

서해안 지식기반산업 특성화전략

김군수

경기개발연구원 선임연구위원

중국은 WTO 가입후 정보통신, 인터넷 등 첨단산업으로의 재편이 가속화되는 등 지식기반경제로의 전환이 빠르게 진전되어 가고 있는 추세이다. 특히 베이징, 상하이, 선전 등의 도시에서는 지식기반산업, 연구기관, 대학등이 집중되어 있어 산업의 경쟁력이 크게 향상되어 가고 있는 실정이다. 따라서 21세기에 서해안지역의 산업이 경쟁력을 확보하고 중국과의 경제교류 및 협력을 강화시키기 위하여는 지식기반산업의 경쟁력을 강화시키는 전략이 수립되어야 한다.

서해안 지역들의 지식기반산업에 대한 경쟁력을 강화시키는 방안으로는 첫째 중국과의 교류협력전략지역을 선정하고 이들 지역을 중심으로 입찰관련 제도와 거래 및 계약에 관한 각종 관행 등 중국시장의 전반적 투자환경에 관하여 보다 체계적이고 심층적인 실태조사의 축적이 필요하며 단독 진출보다는 중국 국유기업이나 중국진출 경험이 있고, 중국문화와 현지사정에 밝은 화교기업 등과의 동반투자를 모색해야 할 것이다. 둘째 지식기반산업의 혁신역량을 강화

시키기 위한 연구기반시설을 유지하는 전략이 필요하다. 즉 연구기반시설의 중추적인 기관으로서 지역에 맞는 과학기술원과 같은 연구시설을 설립하며 또한 외국 유명 대학과의 네트워크를 추구해야 할 것이다.

셋째 기업들이 필요로 하는 지식과 기술이 대학과 연구소의 기술거점으로부터 지속적으로 공급되기 위하여는 우수한 연구인력의 공급이 지속적으로 공급되어야 한다. 이를 위해서는 산업체 연구인력 교류프로그램을 개발하며, 시험 및 분석 전문요원 풀제도를 정착시킬 필요가 있다.

넷째 지식기반산업 육성을 위한 재원 확보가 시급하며 다양한 기금의 종류를 기술혁신 단계별로 차별화하여 정리할 필요가 있다. 이를 위하여 벤처기업 지원자금의 통합관리가 필요하며, 벤처펀드를 확대 조성하고, 벤처 캐피탈 유치 및 창업 지원을 위한 컨설팅업체를 활성화할 필요가 있다.

다섯째 RRC 등 중앙정부 추진 사업에 대한 지방정부 참여를 확대해야 한다. 중앙정부가 추진하는 연구개발사업은 지역의 특성이나 여건을 반영하기 어려워 기술이전 또는 상업화 과정에서 실효성이 미흡한 경우가 많다. 따라서 과학재단(KOSEF)과 지방정부와의 협력체제 구축으로 연구개발사업 기획시 지역의 특성을 반영하여 추진할 필요가 있다. 여섯째 전략산업 클러스터 육성 및 제

도적 장치 개발이 우선시되어야 할 것이다. 이를 위해서 지역 산업 클러스터 발굴 및 지원이 필요하며, 클러스터 정책을 효과적으로 수행하기 위한 클러스터의 공식적 지정 및 지원의 법제화 등 제도적인 장치가 뒷받침되어야 한다. 클러스터 육성법의 지정 및 지원체제를 구축하기 위하여는 기존의 산업육성 관련법을 정비하여 “경기클러스터발전촉진법(안)”을 제정하며 지식 네트워크로서 기업-대학-출연(공공)연구소 체제를 구축하여 클러스터를 지원할 필요가 있다.

서해안지역을 중심으로 한 동북아 물류네트워크 구상

박창호

인천발전연구원 한중교류센터장

과거 천년의 역사 속에서 최근 반세기를 제외하고는 동북아시아의 한·중·일간 교역이 우리나라 서해안을 중심으로 이루어져 왔었다.

환황해경제권이 형성되고 본격적인 서해안시대를 맞이하게 되니 도도한 역사의 물결을 새삼 느끼게 된다.

서해안지역 거점의 동북아 물류네트워크 형성'에서 서해안협력항만 형성을 통한 한반도 물류협력체계를 구성하고,

한반도 서해안협력항만을 중심으로 한·중 항만물류체계를 구성한 다음, 마지막으로 한·중 서해안 중심의 동북아 물류네트워크를 단계별로 구성하는 방안을 제시하고자 한다.

동북아물류네트워크 구성에 있어, 1단계(2002~2005)는 기존 한·중 정기선이 서해안지역을 경유하도록 하는 방안이며, 2단계(2006~2010)는 새로운 '한·중 물류네트워크' 구축하고, 3단계(2011~)는 서해안 중심의 '동북아시아 물류네트워크'를 구축하도록 하였다.

1단계에서는 전략적 제휴에 의한 공동 배선계획을 수립하고, 제휴 선사들이 운항 경쟁력을 가질 수 있도록 마케팅 전략을 수립하여 체계적으로 공동 대응한다. 이 단계에서는 서해안의 자유지역(인천의 관세자유지역, 군산의 자유무역지역) 간에 물류시스템적 연계체계를 형성한다.

2단계에서는 민간조직인 '한중해운협의회'를 구성, 해·공 복합화물운송망(Sea & Air Cargo Transportation Network)을 형성, 한·중 자유지역 협력체계 구축을 위한 해당도시간 국제물류협력 합의문을 작성하고 공동연구를 통한 협력방안을 모색하는 바, 인천발전연구원의 사례를 발표하였다.

3단계에서는 중국의 대 중화권과 일본의 아시아태평양권이라는 양대 경제협력권이 서해안지역을 중계지로 활용할 수 있도록 서해안지역의 도시들이 연대하여 물류거점 기반을 확충해 두도록 한다.

서해안 자동차산업의 특화전략

박형창

전북경제사회연구원 연구위원

서해안지역의 자동차산업 집적단지의 조성은 앞으로 중국보다 비교우위를 선점 할 수 있는 수출전략산업으로 특화시켜야 한다는 데에는 논란의 여지가 없다.

서해안 지역 자동차 생산공장을 보유하고 있는 인천, 아산, 군산, 광주 중에서 산업자원부가 전북 군산을 자동차부품 혁신센터로 지정하고, 각종 지원대책을 수립하여 정부의 집중투자가 예상된다.

자동차부품혁신센터는 자동차 생산의 직접적 부품조달이라는 측면 이외에도 자동차 수요가 증가할수록 부품도 같이 동반수요가 발생되므로 그 효과는 매우

크다

년간 38만대의 자동차 생산공장을 갖추고 있으면서도 부품의 자체조달이 어렵고, 대중국 자동차 수출이 급증하여 자동차부품도 급증할것에 대비하여 자동차부품혁신센터로 지정된 전북 군산 지역은 군장국가산업단지, 군산자유무역지역을 중심으로 입자공급이 대폭 증가할 예정이다. 또한 대기업들의 지방이전을 적극 유도하여 자동차 공업성장의 선도지역으로 발전시켜 나갈 수 있는 최적지로 꼽히고 있다.

특히 지난 2000년 고시한 군산자유무역지역은 외국인들의 투자와 더불어 각종세제혜택을 부여하고 있어 자동차부품 기술혁신센터로 투자가 가장 용이한 지역이다.

이를 한층 발전시키기 위해서는 전북 지역의 중소기업들에 대해서는 연구개발, 마케팅, 정보교류 등에서 연관기업 간 네트워크를 강화하여 기술력을 제고하고 경쟁력을 높일 수 있도록 해야 할 것이다.

앞으로 중국의 경제 성장과 더불어 급증할 것으로 예상되는 자동차수요를 대비하기 위해서는 항만의 부두정비를 강화해야하며, 마케팅을 수립하여 대중국 수출전진기지로 만들어야 한다.