

군산항 컨테이너화물 유치를 위한 실태조사연구*

송용종** · 박형창*** · 김명룡****

A Study of the Actual Condition for Inducing Container Cargos to Gunsan Port

Yong-Zong Song · Hyoung-Chang Park · Myoung-Ryong Kim

목 차

I. 서 론	III. 군산항 컨테이너화물 유치를 위한 실태조사
II. 전라북도 컨테이너화물 현황	1. 조사개요
1. 군산항 컨테이너화물 처리현황	2. 조사내용
2. 전라북도 컨테이너 화물 O/D조사	3. 분석종합 및 시사점
3. 시사점	IV. 결 론

Key Words: Gunsan port, Container cargos, Induce container

Abstract

To induce container cargos to Gunsan port, we should struggle on securing the quantity of goods transported from the competitive Jeonbuk and Chungcheong areas by reducing transportation expenses by land, and make an activating plan for the international exchange between Gunsan port and nearby ports in China. As a result, if the plan to induce container cargos to Gunsan port is activated, the regular liners will stop at Gusan port. So the new sea route will be opened so that consignors can ship cargos in the proper time. The consignors will use Gunsan port frequently because of the reduction of distribution expenses. To do so, for the first, many incentives should be implemented to attract container cargos. In addition, various facilities should be fully equipped and improved.

This paper is to improve the problems for which consignors, the shipping lines and forwarders may feel uncomfortable when they use Gunsan port. According to the research on the actual condition, the biggest problem in Gunsan port is the depth of water. The

▷ 논문접수: 2007.09.12 ▷ 심사완료: 2007.11.07 ▷ 게재확정: 2007.11.09

* 이 논문은 2007년도 원광대학교 교비지원에 의해서 수행됨

** 대표저자, 원광대학교 국제통상학부 교수, simon@wonkwang.ac.kr, 063)850-6263

*** 교신저자, 전북발전연구원 연구위원, 호원대학교 무역·경영학부 겸임교수, phc043@hanmail.net, 063)286-9212

**** 공동저자, 전북발전연구원 연구원, mr940008@hanmail.net, 063)286-9214

management, relation system, infrastructure and information system of Gunsan port are also insufficient. Therefore, this paper will make an alternative plan to improve these problems and help the container cargos induce to Gunsan port.

I. 서론

군산항은 중국과 가까운 서해중부권 항만으로서 지정학적 여건이 우수하고, 군산 및 군장국가산업단지와 전북지역의 산업단지 가동률이 증가되고 있음에도 불구하고 군산항의 수출입 컨테이너화물의 증가는 둔화되고 있는 실정이다. 특히 대중국과의 교역량이 폭증하고 군산항 컨테이너 전용부두가 완공되어 수출입 컨테이너화물의 집하요인이 개선되었음에도 불구하고 2005년 57,218TEU에 비해 2006년 33,972TEU로 전년대비 59% 감소하였다.

물동량 감소 요인은 여러 가지가 있겠으나 가장 큰 원인은 군산항이 항로 다변화가 이루어지지 않아 적기선적을 할 수 없어서 화주나 물류업체들이 군산항 이용을 회피하기 때문인 것으로 파악되고 있다.

이를 개선하기 위해서는 중국의 물동량 증대에 따른 해상물류의 흐름을 정확히 파악하고, 타 항만으로 유출되는 중부권 및 전북권 컨테이너화물을 군산항으로 유입되도록 하여 정기선사들이 기항하도록 하는 방안이 모색되어야 한다. 또한 군산항과 가장 밀접한 교류를 하고 있는 주변 항만들과의 상호 보완적 요소를 찾아서, 틈새항만으로서 협력 및 경쟁력 강화방안을 모색해야 할 것이다.

무엇보다 군산항 컨테이너화물 유치에 위해 당장 시급한 것은 수요자들이 군산항을 이용하고자 하는데 느끼는 불편사항을 파악하여 개선함으로써 고객만족서비스를 제공하는 일이다.

이에 따라 본 연구는 군산항을 이용하고 있고 이용을 고려하고 있는 화주와 선사 그리고 물류업체들을 대상으로 실태조사를 실시하고, 애로요인을 정확히 파악하여 개선방안을 마련하고자 하는데 목적이 있다. 특히 중부권 및 전북권의 군산항이용 가능한 컨테이너화물들이 내륙운송비를 더 지불하면서 부산항이나 광양항을 이용하는 화주들의 애로사항을 면밀히 파악하여 군산항을 이용하도록 개선방안을 제시하는데 중점을 두었다.

II. 전라북도 컨테이너화물 현황

1. 군산항 컨테이너화물 처리 현황

(1) 군산항 컨테이너 처리시설현황

군산항은 조선시대에는 호남평야의 세미(稅米)가 이곳에서 서울로 운송되었고, 1899년 개항 후에는 주로 일본을 주 대상으로 한 쌀 수출 무역항으로 발달되었다. 1980년부터 외항(外港)이 건설되고, 중국과의 교역이 증대됨에 따라 90년대 운송실적이 크게 증가하였다. 현재 내항에서 연안여객 교통을 처리하고 외항에서 수출입 업무를 처리하던 것이 내항의 토사매립에 의하여 수심이 얕아져 외항에서 모든 업무가 행해지고 있다.

군산항은 현재 모두 6개 부두와 1개 국제여객터미널이 설치되어 있으며, 안벽길이는 5,136m, 선박 접안능력은 5만톤급 4척, 2만톤급 15척, 1.5만톤급 1척, 1만톤급 4척, 5천톤급 1척 등 모두 25척의 선박접안이 가능하다.

<표 1> 군산항 시설 현황

부두명	길이 (m)	접안능력	야적장 (천㎡)	창고(㎡)	주요 취급화물	운영회사	비고
계	5,136	25척	918	54,821			
제1부두	525	2만×1 1만×2	140	12,697(4동)	양곡, 원목, 잡화	대한통운	
제2부두	551	2만×2 5천×1	53	-	양곡, 원목, 잡화	대한통운	
제3부두	640	2만×3	156	12,030(2동)	시멘트, 양곡, 원목, 위험물	세방	
제4부두	300	2만×1	86	-	자동차 전용부두	GM대우	
제5부두	1,680	2만×8	262	19,810(4동)	자동차, 컨테이너, 펄프, 잡화	대한통운, 한솔CSN, 세방	
제6부두	930	5만×4	180	10,284(1동)	양곡, 컨테이너	선광, GCT	컨테이너 전용부두 (2선석)
국제여객부두	180	1.5만×1	5				군산-청도 운항
장항항	330	1만×2	41				

자료 : 군산지방해양수산청, “제2회 군산항 활성화 포트세일즈 및 토론회” 자료, 2007.

군산항은 천경해운, 태영상선에서 군산~일본간 항로를 주 1회 운항하고 있으며, 장금상선이 군산~상해간 정기 컨테이너선을 주 1회 운항하고 있다. 창명라이너스에서는 군산~청도간 카페리를 주 3회씩 운항하면서 여객과 화물을 동시에 운송하고 있다.

군산항은 제6부두에 50,000톤급 선박이 접안할 수 있도록 통합분리대를 설치하는 심수항로 준설공사를 통해 항로최저수심(DL)을 8m 이상으로 유지하고 있다¹⁾. 해마다 밀려오

1) GCT 홈페이지(www.igct.co.kr) 참조.

는 토사의 양이 많아, 앞으로 군산항에 대형선박의 기항을 자유롭게 하기 위해서는 수심 확보가 최대의 과제이다.

<표 2> 군산항 정기 컨테이너선 운항 현황

선 사	항 로/취항일	선 명	총톤수	적재능력 (TEU)	입출항	비 고
천경해운, 태영상선	인천~군산~부산~일본(도쿄, 요코하마, 지바, 시미즈, 나고야 등)/06.5.29	KANTAMA	6,773	560	월/월	주 1회
		SKY LOVE	4,699	446		
		ISLET ACE	6,773	560		
장금상선	평택~대산~군산~상해 /04.8.24	SKY HOPE	6,899	600	수/수	주 1회
창명 라이너스	군산~청도(카페리) /07.08.12	MV. NEW QINGDAO	10,830	100 (300명)	화/수 금/금 일/일	주 3회

자료 : 군산지방해양수산청, “제2회 군산항 활성화 포트세일즈 및 토론회”, 2007.

(2) 군산항 컨테이너 처리현황

군산항 컨테이너전용부두 2선석은 2004년 12월에 개장하여 군산지방해양수산청으로 부터 임대받아 군산컨테이너터미널주식회사²⁾에서 운영중에 있다. 군산항 컨테이너 처리실적은 컨테이너부두가 개장하기 전에는 한솔CSN 하역회사가 군산항 5부두에서 컨테이너화물을 처리하였다. 그러나 2003년을 정점으로 해마다 감소추세에 있다가 컨테이너전용부두가 운영하면서부터 오히려 감소추세를 보이더니 급기야 2006에는 전년대비 59%로의 컨테이너 물동량 급감하는 현상이 나타나고 있는 것이다. 이에 따라 군산항 컨테이너 화물 감소원인을 파악하여 문제점을 개선방안을 강구하지 않으면 안 될 것이다.

<표 3> 군산항 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	전년동기대비
컨테이너*	24,227	61,817	59,685	57,218	33,972	59%

주 : * 군산해양수산청의 자료로서 O/D 분석한 관세무역개발원의 수치와 차이가 있음.
 자료 : 자료 : 군산지방해양수산청, “제2회 군산항 활성화 포트세일즈 및 토론회”, 2007.

2) GCT(Gunsan Container Terminal) : (주)세방, 선광(주) 대한통운(주), 전라북도, 군산시가 총 60억 원의 기금을 마련하여 운영.

2. 전라북도 컨테이너화물 O/D조사

(1) 전라북도 컨테이너화물 전수조사³⁾

전라북도의 컨테이너 화물은 20FT 43,209TEU, 40FT 267,968TEU 등 311,177TEU와 LCL 2,850TEU 등 총 314,027TEU로 집계되었다.

<표 4> 전북권 수출입 컨테이너화물 전수조사 집계

(단위 : TEU)

구분		20'	40'	LCL	총량
컨테이너	수입	15,956	98,951	1,052	115,959
	수출	27,253	169,017	1,798	198,068
	합계	43,209	267,968	2,850	314,027

자료 : 전북발전연구원, 군산항 물류기종점(O/D)분석에 관한 연구, 2005.

전라북도에서 발생하는 컨테이너 물동량의 각 시군별 비중을 살펴보면 군산시(44.68%), 전주시(38.87%), 김제시(6.03%), 익산시(5.67%)의 순이고, 군산시, 전주시, 익산시 3곳을 합친 비중은 약 89.22%로 나타나 3개의 시에서 전라북도 대부분의 수출입 물동량이 발생하는 것으로 파악되었다.

<표 5> 전북권 수출입 컨테이너화물의 시군별 비중

(단위 : TEU, %)

구분		전주시	군산시	익산시	김제시	완주군	기타	합계
컨테이너 화물	수입	45,073	51,810	6,575	6,992	3,919	1,589	115,959
	수출	76,989	88,497	11,230	11,944	6,695	2,713	198,068
	합계	122,062	140,307	17,805	18,936	10,614	4,302	314,027
비중		38.87	44.68	5.67	6.03	3.38	1.37	100.00

자료 : 전북발전연구원, 군산항 물류기종점(O/D)분석에 관한 연구,2005

전북권 수출입 컨테이너화물의 항만별 비중은 광양항 156,511TEU(49.84%), 부산항 108,559TEU (34.57%), 군산항 38,814TEU(12.36%)의 순으로 나타났다. 군산항의 경우, 부산

3) 2005년 전북발전연구원에서 전라북도 제조업체를 대상으로 수출입 컨테이너화물 전수조사를 실시하였음

항, 광양항과는 달리 항로와 기항선사의 수가 상대적으로 적어 전라북도의 물동량이 상당량 타 항만으로 유출되고 있는 것으로 파악되었다.

<표 6> 전북권 수출입 컨테이너화물의 항만별 O/D

(단위 : TEU, %)

구분		부산항	광양항	인천항	군산항	평택항	기타항	합계
컨테이너화물	수입	40,087	57,794	2,389	14,333	1,136	220	115,959
	수출	68,472	98,717	4,080	24,481	1,941	377	198,068
	합계	108,559	156,511	6,469	38,814	3,077	597	314,027
비중		34.57	49.84	2.06	12.36	0.98	0.19	100.00

자료 : 전북발전연구원, 군산항 물류기종점(O/D)분석에 관한 연구,2005.

(2) 군산항유입 권역별 컨테이너화물 O/D 분석4)

군산항 이용 컨테이너 화물 권역별 O/D를 살펴보면 수출화물의 비중은 수도권(59.94%)이 가장 높게 나타나고, 수입화물은 전북권(59.95%)이 가장 높게 나타났다. 반면 충청권과 강원권, 경북권에서의 군산항 이용은 아주 미미한 상태이다.

수출입을 합한 전체 비중에서 수도권과 전북권이 비슷하게 나타나고 있는데, 이는 전북권의 화물이 업체의 등록지에 따라 수도권으로 물동량이 집계되기 때문이다.

군산항으로 컨테이너화물 유입을 유도하기 위해서 전북권 화물의 군산항 유입률을 높이고 나아가 지리적으로 가까운 충남권(17.74%)과 전남권(3.46%)의 화물을 유치할 수 있는 방안을 강구해야 한다.

<표 7> 군산항 컨테이너화물 권역별 비중

(단위 : %)

구분	수도권	강원권	경북권	경남권	충북권	충남권	전북권	전남권	합계
수출	59.94	0.00	0.10	2.41	0.00	24.42	12.68	0.45	100.00
수입	16.54	0.00	0.14	2.87	2.40	12.07	59.95	6.03	100.00
전체	36.46	0.00	0.12	2.66	1.30	17.74	38.26	3.46	100.00

주 : 2005년 군산항에서 처리한 컨테이너화물 57,218TEU의 비율을 나타냄.

3. 시사점

군산항 컨테이너 전용부두가 완공되어 운영되면서 부터 오히려 컨테이너화물이 줄어드

4) 2005년 전북발전연구원에서 관세연구원의 통관자료를 바탕으로 조사한 O/D 분석자료.

는 현상은 이해하기 어렵다. 특히 군산컨테이너터미널 주식회사가 설립되어 운영하면서도 컨테이너화물을 증대시키지 못하는 요인을 정확히 파악하여 대처해야할 것이다.

전북권에서 발생하는 수출입 컨테이너화물의 314,027TEU 중 광양항에서 156,511TEU (49.84%), 부산항에서 108,559TEU(34.57%)를 처리하여 총 84.41%가 타 항만에서 처리되고 있는 것으로 분석되고 있다. 그리고 군산항은 38,814TEU로 12.36%를 처리하는 것으로 나타났다. 또한 군산항 O/D조사에서 전북권(61.17%)이, 다음으로 수도권 물동량(18.81%)이 군산항에서 처리되고 있는 것으로 분석되었다.

특히 상대적으로 큰 비중의 충남권 물동량(17.74%)이 군산항에서 처리되고 있는 것으로 나타나고 있다. 충남권 물동량의 군산항 유입은 내륙운송 거리상으로 가까워 내륙운송비 절감을 가져올 수 있다. 이에 따라 충남권 컨테이너화물의 군산항 유출입은 경제적으로 가장 용이한 여건을 갖고 있는 지역이다. 따라서 충남권 물동량을 군산항으로 유입시킬 수 있는 방안이 마련되어야 한다.

이러한 분석결과를 유추해보면 전라북도에서 발생하는 314,027TEU 중 40%만 군산항에서 처리하면 125,610TEU 정도의 컨테이너화물을 유치할 수 있을 것으로 보인다. 따라서 군산항 컨테이너화물 유치를 위해서는 전북권 컨테이너화물을 군산항으로 유입하는데 매진하는 방안 마련이 시급하다.

Ⅲ. 군산항 컨테이너화물 유치를 위한 설문조사

1. 조사개요

군산항의 컨테이너화물 유치를 위하여 화주나 선사들의 애로사항을 파악하고 개선방안을 모색하기 위해 설문조사를 실시하였다.

본 설문조사는 전라북도가 군산항 활성화를 위해 매년 실시하는 “제2회 군산항 활성화 포트세일즈 및 토론회” 행사에 맞추어 국내·외 주요선사, 포워드 및 물류기업 등 경영자와 실무자를 대상으로 조사하였다.

설문조사 내용은 화주나 물류업자들이 군산항을 이용하는 데에 대한 이용만족도와, 개선할 사항, 앞으로의 발전 방향 등에 대하여 조사하였다.

설문조사대상은 포트세일에 참가한 약 200여명을 대상으로 하였으며, 수거된 약 130여매의 설문지 중에서 조사목적에 맞도록 응답한 75매에 대하여 각 항목별로 결측값을 제외하고 유효분석 하였다.

본조사의 특징은 응답자들의 전부가 군산항이용자 및 이용을 고려중인 항만 관련 업계의 종사자나, 물류업계 실무자 및 임원 그리고 전문가들로서 조사결과에 내용은 군산항의 실태를 정확히 파악할 수 있는 연구가 될 것이다.

조사개요를 간단히 요약하면 아래와 같다.

- 조사일시 : 2007년 3월 29일
- 조사장소 : 전국은행연합회 국제회의실 2층
- 조사대상 : 국내·외 주요선사, 포워더 및 물류기업 등 약 200명
- 조사결과 : 분석적합 설문지 75매 분석
- 신뢰도 : 95%, 오차범위 ±2.5
- 분석방법 : 본 연구 목적을 위해 빈도분석(Frequency), 교차분석(Crosstabs) 수행
- 조사특징 : 응답자의 전부가 화주 및 항만물류관련 실무자, 경영자, 전문가들로서 대표 표본이 성립되어 조사결과에 대한 응답 정확도가 매우 높음

2. 조사내용

(1) 업종 분포

설문에 참여한 업체의 업종분포는 선사가 27개사(36.0%), 포워더, 화물중개업 등의 물류주선업이 21개사(28.0%), 일반제조업체 등의 화주가 12개사(16.0%)로 나타났다.

<표 8> 업종 분포

구분	빈도	비중(%)
화주	12	16.0
선사	27	36.0
물류 주선업	21	28.0
기타	15	20.0
합계	75	100.0

(2) 종사자 규모

종사자 규모로는 50인 미만의 업체(37.0%)가 가장 많았고, 그 뒤로 100~300인(26.0%), 300인 이상(19.2%), 50~100인 미만(17.8%)의 순으로 비중이 높게 나타났다.

종사자 수는 일반제조업체(화주)의 규모가 크고, 물류주선업체의 종사자 수는 상대적으로 적었다.

<표 9 > 종사자 규모

구분	빈도	비중(%)
50인 미만	27	37.0
50~100인 미만	13	17.8
100~300인 미만	19	26.0
300인 이상	14	19.2

(3) 군산항 선호 요인에 대한 만족도

군산항 만족도 조사에서는 수출입 화물 운송을 위한 적기선적이 얼마나 편리한지에 대해서는 만족의 비중이 불만족에 비해 다소 높게 나타났다. 매우만족이 5.8%, 만족 29.0%, 불만족 26.1%, 매우불만족 4.3% 등이고, 보통이라고 생각하는 응답자는 34.8%로 나타났다.

‘항만접근성’에 있어서는 만족 38.9%, 보통 34.7%, 매우만족 11.1%, 불만족 11.1%, 매우불만족 4.2%로 나타났다.

‘기간항로 및 수출입 국가와의 연계성’에서는 보통 40.3%, 만족 25.0%, 불만족 23.6%, 매우불만족 9.7%, 매우만족 1.4%로서 불만족의 비중이 상당히 높았다.

‘화물발생지와 인접성’에 대한 만족도는 보통 42.9%, 만족 30.0%, 불만족 17.1%, 매우만족 8.6%, 매우불만족 1.4%로서 불만족의 비중이 다소 높았다.

‘내륙운송운임’에 있어서는 보통 45.2%, 만족 28.8%, 불만족 13.7%, 매우만족 6.8%, 매우불만족 5.5%로 만족도가 나타났다.

‘전용터미널 활성화’ 부문은 현재 군산항에 군산컨테이너터미널(GCT)과 자동차전용터미널 등이 운영 중에 있기 때문에 만족이 31.5%로 높은 편이었다.

‘항만시설사용료’는 만족 39.4%, 보통 39.4%, 불만족 12.7%, 매우만족 8.5%로 나타났다. 현재 군산항은 선박 입출항료, 접안료, 정박료 등의 항만시설사용료를 50% 감면해 주고 있다.

‘항만운영인력의 전문성과 친절성’은 보통 45.0%, 만족 29.6% 등이고, ‘항만노동의 안정성’ 측면에서는 보통 56.4%, 만족 28.2%로서 만족의 비율이 높게 나타났다.

‘화물처리능력’은 만족 49.3%, 보통 38.4%로서 만족의 비율이 높았다. 그리고 ‘운송 및 물류관련정보의 접근성’, ‘이용자요구에 대한 즉각적인 서비스’ 등의 만족도가 높게 나타났다.

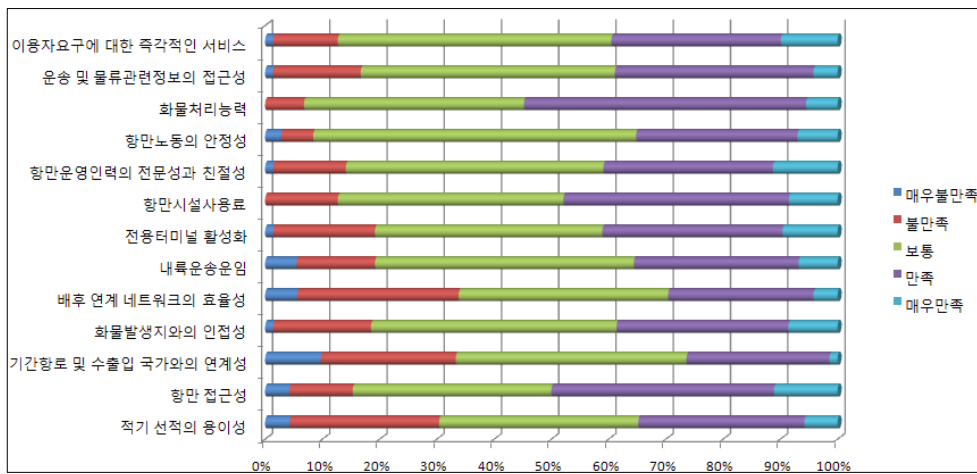
군산항 선호 요인에 대한 만족도에서 척도화한 값은 2.85~3.54의 분포를 보이며 전체 척도화 값의 평균은 3.25로서 전반적으로 보통의 만족도를 보였다.

<표 10> 군산항 선호 요인에 대한 만족도

구분	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	척도값
적기 선적의 용이성	4.3	26.1	34.8	29.0	5.8	3.06
항만 접근성	4.2	11.1	34.7	38.9	11.1	3.42
기간항로 및 수출입 국가와의 연계성	9.7	23.6	40.3	25.0	1.4	2.85
화물발생지와의 인접성	1.4	17.1	42.9	30.0	8.6	3.27
배후 연계 네트워크의 효율성	5.6	28.2	36.6	25.4	4.2	2.94
내륙운송운임	5.5	13.7	45.2	28.8	6.8	3.18
전용터미널 활성화	1.4	17.8	39.7	31.5	9.6	3.30
항만시설사용료	0.0	12.7	39.4	39.4	8.5	3.44
항만운영인력의 전문성과 친절성	1.4	12.7	45.0	29.6	11.3	3.37
항만노동의 안정성	2.8	5.6	56.4	28.2	7.0	3.31
화물처리능력	0.0	6.8	38.4	49.3	5.5	3.54
운송 및 물류관련정보의 접근성	1.4	15.3	44.4	34.7	4.2	3.25
이용자요구에 대한 즉각적인 서비스	1.4	11.3	47.8	29.6	9.9	3.35

주 : 척도값은 매우불만족(1점)~매우만족(5점)에 1~5점을 부여하여 산출하였음.

<그림 1> 군산항 선호 요인에 대한 만족도



(4) 군산항의 개선 필요정도

군산항의 발전과 역할증대를 위해 개선이 필요하다고 생각하는 정도를 각 항목별로 조사를 하였다. '선박 입·출항로의 수심확보'는 매우필요 52.1%, 필요 30.1%, 보통 17.8%로 군산항이 항만으로서의 기능을 충족하기 위해서 가장 시급하게 개선해야 될 사항으로 조

사되었다. '기항선사의 증가 및 항로의 증편과 다양한 스케줄' 항목에 대해 매우필요 48.6%, 필요 36.1%, 보통 13.9%, 불필요 1.4%로 군산항의 항로개설의 필요성이 84.7%로 나타나 아주 절실한 것으로 조사되었다.

항만 인프라와 관련하여 '컨테이너 처리시설의 개선 및 확충'은 필요 43.1%, 보통 31.5%, 매우필요 16.7%, 불필요 6.8%이며, '일반화물 처리시설의 개선 및 확충'에 대해서는 필요 43.1%, 보통 40.3%, 매우필요 9.7%, 불필요 6.9%의 순으로 나타났다.

'창고 등 보관시설의 확충'에 대해서는 필요 44.4%, 보통 37.5%, 매우필요 16.7%, 불필요 1.4%의 순으로 나타났다.

항만의 조직 및 서비스 부문에서 '항만 관련업체 종사자들의 전문화'는 필요 40.9%, 매우필요 18.3%, '입출항, 통관, 검역 등 행정서비스의 개선'은 필요 46.5%, 매우필요 12.7%, '운송, 금융, 보험 등 관련서비스의 개선'은 필요 54.2%, 매우필요 9.7%로 응답자 중 과반수 이상이 개선이 필요하다고 지적하였다.

'화물유치를 위한 적극적인 홍보활동'은 필요 45.9%, 매우필요 36.5%, 보통 13.5%이며, '지자체의 적극적인 협력 및 투자지원'에 대해서는 매우필요 45.2%, 필요 27.4%, 보통 26.0%로서 군산항의 다양한 이점들을 포트세일즈 등을 통하여 적극 홍보하여 화물을 유치하고, 지자체의 적극적인 협력 및 배후산업단지 등에 기업들의 투자를 이끌어 나가야 한다고 응답하였다.

이 외에도 '배후수송로의 정비 및 확충', '하역요율, 항만시설사용료 등 제비용의 인하' 부문도 필요와 매우필요의 비중의 합이 70% 가까이로 조사되었다.

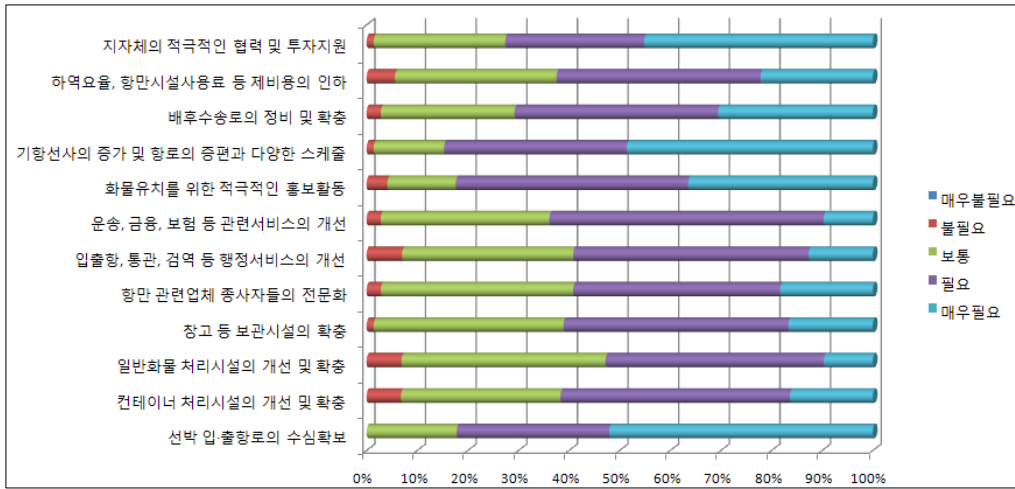
군산항 개선 필요정도의 항목별 척도화한 값은 3.56~4.34의 분포를 보이며 전체 척도화 값의 평균은 3.91로서 전반적으로 개선이 필요하다고 조사되었다.

<표 11> 개선 필요정도

구분	매우 불필요	불필요	보통	필요	매우 필요	척도값
선박 입·출항로의 수심확보	0.0	0.0	17.8	30.1	52.1	4.34
컨테이너 처리시설의 개선 및 확충	0.0	6.8	31.5	45.3	16.4	3.71
일반화물 처리시설의 개선 및 확충	0.0	6.9	40.3	43.1	9.7	3.56
창고 등 보관시설의 확충	0.0	1.4	37.5	44.4	16.7	3.76
항만 관련업체 종사자들의 전문화	0.0	2.8	38.0	40.9	18.3	3.75
입출항, 통관, 검역 등 행정서비스의 개선	0.0	7.0	33.8	46.5	12.7	3.65
운송, 금융, 보험 등 관련서비스의 개선	0.0	2.8	33.3	54.2	9.7	3.71
화물유치를 위한 적극적인 홍보활동	0.0	4.1	13.5	45.9	36.5	4.15
기항선사의 증가 및 항로의 증편과 다양한 스케줄	0.0	1.4	13.9	36.1	48.6	4.32
배후수송로의 정비 및 확충	0.0	2.8	26.4	40.2	30.6	3.99
하역요율, 항만시설사용료 등 제비용의 인하	0.0	5.6	31.9	40.3	22.2	3.79
지자체의 적극적인 협력 및 투자지원	0.0	1.4	26.0	27.4	45.2	4.16

주 : 척도값은 매우불필요(1점)~매우필요(5점)에 1~5점을 부여하여 산출하였음.

<그림 2> 개선 필요정도



(5) 인프라 부문의 애로사항

군산항 인프라부문의 애로사항은 '수심이 낮아 대형선박의 기항이 어려움'이 35.7%로 가장 높은 비중을 차지하였고, '기간항만 및 수출입 국가와의 연계성이 적음'이 29.6%, '배후 산업단지 부족' 16.9%, '내륙교통망 부족으로 인한 접근성 부족' 12.7%의 순으로 나타났다.

<표 12> 인프라 부문 애로사항

구분	빈도	비중(%)
수심이 낮아 대형선박의 기항이 어려움	25	35.2
내륙교통망 부족으로 인한 접근성 부족	9	12.7
배후산업단지 부족	12	16.9
기간항만 및 수출입 국가와의 연계성이 적음	21	29.6
불편사항 없음	4	5.6
합계	71	100.0

(6) 항만서비스 부문의 애로사항

항만서비스에 대한 애로사항으로는 '운송 및 물류관련정보의 접근성이 부족함'이 50.0%로 가장 높게 나타났으며, '이용자 요구에 대한 즉각적인 서비스가 부족함'이 18.9%, '항만 노동의 안정성이 결여됨'이 8.1%, '항만운영 인력의 전문성과 친절함이 부족함'이 5.4%로

그 뒤를 이었다.

<표 13> 항만서비스 부문의 애로사항

구분	빈도	비중(%)
항만운영 인력의 전문성과 친절함이 부족함	4	5.4
항만노동의 안정성이 결여됨	6	8.1
이용자 요구에 대한 즉각적인 서비스가 부족함	14	18.9
운송 및 물류관련정보의 접근성이 부족함	37	50.0
기타	4	5.4
불편사항 없음	9	12.2
합계	74	100.0

(7) 조직 및 제도적 부문의 애로사항

조직 및 제도적 부문에서의 애로사항으로는 ‘업무처리의 경직성’이 26.1%, ‘제도의 불합리’ 17.4%, ‘과다한 운영비용’이 17.4%, ‘의사전달의 불편 및 애로’가 11.6%로 높게 나타났으며, 불편사항이 없다고 답한 경우도 26.1%나 되었다.

<표 14> 조직 및 제도적 부문의 애로사항

구분	빈도	비중(%)
업무처리의 경직성	18	26.1
제도의 불합리	12	17.4
의사전달의 불편 및 애로	8	11.6
과다한 운영비용	12	17.4
기타	1	1.4
불편사항 없음	18	26.1
합계	69	100.0

(8) 인적부문의 애로사항

인적부문에 대한 애로사항으로는 ‘종사자들의 훈련 및 교육부족(업무관련 지식부족)’이 35.3%로 가장 높게 나타났으며, ‘부적절한 인원 배분’이 16.25, ‘관리, 감독의 불충분’이

13.2%, '종사자들의 근무태도 부족'이 1.5%로 나타났다.

이는 종사자들이 단순히 일반 행정처리를 위한 존재가 아니라, 전문지식 및 업무관련 지식이 풍부한 물류전문가이자 기업의 물류 파트너로서 역할해 주기를 바라는 의견으로 해석된다.

반면 인적부문에 대해서 아무런 불편사항이 없다고 답한 경우도 33.8%로 다소 높게 나타났다.

<표 15> 인적부문의 애로사항

구분	빈도	비중(%)
종사자들의 근무태도 부족	1	1.5
부적절한 인원 배분	11	16.2
관리, 감독의 불충분	9	13.2
종사자들의 훈련 및 교육부족(업무관련 지식부족)	24	35.3
불편사항 없음	23	33.8

(9) 군산항의 장래 기능 특화

군산항이 지속적으로 발전하려면 앞으로 어떠한 기능으로 특화해야 하는가라는 질문에 '컨테이너 및 벌크항만 등 상업항 기능의 통합항만(Integrated Port)'이 73.3%로서 가장 높은 비중을 차지하였다. 그 뒤로 항만 부가가치가 상대적으로 높은 '컨테이너 전용항만'이 21.3%로 그 뒤를 이었다.

<표 16> 군산항의 장래 기능 특화

구분	빈도	비중(%)
컨테이너 전용항만	16	21.3
벌크 전용항만	2	2.7
컨테이너 및 벌크항만 등 상업항 기능의 통합항만	55	73.3
기타	2	2.7
합계	75	100.0

(10) 조건 개선 이후 군산항 이용

여러 애로사항 및 개선필요사항 등을 모두 개선하여 제반 조건들이 좋아진다면 군산항

을 이용할 의사가 있느냐라는 질문에 '이용하겠다'가 93.1%로 '이용할 의사가 없다' 2.8%에 비해 압도적으로 높게 나타났다. 이는 군산항의 인프라 및 관련 애로사항들을 개선하면 응답자의 대부분이 군산항을 이용하겠다는 의사로 분석된다.

<표 17> 조건개선 이후 군산항 이용

구분	빈도	비중(%)
이용하겠다	67	93.1
이용할 의사가 없다	2	2.8
기 타	3	4.2
합 계	72	100.0

(11) 군산 경제자유구역 지정과 군산항 물동량 관계

군산 경제자유구역의 지정으로 인하여 군산항 물동량 증가에 어느 정도 도움이 될 것인가라는 질문에 대하여 매우 큰 도움이 될 것임'이 68.9%, '약간 도움이 될 것임'이 27.0%로 응답자의 95.9%가 경제자유구역 지정으로 인하여 군산항의 물동량이 늘 것이라고 긍정적으로 예상하였다.

<표 18> 군산 경제자유구역 지정과 군산항 물동량 관계

구분	빈도	비중(%)
매우 큰 도움이 될 것임	51	68.9
약간 도움이 될 것임	20	27.0
큰 차이 없을 것임	3	4.1
합계	74	100.0

(12) 기타사항

기타 '군산항을 이용하고자 할 때의 애로사항이나 개선사항에 대한 의견'을 묻는 질문에 '기존 기항선사에 대하여 인센티브 지급(5명)', '지역 화주에게 군산항을 이용토록 지방자치단체에서 홍보 실시(3명)', '중량물 선적에 필요한 항만시설 구축(2명)', '배후산업단지의 조기활성화를 위한 정부 및 지자체의 노력 필요(2명)', '수심확보를 위해 자체 준설선 구입(2명)', '항만 주변 보세창고 부족 해결(1명)', '내륙컨테이너기지 건설을 통한 지역화주 유치(1명)', '컨테이너 재고상황 및 운송을 실시간으로 확인할 수 있는 시스템 구축(1명),

‘통관절차의 간소화 및 완화’, ‘특정 선사의 항로 독점으로 인한 고비용 문제 해결(1명)’ 등의 다양한 의견이 제시되었다.

3. 종합분석 및 시사점

군산항 활성화를 위한 화주, 선사 및 물류 관련 업체들의 실질적인 애로사항이나 건의사항을 수렴하여 개선방안을 마련하기 위해 실시한 이번 설문에서는 군산항의 인프라부족, 효율적인 운영과 서비스개선 등 실무와 실질적인 연관이 있는 구체적인 의견들이 제시되었다.

특히 설문에 참여한 응답자들이 선사, 포워더, 화물중개업, 물류주선업, 일반제조업체들로 전부가 항만물류관계자들과 전문가들이었다는데 의미가 크다. 즉 군산항을 이용하거나 이용의사를 타진하는 조사대상으로 가장 적합하고 설문내용에 신빙성의 척도가 높아 문제점 및 개선방안이 정확히 파악되었다는데 의의가 크다.

군산항 선호 요인에 대한 만족도에서는 대체적으로 화물처리능력, 항만시설 사용료, 항만접근성 등의 항목이 만족도가 높았고, 그 외에 항만운영인력의 전문성과 친절성, 전용터미널 활성화 등의 항목 만족도는 다른 부문에 비해서 상대적으로 낮게 나타났다. 따라서 이 부분에 대한 개선방안이 모색되어야 할 것이다.

군산항의 발전과 역할증대를 위해 대체적으로 ‘선박 입·출 항로의 수심확보’, ‘화물유치를 위한 적극적인 홍보활동’, ‘기항선사의 증가 및 항로의 증편과 다양한 스케줄’, ‘지자체의 적극적인 협력 및 투자지원’ 등의 항목이 개선되어야 할 사항으로 높게 나타났다.

따라서 군산항의 화물유치를 위해서는 군산항의 가장 시급한 현안문제인 수심을 확보하여 선박의 입출항을 자유롭게 하고, 신규항로를 개설하여 적기선적에 어려움이 없도록 해야 한다. 이 문제는 군산항에 관심을 갖고 있는 관련자 모두가 공감하고 있는 것으로서, 준설탁도입, 금강 상류 펜스설치 등의 대안이 제시되었으나 관계당국의 실행이 뒤따르지 않아 군산항의 컨테이너화물 유치에 가장 큰 장애요인으로 분석되고 있다.

군산항 인프라부문의 애로사항도 ‘수심이 낮아 대형선박의 기항이 어려움’이 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 이는 앞서 살핀 군산항의 개선 필요사항과도 연관되며, 가장 기본적인 항만인프라가 구비되지 못하여 군산항이 가진 지정학적, 대외여건 등의 장점에도 불구하고 타 항만보다 우위를 점유하지 못하는 주된 원인으로 작용하고 있다.

항만서비스에 대한 애로사항으로는 ‘운송 및 물류관련정보의 접근성이 부족함’이 가장 높게 나타나 물류정보시스템의 제고 방안이 마련되어야 할 것이다.

군산항의 조직 및 제도적 부문에서의 애로사항으로는 ‘업무처리의 경직성’이 개선해야 할 것으로 분석되었다. 항만관련 당국자들이 참조해야 할 대목이다.

인적부문에 대한 애로사항으로는 ‘종사자들의 훈련 및 교육부족(업무관련 지식부족)’이 가장 높게 나타났다. 항만물류인력양성 방안과 교육프로그램을 마련하여 수준 높은 서비

스를 개선해야 할 것이다.

군산항이 지속적으로 발전하려면 앞으로 어떠한 기능으로 특화해야 하는가라는 질문에 '컨테이너 및 벌크항만 등 상업항 기능의 통합항만(Integrated Port)'으로 개발하는 것이 가장 높은 것으로 분석되었다. 군산항이 컨테이너 전용항만으로 발전하는 것 보다 벌크항만과 병행하여 발전되어야 한다는 견해이다. 정책수립에 참조하여야 할 대목이다.

군산항 포트세일에 참석한 국내외선사, 화주, 포워더들이 응답한 결과 군산항의 여러 애로사항 및 개선필요사항 등을 모두 개선하여 제반 조건들이 좋아진다면 '군산항을 이용할 의사가 있다'는 의견에 대하여 93.1%가 '이러한 사항들이 개선된다면 군산항을 이용하겠다'는 의사를 나타냈다. 화주나 선사, 물류업자들은 군산항을 이용하는데 불편사항이 제거되면 군산항 이용을 적극 추진 할 수 있다는 의사로 간주된다.

군산 경제자유구역 지정하면 응답자의 95.9%가 군산항의 물동량이 증가할 것이라고 예상하였다. 현재 전라북도가 추진하고 있는 경제자유구역지정 추진에 많은 참고가 될 것이다.

기타 군산항을 이용하고자 할 때의 애로사항이나 개선사항에 대한 의견으로, 기존 기항 선사에 대한 인센티브 지급, 지역 화주에게 군산항을 이용토록 지방자치단체에서 홍보 실시, 증량물 선적에 필요한 항만시설 구축, 배후산업단지의 조기활성화를 위한 정부 및 지자체의 노력 필요, 수심확보를 위해 자체 준설선 구입, 항만 주변 보세창고 부족 해결, 내륙컨테이너기지 건설을 통한 지역화주 유치, 컨테이너 재고상황 및 운송을 실시간으로 확인할 수 있는 시스템 구축, 통관절차의 간소화 및 완화, 특정 선사의 항로 독점으로 인한 고비용 문제 해결 등의 다양한 의견을 제시하였다. 항만물류관련실무를 담당하고 있는 현장의 실무자 의견들로서 즉시 받아들여 개선해야 할 것이다.

IV. 결 론

감소하고 있는 군산항 컨테이너화물 유치를 위해서는 단계적 방안을 마련하여 정책적 집행을 추진해야 한다. 이에 단기적 방안은 군산항 기·종점 분석결과 내륙운송비절감으로 경쟁력이 있는 전북권 및 충청권 최적권역의 대중국 물동량을 확보하는 것이 군산항 컨테이너화물을 단기적으로 활성화시킬 수 있다는 결론을 얻었다. 또한 화주, 선사, 물류업자를 대상으로 애로사항을 파악한 결과 가장 큰 문제는 군산항의 수심을 확보하는 일과 항만운영, 항만관련제도정비, 항만인프라 등에 대하여 불편함을 느끼는 것으로 나타났다. 이와 같은 사항을 개선하여 단기적으로 군산항에 컨테이너화물 유치가 활발하게 이루어지면 컨테이너 정기선사들이 기항하게 될 것이고, 신규항로가 개설되어 적기에 선적할 수 있게 되면 화주들은 물류비절감에 따라 군산항을 이용하게 되어 경쟁력을 확보하게 될 것이다.

장기적으로는 군산항의 기능설정과 뚜렷한 목표설정이 이루어져야 할 것이다. 군산항은

대중국 물동량이 해마다 증가하고 있으며, 품목으로는 곡물 등의 일반화물을 많이 취급하고 있다. 하지만 앞으로 곡물이나 목재화물도 컨테이너 화물형태로 변화하는 추세가 가속화되고 있어 컨테이너 항만으로서의 기능이 더욱 커질 전망이다. 이에 따라 군산항을 서해중부권 대중국 컨테이너 중추항만으로 기능을 정립하여야 할 것이다.

정책적으로 군산항 컨테이너화물 유치를 위해서 군산지방해양수산청, 전라북도, 군산시, 군산컨테이너터미널, 하역사 등과 ‘군산항 컨테이너화물 유치 협의회’를 구성하여 정보를 공유하고 컨테이너 화물을 유치할 수 있는 방안을 강구하여야 할 것이다. 또한 군산항 포트세일을 강화하여 중국항만 및 중국 물류업자들과의 관계설정이 이루어져야 할 것이며, 대중국 신규항로 개설을 통하여 대중국 컨테이너 화물이 군산항에서 처리될 수 있도록 해야 할 것이다. 이를 위해서 군산항 CFS활성화 전략을 마련하여 서해중부권 LCL화물을 처리할 수 있는 방안이 강구되어야 할 것이다.

위와 같은 사항이 시행되기 위해서는 정부당국의 예산지원이 뒷받침 되어야 한다. 이와 더불어 지방자치단체도 도내 기업들의 군산항이용 캠페인, 항만주변 인프라 정비, 항만관련 각종편의 제공 등 군산항 컨테이너화물 유치에 행정적 지원을 아끼지 말아야 할 것이다.

본 논문에서 군산항과 유사한 타 항만과의 경쟁력요인 비교분석을 통해 장단점을 파악하고 컨테이너화물 유치전략을 제시하지 못한 부문이 한계로 남으며, 이 부문에 대한 연구를 앞으로 지속 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 경기도, “평택항 물류 기종점 분석연구”, 2004
2. 관세청·한국관세무역연구원, “수출입물류 통계정보집”, 2004
3. 군산시, “군산시 통계연보”, 2006
4. 군산지방해양수산청, “군산항 물동량 현황”, 2002~2006
5. -----, “군산항현황 및 개발계획”
6. 신계선, “항만경쟁력결정요인분석과 부산신항의 발전전략에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제23집, 제1호, 2007, pp
7. 오성동·박노경, “컨테이너 항만의 국제경쟁력분석방법:DEA접근”, 『한국항만경제학회지』, 제17집, 제1호, 2001, pp. 27-47.
8. 이정욱·김형근, “수출입 항만물동량 기종점(O/D) 분석에 관한 연구”, 한국해양수산개발원, 1997
9. 전북발전연구원, “군산항 물류 기종점(O/D)분석에 관한 연구”, 2005
10. 한국산업개발연구원, “군산경제자유구역 지정에 관한 연구”, 2003. 6
11. 한국컨테이너부두공단, “2005 컨테이너화물 유통추이 분석”, 2005
12. -----, “우리나라컨테이너부두 생산성 향상방안연구”, 2002. 4
13. 한국해양수산개발원, “광양항 컨테이너부두 활성화를 위한 인센티브제도 연구용역”, 2005. 1
14. -----, “전국 무역항 항만기본정비계획”, 2006
15. -----, “전국항만물동량 예측”, 2004
16. -----, “해양수산통계연보”, 2005~2006

17. 황호만, “군산항 배후단지의 로지스틱 전략”, 『한국항만경제학회지』, 제22집, 제2호, 2006, pp. 1-17.
18. 해운산업연구원, “광양항 컨테이너부두 개발성과의 지역경제 수용방안 연구”, 1996. 7
19. -----, “광양항 컨테이너부두 조기활성화 방안연구”, 1996.12
20. GLORI, “전국항만물동량 예측 점검”, 2005
21. “Containerization International Yearbook”, Informa Books, 각 년도
22. 스폰-바中樞港灣委員會事務局, “스-바中樞港灣について”, 港灣. 2003. 6

<요 약>

군산항 컨테이너화물 유치를 위한 실태조사 분석 연구

송용중·박형창·김명룡

군산항 물류 기·종점(O/D) 분석결과 군산항 컨테이너화물 유치를 위해 단기적인 방법으로 내륙운송비절감으로 경쟁력이 있는 전북권 및 충청권의 최적권역 물동량을 확보하고, 대외적으로는 현재 군산항에서 가장 많은 화물을 처리하는 인근 중국 항만과의 교류 활성화를 통하여 컨테이너화물을 유치해야 한다.

이를 위해 당장 시급한 것은 수요자들이 군산항을 이용하고자 하는데 느끼는 불편사항을 파악하여 개선함으로써 고객만족서비스를 제공하는 일이다. 이에 따라 본 연구는 군산항을 이용하고 있고 이용을 고려하고 있는 화주와 선사 그리고 물류업체들을 대상으로 실태조사를 실시하여 애로요인을 파악하였다.

실태조사에 나타난 군산항의 가장 큰 문제는 수심을 확보하여 정기선사들이 입·출항하는데 걸림돌이 없도록 하여야 하며, 항만운영, 항만관련제도정비, 항만인프라 등을 개선하여야 한다.

위와 같은 사항이 개선되어 군산항에 컨테이너화물 유치가 활발히 이루어지면 정기선사들이 기항하게 될 것이고, 신규항로가 개설되어 적기에 선적하게 되면 물류비절감에 따라 화주들은 군산항을 이용하게 되어 경쟁력이 확보될 것이다.

□ 주제어 : 군산항, 컨테이너화물, 항만물동량, 물류비절감