

신항만개발, 수출경쟁산업과 지역경쟁력 - 경남지역을 중심으로 -

Port Development & Comparative Advantage Industries For The Reinforcement of Regional competitiveness : Focused on Gyeongnam Provincial Government

공덕암*

목 차

- | | |
|--------------------------|----------------------------------|
| I. 서론 | IV. 경남의 지역경쟁력과 부산·진해 신항만
의 개발 |
| II. 경남지역의 지역경쟁력과 수출산업 | V. 요약 및 결론 |
| III. 경남의 지역경쟁력과 마산자유무역지역 | |
-

Key Words: port development, gyeongnam,

Abstract

With swelling of Chinese Economic scale, the competitive environment is swinging over the north-east Asia countries, Korea, Japan, China, and Taiwan. As the result of this circumstance, each countries in this area has been reformed their industries. According to the expanding in ocean logistic. The trends of competition on Hub port is looking forward much more severe year after year to preoccupy in logistics competitive within this Area .

On the other hand, considering competitive environment & swelling of Chinese Economic scale, the structural reforms are imperative in korea. Korea have to convert the traditional sects into new high added value sects. In these trends, provincial government also should look for the plan for reinforcement of Regional competitiveness.

The focus of this study is to look for the reinforcement methods on regional competitiveness of Gyeongnam Provincial Government. First, competitive industries in Gyeongnam, and second, Masan Free Trade Zone will be surveyed from data. Finally, the effects of New Hub port developing in Pusan-Jinhae will be discussed.

* 창원대학교 금융보험학과 교수, kongda@changwon.ac.kr, (055)279-7394

I. 서론

90년대 후반의 동아시아의 금융위기, 중국의 시장경제 체제로의 개방, 완전한 자유무역을 위한 WTO 시대의 개막등은 새천년 직전의 중대한 변화 요인이 되었다. 이후 세계경제는 개방화·세계화의 급진전을 추구하고 통합과 국가 및 지역간 무한경쟁이 심화되고 있다. 특히 중국의 WTO 가입 및 시장경제체제로의 경제개혁과 대외개방은 국제 및 동북아경제의 중대 지각변동을 가져왔다. 따라서 동북아의 중심권에 속한 한·중·일등 주요국은 경제구도와 이해관계, 경쟁우위 패턴의 변화, 중심부와 주변부의 기능과 역할, 경제적 흡인력, 역내 국가간 경쟁과 시너지효과등 여러 가지측면에서 복잡한 문제에 직면하고 있다.

이러한 국제환경의 변화에 따라 중국과 인접하여 경쟁관계에 있는 동북아시아국가들은 이와같은 충격에 적응하고 국가적 경쟁우위를 선점하기 위해서 구조조정과 효율적 정책 시행을 필요로 하고 있다. 특히 문화적·지리적으로 중국과 일본에 인접한 우리나라는 대내외적인 위기와 도전에서 새로운 돌파구를 찾아야 할 중대한 전환점에 있다. 비교우위 측면에서 중국과의 경쟁에서 오랫동안 우위를 유지해온 산업 각 부문에서 특화구조가 급변하고 있고, 우위 수명도 급속도로 단축되고 있다.

생산요소측면에서도 중국은 풍부한 노동력, 원활한 노사관계와 적극적인 외국인 투자 유치정책의 성공으로 외국의 거대자본이 급속히 유입되어 산업과 경제활동의 고도화를 가속화시키고 있다. 이러한 변화속에 동북아시아의 중심부에 위치한 우리나라는 어떻게 대처 해야 할 것인가? 새로운 시각과 장기적 안목에서 변화에 따른 구조조정을 신속하게 하고 도전해야 할 것이다. 중국경제의 급부상은 미국, 일본 및 서구 선진국들에 중대한 위협요소일 뿐 아니라 지리적인 인접성, 유사경쟁요소등을 고려 할 때 우리에게 커다란 위협이 되고 있다.

특히 우리의 높은 대외 의존도와 WTO가 추구하는 자유무역의 확대, 국내외 자본의 중국으로의 투자노선 전환등을 고려 할 때 우리나라의 산업 및 무역전략을 다시 점검하고 산업·수출경쟁력을 제고 할 수 있는 새로운 정책 방안이 제시되어야 할 것이다. 이에 따라 본 연구에서는 경남지역의 지난 수년간의 산업성장 과정과 경쟁우위에 대한 추이를 살펴보고, 환경변화에 따른 당면과제를 검토하여 지역경쟁력의 강화방안을 모색해 보고자 한다. 특히 경남지역은 산업화 초기부터 마산자유무역지역을 중심으로 산업화와 수출증대에 크게 기여해 왔고, 아울러 창원공단의 자동차, 가전, 기계, 조선/설비 등의 중공업, 사천의 항공산업등이 주요 핵심산업이 집적되어 우리나라 산업의 핵심 역할을 하고 있다. 과거의 추이를 분석하여 현재 우리가 당면한 위기를 극복하고 산업 및 지역경쟁력을 높이기 위한 방안이 검토되어야 할 것이다. 특히 지정학적 요인, 고도의

인적자원, 축적된 기술등을 고려하여 새로운 특화산업과 신성장동력산업을 모색해 새로운 경쟁우위를 만들어야 할 것이다. 이에 따라 우리나라는 중장기적으로 자본집약적·친환경적 선진국형의 고부가가치 신성장동력 산업에 경쟁우위 목표를 두고 이러한 산업을 정책적으로 육성해 나가야 할 과제를 안고 있다.

따라서 본 연구는 무역과 산업에 대한 국가적 차원보다는 지역경제에 대한 미시적 시각에서 경남지역의 산업·무역의 변화추이를 살펴보고 이를 바탕으로 지역발전을 위한 경쟁력 제고 방안을 신항만의 개발과 신성장동력산업의 육성에 초점을 두고 연구해보자 한다.

논문의 구성은 경남지역의 산업 및 무역 경쟁력에 관한 방안을 모색하기 위해 먼저 제 II장에서 국내외 경제환경의 변화에 따른 경남지역의 무역추이 및 산업구조의 변화를 자료를 통해 분석하여 수출경쟁산업을 확인하고, 제 III장은 경남의 지역경쟁력 강화를 위한 대응방안으로 마산자유무역지역의 활성화에 관해 그리고 제IV장에서는 부산·진해 신항만의 개발과 그 경제적 효과가 경남지역의 경쟁력에 미치는효과를 분석하고 논의해 보고자 한다. 제 V장에서는 전체 내용을 요약하여 경남지역 산업 및 무역 발전 방안에 관한 결론을 정리하고자 한다.

II. 경남지역의 지역경쟁력과 수출산업

1. 주요환경의 변화와 지역경쟁력

지난 10여년간 한국경제는 주로 반도체와 휴대전화, 자동차, 선박, 철강품이 수출을 주도해왔다. 특히, 반도체와 정보통신기기(IT하드웨어분야)는 대 GDP 비중과 수출비중이 단기에 급성장하였다.¹⁾ 최근 국내 IT부문은 세계적인 공급과잉과 중국,일본등 경쟁국의 경쟁격화로 신기술개발 및 표준화등의 국제경쟁요인에서 불리해 질 때 성장주도 산업으로서 위상이 불안정하기 때문에 GRDP, 무역수지등 국내경제에 미치는 파장은 엄청나게 될 것이다.²⁾ 특히 경남지역의 주력 산업부문인 기계 및 장비제조업, 운송장비제조업, 전자부품, 영상, 음향, 통신장비제조업, 조립금속업에 대한 내국인 투자의 회피

1) IT관련 반도체 및 정보통신기기의 생산비중은 98년 9.3%에서 2002년 14.9%로 급증하였고, IT부문의 수출비중은 90년 13%, 2002년 28.2%로 수출을 주도해 왔다.

2) 2002년 IT관련 주요품목의 세계시장 M/S는 중국산 DVD(54.1%), 데스크탑(29.6%), 휴대폰(27.8%)으로 시장점유율 1위 사례로 꼽히고 있다.

로 인한 연구개발 부진, 기능인력양성 및 공급부족 문제를 안고 있고, 최근 극심한 노사갈등을 주도해 온 지역내 금속업, 조선 및 중공업, 자동차 및 연관제조업들의 중장기적인 전망도 불확실하다.

경남지역의 주력산업인 일반기계산업의 경우 국내투자부진으로 인한 내수의 감소가 심화되고 있으며, 수출경쟁력 부문도 취약한 실정이다. 즉, 핵심기술의 대외의존성 심화와 제품설계 능력의 부족으로 인한 고부가가치창출의 한계점과 메카트로닉스기술의 부족, 공동기술개발 체제의 미비, 브랜드 이미지의 실패, 전문하청구조의 취약등으로 산업내에 구조적인 많은 문제점이 제기 되고 있다.³⁾

따라서 중국등 주변 국가들로부터 추격을 받고 있는 기존의 경쟁 산업은 연구개발에 대한 투자로 원천기술을 확보하거나 차세대의 신성장동력 산업을 육성하여 경쟁패턴을 선도해 나가야 할 것이다.⁴⁾ 아울러 경남지역의 항만 입지조건과 국제경제변화를 고려할 때 역내의 항만물류 및 그 연관 산업에 대한 수요가 크게 증가 할 것으로 예측되므로 부산-진해신항의 개발 및 효율적 운영과 이와 연관된 새로운 경쟁산업의 육성이 시급한 현실이다.

2. 경남지역의 산업생산의 구조

경남지역의 최근 산업생산 구조를 전국과 비교해 봄으로써 지역특성화 및 지역내 경쟁산업 부문을 분석해 볼 수 있다. <표1>에서 산업생산 가중치를 비교해 보면 국가전체로는 전자·통신장비가 높은 비중을 차지하고, 이어서 자동차제조부문, 화학제품제조부문, 기계장비제조부문의 순서로 나타나고 있다. 2000년 기준의 생산지수로 볼 때 전자, 통신장비제조업은 생산이 급속도로 증가되고 있음을 알 수 있다. 이는 세계 IT시장의 급팽창에 따른 요인으로 분석되고 향후 신성장동력산업으로 육성이 필요한 부문으로 파악할 수 있다.

경남의 경우 기계 및 장비제조업, 운송장비제조업이 압도적인 비중을 차지하고, 전자 및 통신장비, 조립금속제조업이 상대적으로 비율이 낮다. 2000년 대비 생산지수를 살펴볼 때 기계 및 장비, 운송장비제조업, 자동차부문이 높은 성장을 보이고 있다.

3) 정대철(2003), "수출산업의 경쟁우위변화와 지방산업육성에 관한 연구", 산업경제연구 제 16권 5호, 한국산업경제학회. pp.417-419.

4) 신성장동력산업은 10년후 세계시장을 주도할 차세대 산업으로, 디지털TV/방송, 디스플레이, 지능형로봇, 미래형자동차, 차세대반도체, 차세대 이동통신, 지능형 홈네트워크, 디지털콘텐츠/SW솔루션등 10대분야로 산자부, 과기부, 정통부에서 지정한 분야다.

〈표1〉 세부산업별 산업생산지수(2000년=100)

· 전국의 주요산업별 생산비중

업세부산	가중치	2001년	2002년	2003년
	10000	100.7	108.8	114.4
전자부품, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	1481.0	102.4	131.6	160.2
자동차 및 트레일러 제조업	916.1	98.9	107.3	114.3
화학물 및 화학제품 제조업	856.9	102.7	109.2	113.4
기타 기계 및 장비 제조업	812.5	96.9	104.5	109.0
음·식료품 제조업	658.8	105.7	108.6	106.7
전기, 가스 및 증기업	600.9	106.9	115.0	121.3
제 1차 금속산업	566.2	101.3	106.4	111.9
섬유제품 제조업; 봉제의복 제외	472.7	90.1	84.6	76.5
고무 및 플라스틱제품 제조업	429.9	102.5	109.2	112.0
조립금속제품 제조업; 기계 및 가구 제외	414.8	92.6	95.6	97.4

자료 : 통계청 통계정보시스템(KOSIS).

· 경남의 주요산업별 생산비중

세부산업	가중치	2001년	2002년	2003년
	10000	109.6	111.2	118.8
기타 기계 및 장비 제조업	2166.4	105.8	116.2	123.5
기타 운송장비 제조업	1638.0	151.4	127.4	139.7
음·식료품 제조업	921.6	105.6	111.9	112.5
전자부품, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	901.9	103.0	106.7	112.2
조립금속제품 제조업; 기계 및 가구 제외	816.9	79.0	82.4	115.7
자동차 및 트레일러 제조업	650.1	109.8	121.4	125.7
제 1차 금속산업	530.7	99.9	105.1	113.0
기타 전기기계 및 전기변환장치 제조업	508.7	97.1	99.8	97.4
고무 및 플라스틱제품 제조업	475.7	100.0	110.2	114.5
섬유제품 제조업; 봉제의복 제외	316.2	98.5	98.9	90.5

자료 : 통계청 통계정보시스템(KOSIS).

따라서 세계시장 전망과 전국적인 추세로 볼 때 IT관련 전자, 음향, 통신장비 부문에 정책적인 지원과 투자를 유도함으로써 이들 부문을 신성장동력산업으로 육성시켜 고부가가치 창출을 가져 올 수 있다. 또한 현재 지역특화 부문으로 경쟁력을 가지고 있는

기계장비제조업, 운송장비제조업, 자동차 및 고무플라스틱제품 제조업등에 지속적인 우위를 가질 수 있도록 기술개발, 자금지원, 산·학·관·연협동체제를 구축해 나감으로써 원천기술을 보유하여 경쟁국가로부터의 추격을 벗어나 확고한 경쟁우위를 지킬 수 있을 것이다.

3. 수출자료를 통한 경남지역의 주요 경쟁산업

앞에서 분석해 본 산업생산구조와 연관시켜 수출구조 분석을 통해 경남의 지역생산 및 수출경쟁부문을 동시에 파악해 볼 수 있다. <표2> 에서 살펴보면 전국대비 경남지역의 수출비중은 대략 10-11%를 차지하고 수입의 전국대비 비중은 6%정도로 안정적이다. 그리고 무역수지는 총액면에서는 2000년 이후 큰 기복이 없으나, 전국대비 무역수지 흑자비중이 60.7%(00'), 86.5%(01'), 74.4%(02'), 52.6%(03'), 40.8%(04' 5월까지)로 그 비중이 매우 큰 것으로 나타났다. 따라서 경남지역의 산업활동이 우리나라의 무역수지 개선에 크게 기여하고 있는 것으로 평가 할 수 있다.

<표2> 경남의 수출입 추이

(단위 : 천달러, %)

	년도	수출		수입		수지
		금액	증가율	금액	증가율	금액
전국	2000	172,267,510	-	160,481,018	-	11,786,492
	2001	150,439,144	-12.7	141,097,821	-12.1	9,341,323
	2002	162,470,528	8	152,126,153	7.8	10,344,375
	2003	193,817,443	19.3	178,826,657	17.6	14,990,786
	2004(1~5월)	101,630,102	38.4	89,363,168	23.2	12,266,934
경남	2000	16,651,312	-	9,499,632	-	7,151,680
	2001	17,134,337	2.9	9,053,232	-4.7	8,081,104
	2002	17,336,016	1.2	9,644,295	6.5	7,691,721
	2003	19,236,299	11	11,354,695	17.7	7,881,603
	2004(1~5월)	10,358,327	30.3	5,348,569	19.2	5,009,758
전국 대비 경남의 비중	2000	9.7	-	5.9	-	60.7
	2001	11.4	-	6.4	-	86.5
	2002	10.7	-	6.3	-	74.4
	2003	9.9	-	6.3	-	52.6
	2004(1~5월)	10.2	-	6.0	-	40.8

자료 : 한국무역협회 무역통계.

〈표3〉에서 2003년 산업별 수출자료를 분석해보면 반도체, 자동차, 무선통신기기, 컴퓨터, 선박해양구조물 및 부품 산업이 거국적인 측면에서 주요 10대 수출산업으로 분석된다. 특히 IT관련 반도체, 무선통신기기, 컴퓨터의 비중이 절대적인 비중을 차지하고 있다. 따라서 우리나라의 핵심전략수출산업은 IT관련 하드웨어에서 주도하고 있음을 알 수 있으므로 동 분야에 국가산업전략의 초점을 두어야 할 것이다.

경남의 경우 선박해양구조물(조선,중공업)이 수출비중이 매우 높고 이어서 무선통신, 가정용회전기기, 냉장고, 건설광산기기등 기계류도 강세를 보이고 있음을 알 수 있다. 이를 세부적으로 분석해 보면 조선 및 중공업의 수출비중이 높음을 알 수 있고, 무선통신 기기에서는 노키아tmc의 무선휴대전화기의 수출비중이 크게 기여한 것이다.

결과적으로 경남지역의 주요 수출산업 구조는 미래지향적이지 못하다, 조선, 중공업 및 가전부분의 경쟁력은 인근 중국에 쉽게 추월당 할 수 있는 분야로 미래신성장 동력 산업의 육성이 시급한 현실임을 알 수 있다.

〈표3〉 2003년도 주요 수출산업

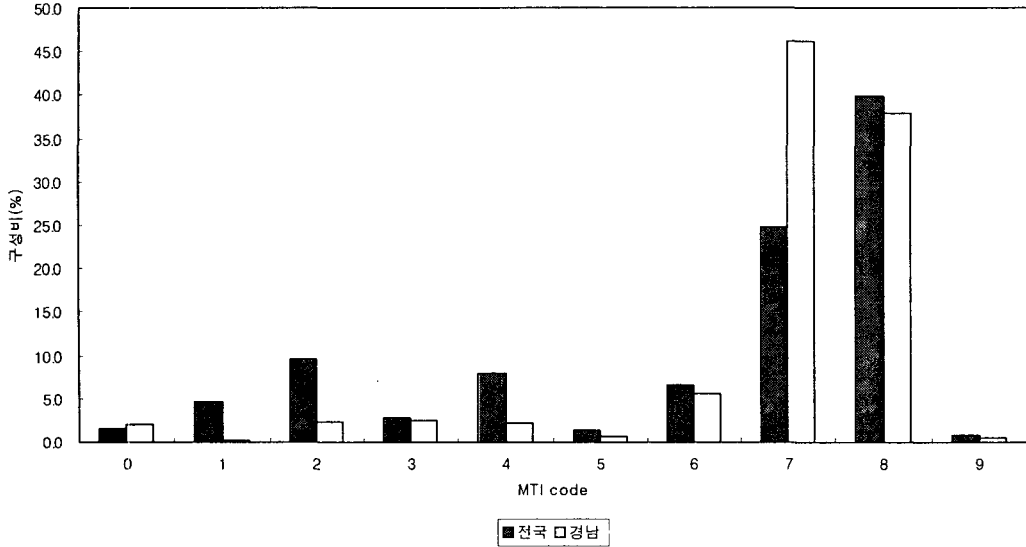
(단위 : 천불)

순위	전국		경남	
	품목명	수출액	품목명	수출액
	합계	193,817,443	합계	19,236,299
1	반도체	19,535,231	선박해양구조물및부품	5,226,739
2	자동차	19,118,714	무선통신기기	2,644,417
3	무선통신기기	18,696,570	가정용회전기기	1,310,788
4	컴퓨터	14,976,757	냉장고	553,971
5	선박해양구조물및부품	11,333,871	건설광산기계	523,344
6	석유제품	6,622,778	음향기기	521,471
7	합성수지	6,260,310	원동기및펌프	471,168
8	철강관	5,840,572	자동차부품	449,085
9	영상기기	5,618,339	난방및전열기기	424,866
10	자동차부품	4,227,364	영상기기	391,700

자료: 한국무역협회 무역통계

〈그림1〉과 〈표4〉를 통해 주요 수출구성 품목을 분석해 볼 수 있다. 표에서 우리나라의 수출은 전자전기 및 기계류 산업이 주도하고 있으며, 화공제품, 섬유류, 철강금속제품의 순서로 이어지고 있다. 이에 대비하여 경남은 기계류 및 전자·전기제품의 양 부문에 수출 비중이 집중되어 있음을 볼 수 있다.

〈그림 1〉 품목별 수출(2003년), (단위 : 천달러, %)



* 〈표4〉 를 도표로 작성

〈표4〉 에서 경남지역의 주요 수출품목의 전국대비 비중을 살펴보면 기계류(18.5%), 농림수산물(13.2%), 전자전기(9.4%), 철강금속(8.5%), 플라스틱고무 및 가죽(8.4%)등의 순으로 나타나고 있다.

〈표4〉 품목별 수출(2003년)

(단위 : 천달러, %)

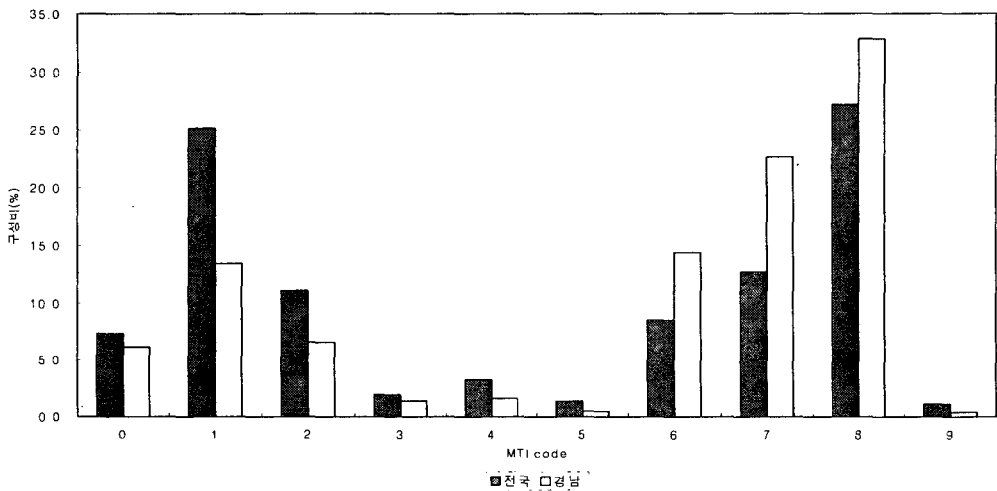
MTI code	품목명	전국		경남		전국대비 비중
		수출액	구성비	수출액	구성비	
	합계	193,817,443	100.0	19,236,299	100.0	9.9
0	농림수산물	3,013,365	1.6	396,366	2.1	13.2
1	광산물	8,969,210	4.6	20,417	0.1	0.2
2	화학공업제품	18,683,803	9.6	456,635	2.4	2.4
3	플라스틱고무및 가죽제품	5,565,305	2.9	468,513	2.4	8.4
4	섬유류	15,253,358	7.9	420,015	2.2	2.8
5	생활용품	2,511,837	1.3	122,610	0.6	4.9
6	철강금속제품	12,736,520	6.6	1,085,564	5.6	8.5
7	기계류	48,047,290	24.8	8,881,888	46.2	18.5
8	전자전기제품	77,437,552	40.0	7,289,641	37.9	9.4
9	잡제품	1,599,203	0.8	94,651	0.5	5.9

자료 : 2003한국무역협회 무역통계.

경남지역은 기계류의 수출비중이 매우 높고 농림수산 및 전자전기 비중도 상당히 높은 것으로 분석된다. 따라서 동 분야에 지역 경쟁 산업의 육성이 필요하고, 향후 미래 신성장동력산업을 접목하여 국가와 경남지역의 산업 및 수출 경쟁력을 키워나가야 할 것이다.

〈그림2〉 품목별 수입(2003년)

(단위 : 천달러, %)



* 〈표5〉를 도표로 작성

〈표5〉 품목별 수입(2003년)

(단위 : 천달러, %)

MTI code	품목명	전국		경남		전국대비 비중
		수입액	구성비	수입액	구성비	
	합계	178,826,657	100.0	11,354,695	100.0	6.3
0	농림수산물	13,145,869	7.4	691,960	6.1	5.3
1	광산물	45,045,565	25.2	1,527,180	13.4	3.4
2	화학공업제품	19,859,300	11.1	737,972	6.5	3.7
3	플라스틱고무및 가죽제품	3,469,036	1.9	161,215	1.4	4.6
4	섬유류	5,896,683	3.3	186,096	1.6	3.2
5	생활용품	2,542,968	1.4	55,450	0.5	2.2
6	철강금속제품	15,274,588	8.5	1,636,503	14.4	10.7
7	기계류	22,766,844	12.7	2,578,474	22.7	11.3
8	전자전기제품	48,712,803	27.2	3,732,335	32.9	7.7
9	잡제품	2,113,001	1.2	47,510	0.4	2.2

자료 : 한국무역협회 무역통계.

〈표5〉에서 품목별 수입현황을 볼 수 있다. 전국의 경우 전자전기(27.2%)와 광산물(25.2%)이 주된 수입구성품목으로 집중되어 있고, 기계류(12.7%), 화학(11.1%), 철강금속(8.5%), 농림수산(7.4%) 순으로 구성되어 있다. 이에 비해 경남의 경우 전자전기(32.3%), 기계류(22.7%)로 철강금속(14.4%), 광산물(13.4%) 등으로 수입 구성이 전국대비 기계류 부문에 비중이 큰 것을 알 수 있다. 아울러 경남의 전국대비 품목별 비중을 살펴보면 기계(11.3%), 철강금속제품(10.7%), 전자전기(7.7%), 농림·수산(5.3%)으로 나타나고 있다.

품목별 수입분석에서 경남지역은 수출비중이 높은 전자전기, 기계 부문이 높은 구성비를 나타내고 있는데 이는 수출원자재 및 중간재 수입이 높은 것으로 파악된다.

이상에서 경남의 산업생산 및 무역구조를 분석해 보았는데 이를 정리해 보면 경남은 기계 및 장비제조업, 운송장비제조업분야의 산업생산이 높은 비중을 차지하고 생산지수 증가율도 이들 산업부문과 자동차 및 트레일러제조업 부문의 지수가 매우 높게 나타나고 있다. IT관련 전자, 음향, 통신정비부문은 전국의 생산지수증가율에 비해 매우 저조하다. 따라서 경남의 미래의 유망 성장동력산업으로 고부가가치를 창출할 수 있는 전자, 음향, 통신정비부문에 특화전략을 수립하여 육성할 필요가 있고, 기존의 특화산업과 연계하여 지역산업의 발전과 경쟁력확보에 주력해야 할 것이다.

무역구조에서 주목할 것은 2000년 이후 전국대비 경남지역의 수출비중은 10%전후로 안정되어 있고, 국제경제환경의 변화에 따라 수출증가율은 많은 변화를 보이고 있으나 무역수지측면에서는 전국대비 흑자비중이 52%-86.5%로 매우 높은 비중을 차지하고 있음을 주목할 필요가 있다(표2). 따라서 경남지역의 수출산업이 전체 무역수지 개선에 크게 기여하고 있음을 알 수 있다.

주요 세부수출산업은 선박해양구조물, 무선통신기기를 주축으로 가전제품(냉장고) 및 기계류 수출이 주류를 이루고 있다. 이는 IT관련 하드웨어가 고부가가치를 창출하는 신성장산업임을 반영하고 있다.

국가별 수출분포 분석에서 경남의 수출은 미국에 집중되어 있었다. 중국의 경제규모나 성장규모를 감안할 때 대국 수출에 비해 대중국 수출은 매우 저조한 실정이다. 따라서 지리적 여건이나 성장잠재력, 고도산업화에 대비한 산업기계류의 수출, 기타 고급 소비재에 초점을 맞추어 경쟁우위산업을 육성해 나가야 할 것이다.

Ⅲ. 경남의 지역경쟁력과 마산자유무역지역

1. 마산자유무역지역⁵⁾의 경제적 성과

우리나라의 산업화 과정에서 마산자유무역지역은 초기부터 전자산업을 중심으로 외국인 기업이 입주되어 수출산업을 주도 하였고, 외자유치와 선진기술의 유입통로 역할을 하였다. 이러한 성과를 바탕으로 마산자유무역지역은 현재에도 경남의 수출을 주도 하고 무역수지 개선에 크게 기여하고 있다⁶⁾. 세계적인 경제환경변화의 인식과 미래에 촉을 바탕으로 마산자유무역지역의 새로운 발전방안을 모색하는 것이 경남의 지역경쟁력 제고를 위한 핵심요소 중 하나다.

〈표6〉의 자료에서 84년 이후 최근 04년까지 투자액, 수출액, 무역수지, 고용창출을 분석해 볼 수 있다. 투자부문에서의 주목할 만한 것은 이 지역에 외국인 투자가 약 80%를 차지해 왔고 투자규모는 완만한 증가추세를 보여 왔다. 마산자유무역지역의 경남지역 수출 및 무역비중을 〈표2〉의 자료와 비교하여 분석 해 보면 경남지역의 수출의 26.7%(00년), 23.7%(02년)를 차지했고, 무역수지는 17.7%(00년), 17.0%(02년)으로 마산자유무역지역이 경남의 수출 및 국제수지개선에 기여한 바가 매우 크다. 고용창출효과는 〈표6〉과 그림에서 알 수 있듯이 1986년까지 고용상승국면을 보였다가 88년에서 90년대초에 이르러 급격한 감소 추세를 나타낸다. 이는 86년 이후 노사분규로 인한 고용면에서의 구조조정의 결과로 분석된다⁷⁾. 이후 완만한 고용감소는 자동화 및 산업구조의 고도화에 따른 자본집약적 생산형태로의 전환에 기인한 것으로 분석된다. 무역수지 및 고용에 관해서는 〈그림3〉에서 84년 이후 추이를 나타내고 있다.

5) 마산자유무역지역은 외국인의 투자를 유치함으로써 수출진흥, 고용증대, 기술향상을 위하여 국가 및 지역경제 발전에 기여함을 목적으로 1970년 1월 특별법인[수출자유지역설치법]에 의거 설치된 외국인전용 공단으로 1970년부터 2000.7.12일까지는 생산중심의 [수출자유지역(Free Export Zone)]으로 운영되어 왔으나 2000.7.13일 부터는 [자유무역지역의지정등에관한법률]에 따라 생산은 물론 무역·물류·유통·정보처리·서비스업 등의 새로운 기능이 추가된 [자유무역지역(Free TradeZone)]으로 확대 개편되어 운영되고 있는 국가산업단지이다.

6) 2003년 2월말 78개 업체가 입주하여 74개업체 가동(가동률 94.9%)중이고, 3개업체 가동준비, 휴업 1개업체임, 입주유형별로는 외국인투자기업 48개사(61.5%), 내국인기업 30개사(38.5%)이고, 업종별로는 전자·전기 및 정밀기기 업종이 42개사로 전체 53.8%를 차지함.

산자부 마산자유무역지역관리원(2003.2), 「마산자유무역지역현황」, p.5.

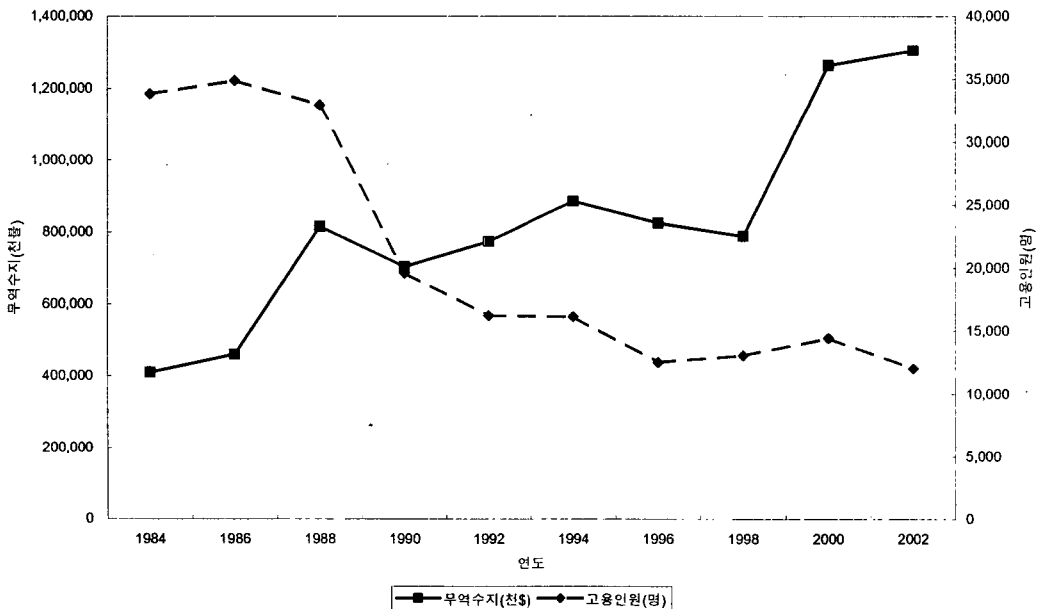
* 기타 상세한 현황은 마산자유무역지역 홈페이지 참조 바람.

7) 마산자유무역지역의 고용창출은 71년 22개사 1,248명에서 노사분규의 시발시기인 87년 36,411명을 정점으로 감원되기 시작하여 현재 75개사 10,435명으로 지속적인 감소 추세에 있다. 마산자유무역지역 홈페이지, 자료실1, 주요통계.

〈표6〉 마산자유무역지역 주요 현황

연도	투자액(천\$)			수출액(천\$)	무역수지(천\$)	고용인원(명)
	내자	외자 (%)	계			
1984	30,504	97,667 (76)	128,171	878,601	409,125	33,858
1986	28,134	111,032 (80)	139,166,	1,033,397	459,916	34,883
1988	31,959	164,551 (84)	196,510	1,769,203	815,441	32,990
1990	34,464	181,353 (84)	215,817	1,405,374	703,540	19,616
1992	32,494	176,149 (84)	208,643	1,600,143	773,826	16,216
1994	50,934	178,210 (78)	229,144	2,220,905	885,615	16,137
1996	57,522	182,502 (76)	240,023	2,068,784	824,279	12,492
1998	57,273	191,949 (77)	249,222	2,378,100	787,946	13,049
2000	57,683	193,676 (77)	251,359	4,442,141	1,263,476	14,415
2002	59,125	211,398 (78)	270,523	4,101,891	1,304,773	12,011
2004.5	58,965	196,114 (77)	255,079	1,889,737	-	10,435

〈그림3〉 마산자유무역지역의 무역수지 및 고용



자료 : 산업자원부 마산자유무역지역관리원, 마산자유무역지역현황, 2004.

마산자유무역지역의 2000년 이후 수출액 및 무역수지가 경남지역 산업에서 차지하는 비중을 〈표7〉에서 살펴보면 수출의 비중은 경남지역의 26.7%(00년), 23.2%(03년)으로 약간의 감소추세에 있다. 이는 노키아tmc의 수출증가를 둔화에 따른 결과로 분석된

다. 무역수지는 경남지역 대비하여 17%대를 기록한 결과로 지역 및 우리나라의 국제수지 개선에 중추적인 역할을 하고 있다. 결론적으로 마산자유무역지역은 경남지역내의 수출, 고용, 국제수지, 외국선진기술의 지역내 확산효과등 많은 기여를 하고 있다.

〈표7〉 마산자유무역지역의 수출액 및 무역수지

(천불, %)

연도	경상남도		마산자유무역지역			
	수출액	무역수지	수출액		무역수지	
				비중(%)		비중(%)
2000	16,651,312	7,151,680	4,442,141	26.7	1,263,476	17.7
2001	17,134,337	8,081,104	4,503,445	26.3	1,421,469	17.6
2002	17,336,016	7,691,721	4,101,891	23.7	1,304,773	17.0
2003	19,236,299	7,881,603	4,459,881	23.2		
2004(1~5월)	10,358,327	5,009,758	1,889,737	18.2		

자료 : 산업자원부 마산자유무역지역관리원, 마산자유무역지역현황, 2004.

2. 지역경쟁력과 마산자유무역지역의 활성화

금세기에 접어들어 최근 몇 년 동안 국내외요인에 영향을 받아 경남지역의 경제환경은 급속히 변화해 가고 있다. 따라서 이에 따른 마산자유무역지역의 활성화 방안도 지역경제의 경쟁력을 고려하여 장단기 대책을 마련해야 할 것이다. 주요 환경변화요인은 중국경제의 급부상에 따른 투자선의 중국으로의 전환, 부산-진해경제자유구역의 신설추진, 국내제조업의 공동화등의 주요 요인을 들 수 있다. 본 연구에서는 마산자유무역지역 활성화 방안에 관한 정책적인 제언을 제공하고자 한다.

(1) One-Stop Service 체제를 구축 및 신속한 업무처리능력 확산:

외국인투자 유치 및 투자 전진기지로 출발한 마산자유무역지역은 투자 유치 및 수출 진흥을 위해 입주업체에 대해 외국인 투자신고, 공장건축허가, 수출입 승인 등 모든 행정업무를 산업자원부 마산자유무역지역관리원에서 일괄처리하는 One-Stop Service 체제를 구축하여 편의제공을 해야 하겠으며, 또한 선진국 수준의 업무간소화와 신속한 업무처리를 위한 노력과 대외 및 대내투자자에 대한 홍보를 병행해 가야 할 것이다.

향후 인접국가들의 외국인투자 유치는 더욱 치열해질 전망이다. 이러한 투자유치의 경쟁관계를 고려할 때 관련업무의 신속한 처리는 비용절감에 직결되므로 자발적인 투

자유치에 가장 핵심적인 요인으로 들 수 있다. 이를 위해 우리의 우수한 IT 인프라를 이용한 최첨단 on-line 서비스가 제공될 경우 후발 경쟁국에 비해 상대적인 우위 요인으로 작용 할 것이다.

(2) 노사관계의 안정과 노동시장의 유연성⁸⁾ :

위의 마산자유무역지역의 고용창출부면에서 살펴본 바 노사분규의 시발점인 87년을 기점으로 노동절약형 생산구조의 변화를 가져왔고 과격한 노동운동과 노사충돌로 다수의 외국인 투자기업이 투자전환을 가져오게 되었는데 이것이 지난 87년 이후의 마산자유무역지역의 노사관계 현실이다. 따라서 장기적 성장세를 유지하기 위해서는 노사관계의 안정 및 노동시장의 유연성이 우선적으로 요구되고 있다. 즉 외국인투자를 유인하기 위해서는 노동시장이 유연해야 겠으며, 합리적인 이성을 바탕으로 하는 노사협력과 노동문화가 구축되어야 한다. 이는 내외국인 투자유치 및 투자 유출 방지를 위해 선택사항이 아니라 불가피한 국제적 대세임을 인식할 필요가 있다. 예컨대 네덜란드, 아일랜드, 싱가포르의 유사사례와 같이 노·사·정 합의로 노동조건에 관한 사회적 계약이 체결될 때 기업인의 안정적인 투자와 기업활동이 보장될 것이다.

(3) 마산자유무역지역내 생산체계의 효율화 및 물류·유통개선

역내의 생산체계를 효율성을 높이기 위해 인근지역의 연관 부품산업을 육성시켜야 한다. 이를 통해 지역발전과 산업간 시너지 효과의 극대화로 연관산업의 저 비용구조를 구축 할 수있다. 아울러 이러한 시스템을 이용해 물류비용을 감소시키며, 역내에 중간재 및 부품의 재고를 최소화시킴으로 공간효율을 높여 비용절감에 따른 입주기업의 경쟁력을 강화시킬 수 있다.

물류 유통부문의 활성화 문제도 시급하다. 이를 위해 마산자유무역지역과 창원공단등 경남지역내의 주요 수출업체를 위한 국제적 전시 및 유통기반을 확충하기 위한 SOC 투자가 절실하다. 현재 산업전시회 및 박람회 수도권에 편중되어 있는데, 경남의 경우 창원권의 기계류, 마산자유무역지역의 전기·전자산업, 그리고 동남해안권의 조선업이 수출을 주도하고 있다. 외국인투자가 수도권인 서울, 경기도에 이어 경남지역에 집중되어 있음을 감안 할 때 이와 같은 조치가 필요하다.

(4) 기술 및 인프라 측면의 지원:

역내의 투자기업들은 노키아tmc와 한국소니전자등을 제외한 대부분의 기업규모가 영세하다. 따라서 이들 다수 입주 기업들의 기술개발과 인적자원의 활용을 위한 정책적

8) 최해범(2003), " 마산자유무역지역 발전방안에 관한연구", 「21세기 동북아시아와 항만의 역할」, 한국항만경제학회 2003년 정기학술대회 발표 논문집, pp.84-85.

배려가 필요하다. 이를 위해 산·학·관 협력을 위한 관의 주도적 중재역할이 요구되고, 역내에 기술개발을 위한 공동연구센터를 설립함으로써 집중적인 연구개발과 효율적인적·물적자원을 활용할 수 있다. 또한 현재의 자유무역지역관리원의 마케팅을 위한 지원도 입주업체들의 마케팅지원에 대한 수요조사를 통해 세부적인 needs를 파악하여 지원함으로써 마케팅지원의 성과를 높여 나갈 수 있다.

또한 마산 자유무역지역은 국내외의 어려운 경제여건에도 불구하고 기존업체들의 투자증가와 입주 희망업체의 증가로 입주부지에 대한 수요는 이미 포화상태에 이르렀다. 따라서 지리적으로 마산자유무역지역 권역에 속한 봉암공업지역의 일부인 302,000(m²)를 확대 지정하였다. 부지확장에 따른 사후조치로써 외국인투자의 해외 전환을 막기 위한 홍보와 신규 투자유치 홍보에 최선을 다해야 할 것이다. 아울러 공단내 주차시설 및 각종 연구, 금융, 정보서비스등의 각종 편의시설을 갖추어 입주투자자들이 불편을 해소하도록 고려해야 한다.

마산자유무역지역 부지를 확대지정함으로써 이를 통하여 물류 및 생산기반시설을 확충할 수 있게 된다. 이에 첨단산업 및 고부가가치 산업을 중심으로 한 외국인투자기업의 신규 유치와 기존업체의 추가투자 및 증설을 통해 약 7,000-8,000명의 신규 고용창출과 연간15-20억불의 수출증가, 7-10억불의 국제수지 흑자가 추가로 이루어질 것으로 예상되므로 국가경제 및 지역경제 활성화에 크게 기여할 수 있다.⁹⁾

(5) 첨단 산업으로의 기능전환

마산자유무역지역은 70년대초 설립당시 단순조립가공의 노동집약산업이 집적되어 87년 노사분규를 정점으로 자본집약적인 첨단산업으로 구조조정이 급속히 진행되어 왔다. 따라서 고부가가치형 기술집약산업인 전자·정밀기기 업종이 2003년초 기준으로 42개사가 입주하여 전체 78개 업체의 53.8%를 차지하고 있다. 전자·전기업종의 수출비중은 76.7%(92년)에서 95.1%(01년)으로 그 비중이 매우 높아졌다. 산업별 고용은 03년 전자·전기업종에 73.1%로 따라서 이들 산업부문이 역내의 고용 및 수출을 주도하고 있음을 알 수 있다.¹⁰⁾ 이러한 분석을 통해 살펴볼 때 그 동안 마산자유무역지역은 경남의 “전자·전기제품 및 부품의 수출기지”로서 경쟁력과 기술축적 사실을 알 수 있다.

중국의 투자증대와 경제의 급성장은 우리와의 전자·전기부문의 기술격차 폭을 급속도로 좁혀가고 있다. 따라서 경쟁력을 유지하기 위해서는 역내산업 유형을 기술집약적 첨단고부가가치 산업으로 전환될 수 있도록 정책적인 고려를 해야 할 것이다.

9) 산자부 마산자유무역지역관리원(2003.2), 앞의 책, p.10.

10) 한낙현, “21세기마산자유무역지역의 역할과 전망”, 「 21세기 동북아 자유무역지역항의 역할과 비전 」, 2003년 한국국제상학회 동계학술발표대회 논문집, 2003. 12, p.112.

IV. 경남의 지역경쟁력과 부산·진해 신항만의 개발

1. 동북아의 물류전망과 항만개발

경남지역의 입지여건상 미래성장산업으로 항만·해양산업이 관심의 대상이 되고 있다. 따라서 산업구조의 고도화에 따른 구조전환을 고려한 부산·진해신항만의 개발과 그 경쟁요인에 관해 살펴보고 장기적 시각에서 지역경쟁력을 고려해 본다. <표8>에서 보는 바와 같이 1990년 이후 2000년까지 세계 전체 컨테이너물동량은 연평균 6.7%씩 증가할 것으로 전망되며, 유럽운송권과 북미운송권의 물동량 증가율은 이보다 낮은 연평균 5.3%와 5.5%로 예상된다. 하지만 동북아운송권의 물동량 증가율은 이보다 크게 높은 연평균 8.9%정도로 전망된다. 그리고 2000년 이후 2010년까지도 동북아운송권의 물동량 증가율은 유럽이나 북미 운송권보다 상대적으로 높을 전망이다. 이와 같은 높은 증가추세로 동북아운송권의 물동량은 2010년에 5,733만TEU정도의 규모로서 세계 3대 운송권의 하나가 될 것이다.

<표 8> 세계3대 운송권의 해상 컨테이너물동량 전망

(단위 : 백만TEU)

구 분	1990년(%)	2000년(%)	2010년(%)	연평균증가율(%)	
				1990~2000	2000~2010
동북아운송권 ¹⁾	11.75(13.7)	27.63(16.8)	57.33(21.5)	8.9	7.6
(화남운송권) ²⁾	9.97(11.6)	24.90(15.2)	47.50(17.8)	9.6	6.7
유럽운송권 ³⁾	22.74(26.6)	38.16(23.2)	62.16(23.3)	5.3	5.0
북미운송권 ⁴⁾	17.06(19.9)	29.27(17.8)	47.70(17.9)	5.5	5.0
세계전체	52.60(100.0)	164.20(100.0)	267.00(100.0)	6.7	5.0

자료 : 해운산업연구원, 「동아시아지역에 있어서 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망」, 1993.

해운산업연구원, 「21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안」, 1993.

Emap Business Communications, Containerisation International Yearbook, 1993.

M. Zachcial, "Transshipment in Europe Sea Port" -3rd Conference on Shipping

Cooperation and Competition in the Common European House, Rostock, 1991.

주 : 1) 동북아운송권; 한국, 일본, 북한, 러시아의 극동지역, 중국의 상하이북지역

2) 화남운송권; 중국의 상해 이남, 홍콩, 대만

3) 유럽운송권; 스칸디나비아 지역에서 흑해지역까지

4) 북미운송권; 캐나다, 미국, 멕시코

만약 동북아 운송권의 대상에서 제외시킨 화남경제권, 즉 중국 남부, 홍콩, 대만을 모두 포함하는 동아시아 전체를 기준으로 보면 1990년 해상 컨테이너물동량이 이미 북미 운송권의 물동량보다 400만TEU가 많은 규모이다. 그리고 2010년에는 세계 전체물동량

의 39.3%나 차지하여 유럽운송권이나 북미운송권의 물동량을 증가하는 세계 최대 운송 시장으로 부상할 것이다.

이와 같은 현실을 바탕으로 미래예측을 해 보면 향후 짧은 시일내에 동북아지역이 세계 3대 운송권으로 격상되고, 동북아의 해운물류의 수요는 폭증할 것으로 예상된다. 그 결과 동북아지역에 선박의 기항이 크게 늘어나며, 동북아지역에서 북미, 유럽으로 연결되는 항로에는 초고속, 초대형의 컨테이너선이 투입될 것으로 전망된다.

따라서 <표 9> 에서 정리한바와 같이 이러한 동북아권역의 컨테이너 해운물류의 급증추세를 예상하고 권역내에 부산·진해 신항만을 비롯해 주요국의 항만건설과 선적 및 하역등의 장비 현대화등 치열한 경쟁에 돌입하고 있다.

이와 같은 현실에서 국가 및 지역 경쟁력을 강화하고 항만산업의 경쟁을 선점하기 위해 기존 부산항의 시설확충의 한계를 탈피하고 경쟁력을 갖추기 위한 목적으로 1995년-2011년에 걸쳐 기존 부산항 권역에 인접한 부산-진해 신항만의 건설을 추진중이다. 이는 경남의 새로운 도약과 신 산업으로의 진입을 통해 지역경쟁력을 높일 수 있는 좋은 기회이다. 고용 및 연관산업 유치, 인구유입 및 소득 효과등을 고려해 보면, 경남지역경쟁력을 완전히 바꿀 수 있는 기회가 된다.

<표 9> 주요경쟁국의 항만시설확충 계획(선석수)

구분	부산	홍콩	싱가폴	카오슝	상해	고베
현재 선석수	19	26	37	27	18	37
확충계획(02-11')	30	23	39	23	52	10
계	49	49	76	50	70	47

* 공덕암, " 21세기 동북아 항만산업의 경제적 효과와 그 정책제안", 한국무역통상학회, 제 3권 제 2호, p.211.재인용

2. 부산·진해신항만의 지역 경제적 효과

진해 신항만의 투자가 국가 및 지역경제에 미치는 가능한 효과를 거시적 측면에서 국가전체에 연관된 경제적 효과와 부산경남 인근지역에 미칠 수 있는 효과를 중·장기로 나누어서 각각 살펴보고자 한다.

정량적 파급효과 분석은 자료의 제약으로 인해 본 연구에서는 정성적인 측면에서 향후 진해 신항의 개발이 국가 및 지역경제에 기여할 중요성을 논의해 보고 이를 경남의 지역적 차원에서 논의해 봄으로서 지역경쟁력의 제고에 반영하는 중요한 계기를 마

련코자 한다.

진해신항의 개발이 지역경제에 미치는 효과는 현재 부산항 관련 지표들을 분석해 봄으로서 이해 할 수 있다. 부산은 세계 3-4위의 컨테이너 처리능력과 실적을 가진 전형적인 항구도시이다. 부산 (1999년)은 전체고용의 28%, 총고용자 소득의 21%, 부가가치액의 34%가 항만관련사업에서 유발된 것으로 나타났다¹¹⁾. 따라서 부산·진해신항만이 향후 경쟁을 선점할 경우 하역·선적, 선사, 금융·보험, 무역 등 수출입관련 부문과 이송·수송, 관광, 건설, IT, 숙박 등 직·간접적인 대규모의 고용창출 효과가 예상된다. 기존의 부산항의 기능을 훨씬 앞선 첨단기술에 의한 시설과 인근의 부산·진해 경제자유구역 및 연계도로와 철도, 항만배후부지의 효율적인 활용등을 감안하면 경제적 파급 효과는 매우 클 것으로 예상된다.

우리나라 제조업은 기능인력의 재원고갈, 기능습득기피 현상, 기능인력의 고임금등 여러 가지 경쟁약화 요인이 내재하여 커다란 위기에 직면해 있다. 따라서 제조업의 공동화현상에 관해 정책진단이 진행되고 있는 현실에서 우리는 새로운 돌파구를 찾아야 한다. 이에 동북아지역의 항만물동량 증대에 따른 우리의 경쟁우위 산업은 항만·무역·물류·국제금융·보험등 항만 및 관련 서비스부문으로의 전환이 요구된다.

신항만의 건설과 그 배후부지 및 부산·진해 경제자유구역의 개발에 따른 시너지효과는 그 동안 국내의 고임금체제로 인해 해외로 이전한 해외투자가 경제자유구역으로 돌아 올 수 있는 중요한 계기가 될 수 있다. 아울러 물류·금융 등의 간접코스트를 낮추고 연관 분야의 네트워크를 구축하여 기술집약적 고부가가치산업 부문의 외국인투자 유치의 기회를 제공하게 되었다.

물류 비용면는 신항만의 개발에 따른 항만, 배후철도 및 도로, 통신설비등 인프라구축은 인근공단과 제조업체 및 창고로부터의 접근성과 정보비용감소, 네트워크구축에 따른 편의성등으로 역내외 물류비용을 감소시키는 결정적인 요인이 되어 지역내 제조업의 경쟁력을 높이게 될 것이다. 기존의 부산항을 이용하는 무역은 도심의 심각한 교통체증으로 시간적, 재정적으로 엄청난 추가비용을 부담하고 있다. 즉, 기존의 고속도로 및 철도를 이용한 부산항으로의 물류의 이동은 시간적 문제, 화물집하장과 부두와의 원거리, 기타 운송·하역관련 지연문제, 부대업무의 지체에 따른 높은 물류비용을 감수해야만 한다. 따라서 진해 신항의 배후수송시설, 배후 연계철도 등 인프라 구축은 물류비용을 절감하는데 상당한 기여함으로써 경남의 지역경쟁력을 높이는 주 요인이 될 것이다.

인근지역과의 경제통합측면에서 창원공단, 마산자유무역지역, 양산공단, 사천공단, 울산권의 공단과 기타 김해 및 함안등 도심부근의 농공단지에 산포된 인근지역 산업이 광역권으로 통합될 수 있다. 신설되는 신항만 배후철도 및 배후도로와 네트워크는 제조업

11) 「동북아중심항 해양강국의 전초기지 MEGA HUB PORT」, 부산신항만(주).p.8.

간의 연계성을 증대시키고, 인적·물적자원의 교류를 증대시켜 동남권의 지역통합을 가속화 시킬것으로 기대된다.

따라서 통합 지역내 산업 및 지역간의 발전은 긴밀한 하드 네트워크와 소프트 네트워크의 연계에 의해 가속화되고 촉진될 수 있다. 따라서 신항만의 개발은 항만관련 산업내 연계성을 높일 뿐 아니라 산업간 시너지효과를 높여 경남지역 뿐 아니라 국가의 경쟁력, 산업경쟁력을 높이는데 커다란 기폭제 역할을 할 것이다. 이는 항만을 중심으로 한 동남권 클러스터 조성 사업이 이루어질 경우 그 효과가 극대화 될 것이므로 정부 및 부산·경남 지자체는 항만 및 그 관련서비스업, 제조업의 시너지 효과를 극대화 할 수 있는 조정과 통합의 역할을 수행해 나가야 할 것이다. 동북아 거점항구로서 태동하는 부산·진해신항은 항만기능의 첨단·선진화뿐 아니라 우리나라의 새로운 경쟁우위 산업을 창출할 것으로 예상된다.

V. 요약 및 결론

WTO 이래 세계는 국경을 초월하여 무한경쟁의 무대에서 서로 공존하고 있다. 동북아의 경쟁권역에 속한 우리는 중국이라는 거대 괴물을 어떻게 이용하고 대처하느냐에 따라 우리의 미래는 달라질 것이다. 따라서 이 지역의 중심권에 속한 한·중·일등 주요국은 경제구도와 이해관계, 경쟁우위 패턴의 변화, 중심부와 주변부의 기능과 역할, 경제적 흡인력, 역내 국가간 경쟁과 시너지효과등 복잡한 변수에 직면하고 있다.

경쟁에서 우위를 선점하기 위해서 변수를 정확히 판단하고 예측하여 장단기에 적절한 구조조정과 효율적 정책의 시행을 필요로 하고 있다. 우리의 경우 산업회 이후 오랫동안 비교우위 측면에서 중국과의 경쟁에서 우위를 유지해온 산업 각 부문에서 최근 특화구조가 급변하고 있고, 우위 수명도 급속도로 단축되고 있다. 이와 같은 현실에서 국가적측면의 경쟁력강화가 시급하다. 그러나 본 연구에서는 미시적인 시각에서 경남의 지역경쟁력 확보를 위한 경쟁 산업부문을 분석해 보았다

첫째, 수출입 자료를 통해 경남지역의 경쟁 산업을 검토해 보았다. 선박해양구조물, 무선선통신기기, 가전용회전기기 산업의 수출비중이 높았고, 산업생산비중에 있어서는 기계 및 장비제조업, 운송장비제조업, 자동차 및 트레일러제조업이 강세를 보여 경쟁산업의 윤곽을 나타냈으며, 특히 전국대비 수출비중에서 기계류의 수출은 18.5%(2003년)를 차지했다. 산업생산 및 수출비중을 고려 할 때 경남지역의 경쟁산업은 기계, 조선,해양구조물, 무선선통신기기, 자동차운송장비 산업에 높은 비중을 두고 있으므로 이들 부문에 선택과 집중으로 향후 경쟁력을 키워야 할 것으로 분석된다.

둘째, 마산자유무역지역의 활성화를 통한 지역경쟁력확보 문제는 산업화초기의 노동 집약적 단순조립산업을 탈피해서 전자·전기부문에 투자와 첨단기술을 접목시키고, 효율적인 각종 지원체계를 통해 외국인투자 유치를 확보하도록 정책지원을 해야 할 것으로 사료된다.

항만개발과 지역경쟁력의 분석에서 동북아지역의 가시화되고 있는 해상물동량의 급증은 우리나라의 산업구조의 고도화 및 전환에 커다란 전기로서 이용할 수 있다. 현재 우리의 제조업은 기능인력의 재원고갈, 기능습득기피 현상, 기능인력의 고임금등 여러 가지 경쟁약화 요인이 내재하여 커다란 위기에 직면해 있다. 따라서 중장기적으로 경남 지역의 제조업공동화에 대비해 항만물류 및 그 관련산업으로의 구조전환을 모색하는 계기로 이용해야 한다.

향후 경남지역내의 제조업경쟁력을 높이기 위해서는 항만관련 인적·물적인프라와 부산·진해경제자유구역을 연계하여 외국인 투자유치와 인근지역경제통합을 통해 연관 제조업의 경쟁력을 높이는데 이용해야 할 것이다.

참고문헌

- 산자부 마산자유무역지역관리원, 「마산자유무역지역현황」, 2003.
공덕암, "우리나라 항만산업 개발전략과 그 함의", 「산업경제연구」 제 17권 6호, 한국산업경제학회, 2003.12.31.
공덕암, "21세기 동북아항만산업의 경제적효과와 그 정책제안", 「무역통상학회지」 제3권 2호, 한국무역통상학회, 2003.
정대철, "수출산업의 경쟁우위변화와 지방산업육성에 관한 연구", 「산업경제연구」 제 16권 5호, 한국산업경제학회.
최해범, "마산자유무역지역 발전방안에 관한연구", 「21세기 동북아시아시대와 항만의 역할」 한국항만경제학회, 2003학술발표논문집, 2003, 07.
한낙현, "21세기 마산자유무역지역의 역할과 전망", 「21세기 동북아 자유무역지역항의 역할과 비전」, 2003년 한국국제상학회 동계학술발표대회 논문집, 2003.12.
부산신항만(주), 「동북아중심항 해양강국의 전초기지 Mega Hub Port」 2003.
한국무역협회 「무역통계」. 각년호.
통계청, 통계정보시스템(KOSIS), 통계자료.
경남발전연구원, 「경상남도 신성장동력산업 육성방안」, 정책연구, 산업경제03-10, 2003
해운산업연구원, 「동아시아지역에 있어서 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망」, 1993.
해운산업연구원, 「21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안」, 1993.
M. Zachcial, "Transshipment in Europe Sea Port" -3rd Conference on Shipping Cooperation and Competition in the Common European House, Rostock, 1991.
Emap Business Communications, Containerisation International Yearbook, 1993.