

## 21세기의 항만도시

李 哲 榮

韓國海洋大學校 物流시스템工學科 教授

### 1. 머리말

가덕도 신항만 및 배후도시 건설을 위한 기본용역이 발주되어 부산의 서낙동강권 개발이 가시화되고 있다. 지금은 겨우 기본용역이 착수된 단계이므로 신항만개발의 완료시기는 명확하지않으나 개략적으로는 2011년경이 될 것으로 기대되고 있다. 따라서 개발과정에서 생길 수 있는 시간적인 오차를 감안하더라도 가덕도 신항만은 21세기에 개발이 완료되는 이른 바 21세기 항만이 될 것만은 분명하다. 여기에서 가덕도 신항만을 21세기 항만이라고 강조하는 것은 21세기 항만은 개발목표나 내용에 있어서 기존의 항만개발과는 전혀 다른 개념에서 다를 필요가 있기 때문이다. 물론, 21세기 항만이라고 하여 이에 대한 개념이 명확하게 규정되어있는 것은 아니다. 그러나, 세계화, 정보화 및 지방화라고 하는 급속한 시대의 변화는 모든 분야의 재구축(Restructuring)을 요구하고 있어서 이러한 시대적인 변화를 감안하지않은 항만개발은 무의미하기 때문에 새로운 개발개념이 필요한 것이다. 특히, 전세계 주요도시의 대부분을 차지하고 있는 항만도시는 수변(Waterfront)개발을 통하여 도시, 산업 및 라이프 스타일(Life Style)을 재구축함으로써 21세기의 무한경쟁에 대비하고 있다. 그리고, 이러한 도시들은 이미 항만을 중심으로 하는 항만도시로 부터 벗어나 항만기능을 지닌 복합도시로 탈바꿈한지 오래이다. 따라서, 가덕도 신항만 및 배후도시도 선진항만도시들의 발전방향과 시대적인 변화를 고려하고, 21세기에 있어서 도시의 재구축을 통한 부산의 경쟁력강화라는 관점에서 개발되어야 할 것이며, 이러한 의미에서 새로운 개발개념을 정립할 필요가 있다. 본고에서는 이러한 관점에서, 선진항만도시들의 개발방향, 새로운 항만도시의 개발구상 등을 개관하고 21세기의 항만도시가 지녀야 할 이미지를 살펴보기로 한다.

### 2. 해상도시 베니치아의 발전배경

해상도시 또는 항만도시의 발전사를 간단히 살펴보면, 그 배경이 되는 사회시스템의 변천과 국가흥망의 흐름을 파악할 수 있게 된다. 이 경우, 이러한 역사를 이해하는 중요한 관점으로는 해양을 매개로 하는 교역에서 어떤 상품을 취급했으며, 이러한 교역을 통하여 국가나 도시가 어떠한 변천을 거쳐 흥망성쇠를 거듭해왔는가라는 점이다. 이러한 관점에서, 미래에 있어서 항만도시의 발전방향을 명확히하는 하나의 과정으로서 베니치아라는 작은 항만도시국가를 예를 들어 1,000년에 걸쳐 번영할 수 있었던 배경을 정리하면 다음과 같다.

- (1) 대량수송수단(선박)을 보유하고 있었다.
- (2) 국제적인 교역네트워크(유럽, 아프리카, 중동의 3각교역)를 구비하고 있었다.
- (3) 교역품목은 당시의 첨단적인 상품으로 사회적인 요구가 매우 높은 것이었다.
- (4) 물류, 人流, 금융류, 정보류의 거점이었다.
- (5) 각종정보의 재생산거점을 지니고 있었으며, 동시에 새로운 초기정보의 창조, 발신거점이었다. 즉, 과학, 기술, 산업 등을 통합한 시스템이 있었다.
- (6) 새로운 욕구를 불러일으킬 수 있는 상품의 개발이 가능한 사회시스템을 지니고 있었다.
- (7) 시대의 요청에 재빨리 대응하여 물건을 제조할 뿐만 아니라 예술이나 문화(소프트정보)를 창조하고 이를 상품화할 수가 있었다.
- (8) 소프트정보를 창조하는 데에 있어서 인간의 본질을 잘 파악하고 있었다. 즉, 건전함과 향락을 잘 조화시킨 새로운 구도를 창출하였다.
- (9) 부가가치가 높은 상품을 취급하여 국제적인 수요를 불러일으켜 국제경쟁에 앞섰다.

이러한 역사적인 변천으로 부터 현대적인 관점에서 항만도시가 발전할 수 있는 요건을 정리하면 다음과 같다.

(가) 각종정보의 매개수단인 수송시스템을 보유해야 한다.

현대의 수송시스템은, 안전성, 고속성, 정시성, 대량수송성, 인터페이스성을 지니고 있어야 한다. 그것은, 포트(port)-(해, 육, 공의 각 수송거점)의 인터페이스기능에 있어서도 마찬가지이며, 경제성을 고려한 하늘과 바다, 바다와 육지, 육지와 하늘이라고 하는 복합수송시스템에 있어서는 필수적인 요건이다. 즉, 경제성과 마찬가지로 시간의 단축은 앞으로도 더욱 요구될 것이다.

(나) 세계화에 걸맞는 국제적인 네트워크와 고도의 서어비스시스템(세관등의 수속, 배송-환송 등의 편리성, 보세창고, 다양한 수송시스템의 선택성, 발착편의 수량적 보증-안전성//넓은 의미의 물류서어비스)을 보유해야 한다.

거점이 되는 포트는 국제, 국내 등의 수송거점과 다양한 채널을 가져야 하며, 이것은 서어비스의 일종이기도 하지만 동시에 정보의 집적도를 높이는 효과를 지니고 있다. 세계화가 진전될수록 포트기능에 요구되는 서어비스시스템은 시야가 넓은 피라밋형의 보다 많은 지역과 접점을 지니는 다중채널 네트워크(Multichannel Network)가 필요하다.

(다) 첨단적이고 부가가치가 있는 상품을 취급하는 일이 중요하다.

포트에서 취급하는 하역화물은 화물의 종류별로 취급하게 된다. 예를 들어, 석탄의 경우에는 전용의 반입, 반출설비가 필요하며, 또 사무적인 절차 서어비스도 석탄관련 전문회사가 중심이 된다. 이처럼 취급하는 상품에 따라 연관되는 기능시스템이 달라지기 때문에 포트기능은 결과적으로 취급하는 상품에 따라 좌우된다고 할 수 있다. 핵심이 되는 항만도시의 장래성과 지역성을 고려하여 취급해야 할 상품을 특정화할 필요가 있다. 그리고, 시대의 흐름을 충분히 검토하여 첨단적이고 부가가치가 높으며, 동시에 질이 높은 성장정보를 취급해야 한다. 이렇게 되면 각종 기능은 필연적으로 이러한 성격에 알맞는 것들이 모여들게 된다.

(라) 각종정보(사람, 물건, 지식, 경제, 환경 등)의 교류거점이어야 한다.

시대를 이끌어가는 포트를 계획할 경우 고려해야 할 점은, (다)에서도 설명한 것처럼 취급할 상품에 따라 포트의 기능 및 관련지원기능이 달라진다는 점이다. 그리고, 동시에 새로운 포트가 단순히 물건정보만을 다루는 것은 바람직하지 않다. 베니치아의 역사로 부터 알 수 있는 것처럼 사람이 모이고, 물건이 집중하며, 금융자본이 움직이고 정보가 창조되어 이들 모두 상호연관성을 지니고 교류하는 기능이 필수적이다. 이것은, 컨벤션시설일 수도 있고, 멧세(국제견본시장)시설일 수도 있으며, 상품-증권거래소일 수도 있고, 각종 메스 미디어산업의 복합체인 경우도 있다.

따라서, 이들 넓은 의미의 정보기초시설의 정비 및 집적이 필수적이다.

(ㄷ) 단순한 교류거점이 아니고 배후지에는 생산거점, 지적소유권을 창조하는 사이언스 리서치(연구소 등), 기술개발관련산업을 가지는 것이 매우 중요하다.

베니치아의 역사로부터 알 수 있는 것처럼 베니치아가 단순히 교역품의 중계거점에 지나지 않았다면 번영은 없었을 것으로 생각된다. 베니치아가 발전한 최대의 요인은 과학연구기반을 정비하여 기술을 집적하고 산업기반을 정비하고 있었기 때문이다. 오늘 날 발전하고 있는 항만도시를 보더라도 이들 3요소가 종합적으로 정비되어있다는 것을 알 수 있다. 유리포트, 로텔담, 뉴욕, 로스앤젤리스, 싱가포르, 홍콩, 시드니, 동경-요코하다는 바로 이러한 3요소가 집적하여 상호 의존관계를 유기적으로 전개하고 있는 도시이다. 내륙의 런던, 파리, 프랑크푸르트 등은 항만 대신에 공항이 도시의 중핵시설로 되어있다.

(ㄹ) 인재를 확보하기가 쉽고, 이를 지원하는 시설이나 조직, 네트워크를 지니고 있다.

과학자, 기술자, 경제전문가, 변호사 등의 우수한 인재없이 는 고도로 집적된 각종기능의 원활한 운영, 관리는 불가능하다. 인재가 많이 모여있는 대도시 근처에 포트를 만드는 것이 바람직하다. 그러나, 인재의 양성은 사회시스템의 문제이므로 꼭 인재가 많이 모여있는 곳에 포트를 만들어야 한다는 뜻은 아니다. 이렇게 되면, 나중에는 인재를 양성하는 고등교육기관의 입지, 그리고 인재가 모이기쉬운 시설의 입지를 계획해야 하기 때문이다. 이러한 의미에서 각종기관의 연구시설, 리크루트 센터, 미디어산업이 복합된 네트워크기능이 매우 필수적이다.

(스) 산업이나 지역의 재구축을 단기간내에 집중적이고 경제적으로 전개하는 것이 매우 중요하고 필수적이다.

포트 및 배후지의 각종기능이 시대의 요청에 따라 일기웅변적으로 신진대사를 계속하여 성장하지 않으면 시대에 뒤지게 되어 쇠퇴하게 된다. 이를 피하기 위해서는 경제 등 사회시스템이 유기적으로 연관성을 지녀 산업구조나 사회구조의 변화에 걸맞게 도시구조를 새롭게 또는 재구축할 수 있는 체제를 지니는 것이 매우 중요하다. 이것은 쇠퇴한 도시나 국가 또는 항만의 역사를 살펴보면 충분히 이해할 수 있는 일이다. 런던의 독크랜드 재개발은, 매우 늦어서 도시의 재구축이 실로 100년후인 오늘 날에야 이루어지게 되었다. 그러나, 독크랜드개발공사가 계획하고 있는 도시구조, 산업구조의 재개발은 21세기를 향한 장기적인 전망하에서 진행되고 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

(ㅇ) 사람들이 즐겁게 기분을 풀 수 있는 지역이 인접해있는 것이 도시발전에 필수적이다.

시설이나 기능을 운영하는 것은 사람이다. 일반적으로 항만에 인접한 도시에는 오락시설이 많이 있는 경우가 많으며 이는 새로운 포트의 경우에도 마찬가지로 사람들이 피로를 풀고, 기분을 전환할 수 있는 지역이 필요하다. 이곳에는 술집 뿐만 아니라 건전한 스포츠-리크리에이션 시설이나 문화시설로서의 극장이나 엔터테인먼트시설이 필요하다. 그리고, 이러한 시설은 막연히 존재해야 되는 것이 아니라 어떤 테마성을 지닌 활동적이고 풍부한 이야기꺼리를 지닌 시설계획이 필요하다.

(즈) 국제거점으로서의 자질을 충분히 갖출 필요가 있다. 그것도, 고유의 문화, 역사, 기후, 풍토, 정치, 경제 등의 특징을 지니는 것이 중요하다.

인간의 기본적인 행동욕구를 만족시킬 수 있는 시설이 있어야한다는 것은 말할 필요도 없으나, 동시에 포트가 입지하는 사회조건으로서는 고유의 문화(전통, 문화, 기후, 풍토)라든가 역사가 필요하다. 이들은, 이른 바 사회시스템으로서 필요한 것이나, 또 다른 관점에서는 해양의 미디어성을 파악할 필요성이 있다.

인간과 해양의 자질과의 관계를 살펴보면, 해양공간에는 많은 사업기회가 있다. 이들은, 일

반적으로 정보제어라는 형태로 표현되기 때문에 정보의 창조, 발신, 수신, 회수, 가공처리를 거쳐 거대한 경제적, 문화적, 사회적 부가가치를 획득한다는 사고방법이다. 이들은, 바로 해양의 물리적인 자질인 각종 에너지를 활용, 제어하여 얻어지는 것들이다. 또한, 해양은 물건을 매개로, 동시에 사람이나 정보를 매개로 하는 기능을 지니고 있다. 물건을 매개로 하는 기능으로는 해상을 항행하는 선박을 통해서 뿐만 아니라 해양에 부존하고 있는 각종자원을 사회에 제공하는 기능을 지니고 있다. 또한, 해양의 각종에너지자질은 우리들에게 식수나 전력, 어패류, 의약품 등의 여러가지 자원을 제공하며, 이들 외에도, 문학이나 예술의 소재를 제공하거나, 창작의욕을 불러일으킨다. 즉, 해양은 미디어이며, 인류에게 새로운 가치관이나 각종정보를 제공해주는 공간이다.

그리고, 해양은 도시와 도시를 연결하는 해양네트워크를 지님으로써 정치, 경제, 문화의 교류를 촉진하며, 21세기 해양네트워크에서는 국가와 국가가 상부상조하는 관계를 강화하기 보다는 베니치아가 역사적으로 증명한 바와 같이, 도시와 도시가 긴밀하게 상부상조하는 관계를 맺는 쪽이 훨씬 중요하다. 그러나, 베니치아가 아드리아해를 중심으로 지중해 해양네트워크를 구축한 시대와 근본적으로 다른 점은 세계가 비약적으로 팽창하였고 또한 정보전달시스템이 발전하여 취급하는 정보량이 많아졌다는 점과 함께 그 처리시간도 고속화했다는 점이다.

그럼에도 당시의 지중해세계가 오늘 날과 같은 것은, 지중해 해양네트워크가 거점도시를 중심으로 하는 허브구조가 형성되어있었다는 점이다. 즉, 당시의 정보허브도시는 유럽, 아프리카, 아시아의 내륙부에 대하여 베니치아를 중심으로 하여 해양 및 육상네트워크를 함께 지니고 있었다. 따라서, 이러한 사실은 해양의 미디어성을 최대로 살리는 도시가 경제의 세계화시대에 있어서 허브도시로 될 수 있다는 것을 증명하고 있는 것으로 생각된다. 말할 필요도 없이 해양네트워크의 가장 중요한 요소는, 해양이 지니고 있는 미디어자질이라고 할 수 있다. 그리고, 이러한 해양네트워크를 보완하고 있는 시스템이 육상 및 공중네트워크이다. 또, 우주통신위성이 커다란 위미를 지니게 될 21세기에는 우주네트워크는 서로 결합하는 미디어매체라기 보다는 오히려 해양 네트워크를 보완하고 그 기능을 조장하는 시스템이 될 것으로 생각된다.

### 3. 현대 항만도시의 개발개념

#### 3.1. 수변개발과 초고성능 미디어(Hisuper Media)

전세계 주요도시의 70%가 항만도시라는 것은 그렇게 놀라운 일은 아니다. 이들 도시는 발전의 원천으로 수변이라는 거대한 공간을 지니고 있기 때문이다. 수변은, 친수성, 임수성 및 지수성을 지니고 있어서, 도시 및 산업발전을 위한 공간을 제공하고 사람의 생활을 풍부하고 윤택하게 하는 자질이 있다. 따라서, 항만으로 한 때 꽃을 피었던 도시들은 수변개발을 통하여 도시 및 산업구조를 재구축하고 라이프스타일의 변화에 따른 리조트기능을 마련하면서 발전을 거듭해왔다고 할 수 있다. 그리고, 대부분의 선진항만도시는 이제 항만도시라기 보다는 항만과 공항을 핵으로 하는 복합형도시로 변모하였으며, 우리나라의 항만도시와는 개발개념에 있어서 약 1세기 이상의 격차가 있는 것으로 생각된다. 특히, 여기에서 주목해야할 것은, 전세계적으로 볼 때, 과거, 현재, 그리고 미래까지를 포함하여, 도시발전의 기반은 정보중계점의 정비여하에 달려있으며, 국제적인 중핵도시라고 일컬어지는 도시는 육상, 해양, 공중네트워크가 상부상조적인 관계로 밀접한 인터페이스를 지니고 있다는 점이다. 그리고, 그 중에서도 해양네트워크가 가장 핵심적인 존재로서, 고대문명의 발상지라든가 근대의 미국, 영국, 또 과거의 베니치아 등이 해양네트워크를 중심으로 발전해 온 사실이 이를 증명하고 있다. 한편, 항만도시는 수변개발을 통하여 발전해왔으나 수변개발의 형태는 미국과 유럽이 약간 다르다. 일반적으로 미국의 수변재개발은, 도시의 엔터테인먼트문화라고 할 수 있으나 유럽의 수변재개발은 도시문명의 재구축이라고 일컬어지고 있다. 즉, 미국의 수변재개발은 지역문화에 뿌리를 둔 수변의 토지이용을, 유럽, 특히 영국은 보편적인 문명을 뿌리로 한 도시재구축을 개발개념으로 하고 있다. 유럽의 수변개발이 도시재구축을 목적으로 한 배경에는 1992년 EC통합후 21세기 국제사회의 주도권을 어떤 나라가 쥐게 될 것인가

라는 문제와 밀접한 관계가 있는 것으로 생각된다. 유럽에 있어서 과학기술경쟁과 경제경쟁에서 독일에 뒤진 영국과 프랑스가 리더십을 발휘하기 위해서는 EC통합에 대비한 기반조성이 필요했으며 그 결과로 나타난 것이 영국의 런던독크랜드 재개발, 프랑스의 파리세느강의 각종 재개발이었다. 그리고, 이들의 공통점은, 유럽의 하이테크 정보센터를 목적으로 하고 있다는 점이다. 언뜻 보기에는 테크노폴리스 구상에 닮아있는 것처럼 보이나, 다른 점은, 그 입지가 지방중핵도시가 아니고 수도에 설정되어 있다는 점이다. 동시에, 기존의 대학이나 연구소 등과 협력하여 첨단 기술의 기초 및 응용연구를 하는 것이 아니라, 국내외를 불문하고, 세계적으로 유명한 하이테크 산업을 유치하여 부가가치형 정보산업을 지향하는 새로운 도시구조를 구축하려고 한다는 점이다. 이를 위한 기본개념으로는, 각종 초고성능 미디어(Hisuper Media)기능을 중핵으로 하는 컨벤션 도시를 계획하고 있다. 여기서 말하는 초고성능 미디어란, 수송기능, 정보교류기능, 리크리에이션기능을 정비하는 것을 말한다. 따라서, 이들 3가지 기능이 하나로 된 보다 고차원적인 초고성능미디어가 21세기 항만도시 개발의 핵심적인 개념중의 하나가 될 것으로 기대되고 있다.

### 3.2 블럭경제체제와 트라이포트(Triport)

오늘 날 세계경제의 상호의존성은 점점 높아지고 있어서 선진국 뿐만 아니라 신흥국의 현지 직접투자외에도 기업의 다국적화현상이 급속하게 진행되고 있다. 또한, 기술진보는 경제의 소프트화, 서어비스화, 세계화, 정보화를 가속시키고 있고, 정보통신사업, 위성이용사업등과 같은 새로운 비즈니스가 창출되고 있다. 따라서, 앞으로는 소프트화, 서어비스화와 같은 산업구조의 고도화가 이루어지는 한편 기업분산에 의한 지역활성화가 중요한 과제로 등장할 것으로 예상된다. 그리고, 항만도시의 개발을 위한 도시 및 산업구조의 재구축에 있어서 국제경제 또는 사회적인 흐름을 살펴보면, 국제경제의 3극화구조와 세계화가 핵심개념이 되어있으며, 국제경제의 3극화구조 또한 세계화속에서 그 방향이 설정되고 있다. 이러한 흐름속에서 1992년 유럽제국은 21세기를 향한 국제경제의 흐름에 맞추어 새로운 우주공동체, 즉 EC를 구축하였다. 이에 대하여 미국은 1988년 캐나다와 경제공동체를 수립하고, 한 발 더 나아가 멕시코를 포함한 NAFTA를 구성하였으며, 아시아에서는 NIES제국과 호주, 그리고, 일본을 포함한 AEC(가칭-아시아 경제공동체)를 형성하려는 움직임이 진행되고 있다. 따라서, 오늘 날의 세계는 실질적인 3극경제체제로 돌입하고 있으며, 세계적인 네트워크속에서 21세기를 맞이하고 있다고 할 수 있을 것이다. 이런 점에서, 산업의 재구축이라든가 지역의 재구축도 바로 세계화와 국제경제의 3극화현상을 배경으로 검토할 필요가 있다. 즉, 세계화와 3극화현상이 보편화되면 될수록 국가간의 경쟁은 그렇게 큰 의미를 갖지않는 반면 블럭내에 있는 도시간-지역간의 경쟁이 더욱 심해질 것으로 예상된다. 이러한 관점에서 생겨난 것이 트라이포트 구상이다. 트라이포트구상은, 국제경제의 세계화에 의한 3극 경제체제의 구축, 각 경제권내의 유통거점 또는 중심항(Hub port)의 출현 및 경제적, 혁신적인 고속수송기관의 개발을 전제로 하고 있다. 따라서, 트라이포트의 대상이 되는 항만도시는 각 경제권별로 결정될 것이나, 현재로는, EC의 런던과 로테담, NAFTA의 뉴욕과 로스앤젤리스, AEC의 동경-요코하마, 오사카-고베 또는 싱가포르 등이 그 후보로 거론되고 있으며, 부산의 신항만개발도 중심항을 목표로 하고 있다. 트라이포트에서 제안하는 유통거점은 선박항만, 공항, 육상터미널(이를 총칭하여 트라이포트라고 한다)이라고 하는 3개의 서로 다른 수송수단이 일체가 되어 사람, 물건, 정보를 원활하고 효율적으로 이송하면서 동시에, 국제물류거점으로서 고도의 서어비스기능을 지니는 것으로 되어있다. 특히 주목할 점은 트라이포트의 기능이다. 즉, 선박항만시스템은, 북극해항로를 취항하는 초고속잠수화물선을 주체로 하는 터미널과 종래의 화물선터미널을 함께 지니고 있는 항만, 공항시스템은, 초음속항공기(순항속도 마하 8-24) 및 종래형항공기가 취항하는 기능을 지닌 공항, 육상수송시스템은, 리니아모터카 등 고속,대량,정시성을 지닌 안전하고 신뢰성이 높은 것으로 트라이포트를 거점으로 주변도시를 연결하여, 사람과 물건을 신속하게 수송한다는 점이다. 이외에도, 트라이포트에는 서로 다른 수송수단을 원활하게 연결하는 사람, 물건

및 정보인터페이스기능이 포함되어있다. 그리고, 이러한 특수한 교통수단이 서로 효율적이고 종합적으로 운용될 수 있는 장소로는 대도시에 근접한 수변 또는 해상을 가상하고 있다. 트라이포트 구상은, 항만도시의 수변 및 해양공간을 활용한다는 면에서 매우 중요한 항만개발개념이다. 특히 북극항로에 화물운반용 잠수함을 투입한다는 대담한 발상은 가까운 미래에 실현가능성이 높다는 점에서 주목할 필요가 있으며, 일본의 고베항 개발은 이러한 구상에 매우 근접해있는 것으로 생각된다.

#### 4. 21세기형 항만도시-미디어포트(Mediaport)

##### 4.1 도시의 미디어화

경제의 세계화, 무국경화가 진전되면서 19세기에 구축된 도시구조는 새로운 국제정보화시대에 충분히 대응할 수가 없게되었다. [정보화]와 [세계화]를 축으로 하는 미래형도시는 21세기를 향해 선진제국이 선진국이되기위한 새로운 활력을 생성할 수 있는 거점이 되는 곳이다. 현재, 각국에서는 21세기를 향하여 수 많은 도시개발, 재개발이 진행되고 있고, 이러한 개발에는 기술혁신의 성과가 많이 도입되고 있다. 이것은, 국내의 내수확대를 촉진함은 물론 산업구조전환을 촉진하여 경제력에 걸맞게 국제사회에 공헌하도록 하고 있다.

세계각국에서 이루어지고 있는 도시개발, 지역개발의 흐름은, 대도시근교의 뉴타운개발이나 공장 집적한 산업파크, 워터프론트의 쾌적한 생활공간을 중시한 재개발, 산업의 고도화를 위한 연구기관이나 정보산업 등을 집적시킨 하이테크 연구파크 등의 개발 쪽으로 비중이 높아지고 있다.

또, 국제화 또는 지역활성화를 목표로 하는 넷세-컨벤션시티 개발, 리크리에이션 시티개발, 어뮤즈먼트 시티개발이 있다. 이들 개발의 공통점적인 특징은, 모두 개발이념을 중시하고 지역의 특성을 배려하면서 개성을 추구하는 데에 노력하고 있다는 점이다. 동시에, 종래의 도시구조를 개편하기위한 새로운 인프라를 구축하기도 한다.

영국의 런던이나 미국의 보스턴, 뉴욕, 볼티모어, 일본의 동경이나 오사카로 대표되는 이들 도시워터프론트 재개발의 새로운 경향은, 19세기말 또는 20세기초에 구축된 새로운 도시구조의 개편과 21세기를 향한 산업구조의 재편성에 지나지않는다. 이들 동향은, 특정지역이나 그 국가의 사회시스템 개편에 한정된 것이 아니라 국경을 뛰어넘어 국가간의 경제구조에도 영향을 미쳐 경제, 문화의 세계화라는 형태로 진행되고 있다. 이 결과, 이들 선진제국이 기대하는 새로운 산업구조는 국제경쟁력이 있고 동시에 부가가치가 있는 지적소유권을 생산하는 산업을 육성하고, 동시에 생산된 정보를 신속하게 발신하여 서어비스를 제공하는 시스템을 구축하는 일에 몰두하고 있다. 즉, 다음과 같은 항목을 기반으로 하는 도시의 미디어를 추진하는 것이 커다란 과제가 되고 있다.

- (ㄱ) 첨단전자기기의 특허생산
- (ㄴ) 생물유전자산업에 있어서의 특허생산
- (ㄷ) 광고나 선전, 문학, 영화, 비디오 등 소프트웨어저작권 생산
- (ㄹ) 환경과 인간에 친숙한 가구제품, 자동차, 비행기, 오락도구, 건축 등의 의장등록산업
- (ㄴ) 안전시스템, 관리메뉴얼 등의 소프트 생산

##### 4.2 요청되는 국제교류기능

세계의 주요한 도시중 약 70%가 연안부에 위치하고 있다. 이것은, 종교적, 정치적배경은 제쳐두고라도 역사적으로 3가지 의미를 지니고 있다. 국제적으로 선도하는 위치에 있는 도시 또

는 국제유통도시로서의 대도시가 성립하는 요인은, 해운, 육운, 공운의 인터페이스기능을 지닌 정보거점일 것, 둘째, 새로운 정보를 창조, 발신하는 국제적인 미디어기능을 지닌 정보거점일 것, 셋째로, 국제적인 필요성에 맞는 상품을 생산하는 산업과 금융서비스기능을 지닌 생산, 금융거점일 것 등이다. 따라서, 이들 중 기능중 어느 하나만 없더라도 도시가 쇠퇴한다는 것은 아테네, 로마, 베니치아의 도시흥망을 보더라도 알 수 있다. 즉, 시대가 아무리 크게 바뀌더라도, 리더십을 발휘하는 도시나 국가의 기본적인 중추기능구도는 변하지 않는다는 점이다. 따라서, 다음의 3가지 기능이 일체가 됨으로써 처음으로 국제중추도시가 된다.

#### (1)국제적인 물류기능

공항, 항만, 육상수송시스템이 3위일체로 되는 국제적물류 인터페이스기능이나 고속수송기능, 국제적 금융기능기관이 정비되어있어야 한다.

#### (2)국제적 정보기능

국제적인 수요에 대응할 수 있는 리얼타임형의 정보발신, 수신기능이 정비되어있어야 한다. 동시에, 정보를 가공하여 부가가치를 생산하는 맞춤형기능, 금융서비스기능이 구비되어야 한다.

#### (3)국제적 생산기능

시대를 앞서가는 하이테크 신제품이나 신규 노-하우등의 정보를 생산하고, 초기, 성장, 성숙의 3단계의 정보를 지원하는 연구, 개발, 조사, 판매기능이 정비되어있어야 한다. 동시에 사람, 물건, 정보가 교류하는 컨벤션기능이 있어야 한다.

그러나, 도시가 자립하여 발전하는 기반이란, 금융업, 환경과 인간에게 친숙한 상품에 대한 개념창조, 첨단산업, 각종 조사연구소가 융합하여 교류하기위한 효율적인 미디어기능이 필수불가결하다. 세계각국의 워터프론트에서 이루어지고 있는 재개발이나 신규개발은, 21세기를 향한 도시구조의 재구축이며, 그 내용은, 바로 미디어기능을 고도로 집적하는 데에 지나지않는다. 이러한 상황속에서, 가치관이나 습관, 사회시스템이 서로 다른 사람들이 함께 살고 교류하면서 세계의 물건이나 지적정보를 창도하고, 생산하며, 집적하고 발신하는 융해점으로서의 기능을 테마로 하는 해상도시, 즉, [미디어 포트]가 대도시해역에서 필요해지고 있다. 여기서 [미디어 포트]의 개념을 재정리하면 다음과 같다. 즉, 미디어포트는 사람, 물건, 지식, 돈 등이 모이고, 이들에 관련된 정보의 교류가 행해지며, 동시에 새로운 정보가 창조, 가공, 발신되는 곳이다. 그리고, 이러한 미디어포트의 중요한 기능은, 국제정보 네트워크와 정보의 집적화, 시스템 옆에 있다. 특히, 해상에 입지함으로써 국제적인 첨단해양산업(조사, 전략연구, 과학적 기초조사, 기술개발, 상업화 등의 복합화)의 센터로서의 기능을 담당한다. 즉, 21세기를 향한 새로운 문화와 사회시스템을 창조하고 이들 정보를 세계로 향해 발신하는 기지가 된다.

### 4.3 미디어포트의 도시기능

세계경제와 정보의 무국경화, 세계화속에서 미래를 감안한 테마로서 정보의 집적, 교류,창조, 인큐베이션(초기정보의 생산, 성장정보의 양성, 문화-문명정보의 성숙), 발신의 장으로서의 [미디어포트]가 제안되고 있으며, 동시에 기본개념으로서 [생명체의 건강유지]를 들 수 있다.

현재, 지구규모로 진행되는 자연파괴, 기능이 저하하여 무질서해지고 있는 대도시, 사람들의 건강을 해치는 환경오염 등 여러가지 사회문제가 표출되고 있다. 이들 문제를 해결하기 위해서는, 인간과 자연이 공존하기 위해서는 무엇이 필요한가를 재점검하지 않으면 안된다. 즉, 새로운 시대에 필요한 도시형태는 생명체로서의 지구환경을 건강하게 유지하고, 도시를 계획적으로 건전하게 발전시키도록 유의하며, 동시에 그곳에 살고있는 사람들의 건강,정신의 건강을 고려하여야

한다.

미디어포트에 있어서 기본이 되는 계획사상은 첫째, Physical Fitness(지구, 도시, 인간의 물리적 건강유지), 둘째, Emotional Fitness(아름답고 쾌적한 지구환경, 도시환경, 그리고, 사람들의 마음이 평안한 생활환경), 셋째, Intellectual Fitness(지구환경의 보전과 건전한 사회시스템)을 구축하는 것이다.

새로운 정보교류공간인 [미디어]와 자연과의 공존으로 부터 태어난 건강공간인 [핏트니스]가 융합하는 것이 미디어포트의 개념이다, 왜냐하면, [미디어]와 [핏트니스]라는 통일적인 테마를 기초로 직업, 주택, 레저가 융합된 이 프로젝트는 이곳에 사는 사람들이 꿈과 희망과 새로운 생활패턴을 제공하는 공간이며, 이 도시에서 생활하고, 활동하는 사람들이 바로 고도의 정보문화를 창조할 것이기 때문이다. 미디어포트의 도시기능은 다음과 같이 구성된다.

#### (ㄱ)미디어 존

국제회의장, 국제전시장, 이벤트 홀, 어뮤즈먼트 센터, 전천후형 다목적광장, 비즈니스 맨이나 연구자의 교류센터, 국제비즈니스 연수센터, 대학, 각종비즈니스 스쿨, 인텔리전트 호텔, 각종 문화시설, 각종 연구소, 브로드캐스팅 센터(라디오, 텔레비, AV, CATV, 위성방송 등), 어드브타이저먼트 센터(디자인, 출판), 번역, 통역, 비서등의 인재주선 센터

#### (ㄴ)핏트니스 존

-상공부:거주시설, 업무시설, 연구소시설  
-지상부:농업공원, 삼림공원, 골프장, 전원주택, 마리나, 테니스장, 체육공원, 식물원, 어뮤즈먼트 파크

#### (ㄷ)인터페이스 존

지역냉난방시설, 지역안전시설, 물의 재이용 순환시스템, 쓰레기 집진시스템, 의료시설, 경찰서, 소방서, 우편국, 행정시설

이 계획은, 해양공간을 단순히 자원개발이라는 차원이 아닌 21세기의 정보화사회를 향한 새로운 사회시스템을 구축할 목적으로 항만도시의 여러가지 문제를 해결하면서 해양공간을 고도로 이용하자는 하나의 개념으로 제안된 것이다. 즉,미디어 포트의 개념은, 육상도시의 사회문제를 고려하면서 새로운 해양공간의 이용방법을 병합 것이다. 항만도시에 있어서 해양공간을 고도로 이용하는 일은 우리 인류의 풍요한생활을 보장하는 시스템이 되지않으면 안되며, 동시에, 풍요한 자연환경을 창조하는 것이어야 한다. 이러한 의미에서 미디어포트는 해양공간의 적극적인 보전과 이용을 목표로 하고 있다.

## 5. 맺으면서

지금까지 21세기의 항만도시는 어떻게 개발되어야 할 것이라는 관점에서 선진항만도시의 개발 개념을 중심으로 살펴보았다. 중요한 구상으로는, 초고성능 미디어, 트리아포트, 미디어포트 등이 있으나 이러한 구상들은 독립적이라기 보다 상호보완적 것으로, 항만도시의 입지 및 환경, 그리고 제안시기에 따라 강조하는 부분이 약간씩 다르다. 그러나, 이들 구상들의 기본개념은 수변 및 해양공간의 개발을 통한 세계화와 정보화의 구현, 그리고 생명체의 건강유지라고 할 수 있을 것이다. 현실적으로 21세기를 대비하는 대부분의 항만도시들은 이러한 기본개념에서 개발을 추진하고 있으며, 국제문화도시, 정보도시, 인간환경도시 등을 구축하는 것을 중요한 목표로 하고 있다. 따라서, 우리에게 주어진 과제는 이러한 개발개념을 어떻게 부산의 신�항만개발에 도입할 것인가이다. 그것은, 현재 우리나라의 항만구조 및 개발개념이 선진국에 비해 상당한 격차



가 있음에도 불구하고 신항만의 개발목표는 여전히 선진항만들이 추구하고 있는 물류거점도시 또는 중심항을 실현하는 것으로 되어있기 때문이다. 따라서, 당연히 신항만이 21세기의 중심항이 되도록 개발하기 위해서는 선진국과의 격차를 극복하기 위한 치열한 노력이 필요한 것은 자명한 이치이며, 여기에는 단순한 개발개념의 차원이 아닌 관리시스템의 변화가 필수적으로 뒤따라야 할 것이다. 도시와 항만기능의 분화로 인하여 부산과 부산항은 다르며, 더 나아가, 부산은 수변도시이기 보다는 수변에 갖혀있는 도시이다. 세계의 선진항만도시들이 수변개발을 통하여 도시발전을 이룩하고 있고, 동시에 항만기능을 도시기능의 일부로 가진 복합도시로 변해버린 지금에 있어서도 여전히 우리에게 도시기능과 항만기능을 통합하는 일 조차 그림의 떡으로 남아 있다. 그러나, 선진항만도시들의 발전방향은 피할 수 없는 역사적인 흐름이며, 가덕도 신항만개발은 1세기의 격차를 뛰어넘어 이러한 역사적인 흐름에 동참할 수 있는 계기를 마련할지도 모른다는 점에서 신항만의 개발개념이나 목표의 정립은 매우 중요한 의미가 있는 것으로 생각된다.



