

새만금을 활용한 환황해권 물류중심 개발방향

박준배*

목 차

- I. 서 론
- II. 본 론
 - 1. 환황해권 주요 물류 변화
 - 가. 중국 발해연안 물류 급증
 - 나. 환황해권 세계적인 New Main Route 형성
 - 다. 한미·한EU FTA 체결에 따른 동북아 물류수요 급증
 - 2. 환황해권 물류중심 새만금의 중요성
 - 가. 중국 천진항과 조비전항의 유일한 대응항
 - 나. 새만금신항만의 발전 가능성 풍부
 - 다. FTA 체결 후 외국기업 부지수요 능동 대처
- III. 새만금의 환황해권 물류 중심비전 구현
 - 1. 새만금 산업교역형(물류) 기업도시 추진
 - 2. 새만금 심수항만 조기 건설
 - 3. 위그선향 적극 유치
 - 4. TCR, TSR과 새만금신항 연계
 - 5. 우주항공시대의 우주선 비행장 유치
- IV. 결 론

Key Words: 새만금, 신항만, 환황해권

I. 서 론

중국을 중심으로 한 동북아 경제 규모의 확대로 세계 항만물류의 중심이 환태평양에서 환황해권으로 전환되고 있다. 이에 따라 한중일 3국은 자국에 중심 허브항을 유치하고자 항만 개발에 박차를 가하고 있다. 특히 최근 중국의 비약적인 항만시설 확충은 경쟁국인 우리의 주목을 끌기에 충분하다.

본 연구자는 물류전문가는 아니지만 1990년 새만금종합개발과 관련된 정책을 제안할 때 부터 줄곧 직간접적으로 관여를 해온바 있다. 이 논문은 주로 본 연구자의 실무 경험과 지식을 중심으로 새만금을 활용한 환황해권 물류중심 개발방향에 관한 견해를 제시하는데 그 목적이 있다.

본 연구는 다음의 세 가지 방향에서 전개하고자 한다. 먼저 천진, 청도, 대련항과 관련된 물동량 증가와 관련한 현상들을 고찰하여 미래를 전망한 후, 2007.10.10~10.11 전북세계물류박람회 국제물류학술회의에서 주장된 주요 의견들을 논거로 하여 우리나라에서 윈-윈 할 수 있는 환황해권 물류 최적지가 어느 곳이며, 가장 비전이 있을까를 고찰하며, 끝으로 새만금을 활용한 환황해권 물류중심 개발방향을 제시하고자 한다.

오늘날 새만금 종합개발 사업이 단지 특정 지역의 사업이 아니라 21세기 물류강국의 건설을 지향하는 범국가적 사업이라는 국민적인 공감대가 형성되어 가고 있다는 점에서 본

* 전북세계물류박람회조직위 사무총장

연구가 새만금 종합개발의 필요성을 다시 한번 제고하고, 전문가들의 적극적인 관심을 이끌어 내는데 기여하게 되기를 기대한다.

II. 본 론

1. 환황해권의 주요 물류 변화

가. 중국 발해연안 물류 급증

1) 칭따오항

군산항과 310해리로 가장 가까운 거리에 있는 靑島항의 컨테이너 물동량은 2000년에 212만 TEU, 2001년 264만 TEU, 2002년 341만 TEU, 2003년 424만 TEU, 2004년 514만 TEU, 2005년 630만 TEU로 매년 20% 이상 증가하고 있으며, 중국 항만 가운데 상하이와 선전에 이어 3위를 차지하고 있다. 배후시설로 청도 자유무역지구 총 면적 70만평에 국제무역, 환적, 보세창고, 수출가공 및 상품전시 등의 기능을 보유하고 있다.

산둥성은 청도항을 동북지역의 중심항만으로 육성하기 위해 2005년부터 2010년까지 약 212억 RMB(26.2억 \$)를 투자하여 2010년까지 전체 화물량 2.5억 톤 이상 처리, 컨테이너 처리량은 1,000만 TEU를 목표로 하고 있다.

2) 텐진항

텐진항은 베이징의 관문항이자 몽고 및 중앙아시아지역의 Sea & Rail의 중심지화로 가장 편리한 해상통로 역할을 추진하고 있다. 일반화물 물동량은 1988년 2,000만 톤에서 2001년 11,369만 톤, 2002년 12,906만 톤, 2003년 16,182만 톤, 2004년 20,619만 톤, 2005년 24,000만 톤으로 증가했고 컨테이너 물동량은 2000년 17.8만 TEU, 2001년 201.1만 TEU, 2002년 240.8만 TEU, 2003년 301.5만 TEU, 2004년 381.4만 TEU, 2005년 480만 TEU로 매년 25%정도 증가하고 있다. 2006~2010년까지 245억 RMB(36억 \$)를 투자하여 일반화물 처리 3억 톤, 컨테이너 처리 1,000만 TEU, 대수심 확보로 33만 톤(15,000TEU)선박의 기항 가능 항만으로 건설 중에 있다.

2,170km² 대규모 배후물류단지 개발을 위한 매립공사가 한창이며 인근의 중국 최대 보세구(Free Trade Zone)와 새로 개발되는 부가가치형 물류단지를 개발하기 위해 철도 도로 등의 기반시설을 선투자하고 수도 베이징항의 관문으로 육성하는 동시에 동북아와 중서부 아시아를 연결하는 Sea & Rail의 중심지로 개발하기 위해 다국적 물류기업 유치정책을 추진하고 있다.

3) 曹妃甸

중국 정부는 조비전을 2003년부터 2030년까지 30m의 심수항과 310km²의 배후 산업단지 개발을 추진하고 있다. 현재 외곽방조제 27km를 완성하고 매립작업을 진행 중이며 총 72개 접안시설 중 1기를 완성하여 사용하고 있다.

나. 환황해권 세계적인 New Main Route 형성

한국 해양수산부가 주관한 미래해양전략포럼(2006. 9. 14, 서울)의 기조연설에서 폴 케네디는 “유라시아 항로와 태평양 항로에 이어 중국 동북해안의 매년 20% 이상 증가하는 물동량 때문에 상해에서 우리나라 서해안을 거쳐 천진 청도 대련에 이르는 새로운 메인항로가 형성될 것이다”라고 예측했다.

<표-3> 세계 10대 항만 컨테이너 처리 순위 추이(1995~2006)

단위: 천TEU

순위	1995	TEUs	1998	TEUs	2002	TEUs	2006	TEUs
1	홍콩	12,549	싱가포르	15,100	홍콩	19,140	싱가포르	24,792
2	싱가포르	10,800	홍콩	14,582	싱가포르	16,800	홍콩	23,234
3	카오슝	5,232	카오슝	6,271	부산	9,436	상하이	21,710
4	부산	4,502	부산	5,945	상하이	8,610	셴젠	18,469
5	요코하마	2,756	상하이	3,066	카오슝	8,493	부산	12,039
6	토쿄	2,177	마닐라	2,690	셴젠	7,613	카오슝	9,775
7	기룽	2,169	도쿄	2,168	로테르담	6,515	로테르담	9,600
8	마닐라	1,687	탄중펠리스	2,130	로스앤젤레스	6,105	함부르크	8,862
9	상하이	1,527	요코하마	2,091	함부르크	5,373	두바이	8,783
10	나고야	1,477	고베	1,900	앤티워프	4,533	로스앤젤레스	8,470

자료: Containerisation International Yearbook, various issues.

2007전북세계물류박람회 국제물류학술회의에 참여했던 엄태훈 교수도 부산 광양항보다 큰 중국항만의 물동량 증가에 대하여 설명하고 있다. 중국항만이 급격히 성장하고 있는 것은 중국경제의 지속적인 고성장, 상하이항을 동북아에 허브항만으로 육성하려는 중국정부의 정책, 그리고 중국 주요항만에 직항로를 개설하려는 중국 해운선사의 노력 등에 의한 것이라고 볼 수 있다. 이러한 여건의 변화는 부산항 및 다른 한국항만에 동반 성장할 수 있는 좋은 기회가 됨과 동시에 거센 도전이 되기도 하다. 한국의 항만은 항만시설에 대규모 투자, 항만생산성의 개선, 운영체제의 효율화 등 적절한 대책을 강구하여 항만간의 경쟁에서 상생 여건을 조성해야 한다. 이와 반대로 중국 항만들은 컨테이너 처리실적에

있어 의미 있는 발전을 보이고 있다. <표-3>에서 보듯이 중국 항만들은 세계 10대 컨테이너항만 중 상순위에서 오르고 있으며 부산항만, 일본 항만은 그 순위가 내려가고 있다.

세계 10대 항만의 컨테이너 처리실적 순위에서 중국항만의 급격한 순위 상승 추이를 보면 중국의 주요 항만은 한국항만을 점차 따라잡을 것으로 보인다. 중국항만의 컨테이너 처리 물동량의 급격한 증가는 수출지향 경제성장으로 인한 물동량의 증가와 대외개방 폭의 확대, 상대적으로 낮은 항만사용료, 다양한 해운항로의 개설, 물류 인프라 시설 및 운영 효율성의 개선 등에 의한다고 볼 수 있다. 비록 중국 항만의 운영 효율성이 아직 한국 항만에 미치지 못하지만, 최근 상당히 향상되고 있는 것이 사실이다.

중국의 물류 인프라 시설 확장 및 개선은 한국의 인접항만 특히 중국항발 컨테이너화물 유치전을 벌리고 있는 한국의 항만들에 중대한 위협이 되고 있다. 한국 항만이 중국 항만에 비해 전략적인 위치, 항만 효율성에 있어 우위성을 유지하고 있지만 항만 사용료, 국내 화물량, 다양한 항로의 연결성 등에서 중국이 앞선다고 볼 수 있다.

다. 한미·한EU FTA 체결에 따른 동북아 물류수요 급증

독일 브레멘항 BLG의 경우 조립 가공물류단지를 1,000만평을 활용하여 유럽고객의 요구에 맞는 맞춤형 상품을 납품하고 있다. 세계 각 지역에 생산된 사무기기 부품들이 조립 가공되고 자동차 부품들이 가공 조립되어 고객의 수요에 맞게 납품되는 것이다. 정보화와 국제화의 진전으로 물류가 주문처리, 운송뿐만 아니라 생산입지의 선정, 공장내부 시설배치계획 및 물류체제의 구축에 관련된 여러 가지 복합적인 의사결정 과정에서 참여하여 전폭적인 통합을 가능하게 하고 있다. 따라서 보완성도 강하지만 경쟁적 관계도 동시에 높아지고 있다. 효율적인 공급사슬경영(SCM) 체제를 구축하기 위한 공급사슬망의 최종적 선택 및 결정은 물류기업들의 중요한 과제이다.

한미, 한EU FTA체결 효과를 누리기 위해서는 최종 소비국인 중국과 인접한 장소로의 공장이전 등은 새롭고 접근 가능한 새만금 부지로 생산거점을 선정하게 하고 고객의 요구에 부응하는 물류 서비스가 쉬운 곳, 즉 새만금으로 옮기도록 노력하는 것이라고 본다. 고객에 대한 서비스 경쟁력이 보다 시간 효율에 민감해지고 있어 대 고객 서비스의 속도, 유연성, 책임성이 중요하게 취급되고 있습니다. 이처럼 시간을 바탕으로 하는 경쟁력은 서플라이 체인과 로지스틱스 체인을 새로 설계하는데 중요한 요소가 되고 있다.

또 다른 시사점은 미국의 중국 직접투자가 2002년 54억 달러에서 2006년 28억 달러로 급감하고 있는데 중국의 투자환경이 까다로워지고 있는 것을 반영한다고 본다. 즉 한미, 한EU FTA가 체결되고 나면 중국에 직접투자를 못하는 미국 유럽 선진국들의 부지 수요가 우리나라에 급증할 것으로 판단된다.

2. 환황해권 물류중심 새만금의 중요성

가. 중국 천진항과 조비전항의 대응항 가능성 풍부

브리티시콜롬비아대학 엄태훈 교수는 전북세계물박람회가 주최한 국제물류학술회의에서 다음과 같이 언급했다. “부산항이 컨테이너 처리실적에 있어 다른 항만에 앞서지만 광양, 인천 등 기타 항만도 컨테이너 처리실적이 상승세를 보이고 있다. 그러나 여타 항만의 실적은 부산항에 비해 무역규모와 비교해도 큰 비중을 차지하지 못하여 기대에 부응하지 못하고 있다. 사실 광양항 환적물동량은 2004년 36만 TEU에서 2005년 34만3천 TEU로 감소하였으며, 인천항 환적 실적은 같은 기간에 5천 TEU에서 6천 TEU로 소폭 증가했다.

중앙정부는 광양항에 대규모 항만시설 투자를 하고 있으며 부산항과 더불어 동북아권역 허브항만으로 육성하기 위한 야심찬 계획의 일환이 되고 있다. 광양항은 부산항에 이어서 비용이 적게 드는 항만 중의 하나라고 볼 수 있는데, KMI는 화물처리에 있어서 동아시아에서 부산항이 가장 저렴한 항이라고 분석하고 있다. 그러나 광양항 배후산업의 결여와 경제자유지역이 제공하는 미약한 인센티브 등은 허브항만으로 발전하는데 도움이 되지 못하고 있다.

인천항은 중국의 환황해권에 인접해 있는 지리적 위치 때문에 여타 국내의 경쟁항만에 비해 전략적으로 유리한 면이 있다. 또한 인천국제공항에 인접해 있으며 철도와 트럭운송 중심지인 수도권에 위치해 있다. 수도권은 한국에서 가장 많은 컨테이너 화물의 집산지이며 정보 통신망의 중심지로 세계적인 물류 전문가나 외국회사의 수요에 부응할 수 있는 각종시설이 밀집해 있는 지역이다. 인천항이 항공화물 지역과 연계하고 합작투자가 가능한 물류센터를 건설하여 해상물동량과 항공물동량을 동시에 취급할 수 있게 된다면 큰 규모의 경제 혜택을 누릴 수 있을 것이다(Rimmer, 2004). 인천항 처리능력은 2011년에 완공을 목표로 하고 있는 확장 및 기능개선 계획과 송도 지구에 추진하고 있는 신항만계획에 의해 확장되고 있다. 동북아 물류 센터가 되기 위한 잠재적 능력과 시설확장을 위한 투자 계획에도 불구하고 인천항 운용 효율성이나 서비스 수준은 상당히 순위가 낮게 평가되고 있다(IPA, 2007). 더 나아가 인천항은 10m가 넘는 조수간만의 차가 항만발전에 제약이 되고 있기도 하다.

항만 간 경쟁이 심해지는 여건 속에서 어떤 항만이 승자가 되느냐가 주요 관심사이다. 동북아 지역에서 중추 허브항만이 되기 위한 경쟁의 승자는 성공적인 허브항만의 필요조건을 충족해야 함은 틀림없다. 싱가포르, 홍콩, 로테르담 등의 경험과 성공 여건 등은 성공적인 허브항만이 되기 위한 결정요소에 대해 많은 점을 시사해 주고 있다.

UNCTAD(1992) 보고서는 만약 항만의 위치가 전략적으로 유리해지려면 최소한 다음 3가지 조건 중 하나는 충족해야 된다고 한다.

- (1) 주요 해운항로에 위치할 것.

(2) 생산 또는 소비 센터에 가까이 위치할 것.

(3) 천연적인 심수항 및 방파제, 해안 및 배후 토지의 대규모 개발 가능성

나아가 우수한 지리적 입지로 양호한 기후조건도 열거 할 수 있는데 좋지 않은 기후는 항만운영에 장점이 될 수 없으며 개발을 지연시키기도 한다.

폴 케네디 교수 의견과 UNCTUD보고서 의견을 종합해 볼 때 서해안의 인천, 평택, 목포는 향후 주요 해운항로에 위치할 가능성이 있고 중국이란 생산과 소비센터에 가까이 위치해 있다. 다만 천연적인 심수항과 방파제 대규모 배후부지 개발 가능성에 있어서는 새만금항 쪽이 허브 항만의 전략적 위치로 유리하다고 볼 수도 있다. 그래서 필자는 중국의 수심 25m이상이면서 천진항 빈해구 2,170km² 조비전항 310km²에 이르는 광활한 배후부지와 대응할 수 있는 적지로서 새만금신항만을 검토할 것을 제안한다.

나. 새만금신항만의 발전 가능성 풍부

우석대학교 여기태 교수는 중국효과에 따른 군산(새만금) 항만의 전략적 발전 가능성 모색에서 공급사슬 및 네트워크 측면, 중국효과에 따른 물동량 증가 및 해상운송 루트 변화 측면, 기존항만의 보완적 측면 등을 다음과 같이 논하고 있다.

1) 공급사슬 및 네트워크 측면

한국 제조기업의 중국투자 내역을 보면, 1990년대 전반까지는 섬유 의복, 음식료품, 신발 가죽 등 소비재부문이 제조업 투자의 30% 이상을 차지하였으나, 1990년대 중반 이후에는 전자통신, 석유화학, 1차 금속, 조립금속, 기계장비 등 생산에 사용되는 원자재 및 부품 분야 투자의 비중이 높아지기 시작하여 1997년에 50%를 넘어섰고 2002년 기준 원자재 및 부품 생산 분야가 대 중국 총 투자금액의 64%를 차지하게 되었다. 중국으로부터 소비재 대신 생산재 부문의 원자재와 부품을 조달한다는 것은 우리나라와 중국간의 공급사슬이 형성된다는 것을 의미한다. 또한, 소비성 완제품 중심의 투자패턴이 원자재나 중간재의 조달형 투자패턴으로 전환되고 있기 때문에 한중 공급사슬체제가 지속적으로 확대될 것으로 평가 할 수 있다.

한국기업의 공급사슬에 있어서 중국은 초기에는 단순기술의 부품공급자로 편입되었으나 우리나라 부품공급업체들의 중국투자가 보편화되면서 중국의 역할은 부품전반의 공급자로 확대되고 있다. 더욱이 완제품 생산업체가 일부 내부공정을 중국으로 이전하기 시작한 이후에는 제3국에서 조달되는 원자재 가공, 완제품의 조립 및 생산까지 담당하고 있는 실정이다. 이러한 측면에서 볼 때, 한중공급사슬의 형태는 기존의 한국 중심에서 중국 중심으로 전환되고 있는 것으로 볼 수 있다.

한국과 중국간에 공급사슬체계가 형성되어감에 따라, 환서해권 물류체계를 구축하는 것은 국가적으로 중요하고 시급한 사안으로 부상하였다.

이와 같은 환서해권 물류네트워크가 구축되면, 1차 거점도시에 해당되는 도시 뿐만 아니라 각 항만의 특성 및 처리화물의 종류에 따라 다양한 항만의 발전이 가능하다고 판단된다.

2) 중국효과에 따른 물동량증가 및 해상운송 루트변화 측면

환황해권의 물동량 증가 측면에서 서해안권항만의 기회를 살펴보면 다음과 같다. OCS(2003)에 따르면, 북중국 주요항만의 컨테이너 화물처리량이 지속적으로 증가하고 있으나, 이들 화물을 처리하기 위한 시설공급은 증가추세를 반영하지 못할 것으로 전망하였다. 실제로 사회주의 국가의 특성상 비교적 항만시설 공급 계획의 수립, 실행 및 운영 과정이 주변 국가에 비해 보다 신속하게 이루어짐에도 불구하고 절대적인 화물량이 많음에 따라 자국 내에서 컨테이너 화물을 처리하는데 어려움을 겪고 있다. 이에 따라 장기적으로 항만시설 과부족에 따른 자연발생적 환적물동량은 상당한 수준에 이를 것으로 예상된다.

<표 5> 북중국 주요항만 컨테이너 수급전망

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

자료 : OSC(2003)

2005년도 전라북도의 연구결과에 의하면¹⁾, 환황해권의 교류증가, 공급체인형성, 중국항만 시설부족에 따른 환적화물 처리 등의 여러 가지 변수에 의하여, 새만금 신항만지역에

1) 전라북도, 「새만금 신항만 개발과 배후 물류단지 개발전략」, 2005

2020~2030기간 중 최소 687,861TEU, 최대 1,636,296TEU의 물동량이 발생할 것으로 전망하였다.2)

이상의 결과를 종합해 보면, 서해안권 항만은 향후 중국과의 네트워크가 긴밀해지면 질수록 물동량이 늘어날 것으로 전망되며, 새만금지역 역시 처리물동량이 늘어나는 현상에 놓이게 될 것으로 전망된다. 이를 해상운송 루트의 변화측면에서 살펴보면, 환황해권 해상운송 루트의 변화는 다음과 같다.

<표 6> 중국 동북부와 미국 항로간 운송루트의 변화

	내 용
변화	<ul style="list-style-type: none"> - 2000년 이후 중국 직기항 선사가 급속히 증가하고 있음 - 2002~2004년 사이에 중국 동북부와 미국 서해안간 태평양 횡단노선에 의한 직기항 회수가 상당히 증가하고 있음 <ul style="list-style-type: none"> · 텐진의 경우 주간 2회에서 7회로 증가 · 다롄의 경우 주간 1회에서 3회로 증가 - 아시아-유럽노선의 경우 이러한 증가폭은 더욱 두드러지게 나타남 <ul style="list-style-type: none"> · 다롄의 경우 주간 1회에서 7회로 증가 - 중국 직기항이 증가할 경우 한국 항만을 이용하는 환적화물이 대체될 가능성이 매우 높음. - 실제의 경우 부산항 기항이 포함되는 루트에서, 부산항 기항이 요코하마항으로 대체 되는 현상이 발생함.

미래의 물류패턴의 변화 및 이에 따른 환적현상을 고려해보면, 여건이 우수한 지역에 물동량이 집중될 것으로 전망되며, 군산(새만금)지역은 이러한 측면에서 강점을 갖고 있는 것으로 판단된다.

3) 기존항만의 보완적 측면

향후 교역패턴의 변화, 물동량 처리의 여건이 우수한 지역으로 환적 재배치, 항로의 변화 등에 의하여, 군산을 포함한 일대지역은 풍부한 잠재 성장가능성을 가지고 있다. 하지

2) 환황해권역 컨테이너 화물 처리의 변화에 따라 새만금 지역에서 유치 가능한 컨테이너 물동량을 시나리오 기법을 이용하여 추정하여 제시하였음. 시나리오 1 : 2020년 이후 중국 직기항 선박의 outbound 기항지로서 T/S 물동량의 일부 처리 (북중국 T/S 화물의 2%, 5.0% 처리), 시나리오 2 : 북중국 항만의 과부족 개선정도에 따라 split over되는 물동량의 일부 처리 (과부족 5%, 10% 수준에서 발생하는 화물의 5%, 10% 처리)

-> 추정결과(2020~2030 기간 중)

시나리오 1 : 최소 687,861TEU, 최대 1,636,296TEU

시나리오 2 : 최소 237,994TEU, 최대 1,205,728TEU

만 중요한 역할을 담당해야 하는 군산항의 경우, 강의 하류에 위치하는 하항의 근본적인 한계에 직면해 있다. 즉 매년 토사에 의한 항로의 매립현상이 반복되며, 이를 준설하기 위한 자원이 투자되어야 하는 악순환이 계속하고 있다. 이러한 측면에서 군산항과 새만금방조제를 통하여 하항의 한계를 극복할 수 있는 인접지역(새만금 지역)을 연계하여 개발하는 것은 시대변화에 부응하는 바람직한 방향이라고 사료된다.

군산항 인접지역에 대한 개발구상은 해양수산부에 의하여 새만금 신항만개발 기본계획(1996.12)과 새만금 기본 및 실시설계(1998. 12)의 형태로 구체화되었다. 연구결과 새만금지역에 개발되는 항만시설은 2011년까지 10선석, 2021년까지 30선석, 2031년까지 54선석을 개발할 것을 계획하였다.

<표 7> 새만금 신항만 단계별 개발규모 산정

구분	선박 규모 (DWT)	소요 연장 (m)	(2007~2011)		(2012~2021)		(2022~2031)	
			소요 선석수	소요 연장	소요 선석수	소요 연장	소요 선석수	소요 연장
양곡	30,000	240	-	-	-	-	1	240
시멘트	20,000	210	-	-	-	-	1	210
목재	30,000	240	1	240	1	240	2	480
철재	20,000	210	-	-	1	210	2	420
유류	5,000	130	-	-	1	130	2	260
일반잡화	20,000	210	9	1,890	25	5,250	40	8,400
컨테이너	30,000	250	-	-	2	500	6	1,500
합계	-	-	10	2,130	30	6,330	54	11,510

자료 : 해양수산부, 새만금 신항건설 기본 및 실시설계 용역 보고서 (1998.12.)

새만금 신항만개발 계획은 이후 항만개발 우선순위 및 항만정책에 따라 추진이 보류되거나 선석소요를 감소시키는 등의 현상이 반복되고 있다. 하지만, 전술한 사항에서 근거한 서해안 항만권의 부상과 중국과의 공급체인망 확대, 향후 예측되는 중국항만의 처리부족 등 새로운 변수를 항만정책에 반영할 필요가 있다고 사료된다.

이러한 측면에서, 전라북도(2005)의 새만금 신항만에 구상은, 기존 항만권과 차별화된 항만개발과 배후지 전략을 제시하고 있다. 이를 정리하여 보면, 첫째, 국제물류기능 측면에서 새만금 신항만 배후단지는 관련 시설 확보를 통해 국제물류거점으로서의 역할을 수행할 수 있을 것으로 판단하였으며 둘째, 향후 환황해 경제권과 새만금 신항만의 경제물류환경을 고려해볼 때 새만금 신항만 배후단지에서는 단순 조립가공산업 뿐 아니라 자유무역지역에서 허용하고 있는 생산기능의 활성화를 통한 기능적 특화도 도모할 수 있을 것으로 분석하였다. 셋째, 국제 비즈니스 측면에서는 새만금 신항만 배후단지가 환황해권 비즈니스 거점으로 성장할 수 있는 기반을 조성하기 위하여 장기적인 관점에서의 계획 추진이

라는 전략적 접근을 시도하였다.

<표 8> 주요 항만 배후단지와 새만금 신항만 배후단지 기능 및 시설

구 분		세계 주요 항만배후단지	새만금 신항만 배후단지	차 이
국제물류 기능	물류시설	○	○	
	물류지원시설	○	○	
생산기능	산업기지	○	○	
국제비즈 니스기능	국제업무	○	○	
	국제비즈니스	○	○	
	국제관광	○		고군산열도에 배치
	국제정보	○	○	
도시기능	주거단지	○		새만금 산업교역형기업도시로 추진되어야 가능
	레저시설	○		
	문화시설	○		
	상업단지	○		

이상의 서해안지역에서 형성되는 물류 환경변화와 지역에서 추구하는 항만전략 및 거시 환경과 지역전략을 잘 반영하는 국가의 항만전략은 중국의 성장에너지를 서해안지역에 흡수하는 좋은 방안이 될 것이다.

또한 엄태훈 교수는 새만금 신항만의 발전 가능성에 대하여 다음과 같이 언급하고 있다. “화학 및 플라스틱 산업 분야는 한국이 중국으로 중간재들을 많이 수출 하고 있으며, 기계 및 전자제품에도 내부교역이 확대되고 있는데 동업종 내부교역은 2005년 한국의 대중 수출품의 48.2%, 한국의 대중 수입의 38.5%를 각각 차지하고 있다.³⁾ Kim et al.(2004) and Yoon et al.(2007) 논문에서 지적된 바와 같이 최근 들어 한중간의 특정제조업 분야에 있어 동업종 간의 보완성이 크게 증대됨을 알 수 있다. 동업종 내부교역의 확대는 최종 마무리작업이 한국에서 유지되는 한 한중간의 컨테이너 운송을 확대시킬 것으로 보이며 중국에서 생산되는 한국기업 제품의 환적수요가 늘어나게 되어 군산-새만금항을 비롯한 서해안 항만에도 자연스럽게 환적기회가 확대될 것으로 보인다.

점차 증대되고 있는 항만간의 경쟁여건 속에 한국과 중국 항만은 상생 할 수 있는 협력 체제를 구축하고 쌍방 간에 조성되어 있는 경쟁적인 체제를 완화해야 할 것이다. 예를 들어 중국의 소형항만과 한국의 항만간의 협력체제 구축은 의미가 있을 것으로 보인다. 새만금과 군산을 포함한 서해안 항만이 중국의 소형항만과 부가서비스 협력체제를 구축할 가치가 있다고 봅니다. 특히 군산 새만금항은 중부지방의 중심에 위치한 지형적 이점과 더불어 환황해권의 중심지가 되고 있기도 하다. 새로 제안된 항만은 25m의 수심을 유지하고 있어서 15,000TEU급 컨테이너선이나 30만 톤급 대형 화물선의 접안이 가능하고 물류 단지, 도시기능, 하이테크산업단지, 신에너지자원단지 등 을 가지고 있어서 보완점이 높다

3) 2006년 실적은 추정치이기에 본 분석에서 2005년 실적을 활용했다.

고 볼 수 있다.”

이상의 여기태 교수와 엄태훈교수 의견으로 볼 때 중국의 물동량 증가에 따른 새만금의 발전 가능성은 지역주민들의 역량에 따라 매우 높을 수도 있다고 판단된다.

3. FTA 체결 후 외국기업 부지수요 능동 대처

미국 해리티지 재단 아시아담당 수석연구원인 Plunk 박사는 다음과 같이 한미 FTA가 추진됨에 따라 새만금을 활용하여 물류부지 수요에 능동적으로 대처할 필요가 있다고 지적하고 있다.

“외국투자를 능동적으로 유치했던 타이완, 싱가포르, 중국과 다르게 한국은 전통적으로 외국으로부터 자금을 차입하여 국내기업을 개발하는 방식에 중점을 두고 있다. 따라서 1990년대 중반까지 국내 총 고정자본 형성에서 FDI의 비중은 1%미만에 머물렀다. 1997년 후반기에서 1998년 상반기까지의 외환위기로 이러한 상황이 극적으로 전환되었다.4) 1999년 수출 213억 달러, 수입 165억 달러로 48억 달러의 무역흑자를 실현했다.

동북아시아가 세계에서 가장 빨리 성장하는 경제권역이고 한중일 3국이 이 지역 경제발전과 성장을 주도하고 있어, 한국이 세계경제의 변화추세의 혜택을 받지 못하면 중국(저임)과 일본(고도 기술투자와 혁신) 사이에 끼어서 잠재적인 기회를 잃게 될 것이다(<표-3> 참조). 한국의 경제정책 담당자들은 한국의 지정학적으로 일본과 중국의 경제대국 사이에 위치해 있는 전략적 위치의 이점을 충분히 인식하고 있다.

<표-4> 상품과 상업서비스의 교역(일본과 중국)

(단위: 10억 달러, 순위)

국가	GDP	상품교역		상업서비스	
		수출	수입	수출	수입
	점유율(순위)	점유율(순위)	점유율(순위)	점유율(순위)	점유율(순위)
일본	6.7(4)	6.3(3)	4.9(6)	3.9(7)	6.2(4)
중국	13.1(3)	5.8(4)	5.3(3)	2.6(9)	3.1(8)
계	19.8	12.1	10.2	6.5	9.3

자료: WTO, 세계 상품 및 상업서비스 교역의 주요 수출입국

<표-4>와 같이 일본과 중국은 세계무역에서 3위와 4위의 수출국, 3위와 6위의 수입국이다. CIA 세계정보자료 2005년 편에 따르면 한국은 세계14위의 경제대국이다. 일본과 경

4) Kim, Kihwan. *Free Economic Zones in Korea*. Korea Institute for Industrial Economics & Trade. 2004.

제대국으로 성장하고 있는 중국, 그리고 러시아 사이에 위치해 있는 지정학적 이점 때문에 한국은 21세기 재화와 용역의 국제교역에 있어서 가장 중요한 시장이 되고 있다.

많은 선택 대안 중 한국의 생존을 위한 최상의 선택은 경제적, 지리적 위치의 이점을 최대한 활용하여 “조정자 혹은 중계자”의 역할을 수행하여 향후 5년 내지 10년 안에 중국과 일본을 연결하는 동북아의 경제허브역할을 하는 것이다.⁵⁾ 전라북도는 중국과의 근접성 때문에 대중국 교역과 경제발전을 동시에 추구할 수 있는 충분한 도약대가 되고 있다. 이러한 지리적 근접성 및 접근성의 호조건이 느슨한 경제통합이나 긴밀한 경제관계 구축에 중요한 역할을 할 것으로 보인다. 한국산 특정제품의 부품이 중국에서 조립되거나 그 반대 형태의 협력이 가능할 것으로 보인다.

1991년 정부가 공표한 군산시의 남쪽에 위치한 두 돌출 부위를 하나로 연결하는 매립계획을 수립한 정책담당자들의 마음에 지리적 근접성의 활용방안이 명확히 있었던 것이다. 즉, 새만금프로젝트인데 400km²의 새만금 매립지를 농지, 담수호, 산업용지, 그리고 항만 및 물류시설로 활용할 수 있다.

정부는 지금까지 방조제 건설에 2조원의 예산을 투자했다. 또한 가까운 장래에 2천200억원을 투자하여 방조제를 보강하고 1조3천100억원을 투자하여 갯벌을 농경지, 산업 및 주거용지 및 담수호로 개발할 예정이다. 한국농촌공사에 의한다면, 7만 에이커의 새로운 농지에서 연간 18만 톤의 쌀 생산, 하이테크 산업 단지에 외국투자자 및 외국기업들의 입주, 10억 톤의 청정수를 저장하는 인공호수 그리고 한중교역의 대량화물량을 처리 할 수 있는 항만시설 그리고 새로운 공항 시설 등이 들어설 것이라고 한다.

이러한 성장과 더불어 대규모 투자는 외국기업의 관심을 끌고 있다. 이미 일부 기업은 전라북도에서 기본적인 조사를 시행하고 있으며 장래투자를 약속하고 있다. 이러한 거대한 프로젝트가 실현된다면 한국의 가장 역동적인 지역에 급성장하는 경제력을 부여하게 될 것으로 보이며 결과적으로 한국의 전반적인 물류산업 발전을 추구하게 될 것이다.

이런 기념비적인 한미 FTA협정의 통과는 국가적인 수준에서나 전라북도 지역경제가 새만금 프로젝트 특히 새로운 간척지를 점증되는 물류 산업의 수요와 결합하여 장래 더 멀리 도약 할 수 있는 적절한 시기에 협정이 이루어진다고 볼 수 있다. 수출입을 통한 제조업의 이동이 더욱 증가되어 물류산업 수요가 증가되고 있다. 이러한 두 가지 대규모 경제정책이 포용하는 것은 전라북도 지역에 큰 혜택이 될 것이며 산업과 전반적인 생활수준을 향상시키는데 좋은 계기가 될 것으로 보인다.

2008년 새로 들어서는 정부에서 새만금신항만에 현재의 국도에 철도와 김제국제공항을 연계시킨다면 이 지역은 중국과의 SCM 전체에서 차지하는 로지스틱스 과정의 한 거점지역이 될 가능성이 매우 풍부한 지역이다. 로테르담항이나 싱가포르항 또는 브레멘항처럼 가공 조립 분류 포장 수배송하는 부가가치형 물류부지를 외국기업들의 수요에 맞춰 능동

5) Yeom, Min. Korean Economy at the Crossroads. Invest Korea Agency. 2004.

적으로 대응해준다면 환황해권 물류중심은 물론 중국 시장의 관문역할도 충분하여 향후 20년이내에 우리나라에서 가장 경쟁력 있는 항구가 될 수도 있다. 283km²의 새만금 물류 배후부지는 중국의 홍콩 광조우 심전 상해 청도 천진 대련을 향해 조립 가공 등의 부가가치형 물류 산업을 제공할 수 있는 최적지이다. 이를 위해서는 BLG, Rabobank 등의 가공 조립의 다국적 기업뿐만 아니라, Schenker나 Kuhne&Nagel, UPS, Fedex 같은 복합물류회사들의 유치가 중요하다. 또한 Hutchison 항만운영회사, PSA, 항만운영회사, DP World 등의 항만 터미널회사들을 유치해야 할 것이다.

Ⅲ. 새만금의 환황해권 물류 중심 비전 구현 방향

1. 새만금 산업교역형(물류) 기업도시 추진

현행법 중 새만금 개발이 공유수면매립법에 의한 개발은 2015년 이후에나 가능하기 때문에 새만금 매립예정지 상태에서 개발이 가능한 기업도시특별법에 의하여 추진할 기업도시 추진기업을 유치하기 위한 새만금 산업교역형(물류) 기업도시 타당성 용역을 실시한 결과 기업도시 유치 가능성이 있는 것으로 나타났다.

기업도시 개발한 물류용지가 2010년 이후에 분양 가능할 것인데 기업도시 진입도로 등 기반시설을 지원해 주고 평균 해수면보다 1.5m 높이 매립할 경우 m²당 170천원~120천원(평당 560천원~360천원) 가격이 형성되어 산교형(물류)기업도시 유치 희망이 있는 것으로 분석되었다.

- 총사업비 : 6,829억원, 분양수입 : 9,626억원

전북(재)세계물류박람회를 통해 국내외 우수기업을 유치하여 2015년까지 사업비 6,829억원을 민자유치하여 군장국가산업단지앞 새만금간사지에 500만m² 첨단크루즈산업, 첨단물류·항공우주산업 등의 자족적인 기업도시를 유지할 수 있는 친환경 산업교역형기업도시로 조성이 가능하다고 보고되어 물류박람회에 참가한 국내외 220개 기업, 바이어, 참관객 등 20,000명을 상대로 홍보 로드쇼를 하였으며 여기에 참가한 물류시설장비업체들과 인터뷰에서 새만금을 언제부터 부지로 사용할 수 있는지를 물으며 신청할 수 있도록 해달라는 요구가 많아서 물류수요가 많음을 파악할 수 있었다.

2. 새만금 심수항만 조기 건설

새만금신항만은 2008년 새로 들어서는 정부가 중국이 2005년부터 25m의 심수항으로 천진항과 조비전항을 개발하고 있는데 대응하기 위하여 결정해야 할 중요한 정책이다. 위에

서 언급한 Plunk를 비롯한 많은 학자들이 한국이 지리학적 이점 때문에 러중일의 물류 조정자 내지 중계자 역할을 해야 생존할 수 있지 일본의 선진기술과 중국의 추격에 머뭇거리다가 성장 동력을 잃을 경우 위기에 직면한다고 보고 있다. 한미 FTA와 한EU FTA를 최대한 이용하여 미국과 유럽 국가들을 중국이 한국보다 자유로운 국제자본의 흐름 보장이 미약하고 복합운송체제의 구축이 늦어짐에 따라 재화와 서비스의 자유스런 유통기지를 새만금으로 하여 효율성을 높일 수 있도록 새만금 신항과 김제국제공항 그리고 서해안철도의 새만금 신항 통과를 서둘러야 할 것이다. 해양수산부에서는 로테르담항 길이가 45km인 점을 감안하여 새만금 신항을 군산항과 동일항 개념으로 보고 2005년에 50억 원을 투자하여 7m이하 구간을 준설하였음에도 다시 2006년에 6.7m 구간이 나타나는 군산항 준설사업비에 800억 원 이상을 투자하는 것보다 군산항에서 14km 떨어진 새만금 신항 지역이 수심25m 이상인 점을 감안하여 15,000 TEU급 2선석과 30만 톤 이상 큰 배가 접안할 수 있는 민자부두 유치방안을 검토해 보아야 할 것이다.

3. 위그선항 적극 유치

가칭 나는 배라고 불리는 대형 위그선 사업이 과학기술부와 대우해양조선(주)간에 200억 원의 투자협약이 이루어짐에 따라 본격 추진될 전망이다. 대형 위그선은 선박보다 빠르고 항공기보다 저렴한 신개념의 수송수단으로 대규모 초기 투자비로 인해 민간의 독자적인 상용화가 어려워 국가 실용화 사업으로 선정되어 추진 중이다. 운항속도가 250~300km/h에 달하며 개발이 완료될 경우 2012년 이후 연간 1조원의 생산유발효과와 3,500억원의 부가가치 창출이 가능할 것으로 전망하고 있다. 이 위그선을 군산항 옆 새만금항 방향으로 유치할 것을 제안한다. 위그선이 파랑이 세어서 별도의 소항구를 가져야 한다는 점, 국가소유이기 때문에 새만금 부지 중 항만배후 물류부지로 토지이용계획을 변경하면 해양수산부가 활용할 수 있는 점 새만금에서 상해 청도 대련까지의 누적거리가 다른 어떤 항구보다도 가깝다는 점을 들어 중장기 과제로 검토할 수 있겠다.

4. 서해안 철도와 새만금 신항 연계

중국의 발전에 대응하기 위해 새 정부에서 추진해야 할 과제 중 하나가 서해안 철도이다. 경기 충남 전남북이 원하고 있는데 그동안 방치되어 왔으나 중국 물동량 증가에 능동적으로 대처하기 위해서는 우리나라 서해안 항구들이 특성화하고 원원하기 위하여 반드시 풀어야 할 현안과제이다. 이 서해안 철도가 새만금 방조제를 타고 가면 새만금항 물동량을 TCR과 TSR로 연계시키는 새로운 실크로드가 될 가능성이 있다. 해양수산부는 군산항에서부터 새만금 신항만 지역까지 항만구역으로 지정해 놓고 있는 점을 감안할 때 물동량만 있다면 새만금 방조제를 따라 항구가 발달할 가능성이 있다. 여기에 서해안철도를 건

설한다는 것은 매우 중요한 수송수단이라고 본다. 로테르담항이 멀리 수송하는 화물에 대하여는 철도화물을, 가까운 곳은 육상교통을 그리고 바지선이 닿는 곳은 바지선으로 하여 가장 싼 물류비와 서비스로 유럽의 관문역할을 하고 있는 점을 감안하여야 한다.

5. 우주항공시대의 동북아 우주선 공항 유치

2007. 2.16자 조선일보에 2010~2012년까지 뉴욕에서 파리까지 사람과 화물을 실은 음속의 22배 속도의 민간 우주선이 출현한다는 보도가 나왔다. 또한 한나라당 송영선 국회의원은 새만금지역이 국내 항공우주산업단지의 최적지라는 의견도 발표했다. 장기적으로 국가가 대규모 토지를 소유한 곳은 이곳이기 때문에 우주항공시대를 열어 가는데 최적지로서 물망에 오르고 있는 것이다. 전라북도에서는 놓칠 수 없는 사안이다. 선진국들은 앞다퉀 우주항공시대를 위해 인공위성과 우주선비행기 제작에 참가하고 있는데 이들 부품공장들은 대규모 부지를 필요로 하는 고도기술의 장치산업임을 감안하여 이를 유치함으로써 우리의 우주항공기술력을 향상시키고 우주항공시대를 준비해야 할 것이다. 그리하여 향후 중국과 일본과의 동북아 우주선 공항 유치 경쟁에서 새만금에 유치할 수 있는 발판을 마련해야 하겠다.

IV. 결 론

새만금은 환황해권 항만 물류를 담당할 수 있는 넓은 부지와 수심을 확보하고 있는 한국이 보유한 유일한 전략적 요충지이다. 뿐만 아니라 동북아 3국을 통틀어 보아도 새만금처럼 기하급수적으로 증가하고 있는 동북아 항만 물류를 소화할 수 있는 적절한 항만 부지를 찾아보기 힘들다.

중국의 항만 개발 속도를 감안할 때, 이대로 방치할 경우 중국과의 물류 경쟁에서 한국이 선점할 수 있는 기회를 영원히 상실할 가능성이 높다. 그렇다고 하여 기존 항만의 확충만으로 중국과의 경쟁에서 이길 수 있는 확률도 그리 높지 않다고 본다.

우리나라의 입장에서 볼 때 새만금과 같이 넓은 항만용 부지를 새롭게 확보하는 것은 앞으로는 어려울지도 모른다. 이러한 점에서 광활한 새만금 부지의 효율적 활용이 절실하게 요구된다. 21세기 물류강국으로 도약하기 위해서 유럽의 관문인 로테르담항과 같이 새만금을 동북아 관문항으로 건설할 필요가 있다. 향후 항만 물동량이 증가되어서야 신항만을 개발한다면, 부지 확보를 위한 엄청난 개발비를 감수해야 할 것이기 때문이다. 이러한 측면에 볼 때 비용 절감 측면에서도 새만금이 아직 개발전의 백지 상태에 있는 바로 지금부터 미래 지향적인 항만 도시 건설의 거대한 밑그림을 그려 나가야 할 것이다. 예컨대 중국과의 물류 경쟁에서 한국이 선점할 수 있는 물류도시의 건설, 심수항만 건설, 위그션항 유치, TCR·TSR과 새만금신항 연계, 동북아 우주선비행장 유치 등 환황해권 물류 중

심기지 구축을 위한 종합적인 개발 계획을 추진할 것을 제안한다.

끝으로 새만금 개발 사업이 단지 특정 지역의 개발 사업이 아니라 한국의 미래 지향적 국가사업이라는 점을 중시하여 국가가 전략적인 선택을 해주기를 바라며, 아울러 학계에서도 새만금에 대해 적극적인 관심 가져줄 것을 기대한다.

<참고문헌>

1. 국토연구원등 5개연구기관, 새만금 간척용지의 토지이용계획 수립연구 (2006)
2. 전라북도, 새만금신항만 개발과 배후 물류단지 개발전략 (2005)
3. 해양수산부, 새만금신항만 기본 및 실시설계 (1998)
4. 산업연구원, 새만금 내부 종합개발계획 실행연구 (1997)