

서해안 시대의 주역으로 건설중인 군산항

趙 燦 熾 <해운산업연구원>

배후지역과의 연계성, 단계적
개발의 용이성, 기존 항만과의 관련성 면에서
최적의 입지조건을
갖추고 있고 대중국 교역기지 및 군장산업기지 지원항으로서,
또한 가중되는 인천항의 체선체화현상을
경감시킬 수 있다는 가능성에서
군장신항의 역할은 매우 크다고 보겠다.

1. 群山港의 開發與件

군산항은 지리적으로 인천항과 목포항의 중간지점에 위치, 군산 시와 장항일대를 배후에 두면서 전라북도 지역을 중심으로 형성된 공업지구의 관문으로서 지역사회의 발전에 커다란 기여를 해왔다. 그러나 항만배후의 산업기반을 보면 상업지역 및 공업지역의 비율이 상대적으로 낮아 전형적인 농업지역의 성격을 갖고 있는데다 산업구조에 있어서도 2, 3차 산업이 크게 낙후되어 있어 국제무역에서 차지하는 위치는 그동안 다

소 과소평가된 것이 사실이다.

그러나 지난 1992년 정부의 대북방정책의 최중수확이라 할 수 있는 中國과의 수교가 성사됨에 따라 인천항에 이어 中國과 최단 거리에 위치한 同港은 북방정책 추진의 전진기지 역할을 담당하게 되어 항만기능이 더욱 강화될 것으로 보인다. 뿐만 아니라 國內의 國土의 균형발전에 대한 필요성이 점증되면서 서해안 개발사업, 군장국가공단 개발계획, 군장신항 개발계획 등 항만을 둘러싼 주변여건이 크게 변화되고 있어 보다 능동적이고 탄력적인 항만운

영 장기구상이 요구되고 있다.

군산항은 그동안 자연여건을 둘러싼 자연여건 때문에 대형항만으로의 성장 잠재력에 적지않은 결함을 내포하고 있었다. 첫째, 군산 부근의 연근해역은 대부분 수심이 얇고 간척지가 잘 발달되어 있으나 충분한 수심확보가 곤란하며 대형선박의 출입이 다소 어렵다. 둘째, 군산지역은 약 7m에 달하는 조위차를 보이고 있어 항만운영에 상당한 제약을 받아 왔다. 셋째, 지리적으로는 금강을 경계로 충청남도과 전라북도가 접하고 있으며 금강하구지역의 경우 모래 이동에 따른

水理的 영향을 받고 있다. 넷째, 동 지역은 국토개발이 크게 낙후되어 있어 배후기반시설이 미흡하며 금강을 남북으로 연결하는 수송체계가 잘 갖추어져 있지 않아 전주, 이리 등 서남권 북부지역을 배후세력권으로 하고 있다. 그러나 최근 국토의 균형개발 및 동북아 교류증대와 관련, 서해안 지역개발에 대한 관심이 고조되면서 간척지를 활용한 국토확장 및 공단조성 계획(군장국가공단 개발계획)이 진행되고 있어 본격적인 개발에 대한 기대가 높아지고 있다.

2. 群山港을 둘러싼 港灣環境의 變化

群山港을 둘러싸고 있는 환경은 국내 외적으로 크게 변화되고 있다. 국내적으로는 西海岸時代의 개막과 더불어 정부의 地域間 均衡開發政策에 따라 군산권역의 항만개발사업이 본격적으로 추진되고 있다. 또한 군산항 배후에 군장공업단지 조성, 새만금 대단위 간척사업, 서해안 고속도로 건설 등 대규모 사업이 시행될 예정으로 있기 때문에 군산항은 미래의 성장거점으로서 역할을 수행할 것으로 기대되고 있다.

한편 국제적으로도 대서양 연안의 선진국 중심으로 움직이던 세계 화물이동의 중심축이 점차 태평양

연안국가 위주로 이동하면서 세계 해상화물시장이 재편되고 있다.

또한 1992년 8월 역사적인 韓·中修交를 계기로 中國大陸과 지리적으로 가장 근접한 군산항이 대중국교역의 중심항만으로 점차 부각되고 있으며 대중국 교역물량도 급격히 증가하고 있다.

이제 국토의 균형개발과 서남권 및 중부권 일부지역의 거점항만인 군산항의 활성화를 위해서는 기존 항만시설의 효율적인 이용방안을 고려하여 해상화물량을 원활하게 처리한다는 운영방안과 부합되고 앞으로 부각될 동북아 교역기지로서의 역할을 수행할 수 있도록 대규모의 미래지향적 항만개발이 이루어져야 한다. 이런 기본취지를 바탕으로 두고 현재 추진중인 군장신항 및 새만금 신항만의 개발기본방향은 다음과 같이 설정될 수 있다.

- 국제무역 중심지로서의 항만개발
- 船舶의 大型化 추세에 따른 대형부두 및 전용부두 건설, 현대식 하역장비 확충
- 海上交通安全施設 確保 및 環境의 惡影響 最少化 방향으로 개발추진
- 항만시설 조기확충을 위한 민자참여 유도
- 목표연도인 2001년 이후 항만 개발 추가확장을 고려하는 방향으로 개발

배후지역과의 연계성, 단계적

개발의 용이성, 기존 항만과의 관련성 면에서 최적의 입지조건을 갖추고 있고 대중국 교역기지 및 군장산업기지 지원항으로서, 또한 가중되는 인천항의 체선체화현상을 경감시킬 수 있다는 가능성에서 군장신항의 역할은 매우 크다고 보겠다. 이어 군장신항만의 개요 및 현재의 공정을 보다 구체적으로 살펴 보고자 한다.

3. 1단계 공사('89-2001)가 진행중인 군장 신항만 개발

지역적 여건으로 볼 때 서해안 지역 중 군산지역은 광활한 간사지로부터 산업용지를 쉽게 공급받을 수 있으며 전북지역, 충청남·북도지역을 그 세력권으로 하고 있고 중국과도 거리상 매우 유리한 위치에 있어 국토의 균형개발 및 대중국 교역정책을 동시에 충족시킬 수 있는 산업성장의 잠재력이 매우 높은 지역이다.

서해안 개발과 더불어 군산항은 국제항으로서의 항만시설 규모를 갖추어 군산항 배후지역 및 서해안중부지역 육·해의 연결고리가 되어 우리나라 항만의 장기개발 계획에 대한 시급성으로서 표본이 될 것이다. 또한 서해안시대의 도래와 동아시아교역 기지항으로서 역할분담의 필요성이 대두됨에 따라 群山地域에 대한 신항만개발

을 추진하기에 이르렀다. 郡長新港灣은 개방적 국토이용체제의 정립과 국민생활의 형평화를 기본으로 한 서해안개발지역 중심에 위치하여 서남권 중부권 일부지역의 거점항만으로 뿐만 아니라 對中國交易 前進基地로서 그 개발 필요성이 있고, 화물유통 측면에서 볼 때에도 권역별 거점항만을 중점적으로 개발, 육성하여야 하며 항만을 기능별로 특화하여 항만운영의 효율성을 제고시킴으로써 장기개발 방향과도 부합될 수 있는 항만운영의 방향설정이 요구된다.

군장국가공단개발사업 등과 관련하여 군장 신항만 건설을 위한 투자는 지역개발에 상승효과를 유발하여 지역경제 강화를 통한 국토 균형개발 등에 크게 기여할 것으로 판단되어 관련기관간에 긴밀한 상호협조로 사업비의 분담, 투자시기 등이 결정되어야 보다 효율적이고 경제적으로 본 신항만 개발을 수행할 수 있을 것으로 판단된다.

군장신항만의 주요 事業內譯을 보면, 總投資規模 1조 730억원을 투입하여 2011년까지 투자년도를 2단계로 나누어 외곽시설로서 우선 금강하구 양안 북측과 남측에 각각 13.1Km, 2.9Km의 도류제를 축조한다. 총 60개 船席에 연간 3,520만톤의 하역능력 규모를 갖추도록 건설중인데 최대 10만톤급 1척, 5만톤급 2척, 3만톤급 9

〈표-1〉 군장신항의 단계별 투자계획

구분/단계별		전체계획	제1단계	제2단계
사업비		10,730억원	5,955억원	4,775억원
시설 내용	-導流堤	16.0km	16.0km	-
	北側	13.1km	13.1km	-
	南側	2.9km	2.9km	-
	-防波堤	5.8km	3.0km	2.8km
	-埠頭	13.0km	5.9km	7.1km
	-浚渫	26백만㎡	26백만㎡	-
접안 능력	-10만톤급	1	1	-
	-5만톤급	2	-	4
	-3만톤급	9	-	9
	-2만톤급	39	25	14
	-1만톤급	5	-	5
	-5천톤급	2	2	-
하역능력		35.2백만톤	21.5백만톤	13.7백만톤

자료: 해운항만청 주: 민자투자분을 포함함

척, 2만톤급 39척, 1만톤급 5척, 5천톤급 2척이 동시 접안할 수 있는 곡물부두, 시멘트부두, 석탄부두, 자동차부두, 일반부두, 원목부두 등을 갖춘 계획이며 기타 철도, 급수, 전기, 통신, 보관시설과 하역장비 및 운영건물 등도 확보하도록 되어 있으며 단계별 투자계획은 다음과 같다(〈표-1〉 참조).

한편 해운항만청은 이러한 사업의 한 단계로서 '89년부터 2001년까지 총 사업비 4,478억원(정부투자분)을 투자하여 2만톤급 17선석을 확보, 연간 852만톤의 화물을 처리할 계획이다. 이를 위해 1996년에 471억원을 투입, 남측 안벽 상부 150m를 축조하고 북

측 도류제 1,202m를 시행하여 금년중에 완공시킬 계획이며 남측 도류제는 1997년 완공할 방침이다. 다만 금년중에는 하부 1,682m를 축조할 계획이다. (이밖에도 금년중에는 신규사업으로 북방파제 50m 축조에 25억원이 반영되었으며 3부두 전면 준설비 등에 57억원이 반영되어 있다).

4. 시멘트 처리시설도 확충

군산항은 시멘트 시설과도 밀접한 관련을 가지고 있다. 기존 부두의 경우 5천톤급 선박이 접안할 수 있는 돌핀 1기(쌍용돌핀)가 가동중인데 연간 처리능력은 약 76

〈표-2〉 군장신항의 1996년도 공사계획(1단계 사업)

(단위 : 백만원)

	총사업비	1994년 까지	1995년	1996년		장래
				사업량	사업비	
- 안벽(3,570m)	149,191	15,500	9,115	상부 150m, 축조 130m	8,000	116,576
- 도류제(10,012m)	116,685	50,978	21,686	하부 1,682m, 축조 1,202m	30,933	13,088
- 북방파제(3,000m)	105,434	-	1,471	축조 50m	2,500	101,463
- 준설 및 감리	76,463	6,503	1,315	준설 및 감리비	5,678	62,967
합계	447,773	72,981	33,587	-	47,111	294,094

주 : 민간 투자분은 제외됨.

〈표-3〉 군장신항내 시멘트 부두 건설계획

	군산측	장항측
접안능력	2만톤급 1선석	3만톤급 1선석
안벽연장	220m	240m
하역능력	76만톤	-
민간투자자	쌍용양회	미정

만톤에 달한다. 그러나 기존 시설로는 계속 증가하는 시멘트 운송 수요를 감당할 수 없어 군장신항내 시멘트 부두 건설계획이 반영되어 있다. 군장신항의 경우 시멘트 선박의 추세 및 국내 주요 항만의 선석규모와 입출항 실적 등을 감안, 시멘트 부두의 용량을 대폭 늘려 2만 톤급 1선석, 3만톤급 1선석등 총 2선석의 시멘트 전용부두 개발계획이 수립된 상태이다. 이중 2만톤급 1선석은 쌍용양회에서 민자를 투입, 지난해 건설을 완료했다(〈표-3〉참조).

5. 새만금 신항만 개발도 구상중

최근 정부의 地域間 均衡發展政

策에 힘입어 서해안 시대가 개막됨에 따라 군산시 항만개발사업이 본격적으로 추진되고 있고 항만배후에 공단개발, 간척사업, 고속도로 건설 등의 중.장기 전략이 수립되어 군산항을 경유하는 입출항화물의 물동량과 품목별 비중에 큰 변화가 있을 것으로 예상된다. 이는 현재 개발중인 군장신항 뿐 아니라 새로운 항만시설의 개발필요성을 시사하는 것이다. 해운항만청은 2031년 까지 총31선석에 달하는 새만금 신항만개발을 구상하고 있어 주목된다.

서해안지역중 군산지구는 광활한 간사지를 소유하고 있어 산업용지 확보가 용이하고 그 세력권에 속하는 전북지역, 충청남.북도

지역의 상대적 낙후성을 극복하여 지방경제 활성화에도 기여할 수 있다는 점에서 신정부의 정책적 지원도 기대할 수 있다.

또한 어느 항만보다도 중국대륙에 근접해 있다는 입지적 여건으로 인해 대륙교역의 관문향으로서 開發潛在力이 있어 항만세력권의 산업성장 가능성이 매우 높다.

이에 따라 새만금 신항만 개발사업은 해운항만청에서 구상중인 7대 신항만 개발사업(부산 가덕도 신항만 개발, 인천북항개발, 새만금 신항만 개발, 목포 신항만 개발, 울산 신항만 개발, 포항 영일만 신항만 개발, 보령 신항만 개발)의 하나로 책정되어 있다. 새만금 신항만을 개발하는데는 총 사업비 8,592억원, 안벽건설 11.2km, 방파제 건설 3.8km를 비롯한 대단위 투자가 불가피할 것으로 예상되며 사업의 기대효과로서 접안능력 22선석(최대 5만톤급), 하역능력 1천 5백만톤이 확충될 것으로 기대 된다. ▲