

동북아 물류체계구축에 관한 연구*

- 장보고 해상물류체계의 교훈을 중심으로 -

A Study on the Construction of the Logistics System in Northeast Asia

- Focusing on a Lesson from the Chang Po Go Period -

방희석** · 박근식*** · 양현석****

목 차

- I. 서론
- II. 장보고 해상 물류체계와 시사점
 - 1. 청해진의 해상체계 구축
 - 2. 물류네트워크체계
 - 3. 장보고 해상경영활동의 시사점
- III. 동북아 물류체계 구축의 과제
 - 1. 한중일 물류체계 구축
 - 2. 한중일 국가별 물류체계 구축
- IV. 동북아물류체계 구축에 대한 장보고 해상물류체계의 현대적 응용
 - 1. 지도적 인적자원 확충
 - 2. 물류활동의 통합관리체계 구축
 - 3. 물류패러다임 분석
- V. 결론

Key Words : Po-Go Chang, Logistics, Logistics Paradigm, Logistics Network, Maritime Logistics System

Abstract

This study aims to draw meaningful points from the Chang Po Go period in which Chang Po Go, who established an integrated logistics system while operating on the seas of three nations including Japan, China, and Shilla by taking Chunghaejin, Shilla, as a base of operations in the 9th century, and to discover the need for the construction of the logistics system in northeast Asia. Also, the study intends to propose strategies for contemporary application of the logistics system used during the Chang Po Go period, based on the modern logistics concept.

As a result of specifically reviewing the lesson from the Chang Po Go period, which created a paradigm for a new cooperation in logistics, the leadership of the CEO, who is prepared with the

▷ 논문접수: 2008.10.20 ▷ 심사완료: 2008.12.19 ▷ 게재확정: 2008.12.29

* 이 논문은 (재)해상왕장보고기념사업회의 지원에 의하여 연구되었음

** 제1저자, 중앙대학교 교수, hsbang@cau.ac.kr, 02)820-6498

*** 교신저자, 중앙대학교 시간강사, pksik0371@empal.com, 02)820-6499

**** 공동저자, (주)지팩스 이사, lionet@gpans.com, 011-770-7505

long-term vision of Chang Po Go, the implementation of an integrated system for logistics activity, and the political support of the government for private companies, will initiate a bright outlook for the construction of the logistics system in northeast Asia, amid the growing need for cooperation in logistics among the three northeast Asian countries.

In this era in which northeast Asia is emerging as the center of the world economy, the cooperative model in the logistics field, which transcended the border of Chang Po Go, who built a maritime logistics network in the 9th century, will help implement a cooperative logistics system in the northeast Asian region.

I. 서론

중국 경제의 급속한 성장은 대외 교역의 증가뿐만 아니라 국제물류 분야의 발전을 가속화 시키고 있다. 2005년 이후 중국의 무역수지는 2005년에 1천억 달러, 2006년에 1천 7백억 달러, 2007년에 2천 6백억 달러로 급속하게 증가하고 있다. 국제수지의 증가는 물동량의 증가를 가져와 2006년 세계 20대 컨테이너항만 중 중국의 항만이 7개(홍콩포함)이며 처리 물동량은 전 세계의 약 32.3%를 처리하였다.

1992년 수교 당시 63.7억 달러에 불과하던 양국 교역액은 2007년에는 1,453억 달러로 무려 22.7배 규모로 급성장 했다. 중국은 2003년 미국을 제치고 우리나라 최대 수출대상국이 되었으며, 2004년에는 한국 최대 교역국으로 부상했다. 그리고 2007년 수입규모에서도 일본을 제치고 최대 수입대상국으로 부상했다. 한국은 1992년 중국의 7위 교역국에서 2007년에는 일본, 미국, 홍콩에 이어 4위 교역국으로 부상했으며, 수입규모에서도 일본 다음으로 2위를 차지하고 있을 정도로 밀접한 관계를 가지고 있다.

한중간의 교역이 활발하게 이루어짐과 동시에 투자 역시 크게 증가하고 있다. 한국의 대중국 투자는 1992년 수교이후 큰 폭으로 증가하기 시작하여 2002년부터는 중국이 미국을 능가하는 한국의 1위 투자대상국으로 부상했고 현재 우리나라는 중국내 1위 투자국으로서의 위치를 고수하고 있다. 특히, 중국내 한국과 교류가 가장 활발한 지역은 산둥지역으로 동 성내에서 한국기업이 약 12,000개사가 진출해 있고, 총 투자금액이 1,058천만 달러로 많은 투자를 하고 있다.

한국의 역사 속에서 중국과 경제적으로 밀접한 관계를 유지한 것은 지금부터 1200여 년 전인 통일신라시대에 장보고 대사의 활동에서 찾을 수 있다. 중국과 한반도 그리고 일본의 3국을 연결하는 해상항로를 장악하여 효율성이 높은 국제물류조직을 구축하고 중국과 일본을 해외거점으로 하나의 통합된 물류체제를 운영하였다.

장보고가 신라시대에 구축한 물류체제는 당시 나·당·일 3국의 국경을 뛰어넘는 국제적인 네트워크로 대단히 혁신적인 것으로서 3국간 국제교역을 촉진시킨 것으로 평가를 받았다. 당시의 시대적 배경으로 볼 때 아직 물류의 기본적인 관념이 정립되어 있지 않았는

데도 장보고는 복합적인 물류기능을 통합하여 수행하는 시스템을 갖추었으며, 그것이 당시로서는 최적의 물류시스템이었다고 말 할 수 있을 것이다.

장보고의 해상물류체계의 중심기지인 청해진은 신라, 당, 일본 및 동남아 일부 국가와의 무역을 수행하는데 적합한 위치에 있었으며, 또한 청해진은 해상보안을 유지할만한 군사력도 보유하여 최적화가 이루어진 곳이었다. 또한 장보고 시대의 해상물류체계가 단순한 화물의 운송에 그친 것이 아니고 해외 주요 항만간 인적, 물적 교류 네트워크가 구축되어 있었기에 종합적인 물류활동을 추진할 수 있었으며, 이는 오늘날의 국제물류체계의 개념과 같다고 할 수 있다.

이러한 장보고 시대의 물류체제는 당, 일본, 신라의 3국에 거주하는 다수의 신라인들이 인적 네트워크를 구축하여 정보를 소통하였으며, 무역, 물류, 안보차원의 협력까지도 유도해냈는데 이것은 체계적인 물류네트워크를 통한 정보의 수집, 분석, 활용이 가능했기 때문일 것이다.

본 논문의 목적은 9세기 신라 청해진에 본거지를 두고 일본, 당, 신라 등 동양 삼국 해양을 경영하며 통합물류체제를 구축했던 장보고시대를 고찰하여 시사점을 도출하고 장보고시대의 물류체계를 동북아 물류체계 구축을 위한 현대적 응용 방안을 제시하는데 있다.

Ⅱ. 장보고 해상 물류체계와 시사점

1. 청해진의 해상체제 구축

신라 흥덕왕 3년(서기 828년)에 건설된 청해진이 지향하는 바는 국제적이고 그 활동무대는 나·당·일 3국을 뛰어 넘어 동서양을 연결하는 세계적인 것으로서 조직과 경영 전략 면에서 그 안목의 탁월함을 엿볼 수 있다.¹⁾

장보고는 한반도 서남해안인 완도에 청해진을 설치하여 황해와 동지나해에서 자주 나타나 양민을 괴롭히고 신라무역상들에게 큰 피해를 주던 해적을 소탕하고 해양질서를 회복시켰다. 황해의 해양질서를 회복시키면서 나·당·일 3국으로부터 높은 신뢰를 얻게 되고 그 결과 황해의 해상권을 장악하게 되었으며 해상왕이라는 명성까지 누리게 된다.

청해진은 병부, 민부, 재당·재일 신라인 집단거주지의 3개 조직체로 구성된 군산(軍産)복합체이자 종합상사이며 자위·자치조직이라고 말할 수 있다. 청해진은 자립적 성격의 무역중심지이자 동북아 해상을 지배하는 거점으로서 당과 일본은 물론 아라비아와 페르시아 상인들과도 교류하게 되었다. 번성기에 장보고의 무역사절은 회역사(廻易使), 견당매물사(遣唐賣物使) 등으로 지칭되었다.²⁾

1) 서수완·박명섭·고용기, “장보고 대사의 해양경영모델에 비추어 본 동북아 물류네트워크 구축방향”, 「한국해양비즈니스학회」, 제4호, 한국해양비즈니스학회, 2004.12, pp.25-26.

장보고는 나·당·일 3각 무역을 개척하는 데 심혈을 쏟았으며, 남중국과 북중국, 나아가서 당나라 수도 장안을 잇는 해상교통권을 장악하기에 이르렀다. 아울러 장보고 대사의 청해진은 나·당·일 항로의 중심일 뿐만 아니라 페르시아, 인도, 태국 등 동남아시아와 중국 동남부를 연결하는 남양 항로와 동북아 항로의 연결고리였다. 장보고 대사의 무역모델은 단지 나·당·일을 연결하는 국제간 3국 무역에 그치지 않고 중국내의 남북간 무역을 담당하였고 나아가서 절강성, 복건성 및 양자강 일대에 진출해 있던 페르시아 및 동남아시아 상인들과의 지역분할적인 상거래도 주도했던 것이다.

초국가적 종합무역상사를 경영하기 위해서 장보고 대사의 청해진은 국제통상 정보수집 능력이 매우 탁월했을 것임을 짐작할 수 있다. 아울러 장보고의 상단은 단순한 민간무역 업무에만 종사한 것이 아니라 공무역의 대행, 3국 정부 공식사절단 안내와 여객운송, 선박 건조와 수리, 한중일 통역, 선원 공급, 종교 및 학술 문화 활동 지원 등 각종 서비스산업과 문화산업까지 손을 뻗었다.³⁾

장보고 청해진 체제의 특징은 국제무역항 건설, 생산시설확충, 종합상사 시스템 구축 등으로 요약할 수 있다.

1) 국제무역항 건설

중국과 한반도, 그리고 일본의 동북아시아 3국의 해상교통 요충지인 청해진에 국제무역항을 건설하였다는 점이다. 지금의 완도 일대인 청해진은 중국 일본 그리고 신라의 수도 경주로 가는 해상교통의 요충지였다. 그리고 당시 중국과 한반도, 그리고 일본이 있는 동북아시아는 동서양을 연결하는 해상실크로드의 동쪽 끝에 위치하고 있었다. 따라서 나·당·일은 3국의 해상 요충지로 청해진(완도)이 가장 적합한 곳이라는 것을 인식하고 있었다는 것을 의미한다.

청해진이 당시 국제무역항으로 번창했던 것은 일본과 신라에서 동서교역로를 통해 수입된 고급물품에 대한 귀족들의 수요가 급증했기 때문이다. 일본의 귀족들이 신라에 요구한 구매신청서를 보면 인삼, 황단, 향료, 실크, 침향보석함, 노리개, 바둑알, 자기, 필기구, 약재 등 당시 일본에서는 자체적으로 생산하지 못한 상품들이었다. 당시는 신라귀족들의 고가 사치품에 대한 수요도 크게 증가했던 시기로, 834년 신라 정부가 백성들이 앞 다투어 사치와 호화를 일삼고 있어 미풍양속이 파괴되니 법령을 만들어 외래품 사용을 금지까지 했었다. 이와 같은 사실들은 당시 일본이나 신라나 귀족들의 고급물품에 대한 수요가 컸다는 것을 알 수 있다.

장보고의 청해진 해상체제는 이렇게 귀족들의 고급물품에 대한 수요가 많을 때 해상권을 장악하여 동북아 3국은 물론 동서 간 교역을 활성화 시켰으며, 국가권력으로부터도 예

2) 한창수, 「21세기 동북아 시대와 장보고 해상지배모형의 교훈」, Issue Paper, 삼성경제연구소, 2002.11, p.5.

3) 김성훈, 「장보고 해상활동의 현대사적 재조명」, 「해상왕 장보고의 국제상인 정신의 재조명 학술대회」, 한국국제상학회, 2000.12, pp.4-10.

속되지 않고 배타적인 해상지배권을 행사하는 독립적인 조직으로 운영되었다.

2) 생산시설확충

장보고의 해상체제는 단순히 중계무역에만 그친 것이 아니라 자체의 생산시설을 갖추고 대부가가치 상품을 직접 생산하여 수출을 도모했다는 점이다.

당시 나·당·일 교역품 당나라 중국 월주요 도자기가 가장 인기 있는 상품의 하나였다. 그런데 최근 연구에 의하면 우리나라 서남해 지역에서 중국 월주요의 도자기가 발굴될 뿐만 아니라, 중국의 양주시 일대, 일본의 흥려관에서도 신라도자기가 발굴되었는데, 이는 청해진 근처의 강진과 해남에서 생산된 신라 도자기임이 밝혀졌다. 이렇게 보면 장보고는 해상무역망을 통해 단순히 중계무역만 한 것이 아니라 부가가치가 높은 상품의 생산도 했던 것으로 해석된다. 중국 월주요 기술자들의 기술을 이용하여 신라도자기의 생산을 도모하였으며 이것이 축적되어 고려청자의 생산으로 이어졌다는 것이 학계의 연구결과이다.

3) 종합무역상사 시스템 확충

장보고 해상무역체제는 인력, 정보, 운반시스템, 금융시스템을 종합적으로 활용했던 현대판 종합상사의 역할을 수행하였다는 점이다.

당나라에서 신라인들의 주요 거점지역은 산둥반도, 강희지구, 동남연해지구였는데 이 지역은 당나라 내에서 대운하와 회수, 장강이 만나는 교통의 요충지였으며, 신라와 일본으로 향해하는 출발점 역할을 수행했다. 그리고 이들 지역에 신라방, 신라서등의 신라인 집단 거주지가 있었다. 그리고 신라나 당나라에서 수입된 상품을 일본 국내로 유통시키는 교역 네트워크가 내해 요지들로 연결되어 있었으며, 일본 해상교통의 중심지였던 규슈지방에는 당나라의 신라방과 유사한 신라상인의 집단거주지가 있었던 것으로 보인다. 장보고는 이러한 인적 네트워크를 적극 활용하여 정보를 수집하고 해상무역의 발전을 도모하였던 것이다.

또한 장보고 선단은 당나라에서 구입한 물품들을 일본에 파는 단순한 거래관계 만을 한 것이 아니라 대금을 먼저 주거나 받고, 후에 상품을 인수 또는 인계하는 방식의 일종의 신용거래 방식의 무역도 이뤄졌다는 것을 알 수 있다.

2. 물류네트워크체제

1) 네트워크 체제의 구축

장보고가 해상무역을 독점적으로 지배할 수 있었던 기반에는 동북아를 포괄하는 네트워크의 역할이 컸다고 할 수 있다. 해상 무역활동의 수행을 위해서는 물적 네트워크뿐만 아니라 인적 네트워크도 상당히 중요한데 청해진은 재당, 재일신라인을 통하여 정보를 입수

하였고 이를 국제물류에 적극적으로 활용하였다.

백제와 고구려의 멸망 이후 한반도에서 도망쳐 나와 동북아 곳곳을 떠도는 유민들이 후에 신라에서 건너온 무역상인, 유학생, 승려, 선원 등과 함께 신라인의 생활공간을 만들었다. 장보고는 이 유민들을 통합하여 하나로 묶는 거대한 국제 네트워크체제를 구축한 것이다. 더욱이 이들은 생활 기반이 상업을 주로 하고 있었기 때문에 더 활발하고 기동성 있는 효율적인 네트워크를 구축할 수 있었다.⁴⁾ 신라인들은 신라, 당, 일본의 주요 교통과 상업 요지에 교두보를 확보하고 있었을 뿐 아니라 이슬람 서방 무역세력과 연계하는 역할도 하였다.

장보고의 재당 신라인사회에 대한 원격조종은 그의 대리인격인 등주의 장영과 초주의 유신언 등을 통하여 이루어졌고, 적산법화원은 신라인사회를 결집하는 구심점이 되고 있었다. 일본 규슈지방은 장보고가 직접 방문하여 축전(筑前)태수를 위시로 하여 많은 우호세력을 확보하고 계속적인 관리를 해나갔다.

장보고는 동북아시아 3국을 연결하는 해양네트워크를 효율적으로 운영하기 위해 당나라에는 교관선과 매물사를 정기적으로 파견하고, 일본에는 회역사를 수시로 파견하였다. 장보고가 설치한 청해진의 해상무역기지가 성공적으로 운영될 수 있었던 비결은 장보고가 군사전략가로서의 능력을 발휘하여 양민과 해상 무역상들을 괴롭히던 해적을 소탕시킨 결과 신라인들에게 명성과 신뢰를 얻었기 때문이다. 그리고 신라, 당나라, 일본을 다음과 같이 체계적으로 연결시키는 해양무역네트워크를 인적 또는 물적으로 긴밀하고 강력하게 구축했기 때문이다.⁵⁾

첫째, 장보고는 자신의 뛰어난 통찰력과 리더십을 바탕으로 재당 신라인사회를 더욱 강력한 네트워크로 결성하고 이를 원격조종, 관리 할 수 있는 시스템을 구축했다.

둘째, 일본 규슈지방의 우호세력을 더욱 체계적으로 관리하고 확대시키는 시스템을 형성했다.

셋째, 이를 바탕으로 신라의 청해진을 중심으로 신라, 당나라, 일본을 연결하는 하나의 통합된 해양네트워크를 구축했기 때문에 청해진 국제무역체제가 크게 발전할 수 있었던 것이다.

2) 네트워크 체제의 역할

장보고의 해상교역 네트워크체제는 청해진을 본부로 하고, 해외 네트워크로 중국의 등주, 적산포, 초주, 양주, 그리고 일본의 하카다 대재부로 구성되어 있다. 3국에 분포되어 있는 주요 전략기지의 주요 역할은 다음과 같이 정리할 수 있다.⁶⁾

4) 박명섭, "장보고의 해양네트워크 경영의 재조명을 통한 동북아 허브항만 구축에 관한 연구", 「무역상무연구」, 제27권, 한국무역상무학회, 2005, p.6.

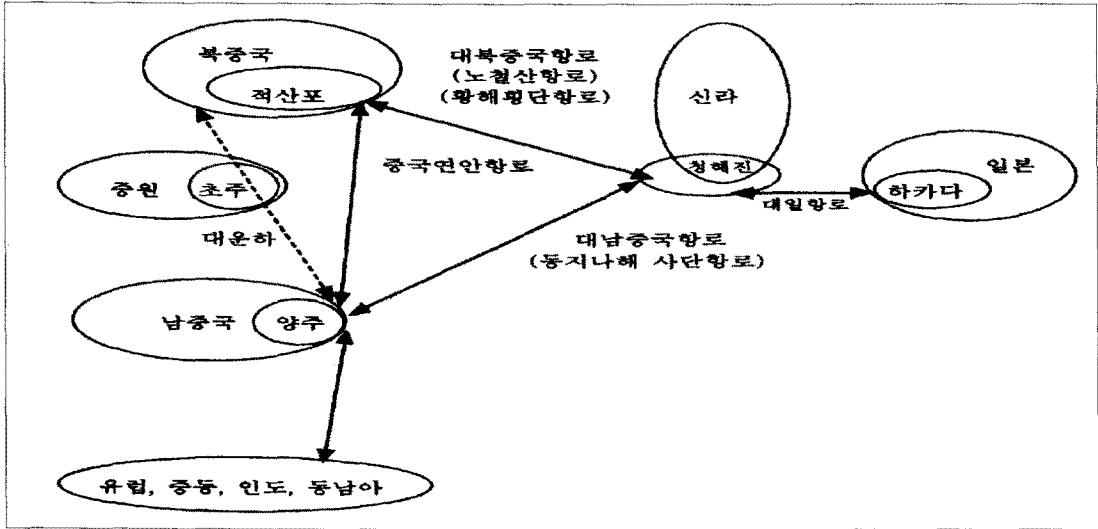
5) 정필수, "물류 장보고와 칭기스칸에게서 배워라", 경희대학교 출판국, 2007.8. p.83.

6) 임종관, 「장보고 해상활동 재조명과 21세기 해양사상 고취 방향」, 한국해양수산개발원, 1998, p.92~93.

청해진은 장보고의 네트워크체제에서 본부 역할을 하였다. 총괄 지휘본부였으며 주요 전략지시사항을 통보하고 각 지역에서 수집한 정보를 모으기도 하였다. 적산포는 청해진 못지않은 역할을 담당하며 재당 신라인들을 단결시키는 지휘센터였다. 당나라라는 거대한 시장의 동향과 정세에 관한 정보가 집결되는 정보 집중센터였다.

양주는 동남아, 인도, 중동의 상품과 문물을 전달하는 이슬람 상인과의 접촉 기지였고 서방세계의 정보를 전달하는 접점이었다. 초주는 당나라 대운하의 중간을 장강과 연결하는 운송의 요충지로서 수도인 장안으로 연결되는 교두보였다. 서방상품들과 문물들은 여기에 집결된 후 낙양과 장안 등으로 수송되었다.

<그림 2> 장보고의 네트워크 체제와 전략기지



자료 : 한창수, 「21세기 동북아 시대와 장보고 해상지배모형의 교훈」, Issue Paper, 삼성경제연구소, 2002.11, p.15.

<표 57> 장보고의 네트워크 체제

기지	역할
청해진	- 장보고의 동아시아 해상무역체제의 본부 - 동아시아 무역 중개기지 - 신라의 대외무역 관문 - 신라 남서해안의 치안유지 및 방어망 센터(해적소탕)
적산포	- 북중국 무역관문(북경과 장안 연결) - 재당 신라인 지휘소(법화원) - 정보수집 기지
초 주	- 대운하운송의 거점 - 당나라 수도 장안의 연결관문 - 북중국 상권과 남중국 상권의 중심지
양 주	- 남중국 무역관문(연안운송, 대운하운송) - 동아시아 상품과 동남아, 인도, 중동, 유럽 상품의 교환기지
하카다	- 일본 무역의 관문(장보고 무역사무소)

하카다 대재부는 일본 무역의 관문으로서 일본의 정치, 경제, 사회에 관한 정보와 문명의 교류 창구였다.

앞에서 설명한 바와 같이 장보고는 재당시절부터 재당신라인 사회를 결집하여 이를 하나의 인적, 물적 네트워크로 연결시켰으며, 이를 바탕으로 한반도의 완도를 중심으로 하는 서남해안지방의 해상세력을 규합했으며, 일본 규슈지방에도 우호세력을 구축했다. 이렇게 하여 동북아 3국을 연결하는 국제해상 네트워크를 구축하여 주도적으로 관리해 나갔다.

장보고가 해상왕으로 성공하게 된 비결은 이처럼 확고한 해상네트워크를 구축했기 때문이다. 장보고의 해상네트워크는 청해진을 중심(hub)으로 재당신라인이 활동하고 있는 황해의 당나라연안항구들이 중요한 지선(spoke)이 되고, 장보고의 우호세력들이 있는 일본의 규슈지역도 중요한 지선이 되는 네트워크 체제이다.⁷⁾

장보고의 교역네트워크는 서신 등 그 당시 교역의 수행에 필요한 여러 가지 정보가 신속하게 교환되었다는 점에서 오늘날 말하고 있는 정보네트워크가 효율적으로 가동되고 있었다. 엔닌이 당나라에 머무는 동안 여러 차례 장보고 네트워크에 연결되어 있는 관계자로부터 각종 서신을 주고받았으며, 엔닌이 일본으로부터 체재비를 송금 받을 때, 귀국하는 선편을 구하지 못해 고생하고 있을 때, 산동반도 부근에서 귀국선편을 타는 과정 등에서 필요한 모든 정보를 제공해준 것이 바로 장보고의 교역네트워크를 통해서 이루어졌다. 통신네트워크가 잘 발달된 오늘 날에도 정보네트워크가 잘 정비되지 않으면 불가능했던 엔닌의 여행관련 정보가 장보고가 구축해 놓은 신라상인들의 네트워크에 의해 효율적으로

7) 정필수, 전게서, pp.88~89.

처리되었다.

정보뿐만이 아니라 장보고의 교역망에서 일하고 있는 신라상인들은 마치 종합상사의 종업원 같이 무역 업무에 종사하고 정보를 교환했다. 일본 사정단을 안내했던 신라 통역관 김정남은 통역과 수로 안내뿐만 아니라 양주에서도 대단히 활발하게 활동했으며 귀국선을 마련하기 위해 초주지역에 왔을 때도 귀국선 9척의 용선과 신라인 선원의 고용 등을 신속하게 처리하여 장보고의 교역네트워크가 원활하게 작동하고 있음을 보여줬다.

장보고가 군사들을 동원하여 김우징을 신무왕으로 옹립한 사건의 전개과정에 대한 정보 전달 체계를 살펴봐도 재당 신라인사회와 청해진과는 신속한 정보네트워크가 가동되고 있었다는 것을 설명해주는 것이다. 신무왕이 즉위한 것은 839년 정월의 일인데 같은 해 6월 28일자 일기에서 엔닌은 당나라에서 파견한 신왕즉위 축하사절을 만난 기사를 적고 있는데, 당시 교통사정으로 볼 때 신속한 정보전달 체계가 없었다면 불가능했을 것이다. 이것 역시 당나라와 신라 간에 아주 신속한 정보전달 체계가 가동되고 있었다는 것을 말해주는 것이다.

현대적인 통신시설이나 우편제도가 정비되어 있지 않았던 당시에 정보전달이 신속하게 이뤄졌다는 것은 신라상인들이 긴밀한 정보네트워크를 만들어 가동하고 있었던 것이다. 즉 항구도시나 포구에서 항해중인 선박으로부터 입수한 정보를 종합하여 다른 곳으로 출항하는 선박 편에 정확하게 전달하는 동시에 오는 선박으로부터 상대지역의 정보를 입수하도록 제도적 장치가 되어 있었던 것이다.

일본의 교역거점들과의 정보교환도 네트워크로 구축되어 있었던 것으로 확인된다. 엔닌은 일본에서 당나라로 출항하면서 일본의 축전대수가 장보고에게 보내는 편지를 휴대했었다. 이는 장보고의 선단이 신라와 당나라 사이를 매우 빈번히 왕래하고 있었고, 이러한 사실을 잘 알고 있는 일본 무역거점의 축전대수가 엔닌을 통해 장보고에게 전달될 수 있었음을 믿었던 것이다. 이런 것들도 미루어 볼 때 장보고의 청해진과 일본 교역의 중심지인 대재부와는 무역상 매우 밀접한 연계관계를 가지고 있었던 것으로 보인다.⁸⁾

3) 네트워크 체제의 특징

장보고의 네트워크체제 특징을 살펴보면 다음과 같다.⁹⁾

첫째, 장보고의 청해진을 중심으로 한 해상무역조직은 환황해 네트워크 구축이라는 목표를 가지고 있었다는 점이다. 일반적으로 장보고 시대의 해상네트워크는 해상실크로드의 경우에서 알 수 있듯이 육지를 중심으로 하고 바다를 선으로 보는 육지중심적인 관점에서 형성되어 왔다. 그러나 장보고 네트워크는 동북아시아를 바다 중심적인 관점에서 형성되었다는 점에서 특색이 있다. 청해진을 완도에 설치할 때 당나라와 신라, 그리고 일본이 위치하는 해역권을 고려하여 중심지인 완도에 위치를 선정했다는 점에서 잘 나타나 있다.

8) 민성규, 최재수, "해상왕 장보고의 해상활동과 무역의 의의", 「해상왕 장보고의 국제무역활동과 물류」, 김형근 편저, 해상왕장보고기념사업회, 2001. p.21

9) 정필수, 전계서, pp.116~120.

동아시아 지역경제 네트워크에 있어서 환해(環海)라는 개념이 도입된 것이 19세기 후반이라는 것을 고려하면 이미 장보고는 바다에서 육지를 보는 환해라는 개념을 고려하여 완도에 해상무역의 중심지를 마련했다는 점에서 앞서가는 혜안을 가졌다고 하겠다.

둘째, 장보고 물류네트워크는 세계적인 무역 및 물류제도에 대한 전문적인 지식을 가지고 구축되었다는 점이다. 당나라는 그 시대 세계 최고의 문물중심지로서 잘 정비된 교역제도를 가지고 있었다. 장보고는 재당 시절 무령군 소장직의 경험으로 당나라 제도를 충분히 파악하고 있었으며, 또한 무역에 종사하는 재당 신라인들과의 접촉을 통해 동아시아 교역시스템의 전모를 파악할 수 있는 기회를 가졌다. 청해진 설치 후 일본과의 교역을 통해 일본에 대한 제반 정세와 환경도 파악했을 것이다. 따라서 장보고는 이러한 지식과 경험 및 자신의 열정과 전문적인 식견을 통해 동북아시아 지역의 문화와 관련제도, 그리고 경제적 수요와 수송환경을 파악하고 국제해상에 필요한 능력 있는 인재를 모집하여 환해해상지배권을 행사할 수 있었던 것이다. 이러한 점에서 장보고는 나당일 3국의 문화와 교역제도를 두루 섭렵하고 교역책임자들과 인간적인 네트워크를 구축한 미래를 보는 전문가라 할 수 있을 것이다.

셋째, 신라인 중심의 네트워크라는 점이다. 장보고 네트워크의 교역 및 물류활동의 주요 거점에서 활동하는 대부분의 사람들이 동족인 신라인이라는 사실은 오늘날 종합무역상사가 해외로 직원을 파견하여 업무를 수행하는 것과 같이 효율성이 높았다는 것을 의미한다. 특히 산동반도 일대에 거주하는 재당 신라인들은 무역관련 노하우를 상당히 갖추고 있었기 때문에 물류네트워크의 효율성은 물론 이익극대화에도 크게 기여했을 것이다.

넷째, 장보고 네트워크는 상업성과 경제성을 고려한 기업성격을 갖춘 물류네트워크라는 점이다. 당시는 그동안 성행하던 공무역인 조공무역이 중앙정부의 통제권이 약화되어 쇠퇴하면서 이를 대신하여 민간무역이 발전하기 시작했다. 정치, 경제적인 환경변화에 대해 장보고는 통찰력 있게 파악한 후에 민간무역이 장차 더욱 발전할 것을 예견하고 심혈을 기울여 청해진의 무역체제 구축에 노력했다. 바다는 관리하기보다는 오히려 두려움의 대상이 된 것이 그 당시 상황인데도 적극적으로 바다경영에 뛰어든 것은 위험을 감수하고 기업을 경영하는 경영인의 자세와 같은 것이다. 그리고 교역 및 물류네트워크의 경쟁력과 효율성 여부는 그 네트워크가 얼마나 경제성과 상업성을 바탕으로 운영되고 있느냐 하는 점에 달려있는데 장보고의 청해진 체제는 이러한 경제성과 상업성 기준에 맞게 운영되었다고 할 수 있다. 정부의 필요와 수요에 따라 관영무역도 하면서 상업성이 큰 민간무역을 활성화시킨 점이 바로 이를 입증한다.

다섯째, 물류네트워크는 신뢰성을 기반으로 구축돼야 성공의 확률이 높다. 그런데 장보고의 물류네트워크는 높은 신뢰성을 갖추고 있었다는 점이다. 예를 들면 당나라의 상품거래에 있어서 신라상인과 일본의 중간관리들 간에 신용거래방식이 상당히 정착돼 있었다는 것은 장보고의 해상물류네트워크가 확고한 신뢰성을 가지고 있었다는 것을 보여주는 것이다. 특히, 당시의 상거래가 물물교환을 하거나 또는 현금매매가 원칙이었는데 대금을 먼저 지불하고 상품은 후에 인계하는 신용거래가 이뤄졌다는 것은 장보고 물류네트워크가 그만

큼 높은 신뢰성을 가지고 있다는 것을 말해준다.

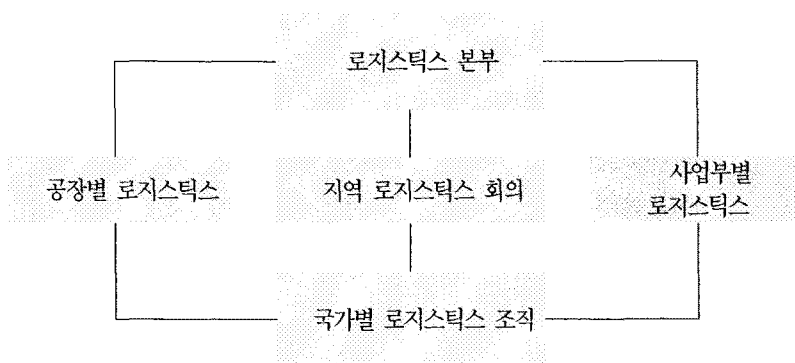
여섯째, 청해진 무역체제가 오늘날 물류네트워크의 중심(hub)과 지선(spoke)의 개념에 맞게 설치되고 운영됐다는 점이다. 장보고 물류네트워크의 본영인 청해진은 그 시대 최대 생산지이며 수요지인 신라의 수도 경주를 배후지로 두고 있으며, 동아시아해역에서 나당 일 간의 항로가 가장 잘 연계되는 위치에 놓여있다. 이러한 사실은 오늘날에 있어서도 물류중심지인 중심항을 결정하는 가장 중요한 요인으로 작용한다. 청해진은 당나라 산둥반도, 신라의 수도 경주, 일본 해상운송의 요충지 대재부를 연결하는 항로들을 고려할 때 중심성과 중계성을 모두 갖춘 곳이다.

일곱째, 청해진은 관리조직이라는 관점에서 보면 일종의 군산복합체적인 특성을 가지고 있다. 그중에서도 특히 강조돼야 할 점은 군사적인 조직인 병부 이외에 민간무역체제인 민부를 독립적으로 갖추고 있다. 그리고 이 민부 아래에 대일 회역사 및 견당매물사를 담당하는 책임자를 두고 있다. 그리고 자치단체로서 재당신라인을 위한 재당민, 병부조직을 두어 당나라 거점을 관리하는 해외지역별조직을 두었다는 점이다.

<그림 2>는 오늘날 국제물류에 있어서 로지스틱스 조직의 대표적 모형으로 로지스틱스 본부를 중심으로 국내에 사업부별, 지역별 조직을 갖고, 국외에는 국가별 로지스틱스 조직으로 구성되었는데 당시 조직과 거의 유사하다.¹⁰⁾ 이것은 장보고가 이미 그 당시에 현대적 의미의 로지스틱스 개념을 이해하고 물류네트워크를 국제적으로 편성하여 효율성을 높였다는 점에서 놀랄만한 일이다.

청해진 체제는 군산복합체제로 장보고 대사를 정점으로 물류네트워크의 통합화, 일원화 원칙에 의해 운영됐었다. 이는 오늘 날 물류활동이 점점 더 다양화, 다각화 추세에 있어 물류체제의 통합화, 일원화가 아주 중요한 개념이 되고 있다는 것을 고려하면, 이미 장보고는 그 시대에 통합화, 일원화된 물류조직을 운영하였으니 시대를 초월한 훌륭한 해상경영인이었다는 것을 깨닫게 해주는 것이다.

<그림 3> 현대 국제물류 관리체계의 로지스틱스 기구



10) 정필수, 전계서, p.120.

3. 장보고 해상경영활동의 시사점

1) 한국인의 비즈니스 네트워크 구축

장보고가 사라지고 청해진의 기능도 무너진 후 동아시아 무역네트워크가 부활하기까지 1천2백여년의 시간이 흘렀다. 장보고 해상무역의 거점이었던 산동반도의 위해, 청도, 연태 등에는 많은 한국인 기업과 조선족 기업 및 조선족 노동자들이 진출하여 제2의 신라방을 형성하고 있다. 과거 백제와 고구려 유민이 그랬듯이, 19세기 중엽 한반도 북부지방의 가난과 기근을 피해 월경한 경제유민들에서 비롯된 조선족들은 초기의 정착지였던 동북3성으로부터 점차 확산되기 시작하여 현재는 산동성에 밀집되어 있다. 지리적·역사적으로 가까웠던 산동반도는 개혁개방에 따라 조선족들과 대중투자의 전초기지로 간주한 한국인들이 대거 유입되었다. 산동성은 조선족들 사회에서는 동북3성 다음으로 가장 많이 거주하고 있으며, 한국기업의 대중 투자지역에서는 가장 많이 진출한 성이다. 이에 따라 산동 지역에 한국인들과 조선족들이 대거 진출해 있어 자체 조혈기능을 갖춘 코리아상권도 등장하고 있다.¹¹⁾

중국 연해지역 한인사회는 크게 동북3성에서 일자리를 찾아 나선 조선족과 조선족 기업이 등으로 구성된 조선족 사회 및 한국에서 진출한 기업이 등으로 구분할 수 있다. 중국 진출 한인기업인 등 한국인들은 주로 한인회를 겸하는 한국상회를 중심으로 조직되어 상호 정보교환과 친목을 도모하고 있다. 조선족 및 조선족 기업가들은 중국정부가 허용하는 범위에서 노인회, 여성회, 기업가협회 등 직능별 단체를 만들어 활동하고 또한 조선족기업가협회는 기업가 내부뿐만 아니라 조선족사회와 정부를 연계하는 가교역할도 수행하면서 조선족사회의 구심점으로 자리잡고 있다. 중국에 진출한 한국기업은 풍부한 조선족 동포가 제공하는 인적 환경이 현지 상황을 유리하게 판단할 수 있는 정보를 제공받을 것으로 기대된다. 한인사회와 조선족 구성원 간의 네트워크 구축은 장보고 시대의 신라방 네트워크 모델이 적합할 것으로 판단되는데 이러한 네트워크를 통한 경제, 사회, 문화 전반에 이르는 상호의존과 협력의 분위기가 확산되면 보다 성숙된 민족공동체의 발전을 도모할 것으로 보인다.

2) 통합물류체제 구축

장보고는 중국 당나라의 군인으로 있으면서 국제정세에 밝았으며, 중국에서 무역거래를 시작하면서 조공무역의 시대가 퇴조하고 민간무역의 시대가 도래할 것으로 예측하였다. 신라와 무역을 하고 일본에 시찰을 다녀오면서 최적의 물류거점의 위치를 완도의 청해진으로 하였다. 청해진은 무역뿐만 아니라 물류를 위한 선박, 항만, 조선, 항해전문가 등이 결집된 물류클러스터였으며 허브포트였다. 오늘날로 말하면 초대형 선박을 건조하고 최신

11) 유성중, 정형권, 김영술, "장보고 상단의 해상교역망 구축과 그 현대적 함의", 「중국사연구」, 제48권, 중국사학회, 2007.6. pp.79-112.

식 하역시설로 이루어진 신항이었으며 뛰어난 도선사들과 항해사들이 머무는 등 무역이 이루어질 수 있는 모든 기반시설이 갖춰진 곳이었다. 장보고가 청해진에 무역본부를 설치하고 황해와 동중국해로 해상세력을 펼쳐 나갈 때 당나라 산둥반도 지역의 연안일대와 주여 내륙수로의 요충지에는 재당 신라인들이 집단적으로 거주하고 있었다. 산둥반도의 적산에는 신라 관련 사무를 전담하여 처리하는 신라소가 있었고, 등주에는 신라인을 위한 국영호텔 격인 신라관이 있었다. 당나라에 형성된 신라상인들의 집단거주지가 청해진에 설치되면서 장보고 해상무역체계의 중요한 해외거점 역할을 하게 되었다. 장보고 대사는 청해진을 본영으로 하고 신라인들이 많이 거주하고 있는 해외지역을 본부와 긴밀하게 연결되는 네트워크로 구축하여 강력하고 효율성이 높은 종합물류네트워크로 발전시켜 나갔다.

청해진에 본부를 두고 당나라와 일본의 주요 교역 요충지에 해외 거점을 구축한 장보고의 해상무역체제는 장보고의 글로벌 경영전략이라고 할 수 있다. 장보고는 당나라의 등주, 초주, 적산, 연수지역, 회하지역 등 해외지역의 특성에 맞는 요구조건을 수용하여 당해 중앙정부의 인허를 받아 현지 거점을 구축하고 국제물류운송의 효율성과 시장 지배력을 높이기 위해 현지거점을 확보한 것이다. 현지의 특성에 맞게 신라방, 신라소 등의 형태로 구성하여 현지에 거주하고 있는 사람들도 적극 참여시켜 현지화 경영을 통해 해외 네트워크의 경쟁력을 높이는데 성공하였으며 글로벌 물류기업으로서 기반을 확고하게 다질 수 있었다.

장보고가 한반도 서남해안 지역인 완도에 본부를 설치하고 중국과 일본의 교역 요충지에 해외 거점을 구축하여 본부와 신속하고 긴밀하게 무역업무를 수행 할 수 있게 만든 체제는 오늘날 다국적기업들이나 종합무역상사들이 세계를 대상으로 주요 해외거점에 현지법인을 설립하여 본부와 일사분란하게 영업을 전개하는 시스템과 유사하다. 청해진 체제는 1,200여 년 전에 이미 오늘 날의 종합상사나 다국적 기업과 같은 해외 네트워크 시스템을 구축하였으며 이러한 해외 현지화 전략이 모두 장보고 대사의 뛰어난 경영능력의 결과라 할 수 있다. 당나라와 일본 등에 주요 해외 거점을 구축한 청해진의 무역체제는 주요 국제항로의 지배력을 높이고 해상무역을 장악하여 이익극대화를 도모하였다.

장보고 해상경영활동은 현대의 한국과 중국 및 일본이 처한 상황과 유사하다. 한국은 동북아 물류허브의 지양과 한중일 물류협력을 추진하고 있는바, 장보고의 해상경영활동을 모델로 한 현대적 응용이 필요하다.

Ⅲ. 동북아 물류체계 구축의 과제

앞장에서는 선행연구를 통하여 장보고 네트워크의 특징을 일곱 가지로 정리하였으며, 장보고 해상경영활동의 시사점으로 한국인의 비즈니스 네트워크 구축과 통합물류체계 구

축을 도출하였다. 본 시사점을 동북아 물류체계 구축에 적용하기 위하여 한·중·일의 현재 물류부문에 대한 현황 및 각국의 통합물류체계 구축의 필요성에 대하여 알아보고자 한다.

1. 한중일 물류체계 구축

1) 물류부문에서의 경쟁심화

최근의 중국 경제 급부상, 일본 경제의 회복 등으로 한국, 중국 및 일본의 경제 및 물류 시장은 2010년 세계교역의 17.5%, 세계 수송물동량의 32%를 차지할 전망이다. 또한 3국내 무역 의존도가 지속적으로 증가하면서 2007년 역내 무역규모는 1,453억 달러로 1992년 대비 22.7배 수준으로 증가하였다.

한국, 중국, 일본 3국간 교역은 1980년대의 한·중간 국교 정상화를 계기로 본격적인 단계에 진입하여 1990년부터는 3국간 경제관계가 무역에만 국한되지 않고 직접 자본이 이동하는 직간접 투자까지 확대되었다. 3국간의 교역량은 정치·경제적인 상황에 따라 증감은 있으나 아시아 역내에서 차지하고 있는 비중은 절대적이다.¹²⁾

<표 58> 동북아의 경제규모가 세계경제에서 차지하는 비중

(단위 : %)

구분	2000	2005	2006	2007
한국	2.6%	2.6%	2.4%	2.6%
중국	3.7%	6.7%	7.3%	7.7%
일본	6.6%	5.3%	5.1%	4.7%
홍콩	3.2%	2.8%	2.7%	2.5%
합계	16.0%	17.4%	17.4%	17.5%
세계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

자료: <http://stat.kita.net>,

지난 10여 년 간 한국, 중국, 일본의 역내 교역의 급증은 3국간 상호 의존도를 지속적으로 증가시키고 있음에도 불구하고 동북아 지역은 세계 주요 경제지역 중 지역차원의 지역 무역협정이 없는 유일한 지역이다.

폐쇄성은 물류부문에서도 예외가 아니다. 부산을 중심으로 1천 km내에 중국의 상해(양산항), 천진, 대련, 청도 등과 일본의 도쿄, 요코하마, 나고야 등 대규모 항만이 존재한다. 이들 항만간 실질적 의미에서 협력은 아직까지 이루어지지 않고 있으며, 역내 발생하는 물동량의 유치를 위한 경쟁은 가속화 되고 있다. 또한, 중국의 경제 성장에 따른 물동량의 급속한 증가는 항만시설, 배후단지 등 물류시설에 대한 대규모 투자로 이어지고 있어 세

12) 교통개발연구원, “한·중·일간 교통·물류협력체계 구축을 위한 전략수립”, 2000, p.6.

계 경제의 변동에 따라 공급과잉도 우려되고 있는 실정이다.

이러한 물류부문의 공급과잉 억제 및 협력을 증진하기 위하여 한중일 물류장관회의를 개최하고 주요의제를 선택하여 협력방안을 모색하고 있다.

2) 3국간 국제분업화 진전

한중일 3국의 산업구조는 중국의 급속한 2차 산업화와 한국과 일본의 3차 산업화로 구별될 수 있다.

즉, 한국은 최근 제조업체의 탈 한국화와 해외기업의 투자 위축으로 전체산업대비 2차 산업비중이 1985년 29.2%에서 2001년 30.0%로 정점을 이루다가 2003년 26.8%로 급감하고 있다.

일본은 1차 제조업공동화(1985~1990), 2차 제조업 공동화(1994~1998)와 3차 제조업공동화(1999~2001)를 거쳐 장기간 경기침체를 경험한 바 있으며, 이로 인해 2차 산업의 감소가 가속화되다가 최근 해외로 이전했던 제조 기업이 첨단 기술의 유출 우려 등으로 일본 내로 U턴하는 현상이 발생하고 있다.

중국은 그간 공산주의 폐쇄경제 체제로 인해 2차 산업의 비중이 1990년 이전까지 답보 상태에 있었으나, 본격적인 시장개방 정책을 통해 전체산업대비 2차 산업비중이 1990년 37.0%에서 1995년 42.3%, 2001년 44.4%, 2003년 52.2%로 급증하고 있다.¹³⁾

1980년대 중반까지 산업 내 무역(intra-industry trade)이 세계 경제를 대표했으나, 1990년대 이후부터 해외직접투자(FDI)의 급속한 성장이 세계 경제를 이끌고 있다. 특히 과거 FDI가 선진국에 집중되었으나, 최근 아시아를 중심으로 한 개도국에 집중되고 있으며 이러한 FDI의 증가는 글로벌 생산네트워크화에 기인한다.

가치사슬상의 다른 가치 활동들을 서로 다른 국가에 배치하는 수직전문화(vertical specialization)가 늘어나는 주요 이유는 글로벌 경쟁의 강도와 복잡성이 증가하기 때문이며, 글로벌 경쟁의 치열한 전개로 기업은 이윤의 확대를 위해 적시에 다 지역에 상품을 공급할 수 있는 능력이 필요하게 되었으며, 시장을 주도하는 리더기업도 신속성(speed-to-market) 확보를 위해 기업 투입요소들을 자체적으로 해결하기 위한 방안으로서 기업외부에서의 선별적인 조달이 불가피해 졌다.

이는 한중일의 기업이 역외의 치열한 경쟁에서 생존하기 위해 각 국의 장점을 활용할 필요성을 제기하고 있다. 즉 하나의 제품을 생산하는데 고급 기술이 요구되는 부분은 일본에서 제조되고, 인건비가 많이 소요되는 부분은 중국에서, 이의 조립은 한국에서 이루어지면, 기업은 보다 많은 이윤을 창출할 수 있을 것이다. 애플의 아이팟은 마이크로프로세서 시스템은 실리콘밸리의 인도 업체 포털 플레이어, 하드디스크드라이브와 플래시메모리는 도시바와 삼성, 본체 마무리는 고바야시켄교, 소형모터는 니혼산교, 자기헤드는 TDX가 맡았으며, 전체 조립은 대만 기업인 흥푸진 정밀공업에서 이루어졌다. 애플은 이러한 시스

13) 해양수산부, “신국제분업화에 대응한 경제특구 활성화 방안”, 2006, pp.5-7.

템을 통해 발매 2년간 1억대를 판매한 바 있다.

이러한 국제분업화를 성공적으로 이루어내기 위해서는 물류부문에서 원활한 흐름이 전제되어야 한다. 한중일의 각기 다른 물류시스템으로 인한 장벽은 기업의 생산단가를 증가시킬 것이기 때문이다.

2. 한중일 국가별 물류체계 구축

1) 한국 관점에서의 물류협력 과제

한·중·일 3국간 역내 교역규모는 1992년 63.7억 달러에서 2007에는 22.7배가 증가하는 1,453억 달러로 확대되었다. 그 중 2004년 중·일간 교역은 50.7%를 점유하고, 한·일 간 교역이 22.6%를 차지하였다.

3국간 교역산업의 특징을 살펴보면 한국은 반제품과 부품인 하이테크 산업에서 역내 교역이 활발하며, 일본은 반제품, 부품 및 자본재 교역에서 우위를 점하고 있다. 중국은 반제품과 소비재 교역에서 상대적 우위를 점하고 있다. 특히 업종별 교역 특징은 한일간에는 화학, 자동차, 반도체, 조선 업종에서 치열한 경쟁이 이루어지고 있으며, 한중간에는 섬유, 비철금속, 금속제품, 음향기기, 통신기기, 컴퓨터 등에서 경쟁을 하고 있다.

동북아 3국의 경제 및 산업구조는 국제분업화를 토대로 한 수직전문화와 함께 수평적 관계로 발전하고 있으며, 한국에 이어 중국에서도 기술향상 및 자본축적이 진전되면서 결과적으로는 산업 및 국제교역 측면에서 점차 대립적인 경쟁관계로 전환되고 있다.¹⁴⁾

한국 내 2차 산업 비중의 축소와 3차 산업의 확대는 컨테이너의 물동량에도 영향을 미쳐 1999년 전년대비 15.1%로 증가하던 것에서 2004년 이후 물동량이 감소하고 있다.

<표 59> 한국의 컨테이너 물동량(전국)

(단위 : 천톤, %)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	2007
전체	9,453	10,407	11,491	11,843	12,038	13,261
(증가율)	(17.1)	(10.1)	(10.4)	(3.1)	(3.1)	(10.2)
수출입	5,521	6,034	6,594	6,579	6,803	7,443
(증가율)	(10.2)	(9.3)	(9.3)	(-0.2)	(-0.2)	(9.4)
환적	3,887	4,251	4,792	5,178	5,207	5,811
(증가율)	(32.1)	(9.4)	(9.4)	(8.1)	(8.1)	(11.6)
연안화물	44	121	105	85	27	6
	(-63.0)	(175.0)	(-13.2)	(-19.0)	(-68.2)	(-77.8)

자료: www.busanpa.com/Container.do

14) 심기섭·김운수·이호춘·김근섭, 「동북아 주요 항만간 코퍼티션(Co-opetition) 전략에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2006, pp.30-31.

동북아 역내 항만간의 화물 및 선사 유치와 중심항만의 지위 선점을 위한 경쟁은 점차 심화되고 있다. 중국은 자국 내에 급증하고 있는 화물의 처리를 위해 항만, 배후도로 등 물류인프라의 개발에 박차를 가하고 있으며, 일본은 유희화되고 있는 항만의 서비스를 높이고 경쟁력을 회복하기 위한 각종 방안을 추진하고 있다.

동북아 지역의 항만경쟁 구도의 변화는 동북아 항만간 치열한 경쟁을 불러와 항만당국에 불리한 요소로 작용할 것으로 보인다. 즉 새로운 중심항만을 선점하기 위한 항만간 경쟁이 그 어느 때보다 치열하게 전개될 것이며, 배후시장과 기술력이 약한 한국은 넓은 배후시장을 갖춘 중국과 기술력을 바탕으로 연 5%의 물동량 증가세를 유지하고 있는 일본의 피터항으로 전략할 가능성이 있다.

중국의 컨테이너 물동량의 증가추세는 북미, 유럽항로의 간선항로를 변형시켜 2002년 모선의 적기항 항로가 총 95개에 머무르던 것에서 2004년에는 총 136개항로로 급격하게 증가되었다. 이러한 간선항로의 다변화는 동북아 물류중심을 추진하고 있는 한국에 커다란 위협요소로 작용하게 되었다.

결과적으로 한중일 3국간 경제적 결합의 가속화, 각국이 추진하고 있는 대규모 항만의 개발은 3국간 항만, 물류의 경쟁을 더한층 격화 시킬 가능성 크다. 한국은 제조업의 축소 에 따라 수출입 물동량 증가세가 감소되고 있어 이러한 경쟁의 패러다임 하에서 동북아 물류중심에 부정적 영향을 받을 가능성이 크다.

중국, 일본과 기존의 경쟁관계에서 벗어나 물류부문에서의 새로운 물동량을 창출할 수 있는 방안의 마련이 필요한 상태다.

2) 중국 관점에서의 물류협력 과제

중국의 물류시장은 종합 물류업이 발전할 수 있는 막대한 잠재력을 갖고 있으며, 장비 및 운송기술의 발전을 통해 물류시간을 단축할 수 있는 잠재력이 많은 시장이다.

그러나 2002년 국가물류비가 GDP 비중 21.3%로 선진국의 8% 수준에 아직 미치지 못하는 등 물류비를 감소시키기 위한 방안의 마련이 필요하다.

<표 60> 중국의 국가물류비 현황

(단위 : 억위안)

구분	2000	2001	2002
국가물류비	2조 2,000	2조 4,972	2조 9,114
GDP 비중(%)	21.5	21.4	21.3
억 USD	2,657	3,016	3,516

자료: 해양수산부, “동북아물류 공동 번영과 우리 항만의 성장전략”, 2005, p.124.

중국은 물류협력을 통해 한국 및 일본의 물류산업이 보유한 우수한 관리경험과 장비 및

운송기술, 물류업무의 기법 등을 도입함으로써 중국 물류산업의 서비스 수준의 향상과 함께 물류관리업무의 효율성을 제고할 수 있을 것이다.

또한, 물류영역이 첨단 정보기술을 바탕으로 정보망 플랫폼을 통해 고객 등과 정보를 교환하고, 운송·창고 등 관련부문간 네트워크가 필요한 산업임을 고려할 때 이러한 물류 정보화에도 도움을 받을 수 있을 것이다.¹⁵⁾

3) 일본 관점에서의 물류협력 과제

일본의 물류기업은 제조업과 함께 동반 해외진출이 이루어져 왔다. 즉 제조기업이 진출하면 이의 물류를 처리하기 위한 방안으로서 일본 물류기업의 해외진출이 장려되었으며, 현재 중국 등 현지에서 활동하고 있는 대부분의 제조, 물류기업은 이러한 협업의 형태로 영업을 하고 있다.

일본의 물류기업은 제조업의 해외진출과 활동이 왕성한 중국 내에서의 영업활동을 보다 용이하게 하기 위한 부문에서 중국과의 협력이 필요한 상태이다.

중국 내륙지역의 항만정비의 미흡, 자동차 보유대수의 급증으로 인한 도로정체 상황의 개선, 대형 물류센터 수의 부족, 물류 전문인력의 부족, 현지 물류기업의 영세성, 중앙정부와 지방정부의 알력, 고부가가치 물류서비스의 부족 등의 개선을 요구하고 있다.¹⁶⁾

일본 내 육상운송비가 1980년대 이후 거의 증가하지 않아 물가상승률만큼의 비용이 지속적으로 감소하고 있음에도 불구하고 상대적으로 여전히 높은 상태임에 따라 전 세계에서 운송된 화물을 한국에서 집하하여 일본 각지로 분배하는 사업모델이 구체화 되고 있다.

일본도 해외에 진출한 물류기업의 사업영역확대와 영업의 활성화를 위해 또한 일본 내 비효율적인 물류부문의 효율화를 위해 한국, 중국과의 협력이 필요한 상태다.

IV. 동북아물류체계 구축에 대한 장보고 해상물류체계의 현대적 응용

한·중·일 각국은 산업의 분업화 및 물류부문의 중복 투자로 인하여 협력을 통한 경쟁이 필요한 시점에 왔으며, 각 국은 자국의 입장에서 동북아 물류협력의 필요성이 있는 것으로 분석되었다. 이에 동북아 물류체계 구축을 위한 지도적 인적자원의 확충, 물류활동의 통합관리체계 구축 및 물류패러다임 분석을 통해 장보고 해상물류체계를 현대적으로 응용하고자 한다.

15) 해양수산부, 전계서, pp.83-85.

16) 상계서, pp.89-93.

1. 지도적 인적자원 확충

최근 우리나라를 포함한 동북아 권역에서 한, 중, 일을 포함한 권역 내 경제협력 추진의 기반으로 물류분야의 협력증진이 강력히 요구되고 있다. 즉 동북아 권역에서는 한정된 지역의 여건에만 적응하고 안주하는 지역적인 물류기업보다는 글로벌 경영여건에 적응하는 국제적 물류기업으로의 변화가 요구되고 있다. 이미 대부분의 물류기업이 국제화를 이루고 있지만 활동지역 범위의 확대, 기능적 통합, 대상 기업의 다양화 등 외형적인 변화와 더불어 국내외 고객의 시간과 비용 등 물류서비스 질의 고급화 요구에도 적응해야 한다. 국제적으로 이 분야의 경쟁이 치열해지고 있기에 물류 조직으로서 급변하는 주변 여건의 변화에 적응하기 위해서는 보다 능동적이고 신축적으로 대처해야 할 것이다. 이러한 물류 조직의 활성화와 현실적이고 진취적인 적응을 위해 장보고의 물류체제에서 보았듯이 전반적으로 물류에 대한 깊은 이해와 장기적인 비전을 갖고 있는 CEO의 지도력이 중요한 변수 중 하나가 되고 있다.

현대 급변하는 물류여건 속에서 혁신적 조직으로 성장하기 위한 최고경영자의 개인적 자질로는 물류여건 변화에 대한 적응력, 국내외 정세 및 경제여건의 변화를 판단하고 대처하는 이해력, 혁신적 변화를 추진할 수 있는 강한 의지와 설득력, 글로벌 체제에서 외부 제도와 관습 등 문화적 이질성을 수용하는 다양성 등이 필수적이라 할 수 있다. 물류조직을 구성하는 조직원들도 지도자의 리더십을 따를 전문지식과 물류에 대한 소양을 갖추고 있어야 함은 물론이다. 장보고의 뛰어난 자질과 리더십이 역사상 유례를 볼 수 없는 획기적인 물류체제를 구축하였고 당대를 풍미했던 것을 보았는데 이러한 지도력의 필요성은 오늘날에도 결코 약화되지 않았다고 할 수 있다. 동북아 물류체계를 선도할 CEO가 국내 기업에서 확보 되어야 한다.

그리고 장보고 시대에는 신라인을 중심으로 한 인적네트워크를 지향하여 주요 거점에 활동하는 사람들을 신라인으로 구성하였으나, 오늘날에는 기업들이 글로벌을 지향하기 때문에 자국민만을 인적네트워크의 대상으로 구성하지 않는다. 따라서 지도적 인적자원의 확충에 있어서 최고경영자는 장보고 시대와 같은 자국민으로 구성하되, 현지 업무를 담당하는 인력의 구성은 자국에서 파견되는 인력보다는 친한(親韓) 성향을 가진 현지인을 육성하는 전략이 필요 할 것이다.

2. 물류활동의 통합관리체제 구축

장보고의 해상 통합관리는 오늘날 물류부문이 추구하는 Integration의 효용을 극대화한 개념이라고 할 수 있는데 이미 9세기 선대부터 예지를 발휘한 것이라 볼 수 있다. 현대 물류에서는 이러한 통합의 범위가 규모가 발전하여 기능별, 운송수단별, 단계별 등 가능한 모든 부문에서 물류활동의 통합이 일어나고 있으며 이러한 통합과정을 통해 새로운 기능

이 만들어지고 있다. 동북아 권역의 물류 효율화를 위한 글로벌 물류체제의 구축도 이러한 통합의 관념에서 출발한 것이라 할 수 있으며, IT분야의 첨단 기술을 활용한 물류활동의 단계별, 기능별, 주체별 관련 정보의 통합관리, 컨테이너를 활용한 다중 운송수단의 연계운송을 위한 일관운송체계, 물류 클러스터를 이용한 다양한 물류관련 주체들의 연계활동 등 대부분의 발전된 물류활동이 이러한 통합의 경제성을 극대화하는 예라고 할 수 있다.

물류체제는 마스터플랜에 의해 원대한 시스템을 설계하고 구축하는 것도 어렵지만 일단 운영되는 시스템을 효율적으로 관리하는 것도 쉬운 일은 아니다. 물류조직을 효율적으로 관리하기 위해서는 중복투자의 해소로 자원의 효율적 배분이 가능해야 하며 조직과 관련 인력을 지속적으로 양성하고, 훈련하여 물류관련 기술의 발전을 위한 기반을 조성해야 할 것이다. 또한 범위가 넓어지고 복잡다기해진 물류활동의 움직임을 주시할 수 있는 정보채널이 열려 있어야 할 것이다. 다양한 정보를 수집, 관리할 수 있는 네트워크를 통해 관련 업계와의 협력관계 유지, 경쟁 상대방의 경쟁력 분석, 외국과의 문화적 언어적 격차를 해소하는 것도 중요하다. 장보고가 해상무역을 독점적으로 지배하게 할 수 있었던 기반에는 동북아를 포괄하는 네트워크의 역할이 컸다고 할 수 있다. 해상 무역활동의 수행을 위해서는 물적 네트워크뿐만 아니라 인적 네트워크도 상당히 중요했는데 청해진은 재당, 재일 신라인을 통하여 정보를 입수하였고 이를 국제물류에 적극적으로 활용하였다. 장보고의 해상활동에서 돋보이는 점은 항상 기술자를 우대하고 신기술의 도입을 주도했다는 점이다. 따라서 물류활동처럼 하루가 다르게 발전하고 있는 기술적 진보를 수용하기 위한 조직의 혁신적 수용태세가 무엇보다 중요하다고 할 수 있을 것이다.

3. 물류패러다임 분석

최근의 우리나라 정부의 물류패러다임이 동북아 물류중심에서 동북아 물류협력으로 변화되었다. 현재의 패러다임은 동북아 항만간 경쟁을 통한 화물 유치에 하여 독자적인 생존을 모색하는 것으로 요약할 수 있다. 동북아 국가 간 경쟁적인 항만인프라 개발 및 물동량 유치를 위한 제로섬게임(zero-sum game)은 동북아 역내 항만공급의 과잉현상을 초래함으로써 귀중한 투자자원의 낭비를 초래함은 물론 동북아 전체의 물류비효율로 나타날 가능성이 크다.¹⁷⁾

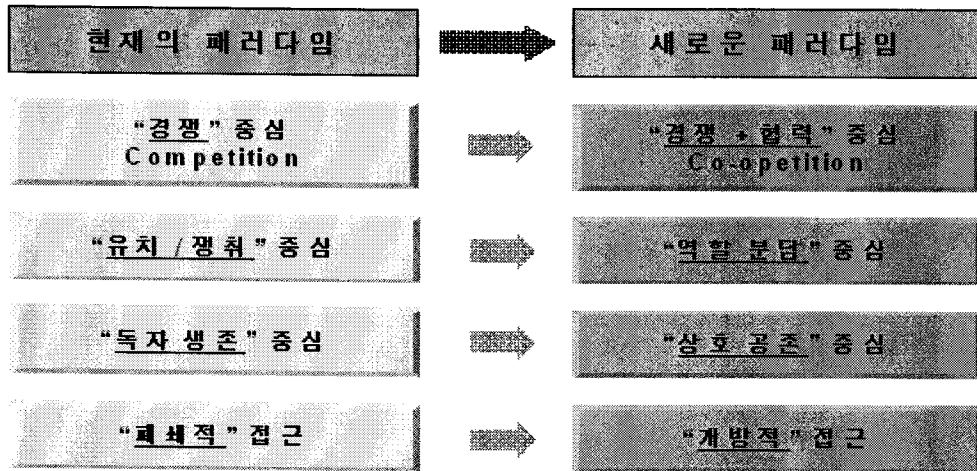
새로운 패러다임은 경쟁과 협력을 중심으로 역할 분담을 하여 상호공존하는 방안을 찾는 것이다. 경쟁과 협력의 유형은 선경쟁적협력과 비경쟁적협력의 형태가 있으며, 선경쟁적협력이란 협력보다는 경쟁관계에 집중되어 항만개발이 진행될수록 파트너간 경쟁적 요소가 강화되어 충돌 가능성이 커지게 되어 바람직하지 않으며, 항만 상호관계를 유지하면

17) 한철환, "동북아 항만제휴 구축방안에 관한 연구", 「해운물류연구」, 제58호, 한국해운물류학회, 2008. 9, p.42.

서 상대방의 경쟁요소를 학습함으로써 항만의 핵심역량을 제고시키는 비경쟁적인 협력의 형태를 지향해야 할 것이다.¹⁸⁾

물류패러다임의 변화를 통해 국내 항만의 허브기능 강화효과로서 해외항만과의 신규항로 및 직항로 개설로 이들 지역으로부터 국내 항만이 안정적인 화물을 유치할 수 있는 물류기반을 확보함과 동시에 다양하고 효율적인 동북아 역내 물류네트워크 구축효과로서 중국, 일본 항만들과의 협력으로 저렴한 물류망을 제공함으로써 역내 교역증진에도 크게 기여할 것이다.

<그림 3> 동북아 물류중심화 전략의 새로운 패러다임 개념도



자료: 해양수산부, 전계서, 2005, p.65.

신라의 공식 지원이 소원했던 장보고의 물류정책 등에서 보면 민간부문의 기업물류활동을 지원해 주는 정부의 역할이 중요하다고 할 수 있다. 정부는 기업부문에서 최소 비용과 최단 시간에 제공할 수 있는 물류활동을 원활히 수행할 수 있도록 정책적, 재정적으로 지원하는 동시에 국제협력에 관한 여건을 적극적으로 형성하여 첨예한 국제물류분야 경쟁에서 자국의 경쟁력을 유지할 수 있어야 할 것이다. 정부의 적극적인 역할에 대해 현재 진행중인 한중일 물류장관회의가 성공적인 결과를 도출해야 할 것이다. 한중일 물류관련 장관회의에서 그 동안 논의되었던 물류체계는 해상운송과 관련된 물류체계만을 다루었으나 이제는 도로, 철도, 항공 등의 범위로 확대해야 하며, 물류정보 네트워크 구축 등 물류분야의 구체적인 협력방안이 필요할 것이다. 그리고 물류기업의 영업활동 지원을 위한 규제 완화와 제도개선에 대해 각국 정부의 적극적인 노력도 필요하다.

18) M., Yoshino, U. S. Rangan, Strategic Alliance : An Entrepreneurial Approach to Globalization, Harvard Business School Press, April, 1995, pp.51-70.

V. 결론

우리나라, 중국, 일본 등 동북아 3국은 세계 경제규모의 약 20%, 세계화물량의 약 30%를 차지하고 있다. 13억 인구의 거대한 시장을 가진 중국은 세계 최대의 생산 공장으로 급속히 성장하였으며, 일본은 세계 최첨단 기술과 막대한 자본력을 바탕으로 범세계적 경쟁력을 유지하고 있다. 우리나라 역시 내적 활력과 역동적인 인적자원, 창의적 능력을 바탕으로 세계적 수준의 경제국가로 도약 중이다.

최근 동북아 3국에서는 역내교류가 급속히 활성화되고 있어 국제물류의 비중이 갈수록 커지고 있다. 각자 자국의 입장에 따라 물류협력의 필요성이 증대되고 있으며, 한국의 관점에서는 3국간 경제적 결합의 가속화 및 각국이 추진하고 있는 대규모 항만 개발에 따른 항만·물류 경쟁의 가속화, 제조업의 축소에 따른 수출입 물동량 증가세의 감소라는 부정적인 영향을 덜 받기 위하여 중국, 일본과 기존의 경쟁관계에서 벗어나 물류부문에서의 새로운 물동량을 창출할 수 있는 방안의 마련이 필요한 상태이다.

이러한 동북아 3국의 물류협력의 필요성이 증가함에 따라 인적자원의 확충, 물류활동 통합관리체제 구축, 새로운 물류협력의 패러다임을 장보고시대의 교훈을 중심으로 살펴보았으며, 동북아시아가 세계경제의 중심으로 부상하고 있는 시점에서 9세기 해상물류네트워크를 구축한 장보고의 국경을 초월한 물류분야의 협력 모델이 동북아지역의 물류협력체계 구축에 도움이 될 수 있을 것이다.

그리고 한중일 물류협력이 해상운송 이외에 도로, 철도, 항공 등으로 협력범위를 확대하게 되면 국제복합운송의 활성화 등 물류통합의 시너지 효과도 기대할 수 있을 것이다. 세계경제가 자유무역화, 지역블럭화와 함께 국가를 초월한 상호의존도 심화의 경향을 뚜렷이 나타내며 빠르게 변화하고 있는 상황에서 한·중·일 3국간 물류협력은 필연적이며 3국 물류장관회의가 동북아 통합물류시장 형성의 초석이 될 수도 있을 것이다.

참 고 문 헌

1. 김연규·안병만, 「한·중·일간 교통·물류협력체계 구축을 위한 전략수립」, 교통개발연구원, 2000, p.6.
2. 김성훈, “장보고 해상활동의 미래사적 조명”, 『장보고와 동북아경제중심전략』, 강정모 외, 박영사, 2005.
3. _____, “장보고 해상활동의 현대사적 재조명”, 「해상왕 장보고의 국제상인 정신의 재조명 학술대회」. 한국국제상학회, 2000.12, pp.4-10.
4. 김천식, “장보고의 해상활동의 범위와 역사적 의의”, 「해운물류연구」, 제41권, 한국해운물류학회, 2004, 1, p.14.
5. 권덕영, “장보고의 약전”, 『경북사학』, 제25권, 경북사학회, 2002, pp. 25~52.
6. 권덕영, “재당 신라인의 종합적 고찰”, 「대의문물 교류연구 2」, 해상왕장보고기념사업회, 2003.
7. 김재승, “장보고통상네트워크의 현대사적 의의”, 「해양비즈니스」, 제3호, 한국해양비즈니스학회, 2004.6, pp. 9~22.
8. 민성규, 최재수, “해상왕 장보고의 해상활동과 무역의 의의”, 「해상왕 장보고의 국제무역활동과 물류」, 김형근 편저, 해상왕장보고기념사업회, 2001.
10. 박명섭, “장보고의 해양네트워크 경영의 재조명을 통한 동북아 허브항만 구축에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제27권, 한국무역상무학회, 2005, p.6.
11. 서수완·박명섭·고용기, “장보고 대사의 해양경영모델에 비추어 본 동북아 물류네트워크 구축 방향”, 「해양비즈니스」, 제4호, 한국해양비즈니스학회, 2004.12, pp.25-26.
12. 심기섭·김운수·이호준·김근섭, “동북아 주요 항만간 코퍼티션(Co-opetition) 전략에 관한 연구”, 한국해양수산개발원, 2006, pp.30-31.
13. 유성중, 정형권, 김영술, “장보고 상단의 해상교역망 구축과 그 현대적 함의”, 『중국사연구』, 제48권, 중국사학회, 2007.6. pp.79-112.
14. 이병로, “장보고 사후의 해상세력과 고려 왕건과의 관계”, 계명대학교, 2003.
15. _____, 「장보고와 훈야노 미야다마로와의 교역에 관한 연구」, (재)해상왕장보고기념사업회, 2005.5, 5, pp. 1~27.
16. 임종관, 「장보고 해상활동의 재조명과 21세기 해양사상 고취 방향」, 한국해양수산개발원, 1998.
17. 이성우·최용석, “우리나라 항만의 환적기능 강화를 위한 포트얼라이언스 전략”, 「한국항해항만학회지」, 제31권 제6호, 한국항해항만학회, 2007, pp.545-553.
18. 정태원·안우철, 「중국의 부상에 따른 인천항의 전략적 포트얼라이언스 추진방안에 대한 연구」, 인천발전연구원, 2007.
19. 정필수, 「물류 장보고와 칭기스칸에게서 배워라」, 경희대학교 출판국, 2007.8.
20. 조태현, “장보고 해상무역활동의 재평가와 글로벌 경영의 미래 비전”, 『무역상무학회지』, 제31권 제2호, 한국무역상무학회, 2006.4, pp. 187~204.
21. 최재수, “장보고의 해상활동에 대한 새로운 접근①~⑥”, 『월간해양한국』, 1999.5-'99.11, 한국해사문제연구소.
22. _____, “황해해상무역의 주역, 장보고와 재당신라인들”, 『월간해양한국』, 2005년 4월호, 한국해사문제연구소, pp. 170~173
23. 夏秀瑞, 孫玉琴 編著, 『中國對外貿易史』, 對外經濟貿易大學出版社, 北京, 2001, p.112.
24. 한정섭, 「장보고와 법화원」, 불교통신교육원, 1999.10, p.271.
25. _____
26. 한창수, 「21세기 동북아 시대와 장보고 해상지배모형의 교훈」, Issue Paper, 삼성경제연구소, 2002.11, p.5.
27. 한철환, “동북아 항만재휴 구축방안에 관한 연구”, 「해운물류연구」, 제58호, 한국해운물류학회, 2008. 9, p.42.
28. 해양수산부, 「신국제분업화에 대응한 경제특구 활성화 방안」, 한국해양수산개발원, 2006,

pp.5-7.

29. 허 일, “장보고의 선박·항해술·무역”, 「월간해양한국」, 1999년 3월호, 한국해사문제연구소, pp. 97~106.
30. <http://www.busanpa.com/Container.do>
31. <http://www.seahistory.or.kr/>
32. Yoshino, M., U. S. Rangan, Strategic Alliance : An Entrepreneurial Approach to Globalization, Harvard Business School Press, April, 1995, pp.51-70.

< 요약 >

동북아 물류체계구축에 관한 연구
-장보고 해상물류체계의 교훈을 중심으로-

방희석 · 박근식 · 양현석

본 논문에서는 9세기 신라 청해진에 본거지를 두고 일본, 중국, 신라 등 동양 삼국 해양을 경영하며 통합물류체제를 구축했던 장보고시대를 고찰하여 시사점을 도출하고 현재 동북아 물류체계의 구축 필요성을 알아보며 장보고시대의 물류체계를 오늘날 근대적 물류개념에 입각하여 현대적 응용 방안을 제시하는데 목적이 있다.

이러한 동북아 3국의 물류협력의 필요성이 증가함에 따라 새로운 물류협력의 패러다임 장보고시대의 교훈을 중심으로 살펴본 결과 장보고의 장기적 비전을 갖춘 CEO의 지도력, 물류활동의 통합체제 구축, 민간기업을 지원해 주는 정부의 정책 지원이 있어야 동북아물류체계구축의 전망이 밝은 것으로 연구되었다.

동북아시아가 세계경제의 중심으로 부상하고 있는 시점에서 9세기 해상물류네트워크를 구축한 장보고의 국경을 초월한 물류분야의 협력 모델이 동북아지역의 물류협력체제 구축에 도움이 될 수 있을 것이다.

□ 주제어: 장보고, 물류, 물류패러다임, 물류네트워크, 해상물류체제