



·

I. p.2

II. 가 p.5

III. p.8

[요약]

◆ 광양만권 경제자유구역은 ①국가생존전략인 동북아물류허브 구상을 실현하고, ②호남경제 활성화를 통한 국토의 균형발전을 위해 물류-신소재-관광을 3대 축으로 하여 추진되고 있음.

☞ 특히 중앙·지방 정부, 국회 및 지역사회가 모두 광양지역의 개발에 지대한 관심을 갖고 임하고 있음.

◆ 그러나 광양 경제자유구역의 초점인 광양항은 지경학적으로 많은 잇점과 잠재력에도 불구하고, 신설항으로서의 약점, 상하이 등 주변항만과의 경쟁 및 부산항과의 역할분담 문제로 인해 초기에 난항을 겪을 것으로 예상됨.

◆ 향후 광양항의 성패는 중국경제의 고성장 시나리오에 따른 환적화물의 증가 여부와 물류·제조부문의 외자유치를 통한 자체물동량 확보 정도에 의해 결정될 것임.

I.

광양만권 경제자유구역은 ①국가생존전략인 동북아물류중심 구상을 실현하고, ②호남경제 활성화를 통한 국토의 균형발전을 위해 물류-신소재-관광을 3대 축으로 하여 추진되고 있음.



가?

- 국가성장전략의 일환: 21세기 ‘동북아물류중심’이 되기 위해서는 기존의 부산항 만으로는 역부족이라는 정책판단에 따라, 부산-광양의 Two Port System을 추진하게 되었음.
 - 현재 포화상태인 부산항은 심각한 체선·체화에 직면해 있으나, 그 확장에는 한계가 있고 장시간이 소요됨.
 - ※ 2002년 부산항의 화물 처리능력은 452만 TEU인 반면, 실제 처리량은 그 2배 수준인 945만 TEU
 - 그동안 서울-부산을 잇는 경부축에 개발이 집중됨으로써, 교통혼잡에 따른 물류비용의 증가를 초래하였음.
- 지역균형발전의 일환: 낙후된 호남경제 활성화를 위해 발전잠재력이 가장 큰 광양만권을 집중개발하게 되었음.
 - 전라남도는 현재 국내에서 가장 낙후된 지역 중 하나임.
 - ※ 2002년 현재 전남 도내총생산은 26.8조원으로 국가 전체의 4.6%에 불과함 (98년의 5.3%에서 감소). 농림어업의 비중은 15.4%로 전국 최고이며, 인구도 201만 명으로 98년 이래 감소 추세임.
 - 광양 경제자유구역 성공시 지역경제에 막대한 직간접 파급효과가 예상됨 (2020년까지 경제적 부가가치 150조원, 외국인 투자 120억 달러, 고용유발 160만 명 등).

가?

○ 5개 지구, 24개 단지별로 특화된 개발계획 추진

구 분	규 모	내 용
광양지구	6개 단지 390만평	· 복합물류단지 - 광양항 선석 확충 (현재 8선석 → '06년 16선석 → '11년 33선석) - 항만배후부지에 국제해운 비즈니스센터, LME창고, 농수산물 수출센터, 물류대학 등 유치 (총 122만평)
율촌지구	5개 단지 851만평	· 신산업 집적화지구 (제철 및 석유화학의 전후방 연관 산업, 신소재, 자동차부품 등)
하동지구	5개 단지 380만평	· 산업업무지구
화양지구	2개 단지 299만평	· 관광레저지구
신덕지구	6개 단지 771만평	· 학교, 병원, 주택 등 주거지구



■ ?

- '02년 이후 현재까지는 주로 항만시설, 배후부지, 연계교통망(도로, 항공) 등, 기초인프라를 확보하고 정비하는데 노력을 집중함.
- 광양만권이 경제자유구역으로 지정됨에 따라 ('03. 10. 24), 정부로부터 투자 및 세제 등 다양한 법적·제도적 지원을 받게 되어 추진속도가 가속화될 전망이다.
 - 총 사업비 13.7조원 중 기본인프라 및 부지조성에 필요한 사업비는 8.1조원 규모 (부지매각 등에 의한 자체조달분 5.6조원 제외): 국고 3.5조원(43.5%), 지자체 2.2조원(27.9%), 민자·외자유치 2.3조원(28.6%)으로 충당
- 올해부터는 국내외 투자설명회를 통해 글로벌 해운사 및 물류·제조업체를 본격적으로 유치할 계획임.
 - '03년 12월 1차 투자유치 설명회 개최

■ ?

- 중앙 정부와 국회는 강력한 추진의지를 천명하고 있음.
 - 대통령 주재 동북아경제중심 국정과제 회의를 광양에서 개최 ('03. 8. 27): '동북아물류중심 로드맵' 발표
 - 해수부 주재 부산·광양항 배후단지 투자유치 설명회('03. 12. 17)에서 대통령이 확고한 추진의지 표명
 - 국회 예결위는 올해 전라남도예 사상 최대규모의 국고지원: 전년 대비 9% 증가한 3조 7,000억원 규모

- 지방 정부도 광양 경제자유구역을 ‘전남경제 살리기’의 유력한 수단으로 인식하고 있음.
 - 산자부 장관 출신의 박태영 전남지사는, “잘사는 전남” 실현을 위해 광양만권이 경제자유구역으로 지정되도록 하는데 성공
 - ‘전남 지역혁신발전 5개년 계획(’04-’08)’에서는, 광양만권을 동북아 물류와 신소재 등 신산업 중심지로 육성할 계획임을 재천명
- 지역사회도 광양 경제자유구역이 지역경제 활성화에 크게 기여할 것으로 기대하고 있음.
 - 전남은 DJ 정부 이래 여당의 텃밭으로 현재 총 19개 선거구중 민주당이 16, 열린우리당이 3개 의석 장악 (광주 포함)
 - ‘광양항 활성화 범시민대책위원회’ 등 시민단체도 정부에 광양항의 실질적 활성화를 촉구하고 있음.

II. 가

광양항은 허브항으로서의 잠재력은 인정되나, 중국 상하이항과의 경쟁 및 부산항과의 차별성, 신설항으로서의 약점으로 인해 운영 초기 난항이 예상됨. 향후 중국경제의 고성장 지속 및 국내외 물류·제조업체 유치 여부가 성패를 좌우할 것임

■ , 가?

- 상하이 등 중국 항만의 급부상으로 국내 최대의 부산항마저 그 위상이 흔들리고 있음을 감안할 때, 광양 경제자유구역은 정치논리에 의해 경제논리가 왜곡된 결과로 비난받을 소지가 있음.

- 부산항은 작년에 중국의 상하이항과 심천항에 밀려 전 세계 항만 순위가 3위에서 5위로 추락
 - 광양항은 최악의 경우 ‘제2의 청주공항’, 즉 정치성 국책사업의 실패 사례로 끝날 수도 있음.
- 또한 장시간의 노력이 요구되는 자체물동량 확보보다 중국 환적화물만 바라본 안일한 물동량 예측과 선석늘리기 정책은, 중국의 자체 항만시설 확충에 따라 곧 한계에 부딪힐 수 있음.
- '98년 이후 '02년까지 매년 30% 이상씩 증가하던 광양항의 물동량은 '03년을 기점으로 8.7% 증가에 그침.
 - 2003년 현재 광양항의 가동률은 50% 수준에 불과함.
- 그러나 이러한 비판과 어려움에도 불구하고 물류중심국가 구현의 국가적 중요성과 광양항의 유리한 지경학적 입지, 현 정부와 지역사회의 강력한 추진의지 등을 감안해 보면, 향후 지속적으로 추진할 명분과 가치는 충분하다고 판단됨.
- 물류허브는 중국 등 개도국의 거센 추격과 제조업 공동화로 인한 국내산업의 위기를 벗어날 수 있는 유력한 탈출구임.
 - 광양항은 유럽-아시아-북미를 연결하는 세계 주간선 항로상에 위치하고, 수심이 깊어 태풍·해일 등 자연재해에 안전하며, 21세기형 제3세대 항만의 필수조건인 광대한 배후부지를 확보하고 있음.
- ※ , 2003
- 광양 경제자유구역 개발에 대해서는 국가성장엔진을 모색하는 대통령·중앙 정부와 호남권 발전을 추구하는 지방 정부·지역사회의 이해관계가 일치됨.

■ ?

- 연계수송망 확충을 위해 현재 진행중인 여수공항 확장, 광양-전주간 고속도로 신설, 전라선 복선화사업 등이 조속히 마무리될 수 있느냐의 여부도 중요함.

III.

현재의 물류중심 정책은 H/W 확충에 과도하게 집중되어 있고, 정책수요자들의 니즈에 대한 정교한 배려가 부족함. 향후 관건은 글로벌 스탠다드에 맞는 S/W 및 운영체제 구축을 통해, 기업하기 좋은 환경을 실현할 수 있는지의 여부임

■ , 가 가?

○ 정부의 보다 확고하고 일관된 정책의지가 요구됨.

- 참여정부의 동북아물류중심 구상은 ‘세계적 수준’이나 ‘경제·물류중심’ 등의 전시성 슬로건에서 보여지는 것처럼, 구체성이 결여된 정치 구호적 성격이 짙음.

※ : 26.7%,
33.3%, 13.3% (, 2003. 11)

- 물류허브라는 장기 프로젝트에 성공하기 위해서는 비전의 구체화 및 향후 정권변동에 영향받지 않도록 하는 제도적 장치마련이 필요함.

○ 정책공급자의 일방적 입장이 아닌, 수요자들의 니즈를 반영한 정책 추진이 요구됨.

- 다국적 기업의 물류거점 선택에 있어 가장 중요한 것은 항만의 절대 선석수 보다는 법적·제도적·사회적으로 기업하기 좋은 환경을 갖추었느냐임.

※ :
29.3%, 17.1%, 12.2% (, 2003. 11)

- 따라서 정책 초점을 허브항으로서의 외형을 갖추는 것 못지 않게, 국내 기업환경을 글로벌 스탠다드에 맞게 개선하려는데 두어야 함.

■ , 가?

- 상하이항은 물론 부산항과 비교했을 때, 뚜렷이 차별화되는 강점을 개발하는 것이 시급함.

- 광양항이 단순한 Big Port에서 나아가 진정한 Hub Port가 되기 위해서는 H/W 뿐만 아니라 S/W와 운영체계 정비를 통해, 고부가가치 복합 물류시스템을 구현하고 차별화된 가치를 제공할 수 있어야 함.

※ : , , 가
가가 , , ,

※ : 44.8%,
41.4%, 10.3%, 3.4%,
0.0% (, 2003. 11)

- 상하이항과의 차별화에 실패한 대만의 카오슝항은 동아시아 항만 경쟁에서 몰락한 바 있음.

- 부산항과는 효과적인 보완전략을 수립해야 함.

- 특정화물(소재 등) 집적항, 첨단 IT항, 혹은 무재해항 등의 니치전략을 구사함으로써, 부산항과 보완적 관계를 유지하는 것이 바람직함

- 광양항이 본 궤도에 오르기까지 정부의 단기 물량확보 지원책이 필요함.

- 현재 추진 중인 3대 경제자유구역 중 인천은 수도권과의 근접성과 대규모 공항시설이 우수하고, 부산은 기존의 물류 및 산업시설이 갖춰져 있다는 장점이 있음.

- 그러나 광양은 제조·물류 인프라와 인지도 모든 측면에서 열악한 상황이기 때문에, 초기 물동량 지원책이 절실히 요구됨.

