

새만금권의 물류경쟁력 향상방안 : 글로벌, SCM, 고부가가치 물류, 성장동력과 수요의 창출



류재영
국토연구원 국토인프라 GIS 본부장
jyryu@krihs.re.kr

새만금 지역은 2006년 4월에 물막이공사가 완료되었으며 2009년 말로 예정된 방조제 개통과 더불어 본격적인 내부개발을 추진 중이다. 창조적 실용주의를 표명한 현 정부는 새만금권을 「동북아 경제중심지」, 「규제없는 세계경제자유구역」으로 조성하기 위해 새만금의 중심 성장동력 중 하나로 물류부문을 설정하였으며 이에 따라 본고에서는 새만금권의 물류경쟁력 향상을 위한 방안을 논의하고자 한다.

I. 새만금권의 물류잠재력

새만금의 장래 계획¹⁾에 따르면 2021년 이후 산업용지, FDI용지, 배후물동량을 고려한 항만물동량은 총 3,471만톤/년 (111.4만TEU)에 이를 것으로 추정된다. 항만규모는 2020년까지 8선석, 2021년 이후 24선석을 개발할 계획이며 항만 배후단지 소요면적은 2021년까

지 1.89km²로 추정하고 있다.

이와 같은 추정의 근거는 새만금의 물류부문 잠재력을 반영한 결과이다. 새만금은 환황해권의 지정학적 물류요충지로 군산항산단과 연결하여 기계류와 자동차 산업, 배후지의 중국 관련 물동량, 고부가 농산물 가공 수요가 높은 지역이다. 또한 물류/교통/도시 인프라 개발의 확장가능성이 높다. 마지막으로 양호한 수심, 평탄한 지형, 부지확보 우수성, 우수한 대형 항만과 공항 개발여건 등 국제물류 거점 개발 여건이 매우 우수하다.

II. 물류여건 변화 및 동향

최근의 물류부문의 가장 큰 변화는 화주와 선사의 SCM 요구에 부응하는 항만 클러스터 등장으로 항만의

1) 국토연구원 외, 토지이용구상 및 조정방안, 2008.11

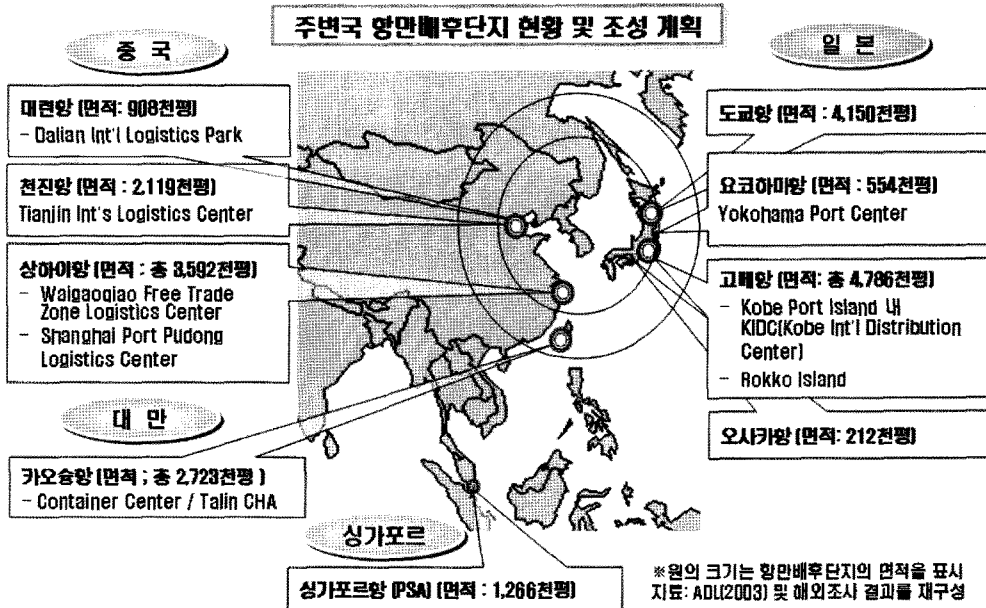


그림 2. 동북아의 항만배후단지 현황 및 조성계획

기능이 단순물류처리에서 국제교역의 주도적 역할로 전환되고 있으며 이로 인해 항만물류산업이 대두되고 있는 점이다. 항만 클러스터의 등장은 첫째, 다수/분산형 항만 산업을 통합한 종합서비스 제공으로 화주와 선사 의 SCM요구에 대응할 필요성, 둘째 제3세대 항만의 출현으로 항만 물류산업의 중요성 심화, 셋째 기항지수의 축소와 단일 기항지에서 항만관련 서비스가 일원화되고 있기 때문이다.

동북아의 각국은 항만 클러스터 구축을 위하여 공간의 집적(집적공간의 확보, 관계기관 유치, 대규모 시설 개발 등), 정보의 집적(기업간 B2B 및 정부와 기업간 G2B 시스템을 구축 등), 교육/교류의 집적(교육/교류의 집적인 기업간의 정보와 노하우 교류, 신기술 개발, 인력개발 및 양성 등)에 주력하고 있다. 싱가포르의 케펠 항의 경우 물류처리능력이 연간 160만TEU에 달하는

다기능의 광범위한 창고시설을 갖춘 초현대식 복합물류 센터(Keppel Distripark)를 건설하였으며, 터미널과 전용도로로 연결하여 업무중심 및 금융가와 10분 거리, 창이 공항과 25분 거리에 위치하고 있다. 또한 약 50개의 물류센터가 운영중인 주룡산업단지를 건설하여 연간 120만TEU를 처리하고 있다. 일본 동경항의 경우 항만과 물류, 도시계획 및 도로간의 연계를 통한 Green Logistic를 추구하고 있다. 장래 종합물류시스템 구축을 위해 항만과 광역도로망의 네트워크를 중점 추진과제로 제시하고 있으며 '3환상 9방사형 고속도로망' 형성을 추진중이다.

현재 국내 주요항의 항만배후단지 개발은 초기단계로 매우 미미한 실정으로 향후 부가가치 창출 및 항만 경쟁력 강화를 위해 조속한 배후단지 개발이 요구되고 있다. 로테르담항과 부산항의 부가가치 창출액을 비교할 때

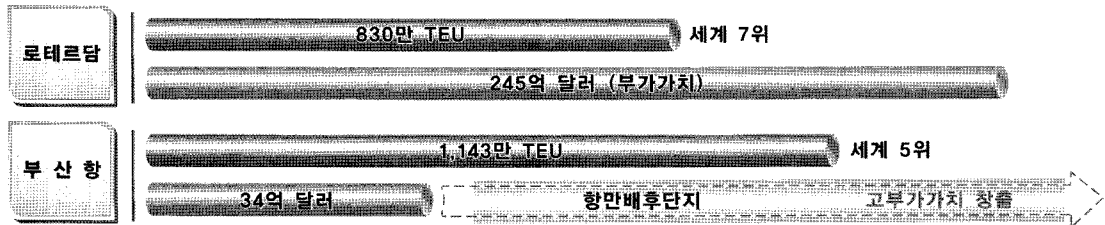


그림 3. 부산항과 로테르담항의 물동량 및 부가가치 비교

부산항의 높은 물동량(약 1.4배)에도 불구하고 부가가치는 로테르담항의 1/7 수준에 그치고 있음을 알 수 있다.

Ⅲ. 항만과 항만배후단지의 통합

급변하는 물류환경 변화에 대처하고 고부가가치형 항만 건설을 위하여 항만배후단지 개발의 체계적이고 조속한 추진이 필요하다. 새만금권 항만배후단지의 개발을 통해 국가 정책적 측면에서 새만금 신항을 동북아 물류중심 항만으로 성장시켜 항만 물류비용 절감할 수 있으며, 지역 경제적 측면에서는 항만 및 부대산업 경제적 효과와 지역 내 산업의 지원효과를 거둘 수 있다. 또한 산업구조적 측면에서 물류 및 연관 산업 발전을 통해 고부가가치 항만배후단지를 구축할 수 있을 것이다.

새만금권의 항만과 항만배후단지 통합을 위해서는 국제교통/물류거점-배후산업단지-배후권역의 공간단위와 기능들을 '집중관리형 융·복합전략'으로 지역경쟁력을 능동적으로 창출하여야 한다. 이를 위해 세계 항만간 국제간선물류 네트워크 형성 강화, 국내의 인접 항만간 퍼터 물류 네트워크 강화, 기항지와 배후지에 대한 물류 지원 기능 강화, 항만-내륙-항공 물류 네트워크 강화(국제물류축), Port city, 입항지역의 배후 물류기능 Networking, 수출입 및 부가가치 물류기능의 지원 센터 등이 필요하다.

Ⅳ. 새만금권 물류모형의 개발방향

장래 새만금권의 물류처리하는 물류거점과 산업간 클러스터의 단계적 형성을 통한 항만, 물류산업, 화주기업, 업무 등 다양한 기능의 체계적 집적과 혁신을 발전시켜 새로운 기능을 창출하는 방향으로 추진되어야 한다. 이를 위해 1단계로 통합항만 및 해양-물류-산업 클러스터를 형성하여 기능적 통합, 입주기업의 선택적 구성, 기존 주변 산단의 업종 재구성 지원 등을 구축하고, 2단계로 서해안벨트의 대표적인 해양-물류-산업 거점도시로 발전시켜 주변지역과 기능의 통합, 해외물류거점과 연계를 구축하는 단계적 발전 전략을 수립하여야 한다. 또한 화주의 이익과 경쟁력 중심의 물류지원력 확보하기 위해 첨단 정보서비스와 글로벌 SCM(원료, 부품-생산-유통/물류-소매/도매-최종 소비자)을 융합하고 항만/공항 연계교통망을 통해 배후지의 통합적 개발계획 수립과 관리가 필요하다.

즉, 새만금권 물류의 목표는 화주와 물류기업의 비교우위 경쟁력 강화, 글로벌 SCM과 부가가치 물류서비스 구축, 새만금권 발전의 선도적 지원을 통한 국제 수준의 첨단 종합 물류체제와 물류거점을 구축하는 것으로 설정할 수 있다.

이와 같은 목표에 따라 새만금권을 입주기업의 경쟁력을 지원하는 국제수준의 다양한 물류지원기능을 갖춘

항만배후의 종합물류단지로서 단계적으로 개발하기 위해서는 다기능 복합의 물류 중심기지 개발전략이 필요하다. 연계형 첨단물류종합기능, 다양한 교류기능, 항만관련교육훈련기능, 항만친수기능, 항만관련업무기능, 대중국 환적화물 유치를 위한 충분한 지원기능 등과 같은 다기능 복합의 서비스가 가능해야 한다.

다기능 복합 서비스 제공을 위한 새만금권 항만과 항만배후단지의 개발방향은 다음과 같다.

첫째, 항만배후단지 종합 물류기지화를 통한 기능강화 및 보완을 위해서 새만금권의 잠재력을 전략적으로 통합 관리하고 기능을 극대화 하여야 한다. 관련기관 군집화(Port cluster)를 통한 시너지 효과를 도모하고 부두시설과 산업단지, 국내외 배후지간의 접근성을 극대화한다면 글로벌 화주기업의 유치를 위한 다양한 공간과 차별적 서비스·제도를 개발 초기에 확립할 수 있을 것이다.

둘째, 효과적인 항만배후단지 개발 및 관리·운영 체제 확보가 필요하다. 단지유형 및 특성 등에 따른 항만배후단지 개발과 지원방식 차별화하고 장래수요에 대처 가능한 개발의 유연성 확보를 위해 유보지의 전략적 개발과 활용(Trigger Rule 도입)이 필요하다. 또한 일괄 관리·운영이 가능한 항만배후단지 체제를 마련해야 한다.

셋째, 유통시설(ICD, 유통단지 등)과 차별화된 기능을 확보해야 한다. 신 부가가치 물류기능의 집중적으로 확보 후 다양한 지원제도 도입으로 국내외 항만·물류업체의 활동을 보장하여야 한다.

넷째, 효율적인 광역연계교통체계 구축 및 첨단 교통체계물류정보망을 도입하여야 한다. 광역물류네트워크 및 물류거점시설간의 연계·집적 기능 활용하여 접근성이 우수한 광역연계교통망을 구축하고 중국·북한 지역-새만금간 '슈퍼 링크형' 물류체계를 구축하여야 한

다. 또한, 물류/ 관세 정보망, 지능형교통체계(TTS), U-City을 활용하여 국내 및 수출입 화물의 신속한 통관, 검역, 보안 등 국제수준의 서비스 상품을 개발하고 첨단 물류정보망을 활용한 U-Logistics, U-Port 등의 적극적인 구축이 필요하다.

다섯째, 항만배후단지의 개발규모는 향후 여건 변화에 탄력적으로 대응하고, 미래지향적인 항만배후단지의 개발 명분에 부합하도록 항만배후단지 개발계획 수요를 '예측수요'와 '전략수요'로 구분하여 산정하여야 한다. 예측수요의 산정방향은 새만금 + 군장항 항만, 항공 물동량 기준을 기준으로 하고 전략수요의 산정방향은 항만 기능별 수요특성과 광역 새만금 산업 물류수요를 반영토록 해야 한다.

V. 새만금권의 화물유치전략 및 비즈니스 모델

항만과 항만배후단지의 성공적인 개발 이후 새만금권의 지속적 발전을 위해서는 적극적인 화물유치가 필요하며 이를 위해 전략적 물류지원모형 개발, 적극적인 배후권 확대, 새만금-북중국 항만도시간 협력체계 구축, 글로벌 화주/물류 전문기업 유치, 비즈니스 모델 개발 등이 필요하다.

이와 관련된 구체적인 내용은 다음과 같다.

첫째, 전략적 물류지원모형은 화주 경제활동지원전략(Product), 경쟁력연동전략(Price), 해외물류경로확보 전략(Place), 종합적 정책지원전략(Politics)전략으로 구분하여 세부적인 실행계획을 작성하여야 한다. (표 1 참조)

둘째, 적극적인 배후권 확대를 위해 군장산단 등 배후물류권 통합관리, 새만금/군장항의 United Port화를 통해 직기항로 유치로 기간물동량 증대, 인천, 광양, 북중

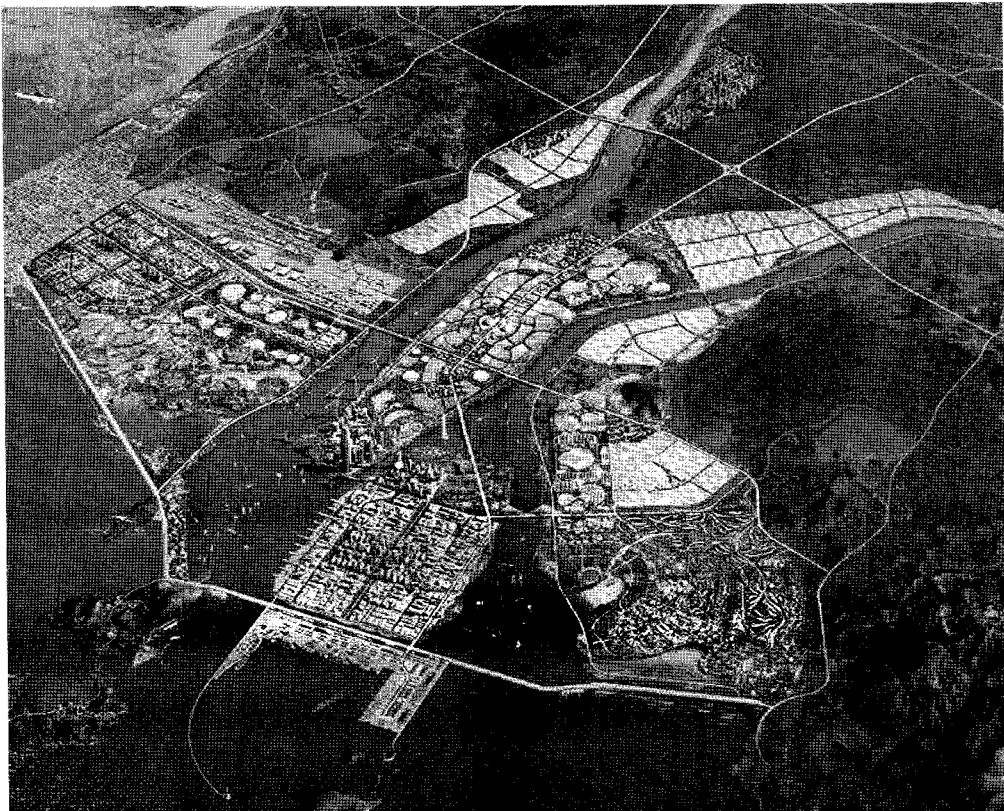
표 1. 전략적 물류지원모형

구분	세부 실행 내용
화주 경제활동 지원전략 (Product)	· 신속한 배후단지개발, 교통망지원 · 전략적 유보부지 확보 · 물류와 산업통합, 물류산업 육성
경쟁력연동전략 (Price)	· 낮은 임대료 · 인센티브 수혜조건 완화 · 법인세 인하
해외물류경로 확보전략 (Place)	· 해외마케팅, 수요분석, 합동 유치단의 구성 · 글로벌 에이전트 운영체계 구축
종합적 정책지원전략 (Politics)	· 범 부처적 협력체계 구축 · 친 기업환경 조성 (유연한 외국인 고용제도 마련 등) · 국내 U턴 기업 지원제도 마련

국 등과의 연안운송 활성화를 추진하여야 한다.

셋째, 새만금-북중국 항만도시간 협력체계 구축을 구축하여 북중국 화물을 새만금권에 유치를 위해 기 구축된 네트워크를 강화하고 신규 물동량 유치를 위한 마케팅 및 새만금-중국 항만간 고속 feeder, 항만간 협력체계 구축을 강화하여야 한다.

넷째, 글로벌 화주/물류 전문기업을 유치하여 고부가가치의 물류창출을 가능토록 해야 한다. 우리나라는 아직 인천항, 부산항, 평양항 모두 배후단지의 활용이 매우 미미한 수준으로 대형 화주/물류 전문 업체를 적극 유치 후 물동량 창출효과는 전체 물동량의 10~12%에



출처 : 국토연구원 외, 토지이용구상 및 조정방안, 2008.11

그림 4. 새만금 지역 조감도(2021년 이후)

달할 것으로 예상된다. 또한 외국 선진항의 경우 입주기
업 중 물류 전문업체 비율이 로테르담 63%, 싱가포르
66%, 상해 40%에 달하고 있다.

마지막으로 새만금권의 발전을 위한 비즈니스 모델로
는 신선물류(FRESH LOGISTICS) 관련 산업과 물류시
설 특화 및 집적화 모델, 중고차와 자동차 부품의 수
출·자동차정비산업단지조성, 중국과의 쌍방향 물류를
위한 한중물류종합지원센터 건립 등을 제시할 수 있다.
특히 한중물류종합지원센터 건립의 경우 청다오, 엔타
이, 웨이하이 등 한·중 화객선항로와 컨테이너선 항로
가 집중되어 있는 지역에 중국 진출기업 지원과 중국 내
수시장 진출을 위한 물류교두보를 구축할 수 있으며 이
를 통해 처리물동량(수출입, 환적) 증대 및 중국과의 해

상 네트워크를 구축할 수 있다. 또한 이를 확대하여 한-
중-일-북한 간 새로운 물류 비즈니스 모델로 발전시킬
수 있다. 국가별·지역별 내륙수송/재고비용 절감 가능
성, 제공 가능한 고부가가치 물류서비스 활용한 국가간
물류 win-win 모델의 구축이 가능할 수도 있을 것이
다. 예를 들어, 중국발-일본행 수입상품의 집배송기능
을 한국항만에 구축하는 모델(비용절감형 자유무역지역
형), 농수산물을 대량입하 후 한국의 냉동·냉장기술을
이용하여 일본과 미국에 배송하는 모델(서비스 증진형),
중국·북한의 제품을 한국에서 가공·검사·통관하여
고가로 수출하는 모델(시장 확대형) 등의 다양한 물류
비즈니스 모형을 구축할 수 있을 것이다.

쉬어가는 자리 - 명언

- 죽(足)한 것을 아는 자는 부자이다 - 노자(老子)
- 의복은 새것이 좋고 사람은 혼것일 수록 좋다 - 중국 명언
- 불경일사 부장일지(不經一事 不長一智)
한 가지 일을 경험하지 않고서는 한 가지 지혜도 생겨나지 않는다 - 明心寶鑑(명심보감)
- 匪言勿言匪由勿語(비언물언비유물어)
말하지 않는 것이 좋은 것은 말하지 않는 것이 좋고 도리에 맞지 않는 것은 함께 말해서는 안된다
- 詩經(시경)
- 한번 결정하고 결단성 있게 실천하면 귀신도 이를 피해간다 - 司馬遷(사마천)
- 나의 길을 하나로 모아서 이를 관철시켜라 - 論語(논어)
- 눈물과 함께 빵을 먹어본 경험이 없는 자는 인생의 맛을 모른다 - 괴테(Goethe)