



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

# 國際貿易地理

(《國際貿易地理》韓國語 翻譯 論文)

指導教授 金 中 燮

金 旼 宣

이 論文을 通譯翻譯學 碩士學位 論文으로 提出함

2006年 12月

金旼宣의 通譯翻譯學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長 趙 成 植 (印)

委 員 金 中 燮 (印)

委 員 宋 旼 宣 (印)

濟州大學校 通譯大學院

2006年 12月

# 목 차

## 역자 서문

<b>제1장 세계 무역 시장의 분포</b> .....	<b>1</b>
제1절 세계 무역 시장의 형성과 발전 .....	1
一. 단일 세계 시장의 형성 .....	1
二. 최근 세계 시장 발전의 주요 특징 .....	2
제2절 세계 무역 시장의 분포 .....	5
一. 세계 주요 상품 시장의 분포 .....	5
二. 세계 주요 자본 시장의 분포 .....	7
<b>제2장 세계자유경제특구</b> .....	<b>10</b>
제1절 개요 .....	10
一. 자유경제특구 설치의 목적과 역할 .....	12
二. 자유경제특구의 설립 조건 .....	15
三. 자유경제특구의 발전 상황 .....	16
제2절 세계 주요 자유경제특구의 분포 .....	18
一. 아시아의 수출가공지역 .....	18
二. 아프리카와 중동의 자유경제특구 .....	20
三. 유럽의 자유경제특구 .....	21
四. 라틴 아메리카의 수출가공지역 및 자유무역지역 .....	23
五. 미국의 자유무역지역 .....	25
<b>제3장 국제 무역의 교통과 수송</b> .....	<b>27</b>
제1절 개요 .....	27
제2절 국제 철도 운송과 랜드브리지 .....	35
一. 철도 운송 .....	35

二.	랜드브리지 수송 .....	37
三.	국제 철도 화물 복합수송 .....	42
제3절	국제 대양 항로와 주요 항구 .....	43
一.	국제 대양 항로로 이용되는 주요 해협 .....	46
二.	세계 해운 항로 .....	48
三.	세계 항구 .....	51
제4절	국제 항공 수송 .....	58



## 역자 서문

이 책은 2006년 6월 출판된 중국상무출판사(中國商務出版社)의 경제 무역 관련 대학 교과서입니다. 山東對外經貿職工大學의 주셴루(竺仙如)教授께서 책 임 편집을 맡으시고, 그 외 다수의 교수님들과 전문가의 참여로 만들어진 이번 개정판은 '국제 무역 지리'라는 타이틀로 출판된 다섯 번째 개정판입니다.

전체적으로 지리적 환경을 비롯한 각 국가와 지역, 국민, 시장, 교통 등 경제 무역과 관련된 포괄적인 내용을 담고 있지만, 저는 제3장 세계 무역 시장의 분포(P.28-P.33), 제4장 세계 자유무역지역(P.34-P.44), 제5장 국제 무역의 교통과 수송(P.46-P.72) 부분만 발췌하여 번역했습니다. 나머지는 위의 내용을 더욱 자세히 설명한 것이 대부분이기 때문에 생략하였으며, 편의상 제3장, 제4장, 제5장을 제1장, 제2장, 제3장으로 고쳐 기록하였다는 점 양해 바랍니다.

이 책을 번역하게 된 이유 중 하나는 국제 무역에 대한 관심이 크기 때문이며, 다른 하나는 중국인의 입장에서 본 세계 경제에 대한 생각을 알고 싶었기 때문입니다. 이론적인 설명이 대부분인 교과서다운 내용이었지만, 셀 수 없이 많은 나라와 항구, 지역 등의 명칭을 하나하나 찾아가며 그것들을 알게 된 것 만으로도 수확이 적지 않다는 보람을 느꼈습니다. 중국인이 쓴 글답게 너무 중국 중심적인 부분이 없지 않아 다소 불편해지기도 했습니다만, 외국인이 보기에도 부담이 없는 난이도였기 때문에 대체로 편안한 작업이 되었다고 생각합니다.

번역 과정에서 가장 어려움을 느꼈던 부분이 무역 관련, 수송 관련 전문 용어였던 만큼, 잘못된 부분에 대해서는 어떠한 지적도 감사하게 생각하겠습니다. 흥미로운 주제가 아님에도 관심을 가지고 지켜봐 주신 교수님들께 감사드립니다.

2006년 12월

옴긴이 김민선

# 제1장 세계 무역 시장의 분포

## 제1절 세계 무역 시장의 형성과 발전

세계 시장은 각국 간 상품과 서비스 교류가 이루어지는 무대로, 상품, 통화, 해운, 보험 등의 요소를 그 범위 안에 포함하고 있다. 그 중 주체가 되는 것이 상품이고, 나머지가 상품에 대한 서비스이다.

### 一. 단일 세계 시장의 형성

세계 시장은 맹아 단계와 고속 발전 단계라는 두 가지 단계를 거쳐왔다.

15세기 말, 16세기 초의 신대륙 발견 시기부터 1760년대까지 이어진 맹아 단계는 자본주의적 생산 방식의 준비 기간이었다. ‘아메리카 대륙 발견을 비롯, 아프리카 항로 항해, 동인도 및 중국 시장 개척, 아메리카 대륙의 식민지화, 식민지를 대상으로 한 무역, 상품 교환의 증가 등, 이 모든 것들이 상업과 항해 사업, 산업의 고속 성장을 이끌며 세계 시장 형성의 기틀을 마련하였다.

1760년대부터 1870년대까지는 세계 시장의 발전 단계로, 이 시기에 이루어진 자본주의적 생산 방식의 확립과 기계 공업의 시작은 시장의 발전을 촉진시켰다. 이 시기는 다음과 같은 두 단계로 나누어 볼 수 있다.

1) 영국의 산업혁명 시기부터 1850년대까지. 영국이 세계의 공업과 무역을 독점하던 시기로, 영국 자본주의의 기계공업은 세계 시장에 많은 발전을 가져왔다. 이 시기의 국제 화물 유통이란, 영국 자본주의의 공산품 수출과, 원료 및 식량 수입을 의미한다. 결국 영국 경제는 세계 시장에 의존할 수 밖에 없게 되었고, 영국에 원자재를 제공하던 국가들 역시 경제적으로 영국 시장에 의존하게 되었다.

2) 1850년대부터 1870년대까지. 이 시기에 영국 외에도 많은 국가들이 산업사회로 돌입하면서 세계 시장의 규모가 질적, 양적 확대를 이루며 자유 경쟁을 통한 자본주의가 빛을 발하게 되었다.

또한, 미 서부 지역을 비롯해 태평양 연안과 오스트레일리아까지 식민지화됨에 따라 일본과 중국이 국제 무역에 뛰어들게 되었으며, 교통 및 통신장비 혁명에 의한 세계 각국 시장의 통합도 국제 시장 교류의 폭을 넓히는데 한 몫을 하였다. 세계 시장이 확대되면서 금과 은이 세계 화폐로 떠올랐고, 상품의 세계 가격을 형성함으로써 세계적으로 상품 가치를 규정하는 일정한 법칙이 탄생하게 되었다.

1880년대부터 90년대 초까지는 세계 시장의 형성 시기로, 세계 각지에는 많은 상품거래소가 생겼으며, 박람회를 통해 세계 각국의 상인과 상품을 한 자리에 모으게 되면서 많은 상품에 대한 세계 시장의 시세가 형성되었다. 이러한 변화로 자유 경쟁적 자본주의가 독점적 자본주의로 변하고, 모든 종류를 망라한 통일된 세계 시장이 형성되었는데, 제2차 과학 기술 혁명과 자본 수출의 발생 역시 세계 시장 형성에 중요한 역할을 하였다. 이에 따라 아시아, 아프리카, 라틴 아메리카 국가들이 세계 시장으로 뛰어들면서 더욱 많은 상품이 국제 시장에 유통되기 시작했다.

제국주의 국가들은 식민지 국가로의 자본 수출을 통해 자본주의 국제 분업, 즉宗主국과 식민지 간의 분업, 공업국과 1차 상품 생산국 간의 분업을 심화시켜갔다. 국제 분업의 기반 위에, 국제 교통과 통신 장비의 발전이 더해지면서 각국의 경제적 상호 연대가 가능해지자, 각국 시장 형성 및 상품 유통 과정에서 이루어진 시장 간의 연계로 마침내 세계 시장이 탄생하게 되었다.

## 二. 최근 세계 시장 발전의 주요 특징

### 1) 세계 무역의 고속 성장

전반적으로 성장한 세계 상품 무역은 1997년에 8%의 성장률을 기록했다. 그 중 개발도상국은 13.8%, 선진국은 약 6.4%의 상품 수출 성장이 이루어졌다.

최근 경제 글로벌화의 발전은 국제 자금 및 상품, 기술, 서비스 이동을 촉진시켰다. WTO 통계에 따르면, 2003년 세계 상품 무역 총액은 15조2천5백만 달러에 달했고, 세계 무역액은 전년 대비 32%나 증가하였으며, 2004년에는 세계 상품 수출액이 9조1천2백만 달러를 기록, 동기 대비 21%의 성장률을 보였다.

## 2) 세계 시장 구조의 변화와 서비스 무역의 발전

먼저 세계 시장 국가들의 변화가 가장 눈에 띈다. 과거에는 미국, 영국, 독일, 프랑스 등 소수 선진 자본주의 국가들이 세계 시장을 장악했지만, 오늘날 이러한 상황은 더 이상 이어지지 않고 있다. 사회주의 국가와 신흥 공업 국가, 기타 개발도상국들이 속속 세계 시장으로 진출하고 있기 때문이다.

둘째 세계 시장 상품의 구성 변화를 들 수 있다. 전기 기계 제품과 화학 공업 제품이 가장 빠른 성장을 보이는 반면, 일반 경공업이나 1차 상품(농, 광산품)의 비중은 점차 낮아지고 있다는 점에서 알 수 있듯이 오늘날 국제 무역에서 공업 완제품이 차지하는 비중이 점차 커지고 있다. 그 중에서도 사무 자동화 설비나 개인 혹은 상용 컴퓨터 및 관련 설비 등이 국제 무역 상품 중 가장 발전 속도가 빠르고, 그 비중도 점차 높아지고 있다.

한편, 세계 서비스 무역 총액은 이미 세계 상품 무역액의 25% 수준까지 올라섰으며, 성장속도 면에서도 상품 무역을 능가하고 있다. 서비스 무역의 범위는 이전보다 확대되어, 운수, 금융, 보험 등의 전통적 서비스 무역 항목이 지속적인 성장을 거듭하고 있는 가운데, 국제 임대나 국제 컨설팅과 관리서비스 제공, 기술 무역, 국제 여행업 등도 2차 세계 대전 이후에 빠르게 발전하고 있다.

## 3) 세계 시장에서 경쟁력을 높여가는 다국적기업

경제무역집단이 세계 시장을 분할하는 상황에서 주요 선진 자본주의 국가들은 대규모의 자본 수출을 통해 각종 시장 보호 장벽을 우회하며 다국적기업을 이용해 타국 시장을 공략하고 있다. 이들 국가들은 다른 국가와 지역에 회사나 지점 등을 설립하여 세계적 규모의 생산, 판매 및 기타 업무 활동에 종사하고 있는데, UN의 <2002 세계투자보고서>에 따르면, 2001년 글로벌 다국적



기업이 6만5천 곳에 이르며, 이들이 설립한 지점이 85만 곳에 달한다고 한다. 예를 들어 독일의 다국적기업의 경우, 주요 선진 자본주의 국가에 설립한 자회사는 독일 상품 판매 확대를 통한 판매 시장 쟁탈을 주요 목표로 하고 있으며, 개발도상국이나 지역에 설립한 자회사인 경우 천연 자원 수탈과 값싼 노동력 이용을 주요 목표로 하고 있다.

다국적기업은 그들의 풍부한 자본을 이용해, 과학 연구, 관리, 정보 등 분야에서 장점을 기반으로 점차 글로벌화 되어가고 있고, 기술적 연대를 점점 더 강화하며 하이테크 분야에서의 협력을 목표로 하고 있다. 그 예로 인텔은 마이크로소프트사와의 협력을 통해 차세대 상품 공동 개발에 나서고 있고, 제너럴모터스사는 도요타와 합작하여 자동차를 생산하고 있다. 통계에 따르면, 이들 다국적기업의 한 해 생산 총액은 자본주의 국가들의 한 해 총 생산액 50%에 해당하고, 이들 기업의 무역액은 세계 무역액의 50%에 달하며, 세계 시장에서의 경쟁력 역시 나날이 강화되고 있다.

#### 4) 지역 경제 단일화가 세계 시장에 미치는 영향

1990년대 이후, 세계 각 대륙에서 결성되는 경제무역집단이나 경제협력기구들이 전세계적으로 우후죽순처럼 늘어가고 있다. 같은 지역 내의 국가들은 긴밀한 경제 집단을 결성, 연합을 강화하며 부분 경제권을 형성하고 있다. 예로 EU, 북미 FTA, ASEAN, APEC, MERCOSUR 등이 있으며, 이러한 지역 경제 집단화의 형성과 발전은 세계 시장의 성장과 역량을 촉진시키고 있다.

#### 5) 가격 경쟁 위주에서 비가격 경쟁 위주로 변화하는 세계 시장의 경쟁 방식

가격 경쟁의 기초는 낮은 생산 원가라 할 수 있다. 그러나 기업 원가를 낮추는 것에는 한계가 있으므로 오늘날 세계 각국은 비가격 경쟁의 형식을 통해 자국의 경쟁력 제고에 힘쓰고 있다. 비가격 경쟁의 방법에는 기업 상품의 품질 향상과 생산성 제고, 상품 종류의 확대나 상품 차별화, 포장 개선, 구매 전후 서비스의 개선, 광고 마케팅 강화, 기업 이미지 창조 등이 있다.

#### 6) 많은 국가 및 지역이 추구하는 시장 다변화

나날이 치열해지는 경쟁 환경 속에서 많은 국가와 지역, 심지어 기업들까지 시장이 어느 특정 국가나 지역으로 과도하게 집중된다면, 정치, 경제적 환경의 변화에 인해 경영상의 리스크가 생길 수 있다는 사실을 깨닫고 있다. 때문에 많은 국가들이 수출 시장 및 수입 시장에서 시장 다변화 전략을 취하고 있다.

이밖에도 세계 시장의 기술 장벽은 상품 유통 분야에서 생산, 가공 분야까지 확대되었다. 점차 많은 국가들이 상품 생산 전체 과정에서의 품질 관리와 오염 방지, 환경 보호의 중요성을 인식하면서, 최근 기술적 무역 장벽이 중국의 농산물, 전기 기계 제품, 섬유 제품, 화학 공업 제품, 의약품 등의 수출에까지 영향을 주고 있다. 중국산 섬유 제품과 피혁 제품의 유해, 유독 물질 검출로 인해 EU 전체에 수출 금지령이 내려진 것이라든지, 일상 도자 제품의 유약 도포면에서 검출된 납과 카드뮴 성분이 인체 건강을 해친다는 이유로 미 FDA(식약청)에서 엄격한 납, 카드뮴 검출 제한 표준을 제정하여 일용 도자기 수출에 기술 장벽을 가하고 있는 것이 그 예이다. 때문에 중국은 날로 심해지는 보호무역주의가 중국의 경제 발전에 미칠 영향에 관심을 기울여야 할 것이다.

## 제2절 세계 무역 시장의 분포

세계 무역 시장의 대부분은 생산성이 높은 상품 경제 국가에 밀집되어 있으며, 그 주된 형식은 상품 유통과 자본 유통 두 가지로 크게 나누어 볼 수 있다. 상품 시장은 세계무역센터와 상품거래소, 박람회, 상품교역회 등의 형식으로 나눌 수 있으며, 자본 시장은 국제 통화 시장, 외환 시장, 황금 시장 등으로 나눌 수 있다.

### 一. 세계 주요 상품 시장의 분포

#### 1) 세계무역센터의 분포

세계무역센터의 경영상 특징으로 국내·외 기업에 업무 장소 임대, 사업자

를 위한 상품 전시 판매나 거래소 제공, 현대화된 통신 장비를 통한 최신 시장 정보 제공, 금융, 상업, 서비스, 운수 등의 시설 완비, 거래 수속 간소화 등을 들 수 있다. 이 밖에도 다수의 세계무역센터에서 기술 이전, 합자 등 업무 지원 및 언어, 교육 서비스를 제공하는 등 서비스를 확대하고 있어 세계무역센터는 사실상 '종합' 시장으로 자리매김하게 되었다.

세계무역센터는 애틀랜타, 발티모어, 고텐부르크, 휴스턴, 로스앤젤레스, 뉴올리언즈, 뉴욕, 올랜도, 노퍽, 도쿄, 알스매르, 에인트호벤, 로테르담, 뭌바이, 두바이, 텔아비브, 서울, 싱가포르, 안트베르펜, 브뤼셀, 제네바, 바셀, 하브르, 슈트라스부르크, 런던, 홍콩, 밀라노, 코펜하겐, 리스본, 뮌헨, 토론토, 모스크바, 킌사사 등에 있으며, 중국 내륙에도 상하이, 톈진, 광저우 등 많은 곳에 형성되어 있다.

1947년 미국 뉴올리언즈에 세계 최초의 세계무역센터가 설립되고, 무역 활동을 통해 많은 성과를 거두자 세계 각지에서 이를 모방하기 시작했다. 1968년 세계무역센터협회 창립 당시, 이 협회는 세계 무역의 확산을 순수 목표로 한 비영리 기구임을 선포하였다. 상하이대외무역총공사(上海對外貿易總公司) 역시 이 협회의 '연락 회원'이다. 세계의 무역 센터 중 세계 최대의 무역 센터는 뉴욕에 있고, 이를 '도시 중의 도시'라 부른다.

## 2) 세계 주요 상품거래소의 분포

상품거래소는 특별한 유형의 고정 시장으로, 주로 대량의 원자재와 식량 거래가 이루어진다. 거래소에서 매매가 이루어지는 주요 상품으로는 비철금속과 곡물, 섬유 원료, 식품, 유지 등이 있으며, 세계 최대의 무역 거래소는 뉴욕과 런던에 있다.

상품 시장의 발전은 생산과 마찬가지로 전문화 되어가고 있는데, 런던 최초로 형성된 런던거래소(The Royal Exchange)는 종합 상품거래소에서 각 상품에 대한 전문 상품거래소로 발전한 경우이다.

각 상품의 주요 거래 중심지는 다음과 같다.  
비철금속    런던, 뉴욕, 싱가포르(주식)

천연고무 싱가포르, 런던, 뉴욕, 칼라룸푸르  
 코코넛 뉴욕, 런던, 파리, 암스테르담  
 곡물 시카고, 위니펙, 런던, 리버풀, 로테르담, 안트베르펜, 밀라노  
 설탕 런던, 뉴욕  
 커피 뉴욕, 런던, 리버풀, 로테르담, 하브르, 함부르크, 암스테르담  
 면화 뉴욕, 뉴올리언즈, 시카고, 리버풀, 알렉산드리아, 상파울로, 뭄바이  
 면실유 뉴욕, 런던, 암스테르담  
 황마 캘커타, 카라치, 런던  
 순모 뉴욕, 런던, 안트베르펜, 멜버른  
 쌀 밀라노, 암스테르담, 로테르담  
 콩기름과 해바라기 기름 런던  
 생사 요코하마, 고베

## 二. 세계 주요 자본 시장의 분포

### 1) 국제 통화 시장의 분포

국제 통화 시장은 국제 단기 신용 보관 및 유동의 장소로 다음과 같다.

①외환 시장(Foreign Exchange Market). 외환 시장은 외환 업무를 하는 은행이나 각종 금융 기관 또는 개인이 외환 거래와 외환 과부족을 조정하는 거래 장소이다. 세계의 주요 외환 시장은 런던, 프랑크푸르트, 파리, 동경, 취리히, 로마 등에 있다.

②황금 시장(Gold Market). 황금 시장은 황금 거래를 하는 시장으로, 황금 생산 지역과 소비 지역 사이에서 중개 운송과 조절 역할을 한다. 공업용 및 화폐용 황금의 공급이 이루어지는 황금 시장 안에서 황금 투기상들이 가세하여 이익을 추구하기도 한다. 황금 시장 소재 국가나 지역은 황금 수출입에 있어 제약을 두지 않는 편이다.

오늘날 주요 국제 황금 시장은 런던, 취리히, 뉴욕, 시카고, 홍콩, 베이루트, 파리에 있다. 그 중 런던과 취리히는 현물 시장이자 가장 큰 국제 황금 시장이며, 기타 판매 시장의 주요 공급자 역할을 하는 곳으로 이 두 시장 가격의

변화는 국제 황금 시장의 일기도와도 같다. 대표적인 황금 선물 시장으로는 뉴욕과 시카고가 있다.

세계 경제 발전의 불균형이 나타나면서 세계 자본 시장의 지리적 분포도 크게 집중되고 있다. 현재 세계 자본 시장의 약 7/10 가량이 북미 지역과 유럽에 집중되어 있고, 약 2/10 가량이 아시아와 아프리카, 중남미 지역의 개발도상국에 집중되어 있다.

## 2) 세계 주요 채권 시장

증권 거래 센터는 주식과 채권으로 움직이는 자본 시장이며, 단기간 내에 자금을 모으고 자금 흐름을 가속화하는 중요한 수단 중 하나이다. 세계의 주요 증권 시장은 뉴욕, 런던, 도쿄 등에 있으며, 뉴욕은 미국은 물론 세계 최대의 증권 거래 중심이다. 이밖에도 독일 프랑크푸르트와 베를린 주식거래소, 남아프리카의 요하네스버그 증권거래소 역시 거래량이 많은 증권 거래 센터로 알려져 있다. 세계 주요 채권 시장을 간단히 살펴보면 다음과 같다.

①미국 채권 시장. 제2차 세계 대전 후 달러와 황금은 동등한 지위를 가지게 되었고, 미국의 황금 비축량은 자본주의 세계 황금 비축 총량의 60%에 달한다. 미국이 채권 국가가 된 후, 뉴욕 채권 시장은 국제차관 자금 마련을 위한 핵심 시장으로 떠올랐으며, 미국이 발행한 외국 채권은 '양키본드'로 불린다. 미국 채권 시장의 통제는 매우 엄격하여, 미국 '증권거래위원회'의 비준 없이는 미국에서 채권을 발행할 자격을 얻지 못한다.

②유럽 채권 시장. 1960년대 말, 유럽 경제가 부활하고, 미국의 국제수지 적자가 커지면서 대량의 미국 달러와 1973년 석유 파동 기간의 오일달러 대부분이 유럽으로 유입되었다. 유럽 채권 시장은 주로 런던, 프랑크푸르트, 취리히, 룩셈부르크 등지에 있다. 유럽 채권 시장은 오늘날 세계 최대의 채권 시장으로 떠올라, 전체 3/5에 가까운 채권이 유럽 채권 시장에서 발행된 것이다. 유럽 채권 시장은 유동적이며, 각국 금융 법령의 제한을 받지 않는다. 또한 예금기탁금을 납부할 필요가 없고, 이자율 역시 자체 규정에 따르므로 새로운 발행자를 받아들이는데 어려움이 없다.

③일본 채권 시장. 일본 채권 시장은 이미 자유화, 국제화 되었으며, 국외 차관자의 중요 자금 조달처 중 하나이다. 일본에서 발행되는 외국 채권은 '사무라이채권'이라 불린다.

이 밖에도 스위스와 아시아(싱가포르, 홍콩 지역)등지에 채권 시장이 있다.



## 제2장 세계 자유경제특구

### 제1절 개요

한 국가 혹은 지역이 경제 무역 발전을 위해 그 국가나 지역 안에 선정한 특별 지역을 세계 자유경제특구라 하며, 해당 국가나 지역은 자유경제특구에 각종 우대 정책을 실시하여 수출가공무역, 중개무역을 발전시키고, 인근 지역과의 경제 무역 발전을 추진한다.

세계자유경제특구는 일반적으로 자유항이나 자유무역지역, 수출가공지역, 보세지역, 자유구역과 통과지대 및 종합형 경제특구와 과학 기술형 경제특구 등 몇 가지로 나눌 수 있다.

**자유항(Free Port).** 또는 ‘자유 개항지’로 불린다. 자유항은 전체 혹은 많은 외국 상품의 무관세 수출입이 가능한 항구로, 국경 외 지역에서 외국 상품의 항구 반입 시 무관세 혜택을 받을 수 있는 것 외에도 항구 내에서 재포장과 가공, 선별, 장기 보관 및 판매가 자유롭다. 자유항에서 소재국 세관 관할 지역으로 외국 상품이 반입될 때에만 세금을 납부하고, 외국 선박은 항구를 드나들 때 주권 국가의 관련 위생이나 이민, 치안 등 정책과 법규를 준수해야 한다.

**자유무역지역(Free Trade Zone).** 자유무역지역은 국경 밖에서 외국 상품의 자유로운 무관세 수출입이 이루어지는 지역을 말하며, 일반적으로 항구 지역과 항구 인접 지역에 형성된다. 외국 상품은 관세 없이 이 지역 안에 들어올 수 있고, 보관이나 선별, 조립 및 제조가 자유로우며, 재수출 시에도 무관세 혜택을 받는다. 그러나 자유무역지역에서 소재국 세관 관할 지역으로 운송될 때에는 관세를 납부해야 한다.

**수출가공지역(Export Processing Zone).** 또는 ‘가공수출지역’이라 부른다. 수출가공지역은 일반적으로 항구나 항구 혹은 공항과 가까운 지역에 조성되

며, 수출상들의 제조, 가공, 조립을 위해 조성된 특수 지역으로, 외국 기업은 무관세 혹은 감세 혜택을 받아 가공 제조에 필요한 기계, 부품, 원자재 등을 수입할 수 있으며, 생산되는 상품은 무관세나 감세 혜택을 받고 수출된다. 또한 자국이 필요로 하는 상품의 경우 국내 시장에 판매가 가능하다. 그러나 반드시 추가 관세를 내야하고 외국 기업의 경우 가공지역 주권 국가에 등록해야만 공장 건설 투자가 가능하며, 위와 같은 혜택을 누릴 수 있게 된다.

**보세구역(Bonded Area).** ‘보세창고’(Bonded Warehouse)라고도 불리는 보세구역은 국가 세관에서 설치하거나 세관의 비준을 거쳐 설치된다. 보세구역의 기능은 기본적으로 자유무역지역과 비슷하다. 각국은 일반적으로 특수 상품을 제외한 일반 상품에 대해 보세구역을 자유롭게 출입할 수 있도록 규정하고 있다. 보세구역에 들어오는 외국 상품은 수입세 납부를 일정 기간 미룰 수 있으며, 만약 재수출이 이루어질 경우 수출세를 납부할 필요가 없다. 보세구역으로 들어오는 상품은 보관, 재 포장, 선별, 혼합, 전시, 가공, 제조 등이 가능한데, 그 예로 중국 상하이의 와이까오차오 보세구역을 들 수 있다.

**자유구역(Free perimeter)과 통과지대.** 주로 소수 아메리카 대륙의 국가(멕시코 등)들이 실시하는 조치로, 일반적으로 자국 내의 한 지방 혹은 몇 개 지방의 국경 지역에 설치되며, 특징은 자유무역지역과 비슷하고, 그 목적은 외자를 이용한 국경 지역 경제 발전에 있다. 수출가공지역에 비해 자유구역의 상품은 가공 후 소수의 상품만이 수출되는데, 이러한 지역의 예로 멕시코의 후아레스, 메히칼리 등을 들 수 있다.

통과지대는 연해 국가가 인접 국가와의 무역 수출입 편의를 위해 일부 항구 또는 국경 지역에 설치한 특수 지역을 말하며, 통과 화물에 대해 세관 수속 간소화가 가능하고, 통과관세 면제나 통과비용 소액 징수 등의 혜택이 주어진다. 통과화물은 통과지역에서 단기간 보관, 재포장이 가능하지만, 가공은 불가능하다.

**종합형 경제특구.** 종합형 경제특구는 수출가공지역의 기초에서 형성, 발전된 것으로, 세계 경제특구 발전의 새로운 단계와 추세라 볼 수 있다. 종합형 경제특구는 수출가공지역과 자유무역지역이 가지는 일반적인 특징 외에도 규모가 크고, 경영 범위가 넓으며, 업종과 기능이 다양하다는 특징을 더 가지고



있다. 이 경제특구는 소규모의 수출가공지역보다 더 많은 장점이 있고, 그로 인한 경제적 효과도 매우 크다. 수출 가공업과 수출입 무역 외에도 재배업과 관광업, 금융 서비스업, 교통, 전신 및 기타 업종이 종합형 경제특구 안에 함께 어우러져 있으며, 중국의 선진 경제특구가 그 대표적 예이다.

**과학 기술형 경제특구.** 과학 기술형 경제특구는 대학이나 과학 연구 기관에 의탁하여 각종 우대 조치나 조건상의 편의를 제공, 아이디어와 자금을 집중시켜 수준 높은 신흥 산업개발기지로 발전한 지역으로, 싱가포르의 Kent Ridge 과학공업단지를 예로 들 수 있다.

## 一. 자유경제특구 설치의 목적과 역할

세계 각국 특히 개발도상국은 자국의 실제 사정에 근거, 각자 목적과 필요에 의해 자유경제특구를 설치했다.

### 1) 국제 무역 발전의 촉진

①자유경제특구는 각종 편의를 제공함으로써 외국 상품의 자유로운 수출입을 가능케 하고, 통과 수속과 환적 및 재수출에 필요한 각종 수속에 편의를 제공한다. 자유항과 자유무역지역, 보세창고지역 등에는 저장 시설이나 전시 시설이 완비되고, 각종 서비스가 양호한 상태이므로 상품 수출입과 출시 대기 기간 동안 저장과 정리에 유리하다. 이러한 조건에 힘입어 국제 무역 발전은 촉진될 것이다.

②자유경제특구는 세금 감면 혹은 면제 등의 우대조치 외에도 토지 사용, 창고 및 작업실 임대, 임금, 수도, 전기 에너지 공급 등에 있어 지출을 절감할 수 있는 우대 조치를 취하고 있다. 또한 투자자의 생산 비용 및 상품의 원가 절약에 앞장서고 투자자의 이익 보호에 유리하도록 함으로써 국제 무역 발전을 추진하고 있다.

③자유경제특구는 우수한 지리적 위치와 각종 편의 및 우대 조건을 갖추고 있어 제 기능을 발휘에 도움이 된다. 때문에 동서 간, 남북 간의 무역 전개가 가

능해져 국제 무역 추진에 큰 힘이 되고 있다.

## 2) 가공 제조업 발전으로 촉진된 자유경제특구에서의 세계 경제 발전

자유경제특구 중 수출가공지역 대부분이 외자를 이용한 기술 및 관리 방식을 도입하는 적극적인 조치를 취하고 있다. 이는 국제 자본 이동과 기술 이전의 발판을 마련할 뿐만 아니라 세계적인 산업 구조 조정 가속화에도 도움이 되어 세계 경제 발전을 촉진하고 있다.

### ①자유경제특구는 국가 간 자본 이동과 기술 이전을 추진하였다.

제2차 세계대전 이후, 국제 경제 기술 교류와 협력이 광범위하게 전채되면서 자본의 국제 유동량 역시 빠르게 증가하였다. 세계은행의 자료에 따르면, 세계 70여 개의 수출가공지역에서의 생산 설비 투자액이 50억 달러에 달했다고 한다. 그 중 1970년대 후반에만 필리핀 바단 수출가공지역에서 2억 달러, 스리랑카 투자촉진지역에서 1억7천만 달러를 끌어들이고, 대만의 수출가공지역 세 곳이 1982년까지 총 3억6천만 달러를 끌어들이었다. 이와 함께 자본 이동과 기술 이전이 나날이 긴밀해지는 추세가 나타남에 따라, 더 많은 수출가공지역이 기술 설비와 관리 지식을 공업 발전의 핵심으로 삼게 되었으며, 이로 인해 외국 자본 유입에 따른 기술 관리 경험 역시 수출가공지역에 도입되었다.

발전 중인 많은 수출가공지역은 이미 기존의 섬유, 의류 등의 가공 공업에서 반도체, 가전, 광학 기술과 정밀 기기 등 공업으로 주 대상을 변화시켰고, 심지어 첨단 과학 기술 및 관련 산업을 발전시키는 단계에까지 이르러, 신주(新竹)와 Kent Ridge 과학공업단지와 같은 지역이 형성되었다. 때문에 자유경제지역에서 기술은 국가 간 자본 이동에 있어서 긍정적인 역할을 하였다.

### ②자유경제특구는 국제적인 산업 구조 조정과 변화를 촉진했다.

제2차 세계대전이 이후, 신기술 혁명이 가속화됨에 따라 미국, 서유럽, 일본 등 선진 자본주의 국가들은 각종 신기술 설비 산업을 토대로 원자력, 고분자 합성, 반도체, 레이저 및 생물 사업 등 새로운 산업 발전을 이루게 되었다. 이러한 추세에 발맞추어 이들 국가는 도태된 전통 산업을 노동 원가가 저렴한

개발도상국이나 지역으로 이전하였다. 이에 따라 1960년대부터 70년대까지 싱가포르, 한국, 홍콩, 대만 등 개발도상국가의 수출가공지역은 섬유, 조선, 기계, 화학 등 많은 전통 산업을 받아들이게 되었다.

그러나 이러한 경제특구, 나아가 경제특구를 조성한 국가와 지역의 발전으로 신흥 공업국으로 거듭난 이들 국가는 산업 구조의 업그레이드와 조정을 감행하며, 전통 산업들을 기타 개발도상국으로 이전하기 시작했다. 이는 자유경제지역이 세계 산업 구조 조정의 중요한 매개체이자, 세계 경제 발전의 원동력임을 증명하고 있다.

3) 자유경제특구의 설립과 발전은 해당 국가의 경제 발전을 촉진시킬 수 있다.

모든 국가와 지역에서 자유경제특구를 설치하는데, 이는 보통 외국 자본을 이용하기 위한 것으로, 이들 국가와 지역은 선진 기술 및 경영 관리 방법을 도입하여 취업 문제를 해결하고, 기술 배양과 인재 관리를 통해 수출 산업의 발전과 대외 무역 확대를 꾀하며, 외화 소득을 증가시켜 자국과 지역 경제 발전을 촉진시키고자 한다.

①거액의 외자 도입으로 건설 자금 부족을 해소했다. 한국의 수출가공지역의 경우, 일본 제조상이 단독 혹은 합자 경영 기업 방식으로 투자한 자금이 1977년에는 총 투자액의 88%를 차지했다.

②선진 기술과 과학적 관리 방법을 도입, 상품의 세대 교체를 촉진시켰다. 인도의 수출가공지역의 경우, 해당 지역의 생산 기술 향상 촉진을 위해 상품의 세대 교체를 가속화 하였으며 전자 제품 생산을 전문으로 하는 외자 기업을 유치해 국제 시장 경쟁에서 비교적 유리한 위치를 차지하였다.

③노동 취업의 확대로 국민 생활수준을 향상시켰다. 한국은 세계에서 수출가공지역 중 취업 밀도가 가장 높은 곳으로, 마산과 이리 두 곳에서만 12만 명의 취업 문제를 해결하였으며, 이들 지역은 수출가공지역 중 취업 인구가 가장 많은 곳이다. 말레이시아는 페낭의 셀레베스에 수출가공지역을 세운 후, 실업 문제 개선뿐 아니라, 심지어 노동력 공급 부족 현상마저 나타날 정도였다. 노동 취업과 자유경제특구 경제의 발전에 따라 현지 국민들의 일인당 GNP도

증가하였고, 그들의 생활수준 역시 크게 개선되었다. 싱가포르의 경우 현재 일인당 GNP가 3만 달러를 넘어 아시아에서 일본의 뒤를 잇는 고생산, 고소득, 고소비의 국가가 되었다.

## 二. 자유경제특구의 설립 조건

### 1) 유리한 지리적 위치가 관건

자유경제특구 안에서 생산에 필요한 원자재는 국내외에서 운송해와야 하고, 완성품은 국제 시장으로 수출된다. 시세 변화가 눈에 띄는 상황에서 지리적 위치는 무역 이익에 직접적인 영향을 끼칠 수 있다. 때문에 각국은 자유경제특구 설립할 때 일반적으로 국제 해운 항구나 국제공항과 인접한 곳을 고른다. 한국의 마산수출가공지역은 부산항과 가깝고, 말레이시아의 페낭 자유무역지역은 주변의 싱가포르, 자카르타, 방콕, 도쿄 등지를 직항으로 오가고 있다. 1959년 아일랜드의 새넌 지역에 새넌 공항을 중심으로 한 국제 항공 자유무역지역이 설립되었으며, 매우 빠르게 발전하고 있다. 국내 교통이 편리한 지역에도 설립되는데 브라질의 마나우스 자유항의 경우 아마존 강 평원의 중심에 위치해 해안과는 1,600km나 떨어져 있고 철로나 고속도로가 만들어지지 않은 도시지만 발달된 내륙수운과 항공 노선이 있어 아무 불편 없이 국내외를 왕래한다.

### 2) 풍부한 노동력의 공급

경제특구의 위치를 결정할 때에는 보통 풍부한 노동력 공급이 이루어질 수 있는 지역을 선택한다. 일반적으로 풍부한 노동 인력, 높은 기술 수준, 낮은 임금을 가장 이상적인 조건으로 꼽는데, 스리랑카의 경우, 유리한 지리적 위치 외에도 일정한 문화 기술 수준을 갖춘 풍부한 노동력 자원을 아주 낮은 원가에 이용할 수 있다. 때문에 아시아 국가와 많은 서유럽 국가들이 경쟁적으로 스리랑카 공장 건설에 투자하고 있다.

### 3) 판매, 소비 시장, 원자재 생산지와 가까운 거리

판매 시장이 가까우면 운송비와 보험료 및 기타 상품 유통 비용을 절감할 수 있고, 원가를 낮춰 상품의 경쟁력 제고에 도움이 된다. 미국, 일본, 독일 등 선진국의 대외 투자는 자본 수출 외에 새로운 상품 시장 점령을 위한 것이라

는 점이 더욱 중요하다. 때문에 소비 시장과 지리적으로 가깝게 되면, 외국 상인들을 끌어 모으는데 큰 도움이 될 것이다. 원자재 생산지와 가깝다면 현지 자원을 이용해 원가를 낮출 수 있다. 필리핀의 다보스, 삼보양가 수출가공지역은 풍부한 현지 농업 자원을 이용, 농·공·상 연합 기업의 빠른 발전을 이루었다.

#### 4) 양호한 사회 인프라 시설

사회 인프라 시설에는 운수, 통신, 주택, 공장 및 전기, 수도, 열 공급 등의 시설이 있다. 위 조건들은 가장 기본적인지만, 막대한 자본을 필요로 하는 시설이다. 일부 국가와 지역은 대도시나 대도시 교외 지역에 자유경제특구를 형성하는데, 이는 사회 인프라 시설을 가까이서 이용할 수 있기 때문이다. 대만의 가오슝, 난쯔, 타이중 수출가공지역은 이미 조성된 공업 지역 내에 만들어져 기존 인프라 시설을 이용함으로써 개발과 건설 과정을 가속화할 수 있었다.

#### 5) 편리한 부지사용과 저렴한 임대료를 앞세운 우대 정책과 조세 정책

편리한 부지사용과 저렴한 임대료 역시 외국인 투자자들이 중요시하는 요소이다. 외국인 투자자가 합법적으로 생산 경영에 참여할 경우, 재정적인 지지와 함께 국내 기업과 동등한 국민 대우를 받을 수 있고, 생산 활동과 관련된 수출입 무역 활동을 자유롭게 진행할 수 있다. 세금 우대 정책이란 수출입 관련 상품에 대한 관세를 면제해주는 것으로 수출가공지역 내에서 관련 기업의 수출 상품 가공과 제조에 필요한 원자재와 기계 설비, 반제품 등 상품을 수입할 때 수입 관세를 면제해주고, 수출 기업에 대해서는 기업 관세 면제와 함께 수출 상품 보조금을 통해 국제 시장에서의 경쟁력 제고에 도움을 주는 것을 말한다.

### 三. 자유경제특구의 발전 상황

1228년에 프랑스는 남부 마르세유에 자유무역지역을 개척하고 외국 화물의 납세에 대한 편의 제공을 위해 항구 지역 내에 특정 지역을 정해 외국 화물의 항구 반입과 재출항을 허가하였다. 15세기 이후에는 독일 북부의 몇 개 자유시가 공동으로 자유무역지역(‘한자 동맹’)을 설립하였고, 동맹 내부의 통상 무역 촉진을 위해 함부르크와 브레멘 두 지역을 자유무역지역으로 정하였다. 이

는 봉건 사회 말기의 자유항과 자유무역지역의 모델이 되었다.

1547년 이탈리아는 서북부 제노바 만에 리보르노 자유항을 조성하였는데, 이는 세계 최초로 정식 명명된 자유항이었다. 이후 자유항과 자유무역지역이 서유럽 각지에 생겨나기 시작했다. 18세기에 자본주의의 발전과 대외 무역의 확대가 계속됨에 따라 유럽의 독일과 프랑스, 그리고 19세기의 덴마크, 포르투갈 등 국가가 함부르크, 브레멘, 뵐메르, 코펜하겐, 보르도(포르투갈) 등을 주요 항구 도시로 선포하였으며, 일부 지역에 자유무역지역을 설립했다. 이러한 구역에서는 무관세 수출입 조건으로 외국 상선을 끌어들였고, 중개 무역을 확대시켜 현지 경제 발전을 이끌었다.

19세기 이후, 자유경제특구는 세계 기타 지역으로 확대되었다. 항해 사업의 진보와 국제 무역의 발전에 따라, 특히 제국주의 식민주의가 고개를 들면서 지중해 페르시아 만과 인도양에서 동남아 일대로 확산되었다. 서양의 식민 통치자들에게 정복당한 일부 주요 항구는 속속 자유항과 자유무역지역으로 바뀌게 되었는데 그 중에는 지브롤터, 탕제, 야딩, 지부티, 고아, 싱가포르, 페낭, 홍콩, 마카오 등이 포함되어 있었다.

자유항과 자유무역지역이 아메리카 대륙에 형성된 시기는 다른 지역보다 다소 늦은 편으로 1923년 우루과이의 콜로니아 자유무역지역 및 멕시코 북부 티후아나와 메히칼리 자유무역지역이 각각 형성되었는데 이는 아메리카 대륙에서 비교적 일찍 형성된 자유무역지역이고, 미국의 경우 1936년에 최초의 대외 무역지역이 생겼다.

제2차 세계대전 이후, 세계 정치와 경제에는 많은 변화가 일어났다. 서양 선진국의 노동집약형 산업이 임금 상승으로 인해 유지가 어려워지자 새로운 시장 개척이 필요하게 되었고, 새로운 시장을 찾아 나서기 시작했다. 이와 반대로 독립하는 식민지 국가들이 속속 등장하면서 민족 경제 발전을 위해 국가 산업화의 실현을 꾀하기 시작했고, 많은 국가와 지역이 새로운 자유항 지역, 즉 ‘수출가공지역’을 만들기 시작했다. 세계 최초로 수출 가공 활동이 진행된 자유항 지역은 1958년 아일랜드에 설립된 새넌 수출자유무역지역이다. 그 뒤를 이어 푸에르토리코와 인도에도 설립되었다.

그러나 공식적으로 ‘수출가공지역’의 명칭을 사용하고, 그 이름에 걸맞는 규

칙을 제정한 것은 대만이다. 대만은 1966년에 가오슝 수출가공지역을 조성하고, 업무 범위를 확대하여, 가공지역 내 가공, 제작 활동을 진행하기 시작했다. 또한 수출가공지역이 기초 단계인 노동집약형 산업에서 기술집약형으로 끊임 없이 발전했다. 아시아에서 그 시작이 비교적 빨랐던 대만과 한국, 싱가포르는 이미 이 방면에서 눈에 띄는 발전을 거두었다.

1970년대 말, 80년대 초 일부 개발도상국과 지역은 기존 수출가공지역의 경험과 교훈을 토대로 과학 기술형 경제특구를 조성하기 시작했다. 싱가포르의 경우는 Kent Ridge에 과학산업단지를 건설하였다. 과학단지는 첨단 기술과 기술집약형 산업이 발달하고, 상품 수출 및 내수가 가능하며, 교육, 과학 연구, 생산, 경영이 통일된 특징을 가지고 있다. 가장 대표적인 곳이 미국의 '실리콘 벨리'와 영국의 '케임브리지 과학단지', 일본의 츠쿠바, 대만의 신주 등이다. 오늘날 자유경제특구의 국제적 위상이 나날이 높아지고 있으며, 자유경제특구는 글로벌화 되어가고 있다.

## 제2절 세계주요자유경제특구의 분포

세계 자유경제특구가 발전하는 수 백 년 동안 각종 명칭과 유형의 경제특구가 만들어졌고, 1970년대부터 세계 자유경제특구는 급속한 발전 단계로 들어섰다. 이에 대한 최근의 관련 통계에 따르면, 전세계에 1,000여 곳에 이르는 자유경제특구가 조성되어 있는데, 그 중 선진국의 자유경제특구가 1/3을 차지하고, 개발도상국에 있는 자유경제특구가 2/3를 차지하며, 미국에만 200곳이 넘는다고 한다.

### 一. 아시아의 수출가공지역

아시아에서는 자유항과 자유무역지역이 비교적 일찍 조성되었고, 홍콩과 싱가포르의 경우, 자유항으로서의 역사가 100년이 넘는다. 1960년대에 대만에 최초의 수출가공지역이 생긴 후 세계 각지에서 이를 모방하기 시작했다. 인도, 스리랑카, 싱가포르, 말레이시아, 한국이 모두 수출가공지역을 조성했으나, 세

계의 수출가공지역 중 말레이시아, 한국, 대만에 조성된 곳이 가장 모범적이라는 평가를 받아, 수출가공지역에 대한 많은 개념이 이들 국가와 지역을 모델로 삼아 만들어졌다. 현재 전체 수출가공지역의 반 이상이 아시아에 집중되어 있으며, 내륙 국가 외에도 연안 국가와 지역은 거의 수출가공지역 위주의 자유경제특구를 조성하였고, 그 수가 약 170여 곳에 이른다.

외자의 출처는 주로 일본이며, 수출 시장은 여러 곳이 있기는 하지만, 미국이 주 시장이고, 아시아와 유럽이 그 뒤를 잇는다.

1) 대만은 1966년부터 가오슝 수출가공지역을 설립한 후 지금까지 가오슝, 난쯔, 타이중에 수출가공지역을 조성했다.

2) 한국에는 총 4곳의 수출가공지역이 있다. 마산은 한반도 남동부 주요 항구인 부산 서쪽에 위치하며 1970년에 수출가공지역이 완성되었고, 이리는 서해안 군산에 인접한 도시로 1973년에 수출가공지역이 조성되었다. 이 밖에도 인천과 서울(구로동)에 수출가공지역이 있다.

3) 말레이시아에는 23곳의 수출가공지역이 있다. 대부분이 1970년대 초에 만들어진 곳으로 판중플링, 바투페링기 (말라카주), 바얀레파스(페낭), 라부안(라부안섬), 세인스(조호르주)등에 조성되어 있다.

4) 필리핀에는 16곳이 있는데 1970년대 말부터 80년대 초까지 조성된 곳으로 바콜로드, 벵게트, 바탕가스, 바단, 다보스, 막탄, 팔라, 삼보앙가 등이 있다. 1969년에 조성된 바단 수출가공지역은 루손 섬의 바단 반도 남쪽에 위치하고 있으며 수 년간의 건설을 통해 만들어졌고, 대량의 외자 도입과 우수한 성과를 자랑한다.

5) 인도에는 총 5곳의 수출가공지역이 있는데 칸드라, 덤덤, 구르가온, 루디아나 수출가공지역은 1965년에 만들어진 곳이고, 산타크루즈 수출가공지역은 1975년에 만들어진 곳이다.

인도 산타크루즈 수출가공지역은 지리적 입지 조건이 우수한 뭍바이 항 인근에 위치하고 있다. 뭍바이 항은 국제 수준의 화물 하역 시설을 갖추고 있고,



뭍바이 공항과 인접해 있다. 이들 항구와 공항은 국제 항공기와 선박이 자주 왕래하는 곳이다. 또한 이 지역에는 숙련된 노동자와 기술자가 갖춰져 있고, 지역 건설과 시설이 양호한 편으로, 이러한 좋은 조건에 힘입어 많은 대외 자본을 끌어들이고 있다.

이 지역은 전자 상품을 주로 생산하며, 상품은 전량 수출되어 미국, 서유럽, 일본 등 주요 시장으로 진출했다.

6) 싱가포르: 1919년 싱가포르가 자유항이 된 후부터 1978년 말까지 모두 21곳의 수출가공지역이 생겼다. 아예르라자, 앙모키오, 베독, 주룽(1961년 설립), 칼랑분지, 칼랑공원, 그렌지, 레드힐, 샘바왕 등이 대표적인 수출가공지역이다.

7) 태국에는 다오카농(1971년 설립), 방창, 방푸, 방피, 치앙마이 람퐁, 라용, 싸이파이 등 총 11곳의 수출가공지역이 1986년 전후로 건설되었다.

8) 인도네시아에는 1972년에 만들어진 누사텡가라, 수라바야 외에도 1983년에 조성된 자카르타, 중부자바 등 총 9곳의 수출가공지역이 조성되어 있다.

9) 파키스탄에는 발루치스탄(1974년)과 카라치, 라호르(1979년) 3곳이 있다.

10) 방글라데시에는 치타공, 다카, 쿨나 등 4곳의 수출가공지역이 1984년에 건설되었다.

## 二. 아프리카와 중동의 자유경제특구

1970년대부터 아프리카에는 총 20개 국가에 130여 곳의 자유경제특구가 만들어졌으며, 주로 모리셔스와 튀니지, 이집트에 집중되어 있다. 그 중 모리셔스에 88곳, 튀니지에 14곳(정부가 지정한 지역에 조성된 수출가공지역으로 1972년 완성), 이집트에 7곳이 집중되어 있으며, 라이베리아에 1곳(1975년), 세네갈에 다카르 수출가공지역 1곳이 있다.

1) 이집트의 알렉산드리아, 카이로, 포트사이드, 수에즈 등 수출가공지역(자유공업지역).

알렉산드리아 수출가공지역은 알렉산드리아 만과 인접해 있고, 카이로 수출가공지역은 나세르 공항 부근에 위치하며 카이로로부터 4km 떨어져있다. 포트사이드 수출가공지역은 포트사이드 근처로 수에즈 운하가 유입되는 지중해 입구에 위치해 있으며, 이 주변에는 상공업 단지가 있어 이집트에서 가장 많은 외자기업이 진출해있다. 현재 100여 개의 투자 신청 사업이 허가되어 있는 상태이다. 수에즈는 수에즈 항과 인접해 있다.

위와 같은 4곳의 수출가공지역은 중동에서 가장 크게 발전한 경제특구이다. 현재 20여 만 취업 인구의 일자리가 해결되었으며, 약 200여 개 기업이 상주하고 있다. 이들 기업은 통과화물 저장, 가공 제조업, 금융, 서비스업 등 4가지로 분류할 수 있는데, 가공 제조업에는 주로 섬유, 화학 공업, 의약, 식품, 야금, 석유 등이 있다. 또한 이 지역에는 10여 곳의 은행과 상당수의 서비스업 시설이 마련되어 있는데, 그 중 미국 및 이집트가 공동 투자한 항목이 가장 많고, 일본과 아랍권 국가들의 공동 투자도 이루어지고 있다.

2) 모리셔스는 1971년에 아프리카 최초의 수출가공지역을 건설하였고, 현재까지 100여 곳의 수출가공지역을 정부가 지정한 23개 지역에 만들었다.

모리셔스는 동 아프리카 인도양에 위치한 섬나라로 해운이 편리하여 세계 거의 모든 대형 항구와 항로 연계가 되어있다. 국내 도로 역시 비교적 발달하여 원자재 수입과 완제품 수출에 유리한 운송 조건으로 작용하고 있다.

모리셔스는 값싼 노동력과 우수한 시설로 대외 자본을 끌어들이게 되었으며, 이로 인해 수출 가공이 빠르게 발전하여 1974년부터 1977년까지의 수출액은 10배나 증가하였다. 모리셔스 수출가공지역은 모리셔스 경제 발전에 큰 역할을 함으로써 모리셔스를 세계적으로 우수한 성과를 거둔 나라 중 하나로 만들었으며, 섬유, 의류, 전자 제품, 다이아몬드와 화훼를 주 생산 및 가공 품목으로 하여 세계 시장에 진출했다.

### 三. 유럽의 자유경제특구

유럽은 자유경제특구의 발원지로서, 현재 유럽에 있는 130곳의 각기 다른

‘자유경제특구’는 모두 역사적으로 비교적 일찍 산업 발전이 시작된 국가에 조성되어 있다. 특히 중개무역이 발달한 국가가 대표적인데, 이들 국가는 대부분 주요 항구, 해운 항로 및 국제공항 부근에 중개 무역의 편의를 돕는 자유무역 지역을 만들었다. 최근 유럽과 미 대륙 산업 국가들이 조성한 자유무역지역은 보통 중개무역, 대외 무역 및 가공 제조업을 겸하고 있다. 또한 해당 지역 내에서 가공 및 제조된 상품은 부가가치세를 면제해준다. 유럽의 자유경제특구는 남부 유럽과 중부 유럽, 서부 유럽에 가장 집중되어 있다. 남부 유럽의 스페인, 이탈리아, 그리스, 지부롤타에는 32곳의 자유경제특구가 만들어졌으며, 그 중 스페인이 18곳으로 가장 많다. 중부 유럽의 스위스에 28곳, 오스트리아에 4곳이며, 서부 유럽의 영국, 프랑스, 독일, 아일랜드, 네덜란드에 24곳이 조성되어 있는데 그 중 프랑스에 가장 많이 집중되어 있다. 동유럽의 루마니아, 헝가리 및 유고슬라비아에 19곳의 자유경제특구가 건설되었고, 북유럽의 핀란드, 스웨덴, 덴마크는 10곳으로 가장 적은 수를 보이고 있다.

#### 1) 독일의 자유항과 자유무역지역

함부르크 자유항(1881년). 함부르크 항은 유럽 최대 다목적 항구 중 한 곳으로 엘베이 강 연안의 북해에서 100km 떨어진 지역에 위치하고 있다. 남북, 동서 해운이 만나는 지점에 위치한 함부르크 항은 중요한 국제 무역의 요충지이며 그 중심이 바로 함부르크 자유항이다. 자유항의 면적은 14 평방미터로 함부르크 항의 1/6을 차지한다.

자유항은 화물 선박 제공이나 보관, 선박 수리 등에 이용될 뿐 아니라, 각종 대규모 국제 무역과 공업 생산에 이용된다. 자유항 내의 조선소와 하청 업체들이 조선업에 종사하고 있으며, 그 노동자 수만 1만 2천 명에 달한다. 조선업 외에도 기계 건설업과 석유업이 중요한 업종이다. 자유항 내에는 각종 시설과 기계가 갖추어져 있는데, 철도, 체신, 상업 기관, 이동식 식당 등의 시설에 6만 명가량의 직원이 일하고 있다. 함부르크 항은 사실상 이미 상공 복합형 자유무역지역이 되었다.

독일 북부에는 브레멘, 쿡스하펜, 엠덴 등 항구 도시가 더 있으며 모두 자유무역지역을 갖추고 있다.

#### 2) 아일랜드의 새넌 수출가공지역

새넨은 아일랜드 서부의 해안 마을이며 북미에서 대서양을 거쳐 유럽으로 오기 위해 반드시 거쳐야만 하는 지역이다. 1930년대 이후 공항을 재건축 하였고, 50년대에 공항 확대에 나서 대서양을 지나가는 항공기의 절반이 주유나 환적을 위해 이곳을 거쳤으나 후에 공항은 그 역할을 잃게 되었다.

이런 새넨 공항을 살리기 위해 그곳에 수출가공지역이 세워지게 되었고, 낙후된 경제에 공업 기초마저 전무했던 새넨 공항은 20여 년 동안 빠른 경제 발전을 거두게 되었다. 외자를 이용해 공업 발전에 나서면서, 수출 가공 산업을 발전시켜 공장이 전무했던 새넨에 48곳의 공장을 건설하기에 이르렀다. 또한 기술집약적 산업을 강조, 공업용 다이아몬드, 전기 설비, 육상 보링 설비 등 품목을 생산하였고, 1979년 무역 흑자가 1억2천5백만 달러에 달했다. 또한 이 지역에서는 관광업 발전에도 큰 관심을 보여, 42개 쇼핑센터를 만들고 숙박 시설 등 서비스 기업 개발에 나선 결과 또 다른 외화 수입원을 개발하게 되었다.

### 3) 네덜란드의 보세창고지역

네덜란드는 암스테르담에 보세창고지역을 만들고, 가공 제조업에 주력했다. 빌렘스타드와 오랑예스타드에 자유무역지역이 건설되었으며, 스키폴에 자유항이 만들어졌다.

이밖에도 영국, 프랑스, 이탈리아, 오스트리아, 핀란드, 스웨덴, 덴마크, 그리스, 스페인 등에 모두 자유경제특구가 만들어졌다.

이외에도 러시아는 앞으로 두 곳의 자유경제특구를 만들 것이며, 그 중 한 곳은 러시아와 핀란드 경계인 상트페테르부르크 국경 지역 서북부 부근에 조성해 공업 및 과학 기술 방면의 개발에 주력하게 될 것이고, 다른 한곳은 극동 블라디보스토크 부근의 나훔카 지역에 만들어 원자재 가공 지역으로 거듭나게 될 것이다.

## 四. 라틴 아메리카의 수출가공지역 및 자유무역지역

라틴 아메리카의 대부분 국가에서 수출가공지역 혹은 자유무역지역을 만들

었다. 해당 지역에서 이루어지는 중개무역은 인접 국가 외에도 대부분이 미국으로의 중개 무역이나 대미 수출 위주로 돌아가며, 미국 자본이 외자의 주를 이룬다. 최근 그 발전이 매우 빠르게 진행되고 있으며, 서양 국가 혹은 아시아의 일부 개발도상국과 지역이 라틴 아메리카 수출가공지역 혹은 자유무역지역을 이용하는 사례가 눈에 띄게 증가하였다.

현재 라틴 아메리카 26개 국가에 100여 곳의 자유경제특구가 형성되어 있으며, 비교적 성공적인 사례로는 브라질의 마나우스 자유무역지역과 멕시코의 바하칼리포르니아 자유구역, 파나마의 콜론 자유무역지역 등이 있고, 멕시코에 가장 많이 조성되어 있다.

#### 1) 브라질 마나우스 자유무역지역(1967년)

브라질 마나우스 자유무역지역은 아마존 열대 밀림 중심 지역에 위치한다. 리오네그로의 하천항으로, 아마존 강에서 바다로 통하는 곳으로부터 약 1,700km 지점에 있다. 철도와 고속도로가 갖추어지지 않은 이곳은 해운과 항공 운송을 통해 해외와 연결된다. 이 지역의 발전으로 수출가공지역 면적이 221평방미터까지 확대되어, 이미 세계 최대의 수출가공지역이 되었다.

이 지역은 외국인 투자자와 바이어들에게 1967년부터 30년 동안의 면세 혜택을 주는 등 세금 우대 조치 위주의 우대 혜택을 주고 있다. 1979년 자유무역지역의 수출액은 6천만 달러를 기록했고, 1982년에는 2억 달러로 늘어났다. 자동차, 가전, 시계, 섬유, 의류 등 상품은 이미 미국과 서유럽 등 20여 개 국가와 지역에 수출되었다.

#### 2) 파나마 콜론 자유무역지역

1948년에 조성된 이곳은 이미 세계에서 가장 중요한 중개항이자 무역의 중심이 되었다. 이 지역은 중요한 국제 항로인 파나마 운하의 요충지이자 두 대륙을 잇는 관문이며, 남북 아메리카의 연결 지대에 있기 때문에 그 발전 잠재력이 매우 크다.

파나마는 교육을 받은 숙련된 기술자를 보유하고 있고 각종 우대를 제공하

며, 천혜의 운하 조건을 갖추고 있어 전 세계가 파나마 투자에 관심을 보이고 있다. 최근 몇 년 동안 유럽 은행과 일본 산업 은행, 세계은행이 만든 국제 재단이 파나마와 협정을 체결, 콜론 자유무역지역의 발전을 위해 거액의 대출을 제공하여 자유무역지역의 건설을 확대, 가속화 하고 있다. 이는 콜론 지역을 대서양에서 파나마 운하로 진입하는 가공, 설비, 제조, 저장, 집산, 금융의 중심으로 만들기 위한 것으로, 콜론은 서반구 최대의 자유무역지역이 될 것이다. 멕시코는 미국과의 인접한 지리적 입지 조건을 내세워 멕시코와 미국 국경에 20km에 달하는 자유지역을 건설하였다.

## 五. 미국의 자유무역지역

미국은 세계에서 경제특구가 가장 많고 발전이 가장 빠른 국가이다. 미국의 대외무역지역 건설은 50여 년의 역사를 가지고 있다. 1936년에 뉴욕 시 브룩클린에 최초의 대외무역지역이 형성된 후, 1972년까지 총 12곳이 만들어졌으며, 1972년 이후에 급속도로 발전하기 시작해 1990년까지 200곳이 넘는 자유무역지역이 형성되었다.

1970년대 이후에 일어난 미국 대외무역지역의 고속 발전은 다음과 같은 요소의 영향을 받았다.

①대외 무역 지역에서는 완비된 시설을 바탕으로 각종 편의를 제공한다. 예를 들어 상품의 반입과 저장에 대해 면세 혜택을 주고, 해당 지역 내에서 상품의 하역과 저장, 설비, 제조, 발전에 필요한 장소와 현대화된 해상, 육로, 항공 운송 시설 등을 제공하고 있다.

②미국의 노동 원가 하락으로 노동 원가가 서유럽, 일본, 캐나다 등 국가보다 낮았다.

③대외무역지역에서 조립된 완제품의 세율이 부품 세율보다 낮은 경우가 많았다. 자동차의 경우, 조립이 끝난 자동차의 세율은 가격의 3%였지만, 부품의 세율은 3-20%로 대외무역지역으로 진출해 조립과 제조업을 하고자 하는 외국 기업의 관심을 불러 일으켰다.

미국의 대외무역지역은 뉴욕, 뉴올리언즈, 캘리포니아, 시애틀, 호놀룰루, 리틀록, 켄사스, 세인트요셉, 시카고, 버팔로, 보스턴, 마이애미, 피스버그, 필라델피아, 롱비치, 발티모어, 태평양에 있는 광 등 거의 모든 주요 항구 도시에 분포되어 있다. 마이애미 자유무역지역은 플로리다 반도 남부에 위치하는데, 이 지역이 파나마 자유무역지역과 매우 인접해 있기 때문에 베네주엘라, 파나마, 한국, 독일 등 국가의 상인들이 몰려들어 장소를 임대해 각종 상업 무역 활동에 종사하고 있다.

미국의 대외무역지역은 타국의 자유항 및 자유무역지역과 비슷해 중개무역을 위주로 하는 지역, 제조를 위주로 하는 지역, 중개와 제조를 겸하는 지역 등이 있다. 제조업 지역은 내수와 대외 판매로 구분하는데 대외 판매의 주요 시장은 라틴 아메리카로, 보석, 카메라, 전자 제품, 담배, 주류, 의류, 포목, 가정용 식기 등 고부가가치 상품이 주를 이룬다. 1978년 수출된 상품이 미국 수출 상품 총액의 15% 가량으로, 이는 대외무역지역이 미국 경제에 긍정적인 역할을 하며, 실업 및 무역수지 불균형에서 오는 부담을 일정 부분 덜어준다는 사실을 보여준다.

오세아니아의 오스트레일리아는 1986년 다윈에 최초의 자유경제특구를 건설했고, 1988년에 피지가 자유무역지역 설립을 선포했다.

## 제3장 국제 무역의 교통과 수송

### 제1절 개요

교통과 수송은 국민 경제의 물질적 생산 분야가 아니라 생산 과정에서 이루어지는 유통 분야의 연계를 뜻한다. 제2차 세계대전 이후 과학 기술의 발전은 교통 수송업의 발전을 가져왔다. 기차, 자동차, 선박, 항공기 등 현대화된 교통 수단은 대형화, 고속화, 전문화, 자동화되어 가고 있다. 특히 컨테이너 운송의 출현과 이용은 각 수송 방식의 조화를 촉진시켜 기존의 단일화된 수송 방식을 복합 운송으로 바꿈으로써 수송의 효율을 크게 촉진시켰다.

수송업의 발전은 국제 무역의 발전과 큰 관련이 있으며, 국제 무역의 발전과 수송업 규모의 확대는 함께 이루어져야 한다. 세계 각국 각지에서 생산성이 향상되고, 국제 무역액이 나날이 확대되면서 국제 화물 운송량이 증가했고, 수송책임 역시 확대되었다. 이러한 필요성에 의해 각종 현대화된 수송 도구가 등장하고, 파이프라인 수송 역시 급속도로 발전하였다. 신흥 운송 방식이 연구되고 있는 가운데 자기부상열차가 선진 자본주의 국가에서 운행되고 있다. 이 밖에도 수송 시스템 구조와 경영 관리 업무 역시 나날이 개선 및 현대화 되어 가고 있다. 이는 국제상의 경제적 연계를 강화하고, 국제 분업의 심화와 국제 무역 발전 촉진에 매우 중요한 역할을 하고 있다.

운송은 적재 도구와 운송 루트에 따라 철도운송, 도로운송, 수상운송, 항공운송, 파이프라인운송 등 다섯 가지 운송 방식으로 나눌 수 있다.

**철도운송:** 철도운송은 기차를 이용한다. 철도는 유동성과 수송 속도 면에서 수상운송보다 월등하며, 원가는 수상운송보다 높지만 수송량 면에서는 도로나 항공보다 훨씬 많고 원가 면에서는 도로나 항공 운송에 비해 낮다. 또한 철도는 연중무휴로 운행하고 자연 조건의 영향도 적게 받기 때문에 오늘날 국제 무역 화물 운송에서 두 번째로 많은 이용률을 보인다. 또한 철도 운송은 한 나라와 인접 국가 간 무역의 주요 운송 방식이기도 하다. 고속 철도는 선진국



에서 빠른 발전을 보이고 있다.

**도로운송:** 자동차나 트레일러가 주요 적재 수단이며 유동성이 매우 높은 도로운송은 회전 속도가 빠르고, 투자액이 상대적으로 낮으며, 운송이 편리하다는 장점이 있다. 화물 발송인의 창고에서 수취인의 창고까지 'Door to Door'의 운송이 실현되면서 도로 수송량은 전체 수송 중 점유율이 가장 높다. 자동차가 나날이 대형화, 고속화 되어감에 따라 각국은 도로 건설에 많은 투자를 하고 있다. 고속도로, 쾌속도로, 과적차량 통행도로 등이 선진국과 일부 개발도상국에서 만들어지고 있다.

오늘날 80여 개 국가와 지역에 고속도로가 만들어져 있는데(차량 통행이 가능한 도로가 20여 만km에 달한다), 주로 북미, 서유럽, 남 아시아와 동 아시아 지역에 집중되어 있으며, 서유럽에서 그 밀도가 가장 높게 나타난다. 중국의 고속도로 역시 빠른 발전을 보이고 있고, 그 길이가 세계 2위로 미국 다음이다. 유럽 각국은 주요 고속도로를 연결할 계획에 있으며 국제 고속도로망을 형성해가고 있다.

현재 세계 각국 도로의 총 길이는 2,000여 만km에 달한다. 세계의 도로는 아주 많은데, 세계에서 가장 긴 미 대륙의 팬 아메리칸 하이웨이는 미국 서부의 알래스카 연안에서 칠레의 푸에르토몬트까지 3.2만km로 남북 미 대륙을 연결하고 있다.

**수상운송:** 선박을 적재 수단으로 하는 수상운송은 내륙수운과 해상운송 두 가지로 나뉜다. 수상운송은 운송량이 많고, 투자비용이 적게 들며, 운송비가 낮다는 장점을 가지고 있어 운송량이 많거나 무거운 화물 운송에 주로 이용된다. 그러나 날씨나 계절 변화의 영향을 받는 경우가 많고, 운송 속도가 비교적 느리다.

**항공운송:** 항공기는 속도가 가장 빠른 운송 수단이지만, 운송량이 적고, 비용이 높기 때문에 소량의 긴급 수송이 필요한 경우, 혹은 고급 화물 운송 시 이용된다.

**파이프라인운송:** 파이프라인운송의 적재 도구는 파이프 자체이기 때문에 파이프는 고정되어 있고, 화물이 파이프를 통해 이동된다. 파이프라인 운송은

운송 도구와 운송로가 하나로 되어있는 전문 운송 방식으로 석유 생산이 발전하면서 생겨난 특수 운송 방식이다. 파이프라인 운송은 운송량이 많고, 속도가 빠르며, 원가가 낮은 특징을 가지고 있다.

오늘날 파이프의 길이가 점점 길어져 1,000km에 가까운 파이프도 있고, 몇 개 국가를 통과하는 파이프도 있다. 파이프는 석유나 석유 제품, 화학 물품, 천연가스 등 액체나 기체뿐 아니라 광사나 석탄 등 고체 입자의 자재도 수송한다. 현재 세계적으로 총 40여 만km의 송유관이 있고, 11만km가 넘는 송유관과 157여 만km의 천연가스관이 있다. 세계의 파이프 운송은 점차 길이와 너비가 확대되고, 농도 또한 높아지고 있다.

**컨테이너운송(Container Transport):** 컨테이너운송은 컨테이너를 수송 단위로 하여 화물을 수송하는 현대화된 운송 방식의 하나로써 현재 이미 국제적으로 보편화된 주요 수송 방식이 되었다. 20세기 초에 컨테이너가 처음 사용된 후, 제2차 세계대전 중에 미국이 군사 운송 수단으로 컨테이너를 이용했고, 1955년까지 미국 철도가 빠르게 발전하는 자동차 운송과 경쟁하기 위해 철로 트레일러 위에 컨테이너를 싣고 운송하는 방법을 이용했다. 철도 운송은 도로의 트레일러를 직접 철로 트레일러에 옮길 수 있으며, 철로 트레일러 상의 컨테이너를 도로 트레일러에 옮길 수 있다. 이는 철도 운송비를 절감할 수 있고, 속도가 빠르며, 도로와의 'Door to Door' 운송이 가능하다는 특징을 결합한 것이다.

육상 컨테이너의 빠른 발전은 해상 운송 방식 변화에 영향을 주고, 이를 촉진시켰다. 통계에 따르면 기후 영향 외에도 전통 화물선의 정박 시간이 전체 항해 시간의 40-50%를 차지하고, 정박 시간 안에 하역 시간이 약 2/3 가량을 차지한다고 한다. 또한 하역비용이 전체 운임 총 수입의 40-60%를 차지하게 되는데, 이 때문에 전통 화물선의 하역 방식은 더 이상 수송업의 추세와 맞지 않게 되었고, 유일한 개혁 방법은 화물 조직화를 통해 기계 조작을 가능케 함으로써 하역 효율을 높이는 것이었다.

해상 컨테이너운송은 1956년 4월에 시작됐으며, 미국의 해륙운송회사가 석유 발동기선을 개조, 컨테이너 트레일러를 장치하여, 미국 휴스턴 노선에서 첫 운항에 성공함으로써 해상 컨테이너운송의 견인차 역할을 하였으며 훗날 북

대서양 노선과 극동 노선까지 급속도로 확산되었다. 1958년 미국 매티슨 그룹의 컨테이너 선박은 캘리포니아에서 하와이로의 항해에 성공하였으며, 그 후로 많은 국가에서 이를 모방했다.

그러나 컨테이너운송의 본격적인 발전은 1960년대 말이 되어서야 시작되었는데, 특히 1970년대 이후 국제 해상 컨테이너 운송이 빠르게 발전하자, 많은 국가들은 발전 수준에 맞춰 컨테이너 전용 부두와 작업장 건설을 늘리는 등 컨테이너 선단을 확대하게 되었다. 1990년대 중반까지 전세계 컨테이너 운송량은 매년 5%의 성장속도를 보이고 있다.

선박이 대형화되고, 국제적인 대형 선박 회사들이 주간선의 공동 경영을 새로 조직하는 추세가 조성되자 새로 제작된 배들이 대량으로 시장에 투입되면서 적재량 초과와 시장 경쟁 과열양상이 나날이 심해지게 되었다. 3,000TEU 이상의 대형 컨테이너 선박이 20세기 말에 빠른 발전을 보이기 시작했고, 후에 4,000TEU이상의 초대형 컨테이너가 속속 유럽/극동, 극동/북미 노선에 투입되면서 1997년까지 전세계 컨테이너 선박수가 2,000척에 달하게 되었다.

태평양 노선과 유럽/극동 노선(인도양 노선), 대서양 노선은 세계 3대 컨테이너운송 노선으로, 세계의 여러 대형 운송 회사들의 적재량이 이들 노선에 집중되면서 배편이 물리고, 항로가 다양해졌으며, 컨테이너 선박 대형화가 이루어져 세계 최대 노선으로 떠올랐다. 이 3대 노선의 수송량은 세계 컨테이너 수송량의 90%를 차지하는데, 특히 태평양 노선이 가장 많은 것으로 나타났고, 유럽/극동이 그 다음으로 많았다. 아시아 태평양은 전세계 경제의 핫이슈로 떠올랐으며, 특히 극동 지역은 아시아 태평양 지역의 '성장 포인트'로 자리잡았다. 때문에 극동 지역의 컨테이너수송은 전세계적으로 매우 중요한 위치에 있다. 오늘날 이 지역 내에서의 컨테이너수송량은 1,000만 TEU를 돌파해 전세계 물동량의 50%이상을 차지하고 있다.

컨테이너의 국제적 유동성을 갖추기 위해 국제 표준화 기구는 세 가지 계열 13종 규격의 컨테이너 표준 방안을 제정, 추천했다. 각국에서 제작된 컨테이너의 외부 크기와 적재량이 국제 표준에 부합된다면 국제 표준 컨테이너로 볼 수 있다. 오늘날 해상 운송에서 많이 사용되는 컨테이너 규격은 20 피트(화물 적재량 17.5톤)와 40 피트(화물 적재량 30톤)로 위의 표준 중 제1 표준인 IC,

IA형이다. 미국 국내에서는 8.6\*9.6\*53피트의 컨테이너가 사용되며, 남부 캘리포니아와 미 중서부 철도 트럭의 복합 운송에 이용된다.

컨테이너 운송은 기존의 화물 운송 보다 많은 장점이 있다.

- 1) 하역 효율을 향상시켜 차와 선박, 화물의 회전을 가속화한다. 전통 화물선의 경우, 하역률이 시간 당 35에 불과했으나 컨테이너를 이용해 한 번에 들어올릴 수 있는 하역률이 400톤에 이르므로 하역 효율을 11배나 향상시킬 수 있다. 또한 10,000톤의 화물 적재를 위해 과거에는 10일 가량 정박해야 했지만, 컨테이너를 이용한 후에는 24시간 내 적재 완료가 가능해져 차량에서 선박, 화물 간의 운송 회전 시간이 크게 단축되었다.
- 2) 빠른 운송으로 'Door to Door' 운송이 실현되었다. 화물 운송 수속이 간소화되고, 화물 재포장을 줄일 수 있었으며, 직접 화물을 수취인에게 인계함으로써 화물 운송 시간을 단축시켰다.
- 3) 화물 운송의 질과 안전이 보장됨으로써 화물을 무사히 운송할 수 있게 되었다. 컨테이너는 매우 견고하여 화물 보호에 적합하고, 바람이나 비, 햇빛에도 강하며, 분실 위험도 적다.
- 4) 화물 포장 재료를 절약함으로써 수송 원가를 낮췄다. 컨테이너 자체가 훌륭한 외부 포장재 역할을 하기 때문에 컨테이너 내 화물의 포장을 크게 줄일 수 있으며, 의류 등 일부 상품은 더 이상 포장이 필요 없게 되었다. 금속으로 만들어진 컨테이너는 10년 이상 사용이 가능하다. 컨테이너수송이 하역 효율의 향상과 차량, 선박, 화물의 회전 속도 가속화는 운송비용 절감으로 이어져 운송 원가를 낮추었다. 영국의 경우 컨테이너화 된 후 운송 원가가 전통 화물선 운송 원가의 1/9 수준으로 낮아졌다.

컨테이너수송은 이상적인 운송 방식 중 하나으로써, 선박이나 항구, 적재 장소, 화물 상자, 하역 운반 등도 모두 전문 설비가 필요하기 때문에 거액의 인프라 건설 투자가 필요하다.

오늘날 세계적인 대규모 컨테이너 항구로는 홍콩, 싱가포르, 상하이, 부산,

가오슝, 로테르담, 선전, 창탄, 로스앤젤레스, 함부르크, 안트베르펜 등(표5)이 있다. 상하이의 컨테이너 적재량은 2004년에 1,455만 TEU에 달해 세계 3위로 뛰어 올랐으며, 선전은 세계 4위를 차지했다.

<표5> 2004년 세계 10대 컨테이너 항구

순위	명칭	적재량(만TEU)
1	홍콩	2193
2	싱가포르	2131
3	상하이	1455.72
4	선전	1365.54
5	부산	1140.36
6	가오슝	971.52
7	로테르담	840.78
8	로스앤젤레스	723.49
9	함부르크	700.35
10	안트베르펜	599.54

자료출처: 상하이국제항만(그룹)유한공사(SIPG)

세계 각국 철도 운송에 사용되는 대형 컨테이너는 크게 4가지로 나눌 수 있다.

- 1) 국내 역 간의 대형 컨테이너 수송은 거의 직행열차 운행 서비스로 이루어진다.
- 2) 항구에서 다른 곳으로 옮겨 실는 국제 간 컨테이너수송은 해운/철도 복합 운송이라고도 부른다. 예를 들어, 중국이 일본, 미국으로부터 수입하는 컨테이너는 선박을 통해 텐진 항으로 들어온 후 철도를 통해 정저우나 칭두 등지로 운송된다.
- 3) 국제 간 철도/철도 복합운송의 대형 컨테이너운송. 예를 들어, 유럽 24개국이 참가, 조직한 유럽 철도 컨테이너 그룹의 경우, 전 소련을 제외한 거의 전 유럽 대륙이 연합한 것으로 평균 운송 거리가 800km이상이다.

4) 랜드브리지운송 노선에서 이용되는 대형 컨테이너 복합운송. 해운/철도/해운 복합운송의 전형적인 예는 시베리아 랜드브리지운송이다.

**발전을 거듭하는 중국 컨테이너수송** 1950년대 중반에 중국은 철도 컨테이너수송을 시작했고, 현재 철도, 도로, 연해, 내륙수운, 민간 항공 컨테이너수송이 갈수록 발전하고 있다. 이와 함께 중국의 국제 컨테이너 수송 역시 많은 발전을 이룩했다.

중국의 해상 컨테이너수송은 1973년에 시작됐다. 당시 중일 간 항공 노선에서 소형 컨테이너(8' \*8' \*8')가 시범 수송 되었고, 1974년 11월 톈진에서 미국, 캐나다 노선으로 최초의 국제 표준 컨테이너의 시범 운송이 진행되었다. 1978년 10월에 호주에 이르는 최초의 국제 컨테이너 노선이 만들어졌으며, 미국과 일본을 잇는 노선의 컨테이너수송이 시작되었다. 중국의 컨테이너수송의 시작은 다소 늦었지만 발전 속도가 매우 빨라 컨테이너수송이 전무했던 환경에서 주요 노선과 육해 운송이 결합된 국제 컨테이너수송 체계를 형성하게 되었다. 전국 항구의 한 해 컨테이너 적재량은 1995년에 이미 663만 TEU를 기록했고, 연평균 30%이상의 증가 속도를 유지해왔다. 상하이항의 경우 1999년 적재량이 이미 421만 TEU를 기록, 전년 대비 37.3% 증가, 세계 7위로 올라섰다. 또한 2004년에는 상하이와 선전의 컨테이너 적재량이 각각 1,000만 TEU를 돌파해 세계 3, 4위의 컨테이너 항구로 떠올랐다. 이러한 발전은 중국 국제 컨테이너수송의 새로운 도약을 보여주었으며, 2004년 중국은 6,160만 TEU에 이르는 항구 컨테이너 적재량을 기록, 세계 1위를 차지했다.

오늘날 중국의 컨테이너 수송량이 세계에서 차지하는 비중은 19.4%에 달한다. 지금까지 국제 컨테이너 수송에 종사하는 중국 항공 운송 기업은 150여 곳에 달하며, 중위안 그룹(中遠集團)을 필두로 한 중국의 컨테이너 선단은 950여 척의 컨테이너 선박을 구비하고 있고, 현재 5,250 개의 표준 컨테이너를 적재할 수 있는 세계 일류의 적재량을 과시할 대형 컨테이너 선박을 만들고 있으며, 중위안 그룹(中遠集團)은 이미 세계 4위의 컨테이너 선박 회사로 자리잡았다.

중국에서 현재 운영 중인 컨테이너 항로는 110여 개 노선에 달하며, 세계 주요 지역과 항구에 골고루 분포되어 있다. 중국의 국제 컨테이너 수송은 이

미 세계 항공 운송 시장의 중요한 부분으로 자리매김하였다. 중국은 항우 발전 방향을 컨테이너 전용 부두의 건설에 두고, 깊은 수심의 정박 시설 마련에 힘써 2010년까지 중국 연해 항구의 컨테이너 적재량을 1억 TEU 이상으로 늘릴 방침이다.

오늘날 중국에는 40여 곳의 항구에서 컨테이너 하역 업무가 이루어지고 있으며, 컨테이너 전용 버드(berth)는 50여 곳에 달한다. 중국의 주요 컨테이너 항구의 대부분이 내륙 오지의 도로와 연결되어 있고, 주간선 철도와도 이어져 있다. 일부 통계에 따르면, 전국 도로와 연결된 국제 컨테이너 터미널이 220여 곳에 달하며, 철도 컨테이너 사무실이 150여 곳에 이르고, 이들 내륙에 조성된 터미널은 국제 컨테이너의 복합운송과 내륙 화물 운송 발전을 위해 좋은 환경을 제공하고 있어 중국 도로의 차량 운송은 내륙 국제 컨테이너 운송량의 80% 이상을 담당하고 있다. 중국의 철도 국제 컨테이너운송은 1995년 유라시아 랜드브리지에서 처음으로 국제 컨테이너 열차를 전격 운행하면서부터 새로운 단계에 접어들게 되었다.

교통운송업의 눈부신 발전에 따라, 중국의 국제 표준 컨테이너 생산도 국제 수준에 도달해 매년 105만8천 TEU를 생산하며, 세계 생산량의 70%를 생산하고 있다.

**국제복합운송** 국제복합운송 (International Multimodel Transport/International Combined Transport, 미국 명칭 International Intermodel Transport) 약칭 ‘복합운송’이라고 부른다. 보통 컨테이너를 매개체로 하여 해상운송과 철도운송, 도로운송, 항공운송, 내륙수운 등 기존에 한 가지 방법만을 이용한 운송을 유기적으로 결합하고 일체화 한 것으로, 연계 루트를 형성해 국제 간의 운송을 완성하는 것이다.

1960년대 말, 미국이 최초로 국제복합운송을 시작한 이래, 미 대륙과 유럽 및 아시아, 아프리카의 지역들도 이를 모방했다. <UN국제화물복합운송조약>의 규정에 따르면, ‘국제복합운송은 복합운송의 계약에 따라 최소 두 가지 이상의 운송 방식으로 복합운송 경영자가 화물을 한 나라의 국경 안에서 환적한 후 다른 나라 국경 안의 지역으로 운송하는 것’이다. 복합운송이 여러 운송 방식의 특징을 종합한 것이라는 사실은 이미 입증된 바 있다. 복합운송은 각 운송 방식의 장점만을 취해 운송 연계를 가능케 함으로써 운송 절차의 간소화를

실현, 화물 회전의 가속화와 화물 손실의 감소, 운송 원가 절감으로 이어져 합리적인 운송의 목적을 실현하였다. 특히 화물이 발송인의 창고에서 수취인의 창고로 직접 운송될 수 있게 된 점이 인정받고 있다. 화물주가 위탁 운송 수속 한 번에, 전체 운임만 지불하면 'Door to Door' 운송이 실현되는 효과적인 방법인 것이다.

국제복합운송의 방법은 'door to Door', 'Door to Port', 'Port to Door', 'Depot to Port', 'Port to Depot', 'Depot to Depot' 등으로 나뉘며, 그 중 그 중 'Door to Door'야 말로 화물주들에게 가장 각광 받는 방식이다. 최근 중국의 대외 무역 발전의 필요성에 부응하여 중국은 일부 국가와 지역의 대외 무역 수출입 화물에 대해서도 국제복합운송 방법을 채택했다.

국제복합운송에는 다음과 같은 운영 조건이 있다.

- (1) 복합운송 계약이 있어야 한다.
- (2) 복합운송 전 과정의 증빙 서류가 있어야 한다.
- (3) 최소 두 가지 이상의 다른 운송 방식으로 복합운송이 이루어져야 한다.
- (4) 국제 간의 화물 운송이어야 한다.
- (5) 복합 운송 책임자가 전체 운송 과정에 대한 책임을 진다.
- (6) 전 과정에 단일한 비율의 비용이 책정되어야 한다.

## 제2절 국제철도운송과 렌드브리지

### 一. 철도운송

철도운송은 국제 무역 수송의 주요 운송 방식 중 하나로, 세계 최초의 철도는 1825년에 영국에서 만들어졌으며, 그 후 철도 건설은 눈부시게 발전하여, 19세기 말에 세계 철도의 전체 거리가 65만km에 달했고, 현재 길이는 140만 km를 넘고 있다. 세계 철도의 분포는 매우 불균형적인데, 그 중 유럽과 미대륙의 철도가 세계 철도 길이의 1/3에 달하고, 아시아와 아프리카, 대서양의 철도 길이를 합치면 1/3이 된다. 세계에서 철도의 총 길이가 5만km이상인 국가



로는 미국, 러시아, 캐나다, 인도, 중국을 들 수 있고, 서유럽과 북미 각국 간의 철도는 서로 연결되어 있다.

세계 철도는 현재 운송설비의 현대화와 운송관리의 자동화가 이루어지고 있다. 1940년대 중엽부터 세계 각국, 특히 미국과 서유럽은 디젤 기관차와 전기 기관차를 크게 발전시켰는데, 스위스의 경우에는 이미 전체적으로 전기화되었고, 독일, 일본, 프랑스 등의 국가는 전기화 비율이 80%이상을 차지하고 있었다. 1980년대 이후에 중국과 인도, 남아프리카, 북한, 터키, 브라질 등의 개발도상국에 전기화 철도건설 분위기가 조성되었으며, 중국은 ‘제9차 5개년 계획(1996-2000)’기간 동안 5045.2km에 달하는 전기화 철도를 조성하였다.

선진국은 20년 가까이 고속열차를 발전시켰고, 그 중 최고 속도를 자랑하는 여객열차는 시속 300km, 화물열차는 시속 100km였다. 현재 서유럽 각국은 공동으로 고속철도 시스템구축에 나서고 있는데, 이는 북유럽과 스코틀랜드를 기점으로 하여 유럽 대륙을 통과해 스페인과 이탈리아, 그리스의 철로와 만나는 총 길이 3만 km에 달하는 시스템이다. 또한 고속 자기부상열차가 이미 선진 자본주의 국가에서 운행되고 있으며, 일본에서는 현재 시속 500km에 달하는 초고속 자기부상열차를 개발 중이며, 2020년 이전에 이를 완성할 계획을 가지고 있다.

세계 각국이 사용하는 궤간이 일치하지는 않지만, 1,435mm가 가장 많이 사용되고 있으므로 이를 표준궤간으로 삼고 있다. 표준궤간보다 큰 것은 광궤라 하는데 1,520mm와 1,524mm 두 종류가 있다. 표준궤간보다 작은 것은 협궤라 불리며 역시 1,067mm와 1,000mm로 두 종류가 있다. 중국과 북한은 표준궤간을 사용하고 있고, 러시아와 몽고는 광궤를, 베트남은 협궤를 사용하고 있다.

국제무역운송에 있어서의 주요 철도 간선은 다음과 같이 나뉘볼 수 있다.

#### 1) 시베리아 횡단철도

시베리아 횡단철로는 동쪽 블라디보스토크를 기점으로 하바로프, 치타, 이르쿠츠크, 노보시비리스크, 옴스크, 첼랴빈스크, 쿠비셰프를 거쳐 모스크바에 이르며, 총 9,300Km이다. 후에 극동의 나호트카와 보스토치니까지 확대되었고,

동쪽으로는 북한과 중국에, 서로는 북유럽과 중부유럽, 서유럽 각국에, 남으로는 모스크바에서 이란까지 연결되어 있다. 중국은 구소련과 동유럽 국가들과의 무역에 이 간선을 주로 이용하고 있다.

## 2) 태평양과 대서양을 연결하는 캐나다 철도

- ① 프린스루퍼트-에드먼턴-위니펙-퀘벡(캐나다 국철)
- ② 밴쿠버-캘거리-위니펙-선더베이-몬트리올-세인트존스-헬리팩스(캐나다태평양대철도)

## 3) 태평양과 대서양을 연결하는 미국 철도

- ① 시애틀-스포캔-비스마르크-세인트폴-시카고-디트로이트(북태평양철도)
- ② 로스앤젤레스-앨버커키-캔사스시티-세인트루이스-신시네티-워싱턴-발티모어(산타페철도)
- ③ 로스앤젤레스-투스온-엘파소-휴스턴-뉴올리언즈(남태평양철도)
- ④ 샌프란시스코-오그던-오마하-시카고-피츠버그-필라델피아-뉴욕(연합태평양철도)

## 4) 중동-유럽철도

이라크의 바스라에서 서쪽의 바그다드와 모술, 시리아, 터키의 아다나, 에스키스팀블을 거쳐 보스포루스 해협의 동부 해안 위스크다르까지 연결되어 있다. 보스포루스다리를 건너 이스탄불까지 발칸 철도를 따라 소피아, 베오그라드, 부다페스트를 거쳐 비엔나까지 중동과 서유럽을 연결하는 철도망이다.

## 二. 랜드브리지 수송(Land Bridge Transport)

‘랜드브리지’는 바다와 바다를 잇는 대륙횡단철도를 뜻한다. 랜드브리지수송은 랜드브리지를 이용, 국제 컨테이너의 육해 복합수송을 진행하는 운송방식이다.

랜드브리지수송은 1967년에 생겨났다. 중동 전쟁으로 수에즈 운하를 이용한

운송이 중단되고, 파나마 운하마저 막히는 상황이 되자, 극동과 유럽 간의 선박은 남아프리카 희망봉이나 남미를 돌아갈 수 밖에 없었다. 두 배 이상 늘어난 운항 거리와 시간에 유가의 고공행진까지 더해져 해운 원가가 상승하던 이 시기에 컨테이너의 장점이 부각되면서 랜드브리지가 생기게 되었다. 1967년 말 원동에서 유럽까지의 화물운송이 처음으로 시작되었고, 미국의 랜드브리지를 사용해 원래 해운으로 해왔던 운송의 전 과정이 해 육 해의 운송 방식으로 바뀌면서 경제적 효과도 거두게 되었다. 운송 과정을 줄이고 운송 원가 절감과 화물 운송 가속화의 목적을 이루면서 랜드브리지가 본격적으로 시작되었다.

현재 광범위하게 사용되고 있는 랜드브리지는 시베리안 랜드브리지, 유라시안 랜드브리지 그리고 아메리칸 랜드브리지(미국 랜드브리지와 캐나다 랜드브리지를 포함)이 있다.

## 1. 시베리안 랜드브리지(Siberian Land Bridge)

시베리안 랜드브리지는 태평양 극동 지역과 구소련 발트 해, 흑해 연안 및 서유럽 대서양을 연결하는 세계에서 가장 긴 랜드브리지이다. 십여 년 동안 시베리안 랜드브리지 노선은 영국을 서쪽 기점으로 하여, 전체 유럽 대륙과 이란에까지 이르며, 동쪽으로는 일본을 비롯해 한국, 필리핀, 홍콩, 대만 등 지역에 이른다. 서유럽에서 극동까지의 랜드브리지는 13,000km로 바다를 통해 희망봉을 거치는 노선보다 거리가 1/2로 줄어들었고, 수에즈 운하 노선을 거치는 것보다 1/3가량 줄어들었다. 운임도 20-25%가량 절감되고, 시간도 3-5일 가량 줄어들었다. 현재 시베리아를 거쳐 유럽과 아시아로 돌아오는 랜드브리지는 다음과 같이 세 가지로 나뉘어진다.

### 1) 철도/철도노선(Tranrail)

일본, 홍콩 등지로부터 배를 통해 러시아의 나홋카와 보스토치니로 옮겨진 화물은 다시 열차를 이용해 시베리아 철도를 거쳐 백러시아 서부 국경역에 도착, 다시 유럽, 이란 혹은 반대 방향으로 운송된다.

### 2) 철도/해상노선(Transeas)

일본 등지에서 러시아의 나훗카와 보스토치니로 옮겨진 화물은 다시 시베리아 철도를 거쳐 발트 해의 상트페테부르크와 리가, 탈린, 흑해의 마리우폴(구 주다노프), 일리치프스크로 운송되고, 다시 배로 옮겨진 후 북유럽, 서유럽, 발칸 지역 항구로 운송되어 수취인에게 전달된다.

### 3) 철도/육로노선(Trancons)

일본 등지에서 화물 컨테이너는 러시아의 나훗카와 보스토치니로 옮겨지고, 시베리아 철도를 통해 백러시아 서부 국경역 브레스트 근방으로 운반된 후, 다시 트럭을 이용해 독일, 스위스, 오스트리아 등의 국가로 옮겨진다.

중국은 1980년에 랜드브리지 사업을 시작한 후, 위의 3가지 운송노선을 이용해왔고, 그 중 주로 사용된 노선은 철도/철도노선이다. 중국 내륙 각 터미널에서 출발한 화물은 중국과 러시아 국경 만저우리/자바이칼스크로 운송되어 러시아로 들어가거나, 중국과 몽고 국경역 얼렌하오터/자먼우더를 통해 몽고로 반입된 후, 몽고와 러시아 국경역 수하바트라/나우스키를 통해 러시아로 운송되며, 다시 시베리아 철도를 거쳐 벨로루시 서부 국경역까지 옮겨진다. 이 화물들은 다시 유럽 철도를 돌아 유럽 각지로 가거나 러시아에서 이란으로 옮겨지기도 한다.

중국 랜드브리지수송의 구체적인 업무는 유럽 각국의 발송, 수취 지역에 따라 5가지 철도/철도 노선이 나누어진다. 구소련 서부의 주르프, 브레스트, 루레카 등 5개 국경역을 이용해 이란, 동유럽, 서유럽, 북유럽, 등지로 각각 운송된다.

## 2. 유라시안 랜드브리지(A. E. Land Bridge)

유라시안 랜드브리지는 동쪽의 중국 쑤원 항을 시작으로 룡하이선과 란신선을 거쳐 베이징 철도를 통과한 후, 아라산쿠를 넘어 네덜란드 로테르담에 도착하게 되는데, 그 길이가 10,800km에 달한다. 중국, 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시, 폴란드, 독일, 네덜란드 등 7개국을 아우르는 철도로써 30여 개 국가 및 지역과 관계가 있다. 유라시안 랜드브리지가 1992년 12월에 정식으로 운행을 시작한 것은 국제 수송 역사에 한 획을 긋는 대 사건이었으며, 이는 유라시안 랜드브리지수송에 있어 편리하고, 신속하며, 믿을 수 있는 수송 루트가 되었다.

그러나 10여 년이 흘렀어도 련윈 항에서 로테르담까지 완벽한 국제적 연대는 이루어지지 않고 있는데, 이는 10,000여 km의 철도 노선이 아직 안정된 운행 환경을 갖추지 못했기 때문이며, 현재까지 단거리 수송만이 유라시안 랜드브리지를 통해 자주 이루어지고 있다. 유라시안 랜드브리지 국제정보센터는 92%의 한국 화물과 70%의 일본 화물이 시베리안 랜드브리지를 선택하고 있고, 중국 연해의 광둥, 저장, 상하이, 산둥 등 성에서 러시아, 북유럽 등 국가로 향하는 화물 50%가량도 시베리안 랜드브리지를 택하고 있다고 밝혔다. 또한 러시아는 수송 조건 개선 조치를 취함으로써 많은 성과를 거두었는데 최근 몇 년 사이 시베리아 랜드브리지를 이용한 화물 수송량이 20만6천 TEU에 달한 반면 유라시안 랜드브리지는 같은 기간 동안 1만 TEU의 수송량을 기록했을 뿐이라고 밝혔다.

유라시안 랜드브리지는 많은 국가를 경유하는데, 화물이 각국에서 소모하는 시간이 전체 수송 시간의 30-50%를 차지해 거리상의 우세를 무색하게 한다. 또한 노선이 경유하는 국가는 많은데 각기 다른 법률과 법규를 규정하고 있어 통관 절차가 복잡하고, 정책 집행도 통일되지 않아 부정확한 요인들이 가져오는 변화가 다국적 유통을 크게 방해하여 현대 유통의 안전성과 정확성에 위배되고 있다. 또한 유라시안 랜드브리지가 경유하는 중국 파트의 출구는 아라산쿠 지역 한 곳뿐인데 단일 철도수송만으로 화물 수출입 물량 소화는 역부족이고, 정체, 지연, 재포장 등의 문제도 발생하고 있다. 이러한 상황에서 시베리안 랜드브리지는 국제적 요구에 적합한 가격 체계까지 내놓고, 쾌속 컨테이너 열차도 제작했으며, 국경 통과 시 체류 시간 단축 등 여러 가지 조건 개선을 통해 경쟁력 제고에 나서고 있다. 유라시안 랜드브리지가 제 구실을 하기 위해서는 유라시안 랜드브리지 경유국들이 조율과 관리, 서비스 등의 업무를 완비하여야 한다.

### 3. U.S 랜드브리지(U.S.Land Bridge)

U.S 랜드브리지는 아메리칸 랜드브리지의 한 부분(아메리칸 랜드브리지의 횡단철도노선은 주로 미국과 캐나다 철도를 이용한다.)으로 극동-유럽 대륙간의 수륙 복합수송노선 중 첫 번째 랜드브리지이다. 그러나 동부 항구와 철도의 이용 빈도가 높아지자 화물 도착 후 재포장을 적시에 하지 못하는 일이 빈번해지면서 랜드브리지 수송이 가진 시간 절약이라는 이점을 반감시키고 있

다. 오늘날 U.S 랜드브리지 수송은 정체기에 놓여있다고 봐도 과언이 아니나, 랜드브리지 수송 과정에서 미니 랜드브리지와 마이크로 랜드브리지 수송 방식이 형성되고, 빠르게 발전하고 있다.

#### 4. U.S 미니 랜드브리지(U.S. Land Bridge)

미니 랜드브리지는 대형 랜드브리지의 해-육-해 수송에서 해운 한 가지가 축소된 형태로써 해륙 혹은 육해 형식으로 이루어지는 운송 방식이다. 예를 들어, 극동에서 미국 동부 대서양 연안이나 미국 남부 멕시코 만으로 운송되는 화물인 경우, 극동 발 화물선이 미국 서해안에 도착, 철도(도로) 전용 열차로 화물을 환적한 후, 화물은 동부 대서양 혹은 남부 멕시코 만 연안으로 운송되고 내륙 운송을 통해 목적지까지 옮겨진다. 미니 랜드브리지수송의 전 과정에는 한 장의 운송 서류만이 사용된다. 해운 책임자가 육상 운송비를 지불하고, 미국 동해안 및 멕시코 만 항구에서 목적지까지 가는 운송비는 수취인이 부담한다. 중국은 몇 년 전부터 주로 이 방식으로 운송을 하고 있다.

#### 5. U.S 마이크로 랜드브리지(U.S. Micro Land Bridge)

마이크로 랜드브리지수송은 미니 랜드브리지보다 더 축소된 형태로써 랜드브리지일부만을 이용한 운송 방식이며 새미 랜드브리지(Semi Land Bridge)라고 불리기도 한다. 예를 들어 극동에서 미국 내륙 도시로 운송되는 화물의 경우, 마이크로 랜드브리지를 이용해 화물선이 미국 서부 태평양 연안으로 옮겨지고 철도(도로) 컨테이너 전용 열차를 통해 미국 내륙 도시로 운송된다. 마이크로 랜드브리지는 미니 랜드브리지보다 더 많은 장점을 갖추고 있다. 시간 절약과 운송료 절감 효과도 뛰어나 최근 그 발전 속도가 매우 빠르며, 중국도 이 방식을 택하고 있다. 마이크로 랜드브리지의 전 운송 과정 역시 한 장의 운송 서류만이 필요하고, 철도 운송비를 비롯, 최종 목적지까지의 운송비를 모두 해운 책임자가 부담한다.

#### 6. OCP수송

OCP는 'Overland Common Points'의 약자로 '내륙내 공통 지점'을 뜻하며, 육로운송을 통해 목적지로 운송되는 동안 특별 할인 운임 혜택을 받는 것을

말한다. 미국 운임 규정에 따르면 ‘내륙 지역’이란 미국 록키 산맥 동쪽의 9개 주를 의미하며 이 지역의 총 면적은 미국 전체의 2/3를 차지한다. OCP조항에 따르면, 미국 서부 해안 항구를 통해 위의 내륙 지역으로 향하는 화물이라면, 서부 해안 항구로 직행하는 경우보다 저렴한 내륙 운임 혜택을 받게 되며, 그 비율은 3%-5%대에 이른다. 이러한 할인율을 OCP 요율이라 한다. 만약 OCP 조항이 성립되면 중국은 미국 서안 항구까지의 운임을 부담하는 것으로 그 운송 책임을 다하게 된다. 항구에서 내륙 공통 지역 내 최종 목적지로의 운송은 수입업자들이 자체 선정한 대리인들에 의해 이루어지며, 항구에서의 모든 환적 비용과 철로 운임은 수입상이 지불한다. 운송 전 과정에서 사용되는 서류는 해운 서류와 철로 화물 인수증 두 가지이다. 이는 CIF나 CFR시의 가격보다 운임이 절약되어 톤 당 약 3달러-5달러가량 운임 절감 효과가 있는 것으로, 수취인의 입장에서 본다면, 내륙 전재 운송의 할인 운임 혜택을 누리게 된다. 때문에 미국과 캐나다 무역에서 OCP 운송 조항이 성사된다면 거래 쌍방 모두에게 득이 된다.

OCP 운송을 진행할 때에는 화물 운송 지표에 하역항과 OCP 최종 목적지에 이를 모두 기록해야 한다. 예를 들어 중국이 미국으로 수출을 할 경우, 하역항이 미국시애틀이고, 최종 목적지가 시카고라 한다면, 무역 계약서와 사용증 상의 목적 항구란에 CIF Seattle(OCP)이라 기재하고, 인수증 비고란에 ‘OCP Chicago’라 기록해야 한다.

OCP 수송은 복합수송 조건을 갖추고 있지 않아 해상운송과 육로운송 각각의 해당 운송업자가 운송 서류에 서명하고 운임과 리스크, 책임을 부담하게 된다.

### 三. 국제 철도 화물 복합수송

국제 철도 화물 복합수송은 두 개 이상 국가의 철도운송에서 한 장의 운송 서류만을 사용한다. 철도가 전 과정의 운송을 책임지는 화물 운송이며, 한 나라의 철도에서 다른 나라의 철도로 화물이 이송될 때 발송인과 수취인이 참여할 필요가 없는 이러한 방법을 국제 철도 화물 복합수송이라 칭한다. (약칭 ‘국제복합운송’).

국제 철도 화물 복합운송은 19세기 후반부터 시작되었다. 오늘날 국제 철도 화물 복합운송은 두 가지 협정에 의거, 진행되는데 그 중 하나가 <국제철도화물운송조약>(약칭<국제화약>)이다. 회원국으로는 유럽 (24개국), 서아시아 (5개국), 북아프리카 (3개국) 총 32개 국가가 있다. 또 다른 조약은 <국제철도복합운송협정>(약칭<국제화협>)으로 중국, 몽고, 북한, 베트남, 전 소련 등 동유럽 국가가 회원국으로 참여한다. 1991년 소비에트 연방의 변화로 <국제화협> 역시 해산을 선포했으나 철도 복합운송 업무에는 아직 큰 변화가 일어나지 않았다. 중국은 <국제화협>을 이용해 직접 기타 회원국에 대해 철도 화물 운송을 진행할 수 있으며, 동시에 <국제화협>을 이용해 <국제화약>회원국에 대해 간접적으로 철도 화물 운송을 진행할 수 있다.

중국 및 기타 인접 국가의 철도 개항지로는 중-러 간의 만저우리/자바이칼스크, 수이펀허/그로데코보와 중국-카자흐스탄 간의 아라산쿠/드루즈바, 중-몽고 간 얼렌하오터/자먼우더, 중-북한 간 지안/만포, 단둥/신의주, 투먼/남양, 중-베트남 간 평양/통딩, 산야오/신푸 등이 있다.

현재 러시아 극동 지역에 대한 중국의 국제 철도 화물 복합운송은 수이펀허를 주로 이용하고, 동북 3성에서 러시아 중서부로 운송하거나 유럽으로 운송하는 화물인 경우 만저우리를 주로 이용하며, 중국 내륙 각 성이나 시, 자치구에서 러시아 중서부 혹은 유럽으로 화물을 운송할 때에는 아라산쿠와 얼렌하오터를 주로 이용한다.

만저우리는 원목, 원유, 액체화공, 기체화공, 기계설비, 컨테이너 및 잡화 등 각종 물자의 재포장 조건이 구비되어 중국에서 수출입 조건을 가장 완벽하게 갖춘 육로 항구로 평가 받고 있다. 2003년 만저우리 터미널의 수출입 수송량은 1,002만 톤에 달해 지난 백 년 동안의 최고 기록을 달성, 현재 중국 최대의 철도항으로 자리매김했다. 홍콩 지역에 대한 중국의 철도 화물 운송은 뤼후차오(선전베이 역)가 홍콩으로 향하는 터미널의 역할을 하고 있다.

### 제3절 국제 대양 항로와 주요 항구



해운은 국제 무역에서 가장 중요한 운송 방식으로 현재 국제 무역 화물 운송량의 2/3 이상이 해운을 통해 운송된다. 해운은 사방으로 트인 항로 이용으로 자동차나 기차와 달리 도로 등의 제한을 받지 않아 통과 기능이 매우 뛰어나다. 해운의 가장 큰 장점은 운송량이 많고, 운임이 저렴하다는 점이지만, 기후나 날씨의 영향을 받는 경우가 많고, 항로를 우회해야 할 경우가 많으며, 해저에 암초 등이 깔려 있고 물살의 영향을 받는 등 항해 속도를 방해하는 요소가 많다. 또한 암초에 부딪혀 침몰하거나 항해 금지 구역이 존재하고, 해적 행위 등 위험을 감수해야 할 때도 있다.

제2차 세계대전 후 해운업의 발달 속도는 도로 다음으로 빨랐으며, 철도나 내륙수운에 비해 훨씬 빠른 발전을 보였다. 1950년대부터 60년대까지 대외 무역 해운량은 배로 증가하였으나, 1973년 석유 파동으로 인한 경제 쇠퇴로 인해 1980년부터 해상 운송량은 쇠퇴 상황으로 빠지기 시작했다가 1988년 이후부터 다시 회복되기 시작했다. 2003년에 들어서면서 세계 해운 시장은 유례없는 번영을 이루기 시작했고, 중국이 가장 주목을 받게 되었으며, 2003년 컨테이너 정기선과 분재형 컨테이너선, 유조선운송이 국제 해운 시장을 전면적으로 부각시킨 주요 원동력이 되었다.

상선대는 전쟁이 끝난 후 급속도로 발전하였다. 규모가 확대되고, 기본적으로 내연(內燃)화가 실현되었으며, 대형화, 고속화, 자동화, 전용화 되어가고 있다. 1990년대에 들어서 각 선박 회사 선박의 적재량이 점차 늘어나고 있는데, 이에 대해 유조선과 ‘파나마형’ 컨테이너 선박의 예를 살펴보면 다음과 같다. 유조선의 경우, 적재량이 50-60만 톤 되는 수퍼 유조선이 나왔고, ‘파나마형’ 컨테이너 선박의 경우, 4,400TEU와 4,500TEU의 컨테이너 적재량을 자랑하는 ‘수퍼 파나마형’ 컨테이너 선박이 만들어졌다.

21세기에 들어서면서 컨테이너 7,200TEU를 적재할 수 있는 세계 수준의 대형 컨테이너 선박이 제작되었고, 현재 컨테이너 8,500TEU를 적재할 수 있는 컨테이너 선박이 만들어지고 있다. 발전해가는 국제 무역 상황에 맞춰 해운 장비 역시 발전을 거듭하고 있는데, 그 중 고속 화물선의 시장 잠재력을 주목해야 한다. 현재 고부가가치 상품, 첨단 과학 기술, 부패되기 쉬운 화물 및 긴급 물자가 비싼 운임이 소비되는 항공운송을 통해 수송되고 있는데, 고객들은 항공기보다 다소 느릴지라도 컨테이너 선박보다 속도가 빠른 실속 있는 화물

선이 해운에 이용되기를 희망하고 있기 때문이다.

영국의 로이드 해운컨설팅센터의 예측에 따르면, 현재 1kg당 화물의 기존 컨테이너 해운 평균 가격은 약 2.5센트이고, 항공운송 가격은 55센트이지만, 고속 화물선 운임은 15센트라고 한다. 정기 항공편과 같이 고속 화물선 역시 정기 운항을 한다면, 고속 화물선의 원가는 더욱 절감될 것이어서 고속 화물선의 거대한 시장 잠재력이 주목된다.

수 년 동안 영국, 프랑스, 이탈리아 등 유럽에 있는 기존 해운 대국 선박의 재화중량은 계속 줄고 있는 반면, 아시아 일부 국가와 지역 선박의 재화 중량은 크게 늘고 있다. 1998년 세계 상선대 보유량은 역대 최대로 85,828척에 달하며, 총 5억3천2백만 톤에 이른다. 2002년에는 더욱 늘어나 89,010척에 5억8천6백만 톤을 기록했다. (표 6-1 참조)

<표 6-1> 1998-2002년 세계상선단 총 규모

연 도	1998	1999	2000	2001	2001
선박 수	85828	86817	87546	87939	89010
수송능력(적재량:억톤)	7.658	7.778	7.924	8.129	8.216
수송능력(총톤수:억단위)	5.32	5.44	5.58	5.75	5.86
톤노트/적재량	28190	28272	29046	28590	28300

오늘날 세계적인 조선 강국으로 일본, 한국, 중국 등을 꼽을 수 있는데, 선박 공급 과잉으로 40%에 가까이 이용되지 못하고 있는 실정이다.

세계 해운업은 선진국, 특히 미국, 영국, 일본 등 경제 대국이 주도하고 있다고 해도 과언이 아닐 정도로 선진국이 세계 상선대를 거의 독점하고 있다. 제2차 세계대전 이후, 특히 1950년대에 '편의치적선박'이 급증하였고, 1980년대 초까지 세계 상선대 총 톤수의 29% 가량을 이들 선진국이 차지하였다. 그 중 미국, 홍콩, 그리스, 일본 등 국가와 지역이 전체 편의치적선박의 70% 이상을 차지하고 있다. '편의치적선박'은 외국에서 등록하고, 외국 국기를 계양한 상태에서 국제 시장을 무대로 운영되는 선박을 말한다. 공개적으로 외국 선박의 자국 등록을 허락한 국가로는 라이베리아와 파나마, 키프로스, 싱가포르, 바하마 등(표 6-2 참조)이 있다. 선적지를 살펴보면 그리스, 일본, 노르웨이가 세계 선대의 1,2,3위를 차지하며,

중국은 미국을 제치고 4위로 올라섰고, 5위는 독일이 차지했다.

<표 6-2> 세계 주요 해운국

순위	국적	보유 상선의 톤수(만 톤 기준)
1	파나마	9,820
2	일본	5,599
3	라이베리아	3,770
4	바하마	2,770
5	그리스	2,520
6	몰타	2,400
7	싱가포르	2,040

해운을 통해 운송되는 상품 중 가장 많은 것은 석유나 석유 관련 제품이고, 그 다음이 광석(주로 철광석), 식량, 석탄이다.

#### 一. 국제 대양 항로로 이용되는 주요 해협

국제 대양 항로에 있어서 중요한 위치에 있는 해협은 영국 해협과 말라카 해협, 호르무즈 해협, 지브롤터 해협, 흑해 해협, 바브엘만데브 해협, 대한해협, 타이완 해협, 마카사르 해협, 롬복 해협 등이 있다. 그 중 영국 해협과 말라카 해협, 호르무즈 해협이 가장 이용률이 높다.

**영국 해협** 영국 해협은 영국과 유럽 대륙 사이에 위치하며, 동쪽의 도버 해협까지 600km가량 이어져 동쪽은 좁고, 서쪽은 넓은 지형으로, 동쪽에서 가장 좁은 지역은 33km에 불과한 반면, 서쪽의 가장 넓은 지역은 180km에 달한다. 서쪽으로는 대서양과, 동쪽으로는 북해와 연결되어 있으며, 수심은 보통 25-55m 사이이다.

영국 해협은 국제 해운의 요충지에 위치하여 세계에서 가장 많이 이용되는 노선으로 서유럽과 북유럽의 10여 개 국가와 각국의 해운 항로 중 거의 모두가 이곳을 지난다. 매년 이 해협을 통과하는 선박은 17만 5천여 척에 달하며, 화물 운송량은 약 6억여 톤에 달한다. 해협이 서풍 지역에 위치한 관계로 해수가 서에서 동으로 이동하고, 해협의 형태가 서쪽을 향한 나팔 모양이기 때문에 잦은 풍랑과 바람, 안개에 노출되는데다 노선마저 협소해 사고가 빈번히

발생한다.

**말라카 해협** 말라카 해협은 말레이 반도와 수마트라 섬 중간에 위치한 해협으로 남중국해와 안다만 해까지 연결되어 있고, 태평양과 인도양을 연결하는 해상 교통의 요충지이다. 해협은 800km에 달하고, 동남에서 서북으로의 나팔모양을 하고 있다. 가장 좁은 지역은 37km에 불과하고, 서북부 입구는 370km에 달한다. 수심은 25-113m 사이이고, 25만 톤 급의 대형 유조선이 통행하는 지역이다. 해협은 적도 무풍 지대에 위치해 있어 바람이 약하고, 조류가 완만하며, 풍랑도 비교적 적고, 비교적 평탄한 해저 지대로 이루어져 해운에 크게 유리하다. 북태평양 연안 국가와 남아시아, 중동, 아프리카 각국을 잇는 노선의 대부분이 모두 이곳을 통과하므로 매년 해협을 통과하는 선박은 10만여 척에 달한다. 사고를 피하기 위해 20만 톤 이상의 선박은 롬복-마카사르 해협으로 우회한다.

**롬복 해협** 롬복 해협은 인도네시아의 롬복 섬과 말리 섬 사이에 위치한 서태평양과 인도양을 잇는 중요한 지역이며, 싱가포르에서 오스트레일리아를 잇는 국제 해상 운송 항로의 주요 통로 중 하나이다. 롬복 해협은 말라카 해협의 수심 대체 항로로 이용되며 발전하기 시작했다. 25톤 급 이상의 수퍼 유조선이 이곳을 이용한다. 롬복 해협은 거리상 비교적 멀어 페르시아 만에서 일본까지의 항로와 말라카 해협으로 가는 거리와 비교했을 때 1,800여km가량 더 운행해야 하는데, 이 거리는 약 3일 동안의 운행 거리에 해당하며 10만 달러가 더 소요된다.

**마카사르 해협** 마카사르 해협은 보르네오 섬과 셀레베스 섬 사이에 있다. 해협의 총 길이는 740km에 달하며, 수심이 2,000m 이상인 인도양과 태평양을 잇는 중요한 노선이다.

**호르무즈 해협** 호르무즈 해협은 아시아 서부에 위치한 페르시아 만에서 인도양으로 나가는 길목으로 동쪽으로는 오만 만과 연결된다. 해협의 총 길이는 150km에 달하며 ‘人(사람인)’ 자형을 이루고 있다. 해협에서 가장 좁은 부분의 폭은 21km이고, 가장 얇은 지역은 수심이 71m이다. 수 년 간 매일 수백 척의 유조선이 페르시아 만을 거쳐 이곳을 통과했고, 원유를 일본, 서유럽, 미국 등지로 운송하는 등 국제 해운에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 호르무즈 해협은 이러한 이유로 ‘오일 해협’이라 불리기도 한다.

**바브엘만데브 해협** 바브엘만데브 해협은 아라비아 반도와 아프리카 대륙 사이에 위치하고 있는 인도양과 라틴 만 그리고 홍해를 잇는 중요한 수로이다. 해협의 넓이는 32km이고, 수심은 150m로 입구에 위치한 페림 섬은 해협을 동서로 나누는 수로이다. 동쪽 수로의 넓이는 3.2km에 달하고 수심이 29m로 중요 항해로 이용되고 있다. 반면 서쪽 수로는 암초가 많아 항해 노선으로 부적합하다.

**흑해 해협** 흑해 해협은 터키 해협으로도 불린다. 보스포루스 해협과 마르마라 해, 다르다넬즈 해협을 포함하는 흑해 해협은 터키 서북부에 위치하며, 전체 길이는 375km에 달하고, 흑해 연안 국가에서 지중해를 거쳐 대서양으로 통하는 유일한 수로이기 때문에 매우 중요한 교통 요충지로 활용되고 있다. 현재 흑해 해협을 통과하는 배는 하루 100여 척으로 세계 최대의 해상 운송량을 자랑하는 항로로 꼽히고 있다.

**지브롤타 해협** 지브롤타 해협은 유럽 이베리아 반도 남쪽과 아프리카 서북부 사이에 위치한 지중해에서 대서양으로 이어지는 유일한 통로로써 '지중해의 요충지'라 불리며 중요한 전략적 의미와 위치를 차지하고 있다. 해협의 길이는 90km에 달하고 동쪽이 깊고 서쪽이 얕으며, 평균 수심이 375m이다.

**세인트로렌스 수로** 세인트로렌스 수로는 캐나다 동부의 세인트로렌스 강에 위치하고 있으며 미국과 캐나다가 상호 협력과 출자를 통해 조성한 오대호에서 대서양으로 이어지는 인공 수로로써, 몇 단계의 인공 운하와 갑문이 만들어져 있다 (강의 낙차가 크기 때문에 항해상의 편의를 위해 13개의 갑문을 건축함). 수로의 총 길이는 4,344km이고, 주 항로의 수심은 8.2m이며, 적재량 2만 5천 톤의 선박도 통과 가능한 오대호 지역에서 대서양으로 나가는 주요 항로이다. 겨울 폐항 기간이 긴 편으로 일년 중 4개월의 결빙기가 있다.

## 二. 세계 해운 항로

세계 해운 항로는 해운 범위를 근거로 연해 항로, 지역적 국제 해상 항로, 국제 대양 항로로 나눌 수 있다. 연해 항로는 자국 선박에게 제공되는 항로로써 자국 항구 안에서 이동이 이루어질 때 사용되는 항로로써 국내 항로라고

불리기도 한다. 지역적 국제 해상 항로는 하나 혹은 여러 해역을 지나는 항로로써 근해 항로라고도 불린다. 지역적 국제 해상 항로에는 지중해 지역 항로, 발트 해 지역 항로 등이 있다. 국제 대양 항로는 하나 혹은 여러 곳의 대양을 통과하는 항로이며, 태평양 항로, 대서양 항로, 인도양 항로, 북극 경유 항로 및 파나마 운하와 수에즈 운하 통과 항로 등을 예로 들 수 있다. 국제 대양 항로는 원양 항로로도 불린다. 중국에 위치한 항구에서 출발하는 선박들은 대서양을 넘어 유럽, 아프리카, 미주, 오세아니아 등으로 가게 된다. 선박 운영 방식에 따라 구분한다면, 정기 항로와 비정기 항로로 나눌 수 있다.

현재 국제 대양 항로는 조밀한 거미줄과 같이 얽혀있으며, 주요 항로는 다음과 같다.

### 1) 북대서양항로(North Atlantic Shipping Line)

이 항로는 북미와 서유럽 최대의 선진 공업 지역을 연결하는 운송로이다. 북미 동부 해안을 서쪽 기점으로, 뉴펀들랜드를 통해 대서양을 넘어 영국 해협을 경유해 서유럽으로 통한다. 항로의 지선은 유럽과 미국 양쪽 해안에 분포되어 있어 세계에서 가장 이용 빈도가 높은 항로이다. 이 항로 상에는 세계 2/5의 주요 항구가 포진되어 있으며, 80%의 해양 화물 운송이 이루어지고 있다.

### 2) 북태평양 항로(North Pacific Shipping Line)

북태평양 항로는 북미 서해안과 극동, 동남 아시아 사이를 연결하는 항로이다. 동쪽 항구는 미국의 샌디에이고를 남쪽 기점으로 캐나다의 프린스루퍼트 항으로 이어진다. 서쪽은 아시아 항구로 일본 요코하마를 기점으로 상하이를 거쳐 남쪽의 필리핀 마닐라에 이른다. 극동과 동남아 지역 경제의 빠른 발전으로 미국과 러시아의 생산 기지가 태평양 연안으로 이전되었다. 때문에 북태평양 양안의 무역 거래는 나날이 급증하고 있고, 화물 운송량이 눈에 띄게 증가하고 있다. 이 항로는 파나마 운하와 미국 동부 연안에서 대서양의 각 대형 항구 및 서유럽의 북대서양 항로와 연결된다.

### 3) 수에즈 운하 항로(Via Suez Canal Shipping Line)

서유럽과 북미를 기점으로 지브롤타 해협 - 지중해 - 수에즈 운하 - 홍해 - 인도양으로 연결되는 수에즈 운하 항로는 동쪽에서 중동, 남아시아, 극동의 각 항구로 이어지는 경우와 남쪽 오스트레일리아, 뉴질랜드로 이어지는 경우 두 가지로 나누어져 있다. 이 항로는 동서양을 이어주는 가장 편리한 항로로써 운송량이 매우 많다.

수에즈 운하는 1859-1869년에 형성된 것으로 북쪽의 포트사이드에서 남쪽의 부르다우피크 항에 이르며, 총 길이는 173.2km에 달한다. 이는 지중해와 홍해를 통과하는 운하로써 대서양과 인도양을 연결, 유럽에서 인도양과 태평양 서안의 각국으로 가는 노선을 크게 단축시켰다. 희망봉을 우회할 때보다 8,000-14,000km나 짧으며, 비교적 안전하기도 하다. 오늘날 수에즈 운하는 가장 이용 빈도가 높은 국제 운하이며, 매년 운하를 통과하는 선박의 수는 2만척 이상이다. 주로 통과하는 선박은 유조선인데, 그 중 중동에서 서유럽으로 옮겨지는 석유는 운하를 통해 운송되는 화물량의 60% 이상을 차지한다. 현재 25만 톤 급 유조선이 통과할 수 있으며, 10시간이 소요된다.

#### 4) 파나마 운하 항로(Via Panama Canal Shipping Line)

이 항로는 대서양과 태평양 각 항구를 연결하는 중요한 첩경이다. 주로 극동에서 카리브 해와 북미 동해안 항로까지 연결되는데 보통 태평양 하와이 군도를 경유한다.

파나마 운하는 1881년에 만들어지기 시작해 1914년에 완공되었으며, 1920년부터 정식 개통되었다. 운하는 말보아 해로부터 크리스토팔까지 연결되어 있으며, 총 길이가 81.3km에 달한다. 파나마 운하는 대서양과 태평양 사이의 거리를 크게 축소시켜 마젤란 해협을 우회하는 것보다 5,000-10,000km가량 축소시켰다. 파나마 운하는 수에즈 운하 다음으로 긴 운하이다. 매년 운하를 통과하는 선박은 1만5천척에 달하며, 최대 6만2천 톤 급 선박 출입이 가능하다. 태평양 수위가 카리브 해 수위보다 높고, 수압식 운하이기 때문에 운하 통과 시간이 15시간가량 된다.

현재 파나마 운하 관리국은 운하에 대한 계획과 항로 변경을 진행하고 있

다. 일단 모든 작업이 완성되고 나면, 과거에 비해 운하의 통행량이 20% 더 증가할 것으로 보고 있고, 앞으로 최대 톤수도 15만 톤까지 늘어나게 될 것이다. 최근 미국, 일본, 중국은 파나마 운하의 3대 이용국가가 되었으며, 대서양 운하에서 태평양까지의 화물 중 2/3가 미국으로부터 운송되는 것이다.

#### 5) 남아프리카 항로(South Africa Shipping Line)

서유럽, 북미에서 희망봉을 거쳐 인도양에 이르는, 더 나아가 극동 혹은 오스트레일리아와 뉴질랜드 지역에 이르는 항로로써 희망봉 항로라고 불리기도 한다. 이 항로는 최초로 동서양을 잇는 수로이며, 수에즈 운하의 개통과 함께 쇠퇴하게 되었다. 후에 대형 유조선의 출현으로 운송량이 급증하였고, 오늘날 중동에서 출발한 대형 유조선의 원유 수송 항로로 활용되고 있다.

#### 6) 남미 항로(South America Shipping Line)

남미에서 유럽과 북미를 연결하는 항로이다. 서쪽의 북대서양 서안에서 태평양 동안에 이르는 남미 항로는 남미 서안을 통해 아시아, 북미 동안 및 중미 대륙으로 통하고, 남미 동안을 통해서는 아시아, 북미 서안, 오스트레일리아, 뉴질랜드로 통하는 지선이 있다.

#### 7) 남태평양 항로(South Pacific Shipping Line)

북미 서해안에서 태평양을 넘어 대양주의 오스트레일리아와 뉴질랜드로 이어지는 항로이다. 북미 공업국과 오스트레일리아, 뉴질랜드 사이의 무역량이 커서 운송량도 비교적 많은 편이다.

#### 8) 카리브해 항로

멕시코 만과 카리브 해 간의 왕복 항로이다.

### 三. 세계 항구

항구는 각국 대외 무역 물자의 수출입 관문이며, 육해 교통에서 가장 중요



한 연계 요충지이다. 세계 항구는 총 3,000여 곳이 있고, 그 중 세계 항로의 주요 길목에 위치하고 있는 80%의 크고 작은 항구들이 국제 무역에 이용된다. 각국의 화물이 이곳에 집중되고, 세계 각지의 대형 항구로 운송되는데, 한 해 물동량이 1억 톤 이상이 되는 항구만 해도 20여 곳에 달한다. 일부 항구는 해안, 수문, 기후 등 자연 조건의 영향을 받게 되는데 이러한 항구들은 자연항, 인공항, 개구항, 폐구항 및 동항, 부동항 등으로 구분할 수 있다. 이밖에도 일부 항구는 자유항 혹은 항구에서 따로 정한 자유항 지역으로 지정된다.

현재 전 세계 상반기 물동량이 천만 톤 이상 되는 대형 항구는 100여 곳에 달하고, 80% 이상이 선진국에 집중되어 있으며, 대부분이 대형 공업 중심 국가이다. 개발도상국 항구의 대부분은 원자재 수출항이며, 공업 발전은 상대적으로 부족하다.

21세기에 들어선 후 세계 항구 중심이 중국으로 옮겨지면서 아시아 중심 항구 역시 새로운 변화를 겪게 되었다. 대서양에는 많은 항구가 있는데 세계의 약 3/4, 태평양의 1/6, 인도양의 1/10 가량이 대서양에 있다. 로테르담, 뉴욕, 뉴올리언즈, 치바, 고베, 요코하마, 나고야, 런던, 홍콩, 싱가포르, 함부르크, 마르세유, 가오슝, 상하이, 안트베르펜 등이 세계적인 대형 항구들이다. 그 중 중국 상하이항은 2004년 물동량이 3억7천9백만 톤을 기록, 세계 3위를 차지했고, 2005년에는 물동량이 4억4천3백만 톤에 달해 처음으로 싱가포르 항을 뛰어넘어 세계 최대의 항구로 자리 잡았다. 세계 각 대륙의 주요항구는 아래와 같다. (표 7 참조)

<표7> 세계 주요 항구표

명칭	영문명칭	소속국가 및 지역
<b>아시아</b>		
상하이	Shanghai	중국
다롄	Dairen, Dalian	중국
광저우	Canton, Guangzhou	중국
홍콩	Hongkong	중국
싱가포르	Singapore	싱가폴
마닐라	Manila	필리핀
세부	Cebu	필리핀

다보스	Davao	필리핀
호이로	Hoilo	필리핀
잠보앙가	Zamboaga	필리핀
스라바야	Surabaja	인도네시아
마카사르	Macassar	인도네시아
팔렘방	Palembang	인도네시아
탄중	Tanjung Periuk	인도네시아
페낭	Penang	말레이시아
포트켈랑	Port Kelang	말레이시아
말라카	Malacca	말레이시아
조호르바루	Johor Baharu	말레이시아
쿠칭	Kuching	말레이시아
방콕	Bangkok	태국
랑군	Rangoon	미얀마
뭄바이	Bombay	인도
캘커타	Calcutta	인도
마드라스	Madras	인도
모무가오	Mormugao	인도
비자크하파트남	Visakhapatnam	인도
카라치	Karachi	파키스탄
까심	Qasim	파키스탄
콜롬보	Colombo	스리랑카
아덴	Aden	예멘
휴다이닥	Hudaydak	예멘
바스라	Basra	이라크
아바단	Abadan	이란
반다에살푸르	Bandar-e Shahpur	이란
호람샤르	Khorranshahr	이란
미나알아마디	Mina al Ahmadi	쿠웨이트
라스타누라	Ras Tannurah	사우디아라비아
담맘	Dammam	사우디아라비아
지다	Jiddah	사우디아라비아
옌부	Yanbu, Yanbo	사우디아라비아

도하	Doha	카타르
두바이	Dubai	아랍에미리트
마나마	Manama	바레인
이즈미르	Izmir	터키
메르신	Mersin	터키
고베	Kobe	일본
요코하마	Yokohama	일본
오사카	Osaka	일본
치바	Chiba	일본
나고야	Nagoya	일본
가와사키	Kawasaki	일본
도쿄	Tokyo	일본
나가사키	Nagasaki	일본
부산	Pusan, Busan	한국
군산	Kunsan	한국
인천	Inchon	한국
청진	Chongjin	한국
흥남	Hungnam	한국
나진	Rajin	한국
원산	Wonsan	한국
남포	Nampo	한국
<b>아프리카</b>		
알렉산드리아	Alexandria	이집트
포트사이드	Port Said	이집트
수에즈	Suez	이집트
벵가지	Benghazi	리비아
주에티나	Zueitina	리비아
트리폴리	Tripoli	리비아
튀니지	Tunis	튀니지
알제	Alger	알제리
아르죄	Arzew	알제리
오랑	Oran (Ouahrn)	알제리
다르엘베이다	Dar el Beida	모로코

포트수단	Port Sudan	수단
아사브	Assab	에리트레아
마사와	Massawa	에리트레아
포트지부티	Djibouti Harbou	지부티
누악쇼트	Nouakchott	모리타니아
다카르	Dakar	세네갈
아비장	Abidjan	코트디부아르
몬로비아	Monrovia	라이베리아
뷰캐넌	Buchanan	라이베리아
프리타운	Freetown	시에라리온
코나크리	Conakry	기니
비사우	Bissau	기니비사우
로메	Lome	토고
아크라	Accra	가나
타코라디	Takoradi	가나
라고스	Lagos	나이지리아
보니	Bonny	나이지리아
포카도스	Forcados	나이지리아
포트하코트	Port Harcourt	나이지리아
두알라	Douala	카메룬
푸앵트누아르	Pointe-Noire	콩고( )
마타디	Matadi	콩고( )
루안다	Luanda	앙골라
로비토	Lobito	앙골라
마푸토	Maputo	모잠비크
베이라	Beira	모잠비크
케이프 타운	Cape Town	남아프리카
더반	Durban	남아프리카
타마타브	Tamatave	마다카스카
포트루이	Port Louis	모리셔스
다르에스살람	Dar Es Salaam	탄자니아
몸바사	Mombasa	케냐
모가디슈	Mogadiscio	소말리아

포트장틸	Port Gentil	가봉
<b>유럽</b>		
리버풀	Liverpool	영국
런던	London	영국
애버딘	Aberdeen	영국
플리머스	Plymouth	영국
사우샘프턴	Southampton	영국
킹스톤	Kingston (Hull)	영국
도버	Dover	영국
브리스톨	Bristol	영국
포츠머스	Portsmouth	영국
리스	Leith	영국
포트톨벗	Port Talbot	영국
마르세유	Marseilles	프랑스
르아브르	Le Havre	프랑스
덩케르크	Dunkerque, Dunkirk	프랑스
보르도	Bordeaux	프랑스
난테	Nantes	프랑스
루앙	Rouen	프랑스
암스테르담	Amsterdam	네덜란드
로테르담	Rotterdam	네덜란드
안트베르펜	Antwerpen	벨기에
함부르크	Hamburg	독일
브레멘	Bremen	독일
브레머하펜	Bremerhaven	독일
빌헬름스하펜	Wilhelmshaven	독일
엠덴	Emden	독일
로스토크	Rostock	독일
제노아	Genoa	이탈리아
트리에스테	Trieste	이탈리아
네이플스	Naples	이탈리아
베니스	Venice	이탈리아
레그혼	Leghorn	이탈리아

타란토	Taranto	이탈리아
발레타	Valetta	몰타
바르셀로나	Batcelona	스페인
빌바오	Bilbao	스페인
리스본	Lisbon	포르투갈
상트페테르부르크	Sankt peterburg	러시아
무르만스크	Murmansk	러시아
나훗카	Nakhodka	러시아
블라디보스토크	Vladivostok (러시아명)	러시아
오클랜드	Auckland	뉴질랜드
수바	Suva	피지
호놀룰루	Honolulu	(미국) 하와이
파고파고	Pago Pago	동사모아
파키테	Pakeete	
<b>북미 대륙</b>		
헬리팩스	Halifax	캐나다
몬트리올	Montreal	캐나다
퀘벡	Quebec	캐나다
토론토	Toronto	캐나다
밴쿠버	Vancouver	캐나다
샌프란시스코	San Francisco	미국
뉴욕	New York	미국
뉴올리언즈	New Orleans	미국
발티모어	Baltimore	미국
롱비치	Long Beach	미국
시애틀	Seattle	미국
휴스턴	Houston	미국
보스턴	Boston	미국
마이애미	Miami	미국
필라델피아	Philadelphia	미국
해밀턴	Hamilton	버뮤다제도
<b>라틴 아메리카 대륙</b>		
산토스	Santos	브라질

리오데자네이루	Riode Janeiro	브라질
부에노스 아이레스	Buenos Aires	아르헨티나
로자리오	Rosario	아르헨티나
발파라이소	Valparaiso	칠레
바랑키야	Barranquilla	콜롬비아
말라카보	Maracaibo	베네수엘라
몬테비데오	Montevideo	우르과이
칼라오	Callao	페루
마타라니	Matarani	페루
킹스타운	Kingstown	세인트빈센트섬
포르토프랭스	Port Au Prince	아이티
탐피코	Tampico	멕시코
베라크루즈	Veracruz	멕시코
크리스토팔	Cristobal	파나마
하바나	Havana	쿠바
나소	Nassau	바하마

#### 제 4절 국제항공수송

항공기는 우편 수송에 이용되다가 후에 여객 수송과 화물 수송 단계까지 발전하였다. 1909년 프랑스에서 최초로 상업 항공수송이 시작되었으며, 그 뒤를 이어 독일, 영국, 미국 등이 항공운송에 나섰다. 제2차 세계대전 이후, 자본주의 국가들이 항공업 발전에 박차를 가하면서 국제 항로가 개척되기에 이르렀고, 전 세계적 항공 수송 네트워크가 형성되었다.

국제 무역의 확대에 힘입어 항공수송 역시 세계를 무대로 눈부신 발전을 거듭하였다. 미국에서 서유럽 등지로 수출하는 전자 설비의 경우, 항공수송 비율이 매우 높은데, 컴퓨터 수출 수송의 경우 항공수송이 80%이상을 차지한다. 1980년대 말, 항공 기술의 지속적인 발전으로 세계 항공 화물 수송이 약 10%의 연평균 성장률을 보였다. 1993년 전 세계 항공 화물 수송량은 약 6% 성장해 1,750만 톤에 달했으며, 국제 화물 수송량이 7% 성장한 것에 반해 국내 화물

운송량은 3%줄었다. 1990년대부터 2010년 사이 항공 업계의 평균 업무량이 5.4%가량 성장할 것으로 예측되고, 그 중 아시아 태평양 지역 업무의 성장 속도가 가장 빨라 전체 성장률의 40%가량을 차지하게 될 것이다. 그러나 1998년에 아시아 금융 위기를 겪으면서 전 세계 화물 운송량이 1.1% 증가하는데 그쳤으며, 화물 운송량은 보편적으로 하락했고, 단지 멤피스 공항과 루이스빌 공항만 각각 6.1%와 3.7%의 성장을 보였다. 2004년 전 세계 10대 여객, 화물 공항(표8 참조) 중 미국의 멤피스 공항의 화물 운송량이 세계 1위를 차지하고 있다. 현재 전 세계적으로 약 1,000여 곳의 항공 회사와 30,000여 곳의 민용 공항, 6,000여 대의 제트기가 있다.

화물 운송량은 나날이 증가하고 있고, 항로는 전 세계 각 대형 항구와 도시로 연결되어 있다. 미국은 세계에서 항공운송이 가장 발달한 국가이고, 동아시아 신흥 공업국과 지역의 항공운송은 가장 눈에 띄게 발전하고 있다. 이밖에도 영국, 독일, 프랑스, 러시아, 이탈리아, 일본, 브라질 등의 항공운송 역시 세계적으로 매우 중요한 위치에 있다.

<표8> 2004년 전 세계 10대 여객, 화물 운송 공항

순 위	여객 운송			화물 운송		
	명칭	운송량 (연인원백만)	상승· 하락폭	명칭	운송량 (연인원백만)	상승· 하락폭
1	애틀랜타	83.6	5.7%	멤피스	3.55	4.8%
2	시카고	75.4	7.1%	홍콩	3.13	15.7%
3	런던	67.3	6.1%	나리타	2.37	10.1%
4	하네다	62.3	-0.9%	앵커리지	2.37	13.1%
5	로스앤젤레스	60.7	10%	한국 인천	2.13	15.8%
6	달라스	59.4	12%	로스앤젤레스	1.9	5.3%
7	프랑크푸르트	51.1	5.7%	프랑크푸르트	1.84	-11.4%
8	파리	50.9	5.5%	싱가포르	1.8	-10%
9	암스테르담	42.5	6.5%	마이애미	1.78	8.6%
10	덴버	42.4	13%	켄터키	1.74	7.5%

자료 출처: 대공 홈페이지 (大公网) 2005.3.21



항공수송은 속도가 가장 빨라 시간적 효율이 높고, 귀중품 수송에 이용된다. 그밖에도 변질되기 쉬운 상품과 살아있는 상태의 상품 그리고 계절적 특징이 강한 상품수송에 이용되는데, 안전성이 보장되고, 포장, 보험 등 비용이 절약된다.

오늘날 많은 국가의 수도와 주요 도시에 있는 국제공항의 예를 들면,

**아시아:** 베이징, 상하이, 홍콩, 도쿄, 마닐라, 싱가포르, 방콕, 양곤, 켈거다, 뭄바이, 카라치, 테헤란, 베이루트.

**북아메리카:** 워싱턴, 뉴욕, 시카고, 애틀랜타, 멤피스, 로스앤젤레스, 마이애미, 캘리포니아, 시애틀, 몬트리올, 토론토, 밴쿠버.

**유럽:** 런던, 파리, 프랑크푸르트, 취리히, 로마, 비엔나, 베를린, 코펜하겐, 아테네, 바르샤바, 모스크바, 부카레스트.

**아프리카:** 카이로, 카르툼, 나이로비, 요하네스버그, 라고스, 다카르, 알제, 브라자빌.

**라틴아메리카:** 멕시코시티, 카라카스, 리오데자네이루, 부에노스아이레스, 샌티아고, 리마.

**오세아니아:** 시드니, 오클랜드, 난디, 호놀룰루.

현재 세계적인 주요 화물 운송 공항에는 프랑스의 샤르드골 공항, 독일의 프랑크푸르트 공항, 영국의 시슬로 공항, 미국의 멤피스 공항, 로스앤젤레스 공항, 시카고 공항, 일본의 나리타 공항, 홍콩의 첵랍콕 국제공항, 네덜란드의 스키폴 공항 등이 있으며, 이들 공항은 현대화, 전문화되어 대형 국제 화물 운송의 관문 역할을 하고 있다. 그 중 멤피스 공항은 발전 속도가 매우 빨라 수년간 화물 운송량 세계 1위를 고수하고 있다.

세계 주요 항공 노선은 다음과 같다.

1) 서유럽-북미 간 북대서양 항공 노선. 주로 서유럽의 파리, 런던, 프랑크푸르트와 북미의 뉴욕, 시카고, 몬트리올 공항 등을 오간다.

2) 서유럽-중동-극동 간 항공 노선. 이 노선은 서유럽의 각 주요 공항과 극동의 홍콩, 베이징, 도쿄 등지 공항을 연결한다. 이 노선은 아테네, 카이로, 테헤란, 카라치, 뉴델리, 방콕, 싱가포르 등 공항을 경유한다.

3) 극동-북미 간 북태평양 항공 노선. 이 노선은 극동의 베이징, 홍콩, 도쿄 등 주요 국제공항에서 북태평양 상공을 지나 북미 서해안의 밴쿠버, 시애틀, 샌프란시스코, 로스앤젤레스 등 국제공항을 연결하고, 다시 북미 대서양까지 연결하는 중심 항공 노선이다. 북태평양의 호놀룰루 등 국제공항은 이 노선의 주요 중개 및 주유 지점이다.

이밖에도 북미-남미, 서유럽-남미, 서유럽-아프리카, 서유럽-동남아시아-오스트레일리아, 뉴질랜드, 극동-오스트레일리아, 뉴질랜드, 북미-오스트레일리아, 뉴질랜드 등 주요 국제 항공 노선이 있다.

현재 항공 화물 운송 방식에는 정기 항공편, 전세기, 집중 탁송, 항공 택배 등이 있고, 착불, 육/공 복합운송 등 방식이 있다.