연구보고서 15-19

동남아 도시화에 따른 한 · 동남아 경제협력 방안

오윤아
나희량
이재호
신민금
신민이

KIEP 대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy

연구보고서 15-19

동남아 도시화에 따른 한·동남아 경제협력 방안

오윤아 · 나희량 · 이재호 · 신민금 · 신민이

KIEP 대외경제정책연구원

서 언

동남아는 인구구조 변화와 경제성장 추세를 볼 때 도시화 잠재성이 매우 큰 지역입니다. 도시화는 인구집중으로 인해 지가상승, 교통체증, 환경오염 등의 부정적인 외부효과도 있지만 산업생산을 위한 노동력의 공급, 기업의 군집으로 인한 집적경제효과, 지식의 이전과 혁신 등을 통해 경제성장의 원동력으로 작용합니다. 이 보고서는 동남아에서 도시화의 현황과 특성, 도시화와 경제성장의 관계를 분석하고 동남아 도시화가 경제성장의 동력으로 작용하기 위해 필요한 선결과제들이 무엇인지 살펴본 후 이를 바탕으로 동남아 국가가 이 문제를 해결할 수 있도록 한국이 지원할 수 있는 것이 무엇인지 그 협력방향을 모색하고자 하였습니다.

이 보고서는 동남아 도시화의 현황과 특성을 여러 지표를 통해 지역 전체적으로 살펴보고 이어 인도네시아, 베트남, 필리핀 등 동남아 주요국별로 보다 상세한 분석을 수행하였습니다. 또한 동남아에서 도시화와 경제성장의 관계를 규명하기 위해 실증분석을 수행하였습니다. 연구결과에 따르면 동남아의 도시화는 그 수준은 비록 낮으나 상당히 빠르게 진행되고 있고, 실증분석 결과 동남아에서는 도시화가 진행될수록 경제성장에 미치는 긍정적인 영향이 커지는 것으로 나타납니다. 이는 동남아에서 도시화가 경제성장의 동력으로서 재차 강조되어야 하고 생산적인 도시화를 촉진할 수 있는 정책이 보다 과감하게 추진될 필요가 있음을 시사합니다.

동남아 도시의 생산성 향상을 위해서 여러 과제들이 해결되어야 하지만, 이 보고서에는 그중 토지공급과 인프라 확대를 주요 선결조건으로 주

목하고 동남아 주요국에서 그 현황과 문제점들을 파악해보고자 하였습니다. 그리고 중장기적인 안목에서 이러한 한국의 국제협력 의제로서 이 두 분야에서 한국의 경험을 활용하여 협력할 수 있는 방향을 제시하였습니다. 도시개발을 위한 토지공급과 인프라 개발관리 분야는 경제성장을 뒷받침하는 수단으로 그 성과와 한계가 모두 존재하기 때문에 한국의 경험이 적절히 가공된다면 동남아 각국에 유용한 정보와 지식이 될 수 있을 것입니다. 본 연구에 참여해주신 모든 분께 감사드리며, 본 연구가 향후 한국이 동남아 도시화 논의에 적극적으로 참여하는 데 활용될 수 있기를 기대합니다.

2015년 12월

원장 이일형

국문요약

2015년 동남아 도시화율은 48%로 세계평균(54%)에는 미치지 못하지만, 향후 빠르게 증가하여 2020년 도시인구가 농촌인구를 추월하고 2050년경에는 도시화율이 65%에 도달할 것으로 보인다. 동남아의 도시화는 그 수준은 비록 낮으나 상당히 빠르게 진행되고 있다. 도시과밀화 역시 진행 속도가 빠르고 도시의 인구와 생산활동이 특정 도시에 집중되는 도시종주성(urban primacy) 역시 높은 편이다. 본 연구에서 수행한 실증분석에 따르면 동남아에서는 도시화가 임계점을 지나면 경제성장에 부정적인 영향을 준다는 일반론과 달리 도시화가 진행될수록 경제성장에 미치는 긍정적인 영향이 커지는 것으로 나타났다. 이는 동남아에서 도시화가 경제성장의 동력으로서 재차 강조되어야 하고, 도시화를 촉진할 수 있는 정책이 보다 과감하게 추진될 필요가 있음을 시사한다. 그러나 동남아에서 도시가 경제성장의 원동력으로서 그 잠재성이 충분히 발휘되고 있다고 보기는 힘들다. 동남아의 많은 도시에서 극심한 교통혼잡과 공해, 지가상승으로 수직적 집적보다는 수평적 확산이 발생하고 있어 집적경제의 이점을 충분히 살리지 못하고 있다.

생산적 도시의 형성은 토지와 각종 인프라의 적시 공급에 크게 영향을 받는다. 그러나 동남아 대부분의 국가에서 도시개발과 인프라건설을 위한 토지취득에 대한 관련 법제와 이슈는 제도적 기반이 확립되어 있지 않고 정부의 역량이 취약하여 효과적인 토지공급이 지연되고 있다. 또한 인프라의 경우 도시기반시설과 도시간 연결을 담당하는 전국적 교통네트워크

도 상당한 투자가 필요하나, 개발금융의 부족과 관리 역량의 취약으로 경제성장을 뒷받침할 수 있을 정도의 신속한 확충이 어렵다. 토지와 인프라의 적시 공급 문제는 동남아의 도시화와 특히 인구과밀화가 증가세를 보이는 현 상황에서 보다 적극적인 대응이 필요하다.

또한 동남아의 대부분 국가에서 지방분권화된 정부형태는 토지매입, 인프라 확대, 도시개발과 도시계획에 있어 정책효율성은 확보하기 어렵게 하고 있다. 동남아 주요국은 상당부분 지방분권화되어 있는 상태이며, 국토·도시개발 정책수립과 시행의 상당부분이 지방 정부에 이양되었거나 이양의 폭이 커지고 있는 추세이다. 이 가운데 중앙과 지방 정부의 정책조율 미흡, 지방정부의 취약한 역량, 그리고 이로 인한 도시정책의 비효율성이 지방분권화된 국토 및 도시개발의 과제로 대두되고 있다. 지방분권화는 세계적인 흐름이고 그 속도는 개발도상국에서도 향후 가속화될 것으로 보이기 때문에, 지방분권화된 도시행정을 개선하고 지방정부의 역량을 강화하는 방향으로 개선방향이 잡혀야 할 것으로 보인다.

이 보고서는 토지개발과 인프라 투자 부문에 집중하여 다음과 같은 한국·동남아 경제협력 방향을 제시한다. 첫째, 동남아 각국에 도시개발을 용이하게 하기 위한 지적제도, 토지등록, 공간정보시스템 등 토지관리인프라 구축을 지원할 수 있다. 개발도상국에서 도시화를 위한 토지공급을 제약하는 근본적 문제 중 하나는 토지관리제도의 기초라고 할 수 있는 지적제도와 토지등록제도의 미비이다. 효율적인 토지 이용을 위해 토지정보의 체계적 구축과 소유권 보호가 필요하기 때문에 측량사업에서부터 등기제도 현대화는 도시화뿐 아니라 개발도상국이 당면하고 있는 광범위한

인프라 문제 해결을 위한 근본적 대책이기도 하다. 토지소유에 관련된 기초법제 등은 국내정치적 이유로 개혁이 어려울 수 있으나, 토지관리와 행정에 관계된 기술적 인프라는 상대적으로 수용이 용이할 수 있다. 또한 현재 100여 년 만에 전국적으로 지적재조사를 실시하고 있는데, 이는 개발도상국에 생생한 학습의 현장이 될 수 있으며 국제협력의 좋은 기회로 활용될 수 있다.

둘째, 도시개발의 제약요인 중 하나인 인프라건설과 택지개발을 위한 토지매입의 어려움을 해결하기 위해 한국의 토지개발방식 경험을 지식공유 형태로 동남아 국가에 지원할 수 있다. 한국의 공용수용제도는 동남아 개도국에 좋은 교범이 될 수 있는데, 이는 한국의 제도가 공과를 모두 가지고 있기 때문이다. 한국의 공용수용제도는 인프라 확충, 신도시 및 산업단지 조성, 계획적인 국토개발사업에 기여하여 압축적 경제성장을 뒷받침했다는 긍정적인 평가를 받지만 그 과정에서 사유재산에 대한 과다한 침해를 낳았다는 비판도 존재한다. 따라서 한국의 공용수용제도의 경험은 그 공과 과를 함께 정리하여 현재 개선방식을 중심으로 개발협력에 활용할 필요가 있다. 인도네시아 등 동남아 주요국은 토지취득과 보상을 둘러싸고 주민의 저항이 극심한 경우가 많은데, 이는 문화적 문제라기보다는 토지보상 관련 제도와 집행의 미비점이 원인인 경우가 많다.

또한 공영개발방식 이외에 환지방식이나 혼용방식과 같은 대안적 방식에 대한 협력도 고려해볼 수 있다. 대규모 공공시설과 인프라건설에는 토지취득을 위해 토지를 전면매수하는 공영개발방식이 주로 활용되지만, 도시개발에는 환지방식이나 수용과 환지방식의 혼용방식도 사용될 수 있다.

동남아 각국에서도 외곽지역과 구도심 재개발의 경우 사회적 갈등의 여지가 큰 공용수용보다는 환지방식을 적극적으로 고려할 필요가 있다. 또한 한국으로서도 토지개발방식이 공용수용에서 환지방식으로 옮겨가고 있다는 점에서 도시개발 분야 협력의제를 환지를 포함하여 보다 넓게 확대할 수 있을 것이다.

셋째, 동남아 각국의 인프라 개발 역량을 강화하기 위해 인프라 금융활용을 위한 제도 구축을 지원할 수 있다. 개도국의 인프라 투자는 토지매입과 함께 재원조달이 주요 애로사항이었으나, 최근 아시아 지역에 인프라 개발금융이 크게 증가하면서 새로운 전기를 맞이하고 있다. 대단위 인프라투자 이니셔티브에서 교통인프라가 차지하는 비중이 크고 주요 거점을 중심으로 경제회랑 건설이 추진되기 때문에 그 접점에 있는 도시에 인프라 투자가 집중될 것으로 예상된다. 동남아와 관련된 인프라투자 이니셔티브는 크게 중국이 제안한 일대일로, 일본이 주도하는 ADB의 GMS(Greater Mekong Subregional Economic Cooperation Program) 프로그램, 그리고 아세안 중심의 아세안연계성 마스터플랜(MPAC: Master Plan on ASEAN Connectivity)이 있다.

인프라 개발금융의 확대라는 국면에서 한국은 동남아 각국의 인프라 개발 역량을 강화하는 데 기여할 수 있다. AIIB의 등장으로 아시아 지역 인프라 개발금융이 확대되고 있고 이와 함께 개별국가의 인프라 개발 역량의 강화가 강조될 것이다. 무엇보다 향후 아시아 인프라 개발은 재정투자사업 방식뿐 아니라 민관협력사업(PPP) 방식으로 추진될 가능성이 높다. 이미 ADB는 역내 인프라 개발에서 민간참여를 주요한 원칙으로 세

워놓았고, AIIB 역시 민관협력사업 방식을 통한 민간 참여확대를 강조하고 있다. 따라서 PPP 관리 역량강화를 중심으로 향후 발주국가의 공공투자관리와 관련 조달행정 역량강화가 강조될 것으로 보인다.

개발도상국은 일반적으로 민관협력사업을 효과적으로 관리할 법제가 마련되어 있지 않은 경우가 많다. 민간투자 활성화를 위해서는 민간사업자를 보호하고 사업과정에 정부의 역할을 명확히 할 수 있는 법적 근거가 필요하며, 보조금이나 세제혜택 관련 규정의 명확화, 대규모사업 추진과 관련된 이해당사자의 갈등조정, 정부의 사업관리에 있어서 전반적 투명성과 전문성 강화 등 역시 필요하다. 한국의 인프라 개발 경험과 공공투자관리 제도에 대한 개도국의 관심은 높다. 공공투자관리의 효율성을 높이기 위해 한국이 시행했던 사업타당성에 대한 객관적 평가를 담당하는 독립적인 평가기관의 설립과 표준분석지침 및 데이터베이스의 개발, 그리고 사후평가제도 시행 등의 제도 구축을 동남아 각국에 지원해줄 수 있을 것이다.

차 례

▌서언 ····· 3

▌국문요약 ····· 5

▌제1장 서론 ····· 21

1. 연구의 목적 ····· 22
2. 선행연구 ····· 24
3. 연구의 방법 및 구성 ····· 26
   가. 도시의 정의 ····· 27
   나. 동남아 도시화 데이터 ····· 28
   다. 연구의 구성 ····· 29

▌제2장 동남아 도시화 현황과 특성 ····· 31

1. 도시화 현황과 특성 ····· 32
   가. 도시면적, 도시화 및 도시인구밀도 ····· 32
   나. 도시체계(Urban System) ····· 53
2. 주요국별 도시화 현황과 특성 ····· 56
   가. 인도네시아 ····· 56
   나. 베트남 ····· 62
   다. 필리핀 ····· 68
3. 도시생산성 ····· 73
4. 소결 ····· 77

▌제3장 동남아 도시화가 경제성장에 미치는 영향 ····· 81
1. 도시화와 경제성장 ····· 82
2. 기존문헌 연구 ····· 85
3. 모델 및 자료 ····· 87
4. 실증분석 결과 및 시사점 ····· 94
가. 실증분석 결과 ····· 94
나. 시사점 ····· 103
5. 소결 ····· 106

▌제4장 동남아 도시화 촉진을 위한 과제 ····· 109
1. 토지공급 ····· 110
가. 인도네시아 ····· 110
나. 베트남 ····· 113
다. 필리핀 ····· 115
2. 인프라 확대 ····· 119
가. 인도네시아 ····· 121
나. 베트남 ····· 127
다. 필리핀 ····· 132
3. 도시개발 및 도시계획 정책 개선 ····· 139
가. 인도네시아 ····· 139
나. 베트남 ····· 145
다. 필리핀 ····· 151
4. 소결 ····· 159

▌제5장 동남아 도시화 부문 한·동남아 경제협력 방향 ····· 161
1. 도시화 부문 한·동남아 경제협력 기본 방향 ····· 162
2. 도시개발을 위한 토지제도 정비 지원 ····· 164

가. 지적제도, 토지등록, 공간정보시스템 등 토지관리인프라 구축 지원 ····· 164
나. 한국 토지개발 경험의 비판적 공유 ····· 166
3. 인프라 금융활용을 위한 제도 구축 지원 ····· 171
가. 동남아 지역의 주요 인프라투자 이니셔티브 ····· 172
나. 인프라 개발 역량강화 ····· 178
4. 결론 ····· 180

참고문헌 ····· 183

부록 ····· 193

Executive Summary ····· 200

표 차례

표 1-1. 동남아 각국의 도시 정의 ····· 27
표 2-1. 도시면적을 통해 본 동남아 도시화 관련 지표 ····· 33
표 2-2. 도시화율을 통해 본 동남아 도시화 관련 지표 ····· 36
표 2-3. 동남아 도시인구밀도 ····· 38
표 2-4. 인도네시아 도시화 현황 ····· 56
표 2-5. 동남아 국가 도시화율 ····· 57
표 2-6. 도시규모 분포 ····· 58
표 2-7. 동남아 주요국 30만 미만 도시인구 비중 변화 ····· 60
표 2-8. 인도네시아 제1도시 규모(자카르타) ····· 60
표 2-9. 인도네시아 제2도시 규모(수라바야) ····· 61
표 2-10. 인도네시아 도시 종주성 ····· 61
표 2-11. 베트남의 도시화 현황 ····· 63
표 2-12. 베트남의 도시화 패턴(1980~2015년) ····· 65
표 2-13. 베트남 호치민 시의 도시규모 변화 추이(1980~2015년) ····· 66
표 2-14. 베트남 하노이 시의 도시규모 변화 추이(1980~2015년) ····· 66
표 2-15. 베트남의 도시 종주성 ····· 67
표 2-16. 필리핀 도시화 현황 ····· 69
표 2-17. 필리핀의 도시규모별 인구 비중 ····· 70
표 2-18. 필리핀 제1도시 규모(메트로 마닐라) ····· 71
표 2-19. 필리핀 제2도시 규모(다바오) ····· 71
표 2-20. 필리핀의 도시 종주성 ····· 72
표 2-21. 인도네시아 5개 주요도시 사업환경 부문별 순위(2012년) ····· 76
표 2-22. 필리핀 주요도시의 사업환경 평가 부문별 순위(2011년) ····· 77
표 2-23. 동남아 주요국의 도시화 특성 요약 ····· 78

표 3-1. 실증분석을 위한 변수 상세 내용 ····· 93
표 3-2. 추정 시 활용된 변수의 기초통계량 요약 ····· 94
표 3-3. 모델 I을 활용한 도시화율(u)과 경제성장(y) 간 추정결과 ····· 95
표 3-4. 모델 II를 활용한 도시화율과 경제성장 간 추정결과 ····· 96
표 3-5. 도시화율 및 일인당 국민소득의 임계값 ····· 100
표 3-6. 도시화율 임계값과 실제 도시화율 비교 ····· 100
표 3-7. 일인당 국민소득 임계값과 실제 일인당 국민소득 비교 ····· 101
표 4-1. 필리핀의 토지수용 관련 주요 법률 ····· 116
표 4-2. 인도네시아의 도시인프라 현황 ····· 122
표 4-3. SWOT 분석을 통해 본 인도네시아 인프라 현황과 전망 ····· 122
표 4-4. 인도네시아의 건설인프라 전망 ····· 123
표 4-5. 인도네시아의 도로인프라 현황 ····· 124
표 4-6. 동남아시아 주요국의 도로인프라 현황(2014년) ····· 124
표 4-7. 인도네시아의 철도인프라 현황 ····· 126
표 4-8. 베트남의 도시인프라 현황 ····· 127
표 4-9. SWOT 분석을 통해 본 베트남 도시인프라 현황과 전망 ····· 128
표 4-10. 베트남의 연도별 건설산업 성장 추이 ····· 129
표 4-11. 베트남의 도로인프라 개요 ····· 130
표 4-12. 베트남의 철도인프라 개요 ····· 131
표 4-13. 필리핀의 도시인프라 현황 ····· 133
표 4-14. 필리핀의 건설업 성장 추이(2013~20년) ····· 134
표 4-15. 필리핀의 기초 도시인프라 투자 수요(2008년 불변가격 기준) ····· 134
표 4-16. SWOT 분석을 통해 본 필리핀 인프라 현황과 전망 ····· 135
표 4-17. 필리핀의 도로인프라 현황 ····· 136
표 4-18. 필리핀의 철도인프라 현황 ····· 137
표 4-19. 인도네시아의 도시화 관련 정책 ····· 140
표 4-20. 베트남의 도시개발 계획 및 정책추진 체계 ····· 147

표 4-21. ‘2009~2016년 주택 및 도시개발 프레임워크’의 부문별 세부 목표 ·· 155
표 5-1. ‘2015~2022년 GMS 도시개발 전략’의 주요 내용 ····· 175
표 5-2. 아세안의 물리적 연계성 강화를 위한 7대 전략 ····· 176
표 5-3. 아시아 지역수준 인프라 관련 개발재원 ····· 177
표 5-4. 동남아 관련 인프라 이니셔티브 비교 ····· 178

그림 차례

그림 1-1. 연구체계 ····· 29
그림 2-1. 동남아 도시면적비율(2000년) ····· 40
그림 2-2. 동남아 도시면적비율(2010년) ····· 41
그림 2-3. 동남아 도시화율(2000년) ····· 42
그림 2-4. 동남아 도시화율(2013년) ····· 42
그림 2-5. 동남아 도시인구밀도(2000년) ····· 43
그림 2-6. 동남아 도시인구밀도(2013년) ····· 44
그림 2-7. 동남아 도시면적비율 및 도시인구밀도 분포도(2000년) ····· 45
그림 2-8. 동남아 도시면적비율 및 도시인구밀도 분포도(2010년) ····· 45
그림 2-9. 동남아 도시화율 및 도시인구밀도 분포도(2000년) ····· 47
그림 2-10. 동남아 도시화율 및 도시인구밀도 분포도(2013년) ····· 48
그림 2-11. 최대도시 집중도 ····· 53
그림 2-12. 상위 3개 도시 집중도 ····· 54
그림 2-13. 1위 도시 종주성 ····· 55
그림 2-14. 인도네시아의 도시인구 및 도시화율 장기 전망 ····· 62
그림 2-15. 베트남의 도시인구 및 도시화율 장기 전망 ····· 68
그림 2-16. 필리핀의 도시인구 및 도시화율 장기 전망 ····· 72
그림 2-17. 도시화와 일인당 GDP 추이 비교 ····· 74
그림 2-18. 동남아 도시화와 제조업 비중 추이(1960~2010년) ····· 75
그림 4-1. 동남아 부문별 인프라 수요(2014~30년) ····· 120
그림 4-2. 동남아 주요국 고정투자 추이 ····· 120
그림 4-3. 동남아 주요국 교통인프라 PPP 추이 ····· 121
그림 4-4. 인도네시아 공간계획체계 ····· 139
그림 4-5. 회랑별 위치 및 산업개발 육성분야 ····· 141

그림 4-6. 베트남의 공간정책(Spatial plan) 체계 개요 ····· 146
그림 4-7. 베트남의 SEDP 2011~15년 주요 목표 및 개요 ····· 148
그림 4-8. 2011~16년 필리핀 개발계획의 주요 내용 ····· 157

부록표 차례

부록표 1-1. SDGs 17개 지속가능발전 목표 ····· 194
부록표 2-1. 자카르타 산업구조(2007~13년) ····· 195
부록표 2-2. 자카르타 산업별 고용(2014년) ····· 196
부록표 2-3. 베트남 호치민 시의 경제구조(2000~10년) ····· 197
부록표 2-4. 베트남 호치민 시의 산업별 고용구조(2000~10년) ····· 197
부록표 2-5. 메트로 마닐라 산업구조 ····· 198
부록표 2-6. 메트로 마닐라 산업별 고용 ····· 199

글상자 차례

글상자 2-1. 동남아 도시화 속도 ····· 52
글상자 그림 2-1. 동남아 도시화 속도 추이, 1950~2015년 ····· 52
글상자 표 2-1. 동남아 주요국 정점 도시성장률과 해당 연도 도시화율 ····· 52
글상자 4-1. 인도네시아 바탕 석탄 화력발전소 건설 지연 ····· 112
글상자 4-2. 중국의 토지 공급체계 ····· 114
글상자 표 4-1. 중국의 건설용 토지공급 절차 ····· 114
글상자 4-3. 토지수용에 따른 주민이주 문제: 남부마닐라 통근철도사업 사례 ·· 118
글상자 4-4. 동남아 주요국·한국·중국의 인프라 및 물류 경쟁력 ····· 138
글상자 표 4-4. 동남아 주요국·한국·중국의 인프라 및 물류경쟁력 순위(2014년) ·· 138
글상자 5-1. 한국기업의 해외도시개발 지원정책과의 연계성 ····· 170

제1장 서론

1. 연구의 목적
2. 선행연구
3. 연구의 방법 및 구성

1. 연구의 목적

2015년 현재 전 세계 인구 70억 명 중 40억 명이 도시에 거주하고 있으며, 동남아의 경우 도시인구는 약 2억 7,000만 명으로 그 도시화율은 47.6%로 세계평균 54%에 못 미치는 수준이다.[1] 현재의 도시화 수준은 낮은 편이지만, 동남아가 경제적으로 역동적인 지역이고 최근 견고한 경제성장을 보이고 있는 만큼 향후 도시화 잠재성은 크다. 동남아는 2020년 도시인구가 농촌인구를 추월할 것으로 예상되며 2050년경 도시화율 65%에 도달할 것으로 보인다.[2]

도시화는 인구와 시설의 집중으로 산업생산을 위한 노동력의 공급, 생산과 소비 부문에서 규모의 경제, 기업의 군집으로 인한 집적경제(economies of agglomeration), 지식의 이전과 혁신 등을 통해 경제성장의 원동력으로 작용할 수 있다. 물론 도시화는 인구과밀화로 인해 지가상승, 교통혼잡, 환경오염 등의 부정적인 외부효과, 즉 집적불경제(diseconomies of agglomeration) 역시 발생시킨다. 도시화의 경제적 효용은 이러한 집적경제와 집적불경제가 종합적으로 작용하여 나타나는 결과라고 할 수 있다.

최근 동남아를 포함하여 개발도상국에 대한 정책논의는 도시화의 부정적 영향을 강조하는 경향이 있다. 개발도상국에서 급속한 인구 증가로 인구 천만 이상의 메가도시가 출현하면서 공해와 교통체증, 슬럼, 도시빈곤

1) 통계 자료: United Nations Population Division(2014), “World Urbanization Prospects: The 2014 Revision,” http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

2) 통계 자료: United Nations Population Division(2014), “World Urbanization Prospects: The 2014 Revision,” http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

등의 문제가 심각해지는 상황이 강조되었고 개도국 정부와 국제기구들은 대도시에 대한 성장제한, 도농이주 제한, 신도시 건설, 특별경제구역과 같은 새로운 성장지역 건설 등의 정책을 모색하고 있다(World Bank 2012, p. 42). 그러나 경제활동의 집중을 일방적으로 억제하기보다는 실제로 개별국가의 맥락에서 도시화가 경제성장과 맺는 관계에 대한 이해를 바탕으로 도시화가 경제성장에 보다 기여할 수 있는 방향으로 정책을 이끌어 가는 것이 필요하다.

이 연구에서는 이러한 문제의식을 출발점으로 동남아 도시화의 현황을 살펴보고 이 지역에서 도시화와 경제성장의 관계를 분석한다. 집적경제와 집적불경제를 분석틀에서 동등하게 취급하기보다는 집적경제를 경제성장 원동력으로 보고 동남아에서 도시화가 경제성장에 기여할 수 있도록 촉진하거나 해결해야 될 문제들이 무엇인지, 그리고 한국이 동남아와 경제협력에 있어 이러한 현안들을 어떻게 협력의제로 추구할 수 있을지 연구해보고자 한다. 도시발전이 2016년부터 시작되는 유엔 지속가능발전 목표(SDGs: Sustainable Development Goals) 17개 목표 중 하나라는 점에서도 향후 한국-동남아 협력에 있어 도시화는 새롭게 주목하여 다룰 만한 의제가 될 수 있다.[3)]

3) 2015년 9월 제70차 유엔총회에서 2016년부터 2030년까지의 새로운 의제로 17개의 지속가능발전 목표(SDGs: Sustainable Development Goals)가 채택되었다. SDGs는 사회 및 경제적 성장과 더불어 환경적 측면을 고려하고, 목표간 연계성 강화를 강조하고 있는데, 17개 목표 중 11번 목표로 지속가능한 도시발전이 설정되었다(권 율 외 2015, p. 3, 부록표 1-1).

2. 선행연구

경제성장의 동력으로서 동남아 도시화를 주제로 최근 10여 년간 국내에서 수행된 정책연구나 학술연구는 거의 찾아보기 어렵다. 도시화와 경제성장의 관계에 대한 학술적 연구들은 2장에서 별도로 검토하고 여기서는 정책보고서를 중심으로 검토한다.

최근에 진행된 동남아 도시화에 대한 연구로 싱가포르 동남아연구소(ISEAS: Institute of Southeast Asian Studies)가 2012년 발간한 보고서(Yap and Thuzar 2012)를 우선 들 수 있다. 이 보고서는 동남아 국가의 상이한 발전단계와 사회문화적 차이 때문에 동남아 도시화 전략은 국가마다 다를 수밖에 없음을 전제하면서도 아세안(ASEAN: Association of Southeast Asian Nations) 통합의 맥락에서 도시화 과제를 분석해보고자 하였다. 보고서의 세부 주제는 도시화와 관련된 경제성장, 포용적 성장(inclusive growth), 환경, 도시거버넌스, 그리고 아세안 통합 등 포괄적이다. 특히 ISEAS는 동남아 도시가 경제성장의 동력으로서 기능하기 위해서는 글로벌 수준의 경쟁력이 필요하며, 이를 위해 도시의 인프라 개발과 연구개발 촉진, 무역원활화가 중요하고, 특히 도시인프라 개발을 위해 민관협력(public private partnership)을 활용할 것을 제안하였다. 이를 위해 ISEAS는 아세안 국가간의 경험을 공유하고 도시화 문제에 있어 아세안의 통합적 접근을 강조하였다.

McKinsey Global Institute(2014)는 동남아 도시화에 따른 경제적 기회에 관한 보고서에서 향후 동남아의 경제성장에는 현재의 대도시보다 중소규모 도시의 역할이 중요할 것이며, 도시화로 2030년까지 소비계층

이 현재보다 두 배로 증가할 것이고 도시화에 따라 동남아 전체적으로 도시 인프라와 주택 건설에 약 70억 달러의 투자가 필요할 것이라고 전망했다. 이 보고서는 정부에는 도시화에 따른 과밀화 문제를 해결하기 위해 공공주택프로그램 확립과 도시정책에서의 투명성 확보, 기후변화에 대한 대비, ICT의 적극적 활용과 민간자본 유치를 제언했고, 기업에는 도시별로 소득단계에 따른 시장 변화에 주목하고 이에 대응할 것을 제언했다.

개별국가 차원에서 World Bank(2012)가 인도네시아 도시화와 경제발전을 최근에 분석하면서, 자카르타 등 대도시 생산성은 절대 수준으로는 중소도시보다 높기는 하지만 최근 정체상태에 있으며 대도시 중심지(core)의 인구밀도는 오히려 감소하고 있어 인도네시아 도시들이 이른 탈도시화(premature deurbanization)로 집적경제의 이점을 충분히 누리지 못한다고 지적하였다. 이 보고서는 급속한 도시화가 진행되고 있다는 일반적 인상과 달리 인도네시아 도시화는 그 발전단계에 비해 도시화 속도가 느리고 수직적 집적보다는 수평적 저밀도 확산(low-density sprawl)이 진행되고 있다고 지적하였다(World Bank 2012, pp. 70-72).

이러한 선행연구들은 동남아 각국의 도시화 현황에 대한 일관된 비교분석보다는 도시화의 높은 잠재성을 강조하는 데 그치거나 심도 있는 분석을 제시하는 경우 한 국가에 제한되는 한계를 가지고 있다. 이와 달리 이 보고서는 동남아 전체에서 도시화를 도시면적, 도시인구비중, 도시인구밀도, 도시집중도 등의 여러 지표를 이용하여 일관된 분석을 시도하며, 이를 도시화가 경제성장에 미치는 영향과 함께 분석하여 동남아 도시화에 대한 종합적 이해를 돕고자 한다.

3. 연구의 방법 및 구성

이 보고서에서는 도시화 관련 각종 통계에 대한 기술적 통계량 분석, 도시화와 경제성장 간 실증분석, 도시개발 및 도시계획 관련 정책분석, 현지조사를 통한 도시개발정책 담당자와의 인터뷰 등 다양한 방법을 이용한다. 특히 동남아 10개국에 대한 전반적 분석을 시도한 후 도시화가 한창 진행 중이고, 향후 도시화 성장 잠재력이 크며, 한국의 중요한 경제협력국인 인도네시아, 베트남, 필리핀 세 국가를 동남아 '주요국'으로 선정하고 집중적으로 다룬다. 동남아시아의 도시화는 국가별로 편차가 크다. 도시국가인 싱가포르와 인구 40만의 소국 브루나이를 제외하고, 말레이시아의 도시화율은 75%인 데 반해 캄보디아는 20%에 불과하고, 인도네시아나 필리핀, 태국 모두 도시화율은 50% 초반에 머물러 있다.[4] 또한 자카르타, 방콕, 마닐라와 같이 인구 1,000만 이상의 거대도시지역(mega urban region)도 있는 국가도 있지만, 라오스의 경우 최대도시 비엔티안은 인구가 100만 명에 불과하다.[5] 이는 동남아 국가의 경제적 발전 정도의 편차 이외에도 국가마다 역사적으로 다르게 형성된 정치시스템 및 사회적 상이성을 반영한다. 이러한 점에서 동남아 도시화의 전체적 공통점을 파악하는 것도 중요하지만 국가별로 도시화의 특성을 분석하는 작업도 매우 중요하다.

---

4) 통계자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

5) 통계자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

가. 도시의 정의

도시화는 통상적으로 전체 인구 중 도시에 거주하는 인구의 비중이 늘어나는 현상을 지칭하며, 도시화 개념의 핵심은 도시의 개념이라고 할 수 있다. 그러나 도시에 대한 명확하고 보편적인 정의는 사실상 존재하지 않으며, 국가마다 정의가 상당히 다른 것이 현실이다. 각국마다 도시의 정의를 인구규모, 인구밀도, 산업구조, 편의시설 존재, 행정구역 등을 임의로 혼합하여 설정하고 있다.[6] 이 보고서의 대상인 동남아도 도시의 정의가

표 1-1. 동남아 각국의 도시 정의

	정의
브루나이	도시적 사회경제 특성을 가진 지역
캄보디아	제곱킬로미터당 200명의 인구밀도, 50% 미만의 남성 농업종사자, 총인구 2,000명 초과 중 하나라도 기준에 충족되는 지역
인도네시아	시 혹은 군청이 소재하는 도시, 지방자치지역 및 도시적 특성을 지닌 지역
라오스	도로, 전기, 시장, 수도시설과 같은 도시적 특성을 지닌 인구 600명 이상 혹은 100가구 이상의 지역과 그 주변 지역
말레이시아	1만 명 이상의 인구를 가진 시가지를 둔 관보에 고시된 지역. 시가지는 관보지역에 인접한 곳으로, 10세 이상 인구의 60%가 비농업 활동에 종사하고 있으며 현대식 화장실이 있는 지역
미얀마	-
필리핀	제곱킬로미터당 1,000명 이상 인구의 시 및 지방자치구역, 행정중심지, 2,000명 인구 이상의 지역, 1,000명 인구 이상 혹은 행정중심지 인근 지역, 제곱킬로미터당 500명 이상의 인구 밀도를 가진 모든 시 및 지방자치구역, 2,500명 이상의 행정중심지
싱가포르	-
태국	지방자치단체
베트남	거주자 4,000명 이상의 지역
한국	도시형태를 갖춘 인구 5만 이상의 지역

주: 국가별 인구총조사상의 기준.
자료: United Nations Population Division(2014), 온라인 통계자료, pp. 101-119(검색일: 2015. 7. 3).

6) 한국의 경우 지방자치법 제7조 및 같은 법 시행령 제7조에서 도시형태를 갖춘 인구 5만 이상의 지역에 시를 설치할 수 있다고 되어 있으며 그 구성요건으로 ① 해당 지역의 시가지를 구성하는 지역 안에 거주하는 인구의 비율이 전체 인구의 60퍼센트 이상일 것 ② 해당 지역의 상업·공업, 그 밖의 도시적 산업에 종사하는 가구의 비율이 전체 가구의 60퍼센트 이상일 것 ③ 1인당 지방세 납세액, 인구밀도 및 인구증가 경향이 행정자치부령으로 정하는 기준 이상일 것을 규정하고 있다. 여기에 도농복합형태의 시라는 예외도 인정하고 있다.

나라마다 다르며 일관성을 찾기 어렵다(표 1-1 참고). 도시의 정의는 이처럼 모호하고 국가마다 다를 뿐 아니라 대개의 경우 행정구역상의 개념이어서 정책목적이나 연구목적에 따라 토지이용과 인구밀도, 통근거리 등을 고려하여 도시화지역을 별도로 설정하여 이용하기도 한다.

나. 동남아 도시화 데이터

위에서 논의한 도시 정의의 문제점으로 인해 도시화 데이터를 이용하여 수행하는 국가간 분석 역시 한계가 있을 수밖에 없다. 최대한 데이터의 일관성을 위해 국가간 비교는 UNPD(United Nations Population Division)나 ASEAN 사무국 등이 집계하여 일괄적으로 제공하는 데이터베이스를 이용하고 개별국가 통계청 등이 제공하는 도시화 및 도시 관련 통계는 국가별 분석 등에 사용하기로 한다. 이 보고서에서 도시화 관련 데이터는 크게 두 자료원을 이용하는데, 먼저 UNPD가 5년마다 발표하는 도시화 관련 데이터를 사용한다. UNPD 데이터는 1950년부터 5년 주기로 집계되며 2015년을 포함하여 2050년까지의 전망치까지 함께 제공된다. 또한 기초적인 도시인구 및 비중 이외에도 도시집중(urban agglomeration) 관련 도시별 데이터도 제공되고 있다.[7] 둘째 자료원은 ASEAN 사무국이 제공하는 아세안 통계DB이다.[8] 이 DB의 경우 연간데이터가 존재하나 2000년 이후의 통계만 제공된다. 후발개도국인 베트남, 미얀마,

7) United Nations Population Division(2014), “World Urbanization Prospects: The 2014 Revision,” http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

8) ASEAN Statistical Yearbooks, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

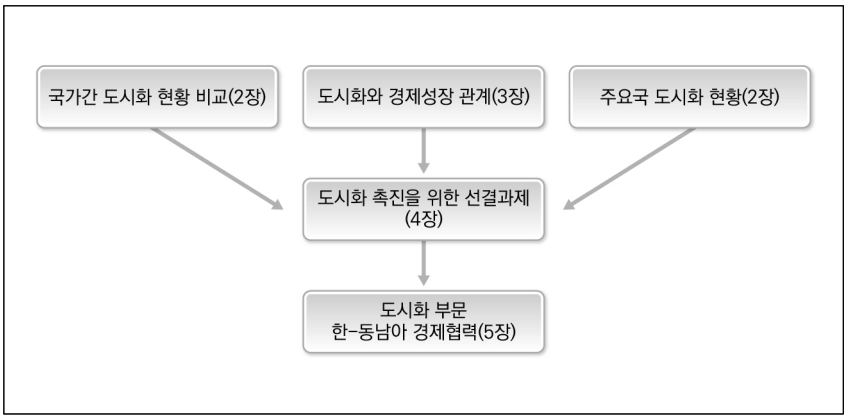
캄보디아, 라오스는 2000년 이전 데이터가 존재하지 않거나 존재한다고 해도 그 신뢰도가 매우 낮다. 이러한 이유로 3장에서 시도하는 실증분석에서는 ASEAN 사무국이 집계하여 제공하는 2000~13년 연간통계를 이용한다.

다. 연구의 구성

이 연구는 동남아 국가간 도시화 현황 비교, 주요국 3국의 도시화 분석, 도시화와 경제성장에 대한 실증분석의 결과 동남아 국가의 도시화가 경제성장에 긍정적 영향을 미치고 있으나 아직 도시화 수준이 낮다는 점을 고려하여 동남아에서 도시화를 촉진하기 위해 먼저 해결해야 할 선결과제를 중심으로 한-동남아 경제협력의 방향을 모색하고자 한다(그림 1-1).

연구의 구성을 보면 먼저 2장에서는 지역적 수준에서 동남아의 전반적인 도시화 현황을 검토한다. 먼저 동남아 지역전체를 대상으로 도시면적,

그림 1-1. 연구체계



자료: 저자 작성.

도시인구비중, 도시인구밀도 등 도시화 관련 지표를 비교하고, 이어 주요 연구대상국으로 선정한 인도네시아, 베트남, 필리핀 3개국에 대해 도시화 추이와 주요 도시, 도시화 전망, 도시종주성(urban primacy) 등을 기술적 통계를 중심으로 검토한다. 이어 3장에서 본격적으로 동남아의 도시화와 경제성장에 대한 실증분석을 수행한다. 4장에서는 동남아 도시화의 진전과 경제성장효과의 제고를 위해 해결해야 할 주요 선결과제들을 살펴본다. 도시화와 경제성장의 고리로 도시생산성을 설정하고 이에 영향을 줄 수 있는 세 가지 요인으로 토지공급, 도시인프라, 도시관련 정책을 주요국을 중심으로 분석한다. 5장에서는 이러한 본문의 내용을 바탕으로 한국과 동남아 경제협력의 협력방향을 제안한다.

제2장 동남아 도시화 현황과 특성

1. 도시화 현황과 특성
2. 주요국별 도시화 현황과 특성
3. 도시생산성
4. 소결

1. 도시화 현황과 특성

가. 도시면적, 도시화 및 도시인구밀도

동남아시아는 세계에서 도시화가 빠르게 진행되고 있는 지역 중 하나로 지난 20~30년 동안 급격한 산업화, 공업화와 함께 도시화도 빠르게 진행되어 왔다. 전체인구 대비 도시인구 비율을 의미하는 도시화율은 지난 1980년대 20%대에서 2013년 50%대 수준으로 급증하였으며, 2050년경이 되면 동남아 인구는 2억 명 이상 증가할 것으로 예측되는데 이 중 70% 이상이 도시인구의 증가에서 비롯될 것으로 예상된다(Schneider *et al*. 2015).

먼저 본 절에서는 급속히 진행되고 있는 동남아시아 개별 국가의 도시화 현상을 도시면적, 도시화 및 도시인구밀도에서 연간 데이터 확보가 가능한 2000~13년(도시면적은 2000~10년) 기간의 도시면적(urban land) 확대와 도시인구(urban population) 증가라는 두 가지 측면에서 분석하고 이를 통하여 동남아시아 도시화의 현황 및 향후 예상되는 도시화의 구도와 그 의미에 대해서도 살펴보고자 한다.

[표 2-1]에서 볼 수 있듯이 동남아시아의 경우 2000~10년 약 10여 년 동안 도시면적은 3만 1,130.1km^{2}에서 3만 5,785.4km^{2}로 약 4,655.3km^2 (15.0%) 증가하였는데, 이는 서울 면적(605.2km^2)의 약 7.7배에 달하는 크기이다. 또한 동남아 도시인구는 2000년 1억 6,560만 명에서 2010년 2억 9,210만 명으로 약 76.4% 급증한 것으로 나타났다. 도시화율의 경우도 31.9%에서 45.9%로 10여 년 동안 약 14.0%p 증가하였다. 특히 도시면적의 증가율에 비해 도시인구의 증가율이 더 크다는 것은 그만큼 도시인구의

표 2-1. 도시면적을 통해 본 동남아 도시화 관련 지표						
국가	국토면적(A), km^2	도시면적(B), km^2		도시면적비율(B/A), %		도시면적 연평균증가율 %
		2000	2010	2000	2010	
인도네시아	1,890,972.7	12,635.5	13,921.9	0.67	0.74	1.0
태국	514,093.0	4,616.1	5,365.6	0.90	1.04	1.5
말레이시아	329,424.2	4,644.3	5,364.4	1.41	1.63	1.5
필리핀	295,987.7	2,332.9	2,907.9	0.79	0.98	2.2
싱가포르	755.4	337.3	403.5	44.65	53.42	1.8
브루나이	528.5	144.4	180.3	27.32	34.12	2.0
ASEAN6	**3,031,761.5**	**24,710.5**	**28,143.6**	**0.82**	**0.93**	**1.3**
미얀마	670,746.8	1,838.4	2,030.1	0.27	0.30	1.0
베트남	328,385.3	4,200.9	5,098.2	1.28	1.55	2.0
라오스	229,878.0	162.0	222.6	0.07	0.10	3.2
캄보디아	181,354.0	218.3	290.9	0.12	0.16	2.9
CLMV	**1,410,364.1**	**6,419.6**	**7,641.8**	**0.46**	**0.54**	**1.8**
동남아시아	**4,442,125.6**	**31,130.1**	**35,785.4**	**0.70**	**0.81**	**1.4**
중국	9,453,309.3	98,819.4	126,661.1	1.05	1.34	2.5
한국	100,229.2	2,835.9	3,232.4	2.83	3.23	1.3

자료: Global Administrative Areas(GADM), www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

집중 또는 도시의 과밀화가 가속화되고 있음을 의미한다. 도시인구의 과밀화는 ASEAN6 및 CLMV 대부분의 동남아시아 국가 가운데서 나타나고 있는데 이는 오히려 총 인구증가의 정체 및 감소에 따라 도시화율이 감소되고 있는 미국, 유럽, 일본 등의 선진국과 대조되는 것이다.[9] 따라서 동남아시아 도시화는 과밀화를 통제하거나 억제하는 것보다는 경제적 효율성을 극대화하는 동시에 환경, 용수, 보건, 안전, 빈부격차 등의 문제와 같은 도시화로 인한

9) 일반적으로 동남아시아에 대한 분석의 경우 동남아시아 국가의 경제적 격차와 경제발전 단계의 상이성 등으로 인해 선발국인 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이 6개 국가를 ASEAN6로, 후발국인 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 4개국을 CLMV로 나누어 분석하는 경우가 많다.

비용 또는 부작용을 효과적으로 줄이는 것이 보다 현실적이고 중요한 정책적 과제가 된다고 할 수 있다.

[표 2-1]은 동남아시아 및 중국, 한국의 2000년과 2010년의 전체면적, 도시면적, 도시면적비율(전체면적 대비 도시면적 비율), 도시면적의 연평균증가율을 나타낸 것이다.[10] 먼저 동남아시아 전체적 차원에서 살펴보면 도시면적의 경우 위에서 언급한 바와 같이 2000년 3만 1,130.1km^{2}에서 2010년 3만 5,785.4km^{2}로 4,655.3km^2 확장되었는데, 연평균증가율은 1.4%이다. 도시면적비율도 0.70%에서 0.81%로 증가하였다. 동남아시아 국가 중 ASEAN6의 경우 2000년 2만 4,710.5km^{2}에서 2만 8,143.6km^{2}로 3,433.1km^2 확장되었는데, 연평균증가율로는 1.3%이다. 6개국 도시면적비율은 0.82%에서 0.93%로 증가하였다. CLMV의 경우 2000년 6,419.6km^{2}에서 7,641.8km^{2}로 1,222.2km^2 확장되었는데, 연평균증가율은 1.8%로 ASEAN6에 비해 높은 증가율을 기록하였다. 도시면적비율은 0.46%에서 0.54%로 증가하였지만 ASEAN6에 비해서는 아직 낮은 수준을 보이고 있다.

위에서 살펴본 동남아 도시면적 관련 통계를 중국과 한국에 비교해 보면 도시면적비율의 경우 한국(2000년 2.83%, 2010년 3.23%)에 비해서는 현저히 낮고, 중국(2000년 1.05%, 2010년 1.34%)에 비해서도 낮은 수준임을 알 수 있다. 도시면적 연평균증가율의 경우 한국(1.3%)에 비해 약간

10) 동남아시아 도시화 수준에 대한 상대적인 비교분석을 위해 도시화가 상당 수준 앞서 있는 한국과 동남아시아의 도시화 수준과 비슷하다고 할 수 있는 중국의 경우도 같이 살펴볼 필요가 있다. 도시의 기준은 각 국가마다 다를 수 있으나 본 논문에서는 통일된 기준을 위해 국토면적 및 도시면적 관련 데이터 자료로 많이 활용되고 있는 GADM(Global Administrative Areas, www.gadm.org)의 기준을 따른다. 이에 의하면 도시는 인구 10만 명 이상의 행정단위로 정의된다.

높은 수준을 나타내고 있지만 중국(2.5%)에 비해서는 낮다. 도시면적을 기준으로 할 때 동남아 도시화 속도는 지난 십수 년 동안 10% 이상의 급격한 경제성장 및 도시화가 진행되어 온 중국에 비해서는 느리지만, 고도성장기가 지나 도시화가 안정화 또는 정체되고 있는 한국에 비해서는 빠른 것으로 보인다. 이는 동남아 도시화가 한국과 중국의 중간 단계에 위치하고 앞으로 동남아 산업화와 더불어 경제성장이 가속화될 경우 도시면적의 증가도 더욱 빠르게 증가할 수 있음을 시사한다.

한편 동남아시아 개별 국가 차원에서 살펴보면 ASEAN6 중에서는 말레이시아가 도시면적비율이 2010년 1.63%로 국토면적 자체가 작은 싱가포르와 브루나이를 제외하면 가장 높은 수준을 보인다. 이에 반해 인도네시아는 0.74%로 가장 낮은 수준을 기록하였다. 하지만 도시면적 연평균증가율의 경우 필리핀이 2.2.%로 가장 높고 인도네시아가 1.0%로 가장 낮은 수준을 나타냈다. CLMV의 경우에는 베트남의 도시면적 비율이 2010년 1.55%로 가장 높은 수준을 보였고 다음으로 미얀마(0.30%), 캄보디아(0.16%), 라오스(0.10%) 순으로 나타났다. 도시면적 연평균증가율의 경우 라오스가 3.2%로 가장 높고 다음으로 캄보디아가 2.9%, 베트남 2.0%, 미얀마 1.0% 순으로 나타났다. 이렇게 볼 때 동남아시아 국가 중 도시면적비율이 낮은 필리핀, 캄보디아, 라오스 등에서 도시면적이 빠르게 증가하고 있음을 알 수 있다.

한편 [표 2-2]는 2000년과 2014년의 총인구, 도시인구, 도시화율(총인구 대비 도시인구 비율), 총인구 및 도시인구의 연평균증가율을 나타낸 것이다. 먼저 동남아시아 전체차원에서 살펴보면 도시인구의 경우 2000년 1억 6,560만 명에서 2013년 2억 9,210만 명으로 약 1억 2,650만 명

표 2-2. 도시화율을 통해 본 동남아 도시화 관련 지표

국가	총인구(C), 백만 명		도시인구(D), 백만 명		도시화율(D/C), %		총인구 연평균증가율, %	도시인구 연평균증가율, %
	2000	2013	2000	2013	2000	2013		
인도네시아	206.3	253.6	83.5	132.4	40.5	52.2	1.6	3.6
태국	61.9	67.7	15.5	23.6	25.0	34.9	0.7	3.3
말레이시아	23.3	30.1	11.6	22.3	49.8	74.0	2.0	5.2
필리핀	76.8	107.7	19.4	53.2	25.3	49.4	2.6	8.1
싱가포르	4.1	5.6	2.54	5.6	62.0	100.0	2.4	6.3
브루나이	0.3	0.4	0.16	0.3	53.3	76.7	2.2	5.0
ASEAN6	**327.7**	**465.1**	**132.7**	**237.4**	**35.6**	**51.0**	**2.7**	**4.6**
미얀마	50.1	55.7	8.45	18.8	16.9	33.8	0.8	6.3
베트남	77.6	93.4	22.9	30.2	29.5	32.3	1.4	2.2
라오스	5.4	6.8	0.3	2.5	5.6	36.4	1.8	17.7
캄보디아	12.7	15.5	1.2	3.2	9.4	20.4	1.5	7.8
CLMV	**145.8**	**171.4**	**32.9**	**54.7**	**22.5**	**31.9**	**1.3**	**4.0**
동남아시아	**518.5**	**636.5**	**165.6**	**292.1**	**31.9**	**45.9**	**1.6**	**4.5**
중국	1,267.4	1,355.7	453.3	719.9	35.8	53.1	0.5	3.6
한국	47.0	49.0	29.0	41.0	61.7	83.7	0.3	2.7
세계	6,118.1	7,174.6	2,875.5	3,802.5	47.0	53.0	1.2	2.2

자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

증가하였고 연평균증가율은 4.5%이다. 이는 총인구 연평균증가율인 1.6%에 비해 상당히 높은 수준이다. 도시화율의 경우 31.9%에서 45.9%로 14.0%p 증가하였다. ASEAN6의 경우 도시인구가 2000년 1억 3,270만 명에서 2013년 2억 3,740만 명으로 1억 470만 명 증가하였고 연평균 증가율은 4.6%로 총인구 연평균증가율인 2.7%에 비해 높은 수준이다. ASEAN6의 도시화율도 35.6%에서 51.0%로 15.4%p 증가하였다. CLMV의 경우 도시인구가 2000년 3,290만 명에서 2013년 5,470만 명으로 증가

하였고 연평균증가율로는 4.0%로 총인구의 연평균증가율인 1.3%에 비해 상당히 높은 증가세를 보이고 있다. 하지만 ASEAN6에 비해서는 약간 낮은 수준인 것으로 나타났다.

위에서 살펴본 동남아 도시인구 통계를 중국, 한국 및 세계와 비교해 보면 2013년 기준 도시화율(45.9%)의 경우 한국(83.7%)에 비해서는 현저히 낮고 중국(53.1%) 및 세계(53.0%)에 비해서도 낮은 수준임을 알 수 있다. 하지만 도시인구의 연평균증가율(4.5%)의 경우에는 중국 3.6%, 한국 2.7%, 세계 2.2%에 비해 높은 수준으로 도시인구가 빠르게 증가하고 있다. 다시 말해 도시인구를 기준으로 할 때 도시화율은 상대적으로 아직 낮은 수준이지만 도시인구의 증가속도는 상당히 빠르다는 것을 알 수 있다. 이는 향후 동남아 도시화가 본격적으로 진행될 경우 도시인구의 규모가 더욱 빠르게 증가할 수 있음을 의미한다.

한편 동남아시아 개별 국가 차원에서 살펴보면 ASEAN6 중에서는 말레이시아가 도시화율이 74.0%로 국토면적 자체가 작은 싱가포르와 브루나이를 제외하면 가장 높은 수준을 보인다. 그 다음으로 인도네시아 52.2%, 필리핀 49.4%를 기록하였고 태국이 34.9%로 가장 낮은 수준을 기록하였다. 하지만 도시인구의 연평균증가율의 경우 필리핀이 8.1%로 가장 높고 말레이시아 5.2%, 인도네시아 3.6%, 태국은 3.3%로 가장 낮은 수준을 나타냈다. 그러므로 ASEAN6의 경우 싱가포르와 브루나이를 제외하면 말레이시아, 필리핀의 도시화 수준 및 속도가 가장 높고 빠른 반면 태국은 도시화가 가장 느린 것으로 나타났다. CLMV의 경우에는 라오스의 도시화율이 36.4%로 가장 높고 다음으로 미얀마(33.8%), 베트남(32.3%), 캄보디아(20.4%) 순으로 나타났다. 도시인구 연평균증가율의

경우 라오스가 17.7%로 가장 높고 캄보디아가 7.8%, 미얀마 6.3%, 베트남 2.2%의 순으로 나타났다. 이렇게 볼 때 CLMV중에서는 라오스와 캄보디아에서 도시화가 빠르게 진행되고 있다고 할 수 있다.

한편 [표 2-1]과 [표 2-2]의 도시화 관련 데이터를 활용하여 2000년과 2013년의 도시면적 1km^{2}당 인구수를 구할 수 있다. [표 2-3]은 도시면적 1km^{2}당 인구수(도시인구밀도) 및 그 연평균증가율을 나타낸 것이다. 도시면적의 경우 2000년 및 2010년 데이터를 가지고 계산한 2000~10년 연평균증가율을 활용하여 2013년의 도시면적을 산출하였다. 도시인구밀도는 도시에 인구가 얼마만큼 과밀화되어 있는지, 다시 말해 도시의 인구밀도 또는 과밀화

표 2-3. 동남아 도시인구밀도

(단위: 도시면적 1km^{2}당 인구수, 명)

국가	2000	2013	연평균증가율, %
인도네시아	6,608	9,238	2.6
태국	3,358	4,204	1.7
말레이시아	2,498	3,981	3.7
필리핀	8,316	17,125	5.7
싱가포르	7,530	13,152	4.4
브루나이	1,108	1,557	2.6
ASEAN6	5,370	8,112	3.2
미얀마	4,596	8,989	5.3
베트남	5,451	5,589	0.2
라오스	1,852	10,210	14.0
캄보디아	5,497	10,093	4.8
CLMV	5,125	6,793	2.2
동남아시아	5,320	7,828	3.0
중국	4,587	5,276	1.1
한국	10,226	12,196	1.4

자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8); GADM, www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

지표로 활용할 수 있다.

우선 동남아시아 전체적 차원에서 살펴보면 도시인구밀도는 2000년 5,320명에서 2013년 7,828명으로 47.1% 증가하였는데, 연평균증가율은 3.0%이다. ASEAN6의 경우 도시인구밀도가 2000년 5,370명에서 2013년 8,112명으로 51.1% 증가하였고 연평균증가율은 3.2%를 기록하였다. CLMV의 경우 도시인구밀도가 2000년 5,125명에서 2013년 6,793명으로 32.5% 증가하였고 연평균증가율은 2.2%를 기록하였다. CLMV의 도시인구밀도는 ASEAN6 평균에 비해서는 낮은 수준이고 그 증가세도 약간 낮은 수준을 보이고 있음을 알 수 있다. 또한 중국 및 한국과 비교해 보면 동남아 도시인구밀도는 2013년 기준 한국의 1만 2,196명에 비해서는 현저히 작지만 중국의 5,276명에 비해서는 높은 수준이다. 동남아 경우 도시면적비율 및 도시화율 등에서는 중국에 비해서는 낮은 수준을 보이고 있는 반면 도시의 과밀화 정도를 나타내는 도시인구밀도의 경우 중국보다 높은 수준을 보인다. 이는 동남아시아의 도시화 단계 및 속도가 중국에 비해서는 뒤떨어지지만 도시화로 인한 인구과밀화의 정도는 중국에 비해 높은 수준임을 의미한다.

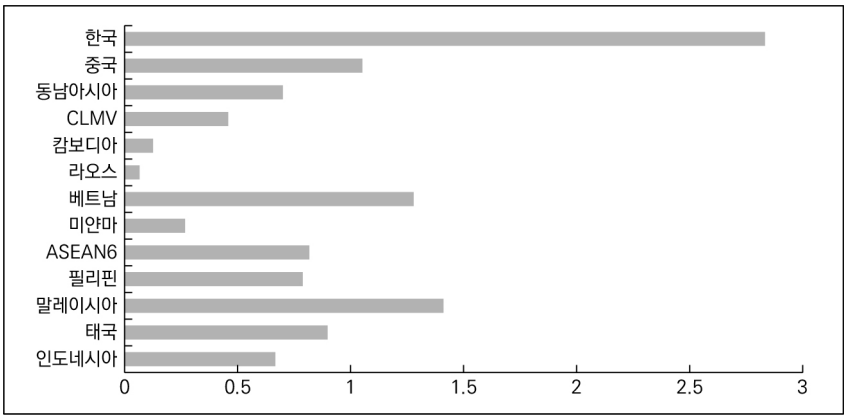
한편 동남아시아 개별국가 차원에서 도시인구밀도를 살펴보면 ASEAN6 중에서는 필리핀과 싱가포르가 각각 1만 7,125명, 1만 3,152명으로 가장 높은 수준을 보이고 다음으로 인도네시아 9,238명, 태국 4,204명, 말레이시아 3,981명, 브루나이 1,557명의 순으로 나타났다. 이렇게 볼 때 도시화가 상당히 빠르게 진행되고 있는 필리핀, 인도네시아의 경우 도시화의 속도가 빠를 뿐만 아니라 도시인구의 과밀화 현상도 동시에 진행되는 것으로 보인다. 도시화율이 높은 말레이시아는 오히려 도시인구밀도가 상대적

으로 낮은 것을 알 수 있는데 이는 말레이시아의 경우 도시화가 어느 정도 진행되었음에도 불구하고 도시인구의 과밀화 현상은 상대적으로 크지 않은 것을 의미한다. CLMV의 경우에는 라오스의 도시인구밀도가 1만 210명으로 가장 높고 그 다음으로 캄보디아(1만 93명), 미얀마(8,989명), 베트남(5,589명) 순으로 나타났다. 도시인구밀도의 연평균증가율 경우에도 라오스가 14.0%로 가장 높고 미얀마가 5.3%, 캄보디아가 4.8%, 베트남 0.2%의 순으로 나타났다. 이렇게 볼 때 CLMV 중에서는 라오스, 캄보디아의 도시과밀화 수준이 가장 높고 베트남은 상당히 낮은 것을 알 수 있다.

다음으로 [그림 2-1~2-6]은 동남아시아 국가의 도시화 현황을 종합적으로 알아보기 위해 2000년, 2013년 기준 도시면적비율, 도시화율, 도시인구밀도 등을 그래프로 나타낸 것이다. 먼저 [그림 2-1]과 [그림 2-2]는 2000년, 2010년 도시면적비율을 나타낸 것이다. 동남아시아 전체 도시면

그림 2-1. 동남아 도시면적비율(2000년)

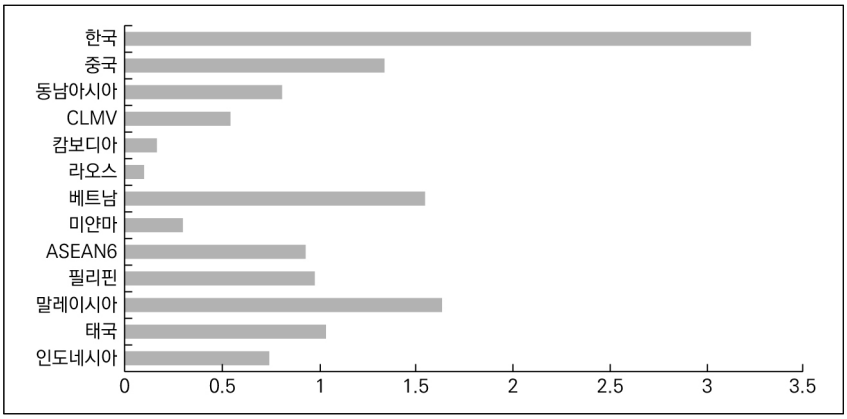
(단위: %)



자료: GADM. www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-2. 동남아 도시면적비율(2010년)

(단위: %)



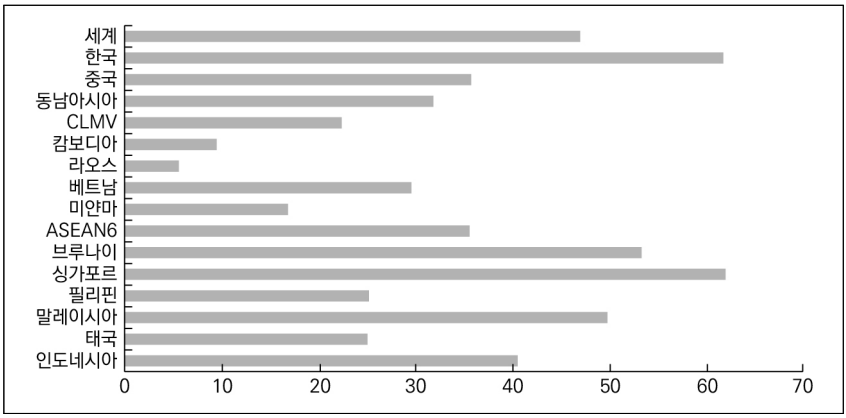
자료: GADM, www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

적비율을 기준으로 각 국가별 도시면적비율을 비교해 보면 2000년, 2010년 모두에서 인도네시아를 제외한 ASEAN6 국가는 기준보다 높은 수준을 보였고 CLMV 국가의 경우 베트남을 제외하면 기준보다 낮은 수준을 나타냈다. 또한 동남아시아 전체 도시면적비율은 증가하였지만 한국 및 중국과 비교하면 2000년의 격차(각각 2.13%p, 0.35%p)에 비해 2010년의 격차(각각 2.42%p, 0.53%p)가 더욱 커졌음을 알 수 있다.

또한 [그림 2-3]과 [그림 2-4]는 2000년 및 2013년 도시화율을 나타낸 것이다. 동남아시아 전체 도시화율을 기준으로 하여 각 국가별 도시화율을 비교해 보면 2000년 ASEAN6 중 태국과 필리핀을 제외한 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 브루나이 4개국은 기준보다 높은 수준을 나타냈고 CLMV는 4개국 모두 기준보다 낮게 나타났다. 2013년에는 ASEAN6 경우 인도네시아를 제외한 5개국에서 기준보다 높은 수준을 나타냈고 CLMV의 경우는 4개국 모두에서 기준보다 낮은 수준을 나타내고 있다. 한국, 중국

그림 2-3. 동남아 도시화율(2000년)

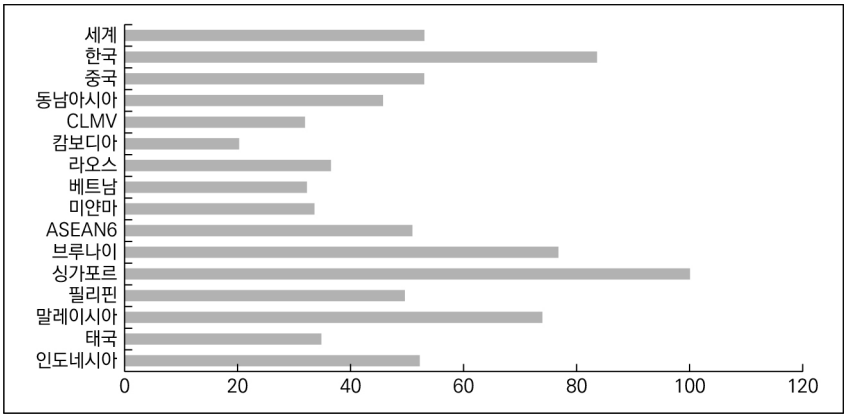
(단위: %)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-4. 동남아 도시화율(2013년)

(단위: %)



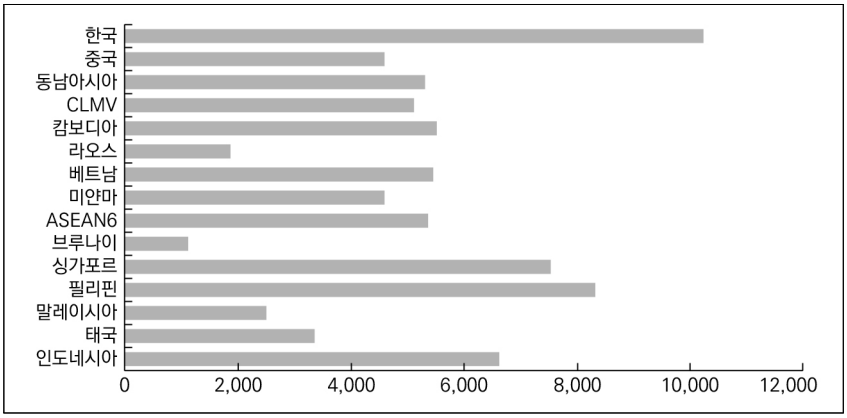
자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

및 세계와 비교하면 2000년의 격차(각각 29.3%p, 3.3%p, 15.1%p)에 비해 2013년의 격차(각각 37.3%p, 7.2%p, 7.1%p)가 세계를 제외하면 더욱 커졌음을 알 수 있다. 이러한 분석 결과는 동남아시아의 도시화가 세계 전체 평균에 비해서는 높지만 한국과 중국의 도시화 속도에 비해 상대적으로 뒤처지고 있다는 것을 의미한다.

[그림 2-5]와 [그림 2-6]은 2000년 및 2013년 동남아시아의 도시인구밀도를 나타낸 것이다. 동남아시아 전체 도시인구밀도를 기준으로 각 국가별 도시인구밀도를 비교해 보면 2000년 ASEAN6 중 인도네시아, 싱가포르, 필리핀은 기준보다 높은 수준을 보였지만 태국, 말레이시아, 브루나이는 기준보다 오히려 낮은 수준을 보였다. CLMV의 경우에는 베트남, 캄보디아가 기준보다 약간 높았고 미얀마, 라오스는 기준보다 낮게 나타났다. 2013년의 경우에는 2000년과 마찬가지로 ASEAN6 중 인도네시아,

그림 2-5. 동남아 도시인구밀도(2000년)

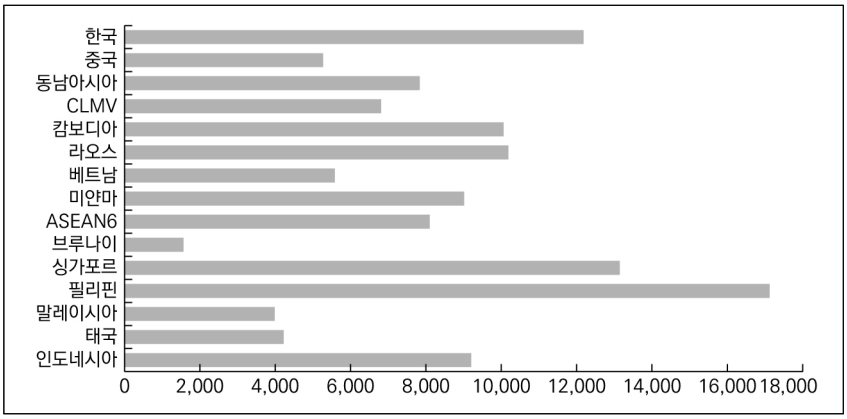
(단위: 명)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-6. 동남아 도시인구밀도(2013년)

(단위: 명)



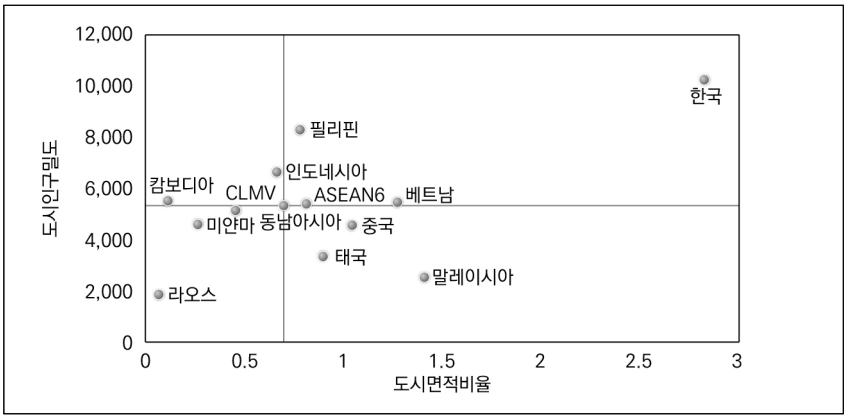
자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

싱가포르, 필리핀은 기준보다 높은 수준을 보였지만 태국, 말레이시아, 브루나이는 기준보다 낮은 수준을 기록하였다. CLMV의 경우에는 미얀마, 캄보디아, 라오스는 기준보다 높았고 베트남은 기준보다 낮게 나타났다. 2013년 동남아시아 전체 도시인구밀도는 2000년에 비해 중국과의 격차는 733명에서 2,552명으로 커지는 대신 한국과의 격차는 4,906명에서 4,368명으로 좁혀지는 양상을 보였다. 이러한 분석 결과는 동남아시아의 도시인구의 과밀화가 상대적으로 빨리 진행되고 있음을 의미한다.

또한 [그림 2-7]과 [그림 2-8]은 2000년, 2010년 도시면적비율 및 도시인구밀도의 분포도를 나타낸 것이다. 동남아시아 전체 도시면적비율 및 도시인구밀도를 기준으로 각 국가별 분포를 사분면으로 구분할 수 있다. 1사분면은 도시면적비율과 도시인구밀도가 기준에 비해 모두 높은 국가군, 2사분면은 도시면적비율은 낮고 도시인구밀도는 높은 국가군, 3사분면은

그림 2-7. 동남아 도시면적비율 및 도시인구밀도 분포도(2000년)

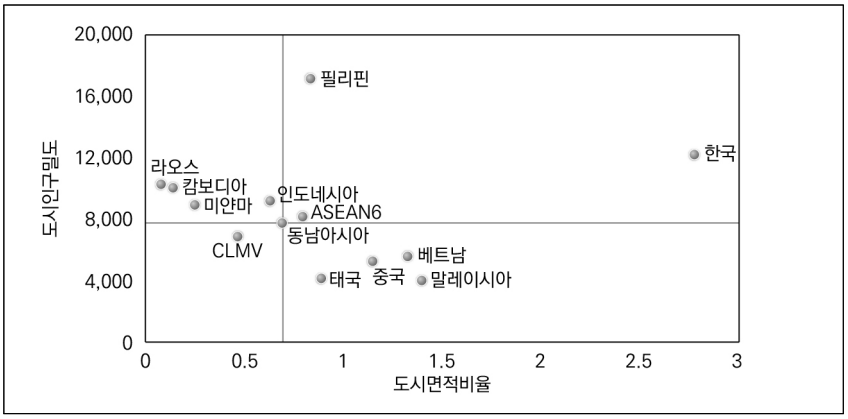
(단위: %, 명)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8); GADM, www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-8. 동남아 도시면적비율 및 도시인구밀도 분포도(2010년)

(단위: %, 명)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8); GADM, www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

도시면적비율과 도시인구밀도가 모두 낮은 국가군, 4사분면은 도시면적비율은 높고 도시인구밀도는 낮은 국가군으로 구분할 수 있을 것이다.

2000년의 경우 1사분면에는 필리핀, 베트남이, 2사분면에는 인도네시아, 캄보디아가, 3사분면에는 미얀마, 라오스가, 4사분면에는 태국, 말레이시아가 포함된다. 참고로 중국은 4사분면에, 한국은 1사분면에 위치하고 있다. 일반적인 도시화의 과정을 보면 도시면적비율과 도시인구밀도가 모두 낮은 3사분면에서 시작하여 도시면적비율과 도시인구밀도가 모두 높은 1사분면으로 진행된다고 할 수 있는데 동남아시아의 경우 이러한 일반화된 과정을 거치는 것보다는 비교적 다양하게 분포되어 있음을 알 수 있다. 특히 선발국이라고 할 수 있는 태국, 말레이시아의 경우는 도시인구밀도가 동남아시아 전체 기준보다 낮은 수준임을 알 수 있다.

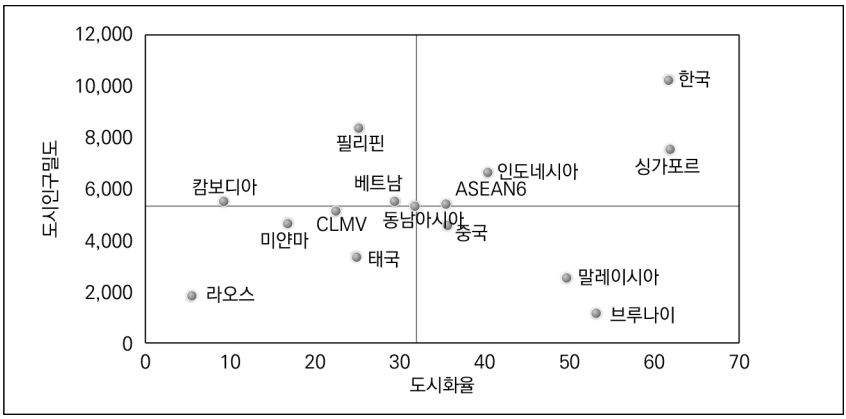
2010년의 경우 3사분면을 제외하고 1사분면에는 필리핀이, 2사분면에는 라오스, 캄보디아, 미얀마가, 4사분면에는 말레이시아, 태국, 베트남이 포함된다. 참고로 2000년과 마찬가지로 중국은 4사분면에 한국은 1사분면에 위치하고 있다. 2000년에 비해 라오스와 미얀마의, 특히 라오스의 도시인구밀도가 빠르게 증가하였음을 알 수 있고 베트남은 오히려 도시인구밀도가 동남아시아 전체보다 낮아져 그 증가속도가 상대적으로 느림을 알 수 있다. 필리핀의 경우에도 도시인구밀도가 빠르게 증가하였음을 알 수 있다. 이렇게 볼 때 동남아시아는 전체적으로 도시면적비율에 있어서는 한국과 중국의 격차가 더욱 벌어지고 있는 반면 도시인구밀도는 중국과의 격차는 커지고 한국과의 격차는 좁혀지는 양상을 보였다. 이러한 분석 결과는 동남아시아에서 도시면적의 증가세에 비해 도시인구의 과밀화 증가세가 더욱 빨리 진행되고 있음을 의미한다.

마지막으로 [그림 2-9]와 [그림 2-10]은 2000년, 2013년 도시화율 및 도시인구밀도의 분포도를 나타낸 것이다. 동남아시아 전체 도시화율 및 도시인구밀도를 기준으로 각 국가별 분포를 사분면으로 구분할 수 있다. 1사분면은 도시화율과 도시인구밀도가 기준에 비해 모두 높은 국가군으로, 2사분면은 도시화율은 낮고 도시인구밀도는 높은 국가군으로, 3사분면은 도시화율과 도시인구밀도가 모두 낮은 국가군으로, 4사분면은 도시화율은 높고 도시인구밀도는 낮은 국가군으로 각각 구분할 수 있을 것이다.

먼저 2000년의 경우 1사분면에는 인도네시아, 싱가포르가, 2사분면에는 필리핀, 캄보디아, 베트남이, 3사분면에는 태국, 미얀마, 라오스가, 4사분면에는 말레이시아, 브루나이가 포함된다. 참고로 중국은 4사분면에 한국은 1사분면에 위치하고 있다. 위에서와 마찬가지로 일반적인 도시화 과정은 도시화율과 도시인구밀도가 모두 낮은 3사분면에서 시작하여 도시

그림 2-9. 동남아 도시화율 및 도시인구밀도 분포도(2000년)

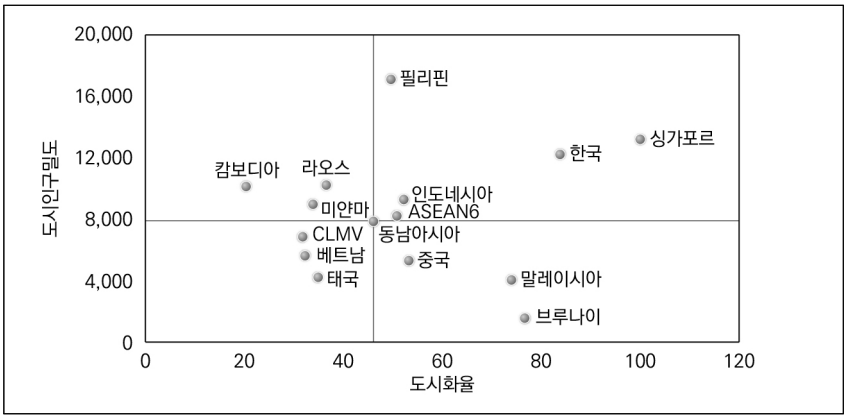
(단위: %, 명)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8); GADM, www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-10. 동남아 도시화율 및 도시인구밀도 분포도(2013년)

(단위: %, 명)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8); ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8); GADM, www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

화율과 도시인구밀도가 모두 높은 1사분면으로 진행된다고 할 수 있는데 동남아시아의 경우 이러한 일반화된 과정을 거치는 것보다는 비교적 다양하게 분포되어 있음을 알 수 있다. 특히 선발국이라고 할 수 있는 태국, 필리핀의 경우 도시화율이 동남아시아 전체 기준보다 낮은 수준이고 태국은 도시인구밀도에 있어서도 동남아시아 전체 기준보다 낮은 수준임을 알 수 있다.

2013년의 경우 1사분면에는 인도네시아, 필리핀, 싱가포르가, 2사분면에는 미얀마, 라오스, 캄보디아가, 3사분면에는 태국, 베트남이, 4사분면에는 말레이시아, 브루나이가 포함된다. 참고로 2000년과 마찬가지로 중국은 4사분면에 한국은 1사분면에 위치하고 있다. 여기서도 2000년에 비해 미얀마, 라오스, 캄보디아 등 CLMV의 도시화율과 도시인구밀도가 빠르게 증가하였음을 알 수 있다. 베트남은 도시화율의 증가속도가 상대적

으로 느린 것으로 보인다. 필리핀의 경우에도 도시화율이 동남아시아 전체 수준보다 빠르게 증가하였음을 알 수 있다. 이렇게 볼 때 동남아시아는 전체적으로 도시화율에 있어서는 한국 및 중국과의 격차가 더욱 벌어지고 있는 반면 도시인구밀도는 중국과의 격차는 커지고 한국과의 격차는 좁혀지는 양상을 보였다. 이러한 분석 결과는 동남아시아의 도시화율의 증가세에 비해 도시인구밀도가 더욱 빨리 증가하고 있다는 것을 보여주고 이는 동남아시아의 도시가 인구과밀화 현상이 더욱 빨리 진행되고 있음을 의미한다고 할 수 있다.

위에서는 동남아시아의 2000년대 이후 도시화 현황에 대해 도시면적비율, 도시화율, 도시인구밀도의 세 가지 지표를 중심으로 살펴보았다. 먼저 동남아시아의 도시화 현황을 정리해보면 도시면적의 경우 2000~10년 연평균증가율 1.4%로 한국의 1.3%에 비해 약간 높은 수준이지만 중국의 2.5% 수준에는 아직 미치지 못하고 있다. ASEAN6와 CLMV를 비교하면 CLMV의 도시면적 증가율이 1.8%로 ASEAN6의 1.3%에 비해 높은 증가율을 보였다. 이는 2000년대 이후 CLMV의 체제전환 및 개혁, 개방이 본격화되면서 도시화가 급속하게 이루어진 데 기인하는 것으로 보인다. 국가별로는 ASEAN6 중에서는 필리핀의 도시면적 증가율이 2.2%로 가장 높았고 CLMV 중에서는 라오스와 캄보디아가 각각 3.2%, 2.9%로 상당히 높은 증가율을 기록하였다.

또한 총인구 대비 도시인구비율인 도시화율은 2000년 31.9%에서 2013년 45.9%로 증가하였다. 연평균증가율은 4.5%로 한국의 2.7%, 중국의 3.6%에 비해 높은 수준이다. ASEAN6의 도시화율도 35.6%에서 51.0%로 증가하였는데 연평균증가율로는 4.6%로 총인구 증가율인 2.7%

에 비해 상당히 높은 수준이다. CLMV의 도시화율은 31.9%에서 45.9%로 증가하였는데 연평균증가율로는 4.0%로 총인구 연평균증가율인 1.3%에 비해 3배 이상 높은 증가세를 보이고 있다. 개별 국가 차원에서는 필리핀(8.1%)과 라오스(17.7%), 캄보디아(7.8%)가 급속한 증가세를 보였다. 하지만 동남아시아의 도시화율은 아직 한국(83.7%)에 비해 현저히 낮고 중국(53.1%) 및 세계(53.0%)에 비해서도 낮은 수준임을 알 수 있다.

반면 도시인구의 연평균증가율(4.5%)의 경우에는 중국 3.6%, 한국 2.7%, 세계 2.2%에 비해 높은 수준으로 도시인구가 빠르게 증가하고 있음을 알 수 있다. 다시 말해 도시인구를 기준으로 할 때 도시화율은 상대적으로 아직 낮은 수준이지만 도시인구의 증가속도는 상당히 빠르다는 것을 알 수 있다. 이는 향후 동남아시아의 도시화가 본격적으로 진행될 경우 도시인구의 규모가 급증할 수 있음을 의미한다.

도시의 과밀화를 나타내는 도시인구밀도의 경우 2000년 5,320명에서 2013년 7,828명으로 47.1% 증가하였는데, 연평균증가율로는 3.0%이다. ASEAN6의 경우 2000년 5,370명에서 2013년 8,112명으로 51.1% 증가하였고 연평균증가율은 3.2%를 기록하였다. CLMV의 경우 2000년 5,125명에서 2013년 6,793명으로 32.5% 증가하였고 연평균증가율은 2.2%를 기록하였다. CLMV의 도시인구밀도는 ASEAN6에 비해서는 낮은 수준을 보이고 그 증가세도 약간 낮은 수준이다. 한편 동남아시아 개별 국가 차원에서 도시인구밀도를 살펴보면 ASEAN6 중에서는 필리핀과 싱가포르가 각각 1만 7,125명, 1만 3,152명으로 가장 높은 수준을 보이고 다음으로 인도네시아 9,238명, 태국 4,204명, 말레이시아 3,981명, 브루나이 1,557명의 순으로 나타났다. 이렇게 볼 때 도시화가 상당히 빠르게 진행되고 있는 필리핀, 인도네시아의 경우 도시화의 속도가 빠를 뿐만 아니

라 도시인구의 과밀화 현상도 함께 진행되고 있는 것으로 보인다. 도시화율이 높은 말레이시아의 경우는 오히려 도시인구밀도가 상대적으로 낮은 것을 알 수 있고 이는 말레이시아의 경우 도시화가 어느 정도 진행되었음에도 불구하고 도시인구의 과밀화 현상은 상대적으로 크지 않음을 의미한다. CLMV의 경우에는 라오스, 캄보디아의 도시인구밀도가 가장 높고 베트남은 상당히 낮은 것을 알 수 있다. 동남아시아의 도시인구밀도는 중국 및 한국과 비교해 보면 한국의 1만 2,196명에 비해서는 현저히 낮은 반면 중국의 5,276명에 비해서는 높은 수준이다.

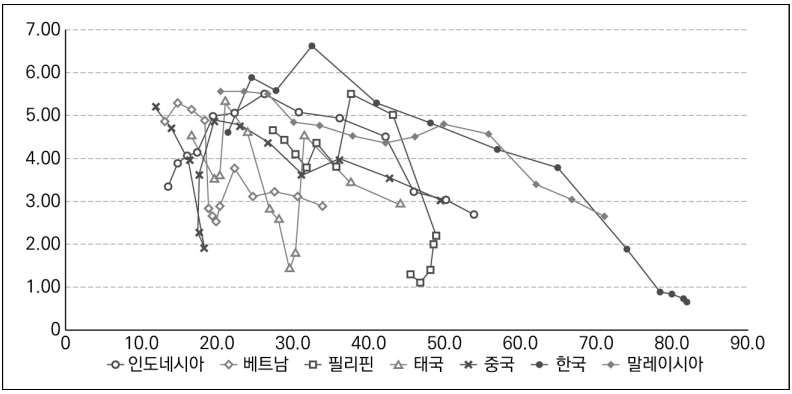
위의 세 가지 지표를 종합해 보면 동남아시아의 경우 도시면적비율 및 도시화율 등에서는 중국에 비해서는 낮은 수준을 보이는 반면 도시의 과밀화 정도를 나타내는 인구밀도는 중국에 비해 높은 수준을 보이고 있다. 이는 동남아시아의 도시화 단계 및 속도가 중국에 비해서는 뒤떨어지고 있지만 도시인구 과밀화의 정도는 중국에 비해 높은 수준임을 의미한다. 또한 동남아시아는 전체적으로 도시면적비율에 있어서는 중국 및 한국과의 격차가 더욱 벌어지고 있는 반면 도시인구밀도는 중국과의 격차는 커지고 한국과의 격차는 좁혀지는 양상을 보였다. 이러한 분석 결과는 동남아시아의 도시면적 증가에 비해 도시인구 과밀화의 증가가 더욱 빨리 진행되고 있음을 의미한다. 아울러 동남아시아는 전체적으로 도시화율에 있어서는 중국 및 한국과의 격차가 더욱 벌어지고 있는 반면 도시인구밀도는 중국과의 격차는 커지고 한국과의 격차는 좁혀지는 양상을 보였다. 이러한 분석 결과는 동남아시아의 도시화율의 증가세에 비해 도시인구밀도가 더욱 빨리 증가하고 있다는 것을 보여주고 이는 인구과밀화 현상이 빨리 진행되고 있음을 의미한다.

글상자 2-1. 동남아 도시화 속도

동남아의 도시화는 한국이나 중국과 비교하여 전반적으로 미진한 것이 사실이다. 또한 특이한 점은 아직 도시화 단계에 비해서 도시화의 진행속도가 낮다는 점이다. 이는 [글상자 그림 2-1]에서 잘 드러난다. 1950년부터 2015년까지 동남아 주요국인 인도네시아, 필리핀, 태국, 말레이시아, 베트남의 도시화율과 도시성장률을 보면, 상당히 낮은 수준의 도시화 수준에서 이미 도시화가 둔화되고 있음이 나타난다.

글상자 그림 2-1. 동남아 도시화 속도 추이, 1950~2015년

(단위: %)



주: 가로축-도시화율, 세로축-도시성장률, 모두 5년 단위.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

글상자 표 2-1. 동남아 주요국 정점 도시성장률과 해당 연도 도시화율

(단위: %)

	연도	정점 도시성장률	도시화율
말레이시아	1960	5.57	26.6
베트남	1960	5.31	14.7
태국	1975	5.33	23.8
인도네시아	1985	5.52	26.1
필리핀	1985	5.50	43.0
한국	1970	6.63	40.7
중국	1985	4.87	22.9

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

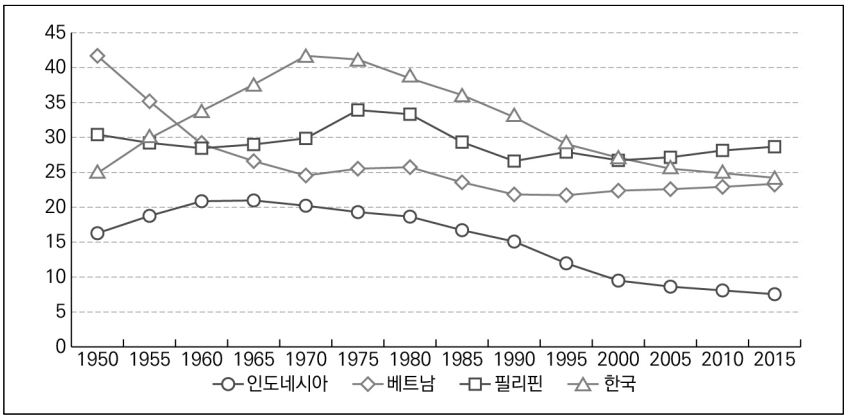
나. 도시체계(Urban System)

도시체계란 한 국가 내 도시의 인구분포를 비교하여 도시집중(urban concentration)을 분석하기 위해 사용되는 개념이다. 도시화율, 즉 총인구 대비 도시거주인구의 지표로는 도시의 상대적 크기와 중요성 등 집중도에 대한 정보를 알 수 없기 때문에 도시인구의 인구분포를 이용하여 도시체계 내에서 도시위계(urban hierarchy)를 분석한다.

선진국과 달리 개발도상국의 경우 인구 천만 이상의 메가도시가 발생하고 최대도시에 인구와 경제활동이 과하게 집중되어 높은 도시종주성(urban primacy)이 나타나는 경향이 있다. 인도네시아, 베트남, 필리핀의 개별 도시체계의 종주성에 대해서는 2장 2절에서 보다 자세히 다루고 여기서는 이 3개국 비교를 시도한다. 앞 절과 달리 여기서는 1950년부터 5년주기로 집계되는 UNPD 데이터를 사용한다.

그림 2-11. 최대도시 집중도

(단위: %)



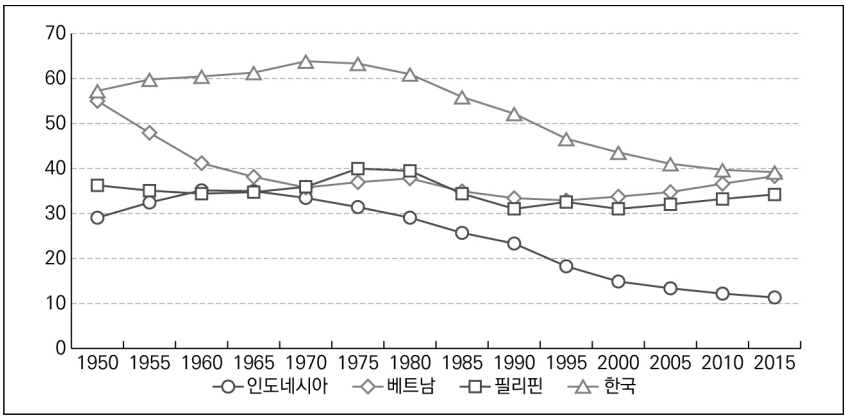
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

[그림 2-11]은 이 보고서의 집중 분석대상인 인도네시아, 베트남, 필리핀의 최대도시, 즉 종주도시(primate city)인 자카르타, 호치민, 메트로 마닐라 인구가 각국의 전체도시인구에서 차지하는 비중을 1950년부터 시계열로 보여준다. 1970년 이후 필리핀이 세 나라 중 최대도시 집중도가 30% 내외로 높고 베트남은 20~25% 사이를 보여준다. 인도네시아의 경우 1970년 20%에서 자카르타의 인구비중은 꾸준히 감소하고 있다. 한국은 1970년 서울인구 비중 41%로 최고수준을 기록했고 고도성장기간 중 35% 이상의 집중도를 보이다 이후 감소해 2015년 24% 정도를 보이고 있다.

다음으로 총도시인구 대비 상위 3개 도시의 인구비중을 보면 1970년에 3국은 35% 내외의 유사한 수준을 보이다가 인도네시아의 경우 집중도가 2015년 11%대로 크게 낮아진 것이 보인다. 이에 반해 베트남과 필리핀은 30~40% 사이에서 안정화된 것으로 보인다. 한국은 1960~80년대 고도성장기에 상위 3개 도시 집중도가 60%를 상회하였다.

그림 2-12. 상위 3개 도시 집중도

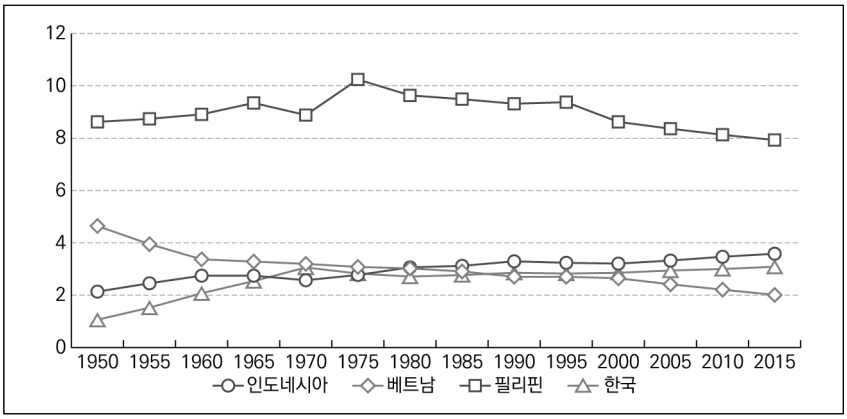
(단위: %)



자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-13. 1위 도시 종주성

(단위: %)



주: 2위 도시인구 대비 1위 도시인구 비율.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

마지막으로 1위 도시와 2위 도시의 격차를 살펴본다. [그림 2-13]은 각국의 2위 도시인구 대비 1위 도시인구의 비율을 보여준다. 베트남과 인도네시아의 경우 그 비율이 2~3배인 데 반해 필리핀은 8~10배의 높은 수준을 보여주는데, 이는 메트로 마닐라의 높은 집중도와 종주성을 보여준다고 할 수 있다. 동남아 국가에 비해 상대적으로 더 급속한 도시화를 겪은 한국 역시 최대도시 서울이 부산인구의 4배를 넘은 적은 없었다.

이러한 도시체계 분석은 전국적인 도시화의 진행과 별도로 베트남과 필리핀에서 도시집중이 더 나타나고 인도네시아의 경우 집중도가 낮다는 해석을 가능하게 해준다. 물론 1장의 도시 정의 부분에서 논의했듯이 각국의 도시 정의가 다르고 행정구역상의 도시가 실제 도시권역과 다를 수 있기 때문에 이 결과의 해석에는 주의가 따른다. 그러나 이러한 시각적 분석을 통해서 국가별 차이와 특성을 대체로 파악할 수 있다.

2. 주요국별 도시화 현황과 특성

가. 인도네시아

인도네시아의 도시화율은 2015년 기준 53.7%로 전체 인구의 절반 이상인 약 1억 3,740만명이 도시에 거주한다. 인도네시아의 도시화율은 2015년 동남아 전체 평균 도시화율인 47.8%보다 다소 높게 나타났으며, 이는 동남아 11개국 중 싱가포르, 브루나이, 말레이시아에 이어 넷째로 높은 수준이다(표 2-4 참고).

주목할 만한 점은 1970~80년대에는 동남아 평균 도시화율에 비해 낮았던

표 2-4. 인도네시아 도시화 현황

(단위: %, 백만 명)

	1975~80년	1980~85년	1985~90년	1990~95년	1995~2000년	2000~05년	2005~10년	2010~15년f
도시화율	22.1	26.1	30.6	36.1	42.0	45.9	49.9	53.7
도시인구	32.2	42.4	54.6	70.0	87.8	103.1	120.2	137.4
도시화 속도	5.1	5.5	5.1	5.0	4.5	3.2	3.1	2.7
경제발전 단계/ 경제위기 등	- 제2차 경제 개발 5개년 계획 (1974~78)	- 제3차 경제 개발 5개년 계획 (1979~83)	- 제4차 경제 개발 5개년 계획 (1984~88)을 통해 제조업 육성 및 산업화 추진	- 제5차 5개년 개발 계획을 통해 공업 부문 개발 중점 추진 (1989~94)	- 1997년 경제 위기 - 1998년 수하르또 독재체제(30년) 붕괴	n.a.	n.a.	- 2011년 경제 개발 계획 (MP3EI 2011~25) 수립

주: 1) 2015년은 예측치임.
2) 도시화율, 도시인구는 각 단계별 마지막 해의 수치임.
3) 도시화 속도는 연평균 도시인구증가율.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

인도네시아의 도시화율이 1995년 이후 동남아 평균보다 높게 나타난 점이다. [표 2-5]를 보면 인도네시아의 1980년 도시화율은 22.1%로 동남아 평균 도시화율인 25.5%에 미치지 못하는 수준이었다. 하지만 이후 빠른 도시화 속도 덕분에 1995년 인도네시아 도시화율은 36.1%로 동남아 평균 도시화율인 34.6%를 앞섰다. 1975년부터 1995년까지 연평균 도시인구증가율을 의미하는 도시화 속도는 5% 이상을 유지하였고, 이후 인도네시아의 도시화 속도는 다소 안정화되는 추세로 접어들었다. 1969년 시작한 경제개발 5개년 계획(Repelita) 이후 인프라 개선과 산업화는 도시화를 가속화하였지만, 반대로 1997년 아시아 금융위기 이후 인프라 투자 둔화 등은 1990년대 도시화 속도 둔화에 일부 영향을 끼친 것으로 보인다.

2015년 기준 인도네시아 내 인구 1,000만 명 이상의 거대도시에 거주하는 도시인구는 1,030만 명으로 전체 도시인구의 7.5%를 차지한다(표

표 2-5. 동남아 국가 도시화율

(단위: %)

		1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
1	싱가포르	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2	브루나이	59.9	62.3	65.8	68.6	71.2	73.5	75.5	77.2
3	말레이시아	42.0	45.9	49.8	55.7	62.0	66.6	70.9	74.7
4	인도네시아	22.1	26.1	30.6	36.1	42.0	45.9	49.9	53.7
5	태국	26.8	28.1	29.4	30.3	31.4	37.5	44.1	50.4
6	필리핀	37.5	43.0	48.6	48.3	48.0	46.6	45.3	44.4
7	라오스	12.4	13.8	15.4	17.4	22.0	27.4	33.1	38.6
8	미얀마	24.0	24.1	24.6	25.5	27.0	28.9	31.4	34.1
9	베트남	19.2	19.6	20.3	22.2	24.4	27.3	30.4	33.6
10	캄보디아	9.9	13.9	15.5	17.3	18.6	19.2	19.8	20.7
동남아 전체		25.5	28.4	31.6	34.6	38.1	41.3	44.5	47.6

주: 2015년은 예측치임.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

2-6 참고). 현재 인도네시아 내 인구 1,000만 명 이상의 도시는 단 1개이며, 이는 수도인 자카르타이다. 인구 500만~1,000만 명 미만의 도시에 거주하는 인구는 2010년까지 자카르타 1개로 960만 명이 존재했지만, 2015년 자카르타가 인구 1,000만 명 이상 도시로 넘어감에 따라 현 시점에는 존재하지 않는다.

주목할 만한 점은 인도네시아 내 인구 30만 명 미만 도시에 거주하는 도시인구 비중이 지속적으로 증가하였다는 것이다. [표 2-6]을 보면 1980년 기준 30만 명 미만 규모의 도시에 거주하는 인구의 비중은 전체 도시

표 2-6. 도시규모 분포

(단위: %, 괄호 안은 백만 명)

		1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
전체 인구대비 도시인구 비중		22.1	26.1	30.6	36.1	42.0	45.9	49.9	53.7
전체 인구대비 수도인구 비중		4.1	4.3	4.6	4.3	4.0	4.0	4.0	4.0
전체도시 인구대비 비중	1,000만 이상	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	7.5 (10.3)
	500만~ 1,000만 미만	18.6 (6.0)	16.5 (7.0)	15.0 (8.2)	11.9 (8.3)	9.6 (8.4)	8.7 (9.0)	8.0 (9.6)	0 (0.0)
	100만~ 500만 미만	18.1 (5.8)	15.6 (6.6)	15.7 (8.6)	13.0 (9.1)	12.1 (10.6)	10.8 (11.1)	9.7 (11.6)	12.3 (16.9)
	50만~ 100만 미만	7.6 (2.5)	8.0 (3.4)	6.1 (3.3)	5.9 (4.1)	5.3 (4.6)	6.6 (6.9)	8.1 (9.7)	5.4 (7.4)
	30만~ 50만 미만	7.3 (2.4)	5.6 (2.4)	6.4 (3.5)	4.8 (3.4)	4.6 (4.0)	2.9 (3.0)	2.0 (2.3)	1.9 (2.7)
	30만 미만	48.4 (15.6)	54.2 (23.0)	56.9 (31.1)	64.5 (45.1)	68.5 (60.1)	70.9 (73.1)	72.3 (86.8)	72.9 (100.2)
	합계	100.0 (32.2)	100.0 (42.4)	100.0 (54.6)	100.0 (70.0)	100.0 (87.8)	100.0 (103.1)	100.0 (120.2)	100.0 (137.4)

주: 2015년은 예측치임.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 10).

인구의 48.4%였으나 2015년에는 72.9%까지 증가하였다. 이는 인도네시아 내 소규모의 도시의 개수가 지속적으로 증가하고 있음을 의미하며, 다른 동남아 국가와는 상반된 양상이다. [표 2-7]에서 살펴볼 수 있듯이 대부분의 동남아 국가에서는 30만 명 미만의 규모의 도시에 사는 도시인구 비중이 최근 35년간 감소추세에 있는 반면에 인도네시아에서만 꾸준한 증가세를 보이고 있다.

인도네시아의 수도이자 인구규모 기준 제1의 도시인 자카르타의 인구[11]는 2015년 기준 1,030만 명을 기록했다. [표 2-8]에서 보면 1975년~1990년까지 인도네시아 자카르타의 평균 도시인구 증가율은 3% 이상이었으며, 이는 인도네시아 전체 인구증가율보다 높았다. 즉 인도네시아 다른 지역보다 자카르타 시에서 인구증가가 더 빠르게 발생한 것이다. 1990년대 이후 도시인구 증가율은 다소 둔화되었지만 여전히 자카르타 도시인구는 지속적으로 증가하고 있다.

인구규모 기준으로 인도네시아의 제2의 도시라 할 수 있으며, 인도네시아 내 최고의 무역항을 갖춘 수라바야의 인구는 2015년 기준 약 290만 명이다. [표 2-9]와 같이 1975년부터 1990년까지 수라바야 시의 도시인구 증가율은 2.0~2.9% 수준으로 인도네시아 전체 인구증가율보다 높으나, 1990년 이후 수라바야 시의 인구증가율은 다소 둔화되었다.

인도네시아 내 인구기준 제1도시 및 제2도시인 자카르타와 수라바야의 도시 인구증가과정에서 나타난 공통적인 특징으로는 1975년부터 1990년까지 급격한 인구증가가 발생한 후 이후 둔화되었다는 점이다. 자카르타의 경우 1975년부터 1990년까지 5년 단위의 평균 인구증가율은 3.1~4.4%였

11) 대도시권(metropolitan area)을 포함하지 않은 순수 해당 도시 인구만을 집계.

표 2-7. 동남아 주요국 30만 미만 도시인구 비중 변화								
								(단위: %)
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
인도네시아	48.4	54.2	56.9	64.5	68.5	70.9	72.3	72.9
라오스	100	100	100	60.2	62.7	63.4	64.1	63.2
태국	62.8	63.9	64.6	65.8	65.5	65.4	63.3	58.9
미얀마	65.2	65.6	65.8	66	64	59.5	53.5	54.1
말레이시아	83.3	70.8	67.3	62.6	58.2	55.2	52.1	50.2
필리핀	58.3	62.1	63.8	61.2	61.2	59.5	53.2	49.7
베트남	59	61.9	64	60.3	58.9	57.1	53.6	49.1
캄보디아	100	60.6	56.3	55.2	49.4	48.6	47	46.7
동남아전체	56.8	59	60.4	62.1	63.3	63.5	62	60.8

주: 2015년은 예측치임.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 10).

지만 1990~95년에는 0.4%, 1995~2000년에는 0.2%로 급격히 둔화되었다(표 2-8 참고). 수라바야 역시 1975년부터 1990년까지 평균 인구증가율은 2.0%~2.9%였지만, 1990~95년에는 0.6%, 1995~2000년에는 0.5%로 증가율의 둔화가 나타났다(표 2-9 참고).

2015년 기준 인구규모 기준 제1의 도시인 자카르타는 인도네시아 전

표 2-8. 인도네시아 제1도시 규모(자카르타)								
								(단위: 백만 명, %)
	1975~80년	1980~85년	1985~90년	1990~95년	1995~2000년	2000~05년	2005~10년	2010~15년f
자카르타 인구	6.0	7.0	8.2	8.3	8.4	9.0	9.6	10.3
자카르타 인구증가율	4.4	3.2	3.1	0.4	0.2	1.4	1.4	1.4
인도네시아 전체 인구증가율	2.4	2.2	1.9	1.7	1.5	1.4	1.4	1.2

주: 1) 2015년은 예측치임.
2) 도시화율, 도시인구는 각 단계별 마지막 해의 수치임.
3) 증가율은 해당기간의 매년(annual) 평균 증가율.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

표 2-9. 인도네시아 제2도시 규모(수라바야)								
								(단위: 백만 명, %)
	1975~80년	1980~85년	1985~90년	1990~95년	1995~2000년	2000~05년	2005~10년	2010~15년f
수라바야 인구	2.0	2.2	2.5	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9
수라바야 인구증가율	2.9	2.1	2.0	0.6	0.5	0.6	0.6	0.6
인도네시아 전체 인구증가율	2.4	2.2	1.9	1.7	1.5	1.4	1.4	1.2

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

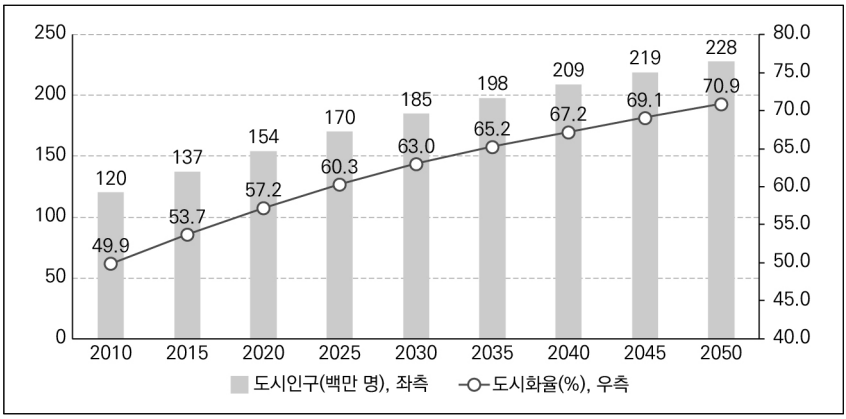
체 인구의 4.0%를 차지하고 있다. 인도네시아 전체인구 대비 자카르타 인구 비중은 1980년 4.1%에서 1990년 4.6%로 정점을 기록한 이후, 감소세로 돌아서 2000년부터 현재까지 4.0%를 유지하고 있다. 인구규모 기준 제2도시인 수라바야의 인구대비 자카르타의 인구비중은 1980년에 298.0%로 약 3.0배였으며, 이후 크게 증가하여 2015년 기준 361.8%, 약 3.6배에 달한다. 이와 같은 변화의 배경은 두 도시 모두 인구가 꾸준히 증가하였으나, 자카르타 인구 증가가 수라바야에 비해 빠르게 진행되었기 때문이

표 2-10. 인도네시아 도시 종주성								
								(단위: %)
	1975~80년	1980~85년	1985~90년	1990~95년	1995~2000년	2000~05년	2005~10년	2010~15년f
제1도시 인구(자카르타)/전체인구	4.1	4.3	4.6	4.3	4.0	4.0	4.0	4.0
제1도시 인구(자카르타)/제2도시 인구(수라바야)	298.0	314.4	331.4	327.1	321.4	334.4	347.9	361.8
자카르타 GRDP/전체 GDP	-	-	-	-	16.6	16.1	16.3	16.6 (2013)

주: 전체 GDP 대비 제1도시 비중은 기간의 마지막 해 기준임.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8) 및 인도네시아 통계청, http://www.bps.go.id/(검색일: 2015. 7. 24).

그림 2-14. 인도네시아의 도시인구 및 도시화율 장기 전망

(단위: 백만 명, %)



주: 2010년은 실제치이며, 2015~50년은 UN 전망치임.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

다. 2013년 기준 전체 GDP 대비 제1도시인 자카르타의 지역내총생산(GRDP)이 차지하는 비중은 16.6%를 기록했다.

UNPD에 따르면 [그림 2-14]와 같이 2015년 53.7%였던 도시화율이 2050년에는 70.9%까지 증가할 것으로 보인다. 도시화율은 2025년, 2050년에 각각 60%, 70%를 넘어서며, 35년간 꾸준히 증가할 것으로 예상되었다. 인도네시아의 도시인구는 2015년 1억 3,700만명에서 2050년 2억 2,800만명으로 증가할 것으로 예상된다. 해당 전망에 따르면 인도네시아 내 도시인구는 2010년부터 2030년까지 도시인구는 매 5년마다 서울과 부산 인구합계에 해당하는 1,500만 명 이상씩 증가할 것으로 예상된다.

나. 베트남

2015년 기준 베트남의 도시화율은 약 34%로 낮은 수준이며 1980년

베트남의 도시 인구는 약 1,000만 명 규모였으나 이후 3% 내외의 도시화 속도를 유지하면서 3,100만 명 이상으로 증가했다. 베트남의 도시화는 정부가 개혁개방 노선을 채택한 1986년을 기점으로 본격적으로 변화하기 시작했다고 볼 수 있다(표 2-11).

베트남 정부는 1986년 제6차 당대회에서 개혁개방 노선을 채택하고 국영기업에 대한 보조금 중단, 국영-민간 부문이 공존하는 다부문 경제체제(multi-sector economy) 표방, 외자유치를 위한 대외개방형 경제구조 채택 등의 적극적인 개혁 조치를 시행했다. 1987년에는 외국인투자법을 채택해 외자유치에 적극 나서기 시작했으며, 1980년대 말부터는 베트남 경제성장의 원동력이 된 서방의 FDI와 원조자금이 본격적으로 유입되기 시작했다. 특히 농촌보다는 주요 거점 지역을 중심으로 이러한 자금이 투입되면서 도시화가 본격적으로 진행되기 시작했으며 1990년대부터는 도시화율도 20%를 넘어서게 되었다. 또한 1990년대 후반에서 2000년대 초반까지 베트남의 경제성장과 도시화가 본격화되자 베트남 정부도 1998년

표 2-11. 베트남의 도시화 현황

(단위: 백만 명, %)

	1975~80	1981~85	1986~90	1991~95	1996~2000	2001~05	2006~10	2010~15
도시화율	19.2	19.6	20.3	22.2	24.4	27.3	30.4	33.6
도시인구	10.6	12.1	14.0	16.9	19.7	23.2	27.1	31.4
도시화 속도	2.7	2.6	2.9	3.8	3.1	3.2	3.1	3.0
경제발전 단계	남북통일 사회주의 계획경제 신경제정책 자유화 실패		개혁개방 경제개혁	대외지향 노선 투자환경개선 역점 FDI 증가 ODA 유입 확대		경제성장 중장기 도시정책 채택	경기과열 버블붕괴 도시정책 수정	경제회복 법안 신설

주: 1) 2015년은 예측치임.
2) 도시화율, 도시인구는 각 단계별 마지막 해의 수치임.
3) 도시화 속도는 연평균 도시인구증가율.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

총리령 2020년 목표 도시종합개발계획 방향(No.10/1998/QD-TTg), 2003년 건설법 등을 채택하면서 중장기적인 차원의 도시화 계획 및 정책을 채택하기 시작했다. 2000년대 이후 베트남의 고도성장으로 인한 빠른 도시화가 진행되면서 사회·경제적인 환경이 급변함에 따라 보다 정교하고 세분화된 도시계획의 수요가 증가했다. 베트남 정부는 2010년을 전후로 건설법, 도시종합개발계획 등과 같은 기존의 법령을 재정비하는 한편 도시계획법과 같은 보다 구체적인 법안을 신설하는 등의 정책적인 대응을 지속하고 있다.

베트남의 도시화 진전이 더딘 이유는 크게 두 가지 이유를 들 수 있다. 첫째는 대도시 건설에 부적합한 사회주의에 기반한 도시개발 정책을 채택한 것이며, 둘째는 호적등록제도로 거주이전이 제한되어 농어촌인구의 도시로의 이주가 자유롭지 않기 때문이라고 볼 수 있다. 식민시기 이후 베트남은 도시계획 수립과정에서 소련의 자문 및 협력을 기반으로 도시개발계획을 마련하였으며, 그 결과 도심보다는 교외지역을 중심으로 사회주의식 산업단지 및 주거시설을 마련했다. 이러한 사회주의식 도시개발은 대부분 중앙정부의 계획 및 예산에 기초한 것으로 예산부족으로 인한 거주 및 인프라 수급 불균형 문제를 해결할 수 없었다고 볼 수 있다. 예를 들어 상대적으로 자급자족 여건이 양호한 농민에 비해서 사회주의 노선에 따라서 배급의 형태로 도시인에 제공해야했던 주택, 식량, 직업 등 도시 인구증가를 수용할 자원이 부족했다. 즉 베트남이 채택한 사회주의식 도시개발 정책은 도시화 진행 과정에서 급증하는 의식주 및 인프라 수요를 감당하지 못했다고 볼 수 있다(권태호 2009, p. 8).

한편 개혁개방 이후 1991년 주택 포고령(Housing Decree)이 도입되면서 공공주택의 매매, 임대, 양도 등이 가능해졌으며 민간 및 해외자본에

표 2-12. 베트남의 도시화 패턴(1980~2015년)

(단위: %)

구분		1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
도시인구비중		19.2	19.6	20.3	22.2	24.4	27.3	30.4	33.6
수도인구비중		8.5	8.3	8.2	8.1	8.4	9.3	10.4	11.6
규모별 도시인구	5백만~1천만	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.5	22.9	23.3
	1백만~5백만	25.7	31.7	29.9	29.8	30.7	9.3	10.4	18.7
	50만~1백만	8.5	0.0	0.0	3.1	5.9	11.1	11.9	5.7
	30만~50만	6.7	6.4	6.1	6.8	4.5	0.0	1.2	3.2
	~30만	59.0	61.9	64.0	60.3	58.9	57.1	53.6	49.1

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

의한 주택건설도 자유로워졌다(권태호 2009, pp. 11~13). 주택 포고령으로 베트남 대도시의 주택공급 여건은 한층 개선되었다고 볼 수 있으나 엄격한 호적 등록제도를 운영하고 있어 농촌에서 도시로의 거주이전의 자유가 제한된 상태이다. 이로 인해서 하노이나 호치민과 같은 대도시에는 호적등록을 하지 못한 인구가 수십만 명에 달하는 것으로 추정된다(장근섭 2007, p. 52). 향후 거주이전 자유 문제는 제도개선을 통해서 점차 해결될 것으로 보이나 이로 인한 대도시 과밀화 및 난개발 문제는 단시일에 해결하기 어려울 것으로 예상된다.

도시인구 규모별 인구비중 변화를 살펴보면 베트남의 고도경제성장이 본격화되기 시작한 1990년대 후반까지는 인구 30만 미만의 소규모 도시의 인구비중이 60% 이상을 차지하는 한편 인구 100~500만의 주요 도시를 중심으로 도시화가 진행되었다. 하지만 2000년대 중반을 기점으로 하노이, 호치민 등 주요 도시의 대도시화가 급격하게 진행되면서 대도시 인구비중이 빠르게 증가해 기존 도시화를 주도하던 인구 30만 명 미만 소규모 도시와 100~500만 명 규모의 도시인구 비중은 크게 감소했다.

표 2-13. 베트남 호치민 시의 도시규모 변화 추이(1980~2015년)

(단위: 천 명, %)

	1975~80	1981~85	1986~90	1991~95	1996~2000	2001~05	2006~10	2011~15
호치민 인구	2,716.1	2,819.6	3,037.8	3,657.8	4,389.4	5,212.2	6,189.4	7,297.8
호치민 인구증가율	1.4	0.7	3.8	3.8	3.5	3.5	3.5	2.8
베트남 전체인구증가율	2.2	2.3	2.2	2.0	1.2	1.0	0.9	1.0

주: 인구성장률은 전년대비 기준, 2015년은 추정치.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

베트남의 대표적인 대도시로는 수도인 하노이와 경제 중심지인 호치민을 들 수 있다. 하노이는 북부, 호치민은 남부 지역에서 사회경제 발전을 주도하는 중심지로 역할을 담당해왔다. 호치민은 베트남의 경제중심지이자 최대 도시로 1980년대에 이미 인구규모가 300만 명에 육박해 하노이에 비해서 약 20년 정도를 앞섰다. 1986년 개혁개방 이전까지는 인구증가율이 높지 않았으나 개혁개방 직후 인구증가율이 4%에 육박해 1995년 약 365만 명에서 2015년 약 730만 명으로 20년 만에 두 배 가량 증가할 것으로 추정된다. 향후 인구증가율은 3% 미만 수준에 머물 가능성이 높을 것으로 예상되나 베트남 최대도시로서의 위상은 변함이 없을 것으로 보인다.

베트남의 수도가 하노이임에도 불구하고 경제발전은 호치민을 중심으로 이루어져 하노이의 인구규모는 호치민의 약 절반 정도에 그쳤다. 하노

표 2-14. 베트남 하노이 시의 도시규모 변화 추이(1980~2015년)

(단위: 천 명, %)

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
도시인구	899.1	1,003.6	1,139.2	1,360.3	1,659.7	2,160.0	2,811.0	3,629.5
인구증가율	2.2	2.2	3.6	3.6	5.4	5.4	5.4	4.6

주: 인구성장률은 전년대비 기준, 2015년은 추정치.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

이 시의 경우 1980년대 초반까지는 인구규모가 100만 명에 미치지 못했으나 1980년대 중반부터 100만 명 규모를 넘어섰다. 2000년대 베트남이 본격적인 경제성장을 시작하면서 하노이의 인구증가율이 5%를 넘어서고 인구규모가 빠르게 증가했다. 2015년 기준 하노이의 인구는 약 360만 명에 이를 것으로 추정된다.

베트남의 경제중심지이자 최대도시인 호치민의 인구는 1980년에는 전체 인구의 4.9% 비중에 그쳤으나 2015년에는 약 730만 명으로 전체 베트남 인구의 7.8%에 이를 것으로 추정된다. 베트남 전체 명목 GDP에서 호치민이 차지하는 비중도 1995년에는 16.2% 수준이었으나 2014년에는 21.6%로 크게 증가했다. 최대 도시인 호치민과 2대 도시인 하노이의 인구비율은 1980년에는 호치민이 하노이에 비해서 약 세 배 수준이었으나 2015년에는 약 두 배로 격차가 크게 감소했다.

UNPD는 농촌인구의 도시유입의 증가에 따라 베트남의 도시인구가 2015년 3,137만 명에서 2050년에는 5,574만 명까지 지속적으로 증가할 것으로 전망했다. 이에 따라 도시화율 또한 2015년 기준 34%에서 2035년에는 40%를 넘어서고 2050년에는 56% 수준까지 증가할 것으로 보인다(그림 2-15).

표 2-15. 베트남의 도시 종주성

(단위: %)

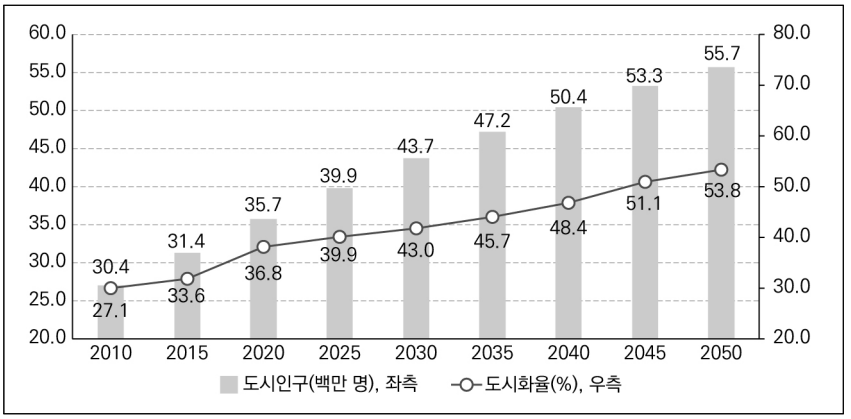
	1975~80	1981~85	1986~90	1991~95	1996~2000	2001~05	2006~10	2011~15
호치민/전체인구	4.9	4.6	4.4	4.8	5.4	6.1	7.0	7.8
호치민/하노이인구	302.1	281.0	266.7	268.9	264.5	241.3	220.2	201.1
호치민/전체 GDP*	-	-	-	16.2	17.2	18.1	21.5	21.6**

주: 1) * GDP 자료는 CEIC에서 참고.
2) ** GDP 자료는 2014년 자료를 활용.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-15. 베트남의 도시인구 및 도시화율 장기 전망

(단위: 백만 명, %)



자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 8).

다. 필리핀

필리핀은 2010년 기준 도시화율이 약 45.3%로, 약 4,200만 명의 인구가 도시에 거주하고 있다(표 2-16 참고). 필리핀은 1980년대에 5% 이상의 빠른 도시화 속도를 보였으나, 1990년대부터 도시화 속도가 둔화되고 있다. 도시화 속도가 둔화된 배경으로는 메트로 마닐라 내 인구 밀집에 따른 주거환경 악화, 지가 상승, 정부의 지역 개발사업 추진 등의 요인을 들 수 있다. 1992~98년 집권한 라모스 대통령(Fidel Ramos)이 지역별 산업 경쟁력 강화정책을 추진하는 등 지역경제 활성화를 도모함에 따라 도시화 속도가 둔화되기 시작하였다. 2001~10년에 집권한 아로요 대통령(Maria Gloria Macapagal-Arroyo)도 수송 및 통신 인프라 구축, 메트로 마닐라 외곽지역 내 주택 건설 등을 통해 수도에 집중된 인구 및 경제활동 분산 정책 및 지역별 개발사업을 추진함에 따라 도시화 속도 둔화세가

표 2-16. 필리핀 도시화 현황

(단위: %, 백만 명)

<table>
<tr><th>구분</th><th>1975~
80년</th><th>1980~
85년</th><th>1985~
90년</th><th>1990~
95년</th><th>1995~
2000년</th><th>2000~
05년</th><th>2005~
10년</th><th>2010~
15년</th></tr>
<tr><td>도시화율</td><td>37.5</td><td>43.0</td><td>48.6</td><td>48.3</td><td>48.0</td><td>46.6</td><td>45.3</td><td>44.4</td></tr>
<tr><td>도시인구</td><td>17.8</td><td>23.4</td><td>30.1</td><td>33.6</td><td>37.2</td><td>40.0</td><td>42.3</td><td>45.2</td></tr>
<tr><td>도시화
속도</td><td>3.81</td><td>5.50</td><td>5.05</td><td>2.21</td><td>2.05</td><td>1.43</td><td>1.12</td><td>1.32</td></tr>
<tr><td rowspan="2">경제발전
단계</td><td colspan="2">강력한 국가 주도
경제개발 추진
(대외채무 급증),
수출주도형 공업화
추진</td><td rowspan="2">경제
구조개혁
실시,*
민간주도
경제개발
추진,
투자장려</td><td colspan="2">지역별 산업경쟁력
강화 정책 추진</td><td rowspan="2" colspan="2">전력·수송인프라 구축
및
성장거점 분산정책
추진, 조세·재정개혁
추진</td><td rowspan="2" colspan="2">제조업 발전
위한
인프라 확충
중점 추진,
지역별 산업
클러스터 조성</td></tr>
<tr><td>-</td><td>정정
불안에
따른
경제침체</td><td>전력부문
개혁,
제조업
중심
산업정책
추진</td><td>동아시아
외환위기</td></tr>
</table>

주: 1) 2015년은 예측치임.
2) 도시화율, 도시인구는 각 단계별 마지막 해의 수치임.
3) 도시화 속도는 연평균 도시인구증가율.
4) *에는 수입자유화, 조세개혁, 공기업 민영화 등이 포함됨.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3).

지속되었다(김태윤 외 2010, p. 89, pp. 91~92). 2005~10년 기준 필리핀의 도시화 속도를 보면 1.12% 수준으로, 말레이시아(3.06%), 인도네시아(3.06%), 태국(3.48%), 베트남(3.1%) 등 주변 동남아 국가에 비해 느린 도시화 속도를 보인다.

필리핀의 도시화는 양극화된 양상을 보인다. 2010년 기준 인구 1,000만 명 이상인 수도 메트로 마닐라[12]에 도시인구의 약 28.1%가 집중되어 있고, 그 외에는 인구 30만 명 미만의 소도시에 절반 이상의 도시인구가

12) 메트로 마닐라는 16개의 시(City)와 1개의 자치구(Municipality)로 구성되어 있음.

표 2-17. 필리핀의 도시규모별 인구 비중								
								(단위: %)
인구 규모	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년	2005년	2010년	2015년
도시인구 비중	37.5	43.0	48.6	48.3	48.0	46.6	45.3	44.4
수도인구 비중	0	0	0	0	0	27.2	28.1	28.7
1,000만 명 이상	0	0	0	0	0	27.2	28.1	28.7
500만 명 이상~1,000만 명 미만	33.5	29.5	26.5	28.0	26.8	0	0	0
100만 명 이상~500만 명 미만	0	0	0	3.0	3.1	3.2	3.4	3.6
50만 명 이상~100만 명 미만	3.5	5.4	4.9	3.5	3.6	5.1	7.9	8.3
30만 명 이상~50만 명 미만	4.7	3.0	4.9	4.4	5.4	5.0	7.3	9.8
30만 명 미만	58.3	62.1	63.8	61.2	61.2	59.5	53.2	49.7

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3).

거주하는 특징이 있다(표 2-17 참고). 인구 500만 명 이상~1,000만 명 미만인 중견급 도시는 없는 것으로 나타났다.

필리핀의 제1도시는 수도 메트로 마닐라이며, 2010년 기준 인구가 약 1,200만 명에 달한다(표 2-18 참고). 유엔인구국(UNPD: United National Population Division) 통계에 따르면 2010년 인구 규모 기준 메트로 마닐라는 세계에서 열여덟째로 큰 도시이며, 아세안 10개국 수도 중에서는 가장 많은 인구를 보유하고 있다.[13] 2005~10년 기준 메트로 마닐라의 도시인구 증가율은 약 1.77%로, 필리핀 전체 도시인구 증가율인 1.12%를 상회한다. 메트로 마닐라 내 인구 증가로 불법거주, 인프라 부족, 환경오염 등의 문제가 심화됨에 따라 정부는 인프라 및 주택 건설 등 주거환경 개선을 위한 정책뿐만 아니라 수빅, 클락, 칼라바르존 등 주변 지역 개발을 통한 인구 분산 정책도 펼치고 있다.

13) United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3).

표 2-18. 필리핀 제1도시 규모(메트로 마닐라)								
								(단위: 백만 명, %)
구분	1975~80년	1980~85년	1985~90년	1990~95년	1995~2000년	2000~05년	2005~10년	2010~15년
메트로 마닐라 인구	5.95	6.89	7.97	9.40	9.96	10.88	11.89	12.95
메트로 마닐라 인구증가율	3.50	2.91	2.93	3.30	1.16	1.77	1.77	1.70
필리핀 전체 인구증가율	2.76	2.73	2.63	2.33	2.19	2.00	1.70	1.71

주: 인구는 각 단계별 마지막 해의 수치임.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3).

인구규모 기준 필리핀의 제2도시는 남부 민다나오지역에 위치한 다바오(Davao)이다. 2010년 기준 다바오 인구는 약 146만 명에 불과하여,[14] 제1도시인 메트로 마닐라와는 규모 차이가 큰 것으로 나타난다(표 2-19 참고). 2005~10년 기준 다바오의 인구증가율은 약 2.34%로 제1도시인 메트로 마닐라의 인구증가율을 앞선다. 하지만 다바오의 인구증가율은 1970년대 중반부터 지속적으로 둔화되는 추세이다.

필리핀 제1도시인 메트로 마닐라 인구는 필리핀 전체 인구의 1/10이

표 2-19. 필리핀 제2도시 규모(다바오)								
								(단위: 천 명, %)
구분	1975~80년	1980~85년	1985~90년	1990~95년	1995~2000년	2000~05년	2005~10년	2010~15년
다바오 인구	614	724	854	1,001	1,152	1,294	1,455	1,630
다바오 인구증가율	4.57	3.31	3.31	3.17	2.79	2.34	2.34	2.27
필리핀 전체 인구증가율	2.76	2.73	2.63	2.33	2.19	2.00	1.70	1.71

주: 인구는 각 단계별 마지막 해의 수치임.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3).

14) *Ibid.*

표 2-20. 필리핀의 도시 종주성

(단위: %)

구분	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년	2005년	2010년	2015년
메트로 마닐라 인구 /전체 인구 비중	12.6	12.7	12.9	13.5	12.8	12.7	12.7	12.7
메트로 마닐라 인구 /다바오 인구	9.7	9.5	9.3	9.4	8.7	8.4	8.2	7.9
전체 GDP 중 메트로 마닐라 GDP 비중	-	-	-	-	-	-	35.8	37.0*

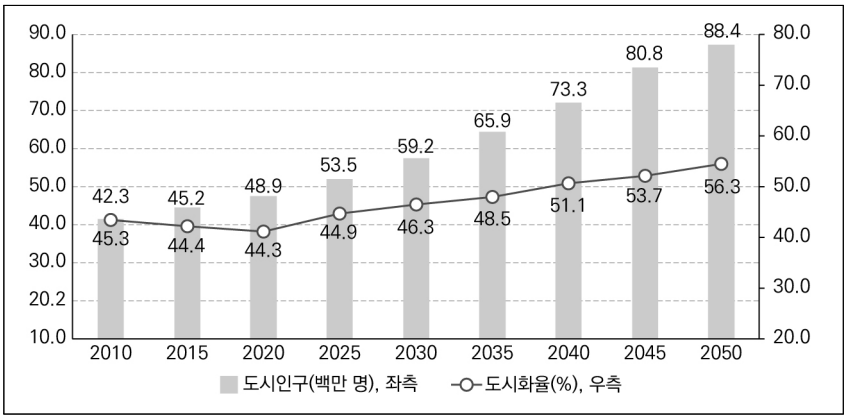
주: *는 2014년 수치임.

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3); NSCB, http://www.nscb.gov.ph/grdp/datacharts.asp (검색일: 2015. 7. 31).

조금 넘는 수준이나, 경제활동은 메트로 마닐라에 집중되어 있는 것으로 나타난다(표 2-20 참고). 2010년 기준 메트로 마닐라의 인구는 필리핀 전체 인구의 약 12.7%이나, 메트로 마닐라 GDP는 필리핀 전체 GDP의 35.8%에 달한다. 필리핀 경제에서 메트로 마닐라가 차지하는 비중은 증가하는 추세이다.

그림 2-16. 필리핀의 도시인구 및 도시화율 장기 전망

(단위: 백만 명, %)



자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3).

UNPD에 따르면 필리핀의 도시인구는 향후 지속적으로 증가할 것으로 전망된다. 2010년 기준 약 4,230만 명인 필리핀의 도시인구는 2050년에 약 8,840만 명으로 증가할 것으로 보이며, 이에 따라 도시화율도 2010년 기준 약 45.3%에서 2050년 기준 56.3% 수준으로 상승할 것으로 예상된다(그림 2-16).

3. 도시생산성

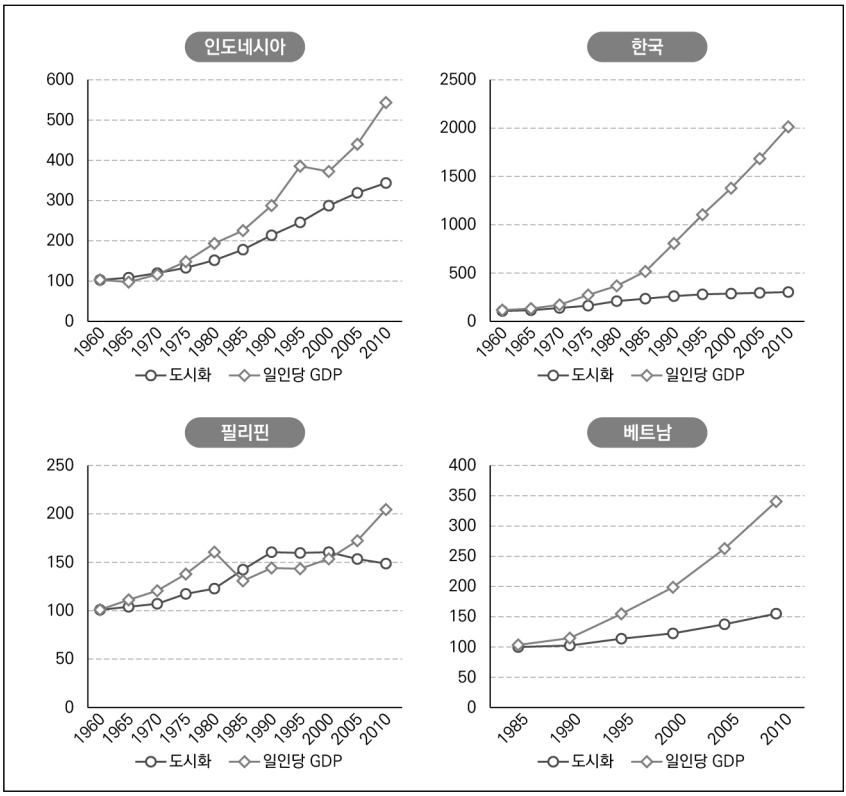
데이터 제약으로 인해 일반적으로 도시생산성의 대리변수로 일인당 지역총생산(GRDP per capita)을 사용한다. 또한 국가별 비교에서는 일인당 국내총생산(GDP per capita)을 대리변수로 사용하기도 한다. 아래에서는 일인당 GDP를 해당국가의 대표 도시생산성으로 보고 논의를 진행한다.

도시생산성에 대한 기존 연구(UN-HABITAT 2012, pp. 43-44; World Bank 2012, p. 31)의 접근방법을 이용하여 동남아 3개국과 한국의 지난 55년간 도시화율과 경제성장을 대략적으로 비교해보면, 도시화와 함께 도시생산성의 증가가 전반적으로 나타나나 그 증가폭은 상당히 다르게 나타나는 것을 알 수 있다. [그림 2-17]은 1960년도 도시인구 비중과 일인당 GDP를 100으로 환산하여 이후 2010년까지 추이를 보여준다. 인도네시아와 베트남, 참고대상인 한국에서 일인당 GDP는 도시화보다 빠르게 늘어났고 이러한 패턴은 전 세계적으로 일반적인 현상이다(UN-HABITAT 2012, pp. 43-44). 그러나 특이하게도 필리핀에서는 도시화와 일인당 GDP가 같은 속도로 늘어나는데, 이는 필리핀의 도시생산성이 상대적으로 느리게 개선되었다는 점을

시사한다. 고도성장을 이룬 한국의 경우 분석대상기간 중 일인당 GDP 증가폭은 도시화 증가의 약 6.8배였으나 필리핀은 1.4배 정도에 그쳤다. 인도네시아는 필리핀보다 다소 양호한 1.6배, 베트남은 2.2배의 수치를 보였다.

도시생산성을 간접적으로 살펴볼 수 있는 또 다른 지표는 국민경제의 산업구조 변화이다(World Bank 2012, p. 32). 도시는 제조업 성장의 중심이

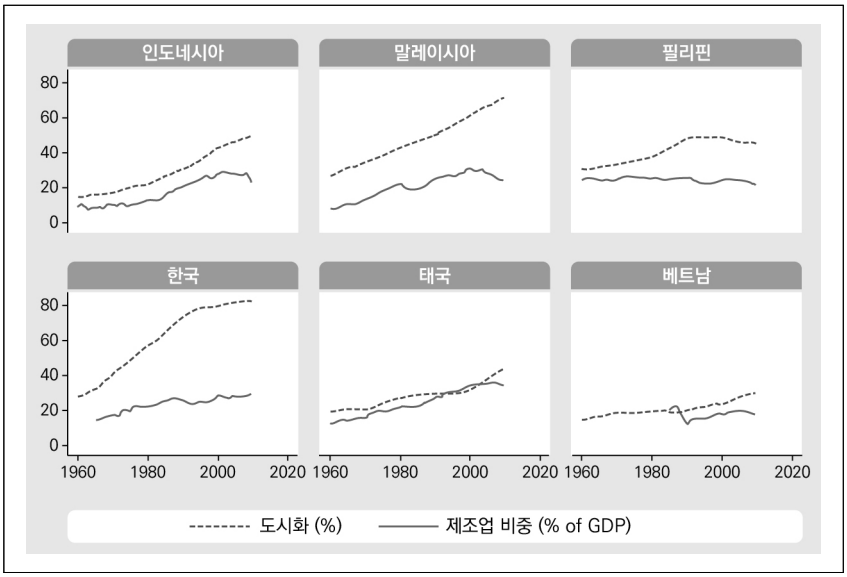
그림 2-17. 도시화와 일인당 GDP 추이 비교



주: 세로축 1960년도 수치 100으로 환산, 베트남은 시작 연도 1985년. 일인당 GDP는 2005년도 불변가격.
자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/; World Bank, World Development Indicators; http://data.worldbank.org/ (모든 자료의 검색일: 2015. 7. 8).

그림 2-18. 동남아 도시화와 제조업 비중 추이(1960~2010년)

(단위: %)



자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/; World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(모든 자료의 검색일: 2015. 7. 8).

되며 공업도시의 발전은 산업화와 밀접히 연관된다. [그림 2-18]은 1960년부터 2010년까지 도시화와 전체 GDP 대비 제조업 비중의 추이를 보여준다.

국가별로 도시경쟁력을 비교한 것으로는 세계은행에서 매년 국가경쟁력지표를 발표하면서 한 국가를 선정하여 그 국가 내 주요도시 경쟁력 보고서(Subnational Doing Business Report)를 발표한 것을 참고할 수 있다. 인도네시아 20개 주요도시의 사업환경을 세계은행(2010년)이 비교한 결과에 따르면, 수도이자 최대도시인 자카르타는 사업개시 용이성 기준 8위를 기록하는 데 그쳤다(표 2-21 참고). 또한 재산 등록 부문은 상위 평가를 받았지만, 건축 허가 처리 부문에서 거의 최하위 평가를 받았다.

표 2-21. 인도네시아 5개 주요도시 사업환경 부문별 순위(2012년)			
도시	사업개시	건축 허가 처리	재산 등록
족자카르타	1	5	6
자카르타	8	19	1
반둥	12	8	1
수라바야	14	16	11
마나도	20	18	15

자료: World Bank, "Doing Business," http://www.doingbusiness.org(검색일: 2015. 10. 31).

인구기준 제2도시인 수라바야의 경우 사업개시, 건축 허가 처리, 재산 등록 등 사업환경 평가 전 부문 순위에서 중하위권을 차지했다. 반둥의 경우 재산 등록 부문에서는 최상위권을 차지했지만, 사업개시 및 건축 허가 처리 부문에서 중위권에 머물렀다. 사업개시 기준 1위를 차지한 도시는 족자카르타로 건축 허가 처리, 재산 등록 부문에서도 우수한 평가를 받았다.[15] 20대 도시 중 사업개시 기준 최하위를 차지한 도시는 마나도이다. 인도네시아의 제1, 2 도시의 사업환경이 최상위가 아니라는 점은 이 도시의 경쟁력이 취약하고 경제성장의 동력으로 작용하기 위해서 개선의 여지가 많다는 점을 시사한다.

필리핀(2012년)의 경우 주요도시의 사업환경을 살펴보면 인구기준 제1도시인 메트로 마닐라[16]의 사업환경이 구성도시별로 상이하며, 다른 도시에 비해 경쟁력이 낮은 경우도 많은 것으로 나타난다(표 2-22 참고). 필리핀 내 25개 도시를 대상으로 실시한 세계은행의 사업환경 평가(Doing

15) World Bank, "Doing Business," http://www.doingbusiness.org(검색일: 2015. 10. 31).

16) 메트로 마닐라(Metro Manila, 행정구역명은 National Capital Region)는 16개의 시(City)와 1개의 자치구(Municipality)로 구성되어 있으며, 마닐라, 퀘존시, 칼로오칸, 라스피냐스, 마카티, 말라본, 만달루용, 마리키나, 문틴루파, 나보타스, 파라냐케, 파사이, 파직, 산후안, 따귁, 발렌수엘라, 파테로스 자치구가 이에 해당함.

표 2-22. 필리핀 주요도시의 사업환경 평가 부문별 순위(2011년)

도시	사업개시	건축 허가 처리	재산 등록
다바오	2	1	20
따귁	3	2	6
세부	7	14	4
바탕가스	18	11	11
산후안	25	25	12

자료: World Bank, "Doing Business," http://www.doingbusiness.org(검색일: 2015. 10. 27).

Business)에 따르면, 2011년 기준 메트로 마닐라의 구성도시인 따귁(Taguig)은 사업개시, 건축 허가 처리, 재산 등록 측면에서 우수한 평가를 받았다.[17] 반면 메트로 마닐라를 구성하는 16개 도시 중 하나인 산후안(San Juan)이 사업개시, 건축 허가 처리 부문에서 최하위를 차지한 점으로 볼 때, 메트로 마닐라 구성도시간에도 사업환경 격차가 큰 것을 알 수 있다. 산후안의 경우 사업개시에 총 39일, 21개의 절차가, 건축 허가를 얻는 데 총 144일, 33개의 절차가 필요한 것으로 나타났다. 인구 기준 필리핀 제2도시인 다바오는 사업개시, 건축 허가 처리 부문에서는 높은 순위를 기록하였으나, 재산 등록 부문에서는 하위권을 차지하였다.

4. 소결

본 장은 여러 지표를 통해 동남아의 전반적 도시화 특성과 인도네시아, 베트남, 필리핀 등 동남아 주요국별로 도시체계의 현황을 살펴보았다. 또한 동남아 주요국의 도시생산성도 간접적으로나마 파악하고자 하였다.

17) World Bank, "Doing Business," http://www.doingbusiness.org(검색일: 2015. 10. 31).

동남아 전체의 도시화율의 경우 한국이나 중국, 세계보다는 낮으나 도시인구의 연평균증가율은 아직 낮은 도시화 수준을 반영하여 상당히 빠른 것으로 나타난다. 또한 도시면적비율과 도시인구밀도 추이 분석결과 도시면적의 증가에 비해 도시인구밀도가 빠르게 늘고 있어 도시과밀화가 빠르게 진행되고 있는 것으로 보인다. 또한 역내에서 편차가 존재하여 ASEAN 선발국가의 경우 과밀화 수준도 높고 증가세도 높은 편이고 나머지 베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마의 경우 과밀화 수준도 이에 비해 낮고 증가세도 낮다. 따라서 인도네시아, 필리핀 등의 경우 도시의 성장에 따른 기반시설 확충 등이 더 시급할 것으로 보인다. 도시집중의 경우 도시종주성은 대체로 높은 편이나 인도네시아, 필리핀, 베트남 중 필리핀에서 메트로 마닐라의 종주성이 특히 높은 것으로 나타났다.

인도네시아, 필리핀, 베트남 3개국의 도시화 특성을 요약하면 [표 2-23]과 같다. 세 국가 중 2015년 현재 도시화율이 가장 높은 나라는 인도네시아이며 2050년 70.9%에 도달할 것으로 보인다. 베트남은 현재 가장 낮은 도시화율을 보이고 있으나 2050년경에는 필리핀의 수준에 거의 도달할 것으로 보인다. 대부분의 국가에서 인구최대도시는 행정수도인 경우가 많

표 2-23. 동남아 주요국의 도시화 특성 요약

(단위: %)

	2015년 도시화율	2050년 도시화 전망	제1도시	제1도시 인구비중	제1도시 GDP 비중
인도네시아	53.7	70.9	자카르타	4.0	16.6
필리핀	44.4	56.3	메트로 마닐라	12.7	37.0
베트남	33.6	55.0	호치민	7.8	21.6

자료: United Nations Population Division(2014), "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision," http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/; World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/ (모든 자료의 검색일: 2015. 7. 8).

으나 베트남에서는 경제중심지인 호치민이 최대도시이다. 인구와 GDP 비중을 보면 자카르타가 가장 낮은 집중도를 보이고 호치민이 중간, 메트로 마닐라가 세 도시 중 가장 높은 집중도를 보이고 있다.

요약하면 동남아의 도시화는 빠른 성장세에도 불구하고 아직 낮은 수준으로 향후 도시성장의 잠재성이 매우 높고 도시생산성 역시 향후 개선될 여지가 많다. 이러한 기술적 통계분석을 바탕으로 다음 장에서는 본격적으로 동남아시아의 도시화가 경제성장에 미치는 영향을 실증적으로 분석하고자 한다.

제3장 동남아 도시화가 경제성장에 미치는 영향

1. 도시화와 경제성장
2. 기존문헌 연구
3. 모델 및 자료
4. 실증분석 결과 및 시사점
5. 소결

1. 도시화와 경제성장

일반적으로 국가의 경제발전 단계에서 도시화의 진행은 인구집중을 통한 규모의 경제, 지식이전 및 내수의 증가 등으로 경제성장에 긍정적인 영향을 주는 것으로 알려져 있다(Bertinelli and Black 2004; Lucas 1993; Davis and Dingel 2012; Glaeser and Gottlieb 2009; MGI 2009; 박상우 1985). 도시화는 동종 산업의 기업들이 지리적으로 가깝게 입지함으로써 특정 산업의 총 생산규모가 증가함에도 그 산업 또는 개별 기업의 평균생산비가 감소하는 긍정적 외부효과를 발생시킨다. 하지만 도시화로 인한 지나친 인구의 집중은 지가상승, 교통혼잡, 환경문제로 이어져 집적의 불경제가 나타나게 된다. 따라서 도시화가 경제성장에 미치는 영향 등의 경제적 효과를 판단하기 위해서는 이러한 긍정적, 부정적 효과를 종합적으로 고려해야 한다.

특히 개도국의 경우 도시화의 경제적 파급효과와 경제성장에 미치는 영향이 크다고 알려져 있다. 개도국 경제성장의 요인으로 도시화의 영향을 다루는 대부분의 선행연구에서는 개별 국가(예를 들면 중국) 또는 국가군의 패널 자료를 활용한 도시화와 경제성장 간의 관계에 대해서 다루고 있다. 또한 국내 연구만 보더라도 도시화와 경제성장 사이에는 대체적으로 정(+)의 상관관계가 있는 것으로 나타난다(김상욱 2009; 김종섭 2009, 2011; 원종준 2013; 지혜란, 우명제, 강명구 2014; 최병헌 2001; 최필수 외 2012; 황진영, 정상은 2009; KB금융지주 경영연구소 2013).

본 장에서는 위의 기존연구와 방법론 등을 바탕으로 최근 견고한 경제성장을 기반으로 주요한 신흥경제권 중 하나로 주목받고 있는 동남아시

아 국가를 사례로 도시화가 경제성장에 미치는 영향에 대해 분석한다.[18] 이를 통해 동남아시아 지역 및 개별 국가의 경제성장에서 도시화가 가지는 의미와 시사점을 살펴보고자 한다.

이를 위해 본 장에서는 Williamson(1965)이 제기하고 Bertinelli and Black(2004)이 이론적 체계를 정립한 소위 Williamson의 가설(역U자형 모델)을 활용하여 동남아시아의 도시화와 경제성장 간 관계를 분석하고자 한다.

이 가설은 거대도시로의 인구집적 등 도시화의 진행이 경제발전 초기단계에는 경제성장에 도움이 되지만, 경제발전단계가 일정 수준에 도달한 이후에는 오히려 경제성장을 저해할 수 있다는 내용을 토대로 한다. 다시 말해 소득수준이 낮은 국가에서는 도시화를 통한 외부경제효과 및 경제적 효율성의 증대로 경제성장에 긍정적 효과가 더 크게 나타날 것이다. 하지만 소득수준이 증가할수록 도시화의 진전은 인구과밀에 따른 후생손실, 지역간 경제격차의 확대 및 형평성의 악화에 따라 오히려 부정적 효과(비용)가 더 크게 나타날 수 있다. 따라서 도시화와 경제성장 간에는 비선형인 역U자 관계가 성립할 것이다. 위 가설이 타당하다면 경제발전단계 및 소득수준이 상이한 동남아시아 국가의 도시화가 경제성장에 미치는 영향은 상이하게 나타날 수 있고 이에 따른 도시화의 의미 및 정책적 시사점도 개별 국가의 상황에 따라 달리 제시되어야 할 필요가 있을 것이다.

본 장은 Williamson의 가설(역U자형 모델)을 전제로 경제성장을 종속

18) 동남아시아 경제는 2008년 글로벌 금융위기와 연이은 EU 재정위기 등으로 인한 세계경제의 전반적인 침체에도 불구하고 안정적인 성장세를 지속하고 있다. 2009년 이후 동남아시아의 연평균 경제성장률은 5~6% 수준으로 비교적 높은 성장세를 기록하고 있다(CEIC Asia Database, 검색일: 2015. 7. 8).

변수, 도시화의 진전 정도를 나타내는 도시화수준을 독립변수, 이외 생산을 위해 투입되는 자본, 노동 등의 주요 생산요소 및 경제개방도 등을 설명(통제)변수로 활용하여 실증분석을 실시한다. 실증분석 결과 추정된 각 변수의 계수(coefficient)의 부호(sign)와 크기(magnitude), 그리고 그 통계적 유의성(statistical significance)을 확인하고 위에서 제기한 가설의 타당성에 대해 살펴볼 수 있다.

예를 들어 도시화의 수준을 나타내는 변수의 경제성장에 대한 계수가 정(+)으로 나타나고 통계적으로도 유의하다면 다른 조건이 일정하다고 할 때 도시화의 진전이 경제성장에 긍정적인 영향을 미치고 있음을 의미한다. 또한 비선형 함수를 전제로 하는 이 모델을 활용하면 도시화가 경제성장에 미치는 영향이 정(+)에서 부(−)(또는 그 반대)로 바뀌는 도시화 수준 및 소득수준의 임계값(threshold) 또는 변곡점(inflection point)을 구할 수 있다. 이를 통해 동남아시아 지역과 개별 국가의 도시화 수준 및 소득의 임계값 및 현 시점에서의 실제 도시화 수준 및 소득과의 비교분석을 통해 개별 국가 차원에서 도시화가 갖는 의미에 대해서도 생각해볼 수 있다.[19)]

본 장은 아래와 같이 구성된다. 우선 다음 절에서는 도시화가 경제성장에 미치는 영향에 대한 기존연구들을 소개하고 동남아 도시화 현황에 대해 기술한다. 3절에서는 도시화의 경제성장에 미치는 영향에 대한 분석의 전제가 되는 Williamson의 가설을 소개하고 실증분석을 위한 변수 및 데이터에 대해 기술한다. 4절에서는 3절의 내용을 바탕으로 도시화와 경제성장 간

19) 임계값은 개별국가의 도시화가 경제성장에 미치는 효과가 정(+)에서 부(−)로 바뀌는 (기울기가 0이 되는 변곡점) 도시화 수준 및 소득수준을 의미한다.

관계에 대한 실증분석을 실시하고 그 분석결과를 통해 동남아시아 도시화의 의미 및 그 시사점에 대해 논의한다. 그리고 5절에서는 위의 내용들을 요약, 정리하고 본 논문의 한계 및 향후 연구과제에 대해 언급한다.

2. 기존문헌 연구

기존의 도시화와 관련된 선행연구를 살펴보면 주로 한 국가에서 나타나는 도시로의 인구집중 또는 도시로의 자원의 집적이 경제성장에 어떠한 메커니즘을 통해 긍정적 또는 부정적인 영향을 미치는가에 대한 연구가 주를 이룬다. 그 선구적 연구로는 시발점이라고 할 수 있는 Williamson(1965)의 연구를 들 수 있을 것이다. 이 연구에서는 거대도시로의 인구집적이 경제발전 초기단계에는 경제성장에 도움이 되지만 소득수준이 일정수준에 도달한 이후부터는 인구의 과밀화로 인한 환경, 주택, 교통, 보건, 빈부격차 등의 비용이 효용을 초과하게 되고 이로 인한 소위 외부불경제(negative external economies)의 확대로 인해 오히려 경제성장에 부정적인 영향을 미칠 수 있음을 제시하였다. 다시 말해 소득수준이 낮은 국가에서는 도시로의 인구집적이 생산 및 소비 등에서 규모의 경제(economies of scale)를 발생시키는 등 효율성을 증가시키기도 하지만 소득수준이 증가할수록 인구의 도시집중은 과밀화로 인한 후생손실 및 도시, 농촌 간 격차의 확대와 같은 비용 등이 커지고 결국 경제성장을 저해하는 요소로 작용할 수 있다는 것이다.

위의 Williamson의 연구 이후에는 이 가설의 타당성과 적용 가능성에

대한 논의를 중심으로 다수의 연구가 진행되어왔다. Williamson의 가설을 입증하는 연구로 Martin(1999)은 소득수준이 증가할수록 정책결정자들이 도시화를 지원할 것인가 아니면 지역적 격차를 해소하는 데 힘을 기울일 것인가에 대한 선택의 문제에 직면하게 됨을 제시하였다. Bertinelli and Black(2004)은 경제성장은 집적화된 도시화를 통해서 나타날 수 있음을 제시하였다. 아울러 이 경우 집적의 동태적 이익이 정태적 차원의 과밀화의 비경제성 또는 외부불경제와 비교되어야 하며 이러한 두 가지의 상충되는 효과의 상대적 크기는 한 국가의 경제발전단계에 따라 상이할 수 있다는 실증분석결과를 제시하였다. 이를 근거로 도시화의 진전이 단순하게 경제성장에 긍정적인 영향만을 미치지 않을 수 있음을 보여주었다. 또한 Henderson(2003)은 1960~90년 기간 70개 국가의 패널자료를 활용하여 도시화와 경제성장 간 상관관계에 대한 실증분석을 실시하였다. 분석 결과 도시화율(총인구 대비 도시인구의 비율) 자체가 경제성장에 긍정적인 영향을 준다는 가설은 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다. 하지만 소득이 낮은 국가군에서는 그 국가의 총인구 대비 인구수가 가장 많은 도시의 인구비율이 경제성장에 긍정적인 영향을 주고 있다는 결과를 얻었다. Brülhart and Sbergami(2009)는 1960~2000년 기간 105개 국가의 패널자료를 활용하여 한 국가에서의 지리적 집중을 나타내는 지수(Theil 지수)를 도출하고 이 지수와 경제성장 간 관계를 분석함으로써 Williamson의 가설이 유효함을 입증하였다. 또한 황진영, 정상은(2009)은 1976~2005년 기간 107개 국가의 패널자료를 이용하여 거대도시로의 인구집중이 경제성장에 역U자형의 비선형적 관계를 갖고 있음을 제시하였고 더 나아가 경제성장에 미치는 도시화의 영향이 최대화되는 다시 말해 역U자의 최고점에서 도시화

수준의 임계값을 산출하였다.

한편 중국의 도시화에 대한 연구도 상당히 이루어진 것으로 보이는데 이는 중국이 급속한 경제성장과 도시화가 병행되었다는 점에서 사례연구로 적합하기 때문인 것으로 보인다. 정상은(2010)은 중국의 27개 성시별 패널자료를 이용하여 도시화와 경제성장 간 관계를 추정하였는데 거대도시로의 인구집중이 경제성장에 역U자 형태의 비선형적 영향을 미친다는 분석결과를 제시하였다. 이와는 달리 김종섭(2012)은 중국의 동부해안지역과 중국전체를 대상으로 도시화와 경제성장 간의 관계를 분석하였고 도시화가 경제성장에 미치는 영향이 역U자형이 아님을 보여주었다. 최필수 외(2012)는 중국의 성별 자료를 이용해서 도시화와 경제성장 간의 관계를 분석하였는데 중국의 지역별 도시화는 경제성장에 정(+)의 영향을 미치지만 중국 지역 내 가장 큰 도시는 부(－)의 영향을 미치는 것으로 분석하였다. 도시화 변수의 제곱근 변수들은 통계적으로 유의하지 않았기 때문에 도시화가 경제성장에 미치는 비선형효과(non-linear effect)는 없는 것으로 판단하였다.

3. 모델 및 자료

본 장에서는 동남아시아의 도시화와 경제성장 간 관계에 대한 실증분석을 위해 한 국가의 도시화 수준에 대한 변수로 선행연구에서 다수 활용되는 총인구 대비 도시인구의 비율, 즉 도시화율(urbanization ratio)을 사용한다. 또한 선행연구의 일부 사례와 같이 Williamson의 가설의 타당성

을 알아보기 위해 도시화율과 함께 도시화율의 제곱항 및 도시화율과 일인당 실질국민소득을 곱한 교차항을 독립변수로 추가하여 사용하였다. 만약 경제성장에 대해 도시화율의 추정계수가 정(+)의 값으로 나타나고 제곱항 및 교차항의 추정계수가 부(－)의 값이고 통계적으로 유의하다면 역U형의 Williamson의 가설이 지지됨을 의미한다.

또한 본 장에서는 이 가설이 지지되어 도시화가 경제성장에 미치는 영향이 역U자 형태로 파악된다면 경제성장을 극대화할 수 있는 도시화의 수준(도시화율) 및 소득수준의 임계값도 산출한다. 이를 통해 동남아시아 각 국가의 현재 도시화 수준과 소득수준이 임계값과 비교해서 어느 수준에 있는지 분석한다. 분석결과에 따라 동남아시아 개별 국가가 당면한 도시화 관련 정책의 실효성 및 유의성에 대해서도 판단해볼 수 있을 것이다. 아울러 지역간 균형발전 및 특정 지역 우선발전정책 등과 같은 상충되는 정책적 결정에 있어서도 그 우선순위에 대한 유용한 정책적 시사점을 제시할 수 있을 것으로 기대할 수 있다.

본 장의 실증분석은 Williamson의 가설을 전제로 하기 때문에 우선 도시화와 경제성장 간에 역U자형 관계가 성립한다고 가정한다. 이 경우 다수의 선행연구의 방법론처럼 경제성장을 종속변수로 도시화 수준을 독립변수로 하는 추정방정식을 설정할 수 있다. [식 3-1]은 도시화가 경제성장에 미치는 영향을 함수로 나타낸 것이다.

$$Y = f(U, X) \qquad \text{[식 3-1]}$$

여기서 경제성장 Y는 도시화 수준을 나타내는 U와 생산요소인 자본,

노동 및 생산성 등 그 밖에 경제성장에 영향을 미치는 요인을 표시하는 X의 함수로 표시될 수 있다. 위에서 언급한 Williamson의 모델에서 가정하고 있는 경제성장과 도시화 수준의 관계를 토대로 도시화가 경제성장에 미치는 영향에 대해 통계적으로 추정 가능한 방정식은 [식 3-2]와 [식 3-3]으로 설정할 수 있다.[20)]

$$y = c + \alpha_1 u + \alpha_2 u^2 + \beta_k x + \epsilon \qquad \text{[식 3-2]}$$

$$y = c + \alpha_3 u + \alpha_4 (u \times i) + \beta_k x + \epsilon \qquad \text{[식 3-3]}$$

[식 3-2]와 [식 3-3] 방정식에서 y는 경제성장을 나타내는 변수, u는 도시화 수준을 나타내는 변수, i는 일인당 국민소득을 나타내는 변수, x는 도시화 수준 이외의 경제성장에 영향을 미치는 자본(capital), 노동(labor), 생산성(productivity) 등 생산요소 및 이외 경제성장에 영향을 미칠 수 있는 기타 변수들을 의미한다. Williamson 가설에 의거하여 본 연구에서는 이 추정방정식에서 계수(coefficient)의 부호(sign)가 각각 $\alpha_1 > 0$, $\alpha_2 < 0$, $\alpha_3 > 0$, $\alpha_4 < 0$ 및 $\beta_k > 0$일 것으로 예상한다.

본 장에서는 변수선택에 있어 경제성장은 실질국민총생산(GDP)의 연

20) 이 추정방정식은 도시화를 독립변수로 경제성장을 종속변수로 가정하고 도시화가 경제성장에 미치는 영향에 대해 추정하기 때문에 경제성장이 도시화에 미치는 영향은 없다고 가정한다. 하지만 실제로 경제성장이 도시화에 미치는 영향도 존재할 수 있기 때문에 소위 내생성문제(endogeneity problem)로 인해 계수 추정치의 편이 가능성이 있다. 내생성문제를 해결하기 위해서는 도구변수(instrumental variable) 등을 활용한 추정방법 등을 고려해볼 수 있지만 적절한 도구변수의 개발 등 이에 필요한 연구는 향후 연구과제로 남기고자 한다. 따라서 본 연구에서는 경제성장이 도시화에 미치는 영향은 없거나 미미하다는 가정을 전제로 한다.

간성장률(y), 도시화 수준은 도시화율(u), 국민소득은 일인당 국민총생산(i), 물적자본은 실질GDP 대비 고정자산액 비율(k), 노동은 총 노동인구(l), 그리고 대외의존도가 높은 동남아시아 국가의 경제적 특성을 고려하여 실질GDP 대비 무역액 비율인 무역의존도(t)를 각 변수로 활용한다. 그러므로 위의 변수들을 활용하여 [식 3-2], [식 3-3]을 다시 쓰면 [식 3-4], [식 3-5]와 같다.[21)]

모델 Ⅰ: $y_{it} = c_1 + \alpha_1 u_{it} + \alpha_2 u_{it}^2 + \beta_1 k_{it} + \beta_2 \log l_{it} + \beta_3 t_{it} + \epsilon_{it}$ [식 3-4]

모델 Ⅱ:

$$y_{it} = c_2 + \alpha_3 u_{it} + \alpha_4 [(u \times \log i)]_{it} + \beta_4 k_{it} + \beta_5 \log l_{it} + \beta_6 t_{it} + \epsilon_{it}$$ [식 3-5]

여기서 c는 상수항, ϵ는 오차항을 나타내고, 아래 첨자인 i와 t는 각각 동남아시아 10개 국가 및 연도(2000~13)를 의미한다. [식 3-4]와 [식 3-5]를 추정하기 위해 본 연구에서는 통합최소자승법(Pooled LS: Pooled Least Squares), 표면무관회귀분석(SUR: Seemingly Unrelated Regressions) 및 각 개별 국가의 특성을 반영할 수 있는 고정효과(Fixed Effect)모형 등 세 가지 추정방법을 통해 분석한다. 또한 통계적 추론을 위한 t-값들은 동남아시아 10개국의 경제적 편차가 크다는 현실적 측면을 고려해 이분산성(heteroskedasticity)을 가정하고 이를 처리하기 위해 White의 추정방법을

21) 총 노동인구(l) 변수를 그대로 활용하지 않고 자연로그를 취하여 로그변수화한 후 추정한 것은 추정계수의 해석을 좀 더 용이하게 하기 위한 것이다. 종속변수인 경제성장률이 백분율이므로 노동인구를 로그변환하면 추정계수는 노동인구가 1% 증가할 때 얼마만큼이 증가하는지를 나타내는 탄력성 개념으로 설명할 수 있다. 예를 들어 추정계수가 3.0이면 이는 노동인구가 1% 증가하면 경제성장률은 3.0%÷100, 즉 0.03%가 증가함을 의미한다.

활용한 수정된 분산-공분산 행렬(variance-covariance matrix)을 이용하여 도출한다(White 1980).

다음으로 경제성장을 극대화하는 도시화율과 소득수준의 임계값을 산출하기 위해 [식 3-4]와 [식 3-5]를 u에 대해 각각 편미분하면 [식 3-6]과 [식 3-7]이 도출된다.

$$\frac{\partial y_{it}}{\partial u_{it}} = \alpha_1 + 2\alpha_2 u_{it} \qquad \text{[식 3-6]}$$

$$\frac{\partial y_{it}}{\partial u_{it}} = \alpha_3 + \alpha_4 \log i_{it} \qquad \text{[식 3-7]}$$

[식 3-6]과 [식 3-7]이 0이 될 때(기울기가 0) 도시화율(u) 및 소득수준(i)을 구하면 경제성장(y)에 가장 큰 영향을 미치는 임계점이 되는 도시화율(u^*) 및 소득수준(i^*)을 구할 수 있다. 이와 같이 [식 3-6], [식 3-7]에서 구해진 도시화율(u^*) 및 소득수준(i^*)은 [식 3-8], [식 3-9]와 같다.

$$u_{it}^* = -\left(\frac{\alpha_1}{2\alpha_2}\right) \qquad \text{[식 3-8]}$$

$$i_{it}^* = e^{-\left(\frac{\alpha_3}{\alpha_4}\right)} \qquad \text{[식 3-9]}$$

따라서 [식 3-4], [식 3-5]의 추정을 통해 각 변수의 계수값(α)을 구하

면 도시화가 경제성장에 미치는 긍정적 영향이 극대화되는 도시화수준(u^*) 및 일인당 국민소득수준(i^*)을 산출할 수 있을 것이다. 또한 이것을 활용하여 현재의 동남아시아 각 국가의 도시화율 및 일인당 국민소득수준과 비교함으로써 현 도시화의 수준이 갖는 의미와 시사점을 고찰해볼 수 있을 것이다. 예를 들면 한 국가의 도시화율 u가 [식 3-8]에서 도출된 u^*보다 작다면 도시화가 경제성장에 정(+)의 영향을 미치고 있다고 볼 수 있고 반대로 크다면 도시화의 진전이 경제성장에 오히려 부정적인 영향을 미칠 수 있음을 의미한다. 또한 한 국가의 일인당 국민소득 i가 [식 3-9]에서 도출된 i^*보다 작다면 도시화가 경제성장에 정(+)의 영향을 미치고 있다고 볼 수 있고 반대로 크다면 경제성장에 오히려 부(−)의 영향을 미칠 수 있음을 의미한다.

본 장에서는 위의 방법론을 통해 각 추정방정식의 계수를 추정하고 그 계수값이 Williamson의 가설에서 예상한 부호와 일치하는지, 또 그 계수값이 통계적으로 유의한지를 확인한다. 만약 추정을 통해 도출된 계수값이 예상되는 부호와 일치한다면 이를 근거로 동남아시아 각국의 도시화 수준이 경제성장을 극대화하는 수준을 이미 넘어섰는지 아닌지 등에 대해 판단할 수 있을 것이다. 그리고 이를 토대로 도시화의 의미 및 경제성장을 위한 정책적 시사점도 각 국가의 상황에 따라 차별적으로 제시할 수 있을 것이다. [표 3-1]은 실증분석을 위해 활용되는 각 변수들에 대한 내용 및 데이터 자료에 대한 정보를 요약정리한 것이다. 또한 [표 3-2]는 추정을 위해 활용한 각 변수의 기초통계량을 요약정리한 것이다.

표 3-1. 실증분석을 위한 변수 상세 내용						
구 분	변 수	대리 변수	기 호	내 용	단위 및 시계열	데이터 자료
종속변수	경제성장	실질GDP 경제성장률	y_{it}	동남아시아 i국 t연도의 실질 GDP경제성장률	%, 2000~2013	IMF(2015), World Economic Outlook Database April 2015(검색일: 2015. 7. 8).
독립변수	도시화 수준	전체인구 대비 도시인구비율	u_{it}	동남아시아 i국 t연도의 전체인구 대비 도시인구 비율	%, 2000~2013	ASEAN Statistical Yearbook, http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).
	국민소득	일인당 GDP	i_{it}	동남아시아 i국 t연도의 일인당 실질GDP	US$, 2000~2013	IMF(2015), World Economic Outlook Database April 2015(검색일: 2015. 7. 8).
	물적자본	실질GDP 대비 고정자산액비율	k_{it}	동남아시아 i국 t연도의 실질GDP 대비 고정자산액 비율	%, 2000~2013	IMF(2015), World Economic Outlook Database April 2015(검색일: 2015. 7. 8).
	노동력	총 노동인구	l_{it}	동남아시아 i국 t연도의노동인구수	명, 2000~2013	World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8).
	대외개방도	무역의존도	t_{it}	동남아시아 i국 t연도의 실질GDP 대비 무역액 비율	%, 2000~2013	IMF(2015), World Economic Outlook Database Apri 2015; World Bank, WITS, http://wits.worldbank.org/ (검색일: 2015. 7. 8).

자료: 각 데이터 자료를 바탕으로 저자 작성.

제3장 동남아 도시화가 경제성장에 미치는 영향 ▌93

표 3-2. 추정 시 활용된 변수의 기초통계량 요약										
구 분	변 수	대리 변수	기호	단위	평균	중위값	최대	최소	표준 편차	관측치
종속 변수	경제 성장	실질GDP 경제성장률	y_{it}	%	5.9	6.0	13.8	−2.3	3.2	126
독립 변수	도시화 수준	전체인구 대비 도시인구비율	u_{it}	%	42.2	33.8	78.7	5.6	19.6	126
	국민소득	일인당 GDP	i_{it}	달러	5,120.1	1,404.5	42,436.0	159.7	9,300.6	126
	물적자본	실질GDP 대비 고정자산액비율	k_{it}	%	22.9	23.0	39.6	10.1	7.0	126
	노동력	총 노동인구	$\log l_{it}$	명 (로그변환)	67.8	68.9	92.0	46.8	11.6	126
	대외 개방도	무역의존도	t_{it}	%	106.3	104.9	220.4	27.9	45.2	126

자료: 표 3-1의 '데이터 자료'를 이용하여 저자 작성.

4. 실증분석 결과 및 시사점

가. 실증분석 결과

위의 분석방법 및 데이터를 활용한 동남아시아의 도시화가 경제성장에 미치는 영향에 대한 추정결과는 [표 3-3]과 [표 3-4]에 요약되어 있다.[22] 또한 이렇게 추정된 각 변수의 계수 값을 활용하여 [식 3-8], [식 3-9]에서와 같이 경제성장률(y)에 가장 큰 영향을 미치는 도시화율 및 일인당 국민소득의 임계값을 도출할 수 있다. [표 3-5] 및 [표 3-6]은 임계값과 현재 동남아시아 각 국가의 도시화율과 일인당 국민소득을 비교 분석한 결과를 나타낸 것이다.

22) 싱가포르의 경우 도시화율이 2000년대 이후 100%를 기록하고 있어 추정에서 제외하였다.

표 3-3. 모델 I을 활용한 도시화율(u)과 경제성장(y) 간 추정결과			
	Pooled LS	SUR	Fixed Effect
c	11.060*** (4.149)	8.330*** (2.648)	−5.615 (50.254)
u	−0.345*** (0.124)	−0.362*** (0.072)	−0.325** (0.155)
u^2	0.003*** (0.001)	0.003*** (0.001)	0.003* (0.002)
k	0.059 (0.041)	0.010 (0.015)	0.098** (0.038)
$\log l$	0.215 (0.261)	0.480*** (0.183)	1.024 (3.195)
t	0.017*** (0.008)	0.017*** (0.003)	0.009 (0.012)
ρ	0.622*** (0.074)	0.581*** (0.054)	0.412*** (0.106)
$adj\,R^2$	0.618	0.886	0.640
DW	1.896	2.080	1.752
$F\,stat.$	27.431***	127.441***	13.440***
$obs.$	117	117	117

주: ***, **, * 는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.
자료: 저자 작성.

우선 모델 Ⅰ, Ⅱ 또는 [식 3-4], [식 3-5]의 추정을 위해 Pooled LS(통합최소자승법), SUR(표면무관회귀분석), Fixed Effect(고정효과) 모형을 활용하였다. Pooled LS는 각 국가의 회귀식의 모수값(parameter)이 동일하다고 가정하고 또한 모수는 기간에 대해 고정되어 있다고 가정한다. SUR의 경우 모든 기간에 대해 오차항들이 동시적으로 상호 연관되어 있다고 가정한다. Fixed Effect 모형의 경우 기울기의 모수는 변화하지 않으며 절편의 모수만이 각 국가의 특성을 반영하여 변화하고 시간에 대해서는 변하지 않는다고 가정한다. 그리고 오차항은 모든 국가 및 기간에 대해 독립적이라고 가정한다. 개별 국가 사이에 그리고 시간의 흐름에 따라

표 3-4. 모델 II를 활용한 도시화율과 경제성장 간 추정결과			
	Pooled LS	SUR	Fixed Effect
c	11.224** (4.521)	10.410*** (1.475)	18.654** (9.349)
u	−0.178* (0.104)	−0.131*** (0.039)	−0.346** (0.151)
$u \times \log i$	0.026** (0.010)	0.021*** (0.004)	0.044** (0.020)
k	0.009 (0.058)	0.038* (0.021)	0.123*** (0.044)
$\log l$	0.264 (0.311)	0.247** (0.097)	1.140* (0.584)
t	0.000 (0.008)	0.004 (0.003)	0.024* (0.015)
ρ	0.370*** (0.088)	0.388*** (0.086)	0.422*** (0.092)
$adj\,R^2$	0.457	0.795	0.571
DW	2.155	2.134	2.129
$F\,stat.$	17.262***	76.101***	12.043***
$obs.$	117	117	117

주: ***, **, * 는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.
자료: 저자 작성.

발생하는 모든 행태적인 차이는 절편으로 설명된다.[23)]

또한 오차항의 자기상관(autocorrelation) 문제를 해결하기 위해 1계 자기회귀모형(1st order autocorrelation model)을 가정하고 추정식에 $e_{it} = \hat{\rho} e_{it-1} + u_{it}$을 포함하였다. 그리고 위에서 언급하였듯이 이분산

23) 패널분석을 위한 추정방법으로 고정효과모형 외에 확률효과(Random Effect)모형도 고려해 볼 수 있다. 확률효과모형과 고정효과모형 중 어느 방법이 더 바람직한가를 판단하기 위해 Hausman 검정을 실시하였고 오차항이 설명변수들과 상관관계가 없다는 귀무가설이 기각되었다. 이는 확률효과모형의 추정치가 일치성을 충족하지 못한다는 것을 의미하므로 본 연구에서는 고정효과모형을 활용한다. Hausman 검정 등에 대한 통계분석결과는 논의의 전개상 크게 문제되지 않으므로 생략하기로 한다.

(heteroskedasticity)을 고려하여 이를 처리하기 위한 White 추정법을 이용하여 위 세 가지 추정을 실시하였다. [표 3-3]은 각각의 추정결과를 나타내고 있는데 먼저 세 개의 추정방법 모두에서 도시화율(u)이 경제성장(y)에 부(−)의 영향을 미치는 것으로 나타났는데 이는 예상과는 반대의 결과이다. 추정된 α_1의 값을 살펴보면 다른 조건이 일정하다고 할 때 도시화율이 1% 증가하면 경제성장률은 각각 0.345%, 0.362%, 0.325% 감소한다. 각 계수의 통계적 유의성도 각각 1%, 1%, 5% 유의수준에서 유의한 것으로 나타났다. 도시화에 따른 경제성장에 대한 외부불경제의 효과를 나타내는 α_2의 값은 세 가지 방법 모두 0.003으로 정(+)의 값을 가지는데 이 또한 예상과는 반대의 결과이다. *t*값은 1%, 1%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의한 결과를 나타냈다. 위의 추정결과를 근거로 다른 변수들이 통제되었을 때 도시화율이 1% 증가하면 경제성장률은 각각의 추정방법에서 (−0.345+0.006u_{it})%, (−0.362+0.006u_{it})%, (−0.325+0.006u_{it})% 증가하는 것으로 나타났다.

통제변수인 k_{it}, logl_{it}, t_{it} 계수값의 경우 세 가지 추정방법에서 모두 정(+)의 값으로 예상한 바와 같이 경제성장에 긍정적인 영향을 주고 있음을 알 수 있다. 하지만 Pooled LS에서는 t_{it}만이 1% 유의수준에서 통계적으로 유의한 결과를 나타냈고 SUR에서는 l_{it}과 t_{it}가 1% 유의수준에서, 고정효과 모형에서는 k_{it}만이 5% 유의수준에서 통계적으로 유의하였다.

이러한 실증분석 결과는 경제발전단계 및 소득수준이 낮은 국가인 경우 도시화가 경제성장에 부정적 영향을 미치지만, 소득수준이 일정수준을 넘어서게 되면 도시화가 오히려 경제성장에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다는 것을 의미한다. 이는 본 연구가 앞에서 제기한 Williamson의 가설과

는 반대되는 결과라고 할 수 있다.

모델 II 또는 [식 3-5]의 추정을 위해 위와 마찬가지로 Pooled LS, SUR, 고정효과(Fixed Effect)모형을 활용하였다. 자기상관(autocorrelation) 문제를 해결하기 위해 오차항에서 1계 자기회귀모형으로 가정하여 추정식에 $e_{it} = \hat{\rho} e_{it-1} + u_{it}$을 포함하였다. 그리고 이분산(heteroskedasticity)을 고려하여 이를 처리하기 위한 White 추정법을 이용하고 수정된 분산-공분산 행렬을 통해 위 세 가지 추정을 실시하였다. [표 3-4]는 각각의 추정결과를 나타내고 있는데 먼저 세 개의 추정방법 모두에서 예상과는 반대로 도시화율(u)이 경제성장(y)에 부(−)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 각각의 추정방법에 따란 추정된 α_3의 값은 다른 조건이 일정하다고 할 때 도시화율이 1% 증가하면 경제성장률이 각각 0.178%, 0.131%, 0.346% 감소함을 의미한다. 각 계수의 통계적 유의성도 각각 10%, 1%, 5% 유의수준에서 유의한 것으로 나타났다. 또한 일인당 국민소득의 증가에 따라 도시화의 부작용이 더 커지는 외부불경제의 효과를 나타내는 α_4의 값도 예상과 달리 0.026, 0.021, 0.044로 정(+)의 값을 가지며 *t*값도 5%, 1%, 5% 유의수준에서 통계적으로 유의한 결과를 나타냈다. 위의 추정결과를 근거로 다른 변수들이 통제되었을 때 도시화율이 1% 증가하면 경제성장률은 각각의 추정방법에서 $(-0.178 + 0.026\log i_{it})$%, $(-0.131+0.021\log i_{it})$%, $(-0.346 + 0.044\log i_{it})$% 증가하는 것으로 나타났다.

아울러 통제변수인 k_{it}, $\log l_{it}$, t_{it}의 계수 값의 경우 세 가지 추정방법에서 모두 양(+)의 값으로 예상과 같이 경제성장에 긍정적인 영향을 주고 있음을 알 수 있다. 하지만 Pooled LS에서는 모두에서 통계적으로 유의하지 않았고 SUR에서는 k_{it}과 $\log l_{it}$가 1% 유의수준에서, 고정효과모형

에서는 k_{it}, $\log l_{it}$, t_{it}모두에서 각각 1%, 10%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의하였다.

이러한 결과는 위 모델 Ⅰ과 같이 경제발전단계 및 소득수준이 낮은 국가인 경우 도시화가 경제성장에 부정적인 영향을 미치지만, 소득수준이 일정수준을 넘어서게 되면 도시화가 오히려 경제성장에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다는 것을 의미한다.

이상에서와 같이 [표 3-3] 및 [표 3-4]의 추정결과는 Williamson의 가설에 기초한 본 연구의 가설 또는 전제가 동남아시아의 경우에는 지지 또는 적용되지 않고 오히려 반대되는 의미로 해석될 수 있음을 나타낸다. 이는 기존의 도시화 현상에 대한 해석과 추론이 동남아시아의 경우에 직접적으로 적용되지 않음을 의미한다. 이는 도시화의 긍정적 측면을 강조하는 측면에서 동남아시아의 도시화와 경제성장 간의 관계가 해석될 때 보다 설득력이 있게 됨을 의미한다고 할 수 있다.

다음으로 [표 3-3]과 [표 3-4]의 추정결과를 활용하여 도시화 수준(u)이 경제성장(y)에 가장 큰 긍정적 영향을 미치는 도시화율 및 일인당 국민소득의 임계값을 산출해 보면 [표 3-5]와 같다. 먼저 [식 3-4], [식 3-5]의 α값 및 [식 3-8], [식 3-9]를 활용하여 도시화율의 임계값(u^*) 및 일인당 국민소득의 임계값(i^*)을 구해보면 u^*는 각각의 추정방법에서 61.4%, 61.1%, 48.4%가, i^*는 936.6달러, 586.6달러, 2,669.4달러가 산출된다. 각각의 추정방법에 의해 도출된 임계값들을 비교해 보면 상당한 격차가 존재함을 알 수 있다. 현실적으로 보면 Pooled LS와 SUR의 경우 도시화율의 임계값은 상당히 높은 반면 일인당 국민소득의 임계값은 상당히 낮은 수준이라고 볼 수 있다. 반면에 패널모형의 경우 도시화율 및 일인당국민소득의 임계값이 현실적으

표 3-5. 도시화율 및 일인당 국민소득의 임계값			
			(단위: %, 미달러)
	Pooled LS	SUR	Fixed Effect
u^*	61.4	61.1	48.4
i^*	936.6	586.6	2,669.4

자료: 저자 작성.

로 수용 가능한 수준으로 보인다. 추정방법의 우수성 정도에 있어서도 패널 모형이 우선된다는 점에서 Fixed Effect의 추정방법을 통해 도출된 임계값이 가장 적절하고 설득력이 있다고 할 수 있다.

한편 [표 3-6]은 위의 임계값들을 근거로 동남아시아 각 국가의 최근 도시화율과 일인당 국민소득을 나열하고 임계값과 비교한 것이다. 또한 임계값에 가장 근접한 연도가 언제인지도 분석하였다. 이 결과를 보면 ASEAN6의 경우에는 태국을 제외한 5개국은 이미 도시화율의 임계값을

표 3-6. 도시화율 임계값과 실제 도시화율 비교

	국가	u_{2013}	$u_{2013} > u^*$ 여부			임계값에 가장 근접한 연도		
			u^*=61.4%	u^*=61.1%	u^*=48.4%	Pooled LS	SUR	Fixed Effect
ASEAN6	인도네시아	52.2	×	×	○	-	-	2009
	태국	34.9	×	×	×	-	-	-
	말레이시아	74.0	○	○	○	2002	2002	2000
	필리핀	49.4	×	×	○	-	-	2011
	싱가포르	100.0	○	○	○	2000년 이전	2000년 이전	2000년 이전
	브루나이	76.7	○	○	○	2000년 이전	2000년 이전	2000년 이전
CLMV	미얀마	33.8	×	×	×	-	-	-
	베트남	32.3	×	×	×	-	-	-
	라오스	36.4	×	×	×	-	-	-
	캄보디아	20.4	×	×	×	-	-	-

자료: 저자 작성.

넘어선 것으로 보인다. 그 외 태국 및 CLMV의 경우는 아직 도시화율의 임계값을 넘어서지 않은 것으로 나타났다. 일인당 국민소득의 경우에도 위와 비슷한데 ASEAN6는 이미 임계값을 넘어선 것으로 보이고 CLMV는 아직 임계값에 도달하지 못한 것으로 보인다.

또한 [표 3-6] 및 [표 3-7]에서 동남아시아 국가간 현재 실제 수준과 임계값들 간의 차이를 비교할 경우 캄보디아, 베트남, 미얀마, 라오스 순으로 도시화가 경제성장에 부정적 영향을 줄 수 있음을 알 수 있다. 특히 CLMV는 도시화에 따른 긍정적 경제 영향이 부정적 영향을 충분히 상쇄할 만큼이 되는 수준(임계점)에 아직 이르지 못한 것으로 분석된다. 이는 CLMV의 경우 다른 ASEAN6에 비해 인구의 도시집중에 따른 도시인구의 증가(도시화)를 효율적으로 활용할 수 있는 경제적 환경과 인프라가 구축되어 있지

표 3-7. 일인당 국민소득 임계값과 실제 일인당 국민소득 비교

	국가	i_{2013}	$i_{2013} > i^*$ 여부			임계값에 가장 근접한 연도		
			i^*=936.6	i^*=586.6	i^*=2,669.4	Pooled LS	SUR	Fixed Effect
ASEAN6	인도네시아	3,680.1	○	○	○	2002	1988	2009
	태국	5,670.1	○	○	○	1987	1980	2004
	말레이시아	10,456.9	○	○	○	1980 이전	1980 이전	1991
	필리핀	2,790.9	○	○	○	2001	1986	2012
	싱가포르	55,979.8	○	○	○	1980 이전	1980 이전	1980 이전
	브루나이	39,658.8	○	○	○	1980 이전	1980 이전	1980 이전
CLMV	미얀마	1,113.4	○	○	×	2010	2007	-
	베트남	1,901.7	○	○	×	2007	2004	2013
	라오스	1,593.6	○	○	×	2009	2006	-
	캄보디아	1,018.2	○	○	×	2012	2007	-

자료: 저자 작성.

않음을 의미한다고 할 수 있다. 다시 말해 도시인구의 경제적 활동으로의 흡수를 통한 규모의 경제가 제대로 작동하지 않음을 의미한다. 도시화의 진전은 규모의 경제를 활용할 필요성에 대한 인식을 제고하게 되고 시간이 흐름에 따라 도시인구의 효율적 활용이 가능하게 됨에 따라 도시화에 따른 비용과 손실보다는 점차 이익이 증가한다고 볼 수 있다.

이는 이 국가들이 임계값에 아직 도달하지 못하고 그로 인해 도시화가 경제성장에 부정적인 영향을 준다는 것은 현재의 상황을 이야기 하는 것이지 이러한 이유로 인해 도시화의 진전이 필요하지 않다거나 도시화가 경제성장에 미치는 부정적 영향만을 확대 해석하는 여지를 제공하는 것은 아니다. 오히려 임계값에 가까워질수록 계수값이 0에 수렴하는데 이는 도시화가 경제성장에 미치는 부정적 영향보다 긍정적 영향이 점차 커짐을 의미한다고 할 수 있다. 따라서 임계값에 다다르지 못한 국가의 경우에도 도시화의 진전은 그 필요성에 있어서 타당성이 있다고 할 수 있다.

한편 임계값을 이미 넘어선 ASEAN6의 경우에는 도시화의 진전이 경제성장에 긍정적 영향을 줄 수 있음을 의미한다. 더욱이 도시화율이 임계값보다 크면 클수록 경제성장에 미치는 긍정적 영향이 더욱 커진다는 것을 의미한다.[24] 이는 ASEAN6의 경우 정부의 도시화 관련 지원정책들이 경제성장을 위해 주효할 수도 있음을 의미한다.

---

24) 임계값을 초과한 도시화가 다시 경제성장에 부정적 영향을 미칠 가능성에 대한 분석을 위해 [식 3-2]에 u^3항을 추가하여 $y_{it} = c_1 + \alpha_1 u_{it} + \alpha_2 u_{it}^2 + \alpha_3 u_{it}^3 + \beta_1 k_{it} + \beta_2 \log l_{it} + \beta_3 t_{it} + \epsilon_{it}$의 3차방정식을 추정하였으나 모든 경우에서 u^3의 계수가 통계적으로 유의하지 않았다. 이는 동남아시아의 경우 임계값을 넘어선 과도한 도시화가 경제성장에 미치는 부정적 영향이 아직 현실화되지는 않았음을 의미한다고 볼 수 있다.

나. 시사점

우리는 위의 실증분석을 통해 동남아시아의 경우에는 도시화와 경제성장 간 관계가 U자형이 될 수 있음을 알 수 있었다. 도시화와 경제성장 간 관계가 비선형인 U자형이 된다는 것은 임계점에 이를 때까지는 도시화의 진전이 경제성장에 부정적인 영향을 준다는 것을 의미한다. 물론 그 부(－)의 크기(기울기)는 도시화가 진행될수록 줄어들 것이다. 그리고 임계점에 이르러서는 도시화가 경제성장에 주는 부의 영향이 최소화되고 결국 효용과 비용이 상쇄되어 0에 이르게 될 것이다.

그리고 도시화가 임계점을 지나 더욱 진행되면 경제성장에 미치는 영향이 부(－)에서 정(+)으로 바뀌게 되고 그 크기(기울기)도 도시화가 진전될수록 더욱 커지게 될 것이다. 이는 동남아시아의 경우 도시화가 진행될수록 경제성장에 미치는 긍정적인 영향이 커짐을 의미한다. 또한 이러한 해석은 도시화를 옹호하고 도시의 긍정적 역할을 강조하는 주장에 대해 보다 많은 논리적 타당성 및 정책적 정당성을 부여하는 역할을 할 수 있을 것이다.

동남아시아의 경우 도시화가 임계점을 지나면 경제성장에 지속적으로 정(+)의 영향을 주고 그 크기도 커진다는 것은 도시화가 진행될수록 인구과밀화로 인한 비용의 증가보다는 산업생산을 위한 양질의 저렴한 노동력의 공급, 생산과 소비 부문에서의 규모의 경제, 지식의 이전 등 경제적 효용의 증가가 더 크다는 것을 의미한다. 동남아시아의 경제성장의 특징 중 하나는 지역간 균형발전보다는 대도시 지역을 중심으로 하는 불균형적 발전전략이 주효했다는 점이다. 동남아시아는 지난 수십 년 동안 주로 수도권 및 지역의 중심권역 등 특정지역을 중심으로 대도시의 확장이 이

루어졌고 이러한 대도시를 중심으로 한 외국인자본의 투자 및 산업화 과정을 통해 비교적 빠른 경제성장을 지속해왔다. 이러한 동남아시아의 도시화와 관련된 경제성장의 특징이 위에서 살펴보았듯이 Williamson의 가설과 상반되는 결과로 반영된 것으로 보인다.

이러한 동남아시아의 도시화와 경제성장 간의 관계가 그렇다고 예외적인 것은 아니다. Henderson(2000)은 도시화의 정도에 따라 경제성장에 미치는 영향이 다를 수 있음을 보여주었는데 도시화가 너무 과밀화될 경우도 그렇지만 너무 낮을 경우에도 오히려 경제성장에 부정적인 영향을 줄 수 있다는 점을 실증적으로 분석하였다. 또한 Bertinelli and Black(2004)은 도시화와 경제성장 간의 관계가 모든 국가에서 동일한 형태로 나타나지 않는다는 것을 밝혔고 인위적인 도시화의 제한보다는 도시의 공간적인 재균형 정책을 통해 도시 과밀화 문제를 해소할 수 있을 것이라고 제안하였다. Brülhart and Sbergami(2009)는 도시화와 경제성장 간의 관계가 경제발전단계에 따라 다름을 주장하였다. 김종섭(2012)도 중국 동부해안지역과 중국전체를 대상으로 한 도시화와 경제성장 간 관계에 대한 분석에서 Williamson의 가설이 명확히 지지되지 않음을 밝히고 중국에서 아직도 도시화가 경제성장에 긍정적 영향을 주고 있음을 주장하였다.

도시화를 통한 경제적 효용의 증가는 집적경제(economies of agglomeration)의 개념을 통해서도 분석할 수 있다. 집적경제는 일정지역에 기업들이 집중해서 입지함으로써 발생하는 경제적 이익을 의미하며 이는 지역화경제(localization economy)와 도시화경제(urbanization economy)의 두 가지로 구분할 수 있다(박상우 1985). 지역화경제는 동종 산업의 기업들이 동일 지역에 위치함으로써 생기는 긍정적인 외부효과로서 특정 산

업의 총 생산규모가 증가함에 따라서 평균 생산비도 감소함을 의미한다. 도시화경제는 도시의 총 생산규모가 증가함에 따라 개별기업의 평균생산비용도 감소함을 의미한다. 또한 이러한 도시화의 긍정적 경제효과 외에 최근에는 지식이전(knowledge spillover)의 동적 외부효과(dynamic externality)가 주목받고 있다.

이러한 도시화로 인한 집적경제가 경제성장에 미치는 영향에 대해서 Marshall(1920)은 경제주체의 공간적 집중에 따른 외부효과를 이론화하였고 지식이전을 외부효과 혹은 집적경제를 구성하는 중요한 요소로 간주했다. Davis and Dingel(2012)은 이러한 지식교환의 장소나 배움을 위한 커뮤니티로 도시가 더 큰 역할을 할 수 있음을 보였다. 또한 Mckinsey Global Institute(2009)는 중국의 도시화를 전망하면서 집중화된 도시화가 경제성장을 위해 가장 최적화된 형태라고 주장하였다.

위의 논의들을 종합해볼 때 도시화는 지역화경제 및 도시화경제로 대표되는 집적경제를 실현할 수 있고 또한 지식이전 및 아이디어의 활발한 교환, 생산성의 향상 등을 통해 경제성장에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다. 또한 동남아시아의 도시화와 경제성장 간 관계는 이러한 도시화가 경제성장에 영향을 미치는 다양한 경로에 대한 접근을 파악하는 것이 본 연구의 결과와 보다 부합하는 것으로 보인다.

그러므로 동남아시아의 도시화의 의미와 도시화와 경제성장 간 관계를 고찰함에 있어 본 연구의 결과는 이러한 집적경제, 지식이전 등의 긍정적 효과를 극대화하기 위한 정책적 배려와 노력이 필요할 수 있음을 제시한다. 또한 동남아시아의 경우 도시화 관련 정책에서 상호 상충관계가 있는 지역간 경제균형발전과 특정지역의 집중투자를 통한 성장 추구라는 두

가지 정책적 방안 중 후자, 즉 도시화를 통한 집중화 전략이 경제성장을 위해 더 선호될 수 있다고 할 수 있다.

5. 소 결

실증분석결과를 보면 본 장에서 상정한 두 가지 추정방정식 모두에서 Williamson의 가설과 반대되는 결과를 얻었다. 이는 경제발전단계 및 소득수준이 낮은 국가인 경우 도시화가 경제성장에 긍정적 영향을 미치지만, 소득수준이 일정수준(임계점)을 넘어서게 되면 도시화가 오히려 경제성장에 부정적인 영향을 미칠 수 있다는 이 연구의 가설이 지지되지 못함을 의미한다.

예를 들어 고정효과모형의 경우 도시화율의 임계값은 48.4%, 일인당 국민소득의 임계값은 2,669.4달러로 산출되었다. 이 임계값과 현재의 실제값을 비교해 보면 ASEAN6 중 태국을 제외한 인도네시아, 말레이시아, 브루나이, 싱가포르, 필리핀 등의 경우에는 이미 도시화율의 임계값을 넘어선 것으로 보인다. 태국 및 CLMV의 경우는 아직 도시화율의 임계값을 넘어서지 않은 것으로 나타났다. 일인당 국민소득의 경우에도 위와 비슷한데 ASEAN6는 이미 임계값을 넘어선 것으로 보이고 CLMV는 아직 임계값에 도달하지 못한 것으로 보인다.

임계값을 이미 넘어서 국가의 경우 임계값에 가장 근접한 시기를 살펴보면 도시화율의 경우 인도네시아는 2009년, 말레이시아는 2000년, 필리핀은 2011년, 싱가포르와 브루나이는 2000년대 이전에 이미 임계점에 다다른

것으로 보인다. 다시 말해 ASEAN6의 경우 태국을 제외하면 도시화율이 경제성장에 부(－)의 영향을 미치는 시기가 2000년대 이후에 이미 경과되었음을 의미한다. 하지만 CLMV의 경우 도시화가 경제성장에 정(+)의 영향을 미치는 시기까지는 아직 다다르지 못했음을 알 수 있다. 일인당 국민소득의 경우에는 ASEAN6의 경우 이미 그 임계값을 넘어섰는데 인도네시아는 2009년, 태국은 2004년, 말레이시아는 1991년, 필리핀은 2012년, 싱가포르와 브루나이는 1980년대 이전에 이미 임계값에 다다른 것으로 보인다. CLMV의 경우 베트남만이 2013년 임계값에 다다른 것으로 나타났다. 도시화율과 비슷하게 ASEAN6의 경우에는 도시화와 관련된 일인당 국민소득이 경제성장에 부(－)의 영향을 미치는 시기가 이미 지난 것으로 보이고 CLMV의 경우 임계값에 아직 도달하지 못한 것으로 보인다.

위의 논의들을 종합해볼 때 동남아시아의 도시화는 지역화경제 및 도시화경제로 대표되는 집적의 경제가 일정 정도 실현되고 있고 또한 지식이전 및 아이디어의 활발한 교환, 생산성의 향상 등을 통해 경제성장에 긍정적인 영향을 미치고 있음을 의미한다. 따라서 동남아시아의 도시화의 의미를 고찰함에 있어 경제성장에 긍정적 영향을 미치는 집적의 경제, 지식이전 등의 효과를 극대화하기 위한 정책적 배려와 노력이 필요다고 할 수 있다.

본 장에서는 동남아시아 각 국가가 가지고 있는 경제발전단계, 토지소유제도의 상이성, 개별적 경제적 상황 등 도시화에 영향을 미칠 수 있는 다양한 변수들은 연구의 한계로 인해 분석대상에서 제외하였다. 또한 각 국가가 시행하고 있는 도시화와 관련된 미시적 차원의 정책방안이라든지 구체적인 도시화의 상황 등에 대해서는 분석하지 않았다. 도시화와 경제성장 간 내생성문제도 향후 해결해야 할 과제일 것이다.

또한 도시화율 및 소득수준의 임계값과 도시화가 경제성장에 미치는 영향의 정도(계수 값)는 추정방법이나 데이터의 양과 질, 그리고 표본의 선택 등에 의해 크게 의존한다고 할 수 있다. 예를 들어 과거와 미래를 포함하여 보다 긴 기간의 시계열과 양질의 데이터를 확보하여 추정할 경우 기존의 Williamson의 가설에 부합하는 역U자형의 도시화와 경제성장 간 관계가 나타날 수 있을 가능성을 배제할 수 없다.

왜냐하면 본 장에서 활용한 시계열은 2000년 이후로 13년 정도의 비교적 짧은 기간으로 이 기간에 나타나는 U자형의 관계는 보다 장기적인 시계열에서 나타날 수 있는 역U자형의 추세에 포함될 수 있는 일부분일 수 있기 때문이다. 따라서 동남아의 도시화와 경제성장에 대한 추정은 보다 긴 기간의 시계열을 포함하여 추정할 필요가 있으며 향후 동남아의 도시화의 진척과 더불어 그 해석과 분석결과가 변화될 수도 있다고 할 수 있다. 도시화의 효용과 비용을 수량화하기 위한 모델 개발과 이를 통한 도시화의 사회적 후생함수 추정도 필요할 것이다. 이러한 본 장의 한계점에 대한 보완과 연구주제들은 향후 연구과제로 남기고자 한다.

이 장의 결론은 동남아에서 현재 도시화는 경제성장에 긍정적 영향을 미치고 있고 향후 그 관계가 지속될 것이라는 점을 시사한다. 그러나 2장에서 살펴보았듯이 동남아 주요국은 도시화 수준이 아직 낮고 도시화를 경제성장을 위해 레버리지하는 도시생산성에 있어 많은 개선의 여지가 있다. 다음 장에서는 2장과 3장의 결론을 바탕으로 경제성장을 위한 도시화를 촉진하기 위해 동남아 각국이 먼저 해결해야 하는 과제들이 무엇인지 살펴보기로 한다.

제4장 동남아 도시화 촉진을 위한 과제

1. 토지공급
2. 인프라 확대
3. 도시개발 및 도시계획 정책 개선
4. 소결

이 장에서는 동남아에서 경제성장의 동력으로서 도시화가 작동하는 것을 제약하는 대표적 요인으로 토지공급과 인프라투자 문제에 주목하고 이와 함께 정책적 제약요인은 무엇인지 논의한다.

1. 토지공급

도시화의 양적 확대뿐만 아니라 도시의 생산성과 효율성 향상을 위해 토지는 매우 중요한 역할을 한다. 토지는 도시의 공간적 기반이 되고 그 공급이 제한되어 있기 때문에 도시성장의 핵심적 구성요소이자 제약조건으로 기능한다. 토지공급은 이어 다룰 인프라 개발과도 직결되는 문제이기도 하다.

가. 인도네시아

토지수용 지연은 인도네시아의 경제성장을 위해 시급한 인프라 개발부문의 가장 큰 방해물 중 하나로 지적된다. 토지수용 지연 및 관련 분쟁은 인도네시아 국가개발을 위한 외국인 투자 유치에도 큰 장애요인이 되고 있다. 지난 2015년 2월 인도네시아 정부는 토지 확보가 인프라 및 주거공간 개발을 지연하는 가장 큰 장애물이라고 언급한 바 있다.[25] 인도네시아 정부는 2012년 '공익목적 개발을 위한 토지 수용법'을 제정하였고, 이후 개정 중에 있다. 2012년 및 2015년 두 차례에 걸쳐 개정된 토지수용에

25) Ministry of Finance, Republic of Indonesia, Press Release(2015. 2. 12, 온라인 검색일: 2015. 7. 8).

관한 법령에 의거하여 토지수용을 진행하게 될 경우, 준비 단계부터 실행 단계까지 최대 583일이 걸릴 수 있다. 해당 기간은 현 조코위 정부가 세운 각종 인프라부문 목표치를 달성하는 데 다소 긴 것으로 평가받고 있다. 현재 인도네시아의 토지수용을 지연하는 주요 요인은 크게 ① 제도적 취약성 ② 예산확보 문제로 정리할 수 있다.

1) 토지감정 및 보상제도 취약

1998년 민주화 이후 토지강제 수용에 대한 시위와 갈등이 늘어났으나 이를 합리적으로 해결할 법적 제도적 기반은 아직 취약하다. 토지수용의 가장 큰 지연원인은 토지수용 시 토지보상가격 기준을 둘러싼 정부와 토지소유권자 간의 갈등인데 주요 요인은 토지보상가격과 관련한 법·제도적 미비점이다. 인도네시아에서 토지보상을 위해 감정을 할 때 정부공인 감정기관을 통하지 않고 민간 감정평가사를 통해 진행하게 된다.[26] 정부의 발전소, 도로, 항만시설 등 각종 인프라 개발로 인해 타의로 토지를 매각해야 하는 민간 감정평가사에 대한 신용도가 높지 않아 피수용자가 감정결과를 불신하는 경우가 많다.

토지소유자의 반대로 토지수용이 지연되면서 대형인프라 투자가 지속되는 일이 늘어나자 대통령령 2012년 제71호에 따르면 토지보상협상 30일, 협상 후 14일 내 이의신청, 법원은 30일 이내 판결 등을 통해 정해진 기간 내에 절차를 진행할 수 있다. 그러나 아직 인도네시아 정부가 이를 적용한 사례는 없다.

---

26) 변해철, 이소왕(2015) pp. 200~202.

2) 수용예산 부족

공익목적의 토지수용에 필요한 예산확보 및 처리과정에서 보상금 지급이 지연되어 개발사업 일정에 차질이 발생하는 경우가 있다. 인프라 개발이 확정된 후, 토지수용에 필요한 예산을 확보하기 위해서는 예산승인 및 집행 등에 여러 절차를 걸쳐야 하며, 이 과정에서 최대 수년까지 소요될 수 있다. 또한 토지소유자와의 협상과정에서 정부가 예상했던 토지수용 보상금보다 더 큰 보상액수가 결정됨에 따라 차질이 생기는 경우가 빈번하다.

다만 대통령령 2015년 제30호에 의한 법개정으로 향후 공공목적을 위한 토지수용의 자금조달에 민간부문 참여가 가능해졌다(Saham 2015). 정부는 민간부문으로부터 자금을 조달하고, 토지수용을 마친 후 정부예산으로 차입한 자금을 상환해야 한다. 이를 통해 단기적 정부예산부족에 따른 토지수용 지연이 다소 개선될 가능성이 있지만, 그 성과는 향후 실제 활용사례를 살펴보아야 할 것으로 판단된다.

글상자 4-1. 인도네시아 바탕 석탄 화력발전소 건설 지연

인도네시아 바탕 석탄 화력발전소 착공은 2012년 10월 예정되어 있었으나, 현재까지(2015. 6) 주민들의 반대에 의해 지연되고 있다. 바탕 석탄 화력발전소는 완공 시 2,000메가와트의 전력생산이 가능하며, 투자액은 40억 달러 규모로 주로 일본 기업이 투자하고 있다. 해당 발전소 건설의 초기 계획은 2016년까지 발전소를 완공하고 가동을 시작하는 것이었으나, 아직 토지수용 단계에 있다. 현재 바탕 석탄 화력발전소 건설을 위해 필요한 225헥타르 중 12.5헥타르 매입이 지연되고 있다. 토지수용을 반대하고 있는 토지소유권자는 주로 농부로 경제활동공간 상실에 따른 실업, 주변 환경오염, 본인의 삶의 방식 고수 등의 이유로 토지수용을 거부하고 있다. 이에 대해 정부는 2012년 제정된 관련 법조항을 사용하지 않고 설득의 방식으로 해결해나가고 있다. 이와 관련하여 조코위 인도네시아 대통령이 2015년 3월 일본방문에서 해당 발전소 설립을 위한 토지수용을 모두 마치고 4월부터 발전소 착공을 할 예정이라고 밝히는 등 정부가 적극적인 해결 중임을 알린 바 있다. 하지만 2015년 6월 현재까지 토지수용을 끝내지 못한 상태이다.

자료: Fitri and Urabe(2015. 5. 5, 온라인 검색일: 2015. 7. 8) 및 Cahyafitri(2015. 6. 5, 온라인 검색일: 2015. 7. 8)를 바탕으로 저자 정리.

나. 베트남

1) 이중토지가격제도

토지에 대한 사적소유가 허용되지 않는 베트남에서 건설용지 공급은 개발자(Developer)와 실수요자(Buyer) 간에 서로 다른 토지 가격으로 거래가 이루어지는 '이중토지가격제도(Two-Tiered Land Price Framework, 이하 LPF)'에 의해 진행된다. 우선 건설용지 마련을 위한 토지의 사용권을 시장가격이 아닌 정부가 정한 정가(LPF 가격)로 토지사용자가 개발자에 매도한다. 일단 개발자에 이전된 토지사용권은 다른 개발자 혹은 실수요자에 시장가격(Market Price)으로 매도되는데 이 과정에서 큰 마진이 발생한다. 한편 토지사용권 거래로 발생하는 각종 납세의무는 개발자가 아닌 실사용자에 부여되는데 세율은 실사용자가 납부한 시장가격이 아닌 LPF 가격을 기준으로 하는 것이 특징이다. 이러한 2단계 토지공급권 거래로 인한 마진 차이는 시장가격 왜곡과 거래 당사자간의 갈등 요소로 작용하고 있다.[27)]

베트남뿐만 아니라 대다수의 신흥국가에서 개발사업의 가장 큰 애로사항으로 지목되는 것이 토지보상 문제이다. 베트남 정부는 택지개발을 위해 주로 농지를 중심으로 토지를 개발해왔는데 이 과정에서 토지환수, 보상, 재정착 지원 절차의 지연으로 전체 사업진행이 오래 소요되는 문제가 발생하고 있다. 또한 베트남 정부에서 담당하고 있는 토지보상 절차가 당초 계획보다 지연되어 공기가 연장될 경우 지체보상금을 사업주체가 부담해야 하는 경우도 발생한다. 토지보상 절차가 오래 지연되는 이유는 정부의 토지

27) World Bank(2011), pp. 153-154 참고.

보상 가격과 시장가격 간의 큰 차이로 인한 갈등이 가장 대표적이다. 전문적인 토지감정기관도 부족해 베트남 정부가 제시하는 토지가격과 시장가격 간의 차이가 크며, 경우에 따라서는 정부의 공시지가가 시장가격의 절반수준에도 못 미치는 경우도 발생한다. 또한 부동산 가격 인상을 기대하는 이주 당사자가 토지보상 절차를 고의로 늦추는 경향도 있다.[28)]

베트남의 건설용지 공급과 관련한 제도는 토지법에 따르며, 1993년 토지법을 제정한 후 수차례 개정(1998, 2001, 2003, 2014)이 있었다. 베트남 토지법에 따르면 우선 토지소유는 국가에 귀속되고 토지사용권을 통

글상자 4-2. 중국의 토지 공급체계

중국 역시 토지에 대한 사적 소유를 허용하지 않는데 도시 토지는 국유이며, 건설용지로 가장 많이 활용되는 농촌의 토지는 집체(集體) 소유이다. 집체란 촌민위원회와 같이 행정구역의 주민들로 구성된 단위를 의미하며 집체 소유의 토지는 원칙적으로 용도변경 및 소유권 처분이 불가하기 때문에 국유화 단계를 거쳐서 건설용지로 활용한다. 이때 국유화는 '징용(徵地)'이라고 불리는 토지수용 단계를 거치며, 징용된 토지는 정지(整地) 작업을 거쳐 부동산 개발자 및 기타 수요자에 출양(出讓)된다. 출양은 지방정부가 개발자(Developer)에 토지사용권을 판매하는 것을 의미한다. 토지공급체계를 단계별로 분류하면 '징용 → 정지 → 출양 → 개발 → 분양 → 매매'의 6단계로 구분할 수 있다. 단계별로 출양까지는 해당 지방정부가 담당하며, 개발단계부터는 개발자가 담당한다. 토지를 분양받은 최종 수요자는 분양받는 사용권을 매매할 수 있다.[29)]

글상자 표 4-1. 중국의 건설용 토지공급 절차

단계	징용(徵地)	정지(整地)	출양(出讓)	개발	분양	매매
관계자	지방정부			개발자		수요자
	피징용자 (주로 농민)	-	개발자	-	수요자	-

자료: 최필수, 조성찬(2013), p. 21에서 발췌 인용.

28) 기획재정부(2010), pp. 223~227 내용을 참고하여 저자 재작성.

29) 최필수, 조성찬(2013), p. 20 참고.

해서 각종 거래와 개발이 진행된다. 개혁개방 과정을 겪으면서 시장의 변화를 반영하기 위해서 토지법을 수차례 개정해왔으나 도시개발 관련 토지제도가 가장 명확히 정비된 시기는 2003년으로 볼 수 있다. 2003년 개정 토지법은 토지분류, 정부의 관리기능, 토지사용제도, 사용자의 권리와 의무, 인허가 관련 행정절차 등 토지개발과 사용에 관한 전반적인 법률적 사항을 제시했다. 한편 2014년 개정법은 급증하는 내외국인 토지수요를 반영해 외국인 투자기업의 토지사용권 취득·거래·보상 등의 전반적인 토지사용권 거래와 관련한 사항들을 개선하였다. 또한 상대적으로 불이익이 발생할 가능성이 있는 국내기업에도 외국인 기업과 동일하게 임대료 일시불 조건과 같은 각종 거래형태를 허가했다. 또한 국가의 토지회수 관련 피해보상, 공시토지가격 제도, 토지사용권 양도 규정 등 제도적인 정비가 이루어지고 있다.

다. 필리핀

1) 토지수용 관련 법제

필리핀에는 다양한 토지수용 관련 법 및 규정이 존재하나, 정책적 일관성이 다소 부족하며 토지수용으로 인해 발생하는 사회경제적 피해에 대한 명확한 보상정책이 부재한 것으로 평가된다. 2010년 취임한 필리핀 아키노 대통령은 투자환경 개선을 위해 인프라 확충을 핵심 정책과제로 추진하고 있어, 인프라건설 프로젝트 추진 시 수반되는 토지수용에 대한 관심은 높은 편이다.

필리핀은 여러 관련 기관이 고유의 규정 및 기준을 보유하고 있어 토지수용 관련 법률 및 정책이 복잡하고 분절화되어 있다는 특징이 있다.[30)]

표 4-1. 필리핀의 토지수용 관련 주요 법률	
구분	법률
토지수용	1987년 필리핀헌법 제3조 9항(Sec 9, Article III, 1987 Philippine Constitution)
	공화국법 제7160호 19항(Sec 19, RA 7160)
	대통령령 제1533호 2항(Sec 2, PD 1533)
	공화국법 제8974호 4항(Sec 4, RA 8974)
	공화국법 제2000호 5항(Sec 5, RA 2000)
	행정명령 제1035호 7항(Sec 7, Executive Order 1035)
보상	1987년 필리핀헌법 제3조 9항(Sec 9, Article III, 1987 Philippine Constitution)
	공화국법 제9700호 7항(Sec 7, RA 9700)
	공화국법 제6657호 18항(Sec 18, RA 6657)
	대통령령 제1533호 1, 2항(Sec 1, 2, PD 1533)
	공화국법 제8974호 4항(Sec 4, RA 8974)
	공화국법 제6389호 7항(Sec 7, RA 6389)
	행정명령 제1035호 18항(Sec 18, Executive Order 1035)
	공화국법 제7160호 19항(Sec 19, RA 7160)
지가평가	공화국법 제8974호 5항(Sec 5, RA 8974)
이주대책	공화국법 제8974호 9항(Sec 9, RA 8974)
분쟁해결	공화국법 제8371호 64항(Sec 64, RA 8371)

자료: House of Representatives of the Philippines(2014), p. 10.

필리핀의 토지수용 관련 대표적인 법률은 1987년 필리핀 헌법(1987 Philippine Constitution) 및 공화국법 제8974호(RA 8974)이다. 특히 공화국법 제8974호는 토지수용, 보상, 지가평가, 재정주 등에 대한 내용을 포괄적으로 담고 있다.

30) House of Representatives of the Philippines(2014), p. 5.

2) 토지수용 관련 문제

토지수용 관련하여 필리핀은 지가평가, 보상, 재정주 지원, 분쟁해결 등에서 여러 가지 미흡한 점이 있다. 또한 토지수용 관련 정보가 여러 기관에 산재해 있어, 보상금액, 보상시기, 수용된 토지의 사용 등에 대한 종합적인 정보를 얻기 어렵다는 특징이 있다. 먼저 지가평가 관련해서는 토지수용 주체에 따라 지가평가 기준이 상이하고, 평가금액이 시장가격에 비해 크게 낮다는 점을 문제점으로 지적할 수 있다. 국가 주도(중앙정부, 국영기업, 공기업)의 인프라건설 프로젝트만이 공화국법 제8974호(RA 8974)에 의거하여 국세청 공시지가 기준 토지가격의 100%에 대한 보상이 즉각적으로 이루어지며, 지가 외에 해당 토지상에 있는 건축물·구조물도 보상범위에 포함된다.[31] 그 외 지방정부나 기타 기관이 토지수용 시 지가평가가 다른 방식으로 이루어진다. 먼저 지방정부가 토지수용 시 공화국법 제7160호 20항(Sec 20, RA 7160)에 따라 세금신고 기준 토지가격의 최대 15%만 피수용자에 지급하면 토지수용이 가능하다. 기타 기관이 토지수용 시 대통령령 제1533호(PD 1533) 및 행정명령 1035호(EO 1035)에 따라 세금신고 기준 지가의 10%만 피수용자에 지급하는 즉시수용이 이루어질 수 있다.[32] 앞서 언급한 방식으로 지가를 평가하는 경우 대부분 평가금액이 시장가격에 비해 매우 낮게 책정되기 때문에 피수용자가 보상금으로 대체할 만한 토지를 찾기 어렵다. 그렇기 때문에 시장가격 기준으로 보상이 이루어져야 한다는 비판이 제기되고 있다.[33]

---

31) Eleazar *et al*.(2013), p. 94.

32) *Ibid.*

33) *Ibid.*, p. 140.

글상자 4-3. 토지수용에 따른 주민이주 문제: 남부마닐라 통근철도사업 사례

필리핀의 남부마닐라 통근철도사업은 토지수용에 따른 이주정책의 대표적인 실패사례로 꼽을 수 있다. 필리핀 아로요 대통령(2001~10년 집권)은 수도 메트로 마닐라의 교통체증 완화, 주변지역으로의 인구 분산을 위해 2003년에 남부마닐라 통근철도사업을 추진했다. 이 사업은 마닐라 남부 칼로오칸(Caloocan)과 알라방(Alabang)을 잇는 연결철도 36km 구간에 대한 철도 보수, 신호체계 개선 등을 포함하며, 한국정부의 대외경제협력기금(EDCF) 차관을 받아 추진되었다. 사업대상 철로 주변에 3만 가구 이상의 도시빈민이 거주하고 있어, 철도사업을 추진하기에 앞서 필리핀 정부 주도로 이주사업이 진행되었다. 이에 따라 정부가 제시한 마닐라 외곽 까부야오(Cabuyao)의 사우스빌(Southville)로 대규모 강제이주가 이루어졌다. 하지만 이 지역은 상하수도, 학교, 병원, 전기 등 기본적인 인프라가 갖추어지지 않았을 뿐만 아니라 기존 거주지에서 약 50km 떨어져 있어 주민이 기존에 영위하던 다양한 생계수단에 대한 접근이 거의 불가능했다. 이에 대다수의 주민이 일자리를 잃게 되어 생계에 위협을 받게 되었다. 이에 따라 일부 주민은 일자리를 찾아 이주지역을 벗어나 철로 변으로 귀환하거나, 주중에는 도심에서 거주하고 주말에만 이주지역으로 돌아가는 생활을 하고 있다.

자료: 최나래(2011), pp. 75~76, pp. 89~90, p. 92; 변정필(2008).

지가평가 외에 보상지연, 소득보전 정책 부재 등 문제점도 있다. 국가주도의 인프라건설 프로젝트 추진을 위한 토지수용 시 공화국법 제8974호(RA 8974)에 의거, 국세청 공시지가 기준 토지가격 전액이 수용 즉시 피수용자에 지급된다. 하지만 그 외의 경우에는 보상이 지연되는 경우가 많다. 농경지 혹은 상업용지를 수용할 경우, 피수용자는 생산·상업 활동 중단에 따른 소득 손실이 발생하게 되나, 이러한 손실을 보전해주는 정책은 부재한 상황이다.[34)]

이 밖에도 주민이주 지원, 분쟁해결 등 측면에서도 미흡한 점이 있다. 토지수용 시 피수용자가 다른 지역으로 이주하게 되는데, 토지수용 이전 수준의 사회·경제적 지위를 유지할 수 있도록 하는 국가 차원의 체계적인 이주지원정책이 부재하다. 다만 아시아개발은행(ADB), 세계은행(WB) 등 국제기구 추진 프로젝트는 이주지원 관련 규정이 계약서에 명시되어

34) House of Representatives of the Philippines(2014), pp. 19-20.

있는 경우도 있다.[35] 이주대책뿐만 아니라 토지수용 관련 손해배상 요구, 불만사항 접수 등을 할 수 있는 메커니즘이 부재하여 토지수용 관련 법적 분쟁을 해결하는 데 많은 비용 및 시간이 투입된다.[36]

2. 인프라 확대

Mckinsey Global Institute(2014)에 따르면 동남아에서는 2014년부터 2030년까지 인프라 확충을 위해 약 7조 달러 규모의 투자가 필요하며, 필요투자액을 부문별로 살펴보면 교통에 1조 2,000억 달러, 전력부문 1조 달러, 수자원 6,000억 달러, 통신 6,000억 달러, 상업용 부동산 5,000억 달러, 주거용 부동산 3조 1,000억 등이다(그림 4-1 참고).[37] 이 중 상당수의 인프라가 도시에 집중될 것으로 볼 수 있다.

동남아 10개국 중 2030년까지 인프라 수요가 가장 많을 것으로 예상되는 국가는 인도네시아인데, 동남아 지역 인프라, 주거 및 상업용 부동산 확충에 필요한 전체 7조 달러 중 2조 7,000억이 인도네시아에 해당된다.[38]

그러나 이러한 막대한 수요에도 불구하고 재원조달의 어려움으로 상당수의 국가에서 인프라투자를 위한 지출이 최근 정체상태에 있으며 대규모재정투자는 재정건전성 문제로 향후 확대 역시 어렵다(그림 4-2 참고). 재정투자를 보완할 대안으로 민관협력(PPP)방식이 2000년대 이후 늘고

35) *Ibid.*, p. 19.

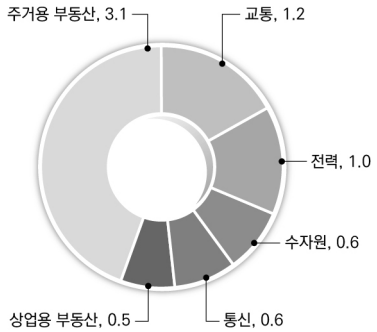
36) Eleazar *et al.*(2013), p. 22, p. 140.

37) Mckinsey Global Institute(2014), p. 87

38) Mckinsey Global Institute(2014), p. 87.

그림 4-1. 동남아 부문별 인프라 수요(2014~30년)

(단위: 조 달러, %)



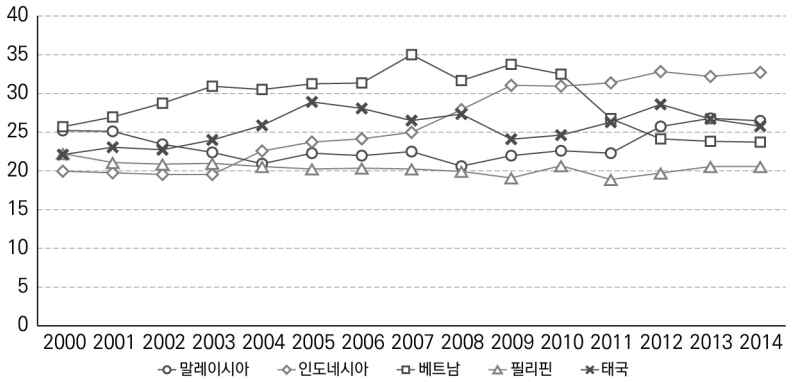
	필요투자액 (조 달러)	비중 (%)
교통	1.2	17.1
전력	1.0	14.3
수자원	0.6	8.6
통신	0.6	8.6
상업용 부동산	0.5	7.1
주거용 부동산	3.1	44.3
총계	7.0	100.0

자료: Mckinsey Global Institute(2014), p. 8.

있으나 국가별로 편차가 크다. 특히 도시간 인프라를 포함한 교통인프라의 경우 2008년 이후 2012년 인도네시아를 제외하고는 민간투자가 크게 감소하였다(그림 4-3 참고).

그림 4-2. 동남아 주요국 고정투자 추이

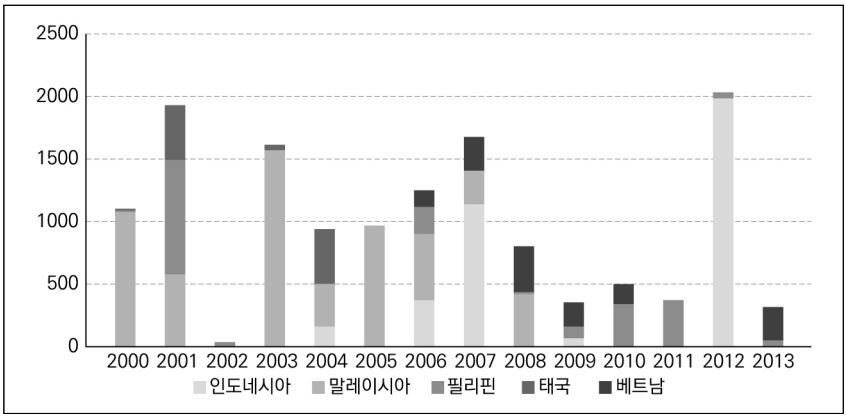
(단위: %GDP)



자료: World Bank, World Development Indicators, http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8).

그림 4-3. 동남아 주요국 교통인프라 PPP 추이

(단위: 백만 달러)



자료: World Bank and PPIAF. PPI Project Database. http://ppi.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8).

가. 인도네시아

1) 도시인프라

인도네시아 도시인프라를 SWOT 분석을 통해 살펴보면 인도네시아 도시인프라의 주요 강점과 기회는 MP3EI, 전력생산 확대계획 및 해양중심 축 정책으로 인해 예정되어 있는 인프라 프로젝트가 많다는 점이다. 주요 약점 및 위협요인으로는 부족한 전력공급, 조코위 정권의 정책추진 관련 정치적인 리스크 등이 있다.

인도네시아 도시인프라 부문만을 객관적으로 전망하는 자료는 미비하여, BMI(2015a)의 건설업 전망을 통해 인도네시아 도시인프라 전망을 살펴보았다. BMI 전망에 따르면 2015년 기준 인도네시아 건설업 규모는 928억 달러에서 2018년 1,344억 달러로 크게 성장할 것으로 전망된다.

표 4-2. 인도네시아의 도시인프라 현황

(단위: %)

	도시화율	도시화 속도	상수도 보급률*	하수(오수) 처리율**
1990	30.6	4.9	89.6	61.1
1995	36.1	4.8	90.4	63.4
2000	42.0	4.4	91.2	65.8
2005	45.9	3.2	91.9	68.1
2010	49.9	2.9	92.7	70.4
2014	53.0	2.6	-	-

주: 1) * Improved water source, urban(% of urban population with access)
2) **Improved sanitation facilities, urban(% of urban population with access)

자료: World Bank, World Development Indicators, http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators(검색일: 2015. 8. 2).

표 4-3. SWOT 분석을 통해 본 인도네시아 인프라 현황과 전망

강점(Strengths)	기회(Opportunities)
- 인도네시아 전력공사(PLN)의 20GW 전력생산 확대계획 - 탄광업 부문 기업들의 수십억 달러 철도투자 약속 - MP3I에 따르면 2011년부터 2025년 사이에 4,400억 달러 상당의 인프라 프로젝트 367개 예정 - 2015년 새로운 토지수용법 승인으로 명료하고 신속한 인도네시아 토지수용 발판 마련 - PPP와 민간사업자 양허(concession)를 새로운 인프라건설 조달 주요방법으로 하고자 하는 강한 정치적 의지	- 주택, 에너지 및 교통부문의 주요 프로젝트에서 국제기업들과의 경쟁상대는 인도네시아의 분할된(fragmented) 국내기업임 - 인도네시아 정부는 PPP 규정을 개선 및 자금조달 접근성 확대 중 - 새로운 국영 인프라 보증기관 설립, PPP/민간사업자 양허(concession) 법률 개정을 통한 인도네시아 인프라 시장의 구조적인 문제 일부 해결 - 인프라부문 투자유치에 적극적인 조코위 대통령 집권 - 해양중심 축(maritime axis) 정책을 통해 해양부문 강화할 예정이며, 그 일환으로 항구시설 개발예정
약점(Weaknesses)	**위협(Threats)**
- 전력공급 부족 - 부정부패, 불필요한 절차 및 양식(red tape)에 의한 비즈니스 환경의 낮은 평가 - 계약 시행의 불확실성 - 높은 환리스크 - 차용자 및 대출기관 권익 보호를 위한 법 부족	- 시멘트 가격의 상승으로 건설 프로젝트의 수익 악화 가능성 - 지속되는 전력부족 - 조코위 연합이 국회의석의 다수를 차지하지 못한 것과 개혁실시에 대한 반발에서 오는 정치적인 리스크 - 조코위 정권으로 교체되며 MP3I하 진행예정이었던 여러 프로젝트에 대한 재검토, 지연 및 취소될 가능성 존재

자료: BMI(2015a).

표 4-4. 인도네시아의 건설인프라 전망							
	단위	2013	2014e	2015f	2016f	2017f	2018f
건설업 규모	십억 달러	86.8	87.8	92.8	102.3	117.2	134.4
건설업 규모 실질성장률(yoy)	%	6.6	5.9	6.6	7.6	7.8	7.9
GDP 대비 건설업 규모	%	10.0	10.1	10.1	10.2	10.3	10.3
전체건설 대비 주거 및 비주거 건설 규모	%	46.2	46.1	46.3	46.5	46.7	47.1
주거 및 비주거 건설업 규모	십억 달러	40.1	40.5	43.0	47.6	54.8	63.3
GDP 대비 주거 및 비주거 건설업 규모	%	4.6	4.7	4.7	4.7	4.8	4.9
전체 자본투자	십억 달러	275.3	275.2	290.4	324.4	373.0	429.3

주: 2013년은 실제치이며, 2014년은 추정치, 2015~18년은 전망치임.
자료: BMI(2015a).

2016년부터 2018년까지 건설업 규모의 실질성장률은 7% 후반대를 기록할 것으로 예상된다.

2) 도시간 교통인프라

교통인프라는 도시의 집적을 물리적으로 가능하게 해주는 핵심요인이며 도시와 도시를 연결하는 교통인프라 역시 도시의 생산성 향상 개선에 매우 중요하다. 개별국가 내 도심교통인프라에 대한 데이터확보의 어려움으로 여기서는 도시간 교통인프라를 중심으로 살펴본다.

가) 도로인프라

인도네시아의 총 도로길이는 2014년 기준 50만 8,000km로 동남아국가 중 가장 긴 도로길이를 보유하고 있으나 국토면적 및 인구규모를 고려

표 4-5. 인도네시아의 도로인프라 현황							
구분	단위	2004	2006	2008	2010	2012	2014
총 도로길이	km	372,629	393,794	437,759	487,314	504,184	508,000
도로포장률	%	55	53	59	57	57	56.7
전체 차량 (registered road motor vehicles)	천 대	30,542	43,313	61,685	76,907	94,373	112,881
승용차	천 대	4,232	6,035	7,490	8,891	10,432	12,260
트럭	천 대	2,316	3,399	4,452	4,688	5,286	5,765
버스	천 대	933	1,350	2,059	2,250	2,274	2,327
공공버스	천 대	19	19	20	21	22	22
오토바이	천 대	23,061	32,529	47,684	61,078	76,381	92,529

자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 29).

하면 충분하지 못하다. 예를 들면, 인도네시아 국토면적은 190만 km^2로 태국 국토면적 51만 km^2의 3.7배이지만, 인도네시아 총 도로길이는 50만 km로 태국 총 도로길이 33만 km의 1.5배 수준에 그치고 있다. 인도네시아의 도로포장률은 조금씩 개선되고 있긴 하나, 2014년 기준 57%로 다른 동남아국가와 비교했을 때 상당히 낮다. 2004년부터 2014년까지 인도네시아 내 전체 차량 대수의 증가가 상당히 빠르게 진행되었다. 2004년 기준 인도네시아 내 전체 차량대수는 약 3,054만 대였으나 2014년 기준 1억 1,288만 대로 10년간 약 370% 증가했다. 차종 대부분의 차량대수가 지난 10년간 크게 증가했지만, 이 중에서 특히 오토바이와 승용차가 빠르

표 4-6. 동남아시아 주요국의 도로인프라 현황(2014년)								
구분	단위	인도네시아	베트남	필리핀	말레이시아	싱가포르	태국	미얀마
총 도로길이	km	508,000	326,000*	32,526	210,658	3,496	231,736	54,278
도로포장률	%	57	66*	86	79	100	83	52

주: 베트남은 2012년임.
자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 29).

게 증가했다. 공공버스는 거의 비슷한 수준으로 유지되어 대중교통의 승객운송 비중은 오히려 낮아진 것으로 추측된다. 도로길이 증가가 완만하게 진행된 것에 비해 전체 차량대수가 가파르게 증가한 점은 향후 도로인프라 확충 필요성을 가중시킬 것으로 보인다.

나) 철도인프라

2015~16년 세계경쟁력보고서에 따르면 인도네시아의 철도인프라 순위는 전체 140개국 중 43위로, 주변 동남아 국가에 비해 양호한 것으로 분석되었다.[39] 또한 인도네시아 철도인프라는 지난 10년간 꾸준히 개선되어 온 것으로 판단된다. 인도네시아 내 총 철도길이는 2004년 기준 4,518km에서 10년간 지속적인 확장으로 2014년 기준 5,196km로 집계되었다. 객실차량의 경우 지난 10년간 1,212개에서 1,753개로 증가했다. 철도이용 승객도 상당히 빠르게 증가했는데, 2004년 1억 5,000만 명이었던 승객수송 명수는 2014년 2억 7,800만 명으로 10년간 185% 증가하였다.

인도네시아의 제1도시 자카르타 및 제2도시 수라바야가 위치한 자바섬은 국가 GDP와 전체인구의 각각 57.4%, 56.8%를 차지하는 인도네시아의 경제중심지로 교통인프라가 여타 지역에 비해 발전한 편이나 교통인프라는 매우 낙후되어 있다(인도네시아 통계청 2015a, 2015b 모든 자료의 검색일: 2015. 11. 4).[40] 자바섬 내의 주요도시를 연결하기 위한 주요 인프라사업으로 트란스 자바 고속도로(Trans-Java toll road) 건설 및 자

39) 말레이시아 13위, 베트남 48위, 태국 78위, 필리핀 84위 순임. WEF(2015), p. 203, p. 249, p. 297, p. 345, p. 367.

40) GDP는 2014년, 인구는 2015년 기준.

표 4-7. 인도네시아의 철도인프라 현황							
지표	단위	2004	2006	2008	2010	2012	2014
총 철도길이	km	4,518	4,683	4,782	4,816	4,861	5,196
도시철도길이	km	-	-	-	900	900	900
객실차량	대	1,212	1,297	1,219	1,542	1,647	1,753
화물차량	대	4,396	3,318	3,488	3,199	5,973	7,248
승객수송	백만 명	150	161	198	202	203	278
승객킬로	백만 명-km	14,159	15,438	18,511	20,282	15,278	15,231
화물운송량	천 톤	17	17	20	19	22	31
화물킬로	백만 톤-km	4.4	4.4	5.5	7.0	7.3	9.5

자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 28).

카르타-반둥 간 고속철도 건설 등이 있다. 트란스 자바 고속도로 건설사업은 서부자바의 자카르타와 동부자바의 수라바야를 잇는 대규모 고속도로 건설 프로젝트이다. 해당도로 건설 사업은 2012년 인도네시아 정부가 자바섬 내 연계성 강화를 위해 구체적으로 구상했으며, 구간길이는 775km, 공사금액은 약 133억 달러이다.[41] 트란스 자바 고속도로는 2018년에 전 구간 완공이 예상되며, 향후 자바섬 전체의 연계성을 크게 개선할 것으로 기대된다.[42] 또한 2015년 10월 중국과 인도네시아는 구간길이 150km인 자카르타-반둥 간 고속철도 건설에 대한 정식 공사계약을 체결하였다. 자카르타-반둥 고속철도의 공사금액은 55억 달러로, 착공은 2016년 초, 완공은 2019년으로 예상된다.[43]

41) Indonesia-Investments(2013. 10. 4).

42) Nadya Natahadibrata(2015. 4. 17).

43) Indonesia-Investments(2015. 10. 18).

나. 베트남

1) 도시인프라

베트남은 1990년대를 거치면서 토지법(1993년), 도시종합개발계획(1998년) 등 도시인프라 조성 관련 제도들이 제정되었고, 2000년대부터 본격적으로

표 4-8. 베트남의 도시인프라 현황

(단위: %)

연도	도시화율	도시화 속도	상수도 보급률	위생시설 보급률
1990	20.3	3.7	89.9	64.1
1991	20.6	3.6	90.2	65.4
1992	21.0	3.6	90.6	66.7
1993	21.4	3.6	91.0	68.1
1994	21.8	3.5	91.4	69.4
1995	22.2	3.4	91.8	70.7
1996	22.6	3.4	92.1	72.0
1997	23.0	3.3	92.5	73.3
1998	23.4	3.3	92.9	74.6
1999	23.8	3.4	93.3	76.0
2000	24.4	3.7	93.6	77.3
2001	24.9	3.6	94.0	78.6
2002	25.5	3.4	94.4	79.9
2003	26.1	3.4	94.8	81.2
2004	26.7	3.4	95.2	82.6
2005	27.3	3.4	95.5	83.9
2006	27.9	3.3	95.9	85.2
2007	28.5	3.3	96.3	86.5
2008	29.1	3.2	96.7	87.8
2009	29.8	3.2	97.0	89.1
2010	30.4	3.2	97.4	90.5
2011	31.0	3.1	97.8	91.8
2012	31.7	3.1	98.2	93.1
2013	32.3	3.1	-	-
2014	33.0	3.1	-	-

자료: World Bank(2015), World Development Indicators, http://data.worldbank.org/indicator#topic-16(검색일: 2015. 7. 8).

도시화를 위한 여건들이 개선되기 시작했다. 도시화율의 경우 1990~99년간 도시화율은 20.3%에서 23.8%로 3.5%p 증가에 그쳤으나 2000년 이후 빠르게 증가해 2014년 도시화율이 33%까지 증가했다. 2000년대 베트남 도시화율의 증가는 상수도, 위생시설 등 도시인프라 개선과도 유관하다고 볼 수 있다. 베트남의 상수도 보급률은 위생시설 보급률에 비해서 크게 양호한 편으로 1990년대 이미 90% 수준을 넘어서 2012년에는 거의 100%에 육박하는 상황이다. 반면 위생시설 보급률의 경우 1990년 64.1%에 지나지 않았으나 이후 꾸준히 개선되어 2012년 기준 93.1%까지 상승했다.

베트남의 도시인프라 개발은 베트남의 높은 경제성장률, 정부의 적극적인 개발의지, 높은 개발 수요 등으로 인해서 빠르게 진행될 것으로 예상된다. 베트남 인프라 개발 여건 전반에 대한 BMI(Business Monitor International 2015c)의 SWOT 분석에도 이러한 여건이 반영되어 있다. 우선 베트남 인프라 개발 부문의 강점(Strengths)으로는 강력한 정책의지, 고도성장, 높은 투자수요, 에너지 투자 증가 등을 들 수 있다. 기회(Opportunities) 요소로는 도시인프라 수요 증가, 발전수요 증가, 안정적

표 4-9. SWOT 분석을 통해 본 베트남 도시인프라 현황과 전망

강점(Strengths)	기회(Opportunities)
• 강력한 정책 의지로 인한 지속발전 • 고도성장, 적극적 정부 정책 → 대기업 투자 유치 • 낙후된 지방 인프라, 투자 수요 높음 • 전력가격 상승, 에너지 부문 투자 촉진	• 교통, 위생 등 도시인프라 수요 증가 예상 • 가뭄으로 수력 외 가스·풍력 등 발전 수요 증가 • 과열경기 관리 성공 시 안정적 장기 성장 예상 • PPP 기회 확대
약점(Weaknesses)	**위협(Threats)**
• 인프라시장 국영기업이 장악 • 높은 원자재 수입 의존도 • 높은 프로젝트 리스크(예: 프로젝트 파이낸싱) • 전력난	• 성장 → 안정 정책기조 변화 • 자체 개발재원 부족 • 에너지 인프라 부족 → 프로젝트 및 개발 저해 • 불확실성, 악재에 취약한 경제구조

자료: BMI(2015c), pp. 9~10 참고하여 저자 작성.

표 4-10. 베트남의 연도별 건설산업 성장 추이

(단위: 십억 달러, %)

구분		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
건설 산업	규모	9.1	9.9	11.2	12.8	14.6	16.3	18.3	20.4
	실질성장률	5.8	6.2	6.4	6.3	6.2	6.0	6.1	6.0
	비중(/GDP)	5.3	5.4	5.3	5.3	5.3	5.3	5.2	5.2
거주 비거주 건물	규모	6.5	7.2	8.2	9.4	10.8	12.2	13.7	15.4
	실질성장률	2.2	8.0	7.2	6.9	6.9	6.7	6.7	6.6
	비중(/GDP)	3.8	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9
	비중(/건설산업)	71.5	72.7	73.2	73.6	74.1	74.5	74.9	75.3
인프라	규모	2.6	2.7	3.0	3.4	3.8	4.2	4.6	5.1
	실질성장률	-9.1	1.8	4.3	4.5	4.4	4.2	4.2	4.2
	비중(/GDP)	1.5	1.5	1.4	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3
	비중(/건설산업)	28.5	27.3	26.8	26.4	25.9	25.5	25.1	24.7
자본투자	규모	40.7	45.9	54.8	65.2	76.5	87.6	99.2	111.8
	비중(/GDP)	23.9	24.8	26.1	27.1	27.7	28.2	28.3	28.5

주: 2015년은 추정치, 2016~2020은 전망치임.
자료: BMI(2015c), pp. 11-13 참고하여 저자 재정리.

장기성장, PPP 기회 등이 제시되었다. 반면 국영기업, 높은 원자재 수입 의존도, 프로젝트 리스크, 전력난 등이 약점(Weaknesses)으로, 안정중심의 정책기조, 재원부족, 에너지인프라 부족, 악재에 취약한 경제구조 등이 위협(Threats) 요소로 지목되었다.

베트남의 건설산업은 크게 '주거 및 상업시설(Residential & Non-residential buildings)'과 인프라 부문으로 구분되는데, 주거 및 상업시설 부문이 73%, 인프라 부문이 26%를 양분하는 구조이다. 2015년 베트남의 전체 건설산업은 약 112억 달러 규모에 달하며, 5~6% 내외의 실질성장

률을 유지하면서 2020년 경에는 약 154억 달러 규모로 성장할 것으로 전망된다. 반면 인프라 부문은 2015년 기준 약 30억 달러 규모로 추정되며 향후 4% 내외의 성장률로 2020년 경에는 51억 달러 규모까지 성장할 것으로 전망된다.

2) 도시간 교통인프라

가) 도로인프라

베트남은 동남아 주요국 중에서 도로인프라가 상대적으로 열악한 수준에 머물러 있다. 남북으로 약 1,600km에 달하는 긴 국토의 지리적인 특성, 남측의 호치민 시와 북측의 하노이를 중심으로 형성된 경제구조 등을 감안하면 도로인프라의 중요성이 높은 편이라고 볼 수 있다. 그러나 도로 총 길이는 약 33만 km로 절대 규모로는 큰 편에 속하나 도로 포장률은 66%로 낮은 편이다. 또한 약 9,000만 명에 달하는 인구 규모에 비해 등록 차량 수는 약 160만 대로 수송수단이 크게 부족한 상황이다. 이를 해소하기 위해서는 버스와 같은 대중교통수단의 역할이 중요하나 공공버스는 약 79만 대에 그치는 반면 오토바이 수는 약 3,700만 대에 달한다. 베트남 대도시의 경우 부족한 대중교통과 오토바이 중심의 교통문화로 인

표 4-11. 베트남의 도로인프라 개요

구분	단위	2004	2006	2008	2010	2012
총 도로길이	km	238,000	269,900	287,700	295,100	326,000
도로포장률	%	58	60	53	64	66
차량	천 대	532	656	947	1,274	1,590
공공버스	천 대	-	-	-	86.0	78.5
오토바이	천 대	13,375	18,406	25,273	31,155	36,894

자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org/statistics/Vietnam/index_html(검색일: 2015. 7. 8).

해 교통난과 대기오염이 심각한 수준이다. 호치민 시의 경우 2020년까지 시내버스를 친환경 CNG 버스로 교체하겠다는 계획을 가지고 있으나 도로인프라의 공급이 제한적임을 감안하면 근본적인 교통난 해소를 위해서는 버스 운행 노선 및 차량 확보가 관건일 것으로 판단된다.

나) 철도인프라

남북으로 길게 이어진 지형적인 특성상 베트남의 국내 연계성 확대를 위해서는 철도인프라가 중요한 역할을 가지고 있다고 볼 수 있다. 하지만 베트남의 철도는 노후화되었으며 특히 노후화된 단선 협궤 철도의 비중이 높아 수송능력 및 운행속도가 떨어져 개선이 시급한 상황이다. 총 철도길이는 약 2,500km 수준이며 객실차량은 약 1,000대, 화물차량은 약 5,000대 규모로 여객운송에 비해서 화물운송이 큰 비중을 차지하고 있다. 베트남 정부는 전국적인 철도인프라 개선을 위해서 '2020년을 향한 베트남 철도 마스터 플랜'이라는 중장기 계획하에 노후화된 차량 교체, 철도 개선, 신규전철 추진 등의 철도인프라 개선사업을 추진하고 있다.

표 4-12. 베트남의 철도인프라 개요

지표	단위	2004	2006	2008	2010	2012
총 철도길이	km	-	2,584	2,577	2,577	2,554
객실차량	대	933	938	1,054	1,043	1,040
화물차량	대	4,027	5,011	4,901	4,853	5,332
승객수송	백만 명	12.9	11.6	11.3	11.2	11.8
승객킬로	백만 km	4,376	4,334	4,560	4,378	4,512
화물운송량	천 톤	8,874	9,153	8,481	7,862	7,076
화물킬로	백만 km	2,745	3,447	4,171	3,961	3,949

자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org/statistics/Vietnam/index_html(검색일: 2015. 7. 8).

다. 필리핀

1) 도시인프라

재원부족, 지방정부의 인프라건설 역량 부족, 빠른 도시화 등 요인으로 인해 필리핀의 도시인프라는 열악한 것으로 나타났으며, 이는 기업의 투자를 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 특히 도시 내 저가주택 부족 문제가 심각한 상황이다. 도시 가구의 40% 가량이 임시거주지에 거주하고 있으며, 이 경우 수도, 폐기물처리시설 등 기본적인 도시인프라에 대한 접근성이 매우 낮은 것으로 나타났다.[44] 불법 건축물, 불법 거주 등으로 인해 배수가 제대로 되지 않아 홍수피해도 늘어나고 있다. 저조한 투자와 관리 소홀로 도로망, 대중교통 등 도시 교통인프라도 열악하다. 대중교통 관련하여 메트로 마닐라에는 버스와 경전철이 있지만 그 외의 지역에서의 대중교통 수단은 지프니, 삼륜오토바이 등이 주를 이루는 관계로 교통혼잡 문제가 해소되지 않고 있다.[45]

필리핀의 도시인프라 현황을 살펴보면 상수도 보급률은 비교적 높은 편이나, 하수(오수) 처리율은 개선의 여지가 있는 것으로 나타난다(표 4-13 참고). 상수도 보급률은 2012년 기준 92.5% 수준으로 높은 편이나, 1990년대부터 비슷한 수준에 머물러 있는 문제점이 있다. 하수(오수) 처리율은 1990년대부터 지속적으로 향상되고 있으나, 2012년 기준 80%에 못 미쳐 개선의 여지가 있다.

주택, 도로망, 상하수도 등 도시화에 따른 인프라 부족 문제가 심화되고

---

44) ADB(2014b), pp. 56-57.

45) *Ibid.,* p. 66.

표 4-13. 필리핀의 도시인프라 현황				
				(단위: %)
연도	도시화율	도시화 속도	하수(오수) 처리율	상수도 보급률
	전체 인구 대비 도시인구 비중	증가율	도시인구 대비 비중	도시인구 대비 비중
1990	48.6	4.50	69.4	92.2
1991	48.5	2.31	69.9	92.3
1992	48.5	2.24	70.4	92.3
1993	48.4	2.19	70.9	92.3
1994	48.4	2.16	71.4	92.3
1995	48.3	2.14	71.9	92.3
1996	48.2	2.12	72.4	92.3
1997	48.2	2.09	72.9	92.3
1998	48.1	2.07	73.4	92.3
1999	48.1	2.04	73.9	92.3
2000	48.0	1.93	74.4	92.4
2001	47.7	1.53	74.9	92.4
2002	47.4	1.50	75.4	92.4
2003	47.1	1.45	75.9	92.4
2004	46.9	1.37	76.4	92.4
2005	46.6	1.29	76.9	92.4
2006	46.3	1.20	77.4	92.4
2007	46.1	1.13	77.9	92.4
2008	45.8	1.08	78.4	92.4
2009	45.5	1.07	78.9	92.4
2010	45.3	1.09	79.4	92.5
2011	45.0	1.18	79.4	92.5
2012	44.8	1.26	79.4	92.5
2013	44.6	1.33	-	-
2014	44.5	1.39	-	-

자료: World Bank, World Development Indicator, http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators(검색일: 2015. 7. 8).

있는 바, 필리핀 정부가 인프라 확충을 주요 정책과제로 추진하고 있다. 이에 따라 필리핀의 건설업 규모는 2013년 기준 약 167억 달러에서 2020년 기준 약 342억 달러로 증가할 것으로 전망된다(표 4-14 참고). GDP대비

표 4-14. 필리핀의 건설업 성장 추이(2013~20년)

(단위: 십억 달러, %)

구분		2013e	2014e	2015f	2016f	2017f	2018f	2019f	2020f
건설업	규모	16.7	18.3	20.8	22.4	24.9	27.7	30.8	34.2
	실질성장률	9.6	10.0	10.9	6.5	6.7	6.7	6.6	6.5
	비중(/GDP)	6.3	6.4	6.7	6.8	6.9	7.0	7.0	7.1
거주·비거주 건물	규모	11.9	12.9	14.5	15.6	17.4	19.4	21.6	24.1
	실질성장률	12.1	7.7	9.6	6.7	6.8	6.8	6.8	6.8
	비중(/GDP)	4.4	4.5	4.7	4.7	4.8	4.9	4.9	5.0
	비중(/건설업)	71.0	71.7	71.9	71.9	71.9	72.0	72.1	72.3
자본투자	규모	54.0	61.9	69.3	75.3	84.2	94.6	106.0	118.8
	비중(/GDP)	20.2	21.7	22.3	22.8	23.2	23.7	24.2	24.7

주: e는 추정치, f는 전망치임.
자료: BMI(2015b), pp. 10-11, p. 60.

표 4-15. 필리핀의 기초 도시인프라 투자 수요(2008년 불변가격 기준)

(단위: 백만 달러)

구분	분야	2016~20년	2021~25년	합계
1	수도	735	756	1,491
2	하수처리시설	2,490	2,561	5,051
3	정화조 관리	1,283	1,320	2,603
4	배수시설	2,303	2,369	4,672
5	공설시장(public market)	192	197	389
6	교역소(trading post)	13	13	26
7	도로	2,516	2,587	5,103
8	도축장	37	38	75
9	버스/지프니 터미널	45	47	92
10	폐기물 수거장비	66	68	134
11	위생매립(sanitary landfill)*	1,782	1,833	3,615
12	중장비	299	308	607
13	보건소	22	23	45
14	학교 건물	42	43	85
합계		11,826	12,162	23,988

주: *는 쓰레기를 일정 높이로 쌓아서 다지고 그 위에 흙을 덮는 쓰레기 처리 방식임.
자료: ADB(2008), 재인용: ADB(2012), p. 21; Philippine Statistics Authority, https://psa.gov.ph(검색일: 2015. 7. 8).

건설업 비중도 2013년 기준 6.3%에서 2020년 기준 7.1% 수준으로 늘어날 것으로 보인다. 건설업 생산은 인프라 건설업과 거주·비거주 건물 건설업의 두 가지 분야로 구분된다. 정부가 도시 내 주택부족 문제를 해소하기 위하여 정책역량을 집중함에 따라 거주·비거주 건물 건설업 규모는 2013년 기준 약 119억 달러에서 2020년 기준 약 241억 달러로 늘어날 것으로 전망된다. 건설업 부문에 대한 총 자본투자도 2013년 기준 540억 달러에서 2020년 기준 약 1,188억 달러로 증가할 것으로 예상된다.

아시아개발은행(ADB) 전망에 따르면 2016~25년에 도로, 하수처리시설, 배수시설 등 필리핀의 기초 도시인프라 부문에 약 240억 달러의 투자가 필요한 것으로 나타났다(표 4-15 참고). 도로, 하수처리시설, 배수시설, 위생매립 순으로 많은 투자가 필요하며, 이 밖에도 정화조 관리, 수도, 중

표 4-16. SWOT 분석을 통해 본 필리핀 인프라 현황과 전망

강점(Strengths)	약점(Weaknesses)
• 아키노 행정부의 인프라 확충에 대한 강력한 의지 • PPP 센터 설립으로 PPP 방식의 인프라 건설사업 추진 용이 • 건설 및 관련 서비스산업이 가격·품질 경쟁력 보유 • 거시경제적 안정성(환율, 물가상승률 등)	• 정부의 제도적 역량 부족 • 입찰 관련 투명성 부족 • 재정 부족으로 공공투자 미흡 • 금융시장 발전 정도가 낮아 자금 조달 어려움 • 건설장비를 일본, 미국, 싱가포르 등 외국에서 100% 수입 의존
기회(Opportunities)	**위협(Threats)**
• 아키노 행정부가 인프라 확충을 위해 다수의 PPP 사업 추진 • 아키노 행정부가 부패 척결, 프로젝트 추진 관련 투명성 제고에 역량 집중 • 정부 주도로 공항, 교량, 도로, 철도, 항만, 수도, 관개시설 등 인프라 건설 및 유지보수 사업 추진 • 저가주택 부족 • 필리핀 기업의 기술력 부족	• 재정부족 가능성 • 부정부패 만연 • 2016년 대선에서 정권 교체 시 공공 프로젝트 지속 여부 불투명 • 태풍 하이옌 피해복구사업에 정부 예산이 집중되어 신규 인프라 건설에 대한 공공투자 위축 가능 • 대법원의 잉여예산 조기집행 프로그램(DAP)* 일부 헌법 불합치 판결로 정부의 인프라 지출 감소 가능

주: *는 전임 정권에서 추진 중 중단된 사업예산 등 잉여예산을 활용하여 소외지역 인프라건설 등 주요 현안 사업을 의회 승인 없이 추진할 수 있도록 하는 제도임.
자료: BMI(2015b), pp. 8-9를 참고하여 저자 작성.

장비 등의 경우도 투자 수요가 상당한 것으로 보인다.

2) 도시간 교통인프라

가) 도로인프라

필리핀은 7,000개가 넘는 섬으로 이루어진 지형적 특성, 저조한 투자 등 요인으로 인해 도로인프라가 양적·질적인 측면에서 열악한 상황이다. 필리핀의 총 도로길이는 2012년 기준 약 3만 2,000km로, 국토면적이 비슷한 베트남(32만 6,000km) 및 말레이시아(18만 3,000km)의 도로길이에 크게 못 미친다(표 4-17 참고).[46] 세계경제포럼(World Economic Forum)의 세계경쟁력보고서(The Global Competitiveness Report)에 따르면 2015~16년 기준 필리핀은 도로인프라의 질 부문에서 전체 140개국 중 97위를 차지하였고, 이는 싱가포르를 제외한 동남아 주요국 중 최하위 수준이다.[47] 이 밖에도 1억 명이 넘는 많은 인구, 비교적 빠른 인구 증가율 등 요인에 따라 도심 교통혼잡이 심화되고 있는 상황이나, 공공버스 대수는 오히려 감소하고

표 4-17. 필리핀의 도로인프라 현황

구분	단위	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년	2014년
총 도로길이	km	30,324	29,209	29,650	31,242	31,598	32,526
도로포장률	%	-	-	73	77	81	86
차량	천 대	4,761	5,332	5,891	6,635	7,463	8,081
승용차	천 대	52	41	35	42	36	2
공공버스	천 대	29	22	23	23	27	17
오토바이	천 대	1,847	2,409	2,983	3,482	4,117	4,489

자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 27).

46) AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 27).

47) 말레이시아 15위, 태국 51위, 인도네시아 80위, 베트남 93위 순임. WEF(2015), p. 203, p. 249, p. 297, p. 345, p. 367.

있어, 대중교통 확충이 필요한 것으로 판단된다(표 4-17 참고). 필리핀 아키노 정부도 이러한 점을 인식하고 대중교통, 고속도로 등 도로인프라 확충을 핵심 정책으로 추진하고 있다.

나) 철도인프라

필리핀은 수천 개의 섬으로 이루어진 지형적 특성상 장거리 철도 건설이 용이하지 않아 주변국에 비해 철도인프라 개발이 더디게 이루어지고 있다. 2012년 기준 필리핀의 총 철도길이는 568km로, 국토면적이 비슷한 말레이시아(1,641km), 베트남(2,554km) 철도길이의 1/3이 채 안 되는 수준이다(표 4-18 참고).[48] 뿐만 아니라 대부분 철도 구간이 단선 협궤 철도로 이루어져 있고 노후화되어, 철도 복선화·현대화가 필요한 것으로 판단된다. 2015~16년 세계경쟁력보고서에 따르면 필리핀의 철도인프라 순위는 전체 140개국 중 84위로, 싱가포르를 제외한 주변 동남아 국가 중 가장 낮은 순위를 차지하였다.[49] 도심철도 관련하여 인구와 경제활동이 집

표 4-18. 필리핀의 철도인프라 현황

지표	단위	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년	2014년
총 철도길이	km	523	85	85	195	568	528
복선 철도길이	km	76	76	76	91	91	150
객실차량	대	259	300	381	321	267	185
승객수송	백만 명	244	296	346	382	431	436
승객킬로	백만 명-km	2,267	2,637	2,962	7,552	9,924	8,631

자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 27).

48) AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 27).

49) 말레이시아 13위, 인도네시아 43위, 베트남 48위, 태국 78위 순임. WEF(2015), p. 203, p. 249, p. 297, p. 345, p. 367.

글상자 4-4. 동남아 주요국·한국·중국의 인프라 및 물류 경쟁력

한국, 중국과의 비교를 통해 동남아 주요국의 인프라 및 물류경쟁력 수준을 파악할 수 있다. 세계은행이 격년제로 발표하는 물류성과지수(LPI: Logistics Performance Index)의 6대 구성요소[50] 중 일부인 인프라 및 물류경쟁력 부문 순위를 통해 살펴본 결과, 동남아 주요국 중 말레이시아와 태국은 일정 수준의 인프라 및 물류경쟁력을 갖춘 것으로 나타났다(글상자 표 4-4 참고). 반면 베트남, 인도네시아, 필리핀은 인프라, 물류경쟁력 측면에서 개선이 필요한 것으로 보인다. 특히 필리핀은 조사대상 국가 160개국 중 인프라 부문에서 75위, 물류경쟁력 부문에서 61위를 기록하여 동남아 주요국 중 인프라 수준 및 물류경쟁력이 가장 낮은 것으로 나타났다. 실제로 필리핀은 낙후한 인프라로 인해 베트남, 인도네시아 등 주변국에 비해 투자처로 각광받지 못하고 있다. 이에 아키노 정부는 인프라 확충을 핵심 정책과제로 추진 중이며, 이를 통해 외국인투자를 유치하여 제조업 육성, 일자리 창출, 빈곤감축 목표를 달성하고자 한다.

글상자 표 4-4. 동남아 주요국·한국·중국의 인프라 및 물류경쟁력 순위(2014년)

구분		인도네시아	베트남	필리핀	말레이시아	태국	한국	중국
인프라	지수	2.92	3.11	2.6	3.56	3.4	3.79	3.67
	순위	56	44	75	26	30	18	23
물류 경쟁력	지수	3.21	3.09	2.93	3.47	3.29	3.66	3.46
	순위	41	49	61	32	38	21	35

주: 순위는 총 160개국 중 순위임.
자료: World Bank, Logistics Performance Index, http://lpi.worldbank.org/international/global(검색일: 2015. 10. 27).

중된 메트로 마닐라에 3개의 경전철 노선이 운영되고 있으나, 포화상태이고 노후화되어 기존 노선 보수, 신규 노선 건설 등에 대한 필요성이 제기되고 있다. 필리핀 정부도 이를 인식하고, 도심 교통혼잡 및 인구과밀 문제를 해소하기 위하여 수도 메트로 마닐라를 중심으로 경전철 확충사업을 중점적으로 추진 중이다. 고속철도 관련하여 최근 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 태국 등 주변 동남아 국가가 고속철도 건설을 계획하고 있으나, 필리핀의 경우에는 아직 구체적인 계획이 발표된 바 없다.

50) 6대 구성요소는 통관, 인프라, 국제운송, 물류경쟁력, 조회·추적, 적시성임.

3. 도시개발 및 도시계획 정책 개선

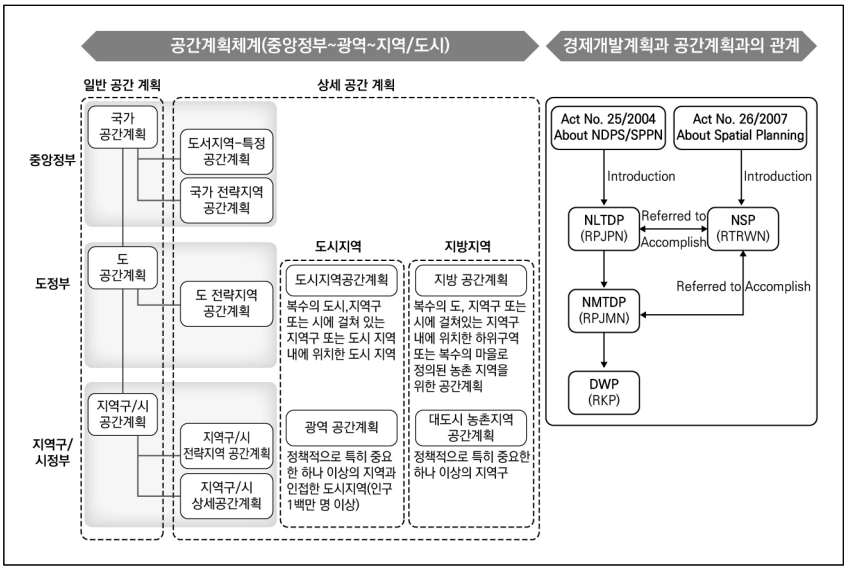
가. 인도네시아

1) 도시화 정책 및 전략

인도네시아의 도시계획은 국토개발계획이라고 볼 수 있는 국가공간계획의 하부계획인 도공간계획과 지역구/시 공간계획의 틀 안에서 이루어지며 지방분권화와 함께 지방공간계획은 지방정부에서 작성, 발의, 이행하고 개발허가권 역시 지방 정부가 관할한다(Eko Budi Kurniawan 2015, p. 113). 인도네시아의 국가공간계획 및 도시계획은 인프라 및 투자계획과 긴밀한 연관성 없이 추진된다는 평가를 받고 있기도 하다(Firman 2014).

현재 인도네시아 국가개발계획인 인도네시아 경제개발 마스터플랜

그림 4-4. 인도네시아 공간계획체계



자료: 왕광익(2015), p. 26에서 재구성.

표 4-19. 인도네시아의 도시화 관련 정책	
정책명	정책 내 도시화 관련 내용
인도네시아 경제개발 마스터플랜(MP3EI)	- 전국적인 인프라 개선 - 지역균형적인 발전
수도권투자촉진특별지역 개발계획(JABODETABEK MPA Strategic Plan)	- 자카르타를 포함한 수도권 지역을 산업발전에 보다 적절한 투자환경으로 조성 - 우선사업으로 아래 5개의 사업을 추진 중 1) MRT 건설 2) 찔라마야(Cilamaya) 국제항 건설 3) 자카르타 폐기물 관리시설 건설 4) 자카르타-수라바야 고속전철 건설 5) 수카르노하타(Soekarno-Hatta) 국제공항 확장공사

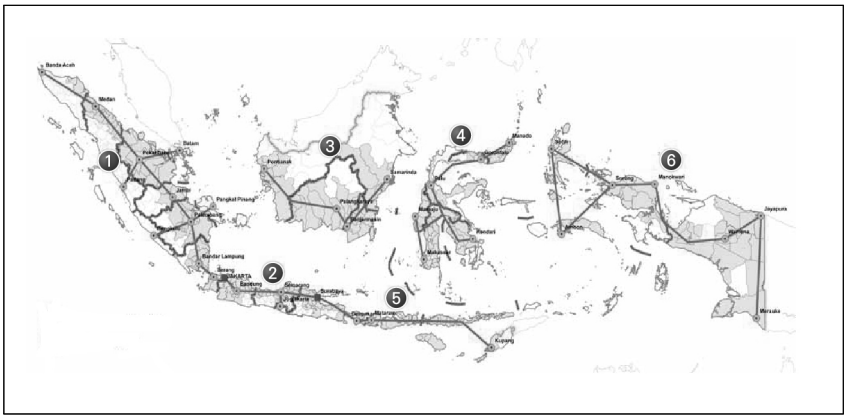
자료: Coordinating Ministry of Economic Affairs, Republic of Indonesia(2011) 및 JICA Steering Committee(2013)를 바탕으로 저자 정리.

(MP3EI: Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development) 및 진행 과정에 있는 수도권투자촉진특별지역 개발계획(JABODETABEK MPA Strategic Plan)에서 도시화와 관련된 정책 및 목표를 간접적으로 살펴볼 수 있다.

인도네시아 내 도시화 및 산업화가 자바와 수마트라섬에 집중되고 있어 정부는 MP3EI를 통해 지역의 균형잡힌 발전을 추구하고 있다. 이를 위해 MP3EI는 각 지역별로 경제중심도시(economic centers) 및 산업개발목표(development theme)를 선정하고 지역연계성을 강화하고자 한다. 6개 회랑별 경제중심도시 및 산업개발목표는 [그림 4-5]와 같다. [그림 4-5]의 회랑별 산업 육성 및 개발이 성공한다면 인도네시아 내 보다 많은 도시가 지역별로 균등하게 발전할 수 있을 것으로 기대된다. 또한 MP3EI는 전체 투자계획 금액인 4,012조 루피아 중 약 50%를 인프라 관련 투자, 특히 전력 및 에너지, 도로, 철도, ICT, 항구 등에 집중하도록 하고 있다.

수도권투자촉진특별지역 개발계획(JABODETABEK MPA Strategic Plan)은 일본과 인도네시아 정부 간의 협력사업으로 추진 중이며, 수도

그림 4-5. 회랑별 위치 및 산업개발 육성분야



회랑	산업개발목표	경제 중심지(economic centers)
① 수마트라	국가자원의 생산 및 가공 중심지	• 반다 아세아(Banda Aceh) • 메단(Medan) • 페칸바루(Pekanbaru) • 잠비(Jambi) • 팔렘밤(Palembang) • 탄중피낭(Tanjungpinang) • 팡칼 피낭(Pangkal Pinang) • 파당(Padang) • 반달 람풍(Bandar Lampung) • 벵쿨루(Bengkulu) • 세랑(Serang)
② 자바	국가 산업 및 서비스의 성장동인	• 자카르타(Jakarta) • 반둥(Bandung) • 세마랑(Semarang) • 족자카르타(Yogyakarta) • 수라바야(Surabaya)
③ 칼리만탄	광업과 에너지 자원의 생산 및 가공 중심지	• 폰티아낙(Pontianak) • 팔랑카라야(Palangkaraya) • 반잘마신(Banjarmasin) • 사마린다(Samarinda)
④ 술라웨시	농업, 플랜테이션, 어업, 석유·가스 및 광업의 생산 및 가공 중심지	• 마카사르(Makassar) • 켄다리(Kendari) • 마무주(Mamuju) • 팔루(Palu) • 고론탈로(Gorontalo) • 마나도(Manado)

그림 4-5. 계속

회랑	산업개발목표	경제 중심지(economic centers)
⑤ 발리-누사 가라	관광과 식량조달 중심지	• 덴파사르(Denpasar) • 롬복(Lombok) • 쿠팡(Kupang) • 마타람(Mataram)
⑥ 파푸아-말루쿠	식량, 어업, 에너지, 광업 개발의 중심지	• 소피피(Sofifi) • 암본(Ambon) • 소롱(Sorong) • 마노콰리(Manokwari) • 티미카(Timika) • 자야푸라(Jayapura) • 메라우케(Merauke)

자료: Coordinating Ministry of Economic Affairs, Republic of Indonesia(2011)를 바탕으로 저자 정리.

인 자카르타와 주변 메트로폴리탄 지역인 보고르(Bogor), 데폭(Depok), 탕게랑(Tangerang), 버카시(Bekasi)의 개발계획이다. 해당 계획은 수도권 지역을 산업발전에 적절한 투자환경으로 조성하는 것을 목적으로 하며,[51] 이에 따라 현재 5개의 우선사업(flagship project)을 선정하여 추진 중이다. 해당 사업은 ① MRT 건설 ② 찔라마야(Cilamaya) 국제항 건설 ③ 자카르타 폐기물 관리시설 건설 ④ 자카르타-수라바야 고속전철 건설 ⑤ 수카르노-하타(Soekarno-Hatta) 국제공항 확장공사이다.

2) 개선 과제

가) 정책추진력과 일관성 확보

2014년 10월 출범한 조코위 정부는 인프라 확충을 주요 공약 중 하나로 내세웠으나, 출범 이후 최근까지 많은 인프라 투자 확대계획이 난항을 겪고 있다. 조코위 대통령은 기성 정치권 출신이 아닌 기업가 출신 대통

51) JICA MPA Master Plan Study Team(2012).

령으로 정치적 기반이 다소 약하여 정책추진력이 약하다는 평가를 받고 있다. 조코위 정부는 인프라 투자 확대를 위해 2015년 1월 연료보조금 삭감에서 확보한 정부예산 대부분을 인프라 지출로 이전하였다. 하지만 정치적 내분과 정부부처 및 지방정부 내 저조한 협력으로 인프라 예산을 지출하는 데 상당한 어려움을 겪고 있다. 2015년 상반기 정부 예산지출 중 인프라부문 예산집행율은 11%에 그쳤다(EIU 2015).

2015년 사업자 선정이 발표된 자카르타-반둥 고속철 사업은 대규모 인프라사업을 둘러싼 불확실성의 위험을 보여준다. 당초 인도네시아는 자카르타-반둥 간 고속철을 계획하였으며, 중국과 일본이 입찰하여 해당 고속철 수주를 위해 경쟁하고 있었다. 그러나 인도네시아 정부는 갑작스럽게 2015년 9월 초 고속철 계획 철회를 발표하고, 대신 해당 구간을 중속철로 변경해 추진하기로 결정하였다. 하지만 고속철 사업 철회발표 몇 주 후 2015년 9월 말, 해당구간을 중국이 중속철이 아닌 당초 계획했던 고속철 형태로 수주했다. 인도네시아 측이 계획을 바꾸게 된 것은 중국이 일본의 1/3에 불과한 건설단가, 사업비 전액융자, 정부의 채무보증 불필요 등의 인도네시아 측에 매우 유리한 조건을 제시했기 때문으로 분석되고 있다. 입찰이 시작된 사업을 여러 차례에 걸쳐 변경한 인도네시아 정부의 인프라 사업 진행 방식은 투자자들의 혼란을 가중시키고 있다(Otto and Rachman 2015).

인도네시아 정부와 일본 JICA는 지난 2011년부터 자카르타 수도권 개발계획(JABODETABEK MPA)을 구체적으로 구상하고 추진했다. 해당 계획 아래 자카르타 MRT, 자카르타 하수도, 학술연구 클러스터, 찔라마야 항만시설 개발 등이 주요 플래그십(flagship) 사업으로 추진되고 있었다. 하지만

2015년 3월 인도네시아 정부는 일본 JICA와의 협력사업을 자카르타 수도권 개발 사업에서 국토 전 지역 균형발전에 초점을 맞춘 개발계획으로 바꿔서 추진할 것을 요청하였다.[52] 이와 관련한 구체적인 내용은 일본과 인도네시아 정부 간 조율 중으로 아직 공식적으로 발표된 내용은 없다.

나) 지방분권으로 인한 정책조정 난항

인도네시아는 1998년 수하르토 독재 종식 이후 지방분권이 전격적으로 도입되었다. 수하르토 대통령 집권기간인 1968년부터 1998년까지 인도네시아에서는 강력한 중앙집권체제가 유지되었다. 1992년 정부령 제45호를 통해 군(district)에 자치권을 제공하기는 했으나, 실질적으로는 수하르토 정권 붕괴 이후, 인도네시아 내 지방분권화가 본격적으로 시작되었다. 인도네시아 지방분권화의 기본 틀은 1999년 제정되고, 2001년부터 시행된 지방정부에 관한 법 1999년 제22호(Law of No. 22 of 1999), 중앙정부와 지방정부 간 재정균형에 관한 법 1999년 제25호(Law of No. 25 of 1999)로 마련되었으며, 이후 계속해서 관련 법률이 개정되었다.

수하르토 정권의 강력한 중앙집권화 정책에 대한 지방의 반감,[53] 민주화와 함께 행정에 국민참여를 제고하려는 개혁기조, 그리고 무엇보다 당시 동시다발적으로 발생했던 분리독립으로 인한 국가분열에 대한 우려가 전격적인 지방분권 도입의 배경이었다. 1997년 아시아 외환위기와 함께 수하르토 정권이 붕괴되면서 동티모르, 아체, 웨스트 파푸아 지역에서 분리독립 운동이 일어났고 2002년 동티모르가 실제로 독립하였다.[54]

---

52) JICA 인도네시아 사무소 대표 Oura Daisuke 인터뷰(2015. 9. 15, 인도네시아 자카르타).
53) 최 철(2015), p. 97.

2001년 도입 이후 현재 15년째를 맞는 인도네시아의 지방분권에 대해서는 분리독립의 방지와 권력분산을 통해 민주주의의 진전에 기여했다는 긍정적인 평가와 함께 부정적인 평가가 적지 않게 발견된다. 지방선거를 통해 지역유지들이 견제와 균형 없는 권력기반을 구축하면서 지역단위의 정경유착이 자리를 잡고, 중앙부처와 지방정부 간, 지방정부간 협력과 조율의 부족으로 규제중복과 사업시행의 어려움 등 행정비용이 크게 증가했다는 평가를 받고 있다. 거버넌스와 행정효율성 측면에서 인도네시아 지방분권은 향후 개선의 여지가 크다.

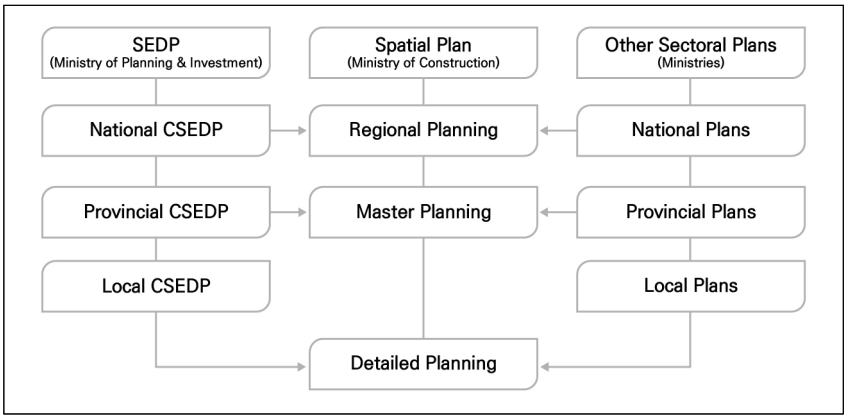
나. 베트남

1) 주요 도시화 관련 법률 및 정책

베트남에는 한국의 국토종합계획에 해당하는 전국적인 차원의 개발계획은 없으나, 정부차원에서 정책방향을 포함하는 부문계획과 도시 위주의 도시개발전략이 제시되고 이에 따라 최상위 공간계획이라 할 수 있는 지역계획(Regional planning)이 수립된다. 지역계획은 개별 성(省) 혹은 두 개 이상의 성에 걸쳐서 수립되기도 하고 특정 도시를 대상으로 수립되기도 한다. 지역계획의 하부개념으로 일반계획(Master Planning)과 세부계획(Detailed Planning)이 있는데 이는 내용의 구체성, 제도적 구속력 등의 차이로 구분된다. 일반계획은 도시기본계획 혹은 도시건설 기본계획 등의 형태로 도시별 사회경제발전 상태를 분석해 개괄적인 도시공간 개발방향을 제시한다. 반면 세부계획은 도심·산업·문화재·관광 등 특별한 목적을

54) Bunnell *et al.*(2013).

그림 4-6. 베트남의 공간정책(Spatial plan) 체계 개요



주: CSEDP-Comprehensive Social & Economic Development Planning.
자료: Nguyen(2015)에서 발췌·인용.

위해 지정된 지역 등을 위하여 수립하는 보다 구체적인 계획이다.[55)]

도시개발 관련한 베트남의 행정 체계는 크게 국토 및 지역 수준, 대도시권 수준, 일반 시 수준, 지방 및 지역사회 수준으로 나뉘어 추진된다. 국토 및 지역 수준의 도시개발은 주로 중앙정부의 정책결정 및 국가개발전략 등의 형태로 시행된다. 중앙 대도시권, 일반 시, 지방 및 지역사회 수준의 도시개발은 일반계획(Master Plan), 세부계획(Detailed Plan) 등의 형태로 나뉘어 추진된다. 각 수준별 도시개발 계획의 수립, 검토 및 승인은 [표 4-20]으로 요약할 수 있다.[56)]

베트남의 중장기 사회·경제 개발전략은 장기형태인 10개년 계획으로 추진하는 사회경제개발전략(SEDS: Socio-Economic Development Strategy)과 추진기간이 5년으로 중기 개발전략인 사회경제개발계획(SEDP: Socio-

55) 소진광(2010), p. 164 참고.
56) 소진광(2010), p. 170 참고.

표 4-20. 베트남의 도시개발 계획 및 정책추진 체계				
수준	계획 유형	수립권한	검토 책임	승인권
국토 및 지역	국가도시 개발전략	건설부	건설부	수상실
중앙 대도시권 (하노이, 호치민)	일반계획	건설부 대도시인민위원회	건설부	수상실
	세부계획	대도시 건축·도시계획 부서	대도시 건축·도시계획 부서	대도시 정부
일반시	일반계획	건설부	건설부	수상실
	세부계획	시 건설부서	시 건설부서	시정부
지방 및 지역사회	일반 및 세부계획	지방정부	지방정부 건설부서	광역정부(성)

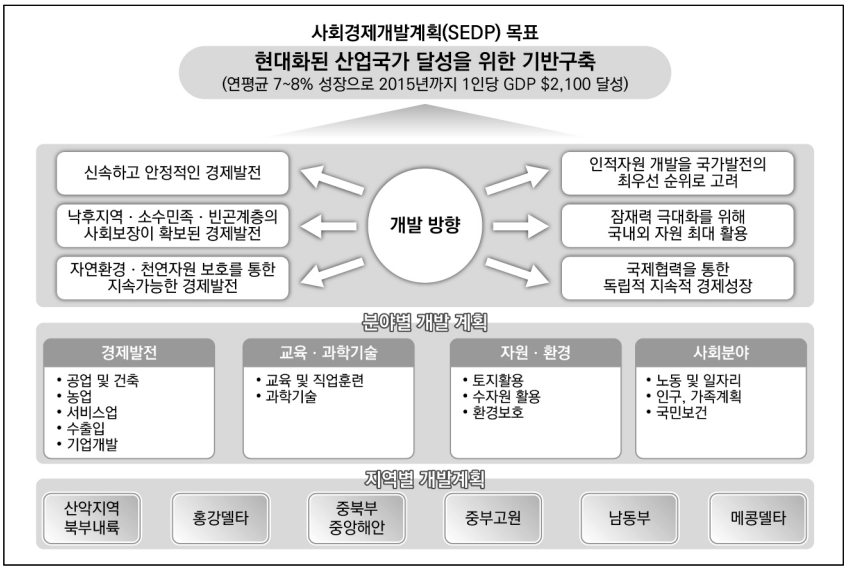
자료: 소진광(2010), p. 170 참고하여 저자 재작성.

Economic Development Plan)으로 추진되고 있다. 현재 베트남 정부가 추진 중인 SEDS 2011~20은 국가 경영을 위한 장기적인 방향을 제시하는 형태로 다소 선언적인 의미가 강하다고 볼 수 있으며, 중기 개발계획인 SEDP 2011~15는 현대화된 산업국가로의 진입을 중점 목표로 한다는 점은 SEDS와 동일하나 보다 단기적이며 구체적인 개발계획을 제시하였다.

SEDP는 부문별 개발 계획으로 경제발전, 교육·과학·기술, 자원·환경, 사회 등 다양한 개발 목표를 선정했다. 도시화 관련한 계획들은 환경 및 사회 부문에서 도시계획상 녹지율, 환경 인프라 설립 등에 대한 목표치를 제시하였다. 도시개발 관련해서는 지역별 특성에 따라 전국을 6대 권역으로 나누어 지역별 개발계획을 제시했다.

베트남의 도시개발계획은 1998년 총리령 '2020년 목표 도시종합개발계획 방향(No.10/1998/QD-TTg)'에 의거해 각 지역별 일반계획과 상세계획을 수립해 진행해왔다. 이후 2000년대 베트남의 고도성장 과정으로 인한 경제·사회적인 여건 변화로 기존 종합개발계획의 방향을 수정해야 할 필요가 제기됨에 따라 2009년에 총리령 No.445/QD/TTg '2050년까지의 비전을 가지고 2025년까지의 도시개발을 위한 기본계획 수정안(Approval of

그림 4-7. 베트남의 SEDP 2011~15년 주요 목표 및 개요



자료: 국무총리실(2011), p. 21.

Adjusting Orientation for General Planning to Develop Vietnam Urban System until 2025 and Vision to 2050)'이 수립되었다. 이 계획의 기본적인 방향은 크게 세 가지로 요약된다. 첫째는 베트남의 도시 시스템을 점진적으로 도시네트워크모델(Urban network model)로 발전시키는 것이다. 둘째는 조화롭고 현대적인 기술 및 사회 인프라 구축; 삶의 질 및 환경 향상; 국가 정체성을 반영한 선진화된 도시건축 등이다. 셋째는 국가, 지역 그리고 국제 수준에 맞는 사회경제개발을 위한 입지 및 경쟁력 구축 등이다.

도시개발계획으로는 먼저 하노이도시계획이 있다. 베트남 정부는 1981년에야 하노이종합계획(Master Plan for Hanoi 1981)을 마련했다. 하노이 종합계획은 공간적으로는 홍강과 서호 일대의 개발을 중심으로 하며 인구는 150만 명 수준을 목표로 했다. 하지만 1980년대 베트남 경제의 저성

장으로 인해 첫 번째 하노이종합계획은 성공적으로 추진되지 못했다.

1992년 베트남 정부는 초기 하노이종합계획의 10년간 정책 실패의 경험을 바탕으로 두 번째 계획으로 '하노이종합계획 2010(Hanoi Master Plan by 2010)'을 채택했다. 두 번째 하노이종합계획에서는 공간적으로 중점 성장지역을 도시남측부터 노이바이 공항까지로 정하고, 호안끼엠(Hoan Kiem) 호수 주변을 상업지역으로, 바딘(Ba Dinh) 지역을 행정지역으로 선정했다. 인구는 2000년 130만 명, 2010년 150만 명으로 목표를 잡았으나 2000년대 초반부터 인구가 목표치보다 빠르게 증가하고 있다. 베트남 정부는 '하노이종합계획 2010' 추진 과정에서 예상되는 문제점들을 보완하기 위해서 1998년에 세 번째 계획인 '하노이종합계획 2020(Hanoi Master Plan by 2020)'을 채택했다. 이 계획은 하노이 반경 약 50km를 대도시권역으로 개발하기로 하고 개발제한지역과 확장지역을 구분했다. 개발제한지역은 도시의 무분별한 팽창을 억제하고 확장지역은 신규 주택 및 산업단지 수요를 분산하는 용도로 활용되었다.[57]

현재 베트남 정부가 채택하고 있는 하노이개발계획은 2008년 '하노이수도지역계획(The Plan of Hanoi Capital Region, 2008)'으로 공간적으로 하노이와 주변 위성 신도시를 전략적으로 연결하는 형태를 띤다. 이 계획 발효 시기인 2008년 이후 연계할 위성 신도시를 점차 확대해 최종 10개 도시까지 범위를 확대할 것으로 알려져 있다. '하노이수도지역계획' 이외에도 베트남 정부는 2011년 '2030년까지 하노이 수도 건설 마스터플랜 및 2050년까지의 비전(Ha Noi Capital Construction Master Plan to 2030 and Vision to 2050)'을 채택했다. 이 계획은 하노이 권역에 대한 보다

57) 권태호(2009), pp. 15~18 참고.

구체적인 건설계획으로 공간적으로 하노이를 핵심도심(Urban Core)으로 정하고 위성도시 5개(Soc Son, Son Tay, Hoa Lac, Xuan Mai, Phu Xuyen), 에코타운 3개(Phuc Tho, Quoc Oai, Chuc Son)로 하노이 권역을 재구성했다. 주된 개발 방향은 핵심도심-위성도시-에코타운 사이에 개발 제한지역을 두고 무분별한 개발을 억제하면서 순환도로로 연결해 개발하는 형태를 띤다.[58)]

베트남의 최대 도시인 호치민 시 개발을 위한 정책은 2008년 발표된 '호치민 광역개발계획(The Planning of HCM metropolitan region)'이 대표적이다. 이 계획은 호치민을 중심 허브로 삼고 주변 8개 시 및 성(省) 지역을 잇는 5개의 개발축을 방사형으로 연계해 개발하는 형태이다. 5개 개발축은 남동축(South-East pole), 동축(East pole), 북축(North pole), 북서축(North-West pole), 남서축(South-West pole)으로 구성된다.

호치민 광역개발계획 이외에도 베트남 정부는 2010년에 발표한 '2025년까지 호치민 건설 마스터플랜(Ho Chi Minh Construction Master Planning to 2025)'을 통해 구체적인 분야별 건설계획도 추진하고 있다.

2) 개선 과제

행정·제도 부문에서의 베트남의 도시인프라 성장의 제약요인으로는 주로 ① 개발계획을 위한 자료 부족 ② 도시개발 유관기관간 협조체계 미비 ③ 법률·제도적 체계 부족 등을 들 수 있다. 우선 체계적인 도시개발 계획 수립을 위해서는 정책수립과 의사판단에 활용되는 각종 사회통계

58) Nguyen(2015) 참고.

및 기초자료의 축적이 필수적이라고 볼 수 있다. 하지만 베트남의 경우 이를 위한 자료 자체가 부족하고 일부 지방정부는 보다 많은 예산확보를 위해서 통계를 과장하는 경우도 있었다. 둘째, 도시개발 유관기관 및 이해당사자간 협조체계 또한 부족하다. 다양한 이해당사자가 참여하는 도시개발사업의 특성상 상호간 업무범위에 대한 이해와 협조 체계가 적절하게 구축되어야 하는데 아직 베트남 지방정부 및 공무원의 이에 대한 준비가 충분하지 못한 상황이다. 특히 도시개발 관련 수직적(중앙-지방), 수평적(관련 기관) 상호 협조체계가 균형있게 마련되지 못하였다. 셋째, 도시개발을 위한 법률·제도적 체계 또한 체계적으로 정비되지 못한 한계가 있다. 기본적으로 개발사업 추진을 위한 도시계획, 토지환수, 토지분배 등에 대한 법률사항은 토지법(2003)에 근거한다. 하지만 도시계획 및 관리에 대한 법률이 건설법(2009), 도시계획법(2009) 등으로 분리 제정되는 과정에서 법적인 내용과 범위가 명확하게 정비되지 못했다.[59]

다. 필리핀

1) 도시화 추진 체계 및 관련 법제

필리핀의 도시화 정책 수립 및 추진 관련해서는 많은 부처 및 기관이 관여하고 있다. 필리핀의 도시개발, 주택공급 등 도시화 관련 정책 수립 및 추진을 총괄하는 대표 기관은 주택 및 도시개발조정위원회(HUDCC: Housing and Urban Development Coordinating Council)이다. 주택 및 도시개발조정위원회 외에도 주택공사(NHA), 주택대출재정공사(NHMFC), 주택

59) 기획재정부(2010), pp. 182~183 내용을 참고하여 저자 재작성.

보증공사(HGC), 주택개발뮤추얼펀드(HDMF) 등 주택공급 관련 사안에 따라 주무 기관이 지정되어 있다. 이 밖에도 내무지방자치부(DILG), 환경자원부(DENR) 등 각각의 부처가 관련 부문에 대한 부문별 계획 및 정책을 수립하고 있다. 도시화 추진에 필수 요소인 전력, 수도 등 도시인프라 확충은 마닐라전력회사(MERALCO), 마닐라수도회사(MWC) 등 관련 회사가 담당한다. 경제특구 내 토지는 경제자유구역청(PEZA), 클락개발공사(CDC) 등이 관리하고, 그 외 지방의 도시개발은 관할 지방정부가 담당하는 구조이다.

일각에서는 주택 및 도시개발조정위원회가 예산통제 및 자원배분 기능이 부재한 본질적인 취약성이 있기 때문에 국가 차원에서 도시개발 및 주택부족 문제에 대응하기 위해서 주택 및 도시개발부(Department of Housing and Urban Development) 설립이 필요하다는 의견도 제기되고 있다.[60]

필리핀의 도시화 관련 주요 법으로는「1992년 도시개발 및 주택법(Urban Development and Housing Act of 1992(RA 7279))」과「1991년 지방자치법(1991 Local Government Code(RA 7160))」등이 있다.「1992년 도시개발 및 주택법」은 포괄적이고 지속적인 도시개발 및 주택보급 프로그램 추진을 위해 제정되었다.「1991년 지방자치법」이 도입됨에 따라 지방정부가 포괄적토지사용계획(CLUP), 개발계획, 공공투자 프로그램을 마련할 수 있게 되었고,[61] 도시 관리, 특정지역에 국한한 도시서비스 제공은 지방정부의 책임이 되었다.「1991년 지방자치법」도입 이래 도시화 관련 지방정부의 역할이 증가하였으나, 권한 이양이 완전히 이루어지지 않아 지방정부의 역할을 중앙정부나 기관이 수행하는 경우도 많은 것으로 나타난다.[62]

60) ADB(2014b), p. 16.

61) *Ibid.,* p. 20.

가) 2001~2030년 필리핀 국토계획

필리핀의 도시개발은 '2001~2030년 필리핀 국토계획(National Framework for Physical Planning 2001-2030)'에 따라 추진된다. 이 계획은 국가경제개발청(NEDA: National Economic and Development Authority)이 마련한 도시개발 프레임워크로, 토지 및 기타 물리적 자원의 사용 및 관리 계획에 관한 장기 가이드라인을 제시한다.[63]

필리핀 정부는 위 국토계획을 통해 지속가능한 개발 및 사회적 공평성을 수반한 성장을 도모하고자 한다. 국토계획은 토지 및 기타 물리적 자원의 효용을 극대화하기 위하여 토지 및 자원 사용 계획에 관한 원칙을 포함한다. 정부가 국토계획에서 제시한 토지 사용 원칙은 △ 식량안보 확보 △ 환경 및 생태계 보존 △ 도시개발 및 농촌성장 동시 도모 △ 인프라 구축 통한 생산자와 소비자 연결 △ 토지 및 기타 자원에 대한 공평한 접근권 부여 △ 자원 개발 시 민관 협력 △ 시민 참여 확대 △ 토착민 권리 존중 △ 토지 및 자원 분배 시 시장주의 적용 등 다양하다.[64]

정부는 '2001~2030년 필리핀 국토계획'을 통해 토지의 효율적 사용을 위한 4대 분야별 토지사용 가이드라인을 제시하였다.[65] 첫째, 주거지개발 관련해서 빠른 도시화 및 저가주택 용지 부족으로 불법거주가 증가하고 있어, 필리핀 정부는 저가주택 건설을 위한 용지 보급을 확대할 것을 강조하였다. 뿐만 아니라 정부는 환경파괴를 최소화하는 선에서 개발을 추진하고, 농경지 확보를 통해 식량안보를 확보할 것을 명시하였다. 둘째, 정부는 농림

62) ADB(2012), p. 3.

63) NEDA(2000), pp. 1-2.

64) *Ibid.,* pp. 2-3.

65) *Ibid.,* pp. 4-13.

축수산물, 광물 등 생산용 토지를 효율적이고 공정하게 이용할 것을 강조하였다. 셋째, 필리핀 정부는 환경 및 생태계 보전, 문화 및 역사적으로 중요한 장소 보존을 위한 토지 보존 가이드라인도 제시하였다. 마지막으로 위 국토계획은 경제발전 및 국민의 생활수준 향상을 위한 교통·통신·에너지·수자원·사회 인프라의 5가지 인프라 개발 계획을 포함하고 있으며, 인프라 개발 시 재해 피해 경감을 염두에 둘 것을 강조하였다.

나) 2009~2016년 주택 및 도시개발 프레임워크

필리의 도시개발 및 주택보급은 '2009~2016년 주택 및 도시개발 프레임워크(NUDHF: National Urban Development and Housing Framework 2009-2016)'에 따라 추진된다. 이는 주택 및 도시개발조정위원회와 필리핀개발연구원(PIDS: Philippine Institute for Development Studies)이 유엔인간정주계획(UN-HABITAT)과 유엔개발계획(UNDP)의 지원으로 마련한 것이다. 앞서 언급한 '2001~2030년 필리핀 국토계획'이 토지 및 기타 자원의 효율적 사용을 위한 장기 비전이라면, '2009~2016년 주택 및 도시개발 프레임워크'는 도시개발 및 주택보급을 위한 중기 전략이다.

위 프레임워크는 경제성장 촉진, 지역 경쟁력 향상, 지역민 삶의 질 개선을 수반하는 도시개발을 최종 목표로 한다.[66] 프레임워크에는 이를 위한 도시경쟁력 향상, 빈곤감축, 저가주택 보급, 지속가능한 커뮤니티, 성과 중심 거버넌스의 5대 부문별 목표도 제시되어 있다(표 4-21 참고).[67] 먼저 도시경쟁력 향상 부문에서 정부는 인프라 및 관련 서비스 확충을 통

66) ADB(2014b), p. 19.

67) *Ibid.,* p. 67.

표 4-21. '2009~2016년 주택 및 도시개발 프레임워크'의 부문별 세부 목표

부문	주요 목표
1. 도시경쟁력 향상	• 교통·전력 등 인프라 및 관련 서비스 확충을 통해 도시 산업지대의 생산성 및 효율성 향상 • 제조업 및 서비스업 육성 • 칼라바르존(CALABARZON),* 중부 루존 지역, 세부, 다바오 등 주요 수출지대에서의 수출 확대
2. 빈곤감축	• 인적자원개발 지원 • 노동집약산업 클러스터 개발 • 가족계획 독려 • 도농 간 연계성 확대를 통해 인력 이동 원활화 및 도시 소비자와 농촌 생산자 연결 • 민간 주도의 소액대출 프로그램 확대를 통해 창업 기회 제공
3. 저가주택 보급	• 개발계획과 지역투자프로그램 연계 • 주택건설 관련 허가절차 간소화 • 저가주택 건설 관련 인센티브 제공 • 주택개발 프로젝트 관련 금융조달 방안 확충
4. 지속가능한 커뮤니티	• 공공시설이 도시 토지사용 목표에 부합하도록 시장주의에 입각한 인센티브 부여 • 지속가능한 계획 마련 및 녹색건물 건설 독려 • 기후변화 적응 및 재난위험관리 조치를 커뮤니티 개발계획에 포함 • 에너지 효율 강조
5. 성과 중심 거버넌스	• 지방정부 재정자립도 향상을 위한 인센티브 부여 • 전략수립·투자계획·예산확보·시행 관련 역량강화 • 투명성 향상 • 중앙정부와 지방정부의 연계 확대

주: 칼라바르존(Calabarzon)은 카비테, 라구나, 바탕가스, 리잘, 퀘존의 5개 주를 포함하는 행정구역으로, 제조업체가 밀집해 있음.
자료: HUDCC and NEDA(2009), pp. 59-79를 참고하여 저자 정리.

한 도시의 생산성 및 효율성 향상, 주요 산업 육성, 수출지대에서의 수출 확대 등을 목표로 한다. 정부는 또한 장학금 지급 및 직업교육 확대 등 인적자원개발, 노동집약산업 클러스터 개발, 연계성 확대를 통한 생산자와 소비자 연결 등을 통해 빈곤 문제를 해소하고자 한다. 도시화에 따른 슬럼가 형성, 불법거주 증대 등 문제점을 해결하기 위하여 정부는 주택건설 관련 허가절차 간소화, 저가주택 건설 관련 인센티브 제공 등을 통해 서민을 위한 저가주택 보급을 확대하고자 한다. 정부는 지속가능한 커뮤니티 조성을 위해 에너지 효율성 제고, 녹색건물 건설 등도 추구한다. 마

지막으로 필리핀 정부는 지방정부의 도시화 정책 수립 및 추진 역량 강화, 투명성 및 재정자립도 향상뿐만 아니라 지방정부와 중앙정부 간 연계를 확대하여 도시개발을 보다 효율적으로 추진하고자 한다.

다) 2011~2016년 필리핀개발계획

필리핀의 중기 경제개발은 국가경제개발청이 발표한 '2011~2016년 필리핀개발계획(Medium-Term Philippine Development Plan 2011-2016)'에 따라 추진된다. 이 계획은 지속가능한 성장, 고용 창출, 빈곤 감소를 수반하는 포용적 성장을 최종 목표로 한다(그림 4-8 참고). 이를 위해 정부는 인프라 확충, 제조업 경쟁력 강화, 인적자원개발 등 5대 전략도 제시하였다. 이 밖에도 10개의 분야별 우선순위도 명시하였는데, 이 중 도시화와 관련 있는 분야는 포용적 성장, 인프라 확충, 환경 및 천연자원 보호 분야이다.

위 계획에 따르면 필리핀 정부는 소득계층에 관계 없이 포용적으로 도시개발을 추진할 예정이다. 정부는 도시뿐만 아니라 농촌 지역에도 하수처리시설, 통신망, 폐기물처리시설 등 물리적 인프라 및 학교 등 사회 인프라를 확충하여 도농격차를 줄이는 포용적 성장을 강조하고 있다. 해당 계획에는 산업정책도 포함되어 있는데, 정부는 지역 균형발전을 위해 각 지역의 비교우위를 감안한 지역별 산업클러스터를 조성할 예정이다.[68]

인프라 관련하여 정부는 취약계층을 위한 도시 주택보급 및 기초 도시 인프라 확충을 중점적으로 추진할 계획이다. 필리핀의 경우 농촌에서 도시로의 인구유입이 급격하게 확대되었으나, 인프라 확충은 그에 비례하여

68) 김태윤 외(2013), p. 39.

그림 4-8. 2011~16년 필리핀 개발계획의 주요 내용

자료: NEDA(2011), pp. iii-xi, 재인용: 김태윤 외(2013), p. 35.

이루어지지 않아 슬럼 및 불법거주(informal settlement) 등 도시 내 주택부족 문제가 심각한 상황이다.[69] 위 계획에 따르면 정부는 주택부족 문제를 해소하기 위하여 2011~16년에 주택 147만 채 건설을 목표로 한다.[70] 불법 거주지의 경우 의료시설, 학교, 폐기물 처리시설, 상하수도 등 기초 인프라가 부족하기 때문에 정부는 인프라 확충을 강조하고 있다.[71] 필리핀 정부는 이번 개발계획을 통해 인프라 프로젝트 추진 시 해당 지역 거주민을 대상으로 한 이주(resettlement) 프로그램 시행을 의무화하였다.[72]

69) NEDA(2011), p. 243.

70) *Ibid.*, p. 174.

71) *Ibid.*, p. 243.

72) *Ibid.*, p. 175.

정부는 도시 경쟁력 및 지속가능성 향상, 주택보급 확대, 빈곤감축, 거버넌스의 효율성 확대 차원에서 '2009~2016년 주택 및 도시개발 프레임워크'의 실행계획 마련 필요성을 강조하는 한편 이주를 최소화하는 선에서 도시 내 슬럼 지역의 여건 개선이 필요하다고도 밝혔다.[73]

필리핀 정부는 인프라 확충을 강조하는 한편 빠른 도시화로 인해 물 부족, 환경오염 등 각종 환경 관련 문제가 심화되는 점을 인식하고, 도시 환경보호도 강조하고 있다.

2) 개선 과제

필리핀은 다수의 부처 및 기관이 도시화에 관여하고, 도시화를 총괄할 강력한 정부기관이 부재하기 때문에 기관간 조화가 원활하게 이루어지지 않고 역할, 책임, 추진 프로젝트 등이 중복되는 사례가 많이 발생하고 있다. 또한 '1991년 지방자치법' 제정으로 인해 상당한 행정·재정적 권한이 지방정부에 이양됨에 따라 도시인프라건설, 관련 서비스 확충 등 도시화를 추진함에 있어 각 지방정부의 의견이 상충하여 비효율이 발생하고 있다.[74] 지방정부의 도시화 전략 수립 및 추진 역량이 부족한 점도 도시화 제약요인으로 볼 수 있다. 이 밖에도 총선이 6년마다, 지방선거가 3년마다 개최되는 정치적 특성상 일관성 있는 도시화 관련 장기 비전이나 전략을 마련하기가 어려운 문제도 있다.[75]

---

73) *Ibid.,* p. 272.

74) ADB(2014b), p. 15.

75) ADB(2012), p. 3.

4. 소결

생산적 도시의 형성은 토지와 각종 인프라의 적시 공급에 크게 영향을 받고, 거꾸로 도시화는 토지와 기반시설에 대한 수요를 증가시킨다. 그러나 동남아 대부분의 국가에서 도시의 생산성 증가에 중요한 공공시설과 인프라 건설에 필요한 토지의 확보가 어렵고 인프라의 경우 개발금융의 부족과 각종 법제의 미비로 경제성장을 뒷받침할 수 있는 신속한 확충이 어려운 실정이다. 도시개발과 인프라건설을 위한 토지취득에 대해서 관련 법제와 이슈는 국가별로 다소 상이하나 제도적 기반이 확립되어 있지 않고 정부의 역량이 취약하여 효과적인 토지공급이 어려운 실정이다. 또한 인프라의 경우 도시기반시설과 도시간 연결을 담당하는 전국적 교통네트워크도 동남아 국가의 전반적인 인프라 부족 수준을 반영하여 향후 상당한 투자가 필요하다. 인구과밀화가 증가세를 보이는 현 상황에서 토지와 인프라의 적시 공급 문제를 해결하기 위한 보다 적극적인 대응이 필요하다.

또한 동남아의 대부분 국가에서 지방분권화된 정부형태는 토지매입, 인프라 확대, 도시개발과 도시계획에 있어 정책효율성 확보를 어렵게 하고 있다. 동남아 주요국은 상당부분 지방분권화되어 있는 상태이며 국토·도시개발 정책수립과 시행의 상당부분이 지방정부에 이양되어 있거나 이양의 폭이 커지고 있는 추세이다. 이 가운데 중앙과 지방정부의 정책조율의 미흡, 지방정부의 취약한 역량, 그리고 이로 인한 도시정책의 비효율성이 지방분권화된 국토 및 도시개발의 과제로 대두되고 있다. 또한 도시개발정책에서 지적되는 정책일관성과 투명성 부족 역시 중앙-지방 정부 간

정책협의와 협력 미비에 상당부분 그 원인이 있다. 지방분권화는 세계적인 흐름이고 그 속도는 개발도상국에서도 향후 가속화될 것으로 보이기 때문에, 지방분권화된 도시행정을 개선하고 지방정부의 역량을 강화하는 방향으로 개선방향이 잡혀야 할 것으로 보인다.

다음 장에서는 이러한 선결과제들을 염두에 두고 동남아의 도시화를 촉진하고 도시화가 경제성장에 미치는 긍정적 영향을 극대화하는 데 필요한 각종 정책 및 제도인프라 구축을 중심으로 한국과 동남아의 협력방향을 모색한다.

제5장 동남아 도시화 부문 한·동남아 경제협력 방향

1. 도시화 부문 한·동남아 경제협력 기본 방향
2. 도시개발을 위한 토지제도 정비 지원
3. 인프라 금융활용을 위한 제도 구축 지원
4. 결론

1. 도시화 부문 한·동남아 경제협력 기본 방향

기존 한국의 관점을 보면 동남아 도시화 진전에 따라 도시건설 및 인프라 시장 진출, 그리고 도시소비시장 진출에 대한 관심이 높다. 즉 기존의 국내관점은 동남아의 도시화를 한국의 입장에서 어떻게 활용할 수 있을지에 더 관심이 맞추어져 있었다고 하겠다. 그러나 이 보고서에서는 한 걸음 뒤로 물러나 동남아 도시화가 경제성장의 동력으로 작용하기 위해 해결이 필요한 선결과제들이 무엇인지 살펴보고자 하였다. 이 장에서는 그 이해를 바탕으로 동남아 각국이 이 문제를 해결할 수 있도록 한국이 지원할 수 있는 것이 무엇인지 그 방향을 설정하고자 한다.

동남아 도시는 양적인 팽창을 지속하고 있으나 생산성 혁신과 주거환경의 개선이라는 두 가지 측면에서 많은 과제들이 있다. 양적인 측면과 질적인 측면을 모두 포괄하는 도시화를 위해 필요한 조건들은 다양하나 이 보고서에서는 그중 두 가지 선결조건을 중심으로 한국의 동남아 협력 방향을 제시하고자 한다. 그 두 가지는 바로 도시개발을 위한 토지공급과 인프라투자이다. 도시가 경제성장의 엔진으로 작용하기 위해서는 도시외곽지역 개발과 구도심 재생과 같은 도시개발의 효율적 시행과 함께 도시와 도시를 연결하는 교통연계성이 매우 중요하다(World Bank 2016). 도시개발과 도시간 연계성 개선에는 모두 토지공급과 인프라투자가 필요하며 이 둘은 동남아 국가에 도시화와 경제개발을 위해 중요할 뿐 아니라 동남아에 진출하는 한국기업이 주요 애로사항으로 꼽는 이슈이다.

따라서 상생협력의 측면에서 동남아의 도시화를 촉진하고 도시개발의 질을 높이기 위해 필요한 각종 정책 및 제도인프라 구축에 관한 한국과

동남아의 교류협력을 증진하고 한국의 경험을 공과 과를 함께 공유하는 것을 기본방향을 삼을 수 있겠다. 도시개발은 현재 아시아에서 부상하고 있는 인프라 투자붐과 연관되어 새로운 모멘텀을 얻을 것으로 보인다. 개도국의 인프라 투자는 토지매입과 함께 재원조달이 주요 애로사항이었으나 최근 아시아 지역에 인프라 개발금융이 크게 증가하면서 새로운 전기를 맞이하고 있다. 대단위 인프라투자 이니셔티브에서 교통인프라가 차지하는 비중이 크고 주요 거점을 중심으로 경제회랑건설이 추진되기 때문에 그 접점에 있는 도시에 인프라 투자가 집중될 것이 예상된다.

제도개선을 통한 상생협력은 최근 아시아를 둘러싼 중·일 간의 인프라 투자 경쟁에서 한국이 전략적으로 취할 수 있는 입장이기도 하다. 한국은 중국과 일본이 제안하는 거대한 비전이나 이를 실질적으로 뒷받침할 재원이 부족하다. 중국과 일본의 경쟁에 직접적으로 뛰어들기도 부담되는 현실에서 한국은 동남아 국가의 법제정비와 역량강화를 중립적이면서도 한국에도 유익한 거버넌스 개혁과 역량강화를 위한 협력의제를 강조할 수 있다. 해당국의 제도와 거버넌스의 개선은 협력대상국의 도시개발과 경제성장에 기여할 뿐 아니라 한국기업의 성공적인 현지시장 진출에도 도움이 되기 때문이다. 그동안 한국의 동남아 신도시건설과 인프라투자에 결정적인 장애물은 토지매입 지연과 인프라 부족 등이었던 점을 고려하면 이러한 방향설정은 원칙적인 측면과 전략적인 측면에서 적절할 수 있겠다. 이 장에서는 이러한 방향성을 가지고 본 보고서에서 주로 문제가 되었던 도시화 촉진의 주요 선결과제 중 토지공급과 인프라 투자 관련에 대해 협력방향을 도출해본다.

2. 도시개발을 위한 토지제도 정비 지원

가. 지적제도, 토지등록, 공간정보시스템 등 토지관리인프라 구축 지원

개발도상국에서 도시화를 위한 토지공급을 제약하는 근본적 문제 중 하나는 토지관리제도의 기초라고 할 수 있는 지적제도와 토지등록제도의 미비이다. 서류상의 사용권자와 실제 사용자가 상이한 경우가 많고 토지대장이 발급되지 못하는 경우도 많아 토지 거래에 장애물로 작용하고 토지에 대한 감정과 평가가 제대로 이루어지지 않아 개발을 위한 토지수용 시 보상을 둘러싸고 갈등이 발생할 가능성이 많다. 토지의 효율적 이용을 위해 토지정보의 체계적 구축과 소유권 보호가 필요하기 때문에 측량사업에서부터 등기제도 현대화는 도시화뿐만 아니라 개발도상국이 당면하고 있는 광범위한 인프라 문제 해결을 위한 근본적 대책이기도 하다. 따라서 이 부문의 개발협력을 강화하는 것을 고려해볼 수 있다. 특히 토지소유에 관련된 기초법제 등은 국내정치적 이유로 개혁이 어려울 수 있으나 토지관리와 행정에 관계된 기술적 인프라는 상대적으로 수용이 용이할 수 있다.

한국 역시 과거 선진국으로부터 국토조사 수행에 도움을 받은 바 있다. 특히 1960년대 경제개발5개년계획 수립 이후 도로건설, 도시계획, 농경지 정리와 같은 국토개발을 위한 정밀지도 수요가 늘었으나 지도제작기술의 미비로 어려움을 겪다가 1965년 한국·네덜란드 협동 항공사진측량사업을 통해 1965년부터 1971년까지 한국 전역의 1/2만 5,000 지도를 공동으로 제작하였다. 경부고속도로와 포항제철단지 타당성 조사를 위한 지도 역시 이 사업을 통해 작성되었다(한국경제 60년사 편찬위원회 2011, pp.

198~199). 이후 자체기술을 개발하여 2015년 현재 공간정보기술은 선진국에 근접한 것으로 평가받고 있다. 흔히 이야기하는 한국의 원조수원국에서 공여국으로 변화가 토지관리제도 및 기술에도 적용되는데, 이를 이용한 개발협력 또한 유용하다고 생각된다.

또한 한국은 2012년부터 2030년까지 지적재조사를 실시하고 있는데, 이는 개발도상국에 생생한 학습의 현장이 될 수 있으며 국제협력의 좋은 기회로 활용될 수 있다. 한국의 기존 지적도는 100여 년 전 일제가 작성한 종이지적도로 낙후되어 있고 일본 도쿄를 측량원점으로 사용하여 세계표준과 차이가 날 뿐 아니라, 지적불부합지와 미등기 토지, 건물 등 국토의 약 15%가 지적도와 불일치하여 이로 인한 토지 분쟁이 빈번하다. 현재 실시되고 있는 지적재조사는 현재의 첨단기술로 정밀측량을 실시하고 지적불부합을 해소하고 전면적인 지적개선을 이루고자 한다. 이 과정에서 조사와 측량, 경계조사가 다시 이루어지면 그 결과에 기반하여 토지소유자 등 이해관계인들이 경계결정에 합의하고 이의신청 및 조정금 지출을 거쳐 신통합공부(토지, 건물통합대장)가 작성되고 마지막으로 이를 기반으로 등기가 정리될 예정이다.

지적제도 관련 한국의 동남아 개발협력의 실제 예는 베트남으로, 2013년부터 이루어지고 있는 토지정보시스템 지원사업을 들 수 있다. 베트남은 2003년 토지법 제정 이후 토지정보를 체계적으로 관리하기 위한 토지정보시스템 구축을 추진하기 시작했다. 이후 베트남 자원환경부(MONRE: Ministry of National Resources and Environment)와 한국의 국토해양부(現 국토교통부)가 세미나, 유관기관 방문 등을 통해서 양국간 협력을 시작했으며 2013년부터 2014년 까지 KOICA 무상 ODA사업으로 350만

달러 규모의 '베트남 토지정보종합관리시스템 개발지원사업'을 시행했다. 사업 내용은 ① 베트남 중장기 토지정보시스템 구축전략 및 로드맵 수립 ② 베트남 토지정보시스템 개발 ③ 교육 및 기술이전 등 3대 분야로 구성되었으며, 한국의 토지정보시스템(LIS)의 시스템과 기술을 활용해 '베트남 토지정보 종합관리시스템(Viet-LIS)'을 개발하고 각종 서버와 소프트웨어를 지원했다(이종수 2015, pp. 92~93). 향후 중앙·지방 정부 간 토지데이터 일원화, 통계 및 정책지원 시스템 등 토지자원 관리를 위한 기초자료 구축에 활용될 예정이다.

토지의 소유와 거래에 대한 제도는 각 국가별로 독특한 역사적, 경제적, 사회적 특성을 반영하기 때문에 외국의 법제와 경험을 그대로 전수할 수 없다. 그러나 그 근간이 되는 지적제도와 정보시스템은 기술적 측면을 중심으로 하기 때문에 국제협력의 잠재성과 유용성이 충분한 편이다.

나. 한국 토지개발 경험의 비판적 공유

앞 장에서 논의되었듯 동남아 도시개발에서 주요 제약요인 중 하나가 인프라건설과 택지개발을 위한 토지매입의 어려움이다. 본 보고서의 주요 검토대상이었던 인도네시아와 베트남, 필리핀에서는 토지문제로 인해 도시개발뿐만 아니라 경제발전을 위한 국가적 핵심 인프라사업이 지연되는 경우가 빈번해 토지개발방식의 제도화와 효율적 운영을 위한 노력이 필요하다.

토지개발방식으로는 공용수용과 환지(換地)방식, 그리고 이 혼합방식이 있는데, 일반적으로 토지수용이 가장 잘 알려져 있다. 그러나 토지수용은 전면매수방식으로 보상을 둘러싼 분쟁과 이주 및 퇴거 등으로 인한 갈

등이 빈번해 사회적 비용이 높다. 특히 토지수용은 토지소유권자뿐 아니라 세입자나 슬럼거주자, 농촌의 경우 임차농민에는 재산권 손실에서 나아가 생존권에 대한 위협으로 발전할 수 있기 때문에 저항이 커지기도 한다. 적절한 보상을 위한 제도적 기반과 이주자에 대한 생활재건조치가 미비할 경우 토지수용은 도시개발의 가장 큰 걸림돌로 작용할 수 있다.

이러한 점에서 한국의 공용수용제도는 동남아 개도국에 좋은 교범이 될 수 있는데, 이는 한국의 제도가 공과를 모두 가지고 있기 때문이다. 한국의 공용수용제도는 인프라의 확충, 신도시 및 산업단지 조성, 계획적인 국토개발사업에 기여하여 압축적 경제성장을 뒷받침했다는 긍정적 평가를 받지만 그 과정에서 사유재산에 대한 과다한 침해를 낳았다는 비판도 존재한다.

한국은 토지수용을 위한 공시지가제도와 감정평가제도, 주민 중심의 이주대책 및 생활대책, 보상협의회 운영 등의 제도적 여건을 정비했다(국토교통부, 국토연구원 2014). 보상평가의 경우 보상액 산정을 위한 제도적 장치로 공시지가제도와 객관적인 감정평가업자를 이용하는 감정평가제도를 활용하였다. 또한 사업시행자와 토지소유자 간의 협의와 분쟁조정을 위해 지방자치단체장이 운영하는 보상협의회와 토지수용위원회 제도를 운영하고 있다. 이러한 제도적 장치들은 그 기술적 측면을 중심으로 개발도상국의 실정에 맞추어 공유해볼 수 있다.

그러나 한국의 공용수용제도가 개발편의를 위해 사업시행자 중심으로 지나치게 발전하면서 사유재산에 대한 침해와 과다수용으로 인한 경제적 손실이 크다고 비판받고 있다(이호준 2014). 공용수용제도의 핵심은 공익성 검증을 엄격히 하기 위해 강제수용에 대한 기준과 절차를 명확히 하여 사회

적 갈등과 경제적 비용을 최소화하는 것인데 이를 회피할 수 있는 특별법 등 개법법률의 난립으로 강제수용이 남용되는 결과를 낳았다는 것이다. 또한 수용으로 인한 주민 이주대책의 경우도 토지 및 건물소유자에는 중복보상이 되고 세입자에는 생활보상이 미흡하다는 문제점도 지적된다.

따라서 한국의 공용수용제도의 경험은 그 공과 과를 함께 정리하여 현재 개선방식을 중심으로 개발협력에 활용할 필요가 있다. 인도네시아 등 동남아 주요국은 토지취득과 보상을 둘러싸고 주민의 저항이 극심한 경우가 많은데, 이는 문화적 문제라기보다는 토지보상 관련 제도와 집행의 미비점이 원인인 경우가 많다.

또한 공영개발방식 이외에 환지방식이나 혼용방식과 같은 대안적 방식에 대한 협력도 고려해볼 수 있다. 대규모 공공시설과 인프라 건설에는 토지취득을 위해 토지를 전면매수하는 공영개발방식이 주로 활용되지만 도시개발에는 환지방식이나 수용과 환지방식의 혼용방식도 사용될 수 있다. 환지(land pooling and land readjustment, land replotting, land reconstitution)는 도시발전단계상 성숙기에 원도심재개발이나 재정비사업, 교외지역의 개발에 주택용지 보급을 위해 주로 사용된다. 동남아의 대도시에서도 각종 재개발·재정비와 도심교통인프라 확장 수요가 높으므로 환지방식 역시 활용될 수 있다.

매수방식은 토지소유권(사회주의 국가의 경우 사용권)의 변동을 수반하는 반면, 환지방식은 토지소유권을 유지한 채로 개발사업을 시행하고 이후 개발된 토지를 각 토지의 위치, 지적, 토지이용 등을 고려하여 새롭게 조성된 토지에 기존의 권리관계를 이전한다. 기존 토지의 일부나 전부가 도로나 공공기관 부지 등과 같은 공공용지로 편입될 경우 없어진 면적

만큼의 토지를 가장 가까운 토지로 받고 그 차이를 보상받게 된다. 전면 매수방식의 경우 해당 지역으로부터 퇴거나 이사, 이전이 불가피하나 환지방식에서는 이러한 문제가 최소화된다. 또한 환지방식은 각종 재정비사업 외에도 공원조성, 친환경복원사업 등 생활환경개선과 환경보존사업에도 적합하여 현재 동남아 도시가 추구하고 있는 녹지확충 등의 도시정책 목표와도 부합한다.

전 세계적으로 환지방식을 사용하는 나라는 많지 않은데, 환지방식은 19세기 말 독일에서 시작되어 일본, 한국과 같은 소수의 국가에서 주로 적용되었기 때문이다. 위에서 언급한 장점 때문에 최근 환지방식을 도시개발에 활용하고자 하는 관심이 높아지고 있다. 택지개발의 경우 한국은 1960~70년대에는 주로 환지방식을, 1980년대 이후 신도시 건설 시기에는 주로 수용방식을 그리고 2000년대 도시재개발에는 다시 환지방식을 주로 사용하고 있다.

동남아 각국에서도 외곽지역과 구도심 재개발의 경우 사회적 갈등의 여지가 큰 공용수용보다는 환지방식을 적극적으로 고려할 필요가 있다. 또한 한국으로서도 토지개발방식이 공용수용에서 환지방식으로 옮겨가고 있다는 점에서 도시개발 분야 협력의제를 환지를 포함하여 보다 넓게 확대할 수 있을 것이다.

다만 협력사업 시행에 있어 주의점이 필요하다. 특히 토지제도 및 도시개발 분야에서 현재 진행되고 있는 국제협력은 개선될 필요가 있다. 현재와 같은 개발도상국 담당공무원을 대상으로 하는 일회성 단기초청연수방식보다는 보다 전문적이고 중장기적인 방식의 역량강화가 필요하다. 현재 국토교통부에서는 토지수용 및 보상과 관련된 감정평가제도와 보상갈등과 관련된

글상자 5-1. 한국기업의 해외도시개발 지원정책과의 연계성

동남아 각국의 토지관리제도와 공용수용제도 정비는 우리나라의 해외도시개발의 활성화와 연계되어 있다. 해외도시건설은 신 수출동력으로 주목을 받고 있으며 이에 따른 정부지원도 최근 늘어나고 있는 추세이다. 2010년 2차 해외건설진흥기본계획은 '해외건설 5대 강국 진입을 위한 과제'의 하나로 해외도시개발을 채택하고 있다. 해외도시개발지원센터 설치(2010년), 도시개발 진출전략을 수립(2013) 등 다양한 형태로도 해외도시개발을 지원하고 있다.[76]

동남아에서 한국의 도시개발이 추진된 대표적 국가는 베트남이다. 베트남은 도심과밀화로 인한 주택공급 부족 문제를 해소하기 위해서 1990년대부터 하노이, 호치민 등 주요 광역권에 신도시 개발을 추진하고 있다. 현재까지 베트남에서 승인 및 추진된 신도시개발사업의 규모는 명확하지 않으나 500여 개의 사업 계획이 추진된 것으로 추정된다.[77]

베트남의 신도시개발사업은 호치민의 푸미흥(Phu My Hung) 신도시가 시초가 되었으며, 푸미흥 신도시 개발사업은 1993년 대만의 CT&D(Central Trading & Development Company)와 베트남의 TTIPC(Tan Thuan Industrial Promotion Company)가 지분 70:30 합작으로 푸미흥공사를 설립해 시작했다. 이후 1990년대 후반부터 2000년대 초반까지 서호개발사업, 북홍강지역 개발사업 등이 뒤를 이어 추진되기 시작했다. 지역별로는 하노이의 북홍강지역 개발사업, 서부서호 개발사업, 호치민 지역은 푸미흥(Phu My Hung), 냐베(Nha Be) 신도시, 다낭 지역은 다퍽(Da Phuoc) 신도시가 대표적이다. 베트남의 신도시 건설사업은 중앙 및 지방정부 예산이 거의 투입되지 않고 국영기업과 건설사의 합작 혹은 외국인 건설사가 단독으로 개발을 주도하는 것이 특징이다.

현재 한국기업이 주도하고 있는 신도시 개발사업으로는 하노이 북(北)홍강지역 개발사업, 서호(西湖) 개발사업 및 호치민의 냐베(Nha Be) 개발사업이 대표적이다. 북홍강지역 개발사업은 포스코건설과 베트남 국영업체 비나코넥스(Vinaconex)가 지분 50:50의 합작 프로젝트로 하노이 위성도시 동안(Dong Anh)의 북안카잉 지구에서 추진 중이며 '스플렌도라(Splendora) 신도시 프로젝트'로도 불린다. 한편 서호 개발사업의 경우 하노이 시내에서 추진되는 것이 특징이며 '스타레이크시티(Star Lake City)'라는 브랜드로 대우건설이 단독으로 개발을 추진하고 있다. 호치민 지역의 냐베(Nha Be) 개발사업은 GS건설이 단독으로 추진 중이다.

베트남에서 한국기업이 참여한 대표적인 신도시 개발사업의 경우 개발계획 수립 이후 실질적인 사업추진까지 수년의 시간이 소요되며, 특히 도시개발의 출발점이자 핵심인 토지수용단계로 사업이 지연되는 경우가 많다. 현재 진행형인 대다수 사업은 부지확보에 성공한 것으로 판단되나, 한국의 모기업의 경우 남앙카잉 지역 사업부지 확보를 위해 베트남 HUD(Housing & Urban Development Corporation)와 2007~2008년 동안 협상을 진행하다가 최종 실패한 사례도 있다. 2000년대 베트남의 부동산 가격 폭등에 편승해 다수의 건설사가 경쟁적으로 베트남 시장에 진출했으나 현지 토지보상, 복잡한 행정절차, 사업비 마련, 부동산 거품 붕괴 등으로 인해 계약이 무효화되거나 분쟁이 야기되는 경우도 있다.[78]

76) 국토교통부 보도자료(2013. 4. 24), p. 5 참고.

77) 조진철 외(2009)는 2008년 말 베트남 건설부 도시개발국 자료에 근거해 베트남의 신도시 사업 수를 486건으로 추정한 바 있음.

분쟁조정제도 등에 대해 2014년과 2015년 아세안 공무원 초청연수를 실시하고 있다. 그러나 초청연수는 일반적으로 두 주간의 짧은 연수기간, 연수내용의 내실화 부족, 단순 교류와 홍보 등으로 그 실효성에 대한 많은 비판이 있고, 정부에서도 이에 대한 개선방안을 논의하고 있다(국무조정실 보도자료 2014. 5. 30). 초청연수가 개도국의 역량강화라는 본연의 목적보다는 한국의 정책홍보나 교류, 그리고 해외사업 확장 수단으로 인식되는 경우가 많고 이러다보니 사업의 효율성에 대한 인식도 낮은 편이다(박정호 2014). 또한 해당국의 사정에 대한 이해 없는 연수는 역량강화보다는 피상적 정보 제공에 그칠 가능성이 높다. 예를 들어 지적제도와 토지등록제도가 정립되지 않는 국가의 공무원에 대한 토지감정 및 평가나 토지보상과 관련된 분쟁조정제도에 대한 연수는 실효가 제한적일 수밖에 없기 때문이다.

3. 인프라 금융활용을 위한 제도 구축 지원

동남아는 경제성장과 도시화를 위해 인프라 확대가 절대적으로 필요하나 재원부족으로 어려움을 겪어왔다. 앞 장에서 보았듯이 국내재원의 부족으로 상당수의 국가에서 인프라투자를 위한 지출은 정체상태에 있고 정부지출의 확대는 재정건전성 문제로 향후 확대 역시 어렵다. 그러나 최근 중국이 일대일로 틀 안에서 육·해상 실크로드 건설을 적극 추진하고 있고 일본 역시 이에 대응하여 기존의 역내 인프라투자 이니셔티브를 보다 적극적으로 추진하면서 역내 인프라투자를 위한 재원이 확대될 것으

78) 조진철 외(2009), pp. 127~128 참고.

로 보인다.

특히 일대일로의 경우 도로, 철도 등의 교통인프라 건설이 주로 추진될 것이고 이는 도시간 연계성을 크게 진전시킬 수 있을 것이다. 아시아 인프라 투자붐이 실제 일어난다면 이는 동남아 주요도시를 연결하는 교통회랑의 강화뿐만 아니라 경제회랑의 중심으로서 개별 도시 역시 인프라 개선을 기대할 수 있다. 동남아와 관련된 인프라투자 이니셔티브는 크게 중국이 제안한 일대일로, 일본이 주도하는 ADB의 GMS(Greater Mekong Subregional Economic Cooperation Program) 프로그램, 그리고 아세안 중심의 아세안연계성 마스터플랜(Master Plan on ASEAN Connectivity, MPAC)이 있다. 이 절에서는 이들에 대해 간략히 살펴보고 동남아 국가가 아시아 지역의 인프라 투자확대를 보다 효과적으로 활용하기 위해서는 인프라 역량의 강화가 필요하다는 관점에서 한국과의 국제협력에 대한 시사점을 도출한다.

가. 동남아 지역의 주요 인프라투자 이니셔티브

1) 일대일로와 AIIB

중국이 추진하고 있는 일대일로 전략은 중앙아시아 및 유럽을 연결하는 육상 실크로드와 동남아, 아프리카, 유럽을 잇는 해상 실크로드 건설을 통해 새로운 거대 경제권을 건설하는 것을 주요 내용으로 한다. 중국의 육·해상 실크로드 건설 추진은 향후 대규모 인프라 수요로 이어질 것으로 판단된다. 2015년 6월 중국 경제참고보(經濟參考報)는 일대일로 사업의 기초 인프라 투자 규모가 약 6조 달러에 달할 것이라 보고한 바 있다.[79] 동남아시아 지역은 일대일로 전략의 핵심 사업인 6개 경제회랑 중 중국-

인도차이나 반도 경제회랑 프로젝트 추진을 통해 인프라 개발이 확대될 것으로 판단된다. 중국-인도차이나반도 경제회랑 프로젝트는 중국 주장 삼각주 내 난광 및 구이광 고속도로부터 중국 난닝, 베트남 하노이, 태국 방콕, 말레이시아 쿠알라룸푸르 등을 거쳐 싱가포르까지 철도 및 고속도로 건설을 통해 연결하는 사업이다.[80]

중국 주도로 추진되고 있는 AIIB 및 일대일로 전략은 향후 아시아 지역 인프라 투자 활성화에 크게 기여할 것으로 전망된다. AIIB는 2015년 말 공식출범 예정인 다자개발은행으로 향후 아시아지역 인프라 개발 및 투자에 있어 주도적인 역할을 할 수 있다. 현재 전 세계 57개 국가가 창립회원국으로 확정되어 있으며, 창립회원국은 주로 아시아, 유럽, 중동 국가로 구성되어 있다. AIIB는 아시아 지역의 에너지, 전력, 교통, 통신, 농촌 인프라, 농업개발, 상하수도, 도시개발 및 물류 부문을 포함한 인프라 및 생산부문 개발에 집중할 예정임을 밝히고 있다.[81]

AIIB 출범과 관련하여 ADB와 같은 기존 MDB와 역할이 상충될 수 있다는 의견도 일부 존재하지만, 기존 MDB와 상호보완적인 역할을 할 것으로 기대된다. ADB의 경우 동남아 및 남아시아를 주로 다루며, 환경, 교육, 지역협력, 인프라 등 다양한 분야를 대상으로 하는 반면에, AIIB는 인프라에 집중하며 아시아 전 지역을 포괄하기 때문에 그 성격이 다르다고 볼 수 있다.[82]

---

79) 강철규(2015. 6. 17, 온라인 검색일: 2015. 10. 26).

80) KIEP 북경사무소(2015), pp. 8~9.

81) AIIB, http://www.aiib.org/html/aboutus/AIIB/(검색일: 2015. 10. 25).

82) 임호열 외(2015), p. 13.

2) GMS 프로그램과 도시개발

대메콩 지역 경제협력 프로그램(GMS 프로그램: Greater Mekong Subregional Economic Cooperation Program)은 1992년에 아시아개발은행(ADB) 주도로 설립되었고, 메콩 지역개발 관련하여 가장 대표적인 협의체이다. 중국(윈난성, 광시좡족자치구), 미얀마, 캄보디아, 라오스, 베트남, 태국으로 대표되는 메콩 유역 6개국이 회원국으로 참여하고 있다. GMS 프로그램은 역내 경제협력 및 경제성장을 촉진하여 개발격차를 축소하기 위한 목적으로 출범하였다. 교통인프라 확충을 통한 연계성 강화가 프로그램의 핵심이며, 이를 통해 무역 및 투자를 촉진하고자 한다. '2014~2018년 GMS 역내 투자 시행 계획(Greater Mekong Subregion Regional Investment Framework Implementation Plan 2014-2018)'에 따르면, 분야별 우선추진 프로젝트 중 교통 분야 프로젝트 추진비용이 전체 프로젝트 추진비용의 90%를 차지하는 것으로 나타난다.[83]

GMS 프로그램은 도시개발에 대한 별도의 전략을 최근 수립했다. 이는 GMS 교통회랑을 경제회랑으로 발전시키기 위한 주요 방안 중 하나로 추진되고 있으며, 비교적 최근 도입된 개념이다. GMS 도시개발은 2012년 6월에 개최된 제4차 GMS 경제회랑 포럼에서 처음 제안된 이후, 2012년 12월에 중국 난닝에서 개최된 제18차 GMS 장관급 회담에서 'GMS 도시개발 작업반' 구성이 승인되면서 시작되었다.[84]

'2015~2022년 GMS 도시개발 전략(Greater Mekong Subregion Urban Development Strategic Framework 2015-2022)'에 따르면 GMS 도시개

83) ADB(2014a), p. 5.

84) ADB(2015), pp. 1-2.

표 5-1. '2015~2022년 GMS 도시개발 전략'의 주요 내용	
전략	주요 내용
1. 주요 거점도시 개발	• GMS 회랑 인접 거점도시 지정 및 인프라 확충 • GMS 회랑 외 지역의 거점도시인프라 확충 • 개발수요가 높은 도시의 개발계획 수립
2. 국경도시 개발	• GMS 회랑 인접 국경도시 지정 • 국경특구 개발 • 국경을 초월하는 문제 관련 협력 강화
3. 도시계획 및 관리 역량강화	• 도시계획 및 관리 강화 • 인프라 확충 관련하여 민간의 역할 확대 • 국가간 제도 조화 • 기술교류 확대 • 기타 GMS 분야와의 시너지 증대

자료: ADB(2015), p. 9.

발은 크게 주요 거점도시 개발, 국경도시 개발, 도시계획 및 관리 역량강화의 3대 전략을 중심으로 추진된다.

3) MPAC(Master Plan on ASEAN Connectivity)

아세안 연계성 마스터플랜(MPAC: Master Plan on ASEAN Connectivity)은 2009년 10월에 태국 후아힌에서 개최된 제15차 아세안 정상회담에서 제안된 이래 2010년 10월에 베트남 하노이에서 개최된 제17차 아세안 정상회담에서 채택된 계획으로, 역내 연계성 강화를 목적으로 한다. 이 마스터플랜은 역내 연계성을 강화하여 역내 무역, 투자, 관광, 인적교류를 촉진하고 나아가 경제성장, 개발격차 축소, 아세안의 경쟁력 향상 및 통합 촉진, 상호간 사회적·문화적 이해도 제고, 역내외 국가와의 교류 확대 등을 도모하고자 한다. 연계성 강화는 아세안공동체 건설을 위해 필수적인 요소이다.

아세안 연계성 마스터플랜은 ① 물리적 연계성(교통·통신·에너지 인프라

표 5-2. 아세안의 물리적 연계성 강화를 위한 7대 전략	
번호	7대 전략
1	아세안 고속도로망 완성
2	싱가포르~쿤밍 연결철도 완공
3	효율적이고 통합된 내륙수운망 구축
4	통합되고 효율적이며 경쟁력있는 해상운송망 구축
5	통합된 복합운송망 구축을 통한 동아시아 교통허브 도약
6	정보통신기술 인프라 및 서비스 확충
7	에너지 인프라 프로젝트 관련 제도적 문제점 해결절차 마련

자료: ASEAN Secretariat(2011), p. 38.

확충) ② 제도적 연계성(제도 조화 및 개선) ③ 인적 연계성의 3대 축을 중심으로 추진된다.[85] 물리적 연계성 강화를 위한 7대 전략으로는 고속도로망, 철도, 내륙수운망, 해상운송망, 정보통신기술(ICT) 및 에너지 인프라 확충 등이 포함되며(표 5-2 참고), 이는 상품 및 서비스의 자유로운 이동, 생산 효율성 및 에너지안보 확보 차원에서 중요하다고 할 수 있다.[86]

아세안 회원국은 연계성 강화 프로젝트 추진을 위해 다자개발은행, 개발파트너, 대화상대국 등으로부터 자금을 조달하는 전통적인 방식 외에도 아세안 인프라기금(ASEAN Infrastructure Fund),[87] 민관협력(PPP: Public-Private Sector Partnership) 등을 활용하는 새로운 재원조달 방식도 도입하였다. 하지만 2015년 말 기준 아세안 연계성 마스터플랜이 채택된 지 약 5년이 흘렀으나, 자금조달 문제로 프로젝트 추진이 지연되고 있다.[88] MPAC 재원조달 관련하여 중국 시진핑 정부가 야심차게 추진하고

85) ASEAN Secretariat(2011), p. i.

86) *Ibid.,* p. 38.

87) 아세안의 막대한 인프라 개발수요를 충족하기 위해 아세안 회원국과 아시아개발은행이 2011년에 출범한 자금조달 이니셔티브임.

있는 21세기 해상실크로드(21st Century Maritime Silk Road) 구축 전략을 활용할 수 있을지 여부에 관심이 쏠리고 있다.[89] 아시아 역내 인프라 개발수요에 부응하기 위해 중국 정부 주도로 2015년 말 공식 출범 예정인 AIIB를 통한 재원조달 방안도 논의되고 있다.

4) 종합평가

동남아시아 지역은 도시화 확대, 아세안경제통합 가속화, 개별국의 경제성장 정책추진 등에 따른 다방면의 인프라수요 증가요인이 존재한다. 이에 따라 동남아시아 지역의 인프라 투자 확대가 필요하지만, 동남아 국가가 정부예산으로 수조 달러 이상의 막대한 인프라 수요를 충족하기에는 한계가 있다. 따라서 최근 아시아 인프라 투자붐은 동남아 지역의 인프라 투자 활성화에 긍정적인 모멘텀으로 작용할 수 있다. 또한 이러한 개발 이니셔티브 부상 뒤에 존재하는 지정학적 요인 때문에 인프라 재원은 추후 지속적으로 확대될 가능성도 있다. 중국은 AIIB 자본금을 당초

표 5-3. 아시아 지역수준 인프라 관련 개발재원

	AIIB	ADB	아세안 인프라 기금(AIF)
자본금	약 1,000억 달러	약 1,530억 달러	약 5억 달러
주요출자국	중국	일본	ADB 및 아세안 10개국
회원국수	57개국	67개국	ADB 및 아세안 10개국
설립목적	아시아 지역 인프라 개발	아시아·태평양 지역의 빈곤 감축(이를 위해 인프라 개발, 보건환경 개선 등을 추진)	아세안 지역의 인프라 개발

자료: AIIB, http://www.aiib.org(검색일: 2015. 10. 25); ADB, http://www.adb.org/(검색일: 2015. 11. 3)를 토대로 저자 정리.

88) Teodoro(2015. 6. 27).

89) *Ibid.*

표 5-4. 동남아 관련 인프라 이니셔티브 비교			
	일대일로	GMS	MPAC
기반시설 중심	강	중	약
도시관련 세부전략	없음	있음	없음
동남아 초점	약	강	강
주요 재원	AIIB	ADB	ADB, AIF

자료: 저자 작성.

500억 달러에서 2015년 5월 1,000억 달러로 증액할 것을 결정했다. 또한 2015년 5월 일본 정부는 아시아 지역 인프라 개발에 향후 5년간 1,100억 달러를 투자할 계획임을 밝혔다. 해당 1,100억 달러의 절반은 일본원조기구를 통해, 나머지 절반은 ADB를 통해 집행할 예정이다. 동남아 국가의 입장에서는 전체 인프라 개발재원의 확대와 차관 공여기관간 경쟁으로 보다 유리한 조건으로 재원을 조달할 수 있다는 것이 이점이다.

앞에서 간략히 검토한 주요 이니셔티브들은 기반시설 중심 여부, 지역 범위로서 동남아 초점 여부 정도, 도시관련 세부전략 여부 등에서 차이가 있다(표 5-4 참고). 또한 각 이니셔티브마다 활용가능한 재원, 그리고 그 재원규모도 차이가 큰 편이다.

나. 인프라 개발 역량강화

인프라 개발금융의 확대라는 국면에서 한국은 동남아 각국의 인프라 개발 역량을 강화하는 데 기여할 수 있다. AIIB의 등장으로 아시아 지역 인프라 개발금융이 확대되고 있고 이와 함께 개별국가의 인프라 개발 역량의 강화가 강조될 것이다. 무엇보다 향후 아시아 인프라 개발은 재정투자사업 방식뿐만 아니라 민관협력사업(PPP, 또는 민간투자사업)방식으로 추진될

가능성이 높다. 이미 ADB는 역내 인프라 개발에서 민간참여를 주요한 원칙으로 세워놓았고 AIIB 역시 민관협력사업(PPP)방식을 통한 민간 참여 확대를 강조하고 있다(Xinhua 2015 온라인 검색일: 2015. 10. 27). 따라서 PPP 관리 역량강화를 중심으로 향후 발주국가의 공공투자관리와 관련 조달 행정 역량강화가 강조될 것으로 보인다.

개발도상국은 일반적으로 민관협력사업을 효과적으로 관리할 법제가 마련되어 있지 않은 경우가 많다. 민간투자 활성화를 위해서는 민간사업자를 보호하고 사업과정에 정부의 역할을 명확히 할 수 있는 법적 근거가 필요하며 보조금이나 세제혜택 관련 규정의 명확화, 대규모사업 추진과 관련된 이해당사자의 갈등조정, 정부의 사업관리에 있어서 전반적 투명성과 전문성 강화 등 역시 필요하다.

한국의 인프라 개발 경험과 공공투자관리 제도에 대한 개도국의 관심은 높다. 한국은 사업타당성에 대한 객관적 평가를 담당하는 독립적인 평가기관의 설립과 표준분석지침 및 데이터베이스의 개발, 그리고 사후평가 제도의 시행을 통해 공공투자관리의 효율성을 높이고자 하였고 이러한 경험은 경제발전경험 공유사업(KSP)을 통해 라오스(2012년)와 베트남(2012년)에 대해 공공투자제도 개선방안으로 공유되기도 했다. 인프라 개발금융의 운용이 향후 더 중요해질 동남아 국가는 인프라가 극히 취약한 인도네시아와 필리핀이므로 이 나라에 대해서도 공공투자관리 제도 및 역량강화에 대해 적극적으로 협력할 필요가 있다. 또한 AIIB 등 중국개발금융을 염두에 두고 삼각협력의 일환으로 중국의 공공재정투자개발 기관과의 협동연수와 훈련을 실시하는 방안도 고려할 수 있다.

현재 AIIB와 일대일로는 시작단계에 있고 한국은 우선 AIIB를 활용하

여 한국기업의 해외건설프로젝트 수주를 활성화하는 데 큰 관심을 보이고 있다. 그러나 한국의 입장에서는 새로운 인프라 개발금융의 단순 활용에서 나아가 인프라건설을 위해 각국의 역량강화를 강조하는 접근을 강조할 수 있다. 특히 현재 아시아의 인프라 이니셔티브들은 중국의 부상과 이에 대한 미국과 일본의 경제라는 지정학적 요인이 얽혀있고, 한국 역시 아시아 지역에서 중국의 경제적 영향력이 크게 늘면서 이에 대한 전략적 대응을 고민하고 있다. 한국은 자체적으로 인프라 개발금융을 아시아 지역에 제공하기 어렵고 독자적인 개발이니셔티브를 제안하는 것도 어려우나 자체적 경험을 활용하여 인프라 거버넌스 강화를 강조하는 것은 가능하다. 이를 통해 한국적 모델을 전수하는 동시에 동남아와 아시아 지역에 인프라 거버넌스를 강화하는 공공재를 생산할 수 있을 것이다.

4. 결론

그동안 동남아는 대도시지역을 외국인직접투자를 통한 산업화의 주요 공간으로 활용하여 비교적 빠른 경제성장을 이룩했다. 도시화 과정에서 지역간 균형발전보다는 대도시 중심의 경제성장과 국토개발, 특히 규모면에서 다른 도시를 압도하는 종주도시의 형성이 동남아 도시화의 주요 특징이다. 또한 본 연구에서 수행한 실증분석에 따르면 동남아에서는 도시화가 임계점을 지나면 경제성장에 부정적인 영향을 준다는 일반론과 달리 도시화가 진행될수록 경제성장에 미치는 긍정적인 영향이 커지는 것으로 나타났다. 이는 동남아에서 도시화가 경제성장의 동력으로서 재차

강조되어야 하고 도시화를 촉진할 수 있는 정책이 보다 과감하게 추진될 필요가 있음을 시사한다.

비록 동남아에서 도시화가 경제성장에 긍정적 효과가 있으나 그 잠재성이 충분히 발휘되고 있다고는 보기 힘들다. 동남아의 도시화는 빠르게 진행되고 있으나 저밀도 확장(low density sprawl)의 경향이 강하다는 지적을 받는다. 많은 도시가 극심한 교통혼잡과 공해, 지가상승으로 위(upward)보다는 옆(outward)으로 성장하고 있어 집적경제의 이점을 충분히 살리지 못하고 있다.

동남아 도시의 생산성 향상을 위해서 여러 과제들이 해결되어야 하지만 이 보고서에는 그중 토지공급과 인프라 확대를 주요 선결조건으로 주목하고 동남아 주요국에서 그 현황과 문제점들을 파악해보고자 하였다. 그리고 중장기적인 안목에서 이러한 한국의 국제협력 의제로서 이 두 분야에서 한국의 경험을 활용하여 협력할 수 있는 방향을 제시하였다. 도시개발을 위한 토지공급과 인프라 개발관리 분야의 한국의 경험은 경제성장을 뒷받침하는 수단으로 그 성과와 한계가 모두 존재하기 때문에 적절히 가공된다면 동남아 각국에 유용한 정보와 지식이 될 수 있다.

토지관련 제도 및 정보시스템 근대화와 인프라 개발금융 관리역량 강화는 궁극적으로 동남아의 도시개발 사업환경을 개선하여 한국기업의 동남아 도시개발시장 진출을 활성화할 수 있다. 또한 동남아의 토지공급과 교통인프라 개선은 한국기업의 동남아에 대한 전반적 투자환경을 개선할 것이다.

또한 한-동남아 양자경제협력에서 도시화와 인프라건설의 중요성은 더욱 더 강조될 필요가 있다. 이를 위해 한-아세안 경제장관 회의에서 인프

라 관련 의제를 강화할 필요가 있다. 현재 산업통상부가 주무부서인 한·아세안 경제장관 회의의 경우 FTA 등 통상의제가 주요 안건이고 인프라 투자는 개별안건으로 추가되는 경우가 대부분이다. 2015년의 경우도 한·아세안 FTA 개선, RCEP 등 통상이슈가 전반적 주제를 이루고 있다. 한국기업의 해외프로젝트 수주촉진의 틀에서 벗어나 동남아 국가의 제도개선과 역량강화도 강조하면서 한-아세안 경제장관 회의 채널을 상생협력의 틀로 보다 적극적으로 활용하는 인식의 전환이 필요하다.

참고문헌

[국문자료]

강철규. 2015.「中 '일대일로'로 6조 달러 규모 인프라 건설 붐 일으킬 것」.『시사뉴스』. (6월 17일). http://www.sisa-news.com/news/article.html?no=88983(검색일: 2015. 10. 26).

국무조정실 보도자료. 2014.「보도해명자료: 한강의 기적 알리는 초청연수사업 주먹구구식 보도 관련」.『세계일보』. (5월 30일)

국무총리실. 2011.『국가협력전략 2011~2015: 베트남, 가나, 솔로몬군도』. 국무총리실.

국토교통부, 국토연구원 2014.『2013 경제발전경험모듈사업: 한국의 수용 및 보상제도』.

국토교통부 보도자료. 2013.「해외건설, 한국형 인프라 수출로 수주 늘린다! - 2013년 추진계획 5년 내 5대강국 진입 위한 기반 마련」. (4월 24일)

권 율, 이상미, 송지혜, 유애라. 2015.「Post-2015 개발어젠다의 주요 특징과 이행과제」. KIEP 오늘의 세계경제, 제15-27호. 대외경제정책연구원.

권태호. 2009.「하노이의 개발과 도시계획: 역사적 과정과 정책적 함의」.『아시아연구』, 12권 1호, pp. 1~31.

기획재정부. 2010.『2009 경제협력국가와의 경제발전경험 공유사업: 베트남』. 한국개발연구원.

김상욱. 2009.「중국의 도시화경제와 도시규모에 관한 연구」.『국제지역연구』, 13권 1호, pp. 145~166.

김종섭. 2009.「도시화, 산업화, 개방화 그리고 시장화간의 인과관계 및 파급효과」.『국토계획』, 44권 3호, pp. 146~162.

_____. 2011.「중국경제의 성장요인과 성장요인별 기여도에 관한 실증연구」.『국제지역연구』, 15권 2호, pp. 151~173.

_____. 2012.「Williamson 가설검정에 의한 중국의 도시화와 경제성장에 관한 연구」.『국제지역연구』, 16권 3호, pp. 323~341.

김태윤, 손기태, 정재완, 이재호, 백유진. 2010.『동남아 산업구조 변화와 시사점: 전략산업을 중심으로』. 대외경제정책연구원.

김태윤, 정재완, 이재호, 신민금, 박나리, 김유미. 2013.『동남아 주요 신흥국가와의 산업협력 강화전략』. 대외경제정책연구원.

박상우. 1985.「집적이익의 특성과 관련 국토개발 문제점의 재인식」.『국토계획』, 21권 3호, pp. 21~33.

박정호. 2014.「개발도상국 공무원 역량강화를 위한 효과적인 연수프로그램 연구」. 한국행정연구원.

변정필. 2008.「한국 정부의 필리핀 남부철도 ODA, 누구를 위한 건가?」.『참세상』. (4월 17일)

변해철, 이소왕. 2015.「인도네시아 토지수용법제의 현황과 과제」.『토지공법연구』, 제68집, pp. 200~202.

소진광. 2010.「베트남 중앙정부의 도시개발정책과 지방정부의 역할」.『GRI연구논총』, 제12권 1호.

왕광익. 2015.「베트남, 인도네시아, 캄보디아의 도시계획 현황 및 주요 정책과제」. 제3회 아시아 법제교류 전문가 회의 발표자료. 한국법제연구원. (11월 4일)

원종준. 2013.『개발도상국에서의 ODA를 통한 인프라 자본축적 및 도시화 과정과 경제성장의 관계』. 서울대학교 박사학위 논문.

이종수. 2015.「세계 ODA 사업동향: 베트남, 선진화된 한국형 지도제작 시스템으로 도시발전 이룬다」.『세계와 도시』, 9권. 서울연구원.

이호준. 2014.『개발우선주의의 패러다임을 넘어: 공용수용제도의 문제점과 개선방안』. KDI 정책포럼시리즈, 제259호(2014-01).

임호열, 문진영, 이민영, 이성희. 2015.「AIIB 추진 현황과 한국의 대응방안」. KIEP 오늘의 세계경제, 제15-12호. 대외경제정책연구원.

장근섭. 2007.「2007년 베트남 노동시장 및 노사관계 전망」.『국제노동브리프』, Vol. 5, No. 2, pp. 48~58. 이레이버(ELABOR).

정상은. 2010.「중국의 도시화와 경제성장: 역U자 가설 검정」.『동북아경제연구』, 22권 1호, pp. 173~191.

조진철, 박은관, 김성일, 윤하중, 조주현, 김수현, 김일석. 2009.『민관협력시스템을 통한 해외도시개발 촉진방안 연구』. 국토연구원.

지혜란, 우명제, 강명구. 2014.「패널분석을 이용한 공적개발원조와 도시화가 개발도상국의 경제성장에 미치는 영향에 관한 연구」.『국토계획』, 49권 4호, pp. 179~194.

최나래. 2011.「강제 이주가 도시 빈민의 생계에 미치는 영향: 필리핀 마닐라 북-남부 철도 연결 사업 사례 연구」.『국제개발협력연구』, 제3권 제1호.

최병헌. 2001.「중국의 도시화와 도시경쟁력에 관한 연구」.『국제지역연구』, 12권 1호, pp. 395~422.

최필수, 이상훈, 문익준, 나수엽. 2012.『중국 도시화의 시장 창출 효과와 리스크 분석』. 연구보고서 12-16. 대외경제정책연구원.

최필수, 조성찬. 2013.『중국 토지공급체계의 변화와 개혁과제』. 연구자료 13-02. 대외경제정책연구원.

최 철. 2015.「인도네시아 지방분권화와 자원개발법제의 변화」.『동남아연구』, 제25권 1호, p. 98. 한국외국어대학교 동남아연구소.

한국경제 60년사 편찬위원회. 2011.『한국경제60년 V. 국토환경편』. 한국개발연구원.

황진영, 정상은. 2009.「거대도시와 경제성장: 국가간 자료를 이용한 역U자 가설 검증」.『세계지역연구논총』, 27권 1호, pp. 173~191.

KB금융지주 경영연구소. 2013.「신흥국의 도시화와 경제적 영향」.『KB daily 지식비타민』, 13-064.

KIEP 북경사무소. 2015.「"일대일로" 경제회랑 건설 추진 동향」.『KIEP 북경사무소 브리핑』, 18권 13호. 대외경제정책연구원.

[영문자료]

ADB. 2008. *Technical Assistance to the Republic of the Philipines for Basic Urban Services Sector Project of the Government of the Philippines*. 재인용: ADB. 2012. *Philippines: Urban Sector Assessment, Strategy, and Roadmap.*

_____. 2012. *Philippines: Urban Sector Assessment, Strategy, and Roadmap.* Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

_____. 2014a. *Greater Mekong Subregion Regional Investment Framework Implementation Plan(2014-2018).* Manila, Philippines: Asian Development Bank.

_____. 2014b. *Republic of the Philippines National Urban Assessment.* Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

_____. 2015. *Greater Mekong Subregion Urban Development Strategic Framework 2015-2022.* Manila, Philippines: Asian Development Bank.

ASEAN Secretariat. 2011. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta, Indonesia.

Bertinelli, Luisito and Duncan Black. 2004. "Urbanization and Growth." *Journal of Urban Economics*, Vol. 56, No. 1, pp. 80-96.

BMI. 2015a. *Indonesia Infrastructure Report Q2 2015.* London, United Kingdom: Business Monitor International.

_____. 2015b. *Philippine Infrastructure Report Q3 2015.* London, United Kingdom: Business Monitor International.

_____. 2015c. *Vietnam Infrastructure Report Q2 2015.* London, United Kingdom: Business Monitor International.

Brülhart, Marius and Federica Sbergami. 2009. "Agglomeration and Growth: Cross-Country Evidence." *Journal of Urban Economics*, Vol. 65, No. 1, pp. 48-63.

Bunnell, Tim, Michelle Ann Miller, Nicholas A. Phelps and John Taylor. 2013. "Urban Development in a Decentralized Indonesia: Two Success Stories?" *Pacific Affairs,* Vol. 86, No. 4.

Coordinating Ministry of Economic Affairs. Republic of Indonesia. 2011. *Masterplan: Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development*

2011-2015.

Davis, R. D. and I. J. Dingel. 2012. "A spatial knowledge economy." NBER Working Paper Series, no. 18188.

Eleazar, Floradema, C. Brian Garcia, Ernie Guiang, Annabelle Herrera, Lina D. Isorena, Roel Ravanera, and Ernesto Serote. 2013. *Improving Land Sector Governance in the Philippines: Implementation of Land Governance Assessment Framework(LGAF).*

EIU. 2015. "President stays firm on infrastructure goals." *EIU.* (August 18)

Eko Budi Kurniawan. 2015. "Urban Planning in Indonesia." The 3rd Asian Legislative Exports Symposium, Seoul, Korea. (November 4)

Glaeser, E. L. and J. D. Gottlieb. 2009. "The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States." *Journal of Economic Literature*, Vol. 47, No. 4, pp. 983-1028.

Henderson, J. V. 2000. "The Effects of Urban Concentration on Economic Growth." NBER Working Paper, no. 7503.

_____. 2003. "The Urbanization Process and Economic Growth: The So-what Question." *Journal of Economic Growth*, Vol. 8, No. 1, pp. 47-71.

House of Representatives of the Philippines. 2014. "The State of Compulsory Acquisition of Land and Compensation in the Philippines." CPBRD Policy Brief, no. 2014-03.

HUDCC and NEDA. 2009. *National Urban Development and Housing Framework 2009-2016.*

Indonesia-Investments. 2013. "Indonesia infrastructure Update: Plans for Toll Road from Jakarta to Surabaya." (October 4)

Indonesia-Investments. 2015. "China to Build Indonesia's High-Speed Railway Jakarta-Bandung Project." (October 18)

JICA MPA Master Plan Study Team. 2012. *JABODETABEK MPA Strategic Plan: Mater Plan for Establishing Metropolitan Priority Area for Investment and*

Industry in JABODETABEK Area in the Republic of Indonesia Final Report.
JICA Steering Committee. 2013. "JABODETABEK MPA." 3차 회의자료. (December)
Lucas, E. Robert Jr. 1993. "Making a miracle." *Econometrica*, Vol. 61, pp. 251-272.
Marshall, Alfred. 1920. *Principles of economics*, 8th ed. London: Macmillan.
Martin, P. 1999. "Public Policies, Regional Inequality and Growth." *Journal of Public Economics*, Vol. 73, pp. 85-105.
Mckinsey Global Institute(MGI). 2009. "Preparing for China's urban billion." Mckinsey & Company.
_____. 2014. *Southeast Asia at the Crossroads: Three Paths to Prosperity*. McKinsey & Company.
Nadya Natahadibrata. 2015. "Solo-Kertosono road project to kick off in August." *The Jakarta Post*. (April 17)
NEDA. 2000. *National Framework for Physical Planning 2001-2030: Executive Summary*. Pasig City, Philippines: National Economic and Development Authority.
_____. 2011. *Philippine Development Plan 2011-2016. Pasig City,* Philippines: National Economic and Development Authority.
Otto, Ben and Anita Rachman. 2015. "Indonesia's Handling of High-Speed Train Project Adds to Business Confusion." *The Wall Street Journal.* (September 30)
Phi Vin Tuong. 2011. "Development of Special Economid Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area." *Intra- and Inter-City Connectivity in the Mekong Region*. IDE-JETRO. Bangkok.
Saham. 2015. "New land acquisition law; which projects to monitor?" (March 27)
Schneider, Annemarie, Carly Mertes, Andrew Tatem, B. Tan, Damien Sulla-Menashe, Sarah J. Graves, Nirav Nikunj Patel, J. A. Horton, Andrea E. Gaughan, J. T. Rollo, Ian H. Schelly, Forrest Robert Stevens, and A. Dastur. 2015. "A New Urban Landscape in East-Southeast Asia, 2000-2010." *Environmental*

Research Letters, Vol. 10, No. 3.

Teodoro, Joycee A. 2015. "ASEAN's Connectivity Challenge." *The Diplomat*. (June 27)

UN-HABITAT. 2012. *State of the World's Cities 2012/2013, Prosperity of Cities*.

WEF. 2015. *The Global Competitiveness Report 2015-2016.* Geneva, Switzerland: World Economic Forum.

Williamson, J. G. 1965. "Regional Inequality and the Process of National Development." *Economic Development and Cultural Change,* Vol. 13, No. 4, part 2.

White, Halbert. 1980. "A Heteroskedasticity-Consistent Covariance Matrix Estimator and a Direct Test For Heteroskedasticity." *Econometrica* Vol. 48, No. 1, pp. 817-838.

World Bank. 2011. *Vietnam Urbanization Review: Technical Assistance Report.*

_____. 2012. *The Rise of Metropolitan Regions: Towards Inclusive and Sustainable Regional Development*.

_____. 2016. *Leveraging Urbanization in South Asia : Managing Spatial Transformation for Prosperity and Livability.*

Yap, Kioe Sheng and Moe Thuzar eds. 2012. *Urbanization in Southeast Asia: Issues & Impacts*. Institute of Southeast Asian Studies.

[온라인 자료]

인도네시아 자카르타 통계청. http://jakarta.bps.go.id/(검색일: 2015. 10. 26).

인도네시아 통계청. 2015a. http://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/955(검색일: 2015. 11. 4).

_____. 2015b. http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1274(검색일: 2015. 11. 4).

_____. http://www.bps.go.id/(검색일: 2015. 7. 24).

ADB. http://www.adb.org/(검색일: 2015. 11. 3).

Asian Infrastructure Investment Bank(AIIB). http://www.aiib.org(검색일: 2015. 10. 25).

_____. http://www.aiib.org/html/aboutus/AIIB/(검색일: 2015. 10. 25).

AJTP Information Center. http://www.ajtpweb.org(검색일: 2015. 10. 27~29).

_____. http://www.ajtpweb.org/statistics/Vietnam/index_html(검색일: 2015. 7. 8).

ASEAN Statistical Yearbook. http://www.asean.org/resources/2012-02-10-08-47-55/statistical-publications(검색일: 2015. 7. 8).

Cahyafitri, Raras. 2015. "Government Struggling to Settle Land Acquisition for Batang Power Plant." *The Jakarta Post*. (6월 5일). http://www.thejakartapost.com/news/2015/06/05/govt-struggling-settle-land-acquisition-batang-power-plant.html(검색일: 2015. 7. 8).

CEIC Asia Database(검색일: 2015. 7. 8).

Firman, Tommy. 2014. "The need for a national urban development policy in Indonesia." *The Jakarta Post*. (September 20). http://www.thejakartapost.com/news/2014/09/20/the-need-a-national-urban-development-policy-indonesia.html#sthash.yCbJtXtx.dpuf(검색일: 2015. 11. 9).

Fitri Wulandari and Emi Urabe. 2015. "How Not to Build a Power Plant: a Tale from Java Island." *Bloomberg*. (5월 5일). http://www.bloomberg. com/news/articles/2015-05-04/how-not-to-build-a-power-plant-a-tale-from-java-island(검색일: 2015. 7. 8).

Global Administrative Areas(GADM), www.gadm.org(검색일: 2015. 7. 8).

International Monetary Fund(IMF). 2015. World Economic Outlook Database April 2015. http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/index.aspx(검색일: 2015. 7. 8).

Ministry of Finance. Republic of Indonesia. Press Release. 2015. "Land Acquisition as Main obstacle of Infrastructure Development in Indonesia." (2월 12일). http://www.kemenkeu.go.id/en/Berita/land-acquisition-main-obstacle-infrastructure-development-indonesia(검색일: 2015. 7. 8).

Nguyen Du Minh. 2015. "An overview of Spatial Policy in Vietnam." Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism(MLIT), Japan. http://www.mlit.

go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/vietnam/index_e.html(검색일: 2015. 7. 10).

NSCB. http://www.nscb.gov.ph/grdp/datacharts.asp(검색일: 2015. 7. 31).

Philippine Statistics Authority. https://psa.gov.ph(검색일: 2015년 7. 8~10. 27).

United Nations Population Division(UNPD). 2014. "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision." http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/(검색일: 2015. 7. 3~10).

United Nations Development Programme(UNDP). "Sustainable Development Goals (SDGs)." http://www.undp.org/content/undp/en/home/mdgoverview/post-2015-development-agenda.html(검색일: 2015. 12. 17).

World Bank and PPIAF. PPI Project Database. http://ppi.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8).

World Bank. "Doing Business." http://www.doingbusiness.org(검색일: 2015. 10. 27~31).

_____. Logistics Performance Index. http://lpi.worldbank.org/international/global(검색일: 2015. 10. 27).

_____. World Development Indicators. http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators(검색일: 2015. 7. 8).

_____. World Integrated Trade Solution(WITS). http://wits.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8).

_____. World Development Indicators. http://data.worldbank.org/(검색일: 2015. 7. 8).

_____. World Development Indicators. http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators(검색일: 2015. 8. 2).

_____. 2015. World Development Indicators. http://data.worldbank.org/indicator#topic-16(검색일: 2015. 7. 8).

Xinhua 2015. "AIIB vows to engage private sector across world in Asia's infrastructure investment." (September 19). http://news.xinhuanet.com/english/2015-09/19/c_134640688.htm(검색일: 2015. 10. 27).

[인터뷰 자료]

JICA 인도네시아 사무소 대표 Oura Daisuke 인터뷰(2015. 9. 15, 인도네시아 자카르타).

부 록

부록 1. SDGs상 지속가능한 도시발전

부록표 1-1. SDGs 17개 지속가능발전 목표

순서	내용	순서	내용
1	빈곤종식	10	불평등 감소
2	기아퇴치	11	지속가능한 도시 및 거주공간
3	건강 및 웰빙	12	지속가능한 소비 및 생산
4	양질의 교육	13	기후변화에 대한 대응
5	양성평등	14	해양자원관리
6	깨끗한 물 및 위생	15	육상자원관리
7	지속가능하며 깨끗한 에너지	16	평화, 정의 및 제도 구축
8	양질의 일자리 및 경제성장	17	모든 목표달성을 위한 파트너십 강화
9	인프라, 산업, 혁신		

자료: UNDP, "Sustainable Development Goals(SDGs)," http://www.undp.org/content/undp/en/home/mdgoverview/post-2015-development-agenda.html(검색일: 2015. 12. 17).

부록 2. 3개국 주요도시 산업 및 고용구조

파악가능한 데이터를 중심으로 최근 자카르타의 산업구조를 살펴보면, 2007년 이후 급격한 변화는 없으나 80% 비중을 차지하는 서비스 중심의 경제구조가 심화되고 있다(부록표 2-1 참고). 광공업 비중은 17.8%에서 14.5%로 다소 감소하였고 도시생산성과 관련하여 중요한 제조업도 함께 감소하고 있다. 서비스업 중 부가가치가 높은 금융, 보험, 부동산 및 비즈니스 서비스의 비중은 감소세를 보이고 교통, 운송 및 통신 부분은 꾸준

부록표 2-1. 자카르타 산업구조(2007~13년)

(단위: %)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1차산업	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
농업, 임업, 수산업	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
광공업	17.8	17.4	16.6	16.2	15.9	15.4	14.5
광업	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2
제조업	16.9	16.5	15.7	15.3	15.1	14.6	13.6
전기, 가스, 물공급	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6
서비스	82.1	82.5	83.3	83.7	84.4	84.1	85.5
건설	10.1	10.2	10.3	10.4	10.4	10.5	10.4
도소매업, 호텔 및 음식점	21.7	21.8	21.6	21.7	21.9	22.0	22.1
교통, 운송 및 통신	9.2	10.0	11.0	11.8	12.6	12.3	13.8
금융, 보험, 부동산 및 비즈니스 서비스	29.6	29.0	28.7	28.1	27.8	27.4	27.2
기타 서비스	11.5	11.5	11.6	11.6	11.7	11.8	11.9
총합	100.0	100.0	100.0	100.0	100.4	99.6	100.0

자료: 인도네시아 자카르타 통계청, http://jakarta.bps.go.id/(검색일: 2015. 10. 26)를 이용하여 저자 계산.

히 증가하고 있는 것으로 보인다.

[부록표 2-2]에서 볼 수 있듯이 자카르타의 최대고용부문은 서비스업 중 도소매업, 호텔 및 음식점으로 생산성이 낮은 비공식부문을 상당히 포함하고 있는 것으로 추측된다.

베트남의 최대도시인 호치민 시의 경우 농업 비중이 극히 낮고 광공업과 서비스업 비중이 크게 높은 비중을 보인다. 전국적으로 보면 농업 비중이 감소하는 추세이긴 하나 여전히 20% 이상의 비중을 차지하는 반면 호치민 시의 경우 농업 비중이 1% 수준에 불과하다. 호치민 시 역시 광공업보다는 서비스업 비중이 높은 반면 호치민 시를 둘러싼 광역권의 경우

부록표 2-2. 자카르타 산업별 고용(2014년)

(단위: %)

		2014
1차산업		0.6
	농업, 임업, 수산업	0.6
광공업		15.1
	광업	0.3
	제조업	14.4
	전기, 가스, 물공급	0.4
서비스		84.3
	건설	4.7
	도소매업, 호텔 및 음식점	34.9
	교통, 운송 및 통신	9.4
	금융, 보험, 부동산 및 비즈니스 서비스	10.0
	기타 서비스	25.3
총합		100.0

자료: 인도네시아 자카르타 통계청, http://jakarta.bps.go.id/(검색일: 2015. 10. 26)를 이용하여 저자 계산.

부록표 2-3. 베트남 호치민 시의 경제구조(2000~10년)									
									(단위: %)
업종	2000			2005			2010		
	호치민	광역권	전국	호치민	광역권	전국	호치민	광역권	전국
농업	2.0	6.9	24.5	1.2	4.3	21.0	1.1	5.1	21.3
광공업	45.4	57.6	36.8	48.2	60.6	41.0	47.3	56.2	40.3
서비스	52.6	36.8	38.7	50.6	35.1	38.0	51.6	38.7	38.4
총계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: Phi Vin Tuong(2011), p. 326 자료를 활용해 저자 재작성.

광공업 비중이 높은 구조를 보이는 것이 특징이다. 2000~10년 동안 호치민 시의 농업과 서비스업 비중이 감소하고 광공업 비중이 소폭 증가했으나 변화량은 미미한 수준이다.

앞서 분석한 경제구조의 변화에서 농업의 비중감소와 광공업, 서비스업 비중 증가가 명확하게 드러나지 않는 반면 고용구조에서는 이러한 변화가 잘 드러난다. 농업 종사자의 경우 2000년에는 전체의 30% 이상의 비중을 차지했으나 2010년에는 약 20% 수준으로 크게 감소했다. 반면 광공업 부문의 경우 2000년에는 27.4%로 농업보다 비중이 낮았으나 2010년에는 42.1%

부록표 2-4. 베트남 호치민 시의 산업별 고용구조(2000~10년)						
						(단위: 천 명, %)
	2000		2005		2010	
	종사자 수	비중	종사자 수	비중	종사자 수	비중
농업	1,608	31.3	1,461	25.5	1,335	20.4
광공업	1,408	27.4	2,260	39.4	2,756	42.1
서비스	2,122	41.3	1,937	33.8	2,451	37.5
총계	5,138	100.0	5,738	100.0	6,544	100.0

자료: Phi Vin Tuong(2011), p. 327 자료를 활용해 저자 재작성.

부록표 2-5. 메트로 마닐라 산업구조							
							(단위: %)
산업	세부 업종	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
1차 산업		0.6	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2
	농림업	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2
	수산업	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2차 산업		19.1	18.8	17.4	17.6	19.3	18.8
	광업	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	제조업	12.1	10.9	10.8	10.8	12.5	12.5
	건설업	3.8	4.6	3.5	3.6	3.7	3.3
	전기·가스·수도	3.2	3.3	3.2	3.2	3.0	3.0
3차 산업		80.4	80.9	82.3	82.2	80.5	81.0
	운송·보관·통신	6.8	6.4	6.3	6.3	6.0	6.0
	무역 및 수리업	29.2	29.3	29.2	29.1	28.4	28.5
	금융	9.9	10.1	10.4	10.3	10.6	10.6
	부동산·임대·사업서비스	15.2	15.4	16.2	15.9	15.9	16.8
	공공행정·국방·사회보장	6.7	6.5	6.5	6.4	5.9	5.7
	기타 서비스	12.6	13.3	13.6	14.2	13.7	13.4
합계		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: Philippine Statistics Authority, https://psa.gov.ph(검색일: 2015. 10. 27).

로 농업 종사자의 두 배를 상회할 정도로 큰 폭으로 증가했다.

필리핀의 최대도시인 마닐라의 경우 80%대의 서비스 중심의 경제구조를 보이고 있다(부록표 2-5 참고). 제조업의 경우 2011년 10.8%에서 2014년 12.5%로 다소 증가하는 경향을 보인다. 고용 역시 80% 정도의 서비스 중심구조를 보이고 있다(부록표 2-6 참고).

부록표 2-6. 메트로 마닐라 산업별 고용			
			(단위: %)
산업	세부 업종	2013년	2015년
1차 산업		0.8	0.7
	농림수렵업	0.3	0.4
	수산업	0.5	0.3
2차 산업		18.9	19.2
	광업	0.1	0.0
	제조업	10.4	10.2
	전기·가스·냉난방	0.2	0.3
	상하수도·폐기물처리	0.4	0.3
	건설	7.8	8.4
3차 산업		80.3	80.1
	도소매·수리업	24.4	23.9
	운송 및 보관	9.1	8.8
	숙박 및 요식업	8.2	7.9
	행정 및 지원서비스	8.4	8.6
	공공행정·국방·사회보장	5.3	5.6
	가계 고용	3.5	7.0
	기타 서비스업	21.4	18.3
합계		100	100.0

주: 2013년은 10월, 2015년은 4월 기준임.
자료: Philippine Statistics Authority, https://psa.gov.ph(검색일: 2015. 10. 27).

Executive Summary

Urbanization and Economic Development in Southeast Asia

OH Yoon Ah, NA Heeryang, LEE Jaeho, SHIN Mingeum, and SHIN Minlee

As of 2015, 48 percent of Southeast Asia's population live in urban areas, which is below the world average of 54 percent. Although starting from a low base, Southeast Asia is urbanizing rapidly. Its urban population will surpass the rural population in 2020 and by 2050 approximately 65 percent of the region's population will live in urban areas. Urban population, urban land area, and urban population density in Southeast Asia are all increasing at a rapid rate and the levels of urban primacy are high in most countries in the region. Urban growth in Southeast Asia contributes to economic development and more so at higher levels of urbanization. This implies that urbanization needs to be reemphasized as an engine for economic development, and that policies to stimulate urbanization needs greater support. Yet Southeast Asia is not effectively leveraging urbanization for economic development. Due to high levels of congestion, pollution, and rents, many Southeast Asian cities are growing outward, not upward; failing to take advantage of agglomeration economies.

A timely supply of land and urban infrastructure, both inner-city and intra-city, is critical to the development of productive cities. However, in many Southeast Asian countries, government regulations are not in place and bureaucratic capacity is insufficient to implement effective land acquisition. Similarly, the lack of development finance and poor regulation environment makes infrastructure investment difficult. Land and infrastructure issues need to be addressed more aggressively given the rapid urbanization and the increase in urban

density in Southeast Asia.

Decentralization poses another challenge for effective management of urban policy and development. Many Southeast Asian countries have undertaken devolution over the years and now a significant part of national spatial and urban planning and implementation are under the responsibility of local governments. The poor coordination between national and local governments, low capacity of local authorities, and resulting inefficiency of urban policy have undermined urbanization for productive cities. Since decentralization will likely continue and intensify in the future, urban management must be reformed and the capacity of local governments need to be strengthened.

Focusing on land and infrastructure development, this report offers the following policy recommendations for Korea-Southeast Asia cooperation in urban development. First, Korea can provide technical assistance to Southeast Asia for the creation of a modern land management system including a cadastral system, land registration, and land information system. One fundamental obstacle to land acquisition for urban development in many developing countries is the lack of working cadastral and land registration system to effectively protect property rights. Transforming the legal frameworks for land registration may be difficult to implement due to domestic political economy issues, yet instituting technical foundations for land registration and information system may be more conducive to reform and international cooperation.

Second, Korea can share its experience in land development with Southeast Asian countries. Korea is one of the countries which successfully utilized compulsory land purchase for urban and infrastructure development. Korea's public land acquisition has been credited with effective infrastructure development and urban and industry zone expansion, yet it has been criticised for infringing on citizens' property rights. Thus, if Korea offers any lessons regarding its acquisition policy, it should focus on the recent improvements. Land reconstitution,

another major type of land development other than land acquisition, should receive greater attention for international cooperation. Land reconstitution is less prone to conflicts than land acquisition and can be utilized for revitalizing inner cities and building new urban areas, which Korea has utilized quite successfully.

Third, Korea can contribute to capacity building of Southeast Asian countries in managing public-private partnership (PPP) for infrastructure development at a time when new opportunities are emerging with new infrastructure funds being launched. The lack of financing has been the major constraint in infrastructure investment in Asia yet the launch of China-led One Belt One Road and Asian Infrastructure Investment Bank, in addition to preexisting ADB-led Greater Mekong Subregional Economic Cooperation Program and ASEAN-led Master Plan on ASEAN Connectivity, is likely to ease this constraint. Cities are poised to benefit disproportionately from the coming Infrastructure boom as they are integral to the transportation networks central to such infrastructure expansion. These infrastructure funds are encouraging private participation and will likely promote PPP investment. Yet even though the funds become available, developing countries are not equipped with regulatory frameworks for effective management for PPP. Strong institutional frameworks to clearly define the role of the government and guarantee investment protection will be needed. Enhancing government capacity and transparency as well as instituting conflict-resolution mechanism need to be emphasized. Korea's experience with PPP development and management could provide an insight to Southeast Asian countries.

KIEP 연구보고서 발간자료 목록

■ 2015년

15-01 북한무역의 변동요인과 북한경제에 미치는 영향 / 임호열·최장호·방호경·임소정·김준영·주셴핑·진화림·정은이

15-02 국제금융시장 변동성 증대에 대응한 거시건전성정책 연구 / 강태수·임태훈·서현덕·강은정

15-03 외국인직접투자가 국내 산업구조와 노동시장에 미치는 영향 / 최혜린·한민수·황운중·김수빈

15-04 주요국의 위안화 허브전략 분석 및 한국의 대응방안 / 한민수·서봉규·임태훈·강은정·김영선

15-05 글로벌 가치사슬에서 수출부가가치의 결정요인 분석과 정책 시사점 / 최낙균·박순찬

15-06 주요국의 서비스 개방수준 차이가 무역에 미치는 영향 / 김종덕·성한경

15-07 국내 제조업 생산성의 결정요인과 수출 간의 관계에 대한 분석 / 배찬권·김영귀·금혜윤

15-08 외국인직접투자의 유형별 결정요인 분석 / 이승래·강준구·김혁황·박지현·이준원·이주미

15-09 중국 서비스시장 개방전략의 변화와 시사점: 상하이 자유무역시험구의 사례를 중심으로 / 노수연·오종혁·박진희·이한나

15-10 중국의 소비 주도형 성장전략 평가 / 이장규·김부용·최필수·나수엽·김영선·조고운·이효진

15-11 중국 환경시장의 분야별 특징 및 지역별 협력방안 / 정지현·김홍원·이승은·최지원

15-12 한·중·일의 비관세장벽 완화를 위한 3국 협력방안: 규제적 조치를 중심으로 / 최보영·방호경·이보람·유새별

15-13 북·중 분업체계 분석과 대북 경제협력에 대한 시사점 / 최장호·김준영·임소정·최유정

KIEP 설립 이후 현재까지의 모든 발간자료 원문은 홈페이지(http://www.kiep.go.kr)에 수록되어 있습니다.

15-14 저성장시대 일본 정부의 규제개혁에 관한 연구 /
김규판·이형근·이신애

15-15 인도 모디(Modi) 정부의 경제개발정책과 한·인도 협력방안 / 조충제·송영철·이정미

15-16 기후변화 대응을 위한 국제사회의 지원체제 비교 연구 /
정지원·문진영·권 율·이주영·송지혜

15-17 아세안 경제통합과 역내 무역투자 구조의 변화 분석 및 시사점 / 곽성일·이창수·정재완·이재호·김제국

15-18 국제 디지털 상거래의 주요 쟁점과 한국의 대응방안 /
김정곤·나승권·장종문·이성희·이민영

15-19 동남아 도시화에 따른 한·동남아 경제협력 전망 /
오윤아·나희량·이재호·신민금·신민이

15-20 아프리카 민간부문개발(PSD) 현황 및 한국의 지원방안 /
박영호·정지선·박현주·김예진

15-21 저성장시대의 고용확대 정책: 유럽 주요국의 사례 및 실증분석을 중심으로 /
강유덕·이철원·오태현·이현진·김준엽

15-22 남미 주요국의 신산업정책과 한국의 산업협력 확대방안 /
권기수·김진오·박미숙·이시은

15-23 미국 통화정책 정상화에 따른 출구전략 효과 및 시사점 /
윤여준·이 웅·문성만·권혁주

15-24 GCC 국가들의 물류허브 구축전략과 한국의 협력방안: 사우디아라비아와 UAE를 중심으로 /
이권형·손성현·박재은·장윤희

15-25 러시아의 '경제현대화' 정책과 한·러 협력방안 /
제성훈·강부균·민지영

■ 2014년

14-01 체제전환국의 경제성장 요인 분석: 북한 경제개혁에 대한 함의 / 정형곤·이재완·방호경·홍이경·김병연

14-02 글로벌 불균형의 조정 전망과 세계경제적 함의 / 조종화·양다영·김수빈·이동은

14-03 글로벌 금융위기 이후 국가간 자금흐름 분석과 시사점 / 임태훈·이동은·편주현

14-04 주요 통화대비 원화 환율 변동이 우리나라 수출 경쟁력에 미치는 영향 / 윤덕룡·김수빈·강삼모

14-05 한국의 FTA 10년 평가와 향후 정책방향 / 김영귀·금혜윤·유새별·김양희·김한성

14-06 포스트 발리 DDA 협상의 전개방향 분석과 한국의 협상대책 / 서진교·김민성·송백훈·이창수

14-07 TPP 주요국 투자 및 서비스 장벽 분석: 기체결 협정문 및 양허 분석을 중심으로 / 김종덕·강준구·엄준현·이주미

14-08 국내 R&D 투자가 수출 및 해외직접투자에 미치는 영향: 생산성 변화를 중심으로 / 이승래·김혁황·이준원·박지현

14-09 무역구제조치가 수출입에 미치는 영향 분석: 반덤핑조치를 중심으로 / 이승래·박혜리·엄준현·선주연

14-10 해외 곡물 확보를 위한 한국의 대응방안 / 문진영·김윤옥·이민영·이성희

14-11 주요국의 중소기업 해외진출 지원전략과 시사점 / 김정곤·최보영·이보람·이민영

14-12 Post-2015 개발재원 확대 논의와 한국의 대응방안 / 정지원·권 율·정지선·이주영·송지혜·유애라

14-13 일본의 FTA 추진전략과 정책적 시사점 / 김규판·이형근·김은지·이신애

14-14 중국 국유기업의 개혁에 대한 평가 및 시사점 / 문익준·최필수·나수엽·이효진·이장규·박민숙

14-15 중국 신흥도시의 소비시장 특성과 기업의 진출전략 / 김부용·박진희·김홍원·이형근·최지원·張 博

14-16 중국의 문화 콘텐츠 발전현황과 지역별 협력방안 / 노수연·정지현·강준구·오종혁·김홍원·이한나

14-17 동남아 해외송금의 개발효과 분석 /
오윤아·이 웅·김유미·박나리·신민금

14-18 동남아 주요국 노동시장의 환경변화와 우리나라의 대응전략 / 곽성일·배찬권·정재완·이재호·신민이

14-19 인도의 FTA 확대가 한·인도 교역에 미치는 영향 /
이 웅·조충제·최윤정·송영철·이정미

14-20 멕시코 경제환경 변화와 한·멕시코 경제협력 확대방안 /
권기수·김진오·박미숙·이시은

14-21 미국의 제조업 경쟁력 강화정책과 정책 시사점 /
김보민·한민수·김종혁·이성희·고희채

14-22 유럽 주요국의 산업경쟁력 제고정책과 시사점 /
강유덕·이철원·오태현·이현진·김준엽

14-23 러시아의 극동·바이칼 지역 개발과 한국의 대응방안 /
제성훈·민지영·강부균·Sergey Lukonin

14-24 중동지역 산업 및 금융환경의 변화와 한·중동 금융협력 방안 / 이권형·손성현·박재은

14-25 적정기술 활용을 통한 대(對)아프리카 개발협력 효율화방안 / 박영호·김예진·장종문·권유경

■ 2013년

13-01 동아시아의 가치사슬구조와 역내국간 FTA의 경제적 효과 분석 / 최낙균·김영귀

13-02 글로벌 유동성 확대가 세계경제에 미치는 영향과 정책 대응 / 이동은·양다영·강은정·박영준

13-03 개방경제하에서의 소득분위별 후생수준 변화 / 정 철·이준원·김봉근·전영준

13-04 금융개방의 경제적 효과와 과제 / 윤덕룡·송치영·김태준·문우식·유재원·채희율

13-05 FTA의 경제적 효과 추정 방법론 개선에 관한 연구 / 김영귀·배찬권·금혜윤

13-06 DDA 협상 조기수확 패키지의 경제적 효과분석과 정책 대응 / 서진교·오수현·박지현·김민성·이창수

13-07 금융통합이 금융위기에 미치는 영향 / 이동은·강은정·편주현·안지연

13-08 무역 및 투자 개방이 한국의 FDI에 미치는 영향 / 김종덕·이승래·김혁황·강준구

13-09 대외개방이 국내 노동시장의 숙련구조에 미치는 영향 / 배찬권·선주연·김정곤·이주미

13-10 국제 공유지의 효율적 활용을 위한 거버넌스 연구 / 문진영·김보민·이성희·김윤옥·홍이경·이민영

13-11 녹색기후기금(GCF)의 당면과제와 우리의 대응방안 / 정지원·서정민·문진영·송지혜

13-12 아·태 역내 생산 네트워크와 APEC 경제협력: 중간재 교역을 중심으로 / 정 철·박순찬·박인원·임경수

13-13 신북방 경제협력의 필요성과 추진방향 / 정여천·제성훈·강부균·최필수·김부용·김지연

13-14 중국의 동북지역 개발과 신북방 경제협력의 여건 / 문익준·이혁구·전재욱

13-15 러시아 극동·바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건 / 조영관·엄구호·강명구

13-16 중국의 정치경제 변화에 따른 북한경제의 진로와 남북경협의 방향 / 정형곤·이유진·안병민

13-17 중국의 중장기 경제개혁 과제와 전망 /
양평섭·나수엽·남수중·이상훈·이혁구·유호림·조현준·최의현·장영석

13-18 중국의 녹색성장 전략과 한·중 무역에 대한 시사점 /
문익준·정지현·나수엽·박현정·이효진

13-19 중국의 신흥시장 진출과 한국의 대응방안:
동남아, 중남미, 아프리카를 중심으로 /
최필수·박영호·권기수·정재완·이효진

13-20 중국의 채권·외환시장 변화가 우리나라에 미치는 영향 /
문익준·양다영·허 인

13-21 중국 권역별·성별 내수시장 특성과 진출전략 /
양평섭·정지현·노수연·김부용·박현정·임민경·
오종혁·김홍원·박진희·이상희

13-22 동남아 주요 신흥국가와의 산업협력 강화전략 /
김태윤·정재완·이재호·신민금·박나리·김유미

13-23 일본 재정의 지속가능성과 재정규율에 관한 연구 /
김규판·이형근·김은지·서영경

13-24 유럽의 사례를 통해 본 복지와 성장의 조화방안 연구 /
강유덕·오태현·이철원·이현진·김준엽

13-25 인도의 경제개혁 이후 노동시장의 변화와 시사점 /
이 웅·송영철·조충제·최윤정

13-26 MENA 지역의 보건의료산업 동향 및 국내 산업과의
연계방안 / 이권형·곽성일·박재은·손성현

13-27 해외 정책금융기관 활용을 통한 아프리카 건설·플랜트
시장진출 방안 / 박영호·장종문·전혜린·김영기

13-28 중남미 다국적기업을 활용한 대중남미 경제협력
확대방안 / 권기수·김진오·박미숙·이시은·임태균

오윤아(吳潤娥)

서울대학교 정치학 학사
National University of Singapore 사회과학 석사
The Ohio State University 정치학 박사
대외경제정책연구원 아시아태평양실 동남아대양주팀 부연구위원
(現, E-mail: yaoh@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『미얀마의 개발과제와 한-미얀마 개발협력방향』(공저, 2013)
『동남아 해외송금의 개발효과 분석』(공저, 2014) 외

나희량

서울대학교 경제학과 졸업
미국 하와이주립대학교(University of Hawaii at Monoa) 경제학 박사
부경대학교 국제통상학부 부교수
(現, E-mail: heeryang@pknu.ac.kr)

저서 및 논문

『무역기술장벽(TBT)이 교역에 미치는 영향: 한국의 對미국 전기전자 품목 수출을 중심으로』(2014)
『아세안경제공동체 출범에 따른 아세안 역내무역 분석 및 시사점: EU, NAFTA, MERCOSUR와의 비교를 중심으로』(2015) 외

이재호(李在浩)

서울대학교 국제대학원 국제학 석사
한국외국어대학교 국제지역대학원 국제지역학과 박사 수료
태국 중앙은행(Bank of Thailand) 객원연구원
대외경제정책연구원 아시아태평양실 동남아대양주팀 전문연구원
(現, E-mail: jhlee@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『동남아 주요 신흥국가와의 산업협력 강화전략』(공저, 2013)
『동남아 주요국 노동시장의 환경 변화와 우리나라의 대응전략』(공저, 2014) 외

신민금(辛旼金)

서울대학교 국제대학원 국제학 석사
대외경제정책연구원 아시아태평양실 동남아대양주팀 전문연구원
(現, E-mail: mgshin@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『필리핀 경제의 구조적 문제점과 한국-필리핀 경제 협력 방향』(공저, 2013)
『동남아 해외송금의 개발효과 분석』(공저, 2014) 외

신민이(申珉伊)

한국외국어대학교 상경대학 국제통상학과 졸업
서울대학교 국제대학원 국제통상전공 졸업
대외경제정책연구원 아시아태평양실 동남아대양주팀 연구원
(現, E-mail: mlshin@kiep.go.kr)

저서 및 논문

"Recent Changes in OCA Indexes of East Asia," *Journal of EU Studies*, Vol. 10(2). (공저, 2012)
『동남아 주요국 노동시장의 환경 변화와 우리나라의 대응전략』(공저, 2014) 외

연구보고서 15-19

동남아 도시화에 따른 한·동남아 경제협력 방안

2015년 12월 23일 인쇄
2015년 12월 30일 발행

발 행 인 **이 일 형**
발 행 처 대외경제정책연구원
30147 세종특별자치시 시청대로 370
세종국책연구단지 경제정책동
전화: 044)414-1114 FAX: 044)414-1122,1199
인 쇄 경성문화사 전화 02)786-2999
등 록 1990년 11월 7일 제16-375호

ISBN 978-89-322-1579-2 94320
978-89-322-1072-8(세트)
정가 10,000원

절취선

KIEP 발간자료회원제 안내

■ 본 연구원에서는 본원의 연구성과에 관심있는 專門家, 企業 및 一般에 보다 개방적이고 효율적으로 연구 내용을 전달하기 위하여 「발간자료회원제」를 실시하고 있습니다.

■ 발간자료회원으로 가입하시면 본 연구원에서 발간하는 모든 보고서 및 세미나자료 등을 대폭 할인된 가격으로 신속하게 구입하실 수 있습니다.

■ 회원 종류 및 연회비

회원종류	배포자료	연간회비		
		기관회원	개인회원	연구자회원*
S	외부배포 발간물 일체	30만원	20만원	10만원
A	Journal of East Asian Economic Integration	8만원		4만원

* 연구자 회원: 교수, 연구원, 학생, 전문가풀 회원

■ 가입방법

우편 또는 FAX 이용하여 가입신청서 송부 (수시접수)
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
대외경제정책연구원 지식정보실 출판팀
연회비 납부 문의전화: 044) 414-1179 FAX: 044) 414-1144
E-mail: sklee@kiep.go.kr

■ 회원특전 및 유효기간

- S기관회원의 특전: 본 연구원 해외사무소(美 KEI) 발간자료 등 제공
- 자료가 출판되는 즉시 우편으로 회원에게 보급됩니다.
- 모든 회원은 회원가입기간 동안 가격인상에 관계없이 신청하신 종류의 자료를 받아보실 수 있습니다.
- 본 연구원이 주최하는 국제세미나 및 정책토론회에 무료로 참여하실 수 있습니다.
- 연회원기간은 加入月로부터 다음해 加入月까지입니다.

KIEP 발간자료회원제 가입신청서

기관명 (성명)	(한글)	(한문)
	(영문: 약호 포함)	
대표자		
발간물 수령주소	우편번호	
담당자 연락처	전화 FAX	E-mail :
회원소개 (간략히)		
사업자 등록번호		종목

회원분류 (해당난에 ✓ 표시를 하여 주십시오)

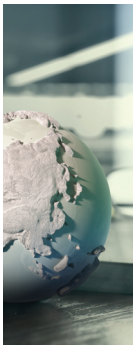
	S 발간물일체	A 계간지
기 관 회 원 □		
개 인 회 원 □		
연 구 자 회 원 □		

* 회원번호 * 갱신통보사항

(* 는 기재하지 마십시오)

특기사항

Policy Analysis 15-19



Urbanization and Economic Development in Southeast Asia

OH Yoon Ah, NA Heeryang, LEE Jaeho, SHIN Mingeum, and SHIN Minlee

동남아는 향후 도시화 여력이 큰 지역이며, 향후 도시화를 동력으로 한 사회 · 경제적 변화가 가속화될 것으로 전망된다. 이 보고서는 동남아에서 도시화의 현황과 특성, 도시화와 경제성장의 관계를 분석하고, 동남아 도시화가 경제성장의 동력으로 작용하기 위해 필요한 선결과제들이 무엇인지 살펴본다. 이를 바탕으로 동남아 국가들이 이 문제를 해결할 수 있도록 한국이 지원할 수 있는 것은 무엇인지 그 협력 방향을 모색한다.

KIEP 대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy

30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
T.044-414-1114 F.044-414-1001 • www.kiep.go.kr

9 788932 215792 94320

ISBN 978-89-322-1579-2
978-89-322-1072-8(세트)

정가 10,000원