

국토의 세계화 차원에서 본 관문(關門, gateway)의 역할과 시사점

- 일찍이 20세기 초부터 여러 공간연구자들에 의해 제기된 관문(또는 관문도시) 이론은 오랫동안 지역 및 도시 관련 연구에서 널리 활용됨
 - 전통적인 관문(도시)은 서로 다른 두 지역이 만나는 접점(接點)에서 항만·철도 등 (장거리)교통시스템을 기반으로 성장
- 관문의 개념과 입지가 점차 유연해짐에 따라 내륙 공항·화물터미널과 더불어 새롭게 정보유통 및 금융서비스 관련 관문(도시)기능이 주목받고 있음
- 미래지향적인 국토·지역·도시연구는 공간이론의 계승·발전을 통해 실현될 수 있는 바, 전통적인 공간개념인 ‘관문’ 또한 우리 국토의 당면 과제 해결을 위해 새롭게 주목할 필요가 있음

- 유라시아 대륙의 관문, 동북아 허브구축, 분단된 국토공간의 이질성 극복, 전통 관문(도시)의 활성화
- 국가/경제권/대도시권 간 교류확대와 국가 간 교통망 연결, 교통통신기술의 발전 등 대외적 영향요인이 증가하고 있음
- 기존 교통/물류/공간/산업계획의 목표와 수준, 적용기준을 관문기능을 고려한 국가 전략차원에서 검토 필요

1. 관문(關門, gateway)의 기능과 유형

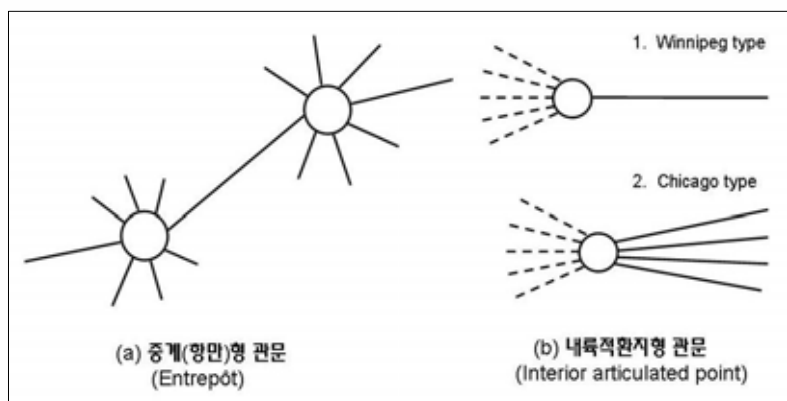
● 정의 및 기능

- 서로 이질적인 두 지역의 접점(接點)에서 지역을 출입하는 기능을 수행하거나, 화물의 적환 및 발송기능이 탁월한 결절(結節, node)
- 전통적으로 항만, 철도와 같은 장거리 교통시스템을 기반으로 발달하며, 해당 지역을 다른 지역(국가)과 연결·결합시키는 기능을 수행
- 지역 내에서 가장 먼저 입지하여 독자적인 배후지를 형성하고, 내륙 교통망과 더불어 새로운 도시체계를 구축함으로써 해당 지역 전체를 변화시키는 시발점의 역할

● 유형 및 특징

[그림 1] 관문의 유형

- 관문의 유형은 크게 중계(항만)형과 내륙적환 지형으로 구별
- 관문(도시)은 다른 지역에 비해 운송업, 숙박업, 도매업, 금융·법률서비스업 등이 잘 발달되어 있으며, 청·장년층과 전문직 종사자 비율이 높은 경향을 보임



출처: Edward J. Taffee, Howard L. Gauthier and Morton E. O'Kelly. 1996. 『Geography of Transportation』. 2nd edition. Prentice Hall. 수정 인용.

- 장거리 교통시스템이 잘 발달된 관문은 오늘날 글로벌(global) 및 지역(regional) 교통·물류 네트워크의 '허브(hub)'기능을 수행

2. 관문이론의 발달 및 현주소

- 교통 및 정보통신기술의 급속한 발전과 글로벌 경제통합의 가속화에 따라, 전통적인 관문개념은 더욱 확장되었고 관문(도시)의 입지는 다양해짐

● 떠오르는 관문 : 공항 및 화물터미널

- 20세기 중반 이후, 교통기술의 발달과 경제수준의 향상으로 여객·화물 유동의 관문으로서 공항의 중요성이 매우 커짐
- 글로벌 경제의 통합, 효율적 물류를 지원하는 복합운송(multimodal transportation) 기술의 발달 등으로 화물터미널(물류단지) 또한 지역 간 유동의 관문으로 부각되는 추세
- 주로 항만 또는 철도에 의존하는 전통적인 관문(도시)이 접경 및 해안지역에 입지한 것과 달리, 공항과 (복합운송)화물터미널은 관문의 입지를 내륙중심지로 확대시켰음

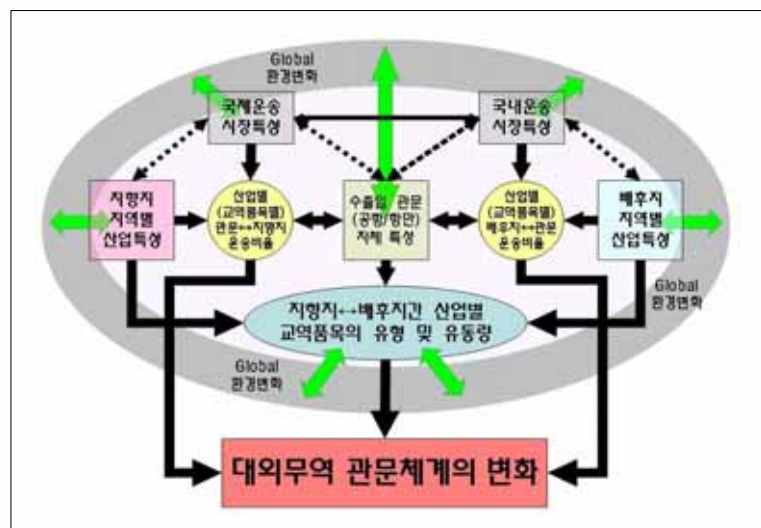
● 글로벌 공급사슬과 (무역) 관문

- 오늘날 한 지역 또는 국가의 (무역)관문은 통합된 글로벌 경제체제하에서 배후지 및 지향지와 밀접하게 연계된 하나의 유기체로 인식해야 함
- (무역)관문을 글로벌 공급사슬의 구성요소로 인식함으로써, 배후지 및 지향지 특성과 국내외 운송시장이 관문체계 변화에 미치는 영향을 쉽게 파악할 수 있음

● 관문기능의 개념적 확대

- 정보통신기술의 발달로 공간 및 거리의 한계가 극복되면서, 관문(도시)의 기능 또한 개념적으로 확대되는 경향
- 최근 관문(도시)연구에서는 전통적인 교통·물류기능에 대한 관심을 넘어, 정보유동의 지역구조와 정보통신기술을 활용한 금융서비스의 공간적 패턴 등에 관한 분석연구가 증가하고 있음

[그림 2] 관문체계의 변화와 배후지 - 관문 - 지향지의 상호 관계



출처: 이정운, 2006. “한국의 대외무역 관문체계 변화에 관한 연구 -1990년대 이후 수출입 구조 및 대중국 무역을 중심으로-”. 서울대학교 대학원 지리학과 박사학위논문.

● 관문이론의 현주소

- 공간적인 개념인 관문은 오늘날 정보통신기술 용어(gateway)나 ‘어떤 일(또는 목적)을 위해 반드시 거치는 길목’이라는 추상적인 의미로 더 많이 언급됨
- 관문개념의 역사가 오래된 까닭에 새로운 연구방법론의 개발이 미흡하였으며, 이는 새롭게 발전·확대된 관문(도시)에 대한 논의가 감소한 원인으로 판단됨
- 관문이론은 이질적인 두 지역의 연결을 분석하는 것에 머무르지 말고, 국토·지역·도시연구의 전통과 미래가 만나는 접점으로 활용되어야 함

3. 관문의 관점에서 본 국토의 현안과 미래

- 오래전부터 공간 연구자들의 키워드였던 ‘관문’은 여전히 우리 국토의 다양한 현안을 분석하는 데 유용한 개념으로 평가됨

● 대륙 관문, 동북아 교통·물류허브 구축

- 유라시아 대륙의 동단(東端), 동북아시아의 중심에 위치한 지리적 입지는 관문의 본래 기능인 교통·물류허브 구축에 유리
- 남북철도 및 TCR·TSR 연결, 아시아하이웨이 프로젝트 등은 대륙과 해양의 관문으로서 한반도의 위상을 제고하는 계기
- 글로벌 항만 및 신공항 건설 등은 지리적 이점에 기반한 국제 교통인프라의 관문 기능 극대화도 FTA 등 새로운 교역환경에서 비교우위를 선점하기 위한 노력임
- 교통 회랑(corridor)을 통해 공항-항만과 긴밀히 연결된 (내륙)물류단지 개발은 관문의 물류허브 기능을 제고하는 역할

● 국토공간의 동질성 회복

- 21세기 화해와 협력의 시대를 맞아, 반세기 이상 분단으로 심화된 국토공간의 이질성을 극복하는 문제가 중요함. 지역변화의 시발점 역할을 하는 관문(도시)

은 국토공간의 동질성을 회복시키는 촉매제가 될 것으로 기대됨

- 향후 남북 간 주요 교통 회랑에 이질적인 공간질서를 완충할 수 있는 관문(도시) 권역의 단계적 개발을 모색할 필요가 있음
 - 접경지역에 발달하는 쌍둥이 도시(twin city)는 관문(도시)의 전형적 형태
 - 예시: 미니애폴리스-세인트 폴, 신의주-단둥 등
- 나진·선봉지역, 금강산 관광 및 개성공단 사업 등은 오랫동안 단절된 지역의 사람·재화·정보의 이동을 싹틔우는 새로운 유형의 관문에 해당

● 전통 관문(도시)의 재활성화 전략

- 전통 관문인 항만(도시)은 대부분 개발의 역사가 오래되어 부두 및 도심지역 간 기능상충과 낙후 문제가 대두
- 도시개발의 역사가 긴 선진국의 경우, 구도심 및 항만구역 재개발 사업과 함께 해당 지역의 역사·문화경관을 활용한 도시마케팅 전략을 적극 도입
 - 예시: 일본 도쿄의 임해부 및 요코하마의 미나토미라이 개발, 영국 글래스고의 디지털 미디어 캠퍼스, 가로수 조명등 사업 등
- 관문의 역사성에서 기인하는 ‘관광집객기능’과 도시 중심 접근성을 기반으로 하는 ‘중추관리(업무)기능’은 전통 관문도시가 추구할 수 있는 대표적인 지역 활성화 전략임
- 우리나라 항만도시의 각종 재개발(waterfront revitalization) 사업 또한 관문의 역사적 맥락을 보다 면밀하게 고려할 필요가 있음

4. 시사점

- 새로운 교류확대에 따른 지역개발 전략 수립 시 ‘국토의 세계화’라는 새로운 패러다임과 관문개념의 활용
 - 관문시설 혹은 관문도시는 발전전략, 수준에 따라 상이한 특성과 성과를 보

이고 당해 국가와 지역의 발전에도 큰 영향을 미치므로 관련 계획수립 과정에서 새로운 패러다임의 하나로 활용 가능

- 해양형 혹은 대륙형 국가 등 국가 정체성, 국제도시 혹은 국내형 거점도시, 대륙의 교역 관문(도시) 혹은 하위 도시, 항만도시 혹은 공항도시로의 발전여부는 관문의 기능에 따라 좌우

[표] 관문의 유형과 특성

관문유형	특성
항공관문	국가 관문공항, 도시 간 관문공항
해운관문	항만과 항만배후단지, 배후도시, 물류 클러스터의 연계 개발, 항만재개발
육상교통 관문	TSR과 TKR축상의 국경도시, 아시아하이웨이상의 국경도시
정보통신 관문	유비쿼터스 관문
도시개발관문	구도심과 신도심 개발을 통한 국제도시화
지정학적 중심지로서 관문	유라시아 대륙의 관문
한반도 교류관문	남한과 북한의 통합을 촉진하는 관문도시 개발

- 대외교류의 확대수준을 고려하여 기존 계획의 목표와 달성수준, 적용기준의 재조정 필요
 - 국가/ 경제권/ 대도시권 간 교류확대와 국가 간 교통망 연결, 교통통신기술의 발전 등 대외적 영향요인이 증가하고 있음
 - 기존 교통/ 물류/ 공간/ 산업계획의 목표와 수준, 적용기준을 관문기능을 고려한 국가 전략차원에서 검토 필요
- 관문(도시)의 유형화와 이에 따른 인프라 구축모형과 기준 수립
 - 관문(도시)의 여건, 장래 목표와 전략, 대응수준, 국내외 배후지의 규모와 성격, 연결 교통망 구축 수준에 따라 유형과 기능을 구분하고 각 유형별 소요 인프라의 종류와 수준, 계획기준을 새로운 기준하에 설정
 - 관련 공간계획, 산업배치, 교통 물류망의 구축 시 관문기능 강화를 위한 경쟁력과 선점효과를 도모

- 국토연구원 교통연구실 류재영 실장 (031-380-0334, jyryu@krihs.re.kr)
- 한국교통연구원 물류연구실 이정윤 책임연구원 (031-910-3238, jylee@koti.re.kr)