

# 동북아 물류중심 전략

*A Strategy Towards a Regional Hub in Northeast Asia: Integrating Transportation Systems in Korea*



글 / 李 宣

(Lee, Sun)  
 도로 및 공항기술사, 교통기술사,  
 (주)한석엔지니어링 부회장,  
 명지전문대 겸임교수,  
 한국기술사회 홍보위원,  
 E-mail: sunjameslee@korea.com

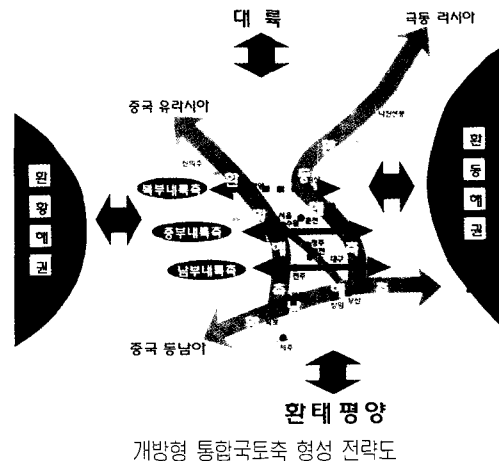
By capitalizing on the geographic advantage of the Korean Peninsula which links a continent to an ocean, and by integrating transportation systems, Korea will be able to function as a regional hub in Northeast Asia covering the economic spheres of the Yellow Sea Rim, the East Sea Rim, the Pacific Rim and the Eurasian continent

## 1. 서론

국가기간교통망계획은 우리나라의 간선도로, 간선철도, 공항, 항만 등 기간교통시설에 관한 종합 교통체계의 효율적인 구축방향을 제시하는 장기 국가계획으로 '99년 2월에 제정된 교통체계효율화법에 근거하였다. 교통체계효율화법은 도로·철도·공항·항만 등 기간교통시설간의 효율적이고 체계적인 교통체계를 구축하고 국토종합계획과 조화를 이루면서 유기적인 기능을 발휘할 수 있는 교통망을 구성함으로써 그이용의 효율을 높이고 국가경계의 발전을 도모함을 목적으로 하고 있다. 제4차 국토종합계획(2000~2020)은 21세기에 전개될 새로운 여건변화에 주도적으로 대응하고 시대적 변화를 국가발전의 기회로 전환하기 위한 국토운영전략 하에 해양과 대륙이 만나는 우리나라의 지리적 강점을 전략적으로 활용하여 환황해경제권, 환동해경제권, 환태평양과 연계를 도모하고 동북아를 겨냥한 국제적 생산·교류기반을 갖는 개방형 통합국토축을 제시하고 있다.

21세기 통합국토의 실현을 위해 남북한간의 교

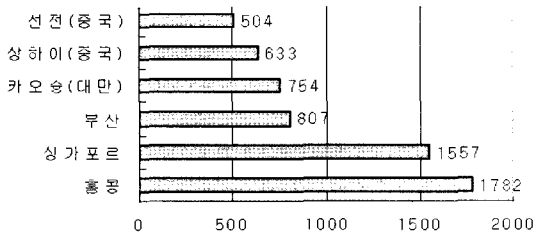
류협력기반을 조성하고 동북아 관문 수행을 위한 국제교통인프라의 추진계획을 구상하고 있다. 인천국제공항을 중심공항으로 육성하고, 부산항·광양항을 동북아 물류중심지기로 활용하여 동북아 관문국가로의 도약을 유도하고, 동북아 철도망의 일환으로 한반도 철도망 구상을 추진하고 있으며 이를 위하여 대륙연계에 대비한 남북한간의 간선철도망, 간선도로망, 해운수송망 등에 대한 협의가 진행되고 있다.



## 2. 우리나라 해운물류산업 및 항만시설의 현황

우리나라는 선박보유량이 2500만톤으로 세계 8위 수준이며 중국 미국 등에 이어 국가별 컨테이너 처리량이 6위이고 부산항은 컨테이너 연간 처리량이 2001년 기준으로 홍콩의 1783만TEU, 싱가포르의 1557만TEU에 이어 807만TEU로서 세계 3위 컨테이너항만으로 도약하고 있다. 부산항은 천혜의 지정학적 강점과 세계주요 간선 항로(Main Trunk Route)상에 위치하고 주변수역 1200km 이내에 인구 7억명 이상의 거대 배후시장이 존재하며 항만비용이 주변국 경쟁항만에 비하여 저렴한 장점을 갖고 있다. 경쟁항만과의 항만비용을 비교하면 부산항을 100으로 기준할 때 고베항 219, 카오슝항 161, 홍콩항 219, 싱가포르 130, 상하이항 95 등으로 상대적으로 낮은 편이다

(자료:해양수산부)



경쟁항만의 2001년 컨테이너 처리실적 (단위:만TEU)

세계의 컨테이너 물동량은 글로벌화에 따른 교역량 증대로 지속적인 증가 추세에 있으며 '99년의 2억TEU에서 2011년에 4.3억TEU로 연평균 6.7%의 성장률을 보이고 있다. 특히 동북아 지역은 북미자유무역지대(NAFTA), 유럽연합(EU) 등과 함께 세계3대 교역권의 1극으로 부상하면서 이지역의 컨테이너 물동량이 세계평균치를 상회하는 연평균 8.1%의 성장률을 보이고 있다. 우리나라 전체의 컨테이너 화물은 '90년대 이후 연평균 13.0%의 성장률로 급증하고 있으며 2011년까지 지금의 약 3배인 3000만TEU로 증가가 예

상된다. 특히 다롄(大連), 칭다오(靑島), 엔타이(煙臺) 등의 북중국 연안도시지역과 일본 서부지역 화물을 중심으로 환적화물량이 크게 증가하여 2011년에는 전체화물의 44.4%인 1300만TEU에 달할 것으로 예상된다. 환적화물은 시간과 비용 절감을 위해 거점항만으로부터 Feeder Service로 대응하는 Hub & Spoke System이 효율적으로 구축되어 활용되어야 할 것이다.

이처럼 역동적으로 성장하고 있는 동북아의 컨테이너 시장을 선점하기위해 상해항은 신항만을 개발하여 2010년까지 총 58선석을 추가로 확보할 계획이며 일본은 새로운 항만정책을 수립하여 제 10차 항만 정비계획을 2003년부터 추진할 계획에 있다. 이와 같은 해운시장의 경쟁적인 추세에 대응하기 위해 우리나라도 국제물류의 99.7%를 처리하는 항만시설의 시설확충과 항만 배후부지의

개발로 물류네트워크를 구축하고 외국보다 불리한 제도 및 여건을 선진국 수준으로 개선해 가면서 경쟁에 대응해야 할 것이다.



부산 가덕도 신항만 조감도

우리나라는 2011년까지 총367선석의 컨테이너 시설을 추가 개발하여 581선석에서 949선석으로 확장할 전망이며 이에 따라 처리물량도 2,966만 TEU로 총화물 처리량도 14억 톤으로 증가하여 세계5위의 해운선진국으로의 도약이 예상된다. 부산 신항은 2011년까지 연간 650만TEU 처리능력을 갖춘 컨테이너부두 25선석의 개발이 진행 중에 있으며, 160만TEU 용량의 5선석이 추가로 추가개발계획이 추진되고 있다. 광양컨테이너 부

기타 국내 거점항만의 개발계획			
항만	항만계획시설 (선석)	목표년도	'02.9월말 공정 (%)
평택항	77	2011	17.0
인천북항	18	2006	19.0
목포신외항	12	2011	16.2
울산신항	29	2011	3.5
영일만신항	16	2011	14.5
인천남외항	34	'04~2011	-
합계	186	2011	

두는 현재 8선석이 이 가동되고 있으나 2011년까지 연간 643만TEU 처리능력을 갖춘 24선석의 개발이 이미 진행 중에 있으며 추가로 270만TEU 용량의 9선석의 추가개발계획이 추진되어 최종단계에서 총 33선석이 건설되어 연간 1천만TEU를 처리하게 되어 세계 10대 컨테이너 전용항만으로 발전한다는 목표를 갖고 있다. 정부는 급증하는 전국 항만의 물동량을 원활하게 처리하기 위하여 평택(아산)항을 비롯한 권역별 거점항만 등이 적기에 개발될 예정이다.

### 3. 동북아 물류중심 항만의 육성 전략

해운은 우리나라 수출입 물동량의 99% 이상을 수송하는 전략사업이며 국제수지개선(2001년 해운수입: 109억불)에 크게 기여하고 있으며 지역경제에도 버팀목이 되고 있다. '94년 UN해양법 협약 발효로 연안국의 배타적 해양관할권이 12해리에서 200해리로 확대되고 WTO 체제하에서 해양산업의 자유경쟁이 가속화 되면서 해양국들 간에 중심항의 중요성이 대두하게 되었다. 아시아 각국의 허브항만 구축을 위한 경쟁이 치열해지는 가운데 정부는 부산·광양 양대 항을 동북아 물류중심 기지로 육성하기 위한 중심항만 개발전략계획을 수립하게 되었다. 부산항은 현재 중국 환적(換積: 다른 선박이나 기차·항공기로 옮겨 수송함) 화물을 처리하게 되어 아시아 주요항만의 컨테이너를 처리하는 실적순위에서 홍콩, 싱가포르에 이어

3위로 부상하게 되었다. 중국 상하이항은 그동안 얕은 수심과 시설부족 때문에 중국형 대형 컨테이너선을 거의 홍콩 부산 등 경쟁 항만에 빼앗겨왔으나 상하이가 최근 20억 달러 상당의 재원투자로 2005년까지 5개의 초대형 컨테이너 접안시설완공과 선적시설을 현재 18선석에서 2010년에도 52선석으로 증축계획을 추진하는 등 "허브항" 경쟁에 본격적으로 돌입하면서 경쟁도시들을 긴장시키고 있다. 이럴 경우 부산, 홍콩, 싱가포르항은 큰 타격을 받을 수 있을 것으로 예측된다.

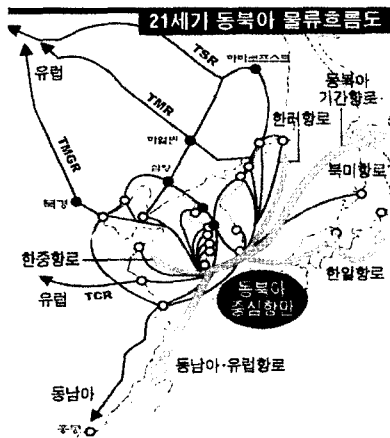
남북연결 철도를 통해 부산항에서 유럽을 연결하는 "철의 실크로드" 추진 계획의 효과도 부산이 허브 항으로의 위상을 갖출 때 나타나게 될 것이며 부산항이 컨테이너 시설확장을 서둘지 않을 경우 수년 내에 대부분의 컨테이너 선박들을 상하이로 빼앗길 공산이 클 것이다. 부산항을 중국의 물류전진기지로 발전시키기 위해서는 물류센터와 같은 인프라가 선행되지 않으면 안될 것이다. 2011년 부산과 광양항의 컨테이너처리 하역능력이 1887만TEU로 증가되어 처리물동량은 1922만TEU, 환적이 407만TEU가 전망되며 또한 한편으로는 한반도 횡단철도(TKR)를 개통할 경우 시베리아 횡단철도(TSR)와 중국 횡단철도(TCR)를 연계한 대륙수송 수단으로 북미·유럽 간 컨테이너 화물의 관문역할을 함으로서 한반도는 유라시아의 전략적 물류중심기지로의 성장 가능성이 확실시 될 것이다.

동남아시아에서는 싱가포르가 중심항만의 위치를 확고히 하고 있고, 화남경제권에서는 홍콩과 대만의 카오슝이 압도적인 역할을 담당하고 있다. 동북아시아에서는 아직 주도적인 중심항만의 부상이 없으나 중국의 상하이 및 일본의 고베와 오사카가 우리나라의 부산·광양항과의 치열한 경쟁이 예견되고 있는 실정이다. 이러한 시점에서 경제특구법의 국회통과는 부산·광양항의 제3세

대형 대형 컨테이너 중심항만으로서 개발가능성이 더한층 기대되고 있다. 특히 부산·광양항은 세계 간선 항로상에 위치하여 동북아 관문으로서 대륙과의 철도연계도 가능하며 대형 중심항만을 축으로 하는 물류중심기지로서의 우수한 잠재력을 보유하고 있는 실정이다.

#### 4. 세계항공시장의 동향과 우리나라 항공교통산업의 현황

'78년 미국의 항공 산업 진입규제완화 이후 세계항공시장은 다자간 경쟁시장원리를 채택하는 자유화 추세이며 국가별 국적항공사 요건에 따른 제약은 있으나 권역내 단일 항공시장으로 항공사의 사업영역은 국적을 초월하여 확대되어 가는 추세이다. 아·태지역의 항공시장은 2020년까지 세계항공시장의 43%인 연간 4천억불 시장으로 급속히 성장할 전망이다. 아·태항공시장의 성장세



에 힘입어 우리나라 항공시장도 현재의 3.3배 수준인 1억 3천만명으로 급증할 전망이다. 인천국제공항은 현재 2단계사업을 총사업비 4조 7082억원의 예산으로 착공 중에 있으며 250만평의 부지조성과 제3활주로 1본(4000M x 60M), 계류장 22만평, 탑승동 1동(4.8만평) 등의 공사를 2008년 완공목표로 진행하고 있다. 이와 병행하여 인천공

항~김포공항~서울역간 공항철도 공사와 공항~신도시간 제2연육교 공사도 건설 중에 있다. 제2단계공사가 완공되는 2008년부터는 항공기 운항이 년 24만회에서 41만회로, 여객처리능력이 년 3000만 명에서 4400만 명으로, 화물처리능력이 년 270만 톤에서 450만 톤으로 증가할 것이 예측되고 있으며, 지난 2000년도의 항공여객 수송순위에서 세계13위, 항공화물수송실적에서 세계7위였으나 2008년에는 인천공항이 2단계시설의 완공됨에 따라 세계 10위, 아시아 2위권 공항으로 도약을 기대하게 되었다.

우리나라의 항공수요는 최근 10년 동안 연평균 10.8%의 증가되어 세계의 연평균 증가율 5%보다 월등히 높은 증가율을 보여 왔으며 앞으로도 국민소득의 향상 및 지구촌화의 진전에 따른 해외여행수요 증가와 고속교통수단의 선호 등으로 항공수요는 지속적으로 증가할 전망이다.

#### 5. 경제특구 지정의 의의와 인천 경제자유구역의 역할

국경 없는 경제 전쟁이 격화되면서 여건이 좋은 나라로 기업들이 이동하는 현상이 고조되고 각국은 개방경제시대에 성장거점을 선점하기 위하여 교통인프라 + 물류 + 우수한 기업환경이 결합한 경제특구를 개발하는데 주력하고 있다. 동북아 경제권은 북미자유무역지대(NAFTA), 유럽연합(EU)과 함께 세계경제의 3극체제로 형성되면서 세계물동량 가운데 동북아 교역권의 비중이 2000

인천국제공항 단계별 건설규모

구분	1단계 규모	2단계 규모
부지조성	11,724천㎡(355만평)	8,250천㎡(250만평)
활주로	2본(3,750 x 60m)	1본(4,000m급 x 60m)
여객계류장	1,267천㎡(38만평)	726천㎡(22만평)
여객터미널	491천㎡(15만평)	-
탑승동	-	1동(158천㎡, 4.8만평)
국제업무지역	165천㎡(5만평)	330천㎡(10만평)
화물터미널	164천㎡(5만평)	100천㎡(3.3만평)

년도에 이미 28.1%를 차지하는 등 그 증가세가 점차 증가되어가는 추세를 보이고 있다. 이와 같은 세계경제의 국제화 흐름에 따라 아시아 각국은 세계우수기업을 유치하여 자국을 국제비즈니스 중심지로 또는 물류 중심지로 육성하려는 노력을 활발히 전개하고 있다. 세계5대 항만(싱가포르, 홍콩, 부산, 카오슝, 상하이)이 모두 이시아의 환태평양상에 위치하고 있으며 이들간에 치열한 경쟁이 진행되고 있다. 일본은 이미 물류관련 종합계획을 추진하고 있으며 중국도 상하이 항만, 푸둥공항 등의 인프라 확장계획을 서두르고 있다. 우리나라도 일본, 중국, 러시아의 중심에 위치한 지리적 이점과 부산, 광양, 인천항등을 중심으로 한 해운항공 육상운송체계를 모두 망라한 물류 교통네트워크를 활용하는 전략으로 향후 5~10년 내에 동북아 물류기지로서의 선점효과를 노려야 할 것이다. 남북관계가 개선될 경우 시베리아 횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR)가 연결되어 유럽과의 육상운송에 의한 연계도 가능하며, 이러한 점에서 한국은 동북아 경제권의 중심 역할을 할 수 있는 충분한 잠재력이 있다 하겠다. 한국은 소위 베세토(BESETO)축을 구성하는 아시아 최대시장인 중국과 일본의 중심에 입지하여 서울을 중심으로 반경 3시간 비행거리 내에 인구 100만 이상의 도시가 43개나 분포되어 있으며 이러한 도시들 간에 물류이동이 항공, 해운, 철도, 도로 등의 복합교통수단으로 연계운송이 가능하다.

지난 2002년 11월 국회 본회의에서 경제특구법이 통과됨으로서 외국기업에 대한 적극적인 인센티브 제공으로 세계우수기업의 유치가능성이 높아짐에 따라 동북아의 비즈니스 중심지로서의 역할과 위상이 기대된다. 경제특구법은 인천 송도나 부산, 전남광양등과 같이 국제공항이나 항만, 정보통신 등의 기반시설을 갖춘 지역을 우선적으로 경제자유지역으로 지정하였다. 이를 계기로 정부는 인



한국과 연계되는 베세토 축연황도

천공항, 부산항, 광양항 등 공항과 항만을 확장하는 동시에 배후 부지를 개발해 대단위 국제 물류단지를 조성할 계획이다. 아울러 2005년까지 한국을 동북아 통신망의 거점화도 동시에 추진함으로써 다국적 기업의 유치에도 힘을 쏟고 있다. 부산항과 광양항은 동북아의 물류 중심지가 될 수 있도록 대형 중심항만(Mega Hub Port)으로 개발하고 중장기적으로 남북철도 연결을 통한 유라시아 대륙과의 연계·추진계획이 기필코 추진되어야 할 것이다.

서해안시대의 개막으로 인천항의 역할은 증대되고 있으나 그동안 첨단 하역시설의 부족과 배후지의 미흡으로 거점항만으로서의 역할을 못하였는바, 금번 인천의 경제특구 지정의 의의는 자못 지대하다 하겠다. 경제특구 지정의 핵심은 영종도, 송도신도시, 김포매립지 등 수도권 서부의 삼각 축을 잇는 4천만평(송도신도시 530만평, 영종도 3천만평, 김포매립지 487만평)을 동북아 물류 중심지로 육성하고 세계우수의 외국기업 본부를 유치하도록 계획되어 있으며 필히 추진되어야 하겠다. 송도신도시 2·4공구(176만평)는 벤처기업·정보기술 집적단지로 조성하며 1·3공구(207만평)는 2005년까지 매립 완료 후 127억 달러의 외국인 투자를 유치해 다국적기업 아시아본부 및 국제 업무 거점지로 개발 계획이 추진되고 있다. 영종도는 관세자유지역으로 지정해 단순한 보관·환적뿐 아니라 고부가가치 항공물류 중심

지로 육성하며 용유·무의도는 관광·위락단지로서 계획하고 김포매립지는 대규모 화훼수출단지와의 테크파크·스포츠시설 등 위락시설 및 국제금융 기능을 유치토록 한다. 상암동 미디어시티는 디지털 문화 콘텐츠산업관련 세계유수기업 및 연구소를 유치하고 인천공항의 인근지역을 항공·항만·정보통신·비즈니스·레저 등의 모든 기능을 수용하는 복합공항도시화 함으로써 물류센터 기능은 물론 무역·금융·정보통신 등이 동일 지역 내에서 이루어지는 복합기능을 갖춤으로써 다국적 기업의 아시아·태평양본부를 국내로 유치하는데 일익을 담당하게 될 것이다.

**6. 우리나라 동북아 허브공항의 육성전략**

우리나라의 중·장기 항공정책의 기본방향은 우리나라를 동북아 항공교통의 중심국으로 만들기 위해 인천국제공항을 동북아 중추공항으로 육성하고 현재 14.6%에 불과한 환승비율을 10년 내에 30% 이상으로 제고하여 국제항공기지화 전략을 세우고 있다. 인천 지역은 우리나라 수도 서울의 관문으로서 대규모 수도권을 배후지역으로 하고 있어 국제자유도시에 필요한 각종서비스 공급이 가능하고 국제수준의 공항과 항만시설을 중심으로 필요할 경우 대규모 배후 부지 조성이 가능한 지리적 장점을 갖추고 있다. 인천국제공항은 1단계공사로 335만평의 부지에 활주로 2개를 건설하여 동북아 지역의 중심공항을 목표로 지난 2001년 3월말에 개항하였으나 항공수요가 기대 이상으로 급증함에 따라 금년 말이면 피크시간대 계류장 사용율이 시간당 64대로 가용량을 초과할 것으로 보이며 이와 같은 계류장의 포화상태는 당초 1단계 건설당시 예상했던 시기보다 1년 반 이상 빨리 도래하게 된 것이다. 이로 인해 활주로 1기를 포함한 2단계 건설사업이 예상보다 조기착공되고 있는 실정이다. 위에서 언급한 바와 같

공 항	취항항공사	노선수
간사이(일본)	43	73
첼랩콕(홍콩)	56	96
세팡(말레이시아)	34	69
창이(싱가포르)	57	90
인천공항	50	117

이 인천국제공항은 2020년까지 1435만평의 부지에 4개의 활주로로 확장하여 연간 1억 명의 여객과 7백만 톤의 항공화물을 처리할 것이며 정부가 추진하고 있는 인천공항의 인근지역을 항공(Airport), 항만(Seaport), 정보통신(Teleport), 비즈니스(businessport), 레저(Leisureport) 등의 Pentaport 개념의 복합공항도시 개발구상은 동북아의 중심공항으로서 역할수행에 전혀 손색이 없을 것으로 사료된다.

아·태지역의 항공수요는 빠른 경제성장, 관광여행의 풍부한 잠재력 등으로 아·태지역이 세계항공시장에서 차지하는 비율이 급속히 증가하고 있다. '97년에는 아·태 항공시장규모가 775억불로 세계시장(3100억불)의 25% 수준이었으나 2010년에는 아·태지역의 비중이 42%로 증가될 전망이다. 인천공항은 50개항공사가 30개국 82개 도시의 11개 노선에 취항하고 있어 동북아의 타 경쟁공항에 비하여 노선수가 많으며 외국과의 항공자유협정으로 운항편수가 급증할 것으로 예상된다. 아시아 각국은 지역중추공항 역할을 선점하기 위해 공항시설 확장을 서두르고 있으며 안전하고 쾌적한 공항건설로 외국항공사 유치에 최선을 다하여야 할 것이다. 아시아 항공시장의 중심자리를 놓고 일본 간사이공항, 홍콩 첼랩콕 공항, 싱가포르 창이공항 등과 선점경쟁을 벌리고 있는 우리나라는 다소 늦게 시작한 관계로 비교적 여러 면에서 어려운 상황에 있으나 어느 국가가 먼저 외국기업을 만족시킬 수 있는 시설과 제도를 제공하느냐가 관건이라 할 수 있다.

년도	'97	2005	2010
세계시장규모(10억 \$)	310	460	580
아·태시장규모(%)	77.5	161	244
아·태시장 비중 (%)	25	35	42

공항명	확장내용
일본 간사이공항	<ul style="list-style-type: none"> <li>제2활주로 : 4000m × 60m('99착수)</li> <li>제2여객터미널 빌딩('99착수)</li> <li>1단계 시설지역과 2단계 시설지역간 연속교('99착수)</li> <li>기타 부대시설('99착수)</li> </ul>
홍콩 첵랩콕공항	<ul style="list-style-type: none"> <li>제2활주로 조기개통('99.5, 당초 2010년 운영예정)</li> <li>Y콘코스 말단 조기확장('99, 당초 2002년 운영예정)</li> </ul>
싱가포르 창이공항	<ul style="list-style-type: none"> <li>제1여객 터미널 Finger 확장('99)</li> <li>제2여객터미널 신축공사 착공('96~2006)</li> <li>제3활주로 및 제4여객터미널 부지조성 공사 착수</li> </ul>

### 7. 해양의 시대를 향한 복합수송체계의 미래상

다가오는 21세기는 해양의 시대로 우리나라는 중국과의 교역에 중심을 두는 환황해 경제권과 일본 및 러시아와의 경제협력에 중점을 두는 환동해 경제권의 중심에 입지하고 있다. 해양을 통한 치열한 경제주도권의 각축 상태에서 일본은 우리나라 보다 한발 앞서 1988년에 환일본해(동해) 경제권을 주장하며 남·북한과 러시아와의 교역 강화를 꾀기 위한 시도로써 경주하여 왔으며 동해와 연결한 니이가타(新潟), 도야마(富山) 등 일본의 연변 도시들이 남·북한의 동해에 면한 도시들과 중국 러시아의 도시들과 경제협력을 추진하여 왔다. 중국도 등소평의 경제개방 정책에 힘입어 1989년부터 산둥성, 요녕성과 환황해경제권, 중국의 동북삼성, 시베리아, 한반도, 일본열도를 포함하는 동북아 경제권의 구상까지 이루고 있는 상태이다. 러시아도 80년대말 고르바초프의 페레스트로이카 개혁·개방의 영향으로 1991년 태평양에 대한 관심을 공식화 하였고 1992년 1월1일



동북아와 세계로 도약하는 국토의 위상

에 군사항인 블라디보스토크마저도 개방하면서 일본과 환동해경제권에 참여하고 있다. 북한은 혈맹국인 중국과 러시아의 개방정책에 부응하여 1991년 12월에 나진·선봉지역을 자유경제특구로 선포하기에 이르게 된 것이다.

1993년의 자유경제 무역과 관련한 법제정과 최근의 금강산 관광지구 지정 등의 시도는 동해해상을 통한 경제개발전략의 모색이라 할 수 있으며 바다와 육지를 통한 환황해 경제권 구성의 일환으로 최근 신의주를 경제특구화 하는 적극적인 경제특구화를 꾀하고 있다. 더구나 이번엔 북한이 발표한 개성특구는 4억 평에 달하는 광대한 구역으로서 국제적 공업·무역·상업·금융·관광을 포괄하는 종합경제개발 특구화구역으로 개성지구 공업 개발촉진법을 수립하는 등 남북 경협사업에 적극적인 자세를 보이고 있다. 이와 같은 경제개발특구 발전계획추진실태를 미루어 볼 때 우리나라 국가기간교통망계획의 일환인 남북교통망 구성 기본방향을 올바른 체계를 향하고 있다고 볼 수 있다 하겠다. 동 계획은 통일이전의 남북교류시 유통체계가 교류초기의 교통망 구성, 교류활성화 단계시의 교통망 구성, 본격적인 교류단계시의 교통망구성의 3단계로 구분 추진하고 있다고 할 수 있겠다. 교류초기단계에서 교통망 체계중

제도적인 합의에 의한 수송이 가능한 해운과 항공 위주의 교통망 연결과 교류활성화단계에서의 육로를 통한 남북철도망 연결에 따른 제한적인 컨테이너운송사업 추진, 교류본격화단계에서의 벌크화물의 철도운송 추진 및 제한적인 물적 교류망으로서의 도로망 연결 등 단계별 발전을 기대할 수 있을 것이다. 통일 후의 한반도 종합교통망계획은 단기적으로는 남북연계교통망의 확충과 교통수단간의 연계체제 구축에 있으며 장기적으로는 동북아의 단일운송 시장 또는 범유럽 운송네트워크(Trans European Network)의 구축이 가능할 것으로 전망된다.

동북아의 거점항만·허브공항의 출현과 TCR·TSR 등 철도망의 연결은 장차 이들을 통합적으로 운영하는 복합운송체계의 출현이 예측된다. 제4차 국토종합계획은 동북아와 세계로 도약하는 국토의 위상을 환황해권, 환동해권, 그리고 황해권과 동해권을 연결하면서 동서 횡단하는 남해안연안권으로 구분하고, 환황해 경제권연안의 운송망은 광양(목포)-서울-신의주-북경-상해를 연결하고 나아가 홍콩과 동남아시아에 연결되며, 환동해 운송망은 부산-강릉(서울)-청진-블라디보스토크-하바로프스크를 연결하는 운송망과 일본의 후쿠오카에서 홋카이도까지 연결되는 연안 운송망으로 연계된다. 남북한간에 화해와 협력의 관계가 진척되어 남북간의 연안운송과 관통철도망이 실현된다면 해상과 철도로 연결된 한반도는 세계의 어느 곳이나 쉽게 접근할 수 있는 복합운송체제로 동북아의 명실상부한 물류중심지로서의 역할이 기대된다.

현재 공사 중에 있는 남북한 연결 관통철도가 시베리아 철도망 및 중국 동북부 철도망과 연결되고 이것이 부산·광양항과 연결되고, 동북아 연안의 피터항로와 연결된다면 한반도가 동북아지역 특히 환황해권과 환동해권 운송망의 핵심 거점으

로 부상할 수 있을 것이며 때를 같이하여 2010년 이웃나라 중국에서 세계 박람회가 개최될 경우 현재 진행 중인 서남해안 일주도로의 개발로 동북아 해양관광 권역으로 연계개발 가능성을 모색할 수 있다. 고속철도망, 격자형 간선도로망, 대형 중추국제공항, 대형거점항만 등의 개발로 전국의 반일 생활권이 실현될 것이며 동북아 교통·물류 중심국가로서의 도약을 더 한층 기대할 수 있을 것이다.

## 8. 맺음말

우리 한민족은 이미 장보고를 통하여 8세기 말과 9세기 초에 걸쳐 동북아의 해상경제권을 장악했던 해양민족으로 오늘날 우리민족이 동북아시아의 중심으로 도약하려는 시점에서 시사하는바가 많다고 할 수 있다. 장보고 시대도 지금과 같은 신라와 발해에 의한 남북간 분단 상태였으며 그러한 상하황하에서도 동북아를 하나의 세계로 보고 개방과 대외진출을 통해 중국과 일본을 잇는 광활한 해상상권을 장악한바 있다. 그는 당시의 환황해권의 요충지에 거점도시들을 일종의 경제특구로 설치해 유기적으로 연결함으로써 광대한 해상활동이 가능하였던 것이다. 지금의 우리나라는 남북간에 긴장상태에 있으나 미·중·일·러의 세계 4대강국의 중심에 서서 정치적, 경제적, 또는 문화적으로 연계하여 세계적인 IT강국으로서 정보·기술·문화의 중심지일 뿐 아니라 장보고의 시대적 배경을 축으로 하여 보다 유리한 상황에 있다고 볼 수 있다. 장보고 해상교역활동모형을 교훈삼아 해상물류체계는 글로벌화하고 네트워크의 다각화를 통한 전략으로 한·중간의 다양한 교역로를 모색 활성화 하고, 일본 서해안의 산업시설과 연계하여 태평양에 이르는 길목으로 광양 및 부산의 항만시설을 이용하게 함으로써 동북아의 물류유통 중심권으로의 부상이 확실히 될 것이다.

(원고 접수일 2002. 11. 28)