

UNINOMIC REVIEW

VoL.3 No. 2

간척사업 & 신도시개발

대규모 간척사업과 도시건설
고현정

신도시 도로교통과 한국의 경제발전
최재성

경제대국으로의 발돋움을 위한 해외건설의
역할과 의미
손태홍

국제금융 환경 불안 증대와 외화유동성 확보
방안
오정근

국운개척을 위한 대규모 간척지 내 물류허브
건설
박진희

국가 경제성장 기반 마련 위한 대규모 간척
사업과 금융허브 조성
김영덕

세 증 연 구 원

UNINOMIC REVIEW

Vol.3 No.2

세 증 연 구 원

UNINOMIC REVIEW

Vol.3 No.2

목 차

대규모 간척사업과 도시건설 | 고현정

신도시 도로교통과 한국의 경제발전 | 최재성

경제대국으로의 발돋움을 위한 해외건설의 역할과 의미 | 손태홍

국제금융 환경 불안증대와 외화유동성 확보 방안 | 오정근

국운개척을 위한 대규모 간척지 내 물류허브 건설 | 박진희

국가 경제성장 기반 마련 위한 대규모 간척사업과 금융허브 조성 | 김영덕

대규모 간척사업과 도시건설

고현정*

1. 간척사업과 경제성장

간척사업은 전 세계적으로 여러 나라에서 다양한 목적으로 이루어져 왔다. 간척사업의 역사는 메소포타미아와 나일강 유역에서 강(river)을 메우고 식량 생산을 위한 농경지 조성에서 시작하였다고 한다. 로마에서 시행된 테베레강 유역의 습지간척이 최초의 간척사업이며, 해면간척은 네덜란드에서 처음 시작한 것으로 보고 있다. 세계에서 간척을 많이 한 국가는 네덜란드, 일본, 우리나라 등이며, 특히 네덜란드는 국토가 협소하고 4분의 1이 해수면보다 낮아 전통적으로 활발한 간척사업을 통해 국토를 확장하였다. 일본도 많은 간척사업을 추진하였는데 이는 세계대전 이후 식량 확보를 위하여 추진되었다. 또한, 국토의 80%가 산지로 이루어져 평야가 대부분 해안에 위치하여 해면간척이 주로 이루어졌다. 우리나라는 해상방어를 목적으로 구축된 제방을 간척의 시작으로 보고 있으며, 국토의 70% 이상 산지로 이루어져 농경지를 확보하고자 1960년대 농업생산기반 확충사업의 하나로 간척사업이 활발하였다.

간척사업이 농지개발 전용이 아닌 비농업을 포함하는 목적으로 전환되는 시점은 근대 이후 토목 기술의 발달로 대규모의 간척사업이 가능하면서부터다. 대규모의 해면간척은 국토를 넓히는 이점 이외에도 다양한 용도의 토지이용, 수자원 확보, 침수나 홍수피해 예방 등의 효과를 창출할 수 있었다. 대규모 간척사업의 하나인 네덜란드 쥘다시(Zuiderzee) 간척사업은 1913년 착공되었는데 당시의 토지이용 용도는 농경지 조성, 홍수피해 방지, 수자원개발 및 배수개선 등이었다. 그 후 1970년대에는 농경지 비율을 87%에서 50%로 축소하여 토지이용을 도시, 관광, 위락 등의 비율을 높였다. 일본에서 1957년에 착공한 아키타현 하치로가타 간척사업도 농지를 조성하는 목적

* 現 군산대학교 물류학과 교수
미국 University of Louisville 산업공학 박사

이외에도 학교, 주택, 병원, 생태공원 등의 생활 편의와 복지시설을 동시에 고려하여 농업과 도시와의 조화로운 개발을 추구하였다. 우리나라의 새만금 간척사업은 1991년 방조제 착공 이후 환경단체, 지역주민 등과의 갈등으로 개발 속도는 저조하였다. 하지만 2013년 새만금개발청이 발족하면서 개발이 본격화되고 있다. 새만금은 군산과 부안을 연결하는 최대 최장의 방조제 33.9km를 축조하여 간척 토지 291㎢와 호소 118 ㎢를 조성하는 것이다. 간척지를 활용하여 경제와 산업, 관광을 아우르는 글로벌 자유 무역과 경제협력의 중심지로 성장하겠다는 비전을 제시하고 있다.

간척사업의 초기 역사를 보면 농사용 땅을 마련하기 위한 목적으로 주로 간척지를 조성하였다. 그 후 18~19세기 산업혁명을 거쳐 산업화가 진행되면서 농업의 부가가치 생산성이 공업보다 상대적으로 낮아졌다. 국가 차원에서 국민의 소득을 높이기 위해서 간척지가 농지용도가 아닌 산업용지로의 전환은 자연스러운 선택이었다. 산업화 시대는 소비재 중심의 경공업, 생산재 중심의 중화학공업, 그리고 다양한 서비스 부문 사이에 산업간 분업체계가 고도화되었다. 그리고 최근에는 고도의 과학 기술을 이용하는 첨단산업, 정보산업으로 이동하여 4차 산업혁명 시대를 맞고 있다. 이러한 산업 구조 재편은 경제, 정치, 사회, 문화 등 전반에서 근본적인 변화를 유발하고 있다. 특히 산업화는 대량생산과 유통활동이 요구됨에 따라 화물의 교통수요가 폭발적인 속도로 증가하였다. 산업화의 진전은 교통체계의 발달을 전제로 하며 선진국들은 기술혁신에 의한 대량생산과 더불어 교통기술의 발전을 산업화의 성공 요인으로 중시하였다. 즉 대량으로 사람과 화물을 신속하게 운송할 수 있는 철도와 증기선의 등장은 산

<그림 1-1> 새만금의 신항만 위치



업화의 진전을 촉발한 것이다. 산업화가 발달한 선진국에서 산업혁명을 거치는 과정에서 철도, 항만 등의 사회기반시설을 구축하고 대량생산한 재화를 국내외로 수송하는 항만도시가 빠르게 성장하였다. 이러한 교통산업의 발전은 수송능력의 대량화, 수송속도의 고속화, 수송비용의 저렴화, 교통안전의 향상 등의 형태로 나타났다. 따라서 항만이 있는 도시의 산업용

지에 제조업이 집중되면서 인구가 유입되고 교통체계가 발달하면서 점차로 대도시로

성장하게 된다.

대규모 간척지가 대도시로 성장하면서 글로벌 국제도시로 국가의 국운 개척의 수단으로 활용된 중심에는 1995년 출범한 세계무역기구(WTO)가 있다. WTO에는 시장 개방을 통한 경제성장을 추구하는 전 세계 대부분의 나라가 회원국으로 참여하여 시장 경제의 통합을 주도하고 있다. 특히 기업활동에 대한 각국 정부의 관여가 획기적으로 축소되면서 국경 없는 무한경쟁의 시대가 도래한 것이다. 이러한 WTO 체제하에서 글로벌 기업은 낮아진 진입장벽과 내국인 대우 등의 원칙에 따라 해외 시장에서 경영 활동을 자유롭게 할 수 있게 되었다. 중국의 WTO 가입에 따른 제도 정비와 규제 완화로 거대한 내수 시장과 저임금을 활용하고자 글로벌 기업의 진출이 활발하였다. 중국이 세계의 공장으로서 변모하는 데 주도적 역할을 한 지역은 해안에 있는 상해, 대련, 연대, 닝보, 선전 등의 항만도시이다. 중국뿐만 아니라 미국의 뉴욕과 샌프란시스코, 네덜란드의 로테르담, 싱가포르, 일본의 도쿄, 우리나라의 부산 등이 대표적 항만도시이다. 이러한 도시는 해상과 육상을 연결하는 지리적 강점을 지니면서 항만이 발달한 특성이 있다. 따라서 대규모 간척사업을 통해 조성된 간척지의 토지 용도를 산업단지 조성, 항만개발, 관광지 개발 등으로 비전을 정하고 경제성장을 도모하는 전략은 자연스러운 선택이었다(<그림 1-1> 참조).

2. 국운 개척 수단의 항만도시

항만도시는 해안에 위치하여 해상교역이 발달한 도시이다. 즉 항만기능으로 인해 형성된 도시라고 할 수 있다. 항만도시의 일반적 모습은 항만이 해안에 위치하고 내륙으로 도시가 형성되어 있다. 항만을 기준으로 내륙으로 많은 도시가 형성될 수 있는데 이러한 도시들 가운데 항만기능에 크게 의존하고 있는 도시를 일반적으로 항만도시라고 한다. 직접적으로 항만기능에 의존하고 있지는 않지만 간접적으로 영향력을 받는 도시를 배후지(hinterland)라 한다. 특히 항만의 생성이 항만도시와 그 배후지의 발전에 영향을 주는 중요한 요소라고 인식되고 있다. Dezert & Verlaque(1978)는 항만과 도시의 산업화 분석을 통하여 항만의 성장은 항만기능과 도시화 과정의 상호작용 결과라고 설명하였다. 즉 해상과 내륙도시를 연결하는 교통체계가 구축되고, 또한 상권이 형성되면서 관련 시설 및 인구가 유입된다는 것이다. 이러한 주장의 타당성은 선진국을 비롯한 많은 국가에서 볼 수 있는데 세계적으로 유명한 대표적인 항만도시로 뉴욕, 로테르담, 싱가포르, 홍콩, 상하이, 도쿄 등이 있다. 이들 항만도시 모두

국제교역의 중심지 역할을 하면서 국가의 경제발전에 기여하는 경제기능을 수행하고 있다.

(1) 항만도시의 항만기능

항만도시의 경제적 기능을 수행하는 항만은 상업혁명과 산업혁명을 거치면서 변화하였다. 초기 1단계 항만은 수산물을 획득하기 위한 시설로 어선의 정박을 위한 기능을 하면서 해안마을의 모습이었다. 그 후 2단계로 식민지 시대에 식민지 모국과의 연결 통로로 식민지 자원의 약탈을 위한 시설을 개발하면서 성장하게 된다. 3단계로 항만은 국제교역의 중심도시로 성장한다. 즉 항만의 상거래 활동으로 성장한 도시로 이해될 수 있다. 세계적으로 유명한 홍콩과 싱가포르가 그 성장 초기에 서구 열강의 지배 아래에 있으면서 중계지 역할을 한 항만도시이다. 홍콩항은 오랫동안 영국 지배하에서 중국의 대유럽 협력의 중계지 항만의 기능을 하였다. 당시 중계지 역할을 하면서 막대한 물류 수요가 발생하였고 이를 통해 경제적 부를 축적하여 세계적 도시가 되었다. 영국은 동남아시아에서의 전략적 입지를 확보하면서 상업적 잠재성을 고려하여 싱가포르항을 개발하였다. 특히 1869년 수에즈 운하가 개통되면서 지리적으로 동서양을 연결하는 중계 항만으로 급성장하였다.

산업화를 거치면서 4단계로 지역적으로 항만 인근에 공단이 조성되고 공장이 건설되면서 공산품의 수출 및 원자재를 수입하는 수출입 항만의 역할이 강화되었다. 수출입 화물로 인한 항만물동량이 증가하면서 항만의 규모가 확장되고 인구가 유입되면서 항만도시의 형태가 구체화 된다. 1960년대 우리나라의 부산항이 국가의 경제개발 정책에 따라 수출 전진 기지의 역할을 하면서 더욱 성장하였다. 1995년 WTO 출범 이후 기업의 세계화 전략에 따라 5단계로 항만도시는 거점항만으로 성장하게 된다. 거점항만으로 성장하기 위해서는 항만 인근에 국내외 기업들이 입주하여 제조 및 유통 활동에 필요한 특화된 부지가 필요하였다. 이러한 용도의 부지를 항만배후단지(logistics park)의 개념으로 설명한다. 이는 기업이 생산공장이나 물류센터 입지를 글로벌화 하면서 다양한 시장에 특화된 유통가공 작업의 필요성이 증가하였기 때문이다. 즉, 항만배후단지에 물류센터가 구축되고 보관 및 하역 작업뿐만 아니라 재포장, 상표부착, 배송 등의 부가가치 물류서비스가 수행된다. 부산항의 경우 동북아 거점항만의 경쟁력을 강화하고자 부산신항만을 건립하고 신항만 배후단지를 확대하고 있다. 마지막으로 5단계의 항만기능은 글로벌 메가허브 항만으로 성장하면서 항만도시가 성

장하는 형태이다. 이는 항만 배후지를 통합하고 해외 글로벌도시와 해상뿐만 아니라 항공 노선도 연계되어 글로벌 교통 및 물류 네트워크가 강화되는 글로벌 항만도시를 의미한다. 이러한 도시는 상하이, 싱가포르, 뉴욕 등이 대표적 사례이다.

(2) 항만도시의 해양자원

항만도시에는 다양한 해양자원 있다. 이는 토지조성 비용을 최소화하고자 간척공사가 주로 해안선의 굴곡이 많거나 강 하구의 갯벌에서 이루어졌기 때문이다. 즉 강 하구와 해안선이 연계되는 지역에 철새도래지, 연안습지 등을 해양자원으로 활용할 수 있다. 그리고 항만 인근에 건설된 여객터미널, 호텔, 리조트 등도 해양관광과 레저에 유용하게 활용될 수 있다. 더불어 항만도시가 성장하면서 그 자체적으로 보유한 고유의 축적된 문화유산도 있는데 이러한 문화유산을 활용하면 관광객들에게 독특한 매력 요인이 된다. 부산의 경우 부산항이 우수한 항만시설 및 항만서비스를 제공하지만, 또한 국내 최대의 수산생산 및 유통가공시설과 국내 최고의 해양관광 인프라를 보유하고 있어 해양관광 도시로 성장하고 있다.

항만도시가 보유한 다양한 해양자원을 상품화하여 관광자원으로 잘 활용하면 관광객을 끌어드리는 효과를 낼 수 있다. 이러한 해양자원을 효과적으로 활용한 도시들은 해양관광을 통한 새로운 부가가치 및 일자리를 창출하고 있다. 항만도시는 발전 초기에 제조업을 지원하는 수출입 화물처리 기능이 주가 되지만, 점차로 산업구조가 서비스 산업 위주로 전환하게 된다. 해양관광 산업인 크루즈는 국내외 항만을 정기 또는 부정기적으로 관광 목적으로 기항지를 정하여 운항하는 선박이다. 선박 내부에는 다양한 등급의 숙박시설, 위락시설 등을 갖추고 양질의 관광 서비스를 제공한다. 항만도시에는 크루즈 선이 입항할 수 있는 항만시설을 갖추고 있어 크루즈 상품의 기항지 후보가 될 수 있다. 우리나라의 경우 한·중·일을 오가는 크루즈 선이 부산, 제주, 인천, 속초 등의 항만도시에 기항하고 있다.

해양레저 산업인 마리나(marina)는 소득수준 향상과 함께 해양을 이용한 스포츠의 대중화로 관심이 높아지고 있다. 마리나는 요트나 레저용 보트의 정박 시설과 계류장, 해안의 산책길, 숙박시설, 식당 등을 갖춘 항만을 의미한다. 이러한 마리나 시설은 연안 지역의 경제발전뿐만 아니라 일자리 창출의 기회를 제공한다. 미국이나 유럽의 선진국은 마리나를 중심으로 기반시설을 조성하고 연안지역 관광 활성화와 해양레저 산업의 촉진을 도모하고 있다. 2018년 국제해양협회 컨퍼런스에서 발표된 자료에 의하

면 미국이 약 9,000개의 마리나 시설을 갖추고 있어 가장 많은 국가이며 다음으로 스웨덴, 핀란드, 네덜란드 등으로 나타났다. 이같이 항만도시들은 마리나 시설을 확보하는데 모두 적극적이었다. 우리나라의 마리나 산업은 초기 단계로서 선진국에는 미치지 못하는 수준이나 성장 발전을 위해 부산 북항의 마리나 조성사업, 마리나산업육성협의회 구성 등의 다양한 정책을 모색하고 있다(<그림 1-2> 참조).

<그림 1-2> 부산 북항 마리나 조감도



항만도시 또한 과거로부터 이어져 온 다양한 해양 역사와 문화를 가지고 있어 해양문화 관광자원으로 활용할 수 있다. 관광 소재로는 수산물을 이용한 다양한 먹을거리, 볼거리, 해양박물관, 해양축제, 수산시장 등이 될 수 있다. 주요 항만도시는 국가 지원으로 운영되는 해양박물관을 가지고 있는데, 그 내용을 보면 해양산업, 해양문화, 해양환경, 해양생태, 해양과학 등의 종합적인 성격을 띠고 있다. 영국 런던의 역사를 자랑하는 국립해양박물관, 호주 시드니 달링하버에 국립해양박물관과 수족관, 일본 요코하마의 해양박물관, 우리나라 부산에 국립해양박물관 등이 있다. 항만도시는 각종 해산물이 풍부하여 해변을 따라 다양한 먹을거리를 제공하고 있는데 부산에는 자갈치 시장, 숯불조개 구이촌, 제첩거리 등이 있다. 또한, 해양문화 체험과 관련하여 수산물을 소재로 한 축제, 해양 민속놀이 등이 될 수 있다.

따라서 항만도시는 화물처리 중심의 물류산업과 해양자원을 이용한 해양레저, 해양관광, 해양문화 등의 서비스 산업의 비중도 높아지게 된다. 그리고 항만도시가 성장하면서 배후지와 연계되는 교통망도 첨단화되면서 각종 교류와 전시회, 국제회의 등도 증가하게 된다. 특히 크루즈, 요트 등의 해양레저관광 산업이 발전하기 위해서는 항만도시와 연계되는 교통망의 구축이 요구된다. 또한, 크루즈 터미널, 마리나, 여객선 터미널 등의 항만시설과 더불어 고속철도나 공항 등의 확충은 항만도시의 기능을 더욱 효율적으로 만들면서 도시의 성장이 가속화 하게 된다.

3. 항만도시에서 항만의 성장

선박은 사람 또는 재화를 공간적으로 이동하는 최고의 운송 수단으로 이용되었다.

이는 대량의 화물 운송이 가능하며 또한 운송비가 저렴하여 원거리 수송에 유용하였기 때문이다. 15세기 상업혁명은 신항로 개척으로 상업영역이 확대되고 국제무역이 증가하면서 유럽 상업자본의 발전을 가져왔다. 이러한 해상무역 발달은 항만을 보유한 세계 각국 도시들의 성장 속도를 더욱 높였다. 해상교역의 거점으로 성장한 항만 도시는 산업화 이후 다시 수출입 거점으로 세계시장에 쉽게 접근할 기회를 제공하면서 도시가 성장하였다. 즉, 항만 주변의 산업단지에 기업들이 입주하고 다양한 산업의 집적지로 성장하면서 경제적 부를 축적하였다. 이것이 대규모 간척사업 이후 간척지에 항만시설 구축의 중요성을 크게 인식하고 있는 이유이다.

현대의 항만은 다국적 기업들의 국제분업화를 지원하는 역동적인 거점의 역할이 강조된다. 항만 거점화는 화물의 집중화를 통해 대형항만으로 성장하는 것을 의미한다. 이는 규모의 경제 효과를 통해 비용이 절감되고 관련 산업이 집적되어 도시가 더욱 경제적 부를 창출하기 때문이다. 특히 화물 운송을 표준화된 컨테이너로 처리하면서 하역 생산성의 향상, 즉 '컨테이너 혁명'은 다양한 운송 수단을 연결하여 운송하는 복합운송의 발달, 부피의 최소화, 속도의 최대화를 가능케 하였다. 이러한 화물을 컨테이너로 운송하는 방식은 항만을 거점으로 다양한 부가가치를 창출하는 거점으로 활용하고 있다. 또한, 항만을 중심으로 해상, 육상, 항공까지 막힘없이 연결하여 복합운송체계의 모습을 갖추게 되었다. 이러한 컨테이너화와 더불어 규모의 경제 실현은 선박의 대형화를 초래하였고 대형선박을 수용하지 못하는 런던항, 보스턴항 등은 경쟁력을 상실하게 되었다. 반면에 이러한 환경을 수용한 홍콩항, 싱가포르항, 로테르담항 등은 새로운 거점항만으로 성장하였다.

1) 로테르담 항만

로테르담 항만은 유럽의 최대 항만이며 반경 480km 이내에 독일, 프랑스, 영국 등의 유럽 주요국이 자리하고 있다. 또한, 항만의 배후지에 있는 여러 도시가 항만을 보유하고 있지 않아 중계 기능을 하면서 유럽의 관문항(gateway port) 입지를 굳혔다. 이러한 지리적 장점으로 넓은 토지의 필요성이 증가하였고 1970년 이후 간척사업을 통해 항만을 확장하였다. 특히 화물의 보관, 분류, 포장, 집배송 등의 부가가치 서비스를 제공할 수 있는 대규모 항만배후단지를 조성하였다. 이러한 항만배후단지는 수로, 철도, 도로 등을 통해 배후지 주요 도시와 연계되어 로테르담 항만을 이용할 때 운송의 경제성을 최대한 발휘할 수 있는 장점을 제공한다. 대규모로 개발된 항만배후

단지로는 엠하벤(Eemhaven) 23만 7천㎡, 보틀렉(Botlek) 16만 8천㎡, 마스블락테(Massvlakte) 85만㎡의 3곳이 운영되고 있다.

보틀렉은 석유화학 제품의 저장과 보관, 엠하벤은 전자산업과 농산물에 특화되어 있다. 가장 늦게 개발된 마스블락테는 컨테이너 터미널과 연계된 항만배후단지로 많은 글로벌 기업이 입주하여 유럽의 전진 기지 역할을 하고 있다. 우리나라의 부산항만공사도 마스블락테 항만배후단지에 약 5만㎡의 부지를 50년간 임대하여 물류센터를 개발할 계획이다. 그리고 60만㎡ 규모에 농식품 분야 기업을 유치해 유럽의 농산물, 원예상품, 수산물을 수출입하는 식품항만의 기능을 강화하고 있다. 로테르담항의 주요 수출품은 돼지고기, 닭고기, 치즈, 채소, 양파, 감자 등이며 중국으로 많이 수출되고 있다. 수입되는 식품은 주로 남아프리카 공화국, 브라질, 코스타리카 등에서 오는 감귤, 바나나, 포도 등이다.

로테르담항은 스마트항만(smart port) 구축을 위해 스마트물류, 에너지 및 산업, 항만인프라, 글로벌 항만도시, 항만전략 등 5개 부문의 로드맵을 수립하고 부문별 개별 프로젝트 추진하고 있다(<그림 1-3>

<그림 1-3> 로테르담항 무인자동화 터미널



참조). 이러한 개별 프로젝트의 투자 및 수행, 관리, 그리고 홍보 등의 역할을 위해서 특별 조직을 운영하고 있다. 특히 연구개발(R&D)과 혁신을 스마트항만의 핵심가치로 인식하고 대학과 기업과의 협업 체계, 즉 산-학-연 공동 수행을 강조하고 있다. 스마트물류의 목표는 공급망의 신뢰성과 효율성을 제공하고, 에너지 및 산업에서는 석유화학 클러스터의 지속가능한 성장과 최적화된 운영을 목표로 한다. 항만인프라는 안전을 증대하고 환경 영향을 최소화하는 항만의 개발과 활용을 고려한다. 글로벌 항만 도시는 항만 이해당사자에게 적절한 정보 제공 및 지자체 정책 방향 수립에 기여한다. 마지막으로 항만전략 부문은 로테르담 항만의 지속적 발전을 위한 전략 개발이 주요 내용이다.

2) 싱가포르 항만

싱가포르 항만은 태평양과 인도양이 갈라지는 분기점에 위치하여 글로벌 환적 허브로서의 지리적 이점을 지니고 있다. 세계 최대 액체 화물 처리항만으로도 유명하고

세계 컨테이너 환적화물 처리량으로 세계 1위 항만이다. 싱가포르항이 세계 1위 환적항이 될 수 있었던 요인으로 정부의 정책 지원과 입지 조건이라고 인식되고 있다. 정부는 세계에서 사업하기 가장 좋은 국가로 만들기 위해 물류 인프라 확충 및 물류 수요를 촉진하는 물류산업을 국가의 전략산업으로 육성하였다.

<그림 1-4> 싱가포르항 전경



물류 효율화를 최대화하고자 항만, 공항 등의 투자를 대대적으로 확충하고 물류의 첨단 정보화를 추진하였다. 특히 국가 재정을 투입하여 항만에 자동 하역시스템을 구축하여 초대형 항만, 공항 등의 물류 인프라를 지속해서 확충하였다. 글로벌 거점항만 구축만이 경제성장의 견인차라는 인식하에 원스톱 물류서비스를 제공하고 있다. 또한, 물류뿐만 아니라 세계 5위권의 외환시장이며 세계 3대 원유시장으로 국제무역과 국제금융도 발달하여 있다(<그림 1-4> 참조).

물류 인프라를 구축할 때 설계 과정부터 항만을 중심으로 물류단지와 공항을 집중적으로 배치하여 운송수단 간 연계성을 극대화하고자 하였다. 특히 싱가포르 항만의 배후단지에 운영되고 있는 물류단지는 케펠(Keppel)이 11만2천㎡, 탄중 파가(Tanjong Pagar)가 6만5천㎡, 파시르 판장(Pasir Panjang)이 20만㎡, 알렉산드라(Alexandra)가 21만1천㎡의 규모이다. 이들 물류단지에는 부가가치가 높은 물류 활동이 이루어지고 있다. 즉 단순 창고기능뿐만 아니라 혼재, 분류, 보관, 유통가공, 배송, 재포장 등과 같은 물류서비스이며 이를 통해 다양한 일자리 창출 및 소득 증가에 기여하고 있다. 용도별로 보면 전체 면적 가운데 보관기능이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 배송기능, 분류기능이다. 특히 케벨 물류단지는 다기능의 초현대식 복합물류센터로 항만 터미널과 전용도로로 연결되고 업무 및 금융가와 10분 거리, 그리고 창이공항과 약 25분 거리에 있다.

미래의 첨단항만을 위해 CP4.0TM(Container Port 4.0TM)을 추진하고 있다. 이는 스마트 기술의 적절한 배치를 통해 해운선사, 터미널 운영사, 고객 등의 항만 관련 이해 관계자에게 지속적인 가치를 제공하는 하이퍼연결포트(a hyper-connected port)를 구축하는 것이다. 또한, 컨테이너 운송의 효율성을 높이기 위해 빅데이터와 인공지능

능(AI)을 사용하여 글로벌 터미널 운영체제(Global Terminal Operating System)를 향상시키는 노력을 하고 있다. 그리고 SAFER 프로젝트(Sense-making Analytics For maritime Event Recognition)는 과거의 인력에 의한 관찰 및 보고, 초단파(VHF) 통신, 데이터 입력 방식을 선박 통행량 업무의 정확성을 증가시키고 자동화하는 새로운 AI기반의 해운·항만운영 시스템이다.

3) 중국의 항만

중국에는 해안선을 따라 65억 톤 이상의 물동량을 처리하는 상하이, 닝보, 선전, 광저우, 칭다오, 톈진, 샤먼의 중국 상위 7대 항만 이외에도 수많은 연해 항만이 개발되었다. 이 항만들은 2018년 기준 세계 컨테이너 처리 상위 10대 항만에도 포함되어 있으며 홍콩항을 추가하면 무려 8개가 중국의 항만들이다. 상하이항은 2010년부터 9년 연속 세계 1위의 컨테이너항만으로 자리매김하고 있다(<그림 1-5> 참조). 중국에서 항만은 교통의 허브이자 화물의 집산지로 국민경제와 지역경제발전에 있어 매우 중요한 역할을 하고 있다. 특히 1978년 중국의 개혁개방에 따른 특별경제구역의 설치가 이들 연해 항만 지역을 중심으로 이루어졌고, 항만은 대외교역 및 외자도입의 출구로서 중국경제의 고도성장에 핵심

역할을 담당해 왔다고 할 수 있다. 사실상 항만배후단지의 기능을 중국에서는 특별경제구역이 담당한다고 볼 수 있다. 중국의 WTO 가입이 후 중국은 세계의 공장으로 변모하였는데 이는 글로벌 경쟁 시대에 국제분업을 통해 생산거점 이전, 판매거점 확대 등 생존을 위한 경쟁에 돌입하면서 기업들이 원가절감과 서비스 증진이 가능한 중국을 저비용 제조기지 입지로 활용하였기 때문이다.

<그림 1-5> 상하이항 전경



중국의 특별경제구역은 개혁개방 이후 경제특구, 보세구, 수출가공구, 보세물류원구, 종합보세구, 보세항만, 자유무역항 등이 존재해왔고, 2013년 자유무역시범구(Pilot Free Trade Zone)를 도입하면서 실제적인 자유무역지역(Free Trade Zone)의 개념으로 발전하였다. 개방 초기 1979년에 도입된 경제특구는 개혁개방 정책의 실험기지로 활용하고자 외국자본과 선진국의 제조관리기술 도입을 목적으로 지정되었다. 그

후 1990년에 상하이에 처음으로 와이까오차오 보세구가 지정되었고, 주요 기능은 보세창고, 수출가공, 재수출 등이다. 2000년 도입된 수출가공구는 보세구와 큰 차이는 없으나 대부분 수출상품에 대한 제조, 가공, 조립 등 가공업무를 위해 지정되었다. 2005년에 비준된 보세물류원구는 보세구와 인접한 항만에 주로 설립되며 가공 및 제조 업무를 할 수 없으나 통관, 국제배송 등의 국제물류 관련 업무가 가능한 지역이다. 또한 보세항만은 보세구, 수출가공구, 보세물류원구의 장점을 활용하면서 항만시설과 배후부지를 결합한 것으로 이해될 수 있다. 물류기능과 가공무역을 원활히 이루어질 수 있도록 세관 특수관리구역으로 상하이양산보세항만이 최초로 지정되었다. 그리고 종합보세구는 내륙지역에 설립된 보세항의 기능을 갖춘 지역으로 보세구, 수출가공구, 보세물류원구, 보세항의 기능이 집결된 개념이다. 자유무역항은 대부분의 입출항 화물에 대한 관세를 면제하며 상품 가격이 타 특별경제구역에 비해 현저히 저렴한 것이 특징이다. 자유무역항 도시는 항만의 모든 지역을 비관세구역으로 설정하고 외국인 투자자의 거주와 사업이 자유롭다.

2013년에는 상술한 일부 특별경제구역들을 포함하면서 보다 종합적인 개방확대 및 관련 산업의 육성과 지역발전을 포괄하는 정책으로 자유무역시범구가 도입되었다. 자유무역시범구는 자국 내에 속하나 '국외 물품이 반입되었으나 관세를 지불하지 않는 구역'과 '시범구역'이 결합한 특수구역이다. 그리고 국외 자금의 자유로운 출입이 가능하고 기업이 동 구역 내에서 보세상태로 화물의 보관, 가공제조, 전시 및 교역 등의 업무를 진행할 수 있다. 즉 더욱 자유화된 비즈니스 환경을 조성하고 해외투자 유치, 해운물류, 역외무역, 국제 환적 등 국제물류업 발전을 촉진하는 구역으로 해석된다. 중국의 일대일로 전략이 추진되면서 일대일로와 중동, 아프리카, 유럽 등과의 연계를 강화하기 위해 자유무역시범구를 경유하는 해상 및 육상 교통로의 발전에 중점을 두고 있다.

4. 항만도시의 성장 전략

항만도시의 성장은 초기 해안마을에서 시작하여 점차로 교역 활동이 활발해지면서 도시의 모습으로 진화한다. 이 과정에서 항만은 주변 항만들과의 경쟁을 통해서 보다 대형화된 항만으로 변모하고 배후지역을 흡수하면서 거대 항만도시로 성장하게 된다. 즉, 항만물동량이 증가하면서 항만기능이 확대되고 이에 따른 부차적인 산물로 항만도시가 발전한다. 따라서 항만물동량을 공간적, 기능적, 경제적 등의 관점으로 나누어

항만도시의 성장 전략을 살펴보고자 한다.

1) 공간적 측면

공간적 측면에서 항만도시는 지정학적 입지에 따른 성장 전략을 수립해야 한다. 항만도시가 글로벌 게이트웨이(gateway)의 역할을 하기 위해서는 국제 무역로의 연계점에 위치해야 한다. 대표적으로 싱가포르, 로테르담, 부산 등이 될 수 있다. 로테르담은 지리적 측면에서 유럽 국가의 하천 흐름이 대부분 로테르담을 거쳐 북해로 연결됨에 따라 자연스럽게 중계 무역의 거점으로 성장할 수 있었다. 싱가포르 또한 아시아와 유럽을 연결하는 교차점으로 지정학적 요충지에 있다. 우리나라의 부산은 동북아 경제블록에서 전략적 물류 거점으로 활용되고 있다. 특히 1995년 고베 대지진 이후 고베항의 역할이 부산항으로 옮겨오면서 동북아 허브 항만의 지위가 더욱 공고하게 되었다. 이는 글로벌 항만도시로 성장하기 위해서 도시 자체의 노력뿐만 아니라 외부 환경 변화 요인도 중요하다는 것을 시사한다. 글로벌 항만도시는 대부분 현대화의 역사를 통해 성장하고, 또한 성장하는 과정에서 도시의 팽창을 통해 항만은 도시 외곽으로 이전하게 된다. 이러한 과정에서 수심이 깊고 넓은 부지확보를 위해 대규모 간척이 이루어지고 항만의 기능이 더욱 확대되고 종합물류 거점으로 성장해 왔다.

항만도시의 팽창으로 인해 조성된 간척지의 도시화 현상은 자연스럽게 진행된다. 이는 기존 도시에서 요구되는 경제활동 공간이 부족하여 새로운 간척지로 그 활동이 확장되기 때문이다. 하지만 시장의 필요성이 전제되지 않은 간척지는 인위적인 개발 노력이 요구된다. 이러한 간척지는 글로벌 관점이 아닌 지역적(regional) 차원에서 그 역할을 모색해야 한다. 먼저 간척지의 배후지(hinterland)와 지향지(foreside)에 대한 지리적 및 산업적 특성을 분석해야 한다. 이러한 분석을 바탕으로 항만은 배후지와 지향지를 효율적으로 연계하는 기능에 집중해야 한다. 먼저 교통 연계를 위한 철도, 도로 등의 인프라 확충과 연계 효율성을 위해 비관세, 복잡한 통관절차의 간소화 등이 요구된다. 특히 자유로운 화물의 양륙 및 선적이 신속하게 이루어짐으로써 물류비용을 최소화할 수 있는 조건을 확보해야 한다. 세계의 항만도시가 최적의 기업활동 여건 조성, 교역 촉진 등을 활성화하고자 경제자유구역을 지정하여 항만물동량의 지속적 창출을 도모하는 것도 이러한 이유이다. 항만도시 가운데 싱가포르항은 세금이 없는 자유항 개념을 도입하여 왕성한 교역 활동이 이루어지면서 항만물동량의 증가를 가져왔고 글로벌 항만도시로 성장하였다.

2) 기능적 측면

기능적 측면에서 항만도시는 항만의 경쟁력 강화 전략을 수립해야 한다. 항만의 기능은 항만 간 경쟁을 통해 화물을 유인함으로써 확장된다. 최근 세계 경제의 저성장과 4차 산업혁명에 의한 해운항만 환경이 급격히 변화하고 있는데, 특히 선박의 초대형화, 해운동맹 강화 등에 따른 항만 생산성 증대 및 항만시설 자동화에 대한 요구는 증대되고 있다. 따라서 새롭게 건설되는 항만은 첨단시설을 갖추고 인근 항만과의 보완적, 협력적 네트워크를 강화하여 물동량을 유인해야 한다. 예로서 항만 간 공동물류 센터를 구축하는 것이나 상호투자를 진행하는 것 등이 될 수 있다. 또한, 배후산업단지와의 긴밀한 연계 클러스터(cluster)를 구축하여 부가가치 물류 중심의 항만 운영으로 기존 항만과의 차별화를 추구해야 한다. 그리고 항만개발 및 운영 전반에 걸쳐 자원 및 에너지 효율을 높이고 경제와 환경의 조화로운 발전을 위한 저탄소 항만을 추구해야 한다. 자동화 프로세스를 통해 항만 에너지의 효율적 사용과 신재생에너지 사용하여 이산화탄소 배출량을 줄여야 한다. 이러한 효율적이고 미래지향적인 물류체계 구축은 입주한 기업의 생산비 절감을 지원하고, 고객서비스 만족으로 이어지면서 궁극적으로 지역산업의 국제 경쟁력 확보에 큰 역할을 하게 된다. 최근 4차 산업혁명 시대에 대비한 부산항 제2신항의 개발이 논의되고 있는데 신규 개발되는 항만에 첨단 자동화 시스템을 도입해 항만경쟁력을 높이고 자율운항 선박 출현에 대비하고 있다.

항만의 화물처리 기능 이외에도 유통, 금융, 해양관광 등의 복합기능을 수행할 수 있는 국제기준에 부합한 항만의 기능이 필요하다. 세계 교역량이 증가하고 금융시장이 확대되면서 국제물류 및 금융거래도 증가하고 있다. 이러한 국제적 투자와 국제물류 관련 금융 서비스 거래는 대부분 주요 대도시에서 집중되는 현상을 보이는데 항만을 중심으로 하는 도시가 그 역할을 해 왔다. 예로서 뉴욕, 싱가포르, 상하이 등이 대표적인 항만도시이다. 또한, 비즈니스 중심의 항만기능 이외에 해양관광이 인적인 흐름과 교류를 촉진하면서 새로운 항만도시 성장 동인으로 작용하였다. 이는 항만도시가 교통이 발달하여 지역 간 이동을 더욱 편리하게 해주며, 아름다운 해안과 역사 및 인문 자원을 보유하고 있어 이를 통해 부가가치를 창출할 수 있기 때문이다. 이는 항만 도시에 새로운 일자리를 창출할 뿐만 아니라 관광지 주변의 숙박 및 편의 시설이 늘어나는 등 관련된 다른 산업도 발달하게 된다. 이를 위해 도시 경관, 마리나, 섬 등의 조화로운 자원 개발과 랜드마크 건축물, 크루즈선 유치, 역사 및 유물 보존 등의 노력

이 필요하다. 또한, 국제적 이벤트, 축제, 민속놀이 등의 개발과 상품화가 요구된다.

3) 경제적 측면

경제적 측면에서 항만도시는 항만 관련된 산업이 집중될 수 있는 전략을 수립해야 한다. 산업의 집중화는 규모의 경제 효과를 통해 도시의 성장을 촉진하게 된다. 이를 위해 기업의 투자유치에 대한 다양한 전략을 모색해야 한다. 특히 저성장시대의 도래, 인구 정체 등의 영향으로 투자수요가 감소하여 기존의 투자유치방식과는 다른 혁신적 대안 마련이 필요하다. 항만도시는 대규모 간척지를 개발하여 경제자유구역(Free Economy Zone)로 지정하여 산업 집적화를 위해 치열한 거점화 경쟁을 전개하고 있다. 중국은 세계 공장으로서의 입지를 강화하고자 항만, 철도, 항공 교통인프라를 확충하고 있고, 일본, 홍콩, 대만 등도 동북아시아 물류 시장 석권을 위한 다양한 전략을 추진하고 있다. 국내적으로도 부산, 인천, 광양은 경제자유구역을 개발하여 외국 자본 유치에 큰 노력을 기울이고 있다. 따라서 항만도시가 성장하기 위해서는 국제분업화에서 장기간 경쟁우위가 가능한 업종을 유치하여 지역경제의 획기적인 혁신과 연관된 산업의 집적이 이루어지도록 해야 한다.

특히 4차 산업혁명에 맞는 산업의 집중화를 고려해야 한다. 4차 산업혁명의 속성은 기술의 혁신, 제조업의 혁신, 플랫폼 기반 서비스의 혁신으로 설명된다. 즉, ICT 기술을 기반으로 이전에는 서로 단절되어 있던 분야들이 경계를 넘어 분야 간 융복합을 통해 공진화하며 다양한 사회, 경제, 구조적 측면의 혁신적인 변화를 의미한다. 제조 산업에는 3D프린팅, 클라우드컴퓨팅, IoT, 빅데이터 등의 기술이 제조공정에 적용되어 디지털 제조공정의 여건이 마련되고, 주문에서 제조, 소비자에게 전달 및 사후관리에 이르는 공급사슬 전반을 지능적으로 관리할 수 있는 스마트공장이 고도화되고 있다. 항만도 이러한 기술을 접목하여 스마트항만의 구축이 추진되고 있다. 항만, 배후 산업단지, 물류기업, 포워딩, 선사 등을 플랫폼으로 연결하고 이를 국제적으로 확장해야 한다. 즉 스마트항만이 국내 스마트시티와 연계되고 궁극적으로는 글로벌 스마트항만과 체인(chain) 형태로 연계된다는 의미이다. 이는 공급사슬의 처음부터 끝까지를 고려한 디지털 기반 프로세스 즉 화물흐름, 에너지흐름, 금융흐름, 정보흐름, 운송수단흐름 등 다양한 흐름의 혁신을 요구한다.

4차 산업혁명은 새로운 비즈니스 모델을 기반으로 성장하기 때문에 초기에 자금 조달, 운영관리, 마케팅 능력 등의 문제에 직면할 수 있다. 항만도시는 이러한 문제를

해결하는 메커니즘을 마련해야 한다. 예로서 네덜란드는 새로운 비즈니스 모델이 잘 정착할 수 있도록 지원하는 'PortXL'을 운영하고 있다. 또한, 간척지에서 친환경 도시를 넘어 스마트 녹색도시로 만들고 있다. '알메러'라는 이 도시는 암스테르담 동쪽에 위치하고 간척을 통해 248km²로 조성된 계획도시이다. 현재 약 40만 도시로 성장하였고, 전체 면적 중 40% 이상이 녹지로 구성되며 농업과 스타트업을 육성하는 비전을 갖고 있다. 특히 도시 내에 특별지구를 지정하여 규제 및 계획이 없는 혁신적인 스타트업 타운인 '오스테르월드(oosterwold)'를 구상하고 있다. 이 특별지구엔 민간 누구나 선착순으로 원하는 땅을 매입해 무엇이든 지을 수 있으나 규제는 세 가지만 존재한다. 이는 '자연을 해쳐선 안 되고', '생산물 절반은 지역 내에서 판매', '도로와 같은 인프라 건설에 기여'해야 한다는 것이다. 일자리도 1년에 4,000개씩 창출하는데 절반은 스타트업에서 나머지는 농업에서 만든다는 계획이다. 네덜란드에서 스타트업 창업률이 가장 높은 지역인데 이는 집과 사무실의 경계를 무너뜨리고 규제마저 없는 곳이기 때문이다.

참고문헌

- 매일경제, “네덜란드 기업특구 규제는 딱 3개…간척지, 스타트업 천국으로”, 2019년 8월 7일.
- 중앙일보, “어디야? 中경제 떠받치는 ‘3대 해안 경제권’” 2019년 9월 19일.
- 한국무역보험공사, 「해운업 현황 및 최근 이슈 점검」, 산업정책조사팀, 2018.7.
- 한국해양수산개발원(KMI), 「4차 산업혁명시대 항만물류산업 고도화 방안 연구」, 2017.
- 한국해양수산개발원(KMI), 「우리나라 해운·물류기업의 중국 자유무역시범구 활용방안 연구」, 2019.
- Dezert, B and Verlaque, C., L'Espace industriel, Masson, Paris, 1978.
- Meyer, H, City and Port: Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam, April 1, 2003.
- Port Technology, Port of Rotterdam Unveils Food Hub, May 1, 2019.

신도시 도로교통과 한국의 경제발전

최재성*

1. 신도시 도로교통 현황

1) 수도권 내 1기, 2기, 3기 신도시 건설

정부는 80년대 후반, 서울의 주택난을 해소하고 종합적인 도시계획을 통한 도시건설을 추진하기 위해 성남 분당, 고양 일산, 안양 평촌, 군포 산본, 부천 중동의 5개 1기 신도시를 계획하여 '90년대 중반 공사를 완료하였다. 2000년대 들어서는 서울 강남의 주택수요 대체, 행정 및 성장거점

<그림 2-1> 수도권 내 신도시 개발 현황



자료: 연합뉴스, 수도권 주요 신도시 현황 (2019).

사를 완공할 계획이다.

<그림 5-2>의 신도시 도로망 계획에 대한 성남시 사례를 예를 들어 살펴보면, 인구

남의 주택수요 대체, 행정 및 성장거점 기능 등을 분산하여 수도권의 인구과밀 해소와 주거안정에 기여하기 위해 수도권 내에 성남 판교, 화성 동탄, 김포 한강, 수원 광교, 파주 운정 등 9개의 2기 신도시를 계획해 일부는 현재 완공하였거나 2020년 초반까지 공사를 완료할 계획이다. 최근 국토교통부는 서울과 수도권에 30만호 주택공급을 통해 주거안정을 실현하기 위해 남양주 왕숙, 하남 교산, 인천 계양, 고양 창릉, 부천 대장의 5개의 3기 신도시를 계획하고 있으며 2020년대 후반까지 신도시 건설 공

* 現 국토연구원 국토인프라연구본부 책임연구원
미국 North Dakota State University 교통경제학 박사

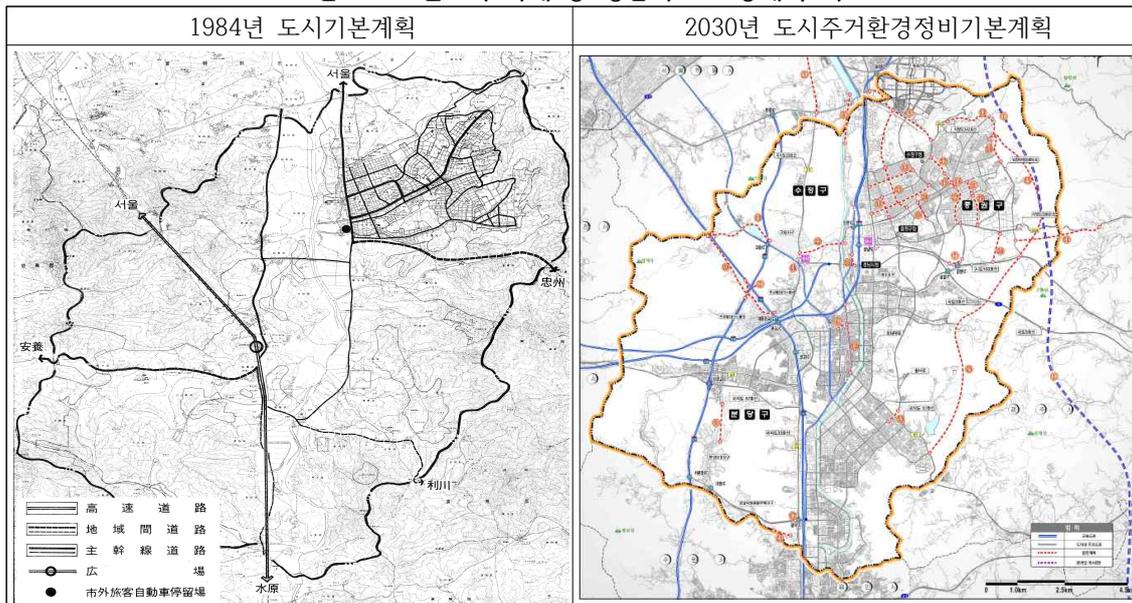
유입에 따른 신도시 급속한 성장에 대응해 1984년 대비 2030년을 목표연도로 하는 도로망 계획에서는 분당구와 중원구를 중심으로 남·북과 동·서 방면의 고속도로, 일반 국도 등 간선도로 구축과 성남시 내 시도로 건설이 상당량 증가할 계획으로 보인다.

<표 2-1> 1기, 2기, 3기 신도시 개발 지역 및 개발목적

	1기 신도시	2기 신도시	3기 신도시	
지역	<ul style="list-style-type: none"> - 성남 분당 ('89년~'96년) - 고양 일산 ('90년~'95년) - 안양 평촌 ('89년~'95년) - 군포 산본 ('89년~'95년) - 부천 중동 ('90년~'96년) 	<ul style="list-style-type: none"> - 성남 판교 ('03년~'17년) - 김포 한강 ('02년~'17년) - 수원 광교 ('05년~'19년) - 성남 위례 ('08년~'20년) - 인천 검단 ('09년~'23년) 	<ul style="list-style-type: none"> - 화성 동탄 ('01년~'21년) - 파주 운정 ('03년~'23년) - 양주 옥정·회천 ('07년~'18년) - 평택 고덕 국제화 ('08년~'20년) 	<ul style="list-style-type: none"> - 남양주 왕숙 ('19년~'28년) - 하남 교산 ('19년~'25년) - 인천 계양 ('19년~'26년) - 고양 창릉 ('19년~'29년) - 부천 대장 ('19년~'29년)
개발목적	<ul style="list-style-type: none"> - 수도권외 주택난 해소 - 도시 종합계획 추진 - 고용창출, 시설유치로 자족적 경제기반 구축 	<ul style="list-style-type: none"> - 서울·경기 지역의 초과 주택수요를 대체하고 성장거점 기능을 분담 - 수도권 남부의 첨단·행정 기능 강화 	<ul style="list-style-type: none"> - 30만호의 주택공급을 통해 서울과 수도권 내서민 주거안정에 기여 	

자료: 국토교통부 정책정보(2015); 국토교통부 정책정보(2017); 국토교통부(2017); 한국토지주택공사(2018)

<그림 2-2> 신도시 사례 중 성남시 도로망계획 비교



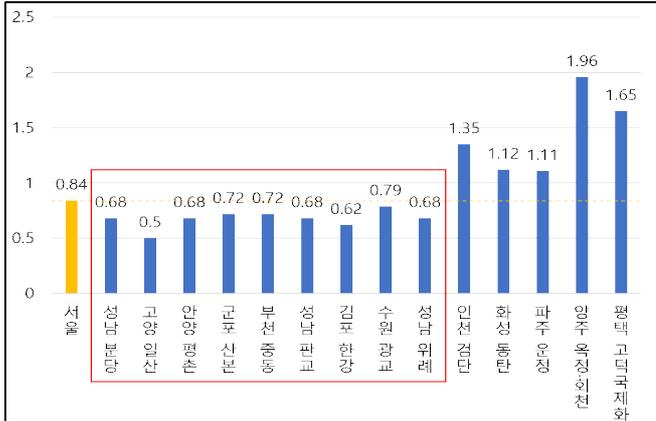
자료: 성남시, 도시기본계획과 도시주거환경정비기본계획(1984, 2019)

2) 신도시 내 도로연장 공급

1기와 2기의 일부 신도시를 대상으로 1인당 도로연장을 비교한 결과, 2017년 기준

서울특별시 0.84(m/인)인 반면, 성남 분당, 고양 일산, 안양 평촌, 군포 산본, 부천 중동 5개의 1기 신도시와 성남 판교, 김포 한강, 수원 광교, 성남 위례의 4개의 2기 신도시가 서울특별시의 1인당 도로연장 보다 부족한 것으로 보이며, 이는 신도시 건설을 통해 유입된 거주인구 대비 현재까지 구축된 도로연장 등의 도로인프라 수준이

<그림 2-3> 수도권 일부 신도시의 도시 내 거주자 1인당 도로연장 비교 (단위: m/인)



서울특별시 보다 부족한 수준인 것을 나타낸다.

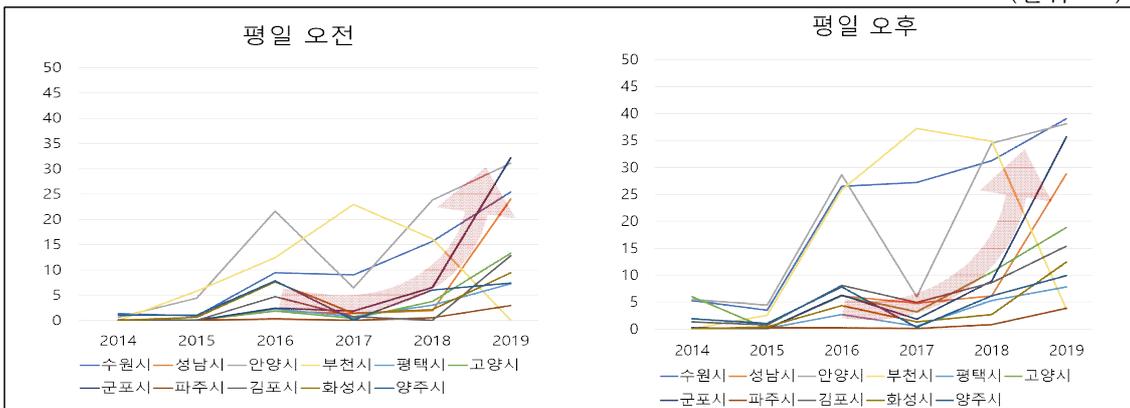
2014년 이후 수도권 내 신도시 일부지역의 연도별 통행속도가 20km/h 미만의 정체구간 비율을 검토한 결과, 부천시를 제외한 10개의 신도시에서 평일 오전과 평일 오후 모두 최근 5년간 정체구간 비율이 증가하는 추세를 나타내고 있으며 수도권에서

자료: 국가통계포털(2017)

서울특별시로의 통근·통학 등의 여러 목적 통행행태가 증가하여 도로교통 혼잡이 가중되고 있는 것으로 보인다.

<그림 2-4> 수도권 일부 신도시의 연도별 정체구간 비율

(단위: %)



자료: 경기도교통정보센터, 지역별 정체구간비율(2007~2019) 자료를 구성

2. 신도시 도로교통 문제점 및 개선방향

1) 문제점

신도시 도로교통의 문제점으로 서울로 출퇴근 시의 교통혼잡, 대중교통수단 미흡,

높은 통근·통학 비율 등이 발생하고 있는 상황이다. 신도시를 건설할 때 주민의 직장 대부분이 서울특별시내에 위치하므로 계획시의 예상치를 상회하는 자가용 승용차의 이용으로 교통혼잡이 야기되고 있으며, 도시철도 노선 및 소요시간의 문제로 인해 통근 인구의 25%만 도시철도를 이용하는 반면, 통근 인구의 40%는 승용차를 이용하여 서울 대도시권의 광역교통 문제를 유발하고 있다. 또한, 서울시 반경 30km권 내 위치한 수도권 일부 신도시는 서울로의 통근·통학 비율이 높게 나타나 광역교통 문제를 심화시키고 있는 상황인데 고양시, 과천시의 서울로 통근·통학 비율은 약 50%를 상회하며 그 외 성남시, 안양시, 부천시, 남양주시, 하남시, 군포시 등도 약 30% 내외의 통근·통학 비율을 유지하고 있는 상황이다.

<표 2-2> 신도시 도로교통 문제점

서울로 출퇴근 시 교통혼잡	대중교통수단의 미흡	높은 통근·통학 비율
- 신도시 주민 직장이 대부분이 서울이므로 신도시 계획시 예상치를 상회하는 자가용 승용차 이용으로 교통혼잡을 야기	- 도시철도 노선 및 소요시간의 문제로 인해 통근 인구의 25%만 도시철도를 이용하는 반면, 통근 인구의 40%는 승용차를 이용하여 서울 대도시권의 광역교통 문제를 유발	- 서울시 반경 30km권 내에 위치한 수도권 신도시는 서울로의 통근·통학 비율이 높게 나타나 광역교통 문제를 심화

자료: 박종국, 수도권 신도시 개발의 문제점 및 개선방안에 관한 연구 (2010)

<표 2-3> 수도권 일부 신도시의 서울로 통근·통학 비율*

(단위 : %)

거리 인구	20km 내	20~30km	30~40km	40km이상
50만 이상	고양시 50.8 (17,52) 성남시 34.4 (19,87) 안양시 28.5 (19,59)	부천시 28.3 (21,78)	인천시 10.6 (32,230) 안산시 9.1 (30,51) 수원시 6.8 (33,75)	-
10만 ~ 30만	의정부시 28.9 (19,27) 구리시 37.5 (12,14) 김포시 13.7 (17,10)	남양주시 30.1 (22,23) 하남시 45.8 (21,11) 시흥시 17.9 (21,13) 의왕시 25.7 (24,10) 군포시 29.4 (23,23)	-	용인시 8.2 (42,24) 안성시 1.6 (66,12) 이천시 1.5 (51,15)
10만 이하	과천시 53.4 (14,7)	-	-	동두천시 9.3 (40,7) 가평군 4.7 (55,5) 오산시 2.8 (46,7) 양평군 3.4 (45,7)

자료: 박종국(2010)

2) 개선방향

신도시 도로교통의 문제점을 개선하기 위해서는 대중교통 활성화, 신도시 개발과정상의 사업비 집행률 제고, 일자리 창출을 통한 자족기능 강화가 필요할 것으로 보인다. 대중교통의 경우, 신도시 주민의 입주 시기를 고려한 단계별 교통시설 공급이 필

* ()의 첫 번째 숫자는 서울 도심기점으로부터의 거리(km), 두 번째 숫자는 인구규모(일만 인)

<그림 2-5> 입주와 교통서비스 제공 시점 불일치



자료: 최기주(2020)

요한데, 철도망 구축의 시간 소요로 인해 입주초기에는 BRT 등의 버스 중심, 입주완료 후에는 철도중심의 대중교통 수단을 공급하고 입주와 교통서비스 제공의 시점 불일치를 최소화해야 한다. 또한 고급·고속의 대중교통 운행체계를 확립해 신도시와 서울 도심의 연결을 급행열차 및 직행버스 등을 통해 강화하여 잠재적 승용차 이용자의 통행행태 전환을 추진한다.

교통수단간의 효율적 연계 및 환승이 중요한데, 간선 급행대중교통수단과 연계 지선 및 순환 대중교통수단 간의 환승 센터를 설치·확대하고 GTX 역은 간선철도가 교차하는 곳에 설치하여 교통결절점 기능을 담당하도록 계획한다. 또한 광역버스와 철도의 원활한 환승이 이뤄지도록 하기 위해 건설 시간이 많이 소요되는 복합환승센터 보다는 소규모 환승정류장 사업의 우선 추진을 고려한다. 추가적으로 이용자 중심의 환승편의 및 대중교통 이용정보, 합리적인 요금체계 등을 구축하고 토지이용계획 수립 시 대중교통체계를 먼저 계획해 교통처리능력에 따라 적정 인구밀도의 토지이용계획을 수립하도록 한다.

사업비 집행률 제고의 경우, 2기 신도시의 광역교통개선대책의 사업비 집행률은 66.6%로 신도시 개발에서 예산 집행의 신속한 추진을 고려할 필요가 있다. 일자리 측면의 신도시 자족기능 강화를 위해 판교 테크노벨리 성공사례를 모델로 신도시 내의 일자리를 창출하며 서울시로의 출·퇴근 광역교통 수요를 감소시키고 서울에서 신도시로 출퇴근을 유도하는 발전전략을 수립한다.

덧붙여, 입지 선정 시 서울 반경 40~50km 이내를 선정하여 수도권 내 자족적 기능을 갖춘 신도시를 건설하며 자족용지를 교통이 편리한 곳에 집적화하고 출·퇴근이 용

이하도록 퍼스널 모빌리티, 공유 모빌리티 등의 도입 활성화를 추진한다.

<표 2-4> 신도시 도로교통 개선방향

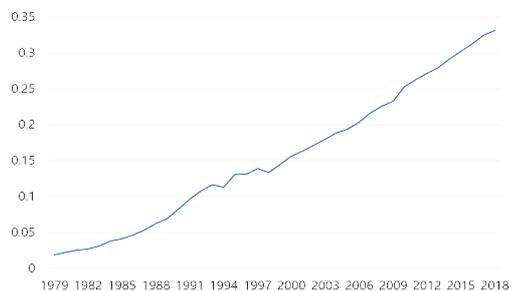
개선방향	내용	
대중교통	- 신도시 주민의 입주 시기를 고려한 단계별 교통시설 공급	- 철도망 구축의 시간 소요로 인한 단계별 교통시설 공급계획 수립 • 1단계(입주초기) : 버스중심의 대중교통 • 2단계(입주완료) : 철도중심의 대중교통
	- 고급·고속의 대중교통 운행체계를 확립	- 신도시와 서울 도심의 연결은 급행열차 및 직행버스 등을 통해 잠재적 승용차 이용자를 전환
	- 교통수단간의 효율적 연계 및 환승	- 광역대중교통과 도시 내 대중교통수단의 효율적 연계체제를 구축 - 간선 급행대중교통수단과 연계 지선 및 순환 대중교통수단 간의 환승 센터 설치 - GTX 역은 간선철도가 교차하는 곳에 설치하여 교통거점 기능을 담당하도록 계획 - 광역버스와 철도의 원활한 환승이 이뤄지도록 하기 위해서 건설 시간이 많이 필요한 복합환승센터보다는 소규모 환승정류장 사업의 우선 추진을 고려
	- 대중교통 이용편의 증진	- 환승편의 및 대중교통 이용정보, 합리적인 요금체계 등을 구축 - 이용자 중심의 대중교통수단의 도입
	- 대중교통 지향형 도시개발 및 토지이용	- 토지이용계획 수립 시 대중교통체계를 먼저 계획하고 교통처리능력에 따라 적정 인구밀도의 토지이용계획을 수립
사업비	- 사업비 집행률 제고	- 2기 신도시의 광역교통개선대책의 사업비 집행률은 66.6%로 신도시 개발에서 예산 집행의 신속한 추진을 고려
일자리	- 신도시의 자족기능 강화	- 판교 테크노벨리 성공사례를 모델로 신도시 내의 일자리를 창출하여 서울로의 출·퇴근 광역교통수요를 감소시키고 나아가 서울에서 신도시로 출퇴근을 유도하는 발전전략 수립 - 입지 선정 시 서울 반경 40~50km 이내를 선정하여 수도권 내 자족적 기능을 갖춘 신도시를 건설 - 자족용지를 교통이 편리한 곳에 집적화하고 출·퇴근이 용이하도록 퍼스널 모빌리티, 공유 모빌리티 등의 도입을 활성화

자료: 박종국(2010); 조응래, 박지선(2019)

3. 신도시 및 한국의 도로교통 생산성

신도시 내 도로교통 인프라의 구축이 경제성장에 기여하는 바는 신도시의 지역내 총생산을 신도시 내 도로연장과 인구수로 나눈 도로·인구 단위 당 지역생산성의 개념을 고안해 분석하였을 때, 데이터 확보가 가능한 최근 4년간(2013~2016)을 보면 1기 신도시의 경우에는 연평균 1.3%~

<그림 2-6> 도로·인구 단위 당 국가생산성
(단위: 1원/1m·1명)



자료: 국가통계포털 (2020)

4.98%로 증가하였고 2기 신도시의 경우에도 수원 광교와 인천 검단을 제외하고 연평균 1.3%~9.2%로 성장하고 있는 추세이다. 국가 전체의 측면에서 보면 한국의 도로·인구 단위 당 국가생산성은 1979년 약 0.019에서 2018년 약 0.33으로 증가하며, 연평균 증가율이 7.66%로 지속적으로 성장하고 있다. 도로교통의 확대는 신도시와 국가의 경제성장에서 현재 대동맥과 같은 역할을 수행하고 있다.

<표 2-5> 도로·인구 단위 당 지역생산성

(단위: 1원/1m·1명)

연도	지역	서울	1기 신도시				
			성남 분당	고양 일산	안양 평촌	군포 산본	부천 중동
2013		3.66	33.92	42.32	60.69	93.91	28.99
2014		3.76	36.22	43.03	68.00	95.63	28.94
2015		3.93	38.31	41.55	68.21	96.18	30.04
2016		4.06	39.24	43.94	72.49	98.03	31.01
연평균 성장률		3.5%	4.98%	1.3%	6.1%	1.4%	2.3%
연도	지역	2기 신도시					
		성남 판교	김포 한강	수원 광교	성남 위례	인천 검단	
2013		33.92	89.84	24.55	33.92	6.24	
2014		36.22	85.46	23.23	36.22	5.94	
2015		38.31	88.78	23.40	38.31	5.85	
2016		39.24	93.49	23.44	39.24	6.09	
연평균 성장률		4.98%	1.3%	-1.5%	4.98%	-0.8%	
연도	지역	2기 신도시					
		화성 동탄	파주 운정	양주 옥정·희천	평택 고덕국제화		
2013		80.59	56.82	52.48	65.90		
2014		91.39	55.76	54.46	65.47		
2015		92.43	61.38	54.26	65.24		
2016		95.65	61.54	68.42	63.36		
연평균 성장률		5.9%	2.7%	9.2%	-1.3%		

자료: 국가통계포털, 각 시별 지역총생산, 인구수, 도로연장 (2020)

참고 문헌

- 국가통계포털, 각 시도별 도로현황, 주민등록인구현황, 국내총생산, 인구수, 도로연장, 2020년.
<http://kosis.kr/index/index.do> (2020년 04월 01일 접속).
- 국토교통부, 정책정보, 제1기 신도시 건설안내, 2015년.
https://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl?id=523. (2020년 04월 03일 접속).
- 국토교통부, 정책정보, 제2기 수도권신도시 건설안내, 2017년.
https://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl?id=524. (2020년 04월 07일 접속).
- 경기도교통정보센터, 지역별 정체구간비율, 2019년.
https://gits.gg.go.kr/gtdb/web/trafficDb/newzone/HC002/4/SPEED/DELAY_LENGTH_RATE.do (2020년 04월 06일 접속).
- 성남시, 도시기본계획, 1984년.
- 성남시, 도시주거환경정비기본계획, 2019년.
- 한국토지주택공사, 주요사업, 도시조성사업, 신도시 조성, 2018년.
<https://www.lh.or.kr/contents/cont.do>. (2020년 04월 07일 접속).
- 연합뉴스, 그래픽, 수도권 주요 신도시 현황, 2019년.
<https://www.yna.co.kr/view/GYH20190507001200044?section=search>. (2020년 04월 07일 접속).
- 박종국, 수도권 신도시 개발의 문제점 및 개선방안에 관한 연구, 경기대학교 행정대학원 석사학위 논문, pp.64-66, 89-91, 2010년.
- 조응래, 박지선, 수도권 3기 신도시 광역교통대책 추진방안, 경기연구원, pp.13-19, 2019년.
- 최기주, 대도시권 광역교통 정책 소개 및 방향, 국토교통부 대도시권광역교통위원회, p.8, 2020.

경제대국으로의 발돋움을 위한 해외건설의 역할과 의미

손태홍*

1. 경제성장과 건설산업

6.25 전쟁 이후 아시아 금융위기까지 급격한 경제성장을 의미하는 상징적 용어인 ‘한강의 기적’을 만들어낸 국가. 1953년 477억 달러였던 국내총생산(GDP)이 반세기 만에 1조 달러를 돌파하고, 67달러였던 1인당 국민소득이 2017년엔 2만 9,747달러로 증가한 나라. 바로 대한민국이다. <그림3-1>에서 보듯이 1980년과 1998년을 제외하고 한국의 경제성장률은 1954년부터 플러스(+)를 유지했을 뿐만 아니라 2001년부터 2015년까지 4%의 연평균 경제성장률을 기록했다.

<그림 3-1> 1954-2018년 경제성장률 추이



자료: 한국은행

건설산업은 위와 같은 국가 경제성장에 있어 중추적인 역할을 담당했던 산업 중의 하나다. 1960년대에는 경부·경인고속도로 등 사회기반시설 집중 건설을 통해 국가 경제발전의 기틀을 마련함과 동시에 국토종합계획법, 도시계획법 등 다양한 국토계획 관련 법률과 계획을 수립 및 시행하였다. 1970년대에는 서울지하철과 영도 및 동해고

* 現 한국건설산업연구원 미래기술전략연구실장
미국 University of Texas at Austin 공학 박사

속도로 건설사업 등이 추진되면서 전국 일일생활권화와 도심재개발이 시작되었다. 1980년대와 1990년대에는 도시화 및 국가기반시설정비와 국민 생활의 질 향상을 위한 인프라 구축이 본격화되던 시기였다. 주택 200만 호 건설, 인천국제공항, 서울외곽순환도로 등이 건설되며 국가기반시설의 확충은 지속하였다. 2000년대에는 동북아 중심 국가로의 성장을 목표로 선진국형 국토관리계획 등이 수립되고 경부고속철도와 서해안 고속도로 등이 건설되었다. 2010년대는 경제성장의 부진이 본격화되던 시기였지만 4대강 정비사업을 비롯해 호남고속철도와 제2영동고속도로 건설사업 등이 추진되었다. 또한, 국내건설기업의 해외건설 수주는 지난 1965년 초도진출 이후 5,000억 달러를 돌파하였으며, 2010년에는 역대 최고치인 716억 달러라는 실적을 거두기도 했다.

<그림 3-2> 주요 시기별 건설산업의 역할



자료: 한국건설산업연구원

상술한 바와 같이 국내 건설산업은 6.25 전쟁 이후 국가의 압축 경제성장을 견인하는 하나의 축으로서 기반시설 건설 등을 통해 중추적인 역할을 해왔다. 특히, 건설사업은 고용 측면에서 매우 중요한 역할을 담당하고 있다. 2017년 기준 업종별 취업자 수를 비교해보면 건설산업은 총 198만 8천 명으로 제조업(450만 명), 도소매업(379만 명), 숙박 및 음식점업(229만 명)에 이어 4번째며 전체 취업자 수의 7.4%를 차지하고 있다. 평균적으로 국내 전체 고용의 7.1~7.5% 수준을 차지하고 있어 고용시장의 버팀목 역할을 하고 있으며, 전후방 연관산업의 종사자를 고려할 경우 실제 고용 규모와

비중은 더욱더 높다. 이러한 건설산업의 파급력은 국내 경기를 단기간에 부양해야 할 때 고용 확대를 통한 효과적인 정책 수단으로 활용되기도 하였다.

2. 해외건설시장 진출의 역사

해외건설시장 진출의 시작은 1965년 11월 25일 현대건설이 태국에서 수주한 파타니-나라티왓 고속도로 건설사업이다. 본 사업은 540만 달러 규모로 공사 기간은 총 30개월이었는데 1966년 1월에 시작된 공사는 계획보다 4개월 늦은 1968년 5월에 완공되었으며 약 300만 달러의 추가 공사비가 투입되었다. 기술과 경험 부족으로 대규모 손실을 본 공사였음에도 불구하고 우리나라 건설 역사상 최초로 해외에서 건설한 공사라는 기념비적 의미가 있다. 태국 사업을 시작으로 국내건설기업의 해외건설시장 진출은 현재까지 지속해 오고 있다. 필자가 원고를 쓰는 지금(2020년 3월 9일)까지 국내 기업들이 해외건설시장에서 수주한 사업은 총 13,782건이며 금액으로는 약 8,430억 달러가 넘는다. 놀라운 성과이지 않을 수 없다. 초도진출 이후 시기별로 수주된 사업 모두를 설명할 수는 없지만, 연도별 수주 실적을 요약하면 다음과 같다.

1) 1965~1969년

1967년부터 1969년까지 수주된 사업은 62건, 금액으로는 5,058만 달러였는데, 총 15개의 건설기업이 베트남을 중심으로 일본, 괌, 태국에서 수주한 성과였다. 62건 중의 52건이 베트남에서 수주된 사업으로 금액으로는 3,613만 달러였으며 해당 기간 전체 수주액의 70% 수준이었다. 베트남이 국내건설기업의 주력 시장이 될 수 있었던 이유는 베트남전에 참전하면서 그에 따른 보상 차원의 미국 지원이 있었기 때문이었다.

2) 1970년대

1970년대에 들어서도 베트남은 여전히 국내건설기업의 주력 시장이었다. 1970년에만 45건의 공사 수주를 통해 4,798만 달러의 실적을 달성했는데 이는 초도진출 이후 1969년까지 총수주액의 78%에 이르는 규모였다. 1972년에는 16개국에서 43건의 신규공사를 수주해 8,315만 달러의 실적으로 연간 수주 1억 달러 시대에 성큼 다가섰다. 1973년과 1974년은 중동 건설시장으로의 진출을 본격화했던 시기로 삼환기업이 사우디아라비아에서 2천만 달러 규모의 고속도로 건설공사를 수주한 것으로 시작으로 1973년에 연간 수주 1억 달러를 처음으로 기록했다. 이어 1974년에는 49건의 신규공

사를 포함한 총 79건의 사업 수주를 통해 1973년 수주액의 두 배가 넘는 2억 6천만 달러를 기록했다. 1975년부터 1979년까지 해외건설 수주는 성장세를 지속했는데, 1976년에는 연간 수주 10억 달러 시대를 열었으며 1977년에는 81.4억 달러를 기록했다. 이처럼 1970년대는 우리나라 해외건설의 1차 전성기라 불리울 만큼의 실적을 기록한 시기로 10년 동안의 총 수주 금액은 219억 달러 사업 건수는 989건에 달했다.

3) 1980년대와 1990년대

1970년대 중반부터 시작된 해외건설 수주 성장은 1980년에 들어서도 계속됐다. 1980년에 사우디아라비아(55.1억 달러)와 리비아(13억 달러) 등에서의 실적을 기반으로 82.6억 달러에 이를 수주를 달성했으며, 1981년에는 137억 달러를 기록하며 연간 수주 100억 달러 시대라는 우리나라 해외건설의 새로운 전환점을 만들었다. 이는 1982년과 1983년에도 각각 133억 달러와 101억 달러로 성장세를 지속했다. 특히, 1983년에는 당시 단일 공사 규모로는 세계 최대인 리비아 대수로(Great Manmade River Project) 공사(32.9억 달러)를 수주했다. 해당 사업은 리비아 내륙의 사리르(Al Sarir) 취수장에서 벵가지까지 1,895km의 수로를 건설하는 사업이었다. 연간 수주 100억 달러를 3년 연속 기록한 이후 1984년(65억 달러)을 시작으로 해외건설 수주는 지속해서 감소해 1988년에는 16억 달러를 기록하기도 했다. 1980년대 후반부터 시작된 수주 부진은 1990년대 초반까지 지속했지만 1996년과 1997년에는 100억 달러 이상의 수주를 기록하는 등 연평균 71.7억 달러의 실적을 기록했다.

4) 2000년대와 2010년대

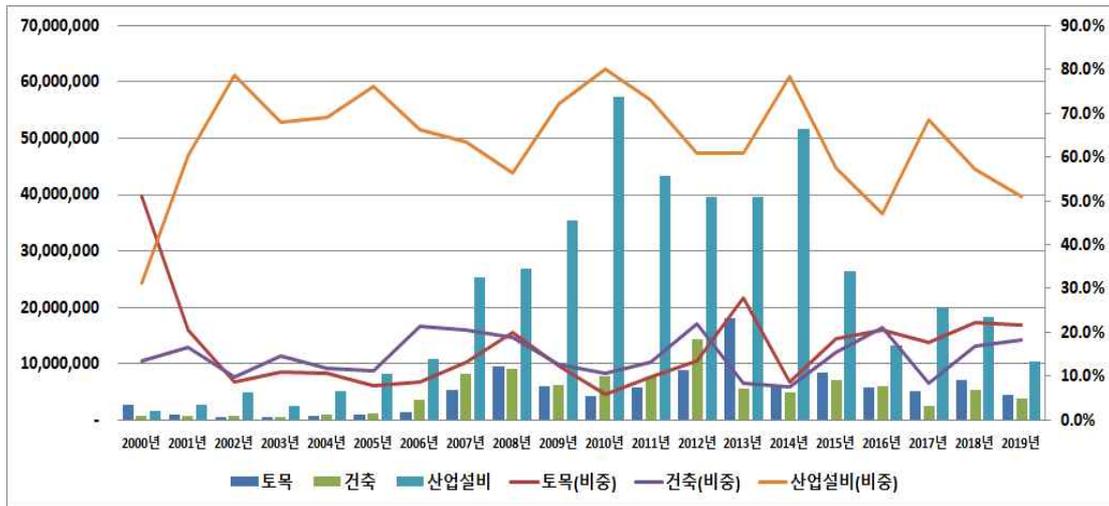
연평균 27억 달러를 기록했던 2000년부터 2004년을 뒤로 하고 2005년부터 우리나라 해외건설은 중흥기를 열었다. 2005년은 전년 대비 34억 달러 늘어난 108억 달러 실적을 기록했고, 2006년에는 중동에서만 95억 달러를 수주하며 1965년 이후 가장 많은 164억 달러라는 신기록을 작성했다. 하지만, 이것은 시작에 불과했는데 2007년 398억 달러, 2008년 476억 달러, 2009년 491억 달러를 기록했던 해외건설 수주는 2010년 아랍에미리트 원전 사업(186억 달러)을 포함해 716억 달러라는 역대 최고 실적을 기록했다. 이후 2014년까지 연평균 650억 달러가 넘는 실적을 달성하며 제3의 전성기를 열었다. 하지만, 2015년 수주가 전년 대비 200억 달러나 감소한 461억 달러에 그치며 해외건설의 부진이 시작됐다. 배럴당 100달러가 넘던 국제유가의 급락이 수주 감소에 큰 영향을 미쳤지만, 일부 시장과 상품에만 집중된 수주 구조와 질보다

는 양 중심의 ‘묻지마’ 수주가 근본적인 원인이었다.

3. 해외건설 수주 구조의 특성

<그림 3-3> 해외건설 주요 공종별 수주 실적 및 비중 추이

(단위: 천 달러)



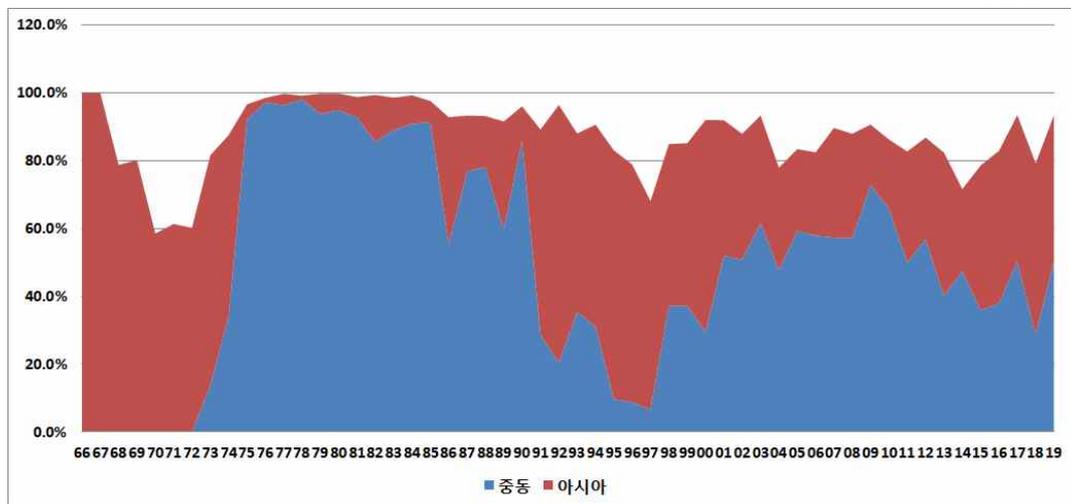
자료: 해외건설종합정보서비스

<그림 3-3>은 2000년 이후의 국내 건설기업의 해외건설 수주 실적을 공종별로 나타낸 것이다. 그림에서 나타나듯이 전체 수주 실적 중 산업설비가 차지하는 비중은 연도별로 편차가 있지만 약 50~80% 수준을 형성하고 있다. 이와 같은 높은 비중은 해외건설시장의 산업설비 부문에서 국내 건설기업이 높은 수주 경쟁력을 보유하고 있다는 의미이기도 하다. 하지만, 이와 같은 산업설비 부문의 높은 수주 비중은 2000년대 초반 이후 시작된 고유가 시대와 밀접한 관계가 있다. 평균 배럴당 30달러대를 유지하던 국제유가는 지속해서 상승해 2011년과 2012년에는 100달러를 넘어섰다. 같은 기간 동안 해외건설 수주 규모도 상승세를 유지했는데 2010년부터 2014년간 연평균 수주액은 약 650억 달러였다. 결국, 연간 해외건설 수주가 비약적인 성장이 가능했던 것은 산업설비의 높은 수주 비중 때문이다. 하지만, 2016년 이후 이어져 오고 있는 국제유가의 부진은 국내 건설기업의 수주 경쟁력을 약화시키는 주요 원인 중 하나로 작용하고 있다. 더군다나, 산업설비 외에 건축과 토목 상품이 차지하는 수주 비중이 약 20% 수준인 점도 국내 건설기업의 수주 지속성을 낮추고 있다. 때문에, 2016년부터 지속하고 있는 수주 부진을 해결하기 위해서는 적극적인 수주 상품의 다양화 전략이 필요한 상황이다.

상술한 바와 같이 우리나라의 해외건설 진출의 역사는 아시아 지역을 중심으로 시작됐다. 베트남 등을 비롯한 아시아 지역에서 수주 기반을 마련하고 중동지역으로 시장 저변을 넓혀가는 전략이었다. <그림 3-4>에서 보듯이 1970년대 중반부터 중동지역으로의 진출이 본격화되면서 수주 비중은 연평균 95%를 넘으며 해외건설 성장을 견인했다. 1990년대 중반 아시아 지역의 수주 비중이 일시적으로 증가하기도 했지만, 국내 건설기업의 지역별 수주는 중동이 약 60%를 아시아가 약 30%를 차지하고 있다. 다시 말해, 중동과 아시아를 제외한 북미와 유럽 등과 같은 선진국 건설시장과 아프리카와 중남미 등과 같은 시장 다각화는 부진한 상황이다.

<그림 3-4> 중동과 아시아 지역의 해외건설 수주 비중 추이

(단위:%)



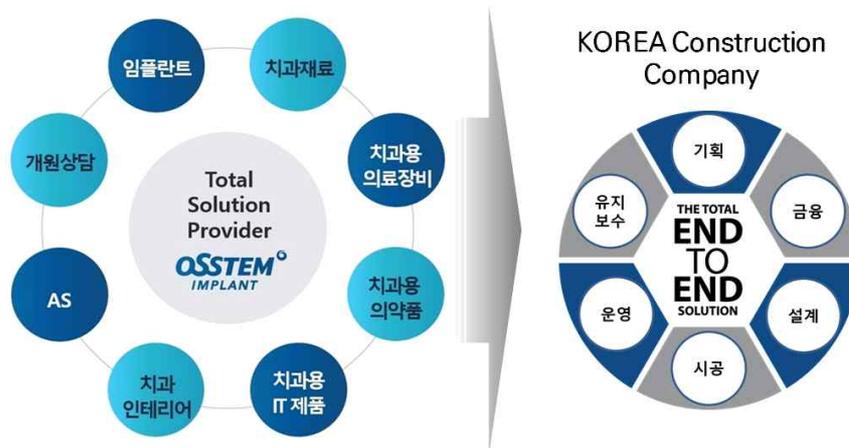
자료: 해외건설종합정보서비스

요약해 보면, 우리 해외건설 수주 구조는 중동지역의 산업설비 부문 중심이다. 전체 수주의 60% 이상을 산업설비와 중동이라는 상품과 시장에 의존하다 보니 국내 건설기업의 수주 경쟁력은 국제 유가의 하락 등과 같은 외부 요인에 대단히 취약하다. 국제유가 하락이 본격화된 2016년을 시작으로 급격히 감소한 해외건설 수주 실적이 2020년 올해에도 계속되고 있는 것만 보더라도 그 취약성을 확인할 수 있다. 필자가 원고를 작성하는 지금도 COVID-19 확산으로 인해 세계 경제성장률 하향 조정이 잇따르고 있으며, 국제유가도 급락하면서 해외건설 수주에 대한 우려가 연초 대비 대폭 증가한 상황이다.

4. 위기 극복과 진출 확대를 위한 경쟁력 확보

연간 수주 300억 달러. 716억 달러를 기록했던 2010년과 비교해보면 절반에도 미치지 못하는 수준이다. 2010년을 시작으로 2015년에 이르기까지 경험했던 수주 호황기의 재현은 불가능할 것이라는 평가는 차치하더라도 3년 넘게 경험하고 있는 수주 부진은 우리가 직면한 위기임이 분명하다. 위기 극복은 수주 부진의 근본적 원인을 분석함과 동시에 다양한 시장 영향요인에 효과적으로 대응할 수 있는 체계를 마련할 때 가능하다. 하지만 무엇보다 중요한 것은 지속 가능한 수주 경쟁력의 의미를 명확히 이해하고 이를 바탕으로 경쟁력 확보를 위해 투자를 지속하는 것이다.

<그림 3-5> 수주전략이 핵심: Total Solution Provider로서의 경쟁력



자료: 한국건설산업연구원

그렇다면, 해외건설시장에서 지속 가능한 수주 경쟁력은 무엇을 의미하는가. 경쟁기업과 구분되는 기술력과 사업 기획 및 수행 역량을 기반의 경쟁력일 것이다. 이미 시장에 진출한 국내외 모든 건설기업은 시장의 내외부 환경 변화에도 불구하고 시장 점유율을 유지하기 위해서는 차별화된 경쟁력이 필요하다는 것을 알고 있다. 해외건설시장의 발주자가 요구하는 사업 조건은 수행하는 기업에는 제출해야 할 숙제며, 요구조건은 점점 복잡해지고 다양해지고 있다. 결국, 단순 시공을 넘어 사업의 기획에서부터 시공과 운영 및 유지보수까지 사업의 전 주기에 걸친 ‘모든’ 역량을 보유한 기업만이 치열해지는 해외건설시장에서 생존할 수 있다. 아래의 그림에서 보듯이 더는 최종 상품만을 만들어내는 기업은 생존하기 어렵다. Total Solution Provider로서의 역량 보유는 산업의 구분을 떠나 필수다. 해외건설도 예외가 아니다.

시장에서 지속 가능한 수주 경쟁력 확보는 건설기업의 몫이지만 해외건설시장에서의 수주 경쟁이 기업 간 경쟁을 넘어 국가 간 경쟁까지 확대되는 최근의 동향을 고려

할 때 정부의 역할도 매우 중요하다. 정부는 건설외교를 통해 국가 간 협력을 기반으로 하는 사업을 기획하고 이를 시장으로 끌어내는 노력과 지원에 집중해야 한다. 정부의 지원이 국내 건설기업이 참여할 수 있는 마중물 역할을 할 때 새로운 시장과 상품 개척이 가능할 것이다. 우리나라 정부는 5년 단위의 '해외건설 진흥 기본계획'을 수립해 지원 체계를 구축하고 시장 환경 변화와 기업의 니즈에 따른 맞춤형 정책을 시행 중이다. 최근에는 투자개발형 사업 수주 확대를 위해서 플랜트 건설 스마트시티 펀드 및 글로벌 인프라 펀드 등 특화펀드를 조성해 재정적 지원을 강화하고 있다. 이와 같은 경쟁력 강화를 위한 기업의 투자와 정부의 지원은 수주 부진의 위기 극복만을 목적으로 하는 것이 아니라 일부 상품과 시장에 집중된 기형적 수주 구조를 개선해 새로운 시장과 상품을 발굴해 진출을 확대하는 것을 궁극적인 목적이 되어야 한다.

5. 해외건설, 경제 대국이 되기 위한 필요조건

경제 대국의 의미는 무엇일까. 경제 대국의 의미를 단순히 국민총생산 규모와 1인당 국민소득 등과 같은 규모를 보여주는 숫자만을 기반으로 해 해석한다면 단어가 가진 함의를 모두 담아내지 못한다. 예를 들어 보자. 중국은 미국에 이은 경제 규모 2위의 국가지만 1인당국민소득은 세계 70위 수준으로 경제 대국이라는 호칭과는 거리가 멀다. 하지만, 한 국가의 유무형 자산을 증대할 수 있는 전체적인 국가 경쟁력 차원에서 경제 대국이라는 의미를 정의한다면 중국의 경제적 위치에 동의하게 된다. 결국, 경제 대국으로 발돋움하기 위한 노력은 경제뿐만 아니라 정치 및 사회 등 한 국가의 총체적인 경쟁력을 높임과 동시에 국가의 '브랜드' 가치를 높이는 데 기여할 수 있어야 한다.

이와 같은 측면에서 볼 때, 해외건설은 우리나라가 경제 대국으로 성장하는 데 있어 중요한 필요조건 중의 하나다. 해외건설은 1970년대 오일쇼크로 인한 국가적 위기를 극복하는데 중동 건설시장에서의 대규모 수주를 통해 결정적인 역할을 했다. 또한, 아시아 금융위기가 발생했던 1997년에도 140억 달러가 넘는 수주를 거두면서 부족한 외화 획득에 기여했다. 해외건설의 이러한 경제적 효과는 자동차와 반도체 등과 같은 우리나라의 주력 수출 산업과 비교해도 손색이 없다. 2013년 반도체 산업과 자동차 산업의 수출 규모가 571억 달러와 487억 달러지만 해외건설 수주 규모는 652억 달러로 국가의 새로운 수출 산업으로 평가받았다.

국내 건설기업이 해외시장에서 보여준 성과는 상술한 수주 규모와 같은 정량적 수치에만 국한되지 않는다. 진출한 국가의 기념비적 건설사업을 성공적으로 수행함으로써 기업의 가치뿐만 아니라 국내 건설산업의 경쟁력 더 나아가 국위 선양에도 크게 이바지했다. 1983년의 리비아 대수로 건설사업이나 아랍에미리트에 건설된 828m 높이의 부르즈 칼리파(2009년) 사업 및 2010년 수주한 UAE 원전 건설사업 등이 대표적인 예다.

하지만, ‘과거’의 성과에 만족해서는 안 될 해외건설이다. 최근 몇 년 동안 수주 부진이라는 어려움을 극복하는 것은 물론이고 진출을 지금보다 더욱 확대해야 한다. 진출 확대를 위해서는 새로운 시장과 상품 확보는 물론이고 도급사업 수주 비중을 줄이고 투자개발형 사업 수주를 위한 역량 제고에 힘써야 한다. 또한, 사업을 수행하는 건설기업과 지원 정책을 마련하고 추진하는 정부가 하나의 팀이 되어야 한다. 국가 단위의 역량 집결이 없다면 치열해지고 있는 해외건설시장에서 생존하는 것은 불가능하다.

6. 맺으며

4차 산업혁명의 시대가 도래하고 있다. 다양한 기술이 결합하여 새로운 상품과 비즈니스를 만들어내고 그로 인해 인류의 삶은 혁신적으로 변화할 것이다. 산업 간의 경계는 무너지고 변화의 물결에 대응하지 못하는 사업은 흔적도 없이 사라질 수도 있다. 건설산업은 어떠한가. 인류의 삶을 위한 물리적 환경을 만들어내는 ‘건설’이라는 개념은 존재할 수 있지만, 산업의 주체는 건설기업이 아닐 수 있다. 특히, 건설(construction)이 아닌 제조(manufacture)로 전환이 빨라진다면 누구도 전통적인 건설산업의 영역이 지속될 것이라는 보장은 할 수 없다. 혁신이라는 변화의 물결을 거스를 수 없다면, 변화가 필수라면 건설산업의 새로운 생태계 즉, 산업의 넥스트 노멀(Next Normal)을 만들어 가야 한다.

해외건설도 다르지 않다. 고용과 생산 측면에서의 기여를 지속하고 더 나아가 경제 대국으로의 발돋움을 위한 중추적인 역할을 담당하기 위해서는 넥스트 노멀이 필요하다. 건설기업은 Total Solution Provider로서의 경쟁력을 확보하기 위한 노력을 지속하고 정부는 기업을 지원하기 위한 정책 수립과 시행에 집중해야 한다. 이럴 때 해외건설시장에서 하나의 팀으로 국가의 경쟁력이 확보되고, 이는 곧 ‘대한민국=경제

대국'이라는 등식을 만드는데 근간이 될 것이다. 지난 55년 동안 두 번의 도약기와 한 번의 중흥기를 맞은 해외건설. 이제 경제 대국으로 발돋움하기 위한 진정한 해외 건설 중흥기가 필요하다. 기대해보자.

국제금융환경 불안 증대와 외화유동성 확보 방안

오정근*

1. 점증하는 국제금융환경 불안

문정부 지난 2년 반여 나라 안팎에서 경제불안요인들이 쓰나미처럼 한꺼번에 몰려 오고 있는 형국이다. 대내적으로는 2년 반 여 반기업 친노조 소득주도성장 정책으로 성장률과 경기는 위기수준으로 급락하고 물가는 디플레이션 국면에 진입하고 있다. 기업수익도 반토막 나고 있다. 성장률 급락과 디플레이션 압력만 고려하면 제로금리, 나아가 양적 완화 정책도 고려해야 할 정도다. 그러나 한국은 소규모개방 비기축통화 국인데다 자본이동을 규제 할 수 없는 OECD 회원국이면서 자유변동환율제도를 채택하고 있다. 한국의 자유변동환율제도는 1997년 금융위기 시 국제통화기금(IMF)과 국제금융 양해각서를 체결하는 과정에서 다소 얼떨결에 준비도 없이 도입한 부분이 있다. 동아시아에서 자유변동환율제도를 채택 하고 있는 국가는 일본과 한국뿐이다. 중국은 엄격한 관리변동환율제도, 싱가포르의 바스켓 밴드 크롤링(BBC) 제도, 홍콩은 커런시보드제도를 채택하고 있다. 한국의 환율변동제도에 대해 미국 MIT대의 돈 부시 등이 바스켓 밴드 크롤링(BBC) 제도가 적합하다는 견해를 발표한 적도 있다.

일본은 엔화가 기축통화일 뿐만 아니라 미국과 무제한 상시 통화스왑이 체결되어 있어 외환위기 가능성이 없는 나라다. 무제한 상시 통화스왑은 상호간에 위기가 발생하면 언제든지 무제한 도와주겠다는 의미다. 국가간 완전한 신뢰를 전제로 가능한 협정이다. 그것도 국제금융시장에서 통용되는 기축통화인 달러를 주기로 한 통화스왑은 외환보유액을 무제한 보유하고 있는 것과 같은 효과를 나타낸다. 이처럼 국제간의 신뢰를 바탕으로 한 국제금융외교가 중요하다.

반면 한국은 외채도 많은데다 외국인 주식보유비율이 높아서 원화 가치 하락으로 환차손이 예상되거나 기업수익 악화로 주가 하락이 전망되면 외국인투자자금 이탈이

* 現 한국금융ICT융합학회 명예회장

일어나지만 외환보유액도 넉넉지 않고 한미 한일 등 달러기준 통화스왑도 체결되어 있지 않아서 외환위기를 초래할 우려가 상존하는 나라다. 현재 한국은 만약 위기가 발생할 경우에는 외국인투자자자금도 이탈하고 만기가 돌아오는 외채의 만기연장도 어려워지고 자본유출도 발생하는 등 약 2천 억 달러 내외의 외환보유액이 부족한 것으로 추정되고 있다. 설상가상 수출은 12개월 연속 큰 폭으로 감소하고 있다. 금리가 낮아지면 환차손을 우려한 자본유출 우려가 커지므로 이러한 대외환경이 금리정책 운용을 제약하고 있다.

이처럼 디플레이션을 동반하는 장기불황으로 추락하고 있음에도 불구하고 자본유출 우려로 경기부양을 위한 금리정책 운용에 제약이 큰 실정으므로 규제혁파 노동개혁 감세를 통한 투자환경개선 등 미시적 정책이 절실하다. 그러나 현 정부 경제팀의 정책노선으로 볼 때 규제혁파 노동개혁 감세 등 정책은 기대하기가 어려운 실정이다. 이대로 불황이 지속되고 이미 70% 안팎 까지 추락한 기업 가동률이 더욱 하락해 기업부실이 심화되면 그 여파가 금융권으로 확산되면서 은행위기(banking crisis)를 초래할 가능성도 있다.

대외환경도 개선보다는 악화 우려가 더 큰 새해가 될 전망이다. 2009년 글로벌 금융위기 이후 회복되는 과정에서 미국과 일본이 최장 호황을 기록하는 등 장기간 지속되어 오던 세계경제회복 기조가 새해에는 주춤할 전망이다. 미·중통상전쟁도 조기에 타결되기는 힘들어 보인다. 그런 과정에서 한국경제의 의존도가 높은 중국경제는 성장률이 드디어 6%를 하회하고 경상수지도 균형수준 내외로 악화되는 등 불안이 커질 전망이다. 원화환율은 위안화환율과 동조화 현상을 보여오고 있어 중국경제 불안에 따른 위안화환율 불안은 원화환율 불안을 초래해 외국인투자자금 이탈의 촉매제가 될 우려가 커지고 있다. 설상가상 한미 한일 관계 악화로 2선 외환방파제인 달러기준 통화스왑도 없어 외환위기(currency crisis) 가능성도 높아질 새해가 될 전망이다. 한미 한일관계 개선 노력이 절실하다.

새해는 총선의 해로 벌써 부터 현금살포 재정정책도 기승을 부릴 전망이다. 위기 시 방파제인 재정건전성마저 튼튼하지 않으면 규제금융 마련도 어려워져 더 많은 기업들이 쓰러지고 더 많은 국민들이 일자리를 잃고 나락으로 떨어지는 등 고스란히 위기를 맞을 수 밖에 없다. 규제혁파 노동개혁 감세 등 기업투자환경 개선, 한미 한일관계 개선을 통한 국제통상과 국제금융외교 강화, 재정건전성 제고 등 경제정책 만큼은

탈정치적인 비상한 대책이 절실한 해가 될 전망이다. 1997년 금융위기가 선거의 해에 일어났다는 교훈을 잊어서는 안된다. 무엇보다 다시 외환위기가 발생해서는 안될 것이다. 이하에서는 외환위기 방지를 위한 외화유동성 확보 방안, 자본거래 안정화를 위한 대외부문의 거시건전성 규제 도입방안을 검토해 보고자 한다.

2. 외화유동성 확보 방안과 필요성

2008년 9월 리만브라더스의 파산으로 촉발된 이번 국제금융위기는 현재의 국제금융체제가 안고 있는 중대한 결함을 여실히 보여주었다. 즉 이미 브레튼우즈체제가 출범할 당시 논의되었던 소위 트리핀(Triffin)의 딜레마를 노정해 놓은 것이다. 즉 국제금융질서가 일국의 통화에 의존하고 있을 때는 해당 통화가 지나치게 많이 공급되면 해당 통화의 가치가 하락하고 반대로 해당 통화가 지나치게 적게 공급되면 국제적으로 유동성 위기에 직면하게 된다는 것이다.

이번 미국의 위기로 많은 미국의 금융기관들이 자신들의 위기극복을 위하여 해외에 투자하고 있던 자금을 회수해 가는 소위 디레버리징(deleveraging) 과정에서 전 세계 대부분의 국가들이 외화유동성 경색 내지는 위기를 겪었다. 그 결과 수입대금을 제때 결제하지 못하여 무역이 어려워지는 등 실물경제도 상당한 타격을 입었다. 따라서 글로벌 금융위기는 외화유동성확보를 위하여 외환보유액을 쌓고 있는 동아시아를 비롯한 신흥시장국의 입장에서는 외환보유액을 더 쌓지 않으면 안되겠다는 입장을 강화한 측면이 컸다고 할 수 있다. 글로벌불균형이 해소되기는 커녕 오히려 심화되어야 할 형편이 된 것이다.

한국의 경우 2007년 말 2620억 달러라는 적지 않은 외환보유액을 보유하고 있었는데도 속수무책 외환위기에 노출되었다. 외화유출로 원/달러 환율이 급등하자 금융기관 외화차입에 대한 정부보증 (2009년 6월 말 까지 1000억 달러 한도), 미국 중국 일본과 통화스왑협정 체결*, 시중은행에 대한 정부 한국은행 수출입은행의 외화자금지원 등 외환시장 안정화대책을 시행하기에 이르렀다. 실물경제도 타격을 입어 GDP 성장률은 2008년 2.3% ,2009년 0.2%로 급락하였다.

외화유동성을 확보하는 방안으로는 1차적으로 외환보유액을 축적하는 방안이 있다.

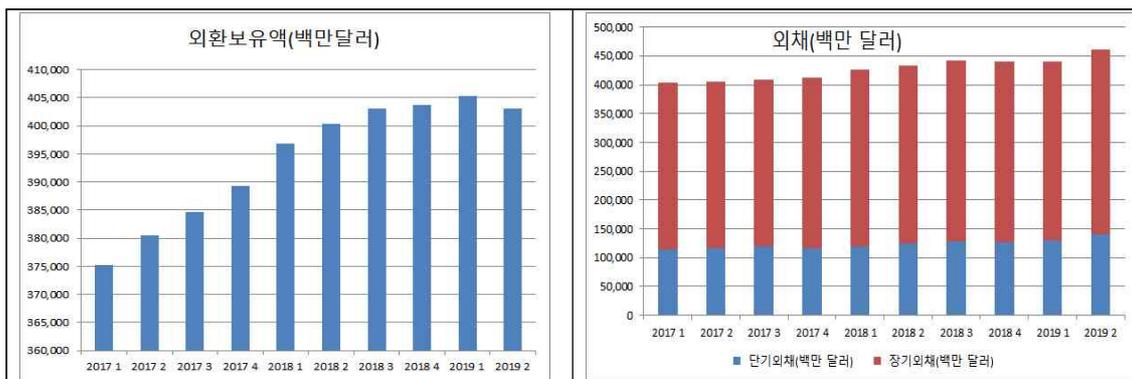
* 2008.10.30일 미 연준과 300억 달러 규모의 통화스왑 계약을 체결하였고, 2008.12.12일 중국 인민은행과 1,800억위안/38조원의 통화스왑계약을 체결하는 한편 일본은행과는 원/엔 통화스왑 한도를 기존의 30억 달러 상당액에서 200억 달러 상당액으로 확대하였다.

그러나 외환보유액을 충분히 축적하는 것은 용이한 일이 아니다. 경상거래나 자본거래를 통해서 들어오는 외자를 중앙은행이 매입하여 외환보유액을 쌓아야 하는데 이 과정에서 국제적으로 외환시장 개입 문제가 대두된다. 특히 한국은 외환시장 내역을 공개해야 하는 미국과의 환율협정으로 사실상 외환시장개입을 통한 외환보유액 축적이 어려운 실정이다. 이에 따라 2선 외화유동성 확보방안인 통화스왑협정 체결이 중요하다. 특히 국제금융시장에서 통용가능한 기축통화나 교환성통화 기반 통화스왑이 중요하다. 3선 외화유동성 확보방안으로 한국의 금융회사들이 국제금융회사들과 계약을 맺어 미리 외화유동성을 확보해 두는 방안도 있다. 근년에 들어서는 글로벌 금융안정망이나 지역금융안정망을 강화하는 방안도 크게 진전되고 있다.

1) 위기 시 소요 외환보유액 추정

2019년 3분기 말 현재 한국은 외환보유액 4033억 달러, 2분기 말 외채는 4031억 달러다. 최근 들어 외환보유액은 소폭 감소하고 있는 반면 외채는 소폭 증가하고 있는 모습을 보인다. 특히 단기외채가 소폭이지만 증가하고 있는 점이 눈에 띈다. 반면 경상수지는 과거 외환위기 때와는 달리 흑자를 보이고 있어 당장은 문제의 소지가 적어 보인다.

<그림 4-1> 외환보유액과 외채 현황



자료: 한국은행

그러나 1997년 외환위기 때처럼 이웃 국가들의 위기가 전염되는 등 위기발생 우려가 커지면 금융시장은 속성상 쏠림현상이 큰 곳이므로 문제가 달라진다. 일단 만기 1년 미만 단기외채와 장기외채 중 1년 내 만기가 돌아오는 장기외채의 합인 유동외채의 경우 차환(roll-over) 비율이 급락한다. 최악의 경우 차환이 전혀 안될 수도 있다. 2분기 말 유동외채 규모가 2200여억 달러로 추산된다. 다음으로 문제되는 부분이 외국인 포트폴리오투자다. 10월 초 현재 외국인주식투자자금이 4521억 달러다. 위기 시

많은 유출이 예상되는 부분인데 2008년 글로벌 금융위기를 전후해서 33% 유출된 적이 있다. 그 비율을 적용하면 유출 가능성 규모가 1492억 달러다. 외국인 포트폴리오 투자 중 외국인채권투자자자금은 외채에 포함되어 있기 때문에 제외했다.

다음으로 원유와 곡물 원자재 수입 등 경제 운용에 필요한 경상외환지급액이 있다. IMF가 제시한 3개월 수입액을 기준을 하면 2018년 수입액이 5352억 달러이므로 1338억 달러가 필요하다. 이상을 모두 합하면 위기 시 소요외환보유액은 5035억 달러에 달해 9월말 외환보유액 보다 1002억 달러가 많은 규모다.

이것만이 아니다. 1997년 외환위기 때 문제가 되었던 부분 중 하나가 해외에 진출한 한국기업과 은행들의 해외 현지금융이었다. 최근 들어 한국기업들의 활발한 해외 진출로 미루어 볼 때 적지 않은 규모일 것으로 생각된다. 아울러 통상 위기 시 거주자들의 해외자본유출규모도 만만치 않다. 또한 국내은행의 거주자외화예금에 대해서도 예금자가 인출을 요구할 경우 한국은행이 최종대부자로서 지불할 수 있도록 준비해 둘 필요도 있다. 이외에도 통상 위기 시에는 원화가치가 급락하므로 이를 방어하기 위한 외환시장개입에도 적지 않은 외화가 소요된다. 이러한 부분을 고려하면 위기가 발생할 경우 부족한 외환보유액은 대략 2000억 달러 정도에 달할 것으로 추산된다. 만만치 않은 규모다.

<표 4-1> 위기시 소요 외환보유액 산출내역***

(단위: 백만달러, %)

항목	금액	소요비율	소요액	기준
경상외환지급(수입, 2018)	535,200	25	133,800	IMF 경상거래 필요외환소요액기준
유동외채 (2019.2 분기말)	220,550	100	220,550	Guidotti 준칙. 위기시 차환비율 제로 가정
외국인주식투자(2019.10.4 기준)	452,123	33	149,201	2007.7~2009.3 중 외국인주식보유물량 감소폭
위기시 소요 외환보유액			503,551	
외환보유액 (2019.9월말)			403,320	
부족분			-100,231	

이처럼 외환보유액 4033억 달러는 위기 시 충분한 방어벽이 되지 못한다. 추가 확충

* 유동외채, 외국인주식투자, 위기시 소요외환보유액, 외환보유액, 부족분은 모두 추정치임.

** 위의 소요액 외에도 한국기업과 금융기관들의 해외진출 확대에 따른 해외 단기 현지금융과 거주자의 자본유출(Capital Flight)도 고려해야하고 국내은행 거주자외화예금의 인출도 대비해야하며, 외국인 채권토자는 외채에 이미 포함되어 있음.

이 필요하다. 이 밖에도 국제금융시장에서 기축통화인 달러 기준으로 체결되는 통화스왑인 한미 한일 통화스왑을 체결하고 상설화하는 등 2선 외화유동성을 추가로 확보하고, 정책금융기관 등 은행들이 위기 시 국제금융기관들로부터 인출할 수 있는 커미티드라인을 증액하는 등 3선 외화유동성도 추가 확보해 둘 필요가 있다. 지금과 같은 국제금융시장 불안기에는 단계별 비상계획을 수립해 두고 외화자금의 유출입에 대한 모니터링을 밀착 강화해 조금이라도 이상징후가 보일 시에는 즉각적으로 적시 대책을 가동해야 한다.

2) 중앙은행 간 통화스왑 상시화 제도화 다자화

중앙은행간 통화스왑은 (1) 기축통화국 중앙은행과 통화스왑을 확대하여 실질적 효과를 제고하고, (2) 기축통화국 중앙은행과의 스왑을 보완할 수 있는 역내 중앙은행과의 스왑을 확대하며, (3) 위기 시 수혜 가능성에 대한 우려로 외환보유액을 쌓는 필요성이 높아지지 않도록 스왑제도를 상시화하고, (4) 낙인효과를 불식하고 수혜국의 도덕해이를 방지할 수 있도록 제도화하며, (5) 공여국의 수혜국에 대한 영향력 증대 우려를 불식할 수 있도록 다자화 의존도를 제고할 필요가 있다.

글로벌 금융위기가 초래한 불행 중의 다행한 일 중의 하나가 전 세계 여러 중앙은행들이 서로 통화를 교환함으로써 외화유동성 부족을 해결하고자 통화스왑협정을 체결하는 등 전례 없는 협력관계를 보여주었던 점이였다. 1980년대 이후 금융이 세계화되면서 금융위기도 자주 발생하지만 한편으로는 과거 대공황이나 1980년대의 남미금융위기, 1992년의 유럽금융위기, 1997년의 동아시아 금융위기 등 다른 금융위기 때와는 달리 중앙은행들의 협력관계도 더욱 발전하였고 그러한 발전된 중앙은행들의 협력관계를 토대로 글로벌 금융위기 극복에 일조를 할 수 있게 된 것이다.

중앙은행 간 통화스왑은 단기적으로 환율안정과 외화자금시장의 안정에 기여함으로써 글로벌 금융위기를 극복하는데 일조한 것으로 평가되고 있다. 이처럼 통화스왑이 글로벌금융안전망으로서 중요한 역할을 할 수 있다는 점이 분명해 졌다. 그 때문에 미국에서 서브프라임 주택저당채권 문제가 발생하자 곧바로 2007년 12월에 미국 연준과 유럽중앙은행, 미국 연준과 스위스국립은행 간에 통화스왑협정을 체결한 것이다. 그리고 이어서 2008년 9월 15일 리만브라더스가 파산하자 곧바로 9월 18일 미국 연준은 영란은행 및 일본은행과 통화스왑협정을 체결한 것이다. 그리고 한도제한도 철폐하였다. 다시 말해 세계 주요 중앙은행들은 글로벌 금융위기 조짐이 보이자 마자

신속히 한도무제한의 통화스왑협정을 체결함으로써 국제금융시장의 안정을 도모하고자 한 것이다.

그런데 이들 주요 중앙은행이 발행하는 통화들은 국제적으로 교환성이 있고 일정 부분 기축통화 역할을 하고 있는 통화들이다. 따라서 협정에 참가하고 있는 중앙은행 모두가 크게 손해 볼 우려가 없다. 오히려 상대국의 통화를 자국 통화가치의 안정을 위한 외환시장 개입에 사용할 수도 있다. 따라서 한도를 무제한으로 해도 아무런 문제가 없는 것이다.

문제는 국제적으로 교환성이 없는 신흥시장국의 경우에는 어떻게 할 것인가 하는 점이다. 이번에도 보여주었듯이 한도도 신흥시장국의 경우에는 많지 않아서 자연히 효과도 단기간에 그치고 말았다. 따라서 중앙은행 간 통화스왑이 신흥시장국을 포함한 글로벌금융안전망으로 기능하기 위해서는 이 부분이 보완되어야 할 것이다.

기축통화국으로서는 신흥시장국이 실질적으로 도움이 될 수 있을 정도로 통화스왑 협정을 체결하고 한도도 늘릴 필요가 있다. 만약 국제적인 교환성이 없는 통화와 스왑한도를 늘리는 데 부담이 되는 경우에는 지역 통화스왑협정으로 보완하는 것이 필요하다. 유럽에서 스위스 국립은행과 유럽중앙은행간의 협정, 동아시아에서 한중일 중앙은행 간의 협정이 좋은 예다. 따라서 국제기구나 기축통화국은 지역 통화스왑협정을 대체가 아닌 보완역할을 하는 중요한 시스템이라는 점을 인식해야 한다.

두 번째로는 이번처럼 미국발 글로벌 위기가 아니고 1997년처럼 지역위기일 경우나 아니면 글로벌 위기가 하더라도 미국의 은행 위험 등 미국의 이해와 긴밀한 관계가 적은 위기의 경우에도 이번처럼 통화스왑을 제공한다는 신뢰를 신흥시장국의 입장에서 가질 수 있을 것인가 하는 점이다. 그렇지 못할 경우에는 여전히 외환보유액 축적 유인이 줄어들 수 없을 것이다. 따라서 기축통화국과 신흥시장국간의 통화스왑협정을 상시에도 체결해 둘 필요가 있다. 한중일간의 평상시 유동성 지원용 통화스왑협정이 좋은 예 중의 하나가 될 수 있을 것이다.

세 번째로는 새로 협정을 체결하거나 인출할 때 수반되기 쉬운 낙인효과에 대한 우려를 어떻게 불식시킬 것인가 하는 점이다. 외환시장은 심리적 요인과 그에 따른 군집행태가 크게 영향을 미치는 시장이다. 낙인효과를 완화하기 위해서는 협정과 인출 및 상환을 제도화하는 것이 필요한데 수혜국의 도덕해이를 방지하기 위한 장치도 포함하여 어떻게 제도화 할 것인가를 연구해야 할 것이다.

네 번째로는 특정국가와의 통화스왑에 대한 의존도가 지나치게 큰 경우 협정을 체결하고 운영하는 과정에서 스왑 공여국이 스왑 수혜국의 경제운영에 영향을 미칠 수도 있지 않을까 하는 우려도 있을 수 있다. 이를 방지하기 위해서는 결국 통화스왑을 제도화하거나 다자화에 대한 의존도를 높이는 방향으로 나아가야 할 것이다.

한국은 스위스 중국 UAE 말레이시아 호주 인도네시아와 약 944억 달러 규모의 통화스왑이 체결되어 있고 캐나다와는 사전 한도가 없는 상시통화스왑이 체결되어 있다. 외환보유액 외에도 금융안전망 차원에서 위기시 사용할 수 있도록 확보해 둔 2선 외화유동성 현황을 보면 우선 창마이이니셔티브다자화(CMIM) 인출가능액 384억 달러가 있다. CMIM 384억 달러와 캐나다를 제외한 통화스왑 944억 달러를 합하면 1328억 달러에 달하는 규모다. 여기에 캐나다와는 한도를 협의해 추가로 조달할 수 있다. 이를 모두 사용할 경우 부족 외화유동성 규모가 어느 정도 해결될 수 있을 수도 있을 것으로 보인다.

그러나 사실상 위기는 1997년 동아시아금융위기처럼 대개 동일지역 내에서는 동시다발적으로 발생한다는 점을 고려해 보면 아세안+3의 창마이이니셔티브다자화(CMIM), 중국 말레이시아 인도네시아와의 통화스왑이 필요시 사용될 수 있을 것인지 불확실한 실정이다. 경우에 따라서는 한국의 부담이 늘어날 수 우려도 있다. CMIM자금은 인출할 때 40%가 넘어서면 IMF가 제시하는 요구조건을 이행해야 하므로 이는 최후로

<그림 4-2> 통화스왑

								다자간 통화스왑 (미달러화)
	캐나다	스위스	중국	UAE	말레이시아	호주	인도네시아	CMIM
규모 (미달러 기준)	사전한도없 음	100억프랑 /11.2조원 (약106억 달러)	3,600억위 안/64조원 (약 560억 달러)	200억디르 함/6.1조원 (약 54억 달러)	150억링깃 /5조원 (약 47억 달러)	100억호주 달러/9조원 (약 77억 달러)	115조루피 아/10.7조 원 (약 100억 달러)	384억 달러*
최근 체결 연장일	2017.11.15	2018.2.20	2017.10.11	2019.4.13	2017.1.2.	2017.2.8.	2017.3.6.	2014.7.17
만기	없음 (상설계약)	2021.3.1	2020.10.10	2022.4.12	2020.1.24	2020.2.7	2020.3.5	

자료: 한국은행

* CMIM 총재원은 2,500억달러, 우리나라의 수혜 및 분담 규모는 각각 384억 달러(16%)

고려해야 하는 부분이다. 더욱이 이들 통화스왑은 외채를 상환하거나 외국인투자자금 인출 시 지급하거나 수입대금을 지불 할 수 있는 국제기축통화나 교환성 통화가 아니다. 국제기축통화나 교환성 통화 기준 통화스왑인 한미 한일 통화스왑이 체결되어 있지 않은 점이 가장 큰 문제다.

3) 금융안전망 강화를 통한 외화유동성 확보 방안

기축통화국이나 교환성통화를 보유하고 있지 않은 국가들에게 외화유동성을 확보할 수 있는 방안으로는 (1) 적정 외환보유액 축적, (2) 중앙은행간 통화스왑 상시화 제도화 다자화, (3) 글로벌 금융안전망 즉 국제금융기구(IMF) 금융안전망 기능강화, (4) 지역금융안전망 기능 강화, (5) 시장친화적 긴급 외화유동성 확보체계 강화, (6) 자본거래 안정화를 위한 대외부문의 거시건전성 규제 도입으로 집약해 볼 수 있다. 이 중 적정 외환보유액 축적과 중앙은행 간 통화스왑 상시화 제도화 다자화는 위에서 이미 논의했으므로 나머지 방안들을 개관해 보면 다음과 같다.

G20 서울 정상회의 합의내용

2008년 미국발 글로벌 금융위기 발생으로 2009년 세계 경제의 대추락을 경험한 다음 해인 2010년 11월 11일부터 12일까지 이틀간 대한민국 서울에서 열렸던 주요 20개국 (G20) 서울 정상회의에서는 외화유동성의 안정적인 확보를 위한 글로벌 금융안전망 구축방안이 논의되고 일정부분 합의를 보게 되었다. 급격한 자본이동의 불안정에 대처하고 점증하는 외환보유액의 필요성에 대응하여 외화유동성의 안정적인 확보를 위한 글로벌금융안전망 구축에 관한 G20 서울 정상회의 합의내용은 다음과 같다.

첫째, IMF의 쿼터를 두 배로 증액하고 탄력대출제도(Flexible Credit Line: FCL)를 개선하여 활용도를 제고하고, 예방대출제도(Precautionary Credit line: PCL)를 새로 도입한다. 탄력대출제도는 튼튼한 펀더멘탈을 보유하고 튼튼한 정책을 수행하는 국가들에 대하여 사후정책이행 조건 없이 IMF의 SDR 인출기한연장과 대출한도를 폐지하는 제도이며 예방대출제도는 건전한 펀드멘탈에도 불구하고 금융시장 변동성이 높아진 국가들에게 예방적 유동성을 공급하는 제도를 말한다.

둘째, 지역금융안전망 강화를 위한 지역금융협정 (Regional Financing Agreement: RFA)과 IMF의 협력이 잠재적인 시너지효과가 있음을 인식하고 앞으로 협력증진과 지역금융협정의 위기에방 역량을 강화하기 위한 방안을 모색한다. 셋째,

거시건전성 제고 차원에서 과도한 자본유출입 규제방안을 FSB BIS IMF가 마련하여 재무장관 중앙은행 총재회의에 보고하도록 한다.

이상과 같은 내용들은 IMF구제금융에 대한 지나칠 정도의 엄격한 이행조건부과*, IMF 중심의 금융안전망 강조, 자본자유화 주장 등 지금까지의 IMF스탠스를 감안해 볼 때 상당부분 획기적인 내용이라고 할 수 있다. 신흥시장국의 입장에서는 G20 서울 회의의 중요한 성과 중의 하나라고 할 수 있다.

국제금융기구(IMF) 금융안전망 기능강화

먼저 국제금융기구(IMF) 금융안전망 기능강화 방안으로는 (1) 신흥시장국 의 IMF대출제도에 대한 접근성 제고, 수혜국의 도덕해이를 넘어서는 과도하고 획일적인 이행조건 개선 등 대출제도 개선, (2) 재원확충, (3) 회원국의 과도한 부담을 줄이기 위하여 지역안전망, 중앙은행간 통화스왑협정과 연계 강화, (4) 경제감시기능 강화, (5) 지배구조개선과 신흥시장국의 대표성 제고, (6) 정책결정의 투명성과 책임성 제고 등이 중요하다.

이러한 내용의 대부분이 G20서울 정상회의에서 논의되어 (1) 신흥시장국의 IMF대출제도에 대한 접근성 제고, 수혜국의 도덕해이를 넘어서는 과도하고 획일적인 이행조건 개선 등 대출제도 개선, (2) 재원확충, (5) 지배구조개선과 신흥시장국의 대표성 제고 등 일부는 충분하지는 않지만 추진하였고 (3) 회원국의 과도한 부담을 줄이기 위하여 지역안전망, 중앙은행 간 통화스왑협정과 연계 강화, (4) 경제감시기능 강화 등 일부는 지속적으로 추진하고 있다.

그러나 여전히 대출재원이 2011년 남유럽위기에서 보여준 것처럼 빈발하는 전 세계 금융위기를 진정시키기에 충분한 것인가에 대하여 문제의 소지가 있다**. 그렇다고 선후진국을 불문하고 세계 여러 나라에서 금융위기가 빈발하고 있는 실정에서 회원국의 분담금 증액도 쉽지 않은 실정이다. 이 부분은 결국 지역안전망 구축을 통해 보완해 나갈 수 밖에 없을 것으로 전망된다***.

* 대표적인 사례가 1998년 동아시아금융위기시 IMF구제금융에 대하여 가혹했던 이행조건이라고 할 수 있다. 특히 고금리, 긴축재정, 강력한 기업금융구조조정 등으로 인해 과도한 경제침체(over killing)가 초래되었다는 평가가 그 후 IMF내부에서도 나올 정도였다. 그로 인해 그 후 많은 잠재위국가들이 IMF에 구제금융을 신청하는 것을 기피해 왔다.

** 기존의 2500억 달러의 대출재원에 일본 약정액 1000억 달러, EU 약정액 750억 유로(약 1000억 달러)외에는 회원국들의 분담으로 증액해야 하는 실정인데 유로존 위기로 유럽구제금융펀드에 지원하기로 한 금액만도 2500억 유로에 달한다.

*** 2010년 12월 16일 유럽연합 정상들이 기존의 유럽구조금융펀드(7500억 유로: 유럽재정안정기금

지배구조개선과 신흥시장국의 대표성 제고 부분도 중국을 비롯한 일부 신흥시장국으로 지분을 6% 정도 이양하고 신흥시장국 이사자리를 두 개 늘리는 것만으로 여전히 미국의 거부권이 엄존하고 의사결정과정에서 엄격한 위계질서가 존재하는 것으로 알려진 IMF의 정책결정이 투명해 지고 신흥시장국의 의견이 반영되어 신흥시장국의 신뢰를 받는 IMF로 거듭날 수 있겠는가 하는 점은 여전히 과제라고 하겠다.

경제감시기능 강화도 지역별 전문인력 부족으로 지역 특성 구분 없이 획일적 처방만 내리고 있는 실정인데 IMF의 인적 물적 여력을 생각해 볼 때 단기간에 개선될 수 있는 전망이 없는 실정이다. 결과적으로 이 부분도 지역사정에 밝은 전문가들이 많은 지역안전망과의 협조관계 강화를 통해 보완해 나갈 수 밖에 없다고 하겠다.

지역금융안전망 기능 강화

둘째, 지역안전망 기능 강화방안으로는 (1) 지역금융안전망 기금규모를 증액하고 (2) IMF 글로벌 금융안전망과 보완성을 강화하되 지역자율성을 제고하고 (3) IMF와 공동감시, 감시결과 정보공유 등 지역경제감시 기능면에서 협조체제를 구축하고, (4) 기금운영의 효율성, 수혜국의 도덕해이를 방지하는 장치를 구축해야 한다.

동아시아 지역 금융 안전망은 아세안 10개국과 한·중·일로 구성된 아세안+3의 치앙마이 이니셔티브(CMI) 다자화 협정(CMIM; Chiang Mai Initiative Multilateralization)이 있다*. 동 협정의 기금규모 증액, IMF 글로벌 금융안전망과 보완성을 강화하되 지역자율성을 제고해야 하는 문제를 보면, 현재 2400억 달러의 기금규모로는 위기가 한번 발생하면 동일지역 내에서 동시다발적으로 발생하는 금융위기의 속성을 고려해 볼 때 충분한가 하는 문제가 있다. 더욱이 IMF와 비연계자금은 기금의 40% 밖에 되지 않아서 적시 적정규모의 지원 면에서 문제가 될 소지도 없지 않다. 따라서 우선 기금의 증액이 필요하고 IMF 연계비율 축소가 필요한 실정이다.

CMIM은 IMF의 예방대출제도(PCL)처럼 사전적인 위기예방 차원의 지원에 역점을 두고 위기발생 후 사후적인 지원은 IMF의 탄력대출제도(FCL)와 구제금융을 활용하는 등 IMF와의 보완적인 운용이 필요하다. 이와 같은 글로벌금융안전망과 지역금융안전

4400억 유로, IMF 2500억 유로, 기타 600억 유로)가 완료되는 2013년에 맞추어 대략 7500억 유로를 다소 상회하는 규모의 유럽안정메카니즘(ESM)을 유로지역 금융안전망으로 설립하기로 한 것이 좋은 예이다.

* 2000년 5월 태국 치앙마이에서 개최되었던 ASEAN+3 재무장관 회의에서 동아시아지역금융안정망으로 설립된 치앙마이이니셔티브(CMI)가 2010년 3월 치앙마이이니셔티브다자화(CMIM)로 발전했다. 당초 CMI는 양국간 협정에 기초했으나 CMIM은 다자간협정에 기초한 것으로 발전했다.

망 연계논의 과정에서 지역금융안전망의 역할과 기능이 축소되지 않고 오히려 강화될 수 있도록 ASEAN+3 사전 협의가 필요하다.

지역경제감시 기능면에서는 2011년에 싱가포르에 설립된 ASEAN+3 거시경제연구소(ASEAN+3 Macroeconomic Research Office: AMRO)가 제기능을 하는 것이 중요하다. AMRO가 장차 AMF로 발전될 가능성도 배제할 수 없음을 고려해 볼 때 주로 수혜국의 가능성이 큰 ASEAN 지역에 설치하는 문제가 기금의 안정성이나 수혜국의 도덕해이 문제를 고려해 볼 때 바람직한지도 검토해 볼 과제이다. 필요에 따라서는 사무국과 연구소를 분리해서 중국 일본 ASEAN 가운데서 조정자역할을 하기에 적합한 한국에 사무국을 설치하는 방안도 검토해 볼 수 있을 것이다.

4) 시장친화적 긴급 외화유동성 확보체계 강화,

시장친화적 긴급 외화유동성 확보체계 강화 방안으로는 (1) 국제기구 공적자금 지원과 위기국가 채무의 차환(roll over)을 연계하는 등 국제기구의 공적자금 지원의 효율성을 제고하고 (2) 민간긴급신용공여 (Private Contingent Credit Lines: CCL) 보충제도를 육성하고 (3) 외화자금 도입 계약 시 페널티를 지불하고 차환할 수 있는 조항을 추가하는 등 차환옵션(roll over option) 제도를 도입하며, (4) 보증국제채권시장을 육성할 필요가 있다.

3. 자본거래 안정화를 위한 대외부문의 거시건전성 규제 도입

신흥시장국의 입장에서 G20 서울회의의 중요한 성과 중의 하나가 자본거래 안정화를 위한 외환부문의 거시건전성 규제 도입을 국제적으로 합의하였다는 점이다. 자본거래 안정화를 위한 외환부문의 거시건전성 규제는 그 만큼 외화유동성 소요규모를 줄여주는 효과가 있을 전망이다. 이어서 2011년 파리 G20 정상회담에서는 선진국의 급격한 통화금융정책으로 신흥시장국 금융불안이 과도하게 증대될 경우에는 자본이동을 관리할 수 있다는 “자본이동관리원칙”에 합의하고 이어서 IMF가 기관견해로 추진했다 (IMF, 2012). 이만큼 외환부문의 거시건전성 규제를 외환시장 안정화 수단으로 중요하게 간주하게 된 것이다.

외환부문의 거시건전성 규제수단에는 어떤 것이 있는지를 정리해 본 것이 다음의 표이다*. 우선 규제목표로는 자본유출입 변동 완화, 외화유동성 공급 제한, 통화불일

* 거시건전성 규제에 관해서는 오정근(2010) 참조

치 완화, 만기불일치 완화, 통화위험 축소가 있고, 각 규제목표를 달성하기 위한 양적 규제수단과 가격 규제수단들이 있다.

한국에서 도입하고 있는 거시건전성 규제수단들을 보면 우선 특징은 통화불일치 위험, 만기불일치 위험, 통화위험에 대한 규제는 도입되고 있으나 자본유출입 변동 위험과 유동성공급 위험에 대한 규제는 전혀 도입되고 있지 않다는 점이다. 그나마 통화불일치 위험, 만기불일치 위험에 대한 규제도 내국은행에 대해서만 도입되고 있고 외국은행 지점에 대해서는 전혀 도입되지 않고 있는 실정이다. 2008년 글로벌 위기 시 한국이 겪었던 위험의 상당한 부분이 외환건전성 부분에서 비롯되었던 점을 생각하면

<표 4-2> 외화부문 거시건전성 규제수단

규제목표	양적 규제 수단			가격 규제 수단		
	수단	한국도입여부		수단	한국도입여부	
		내국 은행	외국 은행		내국 은행	외국 은행
자본 유출입 변동성 완화	지급준비금 부과	X	X	금융거래세 /토빈세 투자차익 과세	X X	X X
외화유동 성 공급 제한	외화자산한도(레버리지비율) 자기자본비율 SIFIs의 추가자본 대손충당금	X X X X	X X X X	□		
통화 불일치 완화	외화유동성비율갭 비율 (단기)외화부채/총부채 비율□ (단기)외화부채/(단기)외화자산 비율 외환보유액/단기외채 비율 (경제전체)	○ ○ X X X	X X X X X	□		
만기 불일치 완화	외화유동성비율 갭 비율 중장기외화대출 재원조달 비율 외화안전자산보유 최저한도 의무화 단기외화부채/총부채 비율 단기외화부채/외화자산 비율 유동외화자산/단기외채 (경제전체)	○ ○ ○ ○ X X X	X X X X X X X	□		
통화 위험축소	외국환포지션 한도 선물환 포지션 한도	○ ○	○ ○	□		

자료: 오정근 (2010)

심각한 문제가 아닐 수 없다. 한국의 경우 소규모개방경제로서 극심한 경기순응적

인 자본유출입 변동성으로 인한 위기를 겪고 있음을 생각해 볼 때 자본유출입 변동 완화, 외화유동성 공급 제한을 위한 건전성 규제 도입을 적극적으로 검토해야 할 때라고 생각된다.

한국에서 도입하고 있는 거시건전성 규제수단들을 보면 우선 특징은 통화불일치 위험, 만기불일치 위험, 통화위험에 대한 규제는 도입되고 있으나 자본유출입 변동 위험과 유동성공급 위험에 대한 규제는 전혀 도입되고 있지 않다는 점이다. 그나마 통화불일치 위험, 만기불일치 위험에 대한 규제도 내국은행에 대해서만 도입되고 있고 외국은행 지점에 대해서는 전혀 도입되지 않고 있는 실정이다. 2008년 글로벌 위기 시 한국이 겪었던 위험의 상당한 부분이 외환건전성 부분에서 비롯되었던 점을 생각하면 심각한 문제가 아닐 수 없다. 한국의 경우 소규모개방경제로서 극심한 경기순응적인 자본유출입 변동성으로 인한 위기를 겪고 있음을 생각해 볼 때 자본유출입 변동 완화, 외화유동성 공급 제한을 위한 건전성 규제 도입을 적극적으로 검토해야 할 때라고 생각된다.

외화부채와 외화자산간 차이를 의미하는 통화불일치(currency mismatch)는 신흥시장국 경제의 대외취약성을 초래하는 주요 요인 중 하나이다. 우리나라의 경우 경제전체의 대외채권과 대외채무가 비슷한 수준으로서 대외순채무가 안정적 범위에 있다고 할 수 있다. 또한 개별 금융기관별로 볼 때 1997년 외환위기 이후 외화유동성 비율규제 부과에 힘입어 외화자산과 외화부채간 차이가 미미한 수준이다. 이같이 우리 경제 전체는 물론 개별 금융기관 차원에서 통화불일치 문제가 제기되지 않았음에도 불구하고 2008년 글로벌 금융위기의 전파과정에서 단기외채의 만기연장 애로로 인해 외화유동성 충격이 크게 나타났다. 이러한 우리나라 외화유동성의 위기취약성이 은행부문의 통화불일치 문제에 비롯된 측면이 크다고 지적하고 있다 (서영경 김근영 2009). 특히 외국은행 지점의 문제가 컸음은 주지의 사실이다.

따라서 또한 현재 통화불일치와 만기불일치 규제대상에서 제외되고 있는 외국은행 지점도 규제대상에 포함하는 문제를 적극적으로 검토해야 할 때인 것으로 판단된다. 그렇게 함으로써 자본유출입을 규제하자는 것이 아니라 자본유출입의 변동성을 경기역행적으로 완화함으로써 안정화를 도모하자는 것이다.

상당한 외채원리금 상환부담을 안고 있는 한국으로서 단기외화유동성 공급 채널이 되고 있는 외국은행 지점에 대하여 규제를 도입하는 것이 쉽지 않은 측면이 있을 것

이라고 생각된다. 그러나 2008년의 위기를 겪었고 또 미국이 양적 완화정책을 시행한 이후 특히 2010년 이후 외국의 자본이 급격히 유입되고 있는 점을 고려해 보면 더 이상 미루기 어려운 과제로 생각된다.

다만 적지 않은 단기외화유동성 공급 필요성을 감안해 볼 때 시기가 문제인데 국제 유동성이 크게 증가하면서 외국자본이 들어오고 있는 시점이 적기가 아닌가 생각된다. 그러나 규제비율 등을 고정하는 것 보다는 BIS 등에서 권고하고 있는 것 처럼 경기역행적이 되도록 경기나 자본흐름 동향을 보아가면서 신축적으로 조정할 수 있는 동태적 또는 시변 비율 규제가 보다 바람직할 것으로 판단된다.

이상과 같은 거시건전성 규제 도입에서는 몇 가지 조건을 충족하는 수단을 선택하는 것이 중요하다. 첫째로는 BIS 등을 중심으로 그 중요성을 강조하고 있는 경기순응성을 완화하는 수단이어야 한다는 점이다. 송치영 김근영(2009)은 한국에서도 자본유입이 경기확장기에는 더욱 많아지고 경기수축기에는 적어지는 경기순응성을 보이며 특히 은행의 단기차입이 이러한 경향에 크게 기여함으로써 자본유출입의 변동성을 키우고 있다고 지적하고 있다. 따라서 자본유출입의 안정화를 제고하기 위해서는 경기순응성을 완화하는 수단을 선택하는 것이 중요하다. 현재 도입하고 있는 외화유동성 비율이나 갭을 규제는 통화불일치나 만기불일치를 규제하고자 하는 규제목표는 달성할 수 있을 것으로 보이나 경기순응성을 보일 가능성이 있는 것으로 지적되고 있다 (오정근, 2010).

둘째로는 최근 금융위기 이후 강조되고 있는 점 중의 하나가 급변하는 자본유출입에 대응할 수 있도록 상황에 따라 쉽게 변경할 수 있는 신축적이고 동태적인 수단이어야 한다는 점이다. 특히 외채원리금 상환부담이 적지 않은 한국의 경우에는 단기유동성 공급에 이상징후가 보일 때 곧바로 대응할 수 있는 제도이어야 한다. 금융거래세나 토빈세 또는 투자차익과세는 자본유출입 변동성 완화라는 규제목표는 달성가능할 것으로 보이나 주로 국회에서 결정해야 하는 세제변경이 필요하여 신축성이 낮다는 문제점이 있을 것으로 보인다. 이 밖에 레버리지비율 자기자본비율 규제 등은 감독규정의 변경이 필요하여 신축성이 다소 낮을 우려가 있다.

셋째로는 실효성이 있어야 함은 두말할 필요가 없다. 외견상 그럴 것이라고 예상되는 제도가 사실은 실효성이 없어서 오히려 규제차익을 추구하는 통로로 이용되는 경우도 허다하다. 엄밀한 실증분석과 현장 검정이 필요하다.

이러한 조건들의 충족가능성을 검토해 본 결과 자본유출입 변동성 완화를 위해서는 가변지급준비금제도, 유동성공급 제한을 위해서는 레버리지비율과 자기자본비율 규제 및 동태적 대손충당금제도, 통화불일치와 만기불일치 완화를 위해서는 단기외화부채/총부채 (또는 외화자산, 또는 단기외화자산) 비율 규제가 보다 바람직할 것으로 예상된다.

<표 4-3> 외화부문 거시건전성 규제수단의 필요조건 충족 가능성 검토*

규제목표	수단	경기역행성	신축성	유효성
자본유출입 변동성 완화	금융거래세/토빈세	○	X	○
	투자차익과세	△	X	○
	(가변)지급준비금	○	○	○
외화유동성 공급제한	외화자산한도(레버리지 비율)	○	△	○
	자기자본비율	○	△	○
	(동태적)대손충당금	△	○	○
통화불일치 완화 만기불일치 완화	외화유동성비율, 갭율	X	△	○
	단기외화부채 /총부채 (또는 외화자산) 비율	○	△	○

이외에도 최근 국제적인 컨센서스를 이루고 있는 시스템적으로 중요한 금융기관(SIFIs)에 한국과 같이 단기외화유동성 공급비중이 절대적으로 큰 외은지점을 포함하는 방안도 검토하여 G20같은 국제적인 논의의 장에서 컨센서스를 이루어 내는 것도 하나의 대안이 될 수 있을 것으로 생각된다.

한편 자본유출입과 관련하여 자본유출입에 대한 거시건전성 규제 못지 않게 중요한 일 중의 하나가 자본유출입에 대한 모니터링이다. 역내 자본유출입동향을 모니터링할 수 있는 ‘ASEAN+3 Capital Flows Monitoring System’ (ACMS)(가칭) 구축하고 자본유출입동향을 상시모니터링하면서 필요한 경우 회원국에게 조기경보를 발동할 수 있는 시스템 구축 필요하다.

6. 전망과 과제

2020년은 한국경제를 둘러싼 대내외 불안정성이 크게 높아지는 해가 될 것으로 우려되고 있다. 외환위기를 다시 당하지 않기 위해서는 외화유동성 확보가 매우 중요해지고 있다. 적절한 외환보유액은 환율안정과 외화자금시장의 안정에 중요한 역할을 하고 있음은 두 말할 필요가 없다. 비록 국제기구의 기능강화, 중앙은행간 통화스왑 협정체결, 지역안전망 구축 등 글로벌 금융안전망이 구축되고 자본유출입 안정화방안

* ○: 충족가능성 큼 △: 일부 충족가능성 X: 충족가능성 적음.엄밀한 실증분석이 필요한 잠정적 판단임

이 도입되더라도 결국은 거시경제의 안정적인 운용으로 경상수지 흑자와 외환보유액을 안정적인 수준에서 유지하는 것이 중요하다. 왜냐하면 그러한 글로벌 금융안전망은 문자 그대로 위기를 사전에 방지하기 위한 것이지 위기요인 그 자체를 제거하는 것은 아니기 때문이다.

더욱이 글로벌 금융안전망이 구축되더라도 외환보유액을 어느 정도 축적해 오던 경제가 단기간에 그 속도를 줄이기는 쉽지 않을 것이다. 왜냐하면 외환보유액은 거시경제 운용의 결과이기 때문이다. 국내 고용사정 등을 고려하여 내수비중 증가와 비례하여 점진적으로 이루어질 수 있을 것이다. 다만 과도한 외환보유액 축적이 지양되는 효과가 있고 경제를 내수중심으로 전환하는 데 따른 대외부문의 부담이 줄어들 수 있을 것으로 예상된다.

글로벌 금융위기 이후 강조되고 있는 금융안전망은 국제금융기구 즉 IMF를 중심으로 한 글로벌금융안전망, 지역금융안전망, 중앙은행간 통화스왑, 시장친화적 긴급외화유동성 확보체계, 자본이동에 대한 거시건전성 규제 등이 있다. 그러나 이들 중 어느 하나만으로는 성과를 거두기 어려운 것이 현실이다. 따라서 상호보완적으로 기능하는 다중글로벌 금융안전망 시스템을 구축하는 것이 신흥시장국의 과도한 외환보유액 수요를 줄이고 글로벌 금융위기의 예방과 확산에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

그동안은 국제금융기구 즉 IMF를 중심으로 한 글로벌금융안전망과 지역금융안전망간에 상호배타적으로 것으로 인식되어 온 부분도 없지 않았지만 빈번하게 발생하는 금융위기로 IMF만으로는 한계가 있다는 인식이 공유되기 시작하였고 서울 G20 정상회의에서도 이 부분이 상호보완적인 기능을 하므로 협력적인 관계가 필요하다는데 합의를 보았기 때문에 보다 적극적으로 지역금융안전망 확충을 위해 동아시아도 노력해야 할 때라고 생각된다*. 이와 관련하여 유의해야 할 점은 글로벌금융안전망과 지역금융안전망 연계논의 과정에서 지역금융안전망의 역할과 기능이 축소되지 않고 오히려 강화될 수 있도록 ASEAN+3 사전 협의가 필요하다는 점이다.

또한 그동안 자본자유화는 일단 자유화하면 되돌리기가 어려운 성역인 것처럼 인식되어온 부분도 없지 않았다. 특히 OECD회원국인 한국에게는 두 번의 외환위기를 겪어면서도 다른 신흥시장국들이 다양한 규제를 도입하고 있음에도 불구하고 손을 대기

* 유럽에서 2010년 12월 16일 2013년부터 유럽안정메카니즘(ESM)을 출범하기로 합의를 본 점에 유의할 필요가 있다.

가 어려운 부분이었다. 그러나 이번 서울 G20 정상회의에서 명백히 자본유출입 안정성의 중요성과 함께 거시건전성 제고차원에서 필요한 수단임을 적시하고 있기 때문에 한국도 필요한 자본유출입 안정화수단을 적극적으로 도입하여야 할 것으로 판단된다.

한편 자본유출입과 관련하여 자본유출입에 대한 거시건전성 규제 못지 않게 중요한 일 중의 하나가 자본유출입에 대한 모니터링이다. 역내 자본유출입동향을 모니터링할 수 있는 ‘ASEAN+3 Capital Flows Monitoring System’ (ACMS)(가칭) 구축하고 자본유출입동향을 상시모니터링하면서 필요한 경우 회원국에게 조기경보를 발동할 수 있는 시스템 구축 필요하다.

참고문헌

서영경 김근영, “은행부문의 통화불일치 평가와 발생요인 분석” 한국은행 금융경제연구 제393호, 2009. 8.

송치영 김근영, “자본유출입의 경기순응성과 파급경로”, 「금융경제연구」 411호, 한국은행 금융경제연구원, 2009. 11

오정근, "금융시스템 위기와 거시건전성 규제", 한국국제경제학회 예금보험공사 공동주최 '금융시스템 위기와 예금보험제도' 정책심포지움, 2010. 11. 4

오정근, "글로벌 금융안전망으로서 중앙은행간 통화스왑협정의 역할과 구상", 한국국제금융학회 '글로벌 금융안전망 구축의 전망과 정책과제' 정책세미나, 대외경제정책연구원 대회의실, 2010. 2. 23

오정근, "글로벌 금융안전망 구축의 전망과 정책과제", 한국국제금융학회 '글로벌 금융안전망 구축의 전망과 정책과제' 정책세미나, 대외경제정책연구원 대회의실, 2010. 2. 23

IMF, THE LIBERALIZATION AND MANAGEMENT OF CAPITAL FLOWS: AN INSTITUTIONAL VIEW, 2012. 11

국운개척을 위한 대규모 간척지 내 물류허브 건설

박진희*

1. 들어가며

우리나라는 3면이 바다인 해양국가라는 지리적 특수성을 지니고 있다. 세계 주요 도시가 바다에 접한 항만을 통해 경제적 부와 문화의 틀을 창조해 온 점에서 항만과 도시의 상생은 필연이다. 우리나라 수출입 물동량의 90%이상은 항만(Port)을 통해 이루어지므로 경제성장의 연결점이라 할 수 있다. 이러한 항만은 더 큰 부가가치를 증대시키기 위해 허브화를 꿈꾼다. 글로벌화가 진전되고 주변국들의 운송수요가 증대됨에 따라 항만물류허브는 큰 유혹이다. 이렇듯 항만물류허브의 건설은 더 큰 수요를 유인하고 처리해 주는 역할을 가지므로 국가 경쟁력에 더 큰 추진력을 부여한다.

좁은 국토의 한계를 해소하기 위해서 간척사업 등을 통한 지역 재개발 등이 이루어진다. 대개 이러한 부지는 농지를 포함한 산업용지, 관광, 거주환경 조성 등 지역 생태계를 보존하고 낙후산업을 활성화하기 위해 1차적으로 계획된다. 그러나 3면이 바다인 지정적학 입지를 활용해 보다 큰 부가가치를 창출하기 위해서 신규 부지내 항만 물류시설을 배치하는 사례가 증가하고 있다. 최근에는 단순히 물리적 시설 확충을 넘어 항만 및 주변 지역개발이 조화롭게 어우러지도록 통합 개발을 추진하는 것이 추세이다.

따라서 국가발전을 위해 신규로 확보되는 대규모 간척지를 활용해 영향력있는 항만 물류허브로 건설되기 위해서는 어떠한 요건을 만족해야 하는지, 어떻게 운영해야 하는지를 살펴보는 것은 의미가 있다 할 수 있다. 이에 국외사례를 통한 시사점을 고려하여 그 방안을 개략적으로 모색해 보고자 한다.

* 現 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수
건국대학교 지리학 박사

자급도 제고 및 수출 경쟁력의 강화, 수요자 중심의 맞춤형 상생농촌의 조성을 진행하고 있다. 한국농어촌공사도 이러한 중점과제의 효과를 극대화하기 위해 다양한 활성화 모델을 제시하고 있다. 대표적인 것으로 농산업화(조직화 + 가공, 유통 + 신재생 에너지), 아그로파크(자원순환+가공,유통), 어업적 활용, 6차산업화(융복합화), 신재생 에너지 친환경 농업, 종자단지 등을 들 수 있다.

비농업분야 활용의 경우 유망산업 유치를 통해 지역 활성화를 유도하려는 노력을 추진 중이다. 영산강의 경우 태양광 사업, F1경기장, 골프장, 기업도시 조성 등을 추진 중이다. 새만금은 가장 큰 규모의 비농업 부지를 확보하려는 사업으로 다양한 상업유치를 통해 지역경제 발전과 경쟁력 제고를 목표로 추진 중이다. 새만금 간척지의 핵심 사업은 용지산업연구용지, 국제협력용지, 관광레저용지, 농생명용지, 환경생태용지, 배후도시용지이다. 비농지 활용을 통한 다양한 산업 유치로 지역경제 발전과 나아가 경쟁력있는 지역을 목표로 한다.

국외의 경우도 다르지 않다. 일본, 네덜란드 등 간척 선진국 역시 해수 범람 및 부지 확보 등의 목적으로 간척사업을 진행하고 있다. 일본의 카사오카시는 부족한 농지 문제, 농업용수 부족 등 농업 전반적인 기반이 취약했다. 이를 극복하기 위해 카사오카 간척사업(1966~1990)을 통해 간척지를 조성하였고 농업용지 확보와 함께 공업 용지, 그리고 항만수역 조성까지 이루었다. 그리고 우량농지 확보와 방재기능 강화를 도모하기 위해 이사하야 간척사업(1986~2008)을 추가 진행하였다. 이를 통해 대규모 농업경영을 할 수 있게 되었고, 관리·운영시스템의 도입을 통해 효율성을 제고하였다. 나아가 간척사업으로 조성된 부지는 농업과 어업 등 토지 활용의 다변화, 축산·수산·관광 등 타 용도로도 활용되고 있다.

네덜란드는 국토면적의 25%가 해수면 높이보다 낮으며, 그 외의 29% 지역은 물에 잠길 수 있는 지역이다. 그러나 현재 네덜란드 국민들은 낮은 땅 위에서 물에 대한 별다른 걱정 없이 살아가고 있다. 대홍수(1993년, 1995년)로 인한 대범람 피해를 겪으면서 수로의 재배치 강화를 통한 정비로 수변에 대한 안전을 강화했을 뿐만 아니라 도시형 리버파크를 조성하고, 도심 레저 공간을 추가 확보하였다.

그러나 최근 여러 환경적 문제들로 간척지 확대 및 유지에 어려움을 겪고 있다. 간척을 통한 농경지 조성보다 생태계 복원을 통한 해수호와 갯벌 등 관광 자원화를 통한 경제적 가치가 상승하면서 역간척 사례도 발생하는 점도 간척계획에 충분히 고려

되어야 한다.

결국 단순 농지확보를 위한 간척지 사업추진에는 무리가 따르며, 이보다는 더 확실한 시너지 효과를 기대할 수 있는 환경 친화적인 시설검토가 추가 고려되어야 하는 숙제가 있다.

3. 도시내 항만물류허브 건설 요건

1) 항만물류도시의 성장과정

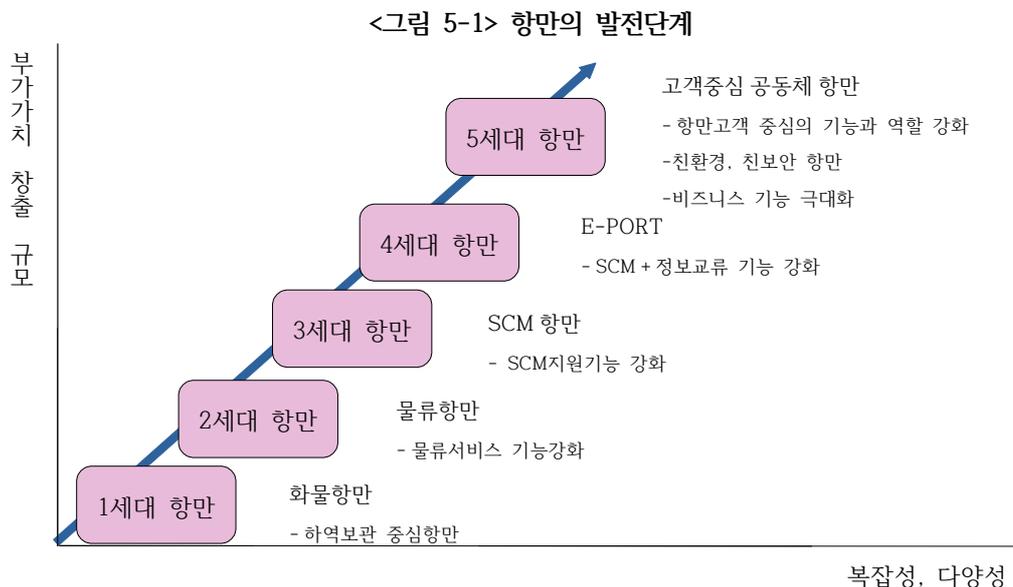
항만은 바다와 육지를 연결하는 결절(Node)이자 관문(Gate way)이다. 수출입화물과 여객을 또 다른 항만과 해당국가 또는 경제권의 배후지역으로 운송, 보관, 유통하기 위한 중계시설이며, 화물과 기업, 그리고 글로벌 공급사슬 네트워크를 대상으로 다양한 부가가치 물류서비스를 제공하는 물류 및 비즈니스 공간이다. 더불어 해양을 배경으로 관광 및 휴식공간, 다양한 교류기능이 집중된 관광 및 교류의 공간이 되기도 한다.

초기의 항만은 지리적으로 선박의 출입과 정박이 용이한 지역을 배경으로 발달하였다. 대량운송이 용이한 선박을 활용해 다양한 생산 및 소비거점을 연결해 산업을 촉진하는 것이 가장 중요한 기능이기 때문이다. 컨테이너가 확대되면서 처리할 물동량이 급격히 증가하게 되고, 국가 경쟁력을 증진시킴에 있어 가장 큰 일등공신이 되었다. 항만을 통해 물류비용을 혁신적으로 절감시킬 수 있었고, 국제교역을 증대시킬 수 있었고, 그 결과 한국의 수출입 및 환적(Transshipment) 물동량 대부분은 항만을 통해 처리되고 있다.

선진국을 비롯한 세계의 도시들은 항만과 함께 성장해 온 경우가 많은데 2019년 인구가 많은 세계 상위 20개 도시 가운데 13개가 항만도시이다.

항만물류도시는 상호작용의 확대에 따라 시간적, 공간적으로 변화해 왔다. Ducruet(2006)는 작은 어촌해안마을에서 시작해 다국적 중심항만으로 성장하는데 가장 큰 원동력은 물동량과 도시규모라고 제시하였다. 이 두 지표값의 상호작용에 의해 항만도시는 성장할 수도 축소될 수도 있다. Hoyle(1989)는 컨테이너 등장 이후 항만은 도시와의 분리와 통합을 반복하면서 성장해 왔고, 이러한 항만과 도시 간 관계를 OECD(2013)는 공생과 갈등을 통한 분리와 공생으로 그 성장단계를 재해석하기도 하였다. Remmer(1967)는 항만은 배후지역에 대한 교통망 분배기능에 따라 계층성을

가지며 성장해 왔음을 제시하였다. 이 이외에도 Notteboom & Rodrigue(2005)은 물류통합과 네트워크로 인한 항만기능의 변화에 따라 4단계의 성장과정을 제시하였는데 최근까지 다양하게 인용되는 이론이다. 이러한 과정속에서 항만은 이종필(2014)이 제시한 것처럼 항만기능에 따라 1세대인 하역보관 중심항만인 화물항만에서, 물류서비스 기능이 강화된 물류항만, SCM 지원기능이 강화된 SCM항만, SCM에 정보교류 기능이 강화된 E-PORT를 거쳐 5세대 항만인 고객중심 공동체 항만으로 발전해 오고 있다.



자료 : 이종필외, 2014,

이 과정에서 항만은 단순한 국제운송거점에서 대규모 물류거점으로 진화했고, 지능형 종합비즈니스 거점으로서의 중심성을 확보해 가고 있다.

유사한 성장과정을 거친 우리나라의 항만도시도 항만기능의 확대에 의한 물동량 증가와 부가가치 기능 확대, 그리고 이를 수용하기 위한 도시화 기능이 확대되면서 항만과 도시가 상호 시너지효과에 의해 발전했다 할 수 있다. 이 과정에서 허브항만은 수출입 및 환적 물동량을 더 많이 확보함으로써 국가경제에 큰 역할을 하게 되고, 그 영향은 고스란히 배후 도시의 경쟁력을 증가시켜 영향력있는 항만도시로 성장해 간다.

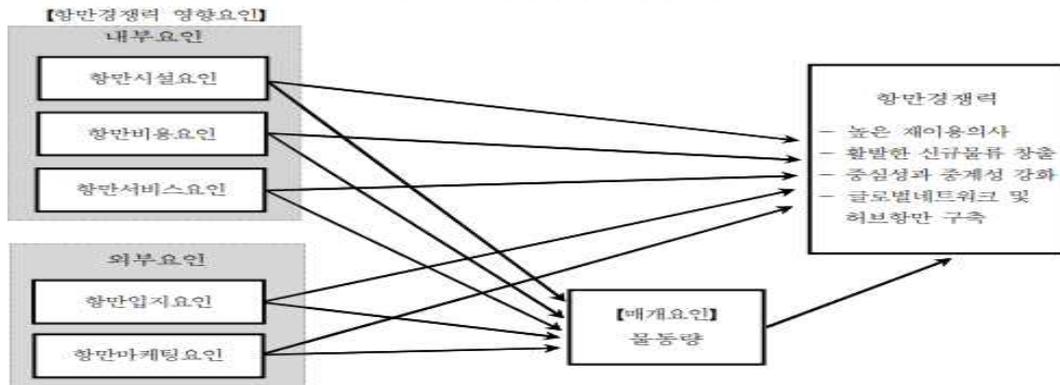
2) 항만물류허브의 요건

해운선사는 안정적인 운송수요가 발생하는 항만을 중심으로 허브항을 선정하고 해

상운송 서비스를 공급한다. 선박의 대형화와 정보화 기반의 확대 등으로 정기선사는 이를 처리할 수 있는 시설과 생산성을 갖춘 항만을 허브항만으로 경쟁력을 확보하게 된다.

Haezendonck & Notteboom(2002)는 항만 경쟁력의 규모는 항만 자체의 특성, 수 요조건, 지원 산업, 시장구조 및 경쟁전략, 불확실성 및 정부의 역할 등 6가지 요인으 로 결정된다고 하였다. 항만 자체 특성 중 입지적 요인은 물류 비교우위를 결정함에 있어 가장 우선되고 중요한 항목이다. 입지 조건을 제외한 대부분의 항만특성 요인은 해당 항만 관련자들의 노력에 의하여 상당 부분 개선이 가능하다. 이와 유사하게 이 형욱(2012) 역시 <그림 2-2>와 같이 항만 경쟁력에 영향 미치는 요인을 크게 내부요 인과 외부요인으로 구분하고, 매개요인으로 물동량을 언급하였다. 가장 최근 유은희 (2019)는 AHP기법을 활용하여 항만인프라요인, 정책요인, 운영관리요인, 비용요인의 14개 세부 요인을 도출한 바 있다.

<그림 5-2> 항만경쟁력 영향요인



자료: 이형욱(2012).

3) 국내 항만개발계획의 특징

해양수산부는 「항만법」에 기초해 항만기본계획을 수립하는데 현재 3차 수정계획이 추진 중이다. 이에 의하면 2020년까지 화물부두 140선석, 여객부두 49선석 등을 확 충해 화물처리능력은 2016년 11억 톤에서 14억 톤으로 확충될 계획이다.

또한, 정부는 2019년 「제2차 신항만건설기본계획(2019~2040)」을 통해 2040년까지 전

국 12개 신항만의 개발계획을 수립하였다. 이를 통해 연간 19억 5천만 톤을 처리할 수 있는 하역능력을 가지게 되고, 2019년에 비해 4억 3천만 톤, 167%로 증가하는 규모이다. 정부는 「제3차 항만배후단지 개발 종합계획」에 의해 2030년까지 전국 8개 항만에 항만배후단지 약 3,000만㎡를 공급할 계획이다(<표 5-2> 참조). 항만시설 확충을 위한 부지가 부족 시 간척지 등을 활용한 신규 확장도 함께 고려되고 있다.

<표 5-2> 국내 항만현황 및 주요 개발계획

국내 항만 현황 · 전체 60개항 (무역항 31개항, 연안항 29개항)		
무역항 (31개소)	국가관리항 (14개소)	인천항, 경인항, 평택·당진항, 대신항, 군산항, 장항항, 목포항, 광양항, 여수항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항, 동해·목호항
	지방관리항 (17개소)	서울항, 보령항, 태안항, 완도항, 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 진해항, 속초항, 옥계항, 삼척항, 호산항, 제주항, 서귀포항, 하동항
연안항 (29개소)	국가관리항 (11개소)	용기포항, 연평도항, 상왕등도항, 흑산도항, 가거항리항, 거문도항, 국도항, 후포항, 울릉항, 추자항, 화순항
	지방관리항 (18개소)	대전항, 비인항, 송공항, 흥도항, 진도항, 땅끝항, 화흥포항, 신마항, 녹동신항, 나로도항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항
세 부 추 진 개 발 계 획	○ 항만별 특성에 맞는 물류 기능 강화 · 부산항 : 신항3단계 착수(21선석→37선석), 항로 중심, 항만서비스(LNG병커링, 수리조선) 등을 통해 세계 2대 컨테이너 환적허브 도약 · 광양항 : 국내최대 산업클러스터 항만 육성 · 인천항 : 수도권 종합 물류 관문화 · 울산항 : 단계별 오일허브 구축 사업을 통해 저장시설+물류+금융이 결합된 동북아 액체물류 중심 항만 구축	
	○ 배후산업 및 경제활동 지원 · 국가기간산업 물류기반 확충 (석유화학, 자동차, 제철, 조선·해양플랜트) · 국가에너지 공급 (전력, LNG, 산업에너지), 지역기반 물류 지원 (시멘트, 모래, 수리조선)	
	○ 항만 공간의 활용 다각화 및 고부가가치화 · 항만배후단지 내 민간분양 방식의 도입 및 주거, 상업 등 도심기능의 도입(항만 이용자의 생활편의 향상 및 항만배후단지 활성화) · 노후·유휴된 항만시설 재개발(새로운 지역경제 거점 활용(부산 북항, 인천항))	
	○ 해양관광의 활성화 및 지역밀착형 사업의 확대 · 크루즈, 마리나 등 해양관광 인프라의 보급 확대 · 제주신항, 부산항, 인천항 등 9개항 16선석 확보(현재 3개항 4선석)	
	○ 항만 운영 고도화 및 첨단 항만 구축	
	○ 지속가능한 친환경 항만 시스템 구축 · 항만 대기질의 모니터링 시스템 구축·관리 및 하역장비의 전기/LNG방식 전환 추진 · 풍력, 태양광 등 항만구역의 신재생에너지 도입 확대	
	○ 신항만 개발 · 신항만 12개소(2019~2040) · 인천북항, 인천 신항, 평택·당진항, 보령 신항, 새만금 신항, 목포 신항, 광양항, 부산항 신항, 울산 신항, 포항영일만항, 제주 신항, 동해 신항	

자료 : 해양수산부 (2016,2018).

4. 국외사례에서 본 시사점

1) 세계 항만물류허브 현황 및 특징

항만도시의 성장을 경제적 관점에서 살펴보기 위해 처리 물동량 규모로 순위를 보면 <표 2-3>과 같다. 2010년 이후 초 대형선박 주도시대가 펼쳐지면서 이에 상응하는 항만의 대형화 및 고속하역시스템 등 여러 구축이 필요했다. 상하이와 싱가포르의 변함없이 1, 2 순위를 차지하고, 홍콩은 과거 5위권 이내로 접하다가 2018년 처음으로 5위권 아래로 밀려나 2019년 8위에 접한다.

국가 주도의 성장을 주도한 중국은 급격히 성장하였다. 이에 따라 국가 중심의 국제 물류 네트워크가 구축되었고, 세계 컨테이너의 상당량을 처리하는 대표 항만들로 거듭날 수 있었다.

<표 5-3> 주요 항만물류허브 현황

컨테이너 기준 (2013)				컨테이너 기준 (2019)				인프라 기준(2019)	
순위	국가	항	처리량(TEU)	순위	국가	항	처리량(TEU)	순위	국가
1	중국	상하이	3,362	1	중국	상하이	4,201	1	싱가포르
2	싱가포르	싱가포르	3,258	2	싱가포르	싱가포르	3,660	2	네덜란드
3	중국	선전	2,328	3	중국	닝보	2,652	3	핀란드
4	중국	홍콩	2,229	4	중국	선전	2,574	4	홍콩
5	한국	부산	1,768	5	중국	광저우	2,189	5	덴마크
6	중국	닝보·저우산	1,733	6	한국	부산	2,167	6	일본
7	중국	칭다오	1,552	7	중국	칭다오	1,964	7	파나마
8	중국	광저우	1,531	8	중국	홍콩	1,930	8	미국
9	중국	톈진	1,271	9	미국	톈진	1,740	9	에스토니아
10	중국	카오슝	1,010	10	중국	LA/LB	1,602	10	벨기에

자료: Alphaliner(2019), & 해양수산부(2013-2014, 2019)

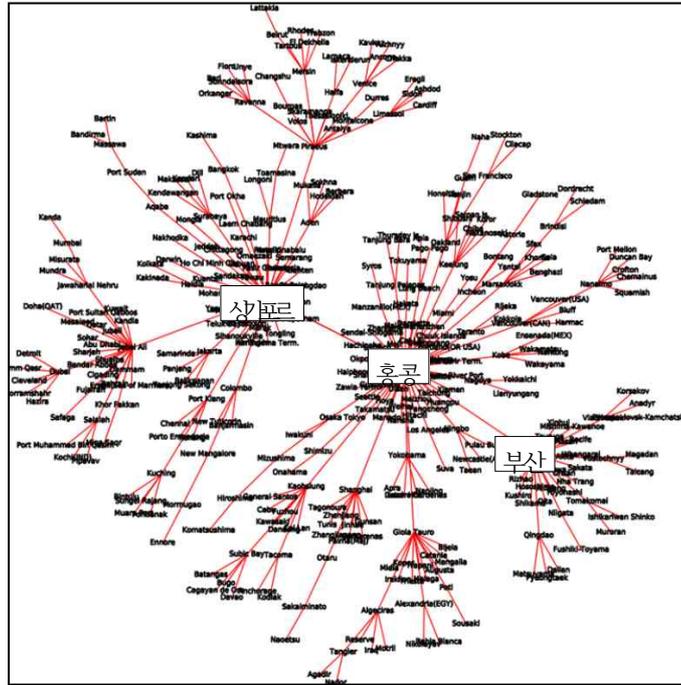
싱가포르는 태평양과 인도양이 갈라지는 분기점, 세계 소비재 생산지인 아시아와 매우 근접하다. 이러한 지리적 요인으로 전 세계 123개국, 60여 항구와 연결되는 거대 네트워크가 형성되어 있다. 이러한 지리적 장점으로 전체 처리물량의 85%가 환적 화물이다. 지리적 요인 외에도 하역시설, 배후단지, 복합운송 서비스 등 인프라 구축이 잘 되어 있다. 싱가포르는 디지털 항만으로 거듭나기 위해 AI기술을 기반한 시스템(SAFER)을 활용, MSW(Maritime Single Window) 플랫폼을 사용해 항만 내 주요 의사결정을 최적화하는데 활용할 예정이다.

물동량이 많은 항만이 글로벌 도시로 도약하게 되고, 항만도시 성장단계에서 봤듯이 글로벌 항만도시로 성장할 수 있는 기반을 마련하게 되는 것이다.

<그림 5-3>과 같이 입
지적 여건이 양호하던지 차

<그림 5-3> 컨테이너 항만허브의 연계성

별적인 항만전략으로 구사해 중심성을 키워나간 항만들의 경우 고차원의 중심성을 가지면서 주변의 다른 저차위의 항만들과의 연계가 보다 강화되는 중심성을 보여 독보적인 항만물류허브로서의 경쟁력을 보임을 알 수 있다. 허브항만으로 서의 경쟁이 치열했던 과정에서 해당 항만들은 보다 큰 규모의 인프라와 비즈니스 환경을 구축하기 위해



자료: OECD(2013).

노력했음을 알 수 있다. 이러한 경쟁은 향후에도 지속될 것으로 예상되며, 이에 따라 순위의 변화도 가능할 것으로 보여진다.

2) 유희부지 이용사례를 통해 본 시사점

바다에 접한 유희부지가 상품이 거래되는 시장의 역할을 담당하면서 초기의 항만이 형성되었고, 규모가 커지고 대량운송이 용이한 컨테이너가 본격 등장하면서 현재의 항만으로 확대 진화해 왔다. 이러한 과정에서 몸집을 키워간 항만들은 기존의 한정된 부지로는 추가 발전에는 한계에 봉착했다. 이를 극복하기 위한 방법으로 대규모 간척 사업을 통해 부족한 부지를 구축하였다. 주요 항만물류허브 중 싱가포르와 네덜란드를 살펴보고 국내의 대규모 유사사업 건설 시 활용될 시사점을 도출하였다.

<표 5-4> 항만 간척산업 사례

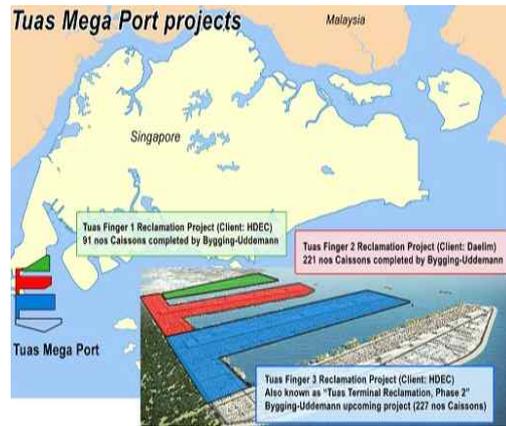
국가	개발사업	사업기간(년)	개발목적	기대효과
싱가포르	PPT 3-4 단계 개발	2007~2014	부지 확보	· 15개 선석 확보 · 처리용량 확대 : 3,500만TEU → 5,000만TEU
	투아스 신항만	2016~2040	신항만 구축	· 65개 선석의 완전 무인 자동화 · 20척 초대형선의 접안 가능 · 로봇틱 기술, 그린기술, 드론기술 · 선박 추적 및 정시 입항기술
네덜란드	마스블락테2	2008~2033	부지 확보	· 1,030만㎡ 부지 확보 · 대형 컨테이너선 수용

	프로젝트			· 컨테이너 수용공간의 확보
한국	새만금 신항만	2009~2030	신항만 구축	· 488만㎡ 조성 · 18개 부두의 조성(크루즈 부두 포함) · 동북아 역내 교역의 창구 역할 수행

자료: 권수영 외1인(2016), 네덜란드대사관투자진흥청(2013), 전라북도(2005), 한국능률협회(2017), 한국해양수산개발원(2019)

싱가포르는 지리적 특성, 항만 및 공항의 효율성 및 신뢰성, 해운클러스터 조성을 위해 해운 및 관련 기업에 대해 다양한 조세 혜택과 인센티브를 부여하며, 자유로운 기업 설립 및 운영에 대한 환경을 제공하고 있다. 이를 통해 싱가포르는 글로벌 항만물류허브 항만으로 발전하였고, 처리되는 물동량은 계속 증가하는 추세이다. 증가하는 물동량 처리를 위해 신규 부지가 필요했고, 자연스럽게 간척사업을 진행하였다. 자료: PSA

<그림 5-4> 싱가포르 미래 메가급 항만프로젝트



기존의 파시르판장1·2터미널을 연장 매립해 확보된 부지에 PPT 3·4 단계 개발 (2007~2014)을 진행하였다. PPT 3·4단계 개발로 인해 컨테이너 야적장, 친환경 전기 동력 야드크레인, 6,000m 규모의 새로운 15개의 선석이 확보되었다. 그 결과 컨테이너 처리용량은 3,500만TEU에서 5,000만TEU로 확대되었다. 나아가 싱가포르항만공사 (PSA)는 간척사업을 통해 케펠 터미널, 브라니 터미널, 파시르판장 터미널, 탄종파가 터미널을 통합하는 신항만, 즉 투아스 신항만의 신규 구축을 목표로 하고 있다. PSA에 따르면 투아스 신항만은 연간 최대 6,500만TEU 물동량의 처리가 가능하고, 터미널 간 이동에 소요되는 시간과 비용의 단축, 교통체증의 해소, 통합운영을 통한 운영비 절감이 가능할 것으로 전망하고 있다. 새로운 투아스 신항만의 개장이후 기존의 터미널은 친수공간으로 다양하게 활용될 계획이다.

네덜란드는 지리적으로 독일, 덴마크, 영국 등 유럽 주요국들이 위치하고 다른 유럽 국가들의 주요 하천 흐름 대부분이 네덜란드를 거친다. 그렇기에 유럽의 관문 역할을 한다. 해양수산부에 따르면 네덜란드 로테르담항은 2019년 1,458만TEU 물동량을 처리해 세계 11위이다. 지속적으로 늘어나는 컨테이너 물동량, 대형 선박을 처리하기

위해 부지 확보가 필요했다. 그래서 로테르담항은 부족한 부지를 확보하기 위해 2033년 까지 마스블락테2 프로젝트(Maasvlakte2)를 진행하고 있다. 네덜란드 투자진흥청(NFIA)에 따르면 마스블락테2 프로젝트로 약 1,000만㎡ 부지를 매립하며, 전체 항만 면적의 20%에 해당하는 규모이다. 이 부지는 대형 컨테이너선이 컨테이너를 야적하고 분배하는 공간, 새로운 산업용 부지로 활용될 예정이다.

국내에서 현재 진행 중인 유사사례로는 새만금 신항만을 들 수 있다. 군산지방해양수산청(2020)에 따르면 새만금 신항만은 1단계(2009~2023년), 2단계(2023~2030년)를 거쳐 건설될 계획이다. 지리적으로 환 황해권의 중심부, 대형선박 기항여건에 양호한 수심, 그리고 새만금의 넓은 배후부지와 새만금 신항만과 연계한 첨단제조, 조립, 가공 및 다국적기업을 유치하려는 계획이다.

2개의 해외 사례를 통해 볼 때 세계적인 글로벌 허브항만들은 치열한 경쟁에서 더욱 경쟁력 있는 항만물류허브로 거듭나기 위해 대규모 간척사업을 진행한 것을 알 수 있었다. 이를 통해 필요한 부지를 확보하며, 거대화되는 최신의 항만의 경쟁력을 추가한다. 간척사업으로 인한 환경적인 문제를 고려하고 상생할 수 있는 환경 친화적인 항만 구축을 한다면 경쟁력있는 항만으로 한 층 더 발돋움 할 수 있을 것으로 전망된다.

5. 국운개척을 위한 항만물류허브 건설을 위한 노력

1) 항만물류허브의 중요성에 대한 인식 재고

항만도시는 국가와 국가를 연결해 세계화(Globalization)와 현지화(Localization)를 잘 조화한 세방화(Glocalization)가 가장 잘 적용될 수 있는 공간이므로 국가의 경쟁적 위상을 제고할 수 있는 중요한 시설이자 수단이다. 이러한 항만도시의 핵이 바로 항만이며, 허브가 될 경우 그 시너지는 증폭된다 할 수 있다. 따라서, 3면이 바다인 우리나라가 국내외적으로 우뚝 서기 위해서는 관문이 되는 항만의 중요성을 재차 인식하고 성장 잠재력을 증폭시킬 수 있는 관심을 배가할 필요가 있다.

2) 경제발전의 핵심요소로 인식되는 항만물류허브 건설의 검토

항만은 오래전부터 국가의 경제성장에 있어 중요한 역할을 담당해 왔다. 항만은 해상과 육상 간 운송연계로 물자유통을 원활하게 한다. 그 결과 무역을 증진시켜 경제 발전에 기여한다. 한 국가 내 지역간 연계를 넘어 국가 간 흐름으로 그 범위가 확산 될 경우 해당 도시뿐 아니라 국가경제에 긍정적 기여를 한다. 중국 등 주요 국가들이 항만의 개발, 특히 거점항만에 주력하는 이유도 여기서 찾을 수 있다. :

무역 의존도가 높은 우리나라는 수출입 화물의 90% 이상을 항만을 통해 처리하고 있어 항만의 경쟁력은 기업의 국제 경쟁력과도 직결된다. 따라서 항만이 물류비를 절 약할 수 있는 촉진기능을 가질 수 있도록 잘 유지 관리되어야 하며, 이는 곧 국가 경 쟁력을 가지는 중요한 요건이 된다.

게다가 아시아지역의 물동량 증가로 주요 항만 간의 허브항 경쟁은 더욱 치열해져 가고 있다. 이 경쟁에서 선수가 되기 위해서는 항만의 물적 인프라 구축이 요구된다. 따라서 지역 경쟁력 이상의 부가가치를 창출하는 항만물류허브의 건설 및 관리는 국 가 경쟁력의 재고에 더욱 중요한 동인이 된다 할 수 있다.

글로벌 해운물류시장은 FTA의 확산, 국가 간 규제의 완화, 자본의 자유로운 이동 등으로 항만의 글로벌화가 급속히 확대되고 있다. 이에 따라 운송수단의 대형화, 하역 장비의 첨단화, 항만 운영기술의 스마트화 등으로 항만 경쟁력은 더 강화되는 추세이 다. 이러한 환경변화에 얼마나 신속하고 효율적으로 대응하느냐에 따라 항만 간 경쟁 에서 우위를 점할 수 있고 지역의 허브항만으로 국가발전의 중점 시설로 성장할 수 있다.

일정수준의 중심기능을 서비스해야 하는 항만시설은 그에 맞는 규모의 작업공간을 필요로 한다. 부족 시 간척지를 비롯한 다양한 유휴부지를 활용할 수 있다. 지정학적 인 입지를 가진 항만의 경우 항만시설 인프라와 비즈니스 환경을 조성될 시 허브로 바로 성장할 수 있는 발판이 마련되는 것이고, 그렇지 못할 경우 경쟁에서 도태된다. 우리나라와 같은 규모에서는 다수의 중심항만이 존립하기 어려울 시 항만 간 피더화 를 통한 시너지효과를 극대화할 수 있는 다항만 연계거점의 활성화를 통해 기존의 타 허브항만과의 동반성장을 기대할 수 있다.

대규모 간척사업으로 생겨나는 새로운 공간에 항만물류허브 건설할 시 새로운 부가 가치를 창출하고 고용을 증대할 수 있는 효과가 있다. 또한 항만은 지속가능한 다양 한 경제적 협력공간을 창출하여 국가 경쟁력을 증진시킬 수 있을 것이다.

3) 항만과 도시의 조화로운 통합개발 필요

항만시설은 국가와 지역경제에 기여하며, 물류, 산업, 사람이 함께 공감하는 창조공간이다. 그러므로 도시와 공존하는 항만개발계획은 도시개발계획과 적절히 융합하는 노력이 필요하다. 이를 통해 그간의 항만공간과 도시공간 간의 부조화를 해결할 수 있도록 조화로운 통합개발의 모색이 필요하다. 항만과 주변 도시지역을 유기적으로 연계시켜 부가가치를 창출시키는 노력을 해야 한다. 이를 통해 배후도시의 건강한 발전과 지역경제 활성화에 기여할 수 있다.

최근의 항만도시 산업은 과거 전통적인 항만건설 및 하역서비스업에서 벗어나 보다 포괄적인 문화 관광, 재해부문으로 범주가 확대되고 있고, 물류 및 산업기능을 넘어 관광기능 및 도시민의 친수 기능까지 포함해 성장해 가도록 요구받고 있다. 항만의 여러 기능이 서로 어우러져 조화를 이룰 때 국가 및 인간의 삶도 더욱 윤택해 지는 것이다.

항만을 통해 도시의 지속가능한 발전과 삶의 질 향상이 제고될 수 있는 통합적 개발이 다각적으로 추진될 필요가 있다.

4) 환경에 대한 배려로 성숙한 항만개발 유도

세계 경제의 글로벌화에 따른 교역확대로 항만지역의 오염과 탄소배출의 증가로 도시환경의 훼손 강도가 커져가고 있다. 모든 산업의 녹색성장이 중요한 화두로 다루어지고 있는 점이 최대한 반영된 환경 친화적인 항만개발이 되도록 하여야 한다.

조성되었거나 추진 중인 간척지의 경우 농경지를 비롯해 택지, 공장 부지 확보 등 다양한 면에서 경제적 효용가치가 있다 하겠으나, 자연생태계의 파괴와 어민의 생존권 침해 등의 문제로 갈등과 대립을 겪고 있는 면도 섬세히 배려되어야 할 것이다.

해양생태계를 고려한 환경 친화적이면서 공생할 수 있는 항만개발의 방향 정립과 이해관계자의 설득과 협조가 요구된다 할 수 있다.

참고문헌

권수영 외1, 2016, “싱가포르 투아스 항만 건설 공사”, 한국지반공학회논문집. 32권, 5호, pp.9~19.

- 김정수, 2008, “싱가포르 및 홍콩항과의 비교분석에 의한 부산신항의 발전전략”, 한국항만경제학회, 24권, 4호, pp.1~23.
- 네덜란드대사관투자진흥청, 2013, 로테르담 항 글로벌 허브항만이자 석유화학 산업 클러스터, 네덜란드 투자소식, 52호, pp 6 ~ 8.
- 농림축산식품부, 2019, 간척지의 농어업적 이용 종합계획 주요 내용.
- 유은희 외1, 2019, “AHP기법을 활용한 중소항만의 경쟁력 강화요인에 관한 연구”, 경영경제연구, 21권 1호, pp.155~183.
- 이성우, 2006, 항만도시성장의 관점에서 본 부산항 재개발 방향, 한국해양수산개발원.
- 이신규, 2006, “주요 외국 경쟁항만의 동북아 허브항만 전략”, 창업정보학회지, 9권, 4호, pp.149~166.
- 이종필 외3, 2014, 글로벌 해양시대를 선도하는 항만지역 선진화방안 연구, 한국해양수산개발원.
- 이형욱, 2012, “항만경쟁력에 영향을 미치는 요인분석”, 한국행정논집, 24권, 1호, pp. 1~25.
- 전라북도, 2005, 새만금 신항만 개발과 배후 물류단지 개발전략(요약본).
- 정봉민 외1, 2007, 주요 물류중심항 항만물류산업의 발전 특징과 시사점 -싱가포르·로테르담·홍콩항을 중심으로-, 한국해양수산개발원.
- 최영석, 2011, 싱가포르, 해운클러스터로 경쟁력 유지, 한국해양수산개발원.
- 충남연구원, 2005, 영산강 하구역의 지속가능한 발전과제와 전략.
- 한국농어촌공사, 2017, 간척지 다각적 활용 모델 개발(Ⅰ), 간척지의 다각적 활용 및 운영방안 연구(Ⅰ).
- 한국교통연구원, 2013, 글로벌 물류기술 주간동향.
- 한국농어촌공사, 2020, 간척지 사업현황자료.
- 한국농어촌공사, 2015, 농지활용지원사업.
- 한국농어촌공사, 2015, 대단위농업종합개발사업.
- 한국농촌경제연구원, 2012, 간척지의 농업적 이용을 위한 종합계획 수립방안.
- 한국능률협회, 2017, 새만금 비전 달성을 위한 연구 개발 로드맵 수립 연구.
- 한국해양수산개발원, 2019, 세계에서 가장 대형화된 자동화 터미널, 싱가포르의 Tuas 항만 (https://www.kmi.re.kr/globalnews/view.do?rbsIdx=1&key=%ED%95%AD%EB%A7%8C&cs_regi_date1=2018-06-11&cs_regi_date2=2018-06-11&cs_title=1323234&idx=19737)
- 한국해양수산개발원, 2006, “항만물동량 창출지원 위한 항만도시 개발”, 해양수산동향 Vol.1236, pp.2~6.

- 한국해양수산개발원, 2012, “인도 피파바브 항만 확장 준비”, 국제물류위클리 159호, p.5.
- 해양수산부, 2016, 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016-2020) 확정·고시.
- 해양수산부, 2017, 2030년까지 전국 8개 항만에 항만배후단지 조성.
- 해양수산부, 2018, 제4차(2021-2030)항만기본계획 수립 추진.
- 해양수산부, 2019, 제2차 신항만건설기본계획 수립.
- 홍금우, 2004, “중국·일본·대만의 Hub-Port추진현황과 우리나라 항만개발 대응방안”, 한국항만 경제학회지, 20권, 2호, pp.89~100.
- Ducruet, C, 2006, Benchmarking Urban Networking Strategies in Europe: An application of chorems to France and Great Britain, The Korea Spatial Planning Review.
- Haezendonck & Notteboom, 2002, The competitive advantage of seaports.
- Hoyle, B.S, 1989, The Port-city Interface: trends, problems, and examples.
- KSCE, 2017, New Horizon of Singapore, Proposed Reclamation at Tuas Finger One.
- Notteboom & Rodrigue, 2005, The evolution of a port.
- OECD, 2013, Competitiveness of-Global Port Cities Synthesis Report.

국가 경제성장의 기반 마련을 위한 대규모 간척사업과 금융 허브 조성

김영덕*

1. 서론

우리나라의 간척사업의 역사는 매우 오래되었다. 고려시대 몽골의 침략을 피해 강화도로 수도를 옮겼을 때, 바다를 메꾸는 간척사업을 시행했다는 기록이 있다. 이후 근대에 들어 특히, 1960년대 우리나라가 고도 경제성장기에 접어들면서 많은 공장용지, 주택, 공공시설 등이 많이 건립되면서 부족해지는 농경지의 면적을 확보하기 위한 간척사업이 많이 시행되었다. 우리나라의 경우, 조수 간만차가 크고, 갯벌이 넓게 형성되어져 있으며, 해안선의 지형이 구불구불한 서해안과 남해안에서는 지리적인 특성상 간척사업이 지속적으로 수행되어져 왔다.

우리나라에서 시화지구, 새만금지구, 서산간척지 등 세계가 놀랄만한 대규모 간척사업들이 성공적으로 수행될 수 있었던 것은 이러한 오래된 간척사업의 역사에 기인했다고 해도 과언은 아니다.

그러나 이면을 보면, 우리나라에서 대규모 간척사업이 수행될 때마다 간척사업에 대한 찬반 논쟁이 끊이지 않았다. 그동안의 간척사업으로 인하여 갯벌이 없어지면서 수많은 바다 생물의 생명을 빼앗고, 바다가 오염되는 등의 환경 파괴의 문제가 발생한다는 우려가 지속 되어 왔고, 실질적으로 그러한 유무형 피해도 있었다.

그러나, 삼면이 바다이고, 넓게 형성된 갯벌의 이용 등 지리적 특성과 지속 가능한 국토의 균형발전 도모에 있어 대규모 간척사업은 어쩔 수 없는 선택이기도 하다. 따라서 대규모 간척사업을 통하여 우리가 얻게 되는 국가의 경제적, 사회적 이득과 국

* 現 한국건설산업연구원 연구본부장
건국대학교 경영학 박사

가의 경쟁력 향상의 성과를 극대화시키는 노력이 수반되어야 할 것이다.

간척지에 대한 활용에 초점을 맞출 필요가 있다. 특히, 세계의 금융 허브로서의 경쟁력을 갖추고 있는 미국의 뉴욕, 영국의 런던, 홍콩, 두바이 등 주요 도시들의 발전상을 볼 때, 우리나라가 가진 지정학적 위치의 이점을 최대한 살리는데 있어 최근 개발된 간척지의 활용도 제고는 중요하다.

2. 우리나라 대규모 간척사업의 역사와 공과(功課)

우리나라의 대규모적인 간척사업은 경제개발계획이 수립된 1960년대 이후 본격화하였다. 간척사업은 농업의 기반이 되는 농경지의 확보뿐만 아니라 국토 확장의 수단도 되므로 인구 증가 문제와 식량난을 해결하는 데 절대적으로 필요했다. 특히 좁은 국토에 많은 인구가 살고 있는 우리나라로서는 더 말할 나위가 없다. 특히, 우리나라 국토 면적은 절대 면적이 협소하고, 이중 산지가 65%에 달한다. 또한, 평지 면적이 절대 부족한 실정이다. 이러한 국토의 구성은 우리나라와 같은 농업국가에게는 불리한 조건이었고, 경작지 확대를 위한 노력이 필수적이라고 할 수 있었다.

이렇다 보니, 우리나라는 다른 어느 나라보다 간척사업을 활발히 추진해왔다. 간척사업은 8.15 광복 이후에는 소규모로 시행되다가 1960년대 국가경제개발의 일환으로 추진된 동진강 간척사업을 시작으로 본격화되었다. 1980년대에는 간척사업의 전성기를 맞이하여 영산강, 금강, 영암 방조제 공사를 완료하였고, 1990년대에 시화호, 새만금 종합개발사업을 시행하면서 정점을 찍었다.

이렇게 우리나라 간척사업이 진행되면서 우리나라의 간척사업은 두가지로 크게 변화되는 양상을 보여왔다. 먼저 간척사업방식이 대단위의 종합개발방식으로 발전되어왔다. 1970년대를 거치면서 우리나라의 간척사업은 소규모 개발에서 대단위의 종합개발방식으로 간척사업이 변모하였다. 대표적인 사례가 계화도 지구사업, 아산·삽교천 지역 간척 등을 포함하는 평택지구개발사업이다. 또 다른 변화는 농업 목적에서 비농업 목적으로 간척사업의 목적이 변화되었다. 특히, 1973년에 제정, 공포된 「산업기지개발촉진법」은 간척·매립을 통하여 산업기지 개발이 가능하도록 제도적 기반을 마련하게 된다. 광양항, 여수국가산업단지 등이 다수 개발되었다. 이러한 산업적 목적에서 더 나아가 새로운 도시를 건설하거나, 지역개발을 위한 목적의 간척사업도 1990년대 말에 본격적으로 추진되게 되었다. 대표적인 것이 새만금 간척사업이다. 현재는 항공

우주산업 클러스터로 육성하는 목표를 가지고 있다. 또한, 신도시 개발 목적으로 추진된 간척사업의 대표적인 사례로는 인천의 인천의 영종국제도시, 송도국제도시, 청라국제도시가 있다. 조력 및 풍력 등 에너지 활동을 위해 에너지 시설로서 개발되어진 시화간척사업, 송산그린시티 등이 바로 그것이다. 이렇게 국가가 시행하는 간척사업과는 달리, 서산 간척지처럼 기업 차원에서 단독으로 대규모 간척사업을 수행한 사례도 있었다. 이 중에서 대표적인 우리나라 간척사업인 새만금간척사업, 서산간척사업 그리고 시화지구간척사업에 대하여 사업과정과 그 공과를 간략히 정리하고자 한다(국가기록원).

1) 새만금간척사업

1987년, 노태우 전직 대통령이 ‘새만금사업을 최우선 사업으로 선정하여 임기 내 이룩하겠다’고 선거공약으로 발표하여 이후 국책사업으로 추진되었다. 「새만금사업 촉진을 위한 특별법」이 2007년 12월 27일 제정되어 사업 추진을 위한 법률적 뒷받침이 마련되었다.

새만금간척사업은 단군 이래 최대의 국토개발 사업이며 방조제 포함 전체 사업비 24조를 투입하여 여의도 면적의 140배인 40,100ha를 1991년부터 2020년까지 단계적으로 개발하는 프로젝트다.

1971년부터 1980년대 초반까지 예정지를 확정하고 기본조사를 시행하였고, 1986년부터 1988년까지 경제적 타당성 분석을 실시하였으며, 1987년부터 1991년까지 환경영향평가조사와 평가서 작성을 토대로 관련 부처 협의를 완료하였다. 1989년 11월 6일에 새만금사업 기본계획을 확정하였고, 1991년 8월에 사업시행계획을 확정·고시하였으며, 그해 10월에 공유수면매립면허 취득과 고시를 하였고, 또한 11월에 사업시행인가·고시를 함으로써 모든 행정 절차가 마무리되었다. 1991년 11월 28일에 노태우 전직 대통령이 참석한 가운데 새만금사업을 착공하였으며 1998년 12월 30일에 1호 방조제를 완공하였다. 1996년 시화호 수질오염 사건을 계기로 환경단체가 새만금사업에 대해 문제제기를 하면서 1999년 5월 1일부터 2000년 6월 30일까지 민관공동조사를 실시하였다. 그 후 정부는 새만금사업을 친환경적 순차개발 방식으로 최종 확정하고 공사를 재개하자 이를 반대하는 환경단체, 종교단체, 시민이 2001년 8월 22일에 소송을 제기함으로써 2006년 3월 16일 대법원 확정판결이 나기까지 기나긴 법정 다툼을 하였다. 이를 통해 다시 한번 환경을 생각하는 계기가 되었으며, 방조제 공사를

추진하면서 환경친화적인 공법을 도입하는 긍정적인 효과도 있었다. 2차례 중단 끝에 다시 공사가 시작되자 같은 해 4월 21일에 방조제 최종 끝막이 공사를 순수 국내 기술력으로 완료하였다. 2010년 4월, 당시 이명박 대통령이 참석한 가운데 외곽방조제의 준공식이 개최되었다(김환기, 2019).

새만금방조제가 완공됨으로써 동진·만경강 유역의 배후지 수해상습지역 12,000ha의 배수가 개선되었으며, 군산~부안 간 거리가 66km나 단축되었다. 또한 방조제 개통으로 부안과 군산을 잇는 33km 바닷길을 통해 변산반도와 고군산 군도를 삶의 공간으로 재창조할 수 있었다.

그러나, 전술한 바와 같이 새만금간척사업은 환경문제와 관련된 다양한 논쟁을 일으키기도 했다. 2차례의 중단과 재개로 인하여 손실된 경제적, 사회적 비용 또한, 막대하다. 지금도 사업이 진행 중일 정도로 개발과 중단을 반복하면서 오랜 시간이 소요됐다. 또한, 아직도 그 활용성에 대하여 지자체와 국가, 지역민들 간의 이견이 존재하고, 명확한 활용 방향에 대한 논의가 진행되고 있는 것은 우리나라의 간척사업들이 그동안 갖고 있던 한계를 여실히 보여준다.

2) 서산간척사업

서산간척사업은 민간기업 차원에서 추진된 대규모 간척사업이다. 당시 서산시는 현대건설에게 서산 간척지 매립 허가를 해주면서 농지를 확보하고자 하였다. 서산간척사업으로 약 154km²의 공유수면과 102km²의 농지를 새롭게 조성하게 되었다. 서산 간척지는 크게 A지구와 B지구로 나뉘는데 1982년과 1984년 B지구와 A지구의 물막이 공사가 차례로 끝나면서 본격적인 매립 작업이 시작되었다. 1984년 3월 서산A지구 방조제 공사가 완공되었고, 이후 1985년 내부 개답 착공, 1986년 시험 영농 등을 거쳐 1995년 8월 14일 완료되었다. 간척이 완료된 이후 정부는 간척지를 농지로 활용한다는 기본 방침에 따라 간척지를 관리해왔다. 그러나 2000년대 들어 간척지와 관련하여 많은 문제점들이 노출되면서 간척지에 대한 기존의 입장을 철회하고 다양한 개발사업에 대한 허가를 내주기 시작하였다.

이 과정에서 현대건설이 위기를 겪으면서 70%에 달하는 농지를 매각해야 했고, 우리나라의 농업 생산 환경이 변화하면서 또 다른 많은 문제점이 발생하였다. 이에 서산시와 현대건설은 문제점들을 극복하고자 다양한 방법으로 매립지에 대한 대책을 강구하기 시작하였다. 이와 더불어 서산시가 국가 특구 지정 사업에 선정됨에 따라 서

산B지구 중 일부를 ‘서산웰빙레저특구’로 개발하는 계획을 추진하게 되었고 또한 서산B지구 매립지가 기업 도시 시범 지구로 선정되면서 새로운 변화가 발생하고 있다.

서산간척사업에 적용되어 우리나라 건설사에 있어 한 획을 그으며 세계적으로 알려진 ‘정주영 공법’은 서산 간척지를 개발하면서 생겨난 새로운 패러다임의 공법이다. 기존의 매립지를 조성하기 위한 물막이 공사는 매립을 위한 물막이 지역을 흙과 돌 등을 쏟아 부어 만들었지만, 정주영 회장이 물막이를 위한 방조제 공사에서 폐유조선 을 활용하도록 함으로써 3년의 공기 단축과 280억 원의 경비를 절감하게 되었다.

서산간척사업은 우리나라 간척사업에 있어 기술적으로나 사업 규모 등 경제적인 측면에서도 획기적인 발전을 가져왔다. 그러나, 새만금간척사업과 같이 간척사업의 특성 상 장기간의 사업임에도 불구하고, 활용에 있어 지나치게 근시안적으로 접근함에 따라서 향후 활용도에 대한 지속적인 논쟁을 가열시켰다.

3) 시화지구간척사업

시화지구 간척사업은 여의도 면적의 60배에 달하는 간척지만 1만 7300ha와 배후지 개발 7,130ha 등 총 2만 4430ha를 1996년까지 개발함으로써 ① 포화상태에 있는 수도권 지역의 공업용지 1,300ha를 공급하여 공장 이전을 촉진하고, ② 당시 우루과이라운드 (UR)에 대비한 우량농지 조성 및 도시근교 첨단복합 영농단지 등을 개발하여 경쟁력 있는 농업을 육성하며, ③ 수도권과 농어촌의 휴식공간 조성을 목적으로 실시되었다.

구체적으로는 경기도 안산시 대부동 방아머리에서 시흥시 오이도에 이르는 12.7km의 방조제를 축조하여 담수호를 조성하고 간척지를 개발함으로써 토지 수요를 충족시키며, 수자원을 확보하여 간척농지 및 배후지에 농업용수를 공급하기 위한 것이었다. 당시 농수산부와 건설부 모두 시화만 지역을 간척하여 토지를 활용하고자 하였기 때문에, 시화지구개발사업의 시행방안은 1984년부터 1986년까지의 이 두 부처 간의 협상 결과를 반영하여 1986년 7월에 확정되었다. 시행방안에 따르면, 시화지구 개발사업은 단계별로 진행하는 것으로 계획되었다. 1단계에는 방조제를 건설하고 시화 산업단지 및 주거단지를 조성하고, 2단계 사업은 미확정 상태였지만 간척지에 농지 및 도시, 산업단지 등을 조성하는 것이었다.

이와 같이 시화지구 개발사업은 국내 토목사업의 경제적 필요성에 따른 요구와 당시 두 부처 즉, 농수산부와 건설부의 조직이해관계에 따라 이원화되어 추진되었기 때문에 산업단지 조성 과 농업용수 및 농경지 조성 등 시화 담수호 사업이라는 다목적사

업의 성격을 지니고 있었다. 이러한 점은 이후 사업 진행 과정에서 정책을 조정하거나 위기에 대응하는데 한계로 작용하였다. 즉 시화지구 개발사업은 계획부터 정책 목적과 목표의 불명확화, 정책수단 및 기술의 부정확성의 발생, 그에 따른 정책 오차 발생 가능성이 존재하였다.

또한, 환경적인 문제도 크게 부각되었는데, 특히, 1996년 시화호의 오염된 물이 외해로 방류되는 장면이 보도되면서 시화호의 수질오염 문제는 사회적 파장을 일으켰다. 이후 적극적인 환경부의 관리정책으로 수질개선 등이 이루어졌으나, 다시 한번 간척사업에 대한 환경문제가 부각되게 되었다.

3. 주요국의 대규모 간척사업 동향

1) 일본

일본의 경우, 지리적 특성으로 인하여 간척사업이 꾸준히 진행되어져 왔다. 그중에서도 일본 최대의 간척사업인 하키타현 오가타(Ogata) 간척사업과 이사하야(Isahaya)만 간척사업은 널리 알려져 있다. 일본 북부 아키타현 서쪽에 위치한 오가타마을은 간척사업을 통하여 평화로운 농촌 풍경과 이색적인 관광 자원이 공존하는 마을로 재탄생했다. 일본에서 두 번째로 큰 호수였던 하치로가타의 80% 이상을 간척해 조성했다. 1957년 일본 정부는 이 호수를 메워 농지로 만드는 간척사업을 시작했고, 새로 만들어진 땅 위에 들어선 오가타마을에는 전국에서 모여든 600여 가구가 동지를 틀었고, 각 가구가 당시 농가 평균의 10배에 가까운 농지를 분양받았다. 그런데 1960년대 말부터 쌀 생산량 조절 정책이 시행되면서 농사에만 의존할 수 없게 된 오가타마을은 간척지라는 마을 특성을 살린 관광 자원을 모색했다. 전기자동차 전용도로를 건설했고, 1995년부터 매년 5월에 개최하는 전기자동차경주대회는 오가타마을을 알리는 홍보대사로 제 역할을 톡톡히 하고 있다. 오가타 간척사업은 당초 간척사업의 목적인 농업적 목적에서 환경변화에 따르게 대응하여 지역의 특성을 살린 관광 등 새로운 자원 개발을 통해 새로운 발전을 도모한 사례이다.

이사하야만 간척사업은 방재대책의 하나로 출발하여 효율적인 토지 이용과 고능력, 고생산성 사업 창출 및 식량자급률 향상에 크게 기여한 사업이다. 1989년 본격 공사에 착수하여 매립면적 3,550ha, 방조제 연장 7,050m로서 축조방법은 사석 1차 시공 후 모래성토 배수갑문 형태로 개발되었다. 인로 인하여 조정지의 홍수조절량은 7,200

만㎡에 달하고, 농지조성은 1,635ha에 달한다. 이사하야만 간척사업은 시대의 요청에 부응하여 목적과 규모가 변화하였지만, “우량농지조성”과 “홍수방지”라는 일관된 사업목적으로 진행되었다는 점에서 우리에게 시사하는 바가 크다.

2) 아랍에미리트

두바이(Dubai)의 팜 주메이라는 두바이를 최대의 관광도시로 만든 대표적인 간척사업이다. 아라비아반도 남동부 해안가에 위치한 아랍에미리트연방의 최대 도시, 두바이는 100년 전만 해도 진주조개와 대추야자가 주된 수입원이었던 가난한 어촌이 지금은 한 해 1,500만 명의 관광객이 찾는 세계적인 관광지로 변모했다. 초고층, 초호화, 최대 규모의 건축물들과 더불어 이 도시의 자랑거리로 꼽히는 것은 눈부신 에메랄드 빛 바다 위에 조성된 크고 작은 인공섬들인데, 특히, 간척사업을 통해 새롭게 조성된 두바이 최초의 인공섬, 팜 주메이라(Palm Jumeirah)는 두바이의 대표적인 인공섬이다.

수심 12m의 바다에 막대한 양의 모래를 뿌려 만든 이 섬에는 필요한 모든 것이 갖춰져 있다. 야자수 모양의 인공섬을 감싸고 있는 원형 둑은 4m 이상의 파도나 해일 같은 재해로부터 섬을 안전하게 지켜주는 방파제 역할을 하는데, 페르시아만과 두바이 시내를 모두 담을 수 있는 최고의 조망권 덕분에 고급 호텔과 식당, 각종 편의시설이 들어서 있다. 야자수의 줄기처럼 보이는 세로 부분에는 가로 부분으로 통하는 통로와 원형 둑으로 가는 모노레일이 설치돼 있고, 잎처럼 보이는 가로 부분에는 개인 소유의 주택이 들어서 있다. 팜 주메이라는 70여km에 불과했던 두바이의 해안선을 확장했을 뿐 아니라, 뜨거운 모래사막 위에 건설된 이 도시를 황금을 낳는 땅으로 만들고 있다.

팜 주메이라는 간척사업의 관광이라는 뚜렷한 목표를 설정하고, 그 목표에 부합하는 방식의 간척사업을 추진하였고, 이를 통하여 성공으로 이끈 사례이다.

3) 중국

중국의 푸둥(Pudong)은 우리나라의 새만금 간척사업과 동시에 출발했다는 점에서 비교가 많이 되는 간척사업의 성공 사례다. 우리나라가 새만금 개발에 돌입한 1991년, 중국도 상하이 푸둥 지역 간척지 공사를 시작했다. 하지만 현재의 모습은 정반대다. 새만금은 개발 구역의 상당 부분이 바닷물에 잠겨있지만, 중국 푸둥지구는 이미 개발이 완료돼 전세계 산업, 금융, 첨단업의 중심이 됐다.

푸둥 개발은 1980년대 당시 왕다오한 상하이 시장이 높은 인구밀도와 주택공급을 해결하려는 방안으로 제안하면서 시작됐다. 1990년 4월 정부의 허가를 받았다. 현재 푸둥 내 외국인만 15만명이다. 550여개 금융기관, 1만7000여개의 외국기업이 입주해 있다. 푸둥지구의 성공 비결은 3단계 개발계획의 철저한 실행에 있다. 계획의 1단계는 1991년부터 1995년까지로 당시 양푸대교와 황푸강 해저터널 등 기간시설들이 보수 혹은 건설됐다. 중국은 2단계인 1995년부터 2000년까지 푸둥국제공항, 항만, 지하철 등의 사회간접자본을 완공했다. 개발사업으로 상하이 도시권은 두 배로 커졌으며 푸시와 푸둥을 잇는 터널도 건설됐다. 랜드마크 역할을 할 건물들도 세워지면서 푸둥은 글로벌 금융 기업들이 입주한 세계적인 금융 허브이자 물류 중심지로 성장했다. 2020년까지 이어지고 있는 3단계는 푸둥 금융 중심지를 통해 중국의 글로벌 지위와 위안화의 영향력을 더욱 높이는 것을 목표로 하고 있다.

푸둥지구 개발계획에 대해 중국 정부와 상하이시는 국내외의 정세 흐름 등 객관적 조건과 지역이 가진 보유한 능력과 의지를 정확히 파악한 바탕 위에 장기적인 전략 목표를 적합하게 설정하였고, 실현을 위한 과감한 개혁·개방 시책들을 체계적이고 일관성 있게 추진 실천하고 있다는 점은 시사하는 바가 크다.

4. 글로벌 금융허브와 간척사업

글로벌 금융허브(global financial hub)란 세계 유수의 다국적 기업과 금융기관들이 기업 및 금융 활동을 자유롭고 편하게 할 수 있는 금융환경이나 투자 인센티브 등을 제공하는 지역을 말한다. 즉, 뉴욕, 런던 등과 같이 국내 금융시장과의 통합 정도가 강하고 거의 모든 종류의 금융 중개 기능을 수행하는 곳이다.

2019년 영국 컨설팅그룹 지앤이 국제금융센터지수 조사결과를 보면, 우리나라의 국제 금융허브 경쟁력 순위가 3년 6개월 만에 세계 주요 도시 중 6위에서 36위로 추락했다. 아시아에서도 중국과 일본 주요 도시에 뒤져 10위권 밖으로 밀려났다. 이렇게 밀려난 데에는 세계 각국이 금융산업 육성을 위해 뛰고 있지만, 한국은 금융공기업 지방 이전과 각종 포퓰리즘 정책 등 정치 논리가 금융산업을 짓누르면서 경쟁력이 뒷걸음질 치고 있는 것이 주된 원인으로 분석됐다.

다시 말해 금융 인프라 집적을 통한 글로벌 금융회사 유치 대신 지방 균형발전을 명분으로 내세우면서 금융경쟁력이 약화됐다는 얘기다. 이런 와중에 정치권에선 국책

은행의 추가 지방 이전을 추진하고 있다. 여기에 제3 금융허브 지정을 요구하는 목소리까지 나오고 있어 한국에선 금융허브가 요원하다는 지적이 나올 수밖에 없다. 여의도에 오피스 3개동 및 특급호텔과 대형 쇼핑몰이 포함된 서울국제금융센터(IFC)가 2013년 완공되면서 서울은 2015년 역대 최고인 6위로 평가됐다. 그러나 그 이후 지속적으로 추락한 것이다. 금융경쟁력을 강화하려면 집적된 인프라를 통해 글로벌 금융회사를 유치하는 전략이 필요하기 때문이다.

이 조사결과에서 홍콩, 싱가포르, 상하이, 도쿄 등의 아시아 주요 도시들이 3위에서 6위로서 최상위권의 위치를 차지하고 있는 점은 시사하는 바가 크다. 이들 도시의 경우 적극적으로 세계의 주요 금융기관들을 유치할 수 있는 인프라를 구축하고 있다. 또한, 해상과 육상, 항공 등 다양한 접근성을 두루 갖추고 있다는 점이다.

우리나라에서는 서울과 부산을 동시에 금융 허브로 만들겠다는 구상을 가지고, 금융공기업의 부산 이전을 추진해왔었다. 또한, 문재인 대통령은 2016년 말 조성이 마무리된 전북혁신도시를 제3의 금융도시로 육성하겠다는 공약을 내세운 바 있다. 이러한 과정에서 부산과 전북 간의 갈등이 표면화되기도 하였고, 국책은행들의 지방 이동을 담은 법안 발의도 잇따르고 있다.

세계적인 금융도시 혹은 금융허브로 알려진 런던, 홍콩, 뉴욕과 같이 도시와 같이 금융허브는 금융인프라가 집적된 곳을 중심으로 뒤편 금융경쟁력이 강화될 수 있다. 금융기관을 분산시키는 것은 바람직하지 않다는 의미다.

아시아에서 금융허브로서 널리 알려진 홍콩과 더불어 싱가포르, 도쿄 등은 최근 아시아의 핵심 금융허브로서 성장하기 위한 다각적인 노력을 기울이고 있다. 특히, 해당 도시들이 지형적인 입지조건을 최적으로 활용하고, 지자체는 물론, 중앙 정부 차원에서 적극적인 지원을 아끼지 않고 있다는 점은 금융허브로 성장하기 위한 일련의 전제조건을 잘 보여준다.

상하이의 푸둥 간척사업의 성공적 수행과 금융허브로 육성하고자 하는 전략적인 계획수립과 이의 단계적인 전략과 실행은 우리에게 시사하는 바가 크다. 중국 국무원이 불모지 상하이 푸둥신구의 개발을 발표한 것은 1990년 4월로 새만금보다 5개월가량 늦었다. 그러나 지금 상하이는 푸둥을 견인차로 금융과 첨단산업에서 홍콩과 싱가포르를 앞지른 상태다.

반면, 푸둥과 함께 착공에 들어갔던 새만금은 현재 여의도의 140배가 넘는 면적인

데, 입주한 기업은 7곳에 불과한 실정이다. 그동안 ‘한국의 두바이’ 즉, 해양 개발 및 글로벌 허브 조성, ‘한국판 라 그랑드 모트’ 즉, 해양형 레저관광 도시, ‘제2의 라스베이거스’ 즉, 카지노 및 컨벤션, ‘국내 유일 한중산업 협력단지’ 등 구호만 요란했지 어느 것 하나 진척이 없는 상태다.

이것이 우리나라 간척사업의 현주소이다. 뚜렷한 목표 설정 없이 개발이 착수되거나 당초 목표가 있더라도 사업 소요기간이 긴 간척사업의 특성상, 변화되는 환경에 따라 목표를 잃어버리는 과정속에서 사실상 성공적인 간척사업이라고 할 수 있는 대규모 간척사업이 거의 없다. 이러한 점에서 볼 때, 최근 정부가 지향하고 있고 지속가능한 국가의 발전에 있어 선택이 아닌 필수인 동북아의 금융 허브 조성에 있어 푸동지구 사례에서와같이 간척지의 활용에 대한 새로운 접근이 필요할 것으로 판단된다.

5. 국가경제 성장을 위한 향후 간척사업의 방향

과거의 대규모 간척사업은 우리나라와 같이 한정된 국토의 여건과 부족한 자원을 감안할 때 필수적인 선택이었다. 이에 따라서 추진된 대규모 간척사업들은 국토의 균형발전과 지역경제 활성화, 우리나라의 산업화 촉진에 크게 기여해왔다. 그러나 이면에서는 ‘보존이나 개발이나’라는 중요한 담론을 만들어냈고, 이 담론은 우리가 풀어야 할 숙제로 여전히 남아 있다.

따라서 향후 간척사업에 있어서는 다음과 같은 점이 함께 고려되어야 할 필요가 있다.

첫째, 뚜렷한 목표의 설정과 목표의 일관성을 유지하기 위한 정부의 강력한 사업 추진력이 필수적이다. 간척사업의 소요기간이 비교적 길기때문에 사실상 목표의 수정과 사업내용, 사업범위의 변경 등이 지속적으로 요구받을 수밖에 없다. 결국 간척사업의 사업계획 수립 시 사업기간을 반영한 미래적인 수요 변화에 대한 적절한 대응계획을 마련해 놓을 필요가 있다. 또한, 사업목표의 수정이나 변경시 보다 합리적이고 신속한 사업추진이 가능하도록 하는 추진체계의 유지도 중요할 것으로 판단된다. 또한 관리 부처간의 합리적인 의사 조정체계도 구비되어야 한다.

둘째, 환경친화적 간척사업에 대한 기술적, 경제적인 대응책 마련도 중요하다. 이전 간척사업들이 장기화된 것은 대부분 환경문제에서 발생하는 다양한 논란 때문이었다. 따라서 4차 산업혁명 기술 등 첨단 기술을 활용한 환경친화적인 간척사업의 모델 구

축과 관리체계를 구축하는 것이 필요하다. 이미 친환경 간척사업에 대한 논의가 많이 있지만, 무엇보다 간척이 가지는 새로운 토지창출과 우량농지 조성, 수자원 확보와 재해예방, 교통개선과 지역산업발전, 관광휴양 및 자연확보공간 제공 등 경쟁력 있는 농업과 지역경제발전에 기여할 수 있도록 하는 친환경 간척사업의 표준적인 모델을 만들 필요가 있고, 이에 대한 관리체계의 확립도 중요한 과제다.

셋째, 미래 국가 경제성장 목표와 연계한 미래지향적 간척사업의 발굴이다. 전술한 바와 같이 우리나라가 보다 국가 경쟁력을 갖춘 국가로서 성장하는데 있어 글로벌 금융의 중심지로서의 기능 확보는 중요한 국가전략과제다. 이러한 측면에서 해양과 항공의 여건이 우수한 기 조성된 간척지나 향후 조성될 간척지의 활용에 있어 금융 허브 등 국가 경제성장에 기여하는 미래지향적 도시 및 공간 개발과의 연계는 중요한 과제라 할 수 있다.

Abstract

Large-scale reclamation project to lay the foundation for national economic growth and Financial Hub

Kim Young Deok

The South Korean government has continued to promote large-scale reclamation projects based on their geographical characteristics and economic needs. The world's remarkable large-scale reclamation projects such as the Shihua district, Saemankum district, and Seosan reclaimed land have been successfully executed due to this long history of land reclamation in South Korea.

However, behind the success of large-scale reclamation projects in South Korea, there have also been various problems related to environmental degradation, uncertainty in the use of reclaimed land, and long project duration have continuously occurred. Through clear project goals, quick decision-making to respond to the changing environment, and active support from the government, the reclamation projects in Japan, China, and the United Arab Emirates were successfully carried out.

To continue the success of reclamation projects in South Korea, creating a global financial hub is not an option, but a must, since South Korea relies largely upon international trades and exports for its economy. Thus, in terms of the utilization of reclaimed land, it is necessary to actively consider creating a financial hub in connection with existing reclaimed land (e.g., Shihua district, Saemankum district, etc.) and new reclamation projects.

Vol. 3 No. 2

발행인 겸 편집인 | 김경원

편집위원(가나다순)

김경원

김대종

배기형

이덕로

이희찬

발행처 | 세종연구원

주소 | 서울특별시 광진구 천호대로

132길 15 세종연구원

전화 | 02-499-5765

인쇄일 | 2020년 03월

발행일 | 2020년 03월

본지는 한국간행물윤리위원회의 도서잡지 윤리강령 및 잡지윤리실천요강을 준수합니다.



KTS KTSC

(주)KTSC(구.한국관광용품센터)는 1972년 관광산업을 활성화 시키고, 무분별한 식자재의 개별 수입으로 인한 외화낭비를 방지하기 위해 정부주관으로 모든 관광호텔의 공동출자로 설립된 수입 식자재 유통 전문회사입니다.

KTSC가 직수입한 다양한 카테고리의 최고의 프리미엄 식자재를 온라인 쇼핑몰 ekts에서도 만나보실 수 있습니다.



전국의 호텔 및 외식업체 공급

육류, 수산물, 가공식품 및 신선 채소를 비롯한 3,000여 종의 다양한 식자재



전국 유통망 구축. 신속한 배송

4,000여평 규모의 KTSC 물류센터와 본사, 전국 지사, 종합물류센터 연결



Total Food System

한 곳에서 구매하여 일괄 배송을 실시하는 One Stop Shopping



“철저한 위생관리, 안전한 제품생산, 체계적인 품질관리와 더불어 국제적인 식품안전 기준인 HACCP을 통해 안전하고 믿을 수 있는 제품의 공급을 최우선 가치로 추구하고 있습니다.”

국내 육가공 선도적 기업

(주)코빅푸드는 최첨단 생산설비, 선진의 육가공 기술, 체계적인 품질관리, 효율적인 경영시스템 등을 통하여 한국의 축산물 수입, 생산, 유통시장에 있어서 선도적인 위치를 점유해 왔습니다.

국민의 안전한 식생활에 기여하는 기업

식생활 문화의 발달로 인하여 안전한 식품 및 고품질 위주로 재편되고 있는 한국시장에서 코빅푸드는 한국의 축산물 공급에 있어 중추적 역할을 하고 있습니다. 주요 고객사는 대형 유통업체, 패밀리 레스토랑, 호텔, 식자재 기업, 홈쇼핑, 온라인 쇼핑몰 등에 양질의 축산물을 공급 하고 있습니다.

Sejong Hotel Seoul...

세종대왕의 높은 성덕과 정신을 실현한다는 창업의지에 따라 명명된 세종호텔은 한국 최초의 순수 민자 호텔로서 1966년 개관 이후 53년의 역사와 전통을 가지고 있습니다.



현대적인 감각의 인테리어 객실

사계절 아름다운 남산과 명동의 다운타운을 전경으로 고풍스런 미와 모던함이 공존하는 333개의 객실은 아늑한 공간과 최신식 시설로 안락하고 편안한 휴식을 제공합니다.

■ 객실 문의 : 02. 3705. 9115

다양한 메뉴와 최고수준 요리의 레스토랑

계절별 식재료를 사용한 테마별 뷔페와 라이브 키친을 통해 신선한 맛을 즐길 수 있는 한식 뷔페 레스토랑<은하수>, 마늘과 조화롭게 어우러진 간감식 이태리안 요리와 커피, 와인을 즐길 수 있는 라운지&다이닝 <베르디>에서 맛의 진미를 느껴실 수 있습니다.

■ 레스토랑 문의 : 02. 3705. 9141 (은하수) / 02. 3705. 9146 (베르디)

53년간의 호텔 운영 노하우를 기반으로 한 컨세션

반세기 동안 호텔 및 식음료 운영 노하우를 바탕으로 백범기념관, 세종문화회관, 세종대학교 컨벤션센터를 위탁 운영하고 있습니다. 또한, 우리은행, 한전아트센터, 금감원 등 웨딩 케이터링을 통하여 호평을 받고 있습니다. 컨벤션 사업, 웨딩 케이터링, 단체 급식 등 식음료 운영 파트너가 필요하신 분들은 연락주시면 상담을 통하여 최고의 시너지 효과가 날 수 있도록 도와드리겠습니다.

■ 컨세션 문의 : 02. 3705. 9062

UNINOMIC REVIEW

Vol.3 No. 2

Land Reclamation Project & New Town Plan

Large-scale Reclamation Projects and City Construction
Hyun Jung GO

Road Traffic In New Towns and Economic
Development in Korea
Jae Sung CHOI

The Role of Meaning of Overseas Construction to
Become an Economic Power
Tae Hong SOHN

A Study on the Increase of International Financial
Environment Uncertainty and Securing Foreign
Currency Flows
Jung Geun OH

Construction for a Logistics Hub in Large-scale
Reclaimed Land for the Improvement of National
Transportation
Jin Hee PARK

Large-scale reclamation project to lay the foundation
for national economic growth and Financial Hub
Young Deok KIM

