

# 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향

황호만\*

## The Logistics Infrastructure for the Exploitation of Saemangeum New Port

Ho-Man Hwang

### 목 차

- |                       |                              |
|-----------------------|------------------------------|
| I. 서론                 | IV. 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향 |
| II. 항만물류환경의 변화        | V. 결론 및 시사점                  |
| III. 새만금 신항 개발계획과 문제점 |                              |

Key Words: Logistics infrastructure, Saemangeum New port, Logistics chain, Logistics community

### Abstract

The purpose of this study is to construct the logistics infrastructure for the exploitation of Saemangeum New Port that will be constructed in near future.

To accomplish the purpose, this paper grasp the change of port logistics circumstances firstly. find out the project of the new port and construct the logistics infrastructure for the new port with the basic facts of the port competitiveness.

The construction of the logistics infrastructure for the exploitation of Saemangeum New Port will be conducted 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 I T Network and finally ④ Construction of logistics community.

▷ 논문접수: 2009.10.25

▷ 심사완료: 2009.11.13

▷ 게재확정: 2009.11.16

\* 군산대학교 경제통상학부 무역학과 교수, hhm@kunsan.ac.kr, 018)741-8749

## I. 서 론

동서고금을 통하여 항만은 당대의 무역과 산업활동의 중심지가 되어 왔으며 인접도시와 국가의 경제발전을 주도하는 센터의 역할을 수행하여 왔다. 오늘날에도 항만은 국제물류의 집중과 분산이 이행되는 물류 Network의 거점이 되고 있으며 더욱 WTO체제의 세계화시대에 다국적기업은 물론 대부분의 기업들은 항만과 그 배후단지를 중심으로 국제 물류서비스 체제를 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 중심항으로 건설될 새만금 신항은 중국과 근접하고 있어 동북아 경제권시대의 국제물류센터와 대중국무역의 전진기지 역할을 수행할 수 있는 지정학적 여건을 갖추고 있다. 더욱 새만금 신항의 배후지역에는 외국인투자구역(FDI)을 비롯한 거대한 새만금 개발지역이 조성 중에 있고, 인근에 군산자유무역지역(FTZ)을 비롯하여 군·장 국가산업단지가 조성되어 있어 동북아지역의 새로운 생산과 물류 중심지로 부상되고 있다.

또한 새만금 신항만 예정지는 자연수심이 약 20-25m를 유지하여 우리나라 서해안에서 유일하게 대형항만으로 개발할 수 있는 조건을 갖추고 있고, 새만금 개발지역에 산업용지, 관광레저용지, 물류용지, 농업용지 등이 계획되어 있어 항만건설을 위한 기반이 조성되어 있다고 할 수 있다.

새만금 신항 개발 계획은 1996년 전국 신항만 개발계획에 포함되어 1998년 “새만금 신항만 기본 및 실시설계”를 마쳤으나 새만금 간척사업이 지연되면서 신항 개발사업도 유보되다가 2008년 9월 정부의 광역경제권 SOC분야 선도 프로젝트로 선정되었고, 최근 KDI에서 예비타당성조사가 완료됨에 따라 2011년에 신항만 건설공사를 착공하여 제1단계로 2021년까지 관리부두를 포함한 4선석규모의 새만금 신항을 건설 개항하기로 하였다. 이어 제2단계는 새만금 배후지역 물동량 증가에 대비하여 2030년까지 전체 24선석규모의 서해안 거점항만으로 개발할 것으로 계획하고 있다.

본 논문에서 참고하였던 새만금 신항개발과 관련된 선행연구로는 다음과 같은 논문과 발표자료들이 있다.

여기태·서수완(2008)<sup>1)</sup>은 중국효과에 따른 새만금항만의 전략적 발전가능성을 공급사슬 및 네트워크 측면과 물동량증가 측면 그리고 기존항만과의 보완적 측면으로 구분하여 모색하고 있으며, 박형창(2008)<sup>2)</sup>은 새만금신항을 식품특화항만으로 개발하기 위한 타당성을 도

1) 여기태·서수완, “중국효과에 따른 새만금 항만의 전략적 발전가능성 모색”, 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회, 제24집 제4호, 2008.12, pp.139-152.

2) 박형창, “새만금 신항의 특화항만 개발방안”, 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회, 제

출하기 위하여 물동량을 추정하고 식품특화항만의 개발방안을 제시하고 있다. 김상훈(2008)<sup>3)</sup>은 새만금 신항의 활성화방안으로 항만의 기반시설 확충을 위한 정부지원과 항만클러스터 조성을 위한 배후부지의 구축 그리고 민간투자를 유치하기 위한 우호적 투자환경의 조성 등을 제안하고 있다. 또한 유석형(2008)<sup>4)</sup>은 새만금 지역의 환황해 물류허브화 전략으로 새만금 신항을 21세기형 통합항만으로 개발하기 위하여 물류와 관광산업의 연계, 식품클러스터의 구축, 조선산업 육성, 공항시설 확충, 그리고 기업도시의 건설 등을 제시하고 있다. 김진식·이정신(2008)<sup>5)</sup>은 국내외 선진항만의 사례분석을 통해 정보통신기술의 변화에 따른 새만금 신항만의 통합정보시스템 구축방안을 제시하고 있다. 김정수·신계선(2008)<sup>6)</sup>은 새만금 신항의 항만경쟁력 결정요인으로 항만입지, 항만시설, 항만물류비용, 항만물류서비스 등을 설명변수로 설정하여 실증분석을 하고 신항의 발전전략으로 항만의 조기착공과 터미널 면적의 대형화, 제품특성화에 따른 투자유치전략, 중국특정지역의 화물유치, 그리고 기존항만과의 연계프로그램 구축등을 제시하고 있다.

또한 Jurgen Sorgenfrei(2008)<sup>7)</sup>은 독일의 항만개발정책과 함브르크항의 항만개발사례를 소개하면서 새만금 신항의 조기개발을 위하여 우선적으로 항만배후지역을 활성화하고 항만의 환적경쟁력을 강화해야 할 것을 제안하고 있다. Trevor D. Heaver(2007)<sup>8)</sup>는 동북아권역 물류산업의 발전전망 및 전략이라는 논문에서 새만금지역을 동북아의 물류중심으로 개발하기 위하여 물류비즈니스의 중점산업을 제조업으로 전제하고 역내국가간의 산업간 상호보완 및 통합을 강조하고 있다.

본 연구의 대상인 새만금 신항은 신설 예정항만으로서 항만현황 및 물동량 처리실적 등 통계적인 자료의 분석에 한계가 있으므로 본 연구에서는 항만물류환경의 거시적 변화와 정부의 새만금 신항만 건설계획 그리고 새만금 신항 개발에 관한 최근의 연구 등을 중심으

24집 제4호, 2008.12, pp.283-311.

- 3) 김상훈, "산업계에서 바라보는 새만금 신항 개발전망" 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」 한국항만경제학회, 2008.9. pp.55~64.
- 4) 유석형, "새만금 지역의 환황해 물류허브화 전략", 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」 한국항만경제학회, 2008.9., pp.185~202.
- 5) 김진식·이정신, "군산 새만금 신항만의 효율적 운영을 위한 첨단 통합정보시스템 구축방안", 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」, 한국항만경제학회, 2008.9, pp.337~349.
- 6) 김정수·신계선, "새만금 신항의 항만경쟁력 결정요인 분석과 발전전략에 관한 연구", 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」, 한국항만경제학회, 2008.9, pp.443~461.
- 7) Jurgen Sorgenfrei, "Key performance indicators for a new Port at Saemangeum", Development Policies of Saemangeum New Port & Hinterland for the Logistics Korea, 한국항만경제학회, 2008.9, pp.85~103.
- 8) Trevor D. Heaver, "Prospects and Strategies for the Development of Logistics and Related Businesses in the Northeast Asian Region", 「동북아 물류증가에 대비한 새만금 세계화전략」, 전라북도, 2007.10, pp.7~15.

로 분석함으로써 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향을 모색하는 데 그 목적이 있다.

이를 위해 본 연구에서는 제1장 서론에 이어 제2장에서 최근 세계화시대의 진전에 따른 항만물류환경의 변화를 살펴보고 제3장에서는 정부와 관련연구기관에서 제시한 자료를 근거로 하여 새만금 신항 개발계획과 문제점을 파악함으로써 제4장에서 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향을 제시하고 제5장에서 결론을 맺고자 한다.

## II. 항만물류환경의 변화

WTO 체제에 의한 국제경제의 세계화 추세는 세계 교역량의 증대를 가져오게 되었고, 새로운 정보통신기술에 의한 전자무역(E-Trade)의 활성화는 수출입화물의 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, 항만의 역할 및 기능의 고도화와 다기능화다. 오늘날의 항만은 과거와 같이 수출화물의 선적과 수입화물의 양하 등 단순한 화물처리공간이 아닌 하역, 보관, 유통, 전시, 판매, 가공 등의 기능을 수행할 수 있는 종합물류서비스 공간으로 고도화와 다기능화가 진행되고 있다. 즉 항만은 산업 및 물류비즈니스 활동을 통하여 물류부가가치를 창출하는 경제적 기능을 수행한다. 이를 위해 세계 주요항만들은 항만인근에 배후단지를 확보함으로써 물류관련 기업이 입주 할 수 있도록 하여 물동량 창출기반을 조성하고 있으며, 정부에서도 항만배후단지를 경제자유구역이나 자유무역지역으로 지정하여 국내외투자를 통한 관련 산업과 업종을 유치하기위한 노력을 계속하고 있다.

또한 항만 종사자의 주거 및 생활환경을 조성하기 위해 녹지 공원 등의 친수공간과 교육과 문화 그리고 복지시설을 제공하여 항만의 도시기능을 도모하고 있다.

둘째, 전문물류업체의 등장과 선박의 대형화이다. 물류기업의 시장지배력과 경쟁우위를 확보하기 위하여 전략적 제휴를 추진함으로써 전문물류업체가 등장하고 이는 중복되는 항로의 일원화와 물동량 증가에 따른 선박의 대형화를 촉진함으로써 국제물류관리의 효율성 증대와 경쟁력강화를 실현하고 있다. 즉 기항지선정에 있어서 선사들의 교섭력(Bargaining Power)이 크게 강화되고 있으며 이러한 교섭력을 통하여 항만당국과 터미널 운영업체에게 항만서비스의 제고와 이용료 인하를 주도하고 있다.<sup>9)</sup> 또한 해상운송에 있어서도 규모의 경

9) 한철환, “아시아항만의 경쟁입지변화와 중국·일본의 항만전략”, 「해양수산 현안분석」, KMI,

제를 실현하여 경쟁력을 제고시키기 위하여 10,000TEU급 이상의 선박대형화 추세가 앞으로의 세계 해운시장을 주도할 것으로 예상된다.

셋째, 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 동북아경제권의 물류주도권을 확보하기 위하여 대형항만 간의 경쟁이 심화되고 있는데 중국 양산항의 개항과 북중국 3대 항만인 청도, 천진, 대련항의 컨테이너 부두의 지속적인 확충 그리고 일본이 수퍼항만으로의 통합을 추진하는 등으로 동북아 정기선 서비스의 패턴변화는 동북아 항만구도의 변화를 촉진하고 있다. 이와 같이 동북아지역에서 대형항만 간의 경쟁이 치열한 이유는 여타 지역에 비해 높은 경제성장세를 보여 온데다가 최근에 들어와서 중국 경제의 급성장으로 이 지역 물동량이 폭증하고 있다는데 기인하고 있다.

넷째, Hub & Spoke System의 구축이다. 선박의 대형화와 선사 간 전략적 제휴로 인하여 정기선사들은 대형선박을 수용할 수 있는 중심항만(Hub Port)을 선택하여 기항하고 주변 중소항만에 대해서는 피더망을 이용하여 환적하는 체제(Hub & Spoke System)를 구축하고 있다. 이는 컨테이너 물동량 증가와 이에 따른 선박대형화, 거대 선사들의 항만서비스 제고와 이용료 인하 요구, 항만시설 및 운영시스템의 고도화 등에 부응하기 위한 대안이기 때문이다. 즉 선사들의 경영합리화를 실현하기 위하여 컨테이너선박을 대형화하고 대형선박이 귀항할 수 있는 Hub Port 중심으로 운영하기 위한 불가피한 추세이다.

따라서 세계의 주요항만들은 Hub Port가 되기 위하여 항만의 규모 및 항만인프라를 확충하고 있는데 이는 중심항만이 가져오는 경제적인 파급효과가 매우 크기 때문이다. 즉 중심항만은 단순히 화물이 통과하는 경유지의 역할을 넘어서서 복합운송 또는 종합물류기지로서의 역할을 수행할 뿐만 아니라 화물과 관련한 정보의 집산지이며 지역경제는 물론 국가경제의 발전에 기여하기 때문이다.

다섯째로는 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.

---

2002, pp.4-5.

21세기의 항만은 제4세대 항만으로서의 항만기능을 요구하고 있으며 이는 정보화 및 자동화시대에 부합하는 통합정보시스템의 구축을 필요로 하는 시대이다. 이제 항만은 화물의 물리적인 흐름을 연계시켜주는 공간적 결절점인 동시에 물류정보의 집중과 처리가 이루어지는 추상적 결절점이 되고 있다.<sup>10)</sup> 따라서, 항만이 공간적이고 추상적인 물류 결절점으로 경쟁력을 제고하기 위해서는 기존 물류인프라와 정보시스템과의 효율적인 연계전략의 수립이 절실히 요구되고 있다.

### Ⅲ. 새만금 신항의 개발계획과 문제점

#### 1. 새만금 신항의 개발계획

국토연구원 등 5개 연구기관이 연구 발표한 새만금 간척지 토지이용 구상안에 의하면, 전라북도 군산시와 김제시 그리고 부안군의 서쪽바다를 잇는 총길이 33km의 방조제를 축조해서 총면적 40,100ha(토지조성 : 28,300ha, 담수호 : 11,800ha)의 토지를 조성하는 새만금개발 사업은 총401km<sup>2</sup>에 달하는 새만금 간척지 가운데 담수호를 제외한 내부 토지(283km<sup>2</sup>)의 30.3%(85.7km<sup>2</sup>)가 농지로 이용되고, 대신 전체 토지 가운데 37.9%는 산업, 관광·레저, 신 재생에너지, 생태·환경 등 비농업용지로 활용되며, 28.7km<sup>2</sup>로 개발되는 산업용지에는 국내외에서 자동차, 기계, 조선, 생물산업을 유치하기로 되어 있다. 또한 관광·레저용 부지(9.9km<sup>2</sup>)는 3개의 골프장(2020년까지)과 테마파크, 마리나 시설 등으로 개발되고, 신 재생에너지용 부지(8.3 km<sup>2</sup>)는 '저탄소 녹색성장'을 지원할 수 있는 태양광 발전, 풍력발전, 바이오식물 재배 등으로 활용된다.(<그림 1>참조).

그 밖의 농지와 산업용지 등을 제외한 26.6%(75.3km<sup>2</sup>)에 해당하는 토지는 유보용지로 지정되었으며, 이 부지는 2020년까지는 농지로 활용되고 2021년부터는 각종 산업 및 국제업무, 과학·연구 등의 산업시설을 위한 추가부지로 활용될 것으로 계획되어 있다.

또한 정부는 2009년 7월 23일 발표한 "새만금 종합실천계획(안)"에서 새만금을 동북아의 경제중심지로 육성하기 위해 산업, 관광레저, 국제업무기능등이 상호 결합된 "명품복합도시(가칭)"를 구상하고 3가지의 디자인대안을 마련하였다.

한편 새만금 간척지 서안에 건설될 새만금 신항은 서해안의 중부권 관문항으로서 중국과 지리적으로 근접하여 대 중국 무역의 전진기지 역할을 담당할 동북아 중심항으로 개발할 예정으로 되어 있다. 이 지역은 20m~25m의 자연수심을 갖추고 있어 국내 타 항만보다 유

10) 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.

리한 조건으로 2021년까지 4개 선석을 갖춘 신항만으로 건설할 예정이다. 이 같은 정부의 새만금 개발계획에 들어가는 사업비는 9,129억원으로 추정되어 국비 5,399억원과 민간자본 3,730억원으로 조달하는 방안이 제시되고 있다.

<그림 1> 새만금 토지이용 구상안



자료 : www.hankyung.com.

<그림 2> 새만금 신항 개발조감도



자료 : 전라북도.

정부의 새만금 신항만 건설계획에 의하면 새만금 신항을 동북아 물류중심지로 개발하기 위해 국제규모의 항만인프라를 구축하되 새만금 산업단지(FDI구역 포함)의 개발계획과 연계하여 항만 시설 및 규모 등을 결정할 것이며 1단계로 2021년까지 4선석을 건설하고 2단계로 2021년 이후 16선석을 건설하여 총 24선석을 건설할 계획으로 되어 있다.(<표 1>참조).

본 계획에 의하면 1단계로: 방파제 4.1km과 부두 8선석 등을 건설하기 위하여 사업비 1조 323억 원(재정 5,068)을 구상하고 있다.

<표 1> 새만금 신항 개발규모 산출(KMI)

구 분		1단계(2011~2020년)		2단계(2021년이후)		비고
		물동량	소요선석	물동량	소요선석	
추세치 + FDI + 배후물동량	일반(잡화) (천 Ton)	4,138	5	16,163	16	
	컨테이너 (천 TEU)	5,424 (328)	3	18,728 (1,105)	8	
	합계 (천 TEU)	9,562 (328)	8	34,441 (1,105)	24	

<표 2> 단계별 전용부두 개발규모 (KMI)

구 분	선박 규모 (DWT)	소요 연장 (m)	2020년		2021년 이후			
			추세수요 + FDI		추세수요 + FDI		추세수요 + FDI + 배후권 물동량	
			소 요 선석수	소 요 연장	소 요 선석수	소 요 연장	소 요 선석수	소 요 연장
목 제	2-3000	240	0	0	0	0	1	240
철 제	20,000	210	1	210	1	210	1	210
자 동 차	20,000	210	1	210	2	420	1	210
일반잡화	20,000	210	3	630	5	1,050	13	2,730
컨테이너	30,000	250	3	750	6	1,500	8	2,000
합 계	-	-	8	1,800	14	3,180	24	5,390

주 1. 모래물동량은 인근 항만에서 처리하는 것을 전제하여 개발규모 산정에서 제외.

2. 자동차 물동량은 균산항의 하역능력을 고려하여 1선석으로 개발규모 산정.



새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향 / 황호만

새만금 신항만 건설을 위한 앞으로의 세부일정으로는 2009년 전반기에 신항만 입지검토 용역과 간이 예비타당성 조사를 마치고 2010년에 항만건설의 기본계획 재검토와 실시설계 용역을 실시하여 2011년부터 공사를 착수 할 계획으로 되어 있다.

<표 3> 세부일정 (1단계 기준)

주요내용	2009년 공정계획												'10이후	비고		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
신항만 입지검토 용역	■															'08.9월 착수
간이 예비타당성 조사		■														
건설 기본계획 재검토 용역							■								30억	
기본 및 실시설계 용역													■			40억
2011년 착수 추진													■			

<표 4> 연차별 예산 투자계획

(금액 : 억원)

사업명	구분	총계획	'08까지	'09	'10	'11	'12	2013-2020	2021이후
	계	10,323	0	70	118	400	1,100	8,635	
새만금 신항 개발	소계	10,323	0	70	118	400	1,100	8,635	
	국고	5,068	0	70	118	400	1,100	3,380	
	지방비	-	0	0	0	0	0	0	
	민 자	5,255	0	0	0	0	0	5,255	
	외 자	-	0	0	0	0	0	0	

※ 개략적인 사업비이며, 추후 기본계획 재검토용역에서 소요사업비 확정 예정.

## 2. 새만금 신항 개발의 문제점

앞으로 새만금 신항이 개발되기 위해서는 해결되어야 할 당면문제점이 적지 않다. 먼저 법규상으로 현재 새만금 신항만에 관한 항만기본계획 고시가 되어야 하고 예비타당성 검토가 완료됨에 따라 기본 및 실시설계를 위한 예산의 확보와 시행이 이행되어야 한다. 또한 환경영향평가 및 교통영향평가 등 공사를 시공하기까지는 여러 절차와 문제들이 진행되고 해결되어야 할 것이다. 정부는 새만금 신항만을 건설하는데 있어 항만운영에 필요한 적정 물동량 확보를 위해 항만 배후지역인 새만금 산업단지와 외국인투자구역을 연계하여 개발할 계획으로 되어 있다. 즉 산업단지 및 외국인투자구역의 개발이 전제되어야 신항만 건설을 위한 적정 물동량을 창출 할 것으로 보기 때문이다. 정부의 계획에 의하면 신항만 건설 1단계인 2020년까지 2009년 4월에 착공한 산업단지의 용지로 9.5 km<sup>2</sup>를, 그리고 FDI산업용지는 10.0km<sup>2</sup>를 확보하고 있다.

따라서 외국인직접투자 산업단지의 개발이 지연될 경우 신항만 건설도 지연되거나 유보될 가능성이 있다고 할 수 있다. 특히 최근 세계적인 실물경기의 침체로 외국인투자구역의 개발이 늦어질 경우 신항만 건설사업도 신축적으로 조정될 것으로 예상된다. 정부에서는 신항만건설의 착공시기도 외국인투자구역의 개발과 연계하여 2011년으로 계획하고 있는 것으로 알려지고 있다.

그러나 동북아 경제권의 부상과 이에 따른 환황해권 중심항만의 필요성, 향후 예측되는 중국항만에서의 물동량처리의 한계성 등 환경변화에 대응하기 위하여 선제적인 과감한 투자와 적극적인 항만정책수립이 필요 할 것으로 사료된다.

다음 <표 4>를 보면, 서해안지역의 물동량이 2002년부터 꾸준히 증가세를 보이고 있고, 특히 중국 화물의 증가세가 해마다 그 비중이 높아지고 있다. 또한 새만금 토지이용 구상안이 발표되어 산업, 관광·레저, 자동차, 기계, 조선, 산업시설 등이 유치될 것이므로 이와 관련된 원자재의 이동을 용이하게 하고 중국 화물의 유치를 위하여 새만금 신항의 조기 착공은 시급하다고 할 수 있다.

OCS(2003)에 따르면 북중국 주요항만의 컨테이너 물동량이 지속적으로 증가하고 있으나, 이들 화물을 처리하기 위한 시설공급은 증가추세를 반영하지 못할 것으로 전망하고 있다.

이는 절대적인 화물량의 증가에 따른 항만시설의 확충이 뒤따르지 못함에 따라 자국내에서 컨테이너 화물을 처리하는데 어려움을 겪고 있다. 이에 따라 장기적으로 항만시설 과부족에 따른 자연발생적 환적물동량은 상당한 수준에 이를 것으로 예상된다.

따라서 서해안권 항만은 향후 중국과의 네트워크가 긴밀해질수록 물동량이 증가하고, 앞으로 새만금 신항에서 처리해야할 물동량도 더욱 증가될 것으로 전망된다.

<표 5> 서해안지역 항만 물동량 (단위: TEU, %)

구분		2002	2003	2004	2005	2006	비중	
군산	합 계	24,227	61,817	59,685	57,218	33,972	0.2	
	외항	소계	24,227	61,817	59,685	57,218	33,972	0.2
		수출	10,798	30,637	29,764	27,805	15,904	0.3
		수입	13,139	31,180	29,917	29,406	18,063	0.4
환적	290	0	4	7	5	0.0		
연 안		0	0	0		0.0		
인천	합 계	769,791	821,071	934,954	1,148,666	1,377,050	8.6	
	외항	소계	652,463	712,936	933,168	1,062,533	1,344,330	8.5
		수출	358,798	392,464	451,311	558,262	694,650	13.7
		수입	291,707	317,468	377,093	497,792	636,790	12.6
환적	1,958	3,004	4,764	6,479	12,890	0.2		
연 안	117,328	108,135	101,786	86,133	32,720	19.4		
평택	합 계	66,238	152,259	190,088	227,652	259,965	1.6	
	외항	소계	66,238	152,115	190,088	227,028	259,965	1.6
		수출	34,251	76,721	94,076	111,067	127,070	2.5
		수입	31,879	75,370	96,002	115,888	131,872	2.6
환적	108	24	10	73	1,023	0.0		
연 안		144	0	624		0.0		
광양	합 계	1,080,333	1,184,842	1,321,865	1,441,259	1,755,813	11.0	
	외항	소계	1,032,426	1,146,560	1,315,451	1,439,905	1,753,941	11.1
		수출	346,024	387,180	472,016	549,571	630,941	12.5
		수입	372,047	415,492	483,525	547,539	675,460	13.3
환적	314,355	343,888	359,910	342,795	447,540	7.9		
연 안	47,907	38,282	6,414	1,354	1,872	1.1		

자료: 각 지방해양수산청 PORT-MIS.

<표 6> 북중국 주요항만 컨테이너 수급전망

구분		2002년	2005년	2010년	2015년
물동량 (TEU) (A)	소계	15,770,000	24,480,000	40,400,000	56,460,000
	대련	1,350,000	2,020,000	3,170,000	4,460,000
	천진	2,410,000	3,670,000	5,880,000	7,920,000
	청도	3,400,000	5,250,000	8,700,000	12,470,000
	상해	8,610,000	13,540,000	22,650,000	31,610,000
처리능력 (TEU) (B)	소계	15,800,000	23,355,000	35,560,000	40,960,000
	대련	1,800,000	3,300,000	3,300,000	3,300,000
	천진	2,400,000	3,525,000	5,260,000	5,260,000
	청도	3,600,000	5,600,000	9,000,000	9,000,000
	상해	8,000,000	11,900,000	18,000,000	23,400,000
과부족 (TEU) (A-B)	소계	30,000	155,000	4,840,000	15,500,000
	대련	450,000	1,320,000	330,000	1,160,000
	천진	(10,000)	145,000	620,000	2,660,000
	청도	200,000	480,000	870,000	3,470,000
	상해	610,000	1,640,000	4,650,000	8,210,000

자료 : OSC(2003), 여기테 · 서수완(2008.12) p.146에서 인용.

#### IV. 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향

지금까지 제2장과 제3장에서 앞으로의 항만물류환경의 변화와 새만금 신항 개발계획을 파악하였는데 이를 근거로 하여 항만경쟁력 제고를 위한 4가지의 로지스틱스 기본요인<sup>11)</sup>을 새만금 신항에 적용함으로써 항만물류인프라의 구축방향을 도출하고자 한다.

첫째, 물류환경조성

신항의 개발은 항만건설과 병행하여 항만기능을 최적화하기 위한 물류환경의 조성이 이루어져야 한다. 즉 해당항만의 지정학적 여건을 파악하여 이에 적합한 각종 SOC기반을 비롯한 물류인프라를 구축해야 한다.

신항의 배후지역으로 새만금 외국인투자구역(FDI)을 비롯하여 각종 산업단지가 조성중에

11) 황호만, “군산항의 경쟁력 제고를 위한 LOGISTICS 전략” , 『한국항만경제학회지』, 한국항만경제학회, 제23집, 제3호, 2007.9, pp.152-155. Spanish State Ports Agency & IAPH, Guide for Developing Logistic Activity Zones in ports, 2003, p.2.

있으며 인근에 군산자유무역지역과 군장국가산업단지가 이미 조성되어 현대중공업 등 많은 기업들이 입주하고 있다. 지난 1994년에 조성된 군산국가산업단지는 자동차 제조업, 자동차 부품제조업 기타제조업 등이 입주하여 가동 중에 있고, 새로 조성된 대규모의 군장 국가산업단지에는 종이 및 종이제품, 조립금속, 화학, 전자, 음식료품 및 기타 제조업 등이 입주하여 생산활동을 하고 있다. 이 지역에는 공장용지 뿐만 아니라 주거단지와 공원녹지구역 그리고 공공지원시설용지 등을 조성하여 친환경 복합단지로 운영하고 있다. 특히 군장 국가산업단지 안에 38만평의 군산자유무역지역이 조성되어 생산·무역·물류의 기능을 종합적으로 수행하고 있으며 외국인 투자를 유치하여 고용창출과 수출증대 등을 통한 지역경제발전에도 크게 기여하고 있다. 따라서 신항의 배후지역은 국내 타 항구에 비해 비교적 산업기반이 잘 구축되어 있다고 할 수 있다.

신항과 근접하고 있는 기존의 광역교통망도 비교적 양호하다고 할 수 있다. 즉, 서해안 고속도로를 통하여 수도권까지 2시간대로 이동할 수 있고 대전권과는 1시간 반 정도 소요되며 영호남을 연결하는 전주 포항 간 동서관통고속도로가 현재 건설 중에 있다. 철도 교통망으로는 신항에서 동쪽으로 약 40Km거리에 호남선이 지나가고 있으며 북쪽으로는 기존의 장항선과 군산선이 연결된 고속철도가 인접되어 있다. 또한 항공 교통망으로는 군산공항을 통하여 현재 제주공항을 하루 2회 왕복운행하고 있다.

그러나 신항의 내륙교통망 기반조성을 위하여는 신항과 기존 광역교통망과의 연계공사가 조속히 이행되어야 하겠다. 즉 새만금 내부개발이 조속히 시행되어 신항에서 서해안 고속도로 및 호남고속도로를 연계하는 고속도로가 건설되어야 하겠으며 철도도 신항에서 동쪽으로 FDI 산업용지를 경유하여 기존의 호남선철도와, 그리고 북쪽으로는 군산역까지 연계되는 항만인입선을 부설해야 하겠다. 또한 항공교통망의 기반구축을 위하여 군산공항의 시설을 확충하여 국제공항으로의 전환이 이루어져야 하겠다. 이는 국제선 항로를 개항함으로써 유리한 외국인투자환경을 조성 할 수 있고 식품가공과 농산물의 재배등 친환경산업단지의 조성을 통하여 야채, 과수, 화훼 등 신선농산물의 신속한 항공운송을 위하여도 조속히 실현되어야 할 것이다.

또한 전라북도는 호남고속도로, 서해안고속도로와 호남선, 전라선이 교차되는 교통의 요충지로서 내륙물류의 집하여건이 아주 양호함에도 불구하고, 늘어나는 화물을 처리할 물류 기반시설에 대한 투자를 소홀히 하여 물류시설이 매우 낙후되어 있는 것으로 파악되고 있다.

현재 전북도내에는 일반화물터미널이 없어 물류의 집하 분산기능이 전무하고 복합화물터미널도 전무하여 도내 내륙화물이 거의 타 지역으로 유출되고 있는 상태이다. 특히 내륙중부권 수출입 물동량을 흡수 할 수 있는 군산항이 있으나 ICD가 없어 수출입 물동량이 타 지역으로 유출되는 현상이 심화되고 있다. 따라서 국내뿐 아니라 동북아 물류시장의 확대를 위한 국제적인 종합물류단지를 조성하여 국내화물과 수출입화물을 유기적으로 연계·처리

할 수 있도록 해야 할 것이다.

전북도내에는 농산물이 많이 생산되어 전북에서 집하하여 유통할 수 있는 여건이 좋은데도 농산물 유통물류시설은 아주 저조하여 농산물 유통거래가 모두 타 지역에서 이루어지는 것으로 파악되고 있다. 전북지역은 정부정책에 의해 국가식품클러스터로 지정됨으로서 앞으로 식품원료의 수입과 가공식품 및 농산물의 수출이 활성화되어 관련물동량의 수요가 창출될 것으로 예상됨으로 농산물저온창고 및 냉동창고 등의 기반시설을 확충하여 물류인프라 구축에 최선을 다 해야 할 것이다.

#### 둘째, 항만마케팅 전략수립

새만금 신항의 물류시장을 확보하기 위하여 먼저 신항건설과 개항에 관한 국제적 홍보 및 항만 마케팅 전략이 수립되어야 할 것이다. 특히 중국경제의 부상에 따른 중국 물류 Network와 연계·협력 할 수 있도록 중국 특히 중국 동북부의 항만당국과 협력체제를 구축해야 할 것이다. 이 지역은 대규모 공단 밀집지역으로 생산과 물류활동이 활발하여 여기에서 발생하는 물동량을 연계 할 수 있도록 양 항만 간 상호협력을 위한 협의체의 구성 등 다양한 협력체제의 구축이 필요하다.

서해안권 항만의 2002년부터 2007년까지 화물의 내용을 조사한 결과, 인천항의 경우 2002년 양곡에서 2004년 방직, 2007년 방직용 섬유 및 그 제품으로 화물의 종류가 전환되었으며, 평택항의 경우는 2002년부터 2007년까지 계속적으로 방직용 섬유 및 그 제품이 주 화물로 취급되고 있고, 군산항의 경우는 2002년부터 2003년 음료주류 조제화물에서 2004년 기타 광석 및 생산품, 2005년 음료주류조제, 2006년 기타 광석 및 생산품, 2007년 음료주류 조제 식품으로 화물의 종류가 바뀌고 있고, 장항항의 경우는 2002년부터 2004년까지 비료에서 2005년부터 기타 광석 및 생산품으로 화물의 종류가 전환되고 있다.

<표 7> 항만별 중국화물 통계

(단위: 톤)

항만	2002	2003	2004	2005	2006	2007
인천항	13,624,401 양곡	17,217,630 양곡	16,966,252 방직	22,976,021 방직용 섬유 및 그 제품	25,429,377 방직용 섬유 및 그 제품	29,996,399 방직용 섬유 및 그 제품
평택항	1,874,808 방직용 섬유 및 그 제품	3,116,983 방직용 섬유 및 그 제품	3,519,667 방직용 섬유 및 그 제품	4,498,765 방직용 섬유 및 그 제품	5,507,166 방직용 섬유 및 그 제품	7,232,780 방직용 섬유 및 그 제품
군산항	2,177,624 음료주류조제	3,373,705 음료주류조제	1,895,141 기타광석 및 생산품	3,386,084 음료주류조제	2,137,740 기타광석 및 생산품	3,052,793 음료주류조제 식품
장항항	66,631 비료	124,133 비료	228,549 비료	164,110 기타광석 및 생산품	208,291 기타광석 및 생산품	298,423 기타광석 및 생산품
목포항	618,869 양곡, 유연탄	696,153 양곡, 유연탄	518,234 유연탄	688,751 양곡, 유연탄	650,563 유연탄, 철강 및 그 제품	708,300 철강 및 그 제품, 유연탄

자료: 각 지방해양수산청 PORT-MIS(본 통계는 입항,출항, 입항환적, 출항환적의 합계임).

따라서 새만금 신항만의 건설 이후 초기의 처리화물은 당분간 음료 주류 조제식품과 기타 광석 및 생산품을 비롯한 자동차, 기계, 조선관련 제품 등 기존 군산항의 화물을 처리하고 점차 이들 산업과 직·간접적으로 관련이 있는 산업을 집중적으로 유치하여 새만금 신항의 물동량을 확보하는 전략이 필요하다. 따라서 최근 출범한 새만금 군산경제자유구역청의 외국인투자유치 전략이 매우 중요하다 할 수 있다. 특히 글로벌 물류기업을 유치하여 물류 서비스를 제고함으로써 이를 통해 물동량을 확보해야 하겠다.

새로 건설되는 새만금 신항은 기존의 국내물동량을 분할·처리하는 역할보다 새로운 물동량을 창출할 수 있는 항만으로 발전시켜야 할 것이다. 이를 위해 중앙정부는 물론 전라북도에서는 관련업계, 학계, 공무원 등의 전문가들로 구성된 신항홍보단 및 Port Sales단을 조직하여 신항에 관한 정보를 전 세계적으로 알려야 할 것이다. 또한 새만금 신항의 홍보 및 항만마케팅 활동을 주도하기 위하여 계획중인 마린센타의 조속한 건축 및 활동이 시급하다 하겠다.

### 셋째, 로지스틱스 사슬구축

항만개발에 따른 로지스틱스 사슬구축이란 항만부지와 시설 그리고 관련 장비 등의 물리

적 하드웨어와 이러한 시설들을 체계적으로 연계·관리하는 클러스터관리 및 물동량의 공급과 수요에 따른 정보의 D/B 구축 등 서비스에 관한 소프트웨어 등을 의미하고 있다.

이를 위하여 먼저 항만과 내륙운송간의 연계시스템과 화물의 적기인도 및 처리를 위한 물류정보망이 구축됨으로서 물동량의 공급과 수요예측 그리고 내륙운송수단과의 로지스틱스 사슬이 구축되어야 하겠다.

새만금 신항은 기존물동량을 분할 처리하는 또하나의 국내항만이 아닌 새로운 물동량을 창출하고 동북아의 주요항만과 국내 인접항만과의 연계운송 프로그램을 수행하게 되는 세계화추세인 Hub and Spoke시스템을 구축하여야 한다.

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.

21세기 제4세대 항만의 역할과 기능을 수행하기 위해서 항만의 기본이 되는 물류인프라와 정보시스템과의 연계를 통한 통합정보시스템의 구축이 요구된다. 새만금 신항만의 통합정보시스템 구축을 위한 IT인프라는 서버, 저장장치, 백업장치 및 주변장치와 소프트웨어 등의 구성에 있어 최신의 가용성과 안정성을 확보할 수 있는 구조를 적용하여, 새로운 환경에 유연하게 대처할 수 있어야 한다.

현대기업의 특징은 점점 더 기업간의 협업을 요구하고 있으며, 이는 기업 내부 뿐 아니라 외부와의 통합을 위한 개방성을 요구하고 중앙 집중형 IT체계가 아닌 분산형의 강화된 구조를 요구하고 있다. 특히 대 중국무역의 활성화를 위하여 북중국 항만과의 국제적 협력체계 및 SCM체제<sup>12)</sup>의 구축이 요구된다. 따라서 새만금 신항만의 통합정보시스템 구축을 위한 하드웨어는 최적의 어플리케이션 운영환경을 구현할 수 있도록 고가용성을 보장할 수 있도록 이중화하며, 분산 컴퓨팅이 가능하며 타 시스템과의 연동을 고려하여 개방형 시스템을 도입해야 한다. 이를 통해 통합정보시스템의 365일 24시간 홀 가동 서비스를 구현하고 향후 업무량 증가와 기술발전에 맞추어 업그레이드가 용이하고 유연한 확장성을 보장할 수 있게 되며, 대량의 데이터 처리가 가능하게 된다.

요컨대 21세기 항만의 건설과 운영에 있어서 IT 기술의 첨단화, 자동화와 이외의 접목이 갈수록 중요해 지고 있어 새만금 신항이 동북아의 중심역할을 수행하기 위해서는 지리적

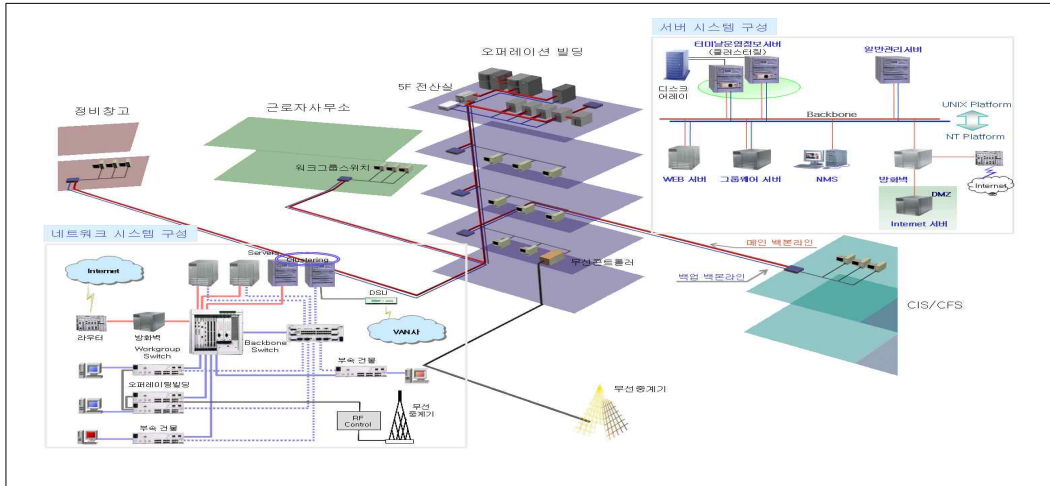
---

12) 공급망관리 또는 공급사슬관리(Supply Chain Management)라는 용어로 생산과 유통 그리고 소비에 이르는 전 과정을 연계시켜 최적의 기업경영을 수행하려는 전략을 의미한다. 최근 국제물류기업들은 물류비용의 절감과 서비스 제고를 위하여 항만과 항만배후단지를 중심으로 SCM체제를 구축하여 물류비지니즈 활동을 전개하고 있다.



환경적 이점과 함께 첨단 자동화된 IT기술과의 접목이 필수적인 요건이라 할 수 있다.

<그림 3> 정보시스템 인프라 구성도(예시)



자료: 김진식, 이정신, “군산 새만금 신항만의 효율적 운영을 위한 첨단 통합정보시스템 구축방안”, p.348에서 전제.

### 넷째, 로지스틱스 커뮤니티 조성

신항의 건설 및 물류인프라구축은 중앙정부의 적극적인 정책의지와 SOC투자가 필연적으로 선행되어야 한다. 따라서 정부의 정책수립과 투자를 촉구 할 수 있는 객관적인 연구자료와 대안을 발굴, 제시해야 하는데 이를 위해 전라북도과 해당시군, 인근대학과 연구기관 그리고 관계업계 등을 포함하는 커뮤니티 차원에서 추진되어야 할 것이다.

즉 항만을 이용하는 선사와 화주 및 물류업체, 그리고 이들을 지원하는 지자체, 관계기관 등의 유기적인 정보교환과 협력은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다. 따라서 이러한 관련 당사자들이 커뮤니티를 구성하여 협력 할 때에 새만금 신항의 물류인프라는 원만히 구축될 것이다.

새만금 신항 인근의 군산국가산업단지는 2005년 4월 정부로부터 환황해권 자동차·기계 부품 거점 클러스터로 육성하기 위해 혁신클러스터 시범단지로 선정되어 지금까지 많은 성과를 얻고 있다. 즉 군산국가산업단지를 자동차 부품 및 기계 산업 중심의 산업집적지로 형성하여 기업과 관련기관 그리고 인근대학과 연계된 커뮤니티를 구성하여 상호정보교류와 협력을 위한 인프라를 구축하여 왔다.

앞으로 새만금 신항만의 원만한 건설과 운영을 위하여 전라북도과 이 지역 소재의 대학과 연구기관 항만관련기관과 업체 전문가들로 구성된 T/F 팀을 조직·운영함으로써 로지스

틱스 커뮤니티의 기능을 활성화해야 할 것이다.

## V. 결 론

오늘날 동북아 경제권 시대에 우리나라 서해안 중심부에 건설예정인 새만금 신항만은 대 중국 무역의 전진기지로서 뿐만 아니라 환 황해권의 물류 중심지로서 유리한 지정학적 여건을 갖추고 있다. 최근 중국 경제의 지속적인 성장으로 서해안지역의 물동량이 2002년 이후 꾸준히 증가하고 있는 상황에서 중국과 근거리에 위치한 새만금 신항의 개발계획은 시급히 시행되어야 할 것이다.

그러나 새만금 신항 개발계획은 최근 예비 타당성 조사과정에서 물동량수급상의 문제로 선석규모를 대폭 축소하는 등의 문제가 제기되고 있다.

따라서 이와 같은 물동량수급 문제점들을 해결하고 새만금 신항의 성공적인 개발을 위해서는 ① 항만관련 SOC의 구축 등을 통한 유리한 물류환경의 조성, ② 새만금 신항에 대한 국제적인 홍보활동과 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·관 의 적극적인 참여와 협력을 통한 로지스틱스 커뮤니티조성 등으로 항만물류인프라를 구축해야 하겠다.

앞으로 동북아 경제권의 부상과 이에 따른 환황해권 중심항만의 필요성 그리고 향후 예측되는 중국항만의 물동량 처리능력의 한계 등 동북아권의 물류환경변화에 대응하기 위하여 물동량수요예측에 따른 논리보다 신규물동량의 창출과 국토의 균형적 발전을 위한 정책 논리로서 선제적인 과감한 투자와 적극적인 항만정책수립이 필요 할 것으로 사료된다. 이를 위해 중앙정부의 적극적인 투자와 정책수립 그리고 전라북도와 항만관련 기관, 지역사회의 유기적인 협력이 요구된다.

## 참 고 문 헌

1. 김상훈, “산업계에서 바라보는 새만금 신항 개발전망”, 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」, 한국항만경제학회, 2008.9.
2. 김정수 · 신계선, “새만금 신항의 항만경쟁력 결정요인 분석과 발전전략에 관한 연구”, 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」, 한국항만경제학회, 2008.9.
3. 김진식 · 이정신, “군산 새만금 신항만의 효율적 운영을 위한 첨단 통합정보시스템구축방안”, 「한국항만경제학회 국제학술대회 논문집」, 한국항만경제학회, 2008.
4. 박형창, “새만금 신항의 특화항만 개발방안”, 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회, 제24집, 제4호, 2008.12.
5. 안경림, 최운호, 박정천, “새만금 신항만 물류 정보화 방향 및 IT 연계방안”, 「한국항만경제학회 국제학술대회 논문집」, 한국항만경제학회, 2008.
6. 여기태 · 서수완, “중국효과에 따른 새만금 항만의 전략적 발전가능성 모색”, 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회, 제24집, 제4호, 2008.12.
7. 유석형, “새만금 지역의 환황해 물류허브화 전략”, 「21세기 물류선진국 도약을 위한 새만금 신항 및 배후단지 개발」, 한국항만경제학회, 2008.9.
8. 이충배, 「새만금 신항의 발전전략」, 2009.
9. 임진수 외 4인, 「세계 물류환경변화와 대응방안(Ⅲ)」, 한국해양수산개발원, 2006.12.
10. 한철환, “아시아항만의 경쟁입지변화와 중국·일본의 항만전략”, 「해양수산현안분석」, KMI, 2002.
11. 황호만, “군산항의 경쟁력 제고를 위한 LOGISTICS 전략”, 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회, 제23집, 제3호, 2007.
12. 국토연구원, 「새만금 토지구상(안), 변경계획」, 공청회, 2008.9.
13. 국토해양부, 「새만금 신항 조기개발방안」, 2008.2.21.
14. 전라북도, 「새만금 · 군산 경제자유구역 지정을 위한 개발계획」, 2008.8.
15. 해양수산부, 「전국 무역항 항만배후단지개발 종합계획」, 2006.12.
16. Jurgen Sorgenfrei, "Key performance indicators for a new Port at Saemangeum", Development Policies of Saemangeum New Port & Hinterland for the Logistics Korea, 한국항만경제학회, 2008.9.
17. 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.
18. Trevor D. Heaver, "Prospects and Strategies for the Development of Logistics and Related Businesses in the Northeast Asian Region", 「동북아 물류증가에 대비한 새만금 세계화전략」, 전라북도, 2007.10.

< 요약 >

## 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향

황호만

본 연구의 대상인 새만금 신항은 신설 예정항만으로서 항만현황 및 물동량 처리실적 등 통계적인 자료의 분석에 한계가 있으므로 본 연구에서는 항만물류환경의 거시적 변화와 정부의 새만금 신항만 건설계획 그리고 새만금 신항 개발에 관한 최근의 연구 등을 중심으로 분석함으로써 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향을 모색하고자 하였다.

본 연구에서는 새만금 신항 개발을 위한 물류인프라 구축방향으로 첫째, 항만관련 SOC의 구축 등을 통한 유리한 물류환경의 조성, 둘째, 새만금 신항의 국제적인 홍보활동과 물류시장 확보를 위한 항만마케팅 전략 수립, 셋째, 물동량의 수요와 공급을 예측하고 화물의 적기인도 및 처리를 위한 정보망의 구축 등 로지스틱스 사슬의 구축, 그리고 산·학·관의 적극적인 참여와 협력을 통한 로지스틱스 커뮤니티조성 등을 제안하였다.

□ 주제어 : 물류인프라, 새만금 신항, 로지스틱스 사슬, 로지스틱스 커뮤니티