

부산항의 Hub-Port화와 「한·일해협 경제권」

박창식* · 김청열**

A Study on Developing Busan Port into A Northeast Asian Hub-Port & 「the Korea-Japan Strait Economic Zone」

Chang-Sik Park · Cheong-Yeoul Kim

목 차

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| I. 서론 | IV. 「한·일 해협경제권」의 형성과 부산항 |
| II. 부산항과 동북아 Hub-Port | V. 결론 |
| III. 동북아 지역에서의 부산항의 역할 | |
-

Key Words: Northeast Asian Economic Block, epoch-making port, Korea-Japan joint development, Korea-Japan Strait Economic Zone.

Abstract

Opening and regional economic integration are characteristic of global economic trends that have been made since the 1990s. Accordingly, all economic blocs of the world are largely reorganized into three poles, European Economic Bloc, American Economic Bloc and Northeast Asian Economic Block which are respectively led by EU, the United States and the rapidly emerging economic power, China.

Considering this direction of global economy, the current status of Northeast Asia, China's unprecedentedly enormous port development project and Japan's introduction of an epoch-making port policy towards the restoration of its port competitiveness, Korea is urgently need to take its own initiatives and positive actions that can cope with the above situations.

The purpose of this study is to propose ways of strategic cooperation for Korea-Japan joint development. For the purpose, this researcher provides the concept and preconditions of hub-port, investigates hub-port development strategies of rival companies in Northeast Asia and discusses the potential of the development of the Korea-Japan Strait Economic Zone which is located between Busan port and Japan's Honshu(Simonoseki port) and Kyushu(Kitakyushu port).

▷ 논문접수: 2009.02.03 ▷ 심사완료: 2009.03.05 ▷ 게재확정: 2009.03.16

* 고신대학교 의료경영학과 교수, cspark@kosin.ac.kr, 016)565-2342

** 동명대학교 경영정보학부 교수, cykim1239@tu.ac.kr, 010)2580-8588

I. 서론

1990년대 이후 세계경제흐름의 한 가지 특징으로 개방화 및 지역경제통합의 확대를 꼽을 수 있다. 이로 인해 세계경제권은 유럽연합(EU)을 중심으로 하는 유럽경제권, 미국을 중심으로 하는 아메리카 경제권, 그리고 최근에 급부상하고 있는 중국을 중심으로 한 동북아 경제권이라는 삼극체제로 재편되고 있다.

동북아 경제권은 향후 세계적 수준에 비해 높은 경제성장을 수행할 것으로 전망되고 있고 이는 컨테이너 물동량의 급격한 증가를 가져올 것이다. 이에 따라 동북아 경제권의 물류중심지로서의 항만은 그 어느 때 보다 중요한 역할을 할 수 밖에 없다.

이제 항만은 단순히 화물을 통과하는 경유지의 역할을 넘어서 복합운송 및 물류의 전초기지로서의 역할을 수행할 뿐만 아니라 화물과 관련한 정보의 집산지이며, 지역주민의 삶의 터전이기 때문에 매우 중요한 위치를 점유한다. 더욱이 중심항(Hub-Port)이 되는 경우에는 지역경제의 성장 및 주변지역(국가)과의 경제적 협력에 중추적인 역할을 할 수 있을 뿐만 아니라 화물의 취급과 선박의 기항에 따라 막대한 수입으로 자국내의 지역경제 및 국가경제의 활성화에 도움이 된다.

동북아지역에서는 중국의 상하이, 선전, 칭다오, 일본의 도쿄, 요코하마, 대만의 카오슝, 우리나라의 부산항과 부산신항 등이 동북아 Hub-Port가 되기 위하여 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 중국은 상하이항(양산항)과 선전항을 양대 컨테이너항만(top two box ports)으로 육성하려는 계획을 가지고 있다. 또한 그동안 지역균형개발 등을 이유로 Hub-Port 육성을 소홀히 해온 일본 역시 '선택과 집중'이라는 세계적 흐름을 수용하여 슈퍼 중추항만 구상을 추진 중에 있다.

이러한 세계경제의 조류와 동북아의 현실 그리고 사상 최대의 항만개발 프로젝트를 수행하고 있는 중국과 자국항만의 경쟁력 회복을 위해 획기적인 항만정책을 도입하고 있는 일본의 움직임 상황을 감안할 때 우리나라도 이에 대한 선도적, 능동적 대책마련이 절실하고 시급한 과제라고 사료된다.¹⁾

따라서 본 연구는 문헌연구의 방법을 통해서 먼저 Hub-Port의 개념과 조건을 제시하고, 동북아 경쟁국의 Hub-Port 발전전략을 논술하며, 이를 위해서 부산항과 일본의 혼슈(시모노세키항)와 규수(키타규수항) 사이에 위치하는 한·일해협경제권의 중요성을 강조하고자 한다.

1) Chang Sik Park, "Busan Port's Development into A Northeast Asian Hub-Port", 2008, Proceedings of The 6th International Joint Conference, Korean Association of Logos Management, May29-June2, 2008, pp.341~348.

II. 부산항과 동북아 Hub-Port

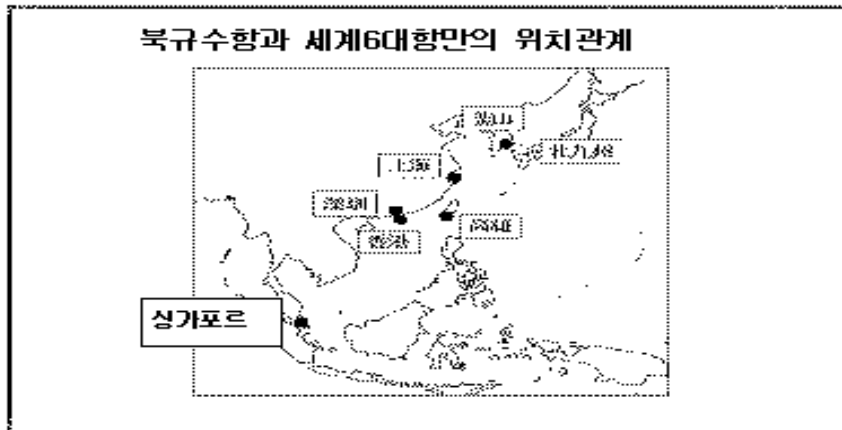
1. Hub-Port의 개념 및 필요성

한 지역운송권의 Hub-Port가 되면 그로 인해 파생되는 경제적 효과가 매우 크다. 이것은 EU경제권에서 대외적 관문역할을 하고 있는 네덜란드의 예를 보면 알 수 있다. 유럽 최대의 Hub-Port인 로테르담항이 네덜란드 국민총생산에 대한 기여도는 12%나 되며 네덜란드의 트래더는 유럽 전 지역을 누비고 다닌다. EU지역으로 가는 물동량을 선적한 선박 중 로테르담항에 기항(calling)하지 않는 선박은 거의 없다. 또 EU지역에서 세계 각국으로 수출되는 물동량 중 많은 양이 로테르담항에서 선적된다.

Hub-Port(중심항)란 한 지역운송권의 다른 지역 운송권 대한 수출입 화물운송에서 중심적인 역할을 담당하며, 대외관문항(Gate Port)을 말한다. 한 지역 운송권은 수많은 항만이 있으나 모두 역외운송에서 Hub-Port가 될 수는 없다. 예를 들어 동북아시아지역에서 북미지역이나 유럽지역으로 수출입 되는 물동량을 운송하는 선박들이 동북아시아지역의 모든 항만에 기항할 수는 없다. 그것은 운송의 효율성을 저하시킬 뿐만 아니라 다양한 운송수요를 감당하기 어렵게 하기 때문이다. 이러한 논리는 세계 각 지역을 연결하는 수많은 해상운송루트가 운송산업의 발달과 함께 지역운송권을 연결하는 보다 큰 운송루트로 통합되고 있는 최근의 추세가 뒷받침해주고 있다. 따라서 한 경제권의 Hub-Port란 역외 화물운송의 중심루트에서 관문(gate)을 말하는 것이다.

<그림 1>은 부산항을 비롯한 세계 6대항만의 위치를 나타내고 있는데 모두 동아시아가 점하고 있다.

<그림 1> 부산항을 비롯한 세계 6대항만의 위치

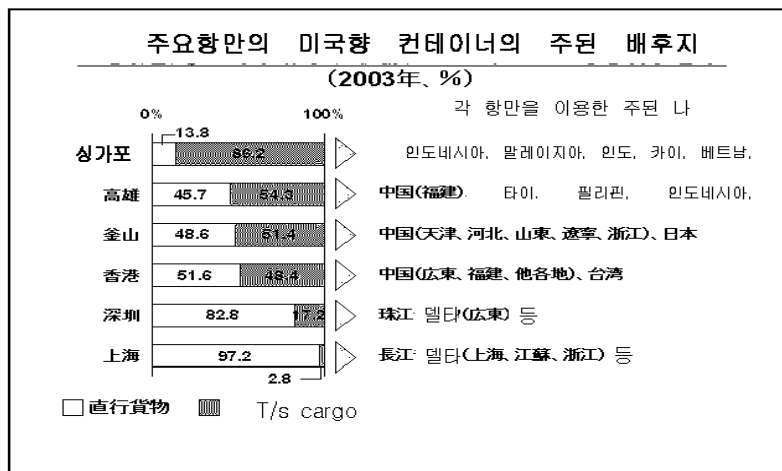


이러한 Hub-Port는 경제활동의 여건 변화와 운송산업의 발전적 측면에서 그 필요성이 대두되고 있다.

Hub-Port의 필요성이 직접적으로 대두되는 것은 운송산업의 발전적 측면이다. 국제교역의 다변화와 기업의 생산 및 판매의 국제화가 진전되면 될수록 화물운송 경로는 복잡해진다. 그리고 소비패턴이 소품종 대량소비에서 다품종 소량소비로 변하기 때문에 운송단위량의 규모는 작아지고 있다. 단순한 운송 경로가 복잡해지면서 운송 단위량의 규모가 작아지면 운송비용은 높아질 수밖에 없다. 뿐만 아니라 원자재, 중간부품, 완제품, 불량품 이동에 따른 복잡한 운송수요에 운송업체들이 대응하는 것도 어려워진다. 따라서 운송 산업의 발전적 측면에서는 복잡해진 소규모 운송경로에서 운송의 중심축을 찾아서 운송의 중심경로와 주변경로를 구분하여 관리할 필요가 있다. 이러한 구분에 의해 각 지역마다 경제권에 상응하는 운송권이 설정될 수 있다. 운송의 중심경로란 각 운송권을 연결해주는 대량운송 경로를 말하는 것이고, 운송의 주변경로란 운송권내의 여러 소량 운송항로를 말한다. 운송의 중심경로에서 대량운송을 함으로써 운송비용이 높아지는 것을 어느 정도 완화할 수 있으며 개별 기업들의 복잡한 운송수요에 효과적으로 부응할 수 있게 된다. 화물운송의 중심 경로와 주변경로를 효과적으로 연계시키면 "door to door"라는 복합운송수요에도 효율적으로 부응할 수 있다.

<그림 2>는 주요항만의 미국향(美國向) 취급 컨테이너의 주된 배후지(hinter land)를 나타내고 있는데 밝은 부분이 직행화물(direct cargo)이고 어두운 부분이 환적화물(transshipment cargo)을 나타내고 있다.

<그림 2> 주요항만의 미국향 취급 컨테이너의 주된 배후지



자료: 「동아시아 지역의 관점에서 본 대 미국 컨테이너 화물 동향 분석」, 2004.

2. 물동량의 전략적 거점과 Hub-Port

동북아의 항만 경쟁은 중국 항만의 개발속도와 일본 항만의 경영개선정책에 의해 더욱 가속화 되고 있다. 부산항이 아시아-북미 항로 및 아시아-유럽 항로의 간선행항로에 위치해있는 반면 북중국의 청도, 천진, 대련 등의 대형 항만을 포함한 모든 항만들이 아시아-북미 기간 항로상 1~2일이 추가로 소요되는 이로(deviation) 상에 입지해 있다.²⁾

동북아의 주요항만들이 Hub-Port이 되려는 이유는 항만이 초래하는 경제적인 이익이며, 이제 항만은 단순한 화물의 유통경로를 넘어서서 복합운송 또는 물류의 전초기지로서의 역할을 수행할 뿐 아니라 물동량과 관련한 정보의 집산지이며 지역주민의 삶의 터전이기 때문이다. 더구나 Hub-Port이 되는 경우 지역국가(또는 경제)의 성장과 협력에 증추적인 역할을 할 수 있을 뿐 아니라 화물의 취급과 선박의 기항에 따르는 막대한 수입으로 자국내 지역경제 및 국가경제의 활성화에 도움이 된다.

<그림 3>의 경우, 동아시아에서의 기술과 재화의 흐름을 나타내는데 일본, 중국, 한국, 대만의 경제구조를 아래의 그림을 통해서 보면 한국을 비롯한 중국과 대만에서는 일본의 기술자, R&D, 공작기계와 기간부품을 수입하고 있으며 최종제품을 다시 일본으로 수출하고 있다. 오른쪽의 그림에서는 한국, 중국, 대만에 대한 일본의 수출이 EU와 미국을 훨씬 상회하고 있음을 보여주고 있다.

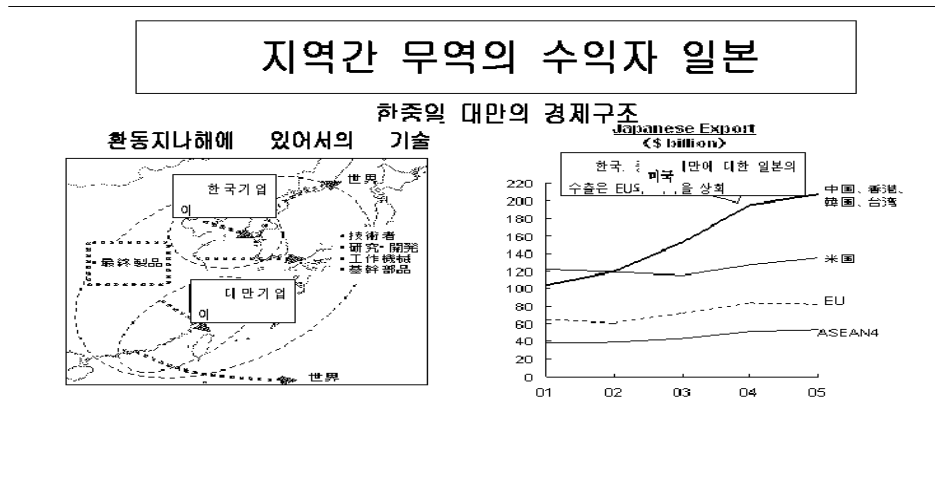
그러나 이들 요인보다 더 중요한 것은 한번 중심항의 위치를 잃어버리면 다시 Hub-Port이 되기 어렵다는 사실이다. 즉 최근에 주요선사들의 기항전략이 화주들의 수송시간 감소에 대한 요구에 부응하면서, 규모의 경제(Economy of Scale)를 누리고 비용을 절감하기 위해서 대형선(mother vessel)을 Hub-Port에 기항하고 주변항만은 소형선을 Hub-Port과 연결하여 화물을 집화·수송하는 전략을 많이 채택하고 있는데, 이런 상황에서 Hub-Port이 되지 못하고 지역항(local port) 또는 피더항(feeder port)이 되면 Hub-Port에 예속되어 소형선박에 의해 자국화물을 Hub-Port으로 실어날라야 하는 항만이 되며, 모선의 기항기피 등으로 항세가 축소되어가는 항만이 되어 지역경제를 선도하는 역할과 물류 및 복합운송의 기·중점으로서의 역할을 수행하기 어렵게 될 가능성이 있기 때문이다.³⁾

동아시아는 지금 사실상 경제 공동체의 형국을 보이고 있으며, <그림 4>에서 보는 바와 같이 1980년 이후 지금까지 다국적 기업 등의 활동에 의해서 역내 상호의존 관계가 급속히 심화되고 있으며, EU등과 같이 제도적인 것은 아니지만 사실상의 경제통합현상이 진전되고 있다.

2) 양원, "중심항만기능을 활용한 부산항의 환적 컨테이너 유형분석", 한국항해항만학회지, 제31권, 제3호(통권 제119호), 2007, 4, p.199.

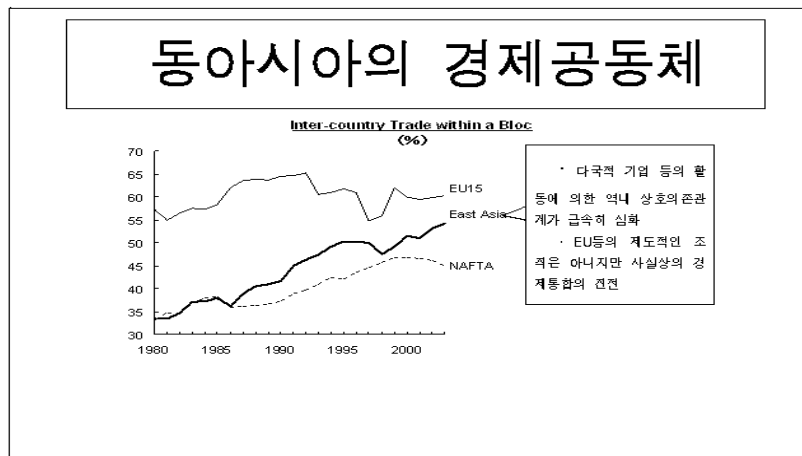
3) 공덕암 외 1인, "동북아시아 주요국의 Hub-Port개발 경쟁에 관한 연구", 한국항만경제학회지, 2005. 6, 한국항만경제학회, p.277.

<그림 3> 동아시아에서의 기술과 재화의 흐름 및 한국·중국·대만에 대한 일본의 수출 추이



자료: 일본 재무성.

<그림 4> 동아시아의 사실상의 경제통합 현상



주: 동아시아에는 일본, 중국, 한국, 홍콩, 대만, ASEAN10개국을 포함한 대만을 기준으로 한 각국 지역의 수출입 통계는 1989-2003년, 또, 각국 지역을 기준으로 한 대만의 수출입통계는 1983-2003년을 대상으로 하였음.

자료: 중소기업청, 2006년판 중소기업백서.

3. 부산항과 동북아 Hub-Port화의 선행연구

시장의 규모가 큰 유럽의 중심항만 체계를 통하여 우리항만의 동북아 항만물류 중심기지 비전의 실현 가능성을 볼 수 있으며 동북아시아의 시장규모와 성장성을 보면 유럽의 경우

와 마찬가지로 동북아에도 복수의 중심항만이 존재할 가능성이 있다.

현재도 동북아시아의 중심항만으로서 상해와 부산항은 로테르담, 롱비치항 같은 세계 허브항만 수준의 물동량을 처리하고 있다. 특히 부산항은 서비스 및 비용측면에서 고비용의 일본국내 물류문제를 해결할 수 있는 물류중심기지 역할을 대체할 수 있다. 지정학적으로 보더라도 일본 서안지역의 배송센타로서의 부산항은 최적의 입지이며 이는 일본 규슈의 지방항과의 해운네트워크가 잘 발달되어 있는 점이 피더 서비스 측면에서 유리할 것으로 사료된다. 일본은 물류체계가 동쪽의 일부 주요항만에 집중되어 있기 때문에 물류비증가, 물류인프라의 효율성 저하 등 구조적인 문제를 갖고 있는데 이런 구조적 제약을 극복하기 위해서 일본 기업과 항만 전문가들은 부산항을 통하여 일본으로 유입되는 최적의 물류체계를 활용하는 것이 물류비용 절감과 물류인프라의 효율성을 상승시킬 수 있는 방안이라고 생각하고 있다.4)

<표 1> 부산항과 동북아 Hub-Port화의 선행연구

| 저자 | 논제 | 자료 및 발표년도 |
|-----------------|---|---|
| 윤병구 외 3인 | 동북아 물류거점화를 위한 항만배후부지 구축전략에 관한 실증연구 | 한국항해항만학회지 제 29권 제10호(통권 제 106호) 2005 |
| 전의천 | 부산항과 광양항의 국제물류중심화 방안 | 한국항만경제학회지 제15집, 1999 |
| 배병태 | 21세기 동북아 중심항만으로서의 기능강화를 위한 연구 | 한국항만경제학회지 제14집, 1998 |
| 곽규석 외 1인 | 동북아 경쟁항만들의 선호도 분석—부산항을 중심으로 | 한국항해항만학회지 제26권 제4호(통권 제79호), 2002 |
| 한철환 | 중심항만개발전략의 유효성 | 한국항해항만학회지 제27권 제2호(통권 제82호), 2003 |
| 공덕암 외 1인 | 동북아시아 주요국의 Hud-Port개발 경쟁에 관한 연구 | 한국항만경제학회지 제21권 제2호, 2005 |
| 박창식 외 1인 | 환태평양 시대의 부산항 물류산업 합리화 | 한국항만학회지 제6권 제1호, 1992 |
| 박창식 | 통과선박자유항제도와 부산항 | 일본항만경제학회지 제40호, 2002 |
| 박창식 | 부산항을 통한 무역상황 —특히 관부교류를 중심으로 | 야마구치대학 동양경제학회, 제54권 제3호, 平成7년 |
| 박창식 | 아시아의 물류변화와 컨테이너항의 환경변화 | 일본항만경제학회지 NO.32, 1993 |
| Chang Sik, Park | Busan Port's Development into A Northeast Asian Hud-Port & 「the Korea-Japan Strait Economic Bloc」 | Proceedings of The 6th International Joint Conference, 2008 |

4) 윤병구 외 3인, “동북아 물류거점화를 위한 항만배후부지 구축전략에 관한 실증연구“, 한국항해항만학회, 제29권, 제10호, 한국항해항만학회, P.898.

4. 부산항의 컨테이너 물동량과 Hub-Port화

1) 전국 컨테이너 물동량

국내의 컨테이너 물동량은 환적물동량의 증가와 함께 연평균 11%이상의 증가를 보였다. 환적물동량의 경우 1980년대 후반부터 발생하여 1990년에는 72만톤이었으나 2005년에는 11,395만톤으로 약 158배가 증가하였다. 이와 같은 연평균 40.2%의 성장률은 대중국 및 대일본의 컨테이너 환적물동량 증가와 국내의 동북아 물류중심기능 강화로 인한 결과로 보인다.(해양수산부, 2006)

전체적인 컨테이너 물동량의 경우도 1981년부터 2001년까지는 연평균 13.3%로 증가하였으며, 2001년부터 2005년까지는 연평균 11.0%로 증가하였다. 2005년의 국내 컨테이너 물동량은 약 1,522백만TEU이었다. 제2차 전국항만 기본계획 수정계획에서는 2020년에 약 4,741만TEU의 컨테이너 물동량을 전망하여 연평균 8%가량 증가하는 것으로 나타났다. 항만물동량의 기간별 증가율은 점차 둔화되어 2005년부터 2011년까지는 연평균 10.1%, 2011년부터 2015년까지는 연평균 7.1%, 2015년부터 2020년까지는 연평균 5.9%인 것으로 전망되었다.

<표 2> 국내항만 추정 컨테이너 물동량 (unit: 1,000TEU/year)

| 구분 | 2005 | 2011 | 2015 | 2020 | 연평균증가율(%) | | |
|----|--------|--------|--------|--------|-----------|---------|---------|
| | | | | | '05~'11 | '11~'15 | '15~'20 |
| 수입 | 4,727 | 7,696 | 9,886 | 12,407 | 8.5 | 6.5 | 4.6 |
| 수출 | 4,684 | 7,237 | 9,346 | 11,754 | 7.5 | 6.6 | 4.7 |
| 연안 | 272 | 952 | 1,342 | 1,906 | 23.2 | 9.0 | 7.3 |
| 환적 | 5,533 | 11,214 | 15,090 | 21,344 | 12.5 | 7.7 | 7.2 |
| 합계 | 15,216 | 27,099 | 35,664 | 47,411 | 10.1 | 7.1 | 5.9 |

자료: 제2차 전국항만 기본계획 수정계획(2006-2011).

2) 부산항의 컨테이너 물동량

국내의 주요 컨테이너항만은 부산항이다. 이는 해당 항만의 컨테이너 물동량을 기준으로 한 것으로서 2006년에 각각 11,843천TEU, 1,461천TEU, 1,148천TEU의 물동량을 처리하였다. 부산항의 컨테이너부두는 북항, 감천항, 부산신항에서 운영하고 있다. 북항과 감천항은 총 21개 선석을 운영하고 있으며, 부산신항의 경우 2006년 현재 운영 중인 6개 선석을 포함하여 2011년까지 총27개의 선석을 개발·운영할 예정이다. 이와 같은 항만시설을 통해 2011년 16,093천 TEU, 2015년 18,790천TEU, 2020년 22,867천TEU의 물동량을 처리할 것으로 예측되며, 이는 2006년 대비 각각 약 1.3, 1.6, 1.9배의 물동량이다.

<표 3> 현재와 미래의 부산항의 추정 컨테이너 물동량 (unit: 1,000TEU/year)

| 연도 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2011 | 2015 | 2020 |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 물동량 | 6,383 | 8,073 | 94,533 | 10,408 | 11,492 | 11,843 | 12,039 | 16,093 | 18,790 | 22,867 |

자료: 제2차 전국항만 기본계획 수정계획(2006-2011).

부산항을 입출항하는 컨테이너선박 한 척당 물동량은 전체적으로 증가하는 경향을 보였다. 이는 컨테이너선의 대형화와 복합운송 등의 물류관리가 선진화되었기 때문으로 판단되었다. 부산항의 연간 평균 척당 물동량은 2000년에 295TEU이었으나 2006년에는 462TEU로서 연간 평균 약 5.2%로 지속적인 증가를 보였다. 2000년부터 6년간 월별 척당 물동량을 보면 최소 273TEU, 최대 483TEU로 나타났다.

이와 같이 부산항의 입출항하는 컨테이너선의 척당 물동량은 향후에도 계속적으로 증가할 것으로 예상된다. 다만 그 증가율은 각 항만별로 항만환경 및 지역별 해운 물류특성 등의 다양한 원인에 의해 다를 것으로 판단된다.

부산항의 입출항하는 컨테이너선박의 교통량은 전체적으로 약간 증가하는 경향을 보였다. 그러나 물동량의 증가율에 비해 상대적으로 낮았다.

<표 4> 컨테이너선당 부산항의 평균 물동량 (unit: TEU/vessel)

| 연도 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 물동량 | 295 | 354 | 387 | 394 | 440 | 456 | 462 |

자료: 해운항만 물류정보센터, SP-IDC.

부산항의 입·출항 컨테이너선박 교통량은 2000년에 21,653척에서 2003년 26,430척으로 연간 평균 약608%로 증가하였다. 그러나 2004년에는 교통량이 26,085척으로 오히려 약1.3% 감소한 이후 2006년까지 약 26,000여척의 답보상태를 보였다.

이와 같이 물동량의 지속적인 증가에도 불구하고 2004년 이후의 입항 또는 출항하는 컨테이너선박의 교통량이 답보현상 또는 소폭 증가를 보이는 것은 척당 물동량의 증가로 인한 결과로 판단된다. 그러나 향후 물동량의 증가는 척당 물동량의 증가율보다 커지기 때문에 컨테이너선박의 교통량은 증가할 것으로 예상할 수 있다.

Ⅲ. 동북아 지역에서의 부산항의 역할

1. 동북아 생산 네트워크 동향

우리나라의 산업여건은 동북아내에서 '비용과 시장의 중국'과 '자본과 효율의 일본' 사이에 끼여 어렵게 경쟁력을 유지하고 있다. 여러 산업분야에서 치열한 국제경쟁을 경험하고 있는 우리나라 수출기업들은 중국의 저가 경쟁력과 기술력증진, 일본의 기술우위 경쟁력과 엔화절하에 의한 가격 경쟁력 강화 등으로 열악한 국제 환경에 노출되어 있다. 또한, 높은 인건비, 불안한 노사관계, 일관성 없는 정책 등의 국내환경 악화에도 직면해 있다.(KDI, 2006). 이에 따라 많은 국내 제조기업들이 원가절감, 시장확대, 안정적 기업활동, 기술력증진 등과 글로벌 생산네트워크가 가속화되면서 글로벌 업체와 경쟁력 제고를 위해 '탈'한국을 강화하고 있다. 이러한 여파는 국가경제 전반에 부정적인 영향을 미치게 되었으며, 특히 최근 국내기업의 해외이전으로 인한 수출입 물동량의 창출 기반이 약화되어 우리나라 항만 물동량 증가세가 현저히 약화되고 있다.

반면, 중국을 중심으로 한 저비용 클러스터(low-cost cluster)의 성장은 제조업체의 집중을 낳았고 해당 클러스터에서 생산된 대량의 물량들은 중국내 항만으로 집중되고 있다(Ernst, 2002). 이는 상하이, 쉐젠, 칭다오, 텐진, 닝보, 광저우 등 중국 항만들의 수출입 물동량 창출기반을 강화하여 해당 항만들의 국제 경쟁력 제고를 통한 직기항 항로들의 증가로 이어졌다. 직기항 항로의 증가는 북중국 항만들의 한국 항만에 대한 의존도를 감소시켜 최근 5년간 해당지역으로부터의 환적화물들이 계속 정체 혹은 감소상태에 처하게 된 것이다. 특히, 부산항과 광양항은 북중국 화물 중 환적화물의 처리에 많은 영향을 받고 있으므로 칭다오항을 위시한 북중국 항만들의 직기항 증가가 두 항만의 성장을 지연시킨 주요 원인이 되고 있다. 이에 항만당국은 환경변화에 대응하고자 세계관련 인센티브 제공, 항만요율 인하, 화물 마일리지제도 적용, 지속적인 마케팅 등 많은 노력을 기울여 물동량 성장률의 상승하고 있으나 목표로 하는 성과에는 미치지 못하고 있는 실정이다.⁵⁾

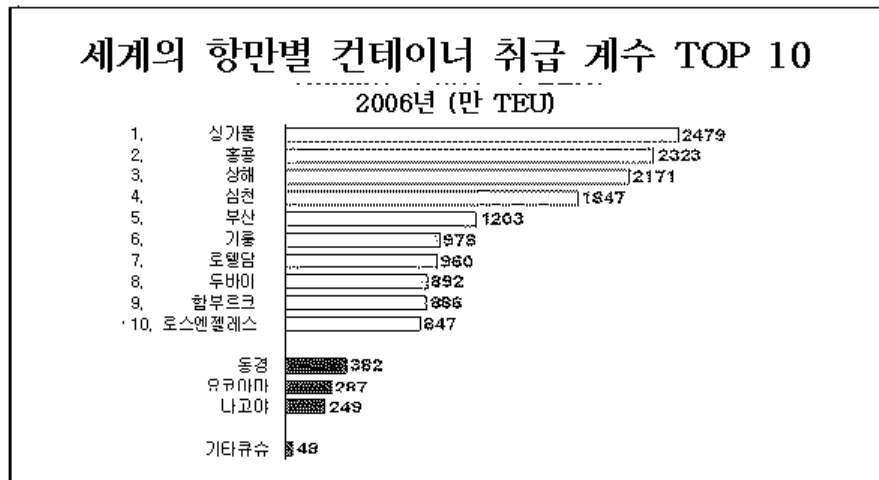
<그림 4>에서 보는 바와 같이 신흥공업국의 경제 성장률이 큰 트렌드를 보이고 있는 가운데 세계 GDP 성장률의 추이를 보면, 1998년에 선진국, 신흥공업국과 세계평균에 가장 근접해 있는 현상을 보이다가 2006년도까지 그 폭이 점점 넓어지는 부채살의 형태를 보이고 있다.

5) 박창식, "부산항을 통한 무역상황—특히 관부교류를 중심으로", 동아경제연구, 일본 山口大學 동아경제학회, 제54권, 제3호, 평성7년.

2. 부산항의 경쟁력과 발전 잠재력

부산항은 동북아 지역에서 지리적·경제적으로 매우 유리한 위치에 놓여 있다. 먼저 지리적인 측면에서 보면 부산은 대륙과 태평양을 연결하는 동북아 항만·물류의 거점도시로 발전하기에 적합한 위치에 입지하고 있다. 즉 부산은 국내적으로는 남해안벨트(목포-광양-충무-진해-부산)와 동해안벨트(부산-울산-경주-포항-강릉-속초-북한)의 교차점에 입지함으로써 국토의 중요한 지정학적 요충지이다.

<그림 6> 세계의 항만별 컨테이너취급량 Top 10



자료: Containerisation International Yearbook.

<그림 6>에서는 세계의 항만별 컨테이너 취급 Top10을 나타내고 있다. 보는 바와 같이 싱가포르와 홍콩, 상해, 선전(양산항)이 우세를 보이고 있으며 부산항은 5위를 마크하고 있다.

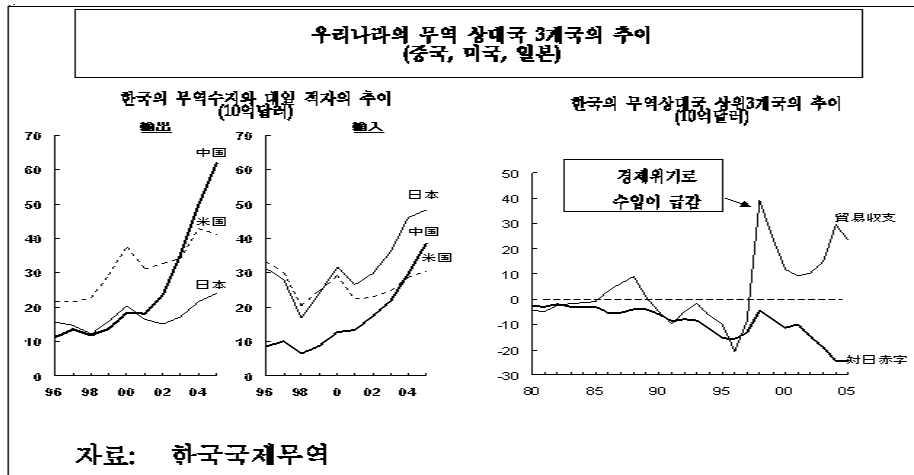
또한 대외적으로는 아시아 대륙과 환태평양을 연결하는 동북아 해상물류의 거점도시이자 유럽항로(부산-카오슝-홍콩-싱가포르-중동지역-지중해-유럽), 태평양항로(부산-카오슝-요코하마-북미), 등과 같은 기간항로 상에 입지하고 있다.

따라서 부산항은 중국-일본-러시아-대만을 잇는 동북아 해운수송의 중심지에 위치해 있을 뿐만 아니라 아시아-북미간의 기간항로에 인접해 있어 접근성이 매우 양호하여 국제적인 물류, 유통, 생산활동이 매우 유리한 지역이다.

또한 부산항은 지정학적으로 동북아 경제권의 중심지로서의 역할수행에 유리한 위치에 놓여 있다. 왜냐하면 환동해경제권(부산-니가타-블라디보스톡)과 환황해경제권(청도-상하이-서울-부산-후쿠오카)이 교차하고 있으며 또한 통일대륙경제권(한국-북한-러시아-중국)과 한일해협경제권(부산-일본 큐슈지방)등 동북아 지역내 각종 경제권들이 부산을 그 중심축으로 하여 형성되어 있기 때문이다.

<그림 7>은 한국의 무역상대국 3개국의 추이인데 수출은 중국, 미국, 일본의 순이고 수입은 일본, 중국, 미국의 순이다. 오른쪽은 한국의 무역수지와 대일적자의 추이를 나타내는데 대일적자는 그림에서 보는 바와 같이 심화되고 있으며 1997년에는 경제위기로 수입이 급감하고 있음을 보여주고 있다.

<그림 7> 한국의 무역상대국 3개국 추이



자료: 한국국제무역

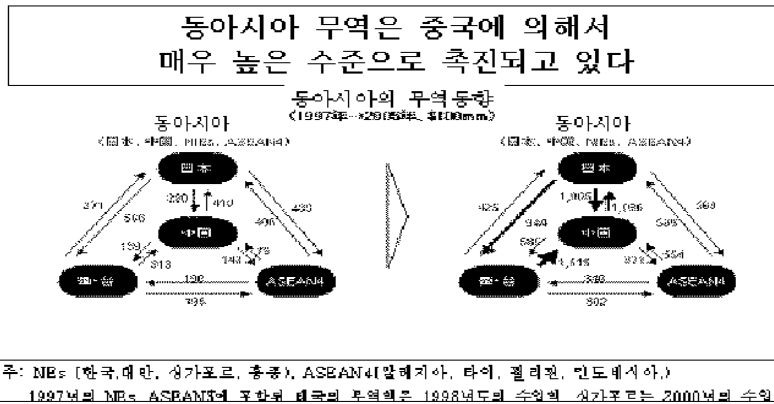
특히 부산항은 중국, 한국, 일본의 수도인 북경, 서울, 동경을 연결하는 소위 베세토 (BESETO)벨트와 러시아, 한국, 중국의 주요 항구를 연결하는 비피스(VPS)벨트가 교차하는 동북아 지역의 중심지에 위치하고 있다.

이상과 같이 부산항은 동북아 지역에서 지리적·경제적으로 매우 유리한 상황에 있다. 따라서 앞으로 부산발전을 위해서는 이러한 발전 잠재력을 잘 활용할 필요가 있다. 먼저 동북아 국제물류기지로서의 천혜의 항만입지, 저렴한 항만비용, 풍부한 항만운영의 노하우 등은 부산을 국제해상물류 중심지와 동북아내 Hub-Port로 발전시키는데 큰 잠재력이 될 수 있을 것이다.

<그림 8>은 1997년부터 2005년까지의 동아시아에 있어서의 무역동향을 나타내고 있다.

특히 환황해권 항로와 환동해권 항로 등 지선항로가 활성화된다면 간선(main trunk)과 지선(feeder)을 연결하는 동북아 지역내 환적중심항으로의 발전가능성이 가장 높다. 더 나아가 중국과 대만을 연결하는 경제권을 포함하는 넓은 의미의 동아시아 경제권과도 밀접한 연관성을 가지고 있기 때문에 동북아뿐만 아니라 동아시아의 중심으로 발전할 가능성도 매우 높다.

<그림 8> 동아시아 諸國의 무역동향

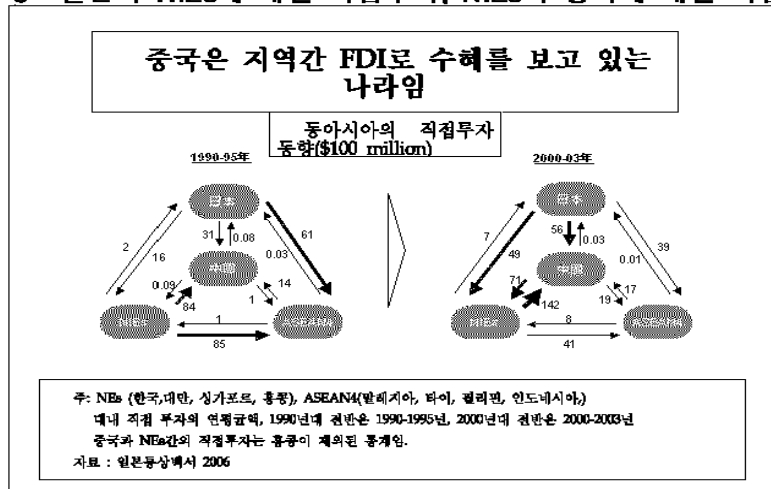


자료: World Trade Atlas (JETRO)에서 일본BBT연구소에서 작성된 것을 인용.

<그림 9>는 동아시아의 직접투자의 동향인데 NIEs가 1990~1995년까지 보다 2000~2003년까지의 기간에서 일본의 NIEs에 대한 직접투자가 늘어났으며, 반면 NIEs는 중국에 직접투자가 눈에 띄게 늘어나고 있음을 보여주고 있다.

그리고 부산항은 세계 각국 선진도시가 공통으로 구비하고 있는 공항, 항만, 정보, 철도 기지, 즉 5 Port(sea Port, Land Port, Air Port, Tele Port, Rail Port)를 보유하고 있기 때문에 세계적인 물류거점도시로 성장할 수 있는 잠재력을 보유하고 있다. 이뿐만 아니라 한반도의 통일이 될 경우 부산은 기·중점으로 하여 일본 큐슈를 비롯한 아시아·태평양으로의 진출, 중국과 러시아를 거쳐 유럽대륙을 연결하는 결절지이자 국제물류 중심도시로 발전할 수 있는 미래지향적인 발전 잠재력도 가지고 있다.

<그림 9> 일본의 NIEs에 대한 직접투자, NIEs의 중국에 대한 직접투자



3. 부산항의 발전을 위한 전략

1) 부산항의 발전구상과 이념

부산항만이 가지고 있는 장기 비전을 최대한 활용하여 종합적 다기능의 국제물류 Hub항만으로 개발 및 발전시켜 나가기 위하여는 다음과 같은 발전구상 및 이념이 필요하다.

즉 초일류 국제물류 Hub항만인 Logiport로의 개발 및 발전을 지향하기 위하여 기본적으로 세계화, 개방화, 복합화, 공유화, 선진화, 고유화를 발전구상 및 이념으로 표방하여야 한다.

Logiport, 즉 Logistics-Oriented한 국제물류 Hub항만으로의 발전을 도모하기 위하여 종합적인 개발이념이 중요한데, 첫째, 세계화는 글로벌 경영시대에 부응할 수 있는 이념이며, 둘째, 개방화는 국제항만으로서 갖추어야 할 기본 이념이다. 즉 보다 Open Mind 하에 초일류 부산항만으로의 발전전략이 추진되어야 한다.

셋째, 복합화는 국제복합일관운송 및 육·해·공 복합운송체제, 그리고 단순히 해상운송을 포함한 수배송기능 뿐만 아니라 물류의 다른 기능, 즉 보관, 포장, 하역, 유통가공 및 정보물류를 복합화하여 초일류 부산항만으로의 발전 구상이 필요하다.

특히 복합화의 이념은 물류산업과 필연적으로 연관되어 있는 관광산업, 무역 및 금융산업을 고려할 때에 매우 중요한 개념이다.

넷째, 고유화의 이념은 다른 세계적인 국제물류항만과는 차별화된 이미지를 심어줄 수 있는 국제물류 Hub항만 발전전략을 위하여 중요한 개념이다. 많은 세계적인 항만들이 경쟁적으로 국제물류 Hub항만으로의 발전전략을 추진하고 있다. 그러므로 무엇인가 차별화된 개념의 전략을 추구하지 않으면 초일류 부산항만으로 발전할 수 없다. 고유한 이미지의, 차별화된 이미지의, 부산항만이 가지고 있는 고유한 그 무엇인가가 중요하다.

이 밖에도 부산항만이 갖추어야 할 모든 국제물류 Hub항만체제와 물류항만 시설은 전세계 어느 국가, 지역 및 도시와도 공유화 및 선진화라는 개념하에 추진되어야 한다.⁶⁾

2) 동북아 Hub-Port로서의 동반 발전

동북아지역의 경제교류협력 강화에 대한 공감대 형성, 중국의 WTO 가입, 한반도에서의 긴장완화 가능성 등은 기존의 동북아경제질서를 크게 재편시켜 나갈 것으로 전망된다. 이와 같이 새롭게 재편되어 가는 동북아 신 경제질서 하에서 부산항이 동북아지역에서 차지하고 있는 위상과 그 발전잠재력을 최대한 활용하여 발전시켜 나아가기 위해서는 어떤 대응전략이 필요할 것인가?

여기서는 앞서 논의한 동북아경제질서의 재편과 그 기대효과, 동북아에서의 부산항의 위상과 발전잠재력을 감안하여 부산경제발전을 위한 몇가지 주요한 대응전략을 제시해 보면 다음과 같다.

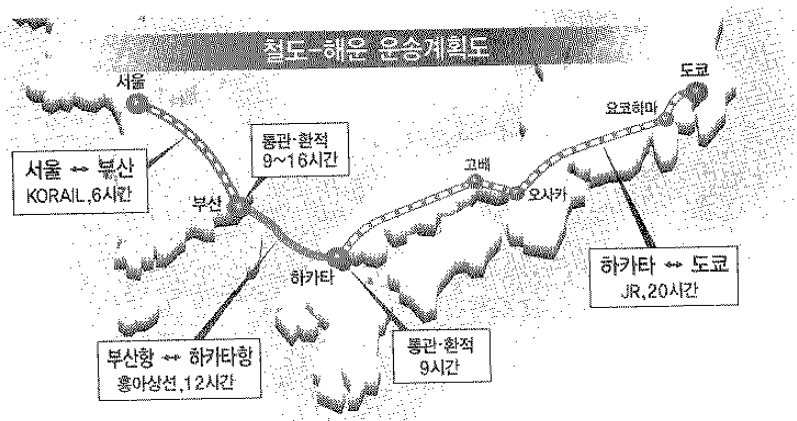
6) 박창식, "부산항의 항만관련산업이 역내 특정지역 발전에 미친 영향 및 발전방안", 한국항만경제학회지, 제16집, 2000.8 pp.281~314.

부산항은 동북아지역에서 차지하고 있는 지리적·경제적 위상과 그 발전잠재력을 감안할 때 동북아지역의 국제물류 중심도시로 육성해 나아가야 할 것이다. 즉 부산항은 앞으로 어떤 지역보다도 역동적인 발전이 기대되는 동북아지역(7)을 배후지로 갖고 있으며, 동북아의 대륙과 해양을 잇는 관문위치에 있어 해상과 육상의 物流에 중요한 결절점(node)으로서의 역할이 기대되기 때문이다.8) (<그림 10>참조).

한일복합운송사업은 서울-부산항-도쿄항 간 화물운송시 철도와 해운을 연계하고 양국 간 컨테이너를 바꿀 필요없이 하나의 컨테이너로 수송이 가능하도록 하는 것으로 통관, 환적 등의 시간이 절반이상 단축되고 운임도 싸졌다. 양국 간 규격이 다른 컨테이너를 통일하기 위해 해양운송을 맡게 된 한국의 홍아상선은 일본의 12피트 컨테이너 3개를 묶어 우리나라의 40피트 컨테이너(FEU)에 맞추는 멀티컨테이너를 개발제작하고 있다.

<그림 11>은 세계의 지역별 컨테이너 취급 물동량의 추이인데 구주와 북미, 일본의 증가세에 비해서 동아시아의 컨테이너 취급 물동량은 점점 증가하는 추세가 다른 지역보다 월등하게 많음을 볼 수 있다.

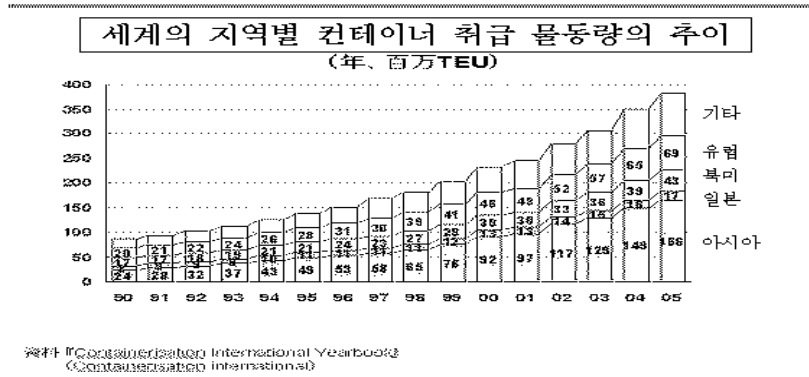
<그림 10> 한국과 일본의 철도-해운 운송계획도



자료: 부산일보, 2006. 9. 13.

- 7) 동북아지역에서 성장을 견인해 온 도시는 태평양 연안도시에 위치하고 있고, 지역적으로는 동해, 황해, 대한해협 등을 사이에 두고 S자 회랑에 위치하고 있어 역내 국가간, 도시간의 교역 및 물류의 흐름이 해상교통운송 수단에 주로 의존해 왔다. 이뿐만 아니라 동북아지역은 자연적으로 황해 및 동해를 따라 연결되어 있고, 이 지역은 여타 태평양 연안국들과 동유럽국가들이 육지를 따라 연결되어 있으므로, 동북아지역은 역동적인 북미주와 유럽동맹을 연결하는 역동적인 무역의 중심이 될 잠재력을 갖고 있다.
- 8) 올해부터 부산항에서 도쿄항까지의 화물수송에 걸리는 시간이 이틀로 단축된다. 이는 기존의 양국 간 컨테이너 규격이 달라 통관, 환적(T/S: transhipment)등으로 5일가량 걸린 것에 비하면 60% 가량 줄어든 것이다. KORAIL과 일본 JR철도는 “한일철도-해운복합운송사업”추진에 대한 양해각서(MOU)를 체결했다. 양국은 시범운송을 거쳐 올해 1월부터 본격적인 운송에 들어갔다.

<그림 11> 세계의 지역별 컨테이너 취급 물동량의 추이



서울에서 화물을 보낼 경우 하나의 컨테이너로 부산항을 거쳐 동경항까지 철도(서울-부산항)→선박(부산항-博多港)→철도(博多港-大坂港, 도쿄항)로 60시간내 door to door 서비스가 가능하다. 이에 따라 부산항-도쿄항은 50시간, 부산항-大坂港은 40시간 정도면 운송이 가능하다.

기존에는 부산항-도쿄항 간 해상운송시 5일이 소요되었으며 서울-도쿄항 간 항공운송에 3일(집하분류 2일, 운송 1일)씩 걸렸다. 우리나라 컨테이너는 20TEU, 40FEU로서 선박으로 운송할 경우 일본항만에서 일본철도의 12피트 컨테이너로 분리, 제적제해야 했고 일본철도의 12피트 컨테이너는 선박운송이 어려워 카페리를 이용해 부산항 도착후 전량 도로로 수송해 왔다. 따라서 이번철도, 해운직송체계 구축시 연간 2만TEU, 20억원의 수입창출이 기대되고 있다.

그리고 중국의 급속한 경제성장과 역내국가간의 경제협력 및 국제분업의 활성화로 인하여 동북아시아의 물동량이 크게 증가하고 있을 뿐만 아니라 이 지역 국가간에는 앞으로 긴밀한 네트워크가 구축될 것으로 보인다. 이 경우 부산은 이 네트워크의 중심에 위치하고 있으므로 부산항은 동북아 허브항(Hub-Port)으로서 그 기능을 담당하게 될 좋은 기회를 맞고 있기 때문이다.

또한 중국의 항만들은 물리적 취약성 및 간선항로상의 이탈로 인하여 상당기간 부산항을 통하여 환적(화물)서비스에 의존할 전망이다. 일본의 남부지역 항만이나 러시아, 북한 등도 부산항을 경유하여 원거리 운송을 도모할 가능성이 높다. 따라서 부산항이 동북아의 해상 물동량을 파악하고 로지스틱스 기능을 수행할 수 있는 능력을 배양한다면 부산은 동북아 국제물류중심도시로 발전할 가능성이 크다고 할 수 있다.

IV. 「한·일 해협경제권」의 형성과 부산항

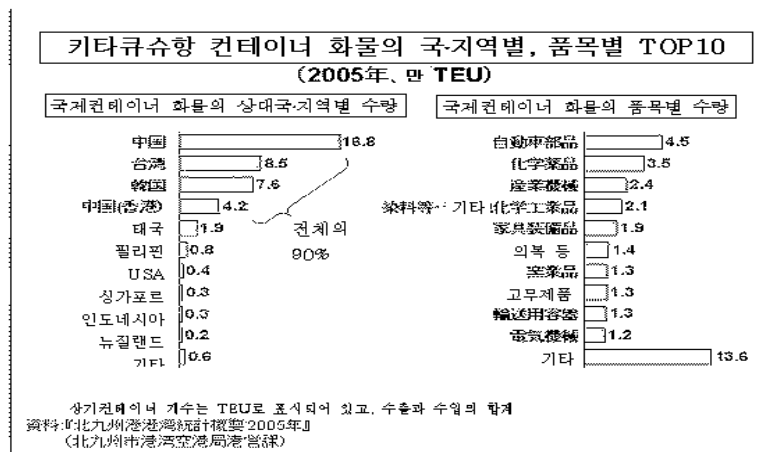
1. 부산항의 경쟁력과 발전 잠재력

환동해(환일본해)경제권 구상과 관련하여 중국의 山東·遼東반도와 黃海·渤海연안지역, 한국의 서해안 및 동남지역, 그리고 일본의 북부규슈(北部九州)·야마구치(山口)지역으로 이루어지는 「환황해경제권」이 제창된 바 있다.⁹⁾

중국의 山東·遼東반도지역과 天津市를 동 지역과 함께 對韓경제교류 기지화 하고, 양 지역은 중국의 농산물·원유·석탄은 한국 측의 중화학 공업과 경제보완관계를 갖고 있어, 직접거래 시 무역은 확대될 것이라는 견해가 있으며 韓·中의 지방차원 경제교류에 지리적으로 인접하고 역사적으로도 관계가 깊은 北部九州·山口가 협력함으로써 역내 경제교류가 촉진될 수 있다.

그러나 「環黃海 經濟圈」과 환동해(환일본해)경제권은 일본의 북부규슈(北部九州)·야마구치(山口)와 우리나라 동남지역과의 경제교류로 인하여 한일간의 해협경제권을 중심으로, 중국의 山東·遼東반도와 그 사이의 黃海·渤海연안지역 및 우리나라의 서해안지역과 중국의 동북부, 러시아 극동, 한반도 동부와 동해(일본해) 연안지역으로 이루어져 있으며 일본의 南部九州·오키나와는 인접해있는 타이완을 통해 중국의 福建·廣東·海南省과 홍콩, 그리고 필리핀의 북부와외의 경제관계와 연관된다.

<그림 12> 북구주항의 컨테이너 화물의 국·지역별 품목별 Top10



<그림 12>에서 보는 바와 같이 국제컨테이너 물동량의 국별, 지역별 컨테이너 이동수량을 보면 동북아 4국(중국, 대만, 한국, 홍콩)이 차지하는 비율이 전체의 90%를 상회하고 있으며 국제컨테이너 화물의 품목별 수량도 자동차 부품, 화학약품, 기계산업 등이 주류를 이루고 있다.

동아시아 지역의 컨테이너 물동량에 대한 국·지역별, 품목별 Top10을 나타내고 있다.

9) 小川雄平, "일·한 자유무역지역의 설립가능성과 부산의 역할", 동아대학교 동북아 국제대학원, 2000, 6, 23.

국제 컨테이너 화물의 상대국, 지역별 수량에서 중국, 대만, 한국, 홍콩이 전체의 90%를 차지하고 있다. 도표의 오른쪽에서 보는 바와 같이 국제 컨테이너 물동량의 품목별 수량을 보면 자동차 부품, 화학약품, 산업기계의 순으로 되어있음을 볼 수 있다.¹⁰⁾

한일 해협경제권은 일본의 후쿠오카(福岡), 야마구치(山口) 두 현에 설치되어 있는 수입촉진지역(Foreign Access Zone=FAZ)을 면세 거래의 창구로 이용하는 방안이 검토되고 있다. 현재 후쿠오카(福岡), 야마구치(山口) 두 현에서 FAZ로 설치되어 있는 곳은 시모노세키(下關)항과 기타큐슈(北九州)항이다. 우리나라에서는 부산항, 마산항과 일본의 시모노세키(下關)항, 기타큐슈(北九州)항 사이에 해협경제권의 비교우위가 발생하는 데에는 부산항의 역할이 중요하다고 볼 수 있다.¹¹⁾

2. 전략적 협력을 통한 한·일 공동발전 모색

부산, 후쿠오카 간에 전략적 협력과 공동발전을 모색하기 위한 ‘부산, 후쿠오카 포럼’ 제2차 후쿠오카 회의가 ‘후쿠오카 선언’ 채택을 하였으며 전략적 협력을 위한 실현가능성이 높은 현실적 방안들이 제시되었다. 그 내용을 보면 첫째, 부산, 후쿠오카 대학 컨소시엄, 둘째, 윈스톱 정보서비스 거점 구축, 셋째, ‘우정의 해’ 운영 추가 아이디어, 넷째, 네트워크를 만들어 지역경제 부활 모색 등을 채택하였으며 ‘후쿠오카 선언문’요지는 다음과 같다. ①부산·후쿠오카 양 도시의 행정교류 도시 체결 20주년이 되는 2009년을 ‘우정의 해’로 지정해 다양한 교류 계획을 추진한다. ②부산·후쿠오카 간 협력체를 실현하기 위해 행정·기업·교육기관·의료 등의 정보를 제공하는 거점을 설치한다. ③부산·후쿠오카 대학 간의 ‘대한 컨소시엄’ 설립을 제안한다. 또한 산·관·학으로 구성된 협의회와의 설치 운영을 검토한다는 내용이 주류를 이루고 있다.

한·일 두 도시 대학들 간 컨소시엄은 디자인, 영화, 항만·물류 등 두 지역의 특성을 잘 살릴 수 있어야 하며 대학 총장 회의와 실무그룹 회의를 개최하여 어떤 인적자원(personnel resources)의 육성이 필요한가에 대한 논의를 하는 것이 급선무이다. 총장을 대리한 대학원장은 대학들이 개설하고 있는 강좌의 정보를 공개하는 체제를 구축하는 방안이 모색되어야 할 것이다. 그리고 윈스톱 정보서비스 거점의 구축에 있어서 상대도시에 대한 모든 정보를 한 곳에서 얻을 수 있는 인터넷 공간, 또는 현실공간의 거점이 필요하며 윈스톱 정보서비스를 통해 상대를 알게되면 후쿠오카 사람들이 가까운 부산에서 사업을 시작하는 것이 얼마든지 가능하게 될 것이다. 부산에 위치한 부산은행의 경우, 부산-후쿠오카를 묶는 웹사이트

10) 박창식, “동북아경제권에 있어서의 항만분야의 한·일간의 역할”, 동아시아 인터리저널 컨퍼런스, 제주대학교, 2000,8 pp.39~42.

11) 야마모토 마사히데 ‘야마야 커뮤니케이션즈’사장은 러시아 해협의 명란을 부산에 있는 공장에 모아서 1차 가공한 후 일본에서 완제품을 만들어 판매하고 있는 부산과 인연이 깊은 회사다. “부산의 매출은 연1억엔 정도로 명란 것갈하면 ‘야마야 것갈’이 떠오를 만큼 일본에서는 물론이고 부산을 비롯해 한국에서도 유명하다”고 했다. 따라서 부산, 후쿠오카 양 도시의 협력체 형성을 위하여 여러 가지 대안을 제시하는 것으로 그치는 것이 아니라 실천하는 것이 더 중요하다.

트를 만들고 웹사이트 내에 '비즈니스 매칭 센터'를 함께 두는 방안도 제시될 수 있다. 또 '우정의 해' 운영을 위한 추가 아이디어에 주목해야 할 사항은 2009년 '우정의 해'에 두 지역 시민들의 자발적인 참여를 확대하기 위해 한·일 두 방송사가 서로 '부산 주간'과 '후쿠오카 주간'을 설정하는 것도 좋은 하나의 방안이 될 수 있다. 그리고 네트워크를 만들어 지역 부활을 모색하기 위해서는 한국과 일본 모두에서 점점 커지는 수도권에 대응하여 가까운 한·일 두 도시간의 교류를 통해 지역에 영향력을 확대할 수 있으며 일본에는 모두 127곳의 크고 작은 방송사가 있지만 매출의 80%가 도쿄와 간사이 지역에 집중되고 있기 때문에 네트워크를 만들어 지역의 부활을 모색하는 것이 가능하다고 생각된다. 그리고 고속여객선을 이용하는 한·일 두 지역의 이용객은 올해 60만명 정도로 지난해보다 10%가량 늘어날 전망이어서 두 도시간의 블록형성은 점차 현실화 될 것이 자명하기 때문이다.

V. 결론

부산항은 동북아 지역에서 지리적·경제적으로 매우 유리한 위치에 놓여있다. 먼저 지리적인 측면에서 보면 부산항은 대륙과 태평양을 연결하는 동북아 항만·물류의 거점항(Hub-Port)으로 발전하기에 적합한 위치에 입지하고 있다.

동북아 항만 간의 경제협력체가 구상될 수 있으며 변화하는 국제환경에 동북아 지역의 국가들이 효율적으로 대처해야 할 것이다. 동북아국가 간의 경제협력체 구성에 앞서 소규모 지역간의 협력체 구성이 먼저 시도됨으로써 더욱 확대된 협력체 구성의 초석이 될 수 있다.

동북아 지역의 항만 체계는 중국, 일본, 한국의 경제 및 지역발전에 중요한 항만권을 연결하고 있으며 국경을 초월한 항만권의 확장, 경제활동의 국제화 자본과 노동력의 초국경화는 이 지역 항만체계의 발전에 막대한 영향을 미칠 것이다. 항만도시문제의 해결은 어느 한 국가에 한정되는 것이 아니라 동북아 지역국가 간의 국제적 협력과 협조 체계의 바탕 위에서 이루어지게 된다.

중국 및 러시아 극동지역의 풍부한 자원이 북한과 연결된 육상 수송망을 통하여 도입될 경우, 국내 및 역내 수송체계에 커다란 영향을 미치며 특히 남북한의 연결 및 통과는 중국과 러시아는 물론 유럽과 동북아시아까지 복합수송망의 개발수요를 연쇄적으로 촉진시키게 될 것이다. 대유럽물동량의 경우, 현재 운행되고 있는 시베리아횡단철도(TSR)를 이용할 경우, 시간과 비용이 크게 단축될 수 있고 TSR과 연결되는 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)등의 장거리 철도망 시설이 확충되고 각국의 내선철도와 연계되어 복합운송이 될 경우 기존의 해상운송 위주의 동북아 역내 물류체계가 발전적으로 변화하게 될 것이다.

이를 위해서 「한·일 해협경제권」이 조속히 이루어져야 국경없는 동아시아 경제체계가 성립될 수 있다. 부산항은 명실공히 동북아 물류중심항으로서 한·중·일 3국간 역내무역이 전체 무역규모의 56%를 차지하고 있으며, 이와 같은 수치는 북미자유무역협정(NAFTA)

하의 역내무역규모를 넘어서는 것이다. 특히 한·중, 한·일 무역은 한국이 원자재를 일본으로부터 수입, 중국의 산둥, 랴오닝 등지의 자유무역지대를 배후지로 완제품을 생산한 후 다시 부산항으로 완제품을 가져와 글로벌 선사를 통해 수출하는 분업 구조를 이루고 있다. 여기에 역내 무역이 아니라도 이미 한국과 중국, 일본의 기업에 대만의 기업까지 가세해 각자 비교우위가 있는 분야들을 접목시킨 애플의 아이팟 성공담에서도 가능성을 찾을 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

1. 공덕암, 박성호, “동북아시아 주요국의 Hub-Port 개발경쟁에 관한 연구”, 한국항만경제학회지, 2005, 6, pp.271~288.
2. 박창식, “부산신항만의 물류거점화와 U-Port System”, 한국항만경제학회, 동계학술발표대회, 2005.
3. ———, “항만에 있어서의 費用便益分析法 적용의 문제점과 항만환경보전 비용에의 접근에 관한 고찰”, 미래경영연구, 제3권, 제1호, 2004.
4. ———, “國際物流環境變化에 따른 컨테이너 港灣의 經營與件 變化” 韓國港灣經濟學會, 國際學術發表大會, 中國海洋大學 <共同發表> 外1名, 2004.
5. ———, "Busan port's Development into A Northeast Asian Hub-Port & 「The Korea-Japan Strait Economic Bloc」", KALM Korea Association of Logos Management, proceedings of the 6th international Joint Conference. 2008.
6. ———, "The problem of B-C Analysis and Approach to the Environmental pollution in a Harbor-A theoretical study on the cost of preserving surroundings", PAN-PACIFIC CONFERENCE XXIV of the pan-pacific Business Association, June, 2-4, Denedin University in New Zealand. 2007.
7. ———, “釜山港中心の物流特性の研究—環東海經濟圏として”, 日本全國商品學會(第47回), 發表論文, 日本山口大學, 1996.
8. ———, “港灣經營と國際物流, 日本企業經營研究(JAEA)”, 日本企業經營學會, 創刊號, 1998.
9. ———, “東アジア 經濟危機解消のため韓日協力方案”, 東Asisa Inter-regional Conference(第10回), 日本神戸市 勞動會館, 1999.
10. ———, “東北アジア經濟圏において港灣分野の韓日間の役割”, 東Asisa Inter-regional Conference (第11回), 濟州大學校 東亞細亞研究所, 2000.
11. ———, “釜山港と東北亞 港灣物流の發展戰略”, 日本東海學園大學, 日本廣島 安藝女子大學で 講演, 2004.
12. ———, “國際ハブとしての釜山港の役割”, 日本東海學園大學, 大學院 特講, 2003.
13. ———, “釜山港の東アジアハブ港化と韓日海峽經濟圏”, 日本商品學會 西日本部會 秋季研究大會發表, 日本西南學院大學, 2007.
14. ———, “國際物流環境變化에 따른 컨테이너 港灣의 經營與件 變化”, 韓國港灣經濟學會, 國際學術發表大會, 中國海洋大學 <共同發表> 外1名, 2004.
15. 박창식 외 1명, “해상화물운송에 있어서 감항성의 인과관계에 관한 법리적 접근”, 한국항만경제학회지, Vol.22, NO.2, 2006.
16. 양원, “중심항만기능을 활용한 부산항의 환적 컨테이너 유형분석”, 한국항해항만학회지, 제31권, 제3호, 2007, 4, pp.197~204.
17. 小川雄平, “일·한 자유무역지역의 설립가능성과 부산의 역할” 동아대학교 동북아 국제대학원, 2000.

< 요약 >

부산항의 동북아 Hub-Port化와 「한·일 해협경제권」

박창식·김청열

1990년대 이후 세계경제흐름의 한 가지 특징으로 개방화 및 지역경제통합의 확대를 꼽을 수 있다. 이로 인해 세계경제권은 유럽연합(EU)을 중심으로 하는 유럽경제권, 미국을 중심으로 하는 아메리카 경제권, 그리고 최근에 급부상하고 있는 중국을 중심으로한 동북아 경제권이라는 삼극체제로 재편되고 있다.

이러한 세계경제의 조류와 동북아의 현실 그리고 사상 최대의 항만개발 프로젝트를 수행하고 있는 중국과 자국항만의 경쟁력 회복을 위해 획기적인 항만정책을 도입하고 있는 일본의 움직임 상황을 감안할 때 우리나라도 이에 대한 선도적, 능동적 대책마련이 절실하고 시급한 과제라고 사료된다.

본 연구는 문헌연구의 방법을 통해서 먼저 Hub-Port의 개념과 조건을 제시하고, 동북아 경쟁국의 Hub-Port 발전전략을 논술하며, 이를 위해서 부산항과 일본의 혼슈(시모노세키항)와 규수(키타규수항) 사이에 위치하는 한·일해협경제권의 발전 잠재력과 전략적 협력을 통한 한·일 공동 발전을 모색하는 것이 본고의 목적이다.

□ 주제어: 동북아경제권, Hub-Port, 한·일해협경제권, 한·일전략적협력