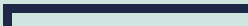




FUTURE CONSENSUS INSTITUTE WORKING PAPER

동북아 도시개발 현황과 신규사업 : 러시아 극동지역 및 북극항로

박진영 서울주택도시공사 해외사업단장



동북아 도시개발 현황과 신규사업 : 러시아 극동지역 및 북극항로

기획 및 편집 | 이대식 여시재 동북아협력실장, 김보경 여시재 솔루션디자이너
문의 | 070-4458-5057, fujing@fcinst.org

발행 | 2021년 9월 1일
주소 | 서울특별시 종로구 백석동길 224
전화 | 070-4227-9751
홈페이지 | www.yeosijae.org

여시재의 모든 콘텐츠는 저작권법의 보호를 받으며,
무단전재, 복사, 배포 등을 금합니다.

©2021 FUTURE CONSENSUS INSTITUTE ALL RIGHTS RESERVED

동북아 도시개발 현황과 신규사업 : 러시아 극동지역 및 북극항로

박진영 서울주택도시공사 해외사업단장

2021.9.1

여시재

Yeosijae (Future Consensus Institute)
224 Baekseokdong Gil,
Jongno Gu, Seoul, Korea

인사말

여시재는 미증갈등을 극복하고, 동북아의 평화와 공동 번영을 이룰 실질적인 정책 아이디어를 도출하기 위해 ‘동북아협력 전문가 워킹그룹’을 구성하였습니다.

‘동북아협력 전문가 워킹그룹’은 동북아협력 관련 기관의 전·현직 대표 및 핵심 실무자들로 구성되어 있습니다. 매달 진행되는 ‘동북아협력 전문가 워킹그룹 세미나’는 에너지, 교통 등 각 분야 핵심 전문가들이 모여 기초발제와 토론을 통해 동북아협력의 성과와 한계를 공유하고, 솔루션을 모색하는 논의의 플랫폼입니다.

여시재는 지난 9월 1일과 2일 이틀에 걸쳐 ‘2차 동북아협력 전문가 워킹그룹 세미나’를 개최했습니다. 영재호 여시재 시니어벨로우의 개회사로 시작된 본 세미나는 2개 그룹으로 나뉘어 진행되었으며, 각 그룹의 주제와 구성원은 아래와 같습니다.

A그룹은 ‘동북아 교통 연결의 의미와 협력방안’을 주제로 오재학 한국교통연구원장이 기초발제를 했고, 정상기 前 외교부 동북아협력대사, 손열 동아시아연구원장, 박종수 북방경제협력위원회 위원장, 박제훈 아시아경제공동체재단 이사장, 김옥채 동북아 지역자치단체연합 사무총장, 조용성 前 에너지경제연구원장, 김원수 여시재 국제자문 위원단 위원장, 왕선택 여시재 정책위원, 이대식 여시재 동북아협력실장이 패널로 참석했습니다.

B그룹은 ‘동북아 도시개발 현황과 신규사업 : 러시아 극동지역 및 북극항로’를 주제로 박진영 서울주택도시공사 해외사업단장이 기초발제를 했고, 전병서 중국경제금융연구소장, 안병민 한반도경제 협력원장, 신범식 서울대 아시아연구소 부소장, 김호기 한국전력 동북아연계부장, 양의석 에너지경제연구원 선임연구위원, 김원수 여시재 국제자문위원단 위원장, 왕선택 여시재 정책위원, 이대식 여시재 동북아협력실장이 패널로 참석했습니다.

동북아협력 전문가 워킹그룹 세미나의 결과물로 <동북아협력 워킹페이퍼 시리즈>를 발간합니다. 본 시리즈의 세 번째 워킹페이퍼, 박진영 서울주택도시공사 해외사업단장의 ‘동북아 도시개발 현황과 신규사업: 러시아 극동지역 및 북극항로’입니다.

동북아 도시개발 현황과 신규사업 : 러시아 극동지역 및 북극항로

박진영 | 서울주택도시공사 해외사업단장



도시의 발달

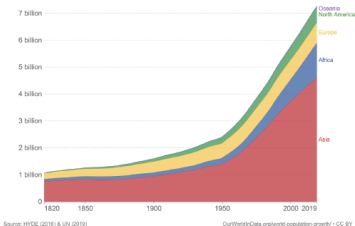
도시(city/urban)는 많은 사람들이 모여 사는 장소로 정의될 수 있다. 전통적 산업인 농업에 의한 농촌(rural)과 반대되는 개념으로 도시는 기본적으로 비농업적 산업 활동에 기반을 두어야 한다. 이는 현대적 도시 개념이 전통적 농업사회가 해체되고 2차 산업이 발달하기 시작한 산업혁명 시기를 시초로 하기 때문이다. 산업혁명에 필요한 노동자들이 도시로 모여들고 새로운 산업(제조업)이 발달함에 따라 도시는 급속한 평창을 이루어 내기 시작했다. 많은 사람들이 모인 곳에는 정보가 다양해지고, 교류가 활발해져 새로운 산업 및 기술 혁신이 보다 쉽게 이루어질 수 있는 공간이 형성되었다. 하지만 한정된 공간에 많은 사람들이 생활하다 보니 주거, 교통, 환경, 에너지, 물 등 인간활동에 필요한 여러 기반 시설들 역시 추가적으로 필요하게 되었고, 급격한 인구 집중과 이를 감당할 수 있는 기반 시설 간의 격차는 자연스럽게 여러 도시 문제를 발생시켰다. 19세기 말에서 20세기 초, 유럽은 저소득층이 모여 사는 도시 지역의 주거 환경이 매우 열악한 수준이었고, 이에 따라 다양한 전염병이 발생했다. 전염병이 불러온 사회적 여파는 도시에서 발생하는 문제가 단순히 저소득층뿐만 아니라 모든 도시민들에게 (귀족, 고소득층 포함) 심각한 영향을 끼치는 것으로 인식되기 시작했고, 이후 유럽의 대도시들은 대대적인 도시 기반 시설의 확충과 개선에 나서게 된다.

열악한 도시 환경과 여러 도시 문제에도 불구하고, 도시가 주는 다양한 이득은 이러한 부작용들을 감당할 정도였다. 기본적으로 좁은 공간 내에서 다양한 형태의 사람들이 모여 살게 되면, 사람들 간의 소통이 활발해지고, 공공기관과 민간사업체 간의 소통 가능성 및 효율성이 극대화되고, 다양한 행정 업무와 사업 절차가 빨라지고, 재화와 서비스의 배분 효율성이 높아지기 때문이다(도시의 승리-Triumph of the City, 에드워드 글레이저, 2011).

2010년을 기준으로 세계 인구 68억 명의 51퍼센트인 35억 명이 도시지역에 거주하는 것으로 산정되었고, 도시화는 가속화되어 2030년에는 전체 지구 인구 83억 명 중 60퍼센트인 50억 명이 (2050 년은 70퍼센트로 추정) 도시지역에 거주할 것으로 전망된다(UN DESA, 2007).

특히 주목할 점은 아시아와 중남미 등 개발 진행 지역에서 도시화가 가속화되고 있다는 것이다. 아시아 지역의 경우 주로 중국과 인도의 도시화가 주요 요인으로 작용하고 있다.

<그림 1> 세계 도시인구 증가 추세



자료: Gapminder (v6), HYDE (v3.2), United Nations Population Division (2019)

우리나라의 도시 발달

우리나라 역시 지난 80여 년간 급격한 도시화와 이를 기반으로 한 경제성장이 이루어졌다. 수도인 서울의 경우 1942년 인구 백만 명 돌파를 시작으로 1988년 인구 천만 명의 거대 도시로 성장하게 된다. 1992년에 1097만 명을 가점으로 서울의 인구는 감소하게 되었지만, 서울을 둘러싸고 있는 수도권으로 인구가 확산됨에 따라 2021년 2분기 말을 기준으로 수도권 인구는 2600만 3045명, 전체 인구 5167만 2400명의 50.32%를 차지하고 있다 (행정안전부 2021년 7월 주민등록 인구통계). 문제는 앞으로도 수도권 집중 추세는 지속될 것이라는 전망이다. 다른 여러 나라와 마찬가지로 도시로의 인구 집중은 필연적으로 여러 가지 기반 시설에 대한 수요를 불러일으키고, 시민의 삶의 질을 유지하기 위해서는 다양한 분야에 대한 투자가 필요하다. 그럼에도 불구하고 여전히 도시는 국가와 지역의 경제 성장과 산업 발전을 주도하는 매우 중요한 공간이라 하겠다.

<그림 2> 서울시 인구 증가 추세



자료: 서울연구원 웹사이트, <https://data.si.re.kr/data/자료로-본-서울-2010-2010/338>

동북아 지역 도시 현황

앞에서 언급한 바와 같이 아시아 지역은 급격한 도시화가 이루어졌고, 현재까지도 진행되고 있다. 도쿄는 사실상 세계 1위의 도시권을 형성하고 있고, 서울 수도권은 세계 3위로 평가되고 있다. 중국은 베이징, 톈진, 심양, 하얼빈 등 다수의 도시들이 인구 5백만 명이 넘는 대도시권을 형성하고 있다. 러시아의 경우 블라디보스톡이 60만 명 정도로 추정되고 있으며, 몽골의 수도인 울란바토르가 약 140만 명 정도의 인구로 추정된다. 중국의 급속한 경제성장에 따라 중국 북동부 도시들의 인구와 도시 규모는 지속적으로 성장하고 있는 추세이다.

우리나라 도시개발 협력 사업 현황

도시개발 협력 사업에 앞서 먼저 도시협력과 도시개발 사업을 구분해야 할 필요가 있다. 일반적으로 도시 간 협력은 서로 다른 도시 간의 다양한 분야의 협력을 의미한다. 이는 다른 말로 ‘도시외교’로 표현되기도 하는데, 이는 18세기 말부터 점진적으로 일어난 세계화라는 국제 환경 변화 속에 ‘현대성’을 추구하는 신외교 담구의 결과이다 (이민규, 도시외교 메커니즘과 발전방향, 서울연구원 2019). 앞에서 언급한 바와 같이 20세기 초부터 선진국은 물론 개발도상국에서도 급격한 도시화가 진행되면서 ‘도시’가 보편성을 가진 국제관계 단위로 등장하게 된다. 도시화로 인해 발생하는 여러 문제들, 지구온난화, 전염병, 국제 범죄 등은 도시가 이러한 문제들의 발생지임을 주목하고 도시가 국제무대에서 실질적인 역할을 할 수 있는 기회를 제공하게 된다(이민규). 도시협력의 주체는 지방정부가 되어 지방정부는 중앙정부, 국제기구 등과

협력하면서 도시 간 협력 활동을 수행하게 된다. 이러한 협력 활동은 단순히 서로를 이해하고자 하는 문화교류활동부터 시작해서 점차 실질적 효과가 발생할 수 있는 공동문제의 해결, 정책이나 경험의 공유, 그리고 공동 사업들을 수행하게 된다. 도시협력도 일종의 외교활동이라 본다면 활동의 목적이 있어야 한다. 이러한 도시협력 활동의 목적은 결국 국제경쟁력의 제고, 그리고 구체적 이익의 창출이 된다.

서울시의 경우 친선도시 이름으로 전 세계 23개 도시와 결연을 체결하고 있고, 우호도시라는 명칭으로 48개 도시와 결연을 체결하고 있다. 친선도시는 주로 각 국가별 수도를 대상으로 하고 있으며 우호도시는 필요에 따라 관계를 수립하고 있는데 동북아 지역에서는 베이징, 동경, 울란바토르가 친선도시로, 댜진시가 우호도시로 관계를 맺고 있다. 이에 따라 다양한 해외 도시/국가 기념의 날 행사를 개최하거나 정보교류 등이 이루어지고 있다. 물론 국내 여타 도시들도 다양한 외국 도시들과 협력관계를 맺고 있으며 서울시와 유사한 수준의 협력 활동이 이루어지고 있다.

하지만 이런 공공 차원의 도시협력 활동은 점차 의미를 잃어가고 있는 상황이다. 민간 부분의 해외 교류 활성화에 따라 단순한 도시 교류 사업은 점차 식상한 활동이 되었고, 다년간 진행된 활동들도 실제 투입 대비 효과에 대한 의문이 생기고 있는 상황이다. 이미 많은 사람들이 해당 도시를 방문하고 여행하고 있는 현재에 도시 간의 협력은 큰 의미 없는 활동이 되고 있으며, 도시 주체들도 실질적인 결과 도출에 대해 고민하게 되었다. 이러한 현상은 특히 개발도상국 도시들에서 강한데 우리나라의 국가 위상이 높아지고 역량이 커지면서 단순한 문화교류보다는 실질적으로 자원이 투입되는 협력 사업을 원하고 있는 실정이다.

기본적으로 외교활동은 중앙정부의 역할이다. 또한 외교활동과 관련된 자원의 활용 또한 중앙정부의 몫으로 국제 협력에 있어서 아무리 도시외교의 역할이 증대되었다고 해도 도시 차원에서 사용할 수 있는 자원(인력 및 자원)은 제한적일 수밖에 없으며 또한 획득할 수 있는 성과 역시 한계가 있다. 특히 우리나라의 경우 해외협력을 담당하고 있는 한국국제협력단(KOICA)나 수출입은행이 지방정부와의 논의하고 협력을 수행하는 경우는 매우 드문 상황인 실정이다.

해외 도시개발 사업

도시개발 사업은 도시협력 사업과 다른 차원으로 이해되어야 한다. 도시개발 사업은 도시에 필요한 여러 가지 기반 시설들을 구축하는 사업으로 주로 교통시설, 주거건물, 상하수도, 에너지, 통신 시설 등이 포함된다. 내수경제가 아직 활성화되지 않은 1970년대 우리나라의 해외 건설 사업은 한국경제의 중요한 주축이었다. 해외 건설 사업은 (주로 중동지역의) 대규모 토목공사 인력 투입을 통해 우리나라의 중요한 외화 획득원이 되었다. 2018년을 기준으로 한국 기업들의 해외 건설 누적 수주액은 8,000억 달러를 돌파하였는데, 2015년까지는 중동지역의 비중이 가장 높았으나, 2015년 이후부터 아시아 지역의 수주 비중이 가장 높으며, 공중별로는 산업 설비(플랜트)가 전체의 57.7%를 차지하고 있다.

<표 1> 한국 해외건설 지역별, 공종별 수주결과 (단위 : 억원, 2018년)

지역별	1965.1.1 ~ 2018.9		공종별	1965.1.1 ~ 2018.9	
	누계금액	비중		누계금액	비중
계	8,002	100.0	계	8,002	100.0
중동	4303	53.8	토목	1,474	18.5
아시아	2560	32.0	건축	1,546	19.3
중남미	394	4.9	산업설비	4,617	57.7
아프리카	240	3.0	전기	169	2.1
북미,태평양	307	3.8	통신	33	0.4
유럽	198	2.5	용역	163	2.0

자료: <http://www.kham.kr/news/article.html?no=7715>

도시개발 사업은 다음과 같은 형태로 구분될 수 있다. 건설도급형은 수립된 계획과 설계서를 바탕으로 해당 부문에 대한 실제 사업을 수행하는 형태로, 계획 및 설계, 초고층 빌딩, 플랜트같이 특수한 기술이 필요한 분야가 아니라면 주로 단순 토목공사 형태로 진행된다. 이 때문에 건설도급형은 개발사업역량이 부족한 국가들의 사업 형태라고 여겨지는데, 아쉽게도 우리나라 역시 현재 대부분의 해외 건설 사업 수주가 건설도급형으로 진행되고 있다. 한편, 최근에는 전 세계적으로 개발형 사업이 늘어나는 추세이다. 개발형 사업은 사업자가 계획부터 사공까지 수행하고 재원조달(Financing)까지 담당하는 사업 형태이다. 특히 도시 부분의 경우 규모가 크고 사업 구조가 복잡하다 보니 대부분의 개발도상국에서 선호하고 있는 형태로 향후에도 지속적으로 늘어날 전망이다.

<표 2> 해외도시개발사업 유형

유형			
건설 도급형	도시계획, 설계, 디자인 용역		도시 및 도시기반시설, 부동산 개발 프로젝트 계획 및 설계
	토목		부지조성공사
	건축	주거	아파트, 병원, 학교
		상업	오피스, 고층 사무빌딩
		관광	호텔, 콘도미니엄
		산업	산업건물, 연구건물, 공장 등
개발형	도시	첨단형	스마트시티, 에코시티, 복합도시 등
		개발경제형	고밀도개발, 초고속개발
	단지	주거	주거단지
		상업	역세권 개발, 업무단지
		관광	리조트 개발
		산업	테크노파크 단지, 물류단지
	지역		유역개발, 해외농장개발
관리형	사업 및 공사 관리		PM (Project Management) CM (Construction Management)
	거버넌스		Master developer, 정부 간 협의체

자료: LH 토지구획연구원

우리나라 해외 도시개발 사업 사례

우리나라는 주로 건설도급형 해외 사업들을 주로 수행하였으며, 부가가치가 높지만 위험성도 높은 개발형 도시 사업은 아직 많이 시도되지 않고 있다. 개발형 도시 사업을 수행하기 위해서는 기본적인 해외 네트워크가 필요하고 설계, 시공 역량, 자본력, 기술력이 필요하다. 특히, 도시개발 사업의 경우 해당 국가나 도시의 정치적, 경제적 상황과 밀접하게 연결되어 있어 해당 국가나 도시에 대한 이해와 전문적인 네트워크가 없이는 사실상 불가능하다. 이런 배경으로 인해 국내 민간 기업들은 개발형 도시 사업보다는 주로 건설 도급형 도시 사업을 주로 수행하고 있는 상황이다. 하지만, 2000년대 중반 이후 국내 건설시장이 정체되면서 범정부 차원에서 해외 도시개발 사업에 관심을 갖고 국토교통부를 중심으로 해외 사업 개발을 위한 다양한 노력을 기울이고 있다. 향후 여러 개발도상국에서 도시화의 비율이 높아지고, 이에 따라 도시 기반 시설 구축 수요가 늘어날 것을 예측해 해외 도시개발 사업의 새로운 시장으로 삼고자 하는 것이다.

또한 플랜트 중심의 한국 해외 건설 활동들이 한계를 보이면서 새로운 시장을 창출하고 확보하고자 하는 의도를 갖고 있기도 하다. 더불어 2000년대 중반 이후, 여러 개발도상국에서 우리나라의 압축 경제성장과 도시 성장을 벤치마킹하면서 자기들이 필요로 하는 신도시 건설 사업에 한국의 참여를 요청하는 일들도 많아졌다. 2010년 국내 발표 자료를 살펴보면 다음과 같은 낙관적인 자료들이 나타난다. 약 2천억 달러가 넘는 해외 도시개발 사업 수요가 있는 것으로 전망했으나, 이들 사업 중에서 실제로 진행한 사업들은 중국의 도시 사업들을 제외하고는 거의 없다고 봐도 무방하며 우리나라가 참여한 사업들도 전무한 실정이다.

<그림 3> 해외 도시 사업에 대한 전망

● 국가별 개발여건 및 개발계획 현황

(단위: 억달러)

전략지역	개발여건	주요 도시개발 계획
중국	•대규모 인구 규모로 인한 도시수요 높음 •지리적 인접으로 접근성 양호, 통질 문화권	•린강 등 상해 인근 11개 •순이 등 베이징 인근 9개
동남아	•풍부한 자원과 저렴한 노동력 •우리나라에 우호적인 입장과 환류문화보급	•캄보디아 시아누크빌 •인도 50여개 위성도시
CIS	•지해자원 풍부, 개발잠재력 무수 •계획경제에 따른 사업점중도 높음 •폐쇄사회로 인한 정보무채와 법,제도 미비	•이제르바이잔 신허정도시(287) •카자흐스탄 알마티(270)
중동	•오일머니를 바탕으로 신도시개발 수요 증대 •국내기업에 대한 호의적 마인드 •국가분쟁 및 테러위협 등 정세 불안	•사우디 킹 압둘라(500) •쿠웨이트 SILK CITY(870) •리비아 신도시(610)
아프리카	•점진적인 저개발상태로 도시개발용 평성 •자원개발을 위한 해외투자유인 큼 •연적자원 및 건설자재 부족	•세네갈 댕글수도(300) •세네갈 댕크레이크(170)

• 해외건설협회 제시자료

자료: LH 토지구획연구원

이러한 상황에서 다수의 국내 공기업들이 해외 사업을 활성화하게 된다. 이는 국내 사업이 성숙기에 도달한 현재 상황에서 새로운 먹거리를 찾고자 하는 것으로, 우리나라의 국제적 위상 상승과 더불어 여러 개발도상국들의 관련 협조 요청 증가와도 맞아떨어진다. 이에 따라 국내에서 도시개발을 담당하고 있는 LH공사를 중심으로 해외 사업을 추진하기 시작한다. LH공사는 90년대 중반 국내 기업의 중국 진출에 따라 중국 청진공단 및 심양공단 투자사업에 참여하였으나, IMF 경제 위기 이후 해당 사업을 중단하게 되고 2000년대 중반부터 국가협력 사업의 일환으로 아제르바이잔 신도시 사업, 알제리 부이날, 하시 메사우드 신도시 사업, 남수단 신도시 개발 사업 등을 시도하게 되었고, 한국국제협력단(KOICA) 자금을 활용한 다양한 도시개발 관련 사업을 수행하게 된다. 다양한 사업 경험을 통한 시행착오를 바탕으로, 현재 LH 공사의 해외사업 수행전략은 위험성이 낮은 국가협력 사업을 중심으로 수요가 높은 산업단지 개발 사업을 중점적으로 진행하고 있다. 또한 쿠웨이트 압둘라 신도시 (수도인 쿠웨이트시티에서 남쪽으로 5.5km, 분당의 3배 규모) 개발 사업에 참여하고 있기도 하다.

<그림 4> 쿠웨이트 압둘라 신도시 조감도



자료: 국토교통부

<표 3> LH공사 주요 해외사업

사업	위치	면적	사업기간
한-미얀마 경제협력 산업단지	미얀마 양곤주 야웅니린, 양곤시계 북쪽 10km 지점	224만9000 m ²	2019년~2024년
한-베트남 경제협력 산업단지	하노이 남동쪽 30km 흥연성 리트양캇 지역	গুলিশান 143ha 우선 추진 (향후 확대)	2020년~2070년
한-러시아 경제협력 단지	러시아 연해주 나데진스카야 선도개발구역(ASEZ) 내	50만 m ²	2021년~2030년

자료: 세계일보, 2020년 12월 14일

우리나라 동북아시아 지역 도시개발 사업

동북아시아 지역을 대상으로 하는 우리나라 해외 도시개발 사업을 살펴보면 굉장히 제한적이다. 우선 일본이나 중국의 경우 자체적으로 도시개발 사업을 수행하고 있고, 해외 업체에 대해 배타적인 성향을 보이고 있어서 사실상 도시개발 사업이 진행되고 있는 것은 없고, 주로 몽골과 러시아에서 활동이 이루어지고 있는 실정이다. 러시아의 경우 주로 블라디보스톡을 중심으로 하는 극동지역에서 민간 기업들의 건설 사업 참여와 더불어 LH공사의 사업들이 추진되고 있다. LH공사의 사업은 앞에서 언급한 나데진스카야 선도개발 구역 내 산업단지 개발 사업과 인근 볼쇼이카연을 대상으로 스마트시티 기본구상 사업을 추진하고 있다.

나데진스카야 산업단지 개발사업은 LH공사가 산업단지를 개발하고 약 30여 개의 한국 기업들이 입주하는 사업이다. 이는 한국-러시아 9 Bridge 행동계획의 일환으로, 사업을 시행하기 위해 LH공사는 2020년 12월 러시아 극동개발공사와 사업 추진 이행력 확보를 위한 이행약정을 체결하였으며, LH 러시아법인 설립을 완료하고 2021년 9월 동방경제포럼에 맞춰 기공식을 추진하고 있다. 향후 일정은 22년 3월 공사를 착공하고, 22년 하반기에 입주기업을 모집하며, 23년 하반기에 입주하는 것으로 계획되어 있다.

<그림 5> 나데진스카야 산업단지 위치



자료: PrimaMedia Korea, 2021년 6월 27일

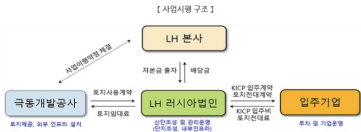
<그림 6> 산업단지 구성도



자료: PrimaMedia Korea, 2021년 6월 27일

특히 본 사업은 LH공사가 현지 법인을 통해 산업단지를 조성하고 관리 및 운영을 수행하는 실질적인 해외 사업이라는 측면에서 의미가 매우 크다고 할 수 있다.

<그림 7> 러시아 산업단지 사업 시행 구조



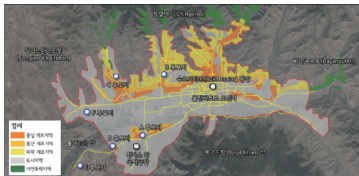
자료: PrimaMedia Korea, 2021년 6월 27일

또한, 국토교통부와 LG공사는 해외인프라도시개발공사(KIND)의 K-City 네트워크 사업 (한국의 스마트시티를 해외에 수출하는 사업)을 통해 블라디보스톡 인근의 불소이카엔 스마트시티 기본 구상을 2020년부터 수행하고 있다. 더불어 해양수산부도 극동지역의 여러 항만개발에 대한 타당성 조사를 수행한 바 있으며(포항아폴로스, 슬라비안카 등) 국내 민간기업들의 경우 다양한 분야에서 극동지역 도시 건설이나 항만 공사에 참여하고 있다.

우리나라 몽골 도시개발 사업

공공은 우리나라의 공적개발원조활동(ODA: Official Development Assistance) 24개 중점협력국 중의 하나로 한국국제협력단(KOICA)을 중심으로 다양한 원조 활동이 이루어지고 있다. 우리나라의 대외원조기금은 한국국제협력단을 통한 무상원조자금과 수출입은행의 유상원조자금인 대외경제협력기금(EDCF)로 구분되는데, 한국국제협력단의 무상원조자금은 무상원조의 특성상 도시 건설 사업과 같은 대규모 사업은 시행하기 힘들며, 통상 도시 건설 사업은 주로 수출입은행의 대외경제협력기금에 의해 시행된다. 현재 수출입은행은 몽골에 약 3.7억 불 규모의 대외 협력 기금 차관 제공을 통해 울란바토르 지역에 약 7,000 세대로 규모의 공공주택 사업을 추진하고 있다. 이 사업은 수출입은행에서 처음으로 수행하는 주택 건설 사업으로, 성공적으로 수행될 경우 공공주택이 부족한 다른 개발도상국들에게도 조차 사업이 추진될 수 있는 중요한 의미를 가지고 있다.

〈그림 8〉 몽골 울란바토르 공공주택 개발 사업 부지



자료: 서울주택도시공사, 물균 물리바탕로시 임대주택사업(건설-공급-관리) 모델구축 운영 보고서, 2019.12

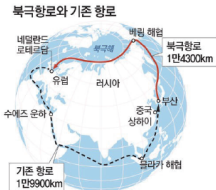
동북아시아 미래지향적 도시개발 사업의 발걸

모든 네트워크는 선(link)과 점(node)으로 이루어진다. 기반시설 관점에서 선은 교통시설, 에너지 등 물과 같은 흐름을 의미하며 점은 이러한 흐름이 모이고 흩어지면서 새로운 선을 만들게 된다. 네트워크 구축과 유지를 위한 물리적 기반 시설은 막힘없이 흐름 수 있는 선(seamless routes)이 필요하고, 이를 거점화하고 다시 배분하는 점이 필요하다. 이런 관점에서 점(node)을 개발하는 도시개발 사업은 정치적 의미를 지니지만, 동시에 막대한 재원이 소요되는 사업으로 경제적 타당성이 있어야 한다. 민간이 시도하는 도시개발 사업들은 전략적 의미보다는 경제적 수익에 근거하여 이루어질 수 있지만, 동북아 지역의 경우 경제적 의미보다는 정치적 의미와 더불어 장기 국가 전략과 국제 협력 거점을 구축하기 위한 국가 차원의 투자가 이루어져야 한다. 물론 협력사업을 위해서는 우리와 상대방의 이익을 공통으로 달성할 수 있는 사업을 찾아내고 추진해야 한다. 이런 관점에서 최근 러시아 공공 도시개발 연구기관과 논의한 바 있는 사업들을 소개하고 동북아 지역에서 새로운 미래지향적 도시개발 사업들을 공유하고자 한다.

북극항로 주변 도시개발

북극항로는 러시아 북쪽지방의 항로를 이용하여 아시아지역과 유럽지역을 연결하는 항로이다. 지구 온난화로 인해 북극해의 얼음이 녹으면서 항로로서의 경제성이 높아지고 있으며, 앞으로 더욱 활용도가 높아질 것으로 예상하고 있다. 이 항로에 대한 관련 국가들은 각기 다른 생각들을 가지고 있을 것이다.

<그림 9> 북극항로



자료: 동아일보, 2017년 2월 17일

우리나라의 경우 북극항로에 대한 논의가 시작된 지 10여 년이 지났지만, 아직까지 구체적인 전략이나 참여 방안을 논의하기보다는 운항 여건에 대한 분석 수준에 머무르고 있다. 우리나라의 경우 동북아시아와 유럽을 연결하는 전략적 대양항로로서의 의미를 부여하는 반면, 북극항로의 대부분을 차지하는 러시아의 경우 자국 북극지방에서 생산되는 천연가스를 유럽 지역으로 수출하는 북극항로 구축에 역점을 두고 있다. 실제 우리나라가 기대하는 전략적 대양항로로서의 역할을 수행하기에는 기술적, 경제적으로 넘어야 할 장애물들이 많고, 무엇보다 당사국인 러시아의 개발 의도가 당분간은 북극지방 천연가스와 자원의 유럽 수출에 집중할 것으로 예측되어 북극항로의 극동지역에 대한 개발은 상당히 후순위로 보이고 있다.

이러한 상황에서 북극항로에 대한 관심이나 논의는 이전에 비해 상당히 줄어든 것으로 판단된다. 하지만 국가 전략 차원에서 북극항로는 우리가 지속적으로 관심을 가져야 할 전략적 요소라 할 수 있다. 이와 관련하여 러시아 도시개발 연구기관은 북극항로 상의 극동지역 도시개발 사업의 공동 참여를 국내 기관에게 제안한 바가 있다. 향후 북극항로의 활성화와 더불어 북극항로가 지나게 될 극동지역 도시들에 대한 기반 시설 계획과 구축 사업이다. 현재 대상 지역의 여건이나 경제성을 고려한다면 사업의 실현 가능성은 높지 않지만, 장기적으로 북극항로의 전략적 의미와 중요성을 고려한다면 기초 조사나 타당성 조사와 같은 사업부터 공동으로 참여할 필요가 있다고 판단된다.

러시아 극동지역 스마트시티 개발

도시화의 문제를 해결하고 보다 편리한 삶을 위해 전 세계적으로 스마트시티가 도시화 문제의 해결책으로 제시되고 있다. 우리나라의 경우 발달된 정보통신기술을 기반으로 스마트시티 사업을 적극적으로 추진하고 있다. 국토교통부를 중심으로 'K-City Network' 사업을 통해 한국의 스마트시티를 해외에 수출하고자 하고 있다. 러시아 역시 시베리아와 극동지역의 도시들을 스마트시티화하여 다른 도시와의 연계성을 높이고 삶의 질을 개선하고자 하고 있다. 특히, 바이칼호에 위치하고 있는 바이칼스크와 여타 도시들에 대한 스마트시티 사업은 매우 적극적으로 사업협력을 요청하고 있다.

향후 과제

도시는 현대 사회 발전의 원동력으로, 도시의 성장은 앞으로도 지속될 것이다. 동북아 지역은 해상 운송로를 바탕으로 러시아 극동지역의 도시개발 사업과 협력 사업이 주로 이루어지고 있으며, 육상 운송로를 기반으로 하는 도시협력은 상당히 제한적일 수밖에 없다. 그럼에도 불구하고, 도시 간의 협력과 공공 개발 사업은 구체적인 사업에 대한 논의를 통해 관련 국가와 도시 간의 협력관계를 실질적 수준으로 높일 수 있다. 이를 위해서는 몽골이나 러시아 극동지역에 대한 우리나라의 도시개발 사업이 단순히 현재의 경제성에 근거한 것이 아니라, 국가 장기 전략과 목표에 기반하여 지속적으로 이루어져야 한다. 물론 이러한 도시개발 사업이 대규모의 사업일 필요는 없으며, 소규모의 기초 조사와 타당성 조사를 통해 단계적으로 발전시킨다면 소요 자원에 대한 부담도 줄일 수 있다.

러시아의 경우 국가 전략 차원에서 도시 개발과 협력이 이루어질 필요가 있다. 특히, 러시아 극동지역의 경우 북극항로 및 에너지 확보와 연계하여 장기적 측면에서 다루어질 필요가 있다. 또한 정보통신기술과 스마트시티와 관련된 한국의 비교우위 기술을 통해 러시아 극동지역의 도시들을 혁신시키고 새로운 도시로 만드는 과감한 도시협력과 개발 사업을 제안해 본다.

[부록] 주제 발전을 위한 논의

Comment 1

동북아협력을 도시개발이라는 주제와 구체적으로 어떻게 연결시킬 수 있는가. 도시개발을 동북아 국가 간 혹은 도시 간 협력의 소재로 삼을 수 있는 연결고리가 존재하는가.

Answer 1

앞에서 언급한 바와 같이 모든 네트워크는 선(link)과 점(node)으로 이루어진다. 철도가 '선'의 역할이라면, 도시는 '점'을 개발해 선을 파생시키고, 이 과정을 통해 새로운 네트워크가 형성된다. 이러한 관점에서 점을 개발하는 도시개발 사업은 국가 간 네트워크 구축과 확대라는 정치적, 전략적 의미를 가진다.

그러나 동북아협력 차원에서 도시협력 또는 도시개발이 구체적으로 논의된 적은 없다. 국가 차원에서 협력이 이루어지기 어렵다면, 도시 차원에서의 협력을 도모할 필요가 있다. 이에 SH공사는 '서울-모스크바 주택 도시 포럼'을 개최하고, 전문가 간 도시개발 지식 공유 및 양국의 협력 증진을 위한 플랫폼을 구축했다. 그러나, 현재 도시개발 협력은 민간사업 차원에서 진행되는 수준이고, 국가 차원의 협력으로 이어지고 있지는 않다. 또한 도시라는 특성상 협력체 또는 협력 네트워크 구축이 미비한 상황이다.

Comment 2

본 발제에 대한 두 가지 의견을 제시하고자 한다. 먼저, 도시개발협력은 도시개발 자체가 가지고 있는 사업적 성격과 도시협력의 목적인 지역협력 및 네트워크 구축을 동시에 고려해야 한다. 도시개발 사업 자체에 치중해서 사업의 경제성, 타당성 등에만 초점을 둔다면, 지역협력 및 네트워크 구축이라는 거시적인 방향성을 잃을 수 있다. 따라서, 도시개발 사업과 도시협력의 거시-전략적인 목표 간의 연계성을 강화시켜야 할 것이다.

이러한 문제의식을 바탕으로 동북아 국제정치, 특히 지역 네트워크를 구축이라는 측면에서 러시아 극동지역의 전략적 가치를 강조하고자 한다. 러시아의 대전략은 중국과 전략적 협력을 강화하면서 미국을 견제하는 것이다. 그러나 러시아는 자국의 국제경쟁력 회복을 결정지을 수 있는 요소인 극동지역 및 자바이칼(Zabkai) 지역의 개발에 있어서는 중국을 견제하는 입장이다. 이 지역이 중국에 완전히 의존되는 형태 또는 중국의 제2지대 형태로 발전하는 것에 대해 경계심을 가지고 있다. 일반적으로 미·중 전략 경쟁 시대에 러시아의 기본적인 포지셔닝이 중국에 밀접하게 접근하고 있기 때문에 러시아와 협력하는 데 많은 장애가 있을 것이라고 생각할 수 있다. 그러나 이러한 고정관념에서 벗어나서 러시아를 역내 네트워크 구축의 핵심 카드로 활용할 필요가 있다. 러시아를 북한과 연계되는 남·북·러 구조 속에서의 부수적인 이용 대상이 아닌, 좀 더 넓은 범위의 아시아 지역 구조 속에 편입시켜 전략적으로 활용하는 방안을 모색해 나가야 한다.

이러한 맥락에서 항만도시를 중심으로 러시아와 아시아 간의 상호 연계성을 강화하는 구상은 중요한 전략적 의미를 가진다. 항만개발과 도시개발은 성격이 다르지만, 통합적인 개발을 통해 시너지 효과를 높일 수 있다. 특히, 한-러 경제협력 단지로 개발중인 나데진스카야와 인근 볼소야카엔 지역, 나호트카 및

보스토치니 항만, 솔라비얀카 항만 등 러시아가 적극적으로 개발을 추진하고 있는 항만도시들에 초점을 맞춰 도시개발 협력을 진행하는 전략적인 접근이 필요하다.

러시아 극동지역의 대전략적 의미는 북극항로의 지구 물류 및 지구 정치의 흐름을 바꿀 수 있는 잠재력과 영향력이다. 동북아 지역과 유럽을 잇는 북극항로가 개척될 경우 수송 거리와 시간이 단축돼 경제적 이익이 매우 클 것으로 전망된다. 또한 러시아 극동지역의 항만도시-한국의 동해안-일본의 서해안을 연결하는 동북아시아 해상 물류 네트워크 구축도 가능해진다.

추가적으로, 러시아 개발과 관련된 유럽과 아시아의 주도권 싸움, 국가 간 경쟁이 실제로 도시개발 사업을 진행할 때 존재하는지 현장경험을 듣고자 한다. 이르쿠츠크 신도시 개발사업을 예로 들자면, 이르쿠츠크 동쪽 지역은 한국과 일본 기업들의 진입장벽이 높은 것으로 알려져 있다. 유럽 국가들, 특히 독일계 회사들이 주도권을 가지고 있기 때문이다. 이러한 상황에서 모스크바 주택 재개발 및 스마트시티 건설과 같은 사업에 한국 기업이 참여하는 것이 현실적으로 가능한가.

Comment 3

해외사업의 어려운 점은 경제성이 담보되지 않는다는 것이다. 특히, 도시개발 사업의 경우 당장의 이익보다는 미래를 위한 투자 사업이라고 할 수 있다. 이 때문에 자원 확보가 중요한데, 현재 해외 도시개발 사업 자원 확보는 어떤 형태로 진행되고 있는가.

러시아에 대해 천연하자면, 한국전력은 2006년부터 한-러 전력망 연계를 추진하고 있다. 한-러 양국 전력회사 간 '한-러 전력계통 연계를 위한 공동연구 양해각서(MOU)'를 체결하고, 한국 산업부와 러시아 에너지부 간의 실무 협의 채널을 구축하는 등 다양한 협력방안을 추진하였으나, 현재까지도 실질적인 성과를 거두지 못하고 있다. 이렇듯, 한 가지 사업만으로는 국가 간 협력사업을 추진하는데 한계가 있다. 도시개발 사업과 각 분야의 사업을 연계시켜 융·복합적으로 접근한다면 협력사업에 추진동력을 얻을 수 있을 것이다.

Comment 4

한국 도시개발 사업의 발전을 위한 몇 가지 고민이 필요한 시점이다. 첫 번째, 공적개발원조(ODA) 활동이 아닌 사업 파트너로서 한국형 모델이 경쟁력이 있는가. 한국형 모델이 동북아 국가 혹은 위도가 다른 아시아 지역에 적합한가.

두 번째, 한국 도시개발 사업의 경쟁력을 높이기 위해서는 도시개발 사업이 에코-스마트시티(Eco-smart City)를 중심으로 추진되어야 한다. 10년 전 중국의 신도시 개발 기술은 초기 단계 수준이었고 한국의 분당, 일산과 같은 자족도시 도입을 희망했으나, 한국의 추진 주제 및 정권교체로 중국과의 도시협력 개발 기회를 놓치게 되었다. 현재 중국은 자체적으로 도시개발 사업을 수행할 뿐만 아니라, 스마트시티 개발에 가장 적극적인 나라 중 하나다. 중국은 2022년까지 전국에 500개 스마트 도시 건설을 목표로 하고 있으며, 현재에도 시범도시를 선정해 자율주행차 활성화, 디지털 화폐 상용화 등을 적극적으로 추진하고 있다. 신도시의 경쟁력 확보를 위한 핵심은 토목, 건설 등의 하드웨어 인프라 구축이 아니라 운영 능력과 서비스 향상이다. 이 때문에 IT기술이 중요한데 한국의 IT기술은 핸드폰, 반도체 중심으로 개발이 이루어져왔고,

스마트시티 건설 및 운영 관련 노하우는 부족한 실정이다. 이에 추진 중인 3기 신도시, 4기 신도시를 4차 산업혁명의 기술을 적용한 스마트 도시로 개발한다면, '테스트 베드' 도시로 기능할 수 있을 뿐만 아니라 도시개발 사업의 경쟁력도 확보할 수 있다.

세 번째, 북극항로의 최대 수요자, 북극항로의 커스터머는 결국 기업이다. 한국 기업의 주요 수출 품목을 살펴보면, IT기기와 같은 충격에 약한 품목이 많다. 세계적으로 시베리아 횡단철도(TSR)를 이용한 물동량은 증가하고 있지만, 시간·비용 절감 효과에도 불구하고 한국의 IT기업들은 TSR을 이용하기 어렵다. 북극항로도 마찬가지이다. 한국의 기업들 입장에서 영하의 기온과 충격이 강한 환경에서 수송 가능한 물류 아이템은 제한적이다. 고객, 소비, 수익 세 가지를 고려하지 않은 국가 프로젝트, 공공 프로젝트가 과연 실현 가능하냐 의문이 든다.

Comment 5

러시아 우랄산맥 동쪽은 도시 개발이 미미한 수준이다. 극동러시아 면적은 630km²으로 러시아 전체 영토의 36%에 달하지만, 인구는 겨우 670만 명 정도에 불과하다. 블라디보스톡, 이르쿠츠크, 하바롭스크, 울란우데 등 극동지역의 도시는 모두 인구 100만 명을 넘지 않는다. 극동지역을 개발하기에 앞서 한 가지 살펴봐야 할 것은 각 도시마다 속성과 기능이 다르다는 것이다.

먼저, 극동지역 최대 항구인 블라디보스톡은 군사도시로서 역할을 담당해왔다. 군사 안보 등의 문제로 블라디보스톡은 출입이 어려웠고, 1991년까지 외국인의 출입이 불가능했다. 현재는 군사도시의 이미지를 벗어던지고 경제도시로의 변화를 시도하고 있다. 요새도시로 시작했던 울란우데는 역사적으로 몽골과 중국과의 교역도시로, 지금까지도 국제무역 도시 역할을 담당하고 있다. 이 외에 하바롭스크는 행정의 중심도시라고 할 수 있다. 이처럼 극동지역은 각 도시마다 기능이 다르기 때문에, 도시개발 사업에 있어서 도시의 속성을 정확히 파악하여 어떤 형태로 개발할 것인가에 대한 분명한 전략이 필요하다.

러시아 정부는 극동 지역 개발을 국가 최우선 과제 중 하나로 설정하고, 극동개발부 신설과 함께 각종 지원책 마련을 추진하고 있으나, 여전히 극동지역의 인구는 감소하는 추세이다. 노동력 부족 문제를 외국인 근로자 유입을 통해 어느 정도 해결할 수 있지만, 국경지역 특성상 정체성 보호라는 과제도 동시에 해결해야 하는 상황이다. 한편, 블라디보스톡과 하바롭스크 두 도시를 고속철도로 연계해 인구 200만 명의 메가시티(Eco-Megacity)를 건설하겠다는 구상이 제안된 적도 있었다. 도시개발 사업과 관련한 다양한 구상은 우리가 참고하여 깊게 논의해 볼 만한 과제이다.

Comment 6

체제가 다른 국가와 이상적인 협력 구도를 형성하기 위해서는 먼저 협력에 대한 근본적인 고민이 필요하다. 일반적으로 협력은 시장에서 해결될 수 없는 구조적 한계 및 제도적 제한을 극복하기 위해 양국이 상호 합의하에 내리는 정치적 의사결정 또는 정책 구상을 전제로 한다. 그렇기 때문에 국가 간, 특히 동북아 지역에서 협력 구도가 만들어지기 위해서는 상호 바라는 바가 명료하게 확인되어야 한다. 한국의 거시적 목표는 한반도의 지리적·지정학적 한계를 극복하는 외연 확장, 미래 경제권 통합에 대한 대비, 상대국 시스템에 한국의 기술과 자본이 잘 녹아 있는 구조 형성 등이 있고, 단기적인 목적으로는 한국 기업의 글로벌 시장 진출, 기술 시장의 확장 등이 있겠다. 한편, 러시아는 상대국에 근시안적 접근이 아닌

장기적이고 지속적인 투자를 해줄 것을 원한다. 고속도로를 건설하면 당장에는 수익성이 떨어지더라도 접근성 향상, 지역 경제 성장 및 활성화 등의 효과를 기대할 수 있듯이 협력사업도 이러한 맥락에서 이해해야 한다.

그러나, 우리나라 정치 시스템상 러시아와 협력 구도를 설계하기 어렵다고 판단된다. 협력구도가 유지되기 위해서는 먼저 정책의 지속가능성(sustainable)이 보장되어야 한다. 정치 시스템 변화, 정권교체 여부와 관계없이 소위 북방경제라고 하는 경제통합권을 향한 일관적인 시각이 정리되어야 한다. 또한 협력 구도가 실현가능(feasible)해야 한다. 협력을 논의할 수 있는 주체가 명료해야 하고, 목적도 투명하게 공유해야 한다. 더불어, 경제협력 차원에서 양국의 경제적 상황을 고려한 합리적인 수준(affordable)으로 협력사업이 논의되어야 한다. 마지막으로, 도시개발 분야에서 비교우위에 있는 한국 기술에 대한 연구 및 경쟁력 확보가 이루어져야 할 것이다. 러시아 및 동북아 국가들의 관심을 불러일으킬 수 있는 비교우위 요소를 분석하고, 관련 주체들이 전력, 에너지, 물류, 교통 등을 함께 논의할 수 있는 추진체계를 정비하는 과정이 필요하다. 이러한 기본적인 조건을 충족하지 못한 상태에서 수박 겉핥기 식의 논의가 이루어지고 있는 것이 아닌가 하는 아쉬움이 있다.

Answer 2

러시아는 여전히 진입장벽이 높은 지역 중 하나이다. 지금도 우랄산맥 서쪽 지역 등 일부 지역은 접근이 어렵다. 모스크바 재개발 사업도 자체적으로 기술력이 있다고 판단되는 주택 건설이 아니라, 스마트시티 기술 도입 차원에서의 협력을 제안했다.

최근에는 우크라이나, 조지아, 마케도니아 지역에 대한 사업 추진을 논의 중이다. 이전에는 CIS 지역과 동유럽 지역에는 진입이 어려웠으나, 지금은 현대엔지니어링, LG화학이 폴란드 진출에 성공하는 등 점점 더 많은 한국 기업들이 동구권에 사업 영역을 확장해 나가고 있다. 해외 도시개발 사업도 동구권으로 시각을 넓혀 사업을 구상하고 있다.

재원 확보 문제는 해외 도시개발 사업의 가장 큰 어려움 중 하나이다. 이에 국토부는 해외 인프라 및 도시개발 사업을 지원하기 위해 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)를 설립했다. 사실 이전부터 국토부는 몇 차례 글로벌인프라펀드(GIF)를 조성해 해외인프라도시개발사업을 지원하고자 했으나, 실질적인 재원조달이 어려웠다. GIF는 공기업과 금융기관(은행)이 공동 출자자로 참여하는 구조인데, 금융기관 차원에서는 사업의 경제적 타당성이 부족하기 때문에 출자가 어렵다는 입장이다. 국토부와 기획재정부는 국가 차원에서 재원 확보 문제를 해소하기 위해 다양한 재원조달 방안을 검토하고 있다. 현재는 GIF 외에도 다른 펀드들이 운용되고 있고, 사업의 신뢰성, 타당성, 재원조달의 확실성을 높이기 위한 다양한 시도가 이루어지고 있다. KIND는 필리핀의 공공주택사업에 민간기업이 70%를 부담하고, 나머지 30%는 정부 공공기관 차원에서 개런티 또는 출자를 해주는 방향으로 사업을 진행하고 있다.

마지막으로, 한국형 모델에 대한 의견에 전적으로 공감한다. 현재 한국형 모델, 서울형 모델의 경쟁력 및 정책성의 부재를 인지하고 있으며, 이를 구체화·차별화 시키기 위해 논의 중이다. 단순 토목기술적인 측면에서 한국적인 모델을 제시하기는 한계가 있고, 한국형 모델 및 한국 도시개발 기술에 대한 지속적인 연구를 통해 발전시켜 나가야 할 부분이다.

나가는 말

도시개발 사업은 국가 간 네트워크 구축과 확대라는 정치적, 전략적 의미를 가진다. 국가 간 협력이 이루어지기 어렵다면, 도시 차원에서 새로운 협력 네트워크를 구축해 나갈 필요가 있다. 도시협력은 물리적 인프라 외에도 제도적 환경, 서비스, 기술 등 다양한 지표들을 연계해야 한다. 이에 각 분야의 전문가들이 하나의 컨소시엄을 이루어 여러 각도와 층위에서 지표들을 연계해 나가는 복합적이고 실질적인 논의가 필요하다.

무엇보다도, 유의미한 협력사업이 되려면 협력하는 과정에서 우리가 지향하는 목표가 무엇인지 분명히 해야 한다. 도시 간 연계를 통해 협력 네트워크를 구축하기 위해서는 전략적 목표와 현실적인 사업 계획을 모두 담아내는 구체적인 로드맵 마련이 시급하다.

참고문헌

- 성장환, 『해외도시개발사업의 현황 및 추진전략』, 2010
- 이민규, 『도시외교 메커니즘과 발전방향』, 서울연구원 2019
- 임종철, 『정부주도의 한국형 신도시수출 경험과 진출전략의 변화』, 세계와 도시, 서울연구원, 2015
- 조진철, 『해외도시개발의 진출 방향 및 전략』, 국토연구원, 2008

여시재

여시재(興時齋)는 통일 한국과 동북아의 미래 변화를 위한 정책개발, 그리고 세계를 이끌어 나갈 인재를 육성하기 위해 2015년 12월 조창길 한샘 명예회장이 출연해 설립한 공익법인입니다.

여시재는 대전환의 시대를 선도하는 한반도를 만들기 위해 세계의 변화를 예측하고 능동적으로 대비하는 역할을 하는 싱크탱크가 되고자 합니다.

여시재는 국내외 최고의 싱크탱크 및 분야별 전문가들과 지식을 나누고 교류하는 '플랫폼'이자, 구체적인 실천적인 정책 솔루션을 제안하는 '솔루션뱅크'를 지향합니다.



여시재