

2018

정책연구 2018-20

군산항 물동량 증대방안 연구

연구진 나정호 · 조승현 · 고연경 · 김수용

Jeonbuk Institute

정책연구 2018-20

군산항 물동량 증대방안 연구



연구진

연구책임	나정호 · 전북연구원 부연구위원
공동연구	조승현 · 전북연구원 부연구위원
	고연경 · 전북연구원 전문연구원
	김수용 · 전북연구원 전문연구원

자문위원	김상겸 · 석도국제훼리 대표이사
	김철성 · 군산컨테이너터미널(주) 대표이사
	박근식 · 중앙대학교 교수

연구관리 코드 : 18JU17

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
전라북도의 정책과는 다를 수도 있습니다.

■ 연구요약

- 본 연구의 목적은 군산항 컨테이너 물동량 증대방안을 제안하여 군산항 활성화와 전라북도, 국가 경제 발전에 이바지하는 데 있음.
- 군산항 경쟁여건분석은 거시환경 분석과 군산항 여건분석을 토대로 강점, 약점, 기회, 위협 요인을 도출하는 데 초점을 맞추었음.
 - 군산항 운영현황과 더불어 군산항과 관련된 지자체와 지역 연구기관의 연구 동향을 검토하였고, 군산항과 관련된 학술연구논문에서 제안한 내용을 검토하였음.
 - 타 지자체와 연구기관에서 추진한 지역 항만 물동량 증대를 위한 연구 결과에 대하여 검토하였음.
- 이를 기초로 군산항 증장기 발전전략을 제안하였음. 군산항 증장기 발전전략은 전라북도의 물류처리현황을 기종점 경로 분석을 토대로 파악하고, 정부 정책과 전라북도의 계획 등을 고려하여 일관성을 갖출 수 있도록 구상하였음.
 - 전라북도 물류처리현황은 2017년 수출입통관 데이터를 활용하였으며, 전라북도 시·군별 수출입 물류 경로를 분석하였음. 분석 결과 군산항 이용률이 높은 지역은 전라북도 군산시, 김제시, 정읍시 등이었으며, 주로 수입화물 비중이 높았음. 대부분 시·군에서는 광양항과 부산항을 물류 거점으로 활용하는 것으로 나타남.
 - 군산항은 건설 당시 전라북도의 물류 거점으로 배후 산업 단지 활성화를 지원하는 임무를 수행하기 위하여 조성되었으므로, 해당 역할에 충실하게 증장기 발전 전략을 수립할 필요가 있음.
 - 전라북도 항만발전종합계획에서 설정한 '세계로 열린 바닷길, 대한민국 경제의 대동맥, 전북항만'과 같은 방향에서 군산항 증장기 발전전략을 구상하였음.
- 군산항의 발전비전을 '전라북도 국제물류 거점, 군산항'으로 제안하고, 핵심목표로 '현재 군산항 활성화', '미래지속 가능성 제고', '지방자치단체의 상향식 혁신 모델 구축'을 제안하였음.

- 핵심목표를 달성하기 위하여 크게 3가지 영역으로 구분하여 물동량 증대 방안을 구상함.
 - 첫째, 현재 군산항의 인프라와 상황에서 추진이 가능한 단기사업, 둘째, 군산항의 미래 지속 성장 가능성을 높일 수 있는 사업, 셋째, 지방자치단체가 주도할 수 있는 상향식 혁신제안 모델 등임.
- 군산항 인프라와 제약요건을 고려하여 단기적으로 추진할 수 있는 사업은 ‘이용자 인센티브제도 유지 및 개선’, ‘전문가(실무자)위원회 구성 및 운영’, ‘카페리 소화주 물류 지원공간개선’ 등이 있음.
- 대규모 인프라 투자가 필요 없으며, 현재 투입되는 예산의 효율적인 활용방안을 모색하는 측면에서 연구와 협의가 필요할 것으로 판단됨.
- 군산항의 미래 지속 성장 가능성을 높일 수 있는 사업으로 ‘전라북도 물류 OD 분석 및 워크숍’, ‘군산항 포럼 정례화’, ‘전라북도 물류 전문인력양성 사업’ 등을 제안함.
- 현재 지역 대학에서 담당하는 교육 사업을 군산항 특성화에 맞추어 프로그램을 개발하여 미래 군산항 발전을 선도할 수 있는 인력을 양성하고, 군산항 발전을 위한 의제를 선정하고 협의해가는 절차를 마련할 필요가 있음.
- 지방자치단체 주도로 추진할 수 있는 상향식 혁신모델로 제안할 수 있는 사업은 ‘카페리 연계 관광상품 개발’, ‘전라북도-산동성 무역 물류 협력 협의체’, ‘항만 물류 코퍼티션전략 수립 및 주도’ 등을 제안함.
- 카페리 연계 관광상품은 현재 전라북도 토탈관광 정책과 연계성을 높일 수 있으며, 서해안 권역 항만 물류 코퍼티션 전략 수립 및 주도는 향후 지자체 주도로 연구 및 협의를 해나가야 할 의제가 될 것으로 전망됨.
 - 전라북도가 주도하여 중국 산동성과 무역 물류 협의체를 구성하는 것은 현재 군산항 개설 항로를 고려할 때, 산동성을 기항하는 항로가 대부분이며, 특히 군산항과 스타오항을 연결하는 카페리 선이 주 6항차 운항하고 있는 여건을 고려할 때 가능성을 타진할 수 있음.

- 군산항의 컨테이너 물동량 증대를 위해서는 지역에서 주도하는 군산항 활성화 방안 추진이 필요함. 특히, 현재 군산항 여건에서 할 수 있는 사업 중심으로 추진해야 함. 현안 해결과 개선에 초점을 맞춘 사업에 대한 성과분석을 정기적으로 추진하여 지속 가능성을 높일 필요가 있음.

■ 목 차 | Contents

제1장 서론	3
1. 연구의 배경 및 목적	3
2. 연구 동향 검토	11
제2장 전라북도 물류처리현황과 과제	26
1. 군산항 물류처리 현황	26
2. 전라북도 물류처리 기종점 분석	32
3. 군산항 물동량 증대를 위한 과제	56
제3장 항만 활성화 주요정책과 사례	64
1. 군산항 활성화 관련 정책	64
2. 항만 활성화 정책과 사례	68
3. 항만 활성화 정책과 사례 시사점	74
제4장 군산항 물동량 증대방안 구상	78
1. 군산항 경쟁여건분석	78
2. 군산항 증장기 발전전략 구상	89
3. 군산항 물동량 증대방안	93
제5장 결론	119
1. 연구요약	119
2. 정책제언	125
참고문헌	132

표목차 | Contents

〈표 1-1〉 국내 학술연구지 군산항 관련 연구 동향	20
〈표 2-1〉 군산항 항만시설현황	27
〈표 2-2〉 군산항 물동량 처리현황(2018년 9월 누적)	29
〈표 2-3〉 최근 6년간 경쟁항만의 일반화물 처리실적	30
〈표 2-4〉 2017년 전라북도 일반화물 수출입 경로	33
〈표 2-5〉 2017년 전라북도 컨테이너 화물 수출입 경로	34
〈표 2-6〉 2017년 전라북도 항공화물 수출입 경로	35
〈표 2-7〉 2017년 전라북도 수출입화물 수출입 경로 분석 종합	36
〈표 2-8〉 2017년 전라북도 수출입 품목별 물동량	36
〈표 2-9〉 2017년 군산시 물류처리 기종점 분석	39
〈표 2-10〉 2017년 김제시 물류처리 기종점 분석	41
〈표 2-11〉 2017년 남원시 물류처리 기종점 분석	42
〈표 2-12〉 2017년 익산시 물류처리 기종점 분석	43
〈표 2-13〉 2017년 전주시 물류처리 기종점 분석	44
〈표 2-14〉 2017년 정읍시 물류처리 기종점 분석	45
〈표 2-15〉 2017년 고창군 물류처리 기종점 분석	46
〈표 2-16〉 2017년 부안군 물류처리 기종점 분석	47
〈표 2-17〉 2017년 무주군 물류처리 기종점 분석	48
〈표 2-18〉 2017년 순창군 물류처리 기종점 분석	49
〈표 2-19〉 2017년 완주군 물류처리 기종점 분석	50
〈표 2-20〉 2017년 임실군 물류처리 기종점 분석	51
〈표 2-21〉 2017년 장수군 물류처리 기종점 분석	52
〈표 2-22〉 2017년 진안군 물류처리 기종점 분석	53
〈표 2-23〉 14개 시·군 물류처리 기종점 분석 종합	54

그림목차 | Contents

〈그림 1-1〉 연구배경	4
〈그림 1-2〉 군산항 여건 인과관계 분석	6
〈그림 1-3〉 연구흐름도	9
〈그림 1-4〉 본 연구 제안의 특성	22
〈그림 3-1〉 전북항만발전종합계획의 중장기 발전 전략	66
〈그림 4-1〉 군산항 SWOT 분석 결과	82
〈그림 4-2〉 군산항 물동량 증대 방향 도출	88
〈그림 4-3〉 군산항 중장기 발전전략 제안	90
〈그림 4-4〉 군산항 물동량 증대방안 제안 종합	116
〈그림 5-1〉 군산항 물동량 증대방안 도입 시 기대효과	122

1

장

서론

Jeonbuk Institute

-
1. 연구의 배경 및 목적
 2. 연구 동향 검토

제 1 장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

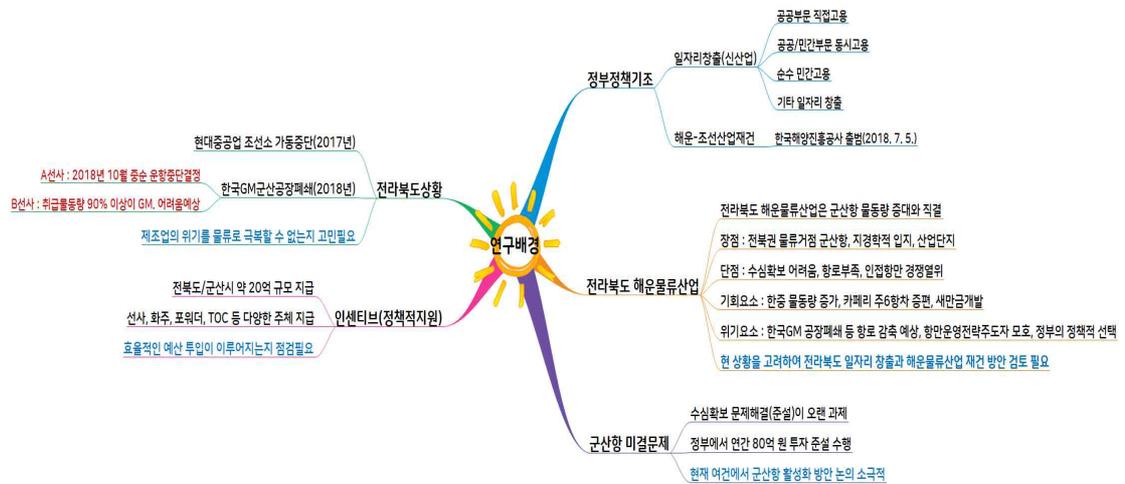
가. 연구의 배경

- 정부의 대표적인 해운물류 정책은 일자리 창출과 해운-조선 산업 재건임. 일자리 창출은 신산업 추세에 맞추어 증가할 계획이며, 해운-조선 산업 재건을 위해 한국해양진흥공사가 출범함.
 - 일자리 창출은 공공부문의 직접고용, 공공과 민간부문의 동시 고용, 민간고용, 기타 신규 일자리 창출 등으로 구분하여 추진하고 있음. 4차 산업혁명 시대에 맞추어 사라질 일자리를 대체할 수 있는 신규 일자리를 신산업에서 유치하고자 노력하고 있음.
 - 해양수산부는 해운 조선 산업 재건을 추진할 주체로 한국해양진흥공사를 2018년 7월 5일 출범하였음.
 - 한국해양진흥공사는 혁신경영본부(경영기획실, 사업심사평가부, 산업진흥센터), 해양투자본부(투자기획지원부, 투자운영부), 해양보증본부(보증기획지원부, 보증운영부) 등 3 본부와 리스크관리실로 구성되어 있음.
- 전라북도는 일자리 창출과 해운-조선 산업 재건이라는 정부 정책 기조에 맞추어 해운물류 분야의 일자리 창출과 해운산업 재건을 위한 정책을 모색해야 함. 전라북도에서 해운물류 산업을 논의할 수 있는 공간은 군산항에 한정됨.
 - 군산항은 전라북도 유일의 수출입관문 항이고, 지경학적으로 최대 물동량을 발생시키는 중국과 인접거리에 있으며, 배후 산업 단지가 잘 갖추어졌다는 장점이 있음.
 - 수심확보에 어려움이 있어 지속적인 준설이 필요하며, 항로 다양화 필요 및 인접항만보다 경쟁 열위에 있다는 단점이 있음.
 - 한중 물동량이 지속해서 증가하고 있으며, 군산-스다오 간 카페리 운항이 주 6회로 증편되었고, 새만금개발공사(2018년 10월 12일)의 출범으로 새만금개발에 따른 배후부지 물동량 증가의 기회 요인이 있음.

- 장점으로 인식되었던 배후 산업 단지 가동률이 낮아지고 있으며, 최근 한국GM 군산공장 폐쇄로 항로 감축이 예상됨. 항만운영전략의 주도자가 모호하며, 정부의 정책적 선택 등이 위기 요소로 대두될 수 있음.
- 위에 언급한 전라북도의 해운물류 거점 군산항의 현 상황을 고려하여 지역 일자리 창출과 해운물류 산업재건 방안에 대한 검토가 필요함.

○ 2018년 4월 군산항과 중국 산둥성 스타오항을 직항 운항하는 카페리 서비스(운항사 : 석도국제페리)가 애초 주 3항차에서 주 6항차로 증편되면서 군산항 물동량 증대에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대됨.

- 군산항 물동량 구조의 특성을 고려할 때, 정기컨테이너선사의 취급화물뿐 아니라, 카페리 선사의 취급화물 군을 고려해야 함.
 - 전라북도 군산시에 본사가 있는 석도국제페리의 주 6항차 운항을 토대로 물동량 증대뿐 아니라, 지역 고용효과, 경제적 파급효과 등 긍정적 선순환을 기대할 수 있음.



<그림 1-1> 연구배경

○ 카페리 항로의 경우 군산항과 중국 산둥성 스타오항 간 직항로이므로 긴급도, 중요도가 높은 화물 중심으로 특화가 가능함.

- 전라북도-산둥성 간 항공 물류 수요가 있는지 검토하고, 인접 지역의 산둥성 수출입 물동량을 분석하여, 카페리 화물 유치 가능성을 타진할 필요가 있음.

- 산동성 지역의 경우 항공 물류와 카페리 물류 시간에 큰 차이가 없으며, 비용 면에서 경쟁력이 있으므로 적극적인 검토가 필요함.

○ 국내외 주요 항만에서는 물동량 증대를 위한 다양한 활동을 추진하고 있음. 군산항 물동량 증대는 군산지방해양수산청, 전북도청 건설교통국 항만공항하천과, 군산시 경제항만국 항만물류과 등 관계기관이 공동으로 추진하고 있음.

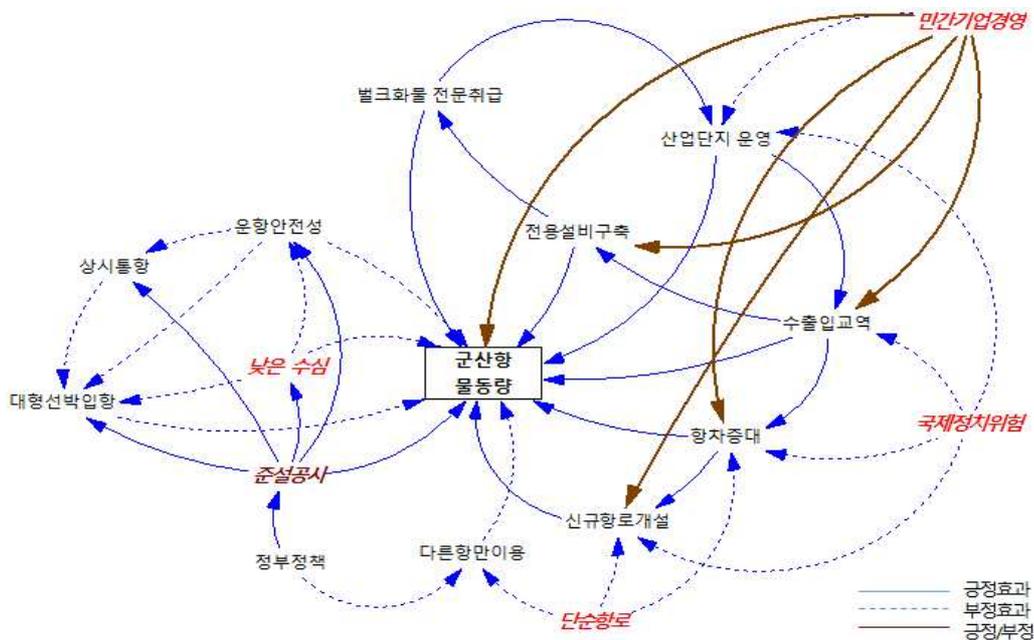
- 국내 주요항만의 경우 항만공사가 설립되어 전담부서에서 운영하고 있음
 - 국가항만공사(Port Authority)는 부산항만공사, 인천항만공사, 울산항만공사, 여수광양항만공사 등 4개이며, 지방공기업 형태로 경기평택항만공사가 해당 항만 운영에 참여하고 있음.
 - 물동량 증대 전담부서가 있는 기관은 물동량 증대를 단순 화물유치 활동에 그치지 않고, 항만의 브랜드 가치와 연계하는 효과를 달성하고자 함
 - 군산항의 경우 항만화물유치 전담기관이 없으므로, 현 상황을 고려하여 화물유치 활동에 대한 전략을 수립하고 물동량 증대 효과 달성방안 검토가 필요함.

○ 군산시에 있는 대형 제조업체의 위기는 전라북도 지역을 넘어서 국가 전반적인 위기로 확대되고 있음. 현대중공업 조선소 가동중단, 한국GM 군산공장 폐쇄 등 연이은 대형악재로 지역 경제 불황이 지속되고 있음.

- 거시 경제지표를 대표하는 것은 무역 수지이며, 이는 물동량과 밀접한 연계성이 있음. 대개 제조업에서 생산된 물품이 물류 수요로 연계되는데, 현재 군산 산업 단지에 입주한 제조업체의 추가적인 물류 수요를 기대하는 데 어려움이 있음.
- 한국GM 군산공장의 폐쇄 여파로 GM화물을 주력으로 운송하던 2개 선사 중 1개 업체는 2018년 10월 중에 운항 중단을 밝혔고, 다른 1개 업체 역시 운항 지속에 어려움이 있음.
- 전라북도, 관계 시군, 지역 정치권 등이 한 목소리로 기업유치를 위한 노력을 하고 있음. 기업유치 노력과 별개로 제조업의 위기를 물류에서 극복할 방안에 대한 검토가 필요함.

○ 군산항의 안전 수심 확보는 오래된 문제로 인식되고 있음. 지속해서 토사가 퇴적되어 생기는 문제로 준설작업을 하여 상시 통항 체계를 갖추어야 하지만, 여건상 한계가 있음.

- 이와 관련하여 정부(군산지방해양수산청)에서 연간 80억 원 규모의 준설예산을 배정하여 준설을 하고 있으나, 군산항 이용자와 하역사의 요구 수준에 맞추는 데 한계가 있음.
- 군산항과 관련한 뉴스를 검색하면 대부분 준설작업을 효과적으로 추진해달라는 요구가 많음. 오랜 기간 제기된 문제임을 고려할 때 군산항 미결문제에 대한 해결 요청을 지금처럼 추진하되, 새로운 관점에서 해결책을 찾는 노력이 필요함.
- 군산항 이용과 관련하여 어려움이 있는 사항에 대한 해결방안 모색, 현 여건에서 군산항 활성화 방안 도출 등에 소극적이었음.



〈그림 1-2〉 군산항 여건 인과관계 분석

- 전라북도와 군산시가 공동으로 군산항 이용 고객을 대상으로 다양한 인센티브 제도를 시행하고 있음.
 - 주요 항만을 보유하고 있는 전국 10개 지역에서 항만 이용 고객을 대상으로 인센티브를 제공하고 있음.
 - 대부분 지역에서 인센티브제도를 운영함에 따라 군산항 이용고객에게 제공하는 인센티브가 혜택이 아니라 당연한 지원이라는 인식이 있음.
 - 군산항 인센티브 예산이 작지 않은 규모(연간 약 20억 원 수준)이므로 인센티브 예산의 투입 대비 효과를 높이는 방안에 대하여 고민할 필요가 있음.

- 인센티브를 지급하는 목적은 군산항을 지속해서 이용해달라는 요구와 더불어 더 많이 이용해달라는 데 있으므로, 인센티브 예산은 물동량 증대에 직간접적으로 긍정적 성과가 있어야 함.

나. 연구의 목적

○ 본 연구의 목적은 군산항 컨테이너 물동량 증대 방안을 제안하여 군산항 활성화에 이바지하고 전라북도 지역과 국가 경제발전에 기여하는 데 있음.

- 군산항 컨테이너 물동량 증대는 실제 선사, 화주, 물류 기업 등 민간 기업이 동참해야 하는 상황이므로, 전라북도와 군산시 등 행정 주도로 추진할 방안 중심으로 물동량 증대 방안을 제안하고자 함.
- 연구 기간과 인력의 가용성을 고려하여 연구의 공간, 시간, 내용 범위는 다음과 같이 한정함.
 - 공간적 범위 : 전라북도
 - 시간적 범위 : 2019~2023년
 - 내용적 범위 :
 - 1) 컨테이너 물동량 한정(벌크화물 제외)
 - 2) 군산항 중장기 발전전략 구상
 - 3) 군산항 물동량 증대방안 제안

○ 내용 범위에서 컨테이너 물동량에 한정하고 벌크화물을 제외하였음.

- 컨테이너 화물과 벌크 화물은 취급 형태에 차이가 있으며, 군산항에서 주로 취급되는 곡물, 자동차, 목재 등 벌크화물은 연관 산업과 시장 특성이 달라, 제한된 기간과 인력을 고려할 때 연구범위를 한정할 필요가 있음.
- 최근 한중 컨테이너 항로의 증감, 2018년 4월 카페리 주 6항차 증편 운항과 군산항 카페리 비즈니스에 초점을 맞춘 연구가 수행되지 않은 점을 고려하여, 컨테이너 물동량으로 한정함.

○ 시간적 범위는 2019년부터 2023년까지를 범위로 설정하고 있음.

- 2023년은 새만금 신항만 1단계(4선석)가 운영되는 시점으로, 연구범위를 새만금 신항만 1단계까지 확장할 여지가 있음.

- 일정 규모 이상의 안정적인 물동량이 확보되어야 정기선 항로가 개설되는 상황을 고려할 때, 새만금 신항만의 신규 운영상황과 현재 군산항의 여건에 차이가 있음.
 - 새만금 신항만 1단계 완공 시점(2023년)의 상황은 현재 여건과 다를 수 있으므로, 시간적 범위에는 포함되지만, 연구범위에서 새만금 신항만 1단계는 제외하고, 현재 군산항 물동량 증대를 위해 추진할 수 있는 과업 중심으로 제안함.
- 연구는 크게 세 단계로 구분하여 추진하였음. 제1단계는 연구설계 및 군산항 경쟁여건 분석을 하였음.
- 군산항 운영 인과관계를 분석하여, 군산항 물동량 증대 가능성을 타진하였음.
 - 물동량 증대 관련 선행연구 분석을 통하여 물동량 증대요인, 개념, 특성 등을 정리하였음.
 - 군산항 물동량 증대방안을 연구한 다양한 문헌의 제안과제와 이행 내역을 토대로 현재 군산항의 여건과 제약요건을 도출하였음.
- 제2단계 군산항의 중장기 발전전략을 수립하기 위하여 전라북도 물류처리현황을 분석하고 정부 정책과 전라북도의 계획을 조사하였음.
- 전라북도와 군산항의 물류처리현황 분석을 위하여 기초 통계자료와 물동량 기종점(O/D, origin and destination) 경로 분석, 현재 추진하고 있는 물동량 증대 활동 등을 조사함.
 - 수출입 물동량 기종점 분석은 예산의 가용범위에서 항공 물류 기종점 데이터를 확보하여 카페리 물동량 유입 가능성을 검토하였음.
 - 정부 정책은 문재인 정부의 100대 국정과제와 해양수산부의 항만물류 관련 정책과 계획을 분석하였음. 정부 정책 추진 방향과 연계성을 높이면서 군산항 활성화에 이바지할 수 있도록 하였음.
 - 국내 항만 물동량 증대 사례는 국내 주요 항만 중 신규 물동량 유치, 기존 물동량 유치 활동에 참고할 수 있는 성과를 거둔 항만의 추진 사례를 조사함.
- 이를 토대로 군산항의 중장기 발전전략을 수립하였음.
- 군산항 물동량 증대 경쟁요소를 도출하여 SWOT분석을 실시하고, SO전략, ST전략, WO전략, WT전략 등 군산항 발전 방향을 설정함.

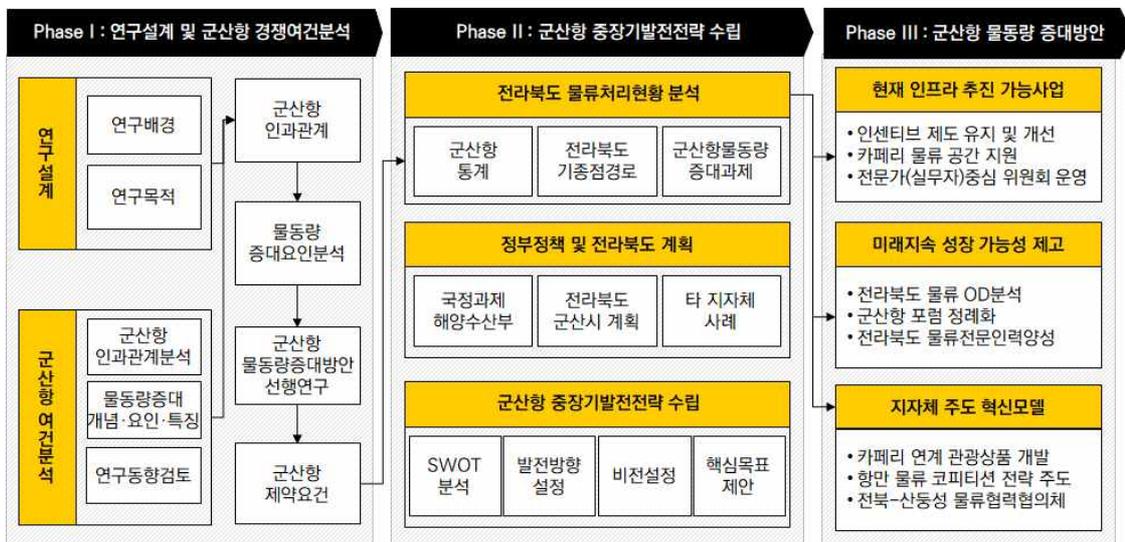
- 군산항 중장기 발전 비전과 핵심목표를 제안하였음.

○ 제3단계는 군산항 물동량 증대방안으로 군산항 중장기 발전 전략 제안에 따라 추진할 수 있는 물동량 증대방안으로 구성하였음.

- 군산항 물동량 증대는 군산항 발전의 성과로 도출되고, 궁극적으로 항만 활성화를 도모하는 것이므로 비전과 핵심목표 등을 설정함.

- 군산항 물동량 증대방안을 제안함. 특히 2018년 3월 종료된 전라북도 항만발전종합 계획의 주요 과제, 추진계획과의 연계성을 높일 수 있는 방향으로 구상함.

- 현재 군산항 여건으로 추진이 가능한 과업, 미래 지속 성장 가능성을 높일 수 있는 과업, 지자체 주도 혁신성장모델로 적합한 과업 등으로 구분하여 9개의 과업을 제안 하였음.



〈그림 1-3〉 연구흐름도

다. 연구방법

○ 문헌 조사

- 항만 물동량 증대 활동 및 정책 동향
- 군산항 물동량 증대 관련 연구 동향

○ 통계자료 분석

- 군산항 물동량 현황 파악을 위한 기초 통계 검토
- 전라북도 수출입 물동량 기종점 경로 분석

○ 벤치마킹 사례연구

- 국내외 항만 물동량 증대 성공·실패 사례를 조사하여 군산항 물동량 증대에 적용할 수 있는 사례연구를 추진함.
- 대표적인 국내 사례는 연구진이 현장 조사를 실시하여 담당자와 인터뷰 조사 후 관련 내용을 분석함.
 - 4개 국가 항만공사(부산, 인천, 울산, 여수광양항 등)와 지방공기업 형태의 항만관리공사(평택항, 당진항)를 중심으로 물동량 증대 활동과 성과에 대한 조사를 수행함.

○ 군산항 활성화와 관련하여 국내 전문가 자문위원단을 구성하여 전문가 심층 인터뷰 조사를 수행하였음.

- 국가 차원에서 항만물류 전문가로 자문위원단을 구성하여, 정부 정책과 대형 항만의 활성화 방안에 대한 조사와 군산항에 적용할 수 있는 시사점을 도출함.
- 도의 자문위원은 항만물류 전문가 집단으로 구성하여 포트세일즈, 인센티브 등 관련 제도의 성공방안과 군산항 물류 프로세스의 한계점을 극복할 방안에 대한 조언을 받았음.
- 도내 자문위원은 군산항의 여건을 인식하고 있는 전문가로 구성하여 군산항 운영 여건과 정책 건의사항 등을 수렴함.

2. 연구 동향 검토

가. 물동량 증대 활동 개념과 특성

1) 물동량에 영향을 미치는 요인

- 선행연구를 살펴보면, ‘항만선택요인’, ‘항만서비스 품질’ 등으로 물동량에 영향을 미치는 요인을 설명하고 있음. ‘항만선택요인’은 입지와 배후연계망, 항만시설, 마케팅역량, 비용 절감 효과 등이 대표적이며, ‘항만 서비스 품질’은 적시성, 효율성, 고객 지향성, 전문성 등으로 정리할 수 있음(나정호, 방희석, 2014B).
- 최근 선박 대형화 추세에 따라 대형 선박이 주요 항로에 투입되고 있으며, 이에 맞추어 선사 간 인수합병(M&A)과 제휴(alliance)가 이루어져, 대형 선박을 보유한 선사가 기항하는 항만에 물동량이 증가하는 현상이 발생하고 있음(해양수산부, 2016A).

2) 물동량 증대 활동 개념

- 항만의 물동량을 증대할 방법은 다양하게 존재함. 따라서 본 연구에서는 직간접적으로 항만에서 처리하는 물동량을 증대하는 활동 일체를 ‘물동량 증대 활동’으로 정의함.
 - 물동량 증대 활동과 같은 의미로 사용되는 용어는 포트마케팅, 포트세일즈 등이 있음. 두 용어를 혼용하여 사용하는 경향이 있지만 마케팅은 항만 건설을 계획하는 단계부터 궁극적으로 판매할 수 있는 항만서비스를 구상하는 전반의 활동을 포함하는 것이며, 세일즈는 마케팅 결과 도출된 항만 서비스라는 용역을 판매하는 활동임(경기도, 2012).
 - 개념적으로 물동량 증대 활동은 포트세일즈로 보지만, 경쟁환경 변화에 따라 마케팅 종합전략, STP전략 등이 수정되는 것을 고려하면 포트마케팅도 물동량 증대 활동에 포함되는 것으로 보아야 함.

○ 물동량 증대 활동은 실제 항만공사에서 포트마케팅과 세일즈라는 명목으로 추진 되는 활동을 통하여 귀납적으로 정리함.

- 홍보 활동으로 홈페이지 운영, 홍보관 운영, 신규고객 유치 목적으로 해외 현지 행사에 참석하여 사례발표하거나, 목표대상과 접촉하여 수출입 화물 처리 유치를 설득하는 행위 등이 있음. 항만별로 특화 지역은 다르지만 대부분 중국과 일본, 동남아시아 등 인접 지역 중심으로 중점 관리하고 있음.

- 부산항만공사(BPA)는 국제전략사업부를 설치하여 운영하고 있음. 주요 업무는 지역 마케팅, 해외사업, 국제협력, 인센티브제도 운영 등이 있으며. 2018년 10월 기준 총 12명의 인력으로 운영되고 있음(홈페이지 참조).
- 인천항만공사(IPA)는 글로벌물류전략실을 설치하여 운영하고 있음. 주요 업무는 화물 유치 마케팅, 신규 시장 개척, 신규항로 개설, 화물유치 및 원양 서비스 관리, 지역 마케팅, 해외항만교류 등이 있으며. 2018년 10월 기준 총 15명의 인력으로 운영되고 있음(홈페이지 참조).
- 울산항만공사(UPA)는 물류기획실에서 물동량 증대 활동을 추진하고 있음. 주요 업무는 배후단지, 오일허브, 컨테이너 마케팅 등이 있으며. 2018년 10월 기준 총 9명의 인력으로 운영되고 있음(홈페이지 참조).
- 여수광양항만공사(YGPA)는 글로벌마케팅팀을 설치하여 운영하고 있음. 주요 업무는 화물유치, 컨테이너 전략, 인센티브, 정보관리 등이 있으며. 2018년 10월 기준 총 14명의 인력으로 운영되고 있음(홈페이지 참조).
- 경기평택항만공사(GPPC)는 물류마케팅팀을 설치하여 운영하고 있음. 주요 업무는 화물유치 인센티브, 지역 항만 마케팅, 해운물류 아카데미 운영, 중소수출 물류 지원, 원스톱 행정서비스 지원 등이 있으며. 2018년 10월 기준 총 6명의 인력으로 운영되고 있음(홈페이지 참조).

○ 물동량 증대 활동 유형은 항만 여건에 따라 차별화되기도 하지만 공통적인 부분은 유사함.

- 고객유치를 위한 간담회, 대외 홍보를 위한 국제행사 참가, 홍보관 및 행사 시 홍보부스운영 등의 활동이 추진되고 있음. 고객창출 및 유지활동, 대외홍보 활동, 기타 활동 등으로 구분할 수 있음.

- 대부분 물동량 증대 활동 추진 주체가 공공기관으로 일자리 창출과 지역사회 기여 차원에서 물동량 증대와 직접적인 인과관계가 없는 활동(인력양성, 일자리 창출 등)도 담당 부서에서 추진하는 경우가 있음.

3) 물동량 증대 활동 특성

가) 장기적·지속적·전략적 추진

- 물동량 증대 활동은 일회성 행사로 효과를 달성하기 어려움. 대부분 지속적인 항만 홍보 활동을 토대로 잠재 고객층의 범위를 좁혀 개별고객 물동량 유치 활동으로 연계됨.
 - 대개 초기에는 잠재 고객을 대상으로 물동량 유치 활동을 추진함. 항만 이용 시 혜택을 중심으로 홍보하는 데 초점을 맞춤.
 - 잠재 고객 의견을 수렴하다 보면, 실제 이용 가능성이 큰 고객이 구분되고, 이후 잠재고객에서 표적고객으로 범위를 좁히고, 표적 고객 중에서 실제 이용 의사를 밝히는 고객과 세부적인 의견을 조율하는 과정을 거치게 됨.
 - 따라서 포트세일즈 활동의 성과는 일회성, 단기간에 달성할 수 있는 것이 아니며, 오랜 기간에 걸쳐 지속적, 전략적으로 추진해야 함.

나) 신규고객유치와 기존고객 유지 병행

- 다른 관점에서 기존 이용 고객에 대한 관리도 수반되어야 함. 신규 고객을 유치하는 것보다 기존 고객을 관리하면서 해당 항만이 고객 기업의 전략적인 물류거점으로 자리매김하는 것이 유리함.
 - 신규 고객의 경우 대개 시범적인 이용 기간이 있고, 해당 기간 기존 이용 항만과 비교하여 고객 기업의 혜택을 검토하게 됨. 이후 효과가 있으면 점진적으로 물동량을 집중하는 패턴이 있음.
 - 기존 고객의 경우 이미 물류 프로세스가 형성되어 있으므로 지속적인 관심과 혜택을 제공하여 기존에 유지하는 물동량에 신규 물동량 증대 효과를 달성할 수 있음.
 - 따라서, 포트세일즈 활동의 실효성을 높이기 위해서는 신규 고객 유치 활동과 더불어 기존 고객 유지 활동도 중요함.

다) 포트세일즈 성과평가의 한계

- 포트세일즈 활동은 마케팅을 전제로 이루어지며, 포트세일즈를 했다고 하여 바로 성과를 도출하는 데 한계가 있음.

- 다양한 포트세일즈 활동은 물동량 증대와 항만 인지도 제고에 효과적이지만 포트세일즈 활동시점과 투자금액 대비 물동량 증대효과의 인과관계를 입증하기 힘들어 계량적인 성과측정에 한계가 있음.

○ 성과 측정에 어려움이 있는 또 하나의 이유는, 포트세일즈가 해당 항만을 이용하도록 유도하는 것인데, 실제 항만을 이용하기 위해서는 잠재 이용자에게 혜택이 있는지 여부에 대한 내부 의사결정 과정이 있기 때문임.

- 선사는 기항지를 변경해야 하며, 화주로서는 화물 집화량을 정기적으로 확보할 수 있는지 여부에 대한 의사결정을 내려야 함. 각 선사와 화주는 처한 상황과 취급하는 화물의 특성에 따라 정기적으로 물동량을 창출하고 유지하는데 소요되는 시간에 관한 판단이 달라질 수 있음.

- 따라서 포트세일즈를 효과적으로 수행했어도 성과는 단시일에 나타나지 않으며, 상황에 따라 오랜 시간이 소요되기도 함.

○ 대부분 포트세일즈는 지방자치단체, 항만공사 등에서 추진하는 데, 해당 기관은 투입 예산에 대한 성과평가 결과를 국민에게 공개할 의무가 있음.

- 포트세일즈 성과는 대개 물동량으로 측정되는데, 특정 년도 포트세일즈에 많은 비용을 투자했다고 해서, 해당 연도 물동량 증가에 유의미한 결과가 도출되지 않을 수 있음을 고려해야 함.

4) 포트세일즈 활동의 목표와 기대효과

○ 포트세일즈 활동의 목표는 해당 항만의 물동량이 증가하여 항만이 지역경제와 국가 경제 활성화에 이바지하는 데 있음.

- 지역 거점에서 처리되는 물동량이 증가하면 물류 관련 산업이 발전하고, 일자리가 창출되어 지역 경제 활성화에 선순환 효과를 기대할 수 있음.

○ 포트세일즈 활동의 주 대상은 선사, 화주 및 국제물류주선업체(국제물류주선인), 항만, 기타 유관단체 등으로 구분할 수 있음.

- 선사는 항만을 기항하는 항로운영의 주체로서 항만의 이익창출에 기여함. 포트세

일즈 성과는 정기선 신규항로 유치가 대표적임.

- 포트세일즈 활동은 장기적 관점에서 안정적인 물동량 확보가 우선 목표이므로, 정기선 항로유치에 초점을 맞춤. 선주나 선박 브로커 등도 선사의 범주에 포함됨.
- 화주는 실제 항만에서 처리되는 물동량을 창출하는 주체로서 선사가 특정 항만에 기향하게 하는 동기요인임.
 - 초기 단계에 다수 고객을 대상으로 항만 홍보 활동을 추진하여, 점차 범위를 좁히게 됨. 유망한 대형화주의 경우 요구사항을 확인하여 해당 화주가 원하는 서비스를 제공할 수 있도록 배려하기도 함. 대형화주가 물류 전략 거점으로 해당 항만을 활용하면, 안정적이고 정기적인 물동량 유치가 가능하기 때문임.
 - 소형 화주의 경우 LCL 혼재서비스를 적절히 제공하는지 여부가 항만 이용의 고려사항이 됨. 따라서 대형화주 유치와 더불어 소형 화주의 LCL 혼재 서비스 네트워크를 구축해 나갈 필요가 있음.
- 국제물류주선업체(국제물류주선인)의 경우 선사에게는 화주입장에서, 화주에게는 선사 관점에서 중개하여 물동량을 창출하는 주체임.
 - 최근 선사들은 개별 화주와 연계하기도 하지만, 건실한 국제물류주선업체와 협력하여 안정적인 물동량 확보를 하고 있으므로, 국제물류주선업체도 포트세일즈 활동의 중요한 대상임.

나. 군산항 물류 관련 주요 선행연구 동향

○ 군산항 물류 기종점(O/D) 분석에 관한 연구(전북연구원, 2005)

- 군산항 물류 경로 파악을 위하여 기종점 분석이 필요하며, 당면 문제점 해결 방안을 도출하기 위하여 연구를 수행함. 2004년의 기종점 자료를 토대로 전라북도의 수출입 물류 기종점을 분석하였음.
- 군산항 이용자를 대상으로 군산항 여건의 만족도, 이용 동기, 개선 필요성, 불편사항 등을 조사하였음.
 - 2005년 기준의 여건이므로 2018년 현실에 맞추는 데 한계가 있으나, 당시의 불편사항, 개선 필요사항 중 여전히 해결되지 않은 문제가 남아 있음.
- 항만의 운영체계, 항만시설사용료 등 관리상 개선방안과 항로 준설, 항만지원(인센티브) 등 현안 개선방안 등을 제안하였음.
- 정책제언으로 군산항 준설선 도입, 물류전담 행정부서 신설, 전라북도 수출입화물

정기조사, 대중국 물류시스템 공유체계 구축, 군산항 활성화 연구기능 확립, 홍보 전담팀 구성, 컨테이너 운영통관기지 건립, 물류상담소 설치 등을 제안하였음.

○ 군산항 컨테이너 화물 유치전략에 관한 연구(전북연구원, 2007)

- 컨테이너 정기선 화물 유치를 위하여 문헌, 기종점, 사례 등을 조사한 결과 군산항 컨테이너 유치방안을 제안함.
- 현안 개선을 위하여 항로 준설, 물류비 절감, 자동화 시설 도입의 필요성을 제안하였고, 군산항 물동량 확보 전략으로 단계적 물동량 확보, 물류 인센티브 지원, 컨테이너 부두 활성화 등을 제안함.
- 마케팅 종합전략을 통한 항만발전전략을 제안하였고, 특히 포트세일즈 활동 개선을 위하여 포트세일즈 행사 자료의 적극 활용, 행사개최 및 초청 범위 재설정, 다양한 형태의 활동, 담당 부서의 역할, 지자체의 실질적 지원 등의 필요성을 주장함.
- 정책제언으로 군산항 기능설정, 군산항 벌크화물의 컨테이너화 전환, 컨테이너 유치 협의회 구성, 컨부두 운영확립, 컨테이너 유치에 따른 제도적 정비, 포트세일즈 강화, 중국 항로 개설, 북중국 항만과의 항만협정 체결과 물류 DB 구축, CFS 활성화 전략 등을 제안함.

○ 군산-렌윈강 간 교역 확대 방안(전북연구원, 2013)

- 전라북도와 장쑤성 지역 간 협력을 통하여 지역 간 물동량을 증대하고자 추진방안을 연구하였음.
- 지방자치단체 주도로 민간 물류 기업과 전문가 등이 참여하여 지역 간 행사로 신규 수출입 물동량을 창출하는 방법을 제안하였음.
 - 최근 전라북도에서 렌윈강 간 항로가 재개되었으며, 해당 연구에서 제안한 방안 중심으로 항로가 집중된 산둥성(칭다오, 웨이하이, 스타오 등), 저장성(상하이, 닝보 등) 등 지역에 적용할 수 있는 방법을 검토할 필요가 있음.
- 정책제언으로 군산항과 렌윈강 간 정보 공유 시스템 구축, 지역 밀착형 국제물류 주선인 육성, 공동 포트세일즈 등을 제안하였음.
 - 군산과 렌윈강 등 두 지역의 정보공유시스템 구축, 국제물류주선인 육성, 공동 포트세일즈는 신규 물동량 창출과 기존 물동량 유지 관점에서 선택할 수 있는 하나의 제안으로, 근본적으로 두 지역 간 정기적인 협력이 이루어질 수 있는 산·학·연·관 협력체 구성이 선행되어야 현실성을 갖출 수 있음.

- 2011년부터 2014년까지 경기도와 산둥성 지역 간 '경기도-산둥성 항만물류협력 콘퍼런스'에 좋은 모델이 될 수 있음. 경기도와 산둥성 공상연맹이 공동 협약을 체결하여 매년 정기적으로 산·학(연)·관 협의체가 공동 콘퍼런스를 개최하여 지역 기업 간 미팅, 연계 등을 지원함.

○ 전라북도 항만발전종합계획 수립 용역(전라북도, 2018)

- 전라북도 건설교통국 항만공항하천과에서 항만발전종합계획을 수립하기 위한 연구용역을 추진하였음. 군산항 뿐 아니라 새만금 신항만, 국가관리 연안항(상왕등도항), 마리나항 등이 포함되어 있음.
- 군산항 활성화를 위한 추진 과제로 항로 준설, 접안시설 확충, 항만안전시설설치, 인센티브제도 개편, 항로 및 항차 유치, 물동량 유치 활동 추진, 카페리 항로 및 항차 유치, 항만 활성화 협의회 구성, 군산항-새만금 신항만 기능배치, 항만 배후 단지개발, 물류창고기업 육성, 국제물류주선인 육성 등을 제안함.

다. 항만 물동량 증대 관련 주요 선행연구

○ 평택항 인센티브제도 도입효과와 개선방안에 관한 연구(경기도, 2011)

- 평택항 활성화를 위한 인센티브제도가 운영되고 있는데, 인센티브제도의 효과성을 평가하고 개선방안을 제안한 연구임. 군산항 인센티브제도가 연간 약 20억 원 규모로 제공되고 있으므로 실효성 있는 제도 운영 방안에 참고할 수 있음.
- 선사인센티브(볼륨인센티브, 항로개설 인센티브), FCL 인센티브, LCL 인센티브, 관광객 유치(카페리 선사 대상) 등 평택항이 제공하고 있는 인센티브제도의 유지와 폐지 등을 계량적으로 검토하였음.
- 인센티브 수혜자가 지속해서 항만 물동량 증대에 역할을 하도록 사후 관리가 필요하며, 인센티브제도에 대한 신뢰성 제고가 필요함.

○ 평택항 포트세일즈 평가와 개선방안에 관한 연구(경기도, 2012)

- 평택항 물동량 증대를 위한 포트세일즈 활동의 효과성을 검토하고 실효성 높은 포트세일즈 활동을 제안한 연구임. 평택항과 군산항은 지리적으로 서해안에 입지하여 對 중국 물류 특화에 전략적 공통점이 있음.
- 평택항의 포트세일즈 활동은 주로 설명회, 투자설명회, 성과 보고회, 업체면담 등

으로 추진하고 있으며, 중국 중심으로 현지 설명회를 개최함.

- 평택항 항로 다양화에 대한 요구를 반영하여 동남아시아 지역 항로가 운영되고 있으며, 베트남, 태국 등 동남아시아 국가 주요 항만 간 협력을 가속화하고 있음.
- 포트세일즈 성과평가를 위한 매트릭스 분석, 투자회수율 분석 등을 추진함. 포트세일즈 성과는 물동량 증대로 연계되는데, 포트세일즈 활동과 물동량 증대 간 강력한 인과관계 검증이 어렵다는 한계가 있음.
- 효과적인 포트세일즈 방안으로 주체 간 명확한 업무분장 및 지원체계 구성, 개별 마케팅으로 전환, 포트세일즈 활동 우선순위 등을 제안함.

○ 수도권 한중화물의 평택항 유인전략 수립에 관한 연구(경기도, 2013)

- 수도권의 화물이 평택항이 아닌 인천항, 부산항, 광양항 등을 이용하는 현실을 반영하여, 수도권에서 발생하는 중국 수출입 화물의 평택항 유인전략을 연구함.
- 화주와 선주 등 항만이용자의 항만결정요인은 입지, 시설, 마케팅, 항만역량, 비용 등이며, 최우선 고려사항은 비용임. 항만서비스 품질에서는 적시성, 효율성, 고객지향성, 전문성 등이 중요함. 최우선 고려사항은 적시성 담보임.
- 수도권 지역에서 평택항 이용 시 현실적으로 비용 절감과 적시성 담보 등에 도움이 되는 범위를 세분화할 필요가 있으며, 연구진이 제안한 범위는 수원, 화성 이남의 경기도 남부지역과 충청남도 일부 지역의 경우 평택항 이용 시 비용 절감 혜택이 있다는 결과를 도출함.

○ 인천 공설 CFS의 현황과 과제(인천발전연구원, 2017)

- 다수 화주의 소량 화물을 혼재하는 CFS를 확보하여 LCL 컨화물을 유치할 방안에 대한 연구가 인천항을 공간적 배경으로 하여 수행되었음.
- 인천항 이용자를 대상으로 설문조사한 결과 LCL 유치를 위해서는 정기선 항로, 항차 증편이 필수적임. 이를 위해 인천광역시와 인천항만공사에서는 대형 화주를 대상으로 포트세일즈를 추진해야 함.
- 인천항 배후지역의 고질적인 교통체증 문제를 해결하기 위해 배후도로를 확충하고 항만 출입게이트 입출차 시스템 구축 등을 대안으로 제안함.
- 현재 인천 공설 CFS는 발전가능성, 확장성이 크지 않으므로 인천신항 배후단지로 확장할 필요가 있다고 제안함.

○ 한중 FTA 체결에 따른 인천항 물동량 영향과 대응방안(인천발전연구원, 2015)

- 한중 FTA 체결을 활용하여 인천항의 물동량을 증대하기 위한 對중국 수출화물 유치 위한 방안을 제안함. 중국 기업의 직접 투자를 유도하고, 항만 배후단지를 활용하여 전자상거래, 직·배송 물류센터 등 FTA 비즈니스 모델 개발이 필요함.
- 단계적인 한중 항로 개방 확대를 제안하였고, 인천경제자유구역과 중국 웨이하이 지방정부 간 경제협력 모델을 구체화할 필요가 있다고 주장함.

라. 국내 학술연구지 연구 동향

- 국내 학술연구지 연구 동향은 다음과 같음. 군산항과 관련하여 최근까지 해결되지 않은 문제를 지적한 연구가 많으며, 활성화 방안과 경쟁력 강화 방안 등이 논의되었음.

〈표 1-1〉 국내 학술연구지 군산항 관련 연구 동향

저자	연구분야	방법	결과
김기선·류병은 (2009)	활성화 방안	사례연구	항로다변화, 국제물류주선인 영업, 원양컨선 유치, 공컨장치장 지정, CFS기능 활성화 등
나호수·김현초 (2009)	효율성 측정	데이터분석 DEA	평택, 군산, 목포, 여수, 삼천포, 마산, 동해항 비교 효율성 5위 수준
박형창(2008)	활성화 방안	데이터분석 OD경로	OD경로 분석 결과 최적권역 분석(전북, 충남 보령, 대전광역시 등)
백대영(2010)	활성화 방안	문헌연구	중국 특화 배후단지 개발, 중국물류 네트워크, 수심 확보를 위한 대안 강구
송용종 외 (2007)	화물유치방안	실태조사 OD경로	수심해결, 항만운영, 제도정비, 인프라 개선 등이 필요.
송채현 외 (2009)	활성화 방안	문헌연구	전북·충청·중국 물동량 유치, 산단과 FEZ개발, 연계산업 개발 등
송채현 외 (2009)	장애 요인	가설검증	서비스부족, 접근성 요인 등 장애 요인이 통계적 검토결과 유의성 가지지 못함
서선애(2008)	발전 방안	문헌연구	군산항 시설 확장과 네트워크 관점에서 발전 방향 수립 필요
오가영(2008)	선택요인	가설검증	항만 선택에 있어 기업규모, 업종, 품목 등에 따른 차이성 검증
이기배 외 (2011)	경쟁력 강화	가설검증	항만경쟁력요인(직접, 간접, 잠재)별 관리자, 화주, 선사 별 인식차이 분석
조진행(2008)	활성화 방안	문헌·데이터 (OD)분석	전북권 화물 유치, 산단 기업입주, 신규항로 개발, 연안 운송네트워크, 국제SCM 구축 등
황호만(2007)	경쟁력 강화	문헌연구	항만 관련SOC구축, 마케팅전략 수립, 물류시설구축, 산학관협력커뮤니티 조성 등

※ 자료 : 참고문헌에 연구제목, 출간학술지 등을 기재함.

- 시기적으로 2007년부터 2018년 현재까지의 군산항 관련 학술연구지의 연구 동향을 조사하였음. 학술연구는 DBpia와 KISS 등 학술 DB에 등재된 연구논문을 조사하였음.
- 학술연구는 군산항 활성화 방안, 경쟁력 분석, 이용 시 장애 요인 등으로 세분할 수 있는데, 궁극적으로 군산항 발전방안을 도출하는 연구로 구성되어 있음.

- 다양한 연구방법으로 군산항 발전을 위한 방안 모색을 추진함. 대부분 앞에서 살펴본 정책제안 범위와 유사함.

마. 시사점

- 전라북도 지자체와 연구기관, 타 지자체와 연구기관 수행 자료와 국내 학술연구지의 연구 동향을 살펴본 결과 다양한 관점에서 군산항 발전방안을 모색하기 위한 연구가 수행되었음을 알 수 있음.
- 군산항에 초점을 맞춘 연구와 타 지자체 연구 결과의 특성을 고려할 때, 크게 두 가지의 시사점을 도출할 수 있음.
 - 첫째, 군산항 발전과 관련한 다양한 제안들은 일부 반영되었지만, 많은 부분 현재까지 해결하지 못한 제안이 있음.
 - 둘째, 타 지자체의 활성화 사례를 검토한 결과 항만 발전을 위해 그동안 추진된 방법들은 대동소이한 범위에서 지역 특성을 고려하여 추진되었음.
- 본 과업에서는 군산항 발전과 관련된 다양한 제안 중 일부 추진되지 않거나 답보 상태에 있는 이유를 찾아보고, 이러한 상황을 고려하여 새롭게 추진할 방안을 찾고자 함.
 - 제안된 시점과 배경에 고려하여 현시점에서 여전히 유효한 방안일 경우 현 상황에 맞추어 재검토해야 함.
 - 현시점에서 시기를 놓치거나, 상위 계획의 변경 등으로 유효하지 않으면 이를 대체하여 성과를 달성할 방안을 찾아야 함.
- 기존 연구에서 군산항 발전과 관련하여 일부 추진되지 않은 과업은 대개 하드웨어 중심의 인프라 구축과 민간 기업이 주도적으로 추진해야 하는 과업이었음.
 - 정부가 소유 및 운영, 관리하는 우리나라 항만관리제도를 고려할 때, 타 항만의 성공사례를 적용하여 무분별하게 인프라 구축 및 보강을 할 수 없음.
 - 대부분 컨테이너 물동량 증대의 경우에는 항로 개설 및 항차 증편 등 민간기업 고

유의 의사결정 사항이 포함됨. 민간기업의 의사결정은 정부나 지자체 등에서 개입할 수 없음. 따라서 지자체 차원에서 추진이 가능한 단기 과업 중심으로 검토할 필요가 있음.

- 따라서 본 연구에서는 정부가 추진해야 할 사업을 최대한 배제하고, 전라북도와 관계 시·군, 민간기업의 참여로 신속하게 추진할 수 있는 과업 중심으로 군산항 물동량 증대방안을 제안하고자 함.
 - 민간기업의 참여를 유도하면서 전라북도과 관계 시·군이 참여하여 추진할 수 있는 사업, 저비용으로 추진할 수 있는 사업,
 - 정부가 승인하지 않아도 지자체 차원에서 추진할 수 있는 사업 중심으로 군산항 물동량 증대를 모색함.



<그림 1-4> 본 연구 제안의 특성

2

장

전라북도 물류처리 현황과 과제

Jeonbuk Institute

-
1. 군산항 물류처리 현황
 2. 전라북도 물류처리 기종점 분석
 3. 군산항 물동량 증대를 위한 과제

제 2 장 전라북도 물류처리현황과 과제

1. 군산항 물류처리 현황

가. 군산항 부두 및 선석 운영 현황

- 군산항은 정부(해양수산부)가 소유하고 있으며, 부두별 화주 또는 하역사가 운영 권한을 부여받아 목적에 맞추어 운영 중임.
 - 군산지방해양수산청은 군산항과 장항항의 관리 주체로 항만물류, 항만 건설, 항로 표지, 선원 해사안전 등 해운항만물류 업무와 해양수산환경 업무를 추진하고 있음.
- 군산항은 총 31개의 선석으로 구성되어 있으며, 부두길이는 총 6,756m, 하역능력은 2,797만 톤임.
- 군산항은 전라북도 유일의 수출입 관문 항으로 컨테이너, 잡화, 시멘트, 자동차, 양곡, 유연탄, 모래 등 화물을 주력으로 처리하고 있음.
 - 컨테이너는 전용부두(6부두)와 국제여객부두(카페리)에서 처리되고 있으며, 군산컨테이너터미널(주)과 석도국제훼리(주)에서 취급하고 있음.
 - 양곡은 6부두에 사일로 시설이 완비되어 전용 처리되고 있음. (주)선광에서 취급하고 있음. 양곡 화물의 경우 물동량 증가가 비약적으로 이루어져 2005년 최초 사일로 시설 설치 이후 현재까지 총 4개의 사일로가 설치되었음. 2018년 5번째 사일로 착공 예정 중임.
 - 일반잡화는 1부두, 2부두, 3부두, 5부두, 7부두에서 취급되고 있음. CJ대한통운(주), 세방(주) 등 하역사가 운영 주체로 해당 화물을 취급하고 있음.
 - 자동차, 유연탄은 각각 4부두와 7부두(유연탄 부두)에서 취급되며, CJ대한통운(주)이 운영 주체임.
 - 목재는 5부두에서 한솔로지스틱스(주)가 주로 처리하고 있으며, 모래는 모래 부두에서 (주)금석해운에서 취급하고 있음.

〈표 2-1〉 군산항 항만시설현황

부두구분 (선석)	길이(m)	접안능력 (DWT×척)	하역능력 (천톤)	취급화물	운영 주체
1부두 (3선석)	525	20,000×1 10,000×2	1,320	잡화	CJ대한통운(주)
2부두 (3선석)	551	5,000×1 20,000×2	1,410	잡화	CJ대한통운(주)
3부두 (3선석)	640	20,000×3	1,960	시멘트, 잡화	쌍용양회(주) 동양시멘트(주) 세방(주)
4부두(2선석)	600	20,000×2	2,840	자동차	CJ대한통운(주)
5부두 (8선석)	1,680	20,000×8	5,870	자동차, 잡화	CJ대한통운(주) 한솔로지스틱스(주) 세방(주)
6부두 (4선석)	930	20,000×1(일반) 30,000×1(일반) 30,000×2(컨) (4,000TEU)	2,080(일반) 5,390(컨) (304천TEU)	양곡, 컨테이너	(주)선광 GCT(주)
7부두 (3선석)	800	50,000×2 30,000×1	2,740	잡화, 양곡	군산항7부두운영(주)
7부두(유연탄) (1선석)	240	30,000×1	2,630	유연탄	CJ대한통운(주)
7부두(민자) (2선석)	500	30,000×2	1,580	잡화	군장신항만(주)
모래 부두	110	3,000×1	710	모래	(주)금석해운
국제여객부두	180	15,000×1	-	컨테이너	-

※ 자료 : 군산지방해양수산청 홈페이지. gunsan.mof.go.kr(접속일 : 2018. 10. 27.)

나. 물동량 처리 규모

○ 군산항은 양곡, 사료, 시멘트, 차량 및 부품, 유류 등 일반화물과 컨테이너, 자동차 화물 등을 주로 취급하고 있음.

- 최근 6년간 군산항 물동량 처리현황을 살펴보면 양곡과 사료, 차량 및 부품, 유류 등이 안정적으로 처리되고 있음.
- 차량 및 부품은 2018년 한국GM 군산공장 폐쇄로 취급 물동량이 감소하고 있음.
- 자동차 환적화물은 2016년 카보타지(연안 운송금지) 시행 철회 노력과 2017년부터 인센티브 지급 등 노력으로 약 20만 대 규모 처리 실적을 기록하고 있음. 주력 제조사가 인근 타 항만을 이용하는 범위를 늘리고 있어 향후 물동량 변화에 주목할 필요가 있음.
- 유연탄 부두(3만 톤 급 1선석)가 2017년 9월부터 운영되어 2018년 9월 기준 약 137만 톤이 처리되고 있음.

○ 컨테이너 화물의 경우 군산컨테이너터미널(주)과 석도국제훼리(주)가 주로 처리하고 있음.

- 2016년 이후 정기선 항로가 증가하여 총 7개 항로가 운영되고 있으며, 2018년 4월부터 군산항-스다오항 간 한중 카페리가 주 6항차로 증편되면서 물동량 증대에 대한 기대감이 있음.
- 다만, 한국GM 군산공장 폐쇄 여파로 2018년 10월 1개 선사가 운항을 중단하였고, 다른 1개 선사도 물동량 급감으로 인한 위기를 겪고 있음.
 - 2018년 10월 기준으로 군산항 정기선 항로는 총 6개 항로(컨테이너선 5개, 카페리 1개)임.

〈표 2-2〉 군산항 물동량 처리현황(2018년 9월 누적)

품목	단위	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
컨테이너	TEU	65,302	42,855	47,966	44,561	56,564	68,506	57,163
자동차	대	276,789	195,463	182,964	205,471	199,398	194,234	75,556
일반화물	천톤	18,745	19,200	18,635	18,487	18,881	19,241	13,772
양곡	천톤	41	52	703	596	760	938	613
옥수수	천톤			681	563	713	866	574
기타	천톤			22	33	47	72	39
사료	천톤	2,257	2,278	4,356	4,853	4,656	4,161	3,345
옥수수	천톤	2,217	2,497	2,293	2,536	2,253	2,083	1,836
기타	천톤	N/A	N/A	2,063	2,317	2,403	2,078	1,509
유연탄	천톤	0	0	0	0	0	352	1,368
시멘트	천톤	1,231	1,112	996	914	974	1,132	711
슬래그	천톤	343	388	233	330	557	563	142
광석류	천톤	1,092	1,547	910	827	833	976	768
모래	천톤	182	831	1,094	825	658	544	118
원목	천톤	705	809	772	746	754	747	499
목재 및 목탄	천톤	0	0	0	0	133	500	604
펄프	천톤	637	646	747	830	851	797	605
고철	천톤	815	650	587	459	464	384	262
철강류	천톤	884	995	997	799	684	617	342
차량 및 부품	천톤	4,368	3,333	4,115	4,285	4,289	4,349	1,620
화공생산물	천톤	231	240	296	340	338	315	255
당류	천톤	457	535	421	317	389	269	143
비료	천톤	88	111	95	50	48	58	177
유류	천톤	1,788	1,548	1,324	1,289	1,164	1,105	910
기타	천톤	1,409	1,038	989	1,027	1,329	1,434	1,290

※ 자료 : 군산지방해양수산청 통계자료 재편집.
 ※ 주 : 2018년 자료는 9월 누적 통계자료를 활용함.

○ 우리나라 무역항은 총 31개이며, 군산항은 2017년 기준 전국에서 11번째로 많은 수출입 화물을 처리하였음.

- 부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항, 대신항, 포항항, 동해·묵호항, 목포항(2013), 보령항(2017), 군산항 순임.
- 군산항의 물동량 처리 규모는 2012년까지 전국 9위였다가 2013년 목포항, 2017년 보령항에 이어 11번째로 많은 수출입화물을 처리하였음.

- 서해안 권역에서 경쟁하고 있는 중소 항만인 목포항과 보령항의 약진에 비해 군산항의 물동량 증가율은 상대적으로 큰 차이가 있음.
 - 2012년 대비 2017년 일반화물 처리실적 증가율을 계산한 결과 군산항 2.6%, 목포항 38.7%, 보령항 77.8% 등으로 군산항 증가율이 낮은 편임.

〈표 2-3〉 최근 6년간 경쟁항만의 일반화물 처리실적

(단위 : 천 톤)

항만	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
군산항	18,745	19,200	18,635	18,487	18,881	19,241	2.6%
목포항	16,869	20,165	22,997	22,467	23,548	23,397	38.7%
보령항	12,520	13,449	12,943	13,244	12,205	22,260	77.8%

자료 : 해운 항만물류정보센터 자료 가공

주) 최근 6년 사이에 전체 처리 물동량에서 군산항을 앞지른 항만 2곳의 물동량 추이를 발췌하여 비교함.

다. 현안

- 물류 서비스는 파생적 수요이므로 본원적 수요를 형성하는 산업 단지의 활성화에 영향을 받게 됨.
 - 군산항은 2017년 현대중공업 군산조선소 가동중단, 2018년 한국GM 군산공장 폐쇄 등 산업 단지 주력업체의 위기에 따라 관련 기업에까지 악영향을 미쳐 장기적인 침체를 우려할 수 있음.
 - 전라북도 지역경제 활성화 관점에서 시급히 해결해야 할 문제임. 민간기업 또는 산업의 위기가 지역경제로 파급효과를 확장한 사례로 볼 수 있으며, 산업 단지가 활성화되지 않는다면 근본적으로 군산항 활성화 문제를 해결할 수 없음.
- 지역 언론과 군산항 관련 협의체 회의자료, 연구자료 등에서 군산항의 고질적 문제로 지적하는 문제가 수심과 단순 항로임.
 - 수심 문제는 오래전부터 제기되고 있으며, 정부에서 예산을 투자하여 준설하고 있음. 적정 수심이 확보되지 않으면 대형선박의 입항에 한계가 있으며, 하역 시간이 길어져 물류 신속성이 저해되는 문제가 발생할 수 있음.
 - 준설은 군산지방해양수산청과 한국농어촌공사가 분담하여 추진하고 있음. 2019년까지 10.5m, 2021년까지 최대 13.5m 수심 확보를 목표로 하고 있음. 이에 군산항 이용

자, 하역사 등은 준설 주체가 분담되어 있어서 효과적인 준설에 어려움이 있다는 애로사항을 제기하고 있음.

- 군산항의 정기선 항로는 한중 항로에 집중되어 있음. 따라서 전라북도에서 중국 이외 지역에 수출입을 하고자 하는 화주의 경우 타 항만을 이용할 수밖에 없음.
 - 항로 개설은 선사의 고유 의사결정 영역으로 중장기적으로 안정적인 물동량 확보가 가능할 경우 신규 항로를 개설하게 됨.
 - 2016년부터 2017년까지 군산항 물류 혜택이 주목받기 시작하면서 신규 항로 개설의 움직임이 있었으나, 2018년 한국GM 군산공장 폐쇄 결정으로 2018년 10월 1개 항로가 폐쇄되었으며, 향후 추가 폐쇄 위기에 있음.

- 서해안 권역 중소 항만들의 비약적 발전에 대응할 적절한 전략을 수립할 필요가 있음. 특히 서해안 권역의 항만들은 대부분 한중 물류의 거점을 표방하고 있으므로 발전 전략이 중복될 수밖에 없음. 군산항의 차별화 발전 전략 수립이 필요함.
- 경쟁항만의 물동량 증가요인을 분석하되, 무분별하게 답습하기보다 전라북도와 군산항의 특성을 고려하여 차별화된 지역 맞춤형 발전전략을 수립할 필요가 있음.

2. 전라북도 물류처리 기종점 분석

가. 전라북도 전체 물류처리 기종점 분석

- 전라북도 물류처리 기종점 분석을 위하여 관세청 2017년 수출입통관자료를 활용하였음. 현행법에 근거하여 관세선(custom line)을 통과하는 모든 화물은 수출입 통관을 해야 하며, 그 과정에서 축적된 데이터 일부를 연구 목적으로 활용할 수 있음.
 - 데이터는 출발지역, 출발지 물류거점(항만, 공항), 도착지 물류거점(항만, 공항), 도착지역, 품목(HS 코드), 화물 구분(일반화물, 컨테이너 등), 물동량(중량, TEU 등) 등으로 구성됨.
- 전라북도 수출입 화물의 기종점(origin/destination) 분석 결과를 토대로 전라북도의 수출입 화물이 어떠한 경로를 통하여 이동하는지를 파악하고자 함.
 - 군산항을 거치는 주요 항로, 기항지를 고려하여 향후 특화 가능 영역을 도출하고자 함.

1) 전라북도 일반화물 물류처리 기종점 분석

- 일반화물(general cargo)에 대한 2017년 전라북도 수출입 물류 기종점을 분석하였음.
 - 해상수출의 경우 광양항이 48.7%로 가장 많이 이용하는 물류 거점이었으며, 부산항(29.6%), 평택항(10.9%)에 이어 군산항(5.0%)은 네 번째로 많이 이용되었음.
 - 해상수입의 경우 군산항이 51.7%로 전라북도 화주가 가장 많이 이용하는 물류 거점이었음. 광양항(32.4%), 부산항(6.7%) 순으로 이용하는 것으로 나타남.
 - 해상수출입을 종합할 경우 전라북도 화주들은 광양항을 수출입 물류 거점으로 가장 선호하는 것으로 나타남.
- 군산항 활성화에 지경학적으로 중요성이 높은 중국지역 수출입 물동량이 차지하는 비중도 살펴보았음.
 - 일반화물 전체 수출 중 26.4%가 중국으로 수출되는 화물이었음. 수입 화물 중 13.1%가 중국에서 전라북도로 수입되는 화물이었음.

〈표 2-4〉 2017년 전라북도 일반화물 수출입 경로

해상수출	전체(톤)	비율(%)	해상수입	전체(톤)	비율(%)
합계	2,806,165	100.0	합계	8,210,816	100.0
전북중국수출	740,395	26.4	중국전북수입	1,071,698	13.1
인천항	81,922	2.9	경인항	835	0.0
광양항	1,368,122	48.7	인천항	157,890	1.9
고현항	4,015	0.1	광양항	2,663,539	32.4
포항항	6,226	0.2	군산항	4,244,325	51.7
군산항	140,779	5.0	마산항	25,777	0.3
마산항	16,700	0.6	목포항	127,559	1.6
목포항	680	0.0	평택항	184,362	2.2
평택항	304,867	10.9	부산항	549,040	6.7
부산항	830,785	29.6	포항신항	1,396	0.0
동해항	1,971	0.1	동해항	1	0.0
당진항	42,458	1.5	대산항	11,637	0.1
대산항	2,494	0.1	울산항	120,118	1.5
통영항	6	0.0	영일만항	2,021	0.0
울산항	5,132	0.2	여수항	122,317	1.5
기타불개항	7	0.0			

※ 자료 : 관세청(2017).

2) 전라북도 컨테이너 화물 물류처리 기종점 분석

○ 컨테이너 화물에 대한 2017년 전라북도 수출입 물류 기종점 분석을 하였음.

- 수출의 경우 광양항이 48.7%, 부산항이 46.3%로 대개 두 항만에서 컨테이너 화물 수출이 처리되었음. 전라북도 수출화물 중 군산항을 이용하는 화물은 1.2%에 불과함. 이는 인천항 2.5%, 평택항 1.2% 수준에도 미치지 못함.
- 수입의 경우도 광양항(62.5%)과 부산항(25.2%)에서 대부분의 컨테이너 수입화물이 처리되었음. 군산항은 4.5% 수준으로 인천항 5.3%에 이어 네 번째로 많은 화물이 처리되었음.
- 전라북도 화주들의 컨테이너 수출입 화물처리는 광양항과 부산항이 주요 거점임을 확인할 수 있음.

○ 군산항을 거치는 정기선 항로가 대부분 중국 지역을 거치므로 중국지역 수출입 물동량이 차지하는 비중을 살펴보았음.

- 컨테이너 전체 수출 화물 중 24.0%가 중국으로 수출되는 화물이었음. 수입 화물 중 19.2%가 중국에서 전라북도로 수입되는 화물이었음.

- 중국 이외의 지역과 교역하는 화주의 경우 항로가 없으므로 광양항, 부산항 등 다양한 항로가 구축된 항만을 이용한다는 실무자의 인터뷰 결과를 데이터로 확인할 수 있음.

〈표 2-5〉 2017년 전라북도 컨테이너 화물 수출입 경로

해상수출	전체(TEU)	비율(%)	해상수입	전체(TEU)	비율(%)
합계	177,482	100.0	합계	191,609	100.0
전북중국수출	42,583	24.0	중국전북수입	36,696	19.2
인천항	4,319	2.4	경인항	51	0.0
광양항	86,441	48.7	인천항	10,230	5.3
고현항	0	0.0	광양항	119,840	62.5
포항항	0	0.0	군산항	8,531	4.5
군산항	2,092	1.2	마산항	0	0.0
마산항	55	0.0	목포항	0	0.0
목포항	0	0.0	평택항	4,077	2.1
평택항	2,107	1.2	부산항	48,345	25.2
부산항	82,145	46.3	포항신항	0	0.0
동해항	1	0.0	동해항	4	0.0
당진항	0	0.0	대산항	368	0.2
대산항	129	0.1	울산항	61	0.0
통영항	0	0.0	영일만항	102	0.1
울산항	191	0.1	여수항	0	
기타불개항	2	0.0			

※ 자료 : 관세청(2017).

3) 전라북도 항공화물 물류처리 기종점 분석

- 전라북도 항공화물 물류처리 기종점 분석 결과 총 5,612톤의 화물이 김포, 인천, 김해 국제공항을 통하여 수출되었음. 전라북도로 수입되는 항공화물은 없는 것으로 나타남.
 - 대부분 화물이 인천국제공항을 통하여 처리되었으며, 일부 화물이 김포국제공항, 김해국제공항을 이용한 것으로 나타남.

〈표 2-6〉 2017년 전라북도 항공화물 수출입 경로

항공수출	전체(톤)	비율(%)	항공수입	전체(톤)	비율(%)
합계	5,612	100.0	합계	0	0
중국항공수출	1,078	19.2	중국항공수입	0	0
김포국제공항	42	0.7	김포국제공항	0	0
인천국제공항	5,522	98.4	인천국제공항	0	0
김해국제공항	47	0.8	김해국제공항	0	0

※ 자료 : 관세청(2017).

- 항공화물 물류처리 기종점을 분석한 이유는 전라북도에 수출입 거점 공항은 없지만, 중국의 일부 지역(산둥성)의 경우 카페리 비즈니스의 확장 가능성을 고려하기 위한 목적이 있음.
 - 중국 항공 수출화물은 총 1,063톤으로 집계되었으며, 산둥성에 있는 공항 중 칭다오, 웨이하이, 옌타이 공항에서 처리되는 화물이 있는 것으로 나타남.
 - 중국 항공 수출화물은 대부분 인천국제공항을 거쳐 처리된 것으로 나타났으며, 김포국제공항을 이용한 건수는 2017년 전체 2건에 불과함.
 - 칭다오 공항에서는 약 6.0톤, 옌타이 공항에서는 약 3.8톤, 웨이하이 공항에서는 약 0.2톤이 처리되었음.

4) 전라북도 물류처리 기종점 분석 종합

○ 전라북도 수출입 화물 기종점 분석 결과 전라북도의 수출입 화주들이 선호하는 항만을 확인할 수 있었음.

- 광양항과 부산항이 많이 이용되고 있으며, 일반화물 수입에는 군산항이 경쟁력을 갖춘 것으로 나타남.
- 일반화물은 대개 산업 단지 입주 기업이 원재료로 사용하고, 터미널 운영업체가 주로 취급하는 품목들로 안정적인 증가를 기록하고 있음.

〈표 2-7〉 2017년 전라북도 수출입화물 수출입 경로 분석 종합

(단위 : %)

	군산항		인천항		여수광양항		평택당진항		부산항	
	일반 화물	컨테이너								
수출	5.0	1.2	2.9	2.4	48.7	48.7	12.4	1.2	29.6	46.3
수입	51.7	4.5	1.9	5.3	32.4	62.5	2.2	2.1	6.7	25.2

○ 세계적으로 통용되는 HS 코드 기반으로 2017년 전라북도에서 수출입 되었던 모든 품목별 물동량을 정리하였음.

- 일반화물에서는 목재, 목탄(171만 톤), 곡물(162만 톤), 광물성 연료 에너지(132만 톤), 펄프(74만 톤) 등이 많이 처리되었음.
- 컨테이너 화물에서는 펄프(60,257TEU), 목재·목탄(35,632TEU), 플라스틱과 그 제품(16,172TEU), 조제 사료(13,512TEU), 지와 판지(12,906TEU) 등이 많이 처리되었음.
- 일반화물과 컨테이너 화물 모두 목재, 목탄과 펄프 등이 많이 처리되고 있음.

〈표 2-8〉 2017년 전라북도 수출입 품목별 물동량

류	품목	수출			수입		합계	
		일반해상 (톤)	항공 (톤)	TEU	톤	TEU	톤	TEU
01	산동물	0	0	0	3	3	3	3
02	육과 식용 설육	0	7	0	540	50	547	50
03	어패류	484	21	81	12,504	1,013	13,009	1,094
04	낙농품·조란·천연	0	0	0	4,235	367	4,235	367
05	기타 동물성 생산품	0	1	0	18	3	19	3

06	산수목·꽃	3	27	1	2,593	290	2,623	291
07	채소	172	4	18	65,968	3,233	66,144	3,251
08	과실·견과류	443	54	37	700	87	1,197	124
09	커피·차 향신료	53	0	4	2,054	170	2,107	174
10	곡물	1	0	0	1,622,333	1,649	1,622,334	1,649
11	밀가루·전분	0	0	0	14,622	202	14,622	202
12	채유용 종자·인삼	44	2	6	58,140	5,071	58,186	5,077
13	식물성 엑스	0	0	0	3,597	178	3,597	178
14	가타식물생산물	0	0	0	5,125	474	5,125	474
15	동식물성유지	6	0	0	2,361	199	2,367	199
16	육·어류 조제품	8	2	1	2,662	270	2,672	271
17	당류 설탕과자	409	2	54	3,396	184	3,807	238
18	코코아초코렛	0	0	0	135	14	135	14
19	곡물·곡분의 주제품과 병류	803	6	137	2,969	420	3,778	557
20	채소·과실의 조제품	587	1	38	27,209	2,231	27,797	2,269
21	가타의 조제식품	4,265	22	2,037	7,232	515	11,519	2,552
22	음료·주류 식초	2,718	1	183	59,433	36	62,152	219
23	조제 사료	434	0	27	642,877	13,485	643,311	13,512
24	담배	25	1	8	20	5	46	13
25	토석류·소금	43	0	2	323,636	1,351	323,679	1,353
26	광 슬랙 회	162,693	0	0	567,448	343	730,141	343
27	광물성 연료 에너지	104,960	0	58	1,213,921	614	1,318,881	672
28	무기화합물	13,479	5	1,455	69,869	3,095	83,353	4,550
29	유기화합물	28,673	369	1,796	173,047	5,867	202,089	7,663
30	의료용품	0	11	0	82	19	93	19
31	비료	0	0	0	57,251	371	57,251	371
32	염료·인료, 페인트·잉크	2,352	23	223	15,802	1,095	18,177	1,318
33	향료 화장품	3,289	21	479	50,733	8	54,043	487
34	비누, 계면활성제, 왁스	6,268	20	443	5,496	526	11,784	969
35	카세인 알부민 변성 전분 효소	62	25	18	4,344	400	4,431	418
36	화학류·상장	0	0	0	186	19	186	19
37	필름인화지 사진용재료	148	106	57	68	30	322	87
38	각종 화학공업 생산품	10,689	471	1,019	22,465	1,609	33,625	2,628
39	플라스틱과 그 제품	129,271	747	11,123	54,417	5,049	184,435	16,172
40	고무와 그 제품	1,702	4	118	3,857	502	5,563	620
41	원피 가죽	1	0	0	22	4	23	4
42	기주제품	25	2	10	439	123	466	133
43	모파·모피제품	0	0	0	0	0	0	0
44	목재, 목탄	456	2	40	1,708,391	35,592	1,708,849	35,632
46	조물재료의 제품	0	0	0	63	8	63	8
47	펄프	2,042	0	176	740,687	60,081	742,729	60,257
48	지와 판지	154,244	83	12,310	4,827	596	159,154	12,906
49	서적·신문 인쇄물	132	1	0	9	2	142	2
50	건·건사 건조물	0	23	0	219	79	242	79
51	양모·수모	0	1	0	0	0	1	0
52	면·면사 면직물	51	2	6	19,148	1,922	19,201	1,928

53	마류의사외 직물	0	0	0	252	32	252	32
54	인조 필라멘트 섬유	11,223	17	1,083	2,051	284	13,291	1,367
55	인조스테이플 섬유	16,588	27	1,585	2,581	279	19,196	1,864
56	워당부직포	363	73	112	415	80	851	192
57	양탄자	0	0	0	38	7	38	7
58	특수 직물	0	0	0	21	5	21	5
59	침투 도포한 직물	818	2	0	121	48	941	48
60	편물	3	37	0	52	9	92	9
61	의류(편물)	48	43	10	3,102	950	3,193	960
62	의류(편물제외)	10	28	2	580	395	618	397
63	기타 섬유제품, 냅마	80	0	8	3,940	436	4,020	444
64	신발류	60	28	15	218	59	306	74
65	모자류	40	0	4	10	3	50	7
66	우산·지팡이	0	0	0	14	4	14	4
67	조제 우모인조제품	0	0	0	9	1	9	1
68	석·시멘트 석면제품	466	53	70	89,350	3,616	89,869	3,686
69	도자 제품 직물	15	2	2	35,287	1,488	35,304	1,490
70	유리	7,931	13	810	58,078	3,582	66,022	4,392
71	귀석·반구석, 귀금속	26	33	4	236	28	295	32
72	철강	3,618	6	171	172,413	1,617	176,037	1,788
73	철강제품	3,249	185	486	13,299	1,589	16,733	2,075
74	동과 그 제품	15,610	728	1,383	19,523	1,007	35,861	2,390
75	니켈과 그 제품	591	1	27	304	8	896	35
76	알루미늄과 그 제품	4	5	0	91,730	5,813	91,739	5,813
78	연과 그 제품	2,161	0	96	10,983	464	13,144	560
79	이연과 그 제품	851	0	44	449	24	1,300	68
80	주석과 그 제품	0	0	0	3	0	3	0
81	기타의 비금속	0	8	0	1,169	77	1,177	77
82	비금속제공구·스폰·포크	120	9	9	266	40	395	49
83	각종 비금속 제품	3	4	0	370	35	377	35
84	보일러 기계류	28,778	307	1,149	32,909	7,683	61,994	8,832
85	전기기기 TV·VTR	2,848	887	421	101,816	7,014	105,551	7,435
86	철도차량	0	1	0	187	24	188	24
87	일반차량	13,078	679	2,771	21,121	3,709	34,878	6,480
88	항공기	0	0	0	0	0	1	0
89	선박	0	0	0	16,243	11	16,243	11
90	광학/의료측정·검사정밀기기	207	52	34	423	199	682	233
91	시계	0	0	0	37	10	37	10
92	악기	0	0	0	1	0	1	0
93	무기·화합물	0	198	0	131	11	329	11
94	가구류 조명기구	1,469	105	293	2,942	1,085	4,516	1,378
95	완구·운동용품	14	1	4	606	227	621	231
96	잡품	35	6	5	744	120	785	125
97	예술품 골동품	0	0	0	128	8	128	8
99	유보	0	0	0	195	74	195	74

※ 자료 : 관세청(2017) 통관자료를 토대로 주요 취급 품목 중심으로 작성함.

나. 시·군별 물류처리 기종점 분석

1) 군산시 물류처리 기종점 분석

○ 군산시 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석하였음. 14개 시·군 중 2번째로 많은 일반화물(22.1%)과 컨테이너 화물(22.1%)을 수출하고 있음. 수입은 14개 시·군 중 가장 많은 물동량을 처리하고 있음. 일반화물(58.6%), 컨테이너 화물(38.7%)을 처리하였음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 15.6%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 16.0%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 13.9%이며, 컨테이너 화물은 20.6%가 중국에서 수입되는 화물임.

〈표 2-9〉 2017년 군산시 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
군산수출	618,933	100	39,277	100	군산수입	4,813,522	100	74,207	100
중국수출	96,489	15.6	6,293	16.0	중국수입	668,967	13.9	15,286	20.6
인천항	38,077	6.2	560	1.4	경인항	344	0.0	20	0.0
광양항	242,813	39.2	20,822	53.0	인천항	28,406	0.6	2,256	3.0
고현항	0	0.0	0	0.0	광양항	1,330,405	27.6	47,885	64.5
포항항	4,449	0.7	0	0.0	군산항	3,129,845	65.0	6,387	8.6
군산항	109,683	17.7	1,576	4.0	마산항	418	0.0	0	0.0
마산항	12,362	2.0	0	0.0	목포항	60,251	1.3	0	0.0
목포항	65	0.0	0	0.0	평택항	44,836	0.9	1,062	1.4
평택항	4,382	0.7	94	0.2	부산항	206,660	4.3	16,127	21.7
부산항	201,148	32.5	16	0.0	포항신항	1,396	0.0	0	0.0
동해항	1,877	0.3	0	0.0	동해항	0	0.0	0	0.0
당진항	442	0.1	0	0.0	대산항	5,637	0.1	368	0.5
대산항	2,494	0.4	129	0.3	울산항	3,303	0.1	0	0.0
통영항	0	0.0	0	0.0	영일만항	2,021	0.0	102	0.1
울산항	1,142	0.2	59	0.2	여수항	0	0.0	0	0.0

※ 자료 : 관세청(2017).

○ 전반적으로 광양항과 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있으며, 군산항의 이용률도 높은 편임.

- 일반화물 수출 시 광양항과 부산항을 많이 이용하고 있으며, 군산항을 세 번째로 많이 이용(17.7%)하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출 시 광양항(53.0%)을 주로 이용하며, 군산항(4.0%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
- 일반화물 수입에는 군산항(65.0%)을 많이 이용하고 있음. 군산산업 단지에 입주한 화주 기업의 원자재가 되는 화물에 대한 전용 터미널이 운영되어 비용 절감과 편리성이 제고된다는 점이 반영되었다고 판단됨. 광양항(27.6%)의 이용률이 높음.
- 컨테이너 화물의 수입은 광양항(64.5%)과 부산항(21.7%)에서 주로 처리되며, 군산항에서는 전체 8.6%가량이 처리되고 있음.

2) 김제시 물류처리 기종점 분석

○ 김제시에 있는 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석하였음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 13.1%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 11.8%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 7.3%이며, 컨테이너 화물은 24.9%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 광양항과 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 부산항(70.2%)과 광양항(22.1%)을 많이 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출 시 부산항(79.4%)을 주로 이용하며, 광양항(15.5%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
- 일반화물 수입에는 군산항(67.5%)을 많이 이용하고 있음. 두 번째로 많이 이용되는 항만은 울산항(9.7%)임.
- 컨테이너 화물의 수입은 부산항(57.5%)과 광양항(27.0%)에서 주로 처리되며, 군산항에서는 전체 5.5%가량이 처리되고 있음.

〈표 2-10〉 2017년 김제시 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
김제수출	42,189	100	5,572	100	김제수입	877,151	100	12,029	100
중국수출	5,530	13.1	659	11.8	중국수입	64,122	7.3	2,996	24.9
인천항	1,470	3.5	145	2.6	경인항	141	0.0	11	0.1
광양항	9,310	22.1	863	15.5	인천항	17,089	1.9	466	3.9
군산항	269	0.6	27	0.5	광양항	40,903	4.7	3,245	27.0
마산항	255	0.6	1	0.0	군산항	591,839	67.5	659	5.5
평택항	1,279	3.0	110	2.0	마산항	1,035	0.1	0	0.0
부산항	29,602	70.2	4,425	79.4	목포항	48,275	5.5	0	0.0
불개항	4,290	10.2	1	0.0	평택항	25,384	2.9	731	6.1
					부산항	64,102	7.3	6,914	57.5
					동해항	0	0.0	3	0.0
					울산항	84,772	9.7	0	0.0
					여수항	3,611	0.4	0	0.0

※ 자료 : 관세청(2017).

3) 남원시 물류처리 기종점 분석

○ 남원시 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석하였음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 26.4%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 19.5%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 23.9%이며, 컨테이너 화물은 23.2%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 광양항과 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 부산항(62.5%)과 광양항(33.2%)을 많이 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출 시 부산항(72.2%)을 주로 이용하며, 광양항(24.5%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
- 일반화물 수입 시 광양항(59.5%)을 많이 이용하고 있음. 두 번째로 많이 이용되는 항만은 부산항(34.8%)임.

- 컨테이너 화물의 수입은 광양항(57.5%)과 부산항(34.8%)에서 주로 처리되며, 평택항(4.9%)이 세 번째로 이용되고 있음.

〈표 2-11〉 2017년 남원시 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
남원수출	13,138	100	1,509	100	남원수입	19,230	100	1,846	100
중국수출	3,469	26.4	295	19.5	중국수입	4,591	23.9	429	23.2
인천항	127	1.0	18	1.2	인천항	401	2.1	50	2.7
광양항	4,362	33.2	369	24.5	광양항	11,436	59.5	1,062	57.5
군산항	320	2.4	26	1.7	군산항	615	3.2	1	0.1
평택항	112	0.9	6	0.4	마산항	140	0.7	0	0.0
부산항	8,216	62.5	1,090	72.2	평택항	1,367	7.1	90	4.9
					부산항	6,012	31.3	643	34.8
					동해항	3	0.0	0	0.0

※ 자료 : 관세청(2017).

4) 익산시 물류처리 기종점 분석

○ 익산시 수출입 화주의 물류처리 기종점 분석 결과는 다음과 같음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 54.3%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 30.1%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 31.7%이며, 컨테이너 화물은 31.5%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 광양항과 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 광양항(72.5%)과 부산항(25.4%)을 많이 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출 시 부산항(66.3%)을 주로 이용하며, 광양항(22.4%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
- 일반화물 수입 시 광양항(55.3%)을 많이 이용하고 있음. 두 번째로 많이 이용되는 항만은 부산항(18.5%)임.

- 컨테이너 화물의 수입은 부산항(52.1%)과 광양항(29.8%)에서 주로 처리되며, 인천항(9.7%)이 세 번째로 이용되고 있음.

〈표 2-12〉 2017년 익산시 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
익산수출	537,685	100	24,006	100	익산수입	390,219	100	17,760	100
중국수출	291,929	54.3	7,219	30.1	중국수입	123,692	31.7	5,601	31.5
인천항	5,978	1.1	1,141	4.8	경인항	7	0.0	0	0.0
광양항	390,042	72.5	5,387	22.4	인천항	26,841	6.9	1,719	9.7
포항항	553	0.1	0	0.0	광양항	215,786	55.3	5,290	29.8
군산항	337	0.1	52	0.2	군산항	13,793	3.5	249	1.4
마산항	701	0.1	0	0.0	마산항	18,259	4.7	0	0.0
평택항	3,667	0.7	1,519	6.3	평택항	42,615	10.9	1,241	7.0
부산항	136,390	25.4	15,907	66.3	부산항	72,119	18.5	9,261	52.1
동해항	0.7	0.0	0	0.0	동해항	0.009	0.0	0	0.0
울산항	17	0.0	0	0.0	울산항	800	0.2	0	0.0

※ 자료 : 관세청(2017).

5) 전주시 물류처리 기종점 분석

- 전주시 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석하였음. 14개 시·군 중 가장 많은 일반화물(25.7%)과 컨테이너 화물(33.0%)을 수출하고 있음. 수입은 14개 시·군 중 군산시 다음으로 많은 물동량을 처리하고 있음. 일반화물(15.4%), 컨테이너 화물(31.1%)을 처리하였음.
 - 일반화물의 중국 수출은 전체 28.4%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 28.1%를 차지하고 있음.
 - 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 3.3%이며, 컨테이너 화물은 6.8%가 중국에서 수입되는 화물임.
- 전반적으로 광양항과 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 광양항(63.1%)과 부산항(36.3%)을 많이 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출 시 광양항(61.3%)을 주로 이용하며, 부산항(38.0%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
- 일반화물 수입 시 광양항(72.9%)을 많이 이용하고 있음. 두 번째로 많이 이용되는 항만은 군산항(11.2%)임.
- 컨테이너 화물의 수입은 광양항(85.5%)에서 주로 처리되고 있음.

〈표 2-13〉 2017년 전주시 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
전주수출	720,286	100	58,567	100	전주수입	1,260,707	100	59,666	100
중국수출	204,217	28.4	16,466	28.1	중국수입	41,732	3.3	4,053	6.8
인천항	3,471	0.5	363	0.6	경인항	2	0.0	0	0.0
광양항	454,524	63.1	35,920	61.3	인천항	37,015	2.9	3,685	6.2
군산항	126	0.0	11	0.0	광양항	919,010	72.9	51,013	85.5
마산항	44	0.0	5	0.0	군산항	140,923	11.2	718	1.2
목포항	604	0.1	0	0.0	마산항	6,064	0.5	0	0.0
평택항	146	0.0	12	0.0	평택항	37,624	3.0	386	0.6
부산항	261,367	36.3	22,255	38.0	부산항	39,956	3.2	3,808	6.4
동해항	0.2	0.0	0	0.0	동해항	0.5	0.0	1	0.0
불개항	3	0.0	1	0.0	울산항	1,313	0.1	55	0.1
					여수항	78,800	6.3	0	0.0

※ 자료 : 관세청(2017).

6) 정읍시 물류처리 기종점 분석

○ 정읍시에 있는 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석하였음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 10.9%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 20.1%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 10.6%이며, 컨테이너 화물은 22.2%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 평택항, 광양항, 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 평택항(73.8%)과 당진항(10.7%)을 많이 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출 시 부산항(46.7%)을 주로 이용하며, 광양항(29.8%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
- 일반화물 수입 시 군산항(65.4%)을 가장 많이 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물의 수입은 광양항(66.9%)에서 주로 처리되며, 군산항(3.6%)도 이용되고 있음.

〈표 2-14〉 2017년 정읍시 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
정읍수출	394,490	100	7,164	100	정읍수입	558,696	100	8,523	100
중국수출	42,977	10.9	1,438	20.1	중국수입	59,461	10.6	1,889	22.2
인천항	18,918	4.8	1,313	18.3	경인항	120	0.0	6	0.1
광양항	19,165	4.9	2,135	29.8	인천항	29,600	5.3	602	7.1
군산항	972	0.2	257	3.6	광양항	72,816	13.0	5,698	66.9
마산항	723	0.2	49	0.7	군산항	365,364	65.4	311	3.6
평택항	291,258	73.8	66	0.9	목포항	19,033	3.4	0	0.0
부산항	21,437	5.4	3,344	46.7	평택항	20,164	3.6	120	1.4
당진항	42,016	10.7	0	0.0	부산항	23,116	4.1	1,786	21.0
					동해항	0.01	0.0	0	0.0
					울산항	28,484	5.1	0	0.0

자료 : 관세청(2017).

7) 고창군 물류처리 기종점 분석

- 고창군에 있는 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.
 - 일반화물의 중국 수출은 전체 11.4%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 9.6%를 차지하고 있음.
 - 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 18.6%이며, 컨테이너 화물은 15.4%가 중국에서 수입되는 화물임.

- 전반적으로 부산항, 광양항, 인천항을 물류 거점으로 이용하고 있음. 군산항은 거의 이용되지 않고 있음.
 - 일반화물 수출 시 부산항(77.4%)과 광양항(12.8%)을 많이 이용하고 있음.
 - 컨테이너 화물 수출 시 부산항(77.4%)을 주로 이용하며, 인천항(7.3%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
 - 일반화물 수입 시 광양항(73.8%)을 가장 많이 이용하고 있으며, 다음으로 인천항(17.7%)을 많이 이용함.
 - 컨테이너 화물의 수입은 광양항(72.1%)에서 주로 처리되며, 다음으로 인천항(15.8%)도 이용되고 있음.

〈표 2-15〉 2017년 고창군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
고창수출	2,827	100	301	100	고창수입	10,553	100	913	100
중국수출	323	11.4	29	9.6	중국수입	1,959	18.6	141	15.4
인천항	249	8.8	22	7.3	경인항	4	0.0	2	0.2
광양항	363	12.8	42	14.0	인천항	1,869	17.7	144	15.8
군산항	19	0.7	4	1.3	광양항	7,792	73.8	658	72.1
평택항	0.007	0.0	0	0.0	군산항	5	0.0	1	0.1
부산항	2,189	77.4	233	77.4	평택항	122	1.2	10	1.1
통영항	6	0.2	0	0.0	부산항	760	7.2	98	10.7
					동해항	0.002	0.0	0	0.0

자료 : 관세청(2017).

8) 부안군 물류처리 기종점 분석

- 부안군 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.
 - 일반화물의 중국 수출은 전체 3.3%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 4.1%를 차지하고 있음.
 - 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 79.8%이며, 컨테이너 화물은 70.8%가 중국에서 수입되는 화물임.

- 전반적으로 부산항, 광양항을 물류 거점으로 이용하고 있음. 군산항은 거의 이용되지 않고 있음.
 - 일반화물 수출 시 부산항(89.1%)과 광양항(10.1%)을 많이 이용하고 있음.
 - 컨테이너 화물 수출 시 부산항(88.4%)을 주로 이용하며, 인천항(11.3%)을 다음으로 많이 이용하고 있음.
 - 일반화물 수입 시 부산항(90.3%)을 주로 이용함.
 - 컨테이너 화물의 수입은 부산항(81.0%)에서 주로 처리되며, 다음으로 광양항(7.4%)도 이용되고 있음.

〈표 2-16〉 2017년 부안군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
부안수출	5,399	100	1,455	100	부안수입	7,615	100	489	100
중국수출	180	3.3	59	4.1	중국수입	6,080	79.8	346	70.8
인천항	45	0.8	5	0.3	인천항	142	1.9	19	3.9
광양항	546	10.1	164	11.3	광양항	257	3.4	36	7.4
평택항	0.002	0.0	0	0.0	군산항	244	3.2	29	5.9
부산항	4,808	89.1	1,286	88.4	평택항	93	1.2	9	1.8
					부산항	6,879	90.3	396	81.0
					동해항	0.004	0.0	0	0.0

자료 : 관세청(2017).

9) 무주군 물류처리 기종점 분석

- 무주군에 있는 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.
 - 일반화물의 중국 수출은 전체 85.3%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 85.9%를 차지하고 있음.
 - 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 19.5%이며, 컨테이너 화물은 19.2%가 중국에서 수입되는 화물임.

- 전반적으로 여수광양항을 물류 거점으로 이용하고 있음. 군산항은 거의 이용되지 않고 있음.
 - 광양항을 일반화물 수출(90.6%)과 컨테이너 화물 수출(91.8%)에 주로 이용하고 있음.
 - 일반화물 수입 시 여수항(74.5%)을 주로 이용하고 있으며, 대신항(11.2%)도 이용하고 있음.
 - 컨테이너 화물의 수입은 광양항(46.8%)과 부산항(42.3%)에서 주로 처리됨.

〈표 2-17〉 2017년 무주군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
무주수출	71,284	100	6,354	100	무주수입	53,566	100	447	100
중국수출	60,802	85.3	5,460	85.9	중국수입	10,441	19.5	86	19.2
인천항	411	0.6	32	0.5	경인항	206	0.4	10	2.2
광양항	64,584	90.6	5,831	91.8	인천항	803	1.5	39	8.7
평택항	1,507	2.1	128	2.0	광양항	2,075	3.9	209	46.8
부산항	2,488	3.5	231	3.6	평택항	2,908	5.4	0	0.0
울산항	2,294	3.2	132	2.1	부산항	1,669	3.1	189	42.3
					대산항	6,000	11.2	0	0.0
					여수항	39,906	74.5	0	0.0

※ 자료 : 관세청(2017).

10) 순창군 물류처리 기종점 분석

○ 순창군 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 22.8%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 24.7%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 35.9%이며, 컨테이너 화물은 21.3%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 부산항과 광양항을 물류 거점으로 이용하고 있음. 군산항은 거의 이용되지 않고 있음.

- 부산항을 일반화물 수출(84.5%)과 컨테이너 화물 수출(80.2%)에 주로 이용하고 있음. 두 번째로 이용하는 항만은 광양항으로 일반화물(6.1%), 컨테이너 화물(9.3%)임.
- 일반화물 수입 시 광양항(75.5%)을 주로 이용하고 있으며, 부산항(16.2%)도 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물의 수입은 광양항(83.3%)에서 대부분 처리되며, 부산항(11.2%)에서도 처리되었음.

〈표 2-18〉 2017년 순창군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
순창수출	2,239	100	162	100	순창수입	43,965	100	3,223	100
중국수출	510	22.8	40	24.7	중국수입	15,795	35.9	687	21.3
인천항	40	1.8	3	1.9	인천항	3,422	7.8	166	5.2
광양항	137	6.1	15	9.3	광양항	33,183	75.5	2,686	83.3
평택항	170	7.6	14	8.6	군산항	41	0.1	2	0.1
부산항	1,891	84.5	130	80.2	평택항	214	0.5	9	0.3
					부산항	7,106	16.2	360	11.2

※ 자료 : 관세청(2017).

11) 완주군 물류처리 기종점 분석

○ 완주군 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.

- 일반화물의 중국 수출은 전체 12.0%, 컨테이너 화물의 중국 수출은 14.2%를 차지하고 있음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 40.2%이며, 컨테이너 화물은 40.7%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 부산항과 광양항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 부산항(51.9%)과 광양항(30.9%)을 주로 이용하고 있음. 군산항(10.5%)은 세 번째로 많이 이용하는 항만임.
- 컨테이너 화물 수출은 부산항(50.1%)과 광양항(47.0%)에서 주로 처리됨.
- 일반화물 수입 시 부산항(76.1%)을 주로 이용하고 있으며, 광양항(12.2%)도 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물의 수입은 부산항(75.4%)에서 대부분 처리되며, 광양항(12.5%)에서도 처리되었음.

〈표 2-19〉 2017년 완주군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
완주수출	275,955	100	31,639	100	완주수입	153,626	100	11,103	100
중국수출	33,157	12.0	4,477	14.2	중국수입	61,782	40.2	4,518	40.7
인천항	11,123	4.0	649	2.1	경인항	3	0.0	0	0.0
광양항	85,294	30.9	14,871	47.0	인천항	11,660	7.6	995	9.0
고현항	4,015	1.5	0	0.0	광양항	18,813	12.2	1,387	12.5
군산항	29,049	10.5	138	0.4	군산항	1,482	1.0	155	1.4
마산항	827	0.3	0	0.0	평택항	3,295	2.1	188	1.7
목포항	11	0.0	0	0.0	부산항	116,927	76.1	8,372	75.4
평택항	2,186	0.8	140	0.4	동해항	0.004	0.0	0	0.0
부산항	143,270	51.9	15,840	50.1	울산항	1,446	0.9	6	0.1
동해항	92	0.0	1	0.0					
울산항	87	0.0	0	0.0					

※ 자료 : 관세청(2017).

12) 임실군 물류처리 기종점 분석

○ 임실군 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.

- 수출의 경우 일반화물과 컨테이너 화물 모두 거의 없음.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 43.6%이며, 컨테이너 화물은 29.2%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 광양항과 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물 수출 시 광양항(81.7%)을 주로 이용하고 있음. 부산항(12.8%)도 일부 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수출은 부산항(99.2%)에서 대부분 처리됨.
- 일반화물 수입 시 광양항(77.8%)을 주로 이용하고 있으며, 컨테이너 화물 수입 시 광양항(69.8%)과 부산항(21.6%)을 주로 이용함.

〈표 2-20〉 2017년 임실군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
임실수출	118,583	100	871	100	임실수입	11,002	100	795	100
중국수출	19	0.0	1	0.1	중국수입	4,800	43.6	232	29.2
인천항	1,939	1.6	0	0.0	인천항	428	3.9	49	6.2
광양항	96,862	81.7	6	0.7	광양항	8,564	77.8	555	69.8
포항항	1,225	1.0	0	0.0	군산항	114	1.0	7	0.9
마산항	1,786	1.5	0	0.0	평택항	136	1.2	12	1.5
평택항	17	0.0	1	0.1	부산항	1,760	16.0	172	21.6
부산항	15,163	12.8	864	99.2					
울산항	1,592	1.3	0	0.0					

※ 자료 : 관세청(2017).

13) 장수군 물류처리 기종점 분석

○ 장수군 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음.

- 장수군 수출화물 중 중국으로 수출된 화물은 일반화물이 21.2%, 컨테이너 화물이 12.6%를 차지함.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 45.7%이며, 컨테이너 화물은 48.8%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 전반적으로 부산항을 물류 거점으로 이용하고 있음.

- 일반화물(99.7%)과 컨테이너 화물(99.6%) 수출 시 부산항을 주로 이용함.
- 일반화물 수입 시 부산항(70.1%)을 주로 이용하고 있으며, 광양항(10.9%)도 일부 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수입 시 부산항(80.7%)과 광양항(12.7%)을 주로 이용함.

〈표 2-21〉 2017년 장수군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
장수수출	2,695	100	486	100	장수수입	786	100	166	100
중국수출	572	21.2	61	12.6	중국수입	359	45.7	81	48.8
인천항	7	0.3	2	0.4	인천항	149	19.0	11	6.6
부산항	2,688	99.7	484	99.6	광양항	86	10.9	21	12.7
					평택항	0.001	0.0	0	0.0
					부산항	551	70.1	134	80.7

자료 : 관세청(2017).

14) 진안군 물류처리 기종점 분석

○ 진안군에 있는 수출입 화주의 물류처리 기종점을 분석한 결과는 다음과 같음. 진안군 물동량의 절대 규모는 크지 않지만, 중국으로 수출입 되는 화물이 많음.

- 진안군 수출화물 중 중국으로 수출된 화물은 일반화물이 48.2%, 컨테이너 화물이 72.3%를 차지함.
- 중국에서 수입되는 일반화물은 전체 중 82.7%이며, 컨테이너 화물은 79.4%가 중국에서 수입되는 화물임.

○ 물류거점으로 평택항, 광양항, 부산항, 인천항 등을 이용하고 있음.

- 일반화물 수출은 평택항(30.8%), 부산항(27.8%), 광양항(25.8%), 인천항(14.5%)을 이용하고 있음. 컨테이너 화물의 경우 인천항(55.5%)을 주로 이용하며, 평택항(14.3%)과 광양항(13.4%)도 이용하고 있음.
- 일반화물 수입 시 평택항(58.5%)을 주로 이용하고 있으며, 광양항(25.2%)과 부산항(14.9%)도 일부 이용하고 있음.
- 컨테이너 화물 수입 시 평택항(49.5%)을 주로 이용하며, 광양항(21.5%)과 부산항(19.2%)도 이용함.

〈표 2-22〉 2017년 진안군 물류처리 기종점 분석

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
진안수출	461	100	119	100	진안수입	9,578	100	442	100
중국수출	222	48.2	86	72.3	중국수입	7,917	82.7	351	79.4
인천항	67	14.5	66	55.5	경인항	8	0.1	2	0.5
광양항	119	25.8	16	13.4	인천항	66	0.7	29	6.6
군산항	3	0.7	1	0.8	광양항	2,413	25.2	95	21.5
마산항	1	0.2	0	0.0	군산항	61	0.6	12	2.7
평택항	142	30.8	17	14.3	평택항	5,607	58.5	219	49.5
부산항	128	27.8	19	16.0	부산항	1,423	14.9	85	19.2
					동해항	0.003	0.0	0	0.0

자료 : 관세청(2017).

15) 14개 시·군 물류처리 기종점 분석 종합

○ 전라북도 14개 시·군별 물류처리 기종점 분석을 종합한 결과는 다음과 같음. 군산시와 전주시가 14개 시·군 중 수출과 수입 규모가 가장 큰 것으로 나타남.

- 일반화물 수출은 전주시(25.7%)와 군산시(22.1%), 익산시(19.2%), 정읍시(14.1%) 순으로 처리량이 많았음. 컨테이너 화물 수출은 전주시(33.0%), 군산시(22.1%), 완주군(17.8%), 익산시(13.5%) 순으로 처리량이 많았음.
- 일반화물 수입은 군산시(58.6%)가 가장 많았으며, 전주시(15.4%), 김제시(10.7%) 순으로 나타남. 컨테이너 화물 수입은 군산시(38.7%), 전주시(31.1%) 순으로 처리량이 많았음.

〈표 2-23〉 14개 시·군 물류처리 기종점 분석 종합

수출	일반화물		컨테이너		수입	일반화물		컨테이너	
	톤	%	TEU	%		톤	%	TEU	%
군산시	618,933	22.1	39,277	22.1	군산시	4,813,522	58.6	74,207	38.7
김제시	42,189	1.5	5,572	3.1	김제시	877,151	10.7	12,029	6.3
남원시	13,138	0.5	1,509	0.9	남원시	19,230	0.2	1,846	1.0
익산시	537,685	19.2	24,006	13.5	익산시	390,219	4.8	17,760	9.3
전주시	720,286	25.7	58,567	33.0	전주시	1,260,707	15.4	59,666	31.1
정읍시	394,490	14.1	7,164	4.0	정읍시	558,696	6.8	8,523	4.4
고창군	2,827	0.1	301	0.2	고창군	10,553	0.1	913	0.5
부안군	5,399	0.2	1,455	0.8	부안군	7,615	0.1	489	0.3
무주군	71,284	2.5	6,354	3.6	무주군	53,566	0.7	447	0.2
순창군	2,239	0.1	162	0.1	순창군	43,965	0.5	3,223	1.7
완주군	275,955	9.8	31,639	17.8	완주군	153,626	1.9	11,103	5.8
임실군	118,583	4.2	871	0.5	임실군	11,002	0.1	795	0.4
장수군	2,695	0.1	486	0.3	장수군	786	0.0	166	0.1
진안군	461	0.0	119	0.1	진안군	9,578	0.1	442	0.2
전체	2,806,164	100	177,482	100	전체	8,210,216	100	191,609	100

※ 자료 : 관세청(2017).

다. 전라북도 물류처리 기종점 분석 시사점

- 전라북도 수출입 화주의 물류처리 기종점 분석 결과 대부분 지역에서 수출입 물류처리 관문 항으로 광양항과 부산항이 이용되고 있음. 일반화물 수입의 경우 군산항이 많이 이용되는데, 이는 산업 단지 입주기업의 원자재이자, 전용 터미널을 보유한 결과라도 판단됨.

- 지경학적인 입지 여건과 정기선 항로의 주요 기항지가 중국이므로, 중국 지역 수출입 화물이 많을 것으로 예상되었으나, 일반화물 약 20%, 컨테이너 화물 약 15% 정도가 중국 수출입 화물로 나타남.
 - 익산시, 부안군, 무주군 등에서 처리되는 화물 중 중국 지역 화물의 비율이 높았음. 다만, 절대적인 규모가 크지는 않았음.

- 석도국제훼리(주)의 군산항과 스타오항 간 주 6항차 증편에 따라 산동성 지역의 항공 물류 수요를 확보하는 방안을 모색하고자 항공화물 수출입 기종점을 분석함.
 - 전체 약 5,600톤의 전라북도 항공화물이 수출되었고, 이 중 19.2%에 해당하는 약 1,100톤이 중국으로 수출되었음.
 - 산동성 지역의 공항으로 수출되는 화물을 전수 조사한 결과, 칭다오 공항 약 6톤, 옌타이 공항 약 3.8톤, 웨이하이 공항 약 0.2톤 등 약 10톤가량의 산동성 항공화물이 존재하는 것으로 나타남.
 - 카페리 물류 비즈니스의 잠재적인 수요층이 되겠지만, 작은 규모인 관계로 적극적인 포트 세일즈 활동 대상이 되기에 한계가 있음. 카페리 물류 특성을 고려하여 신규 수요 창출 방안을 모색할 필요가 있음.

3. 군산항 물동량 증대를 위한 과제

가. 전라북도 물류 이슈

- 전라북도 유일의 수출입 물류 거점은 군산항임. 군산항의 시설현황과 운영상 제기되어온 문제를 종합하면, 군산항 활성화를 위해서 가능한 범위에서 물동량 증대가 요구됨.

- 최근 전라북도의 물류 관련 이슈 중 긍정적으로 판단되는 것은 신규 항로 개설과 한중 카페리 증편 운항 확정 등이 있음.
 - 2016년부터 지속해서 군산항을 거치는 항로가 개설되고 있으며, 2018년까지 주 12항차(카페리 6항차 포함)로 운항이 증대되었음. 항로가 개설되었다는 점은 군산항에서 처리하는 전라북도 잠재화물이 있음을 의미함.
 - 군산항과 스타오항을 주 3회 연결하는 카페리 항로가 2018년 4월부터 주 6항차로 증편되었음. 전라북도 지역과 중국 산둥성 지역의 물동량 증대를 고려할 때 향후 기회 요인으로 인식할 수 있음.
 - 카페리 물류의 가치가 주목받고 있으며, 단순 여객 운송과 화물 운송에 그치지 않고, 적극적으로 카페리 물류를 활용한 비즈니스 모델 구축을 위하여 서해안 권역 항만의 경쟁이 치열해지고 있음. 특히, 카페리 물류의 가치가 극대화될 수 있는 지리적 범위가 중국 산둥성 지역이므로 향후 다양한 기회를 모색할 수 있음.

- 전라북도의 물류 관련 이슈 중 부정적으로 판단되는 것은 장기적으로 제기되어 온 적정 수심 확보와 단조로운 항로의 한계가 있음.
 - 적정 수심 확보를 위해서는 효과적인 준설작업이 요구되는데, 현재 준설을 담당하고 있는 군산지방해양수산청과 한국농어촌공사가 2019년 10.5m 수심 확보, 2021년까지 13.5m 수심 확보를 위해 준설작업을 추진하고 있음.
 - 군산항 이용자를 중심으로 준설작업이 효과적으로 이루어지도록 관심을 가지고 지속해서 모니터링할 필요가 있음.
 - 단조로운 항로 문제는 물류 시장의 특성을 고려할 때, 단기적으로 해결하는 데 한계가 있음. 현재 서비스 항로 중심으로 물동량 증대가 지속해서 가능해지면, 신규 항로 개설에 탄력을 받을 수 있음.

- 따라서, 현재 운영되는 항로 중심으로 물동량 증대 방안에 대한 고민이 필요함.
- 현대중공업 군산조선소 가동중단, 한국GM 군산공장 폐쇄 등 최근 지역 산업 단지 입주 기업의 위기가 지역 경제 전반에 영향을 미치고 있음.
- 최근 2년간 전라북도 지역에 있는 대형 제조업체의 위기로 인하여 협력기업에 영향을 미치고 장기적인 지역경제 침체의 요인으로 작용한다는 점임.
 - 2017년 현대중공업 군산조선소 가동중단으로 군산항에서 취급되는 조선 관련 물동량이 급감했고,
 - 2018년 한국GM 군산공장 폐쇄로 자동차 관련 물동량이 급감하고 있으며, 자동차업계의 특성상 1, 2, 3차 협력기업의 위기로 연계되어 위기가 장기화할 수 있음.
 - 이는 군산항 물류의 문제라기보다는 물류가 태생적으로 파생적 수요이므로 발생하는 한계로 볼 수 있음.
 - 한국GM 군산공장의 폐쇄는 군산항 물동량 증가에 악재로 작용하고 있음. 군산항 항로 중 2개 항로가 한국GM 군산공장 부품 물류 서비스에 관여하고 있음.
 - 2018년 10월 중순 1개 항로 서비스가 중단되었고, 향후 추가적인 항로 중단 위험이 있음.

나. 군산항 물동량 증대 제약요건 대처방안 모색

- 다양한 경로를 통하여 군산항의 한계점이 물류업계와 지역사회에 공유되고 있으며, 이러한 한계점은 단박에 해결하기 어려운 문제임.
- 적정 수심 확보의 어려움은 상시 운항의 한계로 작용하며, 하역 시간이 길어질 수 있어 서비스 경쟁력을 저하하는 요인으로 작용할 수 있음.
 - 단조로운 서비스항로와 항차 역시 장기적으로 해결책을 모색해야 함. 선사 관점에서 신규 항로를 개설하기 위해서는 장기적 관점에서 안정적이고 대량의 물동량을 확보할 수 있다는 확신이 있어야 함.
 - 현재 운영되는 서비스 항로를 중심으로 안정적이고 대량의 물동량을 확보할 수 있어야 향후 신규 서비스 항로에 대한 수요를 입증할 수 있을 것임.
 - 서해안 권역 항만의 치열한 경쟁에 대해서도 장기적 관점에서 대응이 필요함. 인천항, 평택당진항 등은 시설과 배후단지 규모에서 대형 항만으로 분류할 수 있으나, 2013년 목포항, 2017년 보령항 등 인근 중소항만의 물동량이 군산항을 앞지르는 과정 역시 비교적 오랜 기간이 소요되었음.

- 군산항 활성화를 저해하는 몇 가지 요인들은 대부분 장기적인 관점에서 체계적인 대응이 필요함. 현재 군산항 활성화 제약요인으로 설정하고 이를 극복할 방안 중심으로 고민이 필요한 시점임.
 - 수심 한계, 제한적인 항로와 항차, 배후 산업 단지 침체 등 제약요건 속에서 전라북도 지역 특성을 고려하고, 기회 요인을 최대한 활용할 수 있는 방향으로 군산항 물동량 증대를 위한 고민이 선행되어야 함.

- 물동량 증대 활동, 인센티브 등 기존에 전라북도, 군산시, 군산지방해양수산청 등 다양한 주체가 추진하고 있었던 물동량 증대 활동의 효과성을 높일 수 있는 방향도 모색할 필요가 있음.
 - 군산항 물류 처리의 제약요인을 고려할 때 포트세일즈 범위를 세분화하여 투입 대비 성과를 높일 방안을 생각해야 함.

- (개설 항로) 전라북도 수출입 물류 기종점 분석 결과 대부분 화주가 광양항과 부산항의 이용을 선호하고 있음.
 - 항로가 없어서 다른 항만을 이용하는 것 또한 제약요인으로 볼 수 있으므로, 개설된 항로에서 다른 항만을 이용하는 전라북도 화주를 대상으로 포트세일즈 활동을 추진할 필요가 있음.

- (지리적 범위/전라북도) 지리적으로 군산시, 김제시, 정읍시 등 군산항과 비교적 인접한 지역에서 군산항 이용률이 높음.
 - 해당 지역에 있는 산업의 원자재가 군산항 전용터미널에서 취급되며, 군산항 이용 시 물류비용 절감과 적시성 제고 등에 긍정적 효과가 있다고 판단할 수 있음.

- (지리적 범위/중국) 지경학적 입지와 개설 항로의 범위를 고려할 때 중국 지역에 특화할 필요가 있음.
 - 현재 전라북도 수출화물 중 일반화물의 26.4%와 컨테이너 화물의 24.0%가 중국으로 수출되고 있으며, 수입화물 중 일반화물의 13.1%와 컨테이너 화물의 19.2%가 중국에서 수입되고 있음.

- 전라북도 시·군별로는 익산시, 부안군, 무주군, 진안군, 장수군 등에서 중국 수출 입화물이 차지하는 범위가 높음.
- 중국 수출입 화물이 전라북도 수출입 화물의 20% 수준임. 현재 개설된 중국 정기선(컨테이너, 카페리) 항로를 중심으로 물동량 증대 활동을 추진하여 중국 물동량을 유치하려는 노력이 요구됨.

다. 지자체 주도의 항만 활성화 추진방안 모색

- 항만은 국가 소유의 사회간접자본으로 정부 지원이 불가피함. 정부는 전국균형 발전이라는 목적으로 특정 항만에 지원을 집중할 수 없음.
 - 31개의 무역항이 공평하게 정부 지원을 받도록 관리하고 있으며, 항만 건설 목적에 맞추어 운영될 수 있도록 함.
- 지자체 주도의 항만 활성화 방안은 구상 수준을 벗어나 지자체 차원에서 실제 추진이 가능한 범위로 제안해야 함.
 - 아이디어를 정부에 제안하여 국가 예산을 확보하는 방식은 시설 투자 관점에서 필요하지만, 현재 군산항 여건을 고려할 때 적절하지 않은 방식임.
 - 지자체 단위에서 작은 규모의 예산으로 실행해야 효율적인 추진이 가능하며, 지방자치 시대의 취지에도 적합함.
 - 이러한 과정에서 효과가 입증되면 전라북도 특화발전사례로 인지되고 필요한 경우 국가 차원으로 확산시킬 필요가 있음.
- 자동차 산업의 위기가 두드러진 2018년 특정 기업의 전략적 의사결정을 토대로 군산에 있는 공장이 폐쇄됨.
 - 민간기업의 의사결정이 지역 경제에 악영향을 주었으며, 정부 차원에서 도움을 주고 있지만, 근본적인 문제(민간기업의 의사결정)를 제거할 수 없음. 이러한 문제는 예측하는 데 한계가 있음.
 - 현 사태의 해결방안으로 다른 산업을 육성하는 방안이 검토되는 것을 볼 때 미래에 새로 유치한 산업에서도 가동중단 등 극단적 위기가 발생할 수 있음을 염두에 두어야 함.

- ‘지역’의 문제를 ‘지역에 적합한’ 해법으로 ‘지역민 중심’으로 해결할 필요가 있음. 지역의 특성을 살리고, 지역중소기업이 참여하고, 물류를 적극적으로 활용하여 전라북도의 새로운 발전 동력을 찾을 필요가 있음.
 - 지역 구성원이 주체가 되어 지역 특성을 반영한 군산항 활성화 방안을 제안할 필요가 있음.
 - 특히, 지자체 중심으로 산·학·연·관 협력 모델을 구성하여 지역 특화 방안을 구상하여 항만 활성화 방안을 상향식으로 제안할 수 있음.
 - 전라북도와 군산시 등 행정기관과 물류와 지역 전문가, 기업가 등이 참여하여, 지속성장이 가능한 지역 맞춤형 발전 방안을 모색해야 함.

3

장

항만 활성화 주요정책과 사례

Jeonbuk Institute

-
1. 군산항 활성화 관련 정책
 2. 항만 활성화 정책과 사례
 3. 항만 활성화 정책과 사례 시사점

제 3 장 항만 활성화 주요정책과 사례

1. 군산항 활성화 관련 정책

가. 정부(국정과제, 해양수산부) 주요 정책과 계획

- 군산항과 관련된 문재인 정부의 100대 국정과제는 “80. 해운 조선 상생을 통한 해운 강국 건설”이 있음.
 - 국정과제의 목표는 “해운 선사에 대한 윈스톱 지원체계 구축과 해외 물류망 확장”과 “친환경 선박의 건조기술 개발과 대체 보조금 지급 등 조선 산업 경쟁력 제고”로 요약됨(국정기획자문위원회).
 - 주요 내용은 한국해운 재건을 위해 ‘한국해양진흥공사’를 설립하고, 해운과 조선의 상생 협력을 지원함. 수출입 화물 안정적 운송과 물류망 확충을 위해 해양산업클러스터 지정 등을 추진함.
 - 부산항, 인천항, 울산항, 여수광양항 등 대형항만과 조선 산업에 초점을 맞춘 내용이 다수를 이루고 있음.
- 군산항과 관련된 정부의 주요 정책과 계획은 『제3차 전국 항만 기본계획 수정계획(2016~2020)』 중 군산항 기본계획 수정계획에서 확인할 수 있음.
 - 군산항 육성 기본방향은 전라북도의 물류거점 항만이자 내항 재개발을 통한 고부가가치 항만으로 조성하고자 함. 기본적으로 배후산업 단지 활성화를 지원하고, 친환경·고부가가치 항만 재개발 사업으로 지역경제 활성화에 이바지하고자 함.
- 정부는 항만 건설과 재개발 관점에서 석탄(유연탄) 부두 3만 톤급 1선석(완료, 현재 운영 중), 부선 물양장 290m, 폭풍해일 및 침수방지시설, 항로 준설 등 계획이 추진하고 있음.
- 군산항 관리 및 운영계획은 크게 3가지로 첫째, 항만 기능 재정립, 둘째, 항만운영 및 관리, 셋째, 항만 환경 개선 등임.

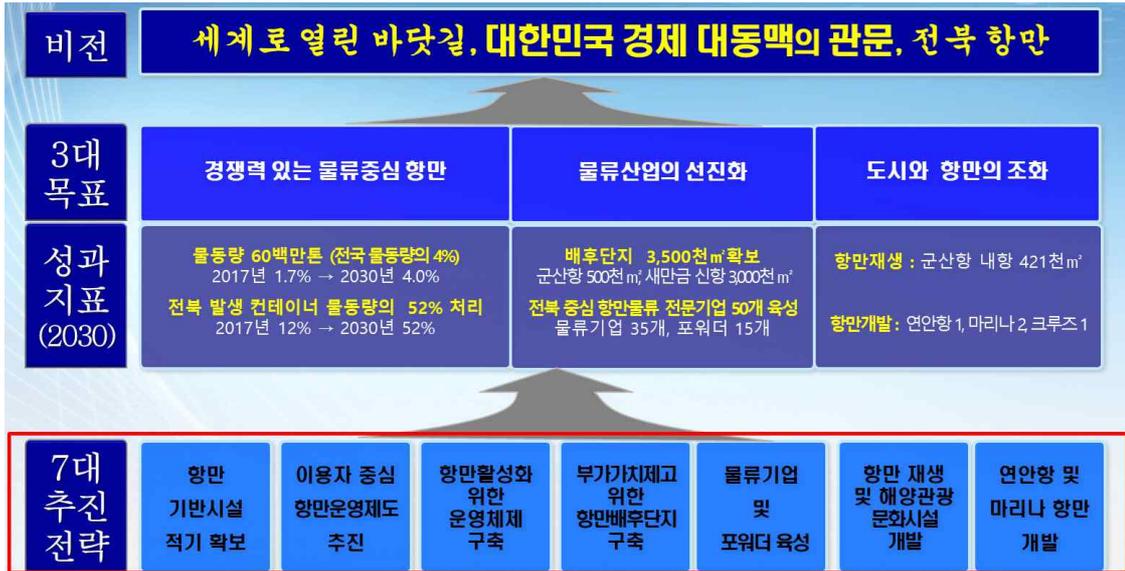
- 항만기능 재정립은 잡화부두로 사용되고 있는 1부두와 2부두를 소형역무선 부두로 전환하여 항만 운영여건을 개선하는 것임.
- 군산항의 고질적인 문제인 수심 문제를 해결하고자 상시준설체제 구축을 통해 선박 입출항 안전을 도모하고 대형선박 입출항이 가능한 여건을 조성하고자 함. 또한, 내항재개발을 토대로 항만환경 개선, 부가가치를 창출하여 도시의 신성장동력으로 활용하도록 함.
- 항만 구역 내 환경오염을 최소화하기 위하여 고도화된 하역시설을 확보함. 방사능 감시기를 추가 설치하여 수입화물에 대한 감시를 강화함.
- 항만국 통제를 강화하고 선박 통항 정보서비스 시스템을 운영하여 기준 미달 선의 입항을 금지하고 개선방안을 마련함.

나. 전라북도 주요 정책과 계획

- 전라북도 항만발전종합계획 수립 용역을 추진(2018년 3월 준공)하여 새만금 신항만, 군산항, 국가관리 연안항, 마리나항 등 종합발전계획을 수립하였음.
 - 중장기 발전비전으로 “세계로 열린 바닷길, 대한민국 경제 대동맥의 관문, 전북 항만”으로 수립하고 ‘경쟁력 있는 물류 중심 항만’, ‘물류 산업 선진화’, ‘도시와 항만의 조화’ 등을 3대 목표로 제시하였음.
 - 군산항 관련해서는 활성화 방안과 새만금 신항만 건설 시 기능재배치 등이 주로 논의되었음.
- 7대 추진 전략 중 ‘항만기반시설의 적기 확보’, ‘이용자 중심 항만운영지원제도 추진’, ‘항만 활성화를 위한 운영체제 구축’, ‘부가가치 제고를 위한 항만 배후단지 구축’, ‘물류 기업 및 국제물류주선인 육성’, ‘항만 재생 및 해양관광 문화시설 개발’ 등이 군산항과 직·간접적인 관련이 있음(전라북도, 2018).
 - 항만기반시설 적기 확보를 위해 준설(증심, 유지, 항로 확장 준설 등)과 접안시설 확충을 위해 군산항 1, 2부두 기능 유지 및 다목적 관리 부두 확보가 추진될 예정임.
 - 항만운영지원제도로 인센티브제도 개편, 군산항 항로 및 항차 유치 등이 추진될 예정임. 항만 활성화를 위해 항만 활성화 협의회 개편 및 재구조화, 새만금 신항만과 병렬 운영 등이 제안됨.

- 군산항 항만 배후물류단지 개발과 전라북도 기반 국제물류주선인 육성과 물류창고 기업 유치 등이 추진과제로 제안됨.

〈그림 3-1〉 전북항만발전종합계획의 중장기 발전 전략



※ 자료 : 전라북도(2018)

- 전라북도는 군산시, 군산지방해양수산청, 군산세관 등 관계기관과 민간 기업이 참여하여 포트세일즈를 하여 항로 개설과 물동량 증대를 위한 노력을 하고 있음.
 - 2016년, 2017년 지속해서 정기선 항로가 개설되는 것에 이바지함. 중국과 일본 중심으로 편성된 정기선 항로를 다변화하고자 동남아 항로 개설을 추진하고 있음.
 - 2017년에는 국내 6회, 국외 1회(일본) 실시하였고, 군산항의 인프라, 성장 가능성, 인센티브 등 안내를 통하여 물동량을 유치하고자 함.
 - 이 과정에서 잠재 이용자들이 군산항 이용 시 경험했던 혹은 우려하는 애로사항에 대한 청취가 이루어져, 관련 문제를 해결하기 위한 노력이 필요함.
- 군산시와 합동으로 물동량 증대를 위한 장려금 제도를 운영하고 있음. 전라북도 조례와 군산시조례에 근거하여 2006년부터 현재까지 인센티브 지원을 지속하고 있음.
 - 군산항을 이용하는 화주, 선사, 국제물류주선인, 하역업체 등이 대상임. 선사는 신규

화물과 순증화물, 신규선사운영비, 볼륨인센티브, 손실보전금 등의 지원을 받을 수 있음. 화주와 국제물류주선인은 적(積)컨테이너, 국제물류주선인은 환적화물인센티브, 소량화물인센티브, 하역업체는 하역비 손실보상금, 물류 업체는 본사 이전, 지사 개설 시 지원받을 수 있음.

2. 항만 활성화 정책과 사례

가. 항만공사(Port Authority) 제도

- 항만공사(Port Authority)는 ‘항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무의 전문성과 효율성을 높임으로써 항만을 경쟁력 있는 해운물류의 중심기지로 육성하여 국민경제의 발전에 이바지함’을 목적으로 함(항만공사법 제1조 목적).
 - 항만공사법은 2003년 5월에 제정되어 항만공사 설립의 근거로 작용함. 항만공사법 제정 이전에는 1990년 한국컨테이너부두공단을 설립하여 항만 건설재원을 다변화하고 터미널 운영에 효율화를 위한 지원을 하였음.

- 항만공사법에 근거하여 현재 4개의 항만(부산항, 인천항, 울산항, 여수광양항)에서 항만공사가 운영 주체로 참여하고 있음.
 - 2004년 1월 16일 부산항만공사(BPA)가 설립되었고, 2005년 7월 11일 인천항만공사(IPA), 2007년 7월 15일 울산항만공사(UPA), 2011년 8월 19일 여수광양항만공사(YGPA)가 설립되어 해당 항만의 운영 주체로 전문성을 높여 항만운영의 효율성을 높임.

- 항만공사는 항만의 건설 및 유지보수, 항만운영 및 관리, 시설 사용료 징수, 항만 경비 및 보안 등 항만에서 발생할 수 있는 다양한 업무를 수행함.
 - 지방해양수산청에서도 관련 업무를 수행하는데, 공적인 관점에서 필요한 영역에 제한되고, 항만운영을 토대로 수익이 발생하는 영역, 중장기 발전전략 수립 등 영역은 항만공사에서 전담하고 있음(중앙대 동북아물류유통연구소, 2012).

- 항만공사가 설립된 항만은 국가 차원에서 중요한 물류 전략기지로 대규모 인프라와 첨단 운영기법이 도입되어 있음(중앙대 동북아물류유통연구소, 2012).
 - 중장기 항만 발전전략을 수립하고, 일부 영역에서 독립적인 운영권을 정부로부터 위탁받음.
 - 수익 창출을 위한 직간접 연관성이 있는 영역에서 수익사업을 하고 있으며, 업무를 세분화하여 전문 영역을 세분화함.

- 대규모 인프라와 첨단 기술, 전문 인력 다수 보유 등 운영 목적과 예산에서 경쟁의 대상이 아니라 항만공사에서 추진하는 사업, 전략 등을 분석하여 지자체에서 활용할 방안으로 수렴하는 것이 유익함.
 - 항만 물동량 증대 활동도 단순 포트세일즈를 초월하여 근본적으로 항만의 브랜드 가치를 향상하는 방향으로 전개하고 있음.
 - 부산항만공사(BPA) 국제·전략사업부, 인천항만공사(IPA) 글로벌물류전략실, 울산항만공사(UPA) 물류기획실, 여수광양항만공사(YGPA) 글로벌마케팅팀에서 물동량 증대 활동을 전담하고 있음(기관별 홈페이지 참조).

- 과거 항만마케팅이라는 관점에서 활동 중심으로 추진했던 물동량 증대 활동의 추세가 단순히 고객 방문 설득에 그치지 않고 관련 데이터를 축적하고, 지원 업무 등을 함께 수행해야 효과적임을 반영한 결과임.
 - 단순히 물동량 증대 활동에 초점을 맞추기보다 해당 활동이 소기의 목적을 달성할 수 있도록 ‘글로벌’, ‘전략’, ‘기획’ 등 관점에서 물동량 증대전략을 수립하고 있음.

- 항만공사가 주도하여 빈번하고 지속해서 항만 관련 이슈를 생산하고 있음. 정기적인 국제 콘퍼런스를 개최하여 글로벌 항만물류 전문가가 국가항만전략을 연구하여 결과를 공유할 수 있도록 함.
 - 전문 인력이 다수 확보되어 중장기 항만 발전전략을 위한 의제 선정(agenda setting)과 유지(agenda keeping)에 적극적임.

- 항만물류와 직·간접 관련성이 있는 지역 사회에 이바지하는 공익 활동을 수행하고 있음. 지역 사회에서 해당 항만의 중요성을 인식하고, 공감할 수 있는 원동력으로 작용함.

나. 지방공기업 형태의 항만관리공사

- 항만공사법에 제정되면서 항만공사는 국가 차원에서 전략적 대응이 필요한 경우가 아닌 한 설립이 제한되고 있음.
 - 또한, 국가 물류거점이 될 수 있는 항만은 대부분 항만공사가 설립되어 대안으로 지방공기업 형태로 항만 관련 공기업을 설치하는 방안이 있음.
- 평택항의 체계적인 운영을 위하여 경기도 조례 제3092호(경기도 평택항만공사의 설립 및 운영조례, 2001년 3월 5일)에 근거하여 2001년 7월 16일 경기평택항만공사(GPPC, GYEONGGI PYEONGTAEK port corporation)가 출범함.
 - 항만공사법이 제정되기 전에 출범하여 ‘항만공사’라는 용어를 사용할 수 있는 유일한 지방공기업임.
- 경기평택항만공사 중심으로 평택항과 관련한 이슈를 빈번·지속해서 선도하고 있으며, 물동량 증대를 위한 포트세일즈에도 적극적임.
 - 물류마케팅팀을 설치하여 운영하고 있음. 지역 항만 마케팅, 해운물류 아카데미 운영, 중소수출 물류 지원, 원스톱 행정서비스 지원 등 항만물류 직·간접적 영역에서 활동하고 있음.
- 국가 단위의 항만공사 업무영역이 물류와 항만부대 사업으로 확장되는 추세를 고려할 때 지방공기업 형태에서도 해당 항만을 거점으로 관광, 레저 등으로 업무 영역이 확대할 가능성이 있음.
 - 2013년 5월 1일 경기평택항만공사 조례에 마리나, 도서, 해양관광레저 등 해양개발사업이 포함되어 제도적 근거가 마련됨.
- 최근 기초 지자체에서도 지방공기업 형태의 항만공사를 설치하는 움직임이 있음. 당진항만관광공사와 제주해운 항만물류공사가 대표적인 사례임.
- 당진항만관광공사는 2013년 12월 당진항만관광공사 설치 및 운영조례가 시의회에서 의결되어 2014년 3월 설립됨.

- 항만과 항만 배후인프라 구축 및 지원, 당진항 홍보관 운영과 항만마케팅, 항만 관련 사업 및 복합물류단지 관리, 해양주제과학관 및 함상 공원 관리운영, 안보관광 전시, 학생 현장 체험학습관 운영 등 6가지를 주된 설립 목적으로 하고 있음.
- 설립 목적에는 항만 홍보관 운영과 마케팅, 물류 관점이 주목받고 있으나, 실제로는 해양주제과학관과 함상 공원 등 관광 중심으로 운영되고 있음.

○ 제주해운항만물류공사는 제주특별자치도에서 2016년부터 설립을 위한 준비를 하고 있음. 제주지역의 해운·항만·물류사업을 통합 관리하고 급증하는 크루즈 여객수요에 대응하고자 공기업 설립을 추진하고 있음.

- 설립 및 운영을 위한 타당성 용역을 마치고 2017년 7월 출범을 목표로 준비하였으나, 행정자치부 지방공기업 설립 사전협의심의회에서 경영사업 수익 분석 미흡 등 이유로 보완요구가 있었고,
- 중국의 사드(THAAD) 보복으로 크루즈 관광객이 급감하는 어려움이 있음. 제주해운항만물류공사의 수익의 대부분은 크루즈선 입항에 따른 터미널 이용료와 항만 시설이용료이기 때문임.
- 제주특별자치도에서는 제주신항만 개발 시점에 맞추어 지방공기업 설립이 필요할 경우 재추진하는 것을 검토하고 있음.

다. 기타

○ (지자체 주도의 포트세일즈·인센티브제도 추진) 국가항만공사(PA)나 지방공기업 형태의 항만관리공사가 미설립된 중소 항만을 보유한 지자체에서는 자체 항만 활성화 방안을 추진하고 있음.

- 산·학·관 주체가 참여한 포트세일즈를 지속해서 추진하고 있으며, 항만 이용 시 지자체 예산으로 인센티브를 지급하고 있음.
- 현재 인센티브를 지급하는 항만은 군산항(전라북도·군산시), 인천항(IPA), 평택항(경기도·평택시·GPPC), 대신항(충청남도·서산시), 목포항(목포시), 광양항(전라남도·광양시·YGPA), 부산항(BPA), 포항영일만신항(경상북도·포항시) 등이 있음.

- (지자체 주도 의제 설정) 지자체 차원에서 학술단체, 연구기관과 협력하여 항만 콘퍼런스를 정기적으로 개최함.
 - 대표적으로 서산·대산항 국제포럼은 2015년부터 정기적으로 추진되고 있음. 국제적으로 명성이 있는 연구자의 연구 결과를 공유하며 서산·대산항 발전 전략을 선도하고 있음.
 - 2018년 11월에는 2018 서산·대산항 정책세미나를 개최하여 국내 전문가를 대상으로 “서산·대산항의 발전 방향”과 “해양산업 클러스터 추진 방안” 등 다각적인 발전 방향이 논의됨.
 - 논의자료는 추후 서산·대산항의 중장기 발전 의제로 선정되어 지속적인 이슈를 제기할 수 있음.

- 당진시와 당진항발전협의회에서는 당진항 중장기 발전전략 토론회를 개최하여 지역사회와 전문가, 실무자의 의견 수렴의 장을 마련하고 있음.
 - 당진항 중장기 발전전략 토론회는 정부의 제4차 전국항만 기본계획 수립에 맞추어 당진항 발전전략을 상향식으로 제안하기 위한 목적으로 추진되는 연구용역의 결과 보고회 및 의견수렴의 성격이 있음.

- (지자체 간 협의체 구성) 경기도, 평택시, 화성시와 충청남도, 당진시, 아산시 등은 ‘평택당진항 포럼’을 토대로 지역 간 협력을 도모함. 해양수산부로부터 2018년 9월 정식 설립허가를 받고 지역 갈등 해소와 상생 발전 방안 모색을 위한 공동 협력 사업을 추진할 계획임.
 - 항만 명칭과 운영권을 두고 갈등이 있었던 두 항만과 관련된 지자체가 공동 협의체를 조성하여 항만을 거점으로 양 지역의 발전 방안을 모색하고자 함.

- 울산광역시, 경상북도 포항시와 경주시는 ‘동해 남부권 해오름동맹 상생협의회’를 토대로 2019년부터 공동협력사업을 추진하기로 합의함.
 - 울산항과 포항 영일만항을 활용하여 인접도시간 자동차부품기업의 연계 강화를 지원하며, 2018년 11월 포항에서 개최되는 ‘한-러 지방 협력 포럼’에 울산, 경주 등지의 자동차부품기업 참여를 해오름동맹이 적극 지원하기로 함.

○ (지자체 간 국제 교류 추진) 2018년 11월 경상북도 포항시에서 '제1회 한-러 지방 협력 포럼'이 개최될 예정임. 이 포럼에는 국내 광역자치단체와 러시아 극동 연방관구 소속 주정부와 상공인 등이 참여할 예정임.

- 실제 지역 간 협력은 민간기업의 영역하므로, 관 주도로 협력 분위기를 조성하고, 전문가 집단이 공동 비즈니스 모델을 제안하고, 민간 기업이 활발하게 교류하는 산·학·관 협력 모델이 이상적임.
- 포항 영일만항과 러시아 블라디보스토크항을 물류 거점으로 원활한 자원협력을 도모하고자 함. 실물 경제의 흐름이 요구되므로 지자체 간 국제 교류에서 물류 거점 임무를 수행하는 항만이 중요함.

3. 항만 활성화 정책과 사례 시사점

- 군산항 활성화 관련 정책은 정부(해양수산부) 정책과 지자체(전라북도, 군산시) 계획 등으로 정리할 수 있음.
 - 정부 정책은 전국 항만을 대상으로 수립되므로 항만 건설 당시 목적에 맞추어 운영되도록 관리하는 데 초점을 두고 있음. 따라서 군산항에 부여된 목적은 근본적으로 변경할 수 없음.
 - 전라북도 물류 관문과 배후산업 단지를 지원하는 역할 수행에 초점을 맞추어 관련 인프라를 유지·보수할 계획을 수립하여 이행함. 군산항은 국가 소유이므로 국가가 부여한 목적이 항만 활성화 범위의 한계로 판단할 수 있음.

- 전라북도와 군산시는 정부가 설정한 군산항의 목적에 맞추어 활성화를 지원하고 이용자의 불편사항을 접수하여 건의하는 임무를 수행함.
 - 군산항 이용과 관련하여 빈번하게 접수되는 민원은 준설 문제임. 전라북도와 군산시는 준설과 관련하여 수행 주체인 정부에 지속해서 건의하여 정부 계획에 반영되도록 함.
 - 군산항 준설 주체는 현재 군산지방해양수산청과 한국농어촌공사임.

- 항만공사, 지방공기업 형태의 항만관리공사가 설립되지 않은 지자체의 경우 대개 민관합동 포트세일즈 활동과 인센티브 지원 등을 추진하고 있음.
 - 전라북도와 군산시도 민관합동 포트세일즈단을 구성하여 국내·외 중요고객을 대상으로 포트세일즈 활동을 추진하고 있음.
 - 전라북도조례와 군산시조례에 근거하여 2006년부터 현재까지 인센티브를 지속해서 지급하여 이용자 이탈을 예방하고, 신규 이용자 유치 독려에 활용하고 있음.

- 이와 같은 민관 합동 포트세일즈 활동과 인센티브 지급 활동 등은 대부분 지자체에서 동일한 방식으로 추진하고 있으므로 차별화가 필요함.
 - 민관 합동 포트세일즈는 항만 소개 및 홍보에 초점을 맞추고 있음. 다수의 기관, 민간 기업 등이 참여하므로 항만 발전 전략에 대한 고민보다 기관, 기업 입장의 이익과 홍보를 생각할 수밖에 없는 구조임.

- 항만공사가 설립된 경우 포트세일즈를 활동단위에서 보는 초기 관점을 벗어나 실제 물동량 유치 및 이용 고객사에 이익을 줄 수 있도록 항만 운영 프로세스를 개선하고, 항만 브랜드 가치를 높일 수 있도록 함.
 - 포트세일즈 활동이 궁극적으로 물동량 증대와 항만 브랜드 가치 향상에 이바지할 수 있도록 치밀하게 전략 설계 및 피드백 평가를 수행하고 있음.
- 전담 운영 조직이 없는 중소 항만에서는 항만 발전을 위한 장기적 전략을 수립한 후 일관성 있는 포트세일즈 활동을 추진할 필요가 있음.
- 항만공사의 경영전략을 추종하기보다 지역 여건에 맞는 차별화 요소를 발굴하는데 초점을 맞출 필요가 있음.
 - 군산항의 경우 전라북도, 군산항에서만 할 수 있는 활동을 구상할 필요가 있음.
- 항만 활성화 사례에서는 인접 지역, 관련 기관 간 협력을 토대로 항만 발전을 위한 의제를 선점하는 다양한 방법을 살펴봄.
- 항만 콘퍼런스를 개최하여 국내·외 전문가들이 항만 발전 전략을 연구하게 하고 해당 결과를 지역민, 관계기관 등과 공유하여 중장기 항만 발전 의제로 논의하는 사례가 늘고 있음.
 - 인접 지역 간 항만을 매개로 협력하는 협의체를 구성하여 실질적인 협력과 상생방안 논의가 이루어지고 있음.
 - 지자체 주도의 국제 지역 협력이 추진되고 있음. 동해안 권역 지자체에서는 러시아 지역과의 협력이 지속해서 이루어질 것으로 예견됨. 서해안 권역 지자체에서는 지속해서 중국 지역 간 협력이 이루어지고 있음.
- 타 지역의 활성화 사례를 전라북도 여건에 맞추어 차별화된 활성화 방안을 추진 하되 과정과 결과가 지역민들과 공유되는 절차를 검토할 필요가 있음.
- 군산항의 경우 전북도와 군산시 등 관 주도로 항만 관련 사업이 추진되므로, 전문가 실무자 중심의 군산항 발전 전략 선도 주체가 필요함.

4

장

군산항 물동량 증대방안 구상

Jeonbuk Institute

-
1. 군산항 경쟁여건분석
 2. 군산항 중장기 발전전략 구상
 3. 군산항 물동량 증대방안

제 4 장 군산항 물동량 증대방안 구상

1. 군산항 경쟁여건분석

가. SWOT 분석

1) 군산항의 강점

- 군산항의 강점(Strength)은 다음과 같이 네 가지로 도출하였음. **첫째**, 지경학적
으로 입지 경쟁력을 보유하고 있음.
 - 전라북도의 물류거점 항으로 비용 경쟁력이 있음. 물류 경쟁력은 저렴한 비용과 신속한 서비스 품질이 좌우함. 군산항은 전라북도 지역에서 수출입을 추진할 때 비용 경쟁력을 보유하고 있음.
- **둘째**, 전라북도와 군산시 등 지자체가 군산항 활성화를 위하여 지속적인 관심을 가지고 지원하고 있음.
 - 전라북도와 군산시 등 지자체의 적극적인 군산항 활성화 사업 추진도 강점으로 분류함. 지자체가 관심을 가지고 포트세일즈, 인센티브 지급 등을 지속해서 추진해야 이용자들이 신뢰성을 가지고 항만 이용을 결정하기 때문임.
- **셋째**, 對 중국 항로를 보유하여 중국 수출입에 입지적 강점이 있음.
 - 지경학적으로 서해안에 자리 잡아 중국 수출입에 유리하다는 입지적 강점이 있음. 입지(location)요인은 지경학적 입지와 배후연계 네트워크 등으로 판단하는데, 한번 설정되면 변경하기 어려움. 중국 항로 운항 거리의 강점이 있음.
- **넷째**, 국가산업 단지를 배후에 두고 있음.
 - 산업 단지는 군산항에서 수입된 원자재를 활용하여 제조 후 수출하는 과정을 밟아서 지역경제와 국가 경제 발전에 이바지함. 배후 권역에 국가산업 단지가 조성되어 있고, 배후산업 단지 지원항만으로 군산항이 포지셔닝 되어 있음.

2) 군산항의 약점

- 군산항의 약점(Weakness)은 다음과 같이 네 가지로 도출하였음. 첫째, 정기선 항로의 다양성과 항차가 부족함.
 - 2016년 이후 지속해서 정기선 신규 항로가 개설되고 있으나, 2018년 10월 현재 총 6개의 항로가 운항 중임. 대개 중국과 일본에 한정된 항로로 다른 지역 수출입 화주의 수요를 충족하는 데 어려움이 있음.

- 둘째, 적정한 수심 확보를 위한 준설 공사가 요구됨.
 - 지속적인 건의로 적정 수심을 확보하기 위한 준설공사가 진행되고 있음. 2019년 까지 10.5m, 2021년까지 13.5m를 목표로 준설공사가 추진되고 있음.
 - 현 상황에서 선박의 상시 통항에 어려움이 있으며, 신속한 하역을 하는데 어려움으로 작용할 수 있음. 또한, 대형 선박의 경우 수심 문제로 군산항 입항을 꺼리는 요소로 작용하고 있음.

- 셋째, 對 중국 항로의 치열한 경쟁이 이루어지고 있으며, 군산항은 상대적으로 경쟁 열위에 있음.
 - 서해안 권역의 대부분 항만에서는 중국 수출입 항로가 운영되고 있음. 인천항과 평택당진항 등은 선도적으로 중국 수출입 화물 처리 거점으로 자리매김함.
 - 상대적으로 경쟁 열위에 있는 군산항은 대부분 항로가 중국 항로이므로 틈새시장을 공략하는 전략 등으로 대응할 필요가 있음.

- 넷째, 국제적인 항만 인지도에 한계가 있음.
 - 역사적으로 군산항의 전통은 오래되었지만, 산업화 시대에 접어들면서 부산항, 인천항, 광양항, 울산항 등 대표적인 항만들이 산업 항만으로 인식됨.
 - 해당 항만들은 항만공사 중심으로 국제포럼을 정기적으로 개최하여 국제적인 인지도를 높이고 있음. 상대적으로 군산항은 인지도 제고에 어려움이 있음.

3) 군산항의 기회

- 군산항의 기회(Opportunity)는 다음과 같이 네 가지로 도출하였음. 첫째, 군산항 이용 시 물류 효율성이 높다는 인식이 퍼지고 있음.
 - 수심, 단조로운 항로, 부족한 항차 등 군산항 관련 부정적 이슈 사이에서 최근 군산항을 이용하면 물류비용 절감, 신속성 제고 등 효과가 있다는 인식이 업계에 퍼지고 있음.
 - 전라북도 지역을 세분화하여 군산항 이용이 이득이 기업 중심으로 맞춤형 포트세일즈 활동을 추진한 결과로 판단됨. 향후 지속해서 군산항 이용을 추진할 수 있는 근거가 될 것으로 기대함.

- 둘째, 신규 항로 개설이 활발하게 이루어짐.
 - 2016년 중국 칭다오 항로가 개설된 이래로 2017년 2개 항로가 추가로 개설되었음. 신규 항로는 선사의 면밀한 분석 결과 시장성이 있다고 판단한 결과이므로 앞서 언급한 군산항 물류 효율성 인식 확산을 뒷받침하는 근거이기도 함.

- 셋째, 한중 물동량의 지속적인 증가임.
 - 우리나라와 중국의 수출입 교역은 2005년 처음으로 미국을 제치고 중국이 1위를 차지한 이래로 현재까지 지속적인 증가세에 있음.
 - 중국 중심의 단조로운 항로를 보유하고 있지만, 지속해서 증가하는 중국 물동량은 군산항 활성화를 위한 기회 요인으로 작용함.

- 넷째, 군산항과 스타오항을 연결하는 한중 카페리 운항이 주 3항차에서 주 6항차로 증편 운항함.
 - 현재 해당 항로를 운영하는 석도국제훼리(주)는 군산항 취급 컨테이너의 50% 이상을 처리하고 있으며, 주 6항차가 확정된 2018년 4월 이후 2척의 선박으로 주 6항차 서비스를 제공하고 있음.
 - 산동성 지역에서 발생하는 우리나라 수출입 화물과 일본 환적화물 등에 대한 물동량 증대가 기대됨.

4) 군산항의 위기

○ 군산항의 위기(Threat)는 다음과 같이 네 가지로 도출하였음. 첫째, 배후 산업 단지의 위기가 지속하고 있음.

- 군산 국가산업 단지의 위기는 2017년 현대중공업 군산조선소 가동중단과 2018년 한국GM 군산공장 폐쇄에 기인함. 대형 제조사의 경영상 어려움은 많은 협력업체의 위기로 연계되어 궁극적으로 물동량 감소와 더불어 산업 단지 공동화(空洞化) 현상을 일으키고 있음.
- 2017년 현대중공업 군산조선소 가동중단의 여파로 2017년, 2018년 조선 관련 물동량이 사라졌으며, 2018년 2월 한국GM 군산공장 폐쇄 결정에 따라 자동차 관련 품목의 물동량이 급감하고 있음.
- 그 결과 한국GM 군산공장 물동량 처리를 위한 항로가 2018년 10월 11일 운항 중단되는 결과가 발생함. 산업 단지 전반의 위기는 단박에 해결하기 어렵고, 확실한 해결안이 없다는 한계가 있음.

○ 둘째, 국제 정치적 이슈에 따른 위기가 있음.

- 사드(THAAD) 배치에 대한 보복으로 중국 정부가 내린 한한령(限韓令·한류 금지령) 조치 결과, 2017년 방한 중국 관광객이 급감하면서 관련 산업이 위기를 맞이한 사례가 대표적임. 이는 민간 기업 차원에서 대응할 수 없는 국제 정치 이슈이며, 관련 문제가 언제든지 발생할 수 있음.
- 군산항 대부분 항로가 중국을 기항하므로 중국 정부와의 국제 정치 문제, 갈등 발생은 추후 같은 문제가 재발할 수 있다는 위험요인으로 고려해야 함.

○ 셋째, 서해안 권역 증소항만의 물동량 증가가 두드러지고 있음.

- 2013년 목포항 물동량이 군산항을 넘어섰고, 2017년 보령항의 물동량이 군산항을 넘어섰음. 2012년 전국 물동량 처리 9위의 군산항은 2013년 10위, 2017년 11위로 떨어지고 있음.
- 인접 증소항만의 물동량 증가는 장기적으로 신규 항로 개설 혹은 항차 증편과 연계될 수 있음.

○ 넷째, 군산항 항만운영주도자 역할에 한계가 있음.

- 항만공사가 설립된 항만이나 지방공기업 형태로 항만관리를 하는 항만은 중장기적 관점에서 항만 발전 전략을 수립하고 선도하는 주체가 있음.
- 해당 주체가 지속해서 항만 관련 의제를 선점하고, 관계 기관과 지역 주민들과 공유해 나가지만, 군산항은 전라북도와 군산시가 관련 발전계획을 수립하는 데 그치고 있음.



〈그림 4-1〉 군산항 SWOT 분석 결과

나. 군산항 물동량 증대 방향 도출

1) SO 전략

○ SWOT 분석을 통하여 도출한 강점, 약점, 기회, 위협요인을 토대로 군산항 물동량 증대 방향을 도출하였음.

○ 군산항의 강점요인과 기회 요인을 결합하여 군산항 물동량 증대 방향을 도출하였음. SO 전략은 네 가지로 구상할 수 있음. **첫째**, 중국 지역 협력 방안을 추진함.

- 군산항에 개설된 항로는 대부분 중국 항로이며, 중국 수출입에 지경학적 입지상 강점을 보유하고 있음. 한중 물동량은 지속해서 증가세에 있으며, 군산항과 스다오항을 직항하는 한중 국제카페리의 주 6항차 증편이 확정됨.

- 따라서 군산항 발전 방향의 핵심은 기존 강점과 기회를 결합한 중국 지역 협력 방안을 추진하는 데 있음. 스다오항, 칭다오항, 웨이하이항 등 군산항을 거치는 다수 항로를 보유한 산둥성이 최적지로 판단됨.

○ **둘째**, 카페리 물류 비즈니스 지원임.

- 한중 카페리 주 6항차는 단순히 3항차가 6항차로 증편되는 것을 넘어서서 신규 비즈니스 영역을 창출하는 기회가 생긴 것임.

- 카페리 선은 여객 승객과 화물이 동시에 이동하므로 신속한 통관이 이루어져, 컨테이너보다 빠르고, 일정한 범위에서 항공운송과도 경쟁력을 보유함. 업계 실무자의 의견을 종합하면, 우리나라에서 항공운송과 카페리 운송이 경쟁력을 가지는 범위는 중국 산둥성 지역에 국한됨.

- 군산항과 스다오항을 연결하는 노선이 주 6항차로 증편된 것은 카페리를 토대로 새로운 비즈니스를 할 기회로 연결될 수 있음. 신규 비즈니스 추진은 일자리 창출과 지역 물류 산업 강화에 긍정적 영향을 줄 것으로 기대함.

○ **셋째**, 전라북도 화주를 대상으로 포트세일즈를 추진할 필요가 있음.

- 2017년 기준으로 국내 포트세일즈 6회, 해외 포트세일즈 1회 등 총 7회의 포트세일즈를 추진하였음. 제2장에서 살펴본 바와 같이 전라북도 수출입화주들은 광양항과 부산항 이용을 선호하는데, 일부 지역의 경우 군산항 이용률이 높았음.

- 군산항 이용률이 높은 전라북도 지역 화주를 중심으로 맞춤형 포트세일즈를 추진하여, 화주 관점에서 물류비를 절감하고, 군산항 물동량 증대에 이바지할 수 있음.
- 이를 위해 매년 정기적으로 수출입 물류 DB를 구축하여 관리할 필요가 있음.

○ **넷째**, 인센티브제도의 유지와 개선이 필요함.

- 군산항 인센티브는 2006년부터 지금까지 지속해서 지급되고 있음. 군산항 이용사 중심으로 인터뷰한 결과 인센티브가 군산항 이용기업의 경영상 도움이 되고 있다고 응답함.
- 인센티브는 대부분 항만 이용 시 지급되고 있으므로, 특별 혜택보다는 당연한 혜택으로 인식되고 있음. 인센티브를 중단할 경우 이용자 이탈이 예상됨.
- 다만, 현행 방식으로 기준에 따라 전체 인센티브 예산에서 분배하는 방식보다 장기적 관점에서 군산항 물류 효율성을 높일 수 있는 방향으로 개선할 필요가 있음.

2) WO 전략

○ 군산항의 약점요인과 기회 요인을 결합하여 군산항 물동량 증대 방향을 도출하였음. WO 전략은 세 가지로 구상할 수 있음. 첫째, 기존 항로 중심의 물동량 증대 전략을 수립할 필요가 있음.

- 단순한 항로와 부족한 항차가 약점이라면 현실적으로 항로 개설과 항차 증편이 어려움. 또한, 국제적으로 부족한 항만 인지도를 개선하기 위해서 대형항만과 같이 국제항만컨퍼런스를 개최하는 것은 비합리적임.
- 따라서 기존 항로 중심으로 물동량 증대 방안을 모색할 필요가 있음. 기존 항로에서 물동량이 증가하고 안정적인 규모로 성장하면, 자연스럽게 신규 항로 개설 등 논의가 이어질 수 있음.
- 장기적인 관점에서 기존 항로의 물동량이 증가할 수 있는 선순환 구조를 조성하여, 물동량 증대와 안정적 유지가 이루어지도록 함.

○ **둘째**, 군산항 포럼을 정기적으로 개최할 필요가 있음.

- 군산항 포럼은 항만공사나 항만관리 지방공기업이 없는 상태에서 지속해서 항만의제를 제안하기 위한 합리적인 방법임.

- 학술단체, 연구기관과 협력하여 항만 포럼을 공동으로 개최한 사례가 많으며, 군산항의 현실적인 문제를 해결하는 방안을 모색하는 실용적인 포럼으로 정기적인 운영을 계획할 필요가 있음.
- 대형항만에서 국제포럼 또는 콘퍼런스를 개최하고 있는데, 군산항의 경우 '국제'의 범위는 중국, 그중에서도 '산둥성'에 한정된 포럼을 구상해야 함. 이마저도 초기 단계보다는 군산항 포럼이 정례행사로 자리매김한 후 추진해야 함.

○ 셋째, 카페리 여객과 전북투어패스를 연계하여 일일 관광 프로그램을 구상할 필요가 있음.

- 카페리를 이용하는 여객은 크게 소상공인과 순수 여행객으로 구분됨. 순수 여행객들은 하선 후 여행사 상품을 이용하여 서울 등 인기 관광지 중심으로 관광을 하고 있음.
 - 관광객이 서울을 선호하는 이유는 면세점, 쇼핑 등 관광객 방문목적 달성에 쉽기 때문이라고 함. 전라북도의 경우 면세점이 없으며 쇼핑 시 세금 환급(Tax Refund) 혜택을 받을 수 없음.
 - 면세품 인도장을 여객터미널 내 입점하고자 노력하고 있으나, 인천항, 평택항 이용객보다 절대적인 구매 금액에 차이가 있어, 면세점 배송 서비스에 한계가 있음.
- 전라북도는 다양한 종류의 투어 패스를 통하여 여행객 수를 늘리고, 체류 시간을 늘려 지역 경제 활성화를 도모하고 있음.
- 중국으로 복귀하는 카페리 승선 시 전북투어패스를 이용한 관광 편의성을 높이면 카페리 물류 뿐 아니라 지역경제 활성화에도 긍정적 영향을 미칠 것이라 기대함.
- 특히, 일일관광 프로그램은 2030년으로 예정되어 있는 크루즈부두 운영에 핵심요소로 활용될 수 있으므로, 2023년 새만금잼버리대회기간을 여행연습 기간으로 하여 맞춤형 프로그램을 구상할 필요가 있음.

3) ST 전략

○ 군산항의 강점요인과 위협요인을 결합하여 군산항 물동량 증대 방향을 도출하였음. ST 전략은 세 가지로 구상할 수 있음. 첫째, 군산항 발전전략 선도 협의체 구성임.

- 현재 군산항은 전라북도와 군산시에서 수립한 발전 계획에 근거하여 관련 사업을 추진하고 있음. 해당 사업들은 대부분 다른 지역 항만에서도 추진하고 있는 것으

로 차별성이 부족함.

- 군산항과 전라북도 여건에 맞는 맞춤형 발전 전략을 수립하기 위해서는 이를 선도해 나갈 수 있는 전문가, 실무자로 구성된 협의체 구성이 필요함.

○ **둘째**, 산업 단지 내 공동물류 시설 조성이 필요함.

- 현재 군산 산업 단지는 현대중공업 군산조선소 가동중단과 한국GM 군산공장 폐쇄 여파로 공동화 현상이 나타나고 있음. 특히 1차, 2차, 3차 부품업체 등 세밀한 가치사슬이 형성된 자동차 업계의 위기로 공동화가 가속될 위험이 있음.
- 군산항 배후 산업 단지 내 공동물류시설 조성을 검토할 필요가 있음. 산업 단지 공동화에 대응 전략이 될 수 있으며, 군산항의 미래 지속성장을 위해서는 부족한 인프라를 보완해야 하는데 개별 기업으로서 인프라 투자에 한계가 있음.

○ **셋째**, 전라북도 수출입 물류 DB 구축 및 관리가 필요함.

- 현재 전라북도 빅데이터 허브사업이 추진되고 있고, '전북 물류'가 포함되어 전라북도 물류 DB 구축과 빅데이터 분석 활용이 예상됨.
- 전라북도 물류 DB의 경우 수출입 물류뿐 아니라 혁신클러스터 중심의 지역 간 이동 물류 DB가 포함되므로 구상 및 설계에 시간이 소요될 것으로 예상됨.
- 제2장 기준점 분석에서 활용한 수출입 물류 통관 데이터를 기반으로 전라북도 수출입 화주의 DB를 구축하고 관리할 필요가 있음. 지자체 차원에서 추진하는 포트세일즈와 인센티브 지급 등 근거 자료로 활용할 가치가 높음.
- 특히, 분석 결과를 토대로 관련 실무자, 전문가, 행정 담당자 등이 참여하는 워크숍을 진행할 경우 군산항 물동량 증대를 위한 다양한 실행 과제를 도출할 수 있을 것으로 기대함.

4) WT 전략

○ 군산항의 약점요인과 위협요인을 결합하여 군산항 물동량 증대 방향을 도출하였음. WT 전략은 네 가지로 구상할 수 있음. **첫째**, 스다오항 거점의 무역 물류 전략을 수립할 필요가 있음.

- 항로 다양성 부족과 중국 항로의 치열한 경쟁에 놓여 있는 약점과 배후 산업 단지의 위기 지속, 국제정치적 이슈 등 위협요인 사이에서 선택할 수 있는 대안이 많지 않음.

- 산업 단지의 위기를 다른 산업 유치로 극복하는 것은 시간도 오래 걸리고, 성공 여부를 장담할 수 없음. 이를 물류 관점으로 극복할 방안을 제안함.
- 사드 보복 여파가 점차 해소되는 상황과 한중 해운 회담 결과 스타오항과의 주 6항차가 결정된 만큼 중국에서 산둥성, 산둥성에서 스타오항으로 범위를 세분화하여 군산항과 스타오항을 연결하는 무역 물류 전략 수립이 필요함.

○ **둘째**, 서해안 권역 항만 코퍼티션(co-opetition) 전략 수립이 필요함.

- 서해안 권역 항만 중 군산항이 의제를 선점하고 주도해 나가는 데 한계가 있음. 항만은 국가 소유이므로 항만 건설 시 해당 항만에 기대하는 역할이 설정되어 있음.
- 이는 서해안 권역의 항만이 치열한 경쟁을 하고 있지만, 역으로 각 항만별 역할이 정해져 있으므로 경쟁이 허용된 영역에서는 경쟁하되, 공동의 이익을 위해서 협력할 필요성이 있음.
- 과거 항명 문제로 지역 갈등이 심화하였던 지역도 현재 공동 협의체를 구성하여 협력과 상생, 경쟁을 추구하고 있음.
- 군산항 관련 주체가 주도하여 서해안 권역 항만 협력 회의를 제안하고, 각 항만별 성공 및 실패사례 공유, 공동 이익을 위한 활동, 경쟁 범위 내에서 공정한 경쟁 등 문화를 조성해 나갈 필요가 있음.

○ **셋째**, 군산항 관련 기업 중심의 위원회를 구성하여 운영할 필요가 있음.

- 현재 전라북도 항만물류자문 회의가 전라북도 훈령을 근거로 연 2회 개최되고 있음. 자문회의 위원 구성이 훈령에 근거하다 보니 사안 별 대응력이 부족하고 다수의 관계자 참여 독려에 어려움이 있음.
- 제도 개선과 건의, 방향 설정 등 목적에 유용하므로 전라북도 항만물류자문 회의 운영의 가치가 있지만, 군산항 이용상 문제와 해결방안 중심의 실용적인 위원회 역할을 기대하는 데 한계가 있음.

○ **넷째**, 적정 수심 확보 과정 모니터링이 필요함.

- 군산항의 적정 수심 확보를 위한 증심, 유지, 항로 확장 등 준설 공사가 추진 중에 있음. 다만, 군산지방해양수산청과 한국농어촌공사가 공동으로 추진하고 있어 원활한 준설 공사가 될 수 있도록 모니터링할 필요가 있음.

- 현재 분기별로 개최되는 전라북도 해양수산정책협의회에서 진행 과정에 대한 질문과 답변이 이루어지고 있으나, 해당 회의에는 행정 담당자만 참석하므로 이용자의 의견을 반영한 준설 모니터링이 필요함.



〈그림 4-2〉 군산항 물동량 증대 방향 도출

2. 군산항 중장기 발전전략 구상

가. 군산항 중장기 발전비전

- 군산항 물동량 증대는 중장기 발전전략의 성과로 기대할 수 있으므로, 물동량 증대방안 도출을 위하여 군산항 중장기 발전전략을 구상하였음.
 - SWOT 분석과 발전 방향 도출 결과 군산항의 현재 인프라를 급진적으로 개선하는 것은 어렵고, 중국과 일본 항로 등 단순 항로로 인한 한계점을 제약요건으로 인식해야 함.
 - 제약범위를 고려할 때 군산항 중장기 발전전략은 최우선 표적 지역은 중국 산둥성이 적합하며, 이를 바탕으로 물동량 증대방안 구상과 더불어 미래 지속 성장을 위한 저변 확장이 요구됨.

- 군산항 중장기 발전비전은 정부와 전라북도의 중장기 발전계획에서 제안된 비전과 핵심목표를 고려하여 해당 범위 안에서 설정하는 것이 타당함.
 - 제3차 전국 항만 기본계획 수정계획에서 군산항은 “전라북도의 물류거점 항만이자 내항 재개발을 통한 고부가가치 항만”으로 발전 방향이 결정되었음(해양수산부, 2016).
 - 해양수산부의 전국항만 기본계획에 따르면 군산항이 물류 지원을 해야 할 범위가 전라북도 지역으로 설정되어 있음.
 - 전라북도 항만발전종합계획(2018)에서 “세계로 열린 바닷길, 대한민국 경제 대동맥의 관문, 전북항만”으로 중장기 발전 비전을 설정하였음. 군산항은 경쟁력 있는 물류 중심 항만으로 발전하는 것이 주된 목표로 설정되었음(전라북도, 2018).
 - 전라북도 항만발전종합계획은 군산항과 새만금 신항만, 국가관리 연안항, 마리아항까지 확장한 비전이므로 세부 목표를 살펴보면 군산항은 ‘물류 중심 항만’으로 발전할 계획을 세우고 있음.

- 군산항 중장기 발전비전으로 ‘전라북도 국제물류 거점, 군산항’을 제안함.
 - 현재 군산항은 전라북도에 있는 유일한 국제물류의 거점임. 전라북도 지역경제를 되살리는 역할과 건설목적에 맞게 명실상부한 전라북도의 국제물류 거점으로 도약해야 한다는 발전상을 포함하고 있음.

- 물류는 본원적인 실물 경제 활동의 결과로 도출되므로 물류가 활발해져야 해당 지역의 경제가 살아날 수 있음을 표상하고 있음.



〈그림 4-3〉 군산항 중장기 발전전략 제안

나. 군산항 중장기 발전 핵심목표

1) 현재 군산항 활성화

○ 핵심목표로 ‘현재’ 군산항 활성화를 제안함.

- ‘현재’는 수심, 항로, 항차 등 제약요인을 가진 지금의 군산항을 의미함.
- 군산항 활성화의 시작점은 과거의 군산항도 아니고, 현재 제약요인들이 해결된 미래의 군산항이 아니라는 의미임.

○ 기본적으로 현재 구축된 인프라를 최대한 활용하고, 한계로 지적되는 수심 문제도 현재 준설공사가 진행되고 있는 상황과 중국과 일본 위주의 단순한 항로라는 상황에서, 할 방안부터 먼저 시도해 보자는 의미임.

- 현재 산·학·연·관 협력을 기반으로 추진하고 있는 사업에 대해서도 성과를 높일 방안을 고민할 필요가 있음.
- 군산항을 거점으로 물류 활동을 하는 이용자의 건의사항을 반영하여 제도 개선 및 프로세스 효율화 가능 여부를 검토할 필요가 있음.

2) 지속발전 가능성 제고

○ 핵심목표로 ‘지속발전 가능성 제고’를 제안함.

- ‘지속발전 가능성 제고’는 개항 120주년을 맞이하는 전통 있는 군산항이 미래 추세에 맞추어 지속해서 성장해 나갈 수 있는 선순환 구조를 구축해야 한다는 목표를 의미함.

○ 군산항은 앞세대가 지금 세대를 위해 물려준 유산이고, 이는 미래 세대가 미래 추세에 맞추어 활용할 수 있도록 보전해야 함을 의미함.

- 미래지속발전 가능성을 높이기 위해서는 과학적 분석과 체계적인 전략 추진이 필요함. 이를 위해 군산항 물류 프로세스를 축적·기록할 필요가 있음.
- 군산항 현안 관련 이슈를 의제로 설정하고 다양한 주체가 관련 해결방안을 도출하여 문제해결역량을 키우고, 해당 결과를 미래 세대와 공유할 필요가 있음.
- 여기서 미래세대는 현재 전라북도에서 물류 관련 전문성을 축적하는 청년뿐 아니라 미래에 거주하거나 업무를 할 세대를 포괄함.

3) 지방자치단체의 상향식 혁신모델 구축

- 핵심목표로 ‘지방자치단체’의 ‘상향식’ 혁신모델 구축을 제안함.
 - 정부에서 군산항의 소유권과 운영권을 가지고 있는 상황에서 지방자치단체가 현실적으로 할 수 있는 것은 지자체 단위에서 항만을 활용하여 추진할 수 있는 과업을 제안하는 것임.
 - 거점 항만의 불황은 지역경제 불황으로 지역 주민 삶의 질을 떨어뜨리는 요인으로 지방자치단체의 역할이 필요함. 지역 여건을 반영하여 국가가 조성한 사회간접자본을 잘 활용할 수 있는 모델을 구축하여 상향식(bottom-up) 제안을 할 수 있음.
 - 정부계획에 맞춘 균등한 모델보다 정부계획 범위에서 지역의 독특성을 반영한 혁신모델이 지방 자치 시대의 이상향이라고 생각됨.

- 전라북도와 군산시 여건을 고려하여 군산항을 거점으로 추진할 수 있는 지역경제 활성화를 위한 혁신모델을 제안할 수 있음.
 - 혁신모델을 구상할 때, 전라북도의 독특한 현장여건과 핵심정책과 연계성을 높이면, 지방 자치 시대에 적합한 상향식 제안을 할 수 있음.
 - 최근 지역 간, 지역 내 협력과 상생이 중요하게 인식되는 추세를 고려하여 지역 간, 지역 내 협력방안도 모색할 필요가 있음.

3. 군산항 물동량 증대방안

○ 실질적인 군산항 물동량 증대방안은 ‘전라북도 경제의 심장, 군산항’이라는 비전과 현재 군산항 활성화와 지속발전 가능성 제고, 지방자치단체의 상향식 혁신모델 구축 등 핵심목표에 맞추어 세 가지 관점에서 제안하였음.

- **첫째**, 현재 군산항의 제약요건과 인프라 등을 고려하여 지금 당장 추진할 수 있는 사업을 제안하였음.

- 제안사업 1-1 : 군산항 이용자 인센티브제도 유지 및 개선
- 제안사업 1-2 : 전문가(실무자)위원회 구성과 운영
- 제안사업 1-3 : 카페리 소화주 물류 지원공간 개선

- **둘째**, 군산항의 지속발전 가능성을 높일 수 있도록 미래 세대를 위해 추진할 수 있는 사업을 제안하였음.

- 제안사업 2-1 : 전라북도 물류 OD 분석과 워크숍
- 제안사업 2-2 : 군산항포럼 정례화
- 제안사업 2-3 : 전라북도 물류 전문인력양성사업 추진

- **셋째**, 지방자치단체가 주도할 수 있는 현장 맞춤형, 지역 상생형 상향식 혁신모델을 제안하였음.

- 제안사업 3-1 : 카페리 연계 관광상품 개발
- 제안사업 3-2 : 전라북도-산동성 무역 물류 협력 협의체
- 제안사업 3-3 : 항만 물류 코퍼티션전략 수립 및 주도

가. 현재 인프라 추진 가능 사업

1) 이용자 인센티브제도 유지 및 개선

■ 개념

- 현재 군산항 이용자에게 지급하는 인센티브제도*를 유지하되, 중장기 발전 가능성을 높이고자 개선방안을 모색함.

* 항만 인센티브제도는 항만에서 처리되는 물동량 증대를 목적으로, 항만 이용자에게 일정 금액을 지원하여 물류비를 절감할 수 있도록 도와주는 제도임(해양수산부 홈페이지). 대부분 지자체 차원에서 조례에 근거하여 지원하는 경우가 많음.

■ 현황분석

- 전라북도와 군산시가 전라북도조례와 군산시조례에 근거하여 2006년(14.6억)부터 군산항 이용자를 대상으로 장려금을 지급하고 있음. 2017년 기준 연간 약 20억 원 규모로 지급하고 있음.

- 지급대상은 선사, 화주, 국제물류주선인, 하역사업자, 기타사업 추진 등 군산항 이용 주체별로 다양함.

- 지급목적은 궁극적으로 군산항의 물동량 증대와 안정적인 물동량 확보임. 이를 위해 화물, 환적화물, 신규항로 개설, 환적화물 등 직접적인 물동량 유치 활동과 법인사무소 개설 및 지사 이전 등 장기적으로 물동량 증대에 영향을 줄 수 있는 활동도 지원하고 있음.

- 수혜자를 대상으로 조사한 결과와 실제 물동량 증감률을 살펴보면, 군산항 물동량 유치 및 항로유치 긍정적 효과가 있음.

- 신규항로 개설 시 초기 위험부담이 크므로 항로개설을 검토하는 선사가 긍정적으로 검토할 수 있도록 하는 긍정적 효과가 있음.

- 2006년 처음 지급 이래로 물동량 증대에 영향을 미치는 다양한 주체의 의견을 반영하여 개선해 오고 있음.

- 인센티브 수혜자를 대상으로 인터뷰한 결과 전반적으로 현행 체제에 만족하고 있음. 일부 개선 의견을 제안한 이용자도 있었음.
 - 선사 순증화물 인센티브 개선이 필요하다는 의견이 있었음. 과거 2년 대비 순수하게 증가한 물동량에 대한 인센티브를 지급하는 제도인데, 물동량 증감이 선사의 노력 여하에 따라 성과를 거두는데 한계가 있음.
 - 현재 적(積)컨테이너에 한하여 화주와 국제물류주선인에게 지급하는 인센티브 제안 의견이 있었음. 인센티브 지원 예산을 매년 상향하는 것은 현실적으로 어렵고, 군산항을 이용하는 직접 이용자는 물류 기업이므로 화주 지원을 줄이는 방안을 제안함.
 - 화주의 경우 군산항 이용을 통한 물류비 절감으로 금전적 이익이 있으므로 인센티브가 줄거나 없어진다고 해서 다른 항만으로 이탈할 가능성이 작음을 근거로 제안함.

- 인센티브 자체가 항로개설 및 유지에 결정적 영향을 미치지 않음.
 - 인센티브가 도움이 되는 것은 사실이지만, 인센티브 때문에 항로개설·유지를 하지는 않음.
 - 모든 항만에서 인센티브를 지급하고 있으므로, 미지급 시 기존 군산항 물동량이 인센티브를 지급하는 인근 항만으로 이탈할 우려가 있음.

■ 제안

- **(인센티브제도 유지)** 군산항 이용자 요구사항을 반영한 인센티브제도를 지속해서 유지할 필요가 있음.
 - 과도한 인센티브 경쟁을 지양하는 정부 정책 기조에 맞추되 유지할 필요가 있음.
 - 인센티브 지급 성과 분석을 다각적으로 추진할 필요가 있음.
 - 성과분석 결과와 이용자 요구사항을 반영하여 효과증대 가능한 방향으로 개선 지속.

- **(정기·지속적 피드백)** 군산항을 직접적으로 이용하는 물류 기업의 의견을 반영하여 인센티브제도 개선 의견을 지속해서 수렴할 필요가 있음.

- 대부분 주요 항만의 인센티브제도는 유사하게 운영되고 있으며, 군산항의 현재 인센티브제도에 대한 만족도가 높음.
- 일부 개선의견으로 제안된 내용도 논리적 타당성이 있으므로, 지속해서 인센티브제도 관련 피드백 제도를 운영할 필요가 있음.
- 정기적인 피드백을 토대로 접수된 의견에 대해서 전문가 자문을 바탕으로 타당성 검토 후 반영하되, 급진적인 변화는 지양함.

○ (군산항 효율성 증대를 지원하는 시설 조성검토) 장기적 관점에서 전체 인센티브 금액을 증가하는 것보다 군산항 이용자가 공동으로 이용 가능한 인프라를 구축하거나 서비스 수준을 향상할 방안을 고려할 필요가 있음.

- 군산항 물동량 증대 및 처리를 위해 공동 이용 가능한 인프라 구축, 서비스 개선이 필요함.
- 민간기업 주도로 추진하는 데 부담이 크므로, 공동 이용 가능한 신규 사업을 추진함. 지속성장가능성 제고 효과를 기대할 수 있음.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도 군산시
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시

■ 향후추진 : 현재 인센티브 수여 대상자 중심 공동 이용 가능 시설, 서비스 개선 수요 조사(연구/토론회)

2) 전문가(실무자)위원회 구성 및 운영

■ 개념

- 군산항 관련 전문가와 실무자 중심으로 구성된 위원회를 구성하여 정기적으로 군산항 현안에 대한 의제를 발굴하고 발전방안을 논의하도록 함.

■ 현황분석

- 현재 전라북도 훈령에 따라 전라북도항만물류자문 회의가 구성되어 연간 2회 운영되고 있음.
 - 전라북도 산·학·관 담당자를 자문위원으로 구성하여 연간 2회 자문회의를 개최하고 있음. 주로 군산항 이용기업, 전라북도내 대학 물류 관련 교수, 연구자와 전라북도와 군산시 항만 담당 공무원으로 구성되어 있음.
 - 시기별 이슈를 선정하여 자문회의가 이루어지고 있으며, 2017년에는 전라북도 항만발전종합계획 수립 용역 관련하여 진행 경과 보고와 실무자 의견수렴의 장으로 활용하였음.
- 현재 군산항 관련 의제를 발굴하는 데 한계가 있음. 군산항 관련 이슈가 생길 때 지역 언론사의 보도 자료가 소개되고 있으며, 현안 해결을 위한 논의 구조에 한계를 보임.
 - 군산항 관련하여 대개 신규 항로 개설, 물동량 증감, 문제점 등을 중심으로 지역 신문 보도자료가 작성되고 있음.
 - 신규항로 개설, 물동량 증대 등 긍정적 성과를 도출하기 위한 과정 공유, 부정적 문제점 해결을 위해 지금까지 노력한 과정 등 공유 및 해결을 위한 논의 구조에 한계가 있음.
- 타 항만의 사례를 보면, 항만공사나 지방공기업 형태의 항만관리공사가 설립된 항만은 해당 기관에서 이슈 발굴과 의제화 논의를 주도함.
 - 지역 주민 의식개선과 실무자 중심의 제안 구조 확립에 긍정적 효과가 있다고 판단됨.
 - 항만공사가 설치되지 않는 지역에서는 지자체, 연구기관, 대학, 지역협의회 등을 통하여 관련 이슈를 발굴하고 의제화 논의기구를 구성할 수 있음.

■ 제안

- 군산항 이용자(실무자) 중심의 사례공유 및 건의를 할 수 있는 (가칭)군산항 발전협의회를 구성함.
 - 전라북도 항만물류자문 회의의 경우 훈령에 따라 2년의 임기, 구성원 선정 기준이 존재하여, 실무 관련 의제 선정과 논의 구조상 유연성이 떨어질 수 있음.
 - 다양한 이용자, 잠재적 이용자 등이 중심이 되는 “협의회”를 구성하여, 실무사례 공유 및 제도 개선 건의를 위한 정례적인 회의 기회를 제공할 필요가 있음.

- 실무자 중심의 사례공유 워크숍 형태로 추진할 수 있음.
 - 선사, 국제물류주선업체, 항만 하역사, 화주 등 상황에 따른 현안 대응 및 해결 사례 공유, 학습의 장으로 활용함.
 - 우수사례 학습 및 공동 문제에 대한 최선의 합의점을 도출하여 건의할 수 있으며 논의 성과에 대하여 지역사회와 공유할 수 있음.
 - 군산항에 국한된 이슈가 아니라도 물류 거점에서 발생할 수 있는 사건·사고 발생 시 군산항에서 발생할 경우를 가상해 실무자 중심의 대응 매뉴얼을 구상하는 것도 필요함.
 - 항만은 국제물류 거점으로 붉은 불개미(2018년 10월, 안산물류창고에서 발견) 유입이 최근 민감하게 다루어지고 있음.
 - 이러한 시점에는 군산항발전협의회에서 군산항 붉은 불개미 발견 시 대응 체계 마련을 위한 논의를 하고, 그 결과를 대응매뉴얼로 구성하여 관련 기관과 지역 주민들과 공유할 수 있음.
 - 2018년 10월 인천항에서 순간적인 강풍으로 컨테이너 야드(container yard)에서 적재된 컨테이너가 쓰러져 인명피해와 재산피해가 발생한 사건이 발생함.
 - 관련하여 군산항 컨테이너부두의 안전을 점검하고, 유사한 사고가 발생하지 않도록 예방하는 조치에 대한 실무자 중심의 토론이 진행될 수 있음.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도 군산시
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시, 군산항 이용사

- 향후추진 : 전문가(실무자) 중심의 ‘(가칭)군산항발전협의체’를 구성하여 연 2~4회 정도 운영을 추진함.

3) 카페리 소화주 물류 지원공간개선

■ 개념

- 카페리 물류 기반의 신규 사업을 창출하기 위한 사전단계로 현재 군산항 카페리를 이용하는 소화주를 위한 물류 작업공간을 개선함.

■ 현황분석

- 군산항-스다오항 주 6항차 운항하는 카페리 여행객 중심의 소량 화물 수출입이 활발하게 이루어지고 있음.
 - 카페리 선을 이용하는 고객은 소화주, 관광객 등 여행객으로 구성됨. 소화주의 경우 소량 화물 수출입 추진하고 있어 필수 물품 수급과 지역 경제에 이바지함.
 - 카페리 선을 이용하는 소화주에게 허용되는 범위에서 국내 인기품목을 구입하므로 중국 지역 소비 추세 확인 등에 유용한 자료로 활용할 수 있음.
 - 카페리 이용 소화주의 경우 관세법상 제한이 있으므로 여객 수 증가 외에는 확장성이 없으나, 이를 기반으로 축적한 데이터는 향후 한중 역직구 비즈니스 구상에 도움이 될 수 있음.
- 현재 대부분의 소화주들은 군산국제여객터미널 옆 공터에서 소포장 작업을 하고 있음. 인천국제여객터미널, 평택여객터미널 등 같은 시설을 비교할 때 열악한 작업 환경임.
 - 출항신고시점에 맞추어 여객터미널 옥외 공간 열악한 환경에서 포장 작업을 진행하고 있음.
 - 불법 요소가 없다는 전제로, 쾌적한 환경에서 포장 작업 지원이 필요함. 소화주들은 국내 생산품 매출액 향상 기여하고 있으며, 엄격한 세관 심사로 밀수, 불법 반입 등 문제가 크지 않음.
- 향후 카페리 물류 비즈니스 가능성을 고려하고 현재 군산항과 스다오항 간 주 6항차 운항을 지원하는 효과가 있음.
 - 수도권을 중심으로 한중 역직구 물류 네트워크가 구축되어 있으며, 지속해서 수요가 급증하고 있음.

- 직구 또는 역직구를 하는 목적은 고품질 제품을 저렴한 ‘가격’으로 구입하는 데 있음.
- 직구 또는 역직구가 보편화하면서 가격뿐 아니라 ‘신속성’도 경쟁의 요소로 주목받고 있음.
- 따라서 대개 항공운송이 직구 또는 역직구의 수단으로 활용되지만, 카페리 운송의 신속성을 고려할 때 중국 산둥성 지역에서는 카페리 물류가 항공 물류보다 경쟁력이 있다는 국제물류주선인들의 의견이 있음.

■ 제안

- 카페리 소화주 복합 물류작업 공간 개선을 추진함.
 - 법률적 검토 후 소규모 단순 포장작업(유통업체 자유포장대 형태)이 가능하도록 지원함.
 - 현재 카페리 소화주들의 복합 포장 공간으로만 사용할 것이 아니라 향후 일정 부분 신규 사업이 가능한 공간으로 활용해야 한다는 점을 전제해야 함.
- 향후 한중 역직구 물류 비즈니스 거점으로 활용 가능성을 검토함.
 - 직구 또는 역직구 화물이 매년 급증하고 있으며, 산둥성 지역 - 대한민국 범위에서 경쟁력 있음.
 - 카페리 소화주 물류 작업 공간 지원 시 역직구 물류 비즈니스 공간으로 활용 가능성 고려.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도 군산시
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시, 석도국제훼리(주)

- 향후추진 : 카페리 복합 물류 작업공간 수요 조사 및 소화주 복합 물류 작업 공간 지원 추진

나. 지속성장 가능성 제고

1) 전라북도 물류 OD 분석

■ 개념

- 관세청 수출입통관자료를 토대로 전라북도 수출입 물류 DB를 구축함. 구축된 자료를 토대로 실무자, 전문가 중심의 군산항 물류여건 분석을 위한 워크숍을 추진함.

■ 현황분석

- 관세청 수출입 통관 데이터 중 일부 공개 데이터 중심으로 기종점(OD, origin and destination) 경로 분석이 가능함.
 - 전라북도 14개 시·군의 주요 수출입 루트를 확인할 수 있음.
 - 2014년, 2015년, 2017년 수출입 OD경로 분석 결과 전체 물동량 차이는 크지 않지만, 전라북도 수출입 물류 루트의 변화가 있었음.
- 전라북도 물류 여건을 객관적으로 파악할 필요가 있음. 축적된 데이터를 기반으로 전라북도 물류 여건 변화를 탐지할 수 있음.
 - 물류 실무자가 현장에서 고객에게 수집한 정보 가치가 높음.
 - 현장 실무자가 파악한 고급 정보와 물류 데이터를 결합하면, 전라북도 물류 여건을 객관적으로 파악할 수 있음.
- 항만공사 또는 지방공기업 형태의 항만관리공사가 설립된 경우, 해당 기관에서 자체적인 고객관리, 물류 경로관리 등을 추진하고 있음.
 - 대부분 물류 관련 데이터를 수집할 수 있는 경로는 정부기관으로 한정되어 있으나, 이를 추진하는 주체가 확실한 항만과 그렇지 않은 항만의 차이가 있음.
 - 항만공사, 지방항만관리공사가 있는 경우 해당 기관이 자체적으로 데이터 분석 및 현장 정보 결합을 병행하고 있음.
 - 관련 기관이 없는 항만의 경우도 현안 진단을 위해서 관련 수출입 물류 경로 분석을 할 필요가 있음.

■ 제안

- 정기적으로 전라북도 수출입 물류 OD 분석을 추진함.
 - 매년 6월경 전년도 수출입통관 데이터 공개 시점에 맞추어, 전라북도 물류 OD 분석을 추진함.
 - 도내 대학이나 연구기관에서 자료 수집 및 분석을 하고, 해당 데이터 분석 결과 (raw data는 공유 불가)를 공유함.

- 전라북도 수출입 물류 OD 분석 결과를 토대로 군산항과 전라북도의 물류 여건 분석을 함.
 - 전라북도 물류 OD 분석 결과를 토대로 물류 여건 분석 추진함. 실무자 토론회 또는 워크숍을 개최하는 방식이 효과적일 것으로 판단함.
 - 지역별, 품목별 이슈에 대한 실무자 정보를 결합하여 향후 포트세일즈 방향 도출에 활용이 가능함.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시

- 향후추진 : 매년 6월~8월 전라북도 물류 OD 경로 분석 결과를 공유하고, 관계기관이 참여하여 군산항 물류여건변화 진단과 대응방안 논의를 추진함.

2) 군산향포럼 정례화

■ 개념

- 군산향 현안과 발전 방향에 대한 논의의 장을 마련하기 위하여 과거 비정기적으로 개최되었던 군산향포럼을 정기적으로 개최함.

■ 현황분석

- 군산향을 주제로 비정기적인 포럼(학술대회 포함)이 개최되었음.
 - 군산향을 주제로 학술단체에서 학술대회를 개최하거나, 지역 기관에서 군산향 발전을 주제로 토론의 장을 마련해왔음.
 - 현재 정기적인 군산향 주제 포럼은 개최되지 않고 있음.
- 군산향 포럼을 개최할 경우 기대되는 효과와 비정기적인 포럼 개최의 한계점에 대한 고민이 필요함.
 - 군산향 포럼을 진행할 경우 국내·외 전문가가 군산향 발전방안에 관하여 연구하고 결과를 발표하게 되어 다양한 관점에서 군산향 발전방안이 제시됨.
 - 이를 통해 군산향 현안 해결에 대한 해법을 찾을 수 있고, 장기적인 군산향 발전 의제를 선점할 수 있음.
 - 군산향 발전과제를 연구한 다양한 전문가 네트워크를 구축하여, 상시 컨설팅 체계를 구축하는 데 도움이 될 수 있음.
 - 그렇지만 현재까지 비정기적으로 포럼 및 학술대회가 개최되어 국내외 전문가 인식에 한계가 있음.
- 향만공사와 지방공기업 형태의 향만관리공사가 설치된 향만도 정기적인 학술대회와 국제컨퍼런스를 지속해서 개최하고 있음.
 - 초기 향만 관련 포럼은 횟수로 카운트하였으나, 최근 정기적인 포럼으로 자리매김하면서 연도를 붙여서 진행하고 있음. 예컨대, “2018 군산향 포럼” 형태로 추진하는 사례가 증가함.
 - 지자체 중심의 행사로는 “2018 서산대산향 정책세미나”가 대표적임. 2017년 서울 코엑스에서 국제포럼을 개최하였는데, 국내·외 전문가 확보를 위해 향만 관련 학술단체와 행사 기획 단계부터 협력하고 있음.

■ 제안

- 지자체, 관계기관, 학술단체, 실무자 등 다양한 구성원이 참여할 수 있는 군산항 포럼을 정기적으로 개최함.
 - 군산항 포럼을 개최하고, 일시적인 행사가 아니라, 지속 가능한 포럼이 될 수 있도록 구상함.
 - 이를 위해 포럼 주관 주체를 명확하게 설정할 필요가 있음.
 - 기존 타 항만 포럼과 차별화를 위해 전문가 세션과 실무자 세션 등 다양한 수요에 대응함.
- 군산항 포럼 발제를 중심으로 후속 토론회를 개최함.
 - 군산항 포럼 발제 중 시급하고 중요한 안전에 대해서 후속 토론회를 개최하여 공론화함.
 - 전라북도항만물류자문 회의, (가칭)군산항발전협의체 토론 안건으로 상정함.
 - 지속적인 군산항 발전 제안이 가능하며, 관련 이슈 선점 및 문제 해결 등 긍정적 효과가 기대됨.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도 군산시
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시

- 향후추진 : 군산항 포럼을 개최하고, 포럼 발제 내용을 세분화한 후속 토론회(자문회의, 협의체 등)를 구상함.

3) 전라북도 물류 전문인력양성 사업

■ 개념

- 군산항과 전라북도 지역 수요에 맞는 지역 특화 물류 전문인력양성 프로그램을 구성하여, 현장 중심, 문제해결 중심 인력양성 프로그램을 지역 구성원이 협력하여 추진해 나가는 사업임.

■ 현황분석

- 항만물류인력양성은 지역의 대학 교과과정을 중심으로 이루어지고 있음.
대부분 학부과정, 석·박사연구과정으로 구성되어 있음.
 - 항만물류 관련 전공으로는 물류, 무역/통상 전공 중심으로 학과가 개설되어 운영되고 있음.
 - 현재 군산대학교, 우석대학교, 원광대학교, 전북대학교, 전주대학교, 한국농수산대학교 등에서 항만물류와 관련성이 있는 전공을 운영하고 있음.
 - 산·학·관 협력을 유도하기 위해 전라북도 산·학·관 커플링 사업이 추진 중이지만 물류 분야는 현재 추진되지 않고 있음.
- 해양수산부, 국토교통부 등 정부 주도의 물류 인력양성사업이 추진되고 있음.
 - 해양수산부 해운 항만물류 전문인력양성사업 장단기과정 (2005~ 현재)
 - 국토교통부 글로벌물류인력양성사업 (군산대 물류학과 선정)
- 특화 프로그램 추진사례
 - 정규 대학 전공 강의를 기업체에서 추진하는 사례가 있음(물류 인력양성사업 프로그램 일환).
 - 정기적인 특강, 워크숍 개최로 실무자의 현장경험을 습득할 기회가 제공됨.

■ 제안

- 전라북도 여건에 맞는 “물류 전문인력 역량”에 관한 연구를 수행함.
 - 물류 전문인력이 갖추어야 할 역량과 해당 역량을 습득하기 위한 다양한 방안 에 대하여, 관계 기관이 협력하여 연구를 추진할 필요가 있음.
 - 해당 결과를 반영하여 전라북도 여건에 맞는 물류 전문 인력양성 교육과정을 구성할 필요가 있음.

- 전라북도 물류발전 지속성을 위한 맞춤형 전문 인력양성 프로그램을 구상하여 추진함.
 - 도내 대학, 연구기관, 실무기업 등 중심으로 특성화 교과목 설계하고 운영함.
 - 예 : 물류빅데이터분석, 물류스타트업의 성공실패사례, 물류경영전략, 물류실무 등이 있음.
 - 교육교재 및 연수 프로그램 공동개발 및 운영 지원으로 기능함. 취업연계 인턴십, 현장견학, 전문가 특강 등 특별교육·훈련프로그램이 포함되어야 함.

- 전라북도 물류 전문인력 발굴을 위한 공모전 추진
 - 전라북도 내 직·간접 전공 분야 대학생의 물류 분야 관심을 높이고, 역량 있는 인재 발굴이 목적임.
 - 부산광역시의 한 대학원생(관광분야 박사과정)은 문화체육관광부 산하 한국관광공사 창조관광 공모전에 참여하여 요트스테이 사업아이템(제안 아이템 ‘요트펜션’)을 제안했고, 공모전 상금(2,500만 원)으로 실제 창업하여 회사를 운영하고 있음.
 - 전라북도 물동량 예측 대회, 물류 빅데이터 분석 공모, 군산항 창업 공모전 등 프로그램 운영이 가능함.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도 군산시
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시, 전라북도 내 대학

- 향후추진 : 전라북도형 물류 전문인력양성 프로그램 개발과 역량 있는 청년인력 발굴 목적의 사업을 적극적으로 추진함.

다. 지자체 주도의 혁신모델

1) 카페리 연계 관광상품 개발

■ 개념

- 군산항과 스타오항 간 카페리 운송이 주 6항차로 확대됨에 따라 카페리 여객 증가에 대응하여 전북투어패스를 활용한 연계 관광 상품을 개발함.

■ 현황분석

- 석도국제훼리(주)의 주 6항차 증편으로 카페리 선을 이용한 여행객이 증가하고 있으며, 장기적으로 증가세가 지속할 것으로 예상됨.
 - 관광객의 경우 대개 다른 지역 관광을 하는 경우가 많고, 소회주의 경우 관광 보다는 비즈니스 중심으로 방문하는 경우가 많음.
 - 카페리를 이용한 여행객 증가에 대응하여 추진할 방안 모색이 필요함.
- 전라북도 토털관광 정책 일환으로 ‘전북투어패스’ 발매하여 전라북도 내 주요 관광지에 대한 자유 관광 분위기를 조성하기 위해 노력하고 있음.
 - 전북투어패스를 구매할 경우 전라북도 주요 관광지, 식당, 편의시설, 주차장, 대중교통(일부) 등 할인 혜택이 있음.
 - 전북투어패스 인기 루트 중심으로 카페리 여행객 홍보 및 맞춤형 연계프로그램을 제안하여 카페리를 탑승하여 방문한 여행객이 전라북도 관광을 할 수 있도록 유도함.
- 전라북도 내 기관 중심으로 선상 워크숍, 단체 프로그램 등을 기획·홍보함.
 - 민간기업, 단체를 중심으로 카페리 선상 행사, 워크숍 분위기가 조성되고 있음. 단체의 경우 국내 다른 지역 방문에 비해 상대적으로 가격경쟁력이 있으며, 해외여행의 경험을 쌓을 수 있음.

- 공공기관과 단체 중심의 카페리 행사(선상 학술대회, 워크숍 등) 유치 가능성 있음.
- A대학 동문회에서 인천 출발 카페리 선상 워크숍을 진행한 바 있음. 공식 행사를 선상에서 해결하고, 현지 문화 체험 중심으로 구성하여 비용과 일정 면에서 유익했다는 평가를 받음.

■ 제안

○ 전북투어패스 인기루트 중심으로 카페리 연계 프로그램 구상

- 카페리 여행객 중심 유치 활동을 추진함. 특히, 승선 대기를 위해 터미널에서 보내는 시간용, 하루 관광용 등 다양한 목적에 맞는 연계 프로그램을 구상할 필요가 있음.
- 전북투어패스의 원활한 활용을 위해 군산 국제여객터미널과 주요 관광지 간 교통편의 제공 등 지원을 검토할 필요가 있음.
- 공공기관 자매결연 등 전라북도 문화체험 프로그램으로 전주한옥마을, 고군산군도 트래킹 등 다양한 자원 연계가 가능함.

○ 2030 크루즈 산업 활성화 기반 마련 목적으로 추진할 필요가 있음.

- 크루즈 산업의 핵심은 현지 데일리 투어에 있음. 데일리 투어가 다양하게 구성 되어 있어야, 기항지로서의 매력도가 증가함.
- 크루즈 모항으로 인기가 있는 싱가포르나 홍콩의 경우 크루즈 부두에 쇼핑센터, 식당 등 관광 인프라가 조성되어 있고, 접근성이 높음.
- 2023 새만금 챔버리 이벤트를 대비하여 다양한 방향에서 ‘운송(카페리)+ 관광(전북투어패스) 연계 효과 강화방안’을 모색할 필요가 있음.

■ 사업개요

- 사업위치 : 전라북도 군산시
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 군산시

- 향후추진 : 전북투어패스 인기루트 중심으로 카페리 연계 프로그램 구상 및 데일리 투어 기반을 조성함.

2) 전라북도-산동성 무역 물류 협력 협의체

■ 개념

- 전라북도와 산동성 지역 간 무역 물류 협력 협의체를 구성하여 양 지역 간 국제무역 물류 협력을 토대로 지역 간 물동량 증대와 지역경제 활성화에 이바지하는 장기 과업임.
 - 본 제안의 핵심은 기존 물동량을 확대하기보다 신규 수출입 물동량 창출을 도모하는 활동임.
 - 단기간에 가시적인 효과를 얻기 힘들지만, 지자체가 주도하여, 내수 판매 중심의 지역 간 중소기업의 수출입 거래주선으로, 신규 물동량 창출효과와 한중 경제협력 강화를 도모함.

■ 현황분석

- 항만공사가 설립된 항만의 경우 항만공사 주도로 항만 물동량 증대가 추진되고 있음.
 - 항만공사 기관 특성을 고려하여 현재 항만공사 간 MOU 체결 및 공동 마케팅 활동을 추진함.
 - 4개 항만을 제외한 지역의 경우 지자체 항만 관련 부서 중심으로 물동량 증대를 독려함.
- 지자체 차원의 지원 활동은 민관 합동 포트세일즈, 인센티브제도 운영 등이 보편적임.
 - 지자체에서 할 수 있는 활동은 대부분 인센티브 지원, 민관 포트세일즈 활동 지원, 물류 기업 문제점 청취 및 제도 개선 건의 등에 국한되어 있음.
 - 국가가 항만을 소유하는 구조를 고려할 때 대다수 지자체에서 할 수 있는 사업이 제한적임.
- 현재 군산항 여건을 활용하여 지자체가 추진할 수 있는 신규 사업 구상이 필요함.

- 물동량 증대의 추진 주체는 민간 기업이지만, 지역 균형발전을 위해 지자체가 할 수 있는 신규 사업 구상이 필요함.
- 지자체 주도의 활성화 성공사례는 정부에서 지역 특화 사업 모델로 인정할 가능성이 있음.
- 다른 항만의 기존 물동량을 유치하기보다 신규 물동량 창출이 주된 목적이므로 정부로서도 동의할 수 있는 상향식 혁신모델로 판단됨.

■ 제안

○ (지자체 주도 혁신성장 모델) 전라북도-산동성 무역 물류 협력 협의체 구성

- (1단계 지자체 주도의 협력 합의) 산·학·연·관 협력 모델을 구성하여 관(전라북도-산동성 지방정부) 주도로 신뢰성 있는 협력 협의체를 구성함.
- (2단계 연구기관 주도의 지역협력모델구상) 양 지역 연구기관(연구원, 대학 등)에서 지역 간 무역 물류 수요와 공동 비즈니스 모델 구축 등 다양한 공동연구를 수행하여 정기적인 콘퍼런스를 개최함.
 - 정기적인 콘퍼런스는 군산항과 스타오항을 연결하는 카페리 선상에서 진행하는 것이 상징성이 있으며, 해당 콘퍼런스 시 산·학·연·관 주체가 모두 참여하여 3단계로 추진할 무역박람회 방향 설정과 의견수렴의 장으로 활용할 수 있음.
- (3단계 지역 중소기업 참여 전라북도-산동성 무역박람회) 물류 기업 중심의 물류 합리화 및 네트워크 구축에 더불어 무역박람회를 개최하여 지역 상품 간 수출입 계약의 장을 마련할 수 있음.
 - 전라북도와 산동성 지역에 있는 대기업들은 대부분 자체적인 판매유통망을 구축하였지만, 중소기업의 경우 역량 부족과 거래처 섭외 어려움 등으로 새로운 기회가 마련될 수 있음.
 - 해외 유명 박람회의 경우, 박람회 출입을 실제 상공인으로 제한하고, 실제 계약 체결과 협상을 할 수 있는 분위기를 조성함. 2단계 공동연구 및 콘퍼런스 추진 단계에서 해당 박람회 성공전략과 양 지역 무역박람회를 세부적으로 구상할 필요가 있음.

■ 사업개요

○ 사업위치 : 전라북도, 산동성

○ 사업기간 : 2019년~2023년(5년)

- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
 - 사업주체 : 전라북도(산동성지방정부), 군산시(스다오시), 지역 대학, 연구원, 기업 등
- 향후추진 : 전라북도-산동성 무역 물류 협력 협의체 구성 및 단계별 사업을 추진함.

3) 항만 물류 코피티션전략 수립 및 주도

■ 개념

- 군산항은 서해안 권역의 다수 항만과 경쟁하는 구조에 놓여 있지만, 입지여건을 고려할 때 경쟁가능 고객이 구분되어 있으므로, 공동 협력과 공정한 경쟁을 위한 코피티션(co-opetition) 전략을 수립함.

■ 현황분석

- 한중 물류 거점을 슬로건으로 서해안 권역의 많은 항만이 경쟁하고 있음.
 - 서해안 권역의 대부분 항만은 對중국 무역 관문 항 역할을 자처하고 있음.
 - 과거 심각했던 출혈 경쟁은 사라졌지만, 여전히 국내 항만 간 경쟁이 있음.
- 지역별 민관 합동 포트세일즈를 추진하고 있음.
 - 현재 포트세일즈는 지자체, 항만공사(항만운영 주체), 기업체, 전문가 등으로 구성된 민관 합동 포트세일즈가 추진되고 있음.
- 코피티션(Co-opetition)은 참여자 간 자원 공유, 공동 R&D 등 상호 협력을 통하여 공동 발전을 도모할 목적이 있음.
 - 포트세일즈 활동 중심으로 코피티션의 효용이 주목받고 있음.
 - 항만별로 독자적인 성과가 필요하지만, 궁극적으로 협력관계에 있으므로, 공동 포트세일즈, 연구개발 등 협력 관계를 형성할 필요가 있음.
 - 동일 지역에서 경쟁한다고 해도 세분화하면 대개 고객이 구분됨.

■ 제안

- 항만 물류 코피티션 협의체 구성 주도
 - 대부분 항만운영관계주체 지역별 민관 합동으로 운영되며, 한 지역 방문경험이 공유되는 경향이 있음.
 - 경쟁보다는 협력을 바탕으로 대한민국 물동량 증대를 위한 정보공유, 공동대응 전략 수립 등이 정보 정책에도 부합함.

○ 서해안 권역 항만물류 코퍼티션 전략 수립

- 서해안 권역에 있는 항만을 보유한 지자체와 협의하여 공동 코퍼티션 전략을 수립할 필요가 있음.
- 공동 연구개발 차원에서 서해안 권역 참여 희망 항만과 지역 중심으로 코퍼티션 전략을 수립함.

○ 항만 물류 코퍼티션 협의체 정례회의 추진

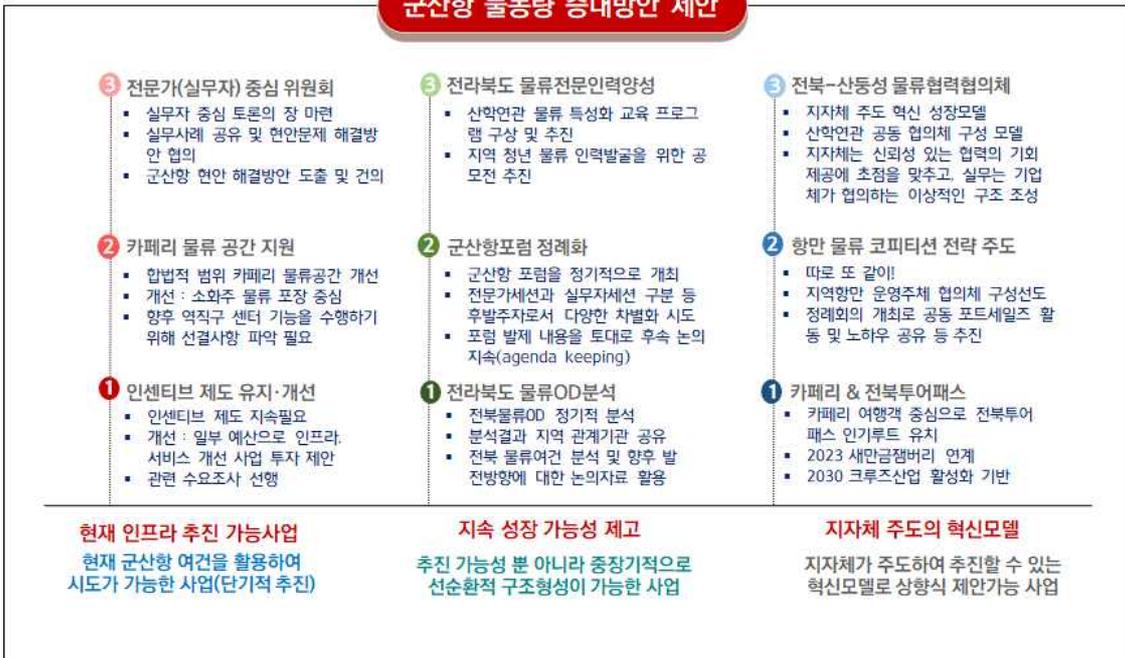
- 포트세일즈 성공사례, 노하우 공유 등 공동 워크숍 방식으로 추진이 가능함.
- 특정 지역을 대상으로 공동 포트세일즈 추진이 가능함. 행사 기획 및 구성은 공동으로 하고, 대한민국 항만을 홍보함. 세부 고객 유치 활동은 항만별 상황과 전략에 맞추어 독자적으로 추진함.

■ 사업개요

- 사업위치 : 서해안 권역 자치단체
- 사업기간 : 2019년~2023년(5년)
- 소관부처 : 해양수산부(군산지방해양수산청)
- 사업주체 : 전라북도, 인천광역시, 경기도, 충청남도, 전라남도 및 해당 지역 기초자치단체

■ 향후추진 : 항만 물류 코퍼티션 협의체 구성 주도 및 정례회의 추진

군산항 물동량 증대방안 제안



〈그림 4-4〉 군산항 물동량 증대방안 제안 종합

○ 〈그림 4-4〉는 본 과업에서 제안한 군산항 물동량 증대방안 추진 사업으로 소프트웨어 개선과 단기적으로 추진 가능한 사업 중심으로 제안하였음.

- 정책적 필요성에 따라 우선순위를 달리할 수 있지만, 인과관계를 고려할 때 합리적인 우선순위는 다음과 같음.

○ 현재 인프라 추진 가능 사업은 전문가(실무자) 중심 위원회를 구성하여 인센티브 제도 피드백, 수요조사를 추진하고, 물리적 예산투입을 수반하는 카페리 물류 공간 지원을 추진하는 것이 합리적임.

○ 지속 성장 가능성 제고 관점에서 제안된 과업은 전라북도 물류 OD 분석과 워크숍을 정기적으로 추진하며, 이를 기반으로 군산항 포럼을 개최하고, 전라북도 물류 전문인력양성 방향 연구 및 프로그램 개발을 추진하는 것이 합리적임.

- 앞서 언급한 현재 인프라 추진 가능 사업의 3가지 과업과 선후 관계는 존재하지 않지만, '전문가(실무자) 중심 위원회'를 먼저 추진하는 것이 타당함.

- 지자체 주도 상향식 혁신모델 구축 차원에서 제안된 세 과제 간 뚜렷한 인과관계는 없음. 다만 전문가(실무자)중심 위원회와 전라북도 물류 OD 분석, 군산항 포럼 이후 추진하는 것이 효과적이라고 판단함.
 - 군산항의 미래지속 가능 전략을 수립하고 신규 수요를 창출하는 관점에서 추진되어야 하므로, 앞서 언급했던 사업을 추진하면서 얻게 된 통찰력을 바탕으로 시작하는 것이 합리적임.

- 핵심목표별 우선순위는 현재 군산항 활성화와 미래 지속 가능성 제고 관점으로 제안된 과제를 먼저 추진하고, 지자체 주도의 상향식 혁신모델 구축 사업을 이후에 추진하는 것이 합리적임.

5

장

결론

-
1. 연구요약
 2. 정책제언

제 5 장 결론

1. 연구요약

- 본 연구의 목적은 군산항 물동량 증대방안을 제안하여 군산항 활성화와 전라북도, 국가 경제 발전에 이바지하는 데 있음.
- 군산항 경쟁여건분석은 거시환경 분석과 군산항 여건분석을 토대로 강점, 약점, 기회, 위협 요인을 도출하는 데 초점을 맞추었음.
 - 군산항 운영현황과 더불어 군산항과 관련된 지자체 및 지역 연구기관의 연구 동향을 검토하였고, 군산항과 관련된 학술연구논문에서 제안한 내용을 검토하였음.
 - 타 지자체와 연구기관에서 추진한 지역 항만 물동량 증대를 위한 연구 결과에 대하여 검토하였음.
- 이를 기초로 군산항 중장기 발전전략을 제안하였음. 군산항 중장기 발전전략은 전라북도의 물류처리현황을 기종점 경로 분석을 토대로 파악하고, 정부 정책과 전라북도의 계획 등을 고려하여 일관성을 갖출 수 있도록 구상하였음.
 - 전라북도 물류처리현황은 2017년 수출입통관 데이터를 활용하였으며, 전라북도 시·군별 수출입 물류 경로를 분석하였음. 분석 결과 군산항 이용률이 높은 지역은 전라북도 군산시, 김제시, 정읍시 등이었으며, 주로 수입화물 비중이 높았음. 대부분 시·군에서는 광양항과 부산항을 물류 거점으로 활용하는 것으로 나타남.
 - 군산항은 건설 당시 전라북도의 물류 거점으로 배후 산업 단지 활성화를 지원하는 임무를 수행하기 위하여 조성되었으므로, 해당 역할에 충실하게 중장기 발전 전략을 수립할 필요가 있음.
 - 전라북도 항만발전종합계획에서 설정한 '세계로 열린 바닷길, 대한민국 경제의 대동맥, 전북항만'과 같은 방향에서 군산항 중장기 발전전략을 구상하였음.

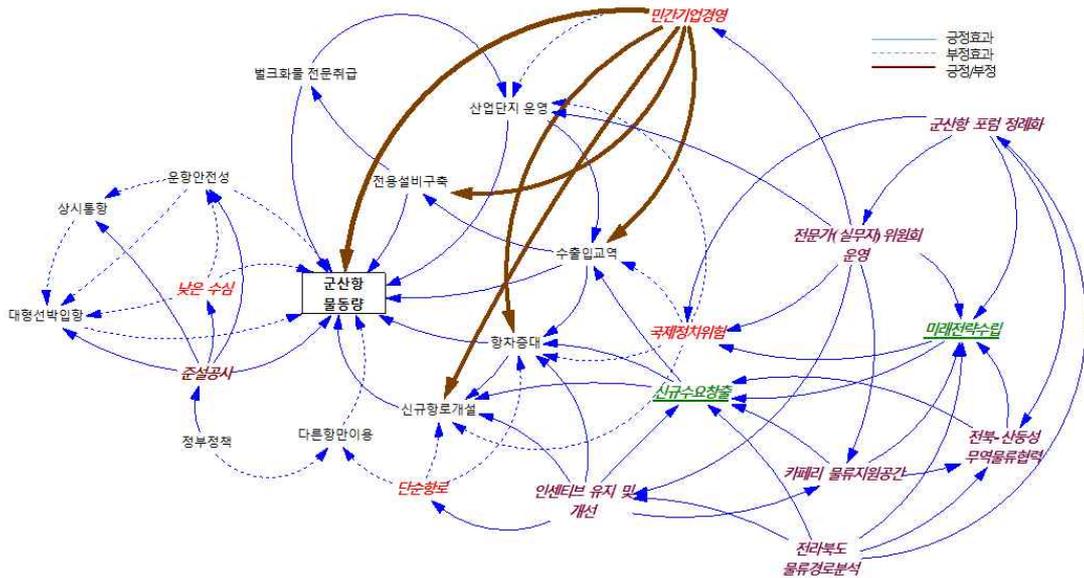
- 군산항의 발전비전을 ‘전라북도 국제물류 거점, 군산항’으로 제안하고, 핵심목표로 ‘현재 군산항 활성화’, ‘미래지속 가능성 제고’, ‘지방자치단체의 상향식 혁신 모델 구축’을 제안하였음.
 - 핵심목표를 달성하기 위하여 크게 3가지 영역으로 구분하여 물동량 증대 방안을 구상함.
 - 첫째, 현재 군산항의 인프라와 상황에서 추진이 가능한 사업, 둘째, 군산항의 미래 지속 성장 가능성을 높일 수 있는 사업, 셋째, 지방자치단체가 주도할 수 있는 상향식 혁신제안 모델 등임.

- 현재 군산항 인프라와 제약요건을 고려해도 추진할 수 있는 사업으로 ‘이용자 인센티브제도 유지 및 개선’, ‘전문가(실무자)위원회 구성 및 운영’, ‘카페리 소화주물류 지원공간개선’ 등을 제안함.
 - 대규모 인프라 투자가 필요 없으며, 현재 투입되는 예산의 효율적인 활용방안을 모색하는 측면에서 연구와 협의가 필요할 것으로 판단됨.

- 군산항의 미래 지속 성장 가능성을 높일 수 있는 사업으로 ‘전라북도 물류 OD 분석 및 워크숍’, ‘군산항 포럼 정례화’, ‘전라북도 물류 전문인력양성 사업’ 등을 제안함.
 - 현재 지역 대학에서 담당하는 교육 사업을 군산항 특성화에 맞추어 프로그램을 개발하여 미래 군산항 발전을 선도할 수 있는 인력을 양성하고, 군산항 발전을 위한 의제를 선정하고 협의해가는 과정이 절차상 마련될 필요가 있음.

- 지방자치단체 주도로 추진할 수 있는 상향식 혁신모델로 제안할 수 있는 사업은 ‘카페리 연계 관광상품 개발’, ‘전라북도-산동성 무역 물류 협력 협의체’, ‘항만 물류 코퍼티션전략 수립 및 주도’ 등을 제안함.
 - 카페리 연계 관광상품은 현재 전라북도 토탈관광 정책과 연계성을 높일 수 있으며, 서해안 권역 항만 물류 코퍼티션 전략 수립 및 주도는 향후 지자체 주도로 연구 및 협의를 해나가야 할 의제가 될 것으로 전망됨.
 - 전라북도가 주도하여 중국 산동성과 무역 물류 협의체를 구성하는 것은 현재 군

산항 개설 항로를 고려할 때, 산동성을 기향하는 항로가 대부분이며, 특히 군산항과 스타오항을 연결하는 카페리 선이 주 6항차 운항하고 있는 여건을 고려할 때 가능성을 타진할 수 있음.



〈그림 5-1〉 군산항 물동량 증대방안 도입 시 기대효과

- 현재 군산항의 상황에서 물동량을 증대하기 위해서 선택 가능한 추진방안이 많지 않았던 〈그림 1-2〉에 비하여, 〈그림 5-1〉은 본 과제에서 제안한 과업 이행 시 물동량 증대를 위한 선택 대안이 많아짐을 표상함.
- 〈그림 1-2〉에서 낮은 수심, 단순 항로, 국제정치위험, 민간기업 의사결정 요소 등이 군산항 물동량 증대를 위한 제약요건으로 주목받았음.
- 낮은 수심 문제는 정부 주도의 준설품사로 처리해야 하므로, 준설품사 경과를 지켜보는 것 외에 달리 추진할 수 있는 대안이 없음.
- 항로 문제 역시 선사의 수요 파악 및 의사결정 결과이므로 항로 개설을 유도할 수 있는 포트세일즈 활동 외에 추진하는 데 한계가 있음.
- THAAD 배치 문제와 같은 정치적인 이슈가 생기면 정부에게 건의하여 악영향을 최소화하도록 적극적으로 협상을 유도하는 것 외에 대안이 없음.

- <그림 5-1>은 본 과업에서 제안한 사업을 추진할 경우 신규 수요 창출과 미래 전략 수립 관점에서 유익한 성과를 기대할 수 있음을 표상하고 있음.
 - 현행 군산항 운영 인과관계를 유지하면서 새로운 기회가 제공되며, 지자체 주도로 추진할 수 있는 비교적 저 예산 투입 단기 사업 중심이므로 현실적인 기대효과가 크다고 예상함.
 - 단순 항로, 정치위험, 민간기업 의사결정 등 기존 인과관계에서 뚜렷한 대안이 없었던 상황을 적시에 해결하는 데 한계가 있지만, 최소한 위험성을 감지하는 장치, 개선하는 장치 역할을 기대할 수 있음.

- 인센티브 유지 및 개선은 신규 항로 개설과 항차 증대에 긍정적 영향을 기대할 수 있으며, 이를 기반으로 군산항 물동량이 안정적으로 증대될 경우 신규수요 창출효과에 따른 항로 다양화를 기대할 수 있음.
 - 인센티브를 공동 목적으로 활용하는 다양한 대안 중 예컨대, 카페리 물류 지원 공간으로 지원한다면, 이는 카페리 물동량 증대에 기여하며, 장기적으로 전라북도 와 산동성 무역 물류 협력에도 긍정적 영향을 미칠 수 있음.
 - 전문가(실무자) 위원회를 운영할 경우 인센티브 개선 방향에 대한 정기적인 피드백이 가능하며, 전라북도 물류 경로 분석을 매년 실시하면 인센티브 차별성에 대한 시사점을 얻을 수 있어, 지속적인 제도 개선이 가능할 것으로 기대함.

- 카페리 물류 지원 공간을 운영하게 되면 카페리 분야 신규 수요 창출에 이바지함. 카페리 물류를 현 수준에서 그치지 않고 역직구 물류, 직구 물류 비즈니스와 결합하여 새로운 분야에서 경쟁력을 갖출 수 있음.
 - 중국 산동성을 최우선 표적 시장으로 설정하였으므로, 산동성 지역과 전라북도 간 협력 증대에 이바지할 수 있음.
 - 지자체 주도의 협력모델과 더불어 신규 수요 창출을 토대로 군산항 미래 전략 수립에도 인과관계를 형성할 것으로 기대함.

- 전문가(실무자) 위원회를 운영하게 되면 실무자들이 현업에 종사하면서 감지하게 되는 다양한 위협요인, 거시 정치 및 경제 이슈 등에 대한 공유, 대안 마련 등에 협력이 가능함.

- 민간기업 의사결정 과정에 개입할 수는 없지만, 장기적인 전략 추진 방향을 예측하는 데 도움이 될 수 있음. 이는 민간기업경영 특유의 위협요소에 적절한 대응이 가능함을 의미함.
 - 물류는 파생적 수요로 본연적 수요를 창출하는 산업 단지 운영 활성화에 통찰력을 얻을 수 있어서 긍정적 인과관계를 기대할 수 있음.
 - 인센티브제도 운영상 문제점과 더 좋은 개선 방안에 대한 지속적인 의견 수렴의 창구가 될 수 있음.
 - 다양한 참여자의 의견을 수렴하여 각종 위험에 적절하게 대응하고, 군산항의 미래전략 수립에 활용할 수 있음.
- 전라북도 물류 OD 경로 분석을 추진할 경우 정기적인 전라북도 물류처리 패턴을 이해하는 데 도움이 됨.
- 이를 기반으로 인센티브제도 개선 방향에 대한 통찰력을 얻을 수 있음. 전략품목, 주력품목을 취급하는 업체와 군산항 운영 효율성 등을 연계할 수 있음. 이것은 또한, 신규 수요 창출에 이바지함.
 - 정기적인 물류 경로 분석을 토대로 군산항 미래전략 수립에 활용할 수 있으며, 중국 산둥성 지역 간 협력 시 전략 수립에 이바지할 수 있음.
 - 분석 결과를 토대로 정기적인 워크숍을 추진하다보면, 군산항 포럼 정례화의 주요 안건으로 활용될 수 있음.
- 군산항 포럼 정례화 추진은 기본적으로 군산항 현안에 대한 전문가, 이용자 중심의 해결방안 모색이 가능함.
- 이를 기반으로 전문가(실무자)중심 위원회 운영에 긍정적 영향을 미치며, 국제정 치위험 감지에 활용할 수 있음.
 - 지자체 주도의 상향식 혁신모델과 지역 간 협력방안 도출에 활용될 수 있으며, 장기적으로 미래전략 수립에 이바지할 수 있음.
- 전라북도-산둥성 무역 물류 협력은 다른 항만 물동량의 자기잠식효과를 최소화 하고 지역 간 협력을 토대로 신규 물류 수요를 발생하도록 유도하는데 주목적이 있음. 신규수요 창출과 미래전략 수립에 직접적인 효과가 있을 것으로 기대함.

- 카페리 주 6항차 증편 운항에 맞추어 카페리 물류 지원공간이 보강될 경우 카페리물류를 기반으로 한 전라북도와 산동성 무역 물류 협력의 마중물 역할을 할 것으로 기대함.
- 정기적인 전라북도 물류 경로 분석 역시 전라북도와 산동성 양 지역 간 중요한 전략품목, 지역, 경로 등에 대한 방향을 제안하여 지역 협력에 조력할 것으로 기대함.
- 군산항 포럼에서 다양한 군산항 발전방안이 도출될 것이며, 이는 지역 간 새로운 협력모델 도출과 혁신에 긍정적 시사점을 지속해서 제시할 것으로 기대함.

2. 정책제언

가. 지역 주도 군산항 활성화 방안 모색 필요

- 최근 연이은 지역 경제의 악재로 인하여 지역경제 불황이 장기화할 우려가 있음. 이러한 문제는 지역 관계 당사자 중심으로 해결할 수 있도록 협의해야 함.
 - 물류는 실물 경제 활동의 파생적 수요이지만, 물류를 매개로 한 활성화 전략이 지역 경제 회복의 지렛대 역할을 할 수 있음.
 - 대형 산업의 붕괴를 물류로 완벽하게 해결할 수는 없지만, 민간 기업의 위기가 도민과 지역경제에 확산하는 것에 대하여 경계할 필요가 있음.

- 그러한 관점에서 전라북도 유일의 수출입 물류 거점인 군산항의 활성화는 지역 관계당사자 중심으로 고민해야 함.
 - 정부의 정책 방향은 국정과제와 정부 부처의 항만 관련 계획으로 확인할 수 있음. 군산항은 건설될 때부터 전라북도 수출입 물류의 거점 역할을 하고, 배후 산업 단지의 물류 기지 역할 수행이 주된 목적이었음.
 - 정부 정책은 해당 임무를 수행할 수 있도록 인프라를 유지하는 데 지원할 수 있음. 그 외의 군산항 운영 활성화에 대해서는 관계 기관, 이용자, 전문가 중심으로 고민하여 해결할 문제임.

- 군산항과 관련해서 최근 몇 년간 제기된 이슈는 긍정적 이슈로 물동량이 증가하고, 신규 항로 개설 등의 소식이 전해진 뉴스와 부정적 이슈로 물동량 감소, 항로 운항 중단, 수심 문제 등이 제기되고 있음. 현안에 대한 문제 제기보다는 문제 해결에 지혜를 모을 필요가 있음.
 - 현재 군산항 발전전략을 논의하고 협의할 수 있는 추진 주체는 관 주도로 이루어지고 있음. 관 주도로 이루어지는 것과 함께 민간 주도로 의제를 선정하고, 대응 체계 구축을 제안하는 작업도 수반되어야 함.
 - 따라서 현재 운영되는 관 주도 군산항 협의 과정을 유지하되, 민간 주도로 군산항 현안 해결방안에 대한 논의와 건의가 이루어질 수 있도록 지원할 필요가 있음. 민간 주도로 군산항 발전과 관련된 의제를 설정하고, 다양한 의견을 수렴하

여 실제로 이행까지 연결되는 선순환 구조를 조성해야 함.

나. 현재 군산항 여건에서 추진 가능한 사업 중심

- 현재 군산항 여건을 고려할 때 발전 제약요건은 분명히 존재하지만, 현 상황에서 추진 가능한 사업을 중심으로 추진할 필요가 있음.
 - 현 상황에서 군산항 물동량이 증가하고, 군산항을 이용하려는 수요가 늘어날 때, 새로운 항로 개설이 가능하고, 배후 산업 단지의 수요가 증가할 수 있음.

- 새로운 사업을 추진해도 실제 물동량 증대와 전반적인 군산항 활성화까지 이어 지려면, 오랜 시일이 소요될 가능성이 크므로, 현 상황에서 추진할 수 있는 사업 중심으로 하되, 현재 군산항이 보유한 강점을 중심으로 추진해야 함.
 - 현재 군산항의 강점은 본 과업에서 다루지 않았지만, 안정적인 벌크 화물에 대한 수요와 점차 회복하고 있는 컨테이너 물동량 등으로 판단됨.
 - 따라서 해당 영역에 참여하는 민간 기업과 관련 전문가의 의견을 수렴하여 추진 할 필요가 있음.

- 군산항에서 대규모, 안정적으로 취급하고 있거나 전략적으로 중요한 벌크화물 물동량 증대방안에 관한 연구와 토론이 필요함.
 - 향후 곡물, 목재, 유연탄 등 군산항에서 취급하는 벌크화물 물동량 증대 및 연계 산업 활성화 방안 등에 대한 고민이 필요함.

- 중·장기적으로 정부 기관에 지속해서 건의하고 추진 과정을 모니터링해야 하는 준설 공사에 관해서도 관심을 가지고 이용자의 의견을 수렴할 필요가 있음.

다. 지속 가능성 고려한 성과분석 피드백

- 모든 관계는 피드백 관계로 순환됨. 수많은 Input과 Output이 연계되어, Output이 Input에 영향을 미치는 구조가 반복됨. 본 과업에서 제안한 군산항 물동량 증대방안에 대해서 단순히 추진 여부를 결정하는 데 그치지 않고, 추진

시 지속적인 성과 관리를 할 필요가 있음.

- 연구에서는 연구모형을 설계하여 독립변수와 종속변수 간 인과관계를 검증하는 모형분석을 하는데, 실제 현실에서는 독립변수와 종속변수가 존재하지만, 양방향 또는 피드백 관계를 형성함.
- 예컨대, 인센티브제도를 개선해서 물동량 증가에 영향을 미쳤다면, 증가한 물동량(성과개선)이 또 인센티브제도의 개선에 영향을 미쳐서 지속적인 보완과 개선을 요구하게 됨.

○ 따라서 군산항 물동량 증대방안으로 제안된 사업성과는 지속 성장 가능성을 고려한 피드백 관계 분석이 필요함.

- 정확한 분석을 위해서는 산·학·연·관 협력이 필요함. 행정력을 기반으로 공식통계자료가 수집되면, 민간영역에서 관련 통계와 관련된 산업 동향에 대한 전문적 식견을 제안해 주어야 함.
- 이를 바탕으로 학술기관과 연구기관에서 성과를 분석하면, 전라북도와 군산항 맞춤형 성과지표로 지속성장 가능성을 높이는 데 이바지할 수 있음.

○ 성과분석을 토대로 효과가 있는 활동은 지속하고, 효과가 높지 않은 활동에 대한 재검토가 필요함.

- 성과가 있으니 지속하고, 성과가 없으니 그만하자는 단순 논리보다는 본 과업에서 제안한 군산항의 지속 성장 가능성을 높이는 데 이바지할 수 있도록, 상황 변화에 맞추어 대응하는 것이 합리적임.

라. 지자체 주도 혁신모델 성과 제안

○ 항만은 국가 소유의 SOC로 정부 주도의 발전계획에 맞추어 발전해 나갈 필요가 있음. 따라서 항만은 건설 당시의 목적대로 유지·관리되어야 함. 해당 범위에서 유지 또는 관리를 위하여 필요한 영역은 정부에 건의할 수 있음.

- 대표적으로 군산항 수심 확보를 위한 준설의 경우 정부에서 준설 예산을 배정하여 단계적으로 진행하고 있음.
- 항만 구역에서는 정부 계획대로 추진해야 하지만, 항만을 거점으로 활용하여 지

역 경제를 활성화하는 것에 대해서는 지방자치단체 차원에서 추진할 수 있음.

○ 지역 여건에 맞추어 혁신모델을 구성하여 성공사례를 상향식으로 제안하면, 선도 사업에 대한 적절한 정부 지원을 기대할 수 있으며, 우수 사례 홍보 효과까지 누릴 수 있음.

- 전라북도와 군산항의 현 상황에서 배후 산업 단지 불황이 지속하고 있는 상황에서 물동량을 증대할 방안으로 국제 지역 간 무역 물류협의회를 제안하였음.

- 현재 주 6항차로 확대되어 매일 운항하는 카페리 물류를 새로운 동력으로 삼아 내수 중심으로 운영하는 지역 중소기업의 수출입 판로 확장에 지자체 차원에서 이바지할 수 있는 영역으로 판단됨.

- 지자체 차원에서 지역 내 기업이 활로를 찾을 수 있도록 여건을 조성해 주는 방향에서 더욱 다양한 방안을 고민할 필요가 있음.

○ 본 과업에서는 소프트웨어 개선 사업과 단기적으로 추진 가능한 사업을 중점적으로 제안하였음.

- 전라북도와 관계 시군의 협력을 토대로 저 예산 추진 가능 사업으로 구성하였음.

- 과업별 선후 관계를 고려하여 우선순위를 제안하였지만, 정책적 판단과 실무자 수요를 고려하여 우선순위를 탄력적으로 조정할 수 있음.

참고문헌

참고문헌

- 국정기획자문위원회. (2017). **문재인 정부 국정운영 5개년 계획**. 국정기획자문위원회.
- 김기선, 류병은. (2009). 군산항 컨테이너 물류 활성화 방안에 관한 연구 -GCT, 군산컨테이너터미널(주), 운영을 중심으로-. **지역발전연구**, 8(2). 63-100.
- 나정호, 방희석. (2014A). 포트세일즈 효과성 분석과 발전 방향에 관한 연구. **해운물류연구**, 29(4). 1009-1033.
- 나정호, 방희석. (2014B). 한중물류 수요와 수도권항만전략에 관한 연구. **국제상학**, 29(3). 53-76.
- 나호수, 김현초. (2009). 군산항만의 효율성 비교연구. **한국항만경제학회지**, 25(2). 277-300.
- 박형창. (2008). 군산항 유치가능 수출입 컨테이너 화물 추정 연구. **한국항만경제학회지**, 14(2). 71-90.
- 백대영. (2010). 글로벌 물류환경 변화에 따른 군산항만의 활성화를 위한 대응방안에 관한 연구. **한국항만경제학회지**, 26(1). 195-221.
- 송용종, 박형창, 김명룡. (2007). 군산항 컨테이너 화물 유치를 위한 실태조사연구. **한국항만경제학회지**, 23(4). 71-90.
- 송채현, 오가영, 서선애. (2009). 군산항 이용 장애 요인에 관한 연구. **한국물류학회지**, 19(1). 53-75.
- 송채현, 최관식, 최경숙. (2009). 군산항의 현황 및 발전 방안에 관한 연구. **한국산업경제저널**, 1(1). 203-231.
- 서선애. (2008). 중국항만물류의 경쟁요인도출을 통한 군산항의 발전방안. **한국물류학회지**, 18(4). 349-373.
- 오가영. (2008) 군산항 선택 결정요인에 관한 실증적 연구. **한국물류학회지**, 18(3). 209-234.
- 이기배, 임미순, 진형인. (2011). 글로벌 물류환경 변화에 따른 군산항 경쟁력 제고에 관한 연구. **로지스틱스연구**, 19(2). 125-140.
- 인천발전연구원. (2017). **인천 공설 CFS의 현황과 과제**. 인천발전연구원.

- 인천발전연구원. (2015). **한중 FTA 체결에 따른 인천항 물동량 영향과 대응방안**. 인천발전연구원.
- 전라북도. (2018). **전라북도 항만발전종합계획 수립 용역**. 전라북도.
- 전북연구원. (2017). **전라북도 해양산업 육성방안 연구**. 전북연구원.
- 조진행. (2008). 중부권 물류기지 군산항 활성화 방안에 관한 연구, **한국항만경제학회지**, 24(4). 329-347.
- 중앙대학교 경기항만물류연구센터. (2012). **평택항 포트세일즈 평가와 개선방안에 관한 연구**. 경기도.
- 중앙대학교 경기항만물류연구센터. (2013). **수도권 한중화물의 평택항 유인전략 수립에 관한 연구**. 경기도.
- 중앙대학교 동북아물류유통연구소. (2013). **평택항 PA 설립 대응방안 연구**. 경기평택항만공사.
- 중앙대학교 동북아물류유통연구소. (2012). **항만공사(PA)성과향상을 위한 제도개선 용역**. 부산항만공사인천항만공사울산항만공사여수광양항만공사.
- 중앙대학교 산학협력단. (2015). **한중 FTA 체결에 따른 평택항의 對중국 물동량 확대방안에 관한 연구**. 경기도의회.
- 해양수산부. (2016A). **선박 대형화 대응방안 마련 연구용역**. 해양수산부.
- 해양수산부. (2016B). **제3차 전국 항만 기본계획 수정계획(2016-2020)**. 해양수산부.
- 황호만. (2007). 군산항의 경쟁력 제고를 위한 LOGISTICS 전략. **한국항만경제학회지**, 23(3). 149-164.

〈주요 기관 홈페이지〉

- 경기평택항만공사 홈페이지. <https://www.gppc.or.kr>(접속일: 2018. 10. 8.).
- 군산지방해양수산청 홈페이지. gunsan.mof.go.kr(접속일: 2018. 10. 8.).
- 부산항만공사 홈페이지. <https://www.busanpa.com>(접속일: 2018. 10. 8.).
- 여수광양항만공사 홈페이지. <https://www.ygpa.or.kr>(접속일: 2018. 10. 8.).
- 울산항만공사 홈페이지. <https://www.ups.or.kr>(접속일: 2018. 10. 8.).
- 인천항만공사 홈페이지. <https://www.icpa.or.kr>(접속일: 2018. 10. 8.).
- 해양수산부 홈페이지. <https://www.mof.go.kr>(접속일: 2018. 11. 13.).

정책연구 2018-20

군산항 물동량 증대방안 연구

발행인 | 김 선 기

발행일 | 2018년 11월 30일

발행처 | 전북연구원

55068 전북 전주시 완산구 콩쥐팍쥐로 1696

전화: (063)280-7100 팩스: (063)286-9206

ISBN 978-89-6612-243-1 93320

본 출판물의 판권은 전북연구원에 속합니다.

