

■ 論 文 ■

군산항만의 발전전략에 관한 연구 *

- 대 중국교역을 중심으로 -

A Study on Development Strategies for Kunsan Port:
Focused on trade with China

백 대 영

(호원대학교 경제통상정보학부 부교수)

목 차

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| I. 서론 | III. 중국 주요항만의 실태분석과 군산항의 역할 |
| II. 군산자유무역지역의 지정과 군산항의 당면과제 | IV. 군산항만의 발전전략 |
| | V. 결 론 |

Key Words: 자유무역지역, WTO, 환황해권 보세구, 국토 균형발전, 군산항만

ABSTRACT

The establishment of the WTO system means that the global age of trade has officially arrived. Since the integration of the world economy brings about the free movement of goods and services between nations, it is inevitable that sea-bound freight will continue to increase.

A recent World Bank report says that China and Korea will be the first and seventh largest economic powers, respectively, by the year 2020. In particular, the Korea peninsula has a geo-political advantage in being developed as a major Northeast Asian container center. Moreover, China's swift uprising needs new order of trade for economy belt in Northeast Asia.

Therefore, it can be said that Kunsan Port, which has already been designated as a free trade zone, has greater potential to rise as a regional beach-head port and main region for foreign investment. As such, Kunsan Port will play a major role in accelerating the emergence of the West Sea in international trade.

There are several strategies for developing Kunsan Port into a central container port: 1) develop Kunsan port into an import/export front base for multinational corporations, 2) develop Kunsan container port into the core composite container-linked central port, 3) attract foreign investment to the Kunsan Free Trade Area so as to promote balanced development among the regions of Korea, 4) support the central government and local governments to accelerate the coming of the "West Sea Era." These recommendations call for urgent implementation.

* 본 논문은 2000학년도 호원대학교 학술연구비의 지원을 받아 연구되었음.

I. 서론

세계경제는 WTO체제의 정착과 정보·교통·통신의 급속한 발전으로 단일 시장화가 가속되면서 급격한 국제물류 환경변화는 세계 주요 항만간 물류주도권 확보 및 물류거점화 경쟁으로 치열하게 전개되고 있다. 이러한 세계적인 추세에 따라 동북아 및 환황해권의 주요 항만과 국가간에도 국제 물류 주도권 확보를 위하여 새로운 항만시설을 확충하고 항만기능을 다양화·고도화하는 한편 투자환경조성에 지리적 이점을 활용하는 개발전략이 필요하다.

우리나라는 1988년 북방외교정책을 시작으로 1992년 중국과 수교를 맺은 이후 중국에 대해 1998년 말 55억 달러의 무역흑자를 기록하였다. 그러나 중국은 세계의 글로벌 기업들이 대 중국사업을 계속 강화하고 있으므로 새로운 패턴의 무역정책을 세우지 않으면 아니 되는 실정이다. 이러한 우리나라 교역 비전과 중국의 성장 잠재력을 고려할 때, 중국과 최단거리에 입지한 환황해권의 유일한 자유무역지대의 관문인 군산항의 위상을 고찰해본다는 것은 시기적으로 적절하다고 본다.

중국의 보세구 설정은 제8차 경제개발계획기간(1990-95년) 중 사회개혁과 대외개방경제정책의 일환으로 추진되었으며 항만을 포함한 경제특구나 경제기술발전지대 내에 입지한 지역으로 중국내 13개 보세구의 총면적은 약 850만평에 달하고 있다. 중국의 현대항만은 70년대 초부터 개발하기 시작하여 80년대 이후 규모나 장비 면에서 향상되었다고는 하나 개방화로 인해 물류가 급증하여 체선·체화현상이 심각한 상태에 있다. 또한 SOC시설이 부족하여 육로·철도 등 항만배후시설도 빈약한 상태이다. 그러나 9차 5개년 계획(1996~2000)에서 지속적인 사회간접자본시설을 확대하여 현재는 총수요의 65%에 이르고 있다.

특히 중국의 상해항을 비롯한 환황해권역 보세구는 경제특구, 경제기술발전지대로서 해외의 자본과 기술을 유치, 무역촉진, 상품전시, 도매, 가공조립, 기타 물류촉진기능이 활발해짐에 따라 해상교역이 급성장하고 있는 실정이다.

한편 군산자유무역지역은 자유무역예정지를 포함하여 총90만평규모로 확정되었다¹⁾. 2003년 군산항이 자유무역지역항으로 출범할 경우 국내최초의 통합형, 외국인 투자기업 유치를 중심으로 제조업·물류업·무역업 등의 기능을 수행할 복합적인 신 산업지역으로서 무역진흥 및 지역개발 효과가 대폭 개선될 것이며 한국의 자유무역거점기지 역할 및 지역거점형 외국인 투자유입촉진을 통해 대중국 교역중심항

1) 군산항 외항(1·2·3부두), 남측안벽 1공구(378천㎡)·2공구(498천㎡), 대우자동차부두(90천㎡), 임항부지(759천㎡)를 2000. 10~2003. 9월간 자유무역지역 예정지로 지정함.

만으로서 기대된다. 따라서 군산항은 전라북도의 지역경제활성화와 더불어 우리나라 동북아·환황해권 거점 물류중심지로 성장할 것으로 전망된다.

본고에서는 군산자유무역지역의 지정에 따른 군산항만의 현황 및 지정학적 경제 환경을 살펴보고 아울러 환황해권역의 보세구권역에 속한 중국항만의 실태를 고찰·분석하여 동북아 및 환황해권 교역항으로서 군산자유무역지역 지정에 따른 군산항만의 발전전략을 제시하는 데 그 목적이 있다.

II. 군산자유무역지역 지정과 군산항의 당면과제

1. 자유무역지역의 성격과 군산항

(1) 자유무역지역의 성격

세계화에 따른 급격한 국제물류환경 변화로 세계 주요 항만간 물류주도권 확보를 위한 물류거점화 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 특히 동아시아 국가간 교역 규모가 크게 증가하는 등 세계화가 진행되는 가운데 교역물량의 급격한 증가가 계속 되고 있는 실정이다. 우리나라와 인접하고 있는 일본의 경우, 고베항, 도쿄항, 오사카항 등을 중심으로 배후 물류센터를 건립하였으며 오사카항의 경우는 종합물류센터를 적극 가동하고 있다. 또한 중국의 경우에는 항만 인접지역 및 경제특구를 중심으로 광범위한 물류거점기지를 설치하여 수출입 무역업, 물품 혼재, 보세창고 등의 수출입 무역촉진기능과 함께 상품전시기능 등을 담당하고 있으며 특히 보세구는 제조업, 물류, 중개무역을 비롯한 무역촉진, 상품전시, 가공조립, 기타 물류기능을 중심으로 외국업체의 투자유치에 적극적으로 나서고 있다.

우리나라도 지정학적 이점을 적극 활용하고 외국인에게 매력적인 투자환경을 제공하여 세계화 기업의 국제물류, 생산거점 유치를 위해 관세자유지역과 자유무역지역 제도(<표 1>참조)를 동시에 도입하고 있다²⁾.

2) 중국 천진항 보세구에서는 외국인입주업체가 경영기간이 10년 이상일 경우, 소득세를 처음 2년동안은 면제하고 3-5년까지 50%, 그 이후 15%로 감면함.

<표 1> 관세자유지역과 자유무역지역 비교

구분	관세자유지역(재정경제부)	자유무역지역(산업자원부)
법적근거	· 국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 법률	· 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률
지정목적	· 국제적인 물류중심지 육성	· 외자유치, 무역진흥, 지역개발
개념	· 당해지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법· 부가세법· 특소세법 및 주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는지역	· 대외무역법· 관세법 등 관계법령에 의한 규제를 완화하여 자유로운 제조· 유통· 무역활동 등이 보장되는 지역
등록업종 (입주업종)	· 등록업종 - 하역·운송·보관·전시·판매·단순가공 - 물품의 보수 - 국제운송주선·국제선박거래 ※물류업 중심 · 입주절차:관리권자와 입주계약 체결후 세관장에 등록	· 다음사업을 영위하는 외국인 투자기업 - 제조업·물류업 중 대통령이 정하는 업종 - 무역업 또는 무역대리업 ※단, 필요시 재정경제부 장관과 협의하여 국내기업체도 입주가능 ※제조업 중심 · 입주절차: 산업자원부 장관 허가
지정절차	· 시도지사 또는 중앙행정기관장이 관계 중앙행정기관의 장과 협의후 재정경제부에 지정요청→위원회 심의→재정경제부 지정	· 시도지사 또는 중앙행정기관장이 관계 중앙지행정기관의 장과 협의 후 산업자원부에 지정요청 →위원회 심의→산업자원부 지정
관세부과	· 관세법상 외국영역, 관세면제지역	· 보세구역으로서 관세유보지역
기업지원	· 직접세 지원(외국투자기업만 해당) - 등록업체 조특법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종토세 등의 조세 감면 - 국유재산임대료 감면 가능 · 간접세 지원 - 반입신고한 내국물품은 관세·임시수입부가세·주세·특소세·교통세·농어촌 특별세 및 교육세를 면제하거나 환급 - 반입신고한 내국물품, 등록업체간에 공급하거나 제공하는 외국물품 등과 용역에 대해서는 부가세 영세율 적용	· 직접세 지원(외국투자기업만 해당) - 조세특례제한법이 정하는바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종토세 등의 조세 감면 가능. - 국유재산 임대료 감면가능 · 간접세 지원 - 부가세 면제규정 없음

※근거자료: 국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역설치 및 운영에 관한 법률·자유무역지역의 지정 등에 관한 법률에 의거작성 및 길광수, 「우리나라 관세자유지역제도의 이해」, 『월간해양수산』, p. 35., 한국해양수산개발원, 2000. 5. 인용.

“자유무역지역의 지정 등에 관한 법률”에 의한 산업자원부의 자유무역지역 제도는 기존 제조업 중심의 기존 수출자유지역제도를 개편하여 제조와 물류를 포괄 확대 개편한 제도로써 수출중심에서 수출입 등 국제교역 중심의 성격으로 전환하는 한편 기존의 생산 기능에 물류 유통기능 기타 서비스업까지도 허용되는 제도이다. 따라서 생산과 물류·무역활동을 보장함으로써 외국인 기업의 투자유치 등을 통한 국제무역의 진흥 및 지역개발 등을 촉진하는 데 그 목적이 있다. 반면, 재정경제부가 도입하는 관세자유지역제도는 지리적으로 유리한 위치를 적극 활용하여 국제적인 물류기지를 유치, 물류산업을 활성화함으로써 우리나라의 주요 항만의 경쟁력을 높이기 위한 제도이다.

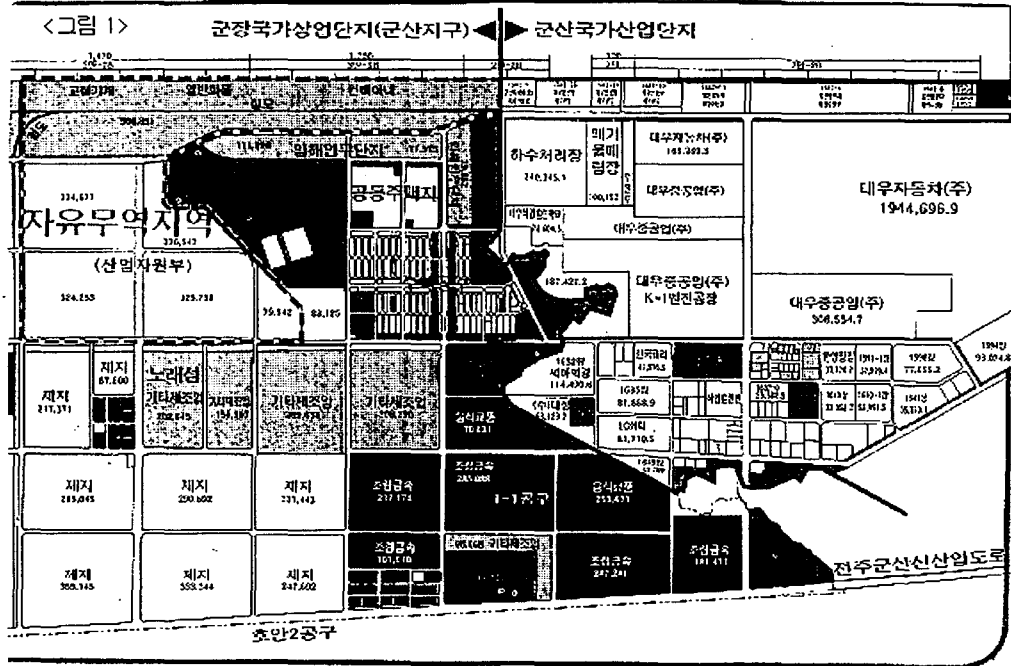
(2) 자유무역지역으로서의 군산항

군산항은 2000년 10월 “자유무역지역의 지정 등에 관한 법률시행령”에 따라 산업자원부로부터 군산자유무역지역 및 군산항(임항지구)이 자유무역지역예정지로 지정, 고시되었다. 군장국가산업단지 38만평과 군장신항만부지 52만평이 지정 및 예정지로 선정되어 현재 개발 중에 있으며 군산항 확장사업(2003년 7월 완공)이 군산자유무역지역의 입주시기(2003년 1월 예정)에 맞추어 명실공히 자유무역지역항으로 출범한다(<그림 1> 참조).

군산항은 21세기를 맞이하여 중국의 급부상으로 동북아시아 경제권의 중심축 구축으로 물류의 원활한 흐름과 배후 생산기지로 활용가능하며, 서해안 항만 중 중국의 상해항, 천진항, 대련항, 청도항과 가까운 거리에 위치³⁾하고 있다. 따라서 군산항배후지는 발전잠재력이 우수하다는 점이다. 공간적 입지여건이 충남·북과 전북에 위치한 중부지역 경제권의 해양관문에 위치해 있어 중부권 및 서남권의 성장 발전에 지정학적 우위를 점하고 있다. 또한 금강하구의 준공으로 지역간 연결망 및 전국과의 육로수송여건이 향상되어 있다. 군장국가산업단지내 항만시설 개발로 항만여건이 양호하고 공업용수 및 생활용수 공급여건이 양호하며 시가지 인접으로 노동력 확보가 용이하다. 또한 해양을 매립함으로써 지역주민들에 대한 피해를 최소화시킬 수 있는 입지적 여건을 가지고 있다. 배후지의 저렴한 토지가격도 타 지역보다 분양가격이 저렴(군산32만원, 아산 42만원, 광주 68만원, 오창 34만원, 녹산 62만원 등)하고, 서해안의 관문지역으로 해상·육상교통의 요충지이며, 호남·88·서해안 고속도로, 호남선·전라선·군산선 등의 철도망이 구비되어 있고, 군산~대전간 고속화도로, 군산~함양간 고속도로와 장항선 철로의 군산 연장 공사가 진행 중 내지 계획하고 있다.

3) 중국의 청도항과 거리는 군산신항 580km, 인천항 610km, 목포항 620km임.

항만 배후지는 국제적 생산·판매의 공급연쇄관리체계상 핵심 거점으로서의 국내 전·후방 경제효과를 파급시킬 수 있을 뿐 아니라 국가의 입지경쟁력을 좌우하는 제3세대 항만의 상징으로 부각되고 있다.



자료: 군산시 지역경제과 도시개발계획 도표 인용, 2001.

<그림 1> 군산항과 배후공업지역

특히 현재 확장중에 있는 군산항(2003. 7월 완공)을 군산자유무역지역의 입주시기에 맞추어 자유무역항으로 지정될 수 있도록 전 단계 조치인 자유무역지역 예정지에 포함시킴으로서 중국, 대만, 홍콩 등의 자유무역지역 성격의 항만에 대응하는 자유거점기지 역할 및 지역거점형 외국인 투자유입 촉진을 통해 동북아, 환황해 중심권역으로의 발전이 예상된다. 결과적으로 군산자유무역지역 지정은 대외경쟁력 촉진뿐만 아니라 지역간 균형개발차원의 기존 익산수출자유지역과 연계·발전을 위한 축을 형성할 수 있는 등, 매우 적정성 있는 정책으로 평가되며 낙후된 전라북도⁴⁾의 발전에도 기여할 것으로 예상된다.

4) 군산지역이 포함된 전북의 제조업 부가가치 비중은 전국 16개 광역시·도 가운데 12위를 차

2. 군산항의 항만실태와 당면과제

(1) 군산항만의 입지 및 실태

군산항은 전라북도 군산시에 위치하며, 1899년 5월 1일에 개항한 무역항으로 또는 국내 해상, 항로수송의 요충지로서 그리고 군사적인 전략기지로 큰 역할을 하여 왔으며, 입지조건으로는 천혜의 하구항으로서 서해안의 주요항만으로 이용되어 왔다. 해상 구역으로서는 구포산정 30미터지점에서 소치곶을 연결한 선과 장항항 항계선을 거쳐 전망산 산정 180미터, 북위 36° 28' 00"지점, 북위 35° 56' 00" 동경 126° 28' 00" 지점이며, 내초도산정 59미터 지점을 순차적으로 연결한 선내의 해면이다. 군산항의 항세는 항내수 면적 115km², 해안선 26km, 수심 5.5~11m, 조위차 7.24m이다. 1990년 금강 하구둑 준공으로 인한 수리현상 변화로 항만여건이 많이 개선되었고, 서해안지역 중 군산지역은 광활한 간사지로부터 산업용지를 쉽게 공급받을 수 있는 지리적 조건과 정부의 균형발전 차원에서 대규모 군장국가산업단지 조성, 새만금 간척사업, 서해안 고속도로 건설과 아울러 군장 신항개발이 활발히 추진되고 있다. 군산항은 전북 및 충청남북도의 서해중부지역을 세력권으로 하고 있어 서해중부 관문항으로서 뿐만 아니라 중국과도 가까운 거리에 있어 대륙교역항으로서의 입지적 여건이 국내 어느 항만보다도 좋은 편이며, 또한 항만개발 초기단계에 있기 때문에 대규모 화물유통기지 확보 용이성으로 국제복합운송시대 도래에 따른 동아시아 환적 중심항으로의 개발 등 무한한 발전가능성이 있는 항만이다. 또한 지리적으로 서해안의 인천항과 목포항의 중간지점에 위치, 군산시와 장항일대를 배후에 두고 익산수출자유지역 및 전주 및 군산공업단지를 중심으로 형성된 공업지대의 관문으로 지역사회발전에 기여하고 있다. 따라서 해양 위치상으로 보면 중국대륙과 정면적인 대안성으로 직결된 해양성 항만으로 인천항과 더불어 대륙교역형 주역항으로 북방정책 추진의 전진기지 역할을 담당하게 되어 항만기능이 더욱 강화될 것으로 예상된다.

군산항의 부두시설 현황을 살펴보면 1999년 말 현재 선박 동시 접안능력이 22척, 화물처리능력 9,449천 톤으로 광양항 다음의 실적을 나타내고 있다(<표 2>참조).

전국적 규모로 볼 때 접안능력에 있어 군산항은 부산항에 비해 약 4.5배의 크기로 뒤져 있으며 하역능력은 약 9배 가량의 열세를 벗어나지 못하고 있는 것은 군산항의 낙후성을 단적으로 말해준 결과라고 하겠다.

전국 주요항만의 시설현황을 살펴보면 정부의 지속적인 시설확충에도 불구하고 1999년 현재 접안능력 589척, 부두시설 약 142km등 여전히 낮은 수준을 면하지 못하고 있다.

지할 정도로 낙후되었음.

<표 2> 주요 항만 시설현황

구 분	접안능력 (척)	하역능력 (천톤)	안벽(A) (m)	물양장(B) (m)	계(A+B) (m)	방파제 (m)	잔교 (기)
전 국	589	417,561	89,381	52,587	141,968	49,818	137
인천항	71	56,590	10,802	1,939	12,741	2,233	21
군산항	22	9,449	2,434	1,239	3,673	0	16
목포항	13	6,271	2,196	3,170	5,366	0	13
광양항	54	73,805	8,748	160	8,908	0	5
부산항	108	84,764	20,730	9,087	29,817	3,919	3

주 : 1) 상기 5개 항만 이외의 23개 무역항과 22개 연안항의 시설현황은 제외하였음.
 2) 1999년 12월말 기준임.

자료: 해양수산부, 해양수산통계연보, 2000. 군산항의 하역능력은 군산해양수산청 자료임.

군산항의 항만시설은 외항과 내항으로 구분되는데 내항의 경우 1930년대 3,000톤급 부잔교가 설치된 이래로 1958년에 8,000톤급으로 확장되었으나 수심이 낮아 주로 규모가 적은 연안여객선이나 내항선이 이용하고 있으며, 외항의 제1·2부두는 민간업체에 임대하여 장비현대화 및 항만생산성제고를 도모케 하고있다. 제3부두는 군산항과 중국 연태항간에 국제여객선이 취항하고 있어 대 중국 경제교류에 일익을 담당하고 있다. 주요취급화물로는 원목·펠프·곡물·시멘트 등이다. 제4부두는 1997년도에 대우자동차(주)에서 건설하여 자동차전용부두로 운영중이며 제5부두는 1998년부터 2선석의 임시운영을 시작으로 2001년 현재 잔여 4선석이 완전 착공을 보았다. 주요취급화물로는 자동차·펠프·신문용지 등이 있다.

한편 군산항의 시설현황(<표 3>참조)을 살펴보면 접안능력 20,000톤급 13척을 비롯, 총26척이며, 따라서 하역능력은 9,449천 톤에 이른다.

<표 3> 군산항의 시설현황

시설	접안		하역능력 (천톤)	보관 시설	
	능력 DWT	척		창고(m ²)	야적장(천m ²)
안벽 3,409m	20,000	13	9,449	4,830	- 1부두 146
	10,000	2		7,867	- 2부두 63
	5,000	1		12,030	- 3부두 158
돌 판 5기	700~6,000	10		19,810	- 5부두 190
물양장 1,239m					
계	324,700	26	9,449	44,537	1,233

자료: 군산해운항만청, 2001.

특히 보관창고는 17,527m²를 비롯 1·2·3·5 부두 등, 야적장의 넓이는 총 715km²에 이른다.

(2) 군산항의 교역현황과 당면과제

군산항은 우리나라 경제발전 과정에서 수출입화물 물동량의 꾸준한 입·출항이 이루어졌고 세계 각 지역과의 교역이 점진적으로 증가추세를 보여왔다. 지역적으로 분석하여 보면 극동지역이 가장 우위를 나타냈으며 대양주·북미주·동남아시아·유럽·남미 등이 주요 대상지역으로 2000년도 화물수송규모는 총 11,786,792톤에 이르렀다(<표 4>참조). 한편 군산항만의 국제화물수송량에 있어서 극동아시아 지역이 차지하고 있는 규모는 약 1,986,280톤으로 가장 큰 비중을 나타내고 있음은 대 중국교역이 활발하게 이루어지고 있음을 말해주는 결과라 할 수 있겠다.

<표 4> 군산항의 국제 화물수송 현황(2000)

(단위: 톤)

	계	아국선	외국선
총 계	11,786,792		
합 계	6,624,065	348,457	6,275,608
일본 지역	254,875	64,456	190,419
극동아시아 지역	1,986,280	150,737	1,835,543
동남아시아 지역	724,774	38,943	685,831
서남아시아 지역	179,043	4,100	174,943
중동 지역	165,792	0	165,792
유럽 지역	484,623	44,437	440,186
아프리카 지역	218,281	0	218,281
북미주 지역	961,133	7,273	953,860
중미 지역	31,801	135	31,666
남미 지역	370,748	18,082	352,666
대양주 지역	1,246,715	20,294	1,226,421
내항 화물	5,162,727		

자료: 군산해운항만청, 2001.

따라서 대 중국 선박 입·출항 현황에 있어서도 1998년 398척, 1999년 527척, 2000년에 606척으로 매년 꾸준히 증가하여 2000년 기준 전년 대비 115% 증가세를

보인 것이 특징이다.

군산항의 대 중국 화물 입·출항 내용을 살펴보면 1998년 총 1,017천 톤에서 2000년에는 1,444천 톤으로 현저히 증대되었으나 수출입 비중내용에 있어서는 1998년에 수입이 759천 톤, 수출 258천 톤으로 수입이 3배 가량 많은 것으로 나타났다. 1999년에 들어 약간의 감소를 보이는 것은 1998년도 우리나라 IMF의 경제 위축으로 인한 대 중국교역의 일시적인 침체로 볼 수 있으며, 그러나 2000년도 들어서는 수출입 총 규모가 1,444천 톤으로 다시 늘어났음을 알 수가 있다(<표 5>참조).⁵⁾ 특히 수입에 있어서 1차 산업 품목이 주종을 이루고 있으나, 수출은 합성수지 등 공산품이 차지하고 있음을 알 수 있다.

<표 5> 대중국 화물 입·출항 내용

(단위: 천톤)

년도	1998	1999	2000	전년대비(%)
계	1,017(398)	1,010(527)	1,444(626)	143(115)
수출	258	325	246	76
합성수지	264	260	173	67
기타	94	65	73	112
수입	759	685	1,198	175
시멘트	-	-	-	-
옥태	460	445	760	59
활석	76	103	109	106
규사	-	-	-	-
면실박	4	5	12	240
대두박	19	15	-	-
채종박	38	34	54	159
소맥피	2	-	-	-
철재	5	6	6	100
방해석	10	16	96	600
화강암	38	31	25	81
기타	107	30	136	453

주: ()안은 입출항 현황임.

자료: 군산지방해양수산청, 2001.

특히 군산항의 대 중국 컨테이너화물 물동량은 주로 자용란호를 통하여 이루어지고 있는데 1998년도 입항의 경우 총 1,688개, 출항의 경우 1,597개였으나 2000년도에는 입항 총 1,459개, 출항 1,293개로 다소 감소하였다. 그러나 공(Empty) 컨테

5) 대 중국 교역물량의 군산항 전체물량 점유비율은 22%(1,444천 톤/6,624천 톤)임.

이녀의 경우, 1998년도 규격 40피트가 511개, 20피트는 105개에 비해 2000년도에는 각각 25개와 41개로 현저히 줄어들었으며, 출항의 경우 1998년도에는 40피트가 70개에서 2000년도는 175개로 공 컨테이너가 약 2.5배로 증가하였고, 20피트는 123개에서 266개로 약 2배의 증가를 보였다. 이것은 수입물동량이 수출물동량 보다 증가하였다는 것을 의미한다(<표 6> 참조).

<표 6> ZIYULAN호 컨테이너 취급현황

(단위: 개)

년도	IN					OUT				
	40F	40E	20F	20E	계	40F	40E	20F	20E	계
'98년도(50항차)	325	511	747	105	1,688	741	70	663	123	1,597
'99년도(51항차)	294	150	833	153	1,430	398	48	702	188	1,327
2000년도(50항차)	426	25	967	41	1,459	262	175	590	266	1,293
2001년도(3항차)	14	-	21	-	35	3	19	3	45	70

자료: 군산지방해양수산청, 『보고서』 2001.

그러나, 앞에서 살펴보았듯이 군산항의 대 중국교역에 있어 양적으로는 점진적인 증가세를 보이고 있으나, 내면적으로는 현실적으로 해결하여야 할 당면과제를 안고 있다. 첫째는 군산항의 수출입 화물중 대 중국 점유율에 있어 전체물량의 약 22% 중, 수출입 품목은 주로 1차산업 품목과 합성수지에 지나치게 치중되어 있다는 점이다. 따라서 대 중국 무역 활성화와 군산항의 물동량의 증대를 위하여 군산항 배후지를 연계한 제조업중심의 첨단기계산업 및 유망업종 발굴이 시급하다고 하겠다. 둘째는 군산항의 대 중국 컨테이너 화물 취급현황에 있어, 공 컨테이너수가 입항(IN)에 비해 출항(OUT)의 경우 약7배(2000년)에 이른다는 점이다. 이것은 군산항에서 중국으로 선적할 화물의 한계를 나타내는 것으로, 항만수요 증대를 위해 보다 적극적인 화물유치 전략이 필요하다.

따라서 군산항이 서해안시대 도래에 따른, 대 중국교역 중심항만의 역할을 다하기 위해서는 항만시설 확충과 더불어 물류유치 전략에 적극적인 방안모색과 발전 모형이 강구되어야 하는 과제를 안고있다.

Ⅲ. 중국 주요항만의 실태분석과 군산항의 역할

1. 중국의 항만 실태

(1) 중국의 현대항만의 특성

중국의 항만은 경제개발특구를 축으로 해서 동해안을 중심으로 개발전략을 수립하고 있다(<표 7>참조).

중국의 수출·입 물동량 90%이상이 항만을 통해 이루어지고 있기 때문에 항만 시설 및 해상운송에 대한 투자의 필요성을 인식하고 대규모 항만개발을 위해 외국 자본유치에 심혈을 기울이고 있다. 특히 투자유치 금액이 가장 높은 상해(약 1억3천2백만\$)를 비롯하여 8개항만이 현재 진행중이거나 추진 중에 있다.

<표 7> 중국의 주요 항만 개발실태

항만명	투 자 자	추 진 계 획	투자금액	비고
Tianjin	New World Development P&O(Au), Gearbulk(JP) Targa Int'l	천진 FTZ에서 2km2개발 1990.6 외국운영이 이루어진 최초의 중국 항만 5개 컨테이너터미널 개발	\$100백만 외국동업자 22%의 주식	
Yantian	Hutchison Whampoa(HK)	Yantian항만에 3개의 컨테이너부두를 위한 확장단계 사업	2단계에 \$761억 투자 예정	1단계 진행중
Shanghai	Evergreen Hutchison Whampoa Contichen Co, USA	상해항의 7개 컨테이너선석의 인수, 전환 및 운영 진산면에 LPG터미널 설립을 위한 협상	\$50백만 \$82백만	진행중
Xiamen	Fairyong Holdings(HK)	컨테이너시설의 개선, 6개의 추가적인 컨테이너부두에 대한 투자선을 구하고 있음	\$37백만	
Zhuhai	Hutchison Whampoa(HK)	홍콩국제터미널을 지원하기 위해 Jiuzhou 항만에 피더시설 개발	초기 \$30백만 투자	진행중
Dalian	North Sea Bulk Chemical	한국의 유공해운 및 선경, 일본의 Iwanti, 대련화학이 석유화학터미널 설립계획을 위해 컨소시엄 결성	\$20~25백만	
Dandong	아시아개발은행	4개 부두개발을 위해 부분적으로 투자됨	\$20백만	
Jinzhou	아시아 인프라개발회사	석유터미널, 화물터미널, 화학선석이 아시아인프라개발사에 의해 조직된 미컨소시엄에 의해 개발될 예정	\$16.67백만	

자료: Port Development International, China Ports, 1996.

그러나 중국의 항만이 가지고 있는 후진적 및 지리적 취약성을 감안할 때 항만 개발의 한계를 피할 수 없다. 결국 지역거점항인 hub port항으로써 역할이 어려워 대부분의 대형선사들은 직항대신 feedering을 통한 운송체계 전략을 취하고 있는 실정이다. 그러나 중국은 20년간의 개혁개방을 통해 경쟁적인 시장체계가 이미 보편화되었으며, 21세기에 이르러 시장의 자원배분기능도 현저히 강화되었다. 또한 중국의 산업지원정책은 정부 중점지원을 필요로 하는 소수의 산업 중 일부기업만을 대상으로 할 뿐 대다수 산업은 시장 메카니즘을 통해 조절 및 발전을 도모하고 있는 실정이다. 특히 중국의 동부 연해지역의 내 외향적 경제를 적극적으로 발전시켜 고부가가치와 외화가득률을 높이고 에너지 및 원재료 소모가 적은 첨단기술 제품산업을 중점 육성하여 중서부로의 점진적인 파급효과를 전이시키려는 발전전략이다.

(2) 컨테이너 항만시설 중심의 교역실태

중국은 환황해권역에 수출입 물동량이 해마다 증가함에 따라 컨테이너 항만시설을 확충하는 등 상해항을 중심으로 항만시설 개선, 수출입화물 처리장비확충, 내륙수송연계체계 확립 등의 투자에 제 9차 5개년계획⁶⁾(1995~2000)기간동안 약 12억불이 투자될 계획 이어서 21세기 환황해권의 항만산업은 더욱 활발할 것으로 전망된다. 따라서 환황해권지역의 컨테이너항만 시설을 살펴보면(<표 8>참조)와 같다.

<표 8> 환황해권 중국의 컨테이너 항만시설 현황

구분	수심	터미널수	선석수	선석길이 (m)	G/C수	터미널면적 (ha)	야적능력 (천TEU)
상해	9-12.5	5	17	4,081	26	55	-
대련	10-12.5	2	7	918	11	56	30
천진	12	1	5	1,300	6	57.5	22
연태	9.2	1	1	180	2	3	3
청도	6-13	1	5	1,189	-	-	-
연운	11	1	2	540	2	7	7

자료: Containerisation International Yearbook, 2000.

6) 중국 투자실무가이드 무공자료 99-15, 대한무역진흥공사, 1999. 6, p. 11.

상해를 선두로 대련, 천진, 청도 등의 순으로 비교적 열악한 컨테이너 항만시설을 갖추고 있으나 중국의 WTO가입과 경제성장 속도로 볼 때 점차 개선될 것으로 판단된다.

특히 중국 환황해권역인 동해연안의 경제개발특구는 상해항을 중심으로 급속한 항만의 성장세가 두드러질 것으로 전망된다. 따라서 중국항로의 기항지 중에서 상해, 청도, 천진항의 연간 컨테이너물동량 증가의 변화추이(<표 9>참조)를 보면 중국 항만들의 초고속 성장을 알 수 있다.

<표 9> 중국 주요항의 컨테이너 물동량 추이와 위상

(단위: 천TEU, %)

구분	1985 (순위)	1990 (순위)	1997 (순위)	1999 (순위)	연평균 증가율	
					1985~1990	1990~1999
상해	202 (59)	456 (42)	2,520 (11)	3,066 (10)	17.7	26.9
청도	31 (200)	135 (109)	1,030 (35)	1,214 (33)	34.2	31.6
천진	148 (78)	286 (62)	n.a. (-)	1,018 (41)	14.1	17.2

주: 순위는 세계 항만별 물동량 서열상의 위치임.

자료: *Containerisation International Yearbook*, 1988, 1993, 2000.

상해항의 물동량은 1990년의 45만 6천 TEU에서 1999년에 306만 6천 TEU로 연평균 증가율이 26.9%나 된다. 이와 같은 고속성장의 영향으로 세계 항만의 물동량 서열에서 상해항은 1990년의 42위에서 1999년 초에는 10위로 높아졌다.

즉, 상해항은 이제 세계 10대 컨테이너항만으로 도약한 것이다. 청도항의 물동량도 1999년에 121만 TEU를 기록함으로써 1990년 이후 연평균 31.6%씩 성장하고 있으며 세계 서열도 1990년의 109위에서 33위로 꺾어졌다. 천진항의 경우도 연간 물동량이 100만 TEU를 돌파하였으며 세계 41위로 발돋움하였다. 그러나 천진항의 물동량은 상해항이나 청도항보다 다소 느린 증가속도를 나타내고 있으나, 앞으로 중국의 천진항 기점, 북경과 몽고를 연결한 TMGR벨트가 형성 될 경우 천진항의 물류증가 속도는 빠르게 급진전 될 것으로 전망된다.

2. 중국 보세구의 운영실태와 항만의 특성

(1) 중국의 보세구 실태

중국은 자유무역지대를 保税區라 부르는데 중국의 보세구는 제 8차 경제개발계획기간(1990-95년) 중 사회개혁과 대외 개방경제정책의 일환으로 추진되었다.

중국은 FIZ에 관한 법률, 조례 등은 존재하지 않으며 각 지방 행정부가 보세구를 지정하고 운영할 법률을 제정하고 있다. 중국의 보세구도 주요국의 FIZ와 마찬가지로 관세가 면제되고 부가가치세 및 소비세 등의 우대조치가 주어지고 있다. 중국의 보세구는 항만을 포함한 경제특구나 경제기술발전지대내에 있지만 전국적으로 총13개(<표 10>참조)가 설치되어 있으며 약 850만평(29.9km²)에 달한다. 중국국무원은 1990년 9월 상해를 시작으로 1991년 5월이후 大連, 天津, 青島, 寧波, 福州, 廈門, 汕頭, 廣州, 深圳, 海口, 張家港, 福州을 추가로 지정하며 총13개의 보세구가 지정되어 있다.

따라서 중국의 보세구의 지정목적은 중국내 투자유치 및 경제의 활성화와 수출입 무역의 증대 및 대외교역 확대, 가공·포장·보관 등 물류서비스 차원의 물류센터 강화에 있다. 또한 보세구의 기능에는 수출입 무역촉진기능(수출입무역업, 물품 혼재, 보세창고, 환적), 상품전시 및 도매기능(상품전시회 개최 및 참가), 가공 및 부가가치 기능(가공, 분류, 포장, 상표부착, 상표표시), 기타 물류촉진기능(보관, 운송, 금융서비스 등 서비스업) 등이 있다.

<표 10> 중국 보세구의 실태

보세구	면적(km ²)	위 치
Sanghai 보세구	3.28	양자강 남측 Waigaoqiao 지역
Tianjin 보세구	5.0	북측 천진항과 인접
Dailian 보세구	1.25	동북 대련경제기술발전지대 동측
Shatoujiao 보세구	0.3	Shenzhen의 Shatoujiao시
Futon 보세구	1.35	홍콩과 인접한 Shenzhen의 중남부 Hangang
Guangzhou 보세구	1.4	Guangzhou 경제기술발전지대 동북부
Zhangjiagang 보세구	4.1	양자강남측 Zhangjiagang항만 동측, 내륙수로항만으로 1단계는 2.0km ² 이나 2단계확장예정
Haikou 보세구	1.93	Haikou의 Jinpan 가공지대
Qingdao 보세구	2.5	Qingdao 근처의 Jiaozhou의 서안
Ningbo 보세구	2.3	Ningbo의 Beilin항 북측
Fuzhou 보세구	1.8	Fuzhou의 Mawei 경제기술발전지대
Xiangyu 보세구	2.36	Xiangyu 경제특구
Shinto 보세구	2.3	Shantou 경제특구
총 면 적	29.9	

자료: 해양정책연구, 1999. 12. p. 73.

(2) 환황해권 중국 항만배후지의 보세구 특성

중국의 환황해권역의 항만배후 보세구는 상해항 외고교를 비롯하여, 천진항, 대련항, 청도항 등이 있다.

주요항만의 운영 실태와 현황을 살펴보면 다음과 같다.⁷⁾

① 상해 외고교(Waigaogiao) 보세구는 1990년부터 공업, 상업, 무역, 금융중심지로 개발되기 시작한(포동지역) 장강, 무한, 중경을 연결하는 '長龍'발전계획의 장강 경제벨트내에 위치하며, 상해시 중심으로부터 20km, 상해 홍교공항으로부터 35km, 포동신공항과(1999년 개장)는 20km 거리에 있다. 1998년 컨테이너물동량이 350만 TEU⁸⁾를 상회할 정도로 급성장하고 있는 상해항은 세계 10대 컨테이너항만으로서 수심 12m~8m의 비교적 좋은 자연 조건을 구비하지는 못했다. 외고교 보세구는 Waigaoqiao 상해항만(총화물처리량 약 240만 톤, 컨테이너처리량 약 100만 톤)과 인접하여 있고 2020년까지 5,500TEU 선적이 가능한 선박이 입항할 수 있도록 수심 12.5m⁹⁾를 확보하는 등 제반 건설계획을 세우고 있다. 주요 기능 및 입주 업체로서는 중국 최초의 다기능 종합무역구로서 보세창고, 수출입무역, 중계무역, 관리센터, 수출가공지역으로 구성되어 1995년 말 현재 2,220개 업체가 유치되어 약 30억 달러가 투자되었다. 외국인 투자기업은 주로 홍콩이 650개 업체이상, 기타 미국 200개 업체, 일본 200개 업체, 대만 180개 이상의 기업 등 약 45개국에 이르는 데 대표적인 참여업체는 GE, HP, Intel Monsanto, JVC, 일본의 9대 종합상사, 일본의 스미토모창고와 이토추, 파이오니아, 마루베니 등이다. 1995년 상해시의 수출액은 131.9억 달러, 수입액은 74.3억 달러로 총 수출·입액은 206.2억 달러에 이른다.

② 천진(Tianjin Port) 보세구의 입지조건은 천진항 지역과 천진시 중심부로부터 55km 동측, 서북부는 천진 경제기술개발지대와 인접하고 남측은 천진 신항만과 인접한 위치에 있다. 천진항 보세구는 북경과 가장 근접한 FTZ로서 상해항에 이어 중국 제2의 무역항이자 가장 개방적인 투자유치지역으로 각종 우선정책이 추진되고 있다. 천진항 보세구의 총 개발면적은 약 7.1km²이며, 그중 약 5.0km²(약 160만평)이 2000년에 완공되었다. 교역실적으로는 1991년에서 1997년 말까지 7년간 25.6억

7) 백종실, 『아시아 주요국 항만배후지 물류거점화 정책 비교연구』, 한국해양수산개발원, 1999. 12.

8) TEU(Twenty foot Equivalent Unit)란 20(길이)×8(넓이)×8.6(높이)피트의 규격을 지닌 컨테이너를 의미함.

9) 김형근, 『동북아 물류중심기지 구축을 위한 투자규모 확대 필요』, 『해양수산동향』, 해양수산개발원, 2000. 11, pp. 4-5 참조.

위안의 교역성과를 보였고, 보세구로 반출·입된 화물가액은 약 97.8억 달러, 약 26억 달러의 수출입 액을 기록하였다. 1997년 말까지 약 3천개의 중국 및 외국기업체가 천진항 보세구에 입주를 등록하였고 투자액은 약 37억 달러에 이른다. 미국, 홍콩, 캐나다, 싱가포르, 호주, 독일, 한국 등 78개국 업체가 참여하며, 중국 25개 지방의 업체도 참여하고 있다. 천진항 보세구의 주요 기능은 국제무역, 국제금융, 보세창고, 수출가공 및 상품전시기능을 주요 기능으로 설정하고 있으며, 수송, 은행, 정보, 상업서비스와 같은 물류관련 서비스기능도 수행하고 있다. 또한 주변에 천진항 경제기술발전지역(TEDA)과 천진 첨단산업지대(Hi-Tech Park)와 인접해 있어 이들 지역과 연계 운영되고 있다. 천진항은 상해 다음의 무역항으로서 배후에 화북, 서북의 10여개 성·시가 위치하여 이들 각 성·시의 수출입업자가 FTZ내에 사무실을 설치하였다. 인접한 천진 경제기술개발지대에는 일본을 비롯한 유럽, 미국 등 다수의 외국기업이 참여하고 이들 기업의 원재료 및 부품의 공급거점으로 활용되고 있다. 7년간 처리한 총화물량은 약 13만 4천 TEU였으며, 1997년에만 6만 3천500 TEU의 컨테이너화물을 처리하였고, 1995년도 수출액은 약 30억 달러, 수입액은 약 35.5억 달러이다.

③ 대련(Dalian) 보세구의 입지조건은 요령성 대련시 동쪽 약 30km, 대련 신도시 지역의 중앙에 위치하며, 대련 경제기술개발지대와 중국의 4대 항만의 하나인 Dayaowan 항만 사이에 위치하고 있다. 대련 보세구는 동북 중국의 유일한 정부차원의 보세구로서 우선정책을 실시하며 국제관행과 자유무역정책을 따르는 비관세 지역이다. 대련시 도심에서 자동차로 20분 거리, 대련 국제공항에서 20km 거리에 위치하고 있다. 1992년 5월 중국의 정부위원회의 승인을 받아 설립되었고 1992년 6월 인프라 공사를 시작하였으며, 1992년 10월 담벽을 설치하고 1995년 10월부터 세관 감시 하에 운영을 개시하였다. 총면적은 약 10km²(약 302만평)로 3단계로 추진 예정이며 1단계로 1.67km²(약 50만평)이 완공되었다. 1단계 시설은 대형 보관 및 수송센터, 표준화된 공장, 운영건물, 전시장에 갖춰져 있으며, 총 공간의 규모는 약 70만km²(약 21만평)이상이다. 2단계는 1.43km²(약 43만평)이 개발중이며 3단계 개발계획(2006~2010)¹⁰⁾은 300만 TEU의 처리능력을 확보할 전망이다. 주요기능 및 입주업체는 중국 및 외국의 법인 또는 자연인과, 보세구내에 모회사, 합작회사, 자회사, 지점의 형태로 은행 및 보험회사, 무역회사, 가공업체, 창고 및 유통업체, 자문서비스 등의 기업체를 설립할 수 있다. 1996년 5월 현재 1,200개 업체에게 입주허가를 내주었고, 500개 업체가 개업하였으며 대부분이 중국 기업이며, 일본기업은 5대 중

10) 김형근, 「중국북부의 환적 컨테이너물동량 유치활동 강화해야」, 『해양수산동향』, 제908호, 한국해양수산개발원, 1998, pp. 285-296.

합상사, 日通, 山九, 中部運輸 등이 입주하고 있다. 주요 기능은 국제무역, 환적, 보세창고, 가공 및 상품전시기능 등이며, 수송, 은행, 보험, 정보, 자문, 상업서비스와 같은 관련서비스기능도 수행하여 보세구가 가지는 이점을 최대한 살려 동북아시아의 경제중심지역 및 유통센터로서 활용하도록 추진하고 있다. 대련 보세구는 각종 우대정책을 시행하고 있는데, 그중 FTZ내 기업이 자신의 능력부족 또는 FTZ내에서 가공할 수 없는 경우에는 일정한 허가를 받아 FTZ밖의 기업체에 가공위탁이 가능하며, 세관의 허가를 받아 생산설비를 단기적으로 FTZ밖에서의 사용이 가능하다. 수입한 원재료부품으로 가공된 제품을 국내시장에서 판매할 경우 원재료부품에만 관세와 부가가치세를 납부케 한다.

④ 청도(Qingdao) 보세구의 입지조건은 청도 신시가지의 해안에 자리잡고 있으며, 남측은 청도경제기술개발구에 인접해 있다. 청도항은 일본과의 컨테이너정기항로가 개설되어 있고, FTZ로부터 청도시로 통하는 고속도로가 완공되어 산동성 각 도시와의 간선도로가 잘 연결된다. 1992년 11월 중국의 국무원의 승인을 받아 설립되어 1995년에 1단계 공사 완성, 보세구의 총면적은 2.50km²(약 70만평)이다. 입주업체는 1994년 말 현재 약700개 업체가 등록을 하였으며, 그 중 300여 업체가 외국기업이고, 그중 일본 진출기업이 약 22개사이다. 주요 기능은 국제무역, 환적, 보세창고, 수출가공 및 상품전시기능을 비롯하여, 수송, 은행, 정보, 상업서비스와 같은 관련서비스기능도 수행한다. 청도FTZ 관리위원회는 최근 기업유치전략으로 FTZ내 모든 기업에 대하여 법인세를 15%로 정하고, FTZ내 기업이 부분적인 공정을 FTZ밖의 기업에게 위탁할 경우 청도세관 감독구역내에서는 은행보증금대장을 필요로 하지 않는다. 주요 항만개발계획을 보면 제3단계 사업이 끝나는 2001년대 초반에는 컨테이너화물 6선석과 5만톤급 2선석이 확보되고 화물처리 능력은 약100만 TEU로 예상된다.

3. 대 중국 교역과 군산항의 역할

중국대륙의 경제개발전략은 해안을 축으로 하여 13개 경제기술개발지대 활용을 통한 내륙으로의 파급 효과를 꾀하는 전략이다. 그중 상해, 천진, 대련, 청도의 주요항만의 개발특징을 살펴보면, 첫번째는 1990년대 초부터 개발이 시작되었으며, 보세구 및 경제기술개발지역(TEDA)과 연계한 미래 지향적인 항만개발 정책이다. 두 번째는 컨테이너화물 처리에 적합한 항만개발이며, 세 번째는 외국인 기업의 투자유치를 위한 적극적인 인프라시설 확충과, 유치업종에 있어서 물류 및 제조업 뿐만 아니라 국제무역, 국제금융, 보세창고, 수출가공 및 상품전시기능 등 다양하

게 설정하고 있으며 각종 인센티브 제공을 통한 항만수요 증대를 모색하고 있다.

우리나라는 1992년 중국과 수교이후 급속한 경제교류의 진전에 따라 대 중국 교역량이 꾸준히 증가하고 있다. 우리나라 대 중국 교역액 증가율¹¹⁾은 1995년 약159.4%에서, 1999년 253.5%로 5년간 약 1.6배 증가 추세에 있다. 한편, 위에서 분석한 바와 같이 컨테이너화물 물동량은 급 성장하여 1999년 말 현재, 상해항의 경우 이미 세계 10위권에 진입하였다. 더욱이 중국의 WTO 가입으로 중국 주요항만의 개발 확충과 보세구의 외국자본유치가 지속적으로 확대될 경우, 교역량은 큰 폭으로 증가할 것으로 예상된다. 따라서 부산항, 인천항, 광양항과 더불어 군산항의 위상이 크게 강화될 전망이다. 특히 중국의 보세구 주요항만과 지리적으로 인접한 군산항은 교역조건에 있어 상대적으로 유리한 위치를 확보하고 있다. 따라서 우리나라 국토 균형발전과 지역경제 활성화를 위한 서해안의 SOC투자가 확대되고 군산자유무역지정 및 배후지의 공업벨트 개발에 따른 향후 군산항만의 역할이 기대된다.

IV. 군산항만의 발전전략

1. 군산항의 발전전략

(1) SOC 자원 활용

한국경제는 경제성장기에 들어서면서 경제개발의 주축이 경인·대구·부산지역으로 이어진 이른바 내륙공업벨트화가 형성되었다. 따라서 이에 대응하는 물류유통체계 또한 동남해안 중심으로 편중하게 되었다¹²⁾. 즉 우리나라의 경제발전 주축이 태평양 경제권인 환동해권역을 중심으로 편중된 반면 서해안 중심의 환황해권은 상대적으로 소외되었다. 그러나 1992년 중국과의 수교수립이후 대 중국교역이 늘어남에 따라 군산항 개발의 필요성이 절실하게 요구되었으며 국토 균형개발의 새로운 과제로 떠올랐다. 서해안 개발사업의 일환으로 사회간접자본이 점차 확대됨에 따라 군산항의 위상도 높아졌으며 시설현황 또한 점진적으로 개선되었다. 군산항은 2001년 현재, 2만톤급 13척등 16척의 대형선박이 동시에 접안 할 수 있는 부두시설이 확보되는 등 기타 부대 시설의 많은 투자가 진행되고 있다.

군산항만이 우리나라 중부 및 서해안 거점항만으로써의 시설확충을 통한 지리적

11) 통계청, 『통계연보』, 2000년, 대중국 무역현황(단위: 1000\$).

12) 박병홍, 『西南海岸發展論叢』 제1집, 서남해안발전연구원, 1996. p. 7.

교통 요충지 역할은 물론 물류비 절감에도 유리한 몇 가지 특징은 다음과 같다.

① 부두시설 면에서, 2003년 7월 5만톤급 4개선석과 2만톤급 2개선석이 완공되면 대형선박 총 22척이 동시 접안 할 수 있으며, 화물 보관시설 규모에 있어서 창고 6동과 야적장 1,743천㎡를 확보 하게되어 물류거점항으로서의 역할을 수행하게 될 것이다.

② 군산항은 지리적 교통 요충지로서 환황해경제권을 연결하는 내륙연계 수송체계는 물론 중국과 최근거리(군산~청도 582km, 대련564km, 상해806km 등)에 위치하여 대 중국 교역에 최적 항만으로 부상하게 될 것이다.

③ 내륙연계 SOC자원이 풍부하다. 서해안고속도로가 군산~서울간(2001년9월개통), 군산~목포간(2001년 12월 개통)완공 되며, 전주~군산간 고속화도로는 2002년, 군산~대전간 고속화도로 2002년, 군산~함양간 고속도로건설계획 2005년, 및 군·장간 철도 연결사업이 2004년 마무리되면 사회간접 자본의 확충을 통한 시너지 효과가 나타날 것으로 예상된다.

④ 내륙운송 물류비의 절감(<표 11>참조)효과이다. 대전을 기점으로 인천항의 경우 173km 거리에 컨테이너화물 비용은 40FT 492,000원인데 비해 군산항은 250,000원으로 약 50%에 이르는 물류비를 절감 할 수 있다. 따라서 우리나라 주요 항만과의 비교에 있어서 충남권과 전주권의 물류비 절감효과는 거리 및 요금면에서 우위를 점하고 있다.

<표 11> 물류비 절감 분석 표 (군산항 ↔ 대전·전주지역)

기 점	종 점	거 리 (km)	소요시간 (시간)	내륙운송 요율(원)	
				20FT	40FT
대 전	인 천	173	2 : 00	443,000	492,000
	부 산	276	3 : 30	493,000	548,000
	광 양	249	3 : 00	402,000	447,000
	군 산	105	1 : 10	225,000	250,000
전 주	인 천	232	3 : 00	492,000	547,000
	부 산	349	4 : 10	550,000	610,000
	광 양	190	2 : 10	325,000	361,000
	군 산	59	0 : 40	144,000	160,000

자료: 군산지방 해양수산청, 『보고서』 2001에 의거 작성.

⑤ 컨테이너 전용부두와 양곡 전용부두의 건설계획이다. 한국컨테이너부두공단에서 2개 선석의 컨테이너크레인 4기, 배후CY 및 부대시설을 건설(2002년~2005년) 연간 30만 TEU를 처리할 계획에 있다. 또한 (주)선광에서 양곡 전용부두 2개 선석을 설치(2002년~2003년), 하역기(언로다), 싸이로, 벨트컨베어 등의 장비 구비하여 연간 50만톤~100만톤의 양곡처리 능력을 확보 하게된다.

따라서 군산항은 군산자유무역지역이 활성화될 경우 익산수출자유지역에도 활력소가 될 것은 물론이며 인근 군장국가산업단지의 분양촉진에도 결정적인 기여를 하게될 것이다. 따라서 전주권의 기존 공업단지와 연계되어 장기적으로 전북지역의 광역경제벨트가 형성되어 동북아, 환황해권역의 산업 및 물류거점 중심항으로서 지역산업경제 활성화에 크게 기여할 것이다. 이에 따라 기존 군산항을 축으로 군장신항만개발 사업을 착수, 향후 총 1조730억원을 투자하여 컨테이너 60선석을 완공할 계획에 있다.¹³⁾ 특히 군산항은 군장국가산업단지와 군산산업단지에 인접하여 컨테이너 부두를 중심으로 철도와 연계되어 연안 물류유통체계에도 우수한 입지를 확보함으로써 현대항만으로 성장할 수 있는 잠재력이 풍부한 특성을 갖추고 있다.

(2) 항만 배후지 적극활용

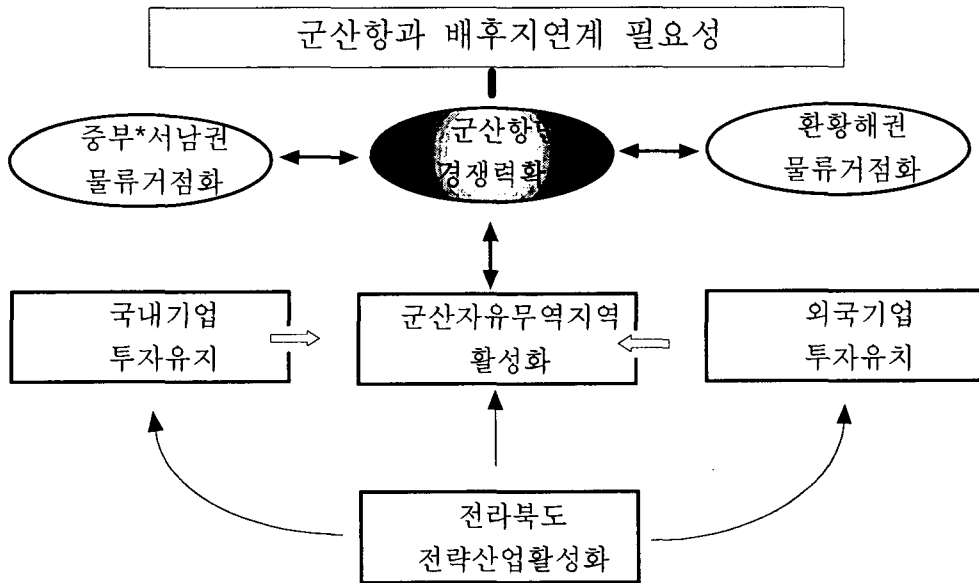
군산항만이 국제적인 항만으로서의 위상을 갖추기 위해서는 무엇보다 항만 배후지의 산업기반 시설 및 생산, 물류, 유통산업 발달이 뒤따라야 한다.

군산자유무역지역 지정으로 군산항은 새로운 발전의 계기를 맞게됨에 따라 향후 동북아 및 환황해권은 물론 우리나라 중부·서남권의 생산과 물류 전진기지로 적극 활용하여야 한다. 군산자유무역지역은 외국인 투자기업을 우선적으로 입주시키는데, 특히 자본과 기술이 부족한 우리로서는 첨단기술 및 선진경영기법이 도입됨으로서 고부가가치 산업을 중심으로 무역수지개선에도 긍정적인 역할을 수행할 것으로 본다. 따라서 자유무역지역이 성공적으로 활성화되기 위해서는 외국인 투자기업유치를 위한 종합적인 정책과 각종 투자 인센티브가 주어져야 하겠다. 이미 아시아 각국(싱가포르, 홍콩, 중국)에서는 생산·교역복합형 자유지역으로서 수입관세 면제, 통관절차 간소화, 관련 행정서비스 및 각종특혜를 제공하고 있다. 우리나라의 외국인직접투자/GDP 비중은, 1992~1997년간 0.34%로 싱가포르 8.78%, 말레이시아 6.86%, 중국 4.57% 인도네시아 1.5%에 비해 극히 저조한 실정이다. 군산자유무역지역의 유치업종으로는 제조업중의 경우 기계, 자동차부품, 전자정보통신

13) 해양수산부 군산지방 해양수산청, 1999. 12.

기기, 환경신소재, 고급 포장지 및 신문용지업종 등이며 서비스산업은 보세전시장, 다국적기업 본사, 물류센터 등이다. 특히 공동물류센터, 전시장, 견본시장 등 무역 관련 시설을 집적하고 항만을 중심으로 하는 국제적인 물류기능과 결합시키는 것이 중요하다.

환황해경제권이 급속히 확대되면서 구미 다국적기업의 진출이 가시화 되고 있는데 이들 기업 중 중국으로 직접 진출하기 어려운 분야는 우리나라로 투자지를 선정할 전망이다. 이에 관련하여 전라북도와 군산시가 적극 추진하고 있는 독일 기계생산기업 Huels사, BASF사등의 유치는 전라북도의 전략산업육성 계획과 일치하는 것으로서 군산이 갖고있는 우위적인 지리적 위치와 제반 투자여건을 감안한 선택으로 받아들여야 한다. 따라서 전라북도와 군산시는 이러한 잇점을 충분히 활용하여 외국인기업을 적극 유치하여야 한다. 따라서 군산항의 경쟁력을 확충을 위해서는 전라북도의 전략산업과 자유무역지역의 활성화 및 중부·서남권을 비롯한 환황해권 물류거점화 전략과 연계한 발전전략이 반드시 필요하다(<그림 2>참조).



<그림 2> 군산항과 배후지 연계 필요성

현재 개발 중에 있는 자유무역지역부지 38만평의 규모는 외국인투자기업 및 국내기업의 입주 수요가 늘어날 경우 추가로 지정 및 확장개발이 가능하다. 군산자

유무역지역 부대시설은 산업자원부의 소관아래 건설되는데, 표준공장 600억원, 물류창고 69억원, 관리소 35억원, 표준식당 28억원, 기타 42억원의 사업비가 투입된다. 그러나 입주수요자의 욕구에 충족 할 수 있는 기반시설이 될지 의문이 제기된다. 특히 표준공장 건설에 있어 입주업체들이 원하고 있는지 원하고 있다면 그 규모, 자가공장의 비율, 표준공장 및 공공시설의 개 보수비용의 계상 여부가 문제시 될 소지가 있다. 따라서 항만을 축으로 하는 교역중심지역으로 발전하기 위해서는 자유무역지역내 물류시설, 정보통신인프라, 교육시설, 사원주택, 복지시설, 주차장이나 공원 등 기타 부대시설의 설치 등이 차후에 충분히 검토 되어야한다. 이를 위해 산업자원부의 일부 권한을 지방자치단체에 이양하는 것도 충분히 검토되어야만 지역개발과 자유무역지역간의 효율을 결합 및 배가시키는데 큰 도움이 될 것이다.

2. 군산항만의 발전전략과 시사점

(1) 복합연계 항만개발

항만과 도시는 대외적으로 21세기 글로벌화와 지방화시대라는 거대한 추세에 부응하기 위해 상호연계 발전전략을 시도해야한다. 항만은 거점물류기지과 중심항만의 지위를 확보해야만 성장·발전이 가능하다. 항만과 자유무역지역에서의 연계효율성은 비관세·복잡한 절차 없이 자유로운 화물의 양륙 선적이 신속하게 이루어짐으로서 물류비용을 최소화 할 수 있고 체선·체화현상을 해소하는데 큰 역할을 하게된다. 군산항은 신항만을 중심으로 자유무역지대와 연계됨으로써, 물류중심의 기존 관세자유지역과는 달리 물류업 외에도 제조업·무역업 또는 무역대리업 등 복합기능을 수행 할 수 있는 국제기준에 부합한 항만으로서 성장가능성이 크다.

따라서 군산항 배후지에는 대우자동차 군산공장을 비롯하여 전체산업의 60% 이상이 조립금속업종이 가동 중에 있어 현재로서도 기계분야에 상당한 집적이 이루어지고 있으며, 또한 전라북도의 지역전략산업이 기계산업으로 선정되어 있어 기계·자동차분야 산업 중심으로 특화·육성하여 새로 지정된 자유무역지대를 활용, 군산항을 거점 수출입 전략항으로 육성해 나가야 할 것이다. 특히 중국과의 역내분업에서 장기간 경쟁우위가 가능한 업종을 유치하여 지역경제의 획기적인 혁신과 연관된 산업의 집적이 선행적으로 이루어져야만 한다. 군산항은 군산자유무역지역을 핵으로 군산국가산업단지·군장국가산업단지(군산지구)·익산수출자유지역·전주공업단지와의 복합 연계성을 고려한 군장신항만개발로 추진되어야 한다.

우리나라는 도로, 철도, 공항, 항만 등 사회간접자본의 부족으로 증가하는 물동량을 원활하게 처리할 수 있는 능력이 부족하다, 복합 물류거점 항만이 되기 위해서는 종합화물터미널 및 집배송단지 등의 시설확충이 따라야한다. 국가 경쟁력을 제고시키기 위한 물류정책도 각종규제 완화, 물류인프라 확충, 정보의 공유화 및 표준화를 통한 물류시스템의 혁신도 중요하다.

(2) 군산항의 발전전략과 시사점

세계경제는 WTO체제 정착으로 정보통신, 물류유통의 급속한 증가에 따른 단일 시장화가 가속되고 있으며 고도의 경쟁력을 확보한 국가와 기업만이 생존할 수 있는 무한경쟁시대에 돌입하였다. 경제활동의 세계화 및 소비자의 욕구다양화에 따른 국제물류 관리체제의 효율성이 요구되는 21세기의 항만발전 전략은, 주요 경제권역별 거점물류체계를 구축, 기업활동의 핵심거점인 동시에 종합물류서비스가 복합적으로 이루어짐으로써 경제적 부가가치 창출에 비교우위적으로 대처하여야만 한다.

군산항은 전라북도지방을 중심으로 형성된 경제권역의 유일한 해외관문으로 취약한 항만시설과 장비의 낙후 및 사회간접자본 연계성부족으로 그동안 주변공업단지 중심으로 수출입화물이 부산항과 인천항 광양항 등으로 우회 수송됨으로서 물류비의 증가와 기업경쟁력약화로 인한 지역경제의 낙후성을 탈피하지 못하였다.

따라서 서해안시대의 개막과 수도권 일환의 교통수요 증가에 대비하고 서해안 산업지대의 개발촉진 및 물류체계의 효율성 향상과 국토균형발전을 도모하기 위하여 서해안고속도로 건설이 1990년 시공되어 2001년 완공됨으로써 군산항은 새로운 전기를 마련하게 되었다. 더욱이 중국의 급부상은 환황해권역 및 동북아물류유통의 관문으로 전환하는 한편, 향후 우리나라 환황해권역의 중심항만으로서 역할이 기대된다. 군산항은 앞에서 살펴보았듯이 대 중국교역 화물의 입·출항이 꾸준히 증가추세에 있고, 특히 제5부두 컨테이너화물 취급 물동량도 활발하게 이루어지고 있음을 알 수 있다¹⁴⁾. 그러나 군산항만의 발전전략은 동북아 및 환황해권역 대 중국 교역항으로서 몇 가지 한계를 극복해야하는 전략적 시사점이 있다.

첫째, 군산항의 대외 인지도를 높여야 한다. 국내외 바이어나 선주들이 선호하는 우리나라 대표적 항만으로는 아직까지도 부산항이나 인천항을 꼽고있는 것은 부인할 수 없는 현실이다.

14) 체선·체화현황은 체선을 1.9%에 이르며 총체선 시간은 평균 29시간으로 전년대비 3시간이 증가하였음.

둘째, 도세가 취약하다는 점이다. 군산항의 배후지인 전라북도는 전통적인 농도로써 이를 탈피하는 산업구조의 조속한 개편이 뒤따라야 할 것이다.

셋째, 군산항은 군장개발권으로 인접 충청권과 개발전략이 맞물려 있다. 그러므로 독자적인 항만개발전략이 다소 무리가 될 수 있다는 점이다.

넷째, 지방자치단체의 지역 이기주의에 따른 항만개발의 무분별한 과다경쟁으로 인해 군산항의 비교우위적인 위상이 약화될 수 있다는 점이다.

따라서 군산신항만이 성공적으로 발전하기 위해서는 이와 같은 한계를 극복하는 방향설정이 무엇보다도 중요하다.

V. 결 론

이상에서 군산항만의 대 중국을 중심으로 교역실태와 발전전략에 관한 제반 사안들을 살펴보았다. WTO체제의 확립에 따라 국제간 교역은 글로벌화시대로 변화하였고 세계경제의 통합효과로 인해 자원, 자본, 기술, 인력 등 상품과 생산요소의 국가간 이동이 자유화되어 해상물동량은 계속 증가 추세에 있다. 최근 세계은행의 보고서에 의하면 중국과 한국은 2020년도에 각각 세계 제 1위 및 제 7위의 경제 대국으로 부상할 것이며, 수출입규모도 현저한 증가세를 보일 것으로 전망했다. 따라서 한반도는 해양세력과 대륙세력간의 결절점으로서 동북아 및 환황해권 지역의 물류중심지 구축에 유리한 지정학적 우위의 요건을 구비하고 있다. 더욱이 중국의 급부상은 동북아와 환황해권 경제벨트에 새로운 경제 질서가 요구된다. 따라서 군산자유무역지역지정은 군산항만의 향후 발전 가능성을 앞당길 수 있다는데 큰 의의가 있다. 이에 따라 본 연구에서는 군산항의 발전전략을 다음과 같은 결론에 그 시사점을 둔다. 첫째, 군산항은 환황해권역으로서 동일권역에 속해있는 상해, 청도, 천진, 대련과 지정학적으로 근접한 입지를 최대한 활용하는 방향으로 개발되어야 할 것이다. 둘째, 중국의 보세구역은 우리나라 자유무역지역과 유사한 개념으로써 군산항만과 중국 환황해권의 보세구항만간의 제조업과 물류업, 무역업을 망라한 통합형 자유무역을 바탕으로 발전시켜 나가야 할 것이다. 셋째, 군산항개발은 서해안시대의 우리나라 중·서남권의 관문항으로서 국토 균형발전 전략차원에서 선도적 항만으로 발전시켜 나가야 할 것이다. 넷째, 군산항만은 인접 배후지인 군산자유무역지역과 군산산업단지, 군장국가산업단지, 익산수출자유지역 및 전주공업단지 기타 인접한 농공단지를 활성화시킴으로써 내륙연계수송체계 확보는 물론 환황해

경제벨트권으로서의 역할을 다 할 수 있다. 특히 이를 위해서는 외국자본 유치에 적극적인 전략이 요구된다. 다섯째, 군산항의 개발전략은 미래지향적 현대항만으로 개발되어야한다. 중국의 WTO가입과 21세기의 동북아는 물론 환황해권의 교역증가에 대비한 물류 서비스 지원을 위해 부두시설 및 하역장비, 컨테이너터미널, 항만운영시스템을 개발하여 항만수요에 대비하여야 한다.

우리나라 항만개발은 과거 동남권에 편중되어 있어 지역간 균형발전에 저해요인이 되어왔다. 현재 진행중인 군산신항만 건설 사업은 서해안 개발에 따른 지역간 균형발전에도 크게 기여할 것으로 본다. 따라서 군산자유무역지대에 따라 군산항이 거듭나기 위해서는 항만 배후지의 투자환경을 조성하는 한편 각종 인프라시설, 다양한 인센티브제공, 일관된 정부의 지원과 지방자치단체의 지속적인 투자유치의지 및 정책이 과제로 남아있다.

참 고 문 헌

1. 길광수, 「우리나라 관세자유지역제도의 이해」, 『월간해양수산』, 한국해양수산개발원, 2000. 5.
2. 김천식, 「세계 주요항만의 컨테이너 물동량추이와 경쟁력전략」, 『한국항만경제학회지』, 제16권, 2000. 7.
3. 김학소, 김의준, 성숙경, 「항만투자의 경제적 효과에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2000. 12.
4. 김형근, 「동북아 물류중심기지 구축을 위한 투자규모 확대 필요」, 해양수산개발원, 『해양수산동향』, 2000. 11.
5. 방희석, 이충배, 「우리나라 항만관리구조 개선방향」, 『한국항만경제학회지』, 제14집, 1998. 7.
6. 백종실, 「아시아 주요국 항만배후지 물류거점화정책비교연구」, 한국해양수산개발원, 1999. 12.
7. 신승식, 김수엽, 「해운·항만 물류정보화를 위한 기반조성 연구」, 한국해양수산개발원, 2000. 12.
8. 신승식, 김수엽, 한광석, 이병우, 박일란, 「해상교통 D/B구축을 위한 기본설계」, 한국해양수산개발원, 1999. 12.
9. 신태용, 「21세기를 향한 중국의 산업정책과 한·중 산업협력에의 시사」, 산업연구원, 1999. 7.
10. 심기섭, 「컨테이너터미널 운영업체의 경영전략」, 『월간해양수산』, 통권 제189호,

한국해양수산물개발원, 2000. 6.

11. 이광복, 「군산자유무역지역의 지정배경 및 활성화방안」, 제2회 국제물류유통세미나 자료, 2000. 11.
12. 임종관, 「한·중 항로 컨테이너물동량과 인천항의 위상」, 『월간해양수산』, 통권 제193호, 한국해양수산물개발원, 2000. 10.
13. 전일수, 「국제복합운송시스템」, 21세기한국연구재단, 1997. 12.
14. 정필수, 김형태, 「새로운 항만개발 및 관리제도의 구축방안」, 한국해양수산물개발원, 1998. 12.
15. 중국 투자 실무 가이드 무공자료 99-15, 대한무역투자진흥공사, 1999. 6.
16. 천진항보세구관위회변공사, 천진항보세구, 2000.
17. 『항만』, Vol. 22. 3·6·9·12호, 1998, Vol. 23. 봄·여름·가을·겨울호, 1999.
18. _____, Vol. 24. 여름·가을호, 한국항만협회, 2000.
18. 『해양정책연구』, 제14권 제2호, 한국해양수산물개발원, 1999. 겨울호.
19. Comtois, C., "The Integration of China's Port System into Global Container Shipping," *GeoJournal*, Vol. 48, 1999, pp. 35-42.
20. Frankel, Ernst G., *Port Planning and Development*, A Wiley-Interscience Publication, New York, 1987.
21. Slack, B., "Containerization Interport Competition and Port Selection," *Maritime Policy and Management Policy and Management*, Vol. 12, No. 4, 1985, pp. 293-303.

논문투고일: 2001. 8. 17

논문심사일: 2001. 9. 20 <1차>

논문심사일: 2001. 10. 13 <2차>

심사판정일 : 2001. 11. 17