

장보고의 해양네트워크 경영의 재조명을 통한 동북아 허브항만 구축에 관한 연구*

박 명 섭**

-
- I. 서 론
 - II. 장보고의 해양네트워크경영
 - III. 동북아 물류거점의 측면에 관한 재조명
 - IV. 동북아 허브항만의 구축방안
 - V. 결 론
-

I. 서 론

21세기 동북아 시대로의 전환점에서 한국은 지리적으로 동북아의 중심에 놓여 있으며 긴장완화라는 세계사적 흐름의 중심에 위치해 있다. 특히 한국은 미·중·러·일 의 세계 4대 강국을 정치적, 경제적, 문화적으로 연결하는 중심지에 위치하여 있으며 물류의 중심지로서 뿐만 아니라 세계적인 IT강국으로서 정보·기술·문화적으로 동북아 물류 시스템을 연결하는 중심지로 각광 받고 있다. 이러한 시점에서 우리는 동북아 경제권의 허브(hub)국으로서 역할이 기대됨에 따라 새로운 국가전략의 수립이 필요하다.

특히, 중국경제의 부상 등으로 동북아시아 지역의 수출·입 물동량이 급증

* 이 논문은 2004학년도 성균학술연구비 지원에 의하여 연구되었음.

** 성균관대학교 경영학부 교수

할 것으로 예상되는 가운데 주변국들이 자국항을 중심항으로 개발하는데 경쟁적으로 나서고 있다. 정부의 부산 신히항과 광양항에 수천억 원의 예산을 투입해 이 두 항을 동북아 허브항만으로 육성하겠다는 방침을 밝힌 것 역시 21세기 동북아 물류 대국을 지향하는 것에 그 목적이 있을 것이다.

이러한 시대적 배경을 보았을 때 8세기말과 9세기 초에 걸쳐 동북아 상권을 장악했던 장보고의 활동내역은 오늘날 기업과 국가에 중요한 시사점을 제공하고 있다. 장보고는 동북아를 하나의 세계로 보고 글로벌 네트워크를 구축하여 당대 동북아의 무역세계를 지배했으며, 남북의 교류가 단절된 분단 상황(신라 vs 발해)속에서 개방과 대외진출을 통해 중국과 일본을 잇는 광활한 해상을 장악하였다. 당시 신라는 동북아 최강의 국가가 아니었지만 장보고는 해상군사력과 민간교역의 노하우를 앞세워 당과 일본을 제치고 상권을 지배하여 청해진(전남 완도)을 중심으로 신라를 동북아에 있어서 허브(hub)국으로 육성하였다.

21세기 동북아 시대로 접어들면서 신 국가 전략이 필요한 이 시점에서 이러한 장보고의 활약상은 우리에게 많은 시사점을 제공해 준다. 특히 기업에게는 국내외 정세에 대한 CEO의 비전과 통찰력, 그리고 이를 구체화시키는 추진력의 중요성에 대한 시사점을 던져주고, 국내현실의 불리함을 해외진출을 통해 극복한 도전의식과 기업가 정신을 일깨워 준다. 장보고의 사례를 통해 CEO에게 필요한 리더십과 경영능력에 관한 자질들의 모범을 제시하고 글로벌화의 적극적인 추진과 동북아 물류 네트워크를 통한 가치창출의 방법의 전형적인 모형을 살펴보고, 나아가 정부에게는 전략적 요충지로의 인프라 구축의 필요성과 해양경영에 관한 관심을 부각시키는데 본 연구의 의의가 있다.

II. 장보고의 해양 네트워크 경영

1. 일반적 네트워크 이론

(1) 대규모 단일 네트워크의 구축

네트워크에는 고유한 논리가 있다. 모든 것과 모든 것을 연결시키면, 예상하

지 못한 효과가 발생한다는 점이다. 수학자들에 따르면, 네트워크의 총 가치는 참여자 숫자의 제곱에 비례한다. 다시 말해 네트워크의 노드 수는 산술적으로 증가하는 데 비해서, 네트워크의 가치는 기하급수적으로 증가한다. 몇 사람만 더 네트워크에 참여하더라도, 그 구성원들이 누리는 가치는 현저하게 증가한다. 이것을 설명하는 것은 그리 어렵지 않다. 4명의 친구가 있다고 가정해 보자. 이 경우 한 사람이 3명과 우정을 나눌 수 있으므로 총 12가지 우정 관계가 있을 수 있다. 그 구성원이 5명으로 늘어난다고 가정해 보자. 그러면 우정 관계 네트워크는 20가지로 증가한다. 6명으로 늘어나면 30가지 네트워크가 만들어지고, 7명으로 늘어나면 42가지 네트워크가 생성된다. 참여자의 수가 10명 이상 되면, 총 관계수는 현격히 증가한다. 참여자의 수(n)가 커지게 되면, 총 연결수는 대략 $n \times n$ 또는 n^2 으로 정의될 수 있다. 따라서 1,000명이 참여하면, 총 관계수는 1,000,000으로 증가한다. n^2 의 매력은 하나가 더 늘어나면, 훨씬 더 많은 연결망이 생성된다는 데 있다. 추가된 숫자보다 훨씬 더 큰 가치가 생성된다는 점이 중요하다. 그러나 이러한 법칙이 산업 세계에 적용될 수 있는 것은 아니다. 가령, 당신이 우유 공장을 소유하고 있다고 가정하자. 또 당신에게 매일 우유를 구입하는 10명의 고객이 있다고 하자. 이때, 고객 1명이 증가하면 판매량도 10% 증가한다. 이것은 지극히 선형적이다. 그러나 이번에는 당신이 전화 네트워크를 소유하고 있다고 가정해 보자. 고객도 동일하게 10명이다. 단, 차이가 있다면 10명의 고객이 매일 서로 통화한다는 점이다. 그러면 고객들은 하루에 총 $n^2(10^2)$ 또는 100통화를 하게 될 것이다. 그러나 전화수입은 약 20% 늘 것이다. 왜냐하면 11^2 은 10^2 보다 약 20% 크기 때문이다. 이처럼 네트워크 경제에서는 작은 노력도 커다란 결과를 낳는다.¹⁾

이러한 경향을 최초로 깨달은 사람은 이더네트 Ethernet 이라는 근거리 네트워크 기술을 발명한 밥 메트칼프(Bob Metcalfe)이다. 1970년대 후반에 메트칼프는 이더네트, 유닉스, TCP/IP(인터넷 프로토콜)의 조합 상품을 판매했는데, 이때 그가 사용한 방법은 대규모 네트워크를 여러 개의 소규모 네트워크로 분할해 구축하는 것이었다. 그 당시 메트칼프는 「네트워크의 가치가 n 의 제곱에 비례한다고 생각했던 것은 수없이 실험을 반복해도 소규모로 작동하는 네트워크를 만들지 못했을 때였다」고 말했다. 이때 메트칼프는 네트워크가 제대

1) 케빈켈러, 디지털 경제를 지배하는 10가지 법칙, 오재섭 옮김, 황금가지, 2002 p.41.

로 작동하기 위해서는 최소한의 임계량을 확보해야 한다는 것을 알았다. 또한 메트칼프는 소규모 네트워크가 상호 연결되어 대규모화하면, 네트워크의 가치가 폭발적으로 증가할 것이라는 사실도 알았다. 그 후 1980년부터 메트칼프는 네트워크의 가치 = $n \times n$ 이라는 법칙을 정식화하기 시작했다.

그러나 n^2 만으로는 네트워크 성장의 총 가치를 제대로 측정하기는 힘들다. 경제 평론가 존 브라우닝 John Browning에 따르면, 네트워크의 힘은 n^2 보다 훨씬 더 빠르게 증가한다. 메트칼프의 주장은 전화 네트워크에 기반한다. 전화 통화는 대개 1대 1로 이루어진다. 그러므로 잠재 통화량은 보통 전화를 할 수 있는 모든 쌍의 총합에 지나지 않는다. 그러나 온라인 네트워크는 실제 생활에서 벌어지는 인간들 사이의 네트워크처럼 상중, 사중 또는 다중으로 연결될 수 있다. 따라서 네트워크 위에서 서로 연결 가능한 수가 얼마나 되는가를 계산하기 위해서는, 통화 당사자로 구성된 쌍들뿐만 아니라 무리를 이룰 수 있는 모든 집단을 고려해야 한다. 이러한 집단들을 추가하면 네트워크의 총 가치는 급격히 상승한다. 이것을 산술적으로 정확하게 계산하는 것이 중요한 것은 아니다. 반드시 기억해야 할 사실은 네트워크는 투입한 것보다 훨씬 많은 가치를 만들어낸다는 점이다.

네트워크 논리의 두 번째 핵심 원리는 위와 같이 소규모 투입을 급격히 증폭시키는 규모 수익 체증의 법칙이다. 규모 수익 체증의 법칙은 다양한 방식으로 네트워크 경제에서 이상한 일들을 엄청나게 발생시킨다. 그 중 가장 단순한 것은 다음과 같다. 구성원이 증가하면 네트워크의 가치는 폭발적으로 증가하고, 가치의 폭발은 다시 또 훨씬 많은 구성원을 흡입하게 만든다. 이러한 자급적 self-feeding 순환을 포지티브 피드백 순환이라고 한다. 이런 점에서 볼 때, 규모 수익 체증의 법칙과 규모의 경제는 서로 비슷하다.

그러나 둘은 두 가지 점에서 결정적 차이가 있다. 첫째, 산업형 규모의 경제에서 가치 증가는 점진적이고 단선적이다. 따라서 적은 노력은 적은 결과를 낳고, 많은 노력은 큰 결과를 산출한다. 이와 반대로 네트워크 경제에서 가치의 증가는 기하급수적이다. 따라서 작은 눈덩이가 서로를 자극하여 눈사태로 발전하듯, 작은 노력도 큰 결과를 가져온다. 한마디로 규모의 경제와 규모 수익 체증의 법칙의 차이는 돼지 저금통과 복리 이자율의 차이와 같다.

둘째, 더 중요한 것은 공업 시대의 규모의 경제는 경쟁에서 승리하려는 단일 조직의 노력이 빚어낸 산물이라는 점이다. 그러나 이때 창출된 가치는 소수들

위한 것이다. 선도 기업이 발전시킨 전문성과 장점은 그 기업만 향유할 뿐이다. 반대로 네트워크형 규모 수익 체증의 법칙은 전체 네트워크에 의해 만들어지고 공유된다. 수없이 많은 행위자, 사용자, 경쟁자들이 함께 네트워크의 가치를 만들어낸다. 물론 이때에도 한 조직이 규모 수익 체증의 이익을 공업 시대의 「규모의 경제」처럼 독점할 수도 있지만, 그 이득의 가치가 관계의 좀더 거대한 관계망 위에 고스란히 남아 있다는 점에서 공업 시대의 「규모의 경제」와 구분된다.

(2) 하향식 지배 네트워크

네트워크에 연결되면 수많은 작은 것들이 그 전까지는 상상할 수 없었던 거대한 힘을 발휘한다. 그러나 이러한 무리의 힘도 유용성을 극대화하기 위해서는 상부로부터의 최소한의 지배를 필요로 한다. 무엇이 감독될 것인지는 네트워크에 따라 달라진다. 기업에서는 감독이, 사회에서는 정부가, 기술에서는 표준과 코드가 지도력을 담당한다. 지난 몇 십 세기 동안 인류는 하향식 지배의 역할에 과도하게 집착해 왔다. 물론 하향식 지배는 여전히 중요하다. 그러나 우리는 이제 하부의 힘을 탐사하기 시작했다. 토대는 개발되기를 기다리는 엄청난 광맥이다. 이 얼마나 흥분할 만한 일인가! 인터넷 같은 분산형 시스템도 최소 집중형 네트워크의 잠재력을 한 부분만 드러낸 것에 지나지 않는다.

2. 장보고의 해양경영 네트워크

(1) 해양경영 네트워크

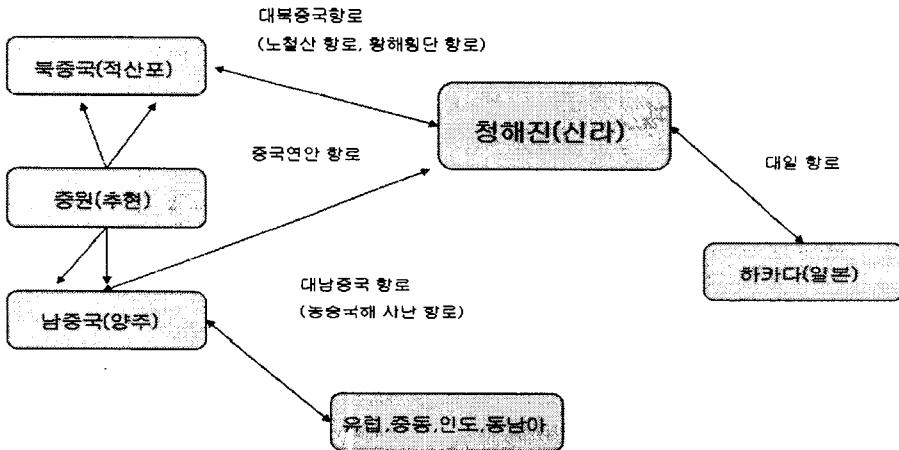
장보고 대사의 무역모델은 단지 한·중·일을 연결하는 국제간 3국 무역에 그치지 않았다. 청해진은 신라·당·일본 항로의 중심일 뿐 아니라, 페르시아·인도·태국 등 동남아시아와 중국 동남부를 연결하는 남양항로와 동북아 항로의 연결고리였다. 중국 내의 남북 간 무역을 담당했고 나아가서 절강성, 복건성 및 양자강 일대에 진출해 있던 페르시아 및 동남아시아 상인들과의 지역분할적

인 상거래도 주도했다. 이러한 일이 가능했던 것은 나·당·일에 거주하는 신라인들을 포괄하는 글로벌 네트워크를 형성했기 때문이다. 재당 신라인 사회와 일본 하카다 주변에 자리잡은 신라인들을 청해진에 거점을 둔 국내 해상세력과 연계시킴으로써 동북아 바다를 포괄하는 네트워크가 완성될 수 있었다.

청해진은 당과 일본에 거주하는 재외 신라인을 통해 정보를 수집하고, 선단을 조직화하여 국제물류에 적극 활용했다. 그들은 백제와 고구려의 멸망 이후 한반도를 빠져나와 동북아 세계를 떠돌던 유랑민들로서 그야말로 국가로부터 버림받은 사람들이었다. 그들 중에는 옛날 고구려와 백제에서 전쟁포로가 되어 강제로 끌려온 사람도 있었고, 굶주림을 피해온 사람, 해적들에 나포되어 끌려온 사람도 있었다.

이들은 후일 통일신라에서 건너온 무역상인, 유학생, 구법승, 군인, 선원, 농민 등과 함께 어울려 거대한 신라인의 생활공간을 구축하고 있었다. 장보고는 이들의 역량을 하나로 묶는 구심점이 되었다. 중국에 거주하던 신라인들 대부분은 전답 등의 고정된 생산기반이 없어 대부분 상업을 주업으로 하고 있었는데 이 때문에 더욱 기동성 있는 네트워크를 형성할 수 있었다.

<그림 1> 장보고의 동아시아 무역활동 영역²⁾



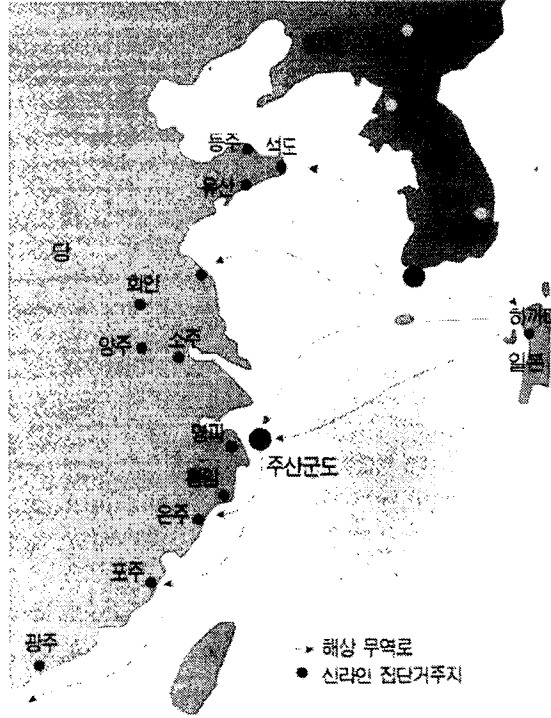
2) 한창수, 천년전의 글로벌 CEO, 해상왕 장보고, 삼성경제연구소, p.66.

일본에 거주하고 있던 신라인들은 687년부터 870년 사이에 일본의 여러 곳에 이주하여 성씨를 가지고 살았다. 그들은 독자적으로 신라인 사회를 형성하기도 했는데, 상당수가 사회의 지도층으로 활동했던 것으로 보인다. 그들은 일본의 다자이후 등 상업도시이자 교통의 요충지에 주로 거주하고 있었는데 대부분 통역사, 선원, 승려 등과 같이 일본 정부가 필요로 하는 고급인력들이었다. 이들은 재당 신라인과 협력하여 일본의 조공사들을 지원하고, 당나라에 있는 일본인을 도와주었으며, 주변에 사는 일본인들에게 기술을 지도해주기도 했다.

이처럼 신라인들은 한·중·일 3국의 주요 교통 및 상업 요충지역에 중개무역의 교두보를 확보하고 있었을 뿐 아니라, 이슬람 등 서방 무역세력을 동북아 3국에 중계하는 물류중심 역할을 수행했다.

또한 장보고는 중국과 일본, 청해진을 잇는 글로벌 네트워크의 정신적 구심점으로 불교를 적극적으로 활용했다. 신라로 귀국하기 이전인 824년에 이미 산둥반도 문등현 적산촌에 법화원이라는 절을 창건해 이 지역 신라인들의 정신적 구심점으로 만든 경험이 있는 장보고는 청해진에도 같은 이름의 사찰을 지어 불교 사찰을 재당 신라인의 친목과 단결, 안녕을 도모하는 정신적 위안처이며 종교적·민족적 단합의 장으로 적극적으로 활용했다. 다음으로 그는 당시의 '글로벌 스탠더드'였던 당나라의 직제를 청해진의 직제에 적극 활용함으로써 청해진의 해상체제에 국제적 정당성을 부여했다.

<그림 2> 장보고의 해상 네트워크³⁾



또한 장보고가 네트워크의 중요성을 확실히 깨우치고 있었다는 사실은 청해진의 위치에서도 분명히 알 수 있다. 지리적으로 볼 때 청해진이 있던 완도군은 한반도 서해안과 남해안을 연결하는 주요 교통로에 위치해 있다. 한반도 연안 항로의 중요 지점에 위치하고 있는 것이다. 또 통일신라의 수도인 경주에서 한반도의 남해안이나 서해안으로의 연결은 물론이고, 중국 대륙과 바다를 통해 교류하고자 할 때 이용할 수 있는 항로도 결국은 청해진 지역을 통과해야만 가능했다. 이러한 청해진의 지리적 조건이야말로 한반도와 중국 대륙을 연결하면서 동북아시아의 해양을 장악할 수 있는 여건을 제공했다. 게다가 당시 일본은 자체적으로 안정적으로 황해를 건너 중국 대륙과 연결할 수 있는 항해 능력을 갖고 있지 않았다. 이것은 항해술 자체에도 문제가 있지만, 장기간에 걸쳐 원거리 항해를 하는 선박을 만들 수 있는 조선술이 미미했기 때문이다. 또

3) 이코노믹 리뷰, 제265호, 2005년 6월, p26

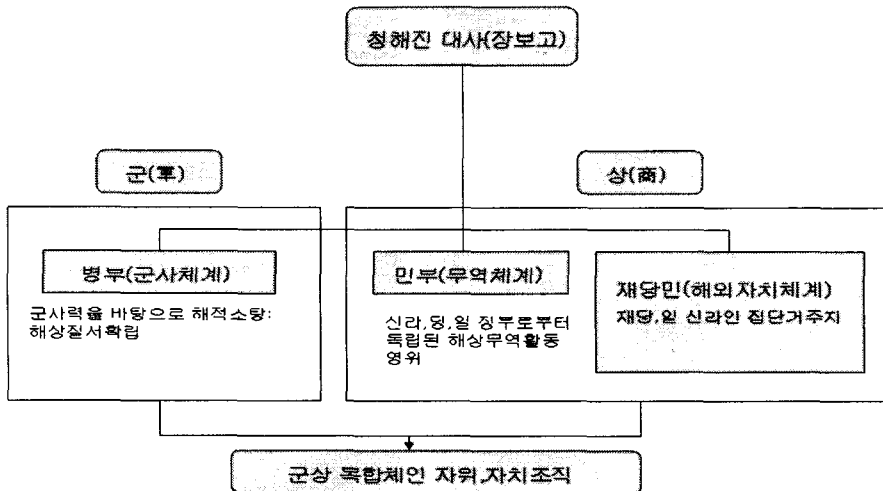
연안 항로를 이용하고자 해도 결국은 신라의 남해안과 서해안을 통과해야만 하는 입장이었다.

(2) 청해진의 네트워크

장보고는 청해진 대사에 임명된 후 해적을 소탕하고 국가 간의 무역을 장려함으로써 동북아 해상을 지배했다. 그는 나·당·일 항로의 요충인 완도를 중심으로 대규모 인프라를 구축했는데, 청해진은 군사, 선단, 항만, 조선 및 항해 전문가, 통역관, 종교시설 등이 결집된 복합적 성격의 군진이었던 것으로 평가된다.

청해진은 자립적 성격의 무역 중심지로 점차 동북아 교역의 중심지로 발전했다. 동북아 해상을 지배하는 거점으로 당과 일본은 물론 아라비아와 페르시아 상인들과도 교류했다. 청해진은 신라 조정으로부터 독립적인 행정과 경영체제를 유지했고 청해진과 긴밀한 관계를 유지하고 있던 당나라 내 거점인 신라방과 신라소는 당나라 조정으로부터 상당한 자치권을 부여받았다. 이러한 일이 가능했던 것은 장보고 대사가 양국에 대해 막강한 영향력과 국적을 초월한 치외법권적 지위를 지니고 있었기 때문으로 보인다.

<그림 3> 청해진의 조직체계도⁴⁾



4) 전게서, p.31.

청해진은 3개 주요 하부조직으로 구성되어 있었는데, 군사조직인 병부, 해상 무역을 담당하는 민부, 재당 및 재일 신라인의 자치집단인 재당민이 그것이었다. 군사력을 지닌 병부와 무역을 담당한 민부·재당민은 각각 독립된 역할을 수행했다. 자치단체인 재당민·병부 조직을 통해 당나라와 일본의 신라인 거점들을 관리했으며 민부는 나·당·일간의 해상교역을 수행했다. 청해진에 배치되었던 1만여 명의 병졸은 군무에만 전업하는 직업군인은 아니었다. 이들은 평화시에는 민부에 적당하게 배치되어 무역물동량을 처리하기 위한 노동력으로도 활용되었다.

청해진은 오늘날의 이른바 ‘군(軍)·산(産)·상(商) 복합체적 종합상사’의 성격이 농후했다. 청해진은 신라 정부로부터는 일정한 독립적인 행정 및 경영체제를 유지했고 재당 신라소 및 신라방의 경영은 당나라 중앙정부로부터 상당한 자치권을 부여받고 있었다. 이런 점에서 장보고와 재당 신라인들은 오늘날의 다국적 기업의 효시라고도 할 수 있다.

(3) 해상교역 활동에서 본 역사적 의의

장보고의 해상경영 거점은 청해진을 중심으로 산둥반도, 적산포, 淮安, 楊洲, 일본 薄多에 걸쳐 있다. 이렇게 한반도 남해안을 중심으로 널리 퍼져 있는 해상권은 다시 중국 남방과 연계되어 멀리 아랍 상인들과도 간접교역이 이루어져 해상실크로드가 한반도까지 연결되는 효과를 만들었던 것으로 추정되고 있다. 오늘날 신라유적에서 발굴되는 아랍제품은 ‘해상 실크로드’를 통해서 유입된 것도 있어 통일신라 이후 우리 나라의 해상활동은 실로 광범위하여 ‘해상 실크로드’가 중국 明州에서 끝난 것이 아니라 한반도까지 연장되어야 한다고 주장하기도 한다. 이렇게 광범위했던 9세기 장보고의 해상교역에서 성공요인으로는 다음과 같은 점을 들 수 있다.⁵⁾

첫째, 그는 해양인으로서 무예와 담력이 있고 모험심이 강한 인물이라는 점이다. 9세기 동북아 해상교역에서 해양 모험심이 없었다면 강력한 해상세력을 규합하고 선단을 구성하여 해상교역 활동을 하기란 불가능하다. 그의 진취적인

5) 김재승, “張保皋 통상네트워크의 현대사적 의의”, 해양비즈니스 제3호, 한국해양비즈니스학회, 2004, p.11.

사고는 해양 모험심에서 시작되었다고 볼 수 있다. 둘째, 그는 당에서 익힌 리더쉽과 조직을 장악할 수 있는 탁월한 능력을 가지고 있어 신라·당·일본의 해상세력을 하나의 통제권으로 묶어 활용하였으니 국제적 감각을 지닌 인물이었다는 점이다. 이것은 당에서 익힌 언어, 해양 현장 감각을 통해서 재당 신라인들에게 신뢰감을 주었고, 그들의 협조를 받아 국제적인 네트워크를 형성할 수가 있었다는 점이다. 셋째, 다음은 당시의 국제적 정치상황이 그에게 유리한 환경을 조성하고 있었다는 점이다. 당시 중국의 대외정책은 개방적이었고 국제적이었다. 또 당·신라·일본에서 중앙정부의 권력 기반이 약화되어 있어 청해진을 중심으로 하는 요충지를 이용하여 해적을 소탕할 수가 있어 연안 백성과 어민들에게 신뢰성을 주었다는 점이다. 넷째, 장보고 해상세력은 사병집단에 불과하나 중앙정부가 하지 못하고 있는 변방의 치안을 유지하여 백성들의 안전한 어업생활과 해상교통의 안정성을 확보해 주었다는 점이다. 이러한 생존권 문제는 장보고 해상세력권에 결속력을 더욱 강화시켜 막강한 군사력을 보유할 수가 있었다. 그리하여 이들의 해상경험이 장보고의 交關船 장거리 운항에 크게 도움이 되었다. 따라서 이러한 요인을 통한 신뢰성이 그가 미친한 출신임에도 불구하고 강력한 해상 세력집단을 통솔하는데 크게 영향을 미쳐 해상교역에서 성공할 수 있었던 요인으로 볼 수 있다.

Ⅲ. 동북아 물류거점의 측면에 관한 재조명

1. 동북아 물류거점에 관한 선행연구

물류산업의 중요성이 높아짐에 따라 세계 주요 경제권의 구심적 위치에 있는 국가들은 물류 중심화를 국가의 발전 전략 또는 생존 전략과제로 채택하고 있다. 예를 들면, 제조업 중심의 성장전략을 보완하면서 해당 경제권의 국제물류를 집중하고 분산함으로써 창출되는 부가가치를 새로운 경제성장의 동력으로 중요시하고 있는 것이다. 따라서 오늘날 세계경제의 중심에 서 있는 주요 국가들의 성장전략에는 물류 중심화 전략이 필연적으로 수반되어 왔고, 향후에

도 이러한 경향은 더욱 가속화될 것으로 전망된다. 우리나라도 동북아 지역의 무역구조 및 물류체계 변화에 적극 대응하여 지리적으로 유리한 위치에 있는 주요 항만을 동북아의 물류거점기지로 육성하기 위한 방안과 국가전략이 구체화 되고 있다. 물류거점화를 위한 선행연구를 살펴보면 다음과 같다.

이성우(2000)⁶⁾는 “동북아 물류거점 선점을 위한 물류환경 개선방향”에서 유럽의 물류거점시설들을 벤치마킹하며 다음과 같은 성공요소를 도출하였다. 첫째, 항만, 공항, 도로, 철도, 내륙수로 등이 상호 연계된 우수한 물류시설을 보유하고 있으며, 둘째, 제도적 측면으로 관세 등 유연한 관련법 체계와 관세·세관당국의 비즈니스 마인드, 유연한 관세제도 등 적극적인 정부지원체계가 갖추어져 있으며, 셋째, 인적 측면으로 언어소통에 전혀 문제가 없으며, 무역 및 물류산업이 발달하여 물류, 정보, 시스템 관련 우수한 전문 인력을 다수 보유하고 있다. 넷째, 사회적 측면으로 높은 생산성, 적정한 임금상승률, 낮은 물가 상승률 등의 정치·경제·사회 전반에 걸쳐 안정적이며, 다섯째, 향후 10-20년 뒤의 수요 예측 결과를 토대로 항만확장, 기반시설 확충 등 미래에 대한 철저한 준비를 하고 있다. 길광수(2003)⁷⁾는 동북아 물류중심기지의 건설을 위해서 선결되어야 할 주요 쟁점들로서 첫째, 물류중심항만의 개발입지 및 개발우선순위 둘째, 개발해야 할 시설의 종류와 규모 셋째는, 물류중심기지화의 가능성이 높은 곳에 필요시설의 적기 건설에 관한 개발 시기에 관한 것이며 넷째는 물류중심항만의 개발주체에 관한 사항이다. 다섯째로는 항만관리정책 개편방안에 관한 것이며 여섯째로는 부두의 운영규모와 관련한 것인데 선사 서비스 요구에 대한 효율적 대응과 경쟁여건을 구비하기 위해서는 선석의 통합 운영·관리가 필요하다고 하였다. 일곱째로는 부두운영주체와 관련하여 물류중심기지가 되기 위한 선결과제를 제시하였다. 고용기(2001)⁸⁾는 효율적인 화물운송체계의 구축을 물류중심화의 선행조건으로 들고 있고, 이러한 조건의 이행을 위해서는 일관수송체계 추구, 항만과 물류 간선 네트워크의 구축, 각 지역별로 부족한 물류거점시설 확보하여 Hub & Spoke 시스템의 물류네트워크를 구축

6) 이성우, “동북아 물류거점 선점을 위한 물류환경 개선방향”, 해양수산동향 제976호, 한국해양수산개발원, 2000, pp.30~43.

7) 길광수, “동북아 물류중심기지 건설의 주요 쟁점들”, 월간 해양수산 통권 제227호, 2003.8.

8) 고용기, “해외물류거점 확보를 통한 국제물류시스템 구축방안에 관한 연구”, 유통정보학회지 제4권 제1호, 한국유통정보학회, 2001, pp.169~188.

하는 것이 중요하다고 결론지었다.

한편, 외국의 선행연구를 살펴보면 물류거점을 결정하는 요인에 관한 것이 대부분인데, 각 연구에서 제시한 요인들을 정리하면 다음과 같다. Murphy와 2(1992)⁹⁾는 장비의 보유, 손상손해의 빈도, 적기인도처리, 화물처리비용, 대형 선입항가능성, 특수 수요 이행성, 선적정보제공, 대량, 비규격 화물의 하역능력 등이 있다. UNCTAD(1992)¹⁰⁾의 연구에서는 지리적 위치, 배후 연계 수송, 서비스의 이용 가능성 및 효율성, 서비스의 가격, 사회적 경제적 안정성, 정보통신(금융산업)의 중요성을 강조하고 있고, Gibson et al.(1993)¹¹⁾의 연구에서는 의지, 탄력적 대응능력이 중요한 요소로 제시되었다. Starr(1994)¹²⁾의 연구에서는 지리적 위치, 내륙철도운송, 시설투자, 노동의 안정성이 McCalla(1994)¹³⁾는 시설, 내륙 운송망, 해운회사의 기항지 선택, 컨테이너 해운의 수요, 컨테이너 수송루트의 변화를 중요 요소로 제시하였다. 한편 Lu(2000)¹⁴⁾는 보관공간의 유용성, 즉각적인 응답, 이동 및 이송시간의 단축, 기항빈도, 스케줄의 신뢰성, 서류처리의 효율성, 통관서비스의 간편성, 화물처리 정보시스템의 수준, 비표준화물의 취급, 낮은 손상 및 손실 빈도, 평판, 요율의 탄력성, 재정상태의 안정성, 인력의 숙련도 및 전문성 등을 주요 요인으로 제시하였다.

9) Murphy P. R., Daley J. M., and Dalenberg D. R. "Port Selection Criteria : An Application of a Transportation Research Framework", *Logistics & Transportation Review*, Vol.28, No.3, 1992, pp.237-255.

10) UNCTAD, *Port Marketing and The Challenge of the Third Generation Port*, 1992, pp.358-361.

11) Gibson, B.J., Sink, H.K., Mundy, R.A., "Shipper-carrier relationships and carrier selection criteria", *Logistics and Transportation Review*, Vol.29, No.4, 1993, pp.371-381.

12) Starr, J. T., "The mid-Atlantic Load Center : Baltimore or Hampton Road?", *Maritime Policy and Management*, Vol.21, No.3, 1994, pp.219-227.

13) McCalla, R J., "Canadian Contiaier : How have they fares? How will they do?", *Maritime Policy and Management*, Vol.21, No.3, 1994, pp.207-217.

14) Lu, C. S., "Logistics services in Taiwanese maritime firms", *Transportation Research Part E*, Vol.36, No.2, 2000, pp.79-96.

2. 동북아 물류거점화를 위한 성공요인

국외문헌들은 공통적으로 지정학적 위치, 시설, 서비스 수준, 비용 등의 요소를 물류거점지역 선택의 주요 요소로 제시하고 있음을 확인 할 수 있다. 이상의 국내의 연구결과를 요약하여 물류거점화를 위한 성공요인을 도출하면 다음과 같다.

<표 1> 물류거점화를 위한 성공요인

요소번호	대표항목	세부항목
1	지리적 측면	시장규모 및 지역의 성장잠재력
2		교통의 연계성 및 시장접근성
3	법·제도적 측면	유연한 관련 법제도 및 행정제도 개선
4		비즈니스 지향적 정부 및 정부관료
5	하드웨어·소프트웨어 측면	물류 항만·공항 및 복합운송 시설기반
6		물류관련 정보공유 체계구축
7	휴먼웨어 측면	노사화합 및 산업평화
8		숙련인력 및 노동의 질
9	환경적 측면	정치적 안정성
10		외국인에 적합한 생활여건
11	비용적 측면	선진물류업체 존재 및 물류비수준
12		낮은 진입비용(지가, 임대료, 생활비)

자료 : 여기태, "한반도를 물류거점화하기 위한 성공요인 도출 및 구조모델 구축에 관한 연구", 물류학회지 제14권 제2호, 2004, 7. p34.

3. 동북아 물류거점에 관한 재조명

(1) 지리적 측면

청해진의 위치를 살펴보면 「삼국사기」에는 청해진의 위치를 완도로 표기

하고 있다. 청해진의 위치가 완도라는 것에 대해 학계에서는 완도의 지정학적 입지조건에서 설명하는 의견도 있고, 완도가 장보고의 고향이라는 이유로 설명하기도 한다. 우선 완도의 지정학적 입지조건을 보면, 완도는 신라, 중국의 산둥반도, 일본의 하카다, 중국의 남부 및 동남아 등을 연결하는 해상무역의 요충지라 할 수 있으며 신라 연안지역에 출몰하는 해적들의 활동을 감시할 수 있는 위치이기도 하다.¹⁵⁾ 그리고 신라의 왕성인 경주로 연결되는 요지면서도 다른 한편으로는 왕성으로부터 멀리 떨어져 있기 때문에 중앙귀족세력의 견제를 벗어날 수 있어 해상무역에 전력할 수 있는 위치이기도 하다. 특히 해운기술이 미약한 일본의 대당(對唐)교통의 중간 기착지로서도 양호한 입지 여건이라 할 수 있다. 이러한 청해진은 나·당·일 3국의 항로를 연결하는 요충지인 완도에 자리 잡고 나·당·일 3국을 오가는 선단을 조직화하여, 이를 운항시키고, 당과 일본에 있는 재당 및 재일 신라인들의 상업조직과 유기적인 연계를 유지하면서 대규모 무역을 수행하여 경제왕국을 건설하였던 것이다. 그러므로 청해진은 당시 동아시아 국제정세 하에서 독자적인 조직기구로서의 역할이 가능했을 것이다.

(2) 하드웨어·소프트웨어적 측면

우선 선박에 관해서 살펴보면, 신라시대의 조선기술을 알 수 있는 기록은 거의 없다. 「삼국사기」 등에는 해사에 관한 기록이 더러 있기는 하지만 그 당시의 배모양이나 구조 등에 관한 기록은 없다. 다만 후대의 「고려도경」, 「려사」, 「고려사절요」 등에 선박의 규모·형체에 관한 기록이 있어 그 시대의 중국·일본 등의 사료와 함께 검토하여 신라시대의 배모양을 짐작할 수 있을 따름이다.

일반적으로 중국을 비롯하여 동양고대선의 모양은 뱃머리나 배끝이 네모져 있고 평저였다는데 의견을 같이 한다. 1960년 3월 당대의 양주 양자현에서 대형 평저목선과 배 바닥이 둥글고 좁은 원저목선이 발굴되었다. 큰배는 장부를 맞추고 못을 박는 기술을 사용하여 만들어졌고 이미 침몰방지의 성능이 강한 방수선실의 기술이 시공되어 있었다. 1973년 6월 당대의 양주 해릉현 여고진 굴항(강소성 여고진 마항)부근에서 인양된 당초의 목선도 방두·방소·평저형

15) 임종관, 장보고 해상활동의 재조명과 21세기 해양사상 고취방향, 한국해양수산개발원, 1998.

이었다. 이 목선은 9개의 칸막이와 하나의 돛, 그리고 철못으로 건조된 매우 견고한 목선으로서 상당히 발달된 교역선임을 알 수 있다¹⁶⁾.

통일신라시대의 항해술은 상당한 수준에 도달한 것으로 생각된다. 원양항해에 있어서도 일본이나 중국 남조와의 오랜 교역경험을 통하여 조류(물시)·바람·해류 등에 지식이 풍부하였다. 특히 간만의 차가 심한 우리나라 남해안·서해안의 해운에 있어서는 조류도나 해류도가 없었던 시절, 범선들은 밀물과 썰물의 현상을 잘 알아야 험한 해역을 항해할 수 있다. 오랜 경험이 없으면 불가능한 일이다. 서해에서 겨울철 바람은 북서 및 북풍이 주류를 이루며 봄철이 되면 점차 남풍으로 바뀐다. 여름철은 봄철과 비슷하여 서남풍이 분다. 가을철은 남풍이 다시 북서풍으로 바뀌는 계절이다. 그러므로 신라에서 당으로 출발하는 시기는 가을철이 가장 적당하며, 당에서 신라로 돌아오는 시기는 늦은 봄에서 여름철이 가장 적당하다. 범흥왕 이후 중국 남조와의 교역이나 많은 학승들의 당나라 유학도 이와 같은 계절풍을 잘 이용하였을 것이다.

(3) 휴먼웨어적 측면

장보고의 인적 통상네트워크의 구축을 살펴보면 장보고의 동북아지역 통상활동의 확고한 기반은 신라의 청해진이며, 이 청해진의 운영과 관련한 인적 네트워크의 구축은 곧 동북아 해양경영 네트워크를 구축하는데 주요한 기능을 수행하는 것이 된다는 점이다. 우선 장보고는 흥덕왕으로부터 청해진대사로 임명됨에 따라 청해진을 둘러싼 전 해상지역에 대한 전권을 가지고 지지기반을 확보하기 위하여 노력한 것으로 보인다. 그리고 장보고의 해상교역활동의 원만한 수행을 위해서는 기본적으로 물적 네트워크 외에 인적 측면에서의 네트워크화가 필요하였을 것이며, 이러한 인적 통상네트워크의 구축은 본래 청해진의 설치목적인 해적소탕과 동북아의 안전한 해상교역로의 확보라는 목표에 맞춰 다음에서와 같이 크게 세 조직으로 체계화하여 구성 운영하였는데 즉 군사적 조직과 해상무역조직 그리고 당과 일본을 포함하는 해외지역을 관리하는 지원조직으로 나눌 수 있다.

그러한 조직은 군사적 조직, 해상무역조직은 중국과 일본지역을 담당하는

16) 김문경, 청해진의 장보고와 동아시아, 향토문화진흥원, 1993.

부서로 나누고 해외경영 내지 지원조직으로서 재당조직을 두고 이렇게 체계화된 세 조직을 통해서 청해진이 가지는 복합적 기능을 원활히 수행되었을 것으로 보인다.

이러한 장보고의 인적 네트워크의 형성은 다른 한편으로 동북아 물적 네트워크의 구축과 더불어 하나의 전체로서의 동북아지역에서 해양네트워크의 완성을 의미하는 것이며, 이러한 해양경영 네트워크의 기반을 통하여 비로소 장보고의 동북아 고대해상무역이 본격적으로 수행될 수 있었을 것이라는 점이다.¹⁷⁾

이러한 장보고에 의해 구축된 해양네트워크 형성은 이미 고대 동북아지역에 체계적인 해상교역조직을 두고 오늘날의 일종의 관민혼합형태의 해외통상교섭 기능의 수행과 그리고 해상운송과 해상교역로의 확보라는 상업적 군사적 측면에서 복합적 기능까지 수행하였음은 실로 국제화의 실천적 노력을 장보고 해상세력에 의해 이미 고대에 수행되었었다는 점이 높이 평가된다고 할 수 있다.

(4) 환경적 측면

장보고 등장 이전에 성행했던 공무역체제는 동북아의 정세변동과 함께 사무역체제로 전환되게 된다. 8세기 당시 나·당·일 동북아 3국에 통용되던 공무역체제는 황제 및 국왕을 정점으로 한 획일적 율령체제의 정치 환경 속에서 관철될 수 있었던 것으로, 8세기 후반부터 동북아 3국에 공통적으로 조성되기 시작한 율령체제의 붕괴조짐은 공무역의 쇠퇴와 사무역의 발달을 가져오게 한 것이다. 이러한 사무역의 발달은 앞서 이루어진 공무역 발달이 그 계기를 이루는 것으로 볼 수 있는데 이는 공무역을 통해 더욱 촉발된 물품수요에 대한 욕구가 사치품의 수요 증대로 이어지게 되고 이러한 증대된 수요를 충족하기 위해 결국 사무역이 발달할 수밖에 없었을 것이라는 점에서도이다.¹⁸⁾

공무역체제의 이완을 가져온 8-9세기 동북아의 시대상황을 보면, 우선 신라는 7세기 후반 삼국을 통일하고 당의 율령제를 수용, 강력한 중앙집권체제를 이룩함으로써 약100년간의 사회 전 분야에 걸쳐 비약적인 발전을 이루었고, 활발한 대외교역활동을 통해 선진 제도와 문물을 받아 들였다. 통일 이후 신라에

17) 박명섭외, 동북아 고대 해상무역제도에 관한 고찰, 국제무역연구, 제8권 제1호, 2002년, p.57

18) 최민자, 세계인 장보고와 지구촌 경영, 도서출판 범한, 최민자, p.118.

서는 경제력 향상과 생활양식의 변화로 물품수요가 증대하면서 공무역이 발달하였고, 이러한 공무역의 발달은 사무역 발달의 계기로 작용하였다. 이러한 상황에서 신라 하대에 접어들면서 중앙정부의 혼란과 지방 토호들의 발호로 공무역은 점차 쇠퇴하게 되고 사무역이 성행하게 되었다.

당은 7세기 초 건국 이후 율령제에 의한 강력한 중앙집권적 통치체제의 확립과 더불어 개방적인 세계제국의 성격을 띤 동아시아의 맹주로서 동아시아 세계를 주도적으로 형성해 나갔다. 그리하여 당나라 전기까지는 당 조정은 주변국과의 대외교역에 있어 공무역인 조공관계를 원칙으로 하고 사무역은 엄격히 금지하였다. 그러나 8세기 중엽에 이르러 율령제에 의한 통치체제가 그 모순을 드러내면서 안사(安史)의 난을 기점으로 기존의 통치체제가 붕괴되고 각 지방의 절도사세력이 주도하는 번진체제(藩鎮體制)가 성립되면서 당 왕조를 지탱해 왔던 조공무역은 쇠퇴하게 되고 대신 사무역이 발달하게 되었다. 한편 동아시아 세계의 후진국이던 일본은 8세기 중엽 이래 일본은 신라·당의 공적 교빈이 사실상 단절되면서 북큐슈(九州)의 다자이후(大宰府)를 중심으로 대외 교역을 수행하며, 주로 신라 국제무역상들을 통해 교통 및 교역상의 정보를 입수했던 것으로 보인다. 그러나 8세기 중엽 이후 율령제는 갖가지 모순을 드러내기 시작하여 9세기에 이르러서는 기존 통치체제의 붕괴 조짐이 뚜렷이 나타나면서 장원제(狀園制)가 발달하여 귀족들의 사치품에 대한 수요 충당을 위해 치외 법권적인 장원 내에서의 사무역이 증가하게 되었다.

이와 같이 동북아 3국에서 공통적으로 나타난 중앙정부의 통제력 약화와 이에 따른 공무역체제의 이완은 장보고와 같은 독자적인 세력의 성장을 가능케 하였다.

IV. 동북아 허브항만의 구축 방안

1. 동북아 해상 및 기타 물류체계의 문제점

동북아지역내 국가들의 항만시설은 물동량에 비해 부족한 상태이며, 특히 북한 및 러시아 극동지역은 체제의 폐쇄성과 투자재원의 부족으로 항만이나

부대시설이 낙후되어 있어 효율적인 역내 해상물류체계를 구축하는데 장애요인이 되고 있다. 중국의 항만들은 급속한 물동량 증가에 따른 시설부족으로 인해 이를 처리하는데 어려움을 겪고 있다. 특히 중국 항만이 가진 수심제한, 현대화되지 못한 항만시설과 배후운송시설 부족, 수요증대에 따르지 못하는 시설 확충의 지연 등으로 항만에서의 체선 현상이 가중되고 있다. 소프트웨어 측면에서는 까다로운 통관절차, 물류정보화 부족 및 전근대적인 관행 등을 들 수 있다. 러시아는 구소련시설부터 항만관리, 운영이 전적으로 정부에 의해 이루어져왔기 때문에 항만시설투자, 관리 및 운영에 많은 문제점을 보이고 있다. 하드웨어 측면에서 볼 때 항만장비의 노후화, 해상과 육상을 연결하는 인프라의 부족, 보관시설의 부족, 동절기 운항불능에 따른 계절성 운영의 문제, 인프라의 노후화 및 과도한 인력투입 등을 들 수 있으며 소프트웨어 측면에서 볼 때 비효율적인 항만운영, 까다로운 통관절차 및 세계적인 항만을 연결하는 해상운송네트워크 부족 등을 들 수 있다. 동북아지역을 통과하는 철도노선들은 정치적으로 이념과 체제를 달리하는 국가들이 이웃한 까닭에 장기간 국가간 교통망이 단절되어 왔고 이에 따라 육상을 통한 통합물류망 구축은 사실상 불가능하였다. 한편 북한, 중국, 러시아 등은 유력한 육상운송수단인 철도망이 연결되어 있지만 상이한 제간, 환적시설의 미흡, 공차회송, 관세, 운임, 통관서류 등에 관한 협력 부족 등으로 이용이 저조한 실정이다. 항공물류체계에 있어서는 대부분의 역내 국가들이 쌍무협정에 의해 제한적으로 항공시장을 개방하고 있기 때문에 항공시장 발전 및 항공물류 네트워크 구축을 저해하고 있다. 아울러 이러한 규제적 쌍무협정은 항공사의 비효율적인 운송망과 운영요인으로 지적되고 있다.¹⁹⁾

2. 동북아 국가의 물류환경 변화 및 대응방안

1) 중국의 물류환경 변화와 대응방안

21세기 동아시아 경제의 가장 중요한 변수가 중국이라는 사실에 반대할 사

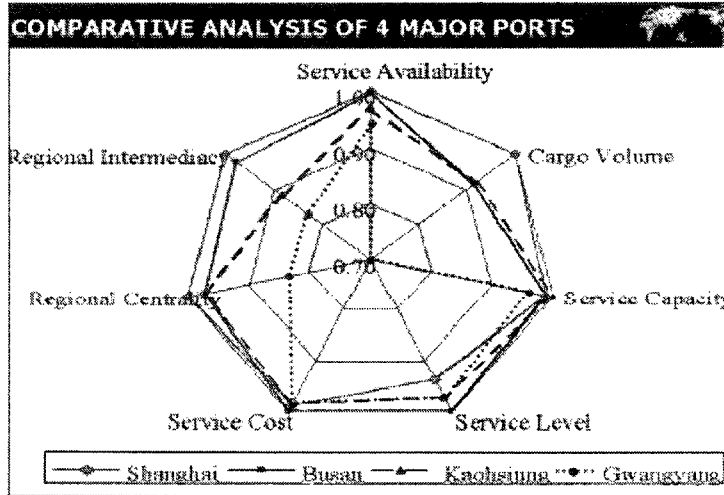
19) 박명섭외, “장보고 대사의 해양경영모델에 비추어 본 동북아 물류네트워크 구축방향”, 해양비즈니스 제4호, 2004. 12. p.31.

람은 아마 없을 것이다. 인구 13억 명, 면적 960만 km²의 거대한 국가가 1980년대 이후 용트림을 하면서 세계의 이목이 집중되고 있는 것은 주지의 사실이기 때문이다. 중국이 미국, 일본과 함께 3대 주요 무역 대상국이 된 지 오래고, 최근에는 대 중국 해외 투자 1위 국가가 한국이 될 정도로 경제 교류가 활성화된 상태에서 한국이 중국의 변화를 외면할 수는 결코 없다.

항만의 경쟁력에 있어서 나타나는 주요한 변화는 첫째, 기존의 간선향로 중심의 정기선 운항이 중국 동남해안 지역 화물수요의 증가에 따라 다변화되고 있다는 점, 둘째는 동아시아 지역의 항만에 대한 주요 글로벌 항만 운영사의 투자가 확대되고 이들 운영사들의 지역항만간의 연계성이 점차 강화될 가능성이 보인다는 점 등이다. 이는 부산항과 광양항을 중심으로 한 우리의 허브 항만계획에 중요한 시사점을 던져주고 있다. 단순히 간선향로 선상에 있다는 장점을 이용하여 주변 항만으로부터의 환적화물을 처리하겠다는 허브항만계획은 앞으로는 상당한 위험을 내포하고 있고, 또한 항만경영의 글로벌화에 대응하지 않은 협소한 항만운영계획으로는 세계적인 허브항만 네트워크에 포함되지 못할 가능성이 있다는 것이다.

우리나라의 주요 항만들의 발전계획에는 이러한 변화추세가 어느 정도 반영되어 있는지 재고해 볼 필요가 있다. 이러한 전제 하에서, 현재 동북아 지역 주요 항만의 경쟁력을 검토해 보면, 국내 부산항은 중국의 상하이항과 치열한 경쟁을 벌이고 있음을 알 수 있다.

<그림 4> 동북아 항만의 경쟁력 비교



자료 : Containerization International, 2001.

<그림 4>에서 나타내고 있는 것과 같이 항만의 서비스 수준, 서비스 비용 등에서는 부산항이 상대적 우위를 점하고 있으나, 화물량의 확장 가능성, 지역적 중심성 및 연결성 등 물리적인 측면에서는 부산항이 상하이항에 비해 경쟁력이 떨어지는 것으로 나타났다. 한편, 국내 또 다른 주요 항만인 광양항은 서비스 수준을 제외한 대부분의 지표에서 비교 대상 항만 중에서 최하위를 차지하고 있다. 특히 화물량의 확장 가능성에서 현저히 경쟁력이 약한 것으로 나타나고 있다. 이는 우리가 지향하고 있는 부산항과 광양항 등 ‘투 포트 시스템(2 Port System)’에 입각한 동북아 항만허브 전략을 성공하기 위해서는 광양항의 경쟁력 제고 가능성과 관련하여 심각하게 검토할 시점이라는 것을 시사하고 있다.

2) 일본의 물류환경 변화와 대응방안

일본의 주요 항만들의 화물 처리 물동량은 비록 감소하지는 않고 있더라도 정체상태에 있다고 해야 할 것이다. 환적률(transshipping rate)은 떨어지고 있고, 국내화물은 외국의 거점 항만들을 이용하고 있으며, 침체된 일본과 대비하여 이들 경제가 급속히 성장함에 따라 국제항만 수송의 중심은 중국 쪽으로

방향을 바꾸고 있다. 그 결과 일본의 항만들은 세계화 시대에 있어 경쟁우위를 잃어 가고 있다.

<표 2> 컨테이너 처리 물동량 및 순위

구분	1991	2001	2003
1	Singapore (6,354,000TEU)	Hong Kong (18,000,000TEU)	Hong Kong (20,100,000TEU)
2	Hong Kong (6,162,000TEU)	Singapore (15,520,000TEU)	Singapore (18,100,000TEU)
3	Kaohsiung (3,913,000TEU)	Pusan (7,907,000TEU)	Shanghai (11,280,000TEU)
4	Rotterdam (3,783,000TEU)	Kaohsiung (7,540,000TEU)	Shenzhen (10,610,000TEU)
5	Kobe (2,635,000TEU)	Shanghai (6,334,000TEU)	Pusan (10,366,000TEU)
6	Pusan (2,571,000TEU)	Rotterdam (5,945,000TEU)	Kaohsiung (8,840,000TEU)
:	:	:	:
21	:	Kobe (2,100,000TEU)	:

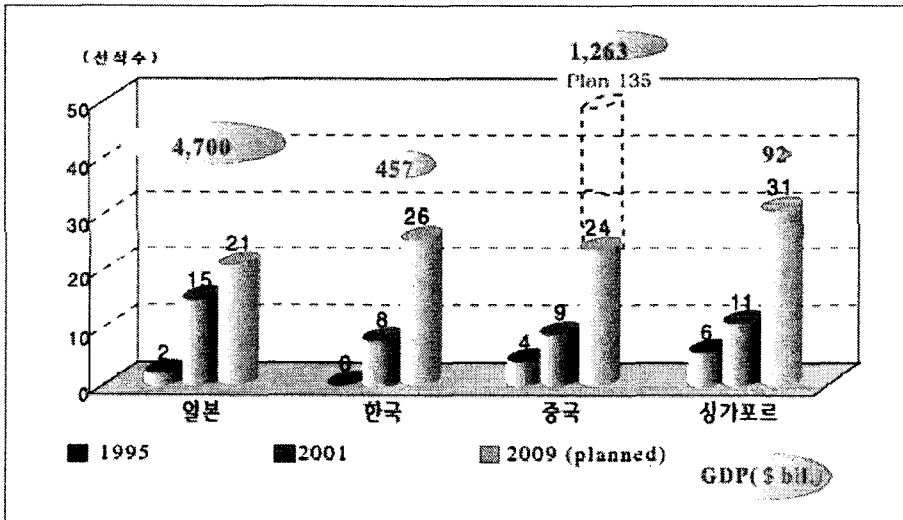
자료 : Containerization International, 각 년도.

또한 15m 이상 수심을 가진 선석 수는 그것이 전무했던 1994년 이래 급속하게 증가하여 2002년에는 무려 18개가 되었다<그림 5>.

일본의 현재 주요 항만의 시설 용량은 현재와 미래의 국내수요를 충족시키기에 충분하다. 이러한 초과 용량을 갖고 있음에도 불구하고 일본은 국제 컨테이너 화물 유치에 실패하고 있다. 일본의 컨테이너 수송 물동량은 이미 중국에 의해 추월당하고 있다. 이러한 현 상황의 타개를 위해서 일본 정부는 국제 거점항만정책에 착수하였고, 슈퍼 거점항만²⁰⁾에 재원을 집중시키고 있다. 슈퍼 거점 항만에서는 하드웨어와 소프트웨어 모두 향상되고 발전될 것이다. 일본은 수준 높은 선석을 건설할 것이며, 또한 항비(港費)를 인하하고, 입항 유도시간을

20) 슈퍼 거점 항만(Super Hub Ports)은 국제 컨테이너 수송의 환적지로서의 역할을 담당하며, 다른 아시아의 주요 컨테이너 항만들과 경쟁한다. 거점 항만(Hub Ports)은 일본 국내의 수출입 해상수송의 관문(gateway)역할을 한다. 피더 항만(Feeder Ports)은 거점·슈퍼 거점 항만들을 연계한다.

<그림 5> 아시아 국가들의 수심 15m 이상의 선석 수



자료 : Containerization International, 2003.

단축시키며, 법률적 형식절차를 간소화 할 것이다. 여기에서 명확한 사실은 다른 아시아 항만들과의 극심한 경쟁 속에서 일본의 항만정책은 글로벌 경제에서 자신의 입지를 확립하기 위해 구조개혁을 계속 진행시켜 나가고 있다. 전체 동아시아 지역은 일본보다도 훨씬 빠른 속도로 성장하고 있고, 일본은 항공 및 해상수송에서 경쟁 우위를 잃어 가고 있다. 해상운송에서의 상황은 항공운송의 상황보다도 훨씬 심각한데 일본 항만의 컨테이너 처리 물동량은 아시아의 다른 경쟁국들보다 훨씬 뒤져 있기 때문에 일본은 도쿄, 이세, 오사카, 기타큐슈지역에 '슈퍼 거점 항만(Super Hub Port)' 정책을 추진함으로써 상황을 타개해 나가는 노력을 적극적으로 진행하고 있다.

이러한 상황하에서 동북아 허브항만의 구축은 단순히 간선향로 선상에 있다는 장점을 이용하여 주변 항만으로부터의 환적화물을 처리하겠다는 것은 상당한 위험을 내포하고 있고, 또한 항만경영의 글로벌화에 대응하지 않은 협소한 항만운영계획으로는 세계적인 허브항만 네트워크에 포함되지 못할 가능성이 있다. 지역적 중심성 및 연결성 등 물리적인 측면에 있어서 경쟁력도 중요하지만, 법·제도적인 측면이나 휴먼웨어적인 측면 등과 같은 인위적인 장애물의 제거 및 높이를 낮추는 정책이 보다 효율적인 대안이라 할 수 있다.

V. 결 론

장보고의 해양경영 네트워크를 다시 조명함으로써 중국과 일본이라는 경제 대국 한가운데 있는 유리한 지정학적 입지를 활용하여 한·중·일간 교역에 있어서 항만을 토대로 한 물류중심국으로의 역할을 역사적 재조명을 통해서 다시 생각할 수 있었다는 데 본 연구의 의의가 있다 할 수 있다. 물류산업은 중국의 부가가치를 흡수할수 있는 산업이며 물류선진국의 사례에서도 볼 수 있듯이 국부창출이 가능한 산업이다. 특히, 동북아 국가는 세계경제에서 차지하는 비중이 클 뿐만 아니라, 역내교역비중의 경우 NAFTA, EU보다는 낮지만 지속적으로 증가하고 있는 추세이다. 결국 동북아 지역의 경제성장을 고려할 때, 21세기의 세계경제의 엔진역할을 담당할 경제의 중심지로 부상할 가능성이 매우 높다. 만약 운송 및 물류기반시설이 충분히 확보된다면 한반도가 동북아 경제권은 물론 세계경제의 중심으로 부상할 충분한 잠재력을 가지고 있다. 경제구조상 수출주도형 국가인 우리나라가 자유경쟁 및 블록화 흐름으로 급변하고 있는 국제경쟁에서 살아남기 위해서는 우리나라를 중심축으로 하는 물류거점 네트워크를 구축하고, 동북아 물류 및 교통의 중심화를 이룩하는 것을 21세기의 국가생존전략으로 설정하여 물류선진화를 이루어야 할 것이다.

參考文獻

- 강정모외, 장보고와 동북아 경제 중심전략, 박영사, 2005
- 교통개발연구원, 21세기 국가물류정책의 비전과 전략, 2000. 3.
- 고용기, “해외물류거점 확보를 통한 국제물류시스템 구축방안에 관한 연구”,
유통정보학회지 제4권 제1호, 한국유통정보학회, 2001, pp169~188.
- 길광수, “동북아 물류중심기지 건설의 주요 쟁점들”, 월간 해양수산 통권 제
227호, 2003.8.
- 김문경, 장보고 해양경영사 연구, 이진출판사, 1993
- 김형대, 환동해권내 새로운 국제물류경로의 등장과 정착방안, 제16차 항만경
제학회 국제학술회의, 2001, 7
- 김호성의, 장보고 그랜드 디자인, 집문당, 1999.
- 권덕영, 재당 신라인사회 연구, 일조각, 2005.
- 남덕우외, 한국경제 생존 프로젝트, 삼성경제연구소, 2003.
- 박명섭외, “장보고 대사의 해양경영모델에 비추어 본 동북아 물류네트워크 구
축방향”, 해양비즈니스, 제4호, 2004.12.
- 박우서, “동북아 경제 중심국가 건설의 정책방향”, 2003년도 세미나 발표논문
집-동북아 경제중심국가시대의 경기도의 역할과 과제, 한국행정학회,
2003, pp.45~59.
- 서울경제신문사, 장보고 천년의 꿈 미래의 땅 바다, 한국해양수산개발원, 1999. 6
- 손보기, 장보고와 청해진, 해안, 1996
- 송하성, 21세기 장보고 시대를 열자, 형상(도), 2002. 1.
- 이성우, “동북아 물류거점 선점을 위한 물류환경 개선방향”, 해양수산동향 제
976호, 한국해양수산개발원, 2000, pp.30~43.
- 여기대, “한반도를 물류거점화하기 위한 성공요인 도출 및 구조모델 구축에
관한 연구”, 물류학회지 제14권 제2호, 2004, 7. p34.
- 윤명철, 장보고 시대의 해양활동과 동아시아중해, 학연문화사, 2002. 7
- 임종관, 장보고 해상활동의 제조명과 21세기 해양사상 고취방향, 한국해양수
산개발원, 1998.
- 최민자, 세계인 장보고와 지구촌 경영, 도서출판 범한, 2003. 8
- 캐빈캘리, 디지털 경제를 지배하는 10가지 법칙, 황금가지, 2002.
- 하헌구외, “동북아지역 물류중심 건설”, 「동북아 경제포럼」, 교통개발연구원,
2002년 특별호
- 한국해양수산개발원, 우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세

- 자유지역 도입 방안 연구, 1998. 12.
- 한창수, 천년전의 글로벌 CEO, 해상왕 장보고, 삼성경제연구소, 2004. 8
- 허일희외 3인, 「장보고와 황해해상무역」, 국학자료원, 2001. 7.
- Button, K. J., *Transport Economics* 2nd ed, Aldershot: Edward Elgar Publishing Co., 1993, pp. 39-41.
- Containerization International, 각 년도.
- Gibson, B.J., Sink, H.K., Mundy, R.A., "Shipper-carrier relationships and carrier selection criteria", *Logistics and Transportation Review*, Vol.29, No.4, 1993
- Lu, C. S., "Logistics services in Taiwanese maritime firms", 「*Transportation Research Part E*, Vol.36, No.2, 2000, pp.79-96.
- McCalla, R J., "Canadian Contaiier : How have they fares? How will they do?", *Maritime Policy and Management*」, Vol.21, No.3, 1994
- Murphy P. R., Daley J. M., and Dalenberg D. R. "Port Selection Criteria : An Application of a Transportation Research Framework", *Logistics & Transportation Review* , Vol.28, No.3, 1992
- Koh, Y., "Optimal Investment Priority in Container Port Development", *Maritime Policy and Management*, Vol.28, No2, 2001
- Ortuzar, J. d. D. and L. G. Willumsen, *Modelling Transport* 2nd ed, Chichester: John Wiley & Sons, 1994
- Rimmer, P. J., "The Asia-Pacific Rim's Transport and Telecommunications Systems: Spatial Structure and Corporte Control Since the Mid-1980s", *GeoJournal*, Vol.48, 1999
- Robison R, "Asian Hub Feeder Nets: The Dynamics of Restructuring", *Maritime Policy and Management*, Vol.25, No.1, 1998
- Ross, J. F. L., *Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union*, Westport: Praeger, 1997.
- Starr, J. T., "The mid-Atlantic Load Center : Baltimore or Hampton Road?", *Maritime Policy and Management*, Vol.21, No.3, 1994
- Slack, B., "Containerization Interport Competition and Port Selection", *Maritime Policy and Management*, Vol.12, No.4, 1985
- UNCTAD, *Port Marketing and The Challenge of the Third Generation Port* , 1992

ABSTRACT

A Study on Establishing a Hub Port in Northeast Asia through the Reconsideration of the Maritime Network Management of Jang BoGo

Pak, Myong Sop

East Asia has played an important role in the economic and social development in the Asian pacific region and in the global arena. In the region the impact of companies centralizing their logistics activities around a few distribution centers has already led some leading ports such as Singapore, Hong Kong to transform and expand their functions and business activities to provide port users with value added logistics services. Other ports in the region also have an important part to play in the total logistics Chain.

In these environments, the maritime activities of Jang BoGo, who was the maritime king of the commercial maritime empire in East Asia in the 9th century, give many implications to the international logistics network strategy that Korea has to take in order to become a power of International Logistics. Though the trading and economic environments at that time may be quite different from today, the super-national maritime management pattern that Jang Bo-go, founder of the Northeast Asian maritime trading kingdom devised, gives us many implications in the global trading and economic environments, in the respects of overseas direct investment and international logistics.

Accordingly, the paper aims to examine the establishment of hub port in Northeast Asia, modelled after the maritime network management strategy of Jang BoGo.

Key Words : maritime network, Jang BoGo, hub port in Northeast Asia