

## 국가안보 제고를 위한 사회간접자본 건설 방향

권 헌 철\*

**요약** : 사회간접자본이란 도로망, 철도망과 같은 교통시설 뿐만 아니라 항만, 공항, 전력, 산업공단, 상하수도, 수자원 시설 등을 포함하는 것으로 국가경쟁력을 좌우하는 요인이다. 사회간접자본은 경제적 측면에서 중요할 뿐만 아니라, 군사안보 측면에서도 기초전력, 정보전력으로서 국가안보에 지대한 영향을 미친다. 안보적 관점에서 도로망은 전략적 요충지를 연결해주고, 주요 보급기지로부터 보급을 원활하게 해주며, 증원전력이 신속히 증원될 수 있도록 한다. 그리고 동원예비군의 전방이동이 가능토록 하며 병력의 신속한 이동을 돕는다. 또 잘 정비된 국가통신체계 역시 정보전달을 돕고 각 부대간의 임무전달과 부대전개를 원활하게 하는데 도움을 준다. 이렇듯이 사회간접자본은 많은 부문에서 군사작전에 영향을 미친다. 따라서 사회간접자본을 국가안보의 중요 요인으로 인식하여, 투자시 경제적 논리만 고려할 것이 아니라 군사 안보적인 요인도 고려하고, 아울러 빈번히 일어나는 자연재해시 그 피해를 줄이고, 국가비상시 군 작전에도 도움을 줄 수 있는 방향으로 도로, 철도, 항만, 공항, 통신체계 등을 확충한다면, 범국가적인 차원에서 귀중한 자원을 효율적으로 사용하는 것이 될 것이다.

**주요어** : 사회간접자본, 국가안보, 경제안보, 국가경쟁력

### 1. 서 론

우리나라는 지정학적으로 대륙의 세력과 해양의 세력이 맞붙는 동북아시아에 위치한 반도국가로서 역사상 수많은 침략을 받아왔다. 그리고 해방 이후 우리나라는 남북으로 대치하고 있어 국가 안전보장에 가장 큰 위협이 되고 있는 상황이다. '국가안보'란 군사, 비군사에 걸쳐 각종 위협으로부터 국가목표를 달성, 보존, 향상시키기 위해 정치, 경제, 외교, 문화, 군사, 과학기술 정책 등을 종합적으로 운용하여 기존의 위협을 효과적으로 배제하고, 위협의 발생을 미연에 방지하며, 나아가 발생한 불시의 사태에 적절히 대처하는

것을 말한다.<sup>1)</sup>

이런 국가안보 역량을 높이는데 경제지리에서 매우 중요한 요소인 사회간접자본의 올바른 건설은 매우 중요한 역할을 한다. 사회간접자본이란 (Social Overhead Capital: SOC) 사회기반시설 (Infrastructure)이라고 불리기도 한다. 도로망, 철도망과 같은 교통시설 뿐만 아니라 항만, 공항, 전력, 산업단지, 정보통신망, 상하수도, 수자원 시설, 폐기물 시설, 학교, 의료 시설, 문화여가 시설, 그리고 소프트웨어인 행정, 사법 서비스 등을 포괄적으로 포함하는 것으로 국가의 기초가 되며 국가경쟁력을 좌우하는 요인이다. 이런 사회간접자본 투자에는 막대한 시설투자비가 필요하고 국

\* 국방대학교 국방관리대학원 국방경제학과 부교수

가경제에도 커다란 파급효과를 준다. 그러나 사회간접자본 건설 투자는 자본 회수기간이 길고 수익성이 낮아, 국가가 장기적인 안목과 관심을 갖고 지속적으로 투자를 하여야 한다.

우리나라는 사회간접자본 분야에 많은 노력을 했음에도 불구하고, 수세기에 걸쳐 투자한 선진국에 비해 그 역사가 짧아 축적된 사회간접자본이 적고, 아직 개선의 여지가 많은 것이 현실이다. 교통, 통신, 물류기반시설 등 사회간접자본시설의 공급이 절대적으로 부족하고, 그것도 정부 축 중심의 교통체계에만 집중 투자되어 전국토의 균형 있는 투자와 발전이 저해되어 왔다. 그리고 장기적인 계획 없이 때에 따라, 필요에 따라, 사회간접자본 투자가 이루어져 전체적인 효율성도 매우 떨어진다.

한국전 당시 미군이 가장 힘든 적이 '추운 날씨'와 '좋지 못한 도로사정' 라고 하였듯이 군사안보적인 측면에서도 사회간접자본은 중요하다. 군 작전시 주요 도로의 확보는 병참선, 병력 이동로 확보뿐만 아니라, 유리한 교두보 점령과 심리적인 사기 양양 등에 영향을 미쳐 전쟁의 승패를 가르기도 한다. 사회간접자본 투자시 경제적인 측면과 군사안보적인 측면이 함께 고려되어 경제적으로 도움을 주며 국가비상시에 군 작전에도 도움을 줄 수 있는 방향으로 사회간접자본이 건설된다면, 범국가적인 차원에서 귀중한 자원을 효율적으로 사용하는 본보기가 될 것이다.

현재 우리나라 국민들은 사회간접자본을 경제요소로만 인식하고, 안보요소로서는 거의 인식하지 못하고 있다. 요즘 들어 크게 각광을 받는 인공위성, 인터넷 등 정보통신체계는 경제 측면뿐만 아니라, 군사안보 측면에서 정보전력으로서의 역할도 함께 수행한다. 수송체계, 통신체계 등 사회 인프라를 새롭게 건설하고 확충할 때 단순히

비용면의 경제성만을 따져서 건설한다면, 군사적 목적 혹은 다른 목적에 의한 수요가 제기 될 때 호환성, 전용성이 없어 중복 투자해야 하는 우려 범하게 될 것이다. '자유로'와 같은 도로는 물류기반 시설뿐만 아니라, 대북 심리전의 수단, 안보교육장의 역할도 함께 한다. 이렇듯 사회간접자본도 안보의 한 요소로 인식하고 투자를 한다면, 국가전체로 볼 때 비용 절감 및 자원 절약 효과가 있을 것이다.

안보의 목표로 방어가 제일 우선이 될 수밖에 없는 우리나라에서 전쟁이 발생하였을 경우, 가용한 군사력을 총동원하여 적의 전진을 막으려 할 것이지만, 국토의 후방지역도 다음과 같은 것이 준비되어야 한다. 첫째, 전쟁에 필요한 주요 시설들로부터 전투부대가 배치되어 있는 곳까지 원활한 물자의 수송을 위한 수송로가 마련되어야 한다. 둘째, 전쟁에 필요한 주요물자가 비축되어 있어야 한다. 전시에는 적의 폭격 등에 의해 물자의 결핍이 있을 수 있으므로 전쟁수행과 국민의 기본적인 생활을 위한 최소한의 물자(식량, 원유 등)의 예비량을 국가는 항상 보관하고 있어야 한다. 이러한 물자는 일정한 장소에 저장되어 적의 탈취가 어렵도록 하여야 하며, 가급적 국토의 어느 곳에도 원활히 수송할 수 있는 지역에 위치하여야 한다. 전쟁시 이들 시설은 국민의 젖줄 역할을 할 것이다. 셋째, 연합작전 및 병력, 의료, 식량 등 다양한 외국의 지원을 고려시 이들을 수송할 수 있는 후방지역의 항구나 공항이 적절히 분포되어야 하고, 물량을 충분히 소화할 수 있을 정도의 규모가 되어야 한다.<sup>2)</sup> 이러한 준비는 평시에 해놓지 않으면 안된다. 유사시 적의 침공에 대비하여 생산시설을 배치하고, 기동로를 구성하며, 공항·항만·철도 등을 건설하는 것이 바로 안보 차원의 사회간접자본의 활용이다.

‘경제지리학’이라고 하는 것은 ‘인간의 경제활동을 자연적, 사회적 조건의 양면에서 고찰하여 그 지역적 특이성을 밝히는 학문’이다. 경제지리학적 측면에서 우리나라의 국가안보 상황과 사회간접자본의 올바른 건설과 어떤 관계가 있으며 국가안보 역량을 높일 수 있는 사회간접자본의 건설방향이 무엇인지에 대하여 연구하는 것이 본 논문의 주요 목적이다.

## 2. 우리나라 사회간접자본 건설과 경제안보

사회간접자본이란 국민생활 전체에 직·간접적으로 필요하고 또한 산업발전의 기반이 되는 공공시설을 말한다. 역사적으로 보면 로마제국, 중국, 메소포타미아 등 세계를 이끌어온 선진국들은 예외 없이 사회간접자본 건설에 지속적으로 투자하여 오랜 국가번영의 기초를 제공했다. 로마제국시대의 도로·상하수도시설, 산업혁명의 영국의 철도·항만시설, 최근 프랑스·독일·일본의 고속철도 등이 그 좋은 예이다. 사회간접자본은 정치, 경제, 사회적으로도 중요하지만 안보 요소로서도 매우 중요하다.

전통적으로 국가안보는 군사안보와 동일시 되어왔고 정치, 경제, 사회문화, 과학기술, 환경 등의 분야는 군사력의 건설, 사용과 관련해서만 논의해 왔다. 냉전체제 붕괴이후 비군사 안보의 중요성이 높아지면서 경제안보, 정치안보, 사회안보, 환경안보, 문화안보 분야가 새로운 관심의 대상이 되었고, 특히 경제안보는 모든 위정자들의 관심 대상이다. 식량위기, 기아와 빈곤, 극심한 침체와 공황, 심각한 경제위기, 대외 경제종속, 경제개발에 의한 환경문제, 경제 불평등, 밀수와

같은 불법무역, 무역중단, 세계경제로부터의 고립 등이 중요 경제안보의 위협 요소들이다. 경제안보 개념은 ‘국가발전과 국민생활을 위협하는 대내·외 위협요인들을 사전 예방하거나 적절히 관리하고 국가자원을 효율적으로 배분하는 시스템을 확립함으로써 국가목표를 달성할 수 있는 능력’으로 정의할 수 있다.<sup>3)</sup> 즉 ‘경제적 위협에 직면하여 국가의 생존과 번영을 지키는 것’이다.

국가 목표로서 번영 즉 국력신장을 위해서는 사회간접자본의 건설은 기본 중에 기본이다. 사회간접자본은 국력인 동시에 그 나라의 국부이다. 경제적으로는 산업의 기초이며 모든 생산요소 중 근본이다. 그러나 우리나라의 사회간접자본 건설 수준은 너무나 열악하였다. 우리가 본격적으로 인프라 확충에 주력한 것은 1차 경제개발 5개년 계획이 수립된 1960년대 이후부터이므로 불과 3, 40년에 지나지 않는다. 이때부터 부지런히 도로를 닦고, 발전소를 세우고, 항만을 만들고 댐을 쌓았다. 1960년 당시 우리의 도로는 고작 2만 7,000km로 포장률은 3.7%에 지나지 않았다. 그러나 지금은 연장이 8만 2,000km에 이르고 거의 모든 도로가 포장되었고 1,800여km의 고속도로를 갖추었다. 이렇듯 우리의 사회간접자본 수준은 크게 달라졌고 다른 사회간접자본 시설도 마찬가지다.

그럼에도 불구하고 사회간접자본은 항상 부족한 상태였고, 이것이 성장을 방해하는 주요 요인으로 작용하였다. 경제성장에 따라 수송수요는 계속 증가하였지만 시설은 항상 수요를 충족시키기에는 미흡하였다. 그 때문에 전국의 도로, 철도, 항만, 공항 등 모든 시설이 체증으로 몸살을 치러 왔다.

우선 도로부문을 보면, 도로 연장길이는 우리처럼 면적이 좁고 인구밀도가 높은 일본의 1/20,

영국의 1/6 수준에 불과하다. 도로 1km당 차량 대수는 122대로서 일본의 52대, 미국의 31대에 비해 차량밀도는 매우 높아 도로의 혼잡은 만성화되어 왔다. 전국의 도로 중 혼잡구간으로 분류되는 구간이 1987년 262km였으나 매년 증가하여 1997년 현재는 4,323km로 연 18%씩 증가하였다. 자동차시대는 도래했는데 도로사정이 이를 따르지 못하고 있는 것이다. 교통체증으로 인한 국가적 손실은 대략 1993년 간선도로상에서의 교통혼잡비용이 연간 4조 4,000억 원이었으나, 1996년에는 16조 원으로 늘어났는데 이는 GDP의 4.1%에 이르는 엄청난 액수이다.

철도시설도 용량부족을 겪고 있기는 마찬가지이다. 철도산업이 사양산업이라고 하나 산악지형이 많은 우리나라에서는 막중한 역할을 철도가 담당하고 있고 채산성도 있다. 현재 경부선, 영동선, 중앙선 등 주요 노선은 이미 한계용량을 넘어선 상태이다. 특히 철도는 복선화율이 28%, 전철화율이 18%에 불과하고 상당 시설이 노후화되고 서비스 수준도 낙후된 상태이다. 경부선 중 서울-대전 구간은 이미 편도 약 140회이상 운행되고 있는데 이는 적정 용량 130회를 훨씬 초과하고 있는 수준이다. 또한 국토 면적을 고려한 철도연장도 21km/km<sup>2</sup> 수준으로 일본의 43%, 독일의 28%에 불과하다.

항만도 다른 사회간접자본과 상태가 크게 다르지 않다. 지난 1991년에서 1997년사이 시설소요 화물량은 2억 7,000만톤에서 4억 6,000만 톤으로 늘었는데 하역능력은 2억 2,000만톤에서 2억 9,000만톤으로 늘었을 뿐이다. 이에 따라 항만의 체선현상이 1990년대 이전에는 인천과 부산뿐이었으나 현재는 9개의 대형 항만이 모두 체증현상을 보이고 있고 외국선사들이 한국 경유를 피하는 형편이다.<sup>4)</sup>

사회간접자본 부족은 곧 물류비의 상승으로 연결된다. 이는 우리나라의 대외경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용하고 있다. 1996년 당시 우리나라 전체 물류비는 64조원으로 이는 GDP의 16.3%에 이르고, 이 물류비는 해마다 증가하는 추세이다. 기업 측면에서 볼 때 물류비가 미국기업들이 평균 7~8%, 일본 8~9%, 유럽 5~6%에 비해 제조업 매출액의 14.3%를 차지하여 매우 높다. 우리의 높은 물류비는 교통체증으로 인한 수송비 부담이 가장 큰 원인이며 그만큼 경쟁력의 상실을 의미한다.<sup>5)</sup>

한편 지난 30년간 우리나라의 사회간접자본 건설현황을 살펴보면 1960년대(제1차, 제2차 5개년 계획) 초반에는 철도수송력 향상과 수력발전 등 에너지 개발에 착수하였고, 후반에는 도로, 발전소, 공단 등 공업화를 위한 기초 사회간접자본 건설에 주력하였다. 1970년대(72~81년의 제1차 국토종합개발계획 작성, 추진)에는 보다 체계적인 사회간접자본 건설투자에 노력하였는데, 주요 사업으로는 고속도로 건설, 일반도로망 확충 및 포장, 주요 철도 전철화, 서울 지하철 건설, 항만 확충, 안동댐, 대청댐 건설 등 수자원 개발 등에 주력하였다. 후반에 들어 주택, 교육, 관광 등 사회복지 분야 건설에도 노력을 경주하였다. 1980년대(82~91년의 제2차 국토종합개발계획 기간)에는 무분별한 개발보다 지역간 균형개발과 국민생활편익 등을 강조하였다. 대도시 교통체계, 수송기술의 혁신, 수송조정, 투자심리기능 강화, 수송력 확충 및 수송의 질 향상, 대도시 교통체계 개선 및 지역간 교통망 정비 확충, 오지 교통개발 확대 등에 중점을 두었다.

사회간접자본 투자규모를 보면 1980년대 후반부터는 연평균 20% 이상 증가하는 수준으로 대폭 확대하였다. 1970~1980년대 중반까지는 방

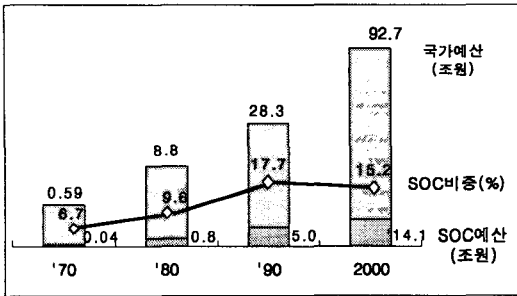


그림 1. 국가예산대비 SOC 투자비중의 추이

자료 : 통계청, 지역통계연보, 각년호, 저자 재구성

위비 부담과 물가안정을 위한 긴축기조 유지로 투자확대가 어려웠고 그로 인해 많은 부작용이 발생하였다. 1980년대 후반 들어서는 정책기조가 크게 바뀌어 도로사업특별회계를 설치하는 등 투자 확대에 노력하였다. 그리고 재원 마련을 위하여 1990년대에 목적세인 교통세를 신설(1994)하였고, 교통시설특별회계를 설치(1994)하는 등 재원 확보에 노력하였다. 재정대비 사회간접자본 투자비율의 변동 추이는 그림 1에서와 같다.

이러한 투자확충노력에도 불구하고 아직까지 우리나라의 사회간접자본 투자 역사가 짧아 사회간접자본 축적도는 선진국의 절반 수준이며 주요 경쟁국에 크게 못 미치는 형편이다.

우리나라 사회간접자본 예산의 연도별 추이는 표 1에서 보는 바와 같이, 전체 사회간접자본 건설 투자 중 도로부문이 50% 이상을 차지하며, 이 도로부문 투자는 거의 대부분이 일반국도와 고속도로 투자에 치중하는 형편이다. 2000년도 SOC 투자비 14조 472억원 중 도로건설에 사용한 액수는 7조 3400억원으로 약 52.2%를 차지하고 있다. 이는 1970년의 23.0%, 1980년의 18.2%, 1990년도의 46.5%보다 높은 비중이다. 이처럼 많은 재원이 도로건설에 투입됨에도 불구하고 국도대체 우회도로, 병목지점개선 등은 아

직 미미한 수준이다. 최근에는 도로건설 재원의 약 50%정도를 일반국도 건설에, 그리고 고속도로 건설에 약 30%를 투입하고 있다.

요즈음 모든 국가는 국가경쟁력 향상의 주요 요소이면서 경제의 성패를 가름하는 사회간접자본 시설 확충에 경쟁적으로 노력을 다하고 있다. 선진국들뿐만 아니라 아시아와 개발도상국들도 한 해에 약 2,000억 달러를 교통, 전력, 상하수도, 통신시설에 투자하고 있다. 특히 동아시아 국가들도 1980년대 중반의 경제성장과 함께 경쟁적으로 사회간접자본을 확충하고 있는데 향후 10년간 1조 5,000억 달러 이상 투자될 것으로 전망된다. 여러 동아시아 국가들의 사회간접자본 투자 전망은 표 2에 잘 나타나 있다.

이에 반해 우리나라의 사회간접시설 투자는 크게 뒤지고 있는 형편이다. 그 동안 투자되어 사회간접시설로 남아있는 축적된 사회간접자본 시설 수준은 현재 우리나라 국민총생산(GNP), 혹은 국내총생산량(GDP) 수준과 비교해 보면 낮은 수준이고 경제지표에 나타난 경제력보다 훨씬 낮은 수준이다.

과거 사회간접자본 투자 정책의 문제점으로는 크게 투자미흡 및 비효율적 투자배분, 부적절한 투자시기 및 투자 우선순위 조정, 관리와 제도의 미흡, 예산제도의 불합리성, 건설비용의 상승, 수도권 집중개발과 같은 편중수요를 유발하는 개발 정책 등이 꼽힌다. 현재의 사회간접자본 투자 정책에서는 무엇보다 국가의 경쟁력이 중요하다. 고속도로, 고속철도 건설을 비롯하여 대형 공항, 대형 항만 등을 건설하며 인프라를 확충하여야 할 때이다.

사회간접자본 투자는 대부분이 장기사업으로 사업추진에 강력한 의지가 필요하다. 예를 들어 교량 하나 놓는 데도 보통 4~5년은 소요되며 된

표 1. 연도별 SOC 예산 추이('94~2000)

(억원)

사업명	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
합 계	56,307	67,299	82,813	102,756	116,454	134,088	140,768
□ 도로	28,396	32,444	40,833	49,902	56,932	69,511	73,410
- 고속도로	9,045	9,944	10,387	12,595	18,292	22,068	21,906
- 국 도	19,351	22,500	30,446	37,307	38,640	47,443	51,504
□ 철도	7,972	10,598	13,584	17,590	18,283	18,080	21,887
- 고속철도	3,110	3,276	3,748	5,396	5,237	5,620	8,319
- 일반철도	4,862	7,322	9,836	12,194	13,046	12,460	13,568
□ 지하철	6,500	8,292	8,399	8,137	9,441	10,334	11,749
- 서울	2,250	3,260	2,690	2,356	2,707	3,126	2,845
- 부산	1,900	2,620	2,911	2,918	2,641	2,705	3,470
- 대구	1,350	1,525	1,578	471	876	1,129	2,535
- 인천	700	845	1,080	1,194	1,255	1,335	703
- 광주	-	-	50	538	1,099	1,151	1,119
- 대전	-	-	50	540	778	808	968
□ 공항	3,200	3,628	4,452	6,099	9,914	10,283	7,410
- 인천공항	2,190	2,080	2,482	3,646	7,292	7,936	3,871
- 일반공항	1,010	1,548	1,970	2,453	2,622	2,347	3,539
□ 수자원	3,920	5,073	6,314	7,557	6,782	10,600	10,871
- 댐	2,044	3,209	3,848	4,427	3,598	3,930	3,921
- 치수	1,876	1,864	2,466	3,130	3,184	6,670	6,950
□ 항만	4,351	4,671	6,147	9,292	10,059	10,170	9,642
- 부산항	513	634	584	901	674	376	427
- 부산신항	-	20	130	1,117	1,335	2,467	1,664
- 인천항	275	348	346	416	255	265	330
- 군산항	319	385	509	685	737	678	1,029
- 광양항	487	463	290	416	315	340	341
- 동해항	79	85	146	170	231	70	-
□ 지역개발	734	858	904	888	1,023	1,124	1,589
- 전주권2단계	499	529	425	90	141	116	148
- 백제권개발	149	209	399	439	252	218	266
- 개발촉진지구	-	50	80	359	630	790	1,175
□ 대중교통	-	30	64	60	34	230	522
□ 산업단지	1,184	1,455	1,626	2,596	3,445	3,533	3,354
- 산업단지진입도로	253	405	373	920	1,272	2,045	2,400
□ 물류	50	250	490	635	541	223	334

자료 : 건설교통부, 2002, 건설교통정책, 국방대학교 안보과정 강의자료, 28

표 2. 동아시아 국가들의 SOC투자전망

(Unit : \$ billion)

	전 력	통 신	교 통	수자원 하수도	합 계
중 국	200(2.0)	141 (1.4)	302(3.0)	101(1.0)	744(7.4)
인도네시아	82(2.9)	23(0.8)	62(2.2)	26(0.9)	193(6.8)
말레이시아	17(1.1)	5(0.6)	22(2.1)	4(0.4)	49(4.8)
태 국	49(2.4)	29(1.4)	57(2.8)	10(0.5)	145(7.1)
필 리 핀	19(2.7)	7(1.0)	18(2.5)	4(0.4)	48(6.6)
한 국	101(2.1)	32(0.7)	132(2.7)	4(0.1)	269(5.6)
동 아 시 아	493(2.2)	256(1.2)	607(2.7)	153(0.7)	1,509(6.8)

주 : ( ) 숫자는 대 GDP %

자료 : World Bank, Infrastructure Development in Asia and Pacific, 1995

다. 그리고 완성 후 적어도 수십년을 이용하는 시설이 대부분이다. 그 동안 우리 고속성장의 상당 부분은 국가경쟁력이 뒷받침 없는 성장이었다. 미래의 경제성장은 그 과실이 사회간접자본의 축적으로 남고, 이것이 미래 경제성장의 기초가 되는 선순환적이며 균형적인 성장이 되어야 할 것이다.

사회간접자본 투자는 단기적으로 경제수요의 조절기능을, 장기적으로 물류비용을 절감시켜 기업의 생산능력을 제고시키는 기능을 갖는다. 그러나 사회간접자본 투자가 항상 경제성장에 긍정적인 결과만을 가져오는 것은 아니다. 1980년대 말 분당, 일산 등 수도권 신도시 건설에서 보았듯이, 경기 과열시 무리한 투자는 물가폭등, 임금상승, 부실기업 양산 등 경제에 큰 어려움을 미친다. 또 공공부문의 지나친 투자증가는 결국 민간부문의 시설투자 여력을 제한시키는 결과를 가져온다. 사회간접자본 건설은 매몰비용(sunk cost)이 높고 규모의 경제, 범위의 경제가 존재하며 투자비용을 회수하는데 장기간이 걸린다는 점을 감안하면, 사회간접자본 투자정책은 신중을 기해야 한다. 현재 직면한 문제를 해결하는 것보다 향후

시설부족으로 예상되는 문제의 근원을 사전에 제거하는 적극적인 수단으로 사회간접자본 투자정책을 수립해야 하며, 이렇게 이룩한 사회간접자본의 건설은 국가경쟁력 향상으로 이어지고, 이는 경제안보에 기여하여 중국에는 국가번영에 이바지할 것이다.

### 3. 우리나라의 지정학적·지리적 특성, 사회간접자본과 군사안보

우리나라의 지리적 특성은 국가안보, 전략, 전술, 작전 측면, 그리고 정치, 경제, 사회 등 여러 분야에도 많은 영향을 준다. 우리나라는 동북아시아에 위치하여 대륙과 바다를 이어주는 반도국가로서, 북쪽의 대륙세력이 해양으로 뻗어 나갈 때, 해양세력이 대륙으로 나아갈 때 반드시 얻고 싶은 길목에 위치하고 있어 931회<sup>6)</sup>에 가까운 침략을 경험하였다. 이런 지정학적 위치가 우리나라 국가안보에 가장 큰 영향을 준 것임에 틀림없다. 현재도 남북으로 나뉘어 대치하고 있어, 북한이 우리에게 가장 큰 안보상의 위협으로 존재

하고 있다. 그러나 한편으로 이런 지정학적 위치는 경제를 발전시키는데 필요한 항구건설과 해안지역을 산업 단지화 하는데 유리하며, 중계무역에 적합한 환경과 대규모 상품시장을 한반도가 가까운 주위 국가가 제공한다는 면에서는 천혜의 혜택이라 할 수 있다.

이런 지정학 위치 이외에 여러 지리적 특징은 군사전략, 전술, 작전 등에 영향을 준다. 봄철의 대체로 온화하고 맑은 날씨는 군사작전에 유리하나, 심한 황사, 안개 현상은 가시거리가 짧아 포병지원, 항공기 근접지원에는 나쁘다. 해빙과 강우량의 증가는 부대 기동 및 장비기동에 커다란 지장을 초래한다. 여름철은 고온다습하여 군수물자 및 장비의 부패, 부식을 초래하며, 무더위는 병력운동에 큰 어려움을 준다. 가을은 날씨가 청명하여 각종 화력운동과 공중작전에 유리하다. 겨울은 맑은 날씨와 하천의 결빙 등으로 인해 항공활동 및 기계화 부대 운용에 유리하나 추위와 산악지역의 맑은 눈은 부대기동에 제한을 줄 뿐 아니라, 동상과 심리적 위축감 등 전쟁수행에 부적합하다. 이외에도 강수, 안개, 강풍, 시계불량, 저온, 고온 등의 기후적 요건은 기계화 부대의 기동, 운용, 상륙작전, 병력운동, 무기와 화력의 활용, 지휘 통제분야, 정보 수집분야, 전투근무지원 분야에 다양한 형태로 영향을 준다.

우리나라 지형도 국가 안보에 여러모로 영향을 끼친다. 우리나라의 동부지역은 산악지형으로 도로망이 좁기 때문에 기동과 여러 부대가 함께하는 합동작전을 수행하기 어렵다. 그러나 여러 다양한 도로망이 발달된 서부지역에서는 기동과 합동작전이 유리하므로 공격작전과 방어작전 시에는 그에 맞는 상황전개가 필요할 것이다.

우리의 지형은 북고남저, 동고서저의 지형으로 도로 및 철도가 서부지역에 편중되어 있고, 남북

으로 잇는 병참선이 잘 발달되어 있는 반면, 동서를 잇는 횡적 병참선은 취약하다. 따라서 이들 산맥을 중심으로 한 동서의 연결이 곤란할 경우가 있기 때문에, 부대 분리·화력지원 효과 감소·지휘통제 어려움 등의 문제가 발생할 수 있다.

우리나라의 해안선을 보면, 동해안은 대체로 굴곡이 단조로운 해안을 이루고 해안으로부터 수심이 급격히 깊어진다. 이는 항구의 입지와 상륙작전에는 더 할 수 없이 좋은 해안선 조건을 제공한다. 서해안은 심한 굴곡과 간만의 차, 완만한 경사, 낮은 수심, 해안선 일대의 갯벌 등으로 인하여 상륙해안으로는 불리하다. 그러나 서해안지역에서 내륙에 이르는 교통망은 비교적 잘 발달되어 상륙작전 후 내륙진출에는 좋은 조건이 된다. 한국 해안은 결빙되지 않으나 혹한기에는 부분적인 결빙을 초래할 수도 있고, 추운 날씨와 낮은 해수 온도는 해군을 비롯한 해상활동에 지장을 초래한다. 봄에는 일기변화가 심하고, 풍향이 빈번하게 변하고, 강풍으로 해상활동에 지장을 주며, 안개 발생일수가 많다. 여름철에는 남서~남동풍이 불고 바람도 약하며, 연중 무풍일이 가장 많아 해상활동에 적합하지만 안개가 22~27일 정도로 자주 발생하여 시계를 제한하는 등 해군의 움직임에 나쁜 영향을 준다.

한국의 도로망은 선진국에 비해 부족하지만, 그래도 비교적 잘 발달되어 있다. 남북으로는 경부, 중부, 중앙, 서해안고속도로 등이 있고, 동서로는 영동, 88, 남해고속도로 등이 있어 인구 및 화물의 이동을 용이하게 하고 있다. 그러나 우리의 도로망은 주로 대도시간의 이동과 산업활동을 위한 도로망 건설로 확충되어왔다. 서울과 대구, 부산, 광주 지역이 남북으로 멀리 떨어져 있고, 주로 이런 대도시간의 이동 수요와 산업물류 수요를 반영하여, 남북 도시연결 중심으로 도로망



이 발달하였다. 이는 해방 후 경제건설을 우선시 해야 하는 여건상 당연한 것이라고도 할 수 있다. 그러나 경제성장 기간 동안 고속도로건설에 비하면 국도와 지방도 건설 수준은 낮았다. 국도 포장은 거의 되어 있어 도로 붕괴나 유실은 막을 수 있었으나, 도로 대부분은 2차선의 좁은 상태여서 교통량 흡수에는 한계를 나타낼 수밖에 없었다. 인구가 적고 이동이 적은 지역 도로망은 여전히 개발되지 않고 있다. 우리나라는 태백산맥을 중심으로 동서로 나뉘어져서 양 지역을 연결해 주는 도로는 크게 부족하여 교통이 혼잡하다. 이는 한국의 경제 및 산업의 중심이 태백산맥 서쪽이었고 산악지형이 도로망의 발달을 저해하였기 때문이다. 남북으로 연결되는 고속도로는 서울과 춘천에서 끝나, 그 이후 전방지역까지는 주로 2차선의 도로를 이용하도록 되어 있다. 이는 후방으로부터 전방으로 병력, 장비, 물자 등의 이동을 원활하지 않게 하는 요인이다. 유사시 후방 동원 사단이 인원을 신속히 전방지역으로 투입되어야 하는데, 고속도로의 춘천 이북으로의 중단은 신속한 이동을 저해하는 요인이 되고 있다. 그리고 동해안 지역에서의 강릉 이북에는 고속도로와 철도망이 없어 특히 태백산맥 때문에 부대의 동서 이동이 어려운 여건이다.<sup>7)</sup> 우리나라의 2차선 도로는 많이 확장되기는 하였으나, 아직도 차로확대가 필요하다. 현재의 2차선 도로는 대형 버스 또는 덤프트럭이 지나갈 경우 여유 공간이 부족한 상태로 좁다. 이러한 현상은 의정부 여중생 사망 사고에서도 보듯이 특히 전방지역에 두드러지게 나타난다. 이 좁은 도로에서 군용 차량의 통과는 크게 문제되지 않지만, 탱크나 장갑차, 대형트럭과 같은 군용 특수차량의 통과에는 지장을 초래한다. 한국의 도로망은 소수의 병력에 의해 쉽게 차단될 수 있는 특성이 있다. 도로망의 붕쇄는 전

쟁수행시 우리와 적이 모두 목표로 하는 작전상 중요한 활동이다. 그러나 남북으로 길게 뻗어있는 도로망은 후방으로부터의 지원을 차단하는 데는 유리하나, 이를 막는 데는 많은 노력을 기울여야 한다.

우리나라의 철도망도 도로망과 비슷하다. 남한의 철도망은 일제시대에 건설된 X자형 철도망을 기반으로 발달하게 되었는데, 이는 오늘날 휴전선 일대에서 방어를 해야 하는 상황을 고려하지 않고 건설된 것이므로, 기존 철도망이 우리나라 방어에 기여하는 바는 제한될 수밖에 없다. 남북 중단 철도망인 경부선, 호남선, 중앙선, 동서 횡단 철도망인 경전선이 주된 철도망이며, 이들 노선을 제외한 다른 철도망은 이들 노선사이를 연결하든가 지방의 도시를 이들 노선과 연결하는 방식으로 구성되어 있다. 이러한 철도망의 발달은 대도시 및 산업의 중심지를 연결하는 방식으로 구성되어 있어 군사적인 측면에는 다음과 같은 영향을 미칠 수 있다. 한강이북 서부지역의 철도망은 서울-문산(경의선), 서울-신탄리(경원선)까지 열차가 운행할 수 있어서 서부 전선지역까지 물자의 수송은 가능하다. 이는 서부지역이 방어의 중심이 되는 한국의 여건에서 볼 때 유사시 철도망을 유용하게 사용 할 수 있어 매우 다행스러운 일이다. 그러나 동부지역의 철도망은 서부지역과는 사정이 다르다. 후방지역으로부터 동부지역으로 철도가 구성되어 있지 않다. 겨우 서울에서 춘천까지만 철도로 연결되어 있다. 이는 후방으로부터 한국의 중·동부전선으로 신속한 장비 및 물자의 수송이 불가능하다는 것을 의미한다. 동부지역은 지형이 험할 뿐만 아니라 도로망도 부족하기 때문에, 후방으로부터의 동원이나 증원이 지연될 수밖에 없을 것이다. 철도 수송의 어려움은 차량수송 수요를 증가시킬 것이고, 미흡한

도로사정은 이를 더욱 어렵게 만들 것이기 때문에 상황은 더욱 악화될 것이다. 그리고 한강이남 서부지역에서 동부지역으로 연결되는 철도망은 영주-강릉간의 영동선 이 유일하다. 이는 도로와 마찬가지로 태백산맥의 험난한 지형에 기인하지만, 이로 인해 인원 및 물자의 동서간의 이동은 상당히 어려울 것이다. 도로망 및 철도망의 미흡은 불가피하게 작전의 분리를 초래할 수밖에 없을 것이며, 부대가 고립되거나 포위될 가능성을 내포하고 있다.

공군작전에 지대한 영향을 주는 공항은 대체로 전국에 골고루 분포되어 있다. 공군 비행장과 민간 비행장, 그리고 미군 비행장이 동부, 서부, 중부와 남부지방에 골고루 분포되어 있다. 이러한 비행장 덕분에 우리 공군은 약 500여대의 전투기를 보유하고 있고, 작전반경도 넓다. 유사시 미 공군의 전개도 수용할 수 있는 여건을 갖추고 있다. 그러나 전투비행장은 보유전투기 수에 비해서는 비행장 수가 적은 편이다. 남부지방의 사천 비행장은 교육용으로 사용되고 있고, 성남 비행장은 도심에 가깝고 너무 전방에 위치하여 전투기를 보유하고 있지 않는 등 실제로 전투기를 보유할 수 있는 비행장은 적다. 민간 공항의 경우 전투기의 비상착륙 등으로 이용될 수 있으나, 전투기 기지는 되지 못한다. 그것은 전투기를 운용하기 위해서는 전투기에 맞는 정비, 무장장비 뿐만 아니라 정비사, 무장사 같은 인원들도 기지 내에 갖추어져야 하는데, 일반 공항의 경우 그런 장비를 보유하지 못하여 전투기를 운용하는 데는 제한이 따를 수밖에 없다.

물류기지와 해군기지로써 중요한 항만시설은 우리나라가 삼면이 바다로 둘러싸여 있어 비교적 풍부하게 보유하고 있다. 부산, 인천, 광양 등 큰 항구를 비롯하여 대소 항구가 여러 곳에 있고, 해

군에서도 동해, 서해, 남해에 각각 함대 본부를 두고 이를 근거로 해상작전을 수행하고 있다. 이들 기지를 중심으로 다양한 함선이 전국의 대소 항만에 기지를 두고 작전하고 있으므로 현재의 항만시설은 충분한 것으로 여겨진다.

#### 4. 사회간접자본 건설의 개선방향

미래에는 변화된 사회환경과 사회간접자본 투자여건을 고려하여 신중히 투자해야 할 것이다. 사회간접자본 투자는 현재 문제를 해결하는 투자라기보다는 미래 문제를 해결하는 투자라는 마인드가 절실히 요구된다. 그 동안 경제가 괄목할만한 성장을 이룰 수 있었던 것은 사회간접자본 시설을 계속 확충하여 뒷받침해 왔기 때문이다. 그러나 1980년대 후반에 사회간접자본 투자부문에 소홀히 한 결과 1990년대에 들어서 교통 등 관련 시설이 부족하여 물류비용을 상승시키고 산업경쟁력을 약화시키는 주요 요인이었다. 최근 정부는 사회간접자본에 대한 투자를 대폭 늘리고 있지만 1980년대의 투자부족에 따른 부작용은 아직 완전히 치유되지 않고 있는데, 이는 사회간접자본에 대한 정확한 계획과 적절한 투자시점이 얼마나 중요한지를 보여주는 예이다.

사회간접자본 투자는 경제성장과 밀접한 관계를 지니고 있다. 경제개발 초기에는 교통, 에너지, 산업기반시설 등 사회간접자본투자가 경제성장의 선도적인 역할을 담당하지만, 경제가 본격적인 고도성장 궤도에 오르면 경제성장이 사회간접자본 투자를 유발하게 된다. 즉, 경제가 발전하면서 삶의 질에 대한 국민들의 요구수준도 높아지고, 산업구조도 고도화되면서 사회기반시설의 양적 확충은 물론 질적 개선이 필요해진다. 사회간접

자본 시설을 정비하고 확충하는 데는 보다 장기적인 안목에서 계획적인 전략을 수립하여야 할 것이며, 공공과 민간이 함께 협력해 나가야 할 것이다.

미래에는 재택근무, 홈뱅킹 등으로 업무용 통행수요는 감소하는 반면, 인터넷을 통한 물품구매, 여가활동의 증가 등으로 인한 새로운 교통수요는 증가 할 것이고 지능형교통체계(ITS)<sup>8)</sup>, 첨단물류시스템에 대한 수요 증가, 정보통신기술의 발달로 사회간접자본 수요의 변화가 예상된다. 이런 새로운 수요 변화에 대응하는 투자를 해야 하겠다. 우리나라 주변 환경도 역시 급격히 변할 것이다. 아시아의 판문에 위치한 지리적 이점으로 공항과 항만에 대한 국제적 수준의 시설확충이 필요하고 이를 통해 동북아의 물류중심 기지로 부상할 가능성이 높다. 남북통일후의 통합 교통망체계 구축을 사전에 대비하여야 하는데, 남북을 연결하는 철도망·도로망 복구, 통신망의 현대화 등도 고려해야 할 것이다.

투자재원 확보차원에서 조세부담을 높이고, 사회간접자본 투자의 실익이 후손에게도 미치기 때문에 후손에게 세금을 부과할 수 있다는 의미에서 공채발행도 수용되어야 할 것이다. 공공요금과 요율을 현실화한 수익자 부담원칙의 확대, 외국자본, 제3섹터 방식에 의한 민간자본 활용<sup>9)</sup> 등도 고려해 볼 만하다. 아울러 지방자치체 실시에 따른 각 지역개발의 조정, 통제 및 지역이기주의 극복도 고려하는 사회간접자본 투자가 되어야 하겠다. 뿐만 아니라 사회간접자본 건설시 군사안보적인 측면도 충분히 고려하여 투자가 이루어져야 할 것이다. 도로는 전략적 요충지를 연결해주고, 주요 보급기지로부터 보급을 원활하게 해주며, 증원전력이 신속히 증원될 수 있게 하는 역할을 한다. 또 동원예비군의 전방이동, 병력의 신속

한 전용이 가능하도록 하는데 기여한다. 이런 군사안보적 역할을 담당하는 도로망이지만 현재 우리나라는 전방지역에 동서 고속도로가 없어 병력의 동서간 이동이 어렵다. 방어를 우선시 하는 우리나라 군사전략상 적의 병력, 화력, 장비, 물자가 어느 한곳으로 집중 될지 모르는 상황에서 유사시 유희전력의 동서간 이동배치는 필수적이다. 이런 동서이동배치를 신속히 전개토록 해주는 전방 지역의 동서 고속도로 개설과 함께 도로망의 신설이 필요하다. 즉 현재의 도로망을 보완하는 고속도로(서울-춘천-양양) 혹은 그 이상의 동서국도의 건설도 필요하다. 이와 함께 후방에서 전방 지역을 이어주는 남북고속도로 연장건설은 반드시 고려되어야 할 것이다. 서울 이북으로의 경부고속도로 연장, 춘천 이북으로의 중부고속도로 등의 연장, 혹은 국도 연결, 강릉 이북으로의 동해안고속도로연장 등과 같은 연장건설도 고려되어야 할 것이다. 그리고 국도확장 포장시 좁은 폭으로 인한 군작전의 어려움을 해소할 수 있도록 도로의 폭을 넓힐 필요가 있다.

철도는 전방지역의 동서횡단 철도망의 부족, 그리고 그 후방지역에서의 동서 횡단 철도망의 부족은 우리나라 전체에서 동서간의 작전의 단절을 가져올 것이며, 전력의 효과적인 활용을 어렵게 할 것이다. 남북을 횡단하는 철도망은 경부선과 중앙선뿐이므로 이들 두 개의 노선이 차단되면 전력 공급에 심각한 영향을 초래하게 될 것이다. 이들 철도망 역시 험난한 지형과 터널 및 다리를 많이 보유하고 있으므로 이의 차단에 대한 대비가 요구된다. 따라서 강릉에서 끝나는 동해선의 연장건설과 아울러 남북철도 연결공사가 진행중인 군사분계선까지의 추가건설이 필요하다. 경의선, 경원선의 복선화·전철화 사업도 함께 추진하여 대량수송이 가능할 수 있는 방향으로

철도망 건설투자가 이루어져야 할 것이다.

항만은 수심이 깊고 공간이 넓을수록 항만으로서의 가치가 있다. 군사안보 측면에서 전평시 원활한 물동량을 확보하고, 전시 증원전력이 전개가 가능하며, 대형화 추세의 군함의 전투근무 지원을 담당할 항만은 반드시 필요하다. 따라서 적정수준의 군함이 계류, 정박할 수 있도록 수심을 깊게 하고, 접안시설을 크게 하는 것이 필요한 것이다. 군은 전통적으로 함선접안을 위한 항만 사용을 대부분 민간부두에 의존해 왔다. 대표적인 항구들이 동해, 부산, 목포, 인천항으로 군항인 진해항을 제외하고는 민간부두 일부를 군항으로 사용해 왔다. 이는 안보목표 달성을 위한 항만 시설의 필요성과 부두건설 및 유지에 소요되는 막대한 비용문제를 극복하고 관계 부처간 중복투자의 우를 범하지 않으려는 경제성을 강조한 결과이다. 이같이 유사시 군항으로 대체가 가능하도록 항만, 항구시설을 확충 건설하는 것이 필요하다.

국가정보통신체계는 단순히 음성을 전달하는 전화뿐 아니라 컴퓨터, 초고속 인터넷, 데이터통신망 등을 총괄하는 것이다. 21세기는 컴퓨터, 정보통신기술을 기반으로 한 정보화 사회가 진행됨에 따라 국가정보통신체계가 중요한 전력자원으로 자리매김하고 있다. 이런 국가정보통신체계를 민간과 정부, 군 등이 서로 호환이 가능하고, 보안체계를 굳건히 할 수 있는 방향으로 구축해야 한다. 또 적의 어떠한 공격도 효과적으로 방어할 수 있고, 나아가 잠재적인 적에게 공격을 할 수 있는 방향으로 국가정보통신체계를 건설한다면, 이 역시 경제적으로 국가에 도움이 되며, 그리고 군사안보측면에서도 국가안보를 제고하는 역할을 할 것이다.

이밖에도 충무시설<sup>10)</sup>과 국가비상시 유용한 자

원이 될 수 있는 지하도, 지하철 여의도-마포간의 하저터널과 같은 시설도 한 가지 목적보다 여러 목적의 수요를 충족시킬 수 있는 성능을 갖는 방향으로 설계되고, 건설되는 방향으로 사회간접자본 투자가 진행되어야 할 것이다.

## 5. 결 론

경제지리학의 중요 요소로서 사회간접자본 건설은 국가의 이익 및 안전보장이라는 측면에서 경제안보와 군사안보에 중요한 역할을 하고 있다. 사실 현재 우리나라 국민들은 사회간접자본에 대하여 경제적인 측면에서만 고려하여 투자여부를 판단하고, 국가 안보적 측면은 등한시 하고 있다. 사회간접자본은 도로, 철도, 항만, 공항, 전력 등에서 보듯이 충분한 투자는 국가경쟁력 제고에 중요한 역할을 한다. 그리고 요즘 들어 크게 각광을 받는 인공위성, 인터넷 등 정보통신체계는 경제적 역할 뿐만 아니라 유사시 정보전력으로서 역할도 크다. 즉 사회간접자본은 안보적인 입장에서 매우 중요한 자원이다. 경제안보는 무력도발 대신에 경제적 동기로부터 발생할 수 있는 국가이익의 침해를 예방함으로써 평화와 번영을 지키려는 것이다. 경제요소 중에서도 사회의 기초가 되는 사회간접자본은 국력인 동시에 그 나라의 국부이다. 기원전 로마인들에 의해 건설된 도로 및 상수도, 중국의 실크로드, 독일의 아우토반 같은 고속도로는 사회간접자본이 국력과 얼마나 밀접하게 관계를 갖는지 잘 보여주는 예이다.

사회간접자본이 우리나라 군사안보에 미치는 영향을 보면 우선 도로망은 전략적 요충지를 연결해주고, 주요 보급기지로부터 보급을 원활하게 해주며, 증원전력의 신속한 증원을 가능케 한다.

또 동원예비군의 전방이동과, 병력의 신속한 이동이 가능하도록 한다. 이렇듯 도로망은 많은 부분에서 군사작전에 영향을 미친다.

그러나 기존의 우리나라의 사회간접자본 투자는 군사 안보적인 관점에서 여러 가지 문제가 있다. 철도망의 경우 지금과 같은 휴전선 방어를 고려하지 않고 건설되어 방어기능에 크게 기여하지 못하고 있다. 철도 수송의 취약성은 차량수송 수요를 증가시킬 것이고, 이로 인해 미흡한 도로사정은 상황을 더욱 악화시킬 것이다. 공항의 경우 공군에서 사용하고 있는 비행장과 민간 비행장, 그리고 민간 비행장이 한국의 중부와 남부지방에 골고루 분포되어 있고, 한국 공군은 많은 수의 전투기를 보유하고 있어 작전반경이 넓다고 할 수 있다. 항만시설의 경우 삼면이 바다로 둘러싸여 있어 풍부한 항만시설을 보유하고 있다. 부산, 인천, 광양 등 큰 항구를 비롯하여 대소 항구가 산재해 있고, 해군에서도 동해, 서해, 남해에 각각 함대 본부를 두고 이를 근거로 해상작전을 수행하고 있다.

우리나라 사회간접자본의 건설은 1960년대 초에 철도수송력 제고, 수력발전 등 에너지 개발 착수, 도로, 발전소, 공단 등 공업화를 위한 기초 사회간접자본 건설에 주력하였다. 1970년대에는 체계적인 사회간접자본 투자에 노력하여 고속도로 건설, 일반도로망 확충 및 포장, 주요 철도의 전철화, 서울 지하철 건설, 항만 확충, 안동댐, 대청댐 건설 등 수자원 개발, 주택, 교육, 관광 등 사회복지 개발에 노력하였다. 1980년대에는 지역간 균형개발과 국민생활편익 등을 강조하여, 대도시 교통체계 개선 및 지역간 교통망 정비 확충, 오지 교통개발 확대, 수송기술의 혁신, 수송력 확충 및 수송의 질 향상 등에 힘썼다. 그러나 투자 확충에도 불구하고 우리나라 사회간접자본 투자 역사가

짧아 축적도는 선진국의 절반 수준이며 주요 경쟁국에 크게 못 미치는 형편이다. 어려운 재정여건에도 불구하고 국가경쟁력 강화차원에서 투자를 지속적으로 하여 지금은 상당한 수준에 도달한 것으로 여겨진다.

과거 사회간접자본 투자정책의 문제점으로는 투자미흡 및 비효율적 투자배분, 부적절한 투자시기 및 투자 우선순위 조정, 관리와 제도의 미흡, 예산제도의 불합리성, 건설비용의 상승, 수도권 집중개발과 같은 편중수요를 유발하는 개발정책 등이 꼽힌다. 향후 미래의 사회간접자본 투자정책의 주요과제는 시설의 적기확충, 다양한 자원 마련방안, 민간자본 유치 등이 주요 과제가 될 것이다. 이외에도 다양한 보상방안을 강구, 지자체 실시예 따른 지역개발의 조정, 통제 및 지역이기주의 극복은 향후 미래의 과제가 될 것이다. 그리고 향후 사회간접자본 투자시 반드시 국가 안보적인 측면이 고려되어야 할 것이다. 사회간접자본 투자에는 엄청난 예산이 소요되고 한 번 투자하면 장기간 사용해야 하므로 경제적인 측면뿐만 아니라 환경적인 측면, 안보적인 측면 등을 종합적으로 고려해야 할 것이다. 사회간접자본 건설이 경제안보나 군사안보 측면에서 미치는 영향은 많지만, 기본적인 개념 이외의 연구되지 못한 미진한 것은 차후의 연구과제로 미루어야 할 것 같다.

## 주

- 1) 국방대학교, 1995, 안전보장이론, 서울: 국방대학교, p.192.
- 2) 예를 들어 외국의 수송기가 이·착륙하기에 충분할 정도로 활주로의 폭이 넓어야 하며, 좁은 공항에 수송기들이 밀집되지 않도록 넓은 면적과 수개

의 활주로가 준비되어야 한다. 또한 외국의 대형 선박이 입안할 경우를 대비하여 수심이 충분히 깊어야 하며 접안에 용이한 부두시설이 제공되어야 한다.

- 3) 김덕영, 2000, “국가안보의 경제적 관점”, 국방연구 제43권, p.21.
- 4) 남덕우 외 11인, 1998, IMF극복의 정책과제, 서울: 삼성경제연구소, pp.286-288.
- 5) 남덕우 외 11인, 1998, IMF극복의 정책과제, 서울: 삼성경제연구소, p.289.
- 6) 국방부, 1998, 국군정신교육기본교재, p.7.
- 7) 서창원·양진홍, 1997, 제3차 국토종합개발계획 추진성과 분석 연구, 서울: 국토개발연구원, p.113
- 8) 기존의 교통체계에 전자, 정보, 통신, 제어 등의 지능형 기술을 접목시킨 차세대 교통체계.
- 9) 하현구·박규영, 1997, SOC 민자유치사업의 효과적 추진을 위한 제도개선방안, 서울: 교통개발연구원, pp.194-204.
- 10) 전시 또는 국가 비상사태시에 국가가 능동적으로 대처하기 위하여 평시에 준비하는 범국가적인 비상대비시설로 각 부처별로 소관자원의 운영과 기능수행을 위해 건설된 시설물.

### 참 고 문 헌

건설교통부, 1999, 제4차 국토종합계획(안), 서울: 건

설교통부.

건설교통부, 2000, 건설교통정책(국방대학교 안보과정 강의자료), 서울: 건설교통부.

건설교통부, 2002, 건설교통정책(국방대학교 안보과정 강의자료), 서울: 건설교통부.

국방대학교, 1995, 안전보장이론, 서울: 국방대학교.

국방대학교, 2000, 국방학개론 IV, 서울: 국방대학교.

국방부, 1998, 국군정신교육기본교재, 서울: 국방부.

국방연구원, 2000, 안보적 차원의 국토활용계획, 서울: 국방연구원.

국방연구원, 1991, 국토의 안보적 활용방안, 서울: 국방연구원.

김덕영, 1996, 경제안보론: 경제전시대의 국가안보, 서울: 국방대학원.

김덕영, 2000, “국가안보의 경제적 관점,” 국방연구 43(1), pp.5-33.

남덕우 외 11인, 1998, IMF극복의 정책과제, 서울: 삼성경제연구소.

서창원, 양진홍, 1997, 제3차 국토종합개발계획 추진성과 분석 연구, 서울: 국토개발연구원.

통계청, 지역통계연보, 각년호.

통계청, 한국주요 경제지표, 각년호.

통계청, 통계연감, 각년호.

하현구·박규영, 1997, SOC 민자유치사업의 효과적 추진을 위한 제도개선방안, 서울: 교통개발연구원

한국은행, 조사통계월보, 각월호.

*Journal of the Economic Geographical Society of Korea*  
Vol. 7, No. 2, 2004 (329-343)

## **Suitable Construction of the Social Overhead Capital for the National Security**

Heon-Chul Kwon\*

*\*Associate Professor, Department of Economics, Korea National Defense University  
(hckwon@kndu.ac.kr)*

**Abstract** : The Social Overhead Capital contains roads, railroad system, airports, seaport, waterworks, electric power plants, and etc. This SOC is very important, not only as a national economic competitiveness factor, but also as a national security factor. For example, 'Freedom Express Way' works as a tool of psychological warfare to the North Korea, as well as an economics infrastructure. In spite of that, until now on, we have disregarded the SOC as a national security factor. Constructing the SOC, only considering economic cost, we have not fulfilled other purpose requirement like stable national security, balanced development. When we invest the money to construct the SOC, considering multi-purpose requirement like military purpose, economic purpose, social purpose and cultural purpose, as a whole national wide point of view, the scares national resources and government budgets will be saved.

**Key Words** : social overhead capital, national security, economic security, national competitiveness