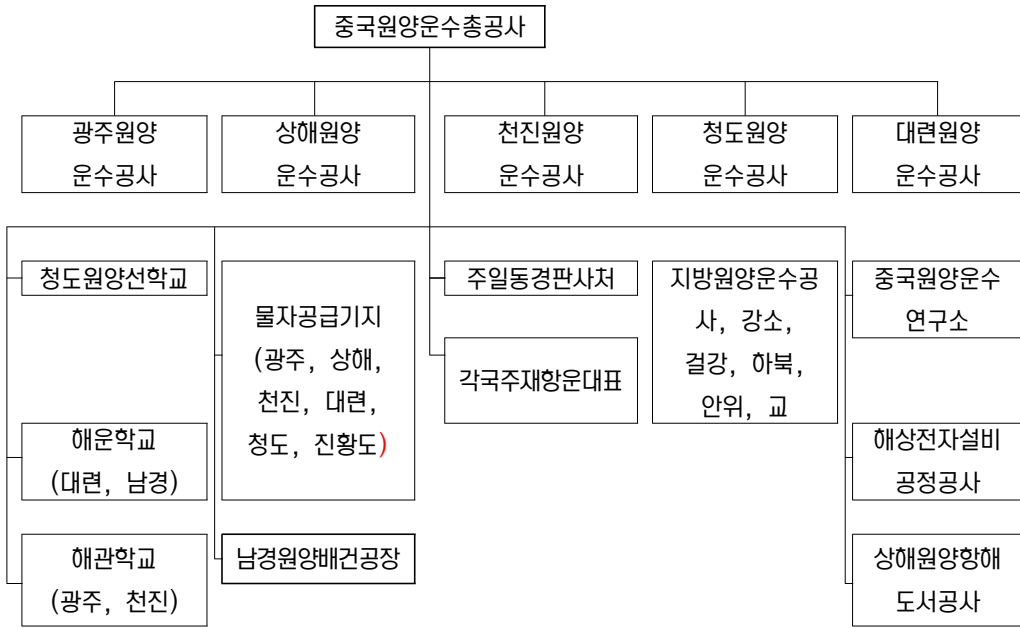
또한, 중국선박공업총공사는 상해, 대련, 천진, 광주 및 중경에 분공사를 북건성, 절강성, 강소성에 연합공사를 두고 있음



〈그림 2-7〉 중국선박공업 총공사 조직

특히, 원양운수총공사는 중국 수출입화물의 약 70%를 운송하고 있는 대표적인 선사이며 이 공사는 1961년 4월 27일 북경에서 교통부 직속으로 설립되었으며, 다음날 ‘광화’라는 화물선이 인도네시아에서 치너출항함으로써 원양선대를 탄생시켰음.

총공사는 교통부가 설정한 목표에 따라 화물운송, 신선박구입, 분공사에 대한 화물할당 등의 경영을 하며 흑자가 생기면 선박을 늘리고 재투자할 수 있음



〈그림 2-8〉 중국원양운수 총공사 조직

교통부 산하의 총공사와 별도로, 대외경제무역부 산하에는 대외무역운수공사(SINOTRANS: China National Foreign Trade Transportation Corp)와 중국조선공사(SINOCHART: China National Chartering Corp.)가 있음

대외무역운수공사는 중국의 대외무역을 담당하는 수출입겸업공사들의 운수총괄 대리업무를 맡고 있는 운송주선기관이며 중국조선공사는 선박알선업무와 운임료 결정업무를 담당하고 있음



〈그림 2-9〉 중국대외무역운수공사 조직

□ 관리원칙

중국은 1978년의 제 11기 3중전회 이후, 경제체제개혁을 실시하면서 해운항만의 관리제도도 전면적으로 개혁을 시작하여 중앙집권원칙으로서는 각 지역이 가지고 있는 특성을 살릴 수 없고 항만운영효율이 낮아 화물유통이 순조롭게 하기 위함이었음

중국이 개방정책을 추진하는 가운데 국가운영에 있어 서방 자유국가의 관리원칙을 벤치마킹하여 자유경쟁시스템의 일부를 도입하였으며 이 가운데 해운항만분야에 적용하고 있는 관리원칙은 정기분개, 간정방권, 하해병련, 항항분관, 자각감독으로 요약할 수 있음

정기분개는 항만의 관리와 운영을 분리하여 기업 형태로 조직체계를 갖추어 운영하는 것을 말하며 이를 위해 지방정부에 항만운영기구를 두고 그 기구의 감독을 받는 별개의 유한공사를 설치하여 그 공사로 하여금 해운항만에 관한 경영 사업을 담당하도록 하는 것임

간정방권이란 항만의 관리권을 중앙에서 지방정부로 대폭 위임해주고 감독권만을 행사함으로써 중앙과 지방이 ‘이지방위주’라는 관리체제로 실행함을 말함. 이러한 원칙에 따라 원래의 중앙의 교통부 직할로 있었던 14개 항만 중에서 가장 먼저 천진항의 관리권을 1984년 5월에 천진시에 이양하였으며 그 이후 1986년에 상해항, 광주항 및 대련항의 관리권을 각 시에 넘겨주어 관리 감독하도록 하였음

하해병련은 하와 해는 물론 육지와도 원활하게 연계될 수 있도록 복잡한 송체계를 확립하기 위한 항구개발원칙으로 양자강의 각 부두시설을 확충하고 30여개의 신항만을 건설하고 남정부근에 컨테이너운송시설을 설치하는 등 내하수운을 연계함

항항분관은 연해와 장강해안의 각 항만은 1시1항의 원칙에 따라 해당 지방시에서 관리하지만 항만의 안전 및 정책에 관한 업무는 시의 항무관리국에서 담당하고 해운에 관한 실제적인 경영은 선박공사가 담당하도록 하는 분할관리 원칙을 말함

자각감독은 항만을 경영함에 있어 손익발생에 대한 책임을 스스로 진다는 의미임. 각 지방은 항만경영에 필요한 자금을 은행에서 대출받든, 외자를 이용하든 스스로 결정하고 부두나 창고의 시설에 대한 투자여부 등을 스스로 결정함은 물론 적자를 보는 경우에도 스스로 책임지고 처리하는 것임

2) 해운항만정책 방향

□ 자력갱생을 통한 체제개혁

기존 마오쩌둥 시대에는 자력갱생 원칙에 따라 해운항만정책도 ‘해운의 자기발전, 선박 자조, 항만의 자건, 선원의 자훈’이 요구되었으나 등소평 시대에는 자력과 외력을 합친 ‘쌍도정책’으로 해운항만정책방향을 크게 수정하였음

관리체계를 개혁하면서 다른 한편으로 운영계통을 확립하고자 하는 정기분개 관리원칙에 의해 해운항만의 발전을 도모함

□ 원양해운 발전과 컨테이너 운송을 활성화

중국은 유엔에 가입한 이후부터 원양운수총공사를 주축으로 원양해운의 발전과 컨테이너운송의 개발에 주력해옴

최근 컨테이너 물동량이 급증함에 따라 해운협정의 체결, 항만 및 운송장비의 현대화 그리고 해외기지와 합작투자를 적극 추진하고 있음

□ 선박의 질량제고

1982년 국무원에 선박공업총공사를 설치하여 조선산업을 육성하고 있음. 그 육성방침은 첫째 각 조선업 종사자에 합동으로 실시하는 조선관련 교육을 받게 하고 선주를 해외에 파견하여 조선연수를 시키거나 특별지도를 하며, 선진기술을 도입하고 자체연구발전을 강화함

그 결과 중국의 조선산업이 급속한 성장을 할 수 있었으며 국제시장 진출 전략도 활발하게 추진하고 있음

□ 복합운송체계의 개혁

최근 컨테이너물동량이 급격이 늘어나고 있으나 중국 국내 운송처리시설의 처리용량을 초과하여 시설을 확충함은 물론 항만운영의 효율성제고, 항만

및 철도시설의 개보수, 법령제도의 개선을 추진하고 있음

부처간의 조율을 강조하여 해운항만 도로 내수 등의 업무는 교통부안의 관리국이나 공사에서 관장하고 철도업무는 철도부에서 항공업무는 민항부에서 그리고 대외무역을 총괄하면서 외국선박의 선박물색, 운임료 결정, 트럭 등의 운송수단을 관리하는 업무는 대외무역운수공사(SINOTRANS)가 속해 있는 대외경제무역부에서 관장하는 등 이해관계가 얽혀있어 문전에서 문전까지(door-to-door)서비스를 달성하는데 어려움이 있는 것을 개선함

제 3 장

군산항과 연운항항의 항만 인프라 및 항만여건

제 1 절 군산항의 항만 인프라 현황 및 여건

제 2 절 연운항항의 항만 인프라 현황 및 여건

제 3 장 군산항과 연운항항의 항만 인프라 및 항만여건

제 1절 군산항의 항만 인프라 현황 및 여건

1. 군산항의 항만 인프라 현황

□ 군산항의 개요

군산항(群山港)은 전라북도 군산시 금강하구에 있는 무역항으로 1899년 5월 1일 개항하였고 개항초기에는 미곡 반출 항구로서(8천톤급 3선석) 역할을 하였으나, 현재는 1-5만톤급 선박 31척 동시 접안, 연간 4000여척의 내외항선 입출항, 2,000만톤의 물동량을 처리하는 항구로 변모

군산항의 수심은 5.5~13.0m, 유속은 0.8~1.2m/sec, 조석간만의 차는 7.2m이며 항내수면적은 164제곱km임

군산항은 컨테이너, 자동차, 양곡, 시멘트 전용부두 등 최대 5만톤급 선박 23척이 동시 접안할 수 있는 4,806m의 접안시설(안벽)과 연간 17,343천톤의 화물을 처리할 수 있는 하역 시설을 갖추고 있음

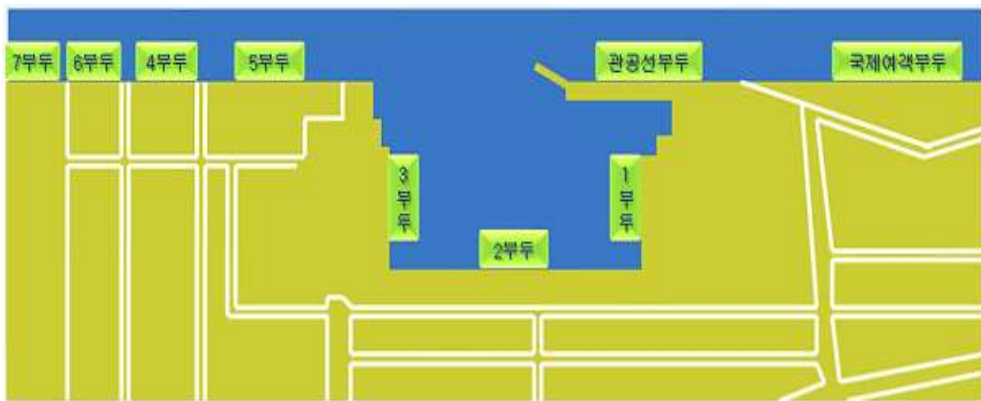


〈그림 3-1〉 군산항 부두 항로 및 좌표

대단위 배후산업 인프라(국가 및 지방산업단지 3,300만 m^2 , 군산자유무역지역 126만 m^2 운영, 새만금산업단지 1,870만 m^2 (2018), 군산물류단지 33만 m^2 (2014), 새만금물류기업도시 1,600만 m^2 조성, 경제자유구역 9,638만 m^2 지정)하고 있음

□ 군산항 부두 현황

군산항의 부두시설 현황을 보면 1부두에서 7부두 까지 그리고 관광선부두, 국제여객부두를 갖추고 있으며 최근 7부두에 해상풍력전용부두로 전환하고자 함



〈그림 3-2〉 군산항 부두시설

□ 군산항 부두별 화물처리 실적

군산항의 부두별 처리시설을 보면 5부두가 가장 많은 물동량을 담당하고 있으며 전용부두 이외에도 기업에서 부두를 임대하여 활용하고 있음

최근 군산항이 해상풍력전용항만 지정으로 인해 7부두가 전용부두로 개발 중에 있어 향후 물동량은 증가할 것으로 보임

<표 3-1> 군산항 부두별 현황 및 화물처리 실적

(단위: R/T)

부두	합계	외항선			연안선
		소계	국적선	외국선	
합계	18,745,410	14,746,544	1,703,100	13,043,444	3,998,866
1부두	1,179,168	1,046,649	292,032	754,617	132,519
2부두	960,436	915,487	192,815	722,672	44,949
3부두	2,067,053	510,999	134,862	376,137	1,556,054
4부두	2,158,652	2,158,127	13,205	2,144,922	525
5부두	4,528,463	4,405,418	229,505	4,175,913	123,045
6부두	2,642,231	2,462,242	265,558	2,196,684	179,989
내항부잔교	46	0	0	0	46
S-Oil돌핀	310,897	0	0	0	310,897
GS칼텍스돌핀	362,305	0	0	0	362,305
현대정유돌핀	448,439	0	0	0	448,439
국제여객부두	422,991	417,584	417,584	0	5,407
홍보돌핀	280,623	0	0	0	280,623
대양모래부두	105,228	0	0	0	105,228
현대중공업 물양장	81,767	0	0	0	81,767
현대중공업군산 조선소	7,723	0	0	0	7,723
7부두 1번선석	969,050	928,221	63,083	865,138	40,829
7부두 2번선석	726,907	717,473	3,092	714,381	9,434
7부두 3번선석	393,561	333,513	3,001	330,512	60,048
7부두 9번선석	896,627	847,323	88,363	758,960	49,304
기타	203,243	3,508	0	3,508	199,735

□ 군산항 정기 항로 현황

군산항의 정기항로는 4개의 회사가 운영 중에 있음. 천경해운이 2010년부터 군산-연운항간 정기항로를 운영하였으나 2012년 10월 중단되었으며 장금상선과 천경해운이 군산항의 컨테이너 화물을 주로 담당함

석도국제훼리는 군산과 석도를 연계하는 카페리로서 전라북도 한중 교역에 중요한 통로 역할 수행

<표 3-2> 군산항 정기항로 현황

선사	항로	선명	총톤수	적재능력	입출항	비고
				(TEU)		
천경해운	인천-군산-부산-일본	OSG ADMIRAL	7,197	642		
	(도쿄, 지바, 요코하마)	SKY LIGHT	7,405	746	월/월	주1회
장금상선	평택-대산-군산-상해	RIVER STAR	9,129	500	화/수	주1회
석도국제훼리 (카페리)	군산-석도	SHIDAO	17,022	203	화/화	주3회
				750명	목/목 일/일	

자료: 군산시 내부자료

2. 군산항 여건 (문제점), 해결 방향

1) 군산항 여건

가) 수심 문제

군산항의 낮은 수심이 군산항 활성화를 저해하고 있음. 지형적 특성으로 인해 군산하구둑 건설 이후로 조류의 흐름이 약해져 토사가 쌓이고 있는 상황이며 군산항이 지속적으로 준설을 하고 있으나 토사가 퇴적되어 수심이 낮아지고 있음

준설이 지속되어야 함에도 불구하고 준설예산 확보가 어려움. 국비를 확보하여 준설작업을 하고 있으나 매년 국비 확보액이 일정하지 못하고 이 또한 줄어들고 있는 추이를 보여 준설에 어려움이 있음

나) 물동량 문제

□ 군산항 취급 물동량 절대적으로 작음

군산항은 전국항만에서 차지하는 비중이 낮아 2012년 기준으로 전국 물동량의 1.4%(18,745MT)를 처리하고 있으며 이 또한 감소하고 있는 추세(2008년 대비 0.1% 감소)

항만이 거점항만 역할을 수행하지 못하고 있으므로 물동량 처리비중이 낮으며 점차적으로 경쟁력이 약화되고 있는 상황임

부산항의 경우 2012년에 23.3%를 처리하여 2008년에 비해 2.1%가 증가하였고 평택당진 또한 7.5%를 처리하여 동 기간 3.1%가 증가함

<표 3-3> 항만별 물동량 처리비중

(단위: %)

항만/년도	2008년	2012년	증감률
부산	21.2	23.3	2.1
인천	12.4	10.8	-1.7
평택/당진	4.5	7.5	3.1
동해/목호	2.3	2.3	0.1
대산	5.4	5.2	-0.1
군산	1.5	1.4	-0.1
목포	1.3	1.3	0.0
여수	1.2	0.4	-0.9
광양	17.8	17.7	-0.1
포항	5.9	4.7	-1.3
마산	1.4	1.2	-0.2
울산	15.0	14.7	-0.2
제주	0.2	0.2	0.0
기타	9.9	9.3	-0.6

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

물동량 부족은 가장 근본적으로 항만 배후 산업단지 규모가 작아 물동량을 창출할 수 있는 기업의 수가 적고 기업의 규모도 작아 수출입의 비중이 타 지역에 비해 상대적으로 낮음

□ 전북 물동량 외부 유출

전북에서 발생하는 물동량의 20%정도만 군산항에서 취급하고 나머지는 부산, 광양에서 취급함으로서 군산항이 물동량 부족을 겪고 있는 상황임

그 원인으로는 군산항 문제를 물동량의 부족으로 인한 항로, 항차문제로 귀결할 수 있음. 즉 군산항을 이용하고자 하여도 1)항로가 없어서 불가능하고 2)항차가 적어 제시간에 수출을 할 수 없기 때문에 타 항만 이용

또한, 포트세일과 같은 지역 마케팅의 간헐적으로 수행되고 있으며 포트세일에 참여하는 기업의 수도 적어 포트세일이 실효성을 거두지 못하고 있음

□ 컨테이너 비중이 낮음

최근 국제물류의 흐름은 컨테이너 물동량을 중심으로 부두가 개발되고 있는 상황이나 군산항은 컨테이너 비중이 타 항만에 비해 낮은 상황

2012년 기준 군산항은 전체 물량의 1.5%를 취급하고 있으나 컨테이너 물동량의 비중은 0.3% 수준으로 타 주요 항만에 비해 그 비중이 매우 낮은 상황이므로 항만 경쟁력 확보에 어려움

그 원인을 보면 산업의 특성상 농업을 중심으로 하는 곡물의 비중이 높고, 전주페이퍼와 같은 제지 관련업종의 수출입 비중이 높아 비컨테이너 물량이 많음

<표 3-4> 항만별 컨테이너 물동량 처리 현황

(단위: 천 TEU, %)

항만	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	증가율 (2008-2012)	2012 비중
합계	17,927	16,341	19,369	21,611	22,550	-	100
부산	13,453	11,980	14,194	16,185	17,046	0.5	75.6
인천	1,703	1,578	1,903	1,998	1,982	-0.7	8.8
평택/당진	356	378	447	530	517	0.3	2.3
군산	26	68	104	122	65	0.1	0.3
여수/여천	12	20	15	12	-	-0.1	-
광양	1,810	1,810	2,073	2,073	2,154	-0.5	9.6
마산	25	13	12	8	8	-0.1	0.0
울산	401	319	336	327	373	-0.6	1.7
기타	141	174	285	356	404	1.0	1.8

2) 군산항 문제점 해결 방향

가) 물동량 관련 해결방향

□ 기업유치 및 인센티브 지원 지속 추진

먼저, 중장기적으로 기업유치 노력 지속 필요함. 기업이 유치되면 자연스럽게 물동량이 늘어나 항만 활성화에 기여할 것이며 기업유치 시 지역산업과 연계한 기업유치를 통해 물동량의 확보

또한, 물동량 확보를 위한 인센티브 지원의 지속적 추진이 필요함. 항로개설에 인센티브, 물동량에 대한 인센티브 지속 지원과 항차의 웨어 및 이에 대한 비용 보전 필요

□ 마케팅, 전문인력 양성

단기적으로 마케팅 강화 및 전문인력 양성이 필요함. 현재 추진 중에 있는 포트세일을 확대하고 효율적으로 추진할 필요성이 있으며 마케팅 전문인력 확보 및 향후 중국수요의 증가에 대비하여 대중국 물류 비즈니스 담당 전문인력 양성 필요

□ 적극적 물동량 창출정책

다음으로, 적극적 물동량 창출 정책이 필요함. 물동량의 흐름을 파악하여 Port Alliance가 가능하도록 물동량을 디자인 하며 이를 DB화하여 지속적으로 모니터링(수출입지역이 지속적으로 변함)해야 함

물동량 확보위한 산학연관 협의체 구성. 주요 물동량 기업을 협의체에 참석하도록 하여 군산항 이용할 수 있도록 분위기 조성(항만의 이용도는 CEO의 의지가 크게 작용)도 필요할 것임

또한, 투자유치를 통한 항만 인프라 개선도 필요함. 중장기적으로 중국 기반의 물류업체와의 합작 추진, 이를 통해 대중국 교역 확대될 것임

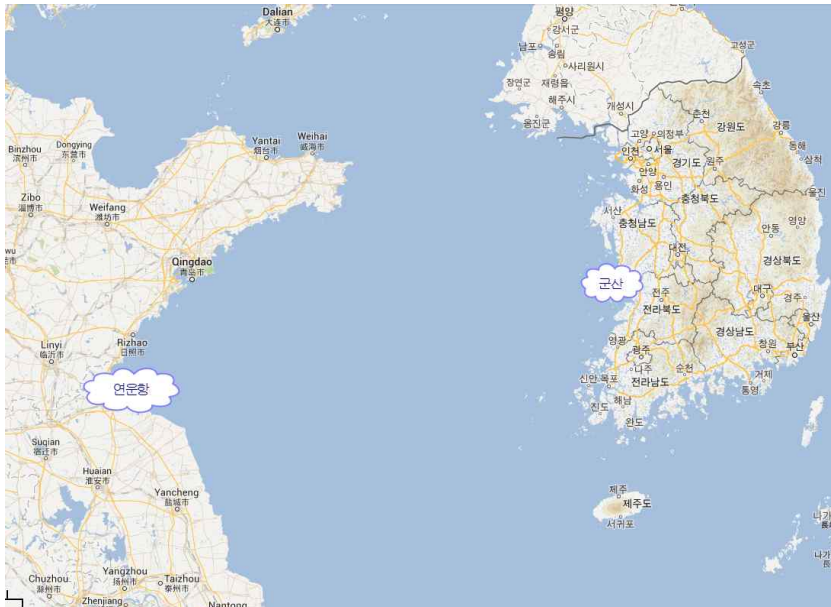
제 2절 연운항항의 항만 인프라 현황 및 여건

1. 연운항항의 항만 인프라 현황

□ 연운항 개요

연운항은 중국 10대 항구로서 부두 35선석이 있으며 그 중 만톤이상 선박이 접안할 수 있는 부두가 30개임

전 세계 160여개 나라와 40여개의 노선을 운행하고 있음



<그림 3-3> 군산항과 연운항의 위치

<표 3-5> 연운항항의 화물처리 능력

기능	2001년	2006년	2010년	2011년
항도(만톤급)	7	15	25	25
처리량(만톤)	3,058	7,232	12,000	16,000
컨테이너(TEU)	156,000	1,300,000	4,000,000	4,800,000

□ 연운항 항구집단

연운항 항만을 관리하는 회사로 연운항시 소속 대형국유기업 (연운항사무국을 기초로 설립됨)으로 2003년에 설립되었고 총자산 규모는 152억위안임

주요업무는 화물적재 및 출하, 창고보관, 현대종합물류, 항구투자건설, 항구 관련 기타업을 담당하고 있으며 40여개 기업이 지분을 보유하고 있는데 그 중 연운항항구지분유한회사는 2007년 상하이증권거래소에 상장

□ 연운항항 항구 관련 프로젝트

항구건설의 재원은 주로 기업이윤의 재투자, 공개입찰, 정부의 지원으로 이루어지고 있으며 현재 진행 중인 프로젝트는 1) 연운항보세물류중심, 2) 항구관련산업합작경영프로젝트, 3) 물류무역구프로젝트, 4) 연운항-대련 여객화물운수항로 개발, 5) 30만톤급 원유부두프로젝트, 6) 연운항 쉬거우 여객선부두프로젝트

□ 2011년 연운항 물류산업 현황

연운항항은 물류비용 총액 3926.79억위안, 그 중 공산품 64.6%차지하고 있으며 도로운송 1.12억톤, 연해화물운송 1.66억톤, 항공 3378톤, 철도 5300만톤이며 강소성내 7개의 기업이 중점물류기업으로 선정

2. 연운항항의 항만관련 주변여건

□ 연운항항의 현황

입항 항로의 깊은 수심이 장점으로 작용함. 2008년, 15만 톤급 항로 개통, 20만 톤 광석 화물선과 1만 컨테이너선 입항 가능하며 25만 톤급 항오 정식 운항, 세계 최대 컨테이너선 통행과 30만 톤급 화물선 진출입 가능

전문화된 부두를 가지고 있어 효율적인 물동량 처리 가능. 만 톤급 이상 부두 44개. 컨테이너, 광석, 식량(양식), 석탄, 여객선 등 전문 부두 완비하고 있음

□ 연운항 관련 정부 정책

강소성 12.5계획, 연운항시 12.5계획, 강소성연해발전계획 등 정부계획 및 정책에서 모두 30만톤급 항도, 30만톤급 원유전문부두, LNG등 전문화부두 등 다양한 건설계획 발표

연운항보세항구 설립도 추진하고 통관서비스 개선과 의약품 수입 전문항구로 발전시킬 것, 그리고 장강삼각주 북부지역의 국제운송허브로 성장할 것으로 기대하고 있으며 2015년까지 처리량 25,000만톤, 컨테이너 8,000,000 TEU 달성목표

복합운송시스템이 구축되어 있음. 국내외 항운기업이 협력하여 컨테이너와 화물 항공 운항 노선 58개 개통되어 있고 한국 인천과 평택에 대형 여객선 운항 중이며 철로는 정주, 서안, 성두, 아라산코우(중국 신장지역) 등과 연결

다양한 항만 서비스 제공으로 소비자의 만족도 제고. 연운항 해관, 국가 검사국과 신아시아·유럽 대륙교 철도 연선 10여개 도시와 협의하여 운송비 절감 정책 실시하여 경쟁력을 강화시키고자 함

3. 연운항항의 경쟁력

□ 국가계획에서의 연운항

2009년 중국국제해운과 대련해사대학 세계경제연구소에서 공동으로 2008년 중국항만종합경쟁력지수를 발표하였으며 연운항이 8위를 달성하여 2006년, 2007보다 한 단계 순위가 올라감

2009년 이래 다양한 국가전략이 연운항을 포함하고 있으며 이로 인하여 종합교통운송체계를 갖춘 연운항의 경쟁력이 크게 증가

첫째, 장강삼각주 지역개발계획에서 연운항 개발은 중요한 의미를 가지며 본 계획에서 연운항은 강소성 북부 개발의 교두보로서의 역할, 동서를 연결하는 교통허브로서 역할의 강화, 그리고 신산업 발전의 전진기지화 할 것임을 계획

<표 3-6> 연운항개발과 관련된 장강삼각주지역 개발계획

분야	내용
연운항발전 지위	- 연운항은 “일핵구대” 공간구조 중 연해발전벨트, 연동용해선 발전벨트 거점 도시, 강소성 북쪽을 발전시키고, 중국용해란 신역선 지역경제발전의 중요지역 - 연운항 도시는 교통허브로서 역할을 강화하고 중화학공업위주의 임해산업기지와 국제임해도시로의 발전을 추구
산업발전부지	- 철강산업: 연운항 연해조건을 갖춘 지역의 지방건설에 신형철강기지 건설 - 신산업: 연운항에 중의약, 화학원료와 생물의약 연구개발생산 기지를 건설, 연운항 국제 신소재하이테크 기술산업 기지의 건설 - 여행산업: 연운강-염성-남통-상해-가흥-영파-주산-대주-원주를 연계 개발하여 해양여행 벨트를 구축
인프라건설	- 용해철도와 고속도로를 중심으로, 중서부지역부터 연운항의 주요 해양출발지의 통로를 건설

둘째, <강소연해지역의 발전계획>. 계획 중 연운항 건설 발전은 아래의 표와 같음

<표 3-7> 강소연해지역 발전계획상의 연운항 발전계획

분야	내용
전략지위	- “중국동부지역의 중요한 경제성장점과 배후부지가 광활한 신아시아 - 유럽 대륙교의 동쪽 출발점” - “중국의 중요한 종합교통허브로서 연운항 - 란저우의 철도선이 해안으로 통하는 가장 빠른 해외개방 통로로서 아시아 - 유럽 간 중요한 국제교통 허브”
도시지위	- 장강삼각주와 환발해권의 국제성 항만도시 건설의 목표
선진제조업	- 적극적으로 임해산업 발전을 추진 - 연해와 내륙지역을 공동발전하기 위해서, 도시의 철강기업을 연운항으로 이전시켜, 연해선진제조업기지가 필요한 철강상품의 수요를 만족시키게 하기위해 발전시킬 것임 - 국가급 탄소섬유생산기지를 건설 - 전국의 중요한 의약 선두기업을 배양하여, 자주적인 지식재산권을 보유한 약품개발의 중점 발전 - 강소성과 중국과학원이 에너지 동력연구 방면의 협력과 기술성고가 촉진되고, 청정 에너지 신산업단지의 건설
서비스업	- 금융과 비즈니스. 연운항에 국제비즈니스 센터 건설, 비즈니스 서비스 기능을 갖추고, 연운항-란주 선로지역의 기술교역시장에 서비스기능 설립, 비상장 기업의 권리교역 중심, 중소기업 용자서비스, 수출입 시장과 정보기지, 정보컨설팅, 에이전시, 전시회 등 비즈니스 서비스, 국제회의 기능을 높이고, 국가급 전시회 건설

여행업	- 연운항을 국제적으로 유명한 해외여행도시, 국내저명 여행지로 건설하기위해 남통, 연운항 등 웨리호산업을 발전을 추진. 연운항을 출발지로 한국과 일본에 기항하는 항로 개발
항만체계	- 연운항항은 국가연해 주요항만, 지역중심항만임. 강소연해항만의 핵심으로 중국종합운수체계 허브, 상해국제항운중심의 북측의 중요한 부분으로, 조속히 심수항로 건설 및 신항만을 개항하고, 컨테이너 간선운수를 역동적으로 발전시키는 등 항만기능 강화 및 서비스 영역을 확대하여 중서부 지역 서비스 능력 제고
항만능력	- 연운항은 30만톤급 심수항로 건설을 조속히 추진하고, 서우(徐圩)개발, 간위(赣榆)항 항로건설, 산업수요에 따라 적절하게 준설 - 연운항강의 방조제구역에 10만톤급 이상 컨테이너 부두를 건설하고, 원유, 광석 등 대형 전문화된 부두 배치를 확정하고, 석탄하역항 건설을 추진하고, 간위(赣榆)항 심수부두와 관허(灌河)항 만톤급 이상 부두건설을 추진
서비스기능	- 항만물류발전, 보세, 국제무역, 금융보험, 정보 컨설팅 등 기능을 확대한다. 연운항 항운교역시장을 조속히 건설하고, 연운항 항만검사기구 및 검사시설수준을 높임 - 전자정보교환(EDI)관리시스템을 건설하고, ‘대통관(大通关)’ 항만체계를 보완, 연운항-란저우 선과 강소북부지역의 항만과 협력하여 주요 도시건설에 종합물류배우기능의 내륙 “무수강(无水港)”을 건설, “연지통관신청, 항만통관”과 검역국에서 직통 통관업무는 항만업무를 적당한 범위 내에서 확대 - 연운항에서 모스크바까지 연결되는 국제 블록트레인 신아시아-유럽 대륙교 전 노선을 관통하는 수출입 화물통과과 수속을 간소화 - 국경통관시 무역 편리화 수준을 높여 신아시아-유럽 대륙교를 주위의 많은 화물이 연운항을 이용하도록 서비스를 제공
철로	- 연해철도 ‘대통관’을 조속히 추진하고, 황도에서 연운항, 염성, 남통을 거쳐 상해까지 도착하는 선로를 중점건설, 용해철도의 승객전용설로를 조속히 건설, 연서선 전기화 에너지 절약, 육교철로의 대통관 능력을 더욱 강화 - 숙주(宿州)시에서 회안(淮安), 연운항까지 철도를 새로 건설 - 연운항서우(徐圩), 남통양구(洋口), 염성대풍(大丰) 등, 항만발전 수요에 근거한 항만철도 지선을 건설할 계획
공로	- 공로와 연해항만, 산업단지를 직접 연결하는 남북의 임해공로를 건설하고, 임해지역의 공로기술등급과 전체 효율을 높일 계획
항공통로	- 연운항 백탑부(白塔埠)공항을 확장하고, 국가일류의 공항으로 건설하고, 신공항을 이전신축, 강소성 북쪽 노남(鲁南)지역에 아태지역 국제공항으로 건설
종합운수허브	- 연운항, 서주(徐州) 전국성 종합운수 허브 건설

셋째, <국가동중서구역협력시범구건설 전체방안>. 이 방안은 시범구건설저체요구와 목표임무를 확정하고, 재정, 투자, 토지, 개방, 금융 등 시범구건설에 따른 정책임

넷째, 전국주체기능구역 계획중점개발구역임. 2011년 <전국주체기능구역계획>의 출범으로, 본 계획은 연운강이 전국 주체기능구역 계획의 중점개발지역에 속하고, 연운강이 신아시아유럽대륙교의 동쪽 출발점으로 중국동북지역의 주요 경제성장지역임

계획은 “연운강, 일조항을 중심으로 연해산업일대와 연용해선산업일대를 축으로 공간이 개발되며”, 연운강 항만과 산업의 통합발전을 강화하여 용해란신연선지역의 배후부지 작용을 강화하고, 임해산업을 집약하여 발전하고, 임해산업기지와 국제성 임해도시를 건설하는 계획을 가지고 있음

또한 국가전략의 두 번째 전략으로, 국가 혁신형시범도시로 지정되었으며, 이는 강소성정부는 연해개발 5개년 계획에 국가 동중서구역의 협력시범구 건설의 전체방안을 실행하는 성급전략임을 의미함

또한, 연운강은 중국동중서부의 연운강-란저우 철도 동쪽을 관통하여 북경, 상해, 광주, 정주, 서안 등 전국 각 도시에 도착함. 연운강항만은 철도전략기관차가 항만에 인입하여, 동소강(東疏港) 도로건설과 개통됨

도로분야에서 연운강은 전국 45개 공로 허브 중 하나이며, 구역안에 3개국 도와, 7개성급도로가 있으며, 그중 국도주간선 “양종양횡”중 동삼(同三), 연취(連催) “일종일횡” 두 고속도로가 연운강에 교차함. 연해고속도로, 연서(連徐) 고속도로, 영연(宁連)고속도로 등 네트워크를 갖추

항공분야에서 발전계획은 민항비행장이 국제 4D표준에 이르며 북경, 상해, 광주, 계림, 심천 등 10여개 항로가 개통됨. 내륙항로방면“ 연운강 내륙항로는 바다에 이르며, 발전비는 강소성 29.9%의 평균수준의 10%에 이룸

제 4 장

군산 연운항간 교역 현황 및 협력방안

제 1 절 군산 연운항간 교역 현황

제 2 절 연운항의 대(對)한국 교역 현황 및 교역확대 가능성

제 4 장 군산 연운항간 교역 현황 및 협력 방안

제 1 절 군산 연운항간 교역 현황

1. 군산 연운항 교역 현황

□ 군산 연운항 교류 현황

군산과 연운항은 우호도시 관계임. 군산과 연운항은 우호도시 협력관계를 맺고 있으며(2011년 5월) 협력을 위한 MOU를 체결하고 항만물류 등 산업분야와 문화, 스포츠 등 각 분야에서 협력하기로 하고 교류를 추진하고 있으나 가시적인 성과를 내고 있지는 못함

2012년 새만금마라톤대회에 초청하는 등 관공서 차원에서만 진행되는 소극적인 형태의 교류 추진하고 있으며 민간교류나 학교 간 협력을 통한 유학생교류는 추진되지 않고 있음

산업교류는 상호 확대를 희망하는 분야로 새만금과 연운항의 신도시가 완성되면(2015년 예정) 교역 규모가 확대될 것으로 전망하고 있으며 향후 양지역이 대규모 개발사업으로 인하여 산업구조가 변화될 것으로 예상되어 이에 따른 교역확대방안 연구 필요함

군산과 연운항이 항만물류부문을 더 중점을 두고 교역확대를 하고자 하였으나 실적은 없는 상태로 향후 상호간의 노력이 필요한 부분임

□ 군산 연운항 교역 현황

교역 현황을 보면 2012년 기준, 군산에서 연운항으로의 수출은 차량이 주를 이루었고 그 다음으로 가구, 의류 순이었음

2012년 기준, 연운항에서 군산으로의 수입은 의류가 주를 이루었고 사료, 무기화합물, 알루미늄 순이었으며 2012년 기준, 수출환적 실적은 있었으나(아연 2,474톤) 수입환적은 실적이 없음

〈표 4-1〉 군산-연운항 교역 현황(2012년 기준)

(단위: 톤(R/T))

OD	HS대중품목	내국적 [컨]	내국적 [일반]	외국적 [컨]	외국적 [일반]
수출	가구	2,709	0	9,002	0
	기타섬유.닝마	0	0	1,326	0
	의류(편물제외)	300	0	1,647	0
	차량	24,238	0	68,344	0
	철강제품	0	0	636	0
수입	기타섬유.닝마	0	0	144	0
	무기화합물	0	0	0	5,108
	사료	0	0	0	5,977
	아연	0	0	0	2,474
	알루미늄	436	0	2,996	0
	의류(편물제외)	1,124	0	6,132	0
	조제식료품	0	0	94	0
	철도차량	0	0	0	0
	토석,소금	0	0	0	1,859
	플라스틱	110	0	766	0
수출환적	아연	0	0	0	2,474

자료: 국토해양부(Port-MIS: 항만관리정보시스템)

□ 군산 연운항 교역 중단

군산 연운항은 2010년부터 운항을 개시하였으나 2012년 10월 항로가 폐쇄됨

문제의 발단은 기본적으로 글로벌 경기침체로 인한 물동량이 적어서 문제가 발생하였으나 TCR 물류흐름이 원활하지 못한 것도 기인하며 경기침체로 원래 예상했던 중국에서의 화물이 발생하지 않음(하이호 경금속(자동차 휠) 등)

지반 침하로 인프라에 문제가 생겼고 GM 화물이 연운항에서 적체, 적체가 되다 보니 수출납기를 맞추기 위해 TSR로 선회(부산항 이용)

최근 여건을 보면 TCR 이용 요금의 상승(수요 증가로 인함)으로 TCR이 용에 대한 장점 감소하고 TCR 이용 시 기존에는 철로의 패도가 상이(TCR

협계, 우즈벡 광계)함으로 인한 비용 부담이 있었어도 TSR에 비해 비용적으로 유리하였으나 최근 TCR의 요금 상승으로 TCR 이용이 불리해짐

기존 GM대우 물동량은 군산에서 부산항으로 Trucking 하여 TSR을 이용하고 있으며 상황이 바뀌지 않는 한 지속될 것임(정치적인 문제, 비용의 변화 등)

군산시와 GCT(군산컨테이너터미널)가 항로 재개를 위해 선사와 포워드들을 대상으로 마케팅 활동을 전개하고 있으며 '13년 9월 포트세일을 대규모로 기획하는 등 중국과의 항로개설을 위해 노력하고 있으나 연운항을 중점적으로 타겟으로 할 필요성 제기

이와 더불어 경기가 침체되어 기본적인 물동량이 발생되지 않고 있는 상황이어서 현재 상태는 어려운 수준이나 향후 경기회복에 대한 준비를 하고 있음

2. 군산항 활성화를 위한 노력 방향

□ 물동량 확보를 위한 인센티브 지원

현재 군산항은 물동량, 항로, 신규선사 유치 등에 대한 지원을 하고 있으며 이러한 지원정책은 타 지원정책과 마찬가지로 모든 항만에서 수행하고 있으며 금액이나 지원내용에 있어서 타 항만과 차별화 되어있지 않은 상황

선사, 화주/포워드, 물류업체에 신규화물, 순증화물, 항로개설, 지사개설, 적컨테이너 등에 대해 지원하고 있음

〈표 4-2〉 군산시 인센티브 지원제도(2012 기준)

지원대상	세부내역	지원금액	비 고
선사	신규화물	1~2년차 : 2만원/TEU 3년차 : 1.5만원/TEU 4~5년차 : 1만원/TEU	■ 적·공 구분없이 지급
	순증화물	3만원/TEU	
	신규선사 운영비	2억원	
	신규항로개설 선사운영비	1억원	■ 기존선사 신규항로 개설시
	불룸인센티브	5억원	■ 제1기준(1.5억) : 처리물동량 ■ 제2기준(2.5억) : 기항횟수 ■ 제3기준(1.0억) : 기항년수
	기존선사 손실 보전금	1억원	■ 손실총액 49%내 1억원까지
	연안운송장려금	1.5억원	■ 항간거리 300해리 미만 항로
화주·포워더	적컨테이너	1.5만원/TEU	■ 적(積)컨테이너에 한해 지원
물류업체	본사이전 지사 개설	법인설립 : 4천만원 지사개설 : 2천만원	■ 6개월 500TEU이상 처리

자료: 군산시 내부자료

군산항은 2012년 말까지 147.4억을 지원하였고 이에 대한 물동량은 46만 3602TEU에 달하며 2010년까지 꾸준히 증가하다가 최근 물동량의 감소로 지원 금액이 감소함

〈표 4-3〉 연도별 집행내역

(단위:억원/TEU)

구 분	계	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년
지원액	147.4	1.5	7.9	12.1	30	45	37.3	12.1
물동량	463,602	33,972	28,784	25,891	68,160	104,410	122,385	65,340

자료: 군산시 내부자료

□ 포트세일

군산은 2008년 이후 포트세일을 실시하였으나 최근 들어 보다 적극적인 포트세일을 시행하고 있으며 대부분 군산시/GCT 주도로 진행되고 있으며 군산항에서 정기적으로 취항하고 있는 주요 항만을 중심으로 포트세일을 실시하고 있음

〈표 4-4〉 군산 포트세일 개최 현황

행사명	2008년 군산⇄석도 취항기념 포트세일	2011년 중국 포트세일	2012년 국내 (서울) 포트세일	2013년 중국 포트세일
일시	'08. 5. 6(화) 15:30	'11. 11. 13(일) ~ 17(목)	'12. 5. 9(수) 11:00 ~ 13:30	'13. 9. 3(화) ~ 6(금)
장소	스다오호 선상	중국 석도, 청도 일원	서울 그랜드 엠베서더 호텔(2F)	중국 석도, 위해
주최/ 주관	석도국제훼리	군산시 / GCT(주)	군산시, 군산지방해양항만청 / GCT(주)	군산시 / GCT(주)
참석자	읍면동주민, 의원, 기자, 기관단체장 및 항만물류과 직원 120명	<ul style="list-style-type: none"> ●석도국제훼리 간담회: ●청도 대항해관 (세관) 간담회: ●청도 외사관 공실·전북대표처 합동 간담회: ●청도항무국 방문 간담회 	<p>천경해운 대표 외 164명</p> <ul style="list-style-type: none"> - 현지참석(122명) / 군산참석(43명) - 물류기업 (장금상 선 외49개사)/ 풍력 기업(대림 C&S외 15개사) 	중국 현지 화주, 포워딩업체, 풍력기업 및 관계 자 등 100여명
비고	<ul style="list-style-type: none"> ●시다오호 취항기념 및 포트세일 (선상체험 위주) ●석도 현지 관광체험 행사 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 군산항 설명회 - 일시: '11.11.15(화) - 장소: 청도 상그리라호텔 - 참석인원: 110명 	<ul style="list-style-type: none"> ●유관기관 방문, 사업설명회, 선상세미나 (석도훼리) 등

자료: 군산시 내부자료

□ GCT(군산컨테이너터미널: Gunsan Container Terminal) 회사 운영

GCT 연혁은 2004년 설립되어 군산항 컨테이너 화물을 처리하는 유일한 기관으로 역할을 수행하고 있음

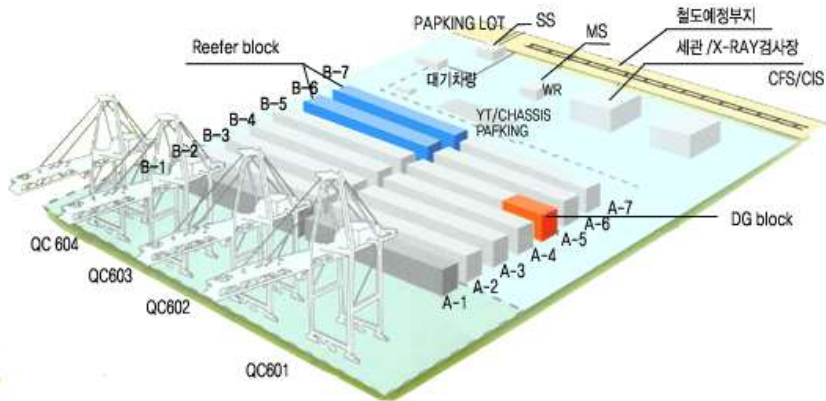
GCT는 CJ대한통운 26.94%, 세방과 선광이 각 26.53%, 전북도와 군산시가 각 10%씩 출자하고 있음

〈표 4-5〉 군산컨테이너터미널 연혁

일자		연혁
2004	7.22	법인 설립
	7.26	항만운송사업 등록 (군산지방해양수산청)
	8.24	첫 모선작업 개시 (주 1항차, M/V HANYANG, PSS)
	11.8	특허보세구역 특허 취득 (군산세관)
2006	11.22	컨테이너화물 검색대 준공 (군산세관)
2007	1.8	자율관리 보세구역 지정서 (군산세관)
2008	10.1	군산 - 연운항(중국), 군산 - 부산(피더)간 신규항로 취항 (주 2항차) 군산 - 연운항, 청도(중국) 청도
2009	2.10	군산 - 광양(피더)간 신규항로 취항 (주2항차)

자료: GCT 홈페이지

□ GCT 인프라



〈그림 4-1〉 군산 컨테이너터미널 레이아웃

최근 GCT 현황 관련 이슈 중 가장 큰 문제는 GCT 자본잠식 문제임. GCT의 자본잠식은 심각한 문제이나 GCT 존재의 당위성, 존재하지 않을 때의 부정적 효과로 인하여 증자가 이루어질 것으로 기대하고 있으며 현재 상태에서는 물동량의 확보를 통한 경영의 정상화를 기대할 수 밖에 없음

활성화를 위한 자구책 강구하고 있음. 자구노력의 일환으로 다양한 시책을 수행(내부 구조조정, 경비절감, 컨테이너 크레인 장비를 위탁에서 직영으로 돌리는 등 슬림화한 상태)하고 있음

적극적 물동량 확보를 위해 GCT, 군산시, 포워더가 공동으로 포트세일을 진행(기존에는 관 주도로 진행)하고, 베트남 등 향로의 개척을 시도하고 있으며 연운항의 재개부분도 곧 성과가 있을 것으로 기대함

제 2절 연운항의 대(對)한국 교역 현황 및 교역확대 가능성

1. 연운항의 대외 교역 현황 진단

□ 정부부문

정부부문을 보면 연운항시와 군산시는 우호교류도시임. 연운항시와 목포시는 여전히 중한수교이후 양 국가 간 처음으로 맺은 우호도시이며 강소성과 한국전라북도는 우호성도임

이는 연운항시가 다양한 방면에서 교류를 확대하고자 하는 의향을 가지고 있으며 이는 향후 군산-연운항의 교역증진에도 긍정적인 영향을 미침

□ 투자부문

투자방면을 보면 한국은 연운항시의 주요 외자투자국임. 2012년까지 연운항시에 투자한 건수는 409건 신고금액이 881044만달러, 실제 도착금액은 34861만달러로 연운항시 총액의 각각 14.49%, 6.65%, 5.44%임

연운항에 투자한 국가 중 한국기업의 투자 항목건수는 홍콩에 이은 두 번째 투자국임

외자 신고기준으로 홍콩, 대만, 한국의 순서이고, 도착기준으로 홍콩, 프랑스, 영국버진아일랜드(British Virgin Islands), 한국순서임

한국의 투자기업으로는 중산풍력주식회사, 오투기 주식회사, 금오식품, 금오종합식품 등이 있으며 이런 기업은 현재 연운항 연해 개발 중 성공을 거두었음. 투자주요 산업은 식품가공업, 금속제품제조업, 화공업 등임

□ 무역부문

한국은 연운항시의 주요 수출입시장임. 2011년 연운항시의 한국무역총액은

6.3억 달러에 달하며, 연운항시 수출입 총액의 9.1%를 차지함. 그중 한국수출은 4.63억달러로 연운항시의 12.4%를 차지하고, 한국수입은 1.67억 달러로, 연운항시의 5.3%에 이룸. 2011년 한국은 미국과 일본에 이어 연운항의 제3대 무역파트너이고, 연운항시의 제3대수출시장과, 제4대수입시장임

2012년 연운항은 한국무역 총액의 4.78억달러로, 연운항시 수출입총액의 7.1%를 차지한다. 그중 한국수출은 3.37억 달러로 연운항시의 10.4%에 달하고, 한국수입은 1.32억달러로 연운항의 3.9%를 차지하였음. 2012년 한국은 미국, 호주, 일본 브라질이어 연운항시의 제5대 국제무역파트너로 연운항시의 제3대 수출시장, 제10대수입시장임

연운항시는 327개 기업이 한국수출입무역에 종사하며, 연운항시 896개 수출입 회사의 36.5%를 차지하고, 수출상품은 기계전자상품, 화공의약품, 식물상품이고, 수입품은 광산물, 비철금속제품, 플라스틱제품임

□ 항만부문

25만톤급 심수항로(30만톤급은 현재 건설 중)는 세계에서 가장 큰 컨테이너 선박이 통행할 수 있으며, 30만톤급 벌크선박은 전천후로 진출입할 수 있음

컨테이너, 광석, 양식, 석탄, 코크스, 액체화공, 화물과 승객 등 각종 전문선석이 준비되어 있음. 가장 큰 벌크선석은 30만톤급이고, 컨테이너 선석은 10만톤급임. 각종 하역기계, 전기 등 2000여대 설비가 구비되고, 그 중 30만톤급 광석부두가 세계에서 가장 큰 3000t/h 크레인 하역기와 6000t/h하역기가 구비되었음. 항만을 핵심으로 철로, 공로, 운하 등 현재종합 교통운수가 사통팔달로 연결되어 있음

밀집된 항선, 해로는 아시아, 유럽, 미국, 아프리카 등 세계 각 주요항만과 연결되었음. 각종 특색 있는 물류단지는 부단히 최적화되고, 임해산업은 빠르게 발전하여 군산항과 전방위 교류를 할 수 있는 준비가 되어있음

연운항과 한국항만은 밀접한 연계가 되어있으며, 연운항과 한국항로의 개통은 다음과 같음

〈표 4-6〉 연운항-한국항선 시간표

국적	항로	시간	환적 여부	기업
한국선	연운항-부산	금요일		해풍
한국선	연운항-부산-군산	금요일	부산에서 인천으로 환적	포해(浦海)항운
한국선	연운항-광양-부산-요코하마-동경-청수-나고야	수요일	부산에서 중동인도파키스탄으로 환적	세평(世鵬)항운
한국선	연운항-청도-부산-광양	토요일	부산에서 미국서부로 환적	한진해운
한국선	연운항-청도-부산-광양	토요일	부산에서 일본편강으로 환적	고려해운
한국선	연운항-부산-광양	화요일	부산에서 일본 모지(門司),박다(博多)로 환적	달통(達到)국제
한국선	연운항-부산	화요일	일본, 대만, 동남아로 환적 등	흥아해운
한국선	연운항-부산	금요일		종외운
한국선	연운항-부산-목포-대풍-연운항	금요일		포해항운
한국선	연운항-인천	2차/1주		한중페리
한국선	연운항-평택	2차/1주		한중페리

2. 연운항과 전라북도의 협력 가능성

□ 연운항-군산(전북) 협력가능성 높은 지역

연운항 국제동중서구역 협력시범구와 한국새만금군산경제자유구의 협력이 가능성이 높음. 그 이유는 연운항 국제동중서구역 협력시범구와 한국새만금군산경제자유구간 많은 공통점이 존재하기 때문임

양 지역이 지리위치, 개발형식이 비슷함. 새만금은 한국중부 전라북도에 위치한 세계에서 가장 큰 간척공사로 간척제방이 33.9킬로미터에 이르며, 간척면적이 401제곱킬로미터임

시범구는 중국강소연해북부이며, 총면적 766제곱킬로미터로, 그 중 연운신척이 간척공사 지역으로 서우(徐圩)신구는 바다를 둘러싼 30만톤급 항도의 항만공정이 있음

새만금 군산 경제자유구를 한국국가급경제구로 군산시를 포함하여 군산제2국가산업원구, 새만금원구(새만금 산업구, 새만금 여행구), 고군산군도지역으로 동북아의 미래신형산업과 관광레저중심을 건설하겠다는 목표이며 양 지역의 발전전략이 유사함

한국정부는 새만금신항 건설, 군산국제공항확장, 새만금과 포항의 광역교통망 건설 등 인프라시설을 제공하고 투자하는 외국기업에게 각종 세금우대정책을 펼치고 있음. 연운항 국가동중서구역 협력시범구는 국가급 개발구로서, 연운신청, 국제상무중심, 서우신항만, 서우신구, 국제공항, 보세물류중심등 국가와 강소성의 다양한 특수정책을 전개하고 있음

강소성과 전라북도 정부 간 이미 <강소성연해개발과 전라북도 새만금개발 협력협약서>를 체결했고, 쌍방이 항만발전, 물류 등 공동 관심영역에 대해 협조메커니즘을 건립하기로 결정함

연운항은 강소연해개발구역 선두로서, 연운항 국제동중서구역 시범구와 한국의 새만금 군산경제자유구의 협력을 추진하고, 항만협력을 위해 충분한 화물을 제공하는 것이 항만과 무역협력의 선결조건임

새만금군산경제자유구는 이미 중국 천진 빈하이신구 동장보세구역과 2011년 6월 각자의 자원, 입지, 산업, 정책 등 우세를 이용할 것을 체결했으며, 군산시와 산둥동양시는 2012년 7월 31일 <경제협력파트너관계협약>을 체결하였음

연운항 국가동중서구역협력시범구와 한국새만금군산경제무역구의 협력을 빠르게 추진 필요성 있음

연운항과 군산항 간 협력에서 여행업의 발전여지가 큼. 연운항은 강소 3대 여행지 중 하나로서, 연운항은 연운항-란저우 철도의 동쪽 출발점으로, 중화문화의 발원지로 여행자원이 풍부한 중국 중서부 지역으로 가는 관문임

연운항과 유사하게, 새만금 군산경제자유구도 풍경이 수려한 국립공원레저와 해양레저 여행도시를 건설하고 있음

이와 같이 연운항과 군산은 여행산업에 비교적 큰 발전여지가 있으며 연운항이 한국의 인천, 평택의 페리호 항선에 성공적인 경험이 군산항과의 성공적인 협력을 가능하게 할 것임

□ 군산 연운항 교역 증대 필요성

연운항과 군산항 간의 항선의 회복은 두 도시와 항만에 큰 의미가 있을 뿐만 아니라 신아시아-유럽대륙교운수(TCR)에도 큰 의미가 있음

신아시아-유럽대륙교는 제2아시아유럽대륙교라고 불리며 중국동해안의 연운항부터 유럽 서해안의 암스테르담까지 전장 10870킬로미터이며 동쪽으로 한국, 일본 등 국가, 서쪽으로 가는 중간에 중앙아시아, 서아시아, 러시아, 동유럽, 중유럽, 서유럽 등 40개 이상의 국가와 지역이 있으며 커버하는 지역의 면적은 3970만제곱킬로미터로, 세계육지면적의 26.6%이며 거주인구는 22억으로 세계인구의 36%인 방대한 시장을 가지고 있음

연운항은 국가 교통운수 간 운송비, 시간, 운행선로 등 지원을 받아야하며, 이 선이 활성화 될 수 있도록 노력해야하며, 시베리아선이 신아시아-유럽대륙교를 이용하도록 노력해야 함

군산-연운항의 교역 확대는 군산으로서는 유라시아 대륙으로의 진출 교두보를 공고히 하는 것이며 연운항으로서는 거점항만으로 성장하는 계기가 될 것임

제 5 장

군산 연운항간 교역확대 방안

제 1 절 기본 방향

제 2 절 군산 연운항간 교역확대 위한 정책제안

제 5 장 군산 연운항간 교역확대 방안

제 1 절 기본 방향

1. 기존 사업의 효율성 제고

□ 기존 정책의 효율적 추진

물동량 확보를 위해 중장기적으로 기업유치를 지속적으로 추진. 기업이 유치되면 자연스럽게 물동량이 늘어나 항만 활성화에 기여할 것임. 기업유치 시 지역산업과 연계한 기업유치 전략을 통해 지역의 물동량의 확보 뿐 아니라 산업발전 도모

기 추진하고 있는 물동량 확보를 위한 인센티브 지원의 효율화 방안 모색. 항로개설에 인센티브, 물동량에 대한 인센티브를 지속적으로 지원하고 항차의 쉐어(이에 대한 비용 보전) 및 물동량에 대한 지원을 효율적으로 추진 할 방안 마련 필요

2. 관 주도 적극적 물동량 창출정책 발굴

□ 마케팅 강화 및 전문인력 양성

기존 추진하고 있는 정기적인 포트세일 진행 및 포트세일의 효과성 증대를 위한 방안 모색이 필요하며 이와 더불어 마케팅 전문인력 확보 및 향후 중국수요의 증가에 대비하여 대중국 물류 비즈니스 담당 전문인력 양성

□ 적극적 물동량 창출 정책

양 지역의 물동량의 흐름을 파악하여 Port Alliance가 가능하도록 물동량을 디자인하며 이를 DB화하여 지속적으로 모니터링(수출입지역이 지속적으로 변함)

물동량 확보위한 산학연관 협의체 구성. 주요 물동량 기업을 협의체에 참석하도록 하여 군산항 이용할 수 있도록 분위기 조성(항만의 이용도는 CEO의 의지가 크게 작용)

3. 군산-연운항간의 상호협력 지속

□ 상호 협력관계의 강화

군산항과 연운항과의 교역확대를 위해서 상호지역에 대한 이해가 가장 선결되어야 하며 이를 통해 협력가능분야를 발굴할 수 있음

특히, 새만금개발과 연운항의 신도시 개발로 인하여 산업구조가 급격하게 바뀔 것이므로 지속적인 모니터링을 통해서 상호간 협력 가능한 분야를 발굴

□ 교류 확대

군산항과 연운항과의 교류 확대는 향후 경제협력의 확대로 이어질 가능성이 높으므로 관주도의 교류확대를 시작으로 민간부문까지 교류확대를 추진할 필요가 있음

제 2절 군산 연운항간 교역확대 위한 정책 제안

1. 양 항만간 정보 공유시스템 구축 및 활용

□ 필요성

군산과 중국 연운항과의 교역 확대하기 위해 양 지역에서 발생하는 화물을 양 항만에서 취급하는 비율을 높이는 노력과 동시에 연운항->군산항->부산->일본과 같은 복합운송이 화물을 유치하기 위한 노력이 필요함

양 지역 화물의 취급비율을 높이고 복합운송 화물을 유치하기 위해서는 기본적으로 양 지역에서 발생하는 물동량의 발생과 처리에 대한 데이터 필요

특히, 전북의 경우 새만금의 개발, 연운항의 경우 신도시 및 신산업단지의 대규모 개발로 인하여 산업구조의 변화가 예상되며 이에 따라 물동량의 변화도 심할 것이므로 지속적인 모니터링 필요

□ 사업내용

가) 물류 DB 공유 시스템 구축

대상: 전북에서 발생하는 물동량

- 사업기간: 5년

예산: 200,000천원 (설문조사, DB 구축)

내용

- 양 연구기관 주도로 (시, 항만공사 협조) 양 지역의 물동량조사(OD조사)를 매년 1회 실시 (관세청 자료를 보조 자료로 활용)
- 물동량조사를 DB화하고 지속적인 업데이트 시스템 마련

나) 군산 연운항간 물동량창출 위한 간담회 정례화

내용

- 신규창출 물동량을 적기에 연계하기 위해서는 양 지역에서 발생하는 물동량의 상시 모니터링과 양 항만간 협력시스템 구축 필요
- 물류 DB 구축을 위해 조사된 자료를 공유하고 이를 기반으로 교역 활성화 위한 군산-연운항간 간담회 정례화

□ 기대효과

물류정보 공유를 통해 양 지역의 물동량 확보가 용이하여 교역 증대가 가능하며 물류 협력을 통해 양 지역의 항만 활성화 가능

2. 지역 밀착형 국제 포워더 육성

□ 필요성

포워더는 물류대행업체로 화주와 선주를 연결하여 물동량을 디자인 할 수 있는 기능을 가짐

중소항만 일수록 항차나 항로의 불편함으로 인하여 그 지역의 소규모 화물을 지역항만에서 취급하지 못하고 있어 물동량 확보가 어려움

이러한 상황을 가속화 시키는 요인이 포워더이며 포워더들은 화주로부터 받은 화물을 전국 어느 항만에서 취급하여 지역에 밀착되지 않는 영업방식을 택함

군산과 연운항의 교역확대를 위해서는 특정지역 밀착형 포워더를 중점적으로 육성하여 양 지역의 물동량 흐름의 파악, 상호교역의 매개체 역할을 수행하도록 할 필요성 있음

□ 사업내용

대상: 중소형 포워딩 업체

사업기간: 5년

예산: 100,000천원(임대비, 관리비), 200,000천원(아카데미운영)

내용

- 가) 중소형 포워딩업체의 입주공간을 마련, 공동사무실을 운영할 수 있도록 지원
 - 2~3개 중형 포워딩 업체에 대해 사무공간 지원(군산의 경우 GCT 내, 연운항의 경우 연운항항만집단 내 사무공간 마련)
 - 연운항/군산 포워더의 상주공간을 같은 장소에 마련
- 나) GCT-연운항항만공사 공동 국제포워더 육성을 위한 물류아카데미 운영
 - 중국 포워더의 한국진출, 한국 포워더의 중국진출이 가능하도록 전문 실무인력 양성

□ 기대효과

지역 밀착형 포워더가의 활동은 지역의 물동량**카이** 용이해져 신규항로 및 항차를 개설하여 교역활성화에 기여

지역밀착형 포워더 육성을 통한 지역의 물동량 확보는 지역항만과 지역밀착형 포워더 양측이 윈-윈 할 수 있음

국제포워더 육성은 지역의 물류전문인력의 확보에 기여를 하여 효율적인 물류시스템 구축을 가능하게 함

3. 군산-연운항 공동포트세일

□ 필요성

군산은 2008년 이후 지속적 포트세일을 시행해 오고 있으며 대부분 군산시/GCT 주도로 진행되어왔음

군산시 주도 포트세일은 중국의 선사 및 포워더를 유치하는데 한계가 있고 연운항 또한 같은 문제점을 안고 있으므로 군산과 연운항이 공동으로 포트세일을 실시하여 홍보 효과를 극대화 할 수 있음

2012년 군산-연운항간 항로가 중단되어 있는 상태이므로 항로재개를 위한 적극적인 공동 마케팅 필요

□ 사업내용

대상: 한중 양국 선사, 포워딩 업체, 기타 물류업체

사업기간: 5년

예산: 250,000천원(포트세일)

내용

- 기존 양 시에서 독자적으로 추진하고 있는 포트세일을 확대하여 최소한의 추가 비용으로 사업을 추진
- 군산과 연운항 공동으로 포트세일 기획 (1년 2회) 하고 한중 선사 및 포워더들에 대한 공동 마케팅 추진
- 양 시에서 양 항만의 인지도를 제고시키기 위한 선의의 노력을 경주할 것에 대한 양해각서 체결

□ 기대효과

군산/GCT와 연운항/연운항항만공사가 공동으로 포트세일을 수행하여 군산과 연운항의 항만 활성화 및 양 항만간 교역확대를 위한 기반 마련

제 6 장

결론 및 정책제언

제 6장 결론 및 정책제언

□ 중국과의 교역확대는 우리나라 모든 지자체의 관심사이나 실질적 성과는 미미함

각 지자체는 중국의 경제성장, 한중 FTA 체결에 대한 기대로 중국과의 교역이 확대될 것으로 전망하고 이에 대응한 정책을 추진 중임

그러나, 지자체 차원에서 중국과의 교역확대를 위한 다양한 연구와 많은 정책개발이 있었음에도 불구하고 가시적 성과를 거둔 지자체는 미미한 실정이며 이는 중국과의 교역확대가 매우 어려운 아젠다임을 시사

중국과의 교역은 하나의 성(省)만을 대상으로도 다양한 협력방안이 강구될 수 있으므로 선택과 집중을 통한 교역확대 전략이 필요하며 일방적인 구매보다는 쌍방이 원하는 아젠다를 발굴하여 소위 ‘판시’를 중요시 하는 문화를 적절하게 활용하여 전략적으로 접근할 필요가 있음

□ 군산항 활성화, 연운항 역할 강화는 전라북도와 강소성간의 최대의 관심사

중국과의 교역 증대를 위해서는 무엇보다 우선적으로 뱃길이 열려야 하므로 대중국 사업의 효과적 추진을 위해서는 군산항 활성화가 시급함

연운항은 TCR(Trans China Railway: 중국횡단철도)과 연계가 가능하다는 장점을 가지고 있음에도 타 지역항만에 비해 경쟁력이 약화되어 거점항만으로서의 역할을 수행하지 못하고 있어 한국과 교역 증대를 통해 거점항만의 역할을 강화하여야 할 필요성을 느끼고 있음

□ 군산항은 물동량 확보를 통한 항만경쟁력 강화가 절실함

군산항 활성화의 걸림돌은 크게 두 가지로 요약됨. 하나는 낮은 수심으로 인한 항만경쟁력 약화와 다른 하나는 군산항에서 처리되는 물동량이 절대적으로 부족한 것임

군산항의 수심확보를 위한 방안으로 상시준설 시스템을 도입하고 국비인 준설예산의 안정적인 확보가 필요함

군산항에서 처리하는 물동량의 확대는 기업유치를 통해 지역의 생산물량을 증대시켜 물동량을 확대하는 중장기 전략과 현재 전북지역에서 발생하는 물동량을 군산항에서 처리하는 비중을 높이기 위한 단기적인 전략이 병행되어야 함

□ 연운항은 TCR의 효율적 운영에 노력해야

연운항은 TCR의 유라시아와 연계가 가능하다는 장점을 최대한 살리는 한편 타 국가와의 연계 터미널 신축을 통하여 물동량 적체를 해소하고 TCR 관리를 강화하여 하드웨어적인 문제가 발생하지 않도록 노력해야 함

장기적으로는 TCR의 확장 사업을 국가사업으로 추진하여 중국의 서부개발에 필요한 물동량을 조달하는 거점으로 역할을 수행할 필요가 있음

□ 군산과 연운항간 교역확대를 위해 관 주도의 상호협력 사업 개발 필요

양 지역이 우선적으로는 시장 논리에 의해 항만 활성화 방안을 모색해야 하나 이 논리만으로는 활성화에 한계가 있는 것으로 나타났으므로 관 주도의 지역간 상호협력모델 개발을 통해 항만 활성화를 도모하는 접근 방법도 필요함

먼저, **양 지역 및 항만간 정보공유시스템 구축**이 필요함. 양 지역에서 발생하는 화물의 데이터를 공동 활용함으로써 1)지역에서 발생하는 화물을 지역항만에서 취급하는 비율을 높이고 수 있고, 2)복합운송이 효율적으로 운영될 수 있도록 하여 양 항만 취급 물동량을 확보하는데 용이해짐

다음으로 **“지역밀착형 국제 포워드 육성”**이 필요함. 군산항과 같은 중소항만은 항차나 항로가 불편하여 그 지역 소규모 화물이 지역항만에서 취급되지 못하고 있음. 그러므로 지역을 위해 물동량을 확보해줄 수 있는 포워드의 전략적 육성이 필요하며 이들이 양 항만의 물류시스템을 충분히 이해하

여 국제 포워더로 활동할 수 있도록 지원

또한 “**군산-연운항 공동 포트세일**”을 추진할 필요성이 있음. 군산과 연운항은 각각 화물을 유치하기 위해 포트세일(Port sale)을 실시하고 있으나 타국의 선사, 화주, 포워더의 참여를 유도하는데 한계가 있음. 양 항만이 공동으로 포트세일을 실시하여 홍보효과의 극대화, 상호 협력의 강화 그리고 이를 통한 항만의 활성화기반 마련이 가능하도록 함

군산과 연운항 교역확대 사업이 실효성을 거두기 위해서는 지속적인 관계 유지를 통한 공통 아젠다의 발굴과 실행력을 담보할 수 있는 관의 적극적인 역할이 우선적으로 필요하며, 이와 더불어 단기적인 성과를 내기 위한 조급한 사업추진 보다는 양 지역이 장기적인 동반자라는 인식으로 상호에 도움이 될 수 있는 지속가능한 사업의 발굴이 필요

참 고 문 헌

- 김우호 외. 2008, “항만의 경쟁력 평가모형 구축과 활용방안에 관한 연구” 한국해양수산개발원
- 김길수, 2008, “우리나라 항만의 경쟁력 제고방안과 도선사의 역할” 도선논단, 신년호. 24-35
- 곽봉환, 2002, “인천항과 중국항만의 교역활성화 방안” 교수논총
- 신계선, 2007, “항만경쟁력 결정요인 분석과 부산 신항의 발전 전략에 관한 연구” 한국항만경제학회지, 23(1), 115-148

Jthink 2013-JU-22

군산-연운항간 교역확대 방안

발행인 | 김경섭

발행일 | 2013년 9월 31일

발행처 | 전북발전연구원

560-860 전북 전주시 완산구 효자동 1052-1번지

전화:(063)280-7100 팩스:(063)286-9206

<http://www.jthink.kr>

본 출판물의 저작권은 전북발전연구원에 속합니다.