

원목 수입의 주요 항구별 특성

김철상 · 김기동*

국립산림과학원 산림경영부 임업경제과

The Characteristics of Port for Log Import

Chul-sang Kim and Ki-Dong Kim*

Korea Forest Research Institute, Seoul 130-712, Korea

요 약: 국내 원목 수입업체는 인천, 전북, 그리고 부산지역에 밀집되어 있으며 이는 원목 수입항구와 밀접한 관계가 있다. 지금까지 국내 원목 수입은 인천항과 부산항이 독보적인 위치의 항구로 자리 잡고 있다. 이에따라 항구 주변의 각종 원목 가공 산업, 즉 소량의 원목 도·소매상들을 비롯하여 제재업체, 합판, 파티클보드 및 섬유판 생산업체 등이 항구 주변에 밀집되었다. 2007년 우리나라 전체 원목 수입물동량을 항구별로 분석하면 인천항을 통한 수입이 전체 원목 수입의 56.9%를 차지하여 인천항이 국내 최대 원목 수입항이며, 다음으로 부산항이 20.9%, 그리고 군산항 17.9%로 원목을 수입하였다. 그러나 2000년 이후 인천항과 부산항은 물동량이 감소한 반면 군산항과 동해항은 소폭이나마 증가하는 경향을 보이고 있다. 이는 주로 벌크선에 의해 대량으로 수입하던 원목 수입업체들이 2003년 수입 원목가격의 급등으로 줄어든 반면 컨테이너를 이용한 소량을 수입하는 업체가 증가하였기 때문으로 분석된다. 이는 극동 러시아, 독일 및 미주지역에서 소량으로 컨테이너를 이용한 원목 수입이 늘었기 때문으로 분석되었다. 또한 항구별 주요 수입국별 원목 수입량은 2007년 기준 인천항의 경우 뉴질랜드(1,685Mt), 러시아(574Mt)의 순으로 수입되었으며, 부산항은 미국(438Mt), 뉴질랜드(258Mt) 순으로 수입되었고 군산항은 뉴질랜드(950Mt)에서 대부분이 수입되는 것으로 분석되었다.

Abstract: Republic of Korea (ROK) log import companies have clustered around In-cheon, Jeon-buk and Bu-san. This reason related to port for log import. This study analyzed the quantity of Whole imported log transported by port. As the result of analysis, In-cheon port accounted for 56.9% log import, which is the maximum log import port in ROK. Next Bu-san port 20.9%, Gun-san port 17.9%. However, these port have declined the quantity of imported log transported since 2000. Gun-san port and Dong-hae port increased narrow range. The reason of why In-cheon and Bu-san port declined log import and Gun-san and Dong-hae port increased is that a sudden rise in the price of log in 2003, and import of using a container ship increased. In the addition, log import from Far eastern Russia, Germany and America increased through a container ship, however, declined log import through a bulk ship. Most of imported log at In-cheon port are from New zealand and Russia, imported logs at Bu-san port are almost from US and New zealand.

Key words : log, import, port, bulk, container.

서 론

우리나라의 2006년 원목 수입량은 6,366천m³이며 총 수입금액은 755,686천\$였으며 2007년은 전년대비 4.4% 증가한 6,643천m³이며 총 수입금액은 910,316천\$였다. 원목의 주요 수입국은 뉴질랜드, 러시아, 오스트레일리아, 미국, 캐나다, 솔로몬 등에서 수입하고 있다. 이중 침엽수 주요 수입국은 뉴질랜드, 러시아 그리고 미국이 주요 수입

국이며 활엽수 원목 주요 수입국은 파푸아뉴기니, 말레이시아 등에서 수입하고 있다. 국내 원목 수입은 대부분의 수입국에서 벌크선¹⁾을 이용하여 수입하고 있는 상황이다. 특히 뉴질랜드, 러시아, 동남아에서 수입하는 경우 모든 원목 수입은 벌크선을 이용하고 있다. 미국, 캐나다 및 유럽 등의 원거리 소량 원목수입은 컨테이너선을 이용하여 수입하는 경우가 증가하는 경향을 보이고 있다.

일반적으로 항만은 선박이 접안하여 선적 혹은 하역하는 장소로서 선박이 정박하기 위한 정박시설, 접안시설, 하역장비, 보관시설, 산업적 기초시설, 배후연계 수송시설

*Corresponding author
E-mail: kidong100@hanmail.net

등 일련의 물적 시설이 갖추어진 조직 또는 운영체로 정의되고 있으며, 해상수송과 육상수송을 연결함으로써 화물수송 서비스 기능, 국민 경제가 원활히 활동하도록 하는 기능 등의 서비스 기능을 제공한다(조계석 등, 2000). 해운·항만산업은 특히 대외 의존도가 높은 국내 경제상황에서 불매 수출입 원자재와 중간재 및 완제품 대부분을 해운·항만산업이 수송·처리하므로 동 산업의 역할은 매우 큰 것으로 평가되고 있다(정봉민 등, 2004). 또한 항만은 우리나라와 같이 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 나라에서는 필수적인 인프라일 뿐만 아니라 수출 및 수입을 원활히 하여 국가 경제성장을 위한 필수적인 사회간접 자본 중 하나이다. 또한 최근 항만 시설이 크게 개선되었으며 하역시스템 및 하역장비도 컨테이너 화물 부문에서 가장 혁신적으로 발달하고 있다. 앞으로의 항만개발여건은 급격하게 변화하고 있으며, 이에 따라 항만개발정책은 기존의 양적인 개발에서 질적인 개발로 패러다임이 전환되어가고 있는 상황이다(해양수산백서, 2005). 최근 신항만으로 개발되고 있는 광양항과 평택항 등은 컨테이너 화물의 하역과 보관을 위한 공간과 훌륭한 배후지역을 보유하고 있어 컨테이너 수입이 더 늘어날 수 있는 기반 시설을 가진 항구이기도 하다. 국내 소비 목재를 수입에 의존하는 국내여건상 원목 수입을 위한 항구와 시설들은 원목 수입을 위한 핵심 기반시설임은 당연하다. 우리나라 목재류 항만물동량은 2005년 연간 9,012천RT에서 2020년에는 연간 16,749천RT으로 예측되어 목재류의 항만 물동량은 계속 증가할 것으로 예측하고 있다(해양수산부, 2006). 이와같이 목재류의 항만물동량은 계속 증가할 것으로 예상된다. 앞으로 항구와 항만에 따른 원목 수입 특성의 차이가 더욱 두드러질 것으로 전망되며 원목수입에 있어 항구별로 항구의 지리적 위치, 항구시설, 배후시설, 인접지역의 목재산업 및 소비성향의 특성 또한 지역별로 차이가 발생할 것으로 분석된다.

본 연구는 항구별로 원목 수입에 대한 전반적인 상황을 분석하기 위해 원목 수입업체의 지역별 분포를 비교하고

항구별로 수입원목의 수종별 물동량을 비교·분석하였다. 또한 목재 수입 업체와 주변 소비지의 목재소비 특성과 어떻게 연계되어 있으며, 주요 항구의 원목 수입의 장·단점 등을 분석하였다. 또한 새롭게 원목 수입 항구로 부각되는 항구의 배경과 향후 발전 가능성 등을 고찰하고자 한다.

연구 방법

본 연구의 목적인 주요 항구별 특징을 분석하고자 문헌 검색 및 주요 항구 즉, 인천, 동해, 부산, 광주, 군산지역의 목재를 수입하는 목재 수입 업체 및 제재 업체를 직접 방문하여 심층면접 조사를 수행하였다. 인천의 6개 업체, 동해의 1개 업체, 부산의 3개 업체, 광주의 1개 업체 그리고 군산의 2개 업체의 관계자를 직접 만나 조사를 하였으며, 주요 문헌 검색은 항구별 주요 특징을 파악하기 위하여 해양수산청 자료와 원목 수입에 관한 자세한 정보를 파악하기 위해 1998년부터 2007년까지 국립산림과학원의 「임업경제동향」에서 얻은 자료와 정보를 활용하였다. 항구별·수종별 원목수입량에 관한 물동량을 조사하기 위해 한국무역협회 자료와 산림청 임산물 수출입 통계자료를 이용하였다. 그리고 제재목 수요의 특성과 항구별 원목 하차장 등의 자료 수집을 위해 관계자와 전화 조사 및 직접 면접 조사를 실시하여 연구하였다. 특히 일반 통계로는 파악할 수 없는 주요 항구의 목재 수입에 관한 특성은 주요 항구를 직접 방문 후 배후지의 원목 수입업체에 방문하여 담당자와 면접조사로 얻은 정보를 활용하였다.

결과 및 고찰

1. 원목 수입업체의 지역별 분포

2007년 국내 원목 수입업체는 인천, 전북 그리고 부산에 전체 수입업체의 73%가 밀집되어있다<표 1>. 우리나라의 원목 수입업체의 지역별 분포를 살펴보면, 2007년

표 1. 연도별·지역별 원목수입업체수.

	계	인천	서울	강원	경기	대전 (충남)	충북	전북	전남	부산	경남 (울산)	대구 (경북)
1995	311	102	90	0	31	0	1	4	6	51	10(2)	7(7)
2000	356	155	55	0	37	4(1)	1	31	4	36	15(1)	10(6)
2006	189	84	15	1	10	3(2)	1	30	4	21	7(1)	7(3)
2007	174	77	14	1	7	3(2)	1	27	4	23	5(1)	7(2)
1995년대비 증감율	-44.1	-24.5	-84.4	-	-77.4	-	-	575.0	-33.3	-54.9	-50.0	-35.7

자료: 한국무역협회

¹⁾ 일반적으로 원목을 수입하거나 수출할 때 벌크선을 이용하거나 컨테이너선을 이용하는 경우로 구분할 수 있는데 벌크(bulk)선이라 함은 배짐을 포장하지 않은 채 산적(散積)한 화물선을 말하는 것이며 컨테이너를 이용하는 수입은 일반 컨테이너에 소량(40피트 컨테이너의 경우 약 70 m³)의 원목을 수입하는 경우이다.

기준으로 총 174개 업체 중, 인천지역에 소재하는 업체가 77개 업체로 가장 많았으며, 다음으로 전북 27개, 부산 23개, 서울 14개, 대구(경북) 9개, 경기 7개, 경남(울산) 6개, 대전(충남) 5개, 전남 4개, 강원도가 1개 업체 순이었다. 상위 2개 시·도, 즉 인천과 전북에 수입업체의 60%에 해당하는 104개 업체가 집중되어 있다. 상위 2개 지역에 원목 수입업체가 집중되어 있는 것은 원목수입이 항구를 통하여 이루어지므로 지리적 우수성이 타 시·도에 비해 높기 때문이다.

<표 1>을 살펴보면 1995년 대비 전체 원목 수입업체가 44% 가량 감소하였다. 서울지역이 84% 감소로 가장 많이 감소하였으며 경기도 77%, 부산 55% 가량 감소하였다. 이와같이 서울지역, 즉 인천항을 기반으로 한 서울지역 업체와 부산항을 기반으로 한 부산지역 업체의 감소의 원인은 국내 원목 수입량의 감소와 원목 수입항의 증가로 인한 분산효과라고 할 수 있다. 국내 전체 원목수입량은 1995년에 8,412천m³이었으나 2007년도는 6,643천m³로 감소하였다. 1998년 외환위기 때 원화 가치가 급락하면서 수입량도 한때 4.4백만m³로 감소되었으나 환율의 안정과 경제성장으로 점차 수입이 다시 증가되어 2002년에는 7.7백만m³까지 증가되었다. 그러나 중국으로의 해상물동량 증가로 인한 해상운임의 급격한 상승과 뉴질랜드 달러의 가치 상승으로 인한 뉴질랜드 목재생산에 있어서의 채산성 악화, 국내 건축경기의 불황 등이 감소의 원인으로 분석되었다. 해상운임의 경우 뉴질랜드에서 출발하여 인천항으로 향하는 벌크선 기준 2007년 1월 대비 2008년 1월의 운임은 78%나 증가하였다. 해상운임이 증가한 주요 원인은 중국의 철강석 등의 원자재 수입급증으로 벌크선의 중국행 운항이 증가하였고 이런 이유로 원목 수출입을 위한 벌크선 운항이 감소하여 원목수입에서 해상 운임이 상승한 것으로 분석되었다. 또한 이러한 국내·외 정세변화로 원목 수입이 감소되자 경인 지역에 집중되어 있던 영세한 원목

수입업체의 폐업이 증가하게 되었으며 이로 인해 인천, 경기, 부산 등의 원목 수입업체는 감소한 것으로 분석되었다. 그러나 전북은 1995년 이후 꾸준히 원목 수입업체가 크게 증가하였는데 이는 군산항이 1997년 신항만이 준공된 이후 2000년 외항 제5부두 준공까지 꾸준히 개발이 지속되었기 때문이다. 이에 따라 군산항으로의 원목 수입 물동량이 증가하면서 기존 인천, 부산 등의 원목 수입업체의 이동 및 신규 업체들이 군산항 주변에 새롭게 생긴 것으로 분석된다. 충청남도도 군산항의 간접 세력권으로 인해 지리적 우수성과 대도시의 소비지를 기본으로 원목 수입업체가 입주한 것으로 분석되었다. 또한 강원도는 동해항으로의 러시아산 원목수입이 증가하면서 배후 산업단지 원목 수입업체가 입주하면서 원목 수입업체가 등장하였으며 러시아로 부터의 원목 수입이 더욱 증가하면 강원도에도 많은 원목 수입업체와 가공업체들이 입주 할 것으로 예상된다.

2. 항구별 원목(목재류) 물동량 분석

국내 원목 수입업체가 많이 감소하였으나 우리나라 원목수입의 중심을 이루고 있는 항구는 여전히 인천항과 부산항이라 할 수 있다. 인천항, 부산항 그리고 군산항 등 3개 항을 통한 원목 수입량은 우리나라 원목 수입 물동량의 95.7%를 점유하고 있는 것으로 분석되었다<표 2>. 우리나라의 원목 수입 항구 중, 2007년 수입원목 물동량이 가장 많았던 곳은 인천항으로서 총 원목 수입량의 57%를 차지하는 3,016천Mt이었으나, 1995년과 비교했을 경우 1995년의 4,424천Mt에 비해 1,408천Mt이나 감소하였다. 그러나 국내에서는 최대 물량을 인천항으로부터 수입하고 있으며 거의 모든 주요 원목 수입국으로부터의 원목이 수입되고 있다. 다음으로 부산항은 1,111천Mt의 원목이 수입되어 1995년 995천Mt에 비해 116천Mt이 증가한 것으로 분석되었다. 부산항은 2000년 이후 하락하고 있었으나 최

표 2. 항구별 원목 수입 물동량 추이.

단위 : 천Mt

연도	합계		인천항		군산항		목포항		진해항		마산항		부산항		동해항	
	수량	%	수량	%	수량	%	수량	%	수량	%	수량	%	수량	%	수량	%
1995 (A)	6,949	100	4,424	63.7	721	10.4	343	4.9	0	0	434	6.3	995	14.3	32	0.5
2000	5,679	100	3,511	61.9	848	14.9	161	2.8	0	0	292	5.2	862	15.2	1	0
2002	6,440	100	3,813	59.2	1,221	19.0	173	2.7	240	3.7	214	3.3	770	12.0	9	0
2003	6,015	100	3,511	58.4	1,195	19.9	163	2.7	225	3.7	158	2.6	751	12.5	12	0.2
2004	5,436	100	3,054	56.2	1,042	19.9	126	2.3	201	3.7	156	2.9	846	15.6	11	0.2
2005	5,133	100	2,903	56.6	935	19.2	132	2.6	229	4.5	124	2.4	762	14.9	48	0.9
2006	5,184	100	2,961	57.1	1,043	18.2	60	1.2	38	0.7	167	3.2	867	16.7	48	0.9
2007 (B)	5,305	100	3,016	56.9	950	17.9	33	0.6	-	-	85	1.6	1,111	20.9	110	2.1
A-B	-1,644	-	-1,408	-	229	-	-310	-	-	-	-349	-	116	-	78	-

자료 : 한국무역협회

근 다시 수입물동량이 증가하고 있다. 이것은 부산지역 원목 제재업체에서 최근 미국산 원목을 선호하면서 미국산 원목 수입이 증가하였기 때문으로 분석되었다. 군산항을 통한 원목 수입량은 950천Mt로 부산항 다음으로 원목 수입 물동량이 많았다. 군산항은 인천항, 목포항 및 마산항의 감소와는 대조적으로 1995년 대비 229천Mt이 증가한 실적을 나타냈다. 군산항은 개항 이후 지속적인 시설증대와 저렴한 하치장 임차료로 군산항으로의 원목 수입이 증가한 것으로 분석되었다. 기타 2007년에 마산항, 목포항 및 군산항으로는 85천Mt, 33천Mt 및 110천Mt의 원목이 각 항구로 수입되었다. 최근 군산, 동해항이 원목 수입 항구로 새롭게 부각되고 있다. <표 2>를 보면, 1995년과 비교했을 때, 군산항과 동해항의 원목 수입 물동량은 타 항구의 감소되는 경향과는 반대로 증가하는 것으로 분석되었다. 동해항의 이러한 원목 수입 물동량 증가의 원인은 러시아산 원목수입의 증가가 원인으로 분석된다. 이렇게 동해항을 통한 러시아산 원목 수입이 가능하면서 새로 조성된 산업단지에 원목수입 및 제재업체가 많이 입주하고 있다. 그러나 최근 러시아의 원목 수출세 인상 등으로 러시아산 원목 수입이 감소할 것으로 전망되어 앞으로 동해항의 원목 수입은 줄어 들 것으로 예상된다. 군산항은 주변의 우수한 교통망과 기반시설로 목재류 수입물동량이 꾸준히 증가하고 있다.

3. 수입항의 원목 수입형태

벌크선이 주로 이용되는 원목 수입항은 인천, 평택, 군산, 목포, 여수, 진해, 부산, 마산, 동해 등이며, 컨테이너선으로 원목수입이 가능한 항구는 인천, 부산, 광양이 대표적이다. 인천과 부산은 벌크선과 컨테이너선을 이용한 원목 수입이 모두 가능한 항구이다. 최근 동해항도 컨테이너 하역 기반시설이 갖추어져 컨테이너 수입이 가능한 상태이다. 현재까지 대부분의 원목 수입은 벌크선을 이용하여 수입하였으며, 항만에 접안하여 원목을 하치장에 적재한 뒤 다시 트럭으로 이동하는 경우가 대부분이었다. 그러나 최근 일부 소량의 원목 수입이 증가하면서 소량 수입에 알맞은 컨테이너를 이용하기 시작하였다. 그리고 점

차 컨테이너를 이용한 수입은 증가하는 추세이다. 이러한 컨테이너를 이용한 원목수입의 증가 원인은 2003년 이후, 수입 원목 가격의 급등으로 인해 벌크선을 이용한 대량 수입이 감소하는 경향을 보이고 있으며, 국내 건설경기 부진에 의한 원목수요의 감소 및 소규모 수입업체의 증가 영향으로 컨테이너를 이용한 원목의 소량수입이 증가하는 등의 결과로 분석되었다. 소규모 수입업체가 증가한 원인은 대형 원목 수입상사가 폐업을 하면서 중소기업의 수입업체와 개인 사업 위주의 수입업체가 증가한 것이 하나의 원인이며, 또한 2003년의 원목 수급 파동의 영향으로 대형 수입업체에서 원목을 공급받지 못하는 영세 일반 제재소에서 자가 판매용 원목을 직접 소량 수입하는 사례가 증가하였기 때문인 것으로 분석되었다. 영세 수입업체의 증가는 또한 높은 벌크선 운임을 피해 상대적으로 운송비가 저렴한 컨테이너를 이용하는 결과를 초래하였다. m³당 운송비를 살펴보면 컨테이너선을 이용한 운임이 벌크선에 비해 약 50\$ 가량 저렴한 것으로 조사되었다. 컨테이너선의 운임이 저렴한 이유는 북아메리카 및 유럽으로 국내 수출품을 수출한 컨테이너가 대부분 빈 컨테이너로 국내로 다시 들어오기 때문에 국내로 들어오는 컨테이너의 수요가 거의 없어 컨테이너 운임이 저렴한 것으로 분석되었다. 특히 유럽(함부르크)으로의 운임은 아주 저렴한 것으로 조사되었다<표 3>.

4. 주요 원목수입 항구의 수입국별 원목 수입량

주요 침엽수 원목 수입수종은 뉴질랜드산 라디에타파인, 러시아산 적송(사스나)과 전나무, 미국과 캐나다산의 더글라스퍼와 험록, 호주와 칠레산 라디에타파인, 독일산 레드파인 등이며, 남양재로서 가장 많이 수입하는 원목은 솔로몬·파푸아뉴기니아의 MLH와 G3mix²⁾ 및 말레이시아의 메란티 및 나왕 등이다.

주요 항구별 수입수종을 살펴보면 인천은 뉴질랜드산, 러시아산 사스나 및 남양재 등 거의 모든 종류의 원목이 수입되고 있으며, 평택, 군산 및 목포는 뉴질랜드산 라디에타파인을 주로 수입하는 것으로 조사되었다. 그리고 광양, 진해항은 미국 및 캐나다산 험록과 더글라스퍼, 독일

표 3. 벌크선 운임.

단위 : \$/m³

	벌크선			컨테이너선			
	'06.1	'06.6	'07.1	'07.6	'07.10	'07.10	
뉴질랜드	45	45	50	55	70	밴쿠버	17.6
솔로몬	52	54	57	60	65	시애틀	16.4
러시아	19	19	24	25	30	함부르크	8.0

주 : 컨테이너선 운임은 40피트 컨테이너이며 70을 선적

²⁾MLH와 G3mix는 Mix Light and Hardwood와 Group 3 Mix의 약자로 유칼립투스, 타리나리, 브켈라, 유지니아 등 남양재의 여러 수종의 원목이 섞여 있는 수출용 원목임.

표 4. 인천항의 국별 원목 수입량.

단위 : Mt

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
뉴질랜드	1,681	1,815	2,189	2,128	2,026	1,637	1,542	1,687	1685
러시아	370	917	849	938	888	785	823	754	574
호주	253	163	94	198	141	131	163	210	339
칠레	777	50	5	102	5	62	1	0	-
캐나다	14	3	3	32	31	8	15	13	35
미국	382	61	54	60	81	75	70	109	142
독일	5	-	-	1	-	-	5	6	75
PNG	335	209	171	137	127	134	86	58	59
솔로몬	163	59	62	105	141	151	107	80	61
말레이시아	352	200	106	90	65	69	88	40	37
인도네시아	3	4	17	8	2	-	-	-	38

자료 : 한국무역협회

표 5. 부산항의 국별 원목 수입량.

단위 : Mt

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
뉴질랜드	161	277	250	251	278	209	218	239	258
러시아	29	169	116	84	79	81	57	82	48
호주	-	75	126	134	76	71	55	40	-
칠레	42	-	-	-	-	17	-	-	-
캐나다	15	11	20	56	68	124	134	187	221
미국	247	80	79	93	106	190	166	182	435
독일	1	-	-	-	-	1	7	9	54
PNG	238	67	36	17	17	9	5	17	3
솔로몬	9	58	56	41	50	86	83	72	55
말레이시아	192	87	55	77	68	520	28	36	22
인도네시아	-	-	35	-	-	-	-	-	-

자료 : 한국무역협회

산 레드파인이 주로 수입되고 있으며, 동해항은 러시아산 원목이 주로 수입되는 것으로 분석되었다. 부산항은 뉴질랜드산, 미국 및 캐나다산 원목이 주로 수입된다. 과거에는 러시아산 적송도 수입하였으나 최근 러시아산 적송의 가격상승으로 부산지역에서는 러시아산 적송의 수입이 급격히 줄어든 것으로 분석되었다.

인천항의 연도별 주요국별 원목 수입량을 살펴보면, 먼저 인천항의 국별 원목 수입량은 2007년 기준으로 뉴질랜드(라디에타파인) 1,685Mt, 러시아(적송과 전나무) 574Mt, 호주(라디에타파인) 339Mt, 미국(햄록·더글라스퍼) 142Mt, 솔로몬 61Mt, 파푸아뉴기니 59Mt, 말레이시아 37Mt 등의 순이다. 인천항은 국내 최고의 종합적 원목수입 항구임을 알 수 있다<표 4>. 특히 1995년 보다 러시아산 원목의 수입은 2002년도에 최고로 많이 수입하였으나 최근 가격상승으로 약간 감소한 현상을 보이고 있다. 또한 러시아의 수출세 인상과 동해항의 러시아산 수입 등으로 인천항의 러시아산 원목 수입량은 감소할 것이다. 파푸아뉴기니, 솔로몬 및 말레이시아의 남양재 수입은 크게 감소하였다. 특히 남양재의 경우 1993년 활엽수 원목의 가격이 폭등하자 국내 합판 업체는 침엽수 원목을 중판으로 하는 복합합판

의 생산을 시작하면서 가격이 급등한 남양재의 수입은 감소하기 시작하였다.

부산항의 연도별 주요국별 원목 수입량을 살펴보면, 최근 캐나다와 미국으로부터의 수입이 증가하였으며, 러시아산 적송의 가격 상승으로 독일산 적송이 많이 수입된 것으로 분석되었다. 부산항의 경우 부산지역 원목 수입 업체에서는 안정적인 가격과 공급을 할 수 있는 북미산 원목을 상당히 선호하는 경향이 있어 미국과 캐나다로부터의 수입이 증가되고 있는 것이며, 러시아산 원목 수입은 급격히 감소하고 있다. 독일산의 경우 독일지역 태풍 피해목을 저렴한 가격으로 수입하였으나 피해목이 거의 소진되어 독일산 원목도 수입량은 감소할 것으로 예상된다.

군산항의 경우 뉴질랜드산 라디에타파인의 수입이 크게 증가하였으며, 점차 원목 수입국도 다변화 되어가는 것으로 조사되어 전체적으로 수입원목량은 증가하는 것으로 분석되었다. 군산항은 위에서도 설명하였듯이 개항 이후 꾸준한 설비증가, 도로망 확충 및 저렴한 하치장 임차료 등으로 지리적 및 경제적인 면에서 매력적인 항구로 부각되고 있어 앞으로 수입국이 다변화 될 것으로 예상하며 또한 인근 배후지의 많은 원목 수입업체 및 가공업체

표 6. 군산항의 국별 원목 수입량.

단위 : Mt

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
뉴질랜드	259	478	908	915	894	693	590	681	950
러시아	86	115	72	30	56	93	118	177	113
호주	-	243	110	264	197	205	192	135	123
칠레	218	-	-	-	-	-	-	-	20
캐나다	4	-	-	-	7	-	-	12	27
미국	-	4	12	6	35	45	33	38	32
독일	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PNG	84	-	-	-	2	5	-	-	1
솔로몬	31	4	7	4	4	-	2	-	-
말레이시아	39	3	3	-	-	-	-	-	-
인도네시아	-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료 : 한국무역협회

들이 입주할 것으로 분석된다.

동해항은 1995년도에는 뉴송이 수입되었으나 이후 수입되지 않고 단지 러시아산 원목만이 수입되었다. 최근 동해항의 경우 컨테이너 하역이 가능하게 되어 컨테이너를 이용한 원목 수입도 가능하므로 수입국이 다변화 될 것으로 분석되었다.

결론

국내 원목 수입업체는 인천, 부산 및 전북지역에 전체 원목수입업체의 73.2%가 분포되어 있다. 인천항과 부산항이 국내 원목 수입의 중심을 이루고 있는 항구이며 벌크선으로 수입되는 원목은 주로 인천항과 부산항이 대표적이며, 군산, 평택, 목포, 여수, 진해 및 동해항으로도 벌크선으로 원목을 수입하고 있다. 2007년 원목 수입의 57%인 3,016천Mt이 인천항을 통하여 수입되었으며 다음으로 부산항이 1,111Mt, 군산항으로는 950천Mt이 수입되었다. 최근 원목 수입항구로 새롭게 부각되는 항구로는 군산과 동해항으로의 원목 수입이 늘어나고 있으며, 이들 항구가 새롭게 부각되는 이유는 첫째, 최근 소량의 원목 수입이 증가하면서 소규모의 항구에서 소량의 원목 수입이 증가한 것이 큰 이유이며, 둘째, 2003년 이후 해상운임의 급등 등의 영향으로 뉴송 원목 수입가격이 급등세를 보이면서 뉴송의 원목 수입량은 매년 감소한 반면, 원목 수송의 지리적 여건에서 유리한 극동 러시아로부터 원목(스프루스, 사스나 등)과 북미지역의 원목을 수입하는 등 원목 수입국이 다양하게 변화하면서 이들 항구로의 수입이 증가하였기 때문이다. 셋째, 이들 군산, 목포 및 동해항의 하치장 시설 이용 측면 즉, 하치장임차료를 살펴보면 군산과 목포는 3.3 m²당 월 임차료가 500원에서 700원으로 인천과 부산의 1,500원에서 2,500원 보다 가격적인 측면에서 유리해 비용 측면에서 인천이나 부산항에 비해 상대적으로 우수하기 때문에 영세 수입업체들의 이용이 증가하

였기 때문으로 분석되었다.

컨테이너를 이용한 원목 수입도 최근 증가하는 경향을 보이고 있는데, 이는 2003년 이후 수입 원목 가격의 급등으로 벌크선을 이용한 대량 수입이 감소하는 경향을 보이고 있으며, 국내 건설경기 부진에 의한 원목 수요의 감소 및 소규모 수입업체의 증가 영향으로 컨테이너를 이용한 수입이 증가하였기 때문이다. 항구별 수입원목 수종은 인천은 거의 모든 수종이 수입되는 것으로 분석되었고 평택, 군산 및 목포는 뉴송을 주로 수입하는 것으로 조사되었다. 광양 및 진해항은 미국 및 캐나다산 햄록과 더글라스피와 독일산 레드파인이 주로 수입되는 것으로 분석되었다. 동해항은 러시아산 원목이 주로 수입되었으며 부산항은 뉴질랜드산, 미국 및 캐나다산 원목이 주로 수입되는 것으로 분석되었다.

앞으로 부산항을 통한 목재 수입은 군산항, 목포항, 울산항 등의 신항만으로 분산될 것으로 예상되며 특히 군산항은 우수한 지역여건 및 배후 목재 산업 확장으로 목재 수입의 중요한 항구로 성장할 것으로 예측된다. 국내 원목 수입은 중소기업의 소량 수입과 원목의 컨테이너 수입으로 소규모 항구에서도 원목 수입이 가능하여 수입 항구가 다양화 되어가고 있으나 항구의 기반시설 및 도로망 등이 항구의 또 다른 경쟁력으로 작용할 것이다.

인용문헌

1. 국립산림과학원. 2007. 임업경제동향.
2. 김철상. 2007. 2006년도 원목수입 및 수입가격 분석. 산림경제연구 제15권. pp41-52.
3. 정봉민 등. 2004. 해운·항만산업의 국가경제 기여도 분석. 한국해양수산개발원.
4. 정찬영 등. 2003. 항만개발사업의 경제적 타당성 평가의 개선방안 연구. 한국해양수산개발원.
5. 조계석 등. 2000. 항만투자자의 경제적 효과에 관한 연구. 한국해양수산개발원.

- 6. 주린원 등. 2007. 산림부문의 추세 및 장기 전망. 국립
산림과학원. 연구보고 07-19.
- 7. 산림청. 2006. 2007. 임업통계연보.
- 8. 해양수산부. 2006. 전국 무역항 기본계획.
- 9. 해양수산부. 2005. 해양수산백서.

- 10. Alan E. Branch, 1986. Element of port operation and
management, champman and hall.

(2008년 4월 18일 접수, 2008년 7월 2일 채택)