

# 환동해지역의 항구와 해상관계망 형성:

항만 제도 및 전략적 관점에서\*

최영진\*\*

## 요약

본 연구는 환동해 지역에서 중앙 및 지방 정부가 지역경제와 물류 발전을 목표로 취하는 항만 제도 및 전략의 변화가 해상관계망 형성에 미치는 영향을 고찰한다. 일제 강점기에는 강압에 의해 개국과 함께 개항이 되어 강제적 해상관계망을 구축해 주로 물자수탈을 위해 이용되었다. 현재 중국 동북지역의 경우, 황해권의 물류가 포화상태일 뿐만 아니라 특히 지린성과 헤이룽장성은 바다로 나가는 출구가 없어 러시아 및 북한 항구를 이용하기 위해 철도·도로와 연계하는 차용적 해상관계망을 구축하고 있다. 중국, 러시아와 같은 체제이행국가에서는 항만 인프라를 구축하기 위해 중앙정부가 주도하면서 지방정부를 재정적으로 지원하고 있다. 한국이나 일본과 같은 자유경제체제 하에서는 세계화와 지역화가 동시에 급속히 진행되면서 항구 자체 역량 강화를 위해 중앙정부가 항만제도를 정비하고 있다. 다른 한편에서는, 지방정부가 해운유치를 위해 행정적·경제적 지원을 추진하는 선별적인 해상관계망을 형성하고 있다. 이런 측면에서 해상 관계망도 이 관계망이 형성될 수 있는 여러 경로 중에 초기에 어느 특정 경로를 선택

\* 이 논문은 2011년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음 (NRF-2011-362-H00001). 이 논문은 “2013 경희대 국제지역연구원 HK국제학술대회”에서 발표한 원고를 수정한 것이다. 유익한 논평을 주신 이성우 실장, 익명의 심사자들 그리고 편집인께 감사드린다.

\*\* 경희대학교 국제지역연구원 HK교수(rzcui@khu.ac.kr)

해 관계망이 형성되면 더욱 그러한 경로로 관계망이 확대, 강화되어 형성되는 경로의 관성이 나타나고 있다. 동북아 국가의 법적·제도적 측면에서 항만 육성, 지방정부의 행정적·경제적 측면에서 인센티브 등의 지원은 환동해권에서의 해상관계망 형성에 신규 투자나 정책의 중첩 여부에 따라 긍정적 혹은 부정적인 영향을 미친다. 일본 서안의 경우, 다수의 항구가 경쟁 관계에 있으므로 한국의 동해안에 비해 견고한 해상관계망 형성이 용이하지 않은 측면이 있다. 국제정치적 측면에서 북한의 미사일 발사나 핵실험은 해상관계망에 단절을 가져오거나 부정적인 영향을 미친다. 또한 중국으로부터 이주민의 증가로 인한 러시아 극동지역에 대한 위협은 통상 절차의 개선 미흡으로 나타나 결과적으로 해상관계망 형성에 부정적인 영향을 미치고 있는 것으로 보인다.

**주제어:** 환동해지역, 항만, 해상관계망, 제도, 전략

## I. 들어가며

인류는 문명과 사회, 문화, 경제, 정치, 기술적 방면에 걸쳐 바다를 통해 폭넓은 관계를 맺어 왔다(홍석준 2005, 25). 특히 1600년에서 1850년 사이에 해상운송에 있어서 비약적인 생산성이 향상된 것은 제도상의 변화에서 찾을 수 있다(North 1991). 즉 국가에 의해 해적들이 소탕된 결과, 대서양 횡단 선박이 경무장하게 되어 그 대신 화물을 적재할 수 있는 여유 공간을 확보하게 되자 운송비용을 절약할 수 있었기 때문이라고 한다.

세계화 시대를 견인하는 수송, 물류 및 정보통신 기술을 들 수 있다. 이들 기술의 발달로 인해 인간의 삶을 혁명적으로 변화시키고 세계를 연결시키고, 통합시키고, 한 지구촌으로 만들어 가고 있다. 이러한 수송의 발달은 사람과 화물의 이동과 교류를 신속하고 저렴하게 이용할 수 있게 하고 정보·통신의 발전은 경제 효율성과 문화 확산을 크게 향상시키고 있다(진형인 2011, 12). 그럼에도 동북아에 있어서 환황해권과 환동해권 사이에 몰동량 면

에서 확연한 차이가 존재하는데 왜 이와 같은 결과로 나타나는 것일까?

최근 항만 발전의 두드러진 변화는 경제적 측면에서 항만지역이 글로벌 공급사슬관리의 거점으로 부각, 배후단지 활용의 증대, 그리고 항만도시의 형성을 들 수 있다. 먼저 국제 물류의 거점에서 제조·유통 기능까지 갖추며 항만이 글로벌 경제활동의 거점으로 변모하고 있다. 둘째, 세계 주요 교역국들은 항만 배후단지에 제도적으로 자유무역지역, 경제무역구역 등을 마련하는 등 각종 규제완화를 통해 항만 지역에 기업의 물류, 유통, 제조 활동을 활성화시키며 항만 배후단지 발달을 촉진시키고 있다. 이들 항만 지역이 국가경쟁력의 핵심거점인 항만도시로 성장하면서 주목받고 있다(진형인 2011, 14-15).

일제 식민지시대는 강압적 개항에 의해 인적·물적 교류가 이루어졌다. 한국전쟁 이후 환동해 지역은 냉전으로 인해 지역 간 상호교류가 미미한 상태였다. 1990년대 전후 사회주의권의 붕괴, 냉전의 종식, 아시아권의 경제발전 등의 시대적 지형 변화로 환동해 지역<sup>1)</sup>에 대한 경제협력에 대한 필요성이 증가했다. 2000년 이후에도 환동해 지역에 대한 지정·지경학적 변화가 컸으므로 이에 대한 종합적인 지역연구가 요구되고 있다(권세은 2010, 27).

중국 황해권은 한·중 혹은 다른 전 세계로 향하는 물류의 병목 현상으로 중국 동북 내륙지역인 지린성과 헤이룽장성은 동해로의 나가는 통로의 확보하려는 시도를 하고 있다. 이를 위해 주변국과의 교통 인프라 제휴 및 항구 차용을 통해 ‘대외개방의 확대’를 적극적으로 추진하고 있다. 지린성은 두만강운송회랑, 헤이룽장은 쑤이펀(綏芬河)수송회랑을 이용해 북한이나 러시아의 항구를 거쳐 해상항로를 통해 일본과 한국 등을 연결되는 복합일괄수송의 중요성이 한층 높아지고 있다(朱永浩 2012, 31). 이에 따라 동해를 인접하고 있는 일본과 한국은 중앙정부의 항만개발 계획뿐만 아니라 지방

1) 협의의 정의로는 한국(강원도, 경북, 대구, 경남, 울산, 부산), 북한(함북, 함남, 강원도), 중국(지린성, 헤이룽장성, 라오닝성), 일본(일본해 연안 14개 道府縣), 러시아(연해주)를 포함한다(권세은 2010, 32).

정부의 해운유치 방안이 강구되고 있다.

한국의 항만에 대한 연구는 주로 미시적 관점에서 항만 결정요인이나 전략 분석에 머물렀다(신계선 2007; 강영문 2005). 그렇지 않으면, 거시적 관점에서 국가 간 항만관리나 항만 성장요인을 비교 분석하였다(박경희 2006; 우양호 2010). 최근 환동해 지역의 해상관계망에 대해 관심을 높아지기 시작했으나(Na 2013; Kholosha 2013; Arai 2013) 여전히 기술적 수준에 머물러 있어서 이 지역의 해상관계망이 어떻게 형성되어 왔는지에 대해 역사·제도적 관점에서 체계적 분석이 요구된다.

본고에서는 환동해 지역에서 중앙 및 지방 정부가 지역경제와 물류 발전을 목표로 취하는 항만 제도 및 전략의 변화가 해상관계망 형성에 미치는 영향을 고찰한다. 먼저 이론적 관점에서 해상관계망을 논의한다. 다음 장에서는 환동해지역 항만관리의 역사적 변천 즉, 일제 식민지시대의 일본과 조선의 항만관리와 환동해지역의 항만 현황을 살펴본다. 이어서 일제 강점기와 현시점에 있어서 환동해권 해상관계망 형성이 어떻게 변화해 왔는가를 검토한다. 이에 영향을 미친 주요 요인으로 이들 국가의 항만 및 물류 제도, 지방정부의 대응 전략 그리고 대외 환경적 요인, 즉 국제정치 등을 살펴본다. 향후 환동해 지역의 항구 및 신항로의 발전가능성과 정책 방향을 모색한다. 마지막으로 환동해 지역에서의 해상관계망의 특징을 파악하고 이론적 함의를 찾는다. 본고에서는 중국 동북3성, 극동러시아, 한국 동해안 방문을 통한 현지전문가 및 북한 전문가<sup>2)</sup>와의 면담, 문헌자료 등 다양한 실증 자료를 활용한다.

2) 수십 차례 현지를 방문한 경험과 지식을 겸비한 현지사업 활동가임.

## II. 해상관계망 이론의 적용

관계망을 규정하는 기본 원칙은 상대에 대한 독점적이고 배타적인 관계가 아니라 ‘관계’를 공유하고 상호 이용하는 것이다(홍석준 2005, 18). 즉 이와 같은 물리적 혹은 도구적 관계망(Network: 관계망의 인프라)에는 통신, 철도, 도로, 물류, 항만 등 여러 형태가 존재한다. 양방향 관계망은 노드들 간에 양 방향으로 소통되는 경우가 통신, 도로, 철도, 해운 등의 관계망이 이에 해당한다.

이들 관계망은 기본적으로 하나의 거점(node)에서 다른 거점으로 물질적·비물질적 재화나 정보를 보내고 받은 일련의 체계로 구성되어 있다. 이러한 체계가 제대로 유지되기 위해서는 여러 구성 요소들이 각자의 역할을 담당하고 있어야 한다(이덕희 2008, 35-36). 이런 맥락에서 인접국의 항만을 이용할 경우 통과화물 수송 자체가 교통체계의 통합성, 역내 및 수출입화물 수송과 교통체계의 효율성, 전 노선의 수송경쟁력을 나타내는 하나의 지표 역할을 한다. 따라서 통과화물의 원활한 수송을 위해 교통 규정 통합, 인프라 개선, 교통 경쟁력 구축, 양질의 교통서비스 제공 등이 주요 과제가 될 수 있다(홀로샤 2011, 21).

경제 주체들의 비합리적 행동으로서 최종 경로의 모습은 여러 경로들 중에 초기에 선택된 경로에 종속되어 버린다는 것이 경로 의존적인 과정(path-dependent process)이라 할 수 있다. 이러한 선택 원리는 제 요인들을 고려해 최적 선택을 찾겠다는 신고전 경제학에 상정하는 경제주체의 합리적인 결정론적 행위와는 다소 거리가 있는 것으로 비합리적이고 비결정적 행위로 설명된다. 경로 의존적인 과정과 비 결정론적 선택 행위는 나아가 사소한 ‘과거’의 사건이 거대한 차이를 초래할 수 있는 주장이 있다(Gaddis 2002). 관계망도 이것이 형성될 수 있는 여러 경로 중에 초기에 어느 특정 경로를 선택해 관계망이 형성되면 더욱 그러한 경로로 관계망이 확대, 강화되어 형성되는 속성, 즉 경로의 관성이 존재한다는 것이다(이덕희 2008, 124-125). 이는 역

사·제도적 측면에서 일제 강점기의 대한해협을 통해 형성된 해상관계망이 경로 의존적인 과정임을 잘 설명해 줄 수 있는 것으로 보인다.

다른 한편에서는 개별 노드들 간에 활발한 상호작용이 있어 관계망의 크기가 급속하게 확대되며 역동성이 높은 특성을 갖고 있다(이덕희 2008, 47-48). 항만의 역할이 단지 터미널 기능이 머무는지, 산업연계 효과를 초래하는데 경제적 기능을 하는지, 아니면 경제 활동의 집적과 인구의 집중을 가져오는 사회적 기능까지 감당하는지도 주요한 쟁점이 된다(곽규석 외 2008, 3-5).

물리적 관계망의 형성은 한 국가나 지역의 관계망 인프라를 설명하고 이해하는데 도움이 된다. 그러나 해상관계망이 시대나 지경학적 위치에 따라 어떻게 형성되며 어떤 요인이 이를 촉진하는지 아니면 저해하는지에 대한 논의가 충분히 다루어지지 않았다. 따라서 본고에서는 시대 별로 항만 인프라가 어떻게 형성되어 왔는지 그리고 해상관계망을 형성하는데 주요 요인이 무엇인지에 대해 고찰하고자 한다. 여기서 환동해 지역을 둘러싼 항만과 해상관계망의 형성은 명백히 이 지역내외의 상호관계로부터는 보는 지역적 시각에서 기인했다.

### Ⅲ. 환동해 지역 항만관리의 역사적 변천

전근대 시대인 고구려, 발해 등이 동해를 통한 일본과의 문물 교류와 교역이 있었다. 고려 문종 25년 이래 고려와 일본 간에 사무역이 급격히 전개되기도 했다(정진술 외 2008, 198). 하지만 근대적 의미에서 항만 및 해상관계망이 제도화된 것은 일본제국의 압력에 의해 이루어졌다고 할 수 있다. 이어서 환동해 지역에 형성된 항만 현황에 대해 살펴본다.

## 1. 일제하의 항만관리

### 1)

일본항만의 근대 역사는 서구의 압력으로 한국보다 22년 앞서 시작되었다. 1854년 미국 해군의 페리제독에 의한 반강제적 화친조약을 계기로 요코하마, 고베, 나가사키, 하코다테 등 4개 항만의 개항이 이루어졌다. 메이지 정부는 무역확대를 위해 중일 수교교섭에 적극 나서서 1871년 청일수교조규로 이어졌다. 그 결과, 중일 간의 개항 관계망은 더욱 활기를 띠게 되었다(유용태 외 2012, 150).<sup>3)</sup> 이를 통해 그들의 제국주의적 성장과 수차례의 전쟁에 있어서 항만이 중추적인 역할을 수행했다(박경희 2006, 27).

### 2)

1876년에 조선은 전쟁의 위협 속에 청의 제안에 따라 일본과 강압적인 병자수호조약(강화도 조약)을 맺었다. 일본은 조선이 일본에 대해 치외법권과 영사재판권을 제공하고, 일본과의 통상을 위해 항구를 개항하는 등을 규정했다(박보리스 2010, 226-227). 당해에 부산항이 개항되었고, 1880년 원산항, 1883년 인천항이 각각 개항되었다. 부산은 본래 왜관의 전통이 있는 곳 이었고, 원산은 러시아의 남하를 견제할 교두보로 선택되었고 인천은 조선 왕조의 수도를 겨냥한 것이었다. 개국이 강제적이듯이 이들 주요 개항도 비자발적인 승인에 의해 이루어졌다(최원식 2010, 24). 식민지 전에 개항지 사이의 간선항로 등은 일본회사가 거의 독점하다시피 했다. 이는 항시 중국대륙의 진출을 염원해 온 일본의 대륙진출 구상과 소위 대동아 공영권 형성의 기반을 수립하기 위한 목적이 있었기 때문이다.

일본은 한국을 식민지화할 뿐만 아니라 중국의 만주지역(현 중국의 동북3성)에서 수탈한 양곡과 광산물 등을 운송하기 위해 한국연안에 근대적 항만

3) 결국 상하이 개항이 일본의 개항을 촉진하게 된 것이다

시설을 상당히 큰 규모로 건설하였다(한국해사문제연구소 2010, 83).<sup>4)</sup> 고종 27년(1890년)경 10월에 공포된 「제조선국일본인민무역규칙병해관세목」 제22관에 의해 일본상선에 대해 조선의 개항장 간에 자유운항이 인정되었다(정진술 외 2008, 545). 청진항은 1908년에 개항되어 일제 강점기의 대표적 군수물자 수송항으로 이용되었으며 선봉항은 1921년에 개항되었다(황진희 2012, 55). 일본은 통감부를 두면서 항만시설과 관세권을 장악하고 설비사업을 진척해 나갔다. 1910년부터 부산항 설비를 강화해 나갔고 1919년부터 1927년 사이에 준공된 항만은 원산, 성진 등이었고 청진항은 공사 중이었다(정진술 외 2008, 556-557). 결국 일본의 아시아대륙 진출을 위해 조선반도의 주요 항구가 교량역할을 한 것이다(박경희 2006, 24).

## 2. 환동해지역의 항만 현황

### 1)

러시아의 아태지역 교역 화물이 증가함에 따라 극동지역 항만의 역할이 증가하고 있다(이옥남 2012, 6-7).<sup>5)</sup> 2011년에 이 지역 항만의 화물 취급량(톤)은 전국의 23.4%를 차지하고 있다(나희승 2013). 2011년에 무역 취급항으로 보스토치니항이 1위, 바니노항이 2위, 뿌리고로도노에항이 3위, 나훗카항이 4위 순이었다(ROTOBO 2011, 121). 한-러 양국 간 컨테이너 화물의 85%가 보스토치니, 블라디보스토크, 나훗카항 등을 이용하고 있다(이성우 2012).<sup>6)</sup> 극동지역 항만은 수입화물의 수송 증가로 인해 화물처리능력 확대

4) 서해안에 인천, 군산, 목포항이 주요 항구로 건설된 한편, 주요 항만으로 동남해안에 여수, 마산, 부산, 포항, 목호 등이 건설되었다.

5) 러시아 극동항만 중 보스토치니항, 나훗카, 블라디보스토크, 항만의 경우 러시아 10대 항만에 속한다. 극동항만에서 처리되는 대외교역화물은 주로 일본, 한국, 중국, 베트남, 싱가포르 수송되고 있다.

6) 2010년에 극동항만에서 처리된 한-러 간 교역화물 물동량은 2,910만 톤이었다. 2010년 보스토치니항에 출입항 선박통계에 의하면, 한국이 75.5%, 중국이 22.6%, 일본이 2.0%를 각각 차지했다(나희승 2013, 60).

가 필요한 상황이다. 따라서 자루비노, 나훗카, 보스토치니 등은 국제통과 화물 및 수출입화물 수송을 증대하기 위해서는 수송인프라 시설의 현대화가 시급한 실정이다.

## 2)

1970년대까지 북한의 항만시설은 일제 강점기 이후 사용해온 기존시설 복구·정비 등 현상유지에 그쳐 매우 낙후되고 취약한 상태였다. 1980년대에 주요 무역항인 나진, 청진 의 확장 공사가 추진되었다. 1991년 12월 정무원결정 74호에 따라 나진, 선봉지역을 자유경제무역지대로 선정함에 따라 나진, 선봉, 청진 등 3개항을 자유무역항으로 지정해 대외개방을 위한 전진기지로 개발해 왔다(대한토목학회 2009, 220). 그럼에도 북한 항만의 하역 능력은 3,600만 톤 내외로 1990년대 이후 답보상태를 면치 못하고 있다(이옥남 2012, 55).<sup>7)</sup> 북한의 대외항로는 주로 동해안에 형성되어 있는데 청진-나선-블라디보스토크-나훗카와 원산-선봉-나훗카(유조선)을 연결하는 북·러 사이에 정기 항로와 훈춘-나선-상하이(닝보) 등의 북·중 사이에 비정기 항로가 있다(국제정보연구원 1999, 226).

## 3)

일본은 태평양과 황해 등에서 해상운송이 활발하게 전개되는 반면,<sup>8)</sup> 환동해 지역의 해상운송은 상대적으로 취약해 일본 서안 측에 중심 항구의 기능을 보유한 항만은 거의 전무한 실정이다. 현재 기타큐슈(北九州), 하카타(博多)항 정도가 일본 서안 측의 중심 항으로 자리매김을 하고 있다. 그 밖의 항만은 1선석 당 주1~2회 수준으로 한국 및 중국 항구와 연계가 가능한 피더항로를 형성하고 있다(항만수요예측센터 2011, 85).

7) 북한의 수송 분담률을 보면, 1980년대 말 기준으로 해운은 2.2%에 불과했다(대한토목학회 2009, 234).

8) 일본의 경우, 수출입화물의 99%를 해상운송이 차지하고 있다.

4)

1990년에 한국의 컨테이너의 무역은 거의 대부분인 95%가 부산항에서 처리되었다.<sup>9)</sup> 2008년 말 현재 부산항의 컨테이너전용부두는 31개 선석에 하역능력은 994만 TEU로, 선석수는 7배, 그리고 시설능력 면에서는 8배로 증가하였다(한국해사문제연구소 2010, 489-490). 한편, 울산항은 배후의 공업기지를 두고 1963년 9월 25일 국제개항장으로 지정되어 원유 도입 등을 담당하게 되었다. 동해항과 묵호항은 단일 항만으로 통합되어 최대 21선석의 동시 접안능력을 갖추며 국가관리 항으로 운영되고 있다(김재진 외 2012, 57).

#### IV. 해상관계망 형성

최근 주목받고 있는 환동해지역의 광역두만강개발계획(GTD)은 일본, 한국, 북한, 중국, 러시아 및 아시아·태평양 국가들과 해운 수송으로 연결되어 있다. 이 장에서는 환동해 지역의 해상관계망 형성에 대해 조선 말·일제강점기 및 현대로 구분해 정기 여객 및 선적 서비스를 중심으로 살펴본다.

##### 1. 조선말 및 日帝 시대

개항장의 조선항로는 청·일·러 해운회사의 경쟁 속에 개설되었다. 일본 우선주식회사는 나가사키를 거점으로 상하이선, 텐진선, 부산선, 블라디보스토크선 등을 포함하는 국제항로망을 구축하고 있었다. 이에 힘입어 일본 해운사는 기선을 이용해 부산, 원산, 인천 사이의 화물을 단기간에 이동시켜 운송료 차액을 수익으로 챙길 수 있었다. 러시아 기선회사도 동아시아 해운업에 진출해서 블라디소톡-나가사키-인천-뤼순-상하이, 블라디보스

9) 1989년에 부산항의 컨테이너 처리실적은 930만 TEU나 되었다.

토크-원산-부산-나가사키-뤼순-상하이를 연결하는 항로에 취항했다.<sup>10)</sup>

일사늑약이 체결된 1905년에 일본의 산요(山陽)철도(株)에 의해 개설된 시모노세키-부산 정기항로를 관부(關釜)선이라 불리었다.<sup>11)</sup> 이 시기는 러일전쟁 종식 후 포츠머스 강화 조약 체결이 있는 지 6일 후였다. 이 당시부터 1945년 6월 미군공습으로 폐쇄될 때까지 40년 동안 이 관부연락선<sup>12)</sup>은 수많은 조선인을 실어 나르는 일본과 조선반도를 연결하는 대동맥의 역할을 감당했었다. 이 일제식민지 시기에 한국으로부터 양곡, 목재, 우피, 소금, 홍삼, 정어리, 광물 등이 일본으로 반출되었다.

1917년 2월 이후 선박부족에 대한 완화책으로 근해명령항로인 원산-블라디보스토크 간을 오사카까지 연장시켰다. 뿐만 아니라 1918년 이후부터 조선우선주식회사에 대해 추가 명령을 통해 청진-츠루가(敦賀) 간에 항로를 개설하는 한편, 원산-블라디보스토크 간의 항해를 결빙기간 중이었지만 속행했다. 1925년에는 부산-제주-투먼(圖們)선을 신설했다. 또한, 1924년 8월에는 일본의 서안 항구인 미야즈(宮津)-마이즈루(舞鶴)에 기항항로를 연장시켰으며, 1926년 4월에는 조선-북해도-다롄(大連)선을 개설했다. 명령항로는 1928년 3월 말로 기간이 만료되어 부산-제주-투먼 등 45선을 폐지하고 그 대신 부산-하카타(博多)선, 북해도-니가타(新潟) 선의 북조선 기항을 인정하였다(정진술 외 2008, 554-555).

10) 예컨대, 쌍성태(雙盛泰) 등의 무역업체를 비롯한 산동성의 즈푸(엔타이 옛 지명) 상인들은 조선, 일본, 블라디보스토크에 지점을 두고 동아시아 전역에 걸쳐 활동했다. 이들 화교 관계망은 일본과 조선상인의 무역활동에 중요한 자극제가 되었다(유용태 외 2012, 151-153).

11) 1905년 일본의 조선통치가 확정된 후 동경-시모노세키, 경성(서울)-부산의 철도 노선이 개통되면서 시모노세키-부산의 연락선 항로가 정식 개통되었다. 부산이 연락선의 항구로 된 것은 조선철도가 일본에 의해 경인선이 부설되고, 청일, 러일 전쟁을 통해 조선반도를 통과해 대륙으로 병력을 운송하는 군용철도가 완성되면서 부터라고 한다(조선총독부 내무국 1929 제인용). 그래서 1905년 1월에는 부산-경성(서울) 철도가 개통되어 부산-경성-신의주로 조선을 중단하는 철도가 완성된다. 그 전에 1901년 이미 산요철도가 고베-시모노세키 노선을 완성한 후에 관부연락선이 개설되어 경성-동경 간 인간과 물류를 한층 촉진시켰다.

12) 관부항로에 사용한 배는 우선 이치기마루(壹岐丸)로서 1,681톤으로 격일 운항하다가 츠시마루(對馬丸, 1,679톤)을 투입 추가해 매일 운행했다. 관부선 항로 개설은 일본에서는 시모노세키와 부산은 유라시아대륙과 일본을 잇는 가장 가까운 지점이며 최상의 연결고리로 보았다.

1931년 9월 만주사변으로 인해 각 항로는 다시 축소되거나 감축되었는데 이 당시에 조선북화선, 부산-제주도 선이 변경되거나 폐지되었다. 일본인에 의해 만주국외국이 성립되자 경도(京圖)-납빈(拉賓) 두 철도의 개통, 철도 만포진선의 기공 등으로 조선을 경유하는 일본 본토와 만주와의 교통급증은 니가타(新潟)-북해도 북조선 기항항로, 북조선-니가타(新潟)간의 연락항로로 변경하고 압록강 항로의 배치선박을 증가시켰다(정진술 외 2008).<sup>13)</sup>

일제식민지 시대에 물자수탈과 함께 인적 교류도 활발하게 진행되었다. 개항 당시인 1876년에 부산에 거주하던 일본인은 82명에 불과했는데 10년 뒤에는 1,900여명, 1910년에는 2만 6,500명으로 늘어났다. 1920년에는 17만여 명이던 일본인 거주자들도 증가해 1940년에는 70만 명에 이르렀다. 1905년 9월에 일본공사관의 조사에 의하면, 재한일본인은 5만 5천명인 반면, 재일조선인 수는 303명에 불과했다. 그러나 관부연락선 개통으로 이들 거주민의 수가 점차 증가하게 된다. 1905년에 관부연락선이 태운 승객 수는 3만 5천명였으며 3년 후인 1908년에는 11만 6천명으로 증가했고 1920년에는 44만 2천여 명으로 급증했다(료녕신문 12/03/06). 이 연락선을 통해 자본, 노동, 지식 및 문화가 크게 이동하고 있음을 보여준다.

## 2. 현황

### 1)

2000년 4월 북방항로의 운항이 시작되어 한국의 동춘 웨리는 블라디보스토크(자루비노 경유)-속초를 운행했다.<sup>14)</sup> 2011년 11월에 신규 선사로 선정된 대아항운은 항로의 안정적인 운영을 위해 세계적인 해운선사인 스웨덴 스테나라인으로부터 2,300만 달러를 유치해 합작법인 스테나대아라인

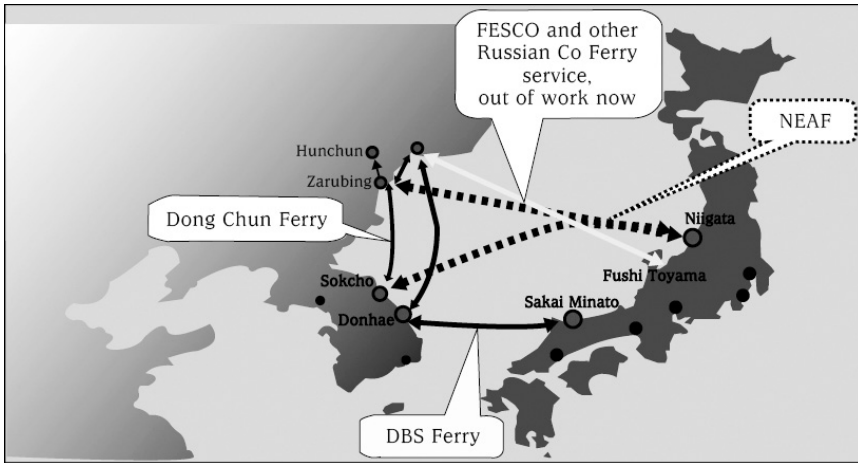
13) 1938년 10월 1일 현재의 조선을 기전 또는 종점, 혹은 기항하는 일본 및 외국 정기항로만 56선, 110척, 총합계 톤수 29만 5,540톤이었다(정진술 외 2008, 556).

14) 2004년 부도로 인해 범한상선이 인수해 주인이 바뀌기는 했지만, 회사명을 그대로 사용했다.

을 신설했다.<sup>15)</sup> 2013년 3월에 스테나대아라인이 인수해 첫 취항을 했다. 속초항을 중심으로 속초-자루비노, 속초-자루비노-블라디보스토크, 속초-블라디보스토크로 연결되는 노선을 운항하고 있다.

한편, 동해항을 기점으로 한국의 DBS 크루즈 웨리는 2009년 7월부터 블라디보스토크-동해-사카이미나토를 연결하는 정기 웨리 노선을 통해 여객과 화물을 운송하고 있다(Kholosha 2013, 84).<sup>16)</sup> ‘동방드림’호는 동해를 경유해 사카이와 블라디보스토크를 매주 이틀 안에 도착한다. 연간 52회 항해를 통해 컨테이너 선적은 6,760 TEU에 이른다. 닛토리현은 사카이미나토시와 함께 이 해운회사에 입학마다 150만 엔의 보조금을 지원하고 있다(Arai 2013, 121). 북동아시아 웨리(NEAF)는 속초-니가타-자루비노(및 훈춘) 사이를 운행했다. 일본의 FESCO사도 블라디보스토크-토야마 사이를 운행했으나 중단했다.

〈그림 1〉 환동해 지역의 국제 웨리 서비스



자료: Mitsuhashi (2010).

15) 이 해운회사에서 여객터미널과 하역은 대아해운이, 항로운항은 스테나대아라인이 맡게 된다. 이 항로에 투입되는 선박은 1989년에 건조된 1만 6,500t 급 뉴블루오션호로 화물은 컨테이너 182개까지 적재하고 여객은 750명까지 탑승이 가능하다(중앙일보 13/03/19).

16) 특히 9%에 불과한 러시아발 화물을 늘이는 것이 과제이다.

2)

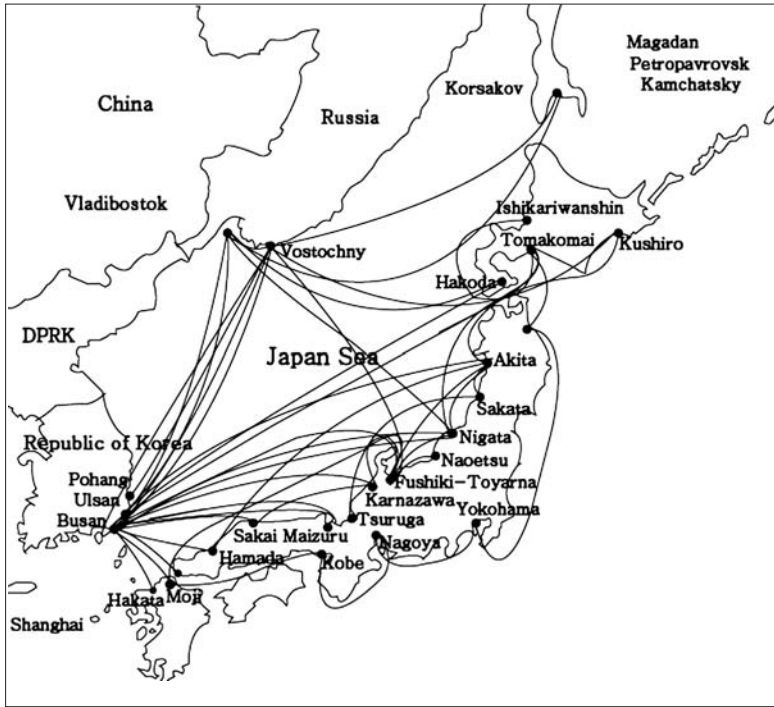
부산항은 일본 서안 항구인 하카타, 니가타, 아키타, 카나자와, 나오에츠, 사카타, 토야마신코, 츠루가 등과 항로가 개설되어 있다(김형태 외 2009, 136). 2011년에 부산과 하카타 간에 수출입 컨테이너물동량이 10만 TEU였고 환적물동량은 12만 TEU였다. 부산과 니가타 간에 전자는 4만3천 TEU, 후자는 6만2천 TEU였다(항만수요예측센터 2012, 66-67).

한편, 부산항은 극동러시아 항구인 블라디보스토크, 보스토치니, 나홋카 등과 항로가 연결되어 있다. 2011년 부산에서 블라디보스토크로 수출이 컨테이너 32만 톤, 벌크 35만 톤이고 수입은 컨테이너 4만 톤, 벌크가 11만 톤이었다. 보스토치니로는 수출 컨테이너 49만 톤이고 수입은 컨테이너 12만 톤, 벌크 11만 톤이었다. 당해 년에 강원도 동해항에서 블라디보스토크로의 수출은 벌크 18만 톤이고 컨테이너는 3천 톤인 반면, 수입은 벌크 1천 6백 톤과 컨테이너 1천 2백 톤을 취급했다. 다른 한편으로는 보스토치니과 나홋카에서 동해항으로 각각 벌크 1백 7십만 톤과 15만 5천 톤이 수입되었다(Na 2013, 49-50).

블라디보스토크는 수출 환적에 있어서, 보스토치니는 수출입 환적에서 있어서 중요한 역할을 한다. 한국 선박회사인 시노코 상선은 일본과 극동러시아 사이에 부산의 환적을 통한 컨테이너 수송을 몇 년의 경험한 후에 2012년 8월에 일본과 블라디보스토크 사이에 비환적 서비스를 시작했다. 일본의 서안 항구인 아키타, 니가타, 나오에츠를 거쳐 부산을 경유해 블라디보스토크로 향하는데 수출이나 수입이 5~7일 정도 걸린다. 이 신항로의 이점은 수송시간 단축, 보장 및 손해 위험 감소 등을 들 수 있다(Arai 2013, 120).

일본 횡단-시베리아 라인(JTSL)은 일본 선적회사인 MOL과 러시아 선적회사인 FESCO가 정기 컨테이너 수송 서비스를 제공하는데 '직항'과 '환적' 노선이 있다. '직항'노선은 극동 러시아 항구 즉, 보스토치니는 일본 서안 항구인 후시기토야마와 키타큐슈를 거쳐 일본의 동해안 항구인 고베, 나고야, 요코하마 등과 연결된 후에 블라디보스토크로 운행한다. 다른 한편으로

〈그림 1〉 환동해 지역의 국제 해리 서비스



자료: 津守貴之 (2011).

주: 지도상의 'Japan Sea'는 동해를 지칭함.

는 부산항을 통한 '환적' 노선은 일본과 부산 사이뿐만 아니라 부산과 블라디보스토크나 보스토치니 사이도 연결된다(Arai 2013, 119).

또한, 자루비노 항은 일본 니가타 항으로의 컨테이너 환적 서비스를 제공하고 자루비노-훈춘과도 연결된다. 이는 훈춘을 통상 거점도시로 해서 중국 동부지역과 일본 사이의 무역 화물을 취급하는 것을 목표로 한다.<sup>17)</sup> 극동러시아의 나홋카에서 일본 서안항구인 니가타나 나오에즈 등으로 화물선인 "테디 베어"가 운행한다. 65TEU를 운송할 수 있는 이 화물선은 편도로

17) 즉 자루비노와 훈춘 사이에는 해운업자를 위해 육로 운송을 취급하는 복합운송이 처리된다.

는 3일 안에 운행하며 연간 61차례 항해를 통해 거의 4,000 TEU를 취급할 수 있다. 이 화물선은 작아서 날씨에 영향을 받을 뿐만 아니라 자루비노항에 용량이 큰 STS 크레인이 부족해 컨테이너를 하역하는데 어려움이 있다 (Arai 2013, 121). 그밖에 나훗카에서 요코하마, 나고야, 오사카 항 등으로 선적서비스를 제공한다.

다른 한편으로는 블라디보스토크/보스토치니에서 홍콩-닝보-상하이, 신강-칭다오-샤먼, 상하이나 부산을 거쳐 중국 항구들(다롄, 상하이, 홍콩, 칭다오 등) 혹은 보스토치니-부산-상하이-닝보-샤먼 등 다양한 노선으로 선적된다(Kholosha 2013, 83).

## V. 해상관계망 형성의 주요 요인

일반적으로 항만 형성과 해상관계망 구축을 위해 법적(제도적), 행정적·경제적, 국제정치적 요인 등이 영향을 미친다고 볼 수 있다. 이 장에서 중층적 구조 하에 중앙 및 지방정부가 채택한 제도 및 전략을 중심으로 살펴본다.

### 1. 제도적 요인: 항만·물류 제도

#### 1)

중국은 중앙정부의 권한으로는 효율적인 통제가 어려울 것으로 판단하고, 2001년부터 국가 소유의 모든 항만 재산을 지방정부에 이관하였다(전찬영 2011, 48). 이후 항만의 중복건설 및 과잉투자로 항만 간의 경쟁이 오히려 심화되었다. 그 결과, 2006년부터 중앙정부는 항만통합정책을 추진해 왔다(김형근 2013, 7).

중국은 2005년경부터 對북한 ‘도로·항만·구역 일체화’ 프로젝트를 시

작하였다. 2005년 6월 중국 국무원은 동북 3성 개발의 본격화를 선언한 ‘36호 문건’을 통해 대북 도로·항만·구역(특구) 연계개발 의사를 공식적으로 공표하였다. 이에 따라 2005년 이후 지린성(吉林省)은 ‘창지투(長吉圖) 개발·개방 선도구 계획’에 훈춘-나진선봉 연계개발 계획을 포함시켰다(최명해 2012, 95). 중국의 지정학적 전략 의도는 2009년에 창지투 개발개방 선도구 계획 요강을 국무원이 비준했고(8월 30일), 이어서 원자바오 총리가 방북한(10월) 후에, 창지투 요강을 공개·반포했다(11월 18일).<sup>18)</sup>

## 2)

러시아 연방정부는 국제연합 해양법조약(UNCLOS) 발효의 영향에 힘입어 해양자원을 이용하기 위해 해양 정책의 제정에 나섰다. 2001년 7월에 푸틴은 ‘2020년까지 연방의 해양 독트린’을 서명했다. 그 후 이 독트린에 기초해 ‘러시아 연방정부 해양협의회’가 설치되었다. 해양활동 발전전략에서는 해양 독트린에서 기본 과제로서 첫째, 러시아 화물선 및 러시아 화물기지의 이용 부족, 둘째, 국제 수송에 러시아 상선의 활용 미흡, 셋째, 자원개발 및 항만 인프라의 진척 미흡, 넷째, 해저자원 상업화의 진행속도에 맞는 수송 인프라 개발 부족 등을 들고 있다.

2008년에 특별경제구역 법이 개선됨에 따라 러시아 정부는 경쟁 입찰을 거치지 않고 특별경제구역 구축을 허가할 수 있게 되었다. 이와 함께 특별경제구역의 관리 및 토지 설정 등이 보다 자유로워져서 지자체 권한이 더욱 증가하였다. 이에 따라 연해주에서는 항만의 특별경제 구역구축 방안이 새롭게 논의되었다(홀로샤 2011, 24).<sup>19)</sup>

18) 이와 함께 ‘對북한 육로-항만-구역 일체화 프로젝트(훈춘-취안하-원정리 도로 현대화, 나진·청진항 재건, 동변도 철도 복원 등)’을 추진하며 실행에 옮기고 있다(최명해 2012).

19) 2012년 3월 현재 이 전략은 여전히 공식적으로 승인되지 않았다. 2011년에 러시아 해양 정책 동향의 초점은 항만인프라 발전전략이 러시아연방 정부에 의해 승인될 것인지 주요 관심사였다.

3)

일본은 2차 대전 직후 1950년 항만법 제정을 통해 국토의 균형발전 차원에서 항만관리의 분산배치 정책을 추진하였다(전찬영 2011, 48). 전전(戰前) 국영 항과 지방 항으로 분리되어 있던 항만관리 제도를 전후(戰後)에 지방 자치체 주관으로 통일하였다. 그러나 일본 정부는 지방자치체에 대해 항만 계획의 책정을 의무화하고 입항료 등의 설정을 허가제로 했다. 이렇게 함으로써 항만운영에 대한 지방자치체의 자유재량을 약화시키는 결과를 가져왔다.<sup>20)</sup> 더구나 1950년 항만법 제정과 함께 지방자치체로의 항만관리 권한 이양으로 주요 항과 지방 항이 중복투자·개발되어 자국 내 항만 간 경쟁 관계가 발생하기도 했다.<sup>21)</sup>

1990년대 이후 중국, 러시아 등 동북아 국가들의 급속한 경제성장으로 인해 ‘환동해경제권’이 부상하면서 일본 서안측은 이 지역에 대한 거점 항육성의 필요성이 제기되고 있다(전찬영 2011, 87-88). 그 중 가장 잠재성을 가진 것으로 평가되는 니가타항의 경우 타 항만에 비해 비교적 안정적 항로를 보유하고 있다.<sup>22)</sup>

일본은 제9차 항만정비계획(2001~2005)에 마련된 “국제해운네트워크정비”의 일환으로 ‘다수의 항구’에서 ‘선택과 집중’전략으로의 슈퍼중추항만 프로젝트를 추진했다.<sup>23)</sup> 2009년에 이 정책실패 이후 1~2개 전략항만육성

20) 일본은 1961년부터 시작된 “항만정비 5개년계획”을 기반으로 컨테이너터미널을 긴급 정비하기 시작했다(항만수요예측센터 2011, 80-81). 일본의 항만은 부두 공사가 신사에 대해 전용터미널을 임대하는 방식이기 때문에 ‘규모의 경제’를 이루기 어려운 구조이다.

21) 「항만법」에서 정하고 있는 항만관리자에는 「항만법」제4조에 의한 지방공공단체가 설립한 항만국과 동법 33조 규정에 의한 지방공공단체로 규정하고 있다(김우선 외 2013, 115). 최근 10년간 일본에서는 10조 엔이 넘는 자본이 각 지방자치체 별로 중복 투자되어 60개가 넘는 컨테이너항만이 무분별하게 정비되어 와서 일본을 대표하는 케인 항조차 세계 항만순위 26위(2009년)에 머물렀다.

22) 그러나 그 대상이 다룬 항과 튜진 신항, 칭다오 항 및 부산항 등 소수 항구로 제한되어 있다.

23) 2009년에 작성한 「동북권 광역지방계획」의 ‘동해 광역교류권의 형성 프로젝트’와 관련해 해상운송과 국내·국제철도 운송망을 활용한 ‘복합 일괄운송’으로 일본과 유라시아 대륙과 연결하는 물류루트를 구축하는 사업을 계획하고 있다.

정책'을 추진했다(김형근 2013, 7).

거점항 구상은 일본 서안 측 항만의 기능강화와 함께 2011년 3월 동일본 대지진의 영향으로 인한 태평양측 항만의 대체물류기능확보 측면에서도 고려되었다. 2011년 말에 '국제해상컨테이너'를 비롯한 '국제RORO', '국제웨리' 등의 분야에 응모한 23개항(대상항만 26개항) 중 평가를 거친 후 최종 18개 항만이 선정되었다. 이 중 종합적으로 육성해 나갈 필요가 있다고 판단되는 5개 항만(니가타, 후시키토야마, 시모노세키, 기타큐슈, 하카타)이 '종합거점항'으로 선정하였다(항만수요예측센터 2011).<sup>24)</sup>

현재 동해를 끼고 있는 일본 서안에는 한국 항로가 16개 항만, 중국 항로가 11개 항만에 각각 취항하고 있어 차별화가 쉽지 않은 상태이다. 이 중 10만 TEU 이상을 처리하는 항은 니가타항이 유일하며, 취급량 8만 TEU 이상의 항도 니가타항과 시모노세키항 2 곳에 머무르고 있다(아라이 히로후미 2011).<sup>25)</sup>

#### 4)

북한의 항만관리 체계는 육해운성 산하에 항만 건설국(부), 항만업무조직을 담당하는 세 개의 관리 국(부)가 있고, 항만관리국 산하에 지방항만, 항만 건설국(부) 아래에 항만설계기관과 항만건설사업소가 있다(황진희 2012, 56).

북한의 항만 관련법은 항만법과 무역항규정이 있다. 1986년에 제정된 북한 항만법은 항만건설, 항만관리, 항 운영, 항만사업에 대한 지도통제 등의 주요 내용을 포함하고 있다(황진희 2010, 51). 북한 항만에는 화물 선적과 하

24) 한편, 전략적 국제항만으로는 도쿄, 요코하마, 가와사키, 오사카 및 코베 항을 선정하였다 (Arai 2013, 122).

25) 일본 서안 측에서 국제 정기 컨테이너 가진 항만은 1989년 기준 북큐슈항, 하카타항, 니가타항, 후시키도야마항, 가나자와항, 츠루가항 등 6개 항만밖에 없었지만 현재는 17개 항만으로 늘었다. 1998년에 도입한 신경영 방식은 일괄적용이 아니라 신규 터미널에 대해서만 신운영 방식을 도입해 항만운영의 효율성이 떨어졌다.

역시간을 단축하도록 철도와 도로를 건설하도록 명시하는 등 선진적 조항도 담고 있다. 다른 한편에서는 1994년 정무원 결정 제20호로 승인된 자유무역항규정은 자유경제무역지대법을 철저히 시행되도록 중계무역화물의 수송과 보관과 같은 경제무역활동을 보장하고 있다. 자유무역항은 지대 안의 나진·선봉 항이 우선 대상이다.<sup>26)</sup>

## 5)

한국은 1961년 군사혁명 후 경제개발계획이 본격화되면서 증가하는 물동량을 처리하기 위해서 신항만의 건설이 불가피해졌다. 1960년대에 건설되거나 착공된 주요 항만시설은 울산임해공업단지 지원 항만시설, 포항제철 부두건설, 진해화학의 비료원료를 하역하기 위한 항만시설의 건설 등이었다(한국컨테이너부두공단 2010, 83-84).

2000년에 「해양수산발전기본법」에 의해 이미 해양수산발전계획(OK21, 2001~2010)을 수립, 시행해 왔다. 항만물류 부문에서 부산, 울산, 광양, 인천 등에 항만공사제를 도입해 항만 경쟁력 제고를 강화하고자 한다. 동북아 물류 중심기지 구축을 위해 부산 신항, 광양항 등 항만시설 확충하고자 한다(김성귀 2009, 6-7).

2009년 6월 항만법 개정<sup>27)</sup>으로 당해 12월 10일부터 항만구역에 제조업의 입주가 허용되면서 화물제조를 위한 시설도 유치가 가능해졌다. 이에 따라 기업의 물류비 절감과 부가가치 화물 창출에 대한 기대와 아울러 항만 배후단지에 대한 관심이 고조되고 있다.<sup>28)</sup> 또한, 항만법 개정으로 항만개발 및 관리운영 체계에 있어 본격적인 지방분권화가 시작되어 지방항만을 폐

26) 즉 자유무역항에 드나드는 배외 화물에 대해서는 관세나 톤세 운임세를 부과하지 않는다. 그럼에도 자유무역항규정은 제한된 범위 내에서 자유무역지대가 아닌 자유무역항, 즉 청진항에서 외국인기업을 설립할 수 있도록 하고 있다(황진희 2012, 52).

27) 항만법 개정(2009.6.9)

28) 또한, 화물제조를 위한 시설도 화물 조립·가공·포장을 위한 시설과 함께 항만지원시설에 포함되었다(최영석 2011, 214).

지하고 무역항과 연안항으로 구분했다.<sup>29)</sup> 한국의 무역항으로서 국가관리 항은 총 14개인데 동해안(남해안 포함)에 총 7개로 부산, 울산, 포항, 동해·목호, 광양, 여수, 마산 항이 있다(심기섭 2013, 30).

한국의 항만정책으로서 컨테이너 허브항 정책은 「전국항만 기본계획」에 구현되어 있다. 향후 제3차 항만기본계획(2011~2020)에서는 ‘선택과 집중’ 차원에서 경쟁력이 있는 대표허브 항으로 위상을 강화하는 것을 목표로 하고 있다. 2020년까지 부산항을 한국의 국제 컨테이너 환적허브 항과 울산항을 오일허브 항으로 삼겠다는 정책이다(양창호 12/08/07).<sup>30)</sup>

2020년까지 포항 영일만항에 3만 톤급 4선석의 컨테이너 부두 등 부두시설 16선석 개발을 추진해 환동해권 거점 항으로 부상하고자 한다(안병민 2011, 30). 동해항도 최대 7만톤 급 선박이 접안할 수 있는 부두 2개 선석 등 모두 7개 선석이 건설된다. 이 사업이 완료되면, 물류비 절감, 고용창출로 지역경제 활성화에 기여하게 된다(파이낸셜뉴스 13/04/25, 8).<sup>31)</sup>

광역권 산업(5+2), 경제 특성 등을 감안해 항만별 특화로 개발되고 있다. 권역별로 적정 규모의 거점 항 개발로 물류효율성을 제고하고 있다. 동남권인 부산, 울산, 마산 항은 동북아 물류허브, 에너지, 산업지원, 강원권인 속초, 동해, 목호는 관광기능, 대러 무역기지, 대경권인 포항은 국가기간산업 및 관광의 기능을 담당하고 있다(하명신 외 2011, 344).

요컨대, 환동해 지역의 항만 개발에 있어서 전반적으로 중앙정부 및 지자체의 투자여력이 미약하다고 볼 수 있다. 게다가 수익성 보장을 위한 제도적 지원도 취약해 사업 활성화에 걸림돌로 작용하고 있다.

29) 무역항은 주로 원양구역을 항해하는 선박이 입출항하는 항만을 지칭하고 연안항은 주로 연해구역을 항행하는 선박이 입출항하는 항만을 말한다.

30) 2010년 7월에 자유무역지대로 지정된 부산항과 광양항 배후단지에 입주하는 기업에 대해 투자규모에 따라 임대료를 차등 적용하는 등 임대료 체계를 개선하였다(최영석 2011, 199).

31) 2020년까지 1조 6,895억 원(재정 9,237억 원, 민자 7,658억 원)을 투입할 해 연간 하역능력이 2,200만 톤에서 4,000만 톤으로 증가할 전망이다.

## 2. 행정적·경제적 요인

환동해 지역의 지방정부들은 지경학적 위치에 따라 항만 건설·운영에 있어 차별적인 대응 전략을 채택하고 있다. 인프라 투자 등에는 중앙정부의 막대한 재원 지원이 절실히 요구되지만, 항만운영에는 비교적 적은 재원을 들이므로 지방정부가 적극적으로 관여할 수 있다.

### 1) :

중국의 입장에서 서해를 통해 이루어지는 물류가 포화상태임을 분명히 인식하고 있다. 따라서 동북 지역에서 생산되는 곡물, 석탄 등 중국 남부지역으로 운송하는 한편, 남부지역의 공산품 등을 동북지역으로 가져오는 새로운 통로가 될 수 있는 동해 항로의 개발이 절실하다고 보고 있다(이태환 2012, 31). 중국은 과거 지린성과 헤이룽장성의 출해(出海) 문제 해결을 위해 두만강 하구의 중국영토인 광촨(防川)지구의 항구 건설에 관심을 가졌었다. 하지만 수심이 낮고 개발비용이 클 뿐 아니라 러시아의 동의를 얻기 어려워서 북한의 나진항과 러시아의 자루비노항을 활용하는 것으로 방향을 선회했다(조현태 2012). 2008년에 중국은 라진항 1호 부두 사용권을 따내 보수와 확장공사를 통해 2010년에 연간 100만 톤의 하역능력을 갖췄다.

중국 정부는 북한 항구를 통해 동북 3성에서 생산하는 석탄을 선박 편으로 상하이 등 남부지역으로 대량 운송하고 있다.<sup>32)</sup> 즉 훈춘-나진-상하이(닝보)를 잇는 화물 월경 운송 항로가 개통되었다. 훈춘 지역에서 생산되어 나진항을 통해<sup>33)</sup> 중국 남동부 지역으로 운송되는 석탄의 양이 점차 확대될

32) 2011년 1월 훈춘創力해운물류유한공사의 석탄 17,290톤을 적재한 '金博'호 화물선은 북한 나진항 1호 부두에서 정박한 후 상하이 항으로 출발했다.

33) 2012년 8월까지 훈춘과 북한 나진항을 연결하는 도로 보강 공사가 완공되어, 훈춘 취안허 통상구에서 나진항까지 운행 시간이 종전의 90분에서 40분으로 절반 이상 단축되었다. 그 결과, 대형 트럭을 이용해 석탄과 같은 자원을 나진항까지 원활하게 수송할 수 있다(북한 전문가 면담 2012.05).

것으로 예상되고 있다(박정우 12/06/26).<sup>34)</sup>

중국 지린성 엔벤하이화그룹(延邊海華集團)은 최근 연간 물동량 처리 능력 700만 톤인 청진항 3, 4 부두의 30년 사용권을 확보했다고 한다. 청진항 인근에는 청진제강소, 김책제철소 등이 위치해 있어 對중 철강재 수출의 길목으로 부상될 전망이다. 중국의 입장에서는 북한에서 생산되는 철강재는 국제 규격에 맞지 않아서 저가로 구매할 수 있다는 이점이 있다. 중국은 청진항을 통해 선철과 정광 등을 다롄(大連)항으로 운송해 왔다(최송민 2012).

중·러 정부도 국경지역의 교류와 협력을 추진하기 위해 협의를 중시해 『중국동북지구와 러시아 극동·동 시베리아 지역협력규획요강』을 승인해 국경지역 협력에도 박차를 가하고 있다. 자루비노 항은 소규모 항으로 마피아가 소유하고 있는데다 중국의 항구 확대 요구에 러시아는 미온적인 태도를 보이고 있었다.<sup>35)</sup> 그러나 중·러 국제화물 운송수요가 증가해 훈춘-카미쇼바야(Kamyshovaya)역 간의 철도운송을 재개를 준비하고 있다.<sup>36)</sup>

중국 동북 내륙에 위치한 헤이룽장성의 특성상 국제교통망 구축은 러시아 및 북한의 항구를 활용한 출해 통로의 확보에 주로 역점을 두고 있다. 특히 하얼빈-쑤이펀허 구간은 프리모리예-1 구간으로 빈수이(하얼빈-쑤이펀허) 철도를 통해 러시아 극동지역 철도와 연결되어 보스토치니항, 나훗드카, 블라디보스토크와 연계된다. 다른 한편, 동닝-투먼-훈춘 철도가 착공될 예정으로 이 노선을 통해 나진항으로 연결된 예정이다(장준 2011, 18). 하지만 러시아의 국경통관 절차가 복잡한 관계로 대량의 화물수송이 순조롭게 이루어지지 못하고 있다(홀로샤 2011, 23).

34) 2012년 말까지 50만 톤에 이를 것으로 전망되었다. 중국은 라선 특구의 4, 5, 6호 부두건설권과 50년 사용권을 확보한 것으로 알려지고 있다. 또한, 훈춘-나진-부산 간의 국제복합 일괄수송항로의 구축도 고려하고 있다.

35) 속초시 훈춘사무소 소장 면담 재인용(조주현 2010).

36) 2011년 8월 3일 훈춘과 자루비노항에서 중국과 러시아는 훈카철로 개통 시험운행과 육지와 바다를 잇는 운항선 개통의식을 거행해 당해 9월 정식으로 개통되어 운영에 들어갔다(주시엔핑 2012, 281).

2)

러시아 연방 교통부의 주도 하에 “보스토치니-나훗카 수송 거점의 통합 개발 프로젝트”, “2020년에 보스토치니-나훗카 수송 거점 및 프리모예-1 수송 통로 개발의 종합계획”이 발전해 왔다(Kholosha 2013, 104). 이에 따라 철도, 도로, 및 해양 인프라의 개발 프로그램인 통합 프로젝트 추진이 가능하게 된다.

극동러시아의 해운 개발전략은 일반화물, 컨테이너 화물처리능력 및 벌크화물처리 자동화 시설 확장이 우선 과제이다. 항만 전문화, 연계망 개발 및 수송물류복합을 포함한 항만 개발을 추구하고 있다. 이를 통해 연안무역의 화물수송량 증대를 추진하고 있다.<sup>37)</sup> 극동 해안가에 정기여객선 운항을 위해 관련 항만시설을 개보수하고 있다(이옥남 2012, 15-16).

최적화 항만개발, 항만 효율성 및 경쟁력 강화가 주요 과제이다. 자루비노 항에 추진하는 대규모 항만개발 계획의 실현가능성이 높은 것으로 보인다. 즉 연간 90~100백만 톤의 화물을 처리하고 연간 2~3백만 TEU이나 7백만 TEU를 처리하도록 하는 프로젝트를 추진할 전망이다. 러시아의 동부 발전전략과 대외개방전략이 추진됨에 따라 블라디보스토크도 자유항으로 성장할 가능성이 매우 크다(주시엔핑 2012, 278). 블라디보스토크 무역항(VCSF) 발전전략은 2015년에 화물 취급량을 11.4 백만 톤으로 증가하는 것이다.<sup>38)</sup>

2009년 말에 러시아 정부가 아태 지역을 목표로 석유 수출입을 위해 건설한 ‘동시베리아-태평양’송유관(ESPO)이 현재 정식으로 가동되어 석유를

37) 페트로파블롭스크, 캄차츠키, 마가단, 아나디리, 페베크, 배링굽스키, 홀름스크, 네벨스크 항만 인프라를 개보수하고 있다.

38) 이 계획에는 연간 60 만 TEU의 컨테이너 처리시설 건설, 시 외곽에 교통물류 센터를 건립하고 자동차·특수 장비를 취급하는 특화터미널을 개발하고 외항선에 공급하는 오일 저장소를 재건설하는 것이 포함된다(Kholosha 2013, 95-96), 2030년까지 극동 러시아 항구의 화물기지는 동시베리아뿐만 아니라 동서수송통로의 운영에 따른 광물, 자원·목재 운송을 감당하게 되는데 결국 철로의 운송능력에 달려 있다(FSUE 2011, 12-13).

운송하고 있다. 2010년 러시아에서 코즈미노 항구를 통해 수출된 석유는 1,500만 톤에 달했다.<sup>39)</sup> 또한 송유관 종점지인 나훗카 예리자로브 곳에 태평양연안 최대의 석유 가공공장을 건설하고 있는데 매년 2,000만 톤의 원유를 가공할 예정이다. 이로써 러시아 극동지역의 탄화수소 원료가공 분야에서도 새로운 발전단계에 진입할 것이다(주시엔평 2012, 277-278).

북한 정부는 최근 러시아 철도회사와 하산 지역과 나진항을 잇는 총 길이 54km의 철도개보수와 나진항의 현대화를 추진하고 있다. 이를 위해 협력회사를 설립해 복합물류 운송 사업을 착수하는 것에 합의했는데 러시아가 70% 지분을 보유하는 조건이다(뤄차오 2012, 54).<sup>40)</sup> 러시아는 북한 나진항을 남방진출, 한국은 북방진출을 위해 활용하면서 장기적으로 대북 영향력을 확대하는 한편, 중국의 독점적 동해 진출을 견제하는 역할을 하게 된다.

러시아는 아시아·태평양 국가와의 경제관계 활성화를 위해 연해주의 포시에트 항의 개발 사업이 구체화되고 있다. 또한, 하바롭스크 주의 소비츠키야 가반과 바니노 항은 이 주에서 생산된 원목을 수출하는 극동지역의 물류센터 역할이 기대된다(이영형 2013). 러시아 정부도 단순 화물 수송기지로써의 항구 기능을 지양하고 도로, 철도 수송의 연계뿐만 아니라 항만 발전에 있어서 석유가공 등 배후 공업단지의 중요성을 인식하고 이에 대한 투자를 확대하고 있다.

39) 2014년까지 준공될 2기 공정은 노선 전체에 걸친 송유관 건설과 함께 8개 유전운수거점 건설, 코즈미노 항의 확장을 포함한다. 완공 이후 러시아 연해를 경유하는 연간 석유수출입은 8,000만 톤에 달할 전망이다.

40) 여기에는 한국기업인 코레일과 포스코, 현대상선 등 3개사가 컨소시엄을 통해 이 사업에 참여하게 된다. 이 사업의 지분구조는 남북관계가 진전되어 한국이 이 사업을 수용하면, 러시아 35.7%, 한국 34.3%, 북한 30%로 변경된다(김선걸 외 13/11/13).

3)

일본 서안 측 항구들은 자체 역량을 강화하기 위해 다양한 대응 조치를 취하고 있다. 먼저, 아키(秋田)항은 2012년 4월에 개장한 새 컨테이너터널(CT)로 인해 항만기능이 대폭 향상된 가운데, 러시아 등 연안 인접국들과의 교역량 확대를 위한 대책이 추진되고 있다. 니가타(新潟)항은 항만운영회사 제도 도입과 관련된 컨테이너 터미널(CT)의 민영화작업에 박차를 가해 2014년 봄경에 회사 운영을 개시할 것으로 기대된다.

츠루가(敦賀)항은 신항로의 물동량 확대를 위해 현(縣)은 중국항로를 대상으로 인센티브제를 실시하고 있다. 현(縣) 내의 모든 하주를 대상으로 연간 최대 500만 엔까지 보조하게 된다. 츠루가항의 수출입 컨테이너 취급량은 최근 호조세를 나타냈다.<sup>41)</sup> 후시기토야마(伏木富山)항은 2012년에는 토야마현(富山縣) 토목부 항만과 내에 “일본 서안측 거점항 추진반”<sup>42)</sup>을 신설하는 한편, 지사를 수장으로 하는 추진협의회를 구성했다.<sup>43)</sup> 컨테이너, 웨리·RORO선 부문에서는 “직행, 다빈도, 정시”항로개설을 목표로 “일본 서안측 물류골든루트 구상”실현을 위한 체제정비를 가속화하고 있다.<sup>44)</sup>

시모노세키시는 신국제 물류거점으로 정비되고 있는 신항 지구의 근해 인공섬인 “쇼슈데시마(長州出島)”의 이용을 촉진시키기 위해 홍보에 주력하고 있다. 그 지원책 중에 하나는 인센티브 보조이다. 이 신항 부두에 선박이 기항해 하역하고 수출입 통관을 하는 사업자를 대상으로 2011년부터 본선 입항 1회당 예인선, 하역, 육송 등에 대해 최대 100만 엔을 보조하는 지원제

41) 2012년 11월 말까지 2만 5,700TEU를 처리해 사상최고치를 경신했다(일본해사신문 13/01/07).

42) 민관 관계자들로 구성되는 “일본 서안 측 거점항 추진협의회”를 설치하는 등 계획 실현을 위한 조직을 정비했다.

43) 간사회 산하에 “국제해상컨테이너”, “국제웨리·RORO선”, “외항크루즈” 3개 부서를 두고 시책들을 검토하고 있다.

44) 당해 7월에 “러시아 및 극동지역 행 RORO선 정기운항화”와 당해 10월에 “동남아행 상하이 환적화물 수송활성화”를 위한 운항실험을 개시했다.

도를 실시해 오고 있다.<sup>45)</sup>

하카타항은 “아시아에서 빛을 발하는 Only One 항만 건설”을 장기비전으로 제시하고 있다. 항만관리자인 후쿠오카(福岡)시는 2013년 하카타항 배후지에 대한 기업입지촉진을 가속화하기 위해 기업 인센티브(입지교부금)를 확충했다. 이를 위해 “후쿠오카시 기업입지촉진조례”를 제정하고 2012년부터 2015년까지 4년간 최대 30억 엔을 교부하는 인센티브제를 도입했다.<sup>46)</sup>

키타큐슈(北九州)항은 2012년 최대의 화두 중 하나는 “신와카토(新若戸) 터널의 개통”이다. 이에 따라 히비키 컨테이너터널(CT)을 비롯한 히비키나 다(響灘)지구로 접근성이 대폭 개선되었다. 이 터널의 개통으로 인해 향후 물동량 증가가 가속화될 것으로 기대된다(일본해사신문 13/01/07).

과거 지방자치제의 자율권 강화로 서안 항구들에 있어서 무분별한 중복투자가 문제가 발생했으나 최근 중앙정부가 선별적으로 거점 항을 지정함에 따라 집중육성 방안이 마련되었다. 이들 거점항구 뿐만 아니라 다른 항구들도 자체적으로 다양한 해운 유치 전략을 펼치고 있어 일본 서안 항구들 간의 경쟁관계가 심화되고 있다.

#### 4)

한국은 주요 항만별 특화 전략을 추진하고 있는데, 부산은 ‘국제 컨테이너’, 울산은 ‘오일’ 허브 항, 즉 석유화학의 거점으로 육성하고자 한다. 부산항 배후단지와 연계해 부산시는 국제산업물류도시 조성사업을 추진하고 있다(최영석 2011, 207). 울산항은 2013년에 오일허브 1단계로 선석 착공, 2

45) 이 제도는 2009년 3월부터 도입된 시설이용료(입장료, 안벽, 하역시설 및 기기 사용료 등) 중의 50% 감면제도의 중복 이용도 가능하다.

46) 그 밖에 일본 국내의 통합형 RORO선 터미널 정비 실화물 수입거점 조성, 기업유치 및 물류거점 정비 등이 추진되고 있다. 친환경적 컨테이너 터미널(Container Terminal) 체계가 높은 평가를 받은 하카타항(博多港)이 국제항만협회(IAPH) 총회에서 “항만 환경상 금상”을 수상했다(일본해사신문 13/05/15).

단계로 남항 지역에 방파제 공사 착수할 예정이었다.

2009년 부산시의회가 제정한 해양산업 육성 조례에 의거해 부산항의 경쟁력 사업에 예산을 투입하고 있다(강춘진 11/03/02). 한편, 경상북도는 2013년 4월에 '포항영일만항 컨테이너화물 유치지원 조례 개정 조례안'을 공포했다. 이는 현행 조례상 최초 항로개설일로부터 3년간 선사에게 지원할 수 있도록 한 '항로연장지원금'의 지원기간을 '포항영일만항의 연간 적컨테이너 처리화물량이 20만 TEU에 최초로 도달한 연도까지'로 지원기간을 연장했다(한국해운신문 13/04/10).<sup>47)</sup>

부산, 광양 등의 국내항만의 하역요금 수준은 3~5만원/TEU로 세계 주요항만과 비교해 보면, 매우 낮은 수준에 머물고 있다(최상희 2013, 74). 상대적으로 운영사당 처리하는 물량규모가 적은 한국의 해운 회사들은 다른 경쟁항만에 비해 대(對)선사 교섭력이 떨어질 수밖에 없다(최상희 2013, 109).

요컨대, 극동 러시아의 항구는 현대화 사업에 역점을 두는 반면, 일본의 경우는 중앙정부가 거점 항 전략을 추진함에도 불구하고 서안 지방정부들은 선사 유치를 위해 독자적인 전략을 펼치고 있다. 향후 일본 서안 항구의 경우 선택적 육성과 경쟁 격화로 인해 경기변동에 따라 위기에 봉착할 가능성이 있다. 한국의 동해안 항구는 특성화 사업에 중점을 두는 전략을 추진하고 있으나 중앙정부로부터 재정적 지원이 부족해 사업이 지지부진한 상태이다.

47) 2009년 4월에 제정된 '포항영일만 컨테이너 화물 유치 지원 조례'는 포항영일만을 통해 화물을 처리하는 선사, 화주, 국제물류주선업자에게 항로지원금, 이용 장려금 등 인센티브 지원이 주요 내용이다. 이를 통해 지난 3년간 350여개 업체 85억 원(경북 50%, 포항시 50%)을 지원했다.

### 3. 대외 환경적 요인: 국제정치 등

1959년부터 1984년까지 북한의 만경봉 92호 화객선은 한 달에 두 번씩 원산과 니가타 항을 왕복 운행하는데 사용되었다. 이를 통해 약 9만 3천명의 재일조선인 북송<sup>48)</sup>뿐만 아니라 벤츠, 독일제 변기, 일제 알루미늄 창 등 다양한 문물을 실어 나르는 역할을 했다(김성준 02/04/15). 2006년에 북한이 미사일 발사를 한 이후로 일본 항만으로부터 입항금지조치를 당했다.

한편, 남북한은 2004년에 남북해운합의서를 체결해 남북 각각 7개 항만(남측: 부산, 포항, 울산, 속초, 인천, 군산, 여수/북측: 나진, 청진, 흥남, 원산, 고성, 남포, 해주)의 항만을 개방하고 해상항로를 개설했었다. 이 중 북한의 거점항만인 나진, 청진, 흥남, 원산, 고성은 주로 환동해권 지역에 분포되어 있다. 환동해권을 이용하던 남북 간의 교역은 북한의 천안함 격침으로 인한 5.24조치(남북무역, 경협 전면중단 조치) 이후 이들 항만들은 전면적인 기능 마비로 인해 운항이 완전히 중단되었다(안병민 2011, 29).

## VI. 항만 확장 및 신항로의 진출 가능성

중국 동북 지역의 지방정부나 기업은 황해 진출로의 병목 현상으로 인해 새로운 항로를 적극적으로 모색하고 있다. 그 일례로 북한의 나선 항을 통해 중국 남부도시인 상하이나 닝보에 석탄을 운송하는 한편, 북극항로를 통해 철강석 등 지하자원을 수입하거나 중국산 제품을 유럽에 수출하고자 한다. 또한 지린성은 훈춘-자루비노-츠루가(敦家)<sup>49)</sup>를 연결해 화물운송 비용

48) 1959년 8월 13일 일본과 북한의 적십자 사이에 '재일조선인송환협정'이 체결됐다. 이 협정으로 매년 상당수 재일동포가 북한으로 향했다. 이는 북한·일본·재일교포의 이해관계가 맞아 떨어졌기 때문에 가능했다.

49) 츠루가(敦家)항은 후투이현에 속하는데 컨테이너 선적은 마루야마 남구에 다목적 국제 터미널에 이루어진다. 나머지 컨테이너는 가와사키-마추에 지구에서 Ro-Ro선에 의해 운반된다.

단축과 교류 확대를 꾀하고 있다. 이를 통해 디이도요타(第一豊田)가 있는 장춘과 나고야를 연결해 글로벌 부품공급 사슬에 있어서 시너지 효과를 기대하고 있다.<sup>50)</sup>

2010년 가을의 GTI 사무국에서 15개 관련 기관들로부터의 극동러시아 항만들의 화물 유치 가능성에 대한 조사 결과에 의하면, 트로이짜만(자루비노) 항만의 발전 가능성이 가장 클 것으로 전망된다. 2030년 항만의 예상 화물처리량은 연간 약 9천만~1억 톤으로 이 중 컨테이너 화물이 650~700만 TEU에 이를 것으로 추정된다. 연간 화물 물동량이 최소 2~4천만 톤만 되더라도 엄청나게 높은 수치일 것이다(홀로샤 2011, 24).

러시아 연해주 정부는 연계수송망을 구축하기 위해 보스토치니 항만의 특별경제구역 개발방안을 추진하고 있다. 이 특별경제구역은 국내외 기업에 물류보관 서비스를 제공할 수 있어 물류 및 교역을 촉진할 것으로 예상된다. 특히 2010년에 보스토치니-나훗카 수송로 항만들의 화물처리실적이 5,100만 톤이었다는 점을 고려한다면, 이 특별경제구역의 개발 정책은 실현 가능성이 커 보인다(안병민 2011, 28-30). 따라서 다양한 수송경로 확보를 통해 국제물류기능을 강화하고 고속·소형 컨테이너선박을 투입해 각 기항지로의 일일 배선, 해륙일괄 수송 시스템의 도입을 검토하는 것이 필요하다.

환동해의 지경학적 잠재적 중요성은 부산에서 동해를 거쳐 북한 나진항에서 극동 러시아 하산을 지나 시베리아횡단철도(TSR)로 유럽까지 연결될 수 있다. 석탄, 구리, 금, 우라늄 등 풍부한 지하자원을 보유한 몽고도 중국과 같이 내륙에 위치해서 북한 나진 항구를 임차해 수출선을 다양화하고자 한다(노재현 12/11/23). 또 다른 중요성은 북극 빙하의 해빙으로 인해

2012년 11월에 중국 상하이항과 닝보항과 중국 서비스를 개시해 6년 만에 중국 취항을 부활했다(일본해사신문 13/01/07).

50) 훈춘-츄루가 항로는 총길이 460마일로 약 25시간이 소요되는 운송경로이다. 이 항로가 개통되면, 기존의 다렌에서 발해, 서해를 거쳐 일본 서안으로 환적되었던 동북지역 화물해상운송 시간은 크게 단축된다(中國國際海運網 10/05/28).

2020~2030년 사이에 북극해 항로를 통한 유럽에 컨테이너 화물수송이 활성화될 가능성이 크다는 점이다.<sup>51)</sup> 현재 수송거리나 시간 면에서는 수에즈 운하를 거치는 노선보다 약 40%(8,000km)의 거리 단축효과가 있고 운항기간으로 환산하면 최대 10일 정도 단축되고 물류비는 25% 이상 절감이 가능하다고 본다.<sup>52)</sup>

이에 따라 수에즈 운하를 이용한 항로에서 환적 거점 역할을 감당하던 싱가포르의 기능이 동북아 중심에 위치한 부산항으로 상당 부분 이전되거나(김학소 2012), 일본 홋카이도의 토마코야이가 중계항으로 부상할 수 있다. 따라서 북극해 항로의 활성화에 대비해 한국의 동해안 항만과 러시아 항만과의 연계 개발을 추진해 할 것이다. 한국의 수도권 산업단지와 비교적 가까운 지역에 위치한 동해항은 북극 항로의 출발점으로서, 반면에 속초는 여객선을 운항하는 관광거점으로서 각각 성장 가능성이 커 보이므로 이를 위한 항만개발이 요구된다(김재진 외 2012).<sup>53)</sup> 또한, 환적 등 항로서비스에 대비하는 한편, 쇄빙선 등 특수선 제작, 해양플랜트 산업시장 확대 및 핵심기술 확보, 그리고 북극권 국제협력 강화를 통해 에너지 및 수산자원 개발 전략도 마련해야 할 것이다.

한국의 동해안지역은 중국의 동진, 러시아의 남진, 일본의 서진 및 한국의 북진 정책을 추진함에 따라 새로운 기회가 되고 있다. 중국은 ‘광역두만강개발계획(GTI)’로 전환해 개발지역을 동북3성, 몽골, 북한 동해안, 연해주 등을 아우르며 확대되고 있다. 러시아는 에너지 자원 수출을 아시아·태평양 국가들로 확대하려고 한다. 동일본 대지진으로 인한 일본의 정책적 전환

51) 통과화물은 약 126만 톤이며, 액체화물이 가장 많다. 이미 시험 운항을 거쳐 2011년부터 통과 화물 운송이 시작되어 2012년에는 46회를 기록했다(이성우 외 2013).

52) 러시아 우스트루가 항에서부터 전남 여수 광양까지 35일간의 북극항로 총 1만 5,000km의 현대 글로벌리스의 시험 운항을 통해 새로운 북극 비즈니스 모델을 개발했다(김현수 13/10/23). 그럼에도 높은 보험료가 부담이 되고 있다. 다른 한편에서는 현재 러시아 정부가 북극 항로 통행료를 과도하게 부과하고 있는데 이 문제가 해결될 때 물류비 현실화가 가능하다.

53) 속초시 물류사업소 소장 면담(2014.01.22.)

은 태평양 벨트 중심의 일본 내 산업기지를 재해가 강한 환동해 지역(아키타, 니가타, 돗토리, 가나자와 지역)으로 일부 이전할 것이란 전망이 있다. 이와 같은 거시적 환경 변화는 이 지역 교통·물류시장의 활성화 요인이 될 가능성이 있다.<sup>54)</sup> 2018년 평창의 동계 올림픽 개최로 강원 광역권간 및 도내 교통물류가 급속히 개선될 것이다(김인중 외 2013, 13). 이에 따라 환동해권에 서의 해상관계망 강화의 좋은 여건이 형성되고 있으므로 홍보 강화 등의 동해 연안 항구도시 간의 인적·물류 교류의 방안이 필요하다.

## VII. 맺으며

역사적으로 해역의 통치를 살펴보면, 해역은 평면적인 바다의 세계로 이해되기 보다는 일상적으로 민간과 정부 간에 육지와 바다가 정치, 교역, 문화의 영역에서 서로 얽히면서 교섭하는 장임을 알 수 있다(홍석준 2005). 오늘날 환동해권 인적·문화적 교류는 항공운송이 주를 이루나 일제 식민지시대에는 주로 해상운송을 통해 이루어졌다. 일제 강점기에는 강압에 의해 개항이 되어 강제적 해상관계망을 구축해 주로 물자수탈을 위해 이용되었다. 현재 중국 동북지역의 경우, 황해권의 물류가 포화상태일 뿐만 아니라 특히 지린성과 헤이룽장성은 바다로 나가는 출구가 없어 북한 및 러시아 항구를 이용하기 위해 철도·도로가 연계되는 차용적 해상관계망을 구축하고 있다.

항만 인프라 구축과 선박유치 측면에서 체제이행국가와 시장체제국가 간의 행정적 체계와 의사결정 구조가 상이함을 보여준다. 중국, 러시아와 같은 체제이행국가에서는 항만 인프라를 구축하기 위해 중앙정부가 주도

54) 앞의 글 2013, 30; 한편, 이와 같은 사례는 각 항만 간 광역적인 대체 기능 및 피해지역의의 목적 거점을 확보하는 것이 얼마나 중요한지를 인식하는 계기가 되었다(심기섭 2013, 74).

하면서 지방정부를 재정적으로 지원하고 있다. 한편, 한국, 일본과 같은 시장경제체제 하에서는 세계화·지역화가 급속히 진행되면서 항구 자체역량 강화를 위해 중앙정부가 항만제도를 적극적으로 정비하고 있다. 다른 한편에서는 지방정부는 해운유치를 위해 자율적인 경쟁 하에 행정적·경제적 지원을 적극 추진하면서 선별적 해상관계망을 형성하고 있다. 이런 측면에서 해상 관계망도 관계망이 형성될 수 있는 여러 경로 중에 초기에 어느 특정 경로를 선택해 관계망이 형성되면 더욱 그러한 경로로 관계망이 확대, 강화되어 형성되는 경로의 관성이 나타나고 있다.

동북아 국가의 법적·제도적 측면에서 항만 육성과 지방정부의 행정적·경제적 측면에서 인센티브 등의 지원은 환동해권 해상관계망 형성에 신규투자나 정책의 중첩 여부에 따라 긍정적 혹은 부정적인 영향을 미친다. 일본 서안의 경우, 다수의 항구가 경쟁 관계에 있으므로 소수의 항구에 의존하는 한국의 동해안에 비해 견고한 관계망 형성이 용이하지 않은 측면이 있다. 또한, 국제정치적 측면에서 북한의 미사일 발사나 핵실험은 해상관계망의 단절을 가져오는 부정적인 영향을 미친다. 중국으로부터 이주민 증가로 인한 러시아 극동지역에 대한 위협은 통상절차의 개선 미흡으로 나타나 결과적으로 해상관계망 형성에 부정적으로 작용하고 있는 것으로 보인다.

[투 고 일 : 2013년07월13일]  
[심사완료일 : 2013년08월30일]  
[게재확정일 : 2014년01월01일]

## 참고문헌

- 강영문 (Kang, Young-moon). 2005. “동북아 물류환경 변화와 광양항의 허브항만 전략.” (Dongbukga Mulryu Hwangyeong Byeonhwa-wa Gwangyang Hang-ui Hub Hangman Jeollyak) 『한국항만경제학회지』(Hanguk Hangman Kyeongje Hakhoeji) 21(3): 35-59.
- 강춘진 (Kang, Chun-jin). 2011. “부산시 해양산업 육성 10대 과제 확정.”(Busan-si Haeyang Saneop Yukseong 10 dae Gwaje Hwakjeong) 『국제신문』(Gukje Sinmun) (3월 2일).
- 김선걸 (Kim, Seon-geol) · 이상덕 (Lee, Sang-deok) · 우제윤 (Woo, Je-yun). 2013. “韓 · 러 ‘유라시아 개발펀드’ 10억弗 조성.”(Han · Reo Eurasia Gaebal Fund \$ 1 billion Joseong) 『매일경제』(Maeil Gyeongje) (11월 13일).
- 김성귀 (Kim, Seong-gwi). 2009. “국가 해양정책 수립의 필요성과 새로운 과제.”(Gukga Haeyang Jeongchaek Surip-ui Pilyoseong-gwa Saeroun Gwaje) 『해양국토 21』(Haeyang Gukto) 21: 6-7.
- 김우선 (Kim, U-seon) · 김화영 (Kim, Hwa-yeong). 2013. “일본항만관리 체계에 관한 고찰.”(Ilbon Hangman Gwalli Chegye-e Gwanhan Gochal) 『동아시아물류동향』(Dongasia Mullyu Donghyang) 74: 112-123.
- 김성준 (Kim, Seong-jun). 2002. “만경봉호가 원산으로 실어온 것은…”(Mankyeong bongho-ga Wonsan-euro Sileon Geoseun…) 『조선일보』(Chosunilbo) (4월 15일).
- 김인중 (Kim, In-jung) · 황규선 (Hwang, Kyu-sun). 2013. “환동해 저발전지역, 강원도의 경제력 격차 요인분석과 정책로드맵 연구.”(Hwandonghae Jeobaljeon Jiyeok, Gangwondo-ui Gyeongjeryeok Gyeokcha Yoin Bunseok-gwa Jeongchaek Roadmap Yeongu) 『강원논총』(Gangwonnonchong) 4(1): 79-100.
- 김재진 (Kim, Jae-jin) · 김경남 (Kim, Geong-nam). 2012. 『북극항로시대 강원도 전략』(Bukgeuk Hangno Sidae Gangwondo Jeollyak). 춘천 (Chuncheon): 강원발전연구

- 원 (Gangwon Baljeon Yeonguwon).
- 김학소 (Kim, Hakso). 2012. “지구온난화로 북극항로개척,....”(Jigu Onnanhwa-ro Bukgeuk Hangno Gaecheok,...) 『월간조선』(Wolgan Chosun) (1월호).
- 김현수 (Kim, Hyun-su). 2013. “현대글로벌비스, 북극항로 시범운항 성공.”(Hyundaiglobis, Bukgeuk Hangno Sibeom Unhang Seonggong) 『서울경제신문』(Seoul Gyeongje Sinmun) (10월 23일).
- 김형근 (Kim, Hyung-geun). 2013. “항만개발 분야 정책과제.”(Hangman Gaebal Bunya Jeongchaek Gwaje) 해양수산 분야 정책과제와 발전방향 세미나 (Haeyang Susan Bunya Jeongchaek Gwaje-wa Baljeon Banghyang Seminar). 한국해양수산개발원 (KMI).
- 김형태 (Kim, Hyung-tae) · 최상희 (Choi, Sang-hee) · 심기섭 (Sim, Gisub) · 이성우 (Lee, Seongwoo) · 이주호 (Lee, Juho) · 김근섭 (Kim, Geunsub) · 김은수 (Kim, Eunsu). 2009. 『동북아물류중심 항만정책의 평가』(Dongbuka Mullyu Jungsim Hangman Jeongchaek-ui Pyeongga). 서울 (Seoul): KMI.
- 권세은 (Kwon, Se-eun). 2010. “지역연구 대상으로서 환동해 지역의 설정.”(Jiyeok Yeongu Daesang-euroseo Hwandonghae Jiyeok-ui Seoljeong) 『아태연구』 (Atae Yeongu) 17(2): 23-38.
- 곽규석 (Kwak, Kyuseok) · 문성혁 (Moon, Seong-hyuk) · 박병인 (Park, Byung-in) · 백인흠 (Baek, Inheum). 2008. 『항만운영관리론』(Hangman Unyeong Gwaliron). 서울 (Seoul): 박영사 (Bakyeongsa).
- 국제정보연구원 (Gukje Jeongbo Yeonguwon). 1999. 『북한정보총람2000』 (Bukhan Jeongbo Chongram 2000). 서울 (Seoul): 국제정보연구원 (Gukje Jeongbo Yeonguwon).
- 나희승 (Na, Hee-seung). · 2013. “러시아 극동의 교통물류체계.”(Russia Geukdong-ui Gytong Mullyu Chegye) KIEP 극동러시아 이슈별 집중과정 발표 자료 (KIEP Geukdong Russia Jipjung Gwajeong Presentation Material).
- 노재현 (No, Jae-hyeon). 2012. “北 나선항 인기 상승 … 몽골도 ‘항만 임차했으면.’”(Buk

- Naseonhang Ingi Sangseoung ··· Monggol-do 'hangman Imchahaetseumyeon')  
『한국일보』(Hangukilbo) (11월 23일).
- 대한토목학회 (Daehan Tomok Hakhoe). 2009. 『북한의 도시 및 지역개발』(Bukhan-ui Dosi mit Jiyeok Gaebal). 서울 (Seoul): 보성각 (Boseonggak).
- 료녕신문 (Ryonyeong Sinmun). 2012. “근대 재발견 100년 전 한중일.”(Geundae Jaebalgyeon 100nyeon Jeon Han Jung Il) (3월 6일).
- 뤄차오 (呂超, Rui, Qiao). 2012. “중북 관계 현황과 한반도에 대한 중국의 경제협력.” (Jungbuk Gwangye Hyeonhwang-gwa Hanbando-e daehan Jungguk-ui Gyeongje Hyeopnyeok) 이태환 (Lee, Taehwan) 편 (ed.). 『중국 동북3성과 한반도의 미래』(Jungguk Dongbuk 3seong-gwa Hanbando-ui Mirae), pp. 45-71. 서울 (Seoul): 오름 (Oreum).
- 박경희 (Park, Gyeong-hui). 2006. “한·일간 항만관리 형태의 비교분석”(Han · Il-gan Hanman Gwalli Hyeongtae-ui Bigyo Bunseok) 『한국항만경제학회지』(Hanguk Hangman Gyeongje Hakhoeji) 22(4): 19-38.
- 박보리스 (Park, Boris). 2010. 『러시아와 한국』(Russia-wa Hanguk). 서울 (Seoul): 동북아 역사재단 (Dongbuka Yeoksa Jaedan).
- 박정우 (Park, Jeong-woo). 2012. “중‘투먼~청진’ 화물열차 운행.”(Jung ‘Tuman~Cheongjin’ Hwamul Yeolcha Unhaeng) 『Radio Free Asia』 (6월 26일).
- 신계선 (Shin, Gye-seon). 2007. “항만경쟁력 결정요인 분석과 부산 신항의 발전 전략에 관한 연구.”(Hangman Gyeongjaengnyeok Gyeoljeong Yoin Bunseok-gwa Busan Sinhange-ui Baljeon Jeollyak-e gwanhan Yeongu) 『한국항만경제학회지』(Hanguk Hangman Gyeongje Hakhoeji) 23(1): 115-148.
- 심기섭 (Sim, Gi-sub). 2013. “미래지향적 항만정책의 개선방안.”(Mirae Jihyangjeok Hangman Jeongchaek-ui Gaeseon Bangan) 『2013 항만물류전망대회 발표 원고집』(2013 Hangman Mullyu Jeonmang Daehoe Balpyo Wongojip) 한국해양수산개발원(KMI).
- 아라이 히로후미 (Arai, Hirohumi). 2011. “일본의 동북아시아 물류 정책.”(Ilbon-ui

- Dongbukasia Mullyu Jeongchaek) 『교통』(Gyotong) 160: 6-12.
- 안병민 (An, Byeong-min). 2011. “환동해권 교통·물류환경의 변화와 향후 전망.”  
(Hwandonghaegwon Gyotong · Mullyu Hwangyeong-ui Byeonhwa-wa  
Hyanghu Jeonmang) 『교통』(Gyotong) 160: 25-31.
- 양창호 (Yang, Chang-ho). 2012. “항만개발 정책 국가비전 다시 세워야.” (Hangman  
Gaebal Jeongchaek Gukga Vision Dasi Sewoya) 『한국해운신문』(Hanguk Haeun  
Sinmun) (8월 7일).
- 우양호 (Woo, Yang-ho). 2010. “동북아 주요 해양도시의 역사적 성장요인.” (Dongbuka  
Juyo Haeyang Dosi-ui Yeoksajeok Seongjang Yoin) 국제해양문제연구소  
(Institute of International Maritime Affairs) 편 (ed.), 『해양도시의 역사적 형성과 문  
화교섭』(Haehang Dosi-ui Yeoksajeok Hyeongseong-gwa Munhwa Gyoseop),  
pp. 53-93. 서울 (Seoul): 한성 (Hanseong).
- 유용태 (Yoo, Yong-tae) · 박진우 (Park, Jin-woo) · 박태균 (Park, Tae-gyun). 2012. 『함께  
읽는 동아시아 근현대사1』(Hamkke Ingneun Dongasia Geunhyeondaesa). 서울  
(Seoul): 창비 (Changbi).
- 이덕희 (Lee, Deok-hee). 2008. 『네트워크 이코노미』(Network Economy). 서울 (Seoul):  
동아시아 (Dongasia).
- 이성우 (Lee, Seong-woo). 2012. “한러 극동러시아 물류협력 방안.”(Han Ru Geukdong  
Russia Mullyu Hyeomneok Bangan) Korea-Russia Far East Forum, 블라디보스토크  
(Vladivostok).
- 이성우 (Lee, Seong-woo) · 송주미 (Song, Ju-mi) · 박광서 (Park, Gwang-seo) · 엄선희  
(Um, Seon-hee). 2013. “북극해 관련 산업의 잠재력-해양산업을 중심으로.”  
(Bukgeukhae Gwallyeon Saneop-ui Jamjaeryeok-Haeyang Saneop-eul  
Jungsimeuro) 제2차 북극해 정책포럼 (Je2cha Bukgeukhae Jeongchaek Forum).
- 이옥남 (Lee, Ok-nam). 2012. “러시아 극동지역의 교통시설 운영현황 및 개발정책.”(Russia  
Geukdong Jiyeok-ui Gyotong Siseol Unyeong Hyeonhwang mit Gaebal  
Jeongchaek) 『동북아·북한연구센터 ISSUE PAPER』(Dongbuka · Bukhan Yeongu

Center ISSUE PAPER) 15: 1-19.

- 이영형 (Lee, Young-hyeong). 2013. 『러시아와 환동해』(Russia-wa Hwandonghae). 수원 (Suwon): 환동해지역연구센터 (East Sea Rim Research Center).
- 이태환 (Lee, Taehwan). 2012. 『중국 동북3성과 한반도의 미래』(Jungguk Dongbuk 3seong-gwa Hanbando-ui Mirae). 서울 (Seoul): 오름 (Oreum).
- 일본해사신문 (Ilbon Haesa Shinmun). 2013. “2012~2013년 일본의 지역 거점별 주요 이슈.”(2012~2013nyeon ilbon-ui Jiyeok Geojeombyeol Juyo Issue) 『일본해사신문』 (Ilbon Haesa Shinmun) (1월 7일).
- \_\_\_\_\_. 2013. “하카타항(博多港) 일본 최초로 국제항만협회(IAPH)총회에서 ‘항만 환경상 금상’ 수상.” (Hakatahang Ilbon Choecho-ro Kukje Hangman Hyeobhoe (IAPH) Chonghoe-eseo ‘Hangman Hwangyeongsang Keumsang’ Susang) 『일본해사신문』 (Ilbon Haesa Shinmun) (5월 15일).
- 장준 (Zhang, Jun). 2011. “중국 헤이룽장성 경제 발전전략과 국제교통망 구축 방향.” (Jungguk Heirongjiangseong Gyeongje Baljeon Jeollyak-gwa Gukje Gytongmang Guchuk Banghyang) 『교통』(Gytong) 160: 13-18.
- 전찬영 (Cheon, Chanyeong). 2011. “항만개발 및 관리권의 지자체 위임 및 이양에 즈음하여.” (Hangman Gaebal mit Gwanlikwon-ui Jijache Wiim mit Iyang-e Jeueumhayeo) 『해양수산』(Haeyangsusan) 2: 48-51.
- 정진술 (Jeong, Jinsul) · 이민웅 (Lee, Minwoong) · 신성재 (Shin, Seongjae) · 최영호 (Choi, Yeongho). 2008. 『다시 보는 한국해양사』(Dasi Boneun Hanguk Haeyangsa). 서울 (Seoul): 신서원(Shinseowon).
- 조선총독부 내무국 (Chosunchongdokbu Naemuguk). 1929. 『조선의 항만』(Chosun-ui Hangman). 서울 (Seoul): 조선총독부 내무국 (Chosunchongdokbu Naemuguk).
- 조주현 (Cho, Ju-hyun). 2010. “훈춘에 1조8000억 들여 물류센터…北 나진이 거점 항구될 것.” (Hunchun-e 1jo 8000eok Deulyeo Mullyu Center…Buk Najin-i Geojeom Hanggu Doel Geot) 『한경닷컴』(Hangyeongdatcom) (9월 14일).
- 조현태 (Cho, Hyun-tae). 2012. “중국 동북3성의 전략적 중요성.” (Jungguk Dongbuk

- 3seong-ui Jjeollyakjeok Jungyoseong) 이태환 (Lee, Taehwan) 편(ed.). 『중국 동북 3성과 한반도의 미래』(Jungguk Dongbuk 3seong-gwa Hanbando-ui Mirae). pp. 109-147. 서울 (Seoul): 오름 (Oreum).
- 주시엔핑 (朱顯平, Zhu, Xianping). 2012. “두만강유역 국제개발의 진전 및 중국·한국·북한의 협력.” (Dumangang Yuyeok Gukje Gaebal-ui Jinjeon mit Jungguk · Hanguk · Bukhan-ui Hyeopryeok) · 이태환 (Lee, Taehwan) 편 (ed.), 『중국 동북3성과 한반도의 미래』(Jungguk Dongbuk 3seong-gwa Hanbando-ui Mirae). pp. 271-311. 서울(Seoul): 오름(Oreum).
- 중국국제해운(中國國際海運網, Zhonguo Guoji Yunwang) 2010. “지린, 제2의 일본해 횡단 항로 개통 추진.” (Jilin, Je2-ui Ilbonhae Hoengdan Hangro Gaetong Chujin) (5월 28일).
- 중앙일보(Joongangilbo). 2013. “속초서 훈춘 가는 뱃길 다시 열려.”(Sokcho-seo Hunchun Ganeun Baetgil Dasi Yeollyeo) 『중앙일보』(Joongangilbo) (3월 19일).
- 진형인 (Jin, Hyeong-in). 2011. “글로벌 시대의 물류와 항만.”(Global Sidae-ui Mullyu-wa Hangman) 『해양수산』(Haeyangsusan) 3: 12-16.
- 최상희 (Choi, Sang-hee). 2013. “2013년 중장기 컨테이너 하역산업의 성장 동력 확보방안.”(2013nyeon Jungjanggi Container Hayeok Saneop-ui Seongiang Dongnyeok Hwakbo Bangan) 2013 항만물류전망대회 발표원고집 (2013 Hangman Mullyu Jeonmang Daehoe Balpyo Wongojip). 한국해양수산개발원(KMI).
- 최명해 (Choi, Myeong-hae). 2012. “중국의 대북 전략: 안보와 경제.”(Jungguk-ui Daebuk Jeollyak) 이태환 (Lee, Taehwan) 편 (ed.). 『중국 동북3성과 한반도의 미래』(Jungguk Dongbuk 3seong-gwa Hanbando-ui Mirae). pp. 73-105. 서울 (Seoul): 오름 (Oreum).
- 최송민 (Choi, Song-min). 2012. “중국, 北청진항에 눈독 들였던 이유 있었네.”(Jungguk, Buk Cheongjinhang-e Nundok Deuryeotdeon Iyu Itseotne) 『데일리NK』(DailyNK) (9월 11일).
- 최영석 (Choi, Yeong-seok). 2011. “부산 신항과 광양항의 항만배후단지 개발 현황.”(Busan

- Shinhang-gwa Gwangyanghang-ui Hanman Baehu Danji Gaebal Hyeonhwang) 『해양수산』(Haeyangsusan) 3: 198-215.
- 최원식 (Choi, Won-sik). 2010. “도론: 인천과 환황해 네트워크.”(Doron: Incheon-gwa Hwanhwanghae Network) 인하대 한국학연구소 (Inhadae Hangukhak Yeonguso) 편 (ed.). 『동아시아, 개항을 보는 제3의 눈』(Dongasia, Gaehang-eul Boneun Je3-ui Nun). pp. 17-27. 인천 (Incheon): 인하대학교출판부 (Inhadaehakgyo Chulpanbu).
- 파이낸셜뉴스 (Financial News). 2013. “동북아 허브항만 도약위한 준비는.”(Dongbuka Hub Hangman Doyak-wihan Junbineun) 『파이낸셜뉴스』(Financial News) (4월 25일): 8면.
- 하명신 (Ha, Myeong-sin) · 최홍엽 (Choi, Hong-yeob) · 박경희 (Park, Gyeong-hee) · 손정기 (Sohn, Jeong-gi). 2011. 『항만물류의 이해』 (Hangman Mullyu-ui Ihae). 서울 (Seoul): 탑북스 (Topbooks).
- 한국해사문제연구소 (Hanguk Haesa Munje Yeonguso). 2010. 『21세기, 세계물류의 중심』 (21segi, Segye Mullyu-ui Jungsim). 전남 (Jeonnam): 한국컨테이너부두공단 (Hanguk-Container Budu Gongdan).
- 한국해운신문 (Hanguk Haeun Sinmun). 2013. “경북도, ‘영일만항 컨화물 유치 지원 조례’ 공포.”(Gyeongbukdo, ‘Yeongilmanhang Conhwamul Yuchi Jiwon jorye’Gongpo) 『한국해운신문』 (Hanguk Haeun Sinmun) (4월 10일).
- 항만수요예측센터 (Hangman Suyo Yecheuk Center). 2011. “일본의 항만정책 변화와 서안측 거점항 선정.” (Ilbon-ui Hangman Jeongchaek Byeonhwa-wa Seoancheuk Geojeomhang Seonjeong) 『항만과 산업』 (Hangman-gwa Saneop) 12: 80-92.
- \_\_\_\_\_. 2012. “국내 항만물동량 동향.”(Guknae Hangman Muldongryang Donghyang) 『항만과 산업』 (Hangman-gwa Saneop) 12(2): 66-67.
- 홀로샤, 미하일 (Kholosha, M). 2011. “다양한 관점에서 본 러시아 극동지역의 국제교통·물류 잠재력.” (Dayanghan Gwanjeom-eseo bon Russia Geukdong Jiyeok-ui Gukje Gytong · Mullyu Jamjaeryeok) 『교통』 (Gytong) 160: 19-24.

- 홍석준 (Hong, Seok-jun). 2005. “동아시아 해양 네트워크의 형성과 변화.”(Dongasia Haeyang Network-ui Hyeongseong-gwa Byeonhwa) 『해양정책연구』 (Haeyang Jeongchaek Yeongu) 20(1): 1-29.
- 황진희 (Hwang, Jin-hoe). 2010. “북한의 주요 항만의 개발 동향과 시사점.”(Bukhan-ui Juyo Hangman-ui Gaebal Donghyang-gwa Sisajeom) 『수은북한경제』(Sueun Bukhan Geongje) 겨울호 (Gyeoulho): 45-71.
- \_\_\_\_\_. 2012. “북한의 해운인프라의 실태와 전망.”(Bukhan-ui Haeun Infra-ui Siltae-wa Jeonmang) 『북한연구협의회』 (Bukhan Yeongu Hyeopuihoe): 54-58.
- 津守貴之 (Takayuki, Mori). 2011. “北東アジアにおけるロシア極東港湾の位置 - コンテナ物流を中心に-.”(Hogudouasia-ni Ogeru Russia Gyogudougouwan-no Izi-container Huzryu-o Juxinni-) 『ロシアNIS調査月報』(Russia NIS Jyosagebou) 7月号 調査レポート (Jyosa Report).
- ROBOTO. 2012. “ロシア極東港湾物流を読む.”(Russia Gyogudou Gouwanhuzryu-o Yomu) 『ロシアNIS調査月報』(Russia NIS Jyosagebou) 6月号: 120-123.
- 朱永浩 (Zhu, Yonghao). 2012. “中國東北部の經濟發展と物流.”(Zugoku Douhoguhu-no Geizai Hatten-to Huzryu) 『KAIUN』 6月: 28-31.
- Arai, H. 2013. “Current Situation and Future Prospects of Freight Transport Infrastructure and Services between Japan and the Greater Tuman Region(GTR).” 『ERINA Report』111: 115-134.
- FSUE, 2011. “Port Infrastructure Development in Russia.” *Rosmorport*: 1-18.
- Gaddis, J. 2002. *The Landscape of History*. NY: Oxford University Press.
- Kholosha, M. 2013. “Current Status and Future Prospects of the Trans-GTR Corridors(Segments in Russia).” *ERINA Report* 111: 71-111.
- Mitsubishi, Ikuo. “Current Situation and Issues on the Joint Company Called NEAF.” GTI Transport Experts Seminar in Tottori held on 16 Dec. 2010.
- Na, H. 2013. “Current Status and Future Prospects of the Trans-GTR Corridors (Segments in ROK).” *ERINA Report* 111: 48-68.

North, D. 1991. "Institutions." *Journal of Economic Perspectives* 5(1): 97-112.

#### 인터뷰 자료

북한 전문가 면담 (2012.05.)

속초시 물류사업소 소장 면담 (2014.01.22.)

## ABSTRACT

---

### Formation of Ports and Maritime Networks in East Sea Rim: from the Standpoint of Port Institution and Strategy

CHOI Youngjin

HK Professor

Institute of Global Affairs, Kyung Hee University

This study aims to examine the formation and maritime network in East Sea Rim with the particular reference to the development of port institutions by central governments, strategies by local government. So as to achieve this aim, it take a careful look at the institutional and strategic characteristics which influence the formation of East Sea Rim maritime networks. During the colonial period, the ports had been compelled to open to become a base for the exploitation of goods and to form the compulsory maritime networks to home ports. In the case of the Northeastern China, since they do not have an exit to go to sea, they have been fostering the derived maritime networks to take use of the ports in Russia and North Korea, connected to their gate city. While the central governments in China and Russia have led to build up the port infrastructure, they have been supporting the local governments. During the globalization era, Korea and Japan have made attempts to reinforce the capacity of their ports by introducing institutions by the central governments and to provide administrative and economic incentives by local governments in order to construct the selective maritime networks. In this regard, maritime networks in the East Sea Rim appear the dependent inertia being expanded and reinforced once specific paths had been formed at the beginning. Apparently,

these institutional and strategic measures would have a positive or negative influence on shaping the maritime networks in East Sea Rim, resting upon the overlapped ones. Even so, when North Korea launch missiles or take a nuclear bombing experiment, the other East Asian countries fall into dilemma to cut off the network or to have a negative effect on the network. The rapid increase of the Chinese migration into the Far Eastern Russia may also have a negative impact on improving the customs procedures there.

**Keywords** East Sea Rim, Port, Maritime Network, Institution, Strategy