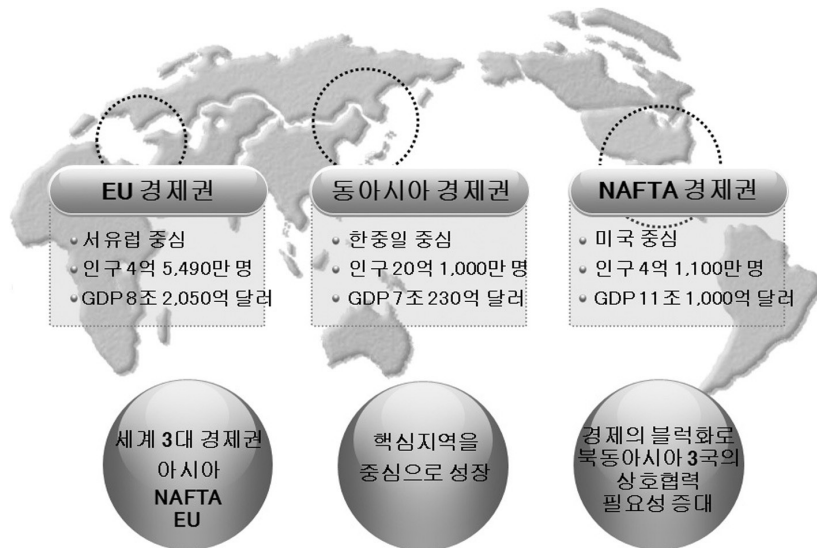


황해경제자유구역의 발전전략

강영주 | 대전발전연구원 연구위원

I. 머리말

경제자유구역 출범의 모태가 된 동북아 비즈니스 허브 구상은 중국의 WTO 가입 이후 동아시아 경제권의 출현으로 시작되었다. 일본과 중국 사이에 위치한 한국의 지정학적 여건을 최대한으로 활용하고 중국경제의 부상이라는 위협요인을 기회요인으로 전환하겠다는 발상을 통해 비즈니스 친화적 환경조성의 수단으로 제시된 것이 경제자유구역 정책이다.



〈그림 1〉 동아시아 경제권의 성장

우리나라의 경제자유구역이 출범한 것은 2002년 12월 30일 경제자유구역법의 제정에 기인한다. 2003년 7월에는 경제자유구역위원회가 출범하였고, 동월 경제자유구역기획단이 창설되

었다. 이에 따라 초창기 경제자유구역으로 2003년 8월 인천경제자유구역이 지정되었고, 동년 10월에는 부산진해경제자유구역과 광양만권경제자유구역이 잇따라 지정되었다. 2007년에는 황해경제자유구역과 함께 새만금, 대구경북경제자유구역이 새롭게 지정되어 현재 개발을 추진 중에 있다. 2차로 추진된 3개 지역의 경우 아직 개발초기로 성과를 가늠하기는 어려운 상황이나 1차 조성된 3개 지역의 경우, 현재까지의 경제자유구역이 중앙정부차원에서 강력한 정책의지가 부족하고, 추진체계가 확립되지 못하여 시행착오를 겪으면서 경제자유구역정책이 당초에 예상했던 성과를 내지 못하고 있다는 비판이 있다.

그럼에도 불구하고, 국내 경제자유구역은 외국인직접투자유치의 필수조건으로 자리잡아가고 있다. 이는 경제자유구역이 양적인 면에 있어서 국내 뿐만 아니라 국제적으로도 지속적으로 확대되고 있고, 개념에 있어서도 단순 항만이나 공항을 통한 물류중심의 기능으로부터 제반 첨단 산업집적지역으로까지 확대되고 있기 때문으로 풀이된다.

그동안 외국인투자유치에 결정적인 제약요인으로 작용하고 있던 경제자유구역법이 2009년 2월 1일 특별법¹⁾으로 개정 공포됨으로써, 각종 규제완화 및 일원행정지원시스템의 추진이 탄력을 받을 것으로 보여 경제자유구역에 대한 지역의 기대는 한층 더 커질 것으로 보이며, 이에 따라 외국인직접투자유치의 유리한 고지를 점하고, 중앙정부로부터의 추가예산 확보를 위한 각 지자체간 경제자유구역유치 경쟁은 더욱 치열해질 것이다.

유치 경쟁이 치열해질수록 중앙정부로부터의 지원은 예산보다는 규제완화가 될 가능성이 높다. 과거에는 항만이나 공항의 활성화 정도가 경제자유구역의 경쟁력을 결정했다면, 앞으로는 개발업자의 확보에서부터 성패가 결정될 수 있으므로 무리한 유치와 인위적인 개발보다는 향후 잠재력을 가늠하여 경제자유구역을 유치하고 또한 잠재력을 키우기 위한 노력의 선행이 필요할 것이다. 향후 생산인력의 확보를 가능케 하기 위한 교육 및 의료시설 등과 정주여건 구비의 중요성이 새삼 강조되는 이유이다.

황해경제자유구역은 지식창조형 경제특구 개발 및 대중국 수출입 전진기지 육성이라는 핵심 목표 하에 충남과 경기도 공동 개발하는 총 5,505만㎡의 지역으로, 2007년 지정이 확정되어 이듬해인 2008년부터 개발에 착수하여 2025년까지 충남 당진군 송악지구, 아산시 인주지구, 서산시 지곡지구와 경기 평택시 포승지구, 화성시 향남지구의 5개 지구에 첨단산업 기능과 국제물류

1) '08.9.24 발의된 경자법이 심의의결됨으로써 특별법으로 법제명이 변경되어, 각종 인허가 관련 기존법의 상위법으로 작용함으로써 그동안 지적되어왔던 실질적 규제완화 및 일원적 지원시스템의 구축이 가능하게 되었고, 기반시설에 대한 전액 국고지원 근거가 마련되었다. 그 외에도 실시계획의 승인권이 전면적으로 시도지사에게 위임되었고, 공무원 파견기간이 3년에서 5년으로 연장되었다.

기능을 중점 개발되고 있다.

당초 물류를 중심으로 하는 타 경제자유구역과는 차별화되게 '환황해권 첨단기술산업(High-Tech Industry)의 국제협력거점 조성'을 통한 생산시설과 R&D기반, 첨단산업클러스터, 지식네트워크가 복합된 '국제수준의 첨단기술산업 클러스터 육성'과 '대중국 수출입 전진기지 및 부가가치물류 육성'을 개발목표로 하였으며, 이에 따라 도입기능 또한 첨단산업이 총 개발면적 중 절반이상을 차지하는 개발계획이 수립되었다. 또한 총 사업비 중 국비의 비중이 현격하게 적은 것도 황해경제자유구역의 특징이라 할 수 있다. 이미 사회적인프라가 상당부분 건설되어 있었고, 경제자유구역지정 이전부터 외투기업의 투자가 국내에서 최고로 활성화된 지역이었기에 가능한 도전이라 할 수 있다.

황해경제자유구역의 개발이 시작된지 1년이 지난 현 시점에서 성과를 평가하기는 어려우나 당초의 계획을 돌아보고, 전략상 혹은 추진체계상 수정해야할 부분은 없는지 돌아보아야 할 필요가 있다. 또한 정책·제도상 보완해야할 점을 추려내고, 타 지역의 사례를 검토하여 사업 추진 상에 있어서의 시행착오를 최소화 해야 할 필요성은 높다고 할 수 있다. 이에 본 연구는 2008년부터 시작된 황해경제자유구역 개발사업의 현황을 살펴보고 당초계획과의 정합성 및 수정이 필요한 부분을 검증하고, 제도적으로 보완이 필요한 사항과, 타 지역 사례를 통한 향후의 발전전략을 도출하고자 한다.

Ⅱ. 국내 경제자유구역 추진현황²⁾

1. 경제자유구역 지정 현황

현재 국내 경제자유구역은 '08년 9월 기준으로 1차 3개구역('03년 : 인천, 부산·진해, 광양만권), 2차 3개구역('08년 : 황해, 대구·경북, 새만금·군산 등 총 6개 구역이 지정·운영 중이다. 규모로는 인천경제자유구역이 209km²로 가장 크며, 대구경북이 가장 작다. 황해경제자유구역은 경기 2곳, 충남 3곳을 대상지로 하여 2025년 개발이 완료되도록 되어 있다

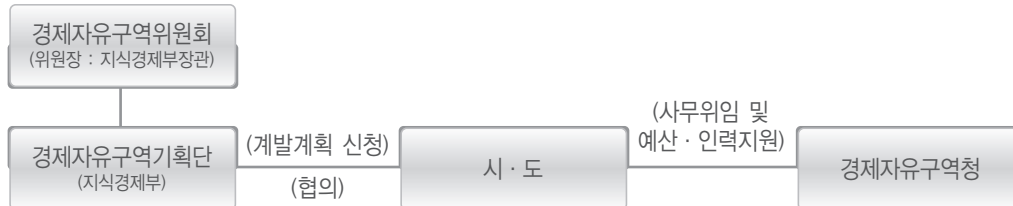
2) 2007년 지정된 경제자유구역은 개발초기로 개발사업의 진척도가 낮고 자료수집에 어려움이 있어 2003년 지정 경제자유구역만을 분석대상으로 하였음.

〈표 1〉 국내 경제자유구역 지정현황

명 칭	위 치	개발완료시기	면적	중점유치업종
인천(03.8지정)	인천	'20년	209km ²	비즈니스, IT·BT, 국제금융, 관광레저
부산진해(03.10지정)	부산, 경남	'20년	104km ²	해운물류, 자동차, 기계, 조선
광양만권(03.10지정)	전남, 경남	'20년	90km ²	해운물류, 소재산업
항해(08.5지정)	경기, 충남	'25년	55km ²	자동차부품, IT·BT, 부가가치물류
대구경북(08.5지정)	대구, 경북	'20년	39km ²	교육, 의료, 패션, IT, 부품, 소재
세만금군산(08.5지정)	전북	'30년	66km ²	자동차, 조선, 부품소재, 환경친화형 산업

출처: 경제자유구역기획단 홈페이지(www.fez.go.kr)

경제자유구역의 개발·운영 및 투자자 지원은 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률」에 근거하여 이루어지며, 경제자유구역위원회(경제자유구역기획단)가 정책을 수립하고, 지자체(경제자유구역청)는 개발·외자유치 등 사업을 추진한다.



〈그림 2〉 경제자유구역 지정 절차

2. 인천경제자유구역(Incheon Free Economic Zone)

1) 일반현황

2003년부터 개발이 시작된 인천경제자유구역은 송도, 영종, 청라(서북부 매립지) 등 3개 지구로 구성되어 있으며, 총면적은 209km², 총사업비 14조 7천억원이 투입되는 대규모 개발사업으로 원 계획상 총사업비 중 민자 및 외자유치 비중은 6.7%에 불과한 공공 주도 개발사업으로 출발하였다.

〈표 2〉 인천 경제자유구역의 개발 개요

구 분	개 요
면 적	총 209km ²
구 성	송도지구 : 53km ²
	영종지구 : 138km ²
	청라지구 : 18km ²
계획인구	49만 7천명
총사업비	14조 7,610억원(기반시설 조성비)
사업기간	2004~2020년(1단계 2008년, 2단계 2020년)



주 : 총사업비는 국고지원(21.4%), 지자체(45.7%), 민자·외자(6.7%), 한국토지공사(26.2%) 등으로 구성

2) 투자유치 현황

인천경제자유구역의 2009년 7월 말 현재 외국인 투자현황은 계약실적만을 살펴볼 때 개발 사업 8개, 입주기업 22개사, 학교/연구소 2개소로 총 32건이 성사되었다. 그 중 은행, KOTRA 등 관계기관에 신고된 FDI 신고액은 612.1백만달러이다. MOU체결단계에 있는 투자는 입주기업 10건을 비롯해 총 19건으로 125.5백만달러를 신고하였다.

〈표 3〉 인천경제자유구역의 투자유치 현황

구 분	계약+MOU	계 약				M O U			
		계	개발사업	입주기업	학교/연구소	계	개발사업	입주기업	학교/연구소
실적/건	0	32	8	22	2	19	2	10	7
FDI신고액*	0	486.6	206.5	280.1	-	125.5	100	25	0.5
총사업비**	0	53,969.1	52,988.6	980.5	-	10,297.2	8,000.0	1,455.0	842.2

* FDI신고액(Foreign Direct Investment) : 은행, KOTRA 등 관계기관에 신고된 외국인 직접투자금액

** 총사업비(Total development amount) : 프로젝트 완공에 소요되는 모든 금액

출처 : 인천경제자유구역청 홈페이지(www.ifez.go.kr)

최근 계약된 학교 및 연구소는 2008년 뉴욕주립대 Stony Brook의 IT연구원 및 교육프로그램과 2009년 노스캐롤라이나 주립대의 생명과학연구원 및 교육프로그램, 유타대/인하대병원의 DDS 및 신의료기술 공동연구소 설립이 있으며, 2010년 완공예정이다. 이 외에도 MOU

체결된 기관으로 퍼듀대/경상대 국제생명자원응용연구원, IBM/가천길 바이오리서치콤플렉스, 미주리대, USC, 조지메이슨대, 텔라웨어대, 캐나다 VIPSS대 등이 있다.

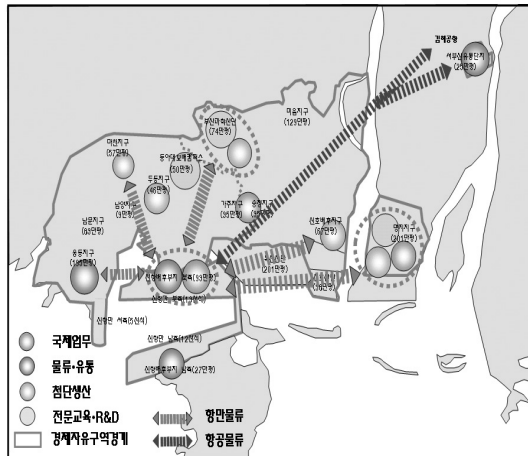
3. 부산·진해 경제자유구역

1) 일반현황

인천경제자유구역과 같이 추진된 부산진해 경제자유구역은 부산광역시 강서구 및 경남 진해시 일원에 위치하고 있다. 신항만지역, 명지지역, 지사지역, 두동지역, 웅동지역 등 5개 지구로 구성되어 있으며, 총 104.8km²중 신항만지역이 11.3km²를 차지하는 항만물류 중심의 경제자유구역으로 조성되었다. 총사업비 중 기반시설 조성비 7조 7천억은 국고지원 27.9%, 민자·외자 32.1%로 구성되어 있다.

〈표 4〉 부산진해 경제자유구역의 개발 개요

구 분	개 요
면 적	총 104.8km ²
구 성	신항만지역 : 11.3km ²
	명지지역 : 13.0.4km ²
	지사지역 : 37.8km ²
	두동지역 : 21.1km ²
	웅동지역 : 21.6km ²
총사업비	7조 6,902억원(기반시설 조성비)
사업기간	2004~2020년(1단계 2006년, 2단계 2010년, 3단계 2020년)



주 : 국고지원(27.9%), 지자체(40%), 민자·외자(32.1%) 등으로 구성

2) 행정조직 및 예산

행정조직은 청장관, 행정개발본부와 투자유치본부의 2본부체제로 되어있고, 행정개발본부에 3부, 투자유치본부에 유치1실, 유치2실, 유치지원실 등 3실이 있다. 행정개발본부는 다시 공보관과 8개과로, 투자유치본부는 10개 팀으로 구성되어 있다. 기타 옴부즈만과 투자유치 자문관이

있다.

'09년도 예산은 총 116,068백만원 중 부산광역시 15,000백만원, 경상남도 34,962백만원, 국비 66,106백만원으로 구성되어 있으며, 이는 08년도에 비해 배 가까이 증가한 수치이다.

3) 투자유치 현황

'08년말 현재 부산진해경제자유구역의 외자유치 건수는 45건으로 총 유치금액은 51.2억불을 기록하였다. '08년 한해에는 3건에 3.2억불을 실현하였다. 분야별로는 첨단산업이 19건(13.4억불), 관광레저 2건(6.1억불), 교육 1건(0.4억불), 신항만건설 2건(25.1억불), 항만물류 21건(6.2억불) 등이다. 기 투자 실행된 사업은 30건 43.7억불이다. 국내기업으로는 신호산단 86개 업체와 부산과학산단 165개 업체가 있다.

〈표 5〉 부산진해경제자유구역의 외자유치 현황

분 야	투자금액	투자기업
첨단산업 (19건)	13.4억불	지사외투지역(4.1억불) : ENK 등 12개 기업 신호산업단지(6.1억불) : 르노삼성 등 4개 기업 화전지구(2.8억불) : 케이피이, 태광 과학산단(0.4억불) : 태경티엔지
관광레저 (2건)	6.1억불	남산지구(2억불) : SnowBox 웅천지구(4.1억불) : Emerson Pacific/ Morgan Stanley
교육(1건)	0.4억불	부산테크노파크(0.4억불) : FAU
신항만건설 (2건)	25.1억불	북측터미널 건설(20억불) : DPW/PSA 남측터미널 건설(5.1억불) : Bouygues / Terminal Links S.A
항만물류 (21건)	6.2억불	신항 북측배후물류단지 1,2,3단계(1.9억불) COSCO 등 12개사(4.3억불)

출처: 2009 부산진해경제자유구역 주요업무계획, 부산진해경제자유구역청 홈페이지(www.bjfez.go.kr)

4) '09년 주요사업계획

'09년 주요사업계획으로는 창의적인 조직경쟁력 강화, 협력체제 구축과 BJFEZ 브랜드 제고, 고객만족 행정서비스, 지구별 개발사업 가속화, 투자인프라 구축과 고품격 도시 구현, 전략적이고 차별화된 투자유치 등의 6가지 시책이 있다. 특징적인 사업으로는 부산과 경남의

두 개 지역에 걸쳐있는 특성상 양 자치단체 파견 직원간의 화합은 중요한 사항이며 이를 위해 직원화합행사와 시도 구분배치를 지양하는 합리적인 인사운영체계를 구축하기 위해 노력하고 있으며, 경제자유구역추가지정으로 본격적인 경쟁체제 돌입에 따라 기능별 조직을 유연하게 운영토록 하고 있다. 다양한 홍보와 함께 민원후견인으로 10개분야 12명을 두고 민원1회 방문 처리를 원칙으로 찾아가는 이동민원실을 운영하고 있다. 토지거래 질서 확립을 위한 투기적 거래 행위를 방지하고 쾌적한 정주환경을 조성하기 위해 아름다운 건축물 가꾸기를 추진하며 건축위원회의 심의를 강화하고 있다. 부품소재 전용공단의 투자유치를 위해 일본 부품소재산업 투자유치활동과 개별기업방문 상담을 수시 전개하고 있고, 외국 대학 및 병원 유치 활동을 지속적으로 하고 있다.

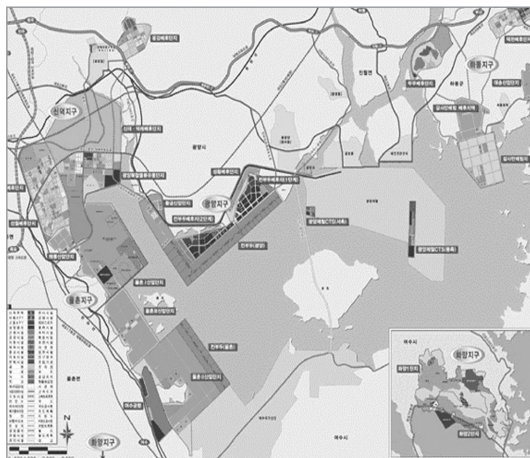
4. 광양만권 경제자유구역

1) 일반현황

광양만권 경제자유구역은 전남의 여수, 순천, 광양과 경남의 하동에 입지하고 있으며, 총면적 95.56km²에 울촌·광양·신덕·하동·화양 등 5개 지구로 구성되어 있다. 총소요예산은 15조 8천억원으로 국비 29%, 지자체 30%, 민간·외자 41%로 구성되어 있다.

〈표 6〉 광양만권 경제자유구역의 개발 개요

구 분	개 요
면 적	총 95.56km ²
구 성	울촌지구 : 28.16km ²
	광양지구 : 15.22km ²
	신덕지구 : 25.08km ²
	하동지구 : 12.27km ²
	화양지구 : 9.99km ²
총사업비	15조 8,234억원(기반시설 조성비)
사업기간	2004~2020년(1단계 2006년, 2단계 2015년, 3단계 2020년)



주 : 국고지원(29%), 지자체(30%), 민자·외자(41%) 등으로 구성

2) 행정조직 및 예산

광양만권경제자유구역청은 1청장, 2본부, 6부 8과 1관 1사무소에 총인원 159명으로 구성되어 있다. 부산진해경제자유구역과 같이 행정개발본부와 투자유치본부의 2개 본부체제로 구성되어 있고 본부별로 3개부로 구성되어 있으나 투자유치본부에 투자정책부와 함께 제조물류부, 첨단산업부가 있는 것이 다르다.

2008년 GFEZ의 총예산은 99,573백만원으로 일반회계 25,567백만원 중의 자치단체부담금이 전남 3,628백만원, 경남 590백만원이고 국고보조금이 21,134백만원(82.7%)이고, 특별회계는 사업수입 55,993백만원과 국고보조금 17,089백만원이 있다. 지자체부담금은 전남/경남이 면적비율 86:14로 분담하고 있다.

3) 투자유치 현황

2009년 7월말 현재 광양만권경제자유구역의 투자유치 건수는 총 89건으로 이 중 투자실현된 건수가 80건이고 MOU 체결단계의 유치가 9건이다. 금액으로는 총 8,135백만달러로 이중 투자실현이 6,061백만달러, MOU 체결이 2,073백만달러이다. 89건 중 외투기업은 36건으로 3,007백만달러를 기록하고 있고, 국내기업은 53건에 5,127백만달러를 기록하고 있다. 2005년까지는 개발사업자를 중심으로 12개사 3,399백만달러를 기록하였으나, 이후 2006년 7개사 508백만달러, 2007년 18개사 994백만달러, 2008년 신규 28개사, 증액 1개사 803백만달러로 매년 지속적으로 기업유치 건수가 증가하고 있다.

〈표 7〉 GFEZ 투자유치 현황

구분	계			외투기업			국내기업		
	합계	투자실현	MOU등 체결	소계	투자실현	MOU등 체결	소계	투자실현	MOU등 체결
건수	89	80	9	36	30	6	53	50	3
금액	8,135,060	6,061,860	2,073,200	3,007,500	2,502,500	505,000	5,127,560	3,559,360	1,568,200

출처 : GFEZ 투자유치 실적, 광양만경제자유구역청홈페이지(www.gfez.go.kr)

외투기업만을 대상으로 살펴보면 2006년 총 7개사 중 3개사 신고된 외자규모 1억달러에서, 2007년 4개사 신고된 외자규모 6백만달러, 2008년 17건 신고된 외자규모 11백만달러로 개발사업이후 2007년 성과를 내지 못하였으나 2008년 이후 큰 폭으로 외자기업유치가 증가하고 있는 것을 볼 수 있다.

〈표 8〉 GFEZ의 연도별 투자유치 실적

※계약일 기준 작성

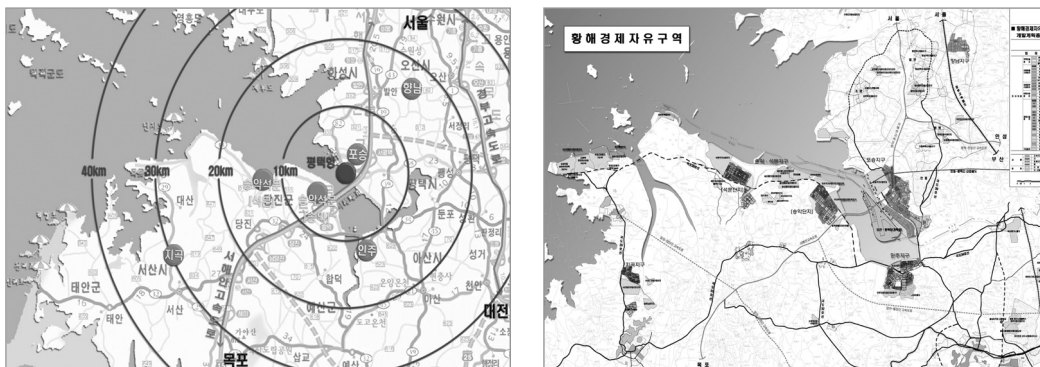
구분	유치건수	투자금액(천\$)		
		총 사업비	외자	FDI 신고금액
계	80개사	6,061,860	632,939	532,765
~05	12개사	3,399,900	468,433	413,433
06	7개사	508,300	101,104	100,847
07	18개사	994,890	7,134	6,859
08	신규 28, 증액 1	803,100	48,268	11,586

Ⅲ. 황해경제자유구역의 추진현황과 과제

1. 황해경제자유구역의 기본현황

황해경제자유구역은 평택·당진항 인근의 충남 및 경기 지역 일원으로 충남 당진군, 아산시, 서산시 일원과 경기도 평택시, 화성시 일원에 조성되어 있다.

황해경제자유구역은 총 면적 5,505.1만㎡ 중 개발면적이 5,263.1만㎡, 유보지 242만㎡로 구성되어 있고, 지역별로는 포송지구가 2,015㎡로 가장 넓다. 기능별로는 공공시설이 50.5%, 산업유



〈그림 3〉 황해경제자유구역의 위치

통이 24.7%, 주택이 12.4%, 관광 7.1%, 상업업무 5.2%로 공공시설과 산업유통이 가장 큰 부분을 차지하고 있다. 타 경제자유구역의 경우 산업부문은 광양을 제외하면 부산이 13.8%, 인천 2.6%로 황해경제자유구역의 산업비중이 이들 지역에 비해 상대적으로 큰 것을 알 수 있다. 사업비 구성에 있어서도 총사업비 74,458억원 중 국비 475억원, 지방비 4,770억원, 민·외자 69,204로 대부분이 민자 및 외자로 구성되어 있어 기존의 경제자유구역과는 추진개념과 전략이 다르다는 것을 알 수 있다.

사업기간은 2008년부터 2025년까지로 총 18년으로 현재 1단계 사업이 2008년부터 2013년까지 추진되고 있다.

〈표 9〉 경제자유구역 구역별 면적

지 역	송 악	인 주	지 곡	포 승	항 남	합 계
면적(만㎡)	1,303	1,303	354	2,015	531	5,505 (개발 5,263; 유보지 242)

* 공공시설(50.5%), 산업유통(24.7%), 주택(12.4%), 관광(7.1%), 상업업무(5.2%)

2. 사업추진 현황

황해경제자유구역청은 2008년 7월 22일 출범한 이래 동년 12월 당진 송악지구에 대하여 당진군·한화·산업은행이 설립한 (주)당진테크노폴리스 개발사업 이행협약을 체결하여 실시 계획을 수립중에 있고, 2009년 5월 14일 한국토지공사를 우선협상대상자로 선정하여 10월까지 최종 개발사업자를 선정할 계획에 있다. 화성 향남지구와 서산 지곡지구는 사업성 개선방안을 마련하여 개발사업자를 다시 선정할 계획이다.

투자유치분야에 있어서는 2008년 12월 외투기업인 초청 투자설명회를 시작한 이래 상해 투자설명회 등 해외 설명회 3회, 세계적 부동산 및 산업박람회 참가 7회, 첨단산업 앵커기업 상담활동 156회 등 다양한 채널을 통한 홍보 및 타겟마케팅 활동을 전개하고 있다. 이러한 활동으로 대만, 중국, 일본, 미국 등의 6개사로부터 총 2억 8,800만불의 LOI(의향서)를 체결하였다.

황해경제자유구역의 투자유치 현황

- 대만 · 중국 · 일본 · 미국 등 소재 6개사
- 신재생에너지 E사 5천만불, LED R사 3천만불, 호텔운영 S사 2천5백만불,
물류 · 관광분야 G사 8천만불, 자동차부품 A사 1천5백만불
글로벌 유통분야 K사 8천8백만불 등 6개사 LOI 제출

개발사업의 원활한 추진을 위해서 지역주민 순회 설명회 6회, 타경제자유구역 개발현장 주민 시찰 297명, 주민대표 75명 싱가포르, 중국 등 해외 경제특구 시찰 등을 실시하여 주민과의 마찰을 최소화하고 상생의 기반을 마련하고 있다.

IV. 황해경제자유구역의 발전과제

1. 첨단산업기술 중심 경제자유구역에 부합하는 투자유치전략의 수립

경제자유구역 건설 초기단계에서는 도시건설을 위한 국내외 투자기관 및 developer 유치에 초점을 맞춘 추진이 필요하다. 국내 투자기관 및 기업의 참여 또한 필수적인데, 이는 외투기업이 초기투자에 있어 단독투자를 꺼려하는 경향이 있어 국내 투자자와의 컨소시엄 등을 통해 투자하는 것을 선호하기 때문이다. 특히 황해EFZ의 경우 국비투자비중이 낮고 대부분을 민간투자에 의존하는 사업구조이기 때문에 개발업자 등 초기투자자의 확보가 성패를 좌우한다고 볼 수 있다. 황해경제자유구역의 경우 지구별로 포승과 송악지구의 경우 개발업자가 양쪽 모두 국내사업체인 하나 개발업체의 선정이 순조롭게 이루어지고 있는 것으로 보인다. 그러나, 지곡과 인주, 향남 지구는 개발업체의 선정에 어려움을 겪을 것으로 보이며, 대부분 국내 개발업체들만이 사업추진에 관심을 보여 개발업체를 통한 외투기업 유치는 쉽지 않을 전망이다.

이에 따라, 향후 첨단산업기술 중심의 외투기업 유치는 황해경제자유구역의 성패를 좌우하는 요소로 작용할 것이며, 지역의 총체적인 투자유치 전략의 수립이 필요하다. 외투기업 유치에 있

어 가장 큰 홍보수단으로 작용하는 기 진출업체의 구전홍보를 강화하기 위하여 인근지역의 외투기업을 대상으로 하는 사업설명회를 강화할 필요가 있으며, 이들 기업에 대한 사후 지원을 강화해야 할 것이다. 대부분의 지역에서 외투기업의 유치에는 열을 올리면서도 사후 지원을 소홀히 하여, 장기적으로 외투기업 유치가 실패하는 경우가 종종 발생하는 사례에서도 알 수 있듯이, 외투기업 유치는 떠들썩한 홍보보다는 기진출 기업을 통한 구전홍보가 유용할 수 있다.

당초 황해경제자유구역설립시의 전략과 같이 부가가치물류를 실현하기 위해서는 중국과 일본기업을 타겟으로 한 기업유치가 중요하며, 이들 기업의 유치를 위해서는 제품생산 혹은 밸류체인상의 전후방을 이루는 국내 기업의 동반 유치가 필요할 것이다.

외국인이 투자처를 결정할 때 생활환경이 경제적 환경에 못지 않게 중요한 투자 결정 요소로 작용한다. 따라서 경제자유구역의 성공을 위해서는 최고 수준의 교육·의료·주거여건 제공이 필수적이다. 생활 환경 개선에 있어 핵심사업인 국제적 의료기관, 교육기관의 유치사업이 원활히 추진될 수 있도록 노력을 기울일 필요가 있다. 이들 기관유치를 위한 관련법률의 제·개정이 추진되어 인천경제자유구역의 경우 최근 기관유치에서 교육 및 의료기관 유치가 눈에 띄게 증가한 것을 볼 수 있다. 이러한 호조건을 적극 홍보하고 경제자유구역 내외의 교육 및 의료환경 및 시장조성을 통해 기관을 유치할 수 있을 것이다.

2. 각종 정부 및 지자체 계획과의 연계 추진

대중국시장의 확대에 따라 황해경제자유구역의 활성화는 충남 및 경기 내륙부를 포함한 중부권 경제의 핵심 요소가 되고 있다. 따라서 경제자유구역 활성화를 단순히 항만의 정비나 해당 구역의 활성화로 볼 것이 아니라, 지역전체의 핵심사업으로 위치시켜야 할 것이며, 여타 지역계획과의 연계관계를 꼼꼼히 고려해 보아야 할 것이다. 특히 도로망체계를 평택당진항 중심으로 재편할 필요가 있다. 21세기 평택당진항이 대중국 수출입 주력항만으로 성장할 수 있도록 하기 위해서는 경기 중남부, 강원권, 동남권, 충청권의 수출입물류를 평택당진항으로 유입할 수 있어야 할 것이다. 이에 따라 기존 교통체계를 평택당진항을 중심으로 방사형으로 구축하고, 고속도로 개통의 효과를 극대화 하기 위해 고속도로와 연결되는 지역간선교통망을 조속히 확충해야 할 것이다. 이를 위해서는 제4차 국토종합계획 및 제3차 도종합계획 등과의 연계가 필수적이다. 충남 도청 이전계획도 경제자유구역과의 역할 상생을 적극 고려해야 할

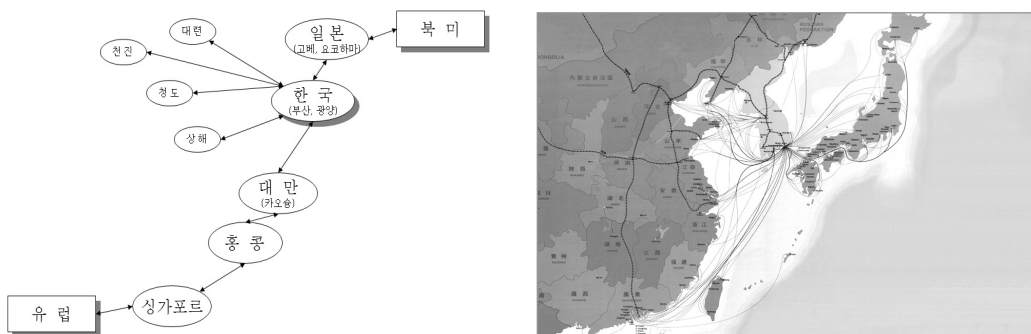
것이다. 향후 경제자유구역이 성장함에 따라 필요한 인력의 조달을 위한 우수 인력시장의 조성, 인근 지역의 생활의 질 향상, 의료 및 교육의 질 향상 등이 경제자유구역과 조화를 이루어야 할 것이다.

향후 중국으로부터의 관광객 증대에 대응하기 위해서는 국가 항만계획 및 각 지자체별 관광종합계획과의 연계도 필요할 것이다. 교통망을 중심으로 패키지 관광이 가능하도록 관광지를 테마별로 연결하고, 연계 교통망을 구축할 필요가 있을 것이다.

현 정부의 핵심정책 중 하나인 녹색성장과의 연결은 매우 중요한 사항이 될 것이다. 산업의 유치 및 기술개발 지원사업에서 경제자유구역의 각종 사업이 녹색성장 5개년 계획에 반영되도록 해야 할 것이며, 녹색성장계획의 한 사업으로 추진되고 있는 Greenport 사업과의 연계를 통해 평택당진항을 녹색항으로 테마화하여 개발하는 것도 유용할 것으로 보인다. 다행히 투지유치협정서를 체결한 기업들 중 상당수가 녹색성장산업군에 속한 산업들이며 향후 녹색성장정책의 효과를 직접적으로 향유할 수 있을 것으로 보여, 대표적인 녹색항, 녹색산업지대가 될 수 있도록 인프라의 조성부터 생태환경의 구축, 녹색문화의 정착, 신규 전략 타겟팅 기업의 선정까지가 매칭될 수 있도록 해야 할 것이다.

또한 정부의 교육, 의료 등 서비스업개방 정책에 맞추어 규제완화의 테스트 베드가 될 수 있도록 의료기관 및 교육기관의 유치에 적극적으로 임해야 하고, 구체적인 전략과 지역차원의 인센티브가 제시될 수 있어야 할 것이다.

3. 조속한 항만확충 및 동남권 중계물류 거점의 조성



출처: 한국해양수산개발원장 이정욱 부산진해경제자유구역청 강의자료 동북아 물류환경의 변화와 대응전략: 항만의 역할 2005.3.11

〈그림 4〉 전통적인 기간항로

우리나라의 항만물류는 국제 물류의 중계기지로서의 역할을 담당하면서 대부분의 항만시설이 부산 등 남해안을 중심으로 건설되었기 때문에 국내 물류 또한 부산항 등을 이용하는 구조를 형성하였다.

이러한 상황이 지속되다 보니 수도권에 대중국 물류까지도 비싼 물류비를 지불하면서 남해안을 통해 중국으로 이어지는 체계가 고착화되었다. 그러나 국내 산업의 대중국 의존 비중이 점점 커지면서 물류비 절감에 대한 효과성이 점점 커지게 되었고, 이에 따라 서해안의 대중국 지근거리의 항만에 대한 관심이 상대적으로 커지게 되었다. 아래 표와 같이 한국의 총수출에서 중국이 차지하는 비중이 2004년 17.4%에서 2008년 21.7%로 높아졌고, 수입 또한 동기간 13%에서 17.7%로 증가하였다.

〈표 10〉 대중국 교역현황(통관기준)

(단위 : 천불)

년도	한국 총수출(A)	중국으로 수출 (B)	한국 총수입(C)	중국에서 수입(D)	집중도	
					B/A	D/C
2004	253,102,684	44,117,920	224,468,687	29,299,340	17.4	13.0
2005	283,462,131	55,140,160	261,238,264	33,884,410	19.4	13.0
2006	324,028,094	62,670,930	309,382,632	44,431,290	19.3	14.4
2007	369,976,726	74,650,310	356,845,733	56,726,420	20.0	15.9
2008	422,007,300	91,388,900	435,275,000	76,930,300	21.7	17.7

출처: <http://www.customs.go.kr>, 통관정보의 문, 무역통계

황해경제자유구역의 핵심거점을 이루는 평택당진항의 경우 대중국 교역량이 2007년에 비해 2008년도 평택항은 30.6%나 증가하였고, 당진항은 200%이상 증가하였다. 이러한 추세는 경제자유구역 건설이 완료되고, 평택당진항이 당초의 계획대로 77선석으로 확충되게 되면 더욱 가속화될 것으로 보인다.

이러한 대중국 수출입 증가와 함께 금년 5월 28일 개통한 대전-당진간 고속도로와 함께 현재 건설 중인 상주와 경상북도 영덕, 포항간 고속도로가 연결되면 동해안과 서해안간 4시간대 왕래가 가능해져 동해안 기업들의 중국 시장 진출이 용이해지게 되며 이에 따른 평택당진항의 수출입 기능이 급속하게 확대될 것으로 전망된다.

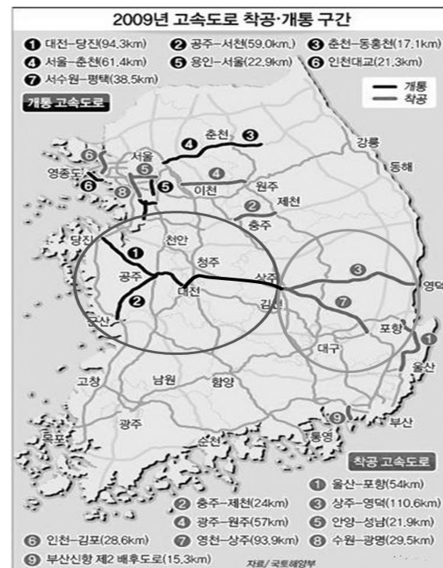
<표 11> 대중국 교역량의 확대

년 도	항 구	수 출		수 입	
		금액(천달러)	중량(톤)	금액(천달러)	중량(톤)
2007년	부 산 항	15,627,894	3,610,533	19,109,455	10,807,864
	인 천 항	5,889,300	3,446,167	17,624,575	16,078,140
	광 양 항	3,914,686	3,133,034	1,161,084	4,518,141
	평 택 항	4,978,264	825,158	3,222,899	3,742,071
	당 진 항	13,236	19,442	94,334	1,392,028
2008년	부 산 항	6,638,295	3,650,604	21,555,311	10,371,232
	인 천 항	7,120,125	2,239,723	20,232,092	13,500,068
	광 양 항	4,215,808	3,034,026	2,040,580	4,555,096
	평 택 항	6,503,422	913,609	3,904,715	3,465,693
	당 진 항	39,811	56,009	325,769	1,197,110

출처: 관세청, 수출입동향 12월호, 2008.12

따라서 황해경제자유구역은 충남과 경기지역만을 포함하는 지역내 무역정책보다는 영호남, 강원도, 중부내륙권 전체를 포괄하는 전략적 접근이 필요할 것이며, 이를 위해 향후 장기적으로 경제자유구역청 내에 내륙권 대중국 무역을 총괄하는 무역관리기구 설치가 필요할 것이며, 무엇보다 가장 시급한 것은 항만시설의 조속한 확충일 것이다.

동시에 오른쪽 그림과 같이 공주-대전 인근 지역과 상주 지역에 중계 물류 거점을 조성하여 물류효율화를 도모할 필요가 있다. 벌크 등 인바운드 화물의 물류, 제품 및 부품 등 아웃바운드 화물의 물류를 겸하는 대규모 중계물류 단지 건설을 통해 평택당진항의 수출 및 수입교역 활용도 증대될 것이며, 중계물류 단지 건설을 통해 효율적인 물류집배송이 가능해질 것이다.



출처: 김원배, 당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

<그림 5> 대중국 교역량의 확대

4. 추진체계의 정비

효율적인 외투기업유치를 위해 외국인 투자유치 활동과 관련된 기관간 역할분담체계의 재정비가 필요하다. 경제자유구역청에 투자프로젝트별 담당자(PM)를 두고 투자유치활동을 체계적으로 주도할 필요가 있다. Invest KOREA의 전문가가 PM 역할을 수행할 수 있도록 하는 방안도 검토할 가치가 있을 것이다. 투자유치담당자에 대해 경쟁력 있는 성과보상이 제시되어야 하는 것 또한 중요하다. 유능한 전문가를 유치하기 위한 합당한 보상은 외투기업유치의 첨병 역할을 담당할 것이다.

경제자유구역청의 설립 취지에 맞도록 업무범위를 재설정할 필요가 있다. 즉, 현재수행 중인 업무를 재검토하여 개발사업의 원활한 추진을 도모하고, 외국인 투자유치 활성화 등 직접 관련된 업무를 제외한 여타 업무는 기존 담당기관에서 처리하도록하여 자치권의 문제와 업무영역 중첩 문제를 해결해야 할 것이다. 이를 위해서는 중앙과 지방의 역할분담을 통한 협력적 관계 모색이 우선적으로 필요하다.

기타 경제자유구역활성화와 관련하여 중앙정부의 역할은 제도 구비 및 경제자유구역들 간 조정으로 한정하고, 경제자유구역청에 대폭적인 자율권을 부여할 필요가 있다. 이를 통해 외국인투자 관련 기능을 일원화하고 행정절차를 간소화해야 할 것이다.

5. 국내기업 입주제한 완화 및 외자유치를 위한 혁신적인 제도 도입

경제자유구역에 포함되어 개발이 진행 중인 특정 산업단지의 경우 경제자유구역으로 지정되어도 일정 면적에 대해 외국인기업전용단지나 자유무역지역으로 지정할 필요가 있다. 국가가 토지를 매입해서 임대하는 제도를 도입하여 산업단지의 외투기업 입주를 조기에 확보할 필요가 있다. 초기단계에서의 활발한 외투기업 유치가 향후 잇따른 외투기업 유치를 자극할 수 있으므로 초창기 외투기업 유치를 위한 제도 도입이 중요할 것이다.

또한 외투기업의 경우 대부분의 투자가가 국내기업인과의 합작투자를 선호하고 있고 외국인만 투자하는 단독 산업단지보다는 내·외국인투자가가 함께 하는 산업단지를 선호하는 경향을 보이므로 국내기업 입주제한을 완화하고, 입주기업에 대한 인센티브를 동일하게 혜택을 줄 수 있도록 할 필요가 있다.

V. 맺음말

2003년 1차로 조성된 경제자유구역이 당초에 예상했던 성과를 내지 못하고 있다는 비판이 있음에도 불구하고, 각 지역의 경제자유구역 유치 경쟁은 갈수록 치열해 지고 있다. 세계경제의 침체와 함께 지역경제 활성화의 유일한 활로로 모색되고 있는 외국인직접투자유치를 위해 경제자유구역은 지역의 필수조건으로 자리잡아가고 있다 해도 과언이 아닐 것이다. 그동안 외국인투자유치에 결정적인 제약요인으로 작용하고 있던 경제자유구역법의 개정 등으로 각종 규제완화 및 일원행정지원시스템이 현실적으로 가능해짐에 따라 경제자유구역에 대한 지역의 기대는 한층 더 커질 것으로 보이며, 이에 따라 외국인직접투자유치의 유리한 고지를 점하고, 중앙정부로부터의 추가예산 확보를 위한 각 지자체간 경제자유구역유치 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 보인다.

특히 1차 조성된 경제자유구역 중에서도 인천의 기업유치 및 외국의료·교육기관 유치가 본격화 되고 있고, 여타지역 또한 2008년부터 눈에 띄게 기업유치가 활성화 되고 있는 것을 사례 분석을 통해 알 수 있다. 우리지역에 2007년 지정되어 2008년부터 개발에 착수한 황해경제자유구역에 대한 기대 또한 점점 높아지고 있다.

황해경제자유구역은 첨단제조업을 중심으로 하는 산업기능이 강화되었고, 사업비의 대부분을 민간 투자에 의존한다는 특수성을 갖고 출범하였다. 황해경제자유구역의 개발기간 18년중 겨우 1년여가 지난 시점에서 황해경제자유구역의 성과를 논하기는 이른 감이 있으나, 당초의 계획과 상황변화를 통해 초창기 수립된 계획을 다시 한 번 되짚어볼 필요성이 있으며, 본 연구에서는 주로 황해경제자유구역을 둘러싼 제도적 변화, 국제여건의 변화, 국내여건의 변화 등을 토대로 황해경제자유구역의 향후 방향 및 과제를 제시하였다.

황해경제자유구역을 둘러싼 상황변화로 인해 앞으로 황해경제자유구역은 핵심산업유치를 위한 효율적인 투자전략을 수립해야 할 것이며, 정부 녹색성장 추진계획 등과의 정합성을 통하여 사업 추진 효과를 제고해야 하고, 평택당진항을 중심으로 한 항만 인프라와 인근지역 간선 교통망의 재구축을 역점사업으로 추진해야 할 필요성이 있다. 또한 정부 및 지방정부 차원에서도 관련기관간 추진체계를 정비하고 외자기업 및 국내기업 유치 관련 제도상의 정비가 필요할 것으로 보인다.

참고문헌

- 김원배, 2009.7, 당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향(대중국-충청권-영남권 연계를 중심으로), 대발연-충발연 연합세미나 자료집.
 대한상공회의소, 2007.3, 경제자유구역 활성화를 위한 개선방안, 대한상의 정책보고서.
 신정철, 2005.3, 동북아 경제중심 전략과 부산진해 경제자유구역 개발방향, 부산진해 경제자유구역청 개청 1주년 기념세미나 자료집 자료집.
 이정욱, 2005.3, 동북아 물류환경의 변화와 대응전략, 부산진해경제자유구역청 강의자료.