

광양만권 경제자유구역에의 투자유치와 혁신클러스터 구축방안

A Study on the Development Device of Innovation Cluster and Investment to Free Economic Zone of Gwangyang Bay

장홍훈*

목 차

- | | |
|-----------------------------------|---|
| I. 서론 | IV. 광양만권 경제자유구역의 투자 유치 및
혁신클러스터 구축방안 |
| II. 세계 주요 항만의 물류거점지로의 경쟁 추세 | V. 결 론 |
| III. 광양만권 혁신클러스터 구축을 위한
SWOT분석 | |

Key Words: Gwangyang bay, Free Economic Zone, Investment

Abstract

With the globalization of economy, there is keen competition among countries to be a logistics hub and companies are striving to be first in establishing logistics system centering on advantageous sites, especially airport and seaports, to perform supply, production and distribution. Korea competing with Northeast Asia countries is also working out strategies in order to make Korea peninsula a logistics center of Northeast Asia taking advantage of its geographical strength. Gwangyang port has designated as Free Economic Zone together with Pusan and Jinhae, Incheon from October 24th, 2003. However, the introduction of Free Economic Zone in Korea lagged behind other major countries and it has a lot of operational problems.

Approximately 600 areas worldwide are designated and operated as a Free Economic Zone and Gwangyang port and its surrounding area has several points to be settled as one of FEZ. First one is its limited functions and related laws on Gwangyang Bay. Next is imperfection on development, investment and management system of the FEZ. Lack of promotion activities could be one of the problems. If we want to activate the FEZ, we must induce investment at Gwangyang Bay

This paper analyzes the above problems and presents various measures to activate Gwangyang Free Economic Zone by inducing investment for innovation cluster as follows Benchmarking to promote Gwangyang Free Economic Zone as follows Benchmarking other countries' system, governmental support, introduction & logistics functions, early development of the hinterland, supply of effective one-stop service, investment attraction into the area and diversified promotion & marketing activities.

* 순천대학교 경영통상학부 부교수, 경영학박사(jhhoon@sunchon.ac.kr)

I. 서 론

최근 세계 각 국은 국제무역의 증진과 함께 항만에 많은 물동량을 유치하기 위한 노력을 계속하고 있으며 이를 국가의 당면과제로 삼고 있다. 이러한 추세 속에 한국이 속한 동북아도 항만 및 경제특구간의 경쟁이 치열해지고 있고, 또한 중국경제와 무역거래량이 급성장함에 따라 동북아의 교역량이 점차 증가하고 있으며 이에 따라 각 국의 항만간의 물동량 및 국내외 투자 유치도 치열해지고 있다. 특히 동북아 각 국은 수출입물동량을 적극적으로 유치하기 위하여 컨테이너항만의 개발을 추진하고 있으므로 앞으로 동북아의 컨테이너 항만과 경제특구간의 경쟁은 더욱 치열하게 전개될 전망이다.

이와 같이 세계 각 국은 경제·무역 및 기업의 글로벌화로 인하여 국제물류의 흐름을 주도하기 위하여 국가마다 물류거점화의 경쟁을 치열하게 전개하고 있으며, 특히 홍콩, 싱가포르, 중국, 대만, 네덜란드 등은 범 정부차원에서 국가 경제발전의 주요한 전략으로 자국을 세계물류중심화 및 세계투자의 중심지로 발전·유지시키기 위해서 노력하고 있다. 이를 위해서 세계 각 국에서는 주요 항만을 중심으로 하여 자유항, 자유무역도시, 관세자유지역, 자유무역지역(자유무역지대), 경제자유구역 등과 같은 것을 설치·운영하여 단일구역 내에서 다양하고 자유로운 국제물류 활동을 이행할 수 있도록 함으로써 자국 항만 및 인근지역에 수출입물동량을 유치하여 국제무역을 증진시킬 수 있도록 지원하고 있다. 그리고 경제자유구역을 중심으로 지방정부도 지역경제의 활성화를 위하여 외국인의 투자를 유치하기 위하여 노력하고 있고, 세계적인 기업들도 이러한 경제자유구역을 중심으로 기업활동 및 국제물류활동을 활발히 수행하고 있다.

이러한 국제적인 추세에 따라 우리나라도 항만 및 주변지역에 투자를 적극 유치하고 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하기 위하여 2003년 10월 24일에 인천, 부산·진해, 광양만권을 경제자유구역으로 지정하였다. 그런데 광양만권 경제자유구역이 성공하기 위해서는 국내외투자가 유치되어야 하고, 광양만권의 특성상 투자를 유치함으로써 광양만권을 혁신클러스터화 해야 광양만권 경제자유구역이 발전할 수 있게 되어 있다. 따라서 본 논문은 광양만권이 경제자유구역으로 지정됨에 따라 광양만권 경제자유구역의 발전을 저해하는 요인을 분석하고, 광양만권 경제자유구역에 투자를 유치하는 방안을 제시하며, 산업발전을 위한 혁신클러스터를 구축하기 위한 방안을 제시한다.

II. 세계 주요 항만의 물류거점지로의 경쟁추세

1. 세계 주요 항만의 물동량 변동추이

<표-1>에서 보는 바와 같이 세계 주요 항만의 컨테이너 화물 처리실적을 살펴보면,

광양만권 경제자유구역에의 투자유치와 혁신클러스터 구축방안 / 장홍훈

홍콩은 2002년도에 이어 2003년도에도 세계 1위를 고수하였다. 홍콩은 중계무역항으로 원래 수출입물동량이 많을 뿐만 아니라 싱가포르와 상해항간에 유일하게 존재하는 심해항만이기에 때문에 중국으로 수출입되고 있는 화물의 환적항 역할을 하고 있다. 앞으로 중국 무역거래량이 급격히 상승할 것으로 보이므로 홍콩의 컨테이너 물동량 처리량은 당분간 계속 세계 1위를 고수할 것으로 예상되며, 싱가포르가 2위, 상해항이 3위, 심천항이 4위, 부산항이 5위를 차지하였다. 2003년의 컨테이너화물의 처리실적을 보면, 전년대비 연평균 증가율이 상해항이 21.8%, 심천항이 29%의 물동량을 처리함으로써 최근 중국의 항만 물동량 처리량이 급속하게 증가하고 있다. 상해항과 심천항은 5년 연속 20%~30%의 물동량 증가세를 기록하고 있으며 현재의 증가율이 지속될 경우 수년 내에 세계 1, 2위 항만으로 도약할 수 있을 것으로 예상된다.

<표-1> 세계 주요 항만의 컨테이너화물 처리실적 및 분석

(단위:천 TEU)

항만별	1999	2000	2001	2002	2003	연평균 증가율(%)
홍콩	16,211 (1)	18,098 (1)	17,826 (1)	19,144 (1)	20,449 (1)	4.8
싱가포르	15,945 (2)	17,087 (2)	15,571 (2)	16,941 (2)	18,411 (2)	2.9
상해	4,216 (7)	5,613 (6)	6,334 (5)	8,620 (4)	11,280 (3)	21.8
심천	2,986 (11)	3,993 (11)	5,076 (8)	7,614 (6)	10,650 (4)	29.0
부산항	6,440 (4)	7,540 (3)	8,073 (3)	9,453 (3)	10,408 (5)	10.1
카오슝	6,985 (3)	7,426 (4)	7,541 (4)	8,493 (5)	8,840 (6)	4.8
L·A	3,829 (8)	4,879 (7)	5,184 (7)	6,106 (8)	7,179 (7)	17.3
로테르담	6,342 (5)	6,275 (5)	6,096 (6)	6,506 (7)	7,107 (8)	2.3
함부르크	3,738 (9)	4,248 (9)	4,689 (9)	5,374 (9)	6,138 (9)	10.4
앤티워프	3,614 (10)	4,082 (10)	4,218 (11)	4,777 (10)	5,445 (10)	8.5
두바이	2,845 (13)	3,058 (15)	3,502 (13)	4,194 (13)	5,152 (11)	12.6
포르클랑	2,550 (15)	3,207 (12)	3,760 (12)	4,533 (11)	4,841 (12)	13.7

자료 : ① “항만의 컨테이너화물 처리실적 및 분석”, 한국컨테이너부두공단 홈페이지

② ()는 물동량 처리 실적 순위임.

이러한 중국의 컨테이너 화물 급증추세는 앞으로도 지속될 전망이다이고, 동북아의 중심에 위치한 우리나라는 중국의 환적화물 처리 등에 힘입어 컨테이너 물동량이 점차 증가할 것으로 예상된다. 우리나라 환적화물의 약 60%는 對중국 물량이고, 이중 약 75%는 상해항을 포함한 북중국 항만(청도, 대련, 천진)이 기 중점이며, 우리나라는 북중국과 일본서부지역에 대한 환적화물이 계속 증가할 것으로 전망된다. 그리고 앞으로도 저렴한 임금의 상품을 가진 중국이 당분간은 전 세계의 시장을 확장해 나갈 것으로 추정되므로 중국의 항만 물동량은 점차 증가할 것으로 예상된다.

2. 광양항의 개발계획과 물동량의 증가추이

광양항은 국토이용의 효율성을 극대화하고 낙후지역을 개발하기 위한 정부 구상의 일환으로 개발되었으며, 오늘날 국제무역에 있어서 동북아지역과의 교역확대에 따른 물동량의 증가와 동북아 지역 및 동남아지역에 대한 전진기지로서의 서남해안 항만 특히 광양항의 역할이 더욱 강조되고 있다. 광양항은 시대적 요청에 의하여 탄생한 항만으로 천혜적인 항만 요소와 광활한 배후부지를 갖추고 있고, 부산항과 더불어 양항체제(兩港體制)를 유지함으로써 우리나라의 중심항과 환적항의 역할을 담당하고 있다. 광양항이 활성화됨으로써 체선없이 효율적으로 항만이 운영될 수 있게 되었고, 항만배후권역의 지역산업에 물류비용의 감소와 기타 기업의 영업여건을 좋게 할 수 있어 많은 기업을 이 지역에 유치하고 있으며, 지역경제에도 좋은 영향을 주고 있다.

<표-2> 광양컨테이너 부두 개발계획

구 분	전체계획	1단계	2단계	3단계	장 래
사업기간	1987~2011	1987~1997	1995~2003	1999~2008	2002~2011
선 석 수	33	4	8	7	14
접안능력	5만톤DWT×29 2만톤DWT×4	5만톤DWT×4	5만톤DWT×4 2만톤DWT×4	5만톤DWT×7	5만톤DWT×14
처리능력 (천TEU/년)	9,321	960	1,440	2,100	4,821
안벽길이(m)	11,700	1,400	2,300	2,450	5,550

자료: 광양시·해양수산부, “광양항 관세자유지역”, 2003, p.7.

정부는 광양컨테이너부두를 당초 24선석을 2011년까지 개발하기로 하였으나 그 동안 여러 번의 계획변경을 통해 <표-2>에서 보는 바와 같이 2011년까지 안벽길이 11.7km에 달하는 총 33선석을 개발하는 계획을 확정함으로써 광양항은 연간처리능력이 1,000만

광양만권 경제자유구역에의 투자유치와 혁신클러스터 구축방안 / 장흥훈

TEU, 세계10위권의 컨테이너항으로 도약할 계기를 마련하였다. 또한 최근에 선박의 대형화와 경쟁여건의 변화 등을 대비하기 위하여 안벽 수심을 15m 이상으로 유지하고, 1선석의 부두길어도 350m로 하여 미래 동북아 국제물류의 거점항만으로 거듭나기 위한 노력을 하고 있다.

광양항은 다른 항만보다 뒤늦은 1998년에 개장되었으나 정부와 지방자치단체의 적극적인 지원과 노력으로 급격한 발전을 거듭하였다. <표-3>에서 보는 바와 같이 1998년 말에 개장되어 33,768 TEU의 컨테이너 물동량을 처리하였으나 개장 2년째인 1999년에는 417,344 TEU를 처리함으로써 전년보다 급속한 신장율을 기록하였다. 2000년에는 642,230 TEU, 2001년도에는 855,310 TEU, 2002년도에는 1,080,333 TEU, 2003년도에는 1,183,876 TEU, 2004년도에는 1,314,571 TEU를 처리하여 1999년부터 컨테이너 처리량이 꾸준히 증가하고 있다.

<표-3> 전국 컨테이너 화물 처리량 및 집중도 현황

(단위: TEU, %)

구분	전국	부산항	광양항	인천항	울산항	기타항
1998년 (비중)	6,677,565 (100.0)	5,891,168 (88.2)	33,768 (0.5)	514,847 (7.7)	125,829 (1.9)	111,953 (1.7)
1999년 (비중)	7,687,871 (100.0)	6,439,589 (83.8)	417,344 (5.4)	574,656 (7.5)	149,493 (1.9)	106,789 (1.4)
2000년 (비중)	9,116,448 (100.0)	7,540,387 (82.7)	642,230 (7.0)	611,261 (6.7)	236,296 (2.6)	86,274 (1.0)
2001년 (비중)	9,990,111 (100.0)	8,072,814 (80.8)	855,310 (8.6)	663,042 (6.6)	258,468 (2.6)	140,477 (1.4)
2002년 (비중)	11,889,798 (100.0)	9,453,356 (79.5)	1,080,333 (9.1)	769,791 (6.5)	276,537 (2.3)	309,781 (2.6)
2003년 (비중)	13,139,516 (100.0)	10,366,881 (78.9)	1,183,876 (9.0)	820,130 (6.2)	315,268 (2.4)	453,361 (3.5)
2004년 (비중)	14,438,522 (100.0)	11,441,563 (79.2)	1,314,571 (9.1)	934,941 (6.5)	279,485 (1.9)	467,962 (3.3)

자료: "컨테이너화물 집중도 현황", 한국컨테이너 부두공단 홈페이지

그리고 2002년에는 광양항에 세계적인 허치슨(Hutchison)사와 허치슨 포트 홀딩스 그룹 멤버(A member of the Hutchison Port Holdings Group)인 한국국제터미널주식회사(KIT;Korea International Terminals)가 광양항에 가세함으로써 광양항을 자동적으로 국제적인 항만으로 홍보하는 역할을 하고 있고 많은 물동량을 유치할 수 있어 전년보다 물동량이 훨씬 증가할 것으로 예상된다. 2005년 2월 현재 광양 컨테이너 부두의

운영선사로는 대한통운, 한국허치슨, 한진해운, 세방기업, 동부건설, KIT 등이 있으며, 2004년 12월 현재 광양항은 우리나라 컨테이너 화물 처리량의 비중에 있어서 부산항 79.2%에 이어서 광양항이 9.1%를 차지해 인천항의 6.5%보다 앞서 있으며, 우리나라 항만 중 두 번째로 물동량을 많이 처리하는 항만으로 성장하였다.

3. 광양만권 경제자유구역의 지정 및 계획

<표 4>에서 보는 바와 같이, 재정경제부는 2003년 10월 24일 광양만권인 광양시 870만평, 여수시 968만평, 순천시 473만평, 경남 하동군 380만평 등 총 5개 지구 24개 단지 2,691만평을 경제자유구역으로 지정하였다. 재정경제부는 Hub항으로서 광양항의 잠재력을 활용하여 해외 우수 물류기업을 유치, 화물의 저장·분류·전시·가공·조립하고 제3국으로 반출하여 부가가치 창출을 이루어야 하며, 기존 석유화학, 제철산업 등을 활용한 전·후방 연관산업을 전략수출 산업으로 육성하기로 하였다. 즉, 광양항의 동북아 중심항으로서의 지리적인 이점과 잠재력, 인접한 POSCO, 여수 화학단지 등을 활용하여 21세기 동북아의 물류기지와 석유·제철산업 클러스터를 형성한다는 계획을 세웠다.

단계별 개발계획으로는 1단계(2002~2010) 993만평, 2단계(2011~2015) 868만평, 3단계(2016~2020) 830만평을 개발하기로 하여 광양만권이 동북아 물류교역 첨단산업 및 관광레저의 Hub지역으로 개발될 수 있도록 목표를 설정하였다. 또한 광양항을 동북아 비즈니스 중심도시로 육성하기 위한 외국인기업 투자자에 대하여 One-Stop Service체계를 구축할 수 있게 하였다. 특히 환경친화적인 개발을 도모하면서 관광 위락단지를 포함하여 외국인의 경영여건과 쾌적한 생활환경을 조성하는데 개발의 역점을 둘 계획이다.¹⁾

경제자유구역의 지구별 개발방향으로는 첫째, 광양지구 권부두 및 배후단지 등 6개 단지 390만평은 부가가치 복합물류, 물류제조업, 서비스업 등을 유치한다. 둘째, 울촌지구 5개단지 851만평은 신소재, 기계부품, 에너지, 항만 및 물류기지 제조업, 정밀화학 항공물류 등 산업기능을 유치한다. 셋째, 신덕지구 6개 단지 771만평은 학교, 고급병원, 쇼핑센터 등 외국인의 경영활동과 국제화된 주거단지를 유치한다. 넷째, 화양지구 2개 단지 299만평은 관광 위락, 레저단지, 골프장, 요트, 해양시설, 콘도시설을 유치하여 외국인의 경영환경을 지원하는 기능을 부여한다. 다섯째, 경남 하동지구 5개 단지 380만평은 산업, 업무, 주거 등 광양지구와 상호 보완적인 기능을 수행하도록 개발계획을 세우고 있다.²⁾

1) 광양만권발전연구원, “광양항 Report”, 광양시, 2003.11, p.5.

2) 광양만권발전연구원, “광양항 Report”, 광양시, 2003.11, p.6.

<표-4> 광양만권 경제자유구역의 지정 및 계획

구분	면적	지역	비고
지역별 개발계획	24개 지구 (27개 단지) 88.98km ² (2,691만평)	광양항 컨부두 A지구, 광양항배후지(1단계), 광양제철 CTS, 울촌1산단, 광양항배후지(2단계), 성황배후단지, 황금산단, 광양복합물류유통단지, 용강배후단지, 신대 덕례배후단지	광양시(870만 평)
		울촌1산단, 신대배후단지, 해룡산단, 선월배후단지, 신대 덕례배후단지	순천시(473만 평)
		화양1·2단지, 울촌1산단, 여수공항, 울촌2산단, 광양항컨부두 B지구, 울촌 3산단	여수시(968만 평)
		갈사만매립지, 갈사만매립 배후지역, 덕천 배후단지, 두우 배후단지, 대송산단	하동군(380만 평)
기능별 계획	22.28km ² (674만평)	컨부두(광양), 컨부두(울촌), 컨부두 배후지(1·2단계), 광양제철 CTS, 여수공항, 광양복합물류유통단지, 선월 배후단지, 덕천 배후단지	복합물류·국제업무 가능
	35.06km ² (1,060만평)	울촌1·2·3산단, 황금산단, 성황 배후단지, 해룡 산단, 갈사만 매립지, 대송산단, 갈사만매립 배후지역	생산기능
	31.64km ² (957만평)	신대 배후단지, 신대·덕례 배후단지, 용강 배후단지, 두우 배후단지, 화양1·2단지	관광·위락·주거 및 지원기능

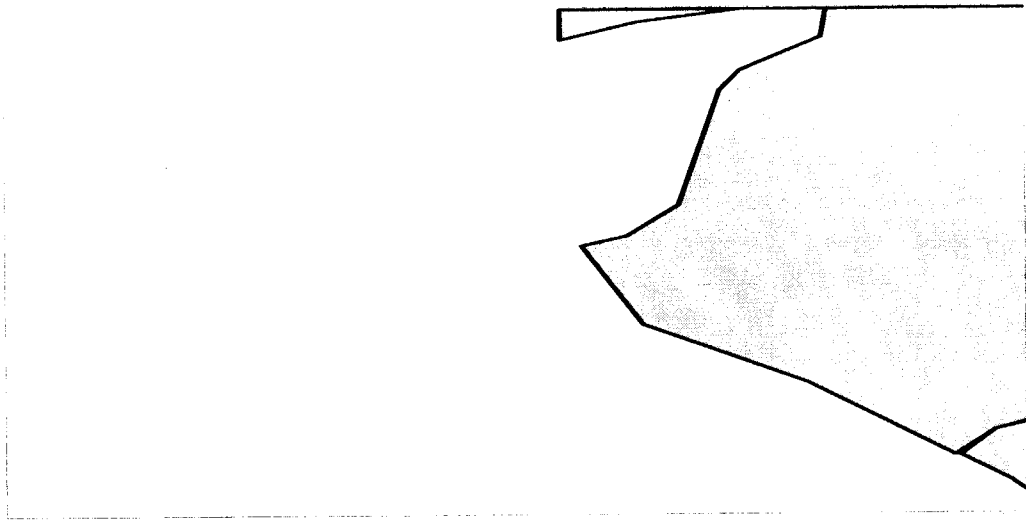
자료: 광양만권발전연구원, “광양항 Report”, 광양시, 2003.11, pp.9-11.

Ⅲ. 광양만권 혁신클러스터 구축을 위한 SWOT 분석

1. 광양만권의 강점

광양만권의 가장 중요한 강점은 광양항이 동북아 물류중심시장의 중심지 및 글로벌 해운물류의 동북아 요충지에 위치하고 있는 입지조건을 가지고 있다. 광양항은 동북아/북미항로, 동북아/유럽항로와 연결되는 광범위한 지역, 특히 최근 들어 급성장하고 있는 중국화물을 유치할 수 있는 입지조건을 구비하고 있다. 그리고 국제적 기술교류의 장으로서 역할도 지리적 중앙에 위치하여 일본의 자본력, 중국의 저렴한 노동력을 이용한 중간제품의 생산, 그리고 이들 가운데 있는 광양만권에서의 완제품생산이라는 국제적 산업협력체계를 강구할 수 있는 입지에 있다.

<그림-1> 광양항의 지리적 이점



광양만권은 철강, 석유화학 제품에 산업특화 및 안정적 성장으로 인해 지역경제에 기여하고 있다. 광양제철소 및 여수석유화학단지 등 철강 및 석유화학 관련 대규모 산업단지가 입지하여 있어 제조업 특히 석유화학 및 철강 등 중화학공업이 발달되어 있는데, 여기에 광양항 배후 물류센터의 부가가치물류 기능의 강화로 조립·가공기능의 강화와 물류시스템의 확충으로 광양만권의 위상을 제고할 수 있다.

광양항은 배후세력권이라 할 수 있는 광양시, 순천시, 통합 여수시 등 배후도시가 잘 발달되어 있으며, 국제규모의 임해신산업지대로 여수국가산업단지, POSCO 광양제철소, 광양컨테이너부두, 울촌공업단지 등 국가주요 기간산업이 입지함으로써 산업단지의 Belt化와 더불어 21세기 동북아 시대를 주도할 국제교역산업기지로 부상됨으로써 종전 홍콩(Hong Kong)의 기능을 대체할 수 있는 동북아 최대의 해운·항만권역으로 성장·발전 할 수 있다. 또한 광양만권의 향후 경쟁력 있는 산업으로 각광받고 있는 것이 물류와 함께 관광산업이라 할 수 있는데, 아직 숙박시설 및 테마관광 인프라는 부족하나 국립공원, 온천, 해수욕장, 유적 등 산악 및 해양관광자원은 비교적 풍부한 한려해상공원권에 포함되어 있다.

2. 광양만권의 약점

광양만권의 약점으로는 광양만권내의 자체 수출입 물동량의 부족으로 인하여 광양항의 성장에 한계가 있다는 것이다. 광양항은 신생항만으로서 싱가포르, 홍콩, 대만, 일본

등의 경쟁항보다 출발이 늦어 시설 및 운영여건이 미흡하다. 또한 현재로서는 글로벌 및 동북아 운송네트워크 구축이 미흡하고 항만운영 및 글로벌 마케팅을 구사할 전문인력이 부족한 실정이다.

그리고 1차산업, 즉 철강 및 석유화학제품에 치중한 제조업 기반의 광양만권 경제구조는 향후 기술 집약적인 첨단산업으로의 구조전환을 어렵게 하는 걸림돌이 될 수 있으며, 또한 본사, 정보, 금융 등 중추관리기관의 부족으로 산업지원체제가 미비한 실정이다. 관광산업의 경우에도 천혜의 자연자원은 구비하고 있으나 이를 뒷받침할 인프라가 구축되어 있지 않은 상태이고, 현실적으로 대규모 위락단지가 부족하여 대규모 관광객을 유치할 숙박단지가 부족하며, 항공, 철도 등도 편수 및 열차가 부족한 상황이다.

3. 광양만권의 기회

광양만권은 주변 국가와의 경제협력 및 교류확대로 인하여 성장기회가 상존하고 있다. 중국의 경제 급성장 및 한일간 FTA 협정체결 가능성이 상존하는 시점에서 광양만권의 물류업 및 제조업체는 성장가능성이 있다. 광양항은 신생항만으로서 정보통신기술의 발전 및 선박조선관련 기술의 선진화 등으로 비용 및 시간경쟁이 중요시 되는 신물류시대에 적합한 정보시스템을 구축할 수 있다.

광양만권은 관광의 경우 천혜의 자원관광자원을 구비하고 있으며, 일본과의 문화, 관광 교류의 증진과 중국 국민의 소득증대에 따른 관광산업활성화가 광양만권에는 기회요소로 작용할 수 있다. 중국은 우리나라와 문화적 교감이 충분한 상태이며 중국의 당나라, 한국의 백제문화, 일본의 야마토-나라시대의 역사를 체험할 수 있는 칭다오-공주-부여-광양만권-후쿠오카를 연결하는 국제관광루트를 개발한다면, 광양만권이 일본, 한국의 내륙도시 그리고 중국을 연결하는 거점으로서 충분한 국제관광거점으로서 위상을 확립할 수 있을 것이다.

광양만권은 국제관광거점으로서의 성장이 아직 여러 가지 여건상 어려움이 많으나 이 지역의 풍부한 관광자원을 감안할 때, 향후 국제관광거점으로서의 위상을 확립할 수 있는 기회는 있다. 이러한 위상확립은 특화된 분야의 개발에 의해 가능해질 수 있는데, 한 가지 방안은 동북아 국제관광루트개발을 통한 국제관광거점의 위상을 확보하는 것이며 소위 "역사여행"루트를 개발하는 것을 고려할 수 있을 것이다. 광양항과 인접한 일본의 큐슈지역은 일본에서도 특히 백제문화권과 연관이 깊은 지역임이라 할 수 있다.

4. 광양만권의 위협

광양항은 주변 경쟁국가와의 경쟁이 심화되고 있기 때문에 광양만권의 산업발전에도 위협을 받고 있다. 즉, 중국의 상해지역 대수심 항만개발(대소양산 항만개발 project)은 우리나라 항만개발에 상당한 위협 요소이다. 일본의 고베, 홍콩, 대만 카오슝, 중국 상해 등 경쟁기지들이 해상 및 항공 운송이 모두 가능한 해·공 중심항(Sea & Air Hub-Port)를 추구하고 있어 항공물류가 거의 전무 하다시피 한 광양항에 위협요소로 작용하고 있다. 이와 같이 일본, 홍콩, 대만, 중국, 싱가포르 등이 물류중심기지 육성전략을 강력히 추진하고 있어 항만간 경쟁이 심화되고 있다.

<표-5> 광양만권의 SWOT분석

강점(Strength)		기회(Opportunity)	
산업	<ul style="list-style-type: none"> -철강 및 석유화학 등 산업특화 -광양제철 및 여천산업단지의 성숙단계 -진주권과 연계개발로 신산업시대 형성 -주변의 충분한 개발여지 -대학 등 인적자원 지원기관 풍부 	산업	<ul style="list-style-type: none"> -동북아경제권 강화로 국제교류 신장 -각종 인프라 구축으로 수송체계 개선 -주변지역 연관산업단지 개발 지속 -주변 진주권과 산업보완 관계 형성 -순천, 광양, 여수, 진주, 사천 등 광역적 협력관계 형성 및 지역개발 가능
물류	<ul style="list-style-type: none"> -광범위한 배후지(물류센터) -지리적 중심적 입지 및 기간항로 입지 -화물전용고속접근로 -항만의 자연조건 -대형항만과 동서연안해운의 중심 	물류	<ul style="list-style-type: none"> -동북아, 대중 중추항만기능 강화 -국제물류거점 개발을 위한 국가 지원 -각종 인프라 구축으로 수송체계 개선 -한국의 신속한 정보화 추세 -광활한 배후 개발가능지
관광	<ul style="list-style-type: none"> -수려한 자연경관 -충무공, 송광사 등 풍부한 관련 유적지 -도로, 철도, 공항 등 접근성 양호 -육상과 해상을 연계한 관광여건 	관광	<ul style="list-style-type: none"> -거대한 국제(중·일)·국제관광잠재수요 -각종 인프라 확충으로 접근성 개선 -남해안 관광벨트 개발 -주변국과의 협력을 통한 상품의 다양화
단점(Weakness)		위협(Threat)	
산업	<ul style="list-style-type: none"> -본사기능, 정보·금융기능 등 중추관리 기능 미약 -단순한 산업구조와 지역간 편중 -중화학공업의 연관산업 발달 미흡 -특정지역 대기오염 심각 -산단 화물처리 시스템 부족 -산단 확장에 따른 인프라 부족 	산업	<ul style="list-style-type: none"> -용수난의 예상으로 산업기반 약화 -환경오염에 대한 반감 -굴뚝산업의 쇠퇴와 첨단화 추세 -지역간 산업재배치의 어려움
물류	<ul style="list-style-type: none"> -정치망, 약식장으로 인한 접근항로 복잡 -특화된 전문운송회사 부족 -국제화된 전문인력 부족 -단조로운 배후 수송망 및 물류센터 부재 -효율적 통관시스템 미비 -국제업무지구, 정보망 국제교류기반 열악 	물류	<ul style="list-style-type: none"> -항만운영의 융통성 결여(민영화, 고객 중심) -물류공동화 여건 미성숙 -고도의 물류산업 여건 미성숙 -복합운송업체의 영세성 -주변 항만과의 경쟁(부산, 후쿠오카 등)
관광	<ul style="list-style-type: none"> -빈약한 관광상품 -숙박을 유도하는 관광상품 부재 -숙박시설의 부족 -영세한 관광업체 및 운영여건 (정보제공시스템 부족) -국제화된 관광안내인력 부족 -테마관광시설의 부재 	관광	<ul style="list-style-type: none"> -주변국가와의 경쟁 -지역감정에 따른 국내 관광 시장권 축소 -언어문제, 정보부족, 국가간 감정 등으로 국제교류 여건 열악 -국제정세변화에 따른 해외여행의 축소

광양만권의 관광자원은 현재 국내적인 수준에만 머물고 있기 때문에 중국, 일본 및 영어권 국가의 외국인 유치를 위해서 다양한 언어를 구사할 수 있는 전문인력이 필요하고, 이러한 관광객들을 유치할 수 있는 대규모 숙박 및 위락, 오락 단지가 필요하다.³⁾<표-5 참조>

IV. 광양만권 경제자유구역의 투자유치 및 혁신클러스터 구축방안

본 장에서는 우리나라 3대 경제자유구역 중 가장 발전가능성이 부족하리라 생각하고 있는 사람이 많기 때문에 광양만권 경제자유구역에 투자할 의사가 있는지를 간단하게 설문·조사하였다. 투자할 의사가 있는지를 분석·제시하기 위해 국내외 기업체, 국적 선사·선주단체, 국내외 포워딩업체, 수출입업체, 국내외 유통·물류업체, 국가기관 및 관련단체, 무역관련업체, 공무원, 서비스업체, 기타 등을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 본 설문조사는 2004년 1월 10일부터 2월 28일까지 실시하였고, 설문조사방법으로 우편과 방문하는 방법으로 수집하였으며, 회수한 설문서의 표본은 총 119개로 컴퓨터의 통계 프로그램인 SPSS를 이용하여 분석하였다. 그리고 광양만권 경제자유구역에 국내외 투자를 유치하기 위하여 혁신클러스터를 구축하기 위한 방안을 제시하였다.

1. 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅 강화

광양만권 경제자유구역은 아직 국제적으로 인지도가 낮아 발전 가능성에 대한 전망이 불투명할 것으로 예상된다. <표-6>에서 보는 바와 같이, 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅을 강화할 필요성이 있는지의 여부에 대하여 설문을 실시하여 119개의 표본 중 102개 업체가 응답하였고, 홍보·마케팅 강화의 필요성에 대하여 응답한 업체나 기관들의 인식에 어떠한 차이가 존재하는지를 분산분석을 통하여 확인하였다. 분석결과를 보면 유의확률이 0.000이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다.

따라서 세계적으로 광양만권 경제자유구역의 인지도를 높이기 위해서 정부 및 지방자치단체가 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅을 적극적으로 이행할 필요가 있다. 이를 위해서는 외국의 기업 및 물류·유통업체, 외국교육기관, 외국인 전용 의료기관 및 약국 등을 대상으로 광양만권 경제자유구역에 투자 및 외국인의 입주를 유치할 수 있도록 홍보 및 마케팅 활동을 강화해야 한다. 그리고 광양항에 수출입 물동량이 증가

3) 순천광양상공회의소, 「광양만권 경제자유구역 발전 방향」, 연구보고서, 2004.10, pp.135-139.

하고 국내외 기업이 투자 및 입주를 할 수 있도록 국내외 기업, 화주 및 국내외 투자자들에게도 “광양항 및 광양만권 경제자유구역을 이용하여 받을 수 있는 이점과 인센티브” 등을 인식하게 홍보해야 한다. 이를 위해서 지방자치단체는 외국의 투자유치를 위한 투자유치단의 파견, 고객 방문 및 면담, 선전 및 간행물 발간, 관련 인사 방문 및 잠재적인 고객 초청 및 홍보, 세계적 세미나 개최, 항만 및 경제자유구역에 관련된 다양한 관련 행사를 실시하여야 한다.

<표-6> 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅 강화의 필요성

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내 외기 업체	국적선 사,선 주단체	국내외 포워딩 업체	수출 입업 체	국내외 유통물 류업체	국가기 관,관 련단체	무역 관련 업체	공무 원	서비스 업체	기타	
광양만권 경제자유 구역의 홍보·마 케팅을 강화	4.09 (1.13)	3.00 (0.00)	5.00 (0.00)	5.00 (0.00)	4.92 (0.27)	4.64 (0.67)	4.50 (0.57)	5.00 (0.00)	4.56 (0.70)	5.00 (0.00)	0.000

- (주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
- 2. p<0.05

그런데 광양만권 경제자유구역이 활성화되기 위해서는 광양항에 물동량이 많이 유치되어야 하는 것이 선결조건이라 할 수 있다. 따라서 광양항을 활성화하기 위해서는 홍보·마케팅 하는 것이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다. <표-7>은 광양항을 홍보·마케팅 하는 수행방법에 대한 설문 중 3개를 선택하도록 하는 다중응답을 실시한 결과, 응답자들은 “국외선사에 대한 홍보 강화”에 83개(26.7%), “국내외 화주에 대한 홍보 강화”에 67개(21.5%), “정부의 지원”에 65개(20.9%), “국내선사에 대한 홍보 강화”에 35개(11.3%), “세미나 개최 및 포럼활동 강화”가 24개(7.7%) 등의 순으로 응답하였다. 이에 대한 주요 응답의 우선순위를 살펴보면 광양항이 아직 활성화되지 못한 근본적인 문제점이라는 것을 알 수 있다. 따라서 정기선의 확충을 위해서 국외선사에 대한 홍보를 강화해야 하므로 지방자치단체는 지속적인 Port Sales를 수행해야 한다. 국내외 화주에 대한 홍보를 강화하기 위해서는 제반 항만사용료 혜택, 인센티브의 제공, 물류비를 절감할 수 있는 방안 등을 마련해야 한다. 정부의 지원도 광양항의 발전에 중대한 영향을 미치는 요소로 작용하므로 정부와 지방자치단체가 홍보를 위해 협력하는 방안이 필요하다.

<표-7> 광양항의 홍보·마케팅 수행방법

(단위: 개, %)

구 분	응 답 업 체
국내선사에 대한 홍보 강화	35(11.3)
국외선사에 대한 홍보 강화	83(26.7)
세미나 개최 및 포럼활동 강화	24(7.7)
항만관련 유인물의 간행·배포	15(4.8)
정부의 지원	65(20.9)
전라남도의 협조	3(1.0)
각 국에 홍보사절 파견	4(1.3)
외국 항만간의 자매결연 체결	15(4.8)
국내외 화주에 대한 홍보 강화	67(21.5)
합 계	311(100.0)

주: 다중응답 빈도분석

2. 국내외 투자의 유치 활성화

광양만권 경제자유구역이 활성화되기 위해서는 국내외 투자업체를 유치하는 것이 가장 중요한 사안인데, 투자업체를 유치하기 위해서는 국내외 투자업체들이 투자할 수 있는 환경을 조성해야 하고, 외국인투자기업의 경영환경을 개선해야 하며, 외국인의 생활환경을 개선해야 한다. 이를 위해서는 외국인과 투자업체에 대한 편의를 제공해야 하고, 무역·조세·통관, 금융·외환, 증권·공정거래, 노사관계 등에 대해 분야별로 문제점과 개선방안을 마련하여 연차별로 경영환경을 개선하는 계획을 수립·추진해야 한다. 또한 재경부 주관 하에 관계부처, 경제단체, 외국인투자기업 대표로 TF(Task Force)팀을 구성하여 계획을 수립·수행해야 한다.

광양만권 경제자유지역에 투자할 의사가 있는지의 여부에 대하여 국내외 기업체, 국내외 포워딩업체, 수출입업체, 국내외 유통·물류업체, 국가기관 및 관련단체, 무역관련업체, 공무원, 서비스업체 등을 대상으로 설문·조사하였는데, 119개의 응답자 중에 투자 의사를 밝힌 업체는 총 68개 업체로 조사되었다. <표-8>에서 보는 바와 같이 투자의사를 밝힌 업체나 기관들의 광양만권 경제자유구역의 투자의사에 대한 인식에 어떠한

차이가 존재하는지를 알아보기 위하여 분산분석을 실시하였다. 분산분석의 결과, 유의 확률이 0.019이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다. 특히 국내외 유통물류업체, 무역관련업체, 공무원 등은 광양만권 경제자유구역이 발전할 가능성이 있기 때문에 적극적인 투자의사를 나타내고 있다. 따라서 광양만권 경제자유구역에 국내외 투자를 유치하기 위해서는 중앙정부·지자체·기관이 이에 대한 대책을 마련해야 하고 투자유치 노력이 절실히 요구된다.

<표-8> 광양만권 경제자유구역에 투자할 의사

구분	평균(표준편차)									F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관,관련 단체	무역관 련업체	공무 원	서비스 업체	기타	
광양만권 경제자유 구역에 투자할 의사	2.67 (1.58)	2.00 (0.00)	1.00 (0.00)	3.70 (1.52)	3.33 (1.03)	4.00 (0.00)	5.00 (0.00)	2.83 (1.11)	3.40 (1.71)	0.019

(주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
2. p<0.05

3. 광양항 및 광양만권의 국제물류기능 및 시설확충

우선 광양항을 활성화하기 위해서는 광양만권에 국제물류기능을 갖추어야 하고, 배후 물류부지를 확충하고, SOC 시설을 확충하여야 한다. 이를 위해서 광양항의 항만·물류 계획(33선석, 배후지 122만평)은 상해항 등과의 경쟁을 고려하여 적기에 건설할 필요가 있다. 광양만권의 고속도로, 철도망 등 관련 SOC 확충계획의 구상도 적절하지만, 동 계획이 적기에 효율적으로 이루어지기 위해서는 예산반영 등 적극적인 협력과 노력이 필요하다.

최근 최신 정보도시(Ubiquitous City)를 목표로 통신인프라를 구축하여 유·무선망·단말기 등을 네트워크화 하고, 항만관리·무역·민원의 일괄처리시스템을 설치해야 한다. 또한 광양항에는 현재 물동량 수송을 원활하게 하기 위한 대형 물류 야적장이 없으므로 광양항이 동북아 물류중심항으로 성장하기 위해 환적화물과 국내로 이동할 물량을 안전하게 수송하고, 일정기간 보관·분류할 수 있는 공간을 확보해야 한다.

현재 광양항에는 대륙을 겨냥한 광양만권 복합 물류센터가 없으므로 이를 시급히 조성해야 한다. 남북한 철도연결과 TCR, TSR, TMGR 등을 이용한 「철의 실크로드」

가 건설될 경우 기종점이 될 광양(세풍)에 대륙을 겨냥한 복합물류센터가 부족하므로 이를 시급히 조성해야 한다. 또한 현재 수도권 물동량이 많이 수송되지 않아 광양항이 활성화되지 못하고 있으므로 수도권과의 접근성을 제고하기 위하여 광양~전주간 고속도로를 조속히 완공해야 한다.

그리고 광양항 동측 배후단지를 개발·완료될 경우 수도권·충청권·호남권의 물동량이 급증할 가능성이 있으므로 공사기간을 당초계획대로 2007년에 준공해야 하고, 광양~구례구간을 우선 시행하기 위하여 2005년까지 개통해야 한다. 또한 전라선 복선 전철화 미흡으로 수송시간이 지나치게 많이 소요되므로 복선 전철화 사업을 조기에 준공하여야 한다. 따라서 광양항 동측 배후단지 개발이 완료될 경우 물동량의 급증이 예상됨으로 공사기간을 계획대로 2008년에 준공해야 한다.

광양항이 발전하기 위해서는 광양~수도권을 연결하는 철도(서남선)를 조기에 개설해야 한다. 즉, 남북한 철도가 연결되고 TCR, TSR, TMGR 등을 통한 유럽과 아시아간 「철의 실크로드」 구축을 전망할 때 광양항이 대륙의 관문으로 역할을 수행하기 위해서는 광양~수도권간 연결 철도망(서남선)을 조기에 개설할 필요가 있다. 만약 경부고속 전철 개통 시 철도 수송 분담률이 급증할 것으로 예상되며, 「철의 실크로드」 구축 후 철송을 통한 유라시아 환적화물의 발생이 예상된다. 그러나 호남선과 경부선이 합쳐지는 대전 이북의 선로 용량을 감안할 때 경부고속 전철이 완공되어도 급증하는 철송량을 감당하기 어려워 광양·부산항의 동북아 중심항 전략이 차질이 발생할 우려가 있으므로 SOC를 계획대로 준공하여야 한다.

그리고 광양항 서측 컨테이너 부두 전용도로를 확보한다면 도시교통이 원활해지고, 내륙수송비가 절감될 것이며 컨테이너 수출·입 화물의 경쟁력을 제고 할 수 있고, 광양항이 컨테이너 전용항만으로서 기능을 발휘할 수 있다. 광양항의 동측부두와 연결하는 도로를 개설한다면 컨테이너 부두로 선·하역하기 위한 물동량이 시가지 중심부를 통과함으로써 발생하는 도심지의 교통체증을 해소하고, 원활한 물류수송 체계를 구축할 수 있을 것이다. 따라서 광양 컨테이너 부두와 배후단지에서 발생하는 물동량의 원활한 수송체계 구축으로 물류비용을 절감할 수 있으며 국가경쟁력을 제고할 수 있으며, 컨테이너 부두와 철송장 간의 Non-Stop System을 구축하여 물류비용을 절감할 수 있을 것이다.

4. 혁신클러스터 구축을 위한 투자유치 활성화

1) 투자업체에 대한 인센티브의 혜택 확충

광양항 및 광양만권 경제자유구역에 투자업체를 유치하기 위해서는 투자업체에 대한 인센티브를 확충할 필요가 있으며 입주업체의 생활여건을 개선할 대책을 마련하여야 한다. 투자의사를 밝힌 업체들은 입주조건으로 저렴한 시설 및 임대료를 최우선으로 선

택하고 있다. 따라서 동북아 역내는 물론 우리와 경쟁관계에 있는 중국, 홍콩, 싱가포르, 대만 등을 감안할 때 투자유치에 성공하기 위해서는 입주업체에 대한 인센티브를 적극적으로 확충하고 이를 홍보해 나가야 할 것이다. 또한 광양항 및 광양만권에 세계적인 기업의 투자를 유치·확대를 위해서는 법·제도적 장치가 마련되어야 하고, 이들 기업이 투자를 시행할 때 투자, 입지, 법·제도, 관련업체, 전문인력의 양성 및 확보 등에 관한 정보를 쉽게 확보하여야 하며, One-stop Service로 투자업체들의 투자 및 행정 절차를 간결하고 신속하게 수행할 수 있는 시스템을 구축해야 한다.

2) 정부 차원의 지원강화

사회간접자본시설 확장을 둘러싼 대기업 여론수렴과정에서 투자업체들이 가장 어려움을 피력한 부분은 착수에서부터 완공에 이르기까지 정부 또는 공공부문의 행정적, 재정적 지원을 확대해 시설의 조기완공이 촉진될 수 있도록 협조해 달라는 내용이었다. 또한 도로, 항만, 공항 등의 사회간접자본시설뿐 아니라 민간기업의 공장건설, 물류단지 조성 등에 있어서도 수많은 규제와 절차가 존재하고 있으며, 이러한 제도적 제약요인이 국가경제의 활력을 저해하고 있다. 이러한 문제들을 개선하기 위해 정부는 각종 법규와 제도개선을 통해 민간의 자금이 사회간접자본시설의 건설에 자유롭게 유입되고, 또한 투자업체가 행정적 간섭이 최소화된 상태에서 물류시설의 건설 및 운영에 전념할 수 있도록 제반 유인책이 거론되어 왔다. 광양항 및 광양만권이 활성화되기 위해서는 정부의 적기의 항만시설의 건설과 SOC의 확충, 과감하고 적극적인 제도개선이 필요하다.

그리고 광양항 및 광양만권에 아무리 민간의 자금과 경영기법을 도입한다고 해도 개발규모가 거대한 대단위 투자사업일 뿐 아니라 착공에서 운영개시까지 장기간의 시간이 소요된다는 점에서 정부 및 지자체의 지원과 협조를 필요로 할 수밖에 없다. 그래서 정부는 투자자의 투자마인드를 유도할 수 있는 여건을 조성하는 기능을 담당하지 않으면 안 된다.⁴⁾ 따라서 광양항에 물류전문교육원의 설립 필요, 항만관련법규의 완화, 광양항의 대내외 인지도를 위한 홍보, 광양항의 항만관련 인프라를 확충, 정기선의 항로 확충을 위한 국가적 차원의 각종 인센티브제도의 마련, 터미널의 공동운영으로 운영비 절감 및 내륙운송비의 절감, 광양만권 경제자유지역에 외국기업의 투자 유치 및 Local 화물의 확보 등을 위해서 정부의 지원이 필요하다.

3) 효율적인 One-stop Service 체계의 확립

광양항 및 광양만권 경제자유구역에 투자를 유치하기 위해서는 투자자에게 불편함이 없도록 여러 가지 서비스를 제공하여야 한다. 이를 위해서는 첫째, 프로젝트 매니저에

4) 한국경제정책평가연구원, 「광양 자유무역항 지정방안에 관한 연구」, 용역보고서, 1996.1, pp.312~313.

의한 One-stop Service를 제공하여야 한다. 우선 One-stop Service 체제를 확립하기 위해서는 외국인투자촉진법시행령을 개정하여 프로젝트 매니저(PM: Project Manager)⁵⁾가 투자상담부터 인·허가 및 사업개시에 이르기까지 투자의 전 과정을 지원할 수 있도록 제도화해야 한다. 외국인투자촉진 과정에서 발생하는 문제는 일차적으로 PM⁶⁾ 및 관계부처 TF(Task Force)팀이 해결하고, 미결과제는 외국인투자위원회 및 국무회의에 상정하여 해결하도록 해야 한다.⁷⁾

광양항 및 광양만권 경제자유구역에 50억 원 규모 이상의 대규모 투자 Project에 대해서는 전담 공무원 또는 정부 내의 TF 구성 등을 통해 투자애로사항을 지원하는 방안을 검토해야 하며 투자업체⁸⁾의 물류센터 및 가공공장 설립관련 인·허가 절차를 대폭 간소화하는 등 특단의 조치가 필요하다.⁹⁾ 따라서 사업개시 후에는 외국인투자기업별 애로사항을 청취하고 해결해주는 「Home Doctor」를 지정하여 철저한 사후관리 서비스를 제공해야 한다. Home Doctor는 외국인투자 ombudsman, 경제자유구역 ombudsman과 긴밀한 협조를 통해 신속한 애로사항을 해결하고, 외국인투자 ombudsman을 규제개혁위원회 위원으로 위촉을 추진해야 한다.¹⁰⁾

둘째, 공무원과 일선행정기관이 신속하게 투자유치 업무를 처리해야 하고 전문성을 제고하는 노력을 해야 한다. 광양항 및 경제자유구역에 외국인 투자를 유치하기 위하여 “외국인투자촉진법상의 인·허가 신속처리 규정”을 제정하여 반드시 이행해야 한

- 5) PM을 지정하기 위해서는 Invest KOREA가 투자상담 단계에서 PM을 지정하고, 투자정보를 입수한 관계부처 및 지자체는 Invest KOREA에 PM 지정을 요청하여야 한다. PM은 투자자를 밀착 지원하고, 인·허가를 대행처리 해야 하고, PM이 요청하는 사항에 대하여 각 부처 및 지자체는 이에 대해 적극적으로 협조해야 한다. 또한 PM은 관계부처 TF팀 및 지자체 인·허가지원팀에 참여하고, 이를 위해 외국인투자전담조직을 중앙부처 및 시·군에도 확대·지정해야 한다.
- 6) 외국인투자촉진법시행령 제21조(2)~(4)에 프로젝트매니저(Project Manager)의 여러 가지 사항에 대하여 규정하고 있다. 제21(2)에서는 PM의 지정 및 운영에 관하여 규정하고 있는데, 대한무역투자진흥공사의 장은 외국투자가 또는 외국인투자기업의 투자업무를 효율적으로 지원하기 위하여 외국투자가 또는 외국인투자기업별로 소속직원 또는 파견관을 프로젝트매니저로 지정할 수 있다. PM이 수행하는 업무는 주로, ①외국투자가 또는 외국인투자기업의 요청에 의한 자료 또는 정보의 수집·제공 및 면담의 알선, ②법 제9조·제13조·제14조 및 제14조의 2의 규정에 의한 외국인투자관련 지원에 관한 의견제시, ③법 제15조 및 제17조의 규정에 의한 외국인투자와 관련한 업무지원과 민원의 대행, ④주택임차, 학교입학의 안내 등 외국투자가 또는 외국인투자기업의 임·직원과 그 가족의 생활정착지원, ⑤그밖에 외국인투자와 관련된 업무 등을 수행한다.
- 7) 산업자원부, 「외국인투자유치 종합대책」, 2003, p.7.
- 8) 관세자유지역에 입주하고자 하는 희망기업은 최초 담당자 1인과의 접촉만으로 투자상담에서 공장건설에 이르기까지 모든 업무처리가 가능하도록 해야 한다.
- 9) 한국해양수산개발원·중앙대학교, 「광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구」, 용역보고서, 2000.10, pp.426~427.
- 10) 산업자원부, 「전계보고서」, p.7.

다. 만약 한 개의 인·허가를 받으면 관련된 다른 여러 가지 인·허가를 함께 받은 것으로 처리하는 일괄처리민원의 경우, 사후감사와 민원발생 우려 등으로 분할 처리하는 사례가 없도록 그 이행을 확보해야 한다. 그리고 법정기한 내 처리하지 않은 경우 인·허가된 것으로 간주하는 “의제처리규정”¹¹⁾을 엄격히 시행해야 한다. 또한 민원담당 공무원에 대하여 의제처리규정 교육을 강화해야 하고, 법정기한 내 처리되지 않은 경우 의제처리 된다는 사실을 PM이 투자자에게 통보해야 한다.

공무원이 투자업무를 수행하게 해 주기 위해서는 일선공무원에 대한 감사부담을 완화해 줄 필요가 있다. 따라서 외국인투자업무에 대한 외부기관의 감사 및 각급 기관의 감사 부서는 규정해석 등에 있어 가급적 외국인 투자를 촉진하는 방향으로 감사해야 한다. 또한 투자자를 안심시키기 위해서는 조세 감면조치의 일관성을 확보·시행하여야 한다.¹²⁾

5. 광양만권 산업단지의 상호연계와 혁신클러스터화 구축방안

1) 울촌 산업단지의 혁신클러스터화

광양만권은 여러 산업단지에 따른 제철, 화학 등이 연계되어 있어서 혁신클러스터를 구축할 수 있는 가능성이 있다. 그러나 광양만권에 소재하고 있는 산업단지가 서로 연계되어 있지 않고 분산화 되어 있어 산업의 집적화 하는데 애로점이 있다. 그 동안 광양만권에 소재하고 있는 광양시는 POSCO광양제철국가산업단지, 해룡산단, 태인산단, 초남산단, 신금산단, 오천산단 등의 산업단지가 서로 연계되어 있지 않고 분산되어 있는 관계로 산업을 집적화 하는데 애로점이 있었다. 만약 울촌 1산단 조성사업계획이 조속하게 이행된다면 광양만권의 산업발전을 위한 혁신클러스터를 구축할 수 있다.

울촌산단이 혁신클러스터를 통해 활성화 된다면 광양만권은 “신산업기지, 국제물류거점, 레저·관광거점” 등의 세 가지로 발전할 수 있을 것이고, 광양항의 지속적인 개발 및 발전, 여천산단-울촌산단-광양산단의 산단Belt化가 더욱 모범적인 형태로 발전할 가능성이 매우 높다. 광양만권을 환형으로 둘러싸고 있는 광양항과 POSCO광양제철을 비롯하여 여수산단을 중심으로 중소규모의 산업단지가 공간적 집적화를 형성한 다면 각종 산업 및 경제활동 입지에 따른 시너지 효과를 거둘 수 있다.

그리고 현대자동차가 입주하기로 한 울촌 1산단을 자유무역지역으로 지정한다면 광

11) 민원처리기관의 장 또는 파견관은 다른 법령의 규정에 불구하고 일괄처리민원사무, 개별처리민원사무 및 직접처리민원사무를 대통령령이 정하는 처리기간 내에 처리하여야 하며, 그 처리기간 내에 허가 등의 거부에 관한 통지를 하지 아니하는 경우에는 처리기간이 만료된 날의 다음날에 그 허가 등이 있는 것으로 본다. 이 경우 처리기간 내에 허가 등의 거부에 관하여 통지를 하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 서면으로 외국인투자진흥관과 외국투자자 또는 외국인투자기업에게 그 사유를 통보하여야 한다.(외국인투자촉진법 제17조제5항)

12) 산업자원부, 「전계보고서」, pp.8~9.

양만권은 혁신클러스터로 구축할 수 있다. 자유무역지역이란 한 국가가 제조활동, 상업, 무역을 촉진시키기 위하여 일정조건 하에 외국화물에 대하여 관세행정과 통제로부터 제외된 지역으로써 관세 및 제세공과금이 면제되며, 동 지역 내에서의 상품의 반입, 반출, 가공처리, 저장 등이 자유로운 특정지역이다. 자유무역지역에서는 통관절차 및 관세징수에 관한 적용이 배제되며, 외국산화물이 반입되어 가공·조립·제조, 상표부착, 청소, 개장, 재포장, 혼합, 상품전시, 재수출 등이 가능하여 국내외 투자를 많이 유치할 수 있으므로 울촌 1산단이 활성화 될 수 있다.

따라서 울촌 1산단이 자유무역지역으로 지정된다면 자유무역지역에의 원료의 비관세 반입, 토지 및 건물의 임대와 공장운영에 대한 세 감면 등의 각종 인센티브 제공, 통관면제로 인한 상품 수출입의 자유로움으로 외국자본이 쉽게 유입될 수 있어 국내자본 부족을 메울 수 있으며, 자본투자에 수반되는 외국의 신 관리기법 또는 신기술의 유입으로 말미암아 국내경제발전을 촉진시킬 수 있다.

이와 같이 자유무역지역에 입주하는 외국인투자기업 등에 대한 국·공유 재산의 임대조건 및 임대료 감면 등 각종 지원제도를 확대하여 외국인투자환경을 개선함으로써 외국인투자유치의 효과를 제고할 수 있다. 따라서 광양만권 경제자유구역의 활성화를 위해 울촌 I 산단 전체 277만 평을 자유무역지역으로 지정하고, 그 중 50만평은 임대단지 지정해야 한다. 광양만권 경제자유구역의 조기활성화를 위해서는 입주희망기업에 대해 각종 세제혜택과 부지를 조기에 제공해야 하므로 이를 위해 자유무역지역 지정 및 임대단지의 조성이 필수적이다.

2) 울촌 산업단지의 혁신클러스터 방안

광양만권에 소재하고 있는 POSCO광양제철, 여수산단, 광양만권 소재 대기업체들이 울촌 1산단에 입주하는 업체에 대해 우선적으로 부품 및 소재의 공급권을 주는 특혜를 약속할 수 있도록 정부·지자체·광양만권 주민이 협력하여 협상을 유도한다면 울촌 1산단이 단기간에 혁신클러스터화 될 수 있다. 따라서 대기업체의 품질이 우수한 완제품의 공급을 위해 울촌 1산단에 입주할 업체의 경우에도 일정한 기술축적을 한 기업에만 부품 및 소재의 공급권을 부여한다는 해당 규정의 마련이 필요하다. 울촌 1산단에 입주하는 업체에 대해 특혜를 주는 경우 특혜시비가 발생할 소지가 있으므로 특혜시비에 대한 규정과 특별법을 제정할 필요가 있다.

그리고 울촌 1산단의 혁신클러스터화를 위해서는 산업단지 지원도로, 항만 등의 기반시설을 조기에 확충하는 것은 필수적이라 할 수 있다. 만약 울촌 1산단의 부지를 정부가 매입해서 입주하려는 기업체에 무상으로 분양한다면 많은 기업체가 입주할 수 있을 것이고, 부지 미사용으로 인한 장기간 손실보다는 국가가 부지를 분양·활성화한다면 오히려 국가전체의 경제적인 이익을 가져올 것이고 기업에 대한 정부지원의 상황도 일

치하여 지역민에게 신뢰감을 줄 수 있는 정부로 인식될 수 있다. 따라서 울촌 1산단을 활성화하기 위해서는 정부가 부지를 무상으로 매입하여 무상으로 분양해야 하고, 전라남도가 울촌 1산단의 입주업체에게 지방세를 면제·감면의 혜택을 부여해야 한다.

또한 울촌 제1산단에 입주하는 업체에게 「진기사업법」 제87조·제88조, 「전원개발에 관한특례법」 제11조·제12조·제13조·제14조 등에 의하여 지원을 강화할 필요가 있고, 신소재 및 정밀화학의 집적화단지를 조성할 필요가 있다. 현재 광양만권은 신소재산업의 집적화단지로서의 잠재력이 있으며, 고기능성 산업용 소재의 개발이 촉진될 경우 고흥과 진주의 항공·우주산업 및 광주지역의 광산업과의 연계가능성이 크다. 신소재 및 정밀화학과 같은 지식기반제조업은 연관기업간의 네트워크를 원활히 하기 위해서 특정지역에의 집적화 성향이 강하므로 울촌 1산단에 신소재 및 정밀화학의 집적화단지를 조성할 필요가 있다.

V. 결 론

우리나라도 국제적인 추세에 따라 항만 및 주변지역에 투자를 적극 유치하고 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하기 위하여 인천, 부산·진해, 광양만권을 경제자유구역으로 지정하였다. 그런데 이 중에서 인지도가 가장 낮은 것은 광양만권 경제자유구역이라고 할 수 있다. 그런데 광양만권 경제자유구역은 이에 대해 적극적인 대응방법을 모색하고 있지 않고 있을 뿐만 아니라, 광양항도 중국항만의 성장으로 인해 수출입물동량을 빼앗기고 있다. 따라서 광양만권 경제자유구역을 활성화 하기 위해서는 광양만권 경제자유구역에 적극적으로 국내외투자를 유치하고, 광양만권을 혁신클러스터 하여야만 광양만권 경제자유구역이 발전할 수 있다.

광양만권 경제자유구역을 혁신클러스터화 하기 위해서는 첫째, 세계적으로 광양만권 경제자유구역의 인지도를 높이기 위해서 정부 및 지방자치단체가 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅을 적극적으로 이행할 필요가 있다. 둘째, 광양만권 경제자유구역이 활성화되기 위해서는 국내외 투자업체를 유치하는 것이 가장 중요한 사안인데, 투자업체를 유치하기 위해서는 국내외 투자업체들이 투자할 수 있는 환경을 조성해야 하고, 외국인투자기업의 경영환경을 개선해야 하며, 외국인의 생활환경을 개선해야 한다. 셋째, 광양만권을 활성화하기 위해서는 광양만권에 국제물류기능을 갖추어야 하고, 광양항 배후물류부지를 확충하고, SOC 시설을 확충하여야 한다. 이를 위해서 광양항의 항만·물류계획은 상해항 등과의 경쟁을 고려하여 적기에 건설할 필요가 있다. 광양만권의 고속도로, 철도망 등 관련 SOC 확충계획의 구상도 적절하지만, 동 계획이 적기에 효율

적으로 이루어지기 위해서는 예산반영 등 적극적인 협력과 노력이 필요하다. 넷째, 광양만권을 혁신클러스터화 하기 위해서는 국내외 투자업체를 많이 유치하는 것이 성공의 관건이라고 할 수 있으며, 국내외 투자를 많이 유치하기 위해서는 국내외 투자업체에 대한 인센티브의 혜택을 확충하여야 하고, 정부가 이에 대한 지원을 하여야 한다. 또한 광양만권 경제자유구역을 외국에 적극적으로 홍보해야 하고 마케팅 활동을 강화해야 하며, 국내외 투자업체들이 불편함이 없도록 효율적인 One-stop Service 체제를 확립해야 한다. 다섯째, 광양만권을 혁신클러스터화 하기 위해서는 울촌 1산단에 산업단지 지원도로, 항만 등의 기반시설을 조기에 확충하는 것은 필수적이라 할 수 있다. 만약 울촌 1산단의 부지를 정부가 매입해서 입주하려는 기업체에 무상으로 분양한다면 많은 기업체가 입주할 수 있을 것이다. 또한 울촌 1산단에 혁신클러스터화 하기 위해서는 인적자원의 개발, 입주기업에 대한 연구 개발의 지원 등이 필수적이므로 이러한 지역 및 기업체에서 필요로 하는 전문인력을 양성할 수 있는 전문인력양성기관을 설립하여야 하고, 연구소 및 대학 등이 이에 대한 연구지원을 하여야 한다.

참 고 문 헌

- 강종희·우종균, “우리나라의 동북아 물류거점화 전략과 관세자유지역제도의 발전방향”, 「무역상무연구」, 한국무역상무학회 제16권, 2001.8
- 관세청, 「관세자유지역업무편람」, 2001. 8
- 길광수, “우리나라 관세자유지역제도의 이해”, 「Container Terminal」 17호, 한국 컨테이너부두공단 제17호, 2001. 10
- 백중실, “중국의 자유무역지대 운영에 관한 연구”, 「월간 해양수산」, 통권 제196호, 2001. 1
- 산업자원부, 「외국인투자유치 종합대책」, 2002
- 양창호, “동북아 물류중심기지를 이끌어 갈 광양항 자동화 컨테이너터미널”, 한국해운물류학회, 2002.4
- 장홍훈, 「광양항의 Global e-port화를 위한 전자무역활성화 방안연구」, 순천광양상공회의소, 2003.3
- _____, “우리나라 기업의 국제물류관리상의 개선방안에 관한 연구”, 「한국상품학회지」, 한국상품학회 제14권, 1996.5
- _____, “우리나라 항만하역물류관리의 효율화 방안”, 「한국항만경제학회지」, 한국항만경제학회 제14권, 1998.8
- _____, “우리나라 해운·항만물류의 EDI 구축과 활성화 방안에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 한국해운학회 제21호, 1995. 12
- 정재원·김승철, “전자상거래 확산에 따른 우리나라 해운·항만물류정보시스템 구축방안에 관한 연구”, 2002.
- 중앙대학교·해양수산개발원, 「광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구」, 용역보고서, 2000. 10
- Arnab K. Basu, "Locational Choice for Free Trade Zone: S Comment", *Journal of Development Economics*, Vol.50, Published by Elsevier Science B.V, 1996.

- Arvind Panagariya, Rupa Duttagupta, "Politics of free trade areas: Tariffs Versus Quotas", *Journal of International Economics* 1, Published by Elsevier Science B.V, 2002.
- E. Pollock, "Factors Affecting the Development a Free Port", *The Fourteenth International Port Economics Conference*, July 9-10, 1999,
- ESCAP, 「Country-Level Seminar on Shipping and Port Development Strategies」, U.N. ESCAP, 2001.
- George F. Hanks and Lucinda Van Alst, "Foreign Trade Zones", *Manage Accounting*, January 1999.
- Gilman, Sidney, "The Size Economies and Network Efficiency of Large Containerships," *International Journal of Maritime Economics*, Vol.1, No.1, 1999, pp.39-59.
- Hans Ludwig Beth, "Port Management Textbook Containerization", *Institute of Shipping economics and Logistics*, 1985, pp.246-247.
- Lynette Knowles Mathur and Ike Mathur, "The Effectiveness of the Foreign-Trade Zone as an Export Promotion Program: Policy Issues and Alternatives", *Journal of Macromarketing*, Fall 1997, p.20.
- Zeine, J., "Facing the Liner Shipping Revolution: Strategies for North American ports," *Proceedings of the 1999 Halifax Conference*, IAME, 1999, pp.221-237.
- Zhao, M., Droge, C., and Stank, T.P., "The Effects of Logistics Capabilities on Firm Performance," *Journal of Business Logistics*, 22(2), 2001, pp.91-107.