



# 규제를 풀어야 나라가 산다.

각국의 기업들은 부산의 가능성을 예의주시하고 있다. 기업 활동을 할 수 있는 여건만 만들어주면 언제든지 들어올 태세를 갖추고 있다. 세계화 시대, 개방화 시대에 지역이 사는 길이고 대한민국이 잘 사는 길이다.



허 남 식  
부산광역시장  
051-888-2001

두바이의제벨알리항구 배후지역에는제벨알리 자유무역지대(AFZ)가 있다. 서울여의도넓이의0 배가넘는100만km 규모다. 혼다, 필립스, 소니, 삼성, 노키아등 중동에 진출한 외국기업대부분이 JAFZ 안에 자리잡고있고, 두바이전체교역의40% 이상이이 곳을 통해 이루어진다. 오늘날두바이를 '아랍의별', '중동의진주'로 떠오르게한 주요한 원동력이바로이 곳 JAFZ에서나왔다고해도과언이아니다.

JAFZ에 대해 이야기할 때는 반드시같이 거론되는 단어가있다. 이른바4無 정책. 무세금, 무제한 외환거래, 무스폰서, 무노동쟁의좌것이다. 무스

폰서란외국기업이굳이 두바이국민을동업자로 선정할의무가없다는뜻이다. 외환거래에제한이 없으니경제활동을통해얻은수익을100% 본국에 송금해도아무런규제가없다. 가히기업활동의 천국이라할만하다.

자, 이제고개를돌려부산진해경제자유구역울 자. 어떠한가? 부산진해경제자유구역총면적은 JAFZ 보다도약간큰 104.8km 에 이른다. 그러나 실제로개발할수 있는면적은전체의3분의1 가량인 38.4km 에 불과하다. 전체면적의25%인 26.18km 가 그린벨트로묶여있기 때문이다. 그린벨트차 나라하더라도현행법상개발이불가능한우량농지



와 취락지역등이 40.16km<sup>2</sup>, 전체의38%를 넘는다. 집 한 채 제대로 지을수 없는강력한 규제와 땅'이 자유구역이라니모순이아닐수없다.

어쩌면JAFZ와 부산진해경제자유구역(울)교하는 것은 애당초부터무리일지도모르겠다. JAFZ는 두바이국가차원에서세계적인자유무역지대로만 들겠다는적극적인의지를갖고 시작한곳이다. 그러나부산진해경제자유구역(부산과경남에서안(案)을 만들고정부의허가를받아시작한곳이다. 태생적인환경부터가다르다는것이다. 부산진해경제자유구역(울)을설정할때부터이미그린벨트는있었고, 해제허가를받아내기쉽지않으리라고예상했던것도사실이다.

그러나세계는빠르게변하고있다. 하물며, 경제와 관련된세계가더욱빠르고냉혹함은말해무엇하랴. 행정이, 제도개입간우물쭈물하고있는사이기업과자본은뒤도한 번 안 돌아보고기업활동에유리한땅을찾아헤외로빠져나간다. 애국심과배향심을들먹이는것은아무런소용이없을뿐 아니라구차하기까지하다.

결국나라와지역이기업과자본을불러들일수 있는유일한방법은기업하기좋은환경을조성하는것뿐이다. 공장울릴수 있는용지를조성해저렴하게분양하고기업 활동을제한하는규제를획기적으로철폐해나가야한다.

그동안우리시는 부산을기업하기좋은 도시로 만들기위해서많은노력을기울여왔다. 기업인혜우에 관한조례를제정해서부산시자금을특례지원하고지방세세무조사를유예해주는등 각종혜택을제공해왔다. 부산경제 성장을견인할경쟁력 있는 중견기업을육성하기위해서 지난해부터는

선도기업1000개를 연차적으로선정하여지원하고 있다.

그러나산업 용지 절대 부족이라는근본적인계앞에서기업유치는공허한외침일뿐이다. 공장지을 땅이없는데무슨수로기업을유치하겠는가? 부산의산업 용지 부족실태는매우심각하다. 부산진해경제자유구역(울)5%가 그린벨트라고했지만, 부산 전체로 보면 무려 38.7%가 그린벨트로 묶여 있다.

문화재보호구역이라규 제도만만치않다. 부산강서구명지지구외울 속도등 낙동강하구 지역은철새도래지로써231km<sup>2</sup>에 이르는광대한지역이문화재보호구역으로지정되어있다. 강과바다를접하고있는드넓은지역이문화재현상변경허가대상등의규제지역에그대로묶여있어산업용지확보에막대한지장을초래하고있다.

철새도래지를모두산업용 지로바꾸자고주장하는 것이아니다. 문화재보호구역으로지정된것이 지금으로부터1년 전인1966년이고, 문화재보호구역 내의 상황이지정당시와는크게바뀌었으니상황에 맞게 규제 내용을전면적으로재검토하자는 것이다.

부산에어렵사리산업 용지를조성해서분양하면 여기에입주하려는기업은넘쳐난다. 지난해울부산강서구에있는녹산산업단지에게 필지를추가분양할때경쟁률이무려600대 1을넘기도했다. 가수요도있겠지만산업 용지만있으면부산에오려는기업은얼마든지있다는얘기다.

지금전개되고있는대외적인환경변화를생각하면 마음은더 급해진다. FTA체제가빠른속도로확산되면서동북아에서부산이차지하는위 치는새삼



주목받고있다. 실제로한미FTA가 체결된 이후 부산항의 물동량은 빠른 속도로 늘어나고있다. 중국으로 기항지를 옮겨갔던 세계적 선사들도 부산항으로 돌아오고 있다. 이러한 FTA의 효과를 더욱 높이면 부산항 배후에 다국적 물류기업을 대거 유치해서 빠른 시일 내에 부산항을 고부가가치항만으로 육성하지 않으면 안 된다.

남북관계의 진전에도 대비해야한다. 부산에 쏠려나간 철길이 한반도를 가로질러 유라시아 대륙으로 달려가는 미래를 상상해본적 있는가. 한반도 횡단 철도가 시베리아 횡단 철도, 아시아 횡단 철도와 연결되면 부산은 대륙과 단절된 한반도의 끝자락에 위치한 도시에 머물지 않을 것이다. 부산이 유라시아 대륙과 환태평양을 잇는 세계적 거점 도시로 성장할 수 있는 길이 활짝 열리는 것이다.

남북통일이라는 과제가 해결되기 전에라도 이러한 미래는 얼마든지 실현 가능하다. 시험운행을 과하다고 해도 분단 이후 처음으로 남북 간의 철길이 열리지 않았는가. 금강산을 다녀온 관광객이 150만을 넘어서고 서울 광화문에서 개성 공단까지 통근 버스가 다니는 세상이 아닌 가 말이다.

각국의 기업들은 이러한 부산의 가능성을 예의주시하고 있다. 기업 활동을 할 수 있는 여건만 만들어주면 언제든 들어올 태세를 갖추고 있다. 그런데 우리는 지금 경제자유구역이라 관들어놓은 곳조차 그런 벨트에서 풀어주지 못하고 있다. 참으로 안타까운 노릇이 아닐 수 없다. 규제를 풀어야한다. 그것이 세계화 시대, 개방화 시대에 지역이 사는 길이고 대한민국이 잘 사는 길이다.

| 기술표준 2007. 7

