

## 제2주제

서해안지역을 중심으로한  
동북아 물류네트워크 구상

박 창 호  
(인천발전연구원 연구위원)

## 서해안지역을 중심으로 한 동북아 물류네트워크 구상

박창호(인천발전연구원 한중교류센터장/공학박사)

### 1. 서해안지역의 국제물류 잠재력

#### 1) 서해(West Korea Sea)와 황해(Yellow Sea)

지구 표면에서 대규모 소금물로 채워진 육지 이외의 부분을 바다 또는 해양(海洋)이라 말한다. ‘海’는 깊고 어두운 바다 빛깔을 나타내며 ‘洋’은 바닷물이 넓고 길게 이어져 있는 모양을 뜻한다. 해양 즉, 바다는 대양(ocean)과 부속해(sea)로 나누며 부속해는 다시 지중해와 연해로 구분한다.

대양은 크게 태평양(Pacific; 166,241,000km<sup>2</sup>), 대서양(Atlantic; 86,557km<sup>2</sup>), 인도양(Indian; 73,427km<sup>2</sup>), 북극양(Artic; 9,485,000km<sup>2</sup>)으로 구분하며, 지중해는 유럽의 지중해(Mediterranean sea; 2,510,000km<sup>2</sup>)가, 연해는 남중국해(South China sea; 2,974,600km<sup>2</sup>)가 대표적이다. 우리나라의 동해(일명 Sea of Japan; 1,012,900km<sup>2</sup>)도 세계 랭킹 7위의 큰 바다로 세계 9위의 동중국해(East China sea; 664,600km<sup>2</sup>)보다 더 크다.<sup>1)</sup>

그런데 우리나라의 동해는 일본해로, 서해는 황해로, 남해는 동중

---

1) National Graphic, Atlas of the World, 7th Edition, p135.

국해와 일본해 사이의 해협(Korea strait)으로 분류되어 국제사회에서 우리나라 바다의 명칭을 찾아보기 어려우며, 북한과 요녕반도 사이의 'Korea Bay' 정도가 고작일 것이다.

우리는 '국력이 약해서' 또는 '서양사람들이 제 맘대로 이름을 정해 버렸기 때문에' 등등의 이유를 내세워 보지만 궁색하다. 한마디로 국제적인 감각에서의 주체성과 해양의식이 부족했기 때문이다. 그런 면에서 'East sea(동해)' 표기 운동은 매우 바람직하다고 할 수 있으나 국제사회의 인식을 고려하여 'East Korea sea(동해)'라 하면 어떨까? 중국도 자신들이 쓸 때는 '東海'라고 쓰면서 국제적으로는 'East China sea'라 표기하는 것처럼.

그럼 우리나라의 서해는 어떠한가?

우선 나부터가 국제적인 행사에서는 '서해(西海)'를 'West Korea Sea' 또는 'West Sea'라 쓰지 않았다. 쓸 줄을 몰라서가 아니라 우리나라에서만 써 온 이름이지 국제적으로 인정받지 못했다는 마음에 그냥 '중국 황하(黃河)가 이룬 바다(海)'라는 의미의 'Yellow Sea(黃海)'라 써 왔던 것이다.

곰곰이 생각해 보면 우리나라의 '서해'를 '황해(Yellow Sea)'라 쓸 필요는 없을 것 같다. 일본이 우리의 동해를 일본해라 쓰는 것을 당연시하듯이 우리 스스로가 서해를 황해라 부를 필요는 없다. 굳이 '황해'라는 말을 쓰고 싶으면 '서해'라고 쓰고 괄호를 써서 '황해'라고 부기하는 것도 한 방법이겠으나 가능한 한 '서해'라고 쓰는 것이 더욱 바람직할 것이다.

## 2) 동북아시아 해상교역의 역사

옛날부터 한·중·일간에는 간헐적으로 국제교역이 이루어져 왔으나, ‘해운’이라는 이름을 붙일 수 있는 국제해상교역은 한반도의 통일 신라시대(9세기)에 장보고(張保臯)가 한반도 남해안의 섬인 완도(莞島 <淸海>)에 청해진(淸海鎭)을 세워 중계무역 거점지로 하고 중국의 산둥반도(山東半島)와 일본의 기타큐슈(北九州) 등지를 주요 교역지로 한 한·중·일간 국제해상교역이 그 효시(嚆矢)일 것이다. 그 당시의 조선기술과 항해술을 감안할 때 한·중·일 3국간 해상교역망이 형성될 수 있었다는 것은 대단한 능력이었다.

그러나 장보고의 사망과 함께 9세기 극동지역 해운은 쇠퇴하고 한반도 최초의 국제도시이자 극동 3국간의 주요 항로상에 위치한 청해진은 입지적 장점에도 불구하고 장보고의 잔존세력을 두려워 한 신라 정부에 의해 철저히 파괴되어 일개 지방 섬마을로 전락하고 말았다.

고대(古代)로부터 한·중간에는 다음과 같은 3가지 항로(航路)가 있었다.

첫째, 노철산수도경유항로(老鐵山水道經由航路)

한국 서해안을 따라 북상(北上)하여 요동(遼東)반도의 끝에서 노철산수도(老鐵山水道)를 건너 산둥(山東)반도의 등주(登州 <蓬萊>)에 도달하는 항로

둘째, 서해횡단항로(西海橫斷航路)

서해안을 따라 북상하다가 황해도 옹진반도(甕津半島)의 서쪽에 있는 백령도(白翎島) 부근에서 서해를 횡단하여 산둥반도의 침단인 문

등정(文登鼎) 혹은 적산(赤山)에 도달하는 항로

셋째, 동중국해사단항로(東中國海斜斷航路)

한반도의 서남단 해역인 청해진 근처에서 동중국해를 사단(斜斷)하여 중국의 양주(楊州) 혹은 명주(明州)에 도달하는 항로

이상의 세 항로는 근대에 이르기까지 한·중간 국제교역의 주요항로로 사용되어 왔다.

이후 동북아시아의 국제무역은 한·중, 한·일, 중·일간 조공무역을 위주로 한 직교역의 형태가 꾸준히 이루어져 왔으며, 송대(宋代) 이후에는 사무역(私貿易)도 발달하게 되었다.

이 시기에는 여전히 한·중·일 3국간의 교역이 주 대상이었지만, 서역 또는 남방과의 교역도 적지 않았다. 이때 발달한 항만으로서 중국 산둥반도 부근의 여러 항과 상해(上海), 한국의 인천(제물포)과 부산(부산포), 일본의 시모노세키와 오사카만 및 도쿄만 등은 지금까지도 중요한 항만 도시로서의 발전을 지속하고 있다. 또한 이들은 군사적으로도 중요한 항만이었기 때문에 해상을 통한 침략 전쟁시 전쟁거점항만으로 활용되기도 하였다. 19세기에 들어와 기선(汽船)이 도입되고 해운기업이 탄생하면서부터 근대적인 의미에서의 국제해운이 이루어지게 되었다.

근대에 들어와서 러시아가 블라디보스토크에 극동함대를 조성함에 따라 동북아시아 해운 및 항만도시의 역학관계에 큰 변화가 생겼으며, 냉전시대에는 공산주의와 자본주의의 극명한 대립으로 동북아시아 지역의 해운도 얼어붙어 버렸었다.

1990년대 초반까지만 해도 중국의 경제발전이 늦어 한·중·일을 동시에 고려하는 해운정책은 별 의미가 없었기 때문에 일본 및 서방

국가를 교역상대로 하는 해운정책을 채택할 수밖에 없었을 것이다. 그리하여 우리나라는 정치경제의 중심지인 서울과 일본 및 서방과의 교역 거점인 부산을 연결하는 경부 축을 중심으로 국가가 발전하게 되었다.

그러나 탈 냉전시대를 맞아 러시아의 개방정책, 중국의 급속한 경제성장 등으로 동북아시아의 교역은 새로운 국면에 돌입하게 되었다. 특히 중국은 1978년 개방정책을 시행한 이래 연평균 9.6%의 경제성장률을 기록하였으며 향후에도 당분간 7% 이상 경제성장을 달성할 것으로 예상되고 있다. OECD에서는 중국의 경제규모가 2000년에 세계 7위에 해당하지만 2010년대에는 미국을 추월하여 세계 최대의 경제대국이 될 것으로 전망하고 있다. 2010년 세계경제에서 동북아시아는 30% 정도의 비중을 차지할 것으로 예상된다. 그러므로 이제는 일본과 중국을 동시에 고려하는 국가발전 방향을 취할 수밖에 없으므로 우리나라의 수도권에서 일본과 중국을 동시에 연결하는 서해안 축이 국가발전의 중심 축을 이루게 될 것으로 전망된다.

서해안 축이 형성되기 위해서는 먼저, 물리적인 연계망을 형성해야 한다. 인천에서부터 서해안을 따라 경기도와 충청남도, 전라남도와 전라북도에 이르는 지역 거점도시들(평택·아산, 군산·장항, 목포, 광양 등)은 해상수송망과 육상교통망을 동시에 갖추어야 한다. 서해안고속도로의 완공으로 육상연계체계는 기본적으로 갖추게 되었지만 해상수송체계는 미흡한 실정이므로 서해안 거점항만간 해상수송망을 시급히 갖추어야 한다.

### 3) 환황해경제권의 형성

환황해경제권은 일본의 큐슈와 한국정부(산업자원부), 중국정부(과학기술부)에서 각각 1991년, 1993년부터 정책대담을 진행하여 기술 교류 등의 구체적 사업을 추진하면서 처음 제기되었는데<sup>2)</sup>, 좁게는 중국의 상해 이북지방과 한반도의 서·남해안, 일본 큐슈지방의 서·남해안 일대를 따라 형성된 지역경제권을 의미하지만 통상 일본의 큐슈지역과 한국, 중국의 전 지역을 통칭하며, GDP로는 세계 3.9%, 무역액은 세계 5.7%를 점하고 있다. 특히 반도체, 정보기기, 철강 등의 생산은 세계 20%에서 50%를 점하는 등 세계 굴지의 생산지역을 형성하고 있다.<sup>3)</sup>

그리고 역내무역을 보면 1967년에 발족한 ASEAN이 약 11%인데 비하여 그 2.6배인 29%에 달하는 등 경제규모, 역내의 긴밀도적 관점에서도 이미 경제권으로서의 형성이 상당 정도 진전되어 있다고 할 수 있으며, 환황해지역의 1997년 역내무역은 1992년의 한국·중국간 국교회복이라 하는 요인도 있어서 1990년에 비하여 10배((동기대비 ASEAN은 2.4배) 이상으로 급격히 확대하는 등 경제권의 실체가 가속도적으로 증가하고 있다. 한편 환황해경제권 1997년 무역은 1990년에 비해 1.4배, 역외로부터의 수입도 1.3배로 증대하였고 역내 경제 활성화를 통하여 역외 무역도 증가하는 「열린 경제권」이 되어 있다<sup>4)</sup>.

환황해경제권은 한·중·일을 중심으로 하는 동북아시아의 경제발

2) 九州通商産業局, 「九州國際化推進PLAN」, p4, 2000. 4

3) 산업자원부, 제1회 환황해경제·기술교류회의 자료, p52, 2001. 3

4) 九州通商産業局, 「九州國際化推進 PLAN」, p34, 2000. 4

전을 주도하게 될 것이며 우리나라 서해안지역은 그 중심 축을 이루게 될 것으로 전망된다.

## 2. 한·중간의 국제물류 여건 분석

### 1) 한·중 해상교역 현황<sup>5)</sup>

#### 가. 항로 및 운항실태

한·중간 카페리항로는 한·중 합작선사가 9개 항로에 9척의 선박이 운항중이고, 컨테이너 항로는 양국간 균등선박투입 원칙에 의거하여 22개 정기항로에 58척의 선박이 운항중이다.

<표 1> 한·중 항로 및 운항 실태

	항로	선박	선사	2001 수송실적	비 고
카 페 리	9개	9척	7개사	여객 1,075천명 화물 150천TEU	한국법인 : 2 중국법인 : 5
컨테이너	22개	58척	28개사	화물 1,156천TEU	한국 11개사/26척 중국 12개사/26척 3국 5개사/6척

#### 나. 수송 실태 분석

카페리항로의 여객은 연평균 13.0%, 화물은 23.7%씩 계속 증가하는 추세에 있으며 여객의 90%이상이 소무역(보따리)상이다.

5) 해양수산부의 한/중 해운항로 중·장기 발전대책(안)(2002. 2.) 내용 요약

## 42 • 제2회 서해안 포럼 : 대중국 교류를 위한 서해안 새로운 산업지대망 구축방안

컨테이너 화물은 년평균 16.4%씩 계속 증가하고 있으며 2001년도 130만6천 TEU중 국적선사가 약 49%, 중국선사가 29%, 제3국 선사가 11%, 카페리선사가 11%를 점유하고 있다.

<표 2> 한·중 항로의 컨테이너 수송실적

(단위 : 천TEU,(%))

	'97	'98	'99	'00	'01
계	734(100)	730(100)	926(100)	1,180(100)	1,306(100)
카페리선사	86(12)	76(10)	115(12)	142(12)	150(11)
국적선사	310(42)	356(49)	450(49)	552(47)	641(49)
중국선사	222(30)	199(27)	252(27)	332(28)	371(29)
3국선사	116(16)	99(14)	109(12)	154(13)	144(11)

대중국 수입화물의 비중(57.4%)은 수출화물의 비중(42.6%)보다 크며, 환적화물은 2001년도에 58만2천TEU로서 전년대비 2.2%가 증가하였다.

대중국 컨테이너물동량 중 환적화물이 44.6%를 차지하고 있으며 대부분 부산·광양항에서 처리되고 있다.

<표 3> 대중국 수출입 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

	'97	'98	'99	'00	'01
계	734(318)	730(363)	926(437)	1,180(570)	1,306(582)
수 출	314(84)	337(103)	401(128)	506(179)	556(179)
수 입	420(234)	393(260)	525(309)	674(391)	750(403)

※ ( )는 환적화물임

운임 및 선복량 추이를 보면 화물량에 비해 선박 과다투입으로 지속적으로 운임이 하락하고 있다(카페리선 소석률 : 40%, 컨테이너선 소석률 45%).

<표 4> 한·중 항로에 있어 운임 및 선복량 추이

	'97	'98	'99	'00	'01
운임(\$/TEU)	300	280	220	200	150~200
선복량(TEU)	11,254	13,194	15,016	24,467	30,035

한·중 항로에 원양항로 모선대 취항 실태를 보면 제3국 선사에는 한·중 항로가 개방되어 있어 Maersk-Sealand(16척) 및 APL(8척)이 극동/구주 등의 항로에서 부산/상해간을 중간 기항중이며, P&O Nedlloyd 등 5개사 53척이 지역(local) 제한으로 운항 중에 있다.

#### 다. 한중 컨테이너 물동량 전망

중국은 2005년까지 연평균 수출증가율이 10%, 수입증가율이 12%에 이를 것으로 전망됨에 따라 해상물동량도 급증하여 2005년도에 전체물동량이 약 9억톤, 컨테이너화물이 5천4백만TEU에 이를 것으로 예상된다.

<표 5> 한·중 컨테이너화물 증가 전망

(단위 : 천TEU)

	2000	2005		2010	
		물량	증가율(%)	물량	증가율(%)
전체	1,180	3,017	20.6	7,390	20.1
한국→중국	506	1,247	19.8	2,771	18.5
중국→한국	674	1,770	21.3	4,619	21.2

## 2) 한·중 해상교역 패턴의 변화와 항로 개방 시기

### 가. 한·중 해상교역 패턴의 변화

#### ① 항로 개방시 서해안지역 항만의 대 중국 물동량 변화

한·중 해상교역량은 상당기간 지속적으로 증가할 전망이다. 인천항과 평택항 등 서해안지역의 항만을 이용하는 물동량도 그와 정비례하여 증가할 것으로 예상된다.

그동안 중국 화물이 부산항을 이용해 온 이유는 중국의 미주 쪽 수출입 화물이 부산항을 이용하면서 대 한국 수출입 화물도 같이 취급하는 것이 총 비용면에서 유리하였기 때문이므로 서해안지역의 항만들이 중국 항만으로 컨테이너 항로를 개설한다고 기존 부산항을 이용해 온 컨테이너 화물이 곧바로 서해안지역의 항만으로 전환되지는 않을 것이다.

그러나 항로가 개방되어 중국 항만을 기항하는 컨테이너선이 서해

안지역의 항만들을 추가로 기항할 경우, 점차로 우리나라 수도권 화물은 인천항과 평택·아산항에서, 중부권 및 서남권 화물은 군장항과 목포항 등에서 적양하(積揚荷)될 것이다.

## ② 항로 개방시 기존 한중카페리선 화물의 수송패턴 변화

한중 항로가 개방될 경우 기존 한중카페리선에 의해 수송되던 화물은 신규 항로 개설 및 투입 선박에 의해 수송 분담이 이루어질 것으로 예상된다. 이때 어느 정도의 수송분담 또는 대체가 이루어질 것인가는 전적으로 운임과 운항 서비스 횟수 및 질적 수준에 의하여 결정될 것이다.

부산항의 경우 한일카페리선 화물이 꾸준히 확보되는 것은 통관 용이성, 항로 및 입항시간 등에 의한 것도 많은 영향을 받고 있음을 볼 때 나름대로의 서비스 차별화를 통한 경쟁력 확보가 가능할 수도 있을 것으로 사료된다.

## ③ 제3국적선사들의 노후 비경제선 투입 정도

운임경쟁이 치열해 지면 노후 비경제선의 투입은 당연히 증가할 것이다. 그러나 노후 비경제선의 취항은 해운 서비스의 질적 저하와 환경오염 등을 유발시킬 가능성이 높아 한중 해운의 발전을 위해서는 바람직하지 않을 수 있다.

그러므로 선진국의 사례와 같이 항만국통제(Port State Control)를 강화하여 노후 비경제선의 입항을 원천적으로 억제할 필요가 있다.

#### ④ 한중 항로개방에 대한 카페리선의 대응 과제

한중항로 개방에 대하여 기존 카페리선들은 대응방안을 마련해 두어야 한다. 즉, 기존 선박의 구조를 변경하여 한중 열차페리로 전환하는 방안 등을 미리 강구해야 하며, 여객만으로는 화객선의 수지가 맞지 않으므로 수요자의 욕구에 부응하는 서비스의 질적 개선을 전제로 개품 운송이나 파렛트화물, 특수화물 등 풀컨테이너선과 경쟁할 수 있는 틈새 전략을 개발해야 한다.

특히 새로운 수요를 창출하기 위하여 고속 또는 초고속 여객선의 취항을 검토해 두어야 한다. 이때 여객선의 수요는 항공 운송과의 경쟁력에 의해 좌우되므로 항공기와의 경쟁력을 비교 검토하여야 한다 (가격, 운항시간, 도착시간, 운항 횟수 등).

#### 나. 기존 카페리선사에 대한 대책

한국~중국 간에 정기 컨테이너 항로를 개설할 경우 가장 직접적인 이해관계당사자는 단연 기존 한중 항로를 취항 중인 카페리선사가 으뜸일 것이다.

그동안 어려운 여건에서도 한중교역에 기여한 공로가 지대한 이들 카페리선사들은 한중관계가 호전되어감에 따라 현재는 입항 우선권과 독점항로 등의 장점을 최대한 활용하여 많은 수익을 올리고 있다는 주위의 평가를 받고 있다.

그러나 이들 카페리선은 여객운송을 기본으로 하면서 수화물과 소화물, 승용차 등을 수송하는 선박이므로 본격적인 무역의 주 수송수단이 될 수 없다는 한계성 때문에 앞으로의 한중교역에서 컨테이너

선 등 화물전용선에게 그동안 확보해 온 상당한 역할을 넘겨줄 수밖에 없는 상황을 맞고 있다.

그렇지만 그동안의 기득권과 역할에 대한 적절한 보상이 이루어져야 하기 때문에 해양수산부 등 관계기관에서는 그 대책 마련에 부심하고 있는 실정이다.

먼저 해양수산부에서 제공할 수 있는 대안으로는 중국과의 해운협정을 재조정하여 새로운 컨테이너항로체계를 구축할 때 기존 업체들이 면허 변경 등을 통하여 새로운 해운업(컨테이너선 사업)에 참여할 수 있도록 배려해 주는 방안을 검토하면서 일부 한·중구간(인천~청도, 대련 등)에 항공과 경쟁할 만한 고속여객선 항로를 개설하는 등 점진적인 해운패턴의 변화를 유도하는 것이 바람직할 것으로 사료된다. 그 외에도 컨테이너 항로가 개설될 경우에도 영업 손실을 보상할 수 있도록 국제여객터미널의 접안시설과 배후지에 대한 우선 활용권을 부여하고 적절한 인센티브를 제공하는 방안을 모색해야 한다.

지방자치단체들도 지방해양수산청과 긴밀한 협의를 거쳐 한중 카페리선사들이 영업을 지속적으로 영위하기 위한 지원 방안을 마련해 주어야 하는 바, 관세자유지역(CFZ ; Customs Free Zone) 또는 자유무역지역(FTZ ; Free Trade Zone) 등 자유지역(Free Zone) 지정시 입주혜택을 부여하고 중국상품판매센터 운영 등 부대사업을 할 수 있도록 지원해 주는 방안을 강구해야 한다.

한중 카페리선사들도 시대적 상황을 겸허하게 수용하여 스스로 컨테이너 항로와 경쟁할 수 있는 고속여객선 항로를 개발하는 등 신규 수요를 창출하고, 카페리선의 장점을 살려 선내 영업이 가능한 품목과 오락프로그램을 개발하여 스스로 운항채산성을 맞출 수 있는 방

안을 강구해야 할 것이며, 카페리선의 운항만으로 부족한 수입을 보전할 수 있도록 카페리선사들이 공동으로 투자하는 중국상품판매센터 등의 부대사업도 적극적으로 모색해야 한다.

#### 다. 한중 항로개방 시기를 2005년 1월 중국 WTO 최종 양허안이 결정되는 시점까지 늦출 경우의 문제점 분석

##### ① 수도권 화주들의 대 중국 수출입 및 중국진출기업의 경쟁력 약화

동북아시아경제권의 역내교역이 급증할 것으로 전망되는 바, 물류비의 비중이 대 중국 수출경쟁력에 큰 영향을 미칠 것으로 예상되므로 현재의 인천-중국간 카페리선에 의한 컨테이너화물 운임의 인하 없이는 우리나라 수도권의 대 중국 수출 경쟁력이 갈수록 일본, 대만 등 주변국가에 비하여 떨어지게 될 우려가 있어 수도권 화주들의 반발이 예상될 뿐만 아니라 중국상품의 국내 수도권으로의 수입 단가도 상승하며, 한국의 중국진출기업이 반제품을 생산하여 우리나라 수도권으로 들여와서 완성품으로 가공한 후 제3국으로 수출할 경우 제3국에 대한 수출 경쟁력 또한 떨어지게 된다.

##### ② 중국 선사들의 발전에 따른 협상의 어려움 예상

중국의 해운선사들이 갈수록 경쟁력이 강화될 것으로 예상되는 바, 시기가 늦어질수록 우리나라가 불리한 상태에서 한중 해운협상이 이루어질 것으로 예상되므로 가능한 한 빨리 해운업체를 중심으로 '환황해권 해운동맹'을 형성하고, 한·중간 해운에 관한 협약을 체결하는

등 민간과 정부차원에서의 대응 조치를 해 두는 것이 유리할 것으로 판단된다.

③ 우리 해운선사의 대비책은 개방시기 보다는 경쟁력 확보에 주력

개방시기가 늦어진다고 우리나라 해운 선사들의 경쟁력이 제고되지 않을 뿐만 아니라 개방이 늦어질수록 개방에 따른 충격이 커질 것으로 예상되므로 해양수산부와 지방자치단체가 협의하여 우리나라 선사들이 우리나라 항만(배후지 포함) 이용시 중국 선사에 비하여 유리하게 되는 인센티브제도를 적극 개발함과 동시에 우리나라 해운선사들이 운항비용 절감, 중국선사와의 제휴(Alliance) 등 경쟁력 향상을 위한 자구책을 마련하도록 독려하도록 한다.

### 3. 서해안지역 거점의 동북아 물류네트워크 형성

#### 1) 서해안협력항만 형성을 통한 한반도 물류 협력체계 구성

##### 가. 한반도 서해안 협력항만 체계 구성

해양수산부가 주축이 되고 해당 지자체가 상호 협력하여 한반도 동남해상벨트상의 항만들(부산항, 부산신항, 마산항, 울산항, 광양항, 포항항) 간에 법제도적, 물류시스템적 연계체계를 구축하여 연합항만(United Ports)을 형성한다.

그리고 수도권 관문항인 인천항을 비롯한 서해안의 주요항만들(평택·아산, 군산·장항, 목포 등)간에 '서해안 협력항만체계'를 구축한 후, 남북 경제협력사업의 일환으로 통일부가 주축이 되어 해양수산부

와 각 지방자치단체가 참여하는 형태로 북한의 남포항을 비롯한 해주항, 송림항 등을 연계하여 ‘한반도 서해안 협력항만(Cooperative Ports)’을 형성하도록 한다.

#### 나. 남북한의 자유지역간 협력체계 구성

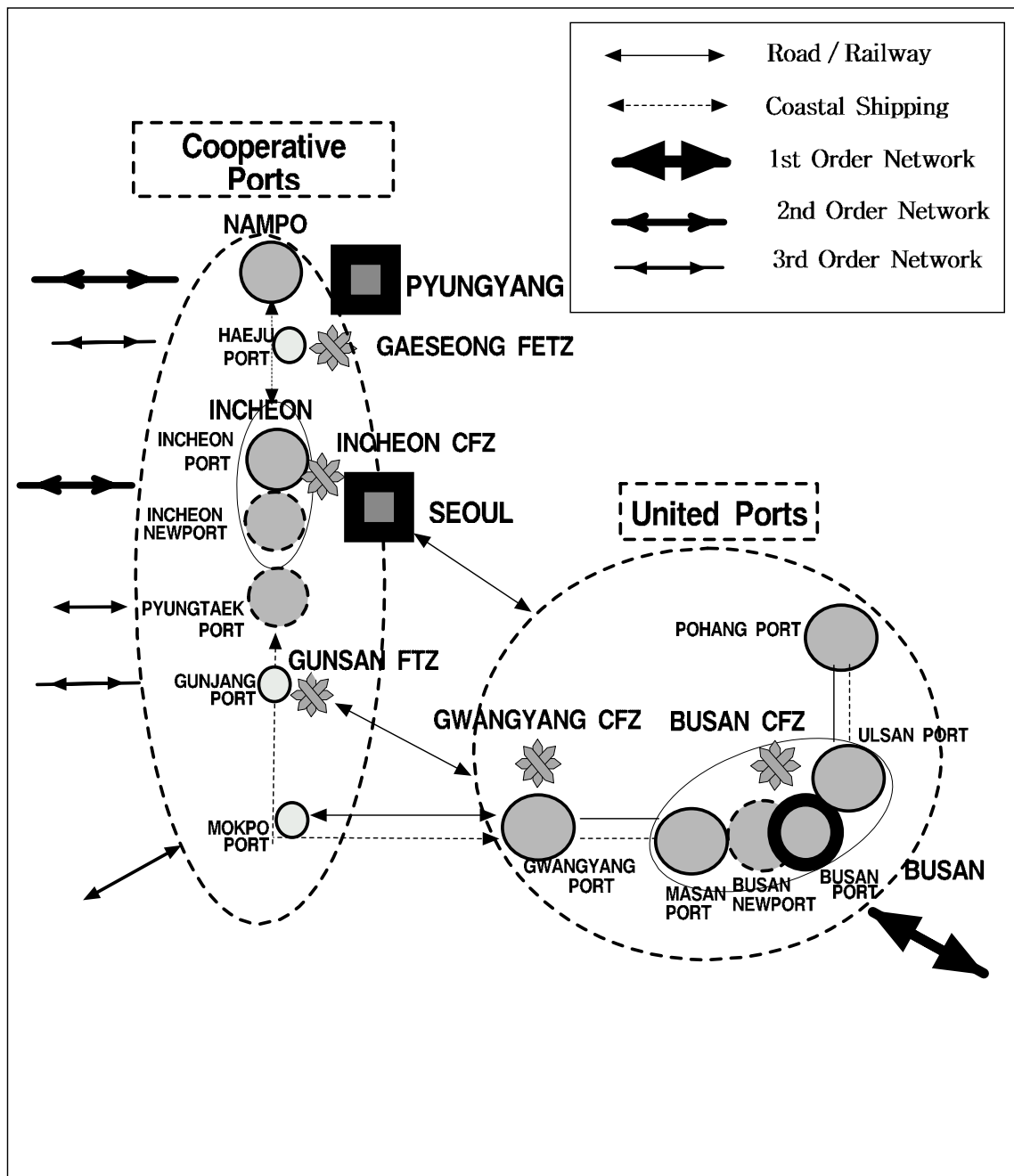
우리나라 동남지역의 양대 항만인 부산항과 광양항의 관세자유지역(CFZ)을 중심으로 항만과 배후물류단지 및 배후도시를 효율적으로 연계하여 국제복합물류단지를 조성한다.

그리고 인천지역의 항만 및 공항 관세자유지역과 군산의 자유무역지역(FTZ)을 중앙정부와 해당 지자체가 협력하여 자유지역간 협력체계를 형성한다.

또한, 남북경협사업으로 추진되는 개성 인근의 자유경제지역(FETZ)이 조성되면 남한의 자유지역들과 북한의 자유지역간에 산업 및 항만물류 협력벨트를 구성한다.

한반도 서해안협력항만들과 동남지역의 연합항만 및 그 배후지의 자유지역을 모두 연계하여 남북한의 중앙정부와 지방정부들이 공동으로 참여하는 한반도 물류협력체계를 구성하도록 한다. 이상을 그림으로 나타내면 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 서해안을 중심으로 하는 한반도 항만물류체계 구성도



## 2) 한반도 서해안협력항만을 중심으로 한·중 항만물류체계 구성

한·중의 중앙정부와 지방정부가 협력하여 한반도 서해안협력항만을 중심으로 한·중간 카페리 또는 컨테이너선 정기항로가 개설되어 있는 상해 이북의 중국 연안도시들(상해, 천진, 대련, 청도, 위해, 연대, 용성, 석도, 진황도, 단둥 등)과 연계체계를 형성하여 한·중 해운 네트워크를 구축하도록 한다.

그리고 우리나라의 자유지역(관세자유지역, 자유무역지역)과 중국의 자유지역(보세구, 수출가공구 등)을 연계하여 한·중 자유지역 협력체계 구축을 위한 해당도시간 국제물류협력 합의문을 작성하고 공동연구를 통한 협력방안을 모색하도록 한다.

도시간의 교역을 증진시키는데 직접적으로 기여하기 위해서는 별도의 자유무역협정(FTA)을 체결하는 것이 바람직한데 대부분 자유무역협정은 국가 간 협약이므로 해당 도시의 역할과 권한이 미약한 실정이다.

그러나 세계적인 조류가 국가가 주도하는 국제교류의 패턴이 도시가 직접 교류하는 패턴으로 바뀌고 있기 때문에 지금부터는 도시간 합의에 의한 상호 호혜조건을 개발하여 도시발전의 계기로 삼아야 할 때이므로 자유무역협정 체결을 위하여 각 도시는 많은 노력을 기울여야 할 것이다.

한·중 공동연구의 한 사례로, 인천광역시와 인천발전연구원과 대련시의 대련시경제연구중심(센터) 간에 공동연구과제를 합의하여 선정하고 공동연구사업을 수행 중에 있으며, 그 중의 한 과제가 ‘인천~대련간 물적교류 및 물류산업 활성화방안 연구’인데, 그 개요를 소개

하면 다음과 같다.

- 공동연구과제명 : 인천~대련간 물적교류 및 물류산업 활성화방안 연구
- 연구목적 : 인천광역시의 인천발전연구원과 대련시의 대련시경제연구센터가 공동으로 양 도시의 공동번영을 위한 교류 및 교역 활성화 방안을 모색함에 있어 가장 시급하고도 중요한 양 도시 간 물적교류 및 물류산업활성화 방안을 마련함
- 연구기간 : 2002. 1. 1~2002. 10. 31(최종보고서 제출일 2002. 11. 31)
- 연구의 주요내용
  - 인천~대련간 컨테이너항로 개설을 위한 공동연구
  - 인천항 관세자유지역과 대련시보세구역간 공동협력방안 연구
  - 양 도시의 물류산업 육성 및 협력방안 연구

이 공동연구의 결과는 양 도시의 지방정부가 물류분야의 상호 협력 지침을 마련하는 근거로 활용될 것으로 기대된다. 또한, 컨테이너항로 개설 등 지방정부가 해결할 수 없는 사안에 대해서는 인천광역시는 해양수산부에, 대련시는 교통부에 건의하여 한중해운협의회에서 안건으로 채택해 줄 것을 요청할 계획이다.

### 3) 한·중 서해안 중심 동북아 물류네트워크의 단계별 구성

#### 가. 기존 한·중 정기선의 서해안지역 경유 방안(2002~2005)

한·중 해운협의회의 결과가 유효한 2005년까지의 단기적인 대안

은 중국 산둥반도 이북의 항만(청도, 천진, 대련 등)에서 부산항으로 운항 중인 컨테이너 정기선이 서해안지역 항만들(인천항, 평택·아산항, 군산·장항항, 목포항 등)을 경유할 수 있도록 하는 방안으로, 기존 항로에 근접한 항만으로서 입출항 관련 시간과 비용만 추가되면 입항 가능한 항만을 기항할 수 있도록 허가만 해 주면 되기 때문에 즉시 실행할 수 있는 대안이 될 수 있을 것이다. 그러나 이 경우에는 기존 한·중 항로를 취항중인 여객선사들의 반발이 심할 것으로 예상된다.

항로의 개설 방법은 기존 서해안지역 항만과 중국간 카페리항로에 취항 중인 여객선사와 협의를 거친 후 한중해운협정에 의해 기존 한중간 컨테이너정기선 항로에 취항하는 선박이 기존 기항지를 유지하면서 서해안지역 항만을 추가로 기항하는 것이다.

항로의 개설 절차는 먼저, 현재 기항 항만을 유지하면서 서해안지역 항만을 추가로 기항할 의사가 있는 선사로부터 해양수산부가 신청서를 받아 취합한다.

두 번째, ‘해양수산부의 중재로 기존 카페리선사와 중국의 해당항만에 기항하는 선사간 전략적 제휴에 의한 공동배선 계획을 수립’한다. 즉, 청도항을 기항하는 컨테이너선사들은 위동항운과, 천진항을 기항하는 컨테이너선사들은 진천훼리와, 대련항을 기항하는 컨테이너선사들은 대인훼리와 각각 전략적 제휴에 의한 공동배선계획을 수립한다. 이때 해양수산부는 이해상충 당사자들간의 조정안을 마련하고 제휴가 이루어지는 기존 여객선사에 대하여 항만 및 항만배후시설 이용에 관한 인센티브 제공 등을 협약한다.

세 번째, 중국의 WTO 가입 등으로 한중간 항로의 완전 개방이 이

루어지더라도 제휴 선사들이 운항 경쟁력을 가질 수 있도록 마케팅 전략을 수립하여 체계적으로 공동 대응한다.

이 단계에서는 서해안의 자유지역(인천의 관세자유지역, 군산의 자유무역지역) 간에 물류시스템적 연계체계를 형성한다.

#### 나. 새로운 ‘한·중 물류네트워크’ 구축 (2006~2010)

해운이 개방될 것으로 예상되는 2005년 이후 중기적인 대안으로 현재 운항 중인 한·중간 항로를 재조정하여 새로운 항로체계를 구축하고 카페리선사들이 그 체계에 참여하는 방안인데 2~3개의 중국 항만과 인천, 평택·아산, 군산·장항, 목포, 광양, 부산의 항만들을 조합하여 3개 이상의 항만을 순항하는 순환항로체계를 형성하는 이른바 ‘한·중 해운네트워크’를 재구성한다. 이 경우에는 항로의 개설에 앞서 어떤 네트워크를 구성하는 것이 최적의 경로가 될 것인가에 대한 전문적인 연구가 선행되어야 하며 참여선사들의 지분조정과 한·중 해운협정 재조정 등 해결해야 할 과제가 많을 것이다.

서해안지역을 거점으로 하는 한·중간 컨테이너선 정기항로 네트워크를 구축하기 위해서는 앞서 제시한 ‘기존 카페리선사와 컨테이너선사간 전략적 제휴에 의한 공동배선 계획 수립’이 전제가 되어야 하며 ‘한중간 컨테이너선 정기항로 네트워크 구축’을 위한 양국 정부간의 심도 있는 협의를 통하여 협정을 체결하도록 한다.

그러나 중국의 WTO 가입에 따른 시장개방과 중국정부의 한국에 대한 해운시장 개방 요구 등으로 인하여 한중해운망 형성에 관한 양국 간의 상호 입장조절이 어려울 것으로 전망되므로 이에 대한 산·관·학·연의 협의가 먼저 이루어져야 하며, 궁극적으로는 민간차원

에서 자율적인 관리가 이루어질 수 있도록 카페리선사와 컨테이너선사가 공동으로 참여하는 민간조직인 ‘한중해운협의회’를 구성하도록 한다.

그리고 중국의 연안도시로부터의 항공화물을 인천항으로 유인하여 인천국제공항을 이용하도록 하는 해·공 복합화물운송망(Sea & Air Cargo Transportation Network)을 형성하도록 한다. 중국 연안으로부터 북경이나 상해의 공항을 이용하여 수출입하는 것보다 인천항으로 해상수송 한 뒤 인천공항을 이용하여 수출입하는 것이 시간과 비용 면에서 유리한 경우가 많기 때문이다.

이 단계에서는 우리나라의 자유지역(관세자유지역, 자유무역지역)과 중국의 자유지역(보세구, 수출가공구 등)을 연계하여 한·중 자유지역 협력체계 구축을 위한 해당도시간 국제물류협력 합의문을 작성하고 공동연구를 통한 협력방안을 모색하도록 한다.

한·중 자유지역연계네트워크 구축에 필수적인 제도적 조치로는 첫째, 자유지역 내 외국인 직접투자유치를 위한 유인제도, 둘째, 자유지역연계네트워크 내 무역활성화를 위한 유인제도, 셋째, 주유지역 내 통관절차의 간소화, 수송과 물류 효율성 개선, 기술표준의 통일 등 세 가지를 들 수 있고, 물리적 부문으로는 물류관련 인프라의 공동개발 등을 들 수 있다.<sup>6)</sup>

#### 다. 서해안 중심의 ‘동북아시아 물류네트워크’ 구축 (2011~ )

동북아시아의 해운시장이 자유경쟁체계 하에 접어드는 시기로 예

6) 김원배·김경석, 환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안, 국토연구원, pp61~64, 2001

상되는 2011년 이후의 장기적인 대안으로서 한일 정기선과 동남아 정기선, 유럽 정기선 등을 중국의 항만까지 연장 운행함과 아울러 한·중 해운네트워크를 확장하여 일본을 포함하는 '동북아시아 해운 네트워크'를 구축한다.

국제물류거점으로서 서해안지역이 갖추어야 할 필수과제는 한중 해운네트워크를 근거로 동북아시아의 한·중·일간 컨테이너 정기선 항로네트워크를 구축하는 것이며, 나아가 중국의 대 중화권과 일본의 아시아태평양권이라는 양대 세력권을 연계하여 동아시아의 중요 거점항만이 되어야 할 것이다.

이러한 과제를 안고 단·중기적으로 서해안지역을 근거로 하는 한·중간 컨테이너선 정기항로네트워크를 구축한 다음, 계속해서 WTO체제 하의 동아시아 해운시장 개방이 가시화되는 장기적 시점을 목표로 한·중·일 3국의 정부가 참여하는 해운협의회를 구성하도록 한다.

물론 이때의 해운협의회는 상호 협력과 공생을 전제로 하는 개방형 협의회가 되어야 할 것이며, 이에 따른 각 선사들 간의 협의에 의한 전략적 제휴가 가속화되고 궁극적으로 동북아시아의 각 항만을 기항하는 선사들의 해운동맹이 결성되어야 할 것이다.

21세기에는 종적인 중심항만체계(Hub & Spoke System)가 점차 와해되고 횡적인 해운네트워크체계(Shipping Network System)가 강화될 것으로 예상된다. 이는 세계간선항로(World Main Trunk Route) 상의 중심항만(Hub-Port) 위주로 발달되어 온 해운의 추세가 중국 항만들의 급속한 성장과 동북아시아의 물동량 증가에 따른 지역 중심의 블록경제화가 가속화됨에 따라 지역의 항만들이 직접 다

른 항만과 항로를 개설하여 지역경제블록권의 항만간 수평적인 해운 네트워크를 구축하는 추세로 바뀌고 있기 때문이다.

이 단계에서는 중국의 대 중화권과 일본의 아시아태평양권이라는 양대 경제세력권이 서해안지역을 중계지로 활용할 수 있도록 서해안 지역의 도시들이 연대하여 물류거점 기반을 확충해 두도록 한다.

#### 4. 맺음말

과거 천년의 역사 속에서 최근 반세기를 제외하고는 동북아시아의 한·중·일간 교역이 우리나라 서해안을 중심으로 이루어져 왔었다.

새 천년의 벽두에 동북아시아의 통로가 다시 열려 본격적인 서해안시대를 맞이하게 되니 도도한 역사의 물결을 새삼 느끼게 된다.

지난 세기 마지막 10년 동안에 일본이 주축이 되어 환황해경제권을 형성하여 오면서 그 중심 축을 BESETO 라인으로 잡고 있었으나 결국은 우리나라 서해안이 중심 축으로 부상하고 있다.

서해안시대를 맞아 국제물류거점으로서 서해안지역이 갖추어야 할 필수과제는 한중 물류네트워크를 근거로 동북아시아의 한·중·일간 물류네트워크를 구축하는 것이며, 나아가 중국의 대 중화권과 일본의 아시아태평양권이라는 양대 세력권을 연계하는 동아시아의 중계거점 지역이 되도록 하는 것이다.

이는 역사적 사명이며 서해안지역의 생존전략일 수 밖에 없다.

그런데 그동안 중국의 경제발전이 우리나라 경제에 심대한 영향을 미치고 있음에도 불구하고 그 최 일선지역이라 할 수 있는 우리나라

서해안 지역들은 과연 얼마만큼 한·중간의 교역과 교류에 참여하였는가?

한·중 수출입 컨테이너화물은 대부분이 부산항을 경유해서 수송되고 있으며, 산업협력과 투자는 여전히 경부축을 중심으로 이루어지고 있는 실정이다.

그럼 한·중수교 이후 10년 동안 서해안지역의 도시들은 무엇을 하고 있었나?

준비를 해왔다 기에는 너무나 긴 시간이었으며, 지역 역량이 부족해서 중국을 받아들일 흡인력이 없었다고 변명만 늘어놓을 수도 없을 것이다.

이제라도 빨리 중국의 성장 에너지를 서해안지역으로 끌어들이기 위해서는 서해안지역의 주요도시들이 상호 연대해서 서해안 축을 발전시킬 필요가 있다.

그리고 서해안지역의 주요 도시들은 지역의 매력과 고유기능을 발굴해서 중국을 흡수할 수 있는 원동력을 만들어야 한다.

그 원동력을 바탕으로 중국과의 교역과 산업협력을 추진해서 명실공히 서해안 시대를 스스로의 힘으로 열어가야 한다.

국가 간 교류가 소원했던 한국, 중국, 일본, 러시아는 이제 활발하게 교류하면서 경제적으로 지역공동체를 이루어 가야하며, 그 중에서 동북아시아 공동번영의 중심 축을 이루는 서해안지역간에 교통·물류체계를 구축하는 것은 국가적으로 중요하고 시급한 과제일 것이다.

## 참고문헌

- 1) 산업자원부, 제1회 환황해경제·기술교류회의 자료, p52, 2001.  
3
- 2) 박창호, 환황해권물류중심지 인천항의 컨테이너선 활성화방안,  
제4회 동북아 발전Forum : 인천항과 중국항만과의 컨테이너교  
역 활성화 방안, 2000. 10
- 3) 박창호, 인천지역 물류산업활성화를 위한 기초연구 -항만물류산  
업을 중심으로, 연구보고서 2001-22, 인천발전연구원, 2001.  
12
- 4) 해양수산부, 한/중 해운항로 중·장기 발전대책(안), 2002. 2
- 5) 김원배·김경석, 환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안,  
국토연구원, 2001
- 6) National Graphic, Atlas of the World, 7th Edition, p135.
- 7) 九州通商産業局, 「九州國際化推進PLAN」, p4, 2000. 4