

# 동북아 경제중심지로서의 우리나라 항만의 대응 전략

## A Study on Responsible Strategy as North-East Asian Economical Base in Korean Ports Management

남금식\*

---

### 목 차

- |                       |              |
|-----------------------|--------------|
| I. 서 론                | IV. 항만의 대응전략 |
| II. 동북아 경제환경          | V. 결 론       |
| III. 동북아의 경제중심국가 실현계획 |              |
- 

---

### Abstract

This Paper deals with the development of Incheon International Airports and Pusan and KwangYang Ports as Hub Ports in order to systemize nationwide logistics networks. Now, Korea has core competences in terms of social overhead capital, telecommunication, information technologies, all fields of manufacturing plants, and the other infra-structure. As the environments of North-East Asian countries changes dynamically, at least we should keep up with the situations which require to meet the globalized level of international logistics services in Pusan and KwangYang Ports to be a competitive Hub Ports in this region.

---

---

\* 목원대학교 국제통상 · 중국학부 교수

## I. 서 론

지리적으로 우리나라는 아시아 최대시장인 중국과 일본 등 동북아 경제강국들 사이의 중심적 위치에 자리 잡고 있으며 아시아 대륙과 태평양을 연결하는 교두보의 역할을 하고 있어서 유럽의 관문인 네덜란드와 같이 동북아지역의 허브(Hub)로서 물류 및 경제활동의 중심지적 역할을 할 수 있는 유리한 조건을 가지고 있다. 또한 서울에서 3시간 비행거리 내에 인구 100만명 이상의 대도시가 43개 위치해 있고 세계적 물류강대국인 네덜란드, 싱가포르의 배후지역에 비해 세계최대 잠재시장인 중국을 배후지역으로 확보하고 있기 때문에 세계기업의 동북아 지역본부를 유치하기에 적합하다. 최근 중국 경제의 고도성장과 더불어 동북아의 위상이 하루가 다르게 높아지고 있으며 이제 동북아는 유럽연합(EU) 및 북미자유무역지대(NAFTA) 와 더불어 세계3대 교역권의 하나로써 세계경제의 견인차 역할을 하고 있으며 앞으로도 그 비중은 계속 확대될 것으로 전망된다. 이미 동북아 지역은 반도체, 철강, 석유화학 등 주요 기간산업의 세계 생산기지로 부상하고 있으며, 세계 5대 항만( 싱가포르, 홍콩, 부산, 카오슝, 상하이)이 모두 아시아에 위치하고 있다. 통계상으로도, 20세기 기준 인구는 세계 전체의 23.4%, 국내총생산(GDP)은 15.5%, 무역규모는 14.5%를 차지하고 있다. 또한 세계화의 흐름에 따라 아시아 각국은 세계유수 기업을 유치해 자국을 국제 비즈니스 중심지로 육성하려는 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 21세기 글로벌 무한경쟁의 시대에 국가의 생존 전략의 핵심정책으로 우리나라를 동북아 비즈니스 중심지 및 물류중심기지로 육성해 나가므로 한국은 동북아 경제권의 중심 역할을 할 수 있는 잠재력이 충분하다. 공항·도로 및 항만등 충분한 사회간접자본(SOC) 여건을 확보하고 있으며 경의선 및 남북간 도로망이 연결되면 시베리아 횡단철도(TSR)와 중국 횡단철도(TCR)가 연결되어 유럽과의 연계도 가능한 지리적 위치에 있다. 또한 통신 정보기술 (IT)인프라의 발달, 높은 교육수준과 중국에 비해 숙련되고 일본에 비해 값싼 노동력을 다량 확보하고 있다. 경공업에서 중화학공업에 이르기 까지 다양한 제조업 기반도 충분히 확보되어 있다. 1997년 외환위기 이후 제도와 관행을 과감하게 개혁해 시장경제와 민주주의의 새로운 경제시스템을 구축해 왔다. 기업, 금융, 공공, 노동 등 4대 부문을 중심으로 강력한 구조조정과 경제개혁으로 외국인 투자유치, IT 등 산업의 디지털화 및 벤처기업 활성화 등 많은 노력을 기울여 왔다. 한국이 동북아 경제 중심지로 부상하기 위해서는 인천공항, 부산항, 광양항 등 공항과 항만을 개발 확충하여 동북아 물류중심지로서의 대단위 국제 물류단지를 조성하고 초고속 인터넷의 보편적 이용 환경을 조성하여 동북아 통신망의 거점화를 추진해야 한다. 아울러 주요항만 배후지역을 관세자유지역으로 지정하여 국제적인 비즈니스

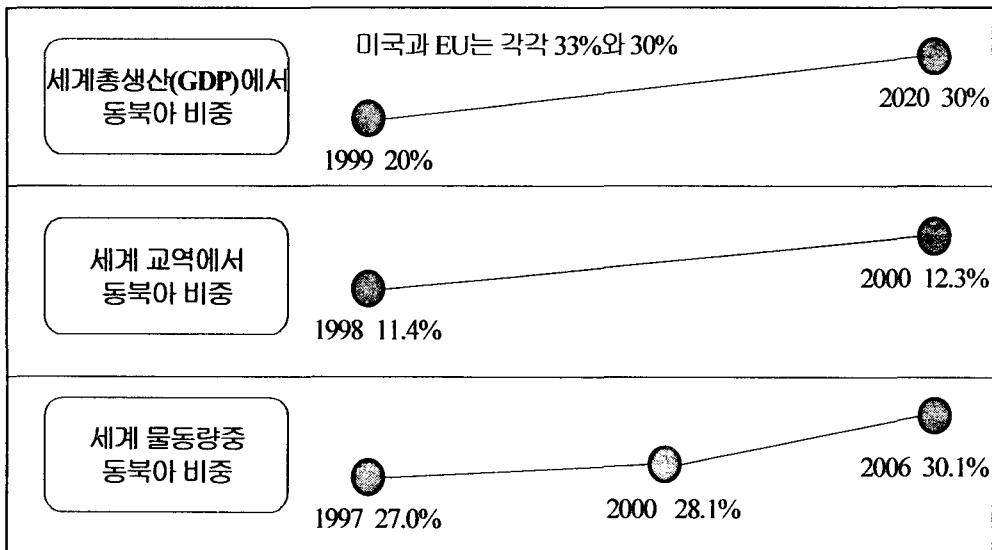
스 환경을 조성하여 다국적 기업들을 유치하므로 동북아 경제공동체 형성에 지렛대 역할을 해야 한다. 이를 위해 본 연구는 먼저 동북아 경제환경을 살펴보고, 다음 우리나라가 동북아의 경제중심지로서의 역할의 실현가능성을 검토한 다음 인천공항과 부산항 광양항의 개발 및 확장으로 국제물류기지 및 국제비즈니스 중심지로 육성하여 21세기 동북아 경제중심지로서의 타당성을 검토하는데 목적을 두었다

## II. 동북아 경제환경

동북아 경제권(한국·일본·중국·러시아)은 지난 20년간 세계전체보다 2배 이상 빠르게 경제성장을 이룩한 지역으로서 세계 경제성장의 견인차가 되고 있다.

동북아 5개국의 총면적은 약2700만Km2로 미국면적의 약 3배, EU의 약 12배로 세계면적의 20%를 차지하고 있으며, 인구는 세계 인구의 27.4%, 세계 총생산(GDP)에서 동북아의 비중은 1999년 20%로 미국의 34%와 EU의 30%에 비하여는 현재 낮은 수준이지만 2020년에는 30%로 전망되므로 미국·EU의 수준에 이를 것으로 전망된다(표- 1참조)

〈표- 1〉 세계 3대 교역권의 경제규모



(자료:재정경제부)

남금식

세계 교역에서 동북아의 비중은 1998년의 11.4%에서 2000년에는 12.3%로 증가되어 NAFTA 11.5%를 앞지르고, EU 16.8%를 따라가고 있다.(표- 2참조)

〈표-2〉 지역별 역내 무역구조

		동북아	ASEAN	NAFTA	EU
1980	지역전체중 역내비중	15.8	13.2	33.0	55.2
	세계무역중 역내비중	5.5	1.9	16.0	26.4
1985	지역전체중 역내비중	21.0	14.0	32.6	50.0
	세계무역중 역내비중	8.6	1.6	17.8	20.0
1990	지역전체중 역내비중	23.8	12.5	41.3	55.2
	세계무역중 역내비중	9.9	1.6	14.0	24.8
2000	지역전체중 역내비중	34.7	15.3	29.0	47.5
	세계무역중 역내비중	18.6	2.8	11.5	16.8

자료 : 김화섭, “동북아시아 기능적 경제통합의 효과 분석” 「산업연구」 제2집 제2호(1996. 9)

세계 물동량 중 동북아의 비중은 1997년 27.0%에서 2000년 28.1%. 2006년에는 30.1%로 증가될 전망이다.(표- 3참조)

〈표- 3〉 세계 컨테이너 물동량 전망

(단위:백만TEU)

구 분	'01년	'06년	'11년	연평균 증가율
세계	224	322	430	6.7%
동북아	64	97	137	8.1%
중국	26	50	79	11.5%

동북아 국가별 컨테이너 물동량 전망을 보면 (표-3참조)1997년 동북아 지역의 컨테이너 물동량은 4,784만 TEU 가운데 홍콩이 1,456만 TEU로서1위, 일본이 1,089만 TEU로서 2위, 대만이 850만 TEU로서 3위 , 한국이 588만 TEU로서 4위, 중국이 580만 TEU로서 5위 이다. 그러나 2010년에 가면 중국이 2,500만 TEU로서 1위가 될 것이며, 홍콩이 2,400만 TEU로 2위, 일본이 2,098만 TEU로서 3위, 대만이 1,772만 TEU로 4위, 한국이 1,638만 TEU로서 5위가 될 것으로 예상되며 2020년에 가면 중국이 1위, 한국이 2위, 홍콩이 3위, 일본이 4위 대만이 5위가 될 것으로 전망된다.1)

1 한국 항만경제학회, 제15회 한국 항만경제학회 국제회의 논문집. 2000. 7. 9. p22.

〈표- 4〉 동북아 국가별 컨테이너 물동량 실적 및 전망

지 역	1997	1998	2000	2005	2010	2020
한 국	5,884	6,426	7,491	11,002	1,638	33,742
중 국	5,797	-	9,000	16,000	25,000	39,938
일 본	10,892	-	12,854	15,252	20,977	23,427
러시아극동	117	-	193	340	516	1,032
홍 콩	14,567	14,700	16,288	18,258	24,228	32,168
대 만	8,497	-	11,838	12,348	17,722	21,193
동북아(합계)	47,839	49,316	57,664	73,200	104,830	151,500

단위 : 천TEU

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants, World Container Terminals, 1998. 4

2) 한국해양수산개발원, 내부자료(추정치), 1999.

### Ⅲ. 동북아 경제 중심국가 실현계획

#### 1. 동북아 경제중심국가 실현계획

현재 동북아 지역의 경제성장을 고려할 때 21세기 세계경제를 주도하는 경제의 중심지로 부상할 가능성이 매우 높으며 교통 및 물류기반시설이 충분히 확보된다면 우리나라가 동북아 경제권은 물론 세계경제의 중심으로 부상할 충분한 잠재력을 가지고 있다.

한반도는 동북아의 중심에 위치하고 있으며, 반경2천Km 이내에 약14억의 인구가 상주하는 거대한 배후 시장을 가지고 있다. 이는 싱가포르의 3억 5천만명과 유럽의 최대 물류거점인 네덜란드의 3억 7천만명보다 약 4배가 넘는 거대한 시장이다. 아울러 발달된 기술 및 통신 · IT 인프라와 높은 교육수준, 양질의 노동력을 가지고 있어 동북아 경제의 중심지로서의 충분한 가능성을 보유하고 있는 것으로 판단된다.

수출주도형 국가인 우리나라가 WTO체제하의 무한경쟁과 블록화 흐름으로 급변하고 있는 국제경쟁에서 살아남기 위해서는 동북아의 물류중심지 및 동북아 비즈니스 중심화를 21세기 국가생존전략으로 설정하여야 할 것이다. 동북아 경제중심국가 실현을 위한 세부전략 으로는, 먼저 동북아 물류중심지화를 위한 주변 국가들의 경쟁이 치열하게 전개되고 있는 상황에서 우리나라가 실질적인 동북아 허브(Hub)로서 자리잡기 위해서는 동북아 중심의 물류서비스 체제를 구축하고 나아가 세계를 지향하는 물류체제를 강화해 나가야 할 것이다. 다음으로는 우리나라의 지정학적인 위치를 최대한 활용하여 공항 · 항만등 배후지를 관세자유지역으로 지정하여 외국인 친화적인 경영, 생활여건을

## 남금식

조성하므로써 세계 우수기업 및 금융의 중심지로 동북아 비즈니스 중심화 계획을 추진한다.

## 2. 동북아 물류중심지화 추진계획

물류중심지화란 생산·유통·소비에 이르는 전과정에서 기업들의 물류비용을 최소화, 효율적 경영을 위한 제반시설을 제공하고 지원함으로써 해외 투자를 유치하는 전략이다. 아시아 주요국가들은 동북아지역의 물류를 확보하기 위해 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 세계 물동량 중 동북아의 비중을 보면 1998년 27.0%에서 최근에는 31%로 높아졌으며 중국의 WTO 가입을 계기로 동북아지역의 세계적 위상이 올라가고 있다. 앞으로 동북아 국가들의 무역과 물류량은 비약적으로 증가될 것이다. 현재 세계의 5대 항만인 싱가포르·카오슝·홍콩·부산·상하이 항이 모두 아시아에 위치하고 있으며 동북아의 경제성장과 더불어 컨테이너 물동량도 1990년부터 2000년까지 연평균 8.9%씩 증가하고 있다. 특히 중국의 컨테이너 물동량을 차지하기 위하여 아시아 주요국가 마다 항만확충을 서두르고 있다. 세계 주요 항만들은 물류거점항만을 선점하기 위하여 대대적인 시설 확충을 추진하고있다. 특히 아시아 주요 항만의 경우 폭발적인 증가추세를 보이고 있는 중국 컨테이너 물동량 확보를 위한 선점경쟁이 가속화되어 현규모 2002년 129선석의 2배 이상으로 컨테이너 부두를 확충할 예정이다. (표-4참조)

〈표 - 5〉 아시아 주요항만의 선석 확충계획

구분	홍콩(1위)	싱가폴(2위)	부산(3위)	카오슝(4위)	상해(6위)	계
계	49	80	51	50	68	298
현재(2002년)	26	37	21	27	18	129
개발계획	23	43	30	23	50	169

한반도는 동북아의 중심지에 위치해 전세계 및 지역내의 모든 공항·항만과 효율적인 네트워크를 구축할 수 있는 입지조건을 갖추고 있다. 동북아 물류중심지화 전략의 강점을 살펴보면 다음과 같다.<sup>2)</sup>

첫째로, 서울에서 3시간 비행거리내에 인구 100만명 이상의 도시가 43개 위치해있고, 세계 최대잠재시장인 중국이 배후에 위치해 있고 대륙철도 이용 활성화로 물류비를 절감할 수 있으며 세계기업의 동북아 지역본부를 두기에 적합하다.

둘째, 중장기적으로 남북간 철도연결로 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR)등

2 나라경제, 2002년 8월호 p.

대륙철도 이용이 활성화될 경우 몽골 · 러시아 · 중앙아시아 · 유럽 및 일본까지 우리나라의 배후권역으로 확대될 가능성이 있다.

셋째, 산업의 고부가가치화에 따라 항공물류의 중요성이 더욱 증대되고 있어 인천공항이 물류처리에 있어서 동북아의 중심공항 역할을 할 것으로 기대된다.

넷째, 세계적인 통신 및 IT 인프라 기반이 확충되어 있어서 물류네트워크 형성이 용이하고 물류산업 발전에 크게 이바지할 수 있는 여건을 갖추고 있다.

다섯째, 제조업 분야에서 상당한 생산기반과 기술을 갖추고 있으며 중국에 비해 숙련되고 일본에 비해 값싼 노동력을 확보하고 있다.

여섯째, 인천공항 · 부산항 · 광양항 등 충분한 사회간접자본(SOC) 여건을 확보하고 있고, 세계의 주요 간선항로(Main Trunk Route)상에 위치하여 물류중심지로서의 입지상 유리한 조건을 갖고 있다.

일곱째, 공항 · 항만 시설이용료 등이 중국 · 홍콩 등의 경쟁대상국보다 저렴하고, 유라시아 대륙과의 육로연결 가능성이 높고 동북아지역의 컨테이너화물 처리비중이 세계 컨테이너 물동량의 27%에 이르는 등 화물수요가 안정적이라는 점에서 동북아 물류중심지로서의 성장에 유리한 점이 있다(표- 5참조).

〈표 - 5〉 주요경쟁국 공항 · 항만 배후지와 비교

(단위: 천원/m<sup>2</sup>,%)

	상하이항	로테르담항	싱가포르항	두바이공항	한국 <sup>1)</sup>
임대료	8.5-11	18	216	19.5	13
입주율	60	40	80	60	50(전망)

주: 1) 국고지원 30%시

자료: 나라경제 2002년 8월호 p.31

정부가 우리나라를 동북아 물류중심지로 육성하기위해 마련하고 추진해 나가는 전략은 첫째, 국제물류거점시설의 확충과 둘째, 효율적 국내 물류네트워크 구축하는 한편 셋째, 물류산업 육성에 역점을 두고 있다.

국제물류거점시설의 확충내용을 보면 인천국제공항을 동북아 중심공항으로 개발할 계획이다. 지난 2001년 3월 인천국제공항이 개항후 2002년 7월 50개 항공사가 117개 도시에 취항하고 있으며, 동북아 허브공항으로 확실한 자리매김하기 위해 추가접근 교통시설로 제2 연육교와 공항철도 연결사업을 추진하며, 2003년부터 2단계 확장사업으로 총사업비 5조 901억원 (민자3,869억원 포함)을 투자하여 2008년까지 활주로 1본, 탑승동, 여객계류장 및 화물터미널을 현재 4만평에서 2020년까지 13만평으로 확장할 계획이다. 2단계 사업이 완료되는 2008년에는 항공기 운항이 현재 연 24만회에서 연 41만회로, 여객수송은 연 3천만명에서 연 4,400만명으로, 화물은 연 270만ton에서 연 450만ton

## 남금식

각각 늘어날 전망이다. 또한 세계적인 수준의 부산항과 광양항을 동북아 메가 허브 포트로 개발할 계획이다. 2011년까지 각각30선석, 33선석 규모로 개발하고 초대형 컨테이너선박 수용을 위한 대수심터미널을 각각 4선석을 확충하며 배후지를 활용하여 물류·조립·무역·국제비즈니스업무 등을 수행하는 종합물류거점항만으로 육성할 계획이다.<sup>3)</sup>

끝으로 중장기적으로는 남북철도와 시베리아횡단철도, 중국횡단철도 등 아시아 횡단철도와 연계를 추진하고, 남북도로와 중국 및 러시아와 도로를 연결하여 아시아 고속도로망을 구축하는 등 유라시아 대륙을 연계하는 실크로드를 연결하여 우리나라를 동북아 물류중심지로 육성할 계획이다.

다음으로 효율적 국내의 물류네트워크를 구축한다. 동북아 물류중심지화를 위해서는 우선, 인천국제공항과 주요도시간 셔틀연계 서비스를 확대하고, 부산·광양항과 주요항만간 연계수송망(Feeder)을 구축한다음, 전국5대권역에 복합화물기지를 건설하고 무역·통관·항만을 상호연결하여 종합물류정보시스템을 구축하며, 윈스톱 물류서비스를 제공할 수 있는 국제물류지원센터를 설치하여 다국적기업들의 글로벌 물류네트워크에서 동북아 중심성을 확보하는 데 주력한다. 이를 위해서는 동북아 지역내의 모든 지역과 광범위한 물류네트워크를 구축해야한다. 인천국제공항배후지역 30만평을 관세자유지역으로 지정하여 오는 2004년까지 개발하고 2005년부터 운영할 계획이며, 또한 2008년까지30만평을 추가개발할 계획이다.

현재 부산항·광양항을 관세자유지역으로 지정하였고 배후지93만평(부산항)과 112만평(광양항)을 관세자유지역으로 지정하여 개발중이다. 인천항 등을 통한 동북아 물류네트워크의 확대는 중국과 동북아지역의 중소항만과 공항도시들에 새로운 물류서비스를 제공해주는 역할을 담당하게 된다. 이렇게되면 동북아의 물류가 한반도에 집중될 수 있는 원동력을 갖추게 될 것이다.

### 3. 동북아 비즈니스 중심지화 추진계획

우리나라를 동북아 비즈니스 중심지로의 실현은 우리 경제의 생존과 번영에 필수적인 과제로 대두되도 있다. 동북아 비즈니스 거점화 추진을 위한 세부 전략으로는 첫째, 인천공항을 중심으로 한 인근지역을 개발 경제특구로 지정하고, 둘째로, 부산항·광양항 인근지역의 경제특구지정 및 개발, 셋째, 동북아 IT허브화를 위한 IT·디지털미디어 인프라의 구축, 넷째, 지역균형발전 정책과의 연계, 다섯째, 외국기업의 경영환경 개선,

3 원무제, 「선점과 차별화 전략 필요, 나라경제 2002년 8월호 p.7」



여섯째, 외국인의 생활여건개선, 끝으로 동북아 비즈니스벨트 구축 등으로 요약할 수 있다

첫째, 인천공항을 중심으로 한 인근지역을 개발 경제특구로 지정하기 위해서는 인천공항을 중심으로 한 수도권 서부축을 국제비즈니스 거점지역으로 개발한다. 그 구체적인 방안으로 송도신도시 총535만평을 매립할 계획이며, 매립이 완료된 176만평에 주거단지, 지식정보·바이오 산업단지가 조성될 계획이며 특히 바이오산업단지에는 세계적인 바이오신약 개발업체인 백신(Vax Gen)사가 1억5천만달러를 투자하여 R&D센터 및 생산시설을 건설할 계획이다. 또한 167만평에는 국제비즈니스센터가 조성된다. 2013년까지 세계무역센터(WTC), 컨벤션센터 · 세계무역센터빌딩(60층) · 오피스빌딩(69동) · 호텔(4동) · 백화점 및 쇼핑몰 · 주거단지(1만5,200세대)·골프장 등을 조성하기 위해 인천시가 The Gale Company(81%) · 포스코(19%)컨소시엄이 127억달러 규모(개발투자비 117억달러, 토지매입비 10억달러)의 외자유치 협약을 체결하였다. 그리고 인천공항과 인접한 영종지구 570만평에 주거 · 산업·물류 · 국제업무 등 인천공항과 연계한 복합도시로, 용무·무의지구 213만평은 국제적인 종합휴양지로 조성할 예정이다. 김포매립지총542만평을 개발 국제금융과 첨단화훼·레저의 중심지로 개발하는 등 우리나라를 동북아비즈니스 중심국가로 발전시키기 위한 핵심전략으로 인천공항을 중심으로 한 수도권 서부축을 경제특구로 지정개발한다.<sup>4)</sup>

둘째 부산항·광양항은 세계주요 간선항에 위치한 이점을 활용하여 국제 해운물류 다국적 기업의 지역본부들을 유치하고 물류 기업의 활동을 지원하는 금융등 서비스 업종을 유치하며, 남해안 관광벨트 등 관광자원을 활용할 수 있도록 수도권 서부축과 대응되는 남부권을 비즈니스중심화 하고 인천-부산-광양의 삼각체제를 구축한다. 부산항·광양항 인근 지역의 경제특구지정 및 개발을 위해 부산항 배후부지93만평과 광양항 112만평을 관세자유지역으로 지정하여 개발을 통한 대단위 국제물류단지를 조성하여 세계유수 물류기업을 유치해 선진물류경영기법과 네트워크를 활용하여 북중국 및 일본 서해안 발생화물 환적기지화 하여 북한과 철도를 연결하여 북중국 수화물을 단 시간내에 수송하도록 동북아 Mega Hub Port로 개발한다. 세계적인 수준의 부산항·광양항을 동북아메가허브 포트로 개발하기위해 2010년 중국 상하이 신항만이 개발되기 전에 부산항과 광양항을 추가개발하고 초대형 컨테이너 선박을 수용할 수 있는 대수심 터미널을 확충하며, 배후부지를 활용하여 물류·조립·무역·국제업무 등을 수행하는 종합물류거점항만으로 육성한다.

셋째, 동북아 IT허브화를 위한 IT·디지털 미디어 인프라를 구축하므로 외국IT 기업 투자유치 활성화를 위하여 지적재산권보호 수준을 강화하고 통신산업 관련 규제제도를

4 나라경제, 2002년 8월호, pp32 - 33.

선진국 수준으로 개선하여 IT<sup>5)</sup>업의 경영환경이 글로벌 기준에 부합하도록 개선한다. 동북아 통신망 허브화를 위해 정부는 세계최고 수준인 초고속 정보통신망을 지속적으로 고도화하고 해외 정보통신망과의 연동을 주도하여 우리나라를 동북아 통신인프라의 허브로 발전시킨다. IT·디지털미디어 집적화단지 조성, 동북아 디지털미디어 산업중심지화 등 4대 실천전략을 중심으로 우리나라를 동북아 지역에서 IT·디지털미디어 산업의 중심국가로 육성한다. 인천 송도·상암동 DMC (Digital Media City)·판교 벤처산업단지, 부산 센텀시티 등에 IT·디지털미디어 등 지식기반산업을 중심으로한 집적화산업단지를 조성하고, 동북아 디지털미디어 산업의 중심화를 위해 국내영상·음반·게임산업등 디지털미디어 산업에 세계최고 수준의 정보통신·디지털기술을 접목하기 위해 정부는 KCRC(Korea Content Resource Center)를 구축하여 국내 문화콘텐츠산업 발전에 필요한 새로운 디지털문화콘텐츠를 제공하는 한편 애니메이션·출판, 방송등 전통적인 문화산업에 대한 디지털화를 추진해야 한다.)

넷째, 외국인 출입국 및 이민제도 개선으로 외국인투자의 활성화로 선진자본의 유입뿐만 아니라 첨단기술 및 선진경영기법의 국내이전·고용창출이라는 막대한 경제적효과를 가져온다. 따라서 투자외국인에 대한 자유로운 출입국 및 체류의 보장이 선행될 때, 국제금융 및 물류관련 투자도 본격화 될 것으로 예상되므로 정부는 동북아 비즈니스 중심국가 실현과 관련하여 투자외국인의 출입국 심사 및 체류에 편의를 제공하기 위하여 입·출국 편의를 위한 사증발급 위임범위 확대, 체류기간 연장의 불편 해소, 전자식 지문채취방법 도입 검토 등 인근 국가보다 월등히 나은 출입국 관련 서비스를 제공한다.

#### 다섯째, 외국기업의 경영환경개선

외국기업의 경영환경을 대폭 개선하기 위한 방안으로 외국유수 대학의 분교설치 및 국내 대학과의 연계 프로그램을 활성화하고, 국제대학 및 국제고등학교 설립을 추진하는 등 국제화된 전문인력의 양성, 영어 인프라를 확충하기 위하여 회화중심의 영어교육 강화, 외국방송사의 국내 진출을 허용하고, 일정규모 이상의 시설에는 국어·영어·한문 병용 안내판 설치, 특히 경제특구내 대외문서는 우리말과 함께 영어로 발간하고 민원서류를 영어로 접수하여 국어와 영어 동시사용, 외국인의 출입국 관련 제도를 개선하여 경제특구내에 외국기업 임직원에게는 장기비자발급, 단기체류하는 외국 전문직 종사자의 무비자 입국, 영주권 취득자격 및 요건완화 법과 원칙이 지켜지는 노사관계 정착, 외환제도 및 금융시스템 선진화 특히 경제특구에 외국인투자 읍부즈만 사무소를 설치하여 외국기업의 노무관련 고충을 처리하고 노사분규를 사전에 예방한다. 끝으로 외국인 투자에 대한 세제 인센티브를 확대하기 위하여 조세감면대상 외국인 투자기업의

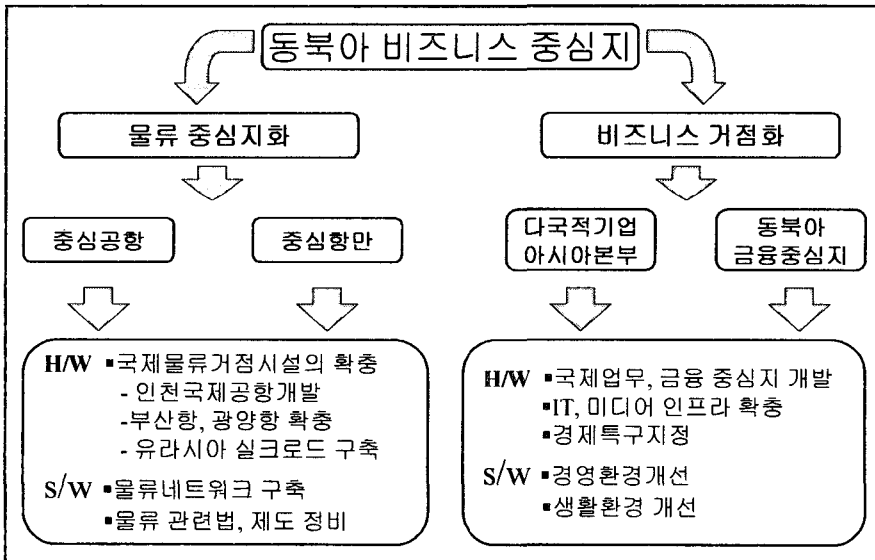
5 앞책, pp.36~39

범위를 OECD규범이 허용하는 범위 내에서 최대한 확대하고 경제특구에 설립되는 외국기업에 대해서는 세제상 지원을 강화한다.

여섯째, 외국인 생활여건 개선

외국인 임직원 주거,교육,의료비 부담을 덜어주기 위해 외국인 임직원의 해외근무수당 비과세 범위 확대, 외국인 학교설립제도 완화, 설립시 다각적인 지원검토, 경제특구 내에서는 외국교육기관의 진입을 자유화 하고 외국인학교 관련규제완화, 전국 거점지역에 외국학생 주거시설건립, 경제특구내에 외국병원, 약국진입 허용, 테마파크·고급쇼핑몰·골프장·요트장 설치, 외국기업 임직원들의 높은 소비 여가 수요를 충족시킨다.

〈표 - 6〉 동북아 비즈니스 중심지 개발전략



(자료:재정경제부)

일곱째, 동북아 비즈니스벨트 구축하므로써 과당경쟁을 방지하고 상호이익을 극대화 할 수 있는 협력 체제를 형성한다. 동북아 비즈니스 벨트가 구축되면 역내 국가간 국제 비즈니스의 기능적 요소들을 결합하므로써 상호 보완성과 경제적 효율성을 높일 수 있다. 이비즈니스 벨트는 현재 동북아에서 국제비즈니스 기능을 가진 대도시의 물류 네트워크화로부터 출발한다. 서울·부산·인천·베이징·상하이·도쿄·오사카·타이베이·가오슝 및 홍콩이 여기에 포함된다. 이것은 동북아 비즈니스 벨트의 외적 구도라고 할 수 있다. 그리고 동북아 비즈니스 벨트의 내적구도는 하드웨어와 소프트웨어 부분으로 나누어 추진한다. 하드웨어 부문에서는 교통운송망을 이용한 물류체계와, 공동 프로젝트의 개발 및 인적·물적·재정적 지원기구의 설치, 벨트내 도시간 국제분업화와 자유

남금식

무역체제의 구축 등이 주요하게 다루어질 수 있을 것이다. 그리고 소프트웨어 부문 사업으로 벨트내 도시간 업무 시간의 통일, 무비자화 전문인력의교육과 교류 프로그램의 운영 등을 들 수 있다.

### IV. 우리나라 항만의 대응전략

한반도 전체를 동북아 물류중심지·비즈니스중심지·사이버중심지·문화중심지로 만들어 동북아의 경제중심 국가로 만들므로 세계의 대기업들이 싱가포르·홍콩·상하이·일본이 아니라 우리나라에 지역본부를 다루어 위치시키려 할 때, 우리는 네덜란드나 스위스와 같이 강대국 사이에서도 조금도 위축되지 않는 경제대국이 될 수 있다. 지경학적으로 볼때 한국항만은 해상운송에서 환동해 주변과 환황해 주변을 배후지역으로 하는 동북아 Hub- Port로서 가장 좋은 여건을 가지고 있다.(표- 7참조)

<표 - 7> 동북아 각국 항만의 지정학적 입지여건 비교

	화물이동방향	운송망연결
중국항만	북미방향 : 러시아,북한, 한국,일본의 화물이동 방향을 역행시킴. 유럽방:정방향(상해) 대륙횡단철도: 러시아의화물이동 방향을 역행시킴,한국,일본에 대해서는 정방향 :	러시아,북한,한국에 대해서는 도로와 철도운송망 연결가능 .일본에대해선 연결불가능.
러시아 항만	북미방향: 일본,한국의 화물이동 방향을 역행시킴. 유럽방향:일본,한국,북한, 중국의 화물이동방향을 역행시킴. 대륙횡단철도:중국의 화물이동 방향을 역행시킴.	중국, 북한, 한국에 대해서는 도로,철도운송망 연결가능. 일본에 대해선 연결불가능,
북한항만	북미방향: 일본,한국,러시아의 화물이동 방향을 역행시킴, 유럽방향: 일본,한국,중국의 화물이동 방향을 역행시킴 대륙횡단철도: 러시아,중국의 화물이동방향을 역행시킴.	러시아,한국,중국에 대해선 도로,철도운송망 연결가능 . 일본에 대해선 연결 불가능
한국항만	북미방향: 일본의 화물이동 방향을 역행시킴. 유럽방향: 중국의 일부 화물이동방향을 역행시킴. 대륙횡단철도: 러시아,중국,북한의 화물 이동방향을 역행시킴.	북한,러시아,중국에 대해선 도로,철도운송망 연결가능 일본에 대해선 연결불가능.
일본항만러	북미방향:정방향 유럽방향:한국,중국,북한의 화물이동 방향을 역행시킴. 대륙횡단철도: 러시아,북한,중국의 화물이동 방향을 역행시킴.	러시아,중국,북한, 한국에 대해서 도로,철도운송망 연결 불가능

자료 : 임종관 동북아지역Hub Port 경쟁여건에 관한 연구(부산,광양/고배/상해항을 중심으로), 서강대학교 대학원 석사학위논문, 1996년. p87.

동북아 경제중심지으로써 우리나라 항만의 대응전략은 다음과 같다.

첫째, 부산항과 광양항을 동북아 Hub Port로 개발한다.

부산항과 광양항은 화물이동방향을 수용하는 지정학적 입지조건이 유리하기 때문에, 동북아/북미 항로에서는 일본을 제외한 동북아 전지역을 대상으로 Hub Port 역할을 수행할 수 있으며, 동북아/유럽 항로에서도 동북아 지역의 Hub Port 역할을 제공할 수 있다. 따라서 지정학적으로 볼때 한국 항만은 해상운송에서 환동해 주변과 환동해 주변 배후지역으로 하는 동북아 Hub Port로서 좋은 여건을 가지고 있다. 동북아 Hub Port로서 부산항의 지정학적 입지조건인 가장 큰 특징은 반도남단에 위치하며 북한·중국·러시아 등에 대한 도로와 철도의 연결운송이 가능하면서도, 해상운송에서는 환동해 연안이나 환동해 연안의 소형 항만까지 가장 편리하게 그리고 가장 신속하게 연결될 수 있는 지정학적 입지를 최대한 활용한다.

부산항, 광양항을 동북아 Mega Hub Port로 개발하여 컨테이너 부두 및 대수심 터미널 확충, 배후부지 개발을 통한 대단위 물류단지 조성, 세계 유수 물류기업을 유치해 선진물류 경영기법과 네트워크를 확충하여 북중국 및 일본 서해안 발생 화물 환적기지화 한다. 북한과 철도를 연결하여 북중국 수화물을 단시간내에 수송한다.

둘째, Hub Port의 종합서비스센터 구축

Hub Port의 기본은 동북아에 오는 선박들을 우선적으로 우리나라의 부산항과 광양항에 유치하는 것이다. Hub-Port 구축은 서비스 창출과 서비스의 부가가치 제고로 항만의 경쟁력을 강화해야 한다. 국제화물운송은 교역에 의해서 발생하므로 교역센터역할은 Hub Port의 기능을 강화시킬 수 있다. Hub Port 구축전략은 국제화물운송에는 많은 정보가 수반되며 사고와 분쟁처리, 금융결제, 노동력의 이동이 발생하므로 정보·금융·사법등 관련서비스도 Hub Port 기능 크게 보완하게되므로 교역센터와 정보센터등을 겸비한 종합서비스센터를 구축해야 한다. 그러므로 부산항과 광양항은 동북아지역 Hub -Port로서 동북아의 교역과 화물운송에 관한 모든 문제가 처리되고, 동북아지역 화물의 흡수기능을 담당해야 하므로 교역센터, 정보센터, 금융센터 등 종합서비스센터 기능을 수행할 수 있도록 화물과 선박의 입출항이 자유롭게 이루어 질수 있도록 자유항으로 지정, 운영하는 것이 바람직하다.

셋째, 동북아 운송권의 전체수요를 흡수할 수 있는 항만개발

상해 신항만 (대소양산) 개발 및 일본의 수퍼중추항만 육성계획에 대응하여 양항의 적기 개발계획으로 2011년까지 부산·광양항을 동북아의 초대형 허브항만(Mega Hub Port)으로 개발한다. 늘어나는 컨테이너화물 처리에 급급한 수요추종형 항만개발에서 벗어나 적정 규모의 컨테이너 부두를 적기에 공급하여 환적화물 유치촉진을 위해 부산·광양항에 총 84선석의 컨테이너부두를 확보한다.

〈표 - 8〉 동북아지역 Hub Port 경쟁여건 종합평가

	지정학적 여건상 가능한 역할	시설 여건	비용경쟁력	해운환경
러시아 항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>°대륙횡단철도운송</li> <li>-배후지역: 북한, 한국, 일본</li> <li>-기점:보스토치니, 나호드카,블라디보스톡</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-중동,유럽연결 철도망 보유</li> <li>-시설의통행권보유</li> <li>-시설 및 기점항만 확장 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-시설통행권을 비용경쟁력에 활용</li> <li>-소득수준 낮아 경쟁력 강함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대외개방 미흡</li> <li>-서비스창출능력 약함</li> </ul>
중국항만	<ul style="list-style-type: none"> <li>°대륙횡단철도운송</li> <li>-배후지역: 북한, 한국,일본</li> <li>-기점:연운,천진, 대련,상해 등</li> <li>°유럽방향해상운송</li> <li>-배후지역: 동북아 전 지역</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-러시아철도를 통과해야 함.</li> <li>-기점항만 광범위한 분포</li> <li>-대형선박기항 어려움</li> <li>-육상운송시설 낙후</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-러시아의 통행권 주장으로 비용경쟁력한계</li> <li>-항만비용 경쟁력 우세</li> <li>-소득수준 낮아 경쟁력 강함</li> <li>-전용터미널제 없음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대외개방미흡</li> <li>-국제화미흡</li> <li>-서비스창출능력 약함</li> </ul>
상해			<ul style="list-style-type: none"> <li>-항만비용 경쟁력 우세</li> <li>-소득수준 낮아 경쟁력 강함</li> <li>-전용터미널제 없음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대외개방미흡</li> <li>-국제화미흡</li> <li>-서비스창출능력 약함</li> </ul>
한국 부산 광양	<ul style="list-style-type: none"> <li>°북미방향해상운송</li> <li>-배후지역:일본 외 전지역</li> <li>°유럽방향해상운송</li> <li>-배후지역: 동북아 전지역</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대형선박기항가능</li> <li>-98년 이후 시설 여유확보 가능 (광양항운영)</li> <li>-북한경유 육상운송 개통해야함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-항만비용,일본보다 우세</li> <li>-소득수준,일본보다 낮음</li> <li>-중국보다 열세</li> <li>-전용터미널제 보편화시켜야함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-98년까지 전면 개방</li> <li>-국제화 양호</li> <li>-서비스창출능력 양호</li> </ul>
일본 고베	<ul style="list-style-type: none"> <li>°북미방향해상운송</li> <li>-배후지역:동북아 전 지역</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대형선박기항 가능</li> <li>-항만시설가장 양호</li> <li>-도서국,육상운송 연결불가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-항만비용,가장높음</li> <li>-소득수준,가장높음</li> <li>-전용터미널 허용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-가장 개방적임</li> <li>-국제화가장우수</li> <li>-서비스창출능력 가장 우수</li> </ul>

(자료:서강대학교 대학원 학사학위 논문, p.

〈표 - 9〉 부산신항 · 광양항 확충 사업개요

구분	부산신항(95~2001)	광양항
선석	30선석	33선석
처리능력	804만TEU	933만 TEU
투자비	9조1,542억원	6조 6,323억원
투자방식	민자·권공단·정부	권공단·정부

넷째, 부산신항과 광양항 배후부지 조기개발 방안마련  
 기존의 부산·광양항 주변에 부가가치 물류서비스(VAL)가 가능한 배후물류단지를 확보 하여 부산신항 개발전에 외국기업체 입주를 가능토록 한다.

< 표 - 10 > 부산신항,광양항 배후부지 개발내용

항만별	규모	사업기간	비용	개발방식	비고
부산신항	93만평	2001~2013	3,504억원	민자유치	부산신항만(주)
광양항	55만평	2001~2011	2,122억원	제3섹타	광양시/컨공단
계	148만평		5,626억원		

주) 부산신항 배후부지 일부 22만평은 2007년에 운영 예정

다섯째, 국제 항만네트워크 구축 및 환적화물 유치  
 부산·광양항 중심으로 동북아 주요항만과의 피터망을 구축하여 컨테이너 전용항로 개척 및 동북아 역내 물류활성화를 위해 로로(Ro - Ro)선을 도입하고, 카페리선 취항 확대를 위해 화물 및 여객수송을 활성화 하고 동북아 역내 피터망 확충을 위해 초고속 컨테이너선 개발을 추진한다. 동북아 국가간 해운시장 진입 장애요소 제거 및 항만간 협력구축으로 역내 물류시장 점유확대를 위해 동북아 다자간 해운·항만협력체제를 구축한다.

세계적 항만 네트워크와 선진 항만운영기법을 가진 글로벌기업 유치로 환적화물 등 국제물량의 안정적 확보를 위해 대형 외국 해운항만업체의 국내항만사업 참여를 추진한다. 항만여건에 따라 컨테이너부두 임대료 체제 개편 및 항만시설 사용료 감면 추진으로 환적화물 유치실적에 따른 혜택을 부여하기 위하여 환적화물 유치를 위한 인센티브제를 도입한다.

물류기업체의 국제경쟁력 향상을 위해 e-logistics 시대에 맞는 지식기반 첨단 물류정보망을 도입한다.

여섯째, Hub-Port와 주변항만의 역할분담

부산항과 광양항이 동북아 Hub Port가 되는 것을 전제로 21세기에는 총수요가 폭발적으로 증가할 것이므로 Hub-Port와 주변항만간의 역할분담체제가 필요할 것이다. Hub -Port는 4,000TEU급 이상이 대형선박이 기항하도록 하여 대량운송체제를 구축함으로써 동북아지역에서 북미·유럽지역으로 수·출입되는 화물을 최대한 흡수토록 해야한다. 이러한 Hub-Port 역할은 부산항과 광양항에 부여하고, 부산항은 환동해권의 Hub-Port로, 광양항은 환황해권의 Hub-Port 활용하도록 해야한다. 주변항만은 인천, 군

## 남금식

산, 목포, 마산, 울산,포항,동해 등 되도록 많은 항만들에게 부여함으로써 물동량을 최대한 분산하여 내륙운송 거리를 단축시키고, 우리나라 수출입화물 중 동북아 역내교역 물동량과 동남아항로 물동량을 최대한 흡수하도록 한다.

일곱째, 고객지향적 항만관리 · 운영체제도입

부산 · 인천항에 항만공사(Port Authority) 제도를 도입하고, 항만운영에 민간의 창의력 도입 및 국내 민간기업체의 항만운영기법향상을 도모하기 위해 부두운영회사 제도를 주요항만으로 확대 실시한다. 그리고 항만운영 및 하역시스템의 자동화로 항만운영의 효율성 향상을 위해 첨단 자동화 터미널 관련기술 개발 및 건설하고, 컨테이너선박의 초대형화에 대응하는 새로운 하역시스템을 개발한다.

## V. 결 론

우리나라가 21세기 동북아시아의 경쟁에서 주도권을 확보하고 지속적인 성장을 하기 위해서는 상품뿐만 아니라 서비스도 포괄하는 새로운 무역전략으로의 전환이 시급한 과제로 대두되고 있다. 종전의 상품 위주의 전략에서 무역인프라, 서비스, 관광, 자본 등을 포함하는 광의의 개념으로 무역의 개념을 확대하는 한편 우리의 지적능력과 지리적 위치를 살린 새로운 경쟁우위를 개발하여야 할 것이다. 즉, 무역활동 대상을 국내 생산품 수출·국내 사용 목적의 수입뿐 아니라 인접국을 포함한 제3국 제품의 보관, 조립, 환적 등 중계무역까지 포함해야 한다. 이러한 의미에서 우리나라를 동북아 경제중심지로 만들기 위해서는 동북아의 물류중심지, 관광중심지, 국제비즈니스중심지로 만들어 나가야 한다. 이를 위해서는 우리나라 항만(부산, 광양항)의 지리적인 우월성인 한반도 최남단에 위치, 세계경제대국일본, 잠재 경제대국 중국과 최근거리, 컨테이너 기간항로상에 위치하고 있으며 기간항로인 카오슝, 북미의 로스엔젤레스항 대권항로상의 최단 거리에 위치하고 있다. 우리나라의 대외지향적 무역중심 경제구조상 기본적인 수출입물동량이 발생(2000년 수출입 컨테이너 503만 TEU)하고 있으며 북중국 컨테이너물동량 및 일본서해안 물동량의 증가에 따른 부산항 환적물동량이 급신장하므로,충분한 물동량을 확보하고 있다. 부산·광양항은 북중국, 일본서해안 화물의 환적선호도가 1위의 항만이며 TKR, TSR이 활성화되면 중국동북3성, 몽골, 중앙아시아, 러시아 유럽을 배후권역화하는 유라시아 관문항의 잠재력을 보유한 환적중심항으로서의 성장잠재력을 갖고 있다. 아울러 부산항요율을 100으로 볼때 싱가포르 130, 고베219, 홍콩219, 카오슝 161로 저렴한 항만이용료의 강점을 최대한 활용하여 우리항만의 경쟁력을 강화한다. 그러나 지속적인 시설 확장에도 불구하고 컨테이너항만시설의 절대부족, 배후물류단지의



부재, 항만투자재원의 부족으로 경쟁국에 비교하여 GNP대비 항만투자비 수준이 최하위(한국 0.22%, 일본 0.39%, 대만 0.42% '62 - 99' 38년간 평균)로 현수준 투자 유지 시 2011년까지 투자소요 규모의 2배이상 경제적 손실발생이 예상된다.

21세기 우리나라를 동북아 경제중심국가로 부상을 위한 항만의 대응전략으로는 동북아 물류중심지화를 위한 종합적인 추진체제 구축, 우리나라의 지정학적 입지의 장점을 최대한 활용한 항만, 공항 및 배후 물류단지 의 조속한 개발, 경제항만의 투자에 대응하는 부산항, 광양항 2대 중심항만 체제 조기 구축, 인천공항의 입지적 우수성을 최대한 활용하여 동북아 관문기능을 수행하는 중심공항으로 개발, 남북철도 및 TSR · TCR 등 대륙연계 수송기반구축, 단절된 남북도로를 연결하고 장기적으로 중국 · 러시아와 연결도로 및 아시아 고속도로망과의 연결로 조속한 인프라의 구축, 중심항만 및 공항의 배후는 종합물류단지, 관세자유지역, 기타비즈니스를 위한 시설이 들어설 수 있도록 종합적개발로 배후부지를 조성한다. 동북아 경제중심국가로서의 항만개발의 비전은 외국기업이 동북아 및 아시아 지역 시장진출을 위해 우리나라를 동북아 물류 및 비즈니스 거점으로 확충토록 한다. 구체적으로 다수의 다국적기업이 동북아 지역본부 또는 거점물류센터를 한반동에 항만 및 공항 배후물류단지에 설립한다. 국내 및 세계 각국에서 원자재 또는 주요부품, 완성품을 조달하여 제조, 조립, 가공, 포장, 라벨링, 품질관리 및 검사, 맞춤서비스, A/S, 전시 판매등 일련의 부가가치 물류서비스(VAL)을 행한 후 동북아 및 아시아 지역으로 완성품을 공급하는 물류유통공급망의 허브역할 즉, 아시아지역의 물류거점기능을 담당한다. 이와함께 국제물류 · 비즈니스 수행을 위한 지원산업, 특히 국제금융, 무역, 정보, 통신, 전시 · 컨벤션 산업 등 관련산업을 부가적으로 발전시켜 주변국의 경제발전에 핵심적인 역할을 수행할 수 있도록 정부부처간 상이한 법 · 제도 및 현재의 기업환경에 맞는 체제로 개편하고, 투자희망 외국기업에 대한 원스톱서비스를 제공하도록 법 · 제도의 정비 및 지원체제를 구축한다.

## 참 고 문 헌

- KDI 경제정보센터 홈페이지 <http://epic.kdi.re.kr> 경제정책정보.  
 건설교통부 국토정책과. 「김포매립지, 동북아 비즈니스 중심지로 개발」 2002 .7월.  
 " " 「송도신도시 경제특구로 개발」 2002 .7월.  
 " " 「영종도, 용유 · 무의도 개발계획」 2002. 7월  
 교육인적자원부조정1과. 「동북아비즈니스 중심국가 실현 관련교육부문 방안」 2002 . 7월.  
 교통개발연구원, 동북아 물류중심국으로 도약하는 물류혁신 패러다임, 2000. 2월  
 김광재. 「동북아 물류중심지화 추진」 " "

## 남금식

- 박부규. 동북아 비즈니스의 중심지가 되자, 한국무역협회.2002
- 백종실, 아시아 주요국 항만배후지 물류거점화정책 비교연구, 한국해양수산개발원,1999.12
- 원무제. 「동북아비즈니스 중심국가 어떻게 이룰 것인가」 나라경제,2002. 8월호
- 임종관, 「동북아 지역 Hub Port 경쟁여건에 관한 연구 - 부산/· 광양/고배/상해항을 중심으로」, 서강대학교 대학원 석사학위 논문,1995.
- 임진수. 동북아물류중심지화 정책방향, 해양수산개발원. 2001 .8월
- 재정경제부, 21세기 동북아 물류중심기지 건설을 위한 관세자유지역 제도의 도입 추진, 1999. 7월.
- 재정경제부. 동북아 비즈니스 중심국가 실현계획, 2002.
- 전일수·김학소·김범중, 「우리나라 컨테이너항간 국제경쟁력 제고방안에 관한연구」 해운산업연구원,1993.
- 정은보, 「동북아비즈니스중심국가 실현」 나라경제,2002, 8월호
- 한국해양수산개발원, 동북아 물류중심기지화를 위한 전략 추진, 1997.7월.
- 한국해양수산개발원, 「우리나라를 동북아 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구」,1998.12. .