

## 황해경제자유구역 지정과 향후 발전 과제

강 영 주

(충남발전연구원 기획정보팀장, [yongju\\_k@cdi.re.kr](mailto:yongju_k@cdi.re.kr))

### 목 차

- I. 황해 경제자유구역의 개요
- II. 기존 경제자유구역 추진현황
- III. 황해경제자유구역 신규지정의 의의
- IV. 황해경제자유구역 개발구상
- V. 투자계획 및 경제적 파급효과
- VI. 향후 발전 과제

## 《요 약》

- 황해경제자유구역은 충남 당진군, 아산시, 서산시 일원, 경기 평택시, 화성시 일원에 총 지정면적 6,813.6만<sup>㎡</sup>, 개발면적 5,006.3만<sup>㎡</sup>로 조성
- 계획기준연도는 2008년으로 3단계로 나누어 2025년을 최종목표년도로 설정함.
- 향후 지정절차는 경제자유구역위원회의 최종 심의의결을 거쳐 재정경제부 장관이 지정 승인함. 승인을 받게 되면 고시일로부터 2년 이내에 실시계획 승인신청을 하게 되고, 관할시도지사 협의와 재경부 장관 승인을 거쳐 개발 사업에 착수하게 됨
- 기존 3개 경제자유구역에 대한 외국인 투자는 지금까지 총 204억 3,300만 달러임.
  - 인천 176억 3,300만 달러, 부산진해 11억 5,000만 달러, 광양 16억 5,000만 달러
- 기 지정 경제자유구역의 투자유치 실적 부진은 환적화물 처리 중심의 항만과 항만 배후단지 부족 등에 기인한 것으로 볼 수 있음
- 황해경제자유구역의 비전은 '환황해권 첨단기술산업(High-Tech Industry)의 국제협력거점 조성'으로 생산시설과 R&D기반, 첨단산업클러스터, 지식네트워크가 복합된 '국제수준의 첨단기술산업 클러스터 육성'과 '대중국 수출입 전진기지 및 부가가치물류 육성'을 개발목표로 함
- 주요 도입기능은 첨단산업, 국제물류, 국제업무·상업, 관광위락, 교육·주거 기능이며 총 개발면적 중 첨단산업 56%, 국제물류 4.3%, 국제업무·상업 9%, 관광위락 6.6%, 교육주거 23.4%임
- 송악석문과 포승지구를 중심으로 핵심 거점지구를 조성하고 첨단기술산업과 R&D센터·연구소가 집적화된 첨단산업기술단지(Techno-police)를 조성하고, 동 지구에 국제부가가치물류시설, 국제업무시설 등을 집중 배치
- 황해 경제자유구역의 총사업비는 6조 9,996억 원으로 중앙정부 0.7%, 지자체 5.9%, 민자 93.4%로 추진됨
- 투자를 통한 경제적 효과는 전국적으로 건설투자 생산유발액 총 6조 5,550억원, 입주기업의 생산 활동에 따른 유발효과 총 47조 8,780억원. 고용유발효과는 건설투자 유발 6만 4,763명, 입주기업 생산 활동 유발효과 총 27만 993명으로 추정됨
- 향후 발전과제로는 첨단생산기능을 가진 대규모 기업을 주요 유치대상으로 하고 인근지역에 집적을 이루고 있는 첨단업종에 차별화함으로써 경쟁력을 확보하고, 대중국 수출입전진기지로 육성하기 위해 대폭적인 항만의 확충이 시급하며, 황해경제자유구역청의 독립성과 전문성확보를 위한 조직설계, 지가안정·환경·인적자원 공급대책의 조속한 구체화 등이 있음

## I. 황해경제자유구역의 개요

### 1. 경제자유구역의 명칭, 위치, 면적

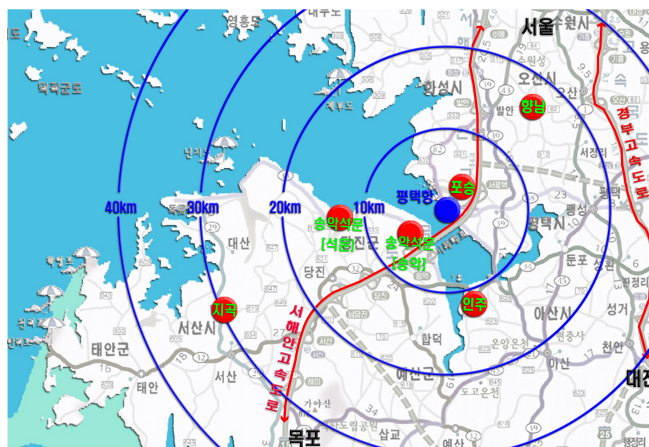
#### ■ 명칭

- 황해 경제자유구역

#### ■ 위치

- 평택·당진항 인근의 충남 및 경기 지역 일원
  - 충남 당진군, 아산시, 서산시 일원
  - 경기 평택시, 화성시 일원

〈그림 1〉 황해경제자유구역의 위치



#### ■ 면적

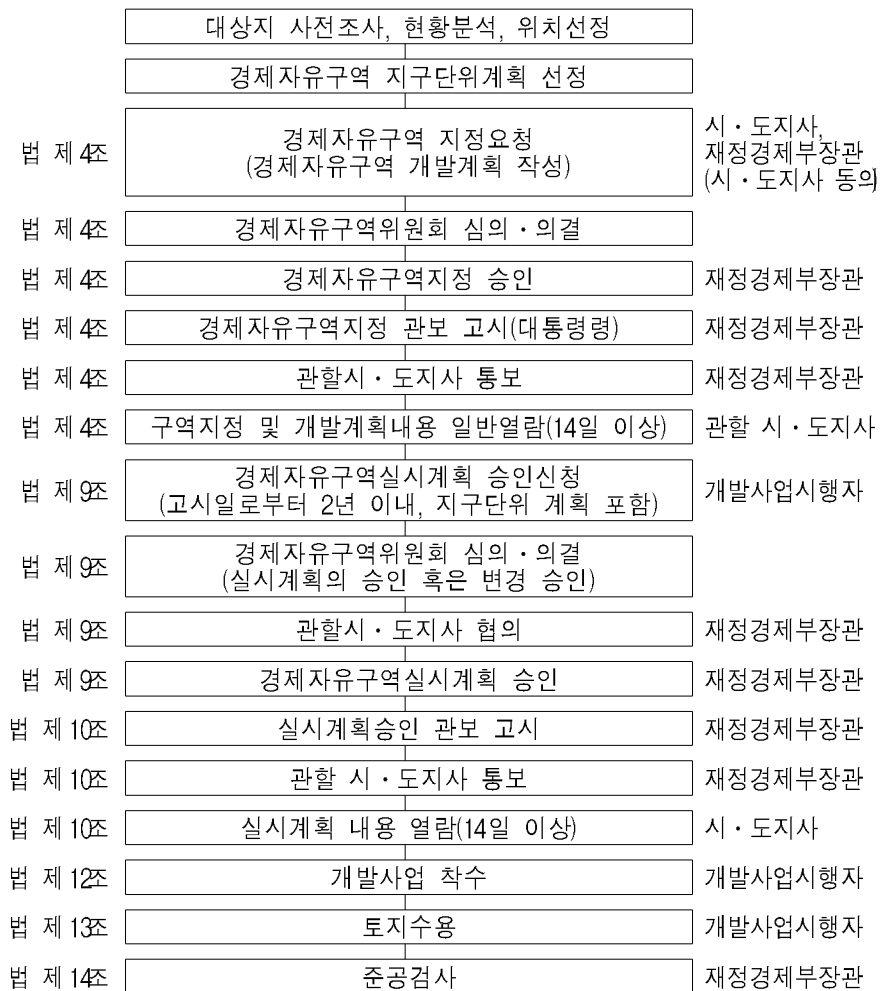
〈표 1〉 경제자유구역 지구별 면적

지 구 명	위 치	지정면적(만 $m^2$ )		
		계	개발	유보
송악·석문지구(당진군)	당진군 송악면, 석문면 일원	2,532.9	1,854.9	678.0
인주지구(아산시)	아산시 인주면 일원	1,302.5	809.9	492.6
지곡지구(서산시)	서산시 지곡면 일원	354.1	284.3	69.8
포승지구(평택시)	평택시 포승면 일원	2,049.6	1,482.7	566.9
향남지구(화성시)	화성시 향남면 일원	574.5	574.5	-
계 (5개지구)		6,813.6	5,006.3	1,807.3

## 2. 개발계획의 목표연도 및 지정절차

- 계획기준연도는 2008년, 계획목표연도는 2025년이며 단계적 개발을 추진함.
  - 1단계 사업의 목표연도는 2013년, 2단계는 2014~2019년, 3단계 사업의 목표연도는 2025년까지로 설정함
- 향후 지정절차는 경제자유구역위원회의 최종 심의 의결을 거쳐 재정경제부장관이 지정 승인. 승인을 받게 되면 고시일로부터 2년 이내에 실시계획 승인신청을 하게 되고, 관할시도지사 협의와 재정부 승인을 거쳐 개발사업에 착수하게 됨

〈그림 2〉 경제자유구역 지정절차



## II. 기존 경제자유구역 추진현황

### 1. 기 지정 현황

#### 1) 인천경제자유구역

- 인천 경제자유구역은 송도, 영종, 청라(서북부 매립지) 등 3개 지구로 구성되어 있음.

〈표 2〉 인천 경제자유구역의 개발 개요

구 분	개 요
면 적	총 209km <sup>2</sup> (6,336만평)
구 성	송도지구 : 53km <sup>2</sup> (1,611만평)
	영종지구 : 138km <sup>2</sup> (4,184만평)
	청라지구 : 18km <sup>2</sup> (541만평)
계획인구	49만 7천명
총사업비	14조 7,610억원(기반시설 조성비)
사업기간	2003~2020년(1단계 2008년, 2단계 2020년)

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

〈그림 3〉 인천 경제자유구역의 위치도



## 2) 부산·진해 경제자유구역

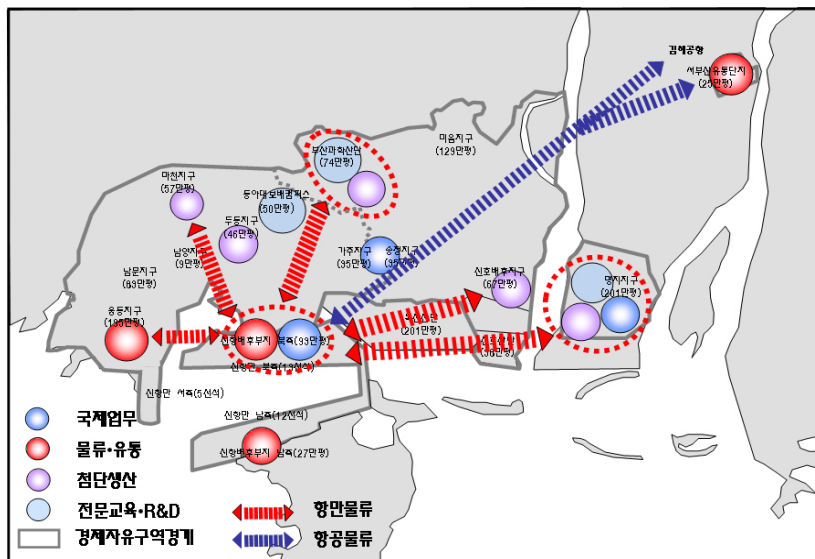
- 부산·진해 경제자유구역은 부산광역시 강서구 및 경남 진해시 일원에 위치하고 있으며, 신항만지역, 명지지역, 지사지역, 두동지역, 웅동지역 등 5개 지구로 구성되어 있음.

〈표 3〉 부산·진해 경제자유구역의 개발 개요

구 분	개 요
면 적	총 104.8km <sup>2</sup> (3,171만평)
구 성	신항만지역 : 11.3km <sup>2</sup> (324만평)
	명지지역 : 13.0.4km <sup>2</sup> (395만평)
	지사지역 : 37.8km <sup>2</sup> (1,144만평)
	두동지역 : 21.1km <sup>2</sup> (637만평)
	웅동지역 : 21.6km <sup>2</sup> (653만평)
총사업비	7조 6,902억원(기반시설 조성비)
사업기간	2003~2020년(1단계 2006년, 2단계 2010년, 3단계 2020년)

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

〈그림 4〉 부산·진해 경제자유구역의 위치도 및 기능분담 체계도



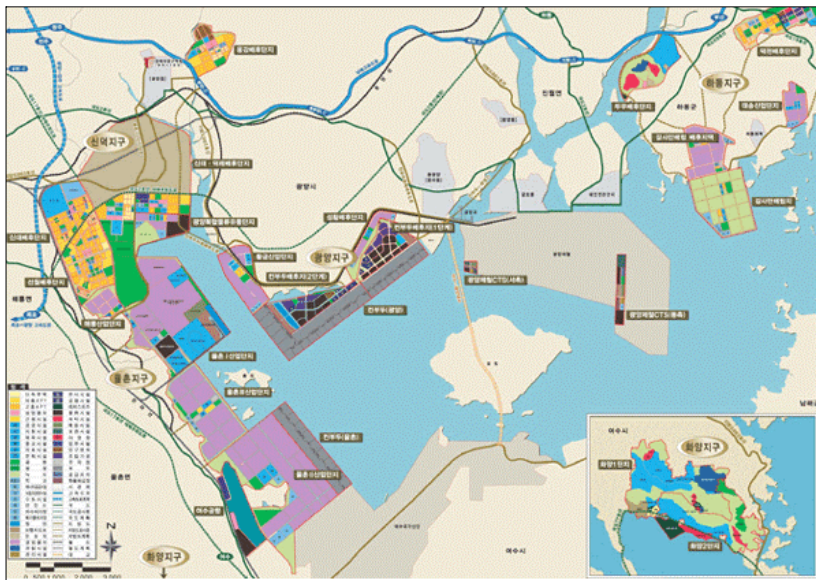
### 3) 광양만권 경제자유구역

- 광양만권 경제자유구역은 전남의 여수, 순천, 광양과 경남의 하동에 입지하고 있으며, 울촌·광양·신덕·하동·화양 등 5개 지구로 구성되어 있음.

〈표 4〉 광양만권 경제자유구역의 개발 개요

구 분	개 요
면 적	총 88.98km <sup>2</sup> (2,691만평)
구 성	울촌지구 : 18.15km <sup>2</sup>
	광양지구 : 12.90km <sup>2</sup>
	신덕지구 : 25.47km <sup>2</sup>
	하동지구 : 12.56km <sup>2</sup>
	화양지구 : 9.90km <sup>2</sup>
총사업비	13조 1,200억원(기반시설 조성비)
사업기간	2003~2020년(1 단계 2006년, 2 단계 2015년, 3 단계 2020년)

〈그림 5〉 광양만권 경제자유구역 위치도



## 2. 기존 경제자유구역 활성화 현황과 한계

### 1) 활성화 현황

- 기존 3개 경제자유구역에 대한 외국인 투자는 지금까지 총 204억 3,300만 달러임.
  - 인천 176억 3,300만 달러, 부산진해 11억 5,000만 달러, 광양 16억 5,000만 달러임.
- 외국인투자의 대부분은 개발사업 및 항만시설에 대한 투자로서 지금까지 약 147억 달러를 투자를 했거나 약정한 상태임.
  - 인천에 Gale(미국), AMEC(영국), Pyne(미국), 부산진해에 Dubai Port International(UAE), 광양에 허치슨사(홍콩), 포스코터미널(일본 합작), 한국 국제터미널(홍콩 합작) 등
- 반면, 첨단지식산업에 대한 외국인투자는 8억 4,600만 달러에 불과한 실정임.
  - 인천에 VaxGen(미국)과 GM-대우(미국), 부산진해에 르노삼성(프랑스)와 NKCF(미국), 광양에 Drager(독일) 등
  - 이처럼 첨단지식산업에 대한 외국인투자가 부진한 것은 사업기반이 취약한 지역으로의 투자를 기피하기 때문임.

〈표 5〉 기존 3개 경제자유구역에 대한 외국인투자 현황

(단위 : 백만달러)

지역	투자총액	시설 및 개발사업투자	첨단산업 투자	특송 및 관광레저단지
인천	17,633	14,227	206	3,200
부산·진해	1,150	310	640	200
광양	1,650	150	-	1,500
계	20,433	14,687	846	4,900

자료 : 재경부·국민경제자문회의, “경제자유구역 추진 현황과 향후 추진계획,” 2005. 6. 16.

## 2) 기 지정 경제자유구역의 한계점

### ■ 환적화물 처리중심의 항만

- 2003년 국내항만에서 처리된 컨테이너는 수출입 818만TEU(62.1%), 환적 460만TEU(34.9%), 연안 41만TEU이었으며, 수출입 컨테이너화물의 73.8%인 602만TEU가 부산항에서 처리됨.
- 2003년 환적컨테이너를 처리한 항만은 부산항 92.4%, 광양항 7.5%, 인천항 0.1% 순으로 나타나 부산항과 광양항에서 우리나라 환적컨테이너의 99.9%를 처리하고 있음.

〈표 6〉 우리나라 컨테이너 화물 처리량

(단위 : 천TEU)

구분	외항						연안	합계
	수출입			환적				
	수입	수출	계	수입	수출	계		
2001	3,306	3,285	6,591	1,616	1,495	3,111	289	9,991
2002	3,645	3,710	7,355	2,164	2,041	4,205	330	11,890
2003	4,110	4,072	8,182	2,353	2,246	4,599	405	13,186

자료 : 해양수산부, Port-MIS

- 2003년 우리나라에서 처리한 환적컨테이너 물동량은 중국(29.4%), 미국(18.0%), 일본(14.9%), 독일(3.9%) 순으로 높게 나타남.

〈표 7〉 우리나라 환적컨테이너의 국가별 처리실적

(단위 : 천TEU)

구분	중국	미국	일본	독일	기타	합계
수입 환적	978	271	266	149	689	2,353
수출 환적	376	554	420	30	866	2,246
합계	1,354	825	686	179	1,554	4,598

자료 : 해양수산부, Port-MIS.

- 중국 동북 3성(대련, 천진, 청도)의 지속적인 물동량 증가에 따른 시설 확충으로 주요 선사들이 직기항을 시작함에 따라 우리나라 환적물량의 감소가 예상되고 있어 새로운 기능부여가 필요함.

## ■ 항만 배후단지 부족

- 세계 주요항만은 대규모 항만배후단지와 저렴한 임대료를 장점으로 항만물동량 유치 및 부가가치 물류산업 활성화를 도모하고 있음.
  - 다국적 기업들은 3C (Cost, Connection, Convenience)가 제공되는 지역을 선호
- 우리나라는 선석당 항만배후단지 면적도 9.9km<sup>2</sup>로 주요 항만의 1/10 수준에도 못 미침.

〈표 8〉 주요 항만간 선석대비 배후단지 면적 비교

국가명	항만명	선석 수	배후부지면적 (천평)	선석당 면적(천평)	처리물동량 (만TEU)	토지임대료 (천원/㎡년)	배후단지용도
한국	부산항	21	40(감천)	3	807	53	관세자유지역
싱가포르	PSA항	37	1,226	33	1,552	38	자유무역지역
대만	카오슈항	27	853	32	754	4	수출가공구
말레이시아	PTP항	6	1,270	211	205	-	관세자유지역
네덜란드	로테르담항	22	748	34	610	18	물류센터
중국	상해항	18	1,980	110	633	12	보세구
	천진항	49	1,510	31	201	18	보세구
	심천항	11	747	68	508	84	보세구

자료 : 한국해양수산개발원, 길광수·박선현, 항만배후단지 개발관련 법제도 비교연구, 2003.

- 우리나라 주요 항만이 안고 있는 문제점은 우선 배후단지가 협소하고, 주로 보관 및 장치 기능만을 수행하여 종합물류단지로 활용되고 있지 못함.
  - 부산항의 경우 항만배후단지가 부족하여 ODCY를 활용하고 있으며, 화물이송 등 추가 작업이 발생하여 물류비가 증가되는 동시에 항만/ODCY간 막대한 교통량을 유발하여 심각한 교통체증 및 대기오염을 유발하고 있음.
  - 부산항과 인천항은 항만배후단지 인접지역에 대규모 아파트단지, 주택 및 상업시설들이 배치되어 있어 배후단지 확장이 불가능하고, 화물처리에 따른 각종 공해발생을 초래(박용안·전형진, 한·중·일 컨테이너운송의 협력방안, 한국해양수산개발원, 2004)

### Ⅲ. 황해경제자유구역 신규지정의 의의

#### 1. 국토관리적 측면

##### ■ 국토 공간구조의 효율성 제고

- 국토공간의 효율적인 개발을 통해 자원투입과 산출 간의 효율성의 극대화를 달성하고, 이를 통해 국가전체의 생산성을 높여 주민의 생활수준을 향상시킴

##### ■ 수도권 계획적 관리

- 황해 경제자유구역이 지정·개발될 경우 수도권 규제로 인하여 지체되고 있는 국내 대기업의 공장설립 관련 투자의 상당부분을 경제자유구역 내로 유치할 수 있을 것임.
  - 수도권규제로 인하여 수도권에 공장설립 투자계획을 갖고 있는 15개 대기업의 4조 9,000억여원(150만㎡의 부지)의 공장설립 관련 투자가 지체 (전경련 「수도권 공장입지 애로실태와 개선과제」, 2005)

#### 2. 경제적 측면

##### ■ 전략적 외국인투자의 유치

- 황해 경제자유구역은 외국인투자 유치에 유리한 조건 구비
  - 수도권에 비해 저렴한 입지 비용
  - 수도권의 풍부한 금융 및 인적 인프라활용 가능
  - 서울 및 행정중심복합도시와의 지리적 근접성 등

##### ■ 지식기반산업 클러스터 육성을 통한 국가경쟁력 제고

- 황해 경제자유구역은 향후 유망산업인 IT, BT, 자동차부품 산업의 성장기반을 이미 갖추고 있어 관련 산업의 외국인투자 유치를 통한 산업클러스터 형성이 상대적으로 용이

### 3. 산업적 측면

#### ■ 자동차 부품업체의 수요에 부합한 관련 입지확충

- 수도권 지역 등에 위치한 자동차부품업체의 경우 수출수요의 확대 등에 부응하기 위한 생산능력 확장에는 한계가 존재하며 인근 지역인 평택·당진항 지역의 황해경제자유구역 지정은 관련 입지 확충의 계기를 제공함

#### ■ 중국의 전자정보(IT)산업 성장에 대한 대응전략

- 중국 전자정보산업의 급성장에 따라, 한국과 중국의 교역규모가 급속히 확대되었으며, 특히 IT산업에서는 2004년 기준으로 전년대비 35.4% 증가한 197억 4,300만 달러를 기록하였음

### 4. 입지적 측면

#### ■ 중국교역의 교두보 위치

- 평택·당진항은 지리적으로 서울과 80km 거리에 있고, 평택·당진항을 중심으로 반경 100km 이내에 서울, 인천, 대전, 군산 등의 대도시가 위치하고 있어 원활한 대중국 교역의 교두보 역할을 수행할 수 있음

#### ■ 동북아 경제권의 성장동력을 능동적으로 수용하기 위한 허브

- 세계경제성장을 리드하는 동북아경제권의 성장동력인 글로벌 기업을 수용할 수 있는 유리한 위치로 세계 최대 시장인 중국을 드나드는 앞마당에 위치하고 있어 대중국 경제교류의 핵심부에 해당함

#### ■ 우리나라 성장유망산업의 핵심지역으로서 전국적 파급효과가 큰 전략적 요충지

- 황해 경제자유구역은 혁신환경과 산업집적이 일치한 지역이어서 조기 활성화가 가능하고, 수도권 발전 효과를 지방으로 확산시킬 수 있는 가교 역할 수행이 가능한 지역임.

## 5. 정책적 측면

### ■ 행정중심복합도시의 조기 활성화 및 국가균형발전의 가교 역할

### ■ 선도 거점 육성을 통한 경제자유구역의 상생(Win-Win)

- 한국의 현재와 미래를 이끌어갈 3대 성장유망산업인 전자정보, 자동차, 바이오 산업으로 특화할 수 있음. 인천, 광양, 부산·진해 등 기존 경제자유구역과의 연계가 용이한 중간적 위치를 점하고 있어, 경제자유구역간 상생을 유도

### ■ 수도권-비수도권의 공동개발을 통한 지역균형발전의 시범사례

- 수도권과 비수도권간의 상호공동개발을 통해 두 지역 모두에게 시너지 효과가 있는 윈-윈(Win-win) 전략임

## 6. 보완적·차별적 측면

### ■ 인천 경제자유구역과는 상호보완적 기능 분담으로 경쟁력 倍加

- 인천 경제자유구역의 경우 지식기반 산업용지는 전체 구역의 2.2%에 해당하는 반면, 공항은 전체 중 22.2%의 비중을 차지하고 있어 산업생산 기능이 상대적으로 낮음.

### ■ 광양만권 경제자유구역과는 차별화된 생산기능

- 황해 경제자유구역이 고부가가치 첨단산업의 유치 등 생산기능에 중점을 두는 반면, 광양만권 경제자유구역은 동북아 물류 중심항 추구
- 황해 경제자유구역은 IT, BT, 자동차산업 등의 육성에 중점을 두는 반면, 광양만권 경제자유구역은 신소재, 조립금속, 정밀화학 등 석유화학, 철강 관련 산업의 유치에 치중하고 있어 투자유망산업 분야가 상호보완적임.

### ■ 부산·진해 경제자유구역과도 유치 업종에서 차별화

- 부산·진해 경제자유구역의 첨단산업단지 주요 유치대상 업종은 부품소재, 운송장비 등으로 기존산업과 연계된 부문에서의 육성을 꾀하고 있으며, 특히 기존 동남권 산업클러스터의 지원 역할이 중요한 기능. 따라서 황해 경제자유구역의 중점유치 업종과 차별화됨

## IV. 황해경제자유구역 개발구상

### 1. 비전 및 개발목표

#### 1) 비전

- 환황해권 첨단기술산업 (High-Tech Industry)의 국제협력거점 조성

#### 2) 개발목표

##### ■ 국제수준의 첨단기술산업 클러스터 육성

- 황해 경제자유구역은 기지정 경제자유구역과 달리 산업 중심의 지식창조형 경제특구로 개발하여 국제적 수준의 첨단기술산업 클러스터를 육성.

〈그림 6〉 황해 경제자유구역의 개발방향

목표	국제수준의 첨단기술산업 클러스터 육성	對중국 수출입 전진기지 및 부가가치물류 육성
기 본 방 향	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 생산교역 복합형 + R&amp;D기반 + 첨단산업 클러스터 + 지식네트워크</li> <li>· 기존 경제자유구역과 기능적 차별화                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 부산진해권, 광양만권(물류·교역형)</li> <li>- 인천(국제교역형)</li> </ul> </li> <li>· 수도권 「자본 + R&amp;D기능」과 지역의 「첨단산업기능」의 상생적 결합</li> <li>· 기지정 3개 경제자유구역과 기능적 역할 분담 및 지식네트워크 형성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 수도권·중부권 수출입화물의 효율적 처리를 위한 항만기능 강화                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수도권·중부권의 산업입지 지원항만으로서의 기능 강화</li> <li>- 대중국 물동량의 53%가 수도권·중부권에서 발생하나, 그 대부분이 현재 부산항 등에서 처리</li> </ul> </li> <li>· 동북아 부가가치물류의 지역중추항만으로 육성                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 「수입 중국부품 + 국내첨단부품」의 조립가공 → 對중국 수출</li> </ul> </li> </ul>

##### ■ 對중국 수출입 전진기지 및 부가가치물류 육성

- 대중국 물동량의 53%가 수도권에서 발생하지만, 그 대부분은 현재 부산항 등에서 처리되고 있음. 따라서 평택·당진항은 수도권 및 중부권의 산업입지 항만으로서의 기능을 강화하는 것이 긴요함.
- 평택·당진항은 단순한 물류교역형 항만이 아니라 동북아 부가가치물류의 지역중추항만으로 개발함.

## 2. 주요도입기능 및 시설

### ■ 첨단산업(생산 + 연구개발) 기능

- 국내산업의 신성장동력이 될 수 있는 첨단산업 (전자정보, 자동차, 바이오 등)의 생산기능과 R&D기능에 집중
- 주요 시설 : 첨단산업단지, 외국인전용공단, 복합R&D단지

### ■ 국제물류 기능

- 동북아권 지역 중추항만으로서 부가가치물류 중심으로 개발
- 경기지역 물류·유통시설은 “항만배후단지 개발 종합계획(2006. 12 해양수산부)”을 수용함
- 주요 시설 : 컨테이너유통단지, 국제물류유통단지(일반물류+조립·가공·수출이 가능한 부가가치 물류)

### ■ 관광·위락 기능

- 국내·외국인 거주민의 여가활동 지원에 초점을 맞추어 개발
  - 평택호와 연계하여 호텔, 카지노, 이벤트홀, E-sports(실내 스크린 골프장 등) 등 복합적인 엔터테인먼트로 계획
  - 태안기업도시(관광레저형), 송산그린시티 등을 연계한 해안관광벨트 구축 고려
- 주요 시설 : 마리나 리조트 등 해양위락시설, 골프장, 호텔, 카지노, E-sports, 이벤트홀, 회의실 등

### ■ 국제업무·상업 기능

- 경제자유구역 내 첨단산업·연구개발기능, 평택·당진항의 국제물류기능의 효율화를 위한 연계기반시설로서 도입
- 다국적기업의 본사, 지역본사(RHQs), 지점 등의 유치
- 주요 시설 : 국제업무센터, 컨벤션센터·전시장, 업무지원시설, 기업지원종합서비스센터(One-Stop Service), 대형쇼핑몰, 오피스텔, 문화시설, 서비스 아파트 등

## ■ 주거·교육기능(배후도시)

- 양질의 전문 인력 확보를 위해 수준 높은 (국내, 외국) 교육시설 도입
  - 국제교류에 필요한 특수교육을 실시하는 기관 및 국제비즈니스와 첨단산업에 대한 교육시설로 외국 우수 대학(원)의 분교 설치 혹은 세계적 수준의 MBA Course 유치
- 외국인의 입주 수요에 부합하는 주거형태 및 환경을 제공
  - 외국인들을 위한 블록형 주거단지와 비즈니스 빌딩 건설
  - 경기지역의 경우 평택 국제평화신도시지역과 연계추진
- 도시를 구성하는 기본 요소인 주거기능과 더불어 이를 지원하는 상업, 행정, 문화, 치안, 교육, 의료 등의 시설 포함.
  - 충분한 수요를 바탕으로 외국인학교, 종합병원·전문병원 등을 배치
- 주요 시설 : 외국인학교, 산업기술대학, 국제전문대학원, 외국의료시설, 첨단 주거단지, 레저·스포츠센터 등

## 3. 기능별 면적

〈표 9〉 황해 경제자유구역의 지구별·도입기능별 개발면적

(단위 : 천 m<sup>2</sup>)

구분	계	첨단산업	국제물류	국제업무·상업	관광위락	교육·주거
전 체	50,063	28,278	2,181	4,538	3,343	11,723
총 남	29,492	16,582	2,181	2,844	1,577	6,308
송악·석문지구	18,549	9,699	1,944	2,150	-	4,756
송악단지	10,813	5,538	999	1,380	-	2,896
석문단지	7,736	4,161	945	770	-	1,860
인주지구	8,100	4,040	237	694	1,577	1,552
지곡지구	2,843	2,843	-	-	-	-
경 기	20,571	11,696	-	1,694	1,766	5,415
포승지구	14,827	7,295	-	1,544	1,766	4,222
향남지구	5,744	4,401	-	150	-	1,193

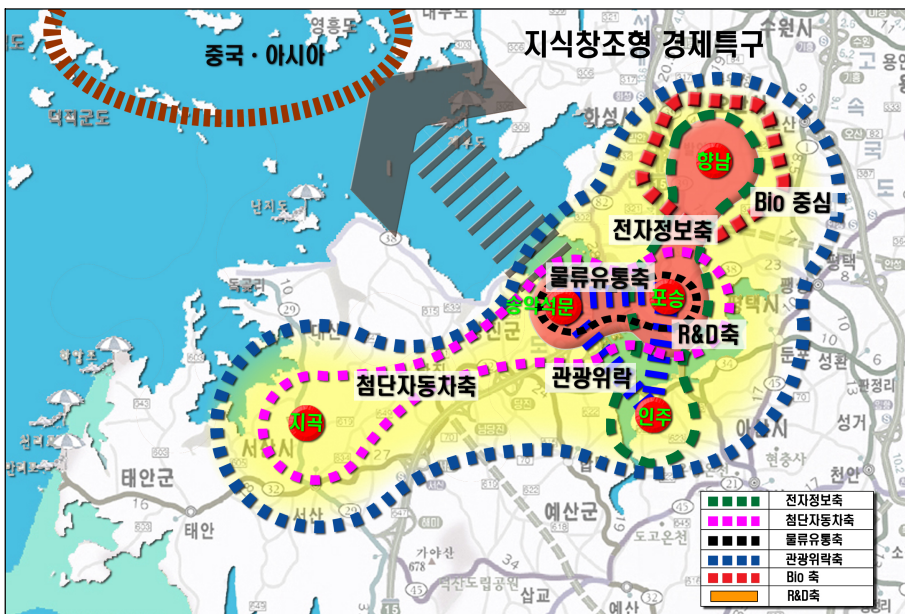
주 : 포승지구의 국제물류기능은 해양수산부에서 추진중인 “평택·당진항 항만배후단지 개발계획(해양수산부고시 제2006-96호, 개발면적 - 2020년까지 약 450만m<sup>2</sup>)”을 통해 연계 추진함(단, 황해경제자유구역 개발계획의 개발면적에서는 제외함).

## 4. 기능 배치 구상

### ■ 거점지구 중심의 기능 배치

- 핵심 거점지구에 첨단기술산업과 R&D센터·연구소가 집적화된 첨단산업기술 단지(Techno-police)를 조성하고, 동 지구에 국제부가가치물류시설, 국제업무 시설 등을 집중 배치하여 국제적 수준의 성장기반을 확보
- 송악·석문, 포승지구에 첨단자동차, IT 관련 R&D기능을 중점 배치하여 산업화 기술 중심으로 관련 신기술의 창출, 활용, 확산의 선순환구조가 형성될 수 있는 연구단지(R&D Park)를 조성
- 평택·당진항을 중심으로 연결한 포승, 송악·석문에 항만배후단지 및 부가가치물류단지 등을 집중 배치
- \* 단, 포승지구에 연결한 항만배후단지(해수부 + 경기도 공동개발)는 황해경제자유구역에 미포함

〈그림 7〉 황해 경제자유구역 기능배치 구상



## V. 투자계획 및 경제적 파급효과

### 1. 사업비

#### ■ 총사업비

○ 황해 경제자유구역의 총사업비는 6조 9,996억 원으로 산정됨.

〈표 10〉 황해 경제자유구역의 사업비 내역

구	분	사업비(억원)	구성비(%)
지구별 조성비용	소 계	65,809	94.0
	토 지 보 상 비	40,556	(61.6)
	건축물 보상비	2,240	(3.4)
	단 지 조 성 비	14,925	(22.7)
	공급시설건설비	8,088	(12.3)
기본인프라 구축비용	소 계	4,187	6.0
	지원도로건설비	4,139	(98.9)
	기타시설건설비	48	(1.1)
합 계		69,996	100.0

#### ■ 자원조달주체별 자원부담 규모

〈표 11〉 황해 경제자유구역의 주체별 자원부담 규모

지구명	중앙정부	지자체	민자·외자	계
송악·석문지구	-	1,301	15,028	16,329
인주지구	-	1,816	8,708	10,524
지곡지구	475	725	1,662	2,862
포송지구	-	297	33,454	33,751
향남지구	-	-	6,530	6,530
계	475 (0.7%)	4,139 (5.9%)	65,382 (93.4%)	69,996 (100.0%)

주 : ( ) - 주체별 자원부담 비율

## 2. 경제적 파급효과

### ■ 건설투자에 따른 경제적 효과

- 전국적으로 생산유발액은 총 6조 5,550억원, 부가가치 유발액은 2조 7,200억원임. 이를 통해 총 6만 4,763명의 고용이 유발될 것으로 추정됨
  - 충남도 생산유발 총 1조 9,760억원, 부가가치 유발 8,440억원, 고용 2만 2,846명
  - 경기도 생산유발 총 2조 40억원, 부가가치 유발 8,080억원, 고용 1만 9,865명

〈표 12〉 황해 경제자유구역 인프라 조성을 위한 건설투자의 파급효과

구 분	생산유발 (10억원)	전국대비 (%)	부가가치유발 (10억원)	전국대비 (%)	고용유발 (명)	전국대비 (%)
전 국	6,555	100.0	2,720	100.0	64,763	100.0
경 기	2,004	30.6	808	29.7	19,865	30.7
충 남	1,976	30.2	844	31.0	22,846	35.3
타지역	2,575	39.3	1,068	39.2	22,052	34.1

### ■ 입주기업의 생산활동에 따른 경제적 효과

- 전국적으로 총 47조 8,780억원의 생산 유발. 부가가치 유발액은 15조 8,610억원, 이를 통해 총 27만 993명의 고용 유발
  - 충남도 생산유발액 총 11조 3,520억원, 부가가치 유발액 3조 980억원, 고용 4만 4,276명
  - 경기도 생산유발액 총 17조 1,560억원, 부가가치유발액 5조 4,430억원, 고용 7만 7,608명

〈표 13〉 황해 경제자유구역 개발에 따른 유치산업의 파급효과

구 분	생산유발 (10억원)	전국대비 (%)	부가가치유발 (10억원)	전국대비 (%)	고용유발 (명)	전국대비 (%)
전 국	47,878	100.0	15,861	100.0	270,993	100.0
경 기	17,156	35.8	5,443	34.3	77,608	28.6
충 남	11,352	23.7	3,098	19.5	44,276	16.3
타지역	19,370	40.5	7,320	46.2	149,110	55.0
수도권	24,227	50.6	8,283	52.2	145,805	53.8
비수도권	23,651	49.4	7,578	47.8	125,188	46.2

## VI. 향후 발전과제

- 황해경제자유구역의 추진은 21세기 국가발전의 성장동력으로써 역할을 담당할 잠재력이 충분함에도 불구하고, 향후 황해경제자유구역이 동북아경제권의 중요 거점지역이 되기 위해서는 다음과 같은 과제를 해결해 나가야 할 것임

### ■ 첫째, 기존 경제자유구역과의 역할 차별화

- 인천, 부산진해, 광양 등 기존의 경제자유구역은 국제교역 및 물류 중심형이나, 황해경제자유구역은 지식창조형으로 개발되어야 할 것이며, 첨단생산기능에 치중하고, 물류기능은 대중국 수출항만으로서의 역할로 국한하되 부가가치물류에 초점을 두어야 할 것임
- 특히 인근의 인천경제자유구역은 지식기반 산업용지가 전체 구역의 2.2%에 불과하고 수도권규제와 높은 지가로 인해 대규모 기업의 입지에 어려움이 있으므로 이와외 상호 보완관계구축을 위해서는 첨단생산기능을 가진 대규모 기업을 주요 유치대상으로 하여 차별화를 꾀해야 할 것임

### ■ 둘째, 對중국 수출입 전진기지로 육성하기 위한 대폭적인 항만 확충

- 인천, 부산진해, 광양권은 일반적인 국제교역에 초점을 두고 있으나, 황해경제자유구역은 지리적 이점을 활용하여 직접 대중국 교역을 겨냥하고 중국의 수입부품과 국내 생산부품 및 R&D를 활용하여 제품을 결합·조립·가공하여 중국으로 재수출하는 부가가치물류에 초점을 두어야 함
- 날로 증가하는 대중국 교역량을 효과적으로 처리하기 위해서는 평택당진항의 항만기능을 대폭 보강할 필요가 있으며, 이를 통해 평택당진항을 단순한 물류교역형 항만이 아니라 동북아 부가가치물류의 중추항만으로 개발하여 할 것임

### ■ 셋째, 공격적인 마케팅

- 황해경제자유구역 개발계획은 대부분의 투자를 민간에 의존하고 정부의 재정투자는 0.7%에 불과하므로 민간투자의 유치가 성패를 좌우한다고 볼 수 있음. 현재도 대상지역 인근은 기업의 개발수요가 높은 곳이나, 외국자본의 인지도는 아직 인천, 부산보다 높지 않으므로 외국기업을 대상으로 하는 공격적인 마케팅이 매우 중요함

- 황해경제자유구역은 수도권과 R&D, 이 지역의 부품, 자동차, IT, 철강 등 첨단생산기능이 풍부하여 첨단 외국기업과 상생적으로 결합될 수 있는 최적의 여건을 갖추고 있으므로 이를 적극적으로 마케팅해야 할 필요가 있음

### ■ 넷째, 황해경제자유구역청의 자율성, 전문성, 독립성 확보

- 황해경제자유구역청은 전문가의 비율이 50%이상으로 예정되어 있음. 따라서 능력있는 전문가의 확보가 향후 황해경제자유구역 발전에 중요한 역할을 담당할 것이므로 전문가 확보 계획을 면밀히 수립하여야 할 것이며, 수립이전부터 구체적으로 권한과 조직체계를 명시하여 조직설립초기의 혼란을 미연에 방지해야 할 것임
- 특히 2개 도 및 5개시군의 이해관계가 상충될 수 있으므로 협의조정위원회가 이러한 갈등의 조정자 역할을 수행할 수 있도록 협의조정위원회의 역할과 협의조정사항의 명시, 그리고 위원회의 위원 구성을 합리적으로 결정하여야 함

### ■ 다섯째, 지가안정대책

- 최근 황해경제자유구역 주변지역은 기업들이 개발수요가 많고, 중앙 및 지방정부의 개발 사업이 집중되고 있어서 지가가 급속히 상승하고 있는데, 지가상승은 인근 중국이나 국내의 타 경제자유구역에 비해 황해경제자유구역의 경쟁력을 약화시킬 수 있으므로 지가에 대한 평가와 지가를 안정시키기 위한 대책의 조속한 수립이 필요함

### ■ 여섯째, 환경보전 대책

- 대상지역 인근에 현대제철 등 대규모 제조업체가 입주하면서 환경오염의 문제가 점차 심각성을 더해 가고 있음. 이러한 환경오염은 정주환경을 해치게 되고 고급인력의 유입을 막게 될 것이므로 이에 대한 면밀한 대책을 수립하여 환경오염에 대처해야 함

### ■ 일곱째, 인적자원 공급 대책

- 앞으로 황해경제자유구역에 입주하는 기업들이 인적자원 획득에 어려움을 겪지 않도록 사전에 인적자원 공급을 위한 대책을 수립하고 대학의 유치 등에 노력을 기울여야 함

강영주, yongju\_k@cdi.re.kr  
충남발전연구원 기획정보팀장, 041-840-1120