

광양만권경제자유구역(GFEZ) 제1단계 사업의 개발과정과 성과분석: 2004-2010

이정록* · 김승곤**

Performance and Development Process of the Phase 1 Project in the Gwangyang Free Economic Zone (GFEZ), Korea: 2004-2010

Jeong-Rock Lee* · Seung-Gon Kim**

요약 : 이 연구의 목적은 광양만권경제자유구역(GFEZ) 제1단계(2004-2010) 사업의 개발과정과 성과를 고찰하는 것이다. 제1단계 사업대상은 전체 22개 사업 중에서 11개이며, 3개 사업은 종료된 반면, 8개 사업은 종료되지 못하고 현재 진행 중이다. 제1단계 개발사업은 기업유치를 위한 기반시설 개발과 공급, 사회간접시설 확충에 중점을 두기 때문에 사업성과는 그렇게 많지 않았다. 제1단계 개발사업 주요 성과는 산업용지와 주택용지 개발과 공급, 도로와 철도 확충, 광양 컨테이너부두 8선석 준공, 102개 기업유치와 신규고용 창출 등이다. 유치된 기업들은 광양항 배후단지와 울촌1산단에 주로 입지하였고, 물류 및 관련서비스, 철강, 기계, 조선, 정밀화학 등의 업종이 많았다. 제1단계 사업의 문제와 한계는 저조한 외국인투자기업 유치실적, 재원조달능력이 우수한 개발사업자 유치 부족, 중소기업 중심의 입주기업, 하동지구 개발사업 지연 등으로 나타났다.

주요어 : 경제자유구역(FEZ), 광양만권경제자유구역(GFEZ), 광양컨테이너부두, 울촌1산단, 외국인 투자기업

Abstract : The objective of this study is to analyze the project performance and development process of the phase 1 project of GFEZ from 2004 to 2010. The phase 1 project from 2004 to 2010 consist of eleven project zones. Among these zones, eight zones are currently underway and three zones have been completed. The performance of the phase 1 projects is no so much because it were stated later than planning with the difficulty of business developers selection. The major performances are development and supply of industrial & residential land, construction of road and railway, investment promotion of 102 companies, and creation of 20,971 new jobs. Most of the direct invested companies were located at Gwangyang and Yulchon Districts, and were mainly logistics and related service, iron and steel, machinery, shipbuilding, and fine chemicals. The main problems, however, are the limit of promotion of high-tech industries and large firms, low FDI reported rate, difficulty of superior business developers, delayed business progress of Hadong district. Therefore, efforts to solve these problems are required for the success of GFEZ.

Key Words : Free Economic Zone (FEZ), Gwangyang Free Economic Zone (GFEZ), Gwangyang Container Terminal, Yulchon Industrial Complex, foreign-invested company

이 논문은 광양만권경제자유구역청의 지원으로 수행한 연구과제(2010년 12월)인 『광양만권경제자유구역 New Vision 2020』의 일부 내용을 재구성하여 수정·보완한 것임

* 전남대학교 사회과학대학 지리학과 교수(Professor, Department of Geography, Chonnam National University), jrlee@jnu.ac.kr

** 전남대학교 대학원 지리학과 박사과정(Ph. D. Graduate Student, Department of Geography, Graduate School, Chonnam National University), schwan1@daum.net

1. 서론

1) 연구목적

경제특구 유형에 포함되는 경제자유구역(FEZ: free economic zone)은 외국인 자본투자를 유인하기 위해 규제와 세제완화를 비롯한 많은 투자환경을 제공하는 제한된 지리적 지역이다(Wang, 2013; 동아일보사, 2010). 우리나라 FEZ는 ‘경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률’에 의해 지정·운영되고 있다. 정부는 동북아 비즈니스 중심국가를 목표로 2003년부터 FEZ 제도를 도입하였다. 2003년에 인천, 부산·진해, 광양만권 등 3개가 지정되었으며, 2008년에 황해, 대구·경북, 새만금·군산 등 3개가 지정되었다. 2013년 충북과 동해안이 지정되어, 전국에 8개의 경제자유구역이 있다.

광양만권경제자유구역(GFEZ)는 여수국가산단, 광양제철소와 연단산단, 광양컨테이너부두를 산업기반으로 2003년에 지정되었고, 광양만권경제자유구역청이 개발주체가 되어 2004년부터 개발사업이 시작되었다. 2020년까지 진행될 GFEZ 개발계획은 제1단계(2004-2010) 사업이 행해졌고, 현재는 제2단계(2011-2015) 사업이 진행 중이다. GFEZ는 인천과 부산진해에 비해 상대적으로 열악한 여건에서 시작하였다. 그렇지만, 제1단계 사업이 행해진 지난 7년 동안 산업·주택용지 개발과 공급, 교통인프라 확충, 관련기업 유치 등 다양한 사업이 진행되었다. 특히 광양항 컨테이너부두와 배후지 개발사업, 울촌1산단 기업유치 등은 대표적인 성과로 평가받고 있다.

GFEZ 제1단계 개발사업은 일정한 성과를 확보하였고, 사업성과는 지역의 고용과 인구변화에도 영향을 미쳤다. 그러나 제1단계 개발사업의 사업성과와 문제점을 분석하고 고찰한 학술적인 연구성과는 거의 없는 실정이다. 왜냐하면 GFEZ에 대한 대부분의 연구가 FEZ로 지정된 초기에 주로 행해졌기 때문이다. 물론 광양만권경제자유구역청에서 사업실적을 정리한 보고서를 발간하여 내부자료로 활용하고 있지만, 전체적인 제1단계 개발사업의 사업성과를 이해

하는 데는 한계가 있었다. 특히 제1단계 사업의 성과 분석은 향후 제2·3단계 사업평가에 중요하기 때문에 다양한 시각에서 사업성과를 접근하고, 분석·정리하는 작업은 필요하다. 이런 문제의식에서 이 연구가 시작되었다.

이 연구의 목적은 2004년부터 2010년까지 추진된 GFEZ 제1단계 개발사업의 추진과정과 사업성과를 개관하고 종합적으로 평가하는 것이다. 이를 위해 GFEZ의 지정과정과 사업내용, 지구별 개발과정과 성과, 국내외 투자기업 유치성과 등을 분석하고 정리하였다. 연구에 필요한 자료는 광양만권경제자유구역청에서 발간한 각종 보고서와 내부자료를 주로 이용하였고, 광양만권경제자유구역청 및 입주기업 관계자와의 면담을 통해 수집자료를 보완하였다.

2) 선행연구 검토

우리나라의 FEZ에 대한 연구는 비교적 많고 여러 학문분야에서 다양하게 이루어졌다. GFEZ에 대한 연구 또한 물류학, 지역개발, 지리학 등의 여러 분야에서 많이 행해졌다. GFEZ가 지정되기 전에는 광양항에 대한 연구가 주로 물류학에서 많이 행해졌고, 연구내용은 주로 광양항 개발계획 및 활성화와 관련되었다. GFEZ가 지정된 2004년 이후에도 여러 분야에서 많은 연구가 이루어졌지만, 지리학적 접근의 연구는 그렇게 많지 않다.

GFEZ와 관련된 지금까지의 연구는 중장기적 투자유치전략(강영문, 2007; 장홍훈·이종규, 2008; 장홍훈, 2005; 안영진, 2010), 인력양성을 포함한 GFEZ 활성화 방안(강영문, 2005, 2006; 방희석·김승철, 2004; 임종문, 2010; 장홍훈, 2004), GFEZ와 남해안 발전 관련성(고석남, 2005) 등으로 요약될 수 있다. 그러나 개발사업이 종료된 단지의 현황과 특징, 성과와 파급효과 등을 실증적으로 분석한 연구는 거의 없다. 이런 측면에서 제1단계 사업의 개발과정과 사업성과를 분석한 이 연구는 GFEZ 개발사업의 추진과정은 물론이고 광양만권 지역변화를 이해하는데 일정한 기여를 할 수 있다고 사료된다.

2. 광양만권경제자유구역(GFEZ) 지정과정과 개발계획

1) GFEZ의 지정과정과 입지적 특징

FEZ의 지정과 발전과정은 세계적, 국가적, 지역적 발전에서 국가정책과 민간자본의 상대적 역할에 좌우된다(Chen, 1995). 우리나라 FEZ는 국가정책에 의해 만들어졌다.

김대중정부는 2002년 1월 동북아 비즈니스 중심국을 육성한다는 기본구상을 발표하였다. 기본구상에는 인천공항 주변지역, 부산 신항과 광양항 배후지역을 경제특구로 지정한다는 내용이 포함되었다(지식경제부, 2008, 5). 2002년 4월 동북아 비즈니스 중심국가 실현을 위한 기본계획이 확정되었고, 2002년 7월 동북아 비즈니스 중심국가 세부실행계획(안)이 발표되었다. 그리고 국회 입법과정에서 경제특별구역이 경제자유구역으로 변경된 법률이 2002년 12월에 공포되었다(지식경제부, 2008, 6-8).

경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률이 2003년 7월부터 시행됨에 따라, 동북아 물류거점으로 포함된 인천공항, 부산신항, 광양항에 속한 지자체들은 FEZ 지정을 위한 연구작업을 진행하였다. 전라남도와 경상남도는 광양항을 포함한 광양만권을 FEZ로 지정받기 위하여, 공동으로 연구용역¹⁾을 수립하였고, 전라남도에서는 독자적인 FEZ 추진기획단을 조직하여 광양만권을 FEZ로 지정받기 위한 활동을 펼쳤다(광양만권경제자유구역청, 2009, 60).

GFEZ는 2003년 8월에 지정된 인천경제자유구역에 이어 10월 30일에 부산진해경제자유구역과 함께 지정·고시되었다. GFEZ는 인천과 부산·진해 등과 차별화를 위해 해운물류, 중개무역, 소재산업과 관련 산업 연구개발, 관광레저 등으로 특화된 개발방향을 설정하였다. 2003년에 지정된 GFEZ 사업지구가 전남의 여수시, 순천시, 광양시, 경남의 하동군 등에 분포하기 때문에 GFEZ를 관리하는 광양만권경제자유구역청은 지방자치법 제159조에 의해 전라남도과 경상남도가 참여하는 지방자치단체조합(법인)으로 설립

되어 2004년 3월 개청하여 현재에 이르고 있다.

광양만권의 FEZ 지정은 광양만권이 가진 입지적 요인과 정치적 요인이 복합적으로 영향을 미쳤지만, 지리적 위치성과 산업적 인프라 등 입지적 요인이 보다 중요하게 작용하였다. 수도권과의 지리적 원격성과 낮은 접근성은 FEZ 활성화에 불리한 입지요소였다. 반면에 섬진강의 풍부한 용수자원, 전력자원에 대한 양호한 접근성, 저렴한 지가, 기초원자재에 대한 양호한 접근성, 환태평양에 열려있는 광양컨테이너부두 등은 유리한 입지요소였다. 특히 광양컨테이너부두와 배후단지, 석유화학 중심의 여수국가산단, 광양제철소 및 연관산단, 광양항 자유무역지역 등은 외국인 투자기업에 유리한 인프라로 GFEZ 지정을 가능하게 한 입지적 요인이 되었다.

한편, 전술한 입지적 요인 외에도 정치적 요인이 광양만권의 FEZ 지정에 중요한 영향을 미쳤다. 즉, 광양만권의 지리적 위치가 갖는 정치사회적 상징성이 정치적인 의사결정과 결합되었기 때문이다. 광양만권은 남해안의 중간지점에 위치하고, 섬진강 수계의 경남 서부지역과 전남 동부지역을 포괄하기 때문에 오랫동안 영호남 상생과 지역균형발전의 상징성을 가진 공간으로 인식되었다(이정록, 2006, 342). 광양만권이 동서화합과 균형발전의 정치사회적 상징성을 고착·재생산하면서 광양만권은 정부의 지역균형발전정책을 구체화시키는 공간으로 인식되었다. 그래서 1960년대 이후 국가균형발전을 위해 광양만권에서는 여수국가산단, 광양제철소, 광양 컨테이너부두 등의 국책사업이 행해졌고, 이런 광양만권의 장소성이 GFEZ 지정에도 일정한 영향을 미쳤다고 할 수 있다.

하지만, 남해안의 중간지점이고 환태평양에 열린 지리적 위치성, 천혜의 자연적인 양항조건을 보유한 광양만의 자연적 조건을 토대로 1960년대 후반부터 시작된 석유화학 중심의 여수국가산단, 1987년부터 생산을 시작한 광양제철소, 정부의 양항(two-port)정책에 의해 1997년부터 개장한 광양항 컨테이너부두 등의 산업적 인프라가 없었다면, GFEZ의 지정과 개발사업은 쉽지 않았을 것이다(이정록, 2006).

2) GFEZ 개발계획의 주요 내용

GFEZ 개발계획(2004-2020)의 목표는 국제적인 물류·생산거점 육성, 생산기반의 고도화와 신산업 육성 등 2가지이다. 개발목표를 달성하기 위해 국제물류 생산기반 구축, 국제물류·업무지원 기능 유지, 기존산업 구조조정과 연관산업 육성, 정밀화학 신소재 등 신산업유치를 통한 서남권 거점 육성, 가용토지의 합리적인 이용, 외국 투자 및 정주환경 조성, 인접지역 위락·관광기능 확충 등 7가지 개발방향이 설정되었다(광양만권경제자유구역청, 2009; 이정록 외, 2010). 광양만권경제자유구역청은 개청 3주년을 맞아 ‘GFEZ Vision 2020’을 수립하였지만,²⁾ 개발목표와 개발전략에는 최초의 개발계획과 커다란 차이가 없다. 그리고 제1단계 사업이 종료되는 2010년에 ‘광양만권경제자유구역 New Vision 2020’ 기본구상³⁾을 재수립하였다.

GFEZ 사업의 핵심은 광양컨테이너부두를 활용한 해외의 물류기업 유치와 관련사업 활성화, 석유화학·제철산업을 활용한 전후방 연관산업 유치와 육성, 수려한 다도해의 해상경관을 이용한 관광·휴양시설 유

치 등을 통해 광양만권을 동북아 경제의 거점으로 육성하는 것이다. 이를 위해 2003년 10월에 5개 지구(광양지구, 울촌지구, 신태지구, 화양지구, 하동지구), 24개 단지로 구성된 총면적 88.98km²의 FEZ 개발범역이 확정되었다. 그러나 광양항 배후단지 개발을 위한 기본·실시설계 구역변경으로 2005년 8월에 총면적이 90.38km²(5개 지구, 23개 단지)로 변경되었고, 2009년에는 기존 개발계획과 연계하여 사업효과를 높이기 위해 면적이 95.56km²(5개 지구, 22개 단지)로 확대되었다.⁴⁾

GFEZ 개발사업⁵⁾은 개발수요, 개발시기, 파급효과, 개발의 편의성, 외자유치 가능성, 기반시설 부담, 사업시행자 유무 등을 고려하여 3단계로 구분하여 추진하는 것으로 계획되었다(광양만권경제자유구역청, 2009, 74). 제1단계(2004-2010)는 개발사업 촉진단계로 물류관련 선도기능 유치, 인프라(SOC)시설 지원 등에 중점을 두었다. 제2단계(2011-2015)는 사업 정착단계로 주거·관광 등 지원기능과 외국인 투자활성화가 목표이다. 제3단계(2016-2020) 목표는 완성단계로 도시기반시설 완성, 국제수준의 기업 생활환경 조성 등이다.

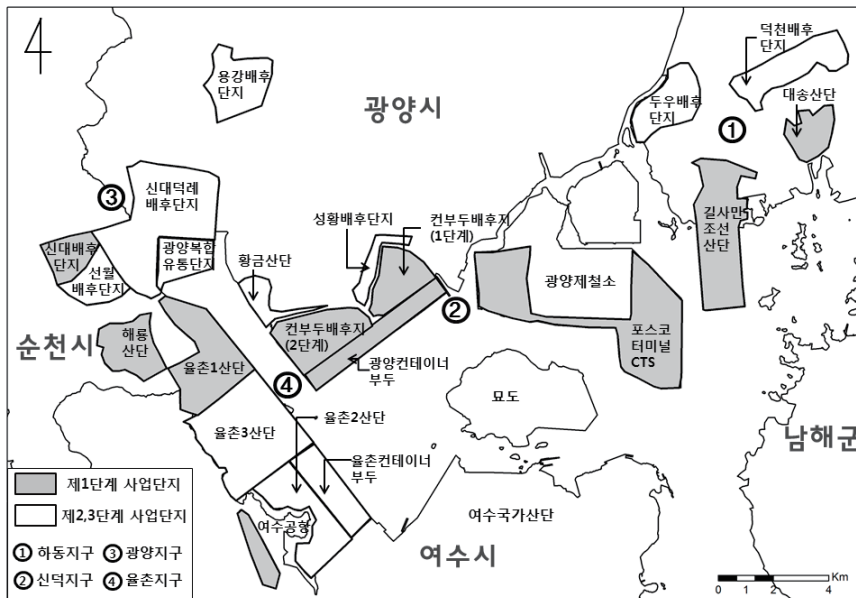


그림 1. GFEZ 22개 사업단지 위치와 단계별 사업구분

5개 사업지구 개발방향은 부지여건과 개발잠재력을 고려하여 특화된 기능이 부여되었다. 광양지구(15.22km²)는 6개 단지로 구성되며, 해운물류, 원자재 중계무역, 소재산업과 관련 연구개발 등이 개발방향이고, 2015년에 사업을 종료하는 것으로 계획하였다. 면적이 가장 많은 울촌지구(32.99km²)는 5개 단지로 구성되며, 울촌1산단을 중심으로 석유화학 및 철강관련 제조업 기능을 배치하였다. 6개 단지로 구성된 신덕지구(25.09km²)는 주거·교육·연구 등 GFEZ의 배후도시 기능을 수행하는 것으로 계획되었다. 화양지구(9.99km²)는 다도해해상국립과 연계한 관광·레저·스포츠 등 휴양기능으로 특화시켰다. 하동지구(12.27km²)는 4개 단지로 구성되며, 광양제철과 연관된 조선산업 유치와 주거·업무·레저기능을 비롯한 배후지원 기능을 수행하는 것으로 개발방향이 설정되었다(그림 1 참조).

3. 제1단계 사업의 지구별 개발과정과 성과

1) 광양지구 개발사업

광양지구 6개 사업단지 중에서 제1단계 사업은 4개 단지에서 행해졌다(표 1). 광양컨테이너부두와 컨부두 배후지 사업은 GFEZ 지정 이전부터 추진되었기 때문에 사업진행이 비교적 순조로웠다. 2020년까지 35선석을 건설하는 계속사업인 컨부두의 경우, 16선석이 준공되어 연간 548만TEU 처리능력을 갖게 되었다. 또한 컨부두 3-2단계 4선석 건설을 위한 하부공사도 완료하였다(이정록 외, 2010).

광양항 동측에 위치한 광양컨부두 배후지(1단계)는 조성이 완료되었고, 높은 용지분양(95%)을 보였다. 2010년까지 25개사가 유치되었고, 물류관련 13개사가 운영 중에 있다. 첨단제품의 가공·조립시설과 물류지원시설이 유치될 서측의 컨부두 배후지(2단계) 조성사업도 67% 정도 진행되었다. 광양제철소 원료 비축기지인 포스코터미널(CTS)는 2008년에 사업이

종료되었다(광양만권경제자유구역청, 2010b). 2008년 9월에 단지 내에 연간 1만 5천톤 규모를 생산하는 니켈공장(SNNC)이 2008년 9월에 준공되어 약 300여 명의 고용을 창출하였다.

광양항 컨테이너부두가 2004년 12월에 자유무역지역으로 지정되었고, 2008년 3월에는 황금물류센터가 완공되었다. 또한 2007년에 월드마린센터가 준공되어 광양항 항만물류 지원서비스와 관련된 기관들이 입주해 있다. 컨부두 개발사업에 힘입어 광양항은 2010년에 207만TEU의 화물을 처리하였다.

2) 울촌지구 개발사업

울촌지구 5개 사업단지 중에서 제1단계 사업은 울촌1산단과 여수공항 등 2개 단지가 해당한다(표 1). 1992년 지방산단으로 지정된 울촌1산단은 1994년부터 조성공사(조성면적 9.19km²)가 시작되어 2013년(제2단계)까지 진행되는 계속사업이다. 제1차 금속, 조립금속, 기계장비, 석유화학, 전기전자 관련제조업을 유치하기 위해 조성하는 울촌1산단은 제1단계 계획목표를 초과한 사업진척을 나타냈다(광양만권경제자유구역청, 2010; 이정록 외, 2010). 울촌1산단의 경우, 522.1만m²의 공장용지 522.1만m²(전체의 85%), 도로 15.7km(전체의 49%), 공원·녹지 91.6만m²(전체의 23%)가 조성완료되었다. 또한 1선석(2만톤급) 규모의 일반부두도 완공되었다.

2006년 5월부터 분양이 시작된 울촌1산단(2010년 기준)은 전체 분양면적의 82%(478만m²)가 분양되었고, 58개 업체가 입주계약을 마쳤다. 현대하이스코, 메이야울촌전력, 현대스틸, 오리엔트조선, TMS중공업 등이 가동 중에 있고, 전력공사, 전남테크노파크 등을 비롯한 지원시설도 입지해 있다. 제2단계 사업인 울촌2산단 호안 축조공사(23.5km)가 조기에 완료되었고, 준설토 매립사업도 47% 정도 진행되어 추가적인 사업실적이 발생하였다(광양만권경제자유구역청, 2010; 이정록 외, 2010). 여수공항 활주로 확장사업 1단계(활주로 2.1km) 사업은 여수엑스포를 대비하여 2008년에 완공되었다

3) 신덕지구 개발사업

GFEZ 배후도시 기능을 수행하는 시설이 주로 입지할 신덕지구 6개 단지사업은 2020년까지 행해지는 계속사업이 대부분이다. 제1단계에서 추진된 사업은 신대배후단지와 해룡산단지(표 1). 신대배후단지 개발사업은 순천시 해룡면 신대리 신대마을 일원을 대상으로 2011년까지 행해지는 계속사업이다. 주거단지, 교육시설, 외국인 생활환경 지원시설 등이 유치될 신대배후단지(사업규모: 2,997km²)의 토지분양은 2009년 7월부터 시작되었고, 2009년 10월 편입토지의 보상을 완료하였다. 택지와 골프장 조성사업은 진행 중에 있고, 2010년 주거단지 아파트 건설도 시작하였다. 전체 조성면적의 81% 정도가 분양⁹⁾되었고, 외국인 병원설립을 위한 양해각서도 체결되었다(이정록 외, 2010).

2012년까지 조성계획인 해룡산단(사업규모: 0.95 km²)은 임대산단(제1단계)과 일반지방산단(제2단계)으로 구성된다. 2004년에 시작된 임대산단 조성은 2008년 12월에 완료되었고, 16개 업체에 분양이 완료되었고, 포스코 마그네슘 판매공장, (주)DDK, 메가스틸(주) 등 15개 업체가 가동 중에 있다. 해룡산단 제2단계 사업은 2010년 4월 실시계획이 승인되어, 토지

보상이 진행되고 있다.

4) 하동지구 개발사업

하동지구 4개 단지 중에서 제1단계 사업은 갈사만 조선산업단지와 대송산업단지이다(표 1). 광양제철과 연계한 조선산업단지와 주거·업무·레저기능을 수행할 배후단지를 조성하는 것이 주요 사업내용이다. 그러나 개발사업자 선정의 지연, 조선산업의 침체 등으로 다른 사업지구에 비해 사업추진이 매우 저조하다.

갈사만조선산업단지는 하동군 금성면 갈사·가덕리 일대에 조성되며, 해양플랜트 산업, 조선소 및 조선기자재 업체를 유치할 계획이다. 갈사만은 1982년 국가산단으로 지정되었고, 1997년 현대그룹의 현대제철소 후보지로 채택되었지만, 현대제철소 입지가 무산되면서 산단조성이 중지되었다(광양만권경제자유구역청, 2009). 2008년 1월에 개발사업자가 확정되고, 2010년 3월에 조성공사가 시작되었다. 2010년 9월 대우해양조선이 토지 분양계약을 체결하였고, 갈사만 진입도로, 내부간선도로, 공업용수도, 폐수처리 시설 등의 지원사업도 진행되고 있다. 반면에 갈사만 조선산업단지와 연계한 일반산단 조성사업인 대송산업단지는 현재까지 사업이 착공되지 못하였다.

표 1. 세부사업별 제1단계 사업실적(2010년 현재)

지구	단지	주요 업종	사업단계	계획목표	사업실적	종합평가
광양	광양컨테이너부두	물류	1, 2, 3단계	72%	72%	◎
	컨부두 배후지(1단계)	물류	1단계	100%	100%	◎
	포스코터미널CTS	철강	1단계	100%	100%	◎
	컨부두 배후지(2단계)	물류	1, 2단계	66%	69%	○
울촌	울촌1산업단지	철강, 금속, 기계	1, 2단계	64%	70%	◎
	여수공항	물류	1, 2단계	100%	100%	◎
신덕	신대배후단지	주거	1, 2단계	80%	80.5%	○
	해룡산단지	철강, 금속, 조립	1, 2단계	75%	75%	◎
화양	화양단지	관광	1, 2단계	68%	55%	○
하동	갈사만 조선산업단지	조선	1, 2단계	30%	30%	▽
	대송산업단지	철강, 금속	1, 2단계	30%	30%	▽

주) ◎(양호), ○(보통), ▽(미흡)

자료: 이정록 외(2010)을 재구성함

5) 화양지구 개발사업

화양지구는 여수시 화양면 장수리 일대가 사업지구이며, 다도해 해상국립공원과 연계한 복합레저단지를 조성하는 사업이다. 마리나, 골프장, 콘도 및 연수원, 호텔과 민속촌, 전망대와 케이블카 등 5개 테마지구로 구성되어 있다. 2004년 7월에 개발사업자가 확정되었다. 2007년 12월부터 골프장 조성사업이 시작되었고, 2011년 골프아일랜드 조성사업을 완료할 예정이다.

화양지구 개발사업 실적은 골프아일랜드 지구에 편입되는 토지보상 75%, 조성공사 공정률 44% 정도이다. 화양지구 사업촉진을 위한 국도(77호선) 및 국지도(22호선) 확·포장, 내부간선도로와 외부 진입도로 개설, 오수처리장 개설 등의 지원사업도 순조롭게 진행되고 있다(광양만권경제자유구역청, 2010). 2015년까지 진행될 화정지구 개발사업에는 약 1조 5천억 정도가 투입될 계획으로, GFEZ의 투자유치 실적에 기여한 대규모 민자유치사업에 해당한다.

6) 제1단계 개발사업의 평가

제1단계에 행해진 사업들은 물류 및 제조업과 관련된 기업을 유치하기 위한 공장용지 공급, 광양컨부두 건설, 컨부두 배후단지 조성, 사업지구와 연계된 진입도로 건설, 배후지원시설 입지를 위한 택지개발과 공급, 골프장을 비롯한 관광레저단지 건설 등으로 구성되어 있다.

GFEZ 22개 단지사업 중에서 제1단계에 추진된 사업은 11개이며, 지구별로는 광양지구 4개 단지, 울촌지구 2개 단지, 신덕지구 2개 단지, 화양지구 1개 단지, 하동지구 2개 단지 등이다. 이들 사업 중에서 컨테이너부두 배후지(1단계)와 포스코터미널(CTS)을 제외한 9개 사업은 제2, 3단계까지 진행되는 계속사업에 해당한다(표 1).

광양지구의 광양컨테이너부두, 컨부두 배후단지(1단계) 포스코터미널(CTS), 울촌지구의 울촌1산단과 여수공항, 신덕지구 해룡산단 등은 사업실적이 매우 양호한 것으로 분석되었다(표 1). 이들 단지의 사업이

비교적 원활하게 추진되고, 일정한 사업성과를 확보한 것은 사업 착수시기와 기간, 사행시행자 조기선정 여부, 유치업종 속성과 사업규모 등과 관련이 있는 것으로 나타났다. 특히 광양컨테이너부두와 직접적인 관계가 있는 컨부두 배후지 조성과 분양사업, 광양제철소 생산제품과 연계된 기업이 많이 입주한 울촌1산단이 여기에 해당한다. 반면에 사업시행자 선정의 어려움, 사업부문의 경기침체, 택지조성사업 등은 사업 착수는 지연시켰는데, 하동지구가 대표적인 경우이다. 한편 화양지구의 관광레저단지 조성사업은 개발 및 실시계획 변경으로 사업이 늦게 시작되었다.

전체적으로 보면, 광양지구, 울촌지구 울촌1산단, 신덕지구 해룡산단 등 산업용지 조성 및 공급과 관련된 사업은 비교적 사업실적이 우수하였다. 반면에 산업단지 기반 조성, 관광·주택용지 공급 등의 사업은 사업성과가 상대적으로 저조하였다. 특히 하동지구와 신대지구 신덕배후단지가 여기에 해당하며, 사업시행자, 시행방법, 개발기간, 토지이용계획, 자원조달방법 등의 변경으로 사업 시작이 늦어졌기 때문이다.

4. 투자기업의 유치과정과 사업성과

1) 투자기업의 시계열적 변화

GFEZ에 투자유치가 확정된 기업체수는 102개이고(2010년 현재), 이 중에서 국내기업이 67개, 외국인 투자기업이 35개이다. 기업의 총투자금액은 86억 1천만 달러이고, 국내기업이 전체의 69.3%(59억 6,600백만 달러), 외국인 투자기업이 전체의 30.7%(26억 4,400만 달러)를 차지하였다. 투자기업의 면적 또한 전체의 65.8%가 국내기업, 34.2%가 외국인 투자기업이 차지하였다(표 2).

투자유치 기업체수의 변화추이를 보면, 대한 국내의 기업의 투자규모는 2004년 3월 개청한 이후 꾸준히 증가하였다(그림 2). 2004년 11개가 유치되었고, 2010년에는 102개 투자유치 업체가 입지하였다. 2007년 이후 유치기업의 증가세를 유지하고 있다. 투

자금액 또한 투자유치 기업체수에 비례하여 2006년부터 증가하고 있다. 투자유치된 전체기업의 83개(전체의 81.4%)가 2006년 이후에 유치된 것은 울춘지구 내의 울춘1산단 준공과 광양지구 내의 동측 컨부두 배후지(1단계) 분양과 밀접한 관련이 있다.

한편 연도별 투자유치실적(금액)에서 2004년이 가장 많은 33억 780만 달러(전체의 39.2%)를 차지하는 것은 GFEZ 개정 이전에 전남도와 투자합의가 이루어진 울춘지구의 현대하이스코와 메이아울춘전력, 화양지구의 일상해양산업 등 비교적 투자규모가 큰 9개 기업이 포함되었기 때문이다(광양만권경제자유구역청, 2009). 특히 일상해양산업은 통일교 계열의 기업으로 화양지구에 골프장, 콘도, 호텔 등 대규모 관광위락단지 조성을 목적으로 15억 달러 투자를 계획하였다. 2006년 이후 투자금액이 증가한 것은 조선, 에너지, 물류관련 기업들이 광양지구와 울춘1산단⁷⁾에 집중 투자한 결과이다. 또한 GFEZ의 배후시설지구인 신덕지구의 신대배후단지 개발업체가 유치되어 2007년에 투자금액이 증가하였다.

2) 투자기업의 지구별, 업종별, 투자규모별 분포

(1) 지구별 분포와 특징

GFEZ에 투자된 기업은 지구별, 업종별, 투자규모별로 커다란 차이를 보이고 있다. GFEZ에 입지한 지구별 기업분포를 보면(표 3), 전체 102개 기업 중에서 울춘지구 61개사(59.8%), 광양지구 29개사(28.4%), 신덕지구 8개사(7.9%), 하동지구 3개사(2.9%), 화양지구 1개사(0.98%) 등이다.

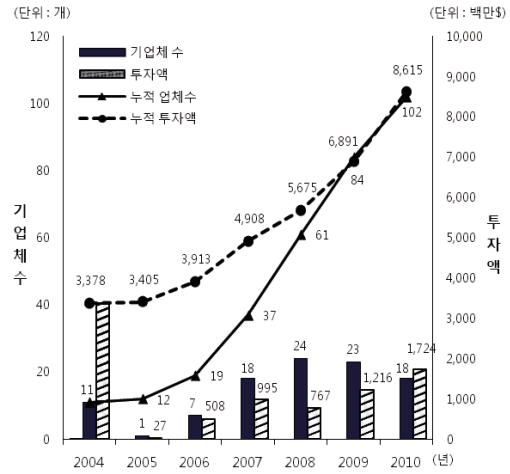


그림 2. 투자기업과 투자액 변화

5개 사업지구 중에서 울춘1산단에 가장 많은 기업이 유치되었다. 울춘1산단은 GFEZ 지정 이전부터 전라남도가 공단조성을 목적으로 사업을 추진한 지구로 철강·금속관련 기업을 적극적으로 유치하였기 때문이다.⁸⁾ 특히 지역산업과 연계된 특화된 공단개발, 공장건설에 필요한 용지의 조기공급, 광양제철소 및 여수국가산단과의 지리적 접근성, 상대적으로 양호한 교통접근성 등이 투자기업의 입지선정에 긍정적인 영향을 미쳤다.

광양지구에는 동측 컨부두 배후단지(1단계)와 포스코터미널을 중심으로 철강과 물류관련 기업이 많이 유치되었다. 반면에 GFEZ의 배후도시 기능을 수행하는 신덕지구는 개발사업은 2004년부터, 조선산단 조성과 배후지원 기능을 공급하는 하동지구는 상대적으로 늦은 2008년부터 개발사업이 시작되었기

표 2. GFEZ의 국내외 투자기업 유치 현황(2010년 현재)

(단위: 개, 백만 달러)

구분	계	국내 기업	외국인 투자기업						
			소계	중국	일본	네덜란드	홍콩	프랑스	기타
업체수 (%)	102 (100.0)	67 (65.7)	35 (34.3)	7 (6.9)	7 (6.9)	4 (3.9)	3 (2.9)	1 (1.0)	13 (12.7)
투자금액 (%)	8,610 (100.0)	5,966 (69.3)	2,644 (30.7)	82 (1.0)	56 (0.6)	88 (1.0)	1,865 (21.7)	352 (4.1)	201 (2.3)

자료: 이정록 외(2010)

표 3. 지구별 업종·투자·고용규모의 구분(2004-2010)

구분	업체수(%)	주요 단지	주요 업종	투자규모*	고용규모**	비고
광양지구	61(59.8)	컨부두, 배후지	물류	○	○	사업착수(2008년) 관광거점단지
울촌지구	29(27.4)	울촌1산단	철강, 금속	◎	○	
신덕지구	8(7.9)	해룡산단	철강, 비금속	○	○	
하동지구	3(3.0)	-	-	-	-	
화양지구	1(1.0)	화양	관광	◎	◎	

* 기업별 평균 투자액: ◎(1억달러 이상), ◉(1천만-1억달러) ○(1백만달러 이하)

** 기업별 평균 고용자수: ◎(200명 이상), ◉(200-50명) ○(50명 미만)

때문에 투자기업의 유치가 용이하지 않았다. 신덕지구 해룡산단에는 중소기업 중심의 금속관련 제조업이 입지해 있고, 하동지구는 제조업체가 아닌 부지조성 및 건설과 관련된 투자가 유치되어 실질적인 제조업 관련기업은 전무하다.⁹⁾ 한편 화양지구는 해양관광 종합리조트지구로 특화되어 있기 때문에 관광관련 기업이 입지하여 투자기업의 유치가 상대적으로 적다.

종합적으로 보면, 울촌과 광양지구 전체 투자기업의 80% 이상이 입지한 것은 개발시기와 지구 특성과 관련이 깊다. 이들 지구는 신덕·하동·화양지구와 비교하여 사업이 일찍 시작되었고, 기업에 필요한 공장용지를 2007년부터 공급하였으며, 광양만권에 특화된 산업구조와 관련된 산단을 조성하여 기업을 적극 유치한 결과이다.

(2) 업종 및 투자규모별 분포와 특징

GFEZ에 투자된 기업의 업종별 분포를 보면, 철강·금속업이 45개사(44.1%)로 가장 많으며, 물류업 21개사(20.5%), 석유화학·비금속·전기전자 등을 포함한 기타 16개사(15.6%), 신재생에너지 7개사(6.8%), 조선 및 기자재 6개사(5.8%) 순으로 나타났다(광양만권경제자유구역청, 2010). 철강·금속관련 업종이 많은 이유는 광양제철소에서 생산된 철강제품을 원재료로 이용한 철강·기계·금속 등과 관련된 제조업¹⁰⁾ 공장들이 산업적 연계효과를 극대화시키기 위해 주로 울촌1산단에 입지하였기 때문이다.

광양지구는 물류업으로 특화된 사업지구가 많다. 그래서 컨테이너 운영과 관련된 물류기업은 주로 광

양컨테이너부두에, 창고·배송센터 등과 관련된 물류업은 동측의 컨부두 배후지(1단계)에 주로 입지하였다. 반면에 신재생에너지, 조선 및 기자재 등은 주로 울촌1산단에 위치하였다. 신덕지구의 해룡산단에는 철강업종이 대부분을 차지하고, 비금속(표면처리)·기계업종도 일부 입지해 있다.

유치된 기업들의 평균 투자금액은 약 8천만 달러 내외이다. 그렇지만 화양지구의 일상해양산업, 울촌지구의 현대하이스코 등을 제외하면, 평균 투자금액은 약 5천 7백만 달러 정도로 축소된다. 1억 달러 이상 투자한 기업은 전체의 7.8%(14개사)이고, 1천만 달러 이하를 투자한 기업이 전체의 60% 정도를 차지하여 기업별 투자금액은 비교적 많지 않다. 외국기업과 국내기업 간의 평균 투자금액에는 큰 차이가 없었다. 한편 GFEZ에 입주한 대부분의 투자기업이 중소기업 정도의 고용수준을 유지하고 있는 것이 특징적이다.¹¹⁾

3) 외국인 투자기업의 분포와 특징

(1) 외국인 투자기업의 유치과정

외국인 투자기업은 전체 투자기업 중에서 전체의 34.3%인 35개사이다. 국가별로는 일본 7개사(6.9%), 중국 7개사(6.9%), 네델란드 4개사(3.9%), 홍콩 3개사(2.9%), 프랑스를 비롯한 기타 국가가 14개사(13.7%)를 차지한다. 외국인 투자기업 중에서 국내기업과 합작하여 설립한 기업이 30개사이고, 순수한 외국인 투자기업은 5개사¹²⁾에 불과하다. 중국·일본·홍콩계 기업이 전체 투자기업수의 48.6%를 차지하

표 4. 외국인 투자기업의 유치와 투자현황(2004-2010)

(단위: 천만 달러)

구분	업체수(개)	총사업비	외자계획	FDI 신고금액	FDI 도착금액	지구별 업체수(개)
2004	4	1,934,300	395,117	340,117	88,051	광양(2), 울촌(1), 화양(1)
2005	-	-	-	-	-	
2006	5	381,400	102,986	102,711	104,874	광양(4), 울촌(1)
2007	2	14,300	5,080	5,080	5,080	광양(1), 울촌(1)
2008	8	55,800	12,728	9,197	4,365	광양(8)
2009	10	113,378	38,705	2,975	2,983	광양(9), 울촌(1)
2010	6	144,980	11,856	1,391	792	광양(4), 울촌(2)
계	35	2,644,158	566,472	461,471	206,145	

자료: 이정록 외(2010) 자료를 일부 수정하고 재구성함

였고, 투자금액 또한 이들 3개국 기업체가 총투자액의 23.3%를 점하고 있다. 반면에 유럽과 미국계 기업의 투자는 상대적으로 저조한 편이다. 이러한 분포는 GFEZ와의 지리적 인접성이 투자에 일정한 영향을 미친 것으로 추정된다.

GFEZ에 입지하는 외국인 투자기업은 지속적으로 증가하고 있고, 투자를 결정한 기업체의 총사업비와 FDI 신고금액 또한 누적적으로 증가하고 있다(표 4). 제1단계에 유치된 외국인 투자기업의 FDI 신고금액은 4천 615억 달러였고, 연도별 FDI 신고금액은 2006년에 약 1억 3백만 달러로 가장 많은 비중을 점하고

있는데, 이는 포스코 계열사의 니켈제품 생산기업인 (주)SNNC의 투자가 결정적인 기여를 하였기 때문이다. 그렇지만 2006년 이후에는 외국인 투자기업의 소재 투자로 인해 FDI 신고금액이 상대적으로 저조하였다. 특히 2008년을 정점으로 FDI 신고금액은 뚜렷한 감소세를 나타내고 있다.

(2) 외국인 투자기업의 분포와 특징

외국인 투자기업의 입지분포를 보면(그림 3), 광양지구(28개), 울촌지구(6개), 화양지구(1개) 등의 순으로 나타나고 있고, 상대적으로 사업이 늦게 시작된 신

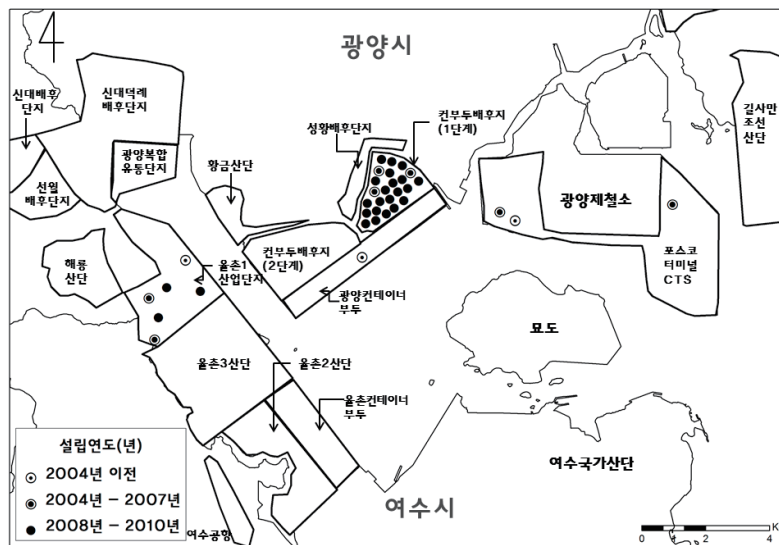


그림 3. 외국인 투자기업의 지구별 분포(2004-2010)

덕과 하동지구는 전무한 실정이다. 광양지구 컨테이너부두와 배후단지에는 물류 관련기업이, 울촌지구 울촌1산단에는 제조업 관련기업이 집중적으로 분포하고 있다. 특히 광양지구에 외국인 투자기업이 집중된 것은 광양컨테이너부두와 배후지(동측)가 자유무역지역으로 지정되었기 때문이다. 자유무역지역에서 상대적으로 저렴한 임대용지를 공급하면서 국내기업과 일본·중국계 기업이 합작한 물류관련 기업이 많이 투자한 결과이다(광양만권경제자유구역청, 2009, 199).

업종별 분포를 보면, 물류 관련기업이 21개사(전체의 60%)로 가장 많고, 제조업 9개사(25.7%), 관광업 2개사, 교육기관 1개사, 기타 2개사¹³⁾ 등이다. 반면에 외국인 투자기업의 업종별 투자규모(총사업비 기준)를 보면, 관광업이 1,611백만 달러(전체의 61.0%), 제조업(16.1%), 물류업(8.8%), 기타(13.8%) 등으로 업종별 업체수와 커다란 차이가 있다. 투자규모에서 관광업이 가장 많은 비율을 점하는 것은 화양지구에 투자한 일상해양산업의 총사업비가 약 15억 달러에 달하기 때문이다. 또한 물류업보다 제조업의 투자규모가 많은 것은 물류관련 외국인 투자기업의 규모가 제조업보다 상대적으로 소규모이기 때문이다.¹⁴⁾

전체적으로 보면, GFEZ에 입지한 외국인 투자기업은 지속적으로 늘어나고 있지만, 2008년 이후 외국인 투자기업의 총사업비와 FDI 신고금액은 감소세를 나타내고 있다. 이런 경향은 총사업비와 FDI 신고금액이 많은 외국인 투자기업이 대부분 2004년과 2005

년에 주로 유치된 반면, 2009년과 2010년에 유치된 제조업 및 물류관련 외국인 투자기업은 투자규모가 상대적으로 소규모였기 때문이다. 또한 제조업 관련 외국인 투자기업의 유치가 상대적으로 저조하여 투자규모의 성장세가 둔화된 측면도 있다.

5. 제1단계 개발사업의 성과와 한계에 대한 논의

1) 제1단계 개발사업의 성과

제1단계 개발사업은 GFEZ의 외국인 투자기업 유치와 활성화에 필요한 용지, 도로, 컨테이너부두 등 인프라 공급과 관련이 있기 때문에 개발사업의 성과와 파급효과는 그렇게 크지 않았다. 하지만 제1단계 개발사업의 주요 성과는 공장용지와 주택용지 등 부지공급, 컨부두 선석 증가, 기업유치를 통한 일자리 창출 등으로 요약될 수 있다.

제1단계에서 조성·공급된 공장용지는 5,855.9천㎡이고, 물류용지 2,207.5천㎡, 상업용지 144.7천㎡, 주거용지 472.9천㎡, 기타용지 11,773.3천㎡ 등으로 추산되었다(표 5). 공장용지는 울촌1산단, 물류용지는 컨부두 배후지(1단계), 주거용지는 신대배후단지에서 주로 공급되었다. 신대배후단지는 개발사업자 변경으로 사업이 늦게 시작되었지만, 조성면적(약 928

표 5. 제1단계 개발사업의 용지별 공급면적(2010년 현재)

(단위: 천㎡)

구분	공장용지	물류용지	상업용지	주거용지	기타용지 ²⁾	계
컨부두 배후지(1단계)	-	1,532.3	71.3	-	937.1	2,540.7
포스코터미널(CTS)	286.0	675.2	-	-	-	960.2
울촌1산단	5,222.0	-	-	-	9160	14,382
신대배후단지 ¹⁾	133.0	-	73.4	472.9	1,538.3	2,217.6
해룡산단	214.9	-	-	-	137.9	352.8
계	5,855.9	2,207.5	144.7	472.9	11,773.3	20,453.3

1) 신대배후단지는 2010년 공사진행율(70%)에 의거하여 추정함
 2) 기타는 공공용지(공원, 녹지 등)와 지원시설을 포함한 면적임
 자료: 광양만권경제자유구역(2010) 내부자료.

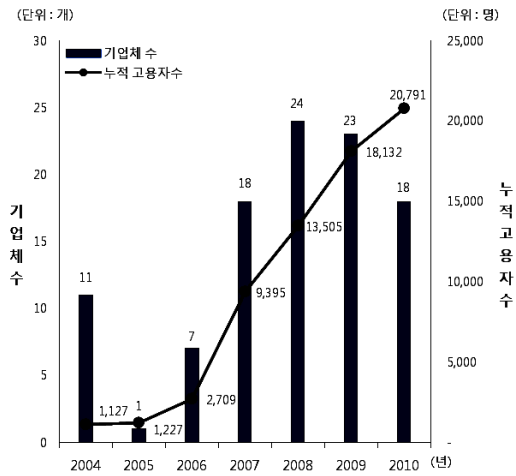


그림 4. 투자기업체수와 고용 변화

만㎡)의 약 81%가 아파트, 상업·업무시설, 근린생활 시설 등의 용지로 분양되었다.

사회간접자본(SOC) 중에서 도로의 경우, 고속도로 2개소(전주-광양, 목포-광양)는 공사가 진행 중이다. 국도의 국도 대체우회도로 및 확포장 사업은 5개 사업이 공사 중이고, 2개 사업¹⁵⁾은 준공되었다. 지역 내 도로망 사업(지방도)은 10개 도로 개설사업이 진행 중이고, 4개 사업은 완료되었다. 철도의 경우, 광역철도 4개 노선과 산업철도 1개 노선 등 5개 노선¹⁶⁾이 공사 중이고, 전라선 개량화(신리-순천) 사업은 완료되었다. 광양컨테이너부두 건설사업은 2004년 12월에 4선석, 2007년 9월에 4선석 등 8선석이 준공되었다. GFEZ가 지정되기 전에 완공된 8선석을 포함하여 광양컨테이너부두는 2010년 현재 16선석이 운영되고 있다. 진두부 시설확장에 힘입어 광양항은 2010년에 207만TEU를 처리하여 GFEZ의 활성화에 기여하였다. 광양항 물동량 증가는 다양한 지역의 선적 항로 개척, 대전-진주 간 고속도로 개통, 진입철도 개설, 광양항 배후지 산단 활성화 등과 관련이 있다. 또한 이 시기에 여수공항의 활주로 1단계 확장사업도 완료되었다.

제1단계 개발사업을 통해 GFEZ에 입주한 투자기업이 창출한 고용효과를 보면(그림 4), 2004년 1,127명에서 2010년 20,791명으로 크게 증가하였다. 투자기업의 유치로 매년 평균 3천여명의 신규고용이 발

생하였고, 2007년부터 2009년까지 3년 동안에는 총 고용의 74%인 15,423명의 일자리가 새롭게 만들어졌다. 이러한 이유는 많은 노동력이 필요한 오리엔트조선, 포스코마그네슘 판매공장, 삼우중공업, SNNS 등의 중견기업 유치와 관련이 있다. 그렇지만 입주기업의 74개사(72.8%)가 100명 이하를 고용하는 중견·중소기업으로 지속적인 일자리 창출에는 일정한 한계를 나타냈다.

한편, GFEZ 제1단계 사업성과는 광양만권 인구증가를 견인하는 요인이 되었다. 실제로 광양만권 3개 도시의 2004년 인구는 715,090명이었으나, 2010년에는 716,752명으로 증가하여 전남 전체 인구의 37%를 차지하였다.¹⁷⁾ 인구변화를 2004년과 비교해 보면, 여수시 인구는 성장이 둔화되었지만, 순천과 광양의 인구는 증가하였다. 순천과 광양지역의 인구증가는 광양지구와 울촌지구에서 기업유치에 의해 발생한 신규고용 창출과 관련이 있다.

2) 제1단계 개발사업의 한계

제1단계 개발사업의 한계는 첫째, 투자기업 유치가 활발하지 않았고, 외국인 투자기업이 차지하는 비율이 매우 낮다. 실제로 GFEZ 유치기업과 FDI 신고금액이 2009년 이후 둔화되고 있고, 외국인 투자기업의 유치성과는 인천과 부산진해에 비해 매우 저조하다. 특히 GFEZ의 외국인 투자기업 FDI 신고금액(표 4 참조)은 인천(10억 5,500만 달러), 부산진해(10억 7,198만 달러)에 비해 현저하게 낮은 수준이다. 인천과 부산진해는 증가추세를 이어가고 있지만, GFEZ는 정반대의 경향을 보였다. 이러한 특징은 경제활동의 중심권역에 해당하는 수도권 및 동남권과의 지리적·산업적·기능적 원격성에 기인한 측면이 있고, 이는 GFEZ의 구조적 속성이라 할 수 있다.

둘째, 대기업보다 중소기업이 상대적으로 많이 입지하여 고용창출에 일정한 한계를 보였다. 입주기업 중에서 현대하이스코, 오리엔트조선 등의 일부 기업을 제외한 전체의 52%가 50명 이하를 고용하는 중소기업이기 때문에 고용창출을 지속적으로 확대하지 못하였다. 이는 광양컨테이너부두와 관련된 물류·부

역기업이 소규모 고용이라는 구조적인 속성, 조선산업 침체로 인한 사업확장 어려움이라는 현실적인 측면이 영향을 미친 결과이다. 이러한 한계를 탈피하기 위해서는 철강·신소재부품 등의 첨단산업과 중견 및 대기업의 유치에 집중할 필요가 있다. 또한 고용유발 효과가 높은 업종, 컨부두의 화물창출에 유리한 제조업을 유지하는 활동을 적극 전개해야 한다.

셋째, 개발사업 시행자의 변경과 재원조달능력 부족으로 사업이 지연된 측면이 많았다.¹⁸⁾ 신대배후단지, 해룡산단, 갈사만조선산업단지, 대송산업단지 등은 민간개발 사업자 선정의 어려움과 개발사업자 변경으로 개발계획 및 실시계획 수립이 지연되면서 사업진행이 전체적으로 늦게 이루어 졌다(광양만권경제자유구역청, 2009; 2010; 이정록 외, 2010). 또한 대규모 외자유치사업인 화양지구도 사업성을 이유로 사업규모가 축소되면서 사업진행이 지연되었다.

6. 요약 및 결론

광양만권경제자유구역은 수려한 해상경관, 석유화학과 제철관련 산업인프라, 국제적인 경쟁력을 가진 광양컨테이너부두 등의 입지적 요소를 바탕으로 동북아 물류·신산업·해양관광의 거점으로 육성하기 2004년부터 본격적인 개발사업과 국내외 투자유치 활동을 시작하였다. 전체 5개 지구 22개 단지 조성사업 중에서 제1단계 사업대상은 11개이다. 제1단계 사업중에서 계획목표를 달성한 사업 단지는 광양항 컨테이너부두, 컨부두 배후지(1단계)와 포스코터미널(CTS) 개발사업 등 3개이다.

제1단계 개발사업의 성과는 2천 45만㎡ 공급, 컨테이너부두 8선석 준공, 102개 투자기업 유치, FDI 신고금액 4천 615억 달러 등이다. 광양지구의 동측 컨부두 배후지(1단계)와 울촌지구의 울촌 1산단, 신대지구의 해룡산단 등에서 산업용지가 공급되어 물류 및 제조업 관련기업이 많이 입지하였다. GFEZ 지정 이전부터 계획된 화양지구 관광레저 개발사업도 착공되었고, 특히 배후도시기능을 수행할 신덕지구의 신

대배후단지에서 아파트 2개 단지와 골프장 건설사업도 시작되었다.

광양만권경제자유구역이 가진 수도권과의 지리적 원격성, 광양만권의 산업활동과 경제구조 때문에 기업 유치의 성과는 지정 초기에 수립한 개발계획의 목표에 크게 미치지 못하였다. 그렇지만 제1단계에 유치계약을 체결한 기업은 102개이고, 국내기업이 67개, 외국인 투자기업이 35개이며, 이들 기업은 주로 울촌1산단, 광양컨테이너부두, 컨부두 배후지(1단계)에 입지하였다. 특히 외국인 투자기업은 중국과 일본계 기업이 많았고, 물류관련기업이 전체의 60%를 차지하였다. 외국인 투자기업의 유치를 위한 다양한 활동에도 불구하고 2008년 이후 외국인 투자기업의 FDI 신고금액이 감소세를 보이고 있어 GFEZ의 활성화에 부정적인 요인이 되고 있다.

광양만권경제자유구역 제1단계 사업성과는 광양만권의 인구증가에 일정한 영향을 미쳤고, 그 결과 권역 인구는 증가추세를 보였다. 하지만 제1단계 개발사업이 기반시설 조성과 용지공급 중심이기 때문에 사업의 성과와 파급효과는 그렇게 크게 나타나지 않았다. GFEZ가 광양만권은 물론이고 상대적으로 낙후된 전남 서남권의 발전을 견인하는 성장거점의 역할을 수행하기 위해서는 철강·신소재·석유화학 등 지역산업과 연계된 첨단산업 유치, 광양항 활성화를 위한 고부가가치 물류기업 유치와 양호한 물류지원 비즈니스의 제공 등이 주요 과제로 도출되었다. 특히 GFEZ의 제2·3단계 개발사업의 안정적인 추진을 위해서는 재원조달능력이 우수한 개발사업자 유치가 가장 중요한 현안과제로 나타났다.

결론적으로, GFEZ 제1단계 개발사업은 여러 요인에 의해 사업 착수가 지연되었고, 국내외 기업유치가 저조하였지만, 일정한 개발성과를 확보하였다. 하지만 이 연구는 제1단계 개발사업의 추진과정과 사업성과를 고찰하는데 중점을 두었기 때문에 개발사업이 광양만권을 포함한 전남지역에 미친 파급효과에 대한 구체적인 종합적인 분석은 미흡하였다. GFEZ 개발사업이 광양만권을 포함한 주변지역 발전에 미친 영향과 파급효과에 대한 분석은 차후의 연구를 통해 보완하려고 한다.

주

- 1) 광양만권경제자유구역 지정을 위해 2002년 4월 11일에 착수된 ‘광양만권경제자유구역 개발계획’ 연구용역은 국토연구원, 광주전남발전연구원, 경남발전연구원 등이 공동으로 참여하였다.
- 2) 광양만권경제자유구역청은 2006년 3월 24일 개청 3주년을 맞아 새로운 슬로건과 비전을 만들었다. 슬로건은 “GFEZ, 대한민국의 새로운 미래가 되겠습니다”이고, 3개 비전은 (1) 광양만권의 물류, 생산, 정주여건을 세계적 수준으로 개선, (2) GFEZ를 동북아를 대표하는 경제중심지로 개발, (3) 사람·자본·신산업을 집중하는 첨단 국제산업도시 조성 등이다(이정록 외, 2010, 221).
- 3) 광양만권경제자유구역청이 2010년에 수립한 ‘광양만권경제자유구역, New Vision 2020’은 필자가 연구책임자로 참여하였고, 2020년의 지표별 개발목표는 인구수용 12만명, 총고용효과 24만명, 광양항 처리 물동량 1,200만TEU, 국내외 투자유치액 250억 달러, 매출액(제조업 중심) 110조원 등으로 계획되었다(이정록 외, 2010, 228).
- 4) 2013년 12월 말 현재, 제4차 개발계획 변경에 의해 GFEZ의 개발면적이 85.12km²(5개 지구, 23개 단지)로 축소·조정되었다.
- 5) GFEZ 개발계획에는 약 18조 9,243억원의 총사업비가 투자될 예정이고, 사업내용은 크게 단지조성(76%)과 인프라공급(24%)으로 구분된다. 투자재원 조달방법은 중앙정부(28%), 지자체(32%), 민자유치(40%) 등으로 계획하였다(광양만권경제자유구역청, 2010; 이정록 외, 2010).
- 6) 2010년 기준으로 전체 면적의 81%에 해당하는 460.2천m²이 분양되었다. 공동주택용지의 50%(301.2천m²), 상업용지의 69%(34.7천m²), 단독주택용지의 97%(40.7천m²), 준주거용지 98%(20.6천m²), 근린생활용지 55%(26.5천m²) 등이 분양되었다(광양만권경제자유구역청, 2010 내부자료)
- 7) 2007년 울촌지구의 오리엔트조선(2억 8천만 달러), 2008년 울촌지구의 SPP울촌에너지(3억 5,700만 달러)와 광양지구(권부두 동측부지)의 동부복합물류(3,300백만 달러), 2009년 울촌지구의 SPP자원(1억 8천만 달러), 2010년 SPP강관(1억 3,500만 달러), SPP중공업(1억 2천만 달러), 호텔건설에 투자한 다움인터내셔널(10억 1,900만 달러) 등이 대규모 투자기업에 해당한다(광양만권경제자유구역청, 2009; 이정록 외, 2010).
- 8) GFEZ가 지정되기 전인 1994년에 현대자동차(주)는 현재의 울촌1산단에 현대그룹의 공장용지를 공급할 목적으로 전남도와 투자대행계약을 체결하여 산단을 조성하였다. 하지만, IMF 등 경제여건의 악화로 2005년 계약을 해지함에 따라 광양만권경제자유구역청이 직접 산단 조성사업에

- 참여하였다(광양만권경제자유구역청, 2009, 198).
- 9) 신덕지구의 해룡산단에는 포스코MG관제공장, 순천에코밸리, 마그네슘관련 시험생산시설, 신텍 등의 국내기업이 주로 유치되었고, 하동지구는 개발사업 투자대행사인 하동지구개발사업단(주), 대송산업개발(주) 등이 유치되어 있다.
- 10) 냉연강관, 마그네슘제품, 판넬, 표면처리, 강관제조, 금속구조재, 철구조물, 산업플랜트 등의 철강업종, 열교환기, 배관, 나사제품, 자동차부품 등의 기계업종, 금속탱크, 플레이트 등의 금속업종 기업이 주로 입지하고 있다.
- 11) 고용규모를 보면, 기업별 평균 고용규모는 200명 정도이지만, 현대하이스코, 현대스틸산업, 삼우중공업, 오리엔트조선, SNNC, 대한통운, 일상해양산업 등 7개사를 제외하면 대부분 50명 내외의 중소기업 수준을 유지하고 있다.
- 12) 광양지구에 위치한 물류업체인 (주)피비우스로드와 테크노파이버코리아(주), 석재도매업체인 동방석재무역(주), 그리고 울촌지구에 위치한 복합화력발전소인 메이아울촌전력(주), 철강부산물 가공업체인 CSP(주) 등 5개이다.
- 13) 복합화력발전소인 메이아울촌전력(주)과 물류관련 서비스업인 테크노파이버코리아(주)이며, 교육기관은 광양컨테이너부두 배후구역의 마린센터에 입주한 STC-K(네델란드 해운물류대학)이다.
- 14) 한국국제터미널(주), 포스코터미널(주), (주)피비우스로드, 삼성테스코(주), 대한통운(주) 등을 제외한 대부분의 물류관련 외국인 투자기업의 FDI 신고금액이 1백만 달러 이하이다.
- 15) 중흥-왕지간 국도 17호선 대체우회도로, 월전-세풍간 국도2호선 대체우회도로 등이다.
- 16) 전라선 익산-여수간 복선전철화, 순천-여수간 개량화, 경전선 동순천-광양, 광양-전주간 복선화, 산업철도인 광양항권부두 서측 인입철도 등이다(이정록 외, 2010, 130).
- 17) 2004년 여수시 인구는 306,115명, 순천시는 270,833명, 광양시는 138,142명이었고, 2010년 여수시 인구는 295,878명, 순천시는 274,195명, 광양시는 146,679명이다.
- 18) 제1단계 사업(11개 단지) 중에서 위치와 면적변경 10개 사업, 개발사업 시행자 변경 7개 사업, 개발사업 시행방법과 개발기간 변경 7개 사업, 재원조달방법 변경 10개 사업, 토지이용계획 변경 10개 사업 등이다(이정록 외, 2010).

참고문헌

고석남, 2005, “광양만권경제자유구역의 개발과 남해안

- 발전: FDI 유입에 의한 인적자본의 형성을 중심으로,” 지역개발연구 37(1), 35-57.
- 강영문, 2007, “광양만권경제자유구역의 투자유치전략,” 관세학회지 8(3), 207-227.
- 강영문, 2006, “광양만권경제자유구역의 효율적인 운영에 관한 연구,” 국제상학 21(3), 113-131.
- 강영문, 2005, “광양만권경제자유구역의 물류인력 양성방안에 관한 연구,” 한국물류학회지 15(1), 73-100.
- 김준우, 2004, “충도경제자유지구의 이상과 현실,” 한국경제지리학회지, 7(2), 245-260.
- 광양만권경제자유구역청, 2009, 광양만권경제자유구역백서.
- 광양만권경제자유구역청, 2010, 2010년도 광양만권경제자유구역(2003-2009) 추진실적 보고서.
- 동아일보사, 미래의 성장기 지 경제자유구역, 서울.
- 방희석·김승철, 2004, “광양만권경제자유구역 운영관리체계에 관한 연구,” 국제상학 19(4), 43-62.
- 안영진, 2010, “광양만권경제자유구역 외국인 투자유치의 현안과제와 활성화 방안,” 현대사회과학연구 14, 123-142.
- 이정록, 2000, 광양만권의 공업화와 지역변화: 1987-1996, 국토계획, 35(2), 175-186
- 이정록, 2004, 광양제철소 입지와 지역의 인구변화: 1980-2001, 한국경제지리학회지, 7(1), 83-96.
- 이정록, 2006, 광양만권 잠재력과 비전, 한올아카데미, 서울.
- 이정록 외, 2010, 광양만권경제자유구역 New Vision 2020, 광양만권경제자유구역청.
- 임종문, 2010, 경제자유구역 개발사업 활성화 방안에 관한 연구: 광양만권 경제자유구역을 중심으로, 전남대학교 박사학위 논문.
- 장흥훈·이종규, 2008, “광양만권경제자유구역의 투자유치를 위한 마케팅믹스 전략에 관한 연구,” 한국항만경제학회지 24(3), 101-123.
- 장흥훈, 2005, “광양만권경제자유구역의 투자유치와 혁신클러스터 구축방안,” 한국항만경제학회지 21(1), 111-123.
- 장흥훈, 2004, “광양항 및 광양만권경제자유구역의 활성화 방안에 관한 연구,” 한국항만경제학회지 20(1), 123-140.
- 지식경제부, 2008, 경제자유구역 백서(2003-2008).
- 지식경제부, 2010, 2010 경제자유구역 성과평가 결과 및 후속조치계획, 지식경제부 경제자유구역단.
- Chen, Xiangming, 1995, The Evolution of Free Economic Zones and the Recent Development of Cross-National Growth Zones, *International Journal of Urban and Regional Research*, 19(4), 593-621.
- Gopinath, D., 2009, Contemporary Approaches to Economic Development: The Special Economic Zone Programme, *Local Economy*, 24(6-7), 448-455
- Wang, Jin., 2013, The economic impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese municipalities, *Journal of Development Economics*, 101, 133-147.
- 교신: 이정록, 500-757, 광주시 북구 용봉로 77, 전남대학교 지리학과(이메일: jrlee@jnu.ac.kr, 전화: 062-530-2685)
- Correspondence: Jeong-Rock Lee, Department of Geography, Chonnam National University, 77 Yongbong-ro, Buk-gu, Gwangju 500-757, Korea (e-mail: jrlee@jnu.ac.kr, phone: +82-62-530-2685)
- 최초투고일 2014. 1. 9
수정일 2014. 2. 2
최종접수일 2014. 2. 10