

군산항의 경쟁력 제고를 위한 LOGISTICS 전략*

황 호 만*

The Logistics Strategies to Improve Gunsan Port's Competitiveness

Ho-Man Hwang

목 차

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| I. 서론 | V. 군산항의 물류현황 |
| II. 항만물류환경의 변화 | VI. 군산항의 경쟁력제고를 위한 로지스틱스 전략 |
| III. 로지스틱스의 개념과 기능 | VII. 결론 |
| IV. 항만경쟁력 제고를 위한 로지스틱스 | |

Key Words: Logistics, Logistics chain, Logistics community

Abstract

The purpose of this study is to suggest the logistics strategies for the improvement Gunsan port's competitiveness.

To accomplish the purpose, this paper reviews the concept & function of logistics firstly. Next we find out the main factors of improving port's competitiveness, build the basic model of the logistics strategy and apply the model to the case of Gunsan port.

The strategies to improve the competitiveness of Gunsan port are as follows ; ① Construction of logistics environment ② Planning the port marketing for the extension a logistic market share ③ Construction of logistics chain and finally ④ Construction of logistics community.

▷ 논문접수: 2007.08.24 ▷ 심사완료: 2007.09.10 ▷ 게재확정: 2007.09.17

* 본 논문은 2007 한국항만경제학회 국제학술대회의 발표논문을 수정 보완한 논문임.

** 군산대학교 경제통상학부 교수, hhm@kunsan.ac.kr, 063)469-4502

I. 서론

동서고금을 통하여 항만은 당대의 상업과 산업활동의 중심지가 되어 왔으며 인접도시와 국가의 경제발전을 주도하는 센터의 역할을 수행해 왔다. 오늘날에도 항만은 국제물류의 집중과 분산이 이행되는 물류 Network의 거점이 되고 있으며 더욱 WTO체제의 세계화시대에 다국적기업은 물론 대부분의 기업들은 항만과 그 배후단지를 중심으로 국제 물류서비스체제를 구축하여 국제 비즈니스 활동을 전개하고 있다.

특히 오늘날의 항만은 과거와 같이 선적과 하역 등 단순한 화물처리공간이 아닌 하역, 보관, 유통, 전시, 판매, 가공 등의 기능을 수행할 수 있는 종합물류서비스 공간으로 고도화와 다기능화가 진행되고 있다.

우리나라 서해안의 중부권에 위치한 군산항은 지리적으로 중국과 근접하고 있어 동북아 경제시대에 대중국무역의 전진기지와 서해안 중남부권의 관문항 역할을 수행해야 할 지정학적 여건을 갖추고 있다. 더욱 군산항의 배후지역에는 군산자유무역지역을 비롯하여 대규모의 군·장 국가산업단지가 조성되어 있고, 거대한 새만금 개발지역이 건설 중에 있어 21세기 동북아지역의 새로운 생산과 물류 중심지로 부상되고 있다.

그러나 이와 같은 유리한 입지적 여건에도 불구하고 그동안 군산항은 항만의 시설, 운영, 전략 등 여러 면에서 취약함을 보여 그 역할을 수행해 오지 못하고 있는 실정이다.

따라서 효율적인 항만물류기능의 구현을 위한 로지스틱스 전략을 모색하고 이를 군산항에 적용함으로써 낙후된 군산항의 경쟁력을 제고 할 수 있는 개선책을 제시하려는데 본 연구의 목적이 있다.

그동안 군산항의 경쟁력 제고와 관련된 선행연구로는 백대영(2001), 군산대학교(2003), 전라북도(2005), 전북발전연구원(2005), 황호만(2006), 박형창(2006), 김종식·박형창(2007), 그리고 박용안(2007)등이 있다. 백대영(2001)¹⁾은 중국 주요항만의 실태를 분석하여 군산항의 역할을 도출하고 군산항만의 발전전략과 이에 따른 시사점을 제안 하고 있다. 군산대학교(2003)²⁾는 군산항만의 현황과 문제점을 제기하고 발전방안을 제안하고 있는데 특히 물류네트워크의 구축과 마케팅의 4P방법에 의한 항만발전 전략을 제시하고 있다. 전라북도(2005)³⁾는 새만금 신항만의 개발 필요성을 제기하고 새만금 신항만 및 배후단지의 개발 방안을 제안하였다. 황호만(2006)⁴⁾은 항만물류환경의 변화에 따른 로지스틱스의 기본 전략을 제시하고 이 전략에 의한 군산항 배후단지의 발전방향 제안하고 있다. 박형창(2006)⁵⁾은

- 1) 백대영, "군산항만의 발전전략에 관한연구", 『한국항만경제학회지』, 제17집, 제2호, 2001, pp.111-137.
- 2) 군산대학교, 『군산항 활성화를 위한 종합 발전전략』, 2003. 2
- 3) 전라북도, 『새만금 신항만 개발과 배후 물류단지 개발전략』, 2005. 6
- 4) 황호만, "군산항 배후단지의 로지스틱스 전략", 『한국항만경제학회지』, 제22집, 제2호, 2006, pp.1-17.
- 5) 박형창, "군산항의 성장과 새만금 신항만 개발방향", 『군산항과 새만금 물류의 현재와 미래』 2006.11

군산항과 새만금 신항만의 주변여건을 분석하고 새만금 신항만 및 배후물류 단지의 개발 방안을 제안 하였는데 특히 군산항과 새만금 신항만의 기능분담을 강조하고 있다. 김중식·박형창(2007)⁶⁾은 전라북도의 물류기반 실태를 조사하여 물류산업의 육성방안을 제안하고 있는데 그 육성방안으로 대중국 물류 Gate 구축에 전라북도 물류산업 정책목표로 두고 타지역과 차별화된 물류산업 육성을 강조하고 있다. 박용환(2007)⁷⁾은 군산항 컨테이너 물류 네트워크 구조와 문제점을 분석하여 군산항 컨테이너 물류 네트워크 활성화 대안을 제시하고 있는데 군산항을 피더항만으로써 운영하여 활성화 할 것을 강조하고 있다.

본 연구에서는 기존의 문헌연구를 통해 항만물류의 로지스틱스 전략에 관한 기본모형을 설정하고, 최근통계자료의 수집·분석과 항만물류 관련 업체 및 기관의 방문조사를 실시하여 군산항의 물류실태를 파악한 후, 설정된 모형에 이를 적용함으로써 군산항의 경쟁력 제고를 위한 전략수립과 이에 따른 개선방안을 제시하고자 한다.

본고는 제1장 서론에 이어 제2장에서 최근 세계화시대의 진전에 따른 항만물류환경의 변화를 살펴보고 제3장에서는 물류활동의 새로운 개념인 로지스틱스의 개념과 기능에 관하여 정립한 후, 제4장에서 기존의 연구문헌을 통하여 항만경쟁력제고를 위한 로지스틱스 전략모형을 수립한다.

제5장에서는 군산항의 항만물류현황을 분석·파악함으로써 제6장에서 설정된 로지스틱스 전략모형에 적용하여 군산항의 경쟁력제고를 위한 로지스틱스 전략을 제시하고 마지막 7장에서 연구의 결과를 요약하며 정책적 제언으로 마무리한다.

II. 항만물류환경의 변화

WTO 체제에 의한 국제경제의 글로벌화 추세는 세계 교역량의 증대를 가져오게 되었고, 새로운 정보통신기술에 의한 전자상거래(e-commerce)의 활성화는 화물의 배송체계와 방식에 일대 변혁을 초래하여 국제무역에 있어서 해운 및 항만물류의 환경을 변화시키게 되었다. 이와 같은 해운과 항만물류의 환경변화는 대체로 다음과 같이 몇 가지로 요약할 수 있다.

첫째, 전문물류업체의 등장과 대형화이다. 물류기업의 시장지배력과 경쟁우위를 확보하기 위하여 전략적 제휴를 추진함으로써 전문물류업체가 등장하고 대형화되고 있다. 이는 중복되는 항로의 일원화와 물동량 증가에 따른 선박의 대형화를 촉진함으로써 국제물류관리의 효율성 증대와 경쟁력강화를 실현하고 있다. 즉 기항지 선정에 있어서 선사들의 교섭력(Bargaining Power)이 크게 강화되고 있으며 이러한 교섭력을 통하여 항만당국과 터미널 운영업체에게 항만서비스의 제고와 이용료 인하를 주도하고 있다.⁸⁾

6) 김중식·박형창 “전라북도 물류산업육성을 위한 실태조사 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제23집, 제1호, 2007, pp.163-192.

7) 박용환, “군산항 컨테이너 물류 활성화 방안”, 『항만물류의 효율과 비전』 2007, pp.459-475.

8) 한철환, “아시아항만의 경쟁입지변화와 중국·일본의 항만전략” 『KIM 해양수산 현안분석』,

둘째, 해상운송망 및 항만의 구도변화이다. 해운물동량의 지속적인 증가로 컨테이너 선박 등 해상운송수단의 대형화와 고속화가 실현됨으로서 해상운송망 및 항만의 구도를 변화시키고 있다. 이에 따라 세계 주요 항들은 컨테이너 항만개발 및 확장에 치중하고 있으며 고속화물선의 투입으로 양질의 해운서비스 제공에 집중하고 있다. 특히 21세기 동북아 경제권의 물류주도권을 확보하기 위하여 대형 항만 간에 경쟁이 심화되고 있으며 중국 양산항의 개항과 동북아 정기선 서비스의 패턴변화는 동북아 항만구도의 변화를 촉진하고 있다.

셋째, Hub & Spoke System의 도입이다. 선박의 대형화와 선사 간 전략적 제휴로 인하여 정기선사들은 대형선박을 수용할 수 있는 중심항만(Hub Port)을 선택하여 기항하고 주변 중소항만에 대해서는 피더망을 이용하여 서비스하는 체제(Hub & Spoke System)를 도입하고 있다.

넷째로는 정보통신기술의 혁신이다. 인터넷을 통한 물류서비스의 제고는 제품의 생산지로부터 최종 소비지까지의 물류비용과 시간을 크게 절감·단축시켜주고 있으며 더욱 빠르고 정확한 물류관련정보를 제공하고 있다. 특히 전자상거래를 통한 국제교역량의 증대로 물류관리시스템을 기존의 off line에서 on line으로 전환시키고 있다.

이제 항만은 화물의 물리적인 흐름을 연계시켜주는 공간적 결절점인 동시에 물류정보의 집중과 처리가 이루어지는 추상적 결절점이 되고 있다⁹⁾. 따라서 항만이 공간적이고 추상적인 물류 결절점으로서 경쟁력을 제고하기 위해서는 효율적이고 체계적인 로지스틱스 전략이 절실히 요구되고 있다.

Ⅲ. 로지스틱스의 개념과 기능

로지스틱스(Logistics)란 기존의 물류(Physical Distribution)라는 개념보다 상위개념으로 일반 운송업무에 보관, 배송, 통관, 금융 그리고 물류정보처리 시스템까지 일괄적으로 수행하는 종합물류업무를 의미한다. 즉 물류를 Hard ware의 개념으로 본다면 로지스틱스는 여기에 Soft ware 기능을 추가한 개념으로 볼 수 있다.¹⁰⁾

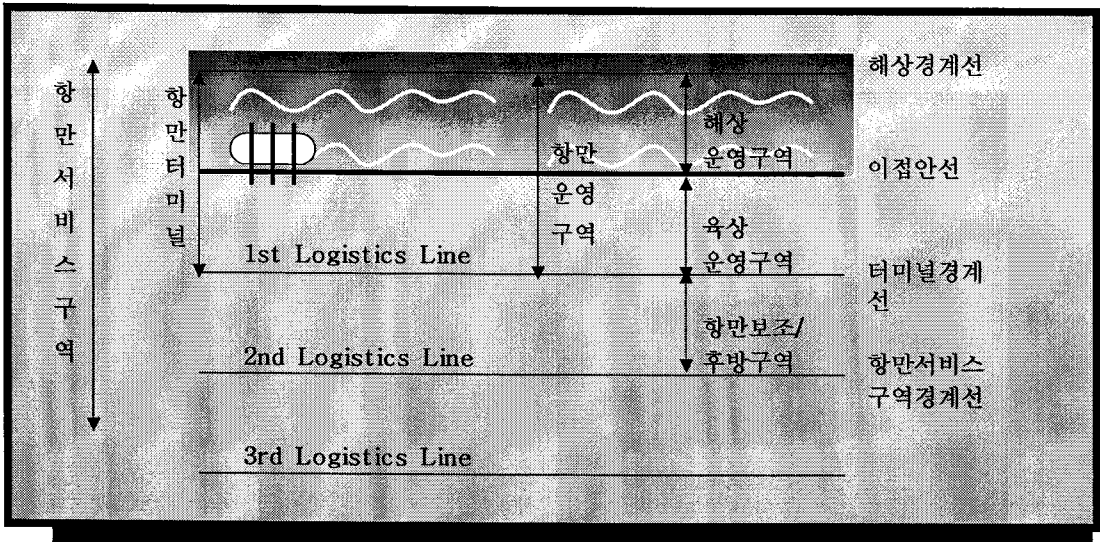
항만과 관련된 대부분의 로지스틱스 기능은 로지스틱스 활동선(Logistic Line)이라는 경계선으로 구분되는데, 다음 <그림1>과 같은 공간구조를 형성하고 있다.

2002, pp. 4-5.

9) Kazim Yeni & Okan Tuna, "Logistics Oriented Developments in Container Port : A Review on Turkish Port", *Conference Proceedings, The International Association of Maritime Economists Annual Conference 2003*, p.739.

10) 미국 로지스틱스 학회에서는 로지스틱스를 "고객의 요구를 충족시켜주기 위해 원산지와 소비지 간의 재화, 용역, 그리고 관련정보의 흐름과 저장을 효율적으로 계획·이행·관리하는 공급사슬 과정의 한 부분"으로 정의하고 있음. Council of Logistics Management Homepage (<http://www.clm1.org/about/purpose.asp#definitions>).

<그림 1> 항만 로지스틱스 활동선의 공간구조



자료 : Spanish State Port Agency & IAPH, 2003., p.70.

제1선(1st Logistics Line)에 의해 형성되는 해/육부분 서비스구역은 해측(海側)에서의 선박의 적양하, 육측에서의 화물취급, 보관, 인도, 수취, 통제 등의 행위가 이루어지는 지역으로 통상 항만터미널공간과 일치한다.

제2선(2nd Logistics Line)까지의 공간에서는 보관, 배송 등과 관련된 모든 활동이 이루어지는 곳으로, 운송수단간 환적활동이 반드시 일어나지는 않지만 이를 위한 보조활동이 행해지는 곳이기도 하다. 이러한 활동들은 항만터미널 밖에서 이루어지지만 실질적인 항만경계 내에 위치하며, 여객, 화물 및 선박에 필요한 보조서비스를 포함하기도 한다.

제3선(3rd Logistics Line)에 의해 형성되는 공간은 항만과 관련되어 있으나 반드시 항만서비스 구역 안에 있을 필요가 없는 특정 로지스틱스 센터에서의 순수 로지스틱스 활동과 관련된 기능을 수행하는 구역이다.

항만경쟁력의 제고를 위한 로지스틱스 기능 도입은 최근 로지스틱스 활동구역(Logistics Activity Zones, LAZ)이라는 개념의 등장으로 시작되었는데¹¹⁾, 이는 항만물류환경의 변화에 따라 항만의 발전과 경쟁력을 강화시키기 위한 수단으로 이용되고 있다.

이와같이 LAZ는 항만의 경쟁력 강화를 도모하는 중요수단이 되고 있는데 이는 다음과 같은 로지스틱스의 전략적 특성을 지니고 있다.¹²⁾

첫째, LAZ는 최고 품질의 복합적인 로지스틱스 활동을 제공하는 지역이라는 점이다. LAZ가 최고수준의 로지스틱스 결절점이라는 점은 i)입지(개별항만 및 타운송수단과의 연계성), ii)구조, iii)기업활동의 통합 및 시너지효과, iv)서비스수준 및 경제활동 여건의

11) Spanish State Ports Agency & IAPH, Guide for Developing Logistic Activity Zones in ports, 2003, p.2.

12) 길광수, 박선현, 「항만 배후단지 개발관련 법제도 비교 연구」, KMI, 2003. 12. p.36.

질 등의 측면에서 타지역보다 차별화되기 때문이다.

둘째, LAZ개발 및 운영회사는 로지스틱스 발전을 위한 통합운영자이면서 항만의 전반적인 로지스틱스전략을 수행하는 대행자 역할을 뛰어넘고 있다. 따라서 LAZ는 항만관련 부지 전반의 로지스틱스 기능에 영향을 미치는 다양한 지역을 능동적으로 관리하는 "관리형 기지(Managerial Platform)로서, 글로벌 차원의 로지스틱스 전략을 전개하는 데에 필수요소가 되고 있다.

이렇게 볼 때 LAZ는 항만에 있어 특정 서비스구역을 장기에 걸쳐 수요자에게 임대·사용케 하는 전통적인 모형과는 다른 능동적이고 복합적인 인프라 및 서비스관련 접근방법에 기초한 새로운 개념의 신 경영모형이라 할 수 있다.

IV. 항만경쟁력 제고를 위한 로지스틱스

항만의 경쟁력을 제고하기위한 로지스틱스 전략은 전 장에서 제시한 바와 같이 항만 LAZ의 기능과 특성을 최적화하기 위한 시스템으로 구축되어야 할 것이다. 이를 위해 다음과 같이 4가지의 로지스틱스 기본요인을 제시하고자 한다.

첫째, 환경분석

개별항만에 관한 철저한 환경분석이 선행되어야 한다. 즉 해당항만의 지정학적 여건과 국내의 타 항만과의 비교우위성을 파악하여야하고 인접 항만과의 보완관계등을 분석해야 한다. 특히 교역대상국 및 교역항구와의 거리 또는 교역상품등에 관한 정보를 수집하고 LAZ와 인접한 산업단지 또는 지역사회의 산업구조, 특성, 생산과 유통구조등을 분석해야 할 것이다.

둘째, 시장분석

항만배후단지의 LAZ 기능을 최적화하기 위해서는 LAZ를 경유하는 화물수요와 공급에 관한 시장분석이 필연적이다. 이를 위해서는 해당항만의 하역처리 능력과 운송패턴, 인접 산업기지의 기업 활동 즉 생산과 물류에 관한 정보 그리고 로지스틱스 과정 등에 관한 구조를 파악해야 한다. 더욱 LAZ 기능이 수립된 후에 증가될 물동량의 변화를 예측하여 항만시설 및 장비의 확보도 갖추어야 한다.

셋째, 로지스틱스 사슬구축

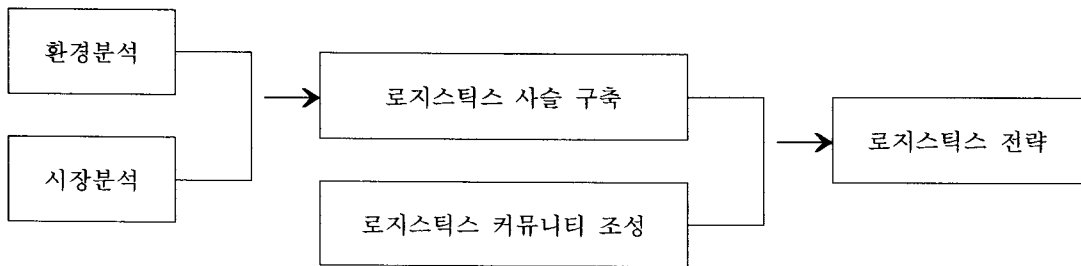
로지스틱스 사슬의 주요 내용은 항만부지와 시설, 관련장비 등의 물리적인 하드웨어와 클러스터 관리 및 정보의 공유 등 서비스에 관한 소프트웨어로 구분할 수 있다. 이러한 로지스틱스 사슬의 구축을 위해서는 화물의 종류, 운송장비의 종류와 성능 그리고 운송경로에 관한 정보를 파악해야 한다. 특히 로지스틱스 사슬의 중요한 구성요소인 컨테이너 터미널의 로지스틱스 기능을 최적화하기 위하여 접안부두의 적정수심 유지, 넓은 야적공간, 그리고 대용량의 컨테이너 크레인 등을 확보하여야 한다.

넷째, 로지스틱스 커뮤니티 조성

로지스틱스 전략은 중앙정부와 지자체 그리고 항만 관련산업과의 유기적인 협력과 참여로 수립되어야 한다. 즉 항만과 항만물류의 관련업계는 물론 해당지역의 학계 그리고 공공기관 등을 포함하는 커뮤니티 차원에서 추진되어야 할 것이다. 이를 성취하기 위해서는 로지스틱스 전략이 관련업계는 물론 지역사회에 기여하는 사회 경제적 효과를 명확히 제시하고 홍보해야 할 것이다.

이상의 항만 경쟁력 제고를 위한 로지스틱스 기본요인으로 로지스틱스 전략모형을 설정해 보면<그림2>와 같다.

<그림2> 항만경쟁력 제고를 위한 로지스틱스 전략



V. 군산항의 물류현황

1. 군산항의 현황

군산항은 전라북도 군산시에 위치하고 있으며 서해안의 중부권 관문 항으로서 중국과 지리적으로 근접하고 있어 대륙교역항으로서의 입지적 여건이 국내 타 항구보다 유리하여 대 중국무역의 전진기지 역할을 담당하고 있다.¹³⁾

군산항은 외항과 내항으로 구분되는데 내항의 경우 1930년대에 일제에 의하여 건설되었으나 수심이 낮아 주로 규모가 작은 연안여객선이나 일반 어선들이 이용하고 있다. 따라서 군산항이라 하면 외항을 자칭하고 있는데 군산항에는 총 6개 부두와 국제여객부두로 운영되고 있다. 제 1,2,3 부두는 ㄷ자형으로 연결되어 있는 부두로서 2006년 2월 현재 대한통운(주), 세방기업(주)에 임대하여 운영되고 있고, 주요 취급화물로는 원목, 펄프, 곡물, 시멘트 등이 있다. 제4부두는 1997년에 대우자동차(주)에 건설되어 자동차 전용부두로 운영되고 있다. 제5부두는 군산 - 장항 신항만 건설계획에 따라 2000년 11월에 준공된 부두로서 대한통운(주), 세방기업(주) 그리고 한솔CSN(주)에 임대하여 운영되고 있으며 현대 및 기아자동차의 자동차 수출과 일반화물 그리고 컨테이너 화물을 취급하고 있다. 제6부두는 2004년 5월에 준공된 신설부두로서 (주)선광, GCT(주)에 임대하여 운영되고 있으며

13) 중국의 청도항과의 거리는 군산항이 580km, 인천항 610km, 목포항 620km임.

10만톤급의 양곡 싸이로와 젠트리 크레인이 설치되어 있다. 또한 국제여객부두에는 군산항과 중국 청도항간에 국제여객선이 취항하고 있어 대 중국 경제교류에 일익을 담당하고 있다.¹⁴⁾ 군산항의 각 부두별 항만시설 현황은 <표 1>과 같다.

한편, 군산항을 통한 수출입 선박과 화물의 입·출항 내용을 <표 2>에서 살펴보면, 2002년에 외항선이 1,424척에서 2003년 1,560척, 2004년 1,727척, 2005년 1,956척, 그리고 2006년에는 1,953척으로 매년 증가추세를 보였고, 수출입물동량은 2002년에 7,607천 톤에서 2006년 30,316천 톤으로 현저히 증가하였으며 수출입 내용을 보면 수입화물이 수출화물보다 약 3배정도 많은 것을 알 수 있다.

최근에는 중국과의 교역량이 해마다 증가하고 있고 배후지역에 군산자유무역지역과 대단위 군·장 국가산업단지가 조성 중에 있어 앞으로 수출입 물동량이 크게 증가할 것으로 예상되고 있다. 이에 대비하여 정부에서는 2011년도 준공을 목표로 사업비 1,726억원을 투자하여 군장 신항만 개발을 추진하고 있으며 본 사업이 완료되면 10만톤급을 포함한 총 37척의 선박이 동시에 접안할 수 있고 연간 하역능력은 3천 5백만 톤으로 대폭 확대될 것으로 예상된다.¹⁵⁾

<표 1> 군산항 시설현황

부두명	길이(m)	점안능력 (DWT 선식)	야적장(천㎡)	창고(㎡)	운영사	주요취급화물
계	4,626	31척	-	72,820	6개사	
제1부두	525	20,000*1 10,000*2	140	12,697	대한통운(주)	양곡, 원목, 잡화
제2부두	551	20,000*2 5,000*1	51	-	대한통운(주)	"
제3부두	640	20,000*3	127	12,030	(주)세방	시멘트, 양곡, 원목, 액체화물
제4부두 (자동차부두)	300	20,000*1	85	-	GM DAEWOO	자동차
제5부두	1,680	20,000*8	307	37,809	한솔CSN(주) 세방(주) 대한통운(주)	자동차, 컨테이너, 펄프, 잡화
제6부두	930	50,000*4 20,000*2	75	10,284	GCT (주)선광	양곡, 컨테이너
국제여객부두	180	15,000*1			공용	컨테이너

자료 : 군산지방 해운수산청, 2007

14) 군산지방 해양수산청 www.portgunsan.go.kr

15) 군산지방 해양수산청, 「군산항」, 2006, p.20.

<표 2> 선박 및 화물 입출항 현황(단위:척/천톤)

구 분		2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년 (1~4월)
선박	계	4,200	4,591	4,250	4,299	4,167	1,347
	외항선	1,424	1,560	1,727	1,956	1,953	631
	연안선	2,776	3,031	2,523	2,343	2,214	716
화물	계	12,776	15,827	16,560	17,030	33,743	11,196
	수출입	7,607	10,006	11,146	12,052	30,316	10,066
	수출	1,534	2,973	3,904	4,036		
	수입	6,073	7,033	7,242	8,016		
	연안	5,169	5,821	5,414	4,978	3,427	1,130

자료 : 군산지방 해운수산청, 2007

<표 3>에 군산항의 주요 물류업체의 시설과 운영현황을 보여주고 있는데 대체로 군산항에서 처리되는 수출입 물동량의 50%는 (주)대한통운에서, 25%는 (주)세방에서 처리하고 있는 실정이다. 컨테이너 화물은 대부분 (주)군산컨테이너 터미널(GCT)에서 담당하고 있는데 처리 물동량의 부족으로 해마다 적자 운영을 면치 못하고 있다.

<표 3> 물류업체별 시설 운영 현황

업체 시설	세방	대한통운	한솔 CSN	선광	GCT
안벽길이(m)	1,780	1,706	420	450	480
야적장(천㎡)	356.8	413.2	104	155.6	166.1
창고(천㎡)	33.9	25.0	3.9	10.3	4.3
선석수	7.5	8.5	2	2	2
주요취급화물	사료원료, 원목, 잡화, 액체화물, 위험물, 펄프, 컨테이너	자동차, 원목, 사료원료, 잡화, 펄프	원목, 펄프, 잡화, 컨테이너	사료원료	컨테이너

자료 : 군산·대산항 물류협의회, 2007

2. 군산항의 물류기반 현황

군산항과 연계된 육상 교통망으로는, 서해안 고속도로를 통하여 군산과 수도권을 2시간으로 이동할 수 있고 군산 전주간 자동차전용도로로 전주까지 30분이면 물동량을 처리할 수 있다. 대전권과는 1시간 반 정도 소요되며 군산 포항 간 동서관통 고속도로가 현재 건설 중에 있다.

철도 교통망으로는 군산역이 호남선과 인접되어 있고(익산역까지 32km), 장항선과 군산선을 연결하는 군장고속철도가 또한 공사 중에 있다. 또한 항공 교통망으로는 군산공항을 통하여 현재 제주공항을 하루 2회 왕복운행하고 있다.

한편, 군산항과 인접하고 있는 배후지역에는 군산국가산업단지와 군산자유무역지역을 포함하는 482만평의 군·장 국가산업단지가 조성되어 있고, 거대한 규모의 새만금 간척사업이 조성 중에 있어 21세기 동북아 지역의 새로운 생산과 물류의 중심지로 부상되고 있다.

지난 1994년에 조성된 군산국가산업단지는 총 면적 207만평으로 자동차 제조업, 자동차 부품제조업 기타제조업 등이 입주하여 가동 중에 있어 지역경제발전에 기여하고 있다.

또한 군·장 국가산업단지는 제1단계로 482만평이 이미 조성되어 이곳에 종이 및 종이 제품, 조립금속, 화학, 전자, 음식료품 및 기타 제조업 등을 유치하고 있다. 이 지역에는 공장용지 뿐만 아니라 주거단지와 공원녹지구역 그리고 공공지원시설용지 등을 조성하여 친환경 복합단지로 조성하고 있다. 특히 군·장 국가산업단지 안에 38만평의 군산자유무역지역이 조성되어 생산·무역·물류의 기능을 종합적으로 수행할 수 있게 됨으로써 대중국 무역의 중심기지로 최적의 요건을 갖추고 있다. 이곳 자유무역지역은 외국인 투자를 유치하여 고용창출과 수출증대 등을 통한 지역경제발전에 크게 기여하고 있다.

또한 군산항의 배후지역으로 현재 진행되고 있는 새만금 간척사업은 세계 최대 규모의 간척사업으로 국토확장 면적이 40,100ha에 달하는 복합단지가 조성됨으로써 33km의 해안 방조제를 통한 육상교통망의 확충과 복합 산업단지의 조성 그리고 동북아의 신 국제무역항의 건설로 새로운 항만 배후단지의 역할을 수행할 것이다.

VI. 군산항의 경쟁력제고를 위한 로지스틱스 전략

전 장에서 항만경쟁력 제고를 위한 로지스틱스 전략의 기본모형을 설정하였는데, 설정된 모형을 군산항에 적용하여 군산항의 경쟁력제고를 위한 로지스틱스 전략을 다음과 같이 도출한다.

첫째, 물류환경조성

전술한 바와 같이 군산항은 육상교통망을 비롯하여 사회간접시설이 편리하게 구축되어 있으며 특히 군산항의 배후지역으로 군산자유무역지역과 군장국가산업단지가 조성되어 있

고 새만금 물류단지가 조성 예정되어 있어 타 항구에 비해 산업기반이 잘 구축되어 있다고 할 수 있다.

또한 군산항은 지리적으로 중국과 근접하고 있어 대 중국무역의 전진기지가 되고 있는데 현재 중국의 대규모 생산과 물류 센터라 할 수 있는 청도항과는 매주 3회의 정기운항이 이행되고 있어 대 중국 무역에 유리한 조건을 갖추고 있다.

그러나 이와 같은 유리한 물류환경에도 불구하고 군산항의 가장 심각한 문제점으로는 낮은 수심으로 인해 대형선박의 입항과 접안의 어려움이 있어 지속적인 준설공사가 불가피한 실정이다. 한편 이러한 준설공사에 의한 수심확보는 항구적이지 못하고 경제성의 문제가 제기되기 때문에 근본적으로 문제를 해결하기 위해서는 계획중에 있는 군산 신항의 건설을 시급히 시행해야 하는데 이를 위해 중앙정부와 지방정부의 적극적인 예산지원이 요망되고 있다.

또한 SOC 기반은 구축되어 있으나 해운과 내륙운송과의 연계성이 미흡한 실정으로 해 육간의 연계수송체계의 구축이 절실히 요구되고 있는데 이를 해결하기 위해서는 군산항으로의 인입철도 건설과 군장대교 건설이 시급한 실정이다.

그리고 일부 부두가 보세구역으로 지정되어 있지 못해 물류비의 상승과 체선요인이 되고 있어 화주와 선사 측의 부담이 가중되고 있다. 이의 개선책으로 항만과 인근 배후지역을 종합보세구역으로 지정받는 방안을 고려해 볼 수 있다.

둘째, 물류시장 확보를 위한 항만 마케팅 전략 수립

중국경제의 부상에 따른 중국 물류 Network를 활용하기 위하여 군산항은 앞으로 중국 특히 중국 동북부의 생산과 물류관련 정보에 민감해야 할 것이다. 현재 군산항은 중국 산동성의 청도항과 직항로가 개설되어 있는데 이 지역은 대규모 공단 밀집지역으로 생산과 물류활동이 활발하여 여기에서 발생하는 물동량을 연계 할 수 있도록 양 항만 간 상호협력력을 위한 협의체의 구성 등 다양한 협력체계의 구축이 필요하다.

군산항의 인접지역에서 발생하는 물동량의 타 항구 유출문제는 심각한 문제로 제기되고 있다. 즉 전북발전연구원에서 실시한 전북지역 수출입물동량 전수조사¹⁶⁾에 의하면 이 지역에서 발생하는 일반화물은 16,561,000톤, 컨테이너 화물은 314.027TEU로 집계 되었는데 이 중 12.36% 만이 군산항을 이용하고 있고 나머지 87.64%는 광양항, 부산항 등 타 항만을 이용하고 있는 것으로 조사되었다. 군산항 물류기종점(O/D : Origin / Destination)분석에서 물동량의 권역별 비중은 일반 수출화물의 경우 수도권이 82.3%, 전북권이 9.07%인 것으로 분석되었고 일반수입화물의 경우 전북권이 66.21%, 충남권이 12.96%인 것으로 나타났다. 컨테이너 수출화물의 경우는 수도권 59.94%, 전북권이 12.68%이었고 컨테이너 수입화물은 전북권 59.95%, 수도권 16.54%로 나타났다.

<표 4>는 전라북도의 전주를 기점으로 하여 국내 타 항구를 이용하지 않고 인근 군산

16) 2005. 6. 1 ~ 2005. 8. 31 까지 전북발전연구원에서 전라북도 수출입 업체를 대상으로 전수 조사 하였음.

항을 이용할 때 절감되는 물류비의 규모를 보여주고 있다. 이는 국가적으로 볼 때 낭비되고 있는사회간접비용으로서 시급히 시정되어야 할 것이다.

특히 전라북도와 충청남도지역에 소재하고 있는 영세 중소기업의 소규모 화물과 소량의 농산물 등 LCL화물의 타 항 유출방지를 위해 군산항 인근에 LCL화물 집하센터를 설치·운영하는 방안도 고려해야 하겠다.

따라서 앞으로 군산항을 이용하는 유입물동량의 확보 방안이 절실히 요청되고 있는데 이를 군산항을 이용하는 화주 및 물류업자들에게 물류인센티브를 제공하는 등 항만 마케팅전략을 수립하고 군산항 컨테이너 부두를 활성화하여 컨테이너 화물의 유인책을 세워야 할 것이다.

<표 4> 군산항 이용 시 물류 비 절감규모

(단위 : FT, 백 만원)

비교항만	컨테이너규모	2006	2011	2015	2020
부산 : 군산	20	83,469	245,117	343,128	429,934
	40	44,058	129,383	181,117	226,936
	합 계	127,527	374,500	524,245	656,870
인천 : 군산	20	71,014	208,541	291,926	365,779
	40	37,180	109,184	152,841	191,507
	합 계	108,194	317,725	444,767	557,286
광양 : 군산	20	39,225	115,189	161,247	202,040
	40	19,520	57,321	80,242	100,541
	합 계	58,745	172,510	241,489	302,581

주 : 전주를 기점으로 하여 부산, 인천, 광양 항으로 운송하지 않고 군산항으로 운송할 경우 절감되는 내륙운송비를 의미함.

셋째, 로지스틱스 사슬구축

전술한 바와 같이 항만운영의 로지스틱스 사슬구축이란 항만부지와 시설 그리고 관련 장비 등의 물리적 하드웨어와 이러한 시설들을 체계적으로 연계·관리하는 클러스터관리 및 물동량의 공급과 수요에 따른 정보의 D/B 구축 등 서비스에 관한 소프트웨어 등을 의미하고 있다.

이 부문에 따른 군산항의 문제점으로는 먼저 항만과 내륙운송간의 연계시스템을 위한 SOC기반미비로 이를 해결하기 위하여 항만인입철도의 부설이 시급하며 계획 중인 군산대

교의 조기건설이 요청된다. 또한 화물의 적기인도 및 처리를 위한 항만 정보망의 구축이 미흡한 문제로 물동량의 공급과 수요예측 그리고 내륙운송수단의 연계시스템이 구축 되어야 하겠다.

즉 로지스틱스 사슬의 효율적인 운영을 위해서는 이러한 항만 시설들을 체계적으로 연계·관리할 수 있는 정보의 공유와 클러스터 관리가 이루어져야 한다. 항만물류의 연계전략은 한마디로 복합연계 수송이 될 것이고 이는 컨테이너 운송이 그 대표적인 수단이 되고 있으며 최근 물류정보망의 발달로 단순한 운송수단의 연계 뿐 아니라 동일 목적지인 경우 LCL 화물의 혼적을 통한 물류비 절감과 편리한 시간에 Pick-up, delivery하는 서비스의 제공이 이루어져야 하겠다. 최근 군산항을 이용하고 있는 하주들의 서비스 제고를 위한 설문조사 결과 군산항을 이용하지 않는 이유로 적기수송 곤란(67%), 화물처리 능력(17%) 및 항로 등 항만 여건이 낮아서(11%) 등으로¹⁷⁾ 나타나고 있음을 유의해야 할 것이다.

따라서 인근지역에서 발생하는 물동량의 물류흐름을 파악하고 항만물류전산화 기반을 구축하여 화물처리시간을 단축하는 등 물류업자들의 애로사항을 해결해야 할 것이다.

넷째, 로지스틱스 커뮤니티 조성

항만경쟁력의 제고를 위한 로지스틱스 전략의 성패는 결국 항만과 항만 관련 당사자들의 상호협력 여하에 달려 있다고 할 수 있다. 즉 항만을 이용하는 선사와 화주 및 물류업체, 그리고 이들을 지원하는 지자체, 공공기관 등의 유기적인 정보교환과 협력은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다. 따라서 이러한 관련 당사자들이 커뮤니티를 구성하여 협력 할 때에 항만경쟁력은 제고 될 것이고 관련기업과 지역사회도 발전 할 것이다.

이를 위해 기존의 '군산발전 협의회'에 물류관련 기업과 기관 그리고 전공교수들을 중심으로 로지스틱스 커뮤니티를 조성하여 산학협력을 통한 물류관련 종사자의 교육과 훈련을 실시하고 전라북도과 군산시의 항만 물류 담당부서에는 담당직원을 상근시켜 물류전문인을 양성하여야 하겠다.

특히 군산은 2005년 4월 정부로부터 환 황해 권 자동차 · 기계부품 거점 혁신클러스터로 육성하기 위해 혁신클러스터 시범단지로서 선정되어 지금까지 많은 성과를 얻고 있다. 즉 군산국가산업단지를 자동차 부품 및 기계 산업 중심의 산업집적지로 형성하여 기업과 연계된 네트워크를 형성하여 상호교류와 네트워크 촉진을 위한 인프라를 구축하여왔다. 앞으로 군산항의 경쟁력 제고를 위하여 이 지역 소재의 대학과 연구소에서는 로지스틱스 커뮤니티 조성에 주도적으로 앞장서야 할 것이다.

VII. 결론

동북아 경제권 시대에 군산항은 대 중국 무역의 전진기지로써 뿐만 아니라 환 황해권의 물류 중심지로서 유리한 지정학적 여건을 갖추고 있다.

17) 군산해양수산청, "군산항 이용자 서비스제고를 위한 설문조사 사례", 2003.2.

그러나 군산항은 적정수심 유지의 문제, 정기항로 개설문제, 물류체계의 연계성 문제 그리고 항만 마케팅 전략의 부재 등 극복해야 할 과제들이 제기되고 있다.

따라서 이와 같은 문제점들을 해결하고 국내 타 항구에 비해 낙후된 군산항의 경쟁력을 제고하기 위해서는 ① 항만관련 SOC의 구축 등을 통한 유리한 물류환경의 조성, ② 물류시장 확보를 위한 항만마케팅 전략 수립, ③ 물동량의 수요와 공급을 예측하고 화물의 적기인도 및 처리를 위한 정보망의 구축 등 로지스틱스 사슬의 구축, 그리고 ④ 산·학·관의 협력으로 네트워크를 형성하여 로지스틱스 커뮤니티조성 등을 통한 로지스틱스 전략을 수립·시행하여야 하겠다.

또한 이러한 로지스틱스 전략을 수립하고 시행하기 위한 정책대안으로는 정부에서 그동안 추진하고 있는 Two port 집중정책을 재고하여 개별항구의 특성과 기능을 고려한 “다변화 특화정책”으로 전환 할 것을 적극적으로 제안한다.

요컨대 군산항의 현실을 인정하여 단기적으로는 전북과 충남지역을 배후권역으로 하여 인천항, 광양항, 부산항 및 중국의 청도항, 상해항 등 대형 허브항만의 피더 항으로써의 역할을 수행하고, 중장기적으로 군장 신항의 건설과 새만금 사업의 구체화에 따라 군산항을 동북아의 허브 항으로 발전시켜야 할 것임을 제안하면서 이를 위해 국토의 균형발전 차원에서 중앙정부와 지방정부의 적극적인 투자와 정책수립을 촉구한다.

참 고 문 헌

1. 군산대학교 환황해 연구원, 「군산항과 새만금 물류의 현재와 미래」, 2006. 11. 21.
2. 군산지방 해양수산청, 「군산항 활성화를 위한 종합발전 전략」, 2003. 2.
3. 길광수, 박선현, 「항만배후단지 개발관련 법제도 비교 연구」, 한국해양수산개발원, 2003.
4. 김학소, “광양항 배후물류단지의 개발전략”, 2002, 제2회 광양항 국제포럼 발표논문.
5. 박형창, “군산항의 성장과 새만금 신항만 개발방향”, 『군산항과 새만금 물류의 현재와 미래』 2006.11
6. 박용환, “군산항 컨테이너 물류 활성화 방안”, 『항만물류의 효율과 비전』 2007.
7. 전북발전연구원, 「군산항 활성화 설명회 및 세미나」, 2006. 10. 19~20.
8. 전라북도, 「새만금 신항만 개발과 배후물류단지 개발전략」 2005. 6.
9. 전라북도, 전북발전연구원, 「새만금 신항만 개발과 배후물류단지 개발전략」, 2005. 5. 20.
10. 백대영, “군산항만의 발전전략에 관한연구”, 『한국항만경제학회지』, 제17집, 제2호, 2001.
11. 최광수, “우리나라 항만배후단지의 개발방향 및 효과에 대한 실증연구”, 『한국항만경제학회지』, 제21집, 제2호, 2005.
12. 한철환, 「Port Cluster 구축 및 효과에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2002, 11.
13. _____, “아시아항만의 경쟁입지 변화와 중국·일본의 항만전략”, 『KMI 해양수산 현안분석』, 2002
14. 해양수산부, 「항만법」, 「신항만 건설촉진법」.
15. 황호만, “군산항 배후단지의 로지스틱스 전략”, 한국항만경제학회지 제22집, 제2호, 2006.6.
16. 김중식·박형창 “전라북도 물류산업육성을 위한 실태조사 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제23집, 제1호, 2007.
17. Cotle, John J., Bardi, Edward J & Langley Jr., C. John, The Management of Business

Logistics, Sixth edition, West Publishing Company, 1998.

18. Kazim Yeni & Okan Tuna, "Logistics Oriented Developments in Container Port : A Review on Turkish Port", Conference Proceedings, The International Association of Maritime Economists Annual Conference 2003.
19. Spanish State Port Agency & IAPH, Guide for Developing Logistic Activity Zones in Port, 2003.

< 요약 >

군산항의 경쟁력 제고를 위한 LOGISTICS 전략

황 호 만

본 논문은 효율적인 항만물류기능을 위한 로지스틱스 기본전략을 설정하고 이를 군산항에 적용하므로써 국내 타 항구에 비해 낙후된 군산항의 경쟁력을 제고 할 수 있는 개선책을 제시하려는데 연구의 목적이 있다.

군산항은 당면과제로서 적정수심의 유지문제, 정기항로 개설문제, 물류체계의 연계성문제 그리고 항만마케팅전략의 부재 등이 제기되고 있다. 따라서 이러한 과제들을 해결하기 위해서는 첫째, 항만관련 SOC의 구축 등을 통한 물류환경의 조성 둘째, 물류시장 확보를 위한 항만마케팅 전략수립 셋째, 물동량의 수요와 공급을 예측하여 화물의 적기인도 및 처리를 위한 정보마의 구축 등 로지스틱스 사슬구축 그리고 산·학·관의 협력네트워크를 통한 로지스틱스 커뮤니티의 조성 등의 로지스틱스 전략을 수립·시행하여야 한다.

또한 이와 같은 전략을 효과적으로 수행하기 위하여 그동안 정부에서 추진하고 있는 Two port 집중정책을 재고하고 개별항구의 특성과 기능을 고려한 “다변화 특화정책”으로 전환 할 것을 정책적 대안으로 제언한다.

□ 주제어: 로지스틱스, 로지스틱스사슬, 로지스틱스 커뮤니티, 다변화 특화정책