

SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 11월 호

웹진 구독신청하기

컬럼 :

서해남북접경지역의 평화적인 이용방안



인터뷰 :

서울대 지리학과 이기석 교수와의 만남



I/D/I/소/식



「아시아경제공동체포럼-인천세션」 개최
인천발전연구원(원장 어윤덕)과 아시아경제공동체재단(이사장 김학수)은 인...

행/사/정/보



다양한 현안과제에 관한 행사정보
◆[행사] '북한이탈주민 지역 정착지원 체계 구축' 관련 권역별 워크숍...

Zoom INcheon



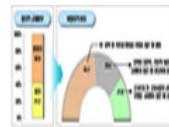
인천대교 강추 뷰포인트
2009년 10월 23일 새로운 세상이 열렸다. 세계의 하늘과 오대양의...

도시동향



‘금강산’과 ‘장전항’의 역사-문화지리
"고전적 의미에서 자연과 문화는 대척점에 있는 반대개념이 아니었으며, ...

IDI연구



접경지역 10개 시·군 공동발전방안 지원연구(강화·옹진)
인천시 강화·옹진군의 군사시설보호구역의 합리적 관리방안과 개선방안을 제...

인천지표

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
인구	2,100,000	2,150,000	2,200,000	2,250,000	2,300,000
면적	1,060.3	1,060.3	1,060.3	1,060.3	1,060.3
인구밀도	1,979.8	2,027.8	2,074.8	2,121.8	2,178.8

인천과 북한의 교역물동량
인천항은 남북교역에 있어서 가장 핵심적인 역할을 수행하고 있으며 200...

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

■ 지난호 보기

2009년 11월 호 ▾

■ 웹진 구독신청하기

서해남북접경지역의 평화적인 이용방안

국토연구원 한반도·글로벌국토전략센터장 김영봉

서해남북접경지역의 평화적인 이용방안

국토연구원 한반도·글로벌국토전략센터장 김영봉

서해남북접경지역은 북한의 임진강과 예성강이 한강과 합류하여 서해로 빠져나가는 강화연안에서 시작하여 백령도에 이르는 광활한 지역이다. 1953년 7월 27일 한국군사정전에 관한 협정이 체결됨에 따라 이 지역은 한강하구 공동수역과 서해의 NLL로 구분되어 남북 대치의 있는 접경지역이 되었다. 분단이전에는 남북의 어부들이 어우러져 함께 고기를 잡고 평화롭게 경제활동을 하였으나 지금은 남북접경지역에서 군사적 긴장이 가장 심하게 감도는 지역이다. 서해남북접경지역은 역사적으로 경제적으로 발전의 잠재력이 높은 지역이지만 지금은 연안과 해상에서 경제활동이 멈추어 적막하기만 하다.

역사적으로 서해와 한강하구수역에서는 국제교역과 연안의 물류가 활발하게 이동하였다. 고려시대 예성강의 벽란도(예성항)를 비롯한 한강하구의 포구에서 국제교역이 성행하면서 고려가 서방에 코리아(Corea)로 알려지기도 하였다. 그런 지역이 지금은 군사적 대치로 긴장이 감도는 황량한 수역이 되어 철새들만이 유유히 남북한 수역을 넘나들고 있다. 남북한이 평화와 공동번영을 위한 새 출발을 한다면 이 지역부터 시작해야 한다고 생각된다.

인천을 중심으로한 경기만 일대는 한반도의 중심지대로 경제활동이 매우 활발하게 이루어지고 있는 역동적인 곳이다. 특히 도서와 연안지역의 자연환경이 수려하여 각종 희귀 동식물이 서식하는 생태계의 보고이며, 세계적인 희귀 철새들이 날아들어 장관을 이루는 곳이다. 이 귀중한 자연환경을 남북이 공동보전하고 가꾸어 나간다면 세계적인 생태평화지대로 바꾸어 나갈 수 있을 것이다. 이곳을 국제적인 관광지로 발전시켜 나아가고 여기에 남북한 포구를 거치며 유람선이 다닌다면, 서해와 한강하구 수역은 세계인이 주목하는 평화와 생태의 학습장으로도 발전해 나갈 수 있을 것이다. 동시에 인천국제공항과 항만은 한반도의 관문으로서의 기반을 갖추고 있으며 산업의 발전에 있어서도 잠재력이 높다. 그러나 남북한의 대립과 군사적 긴장은 이러한 발전의 힘이 북측에 미치지 못하고 강과 바다를 사이에 두고 차단되어 있다.

이제 남북한 당국은 갈등과 대립에서 벗어나 대화와 화합의 분위기를 적극적으로 마련 할 때를 맞이하였다. 그리고 우리의 경제력과 국가의 역량에 걸 맞는 인류 공존공영에 이바지 할 수 있는 사명을 찾아야 할 것이다. 사실 지난 반세기동안 지속되어온 군사적 대치 속에서도 남북한은 교류와 협력을 꾸준히 추진해 왔다. 분단의 장벽인 비무장지대를 뚫고 단절된 남과 북의 철도와 도로를 연결하고, 금강산관광과 개성공단을 건설하는 역사적인 성과를 만들어 내기도 하였다. 온 세계는 분단의 고통 속에 있는 한반도에서 화해와 협력이 일어나고 있는 것에 대해 감탄과 찬사를 보냈다. 따라서 지금까지 남북이 어렵게 이루어 놓았던 협력사업들을 지속시켜야 하고, 남북교류협력과 평화적 이용 방안을 적극적으로 찾아내야 할 것이다.

서해남북접경지역과 한강하구의 평화적인 이용을 위해서는 구체적으로 다음과 같은 조치가 남북간에 이루어져야 할 것이다. 우선, 한강하구 수역에서 남북한 선박이 자유롭게 왕래할 수 있도록 상호 보장하고, 이를 위해 한강 하구의 공동이용에 대한 구체적 방안이 강구되어야 할 것이다.

둘째는, 하상을 준설하여 기존의 수로를 복원하고, 과거의 포구들을 활용하여 남북의 생활권의 회복과 물류를 공동으로 처리할 수 있도록 한다. 특히 한강하구 수역이 남북공동의 이용공간으로 자리 잡는다면 개성공단의 활성화와 강화도와의 연계협력사업들이 추진될 수 있을 것이다. 한강하구수역 연안을 따라 연관 산업단지가 형성되고 수도권산업들과 연계됨으로써 남북을 아우르는 대규모 산업벨트가 이루어질 수 있을 것이다. 북한 스스로 경제발전을 도모하는 데도 큰 도움이 되고 이는 환황해 경제권에서의 한반도 경쟁력을 높여 주는 바탕이 될 것이다. 강화군 교동도와 황해도 연백이 연육교로 연결되면 당장이라도 과거 나룻배로 연결했던 분단이전의 생활권으로 복원되고 남북한 한강하구 수역을 사이에 두고 연안도시가 형성되어 산업이 크게 발달될 수 있을 것이다.

한편, 서해접경지역 인접도서는 남북한 해상교통망 연결이 용이하고, 역사 및 생태관광자원과 풍부한 해상자원이 부존되어 있어 교류협력 여건이 양호한 지역이다. 특히 중국의 동부 연안지역과 근거리에 위치하고 있어 환황해 경제권과 활발한 교류협력을 펼쳐나갈 수 있는 여건을 갖추고 있다. 이 지역에서의 남북교류협력 전망을 보면, 남북해운합의서 체결과 서해평화협력특별지대 등 기존 평화적인 이용에 관한 남북한 합의가 되어 있어 핵문제가 해결될 경우 빠른 속도로 교류협력의 분위기가 이루어질 것이다. 따라서 교류협력사업의 추진은 북한의 대외개방 정도에 따라 초기에는 해운 및 어업협력, 주요생태자원의 조사와 해상재난 대처, 평화적 활용을 위한 평화구역 등을 착수할 수 있다. 중장기적으로는 주요 도서를 중심으로 교류협력지구 조성 및 기능별 활용방안 마련과 해상교통망 복원 및 연육교 설치를 추진할 수 있을 것이다. 이와 함께 주요 생태자원의 공동보전 및 활용방안 마련, 생물권보전지역 설치, 산업협력 및 문화·역사적 유적의 공동조사와 보전 대책 등을 수립할 수 있다.

오늘도 남북한의 산야를 거처 끝까지를 따라 이루어진 물줄기는 한강하구의 광활한 수역에서 합류하여 대양을 향해 서해의 인천앞바다로 유유히 흘러가고 있다. 이제는 대립과 갈등을 접고 남북이 화해와 협력을 이룩하여 미래의 평화적인 통일을 위한 초석을 다져가야 할 때다. 한강하구 강 건너 북쪽의 서해연안 신도시와 산업단지의 불빛이 환하게 밝혀질 때 서해남북접경지역은 한반도 평화와 번영의 중심지대로 자리매김할 것이다.

서해남북접경지역은 북한의 임진강과 예성강이 한강과 합류하여 서해로 빠져나가는 강 하연안에서 시작하여 백령도에 이르는 광활한 지역이다. 1953년 7월 27일 한국군사정전에 관한 협정이 체결됨에 따라 이 지역은 한강하구 공동수역과 서해의 NLL로 구분되어 남북 대치의 있는 접경지역이 되었다. 분단이전에는 남북의 어부들이 어우러져 함께 고기를 잡고 평화롭게 경제활동을 하였으나 지금은 남북접경지역에서 군사적 긴장이 가장 심하게 감도는 지역이다. 서해남북접경지역은 역사적으로 경제적으로 발전의 잠재력이 높은 지역이지만 지금은 연안과 해상에서 경제활동이 멈추어 적막하기만 하다.

인천, 서해안 중심으로 한 남북협력체제 구축해야

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

인천, 서해안을 중심으로 한 남북협력체제 구축해야

인천발전연구원 웹진 '아프리에' 40호에서는 나진-선봉 경제무역지대 프로젝트에 앞장선 서울대 지리학과 이기석 교수를 만나, 남북협력체제를 위한 인천을 비롯한 지자체의 역할과 국가간 남북한 교류 및 협력 방안, 남북관계에 있어서 인천이 제대로 인식해야 할 서해안의 중요성 등에 대해 들어보았다.

지난호 보기

2009년 11월 호

웹진 구독신청하기



서울대 지리학과 이기석 교수

Q 교수님께서 나진-선봉 경제무역지대 프로젝트 등 북한과 관련한 프로젝트를 수행하신 경험이 많이 있으신 것으로 알고 있습니다. 최근 원자바오 중국 총리가 북한을 방문하고, 압록강 대교 건설이 구체화 되면서 중국과 북한간 합작사업으로 압록강 하구에 위치한 '비단도' 경제특구 개발사업에 대한 이야기가 나오고 있습니다. 이 프로젝트가 계획대로 진행될 경우 한국에 어떤 영향을 미치게 될지 의견을 말씀해 주십시오.

우리가 북한에 관한 정보를 갖고 있지 않기 때문에 당장은 예측하기 힘듭니다. 하지만, 신의주와 단동의 경우를 봤을 때는 전폭적으로 개방이 돼서 개발을 하게 된다면 단동 개발의 역사보다 신의주 개발의 역사가 빠르기 때문에 신의주쪽이 입지가 유리하다고 봅니다. 그렇기 때문에 개발만 된다면 바로 배후지역인 평양이나 남포 지역, 북한 전역의 핵심지역으로 발전할 수 있는데 비해 단동은 심양에서 거리도 떨어져 있는 등 빨리 발전할 수 있는 입지적 조건을 갖추지 못하고 있습니다. 지금은 북한이 문을 닫고 있어서 단동이 발전하고 있지만, 시간이 좀 걸리더라도 신의주에 경제특구를 만든다는 계획도 있는만큼 신의주쪽이 발전에 유리하다고 보고 있습니다. 그리고, '비단도'를 개발하면 여의도나 인천의 송도처럼 발전할 거라는 환상을 갖고 있는데, 엄청난 시간과 함께 인프라 구축에 많은 비용이 들어야 하기 때문에 무리가 있을 것이라고 판단됩니다.

Q 인천은 육지로 접해있지는 않지만 강화도 북단과 북한의 개풍지역이 약 1.4km정도 거리로 매우 가까운 위치에 있습니다. 그리고 2004년에는 시장이 직접 북한을 방문했고, 2007년에는 북한의 김양곤 통일전선부장이 인천을 방문해 경제자유구역을 둘러보았습니다. 인천은 이를 기반으로 상호 보완적 발전을 위해 강화와 개풍을 다리로 연결하고, 인천의 경제자유구역과 개성, 그리고 서울을 잇는 골든 트라이앵글 계획을 수립하는 등 북한과의 협력을 위해 노력하고 있습니다. 이에 대해서 어떻게 생각하시는지요.

예를 들어 처음 경제자유구역과 인천대교를 건설한다고 했을 때 많은 사람들이 가능성에 대해 의구심을 가졌지만, 현재는 엄청난 시너지 효과가 예상되고 있고, 많은 사람들이 이제는 영종도와 송도 신도시의 발전 전망에 대해 긍정적인 생각을 가지게 되었습니다. 그리고, 통일의 시기를 예측하기는 어렵지만 통일은 꼭 이루어질 것이며, 결국 상호 연결하는 인프라도 인젠가는 구축되어야 합니다. 특히, 한강하류에 교량이 필수적이며, 개성을 연계한 수도권의 물류 흐름을 원활하게 하기 위해서라도 연육교 건설은 반드시 필요한 작업이라고 생각합니다.

Q 앞으로는 경제와 관련해서 중국이나 일본, 미국 등이 한국과 직접적으로 한다가 보다 북한과

일대일로 정치적인 문제를 풀어보려 하는 등 한국이 소외되는 경향도 있고, 남북한간에는 정치적 문제를 우회해서 해결해야 하는 문제도 있습니다. 인천은 앞서 말했듯이 지자체 차원에서 안상수 시장이 북한도 방문했었고, 김양곤 통일전선부장도 인천을 방문하는 등 활발한 창구가 마련된다고 할 수 있는데, 이와 관련해 남북한간 교류나 협력을 중앙정부가 정부차원으로 해야 하는지, 아니면 지자체 차원에서 다각적인 방법으로 창구를 마련해야 하는것이 맞는지 의견을 말씀해 주십시오.

남북문제는 지자체가 할 수 있는 역량이 있고, 중앙정부가 할 수 있는 일이 있기 때문에 다원적인 방식으로 노력하는 것이 시간도 절약될 수 있으리라 봅니다. 일본이나 미국이 하고 있는 일이 잘 풀려서 북한에 진출했을 때 성공할 확률은 그리 높다고 볼 수 없습니다. 지역개발이라는 것은 결국 우리 능력에 의해 좌우되는 것이지 외국인들의 능력에 결정되지 않았습니니다. 북한도 마찬가지입니다. 우리가 협력체제를 어떻게 갖고 가느냐에 따라서 성패가 좌우될 것입니다. 북한도 미국이나 다른 열강국과 협조체제를 한다면 비용이 많이 듭니다. 그렇다면 외국인들이 부담할 수 없고 우리밖에는 해결할 수가 없습니다. 북한이 IT산업을 갖고 있다든가 하면 모르겠지만 오로지 핵무기 기술 밖에는 없는데, 이는 산업화 연장에는 어렵습니다. 해서 어떠한 형태로 6자회담을 거쳐서 하더라도, 나머지는 우리 정부나 지자체가 어떻게 리드를 해나가느냐에 따라 달라질 수 있으리라고 봅니다.

Q 남북관계라는 것이 잘 진행이 되다가도 긴장관계를 반복하게 되곤 하는데요, 지자체도 대북지원사업을 경제적 협력 사업과 인도적 사업으로 진행하고 있는데, 정치적 긴장상태가 되면 인도적 사업까지 지자체사업에서 중단을 하게 됩니다. 이 문제에 대해서는 어떻게 생각하시는지요.



그것은 우리의 잘못이 아닌 북한의 잘못입니다. 우리는 인도적인 지원을 할 준비는 하고 있으면서 의연하게 우리의 원칙을 지켜나가는 것이 중요하다고 봅니다. 북한은 지금의 정책론 살아남을 수 없습니다. 우리가 아무리 어떤 형태의 지원이든 준비를 해두고 있어도 북한에서 의사가 없고, 원치 않는데 도와줄 수는 없는 일이니 우리의 문제가 아니다라는 건 정확히 직시해야 한다고 봅니다. 중국이 1990년에 개방을 하고 93년 우리나라와 대사관계를 맺었을 때, 5년이면 남북통일 되고, 개방될 줄 알았는데 그때는 이념에 대해 잘 몰랐던 것 같습니다. 20년이 지나도 북한은 북한대로, 중국은 중국대로 살고 있습니다. 그 뒤에 이념이 도사리고 있고, 그 이념이 강하게 압박하고 변화를 붙잡고 있을지 몰랐습니다. 이념도 배가 고프면 잊어버리고 러시아처럼 될 줄 알았지만 북한은 그렇지 않은 모양입니다. 여하튼 이념 문제가 해결되지 않은 한은, 언제 개방이 되고 협력체제가 잘 이루어질지는 모르지만, 이념적 사고를 백성을 위하고, 국민을 위하고, 인민을 위하는 방향으로 바꾸기 전에는, 혹은 또다른 이유로 급변할 사건이 생기기 전에는 관계를 예측하긴 힘들다고 봅니다.

Q 마지막으로 인천을 비롯한 지자체들이 남북협력을 위해 무슨 역할을 해야 하겠습니까.

인천이 조금 더 큰 그림을 그렸으면 합니다. 경기만이 커가는 가운데 남북협력체제도 이루어나가야 하는 것입니다. 인천은 서울에 예측된, 관문이라는 이미지를 바꿔야 합니다. 이제는 명백히 인천은 서울의 관문이 아닙니다. 이제는 인천을 통해 수도권에 커는 것임을 인식해야 할 것입니다. 인천은 여러 가지 유리한 조건을 가지고 있습니다. 인구 약 300만 도시로서의 역할, 그리고 엄청난 배후지를 갖고 있는 것을 맘대로 쓸 수 있는 위치가 되었습니다. 인천의 구상에 따라서 얼마든지 성장할 수 있는 여건이 조성되었다고 생각합니다. 이제는 인천에 와야 일이 된다는 생각, 인천이 중심이 되어 수도권을 배후지로 발전해야 한다는 발상의 전환이 필요한 때라고 생각합니다. 인천은 어느 지자체도 갖고 있지 않은 경기만이라는 훌륭한 자산이 있습니다. 이렇게 좋은 입지를 가진 곳이 없습니다. 경기만 전체를 중심으로 한 남북협력체제를 갖추게 되면, 인천은 다이나믹한 프레임을 움직일 수 있는 거대한 힘을 갖게 될 것입니다.



■ 대담 : 장윤정(동북아-물류연구실 책임연구원)

신성희(도시경영연구실 책임연구원)

■ 기록 : 장순지(사정연구협력센터)



인천발전연구원 웹진 ‘아뜨리에’ 40호에서는 나진-선봉 경제무역지대 프로젝트에 앞장선 서울대 지리학과 이기석 교수를 만나, 남북협력체제를 위한 인천을 비롯한 지자체의 역할과 국가간 남북한 교류 및 협력방안, 남북관계에 있어서 인천이 제대로 인식해야 할 서해안의 중요성 등에 대해 들어보았다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 11월 호

웹진 구독신청하기

「아시아경제공동체포럼-인천세션」 개최

경쟁과 협력기조에 선 인천 글로벌 경쟁력 국제적 차원에서 점검 「아시아경제공동체포럼-인천세션」 개최



인천발전연구원(원장 어윤덕)과 아시아경제공동체재단(이사장 김학수)은 인천 송도컨벤시아에서 지난 12일, 「아시아경제공동체포럼-인천세션」을 “아시아 도시경쟁력과 경제특구”라는 주제로 개최했다. 우리 연구원은 아시아 주요 국가 도시들의 경쟁력 현황과 제고 전략에 대한 연구성과를 검토하는 자리를 마련, 인천발전연구원과 아시아경제공동체 재단이 공동으로 수행한 “아시아 도시경쟁력 - 지수개발 및 잠정적 평가”라는 연구과제 결과를 발표했다. 또한 최근 신지역주의이론에서 부상하고 있는 도시간 협력발전 사례에 대해, 홍콩중문대학 센 지엔파 교수는 중국 주장상각주의 홍콩과 심천 두 도시가 어떻게 2개의 공항과 접경지역을 공동 개발하여 경쟁력을 제고하는지에 대해 발표했으며, 이는 한국의 서해안벨트와 남북접경벨트, 양 지역의 결절지에 입지한 인천이 강화와 개성간의 협력 발전모델에 대해 시사하는 바가 크다.

경제특구에 관한 주제에서는, 첨단산업의 제조기지로 부상하고 있는 중국 기술개발구의 경쟁력에 대해 북경대학의 차이슈타오 교수가 중국의 첨단경제기술개발구 전략을 발표했으며, 인천경제자유구역청인화경투자유치본부장은 인천경제자유구역이 도시경쟁력을 높여 매력적인 투자처를 조성하기 위하여 Compact-smart city, Green City, Energy-saving city의 3가지 차별화 전략을 어떻게 실천할 것인지에 대해 발표했다. 이처럼 거점도시를 지향하는 인천이 스스로의 위치와 이를 강화하기 위한 특구전략을 객관적으로 분석해보는 세션에 이어 향후 글로벌 경쟁력 제고를 위한 경쟁전략 및 협력전략에 대한 종합토론이 이루어져, 인천의 명품도시 경쟁력에 대해 국제적으로 점검해 볼 수 있는 계기가 되었다.

■ 외부인사 초청 강연인천국제공항공사 윤영표 영업본부장

우리 연구원(원장 어윤덕)은 지난 19일, 연구원 대강당에서 인천공항공사 윤영표 영업본부장을 초청해 강연을 가졌다. 윤영표 본부장은 인천공항의 발전과 경제적 역할을 주제로 인천공항 건설배경부터 윤 본부장이 계재하고 있는 경향신문의 ‘인천공항이야기’를 바탕으로 ‘인천공항은 영종용유도 입자가 탁월한, 하늘이 내려준 보물섬’이라고 말하면서, 건설당시 기본계획을 과감히 변경해서 지금은 세계가 감탄하는 명품공항이 탄생했다고 역설했다. 또한, 그림으로 본 인천공항의 어제와 지난 8년간의 성과, 시설현황 및 차리현황 등을 구체적으로 설명하고, 세계 유수 언론에서 바라본 인천공항을 조명했다. 윤영표 본부장은 마지막으로, 인천공항이 지역사회에 어떤 영향을 미칠 것인지, 나아가 눈에 보이지 않는 경제적 가치와 부가적 가치, 미래의 가치는 얼마나 될 것인지를 인천공항공사와 인천발전연구원이 함께 고민하고, 인천발전연구원이 그 과제를 해결해 줄 것을 당부하고 독려했다.

인천발전연구원(원장 어윤덕)과 아시아경제공동체재단(이사장 김학수)은 인천 송도 컨벤시아에서 지난 12일, □□□□□□아시아경제공동체포럼 - 인천세션□□□□□□을 “아시아 도시경쟁력과 경제특구”라는 주제로 개최했다. 우리 연구원은 아시아 주요 국가 도시들의 경쟁력 현황과 제고 전략에 대한 연구성과를 검토하는 자리를 마련, 인천발전연구원과 아시아경제공동체 재단이 공동으로 수행한 “아시아 도시경쟁력 - 지수개발 및 잠정적 평가”라는 연구과제 결과를 발표했다.



- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 11월 호 ▾

웹진 구독신청하기

다양한 현안과제에 관한 행사정보



◆[행사] '북한이탈주민 지역 정착지원 체계 구축' 관련 권역별 워크숍(11.23-24):통일연구원 02-900-4300

◆[행사] "아태 개발협력 포럼(KWDI Asia Pacific Forum - The MDG 3)" 개최(11.24):한국여성정책연구원 02-3156-7000

◆[행사] '2009년도 KEEI-ERI 공동 워크숍' 개최(11.25):에너지경제연구원 031-420-2114

◆[행사] 능동적 복지확충을 위한 보건복지통계 발전방안 토론회 개최(11.25):한국보건사회연구원 02-380-8104

◆[포럼] 제6회 한·일 인문정책포럼 개최(11.25~27):경제·인문사회연구원 02-571-7628

◆[행사] "여성의 경력단절과 재취업: 원인과 진단" 개최(11.26):한국여성정책연구원 02-3156-7000

◆[행사] 수목원·생태숲분야 연찬회(주제발표)(11.26-27):한국농촌경제연구원 02-3299-4000

◆[행사] '제3차 수도권정책 연찬회' 개최(11.27):국토연구원 031-380-0114

◆[행사] '녹색성장을 위한 철도교통 CDM사업의 필요성 및 추진방안' 정책세미나(11.27):한국교통연구원 031-910-3114

◆[심포지엄] "한국사회의 위험과 여성의 안전" 개최(11.27):한국여성정책연구원 02-3156-7000

◆[행사] '북한이탈주민 지역 정착지원 체계 구축' 관련 권역별 워크숍(11.23-24):통일연구원 02-900-4300 ◆[행사] "아태 개발협력 포럼(KWDI Asia Pacific Forum - The MDG 3)" 개최(11.24):한국여성정책연구원 02-3156-7000 ◆[행사] '2009년도 KEEI-ERI 공동 워크숍' 개최(11.25):에너지경제연구원 031-420-2114 ◆[행사] 능동적 복지확충을 위한 보건복지통계 발전방안 토론회 개최(11.25):한국보건사회연구원 02-380-8104 ◆[포럼] 제6회 한·일 인문정책포럼 개최(11.25~27):경제·인문사회연구원 02-571-7628 ◆[행사] "여성의 경력단절과 재취업: 원인과 진단" 개최(11.26):한국여성정책연구원 02-3156-7000 ◆[행사] 수목원·생태숲분야 연찬회(주제발표)(11.26-27):한국농촌경제연구원 02-3299-4000 ◆[행사] '제3차 수도권정책 연찬회' 개최(11.27):국토연구원 031-380-0114 ◆[행사] '녹색성장을 위한 철도교통 CDM사업의 필요성 및 추진방안' 정책세미나(11.27):한국교통연구원 031-910-3114 ◆[심포지엄] "한국사회의 위험과 여성의 안전" 개최(11.27):한국여성정책연구원 02-3156-7000

인천대교 강추 뷰포인트

인천대교 강추 뷰포인트 (Incheon Bridge View Point)



인천대교는 2009년 10월 23일 새로운 세상이 열렸다. 세계의 하늘과 오대양의 바다 그리고 육대륙의 땅을 이어줄 '룡다리' 인천대교가 그 모습을 드러냈다. 세계 언론도 '경이롭다'고 표현한 인천대교는 21.38km 길이로 송도국제도시와 영종도 사이의 바다에 놓였다. 이 다리로 인해 우리나라는 새로운 랜드마크를 갖게 되었고, 서해 바다와 어우러진 세계적인 '관광 명물'을 얻게 되었다. 송도국제도시까지 20분이면 인천국제공항에 닿게 되었고 전국 어디에서나 제2, 제3경인고속도로, 서해안고속도로 등을 통해 한달음에 세계와 연결할 수 있게 되었다.

인천대교는 인간이 만든 걸작품 중의 걸작품이다. 그 위용과 모습에 시선은 압도되고 절로 탄성이 터져온다. 진정한 예술품은 다양한 각도에서 봤을 때 다양한 미를 뽐내야 하는데, 인천대교가 그러하다. 인천대교는 때와 보는 장소에 따라 팔색조처럼 다양한 매력을 발산해낸다. 이제 전 세계 사람들은 순전히 인천대교 하나만을 보기 위해 인천을 찾을 지도 모른다. 멀리서 가까이서 아니면 밑에서 위에서, '각이 제대로' 나오는, '옛지있는' 인천대교 감상 뷰포인트를 소개한다.

송도지역 ①~④

① 도시축전 팔미언덕

도시축전장 내 고트머리에 있는 나지막한 언덕으로, 바다 가까이 위치해 있기 때문에 인천대교와 서해바다를 한 눈에 짝 찬다. 해질녘 진홍빛 물감을 풀어놓은 듯한 서해바다를 배경으로 한 인천대교의 불빛을 보고 있노라면 누구나 금세 '환상 속의 그대'가 된다.

▶ 위 치: 인천 연수구 송도동 32-5

▶ 교 통: 인천지하철 센트럴파크역→도시축전장(도보5분)

▶ 인근관광지: 센트럴파크(수상택시), 커널워크(한류쇼핑), 투모로우시티&컴팩·스마트시티(첨단미래도시), 잭니클라우스 골프 클럽(2010년 10월 오픈예정), 동북아무역센터

② 송도 메트로호텔 (18층 전망대)

송도경제자유구역 내 국제업무단지 중심에 위치해 있는 호텔의 객실과 라운지에서 '럭셔리하게' 바라보는 인천대교의 모습은 황홀경 그 자체이다. 창 밖으로 시원하게 펼쳐진 송도국제도시의 야경과 함께 어우러진 바다 위의 인천대교 모습은 한 폭의 그림이다.

▶ 위 치: 인천 연수구 송도동 10-2

▶ 교 통: 인천지하철 인천대입구역

▶ 문 의: 메트로호텔 210-3000

▶ 인근관광지: 센트럴파크(수상택시), 커널워크(한류쇼핑), 투모로우시티&컴팩·스마트시티(첨단미래도시), 잭니클라우스 골프 클럽(2010년 10월 오픈예정), 동북아무역센터

③ 청량산 전망대

인천대교는 '대한민국 발전의 아이콘' 송도국제도시와 함께 봐야 제 맛이 난다. 그런 면에서 인천상륙작전기념관 뒤쪽 청량산 정상에 위치한 배 모양의 청량산 전망대에서 감상하는 게 제격이다. 그곳에서 보는 노을에 붉게 물든 인천대교는 마치 바다 위에 레드카펫을 깔아 놓은 듯하다.

▶ 위 치: 인천 연수구 유서동 청량산 도초도 입구 (인천미래모험관 뒤편)

▶ 위 치 : 인천 근대역 역전광역역, 송도역 (인천시립박물관 역전)

▶ 교 통 : 동막역→송도유원지→인천시립박물관→청량산

▶ 인근관광지 : 인천상륙작전기념관, 인천시립박물관, 가천박물관, 송도유원지, 호불사, 흥륜사, 능허대

④ 인천대학교 (8층 전망대)

지난 2009년 9월 송도캠퍼스를 시대를 새롭게 연 인천대학교 내에는 8층 전망대가 있다. 비록 높이는 낮지만, 인천대교와 거리가 가깝고 앞으로 시야를 가리는 것이 없기 때문에 전망대에 오르면 360도 파노라마식으로 주변 정경과 함께 즐길 수 있다.

▶ 위 치 : 인천광역시 연수구 송도동 12-1

▶ 교 통 : 인천지하철 인천대입구역 하차(2번출구)→도보 8분. 동막역에서 6, 6-1, 8, 780번 탑승→인천대학교 하차

▶ 문 의 : 032-835-8114(대표전화), 032-835-4040(주간안내데스크)

▶ 인근관광지 : 센트럴파크(수상택시), 커널워크(한류쇼핑), 투모로우시티&컴팩·스마트시티(첨단미래도시), 잭니클라우스 골프 클럽(2010년 10월 오픈예정), 동북아무역센터

⑤ 인천대교 기념관(2010년 1월 완공 예정) & 인천대교 위(영종도→송도)

중구 운남동(영종도) 인천대교 영업소 앞에 위치한 인천대교 기념관은 다리 착공부터 개통까지 인천대교 건설 역사를 담은 4층 규모의 기념관이다. 4층에 위치한 전망대에 오르면 다리의 생생한 모습을 실감나게 조망할 수 있다. 인천대교를 가장 가까이서 볼 수 있는 방법은 그 품에 안기는 것. 시원한 해풍을 맞으며 차를 타고 인천대교 위를 달리면 63빌딩 높이의 거대한 주탑 밑을 통과 순간 그 장대함에 숨이 멎는다. 영종도에서 송도 방향으로 진행할 때 인천대교와 송도국제도시의 어우러진 모습은 마치 영화의 한 장면을 연상케 한다.

▶ 위 치 : 송도→영종도 방향 인천대교 끝(인천대교 영업소 옆)

▶ 교 통 : 인천대교→기념관

▶ 인근관광지 : 밀라노디자인시티, 을왕리·왕산 해수욕장, 마시안해변

⑥ 백운산 전망대(영종도)

영종도에 위치한 해발 255m의 백운산 정상에는 가로 8.4m, 세로 1.8m 크기의 전망용 난간이 있다. 이곳에 오르면 공항, 섬, 바다 등 영종도의 모든 것이 발아래 놓인다. 바다와 맞닿는 섬 산이기 때문에 이곳에서 내려다 본 인천대교는 마치 하늘로 승천하려고 하는 용의 모습이다. 여기에 대교 위로 비행기라도 하나 걸치면 국제도시 인천의 그림이 멋지게 그려진다.

▶ 위 치 : 인천 중구 운서동 백운산

▶ 교 통 : 공항철도 운서역→백운산(도보15분)→전망대(등산 25분)

▶ 인근관광지 : 밀라노디자인시티, 을왕리·왕산 해수욕장, 마시안해변

⑦ 월미산 전망대

인천의 속살을 제대로 볼 수 있는 대표적인 뷰포인트인 월미산 전망대에서는 인천대교를 가운데 놓고 항구와 바다 그리고 섬 등 인천의 참 모습을 와이드비전처럼 옆으로 길게 감상할 수 있다. 시야가 탁 트였기 때문에 인천대교 밑을 통과하는 외항선이나 국제페리 등 거대한 선박들이 연출해 내는 큰 그림을 시원하게 감상할 수 있다. 또한, 인천대교를 가운데 놓은 인천의 모습을 와이드비전처럼 옆으로 길게 감상할 수 있다.

▶ 위 치 : 인천 중구 복성동1가

▶ 교 통 : 인천역→버스(2분소요)→월미공원

▶ 문 의 : 월미도 관광 안내소(032-765-4169)

▶ 인근관광지 : 월미도 전통공원, 신포시장, 개항장(차이나타운)

⑧ 유람선상(대교 아래 & 야경)

팔미도를 왕복하는 유람선이나 인천 앞바다를 산책하는 유람선을 타고 주경 간격 800m 사이를 여유롭게 통과하면서 하는 인천대교의 감상은 이채로운 경험이다. 특히 야간에 인천 앞바다를 화려한 빛으로 장식하는 인천대교 야경 감상은 평생 잊을 수 없는 '옛지' 있는 여행이 될 것이다.

▶ 위 치 : 인천 중구 복성동1가

▶ 교 통 : 인천연안부두(월미도)→유람선

▶ 문 의 : 현대유람선 032-882-5555, 코스모스유람선 032-764-1171

▶ 코 스 :

-현대유람선(연안부두→인천대교→팔미도→인천대교→연안부두)

-코스모스유람선(월미도→인천대교→팔미도→송도신도시→인천대교→월미도)

▶ 인근관광지 : 팔미도, 월미도, 월미공원, 종합여시장

〈자료제공 : 인천관광공사〉

2009년 10월 23일 새로운 세상이 열렸다. 세계의 하늘과 오대양의 바다 그리고 육대륙의 땅을 이어줄 '룡다리' 인천대교가 그 모습을 드러냈다. 세계 언론도 '경이롭다'고 표현한 인천대교는 21.38km 길이로 송도국제도시와 영종도 사이의 바다에 놓였다. 이 다리로 인해 우리나라는 새로운 랜드마크를 갖게 되었고 서해 바다와 어우러진 세계적인

‘관광 명물’을 얻게 되었다. 송도국제도시까지 20분이면 인천국제공항에 닿게 되었고 전국 어디에서나 제2, 제3경인고속도로, 서해안고속도로 등을 통해 한달음에 세계와 연결할 수 있게 되었다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2009년 11월 호 ▾

▶ 웹진 구독신청하기

'금강산'과 '장전항'의 역사-문화지리

금강산의 장소신화

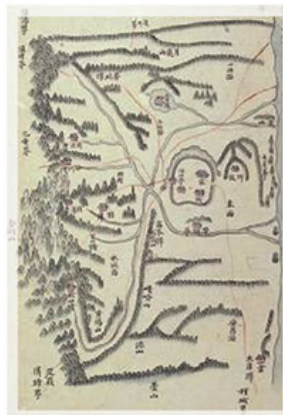


그림 1 해동지도의 금강산(신성희, 2006:90)

의하면, 금강산은 특히 조선시대에, 중국의 사신들이 꼭 방문해야만 하는 장소였다고 전한다. 금강산은 조선중기에 발달한 진경산수화의 주요한 소재였다. 또한 송강 정철의 가사문학, 진경시와 함께 18세기에 나타난 진경산수화는 그 대표적인 예이기도 하다. 즉, 금강산은 과거 예술가들에게 절대 미학의 공간으로서의 독특한 상징과 지위를 갖고 있었던 것이다. 이러한 금강산의 상징적, 신화적 지위의 전승과 강화에는 또한 극도로 어려운 교통여건이 요소가 중요하였다. 조선시대의 주요 육상 도로인 '관로(官路)'들은 '서울'을 중심에 두고 방사상으로 전국에 뻗어 있었는데 주로 중남부 지역에 집중되어 있었다(轟博志, 2004:80). 이러한 이유에서 한반도 북부의 산간지역에 속하는 '서울~원산'의 여정길은 그야말로 최악의 취약한 상태로 방치되어 있었으리라 짐작할 수 있다. 따라서 금강산의 '명산'으로서의 역사는 다수의 지속적인 방문자들에 의해서가 아닌 그 명성을 직접 경험해 보고자 이동한 극소수 사람들과 그들이 남긴 예술작품들과 기록의 역사 속에서 이루어진 것이라고 할 수 있다. 이후 일제 강점기에 이르러 금강산으로 근대적 교통로의 탄생은 '탐승' 혹은 '유람'의 개념을 소멸시켰으며 '철도'와 '기선'으로 대표되는 근대적인 교통수단을 통해 그 접근이 빠르고 편리하게 되었다. 또한 교통로의 총착지에 입지하고 금강산의 진입을 쉽게 연계시키는 '관광촌'이라는 근대적 공간으로 발전하게 되었다.

"고전적 의미에서 자연과 문화는 대척점에 있는 반대개념이 아니었으며, 오히려 그 반대라고 할 수 있다. 말하자면, 문화는 자연에 대한 경배이다(Olwig 1993, 313)"

금강산은, 한국인들에게 문화가 자연에 대한 경배라는 올위그의 말을 단적으로 경험하고 이해할 수 있게 하는 민족의 영산이자 절대 미학의 장소가 되어 왔다.

1998년 11월 18일 시작된 금강산 관광은 남한 일반인들이 북한땅을 처음으로 밟게 되었다는 점에서 남북 단사의 새로운 획을 그은 사건이었다. 분단 이후 최초로 남한사회에 개방하는 장소로서 금강산이 선택된 배경에는 금강산이 근대시기에 민족경관의 아이콘으로 자리 잡은 데는 한민족 특유의 산악숭배사상, 전통적인 장소신화의 재구성이라는 중요한 측면이 자리하고 있다. 금강산의 상징성과 신화는 무엇보다 예외적으로 견줄 상대가 없는 풍광의 아름다움에 의존한다. 조선왕조실록에



그림 2 1910년대 금강산의 모습과 관광객 (신성희, 2006:95-태평尹氏家 소장자료)

금강산의 산업과 장전항

통상 금강산이라고 불리는 곳의 지리적 위치는 강원도의 고성군, 통천군, 금강군(과거 회양군)의 3개 군에 걸쳐있다. 이러한 금강산에 1900년대 초반 상업적 이미지가 과감개방이 화려하게 이루어지던 시기이다. 이



시기에 금강산은 유람, 관광 이외에도 다양한 근대적 '산업'이 일어난 곳이기도 하다. 우선 일제강점기인 1912년도에 금강산에서는 국내 최초로 증석이 채취된 바 있다. 주요 광산은 온정령 일대였으며, 채굴량이 많지는 않았지만 1930년대에 성황을 이루어 좁은



그림 3 일제강점기 장전항 주변의 지형도(산성회, 2006: 10)

계곡을 따라 '광산촌'이 형성되었다. 1920년대 중반에는 국내 최초의 유역변경식 발전소가 건설되었다. 동해연안은 일찍부터 '포경업'이 발달하였는데, 러일전쟁 이후 1905년에 일본인 사업자들이 장전진(長箭津)에 장전사업장을 열었고 이후 동해안의 주요 고래잡이 기지로 개발되었다. 장전항은 금강산에 연하여 위치하고 있는데 유홍준은 <나의 북한문화 답사기>에서 장전 앞바다가 황금어장으로서 명성이 높았다고 전하고 있다.

장전항은 항구의 형태가 동해바다를 내다보며 복주머니 형태로 감싸여 있으며 수심이 깊고 폭이 넓어서 천연의 조건을 갖춘 연안항로의 기항지이자 겨울철 피난항이기도 하였다. 장전항이 동해안의 일개 어항(漁港) 또는 군항(軍港)에서 전국적인 지명도를 얻게 된 것은 1910년대 이른바 "금강산열(熱: 붐)"이 일어나면서부터였다. 이 '금강산열'을 주도한 것은 <경원선(1914년 8월 개통)>의 개통이었다. 이 시기에 금강산 관광의 거점도시는 '온정리'가 아닌 '원산'이었다. 경원선을 오가던 기선은 약 4시간 30분 가량 소요되었는데 당시로서는 극적인 시간단축이었다. 승선요금은 저렴한 편이어서 고층에 의하면 "여비관계로 금강산 탐승에 해왕해귀(海往海歸)의 로(路)를 취하는 경우가 많았다(최남선, 1926)"는 것이다. 따라서 이 기선로는 1930년대 중반 내의 금강에 모두 철도가 부설되기 전까지는 가장 쉽고 저렴한 접근방식이었다. 그러나 외금강의 관문으로서 중요한 교통로의 기능을 지닌 장전항은 1930년대에 들어서서 급격히 쇠퇴하게 된다. 이 시기에 동해북부선 철도가 개통되었기 때문이다.

금강산의 관광개발과 '유람'의 소멸



그림 4 철원역의 금강산 전기철도 기차(산성회, 2006: 98)

이후 1932년경부터 금강산 여행이 본격적으로 '기차여행' 시대로 접어들게 되었으며, 장전항이 기능하던 외금강 관문 역할은 '외금강 기차역'으로 대체되었고 장전항은 다시 동해의 '어항', '군항'으로 돌아갔다. 한편, 철원에서 내금강까지를 연결하는 금강산철도가 개설된 것은 1931년이다. 금강산철도는 金剛山電氣鐵道株式會社가 1919년

1900년대 초반 철도의 개통은 이러한 '유람'의 역사에도 종지부를 찍게 하였다. Schivelbusch(1977)에 의하면, 서구의 경험에서도 18세기에 문화적인 정점에 이르게 되어 '여행소설'이라는 문학장르를 태동시킨 불편하고 장시간을 소모해야 하며 '여정이 중요한' 여행은 열차로 인해 종식되었다. 기차는 정해진 선로로만 빠르게 움직이기 때문에

1900년대 초반 철도의 개통은 이러한 '유람'의 역사에도 종지부를 찍게 하였다. Schivelbusch(1977)에 의하면, 서구의 경험에서도 18세기에 문화적인 정점에 이르게 되어 '여행소설'이라는 문학장르를 태동시킨 불편하고 장시간을 소모해야 하며 '여정이 중요한' 여행은 열차로 인해 종식되었다. 기차는 정해진 선로로만 빠르게 움직이기 때문에 여행자와 그 여행지가 여정하는 공간 사이의 내적인 관계와 경험을 소멸시키기 때문이다. Sraus(1976)는 철도로 인한 여정지 간의 내적인 관계의 변화를 '풍광공간 Landschafts Raum'이 지리적인 공간 Geographoscher Raum'으로 바뀐다는 개념으로 표현하기도 하였다.

일제시대의 금강산 방문객들은 온정리에 거점을 두고 금강산 관광을 하게 되었고 '금강산 열'이 일어나면서 온정리는 이른바 '관광촌'으로서의 면모를 갖추도록 개발 붐 또한 일어나게 되었다. 최남선(1926)에 의하면 1920년대 온정리의 모습은 여관과 식당이 즐비하고 성시를 이루었다. 이렇게 새로 생긴 장사 잘되는 여관(관광)사업에 먼저 뛰어든 것은 일본인들이었다. 일본인 개발자들은 활발히 시설투자를 하였는데 그 중 일본인이 경영하는 國本水晶堂, 營養閣, 萬龍閣 등이 유명했고, 한국인이 경영하는 여관으로는 금강여관이 하나 있었다고 한다. 일찍이 고려시대부터 금강산은 탐승지로서 기록되었고 조선시대에 이르러 금강산의 절경과 유람의 미학 등이 극대화되었던 금강산의 역사는 이렇게 1945년 광복 직후 남북 분단과 함께 일시에 단절되었고



그림 5 내금강역 역사(산성회, 2006: 99)

왕래도 금지되었다. 이후 남한 영내의 주요 장소적 자원들이 개발되고 '자유여행'의 '대중화', 그리고 장소와 방문객간에 화폐관계로 매개되는 관광지로서의 발전을 경험해 온데 반해, 사회주의 체제 속에 남은 금강산 지역은 이러한 개발의 역사에서도 고립된 채 남겨지게 되었던 것이다.

¹ 이 글은 저자의 박사학위 논문인 <장소의 선택적 조성과 자산화(신성희, 2006)>의 일부를 발췌하여 재구성한 것임.
"고전적 의미에서 자연과 문화는 대척점에 있는 반대개념이 아니었으며, 오히려 그 반대라고 할 수 있다. 말하자면, 문화는 자연에 대한 경배이다(Olwig 1993, 313)" 금강산은, 한국인들에게 문화가 자연에 대한 경배라는 올위그의 말을 단적으로 경험하고 이해할 수 있게 하는 민족의 영산이자 절대 미학의 장소가 되어 왔다. 1998년 11월 18일 시작된 금강산 관광은 남한 일반인들이 북한땅을 처음으로 밟게 되었다는 점에서 남북 단사의 새로운 획을 그은 사건이었다.

접경지역 10개 시·군 공동발전방안 지원연구 강화·웅진

-군사시설보호구역 피해사례를 중심으로-

I. 연구의 목적

- 인천시 강화·웅진군의 군사시설보호구역의 합리적 관리방안과 개선방안을 제시하기 위한 기초연구
- 접경지역의 생활환경 개선 및 교류협력 증진을 위한 군사시설보호구역 관련 제도적 지원방안 제시
- 이를 위해 군사시설보호구역 현황과 각종 주민불편 및 피해사례를 심층연구 분석

II. 연구 대상 현황 : 인천접경지역내 군사시설보호구역

■ 접경지역

○강화군의 1읍, 12면 전체와 웅진군의 일부 지역인 4개 면이 북한과의 접경지역에 해당됨.

구분	시·군	읍·면·동
인천광역시	강화군 (1읍 12면)	강화읍 · 교동면 · 삼산면 · 서도면 · 송해면 · 양사면 · 하장면 · 내가면 · 선원면 · 불은면 · 갈상면 · 왕도면 · 화도면
	웅진군 (4면)	대청면 · 백령면 · 연평면 · 북도면

■ 군사시설보호구역 현황

○인천시의 군별 행정구역 면적 대비 군사시설보호구역 면적을 살펴보면, 강화군(65.0%), 웅진군(26.57%), 순으로 나타남.

- 광역시도 중에서는 인천이 35.87%로 행정구역 대비 군사시설보호구역 면적 비중이 가장 높게 나타났음.

〈전국 대비 강화군·웅진군의 행정구역면적과 군사시설보호구역면적 비교(2007년)〉

지역	행정구역 (A)		군사시설보호구역면적 (B)		군사시설보호구역면적비중(B/A X 100)
	면적(km ²)	비중(%)	(km ²)	비중(%)	비중(%)
전국	99,720	100.00	9,146.0	100.00	9.17
인천	1,008	1.01	361.54	3.95	35.87
강화군·웅진군 합계	580.30	0.58	312.25	3.41	53.81
강화군	411.30	0.41	267.35	2.92	65.00
웅진군	169.00	0.17	44.90	0.49	26.57

자료 : 인천광역시의 행정구역면적은 e-나라지표(<http://www.index.go.kr>)의 국토현황자료이며, 시군면적 및 군사시설보호구역면적은 행정안전부 보통교부세 산정내역(2009년) 자료의 2007년 기준임

III. 군사시설보호구역의 피해사례 조사 결과

■ 군사시설보호구역 현황

1) 군사시설보호구역의 긍정적인 영향력

○ 군사시설보호구역의 설정과 이에 따른 군부대 및 주둔 군인이 지역사회에 어느 정도 긍정적인 영향력을 미치는지 가장 중요한 항목은 재난구조 및 재해예방활동으로 전체 응답자의 25.7%를 차지함. 북한이 한중간 가치사슬과 네트워크에 참여하여 3자간 협력이 발생할 가능성이 있음.

○ 반면에 섬유산업(방직, 장직, 어패럴)에서는 중국에서 일체형 산업구조를 이루고 있는 주력산업으로 북한의 중국 중심의 국제분업에 참여가 쉽지 않을 수 있는 품목일 것으로 판단됨. 따라서 이같은 산업에서는 남북간 협력네트워크가 남북 양측에 더 유리할 수도 있을 것임.

2) 군사시설보호구역의 부정적인 영향력

○ 군사시설보호구역의 설정과 이에 따른 군부대 및 주둔 군인의 활동이 지역사회에 미치는 부정적인 영향력을 살펴본 17가지 설문항목 중에서 가장 피해를 주는 요소(항목)는 군사기지및군사시설보호법의 지나친 규제에 따른 건축 및 개발행위 등의 제한으로 전체 응답자의 22.5%를 차지함.

○ 그 외에 군사시설보호구역 설정으로 인한 지역발전 저해(17.6%), 해변 등 주요관광지 이용·개발 제한(14.3%), 군사훈련으로 인한 소음 및 정신적 피해(9.9%) 등의 순으로 나타남.

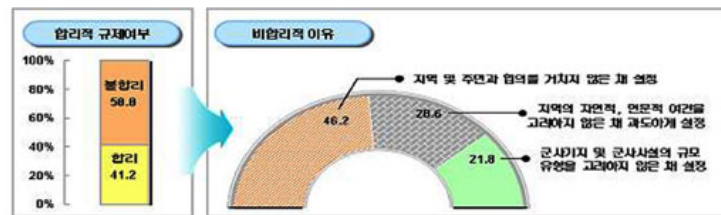
3) 개인적인 피해경험

○ 군사시설보호구역 설정과 이에 따른 군부대 및 주둔 군인의 활동으로 인하여 개인에게 가장 피해를 주는 항목은 군사기지및군사시설보호법의 지나친 규제에 따른 건축 및 개발행위 등의 제한에 따른 피해로 전체 응답자의 22.5%를 차지함.

○ 그 외에 주요 관광지 이용 및 개발 제한(18.5%)와 소음 및 정신적 피해(17.2%), 재산피해(13.2%) 등의 순으로 나타남.

■ 규제 및 규제개선

□ 합리적 규제여부

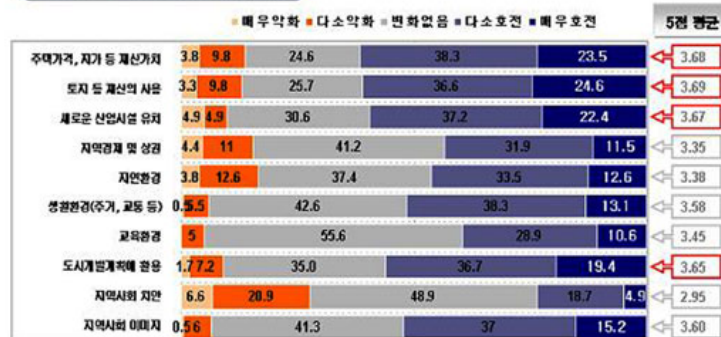


□ 규제 완화 및 개선이 가장 필요한 사항

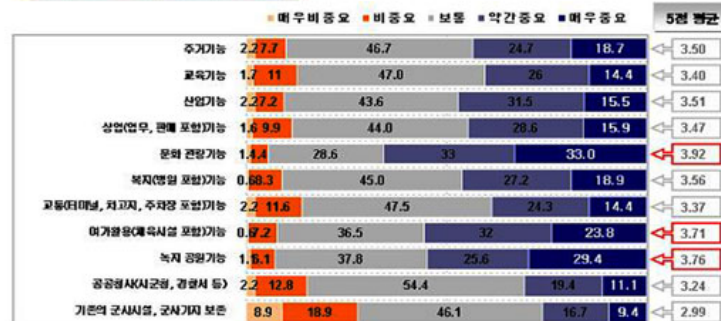
○ 군사기지및군사시설보호법의 금지 또는 제한 내용 중에서 규제의 완화 또는 개선이 가장 필요한 항목에 대해서는 출입관련 규제(39.7%)와 주택의 신축관련 규제(31.0%)의 비율이 가장 높음.

4) 군부대 이전 또는 통폐합에 따른 영향력

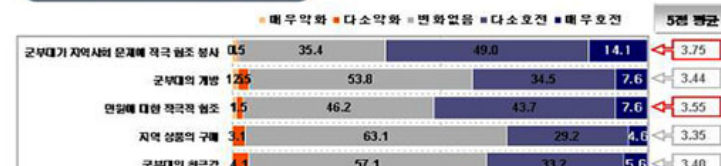
군사시설보호구역 이전 시 지역민의 영향력

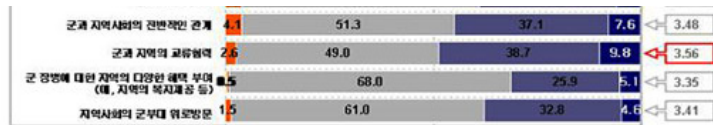


군사시설보호구역 이전 시 고려해야 할 기능



군부대와 지역사회의 관계변화





IV. 결론

○ 군사기지 및 군사시설을 보호하고 군사작전을 원활히 수행하기 위하여 지정·관리되고 있는 군사시설보호구역은 지역주민의 정주생활환경 불편, 재산권 행사 제한, 지역발전의 장애요인 등으로 작용하고 있음.

○ 군사시설보호구역이 국방부와 타 부처 소유의 국유지, 지자체 소유의 공유지, 민간 사유지 모두에 설정되어 있음.

○ 군사시설보호구역의 과다설정 및 이에 따른 규제로 말미암아 지역주민의 정주생활환경과 지역경제 발전에 제약요인으로 작용함¹.

- 따라서 대부분의 민원인들은 국가 안보차원에서 군사시설보호구역의 필요성을 인정하면서도 구역내에서 최소한의 재산권과 개발권의 보장을 요구함.

¹ 군사시설보호와 관련된 기존의 해군기지법(1950년 제정), 군용항공기지법(1970년 제정), 군사시설보호법(1972년 제정)이 법률 제8733호에 의해서 폐지(2007. 12. 21)되면서 이들 법을 통합시킨 군사기지 및 군사시설보호법(2007. 12. 21)이 법률 제8733호에 의해 신규로 제정됨. 보호구역에서의 금지 또는 제한과 관련된 규제는 군사기지 및 군사시설보호법 제9조와 동법 시행령(신규제정 2008. 09. 22) 별표 4에 명시되어 있음

인천시 강화·옹진군의 군사시설보호구역의 합리적 관리방안과 개선방안을 제시하기 위한 기초연구로서 접경지역의 생활환경 개선 및 교류협력 증진을 위한 군사시설보호구역 관련 제도적 지원방안을 제시하고자 한다. 이를 위해 군사시설보호구역 현황과 각종 주민불편 및 피해사례를 심층연구·분석했다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지남호 보기

2009년 11월 호

웹진 구독신청하기

인천과 북한의 교역물동량

1. 주요항만별 교역량

○ 인천항은 남북교역에 있어서 가장 핵심적인 역할을 수행하고 있으며 2005년 기준 남북교역 금액 및 중량은 715,994천불과 565만 5122톤으로 전체대비 각각 57%와 85%를 차지하였음.

- 2006년도의 금액과 중량은 전체비중 대비 54%와 88%를 기록하였으며 2007년도에는 금액 면에서는 761,310천불로 전년대비 약간 증가한 65%, 중량 면에서는 2088만 5092톤으로 약간 감소한 80%를 나타내었음.

〈항만별 교역금액과 교역량〉

항구명	2005		2006		2007	
	금액(천불)	중량(톤)	금액(천불)	중량(톤)	금액(천불)	중량(톤)
전체항만	717,050	6,680,903	956,651	15,245,735	1,172,041	26,120,382
인 천 항	407,206	5,655,122	517,695	13,383,873	761,310	20,885,092
비 중 (%)	57	85	54	88	65	80

주: 2008년 3월 기준
자료: 한국무역협회(www.kita.net)

2. 남북항로의 컨테이너화물 수송량

○ 남북항로의 컨테이너화물 수송량은 전체남북교역량의 급속한 증가에도 불구하고 컨테이너화물의 증가율이 높지 않은 이유는 남북교역의 증가가 주로 모래, 흑연 등 광산물 반입과 개성공단의 활성화에 따른 조립·가공생산 원부자재 및 공단건설자재의 반출과 완제품 반입 등에 의하여 주도되었기 때문임.

○ 인천남포항로의 2006년 컨테이너화물동량은 7,945TEU로 전년대비 26.7%가 증가하여 이는 향후 남북한 수도권 상호간의 교류의 증가 가능성을 시사함.

(단위: TEU)

연도	인천-남포			부산-나진			합 계		
	북항	남항	계	북항	남항	계	북항	남항	계
2002	3,121	2,050	5,171	1,584	2,480	4,064	4,705	4,530	9,235
2003	3,202	2,728	5,930	1,652	3,074	4,726	4,854	5,802	10,656
2004	3,453	2,734	6,187	1,935	2,357	4,292	5,388	5,091	10,479
2005	3,456	2,815	6,271	1,469	2,556	4,025	4,925	5,371	10,296
2006	4,079	3,866	7,945	1,390	2,994	4,384	5,469	6,860	12,329
2007	7,207 (1,907)	4,097 (37)	11,304 (1,944)	1,907 (0)	3,679 (0)	5,586 (0)	9,114 (1,907)	7,776 (37)	16,890 (1,944)

주: 부정기운송을 포함한 것이며, () 내의 수치는 부정기운송 물동량을 나타냄.
자료: 국토해양부(www.mltm.go.kr); 해양수산부 내부자료

3. 인천항의 반출입 주요품목

○ 인천항을 통해 반출입되는 주요품목을 살펴보면 석유류, 철강금속제품, 농림수산물, 광산물, 전기전자제품 등임.

〈인천항의 남북교역 주요품목별 반출입 현황〉

품목명	2005	2006	2007
-----	------	------	------

	금액	구성비	금액	구성비	금액	구성비
총 계	407,206	100%	517,695	100%	761,310	100%
섬유류	224,246	55%	317,031	61%	317,031	42%
기계류	28,225	7%	25,324	5%	25,324	3%
화학공업제품	23,432	6%	65,569	13%	65,569	9%
전자전기제품	34,737	9%	28,235	5%	28,235	4%
농림수산물	58,174	14%	60,882	12%	60,882	8%
철강금속제품	86,560	21%	143,097	28%	143,097	19%
플라스틱고무및가죽제품	2,927	1%	9,672	2%	9,672	1%
생활용품	6,066	1%	4,319	1%	4,319	1%
광산물	51,779	13%	97,948	19%	97,948	13%
잡제품	930	0%	5,573	1%	5,573	1%

주: 2008년 3월 기준

자료: 인천항만공사(2008), 인천항사: 한국무역협회(www.kita.net)

○ 섬유류의 경우 금액 면에서 볼 때 2005년도에는 55%를 차지하였으나 2007년도에는 42%로 약간 낮아졌음. 섬유류는 원부자재를 북한에 반출하여 완제품으로 가공·생산하여 반입하는 거래유형 나타냄.

- 특히 섬유산업은 기술적 측면에서 한국이 상당 수준의 국제경쟁력을 확보하고 있으나 계속되는 임금상승으로 국제경쟁력확보에 어려움을 겪어있음.

- 그러나 섬유류생산의 공정간 남북분업 확대가 이루어짐으로써 새로운 발전의 전기를 맞이할 것으로 예상됨.

○ 철강금속제품은 반출의 경우 개성공단 건설에 필요한 철구조물의 비중이 높은 편이며 반입은 아연괴 및 그 스랩이 대부분을 차지

○ 농림수산물의 경우 주요 반출품목은 식물성 유지, 건축용 목제품, 소서류 등이고 반입품목은 조개, 연체동물, 버섯류, 채소류 등임.

○ 광산물은 모래 및 흑연의 반입이 대부분을 차지하고 있으며 전자전기제품은 라디오 카세트, 변압기, 전선 등의 부원자재를 반출하여 가공조립생산 후 반입하는 유형의 거래가 이루어지고 있음.

- 지난 2004년 69만 7901톤에 불과하던 화물량은 해수산 모래가 본격적으로 반입되기 시작한 2005년 655만 3806톤으로 급증

○ 2006년에는 1513만 2266톤의 화물을 처리, 2년 사이 남북간 화물량이 2천100% 가까이 폭증했음. 모래를 제외한 수산물과 섬유류 등 일반화물도 2004년 7만 7604톤에서 2005년 16만 7239톤, 2006년 21만 5863톤으로 2년간 3배 가까이 증가함.

인천항은 남북교역에 있어서 가장 핵심적인 역할을 수행하고 있으며 2005년 기준 남북 교역 금액 및 중량은 715,994천불과 565만 5122톤으로 전체대비 각각 57%와 85%를 차지하였다. - 2006년에의 금액과 중량은 전체비중 대비 54%와 88%를 기록하였으며 2007년도에는 금액 면에서는 761,310천불로 전년대비 약간 증가한 65%, 중량 면에서는 2088만 5092톤으로 약간 감소한 80%를 나타냈다.