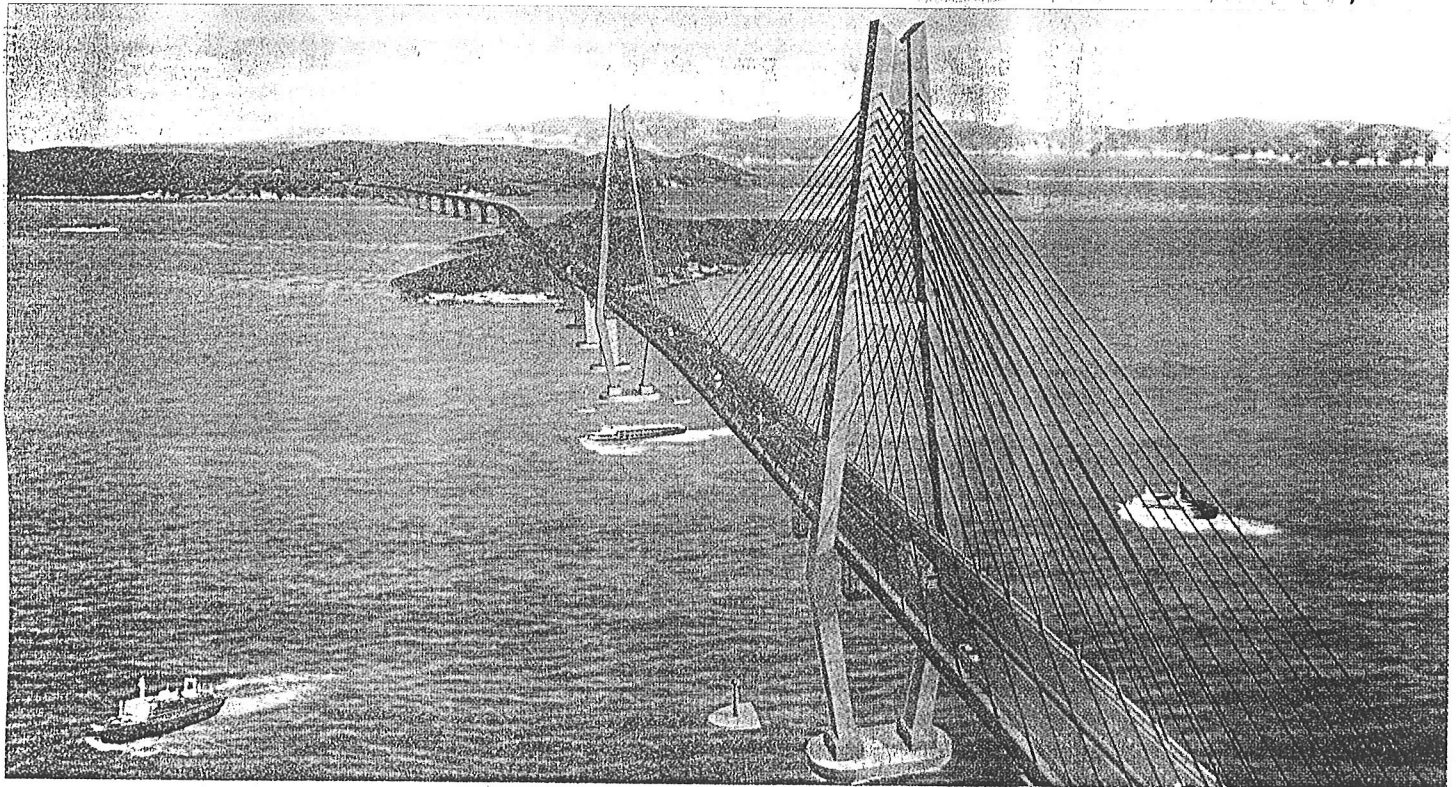




연인원 200만명 고용창출 효과

부산-거제 연결도로 사업

대우건설이 프랑스 GTM과 공동으로 건설할 계획인 「부산-거제 연결도로」는 경남 거제시 장목면과 부산시 강서구 가덕도를 연결하는 총길이 8.2km(교량 4.5km, 터널 3.7km)의 왕복 4차선으로 총투자비가 2조원에 달하는 대규모 민간투자사업이다. 대우건설은 50여년의 민간투자사업 노하우를 갖고 있는 GTM그룹을 통해 선진 기술을 적극 도입하는 물론 국내최초로, 해저침매공법을 성공적으로 적용한다는 계획이다.

거리 80km 단축 연간 4000억 절약

기존의 국도 14호선 및 남해고속도로를 이용한 부산-통영-거제간 통행과 비교할 때, 부산-거제간 연결도로를 이용할 경우 통행거리가 80km 정도 단축되며 아울러 통행시간도 크게 단축된다. 이를 금액으로 계산하면 2천억원의 통행비용 및 유류비용 절감을 포함, 직접적인 국가이익이 연간 4천억원에 달한다.

기존에 정부고속도로에 집중되던 물류수송을 분산시키고 부산항만과 녹산공단에서 발생하는 물동량도 효율적으로 분산시킬 수 있다. 이외에도 거제도와 부산을 직접 연결함으로써 지역주민들의 이동편의성을 크게 개선시킬 수 있다.

부산-거제 일일관광권...외화획득 도움

지금까지는 동해 금강산과 해운대의 해변으로 대표되는 부산시민의 여가·관광활동이 질적인 측면과 양적인 측면에서 상당히 제한적일 수밖에 없었다. 그러나 부산-거제간 연결도로 건설은 거제도가 보유한 천혜의 관광자원을 1일 여가·관광패턴으로 흡수해 부산시민에게 제공해줄 것이다. 또한 부산을 찾는 외래방문객을 대상으로 다양한 형태의 관광코스를 개발해 외화획득에도 일조할 것으로 보인다.

현재 연간 4백만명의 관광객을 유치하고 있는 거제도는 부산-거제간 연결도로 건설을 계기로 부산시의 일일관광권에 편입돼 급격한 관광객증가가 예상된다. 따라서 거제시의 관광산업은 획기적 전기를 맞이해 괄목할 성장을 보일 것으로 예상된다.

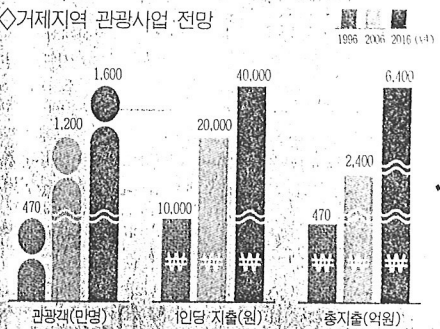
특히 부산항만 개항 이후에 입지한 거제도는 부산과 마산을 연결하는 산업벨트의 관광 여가지대로 형성돼 국제무역항인 부산항을 통해 내항하는 외국관광객을 유치할 수 있으며, 향후 거제도의 한려해상국립공원 등 천혜의 자연경관을 기반으로 한 개발잠재력을 실현

시키는 각종 프로그램(미국의 와이키키·볼티모어, 멕시코의 라스다스, 프랑스의 랑도그 루시앙과 같은 개발프로그램)을 도입해 세계적으로 유명한 목적관광지로 성장할 수 있다.

극동경제권역 관문으로 도약

부산-거제간 연결도로 건설을 통한 양방향 육상교통망 구축은 통영-거제-부산을 일일생활권으로 연결해 상대적으로 낙후된 경남 남해안 지역경제에 활력을 불어넣을 것이다. 또한 미래의 거제도가 부산신항만을 중심으로 기존의 부산북항, 마산항과 연계돼 국제도시로 성장할 경우 부산-거제간 연결도로는 극동경제권역의 관문 역할을 담당하게 될 것이다. 나아가서 향후 영국과 프랑스를 연결하는 유로터널과 같은 국가간 해저터널이 건설돼 거제도를 기점으로 일본과 한국을 연결할 경우, 부산-거제간 연결도로는 극동경제권역의 관문으로서 그 위상이 증대할 것으로 전망된다.

◇거제지역 관광사업 전망



“사업구조 국제수준 맞추게 외자유치 성공요인”

대우건설 SOC사업본부장 김영호 상무

- 외자유치가 성공할 수 있었던 결정적인 요인은?

『사업구조를 크게 개선해 국제적인 수준에 맞췄는데 있다고 본다. 여기서 말하는 국제적인 수준이란 IRR(내부수익률) 최소 16~18%, ROE(자기자본수익률) 18%이상의 사업구조를 말한다. 당초 사업계획엔 정부지원 부분이 미약했다. 그러나 무슨 일이 있어도 국제적 수준을 맞추자는 각오로 정부지원 부분을 크게 확충. 현재 정부로부터 5천억원의 보조금을 이끌어내기 위해 최선을 다하고 있다. 결국 해외에서 자본을 유치하기 위해선 외국 투자자들의 요구사항을 만족시켜야 한다는 평범한 진리를 실현한 것이 가장 큰 성공비결이었던 셈이다.』

- 10억달러 규모의 외자유치를 청사시키까지의 과정이 무척 궁금한데.

『IMF 이후 외자유치 작업에 본격적으로 착수했다. 그 일환으로 지난해 4월부터는 대우건설이 추진중인 모든 프로젝트의 자료를 영문화해 외국인 투자자들을 대상으로 프리젠테이션을 할 수 있도록 했다. 그러던중 6월에 프랑스 기업들을 대상으로 하는 신도시사업에 대한 설명회가 있었는데, 이때 부산-거제간 도



로사업을 함께 소개했다. 이에 6월중순 GTM의 민간투자사업담당 부사장이 방한해 현장을 둘러봤고, 우리는 아시아지역에서 가장 매력적인 사업이라는 점을 부각시켰다. 그후엔 직접 프랑스 GTM 본사를 방문해, 사장님과 담당종역들을 상대로 프리젠테이션을 실시했으며, 9월 말에 GTM과 대우가 의향서(MOU)를 교환하기에 이르렀다. 그후 GTM은 파인엔지니어링과 교통량 조사팀, 기술팀, 설계팀 등 각 분야의 전문가들로 구성된 실무진들을 파견해 장기간에 걸쳐 치밀한 실사작업을 벌였고, 지난 5월10일에 GTM과 외자유치에 대한 협약을 체결하게 된 것이다.

부산-거제간 도로사업의 경제적 파급효과도 어느 정도인가? 『총 10억달러에 달하는 외자유치도 대단한 일이지만, 공사가 진행 2백만명 이상의 고용창출효과가 예상된다. 또한 공사가 완료되면 부산-거제간 거제도로를 이용하는 것보다 통행거리가 80km 단축돼 1시간40분의 통행시간 및 유류비용 절감함으로써 직접적인 국가이익이 연간 4천억원에 달한다.』 (김영호 기자)

年人員 200 万名雇用の創造効果

釜山-巨済の 連結道路事業

大宇建設がフランスの G T M と共同で建設する計画である「釜山-巨済間連結道路」は、慶南 巨済市 長木面と釜山市江西区加徳島を連結する総延長 8.2 km（橋梁 4.5 km、トンネル 3.7 km）の往復 4 路線で、総投資費が 2 兆ウォンに達する大規模の民間投資事業である。大宇建設は 50 余年間の民間投資事業のノウハウを持っている G T M グループを通じて、先進技術を積極的に導入することはもちろん、国内で最初に海底沈埋工法を成功的に適用するという計画である。

距離 80 km 短縮 年間 4000 億ウォン節約

既存の国土 14 号線及び南海高速道路を利用した釜山-統営-巨済間の通行と比較する時、釜山-巨済間の連結道路を利用する場合、通行距離が 80 km くらい短縮され、さらに通行時間も大きく短縮される。これを金額で計算すれば、2 千億ウォンの通行費用及び油類費用節減を含め、直接的に国家の利益が 4 千億ウォンに達する。

既存の京釜高速道路に集中された物流輸送を分散させ、釜山新港湾と緑山公団で発生する物流量も効率的に分散させることができる。この他にも巨済島と釜山を直接連結することによって、地域住民たちの移動便宜性を大きく改善させることができる。

釜山-巨済 一日観光圏…外貨獲得 役に立つ

今までは東來金井山と海雲台の海辺として代表とされる釜山市民の余暇・観光活動が、質的な側面と量的な側面でかなり制限的でなければならなかった。しかし釜山-巨済間連結道路の建設は、巨済島が保有する天恵の観光資源を一日余暇・観光パターンで吸収し、釜山市民に提供するだろう。又、釜山を訪れる外来訪問客を対象に多様な形の観光コースを開発し、外貨獲得にも一朝一石になるだろう。

現在、年間 4 百万人の観光客を誘致している巨済島は釜山-巨済間連結道路建設をきっかけに釜山市の一日観光圏に編入され急激な観光客が予想される。従って巨済市の観光事業は画期的な転機を迎え、著しく成長されることを予想する。

特に、釜山新港湾背後に立地した巨済島は、釜山と馬山を連結する産業ベルトの観光余暇地帯として形成され国際貿易港である釜山港を通じて、往来する外国観光客を誘致できるし、今後巨済島の閑麗海上国立公園など、天恵の自然景観を基本とする開発潜在力を実現させる各種のプログラム（米国のワイキキ、ボルチモア、メキシコのラスハダス、フランスのランドグ、ルシアンのような

開発プログラム)を導入して世界的に有名な目的観光地として成長することができる。

極東経済圏域の関門へ跳躍

釜山-巨済間の連結道路建設を通じた双方向の陸上交通網の構築は、統営-巨済-釜山を一日生活圈へ連結して相対的に遅れた慶南の南海岸の地域経済に活力を吹き込むであろう。又、未来の巨済島が釜山新港湾を中心として既存の釜山北港、馬山港と連係され国際都市として成長する場合、釜山-巨済間の連結道路は、極東経済圏域の関門的役割を担当することになるだろう。さらに今後、英国とフランスを連結するユーロトンネルのような国家間の海底トンネルが建設され、巨済島を起点として日本と韓国を連結する場合、釜山-巨済間の連結道路は極東経済圏域の関門としてその位置付け位相が増大することを見込まれる。

事業構造を国際水準へ合わせたのが外資誘致の成功要因

大宇建設SOS事業本部長 金 Yung Ho 常務

-外資誘致が成功できた決定的な要因は？

「事業構造を大きく改善して国際的な水準に合わせた所にあると思う。ここで言う国際的な水準というのはIRR（内部収益率）最小 16~18%、ROE（自己資本収益率）18%以上の事業構造を言う。そもそも事業計画には政府支援の部分が微弱した。しかし、何としてでも国際的水準を合わせるという覚悟で政府支援の部分を大きく拡充し、現在政府から五千億ウォンの補助金をもらうために最善を尽くしている。結局、海外で資本を誘致するためには外国投資者たちの要求事項を満足させなければならないという平凡な真理を実現したのが一番大きな成功の秘訣だったのである。」

-10億ドル規模の外資誘致を成功させるまでの過程がとても知りたいだが、

「IMF以後外資誘致の作業に本格的に着手した。その一環として1998年4月からは大宇建設が推進中であるすべてのプロジェクトの資料を英文化し、外国人投資家たちを対象にハノイ新都市事業に対する説明会があったが、この時釜山-巨済間道路事業と一緒に紹介した。これに6月中旬GTMの民間投資事業担当の副社長が訪韓し現場を見回り、私たちはアジア地域で一番魅力的な事業であるという点を強調した。その後は直接フランスのGTM本社を訪問して社長団と担当役人たちを相手にプレゼンテーションを実施したし、9月末GTMと大宇が意向書(MOU)を交換するのに至った。その後GTMはパイネンシングチームと交通量調査チーム、技術チーム、設計チームなど各分野の専門家たちで構成された実務陣たちを派遣して長期間へわたって緻密な実査作業を行い、去る5月10日にGTMと外資誘致に対する協約を採決することに至った。」

―釜山―巨済間道路事業の経済的波及効果はどの程度なのか。

「総 10 億ドルに達するが外資誘致も大変なことであるが、工事期間中 2 百万人以上の雇用を産み出す効果が予想される。又、工事が完了されれば釜山―巨済間の既存道路を利用することより通行距離を 80 km 短縮し、1 時間 40 分の通行時間及び油類費用を節減することによって直接的な国家の利益が年間 4 千億ウォンに達する。」