

제 1 장

남해안 시대의 필요성

I. 남해안 시대를 보는 관점

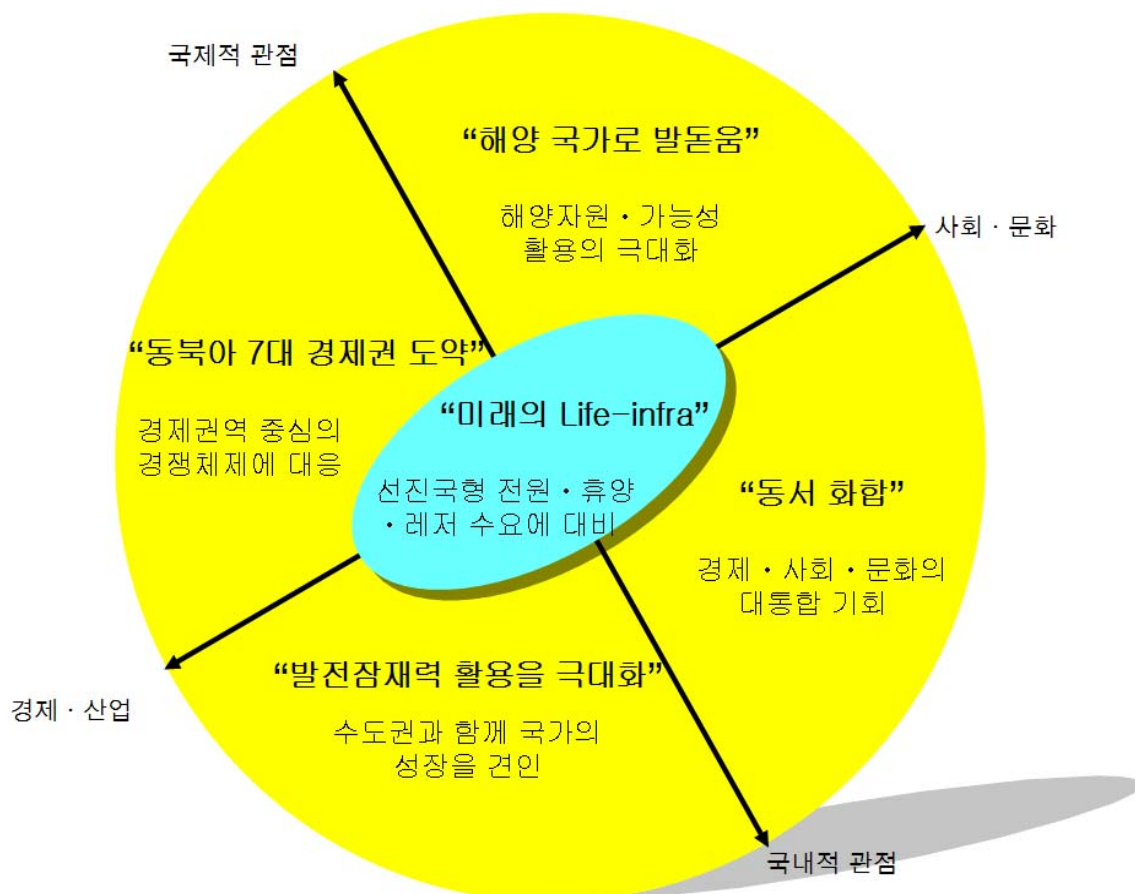
II. 남해안 시대의 필요성

남해안 시대의 필요성

I. 남해안 시대를 보는 관점

- 남해안 시대는 국내·국제적 관점 및 경제·사회·문화적 관점에서 복합적으로 조망하면 다음과 같은 의의와 필요성을 가짐

[그림] 남해안 시대의 필요성



- 국제적 관점에서 볼 때, 남해안은 한국이 미래의 해양국가로 발돋움하는 토대가 되며, 급속히 성장하는 동북아 지역의 7대 경제권역을 형성하는 공간으로서의 의의를 가짐
- 국내적 관점에서 볼 때, 남해안은 수도권과 함께 한국의 경제성장을 견인할 산업의 요람이며 동서 화합을 통해 통합된 선진 국가를 형성하는 기회의 공간임
- 미래의 선진 경제체제 하에서, 남해안은 국내외 선진 생활양식(Lifestyle)의 확산에 대비한 국가적인 선진 생활기반(Life-Infra) 기능을 담당

II. 남해안 시대의 필요성

1. 남해안을 발판으로 ‘해양국가’로 발돋움

□ 기업 활동의 글로벌화와 무역자유화에 따라 해상 물동량의 증가 추세가 지속될 전망

- 세계 컨테이너 물동량은 2003년 2.6억 TEU¹⁾에서 2010년에는 4억 TEU로 확대될 전망
- 특히 한·중·일 FTA 체결, 중국 경제의 급성장 등으로 동아시아 지역의 물동량이 급증할 가능성이 큼
- 2015년 동아시아 지역 물동량이 세계 컨테이너 물동량의 약 50%를 차지할 전망

□ 내륙자원 고갈에 따라 해양자원의 개발 및 활용이 점점 더 중요한 의미를 가짐

- 토지자원의 한계를 ‘해양국토’의 개발을 통해 극복
- 해양자원을 활용한 해양바이오산업의 중요성이 증대
- 조력, 파력, 수온차 등 해양에너지 자원을 대체에너지원으로 검토

□ 주요 국가는 국가발전의 핵심 전략으로 해양개발전략을 추진하고 있음

- 미국 : UN의 ‘세계 해양의 해’ 선포(1998)를 기점으로 해양관리정책을 전면 재검토
 - 2000년 해양관리법(Ocean Act)을 제정하고 2001년부터 이를 시행
 - ‘연방해양정책위원회’를 출범시키고 미국 주도의 세계 해양 정책 수립을 추진
- 일본 : 중장기적 관점의 해양국토 관리를 위해 ‘21세기 해양개발계획’을 수립

1) TEU : Twenty foot Equivalent Unit, 1 TEU는 20 피트 길이 컨테이너 한 개를 의미

- 중국 : ‘해양의제 21 및 세부 실천계획’을 수립

□ 외국에 비해 우리나라의 해양자원 활용도는 상대적으로 낮은 수준임

- 우리나라는 국토의 3면이 해양과 접해 있고, 3,170여 개의 도서를 보유한 해양국임
- 그러나 조선(세계 1위), 컨테이너 처리량(세계 7위), 원양어업(세계 3위) 이외에 연안 자원과 해저자원의 활용도는 매우 낮은 수준
- 2004년 기준 국내 해양 관련 산업의 직간접 부가가치총액은 31.7조 원 규모로 전국 GDP의 약 7%에 불과
- 해양 관련 산업 고용인원은 113만 명으로 전체 제조업 취업자의 겨우 5.7%를 차지
- 어업협정 체결국은 13개국, 국제수산물기구 가입도 14개에 불과해 본격적인 해양시대를 대비한 글로벌 해양 전략이 절실함

□ 남해안을 발판으로 본격적인 ‘해양강국’으로 발돋움할 필요성이 증가

- 국가 차원에서 해양강국으로 발전하기 위한 21세기 해양 정책을 정비하고 해양경제의 육성을 위한 국가적 비전과 전략을 적극적으로 추진
- 남해안은 태평양을 향해 열린 지리적 장점을 바탕으로 동북아 해상물류 및 수산·관광산업의 중심지로 도약이 가능
- 농수산업 및 해양 관련 국가기관·연구소·대학 등이 밀집되어 해양수산 관련 연구개발과 산업화의 가능성이 매우 높음
- 한국해양연구원, 한국해양수산개발원, 국립해양조사원, 농수산물유통공사 등 주요 국책기관이 이전할 예정

2. 남해안을 '동북아 7대 경제권'으로 육성하여 국가 경제성장을 견인

□ 동북아 지역은 '국가 간 경쟁'보다는 '경제권 간 경쟁' 양상을 띠

[그림] 동북아 지역의 7대 경제권



- 현재는 한국의 수도권, 일본의 관동·관서, 중국의 북경·장강·주강 등 6개 경제권 역이 경제발전을 주도
- 동북아 경제권역 간 경쟁 구도 하에서, 중국 및 일본의 경제성장에 대응하기 위해서는 수도권과 함께 남해안 경제권을 조기에 구축할 필요가 있음
- 현재의 수도권 중심 성장은 경쟁국 대비 규모의 경제 부족, 자원이용의 효율성 저하, 기능 간 연계 부족에 의한 시너지 미약 등의 한계를 지님

- ‘一極 집중형’의 현재 경제구조를 ‘二極 경제권’으로 개편하여 글로벌 경쟁에 대응
 - 수도권·충청권과 남해안권 중심의 二極 경제권으로 경제구조를 개조
 - 수도권·충청권은 R&D형 지식기반산업을 집중 육성하고 글로벌 테스트베드로서의 위상을 강화
 - 남해안권은 기존 주력산업과 연관 신산업, 소프트 관광·문화의 거점으로 역할 분담

[그림] 二極 경제권 구상



- 현행 광역시·도 단위의 경제권역 구분에서 탈피하여 지역 경제권의 통합을 통한 확대 및 특화 전략을 추진할 경우 성공 가능성이 높음
- 남해안의 풍부한 관광·문화 자원과 양호한 입지 여건 역시 향후 동북아의 문화·관광 중심지로 성장할 수 있는 핵심적인 자산

3. 남해안의 풍부한 발전 잠재력을 최대한 활용

□ 남해안은 동북아 7대 경제권역으로 부상할 수 있는 우수한 성장 기반과 잠재력을 보유

- 전국 대비 남해안권의 지역내총생산(GRDP)은 약 17%로 수도권과 함께 국내 2대 경제권을 형성
 - 2003년 기준 경남(45.5조 원), 부산(39.6조 원), 전남(29.4조 원)
- 특히 경남은 2차 산업이 전체 고용의 55.2%, 부가가치의 53.8%를 차지하는 등 국내 타 지역에 비해 제조업 기반이 상대적으로 우수
- 국가의 2대 주력 컨테이너항만을 보유하여 한국의 대외 무역창구 기능을 수행
 - 부산항의 컨테이너 처리량은 국내 최대 규모인 1,030만 TEU(2003년)
- 남해안권의 地經學的 위치와 배후경제권 및 이미 구축된 광역교통망은 산업 및 물류 성장을 위한 기반으로 탁월한 경쟁력을 확보
 - 일본과 중국, 러시아를 연결하는 관문으로서 대륙과 해양을 연결하는 요충지

□ 국제적 관광명소로 부상할 수 있는 자연 및 역사·문화 자원을 보유

- 남해는 동·서해에 비해 만과 반도의 발달이 우수해 내만성, 준내만성 그리고 개방성 해양관광자원이 모두 풍부
- 3개 해안 중 가장 많은 도서가 자리하고 있으며 해안·해상형 국립공원 3개 중 2개가 남해에 위치(한려해상 국립공원, 다도해해상 국립공원)
- 이순신, 장보고 유적지 등 국내 주요 해상 문화 유산이 위치하고 있어 활용 가능한 관광문화콘텐츠가 풍부
- 중앙정부를 중심으로 추진 중인 ‘남해안 관광벨트 사업’은 남해안 발전 구상과 연계

하여 국제적 관광수요를 창출할 것으로 기대

- 문화관광부는 부산에서 목포에 이르는 남해안 일원에 60여 개의 관광개발 사업을 추진하고 있음
- 2010년까지 5조 원을 투입하여 부산을 국제 해양관광도시로, 경남 동남부를 해양레저스포츠 관광권으로 개발하는 한편, 전남 해안 일대와 경남 남서부를 종합휴양권과 역사·문화 관광권으로 각각 개발한다는 계획

□ 튼튼한 산업기반과 관광·문화 자원을 바탕으로 향후 수도권에 필적하는 국가의 경제 성장 엔진이 될 잠재력을 보유

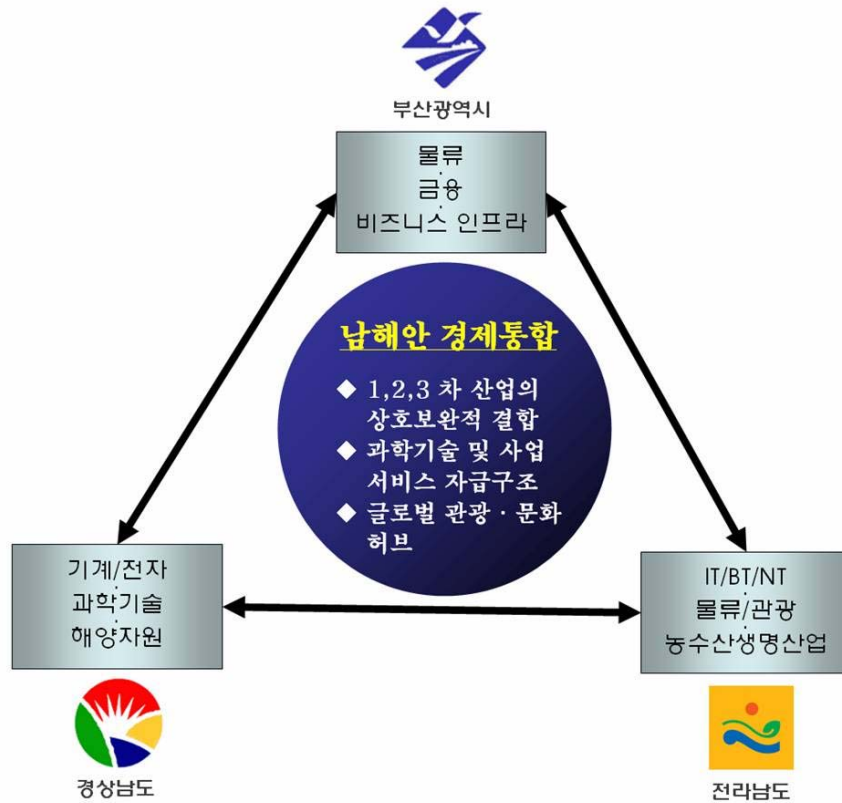
- 남해안권은 수도권과 함께 해양경제에 부응할 최적의 입지 환경을 구비
 - 환황해, 환동해 경제권이 교차하는 동북아 해상교역의 요충지
 - 향후 대륙과 해양을 연결하는 동북아 육상화물의 기·종점에 위치
- 견고한 산업기반과 국내 최적의 국제무역 환경
 - 기계, 조선, 소재, 물류 등 타 지역에 비해 상대적으로 우수한 산업기반을 확보
 - 국내 7개 자유무역지역 중 4개, 3개 경제자유구역 중 2개를 보유
- 수려한 관광자원을 갖춘 국제적 관광명소로 부상할 것으로 기대
 - 보존성이 뛰어난 미개발 도서와 해안지역은 친환경적 관광 수요에 적합
 - 남해안 관광 개발의 중요성에 대한 중앙정부의 공감대와 지원을 확보
 - 해상 역사·문화 유적지가 다수 위치해 국제적 수준의 해양관광 콘텐츠 확보가 용이

4. 동·서 화합을 통해 국가통합을 선도

- 그동안의 지역발전계획은 한정된 국가자원을 놓고 벌이는 지방자치단체 간 제로섬(zero-sum) 게임의 성격이 강했음
 - 지자체의 고유한 특성보다는 미래의 유망성 또는 중앙예산의 확보 가능성을 중심으로 지역별 발전계획을 수립
 - 지자체의 미래 전략산업들이 다수 중복되어 지역별 특성이나 강점을 발견하기 어려운 계획도 다수
 - 바이오, 환경, 에너지, 문화콘텐츠산업 등 신산업 분야들의 육성계획이 대부분 중첩
 - 이에 따라 중앙정부의 지원도 지역 간 균등 배분 또는 지역안배 논리에서 자유로울 수 없는 현실
 - 바이오클러스터의 경우 전국의 모든 지자체에 각각 조성되는 방식으로 추진 중
- 남해안 발전 구상이 현실화될 경우 지자체 간 협력을 통한 지역발전의 대표적 사례로 뜻깊은 의미를 지님
 - 부산, 경남, 전남이 힘을 합할 경우 각각의 장·단점이 상호 보완작용을 일으켜 總합이 部分합을 넘어서는 플러스섬(plus-sum)이 가능
 - 부산의 물류·금융·비즈니스 인프라, 경남의 제조업 기반·기술혁신 역량, 전남의 농수산물자원에 기반을 둔 바이오산업 및 문화·관광 산업이 어우러져 균형 잡힌 지역 산업구조를 이룰 수 있음
 - 수도권에 의존하지 않고 지역 내에서 각종 산업기능이 충족되는 혁신 클러스터의 형성이 가능
 - 유사 분야에 대한 중복투자를 배제하고 지역자원 활용의 최적화를 추구하는 방향으

로 거버넌스(governance) 구조를 유도할 필요가 있음

[그림] 남해안 경제권의 통합 시너지



□ 글로벌 관점에서도 남해안의 경제통합은 국가 및 지역경쟁력 확보를 위한 필수적 선택

- 남해안의 3개 시·도 체제(부산, 전남, 경남)는 국내의 행정적 구분일 뿐, 세계적 관점에서는 차별성을 주장하기 어려움
- 지리적 거리와 경제·인구 규모 등을 감안할 때, 동일한 경제권 또는 지역으로 인식하는 것이 타당
- 남해안 경제권은 각 지자체의 약점을 상호 보완하여 세계적인 경쟁을 가능하게 하는 수단
- 부산은 물류, 사업서비스산업이 강한 반면, 제조업 기반이 부족
- 경남은 제조업 기반이 튼튼한 반면, 농수산업 등 1차 산업과 물류·사업서비스 등 3

차 사업을 인근 시도에 의존하는 구조

- 전남은 농수산업 비중이 강해 바이오 자원이 풍부한 반면, 기존 주력산업은 성장 한계에 직면

□ 남해안 경제권의 육성은 역사적 경험에 의해 정치·문화적으로 단절된 영·호남 지역을 새롭게 화합시킬 수 있는 기회

- 지역 간 경제·산업·문화 교류가 활성화되면 양 지역민 간 이해와 신뢰의 폭을 넓히는 계기가 될 것임
- 3개 지자체 간의 산업·경제 구조가 상호 보완되도록 구조화되어, 시장 원리에 의한 자발적인 협력 및 교류가 가능하게 됨
- 장기적으로는 광역 시·도 간 행정통합으로까지 발전되어 글로벌 경쟁체제에서 규모의 경제와 효율성을 추구할 수 있을 것으로 기대됨

5. 미래의 국가 생활인프라(Life-Infra) 기능을 담당

□ 선진 경제 진입에 따른 선진국형 생활양식(Lifestyle)이 일상화될 것에 대비할 필요

- 인프라는 산업 생산 활동의 기반이 되는 산업인프라와 여가·소비 활동의 기반이 되는 생활인프라로 구분

[표] 산업인프라와 생활인프라의 비교

	산업인프라 (Industrial Infrastructure)	생활인프라 (Life Infrastructure)
개념	산업활동에 필수적인 사회간접자본	삶의 질 향상에 필수적인 공공재
주요 내용	도로, 항공, 항만, 전기, 통신 등 주로 하드웨어적 SOC	녹지, 공원, 문화·공연 시설, 청정 자연환경, 관광·레저 기반시설 등
성격	생산활동의 기반시설	여가·소비 활동의 기반시설
집중 구축 시기	개발도상국	선진국

- 개발도상국 수준에서는 압축 경제성장을 위한 산업인프라의 확충이 중요
- 선진 경제에서는 국민의 삶의 질을 결정하는 생활인프라가 중요하게 부각
- 2020년의 선진 경제 체제에서는 경제발전의 패러다임이 생산·수출 중심에서 벗어나 여가·소비를 병행하는 것으로 전환될 확률이 매우 높음
- 선진국은 GDP 중 관광산업의 비중이 10.7%에 달하지만 우리나라는 4% 대에 머물고 있어 향후 국내 관광산업의 성장잠재력이 높음
- 요트·크루즈 등의 고급 레저, 장기 휴양 및 고급 문화공연 등 여가·생활문화 활동에 대한 내국인 수요가 점차 증가할 전망

□ 남해안은 산업-문화-환경이 조화를 이루고 있어 국가의 대표적인 여가·문화산업의 중심지로 발전할 잠재력이 풍부

- 수도권은 교통인프라가 집적되어 해외 관광수요 유치에 강점이 있는 반면, 인구 및

산업체가 밀집해 있어 쾌적성이 떨어지는 단점이 있음

- 남해안은 청정 자연환경과 전통문화 유산이 풍부하므로 생활인프라만 적절히 갖춘다면 미래의 국가 레저·휴양 활동의 중심지가 될 잠재력이 충분
- 남해안의 음식, 전통 생활양식, 자연경관, 판소리 등 전통문화와 현대적인 기반시설을 결합하여 편안하고 쾌적한 관광·문화환경을 국내외 관광객에게 제공하는 것이 가능

□ 경제발전에 따라 급증할 것으로 예상되는 관광산업 수요에 대비하여 남해안을 우리나라의 관광산업과 휴양 중심지로 국가 차원에서 체계적으로 육성할 필요

- 관광산업이 세계 GDP에서 차지하는 비중은 2003년 12%에서 2008년 20%로 증가할 전망
 - 관광산업은 세계 무역거래량의 8%, 서비스 수출의 35%를 차지하며, 석유·자동차산업과 함께 세계 3대 산업의 하나로 성장할 전망
- 동북아 지역이 주요 경제블록으로 등장하면서 관광시장 역시 급성장하는 추세
 - 동북아 관광객 수는 2010년 1억 명, 관광성장률은 7.8%(세계 평균 4%)에 이를 전망
 - 2003년 중국인 해외 여행객 2,000만 명 중 한국을 방문한 관광객 수는 51만 명(2.5%)에 불과하여 노력 여하에 따라서는 충분히 확대가 가능
- 관광산업은 고 부가가치(부가가치유발계수 0.855), 높은 외화가득률(88%) 및 취업유발계수(10억 원 지출 당 52.1명으로 산업 평균의 2배) 등 파급효과가 큰 산업
 - 전체 산업 평균 부가가치유발계수는 0.787이며, 주요 수출산업 외화가득률은 관광산업 88%, 반도체 43%, 휴대폰 52%, 자동차 71%²⁾에 달함

□ 한·중·일 고소득층의 고급 휴양지로서 남해안의 위상을 확립할 필요

2) 한국은행, 「관광지출의 경제적 파급효과」, 2002. 1.

- 미래에는 한·중·일 간 FTA로 경제권이 통합될 것이 확실시되므로 동북아 전체를 내수시장 관점에서 바라볼 필요
- 한·중·일을 연결하는 동북아 관광권이 형성될 경우, 남해안은 동북아 관광의 관문 (Gateway) 및 허브 위치를 차지할 수 있음
- 지리적으로 한국을 거점으로 중국·일본·러시아 등 주변국을 여행하도록 유도
- 자연환경과 생활문화 인프라가 조화를 이루며 발전할 수 있도록 국가 차원의 체계적인 종합계획 수립 및 지원이 필수
- 남해안을 세계 속의 관광휴양지로 자리매김하기 위해서는 각종 인프라 구축은 물론, 10년 이상의 장기간에 걸친 체계적인 준비와 마케팅이 필요
- 지금이 바로 국제적인 대표 이벤트의 발굴, 홍보, 지역 브랜드, 지역민의 의식수준 향상 등에 집중 투자할 때임

제 2 장

거시환경 분석 및 전망

I. 거시환경 분석

II. 지방자치단체별 기초 현황

III. 권역별 기초 현황 비교

IV. 남해안과 동북아 6대 경제권 비교

V. 남해안 지역 개발정책 비교

VI. 남해안 SWOT 분석

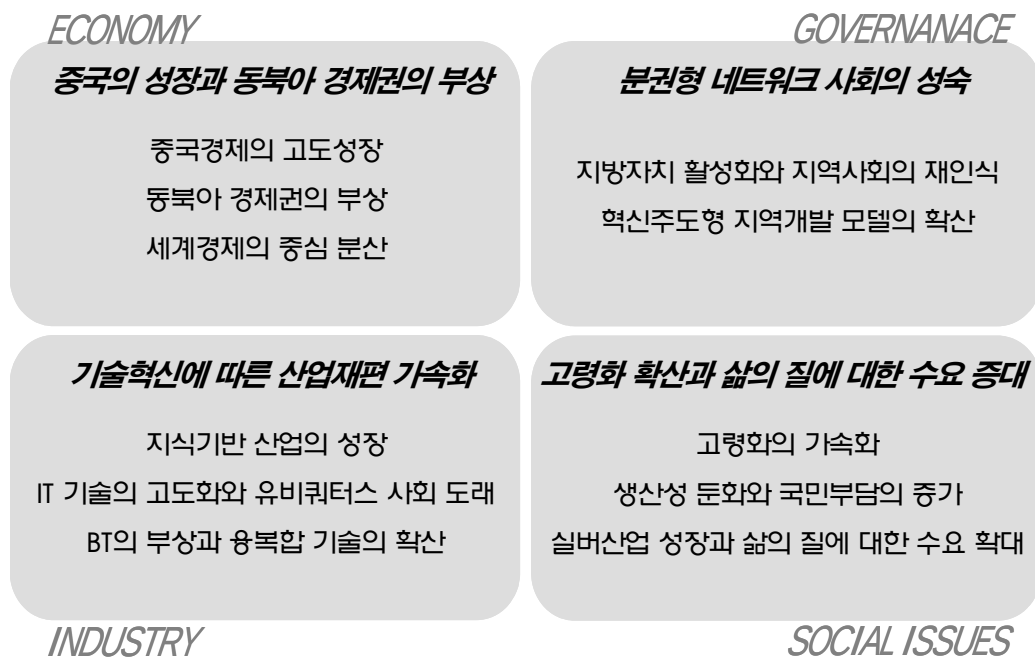
거시환경 분석 및 현황

I. 거시환경 분석

1. 메가트렌드 2020

- 남해안 발전 기본구상에 앞서 정치·경제·사회 영역의 메가트렌드를 검토하여 세계의 변화방향과 남해안의 지향점을 일치시킬 필요가 있음

[그림] 남해안 발전 기본구상을 위한 거시환경 분석



- 국제 경제 및 시장의 관점에서 경제권간 경쟁이 심화되는 가운데 중국 경제가 급속하게 성장하면서 동북아 경제권이 세계 경제의 중심축으로 부상
- 산업 부문에서는 기술혁신형 산업의 성장세가 지속되면서 IT와 BT를 중심으로 산업 재편이 가속화될 전망
- 지방자치의 활성화에 따라 지역사회에 대한 인식이 제고되면서 중앙집중적·하향식 사회가 아닌 수평적 네트워크 사회로의 이행이 순조로울 것임
- 고령화가 기업의 생산성 둔화와 공공계정의 부실화를 초래하는 한편, 실버산업의 성장과 삶의 질에 대한 인식 제고에 기여

2. 중국의 성장과 동북아 경제권의 부상

1) 중국 경제의 고도성장

□ 중국은 연 8%대의 고도성장으로 2020년경 세계 2위의 경제대국으로 부상할 전망

- 2004년 GDP 규모 1.5조 달러로 세계 7위로 부상
 - 2002년 WTO 가입 후 선진기술 도입 및 외자유치 부문에서 높은 성장세를 지속
 - 2002년 대외교역액 6,208억 달러, 외국인 직접투자액 527억 달러를 기록
 - 풍부한 노동력과 지속적인 투자 증가를 바탕으로 ‘고성장-저비용’의 경쟁우위 확보
- 2006~2020년 연평균 5.2% 이상 성장하면 세계 2위의 경제대국으로 부상할 것으로 예상
 - 2015년 중국은 미국·EU에 필적하고 2020년에는 세계 경제의 20%를 점유할 전망
 - 2020년경 구매력 평가 기준으로 중국은 현재의 미국(21%)과 일본(7%)을 능가
- 13억 명 인구의 내수시장을 확보하고 있고 외환시장의 개방성이 낮아 대외 불안요인으로부터 비교적 안정적인

□ 2002년 후진타오 지도부는 ‘2020년 전면적인 샤오강 사회 건설’을 장기 발전전략으로 채택하고 전면적인 발전지향정책의 추진을 선포

- ‘샤오강(小康)’은 부유하지는 않지만 의식주에는 부족함이 없는 상태를 지칭
 - ‘전면적인 샤오강 사회’는 13억 인구가 함께 성장의 과실을 향유하는 것을 의미하며, 경제뿐만 아니라 사회의 전반적인 발전을 지향
- 체제안정과 고성장 지속을 달성하기 위한 국가비전
- 2000년 대비 GDP 규모 4배 확대, 1인당 GDP 3,000 달러 달성 등을 추진

- 다만 2008년 베이징 올림픽 이후 큰 폭의 단기 조정을 겪을 가능성이 있음
 - 경기과열 후유증과 민주화 욕구분출에 따른 정치불안이 경제성장의 걸림돌로 작용
 - 역대 올림픽 개최국들은 대부분 대회 이후 일시적인 경기둔화를 경험

2) 동북아 경제권의 부상

- 세계 경제성장의 핵심지역으로서 동북아 경제권이 부상
 - 동북아 경제권은 중국이 연결되는 환황해 경제권과 일본 및 러시아 극동지역과 연결되는 환동해 경제권으로 형성
 - 서울을 중심으로 1,200km 이내 일본, 상하이 이북의 중국 및 연해주와 몽골을 포함
 - 2004년 기준 동북아 지역의 인구는 유럽의 2배 규모이고, 경제 규모로는 세계 GDP의 16%를 점유
 - 중국은 한국, 일본과 FTA를 추진하는 동시에 동남아국가연합(ASEAN) 가입을 추진
 - 한국과 중국, 일본은 북미자유무역협정(NAFTA) 모델을 바탕으로 FTA를 점진적으로 추진
 - 2002년 ASEAN+3국 정상회의에서 중국이 처음으로 제의
 - 중국을 포함한 ASEAN과 한·중·일 FTA에 기반한 동북아 경제권이 형성될 전망
 - 2020년 세계 경제는 미주자유무역지대(FTAA)와 EU, 동북아경제권의 3개 권역으로 재편

3) 세계 경제가 다극화 체제로 재편

- 새로운 시장이 개척되면서 세계적으로 시장이 확대(B24B : Business to 4 Billions)
 - 중국과 인도를 중심으로 아시아 국가의 고속성장 추세 지속

- 중국과 인도의 부상은 포화상태에 달한 선진국 시장을 대체하는 신규 시장을 창출
- 저개발 빈곤 국가들까지 시장경제에 편입되면서 2020년 세계 경제는 2000년 대비 80% 이상 성장할 전망

□ 세계 경제의 중심이 분산

- 세계 주요국들은 시장과 노동력, 자원기반 확보를 위해 지역통합을 경쟁적으로 추진
- EU와 NAFTA는 2004년 현재 세계 총 GDP의 65%, 교역량의 60%를 점유
- 미국을 중심으로 한 NAFTA는 2005년까지 FTAA로 확대키로 협약을 완료
- EU는 러시아를 포함, 남미공동시장(MERCOSUR)과 FTA를 추진
- 거대 EU와 동북아 경제권이 부상함에 따라 세계 경제질서가 다극화
- 세계 경제성장을 견인해온 미국의 경제적 지위가 약화
- EU의 확대 및 중국과 인도의 부상, 동북아 경제권의 성장 등, 북미 중심 경제질서에 서 벗어나 다극화 체제로 변모

3. 기술혁신에 따른 산업재편 가속화

1) 요소투입형 산업의 한계와 지식기반 산업의 성장

□ 지식기반 경제의 중요성이 증가

- 지식기반 경제는 지식과 정보의 창출·확산·활용이 경제 모든 영역의 핵심이 되며
국부창출과 기업 및 개인 경쟁력의 원천이 되는 경제를 의미
- 부가가치의 원천이 하드웨어에서 지식과 기술 등 소프트웨어로 이전
- 투입, 프로세스, 산출 등 가치창출의 모든 단계에서 지식이 활용됨
- 기술혁신형 성장의 필수요인으로서 인력 및 R&D 역량의 중요성이 증대
- 인적 자본의 양과 질이 기업과 국가의 경쟁력을 좌우
- 국가간 R&D 역량에 의한 양극화가 심화

□ 제조업의 중요성이 줄어들고 서비스산업이 성장

- 기술혁신에 따라 요소투입형 제조업의 생산성이 저하
- 지식기반 서비스산업의 팽창으로 서비스 부문의 고용·생산이 증대하는 ‘경제의 서비스화’가 급격히 진행
- 후발국의 노동력 공급능력이 확충됨에 따라 제조업 종사 인구가 감소하고 고용 없는 성장(Jobless Growth)이 보편화

2) IT 고도화와 유비쿼터스 사회의 도래

□ IT가 기업경영, 생활영역, 공공서비스 등 사회 전 부문에 침투

- IT와 반도체·소프트웨어 등의 결합에 의해 첨단기술의 표준화 및 저렴화가 진전

- 2010년경 초고속인터넷 속도가 현재보다 50배 이상 빨라질 전망
- 2030년경 인공지능을 구비한 PC가 대중화될 것으로 보임
- IT를 바탕으로 산업구조의 재편이 가속화
- IT가 주도하는 디지털 융복합(Digital Convergence)이 급속히 진전
- IT는 전통 제조업은 물론, BT·NT·ET 등 기술혁신형 산업군과도 접목

□ 네트워크 사회가 진전됨에 따라 유비쿼터스 사회가 도래

- 반도체 기술의 발달로 네트워크 사회가 환경과 사물, 인간이 유기적인 네트워크로 연결되는 유비쿼터스 사회로 진전
- 유비쿼터스 사회에서는 광대역 통신과 컴퓨터 융합기술이 실생활 전반에 걸쳐 일상화됨
- 현재 유비쿼터스 컴퓨팅은 환경 내재화 단계로 진입하고 있는 수준
- 유비쿼터스 사회로의 진전은 가치시스템(Value System)의 변화를 초래
- 현재 관련 기술의 발달 추이를 살펴보면 산업적 응용도가 높은 것은 SI 부문
- 컴퓨팅 환경에서 생성되는 다양한 정보를 가공하여 사용자의 의사결정을 지원하는 부문이 크게 성장할 것으로 전망
- 유비쿼터스 사회는 삶의 질에 대한 패러다임 전환을 초래
- 요소투입형 산업 및 노동집약적 서비스업의 쇠퇴로 노동에 대한 새로운 해석을 자극
- 삶의 질을 개선할 수 있는 보편적인 기술 환경을 제공해 여가, 레저 수요를 확대

3) 바이오산업의 부상과 융복합 기술의 확산

□ 바이오산업은 IT와 함께 향후 30년간 기술혁명을 주도할 선도 산업으로 주목

- 바이오 농업, 바이오 의약, 인간게놈지도 등 BT의 산업 파급력 강화
- 新의약, 新농약, 유전자변형식품, 노화억제 산업 등 新산업의 등장이 가능

- 한정된 자원의 가치 및 활용 가능성을 확대하는 핵심 기술
- 높은 성장성 및 파급효과로 향후 경제성장을 주도할 전망
- IT와 더불어 지식기반 사회의 주력 산업으로 부각
- 바이오산업의 기술혁신 주기는 기존 산업보다 짧아 산업적 파급력이 상대적으로 큼

□ BT를 매개로 한 기술 간 융복합도 진전이 기대되는 분야

- 생체정보처리, 지능형 극미세 전자기계시스템, 메카트로닉스, 생체친화형 재료기술 등 분자 차원의 융복합기술이 발전
- 바이오 기술은 1차 산업은 물론 제조업에 이르기까지 다양한 융복합 가능성을 제고

4. 분권형 네트워크 사회의 성숙

1) 지방자치 활성화와 지역사회의 재인식

□ 국가에서 지역으로 경제 중심이 변환

- 지역경쟁력 강화가 국가경쟁력 강화라는 인식이 확산
 - 중앙 자원의 균형 배분을 유도, 지역의 자체 혁신역량을 강화하는 재정 환경 조성
 - 지역 진흥을 통한 주민 복리후생 개선 정책의 중요성이 증가
- 지역 간 경제 격차, 수출과 내수 · 대기업과 중소기업 · 제조업과 서비스업 간의 불균형 등 사회 전 부문에 걸친 양극화 현상을 극복
 - 지역혁신전략, 지역본사제도 등 사회 양극화 극복을 위한 제도적 노력의 필요성 대두

□ 공공서비스의 변화와 사회 인프라 수요의 증대

- 사회 전반에서 지역의 특색과 요구에 부합하는 정책 전개
- 공공서비스는 공급자 중심에서 수요자 중심으로 전환
- 지역발전을 위한 항만, 도로, 상하수도 등 물적 하부구조의 개발 수요 증가
 - 지자체의 재원 한계와 개발, 운영 능력의 부족 등으로 중앙정부 기능의 점진적 이관 및 민간자본의 참여가 지속적으로 확대

2) 혁신주도형 지역개발 모델의 확산

□ 중앙정부 투입주도형 개발 대신 지역 중심 혁신주도형 개발이 가속화

- 지방자치 활성화에 따라 지역협력 및 개발의 새로운 유형이 등장
 - 중앙집권형 사회는 분권형 사회로 전환되고, 중앙정부의 요소투입형 개발은 지방

- 단절형 하향식 사회는 네트워크형 수평적 사회로 진전되어 지역 간 협력이 증대
- 지방재정 자립도가 향상되는 등 지역사회의 지역개발 및 혁신역량이 제고
- 越境的 지역개발 모델이 등장
- 노르웨이, 스웨덴 등 북해 연안의 6개 국가는 국경을 초월한 초광역적 번영을 위해 포괄적인 구상을 시작(North Sea Vision)
- 일본 오사카와 교토, 고베 시는 도쿄권에 대응하는 경제 거점을 구축하기 위해 ‘오사카 만 개발 정비 그랜드 디자인’을 수립(간사이 광역 해양개발)

5. 고령화 확산과 삶의 질에 대한 수요 증대

1) 고령화의 가속

□ 범세계적 고령화의 확산

- 독일, 이탈리아, 일본 등 세계 주요국은 2015년 이내에 초고령사회로 진입³⁾
- 2004년 세계 인구 중 65세 이상 노인 인구가 차지하는 비중은 7.9%
- 세계 주요 선진국의 고령화 수준은 15%
- 강력한 산아제한정책을 실시하고 있는 중국도 중위연령이 2000년 30세에서 2025년 40세로 증가할 전망

[표] 세계 주요국별 고령화사회 진입 시점과 전망

구분	프랑스	미국	이탈리아	영국	독일	일본	한국
고령화사회	1864	1942	1927	1929	1932	1970	2000
고령사회	1979	2014	1988	1976	1972	1994	2018
초고령사회	2019	2030	2008	2020	2010	2006	2026

자료 : 통계청, “장래 인구 특별 추계 결과”, 2005. 1.

□ 세계보건기구(WHO)는 고령화를 혁명에 비견할 만한 미래의 문제로 지적

- 고령화는 ‘조용하게 진행되지만 25년 후 윤곽이 드러날 사회혁명’
- 고령화는 가족, 일상생활, 고용정책, 연금제도, 의료보험, 산업, 재정 등 경제·사회 전반에 걸쳐 영향을 끼칠 것으로 전망
- 2050년경 세계 60세 이상 인구가 14세 미만의 아동을초월

3) UN은 65세 이상 인구의 비중을 따져 7% 이상은 고령화사회, 14% 이상은 고령사회, 20% 이상은 초고령 사회로 구분

2) 생산성 둔화와 국민부담의 증가

□ 노동력 부족과 기업 생산성 둔화

- 경제활동참여인구의 감소로 임금 상승, 기업 생산성 저하 등의 부작용 발생
 - 노동력 부족 현상을 해소하기 위해 이민 등 인력 유입의 필요성이 증대
 - 현 노동력 수준을 유지하기 위해 EU는 매년 250만 명, 일본은 60만 명의 인구유입이 필요
 - 저축률이 하락하고 투자규모가 축소
- 투자주도형 경제에서 소비주도형 경제로 전환
 - 노동력 감소에 따른 저축률 하락으로 투자재원 마련에 애로
 - 자본재 산업이 쇠퇴하고 소비재 산업과 서비스산업이 급성장
 - 유희설비 및 비효율적 설비 이용이 높아지고 수요 성장세가 둔화

□ 노인 부양에 따른 국민부담 증가

- 고령화에 따라 사회적 부양비용이 증가함으로써 공공부문의 부실화가 심화
 - 부양비용 증가와 세수기반 축소로 연금제도, 의료보험 등 공공복지 재원 조달에 애로
 - 주요국 부양비용 : 일본 30%(2005년) → 43%(2015년)
미국 18%(2005년) → 22%(2015년)
- 주요 선진국들은 연금개혁 조치를 조기에 추진할 필요성이 증대
 - 미국을 비롯한 선진국들은 복지혜택 축소, 연금의 부분 민영화 등 일련의 연금개혁을 추진
 - 복지 축소에 대한 사회적 저항이 개혁의 근본적 장애로 작용, 재정 부실화를 초래

3) 실버산업의 성장과 삶의 질에 대한 수요 확대

□ 고령화에 따른 실버산업 시장의 급성장

- 의료와 휴양·요양산업, 주거산업, 재가서비스산업 등 실버산업이 성장할 전망
- 실버산업은 국민소득 1만 달러에서 태동, 2만 달러에서 활성화
- 일본 실버산업 규모는 2000년 38조 엔에서 2025년경 155조 엔으로 성장할 전망

[표] 실버산업의 유형

분야	내용
주거 관련	실버타운, 유료양로원, 3세대 주택, 노인전용아파트
유료재가 복지서비스	가정봉사요원파견사업, 주간보호시설, 단기보호시설, 급식배달, 가사대행 서비스
유로양로시설	일반요양시설, 치매 등 중증노인대상 요양시설
의료치료분야	노인전문병원, 의료기기, 노인건강관련시설
금융 분야	연금, 보험, 신탁, 자산관리
여가활동	스포츠, 취미, 여행, 오락, 노인대학
직업 관련	직업알선, 직업교육, 정보제공, 컴퓨터 및 실버넷
생활 관련	실버패션, 건강기능성 식품, 일상실버용품

자료 : 보건복지부

□ 노년층의 경제활동 참가 증대

- 평균 수명 증가로 일생 동안 직업을 여러 번 바꾸어 다양한 경력을 갖는 ‘다모작 생활 양식’이 정착
- 노년층이 프리랜서, 초소형사업자, 독립 전문가 등으로 변신하는 E-retirement 현상이 대두

□ 장수와 건강, 삶의 질에 대한 범사회적 수요 증대

- 로하스형 라이프스타일의 확산(LOHAS, Lifestyle of Health and Sustainability)

- 소득 증가와 고령화에 따라 사회·경제·환경적 보전과 지속가능성을 염두에 둔 새로운 소비패턴이 확산
- 환경과 삶의 질, 사회적 이슈를 가격보다 우선시하는 추세가 확대
- 에너지, 주거, 의료, 자기계발 등의 부문에서 친환경, 삶의 질을 고려한 서비스와 산업이 성장
- 미국은 2003년 기준 전체 소비자의 30%에 해당하는 인구가 로하스 소비층으로 분류되어 2,300억 달러의 시장을 형성

Ⅱ. 지방자치단체별 기초 현황

1. 부산광역시

1) 일반/행정 현황

□ 부산의 총면적은 763.4km²

- 전국 대비 0.8%로, 울산·인천·대구에 이어 특별시 및 광역시 중 네 번째를 차지

□ 총 41개의 섬이 있으며 해안선 연장은 189km

[표] 부산의 도서현황

(단위 : 개, km², km)

도서부						유인 도서		해안선 연장
합계		유인 도서		무인 도서		가구수	인구수	
수	면적	수	면적	수	면적			
41	37.91	3	34.59	38	3.32	28,867	169,724	189.02

주 : 2004. 12. 31. 기준

자료 : 행정자치부, 「2005년 통계연감」, 2005. 11. 22.

2) 인구 현황

□ 2004년 현재 부산의 총인구는 368만 4,153명이며, 가구 수는 125만 1,069가구

- 총인구 중 남자가 183만 8,789명, 여자가 184만 5,364명

□ 인구가 계속 감소하고 있으나 감소율은 줄어드는 추세

- 인구구조에서 0~14세의 인구가 감소하고 있으나 감소율은 줄어드는 추세, 반면 65세 이상의 인구가 증가하고 증가율 또한 늘어나는 추세

· 출산율이 안정되고 인구가 고령화되고 있음을 의미

[표] 부산의 인구 관련 장래전망 지표

(단위 : 명, %)

구분		1995	2000	2005	2010	2015	2020
총인구		3,852,295	3,732,630	3,605,125	3,543,288	3,490,700	3,423,378
인구증가율		-0.68	-0.42	-0.39	-0.31	-0.32	-0.43
인구 구성비	0~14세	22.3	18.8	16.5	13.7	12.4	12.2
	65세 이상	4.5	6.1	8.4	10.9	13.9	17.8
노령화지수		20.2	32.2	50.8	79	112.7	145.9

주1 : 인구는 2000년까지는 확정인구이며, 인구증가율은 당해 연도에서 다음 연도까지의 증가율임

주2 : 노령화지수 = (65세 이상 인구) / (0~14세 인구) × 100

자료 : 통계청, 「시도별 추계인구」, 2005. 10. 5.

3) 재정 현황

□ 2003년 일반회계 총세입액은 6.2조 원이며, 총세출액은 4.6조 원

- 전년 대비 총세입액은 2.2조 원이 증가했으며, 총세입액은 1.5조 원이 증가

□ 재정자립도는 80.3%로 전국 평균(70.2%)을 상회

- 부산의 재정자립도는 서울 92.7%, 경기 85.3%, 인천 83.7% 다음으로 높은 수준

[표] 부산의 재정규모 추이

(단위 : 십억 원, %)

구분	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
일반회계 총세입액	2,375	2,477	2,322	2,745	2,744	3,223	4,088	6,239
일반회계 총세출액	1,690	1,817	1,733	2,073	2,169	2,450	3,062	4,597
지방세 수입	1,424	1,407	1,311	1,384	1,432	1,783	2,223	2,233
재정 자립도	89.3	87.2	78.2	72.0	78.6	75.6	78.6	80.3

주1 : 재정자립도 = { (지방세수입 + 세외수입) / 일반회계 세입(순계규모) } × 100

주2 : 지방자치단체 결산 순계규모

자료 : 통계청, 「지역경제동향」, 2005. 10. 5.

4) 경제활동인구 및 실업률

- 2004년 경제활동 참가율은 58.0%이며, 전년도에 비해 실업률이 증가

- 15세 이상 인구는 감소추세이며, 경제활동인구는 증가하고 있으나 증가율은 감소

[표] 부산의 경제활동인구 및 실업률

(단위 : 천 명, %)

구분	15세 이상 인구	경제활동 인구	취업자	실업자	비경제활동 인구	경제활동 참가율	실업률
2000	2,949	1,757	1,632	125	1,192	59.6	7.1
2001	2,945	1,743	1,645	99	1,201	59.2	5.7
2002	2,933	1,773	1,704	70	1,160	60.5	3.9
2003	2,919	1,679	1,610	69	1,241	57.5	4.1
2004	2,904	1,686	1,612	73	1,218	58.0	4.4

자료 : 통계청, 「시도별 경제활동인구 총괄」, 2005. 10. 21.

- 2004년 기준 대졸 이상 취업자는 49.6만 명으로 고학력자의 취업이 증가

- 고졸 이하 취업자 수는 감소

[표] 부산의 교육 정도별 취업자 수

(단위 : 천 명)

연도	합계	초졸 이하	중졸 이하	고졸 이하	대졸 이상
2001	1,645	180	266	806	392
2002	1,704	179	264	817	444
2003	1,610	164	242	733	471
2004	1,612	161	229	727	496

자료 : 통계청, 「2004년 경제활동인구연보」, 2005. 10. 5.

5) 지역내총생산(GRDP)

- 2003년 GRDP는 39.6조 원을 기록해 전국 대비 5.4%를 차지

- 동 기간 전국 GDP는 668.5조 원

- 2003년 GRDP에서 각 산업이 차지하는 비중은 1차 산업이 1.7%, 2차 산업이 27.8%, 3차 산업이 61.5%로, 3차 산업의 비중이 가장 큼

- 부문별로는 제조업이 6.8조 원(17.2%), 도소매업이 4.2조 원(10.5%), 운수업 3.9조 원(9.9%), 부동산 및 사업서비스업이 4.6조 원(11.6%)을 기록

[표] 부산의 지역내총생산(GRDP)

(단위 : 백만 원)

구성항목별		1998	1999	2000	2001	2002	2003
지역내 총생산		29,716,875	32,100,217	33,839,838	36,091,423	37,884,530	39,579,757
순생산물세		2,358,452	2,721,919	2,887,536	3,066,479	3,502,410	3,786,620
총부가가치		27,358,423	29,378,298	30,952,302	33,024,944	34,382,120	35,793,137
1차 산업	농림어업	697,134	676,226	602,521	620,959	503,925	566,913
2차 산업	소계	8,702,857	8,751,870	9,192,543	10,257,803	10,696,502	10,867,569
	광업	5,779	6,295	4,504	5,157	4,239	4,352
	제조업	5,229,844	5,542,943	5,922,899	6,227,637	6,804,694	6,802,592
	전기가스·수도	653,609	685,501	758,103	1,163,572	1,016,127	1,005,508
	건설업	2,813,625	2,517,131	2,507,037	2,861,437	2,871,442	3,055,117
3차 산업	소계	17,958,432	19,950,202	21,157,238	22,146,182	23,181,693	24,358,655
	도소매업	2,782,028	3,673,455	3,886,114	3,963,658	4,040,860	4,162,066
	숙박 및 음식점업	963,797	1,152,568	1,247,697	1,176,755	1,625,934	1,591,696
	운수업	2,606,651	3,018,793	3,338,592	3,836,592	3,461,512	3,918,709
	통신업	617,148	642,183	729,775	993,027	1,086,551	1,146,870
	금융 및 보험업	1,939,666	2,085,911	2,237,011	2,279,563	2,799,160	2,922,862
	부동산 및 사업서비스	3,897,854	3,971,293	4,227,257	4,342,277	4,385,645	4,603,283
	공공행정, 국방 및 사회보장	1,330,175	1,390,708	1,474,840	1,428,029	1,483,507	1,507,285
	교육서비스업	1,677,834	1,713,485	1,787,379	1,962,282	2,016,309	2,086,791
	보건 및 사회복지사업	1,056,586	1,071,044	946,240	838,601	828,136	911,816
	기타서비스업	1,086,693	1,230,762	1,282,333	1,325,398	1,454,079	1,507,277

주 : 2000년 기준 실질가격

자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 2005. 10. 4.

6) 산업 현황

□ 1개의 국가지정산업단지와 5개의 지방산업단지, 1개의 농공단지가 위치

- 산업단지 조성이 완료된 곳은 2곳이며, 녹산국가산업단지의 면적이 697.2만㎡로 가장 큰 비중을 차지

[표] 2005년 2/4분기 부산의 산업단지 현황

(단위 : 천㎡, 억 원)

단지명	개발유형	총면적	분양현황			
			분양대상	분양	미분양	분양률
명지녹산* 국가산업단지	완료	6,972	4,317	4,268	49	98.9
신평장림 지방산업단지	완료	2,815	1,763	1,763	-	100.0
신호 지방산업단지	조성 중	3,121	1,712	1,712	-	100.0
센텀시티 지방산업단지	조성 중	1,183	211	131	80	62.1
부산과학 지방산업단지	조성 중	1,960	720	454	266	63.1
정관 지방산업단지	조성 중	1,212	270	131	139	48.5
정관 농공단지	완료	259	189	189	-	100.0

주 : 산업단지명의 *표시는 한국산업단지공단 관리

자료 : 한국산업단지공단, 「2005년 2/4분기 전국산업단지현황통계」

7) 수출입 현황

□ 2005년 1~9월 중 수출은 전년동기 대비 6.9% 증가한 49.3억 달러, 수입은 13.7% 증가한 55.4억 달러를 기록

- 전국 대비 수출비중은 2004년 2.5%였으나, 2005년 상반기 2.4%로 하락
- 무역수지는 2000~2001년 각각 8.5억 달러, 2.6억 달러 흑자에서 2002년부터 적자로 반전하여, 2002~2004년에는 각각 4.8억 달러, 6.2억 달러, 3.1억 달러의 적자를 기록

[표] 부산의 수출입 동향

(단위 : 백만 달러, %)

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005. 1~9월
전국	수출	172,268 (19.9)	150,439 (△12.7)	162,471 (8.0)	193,817 (19.3)	253,845 (31.0)	207,685 (12.3)
	수입	160,481 (34.0)	141,098 (△12.1)	152,126 (7.8)	178,827 (17.6)	224,463 (25.5)	190,156 (16.8)
	무역수지	11,786	9,341	10,344	14,991	29,382	17,529
부산	수출	4,835 (-)	4,567 (△5.6)	4,836 (5.9)	4,844 (0.2)	6,434 (32.8)	4,932 (6.9)
	수입	3,985 (-)	4,309 (8.1)	5,317 (23.4)	5,468 (2.8)	6,739 (23.3)	5,542 (13.7)
	무역수지	850	258	△480	△624	△306	△610

주 : ()는 전년동기 및 동월비 증가율

자료 : 한국무역협회, 「한국무역통계」, 2005. 10. 24.

□ 철강제품, 수송기계, 수산물이 2005년 상반기 수출을 주도

- 중화학제품이 철강제품·기계공구금형·산업기계의 호조로 13.7% 증가하였고, 경공업제품은 직물·섬유제품의 호조에도 불구하고, 완구 등 여타품목의 부진으로 소폭 증가

[표] 2005년 상반기 부산의 품목별 수출 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2004		2005. 1~6월	
	금액	증가율	금액	증가율
합계	6,434	32.8	3,278	7.8
철강제품	1,248	140.5	727	36.0
수송기계	1,135	38.4	527	△7.0
수산물	467	14.1	209	1.0
직물	321	18.7	176	19.9
신변잡화	279	△6.7	146	1.8
기계공구,금형	233	29.8	136	29.5
섬유제품	250	3.7	123	5.8
전자부품	246	103.5	122	7.4
산업기계	230	33.4	120	23.0
정밀화학제품	196	9.2	117	25.8

자료 : 한국무역협회, 「부산지역 2005년 상반기 수출입 동향 분석자료」

□ 중국, 일본 수출이 큰 비중을 차지

- 중국에 대한 수출은 철강제품을 비롯, 식물, 기계류, 전자부품 등 전 품목에 걸친 고
른 호조에 힘입어 23.7% 증가
- 일본에 대한 수출은 철강제품의 호조에도 불구하고, 참치 등 수산물과 자동차부품의
부진으로 7.6%가, 미국에 대한 수출은 철강제품 등의 호전으로 14.9%가 증가

[표] 2005년 상반기 부산의 국가별 수출 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2004		2005. 1~6월	
	금액	증가율	금액	증가율
합계	6,434	32.8	3,278	7.8
중국	1,096	21.2	606	23.7
일본	1,056	29.8	542	7.6
미국	823	38.3	423	14.9
파나마	196	191.0	138	△28.0
독일	471	61.4	168	1.6
베트남	272	10.3	153	12.7
홍콩	301	26.0	112	△35.4
인도네시아	165	△2.0	87	4.6
러시아연방	127	16.8	72	29.5
태국	125	46.3	65	22.5

자료 : 한국무역협회, 「부산지역 2005년 상반기 수출입 동향 분석자료」

□ 철강제품, 수산물, 수송기계의 3대 수입품목은 수입이 증가

- 철강제품에서는 열연강판·강반제품·중후판·아연도강판의 수입이, 수산물에서는 기타 어류·명태·갈치·조기·명태의 수입이, 수송기계에서는 자동차부품 및 선박의 수입이 크게 증가

[표] 2005년 상반기 부산의 품목별 수입현황

(단위 : 백만 달러, %)

구 분	2004		2005. 1~6월	
	금액	증가율	금액	증가율
합계	6,740	23.3	3,772	16.1
철강제품	1,680	74.6	1,202	45.2
수산물	834	7.4	452	17.9
수송기계	324	17.6	222	59.2
농산물	401	14.8	209	2.1
정밀화학제품	275	21.6	154	13.2
임산물	284	8.5	148	△1.3
산업용전자제품	187	4.5	132	64.5
기계공구,금형	190	33.8	110	29.0
기초산업기계	194	△19.8	89	0.5
신변잡화	125	13.0	81	30.1

자료 : 한국무역협회, 「부산지역 2005년 상반기 수출입 동향 분석자료」

□ 중국으로부터 수입이 증가

- 철강제품과 수산물, 기타신발 등 전 품목에 걸쳐 높은 수입증가세를 기록

[표] 2005년 상반기 부산의 국가별 수입 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2004		2005. 1~6월	
	금액	증가율	금액	증가율
합계	6,740	23.3	3,772	16.1
중국	1,593	50.3	1,149	59.9
일본	1,604	33.6	846	7.6
미국	799	10.3	404	7.1
독일	255	21.2	147	19.7
러시아연방	353	△9.5	125	△29.8
말레이시아	128	11.5	85	37.3
브라질	90	55.0	78	66.2
호주	125	△36.1	75	17.0
대만	146	30.7	65	10.6
캐나다	147	68.0	56	△35.5

자료 : 한국무역협회, 「부산지역 2005년 상반기 수출입동향 분석자료」

8) 관광부문 현황

□ 관광호텔은 59개 업체가 등록되어 있으나, 객실이용률은 1995년을 기점으로 감소 추세

- 특1·2등급의 호텔시설이 전국에 비해 부족한 편

[표] 부산의 관광호텔업 등록 현황(2005년)

(단위 : 개)

구분	특1등급		특2등급		1등급		2등급		3등급		등급미정		합계	
	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실
전국	44	18,263	70	12,054	195	15,575	134	7,024	74	3,203	40	3,730	557	59,849
부산	5	2,311	4	850	14	1,222	15	767	15	634	6	1,355	59	7,139

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서(2005)」

[표] 부산의 관광호텔 객실이용률 추이

(단위 : %)

연 도 별 구 분			1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
			1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
전국	전체	외국인	63	26	69	27	67	24	66	26	62	35	58	36	61	40	65	43	62	40	60	39	52	31	55	37
		내국인	37	42	43	40	27	22	21	22	22	21	22	22	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	18	
부산	"	외국인	60	21	67	23	70	24	68	25	62	28	66	28	60	32	62	32	60	30	62	34	51	27	54	32
		내국인	39	44	46	43	34	38	28	30	30	28	28	28	24	22										

자료 : 문화관광부, 「관광 동향에 관한 연차보고서(2005)」

9) 산업기반시설 현황

□ 부산항은 국내 최대 규모의 무역항만

[표] 부산항 시설 현황(2004년)

구 분	항만시설능력		항만별 시설 현황					
	선석	천 톤/년	안벽 (m)	방파제 (m)	잔교 (기)	물양장 (m)	상옥 (동)	야적장 (천 m²)
부산항	113	117,315	21,852	3,919	3	9,604	13	1,950

자료 : 해양수산부, 「해양수산발전기본계획(2004)」

2. 전라남도

1) 일반/행정 현황

□ 전남의 총면적은 1만 2,045.8km²로 전 국토의 약 12%를 차지

□ 총 1,965개의 섬이 있으며 해안선 연장은 3,550km

[표] 전남의 도서현황

(단위 : 개, km², km)

도서부						유인 도서		해안선 연장
합계		유인 도서		무인 도서		가구수	인구수	
수	면적	수	면적	수	면적			
1,965	1,800.09	279	1,755.49	1,686	44.61	83,520	214,692	3,550.93

주 : 2004. 12. 31. 현재

자료 : 행정자치부, 「2005년 통계연감」, 2005. 11. 22.

2) 인구 현황

□ 총인구는 202만 4,422명, 73만 7,207가구

- 가구수는 郡部가 378,751가구로 51.4%, 市部가 25만 8,456가구로 48.6%를 차지

- 인구수에서는 郡部가 96만 1,679명으로 47.5%, 市部가 106만 2,743명으로 52.5%를 차지

□ 인구는 계속 감소

- 인구구조에서 0~14세 인구는 감소하고 있으며 감소율 또한 상승하는 추세인 반면, 65세 이상 인구는 증가하나 증가율은 하락하는 추세로 노령화지수가 갈수록 커지고 있음

[표] 전남의 인구 관련 장래전망 지표

(단위 : 명, %)

구분		1995	2000	2005	2010	2015	2020
총인구		2,088,701	2,034,970	1,850,554	1,705,570	1,572,703	1,450,039
인구증가율		-0.54	-0.65	-1.59	-1.61	-1.62	-1.59
인구 구조	0~14세	461,204	406,584	339,633	253,858	177,465	133,167
	65세 이상	222,282	272,576	324,077	346,319	364,089	376,178
노령화지수		48.2	67	95.4	136.4	205.2	282.5

주1 : 인구는 2000년까지는 확정인구이며, 인구증가율은 당해 연도에서 다음 연도까지의 증가율임

주2 : 노령화지수 = (65세 이상 인구) / (0~14세 인구) × 100

자료 : 통계청, 「시도별 추계인구」, 2005. 10. 5.

3) 재정 현황

□ 2003년 일반회계 총세입액은 8.9조 원이며, 총세출액은 6.2조 원

- 전년 대비 총세입액은 2.0조 원이 늘어났으며, 총세출액은 1.8조 원이 증가

[표] 전남의 재정규모 추이

(단위 : 십억 원, %)

구 분	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
일반회계 총세입액	3,268	3,860	4,071	4,105	4,656	5,891	6,895	8,927
일반회계 총세출액	2,440	2,944	3,095	3,128	3,267	4,153	4,428	6,185
지방세 수입	503	507	479	513	562	703	766	773
재정 자립도	38.0	40.8	40.4	41.4	37.4	38.4	38.4	49.1

주1 : 재정자립도 = { (지방세수입 + 세외수입) / 일반회계 세입(순계규모) } × 100

주2 : 지방자치단체 결산 순계규모

자료 : 통계청, 「지역경제동향」, 2005. 10. 5.

□ 재정자립도는 49.1%에 불과하여 전국 최저이며, 1차 산업 편중에 따른 세원의 빈약으로 재정자립기반이 취약

4) 경제활동인구 및 실업률

□ 15세 이상 인구와 경제활동인구의 지속적인 감소가 나타남

- 2004년 현재 15세 이상 인구는 147만 명, 경제활동인구는 96만 명, 실업률은 2.5%

[표] 전남의 경제활동인구 및 실업률

(단위 : 천 명, %)

구 분	15세 이상 인구	경제활동 인구	취업자	실업자	비경제활동 인구	경제활동 참가율	실업률
2000	1,583	1,014	981	33	569	64.1	3.3
2001	1,563	1,009	978	31	553	64.6	3.1
2002	1,534	1,005	981	23	529	65.5	2.3
2003	1,503	981	958	23	522	65.3	2.3
2004	1,474	955	931	24	519	64.8	2.5

자료 : 통계청, 「시도별 경제활동인구 총괄」, 2005. 10. 21.

□ 2004년 대졸 이상 취업자는 17.8만 명으로 고학력자 취업자 수가 증가했으나 절대적인 인원은 적은 편

- 초졸 이하 학력소유자의 취업이 크게 감소했고, 중졸 이하 취업은 오히려 소폭 증가

[표] 전남의 교육정도별 취업자

(단위 : 천 명)

연도	합계	초졸 이하	중졸 이하	고졸 이하	대졸 이상
2001	978	372	133	332	141
2002	981	367	132	338	145
2003	958	322	137	324	175
2004	931	294	139	320	178

자료 : 통계청, 「2004년 경제활동인구연보」 2005.10.5.

5) 지역내총생산(GRDP)

□ 2003년 지역내총생산액은 29.4조 원이며, 전국 대비 4.4%를 차지

[표] 전남의 지역내총생산(GRDP)

(단위 : 백만 원)

구성항목별		1998	1999	2000	2001	2002	2003
지역내총생산		25,294,352	26,078,586	26,907,552	27,621,781	28,613,479	29,400,644
순생산물세		3,951,789	4,292,545	4,620,008	4,651,558	4,951,164	5,060,021
총부가가치		21,342,563	21,786,041	22,287,544	22,970,223	23,662,315	24,340,623
1차 산업	농림어업	3,934,784	3,843,670	3,839,248	3,855,686	3,581,580	3,565,446
2차 산업	소계	9,017,530	8,453,173	8,573,451	9,211,240	9,644,816	10,244,446
	광업	138,414	119,130	165,014	127,033	100,492	90,674
	제조업	4,807,636	5,116,732	5,396,126	5,570,349	5,627,255	5,882,550
	전기가스·수도	701,430	713,064	786,070	983,289	1,287,239	1,579,098
	건설업	3,370,050	2,504,247	2,226,241	2,530,569	2,629,830	2,692,124
3차 산업	소계	8,390,249	9,489,198	9,874,845	9,903,297	10,435,919	10,530,731
	도소매업	663,278	814,104	876,131	892,750	920,635	894,576
	숙박 및 음식점업	391,920	572,822	615,958	516,493	648,352	536,453
	운수업	923,698	1,262,459	1,356,996	1,311,214	1,262,314	1,271,186
	통신업	353,003	358,122	387,061	475,235	545,226	566,127
	금융 및 보험업	723,930	872,214	889,428	923,659	1,183,158	1,234,494
	부동산 및 사업서비스	1,533,855	1,603,699	1,674,298	1,656,673	1,638,475	1,648,141
	공공행정, 국방 및 사회보장	1,587,173	1,683,038	1,757,692	1,816,114	1,877,963	1,960,259
	교육서비스업	1,209,352	1,228,979	1,220,420	1,261,016	1,279,098	1,351,647
	보건 및 사회복지사업	478,070	520,834	498,715	422,754	418,266	409,088
	기타서비스업	525,970	572,927	598,146	627,389	662,432	658,760

주 : 2000년 기준 실질가격

자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 2005. 10. 4.

- 2003년 경제활동별 GRDP에서는 1차 산업이 3.6조 원으로 12.1%, 2차 산업이 10.2조 원으로 34.8%, 3차 산업이 10.5조 원으로 35.8%를 차지
- 2차 산업에서는 제조업이 5.9조 원으로 20.0%를, 3차 산업에서는 공공행정, 국방 및 사회보장 부문이 2.0조 원으로 6.7%를 차지하여 가장 높은 비중을 기록

6) 산업 현황

□ 4개의 국가산업단지와 7개의 지방산업단지가 위치

- 대불산업단지의 분양률은 57.8%로 도내에서 가장 저조

[표] 2005년 2/4분기 전남의 산업단지 현황

(단위 : 천㎡, %)

단지명		개발유형	총면적	분양 현황			
				분양대상	분양	미분양	분양률
국가 산업 단지	대불*	완료	8,602	3,706	2,143	1,563	57.8
	광양제철	조성 중	94,676	18,097	18,097	－	100.0
	광양연관*	완료	1,730	1,355	1,355	－	100.0
	여수*	조성 중	31,304	20,077	20,077	－	100.0
지방 산업 단지	여수오천	완료	222	131	131	－	100.0
	나주문평	완료	323	247	247	－	100.0
	순천	완료	583	439	439	－	100.0
	삼호	완료	2,914	2,044	2,044	－	100.0
	목포삽진	완료	212	163	163	－	100.0
	대불(외)*	완료	1,614	1,614	1,131	483	70.1
	울촌1	조성 중	9,161	4,140	4,140	－	100.0
	순천해룡	미개발	987	－	－	－	－
	울촌2	미개발	13,322	－	－	－	－
	나주	미개발	600	33	33	－	100.0

주 : 산업단지명의 *표시는 한국산업단지공단 관리

자료 : 한국산업단지공단, 「2005년 2/4분기 전국산업단지현황통계」

7) 수출입 현황

□ 2005년 1~9월 중 수출은 118.8억 달러로 전년동기 대비 31.9% 늘어났으며, 수입은 164.6억 달러로 38.2% 증가

- 2005년 1~9월 중 전국 수출·입 증가율은 각각 12.3%, 16.8%이나 전남의 경우 수출 31.9%, 수입 38.2% 증가로 전국 평균을 크게 상회

[표] 전남의 수출입 동향

(단위 : 백만 달러, %)

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005. 1~9월
전국	수출	172,268 (19.9)	150,439 (△12.7)	162,471 (8.0)	193,817 (19.3)	253,845 (31.0)	207,685 (12.3)
	수입	160,481 (34.0)	141,098 (△12.1)	152,126 (7.8)	178,827 (17.6)	224,463 (25.5)	190,156 (16.8)
	무역수지	11,786	9,341	10,344	14,991	29,382	17,529
전남	수출	5,805 (-)	5,177 (△10.8)	6,426 (24.1)	8,884 (38.3)	12,609 (41.9)	11,876 (31.9)
	수입	10,781 (-)	9,777 (△9.3)	10,551 (7.9)	12,911 (22.4)	17,341 (34.3)	16,461 (38.2)
	무역수지	△4,976	△4,600	△4,125	△4,028	△4,733	△4,585

주 : ()는 전년동기 및 동월비 증가율

자료 : 한국무역협회, 「한국무역통계」, 2005. 10. 24.

- 수출주력품목인 합성수지, 유화제품, 철강제품 등이 2004년에 비해 적게는 20%에서 최고 60%대의 이례적인 수출신장세를 기록

[표] 2005년 상반기 전남의 주요품목 수출 동향

(단위 : 천 달러, %)

품목	수출액	증가율
합성수지	1,832,898	36.7
냉연강판	785,884	24.6
선박	758,646	29.7
열연강판	611,456	29.2
기초유분	547,247	56.0
기타 유화제품	528,101	54.2
아연도강판	394,265	63.9
중유	322,602	68.0
유화원료	311,743	63.7
경유	234,243	-20.3

자료 : 한국무역협회, 「2005년 상반기 광주·전남 무역통계」

- 중국 지역에 대한 수출이 전년동기 대비 43.6% 증가한 27.4억 달러를 기록
- 중국을 비롯한 인도(119.6%), 인도네시아(48.7%), 대만(46.6%), 홍콩(25.2%) 등 주요국에 대한 수출이 2004년에 이어 높은 증가세를 보임

[표] 2005년 상반기 전남의 국가별 수출 동향

(단위 : 천 달러, %)

국가	수출액	증가율
중국	2,738,641	43.6
일본	915,455	22.6
미국	510,820	25.1
홍콩	426,570	25.2
라이베리아	368,070	170.3
대만	256,752	46.6
인도네시아	228,865	48.7
인도	216,484	119.6
그리스	163,682	4.8
태국	154,215	25.0

자료 : 한국무역협회, 「2005년 상반기 광주·전남 무역통계」

8) 관광부문 현황

□ 24개의 관광호텔이 등록되어 있으며, 객실이용률은 전반적으로 감소 추세

- 관광호텔은 전국 대비 4.3%의 적은 비중을 차지하고 있으며, 객실이용률에서 외국인
은 전년 대비 16%의 감소를 보였고 내국인은 31.8%의 증가를 나타냄

[표] 전남의 관광호텔업 등록 현황(2005년)

(단위 : 개)

구분	특1등급		특2등급		1등급		2등급		3등급		등급미정		합계	
	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실
전국	44	18,263	70	12,054	195	15,575	134	7,024	74	3,203	40	3,730	557	59,849
전남	-	-	1	58	9	599	6	263	7	267	1	50	24	1,237

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서(2005)」

[표] 전남 관광호텔의 객실이용률 추이

(단위 : %)

연 도 별			1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
구 분																										
			외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인	외국인	내국인
전국	전체	외국인	63	26	69	27	67	24	66	26	62	35	58	36	61	40	65	43	62	40	60	39	52	31	55	37
		내국인	37	37	42	42	43	40	27	27	22	22	21	21	22	22	22	22	21	21	21	21	21	21	18	18
전남	"	외국인	53	2	56	3	55	6	50	6	41	7	45	9	41	8	47	10	44	9	46	9	28	6	34	5
		내국인	51	51	53	53	49	44	34	34	36	36	33	33	37	37	35	35	35	37	37	37	22	22	29	29

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서(2005)」

9) 산업기반시설 현황

□ 총 4개의 무역항이 위치해 있으며, 98선석, 123,887천 톤/년의 항만시설능력을 갖추고 있음

- 광양항은 63선석, 74,277천 톤/년으로 부산항 다음으로 큰 규모
- 부산항 113선석, 117,315천 톤/년

[표] 전남의 무역항만시설 현황(2004년)

구분 항별	항만시설능력항		항만별 시설 현황						
	선석	천 톤/년	안벽 (m)	방파제 (m)	잔교 (기)	물양장 (m)	상옥 (동)	창고 (동)	야적장 (천㎡)
무역항 계	98	123,887	20,724	2,316	33	8,600	3	2	1,215
목포항	23	10,434	4,170	-	21	3,330	-	-	234
완도항	4	817	675	300	4	2,182	-	-	28
여수항	8	3,016	1,089	2,016	8	2,334	1	-	58
광양항	63	74,277	13,590	-	-	754	2	2	895

자료 : 해양수산부, 「해양수산발전기본계획(2004)」

3. 경상남도

1) 일반/행정현황

□ 경남의 총면적은 1만 518.3km²

- 전 국토의 10.6%를 차지해, 경북·강원·전남에 이어 4위 규모

□ 총 426개의 섬이 있으며 해안선 연장은 1,544km

[표] 경남의 도서현황

(단위 : 개, km², km)

도서부						유인 도서		해안선 연장
합계		유인 도서		무인 도서		가구수	인구수	
수	면 적	수	면 적	수	면 적			
426	934.036	79	920.997	347	12.582	102,332	292,807	1,544.191

주 : 2004. 12. 31. 현재

자료 : 행정자치부, 「2005년 통계연감」, 2005. 11. 22.

2) 인구 현황

□ 2004년 현재 총인구는 314만 3,814명이며, 109만 6,069가구가 거주하고 있음

- 시군별 인구에서 창원시가 50만 7,161명, 창원군이 6만 6,074명으로 시군에서 각각 가장 높은 비율을 차지

□ 2005년을 기준으로 인구증가율 감소 추세

- 인구구조에서 0~14세 인구가 감소하고, 65세 이상의 인구는 증가하고 있어 노령화 지수가 높아지는 추세

[표] 경남의 인구 관련 장래전망 지표

(단위 : 명, %)

구분	1995	2000	2005	2010	2015	2020
총인구	2,908,813	3,035,571	3,089,521	3,088,161	3,067,803	3,029,265
인구증가율	1.18	0.52	0.08	-0.05	-0.2	-0.27
인구구조	0~14세	694,308	662,708	618,380	516,138	411,057
	65세 이상	215,507	269,261	333,196	383,020	442,015
노령화지수	31	40.6	53.9	74.2	107.5	150.7

주1 : 인구는 2000년까지는 확정인구이며, 인구증가율은 당해 연도에서 다음 연도까지의 증가율임

주2 : 노령화지수 = (65세 이상 인구) / (0~14세 인구) × 100

자료 : 통계청, 「시도별 추계인구」, 2005. 10. 5.

3) 재정현황

□ 2003년 일반회계 총세입액은 12.1조 원이며, 총세출액은 7.0조 원

- 전년 대비 총세입액은 4.1조 원이 증가했으며, 총세출액은 2.1조 원이 증가

[표] 경남의 재정규모 추이

(단위 : 십억 원, %)

구 분	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
일반회계 총세입액	4,162	4,162	4,223	4,510	4,832	6,085	8,056	12,110
일반회계 총세출액	2,864	3,105	3,055	3,303	3,386	4,137	4,839	7,049
지방세 수입	1,387	1,083	962	972	1,060	1,362	1,626	1,714
재정 자립도	61.1	58.6	53.7	53.9	50.5	50.3	46.7	56.9

주1 : 재정자립도 = { (지방세수입 + 세외수입) / 일반회계 세입(순계규모) } × 100

주2 : 지방자치단체 결산 순계규모

자료 : 통계청, 「지역경제동향」, 2005. 10. 5.

4) 경제활동인구 및 실업률

□ 2004년 현재 경제활동 참가율은 62.9%로 꾸준히 증가하는 추세이며, 실업률은 2.4%

- 15세 이상 인구는 증가하는 추세이나 증가율은 낮아져 경제활동인구의 감소가 예상

[표] 경남의 경제활동인구 및 실업률

(단위 : 천 명, %)

	15세 이상 인구	경제활동 인구	취업자	실업자	비경제활동 인구	경제활동 참가율	실업률
2000	2,310	1,408	1,360	49	902	61.0	3.5
2001	2,325	1,427	1,380	47	898	61.4	3.3
2002	2,348	1,438	1,402	36	909	61.2	2.5
2003	2,372	1,483	1,445	37	889	62.5	2.5
2004	2,397	1,508	1,471	37	889	62.9	2.4

자료 : 통계청, 「시도별 경제활동인구 총괄」, 2005. 10. 21.

□ 2004년 현재 대졸 이상 취업자는 39.6만 명으로 고학력자 취업이 증가

- 초졸 이하 학력소유자의 취업 감소율이 크게 증가하고 있는 추세

[표] 경남의 교육정도별 취업자

(단위 : 천 명)

연도	합계	초졸 이하	중졸 이하	고졸 이하	대졸 이상
2001	1,380	280	212	603	284
2002	1,402	270	212	606	314
2003	1,445	286	177	612	371
2004	1,471	277	195	604	396

자료 : 통계청, 「2004년 경제활동인구연보」, 2005. 10. 5.

5) 지역내총생산(GRDP)

□ 2003년 지역내총생산액은 45.5조 원으로 전국 대비 6.8%를 차지

[표] 경남의 지역내총생산(GRDP)

(단위 : 백만 원)

구성항목별		1998	1999	2000	2001	2002	2003
지역내총생산		32,869,403	35,921,683	37,728,411	41,083,904	43,066,347	45,518,042
순생산물세		2,700,293	3,120,072	3,447,063	3,649,403	3,984,674	4,328,106
총부가가치		30,169,110	32,801,611	34,281,348	37,434,501	39,081,673	41,189,936
1차 산업	농림어업	2,469,180	2,903,063	2,538,769	2,965,999	2,763,980	2,537,694
2차 산업	소계	15,501,158	16,744,876	17,793,253	19,835,529	20,608,633	22,484,758
	광업	96,134	71,517	101,802	89,038	96,317	140,816
	제조업	11,311,135	12,661,535	13,788,921	15,286,304	15,426,931	16,666,827
	전기가스·수도	869,456	1,026,476	1,201,922	1,399,991	1,797,594	1,966,757
	건설업	3,224,433	2,985,348	2,700,608	3,060,196	3,287,791	3,710,358
3차 산업	소계	12,198,772	13,153,672	13,949,326	14,632,973	15,709,060	16,167,484
	도소매업	1,242,670	1,258,064	1,481,666	1,716,471	1,865,652	1,756,797
	숙박 및 음식점업	590,674	749,633	801,960	812,212	1,012,385	860,416
	운수업	907,514	1,077,978	1,176,358	1,196,279	1,148,763	1,250,233
	통신업	433,474	446,341	508,463	723,168	859,139	928,379
	금융 및 보험업	1,206,706	1,299,559	1,312,074	1,382,282	1,778,696	1,868,126
	부동산 및 사업서비스	2,614,008	2,670,934	2,854,370	2,882,342	2,897,078	3,024,349
	공공행정, 국방 및 사회보장	2,268,835	2,511,443	2,624,162	2,661,337	2,776,421	2,838,915
	교육서비스업	1,511,970	1,577,179	1,626,944	1,714,926	1,744,160	1,850,528
	보건 및 사회복지사업	673,653	722,557	676,256	580,577	648,755	722,074
	기타서비스업	749,268	839,984	887,073	963,379	978,011	1,067,667

주 : 2000년 기준 실질가격

자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 2005. 10. 4.

- 2003년 현재 1차 산업은 GRDP의 5.6%, 2차 산업은 49.4%, 3차 산업은 35.6%를 차지
- 2차 산업에서 가장 큰 비중을 차지하는 부문은 제조업으로 16.7조 원(36.6%)에 달했고, 3차 산업에서는 부동산 및 사업서비스 부문이 가장 높은 3조 원(6.6%)을 기록

6) 산업 현황

□ 5개의 국가산업단지와 9개의 지방산업단지가 위치해 있으며, 미개발된 지방산업단지가 4개소

- 창원공업단지와 양산산업단지가 각각 가장 큰 면적을 차지

[표] 2005년 2/4분기 경남의 국가산업단지 현황

(단위 : km²)

단지명	개발유형	총면적	분양 현황			
			분양대상	분양	미분양	분양률
옥포 국가산업단지	조성 중	6,167	2,853	2,853	-	100.0
죽도 국가산업단지	조성 중	3,565	2,503	2,503	-	100.0
진해 국가산업단지	조성 중	1,107	725	725	-	100.0
창원* 국가산업단지	조성 중	25,302	17,066	17,066	-	100.0
안정* 국가산업단지	완료	2,843	2,158	1,627	531	75.4

주 : * 표시는 한국산업단지공단 관리

자료 : 한국산업단지공단, 「2005년 2/4분기 전국산업단지현황통계」

[표] 2005년 2/4분기 경남의 지방산업단지 현황

(단위 : km²)

단지명	개발유형	총면적	분양 현황			
			분양대상	분양	미분양	분양률
상평	완료	2,135	1,514	1,514	—	100.0
양산	완료	3,565	1,271	1,271	—	100.0
마천	완료	611	479	479	—	100.0
덕암	완료	155	106	106	—	100.0
어곡	완료	1,270	632	632	—	100.0
진사(외)	완료	496	496	350	146	70.6
진사	조성중	2,059	1,335	985	350	73.8
철서	조성중	3,067	1,792	1,544	248	86.2
서부경남첨단	조성중	1,607	—	—	—	—
진주사봉	미개발	2,375	—	—	—	—
마산진북	미개발	913	—	—	—	—
거제오비	미개발	194	—	—	—	—
밀양사포	미개발	744	—	—	—	—

자료 : 한국산업단지공단, 「2005년 2/4분기 전국산업단지현황통계」

7) 수출입 현황

□ 2005년 1~9월 중 수출액은 194.9억 달러로 전년동기 대비 8.2% 증가했으며, 수입액은 116.1억 달러로 17.5% 상승

- 2004년 상반기 수출액은 우리나라 수출총액의 9.7%에 달해 전국 지자체 중 5위를 기록했으며 수입액은 우리나라 수입총액의 6.2%로 전국 지자체 중 8위

[표] 경남의 수출입 동향

(단위 : 백만 달러, %)

구 분		2000	2001	2002	2003	2004	2005. 1~9월
전국	수출	172,268 (19.9)	150,439 (△12.7)	162,471 (8.0)	193,817 (19.3)	253,845 (31.0)	207,685 (12.3)
	수입	160,481 (34.0)	141,098 (△12.1)	152,126 (7.8)	178,827 (17.6)	224,463 (25.5)	190,156 (16.8)
	무역수지	11,786	9,341	10,344	14,991	29,382	17,529
경남	수출	16,651 (-)	17,134 (2.9)	17,336 (1.2)	19,236 (11.0)	24,292 (26.3)	19,491 (8.2)
	수입	9,499 (-)	9,053 (△4.7)	9,644 (6.5)	11,355 (17.7)	13,896 (22.4)	11,605 (17.5)
	무역수지	7,152	8,081	7,692	7,692	10,397	7,886

주 : ()는 전년동기 및 동월비 증가율

자료 : 한국무역협회, 「한국무역통계」, 2005. 10. 24.

□ 2005년도 상반기 경남에서 가장 많이 수출된 품목은 자동차, 선박 등 수송기계이나 전년동기에 비해서는 6.6% 감소

- 수송기계 수출액은 51.1억 달러이며, 가장 크게 하락한 가정용 전자제품의 경우 14.8억 달러로 전년동기 대비 30.0%나 감소

[표] 2005년 상반기 경남의 품목별 수출 동향

(단위 : 천 달러, %)

품목명	2004		2005. 1~6월	
	금액	증가율	금액	증가율
수송기계	9,142,176	42.9	5,111,151	-6.6
산업용 전자제품	3,182,644	16.4	1,541,787	8.1
가정용 전자제품	3,626,325	11.8	1,481,853	-30.0
산업기계	1,559,551	51.1	1,113,510	44.2
기초산업기계	1,067,383	19.2	852,085	53.3
철강제품	1,145,336	35.3	728,541	42.6
전자부품	992,114	-5.0	467,748	-7.2
고무제품	378,544	21.2	298,669	72.8
기계요소공구 및 금형	434,354	28.0	243,101	25.6
중전기	315,571	23.9	162,912	7.7
제지원료 및 종이제품	277,355	16.8	148,771	3.8
수산물	227,800	11.8	108,008	-10.7

자료 : 한국무역협회, 「2005년 상반기 경남 수출입동향」

□ 2005년도 상반기 중 경남에서 가장 많이 수출한 국가는 미국으로 18.8억 달러를 수출하였으나 2004년에 비해서는 무려 21.5%가 감소

- 중국에 대한 수출액은 11.9억 달러로 18.2%의 증가를 보였으며, 벨기에의 경우 수출액은 4.2억 달러에 불과하나 전년동기 대비 789.2%의 증가를 나타냄

[표] 2005년 상반기 경남의 국가별 수출동향

(단위 : 천 달러, %)

품목명	2004		2005. 1~6월	
	금액	증가율	금액	증가율
미국	4,153,706	19.5	1,875,403	-21.5
중국	2,101,296	34.7	1,186,286	18.2
일본	1,655,744	11.3	796,864	-6.8
앙골라	997,339	16,207	694,167	47.3
독일	532,362	173.0	517,210	315.3
홍콩	1,185,747	49.2	506,491	-41.8
싱가포르	429,801	-29.8	476,911	151.2
바하마	794,937	9.9	461,334	36.5
벨기에	101,234	54.1	415,637	789.2
인디아	590,421	89.7	364,284	23.2
라이베리아	695,122	-12.9	281,574	-44.9
스페인	550,375	112.3	256,605	-24.0

자료 : 한국무역협회, 「2005년 상반기 경남 수출입 동향」

8) 관광부문 현황

□ 2005년 현재 경남의 관광호텔업은 25개 업체가 등록중이며, 1등급 호텔이 13개로 가장 많은 비중을 차지

- 객실이용률은 1999년을 기점으로 계속 감소 추세

[표] 경남의 관광호텔업 등록 현황(2005년)

(단위 : 개)

구분	특1등급		특2등급		1등급		2등급		3등급		등급미정		합계	
	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실	업체	객실
전국	44	18,263	70	12,054	195	15,575	134	7,024	74	3,203	40	3,730	557	59,849
경남	-	-	3	411	13	1,115	7	365	2	67	0	0	25	1,958

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서(2005)」

[표] 경남 관광호텔의 객실이용률 추이

(단위 : %)

연도별			1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
구분	전체	외국인	63	69	67	66	62	58	61	65	62	60	52	55
		내국인	37	42	43	40	27	22	21	22	22	21	21	18
경남	"	외국인	51	59	59	57	49	46	51	51	47	47	43	39
		내국인	39	44	45	43	34	28	28	28	29	27	27	22

자료 : 문화관광부, 「관광 동향에 관한 연차보고서(2005)」

9) 산업기반시설 현황

□ 총 7개의 무역항이 위치해 있고, 58선석, 38,585천 톤/년의 항만시설능력을 구비

- 삼천포항은 10선석, 19,168천 톤/년, 마산항은 29선석, 15,542천 톤/년의 시설능력을 갖추고 있음

[표] 경남의 무역항만시설 현황(2004년)

구분 항별	항만시설능력		항만별 시설 현황					
	선석	천 톤/년	안벽 (m)	방파제 (m)	잔교 (기)	물양장 (m)	창고 (동)	야적장 (천 m ²)
무역항 계	58	38,585	9,535	4,120	22	7,399	3	1,017
삼천포항	10	19,168	1,765	910	2	1,763	-	129
통영항	6	620	1,076	1,477	10	2,421	-	7
고현항	3	856	122	-	-	192	-	3
옥포항	1	454	100	1,385	-	-	-	-
장승포항	-	76	-	226	4	1,151	-	11
마산항	29	15,542	5,179	-	6	1,749	2	730
진해항	9	1,869	1,293	122	-	123	1	137

자료 : 해양수산부, 「해양수산발전기본계획(2004)」

Ⅲ. 권역별 기초 현황 비교

1. 행정 및 인구비교

1) 행정 현황 비교

□ 남해안권과 수도권의 예산순계 규모는 각각 19.0조 원과 37.2조 원

[표] 남해안권-수도권 행정 현황 비교

(단위 : km², 백만 원)

구분	전국	남해안			수도권		
		부산	전남	경남	서울	인천	경기도
면적	99,617.38	763.40	12,045.82	10,518.30	605.39	986.96	10,184.00
		23,327.52			11,776.35		
예산순계	92,367,281	5,141,512	6,599,492	7,293,484	15,853,410	4,251,768	17,138,853
지역소계		19,034,488			37,244,031		

주1 : 면적은 2005년 기준

주2 : 예산순계는 2005년 당초예산 기준임

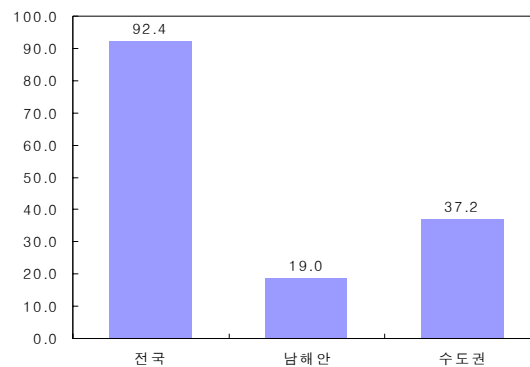
주3 : 전국 예산순계는 각 지자체 예산순계의 총합

자료 : 각 지자체 홈페이지, 재정경제부, 「예산순계와 총계」, 2005. 10. 10.

□ 예산순계에서 남해안권은 전국 대비 20.7%, 수도권은 40.3%의 비중을 차지

[그림] 권역별 예산순계 비교(2005년 당초예산)

(단위 : 조 원)



자료 : 재정경제부, 「예산순계와 총계」, 2005. 10. 10.

□ 2003년 현재 전국 평균 재정자립도는 70.2%, 부산 80.3%, 전남 49.1%, 경남 56.9%

- 남해안권과 수도권의 평균 재정자립도는 각각 62.1%와 87.2%

[표] 각 지자체별 재정자립도

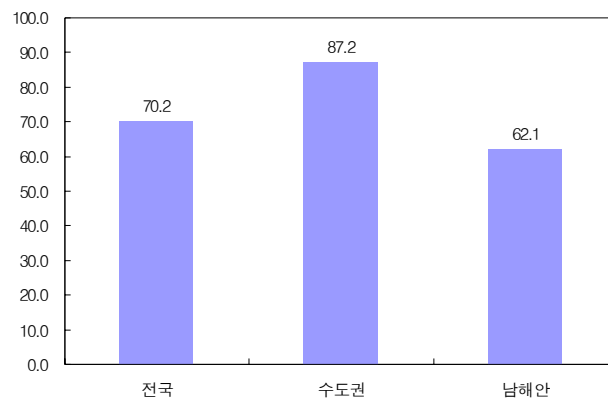
(단위 : %)

구분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
전국	69.3	63.9	63.8	64.2	62.9	63.5	70.2
서울	98.5	95.2	90.7	95.3	95.7	96.9	92.7
인천	85.3	78.7	74.1	76.1	75.4	80.7	83.7
경기	85.3	80.0	76.5	79.3	81.2	85.0	85.3
부산	87.2	78.2	72.0	78.6	75.6	78.6	80.3
전남	40.8	40.4	41.4	37.4	38.4	38.4	49.1
경남	58.6	53.7	53.9	50.5	50.3	46.7	56.9

자료 : 통계청, 「지역경제동향」, 2005. 10. 4.

[그림] 권역별 재정자립도 비교(2003년)

(단위 : %)



자료 : 통계청, 「지역경제동향」, 2005. 10. 2.

2) 인구 및 경제활동 현황 비교

□ 2004년을 기준으로 한 각 지자체의 인구는 부산 368.4만 명, 전남 199.4만 명, 경남 316.9만 명, 서울 1,028.8만 명, 인천 261.1만 명, 경기도 1,062.9만 명

- 남해안권과 수도권의 인구는 각각 884.7만 명, 2,352.7만 명

[표] 남해안권-수도권 인구·경제활동참여율 비교(2004년 기준)

(단위 : 명, %)

구분	전국	남해안			수도권		
		부산	전남	경남	서울	인천	경기도
총인구	48,082,163	3,684,153	1,994,011	3,168,734	10,287,847	2,610,715	10,628,842
소계		8,846,898			23,527,404		
인구증가율	0.44	-0.39	-1.59	0.08	0.1	0.43	2.5
경제활동참가율	61.8	58.0	64.8	62.9	63.0	61.9	62.7
실업률	3.8	4.4	2.5	2.4	4.7	4.5	3.7

주1 : 인구는 2000년까지 확정인구

주2 : 인구자료는 2002년 5월에 작성한 「시도별 장래인구 추계자료」를 2005년 4월에 발표한 「시도별 장래인구 특별추계자료」로 수정보완한 자료임

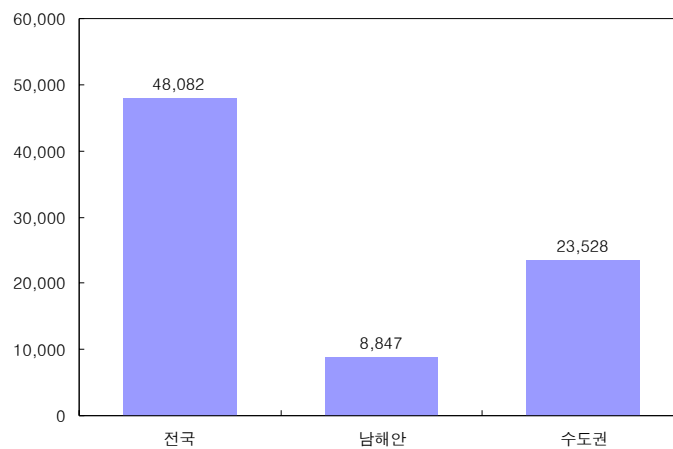
자료 : 통계청 「추계인구조사(2005)」, 「시도별 경제활동인구 총괄」, 2005. 10. 5.

□ 남해안권의 전국 대비 인구는 18.4%, 수도권의 인구는 48.9%의 비중을 차지

- 남해안권 안에서는 부산 41.6%, 전남 22.5%, 경남 35.8%의 비중을 차지

[그림] 권역별 인구 현황 비교(2004년)

(단위 : 천 명)



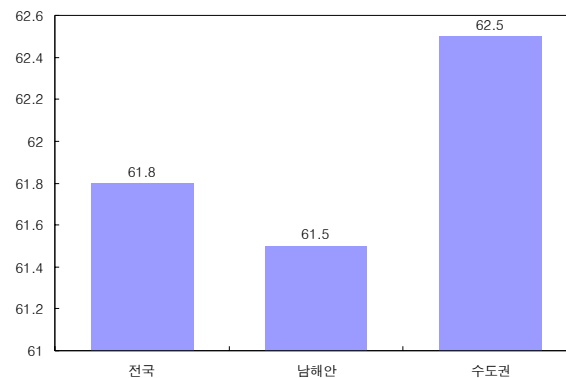
자료 : 통계청, 「추계인구조사(2005)」 2005.10.5.

□ 경제활동참가율에서 남해안권은 평균 61.5%, 수도권은 평균 62.5%를 보임

- 전국 평균 경제활동참가율은 61.8%이며, 각 지자체의 경제활동참가율은 부산 58.0%, 전남 64.8%, 경남 62.9%, 서울 63.0%, 인천 61.9%, 경기 62.7%를 기록

[그림] 권역별 경제활동참가율 비교(2004년)

(단위: %)



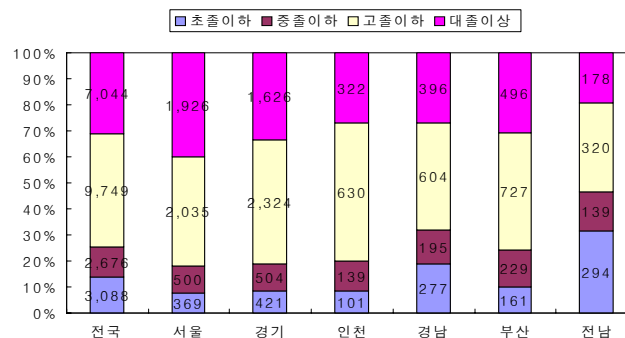
자료 : 통계청, 「2004년 경제활동인구연보」, 2005. 10. 5.

□ 전남은 초졸 이하 학력소유 취업자가 다른 지자체에 비해 많은 편이며, 대졸 이상의 취업자는 상대적으로 적은 편

- 전남의 초졸 이하 학력소유 취업자는 29만 명, 중졸 이하는 14만 명, 고졸 이하는 32만 명, 대졸 이상은 18만 명에 달함

[그림] 6개 지자체 교육정도별 취업자(2004년)

(단위 : 천 명)



2. 권역별 GRDP 비교

1) 지역내총생산(GRDP) 현황 비교

- 남해안권에서는 부산보다 경남이 총생산액이 크나 사업체 수는 부산이 많으며, 남해안권과 수도권의 총생산액은 각각 114.5조 원과 319.4조 원

[표] 남해안권-수도권 GRDP 비교(2003년)

(단위 : 천억 원, 천 개소)

구분	전국	남해안			수도권		
		부산	전남	경남	서울	인천	경기도
총생산	6,685	396	294	455	1,549	308	1,336
지역소계		1,145			3,193		
사업체 수	3,188	268	207	128	749	156	567
지역소계		603			1,472		

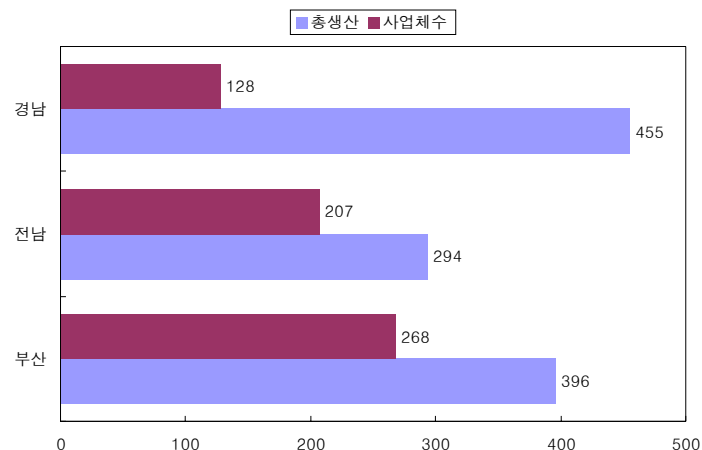
주 : GRDP 수치는 2000년 기준 실질가격임

자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 「사업체기초통계조사」, 2005. 10. 4.

- 남해안권의 지역내총생산액 비중은 부산, 전남, 경남이 각각 34.6%, 25.7%, 39.8%

[그림] 남해안권 지역내 총생산 및 사업체 수(2003년)

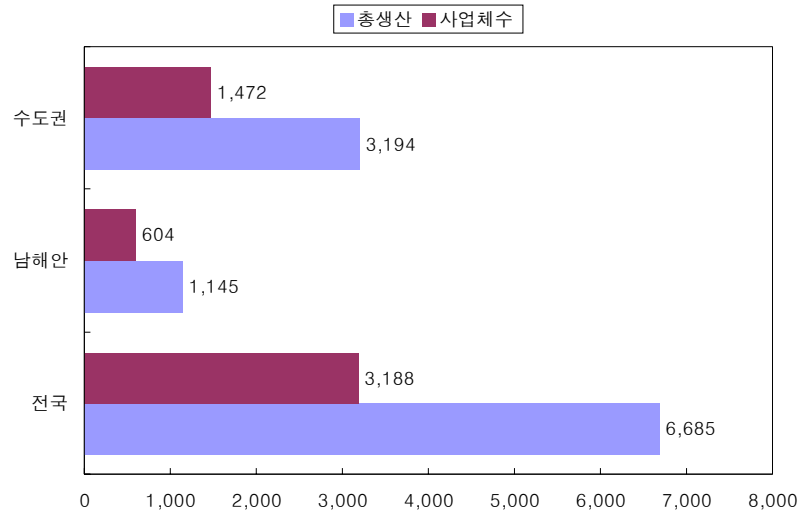
(단위: 천억 원, 천 개소)



자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 「사업체기초통계조사」, 2005. 10. 4.

□ 수도권과 남해안의 총생산액은 각각 319.4조 원과 114.5조 원

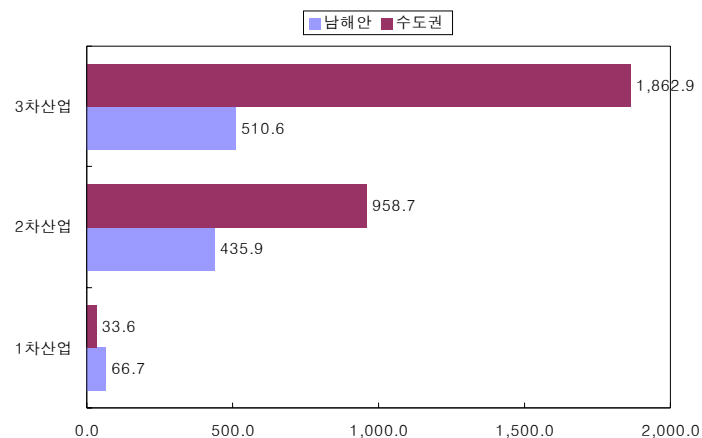
[그림] 전국 대비 각 권역별 지역내총생산과 사업체 수 비교(2003년)
(단위 : 천억 원, 천 개소)



자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 「사업체기초통계조사」, 2005. 10. 4.

□ 남해안의 3차 산업 생산액은 51.1조 원, 2차 산업 생산액은 43.6조 원이며 1차 산업 생산액은 6.7조 원

[그림] 남해안-수도권 산업별 GRDP 비교(2003년)
(단위 : 천억 원)



주 : GRDP 수치는 2000년 기준 실질가격임
자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 2005. 10. 4.

2) 경제활동별 생산 규모 비교

[표] 남해안권-수도권 산업별 생산 비교(2003년)

(단위 : 개, 백만 원)

구분		남해안권				수도권			
		부산	전남	경남	소계	서울	인천	경기	소계
농림 어업	업체 수	100	341	189	630	40	24	170	234
	생산	566,913	3,565,446	2,537,694	6,670,053	376,788	372,023	2,612,944	3,361,755
광업	업체 수	9	975	76	1,060	43	35	119	197
	생산	4,352	90,674	140,816	235,842	6,123	78,893	172,994	258,010
제조업	업체 수	28,113	10,208	22,736	61,057	71,023	20,554	77,149	168,726
	생산	6,802,592	5,882,550	16,666,827	29,351,969	9,390,622	8,787,052	49,802,335	67,980,009
전기/가 스/수도	업체 수	73	182	111	366	190	64	203	457
	생산	1,005,508	1,579,098	1,966,757	4,551,363	1,619,571	611,287	2,610,469	4,841,327
건설	업체 수	5,661	3,470	5,607	14,738	19,775	3,517	13,893	37,185
	생산	3,055,117	2,692,124	3,710,358	9,457,599	9,830,940	2,076,235	10,882,202	22,789,377
도매/ 소매	업체 수	80,215	39,741	55,717	175,673	230,204	39,101	137,379	406,684
	생산	4,162,066	894,576	1,756,797	6,813,439	19,731,927	1,602,589	5,761,024	27,095,540
숙박/ 음식점	업체 수	53,582	28,260	49,175	131,017	123,620	31,153	112,952	267,725
	생산	1,591,696	536,453	860,416	2,988,565	5,020,373	773,551	2,733,189	8,527,113
운수	업체 수	28,275	8,722	16,681	53,678	94,930	19,234	56,586	170,750
	생산	3,918,709	1,271,186	1,250,233	6,440,128	6,403,506	3,447,262	3,007,215	12,857,983
통신	업체 수	629	607	672	1,908	2,006	322	1,170	3,498
	생산	1,146,870	566,127	928,379	2,641,376	6,329,851	1,076,405	4,472,431	11,878,687
금융/ 보험	업체 수	2,989	1,568	2,338	6,895	8,468	1,374	5,010	14,852
	생산	2,922,862	1,234,494	1,868,126	6,025,482	22,814,893	1,643,452	6,024,718	30,483,063
부동산/ 사업사비 스	업체 수	14,824	3,755	8,678	27,257	67,067	9,433	40,914	117,414
	생산	4,603,283	1,648,141	3,024,349	9,275,773	35,136,549	2,774,850	13,643,375	51,554,774
행정/ 국방	업체 수	688	1,187	1,032	2,907	1,445	459	1,566	3,470
	생산	1,507,285	1,960,259	2,838,915	6,306,459	5,354,831	1,121,580	5,319,368	11,795,779
교육 서비스	업체 수	9,278	5,117	8,825	23,220	22,380	4,933	22,972	50,285
	생산	2,086,791	1,351,647	1,850,528	5,288,966	7,159,835	1,271,056	5,292,470	13,723,361
보건/사 회복지	업체 수	5,313	2,717	4,436	12,466	16,352	3,034	13,218	32,604
	생산	911,816	409,088	722,074	2,042,978	3,271,295	541,698	2,113,924	5,926,917
기타 서비스	업체 수	38,590	21,368	30,977	90,935	64,259	22,783	83,497	170,539
	생산	1,507,277	658,760	1,067,667	3,233,704	6,701,672	1,063,254	4,678,317	12,443,243

주 : 2000년 기준 실질가격

자료 : 통계청, 「지역소득통계」, 「사업체기초통계조사」, 2005. 10. 4.

3. 권역별 수출입 현황 비교

□ 2005년 1~9월 중 수출에서는 경기도와 경남이 각각 405.9억 달러와 194.9억 달러를, 수입에서는 서울과 경기도가 각각 373.9억 달러와 374.3억 달러를 차지

- 남해안권에서는 부산의 수출입이 각각 49.3억 달러와 55.4억 달러, 전남의 경우 각각 수출입이 118.8억 달러와 164.6억 달러, 경남의 경우 각각 194.9억 달러와 194.9억 달러를 기록

[표] 권역별 수출입 동향

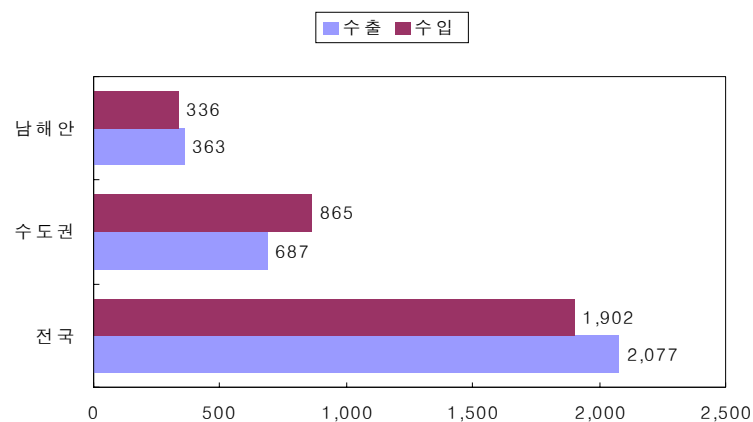
(단위 : 백만 달러)

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005. 1~9월
전국	수출	172,268	150,439	162,471	193,817	253,845	207,685
	수입	160,481	141,098	152,126	178,827	224,463	190,156
수도권	수출	77,481	65,127	63,509	72,219	87,035	68,772
	수입	90,049	69,286	74,552	86,532	104,077	86,496
남해안	수출	27,291	26,878	28,598	32,964	43,335	36,299
	수입	24,265	23,139	25,512	29,734	37,976	33,608

자료 : 한국무역협회, 「한국무역통계」, 2005. 10. 24.

[그림] 권역별 2005년 1~9월 중 수출입 동향 비교

(단위 : 억 달러)



자료 : 한국무역협회

4. 권역별 관광사업 비교

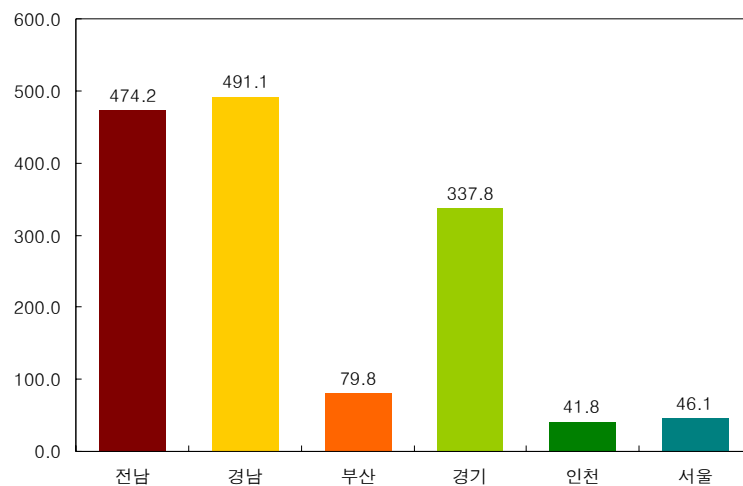
1) 관광부문 예산 현황

□ 전남과 경남은 관광부문의 예산이 다른 지자체의 예산에 비해 큼

- 2005년의 관광부문 예산은 전남이 474.2억 원, 경남이 491.1억 원으로 많고, 부산 79.8억 원, 경기 337.8억 원, 인천 41.8억 원 그리고 서울 46.1억 원에 달함

[그림] 6개 지자체별 관광부문 예산 비교(2005년)

(단위 : 억 원)



자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서(2005)」

2) 외국인 관광방문객

□ 관광부문 예산은 전남과 경남에서 큰 비중을 차지하고 있으나 외국인 방문객의 비중은 서울과 경기도가 높음

- 2004년에 남해안권 방문 외국인 수는 부산 166.1만 명, 전남 33.5만 명, 경남 57.8만 명에 달함

5. 산업기반시설 비교

1) 국내 무역항만시설 현황

□ 2005년 1~9월 중 부산항의 컨테이너화물 취급량은 881.0만 TEU, 광양항의 경우 104.6만 TEU

[표] 주요 항만별 컨테이너 처리실적

(단위 : 천 TEU, %)

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005
부산항	외항	7,499	7,954	9,409	10,286	11,387	8,759
	내항	116	119	44	122	105	51
	합	7,615 (134.6)	8,073 (106.0)	9,453 (117.1)	10,408 (110.1)	11,492 (110.4)	8,810 (76.7)
인천항	외항	483	538	652	713	833	741
	내항	128	125	117	108	102	64
	합	611 (106.4)	663 (106.0)	769 (116.1)	821 (106.7)	935 (113.9)	805 (86.1)
광양항	외항	651	843	1,078	1,197	1,342	1,045
	내항	27	44	48	38	6	1
	합계	678 (149.1)	887 (130.9)	1,126 (126.9)	1,235 (109.8)	1,348 (109.2)	1,046 (77.6)

주1 : 2000년 이전 환적(수입) 자료는 수입환적 + 수출환적

주2 : () 안은 전년대비율

주3 : 2005년 수치는 1~9월까지의 누계치

자료 : 항만운영서비스, 「항만운영통계」, 2005. 10. 24.

□ 2005년 1~9월 중 부산항과 광양항에 각각 6,310척과 7,180척의 선박이 입항했으며, 6,408척과 7,181척의 출항이 이루어짐

[표] 주요 항만별 선박 입출항 실적

(단위 : 척, 천 톤)

구분			2000	2001	2002	2003	2004	2005
부산항	입항	척	6,898	7,201	8,493	8,391	8,497	6,310
		총톤수	30,142	34,703	32,803	33,414	32,102	23,500
	출항	척	11,717	7,350	8,545	8,393	8,464	6,408
		총톤수	46,023	34,512	32,480	32,887	31,443	23,560
인천항	입항	척	22,475	23,858	24,771	25,443	20,217	15,879
		총톤수	120,087	125,924	130,807	133,708	128,635	105,902
	출항	척	22,469	23,833	24,749	25,419	20,197	15,890
		총톤수	119,999	125,777	130,914	130,889	128,720	106,094
광양항	입항	척	8,499	8,424	8,546	9,487	9,296	7,180
		총톤수	80,048	84,298	89,605	99,909	111,760	92,577
	출항	척	8,482	8,436	8,531	9,453	9,302	7,181
		총톤수	79,170	84,413	89,316	99,782	111,777	92,159

주 : 2005년 수치는 1~9월까지의 누계치

자료 : 항만운영서비스, 「항만운영통계」, 2005. 10. 24.

- 부산항은 2006년까지 19선석, 2011년까지 29선석을 늘려 총 48선석의 추가 개발계획을 가지고 있으며, 광양항은 2006년까지 19선석, 2011년까지 26선석을 늘려 총 45선석을 추가로 개발할 계획

[표] 주요 항만별 개발계획

(단위 : 선석)

항	계	중기계획(2002~2006)	장기계획(2007~2011)
부산항	48	19	29
광양항	45	19	26
인천항	61	35	26
평택항	69	44	25
울산항	34	19	15
군산항	19	15	4
목포항	21	13	8
포항항	16	10	6
마산항	10	7	3
기타	44	21	23
계	367	202	165

자료 : 해양수산부, 「한국의 항만」

□ 부산, 여수, 마산 등 대도시의 경우 항만·도시 기능의 상충, 친수성 공간의 부족, 기능 전환으로 인한 유희시설 발생, 시설의 노후화 등이 문제

- 기타항의 경우 항만 기능의 변화로 인한 기능재배치 및 비효율적 재래시설 정비 등의 필요성이 대두

[표] 남해안 항만별 시설의 문제점

조사항만	대상	문제점	기본조치
무 역 항	부산	북항	도시·항만 기능 상충
		2부두, 중앙부두	일반부두의 컨테이너화, 컨테이너선 접안 시 돌출부두의 문제점
		3,4부두	
		2,3부두 폐철로	군사상 이유로 폐철로 방치, 일부구간 매몰
		준설토 투기장	감찬항 준설토 투기장 활용방안 미결정
		동삼동 매립지	유희화
		다대포항	주민의 부두건설 반대, 항만기본계획 차질
		역무선 선박계류지	혼잡으로 입출항 시 선박 충돌 우려
	완도	기존 물양장	물양장 개축공사 중, 기존 물양장 기능전환
	여수	구항	노후 협소한 호안의 정비 필요
			혼잡, 노후, 부두 기능 저하
	광양	여천 잔교식 부두	빔 균열, 철근부식 등 안전문제 심각
		관리부두	고출부두 확장 연기-일반화물 하역 증가
		태인동 물양장	관리부두의 일반부두화 - 모래하역 증가
		CTS 부두	유연탄 부재, 유희화(간혹 슬래그 처리)
	삼천포	대방항	어선세력 큼, 정박공간 부족, 어항성격
		신항만 물양장	어선정박으로 여객터미널 공사 지연
		신항만 시멘트부두	피항지 부재로 야드매립, 준설 불가
	통영	화물부두	성수기 혼잡에도 화물선부두 유희화
		미륵도	조선소 이전 시 고용, 비용 문제
	고현	물양장(모래처리)	주변 거주 기능과 상충, 민원 우려
		항계선	무역항 내 일반항 항계선 상존
	옥포	없음	-
	장승포	항세, 항내 수면적	좁은 항세, 피항지 부재, 항만 기능 저하
		수산물 출입부두	화물 전무, 항만시설의 관광 부대시설화
	마산	서항부두	낮은 수심, 도시 기능 확대 - 기능 저하
		중앙부두	중앙부두 활용도 저하
		임항도로	타코마 조선소로 인해 도로 우회
	진해	2부두	2부두 마을 상존, 군사지역 고도제한
		1부두	야드, 수심 미확보로 접안 불가

자료 : 해양수산부, 「해양수산백서2002~2003」

IV. 남해안과 동북아 6대 경제권 비교

1. 행정 및 인구 비교

1) 인구 현황 비교

[표] 동북아 주요 권역·지역별 인구 현황

(단위 : 만 명, km², 명/km²)

구분			인구	면적	1km ² 당 인구 수
중국	長江 삼각주	소계	13,796.4	220,378.0	626.0
		상하이	1,711.0	8,239.0	2,076.7
		장쑤성(쑤저우)	7,405.8	106,741.7	693.8
		저장성(항저우)	4,679.6	105,397.3	444.0
	베이징/톈진	소계	2,467.7	28,327.8	871.1
		베이징	1,456.4	16,410.5	887.5
		톈진	1,011.3	11,917.3	848.6
	珠江 삼각주	소계	15,044.5	320,985.3	468.7
		안후이 성(동관)	6,410.0	140,125.8	457.4
		광둥 성(광저우)	7,954.2	179,756.5	442.5
		홍콩	680.3	1,103.0	6,167.7
일본	關東	소계	2,702.0	2,619.5	10,314.9
		도쿄	1,231.0	1,066.9	11,538.1
		카나가와 현(요코하마)	869.0	936.5	9,279.2
		지바 현	602.0	616.1	9,771.1
	關西	소계	1,705.0	1,710.6	9,967.3
		오사카	882.0	898.0	9,821.8
		교토	264.0	254.9	10,357.0
		효고 현(고베)	559.0	557.7	10,023.2
한국	남해안권	소계	884.6	23,327.5	379.2
		부산	368.4	763.4	4,825.8
		전남	199.4	12,045.8	165.5
		경남	316.8	10,518.3	301.2
	수도권	소계	2,352.5	11,776.3	1,997.7
		서울	1,028.7	605.4	16,992.1
		인천	261.0	986.9	2,644.6
		경기	1,062.8	10,184.0	1,043.6

주1 : ()은 주요 도시명

주2 : 각국의 인구자료는 2003년 기준이며, 면적은 한국 2005년, 일본 2000년, 중국과 홍콩은 2003년 기준

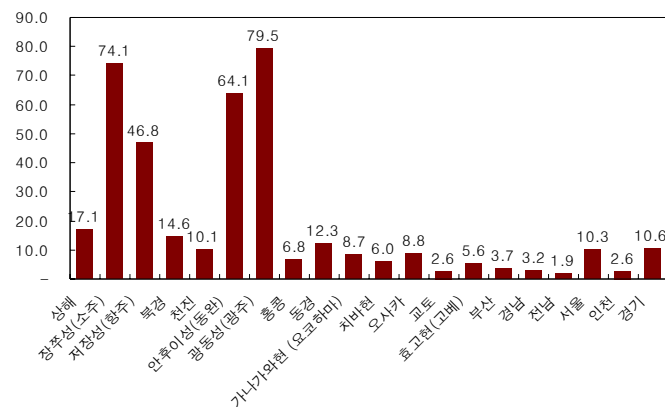
자료 : 각국의 통계청

□ 2003년 남해안권의 인구를 보면 부산 3.7백만 명, 전남 1.9백만 명, 경남 3.2백만 명

- 동북아 주요 도시의 인구 수와 비교해볼 때 일본의 교토(2.6백만 명)와 비슷하며 중국 주요 도시와는 상당한 격차를 보임

[그림] 동북아 주요 지역별 인구 비교(2003년)

(단위 : 백만 명)



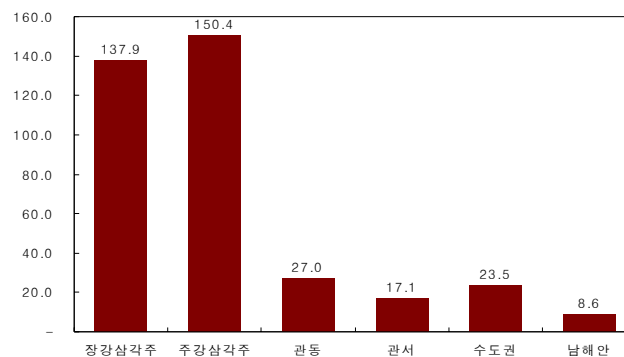
자료 : 각국의 통계청

□ 남해안권 총인구는 8.8백만 명으로, 동북아 6개 주요 경제권과 비교해볼 때 가장 적음

- 일본 關西 경제권의 인구 수는 17.1백만 명, 한국 수도권의 경우 23.5백만 명

[그림] 동북아 주요 경제권별 인구 비교(2003년)

(단위 : 백만 명)

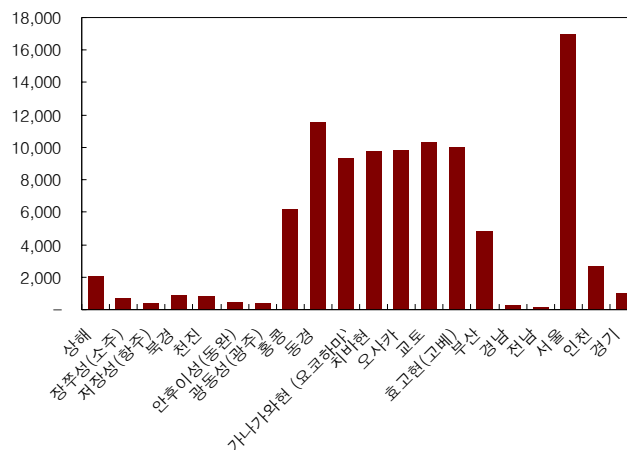


자료 : 각국의 통계청

□ 2003년 기준 1km²당 인구 수는 부산이 4,826명, 전남이 166명, 경남이 301명

- 서울의 1km²당 인구 수가 가장 많고, 전남이 가장 적음

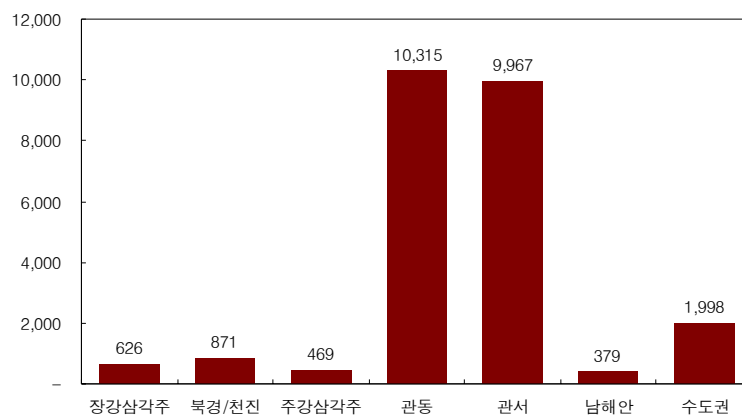
[그림] 동북아 주요 지역별 1km²당 인구 수 비교(2003년)
(단위 : 명)



□ 남해안권의 1km²당 인구 수는 379명/km²이며, 동북아 6개 경제권과 비교할 때 가장 낮음

- 長江 삼각주 626명, 베이징/톈진 871명, 珠江 삼각주 469명, 關東 10,315명, 關西 9,967명, 수도권 1,998명

[그림] 동북아 주요 경제권별 1km²당 인구 수 비교(2003년)
(단위 : 명)



2) 재정 현황 비교

[표] 동북아 주요 권역·지역별 세입·세출 현황

(단위 : 억 달러)

구분		일반회계 총세입액	일반회계 총세출액
중국	長江삼각주	소계	288.7
		상해	107.0
		장쑤성(소주)	96.4
		저장성(항주)	85.3
	베이징/톈진	소계	96.3
		북경	71.6
		천진	24.7
	珠江삼각주	소계	452.7
		안후이성(동완)	26.7
		광둥성(광주)	158.9
		홍콩	267.1
일본	關東	소계	744.9
		도쿄	486.6
		가나가와현(요코하마)	135.9
		치바현	122.5
	關西	소계	429.7
		오사카	204.9
		교토	65.7
		효고현(고베)	159.1
한국	남해안권	소계	227.7
		부산	52.1
		전남	74.5
		경남	101.1
	수도권	소계	389.7
		서울	154.4
		인천	40.4
		경기	194.9

주1 : ()은 주요 도시명

주2 : 재정규모 산출시 일본은 2001년, 한국, 중국, 홍콩은 2003년 기준

주3 : 환율 변동 시 외환은행 매매기준율을 참고

자료 : 각국의 통계청

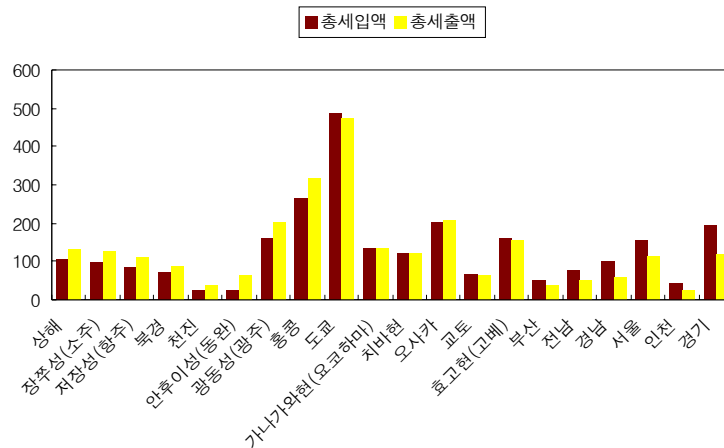
□ 2003년 부산의 세입·세출 규모는 각각 52.1억 달러와 38.4억 달러, 전남은 74.5억 달러와 51.6억 달러, 경남은 101.1억 달러와 58.8억 달러를 기록

- 일본 교토의 경우 2001년 세입·세출 규모가 각각 65.7억 달러와 65.3억 달러에 달해 부산·전남·경남의 규모와 비슷

- 도쿄의 세입·세출 규모는 각각 486.6억 달러와 473.7억 달러로 동북아 주요 국가 중 가장 규모가 크며, 중국의 텐진이 각각 24.7억 달러와 37.7억 달러로 가장 작음

[그림] 동북아 주요 지역별 세입·출액 비교

(단위 : 억 달러)



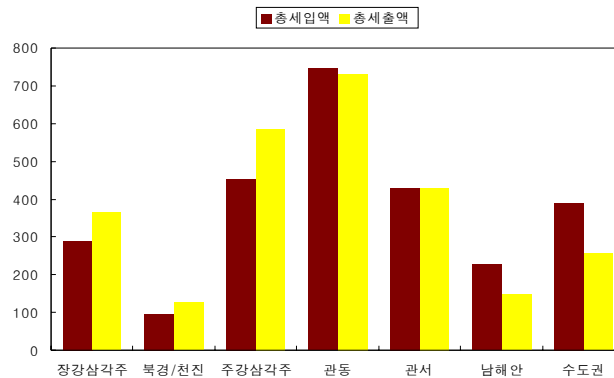
자료 : 각국의 통계청

□ 남해안권의 세입·세출 규모는 각각 227.7억 달러와 148.8억 달러

- 關東 경제권이 744.9억 달러, 729.9억 달러로 세입·세출 규모가 가장 크며, 베이징/텐진 경제권이 96.3억 달러, 126.4억 달러로 가장 규모가 작음

[그림] 동북아 주요 경제권별 세입·출액 비교

(단위 : 억 달러)



자료 : 각국의 통계청

2. GRDP 비교

1) 지역내총생산 비교

[표] 동북아 주요 권역·지역별 GRDP 현황

(단위 : 억 달러)

구분			환율적용GRDP
중국	長江삼각주	소계	3,395
		상해	755
		장쑤성(소주)	1,505
		저장성(항주)	1,135
	베이징/톈진	소계	738
		북경	442
		천진	296
	珠江삼각주	소계	3,697
		안후이성(동완)	479
		광둥성(광주)	1,646
		홍콩	1,572
일본	關東	소계	10,249
		도쿄	6,452
		가나가와현(요코하마)	2,336
		치바현	1,461
	關西	소계	3,762
		오사카	2,078
		교토	557
		효고현(고베)	1,127
한국	남해안권	소계	504
		부산	224
		전남	107
		경남	173
	수도권	소계	1,229
		서울	625
		인천	130
		경기	473

주1 : ()은 주요 도시명

주2 : GRDP 산출시 일본은 2001년, 한국, 중국, 홍콩은 2003년 기준

주3 : 환율 변동 시 외환은행 매매기준율을 참고

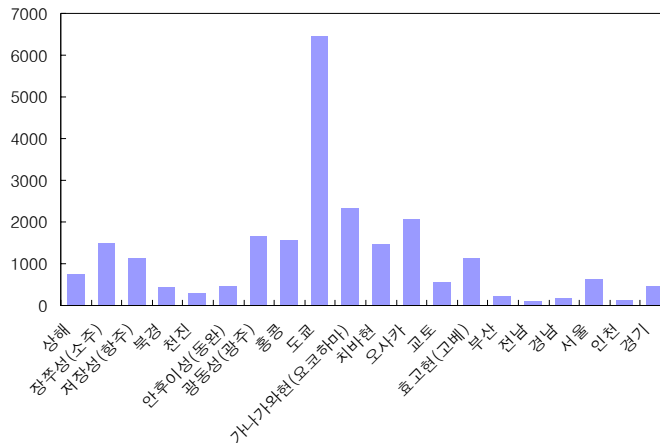
자료 : 각국의 통계청

□ 2003년 부산의 GRDP는 224.0억 달러이며, 전남은 107.0억 달러, 경남은 173.0억 달러를 기록

- 도쿄는 GRDP가 6,451.7억 달러(2001년)에 달해 동북아 주요 도시 가운데 가장 규모가 큰 반면, 전남의 GRDP는 107.0억 달러로 가장 규모가 작음

[그림] 동북아 주요 지역별 GRDP 비교

(단위 : 억 달러)



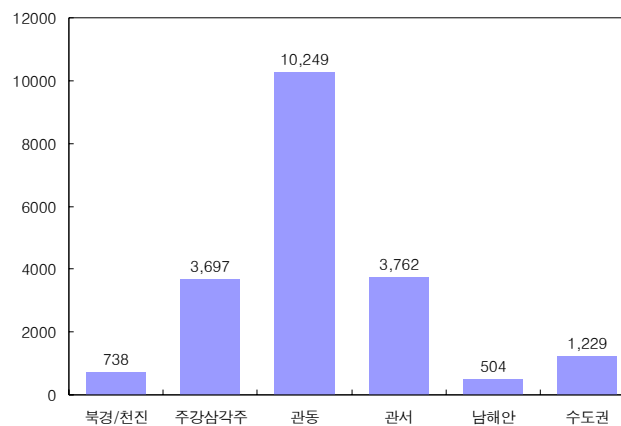
자료 : 각국의 통계청

□ 남해안권의 GRDP는 504.1억 달러로 동북아시아 주요 경제권에서 가장 규모가 작음

- 關東 경제권의 경우 1.0조 달러로 가장 큰 규모

[그림] 동북아 주요 경제권별 GRDP 비교

(단위 : 억 달러)



자료 : 각국의 통계청

2) 경제활동별 생산규모 비교

[표] 동북아 주요 경제권 및 지역의 경제활동별 GRDP 현황

(단위 : 억 달러)

구분			1차 산업	2차 산업	3차 산업
중국	長江삼각주	소계	232.5	1,794.5	1,367.5
		상해	10.9	378.1	365.9
		장쑤성(소주)	133.6	819.7	551.6
		저장성(항주)	87.9	596.7	450.0
	베이징/톈진	소계	22.4	308.8	406.8
		북경	11.6	158.4	272.4
		천진	10.8	150.4	134.4
	珠江삼각주	소계	221.9	1,290.3	2,166.6
		안후이성(동완)	88.5	215.0	176.2
		광둥성(광주)	132.1	882.5	631.1
		홍콩	1.3	192.8	1,359.4
일본	關東	소계	28.1	2,091.9	8,908.8
		도쿄	3.7	1,095.9	6,007.1
		가나가와현(요코하마)	4.5	644.1	1,772.4
		치바현	19.9	351.9	1,129.3
	關西	소계	16.1	1,273.2	4,079.1
		오사카	2.2	626.5	2,533.3
		교토	4.2	192.6	537.9
		효고현(고베)	9.7	454.1	1,007.9
한국	남해안권	소계	59.0	385.4	478.4
		부산	5.4	89.1	226.8
		전남	31.7	105.9	98.4
		경남	21.9	190.4	153.3
	수도권	소계	27.9	824.2	1,756.4
		서울	3.1	196.2	1,107.4
		인천	3.1	105.4	146.7
		경기	21.6	522.6	502.3

주1 : ()은 주요 도시명

주2 : GRDP 산출시 일본은 2001년, 한국, 중국, 홍콩은 2003년 기준

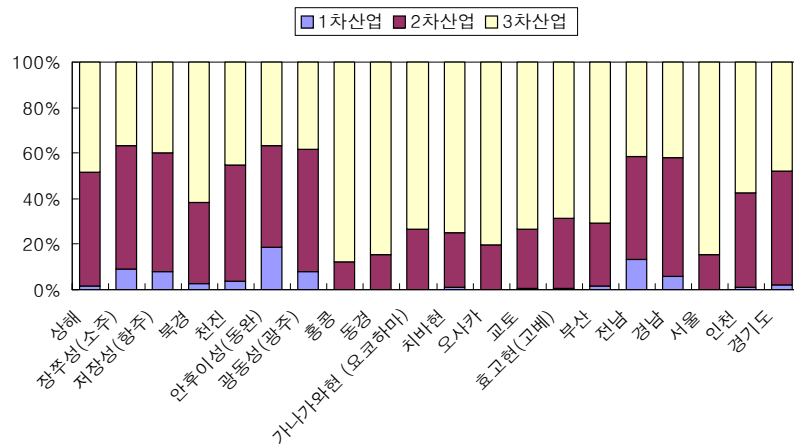
주3 : 환율 변동 시 외환은행 매매기준율을 참고

자료 : 각국의 통계청

- 2003년 부산의 경제활동별 GRDP는 1차·2차·3차 산업에서 각각 5.4억 달러, 89.1억 달러, 226.8억 달러이며, 전남의 경우 각각 31.7억 달러, 105.9억 달러, 98.4억 달러, 경남의 경우 각각 21.9억 달러, 190.4억 달러, 153.3억 달러

- 3차 산업의 경우 요코하마가 1,772.4억 달러, 2차 산업의 경우 도쿄가 1,095.9억 달러, 1차 산업의 경우 쑤저우가 133.6억 달러로 가장 규모가 큼(2001년 기준)

[그림] 동북아 주요 지역의 경제활동별 비중 비교
(단위 : %)

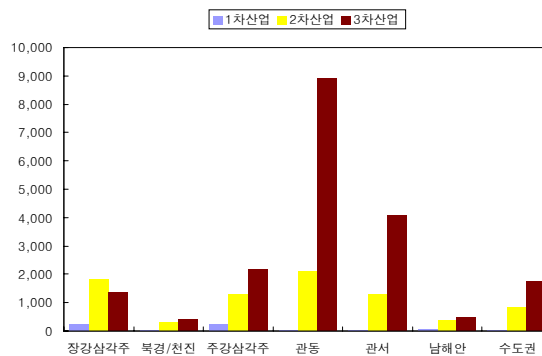


자료 : 각국의 통계청

□ 남해안권의 경제활동별 GRDP는 1차·2차·3차 산업에서 각각 59.0억 달러, 385.4억 달러, 478.4억 달러를 기록

- 1차 산업에서는 長江삼각주가 232.5억 달러, 2차 산업과 3차 산업에서는 關東 경제권이 각각 2,091.9억 달러와 8,908.8억 달러에 달해 가장 큰 규모

[그림] 주요 경제권의 경제활동별 GRDP
(단위 : 억 달러)



자료 : 각국의 통계청

3. 국가별 수출입 현황 비교

□ 2001년 한국의 수출입 규모는 각각 2,539.1억 달러와 2,244.4억 달러로 홍콩과 유사

- 홍콩의 수출입 규모는 각각 2,656.7억 달러와 2,730.1억 달러에 달함

[표] 국가별 수출입 현황

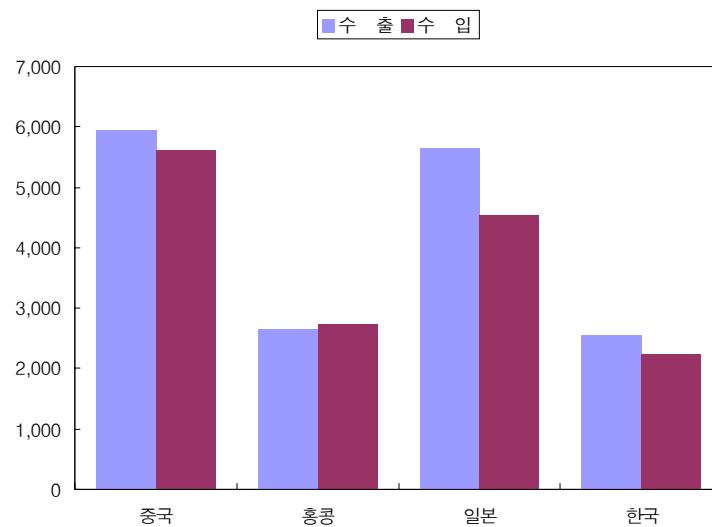
(단위 : 억 달러)

구 분		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
중국	수출	1,488	1,510	1,828	1,837	1,949	2,492	2,661	3,256	4,384	5,934
	수입	1,321	1,388	1,424	1,402	1,657	2,251	2,436	2,952	4,128	5,614
홍콩	수출	1,739	1,809	1,882	1,749	1,744	2,027	1,911	2,019	2,287	2,657
	수입	1,961	2,013	2,133	1,868	1,807	2,140	2,020	2,079	2,332	2,730
일본	수출	4,431	4,109	4,209	3,879	4,176	4,792	4,035	4,167	4,718	5,655
	수입	3,359	3,492	3,388	2,805	3,099	3,795	3,491	3,372	3,829	4,545
한국	수출	1,251	1,297	1,362	1,323	1,437	1,723	1,504	1,625	1,938	2,539
	수입	1,351	1,503	1,446	933	1,198	1,605	1,411	1,521	1,788	2,244

자료 : 세계무역기구(WTO) 홈페이지

[그림] 2004년 현재 국가별 수출입 현황

(단위 : 억 달러)



4. 국제관광 동향

□ 2005년 한·중·일 3국의 동북아 역내관광 수요는 2,337만 명에 이를 것으로 예상되며, 전년 대비 8.3% 증가

- 한국, 중국, 일본 국민의 역내관광 수요는 1,019만 명, 기타 외국인의 역내관광 수요는 1,318만 명 수준임

[표] 동북아 국제관광수요 동향

(단위: 만 명, %)

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005
동북아 역내관광	관광객 수	2,028	2,115	2,403	1,973	2,157	2,337
	증감률	15.7	4.3	13.6	△17.9	9.4	8.3
3국간 역내관광	관광객 수	760	810	929	774	927	1,019
	증감률	16.5	6.6	14.7	△16.6	19.8	9.9
3국외 역내관광	관광객 수	1,267	1,304	1,473	1,198	1,229	1,318
	증감률	15.2	2.9	13.0	△18.7	2.6	7.2

주1 : 2005년은 전망치임

주2 : 동북아 역내관광은 한국, 중국, 일본 3국의 인바운드 시장을, 3국 간 역내관광은 3국의 인바운드 시장에서 한국, 중국, 일본 국적 관광객을 의미하며, 3국 외 역내관광은 3개국을 제외한 국적의 관광객을 의미

자료 : 한국문화관광정책연구원, 「한국관광동향(04년4/4분기)」, 2005. 10. 20.

□ 2005년 한·중·일 3국 간의 국제수요는 1,289만 명에 달할 전망으로 전년 대비 12.6% 증가

- 한국인의 중국 방문이 약 394만 명으로 규모가 가장 큼

[표] 동북아 3국 간 역내관광 수요 현황

(단위 : 천 명, %)

구분		2000	2001	2002	2003	2004	2005
총계	관광객 수	7,602	8,103	9,293	8,424	11,454	12,898
	증감률	16.5	6.6	14.7	-9.3	36.0	12.6
한국→중국	관광객 수	1,033	1,298	1,722	1,945	2,845	3,939
	증감률	26.0	25.6	32.7	13.0	46.2	38.5
한국→일본	관광객 수	1,101	1,170	1,271	1,459	1,588	1,565
	증감률	4.5	6.2	8.7	15.3	8.8	-1.5
중국→한국	관광객 수	443	482	539	513	627	649
	증감률	39.8	8.9	11.9	-4.3	22.2	3.5
중국→일본	관광객 수	352	391	452	449	616	671
	증감률	19.3	11.3	15.6	-0.8	37.3	8.9
일본→한국	관광객 수	2,472	2,377	2,321	1,802	2,443	2,588
	증감률	13.2	-3.8	-2.4	-22.3	35.6	5.9
일본→중국	관광객 수	2,202	2,385	2,987	2,255	3,334	3,485
	증감률	18.7	8.3	25.3	-24.5	47.9	4.5

주1 : 2002년까지의 자료는 2004년 4/4분기에 발표된 자료를 인용하였으며, 2003년 이후의 자료는 2005년 3/4분기에 발표된 자료를 인용하였음

주2 : 2005년 자료는 전망치임

자료 : 한국문화관광정책연구원, 「2004년 4/4분기, 2005년 3/4분기 한국관광동향」

5. 항만 현황

□ 동북아 지역은 중국을 중심으로 한 경제규모의 증대에 따라 물동량 비중도 꾸준히 증가

- 한국, 일본, 중국, 대만을 합한 동북아 주요 국가들의 1985년 총 컨테이너 물동량은 1,028만 TEU로 세계 물동량 중 점유율이 18.4%였으나, 1990년에는 1,694만 TEU, 점유율 19.8%로 증가하였으며, 2002년에는 9,237만 TEU, 점유율 34.7%로 물동량의 절대규모뿐만 아니라 비중이 크게 증대
- 중국의 물동량은 1985년 45만 TEU, 점유율 0.8%에서 1990년에는 120만 TEU, 점유율 1.4%로, 2002년에는 5,572만 TEU, 점유율 20.9%로 급신장

[표] 동북아 국가의 컨테이너 물동량 및 점유율 추세

(단위 : 천 TEU, %)

국가	연도	1985	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002
한국	물동량	1,246	2,348	5,636	6,331	7,014	9,030	9,287	11,543
	점유율	2.2	2.7	3.4	3.6	3.7	3.9	3.8	4.3
일본	물동량	5,517	7,956	10,891	10,227	11,796	13,130	13,127	13,501
	점유율	9.9	9.3	6.6	5.9	6.3	5.7	5.4	5.1
중국	물동량	446	1,204	20,364	24,729	28,214	40,984	44,726	55,717
	점유율	0.8	1.4	12.4	14.4	15.2	17.7	18.3	20.9
대만	물동량	3,075	5,430	8,516	8,343	9,758	10,511	10,426	11,605
	점유율	5.5	6.3	5.2	4.9	5.3	4.5	4.3	4.4
소계	물동량	10,284	16,938	45,407	49,630	56,782	73,655	77,566	92,366
	점유율	18.4	19.8	27.7	28.9	30.8	31.8	31.8	34.7
세계	물동량	55,903	85,596	163,744	171,528	184,599	231,689	243,814	266,337
	점유율	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 해양수산부, 「해양수산백서(2002~2003)」

□ 막대한 부가가치를 창출하는 항만물류산업의 육성을 위한 경쟁이 치열

- 싱가포르, 홍콩, 고베, 상하이항 등은 종합물류거점기능을 수행할 계획

[표] 동북아 주요 항만의 부두 확충 계획

(단위 : 만 TEU)

구분	홍콩	싱가포르	부산	카오슝	상하이	고베
선석 수	22선석	41선석	21선석	27선석	22선석	37선석
2002년 처리량	1,914	1,694	945	849	861	234
개발계획	23선석	39선석	30선석	23선석	50선석	10선석

자료 : 해양수산부, 「해양수산발전기본계획(2004)」

[표] 부산항 컨테이너 물동량 수정예측

(단위 : 천 TEU, %)

구분		2000	2006	2011	2020	연평균 증가율(%)		
						2000~2006	2000~2011	2011~2020
수출입	수입	2,484	2,731	3,075	5,458	1.6	2.0	6.6
	수출	2,551	2,924	3,269	5,672	2.3	2.3	6.3
	소계	5,035	5,655	6,344	11,130	2.0	2.1	6.4
환적		2,390	5,203	7,246	10,464	13.8	10.6	4.2
연안		116	236	448	1,094	12.6	13.1	10.4
총계		7,541	11,094	14,038	22,688	6.6	5.8	5.5

주 : 환적 및 연안 물동량은 입출항을 모두 고려하여 해상 물동량을 이중계산한 것임

자료 : 해양수산부, 「전국 무역항 항만기본계획 용역보고서」

[표] 광양항 컨테이너 물동량 수정예측

(단위 : 천 TEU, %)

구분		2000	2006	2011	2020	연평균 증가율(%)		
						2000~2006	2000~2011	2011~2020
수출입	수입	301	1,230	2,154	3,354	26.4	19.6	5.0
	수출	285	1,270	2,185	3,697	28.3	20.3	6.0
	소계	586	2,500	4,339	7,051	27.4	20.0	5.5
환적		64	2,242	4,612	8,999	80.9	47.5	7.7
연안		30	108	366	889	23.8	25.5	10.4
총계		680	4,850	9,317	16,939	38.7	26.9	6.9

주1 : 환적 및 연안 물동량은 입출항을 모두 고려하여 해상물동량을 이중계산한 것임

주2 : 2000년의 물동량에는 여수항의 연안물동량(39천 TEU<공컨테이너 20천 TEU>)이 포함되어 있음

자료 : 해양수산부, 「전국 무역항 항만기본계획 용역보고서」

[표] 인천항 컨테이너 물동량 수정예측

(단위 : 천 TEU, %)

구분		2000	2006	2011	2020	연평균 증가율(%)		
						2000~2006	2000~2011	2011~2020
수출입	수입	274	358	665	1,194	4.6	8.4	6.7
	수출	210	290	575	1,043	5.5	9.6	6.8
	소계	484	648	1,240	2,237	5.0	8.9	6.8
환적		0	560	1,318	1,465	0.0	0.0	1.2
연안		128	236	642	1,512	10.7	15.8	10.0
총계		612	1,444	3,200	5,214	15.4	16.2	5.6

주 : 환적 및 연안 물동량은 입출항을 모두 고려하여 해상물동량을 이중계산한 것임
 자료 : 해양수산부, 「전국 무역항 항만기본계획 용역보고서」

[표] 카오슝항 컨테이너 처리실적 및 환적비중 추이

(단위 : 천 TEU, %)

연도	합계	수입	수출	환적	환적 비중(%)
1992	3,961	1,983	1,978	1,459	36.83
1993	4,636	2,310	2,326	1,812	39.09
1994	4,900	2,420	2,480	2,052	41.88
1995	5,053	2,512	2,541	2,182	43.18
1996	5,063	2,524	2,539	2,235*)	44.14
1997	5,693	2,815	2,878	2,598*)	45.63
1998	6,271	3,062	3,209	n.a	-
1999	6,985	3,399	3,586	3,590	51.40
2000	7,426	3,635	3,791	3,969	53.45
연평균 증가율(%)	8.17	7.87	8.47	13.33	

주 : 선사들의 이용실적에 근거한 잠정치임
 자료 : 해양수산부, 「전국 무역항 항만기본계획 용역보고서」

[표] 고베항 컨테이너 처리실적 및 환적비중 추이

(단위 : 천 TEU, %)

연도	합계	수출	수입	환적	비중(%)
1993	2,502,996	1,206,146	1,242,850	357,928	14.3
1994	2,704,925	1,354,499	1,350,427	373,279	13.8
1995	1,463,516	735,793	727,723	157,383	10.7
1996	2,229,229	1,117,377	1,111,852	346,605	15.5
1997	2,086,108	1,035,090	1,051,018	165,257	7.9
1998	2,100,883	1,042,481	1,058,402	n.a	-
1999	2,176,004	1,081,227	1,094,777	n.a	-
2000	2,031,000	n.a	n.a	n.a	-

주 : 선사들의 이용실적에 근거한 잠정치임
 자료 : 해양수산부, 「전국 무역항 항만기본계획 용역보고서」

V. 남해안 지역 개발정책 검토

1. 부산광역시

1) 배경 및 목적

가. 배경

- ☐ 부산 로드맵, FTA 등 대외 환경의 급격한 변화에 대응
- ☐ 신행정도시 건설에 대한 대응전략 모색
- ☐ 새로운 성장동력의 탐색과 선택 필요
- ☐ OECD의 평가결과 및 권고사항의 적극 수용 필요
- ☐ 시민 참여형 전략계획 수립 필요

나. 목적

- ☐ 21세기 동북아 시대의 해양수도 실현
- ☐ 기존 중점 추진 사업의 추진동력 모색
 - 항만 물류, 관광·컨벤션, 영화·영상, 선물·금융, 부품소재 부문의 지속적인 사업 추진 및 신성장동력 산업과 지역적 파급효과가 높은 프로젝트 발굴
- ☐ 부산 발전 핵심 신사업 적극 발굴

2) 비전 및 목표

□ 도시 비전 : 21세기 동북아 시대의 해양수도

□ 도시 목표

- 국가 남부 경제권 중추도시

- 동북아 문화·과학 중심도시

- 세계 자유무역 거점 도시

3) 추진 전략

가. 부산 U-City 프로젝트

추진 배경 및 목적

□ 국가의 신성장동력을 개발하고 국민생활의 질을 향상하며 국가사회시스템을 혁신하고
자 지식기반사회 구현을 위한 U-Korea 정책 실현

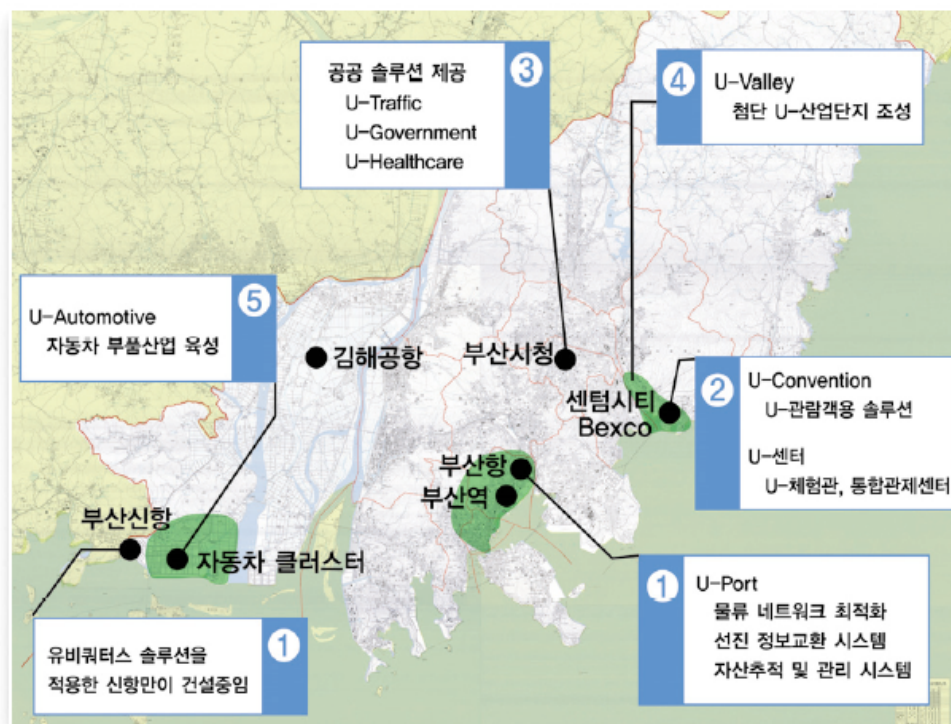
□ 최첨단 정보통신기술을 항만, 교통, 관광, 컨벤션, 자동차 산업 등에 적용하여 지역산업
구조 개선과 지역경제 활성화, 시민의 삶의 질 향상 등을 도모하며, U-City 선점을 통
하여 부산의 위상을 높이고 국제 경쟁력을 확보하여 세계도시로 발전하기 위한 성장동
력 확보

□ 부산 전역에 유비쿼터스 정보기술을 적용하여 경제 재도약 및 도시 효율성 증대를 꾀하
고 이를 통한 시민의 삶의 질 향상

추진 방향

- 각계각층의 대표자를 주축으로 협의체를 만들고 범시민적 확산운동을 전개
- 국가 균형발전전략에 따른 전략사업육성과 연계된 사업을 우선적으로 고려하여 국가적 지원 유도
- 부산의 고유한 특성에 맞는 비즈니스 모델을 개발하여 새로운 서비스 창출
- 선택과 집중 전략 활용을 통한 투자 강화
- 산·학·연·정의 연계를 통한 시너지 효과 증대

[그림] 부산 U-City 구축 개념도



주요 추진 과제

- ☐ U-Port : 유비쿼터스 기술을 이용한 화물 추적 및 관리 기능을 수행함으로써 부산항의 입지를 강화하고 항만 안전 및 운용 효율화를 통해 물류비용을 절감
- ☐ U-Convention : 전시회 및 컨벤션 방문객이 유비쿼터스 컴퓨팅을 경험하고 컨벤션/전시회 관련 정보를 획득하여 회의의 효율성을 극대화함으로써 부산 컨벤션 산업의 질적 제고를 도모
- ☐ U-Traffic : 지능형 교통체계, 텔레메틱스 등을 적용한 첨단 유비쿼터스 기술을 이용하여 어디서나 교통 관련 정보를 획득 및 활용할 수 있도록 하여 안전하고 효율적인 교통 환경을 제공
- ☐ U-Valley : 센텀시티에서 반송에 이르는 구간에 대하여 유비쿼터스 산업을 집중적으로 육성하는 U-Valley 조성
 - U-City를 체험할 수 있는 체험관, U-솔루션 운영을 위한 통합관제센터, 데이터센터, 테스트센터, 유비쿼터스 기반 IT 관련 업체가 집적화된 U-Center를 건립
- ☐ U-Automotive : 세계적인 업체들을 유치하기 위한 U-Automotive 클러스터를 조성
- ☐ U-Healthcare : 건강상태 모니터링을 통한 맞춤형 건강관리 및 개인과 의료기관 연계 를 통한 원격진료로 고품질의 U-Healthcare 서비스를 제공

나. 문화도시(ACE) 프로젝트

추진 배경 및 목적

- ☐ 문화기술(CT)은 21세기 지식기반사회의 경제를 주도할 주요 성장동력임

- 시민의 문화복지 수요 증대에 적극 대응
- 문화기반시설 건립을 통해 문화도시 이미지를 구축할 뿐 아니라, 기본권으로서 문화복지가 제공되도록 하는 ‘문화도시 부산 프로젝트’를 추진

추진 방향

- 문화복지 구현을 통한 시민의 문화적 삶의 질 향상
- 문화·관광산업 육성을 통한 지역경제 회생
- 문화예술을 반영한 도시 구현

[그림] 문화도시 부산 프로젝트 구상도



주요추진 과제

- 구겐하임미술관 부산관 건립
- 오페라하우스, 뮤지컬 극장, 연극전용극장, 전용연주홀 등이 구비된 복합문화시설 ‘부산

예술의 전당' 건립

- ☐ 남부권 거주민의 문화복지 및 삶의 질 제고를 위한 국립부산도서관 건립
- ☐ Cineport Busan 구현을 위한 부산 영화후반작업기지 조성
- ☐ 문화콘텐츠 산업 관련 기업들을 위한 부산 문화콘텐츠 콤플렉스 조성
- ☐ 2010년 이후 전시장 부족 현상을 극복하고 경쟁력 확보를 위한 제2 BEXCO 건립
- ☐ 부산국제영화제의 안정적인 개최와 위상 제고를 위한 전용상영관, 영상문화관, 전시장, 사무실 및 기타 시설, 지하주차장이 구비된 부산국제영상센터 건립
- ☐ 부산에만 존재하는 차별성과 경제성, 공공성을 확보하는 Eco-Port 개념에 부합되는 독특한 환경창조형 해양테마파크 조성
- ☐ 도시건축에 문화와 예술을 반영하고 부산다움에 대한 성찰을 바탕으로 한 Art Polis 프로젝트 추진

다. 도시 재창조 프로젝트

추진 배경 및 목적

- ☐ 비계획적이고 노후화된 기존 도심권의 기능회복을 통해 도시 활력 제고가 절실
- ☐ 침체된 도심상권을 부활시킬 새로운 동력 창출이 필요
- ☐ 상업지역 및 개발가능공간을 매력적인 유통·관광공간으로 재창조

추진 방향

- ☐ 경제·사회적 여건 변화 수용을 통한 시가지 기능 활성화
- ☐ 유통·상업기능의 활성화를 통한 관광매력지역으로서 위상 재정립
- ☐ 낙후된 주거 환경의 개선을 통한 출향인 회귀여건 마련
- ☐ 고부가 기능의 유치를 통한 지역이미지 개선

주요 추진 과제

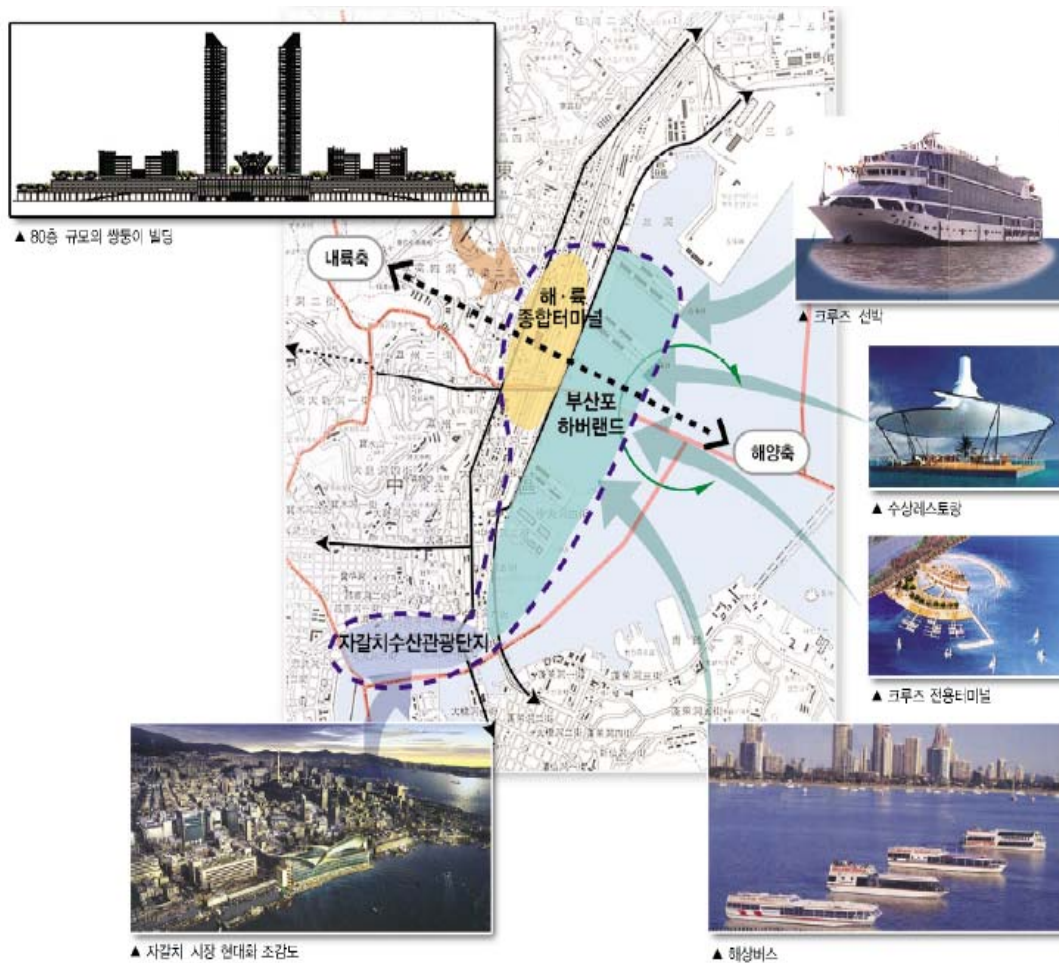
- ☐ 부산시민공원 조성
- ☐ 과학관, 역사관, 해양체험시설 등이 포함된 국립해양박물관 건립
- ☐ 수산물 유사시설 집적화를 통한 전후방 관련 산업의 계열화 및 시스템화를 위한 감천항 수산물류 무역기지 조성
- ☐ 선과 명상의 진원지인 범어사 지역의 선(禪)문화체험단지 조성
- ☐ 기존 도심에 활력을 제공하기 위한 원도심 회복사업 시행
- ☐ 기존 금강공원의 재정비를 통한 금강웰빙파크 조성
- ☐ 부산 도심관류 하천의 생태계 복원을 통한 자연형 하천 조성

라. Asian Gateway 프로젝트

추진 배경 및 목적

- 북항을 부산역세권, 해안변 등 주변지역과 연계해 도시기능을 회복
- 대륙과 해양이 만나는 지리적 이점을 활용하여 해륙통합기지로 조성할 필요
- 세계적인 시민친수문화공간, 국제교류의 창구, 해상교통 및 크루즈 터미널 조성을 통해 21세기 부산 르네상스의 축으로 발전시키고자 함

[그림] Asian Gateway의 주요 개발축 개념도



추진 방향

- ☐ 동북아 Land Bridge 및 동북아 해양수도 기능 발휘
- ☐ 신개방 국토의 거점과 우리나라 남해안~동해안 관광벨트의 중계기지
- ☐ 새로운 국제교류공간 · 고급해양문화공간 · 신경제공간 창출
- ☐ 브랜드화된 차별성 높은 세계적인 크루즈 메카로 육성
- ☐ 자갈치시장, 북항 재래부두, 부산역 등 3개 지구들의 재정비함으로써 도심 토지이용 효율성 제고 및 신도심 기능 창출을 통한 도심기능 회복과 지역 내 도시균형 발전 도모

주요 추진 과제

- ☐ 부산역과 일체화된 해상여객터미널 및 해양문화관광기지로 부산포 하버랜드 건설
 - 향후 국제 크루즈 수요에 대응하기 위한 국제 크루즈 전용 터미널 3개 선석 확보
- ☐ 2011년 경부고속철도 완전개통에 대비한 고속철도 부산역 역세권과 2011년 북항 재래부두 재개발사업의 기능적 · 공간적 통합으로서 해 · 육 종합터미널 건설
- ☐ Asian Gateway 주변권 도시어메니티 확보
 - 항만시설물의 외관에 바다와 조화로운 디자인과 색채를 도입함으로써 아름다운 주변 환경 연출
 - 방파제, 파제제 천단부 등을 활용한 친수여가공간 조성 및 기존 항만구역의 녹색항만 전환, 해양성 친수공간 조성

마. 동부산 프로젝트

추진 배경 및 목적

- 동부산권은 해안선을 따라 천혜의 관광자원을 보유하고 있어 발전 잠재력을 구비
- 동부산권역 개발제한구역 해제 등 개발여건 가시화
- 미래지향적 관광·레저 중심공간 및 복합도시공간으로 조성

추진 방향

- 부산다운 관광이미지가 창출되는 대표적 상징공간 조성
- 관광객과 거주민의 관광·레저활동을 지원하는 커뮤니티 공간 조성

[그림] 동부산 프로젝트 개발 기본 구상



주요 추진 과제

- ☐ 국제 비즈니스 및 관광산업 연계발전 도모와 남해안관광벨트 조성사업의 핵심사업으로서 시너지 효과 극대화를 위한 동부산 관광단지 조성
- ☐ 노인문제 해결 차원의 소규모 단지인 시니어컴플렉스 조성
- ☐ '과학문화도시-부산'의 상징사업으로서 동남권 국립과학관 건립
- ☐ 해양 및 수산과학 연구 및 개발을 위한 해양 R&D단지 조성
- ☐ 노인 관련 문제에 대한 종합적인 연구 수행을 위한 국립장수생명과학연구원 설립
- ☐ 동북아 지역의 의료허브를 위한 동북아 메디컬 콤플렉스 조성

바. 서부산 프로젝트

추진 배경 및 목적

- ☐ 가용용지 부족 및 기업 역외 이전에 따른 새로운 대안으로 낙동강 권역 활용
- ☐ 신산업과 항만, 항공이 연계된 남부경제권 중추도시로 개발

추진 방향

- ☐ 낙동강 생태계 복원을 통한 낙동강 에코벨트 조성
- ☐ 동남광역권의 정보·서비스·R&D 중추기능 극대화
- ☐ 환경친화적 경제산업구조 구축

- ☐ 지역특화산업의 고부가가치화

주요 추진 과제

- ☐ 낙동강하구의 종합적 생태계 복원 및 환경정비 사업의 일환으로서 낙동강하구 생태관 광벨트 조성
- ☐ 안전하고 깨끗한 수돗물 공급을 위한 광역상수원 확보
- ☐ 서낙동강 수변공원 조성
- ☐ 고부가가치형 첨단산업기술인 센서산업 육성
- ☐ 저층·저밀의 친환경적 시범도시건설을 전제로 한 강서신도시 개발
- ☐ 노후화된 사상공업지역을 도시형 첨단산업지역으로 전환함으로써 산업구조 개편을 통한 특화업종의 집적단지 조성과 벤처형 중소기업의 집적지로서 사상첨단산업도시 건설
- ☐ 지역 유망산업으로서의 신재생에너지 산업단지 조성
- ☐ 김해공항의 안전성 확보, 항공수요의 증가 및 환적·교류의 중심지로서 남부권 신공항 건설

사. 국제자유도시 추진

추진 배경 및 목적

- ☐ FAT, WTO 협정 등으로 세계무역자유화가 가속화되고 국경과 산업 간 경계가 붕괴
- ☐ APEC 로드맵에 무역·투자자유화를 실현하는 시범도시로 부산을 지정하여 세계도시로

서의 기반을 마련

추진 방향

- ☐ 부산을 무역·투자자유화 실현 시범도시로 특별선언토록 중앙정부에 적극 건의
- ☐ 가칭 ‘부산 국제자유도시 특별법’ 입법화
- ☐ 무사증(No Visa) 대상 국가의 확대 및 무사증 입국 허가대상 확대
- ☐ 자유무역지역, 경제자유구역 확대 및 입주자격 완화를 통해 국제자유도시화
- ☐ 국제자유도시화를 위한 제도 개선 및 투자·교육환경 조성
- ☐ 국제금융 거점도시로 육성
- ☐ 부산 국제자유도시 실현을 위해 10대 전략산업과 연계한 선도 프로젝트 추진(항만물류, 관광·컨벤션, 선물·금융 등)
- ☐ 영도구를 선박등록특구로 지정

주요 추진 과제

- ☐ 문현금융단지를 중심으로 서면, 범일동 일원의 선물특화금융지구와 경제자유구역 내 국제금융지구 개발을 통한 금융 투윙즈(Two-Wings) 클러스터 구축

2. 전라남도

1) 배경 및 목적

가. 배경

- ☐ 동북아 지역은 중국 경제의 부상과 함께 세계 3대 교역권으로 비중이 확대되면서 주변국 상호 간 경쟁이 가속화되고 있음
 - 급증하는 동북아 물동량 선점을 위한 주변국가 경쟁 심화
 - 상하이항 : 18선석, 2010년까지 58선석 추가(총 76선석)
 - 부산항 : 21선석, 2011년까지 30선석 추가(총 51선석)
 - 광양항 : 12선석, 2011년까지 21선석 추가(총 33선석)
- ☐ 세계 우수 다국적기업 및 투자 유치로 자국을 국제 비즈니스 중심으로 육성하려는 노력을 활발히 전개하고 있음
- ☐ 중국 華東 경제권과 가장 근거리에 위치하고 있으며, 천연의 대수심지와 다도해를 보유하고 있어 국제물류·교역 및 해양관광 개발에 유리
- ☐ 국가균형발전을 실현하기 위해서도 낙후지역의 잠재력과 지리적 특성을 활용한 개발이 필요

나. 목적

- ☐ 전남 서남해안의 천혜의 자원을 개발하여 21세기 신해양시대의 중심으로 도약
- ☐ 전남을 동북아 물류·관광·미래첨단 산업의 중심으로 육성하기 위한 실천계획 수립

2) 비전 및 목표

- ☐ 전남 비전 : 미래를 여는 풍요로운 전남 실현
- ☐ 전남 목표
 - 동북아 물류·관광·미래첨단 산업의 중심으로 육성

3) 추진전략

□ 4대 전략 : 도내지역간 균형발전 실현, 해양·내륙관광 허브구축, 동북아 물류 중심지 육성, 잘 사는 농어촌 건설

□ 7대 역점시책

1. 도내 지역간 균형발전 실현
2. 미래발전을 위한 성장동력 육성
3. 국내·외 투자유치 및 관광·문화산업의 진흥
4. 친환경 생명산업의 지속 확대
5. 도민이 만족하는 복지구현
6. 도민 제일주의 실현을 위한 도정 혁신
7. 체계적인 지역 개발 및 보전

4) 세부추진계획

가. 도내 지역간 균형발전 실현

추진 배경 및 목적

□ 권역별 발전계획을 수립하여 각종 사업과 시책을 지역별 특색에 맞도록 배치 추진함으로써 지역간 균형발전을 조기에 실현

추진방향

- 동부권은 물류·관광·소재·우주산업의 핵심지역
- 중남부권은 생태·체험 및 연구중심 지역으로 육성
- 광주근교권은 첨단산업의 육성과 혁신·전원도시 개발
- 서부권은 대중국 전진기지 및 행정·비즈니스 중심지
- 물류비 절감 및 접근성 향상을 위한 SOC 지속 확충

주요 추진 과제

1) 동 부 권

- ☐ 미래신산업 적극육성
- ☐ 광양만권 경제자유구역의 조기 활성화
- ☐ 2012 여수세계박람회 유치 적극 추진
- ☐ 남해안 종합 관광레저지구 개발, 국제화교육특구 지원

2) 중남부권

- ☐ 권역 중심기능 창출을 위한 연구특화발전특구 조성
- ☐ 중남부권 종합발전계획 수립
- ☐ 새로운 소득원 특용·약용작물 생산 및 기술 기반 조성
- ☐ 「해양생물연구센터」 건립·운영

3) 광주근교권

- ☐ 공동 혁신도시 건설 (2006 ~ 2012년)
- ☐ IT·BT·NT 등 미래 첨단산업 육성
- ☐ 쾌적한 웰빙 전원도시 건설 및 문화 산업 육성
- ☐ 영산강 고대문화권, 섬진강 영상문화 벨트, 지리산 등 광역적인 관광 개발

4) 서 부 권

- ☐ 대불산단의 조기활성화 및 기업입주 여건 개선
- ☐ 서남해안 관광레저도시 건설('05 ~ 2016, 3천만평)
- ☐ 무안 기업도시 건설('06 ~ 2011, 1,220만평)
- ☐ 남악신도시를 행정과 비즈니스의 중심지로 육성
- ☐ 조선산업 클러스터 구축

나. 미래발전을 위한 성장동력 육성

추진 배경 및 목적

- 우리 지역의 미래 성장동력 확보와 지역산업 발전 건인효과가 큰 미래 첨단산업 육성으로 지역경제 활성화 촉진
- 중화학, 조선, 자동차, 철강 등 기존 산업과 생물, 소재, 우주항공 등 미래 전략산업의 조화로운 육성 및 연관산업, 지역 간 클러스터화로 시너지 효과 제고

추진 방향

- 지역의 잠재력을 최대한 발휘할 수 있는 전략산업의 발굴 육성 및 연관산업 간, 지역 간 클러스터화
- 판로개척 지원 및 지역혁신체제 구축을 통한 내생·지속적 발전

주요 추진 과제

- R&D 인프라 구축
 - 나노생물소재 실용화센터, 첨단부품소재 표면기술센터, 생물적 방제산업 클러스터 조성 등 지역혁신산업기반구축사업 추진
 - 지역혁신연구센터(RIC), 지역협력연구센터(RRC), 지역기술혁신센터(TIC), 지역혁신센터 구축
 - 생물산업 연구센터(AI백신연구시설 연계) 및 지원센터, 신소재기술 산업화지원센터, 전남 테크노파크 등 지역특화센터 건립 추진
- 연구·개발 능력제고 및 생산시설 구축
 - 생물산업지원 및 생물산업연구 센터, 신소재기술산업화지원센터 3동 미래 첨단산업 연구 활성화

- 의·생명과학융합센터 설립, 지역임상시험센터 설립·운영 등 미래 첨단의학 연구개발 체제 구축

- 독감백신 원료생산시설 구축, 마그네슘 후방산업단지 조성 등 첨단산업 생산기반 확충

□ 신·재생에너지, 항공우주 및 IT 산업 육성

- 태양광, 조류, 수소연료전지, 풍력, 바이오가스 등 신·재생에너지 개발 보급
- 우주센터건설, 항공기 성능시험센터, 우주체험관 건설, 국립 청소년 스페이스 캠프 등 우주항공 산업육성
- 전남 「IT산업육성추진단」과 연계한 신규사업 지속 발굴, 조선해양 IT 부품개발 기반구축 및 산업화 지원 RFID 실용화센터 운영, 2012 세계박람회 대비 U-City 건설 추진, 농업유비쿼터스 기반구축을 위한 연구개발 강화, IT전문인력 양성 및 RFID/USN 등 IT 산업 기반 구축

다. 국내외 투자유치로 일자리 창출

추진배경 및 목적

- 침체된 지역경제에 활력을 불어넣고, 계속되는 인구유출을 막기 위해 국내외 투자유치로 일자리를 창출
- 기업하기 좋은 환경 조성으로 투자유치 실현을 가속화하고 지속적인 일자리 창출을 통해 지역 경제 안정의 발판을 마련

추진 방향

- 전남경제가 미래를 대비할 수 있도록 우리 도 10대 전략산업 투자유치에 전력을 투구하여 전남의 성장동력을 창출
- 태양광·풍력·조류 등 국내 제1의 신·재생에너지 메카로 육성
- 농공단지 확대조성, 개별입지 개발 등을 통한 기업용지 사전확보 및 자유무역지역지정 확대로 산단 조기 활성화
- CEO 초청간담회, 간부공무원 담당제등을 통해 기업애로사항 해결

주요 추진 과제

- 신규 잠재투자가 발굴활동 강화, 대형 투자유치 프로젝트를 가시적으로 추진, 수출 및 통상 교류 협력 증진 등 투자유치 가속화
- 「1시군 1벤처빌딩 사업」 지속 추진, 창업박람회 개최와 대학 벤처동아리 활성화, 중소기업 종합지원센터 건립 등 중소기업 창업 및 기술혁신 지원, 자금 및 판로 개척 지원, 친 기업 마인드 저변 확대 등 중소·벤처기업의 경쟁력 제고
- 광양항과 목포신항 등 항만 활성화를 위한 Port Sales 전개, 대일 직항로 및 운항 지원, 다양한 인센티브제 실시, 지방어항시설사업 추진 등 항만 비즈니스 역량 강화
- 획기적인 투자환경 개선으로 투자매력도 제고

라. 동북아 물류·교역의 중심지 육성

추진 배경 및 목적

- 목포권은 세계의 신경제 중심지로 부상하고 있는 華東 경제권의 중심인 상하이를 비롯한 대중국과의 교류 및 상호보완적 기능을 수행
- 광양만권은 부산항과 더불어 명실상부한 Two-Port System으로 구축, 국가 물류경쟁력 확보

추진 방향

- 항만의 조기 완공으로 동북아 물동량 선점 경쟁에서 우위 확보
- 배후단지 조성 및 물류인력 양성으로 항만 관련 연관산업 진흥
- 입체적인 기간교통망 확충과 간선교통망 간의 연계체계 강화로 물류기반의 시너지 효과 극대화

주요 추진 과제

☐ 광양만권

- 광양만권 경제자유구역 지정, 개발 등 항만 배후산업기반 구축
- 광양컨테이너항 조기 건설, 급증하는 동북아 물동량 선점
- 여수공항을 확장하여 산단인력 항공수요에 대비
- 철도, 고속도로, 국도 등 육상교통망 확충

☐ 목포권

- 목포신항~대불산단을 잇는 배후철도 건설 등 대불산단 활성화 등 항만, 공항 배후산업기반 구축
- 목포신외항, 크루즈선 유치 등 해운 물류기반 확충
- 무안국제공항을 건설하여 인천-무안-김해를 삼각축으로 하는 국제항공망 구축과 비상시 인천공항의 대체공항으로 활용
- 임해형 도청소재지 이전으로 해양전진을 위한 교두보 구축

마. 동북아 관광 중심지육성

추진 배경 및 목적

- ☐ 서남해안의 다도해, 리아스식 해안 관광지의 접근성 제고를 통한 동북아 해양관광중심지로 육성할 필요
- ☐ 서남해안 관광레저도시 건설과 국제해양리조트단지 등 중심관광지 육성전략 필요
- ☐ 2012년 세계인정박람회 여수 유치로 전남, 경남, 제주를 연계하는 관영 해양관광 클러스트화

추진 방향

- ☐ 세계 제일의 해양관광자원(1,965개의 섬, 6,431km의 리아스식 해안, 1.054km² 갯벌 등)을 활용하여 다채로운 국제 수준의 해양관광산업 육성
- ☐ 해양·대륙을 연계한 관광자원 개발로 한국적 정취 및 문화를 향수할 수 있는 관광지화
- ☐ 서남해안 일주도로 조기 완공으로 다도해에 대한 접근성 제고

주요 추진 과제

- ☐ 서남해안 관광레저도시 건설 및 F1 국제자동차경주대회 유치
- ☐ 국도 77호선을 4차선으로 조기 완공 추진
- ☐ 남해안 관광벨트 개발사업의 획기적인 지원
- ☐ 가칭 ‘서남해안 관광레저도시 개발에 관한 특별법’ 제정
- ☐ 3대 거점(신안 압해, 고흥 남열, 완도 신지) 해양레저타운과 도서휴양타운, 여수 해양리조트단지 등을 남해안 관광벨트 개발사업에 반영 추진
- ☐ 관광적 요소와 휴식이 가능한 해안리조트 벨리 조성
- ☐ 테마별 섬 개발 적극 추진
- ☐ 해안 일주도로변 관광지를 연계한 도서순회 골프 코스 조성
- ☐ 2012년 여수세계박람회 유치를 통해 경남, 제주를 연계한 해양관광 클러스터화
- ☐ 해양과 연계한 내륙관광지 활성화
- ☐ 농어촌, 도시, 산림자원의 관광산업화

바. 친환경 생명산업의 지속확대

추진 배경 및 목적

- ☐ 친환경농업 등을 통한 품질경쟁력을 갖춘 농수산물 생산
- ☐ 친환경 농수산물의 안정적인 판로 확보를 위한 新유통질서 확립
- ☐ 농어업 소득 증대 및 도시자본의 농어촌 투자유치를 위한 토지·해양규제 완화 필요

추진 방향

- ☐ 유통단계 축소, 민관 역할 분담, 제도적 지원체계 구축을 통한 농수산물 新유통질서 확립
- ☐ 도·농간 교류확대로 농어업 외 소득 증대 및 도시자본의 농어촌 투자 적극 유치

주요 추진 과제

- ☐ 풍부한 해양생물자원을 활용, 고부가가치 해양산업 육성
 - 해양생물 첨단단지 조성, 미래형 해양복합공간 조성
- ☐ 친환경농업 및 청정수산업 육성으로 품질경쟁력 제고
 - 친환경농업지구 육성, 친환경 생약초단지 조성, 친환경농업특구 지정, 김 수출 생산가공단지 조성, 해양목장화 시범단지 조성 등
- ☐ 농수산물 유통체계 확립 및 국내외 판로망 확충
 - 수도권 전남농산물 물류센터 건립, 농산물 선물거래소 건립, 농산물수출물류센터 건립 등

□ 농어업 외 소득원 개발을 위한 농어촌 관광화사업 추진

- 고소득특새양식장 조성, Sea Food Town 조성, 현대적 첫갈타운 조성, 관광양식어장 시범어촌 조성, 해양·수산물물관 건립, 해양관광마리나시설, 어촌체험관광마을·녹색농촌체험마을 조성

□ 도시자본의 농어촌 투자를 유치하기 위한 제도 개선

- 농업진흥구역 지정·관리제도를 개선하여 지정·고시절차 간소화
- 수산자원보호구역에 대한 지정해제 완화로 개발 촉진

사. 도민이 만족하는 복지수준 향상과 쾌적한 환경 보전

□ 저소득층의 기초생활보장 및 자활, 자립능력 배양

- 저소득·취약계층의 생활안정 지원과 자활사업 활성화를 통한 탈빈곤 유도
- 사회안전망 확충을 통한 보건복지 사각지대 해소

□ 노인, 여성의 경제활동 참여 확대로 소득창출에 기여

- 실버취업박람회 개최, 노-노 케어사업 등 노인 일자리 창출
- 여성플라자 건립, 여성취업 알선, 소자본 창업 지원 등 여성의 사회·경제 참여 촉진

□ 도민의 평생 건강관리를 위한 보건의료 서비스체계 확립

- ‘노인복지 시범 道’ 및 ‘한방산업특구’ 지정 등을 통한 보건의료 및 복지 인프라 구축
- 노인 웰빙휴양소 건립, 1면 1목욕탕 설치, 보건의료시설 확충 및 기능보강 등

□ 환경기초 시설의 지속적 확충으로 건강하고 쾌적한 생태환경 조성

□ 깨끗하고 안전한 3대강(섬진강, 영산강, 탐진강) 등의 물관리 대책강화

3. 경상남도

1) 배경 및 목적

가. 배경

- ☐ 21세기 세계 환경의 변화에 따른 능동적인 국토·지역계획 수립 요구
- ☐ 통일·개방사회의 보편화와 동북아 중심으로 세계관의 전환에 따른 지역적 전략 모색
시급

나. 목적

- ☐ 21세기 ‘인간·환경·지식 중심의 선진경남’을 건설하기 위한 구체적 시행계획 수립
- ☐ 국토종합계획과 일관성, 정합성을 유지하면서 수립·추진될 수 있는 광역적 연계 종합
발전계획 수립

2) 비전 및 목표

- ☐ 계획의 이념 : 인간·환경·지식 중심의 선진일류 경남 실현
- ☐ 계획의 기본 목표
 - 기술·정보 주도의 첨단 경남
 - 세계와 하나되는 열린 경남
 - 자연과 공생하는 환경 경남

- 삶의 질을 지향하는 자치 경남

3) 주요 추진 계획

□ 21세기 경남의 산업발전을 위한 4대 발전축 설정

- 경남을 크게 4개의 거대한 산업발전 벨트로 연결
- Two Z - Two 모형 벨트(두 개의 Z축과 두 개의 오메가(Ω)형 벨트)
 - 해안내륙형인 기계메카노벨트(Mecha-know Belt)
 - 내륙형인 생명공학산업벨트(Bio Belt)
 - 연안지역을 연계한 해양수산벨트(Coastal Belt)
 - 내륙산간지역을 연계한 자연관광벨트(Scenic Belt)
- 발전축 및 벨트별 핵심전략산업
 - Mecha-know Belt : 사천~진주~고성~마산~함안~창원~김해~양산(기계산업, 항공 우주산업, 정보산업, 환경산업)
 - Bio Belt : 하동~진주~산청~거창~창녕~밀양~마산~창원~김해(생물건강소재산업, 농축산업)
 - Coastal Belt : 남해~사천~고성~통영~거제~마산~진해(수산업, 해양관광, 조선)
 - Scenic Belt : 함양~거창~산청~합천~의령~창녕~밀양~양산(역사문화 · 자연관광산업, 농림산업)

□ 지방산업육성을 위한 7대 전략산업 선정

- 우선순위별 산업 : ① 지식기반 기계산업, ② 로봇산업, ③ 지능형 홈 산업, ④ 바이오산업, ⑤ 물류 · 유통산업, ⑥ 관광산업, ⑦ 환경산업
- 지식기반 기계산업
 - 경남에 특화도가 높고 산업 간 연계성이 뛰어난 업종을 중심으로 6개 업종을 선택하

여 집중 지원함

- 산업자원부, 산업연구원, 한국경제연구원 등의 연구에 따르면 경남은 기계류산업 가운데 6개 업종이 특화되어 있음

[표] 경남 주력기계산업

전통기계산업	지식기반기계산업
• 일반기계 • 자동차 • 조선	• 메카트로닉스 • 정밀기기 • 항공·우주

- 로봇산업

- 사업내용 : 기술개발, 인프라 구축, 인력양성사업 등 3개 분야
- 경남 로봇밸리 단지 조성을 통한 로봇산업의 집적화 : 마산밸리를 중심으로 첨단 제조용 로봇산업을 집적화하며, 기존 보유 기술과 국내외 전문인력 유치를 통한 기술 우위를 확보하여 첨단메카로 육성
- 향후 경남거점 로봇센터는 마산밸리와 정부출연 연구기관을 주축으로 하여 운영하며, 산업체에서는 로봇시스템의 개발 및 상품화를 중심으로 연구
- 대학 및 연구소에서는 로봇 관련 핵심기술 연구 및 인력 양성에 주력
- 정부출연 연구기관 및 유관기관의 경남지역 유치 추진
- 중앙의 '허브 로봇센터'와 연계 협조 및 해외 전문인력의 유치 및 활용

- 지능형 홈 산업

- 현재 조성중인 '경남 지능형 홈 산업 클러스터'를 바탕으로 지능형 홈 산업 육성 인프라를 확립하여 지능형 홈 산업의 메카 추진
- 지능형 홈 연구 콤플렉스 조성 및 핵심기술 확보
- 지능형 홈 시범사업을 통한 홍보 및 분위기 조성
- 한국전자부품연구원 이전(분원 이전 포함)
- 지방대학 육성과 연계한 지능형 홈 클러스터 조성
- 기타 지능형 홈 산업포럼, 국제학술대회 및 국제표준화사업, 국가인증사업 및 창업보육사업 등을 실시

- ‘LG전자 연구소’의 마산 이전 추진
- 바이오산업
 - 경남의 미래지식산업으로 생물산업을 육성
 - 생명공학기술의 실용화 및 산업화 촉진을 위한 지원시스템 구축
 - 진주(농생명, 생화학소재) - 김해·마산·창원(의생명, 의용공학) - 통영·고성(해양생명공학) 등을 연결하는 바이오 트라이 앵글 구축으로 바이오벨트의 구심점 역할을 수행
 - R&D가 비교우위에 있고 산업화 입지가 유리한 생물건강·소재의 산업화에 중점
 - 전통수산업의 중심인 통영 등을 중심으로 남해안 지역에 의약과 기능성 식품 등의 소재로 개발할 수 있는 해양생물 리서치와 신물질을 개발하는 해양생명공학 중심지를 육성
 - 김해 인제대를 중심으로 바이오 장기 분야의 특화 및 육성
- 물류·유통산업
 - 진해 신항만의 조성과 이에 따른 배후지역 물류망 계획
 - 부산-경남 경제자유지역의 조성 and 외국인 투자촉진을 통한 활성화
 - 하동지역 경제자유지역 조성 and 광양항과의 연계 발전방안 강구
 - 내륙 물류시설의 확충
 - 진해 신항만과 기존의 마산항, 삼천포항, 통영항 등을 연계하는 환승체계 구축
 - 지역유통업의 선진화 및 효율적 기반 구축을 통해 유통환경을 개선
- 관광산업
 - 문화·역사의 복원
 - 전통문화의 계승과 발전
 - 풍부하고 다양한 문화창조를 통한 삶의 질 제고
 - 지역문화의 세계화사업
 - 문화산업을 통한 지역경쟁력 강화
 - 권역별 정체성 강화 및 특성화
 - 경남의 정체성이 담긴 관광권 개발로 경남관광의 세계화와 차별화

- 광역관광 교통망 확충
- 남해안 및 내륙산악관광도로를 Park Way로 조성

- 환경산업

- 경남환경기술개발센터 활성화
- 환경 전기기술센터 구축(에너지 환경기술센터)

□ 2대 관광거점과 3대 테마관광 권역 구상

- 경남의 관광권역을 관문 기능과 숙박시설 기능을 갖춘 2대 거점과 3대 테마관광 권역으로 구상
- 2개의 도시화거점은 관광객들의 이동과 관문 기능을 하며, 3대 테마관광 권역은 동부산악휴양, 서부산악관광, 남부해양관광의 3개 지역으로 구성

[표] 경남의 관광권역별 특화구상 및 기능

권역	특화내용
동부도시화 거점 (도시+위락)	· 창원, 마산, 진해, 김해 · 김해국제공항을 통해 접근성을 향상하고, 동시에 국내외 항공이용객을 대상으로 하여 가야문화를 테마로 한 다양한 위락기능을 갖춘 도시화 관광거점으로 추진 · 창원, 마산, 진해 및 부산 등의 인근지역 시민, 방문객 및 체류 외국인 등을 대상으로 일상 및 주말형의 휴양 위락기능의 관광화를 추진
서부도시화 거점 (도시+관문)	· 진주, 사천 · 경남관광의 게이트웨이 기능과 주변권역 관광의 관광거점 기능을 부여하여 야간관광을 포함한 도시관광을 추진 · 풍부한 역사관광 자원과 특산품을 관광상품화하고, 향수를 부르는 강변·해안 등의 자원을 활용하여 도시관광의 관문기능을 확대
동부산악관광 권역 (체험+온천+역사)	· 밀양, 양산, 함안, 창녕 · 통도사, 표충사, 내원사 등의 명승사찰을 중심으로 주변자연을 보전, 활용하여 수려한 경승지와 높은 지적 유산의 관광자원화를 추진 · 온천휴양 기능의 활성화와 이를 연계한 위락휴양관광화를 추진
서부산악관광 권역 (자연+휴양)	· 하동, 산청, 함양, 거창, 합천, 의령 · 지리산·덕유산·가야산 국립공원을 중심으로 하여 명승사찰을 보전, 활용하고 자연생태체험, 휴양형 관광기능을 정비 촉진 · 온천, 한방의약을 활용한 건강·보양형 관광기능을 확대
남부해양관광 권역 (해양+레저)	· 통영, 거제, 고성, 남해 · 한려해상국립공원과 다도해 및 해안의 풍부한 자연을 보전하고, 조망수단을 정비 · 임진왜란 해전 유적지의 특성을 고려한 관광상품의 개발을 추진하여 해양관광의 특성을 부각 · 온난한 기후를 활용한 스포츠, 해양레저의 메카 창출

VI. 남해안 SWOT 분석

[표] 남해안 지역 SWOT 분석

Strength	Weakness
1. 3개 지자체의 지역발전에 대한 강한 의지 2. 견고한 산업기반과 높은 산업집적도 3. 국가 2대 컨테이너항만 보유 4. 동북아의 지경학적 요충지 5. 수려한 해양환경 및 우수한 역사·문화자원 6. 풍부한 농수산물자원	1. 지식집약형 첨단산업 취약 2. R&D 기반 및 산학연 협력 부족 3. 가용자원 부족 4. 3개 지자체 간 불균형 및 갈등 5. 외국으로부터의 접근성 미비 6. 남해안에 대한 국제적 인지도 부족
Opportunity	Threat
1. 동북아 경제권의 확대 2. 해양의 중요성 증가 3. 국가균형발전에 대한 중앙정부 의지·지원 4. 지자체 간 협력 필요성에 대한 인식 증대 5. 삶의 질과 여가에 대한 관심 증대 6. 韓流의 확산	1. 중국의 국제적 영향력 증대 2. 수도권 집중 심화 3. 기존 주력산업의 성장력 약화 4. 인구 유출 및 고령화 5. 신산업 육성 경쟁 격화

1. 강점

□ 견고한 산업기반과 높은 산업집적도

- 국내 제조업 생산액 636조 원 중 3개 지자체의 비중은 19%(121조 원)
 - 경남 9.7%, 전남 5.7%, 부산 3.6%
 - 서울 6.4%, 인천 5.6%, 경기 25%
- 제조업 중심의 산업구조로 발전잠재력을 보유
 - 3개 지자체의 2차 산업 비중은 경남 46.6%, 부산 26.8%, 전남 34.8%로, 전국 대비 제조업의 비중이 상대적으로 큼

- 특히 경남은 입지, 기간시설 및 배후기능이 전반적으로 우수
- 경남의 산업단지는 창원기계공단을 중심으로 6개의 국가산업단지, 진주상평공단을 포함하는 9개의 지방공단, 진해시 이동농공단지를 포함한 47개의 농공단지, 마산자유무역지역, 진사외국인기업전용단지로 구성

□ 국가 2대 컨테이너항만 보유

- 3대 국책 항만 중 부산항과 광양항 2개 항만이 남해안에 위치
- 2003년 현재 부산항과 광양항의 연간 물동처리량은 1,030만 TEU 규모로 전국 물동량의 91%를 점유

□ 동북아의 지경학적 요충지

- 동북아 경제권의 성장 속에서 중국과 일본의 중간에 위치
- 경제대국으로 급부상하고 있는 중국 華東 경제권인 상하이와 근거리에 위치(목포-상하이 594km, 인천-상하이 795km)
- 동북아 경제권의 내륙과 해안을 연결하는 관문지역으로 동북아 물류중심지의 최적 입지조건을 구비
- 급속하게 발전하고 있는 중국 동부연해지역 주요 도시들(광둥, 장쑤, 저장, 산둥)과 300~400km에 위치하고 있어 대중국 교류 잠재력이 특히 높음
- 남북교역의 확대, 한반도 종단철도(TKR) 및 시베리아 횡단철도(TSR)가 확충될 경우 대륙 진출의 거점지역으로 부상

□ 수려한 해양환경 및 우수한 역사·문화자원 확보

- 남해안 지역은 총 2,300여 개의 도서자원과 1만 km에 달하는 해안선을 보유

- 다도해해상국립공원, 한려해상국립공원, 지리산국립공원 등 천혜의 관광자원이 위치
- 이순신 및 장보고 유적지 등 유서 깊은 해양역사·문화유산이 다수 분포

□ 풍부한 농수산자원

- 남해안은 제조업과 함께 1차 산업이 발달된 대표 지역
 - 우리나라 GDP 중 1차 산업의 비중은 3.3%에 불과한 데 비해 남해안 지역은 전체 GRDP 중 농수산업이 5.9%를 점유(2003년 기준)
 - 특히 전남은 농수산업의 비중이 12.1%에 달해 전국 최고
- 2004년 기준, 남해안 지역 농수산업 인구는 102만 명으로, 매년 5%씩 감소하고 있으나 여전히 남해안 지역 전체 인구의 10%를 상회

2. 약점

□ 지식집약형 첨단산업 취약

- 세계적으로 요소투입형 산업보다 지식기반산업의 성장세가 뚜렷
- 남해안 주력산업의 경우, 기계와 철강 등 노동집약적 산업이 많고 핵심부품의 수입의존도가 높아 전체적인 부가가치 기여도가 낮음
- 특히 전남은 산업구조 측면에서 기존 주력산업과 지식기반제조업 간의 상대적 비중이 97:3으로 지식기반산업이 매우 취약

□ R&D기반 및 산학연 협력 부족

- 저조한 연구개발예산 및 연구기관
- 2001년 기준 남해안 3개 지역의 R&D 투자 규모는 1.3조 원에 불과하며 연간 예산 대비 0.84%로 전국 평균 0.93%에 미달
- 전남의 경우 총 75개의 국책연구기관만이 입주
- 산학연 협력의 부족
- 경남의 경우 창원대는 메카트로닉스 분야, 경상대는 항공 분야, 인제대는 의생명공학 분야, 경남대는 환경 분야로 각각 특화되어 있으나 대학 간 연계도가 낮고 산학협력 경험의 부족

□ 가용재원 부족

- 전국 평균을 밑도는 지역 경제성장률
- 수도권 대비 낮은 지방 재정자립도
- 부산 75%, 경남 37%, 전남 21%에 불과

- 취약한 지역금융구조와 조성자금의 역외 유출 지속
 - 남해안 지역의 경우 조성된 자금의 수도권 유출이 심각
 - 조성자금의 역외 유출은 지역 내 중소기업들의 자금난을 가중

□ 3개 지자체 간 불균형 및 갈등

- 부산, 경남, 전남 간 주력산업의 이질화가 뚜렷
 - 부산의 경우 서비스업의 분포가 가장 높고, 경남과 전남은 제조업과 농업에서 각각 특화된 측면이 있음
- GRDP 규모 및 재정자립도, 지역 경제성장률에서 지자체 간 격차가 뚜렷
- 동·서 간의 오랜 정치, 사회적 갈등 경험과 지자체 간 협력 경험의 부재

□ 외국으로부터의 접근성 미비

- 공항 환승에 따른 기회비용이 증대
 - 인천공항을 경유하여 남해안에 접근하는 데에는 막대한 시간과 기회비용이 소요
 - 부산·경남권의 경우 인천공항에서 육로로 6시간, 항공으로는 3시간이 소요
- 김해공항 여객수송능력의 한계
 - 최근 5년간 김해공항 국제선 수요 증가율은 8.74%로 인천공항(5.55%)보다 높음

□ 남해안에 대한 국제적 인지도 부족

- 후발주자로서 인지도가 부족하고 지역 마케팅 경험이 부재
 - 2004년 우리나라에서 개최된 국제회의(164건) 중 남해안권 개최 건수는 6건에 불과
 - 우리나라에서 개최된 국제회의 참가 외국인들의 남해안권 인지도는 12.6%에 불과
- 지역의 대형 이벤트 및 관광시장도 국제 수요보다 내국인 수요에 의존

3. 기회

□ 동북아 경제권의 확대

- 한·중·일 FTA 체결은 동북아시아의 NAFTA형 블록화를 구축할 것으로 전망
- 중국은 현재 한·중·일 FTA와 함께 ASEAN 가입을 추진 중이며, 향후 EU 모델과 같은 동아시아자유무역지대가 형성될 것으로 예상
- 따라서 향후 경제권역은 NAFTA 재편을 통한 북미 중심의 FTAA와 EU 그리고 동북아 경제권으로 삼분될 전망
- 2015년 동아시아 지역의 컨테이너 물동량은 세계 물동량의 약 50%에 육박할 것으로 추산

□ 해양의 중요성 증가

- 전 세계적으로 해양 전략 패러다임이 변화
 - 20세기 공해권 중심의 해양 관리 패러다임은 21세기 해양분할주권 개념으로 재편
 - 200해리 배타적 경제수역관할권 확산 등 국토관리의 공간적 광역화 추세 확대
 - 사후적 대응체제 개념의 해양환경 관리 개념도, 사전적 예방적 관리체제로 전환
 - 하드웨어 중심의 항만산업은 정보화, 자동화를 통한 소프트웨어 중심의 질적 성장 전략으로 전환
- 내륙자원 고갈에 따른 해양자원 개발에 대한 관심 증대
 - 식량자원으로서 수산물 생산량의 연평균 증가율은 6%에 달해 인구증가율의 3배
 - 현재 해저시추를 통해 세계 석유자원의 25%를 공급
 - 신해양에너지 자원의 개발수요 증대 및 상용화 추세 급속화(조력, 파력, 수온차)
 - 육상 광물자원의 고갈에 따른 해저 광물자원의 개발 필요성이 증대

□ 국가균형발전에 대한 중앙정부의 의지와 지원

- 중앙정부는 2005년 국가균형발전 시행계획을 수립하고, 지방분권 및 지방화전략의 핵심 사업을 입안
- 중앙집권적 하향식 지역발전을 지양하고 분권적 상향식 균형발전전략을 수립
- 투자주도형 개발에서 지역혁신체계를 통한 지역특성화 발전 모델로 전환

□ 지자체 간 협력 필요성에 대한 인식 증대

- 지방자치 활성화에 따른 지역협력 및 개발의 새로운 유형 등장
- 단절형의 하향적 사회가 네트워크형의 수평적 사회로 진전되어 지역 간 협력이 증대
- 지방재정자립도가 향상되는 등 지역사회의 개발 및 혁신역량이 제고

□ 삶의 질과 여가에 대한 관심 증가

- 경제발전으로 소득과 여가가 증대하고 가치관의 다양화 등에 따라 삶의 질에 대한 관심이 고조
- 친환경, 지속가능한 성장을 중요하게 생각하는 라이프스타일의 확산
- 주 5일 근무제의 확대 실시, 고령화에 따른 비경제활동인구의 증가 등으로 시간소비형 여가문화 수요가 증가할 것으로 전망
- 교육수준의 향상과 가처분소득의 증대, 여가시간의 확대 등으로 자아실현을 위한 학습 및 체험지향적인 고비용 여행 수요가 증가
- 쇼핑과 오락, 휴양 중심의 관광활동에서 역사와 문화·예술을 향유할 수 있는 지식추구형 여가활동으로 확산

□ 韓流의 확산

- 영상상품을 통한 한류 붐은 아시아권에서 한국 및 남해안의 인지도 제고에 기여

- 한류 소재의 다각화와 성공적인 상업화 지속 전망
- TV 드라마에서부터 시작된 한류는 음식과 의상, 문화, 전통 등 우리나라와 관련한 다양한 소재로 확산, 한류 상업화에 성공
- 한류를 통한 국가의 직접수입은 연 0.9조 원, 간접수익은 직접수익의 5배에 달하는 4.5조 원 이상이 될 전망

4. 위협

□ 중국의 국제적 영향력 증대

- 연 8%대의 고도성장 속에 인구 13억 명의 내수시장을 기반으로 성장잠재력을 보유
- 2002년 기준 대외교역액 6,000억 달러, 외국인 직접투자액 500억 달러에 육박
- 저렴한 노동력과 지대를 바탕으로 높은 가격경쟁력을 확보
- 우리나라와의 기술격차를 급속히 추격
- 추세적으로 1999년부터 2003년 중 부품소재산업의 한·일 간 국제경쟁력 격차 축소폭보다 한·중 간 축소폭이 훨씬 큰 것으로 분석
- 같은 기간 중 한·중·일 부품소재산업의 미국시장 점유율 추이를 보아도 우리나라와 일본은 각각 0.2%, 4.4% 하락한 반면, 중국은 4.9% 상승해 중국의 경쟁력이 크게 강화되고 있는 것으로 분석

[표] 차세대 산업부문별 한·중 기술격차(2004년)

산업분야	한국	중국	기술격차
유비쿼터스 기술	72.9	48.2	4.1
생활환경 지능화	73.4	43.8	4.9
신약개발 산업화	58.7	46.4	2
질병예방 진단/치료 혁신	62.5	49.1	2.2
환경혁신	54.4	48.3	1

자료 : 과학기술부

□ 수도권 집중 심화와 신산업 육성경쟁 격화

- 신성장동력산업의 신수도권(서울·경기·인천·대전) 재집중화 양상
- 지자체 간 첨단지식산업 유치경쟁 격화
- 지역산업은 기존 산업을 고부가가치화하고 신산업 기반을 강화하는 방향으로 추진

- 지역전략산업 육성을 위한 지역 간 경쟁이 치열하여 과다경쟁에 따른 자원낭비 가능성이 존재

□ 기존 주력산업의 성장력 약화

- 남해안은 국내 핵심 제조업이 밀집되어 있으나 IT·BT 등 고부가 신산업의 발전이 미흡
- 고부가 신산업 발전이 미약하여 제조업 부가가치 비중의 하락이 심화
- 부산의 제조업 고용 비중은 38.6%(1990년)에서 22.4%(2001년)로 감소하고, 같은 기간 부가가치 비중도 30.3%에서 18.3%로 하락
- 자본집약적인 장치산업의 비중이 높아, 중국 등 저가 생산기지의 부상에 따른 경쟁력 약화가 예상
- 서비스산업은 주로 소비성 업종으로 구성되어 있으며, 비즈니스 서비스산업의 기반이 취약
- 전남의 비즈니스 서비스산업은 전국 대비 비중이 1.9%에 불과

□ 인구 유출 및 고령화 가속

- 역내에서 배출된 고급 기술인력이 지역 내에서의 취업기회를 갖지 못하는 등 인력의 역외유출이 심각
- 특히 전남의 노령화율은 13.38%(2003년)로 전국 평균 7.3%에 비해 매우 높음
- 산업인력 공급난과 함께 산업종사자의 기술수용능력 한계를 노정

제 3 장

남해안 발전 비전 및 전략 도출

I. 남해안 지역의 미래상과 비전

II. 남해안 발전 목표

III. 남해안 발전 전략 및
사업 아이디어 도출

남해안 발전 비전 및 전략 도출

I. 남해안 지역의 미래상과 비전

1. 남해안 지역의 미래상

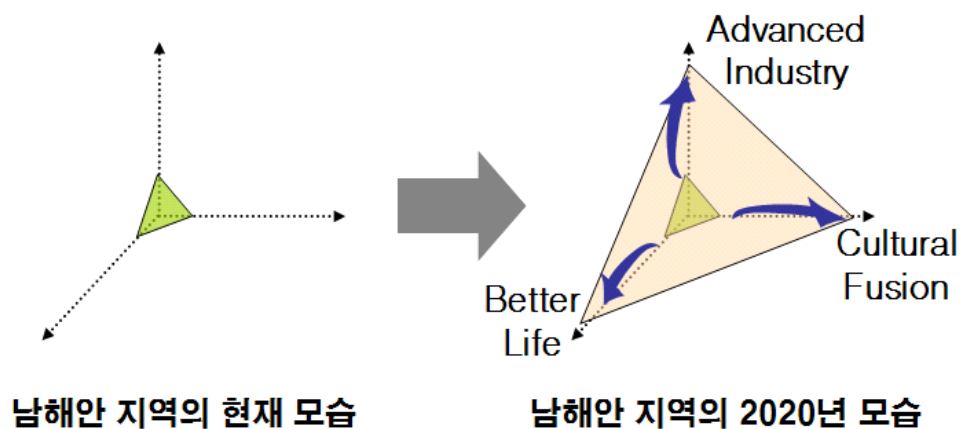
- 2020년 남해안 지역의 미래상은 1) 경제 2) 삶의 질 3) 문화융합의 3차원이 극대화된 모습이며, 이를 구체화한 것이 비전으로 표현됨

남해안 지역의 미래상 - A · B · C

- **A**dvanced Industry(경제) : 산업의 0.5차 더하기를 통해 업그레이드된 경제
- **B**etter Life(삶의 질) : 삶의 질을 획기적으로 높여 사람들이 몰려드는 남해안
- **C**ultural Fusion(문화융합) : 영호남 · 아시아 · 세계의 문화가 조화되는 열린 남해안

- 현재의 남해안 지역이 세 방향으로 확대되어 2020년에는 발전된 모습을 형성

[그림] 남해안 지역의 미래상



1) Advanced Industry : 남해안 경제 업그레이드

□ **산업 간 시너지 발휘(Balanced Industry)** : 2020년의 남해안 지역은 기존산업과 신산업, 1차·2차·3차 산업, 부산·전남·경남의 산업이 유기적으로 조화되는 가운데 시너지를 발휘

- 전혀 새로운 개념의 신산업이 아니라 지역에서 어느 정도 강점을 보유하고 있는 기존산업의 경쟁력을 활용할 수 있는 산업이 발전
 - 이미 구축되어 있는 자원을 활용하여 신산업이 빠르게 뿌리 내릴 수 있도록 유도
- 1차·2차·3차 산업이 상호 융복합되어 1.5차·2.5차·3.5차로 경쟁력을 확대
 - 사양산업으로 치부되고 있는 농업·수산업 등에서 새로운 경쟁요소를 발굴
- 부산·전남·경남의 산업이 긴밀한 연관관계 속에 서로의 강점을 극대화하고 약점을 최소화하는 방향으로 발전

□ **지역 내 파급효과 극대화(Local Economic Presence)** : 2020년의 남해안 지역은 지역 경제 발전의 효과가 지역민에 의해 향유되고 다시 지역 내 투자로 재창출되는 선순환 구조가 구축

- 기술력이 뒷받침되는 지연산업이 발달하고 중소기업이 활력을 가지는 기업 생태계가 조성

□ **혁신역량 강화(Innovative Capability)** : 2020년의 남해안 지역은 우수한 지역 인재가 지역 산업계에 기여하고, 기업과 대학·연구소 간 긴밀한 네트워크가 구축되어 내발적인 혁신을 창출

2) Better Life : 사람들이 몰려드는 남해안

- **건강과 지속가능성(Healthy & Sustainable)** : 2020년의 남해안 지역은 청정한 자연환경이 지역민에게는 건강한 삶이라는 가치를 안겨주고 이러한 가치가 지속되는 공간
 - 환경친화성과 지속가능성을 지역개발의 우선적인 가치로 두고 자연과 인간이 조화롭게 살아가는 공간을 창조
- **매력과 희망의 공간(Attractive & Hopeful)** : 2020년의 남해안 지역은 윤택한 삶이 보장되고 미래에 대한 희망이 있어 사람들이 늘 찾고 싶어하는 공간
- **해양과 내륙의 쾌적성(Blue & Green Amenity)** : 2020년의 남해안 지역은 바다와 섬이 지니는 쾌적함이 지역의 성장동력이 되는 공간
 - 육지에서 맛볼 수 없는 바다와 섬의 정취를 언제나 느낄 수 있고, 해양의 잠재력이 발휘되어 지역경제에 기여

3) Cultural Fusion : 다양한 문화가 조화되는 열린 남해안

- **영남과 호남의 화합(East-West Chemistry)** : 2020년의 남해안 지역은 부산·전남·경남이 동반 성장하고 각 지역 주민들 간의 긴밀한 교류가 이루어지는 문화공동체
 - 영남과 호남이 시간적으로 가까워져서 지역 간 접근성이 우수해지고, 일련의 공동사업 추진을 통해 서로를 발전의 동반자로 인식
- **다양한 문화의 교류 공간(Neo Hellenism)** : 2020년의 남해안 지역은 고대 백제 문화와 가야 문화가 발현되는 가운데, 인접국인 중국·일본 등과의 교류가 활발해져서 문화적 다양성을 형성
 - 각국의 다양한 문화가 수용되고 발현되는 아시아의 문화 중심지로서 동양과 서양의

문화가 조화

- 헬레니즘(Hellenism) : 그리스인을 의미하는 헬렌(Hellen)이라는 말에서 유래한 것으로, 서양문화(고대 그리스문화)와 동양문화가 서로 영향을 주고받아 융합된 형태로 나타난 문화를 의미

□ **세계로 열린 공간(Port to the World)** : 2020년의 남해안 지역은 국내 차원의 남해안을 넘어 세계적으로도 사람과 물자가 풍부하게 이동

- 세계 수준의 항만과 공항이 가동되고 대륙으로의 출발점이 되는 국제적 중심지화

2. 남해안 발전 비전

□ 남해안 지역의 비전은 1) 해양의 이미지를 형상화하고, 2) 경제·삶의 질·소통의 3개 축으로 조화롭게 발전된 이미지를 나타내며, 3) 간결하게 표현하여 기억에 오래 남을 수 있도록 설정

- 해양의 이미지(Sea) : 부산·전남·경남의 3개 시도가 공통적으로 가지고 있는 특성이자 지역의 큰 자산 중 하나
- 낙원의 이미지(Utopia) : 물질적인 성장에만 치우쳐 풍요 속의 빈곤이 나타나는 곳이 아니라 풍요 속에서도 윤택한 삶의 질이 보장되고 외부와의 소통이 활발한 공간
- 유토피아(Utopia) : 토마스 무어의 소설 ‘*Utopia*’에서 묘사된 이상향을 의미, 유사표현으로 남미의 ‘엘도라도(Eldorado)’, 동양의 ‘무릉도원(武陵桃源)’ 등이 있음
- 간결한 표현 : 단어 하나로 명료하게 표현하고 강렬한 이미지를 표출하여 슬로건으로도 활용
- ‘Hi, Seoul’(서울), ‘It's Daejeon’(대전), ‘아하 광주’(광주), ‘Dynamic Busan’(부산) 등과 같이 각 지방자치단체의 슬로건은 대부분 명료하고 축약된 키워드로 구성

[그림] 각 지방자치단체의 슬로건

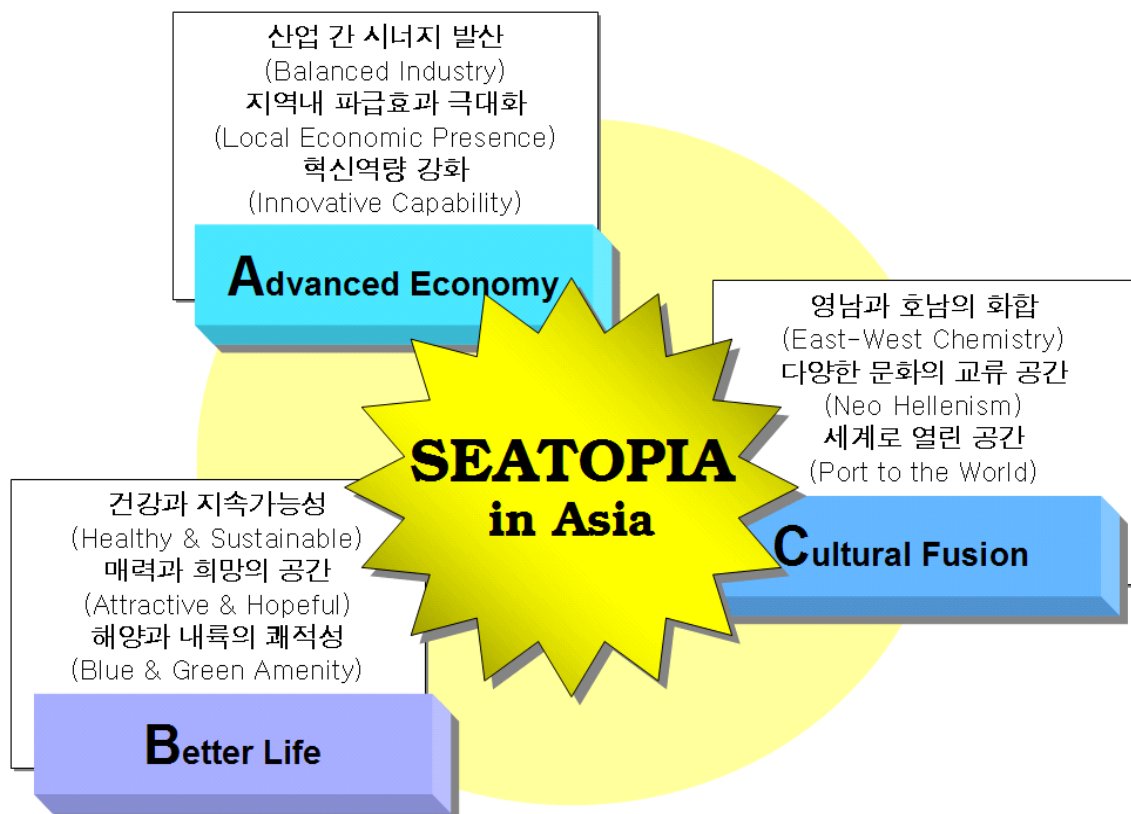


□ 남해안 발전 비전 : 'SEATOPIA in Asia'

SEATOPIA in Asia

- 남해안이 세계적으로 유명한 해양 공간으로 발돋움한다는 의지와 미래상을 표현
- 경제, 삶의 질, 문화융합의 3개 축이 조화롭게 구현되는 아시아의 대표적 해양 낙원

[그림] 남해안 발전 비전의 도출



□ 해양에 인접한 세계 주요 지역 및 도시의 비전도 해양의 이미지를 형상화하고 있으나 'SEATOPIA in Asia'는 남해안이 실질적으로 최초로 표방하는 독창적인 표현임

- 'SEATOPIA' 라는 용어는 1975년 일본 오키나와박람회에서 해저도시를 구상하며 사용한 적이 있으나 지역개발 차원의 비전은 아니었음

- 세계 주요 지역 및 도시의 해양 관련 비전 사례

- Your Aquatic Playground : 호주 서남해안 지역
- Centre of Ocean Excellence : 캐나다 동부해안 세인트존스 지역

- 낙원의 이미지 Utopia를 형상화한 각종 용어

- Portopia : 일본 고베 시 앞바다 인공섬 조성 계획
- Teletopia : 통신 인프라가 완비되어 시간과 공간 장벽을 넘어 자유로운 의사소통이 실현되는 공간

II. 남해안 발전 목표

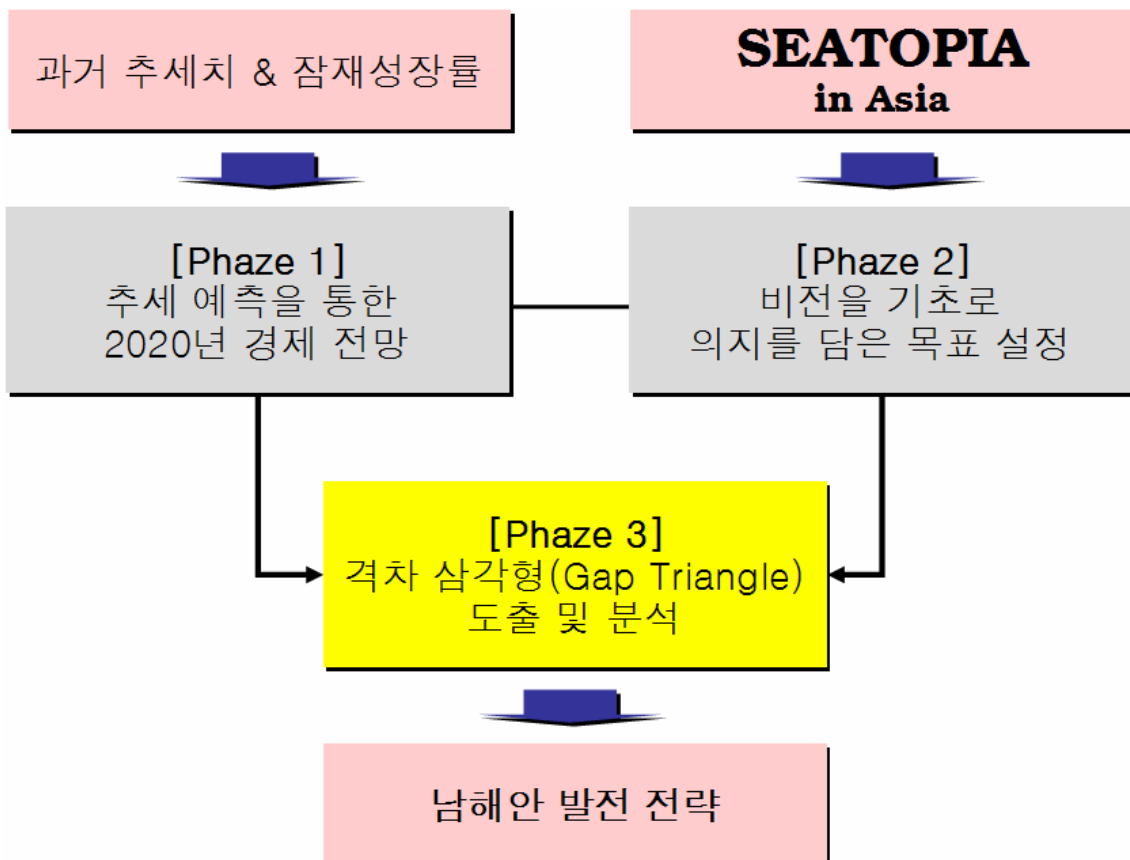
1. 목표 도출 프로세스

□ 남해안 발전 비전을 계량화하여 2020년까지 달성해야 할 목표를 도출

- 목표를 수치화하여 제시함으로써 비전을 구체화하고 추진주체에게 동기를 부여
- 목표와 현재 수준의 비교를 통해 어떤 전략을 채택해야 하는가에 대한 해답을 도출

□ 목표 도출을 위해 다음의 단계를 수행

[그림] 목표 도출 프로세스



- 1단계 : 과거 성장률과 2020년까지의 잠재성장률 전망치를 기초로 향후 우리나라 GDP 및 남해안 3개 시도 GRDP를 추정
- 2단계 : 남해안 발전 비전을 충족하기 위해 달성해야 할 수준의 GRDP와 연평균 성장률을 설정
 - 남해안 지역이 국내 경제에서 차지하는 비중을 목표 설정의 기초 수치로 설정하고 시뮬레이션을 거쳐 합리적인 수치로 조정
- 3단계 : 1단계와 2단계를 통해 도출된 수치의 격차 삼각형(Gap Triangle)을 분석하고, 이 격차 삼각형의 면적을 최소화할 수 있는 전략을 모색

2. 목표의 도출

1) 추세 예측을 통한 2020년 경제전망

□ 1980년대 이후 우리나라 경제성장률은 지속적으로 낮아지고 있고, 특히 남해안 지역의 경제성장률은 국가 경제성장률을 하회하고 있음

- 외환위기로 국내 경제의 시계열 추세에 충격이 가해진 1997~1998년을 제외하면 경제성장률이 1980년대 두 자릿수에서 1990년대 중후반 한 자릿수로 하락
- 1999~2003년 우리나라 GDP 연평균성장률은 5.7%이고, 남해안 지역 GRDP의 연평균 성장률은 5.0% 수준⁴⁾
 - 부산 5.4%, 전남 3.0%, 경남 6.1%로 지역 간 편차가 큰 편
- 특히 최근 2~3년간은 가계 신용버블이 붕괴되면서 내수가 크게 부진하여 경제성장률이 잠재성장률을 하회
 - 한국은행이 잠정적으로 추산한 2004년 GDP 성장률은 4.6%이고, 삼성경제연구소가 예상하는 2005년 GDP 성장률은 3.8%에 불과

□ 2020년의 GDP를 도출하기 위해 2005~2020년간 우리나라 경제성장률은 잠재성장률을 따른다고 가정

- 외환위기 이후 급변하고 있는 우리나라 경제구조 하에서 미래의 경제를 전망하기는 쉽지 않음
 - 미래의 GDP를 전망하기 위해 과거의 추세를 단순 연장하는 것은 경제구조가 안정된 일부 선진국에서나 가능한 방법
- 중장기 전망 시 경제성장률이 잠재성장률을 따른다는 가정은 중립적이지만 최근 추세는 경제성장률이 잠재성장률을 하회하고 있으므로, 이 가정을 충족하기 위해서는

4) 통계청의 지역소득통계 중 2000년 기준년 가격을 기초자료로 하여 분석한 결과임

경제 전반에 대한 혁신과 구조개선이 지속된다는 전제가 필요

- 경제성장률은 실질 GDP가 전년에 비해 얼마나 증가했는지를 백분율로 표시한 것
- 잠재성장률은 인플레이션을 유발하지 않고 달성할 수 있는 최대 경제성장률, 즉 물가 안정의 틀 속에서 얻어낼 수 있는 성장률을 의미

[표] 경제성장률과 잠재성장률 추이

(단위 : %)

기간	1981~1990			1991~2000		
	전체	1981~1985	1986~1990	전체	1991~1995	1996~2000
경제성장률	8.3	7.5	9.1	6.0	7.2	4.8
잠재성장률	7.8	7.7	7.9	6.3	6.6	6.0

자료 : 한국개발연구원, “한국 경제의 잠재성장률 전망”, 2002. 12.

□ 본 연구에서는 한국은행에서 가장 최근에 발표된 잠재성장률 수치를 기초자료로 사용

- 일반적으로 잠재성장률은 자본스톡, 노동투입, 생산성에 의해 결정되는데, 연구자나 연구기관, 추정방법에 따라 전망치가 다양
- 한국은행은 2005~2014년간 우리나라 잠재성장률은 4.0~5.2% 수준일 것으로 전망

[표] 연구기관별 잠재성장률 장기 전망

(단위 : %)

한국은행	2005~2014		
낙관적	5.2		
중립적	4.6		
비관적	4.0		
한국개발연구원	2003~2007	2008~2012	평균
낙관적	5.4	5.1	5.2
비관적	4.8	4.5	4.6

주 : 각 시나리오별 전망의 차이는 생산성 변화에 따른 것임

자료 : 한국은행, “우리 경제의 성장잠재력 약화 원인과 향후 전망”, 2005. 8. 26.

한국개발연구원, “한국 경제의 잠재성장률 전망”, 2002. 12.

- 잠재성장률 전망치가 하락하는 것은 자본스톡증가율과 취업자증가율이 하락하기 때문임
- 자본스톡증가율의 하락은 저축률과 투자율의 하락에 기인하고, 취업자증가율의 하락은 출산율 저하, 고용 없는 성장(jobless growth) 등에 기인

□ 이상의 가정을 전제로 할 때, 2020년 우리나라 실질 GDP는 1,436조 원이고, 남해안 지역의 GRDP는 228조 원으로 국내 경제의 15.9%를 차지할 전망

- 한국은행 전망치 중 중립적 시나리오인 4.6%를 기준으로 향후 우리나라 GDP를 추정한 결과

[표] 추세 예측을 통한 2020년 전망 결과

(단위 : 백만 원, %)

연도	국가 전체	남해안 지역	
	GDP	GRDP	비중
2003	668,502,258	114,498,443	17.1
2004	699,253,362	119,136,372	17.0
2005	731,419,017	123,973,708	16.9
2006	765,064,291	129,019,358	16.9
2007	800,257,249	134,282,640	16.8
2008	837,069,082	139,773,295	16.7
2009	875,574,260	145,501,511	16.6
2010	915,850,676	151,477,945	16.5
2011	957,979,807	157,713,740	16.5
2012	1,002,046,878	164,220,551	16.4
2013	1,048,141,034	171,010,569	16.3
2014	1,096,355,522	178,096,544	16.2
2015	1,146,787,876	185,491,813	16.2
2016	1,199,540,118	193,210,325	16.1
2017	1,254,718,964	201,266,672	16.0
2018	1,312,436,036	209,676,118	16.0
2019	1,372,808,094	218,454,628	15.9
2020	1,435,957,266	227,618,906	15.9

자료 : 2003년 수치는 통계청, 지역소득통계 중 2000년 기준가격

- 최근 5년간 성장률과 향후 잠재성장률 간의 비율에 따라 각 지역의 성장률을 조정하여 2005~2020년간 연평균 성장률 추정치를 도출
- 부산·전남의 성장률은 국가 전체 성장률을 하회하고 경남은 이를 상회함을 감안
- 현재와 같은 구조가 지속될 경우 남해안 지역의 경제적 비중은 현재 수준(2003년 17.1%)을 유지하기 힘든 것으로 나타남

2) 남해안 지역 GRDP 목표 설정

□ 남해안 지역이 'SEATOPIA in Asia'가 되기 위해서 달성해야 할 2020년 각 시도 GRDP의 전국 대비 비중을 설정

- 우리나라 경제에서 부산, 전남, 경남이 차지하는 비중을 분석해보면, 3개 시도 모두 하락세가 지속되는 가운데, 부산은 6.0%대에서 고착화, 전남은 4.0%대 초반까지 하락세 지속, 경남은 6.7%대에서 고착화되는 양상을 보이고 있음을 감안

□ 이 목표를 달성함으로써 남해안 지역의 미래상(A·B·C)을 현실화

- 남해안 지역 발전의 의지를 가지고 새로운 성장동력을 마련한다면 현재의 부진 추세를 극복하고 남해안 지역의 경제적 위상을 제고할 수 있을 것임
- 지속가능한 개발에 기반한 경제성장을 통해 지역 주민의 삶의 질 또한 높일 수 있고, 남해안 지역을 살기 좋은 공간으로 구현할 수 있음
- 3개 시도 간 경제적 격차를 줄여 나감으로써 지역 간 교류·통합을 한층 활성화하고 교류 인프라의 확충을 통해 세계 속의 남해안 지역으로 탈바꿈할 수 있음

□ 결과적으로 2020년 남해안 지역 GRDP는 277조 원으로 우리나라 경제의 19.3%를 차지하는 것으로 목표를 설정

[표] 남해안 지역의 2020년 성장 목표

(단위 : 백만 원, %)

연 도	국가 전체	남해안 지역	
	GDP	GRDP	비중
2003	668,502,258	114,498,443	17.1
2004	699,253,362	120,054,542	17.2
2005	731,419,017	125,317,397	17.1
2006	765,064,291	130,980,244	17.1
2007	800,257,249	137,076,558	17.1
2008	837,069,082	143,642,408	17.2
2009	875,574,260	150,716,640	17.2
2010	915,850,676	158,341,072	17.3
2011	957,979,807	166,560,708	17.4
2012	1,002,046,878	175,423,955	17.5
2013	1,048,141,034	184,982,865	17.6
2014	1,096,355,522	195,293,389	17.8
2015	1,146,787,876	206,415,644	18.0
2016	1,199,540,118	218,414,204	18.2
2017	1,254,718,964	231,358,404	18.4
2018	1,312,436,036	245,322,666	18.7
2019	1,372,808,094	260,386,849	19.0
2020	1,435,957,266	276,636,617	19.3

[표] 각 기간별 연평균 성장률

(단위 : %)

기간	국가 전체	남해안 지역
2005~2010	4.6	4.8
2010~2015	4.6	5.4
2015~2020	4.6	6.0
평균	4.6	5.4

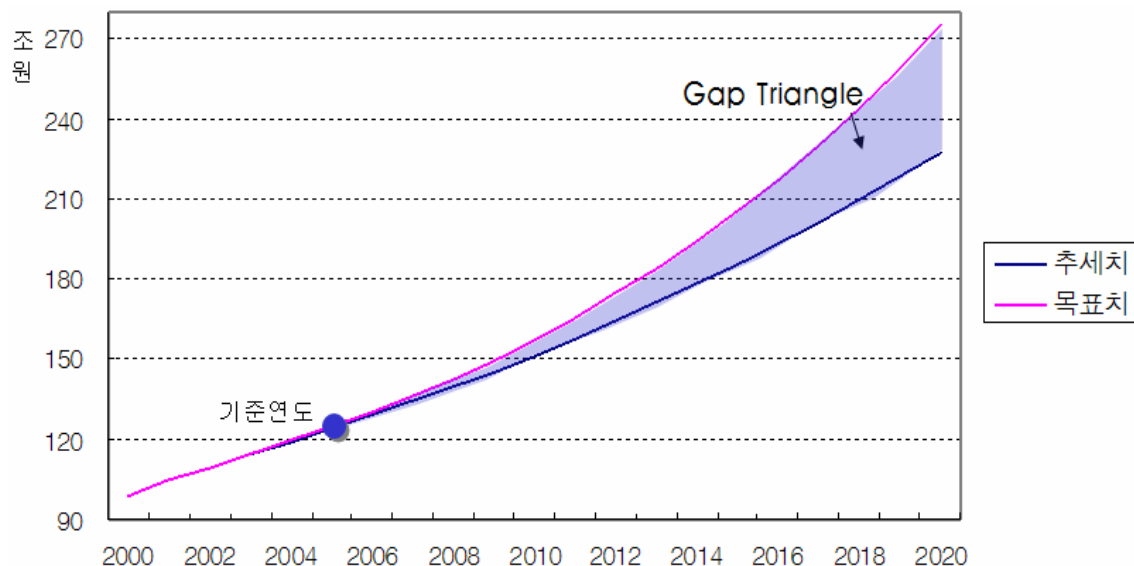
- 통계청 추계인구를 적용하고, 1달러에 대한 환율을 1,000원으로 가정할 경우, 2020년 남해안 지역의 1인당 GRDP는 3만 5,000 달러로 우리나라 1인당 GDP 2만 8,000 달러를 상회하는 것으로 나타남

3) 격차 삼각형(Gap Triangle)의 도출

□ 추세적 연장치와 본 연구의 목표치를 비교하면, 2020년 기준으로 약 49조 원의 추가적인 부가가치를 창출해야 함

- 1.3조 원(2005년), 6.9조 원(2010년), 20.9조 원(2015년), 49.0조 원(2020년)과 같이 후기로 갈수록 추가적으로 창출해야 할 부가가치가 급격하게 증가
- 초기 투자의 결과가 후기에 집중적으로 나타나므로 이러한 결과는 합리적인 것으로 해석 가능
- 2003년 기준 국내 반도체 및 기타 전자부품 제조업의 부가가치는 29.7조 원이고, 자동차 및 트레일러 제조업의 부가가치는 28.4조 원 수준⁵⁾

[그림] 격차 삼각형(Gap Triangle)의 도출



5) 통계청, 광업·제조업 통계조사

Ⅲ. 남해안 발전전략 및 사업 아이디어 도출

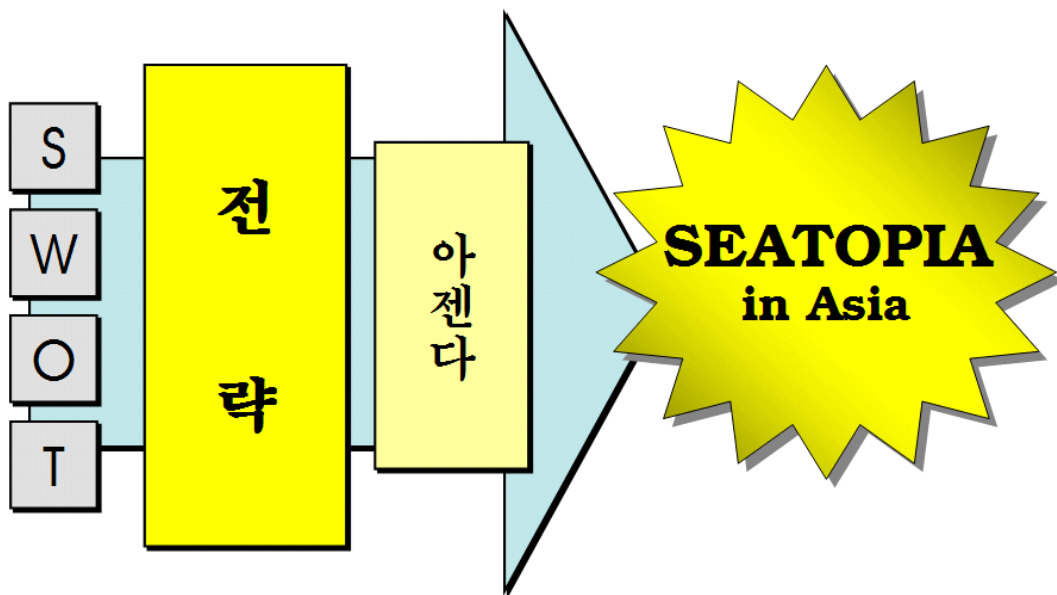
1. 남해안 발전전략 도출

□ 남해안 지역의 현황과 경쟁력 분석 결과를 출발점으로 하고, 비전 및 목표를 도착점으로 하여 최적의 전략과 아젠다를 도출

- 남해안 지역 발전전략은 2005년 남해안 지역의 모습이 2020년에는 미래상 A·B·C가 구현되는 'SEATOPIA in Asia'가 되도록 하는 열쇠의 개념

- 아젠다는 전략을 구체적으로 형상화하여 실제로 추진해야 할 종합적인 실행과제를 의미

[그림] 전략 도출 개념도



□ SWOT 분석을 기초로 강점을 극대화하고, 약점을 보완하며, 기회의 활용도를 높이고, 위협에 대비할 수 있는 전략을 구상

- 남해안 지역의 산업구조를 바탕으로 경제발전을 도모할 수 있는 전략을 도출
 - 1차 산업이 사양화되어가고 있지만 지역 내 고용비중이 크므로 1차 산업 활성화 전략이 반드시 필요
 - 남해안 지역의 경제에서 차지하는 비중이 큰 제조업의 경우, 지속적인 경쟁력 확보와 새로운 성장원천의 발굴을 위한 전략을 수립
 - 남해안이 가진 해양의 강점을 활용하면서 부가가치가 높은 산업을 육성하는 차원에서 신개념 관광이나 항만·물류산업 육성을 위한 전략이 필요
- 지역의 활력을 높이고 접근성을 제고하기 위해 남해안 지역 내, 남해안 지역과 국내외 타 지역 간 교류 인프라를 확충하는 전략이 필요
- 남해안 시대의 출범과 남해안 지역의 미래상을 대내외에 알리기 위한 지역 마케팅 전략도 중요

[표] 남해안 지역 SWOT 분석

Strength	Weakness
1. 3개 지자체의 지역발전에 대한 강한 의지 2. 견고한 산업기반과 높은 산업집적도 3. 국가 2대 컨테이너항만 보유 4. 동북아의 지경학적 요충지 5. 수려한 해양환경 및 우수한 역사·문화자원 6. 풍부한 농수산물자원	1. 지식집약형 첨단산업 취약 2. R&D 기반 및 산학연 협력 부족 3. 가용자원 부족 4. 3개 지자체간 불균형 및 갈등 5. 외국으로부터의 접근성 미비 6. 남해안에 대한 국제적 인지도 부족
Opportunity	Threat
1. 동북아 경제권의 확대 2. 해양의 중요성 증가 3. 국가균형발전에 대한 중앙정부 의지·지원 4. 지자체 간 협력의 필요성에 대한 인식 증대 5. 삶의 질과 여가에 대한 관심 증대 6. 韓流의 확산	1. 중국의 국제적 영향력 증대 2. 수도권 집중 심화 3. 기존 주력산업의 성장력 약화 4. 인구 유출 및 고령화 5. 신산업 육성 경쟁 격화

주 : SWOT 분석에 관한 자세한 내용은 제2장을 참조

□ 이상의 논의를 종합하여 1) 제조업 혁신 2) 동북아 관광휴양허브 구축 3) 미래형 항만
· 물류산업 육성 4) 농수산업 구조고도화 5) 교류 인프라 확충 6) 지역 마케팅 강화의
6대 전략을 수립

- 제조업 혁신 전략 : 지역 내 기존 제조업(기계, 화학, 조선, 철강 등)의 경쟁력을 높이고 새로운 성장원천이 될 유망 제조업의 육성방안을 도출

· S2 + S4 + W1 + W2 + W4 + O1 + O3 + O4 + T1 + T2 + T3 + T5⁶⁾

- 동북아 관광휴양허브 구축 전략 : 남해안 지역의 섬과 바다를 소재로 한 관광개발을 통해 남해안 지역이 동북아의 관광휴양 중심지로 자리매김할 수 있는 방안을 구상

· S1 + S4 + S5 + W1 + W4 + W5 + W6 + O2 + O3 + O5 + O6 + T3 + T4

- 미래형 항만·물류산업 육성 전략 : 국가 차원의 항만·물류 육성계획의 효과를 한층 높일 수 있도록 지역과 기술, 트렌드를 고려한 보완 방안을 모색

· S3 + S4 + W3 + W4 + W5 + O1 + O2 + T1 + T2 + T3

- 농수산업 구조고도화 전략 : 바이오 기술, 관광 등 타산업과의 융복합을 통해 농수산업의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안을 모색

· S4 + S5 + S6 + W4 + O2 + O5 + T4

- 교류 인프라 확충 전략 : 영호남 간, 남해안 지역과 국내 타 지역 간 간선교통망 및 차세대 교통수단을 확충하고 세계와의 교류망을 형성하는 방안을 수립

· S1 + S4 + W4 + W5 + W6 + O4 + O5 + T2 + T4

- 지역 마케팅 강화 전략 : 남해안 지역의 브랜드를 창출하고 대내외에 홍보하여 남해안 지역을 세계적인 명소로 육성하는 방안을 제시

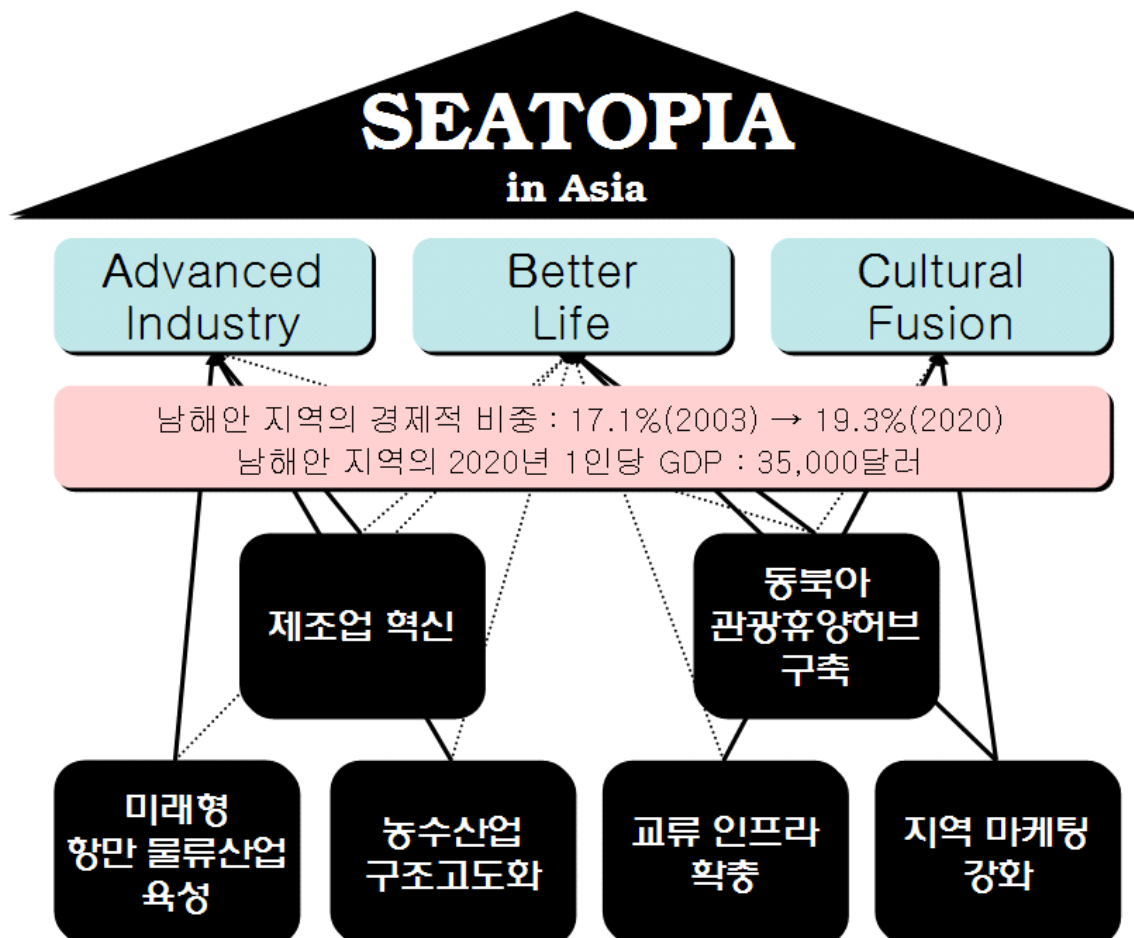
· S3 + S5 + W3 + W5 + W6 + O1 + O4 + O6 + T2 + T4

6) S·W·O·T 및 숫자는 각각 SWOT 분석 도표의 각 항목을 의미함(즉, S1은 Strength의 첫 항목을 의미)

□ 6대 전략이 복합적으로 상호작용하며 비전과 목표를 달성

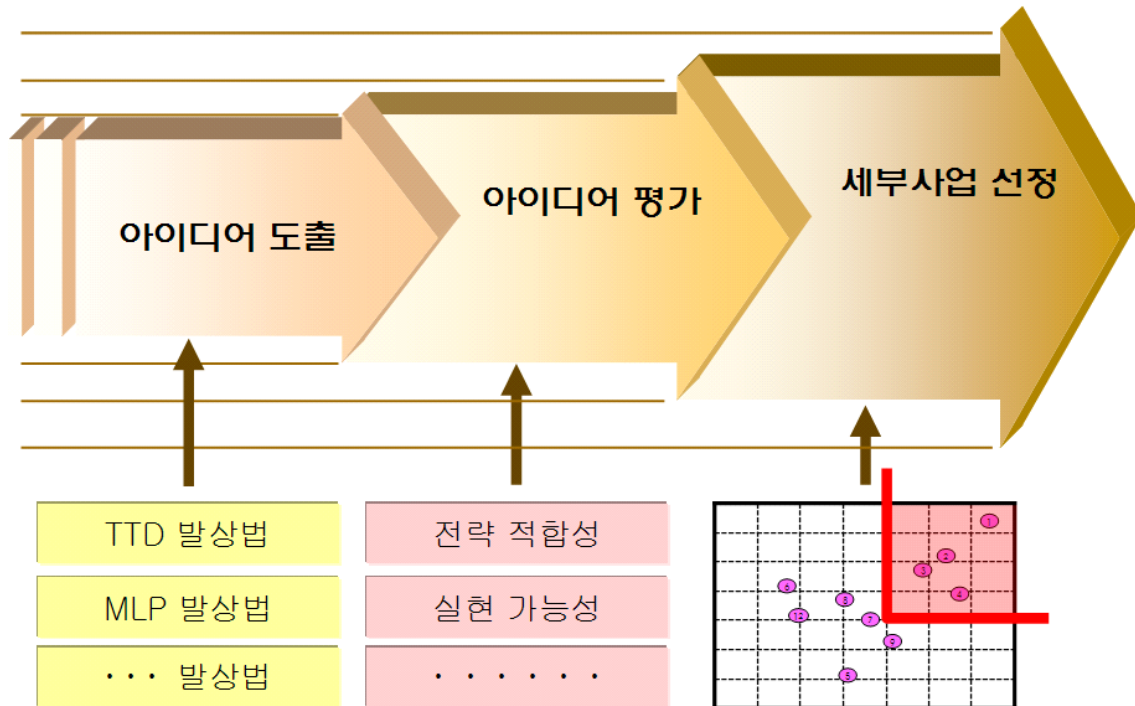
- Advanced Industry : 제조업 혁신 전략, 미래형 항만·물류산업 육성 전략, 농수산업구조고도화 전략이 중심이 되고 다른 전략들이 보조적으로 역할
- Better Life : 동북아 관광휴양허브 구축 전략, 지역 마케팅 강화 전략이 중심이 되고 다른 전략들이 보조적으로 역할
- Cultural Fusion : 교류 인프라 확충 전략, 지역 마케팅 강화 전략이 중심이 되고 다른 전략들이 보조적으로 역할

[그림] 남해안 발전 비전과 6대 전략의 유기적 관계



2. 세부사업 선정 프로세스

[그림] 세부사업 선정 개념도



□ 전략별 세부사업은 '다양한 아이디어의 발굴 → 발굴된 아이디어의 정리 및 평가 → 세부사업 선정'의 순으로 도출

- 1차적으로 연구진, 관련 분야 전문가, 지역 관계자들과의 브레인스토밍을 통해 각 전략별로 남해안 지역 발전을 위해 추진해야 할 사업 아이디어를 발굴
- 새로운 아이디어의 발굴에서 TTD 발상법, MLP 발상법 등의 방법론을 활용
 - TTD 발상법 : 발상의 기준이 되는 축으로 기술(Tech) · 고객(Touch) · 사업영역(Domain)을 제시하고, 각 축별로 발상의 지침이 되는 가이드라인과 키워드 및 구체적인 방향성을 제공한 후 아이디어 발굴에 주력하는 방법
 - MLP 발상법 : 비전에서 미션(Mission)을 도출한 후, 그 미션을 충족하기 위해 주어진 강점과 기회를 활용한 지렛대(Leverage) 축과 약점과 위협에서 출발하는 문제극복(Problem) 축에서 아이디어를 도출하는 방법

- 아이디어를 보다 구체화하여 정리한 후 이를 전문가적 시각에서 전략 적합성과 실현 가능성의 척도로 평가
 - 전략 적합성 : 제시된 아이디어가 전략 수행에서 필수적이고 상대적인 중요도가 높을수록 전략 적합성이 높은 사업으로 평가
 - 실현 가능성 : 제시된 아이디어가 향후 기술이나 트렌드, 지역 현실에 비추어 상대적으로 실현될 가능성이 높고 지역에 미치는 실질적 효과가 크다고 판단될수록 실현 가능성이 높은 사업으로 평가

- 전략 적합성과 실현 가능성을 축으로 하는 그래프에 평가 결과를 표시한 후 일정한 기준에 의거하여 전략별 세부사업을 선정
 - 비용과 시간의 한계로 인해 1차적으로 도출된 모든 아이디어를 사업화하기 힘든 점을 감안하여 전략별로 유망한 아이디어를 세부사업으로 선정하고 심도 있는 연구를 진행
 - 본 연구에서는 사업 아이디어별 전략 적합성과 실현 가능성을 연구진이 7점 척도로 평가한 후, 두 항목 모두에서 4.5 이상의 점수를 얻은 아이디어들을 각 전략별 세부사업으로 채택

제 4 장

남해안 발전 전략

I. 제조업 혁신

II. 동북아 관광·휴양 허브 구축

III. 미래형 항만·물류산업 육성

IV. 농수산업 구조고도화

V. 교류 인프라 확충

VI. 지역 마케팅 강화

I. 제조업 혁신

1. 제조업 환경 변화 전망

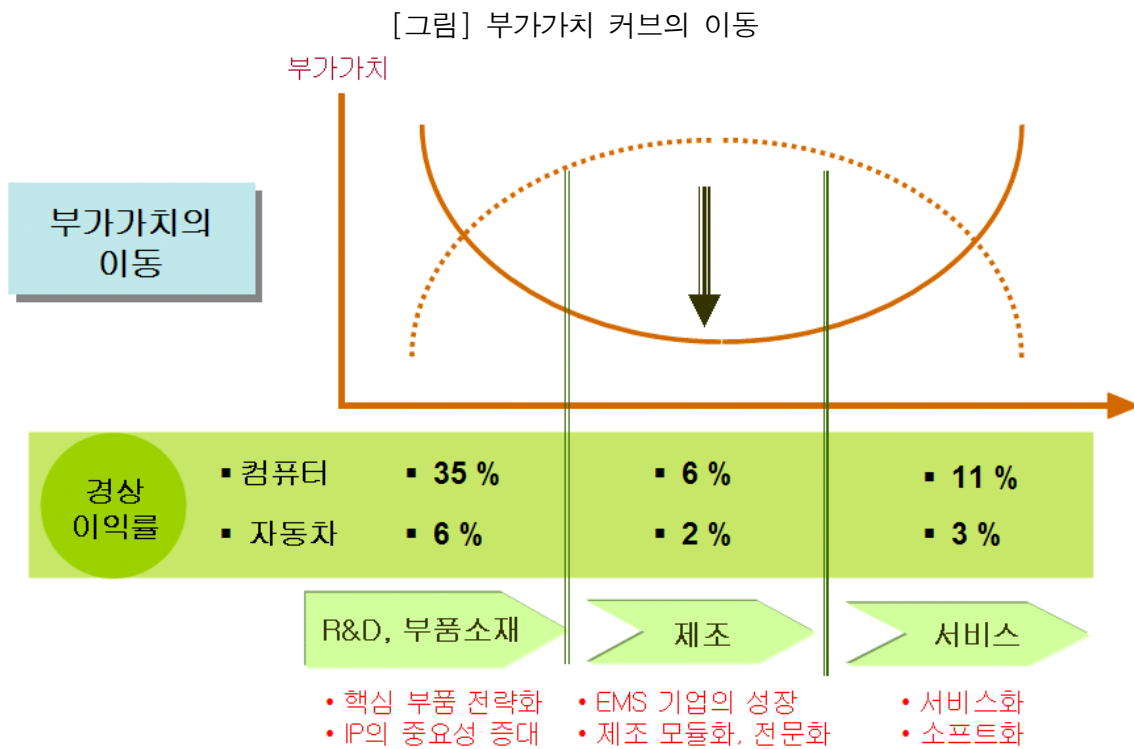
1) 기술혁신 환경 변화

□ 기술경쟁력이 경쟁우위의 핵심 요인으로 작용

- 국제적인 기술표준을 선점하기 위한 연구개발 경쟁이 심화
- 핵심 기술에 대해 국가 간, 기업 간 이전이 점차 어려워지면서 자체 연구개발 능력이 핵심적인 요소로 부상
- 비핵심 기술에 대해서는 기업 간 제휴를 통한 필요 역량의 아웃소싱이 일반화

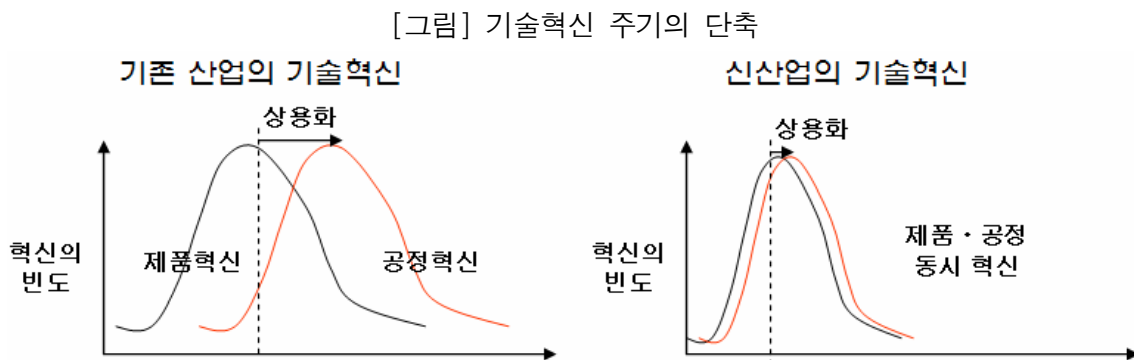
□ 최종 제품의 가치 및 핵심 경쟁력이 완제품에서 소재·부품으로 이동

- 네트워크, 모바일, 디스플레이 분야의 소재 및 부품 수요가 확대
- 완제품의 경쟁력을 좌우하는 핵심 부품은 자체 개발 및 블랙박스화하는 경향
 - 마쓰시다는 DVD 레코더의 부품을 SoC(System on Chip)화하여 블랙박스화
 - 핵심 부품·소재 기술은 특허출원도 기피



□ R&D 주기 및 기술수명 주기가 단축되면서 기술개발 경쟁이 가속

- 바이오 및 나노기술의 상업화가 촉진되면서 기술개발 주기가 크게 단축되는 추세
- 실험실에서 개발된 개발품이 곧바로 시장에서 판매되는 제품이 되거나 기술 자체가 제품인 경우도 다수



□ 각국의 적극적인 투자에 힘입어 건강, 섬유, 소재, 전자 등 다수의 분야에서 나노, 바이오 기술을 활용한 제품들이 속속 등장

- 저가 나노소재 생산기술이 개발되면서 나노의 대중화가 본격 전개
 - 나노 활용 사례 : 때가 묻지 않는 섬유, 가볍고 튼튼한 신소재 등
- 제약, 농업, 화학, 전자, 에너지, 안보 등 바이오기술이 전체 산업으로 확대
 - 바이오신약(제약), 유전자변형작물(농업), 바이오공정(화학), 바이오칩/센서(전자) 등

□ 디지털 컨버전스가 심화되며 IT가 전 산업에 파급될 전망

- IT의 심화, 제품·산업 간 디지털 컨버전스가 확대되어 산업의 고부가가치화가 진전
- 브로드밴드(BB)가 급속히 확산되어 유비쿼터스 시대가 도래할 것으로 예상
 - 주요국 BB 보급률이 20~30% 도달 시점인 2006년 이후 BB의 대중화가 진행
 - 2003년 BB 보급 현황 : 한국(23.3%, 1위), 홍콩(18%), 일본(11.7%), 미국(9.3%)
- 통신, PC, 가전 등에서 모바일 제품과 서비스가 성장을 주도
 - 통신 : 1999년 이동통신이 유선전화를 추월(가입자 수 기준)
- 아날로그 기기가 디지털화되면서 모바일 확산이 더욱 가속
 - 부피가 큰 아날로그 부품이 디지털로 대체되면서 기기의 소형경량화, 멀티미디어화가 심화

□ 모바일 기기에 새로운 기능과 서비스가 결합되는 컨버전스가 가속

- 휴대기기에 카메라, 게임, 멀티미디어 기능이 부가되고 새로운 서비스들이 등장
 - 휴대기기를 통한 DMB(Digital Multimedia Broadcasting), 휴대인터넷 등의 新서비스가 제공될 예정

- 非IT 영역에까지 모바일 컨버전스가 확대
 - 각종 사물에 RFID 칩이 내장되면서 언제 어디서나 정보를 획득하고 활용하는 것이 가능해짐
 - 휴대폰에 바이오센서, 위치 확인 기능이 탑재되면서 헬스, 보안 서비스 등이 실현
- 지금까지는 휴대기기에 부가기능들을 단순 결합하여 휴대기기를 차별화하는 정도
 - 기기 및 기능의 복합화는 사용빈도가 높은 제품 중심으로 진행
- 향후에는 다양한 新서비스가 도입되면서 업종 간, 서비스 간 융합이 확산
 - DMB(통신+ 방송), 모바일 뱅킹(통신+ 금융) 등

[표] 모바일 컨버전스의 심화·확대

	현재	향후
형태	- 기기·기능 복합	- 기기·기능 융합 + 서비스 융합
관련업체	- 휴대기기 제조업체 중심	- 휴대기기업체, 통신서비스업체, 他 서비스업체, 콘텐츠업체 등
파급효과	- 기기 분야에 국한 : 휴대기기 매출 증대, 기존 제품 잠식 (카메라폰의 디지털 카메라 수요잠식 등)	- 기기 : 현재와 유사하지만 변혁 발생 - 서비스 : 전통시장 잠식에 따른 업계 변화 가속(예, 음반업계) - 콘텐츠 : 다양한 콘텐츠시장 확대

2) 세계 주요국의 기술혁신 전략

가. 미국

□ 미래 경쟁력을 확보하기 위한 기술혁신 전략(Innovate America, 2004)을 수립

- 학계 및 산업계 대표로 구성된 국가경쟁력위원회(Council on Competitiveness)에서 보고서를 발표
 - 21세기 세계를 리드해 나가기 위한 경쟁력 확보를 위해서는 기술혁신의 가속이 중요하며, 이에 적합한 사회 시스템의 구축이 필요함을 강조

- 연구개발에 집중할 수 있는 환경과 기술인력 확충을 위한 교육개혁의 필요성을 주장

[표] 기술혁신 아젠다(Innovate America, 2004)의 주요내용

인재	투자	인프라
다양성과 혁신성을 갖춘 고숙련 노동력 창출을 위한 국가혁신교육 전략의 수립 -미국 이공계 대학생을 위한 세액공제형 민간 '미래투자 장학기금' 설립 -연방 R&D 기관이 자금 지원하는 5,000개의 대학원 간 연구조교 펠로우십을 신설하여 젊은 혁신가의 권한 강화 -모든 주의 대학에 과학전문가(Professional Science Masters) 및 훈련 기간 수당제도 확대 -이민제도를 개혁하여 전 세계 최우수·최상위 이공계 학생들을 유치하고, 미국대학 출신 외국 학생들에게 근로 허가증 발급 차세대 혁신가 양성 -K-12, 대학교 과정을 통틀어 문제기반학습을 통해 창의적 사고와 혁신기술 장려 -연구와 응용의 격차를 줄이기 위해 학생들에게 혁신 학습 기회를 제공 -창업가와 소기업 경영인을 위한 혁신커리큘럼 확립 글로벌 관점에서 근로자 경쟁력 배양 -평생 학습기회를 통해 노동 유연성과 기술 장려 -의료 및 연금의 통산제 가속화 -기술수요를 교육자원에 밀착 조율 -기술 및 무역으로 인해 일자리를 잃은 이들에 대한 지원 확대	프론티어 연구·학제 간 연구 활성화 -연방기관의 R&D 예산 3%를 재분배하는 '혁신 가속화 계획(Innovation Acceleration)'을 통해 리스크가 높은 연구 촉진 -과학기술 예산의 20%를 장기적 연구에 지원함으로써 국방부의 기초연구 지원 기능 활성화 -이공계에 대한 지원을 강화하여 전국적으로 탄탄한 R&D기반 조성 -R&D 세제 혜택을 영속화하고 산·학 컨소시엄의 연구에까지 혜택 확대 혁신 모험기업 창업의 활성화 -향후 5년간 10개의 혁신 핫스팟을 설립하여 지역 자원을 활용하고 민·관 투자 활성화 -부처 간 협의회(inter-agency council)를 지정하여 혁신 기반을 강화하는 연방 경제개발 정책 및 프로그램 조율 -창업 초기 단계를 지원하는 리스크 캐피탈에 대한 세제 혜택 확대, 엔젤 네트워크 확대, 주정부 및 민간 차원의 창업준비 캐피탈 펀드 확충 리스크 감수 및 장기 투자 강화 -장기적 가치창출에 대한 유인책 및 보상구조 마련 -무형자산의 자발적 공시를 장려하기 위한 안전조항 마련 -GDP의 2%를 차지하는 소송 비용을 1%로 감소 -금융중개위원회를 설립	혁신전략을 뒷받침하는 국민적 공감대 형성 -대통령 직속기구를 통해 연방 혁신 전략 시행 -혁신정책 및 혁신주도 성장을 이룰 연방-지역 연대 촉진 -국가혁신을 좀더 효과적으로 파악하고 관리할 새로운 매트릭스 마련 -우수한 혁신성과에 대한 국가혁신 표창을 제정 21세기 지적재산 보호제도 확립 -특허 절차의 질 향상 -특허 데이터베이스를 혁신의 도구로 활용 -표준 설정을 위한 선진 기법 마련 제조업 역량 강화 -공동 설비 및 컨소시엄 등 우수생산을 위한 센터 창설 -업계가 주도하여 제조 및 물류에 대한 표준을 설정토록 촉진 -중소제조업체들을 1차 제조 파트너로 만들기 위해 혁신확장센터 설립 -R&D 우선순위 선정을 위해 업계 주도로 로드맵 확대 21세기 혁신 인프라 구축-보건분야 -전자 보건 기록제 확대 -보건 데이터 통합을 위한 표준 마련 및 활성화 -보건 연구 및 서비스의 국제적인 전자 교류를 위한 시범 프로그램 도입 -실적 위주 구매관행 확대

나. EU

□ 세계적 경쟁력을 갖춘 지식기반경제 조성을 위해 2000년 3월 리스본 전략을 추진

- EU는 2000년 3월부터 리스본 전략(Lisbon Strategy, 혹은 Lisbon Agenda)을 추진
 - 리스본 전략의 실무작업은 EU집행위원회가 맡되, 실제 이행은 각국 자율에 맡기는 공개조정방식(Open Method of Coordination)⁷⁾을 채택
- 2010년까지 고용률 70%, 실질 경제성장률 3%, 일자리 창출 2,000만 개, GDP 대비 R&D 투자 비율 3% 등 총 6개 분야에서 20여 개의 구체적인 목표치를 설정
- 2000년 이후 경제상황 악화로 회원국들의 추진의지가 약화되어 당초 계획보다 2~5년 정도 지연
 - '경제성장'과 '사회통합'이라는 상충된 목표를 동시에 추구함으로써 방향성을 상실한 측면도 있음

□ 2005년 3월 성장과 고용에 초점을 둔 리스본 전략이 재출범

- 2005년 3월 들어 성장과 고용에 전략의 초점을 둔 새로운 리스본 전략을 채택
 - 지식과 혁신, 투자와 고용환경 조성, 고용창출 등 3대 핵심분야 및 10대 실행계획을 통해 2010년에 역내 경제성장률 3% 이상, 고용창출 600만 명 이상의 목표를 설정

7) 벤치마킹 대상국을 선정하여 각국이 합의된 일정에 따라 정량·정성적 목표를 달성하도록 하는 자율방식

[표] 리스본 전략의 실행계획

핵심분야	실행계획(Lisbon Action Plan)
투자과 고용하기 좋은 환경 조성	① 역내시장의 확대 및 심화 - 서비스시장, 에너지 및 운송시장 자유화 등 ② 개방적이고 경쟁력 있는 대내외시장 확보 - DDA 및 FTA 추진, 정부구매시장, 정부보조금 축소 ③ 규제완화 - 행정비용 영향 평가 시스템 구축 등 ④ 인프라 개선 및 확충 - 범 유럽 네트워크(TENs) 추진
성장기반으로서 지식과 혁신	⑤ R&D 투자 확대 및 개선 - GDP의 3% 수준 달성 ⑥ 혁신, IT, 자원의 효율적인 사용 - EU 특허제도, 벤처 지원, IT 및 미디어산업, 에너지효율화 등 ⑦ 강한 산업기반 구축 - 하이테크산업 육성, 지역클러스터 조성 등
고용창출	⑧ 노동시장 참여 확대 및 사회보장제도 현대화 - 기회균등 제공, 적극적인 노동시장 정책, 청년실업 대책(European Initiative in Youth), 인구 고령화 대책, 연금 및 사회보장제도 개혁 ⑨ 기업 및 노동자의 적응성과 노동시장 유연성 제고 - 노동 이동성 제고, 고용 친화적 임금협상, 노동시장 유연성 촉진 ⑩ 교육 및 훈련 강화를 통한 인적자원 투자 확대 - 평생교육, 직업훈련 및 교육 개선, 인적자원 투자 대폭 확대

자료 : European Commission(2005. 2. 3), Lisbon Action Plan

3) 미래를 대비한 인재양성

□ 세계 각국은 국가경쟁력의 지속적인 비교우위 확보를 위해 인적 자원 개발에 우선순위를 두고 교육혁신에 투자를 집중

- 핀란드, 싱가포르 등은 국가발전의 핵심전략을 미래 인적 자원의 개발에 두고 국가 차원의 교육투자를 지속

· 핀란드는 AMK 프로젝트⁸⁾로 기계공학 및 첨단 정보통신기술 분야에서 세계 최고의

8) AMK : 폴리테크닉의 핀어(ammattikorkeakoulu), 1991년도 시작된 AMK 프로젝트는 인문교육과 직업교육의 체계를 이원화함으로써 현장 중심의 기술교육, 대학의 R&D 능력배양을 목표로 하였으며, 고등교육의 질을 세계 수준으로 끌어올린 계기를 마련

경쟁우위를 확보

- 싱가포르의 부존자원이 빈약한 도시국가의 약점을 극복하고자 교육을 미래 국가생존과 연관해 인적 자원 개발에 주력
- 일본과 중국은 경제·산업의 경쟁력 향상을 위해 특히 고등교육 혁신에 총력⁹⁾
- 일본은 국립대학의 재편·통폐합, 법인화, 대학 간 경쟁원리의 도입을 골자로 한 구체적인 대학개혁을 실시
- 중국은 ‘211工程’을 통해 대학의 지식혁신능력을 제고하여 베이징대학, 칭화대학 등을 선진 수준으로 끌어올림
- 세계은행, 유럽연합, OECD 등 국제기구도 국가경쟁력을 위한 인적 자원 개발의 중요성을 지속적으로 강조¹⁰⁾
- 교육을 통한 인적 자본과 사회적 자본 형성, 기술과 시장의 요구에 적응력과 유연성을 갖춘 인적 자원 양성을 회원국들에게 강조

4) 중소기업 경쟁력 강화

□ 선진 각국은 중소 벤처기업의 자생력을 강화·육성하여 산업경쟁력을 제고하는 전략을 추진

- 중소·벤처기업의 자립을 촉진할 수 있는 합리적 보호·육성의 기본적 틀을 구축
- 미 중소기업청(SBA)의 Mission에서도 ‘중소기업의 이익을 돕고, 자문하고, 지원하고 보호함으로써(by aiding, counseling, assisting and protecting the interests of small businesses) 국가경제를 유지·강화시킨다’ 라고 천명
- 단, 시혜적 보조가 아니라 자생력 강화를 유도하는, 원칙 있는 정책을 추진

□ 중장기적으로 미래의 성장잠재력을 극대화할 수 있는 글로벌 경쟁력 배양에 초점

9) 김필동(2004), “21세기를 향한 한·중·일 대학개혁의 비교연구”, 『한국사회학』 제38집 3호

10) 유현숙 외(2001), “인적 자원 개발의 효율화를 위한 교육시스템 재구조화”, 한국교육개발원

- 선진국은 경제발전 단계 및 국가적 특성을 감안하여 '맞춤형 정책'을 시행
 - 글로벌 경쟁력과 부합되는 고성장 혁신기업에 선별 지원, 클러스터를 통한 최적환경 조성 등이 최근의 주된 흐름
- 정부 주도형 정책과 시장 메커니즘에 의한 정책 간의 다양한 조합을 모색하면서 최적화를 추구

[표] 주요 선진국의 중소기업 정책

국가	중소기업 정책
미국	☐ 시장원리에 기반을 둔 보호·육성 정책 및 기업환경 조성 - 신용보증 중심의 금융지원 시스템 - 혁신적 중소·벤처기업에 대한 제도적 지원
독일	☐ 자생력 강화를 지원하는 각종 시스템 구비 - 수요자(중소기업) 중심의 지원체제 구축
핀란드	☐ 강소국의 특성에 부합하는 제도적 환경 조성 - '산업별 접근방식'에서 '클러스터별 접근방식'으로 정책방향 전환 - 대기업과 중소·벤처기업 간의 협력관계 극대화 도모
싱가포르	☐ '시장원리 극대화'와 '효율적 경제정책 구사'의 장점을 조화 - 싱가포르 내 다국적기업과의 상생을 통한 국가경쟁력 제고라는 전략적 차원의 중소기업 육성정책 추진 - 기업하기 좋은 환경 조성을 통해 자국 내 중소·벤처 기업 발전에 긍정적 영향
일본	☐ '정부 주도 중소기업 육성정책'으로부터의 변신을 추구 - 경제발전 단계별로 정부 주도하에 시의적절한 정책조합을 구사 - 대기업·중소기업 간의 협력과 경쟁의 전통

2. 남해안 제조업 현황¹¹⁾

1) 산업현황

가. 총괄현황

□ 수도권에 이은 국내 제2위의 광역 제조업 클러스터를 형성 중

- 부산·울산·마산·창원·김해·진해 등 동남권과 광주·목포 등 서남권, 여수·광양 등 남해중부권 등 3개 권역에 주력 제조업이 밀집
- 동남권에는 기계 및 부품·소재산업이 집중
 - 동남권 기계·부품산업의 전국 제조업에 대한 비중 : 사업체 수 53.1%, 종업원 수 28.6%, 부가가치 24.0%

[표] 부산·전남·경남의 기계·부품산업 전국 비중(2003년)

(단위 : 개, 명, 억 원, %)

구분	사업체 수			종업원 수			부가가치		
	전국	3개 시도	비중	전국	3개 시도	비중	전국	3개 시도	비중
조립금속제품	13,732	9,745	71.0	211,291	61,744	29.2	108.2	28.5	26.4
일반기계부품	15,067	6,990	46.4	304,917	97,266	31.9	216.5	69.9	32.3
전기기계부품	5,989	2,492	41.6	148,259	25,050	16.9	91.5	13.0	14.2
정밀기계부품	2,718	617	22.7	48,717	9,637	19.8	26.6	3.1	11.8
수송기계부품	4,720	2,578	54.6	321,982	102,188	31.7	378.8	82.4	21.8
합계	42,226	22,422	53.1	1,035,166	295,885	28.6	821.5	197.1	24.0

자료 : 통계청 KOSIS DB

- 남해중부권에는 철강, 석유화학 등 기초소재산업이 발달
- 광양만권의 기초소재산업은 전남 제조업 생산액의 83%를 차지

11) 제2절의 주요 현황에 관한 통계수치는 별도의 표기가 없는 한, 3개 시도의 “제 1차 지역혁신발전 5개년 계획” 및 시정/도정백서 등의 자료를 포괄적으로 참고하여 작성함

- 기초소재를 바탕으로 금속조립, 정밀화학, 신소재 등 연관산업의 입지에 유리
- 서남권은 조선, 자동차, 부품·소재산업이 집적
- 풍부한 농수산자원을 바탕으로 생물산업에서 높은 잠재력을 보유
- 남해안권 전역에 걸쳐 식품 관련 산업이 크게 발달
- 의약품 등 첨단 생물산업은 상대적으로 크게 부족

[표] 남해안권 생물산업 전국 대비 비중(2003년 말 기준)

(단위 : 개, %)

분야	항목	총계	수도권	남해안권				충청권	기타
				소계	부산	전남	경남		
식품	업체 수	17,117	5,837	3,743	1,050	1,066	1,627	2,667	4,870
	비중	100	34	22	6	6	10	16	28
의약품	업체 수	766	408	90	29	20	41	137	131
	비중	100	53	12	4	3	5	18	17

자료 : 보건산업진흥원(2004), 『2004 보건산업백서』

- 생물자원을 바탕으로 한 바이오테크 산업도 발전 잠재력을 보유
- 부산 : 바이오기업 45개, 13개 대학의 42개 생물산업 관련 부설연구소 및 28개 생물산업 관련 학과, 국립수산물과학원 등이 위치
- 전남 : 바이오기업 199개, 11개 대학의 70개 생물산업 관련 부설연구소, 대기업연구소 1개
- 생물산업 육성을 위한 각종 지원기관 설립
- 부산생물산업인력양성센터, 부산지능산업화센터, 마린바이오산업화지원센터, 바이오헬스소재연구센터(RRC), 생물자원사업화지원센터, 생물식품사업화지원센터, 식품산업기술연구센터 등
- 지역 생물산업체들이 대부분 농업 및 식품 관련 분야의 가공기업들로서 하이테크 바이오산업의 기반은 아직 크게 부족

- 생물농업 및 생물식품 분야가 전체의 70% 이상을 차지

□ 남해안은 1차(전남/경남)-2차(경남/전남)-3차(부산) 산업이 골고루 분포하는 균형잡힌 산업구조의 형성이 가능

- 부산은 향만물류, 사업서비스, 컨벤션, 금융 등 서비스 산업이 상대적으로 발달
- 전남의 제조업 비중은 33.3%로 1995년의 28.7%에서 증가하였으며, 1차 산업의 비중 역시 점차 낮아지는 추세이지만 높은 수준을 유지
- 경남의 제조업 비중은 44.5%로 3개 시도 중 가장 높음

□ 3개 시도는 기계, 생물, 향만물류, 문화관광 등을 미래 전략산업으로 선정하여 육성 중

- 부산은 향만물류, 기계부품소재, 관광·컨벤션, 영상·IT산업이 4대 전략산업
· U-Port, U-Convention, U-Traffic, U-Automotive, U-Health Care 등 향만물류와 IT, 관광, 컨벤션 산업 등이 종합화된 U-City 조성계획을 추진 중
- 경남은 지식기반 기계산업, 로봇산업, 지능형 홈 산업, 바이오산업이 4대 전략산업
· 기계, 로봇, 메카트로닉스산업 육성을 위한 ‘메카노21’, 바이오산업 진흥을 위한 ‘진주바이오센터’ 등의 사업을 추진 중
- 부산, 경남, 울산 지역까지 걸친 기계, 조선, 자동차 등 기계관련 산업의 초광역 클러스터를 구축하기 위한 지자체 간의 협력도 활발하게 논의 중
- 전남은 생물산업, 신소재·조선, 물류, 문화·관광산업이 4대 전략산업

[표] 남해안 3개 시도의 미래 전략산업

전략산업	전략산업	주요 사업	2002년 지역 내 비중(%)
부산	항만물류산업	하역업, 창고·보관업, 수송업, 항만 관련 소프트 등	9.5
	기계부품소재산업	기계부품, 자동차부품, 조선기자재, 기타 소재 등	11.9
	관광·컨벤션산업	숙박음식업, 여행업, 전시 컨벤션 등	8.6
	영상·IT산업	영화산업, 영상콘텐츠, 영상소프트웨어, 방송 등	5.2
전남	생물산업	생물농업, 생물해양, 바이오식품, 의약·건강	0.1
	신소재·조선산업	신금속, 세라믹, 정밀화학, 조선, 해양레저선박, 조선기자재	1.6
	물류산업	전문물류업, 제3자 물류업, 물류단지 조성사업	-
	문화·관광산업	문화·관광콘텐츠, 해양관광집적지	-
경남	지식기반 기계산업	메카트로닉스, 정밀기계, 항공·우주, 일반기계, 자동차, 조선	38.5
	로봇산업	조선 및 해양, 자동차 및 자동차 부품 정밀기계·가전제품, 비제조용 제조분야	4.6
	지능형 홈 산업	지능형 정보가전, 홈네트워킹, 홈서버/홈게이트웨이, 유비쿼터스 컴퓨팅	11.5
	바이오산업	생물건강·소재, 의료생명, 바이오 장기, 해양생명공학	6.9

자료 : 국가균형발전위원회(2004. 6.), “제1차 국가균형발전 5개년 계획(안)”

나. 부산의 산업구조

□ 부산 전체 제조업에서 금속, 기계·장비, 자동차 등 기계 및 관련 부품·소재산업 비중이 절반을 차지

- 기계 및 관련 부품·소재산업은 지난 10년 간 꾸준히 증가한 반면, 신발·섬유·의류 등 전통 주력산업의 비중은 지속적으로 감소
- 제조업의 업종 구성(2001년, 생산액 기준) : 1차금속(12.9%), 기계·장비(11.9%), 자동차·트레일러(10.7%), 섬유(8.3%), 음식료(8.0%), 조립금속(7.5%), 기타 운송장비(6.6%)
- 섬유·의류산업은 업체 수의 16.5%, 종사자 수의 21.5%, 생산액의 13.3%, 부가가

치의 16.1%를 차지

- IT, 정밀기기, 메카트로닉스 등 지식기반 제조업의 산업기반은 취약한 실정

□ 산업연관표를 기준으로 분석할 때, 부산은 신발, 자동차 부품, 철강, 선박, 철도차량, 항공산업 등의 클러스터화가 상대적으로 높은 편¹²⁾

- 신발 클러스터의 부산 지역총생산 비중은 50.7%로서 가장 높고 목재산업, 항만운수 철도차량, 철강 클러스터 등의 전국 대비 비중은 10% 내외

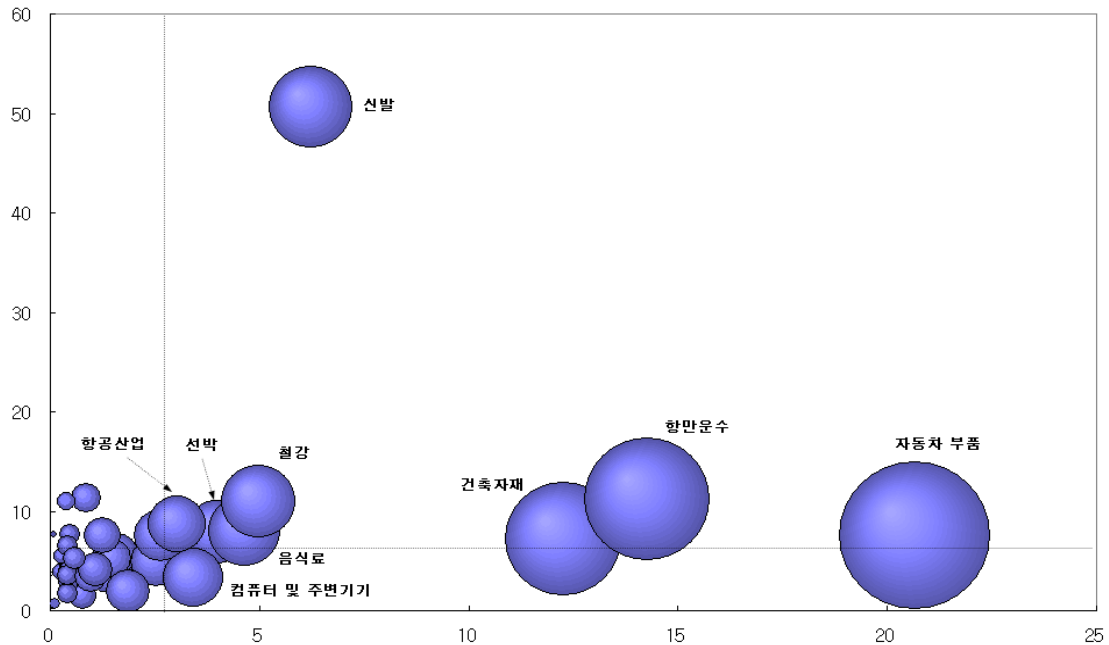
- 자동차 부품, 항만운수, 건축자재 클러스터는 부산 산업에서의 비중이 10% 이상

[표] 부산의 지역 내 · 클러스터 내 지역총생산 비중이 높은 클러스터

클러스터	지역 내 비중(%)	순위	산업 내 비중(%)	클러스터
자동차부품	20.7	1	50.7	신발
항만운수	14.3	2	11.4	목재산업
건축자재	12.3	3	11.2	항만운수
신발	6.2	4	11.0	철도차량
철강	5.0	5	10.9	철강
음식료	4.6	6	8.7	항공산업
선박	4.0	7	8.0	음식료
컴퓨터 및 주변기기	3.4	8	7.9	선박
항공산업	3.0	9	7.7	주류
방직	2.6	10	7.6	귀금속 및 보석제품

12) 삼성경제연구소(2004. 7.), 「주요 산업 집적지별 발전전략 수립」, 산업자원부

[그림] 부산의 클러스터별 위상



주 : 가로 축은 지역경제에서 해당 클러스터가 차지하는 비중, 세로 축은 해당 클러스터의 전국 대비 지역이 차지하는 비중, 그래프상의 원의 크기는 해당 클러스터의 종사자 수 규모의 상대적 크기

다. 전남의 산업구조

□ 산업연관표를 기준으로 분석할 때, 전남은 석유화학, 철강, 조선, 자동차 부품, 시멘트·내화요업, 항공산업 등의 클러스터화가 상대적으로 높은 편

- 석유화학, 철강 등 소재산업이 전남 제조업 생산의 88%를 차지하는 지역 대표산업
 - 광양만권 소재 산업체는 336개이며, 평균 종업원 수는 78명
- 항만운수, 선박, 건축자재, 철강, 자동차부품 등은 전남 산업에서 차지하는 비중이 10% 이상인 주요 산업
- 시멘트, 내화요업 등 세라믹 기초소재 산업의 전국 대비 비중도 상대적으로 높아 지역적으로 특화된 산업에 해당
 - 반면, 대부분의 업체가 시·군 단위로 넓게 산재하며 지역 건설시장을 목표로 한 건

축자재용 중소기업이 많아 저부가형으로 특화

[표] 순천·광양 소재 업체 현황(2001년 기준)

(단위 : 개, 명)

시군	구분	합계	석유화학	비금속	1차금속	조립금속	화합물	재생재료	고무 플라스틱제품
합계	업체 수	336	46	81	37	119	45	6	2
	종업원 수	26,223	9,994	1,952	9,284	3,257	1,010	702	24
순천	업체 수	140	23	49	17	51	-	-	-
	종업원 수	2,595	318	443	1,170	664	-	-	-
광양	업체 수	111	-	32	20	40	11	6	2
	종업원 수	12,455	-	1,509	8,114	1,789	317	702	24
여수	업체 수	85	23	-	-	28	34	-	-
	종업원 수	11,173	9,676	-	-	804	693	-	-

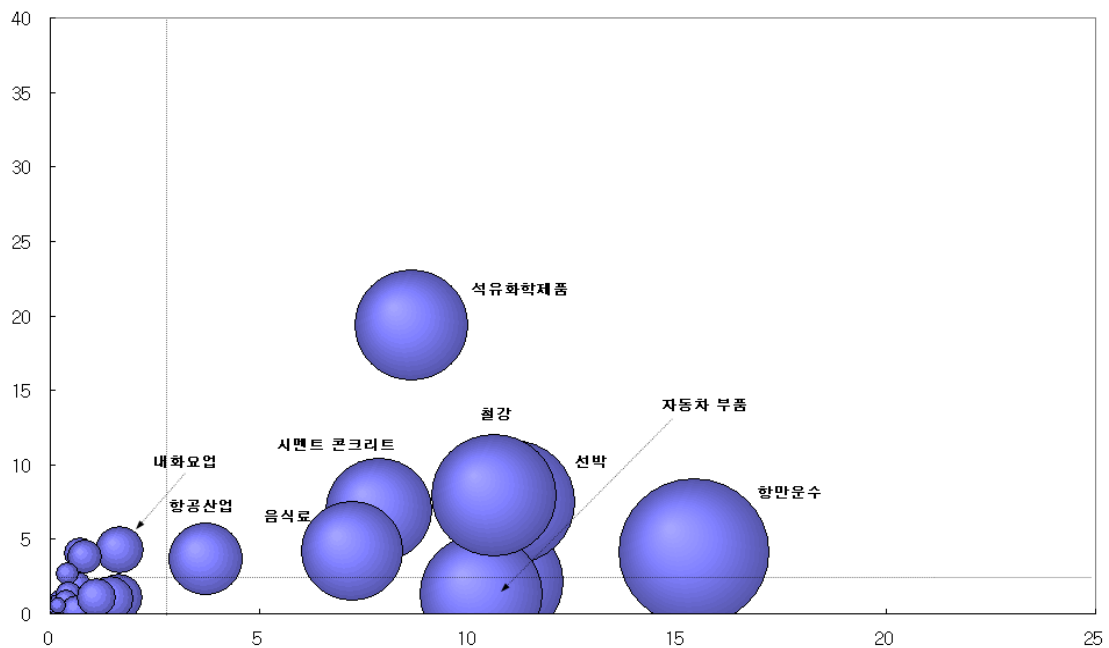
□ 전남은 생물산업 분야에서 비교적 높은 잠재력을 보유

- 생물산업 관련 12개 대학(광주 소재 포함)과 민간연구소 1개(금호생명연구소)가 존재하며, 연간 3,500여 명의 인력을 배출
- 특히 풍부한 농수산물자원을 바탕으로 한 생물식품 및 생물농업 부문의 발전잠재력이 높은 편
 - 연구비 투자 비중은 생물농업 분야가 30.8%, 생물식품 15.4% 등으로 생물자원을 활용한 산업화 분야에서 상대적으로 강점을 보유
- 전남 지역 내 11개 대학에 70여 개의 생물산업 관련 ERC, RRC, SRC 등 대학부설연구소가 운영 중
 - 동신대의 생물자원산업화지원센터(산자부 기술기반조성사업)에서는 20여 개의 벤처기업을 보육

[표] 전남의 지역 내 · 클러스터 내 지역총생산 비중이 높은 클러스터

클러스터	지역 내 비중(%)	순위	산업 내 비중(%)	클러스터
항만운수	15.4	1	19.3	석유화학제품
선박	11.0	2	8.0	철강
건축자재	10.8	3	7.5	선박
철강	10.6	4	7.0	시멘트콘크리트
자동차부품	10.3	5	4.3	내화요업
석유화학제품	8.7	6	4.2	음식료
시멘트콘크리트	7.9	7	4.1	항만운수
음식료	7.2	8	4.0	귀금속 및 보석제품
항공산업	3.7	9	3.8	목재산업
내화요업	1.7	10	3.6	항공산업

[그림] 전남의 클러스터별 위상



주 : 가로 축은 지역경제에서 해당 클러스터가 차지하는 비중, 세로 축은 해당 클러스터의 전국 대비 지역이 차지하는 비중, 그래프상의 원의 크기는 해당 클러스터의 종사자 수 규모의 상대적 크기

라. 경남의 산업구조

□ 경남은 한국의 대표적인 기계산업 클러스터임

- 국내 기계산업에서 경남이 차지하는 비중은 약 27%(2002년 기준)
 - 특히 NC공작기계, 산업용 로봇 등 기초 자본재는 전국 생산의 80% 이상을 차지
- 경남지역 제조업 생산에서 기계 관련 산업이 차지하는 비중은 65%
- 국내 항공 관련 산업의 65%, 조선산업의 43%를 차지
- 창원, 마산, 김해, 거제, 사천 등 비교적 좁은 지역에 산업체가 밀집하여 클러스터화 효과가 매우 높음
- 마산 지역에는 약 20여 개의 로봇 생산업체가 집적되어 있으며, 창원의 LG전자를 중심으로 홈네트워킹 등 차세대 가전산업의 발전잠재력도 높음

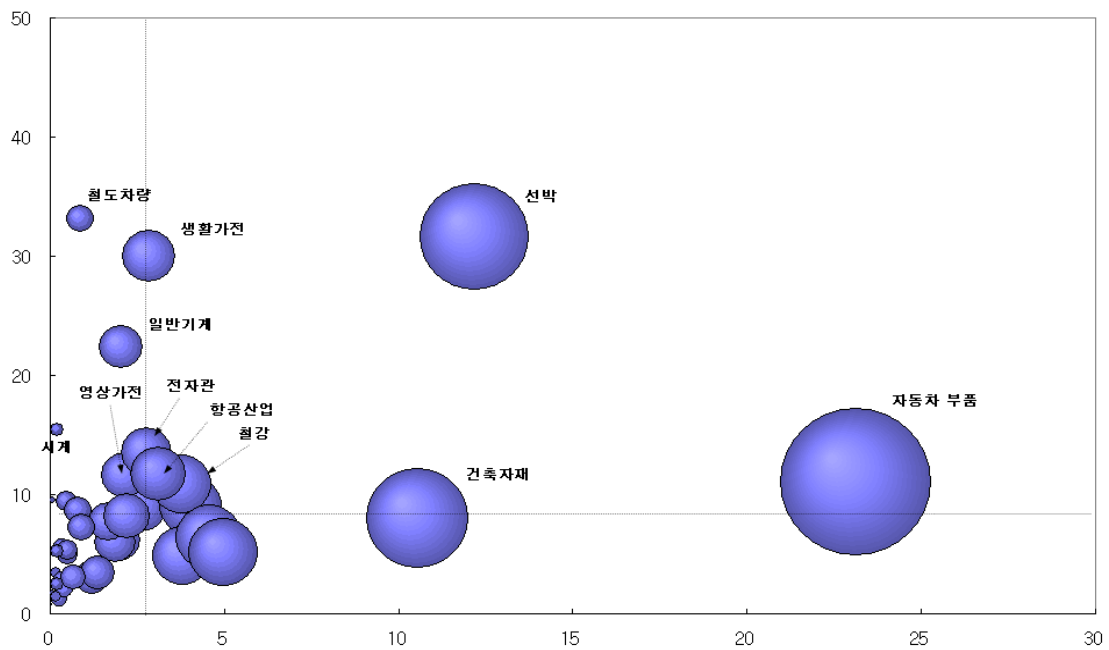
□ 산업연관표를 기준으로 분석할 때, 경남은 선박 클러스터의 비중이 가장 큰 것으로 나타남

- 선박 클러스터의 지역 내 비중은 12.2%, 전국 대비 경남의 비중은 31.6%임
- 자동차 부품 클러스터의 지역 내 비중은 23.1%로 매우 높지만 전국 대비 비중은 11.0%에 그침
- 지역 내 비중은 높지 않지만 전국 대비 경남 지역의 비중이 10% 이상 높은 산업으로 철도차량, 생활가전, 일반기계, 항공, 전자관, 영상가전, 시계, 철강 등이 있음

[표] 경남의 지역 내·클러스터 내 비중이 높은 클러스터

클러스터	지역 내 비중(%)	순위	산업 내 비중(%)	클러스터
자동차부품	23.1	1	33.2	철도차량
선박	12.2	2	31.6	선박
건축자재	10.6	3	30.0	생활가전
항만운수	5.0	4	22.4	일반기계
통신 및 방송장비	4.6	5	15.4	시계
음식료	4.0	6	13.5	전자관
컴퓨터 및 주변기기	3.8	7	11.7	항공산업
철강	3.8	8	11.7	영상가전
항공산업	3.1	9	11.0	자동차부품
생활가전	2.8	10	10.8	철강

[그림] 경남의 클러스터별 위상



주 : 가로 축은 지역경제에서 해당 클러스터가 차지하는 비중, 세로 축은 해당 클러스터의 전국 대비 지역이 차지하는 비중, 그래프상의 원의 크기는 해당 클러스터의 종사자 수 규모의 상대적 크기

마. 남해안 산업구조의 특징

- 국내 핵심 제조업이 밀집되어 있으나 IT·BT 등 고부가 신산업의 발전은 미흡
 - 고부가 신산업 발전이 미흡하여 제조업 부가가치의 비중 하락이 심화
 - 부산의 제조업 고용 비중은 38.6%(1990년)에서 22.4%(2001년)로 감소한 것에 비해, 동 기간 부가가치는 30.3%에서 18.3%로 더욱 큰 폭으로 하락
 - 반면 전국 제조업의 고용 비중은 27.3%(1990년)에서 19.8%(2001년)로 감소하였지만, 동 기간 부가가치는 31.6%에서 33.8%로 상승
 - 자본집약적인 장치산업의 비중이 높아 중국 등 저가 생산기지의 부상에 따른 위협에 노출
 - 서비스산업은 주로 소비성 업종으로 구성되어 있으며, 사업서비스산업 기반이 취약
 - 전남의 사업서비스산업은 전국 대비 비중이 1.9%에 불과
- 대기업과 중소기업 간 규모 및 기술력 격차가 심하여 산업발전 효과가 외부로 유출
 - 핵심 부품·소재의 지역 외부 의존도가 높아 부가가치가 지역 외부로 유출
 - 일부 대기업을 제외하면 대부분 영세한 수준의 소기업으로 대기업과의 기술협력 등이 실질적으로 어려운 경우가 많음
 - 50인 이하 중소기업의 비중 : 부산 93.9%, 전남 95.5%

2) 혁신역량

가. R&D 투자 현황

- 지역 R&D 투자예산 규모가 매우 작아 대규모 신기술 창출이 어려운 상황

- 2001년도의 남해안권 총 R&D 투자 규모는 약 1.3조 원
- 기업체 및 공공연구기관의 R&D 투자는 경남에 집중된 반면, 대학의 R&D 투자비중은 부산이 높음
- 2002년 3개 시도의 연간 예산 대비 R&D 예산 비중은 평균 0.84%로 전국 평균 0.93%에 미달
- 지자체의 R&D에 대한 사업 우선순위가 낮은 것으로 평가됨

[표] 시도별 총예산에서 차지하는 R&D 예산 비중(2002년)

(단위 : %, 백만 원)

지역	지역총생산 대비 연구비 비중	총예산	R&D 예산	비율
서울	3.1	11,167,100	77,499	0.69
남해안	0.7	9,964,081	83,945	0.84
부산	0.7	4,241,236	33,244	0.78
전남	0.6	2,865,262	29,408	1.03
경남	2.8	2,857,583	21,293	0.75
인천	1.7	2,767,682	28,747	1.04
경기	5.4	7,437,619	87,712	1.19
대구	1.3	2,603,900	27,302	1.05
울산	1.0	1,048,898	5,609	0.53
경북	2.3	2,264,880	16,832	0.74
대전	15.6	1,405,347	16,445	1.17
충남	1.9	1,924,330	18,123	0.94
충북	1.8	1,316,648	22,928	1.74
광주	1.5	1,562,036	12,203	0.78
전북	1.0	1,729,001	22,131	1.28
강원	0.7	1,516,526	21,820	1.44
제주	-	804,574	6,315	0.78
전국	3.0	47,937,422	447,801	0.93

자료 : 과기부(2002), 『지방과학기술연감 2002』

- 국비 및 민간 부문을 포함한 총 R&D 투자 규모도 국내 총투자의 8.6%(2001년)로 제조업 비중은 물론 연구인력 비중 대비로도 크게 낮은 수준임

[표] 시도별 연구주체별 연구개발비 현황(2001년)

(단위 : 억 원, %)

지역별	공공연구기관		대학		기업체		계	
	투자비	비율	투자비	비율	투자비	비율	투자비	비율
서울	2,596	12.0	5,451	32.5	27,824	22.7	35,871	22.3
경기	3,125	14.5	1,735	10.4	55,929	45.6	60,790	37.7
대전	10,965	50.8	1,424	8.5	7,516	6.1	19,905	12.4
남해안	2,150	9.9	1,565	9.3	10,241	8.4	13,956	8.6
부산	409	1.9	795	4.7	961	0.8	2,164	1.3
전남	223	1.0	474	2.8	732	0.6	1,429	0.9
경남	1,518	7.0	296	1.8	8,548	7.0	10,363	6.4
광주	31	0.1	636	3.8	1,110	0.9	1,778	1.1
총계	21,601	13.4	16,768	10.4	122,736	76.2	161,105	100.0

자료 : 한국과학기술평가원(2002), 『과학기술연구활동조사보고』, 2002.

나. 기술인력 현황

□ 남해안 지역의 경우 고등교육 인력의 양적 공급은 충분한 반면, 질적 경쟁력은 낮음

- 전남 지역의 이공계열 재학생은 3.3만 명으로 인력공급은 산업규모에 비해 오히려 과잉공급 수준
 - 광주·전남 고급인력 : 연간 5.1만 명(대학원 69개교, 대학교 41개교)
 - 기능인력 : 연간 10만 명(실업계고교 79개교, 전문직업훈련기관 등)
- 경남에는 4년제 5개, 전문대 13개 등 18개의 대학이 있으며, 이공계 및 의·약학 분야가 전체 재학생의 50%를 상회
 - 이공계 및 의·약학 분야 재학생은 약 7.8만 명 수준

- 2003년도 광주·전남 대학입학 정원 부족률이 47%에 달하는 등 지역 대학의 질적 경쟁력 저하 현상이 심각
- 수능 상위 5% 학생의 50% 이상이 서울 소재 대학으로 진학하는 등 우수인재의 유출 현상이 심각

□ 제조업 비중에 비해 연구개발 인력은 상대적으로 취약하여 제조업 경쟁력을 위협하는 잠재적 요인

- 남해안권 전체 연구인력의 전국 대비 비중은 10.0%(2001년)로 제조업 비중을 크게 하회
- 특히 남해안권 기업체 연구인력은 전국 대비 비중이 7.8%로 매우 부족
- 공공연구기관의 지방 이전 계획이 실현되면 지역 연구기능 강화에 도움이 될 전망

[표] 시도별 연구소 현황(2001년)

(단위 : 명, %)

지역별	연구주체별							
	공공연구기관		대학		기업체		계	
	인력	비중	인력	비중	인력	비중	인력	비중
서울	3,659	17.4	33,807	33.1	41,165	29.8	78,711	30.1
경기	3,661	17.5	10,608	10.4	51,684	37.4	65,953	25.2
대전	7,683	37.5	10,344	10.1	7,722	5.6	25,929	9.9
남해안	2,035	9.7	13,313	13.1	10,840	7.8	26,188	10.0
부산	553	2.6	8,042	7.9	2,406	1.7	11,001	4.2
전남	337	1.6	2,731	2.7	862	0.6	3,930	1.5
경남	1,145	5.5	2,540	2.5	7,572	5.5	11,257	4.3
광주	85	0.4	3,138	3.1	1,363	1.0	4,586	1.8
총계	20,984	8.0	102,501	39.2	138,317	52.8	261,802	100.0

자료 : 과학기술부·한국과학기술평가원(2002), 『과학기술연구활동조사보고』

□ 생산기능에 비해 기업의 연구개발 활동은 크게 미흡

- 남해안권의 기업부설 연구소는 2001년 기준 총 366개로 전국 비중이 8.4%에 불과
- 대기업에 비해 중소기업 부설 연구소가 상대적으로 적어 중소기업의 연구개발 활동이 크게 부족함
- 특히 실질적인 연구개발 역량을 갖춘 연구기관은 극소수
- 남해안권 기업체 연구소의 평균 연구개발 인력은 28명에 불과

[표] 시도별 기업부설 연구소 현황(2001년)

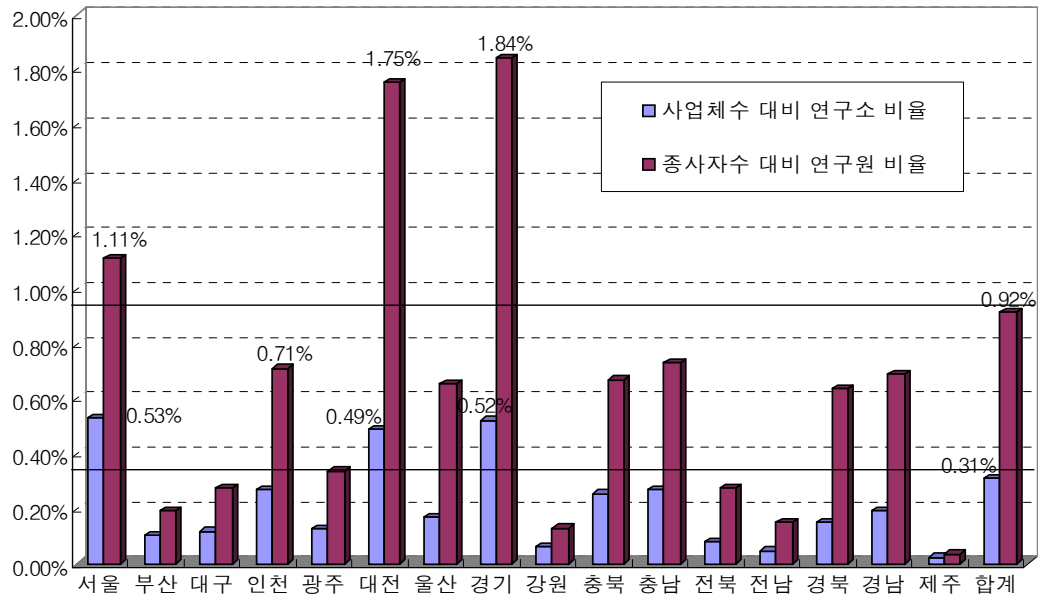
(단위 : 개, 명, %)

지역	대기업		중소기업		계	
	개수	비중	개수	비중	개수	비중
서울	175	21.7	1,454	39.8	1,629	37.3
경기	252	31.3	946	25.9	1,198	27.4
남해안	89	11.0	277	7.6	366	8.4
부산	18	2.2	118	3.2	136	3.1
전남	17	2.1	14	0.4	31	0.7
경남	54	6.7	145	4.0	199	4.6
광주	10	1.2	34	0.9	44	1.0
대전	55	6.8	118	3.2	173	4.0
총계	806	18.5	3,651	81.5	4,367	100.0

자료 : 한국산업기술진흥협회 DB, 『연구소 통계』, 2001

- 연구 인력의 대부분이 대학에 있으며, 기업의 연구인력이 부족하여 산업화 연구개발의 취약성을 드러냄
- 중소기업은 석사급 이상 고급 기술인력을 확보한 경우가 매우 희박할 정도
- 중소기업들은 연구전담부서가 없거나, 연구비 지출이 미미하여 고급 연구인력이 취업 가능한 기업 자체가 크게 부족

[그림] 기업부설 연구소 및 연구원의 비율(2003년)



다. 산학협력 현황

□ 다양한 산학연 네트워크 구축사업이 진행 중

- 부산 : 유기LED 기술개발산학협력지원사업, 첨단기계 핵심부품소재 기술개발사업 등
- 경남의 네트워크 사업 : 지역혁신협의회, 지역기업협의회, 경남미래산업재단, 마산밸리(GITEC), 바이오산업연구회, 로봇산업연구회, 각 대학의 '특성화 사업단' 등

□ 지역 대학의 특성화와 구조고도화를 통한 전략 분야의 전문인력 양성 계획도 추진

- 부산 : 해양생물 첨단산업, 지식기반 항만물류, 디지털 영화영상 콘텐츠, 유비쿼터스 IT, InnoValue 디자인, ERP, 영상 CT, 보건의료, 금융·선물·보험 분야 전문인력 양성 사업 추진

- 전남 : 조선산업 및 기계·우주·항공 전문인력 양성, 도서해양문화 콘텐츠산업 인력 양성, 광양만 경제자유구역 비즈니스 인력 양성 사업 등을 추진
- 경남 : 지식기반 기계산업 인력 양성, 첨단기계산업 기술혁신 인력 양성, 지능형 홈 건축 인력 양성, 스마트 부품·소재 인력 양성, 서부경남 e-Biz 인력 양성, 메카트로닉스 주문식 인력 양성, 4-Any 시스템 등을 추진

□ 주력산업을 중심으로 각종 연구기관 및 기술지원기관들이 존재

- 부산에는 자동차, 조선, 부품·소재, 영상 등 주력산업 분야를 중심으로 연구기관들이 분포
 - 기초과학지원연구소 분소, 부산경남자동차테크노센터(TIC), 전자세라믹스연구센터(RRC), 첨단조선공학연구사업(ERC), 기술거래소, 부산테크노파크 등
- 전남에는 TIC 2개소, RRC 3개소, SRC 2개소 등 20여 개의 기술개발센터가 있음
 - 식품산업기술센터, 자동차 부품·소재 연구센터(RRC), 기계부품산업 혁신지원센터(TIC) 등
- 경남에는 한국기계연구원(KIMM), 한국전기연구소(KERI), 국방과학연구소 등 국책연구기관과 도내 대학에 BK21' SRC, ERC, RRC 연구센터가 다수 운영
 - 총 41개의 기술혁신 프로그램을 통해 2002년 기준 약 2,461억 원을 투입

□ 부산의 창업 및 보육기관

- 대학 내 창업보육센터 18개소와 한국신발피혁연구소 내 창업보육센터 등 총 19개소에 340여 개의 업체가 입주해 있음
- 4개 벤처집적시설에 2003년 7월 현재 100여 개의 기업이 입주해 있음
 - 백양벤처빌딩(IT), 센텀벤처타운(IT, 영상), 부산벤처빌딩(제조, S/W), CBS벤처빌딩(인터넷 S/W) 등

- 부산대를 비롯한 10개 대학과 부산테크노파크 등 11개 기관이 신기술창업보육센터로 지정되어 있음
- IT벤처센터(부산정보산업진흥원), 부산소프트웨어지원센터, 부산멀티미디어지원센터, 모라소프트웨어지원센터, 부산정보통신연구원 등 5개의 S/W 창업지원센터에는 70여 개 업체가 입주

□ 전남의 창업 및 보육기관

- 신기술창업보육센터(TBI)는 지역 내 5개 대학 및 중소기업진흥공단 1개소 등 6개소가 설치
- 2003년 말 현재 총 11개의 대학 소재 창업보육센터에서 138개 업체를 보육 중
- 벤처집적시설(Post-TBI)은 1곳이 지정되어 있으나 입주 업체가 극소수에 불과하여 유명무실한 상황
- TBI, 창업보육센터 등에서 보육 중인 벤처기업은 2001년 현재 총 96개 기업
 - 비금속 및 금속제품 20개, 화학제품 18개, 기계제조업 13개, 전기장치제조업 12개, 정보처리 9개 등

□ 경남의 창업 및 보육기관

- 2002년 말 기준 9개의 신기술창업보육센터가 운영 중
 - 7개는 대학에 설치되어 있으며, 한국전기연구소 및 경남창업보육센터에 각각 1개씩 설치
- 창업보육센터는 2002년 말 기준 22개소가 있으며, 대학이 16개소, 자치단체 3개소, 연구기관 1개소, 민간 2개소로 운영
 - 2002년 말 기준 경남의 벤처기업은 274개

□ 기업이 느끼는 대학·공공연구소와의 산학연 연계는 매우 미흡한 실정

- 기업이 지역 내 대학·공공연구소 및 각종 지원기관으로부터 혁신정보 및 아이디어를 충분히 얻지 못하고 있는 실정
- 부산의 기업 1,000개를 대상으로 한 조사에 의하면 대학 등에서 혁신 아이디어를 얻는 비율은 약 7% 내외에 불과¹³⁾
- 각종 지원기관이 기업의 혁신에 도움이 되는 경우는 최대 10% 내외에 불과

[표] 각종 지원기관의 기업혁신 기여도

(단위 : %)

지원기관	혁신기여도						
	활용하지 않음	전혀 도움되지 않았음	거의 도움되지 않았음	보통	약간 도움 되었음	매우 많이 도움되었음	합계
중앙정부기관	65.2	5.3	10.1	8.8	6.3	4.3	100
중앙정부산하기관	64.8	4.9	10.5	9.3	7.0	3.5	100
지방자치단체	68.6	5.3	9.5	10.8	4.4	1.4	100
상공인조직	64.3	4.9	7.9	15.9	5.3	1.7	100
지역금융기관	61.3	4.6	8.5	13.8	8.2	3.6	100
대학	70.0	6.9	10.7	7.0	3.6	1.8	100
공공연구기관	74.6	7.7	9.7	5.6	1.9	0.5	100

자료 : 동북아지역혁신센터 내부자료, 2003. 12.

□ 지역 중소기업의 기술수준이 낮은 점도 산학 연계 또는 대기업-중소기업 간의 연계를 어렵게 하는 요인

- 지역 중소기업들은 대기업이 요구하는 품질수준 및 기술개발 주기에 보조를 맞추기에는 자금, 인력, 경영 측면이 모두 부족

13) 동북아지역혁신센터 내부자료(2003. 12.), 『부산지역혁신발전 5개년계획』 안에서 인용

- 지역 부품·소재 산업체의 생산제품도 단순 성형·가공·압출 등 저부가 기초 제품으로 첨단 신산업의 요구에 맞지 않는 경우가 많음
- 설계, 금형, 열처리, 후처리 등 초정밀 부품·소재 기술의 축적이 매우 부족

□ 부산을 중심으로 벤처투자금융산업이 일부 발달

- 부산에는 1986년에 결성된 국내 벤처캐피털 1호인 넥서스투자(주)가 있음
- 엔젤투자자로는 2000년 1월에 결성된 부산상의엔젤클럽과 2000년 2월에 결성된 미리내 엔젤조합이 있음
- 투자조합으로는 KTB네트워크가 운용하는 부산벤처1호(2000년 4월 14일에 결성)와 동양창업투자회사가 운용하는 부산벤처펀드2호(2003년 9월 30일 결성)가 있음

□ 중소기업을 대상으로 한 공공성격의 각종 기금 및 자금지원제도가 있음

- 중소기업 대상 : 구조개선자금지원사업, 중소기업 경영안정자금지원사업, 중소벤처창업자금지원사업 등
- 기술신용보증기금에서는 기술평가에 의해 보증지원이 필요한 기업을 지원

□ 공공차원에서 경영 및 마케팅 지원사업을 펼치고 있으나 민간 차원의 사업서비스는 미미한 수준

- 중소기업청 주관으로 수출유망중소기업을 선정하여 수출애로를 해결해주는 수출유망중소기업지원사업과 해외박람회참가업체를 지원하는 수출박람회참가지원사업 등이 있음
- 지자체별로 중소기업의 해외시장개척을 지원하는 해외시장개척단 파견지원사업을 실시하고 있음

- 부산은 신발·섬유산업의 지역 공동브랜드로 ‘테즈락’을 개발하여 국내외 마케팅을 지원

□ 지역금융의 부실이 산업자본의 역외 유출을 가속화하는 악순환 구조가 형성

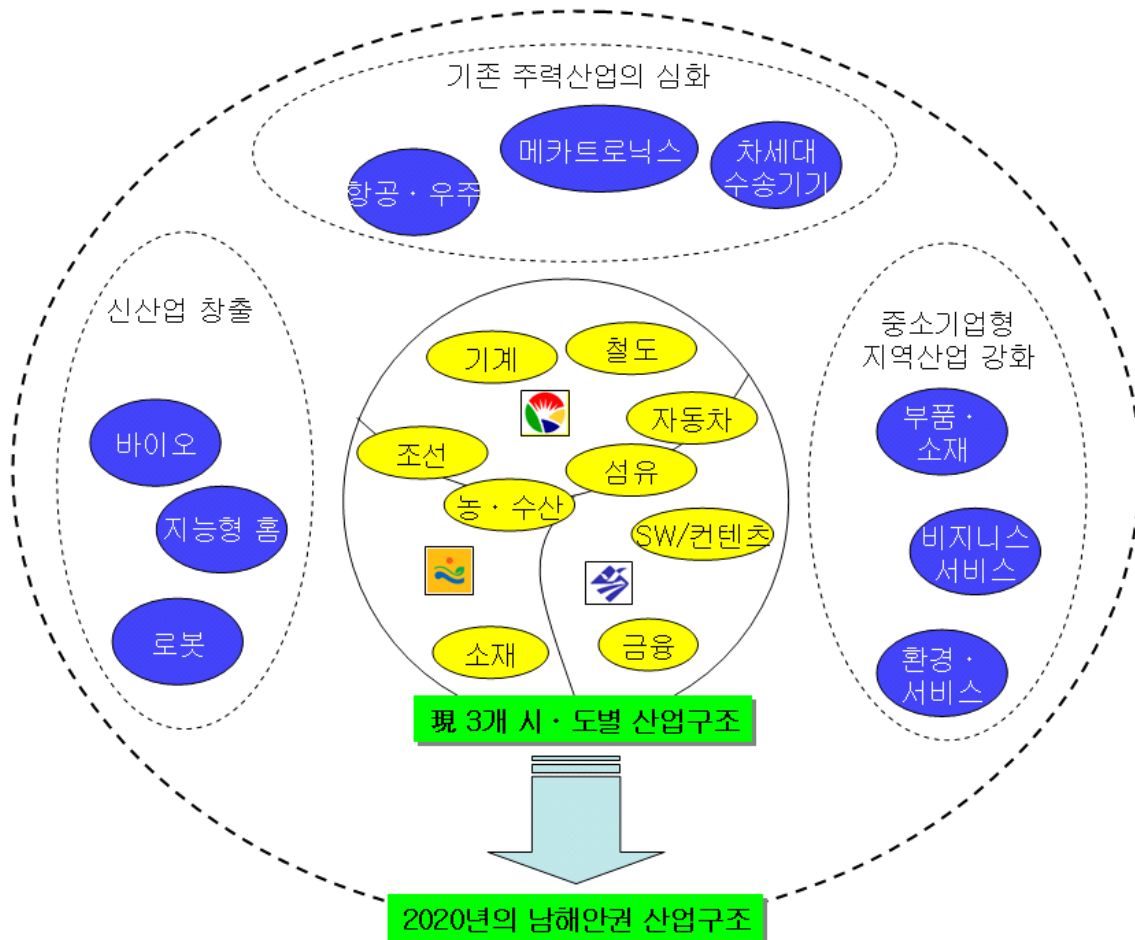
- 경남의 경우, 제조업의 전국 비중은 10% 내외인데 반해, 지역 은행의 예금 및 대출금 비중은 각각 4.5% 및 4.2%에 불과
- 이는 지역의 산업자본이 역외로 유출되고, 지역으로 재투자되는 비율이 매우 낮음을 의미

3. 전략 추진 방향

1) 기본 방향

- 기존 주력산업과 신산업 및 지역기반 중소기업형 산업의 균형 있는 산업구조를 형성

[그림] 남해안권의 미래 산업구조 전략



- 기존 주력산업 : 구조전환 또는 신제품 개발을 통한 고부가가치 추진
 - 예 : 석유화학·철강·섬유 등 소재산업의 고부가 신소재 개발, 기계·조선·자동차 등 수송기기산업의 혁신클러스터 조성 등

- 신산업 : 아직 산업화가 되지 않은 미래기술 분야 또는 산업화 초기단계에 있는 신산업 분야를 선도적으로 육성
 - 예 : 메카트로닉스, 로봇, 지능형 홈, 바이오산업 등
- 지역기반 중소기업형 산업 : 지역에 기반을 둔 중소기업형 산업의 취약한 경쟁력 및 산학 연계 수준을 제고하여 산업육성 효과를 극대화
 - 예 : 부품·소재산업 고도화, 금융·콘텐츠·컨벤션 등의 비즈니스 서비스 산업화 환경설비·서비스 등등

2) 전략방향

가. 기존 주력산업의 경쟁력 강화

□ 기존 주력산업의 ‘+0.5차’를 통해 경쟁력을 향상

- 기존 주력산업의 부가가치 향상만으로도 지역 경제의 도약이 가능
 - 제조업 종사자 1인당 부가가치(만 달러) : 한국(3.2), 미국(7.9), 일본(7.1)
- 서로 다른 영역의 기업 간 융복합 아이템 개발, 신사업모델 개발, 제조업의 소프트화 등 기존 사업의 업그레이드를 유도
 - 제조업체, 산업디자인업체, 컨설팅업체, 문화콘텐츠업체 등 다양한 영역의 기업을 클러스터화하여 기업 간 교류를 활성화

□ 주력산업 분야에서 기업의 신기술개발, 신시장 개척 활동을 적극 지원

- 위그선, 자기부상열차, 차세대 자동차 등 차세대 수송기기 개발을 위한 산학 공동연구개발을 확대
- 기계산업의 연구개발 기능 강화, 융복합화 등을 통해 지식기반형 기계산업으로 업그레이드

- 정밀기계산업의 비중 확대, 기계·전자·통신기술이 융합된 메카트로닉스 산업 활성화 등
- 고부가가치 제품의 확대를 통해 중국 등 후발국의 기술추격에 대응
- 크루즈선 등 고부가 선종으로의 제품군 이동, 표면처리, 열처리 등 고부가 철강소재 기술 확보 및 특수강 등 고부가 소재 확대, 정밀화학 등 석유화학산업의 고부가화 등

나. 신산업의 조기 정착

□ 선택과 집중을 통해 '가능성 있는 소수(Vital Few)'를 집중 육성

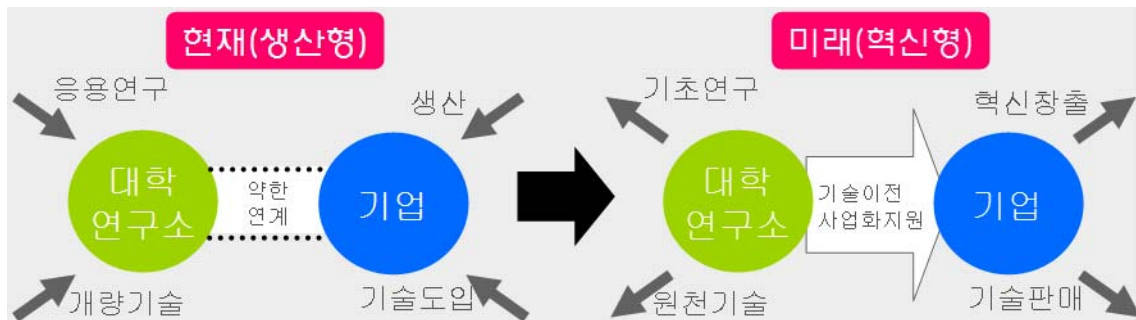
- 산업화가 비교적 임박한 近미래기술 중에서 현재의 산업·기술기반과 시너지가 가능한 전략 분야를 선정
- 중앙정부의 지원자금을 일단 확보하기 위해 전략적 집중 없이 다양한 산업 분야의 육성계획을 추진하는 것은 오히려 지자체의 역량을 분산하는 요인으로 작용
- 중앙정부의 자금지원이 대부분 건물의 초기 건립 및 시설자금이며, 운영비는 지원하지 않기 때문에 자생력이 없는 사업은 지자체의 유지관리 비용 부담으로 부메랑
- 신산업 분야에서 기술혁신을 선도할 세계적 경쟁력을 갖춘 대학과 인력의 확보가 무엇보다도 중요
- 신기술 분야에서는 제품혁신과 공정혁신의 구분이 모호해지는 추세에 있으며, 과거와 같이 선도기술의 수입을 통한 따라잡기(Catch-Up) 전략을 통해 모방을 추구하기가 매우 어려운 환경이 도래

□ 남해안의 기술개발 체계를 '혁신형'으로 전면 수정하여 신산업 육성을 위한 기초를 강화

- 현재는 생산·수용·단절의 '생산형' 기술혁신 체계
- 기업의 R&D 기능이 취약한 생산기지화로, 외부 환경변화에 취약하고 산업활동 자체가 자칫 지역 외부로 유출되기 쉬운 구조

- 지역 대학은 선진 학문·기술의 ‘수용자’ 역할에 그쳐 독자적인 학문영역 및 원천기술 창출에 미흡
 - 산학연 연계가 취약하여 공공 부문에서 개발된 기술이 사업화되지 못하는 ‘단절형’ 구조
- 남해안권의 기술혁신 체계를 혁신·발신·연계의 ‘혁신형’으로 전환
- 기업의 단순 생산기지가 아니라 기술혁신 역량을 바탕으로 신사업이 창출되는 ‘혁신형’ 산업클러스터로 육성
 - 지역 대학이 기초연구 및 원천기술을 개발하여 지역 내·외로 전파하는 ‘발신자’ 역할을 하도록 역량을 강화
 - 기술이전 및 사업화 지원 체계를 통해 지역 대학의 연구 성과를 기업으로 전파하는 ‘연계형’ 구조를 형성

[그림] 남해안 기술개발 체계의 전환



다. 지역기반 중소기업형 산업의 역량 강화

□ 중소기업의 기술혁신 역량을 강화하여 대기업과의 연계가 가능한 지역의 토착산업으로 육성

- 기계, 조선, 항공, 화학, 철강 등 지역의 주력산업을 중심으로 대기업과 시너지가 가능한 역량 있는 중소기업을 적극 육성·유치
- 한계업종은 고부가 업종으로 업종 전환을 적극 유도·지원

- 대학과 연계하여 고부가가치 제품 개발력을 제고하도록 지원
 - 대학·공공연구소·기업 간 인력교류, 시설개방, 공동연구, 기술이전 등을 활성화
- 지역 내 부품·소재의 조달비율을 향상시켜, 완성품 조립산업이 지역경제 향상 및 고용창출로 연결되도록 유도
- 유망 중소·벤처기업의 국제협력을 지원
 - 특허·법률·유통·문화 극복 등 국제협력 노하우를 제공

□ 대기업과 중소기업의 연계강화 프로그램을 확대

- 대기업이 지역기업을 발굴하여 기술개발, 품질향상 등 역량 강화를 위한 지원활동을 할 경우 세제 지원 등 인센티브를 마련

대기업-중소기업 협력에 의한 산업클러스터 구축 사례

- 영국 DTI의 Business Mentoring 프로그램 : 2000년 10월 시작, 오일 및 가스산업 분야의 메이저 기업 20개사(멘토)와 중소기업 20개사(멘티)로 구성되어 기업간 협력, 상호학습, 네트워크 구축 등을 촉진
- 일본 Toyota 자동차 클러스터 : 도요타자동차가 협력 중소기업의 기술개발 및 연구회, 기술교류등을 지원
- 일본 Ota의 자동차 클러스터 : Nakajima Aircraft 및 Fuji중공업이 발전을 촉발
 - Ota의 장비제조업체들에게 부품/서비스의 지속적인 수요를 제공

자료 : Ecotec Research & Consulting, "A Practical Guide to Cluster Development", DTI, 2003

□ 기업의 니즈에 맞는 '맞춤지원' 정책을 시행

- 지자체, 지역 중소기업청 및 관련 기관을 네트워크화하여 행정지원 기능을 효율화
- 지역 대학과 부품·소재기업이 컨소시엄을 구성하여 세계적인 첨단기술을 개발할 수 있도록 지원

- 기술개발-생산-마케팅에 이르기까지 기업 활동의 전 과정에 걸쳐 차별적이고 지속적인 지원이 이루어지는 체계를 마련
- 중국 등 해외 판로 개척을 강화하여 지역기업의 수요기반을 확대

□ 세계적인 경쟁력을 갖는 사업서비스산업을 육성

- 제조업 발전에 따라 아웃소싱, 경영컨설팅, 디자인, 광고 등 사업서비스 수요의 성장 잠재력이 큼
- 지역 내에 경쟁력 있는 사업서비스산업이 존재할 경우 제조업의 경쟁력을 제고해 제조기업의 지역기업화를 촉진
- 대부분 고부가가치 사업영역으로서 지역의 고용 및 경제발전에도 매우 중요
- 벤처캐피털, 경영컨설팅, 디자인, 홍보·마케팅, 특허·법률, 컨벤션 등 고부가 사업 서비스 산업을 집중 육성

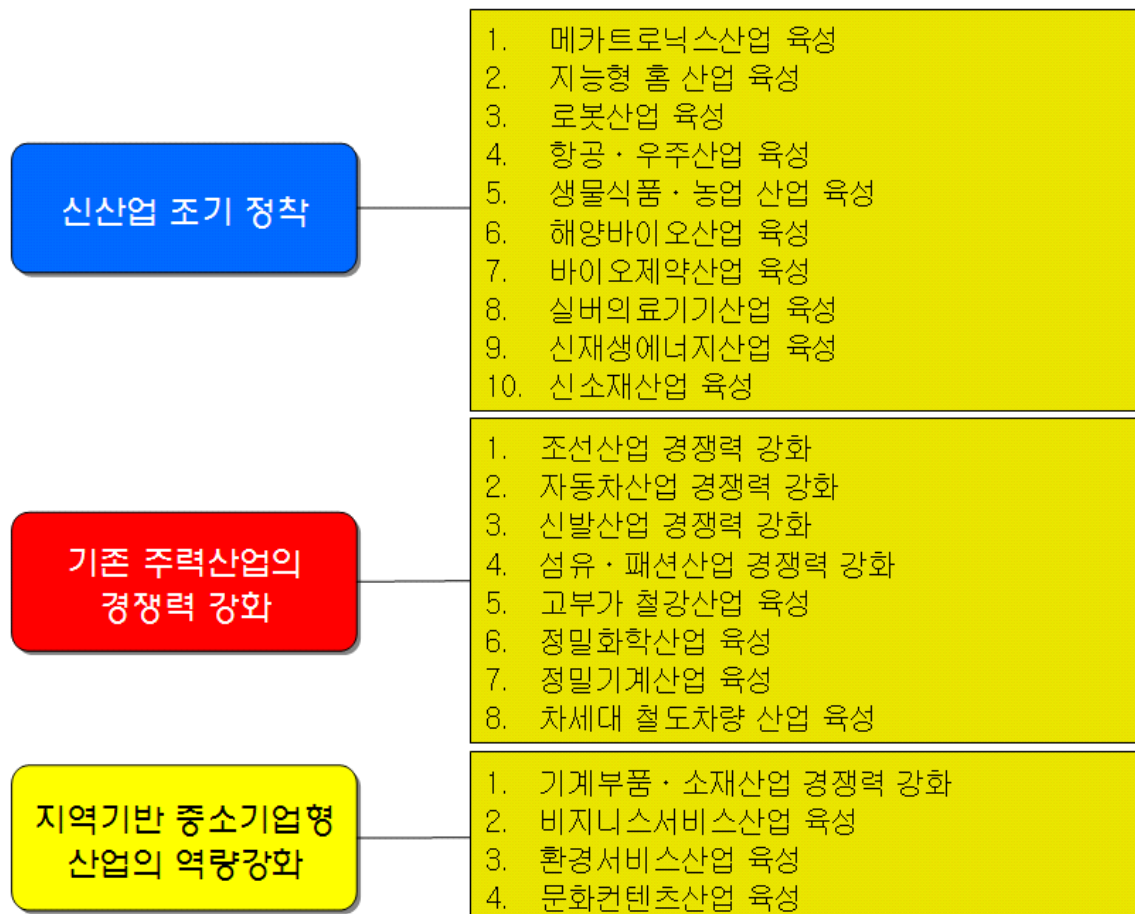
4. 세부사업

1) 세부사업의 도출

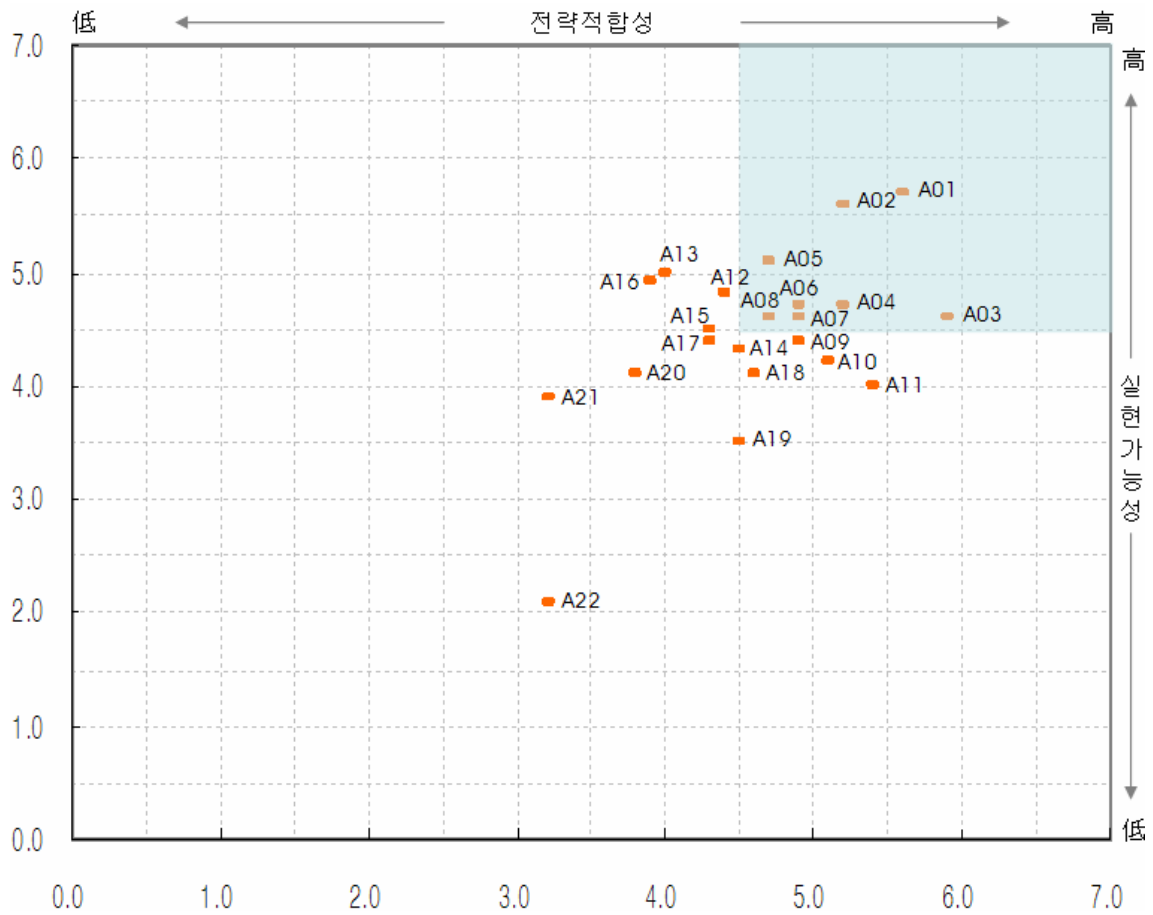
□ 제조업 혁신을 위한 전략 방향별로 22개 추진사업을 도출

- 신산업 조기정착 사업 10개, 기존 주력산업 경쟁력 강화 사업 8개, 지역기반 중소기업형 산업 역량 강화 사업 4개

[그림] 제조업 혁신을 위한 사업 아이디어



[그림] 제조업 혁신을 위한 사업 아이디어 평가



- A01. 조선산업 경쟁력 강화
- A03. 기계부품소재산업 경쟁력 강화
- A05. 로봇산업 육성
- A07. 자동차산업 경쟁력 강화
- A09. 신재생에너지산업 육성
- A11. 비즈니스 서비스산업 육성
- A13. 차세대 철도차량산업 육성
- A15. 환경서비스산업 육성
- A17. 항공·우주산업 육성
- A19. 섬유·패션산업 경쟁력 강화
- A21. 문화콘텐츠산업 육성

- A02. 생물식품·농수산업 경쟁력 강화
- A04. 메카트로닉스산업 육성
- A06. 지능형 홈 산업 육성
- A08. 신소재산업 육성
- A10. 고부가첨가산업 육성
- A12. 정밀기계산업 육성
- A14. 해양바이오산업 육성
- A16. 신발산업 경쟁력 강화
- A18. 정밀화학산업 육성
- A20. 실버의료기기산업 육성
- A22. 바이오제약산업 육성

2) 세부사업별 내용

사업 1 : 조선산업 경쟁력 강화

- 고부가 특수선의 비중을 점차 확대하여 세계적인 경쟁력을 지속적으로 유지
 - 여객선, 크루즈선 등 고부가 선박건조기술 확보
 - 위그선 등 차세대 고속 여객수송선 기술 개발
 - 조선기술을 활용한 다양한 신사업기회를 적극 발굴
 - 해양레저장비, 해양토목 분야(해양리조트), 바다목장설비 등
 - 요트, 경주용 보트 등 고급 레저용 선박산업의 육성
 - 요트정박항 확충, 요트박람회 등 인프라 및 홍보·관광 이벤트와 연계
 - 육상건조, 블록공법 등과 같은 차세대 혁신 건조기술의 지속적인 개발
- 기업의 기술개발을 지원하기 위한 연구기관 육성 및 R&D 자금지원 프로그램 개발
 - 연구기관 설립(예) : 특수선 조선기술 연구센터, 조선기자재 시험·평가 센터, 박용부품 개발센터, 대학의 조선공학 관련 혁신연구센터(TIC, RRC 등) 육성 등
 - 기술개발 : 첨단 조선소재 개발, 고부가 특수선 개발 등을 위한 R&D 펀드 조성
 - 산학 협력 : 산학연 공동 자문기구 결성, 정례 기술교류모임 설립, 중소 조선업체에 대한 산학연계 기술개발 프로그램 등
 - 인력 양성 : 조선전공 학생에 대한 장학금 및 취업지원, 외국인 근로자 도입 확대 및 교육훈련, 현장실습 연계교육 프로그램 등

- 사업화 지원 : 통영, 거제, 진해 목포 등 조선산업 클러스터 주변에 중소 조선산업단지 조성, 저렴한 조선소 부지 공급, 조선산업 기술·사업정보망 구축 등

사업 2 : 기계부품·소재산업 경쟁력 강화

□ 현재의 중소기업형 영세 부품·소재산업을 전문 분야에서 세계적인 경쟁력을 갖춘 중견기업형 산업으로 육성

- 기계, 조선, 자동차 등 주력산업의 고부가 부품·소재 개발을 집중 지원
- 부품·소재 분야의 핵심 연구기관을 유치·육성
- 핵심 기계부품·소재의 기술경쟁력을 강화하여 수출산업화
· 핵심 분야별로 세계적인 경쟁력을 갖춘 첨단 부품·소재기업을 육성
- 국내외 첨단 부품·소재기업을 적극 유치
· 지역 투자기업에 대한 용지, 세제, 자금 지원 등 다각도의 파격적인 인센티브를 마련

□ 조립대기업, 대학 등과 중소기업의 연계를 강화

- 지역 내 부품·소재의 조달비율을 향상해 완성품 조립산업이 지역 경제 향상 및 고용창출로 연결되도록 유도
- 조립대기업과 지역 중소기업 간 연계를 강화하여 제품의 모듈화, 고기능, 고효율, 소형화 등 고부가화를 추진
- 저부가 한계 업종·제품의 지역 중소기업을 고부가 기술 분야로 업종전환할 수 있도록 전업지원 프로그램을 가동
· 공공연구기관의 1대1 기술개발 지원(멘토링), 전업자금 특별융자, 인력확보 지원 등 종합적인 지원 프로그램을 마련

□ 연구개발 자금, 연구개발 인력, 공용시설 등 중소 부품·소재기업의 3대 취약부문을 종합적으로 강화

- 중소기업의 연구개발 지원 : 첨단 기계부품·소재기술 개발사업, MEMS·나노 부품 생산기반 구축 등
- 기술인력 양성 : 수송기계 부품·소재 전문기업 육성, 중소기업 기술인력 현장교육 프로그램, 산학연수 지원 제도, 지역대학과 연계한 중소기업 맞춤형 교육 프로그램 등
- 공용 기술개발 인프라 구축 : 부품·소재 개발을 위한 핵심 공용기자재 구축, 기계 부품·소재 시험·인증기반 구축 등

사업 3 : 생물식품·농수산업 육성

□ 바이오기술을 도입하여 농수산업·식품 분야를 고부가 제조업화

- 남해안에서 종사자 규모가 큰 반면 저부가 산업에 머물고 있는 농업·식품 분야에 바이오기술을 도입하여 고부가화
- 생물식품·농수산업 분야는 비교적 단기간에 기술개발 및 상용화가 가능
- 바이오의약품 산업에 비해 투자규모가 작고 위험도도 상대적으로 낮아 지역의 현실에 특히 적합

□ 하이테크보다는 중간 수준의 기술(Middle Tech)을 중점적으로 개발

- 남해안의 바이오 분야 연구개발 인력 및 기술축적 수준을 고려할 때, 바이오의약품 등 고도의 기술력이 필요한 분야는 과감히 포기
- 유전공학 등 BT를 이용한 품종개량, 병해충 저항력 향상, 기능성 성분의 보강 등 농작물의 개량 및 생산성 향상에 주력

- 친환경농수산물, 화훼, 건강식품, 생약 등 비교적 기술개발 가능성이 높은 유망 분야를 발굴하여 특화

□ 국제적 기준에 부합하는 바이오식품 및 바이오농수산업 제품을 개발

- 국제적 기준에 부합하는 개발·생산·유통 체계를 구축하여 수출산업으로 육성
- 제품의 기능성 및 안전성을 평가할 수 있는 시스템 구축
- 청정생산관리기술을 확립
- 중점 육성 분야 : 농·림·축·수산 분야의 생물자원에 바이오기술을 적용한 기능성 식품소재 개발, 바이오에탄올 같은 바이오에너지 작물 개발, 유전공학 기술을 적용한 작물 및 수산자원의 기능·생산성 강화, 식물로부터의 약용성분 추출을 통한 건강기능성식품·화장품 등의 개발

□ 기반시설 구축, 전문인력 양성, 기초연구개발 측면에서 다양한 사업을 개발

- 기반시설 구축 : 생물식품 및 생물농업 관련 기술개발지원센터, 생물소재 사업화 지원센터, 약용식물 특성화 센터 설립 등
- 인력 양성 : 고급 바이오기술인력 양성 사업, 바이오전문생산인력 양성 사업, 바이오 기술 농어업인 이전 사업
- R&D 지원 : 생물식품·농업 기술개발 사업, 약용식물 상업화 기술개발 사업, 바이오 에너지 기술개발 사업 등

사업 4 : 메카트로닉스산업 육성

□ 남해안 동남권의 발달한 기계산업 및 전자산업 기반을 바탕으로 융합산업인 메카트로

닉스산업을 육성

- 기계, 전기, 전자, 통신, 소재 등 다양한 산업기술의 융복합이 필요하여 다양한 제조업 기반을 보유한 동남권이 상대적으로 큰 강점을 지닌 분야
- 메카트로닉스는 정밀기계, 공작기계, 제어계측기계 등 지역의 기계산업을 업그레이드하여 지속적인 경쟁력을 유지하는 전략적 수단
- 메카트로닉스는 로봇산업 발전에 필수적인 요소로서 로봇산업 육성 정책과 긴밀한 연계가 필요

□ 기초기술의 선도적 개발과 생산기능과의 연계를 통해 연구개발 및 생산기능이 복합된 세계적인 지식기반 기계산업의 클러스터로 육성

- 개발 제품의 성능 평가 및 신뢰성 인증을 위한 시험·인증기관을 설립하고 관련 장비를 구축
- 대우종합기계, 위아, LG전자 등 지역 대기업과 대학·공공연구소 간의 공동 연구개발 프로젝트를 활성화
 - 대기업과 협력 중소기업의 네트워크화도 집중 지원
- 메카트로닉스 분야의 기초기술을 개발할 전문 연구기관을 설립
 - 예) 공작기계기술지원센터, IT부품개발지원센터
- 메카트로닉스에 활용되는 소프트웨어 개발 능력을 확충 : 기기에 내재된(Embedded) 소프트웨어·솔루션 경쟁력을 제고
- 메카트로닉스 부품 생산 중소기업을 육성
- 메카트로닉스 제품의 수요기반 확대 사업 : 기업의 공장자동화 설비 등 메카트로닉

- 스 관련 설비투자에 대한 조세감면 및 설비금융의 확대
- 중소기업의 공장자동화 설비 투자촉진을 위한 간편제품 개발 확대 및 중소기업 인력에 대한 사용자 교육 등 활용도 제고 방안을 마련

사업 5 : 로봇산업 육성

□ 로봇산업은 차세대 10대 성장동력산업으로서 높은 잠재력을 가진 분야

- 산업용 로봇과 서비스 로봇으로 구분
- 산업용 로봇은 용접, 운반, 하역 등 산업현장의 반복적 작업 또는 위험작업에 사용되며, 이미 상업적 응용이 크게 진전된 분야
- 서비스 로봇은 지능과 감각을 보유한 인간형 로봇으로서 가사, 사무지원, 놀이 등 일상생활에 활용
- 청소로봇, 경비로봇, 노인 간호로봇 등 일부 분야에서 상업화가 진행 중이나 전반적으로는 산업 초기 단계
- 경남의 기계 및 메카트로닉스 산업 전략과 연계하여 첨단 로봇산업의 메카로 육성
- 도내 로봇개발 경험 기업 : 대우종합기계, 위아, 두산 메카텍, SFA, 대우조선, 삼성중공업, 삼성 테크윈 등
- 마산 지역을 로봇밸리로 육성하여 중추적 역할 수행 가능. 마산밸리 내에 20여 개의 로봇산업 관련 기업체가 집적

□ 산업용 로봇 분야에 집중하여 기술개발, 인프라 구축, 인력 양성 사업 등을 추진

- 조선, 자동차, 정밀기계 등 지역 산업에서 활용도가 높은 분야의 산업용 로봇 개발에 집중
- 수요 산업과의 공동기술개발 및 니즈 반영 등을 통해 기술개발 시너지가 가능한 분야에 집중

- 경남 로봇밸리 조성사업을 집중 추진
 - 로봇밸리 : 마산을 중심으로 첨단 제조용 로봇산업을 집적화하는 계획
- 로봇밸리에 로봇 관련 정부출연 연구기관 및 로봇 분야 기업을 유치하여 전문 로봇 산업단지로 육성
 - 로봇 연구 관련 정부출연 연구기관으로는 KIST, 생산기술연구원 등이 있음
- 지역 내 대학에 로봇 관련 핵심 연구개발센터 및 인력 양성 프로그램을 강화
 - 자율 이동·보행기술, 자율·원격제어기술, 개방형 실시간 분산제어 시스템, 로봇운영 시스템, 시각·촉각 등 정보처리기술, 음성인식·합성 및 감성인식·표현 기술 등
 - 기계부품, 센서, 메카트로닉스 기술 등 연관 분야의 기술개발도 병행

사업 6 : 지능형 홈 산업 육성

- 지능형 홈 산업은 재택근무, 보안, 오락, 원격 건강모니터링·진료, 교육, 전자상거래 등을 가정 내에서 원스톱으로 서비스하기 위한 기기·서비스 복합 산업
 - 지능형 정보가전, 홈네트워킹, 홈서버·게이트웨이, 유비쿼터스 컴퓨팅 등 가전, 통신, 컴퓨터, 정보처리 등의 다양한 ICT 분야가 복합된 산업
 - 경남 마산밸리에는 지능형 홈 산업 클러스터를 조성 중이며, 광주광역시의 가전산업, 광산업, 부산광역시의 IT·컨텐츠, 금융·의료서비스 기능을 갖추고 있어 초광역 협력사업이 가능
 - 지능형 정보가전, 홈네트워킹, 홈서버·홈게이트웨이, 홈방법·방재, 엔터테인먼트, 헬스케어 등의 분야에 집중
- 대기업을 중심으로 한 대기업형 클러스터를 구축
 - LG전자, 삼성전자 등 지역의 가전산업 대기업을 중심으로 중소 부품기업 및 소프트

웨어, 서비스 기능을 복합화

- 지능형 홈 산업단지를 조성하여 기업 및 연구기관의 집적을 유도
 - 한국전자부품연구원(분원) 이전 추진, 지능형 홈 산업화 지원센터 및 공동 연구 콤플렉스 설립, 핵심기술에 대한 표준화 및 품질인증 사업 등
- 지능형 홈 시범단지를 조성하여 초기 제품의 수요시장, 운영시스템 및 사용자 니즈 등에 대한 시험시장(Test Market)을 제공
 - 지능형 홈 첨단빌딩, 종합전시관, 지능형 홈 시범가구 등
- 전문인력 및 중소 부품기업 양성 : 지역 대학에 지능형 홈 특성화 기술센터를 확보하고 산학 연계 교육을 강화, 기술창업 촉진 및 창업보육 사업 추진 등
- 지능형 홈 관련 국제학술대회, 국제 표준화 사업 등을 통해 국제적 인지도를 제고

사업 7 : 자동차산업 경쟁력 강화

□ 차세대 자동차 기술개발을 확대하여 자동차산업의 경쟁력을 강화

- 하이브리드 자동차, 연료전지 자동차, 지능형 자동주행차량(AIV : Automomus Intelligent Vehicle) 등 차세대 운송기기 관련 기술개발을 강화
- 자동차의 기능을 획기적으로 향상할 수 있는 차세대 자동차 기술을 개발
 - 차량항법시스템(CNS : Car Navigation System), 텔레메틱스(Telematics), 첨단안전자동차(ASV : Advanced Safety Vehicle), 엔진최적제어, 차내 디스플레이 기술, 차량제어 및 트랜스미션, 지능형 시물레이션 등
- 각종 첨단 소재를 개발
 - 나노복합소재, 나노구조 페인트·코팅, Self-healing·Clean 재료, 차량경량화, 초정밀 고속성형·가공

- 자동차 대기업을 중심으로 기술개발을 촉진할 수 있도록 지역의 연구역량과 지원기능을 강화
 - 첨단기술 분야의 기초 연구개발 인력을 집중 육성
 - 차세대 자동차 기술 특성화대학 육성을 통해 세계적인 기술수준을 갖춘 연구개발 인력의 확보를 목표
 - 차세대 자동차 기술개발 사업, 산학연 공동 핵심 부품·소재 연구개발 사업 등 연구개발 자금지원을 강화
 - 자동차부품연구소, 생산기술연구소(분소) 등을 유치하여 지역 내 자동차 관련 연구개발 역량을 강화
 - 산학연 협력 네트워크를 활성화하고 해외 선진 대학·연구기관과의 교류확대 프로그램을 마련
 - 대기업-중소기업 간 공동 개발 등 산학 협력에 대해 비용·세제 등 인센티브를 제공

사업 8 : 신소재산업 육성

- 현재 산업적 존재가 크게 부족한 신소재 분야는 신산업 창출 차원에서 기술개발을 강화
 - 소재 분야의 기술창업을 촉진하여 벤처형 신산업으로 육성
 - 중소 벤처기업의 기술력 증대를 위한 산학연 연계 및 기술확산 시스템을 집중 강화
 - 지역의 주력산업의 관심 분야 개발 및 공동 연구개발을 통해 사업성 있는 제품의 조기 개발을 목표로 추진
 - 신소재 분야 국내외 선도기업을 적극적으로 유치하기 위한 인센티브 시스템을 마련
- 기존 산업과 시너지가 가능한 소재 분야에 집중

- 철강산업용 세라믹 내화재료, 초내열합금, 자동차용 경량합금, 특수용도강, 의료용 세라믹스, 정밀기기용 나노자성 소재 등
- 마그네슘, 액체금속 등 고부가 신금속 소재 및 세라믹 소재 등 차세대 고부가 소재 분야의 기술개발 투자도 강화

□ 대학 및 공공 연구기관의 기술개발 역량을 우선적으로 강화

- 대학 및 중소벤처를 위한 시험·분석·평가 등 공용 설비와 파일럿(Pilot) 생산설비를 구축
 - 대학, 기업, 연구소 간 장비 및 인력의 커뮤니티를 활성화하여 기술개발을 촉진
- 신소재기술의 산업화를 촉진하기 위한 공공 연구센터 확충
 - 신소재산업지원센터, 신소재기술개발센터, 나노메뉴팩처링연구센터, 나노메디컬소재 기술개발센터 등
- 지역 대학을 중심으로 신소재 관련 기술개발 프로그램을 확충
- 주요 분야별로 전문 연구개발 자금지원 사업을 확대
 - 마그네슘 합금의 소성성형 기술개발, 정밀기기용 나노자성부품 개발, 고기능 초정밀 가공기술 개발, 친환경 정밀코팅기술 개발 등

II. 동북아 관광·휴양 허브 구축

1. 관광산업 관련 환경 변화 전망

1) 동북아 관광시장의 성장과 경쟁 격화

□ 세계 및 동북아 관광시장의 성장 지속

- 세계 관광시장은 지난 50년 동안(1950~2000년) 관광객 수 기준으로 27배, 관광수입 기준으로 225배 성장
 - 국제관광객 수 : 2.53억 명(1950년) → 6.68억 명(2000년), 연평균 6.8% 성장
 - 국제관광수입 : 21억 달러(1950년) → 4,734억 달러(2000년)
- 세계 관광시장의 성장 추세는 지속되며, 특히 동북아시아의 성장세가 두드러질 전망
 - 세계관광기구(WTO)는 관광시장이 연평균 4% 성장하여 2000년 7억 명에서 2010년 10억 명, 2020년 15.6억 명으로 증가할 것으로 전망
 - 특히, 동북아시아 지역의 관광시장은 연평균 7.5% 성장하여, 전 세계에서 가장 빠르게 성장하는 지역이 될 것으로 예상

[표] 국제관광객 추이 및 전망

(단위 : 백만 명, %)

구 분	관광객수				시장점유율				연평균 성장률 1995~2000
	1995	2000	2010	2020	1995	2000	2010	2020	
전 세계	565	668	1,006	1,561	100	100	100	100	4.1
동아시아/ 태평양	81	93	195	397	14.4	13.9	19.4	25.4	6.5
동북아시아	44	52	109	224	7.8	7.8	10.8	14.3	7.5

주 : 2010년과 2020년은 예측치

자료 : WTO(World Tourism Organization)

□ 이웃나라인 중국과 일본의 관광객 수가 크게 증가함에 따라 이들 나라로부터의 관광객

의 증대를 기대

- 현재 한국, 일본 및 중국 3국간의 교류는 연평균 10%대의 성장을 보이고 있음
- 중국과 일본의 아웃바운드(outbound) 관광객 증가는 우리나라 인바운드(inbound) 관광객 증가로 이어질 가능성이 큼

[표] 한·중·일 역내관광 교류(2000~2004년)

(단위 : 천 명, %)

	2000	2004	2006	연평균 성장률
중국→한국	443	539	627	9.1
한국→중국	1,033	1,722	2,845	28.8
한중 교류	1,476(19.4)	2,261(24.6)	3,472(30.3)	23.8
일본→한국	2,472	2,321	2,443	-0.3
한국→일본	1,101	1,266	1,588	9.6
한일 교류	3,573(47.0)	3,587(39.0)	4,031(35.2)	3.1
중국→일본	352	452	616	15.0
일본→중국	2,202	2,987	3,334	10.9
중일 교류	2,554(33.6)	3,339(36.3)	3,950(34.5)	11.5
역내 교류	7,603(100)	9,187(100)	11,453(100)	10.8

자료 : 정의선, “환경변화에 따른 관광전문인력 역량 강화”, 『한국관광정책』, 2005.9. p.41

- 중국 및 일본을 방문하는 외래관광객의 우리나라 유치 및 중국·일본 관광객의 유치
- 중국은 인바운드 관광객이 2010년 0.6억 명, 2020년 1.3억 명에 달하고, 아웃바운드 관광객은 2020년 1억 명에 달해 세계에서 가장 중요한 관광대국이 될 것으로 예상
- 일본도 2020년 인바운드 0.1억 명에 아웃바운드 1.4억 명의 시장으로 성장할 전망

□ 동북아 관광시장을 둘러싼 각국의 경쟁이 치열해짐

- 동북아 각국은 관광시장 선점을 위해 대규모 투자를 진행
- 홍콩은 디즈니랜드 개장에 발맞추어 레저도시로 변신하기 위해 대규모 투자를 진행 중이며, 마카오는 카지노와 컨벤션을 대대적으로 개발

- 중국은 베이징올림픽(2008년), 상하이세계박람회(2010년)를 계기로 관광선진국으로 도약하기 위한 투자를 지속
- 일본은 이미 1980년대 후반부터 대규모 관광투자 실시
- 관광거점의 전략적 개발을 통해 동북아 관광시장을 선점하기 위한 국가 및 도시 간 경쟁 심화
- 도쿄 디즈니씨(Disney Sea, 2001년), 오사카 유니버설 스튜디오(2002년), 홍콩 디즈니랜드(2005년), 상하이 유니버설 스튜디오(2006년 예정) 등

2) 국민관광수요의 다변화

□ 주 5일 근무제 도입으로 우리나라 국민의 관광수요가 크게 증가

- 주 5일 근무제 실시에 따라 국민관광총량(연인원)이 매년 연평균 5,000만 명 순증가하여 2010년에는 6억 명에 이를 것으로 전망

[표] 국민 국내관광 증가 전망

구분	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2008	2011
1인당 참가일수 (일)	7.7	8.9	9.6	7.6	8.7	-	-	-
국민 국내관광수요 (백만 명, 연인원)	260	302	344	272	328	360	537	606

자료 : 한국관광연구원, 『제2차 관광개발기본계획(안)』, 2001

□ 관광수요의 시간적, 양적 변화와 더불어 내용적, 질적 변화도 발생하여 가족 중심의 체험관광이 크게 증가할 전망

- 주 5일 근무제 시행 초기의 단순 휴식이나 자연감상 위주 여행에서 점진적으로 자기 계발, 지적 체험, 자연·건강추구 등 삶의 질 향상 및 가족중심으로 관광패턴이 변화
- 주 35시간 근무제가 시행되고 있는 프랑스의 여가관광 패턴은 도시 탐방, 문화유산

방문, 축제 참가, 박물관 탐방 등 문화체험 활동이 주류를 이룸¹⁴⁾

□ 급증하는 국민관광수요에 따른 대응책 필요

- 지역이 관광기반을 갖추지 못하면 상당수 국민이 해외여행을 선택하게 되고 지역관광이 공동화될 가능성이 있음
- 현재도 지역관광여건이 열악하여 국민해외여행이 폭발적으로 증가하는 추세(2000년 551만 명 → 2003년 709만 명)
- 장기휴가제도가 도입이 될 경우에도 해외여행의 증대 가능성이 커져, 우리나라 관광시장은 오히려 위축될 수 있음
- 이미 현재도 해외여행을 하는 것이 오히려 싸고 재미있다고 느끼는 사람이 많음

3) 생활형 문화체험 관광과 엔터테인먼트 관광의 증대

□ 지역주민이 중요시되는 생활형 문화체험 관광과 거대자본에 의한 엔터테인먼트 관광의 이원화가 진전

- 한편으로는 자연과 역사문화를 즐기며 삶의 현장을 중요시하는 경향이 뚜렷해짐
- 다른 한편으로는 고도의 인공시설과 거대한 엔터테인먼트 공간이 확산되는 흐름이 동시에 나타남

□ 지역주민의 일상적 '삶'과 '삶의 공간' 자체가 주요한 관광자원이 되는 생활형 문화체험 관광이 증대

- 관광의 주된 패턴이 대중적 관람형에서 개인적 참여형으로 전환
- 여행의 목적이 명소나 유적지 또는 자연풍경을 그저 보는 것에서 무언가를 체험하는 것으로 바뀌고 있음

14) 김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004. p.26

- 중산층의 여행자들은 명소와 유적지 그리고 문화재와 공예품 등을 보면서 돌아다니는 것이 전부가 아니라, 그곳에서 무엇을 할 수 있을까 하는 테마를 중심으로 한 관광을 추구
- 이를 위해서는 지역주민이 관광의 주체이자 대상자가 되며, 일상생활 속에서 관광이 이뤄지는 정책이 필요

일본의 생활형 문화체험 관광지지의 사례

<홋카이도(北海道) 이케다초(池田町)>

- 인구는 1만 명 남짓하나 매년 70만 명의 관광객을 유치
- 이케다초에는 큰 절이나 명승지 등 전통적 관점의 관광자원은 없으나, 추운 지방에서 어렵게 보급된 포도와 와인, 그리고 와인을 마시는 컵과 안주용 '비프스테이크' 등 와인과 관련된 약간의 특산품이 있음
- 이케다 역전 광장에 거대한 와인 글라스 조형물을 설치하고, 와인교통이라는 택시회사를 만들어 와인색으로 택시를 칠했으며, 보도도 와인색, 관공서도 와인병처럼 디자인하는 등 도시 전체를 와인 테마로 꾸밈

<에히메(愛媛) 오오즈(大洲)>

- 주민 수 4만 명의 소도시로 '살아서 좋고, 찾아가서 좋은 곳'이라는 슬로건하에 시민을 위한 레크리에이션 시설과 환경개발에 전력을 투자하여 매력적인 지역을 만드는 것으로 관광 사업을 추진
- 공원정비 사업에 힘을 쏟으면서, 봄부터 가을까지 매월 새로운 내용의 이벤트를 공원에서 개최하며, 먼저 지역주민을 즐겁게 하고 아울러 관광객이 찾아오게 함
- 이벤트를 통해 지역 특유의 계절요리와 특산 도시락, 지역상공업자들이 개발한 과자를 선보이고 관광객을 유치

(강형기, 『향부론』, 비봉출판사, 2001, pp.353~356)

□ 엔터테인먼트형 관광을 위해서는 투자 확대를 통한 경쟁력 확보가 중요

- 거대한 테마파크와 카지노 등 게임의 비중, 특히 첨단 정보기술을 활용한 오락시설과 관광 프로그램의 비중이 증대

□ 체류형 목적관광 및 반복·교류형의 증대

- 여러 관광지를 돌아다니는 ‘주유형 여행’이 아니라 특정 장소에 체재하면서 느긋하게 시간을 보내는 ‘체류형 여가활용’으로 변모
- 빠르게 돌아다니는 여행이 아니라 지친 몸을 쉬게 하면서 편안하게 시간을 보내는 가운데 새로운 가능성을 축적하는 재창조형 여가활용
- 미지의 새로운 장소를 찾기보다는, 정보, 고유한 문화와 테마가 있는 장소를 반복해서 찾아가는 교류형 관광이 증대
- 특정 지역을 방문한 여행객을 대상으로 건강증진과 건강정보를 매개삼아 반복적 교류를 창출하는 보양관광이 증대

□ 휴양 및 의료 목적의 관광이 증대

- 의료기관의 치료 프로그램과 관광 프로그램을 접목하여 진료목적의 외국인을 유치하는 관광이 증대
- 태국 병원들은 푸켓 등 휴양지와 연계하여 2003년 97만 명의 외국인 환자를 유치
- 쿠바는 성형관광, 멕시코는 대체의학관광으로 미국인의 수요를 흡수

4) 개별여행 및 여성·노인관광객의 증대

□ 단체여행객 위주의 관광객이 줄어들고 한두 명씩 개별적인 테마를 가지고 여행하는 관광객이 증가

- 직장, 학교, 지역, 종교모임 등의 단체여행에서 벗어나 가족, 연인, 친구 등과 동행하는 소규모 테마관광이 증가

□ 여성의 사회적·경제적 지위 향상과 더불어 여성관광객도 증가

- 여성관광객이 증가함에 따라 관광지가 남성 위주의 환락적인 분위기에서 가족적이며

여성적인 분위기로 변모

일본 '유후인마치(湯布院町)' 사례

- 유후인마치(湯布院町)는 '남성', '밤', '풍속영업'으로 표현되는 '네온'과 밤의 환락형 관광지를 탈피하여, '여성', '낮', '문화적 환경'이라는 이미지를 표방하고 지역개발을 실시
 - 음악제와 영화제 등 문화예술 이벤트를 개최
- 그 결과 1990년대 엔고와 불경기의 여파로 다른 관광지는 침체하고 있던 1995년에도 관광객이 늘어, 인구 1만 2,000명인 이곳에 연간 400만 명의 관광객이 몰려들

(강형기, 『지방자치 가슴으로 해야한다』, 비봉출판사, 1999, pp.32~35)

□ 고령화사회에 따른 노인관광객의 증대

- 세계인구의 고령화 현상과 더불어 바이오산업의 발달로 노인관광객이 관광산업의 중요한 고객으로 등장
- 이들이 즐길 수 있는 크루즈나 좋은 자연환경과 의료시설을 갖춘 새로운 관광지와 관광상품의 개발이 필요
- 일본은 이미 노령화시대에 접어들었고, 중국은 2020년에 60세 이상 노인인구가 전체인구의 16%에 이를 것으로 전망¹⁵⁾

5) 과학기술의 발달에 따른 관광산업의 변화

□ IT산업과 우주항공기술의 발달은 빠르면 10년 이내에 관광목적지를 지구에서 우주로 넓혀 나갈 전망

- 우주정거장까지의 왕복여행을 시작으로 달까지의 우주여행도 가능
- 항공기 기술이 발전하여 지금보다 더 많은 승객을 더 빨리, 더 멀리 수송할 수 있는 항공기가 개발

15) KOTRA 다롄무역관, "중국경제가 10년 후 직면할 8대 과제", 2005. 5. 28. (이경하, "관광산업의 변화와 대응", 『한국관광정책』, vol. 20., 2005. 9. p.34에서 재인용)

- 지금의 허브공항 개념도 재편되며, 항공업계도 장거리 전문항공사와 단거리 전문항공사로 구분되어 발전
- 여행업, 항공업에서 아직도 인력에 의존하고 있는 많은 부분이 기계로 대체되는 등 서비스 체제에 큰 변화가 도래
- 전자산업과 로봇산업이 발달함에 따라 정보교환, 예약, 점검, 판매 등이 기계로 대체

□ 과학기술의 발달에 따른 생활패턴의 변화가 관광에 영향을 미침

- IT를 비롯한 각종 과학의 발달은 생활을 더욱 편리하게 만들 것이며, 이는 자기계발과 삶의 질 향상을 위해 보다 많은 시간을 투자할 수 있는 여건을 조성
- 유비쿼터스나 로봇 등의 발달로 많은 기기들과 직접 접촉하지 않고도 편리하게 관리하고 이용할 수 있게 됨으로써 생활공간의 외연이 크게 확장
- 관광정보의 수집도 그동안 책이나 잡지 또는 여행사 그리고 친구, 친지들을 통하던 방법은 줄어들고 인터넷 이용이 상당히 빠른 증가를 보여 보편화될 것임

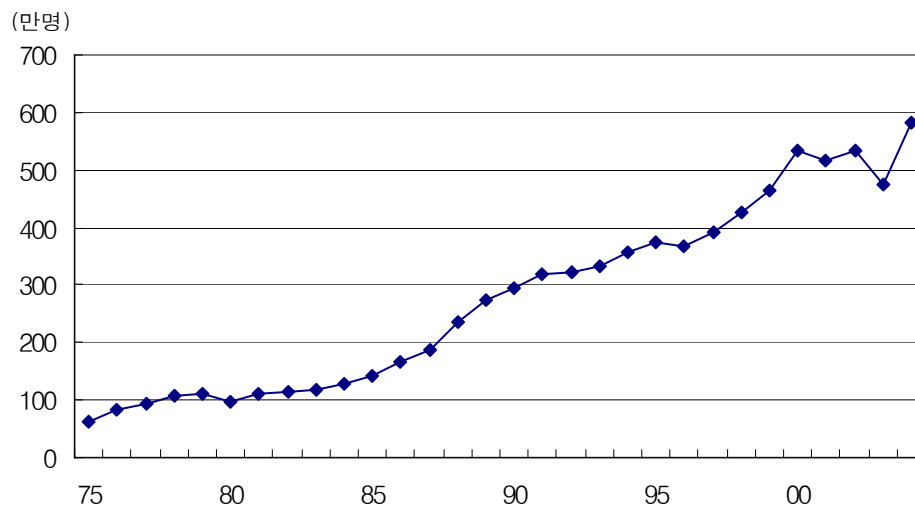
2. 남해안 관광산업 현황

1) 외래관광객 현황

□ 우리나라를 찾는 외래관광객 수는 정체를 보이다가 2004년에 다시 증가

- 방한 외래관광객은 1978년 100만 명, 1988년 200만 명, 1998년 400만 명에 달해 10년 단위로 2배씩 증가하였으나 이후 계속 침체를 보이다 2004년 582만 명으로 사상 최대의 실적을 기록
- 2003년부터 시작된 한류가 2004년 일본, 대만, 중국, 동남아 등에서 더욱 왕성해진 것이 외래방문객 증가의 원인

[그림] 연도별 방한 외래방문객 수



자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005

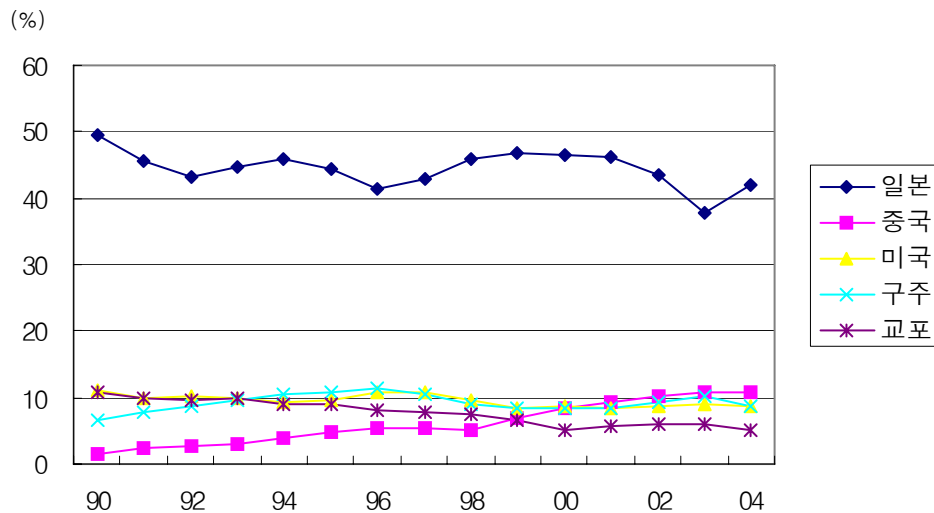
□ 방한 외래방문객 중 일본인의 비율이 가장 높음

- 우리나라를 찾아온 외래방문객 중 미국을 제외하면 우리나라의 주시장은 일본, 중국, 대만, 필리핀으로 이어지는 아시아 지역임(전체 방한객의 75%를 차지)
- 2004년의 경우 일본의 비중이 42%에 달했으며, 이어서 중국(10.8%), 미국(8.8%),

구주(8.6%) 등의 순

- 향후 10년 후에도 일본, 중국을 비롯한 아시아 지역이 우리나라 인바운드의 주요시장이 될 전망
- 이들 나라의 중상류층은 미국이나 유럽 등 고가 장거리 여행을 선호할 것이며, 한국은 고가의 고급 관광목적지라기보다는 중저가 단거리 목적지로 역할
- 청소년, 여성 그리고 젊은 층이 주류를 이룰 것이나 황혼여행자도 중요한 시장으로 성장할 가능성이 큼

[그림] 방한 외래방문객의 국적별 비중



자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005.

□ 중국인의 해외여행은 급증하나 방한 중국관광객의 증가세는 둔화

- 중국은 1997년 해외여행 자유화 조치 이후 해외여행자가 폭발적으로 증가
 - 연평균 20% 이상 늘어나 2003년 2,022만 명이 해외를 여행
 - 중국 경제의 지속 성장, WTO 가입(2001년), 베이징올림픽(2008년) 등을 계기로 향후에도 지속적인 성장이 예상
- 2001년부터 방한 중국관광객의 증가 추세가 둔화

- 1998년 한국여행의 부분자유화(9개 省市), 2000년 완전자유화를 계기로 2001년에는 제2위 인바운드 시장으로 부상하였으나, 점유율은 2000년 4%대에서 2003년 2%대로 하락

[표] 중국인의 해외여행 및 방한 중국관광객 추세

(단위 : 만 명)

구 분	1999	2000	2001	2002	2003
중국 해외여행 (증가율, %)	923 (9.6)	1,047 (13.4)	1,212 (15.9)	1,660 (36.8)	2,022 (21.8)
방한 중국관광객 (증가율, %)	32 (50.3)	44 (39.8)	48 (8.9)	54 (11.9)	51 (-4.9)
점유율(%)	3.5	4.2	3.9	3.3	2.5

자료 : 김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004. p.23

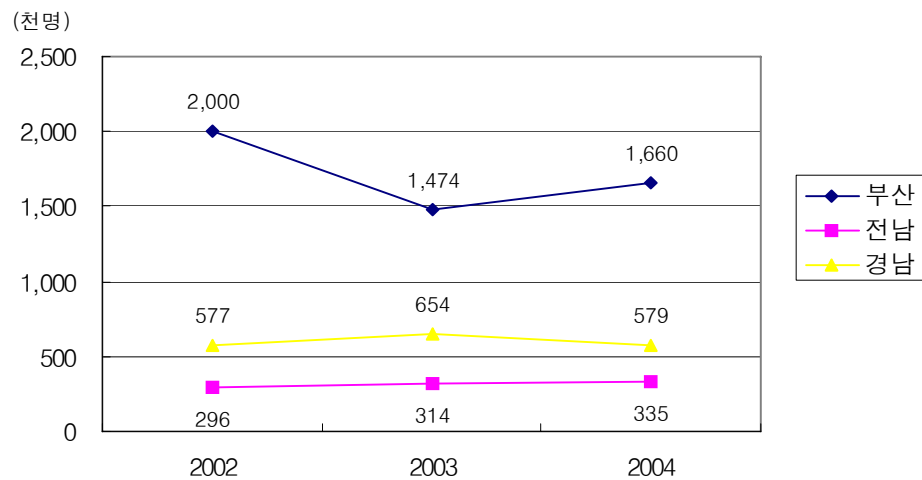
□ 세계 최대의 아웃바운드 시장인 중국관광객의 유치 전망이 불투명

- 방한 중국여행객은 처음 해외여행을 하는 중산층 단체여행객으로 한국을 선택한 주 이유는 비용이 저렴하기 때문
- 서울~부산~제주의 4박5일 상품이 가장 일반적이고, 롯데월드·에버랜드·제주도 방문을 선호
- 쇼핑과 음식에 대한 불만 고조
- 중국의 여행자유화 국가의 확대로 중국관광객 유치경쟁이 심화
- 2004년 이탈리아, 프랑스, 독일 등 25개국이 해외여행 자유국가로 지정되면서 총 53개 국가 또는 지역으로 확대
- 중국인이 선호하는 목적지는 유럽, 호주·뉴질랜드, 미국, 캐나다의 순
- ‘한국, 중국 국내와 큰 차이 없다’는 인식이 확대
- 호주는 새로운 문화와 아름다운 풍경, 태국은 이색적인 오락 경험, 일본은 현대적 도시감각과 친절함 서비스 등 긍정적 이미지가 확립되었으나 한국은 부정적 이미지로 인식

□ 남해안 지역 중에서는 부산을 제외하고는 외래관광객의 방문이 미미

- 부산은 연간 150만 명 이상의 외래관광객을 유치, 이에 비해 경남은 50만 명대, 전남은 30만 명대에 불과

[그림] 남해안 지역별 연간 외래관광객 수



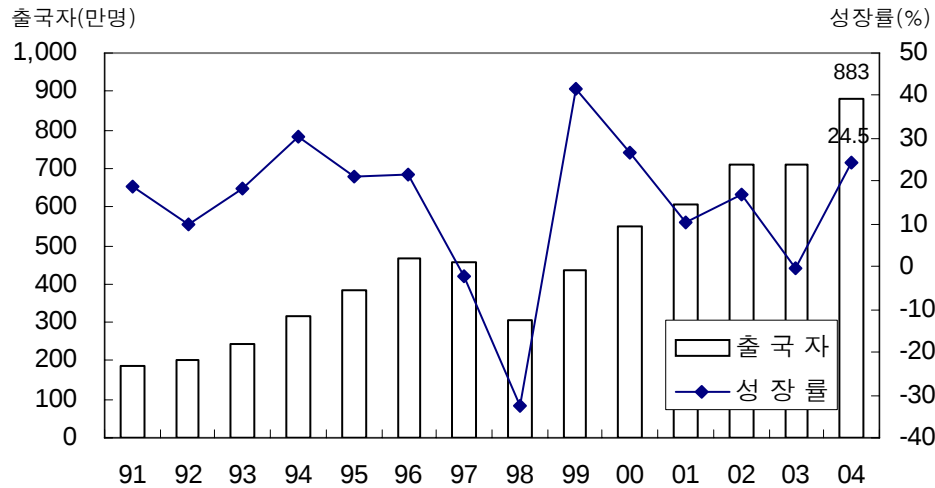
자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005

2) 내국관광객 현황

□ 주 5일 근무제 실시 등으로 인한 관광수요의 증가를 외국여행으로 크게 유출

- 주 5일 근무제 등에 따른 내국인의 엄청난 관광욕구를 국내에 흡수하지 못하고 해외로 유출
- 주 5일 근무제가 일부 실시된 2004년의 경우 해외여행객은 24.5%가 증가

[그림] 연도별 국민 해외여행 추이



자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005

□ 우리나라는 국민소득 수준에 비해 해외여행객 비율이 높은 편임

- 2002년 기준, 우리나라 국민의 15%가 해외를 여행하여 일본의 12.9%보다 높은 수준을 보임
- 일본은 현재 우리나라의 수준과 유사한 국민소득 1만 달러에 도달한 1980년 당시 전체 인구 중 3.4%만이 해외를 여행

[표] 주요국의 인구 대비 해외여행객 비율(2002년)

(단위 : 백만 명, %, 달러)

구분	한국	일본	프랑스	미국	호주
인구(A)	47.4	127.5	59.7	288.5	19.5
해외여행객(B)	7.1	16.5	17.4	56.4	3.5
B/A× 100	15.0	12.9	29.1	19.5	17.9
1인당 GNI	11,400	34,010	22,240	35,400	19,530

자료 : 김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004. p.27

□ 당일관광에서 숙박관광 위주로 변모

- 현재 부산은 숙박관광, 타 지역(수도권)에서의 방문비율이 높으나, 전남과 경남은 당일관광, 인접시도에서의 방문비율이 높음
- 그러나 주 5일 근무제가 도입되면서 우리나라 사람들의 여행패턴이 국내당일여행에서 국내 숙박여행으로 점차 변화
- 이러한 변화는 인구의 도시집중 현상과 아울러 중노년층의 여행 증가로 인하여 더욱 심화될 것임

[표] 남해안 권역별 이용행태 및 성향

구 분	주요 내용
부산	·당일관광보다 숙박관광(55%)의 비율이 높음 ·특히 가족 중심의 동반형태로 '친구·친지와의 방문'비율이 가장 높음 ·인접시도보다 타 지역(수도권)으로부터의 방문비율이 높음
전남	·숙박관광보다 당일관광(63.7%)의 비율이 높음 ·국내 타 지역과 유사하게 가족 중심의 동반형태로 친구·친지와의 방문 비율이 높음 ·타 지역보다 인접시도(69.9%)에서의 방문비율이 높음
경남	·숙박관광보다 당일관광(63.7%)의 비율이 높음 ·국내 타 지역과 유사하게 가족중심의 동반형태로 친구·친지와의 방문 비율이 높음 ·타 지역보다 인접시도(64%)에서의 방문비율이 높음

자료 : 문화관광부, “남해안관광벨트 개발 변경계획”, 2004. 7.

3) 남해안 지역에서의 접근성 향상

□ 고속 교통수단의 확산에 따라 여가관광 활동 공간이 확대

- 고속철도 및 신규 고속도로 개통에 따른 접근성 향상
 - 서해안, 대전~진주 간, 중앙, 중부내륙고속도로의 개통으로 관광이동 흐름이 변화
- 경부고속철도 및 호남선 전철화를 통하여 남해안 지역으로의 운행시간이 크게 감소
 - 서울~부산 : 새마을호 4시간 10분 → KTX 2시간 40분
 - 서울~목포 : 새마을호 4시간 42분 → KTX 2시간 58분

□ 고속철도의 개통 등 접근성 향상은 긍정적 요인과 부정적 요인을 함께 보유

- 긍정적으로는 고속철도를 이용하여 현지에 도착 후 렌트카를 이용하여 주변 지역을 여행하는 패턴이 증가할 가능성이 있음
- 그럴 경우 남해안 지역은 관광객 증가를 기대할 수 있을뿐만 아니라 사계절 관광지로 탈바꿈할 가능성이 큼
- 그러나 부정적으로는 고속철도 이용 시 교통비 증가, 낮은 통행유통성, 환승에 따른 불편 등으로 인하여 관광객 증가에 거의 영향을 미치지 않을 가능성도 있음
- 고속철도 이용 시 교통비가 기존보다 2배 증가하고 도착 후 내부이동수단으로 렌트카를 이용해야 하는 불편이 야기
- 오히려 현지체류 가능시간이 늘어남에 따라 당일여행이 증가할 가능성도 있음(서울~부산 기준으로 현지체류가능시간이 고속철도 개통 전 5시간 40분에서 개통 후 10시간 8분으로 크게 증가)¹⁶⁾

□ 접근성 향상 그 자체는 지역관광 발전의 필요조건에 불과

- 고속철도 개통은 지역관광 발전에 긍정적 잠재력을 가지고 있지만 그 자체로 충분조건이 되지 못함
- 숙박관광기반의 조성, 고속철역과 주요 관광지 간의 연계교통체계 구축, 고속철 패키지 상품 개발 등 적극적인 대응이 필요

고속철도 개통에 따른 관광산업에의 영향 및 활용

- 일본 산요신칸센 개통 이후 정차도시를 찾은 관광객은 개통 전 대비 최소 6.2%에서 최대 93.5%까지 증가하였으며, 2~3시간 걸리는 원거리 도시의 관광객 증가율이 상대적으로 높아 소요시간 단축 폭이 큰 도시에서 개통효과가 크게 발생
- 일본 니이가타 시 사도 섬은 지방정부와 철도청, 관광사업체가 협력하여 '사도겨울여행상품'을 개발, 프랑스 르망 지역은 고속철도 개통 이후 민관협력으로 컨벤션산업을 적극 육성
(김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004, pp.28~29)

16) 건설교통부, 고속철도 개통 관련 회의자료, 2004 (김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004. p.29에서 재인용)

4) 관광사업체 현황

□ 우리나라 관광사업체는 거의가 수도권에 위치하며, 남해안 지역은 대부분 20% 이내의 비중을 보유

[표] 남해안 관광사업체 현황(2005년 6월 현재)

(단위 : 개소, %)

구분		전국	부산	전남	경남	남해안계	비율
관광숙박업	소계	694	63	29	31	123	17.7
	관광호텔업	557	59	24	25	108	19.4
	가족호텔업	19	1	2	2	5	26.3
	전통호텔업	1	0	0	0	0	0.0
	수상관광호텔업	1	1	0	0	1	100.0
	휴양콘도미니엄업	116	2	3	4	9	7.8
여행업	소계	9,126	674	297	441	1,412	15.5
	일반여행업	768	33	5	7	45	5.9
	국외여행업	4,659	352	109	187	648	13.9
	국내여행업	3,699	289	183	247	719	19.4
관광객이용 시설업	소계	167	13	4	3	20	12.0
	관광유람선업	10	2	2	1	5	50.0
	외국인전용 관광기념품판매업	123	10	1	1	12	9.8
	종합휴양업	14	0	0	1	1	7.1
	전문휴양업	20	1	1	0	2	10.0
국제회의업		134	8	0	0	8	6.0
관광편의시설업		1,206	103	24	33	160	13.3
카지노업		14	1	0	0	1	7.1
유원시설업		201	19	10	8	37	18.4

자료 : 문화관광부, 「관광동향에 관한 연차보고서」, 2005

- 관광숙박업의 17.7%, 여행업의 15.5%, 관광객이용시설업의 12.0%, 관광편의시설업의 13.3% 등이 남해안에 위치

- 그러나 부산을 제외한 전남 및 경남의 비중은 크지 않음
- 수상관광호텔은 전국에서 유일하게 부산에 위치하고 있으며, 관광유람선업은 전국의 50%가 남해안에 위치
- 반면 전통호텔업은 전무하며, 일반여행업(5.9%), 국제회의업(6.0%), 카지노업(7.1%), 종합휴양업(7.1%), 휴양콘도미니엄업(7.8%), 외국인전용 관광기념품판매업(9.8%), 전문휴양업(10.0%)도 비중이 낮음

□ 우리나라의 관광사업체는 투자부진으로 어려움을 겪고 있음

- 이용시설 부족과 높은 가격을 유지하고 있으나, 사업규모는 여전히 영세성을 면치 못하고 있음
- 이와 같이 경쟁력이 부족한 고가의 관광상품으로는 내외국인의 관심을 끌지 못함

□ 주변국에 비해 관광인프라가 전반적으로 열세

- 관광숙박시설의 관광객 수용능력이 부족하며, 가격경쟁력도 낮음
- 관광객의 증가에 비해 특급호텔에 대한 신규투자가 거의 없어 객실가격이 주변국에 비해 높은 실정

[표] 동아시아 주요 도시의 특급호텔 객실가격 비교

(단위 : 달러)

도시명	서울	도쿄	홍콩	상하이	싱가포르
호텔객실비	334.46	406.25	308.92	227.02	227.02

주 : 특1급 호텔에서 수식을 해결하는 미국인 비즈니스맨을 기준으로 함
 자료 : Business Travel News, "2004년 비즈니스 여행 지수", 2004. 2.

- 외래관광객 유치 증대에 중요한 역할을 하고 있는 대규모 관광·레저시설의 경우 우리나라는 장기간 투자가 없는 데 비해 주변국은 투자를 지속
- 외래관광객이 매력을 느낄 수 있는 볼거리, 놀거리, 살거리, 먹을 거리가 부족

- 우리나라는 김치, 태권도, 한복 등 한국대표 이미지를 개발하여 관광상품과 연계하고자 하고 있으나, 프랑스의 에펠탑, 중국의 만리장성 등과 같은 대표 관광상품이 부재
- 국제관광 거래의 중요한 요소인 출입국 절차 문제 및 국제연계 교통 서비스가 부족

5) 남해안의 관광자원¹⁷⁾

□ 빼어난 자연환경

- 남해안 지역은 유인도 347개, 무인도 1,961개를 합쳐 도서만 모두 2,308개이며, 해안선이 약 1만 km에 달하는 다도해 지역
- 리아스식 해안으로 灣이 많아 해면이 잔잔하고 해안선 자체가 절경으로 하나의 뛰어난 관광자원임
- 남해안 지역은 지형적 특성이 뚜렷하고, 자연경관이 수려하며, 청정한 해수, 해상국립공원, 해안관광지, 해수욕장, 도서관광지 등 해안·해상관광자원이 풍부함
- 다도해해상지역, 한려해상지역 등은 자연경관이 뛰어나 국제관광지대로서 손색이 없으며, 이미 해상국립공원으로 지정
- 갯벌자원, 해수욕장, 기암절벽 등 바다를 중심으로 한 해양관광자원과 연계될 수 있는 산악관광자원(월출산, 지리산 등)이 주변에 풍부하게 산재

□ 온난한 기후와 독특한 식생

- 우리나라 남쪽에 위치하고 있으며 난류의 영향으로 1월 기온이 0~2℃, 8월 기온은 26℃ 내외, 연평균 기온은 13~15℃로서 따뜻하고 온난한 기후를 나타냄
- 동백나무, 대나무, 차나무 등이 자생하고 있으며, 문주란, 굴, 유자 등의 난대성, 아열대성 작물이 분포되어 독특한 식생 자체가 우수한 관광자원으로 활용이 가능

17) 윤양수, 『남해안 관광벨트 구축방안 연구』, 국토연구원, 1999

□ 풍부한 역사문화와 예술자원

- 충무공 전적지, 장보고의 청해진 등 많은 역사유적지가 산재되어 있으며, 그 자체가 주요한 관광자원으로 활용될 수 있음
- 역사적으로 유명한 윤선도(보길도), 정약용(강진), 김만중(남해) 등 많은 유배문화 역사자원이 남해안 전역에 산재
- 한국 문화예술계의 주요한 많은 인물이 남해안 지역에서 배출되어 활동하고 있으며, 판소리, 농악, 향토음식 등 멋과 맛이 뛰어난 독자적인 전통문화를 지니고 있어, 문화 예술의 명소와 이들을 활용한 관광문화자원화도 가능
- 국내외적으로 유명한 승주 조계산의 송광사, 선암사 등의 유명사찰이 위치하고 있어 해양관광뿐만이 아니라 주변의 내륙과 연계관광이 가능
- 구석기 시대의 유물인 고인돌 등이 세계적으로도 풍부하게 산재되어 있을 뿐 아니라 공룡화석 등의 특수한 관광자원도 분포되어 있어 국제적인 역사문화자원의 보고로 인식
- 또한 해양유물박물관, 도자기 유적지, 지역마다의 향토박물관, 향토문화축제 등 독특한 지역문화자원이 존재
- 진해 군항제, 진도 영등제, 진주 재천예술제 등 다양한 민속문화행사가 현재 수시로 개최되고 있음

6) 남해안의 관광자원 개발 현황

가. 관광지 지정

□ 남해안 지역에는 모두 50개소의 관광지가 지정되어 전국의 22.5%를 차지

- 1963년 관광사업진흥법에 지정관광지 제도를 처음 도입한 이래 2005년 6월 말 현

재 전국에 모두 222개소의 관광지가 지정

[표] 남해안 관광지 지정 현황

시도	지정개소	관광지명
부산	3	태종대, 황령산, 해운대
전남	25	담양호, 장성호, 영산호, 화순온천, 우수영, 땅끝, 성기동, 회동, 녹진, 지리산온천, 도곡온천, 도림사, 대광해수욕장, 울포해수욕장, 성두도, 불갑사, 나주호, 대구도요지, 지석강, 마한문화공원, 월출산온천, 사포, 녹차·소리문화공원, 회산연꽃방죽, 홍길동테마파크,
경남	22	부곡온천, 충무도남, 당항포, 표충사, 미송산, 수승대, 오목내, 합천호, 합천보조댐, 중산, 금서, 가조, 농월정, 벽계, 장목, 송정, 마금산온천, 산청전통한방휴양, 실안, 곡안온천, 옥수온천, 사등
합계	50	-

주1 : 굵은 글씨는 조성계획 미수립 관광지

주2 : 2005. 6. 30. 현재

자료 : 문화관광부

□ 우리나라의 전반적 관광지 개발정책은 부진한 편임

- 관광지로 지정 이후 실제 개발이 제대로 이뤄지지 않고 있는 실정임
- 2004년 6월 말까지 지정된 전국 216개소 지정관광지 가운데 조성이 완료된 관광지는 5.6%에 불과하며, 조성계획 수립조차 이루어지지 않은 지역도 13.4%나 존재
- 남해안의 조성계획 미수립 관광지는 전체 50개소 중 8개소(16%)임

[표] 지정관광지 조성 현황

구분	관광지 지정	조성계획 미승인	사업시행 미착수	사업 시행 중				조성완료
				소계	10% 이하	11~50%	51% 이상	
개소 (%)	216 (100)	29 (13.4)	19 (8.8)	156 (72.2)	32 (14.8)	80 (37.0)	44 (20.4)	12 (5.6)

자료 : 문화관광부, 『관광지 개발사업에 대한 평가 연구』에서 수정, 2003 (김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004에서 재인용)

- 지정관광지 1개소당 평균 투자계획은 1,098억 원(국비 45억 원, 지방비 72억 원, 민자 981억 원)으로 총 20조 5,407억 원이 투자될 것으로 계획되었으나, 투자실적은 19.4%에 불과

[표] 지정관광지 투자계획 대비 투자실적 비교

(단위 : 억 원, %)

구분	투자계획					투자실적(~2002)				
	공공			민자	소계	공공			민자	소계
	국비	지방비	소계			국비	지방비	소계		
금액	8,341	13,530	21,871	183,535	205,407	3,574	7,905	11,479	28,298	39,777
구성비	4.1	6.6	10.6	89.4	100.0	9.0	19.9	28.9	71.7	100.0
계획 대비 실적	-	-	-	-	-	42.8	58.4	52.5	15.4	19.4

자료 : 문화관광부, 『관광지 개발사업에 대한 평가 연구』에서 수정, 2003 (김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004에서 재인용)

□ 관광지 지정 제도 및 개발 현황의 문제점

- 관광지는 산과 계곡, 호수변이나 해변, 사찰 입구, 문화재 인접구역 등 보존가치가 상대적으로 높고 자연 및 문화 경관이 비교적 우수한 지구에 지정하여 개발
- 그러나 옥외광고물의 난립, 역사문화적 콘텍스트(context) 단절 등 획일적 개발이 일어나고 있으며, 민간투자의 유치 부족으로 질적 제고를 위한 접근은 제대로 일어나지 않고 있음
- 그동안 질적 향상보다 양적 공급이 절박하여 경제논리와 효율성에 매몰된 난개발 논리가 지배¹⁸⁾
 - 관광시설물과 건축물 등의 형태, 색채, 높이 등이 주변 경관과 부조화될 뿐 아니라 지역이미지를 상실케 하여 전국적으로 획일화, 무개성화를 초래
 - 옥외광고물의 대형화, 현란화, 제각각인 크기와 수, 자극적인 재료와 색채의 사용, 무질서한 부착 위치 등으로 시각적 무질서와 혼란이 야기
 - 장소적 특성과 자연생태 환경을 소홀히 다룬 토지이용, 식재, 공원조성, 산지와 구릉

18) 김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004, p.37

지의 절성토, 호안제방 등의 개발로 자연경관과 어메니티의 훼손은 물론 생물 서식지 및 이동통로의 파괴와 같은 자연생태계의 훼손을 초래

- 관광개발사업은 특성상 자연생태계가 우수한 지역에서 추진되어 생태계 훼손 가능성이 높은 조건을 가지고 있으나 친환경적 입지, 토지이용, 계획 및 개발, 모니터링 등 체계적 시스템의 부재로 환경오염 및 생태계 단절·훼손, 자연경관 저해 등이 야기되면서 환경파괴 논란이 가중
- 안내정보 등 관광인프라의 부실, 해설 프로그램, 공연예술, 야간관광 등 체험 프로그램의 부재 등 관광소프트 경쟁력이 미흡

나. 관광단지 개발

□ 남해안 지역에는 3개의 관광단지가 위치

- 해남화원관광단지는 마리나 시설을 포함한 다양한 해양위락시설, 관광호텔, 콘도, 가족호텔, 골프장, 휴양병원, 기업휴양촌, 상가 및 공공지원시설 등으로 조성할 계획
- 2005년 6월 현재 토지매입 완료 및 기반조성 공사를 시행(32%)하고 있으며, 골프장(27홀) 건설사업도 추진 중
- 조성계획 수립 후 10년이 지남에 따라 환경 변화에 대응하여 조성계획의 일부를 환경친화적이며 미래지향적 관광시설로 변경하고자 용역 진행 중
- 동부산관광단지의 개발 콘셉트는 건강과 위락을 주기능으로 하는 웰리스리조트(Wellness Resort)로서 주요 도입시설은 테마파크, 골프코스, 타라소호텔, 아웃렛 몰, 콘도 등
- 2005년도에 관광단지 조성계획을 승인받고, 2006년부터 사업에 착수하여 2011년 준공을 목표
- 화양관광단지는 남해안의 풍부한 해양자원과 연계된 해양 리조트 및 복합 관광단지로 개발될 예정이며, 주요 도입시설은 호텔, 마리나, 세계민속촌, 골프장(36홀), 카지노, 스포츠전지훈련센터 등
- 2003년 10월 광양만권경제자유구역으로 지정되었으며, 2005년 말 착공하여 2015

년까지 단계적으로 개발 추진

[표] 남해안 지역 관광단지 현황

단지명	위치	개발면적 (km ² /만 평)	투자규모 (억 원)	개발기간	2004까지 투자실적 (억 원)	2005년도 투자계획 (억 원)	개발주체
해남 화원	전남 해남군 화원면 주광리, 화봉리 일원	5.084 (151)	10,631	'91~2011	984	251	한국관광 공사
동부산	부산광역시 기장군 기장읍	3.638 (110)	8,812	'00~2011	556	217	미정
여수 화양	전남 여수시 화양면 장수리일원	9.891 (299)	15,000	'04~2015	-	610	(주)일상

자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005

다. 관광특구

□ 남해안에는 4곳이 관광특구로 지정되어 있음

- 관광특구는 외국인 관광객이 많이 오는 일정 구역에 식품 및 공중위생업소의 영업시간 제한을 완화하고자 도입하였으나 그 실효성이 크게 떨어짐
- 정부에서는 실효성을 확보하기 위하여 관광진흥개발기금의 보조 및 융자 등의 대책을 마련

[표] 남해안 관광특구 지정 현황

시도	특구명	지정 지역	면적(km ²)	지정 시기	비 고
부산	해운대	부산 우동, 중동, 송정동 재송동 일원	6.22	1994.8.31.	관광지, 해수욕장, 온천, 공원
전남	구례	전남 구례군 일원	78.02	1997.1.18.	지리산온천, 화엄사 등
경남	부곡온천	경남 창녕군 부곡면 일원	4.82	1997.1.18.	부곡온천지구
	미륵도	경남 통영시 일원	32.90	1997.1.18.	미륵도, 오비도, 월명도

자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005

라. 남해안 관광벨트 개발사업

□ 남해안 관광벨트는 광역관광권¹⁹⁾ 개발의 일환으로 2000년부터 본격 추진

- 현재 정부는 남해안 관광벨트를 비롯하여 6개 광역관광권의 개발을 추진 중임

[표] 6대 광역개발권 개발

구분	개발 방향	현황
남해안 관광벨트	사업기간 : 2000~2009, 2003년 중간평가 여수화양지구 등 신규사업 발굴	사업시행 중
경북북부 유교문화권	사업기간 : 2000~2010, 2003년 중간평가 안동문화관광단지 조성	사업시행 중
서해안 관광벨트	서해안의 관광기반시설 확충 및 국제적 생태·해안관광지대 조성	2004~2005 : 개발계획 수립
지리산권	생태·한방 등 테마 관광개발로 역사문화·생태관광지대 조성	2004~2005 : 개발계획 수립
동해안 관광벨트	설악·금강산 연계 관광개발과 폐광지역 고원 휴양지 개발	2005~2006 : 개발계획 수립
접경지역 평화관광벨트	접경지역 생태 및 안보 관광자원의 체계적인 개발	향후 추진

자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005에서 정리

□ 남해안 관광벨트 개발계획의 범위 및 사업내용

- 남해안 관광벨트 개발계획의 범위
 - 공간적 범위 : 부산광역시, 전라남도(13개 시·군), 경상남도(10개 시·군)의 남해안에 접한 24개 시·군(면적은 1만 4,000km²로 전 국토의 14%)
 - 시간적 범위 : 2000~2009년(10년간)

19) 광역관광권은 유사한 성격의 관광자원이 밀집 분포된 둘 이상의 시·군 또는 시·도를 포괄하는 일정 권역을 의미하는 것으로, 특히 둘 이상의 시·도를 포괄하는 지역은 초광역관광권이라 할 수 있다. 이러한 광역관광권의 형태가 선형의 띠 모양인 경우를 관광벨트라 한다. 외국 사례로는 프랑스의 랑독루시옹 해안관광벨트, 영국 데본 주의 Tarka, 미국의 Travel South USA, 일본의 WAC21 등이 있다.(김성진, 『국가균형 발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004, pp.39)

- 내용적 범위 : 관광개발계획의 수립, 투자계획 수립
- 중간평가 결과에 따라 2004년 남해안 관광벨트 개발계획 변경
- 사업수 : 당초 71개 사업에서 중간평가 이후 64개 사업으로 조정
- 사업비 : 당초 5조 432억 원에서, 4조 1,455억 원으로 변경

남해안 관광벨트 개발사업의 주요 내용

(1) 비전 및 목표

- 비전 : 21세기 동북아의 세계적인 해양복합 리조트 지역(남해안 “Rainbow Coast 21”)
- 목표
 - 국제교류 및 동서화합의 장 창출
 - 고유의 관광상품 개발로 지역 잠재력 극대화
 - 관광개발의 파급효과 확대로 지역경제 활성화 도모

(2) 6대 추진 전략

- 지역성 부각 : 지역특화 개발로 관광요소 특성화, 관광상품화
- 다양성 확보 : 지역특화 관광자원의 네트워크화
- 지역화합의 장 : 동·서 지역 간 교류확대를 위한 지역화합의 장
- 4계절 관광지화 : 계절별 관광수요 편중현상 완화
- 동북아 거점관광지화 : 동북아 거점관광지로의 도약을 위한 이미지 제고
- 기반시설 확충 : 접근성 개선 등 관광기반시설 정비

(3) 권역설정 및 개발계획

- 남해안을 관광자원의 특성과 관광객의 규모를 고려 4대 관광권역으로 구분
 - 4대 관광권역 : 부산도시 관광권, 해양레저스포츠 관광권, 종합휴양 관광권, 역사·문화 관광권
- 각 권역을 거점, 부거점, 연계사업지구로 나누어 투자효율 극대화
 - 거점 5개 지구, 부거점 3개 지구, 연계사업 56개 지구

(자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2005)

□ 남해안 관광벨트 개발사업은 대규모 장기 관광개발 프로젝트

- 남해안 24개 시·군을 대상으로 4개 권역으로 구분하여 사업을 시행
- 부산에 6개 사업 9,886억 원, 경남에 23개 사업 1조 1,017억 원, 전남에 35개 사업 2조 552억 원 투입 계획

[표] 남해안 관광벨트 개발계획 사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

시 도	권 역	시군	사업구분	사업명	사업기간	총사 업비	공 공			민 자
							계	국비	지방비	
			합 계	64개 사업		41,455	11,797	5,188	6,609	29,658
			소 계	6개 사업		9,886	1,482	514	968	8,404
부 산 도 시 관	부 산	부산	거점	동부산 Green City	2000-2009	8,812	867	295	572	7,945
		"	연계사업	가덕지구	2007-2009	164	76	30	46	88
		"	"	을숙도 생태공원조성	2000-2006	261	261	100.5	160.5	-
		"	"	미포지구	2007-2009	308	143.5	45	98.5	164.5
		"	"	동삼동 해양문화원	2001-2009	325	118	35	83	207
		"	"	부산진지성 유적지 정비	2001-2003	16	16	8	8	-
경 남	광 권		소 계	23개 사업		11,017	4,328	2,019	2,309	6,689
		김해	"	가야역사 테마파크	2001-2008	486	213	106.5	106.5	273
		"	"	김해도에촌 조성	2001-2006	226	185	92	93	41
	해 양 레 저 스 포 츠 권	통영	거 점	통영항지구	2000-2009	1,512	181	91	90	1,331
		창원	연계사업	주남저수지 생태공원	2001-2004	15.3	15.3	7.65	7.65	-
		마산	"	구산해양관광지	2001-2008	870	250	120	130	620
		통영	"	통제영복원	2000-2007	596	596	359	237	-
		"	"	오비도 집단시설지구	2005-2009	890	218	109	109	672
		거제	"	해금강 집단시설지구	2000-2006	400	100	44	56	300
		"	"	거제조선테마공원	2001-2006	220	220	107	113	-
		고성	"	백악기공룡테마파크	2000-2008	304	205	94	111	99
		"	"	소울비포성지	2003-2005	24	24	12	12	-
		"	"	소가야문화촌	2001-2006	57	57	24	33	-
		진해	"	진해해양공원조성	2000-2005	530	356	178	178	174
		"	"	웅천읍성 복원사업	2004-2009	140	140	70	70	-
		"	"	웅천도요지 복원사업	2002-2006	83	83	39	44	-
	총 합 휴 양 관 광 권	남해	거 점	남해하모니리조트	2000-2009	2,506	520	260	260	1,986
		사천	부거점	사천실안비토지구	2000-2009	819	227	73	154	592
		하동	연계사업	금성지구	2005-2009	226	76	19	57	150
		"	"	고소성유적지 개발	2000-2005	222	116	58	58	106
		남해	"	전통문화예술촌 조성	2001-2006	544	215	68	147	329
		"	"	가족휴양촌 조성사업	2003-2006	26	10	5	5	16
		사천	"	조선막사발 도요지 복원	2005-2009	88	88	30	58	-
		"	"	선진성주변사적 공원화	2001-2009	233	233	53.1	179.9	-

시 도	권역	시군	사업구분	사업명	사업기간	총 사업비	공 공			민자
							계	국비	지방비	
전 남	종합 휴양 관광 권		소 계	35개 사업		20,552	5,997	2,655	3,332	14,565
		여수	거점	화양지구	2003-2009	7,381	284	142	142	7,097
		보성 고흥	부거점	보성만지구	2000-2009	927	571	286	285	356
		광양	연계사업	옥룡지구	2005-2009	158	60	20	40	98
		순천	"	순천만 자연생태공원	2002-2006	134	134	67	67	-
		"	"	임란전적지 역사공원화	2001-2005	106	106	53	53	-
		"	"	조계산 불교테마관광지	2003-2007	104	104	79	25	-
		여수	"	사도남도지구	2000-2003	54	54	27	27	-
		"	"	무술목유원지	2001-2004	46.2	46.2	21.5	24.7	-
		보성	"	비봉공룡공원조성	2001-2009	325	225	60	165	100
		"	"	소설태백산맥문학공원조성	2001-2007	119	85	43	42	34
	역사 문화 관광 권	고흥	연계사업	남열팔영지구	2000-2007	329	106	53	53	223
		"	"	나로도지구	2005-2009	65	41	21	20	24
		해남	거점	해남화원관광단지	2000-2009	4,711	132	66	66	4,579
		완도	부거점	청해진역사공원조성 및성역화사업	2001-2009	706	553	246.5	306.5	153
		목포	연계사업	고하도유원지	2005-2009	272	272	127	145	-
		"	"	삼학도복원사업	2000-2009	610	610	239	371	-
		"	"	자연사문화박물관건립	2000-2002	208	208	62	146	-
		장흥	"	방촌지구	2001-2009	290	173	76	97	117
		해남	"	땅끝관광지 정비	2002-2006	331	113	56.5	56.5	218
		"	"	우항리 공룡화석지 자연학습장 조성	2000-2008	660	460	196	264	200
		"	"	우수영관광지	2002-2006	138	78	39	39	60
		"	"	윤선도 유적지 정비	2004-2007	100	100	50	50	-
		강진	"	강진고려청자관광지	2001-2006	125.5	112.5	50	62.5	13
		"	"	정다산유적지정화사업	2001-2004	44	44	22	22	-
		영암	"	성기동 관광지	2002-2007	80	80	40	40	-
		"	"	마한문화공원정비	2000-2009	75	75	38	37	-
		"	"	영산호관광지	2005-2009	450	118	54	64	332
		완도	"	보길도윤선도유적지복원	2001-2009	344	344	144.5	199.5	-
		"	"	묘당도 이충무공 유적지복원	2003-2007	63	63	44	19	-
		"	"	신지명사십리해수욕장개발	2001-2009	327	82	41	41	245
		진도	"	회동관광지	2002-2007	140	96	48	48	44
		"	"	아리랑마을조성	2000-2007	242	82	41	41	160
		"	"	상만·귀성 예술촌 조성	2005-2009	91	79	26	53	12
		신안	"	중도갯벌생태공원 조성	2000-2006	356	136	63	73	220
		"	"	임자대광지구	2001-2007	306	26	13	13	280

자료 : 문화관광부, 『남해관광벨트 개발 변경계획』, 2004. 7.

[그림] 남해안 관광벨트개발 종합계획도



□ 광역 단위 관광개발의 중요성 및 가능성에 대한 인식을 확산시켰으나, 단위사업 중심의 하드웨어사업 위주로 종합적 연계개발 미흡

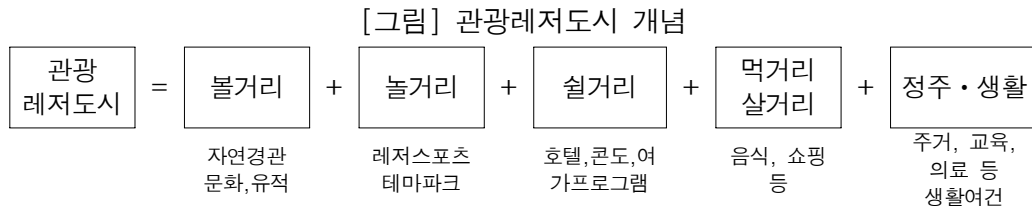
- 현행 ‘거점-(부거점)-연계’의 수직적 개발 체계로는 거점에 대한 지역이기주의(PIMFY)와 지역 간 갈등을 해소하는 데 한계가 있으며, 지역 간 연계개발의 전제조건인 상호이익을 담보하기 어려움
- 사업선정이 선택과 집중의 원칙이 아닌 지역숙원사업을 지역별로 안배하는 차원에서 이뤄짐
- 광역관광권 개발사업임에도 불구하고 해당 시군별 단일사업 중심으로 독자적으로 추진되어 사업효과 창출이 미흡
- 시군 단위의 종합계획이 수립되지 않은 채 단위사업이 곧바로 집행됨으로써 사업 간 연계성이 미흡
- 해안 위주의 개발계획으로 내륙과의 연계 방안이 부족(사업대상이 남해안에 연해 있는 시군으로 한정)
- 관광개발과 관광진흥, 하드웨어와 소프트웨어의 영역이 모호해지고 있음에도 불구하고 광역관광권 개발사업은 대부분 물리적 시설 개발 위주로 계획
- 일부 사업은 토지이용규제(수산자원보호구역, 국립공원), 재원조달 미흡, 사업비 부족 등으로 개발이 지연되거나 개발에 어려움이 발생

마. 관광레저도시 개발

□ 기업도시의 한 유형으로 추진되어 남해안에서는 전남 영암·해남이 시범사업 대상 지역으로 선정

- 특정 지역에 다양한 관광레저시설을 유기적으로 배치하여 계획적으로 조성된 공간
- 정주기능이 없는 기존 관광단지와는 다르게 자족적 생활공간의 기능을 포함하고 있

는 새로운 신도시



자료 : 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』 2005, p.135.

- 관광레저도시는 기존의 관광레저산업 개발의 어려움을 고려할 때 별도의 지원법제가 필요하다는 시의성 때문에 2004년 기업도시개발특별법의 입법과정에서 다른 유형의 기업도시들과 함께 포함

□ 관광레저도시의 추진 방향 및 전략

- 기본 방향
 - 지속가능한 발전을 전제, 환경·지역 친화적인 도시
 - 국제경쟁력을 갖춘 동북아 최고의 관광휴양 도시
 - 중산층, 서민이 함께 누리는 관광휴양 도시
- 기본 전략
 - 개발구상, 지역 여건 등을 감안한 다양하고 특색 있는 시설을 도입
 - 지구별(숙발, 레저, 오락, 휴양, 문화, 생활 등), 관광행태(단·장기), 이용계층 등을 종합적으로 고려한 시설 배치
 - 역사, 문화, 생태 등과 연계한 다양한 볼거리 제공(관광지, 문화재, 축제 등)
- 중점 개발구상(안)
 - 국민소득 2만 달러 시대의 고품질, 미래형 관광레저단지
 - 다양한 형태의 관광숙박시설, 레저스포츠시설 확보
 - 지역 및 국내, 해외 관광객 등 이용자별 선호·행태 고려, 적정 시설 설치
 - 이용 계층별(청년층, 중장년층, 노인층, 가족형 등) 특성을 고려한 시설 배치

- 투자유치

- 막대한 투자규모를 감안하여 다양한 국내·외 민간자본을 유치
- 행정절차 간소화, 세제감면 등 투자여건 개선
- 투자 안정성, 신뢰성을 위해 공기업의 참여를 검토

영암·해남 관광레저도시의 사업 개요

- 위치 및 면적 : 해남군 산이면, 영암군 삼호읍 일원 간척지 1,000만 평
- 개발기간 : 2006~2012년
- 계획인구 : 7만 명
- 소요재원 : 약 10조 원
- 주요시설 : Educational Town(Aviation 포함), F1 Zone, Vegas of Asia, Ocean Tourism Zone, Multimedia Town
- 시행자 : 4개 컨소시엄, 15개 기업(전경련·한국관광공사 합동기획단, 전남개발 컨소시엄, 일본 기업연합, 엠브릿지 홀딩스)

3. 전략 추진 방향

1) 기본 원칙

□ 이원화되고 있는 관광패턴에 대응

- 앞으로의 관광패턴은 ‘생활형 문화체험 관광’과 ‘엔터테인먼트 관광’으로 이원화가 진전
- 생활형 문화체험 관광은 지역주민의 일상적인 ‘삶’과 ‘삶의 공간’이 중요
- 엔터테인먼트 관광은 자본의 투자가 중요

□ ‘생활형 문화체험 관광’의 기본 원칙

- 별도의 분리된 관광종사자와 관광지가 아니라 일반 지역주민과 일상적 생활공간의 개선을 통해 관광객을 유치
- 살고 있는 지역주민들이 즐겁고 행복해하는 곳에 관광객도 찾아오게 됨
- 지역주민을 우선시하는 관광개발로 관광개발 자체가 지역주민의 삶의 질을 증대시키는 방향으로 추진
- 관광시설은 먼저 지역의 주민들이 긍지를 가지고 아끼는 것이어야 하며, 주민들이 스스로 지역에 살고 있는 것을 자랑스럽게 생각하고 자신감을 회복하는 정책의 일환으로 전개되어야 함
- 물리적인 시설과 토지의 개발만이 아니라 지역주민의 의식과 생활환경 일반으로까지 개발의 영역을 확대해야 함
- 차별화·개성화된 관광지 개발
- 다른 지역과의 경쟁에서 최고가 되는 것보다 다른 지역에 없는 아이디어와 지역의 개성을 살린 차별화된 시책이 필요
- 차별성을 갖지 못하면 다른 지역과의 경쟁에서 큰 노력을 경주하여 최고가 된다고 할지라도 그것은 일시적인 현상으로, 새로운 시설과 조건들은 후발로 투자하는 지역

에 최고의 자리를 내줄 수밖에 없음

- 그 지역이 가지고 있는 고유한 자원의 특색을 살리고 활용함으로써 주민과 관광객이 상호 교류하는 관계로 정립해 나가야 함

□ ‘엔터테인먼트 관광’의 기본 원칙

- 관광거점의 전략적 개발
 - 동북아 관광시장의 선점과 기업투자촉진, 고용창출, 지역경제 활성화의 선순환구조를 구축하기 위해서는 지역발전의 성장거점 개발이 필요
- 관광거점은 관광 분야만의 단선적인 정책 처방으로 달성될 수 없으므로 다른 산업과의 연계발전 전략을 추진
 - 선택과 집중에 의한 관광거점의 전략적 개발을 통해 지역발전을 선도하는 성장거점으로 육성하고 이를 위한 종합적 대책을 강구

2) 전략 추진 방향

가. 지역주민의 ‘삶’과 ‘삶의 공간’을 관광자원화

□ 생활문화의 일상에서 관광의 요소를 발전시켜 나감

- 생활문화형 관광이란 지역이 주체가 되어 자연, 문화, 역사, 인재 등 지역의 모든 자원을 활용함으로써 교류인구를 늘리고 활력을 키워 나가는 관광
- 외국의 관광지 중에서 경기의 부침과 계절적인 불황에 시달리지 않고 꾸준히 성장하고 있는 지역의 공통점은 다음과 같음²⁰⁾
 - 역사와 문화 그리고 자연이 느껴지는 개성 있는 경관을 만들고 유지하고 있음
 - 그 지역에는 가보고 싶은 이미지가 있고, 가서 보면 살아보고 싶은 곳이라는 느낌이 들고, 주민들의 인정이 넘치는 곳임

20) 강형기, “관광개발의 새로운 패러다임”, 『한국관광정책』, vol. 20., 2005. 9.. pp.20~21

- 토지가 가지고 있는 고유성을 끌어내고 이를 바탕으로 고유한 분위기를 창조적으로 개발하여 정감 있는 음식점, 격조 높은 숙박시설, 사고 싶은 선물 등을 구비함으로써 방문자들에게도 그리고 주민들에게도 살기 좋은 도시로 다가옴
- 지역에 관광객만을 위한 비일상적인 공간을 만드는 것에 모든 노력을 경주하기보다는 지역의 일상적인 생활문화를 소재로 관광지를 개발함

□ 지역밀착형 지속가능한 관광지 개발로의 전환

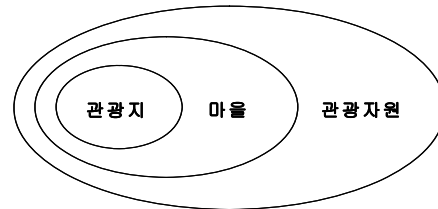
[그림] 지역분리형 및 지역밀착형 관광지 개발방식의 비교

[지역분리형 관광개발 방식]



- 지구 단위의 폐쇄형 개발
- 외부의존(정부, 민간기업)적 개발:민자유치를 위한 개발사업자의 수익성 중시
- 획일적 개발 양산, 개발실적 저조
- 개발이익 누출
- 대규모, 집중형, 고밀도 개발
- 행정 및 엘리트 전문가 주도
- 환경훼손 유발
- 관광객 만족 우선, 관광객 편의 도모
- 보고 먹고 노는 식의 관광

[지역밀착형 관광개발 방식]



- 개방형 개발 및 지역과 유기적 연계 개발
- 내발적 발전:지역 자본과 인력이 주체적으로 참여
- 다양화, 특화 개발 유도
- 개발이익 환원
- 소규모, 분산형, 저밀도 개발
- 주민 주도 및 자치
- 환경 및 문화 보전
- 지역민의 삶의 질 향상 우선
- 주민과 교류하고 생활문화를 체험하는 관광

자료 : 김성진, 『국가균형발전을 선도하는 관광개발 기본구상』, 한국문화관광정책연구원, 2004, p.39

- 지금까지의 관광지개발은 '지역분리형' 관광개발 방식에 기초
- 기존 마을에서 관광자원으로 접근하는 경로상의 일정 지구를 관광지로 지정하고, 주차장 등 공공편의시설은 국고와 지방비를 투자하여 건설하고, 숙박시설 및 상가시설 지구는 민간사업자에게 토지를 분양하여 건설
- 외지 주민이 숙박지구나 상업지구의 토지를 분양받아 민간사업자로 참여하여, 지역 산업과 연관을 맺지 못하고 개발이익이 누수
- 관광지 개발이 지나치게 관광자원과 근접하여 자원의 훼손을 초래하며 결국 관광지의 생명을 단축

- 주민이 주체적으로 참여하고 지역성을 살릴 수 있는 특화 개발을 위해서는 '지역밀착형' 관광지개발 방식으로 전환
- 숙박 및 상업시설 기능은 인접 모도시(마을) 활용, 최소한의 공공편익시설과 휴양문화시설을 관광지에 설치, 지역과 유기적으로 연계 및 개발이익의 환원 가능, 환경 및 문화 보전, 지역민의 삶의 질 향상을 우선하고, 주민과 교류하고 생활문화를 체험하는 관광 가능

나. 자원 간 연계를 강화한 '테마관광'에 주력

□ 남해안 관광벨트 사업의 약점을 보완

- 현재 진행되고 있는 남해안 관광벨트 사업은 각종 관광자원을 개발하는 데 중요한 역할을 수행
- 그러나 남해안 관광벨트 사업은 시군의 관할구역 위주로 개별적 사업을 추진하는 기존 관행에서 벗어나지 못하고 있음
- 광역관광권 개발 체계가 '거점-(부거점)-연계'의 수직적 중심지 체계에서 '특화-네트워크'의 수평적, 상호 의존·보완적 네트워크 체계로 전환되는 것이 바람직

□ 자원 간의 연계를 통해 '테마관광'의 시너지 효과 창출

- 각종 자원을 일정한 '테마'로 연계시켜, 시군, 시도 간의 경계를 넘어 진정한 남해안 관광벨트를 구축
- 남해안 관광벨트 사업의 대상 지역인 남해안에 연해 있는 24개 시군뿐 아니라 3개 시도의 모든 시군을 포함하고 타 시도까지도 연계된 관광자원을 개발
- 테마의 발굴, 테마관광상품의 홍보에 주력

다. 동북아 지역을 대상으로 한 관광개발

□ 중국, 일본 등 동북아 지역 국가들을 협력과 경쟁의 주요 대상으로 삼음

- 이들 나라들과 경쟁하면서 또 다른 한편으로 협력해가는 네트워크 구성이 필요
 - 음식, 숙박, 언어, 친절 등 이들을 겨냥한 안내체계와 수용태세를 확실하게 정착
 - 한류를 포함하여 서로 비슷한 문화권임을 활용하여 장점을 살려 나감
- 변화하는 관광수요에 맞춰 이에 맞는 상품을 지속적으로 개발
 - 2020년 중국은 세계에서 가장 큰 관광시장이 될 것으로 예견되므로, 중국시장의 특성을 경제권별, 성청별로 파악하여 이에 맞는 마케팅 전략을 구사할 필요

□ 이와 함께 유럽이나 구미주의 중국, 일본 관광객을 우리나라에 유치하는 방안을 마련

- 구미주시장 등 원거리 시장에 대해서는 한·중·일 극동아시아 패키지 상품을 개발
- 인도 등과 같은 잠재력이 큰 신흥관광시장에 대해서는 장기적 안목을 가지고 꾸준히 남해안 관광을 홍보

라. 국제 수준의 관광·레저도시 조성

□ 동북아에서의 우위를 점하기 위해서는 국제적 수준의 관광·위락·휴양·쇼핑 기능 등이 집적된 관광지구가 전략적으로 구상·추진되어야 함

- 이러한 대규모 관광시설이나 지구를 개발하기 위해서는 많은 재원이 필요할 뿐만 아니라 장기간의 시간이 소요
- 따라서 관광·레저단지의 조성 확대를 위해서는 투자환경의 개선, 관광(단)지 조성사업에 따르는 규제완화, 개발 관련 법체계의 개선 등이 필요

□ 민간투자를 증진할 인센티브 제공

- 레저관광산업은 과도한 초기투자비 및 장기 회수기간, 복잡한 인허가 절차, 비효율적 토지 및 환경 규제 등의 제약요인으로 민간투자가 부진
- 관광단지 개발 시 50~500만 평 규모의 개발부지, 3,000억~2조 원 규모의 투자비용, 3~5년의 행정처리 기간, 10년 이상의 개발기간이 소요
- 외국의 경우 복합관광시설 건립 유치를 위해 파격적인 인센티브를 제공

프랑스 Disney Paris Resort 유치 사례

- 자 금 : 토지구입대금 저리 융자, 20년 분할 상환
- 세 제 : 감가상각기간 단축 및 상품판매세율 인하(18.6% → 7%)
- 인프라 : 별도의 TGV역 개통, 지역개발 인프라 지원 120억 달러, 고속도로 진출입로 신설
(『지속가능한 국가균형발전을 위한 지역문화관광 발전방안』, 2004)

- 민간투자 촉진을 위해 복합개발 및 사업환경 조성 필요
- 관광기능 단독의 분산개발 방식으로는 수익성이 낮고 민간투자가 부진하므로 복합개발이 필요
- 규제가 과도하고 공공지원이 미흡한 현실에서는 민간투자에 한계가 있으므로 규제완화와 정부지원 확대가 필요
- 관광레저형 기업도시의 단시간 가시적 효과 방출, 성공가능성, 기업의 참여의사가 높고 첨단산업 육성의 핵심사안인 고급 인력의 유치를 위해서도 문화·레저 기능을 갖춘 복합도시 개발이 긴요

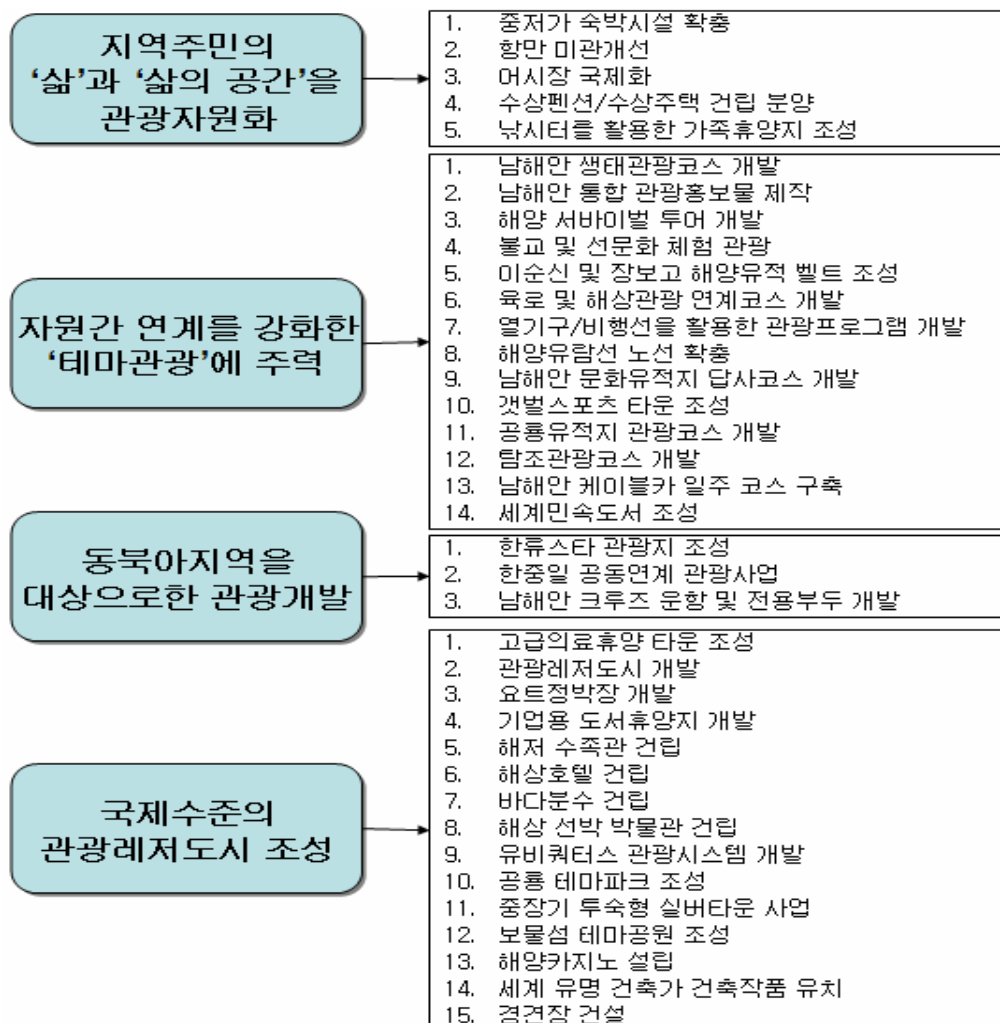
4. 세부사업

1) 세부사업의 도출

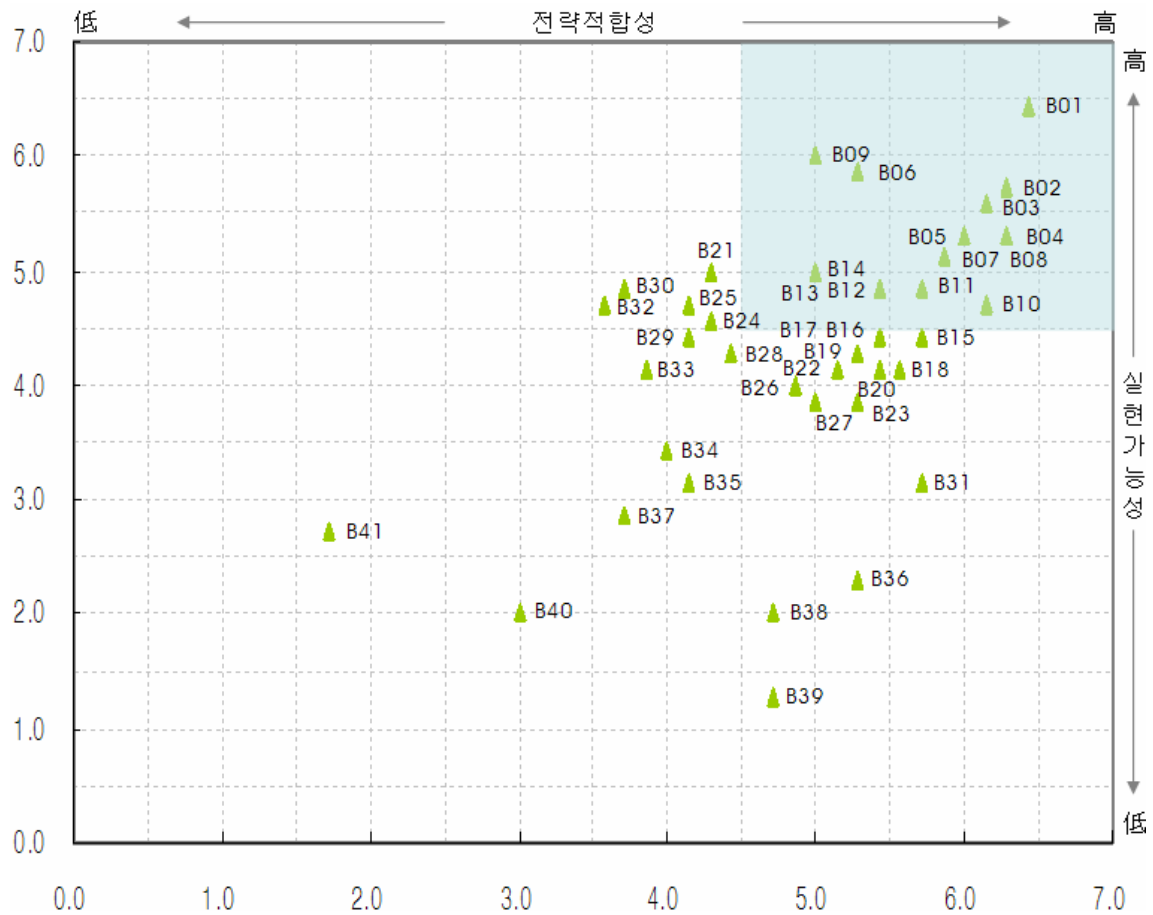
□ 동북아 관광·휴양 허브 구축을 위한 41개 사업을 도출했고 14개를 세부사업으로 선정

- 지역주민의 삶과 삶의 공간을 관광자원화 5개, 자원간 연계를 강화한 테마관광에 주력 14개, 동북아지역을 대상으로 한 관광개발 3개, 국제수준의 관광레저도시 15개, 기타 4개

[그림] 동북아 관광·휴양 허브구축을 위한 사업 아이디어



[그림] 동북아 관광·휴양 허브 구축을 위한 사업 아이디어 평가



- B01. 중저가 숙박시설 확충
- B03. 향단 미관 개선
- B05. 한류스타 관광지 조성
- B07. 관광레저도시 개발
- B09. 해양 서바이벌 투어 개발
- B11. 불교 및 선 문화체험관광 개발
- B13. 이순신 및 장보고 해양유적벨트 조성
- B15. 열기구·비행선 활용한 관광 프로그램 개발
- B17. 기업용 도서 휴양지 개발
- B19. 해상호텔 건립
- B21. 바다분수 건립
- B23. 해상선박박물관 건립
- B25. 갯벌 스포츠타운 조성
- B27. 공룡 테마공원 조성
- B29. 공룡유적지 관광코스 개발
- B31. 보물섬 테마공원 조성
- B33. 무인도 임대 및 분양
- B35. 남해안 케이볼카 일주코스 구축
- B37. 해상관광유람선 운행
- B39. 해상 카지노 설립
- B41. 경전차 건설

- B02. 남해안 생태관광코스 개발
- B04. 고급 의료휴양타운 조성
- B06. 남해안 통합 관광홍보물 제작
- B08. 한·중·일 공동연계 관광 프로그램 개발
- B10. 남해안 크루즈 운항 및 전용부두 개발
- B12. 어시장 국제화
- B14. 육로관광 및 해상관광 연계코스 개발
- B16. 요트정박항 개발
- B18. 해저 수족관 건립
- B20. 해양유람선 노선 확충
- B22. 남해안 문화유적지 답사코스 개발
- B24. 유비쿼터스 관광시스템 개발
- B26. 수상펜션·수상주택 건립 및 분양
- B28. 중장기 투숙형 실버타운 조성
- B30. 낚시터를 활용한 가족휴양지 조성
- B32. 탐조관광 코스 개발
- B34. 남해안 큰바위얼굴 조형물 제작
- B36. 세계민속도서 조성
- B38. 누드비치 조성
- B40. 세계 유명 건축가 건축작품 유치

2) 세부사업별 내용

사업 1 : 중저가 숙박시설 확충

□ 남해안 지역, 특히 군단위 지역은 숙박시설이 부족하여 체류관광을 활성화하기에 어려움이 많음

- 인근 도시에서 숙박을 한 후 당일관광을 하는 것이 일반적 패턴
- 외국인들도 일정 수준의 청결과 서비스만 충족되면, 중저가 숙박시설 활용 가능

□ 중저가 숙박시설 확충 방안

- 신규로 저가형 시설을 개발하는 방안과 기존 시설을 활용하면서 시설 및 서비스 수준을 향상하는 방안이 있음
- 신규 개발 : 일례로 일본에서는 기존의 호텔이나 여관, 별장에서 탈피하여 중저가 시설인 펜션이나 민숙(民宿)을 개발하고 가족여행시설인 국민숙사(國民塾舍), 국민휴가촌 등의 새로운 시설을 개발
- 기존 시설 활용 : 여관이나 여인숙, 일반 호텔 등은 비용면에서는 저렴하지만 서비스 및 시설 수준의 개선이 필요

□ 지역 숙박 인프라 확충을 위한 지원 강화

- 지방관광호텔 활성화를 위한 행정·세제·재정 지원 강화
- 지방 중저가 건설 및 개보수 시 대출금리 인하, 상환기간 연장 등 추진
- 지역 전통문화자원을 활용한 숙박시설 확충 및 지원
- 일반 숙박시설에 대한 인증제 도입을 통한 정책적 지원 강화

□ 각종 숙박시설의 관리체계 일원화 필요

- 현재 우리나라의 숙박시설은 외래관광객을 위해 문화관광부가 특별 관리하고 있는 관광호텔업과, 보건복지부·농림수산부에서 관장하고 있는 내국인용의 장급여관이나 펜션·민박 등으로 구분되어 있음
- 모든 숙박시설(외국인용의 관광호텔, 내국인용의 장급여관, 펜션 그리고 유사숙박업소 등)을 정부의 한 부처에서 통합 관리함으로써, 지역별, 등급별, 종류별로 균형 있게 발전할 수 있도록 적극 지원 필요

사업 2 : 남해안 생태관광코스 개발

□ 남해안 지역에 산재한 생태관광자원을 활용한 테마관광코스 개발

- 생태공원 간의 연계를 통한 관광코스 개발
 - 함양 상림숲, 담양 대나무생태공원, 함평 용천사 자연생태공원, 무안 회산백련지 생태공원 등
- 각종 생태적 주제를 활용한 코스 개발
 - 갯벌관광 : 남해안에 산재한 갯벌을 이용해 청소년·가족단위의 어패류 채취 등 체험관광을 활성화하기 위한 기반조성
 - 탐조관광 : 부산 을숙도, 창원 주남저수지, 전남 순천만 등 주요 철새도래지에 탐조전망대 등을 조성
 - 습지관광 : 랍사습지로 인정받은 창녕 우포늪과 신안군 흑산면 대장도의 장도습지는 물론 경부고속철도 노선 문제로 언론의 주목을 받았던 천성산 늪지대 등
- 상호 이질적인 생태자원을 탐방하는 코스 개발 가능

사업 3 : 항만 미관 개선

□ 아름다운 항구는 그 자체만으로도 큰 관광자원임

- 세계적으로 유명한 아름다운 항구들은 동시에 유명한 관광지임
- 미항이 되기 위해서는 지상에서는 물론이고 선상에서도 아름다움을 감상할 수 있어야 함
 - 항구의 스카이라인, 상징적 조형물 등이 필요

□ 남해안의 항구들을 세계적 수준의 미항으로 개발

- 세계 3대 미항에 남해안의 항구를 포함해 세계 4대 미항으로 홍보
 - 오스트레일리아의 시드니, 이탈리아의 나폴리, 브라질의 리우데자네이루

[그림] 세계 3대 미항



▲이탈리아의 나폴리



▲브라질의 리우데자네이루



▲오스트레일리아의 시드니

□ 항만 지역에 경관영향평가제도 도입

- 도시계획단계에서부터 미관을 고려하여 개발하도록 제도적 기반을 마련
- 간판문화를 획기적으로 개선
 - 조악한 간판문화 개선과 종합적인 지역경관 관리를 위해 조직 신설
 - 옥외광고물 재정비 및 아름다운 간판 시범사업 추진

사업 4 : 고급 의료휴양타운 조성

□ 섬을 활용한 의료·휴양·레저 타운 조성

- 고급 휴양·의료시설을 설치하여 내·외국인에게 의료 서비스 제공
 - 세계적 권위의 의사를 유치하고, 외국어로 서비스가 가능한 의료 시스템 구축
- 치료 및 요양 서비스와 더불어 남해안의 자연환경을 활용한 휴양·레저 서비스 제공
 - 내방객의 건강상태에 따른 적절한 휴양·레저 서비스 및 내방객의 가족과 방문객을 위한 서비스

□ 우리나라가 국제적으로 권위를 인정받은 의료분야를 우선적으로 활용

- 국내 의료기관의 치료 프로그램과 관광 프로그램을 접목하여 진료 목적의 외국인을 적극 유치
 - 예를 들면, 성형외과 분야의 수술과 수술 후 휴양 프로그램을 연계
- 한방과 양방을 동시에 활용한 한양방 협진 프로그램을 도입
- 한류 열풍 등 한국 문화에 대한 호감을 의료 서비스 수요 증대에 활용

사업 5 : 한류스타 관광지 조성

□ 남해안을 배경으로 한류 스타가 출연하는 영화 및 드라마 제작을 지원

- 남해안의 우수한 자연환경에 대한 홍보는 물론이고 문화자원을 널리 알리는 계기로 활용
- 남해안의 브랜드를 영화나 드라마에 삽입함으로써 홍보효과를 극대화

□ 로케이션 장소의 관광자원화 및 관련 관광상품 제작 판매

- 최근의 한류 열풍은 영화나 드라마 속의 로케이션 장소를 방문하는 것으로 이어짐
 - 드라마 ‘겨울연가’의 촬영지인 남이섬의 경우 드라마 방영을 기점으로 입장객이 급증하였으며, 외국인의 점유비율도 17.3%에 달함
 - 남이섬 방문 외국인을 대상으로 한 설문조사에서는 남이섬 방문 동기로 ‘겨울연가의 이미지가 좋아서’(54.3%)가 가장 높게 나타남²¹⁾
- 한류 스타 관광지에 외국인 관광객을 유치하기 위해서는 화장실을 비롯한 편의시설의 수준을 높이고, 쇼핑상품 및 매장의 확보, 효율적 관광안내 체계 마련 등이 필요

사업 6 : 남해안 통합 관광홍보물 제작

□ 현재 남해안 관련 관광홍보물은 지자체마다 자기 지역을 대상으로 별도 제작

- 남해안 전체를 한눈에 볼 수 있는 적절한 크기의 지도 부재
 - 현재의 것은 한반도 전체를 다루거나, 지자체 단위임
- 남해안이라는 통일된 콘셉트를 확보하기 위해서는 남해안 공동 지도제작이 필수
 - 지도상에 연계관광 코스 등을 표시

□ 남해안 전체를 포함하는 남해안 명소 선정

- 이를 관광루트화하여 남해안 방문객의 관광일정을 확대
 - 교통수단을 확충하여 관광자원 간 이동을 원활히 함

사업 7 : 관광레저도시 개발

□ 국내 및 동북아의 관광산업 수요에 대비하여 동북아 관광·레저 산업의 중심지로 육성

21) 한국관광공사, “한류관광지 수요태세조사 결과보고 : 남이섬 방문 외국인을 중심으로”, 2004. 11.

- 동북아 경제권 통합에 대비하여 동북아 전체를 내수시장 관점에서 접근
- 남해안을 중국, 일본, 한국을 연결하는 동북아 관광권의 허브로 개발
 - 남해안을 중심으로 중국, 일본, 러시아 등 주변국에 대한 관광이 가능하도록 관광기반시설을 집중 개발
 - 편리한 항공망과 간소한 출입국 절차, 국제 수준의 관광인프라, 문화적 코드를 접목

□ 남해안 관광의 거점이자 동북아 관광의 거점도시 개발

- 남해안의 자연환경을 바탕으로 세계 수준의 관광거점시설 개발
- 해상 및 육상에서의 다양한 관광·휴양시설 및 기반시설 설치
 - 골프, 요트, 스킨스쿠버, 해저관광 등 다양한 해양 및 육상 레저스포츠 확충
 - 숙박시설과 연계한 국제 수준의 관광 여가시설 확충
 - 인근 해상국립공원 및 관광자원과 연계 개발 추진

사업 8 : 한·중·일 공동연계 관광 프로그램 개발

□ 동북아 관광시장의 성장에 대비하여 한국, 중국, 일본 간 관광교류를 원활히 함

- 유럽의 유레일 패스와 같이, 한·중·일 공동승차권 발매
 - 하나의 승차권카드로 3개국의 대중교통시설을 자유롭게 이용할 수 있을 뿐 아니라, 이용요금을 저렴하게 책정(할인제도 마련)
- 한·중·일 패키지 상품 개발
 - 미주나 구주의 외래관광객에게 3개국을 동시에 돌아볼 수 있는 패키지 상품 마련
- 한·중·일 삼국의 관광안내표지판 양식 통일
 - 여행자가 편안하게 관광을 할 수 있도록 한·중·일 3국의 표준된 양식으로 관광안내표지판 제작

사업 9 : 해양 서바이벌 투어 개발

□ 남해안의 육지와 해양을 활용한 익스트림 스포츠(X-Game) 투어 개발

- 익스트림 스포츠란 생명의 위험을 무릅쓰고 여러 가지 묘기를 펼치는 레저스포츠를 통칭

익스트림 스포츠의 종류

- 여름게임 : 스케이트보드, 인라인스케이팅, BMX(bicycle stunt riding, 자전거묘기), 인공암 벽등반(sport climbing), 스카이스핑(sky surfing), 도로썰매타기(street luge) 등
- 겨울게임 : 스노보딩(snowboarding), 산악자전거, 스키보딩(ski boarding), 스노크로스(snow cross), 자유스키(free skiing), 빙벽등반(ice climbing), 동력눈썰매경주(super modified shovel racing) 등
- 그 밖에 서바이벌게임(survival game), 윈드서핑(wind surfing), 래프팅(rafting), 번지점프(bungee jump), 웨이크보드 등을 포함

- 명량, 노량 등 급류지역을 소형배로 횡단하는 새로운 스포츠 개발
- 해상에서 할 수 있는 서바이벌 게임 개발
- 로빈슨 크루소와 같이 무인도에서 서바이벌하는 투어 개발

사업 10 : 남해안 크루즈 운항 및 전용부두 개발

□ 좁은 국토공간의 관광자원을 해상으로 확대하여, 다양화된 국민관광 수요를 충족

- 크루즈 관광진흥을 위한 전용부두 건설 및 제도개선

□ 매년 크루즈 관광수요는 급진적으로 증가, 동아시아 3개국은 매력적인 동양의 역사문화 유산과 상품개발 잠재력을 보유하고 있음에도 적극적으로 활용하지 못하고 있음

- 풍부한 해양자원을 적극 활용하여 다양한 크루즈 상품을 개발하고, 크루즈 관광사업에 능동적인 대처가 필요
- 장시간 배에서 체류하고 명소를 여행하는 크루즈 여행은 고부가가치 관광시장으로 급성장하고 있으므로 이를 남해안과 해양 역사문화자원 테마와 결부하여 개발

□ 연안, 일본·중국·러시아를 연계한 동북아 크루즈 항로 개발

- 외국선사의 유치 및 국내선사 참여 지원
- 크루즈 전용부두 확보
- 크루즈 사업 지원을 위한 제도 개선
 - 크루즈 선내 부대시설 인·허가 간소화, 출입국 절차 간소화 등

사업 11 : 불교 및 선 문화체험관광 개발

□ 남해안은 불교문화, 선문화, 차문화 등 우리의 각종 문화적 전통이 풍부한 지역임

- 불교의 경우 우리나라 3보 사찰을 모두 보유하고 있을 뿐 아니라, 그 밖에도 유명한 사찰을 많이 보유
 - 3보 사찰 : 양산 통도사(불보 사찰), 함천 해인사(법보 사찰), 순천 송광사(승보 사찰)
- 남해안의 따뜻한 기후는 차나무 재배에 적합하여 차문화가 발달
- 남도의 소리, 그림 등 다양한 문화적 전통을 보유

□ 이러한 전통문화를 관광과 접목해 체험관광 코스로 활용

- 템플스테이는 새로운 체험을 통하여 외국인들로부터 좋은 호응을 얻고 있음

- 템플스테이의 확장 및 남해안 사찰 탐방 코스 개발
- 템플스테이를 다른 문화에도 적용하여, 고택·종택 등을 체험형 숙박시설로 관광자원화함
- 그 밖에 각종 문화적 경험을 하고, 그 문화 속에서 체류할 수 있는 상품을 마련

사업 12 : 어시장 국제화

- 항구 및 해안마을의 가장 큰 볼거리 중의 하나는 배에서 잡아온 어패류를 판매하는 어시장을 구경하는 것임
- 그러나 우리나라의 어시장은 시설이 미비할 뿐 아니라, 청결 수준에도 문제가 있으며, 외국인을 대상으로 서비스하기에는 현재로서는 한계가 큼
- 따라서 어시장의 시설을 개선하고, 서비스 수준을 제고하며, 자원봉사자 등을 활용하여 통역 시스템을 갖추어 외국관광객을 유치
- 신선한 해산물을 바로 먹을 수 있는 먹을 거리 체험시설 및 프로그램 개발

사업 13 : 이순신 및 장보고 해양유적 벨트 조성

- 남해안 전역은 임진왜란 당시 이순신 장군의 활동무대로 당시의 유적이 다수 분포
- 전라좌수영(여수), 삼도수군통제영(통영 한산도)을 비롯하여 이순신 장군과 관련된 유적과 23전 23승의 신화가 살아 있는 해전지가 남해안 전역에 고루 분포
- 이를 연결한 관광코스를 개발하여, 역사유적을 관광자원화함
- 장보고의 유적은 완도 지역에 남아 있으며, 여기에 더해 최근 성공적으로 방영된 드라마 ‘해신’의 스토리텔링에 맞추어 관광지를 개발
- 관광은 유적 그 자체뿐만이 아니라, 이미지와 의미 부여가 더 중요한 관광자원임

□ 이순신과 장보고의 관광자원화를 계기로 세계 해전과 해양영웅에 관한 테마관광지를 조성

- 세계 각국의 해양영웅들을 한자리에 집결한 테마파크를 조성

사업 14 : 육로관광 및 해상관광 연계코스 개발

□ 해상관광지와 육로관광지의 접목을 통한 관광코스 개발

- 육지와 바다를 함께 돌아봄으로써 단조로움을 탈피

□ 산과 바다를 동시에 즐길 수 있는 관광코스 개발

- 남해섬과 금산, 사량도와 망지리산 등 섬과 산을 동시에 즐길 수 있는 지역은 물론 지리산, 월출산 등 남해안의 명산과 해안관광코스를 접목시킴
· 남해안 크루즈와 지리산 연결코스 개발

□ 바다-강-육지로 이어지는 코스 및 교통수단 개발

- 섬진강을 통해 남해안과 지리산을 이동할 수 있는 루트를 개발

Ⅲ. 미래형 항만·물류산업 육성

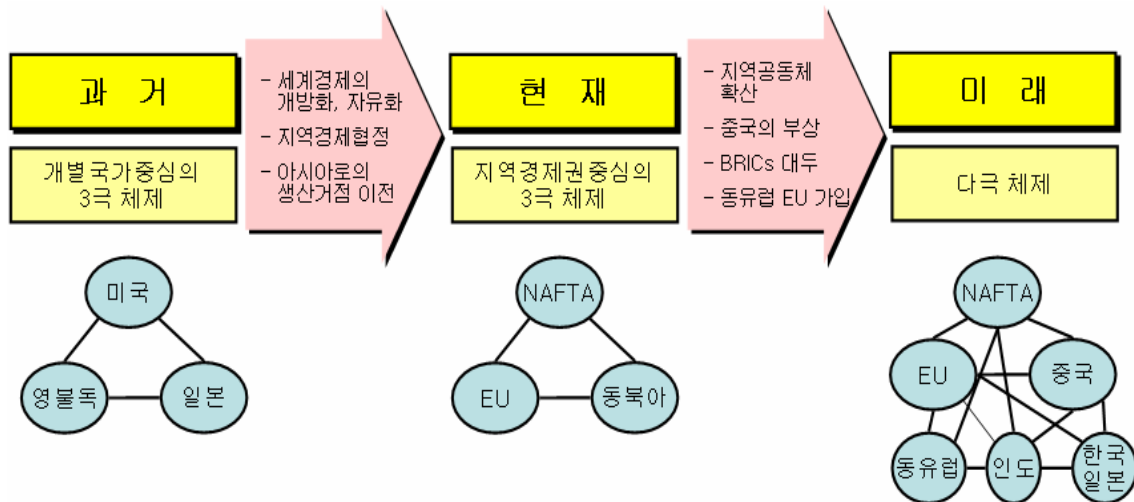
1. 항만·물류산업의 환경 변화 전망

1) 해운 환경 변화

□ 해운 장은 과거 미국 중심에서 현재는 동북아 주도의 대륙 중심으로 변모하고 있으나, 향후에는 기업의 생산시설이 중국·인도·러시아·브라질 등으로 이전됨에 따라 다극화 체제로 발전할 전망

- 미국, 일본, EU 중심의 해운시장에 BRICs 4개국도 중심시장으로 편입

[그림] 세계 교역구조 변화 및 전망

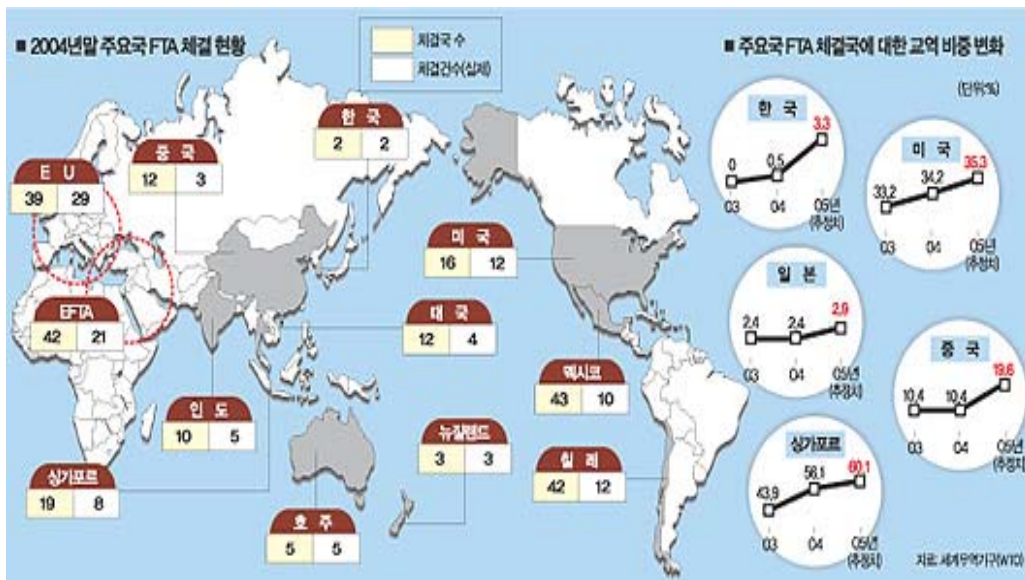


- 해운시장이 글로벌 규범 지배체제로 발전하면서 미국·EU·일본·중국·인도·브라질·러시아 등으로 다극화되면 중심 지역을 연결하는 기간항로가 다양화
· 기간항로 이외에 피더항로까지 고려하면 항로구조가 상당히 복잡해질 가능성이 있음

- 2005년 7월 말 현재 발효 중인 전 세계 지역무역협정(RTA) 체결건수는 180건으로 연초 162건에 비해 18건이 증가했고, 이 중 FTA가 117건으로 가장 큰 비중을 차지

- 지역별로는 유럽이 67건으로 가장 많고, 아시아 27건, 미주 20건, 아프리카 5건, 대양주 4건 등²²⁾

[그림] 주요국의 FTA 체결 현황



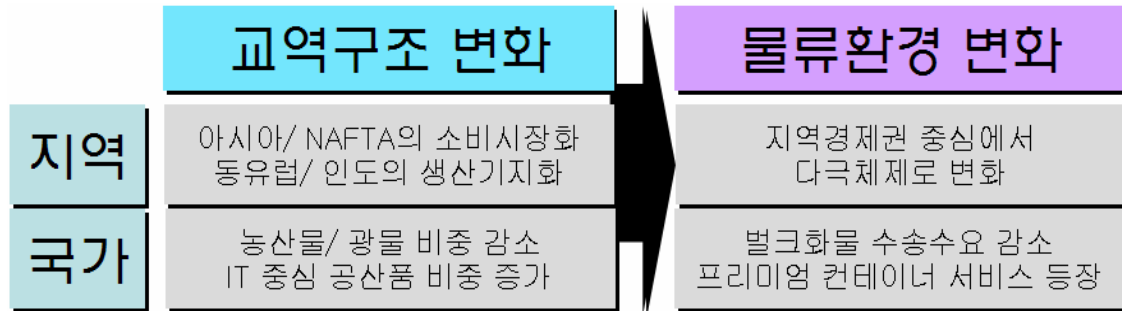
□ 품목별로는 농산물·광물 등의 교역 비중이 감소하고, IT 관련 제품이 주축이 된 공산품이 교역의 핵심상품으로 부상

- 향후 해상운송에서 벌크화물 수송수요 증가율은 둔화될 것으로 보임
- 농업기술이 발전하고 절대빈곤이 감소함에 따라 농산물의 교역 비중이 크게 늘어날 확률은 낮음
- 원유 등은 파이프라인이 핵심수송 루트로 활용되고 대체에너지 활용이 증가하면서 해상수송 비중이 감소할 전망
- IT 관련 제품은 점점 활용도가 커지고 아웃소싱도 증가할 전망이어서 향후 주력 교역상품이 될 것으로 예상
- 고가의 IT 제품 수송수요의 증가는 항공운송 수요의 증가를 의미하는 한편, 해상운

22) “세계는 지금 FTA 체결 바람”, 『세계일보』, 2005. 8. 9.

송에서도 정확성·신속성 등이 가미된 프리미엄 서비스의 도입을 촉진

[그림] 세계 교역구조 변화가 물류환경에 미치는 영향



□ 기업경영의 글로벌화 및 공급사슬화로 해상·항공·철도·도로 등 통합운송에 대한 필요성이 증대하고, 포장·보관·하역·통관·수송 등 물류의 모든 영역이 통합되는 종합물류서비스 수요가 증가할 것으로 보임

- 과거에는 화주들이 항만에서 항만까지의 수송 기능만 요구하였으나 현재는 재고 절감을 위해 정확한 수송(Just-in-Time)까지 요구
- 많은 기업들이 공급사슬관리(SCM)²³⁾에 주력하면서 향후 화주의 니즈는 포장·보관·하역·통관·수송 등의 통합으로 확대 될 것이며, 해상운송도 물류관리 시스템의 일부로 편입
- 해상운송은 해운 중심의 종합물류서비스 체제로 확대 발전하거나, 다른 운송수단이 중심 역할을 수행하는 종합물류의 한 부분으로 편입될 것으로 보임

□ 물류 니즈의 고도화로 선박의 기능도 변화할 전망

- 지금까지 선사들은 화주의 수송원가 절감 요구에 부응하기 위해 선박 대형화에 주력
- 1980년대에는 3,000TEU급이 주류, 1990년대에는 5,000TEU급 컨테이너선이 활용되기 시작, 2000년 이후에는 8,000TEU급의 초대형 컨테이너선이 등장
- 2004년 10월 1일 현재 운항 중인 7,500TEU 이상의 초대형 컨테이너선은 41척이며

23) SCM : Supply Chain Management

앞으로 인도될 선박은 159척이므로, 2008년 이후에는 총 200여 척의 초대형 컨테이너선이 운항될 예정

- 선박의 대형화와 함께 고속화도 빠르게 진행되고 있어서 향후 10년 이내에는 50노트 수준의 초고속선이 보편화될 가능성이 큼
- 이미 일본·미국은 시속 50노트의 초고속선 개발을 완료하고 시장투입을 추진 중이며 이어 70노트 수준의 초고속선 개발에 박차를 가하고 있음
- 연계운송수단인 항공·철도도 대형화·고속화가 진행
 - 에어버스는 이미 보잉 747보다 100석 이상 큰 A380 점보기의 개발을 완료했고, 보잉은 고속화에 역점을 둔 B747X기를 개발
 - 철도 이용률이 높은 미국에서는 150~200량 규모의 화차를 개발했고, 중국·유럽 등을 중심으로 고속화물철도의 도입이 적극 추진되고 있음
- 통합물류수요가 증가하면서 앞으로는 선박이 수송수단에 그치지 않고 물류센터 역할까지 수행해야 할 것이므로 다기능성 선박이 확산
 - 물류센터선박이나 물류항공모함의 등장도 상상할 수 있음

□ 선사 역시 단순한 해상운송업자에서 복합운송업자로 변신하고, 나아가 화주의 물류수요를 종합적으로 관리할 수 있는 종합물류업체로 발전할 전망

- 해운·항공·도로·철도·보관 등 각 물류주체들이 저마다 종합물류업체를 지향하고 있기 때문에 선사들이 종합물류업체로 변신하기가 쉽지 않을 것임
- 결과적으로 현재의 선사들은 선박을 핵심자산으로 하는 종합물류업체로 발전하거나, 다른 수송수단 중심의 통합물류에서 해운 부문 하청업자로 전락

2) 항만 환경 변화

□ 지금까지의 항만은 선박과 화물의 입출항 및 하역기지 역할을 수행해왔으나, 앞으로는

부가가치를 창출하는 물류기지²⁴⁾ 역할이 커질 전망

- 전통적으로 항만은 해상운송과 육상운송의 연결점 역할을 수행
- 포장·보관·육상운송·통관·하역·해상운송 등이 하나의 물류사슬로 통합되면서 항만배후물류단지가 보편화되고 있기 때문에 앞으로는 항만이 물류기지 역할을 수행
- 부두와 배후단지 간 통합관리시스템의 역할이 중요해지고, 통합관리시스템은 조립·포장·보관·하역·통관 등 모든 물류주체들이 망라되는 항만물류클러스터를 형성

□ 개별항만 간 경쟁이 아니라 항만네트워크 간 경쟁으로 변화

- 항만이 선박과 화물의 입출항 및 하역기지 역할을 수행하는 상황에서는 항만 자체의 경쟁력으로 다른 항만과 경쟁
- 부가가치 물류가 보편화되고 항만이 물류네트워크에 편입되면 항만네트워크의 중요성이 커지고, 항만운영업체나 선사들은 국제항만네트워크 형성에 주력
- 선사들은 글로벌 제휴를 통해 초대형 선박을 소수의 대형 항만(Hub)에 취항시켜서 규모의 경제를 달성하는 전략을 구사

[표] 주요 선사 간 글로벌 제휴 현황

제휴 그룹	참 여 선 사	척수	선복량(TEU)
Grand Alliance	NYK, P&O-Nedlloyd, HapagLloyd, OOCL, MISC	313	811,000
Maersk-Sealand	Maersk, Sealand	257	678,138
New World Alliance	MOL, APL, HMM	192	511,018
COSCO/K-Line/YML	COSCO, K-Line, YML	232	465,067
United Alliance	HJS, DSR Senator, USAC	159	381,766
Evergreen/LT	Evergreen, LT	149	369,947
합 계		1,302	3,216,936

자료 : 김종태, "초대형선 출현 시대의 한진해운의 전략", 2002

24) 부가가치물류(VAL, Value Added Logistics) : 최종소비지나 인근지역에 마무리를 비롯한 제조공정과 검사·포장·유통·서비스 기능을 갖춘 복합물류기지를 두고 단순 운송·보관 이외의 부가가치를 창출하는 물류활동을 의미

□ 항만시설의 대형화·자동화가 촉진

- 지금까지는 입출항 선박의 증가와 선박 대형화에 맞춘 항만시설의 대형화·기계화가 진행
- 향후 항만이 물류기지화됨에 따라 항만 대형화·자동화의 니즈가 더욱 확대되고, 초 대형·초고속 컨테이너선의 회전율을 높이기 위해서도 대형화·자동화가 필요
- 컨테이너 터미널의 적정규모가 항로수심 23~25m, 선회장 650m 이상, 전면수심 17m 이상, 안벽길이 380m 이상으로 확대
- 하역장비, 터미널 이송장비, 컨테이너 야드 운영장비 등의 대형화·고속화도 촉진
- 세계 주요 항만들은 아웃리치(outreach) 60m 이상인 슈퍼 컨테이너크레인을 도입
- 본선 하역, 이송, 보관, 반출입 등을 자동화하여 생산성을 향상하고 운영비를 절감
- 터미널을 'ㄷ'자로 배치하여 양현 하역을 가능하게 한 Indented Terminal, 해상에 부유물을 설치하고 여러 면에서 동시에 하역할 수 있도록 한 Floating Terminal 등이 개발되고 있음

□ IT와 결합하면서 항만 내 포장기술 역시 물류 혁신을 주도

- 컨테이너 개발, 팔레트 개발 등에서 보듯이 예로부터 포장기술의 혁신은 물류망 전체의 혁신과 직결
- RFID는 가까운 시일 내 실용화될 것으로 보이며 이를 통해 실시간 재고 파악, 유통기간의 효율적 관리, 도난 방지 등이 가능해져 물류 효율성 제고에 크게 기여할 전망
- 최근 도입되고 있는 슈퍼랙컨테이너(Super Rack Container)²⁵⁾도 포장기술이 화물 적재효율을 크게 개선하는 사례

25) 건설중장비, 공작기계 등 높이나 폭이 큰 부정형의 대형 화물을 컨테이너선박에 선적이 가능토록 일반 컨테이너보다 1.5미터 높은 3.5미터까지 높이 조절이 가능한 신개발 특수 컨테이너

3) 육상운송 환경 변화

□ 육상운송은 국가 중심에서 대륙 중심으로 발전

- 국경장벽이 완화되는 추세이고, EU·NAFTA의 사례처럼 대륙별 경제블록이 형성되면서 운송시장 역시 국경장벽이 완화
- 유럽, 아시아, 북미, 남미 등 대륙별 도로 또는 철도운송시장이 형성될 전망
 - 특히 철도의 경우 유럽·아시아·인도·러시아를 축으로 하는 유라시아철도 물류시장이 조성

□ 기업경영의 글로벌화 및 공급사슬관리 보편화로 육상 물류의 여러 부문이 통합 관리

- 도로운송과 철도운송을 통합 관리하는 일관운송수요도 증가
- 화주의 니즈 변화에 따라 이를 충족할 수 있는 거대 육상 종합물류기업이 등장

□ 철도터미널, 도로터미널 등의 역할이 단순 하역기지에서 물류기지로 전환되고, 정보통신기술의 발달에 힘입어 철도와 도로, 화차와 트레일러, 철도터미널과 도로터미널 등의 장비·시설이 대형화·고속화·지능화되는 추세

- 위성통신, 무선인터넷, RFID 등의 기술이 육상운송 부문에 적용되면서 물류센터, 창고, 터미널, 도로, 철도 등을 연결하는 인공지능관리 시스템이 발전

4) 항공운송 환경 변화

□ 아시아 지역이 글로벌 경제의 생산기지 역할을 계속 수행함에 따라 항공운송 역시 중국의 항공물류시장을 중심으로 빠르게 성장할 전망

- 중국을 중심으로 하는 항공노선이 지속적으로 증가

- 항공물류에서는 전통의 강자 UPS, FedEx, DHL 등의 영향력이 빠르게 강화되어왔으나, 향후 여객 수송 위주의 기존 항공사들도 항공화물사업을 강화할 것으로 예상
 - 기존 여객 수송사, 즉 FSA(Full Services Airlines) 그룹사들은 항공기를 핵심자산으로 활용하는 항공종합물류사업을 지향
 - LCC(Low Cost Carriers) 그룹사들은 틈새물류시장에서 특화된 물류사업을 지향
- 정보통신기술 발달로 인해 항공물류 시스템 측면에서는 거래·서류·결제 등의 전자화가 빠르게 진행되고, 공항 역시 안전문제를 해결하기 위해 정보통신기술의 접목을 촉진
 - 항공물류의 시스템 측면에서 e-비즈니스화가 빠르게 진전
 - 전통적으로 공항은 여객수송기지로 활용되어왔으나 앞으로는 물류기지 역할이 강화될 것이므로, 공항 간 국제물류네트워크의 구축이 급진전될 전망
 - RFID 등 물류신기술의 적용이 보편화됨으로써 화물이동의 가시성이 크게 개선될 것이고, 이를 통해 현재 가장 큰 문제점으로 대두되고 있는 안전문제도 상당부분 해소

5) 주변국의 물류정책

가. 일본

- 1997년 일본 최초의 종합물류정책 비전인 ‘종합물류시책대강’을 발표하고, 2001년에는 이를 수정한 ‘신종합물류시책대강’을 발표하여 국가 차원의 물류발전전략을 추진
 - ‘종합물류시책대강’의 주요 내용은 아시아 태평양 지역에서 가장 편리하고 매력적인 물류서비스를 저렴한 수준의 비용으로 제공한다는 것임
 - ‘종합물류시책대강’은 국제물류에서 리드타임 단축, 편리성 향상 등 일정 부분 효과

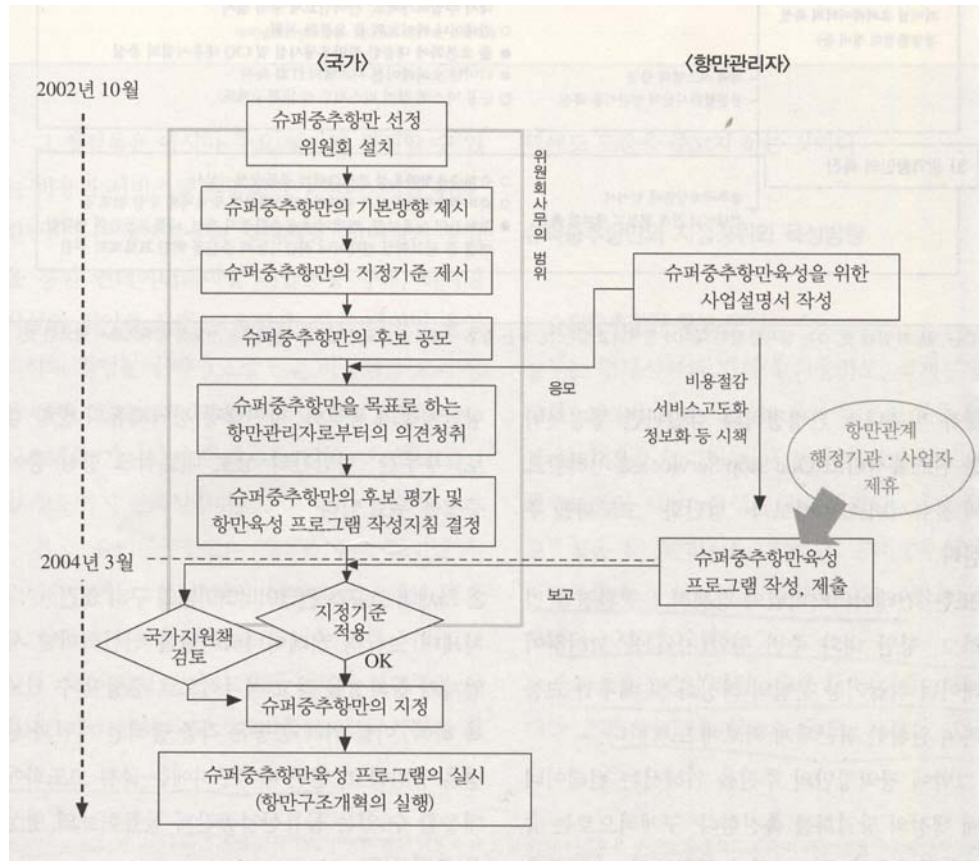
를 거둔 것으로 평가되었으나 환경 변화에 따라 2001년 7월 일본물류정책의 새로운 비전인 ‘신총합물류시책대강’으로 대체

- ‘신총합물류시책대강’은 21세기형 경제사회에 맞는 새로운 물류 시스템의 형성을 위해 2005년까지 국제적인 경쟁력을 갖춘 물류시장을 구축하는 것을 목표로 설정

□ 일본 물류정책의 향후 방향은 ① 환경문제에 적극 대응 ② 규제 완화 ③ 정보화 ④ 국제 공항 정비 ⑤ 항만경쟁력 제고로 요약할 수 있음

- 일본 정부는 교토의정서에 의거하여 2012년까지 1990년 대비 온실가스 배출량을 6% 삭감할 계획이어서 운수 부문의 CO₂ 배출량 절감을 위한 정책을 구상 중임
 - 저공해차량 개발 및 보급, 자동차교통대책 마련 등
- 물류 환경변화에 대응하여 시장원리를 지키고 규제를 완화하는 차원에서 수급규제나 요금규제를 철폐할 계획
- 2001년과 2003년에는 ‘e-Japan 전략’을 발표하면서 최고 수준의 정보통신국가를 지향, 물류 부문에서는 RFID의 활용, 물류 EDI 표준화 등 물류정보화에 대규모로 투자할 전망
- 나리타, 하네다, 간사이 등 국제공항 확장사업을 지속적으로 추진하고 있으며, 중부권 신공항도 개장할 예정
- 슈퍼중추항만계획, 해상고속도로 개발 등을 통해 항만규모와 접근성을 높여 항만의 허브화를 촉진
 - 항만을 ‘슈퍼중추항만’, ‘중추·중핵항만’ 및 ‘기타항만’으로 분류
 - 부산 등 인근 주요 항만과의 허브항 경쟁을 염두에 두고, 34개의 항만을 ‘슈퍼중추항만’으로 선정하여 물류네트워크 확충, 다목적 국제터미널 거점 재배치, 국내 해상수송 네트워크 형성에 주력

[그림] 일본 슈퍼중추항만 프로젝트의 추진 과정



자료 : 임준홍, “일본의 슈퍼중추항만육성 프로젝트”, 국토연구원 월간지 '국토', 2004. 7.

나. 중국

□ 물류가 국가경제 발전의 핵심역할을 수행한다는 판단에 따라 권역별 통합, 시장개방, 물류관련 제도 및 인프라 개발 등 적극적인 정책을 추진

- 물류기업 간 인수합병을 통한 대형 물류기업 육성을 도모하고, 물류기업 설립 시 평가를 통해 금융 지원을 실시
- WTO 가입의정서에 의거하여 2004년에 도로운수업, 창고업, 화물운송업 등을 개방
- 도로 분야의 ‘5종 7항 프로젝트’, 철도 분야의 ‘8종 8항 프로젝트’ 등을 통해 전국 물

류네트워크 구축에 박차

- 5중 7횡 프로젝트 : 베이징~주하이, 충칭~잔장, 상하이~청두, 뎬윈~휘얼귀쓰의 5개 남북노선과 베이징~루저우, 얼론허오터~허커우, 편허~만저우리, 단둥~아라산, 칭다오~인저우, 상하이~쑤리, 형양~쿤밍의 7개 동서노선
- 8중 8횡 프로젝트 : 동부연안선, 베이징~상하이, 베이징~광저우 등의 8개 남북노선과 상하이~쿤밍, 창장 연결노선 등을 포함한 8개 동서노선

- 급증하는 물동량을 소화하기 위해 항만시설 확충에 초점을 맞춘 세계 최대 규모의 항만개발계획을 수립

[표] 상하이 양산항 대수심 컨테이너터미널 개발 계획

구분	내역	비고
목표연도	1단계(2005년 완료) : 5선석 2020년까지 50개 이상 선석 개발	총사업비 120억 달러 예상
연간 처리능력	2,000만 TEU	2010년 처리능력 : 2,800만 TEU
선석수	50개 이상	세계 최대 단일 부두
접안수심	15m	12,000TEU급 선박 접안가능
컨테이너크레인	20기	8개 선석에 설치(1단계) Super Post Panamax급 크레인
개발방식	정부 주도 민간투자 방식	국내 관련 업체 투자 해외직접투자 유치

자료 : 한국해양수산개발원, “아시아 항만의 경쟁입지 변화와 중국·일본의 항만전략”, 2002

2. 남해안 항만·물류산업 현황

1) 국가대표 컨테이너항만 보유

□ 남해안 지역은 국가 2대 컨테이너항만인 부산항과 광양항을 보유하고 있고 신항²⁶⁾이 건설 중이며 그 외에도 목포항·마산항 등이 위치한 우리나라 항만·물류산업의 핵심 지역

- 부산항은 세계 5위의 컨테이너항만으로서 연간 1,000만 TEU 이상의 컨테이너 처리 실적을 기록
- 물동량 증가로 인해 연간 처리능력의 2배를 넘는 컨테이너를 처리하고 있어 만성적인 화물적체가 심각

[표] 부산항 컨테이너 전용부두 현황

구분	계	자성대	신선대	우암부두	감만부두	감천부두	신감만부두
부두면적(천㎡)	3,051	647	1,039	184	731	142	308
CY면적(천㎡)	1,816	394	672	156	336	105	153
안벽길이(m)	5,973	1,447	1,200	500	1,400	600	826
하역장치(기)	205	59	44	43	45	14	-
선석 수	21	5	4	3	4	2	3
처리능력(만TEU)	486	120	120	27	120	34	65
전면수심(m)		12.5	14	11	15	15	15
개장연도		1978, 1982	1991	1996	1998	1997	2002

자료 : 부산광역시, 『시정백서』, 2004

- 부산항의 화물적체 문제를 해결하고 선박 대형화 추세에 대응하여 동북아 중심항만으로 육성하기 위해 서부산과 진해 일원에 신항을 조성하고 있음
- 2011년까지 9.2조 원을 투입하여 컨테이너 전용부두 30선석과 93만 평 규모의 복합 물류단지를 건설할 계획

26) 서부산과 진해 일대에 조성 중인 신항만은 현재 부산과 경남 간의 합의를 이루지 못해 공식명칭이 정해지지 않은 상태이므로 본 보고서에서는 ‘신항’으로 표현

[표] 신항의 단계별 사업계획

	1995~2008	2009~2011	계
사업비(억 원)	55,519	36,023	91,542
사업량(선석)	18	12	30
효과(만 TEU)	443	361	804

자료 : www.pncport.com

- 컨테이너 양항 체제(Two Port System)를 통해 물류중심국가의 지위를 확보한다는 전략 아래 부산항과 함께 광양항을 국가의 양대 컨테이너항만으로 육성
- 1998년 개장한 4선석과 함께 2004년 추가로 8선석을 개장했고, 2011년까지 총 33선석 규모로 건설할 계획

[표] 광양항의 단계별 사업계획

	1987~1999	1995~2004	2001~2011	계
사업비(억 원)	5,395	12,389	45,301	63,085
사업량(선석)	4	8	21	33
효과(만 TEU)	120	163	630	913

자료 : www.portgy.com

- 대불국가산단·삼호지방산단 등을 배후에 둔 목포항은 2011년까지 총 6,611억 원을 투자하여 12선석 규모의 농산물, 컨테이너, 철재 등을 취급할 수 있는 항만을 조성할 계획

□ 인프라 확충 이외에도 항만의 경제적 가치를 극대화하기 위한 전략이 요구되는 시점

- 항만 인프라의 확충이 계획대로 추진되고 운영이 활성화된다면 2020년 남해안 지역의 화물처리량은 현재의 2배 이상 증가할 전망
- 네덜란드, 싱가포르 등 항만·물류산업 선진국의 사례를 보면 항만 배후지 활용도를 높이고 항만 운영 효율성을 극대화하는 다양한 장치들을 도입하고 있는데, 남해안 지역도 향후 항만의 소프트웨어적인 요소 확충에 관심을 쏟을 필요가 있음

[그림] 2020년 주요 항만별 화물처리량 전망
 < 2002 > < 2020 >



자료 : 하헌구 외, “물류체계 효율화 및 물류산업 경쟁력 강화방안”, 교통개발연구원, 2003. 9.

2) 항만·물류산업의 바탕인 경영 환경은 열악

□ 남해안 지역 항만·물류산업 발전의 기초가 되는 경영환경이나 인력 수준 등은 경쟁국에 비해 열악한 편임

- 항만에 물동량과 사람이 모여들기 위해서는 항만 자체의 시설·서비스와 더불어 그 항만이 속한 지역 전체의 경영·투자환경이 중요
- 남해안 지역뿐만 아니라 우리나라 전체의 노동시장 유연성이나 해외자본에 대한 투자매력도, 대학교육 수준 등이 매우 낮은 것으로 평가됨

□ 항만 주변에 기업과 연구기관 등이 입주할 수 있는 배후단지가 필요하지만 상하이 등 경쟁항만에 비해 개발속도가 느린 편

- 항만 배후물류단지는 부가가치물류를 위한 필수요건
- 신항의 배후물류단지 개발이 경쟁항만에 비해 늦게 시작되었을 뿐만 아니라, 민자 위

주로 추진되고 있어서 향후 자금조달 측면에서도 사업 지연 요소가 있음

- 민자 의존도가 높을수록 투자비 회수 부담이 커지고, 사업의 지속적 추진에 대한 불확실성이 증가하는 문제점이 발생

□ 남해안 항만은 동아시아 타 항만에 대해 경쟁우위요소와 경쟁열위요소를 모두 보유

- 간선향로상에 위치한 입지조건과 저렴한 물류비용은 강점이지만, 현재의 비용우위는 중국 상하이항·선전항 등의 개발이 진척됨에 따라 점차 경쟁력이 약해질 전망
- 항만의 운영체계·서비스 수준 및 항만 생산성은 경쟁항인 싱가포르항·홍콩항 등에 비해서 열세이고, 시설 확충도 필요한 상태

[표] 주요 항만의 비교

구분	세부항목	비교기준	동아시아		한국(남해안)		기타	
			싱가포르	상하이	부산	광양	로테르담	두바이
지역의 전반적 환경	경영환경	사업 추진 용이성	◎	△	△		◎	N/A
		고용 유연성	◎	◎	×		△	
		투자 매력	◎	◎	×		△	
	인력	대학교육의 효율성	◎	×	×		△	
		노동력의 우수성	◎	×	×		×	
	R&D	기초연구 수준	◎	◎	◎		△	
		응용연구 수준	◎	△	△		△	
배후지역	배후환경	배후물류단지 규모	△	◎	×	×	◎	△
		배후물류단지 임대료 수준	△	◎	N/A	N/A	◎	◎
항만 경쟁력	물동량	컨테이너 물동량	◎	△	△	×	×	×
		중계성(환적비율)	◎	×	△	×	×	△
	시설	물동량 대비 시설능력	◎	△	△	◎	◎	N/A
	서비스	체항시간	◎	◎	△	◎	◎	N/A
		항만이용료	△	◎	◎	◎	×	N/A
		하역료	△	◎	◎	◎	△	×

주 1 : ◎ : 양호, △ : 보통, × : 미흡

주 2 : 지역의 전반적 환경 항목은 IMD 평가 순위(1~20, 21~40, 41~60)에 따름

자료 : IMD, *World Competitiveness Yearbook*, 2004.

3) 경제자유구역의 활성화가 미흡

□ 남해안 지역에는 우리나라 3개 경제자유구역 중 2개(부산·진해 경제자유구역, 광양만권 경제자유구역)가 위치

- 2003년 10월에 설정된 부산·진해 경제자유구역은 약 3,200만 평을 5개 지역(신항만·명지·지사·두동·웅동)으로 분할하여 2020년까지 개발을 추진

[표] 부산·진해 경제자유구역 개요

지역명	개발 방향	면적(만평)
신항만	물류, 유통, 국제업무, 해사 거점	342
명지	항공물류, 첨단부품소재공급기지, 외국인 주거단지	395
지사	외국인 전용 첨단산업단지, R&D 센터	1,144
두동	메카트로닉스산업, R&D 센터	637
웅동	물류, 유통, 전문교육, 여가 및 휴양 거점	653

자료 : www.bjfez.go.kr

- 광양만권 경제자유구역은 전남 여수·순천·광양시와 경남 하동군 일대 2,700만 평을 5개 지역으로 나누어 2020년까지 개발을 추진
- 철강·석유·화학·기초소재 부품산업의 가공·조립·제조 클러스터와 항만을 중심으로 한 종합물류의 거점으로 조성하고 해양관광을 바탕으로 관광레저 허브로 육성

[표] 광양만권 경제자유구역 개요

지역명	개발 방향	면적(만평)
광양	물류 거점	443
율촌	석유화학 및 철강산업 공장 유치	852
신덕	교육, 주거 등 거점	757
화양	관광 및 휴양 거점	302
하동	선박 관련 산업, 주거, 업무, 레저	383

자료 : www.gyfez.go.kr

□ 각 경제자유구역청이 설립되고 각종 개발사업이 추진되고 있으나 아직까지 활성화가 미흡한 실정

- 경제자유구역의 원래 취지는 조세감면, 외국병원과 교육기관의 설립·운영, 외국화폐·방송 허용 등 각종 예외조치를 통해 외국인 투자를 유치하여 경제 활성화를 도모하려는 것임

- 그러나 이해관계 충돌로 인해 핵심적인 사업들이 추진되지 못하는 등 아직까지 해결해야 할 과제가 산적

· 외국인 병원이나 교육기관 설립 등 경제자유구역의 핵심과제들이 관련업계의 반발로 해결의 실마리를 찾지 못하고 있음

· 능숙한 외국어 구사능력과 행정전문성을 갖춘 우수인력을 찾기가 어려운 것도 문제

- 막대한 투자비가 소요되기 때문에 예산 확보가 지연될 우려도 상존

3. 전략 추진 방향

1) 기본 방향

- 남해안 지역 항만을 동북아 중심항만으로 만들고 물류산업을 지역의 성장동력으로 발전시키기 위해서는 항만 등 물류인프라 자체의 개선뿐만 아니라 국가 차원의 경제여건 개선과 배후지역 개발도 병행되어야 함
- 국가 정책 측면에서 각종 경제활동과 관련된 제도들이 국제적 규범을 준용하고 항만 정책을 합리적으로 추진할 수 있는 여건을 조성
- 항만 배후지역은 제조, 물류 등 항만 유관 기능을 집적하고, 각종 서비스 지원 지역으로 개발하여 궁극적으로 항만물류산업 클러스터를 육성
- 항만 자체의 경쟁력 제고를 위해 항만시설 및 서비스 수준의 제고, 전문인력 양성 등이 기본적으로 필요함

[표] 미래형 항만·물류산업 육성을 위한 기본 방향

구분	기본 방향
국가정책 측면	- 국가 신인도 제고 및 국제적 규범 준용(경제, 노동, 금융 등) - 개방화 시대에 맞는 합리적인 항만정책을 추진
항만배후지역 개발 측면	- 제조, 금융, R&D, 물류 기능의 집적 - 서비스 지원도시 역할을 하는 항만도시 조성
항만경쟁력 측면	- 최고의 항만시설 확충 및 양질의 서비스 제공 - 항만 관련 우수 기업의 유치 및 전문인력 양성

2) 5대 추진 방향 - S·H·I·F·T

- 기본 방향을 토대로 미래형 항만·물류산업 육성을 위한 전략 추진 방향은 5가지로 요약할 수 있음

- Service : 고급 물류 서비스를 제공
 - 정보망을 활용한 수송의 정확성 제고, 각종 행정절차 간소화, 자동화 장비를 활용한 하역 생산성 향상 등
 - High value : 고부가가치 물류를 지향
 - 물류와 연관된 부가적 산업활동을 육성하여 부가가치 창출
 - Infra structure : 우수한 항만 시설 및 배후물류시설 완비
 - 물류 관련 시설을 한 곳에 집적하여 시너지 효과를 도모
 - Free trade zone : 무관세 등 자유무역지대 수준으로 각종 경영여건을 개선
 - 기본적인 물류 기능 이외에도 금융·보험·법률 등의 부수적이고 다양한 기능을 제공하고 관세, 비자 등에서 불필요한 규제를 과감하게 철폐
 - Third party logistics : 전문물류기업의 유치를 통한 물류 관리 고도화
 - 전문물류기업 유치를 위한 다양한 인센티브의 개발 및 운영
- 항만 자체의 S·H·I·F·T 경쟁력 배양뿐만 아니라 항만 주변지역에 대한 인력 및 유관 기능을 집적하고 국가 차원에서 경제적 여건을 개선하는 것이 중요

[그림] 미래형 항만·물류산업 육성을 위한 전략추진 방향



4. 세부사업

1) 세부사업의 도출

□ 미래형 항만·물류산업 육성을 위한 전략 방향인 S·H·I·F·T에 따라 20개의 사업 아이디어를 도출

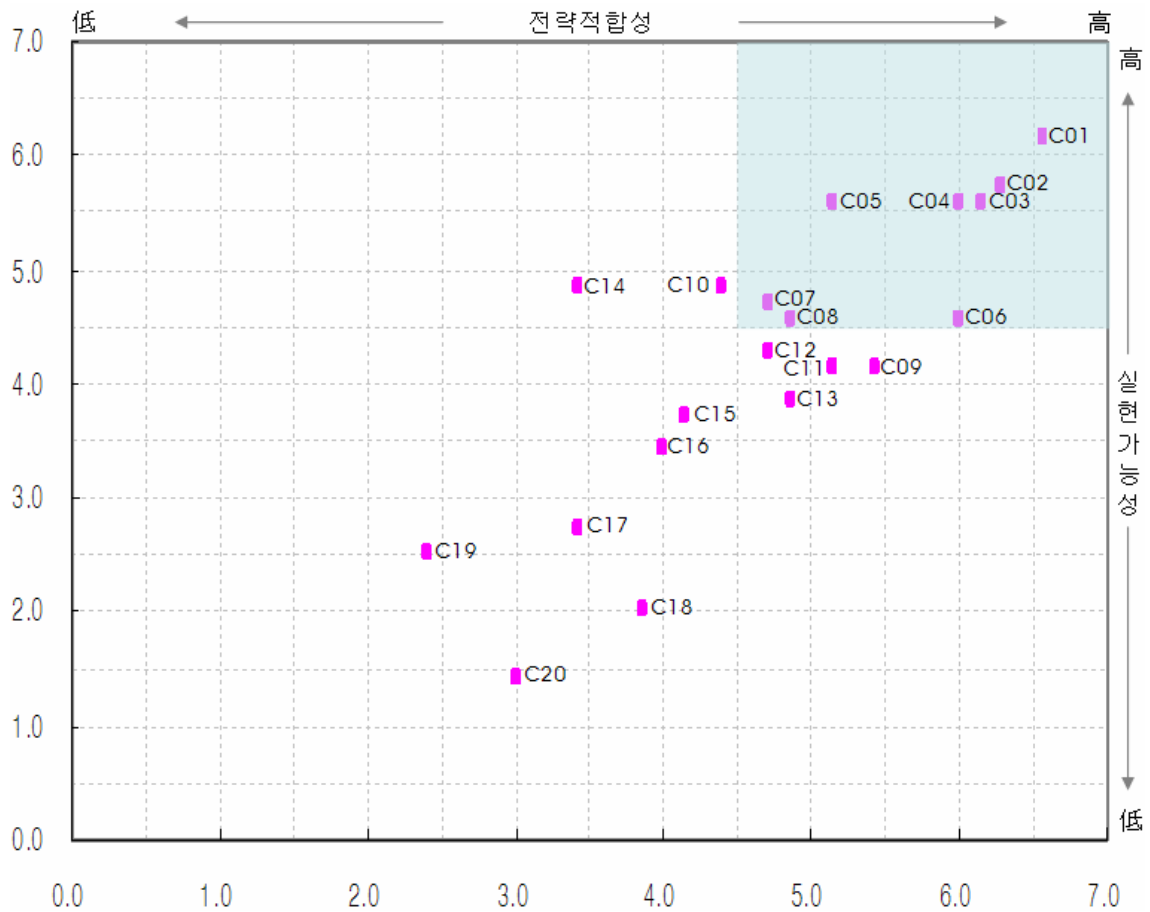
- 각 사업 아이디어별로 전략적합성과 실현가능성을 기준으로 평가한 결과 8개의 세부 사업을 도출

[그림] 미래형 항만·물류산업 육성을 위한 사업 아이디어



주 : 굵은 글씨는 평가기준에 의거하여 비교적 중요성이 큰 세부사업을 의미

[그림] 미래형 항만·물류산업 육성을 위한 사업 아이디어 평가



- C01. 부가가치물류 활성화
- C03. 유비쿼터스 포트 시스템 구축
- C05. 물류전문대학원 설립 및 자격인정제도 추진
- C07. 국제 선용품 유통단지 건립
- C09. 선적 및 하역기술 개발
- C11. 항만노무공급체계 개선
- C13. SEATOPIA 물류상 제정
- C15. 세일러타운 조성
- C17. 벨러스트수 처리시설 조성
- C19. 병커C유 공급기지 건립

- C02. 항만배후도시 기능 강화
- C04. 남해안 P·A·R·T 시스템 구축
- C06. 기업의 물류컨설팅 지원
- C08. 경제자유구역 혁신
- C10. 광양항-신항 간 운영체계 효율화
- C12. 항만배후물류단지 확충
- C14. 글로벌 선사 데이터베이스 구축
- C16. 선박관련서비스업 육성
- C18. 물류 관련 국제기구 유치
- C20. 계절별 선사 유치 마케팅 활성화

2) 세부사업별 내용

사업 1 : 부가가치 물류 활성화

- 항만 등의 물류인프라가 대형화되고 허브화되면서 부가가치물류가 확산
 - 부가가치물류는 최종소비지나 인근 지역에 제조공정과 검사·포장·유통·서비스 기능을 갖춘 중앙집중형 유통물류기지를 설치하여 단순 운송·보관 이외의 부가가치를 창출하는 물류활동을 의미
 - 네덜란드와 같은 물류선진국은 항만이나 공항 배후지에 물류센터를 조성하고 글로벌 물류기업을 유치하여 부가가치물류를 활성화
 - 네덜란드의 로테르담항은 배후지의 Eemhaven, Botlek, Maasvlakte 등에서 화물의 재포장·상표부착·조립 등의 부가가치물류 서비스를 제공

네덜란드의 '부가가치물류'

- 유럽유통센터(EDC : European Distribution Center)를 경유하는 제품의 85% 이상은 소비지 특성에 따라 최종배송단계 직전에 재포장이나 상표부착 등의 공정을 수행
 - 네덜란드의 컴퓨터 전문 물류업체인 Triple-P社は 유럽 내 각 국가별로 사용전력과 언어가 다른 점을 감안하여 집송된 컴퓨터의 전원과 키보드, 설명서 등을 최종 소비지에 맞춰서 조정한 후 출하
 - 스미스푸드그룹은 반제품을 EDC로 반입하여 소비지 국가의 입맛에 맞게 최종 가공한 후 유럽 각지로 운송

- 남해안 지역 항만의 경제적 가치를 높여 지역경제에 실질적으로 파급효과를 창출하기 위해, 항만 배후에 부가가치물류단지를 조성하고 물류전문기업을 유치
 - 운송·창고 등의 단일서비스에 비해 수입과 고용창출 효과가 높은 부가가치물류가

가능한 복합물류단지를 집중 조성

- 네덜란드는 유럽에 위치한 EDC 중 56%를 유치
 - 기업들의 물류 활동을 효과적으로 지원할 수 있는 물류전문기업, 특히 종합적인 물류 서비스가 가능한 제3자 물류기업을 집중 육성하거나 유치
- 제3자 물류기업²⁷⁾은 기업의 물류기능의 일부 또는 전부를 수행하는 외부의 공급자를 의미하는데, 미국의 경우 2004년 현재 주요 제조기업의 80% 가량이 제3자 물류 기업에 자사의 물류를 위탁

사업 2 : 항만배후도시 기능 강화

□ 항만주변지역을 자연친화적이고 도시 기능과 조화를 이루는 복합공간으로 개발

- 항만배후지역을 주거·상업·업무·공업 등 복합적인 기능을 가진 항만도시로 개발하고, 항만시설의 외곽 이전에 의해 발생하는 이적지도 장기적인 개발·보존을 추진
- 단순히 항만배후 기능 측면에서뿐 아니라 도시 기능적 관점에서 접근하여 개발
 - 두바이처럼 호텔, 컨벤션센터, 카지노 등 각종 위락 시설 등의 입지도 고려

□ 항만배후의 한쪽은 물류용도(Logistic Wing)로, 다른 한쪽은 도시용도(Urban Wing)로 활용할 수 있도록 개발을 유도하되 민간투자사업의 부진을 최소화하기 위해 항만지역 개발재원을 다양하게 발굴

- Logistic Wing : 재정사업을 대신하는 민자유치사업에는 사업비 보전을 위하여 주변 해안경관을 개발할 수 있는 부대사업권을 부여하는 방안을 적극 검토
- Urban Wing : 도심재개발 방식·도시주거환경정비사업 방식 등 각종 법정 개발사업 기법을 적용

27) 3PL : the Third Party Logistics

□ 개발에 따르는 예산 부담을 완화하고 사업의 효율성을 높이는 차원에서 민간기업을 유치할 수 있는 요소들을 검토

- 기업도시 개발 방식을 원용하여 개발이익의 일정 부분을 민간기업이 향유할 수 있는 장치를 마련
- 사람과 물자가 모여드는 공간으로서의 항만이 가지는 강점을 최대한 활용하여 관광 개발이 수반되는 계획을 수립

□ 특히 제조·금융·R&D·물류 등의 기업과 연구소들을 집적하여 산업 측면에서는 항만 클러스터를 지향

- 항만 클러스터 : 항만 및 배후부지라는 지리적 공간을 중심으로 화물처리를 핵심사업으로 한 전후방 연관산업 및 관련 기관(대학 및 연구소, 중앙·지방정부, 관련 협회) 등이 네트워크를 통해 항만이용자에게 원스톱 항만서비스를 제공하는 집적체
- 기존의 산업단지 중심의 클러스터에서 항만이라는 물류 기능을 주축으로 하는 새로운 항만 클러스터를 구축
- 항만과 항만 배후지역 그리고 인근 도시들까지 서로 연계하여 쾌적한 정주환경을 제공하고함으로써 항만 중심의 정주 커뮤니티를 형성
- 벤치마킹·니즈 조사 등을 통해 관련 기업·연구소 유치를 위한 인센티브를 적극 개발하고 담당조직 간 원활한 정보 공유 및 협조 체계 구축 방안 마련

사업 3 : 유비쿼터스 포트 시스템 구축

□ 유비쿼터스 포트 시스템은 항만을 통하는 모든 수출입 물류에 RFID를 적용해 실시간 경로 추적이 가능토록 하는 것을 의미

- 물류산업의 경쟁력은 흐름이 얼마나 원활한가에 달려 있으므로, 혁신적 기술을 접목

해 화물의 위치를 실시간으로 추적하여 통관과 선적 시간을 단축하는 것이 중요

- 첨단 유비쿼터스 기술을 이용하여 언제, 어디서나 화물 추적 및 관리 기능을 효율적으로 수행하여 물류산업의 경쟁력을 제고
- 유비쿼터스 : 물이나 공기처럼 시공을 초월해 '언제 어디에나 존재한다'는 뜻의 라틴어로, 사용자가 컴퓨터나 네트워크를 의식하지 않고 장소에 상관없이 자유롭게 네트워크에 접속할 수 있는 환경을 의미

□ 남해안 지역 주요 항만을 유비쿼터스 포트로 육성하여 서비스 경쟁력을 제고

- 해양부는 2008년까지 110억 원을 들여 부산항과 광양항 등 남해안 지역 주요 항만에 RFID를 통한 물류 효율화 인프라를 구축할 예정
- 외국 경쟁항만에 앞서 유비쿼터스 포트 시스템을 구축하여 선도자의 이익을 향유
- 특히 부산의 U-City 계획과 연계하여 관련 기술을 개발하고 활용도를 높여 항만물류뿐만 아니라 센서산업 발전 등 시너지를 도모

사업 4 : 남해안 P·A·R·T 시스템 구축

□ 항만과 철도, 지역 간 버스 및 공항 등 교통수단이 서로 연계될 수 있는 시스템(P·A·R·T : Port, Air, Road, Train)을 구축하여 항만을 교류의 중심으로 육성

- 사람과 화물의 환승 및 환적이 가능한 종합교통물류센터를 설치
- 항만물류시스템(Port-MIS)과 건설교통부의 지능형교통체계(ITS)를 결합하여 도시 종합물류처리시스템을 구축하고 이를 통하여 도시 내 화물처리 일원화를 달성
- 최근 해공 연계체계(Sea-Air System) 구축의 필요성이 증대함에 따라 공항과 항만 간 화물전용도로를 구축(김해공항-신항만 등)

- 항만에서 외곽으로 연결되는 항만화물전용도로를 구축함으로써 도시환경보호와 물류비용 절감을 동시에 추구

사업 5 : 물류전문대학원 설립 및 자격인정제도 추진

□ 물류체계의 효율성을 제고하기 위해서는 각종 물류 인프라의 확충과 함께 이를 계획·실행·통제할 수 있는 전문인력의 육성이 효과적으로 이루어져야 함

- 물류의 IT화, 글로벌화 등 물류환경의 변화에 따라 새로운 물류업무 수행능력이 요구되면서 이들 분야에 대한 지식습득 요구가 증대
- 정부의 물류중심지화 전략 추진이 본격화되면서 남해안 지역의 물류 관련 산업이 성장할 것으로 보이나 지역 내 물류전문인력 교육 역량은 부족한 현실
- 물류현장의 기능인력은 한국항만연수원 등을 중심으로 양성되고 있는 데 비해, 지역 내 물류전문인력 양성 장치는 미흡

□ 남해안 지역에 물류전문대학원을 설립하거나 선진국의 관련 교육기관 유치를 추진

- 싱가포르의 TLI-AP 사례처럼 기업이 학생 선발과 장학금 지원에 참여하고 졸업생을 해당기업에 취업시키는 형태의 산학 협력체제의 도입을 추진
- 남해안 지역은 국가 2대 컨테이너항, 산업단지 등이 밀집해 있어 물류 분야 인적 자원의 잠재수요가 높으므로 물류전문대학원 설립의 당위성도 충분

□ 물류전문가로서의 자격을 인정하는 제도를 도입하여 전문가 육성을 촉진

- 민간 주도형 물류 분야 자격제도의 도입을 적극적으로 지원
- 남해안 지역은 국제물류의 비중이 높으므로 일본의 국제물류관리사와 같이 국제물류

분야의 자격제도를 우선적으로 검토할 필요가 있음

- 일본로지스틱스시스템협회는 물류기술관리사·국제물류관리사의 2가지 자격인정 프로그램을 운영하고, 일정 기간 이수한 후 자격이 검증된 사람에게 인정서를 부여

사업 6 : 기업의 물류컨설팅 지원

□ 남해안 지역이 동북아의 물류 허브로 자리매김하려면 국내 제조·유통·물류기업의 공급사슬관리 수행능력이 제고되어야 함

- 글로벌 기업이 필요로 하는 물류서비스의 핵심은 전문물류업체를 통해 자사의 공급망을 효과적으로 관리해서 비용을 최소화하면서 효율을 높이는 것임
- 남해안 지역 항만이 단순 환적항의 수준을 넘어 부가가치물류의 전초기지 역할을 하기 위해서는 배후물류단지에 입주하는 제조·유통·물류기업들이 고도의 공급사슬관리 노하우를 보유할 필요

□ 지역 내 항만배후단지에 입주하는 기업들을 대상으로 공급사슬관리 등 물류컨설팅을 지원해서 항만의 경쟁력을 제고

- 제조·유통·물류기업뿐만 아니라 IT기업 등이 모두 참여하여 타 기업군과의 연계성을 확보하는 데 초점을 둔 물류컨설팅을 추진
- 물류컨설팅 성공사례를 발굴하여 남해안 지역 항만의 홍보효과를 높이고 물류개선이 입증된 전략과 기법을 확산

사업 7 : 국제 선용품(船用品) 유통단지 건립

□ 항만의 부가가치를 높이기 위해서는 물류 기능 이외에도 선박과 관련된 산업을 육성하는 것도 좋은 방법이 될 수 있음

- 국내외 각 선사들에 남해안 지역의 주요 항만에서 품질 좋은 선용품을 구입할 수 있고 각종 기자재를 조달할 수 있다는 인식을 심어주게 되면 항만 이용률을 높이는 데 도움이 됨
- 신항 및 광양항 배후, 특히 경제자유구역을 활용하여 국제 선용품 유통단지를 조성하고 관련 기업을 입주시켜 동북아시아의 선용품 국제시장을 형성
- 장기적으로 선박기자재 및 선용품의 연구개발·제조·유통의 3박자가 조화되는 항만 관련산업 클러스터로 육성

사업 8 : 경제자유구역 혁신

- 2003년 남해안 지역의 부산·진해와 광양에 지정된 경제자유구역이 현재까지 활성화되지 못하고 있음
- 경제자유구역청장의 정책결정폭이 좁아 실질적인 권한을 행사하지 못하고 있고, 토지임대료·인건비 등에서 중국에 비해 불리한 조건
- 기존 경제자유구역 제도를 비자와 관세 등에 있어서도 특례가 적용되고 각종 규제를 철폐한 업그레이드된 경제자유구역으로 혁신
- 국어와 영어를 공용화하고 세계 수준의 교육·의료·숙박·문화시설을 설치하여 기업환경과 생활환경을 선진화
- 이미 계획된 기반시설에 대해서는 계획대로 투자하되 토지 장기임대를 통해 임대료를 인하하는 방안을 추진

IV. 농수산업 구조고도화

1. 농수산업의 환경 변화 전망

1) 혼돈의 가장자리에 선 농수산업²⁸⁾

□ 향후 세계 농수산업의 구조는 지난 반세기 동안의 변화보다 훨씬 더 큰 변화가 예상

- 도하개발아젠다(DDA) 및 쌀개방 재협상, FTA 확산 등으로 시장개방의 폭이 확대
- 시장환경이 국내에 국한되던 시절은 옛 추억이 되고 앞으로는 글로벌 경쟁에 노출되는 새로운 국면에 진입함에 따라, 변화의 물결도 과거의 추세적 연장이 아니라 새로운 패러다임의 전개를 보일 것으로 예상
- ‘시장의 가치’가 중요해지면서 정부의 역할이 축소되고 농수산업 부문에서도 경쟁이 심화
- 농수산업을 둘러싼 환경이 시장경제라는 큰 틀 속에서 빠르게 변하고 있어서 과거와는 다른 차원의 발상이 필요
- 아직까지 우리 농수산업계는 시장원리를 무시하고 정서에 의존하고 있으나 조속히 이를 탈피해야 함

□ 공급과잉 시대가 도래하면 경쟁력 있는 농수산업·농어업인만이 생존

- 환경 변화를 미리 읽고 대비하는, 경쟁력 있는 농수산업으로 전환이 시급
- 공급과잉, 상품의 다양화에 따라 소비자의 선택폭이 확대되어 경쟁력이 떨어질 경우 냉정한 시장원리에 의해 도태될 수밖에 없는 상황

28) 혼돈이론(Chaos Theory)에 따르면, 어떤 사회나 현상들은 혼돈이 최고조에 달한 시점, 즉 혼돈의 가장자리(Edge of Chaos)에서 혁명적인 변화(Paradigm Shift)가 초래된다고 함

- 시장 중심의 농수산업 환경에 대응하여 농어업인의 의식 변화가 필요

[표] 현재의 농어업인과 미래의 농어업인

구분	현재의 농어업인	미래의 농어업인
의식구조	소외와 불만	참여와 혁신
직업관	숙명적, 정부 의존	리스크 감수, 사업마인드
사회성향	정치 지향	공동체 지향

□ 토지·어장과 인력에 의존하던 농수산업이 과학기술은 물론 타 산업과 융복합된 종합 산업으로 탈바꿈

- 첨단기술의 개발과 경영·정보 등 지식이 농수산업의 경쟁력을 좌우
- 타 산업과의 융복합화를 위한 상상력, 비즈니스 감각, 시장원리 없이는 농수산업의 생존이 불가능

[표] 3대 농업혁명

구분	1차 농업혁명	2차 농업혁명	3차 농업혁명
시기	1800년 전후	1950년 전후	21세기 본격화
내용	삼포식 농법에서 윤작법으로 전환	다수확 품종의 개발 (멘델법칙 이용)	타 산업과의 융·복합, 감성·문화 결합, 디지털기술의 발달
주도국	영국 당시 유럽 최대의 농산물 수출국	미국 20세기 최대의 농산물 수출국	? 농업의 새로운 변혁
특이점	생산량의 비약적 증가		새로운 부가가치 창출

- 농어촌이 가지고 있는 다양한 어메니티(Amenity) 자원의 가치 증대를 통한 새로운 시장창출의 가능성이 커짐
- 우리 삶의 뿌리인 대지·바다와 일상의 풍요를 부르는 미학이 새로운 자원으로 대두
- 농어촌의 자연환경, 역사, 경관 등이 예술, 문화, 과학 등 다양한 분야와의 접목을 통해 새로운 비즈니스로 연결

2) 글로벌 경쟁체제로 접어드는 농수산업

□ 도하개발아젠다 협상, FTA 추진, 중국의 세계무역기구(WTO) 가입 등으로 시장개방 압력이 드세지고 농수산물 수입규모는 더욱 확대될 전망

- 우루과이라운드 이후 세계 농수산물 교역은 관세에 의한 보호만이 인정되는 추세
· 농업에서 추곡수매제도와 같은 가격지지정책은 점차 축소되고, 생산과 연계되지 않는(decoupled) 직접지불제 등으로 전환

- 거대 농업국 중국은 WTO에 가입하면서 적극적인 개방정책을 수용함에 따라 농수산물 주력 수출품으로 내세울 전망
· 중국은 동북 3성 지역 등을 대규모 농산물 생산 및 가공기지로 활용하여 고품질 신 품종 개발에 주력
· 수산업 종사자들은 시장개방시 가장 우려되는 점으로 중국산 수산물에 의한 피해를 꼽음²⁹⁾

□ 무역자유화 확대에 따라 관세 및 비관세 장벽이 낮아지므로 경쟁력 있는 작목·어종을 선택하여 집중적으로 육성할 필요

- 중국산 저가 농수산물에 대해 가격경쟁력을 확보하기는 어려우므로 가격에서의 열위를 상쇄하고도 남을 정도의 품질 혁신과 새로운 제품의 개발이 필요
· 21년근 이상의 토종도라지를 상품화한 장생도라지의 사례처럼 혁신 농업이 우리 농업의 지향점
· 국립수산물과학원 조기채 박사 연구팀이 세계 최초로 참조기 인공종묘 생산에 성공한 것처럼 기술에 의한 경쟁력 확보가 우리 수산업의 해법

- 시장개방으로 수출장벽도 함께 낮아진다는 역발상을 통해 고품질 농수산물을 수출상품화하는 공세적인 농수산업으로 체질을 개선
· 전라북도 김제의 참샘영농조합 등은 일본에 연간 600억 원 이상의 파프리카를 수출

29) “수산물시장 완전개방 시 중국산 피해 가장 크다”, 『농수축산신문』, 2005. 8. 1.



참샘영농조합의 천적농법

- 참샘영농조합은 1995년부터 유리온실에서 파프리카 재배를 시작
- 생산량의 90%를 수출하고, 10%는 국내 유명 백화점에 출하
- 잔류농약이 검출되면 수출을 할 수 없게 되는 위기를 천적농법으로 극복
- 6,600평의 농장에 농약을 사용하는 것(1,000만 원)보다 천적을 사용할 경우 비용이 많이 소요(3,500만 원)되지만 수출의 부가가치 창출 효과가 큼

3) 한층 까다로워지고 안전에 집착하는 소비자

□ 소득 계층에 따라 농수산물 소비패턴이 다양해지고 농수산물 품질에 대한 선호 차이가 보다 뚜렷해질 전망

- 소득 수준이 높아지면서 농수산물의 소비가 기본적 영양섭취 차원을 넘어 건강·오락 등과 결부
- 곡물 위주의 소비구조가 육류·과실류·어패류 등으로 다양화되고, 고급화와 편의화가 진척
- 소비자가 분화되면서 고품질 고가격의 새로운 농산물시장이 형성
- 일본 최고의 쌀 고시히카리는 중국쌀보다 10배 이상 비싸지만 대만의 고소득 계층에서 선풍적인 인기

[그림] 편의성을 극대화한 농산물 가공품



□ 건강에 대한 관심이 커지면서 보다 안전하고 친환경적인 기법으로 생산된 농수산물 소비가 증가

- 환경문제가 생존의 문제로 대두됨에 따라 개인의 정신적·신체적 건강을 추구하는 웰빙이 사회 트렌드로 자리매김
- 이른바 웰빙상품군이 각종 히트상품으로 선정되는가 하면, 기업들은 웰빙을 주요 마케팅 수단으로 활용



웰빙은 국제적 트렌드

- 미국 : LOHAS(Life of Health and Sustainability)
- 영국 : Downshifter(도시의 번잡함을 벗어던지고 한적한 시골의 여유로운 생활로 돌아가는 풍조가 확산)
- 이탈리아 : Slow Food 운동의 발상지, 달팽이가 Slow Food 운동의 마스코트(옆 그림 참조)

□ 저품질·저가격시장을 외국산 농수산물에 할애하는 대신 우리 농수산물은 고품질·고가격시장에 초점을 맞추는 전략이 필요

- 고품질 농업을 달성하기 위해 생산단계뿐만 아니라 유통단계, 특히 수확 후 관리기술의 개선을 위한 정책 지원이 필요
- 수확 후 관리기술은 소비자가 농산물을 구입하는 시점까지 수확 당시의 품질이 유지될 수 있도록 농산물을 처리하는 기술을 의미하며, 예냉·큐어링·포장·저온저장 등으로 구분

4) 농수산물 유통 구조의 변화

□ 할인점 등 신유통채널의 영향력이 커지면서 종래 도매시장과 재래시장의 양대 농수산물 유통 구조가 변화

- 전통적 농수산물 유통구조는 ‘농어업인 → 수집상 → 도매 → 소매 → 소비자’
- 대부분의 농수산물은 도매시장에서 경매를 통해 가격이 결정됨

- 할인점, 홈쇼핑 등 새로운 유통채널의 영향력이 커지면서 '농어업인단체 → 할인점 · 홈쇼핑 → 소비자'에 이르는 새로운 유통구조가 형성
- 대형유통업체는 생산자단체와의 직거래를 통해 소비자에게 직접 농수산물을 공급
- 2007년에는 대형유통업체를 통한 농수산물 유통 비율이 전체의 50%를 넘을 전망

□ 새로운 유통채널에 대응하기 위해 생산자들의 조직화, 품질 관리 등이 중요하게 대두

- 개별 영세농어가 차원에서는 물량 부족 등의 문제로 인해 대형유통업체와 직접 거래 하기가 어려움
- 종래 도매시장 위주의 유통구조에서는 물량이 크게 문제되지 않았지만, 직거래가 늘어나면서 물량 확보의 중요성이 커짐
- 물량을 확보하고 가격협상력을 높이기 위해 생산자들을 조직화할 필요성이 증가
- 특히 농업의 경우에는 각 농가에서 생산한 농산물의 품질을 균일하게 유지하기 위해 품질 관리 및 재배 표준화가 중요시될 전망

5) 바이오기술과의 결합

□ 향후 바이오기술의 발달은 비료 · 제초제 · 농업용수의 사용을 줄이면서도 더 많은 수확을 담보할 수 있는 품종의 개발에 활용될 것임

- 종래의 농업은 유전공학 · 육종학 등에 힘입어 증산에 유리한 품종 개발에 관심
- 친환경 기조의 확산, 물 부족 문제 직면 등 미래의 상황에 대응하기 위해서 바이오기술을 농업에 적극 도입
- 화학기업으로 출발한 몬산토(Monsanto)는 제초제에 대한 내성을 보유한 옥수수를 개발하여 농가의 제초제 사용을 줄이는 데 기여
- 가뭄에 강한 품종이 개발되면 척박한 지역의 관개에 대한 부담을 덜어주므로 옥수수 재배가 불가능한 제3세계 국가들의 주식 확보에도 도움을 주고, 점차 물부족 현상이

심각해지는 현재의 위기 완화에도 보탬

- 유전자 조작작물(GM)에 대해 현재 기대와 우려가 교차되고 있음에도 불구하고 세계적으로 이미 광범위하게 유전자 조작작물이 확산되고 있고 향후 기술경쟁도 격화될 전망
 - 현재 미국 콩의 90%, 면화의 80%, 옥수수의 50%가 유전자 조작작물임
 - 전 세계 콩 재배국 중 미국 다음으로 생산량이 가장 많은 나라인 브라질은 2005년 초 몬산토의 유전자 조작콩 판매를 전면 승인

2. 남해안의 농수산업 현황

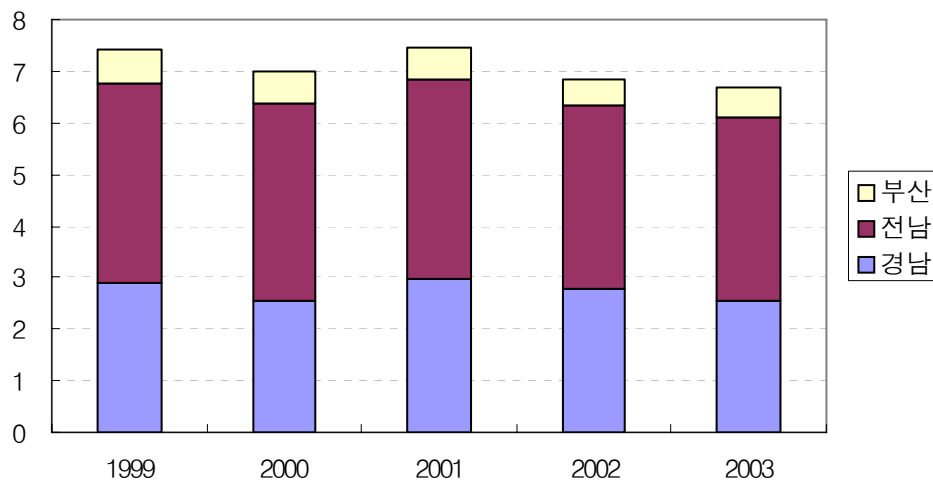
1) 지역 경제에서 농수산업의 비중이 약화

□ 남해안 지역 경제에서 농수산업이 차지하는 비중은 지속적으로 낮아지고 있지만 여전히 국가 평균에 비하면 높은 편임

- 부가가치 기준으로 남해안 지역 전체 GRDP에서 농수산업이 차지하는 비중은 1999년 7.9%³⁰⁾ 수준이었으나 지속적으로 하락하여 2003년에는 5.9%를 기록
- 같은 기간 우리나라 GDP에서 농수산업이 차지하는 비중은 4.5%에서 3.3%로 하락
- 부산·경남·전남 간 지역 경제에서 농수산업이 차지하는 비중은 편차가 매우 큰 편
- 2003년 기준으로 전남은 GRDP 중 농수산업의 비중이 12.1%로 나타난 데 비해, 경남은 5.6%, 부산은 1.4%에 불과

[그림] 남해안 지역 3개 시도의 농수산업 부가가치

(단위 : 조 원)



자료 : 통계청, 지역소득통계, 2000년 가격 기준

30) 통계청, 지역소득통계, 2000년 기준 실질 GRDP 활용

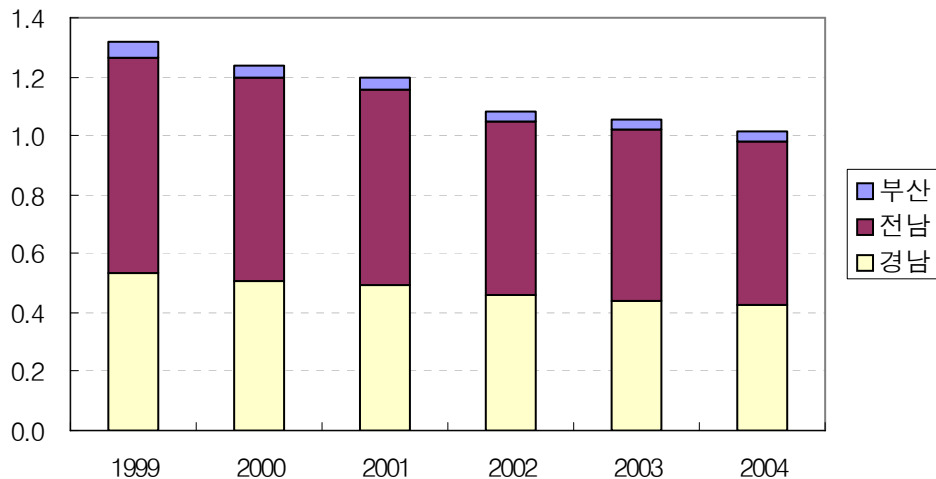
□ 농수산업은 창출하는 부가가치가 경제에서 차지하는 비중은 낮지만 종사자 비중이 높아 지역 경제에 상당한 영향을 미침

- 남해안 지역 농수산업 인구는 1999년 132만 명에서 2004년 102만 명으로 연평균 약 5%씩 감소

- 농수산업 인구의 지속적인 감소에도 불구하고 여전히 지역 전체 인구의 10%를 상회

[그림] 남해안 지역 3개 시도의 농수산업 인구

(단위 : 백만 명)



자료 : 통계청, 농업기본통계조사, 어업기본통계조사

□ 농수산업의 대내외 환경이 어려워지면서 남해안 지역도 농수산업 종사자의 고령화, 농어의 실질소득 감소 등 어려움에 직면

- 지역 내 농수산업의 비중이 가장 큰 전남의 경우, 2003년 기준으로 농가소득은 호당 2,485만 원(전국 7위)인 데 비해 농가부채는 호당 3,088만 원(전국 2위)으로 부채가 소득보다 높은 실정

□ 전남과 경남은 농수산업을 진흥하기 위해 자체적으로 계획을 수립하고 추진 중이나 예

산확보 등에서 어려움을 겪고 있는 상황

- 전남은 전남농업발전계획(2003~2007년), 생명식품생산5개년계획(2005~2009년), 어촌·어항 발전 5개년 계획 등을 수립
- 경남 역시 농업경쟁력 제고 종합대책, 해양수산발전계획 등을 통해 농수산업의 경쟁력 제고에 관심을 기울임
- 계획의 취지와 목표는 좋으나 예산 확보 시 타 부문 계획에 비해 우선순위에서 밀리거나 사업이 축소되는 등 실제 사업 추진에는 어려움이 따름

2) 벼농사 비중이 크므로 시장개방에 취약

□ 농업의 경우 재배작목에서 벼농사가 차지하는 비중이 높음

- 2003년 기준 작목 비율은 벼농사 52%, 채소 21%, 과수 11% 순으로 벼농사의 비중이 전체의 절반을 상회
- 비록 벼농사 비중이 점진적으로 줄어들고 있으나 작목 전환 속도가 느림

□ 우리나라 쌀산업은 극심한 시장개방 압력에 정면으로 노출된 상태이므로, 결국 벼농사 비중이 높은 남해안 지역의 농업은 향후 큰 위기에 빠질 가능성이 상존

- 우루과이라운드로 쌀 관세화에 대한 10년의 유예기간이 종료되면서, 2004년 말 미국, 중국 등 9개국과 쌀협상을 재개
- 2005년 4월 WTO가 쌀협상 결과를 인증했고 11월 국회 비준절차가 끝남에 따라 곧 수입쌀이 시판될 전망
- 쌀 관세화를 10년간 추가로 유예하는 대신 2005년 국내 소비량의 4%(20.5만 톤)인 의무수입량을 2014년까지 7.96%(40.9만 톤)로 확대

- 수입쌀의 10~30%는 가공용이 아닌 밥쌀용으로 시판
- 협상 결과 향후 10년간은 일단 쌀의 관세화가 유예되었으나 그 이후에는 완전개방될 전망
- 우루과이라운드 이후 농촌·농업에 60조 원을 투자했으나 결국 구조조정에 실패한 것을 반면교사로 삼아 향후 10년 간 철저한 준비가 필요

□ 현재 우리나라 쌀은 가격경쟁뿐만 아니라 품질경쟁에서도 취약

- 외국 쌀은 가격에 비해 품질이 우수한 반면, 우리 쌀은 가격에 비해 품질이 떨어짐
- 가정주부를 대상으로 실시한 관능검사³¹⁾ 결과, 미국 캘리포니아 쌀과 중국 헤이룽장성 쌀은 실재가격에 비해 소비자의 지불의향가격이 매우 높은 반면, 우리 쌀은 지불의향가격이 실재가격과 비슷하거나 더 낮았음

[표] 쌀의 시장가격과 소비자들의 지불의향가격 비교

(단위 : 원, 20kg)

브랜드 (원산지)	서산STR (서산)	우리쌀 (해남)	신김포 농협쌀 (김포)	지평선쌀 (김제)	백구옛바 다이야기 (김제)	춘향골쌀 (남원)	임금님표 (이천)	그린 (미국)	칠하원 (중국)
실재가격	42,500	41,800	48,000	50,000	42,500	43,000	55,000	23,000	13,500
지불의향	45,974	45,922	45,832	45,721	45,264	44,774	44,688	44,688	41,200
차이	-3,474	-4,122	2,168	4,279	-2,764	-1,774	10,312	-21,688	-27,700

자료 : 한국농촌경제연구원, 2004. 11.

- ‘우리 쌀이 중국 쌀보다 가격은 비싸지만 품질은 좋다’ 라는 주장은 허구
- 한국농촌경제연구원에 의하면, 세계 쌀시장에서 쌀의 품질을 평가하는 기준인 싸래기쌀³²⁾이 외국쌀은 5% 미만으로 일정한데 비해, 우리나라 쌀은 2~14%로 천차만별인 것으로 나타남³³⁾

31) 눈을 가린채 실제로 맛을 보게 하여 밥맛을 평가하고 적당하다고 생각되는 가격을 기입하게 하는 방법

32) '날알이 깨진 쌀'을 의미. 싸래기쌀의 비율이 높을수록 밥맛이 저하됨

33) “한국쌀 품질경쟁력 낮다”, 『조선일보』, 2005.2.6.

- 우리 쌀은 품질이 아니라 產地와 브랜드 이미지에 의해 가격이 좌우되는 경향이 강해 품질개선 노력이 미약
- 일부 생산자들은 엄격한 품질관리보다 벼 껍질을 덜 깎아 양을 늘리는 편이 더 이득이라고 생각
- 일본은 쌀 도정공장에서 품질 등급 분석에 썼던 시료를 3개월간 냉장보관하는 등 쌀 품질관리에 만전을 기함

3) 지역에서 새로운 농수산업 모델이 일부 등장

- 시장개방, 소비자 기호 변화, 농수산물 유통구조 변화 등 대내외적 환경 변화에 대응하여 농수산업의 개념을 1차 산업에서 1.5차 산업으로 재정의하는 새로운 모델이 지역 내에서 등장하기 시작
- 지역의 일부 성공사례들은 종래 생산 위주의 농수산업으로는 경쟁력이 없음을 직시하고 BT를 결합하거나 관광자원화하는 등의 방법으로 농수산업의 개념을 확대

가. 3대에 걸친 장인정신으로 명품 매실을 생산

- 전남 광양의 청매실농원은 70년간 매실나무를 키우고 가공제품을 개발하는 과정에서 국내 최고의 노하우를 축적
- 1931년 김오천 氏가 일본에서 광부 생활을 하여 모은 돈으로 밤나무와 매실나무 묘목 5,000주를 들여와 지금의 위치에 식재
- 그 며느리인 홍쌍리 氏(1965년 결혼)가 이어받아 끈질긴 노력으로 27ha의 농원을 일구어 밤나무 1만 주, 매실나무 5,000주로 늘렸음
- 홍쌍리 씨는 1997년 식품 명인 1호, 1999년 신지식인으로 선정
- 주변 농가를 포함하여 연간 150톤의 매실을 생산하고, 1등급을 선별·가공하여 판매

- 1994년 영농조합을 설립하여 매실농축액·매실장아찌·매실주 등 매실식품을 개발
 - 청매실 생산에는 농원 주변 160호의 농가가 함께 참여하고 청매실농원에서 매실 재배 노하우를 제공
- 2000년 TV드라마 ‘허준’이 기폭제가 되어 매실 매출이 급신장

□ 철저한 장인정신, 유기농법, 선진기법 벤치마킹 등이 어우러져 매실 명품을 만들어내었고 소비자 신뢰를 얻는 데도 성공

- 연간 10회 가까이 해외박람회에 참가하고 있으며 선진 농업을 수시로 벤치마킹
 - 시아버지, 홍씨, 아들 부부로 이어지는 3대에 걸친 열정이 강점
- ‘땅이 살고 풀이 살아야 인간이 산다. 농사는 살아있는 작품이다’ 라고 하여 농약이나 조미료를 사용하지 않고 전통 옹기항아리에서 숙성

나. 다년생 도라지를 수출상품으로 개발

□ 경남 김해의 이성호 氏는 1954년부터 다년생 도라지 재배법에 대한 연구를 시작하여, 1970년 재배기술을 터득했고 1991년에는 특허를 취득

- ‘목은 도라지가 산삼보다 약효가 낫다’는 옛말에 착안, 40년간 도라지 재배법을 연구
 - 다년생인 도라지는 일반재배법으로 키우면 수명이 3년
- 수많은 연구 끝에 거름기가 없는 땅에 심어서 2~3년마다 옮겨 심으면 수십 년 된 도라지를 재배할 수 있다는 원리를 깨달음

□ 이성호 씨의 기술지도를 받아 진주시 일원 300여 가구가 장생도라지를 계약 재배

- 6년근부터 23년근까지 재배하여 농가당 재배면적에 따라 수백만 원에서 수천만 원까지 소득을 올림

- 쌀·보리 등의 순수익이 평당 1,000원인데 비해 장생도라지 위탁재배는 평당 3,000~4,000원 수준

- 도라지 재배 및 가공식품 생산으로 인근 농민 300명에게 일자리를 제공

□ 대기업 부장으로 퇴직한 아들이 경영을 맡으면서 제품개발과 해외시장 개척을 본격화

- 1999년 6월부터 수출을 시작하여 2004년에는 850만 달러의 수출실적을 달성
- 일본과 미국에 지사를 설치하는 등 수출에 주력

다. ‘바다의 산삼’ 해삼을 대량 양식

□ 경남 거제의 김선재 氏는 자신의 축양장에서 1,500만 마리의 새끼 해삼(치삼)을 길러서 이를 주변 어민들에게 공급하여 고소득을 창출

- 중국 방문을 통해 시화호와 비슷한 크기의 바다에 해삼을 전문적으로 키워 1,400억 원 이상의 고소득을 올리는 것을 보고 해삼 양식에 도전
- 경남·경북과 전남에서 어미 해삼 1,000마리를 들여와 산란시킨 후 인공 부화한 종묘를 성장판에 부착해 양육
- 축양장 내 블록과 플라스틱 판 등에 붙어 있는 3~5cm의 치삼은 2~3개월 뒤 20cm 전후의 성삼으로 성장
- 성삼(마리당 150~200 g)이 kg당 1만 2,000원대에 판매되므로 일부 폐사율을 감안 하더라도 최소 300억 원 이상의 매출이 기대됨

□ 대량생산기술의 개발로 해삼이 지역 어업인의 새로운 소득원으로 부상

- 특히 해삼이 대부분의 요리에 사용되는 중국은 연간 110만 톤 이상을 소비하는 해삼 소비대국이므로 중국에 대한 수출 전망도 매우 밝은 편

3. 전략 추진 방향

1) 0.5차 더하기

□ 0.5차 더하기를 통한 농수산업의 1.5차화를 농수산업 재도약의 방향으로 설정

- 농수산업이 직면한 문제를 농수산업 내부 차원을 넘어 타 산업과의 융복합화를 통한 새로운 가능성을 창출함으로써 해결
- 농수산업이 국내에서는 사양산업으로 인식되고 있지만 프랑스(포도주)³⁴, 네덜란드(화훼), 노르웨이(연어) 등은 훌륭한 수출산업으로 육성
- ‘1.5차화’는 1차 산업인 농업과 2·3차산업이 융복합, 디지털 접목 등을 통해 고부가화, 고도화하는 것을 의미
- 산업 간 융복합 : 농업과 예술, 농업과 문화, 농업과 관광 등을 결합하여 소비자의 다양한 잠재욕구를 충족
- 감성 결합 : 저렴한 비용으로 차별적인 가치를 제공하면서 소비자들을 결박(Lock-In)
- 신사업모델 : 획기적인 사업모델과 사업개념으로 신영역을 창조
- 디지털 컨버전스, 산업 간 융합, 소프트화 진전 등이 가져다 주는 기회를 전략적·실천적으로 활용하여 농수산업의 재도약을 모색
- 농수산업·농어촌 특유의 문화 요소 및 전래 풍습 등 어메니티 자원을 농수산업 발전의 기회 요인으로 활용
- 사양산업은 존재하지 않으며 농수산업 역시 0.5차 더하기를 통해 고부가화를 하면 차세대 성장동력이 될 수 있다는 자신감을 회복

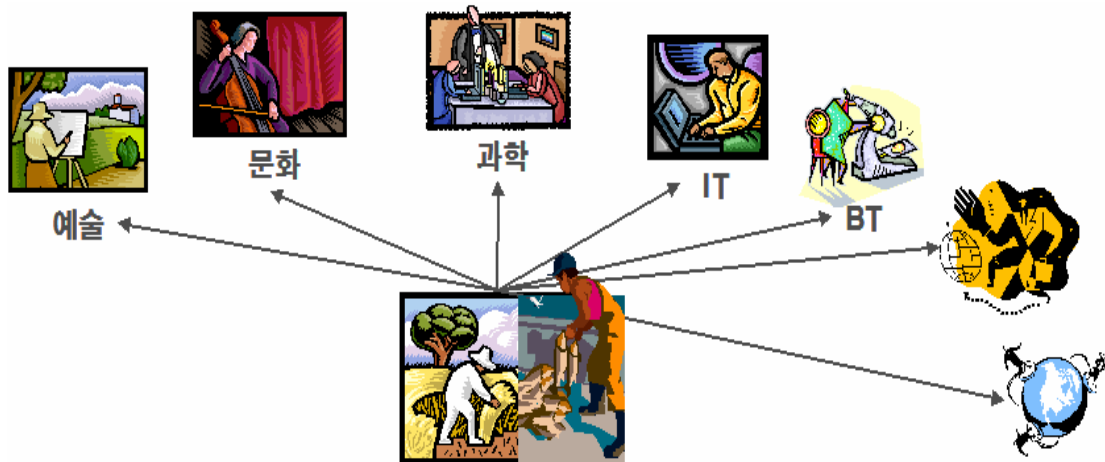
□ 농수산업에 새로운 業의 개념을 도입

- 농수산업이 갖고 있는 일반적인 통념을 초월하여 새롭게 業의 개념을 정의

34) 프랑스 보졸레 지방에서 생장되는 보졸레누보는 매년 늦가을 전 세계에 동시 출시라고 하는 이벤트를 기획하여 문화적 즐거움(Fun)을 연출한 결과 세계적인 명성을 획득

- 농수산업이 가지고 있는 핵심역량과 업의 개념 재정립을 통해 새로운 사업기회를 창출하고 재도약을 모색
 - 기존의 게임 법칙과 고정관념을 뛰어넘어 새로운 시장을 창출해야만 생존과 번영이 가능함을 명심
 - 과거와 같이 농업적 근면성에 의존한 방식으로의 문제의 근본적 해결이 지연
- ‘농수산물=먹을 거리’ 라는 고정관념을 뛰어넘는 새로운 발상이 필요
- 식품, 제약, 유통, 관광, 레저 등을 포함한 관련 산업과의 연계는 물론이고 예술, 문화 분야와도 연계를 모색하여 농수산업의 새로운 시장을 창출

[그림] 한국 농수산업의 새로운 생태계



2) 수출농업 육성

- 농업의 경우 고품질 농산물을 생산하여 국내 하이엔드 마켓을 공략하고 나아가 수출산업을 지향
- 농업의 기본가치를 정부의존형에서 시장지향형 농업으로 전환하여 경쟁을 촉진함으로써 고품질 농산물의 생산을 유도하고 농업의 구조조정을 촉진
 - 농산물의 생산·유통·소비에서 시장경제원리가 작동하도록 하고, 공공 부문은 시장조성과 시장실패를 보완하는 역할을 수행

- 경쟁할 수 있는 기업가적 마인드 육성으로 농업인이 시장에서 경쟁할 수 있는 여건과 환경을 조성
- 질적 생산과 新시장창출로 고부가가치 농업 실현
- 소비자 선호에 맞는 신상품, 신기술을 개발하고 마케팅 혁신을 유도하여 새로운 시장을 개척하고 수요기반을 확대
- 생산자가 기꺼이 직업으로 선택할 만큼 사업성이 있는 산업, 소비자가 기꺼이 선택할 만큼 경쟁력이 있는 상품을 생산하는 산업으로 전환
- 가격보다는 상품의 차별성과 다양성으로 고부가가치 농업을 실현

3) 수산업 청색혁명

- 현재 남해안 지역 수산업의 근간을 이루는 양식업의 체질을 개선하여 환경친화적이고 고수익을 창출하는 청색혁명을 추진
- 수산업의 패러다임이 잡는 것에서 기르는 것으로 바뀔에 따라 향후 양식업 선진국이 수산 선진국으로 부상
- '2030년에는 인류가 섭취하는 해양식품 대부분이 양식으로 충당될 것이다'(Economist紙)
- 육류와 곡물 생산, 잡는 어업이 한계에 다다르면서 청색혁명이 인류 식량문제의 새로운 활로로 부상
- R&D 역량을 강화해 고수익 양식어종을 개발하고, 양식 환경도 가두리양식 위주에서 바다목장·외해양식 등 친환경적이고 다방면으로 활용가능한 방식으로 전환

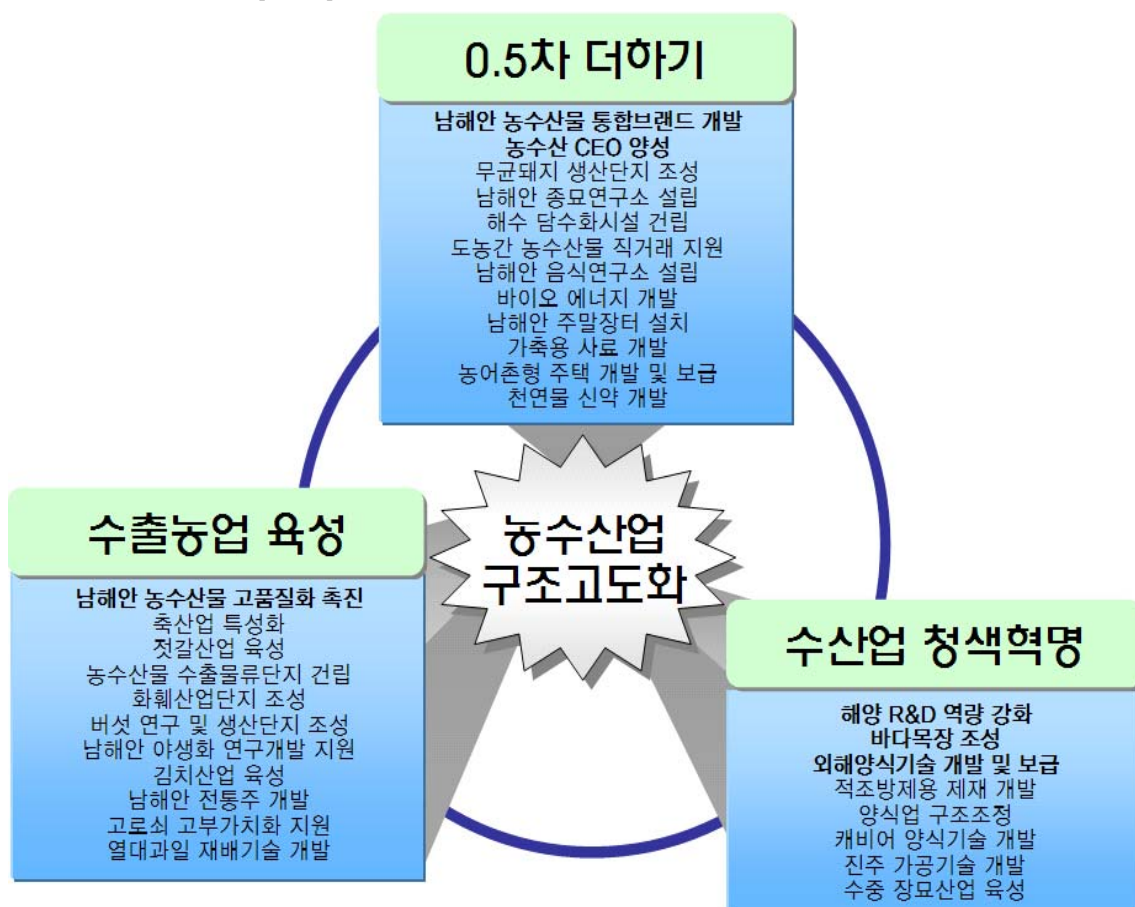
4. 세부사업

1) 세부사업의 도출

□ 농수산업 구조고도화를 위한 전략 방향인 ① 0.5차 더하기 ② 수출농업 육성 ③ 수산업 청색혁명에 따라 31개의 사업 아이디어를 도출

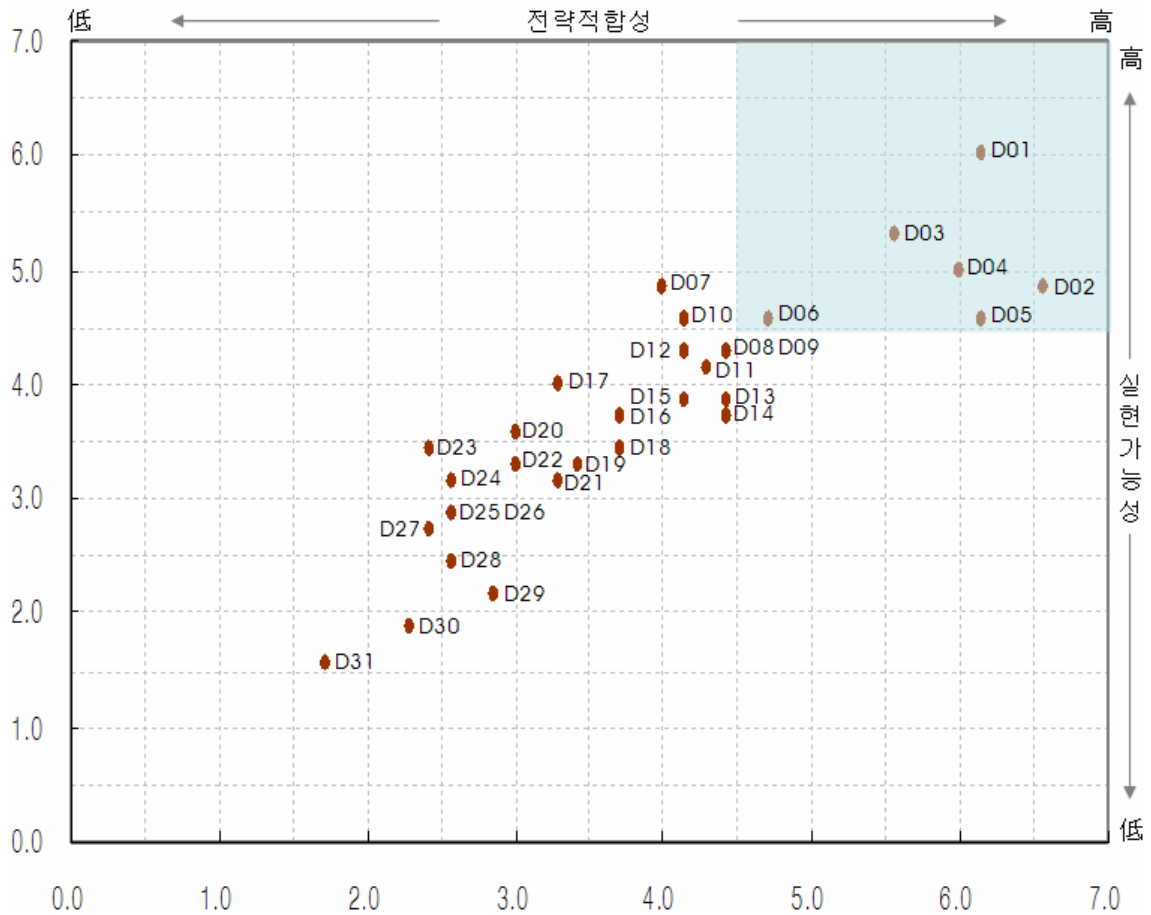
- 각 사업 아이디어별로 전략적합성과 실현가능성을 기준으로 평가한 결과 6개의 세부 사업을 도출

[그림] 농수산업 구조고도화를 위한 사업 아이디어



주 : 굵은 글씨는 평가기준에 의거하여 비교적 중요성이 큰 세부사업을 의미

[그림] 농수산업 구조고도화를 위한 사업 아이디어 평가



- D01. 해양 R&D 역량 강화
- D03. 남해안 농수산물 통합 브랜드 개발
- D05. 바다목장 조성
- D07. 축산업 특성화(양과우·낙돈 등)
- D09. 무균돼지 생산단지 조성
- D11. 농수산물 수출물류단지 건립
- D13. 화훼산업단지 조성
- D15. 해수 담수화시설 건립
- D17. 남해안음식연구소 설립
- D19. 바이오 에너지 개발
- D21. 남해안 주말장터 설치
- D23. 남해안 전통주 개발
- D25. 고로쇠 고부가가치화 지원
- D27. 열대과일 재배기술 개발
- D29. 천연물 신약 개발
- D31. 수중 장묘산업 육성

- D02. 남해안 농산물 고품질화 촉진
- D04. 농수산 CEO 양성
- D06. 외해양식기술 개발 및 보급
- D08. 적조방제용 제재 개발
- D10. 젓갈산업 육성
- D12. 양식업 구조조정
- D14. 남해안 종묘연구소 설립
- D16. 도농 간 농수산물 직거래 지원
- D18. 버섯 연구·생산단지 조성
- D20. 남해안 야생화 연구개발 지원
- D22. 김치산업 육성
- D24. 가축용 사료 개발
- D26. 농어촌형 주택 개발 및 보급
- D28. 캐비어 양식기술 개발
- D30. 진주 가공기술 개발

2) 세부사업별 내용

사업 1 : 해양 R&D 역량 강화

- 해양의 수산자원과 광물자원에 대한 연구개발 역량을 강화하여 남해안 지역 최대의 자연자원인 해양의 부가가치를 극대화
 - 지역 대학의 해양 및 바이오 관련 학과를 중심으로 해양 연구에 관한 마스터플랜을 수립하고 관련 연구를 적극 지원하여 우수한 인재를 양성
 - 조선대학교는 전남 완도군에 해양연구센터를 조성할 계획을 수립 중
 - 국립수산물과학원이 남해안 해양자원 R&D의 중심 역할을 하면서 지역 대학을 지원하고 관련 기업을 육성할 수 있도록 정책적인 지원을 강화
- 지역 수산업의 핵심인 양식업 기술을 선진화하고 미래 유망한 신사업을 지속적으로 발굴하는 데 해양 R&D 역량을 집중
 - 적조방제용 제재 개발, 외해양식 및 바다목장 기술 개발, 친환경 양식자재 개발, 캐비어·진주 등 고부가가치 수산자원 개발 등을 주요 연구과제로 채택
 - 해양자원을 활용한 바이오 에너지 개발, 해수 담수화를 통한 수자원 부족 문제 해결 등 지식집약적 신기술 발굴을 장기 과제로 추진

사업 2 : 남해안 농산물 고품질화 촉진

- 저가의 수입농산물에 의한 국내시장 잠식이 더욱 확대될 전망이므로 남해안 지역의 농업은 고품질농업을 지향하여 고품질 국내시장을 장악하는 데 초점
 - 고품질농업이란 친환경농산물을 포함한 차별화된 품질의 농산물을 생산하는 농업이며, 생산단계에서는 물론 최종소비자에 이르기까지 고품질이 유지되는 농업을 의미

- 농산물의 가공 등을 통해 보다 부가가치가 높은 식품 및 비식품(의약품 포함)을 생산하는 고부가가치농업도 고품질농업에 해당

□ 고품질농업을 위해 친환경농업을 더욱 확산하고 농산물의 수확 후 관리를 강화하는 데 주력

- 국제기준(CODEX)에 맞는 유기농업을 확산하기 위해 비료공급시설 등 관련 시설을 보장하고, 해외 친환경농업 선진국의 기술을 적극 도입

유기농의 메카 '쿠바'의 기적

- 쿠바는 유기농업의 성공사례로서 세계적으로 각광받는 국가임
- 1991년 구소련의 해체와 미국의 경제봉쇄 조치로 종래 수입에 의존하던 연간 100만 톤 규모의 화학비료와 200만 톤의 사료작물, 2만 톤의 농약, 농기계 부품 등의 공급이 봉쇄되면서 쿠바 정부는 '식량자급 캠페인'을 전개
- 정부 주도로 대규모 국영농장을 소규모 가족농 중심의 유기농업 체제로 전환
- 분변토농법, 간작농법 등 조상 대대로 내려오던 전통 농업기술을 부활하고 현대 과학기술과 접목
- 10여 년에 걸친 쿠바의 유기농업 실험은 대성공을 거두어 이전 43%에 불과했던 식량자급률이 100%에 이르고 유기농커피·과일이 비싼 가격에 수출

- 예냉시설, 포장시설, 비파괴검사 시설 등 농산물의 수확 후 관리를 위해 필요한 시설을 대폭 지원하고 표준화된 검사 방법 등을 개발

□ 지역 내 친환경농가들이 기술과 정보를 상호 공유하고, 새로운 지식을 습득할 수 있는 창구 역할을 할 'SEATOPIA 친환경농업 네트워크'를 구축

- SEATOPIA 친환경농업 네트워크의 주요 역할은 지역 내 친환경농가들 간의 정보 공유, 국내외 선진 친환경농업 사례 교육 등임
- 경험이 풍부한 농가의 기술을 습득할 수 있는 강연회·토론회 등을 수시로 개최

- 향후 SEATOPIA 친환경농업 네트워크를 경쟁력 있는 친환경농업 생산자단체로 육성
- 경상북도 울진군의 친환경농업이 활발한 이유 중 하나는 한농복구회, 방주공동체 등 민간 차원의 친환경농업 연구회·생산자단체의 활동 때문임

사업 3 : 남해안 농수산물 통합 브랜드 개발

- ☐ 소비자들은 상품 선택 시 가격과 기능보다 브랜드를 보고 결정하는 경우가 많고, 이러한 경향은 특히 소득이 높을수록 뚜렷함
 - 브랜드가 안정적으로 자리를 잡게 되면 생산 규모와는 상관없이 시장에서 확고한 위치를 확보할 수 있게 되며 부가가치도 높아짐
- ☐ 남해안 지역의 농산물에 대해 통일된 브랜드를 사용하여 SEATOPIA로 형상화된 지역 이미지를 지역의 우수한 농산물에 활용
 - 통합된 지역이미지(ICC : Integrated Count Communication)를 구축하여 남해안 지역 농산물의 브랜드 가치를 극대화
 - 브랜드의 정립과 일관성 있는 운용을 위해 브랜드 부착 상품에 대한 규격·포장과 브랜드 사용 등에 대한 관리 주체와 사용주체 문제를 명확히 하는 자치법규를 제정
- ☐ 리콜제를 비롯한 소비자 보호정책들을 마련하고 브랜드 사용자격에 대한 구체적인 기준과 브랜드의 사용범위 등을 자치법규 등에 명시하는 등 브랜드 관리체계를 확립
 - 브랜드 정립과 일관성 있는 브랜드 운용을 위해 생산자와 가공업자, 그리고 유통업자들로 구성된 품질·유통관리 위원회를 구성

사업 4 : 농수산 CEO 양성

□ 남해안 시대, SEATOPIA를 주도할 수 있는 21세기형 농수산 CEO를 양성하고, 이들에게 변화촉발자(Change Agent) 역할을 부여

- 최신 경영 및 농수산업 변화를 학습할 수 있는 고품질 콘텐츠를 제공하여 새로운 가
능성을 발굴
 - 남해안 지역의 농어업인, 관련 부처 및 협동조합 등의 구성원을 대상
 - 온라인(e-Learning)과 오프라인(워크숍)을 병행하여 경영마인드를 제고
- 국내외 성공사례를 전파하여 희망과 자신감 및 변화 방향을 제시

□ 경쟁력 있는 경영체 육성을 위해 농어업인 교육 시스템을 전면적으로 정비

- 현재 산하기관·단체 등에서 분야별 교육을 실시하고 있으나 교육 효과가 미흡
- 의욕과 능력을 가진 농어업인이 경쟁력 제고 및 농수산업 가치 극대화를 실현할 수
있도록 정부의 제도 및 인프라 지원을 촉구

□ 남해안 지역의 정예 농어업인을 중심으로 한·중·일 3국 농어업인들 간 협력을 모색하
고 새로운 성공모델을 구축

- 중국, 한국, 일본 3국 농수산업의 균형발전에 필요한 이해 증진과 상호 보완 및 정보
교류를 촉진

사업 5 : 바다목장 조성

□ 현재 양식업에서 일반적으로 사용되는 가두리양식은 환경오염 등의 문제를 갖고 있어
장기적으로는 축소가 불가피

- 그물로 울타리를 만들어 물고기가 도망가지 못하도록 가둬두고 키우는 가두리양식장의 경우 일정 규모 이상이 되면 확대가 어려움
- 인위적으로 먹이를 주는 데 한계가 있고 제한된 공간에서 고밀도 사육이 가능한 어종이 한정돼 있음
- 폐그물, 사료 찌꺼기 등이 해양오염을 초래할 우려가 크고, 연안의 경관을 저해

□ 수산자원을 지속적으로 생산하고 해양을 레저활동 공간 등 다목적으로 활용하기 위해서는 바다목장 조성 사업에 대한 지원을 강화

- 바다목장은 가축을 기르는 목장처럼 바다 공간을 체계적으로 이용·관리해서 자연산 수산자원을 생산하는 시스템을 의미
- 인공해초 등을 해저에 설치해서 사육 대상 물고기들을 끌어들이고 이들에게 최적화된 환경을 조성해서 자연상태에서 수산자원이 성장하도록 유도
- 수면 위에 음향을 방출하는 기기를 설치하고 먹이를 줄 때마다 정해진 주파수의 음향을 방출해서 물고기들의 이탈을 방지
- 일본은 바다목장 물고기를 브랜드화해 일반 양식산의 10배 이상 높은 가격에 판매

[그림] 통영 바다목장 개념도



자료 : '물고기호텔, 바다목장이 양식 확 바꾼다', 『과학동아』, 2004.8.

- 1998년 경남 통영에서 바다목장 사업이 시작되었고 2001년부터는 전남 여수 인근 해역을 대상으로 바다목장 조성을 위한 조사를 진행 중임
- 한국해양연구원, 국립수산물과학원, 해양수산개발원 등의 전문인력들이 연구에 참여

□ 바다목장이 성공적으로 조성되려면 해역의 환경과 수산자원의 상태를 철저히 파악하는 것부터 어종의 선택, 인공해초 등 시설물의 생산 및 설치까지 다양한 부분에서 심도 있는 연구가 필요

- 투자 확대를 통해 현재 일부 지역에서 시범적으로 실시되고 있는 바다목장 사업의 혜택이 여러 지역으로 확산될 수 있도록 하고, 해양레저 등 바다목장 지역의 다양한 활용방안을 발굴

사업 6 : 외해양식기술 개발 및 보급

□ 남해안 지역의 연안은 양식장들로 들어차 있어서 경관과 환경을 저해

- 국내 양식장의 80%가 중국의 저가 어류를 갈아 만든 생사료를 사용하고 있어서 효율성이 떨어질 뿐만 아니라 해수오염과 어병을 확산
- 양식장의 부표 등이 해상에 어지럽게 널려 있어서 경관을 크게 저해

□ 해안에서 멀리 떨어진 外海를 활용한 양식기술을 적극 개발하고 이를 어가에 보급

- 외해양식은 내해양식으로 빚어지는 환경오염이나 경관저해 문제를 해결할 수 있는 최적의 방안임
- 미국 뉴햄프셔대학 연구팀은 연안에서 최대 100마일(160km) 떨어진 먼 바다의 수 중에서 어패류를 양식할 수 있는 미래형 청정양식 기법을 개발

V. 교류 인프라 확충

1. 환경 변화 전망

1) 교통수요의 증가와 수요패턴의 변화

□ 세계화의 심화에 따른 교통수요의 증가

- 경제활동의 세계화로 무역과 해외투자에 대한 제한리 사라져 사람과 화물의 이동이 증대
 - 특히 동북아 지역은 경제의 고속성장과 더불어 교통수요도 급성장할 것으로 전망
- 급성장하는 동북아경제에서 우리나라가 비즈니스 및 물류중심지로서 역할을 수행하기 위해서는 한반도 내의 모든 교통시설이 물리적·기능적으로 세련된 서비스를 수행할 수 있도록 선진국의 위상에 맞는 21세기형 교통체계를 구축할 필요

□ 신속한 교통수단에 대한 선호 증가

- 소득수준 향상에 따라 시간가치가 증대하고, 전국으로 반일생활권이 확장되면서 신속한 교통수단에 대한 선호가 증가하는 동시에 항공수요가 급증
- 또한 안전하고 쾌적한 교통수단과 개인생활을 중시함에 따라 프라이버시를 최대한 보호할 수 있는 개인적 성향의 교통수단을 선호
 - 환경에 대한 관심이 증가함에 따라 공해를 유발하는 교통수단에 대해서는 많은 규제가 가해질 것으로 예상

□ 관광 및 레저교통수요의 증가

- 레저 및 쇼핑 목적의 통행수요가 증가할 뿐만 아니라, 경제적 부를 가진 노령인구의 증가에 따라 관광 및 레저 교통의 수요가 증가

2) 기술발전에 따른 새로운 교통수단의 등장

□ 고속화와 에너지 절약이 교통 분야 기술발전의 주된 방향이 될 것

- 미국 정부는 에너지를 절약하고 공해 배출을 막기 위해 기존의 휘발유 내연기관 대신 수소연료전지(fuel cell)를 활용하는 차량을 개발
- GM사는 2002년 디트로이트 모터쇼에서 수소연료전지를 사용하며 핸들, 가속기, 브레이크 등이 없고 얼마든지 차체가 변경 가능할 뿐 아니라 각 바퀴에 장착된 소형 전자모터로 움직이는 새로운 개념의 Autonomy 자동차를 소개

□ 자동차교통은 발달된 통신·정보, 제어 기술을 매개로 안전하면서도 효율적인 새로운 개념의 교통 시스템이 교통수단을 통제하는 형태가 될 전망

- 지능형 도로 시스템(ITS, Intelligent Transportation System)의 발전은 교통혼잡, 지체, 공해, 교통사고 등의 감소에 획기적인 변화를 초래
- 공중에 부상하여 시속 500km로 달리는 Liner Moter Car가 주요 도시를 연결하도록 핸들·속도·브레이크 조작을 대행하는 자동화된 Super Highway가 등장

□ 항공교통은 대형화되며, 초장거리 운항이 가능한 항공기가 등장할 전망

- 800명을 태울 수 있거나 16,000km까지 비행할 수 있는 초장거리 항공기가 개발되어 2010년경에 운항될 전망
- 최대 2,000명의 승객과 200톤의 화물을 동시에 수송할 수 있는 초대형기의 개발이 예상
- 대기권 밖에서 마하 5를 넘는 속도로 날 수 있는 극초음속여객기 기술의 개발을 추진, 이 극초음속기가 상용화되면 서울에서 뉴욕까지 3시간 만에 여행할 수 있음
- 휘발유 대신에 액체수소를 항공연료로 사용하는 항공기의 실용화도 예상
- 헬리콥터처럼 활주로를 필요로 하지 않으면서 일반 항공기와 같은 안전성을 갖춘 수직이착륙기가 등장

- 현재 항공교통의 최대 단점으로서 도심에서 멀리 떨어진 공항까지 육상교통을 이용해서 가야 하는 불편을 해소
- 단거리 여행에 주로 사용될 이러한 비행기가 상용화되면 비행기도 철도, 버스와 같은 대중교통수단으로 자리잡음

□ 철도교통은 시속 500km의 자기부상열차가 지역 간 교통의 대표적인 수단으로 활용될 전망

- 1,000km 정도의 거리를 여행한다면 비행기보다 초고속기차를 이용하는 것이 목적지에 더 빨리 도착할 수 있음
- 고속철도는 휘발유를 사용하는 비행기보다 훨씬 친환경적임

□ 해상운송은 선박의 대형화와 고속화가 이루어짐

- 향후 10년 이내에 1.5만 TEU급의 초대형 컨테이너선이 출현
- 대형 선박은 운항효율이 소형선박에 비해 월등한 것으로 나타나고 있어, 이미 5,000~7,000 TEU급 선박의 비중이 크게 늘고 있음
- 일본에서 개발 중인 Techno Super Liner는 기존 선박의 3~4배 속도인 시속 80~90km로 100~150개의 컨테이너를 적재할 수 있으며 파고 4~6m에도 1,000km의 거리를 항해할 수 있음
- 또한 위그선은 시속 200~300km로 고속철도에 준하는 신속성을 갖추고 있음

2. 남해안 교류 인프라 현황

1) 고속도로 현황

□ 남해안 지역에는 현재 7개 고속도로가 통과하고 있으며, 향후 7개 노선이 신설될 예정

- 현재 남북으로 5개, 동서로 2개의 고속도로가 지나감
 - 남북축(5) : 경부선, 서해안선, 호남선, 대전~통영선, 중부내륙선
 - 동서축(2) : 남해선, 88올림픽선
 - 지선(3) : 남해선 지선(마산외곽선, 남해 제2지선), 중앙선 지선(김해~양산)
- 남해안 지역에는 8개의 고속도로 노선이 신설 공사 중이며, 2개 고속도로가 확장 중
 - 새로 신설되는 고속도로는 남북축이 4개, 동서축이 3개임

[표] 고속도로 신설 및 확장 계획

구분	구간명	노선 폭	사업연장(km)	시행기간(착공일~사업기간끝)
신설	부산~울산 간	6차로	47.2	2001.11.29~2008.12.31
	고창~담양 간	4차로	44.5	2001. 5.10~2010.12.31
	통영~진주 간	4차로	48.8	1997. 5.12~2005.12.31
	대구~부산 간	4차로	82.1	2001. 2.12~2006. 2.11
	목포~장흥(~광양) 간	4차로	39.3	2002.12.24~2010.12.31
	무안~광주 간	4차로	41.6	2002.12.24~2007.12.31
	(전주~)남원~광양 간	4차로	56.9	2005. 3.31~2011.12.31
	광주~완도 간	4차로	74.0	2005. 6. 1~2010.12.31
확장	부산~언양 간	4⇒ 6~8차로	40.5	2001.12. 7~2005.12.31
	고서~담양 간	4⇒ 6차로	17.0	2001.12.27~2006.12.31

자료 : 한국도로공사

2) 철도 현황

□ 남해안에는 2003년 현재 7개 노선의 철도가 운행

- 경부선은 연간 승하차 인원이 1,300만 명에 이르며, 광주선, 호남선, 전라선, 경전선, 동해남부선의 주요역도 연간 100만 명 정도의 승하차 인원을 보임
- 대부분이 남북축을 운행하는 철도로 동서연결 철도는 경전선밖에 없음
- 경전선은 전남 지역의 이용 인원에 비해 경남 지역의 이용 인원이 많음

[표] 남해안 철도노선 및 주요역의 운행 실적(2003년)

구분	구간	주요역	주요역의 연간 승하차 인원(명)
경부선	서울~부산	부산역	13,712,186
광주선	(서울~)광주선분기~광주역	광주역	1,851,210
호남선	(서울~)대전~목포	목포역	1,513,622
전라선	익산~여수	순천역	1,373,632
경전선	송정리~삼량진	서광주	125,941
		벌교	139,509
		광양	43,359
		하동	181,048
		진주	455,097
		마산	1,008,569
		창원	816,725
동해남부선	부산진~포항	해운대	951,049
진해선	창원~진해	진해	35,696

자료 : 국가교통 DB

3) 공항 현황

□ 남해안 지역에는 현재 5개의 공항이 있으며, 무안공항 1개가 건설 중

- 김해국제공항과 광주공항은 국제선이 취항하며, 나머지는 국내선만 운항
- 군사공항으로도 사용됨
- 시설규모 및 처리능력으로 볼 때, 김해국제공항이 가장 크며 이어서 광주·사천·목포·여수공항 순임

[표] 남해안 지역 공항의 주요 시설

공항명	활주로(m)	계류장(㎡)	여객터미널(㎡)	화물터미널(㎡)	주차장(㎡)	부지면적(㎡)
김해국제공항	2,743× 45 3,200× 60	257,629	국제 : 19,292 국내 : 37,282	국제 : 7,860 국내 : 9,685	74,470	1,373,936
광주공항	2,835× 45	44,300	국내 : 10,182	국제 : 288 국내 : 2,765	38,300	116,564
사천공항	2,740× 45 (2분)	13,148	국내 : 4,713	•	16,400	16,422
여수공항	1,550× 30	13,590	국내 : 1,517	•	5,500	396,748
목포공항	1,600× 30	9,600	국내 : 1,584	•	4,383	112,255
무안공항	2,800× 45	90,700	29,000	•	66,990	•

자료 : 국가교통 DB

[표] 남해안 지역 공항의 처리능력

공항명	연간 운항횟수	동시계류	연간 여객처리	연간 화물처리	동시주차
김해국제공항	200천 회	A300급 20대	국제: 141만 명	국제: 12만 톤	3,167대
		B747급 4대	국내: 1,491만 명	국내: 34만 톤	
광주공항	140천 회	B737급 3대	국내: 400만 명	국내: 5.5만 톤	993대
		A300급 4대		국제: 0.25만 톤	
사천공항	165천 회	A300급 1대	국내: 135만 명	-	300대
		B737급 2대			
여수공항	60천 회	B737급 3대	국내: 24만 명	-	140대
목포공항	60천 회	F100급 2대	국내: 45만 명	-	182대

자료 : 국가교통 DB

3. 전략 추진 방향

1) 고급 교통수단의 확충

□ 2020년에는 남해안 지역의 1인당 GRDP가 3만 5,000달러로 고급 교통수단이 활성화 될 전망

- 소득증대에 따라 고속교통수단을 선호하게 되며 이용자 편의를 중요시함
- 특히 항공운송은 국내외 모두 일반화될 것이므로 이에 맞는 인프라 구축이 필요
- 지역주민 및 관광객 모두 프라이버시가 보호되는 교통수단을 선호
- 경비행기 등 개인적 교통수단을 애용

2) 신기술·친환경 교통수단의 도입

□ 기술의 발달에 따라 새로운 교통수단의 등장이 유력

- 빠른 것을 선호하고, 얼리어답터(early adopter)가 많은 우리나라의 민족적 특성을 활용하여 남해안을 신교통수단의 전시장으로 조성
- 이미 대부분의 신교통수단은 기술개발의 문제이기보다는 경제성 및 도입의 문제이므로, 그에 맞는 인프라를 조성하면 조기 도입이 가능
- 새로운 교통수단의 테스트베드로 남해안 지역을 활용하여, 남해안의 대표산업인 수송기계산업의 발달을 촉진
- 우리나라 IT산업이 발전한 한 가지 요인은 IT산업의 테스트베드가 되었기 때문임
- 신교통수단의 초기시장을 먼저 개척함으로써 세계시장에 대한 기회를 선점

□ 환경가치를 중요시하는 경향에 맞는 교통수단을 도입

- 단순한 이동수단을 넘어 인간의 감성을 증대하는 기능을 겸비

- 고령화 추세에 맞춰 안전 등을 더욱 강화한 친인간형 교통수단을 도입

3) 동·서 교류 인프라 확충

□ 남해안 3개 지역을 연결시키는 동·서 인프라의 확충

- 남해안 지역은 수도권으로 향하는 남북교통은 발달되어 있으나, 동·서교통은 취약
· 동과 서의 인적·물적 교류를 늘리기 위해서는 교류 인프라 확충이 필요
- 기존시설 확장 및 신규시설 도입을 검토

4) 관광·물류 인프라 확충

□ 인프라는 모든 활동의 기반이 되나, 특히 ‘이동성’을 중요시하는 관광과 물류에 중요

- 남해안 지역은 관광산업과 물류산업이 주요 핵심사업으로서 이를 뒷받침하는 인프라 확충이 필요
· 관광산업과 물류산업의 성장에 따라 인프라 수요가 증대하는 순환구조를 가짐
- 남해안 지역은 동북아의 중심 지역에 자리하고 있으며, 대륙과 해양의 접점에 위치하는 등 육·해·공의 종합적 관광 및 물류 인프라가 필요

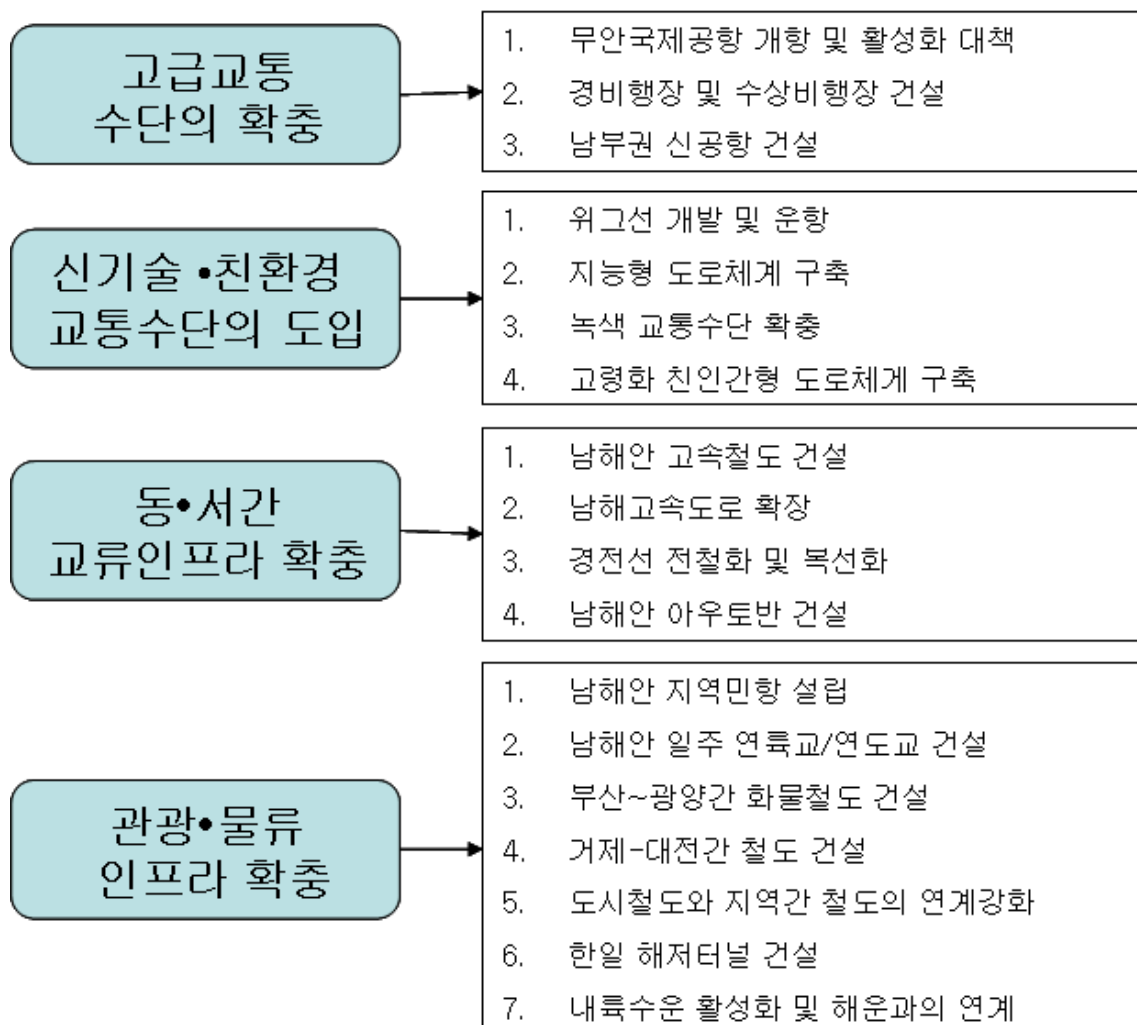
4. 세부사업

1) 세부사업의 도출

□ 교류 인프라 확충을 위한 4가지 전략에 따라 18개의 사업 아이디어를 도출

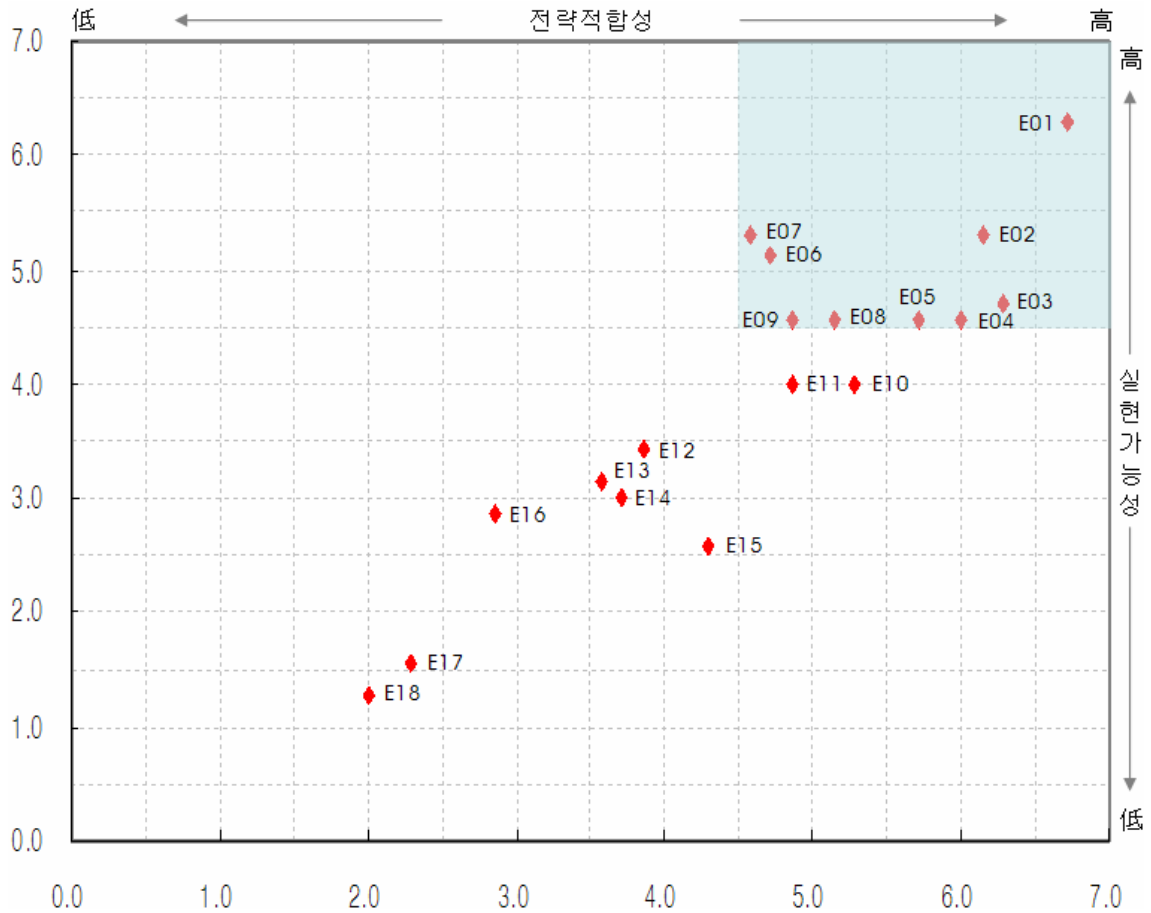
- 고급교통수단 확충의 3개, 신기술·친환경 교통수단 도입의 4개, 동·서간 교류 인프라 확충 4개, 관광·물류 인프라 확충 7개

[그림] 교류 인프라 확충을 위한 사업 아이디어



□ 각 사업 아이디어별로 전략 적합성과 실현 가능성을 기준으로 평가한 결과 9개 세부사업을 선정

[그림] 교류 인프라 확충을 위한 사업 아이디어 평가



E01. 남해안 지역민항 설립
E03. 남해안고속철도 건설
E05. 위그선 개발 및 운항
E07. 남해고속도로 확장
E09. 남해안 일주 연륙교·연도교 건설
E11. 경전선 전철화 및 복선화
E13. 거제-대진 간 철도 건설
E15. 남해안 아우토반 건설
E17. 한일 해저터널 건설

E02. 무안국제공항 개항 및 활성화
E04. 경비행장 및 수상비행장 건설
E06. 지능형 도로체계 구축
E08. 남부권 신공항 건설
E10. 부산~광양 간 화물철도 건설
E12. 생태·환경·에너지보호를 위한 녹색 교통수단 확충
E14. 고령화사회를 대비한 친인간형 도로체계 구축
E16. 도시철도와 지역간 철도의 연계 강화
E18. 내륙수운 활성화 및 해운과의 연계 강화

2) 세부사업별 내용

사업 1 : 남해안 지역민항 설립

- 국내항공노선에 중소형항공기를 취항시킴으로써, 이용자들의 다양하고 세분화된 항공 서비스 니즈를 충족
 - 대형항공기 위주 운영에 따른 문제점
 - 수요부족에 따라 적자가 발생함으로써 항공사의 취항 기피, 노선의 축소 및 폐쇄 등으로 항공서비스 이용이 크게 제한됨
 - 국내공항의 여건상 대형항공기 이착륙에 따른 사고위험이 상존
 - 지역항공을 이용하여 지역 간 항공노선 증대
- 남해안 지역 국제항공수요 증가에 따른 일차적 대책
 - 지방공항과 인천국제공항 간에 지역항공기를 투입함으로써 국제항공서비스 이용에 따르는 불편을 경감
 - 현재 부산·경남 지역에서 국제항공을 이용하기 위해서는 과도한 시간이 소요(김포공항 경유 시 3시간, 육상교통을 이용할 경우 6시간 이상 소요)
 - 원활한 항공운송서비스를 제공하여 관광객의 접근 편의성을 증대
- 기존의 지역항공사를 활용하거나 자본참여를 통해 저비용 항공노선을 유치
 - 최근 지역항공의 설립 및 취항이 활성화
 - 한성항공에서 청주~제주 노선의 운항을 개시한 것을 비롯하여, 제주항공에서도 취항을 준비 중이며, 전북 역시 지역항공의 취항을 모색

사업 2 : 무안국제공항 개항 및 활성화

□ 무안공항의 조기 개항을 목표로 공사 추진 필요

- 현재 대부분의 공정이 완료되었으나, 고속철도 개통 등에 따른 항공수요 감소가 예상되어 준공을 연기
 - 예상수요부족을 이유로 이미 거의 완공된 공항의 개항을 지연
- 무안공항은 2000년대 호남권 항공수요에 대비한 지역거점 공항
 - 위치 : 전남 무안군 망운면 피서리 및 목원리 일원 약 256만㎡(78만 평)
 - 광주권으로부터 서측 약 51km, 목포권으로부터 북측 약 23km에 위치
 - 순수 민간전용공항으로서 안전하고 편리한 공항 기본 및 지원시설 건설

□ 무안국제공항 활성화를 위한 다각적인 대책 강구

- 국제항공화물 유치 전략 강구
 - 공항 접근 교통시설의 조기 확충
 - 대형여객기의 원활한 이착륙을 위한 활주로 길이 연장 및 물류처리 시스템 등 공항 시설 개선
- 국내외 항공수요 개발을 위한 노력 경주
 - 여행사 및 화주 등을 대상으로 로드쇼 개최
 - 여행사와 공동으로 관광상품 개발
 - 공항착륙료에 대한 파격적 지원 및 여객이용료 등에 혜택 부여

사업 3 : 남해안 고속철도 건설

- 현재 부산~목포 간에는 5시간 이상이 소요되나, 고속철도 건설 시 획기적으로 시간을 절감

- 영남과 호남의 교류를 활성화함으로써 지역화합의 장을 마련
- 수도권 중심의 교통체계에서 벗어나 동·서간 교통체계를 활성화함으로써, 국가균형 발전의 계기를 마련
- 축적된 고속철도 및 차량기술을 활용하여 철도산업 발전을 촉진

□ 부산~광주·목포 간 고속철도 건설

- 부산~목포노선과 부산~광주노선 비교 검토
 - 중간역으로 창원·마산, 진주, 순천·광양 등을 검토
- 경부고속철도와 호남고속철도를 연결하여 고속철도 트라이앵글을 조성

사업 4 : 경비행장 및 수상비행장 건설

□ 소득수준 향상과 관광, 레포츠 수요 증대에 따라 남해안에서의 경비행기 이용이 활성화 될 전망

- 경비행기를 이용한 남해안 지역 관광의 증대
 - 다도해의 멋진 풍광을 비행기에서 관찰
 - 섬 방문 시 경비행기를 활용한 수상착륙이 가능하도록 시설 마련
- 경비행기를 활용한 각종 레포츠 및 익스트림 게임이 활성화
 - 스카이 다이빙을 비롯하여, 공중과 해상을 이용한 다양한 X-game 개발
- 소득수준 향상에 따라 비즈니스 목적의 경비행기 이용이 증대

□ 선진국은 경비행기 이용이 활성화되어 있어, 많은 수의 경비행장이 존재하는 데 비해, 우리나라는 거의 없는 실정

- 경비행장은 공항에 비해 개발이 용이
 - 공항은 활주로, 계류장, 터미널, 관제소 등 각종 시설을 갖추고 건교부장관이 명칭, 위치 및 구역을 지정·고시하는 등의 까다로운 조건을 채워야 하지만, 비행장은 단순히 항공기 이착륙을 위하여 사용되는 육지 또는 수면을 의미
 - 일반적으로 공항은 활주로 길이가 주로 1,500m 이상이고, 경비행장은 1,500m 미만
- 미국, 영국, 일본 등 선진국에서는 다수의 경비행장을 보유
 - 미국은 경비행장이 2,472개로 전체 공항 3,344개의 74%를 차지
 - 활주로 길이가 1,500m 미만인 경비행장의 수는 영국이 215개(전체의 78%), 일본이 43개(전체의 42.2%)임

□ 경비행장 건설 및 운항 활성화를 위한 대책 마련

- 민간사업자와 지방자치단체가 함께 참여하여 운영
 - 중앙 정부는 비행장 개발 기본계획에 반영하고 경비행장의 건설 및 운영을 지원
- 신규 건설 경비행장 이용에 적합한 경항공기의 운송사업 활성화를 위해 기반 조성
 - 사용항공기 기준 완화 및 항공운송업 진입규제 완화
 - 부정기 운송사업 등록기준 완화 및 경항공기 운송사업 활성화를 위한 제도개선 추진

사업 5 : 위그선 개발 및 운항

□ 위그선(WIG, Wing-In-Ground Ship)은 수송시간과 비용을 획기적으로 절감할 수 있는 차세대 해상운송수단

- 위그선은 날개가 수면에 가까워지면 양력이 크게 증가한다는 표면효과 원리를 이용해 물위 5m 정도로 떠서 나는 선박
 - 기존 선박으로는 불가능한 시속 200km 이상으로 운항할 수 있으며, 연료비 측면에서도 기존 항공기의 절반 수준으로 경제성이 뛰어남

- 1960년대 구소련에서 군사 목적으로 개발하기 시작하였으며, 아직까지 실용화되지는 않으나, 최근 위그선의 수요가 급격히 제기
- 우리나라에서는 4인승급 위그선이 시험개발되었으며, 2010년까지 100톤급의 대형 위그선을 개발하기 위하여 1,700억 원이 투입될 예정

□ 위그선은 교통·물류수송 및 관광·레저 용도로 활용 가능

- 부산~목포(2시간 거리) 등 국내 연안을 비롯해, 중국, 일본 등지로 여객 및 화물을 수송
- 수면 가까운 높이에서 시속 100km를 상회하는 고속으로 질주하는 것 자체가 하나의 관광상품이며, 낚시 등 레저활동의 이동수단으로 활용 가능

사업 6 : 지능형 도로체계 구축

□ 남해안 지역의 도로에 지능형 도로체계(ITS : Intelligent Transport System)을 도입함으로써 효율적이고 안전한 도로교통체제를 구축

- ITS는 도로의 소통능력 향상과 차량운행의 안전 및 효율성 제고를 위해 기존의 도로에 전기, 전자, 정보통신 등 첨단기술을 접목한 차세대 도로교통체계임
- 제한된 재원으로 효율적인 운영과 관리를 통해 혼잡을 경감하고 안전과 환경을 보호하며, 교통혼잡비용을 절감하는 효과를 발휘
- 선진국의 경우 1980년대부터 보편화되었으며, 국내에서도 1997년 국가 ITS기본계획 확정 이후 점진적인 기반형성단계에 돌입
- 미국, 일본, 유럽 등에서 1970년대 중반부터 민간사업으로 추진되다가, 1980년대 후반부터 국책사업으로 추진

□ 도로의 등급별, 기능별로 위계를 정립하고 지역별 특성과 차량성능 등을 고려하여 단계별로 적용 가능한 첨단교통 시스템을 검토

- 단기적으로는 고속도로 및 국도 관리 시스템, 자동요금 징수 시스템, 중차량 관리 시스템을 구축
- 중장기적으로는 권역교통정보 시스템, 화물 및 화물차량 관리 시스템, 위험물 차량 관리 시스템 등을 구축

사업 7 : 남해고속도로 확장

□ 남해고속도로는 남해안의 동·서를 연결하는 중요한 간선도로망임

- 남해안 지역은 남·북교통에 비해 동·서교통이 어려운 실정
- 남·북으로는 경부, 중부내륙, 대전~통영, 호남, 서해안고속도로가 있으나, 동·서로는 남해고속도로가 유일
- 동·서 교류를 원활하게 하기 위해서는 고속도로의 수월한 흐름이 필요
- 현재 남해고속도로는 부산~순천구간만을 연결하나, 순천~목포구간이 공사 중에 있어 이것이 완성되면 부산~목포구간이 고속도로로 연결
- 우선 2010년까지 목포~장흥구간(39.3km)을 4차로로 완공할 계획

□ 현재 남해고속도로는 도로조건이 열악하여 기능을 제대로 발휘하지 못함

- 남해고속도로(전체 169km)의 대부분(153km, 90%)이 4차로이며, 8차선 구간은 16km에 불과하여 통행량에 비해 도로노선이 적음
- 또한 도로포장이 불량하여 교통사고 발생 위험이 높음

□ 남해고속도로의 8차선 확장과 순천~목포간 고속도로의 조기개통이 필요

- 현재 남해고속도로 일부 구간의 확장이 논의되고 있으나 남해안 간선도로로서의 기능을 제대로 발휘할 수 있도록 전 구간의 조기 확장을 추진

사업 8 : 남부권 신공항 건설

□ 인천국제공항이 유일한 국제관문이어서 남해안 지역주민·외래방문객의 불편을 야기

- 김해국제공항은 국제노선이 적을 뿐 아니라 운항횟수도 적음
- 김해공항은 2005년 6월 말 현재 17개 노선에 주당 136회의 국제선이 운영
- 반면에 국제선 이용고객은 꾸준히 증가
- 현재 부산·경남 지역의 많은 국제선 승객이 인천공항을 이용하나, 김포공항 경유 시 3시간, 육상교통을 이용할 경우 6시간 이상 소요되는 불편을 겪음

□ 남해안 지역을 대상으로 한 국제공항의 신설을 중장기적으로 검토

- 현재 김해공항 확장공사를 시행하고 있으며, 공사가 완료되면 국제선 여객터미널 수용규모는 연간 233만 명으로 1일 6,384명에 해당
- 현재와 같은 속도로 국제선 수요가 증가할 경우 수년 내에 수용능력을 초과할 전망
- 소득수준의 향상에 따라 국제선 이용수요는 더욱 증대하며, 남해안 지역 외래방문객의 편의를 위해서도 국제공항의 신설을 검토할 필요가 있음
- 외래방문객이 인천을 경유해야하는 불편 때문에 컨벤션산업을 비롯한 남해안의 국제관광 및 비즈니스에 차질을 야기

사업 9 : 남해안 일주 연륙·연도교 건설

□ 국내외 해양휴양·관광수요 증대에 부응하여 남해안 해안일주도로를 조성

- 남해안 지역의 특징 중 하나는 섬이 많다는 것으로, 섬들을 연결한 연륙·연도교를 건설하여 관광을 활성화
- 교통을 원활히 하여 섬을 찾는 관광객 증대에 기여할 뿐 아니라, 연륙·연도교 자체

가 거대한 관광자원으로 기능

- 해안일주도로의 주요 거점에 관광·휴양시설을 조성하고, 도로변 주위 환경을 정비
- 도시 해안부의 친수공간(Waterfront) 도입 및 경관정비와 더불어 해안경관 조망 공간 및 조망대, 포토존(photo zone) 등을 도입
- 항·포구의 건물, 가로시설물, 바닥포장 등의 경관 정비가 필요

□ 77번 국도의 조기 개통을 통해 남해안 지역의 해안 및 도서관광을 활성화

- 이미 정부에서는 77번 국도계획(부산~인천)을 통하여 남해안의 섬은 물론 서해안의 섬들을 연결할 계획을 수립
- 아직까지 연결되지 않은 연도교를 조기에 건설

VI. 지역 마케팅 강화

1. 환경 변화 전망

1) 세계화 확산에 따른 기업 및 인력의 이동 증가

□ 글로벌화 가속 및 시장경제 확산이 세계 경제의 성장 기회를 제공

- 그동안 소외되었던 저개발 빈곤 국가들도 세계화 조류에 동참하게 되어 인류 역사상 최초로 전 세계 인류가 시장경제에 편입될 전망
- 중국·인도의 고속성장, 빈국의 시장 편입 확대에 따라 2020년 세계 경제는 2000년에 비해 80% 이상 성장할 것으로 예상³⁵⁾
- 특히 중국과 인도 경제의 부상은 세계 경제에 새로운 기회를 제공
- 포화 상태에 도달한 선진국 시장을 대체하는 광대한 시장 기회 창출
- 저렴한 양질의 노동력을 바탕으로 수출기지로 활용 가능
- 양국 경제의 ‘고성장-저비용’ 매력을 상쇄할 만한 경쟁우위 확보가 곤란해짐에 따라 인접 국가의 매력도가 상대적으로 저하

□ 경쟁력 확보를 위한 권역별 블록화 경향이 기업 및 인력의 국제적 이동을 촉진(Global Mobility)

- 주요국들은 충분한 시장, 저렴한 노동력, 안정적인 자원기반을 확보하기 위해 지역 통합을 추진
- 미국의 FTAA 결성, EU의 확대(러시아 포함), 아시아의 통합 논의 활성화
- 경제블록의 통합력, 시너지 창출 능력에 따라 경쟁력의 차이가 발생
- 경제통합이 상당한 수준으로 진척된 미국, EU에 비해 아시아 지역은 상대적으로 불

35) NIC(2005), “Mapping the Global Future”, Report

리 한 실정

- 企業 部族(Corporate Tribes)이 글로벌화를 주도하는 과정에서 다국적기업은 가치 사슬의 단계별로 최적의 입지 조건을 찾아 이동
 - 2002~2003년 중 829개 다국적기업 본부가 새로운 지역으로 이전³⁶⁾
- 국경을 넘어 인력의 이동이 활성화되고 新遊牧民(Neo Nomads)이 대두
 - 전 세계로 활동 영역을 확장하는 인력이 증가
 - 다국적기업 및 국가 차원에서 우수 인력 확보하려는 경쟁이 심화
- 국가, 지역의 매력도와 글로벌 문화 감수성 등이 경쟁력의 중요한 원천으로 부상
 - 삶의 쾌적성(Amenity) 확보 뿐 아니라異문화에 대한 포용력 등 문화 감수성이 관건

2) 동북아 국가 간 비즈니스 허브 선점을 위한 경쟁의 격화

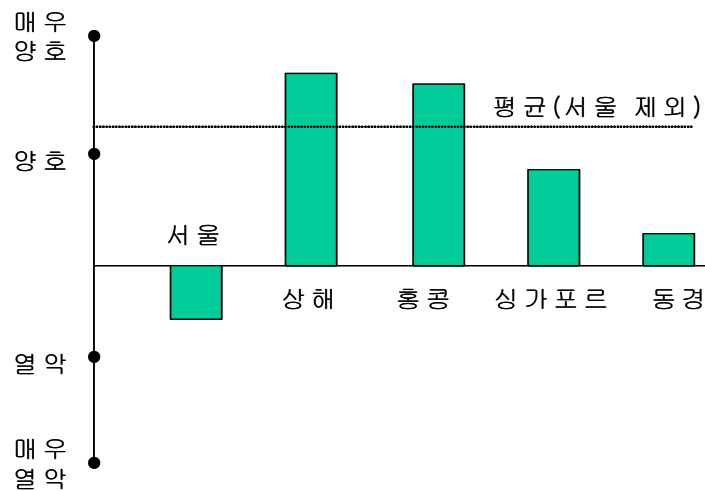
□ 중국, 싱가포르 등 주변국가의 동북아 허브 선점 노력이 가속화

- 중국의 부상으로 한국 경제의 입지는 갈수록 악화
 - 중국이 ‘세계의 공장’이 되면서 섬유, 신발, 가전, 일반기계 등 전통 제조업 분야에서 이미 한국을 추월
 - 가전 분야에서도 일본을 추월하여 세계 최대 가전 생산국으로 부상
- 중국은 푸둥 지구를 동아시아 산업거점으로 육성하고 있으며, 싱가포르는 국가 차원에서 R&D 거점 조성에 주력
 - 중국은 베이징·텐진권, 長江삼각주, 珠江삼각주 등 기존 3대 경제축 외에 동북 3성의 개발을 천명하였고, 싱가포르는 ‘비전 2018’에서 다국적 기업의 글로벌 R&D 네트워크의 중심으로 발전하려는 핵심 전략을 채택
- 비즈니스 허브 경쟁에서 뒤처질 경우 입지 경쟁력 약화로 산업공동화가 지속될 전망

36) UNCTAD 조사. www.unctad.org 참조

- 주한미국상공회의소가 발표한 ‘한국 비즈니스 환경 서베이’ 결과³⁷⁾, 한국은 아시아 주요 지역 중 사업 환경이 가장 나쁜 것으로 평가

[그림] 아시아 주요 도시의 글로벌 비즈니스 환경 비교



□ 국가 및 해당 지역의 이미지 제고를 위해 국제회의 개최 경쟁도 표출

- 2004년 국제회의 개최 횟수를 대륙별로 살펴보면, 유럽 5,201건(56.8%), 미주 1,859건(20.3%), 아시아 1,366건(14.9%), 그 외 지역 순으로 나타남
- 유럽 지역의 비중은 점차 줄어드는 반면 아시아 지역의 비중이 점차 높아지는 추세 (유럽 : 2000년 57.1% → 2004년 56.8%, 아시아 : 2000년 12.8% → 2004년 14.9%)
- 국가별로 보면 미국 1위(1,080건), 프랑스 2위(552건), 독일 3위(491건) 순이며, 아시아에서는 중국(홍콩, 마카오 포함)이 1위를 차지
- 아시아 지역의 경우 중국이 전체 회의의 2.5%인 231건을 개최하여 가장 높고, 일본 (206건), 한국(164건), 싱가포르(156건) 순으로 나타남
- 특히 한국은 국제회의 개최 건수로 세계 국가 중 10위(1.8%)를 기록하는 등 싱가포르와 함께 국제회의 개최가 매년 증가하는 추세

37) 71개사의 글로벌 CEO에게 설문조사하여 발표한 것임(『중앙일보』, 2002. 10. 31.)

[표] 아시아 주요 국가별 국제회의 개최 비중 및 건수

	2000	2002	2004
중국	1.8%(189)	1.8%(175)	2.5%(231)
일본	2.3%(237)	2.3%(222)	2.2%(206)
한국	1.0%(104)	1.3%(124)	1.8%(164)
싱가포르	1.2%(121)	1.5%(138)	1.7%(156)

주1 : 비중은 총 국제회의에 대한 비율임

주2 : () 안은 개최 건수

자료 : 국제협회연합(Union of International Associations, UIA)

3) 국가균형발전 정책 추진 등으로 국내 지역 간 경쟁 가속화

□ 정부가 강도 높은 국가균형발전 정책을 추진하여 신행정수도 건설, 공공기관의 지방 이전 등이 빠르게 진행

- 정부는 국가균형발전에 확고한 실천의지를 보이고 있으며 국정 의 핵심 아젠다로 채택
- 국가균형발전을 위하여 2008년까지 5년 동안 국비 44.5조 원, 지방비 14.4조 원, 민자 7.6조 원 등 총 66.6조 원이 투입될 예정
- 지방대학의 혁신역량 강화사업, 산업 클러스터 형성사업 등이 동시다발적으로 추진

[표] 국가균형발전정책 패러다임의 변화

	기존 패러다임	새로운 패러다임
발전 목표	총량적 성장	균형적 성장
추진 주체	중앙정부 주도	지방정부 주도
추진 전략	수도권 규제 강화(zero-sum strategy)	수도권/지방 상생발전(win-win strategy)
주요 정책	SOC 등 물리적 인프라 확충	지역혁신체계 구축을 통한 자생력 강화
발전 목표	단편적 분산적 추진 (법, 제도적 기반 미비)	종합적 일관된 추진 (특별법, 특별회계 신설 등)

자료 : 한표환, “자립형 지방화를 위한 ‘국가균형발전특별법제정방안’, 국가균형발전특별법 제정을 위한 전국순회공청회, 2003

□ 세계화 확산에 따라 국내의 각종 제도나 지역개발 전략 등도 개방화 추세를 반영

- 중앙정부와 지방정부 모두 국내 지향적인 성장 전략에서 탈피하여 국제 무역, 자본, 기술의 유치를 통해 경제발전과 경제구조조정을 촉진하는 전략으로 전환
- 제4차 국토종합계획(2000~2020년)에서도 21세기의 개방형 통합 국토축 형성을 위한 전략의 일환으로 신개방 국토거점의 육성 방안을 검토
- 개방형 국토거점은 세계 경제의 국제화(Globalization)와 지방화(Localization)가 동시에 진행되는, 세방화(Glocalization) 경향을 반영한 국토개발의 전략 개념

[그림] 경제자유구역과 기업도시 시범사업 지역 위치도



- 이러한 과정에서 국내의 여타 지역에서는 일반적으로 적용되지 않는 특정 정책수단을 통해 특정 지역에 대한 규제를 완화하고 각종 인센티브를 부여하는 경우도 발생
- 외국기업 유치를 위한 경제자유구역, 자유무역지역, 외국인투자지역 등이 입지성이

양호한 지역 등에 지정되고 있음

- 특히 최근에는 기업도시와 혁신도시 등이 추진되면서 이들을 유치하기 위한 지역 간 경쟁이 치열
- 기업도시는 태안, 무안, 영암 해남, 원주, 무주, 충주 등 7개 지역이 선정된 상태
- 공공기관 이전에 연계된 혁신도시는 아직 최종 입지가 결정되지 않은 상태이지만 전국에 걸쳐 11개 시를 건설할 예정

□ 지방자치제도 실시 이후 각 지자체들은 지역 알리기에 적극적으로 나서고 있음

- 민선 지자체 실시 이후 각 지역들은 지역 마케팅(Place Marketing) 차원에서 각종 지역축제 등을 추진하면서 지역 알리기와 지역 경제 활성화를 도모
- 지역축제가 지역 경쟁력 강화 수단의 하나로 인식되면서 각 지자체들은 경제적 효과는 물론 지역 이미지 제고 면에서도 많은 관심과 노력을 기울임
- 지역축제의 수가 매년 증가할 정도로 각 지역마다 경쟁적으로 축제성 이벤트 등을 개최하고 있으며 이를 효과적으로 하기 위한 마케팅 노력도 배가
- 지역축제의 수는 2001년 449개에서 2005년 601개에 달해 약 34%나 증가
- 한편 지역축제 증가는 주민화합 등을 이끌기도 하지만 지자체 간에 지나친 경쟁을 유발하여 지역 간 갈등 내지는 모방 축제 등 지방역량의 낭비를 초래

외국의 지역 마케팅(Place Marketing) 사례

- 미국 피츠버그(Pittsburgh) 시는 철강산업이 쇠퇴하면서 '일자리도 줄고 스모그가 심하고 범죄가 높은 공업지역'이라는 부정적 이미지를 불식하고 하이테크 산업, 서비스산업 등을 유치하여 10만개의 일자리를 창출 → 미국 도시 중 '삶의 질' 최고 지역으로 선정되기도 함
- 클리블랜드(Cleveland) 시는 '오하이오의 사생아'로 불릴 정도로 지역 이미지가 악화되었으나 도시 이미지를 쇄신하고 중공업 도시에서 서비스, 기업본사 중심지로 탈바꿈하는 데 성공

2. 남해안 지역 현황

1) 국내외 인지도 저조

□ 남해안 지역에 대한 국제적 인지도는 매우 낮은 것으로 평가

- 2004년 우리나라에서 개최된 국제회의 총 164건 가운데 남해안 지역에서 개최된 건수는 6건에 불과
- 우리나라의 국제회의는 대부분 서울과 제주에서 열림

[표] 우리나라의 지역별 국제회의 개최 건수 및 비중

	개최건수	한국 내 비중	아시아 내 비중	전 세계 비중
총계	164건	100.0%	12.0%	1.8%
서울	109	66.5%	8.0%	1.2%
제주	17	10.4%	1.2%	0.2%
대전	6	3.7%	0.4%	0.1%
부산	6	3.7%	0.4%	0.1%
기타 지역	26	15.7%	2.0%	0.2%

자료 : 국제협회연합(Union of International Associations, UIA)

- 국제회의의 참가 외국인들이 개최지 이외에 방문한 지역을 조사한 결과 남해안 지역의 인지도 수준은 12.6%에 불과한 것으로 나타남
- 서울이 60.7%로 가장 높고 부산이 12%로 그 다음을 차지하였으나 경남과 전남의 방문 비중은 각각 0.4%, 0.2% 수준에 머물름(남해안 지역 전체로 보면 12.6% 수준)

[표] 국제회의 참가자의 개최지 이외의 방문 지역(2004년)

지역 구분	비중(%)
서울	60.7%
부산	12.0%
제주도	9.5%
경상북도	5.3%
대구	4.7%
강원도	2.6%
경기도	1.7%
인천	1.2%
대전	0.9%
경상남도	0.4%
광주	0.4%
전라남도	0.2%
충청남도	0.2%
전라북도	0.2%

자료 : 한국관광공사, “2004 국제회의 참가자 실태조사”

- 우리나라를 방문하는 외국인들을 대상으로 하여 한국 내 방문지역을 조사한 자료에 따르면, 서울의 비중(80.9%)이 압도적으로 높은 실정이고, 부산의 비중은 20.2%에 불과
- 한국을 방문하는 외국인들의 방문 지역은 서울, 부산, 민속촌, 제주도 순임

[표] 외국인들의 연도별 한국 여행 중 주요 방문지

	2002	2003	2004
서울	83.7%	85.0%	80.9%
부산	21.2%	19.5%	20.2%
민속촌	15.9%	16.6%	13.1%
제주도	10.4%	9.8%	9.7%
에버랜드	8.2%	12.0%	8.5%

주 : 중복 응답한 것을 비율로 환산한 것임

자료 : 한국관광공사, “2004년 외래 관광객 실태조사”

- 참고로 외국기관이 평가한 우리나라의 국가 인지도 수준을 보면 다른 나라에 비해

여전히 낮게 나타남

- 국가브랜드 조사기관인 미국의 안홀트-GMI사의 조사 결과, 우리나라의 국가 브랜드는 25개국 가운데 20위를 차지(1위 호주, 2위 캐나다, 11위 미국, 14위 일본, 16위 멕시코 등의 순임)³⁸⁾
- 국가 인지도가 낮은 상황에서 남해안 지역의 국제적 인지도가 높지 않은 것은 현실적 한계로 볼 수 있음

외국인에게 비친 한국의 이미지

- 주독 한국대사관의 비공식 조사에 따르면, 독일인들이 한국에 대해 생각나는 것은 1위가 한국전쟁, 2위 분단국, 3위 북한 핵, 4위 데모, 5위 월드컵으로 부정적 이미지가 우세
- 한국의 위치에 대해서는 아직도 독일 사람의 70%가 싱가포르 옆이라고 응답

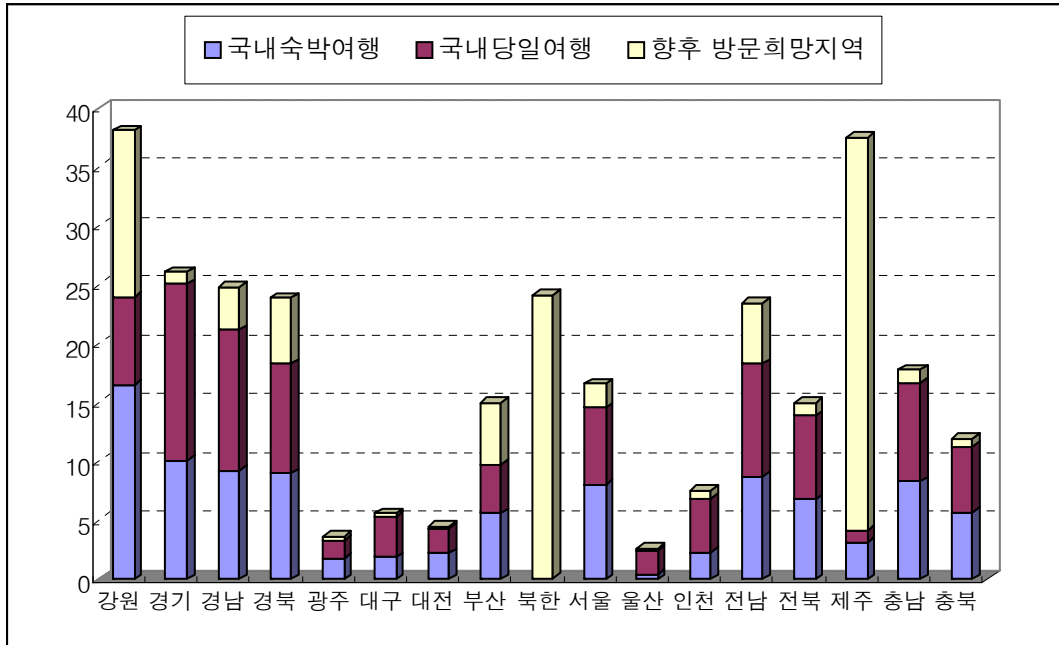
자료 : "독일은 중소기업 대국 세계 1위 기업만 500개", 『매일경제』, 2005. 1.4.

□ 남해안 지역의 국내 인지도(여행 방문지역 기준)는 상대적으로 높은 편

- 국내 숙박관광의 경우 강원도, 경기도, 경상남도 순으로 높게 나타나고, 당일 여행지로는 경기도, 경상남도, 전라남도 순으로 나타남
- 국내 숙박여행 방문지 : 강원도 16.5%, 경기도 10.1%, 경상남도 9.2% 순(부산 5.6%)
- 국내 당일여행 방문지 : 경기도 15.0%, 경상남도 12.0%, 전라남도 9.6% 순(부산 4.2%)
- 그러나 향후 방문 희망지역으로는 남해안 지역의 선호도가 크게 떨어지는 반면, 북한과 제주도의 비율이 높게 나타남
- 향후 방문 희망지역 : 제주도 33.3%, 북한 24.1%, 강원도 14.1% 순(부산 5.2%, 전남 5.2%, 경남 3.6%)

38) 이 결과는 수출 및 상품 경쟁력, 정부의 관광 투자, 국민성, 문화유산 등 6개 분야에 대해 질문하여 종합 점수로 순위를 매긴 것이다. 국가 브랜드란 어떤 나라가 외국에서 갖는 나라 자체의 '상표' 가치를 말하는 것으로 우리나라의 경우 'Made in Korea' 등이 이에 해당된다.(『중앙일보』 2005. 8. 3.)

[그림] 지역별 국내 여행 방문지 조사



자료 : 한국관광공사, “2004 국민여행 실태조사”

2) 기업 비즈니스 환경 미흡

□ 남해안 지역에 대한 외국인투자 규모(2004년 기준)는 우리나라 전체의 2.5%에 불과

- 2000년 이후 남해안 지역에 대한 외국인투자 규모는 크게 줄어들고 있는 추세
- 남해안 지역에 대한 외국인투자 규모 비중(전국 대비) : 7.1%(2000년)→ 2.5%(2004년)
- 남해안 지역이 국내총생산에 차지하는 비중을 고려해볼 때, 외국인투자 비중은 매우 낮은 실정
- 국내총생산액 중 남해안 지역의 비중은 17.1% 수준(2003년)
- 특히 우리나라에 대한 다국적 기업들의 투자매력도는 태국과 동일한 수준
- 유엔무역개발회의(UNCTAD)가 다국적 기업을 대상으로 2005~2009년의 매력적인 투자처(R&D 지역)를 조사한 결과, 중국, 미국, 인도, 일본, 영국, 러시아, 프랑스, 독

일, 대만, 싱가포르가 향후 매력적인 10대 투자처로 손꼽힘(한국, 말레이시아, 태국은 14위)

[표] 남해안 지역의 외국인직접투자(FDI) 규모 추이

	2000	2001	2002	2003	2004
전국	15,697.0	11,292.0	9,101.0	6,467.0	12,770.0
남해안	1,114.1 (7.1%)	1,032.3 (9.1%)	535.6 (5.9%)	188.6 (2.9%)	317.3 (2.5%)
부산	553.0 (3.5%)	469.8 (4.2%)	252.4 (2.8%)	77.7 (1.2%)	132.9 (1.0%)
전남	493.2 (3.1%)	281.5 (2.5%)	192.2 (2.1%)	14.9 (0.2%)	117.4 (0.9%)
경남	68.0 (0.4%)	281.0 (2.5%)	91.0 (1.0%)	96.0 (1.5%)	67.0 (0.5%)

주1 : 각 지역별 외국인투자 규모는 각 지자체 내부 자료 기준

주2 : () 안의 비율은 우리나라 총외국인투자 규모에 대한 비중

자료 : 산업자원부, 재정경제부, 부산광역시, 전라남도, 경상남도

□ 남해안 지역은 기업 투자여건이 서울, 경기도 등에 비해 상대적으로 미흡

[표] 지역별 기업투자 환경 순위

	종합순위	각 분야별 순위			
		기초투자 환경	정보화/기술 환경	인프라/사업 환경	지방정부 정책 환경
서울시	1	3	1	1	11
부산시	4	4	4	2	6
대구시	7	9	6	7	12
인천시	5	5	5	3	2
광주시	8	10	7	9	7
대전시	2	2	2	5	3
울산시	9	6	9	4	13
경기	3	1	3	6	5
강원	16	13	14	16	10
충북	14	12	11	15	14
충남	10	7	10	12	1
전북	15	16	13	14	15
전남	13	14	16	13	9
경북	12	8	12	11	16
경남	6	11	8	8	8
제주	11	15	15	10	4

자료 : 한국경제연구원, “우리나라 16개 시도의 기업투자환경 분석”, 2005

- 우리나라 16개 시도의 기업 투자여건 조사 결과, 상위 3개 지역은 서울, 대전, 경기도인 반면 남해안 지역의 경우 부산, 경남, 전남이 각각 4위, 6위, 13위에 해당
- 16개 시도 가운데 8위 이내에 포함된 도 지역은 경기도와 경상남도이며, 8위권 밖에서만 광역시는 울산시로 나타남
- 참고로 우리나라 전체의 비즈니스 환경은 홍콩, 일본, 싱가포르 등에 비해 낮은 수준에 머물렀다(WEF의 Business Competitiveness Index Rankings 기준)
- 우리나라는 전체 103개 국가 중 24위를 차지하였으나, 미국이 1위, 일본 8위, 싱가포르 10위, 홍콩 11위 등이고 말레이시아도 우리나라보다 1단계 높은 23위를 기록
- 특히 우리나라에 입주한 외국인투자기업들이 평가한 국내 경영환경의 만족도는 낮은 수준³⁹⁾
- 우리나라 경영 환경(노사, 금융, 세무, 행정절차 및 규제, 물류 등)에 대한 만족도는 17.4%인 반면 불만족도는 이보다 약 2배 높은 36.3%에 달하는 것으로 나타남

3) 지자체별로 각종 개발사업 및 마케팅을 추진

□ 남해안 지역 내 각종 사업들은 각 지자체의 행정구역 중심으로 추진

- 경제자유구역의 경우 부산·진해는 부산과 경상남도, 광양만권은 전남과 경남이 각기 경제자유구역 내 포함 면적을 기준으로 예산과 인원을 배정하여 운영 중
- 광양만권 경제자유구역청 : 전남과 경남이 예산과 인원을 각기 85%와 15%씩 분담
- 부산·진해 경제자유구역청 : 부산과 경남이 예산과 인원을 50%씩 분담
- 다도해를 이루고 있는 남해안의 특성상 섬들 간의 다양한 해상 교통이 필요하지만 각 지역별 행정구역 중심의 교통행정으로 타 지역 섬과 원활한 교류가 곤란
- 전남 완도에서 경남 거제로 직행하는 해상여객 교통이 없을 정도로 남해안 지역 내 각 지자체들의 연계 행정이 미흡

39) 코트라, “2004년 외국인투자기업 경영/생활환경 애로조사 보고서”, 2004

□ 남해안 지역축제는 전국 축제의 31.6%에 달할만큼 많지만 국내외적 인지도는 높지 않은 편

- 2005년 전국의 지역축제 개최 수는 총 601개에 달하며 이 가운데 남해안 지역의 축제 수는 190개로서 경남 77개, 부산 59개, 전남 54개를 기록
- 부산은 8개 광역시 가운데 가장 많은 축제를 개최(서울의 2.7배 수준)
- 이러한 지역축제들은 시군별로 다양하게 추진되고 있으나 국내외적 관심을 끌기에는 아직 미흡
- 각 시군별 일부 축제의 경우 국제적인 관심은 고사하고 국내에서도 제대로 알려지지 못하고 있는 실정
- 홍보 예산 부족과 조직적인 마케팅 인력 부족 등으로 체계적인 홍보 활동이 미흡하고, 인접 시군 간 축제의 연계 운영도 이루어지지 않고 있음

[표] 남해안 지역의 시도별 지역축제 개최 현황(2005년)

	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
건수	22	59	14	25	9	8	15	93	56	43	25	54	59	77	42
비중	3.7%	9.8%	2.3%	4.2%	1.5%	1.3%	2.5%	15.5%	9.3%	7.2%	4.2%	9.0%	9.8%	12.8%	7.0%

주 : 강원도의 지역축제는 자료 미비로 제외

자료 : 문화관광부, “2005년 시도별 지역축제 개최 현황”

3. 전략 추진 방향

1) 기본방향

- 남해안 지역에 대한 마케팅은 기본적으로 글로벌 시각에서 접근하는 것이 필요
- 남해안 지역의 마케팅 전략은 단순히 국내적 시각이 아니라 동북아 중심의 국제적 관점에서 접근
 - 행정구역상 구분되는 국내적 시각에서 탈피하여 경쟁상대를 동북아 국가 및 지역들로 인식(수도권과의 경쟁보다는 홍콩, 도쿄 등과 경쟁해야 한다는 의미)
 - 특히 글로벌 소비 트렌드를 반영하여 소비자-기업-지역으로 연결되는 구도를 최대한 활용하는 전략 방향을 설정
 - '소비자-기업-지역' : 소비 트렌드가 변할 경우 기업들은 소비자 니즈를 수렴하는 제품 또는 서비스 제공에 나서게 되고, 지역은 이들 기업을 유치하는 일련의 과정

[표] 글로벌 10대 소비 트렌드

현재	미래	미래-현재
스마트 소비	스마트 소비	환경
건강	건강	실버
메트로 섹슈얼	메트로 섹슈얼	건강
개성	실버	메트로 섹슈얼
실버	개성	개성
자녀	자녀	스마트 소비
감성	감성	자녀
작은 사치	환경	감성
소비 양극화	작은 사치	작은 사치
환경	소비 양극화	소비 양극화

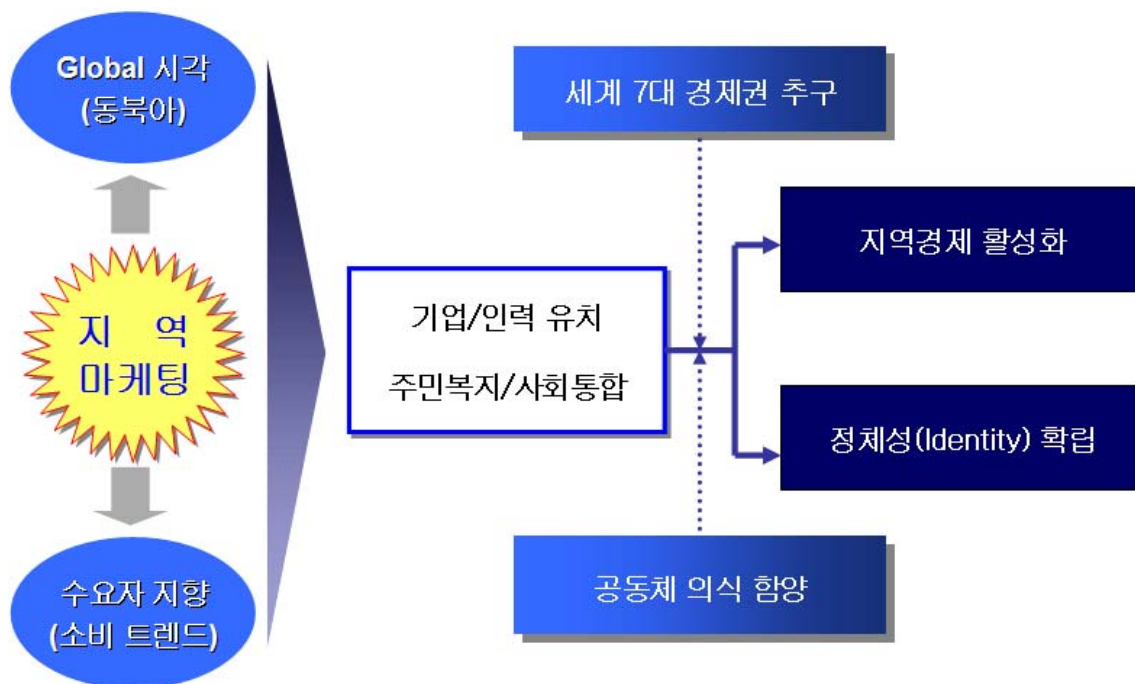
주 : 미래와 현재의 강도 차이는 관련 산업의 성장 가능성을 의미

자료 : 코트라, “글로벌 소비트렌드 분석을 통한 차별적 시장접근 방법”, 2005

- 인터넷과 글로벌 미디어(위성방송 등)의 활성화로 세계 소비자들 간에 차별적 요소가 점차 사라지고 소비 트렌드의 세계적 동조화 현상이 발생
- 글로벌 소비 트렌드로는 감성, 개성추구 등 10개를 꼽을 수 있으며, 이는 소득별, 지역별로 다소 차이를 보임

□ 마케팅 전략의 궁극적 목적은 '지역 경제활성화'와 '정체성 확보'의 실현에 있음

[그림] 남해안 지역 마케팅의 기본 방향



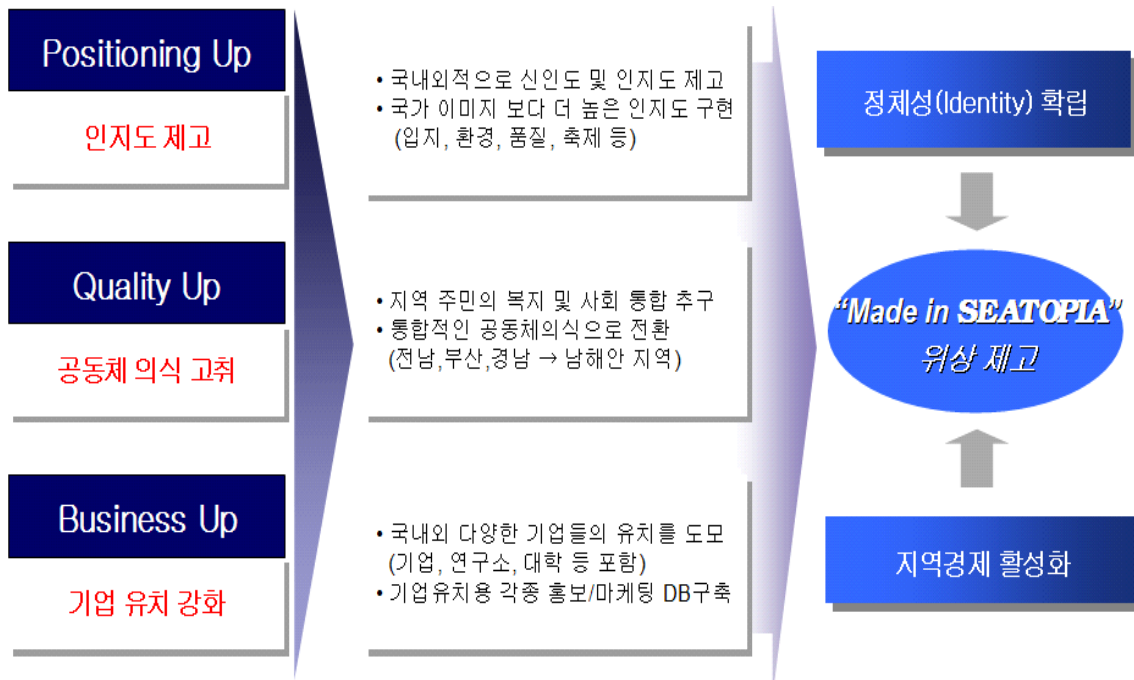
- ‘지역경제 활성화’는 남해안 지역의 경제규모를 동북아 7대 경제권으로 부상할 수 있도록 지역 마케팅 전략을 수립하는 것임
- 이는 주로 영미계에서 사용하는 전략적 개념으로서 지역경제 희생이나 활성화를 위하여 지역 내 부정적 이미지를 쇄신하는 것임
- 특히 자신들이 가진 매력적인 문화유산 등을 활용하여 활기 넘치는 지역 이미지를 구축함으로써 투자자, 경영자, 종업원들이 살고 싶어하는 지역으로 가꾸는 전략
- ‘정체성 확보’는 지역 주민들 간 사회적 통합을 추구하도록 전략을 세우는 것

- 이는 유럽식 관점으로서 사회 마케팅(social marketing)의 요소를 강하게 포함하며, 모든 계층의 이해를 반영한 물리적 개발과 사회복지 형태의 개선을 의미⁴⁰⁾
- 단순한 이윤추구 차원에서 지역을 판촉하는 것이 아니라 주민복지 및 사회통합의 목표를 설정하고 지역의 정체성을 확립해 나가는 전략

2) 추진 방향

□ 남해안 지역의 마케팅 추진 방향은 ‘Three UP’으로 정의

[그림] 남해안 지역의 마케팅 추진 방향



40) 최승범, “도시의 지역마케팅사업의 성공요건 : 안정 · 이천의 사례를 중심으로”, 『한국공공관리학보』, 제18권 제1호, 2004

- ‘Positioning Up’은 남해안 지역의 국내외적 인지도를 높이는 것으로 국가 이미지보다 더 높은 인지도를 실현
 - 우리나라의 국제 인지도가 아직 높지 못한 한계가 있지만 개별 기업들이 세계 100대 브랜드에 등재되는 경우가 있듯이 남해안 인지도를 국가 인지도보다 높일 수 있음
- ‘Quality Up’은 지역주민 및 지방정부의 공동체 의식을 기존의 지자체별(전남, 부산, 경남)에서 남해안이라는 통합적 공동체 수준으로 제고
 - 남해안 지역의 정체성(Identity)을 높여 '우리'라는 통합적 공동체 의식을 함양
- ‘Business Up’은 남해안 지역이 국내외 기업들을 유치하여 자생적 경제력을 갖추도록 하는 것으로 기업 비즈니스의 환경 여건과 홍보력을 제고
 - 남해안 지역이 국내외 기업들에게 투자 1순위가 될 수 있도록 각종 정보 인프라를 확충하고 제도 등을 개선

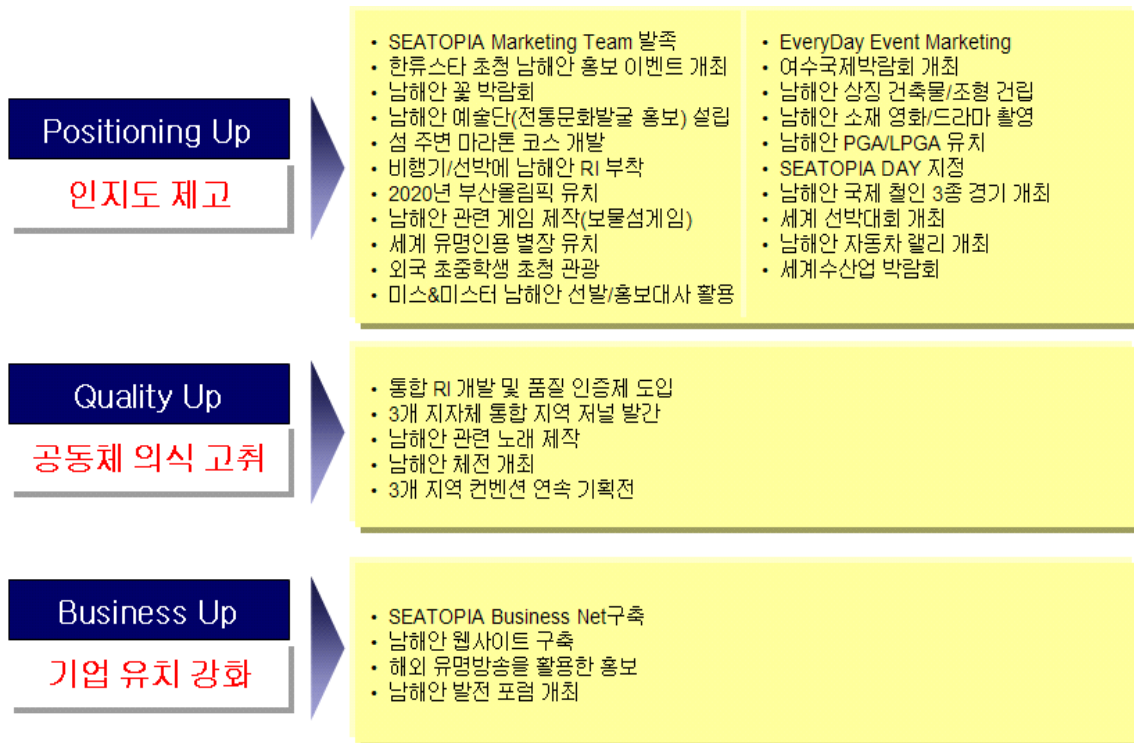
4. 세부사업

1) 세부사업의 도출

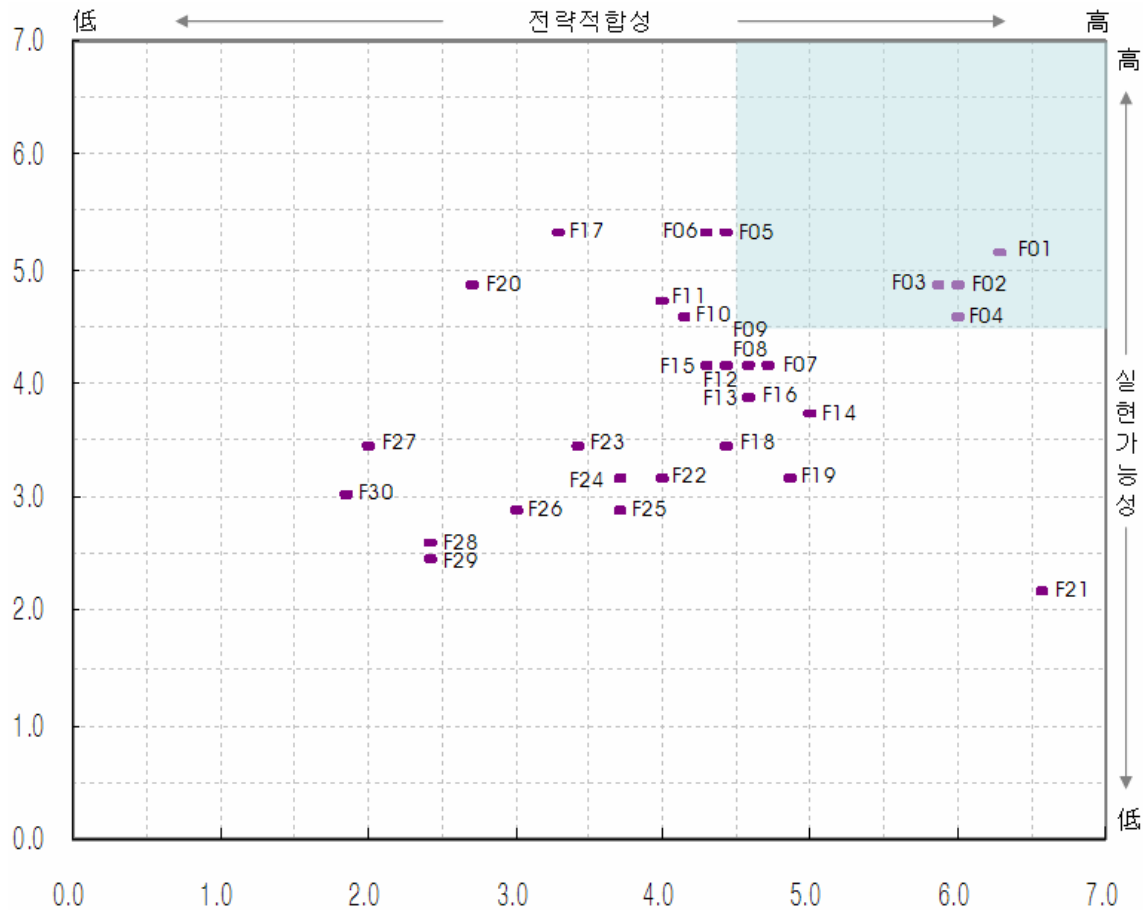
□ 지역마케팅 강화를 위한 Three Up 전략에 따라 30개 사업 아이디어를 도출

- Positioning Up 전략 21개, Quality Up 전략 5개, Business Up 전략 4개
 - 각 사업들은 개별 전략별로 구분되었지만 실제로는 3개 전략 속에 공통으로 포함될 수 있는 것들이 많아 종합적인 추진이 필요
- 각 사업 아이디어별로 전략 적합성과 실현 가능성 등을 기준으로 평가한 결과, 4개의 세부사업을 선정
 - SEATOPIA Marketing Team 발족, Everyday Event Marketing, 통합 RI개발 및 품질 인증제 도입, SEATOPIA Business Net 구축 등임

[그림] 지역마케팅 강화를 위한 사업 아이디어



[그림] 남해안 지역마케팅 강화를 위한 사업 아이디어 평가



F01. SEATOPIA 마케팅팀 발족
 F03. 통합 CI 개발 및 품질인증제
 F05. 남해안 웹사이트 구축
 F07. 여수국제박람회 개최
 F09. 남해안 꽃 박람회 개최
 F11. 남해안 상징 건축물·조형물 건립
 F13. 남해안예술단 설립
 F15. 섬 주변 마라톤 코스 개발
 F17. 남해안체전 개최
 F19. 해외유명방송을 활용한 홍보
 F21. 2020 부산올림픽 유치
 F23. 남해안 관련게임 제작
 F25. 세계 유명인용 별장 유치
 F27. 3개 지역 컨벤션센터 연속기획전
 F29. 세계수산업박람회 개최

F02. Everyday 이벤트 마케팅
 F04. SEATOPIA Business Net 구축
 F06. 한류스타 초청 남해안 홍보 이벤트 개최
 F08. 3개 지자체 통합지역저널 발간
 F10. 남해안 관련 노래 제작
 F12. 남해안 발전포럼 개최
 F14. 남해안 소재 영화·드라마 촬영
 F16. 남해안 PGA·LPGA 유치
 F18. 비행기·선박에 남해안 CI 부착
 F20. SEATOPIA Day 지정
 F22. 남해안 국제 철인 3종 경기 개최
 F24. 세계선박대회 개최
 F26. 남해안 자동차랠리 개최
 F28. 외국 초중학생 초청 관광 프로그램 개발
 F30. 미스&미스터 남해안 선발 및 홍보대사 활용

2) 세부사업별 내용

사업 1 : SEATOPIA Marketing Team 발족

□ 남해안 지역에 대한 효과적인 마케팅이 가능하도록 별도의 전담 조직을 발족

- 남해안 지역 내 각종 개발사업이나 기업 유치 관련 마케팅 및 홍보 전담 조직을 가칭 '남해안 발전기구(SDA)' 내에 만들어 운영
 - 전남, 부산, 경남 등이 각기 추진했던 지역 마케팅 활동들을 하나의 조직 내에서 남해안 지역을 대상으로 통합 운영
- 민간 전문가들을 고용하여 남해안 지역에 대한 국내외 홍보 활동을 강화함으로써 기업 유치 등의 성과를 도모
 - 3개 지자체가 공동으로 출자하여 만든 조직이지만 업무의 효율성 제고를 위해서는 전문적인 민간 마케팅 전문가들을 고용하여 업무를 전담케 하는 것이 필요

[그림] SEATOPIA Marketing Team 구성(안)



사업 2 : 통합 RI 구축 및 품질인증제 도입

□ 남해안 지역의 통합 RI(Regional Identity)를 만들어 인지도 제고 및 지역 정체성 확보

- 남해안을 상징할 브랜드, 로고, 로고송, 슬로건 등을 만들어 통합적인 홍보 및 마케팅 수단으로 활용
- 이는 남해안 지역에 대한 대외 홍보용으로 필요할 뿐 아니라 지역 내 주민들간의 공동체 의식을 고취하는 데도 기여
- 외국에서는 슬로건을 통해 지역의 고유한 이미지를 차별화하려는 노력이 많음

외국의 슬로건 사례

- 스페인 : Everything Under the Sun
- Pennsylvania : America Starts Here
- South Carolina : Smiling Faces, Beautiful Places
- Hershey(Pennsylvania) : The Sweetest Place on Earth

자료 : 염명배, “지역경제활성화와 지방재정 확충을 위한 지방정부의 지역마케팅 전략”, 1999

- 남해안 지역 내에서 생산되는 제품에 '*made in SEATOPIA*' 마크를 부착하는 품질인증제를 도입
- 남해안 지역의 농산물에 대해 품질인증제를 도입하여 시장 개방에 대응하고 저가 중국산 농산물과의 차별화를 유도
- 공산품의 경우는 지역 내 해당 기업들이 국제적인 기준에 따라 자체 품질인증을 하기 때문에 남해안 인증마크를 자율적으로 부착
- 서비스업의 경우에는 남해안 인증제를 적극 활용하여 서비스의 질을 높이도록 유도
- 남해안 브랜드를 지속적으로 관리하는 것은 브랜드 론칭만큼 중요하기 때문에 매년 브랜드 가치를 철저히 평가하는 시스템을 구축
- 세계 우수 브랜드 평가 기관에 주기적으로 평가를 의뢰하여 정확한 실태를 파악
- 특히 2020년까지 남해안 브랜드를 세계 100대 브랜드로 육성하는 전략도 수립 (2005년 현재 세계 100대 브랜드에 포함된 국내 기업은 삼성전자, 현대자동차뿐임)

사업 3 : Everyday Event Marketing

□ 남해안 지역 내에서 일년 내내 다양한 이벤트들이 개최되도록 하는 프로그램을 구축

- 남해안 지역의 축제들을 행사 성격 및 개최 시기 등에 따라 세분하여 'everyday 축제행사'를 유도
- 지역축제들은 해당 지자체가 주관하는 경우가 많기 때문에 지역축제의 연계 여부는 각 지자체들의 적극적인 협력에 달려 있음
- 특히 남해안 지역 내 자원들을 최대한 활용한 국제적인 이벤트를 개최하여 국제적 인지도를 제고(생산품, 스포츠 등을 통한 이벤트)
- 실제적인 비즈니스는 해당 기업들이 하겠지만 지방정부가 이를 적극적으로 지원함으로써 지역 내 기업들과 파트너십을 구축

[표] 남해안 지역을 대상으로 하는 이벤트(예시)

	남해안 지역 내 자원	이벤트
선박 관련 이벤트 (생산지 + 생산품 연계)	세계 최대의 조선소 (세계적인 생산 거점)	선박, 요트 엑스포 등
스포츠 관련 이벤트 (스포츠 타운 + 스포츠 종목) (다도해 + 스포츠 종목)	스포츠 타운 세계 1위 스포츠(양궁) 다도해	세계 양궁대회(남해안 후원) 양궁 아카데미 개설(정기적) 국제 해상(섬주변)마라톤 대회
승마 관련 이벤트 (경마장 + 승마 종목)	경마장	세계적 승마대회
공룡 관련 이벤트 (공룡유적지 + 연관 행사)	공룡 유적지	공룡 박람회 쥬라기 공원Ⅳ 영화 촬영



세계의 이목을 집중시킨 두바이(Dubai)의 이벤트

- 획기적인 아이디어로 두바이를 알리는 이벤트를 개최
- 2004년 타이거 우즈는 부르지 알 아랍의 옥상헬기 착륙장에서 드라이브 샷을 날리는 이벤트를 개최
- 2005년 같은 장소에서 세계적 남자 테니스 선수인 로저 페더러와 앤드류 애거시의 이벤트 경기를 개최

사업 4 : SEATOPIA Business Net 구축

□ 남해안 지역의 기업 비즈니스 및 관광환경 개선에 필요한 통합적인 정보망을 구축

- 가칭 'SEATOPIA Business Net'은 남해안 지역에 대한 모든 정보를 연결해주는 이른바 남해안 지역의 포털 사이트 역할을 담당(남해안의 Information Hub)
- 남해안 지역에 대한 각종 비즈니스 관련 정보, 관광 여행 정보, 문화 이벤트 정보 등을 통합하여 모든 사람들에게 실시간으로 다양한 정보를 제공
- 이를 위해서는 분산되어 있는 남해안에 대한 각종 정보를 통합하고 미처 파악되지 않은 정보를 신규로 만드는 노력이 필요
- 영국의 경우 기존 도로지도를 기초로 노팅엄(Nottingham), 셰필드(Sheffield), 리버풀(Liverpool), 맨체스터(Manchester)를 포함한 20여 개 도시에서 자동차, 철도, 비행기, 산업시설에서 발생하는 소음을 조사하여 소음지도(Noise Map)를 제작
- 남해안 전용 웹사이트(www.seatopia.com)의 개설과 남해안 관련 정보를 국제적으로 알릴 수 있는 저널을 3개어(영어, 중국어, 일어)로 발간
- 국내외 항공기 내에 남해안 저널을 비치하여 남해안에 대한 정보 노출도를 제고
- 특히 외국인 관광객 유치를 위해서는 남해안 비즈니스 정보망을 구축하여 여러 여행사에 관광 정보를 충분히 제공하는 것이 중요
- 우리나라를 방문하는 외국인 관광객들은 한국의 여행정보를 친구·동료, 여행사, 관광서적, 인터넷 순으로 획득

[표] 외국인의 한국 여행정보 입수 경로

	친지, 친구, 동료	여행사	관광안내서적	인터넷	광고	보도
응답 비율	36.4%	28.9%	24.2%	22.8%	13.2%	12.6%

주 : 중복 응답을 기준으로 하였고 응답 비율이 10% 이하인 경우는 제외

자료 : 한국관광공사, “2004년 외래관광객 실태조사”

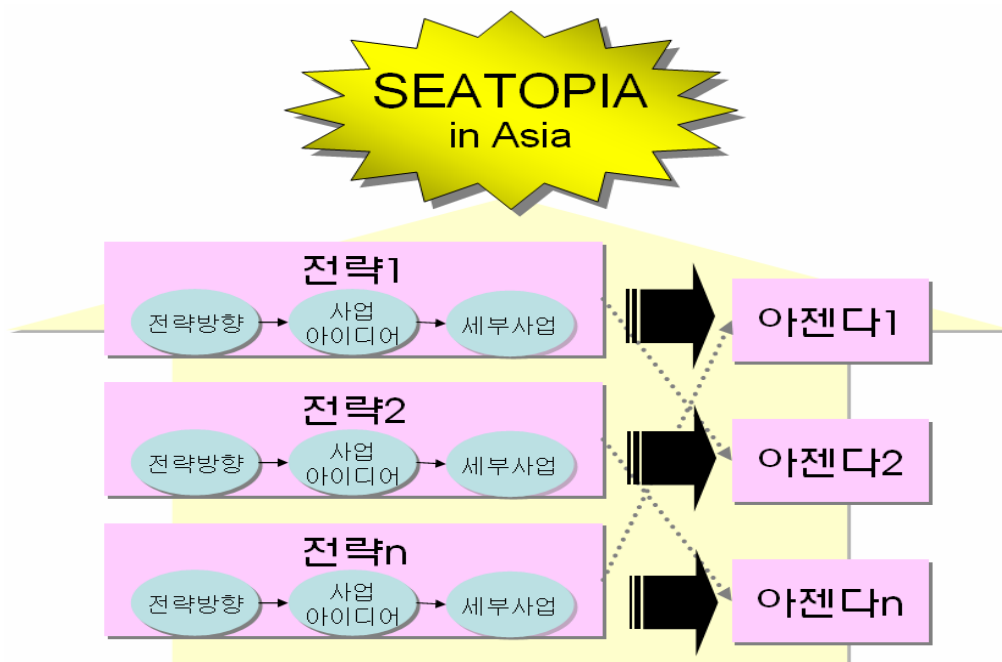
남해안 발전 아젠다

I. 아젠다의 개념 및 도출

□ 남해안 발전 아젠다는 남해안의 비전과 목표를 달성하기 위해 앞서 제시한 6대 전략을 구체화하여 실제 사업으로 추진할 종합적이고 핵심적인 실행과제를 의미

- 아젠다는 비전과 목표를 실현하기 위해 추진주체와 규모, 추진기간 등을 포괄적으로 제시하는 **실행과제(Action Project)**임
- 아젠다는 전략을 구체화하는 핵심과제이면서 동시에 특정전략에 국한하지 않고, 여러 전략과 세부사업들을 복합적으로 고려하여 추출한 **종합과제(Overall Project)**임

[그림] 아젠다의 개념



□ 남해안 발전을 위한 6대 전략을 구체화하는 6대 아젠다를 도출

- 아젠다 1. 투툼 혁신클러스터 육성
- 아젠다 2. SEATOPIA 어메니티 업그레이드
- 아젠다 3. Seaport city 조성
- 아젠다 4. Green&Blue 산업 혁신단지 조성
- 아젠다 5. A·R·T 인프라 구축
- 아젠다 6. SEATOPIA 마케팅

[그림] 남해안 발전 6대 아젠다



II. 남해안 발전 아젠다

1. 투톱 혁신 클러스터 육성

1) 개요

가. 사업의 의의

- 지역 내 완결적인 혁신시스템(클러스터)을 구축하여 기존산업의 고부가가치화 및 신산업의 조기 착근을 유도
 - 지역 내 혁신역량이 없을 경우, 단순한 생산공장 역할에 머무를 가능성이 높으며, 산업여건이 변할 경우 타 지역으로 산업기반이 유출될 위험성도 매우 높음
 - 아일랜드는 글로벌 기업의 해외 생산기지를 유치하여 번영을 추구했으나, 투자기업들이 최근 원가가 저렴한 동구권으로 이전을 추진하면서 위기에 직면
 - 신산업·신기술이 탄생하는 역동적인 혁신환경을 구축하여 자생적인 산업발전의 토대를 마련
- 3개 시도가 공히 강점을 가진 수송기기 산업 및 생물소재 산업을 남해안 지역의 대표 산업으로 육성하여 균형이 잡힌 산업구조를 구축
 - 전략적 집중 없이 다양한 미래 신산업 분야를 동시다발적으로 육성하는 것을 지양하고, 활용 가능한 분야에 산업기반 및 자원을 선택과 집중하여 성공가능성을 제고
 - 수송기기 및 생물소재 산업은 모두 시장규모가 크고, 향후 다양한 고부가 제품을 중심으로 성장성도 높아 지역의 대표산업으로 자리매김하기에 손색이 없음
 - 기존 주력산업인 수송기기 산업과 미래 유망산업인 생물소재 산업을 골고루 육성하여 지역의 지속적인 경제발전을 견인

나. 사업의 필요성

- 수송기기 분야의 제조업 클러스터가 이미 굳게 형성되어 있으며, 산업화가 가능한 농수산 자원도 풍부하여 단기간에 경쟁력을 확보할 수 있는 잠재력이 높음
 - 조선, 자동차, 기계, 철도, 항공·우주 등 수송기기와 관련된 다양한 산업이 3개 시도에 공통적으로 집적되어 기술융합을 통한 신산업 창출의 잠재력을 보유
 - 남해안은 1·2·3차 산업이 골고루 분포하며 3개 시도가 상호 장단점을 보완하여 시너지를 창출할 수 있음
- 반면, 현재의 산업구조가 생산기능 중심으로 구성되어, 차세대 신산업의 창출역량을 집중적으로 강화할 필요성 또한 절실
 - 첨단 신산업 창출을 주도할 세계적인 연구개발 능력을 가진 대학·공공 연구기관이 부재
 - 중소기업의 혁신역량이 크게 부족하며, 산-학 또는 대-중소기업 간 연계도 취약
 - 지자체의 R&D 투자재원, 벤처캐피털 등 지역 금융재원 등이 크게 부족
- 산업구조와 기술역량을 전면적으로 혁신하지 못할 경우 지역의 주력산업 기반이 공동화될 위험에 직면
 - 중국의 경쟁력이 급신장하면서 남해안 지역 주력산업의 기반을 크게 위협
 - 우수인재의 유출 및 고령화로 산업발전을 위한 중장기 인력공급에 큰 차질이 예상
 - 미래 혁신자원의 수도권 집중현상이 심화되어 남해안 지역의 성장가능성을 차단할 가능성도 있음

다. 추진방향

□ 혁신클러스터의 구축은 최소한 30여 년의 시간이 소요되는 장기과제이므로 정치적 이해관계나 단체장 교체 등 상황 변화에도 불구하고 지속적인 투자와 육성이 필수

- 남해안의 산업구조·인적자원·지식창출 역량 등 현실에 대한 엄밀한 인식이 출발점
· 지역 간에 투톱 혁신클러스터 육성에 대한 공감대를 반드시 도출

- 혁신클러스터 구축을 위한 전담기구를 활성화하고, 전폭적인 권한 이양과 지원을 통해 전담기구가 리더십을 발휘할 수 있는 체계를 확립

· 민간이 중심이 되어 클러스터를 개발하고, 지자체는 규제개혁 등 필요한 조치를 지원 하는 역할분담이 필요

· 선진 사례를 볼 때, 영향력 있는 지도자의 헌신적인 노력이 큰 효과를 발휘

- 단기 실적 위주의 사업을 지양하고, 장·단기 전략을 구분하여 이를 병행

· 단기 집중추진 과제 : 핵심인력 유치를 위한 환경조성(교육, 문화, 생활환경 등), 숙련노동력의 공급, 정책적 지원환경(세제 완화, 규제 철폐 등), 벤처캐피털 등 기술금융 활성화 대책 등

· 장기 전략과제 : 세계적인 연구·과학기관 육성, 활발한 창업, 지원서비스 및 수요 연관산업의 동반 육성, 효율적인 네트워크 형성, 해외 핵심클러스터와의 연계 등

□ 혁신클러스터 구축을 위해서는 선택과 집중을 통해 세계적인 연구경쟁력을 갖춘 대학을 육성하고, 구성주체간의 긴밀한 네트워크를 형성하여 우수한 기업군을 형성해야 함

- 혁신클러스터의 형성·발전을 위해서는 세계적 수준의 대학·공공연구소의 존재가 무엇보다도 중요

· 획기적인 인센티브를 부여해서라도 스타급 과학자를 지역으로 유치하고, 장기적 비전 아래 지역 대학의 수준을 향상시키는 플랜이 마련되어야 함

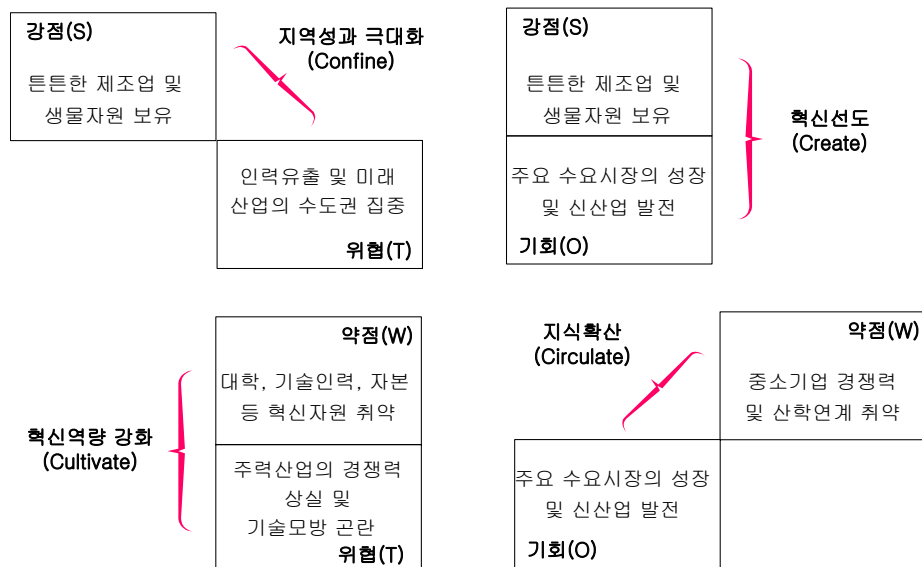
- 기업이 클러스터에 자발적으로 참여하고 싶어하는 네트워크를 형성하는 것이 필수

- 단순 친목모임이나 관 주도의 실적달성회의를 지양하고 네트워크를 통해 실질적인 사업 기회를 제공

- 육성 분야와 기업에 대한 선택적이고 차별적인 지원을 통해 스타를 창출하여 성공경험을 공유하는 것이 효과적

□ 남해안권 수송기기 산업 및 생물소재 산업의 강점과 약점, 기회 및 위협 요인을 바탕으로 투톱 혁신클러스터 구축을 위한 추진방향 ‘4 C’를 도출

[그림] 투톱 혁신 클러스터 육성을 위한 ‘4C’의 도출



- 남해안 지역의 튼튼한 제조업 및 생물자원을 활용하여 주요 시장의 성장기회를 확보하기 위해 ‘혁신선도(Creation)’가 필요

- 중소기업의 취약한 경쟁력 및 산학연계 수준을 제고하여 시장이 확대되는 기회를 확보하기 위해서는 ‘지식확산(Circulation)’이 필요

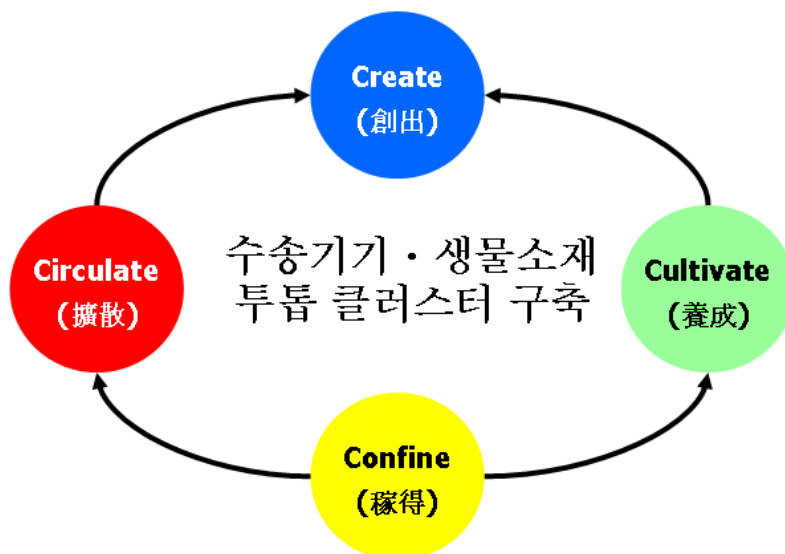
- 혁신자원이 취약할 뿐 아니라 주력산업의 경쟁력이 급락하고 신기술분야의 기술모방은 점차 어려운 환경이 조성되므로 ‘혁신역량 강화(Cultivate)’가 필요

- 지역 내 산업기반에도 불구하고 우수 인력이 유출되고, 미래 성장산업이 수도권에 집중되는 현상을 타개하기 위해서는 ‘지역성과 극대화(Confine)’가 필요

□ 4C는 남해안 지역에 수송기기 및 생물소재 산업 혁신 클러스터를 육성하기 위해 필요한 각 사업들의 추진방향임

- Create(創出) : 기존의 따라잡기(Catch-Up) 전략에서 탈피하여 수송기기 및 생물소재 분야의 신기술·신산업을 선도적으로 창출
- Cultivate(養成) : 기술혁신의 핵심 자원인 우수 인력, 세계적 경쟁력을 갖춘 대학, 핵심 기업을 중장기적으로 양성
- Circulate(擴散) : 권역 내외의 대학, 대기업, 중소기업 간의 지식확산을 촉진하여 R&D 성과를 극대화하고 시너지를 창출
- Confine(稼得) : 남해안권의 경제·산업 발전의 성과가 지역 외부로 유출되지 않도록 권역 내 사업 환경을 획기적으로 개선하고 중소 부품·소재 산업을 육성

[그림] 투톱 혁신 클러스터 구축을 위한 4C의 관계



① Create(創出)

□ 전략 분야의 집중혁신(Focused Innovator)을 통해 수송기기 및 생물소재 분야의 신산업을 선도적으로 창출

- 미래의 기술경쟁 환경에서는 자본집약적 역량보다는 지식집약적 역량이 중요하며, 독자적인 기술창출 능력의 보유 여부가 경쟁력을 결정
- 신기술 분야에서는 과거와 같이 빠른 추종(1st Follower) 전략을 통해 모방을 추구하기가 매우 어려운 환경이 도래
- 혁신전략은 대규모 투자와 인력양성이 필요하지만, 한정된 자원을 선택과 집중하는 방식으로 수행이 가능
- 남해안 3개 시도의 기존 주력산업 및 미래 전략산업 분야 간 시너지 가능성과 역량의 한계를 고려하여 핵심 분야로의 선택과 집중을 추구하는 것이 본 아젠다의 의의

□ 신산업을 육성하기 위해 중앙정부의 지원과 민간의 참여를 효율적으로 활용할 전략적 접근이 필요

- 지자체의 재원만으로 신산업을 육성하기에는 한계
 - 토착자본의 부족, 핵심인력의 부재, 연관산업 부족 등
- 중앙정부의 지원자금을 일단 확보하기 위해 전략적 집중이 없이 다양한 산업분야의 육성계획을 추진하는 것은 오히려 지자체의 역량을 분산시키는 요인으로 작용
 - 중앙정부의 자금지원이 대부분 초기 건립 및 시설자금이며, 운영비는 지원하지 않기 때문에 자생력이 없는 사업은 지자체의 유지관리 비용 부담으로 부메랑
- 지자체의 재원에는 한계가 있으므로 민간기업이 스스로 투자할 수 있는 환경 조성에 주력
 - 핵심기술 확보를 위한 기초연구에 집중 투자하여 민간투자의 단초(Seeds)를 제공

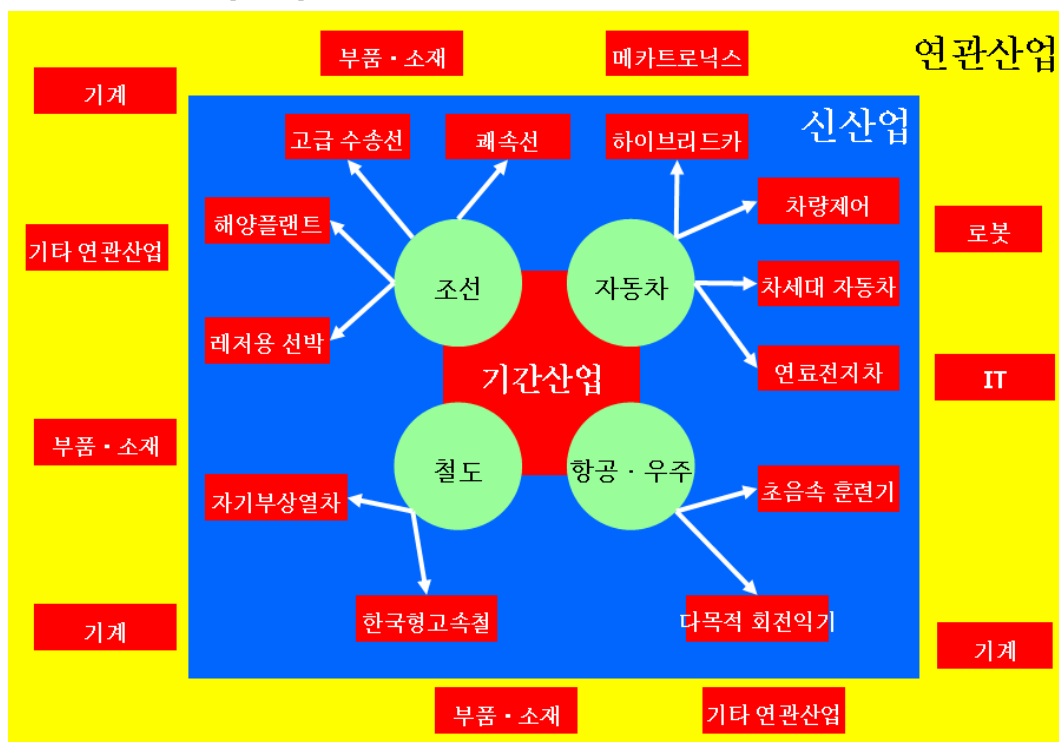
- 대학·공공 연구기관의 기초연구 결과를 지역 내 기업에게 신속히 전파·공유하는 시스템을 구축

A. 수송기기산업 혁신클러스터 구축

□ 수송기기 클러스터는 조선, 자동차, 철도, 항공·우주 등 기간산업을 바탕으로 차세대 신산업과 연관산업을 균형적으로 육성

- 기술혁신 역량을 배양하여 기간산업을 고부가 신산업 영역으로 구조 전환
- 메카트로닉스, 기계, 로봇, 부품·소재 등 수송기기 산업의 발전에 필수적인 연관산업도 함께 육성하여 산업발전의 과실이 외부로 유출되지 않고, 지역경제 활성화로 이어지도록 총체적인 클러스터를 육성

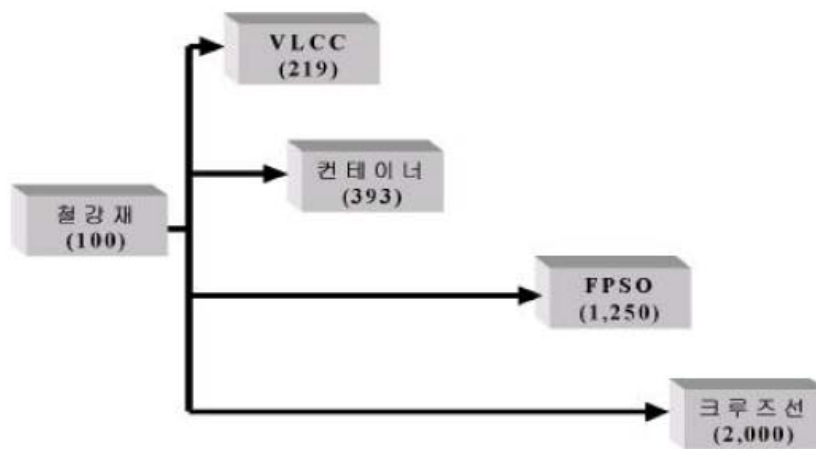
[그림] 2020년 남해안 수송기기 클러스터의 구조



□ 조선 부문은 고부가 레저용 수요 및 해양플랜트 등 블루오션(Blue Ocean) 분야를 적극 개척

- 벌크선, 컨테이너선 등 저부가 범용조선에서 고부가 선박 및 해양플랜트로 산업구조를 대 전환할 필요

[그림] 주요 선종별 부가가치 규모 비교



주 : 철강재 원가를 100으로 했을 때의 각 선종 별 부가가치 규모

자료 : 정희식, "VIP Report", http://www.hri.co.kr/file_pds/pub02/200208/VPR200208_03.pdf

- 차세대 쾌속 수송선(WIG선) : 정부의 2010년까지 100톤급 대형 위그선 상용화 계획에 적극 동참하여 위그선 개발의 주도권을 확보
- 해수부는 대형 위그선 사업추진단을 구성하여 정부 850억 원, 민간 850억 원 규모의 개발사업에 착수할 예정 → 한진중공업, 삼성중공업, STX중공업 등이 참여의향을 표명한 상태
- 위그선은 2010~2019년 사이 83대가 판매돼 모두 4조 1,500억 원의 매출을 올릴 것으로 추정
- 위그선은 한-일, 한-중 항로의 항공기와 선박 운송수요를 부분적으로 대체하여 수송 점유율에서 2010년에 10%, 2015년 20%, 2020년 이후에는 30%로 추정
- 부유식 원유생산저장설비(FPSO), 석유시추선(FSO), 원유시추선(Drill Ship 등) 등 고부가 해양플랜트 시장의 비중을 확대

- 세계 해양플랜트 시장은 연간 5백억 달러이며, 고정식 240억 달러, 부유식 140억 달러, 해저 파이프라인 170억 달러 규모임
- 현재는 고정식 시장의 규모가 크지만, 기존 유정의 고갈 및 심해/해양 유전의 개발 확대에 따라 한국이 강점을 가진 부유식 설비의 시장규모가 크게 확대될 전망
- 해상·해중 호텔, 관광잠수정, 고속 여객선 접안시설 등이 복합된 해양리조트 건설부문 역시 조선산업의 차세대 블루오션이 될 수 있음
- 미국, 일본 등은 메가플롯, 아쿠아폴리스, 마리노폴리스 등 대형 해상복합도시 구상이 진행 중

[그림] 해양리조트의 구상도



자료 : 조선훈, <http://ship.snu.ac.kr/base/data.pdf>

- 여객선 및 크루즈선 등 여행용 선박시장은 대우조선해양, 삼성중공업 등 국내 주요 조선사들이 대형 여객선을 건조한 경험을 가지고 있어 산업의 발전 잠재력이 있음
- 여객선 시장은 세계 조선 발주액의 20%를 차지하는 거대한 규모
- 현재 약 800여 척의 크루즈선이 운항 중이나, 이탈리아, 핀란드, 독일, 프랑스 등 4개국이 시장을 과점하고 있는 상태
- 8만 GT급의 크루즈선의 가격은 대략 5억 달러로 대표적 고부가가치 선종인 LNG선(16만 DWT급 기준, 1억 6,000만 달러)의 3배 이상
- 고급 인테리어, 호텔수준에 준하는 각종 기자재와 소모품, 소방·안전 설비 등 다양한 연관산업의 수요를 촉발할 수 있는 파급효과가 높은 분야임

- 중소형 조선산업은 고부가 요트 부문으로 특화할 수 있도록 기술축적을 지원
- 중국 및 한국의 경제력 향상으로 고급 휴양·레저용 소형선박에 대한 수요가 향후 크게 증가할 가능성 높음
- 저가 보급형 요트를 개발하여 요트 저변인구를 확대할 수 있도록 유도

□ 자동차 부문은 차세대 자동차 및 관련 전자제어시스템 개발에 집중 투자

- 2020년께는 연료전지차 및 하이브리드 자동차가 전체 자동차 시장의 50% 이상, 2030년에는 80% 이상 차지할 전망
- 미 에너지부의 OTT(Office of Transportation Technology: 교통기술국)는 2030년 경이면 기존 형식의 가솔린자동차는 생산이 중단될 것으로 전망
- 미래형 자동차에서 전자기술의 비중이 확대되면서 자동차가 '기계산업'에서 '전자산업'으로 탈바꿈할 정도의 지각변동이 예상됨
- 현재 자동차에서 전자부품이 차지하는 비중은 30% 내외이나, 향후 과반수를 훨씬 상회할 전망
- 특히 수소 연료전지차의 경우는 핵심 기계 부품인 엔진이 필요없는 전자제어형 자동차가 될 수 있음
- 자동차 산업의 기술트렌드에 맞추어 연료전지차 및 하이브리드자동차 개발을 위한 핵심기술개발을 적극 추진
- 중·대형 연료전지, 자동차용 경량소재 등
- 차세대 자동차의 기능을 획기적으로 향상시킬 수 있는 제어·정보 기술을 확보
- 차량항법시스템, 지능형자동주행시스템, 텔레메틱스, 차내 디스플레이기술, 지능형 시뮬레이션 등 IT 기술의 융합 분야에 특히 주력
- 남해안을 차세대 자동차기술의 테스트베드(Test-Bed)화 하기 위한 각종 인프라를 선제적으로 구축하여 기업의 연구개발을 촉진
- 중·장기적으로 남해안 지역에 수소충전소 네트워크 등 차세대 자동차의 상용화를

위한 인프라 구축 플랜을 마련

- 텔레메틱스 전용도로, 자동차 관련 시험·평가 기구 등 인프라를 확충

□ 항공·우주 부문은 초음속 제트기 및 다목적 헬기시장을 중점 육성

- 국내 항공산업은 GDP 대비 비중이 0.24%에 불과하여 향후 발전 여지가 큼
- 1995~2002 기간 중 연평균 생산액 증가율은 6.3%로 선도국에 비해서도 높은 편

[표] 주요 국가별 항공산업 규모

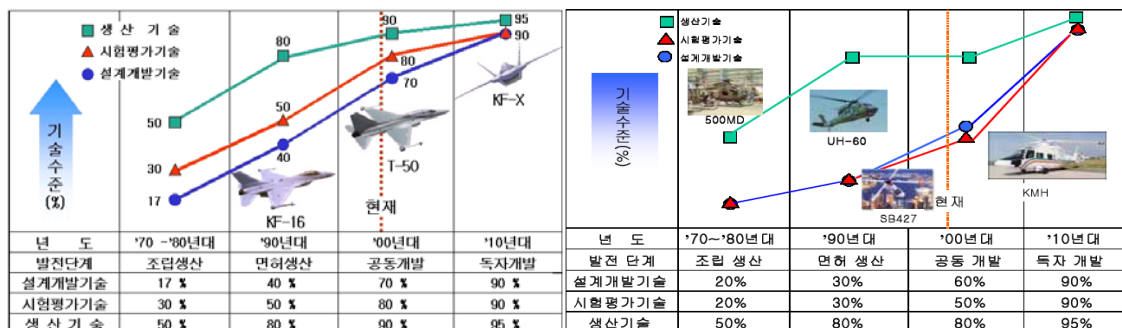
(단위 : 억 달러, %, 천 명)

대수	생산액('02)	생산액 증가율('95~'02)	GDP 대비 항공산업 비중('02)	종사자수('02)	주요업체
미국	1,533	5.4	1.52	617	보잉, 록히드마틴
영국	242	4.4	1.86	117	BAE
프랑스	232	6.3	1.73	102	EADS, 닛소
독일	144	4.3	0.74	70	EADS
일본	107	-2.7	0.28	29	MHI, KHI, FHI
한국	13	6.3	0.24	7	KAI, KAL

자료 : 일본항공우주공업협회, “세계의 항공우주공업”, 2004, 조진수(2005)에서 재인용

- 최근 초음속 고등훈련기(T-50)를 자체 개발하는 등 기술력이 점차 향상되고 있음
- 현재 선진국 대비 기술수준은 전투기 분야가 70~90%, 헬리콥터 분야가 50~80% 수준이나 2010년대에는 양 분야 모두 90~95%를 달성할 것으로 전망됨

[그림] 군용기 및 헬기 분야 국내 기술수준 전망



자료 : 황진영, “항공기분야의 기술동향과 시장전망”, 2004.8

- 선진국과 동등한 수준의 기술력이 확보되는 2010년 경에는 초음속 비행기 및 헬리콥터가 중요한 수출 산업으로 부상할 수 있을 것임
- 2012년 세계 군용기 시장규모는 293억 달러, 헬리콥터는 132억 달러에 달할 전망

[표] 세계 군용 항공기 생산전망

단위 : 대, 백만 달러

구분	2003		2006		2009		2012		'03 ~ '12	
	대수	금액	대수	금액	대수	금액	대수	금액	대수	금액
전투/공격/훈련기	343	11,142	401	15,440	402	15,425	518	18,184	4,185	165,285
경전투/공격	113	1,924	110	1,702	154	2,331	232	3,837	1,428	32,505
중전투/공격	230	9,218	291	13,738	248	13,094	286	14,347	2,757	132,780
수송기	72	4,689	92	5,042	99	6,328	91	4,480	882	52,640
기타	8	347	17	2,195	19	2,077	44	6,673	198	45,281
군용 항공기 계	427	16,178	510	22,677	520	23,830	653	29,337	5,265	263,206
군수용 헬리콥터	403	4,822	444	6,424	592	9,595	616	11,341	5,179	79,636
민수용 헬리콥터	934	1,628	964	1,838	19	2,001	924	1,826	9,432	18,688
헬리콥터 계	1,337	6,450	1,408	8,262	520	11,596	1,540	13,167	14,611	98,324

자료 : DMS Forecast 2003, 조진수(2005)에서 재인용

- 남해안에 집중적으로 집적된 국내 항공·우주 산업체의 사업비전과 보조를 맞추어 차세대 항공기 분야의 신기술을 선도하는 혁신클러스터로 육성
- 차세대 전투기, 차세대헬기, 초음속 고등훈련기 등 완제기 자력생산체제를 구축

[그림] 한국항공우주산업(주)의 비전



자료 : 한국항공우주산업(주) 홈페이지

- 철도 부문은 차세대 고속열차의 기술개발을 통해 세계적인 수출산업으로 육성
- 세계 철도차량 시장은 2006년에 약 460억 달러 규모를 형성할 것으로 예상됨
 - 이 중 고속철도 차량의 시장규모는 약 6%인 28억 달러 규모
 - 2002년 기준, 유럽의 Bombardier(18%), Alstom(16%), Siemens(14%) 등 3大 업체가 전체 공급량의 약 50%를 차지하는 과점 상태
 - 한국의 시장 점유율은 2.5%로 중국의 6%에 비해서도 낮은 수준
 - 국내 시장에서는 Rotem(주)가 국내 각종 철도차량 시장의 90%를 장악
 - 고속철도차량은 프랑스의 알스톰(40%), 일본 미쓰비시·가와사키 중공업(12%), 독일 지멘스(7%) 등 편중 현상이 더욱 심화
 - 세계적으로 중국의 고속철 사업을 필두로 후발 경제성장 국가를 중심으로 고속철도 수요가 꾸준히 증가할 전망
 - 중국은 우한~광저우, 정저우~시안, 베이진~톈진, 허페이~난징, 허페이~우한, 원저우~푸저우 등 6개 노선에 총연장 3,000km의 고속철도 건설 사업을 추진할 계획
 - 국내에서도 호남선 고속철 사업, 남해안 고속철(남해안발전 기본구상), 통일 이후 북한지역 고속철 필요성 등 고속철도차량에 대한 꾸준한 수요가 예상됨
 - 남해안에는 국내에서 독점적인 기술력을 갖춘 Rotem(주)이 주요 사업기반을 가지고 있으므로, 국내 철도차량 산업의 핵심기지가 될 수 있는 여건이 풍부
 - 독자 개발이 한창 진행 중인 한국형 고속철(G7) 및 독일, 일본에 이어 세계 3번째로 기술개발에 성공한 자기부상열차와 틸팅고속열차 등 차세대 고급 철도차량 부문의 핵심기술 개발을 적극 지원
 - 특히, 자기부상열차 및 틸팅(Tilting) 열차의 조기 상용화를 지원하기 위해 지역에 전용 시험선로를 조기 구축할 필요가 높음

□ 메카트로닉스, 로봇, IT, 부품·소재 등 수송기기 산업 발전에 필수적인 연관산업을 함께 육성하여 지역 내 완결적인 혁신클러스터를 구축

- 메카트로닉스는 미래의 자동차, 철도, 항공기 등에 필수적으로 적용될 것으로 예상되는 핵심 기술 분야
- 핵심 부품·소재 및 로봇 산업은 수송기기 산업의 '손·발'과 '재료'가 되어 수송기기의 품질·원가 경쟁력을 결정하는 핵심요인이 될 전망
- 부품·소재가 Set 경쟁력을 좌우하는 경향이 심화됨에 따라 기업들은 핵심부품을 자체개발하거나 블랙박스화하는 추세

B. 생물소재산업 혁신클러스터 구축

□ 생물소재 클러스터는 농·수산, 환경, 에너지, 식품, 공정 등에 바이오기술과 생물소재를 적용하여 고품질, 고부가 제품을 창출하는 산업지구를 의미

- 고도의 기술력과 막대한 투자 및 시간이 필요한 바이오의약 부문 보다는 지역의 풍부한 자원과 달성 가능한 기술역량을 극대화하는 생물소재 클러스터로 선택과 집중
- 미국바이오산업협회(BIO)는 기존산업에 바이오기술을 적용하여 저렴한 비용으로 친환경·고품질의 제품을 생산하는 최근의 경향을 "바이오산업의 제 3의 물결"로 표현 (2003.1.23)
- 남해안 경제의 중요 축을 형성하고 있는 농·수산·임업, 식품산업 부문에 바이오 기술을 적용하여 고부가 첨단산업으로 구조전환할 수 있는 대안
- 경제발전과 산업화 진전에 따라 환경보전 및 대체에너지 분야의 성장성이 높을 것으로 보여 바이오 기술을 활용한 신산업 창출 시 막대한 경제적 이익이 가능

[그림] 2020년 남해안 생물소재 클러스터의 구조



□ 농·수산 분야의 농작물, 수산물, 임산물 등을 대상으로 유전공학 등 바이오기술을 적용하여 품질개량, 신제품 개발, 유용 생물소재의 추출 등을 추진

- 기존 유전자에 변형을 가해 우수한 산업적 특성을 갖도록 유도한 생물체를 의미하는 GMO(유전자변형작물)⁴¹⁾ 기술의 개발이 핵심
- 바이러스·제초제·병해충 등에 대한 저항성을 길러서 생산량을 늘리는 것이 GMO 작물을 개발하는 주된 목적
- 미국이 GMO 작물생산을 주도하는 가운데 현재 18개국이 상업적으로 재배 중
- 2004년 생산면적 기준, 미국(59%), 아르헨티나(20%), 캐나다(6%), 브라질(6%), 중국(5%) 등 5개국이 전체 GMO작물의 96%를 점유
- 2004년 세계 GMO 작물의 시장규모는 약 45억 달러에 달함
- 옥수수(15종), 토마토(5종), 면화, 유채(각 4종) 등 40여 종이 상품화
- 국내에서는 농촌진흥청은 45종의 GMO 식물을 개발하고 있으며, 이 중 제초제 저항성 벼 등 4종을 격리된 논·밭에서 시험재배 중

41) GMO는 식물, 동물, 곤충 등이 모두 해당되는데 좁은 의미로는 농작물 성격의 식물만을 지칭

- 대학 등 민간부문에서도 40여 종의 GMO 작물 및 화훼를 개발 중

[표] 국내 GMO 작물 개발현황

구 분	형질전환 작물 개발현황
곡류	벼 18, 밀 1, 감자 11, 들깨 2종
채소류	양배추 2, 배추 3, 상추 3, 고추 8, 마늘 2, 토마토 3, 당근 2
화훼·과일류	국화 3, 나리 1, 카네이션 2, 수박 3, 사과 7, 포플러 2

자료 : 2003 생명공학 백서

- 남해안 지역에 풍부하게 분포하는 농·수산 자원 및 식물자원으로부터 기능성 소재를 추출·산업화를 적극 추진
- 기능성 식물소재 추출, 동·식물 유래 항균·항생물질 추출, 이중장기 이식용 돼지, 벼 흰잎마름병 등 병충해 저항성 품종 등

□ 각종 환경 규제가 강화되면서 환경보전 관련 산업이 미래 유망시장으로 부상 중

- 세계 환경산업 시장규모는 '05년 6,940억 달러에서 '10년에는 8,850억 달러로 연평균 5% 성장 전망
- 국내 시장은 '05년 14.8조 원, '10년 22.7조 원(연 9% 성장)

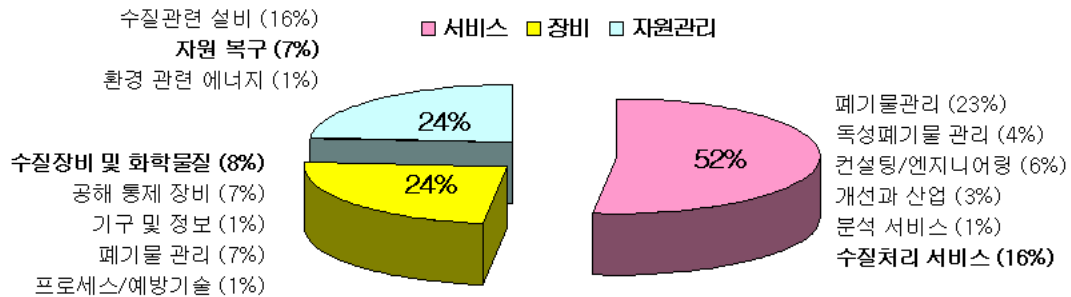
세계 환경산업 시장규모

	2005	2006	2007	2010	연평균 성장률
세계(억 달러)	6,940	7,290	7,650	8,850	5.0%
국내(억 원)	148,200	161,400	175,700	227,000	8.9%

자료 : 삼성지구환경연구소

- 환경산업 중에서 환경정화 및 환경복원 관련 사업이 향후 핵심 사업이 될 전망
- 환경서비스 분야의 수질처리업, 환경장비 분야의 수질장비 및 화학물질, 자원관리 분야의 자원복구업 등이 유망

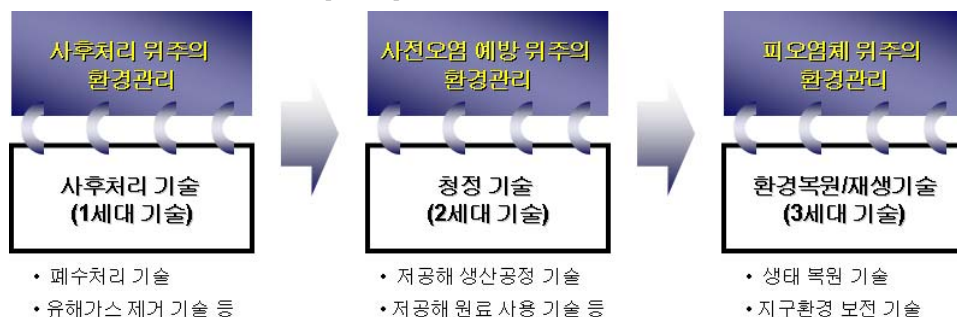
[그림] 세계 환경산업의 분야별 비중(OECD EBI 분류 기준)



자료 : [2010년 EC 국가들의 환경산업 해외수출시장 전망], 국가환경기술정보센터 김명수, 2001 재인용

- 환경기술은 1세대 기술인 사후처리 방식에서 바이오촉매를 활용하여 오염원을 근본적으로 제거하는 청정기술의 도입 및 생태복원과 바이오소재의 활용이 급증할 전망
- BASF(獨)는 효소발효기술을 이용해 8단계이던 기존 비타민 B2 합성공정을 1단계의 생물공정으로 대체하여 기존 대비 원가 및 환경오염물질을 각각 40%씩 감축
- 제지 및 직물 산업에서는 유해한 염소계 표백제 대신 효소를 이용 : 캐나다의 ICPET社, 오스트리아의 Leykam社, 독일의 Windel社 등

[그림] 환경기술의 발전 경향



- 특히 폐수처리 분야는 기존의 기기설비 중심의 처리방식에서 생물소재를 활용한 처리방식으로 대체되고 있는 추세
- 국내에는 50여개의 미생물을 활용한 폐수처리 대행업체가 활동 중이나 소규모 영세 기업 수준이 대부분으로 경쟁력 강화가 절실
- 남해안은 각종 제조업이 밀집해 있어서 환경정화 및 환경복원에 대한 잠재 수요가 매우 높은 편

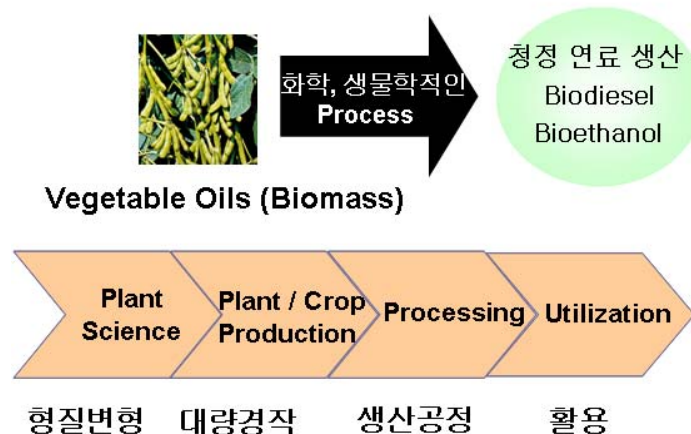
- 미생물 등 바이오소재는 적용공정의 조건과 특성에 맞추어 최적화가 되도록 특성의 조정이 필수적인 만큼 지리적인 인접성이 매우 중요한 사업요소가 임

- 미생물 또는 미생물에서 유래한 효소첨가제 등 바이오소재 기술을 개발하여 남해안 권의 중소 환경관련업체에 이전하고, 기술역량을 강화할 경우 지역 토착형 산업으로 뿌리내릴 수 있는 잠재력이 높음

□ 차세대 대체 에너지원으로 바이오 디젤 및 바이오 에탄올 양산 체제를 구축

- 바이오 에너지는 옥수수, 유채 등의 농작물이나 식품폐기물, 볏짚 등 농업 부산물 등으로부터 추출해 낸 에탄올, 디젤 등의 연료성분을 의미
- 연료추출을 극대화하기 위한 농작물의 형질전환 및 대량경작과 추출공정이 결합된 1, 2차 복합 산업의 특성

[그림] 바이오 연료의 생산개념



- 바이오 에너지는 환경친화적인 에너지원으로써, '리우협약', '의정서(Agenda) 21' 등 국제적인 기후환경협약의 이행이 본격화됨에 따라 중요한 에너지원으로 부상가능
- 바이오 디젤은 디젤연료 대비 유황성분 100%, 미연소탄화수소 93%, 일산화탄소 65%, 오존발생량 50% 등이 감소(미국 Biodisel 위원회)

- 바이오 에너지는 지속가능한(Sustainable) 에너지원으로써 서구 선진국들은 막대한 정책적 지원을 통해 집중 육성하는 분야
 - 미국 : 바이오연료 년 68,000톤 생산 → 2010년까지 생산량을 3배 증가시킬 계획
 - EU : 연간 총 50만 톤 생산 → 2010년까지 총에너지의 12%를 바이오연료로 대체 계획
- 바이오연료 상업화의 가장 큰 문제점은 비싼 생산단가이며, 각국 정부는 원가 차이만큼을 면세·보조금 지급 등을 통해 보전해주는 정책을 실시
 - 바이오디젤 생산단가 : \$ 0.5 / liter, 디젤 생산단가 : \$ 0.25 / liter
 - 미국 : 바이오연료에 대한 면세 및 대형 및 관공트럭 사용의무화
 - EU : 바이오연료에 대한 90% 관세 감면 및 대형 및 관공트럭 사용의무화
- 바이오연료의 수요는 연평균 15% 이상 씩 증가하는 매우 유망한 시장이 될 전망

[그림] 미국 바이오 에탄올 수요전망



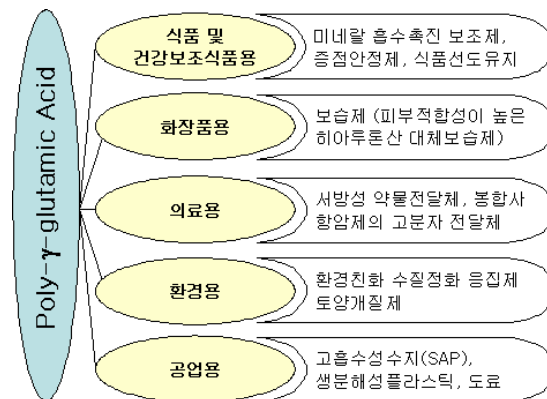
자료 : ASA, AUS Consultants

- 남해안의 유향 농지 및 구릉 등을 활용해 적절한 바이오 연료작물을 대량 경작하고, 효율적인 추출기술을 확보하여 바이오연료 생산을 확대
 - 바이오연료 생산기술에 대한 R&D를 강화
 - 지역 관공서·공공단체의 바이오연료 사용을 장려하고, 일정 수준의 보조정책을 실시

□ 남해안의 풍부한 농·수산 소재로부터 유용한 공업용 신소재를 개발

- 다수의 생체 물질이 천연 고분자 물질이거나 고분자화 할 수 있기 때문에 기존 화학 고분자 소재를 대체할 수 있는 잠재력이 높음
- 식품, 환경, 공정, 의료 등 다양한 분야에서 응용이 가능

[그림] 미생물로 생산한 바이오 고분자소재 사례



자료 : 성문희, “첨단 바이오신소재 폴리감마글루탐산”, 2004

- 선진 기업들은 이러한 생물소재의 잠재력을 극대화하기 위한 기술개발 투자를 강화하는 추세
- Cargill Dow社는 옥수수에서 고분자 소재(NatureWorksTM)를 추출하여 휴대용 카세트의 외장재로 사용한 제품을 출시
- DuPont은 옥수수의 당분으로부터 섬유소재용 고분자인 Sorona[®]를 개발

DuPont의 Sorona



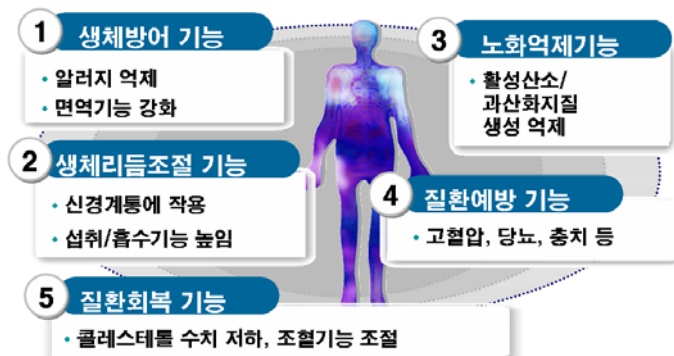
- 생물소재는 자동차 등 경량화 및 환경친화성이 중요시되는 산업에서도 적용이 크게 늘어날 전망
- Ford社는 콩으로 만든 시트, 해바라기씨로 만든 엔진오일 등을 장착한 "Model U Green Car"를 모터쇼에서 발표
- 생물소재는 기술은 바이오신약에 비해 상대적으로 기술적 난이도 및 투자수준이 낮은 반면, 우수소재 개발 시 파급효과가 높고 남해안의 풍부한 제조업 기반과의 시너

지가 가능하여 집중 육성하기에 적합한 분야

□ 남해안의 풍부한 생물자원을 바탕으로 고부가 기능성식품 소재 산업을 육성

- 건강기능성 식품은 생체방어, 생체리듬조절, 노화억제, 질환예방, 질환회복 등의 기능을 갖춘 식품을 의미
- 식품과 의약품의 성격을 동시에 갖추었지만, 법률적으로는 식품에 해당되어 개발 및 유통이 의약품에 비해서는 상대적으로 수월

[그림] 기능성 식품의 주요 기능



- 다양한 식품소재로부터 기능성식품이 개발될 수 있기 때문에 산업화의 가능성이 풍부
- 탄수화물, 단백질 및 지질 등 3大 영양소가 모두 기능성 식품의 소재
- 예) ACE 저해 펩타이드 → 혈압 강하, DHA → 두뇌기능 활성화 등
- 남해안 일대에 풍부한 미생물 자원이나 임업자원도 식용 기능성 식품화가 가능
- 예) 스피룰리나(Spirullina), 버섯추출물, 요구르트 같은 발효제품 등
- 남해안의 농·수산업 및 식품산업의 +0.5차화를 통해 지역 토착산업의 고부가화를 추진하는 데 적합한 산업
- 대학 및 공공 연구소의 기술개발 및 사업화를 지원하기 위한 사업들을 개발

[그림] 기능성 식품의 소재



② Cultivate(養成)

□ 기술혁신을 위한 3대 자원인 대학, 인력, 기업을 중·장기적으로 양성

- 대학 : 지역 대학이 기술혁신의 중심 역할을 할 수 있도록 세계적인 수준의 대학을 양성
 - 지역 대학의 구조조정 및 기술수준에 따른 역할분담과 전문화를 유도
- 인력 : 고급 연구개발 인력과 전문기술 인력을 균형있게 양성
 - 자체 양성 및 해외로부터의 인력유치 전략을 병행
- 기업 : 지역에 본사 또는 R&D 기능을 가진 대기업 및 중견기업을 양적으로 확대
 - 외부로부터의 유치 전략과 지역 기업을 중견기업으로 육성전략을 병행

□ 장기적 양성계획을 바탕으로 지역의 기초 혁신기반을 강화

- 문화, 사회인프라, 교육 등을 감안한 혁신자원의 종합적인 장기 육성 방안을 마련
- 대학의 연구개발 및 인력양성 체계의 효율화를 통해 투입의 열세를 극복

- 지역 대학의 이공계 분야는 캠퍼스를 남해안권의 주요 산업클러스터 내로 이전하여 산업계와의 교류를 활성화
- 목표 및 전략을 환경변화에 따라 수시로 검토하고 단계별로 지속적인 평가와 피드백으로 효율화를 도모

□ 우수 기술인력을 해외에서 적극 유치

- 외국유학을 마친 고급인력이 지역으로 되돌아와 정착할 수 있도록 인센티브 제도를 실시
- 인도, 중국, 러시아, 헝가리 등의 유치가능성이 높은 국가의 우수인력을 적극 유치
- 해외 선도기업 및 연구기관들과 국제 공동연구사업, 양자간 협력사업 등을 적극 추진 및 지원
 - 일회성 사업을 지양하고 장기적이고 지속적인 네트워크를 유지할 수 있는 협력사업을 개발

□ 산업발전에 따른 생산인력 수요의 일부는 외국인 근로자의 유입을 통해 충당

- 남해안권의 경제발전이 이루어질 경우, 제조업 인력수요는 증가하는 반면 고령화·경제수준 향상 등으로 내국인 인력공급은 부족하게 될 가능성이 높음
- 예상되는 인력수급의 갭(Gap)을 감안할 때, 외국인력을 적정 수준까지 공급을 확대하는 것이 필수적
 - 2003년 기준 국내 외국인 노동자 도입 규모는 13만 명으로 전체 노동력의 0.6% 수준
 - 미국, 독일 등 선진 경제권은 외국 노동력 비중이 8~10%, 대만은 3% 수준

□ 중소기업의 기술혁신역량을 강화하여 대기업과의 연계가 가능한 중견기업으로 육성

- 한계 업종은 고부가 업종으로의 업종전환을 적극 유도·지원하여 대기업과 시너지가 가능한 역량 있는 중소기업을 적극 육성
- 대학과 연계하여 중소기업의 고부가제품 개발력을 제고하도록 지원
 - 대학·공공연구소·기업간 인력교류, 시설개방, 공동연구, 기술이전 등을 활성화
- 선진 프로세스 혁신기법을 지역기업에 전파하여 생산성을 향상
 - 예) 베네통의 의류제조 후 염색, 컨베이어 벨트를 없앤 캐논의 셀방식 등
- 유망 중소·벤처기업의 국제협력을 지원
 - 특허·법률·이(異)문화 극복 등 국제협력 노하우를 제공

□ 역량을 갖춘 국내·외 기업을 지속적으로 유치

- 지자체, 지역대학, 기업 등이 함께 참여하는 투자유치 기구를 활성화
- 전략 육성분야에 투자유치 활동을 집중하여 업계동향을 지속적으로 파악하고, 신규 투자가 예상되는 기업에 지속적인 접촉을 통해 투자기업이 원하는 문제를 해결
- 지역대학과 연계하여 전략 유치대상 업종의 원활한 인력 공급을 위한 대학의 커리큘럼 조정, 관련학과 신·증설 등 맞춤형 인력양성 시스템을 구축

□ 혁신적 기업의 창업을 활성화

- 창업·보육체계를 내실화하여 지역의 기술혁신 역량이 창업으로 연결되도록 유도
- 우수 인력의 지역 내 창업 시 특별 인센티브를 마련
- 은퇴 과학·기술자가 귀향하여 숙련기술과 노하우를 자문·전수하는 시스템을 구축

③ Circulate(擴散)

□ Circulate 전략은 대학, 대기업, 중소기업 등 지역 내 경제주체 간의 지식전파를 촉진하여 지식창출의 시너지를 극대화하기 위한 전략

- 대학 → 기업 지식 확산 : 대학에서 창출된 지식이 기업으로 이전되어 산업화로 연결되도록 지식순환 체계를 구축
- 대기업 → 중소기업 지식 확산 : 대기업을 중심으로 협력 중소기업과의 지식교류를 활성화시켜 상호 경쟁력 향상의 시너지 추구
- 중소기업 → 중소기업 지식 확산 : 중소 혁신기업 간의 경쟁적 협력(Co-opetition)을 통해 벤처형 신산업·기술의 발전을 유도

□ 지역대학을 미션에 따라 구분하고 지역 기업의 역량에 따라 차별화된 협력촉진 정책을 추진

- 연구중심형 대학은 기초연구역량을 제고하여 대기업이 대학에 투자할 수 있는 인센티브를 제공
 - 연구자금 지원의 대상을 전략분야에 집중
- 연구중심형 대학의 기술사업화 역량을 제고하고, 창업을 활성화
 - 대학의 기술이전·창업지원 조직의 전문성을 강화
- 산학중심형 대학은 전문기술인력 양성기능을 강화하고 중소기업과의 공동기술개발 사업에 자금 지원을 강화
 - 산업체 실습교육 의무화, 기업체의 수요를 반영한 교과과정 마련 등
 - 공동기술개발 사업은 사업화까지의 전 과정에 걸쳐 지속적으로 지원·평가

□ 기업체 기술지원 및 연구결과의 확산체계를 강화

- 제품·공정개선을 위한 기업-대학·공공연구소 간 협력 R&D를 촉진
 - 기업체의 현장 애로기술을 해소하는데 자원을 투입
- 대학·공공연구소·기업의 상호접촉 기회확대를 위한 제도적 장치를 마련

□ 대기업을 중심으로 중소기업의 네트워크화를 유도

- 대기업을 중핵으로 대기업-협력 중소기업 간의 네트워크화를 유도
- 민간의 자발적인 네트워크화를 통해 자생적인 클러스터를 형성

□ 공공 기술이전 조직의 기능과 역량을 강화

- 현재는 공공 연구성과의 민간 기술이전 실적이 매우 저조
 - 전국적으로 민간 기술이전 비율은 15.3%, 특허의 사업화 비율은 26.7%에 불과⁴²⁾
- 대학·공공연구소 기술이전 조직의 기능 및 역량을 강화하여 기술이전을 활성화
 - 대학·공공연구소의 기술이전 조직은 대부분 전담인력이 서너 명 수준이거나, 타 조직이 기술이전 업무를 병행하는 등 유명무실한 수준
- 다양한 민간의 기술이전 전문사업자를 육성

□ 중소기업 및 혁신 벤처기업간의 기술·인력 교류 및 공동사업개발을 활성화

- 세계적으로 BT, IT, NT 등 미래의 첨단 신산업은 혁신적인 중소 기술벤처를 중심으로 산업화가 진행 중
 - 이들 산업은 기술발전 속도가 빠르고 다양한 소규모 요소기술들이 복합적으로 필요한 특성에 따라 니치 분야에서 핵심 기술력을 가진 중소벤처의 중요성이 높음
 - 대부분 고위험-고수익형 산업으로 위험회피 성향이 강한 기존 대기업 보다는 기업가

42) 연합뉴스, 2004. 9. 15일자

정신(Entrepreneur)으로 무장한 모험기업에 더욱 적당한 특성

- 서로 경쟁하는 중소 벤처기업의 집적화 및 이들 간의 활발한 교류여부가 신산업의 조기 착근에 결정적으로 중요
- 실리콘밸리에서 IT, BT 등 신산업이 선도적으로 창출되는 것은 벤처기업들이 경쟁적 협력을 통해 지식창출의 시너지가 발생하기 때문
- 지역 중소 벤처기업들의 네트워크화를 위한 다양한 정책지원책을 마련

④ Confine(稼得)

□ Confine 전략은 남해안의 산업발전 효과가 지역 내에서 극대화될 수 있도록 제반 기초 여건을 구비하는 전략

- 지역에 기반한 중소 부품·소재 산업을 집중 육성
- 지역 내에서 대부분의 사업 활동이 충족될 수 있도록 비즈니스 서비스 산업을 활성화
- 기업 및 인력이 지역 내에 정착하여 기업활동을 영위할 수 있도록 정주환경을 개선하고 각종 사회 인프라를 선진화

□ 남해안 부품·소재산업을 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있도록 육성

- 기계, 조선, 자동차 등 수송기기 산업의 고부가 부품·소재 개발을 집중 지원
- 부품·소재분야의 핵심 연구기관을 유치·육성
- 지역 내 기업 간 제휴와 네트워크화를 통해 단품 위주의 (영세) 소기업 형 부품·소재 산업을 모듈개발 중심으로 고도화

- 모듈화는 최종 제품의 성능에 대한 부품기업의 영향력의 증대를 통해 수요기업과의 고착화(Lock-In)를 유도
- 지역 내 부품·소재의 조달비율을 향상시켜, 완성품 조립산업이 지역경제 향상 및 고용창출로 연결되도록 유도
- 국내·외 첨단 부품·소재기업을 적극 유치
- 부품·소재의 경쟁력을 바탕으로 조립 대기업을 추가 유치하는 유인책으로 활용

□ 연구인력 및 기업체 임직원들이 지역 내에 정주할 수 있는 사회 인프라의 향상에 주력

- 주거, 문화, 교육 환경을 획기적으로 강화하여 지역 내에서 자급자족할 수 있는 체계를 마련

□ 외국인 투자자에 대한 우호적인 기업환경과 정주환경을 구축하여 외국기업·연구소의 투자유치를 활성화

- 한국은 외국인 투자자에 대한 차별과 규제가 많은 나라로 평가받음
- IMD(2002) 평가에 따르면 한국은 조사대상 49개국 중 외국기업 차별정도에서 45위, 외국인투자자 보호 정도에서는 39위를 기록

[표] 외국인투자자에 대한 차별 및 규제정도 평가

	외국기업 차별정도	외국인투자자에 대한 인센티브	외국인투자자 보호장치	외국인투자자의 국내기업 지배허용
홍콩	9	20	28	10
싱가포르	12	3	14	25
중국	36	17	23	49
일본	47	43	33	37
아일랜드	3	2	7	8
한국	45	27	39	33

주 : 조사대상 총 49개국 중의 순위로, 숫자가 낮을수록 외국인투자자에 우호적
 자료 : IMD World Competitiveness Yearbook, 2002.

- 노동시장 유연성이 많이 개선되기는 했으나 여전히 외국인투자의 걸림돌로 작용
- 자녀교육, 의료서비스 등 생활환경이 열악해서 외국인 고급인력들이 근무를 기피
 - 일상생활에서 영어 의사소통이 불편하고, 각종 서류의 영어화도 미흡

[표] 외국인 투자 환경의 비교

	노동시장 유연성	생활의 질
홍콩	2	31
싱가포르	1	17
중국	23	38
일본	26	26
아일랜드	12	19
한국	35	32

주 : 조사대상 총 49개국 중의 순위로, 숫자가 낮을수록 외국인 투자환경 양호

자료 : IMD World Competitiveness Yearbook, 2002.

- 외국 기업·연구소 유치에 위한 기반환경을 조성하고, 유치활동을 총괄할 유치전담 조직을 구성하여 집중적·지속적인 개선활동이 필요

2) 추진과제

가. 미래기술연구소 설립사업

① 사업의 필요성

☐ 수송기기 및 생물소재 분야의 미래 신기술을 주도적으로 개발하고, 지역기업에 전파하는 중추적 연구기능의 설립이 필수적

- 민간 기업이 투자하기 어려운 기초·원천 기술 분야에 대한 연구개발을 담당
- 산업화를 전제로 한다는 측면에서 학술연구를 지향하는 지역 대학의 기존 연구역량을 활용하기 보다는 목적형 대형·학제적 연구소를 설립하는 것이 효과적

- 최신 연구성과를 창출하기 위해서는 핵심 연구자의 확보가 필수적이며, 이를 위해서는 최신 설비와 운영체계를 갖춘 세계적 수준의 연구기관으로 설립할 필요성이 높음

□ 남해안에는 응용기술 분야의 기술혁신을 주도할 대형 기초연구소가 부재

- 기술혁신은 대학의 기초원리연구 - 공공 기초연구소의 핵심원천기술 개발 - 기업의 상용화 기술개발로 단계별 연계성을 갖출 필요
- 남해안 지역에는 대학 및 기업은 비교적 풍부히 존재하지만, 선도적인 역할을 수행할 기초연구 분야의 공공연구소는 부재
- 수송기기 및 생물소재 분야의 기초연구소를 설립하여 지역 내에 수직적인 연구개발 연계체계를 확립할 필요성이 높음

② 사업내용

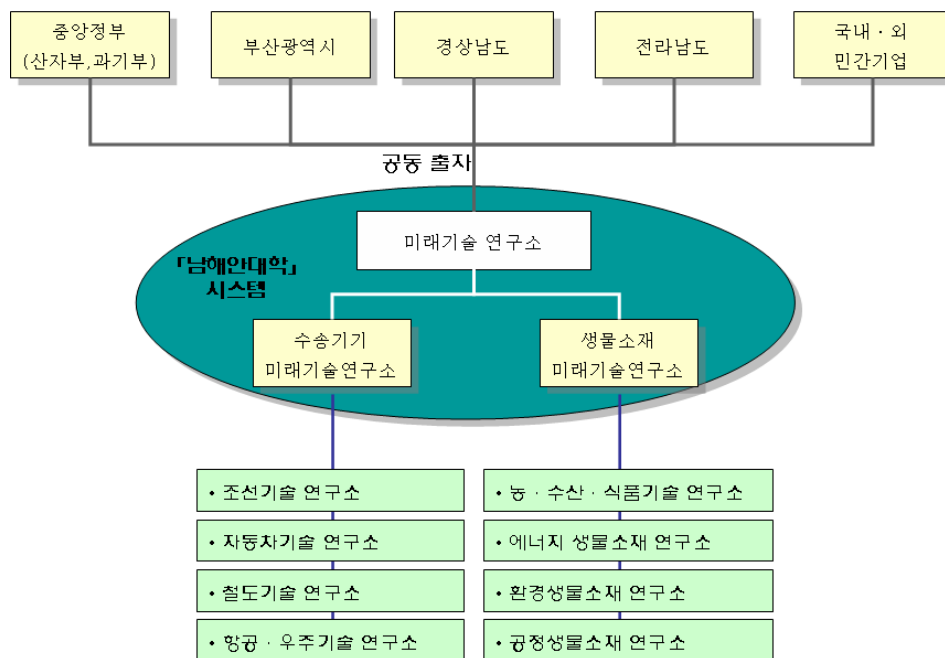
□ 대학-기업-정부가 공동 출자하는 「미래기술연구소」(가칭)를 설립

- 수송기기 분야의 조선, 자동차, 철도, 항공·우주 분야 4개 캠퍼스와 생물소재 분야의 농·수산·식품 소재, 에너지소재, 환경소재, 공정소재 4개 캠퍼스 등 총 8개 캠퍼스를 건설
- 수송기기산업 및 생물소재산업 분야의 핵심 원천기술 분야를 중심으로 대학과 기업이 공동 출자하여 「미래기술연구소」를 설립하면, 정부가 대응 연구자금을 지원
 - 개별 캠퍼스의 위치는 지역 대학 내로 정하여 대학의 기존 연구조직과의 시너지 효과를 최대화
 - 연구소 설립 이후에도 일정한 조건 하에 기업의 추가적인 참여 및 탈퇴가 가능하도록 문호를 개방
- 「미래기술연구소」는 확보된 자금을 바탕으로 기존 교수·연구진 외에도 전문연구

인력을 충원하여 독립연구소로 운영하는 것이 바람직

- 연구분야는 기업이 자체적으로 수행하기 어려운 원천·기초 분야의 중·장기 과제를 중심으로 학제적 연구를 지향

[그림] 미래기술연구소의 구조



□ 「미래기술연구소」의 모델 사례는 미국 캘리포니아 주의 CISI(California Institutes for Science and Innovation) 프로젝트

- 2000년 12월 캘리포니아주는 캘리포니아대학(UC System)을 바탕으로 한 대규모 산학제휴프로젝트인 CISI 구상을 발표⁴³⁾
- CISI는 BT, IT, NT, IT의 사회적 응용 등 4개 분야에서 미래의 혁신기술을 개발할 학제적 연구기관을 설립하는 계획
- 캘리포니아대학의 우수한 연구개발력을 바탕으로 실리콘밸리를 창출한 IT혁명에 버

43) 일본정책투자은행 LA주재원사무소, “カリフォルニア大学（UC）に見る産学連携の取組み”, 2002. 9.

금가는 새로운 신기술혁명을 창출할 목적

- 연구소 설립에 필요한 자금은 주정부, 연방정부 및 산업계가 각각 최소 1억 달러씩을 조달할 계획
- CISI 계획이 처음 발표된 2000년도에 주정부가 캘리포니아대학에 지원한 연구개발비가 1.7억 달러인 점을 볼 때, 최소 1억 달러 지원계획은 주정부 입장에서 매우 거대한 프로젝트임
- 예) IT 연구소인 CAL(IT)2는 주정부(1억), 연방정부(2억), 기업(1.7억), 대학(3천만)가 5년간 5억 달러의 기금을 출연하여 건설 중
- 캘리포니아대학의 각 캠퍼스를 강점있는 분야를 중심으로 리더학교와 협력학교로 구분하여 4개 분야별로 연구소를 각각 설립 중
- 2005년 초 현재, BT 분야의 연구소 2개, IT 분야 연구소 1개가 완성되었으며, 나머지 분야의 연구소들도 1~ 2년 내에 완공될 예정

[표] CISI의 분야별 중심 캠퍼스 현황

분야	연구소 명	리더학교	협력학교	참여기업	연구내용
BT	QB3	UCSF	UCB, UCSC	16개사	바이오메디칼과 수학, 물리, 화학, 공학 부문의 융합연구를 통한 생체기능의 해명연구
IT	CAL(IT)2	UCSD	UCI	63개사	브로드밴드 시대의 IT 기술 및 인프라의 방향성 연구
NT	CNSI	UCLA	UCSB	30개사	재료공학, 광전자공학, 분자생물학 분야의 나노구조, 분자의료, 나노디바이스 등
IT for Society	CITRIS	UCB	UCSC, UCD, UCM	22개사	에너지, 교통, 환경 등의 분야에서 사회적 요구에 대응한 'societal-scale Information systems'을 구축

주 : QB3(California Institute for Quantitative Biomedical Research), CAL(IT)2(California Institute for Telecommunication and Information Technology), CNSI(California Nanosystems Institutes), CITRIS(California Institute for Information Technology Research in the Interest of Society)

자료 : <http://www.ucop.edu/california-institutes>, 2005. 3. 10

- 「미래기술연구소」는 수송기기 및 생물소재 분야의 기업니즈를 반영한 실용연구를 표방하여 민간기업의 참여를 유도
 - 연구개발 분야의 선정 시 기업니즈를 반영하여 기업의 자금지원 등 참여를 제고하는 것이 성공적 운영을 위해 필수적
 - CISI 프로젝트의 경우, 민간기업이 콘소시엄을 구성하여 연구소 설립에 참여함에 따라 향후 연구과제가 산업계의 니즈에 맞는 주제를 중심으로 추진될 전망
 - 연구성과는 참여기업이 우선적으로 활용할 수 있도록 하고, 사업화를 위한 후속연구에도 연구소와 기업이 지속적으로 연계
 - 「미래기술연구소」에 참여하는 기업은 연구시설을 활용한 공동연구, 연구성과에 대한 접근 및 기술이전 기회, 연구소 소속 학생에 대한 인턴채용, 참여 민간기업간의 공동프로젝트 기회 등의 인센티브를 제공
 - 사업 초기에는 연구소 설립에 대기업의 참여를 촉진하기 위해 출자금에 대한 세금감면 등 지원제도의 마련이 필요

③ 사업추진기간

- 2007년 : 「미래기술연구소」 설립 기본계획 수립
- 2007~2008년 : 연구소 설립을 위한 출자 및 자금조성
- 2008 : 연구소 설계, 부지확보 등 기초준비
- 2009~2010년 : 연구소 건설
- 2011년 : 연구소 완공 및 개소

④ 소요예산

- 총 4,000억 원
- 국비 : 1,000억 원

- 지방비 : 1,000억 원
- 민자 : 2,000억 원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : SDA⁴⁴⁾(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 중앙정부, 지자체, 대학, 민간기업
- 운영주체 : 미래기술연구소

□ 중앙정부, 남해안권 3개 지자체, 민간 기업 및 대학이 공동 출자하여 설립

- 중앙정부, 지자체 및 민간 기업은 초기 투자비를 출연
- 개별 캠퍼스가 설치될 대학은 부지를 제공
- 설립을 위한 상세계획 수립 및 건설프로젝트 추진을 위한 「미래기술연구소 설립 TF」를 SDA 내에 설치
- 연구소 완공 이후에는 대학에 운영권을 위임하되, 대학조직과는 별도의 회계·인사 시스템을 가진 법인으로 운영

나. 핵심 연구중심대학 및 산학협력대학 육성

① 사업의 필요성

- 남해안권 대학이 지역의 기술혁신을 실질적으로 견인할 수 있도록 지배구조와 운영체계를 혁신하여 세계적인 경쟁력을 갖춘 대학시스템으로 육성할 필요성이 높음
- 남해안권 대학들을 미국의 캘리포니아 주와 같이 목적과 역량에 따라 특성화

44) SDA에 관한 자세한 내용은 6장을 참고

- 캘리포니아 주에서는 1960년에 상호 유사한 학과로 경쟁하던 대학들을 3개 대학 시스템으로 특성화

캘리포니아의 대학 시스템

- 캘리포니아 대학 시스템(University of California System) : 연구활동을 중시, 주로 박사학위 과정에 역점
- 캘리포니아 주립대학 시스템(California State University System) : 산업활동에 참여할 인재 양성 목표, 석사과정 및 협동 박사학위과정 운영
- 커뮤니티 칼리지 시스템(California Community College System) : 산업인력 공급 및 4년제 대학 편입과정 교육을 목표, 학부학사의 2년제 과정교육을 주로 담당

- 남해안권 대학을 핵심 연구개발 기능을 담당할 연구중심형 대학시스템과 산업기술 개발을 담당하는 산학협력형 대학시스템으로 조정하여 경쟁력을 강화할 필요
- 지역 내 대학 간 중복투자를 최소화하고 협력연구를 강화하여 한정된 자원으로 최대의 효과를 얻기 위한 방안

② 사업내용

□ 남해안의 기존 대학 중 연구역량이 높은 대학들을 연구중심형 대학으로 집중 육성

- 연구중심형 대학은 전략분야별로 연구역량을 집중할 수 있도록 자체적인 구조전환 노력이 필요
- 연구중심대학에 설치되는 「미래기술연구소」 사업과 연계하여 해당 분야별로 세계적인 경쟁력을 갖춘 특성화 연구중심대학으로 집중 육성

□ 연구중심형 대학육성을 위해서는 총장에게 책임과 권한을 대폭 부여

- 지역 대학의 도약적인 발전을 위해서는 비전을 가진 리더가 장기적인 마스터플랜을

가지고 일관성있는 육성정책을 추진하는 것이 필수적

- Atkinson 총장은 16년간 총장으로 재직하면서 시골 무명학교에 가깝던 UCSD(캘리포니아 샌디에고 대학)를 세계적인 연구중심 대학으로 육성
- 하버드, 스탠포드 등 세계적인 연구중심 대학의 총장 재임기간은 대부분 10년 이상
- 장기적인 비전을 가지고 지역 대학을 세계적인 수준으로 양성할 수 있도록 총장의 임기를 연장하고, 권한을 대폭 위임하도록 유도

□ 연구중심형 대학은 전략분야별로 최고 수준의 교수를 유치하여 연구개발력을 강화

- 세계 최고 수준의 연구역량을 지닌 교수를 확보하는 것이 연구중심형 대학의 핵심 성공요인
- 핵심교수 채용 및 연구개발 지원을 위한 재원확보가 중요한 관건
- 프린스턴, 콜롬비아, 미시간, 스탠포드 등 유명 대학들은 스타급 교수를 영입하기 위한 전용 펀드를 운영
- 핵심교수 채용 및 연구개발 지원을 위한 발전재원 확보가 필요
- 기업체/동문/지역사회 등을 통한 기금모금, 지자체의 일부 재원출자 검토 등
- 핵심 연구성과의 산업화를 촉진하기 위해 산학협력단 조직을 정비하고 전문성을 강화
- 기술가치평가, 기술유통, 마케팅과 라이선싱, 기술금융, 지적재산관리, 벤처창업 경영 등 분야의 전문성을 강화

□ 남해안의 기존 대학 중 산업화 기술연구 중심의 대학들은 산학협력형 대학으로 특성화

- 산학협력형 대학은 지역 전략산업분야의 산업화 R&D를 선도하고, 비즈니스 중심의 산학협력 시스템을 구축

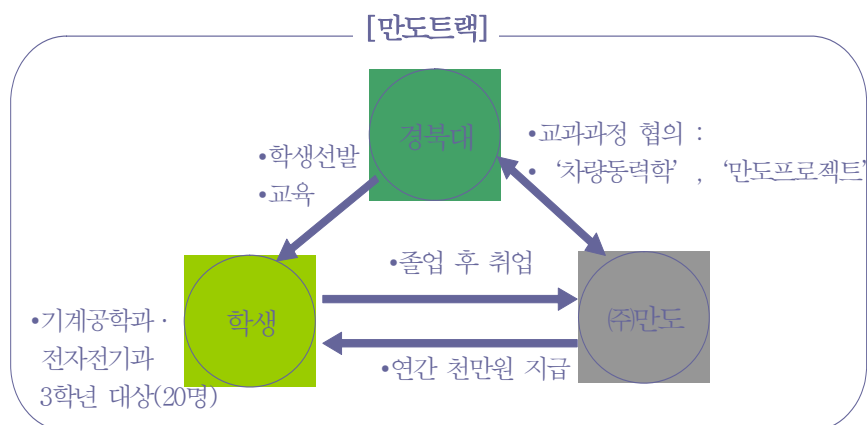
- 지역에 특화된 분야의 교육과 연구를 중시하여 차별적 경쟁력을 확보
 - 위스콘신 주립대학은 지역주력산업인 낙농·농업과 관련된 분야의 연구에 강점
- R&D 성과의 기업이전, 현장 애로기술 해소 등 사업화에 중점을 둔 R&BD(Research & Business Development)를 추구
- 산업계와 대학의 인력교류를 활성화하여 상호 연계를 강화
 - 가나자와공대 교수 중 50%가 기업출신이며, 한국산업기술대 교수는 평균 9.5년의 산업체 평균 근무 경험을 보유
- 현장 실습 및 졸업 후 취업연계 등이 포함된 산업계 연계 교육과정 중심으로 운영
 - 미국 RIT의 'Core Program', 동서대 의 '프로젝트식 교육' 프로그램 등이 대표적

RIT(Rochester Institute of Technology)의 Core Program

- 5년 과정이며, 과정 수료 후 산업체에서 바로 일할 수 있도록 인재양성이 목적
- 첫 2년간은 학교 내 교육, 다음 3년간은 현업근무(정식근무)와 학교 교육과정을 병행
- 엔지니어링 전공 학생은 거의 모두 참여하고 있으며 1,300여개의 업체가 이 프로그램에 참여

□ 산학협력형 대학에는 기업과 공동으로 전문기술인력의 양성체계를 구축

[그림] 경북대의 '만도트랙' 프로그램 사례



- 중소기업에서 필요한 인력을 미리 주문받아 가르치는 주문식 교육프로그램을 확대
- 산업체 경험이 풍부한 교수요원 확보, 현장실습위주의 교육진행, 산업계 요구에 맞춘 커리큘럼 운영 등

□ 대학과 기업의 협력 연구개발을 지원하기 위한 기금을 조성·운영

- 연구중심 대학을 중심으로 전략기술 분야별로 목적지향형 연구개발 펀드를 조성하여 지원
- 예) 차세대 위그선 공동연구개발 자금, 식물자원을 활용한 바이오에너지 공동연구개발 자금 등
- 중소기업과 산학협력형 대학이 협력사업단을 구성한 기술개발 프로젝트에 대한 연구개발 지원자금도 조성
- 산학연계 프로젝트는 민간의 대응투자를 통해 기업의 니즈를 반영한 프로젝트 중심으로 운영되도록 유도
- 연구개발 프로젝트는 일회성 과제선정을 지양하고, 과제의 성과가 나올 때 까지 중·장기적으로 연속 지원하는 펀드로 운영
- 미국의 SBIR(Small Business Innovation Research) 제도처럼 연구개발의 진행 단계별로 성과측정을 하여 계속지원 대상을 선정하고, 지원규모를 개발 단계에 맞춰 증액하는 방식을 벤치마킹

SBIR 정책자금 운용사례

- 미국 연방정부가 혁신적 중소기업의 연구개발 자금을 지원하는 펀드로 단계적 평가를 통해 지원대상 수를 줄이고 지원규모는 늘리는 '깎대기 방식'으로 유명
 - "소기업혁신개발법"에 의거 연간 R&D 예산이 1억 달러를 초과하는 연방부처는 SBIR 프로그램을 설치하도록 의무화
- 단계별 중간평가 및 경쟁시스템을 도입하여 개발성과에 따라 단계별 지원을 차별화
 - 1단계(제안 및 시험단계) : 6개월간 10만 달러 이내에서 지원
 - 2단계(집중개발단계) : 2년간 75만 달러 이내(1단계 지원기업의 35~55% 수혜)
 - 3단계(상업화단계) : 민간 자본 또는 타 정부기관 펀드의 지원을 알선

③ 사업추진기간

- 2006년 : 연구중심 및 산학중심으로의 특성화 집중 육성대상 선정
- 2007년 : 특성화 육성전략 및 세부 지원계획안 마련
- 2008~2010년 : 핵심 교수유치, 연구시설·장비 구축 등 기초투자
- 2008~2020년 : 산학 공동연구개발 프로그램

④ 소요예산

- 총 4,500억 원
 - 국비 : 1,500억 원
 - 지방비 : 1,500억 원
 - 민자 : 1,500억 원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : 각 대학
- 참여 : 중앙정부, 지자체, 민간기업
- 운영주체 : 각 대학

다. R&D 인력양성 사업

① 사업의 필요성

- 남해안 지역은 제조업 분야의 연구개발 인력이 크게 부족하며, 향후에도 이러한 문제점이 심화될 가능성이 높음
 - 3개 시·도의 연구인력 비중은 전국 대비 10.0%에 불과하여 제조업의 규모에 비해 인력이 크게 부족
 - 전체적으로 인구가 감소추세에 있으며, 특히 우수인력의 지역 외부 유출현상이 심각하여 중·장기적으로 특별한 대책이 없는 한 연구인력 확보가 매우 어려울 전망
- 핵심 연구개발 인력의 양성은 남해안 제조업 혁신의 필수적인 선결조건이 될 전망
 - 수송기기 및 생물소재 분야의 신기술·신사업이 산업화되는 과정에서 핵심 연구개발 인력에 대한 수요가 크게 증가할 것임
 - 우수인력의 외부 유출을 방지하고, 외부로부터 우수인력이 유입될 수 있도록 인력양성 측면의 인센티브 시스템이 절실
 - 대학원생 중심으로 육성정책을 구성하되, 직접적인 보조보다는 각종 연구개발 프로젝트를 통해 대학원생의 참여 및 보상을 유도하는 방식으로 추진

② 사업내용

- 수송기기 및 생물소재 분야의 석·박사급 핵심 연구개발 인력을 양성
 - 우선 수송기기 및 생물소재의 세부 기술분야 별로 엄밀한 인력수요를 도출

- 기초 연구개발 인력 및 산업화 기술인력 수요를 별도로 계산하여 균형잡힌 인력구조가 될 수 있도록 유의
- 연구중심형 대학시스템과 산학중심형 대학시스템의 출범 시 이러한 인력수요 및 양성계획을 바탕으로 학제를 조정
- 전략분야의 대학원생 및 Post Doc 등 연구인력에 대해 장학금 및 생활자금을 지급하여 연구·학습 인센티브를 제공
 - 수송기기 및 생물소재 분야의 대학원생에 장학금 지원 : 연간 천명 $\times$ 천만 원 $\times$ 15년 = 1,500억 원

□ 전략분야의 엔지니어 양성을 위한 맞춤교육·지원을 강화

- 산업과 연계된 교육을 통해 현장감각과 기술력을 겸비한 인재를 배출
- 해외로부터의 유학생을 적극 유치
- 양성된 인력이 지역 외부로 유출되지 않도록 지역의 기업·정주환경 개선이 병행
 - 3학년 이상부터는 전문분야의 지역 기업 또는 연구기관에 인턴 또는 취업을 적극 알선
 - 기술창업에 대한 인센티브와 지원을 대폭 강화

□ 전략분야에서의 대학-기업 공동연구개발 프로그램에 대학원생을 참여시켜 기술역량을 습득할 수 있도록 유도

- 기초·응용연구 활성화를 위한 연구개발 지원프로젝트를 통해 차세대 핵심 연구인력을 양성하는 목적
- 전략기술 분야별로 지원되는 각종 기술개발 지원자금의 일부는 관련 대학원생의 프로젝트 참여 및 보상 용도로 사용

□ 정부, 지자체, 대학 및 기업의 다양한 참여를 유도

- 대학, 지자체 및 민간 기업의 전문가로 구성된 「남해안 기술인력 조정위원회」(가칭)를 구성하여 남해안 제조업 구조변화에 따른 미래인력 수급계획을 작성
 - 수급계획은 정기적으로 재검토 과정을 거쳐 미세 조정될 수 있도록 시스템화
- 인력수급 계획이 대학의 학제 및 커리큘럼에 반영될 수 있는 연계구조를 형성

③ 사업추진기간

- 2008년 : 2020년까지의 남해안권 기술인력 수급예측
- 2008년 ~ 2020년 : 수급예측에 따른 예산확보 및 인력양성사업 시행

④ 소요예산

- 총 1,500억 원
 - 국비 : 750억 원
 - 지방비 : 750억 원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : 각 대학
- 참여 : 중앙정부, 지자체, 민간기업
- 운영주체 : 각 대학

라. 남해안 CONNECT 사업

① 사업의 필요성

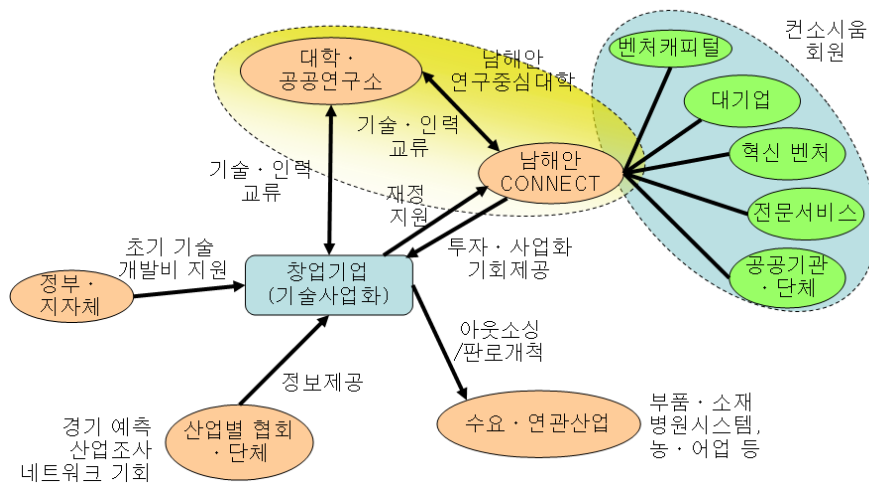
- 남해안의 혁신자원과 성과를 긴밀한 네트워크로 연계하여 투입의 열세를 효율성으로 극복하여 세계적인 경쟁력을 갖출 필요성이 높음
 - 신기술·신산업 분야에서 '네트워크'는 필수적인 경쟁역량이 되고 있음
 - 네트워크는 빠른 기술진보에 대한 대응력을 높이고 실패위험을 줄이는 효과적 수단
 - 복잡한 여러 단계의 제휴네트워크는 개별기업의 실패위험을 분산시키는 효과
 - 네트워크에 깊이 연계될수록 특허 수, 영업외 수익, 매출, 기업내부 R&D 지출, R&D 제휴 등이 모두 증가하는 상관관계(Powell et al, 1999)
- 남해안권의 대학, 기업, 연구소, 투자자 등 산업주체들은 서로 연계성이 부족하여 네트워크의 구심점이 될 중추기관의 역할이 특히 필요
 - 네트워크는 단 시간 내에 형성되기 어려우며, 지역 내 각종 혁신주체들을 지속적으로 연계시키는 기능을 가진 기관이 필요
 - 네트워크 중추기관은 민간 영역에서 주도하여 각 혁신 주체들이 자발적인 네트워크 형성의 필요성을 느낄 수 있도록 인센티브가 마련되어야 함
- 자발적인 네트워크 형성의 가장 큰 인센티브는 네트워크를 통한 신기술 및 우수인력의 획득가능성
 - 기술창출 및 인력양성 기능을 갖춘 지역의 핵심대학이 이러한 네트워크의 중추기관 역할을 할 때 가장 효과적임

② 사업내용

□ 남해안권 대학의 혁신자원·성과와 지역 대학, 금융 등을 하나로 연결하여 기술혁신을 촉진하는 비영리 민간 재단인 '남해안 CONNECT' 를 출범

- '남해안 CONNECT'는 연구중심형 대학시스템 내에 설치
- 수송기기 및 바이오산업 분야의 기업, 협회·단체, 대학·연구자, 금융기관 등으로 회원을 구성

[그림] 남해안 CONNECT 를 통한 창업·사업화 시스템



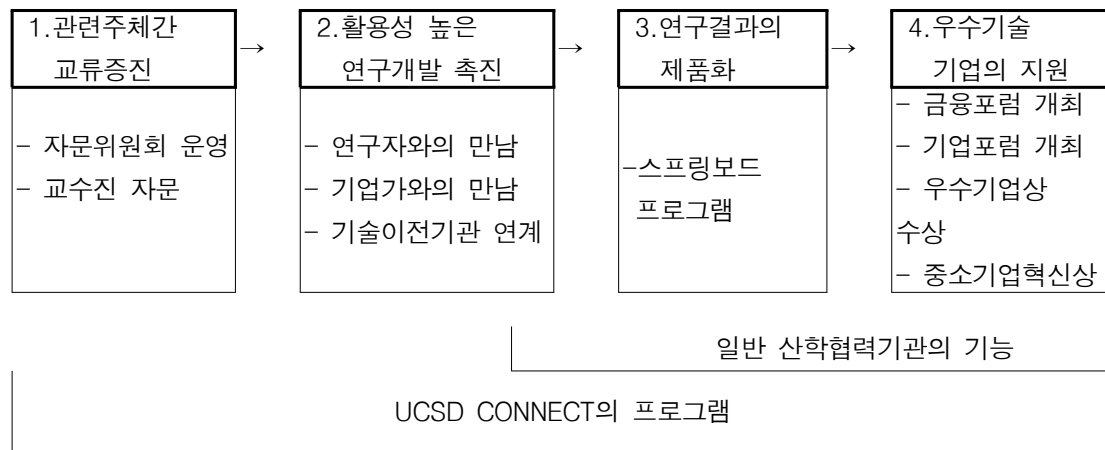
- 독립적인 예산과 인사·운영권을 통해 장기비전을 가진 전문성있는 조직으로 육성
- 설립 초기에는 지자체에서 일정 규모의 설립·운영 자금을 출연하되, 중·장기적으로는 자체 사업 및 회비 등을 통해 자립운영 체제로 발전

□ 캘리포니아 샌디에고대학(UCSD)의 「CONNECT」 프로그램이 모델 사례

- UCSD CONNECT는 1985년 설립되었으며, 첨단기술 및 바이오 기술 분야의 사업화를 지원하는 비영리 독립법인

- 대학 또는 주정부로부터의 재정지원 없이 멤버십 회비, 각종 교육과정 수강료, 출연금, 기업 자문료 등으로 운영
- 1985년 설립이후 900여개 기업의 사업화를 지원
- 일반적인 산학협력 촉진기관이 연구결과의 사업화 분야에 치중하는 것과 달리, UCSD CONNECT는 관련 주체간 교류증진, 사업성 높은 연구개발을 촉진하기 위한 다양한 형태의 중개기능을 모두 수행⁴⁵⁾

[그림] UCSD CONNECT의 산·학 연계 프로그램



자료 : 국가균형발전위원회, “대학의 산학협력 지원프로그램, UCSD CONNECT”, 2004. 11

□ '남해안 CONNECT' 는 지역 혁신자원의 중개, 네트워크화, 자금조달, 교류활성화 등의 중심 기능을 수행

- 교육사업 : 지역 기술창업자, 중소기업, 학생 등에 대한 창업·사업·기술동향 등과 관련된 교육프로그램을 제공
- 네트워크화 사업 : 교수, 학생, 기업인, 벤처캐피탈 등이 참여하는 다양한 교류 모임, 연구회, 컨퍼런스 등을 개최하여 지역 내 혁신자원의 네트워크화를 유도
- 학문적 성취를 추구하는 대학과 이윤을 추구하는 기업 간의 상충 가능한 이해관계와 문화의 차이를 CONNECT의 '교류' 틀 내에서 상호 이해하고 극복하도록 유도

45) 국가균형발전위원회, “대학의 산학협력 지원프로그램, UCSD CONNECT”, 2004. 11

- 창업·사업화 지원 : 연구중심형 대학시스템으로부터 다양한 기술 스핀오프 (Spinn-Off)가 창출될 수 있도록 창업 및 사업화 과정의 다양한 서비스를 제공
- 교수들이 CONNECT 가입 기업에 대한 기술자문 역할을 수행
- 금융기관, 벤처투자자, 대학교수, 정책담당자 등이 유망 기업에 대한 지원단 (Advisory Board)를 구성하여 사업화를 지원
- 마케팅, 법률, 특허, 사업계획서 작성 등 기술사업화와 관련된 경영교육 프로그램을 제공
- 기술이전 지원 : 대학의 기술이전 조직과 공동으로 외부자금의 투자유도, 기술이전을 위한 강좌·설명회 등 각종 지원서비스를 제공
- UCSD CONNECT는 "Meet the Researcher", "Meet the Entrepreneur" 프로그램을 통해 연구자가 기업을 대상으로 연구결과를 설명하고 투자 상담을 받거나, 기업이 기술의 사업화 과정에 대해 연구자와 토론하는 기회를 제공

□ 초기 설립은 지자체 및 대학이 주도하고, 이후 운영은 대학 및 재단에서 자율경영

- 초기 설립에 필요한 자본금 및 운영자금은 지자체, 대학이 출연하고, 일부 기부금 등을 모집
- 설립 이후에는 소재지를 남해안권 연구중심대학 내에 두되, 전문경영인을 통한 독립 경영체제로 운영
- 대학의 기존 행정조직이나 교수들은 네트워킹업무, 사업화 지원업무 등 재단의 고유 업무에 대한 전문성이 부족하므로, 전문경영인·직원의 충원으로 통해 전문성있는 조직으로 운영하는 것이 바람직
- 재단의 주요 사업이 대학의 교육·연구 성과 및 인력을 활용하는 특성을 감안하여 이사장(CEO)은 대학총장이 임명하는 것이 바람직
- 이사회를 주요 자본출자 기관들로 구성하여 간접적으로 통제하는 방안 등 운영 및 지배구조에 대한 사항은 별도의 설립준비위원회를 통해 결정

③ 사업추진기간

- 2008~2009년 : 재단의 소재지 · 운영방침 · 지배구조 · 조직구성 등, 초기 설립자금의 조달, 회원사 모집 등
- 2010년 : 재단 설립 및 운영시작

④ 소요예산

- 총 100억 원
- 지방비 : 30억 원
- 민자 : 70억 원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : 연구중심대학
- 참여 : 지자체, 민간기업
- 운영주체 : 남해안 CONNECT

마. 남해안 기술혁신공사(SITC) 설립

① 사업의 필요성

□ 연구성과의 사업화 프로세스가 미비하여 투자효율성이 저하되는 것이 국내 연구개발 투자의 중요 문제점 중 하나

- 국가전체의 R&D투자는 17조원(2003년)로 세계 8위권
- 1998 ~ 2000 기간 중 보유특허는 연평균 34,052건으로 세계 3위
- 그러나 특허의 사업화 추진비율은 27%, 사업화 실현 비율은 11%에 불과(특허청, 2004)

□ 공공 연구성과의 활용도가 특히 부진

- 공공 연구성과의 민간 기술이전 비율은 15.3%에 불과(산업자원부, 2004)
- 기술거래소에 등록된 16,069건 중 106건 만 기술거래가 성사(기술거래소, 04.6)

[표] 공공 연구성과의 기술이전 현황

(단위 : 건, %, 백만 원)

구분	보유기술	기술이전실적	이전율	평균 기술료
대학	5,496	258	4.7	31
공공연구기관	15,810	2,994	18.9	57
계	21,306	3,252	15.3	55

자료 : 산업자원부 보도자료, 2004. 9

□ 향후 남해안권의 기술혁신 성과를 주도적으로 사업화시키기 위한 전문 기술상용화 기관의 설립이 필요

- 설립 초기에는 공사 성격의 공공기관으로 출범한 후, 사업 운영의 기틀이 확립되면 민영화하여 효율성을 추구

- 개발된 기술의 사업화 성공 시 이익금을 지역의 기술혁신 프로그램에 재투자하는 재원으로 활용
- 중·소벤처 기업 및 연구자들의 창업 및 사업화를 촉진하는 중개기관의 역할도 수행

□ 선진국은 다양한 형태의 민간 기술이전 기관을 통해 기술의 사업화를 촉진

- 독일의 슈타인바이스(Steinbeis) 재단은 58개의 프라운호퍼(Fraunhofer) 연구소와 긴밀한 협력을 통해 독일 전역의 중소기업을 대상으로 기술사업화를 지원
- 초기에는 중소기업에 대한 기술이전 및 기술자문 역할에 중점을 두었으나 현재는 대기업, 지역정부까지를 포괄하는 문제해결 기관으로 자리매김

독일 민간 기술이전기관 Steinbeis 재단

- 1982년 설립되었으며 슈트트가르트의 본사와 독일 및 전세계에 594개의 Steinbeis Transfer Center(STC)가 있음
- 전체 종업원은 4,014명(2003년)으로 이중 교수가 657명, 정규 Staff 984명, 프로젝트 계약직원이 2,373명이며, 2003년 매출액은 89.5백만€
- 전국의 각 대학, 연구기관 및 개별 과학기술자들과 계약에 기반한 네트워크를 구축하여 기업 대상의 기술자문, 교육, 기술이전, 컨설팅, 시장조사 사업을 수행
- 기술이전 7,195건, 컨설팅 8,116건, 기술·사업평가 및 전문리포트 발간 2,140건, 교육훈련 프로젝트 3,973건 등 2만 건 이상의 프로젝트가 현재 진행 중
- 사업의 전문성을 위해 기술이전 전담기구(Steinbeis GmbH & Co) 및 산업체 기술교육 전문대학(Steinbein University)을 운영

- 영국은 자국 연구성과의 상업화 촉진을 위해 공공 기술이전회사인 BTG(British Technology Group)를 설립

영국 통산성(DTI)의 기술이전회사 BTG

- 영국 대학의 기술상용화를 촉진하기 위해 1981년 통산성에서 설립한 공기업
 - 1992년에 민영화되어 1995년에 런던증권거래소에 상장됨
- 현재는 영국 및 글로벌 시장에서 대학·연구기관으로부터의 기술탐색, 초기 개발단계의 기술에 대한 R&D 지원, 특허출원지원, 기술라이센싱, 기술마케팅 등 사업을 수행
- 이사회 및 운영위원회와 산하의 자회사 및 투자회사들로 구성
 - Provensis社, Torotrak社 등의 자회사가 있음
 - 각종 전문기술분야, 특허·법률, 사업·경영 분야 등에 우수한 전문인력을 보유
 - 1999년 캐나다의 Royal Bank와 합작 벤처펀드를 조성한 이래, 펀드 조성을 통한 벤처설립 및 투자 사업을 확대

② 사업내용

□ 기술이전 및 활용도를 제고하기 위한 「남해안 기술확산공사(SITC, SEATOPIA Innovation & Technology Company)」를 설립

- 3개 시·도가 공동 출자하여 공사 성격의 민간 기술이전 전문회사를 설립
 - 법인 성격은 공사이지만, 3개 지자체로부터의 공무원 파견을 금지하고 전문경영인을 통한 독립경영체제로 운영
- 단기적으로는 3개 시·도 내에서 창출되는 각종 연구성과를 지역 내·외 기업에게 이전하여 상업화를 촉진하는 역할
- 중·장기적으로는 국내·외의 혁신기술을 적극 발굴하여 지역 내 기업에게 연결하는 기능으로 확대
- 지역 내·외의 대학·연구소 및 연구자들로 기술자문·협력 네트워크를 구축하여 기술사업화 및 벤처기업 기술지원 사업을 전개(Steinbeis社 사례 벤치마킹)

- 사업을 통한 이익금의 일부는 주주인 지자체에 배당할 수 있으며, 지역 기술혁신사업에도 재투자를 통해 유망한 씨앗 기술을 발굴·육성
- 수동적인 기술이전 대행업무에서 탈피하여 가능성있는 초기 기술을 발굴하여 기술적 완성도를 높이는 인수 후 개발(A&D, Acquisition and Development) 전략을 추진
 - 대학·연구소로부터 특허 출원 전의 초기기술에 대한 독점권을 확보 후 특허출원, 추가개발 등을 통해 기술의 부가가치를 창출
 - 관련 기술 및 특허를 묶어 패키지화하여 기술의 상업적 가치를 제고
 - 유망한 초기 기술에 대해서는 자체자금 투자, 자회사 설립을 통한 간접투자, 타 기관과 공동으로 창업기업 설립 등을 통해 기술의 가치를 적극적으로 실현
- 주요 사업분야를 수송기기 관련기술 및 생물소재 분야로 전문화
 - 국제적 기술흐름 파악을 위해 기술·시장의 트렌드를 상시 모니터 하고 고객의 니즈를 파악하기 위해서는 전문분야에 집중하는 것이 필수
 - 선도적 기술이전 기업인 BTG의 경우에도 IT와 생명과학 분야에만 사업을 집중·전자, 정보통신, 엔지니어링, 보건, 의료, 바이오테크 분야에 특히 주력
 - 상업화 가능성이 높은 기술을 분류해 내는 것이 핵심역량
 - 비용 최소화를 위해 대학, 컨설턴트, 산업계 등과의 협력 네트워크를 최대한 활용
 - 국제적 수준에서 대학·연구소·기업들과의 긴밀한 유대관계를 형성하는 것이 필수
- 중·장기적으로는 기술이전 뿐만 아니라 유망 벤처에 대한 투자사업도 병행
 - 수익원을 단기적인 기술이전 사업과 장기적인 기술의 직접 상용화로 포트폴리오화

하는 효과

- 전략분야에 대해서는 역량있는 창업기업을 선별하여 초기 개발자금과 기술을 지원

□ 기술, 특허, 경영, 기술이전 등 다양한 분야의 우수한 전문인력을 확보하는 것이 중요

- 기술분야에는 기술설계, 제품개발, 프로젝트관리, 소프트웨어 관리 등의 기술의 사업화에 필요한 실무경험이 많은 전문인력을 확보
- 기술마케팅, 생산관리, 영업, 시장 및 기술분석 등 경영관리 경험을 보유한 인력도 확보하여 기술의 사업화 성공 가능성을 제고
- 기술이전을 위해 특허관리, 특허전략 수립, 국내·외 특허 법률 등의 분야에서 전문가를 확보

③ 사업추진기간

- 2010년 : 자본금 모집, 사업계획 작성 등 기업설립 준비
- 2011년 : 기업설립 및 운영시작

④ 소요예산

- 총 200억 원
- 지방비 : 200억 원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : SDA
- 참여 : 지자체, 민간기업
- 운영주체 : SITC

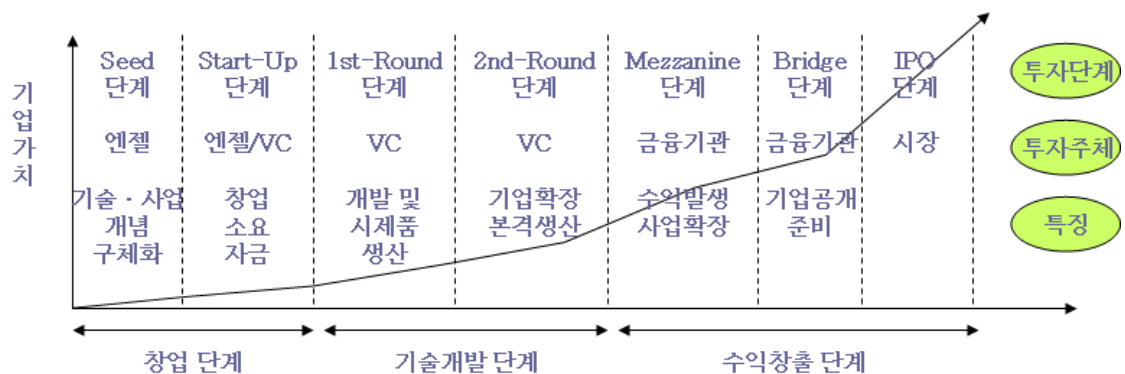
바. SEATOPIA Fund 설립

① 사업의 필요성

□ 수송기기 및 바이오 분야의 중점 육성을 통해 창출되는 신기술들을 상업화까지 성공시키기 위해서는 지역 모험자본의 조성을 통한 투자필요성이 높음

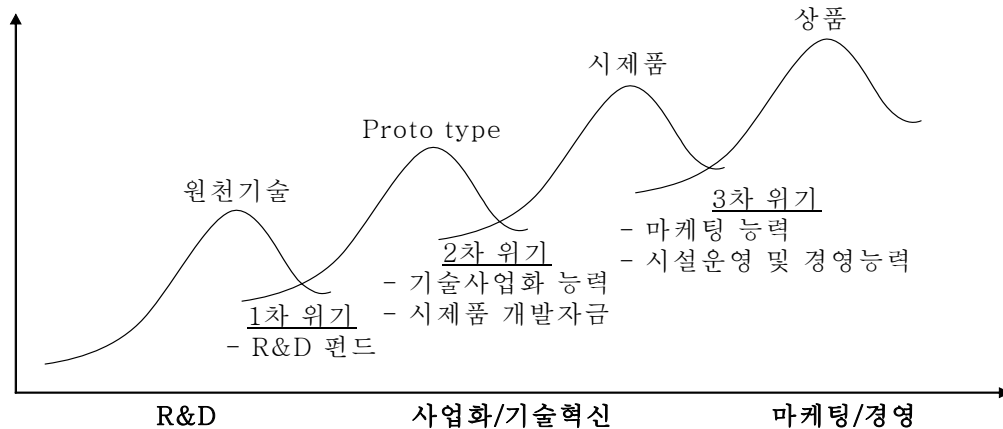
- 남해안 지역에는 토착 엔젤투자 자금 및 벤처캐피탈이 크게 부족한 현실
 - 부산광역시 및 광주광역시에 벤처캐피탈 및 엔젤투자자들이 일부 형성되어 있으나 수송기기 및 생물소재 분야에 전문화되어 있지 못함
- 공공영역에서 벤처투자의 초기단계 역할을 담당함으로써, 지역 벤처금융시스템의 선순환 구조를 형성시켜 줄 필요성이 높음
 - 신기술의 상업화를 위해서는 창업단계(엔젤) → 기술개발단계(벤처캐피탈) → 시장화단계(금융기관) → 성장단계(공개시장)로 자금 조달원이 체계화/전문화되어야 함
 - 남해안은 신기술의 자금조달 체계가 전반적으로 부족하지만, 특히 창업단계의 엔젤투자가 매우 부족

[그림] 신기술의 사업화 과정과 투자단계



- 기술혁신 프로세스의 각 단계별로 사업화 자금을 연속적으로 지원하는 것이 목적
 - 벤처기업들은 상업화제품 출시단계까지 3번의“죽음의 계곡”을 통과해야 함
 - 초기 연구개발 자금, 시제품 개발·테스트 자금, 상용화·마케팅 자금 등을 지원

[그림] 기술 벤처의 3가지 “죽음의 계곡”



② 사업내용

- 남해안에서의 혁신기술의 창업·사업화를 촉진하기 위해 공공 벤처캐피털인 「SEATOPIA 펀드」(가칭)를 설립
 - 3개 시·도 및 엔젤투자자, 기업 등 지역 자본의 공동 출자로 설립
 - 기간 자금은 3개 지자체가 출자하되 지역의 엔젤투자자 및 기업의 투자자금을 적극 유치
 - 펀드의 지분을 수익증권화 하여 일반 개인 및 기업을 대상으로 공모 형식으로 자금을 모집하는 방안을 검토
 - 처음에는 공공 펀드로 운영하다가, 향후 투자수익의 환수로 자립운영이 가능해지는 시점에 민영 벤처캐피털로 전환
- 초기단계의 기술인큐베이션 및 상업화 지원까지 일괄 지원하여 기업의 조기 시장진입을 지원
 - 지역 기업에게 우선 지원하며, 외부 기업의 지역이전에 대해서도 투자

- 지역에 기업의 주요 사업소재지를 지속 유지할 것과 지역 인력의 고용 등을 투자의 조건으로 명시
- 우수 기업에 대해서는 스타기업으로 집중 육성하여 초기의 성공사례를 창출

□ 이스라엘의 공공 벤처펀드인 요즈마 펀드의 운용사례를 벤치마킹

- 지역의 가중 창업보육센터 및 「남해안 CONNECT」 사업, SITC 설립 사업 등과의 연계를 통해 시너지를 추구

이스라엘의 공적 벤처캐피털 「요즈마 펀드」

- 요즈마(Yozma) 벤처캐피털은 1993년 이스라엘 정부가 1억 달러의 기금으로 설립
- 1990년 처음 시행된 「기술인큐베이터」의 1기 졸업 기업에 대한 사업자금 지원이 최초의 설립목적
- 첨단기술 중심의 「기술인큐베이터」 사업을 통해 입주기업 프로젝트 비용의 85%까지 2년간 지원
- 입주기업의 조건 : 첨단기술분야 + 이스라엘 내에서 생산 + 외부의 우수 이주민 50% 이상 고용
- 투자기업이 시제품 생산에 성공할 경우 「Beta Site」 프로그램을 통해 시장화를 지원
- 주로 해외의 5개 시제품 테스트시장(Beta Site)에서의 판매활동 경비를 지원
- 과거 3년간 매출액이 6백만 달러 미만인 기업에게 판매경비의 50%를 지원
- 1997년에 민영화되었으며 외국의 투자자금을 유치하여 합작펀드 형태로 기금을 조성·투자 중

③ 사업추진기간

- 2007년 : 자본금 모집, 사업계획 작성 등 펀드설립 준비
- 2008년 : 펀드설립 및 투자집행

④ 소요예산

- 총 1,000억 원
- 지방비 : 300억 원
- 민자 : 700억 원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : SDA
- 참여 : 지자체, 민간기업
- 운영주체 : SEATOPIA Fund

사. 기업·연구소 유치

① 사업의 필요성

□ 풍부한 기업·연구소의 풀(Pool)은 산업클러스터 형성의 핵심 성공조건

- 기업·연구소가 집적되면 경쟁을 유발하여 기술혁신 및 경영혁신을 촉진
· 아웃소싱, 인력교류 등을 통해 전후방기업에 직접적인 기술이전 효과 및 기술파급 효과가 발생
- 클러스터 내에 기업이 부족할 경우 인프라 확충 및 새로운 기업의 유입에도 부정적인 영향을 초래하는 악순환 구조가 반복

□ 신산업 분야에서 산업클러스터를 조기에 정착시키기 위해서는 해외 선진기업·연구소의 유치 전략의 추진이 필수적

- 신산업 분야에서 창업 등을 통해 자생적으로 기업이 증가하여 클러스터가 형성되는 데에는 30여년 이상의 긴 시간이 소요
- 선진기업·연구소 유치를 통해 기업집적의 핵(Seed)을 조기에 형성하면, 추가적인 기업유입이나 창업 등이 활성화될 수 있음
- 유치된 기업·연구소의 경영, 관리, 마케팅 등 경영 프로세스의 이전효과가 발생하는 등 선진 경영 노하우가 전수

□ 혁신클러스터 조성을 위해서는 대기업, 중소기업 및 연구소를 골고루 유치해야 함

- 대기업의 유치 시에는 관련 중소 협력기업의 동반이전을 적극 추진하여 지역기업의 풀을 확장

- 대기업과 함께 이전하는 중소협력기업에게는 용지, 세제, 자금지원 등 다각도의 지원책을 마련
- 정부 차원의 외국 R&D 센터 유치사업 및 연구개발 사업을 적극 활용하여 외국의 우수 R&D 센터나 대학 등을 유치
 - 예) 외국 R&D센터 과학기술인력지원 프로그램, 외국 R&D센터 공동 연구개발 프로그램, 외국 R&D센터의 각종 국가연구개발사업 참여권 부여 등

② 사업내용

A. 유치 전담조직을 운영

- 3개 시·도의 기업·연구소 유치활동을 총괄하는 전담 기업유치단을 구성·운영
 - 남해안권 경제개발 업무를 총괄하기 위해 설립되는 지역개발청(SDA, Seatopia Development Agency)⁴⁶⁾ 산하에 유치 전담조직을 설치
 - 기존 3개 시·도의 기업유치 조직을 통합하여 남해안권 제조업 육성을 위한 단일의 유치전담기구로 운영
 - 유치전담조직에는 수송기기산업 및 생물소재산업에 전문성을 갖춘 인력을 강화하여 주력산업 및 미래신산업 중심으로 유치활동의 선택과 집중운영을 도모
- 유치대상에 따라 유치전담팀과 자문단을 조직하고, 관련 기업, 민간단체, 학계, 공무원 등이 함께 참여하는 범지역적인 조직으로 운영
 - 개별 기업·연구소의 유치 시에는 'OO기업·XX연구소 유치단'처럼 전담 TF를 설치하여 맞춤 유치활동을 전개

46) SDA에 관한 자세한 내용은 제 6장을 참고

- KOTRA, 연관 중앙부처 등과의 연계를 통해 기업유치관련 기능·역량을 활용
 - 특정 유치 TF에 관련 중앙부처의 책임있는 공무원을 참여시켜 유치에 따른 각종 정책지원 및 후속 협조채널을 마련
- 국내·외 전문가 및 저명인사로 유치자문단을 구성하여 기업유치활동에 대한 자문이나 투자설명회·유치협상 과정에 활용
 - 특히 외국기업·연구소의 유치활동에는 외국의 전문가를 유치위원으로 반드시 포함

서울국제경제자문단(SIBAC)

- 서울시는 AIG, Accenture, HSBC, GM 등 세계 우수기업의 최고경영자 15명으로 서울을 동아시아의 비즈니스 거점 도시로 발전시키기 위한 자문단을 구성
- 서울시의 경제발전 방안, 서울시의 역점사업인 DMC의 성공전략 등을 자문
- 외국의 오피니언 리더를 대상으로 DMC 등 서울시의 역점사업에 대한 홍보 및 마케팅을 통해 투자유치를 촉진하는 효과

- 노·사·정·지역 주민 등이 함께 참여하여 기업·연구소의 유치에 따른 제반 문제를 해결하는 협의체를 수시 가동

충청남도의 주민설득을 통한 기업유치 사례

- 충남은 석고자재 기업인 라파즈社를 유치하는 과정에서 주민들이 공해산업이라는 이유로 심한 유치 반대에 직면
- 충청남도는 라파즈 및 지역주민이 참여하는 '주민설명 및 토론회'를 포함하여 총 16차례에 걸친 주민과의 컨센서스 과정을 통해 지역주민을 설득하여 기업유치를 성사
- 지역주민 대표를 울산의 유사공장에 견학시켜 공해유무를 직접 확인하는 등 다각도의 노력을 경주

□ 유치전담조직에 유치활동과 관련된 핵심권한과 인센티브를 부여

- 유치관련 결정이 일선 유치책임자 선에서 즉시 이루어질 수 있도록 의사결정 권한을

기업유치단에 전폭적으로 부여

영국 웨일즈의 투자유치전담조직 : 웨일즈개발공사(WDA)

- WDA는 중앙정부인 웨일즈청, 지방정부인 뉴포트시, 기타 환경관련단체, 지역주민들이 모두 참여하는 준정부조직
- 투자유치에 관련한 도시계획권한에서부터 금융지원책, 기술정보, 경영컨설팅까지 총체적인 서비스를 제공할 수 있는 권한을 보유
- 유치대상 기업·연구소와 철저한 일대일 대응서비스를 통해 투자자의 신뢰획득 및 전문성 제고
- 투자자는 최초의 담당자 1인과의 접촉만으로 투자상담에서 부터 공장건설에 이르기까지 모든 행정업무를 처리

- 유치담당자는 대상 기업·연구소에 대한 상시 정보수집과 연구분석을 통해 맞춤형 유치전략을 수립
- 유치대상 기업·연구소의 사업내용, 사업전략, 최근동향, 해외진출 목적, 핵심니즈 등을 조사하고 기업유치의 예상효과 및 부여해야 할 인센티브 내용 등을 분석
- 유치성과에 따라 유치담당자에 대한 보상을 확대

B. 유치대상에 특화된 맞춤형 인센티브를 제공

□ 유치대상 기업·연구소의 니즈에 부합하는 직·간접 맞춤형 인센티브 패키지를 제공

- 한국의 외국인투자 인센티브 제도는 홍콩, 싱가포르, 상하이 등 경쟁국가에 비해 불리하므로, 외형적·물질적 인센티브 열세를 극복할 수 있는 '서비스형 인센티브'가 중요
- 원스톱 행정처리, 외국기업에 우호적인 기업환경, 정주환경, 지역의 우수한 혁신역량과의 연계가능성 등을 중·장기적으로 꾸준히 개선

[표] 한국 및 경쟁국의 외국인투자 인센티브 제도 비교

	한국	홍콩	싱가포르	상하이(푸둥지구)
조세	• 소득세 39.6% • 법인세 29.7% • 감면대상 : 고도기술 수반 외국인투자지역 자유무역지역 관세자유지역	• 소득세 17% • 법인세 16% • 감면대상 : 다양한 업종에 적용 • 배당 및 이자소득세 없음	• 소득세 26% • 법인세 22% • 감면대상 : 첨단기술신규투자 중소기업 금융부문	• 소득세 45% • 법인세 15% • 감면 : 인프라형 기업 금융업 수출비중 70% 이상 선진기술 사용기업
관세	• 감면제도 위주: 조세감면 대상업체가 도입하는 자본재	• 면세제도 위주 : 수출입 화물(주류, 담배, 유류, 메틸알콜 등 4개 품목만 물품세 부과)	• 면세제도 위주 : 수출입 화물(담배, 주류, 자동차, 유류 등 4개 품목만 관세부과)	• 면세제도 위주 : 수출품 관세 공산통일세
지원조직	• 외국인투자 지원센터 • 외국인투자 옴부즈맨사무소	• 무역개발위원회	• 경제개발청 • 무역개발청	• 푸둥신구행정청
기타		• 외환규제 없음 • 내외국인 간에 차별 없음	• 외국인 전문직 종사자에 대한 소득세는 총소득의 15%를 상한	• 푸둥신구에 자유 무역지대, 수출가공지대, 금융무역지대 등 집적

자료 : 삼성경제연구소, '외국인직접투자 부진의 원인과 처방', 2003.1.29

- 법·제도에 근거한 확실적이고 미리 결정된 인센티브 프로그램 보다는, 유치대상의 핵심니즈에 부합하고, 국내·외 경쟁지역의 제시 조건을 고려한 제안을 마련
- 핵심 유치대상 기업·연구소에 대해서는 조세, 부지확보, 설비투자, 고용 등에 대해 파격적으로 지원하고 맞춤형행정서비스를 통해 지원을 강화
- 부지의 장기 무상임대, 투자비에 대한 Cash Grant, 고용보조금 지급, 기업전담 행정 공무원 파견 등 다양한 패키지 지원프로그램을 마련
- 국내법 및 조례상에 허용되는 인센티브를 최대한 활용하고, 지역 내 경제자유구역, 외국인투자지역 등의 투자특혜지구를 적극 활용

- 기술집약형 중소기업에 대해서는 투·융자 등을 통한 재정지원, 시제품 등에 대한 공공구매, 국가 및 지자체가 발주하는 공공연구개발 프로젝트에 지역기업·대학과의 공동참여 기회 등 간접적인 인센티브를 마련

□ 빠르고 간소한 행정서비스를 제공하여 기업 불편을 최소화

- 중앙 및 지자체의 관련 부서 간 유기적인 연계강화로 원스톱 행정서비스를 제공
- 각종 행정절차 및 서류를 간소화하고, 규제를 완화하여 외국기업의 행정부담을 최소화
- 유치대상 기업·연구소에 대한 정보축적 및 행정절차 등의 표준화 및 간소화를 통해 유지지원활동의 전문성을 높이고 고객지향성을 강화
- 유치대상 기업·연구소와 직접 접촉하는 일선 유치인력의 서비스 마인드를 제고하여 고객 접점에서 문제가 신속하게 해결

C. 글로벌 마케팅 강화

□ 남해안권의 강·약점을 명확히 분석하여 투자의 당위성을 명확히 인식시키고, 보완점은 꾸준히 개선하는 보완플랜을 마련

- 수송기기 및 생물소재 산업의 비전 및 육성전략, 산업인프라, 제공되는 인센티브 등 강점을 최대한 발굴하여 투자의 당위성을 대상 기업·연구소에 명확하게 제시
- 유치대상에 따라 차별화된 마케팅 믹스(Marketing Mix)를 마련하고, 전문 마케터를 통해 전략을 구체화
- 사전에 대상 기업·연구소에 대한 전략적 분석을 통해 마케팅 컨셉을 명확하게 설정하는 것이 중요
- 지역의 약점 및 기업유치 장애요인에 대해서는 중·장기적인 개선책을 마련하고, 유

치 과정에서 이슈가 제기될 경우의 대응논리를 사전에 개발

□ 해외 주요지역 및 매체에 홍보활동을 강화

- 남해안 기업유치관련 웹사이트를 개설하여 지역홍보, 정보제공, 온라인상담 등을 전개
- 국내·외 유력잡지 및 주요 비즈니스 항공노선에 대한 서면광고를 게재
- 주요 글로벌 TV, 각종 박람회, 국제행사 등에 대한 홍보활동
- 주요 글로벌 거점 별로 외국인 전문 Agency를 통해 현지 유치사무소를 운영

□ 외국기업에게 매력적인 사업 및 생활환경을 조성

[표] 한국의 외국기업 투자환경

투자선호 요인	투자기피 요인
- 정부·지자체의 적극적인 투자유치 노력 - 세계 최고수준의 IT 인프라 - 높은 신기술 수용도 - 온라인 문화 - 인적자원 - 스피드 - 세계적인 제조업 집적지 보유	- 정책의 일관성에 대한 신뢰부족 - 각종 규제 제도 - 노사관계 - 불투명한 사업관행 - 외국기업에 대한 부정적 인식 - 문화와 언어의 차이

- 외국기업의 투자유치를 위한 남해안권의 장점을 발굴·극대화하고, 기피요인을 최소화·제거
- 국내 진출한 외국기업은 IT 인프라에는 만족하나, R&D 지원제도와 우수 고급인력의 수급에 대한 만족도는 매우 낮음
- 주택·의료·교육 등 외국인이 생활하기 위한 애로 해소를 위한 인프라를 구축

- 외국인에 대해 이질적·폐쇄적인 문화를 글로벌화된 사회·문화환경으로 전환

③ 사업추진기간

- 2006년 : SDA 설립 시 유치전담조직을 구성
- 2007년 이후 : 본격 운영

⑤ 사업추진주체

A. 운영협의회 구성

- 추진주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 3개 지자체
- 운영주체 : SDA

3) 종합추진체계

가. 추진기간

[표] 투톱 혁신클러스터 구축 추진기간

사 업 명	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
가. 「미래기술연구소」 설립 사업															
나. 연구중심대학 및 산학협력대학 육성															
다. R&D 인력양성															
라. 「남해안 CONNECT」															
마. 「SITC」 설립															
바. 「SEATOPIA Fund」 설립															
사. 기업·연구소 유치															

나. 소요예산

[표] 투톱 혁신 클러스터 구축 소요예산

(단위 : 억 원)

사 업 명	국비	지방비	민자	계
가. 「미래기술연구소」 설립 사업	1,000	1,000	2,000	4,000
나. 연구중심대학 및 산학협력대학 육성	1,500	1,500	1,500	4,500
다. R&D 인력양성	750	750		1,500
라. 「남해안 CONNECT」		30	70	100
마. 「SITC」 설립		200		200
바. 「SEATOPIA Fund」 설립		300	700	1,000
사. 기업·연구소 유치				
계	3,250	3,780	4,270	11,300

2. SEATOPIA 어메니티 업그레이드

1) 개요

가. 의의 및 필요성

□ 동북아 관광시장에서의 경쟁력 확보를 위한 관광거점 개발이 필요

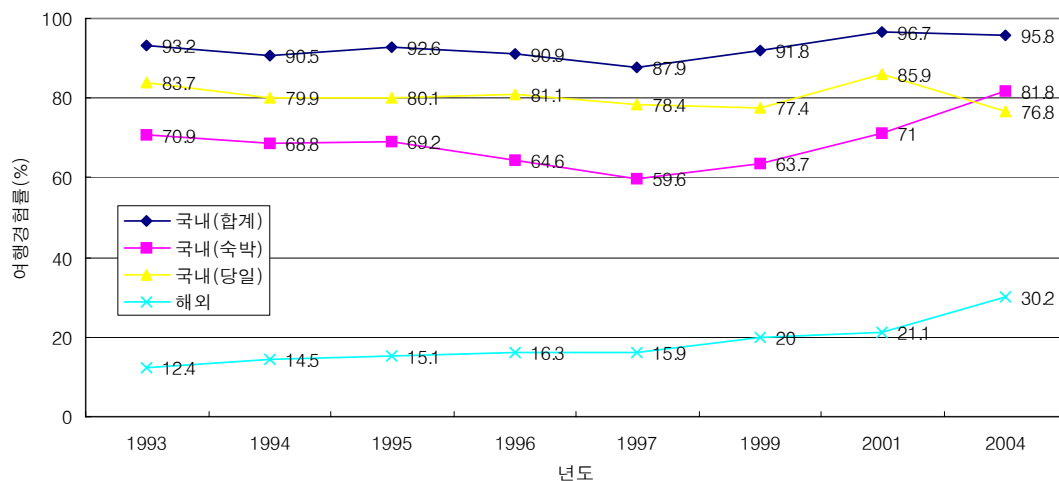
- 동북아 관광시장은 연 평균 7.5% 성장하며 세계 관광시장에서 가장 빠른 성장세를 보이고 있으며 2020년경 세계 관광시장 점유율도 14.3%에 달할 것으로 전망
- 일본, 중국, 홍콩 등 동북아시아 주요국들은 관광시장 선점을 위해 경쟁적으로 대규모 투자를 진행
 - 홍콩은 디즈니랜드 개장과 함께 동북아 대표 레저도시로 성장하기 위한 투자를 전개
 - 중국은 베이징올림픽(2008년)과 상하이세계박람회(2010년)를 계기로 동북아의 새로운 관광대국으로 부상하기 위한 투자를 지속

□ 관광수요의 변화에 따른 국내 관광환경 정비 및 인프라 확충 필요

- 주5일 근무제 및 소득 증대에 따른 관광수요의 양적 증가
 - 주5일 근무제의 확산에 따라 국민관광총량(연인원)이 연평균 5천만명 이상 순증하고 있으며 2010년경에는 6억명 규모로 증가할 것으로 전망
- 국내 관광 수요 감소 및 해외 관광의 증대
 - 1994년부터 2004년까지 10년간 국내관광 경험율은 90.5%에서 95.8%로 약 5% 증가한 반면 해외관광 경험율은 14.5%에서 30.2%로 증가
 - 국내 관광기반이 급증하는 수요를 유인하지 못할 경우, 해외관광이 증가하고 국내 관광산업이 공동화될 우려가 있음
- 관광패턴의 질적 변화에 따른 관광환경 재정비 및 신규 자원 개발의 필요

- 관람형, 유람형 관광보다 체류형, 휴양형 관광 수요가 증대하여 국내 당일관광 경험율은 2004년 기준 76.8%로 지난 10년간 최저치를 기록한 반면 국내 숙박관광 경험율은 같은 해 81.8%로 1997년 이후 지속적인 성장세를 보임
- 주민의 일상적 삶의 공간이 관광자원화 되며 자기계발과 지적체험, 건강추구 등 가족 중심의 생활형 체험관광이 증대
- 고도의 인공시설과 거대한 엔터테인먼트 관광자원에 대한 수요의 확대

[그림] 내국인 국내/해외 관광경험율(1993-2004)



자료 : 한국관광공사(2004), 「관광통계연보」

나. 추진방향

□ SEATOPIA 어메니티 업그레이드는 기존의 현황 분석과 전략 방안을 구체화하여 환경 정비와 테마거점 개발 그리고 인프라 구축의 3가지 측면에서 사업화를 추진

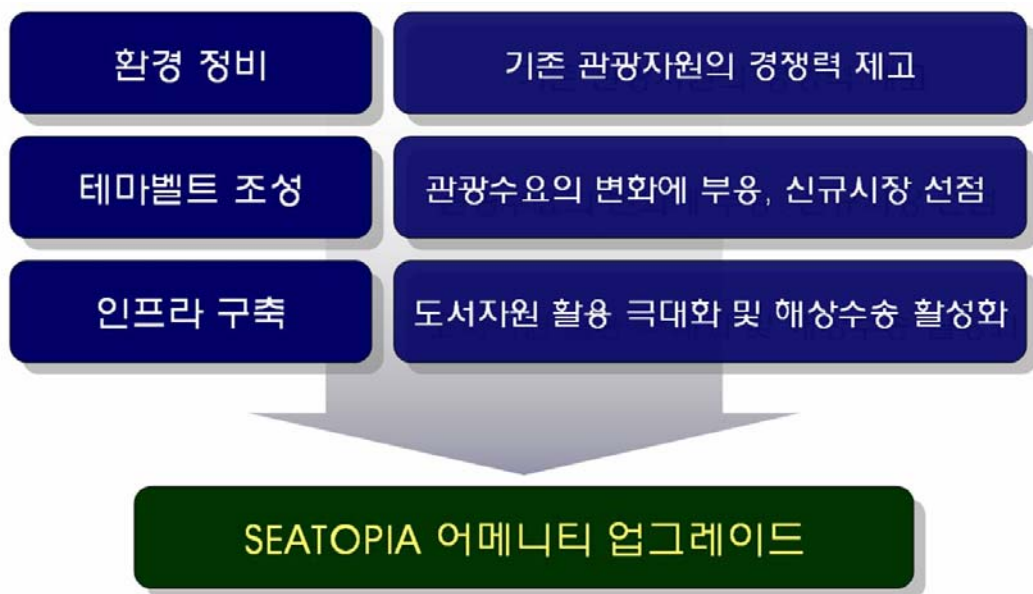
- 환경 정비 : 남해안이 갖고 있는 천혜의 환경을 재정비함으로써 새로운 관광수요를 유인하고 이를 바탕으로 지역의 환경과 역사문화자원 활용을 극대화하는 생활문화형 관광사업을 추진

- 거점 개발 : 관광 수요의 질적 변화에 부응할 수 있도록 관광레저, 의료·휴양, 스포

즈, 역사문화자원 등을 테마로 연결시킬 수 있는 관광거점 개발을 추진함으로써 체류형, 휴양형 미래 관광시장을 선점

- 인프라 구축 : 남해안에 풍부한 도서자원 활용을 극대화하기 위해 접근성을 개선하는 동시에 국제 해상관광 수요를 유인하기 위한 인프라 확충
- 지역 주민의 일상적인 삶의 공간에서부터 천혜의 자연관광자원까지, 남해안의 수려한 해양 환경을 재정비하는 한편 국제 수준의 신규 휴양거점 구축, 해상 및 도서관광 활성화를 통해 남해안 어메니티를 전면 개선, 관광산업의 진흥을 추진

[그림] SEATOPIA 어메니티 업그레이드 추진 방향



2) 추진과제

가. 관광환경 정비

① 사업의 필요성

□ 남해안 개발 기본 구상의 취지에 부합하는 관광환경 정비의 필요

- SEAPORT 어메티니 업그레이드는 천연의 해양자원에 기반한 전략 아젠다임
- 해안지역은 연안해역과 연안육역을 포함, 만, 해변, 갯벌, 해안절벽, 삼각주, 기수역 등의 다양한 환경으로 구성되어 있는 지역으로 생태적·경제적·심미적 가치가 높은 지역
- SEAPORT 어메티니 업그레이드는 이처럼 수려한 해양환경을 전제로 추진되는 만큼, 관광명소로서 국제적 인지도를 높일 수 있도록 항만 미관과 주변 경관을 포함, 전반적인 해안 미관 개선 사업이 요구

□ 해양환경 보존에 대한 국제협약 발효

- 2005년 5월 19일부터 국제해사기구(IMO)가 제정한 이른바 ‘선박의 대기오염 물질 배출 규제협약’이 전면 시행
- 가 협약은 선박 운항과정에서 생기는 질소산화물 등 거의 모든 형태의 대기오염물질의 배출을 엄격하게 금지하고 있는 것이 특징
- 특히 이 협약 제정 당시 선박 연료유의 유황 함량 등에 대해서는 국제적으로 허용한 기준을 주기적으로 점검하여 추가적인 조치를 취할 수 있도록 하는 등 다양한 규제 수단을 두고 있음
- 항만구역은 선박의 입출항, 육상의 항만시설에서 이루어지는 화물처리 등으로 인하여 오염물질의 배출이 상존

□ 산업별로 해안 및 연안 이용의 이해가 상충하고 있어 합리적이고 지속가능한 개발을 위한 체계적인 환경 정비가 필요

- 자원 활용에 있어서 수산업과 관광업간 갈등 조정이 불가피
- 남해안은 국내에서 양식어업이 가장 발달한 지역으로 대다수 어업 인구가 양식업을 통해 소득원을 확보하고 있음
- 관광학적 접근에서 연안에 밀집 설치된 양식장은 해양 미관을 크게 훼손하고 환경오염을 야기, 개선이 필요한 사안임
- 양식업의 발달과 해양 환경 보전을 통한 관광업의 진흥을 모두 이룰 수 있는 사업 계도와 정책 지원이 절실함

② 사업내용

A. 남해안 미항 가꾸기(나폴리 프로젝트)

□ 항만 미관 개선 사업

- 국내 항만은 물류 · 수산업 기능 중심으로 관광자원화가 어려운 실정
- 우리나라의 항만구역은 선박의 입출항, 육상의 항만시설에서 이루어지는 화물처리 등으로 인하여 오염에 오랜 기간 노출되어 왔으며, 물류와 수산업 중심의 지역 기능으로 인해 천혜의 자연여건을 갖고 있음에도 관광자원화되기 어려운 경관을 갖고 있음
- 해안지역의 관광자원화와 함께 지역의 어메니티 개선을 위해서는 기존의 항만 기능에 대한 인식을 극복하고 연안해역과 항만의 환경 정비, 각종 시설 및 건축물들에 대한 경관 개선 및 문화 환경 조성사업이 필요
- 국내 주요 항만도시의 미항 구축 사업은 난항을 거듭
- 최근 여수와 목포 등 국내 주요 항만도시를 중심으로 지자체가 중심이 된 ‘미항 가꾸기’ 프로젝트와 시민참여를 통해 이루어지는 중 · 소 규모의 항만 환경 정비 운동이 전개되고 있음
- 그러나 종합적인 마스터플랜이 부재하고 재원 확보에 어려움이 많아 소기의 사업성과를 거두고 있지 못함
- 제주국제자유도시종합계획의 일환으로 추진됐던 1천 억 원 규모의 ‘서귀포 관광미항

- 개발 사업'은 인근 해역의 국가지정문화재 훼손을 우려한 문화재청의 반발로 무산
- 서귀포의 사례는 항만 개발이 인위적인 구조물 조성 및 시설 구축으로만 이루어지는 것이 아니라 기존의 생태자원을 보호하며 오랜 시간에 걸쳐 친환경적으로 추진되어야 한다는 시사점을 남김
 - 남해안 주요 항만을 대상으로 'Eco-port' 개발 사업 추진
 - 남해안 항만 기관 개선 사업은 해양환경 보존과 생태자원 보호를 우선하여 추진하는 동시에 해양문화지구로서의 친수공간(water front) 개발과 수산업 환경의 관광자원화를 병행하여 검토할 수 있음
 - Eco-Port 1 - 친수문화시설지구 조성 : 항만의 어메니티 개선과 지역 주민들의 거주 환경 개선 및 삶의 관광자원화를 위해 친수공간에 중·소 규모의 지역문화시설을 조성
 - 친수공간의 토지 매수 및 환경 정비
 - 친수공간 내에 커뮤니티 수족관과 해양박물관, 해양도서관, 야외공연장 등 지역성에 특화된 문화시설 조성
 - 연안공원과 산책로, 자전거도로 등 지역 주민을 위한 스포츠 공간 조성

친수공간 개발 성공 사례 : 뉴욕 South Street Seaport

South Street Seaport의 경우 1850년대의 뉴욕 최대의 항구도시로서 해당 지구의 모습과 변화함을 간직한 지역임. 항만 개발사업은 1929년 친수공간 5개 지구에 대한 토지매수를 시작으로 시작. 계획 내용은 박물관, 전문 소매점포 및 오피스타워의 건설, 보행자 전용도로의 확보였으며, 해당지구는 역사적 건축물을 보존하는 뉴욕시의 랜드마크 보존법에 의해 특별지구로 지정되었음. 도심부에 대한 강한 개발 잠재력에 대해서는 가로 경관의 보존을 위해 저층으로 개발을 제한하는 정책도 추진. 그러나 공중권에 대한 개발권을 설정하여 기존 건축제한에 대한 권리를 이전하는 사업수지의 균형을 확보하고 있음.

- Eco-Port 2 - 어시장 국제화 추진 : 도매업 중심의 어시장을 환경 정비 및 서비스 개선을 유도, 쾌적한 소매 쇼핑과 관광이 이루어지는 활력 있는 공간자원으로 개발
 - 어시장에 환기 및 폐기물 처리시스템이 구비된 청결 매장을 대단위로 조성하여 노상

에서 이루어지는 유통 환경을 실내로 유도

- 어시장 내 각종 수산폐기물 처리 시스템, 중앙환기 시스템, 폐수처리 시설 등을 구축
- 어시장 내 안내부스와 화장실, 급수시설 등 기본 편의시설을 구축하여 소비자 및 관광객들의 편의를 개선
- 부패가 빠른 수산물의 특성을 고려 지자체의 위생 감독 기능을 강화하고 어시장 판매 수산물의 가격 정찰제 및 서비스 표준화를 추진

- Eco-Port 3 - 연안 해양 오염 규제 강화 : 항만 연안 해양에 대한 오염 규제 및 관리 감독을 강화하여 산업 환경과 거주 환경 그리고 관광 자원으로 손색없는 미항 환경을 구축
- 항만 수질 개선을 위해 항만내 퇴적물 제거 사업을 추진하고 바닷가 요식업소와 하천 등 육상오염원 차단 시설을 확충
- 연안어장의 자가오염원 처리와 적조 처리 기술, 해양오염의 생물학적 처리 기술 개발
- 각종 오염행위 규제 및 관리 감독 강화를 위한 법제 기반 강화

□ 남해안 수변 공간의 경관 개선

- 수변 공간에 위치한 시설물들이 환경 및 자연과 조화를 이룰 수 있도록 미학적으로 설계하여 수변 공간의 어메니티 수준을 상승
- 수변 공간 건축물 경관 개선을 위해서는 해안역의 각종 구조물 축조시에 수변환경과의 조화는 물론이고 구조물의 배치와 스카이라인의 통일이 필요하며 건물 외장에 사용되는 재료나 색채가 건물 상호간의 통일감과 조화를 지향해야 함
- 공공의 성격이 강한 해안역 수변 조망권을 어느 특정주체(건물들)가 독점하지 않도록 하기 위해서 해안에서 가까운 지역을 저층 건물로 하는 등 건물 높이와 간격을 규제할 필요가 있음
- 이와 같은 규제와 조정을 위해 해안종합관리계획(가칭)과 같은 체계적인 법적 계획 제도가 우선적으로 만들어져야 할 것임
- 2개 해상국립공원이 분포한 남해안 지역은 보존을 위한 제도적 제한으로 인해 오히려

려 경관 개선을 위한 최소한의 개발도 불가한 경우가 발생

- 따라서 수변 미관을 개선할 수 있는 최소한의 개발이 가능하도록 관련 국립공원법 개정도 검토할 필요가 있음

□ 연안 양식장의 외해 이전 추진

- 외해양식기술 개발을 전제로 중앙 및 지방정부의 정책적 지원을 통해 기존의 연안 양식장을 외해로 이전하는 방안을 중장기적으로 검토하는 것이 바람직
- 양식장은 관리, 운용상의 편의를 위해 연안지역에 다수 설치되어 있으나 일대 미관을 훼손하고 해양환경을 오염시키는 주요 원인 중 하나로 작용
- 양식장 외해 이전은 기술개발 및 재원확보 기간과 사업홍보 기간 그리고 계도 기간, 시범사업 기간, 보상 및 이전 기간 등으로 구분하여 점진적으로 추진
- 사업은 적절한 보상과 정책적 이전 지원을 통해 주민들의 동의와 참여를 전제로 이루어져야 하며 외해 이전 후 효율적인 운영, 관리를 위한 기술적인 지원도 마련되어야 함

B. 생활문화형 관광사업화

□ 환경정비를 통한 ‘지역밀착형’ 관광사업화

- 주민거주 지역과 관광자원을 분리하는 ‘지역분리형’ 관광개발 방식을 지양하고 지역 환경과 문화자원을 활용하는 생활문화형 관광사업을 추진
- 지역에 관광객들을 위한 비일상적인 공간을 난립시키지 않고 지역의 일상적인 환경과 역사자원 등 생활문화를 소재로 한 관광사업 모델들을 발굴, 사업화를 유도
- 남해안 내륙지역의 청정 자연환경을 정비, 생태관광자원으로의 활용을 적극 추진
- 지리산권을 중심으로 국립공원 지정을 통해 보존되고 있는 천혜의 산악환경을 활용, 산악관광 프로그램을 개발하고 생태숙박산장 등 인근 지역에 친환경적 편의시설을 확충

- 역사문화자원으로서 남해안에 다수 위치한 사찰들을 대상으로 종교문화체험, 템플스테이 등 관련 관광 프로그램들을 개발하고, 화장실과 숙박, 편의시설 등 해당 지역에 기본 편의시설 확충을 지원
- 농수산업환경 개선을 통한 체험관광 상품화 추진
 - 1차 산업의 생산구조에서 벗어나 농업과 어업, 임업의 체험상품화를 시도
 - 주말농장과 어로체험 등 1차 산업에 종사하는 지역 주민들이 본업을 지속하면서 자신들의 삶의 공간을 관광자원화 할 수 있는 사업방안을 추진
 - 앞서 제시된 어시장 국제화 사업 등을 통해 수산업 환경의 관광자원화를 병행 추진
 - 사업 활성화를 위해서는 1차 산업 환경에 대한 잘못된 인식을 극복할 수 있는 환경 정비와 모범사례 발굴이 우선되어야 하며, 지자체는 사업의 표준화를 위한 각종 약관 정비와 접근성 개선 등에 주력해야 함
- 전통 숙박의 고급화와 중저가 숙박시설 인증제 도입
 - 남해안 지역이 갖고 있는 내륙의 자연환경, 역사환경 정비를 전제로 이에 기반한 전통숙박의 고급화를 유도, 문화체험과 숙박수요를 동시에 충족시킬 수 있는 사업을 추진
 - 한편 남해안 내륙지역에 국제수준의 숙박 및 상업 편의시설이 부족한 점을 고려, 기존의 중저가 숙박시설들을 대상으로 시설 및 서비스 개선 정도에 따른 ‘인증제’를 실시, 환경 개선을 자발적으로 유도할 필요가 있음

(재)아름지기의 함양 전통한옥숙박 사업

- 문화재단인 (재)아름지기는 경남 함양군에 노후한 전통한옥을 기증받아 전면 개보수 후 고급 숙박시설로 단장, 사업화를 시도
- 시설은 안채와 사랑채, 관리동 등 총 5개 시설로 구성되어 있으며 함양이 전통 고택이 다재한 지역임을 감안, 주변의 인문자원을 활용한 생활문화 체험과 휴양 프로그램 및 전통식 서비스를 호텔급 수준으로 2006년 3월부터 제공



③ 사업추진기간

A. 남해안 미항 가꾸기(나폴리 프로젝트)

- 2007~2010년 : 사업계획 수립
- 2011~2012년 : 유관 법제 기반 확보 및 재원 마련
- 2013~2015년 : 계도기간 및 부지매입, 시범사업
- 2016~2019년 : 양식장 이전, 친수공간/어시장 조성, 수관 경관 개선

B. 생활문화형 관광사업화

- 2007~2008년 : 사업계획 수립
- 2009~2010년 : 사업표준모델 구축 및 정책적 지원 방안 구축
- 2011~2013년 : 시범사업 및 사업계도 기간
- 2014~2016년 : 사업 활성화

④ 소요예산

A. 남해안 미항 가꾸기(나폴리 프로젝트)

- 총 1,000억원
 - 국비 : 200억원
 - 지방비 : 200억원
 - 민자 : 600억원

B. 생활문화형 관광사업화

- 총 500억원
 - 국비 : 100억원
 - 지방비 : 100억원
 - 민자 : 300억원
- * 국비·지방비는 사업계획 수립과 모델 구축, 시범사업과 사업지원금 등으로 소요

⑤ 사업추진주체

A. 남해안 미항 가꾸기(나폴리 프로젝트)

- 추진주체 : 지자체
- 참여 : 중앙정부(해양수산부), 항만청, 지자체, 민간사업자
- 운영(관리)주체 : 지자체, 민간사업자

B. 생활문화형 관광사업화

- 추진주체 : SDA
- 참여 : 중앙정부(문화관광부, 한국관광공사), 지자체, 민간사업자
- 운영(관리)주체 : 민간사업자

나. SEATOPIA 테마벨트 구축

① 사업의 필요성

□ 국내외 관광시장에 있어서 단기방문형, 유람형 관광패턴이 줄어들고 휴양형, 체험형 관광수요가 증대해 이를 충족할 신규 거점 구축이 필요

- 소득증대와 근로시간 단축 등 사회경제적 환경 변화에 따라 관광패턴도 단순관광형에서 장기휴양형, 체험형으로 점진적으로 변화하고 있어 기존의 관광자원의 향후 관광수요를 충족할 신규 거점과 거점간 연계를 통한 테마벨트 구축이 필요

- 아울러 지역 특성과 환경이 중요시되는 생활문화관광과 거대 자본에 의한 엔터테인먼트 관광간의 이원화가 뚜렷하게 진전

· 자연과 역사문화를 즐기며 삶의 현장을 중요시하는 관광 수요와 함께 고도의 지역개발에 의한 휴양·레저환경과 엔터테인먼트 수요가 함께 증가하는 추세임

□ 고령화의 진전과 노령층의 사회경제적 지위 변화

- 우리나라는 이미 2000년 고령화사회로 진입했으며 2019년 고령사회, 2026년 초고령사회로 진입이 전망되고 있으나 노인요양시설은 시설 수 면에서 일본의 4% 수준에 불과

· 국민 평균 수명도 2000년 75.9세에 도달하였으며 2020년경에는 80.7세, 2030년경에는 81.5세로 증가할 전망

- 소득수준의 향상, 의학기술의 발달 및 국민의 라이프스타일 변화에 따라 노인층의 관광참여가 확대되고 건강과 관련된 관광활동이 증가하는 등 전반적인 여가관광시장의 변화가 예상

· 경제력을 갖고 있으며 자립적인 성향이 뚜렷한 노인층 인구가 증가하고 있으며 종래의 동거지향적 거주형태에서 독립적인 가족 거주가 보편화되고 있는 추세

② 사업내용

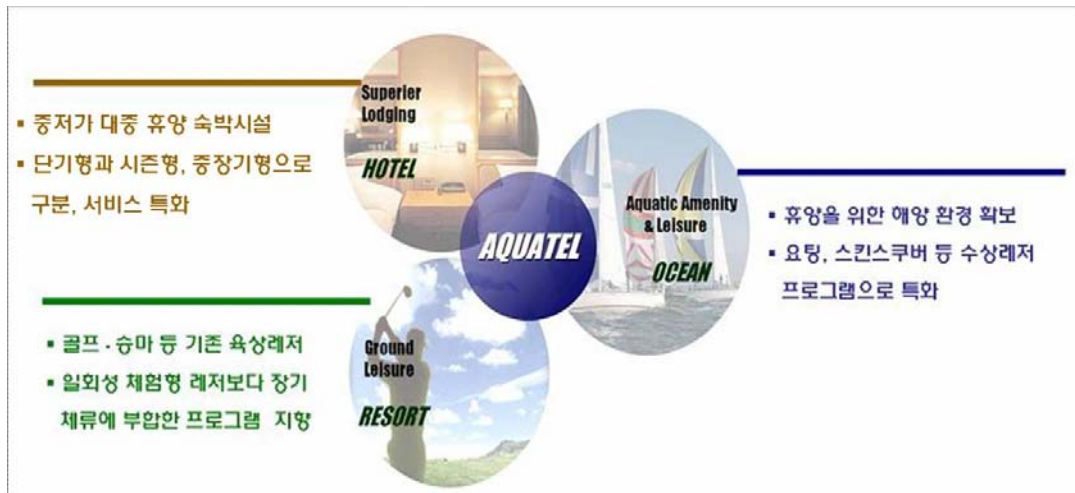
A. 레저·휴양도시 조성

□ 해양 특화 휴양 콤플렉스, ‘아쿠아 파크(Aqua Park)’ 건립

- 아쿠아 파크(Aqua Park)은 해안도시에 입지한 ‘해양 특화 휴양 콤플렉스’로 레저·휴양도시의 핵심적인 기능을 수행
- 기존 리조트들이 골프와 스키 등 내륙의 레저 프로그램들을 중심으로 서비스와 인프라를 제공한 반면, 아쿠아 파크는 대중적인 휴양 숙박 서비스와 함께 수상레저와 휴양 어메니티로서 청정한 해양환경을 제공하는 특화된 휴양시설
- 아쿠아 파크는 남해안 지역에 부족한 숙박 인프라를 제공하며 레저·휴양도시의 핵심적인 기능거점으로 조성
- 아쿠아 파크는 대중적인 휴양·레저 수요를 충족하기 위해 중저가 숙박시설로 건립하는 한편한편 시설 자체가 남해안을 대표하는 하나의 국제적 랜드마크로서 상품화될 수 있도록 건축 설계 단계에서부터 사업적인 검토가 이루어져야 함
- 아쿠아 파크는 해양 환경에 특화된 기반을 두고 있는 만큼, 스카이라인과 해안 미관, 숙박지와 해안과의 접근성 등을 휴양 환경으로 극대화할 수 있는 방안이 건축설계 단계에서부터 고려되어야 함
- 수상레저 기반과 해상교통수단을 통한 접근성을 수용하기 위해서는 항만 인근에 입지하는 것도 검토
- 레저시설 및 인프라는 기존 내륙 프로그램과 해양 레저프로그램 수요를 함께 고려하여 구축
- 아쿠아 파크의 레저 프로그램은 종목의 다양성보다 소수 종목의 고급화 및 전문화를 지향하며 건립 취지 상 수상레저 프로그램들을 더욱 특화시켜 제공할 필요가 있음
- 내륙 레저는 일회성 체험형을 지양하고 골프와 승마 등 장기 체류에 부합하는 과정별 레슨과 중장기 프로그램이 가능한 프로그램 등으로 구성

- 수상 레저의 경우 요팅, 수상스키, 제트스키, 스킨스쿠버 등 관람형보다 체험형 위주로 편성

[그림] 아쿠아 파크(Aqua Park) 개념도



- 아쿠아 파크는 숙박시설과 편의시설, 관리시설, 다양한 규모의 컨벤션 시설 그리고 레저시설 등으로 구성될 수 있으며 숙박서비스의 경우 단기체류형과 시즌형, 중장기형 등으로 구분하여 남해안의 계절성을 활용하면서 다양한 관광 수요에도 부합할 수 있도록 기획
- 해상교통 수단을 통한 접근성 특화를 시도
- 위그선과 수상비행기, 연안크루즈 등 해양교통수단 노선을 확보해 아쿠아 파크를 기존 내륙 숙박시설들과 접근성에서부터 차별화시키는 방안을 추진

□ 선진 관광산업으로서 '스포츠 파크(Sports Park)' 활성화

- 산업으로서 스포츠에 대한 인식의 확산
- 국민생활 수준 향상과 1988년 서울올림픽, 2002년 월드컵을 계기로 스포츠에 대한 산업적 인식이 크게 확산
- 특히 삶의 질, 웰빙에 대한 인식이 증대하면서 생활스포츠 수요도 크게 증가하고 있으며 이미 고도의 산업화에 진입한 국내 프로 스포츠는 이 같은 아마추어 스포츠 시

장을 견인하고 있음

- 시장 성장에 따른 스포츠 시설 수요 증대
 - 국내 스포츠산업 시장 규모는 2002년 기준 국내총생산의 2.15%인 12조에 달하는 것으로 집계되고 있으며 스포츠 서비스업(경기, 마케팅, 정보) 부분의 매출만도 동년 기준 3조 3천억원 규모에 달함
 - 주 5일 근무제와 소득 증대, 삶의 다양화와 건강에 대한 관심 증대 등 사회경제적 변화에 국민생활체육과 국내 프로스포츠 산업 그리고 해외 스포츠 산업 수요에 이르기 까지 국내 스포츠 시장은 지속적인 성장을 유지할 것으로 보임
- 수요 증대 및 기후 경쟁력에 바탕을 둔 남해안 스포츠 인프라 활성화
 - 시장의 성장과 함께 스포츠는 기후요인에 민감한 문화·레저활동으로서 남해안 지역은 시설과 서비스 환경 측면에서 우수한 경쟁력을 갖고 있는 것으로 판단
 - 현재 남해에 ‘스포츠 파크’가 조성되어 있으며, 거제시와 통영시를 비롯한 기타 지자체들도 다양한 규모의 스포츠 복합 시설 건립을 추진 중임
 - 지역주민들의 생활체육 수요 대중화와 향후 국내외 전지훈련 수요 및 산업적 부가가치를 감안할 때, 남해안의 스포츠 인프라를 레저·휴양도시 조성과 적극적으로 연계하여 사업화할 필요가 있음

□ 관광 어트랙션으로서의 쇼핑타운 조성

- 외래관광객의 국내 관광활동 가운데 쇼핑활동은 지속적으로 증가
 - 우리나라 방문객의 87.3%가 체류 중 국내에서 쇼핑 활동을 한 경험이 있는 것으로 집계⁴⁷⁾되고 있으며 외국인 관광객 1인당 평균 쇼핑 금액은 US\$317로 중화권(\$387), 일본권(\$271), 미주권(\$266) 순임⁴⁸⁾
- 관광객 쇼핑 촉진을 위한 정부 차원의 노력
 - 정부는 쇼핑산업의 진흥을 위해 ‘외국인 전용 관광기념품 판매업’ 등록제 운영⁴⁹⁾

47) 「외래 관광객 실태조사」 한국관광공사, 2004

48) 「방한 외국인 쇼핑실태조사」 한국관광공사, 2004

- 한국관광공사는 1999년부터 외래 관광객의 겨냥한 ‘코리아 그랜드 세일’ 캠페인을 전개⁵⁰⁾

싱가포르의 오차드 거리(Orchard RD)와 'The Great Singapore Sale'

호텔, 백화점, 음식점, 엔터테인먼트 시설 등이 집적된 싱가포르의 오차드 거리는 관광객을 집적시키는 쇼핑관광의 대표적인 지역으로 발달. 또한 싱가포르관광국은 외래 관광객의 쇼핑 프로모션을 위해 상기의 캠페인 기간을 정해 놓고 이 기간에는 보통 세일을 하지 않는 고급브랜드 부띠끄, 백화점, 쇼핑센터 내에 있는 각종 전문점까지 외국인들을 대상으로 바겐세일을 시행, 외래 관광객들의 쇼핑을 촉진. 뿐만 아니라 오스트리아 최대 낙후지역이었던 Parndorf Gemeinde도 디자이너 아울렛 유치 사업을 추진하여 유명 브랜드 쇼핑명소로서 지역경제 활성화에 성공한 바 있음.



- 건립될 쇼핑타운은 레저·휴양도시의 배후단지가 아닌 주요 어트랙션으로 기능
- 쇼핑은 관광에 부수되는 비즈니스 기획이 아니라 오히려 관광을 유도하는 기재로 활용될 수 있음
- 명품관, 남해안 특산매장 등 복합 쇼핑몰을 조성해 휴양도시의 관광쇼핑 수요를 충족
- 레저·휴양 거점도시에 크루즈 접안 환경이 조성되어 입항이 추진될 경우, 단기 체류객들을 위한 쇼핑타운은 매우 효과적인 관광자원으로 활용될 수 있음

49) 외국인관광객에게 물품을 판매하기에 적합한 시설을 갖추어 국내에서 생산되는 주원료를 이용하여 제조 또는 가공된 물품을 판매하는 업을 관광진흥법에 의해 ‘외국인 전용 관광 기념품 판매업’으로 등록하는 제도

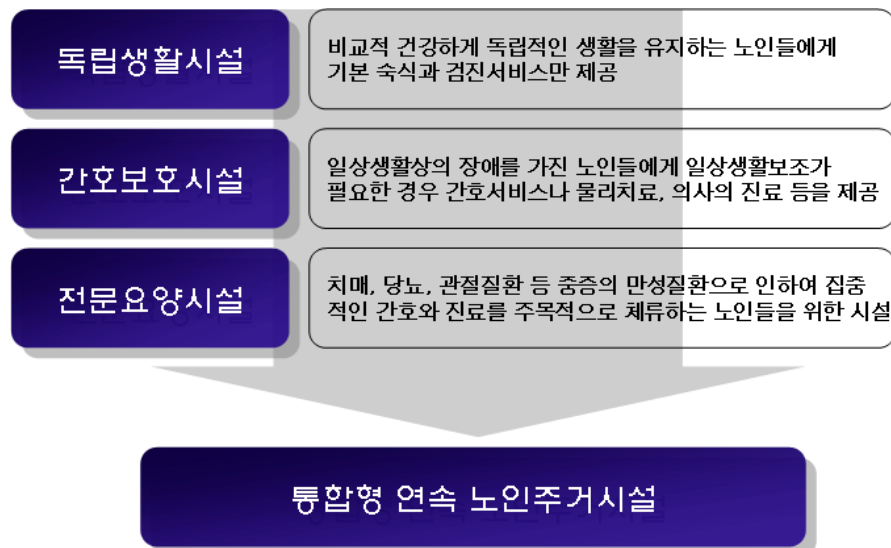
50) ‘코리아 그랜드 세일’은 매년 4월에서 5월 사이 서울, 부산, 경주, 제주 등 주요 관광도시의 면세점, 백화점, 대형 쇼핑센터, 건강/미용업체, 호텔, 음식점, 테마파크, 공연장 등 154개 업체가 참여해 외래 관광객에게 각종 쇼핑혜택을 주는 프로모션 행사.

B. 의료·실버타운 조성

□ 남해안 통합형 연속 노인주거시설(CCRC) 건립

- 노인들의 의식주 및 기본 의료관리를 목적으로 하는 통합형 노인주거시설(Continuing Care Retirement Community)은 독립생활시설과 간호보호시설 그리고 전문요양시설을 포함한 복합 실버 커뮤니티

[그림] 통합형 연속 노인주거시설(CCRC)의 시설/서비스 구성



- 현재 국내에서 운영 중인 도시형 CCRC의 사례는 삼성공익재단에서 운영 중인 ‘노블 카운티’와 서울 신당동의 ‘서울 시니어스타워’가 대표적
- 서울시니어스 타워는 송도병원과 연계한 도심형 CCRC로 생활공간(공동식당, 독서실, 음악 및 영화감상실, 노래방, 수영장시설)과 클리닉센터를 연결한 너싱-홈 시스템(Nursing-Home)을 제공
- 노블카운티의 경우 첨단의료, 문화, 스포츠가 복합된 선진형 실버타운으로 생활문화센터, 스포츠센터, 주말농장, 테마파크, 산책로, 200병상 요양원 및 590개 객실과 19개 게스트룸으로 구성

- 상기의 시설 구성외에 남해안은 청정한 자연환경, 특히 수려한 해양환경을 바탕으로 노인들의 요양 및 휴양에 최고의 어메니티를 제공할 수 있을 것으로 기대, 동시에 대규모 의료시설의 인근 유치 또는 건립을 병행 추진하여 간호 및 의료서비스의 전문성을 강화하고 동북아 최초로 규모화된 타운형 커뮤니티 구축을 추진

□ 남해안 메디컬 콤플렉스 조성

- 노인 CCRC 타운 조성과 함께 인근 지역에 요양, 노인질환 치료는 물론 성형외과 분야와 난치병 치료에 선진의 경쟁력을 갖춘 복합의료 시설을 도입
- 기존 CCRC들이 자체 시설 내에 소규모의 의료 또는 간호서비스 기반을 구축하고 있었던 것이 비해 남해안은 종합병원 규모 이상의 의료시설을 CCRC와 별도로 유치 또는 건립하여, 의료 부문에 있어 CCRC의 경쟁력을 강화

[그림] 메디컬 콤플렉스 3대 특화분야



- 메디컬 콤플렉스는 노인질환 분야와 함께 우리나라가 세계적인 경쟁력을 갖고 있는 성형분야 그리고 선구적인 줄기세포 연구성과에 기반한 난치병 치료 분야에 함께 특화시켜 CCRC와 무관한 독자적인 사업성을 제고할 필요가 있음
- 의료·실버타운과 국제적 시장성을 염두에 두었을 때, 의료시설은 외국계 병원을 유치하는 것이 상업성이 높을 것으로 보이나, 성형과 난치병 치료 등 우리나라 의료 수

준이 상대적인 경쟁력을 갖고 있는 분야에 대해서는 국내 의료 인프라를 활용하는 것이 바람직

- 시설은 영리법인으로의 허용을 추진하여 외국병원 유치 가능성을 높일 필요가 있으며 최근 결정된 제주특별자치도의 경우처럼 외국병원이라도 내국인 진료를 허용할 필요가 있음⁵¹⁾

- CCRC와 마찬가지로 남해안이 갖고 있는 최고의 경쟁력은 수혜의 자연환경임. 따라서 의료 콤플렉스 역시 노인질환 치료, 성형, 난치병 치료의 3대 분야에 국제적인 수준의 전문성을 확보하는 한편 남해안의 청정한 자연환경을 최고의 처방전으로 활용할 수 있는 방안을 고려해야 할 것임

C. 섬 관광자원화 사업

□ 섬지역 개발을 통한 휴가섬 조성사업

- 국내외에서 지속가능한 관광개발에 대한 패러다임하에 녹색관광, 생태관광에 대한 관심과 기대가 고조되고 있는 실정
- 이러한 현실에서 도서지역의 휴가섬 형성은 지역사회의 경제적, 사회적 활성화 수단으로 유효
- 휴가촌 건설에 있어 휴양을 할 수 있는 복합시설의 건설도 중요하지만 거주민이 관광객을 맞이할 수 있는 준비가 더욱 중요한 문제임
- 지역주민 스스로 건물의 외관, 간판 등 마을의 자연경관을 주위 환경과 조화롭게 가꾸어나가는 노력이 필요
- 관광객이 그 지역의 문화를 효율적으로 견학하기 위한 학습된 지역주민의 가이드와 대규모 관광객 유치를 위한 일정규모 이상 관광객이 예약시 할인쿠폰 등을 배부하는 인센티브 정책 필요
- 또한 자신들의 어가를 개방하여 관광객들에게 숙박과 식사를 제공하는 등 서비스 마인드를 갖추는 것이 필요함

51) 지난 11월 21일 국무회의에서는 제주특별자치도 영리병원 설립을 외국인이나 외국법인에 한해 허용하는 것을 의결.

□ Golf섬 건설사업

- 소득수준의 향상 및 경제적 가치관의 변화로 레저활동 보편화와 함께 골프에 대한 사회적 인식의 변화에 따라 골프의 대중화 추세가 두드러짐
- 산지가 많은 부분을 차지하고 있는 우리나라의 실정을 감안할 때 국토개발 차원에서 국민체육시설의 하나인 골프장을 건설하여 국가발전에 기여하고, 나아가 지역주민의 여가선용과 공공체육시설의 건립이라는 관점, 그리고 골프장 운영으로 인한 지방재정력 확충, 고용효과 창출 및 지역경제 활성화 측면에서 개발 필요
 - 다양한 관광상품을 제공한다는 측면에서 지역관광산업을 활성화하는 계기로 작용할 것임
- 가족이 함께 즐길 수 있는 종합휴양형 골프장 건설을 위한 지원
 - 골프장의 인허가 절차를 대폭 간소화 및 골프장내 숙박시설 등의 부대시설 면적 제한규정을 완화하여 관광숙박시설의 개발 유도 및 촉진
 - 골프장 건설 및 운영에 따른 토지 및 총량규제, 중과세 감면 추진
- 주5일제 근무에 따른 직장인 및 가족을 대상으로 한 2박 3일의 골프투어 패키지를 개발하여 해상골프코스를 개발하는 것도 하나의 방법임

□ 바다낚시공원 조성사업

- 낚시공원이란 법률상의 용어는 아니며, 낚시를 중심으로 휴식과 산책 등 여가를 활용할 수 있는 행위가 가능한 복합공간임
 - 낚시객은 여가활동을 즐길 수 있는 낚시공원을 이용하며, 관리자는 공원내 부대시설의 관리, 여행의 목적이 낚시가 아닌 기타 여행객들은 산책할 수 있는 산책로 및 전망대 등의 부대시설의 이용이 가능하도록 공원이 조성되어야 함
- 주 5일 근무제와 소득의 증가로 레저로써 낚시가 혼자 즐기는 나홀로형 중심에서 핵가족 사회로의 변화로 인하여 가족형 중심으로 증가하는 추세임

- 남해안지역에 풍부한 자원인 섬과 그것을 연결하는 연륙·연도교 건설을 통해 군집된 섬들을 바다낚시공원으로 조성하고 주변에 숙박시설, 취수시설 등 단기 거주할 수 있는 시설을 조성하여 섬의 규모별로 수용인원을 차등화한 공원을 조성
- 주변의 관광지 개발계획과 연계되어 민자 또는 공공차원의 지원이 필요
- 낚시공원 주변을 낚시만 하는 곳이 아닌 소규모의 종합레저타운이 될 수 있도록 섬의 테마별로 수상 골프장이나 해수욕장 등 여타 레저시설과의 연계가 필요함
- 낚시면허제 또는 쿠폰제를 실행하여 해양환경 보전의 재원 마련
- 남해안의 여러 섬들을 낚시공원화하여 낚시인들을 분산시키고, 남해안 지역을 대상으로 낚시면허제나 쿠폰제를 시행하여 수입금을 환경관리와 안전시설 확충 및 편의시설 확충 등에 활용

③ 사업추진기간

A. 레저·휴양도시 조성

- 2007~2008년 : 도시계획 수립 및 타당성 검토
- 2009~2010년 : 유관 법제 기반 확보 및 재원 마련
- 2011~2012년 : 건축 설계
- 2013~2016년 : 시공 및 배후시설 구축

B. 의료·실버타운 조성

- 2007~2008년 : 사업계획 수립 및 타당성 검토
- 2009~2010년 : 유관 법제 기반 확보 및 민간사업자/해외병원 유치
- 2011~2012년 : 건축 설계
- 2013~2016년 : 시공 및 배후시설 구축

C. 섬 관광자원화 사업

- 2008~2010년 : 지역의견 수렴 및 사업계획 수립
- 2011~2012년 : 낚시공원 사업화 외 재원소요사업 위한 민간사업자 유치
- 2013~2015년 : 도서 편의시설 확충 및 건축설계(골프장)
- 2016~2019년 : 시공(골프장)

④ 소요예산

A. 레저·휴양도시 조성

- 총 2,000억원
- 국비 : 100억원
- 지방비 : 500억원
- 민자 : 1,400억원

B. 의료·실버타운 조성

- 총 3,000억원
- 국비 : 100억원
- 지방비 : 900억원
- 민자 : 2,000억원

C. 섬 관광자원화 사업

- 총 1,600억원
- 지방비 : 100억원
- 민자 : 1,500억원

⑤ 사업추진주체

A. 레저·휴양도시 조성

- 추진주체 : SDA
- 참여 : 중앙정부, 지자체, 민간사업자
- 운영주체 : 민간사업자

B. 의료·실버타운 조성

- 추진주체 : SDA
- 참여 : 중앙정부, 지자체, 민간사업자
- 운영주체 : 민간사업자

C. 섬 관광자원화 사업

- 추진주체 : 지자체, 민간사업자
- 운영주체 : 민간사업자

다. 관광인프라 구축

① 사업의 필요성

- 세계 각국은 국가발전의 한 방편으로 관광산업을 육성하고 있으며, 동북아 지역이 국제 관광목적지로 급부상
 - 관광은 21세기 고부가가치산업으로 외화획득, 고용창출, 투자촉진을 통한 삶의 질 향상, 인적·물적 교류를 통한 지방화·세계화 등 다양한 파급효과를 지님
 - 한·중·일·러를 중심으로 한 동북아 지역이 세계 주요 경제블럭으로 등장하면서 관광시장 또한 경제성장을 바탕으로 고속성장 초기단계에 진입하고 있어 역내·외 관광수요와 공급이 급증할 것으로 전망됨
- 우리나라도 동북아 중심국가로 발돋움하기 위해 제조업, 물류, 서비스 분야의 육성을 통한 국제경쟁력을 강조함과 동시에 신성장산업으로 관광산업의 역할과 중요성을 부각
 - 국민 경제소득의 증가와 여가에 대한 관심과 함께 주5일 근무제의 도입으로 인해 앞으로 관광산업은 더욱 활성화될 전망
 - 일본은 1987년 주5일 근무제 시행 후 초기 6년 약 15%, 이후 약 10% 성장
- 이러한 상황아래 지자체 또한 관광산업에 대한 관심이 증폭되고 있으며, 중앙정부의 지원이 확대됨에 따라 지역관광개발이 확대되는 추세
 - 2003년 재정경제부가 실시한 지역특화발전특구 예비신청 접수 결과 전국 189개 기초 지방자치단체가 신청한 총 448건의 사업 중 관광관련 사업 133건으로 신청사업의 29.7%를 차지
- 남해안은 동북아 지역의 관문지역에 위치하고 있어 향후 동북아 관광의 중심지로서 가능성이 풍부하다는 인식아래 남해안지역의 지자체 또한 관광개발에 적극적인 모습을 보

이고 있으나 여러 문제점이 상존

- 관광자원의 개발은 계속 이루어지고 있으나 관광자원간의 연계 및 접근성의 향상 측면에서 연구 및 투자가 미흡한 실정
- 남해안지역은 관광지 및 관광자원과 도로, 공항, 항만 등 사회간접시설과의 연계성이 취약
 - 특히 해외관광객의 수요증대에 대비하여 공항, 항만 등 국제적인 여객 수송기반이 취약한 실정임
- 남해안 지역의 관광자원간의 연계가 취약하여 체류형 관광이 활성화되지 못하고 단편적인 관광이 이루어지고 있음
- 지역의 전통문화와 지역문화의 정체성을 살린 독특하고 다양한 문화관광상품이 부족

□ 이러한 배경 하에 남해안을 동북아 관광거점의 하나로 육성하기 위해 관광자원간 연계 및 접근성 향상을 도모할 수 있는 인프라의 구축이 필요함

- 남해안지역은 동북아의 지리적 중심에 위치하고 있으며 다도해와 리아스식 해안 및 풍부한 문화유산을 보유하고 있으므로 국제경쟁력을 가진 해양관광거점으로써의 가능성이 풍부

□ 인프라의 구축의 첫 번째 사업은 연안 및 동북아 해상관광 활성화를 위한 SEATOPIA 크루즈 루트 개발사업

- 크루즈 사업의 경우 매년 지속적인 수요의 증가와 더불어 성장잠재력이 확대되고 있는 추세
 - 1990년에서 2000년까지 10년간 여행산업에서 가장 높은 성장률을 보인 분야는 크루즈사업으로, 국제여행의 세계수요가 10년간 4.3%의 누적성장율을 보인 반면, 크루즈 여행수요는 7.9%임

- 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있고, 동아시아에서 크루즈 유치나 운항에 있어 매우 유리한 입지를 점하고 있으나 우리나라를 비롯한 동북아 지역의 국가들은 싱가포르를 제외하고 아직 크루즈산업을 적극적으로 활용하지 못하고 있는 실정임
- 지역내 관광교류를 활성화하고 특색있는 신관광상품을 개발하여 외래관광객 유치 극대화를 도모하기 위해 최근에 중요한 관광상품으로 부상하고 있는 크루즈상품을 개발하여 관광상품의 고급화를 유도하고 다양한 관광수요에 대응할 필요가 있음

□ 인프라 구축의 두 번째 사업은 연륙·연도교를 이용한 SEATOPIA Bridges사업

- 남해안 지역은 많은 세계적으로 많은 수의 섬을 큰 보유하고 있으나 관광산업에서 큰 비중을 차지하지 못하고 있음
- 그러나 실제 다른 많은 섬국가나 섬 지역은 관광산업을 사회경제적 성장과 빈곤극복을 위한 수단으로 이용하고 있음
- 피지나 몰디브와 같은 섬에 있어 관광산업은 국가경제에 지속적으로 공헌하는 분야 중 하나임

□ 많은 수의 섬자원을 바탕으로 남해안 지역의 섬들을 연결하는 연륙교·연도교를 설치하여 관광객의 이동편의 제공, 사회·문화적 교류 촉진 및 해양관광산업 활성화를 통한 지역개발 및 주민 소득을 창출하는 것이 이 사업의 목표

- 기존에 섬을 방문하는 관광객은 기후나 선박운행 스케줄에 따른 여행의 제한을 감수해야하나 연륙·연도교 설치시 물리적 접근성 향상
- 21C 국가 경쟁력 강화를 위한 핵심자원인 남해안 다도해의 개발을 위해서는 연륙·연도교 가설이 필요

② 사업내용

A. SEATOPIA 크루즈 운항

연안크루즈 운항

□ 연안여객선터미널의 개보수 및 복합다기능 터미널화

- 우리나라의 연안여객터미널은 최근 건립된 일부 터미널을 제외하고는 대부분 매표기능과 대합실 기능, 업무시설 기능 등 단순 기능만을 수행하는 것으로 파악
- 대부분의 연안여객터미널이 이렇게 단순기능만을 수행하고 있는 가장 큰 이유는 터미널 건물의 연령이 오래되어 시설이 너무 낙후되었기 때문
- 이용자의 니즈를 충족시키고 지역특성에 맞는 첨단 다기능, 인텔리젠트 터미널 시설이 되도록 세밀한 설계가 필요
- 터미널 시설로서의 본래의 기능(매표기능, 대기기능, 승하선기능, 매표시스템, 숙소, 행정, 정비 등의 지원시설)의 개선
- 수산물백화점, 잡화, 기념품점, 토산품점, 낚시 등의 레저용품점 등 쇼핑시설의 확충
- 전망타워, 전시장, 관광정보센터, 공연장, 홍보센터 등의 문화/관광시설의 확충
- 해운회사 사무실, 임대사무실, 컨벤션센터 등의 업무시설의 적절한 배치가 필요

일본 고베항 中突提 여객터미널

- 하단부 2층이 터미널 건물이지만 상층은 호텔로 이루어져 있으며 고베항 지역을 한눈에 조망할 수 있는 레스토랑이 있어 건물 자체가 고베시의 핵심관광자원이 되고 있음
- 또한 고령자, 장애인들의 편의를 위하여 휠체어의 방향을 돌리지 않고 타고 내리는게 가능한 엘리베이터와 음성유도 장치를 설치하여 고객의 편의성을 극대화하도록 설계되어 있음
- 이러한 고베항의 여객터미널은 고객편의시설 설치와 함께 깨끗한 주변환경, 복합다기능 터미널 역할을 수행함으로써 고베지역의 주요 거점관광지로 인식되고 있을 뿐만 아니라 국제문화 교류 중심지가 되고 있음

□ 연안 크루즈 항로 개발

- 크루즈 기항지의 선정조건은 ①접근성과 해안자원 및 이용실태, ②해안지역의 기상 안보와 기타 물리적 요소, ③기존 여객선(카페리, 쾌속선)의 운영실태, ④크루즈 관광객의 시장성 등을 고려해야 함
- 크루즈 항로는 다양한 해양레저 스포츠(수상스키, 스킨스쿠버, 낙하산 등 체험형), 매력적인 해양생태관광(갯벌체험, 철새도래지, 무인도 탐험, 동굴탐험 등), 역사문화관광과의 연계 등 다양한 프로그램이 필요
- 크루즈 항로는 남해안의 연안항을 기본 기항지로 설정하고 동해와 서해를 연계한 다양한 테마가 결합된 코스를 개발할 수 있을 것임
 - 애월항~한림항~화순항~성산포항~녹동신항~나로도항~거문도항~통영항~부산남항을 기본항로로 하는 기항지 관광 프로그램
 - 인천항~평택항~한려수도~남해~여수~광양만~섬진강 하구~남해대교~삼천포~창선도~사랑도를 기본항로로 하는 서남해도 일주 프로그램
 - 한려수도~다도해~야행염소서식지~암수바위~비룡계곡~노도~쌍용굴~사랑바위~미조항~부산남항~울산항~삼척항을 항로로 하는 동남해도 일주 프로그램
 - 임진왜란시 이순신 장군의 해전현장과 장보고 해상교역 루트를 겨냥한 관광 루트의 개발도 유효할 것임

동북아 크루즈 운항

□ 정부간 및 민간 협의체 구성

- 크루즈관광은 국제협력사업의 성격을 지니므로 동 사업의 성공적 추진을 위해서는 효과적인 협력을 유도할 수 있는 국가간, 민간 공동협의체의 구축이 필요
- 동북아 크루즈 관광사업추진에 직접적으로 관련되는 문제들에 대한 협의뿐만 아니라 국가간 협력에 장애가 되는 각종 환경요인을 파악하여 이를 제거할 수 있도록 노력함으로써 전반적인 동북아 관광협력기관으로서 역할을 할 수 있도록 해야 할 것임

□ 동북아지역을 연계한 독특한 크루즈상품의 개발 및 홍보

- 기존의 아시아지역 크루즈상품이 주로 동남아지역의 다양한 문화와 자연자원을 중심으로 구성되어 있다는 점을 상기할 때, 동북아 크루즈관광 연계상품 개발은 특히 유구한 역사와 문화를 지니고 있는 한·중·일을 중심으로 구성된다는 점에서 차별화된 매력을 가질 수 있을 것임
- 기항지의 선정은 ①기존 국제크루즈선이 입항한 사례가 있는 곳 ②항만개발 등 크루즈관련 개발계획이 수립되어 있는 곳 ③향후 크루즈 기항지로서 개발잠재력이 우수한곳을 기준으로 선정해야 할 것임
 - 우리나라의 경우 부산, 목포, 인천, 동해, 제주 등과 중국의 북경, 홍콩, 청도, 상해, 대련 등 그리고 일본의 후쿠오카, 요코하마, 나가사키, 고베, 삿포로 등이 가능
 - 동북아 지역을 연계한 코스로는 ‘한·중·일 연계코스’, ‘한·중 연계코스’, ‘한·일 연계코스’ 등이 기본이 되며, 각 기본 코스별로 왕복코스, 편도코스로 세분화할 수 있음
- 동북아 크루즈 관광상품의 홍보는 홍보수단과 표적시장의 특성에 따라 차별적으로 추진해 나가야 함
 - 홍보수단으로는 크루즈 관광관련 각종 심포지엄, 세미나 등의 특별이벤트와 관련 홈페이지 구축, 각종 홍보물 제작 등을 강구
 - 표적시장별로는 가족중심 및 단체연수 등의 여행시장을 표적시장으로 현지설명회 등을 개최

□ 국제 크루즈 전용터미널 건설

- 크루즈관광에 있어 가장 기본적이며 필수적인 크루즈 전용터미널의 부재
- 부정기 관광선이 입항할 시 잡화부두 등 화물부두를 이용해야 하기 때문에 우리나라를 찾는 외국관광객들에게 불쾌한 이미지를 보여주고 있고, 외국 크루즈선이 입항을 꺼려함에 따라 관광객 유치에 큰 어려움을 안고 있음

- 크루즈 관광목적지로서의 자격요건을 갖추는 것이 시급
 - 크루즈선을 직접 접안할 수 있는 전용항만시설과 현대적 발권, 출국심사, 세관통과설비를 보유하는 동시에 다양하고 안락한 쇼핑, 오락, 휴게시설을 갖춘 전용터미널의 확보가 선행되어야 함
- 정부가 추진하고 있는 부산항 국제크루즈전용터미널 건설사업을 조속히 추진하고 전용터미널을 남해안 타 지역으로 점진적으로 확대 구축
- 또한 전용 터미널의 확보와 함께 우리나라에 대한 관광이미지 제고를 위한 기항지 주변환경 및 시설의 정비도 필요
 - 주변정비는 숙박시설 확충, 연계교통망 정비, 셔틀버스 운행, 관광정보제공 및 관광객 편의제고를 위한 관광안내소 설치, 쇼핑센터 확충 등이 필요

□ 관련법 및 제도의 개선

- 현행 국내 관련법인 해운법과 관광진흥법상에는 크루즈사업에 대한 규정이 미비한 실정으로 이에 대한 보완이 필요
- 크루즈선내 부대시설 인허가 절차 간소화
 - 현재 해운법상 해상여객운송사업 중 외항정기여객운송사업으로 면허를 받고 있는 국제 해리선의 경우 우리 국적선은 관련 부대시설의 허가를 개별 관청에서 별도로 받고 있는 실정
 - 우리나라에 크루즈선사가 없으나 향후 사업자가 부대시설에 대한 허가를 받아야 할 시 이러한 문제점으로 인해 민간사업자의 크루즈사업진출에 큰 걸림돌이 될 것임
- 크루즈선내 카지노업 허가기준 개선
 - 관광진흥법상에서 과거 일정규모 이상의 외국인을 유치한 실적이 있어야만 카지노시설을 허가해주고 있음
 - 이러한 제한규정은 관광객유치경쟁 및 사업자의 수익률을 저해하여 크루즈사업진출의 제약요인이 됨

□ 정기 크루즈선 항세 및 법인세 감면

- 일반적 규모의 정기 크루즈선의 경우 항구 이용료와 선내용품 공급에 1척당 400억 원을 소비하며, 크루즈관광객과 승무원에 의한 소비유발효과와 생산유발효과는 일반 단기체제 관광객에 비해 높은 것으로 평가
- 이러한 면에서 국내항구를 출발항으로 하거나 정기적으로 기항하는 경우 현행 크루즈관광산업 운영에서 가장 큰 부담을 차지하는 입출항 수속관련 세금 등 크루즈 운항 관련 항세를 감면해 줄 필요가 있음
- 외국의 경우 크루즈사업은 운영의 편의와 세제상의 혜택으로 인해 외국법인으로 등록하여 사업을 추진하는 경우가 많음
 - 스타크루즈사는 말레이시아 기업의 소유이나 현재 싱가포르에 법인을 설립하여 사업을 추진하고 있음
- 이러한 경우 사업자의 수익은 보장될 수 있으나 크루즈 관련 산업의 활성화 측면에서는 부정적임
- 국내기업의 참여를 통한 크루즈관광사업의 활성화를 위해서는 법인세 감면 등 사업여건을 개선시켜줄 필요가 있음

B. SEATOPIA Bridges사업

연륙·연도교 구축사업

- 남해안의 섬을 권역별로 구분하고 여러 권역의 동시 개발이 아닌 하나의 권역별로 사업을 진행하는 것이 장려됨
- 지리적으로 근접한 섬들을 군집하여 아래의 권역별 사업을 예시하였고 이미 계획되어 있는 부분을 포함하고 있음

- 신안권 연륙·연도
 - 24번 국도를 연장해 사옥도~임자도~증도~자은도 사이의 연륙·연도, 그리고 2번국도 연장하여 장산도~해남 화원반도 사이 및 압해~암태간 등 신안도서권을 연륙하면 그 효과는 목포를 기점으로 외부 물류이동 코스가 형성되어 목포 무안과 해남과의 연계 등 전남 서부권의 발전 기여도가 클 것임
- 해남 땅끝과~완도 노화도 사이 연륙
 - 77번 국도를 연장하여 해남 땅끝~백일도~흑일도~횡간도~노화도~보길도~소안도까지 연륙·연도하여 땅끝과 보길 소안 일원을 수산과 향토산업 테마관광 등 육성
- 완도읍~청산 소안 간 연륙·연도
 - 소안에서 대모도 및 청산에서 대모도까지 연도 및 대모도에서 소모도까지 연도 개설한 다음 소모도에서 완도읍 남단까지 연륙
 - 경제적 측면에서 연륙·연도 도서간 장거리인 점이 사업추진의 어려운 점
- 고흥 거금도~완도 금일~생일~약산간 연륙·연도
 - 국도 27번을 연장하여 고흥 금산도~완도 금당도~금일면~생일도~약산면~신지면까지 연륙·연도
 - 낙후된 도서에 새로운 개발 전기가 마련되고 아름다운 다도해 관광 코스가 개발되어 내·외국인 관광유치 등으로 지역발전과 새로운 국부창출의 토대가 마련될 것임
- 경남권 다도해 연륙·연도
 - 경남의 남해안 주요도서는 이미 연륙·연도교가 완공되어 있음
 - 경남 남해~사천~통영~거제까지 동부 방향으로 통로가 이미 구축되어 있으며 거제도~가거도 사이는 부산 방면으로 약 5,000 여억원을 들여 연륙연도 공사가 진행중으로 가까운 장래에 경남의 남해안은 서쪽방향에서 동쪽으로 남해~사천~통영~거제~부산간 동서로 원활한 소통이 이루어질 것으로 보임
- 각 권역별 사업이 진행과 함께 마무리된 권역별로 엮어주는 사업을 부대적으로 진행하여 궁극적으로 남해안 일주도로를 형성

[그림] 남해안 일주도로 노선도



□ 연륙·연도교 미관개선사업

- 연륙·연도교의 경관은 도서지역의 이미지 연출이나 정체성 구축을 위한 중요한 요소
- 또한 도서지방의 정체성 구축이라는 측면에서 해안을 비롯한 수변공간은 수면이라는 넓은 오픈스페이스로 인해 야간경관 조명에 유리
- 기대효과로는 섬의 개성과 특성을 살릴 수 있고, 관광객과 거주민으로부터 인지도 취득 및 접근성 측면에서 이용기회의 확대, 그리고 쾌적성과 안전성이 높아질 것임
- 연륙·연도교 미관개선의 목표는 아름다운 섬을 지향하는 것으로써 연륙·연도교의 경관을 정비함으로써 심미성, 친밀감, 식별성 등을 높여 장소의 정체성을 창출하는 것임

노르웨이 해안도로

- 노르웨이의 일간지 아프텐포스텐은 '노르웨이 세기의 건축물'이 선정되었다고 보도
- 총 4만 표 중에서 29%를 얻어 하콘 왕세자로부터 상을 받은 작품은 대서양로 (Atlanterhavsveien)라는 이름의 고속도로
- 노르웨이의 북서부 해안을 따라 건설된 고속도로는 점프대를 연상시키는 경사 곡선로를 이탈하면 바다로 추락할 것은 아찔한 분위기를 연출
- 대서양로는 1989년 7월 개통된 8.2km의 해안 고속도로로 노르웨이의 주요 관광지 중 하나로 꼽히고 있음



□ 연안크루즈를 통한 남해안 연륙·연도교 투어

- 기건설된 연륙·연도교의 경우 미관개선을 통해, 새롭게 건설되는 연륙·연도교의 경우 설계에서부터 관광상품화를 염두에 두고 설계
- 낮의 경관과 함께 다리의 야간경관 개선을 통해 다리가 지역의 정체성을 살릴 수 있는 매개체가 될 수 있도록 조성
- 도서지방의 정체성 구축이라는 측면에서 해안을 비롯한 수변공간은 수면이라는 넓은 오픈스페이스로 인해 야간경관 조명에 유리

□ 연륙·연도교 일주 마라톤 대회 개최

- 기완공된 연륙·연도교를 통해 마라톤 대회를 개최함으로써 홍보효과를 누릴 수 있으며, 남해안을 연결하는 일주도로로써 연륙·연도교가 완공된다면 거기에서 이루어지는 마라톤대회는 정기적인 이벤트로서 지역마케팅에 큰 역할을 할 수 있을 것임

③ 사업추진기간

A. SEATOPIA 크루즈 운항

- 2006~2008년 : 계획 수립
- 2008~2011년 : 기존 여객터미널 개보수
- 2010~2015년 : 국제 크루즈 전용터미널 건설 및 기항지 주변 정비
- 2012~2020년 : 본격 운영

B. SEATOPIA Bridges사업

- 2007~2009년 : 연륙·연도교 기계획 추진 신규 사업계획 수립
- 2007~2020년 : 연륙·연도교 건설
- 2014~2020년 : 부분적인 연륙·연도교 개통

④ 소요예산

A. SEATOPIA 크루즈 운항

- 총 5,500억원
- 국비 : 3,500억원
- 지방비 : 2,000억원

B. SEATOPIA Bridges사업

- 총 120,000억원
- 국비 : 60,000억원
- 지방비 : 60,000억원

⑤ 사업추진주체

A. SEATOPIA 크루즈 운항

- 추진주체 : 중앙정부 민간기업
- 참여 : 중앙정부, 지자체, 민간기업
- 운영주체 : 민간기업

B. SEATOPIA Bridges사업

- 추진주체 : 중앙정부, 지자체
- 참여 : 중앙정부, 지자체
- 운영주체 : 중앙정부, 지자체

3) 종합추진체계

가. 추진기간

[표] SEATOPIA 어메니티 업그레이드 추진기간

사 업 명	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
가. 관광환경 정비															
A. 남해안 미항 가꾸기															
B. 생활문화형 관광사업화															
나. SEATOPIA 테마벨트 구축															
A. 레저·휴양도시 조성															
B. 의료·실버타운 조성															
C. 섬 관광자원화 사업															
다. 관광 인프라 구축															
A. SEATOPIA 크루즈 운항															
B. SEATOPIA Bridges 사업															

나. 소요예산

[표] SEATOPIA 어메니티 업그레이드 소요예산

(단위 : 억 원)

사 업 명	국비	지방비	민자	계
가. 관광환경 정비				
A. 남해안 미항 가꾸기	200	200	600	1,000
B. 생활문화형 관광사업화	100	100	300	500
나. SEATOPIA 테마벨트 구축				
A. 레저·휴양도시 조성	100	500	1,400	2,000
B. 의료·실버타운 조성	100	900	2,000	3,000
C. 섬 관광자원화 사업		100	1,500	1,600
다. 관광 인프라 구축				
A. SEATOPIA 크루즈 운항	3,500	2,000		5,500
B. SEATOPIA Bridges 사업	60,000	60,000		120,000
계	64,000	63,800	5,800	133,600

3. Seaport City 조성

1) 개요

가. 의의 및 필요성

□ 미래의 항만은 단순 물류기능 뿐만 아니라 비즈니스와 레저기능까지 결합된 융복합형 해양 공간으로 변신해야 글로벌 경쟁력을 확보

- 단순히 상품을 운송·저장하기만 해서는 부가가치를 높이는데 한계가 있음
- 전통적 항만 기능 뿐만 아니라 비즈니스와 레저기능 등을 결합하여 항만주변지역을 사람들이 모여드는 공간으로 재창조할 필요
 - 물동량이 모이는 공간에 사람들까지 함께 모으는 것이 경쟁력 창출의 원동력
- 세계 주요 항만들은 항만 기능에 비즈니스와 레저기능을 결합하여 경쟁력을 제고

[표] 외국의 주요 항만 공간 개발사례

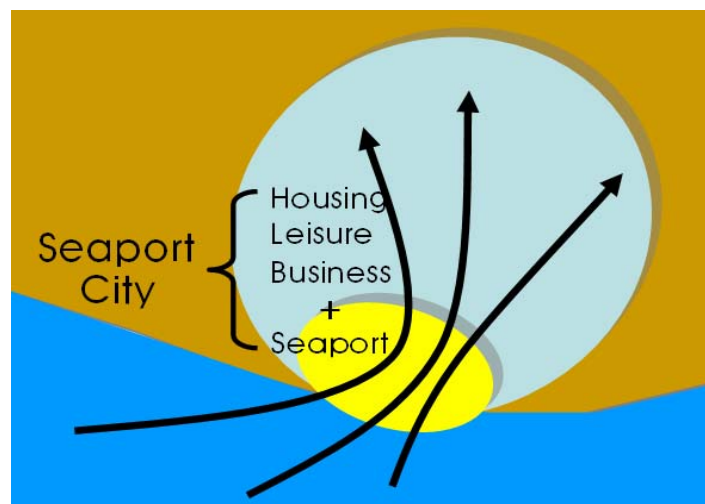
항 만	사 업 명	사 업 규 모	비 고
미국 볼티모어항	볼티모어항 지구 재개발	• 면적 : 14만평 • 내용 : 박물관, 수족관, 국제무역전시관, 쇼핑센터	도심부에 인접한 항만기능 외곽으로 이전
호주 시드니항	다링하버 (철도용지재개발)	• 기간·면적 : 1985~1992, 16만평 • 내용 : 해양박물관, 수족관, 국제회의장, 전시장, 관광쇼핑센터	대규모 컨테이너부두 보타니 신항지역으로 이전
영국 런던항	Dockland (테임즈강구항 지역 재개발)	• 기간·면적 : 1979~현재, 670만평 • 내용 : 세계무역센터, 금융·쇼핑센터, 주거, 레저 단지, 텔레포트	유희화된 구항만지구를 역사경관 및 도심용지로 재개발
일본 요코하마항	미나토미라이 21 (구조선소 및 철도부지 재개발)	• 면적 : 56만평 • 내용 : 국제회의장, 전시장, 호텔, 쇼핑센터, 텔레 포트 건설	유희화된 항만관련부지를 친수성 항만지원단지로 조성
일본 고베항	포트 아일랜드 (고베만 인공섬 건설)	• 면적 : 130만평 • 내용 : 컨테이너부두 등 항만시설, 유통물류단지·국제전시장·호텔, 주거·상업지역·공원 등	대수심, 현대식 항만건설과 지원시설 등 종합해양공간 개발

자료 : 인천지방해양수산청·인천광역시, 인천항 비전 21, 2001.5.

□ 부산항·신항·광양항과 주변지역을 미래형 항만·물류산업의 모델이 될 수 있는 세계적인 Seaport City로 조성하여 남해안 발전을 도모

- Seaport City는 전통적인 물류기능을 수행하는 항만과 비즈니스와 레저기능을 수행하는 배후도시를 결합한 융복합형 거점을 의미
 - Seaport City=Seaport+ Housing+ Business+ Leisure
- 해양수산발전기본계획(Ocean Korea 21)에서 제시하는 Pentaport, 즉 항만·공항·통신의 3대 포트(Triport)에 비즈니스와 레저가 결합된 개념과 유사
 - Pentaport=Triport(Seaport+ Airport+ Teleport)+ Business Port+ Leisure Port
- Seaport City로 조성할만한 지역은 신항·광양항 등과 연계된 양대 경제자유구역임
 - 경제자유구역과 연계된 지역은 각종 투자 및 개발계획을 성공적으로 추진할 경우 세계적인 Seaport City로 성장할 수 있는 가능성을 보유
 - 신항과 광양항을 활성화하고 배후지역을 성공적으로 개발하는 것이 Seaport City 조성의 열쇠

[그림] Seaport City의 개념



나. 선진사례 검토 : Seaport City의 전형, 두바이(Dubai)

□ 두바이는 과거 아랍에미리트의 한 항구도시이자 중동의 중계 무역항에 불과했으나 현재는 중동지역의 비즈니스 및 관광 허브로 부상

- 1985년부터 자유무역지대를 조성하는 등 오랜 기간 중동지역 허브를 지향한 노력을 경주해 왔음
- 중동의 중계 무역항을 넘어서 산업 및 관광의 세계적 거점을 추구

- 높이 800m의 세계 최고층 빌딩, 프랑스 파리와 비슷한 규모의 인공섬 등을 건설 중⁵²⁾이며, 각종 스포츠 및 쇼핑 이벤트를 개최하여 세계의 주목을 받고 있음

□ 두바이항은 중동 지역 최대의 무역항으로서 2003년 세계 13위의 컨테이너 처리실적을 기록

- 1979년 완공된 자발알리항은 총면적 300만평의 세계 최대 규모의 인공항
- 연장 15km를 따라 67개의 부두가 입지
- 두바이항의 2004년 컨테이너 물동량은 2000년 대비 2.1배 증가하였으며, 입항 선박 수는 1.3배 증가

[표] 두바이항 이용현황

구분	2000(A)	2001	2002	2003	2004(B)	B/A
선 박 수 (척)	10,944	11,293	12,777	13,232	14,035	1.3배
컨테이너(천 TEU)	3,059	3,501	4,194	5,151	6,428	2.1배

자료 : 2000년~2003년은 EIU, 2004년은 DPA(Dubai Ports Authority)

□ 두바이항은 아랍권뿐만 아니라 아시아, 유럽, 아프리카를 연결하는 해상 물류의 주요 거점으로 부상

52) "거리 곳곳에서 망치소리가 24시간 끊이지 않고 있으며, 전 세계 타워크레인의 10%가, 일설에 의하면 20% 이상이 두바이에 있다." (자료 : 日經비즈니스, 2005.4.18)

- 두바이항에서 출발한 컨테이너는 사우디아라비아 등을 거쳐 2주 내에 터키에 도착하며, 남쪽으로는 3일 이내에 예멘까지 수송 가능
- 아랍에미리트 내 다른 항구는 물론 오만, 예멘 등 주변 국가와의 경쟁에서도 우위를 확보
- 주변 자유무역지대의 성장, 최신 설비 등이 두바이항의 강점

□ 두바이항은 현재 항만운영 상의 혁신을 지속하여 중동 최고의 항구로 평가를 받고 있음

- 초대형 크레인과 최신 IT 운영시스템을 확보하고 있으며, 컨테이너 처리능력을 현재의 연간 650만 TEU 수준에서 향후 2,100만 TEU로 확장할 계획
- 두바이 해외항만 운영회사인 DPI(Dubai Ports International)가 최근 인수한 CSX World Terminals가 향후 우리나라 신항 컨테이너 부두의 운영을 담당할 예정
- 시 차원에서 항만산업 활성화를 위해 많은 노력을 기울이고 있음
- 2004년 말 이라크전쟁 특수로 수백 대의 컨테이너 수송용 트럭이 몰려들자, 당국은 전기시설을 갖춘 임시 주차장을 신속하게 건설

□ 항만 주변에 중계무역을 위한 자유무역지대, 지식경제 대응을 위한 정보산업 클러스터 등을 조성하여 항만이 가진 장점을 극대화

- 지리적 이점 활용, 비석유부문 육성의 목적으로 자유무역지대를 조성하여 외국기업들을 적극 유치
- 자발알리(Jebel Ali) 자유무역지대(1985년 설치), 두바이 공항 자유무역지대(1996년) 등
- IT, 방송 등 정보산업들을 집적시켜 정보산업도시로 육성
- 두바이 국제금융센터(DIFC)를 설립하여 기존 아랍세계 금융 중심지 바레인의 지위를 위협

[그림] 자발알리 자유무역지대 및 항구



□ 지난 20년간 자발알리 자유무역지대(JAFZ)는 외국기업 진출과 중계무역을 통해 빠르게 성장

- 자발알리에 직접 투자한 외자는 40억 달러를 상회하며 고용인력은 5만 명에 달함
- 두바이 교역의 40%가 이곳을 통해 이루어지고 있고, 중동지역에 진출한 대부분의 외국기업들이 JAFZ에 물류센터를 설치

□ 외국기업 유치를 위한 물리적·제도적 여건을 조성하여 JAFZ의 조기 활성화에 성공

- 외국인 투자환경을 촉진하기 위해 기업 및 생활환경을 개선
 - 외국인들을 위한 주거환경이 잘 갖추어져 있고 79개의 외국인학교를 설치
- 일반 근로자는 물론 각 분야의 세계적 전문가들을 초빙
 - 종교, 국적 등을 불문하고 세계 최고의 기술과 실력을 갖춘 사람들을 유치

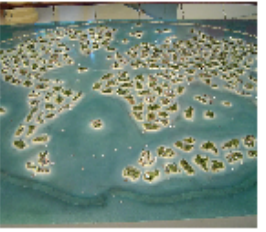
JAFZ의 성공요인 : 4無 2多

- 4無 : 無세금, 無제한 외환거래, 無스폰서, 無노동쟁의
 - 각종 세금이 없으며, 경제활동에서 발생하는 수익 전부를 본국에 송금 가능
 - 외국인의 100% 기업소유권을 인정(非 Free Zone은 49%만 인정)
 - ※ 스폰서 제도 : 경제활동시 UAE 국민을 동업자로 선정해야 하는 것
- 2多 : 多양한 물류여건, 多양하고 편리한 지원시스템
 - 입항 1~2일내 화물 수송이 가능한 항만, 공항입지 및 편리한 지원기능 밀집

□ 1990년대 후반부터 초대형 부동산개발 사업에 착수하면서 항만의 물류기능 이외에 도시기능을 강화하여 보다 많은 부가가치를 창출

- 기발한 아이디어를 현실화하는 개발계획들에 대해 세계의 이목이 집중
 - 부르지 두바이(Burj Dubai), 인공섬 개발 프로젝트 등 불가능에 가까운 상상을 현실화시켜 고부가가치를 창출

[그림] 두바이의 인공섬 프로젝트

팜 주메이라	팜 자발알리	팜 데이라	더 월드
			
· 직경 5.5km · 특급호텔, 고급빌라, 아파트, 고급쇼핑센터, 요트장 등 레저시설 · 분양완료 · 2006년 완공예정	· 직경 7.5km · 원가운데 고층빌딩으로 이루어진 중심가계획 · 분양 중 · 2008년 완공예정	· 직경 14.5km · 파리시 규모 · 2010년 완공예정	· 직경 7km · 세계 지도모양으로 300여개 인공섬을 배치 · 85% 분양 · 2008년 완공예정

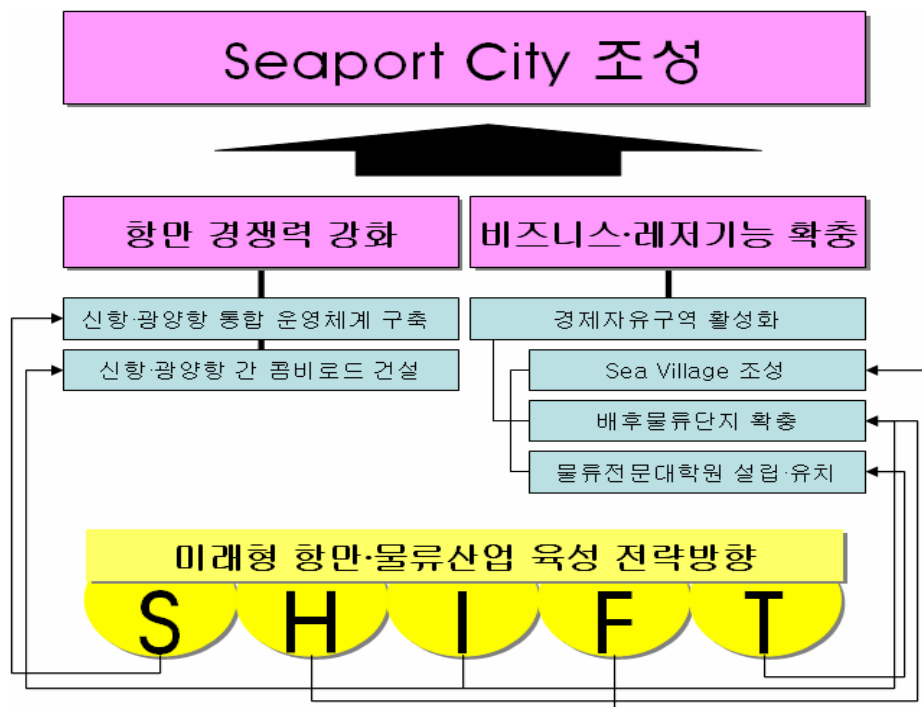
- 현재 부동산 산업은 두바이 경제개발의 핵심 축 중 하나로 확고하게 자리매김

- GDP 대비 10%를 차지하고 있으며, 향후 7년간 520억 달러 이상을 투자할 계획을 수립하고 있음

다. 추진방향

- Seaport City 조성을 위해서 ① 항만의 경쟁력을 높이는 것과 ② 비즈니스·레저기능을 확충하는 것을 병행
 - 항만의 경쟁력을 높이기 위해서 부산항·신항·광양항 등 남해안 지역 주요 항만의 인프라, 운영체계, 지원시스템 등을 종합적으로 혁신
 - 지리적으로 떨어져 있을 뿐만 아니라 운영 차원에서도 별개의 항만으로 기능하는 부산항·신항·광양항 간 네트워크를 활성화하여 항만 간의 시너지를 극대화
 - 부산·진해 경제자유구역, 광양만권 경제자유구역의 주거·비즈니스·레저기능을 강화하여 항만과의 시너지를 창출하며 Seaport City를 완성

[그림] Seaport City 조성을 위한 추진방향 및 과제



2) 추진과제

가. 신항·광양항 통합 운영체제 구축

① 사업의 필요성

양항의 효율적 활용방안에 관한 고민이 절실

- 우리나라는 1980년대 중반부터 양항체제(Two Port System)의 기초 아래 부산항과 광양항을 동북아 물류중심항만으로 육성하는 정책을 추진해 오고 있음
 - 양항체제의 취지는 부산항에 집중되는 수출입물류를 분산하여 국가물류체계를 효율화하고, 국토를 균형 있게 개발하려는 것임
 - 2011년까지 부산항은 30선석 규모의 신항을 건설하고, 광양항은 33선석 규모로 확대하는 것을 골자로 하는 투자계획을 수립하고 현재 추진 중임
- 안보, 지역균형개발 등을 고려할 때 광양항 개발이 반드시 필요하다는 견해와 경제적 측면에서 부산항에 집중하는 것이 바람직하다는 견해가 대립
 - 예측불가능한 대규모 자연적·인적 재난에 대비한 대체항만의 필요성, 물동량 편중으로 인한 비효율 완화 등이 양항체제 찬성론의 주요 근거
 - 선박 대형화 추세에 따라 단일 대형 항만 위주로 기항지가 결정되고 있어서 광양항 개발은 불필요한 투자라는 주장도 팽배

[표] 양항체제(Two Port System)에 대한 견해

구 분	찬성(광양항 병행개발)	반대(부산항 집중개발)
논 거	- 부산항으로 집중되는 물류체계 개선하여 국가 물류비를 절감 - 천혜의 항만여건으로 항만건설비용이 저렴하고 추가개발 용이	- 선박대형화 추세에 따라 단일 대형항만 육성이 물류중심 구축에 유리 - 대외적으로 높은 인지도와 기반시설을 이미 확보
문제점	신설항만으로 물량확보 곤란	항만의 대규모 확장의 한계

□ 남해안 발전을 위해서는 양항체제에 대한 소모적 논쟁을 멈추고 양항 간 효율성을 극대화하는 전략을 수립하는데 논의를 집중하는 것이 필요한 시점

- 양항체제 반대론에도 불구하고 광양항은 이미 상당부분 투자가 진행되었을 뿐만 아니라 광양만권 경제자유구역의 활성화를 위해서도 향후 추가투자가 필요
- 두 항만의 특성이 전혀 다르므로 활용 여하에 따라서 시너지 창출이 얼마든지 가능
 - 부산항은 물류기반이 잘 구축되어 있고 대외 인지도도 높은 반면 항만건설비가 많이 소요⁵³⁾되고 시설부족에 직면
 - 광양항은 신설항만으로서 물동량이 부족하고 대외 인지도가 낮지만 항만건설비가 저렴하고 상대적으로 시설에도 여유가 있음

양항 간 협력체제 부재로 많은 문제점이 노출

□ 신항과 광양항은 상호 협력하는 관계가 아니라 경쟁하는 관계로 설정되어 있음

- 두 항만의 운영주체가 분리되어 있고 상호간 협력체제가 부재
 - 부산항 · 신항은 부산항만공사가, 광양항은 한국컨테이너부두공단이 운영주체인데, 상호 업무 및 항만 운영 관련 네트워크가 미흡
- 부산항만공사는 독립채산제로 운영하면서 부산항의 물동량을 확대하는 방향으로 사업을 수행하고, 광양항은 기존에 부산항에서 처리되던 물동량을 분담처리하는 방향

53) 신항은 선석당 평균 3천억원의 건설비가 소요되는 반면, 광양항은 2천억원 내외의 비용이 소요

으로 개발되어 양 항만은 태생적으로 물동량을 놓고 경쟁하는 관계

□ 양항의 비효율적 경쟁으로 인해 여러 가지 부작용이 발생하므로 남해안 지역 전체의 관점에서는 제로섬(zero-sum) 게임이 반복되는 것과 같은 상황

- 양항은 상호 같은 유형의 인센티브를 경쟁적으로 도입하고 국내외 항만 홍보 활동을 별개로 실시할 뿐만 아니라 심지어 타 항만으로의 물량 이전 등을 견제⁵⁴⁾
- 광양항 측은 광양항 육성에 관한 정부방침을 근거로 신항 건설 및 부산항에 대한 인센티브 부여를 반대
- 부산항 측은 물동량이 부족한 광양항에 대한 투자를 반대하고 부산항 중심의 단일항만 육성을 요구

외국의 복수 대형항만 운영 실태

□ 두 개 이상의 대형항만을 육성하는 외국의 주요 항만물류 국가들은 대부분 항만운영에 대한 국가 차원의 전략을 수립하여 항만들을 통합·연계 운영하여 국가 전체적으로 항만운영 효율을 높이는 방안을 추진

- 중국은 중앙정부 주도로 상하이항과 Ningbo항, Shenzhen항과 홍콩항 등을 협력적으로 운영하면서 항만의 특성에 맞게 특화하거나 항만 간의 연계성을 확보
- 대만은 교통부 산하 지방항만국이 주요항만인 가오슝항(원해항로), 지룽항(극동 및 근해항로), 타이청항(피더항로)을 주요 항로별로 역할을 분담하여 운영
- 일본은 약화된 항만 경쟁력을 회복하고 동북아의 물류중심항만을 구축하기 위해 최근 슈퍼중추항만 육성계획을 수립
 - 도쿄항과 요코하마항, 고베항과 오사카항 등 주요 항만들을 광역적으로 제휴하도록 하거나 단일 항만화하여 국가 전반의 항만운영효율을 높이는 방안을 추진

54) 2002~2004년간 부산항(23차례)과 광양항(10차례)으로의 기항을 축소하거나 중단한 선사들 가운데 기항지를 각각 광양항과 부산항으로 변경한 선사는 한 군데도 없음

- 독일은 대형항만인 함부르크항과 브레멘항의 주요 터미널 운영사인 유로게이트(Eurogate)가 공동 마케팅을 실시하는 등 두 항만을 통합적으로 운영
- 말레이시아의 경우 PTP항을 2000년에 개항하여 성공적으로 운영하고 있으며, 말레이시아항만공사가 기존 대형항만인 켈랑항과의 통합을 추진
- 한편, 네덜란드의 암스테르담시는 2001년 6월 개장한 암스테르담항을 기존의 대형항만인 로테르담항과 경쟁하는 체제로 운영하고 있으나 2004년 현재 암스테르담항의 물동량은 5만 TEU정도에 불과하여 항만이 활성화되지 못하고 있음

외국의 복수 대형항만 운영 실태

- 중국 : 정부가 주도하여 상하이·닝보항, 홍콩·센젠항의 협력체제 및 특화전략 추진
- 독일 : 함부르크항·브레멘항의 운영사가 공동 마케팅을 펼치는 등 통합적 운영
- 대만 : 교통부가 가오슝항(간선행로)과 지룽항(극동항로)의 역할을 분담하여 운영
- * 네덜란드 : 신설항인 암스테르담항을 로테르담항과 경쟁체제로 운영한 결과 암스테르담의 활성화가 지연되는 비효율이 발생

② 사업내용

□ 단기적으로는 항만 간 통합·연계 운영을 위해 양항 운영주체 간의 협의체로 가칭 '양항 운영협의회'를 구성

- 양항 운영협의회는 양항 간 개발방향과 목표를 설정하고 주요 의사를 결정
 - 부산항만공사와 한국컨테이너부두공단의 주요 의사결정자와 물류전문가들로 운영협의회를 구성
- 해양수산부는 운영협의회에 참여하여 각종 현안에 대해 양항 운영주체 간 의견을 조정하는 역할을 수행

□ 양항 운영협의회의 가장 중요한 업무는 양항 간 협력체제를 공고히 할 수 있는 전략을

모색하고 공동사업 등을 발굴하는 것으로 설정

- 양항 간 원-원 전략 수립을 위한 연구 등을 추진
- 양항 합동 포트세일즈 등 공동사업을 통해 실질적인 협력할 수 있는 공동사업을 발굴하고 이를 추진

□ 양항 운영협의회는 향후 양항이 물리적으로 연계되어(콤비로드 등의 건설) 명실상부한 통합운영이 될 때까지 각 항만별 특성에 맞고 강점을 살리도록 양항의 역할을 분담

- 대외경쟁력이 있으나 물동량에 비해 시설이 부족한 부산항은 물동량 증가 추세에 맞추어 빠른 시일 내에 신항 시설을 확충하고 환적화물 처리를 확대하는 방향으로 운영
- 경쟁력은 부족하지만 시설 여유가 있는 광양항은 중심항 기반을 구축할 때까지 시설 증설보다는 물동량 창출에 주력하고, 국내화물 유치에 초점을 맞춘 인센티브를 개발

□ 중장기적으로 양항의 운영주체를 통합한 가칭 'SEATOPIA 항만공사(SPA, SEATOPIA Port Authority)'를 설립하고 양항의 업무를 총괄

- SPA는 현재 부산항만공사와 한국컨테이너관리공단 등으로 이원화되어 있는 부산항
· 신항 · 광양항의 운영업무를 일원화하여 관련 업무를 수행하는 새로운 조직
· 부산항만공사 및 한국컨테이너관리공단의 관련조직을 재편성
- SPA 출범을 통해 양항 간의 비효율적인 경쟁이 사라지고, 항만공사가 대형화되어 국제경쟁력을 갖춘 항만공사로 발전이 가능
- SPA 설립은 양항의 선석 공사가 일단락되는 2011년경에 출범할 수 있도록 추진하되, 양항 운영협의회를 중심으로 관련 논의를 계속 진행

[표] 항만 통합 운영 관련 의견

기 관	보 고 서	주 요 의 건
한국무역협회	부산항과 광양항의 통합운영시스템 구축 건의	국가 차원의 효율적 항만 이용과 항만의 시너지 효과 제고
Arther D. Little	글로벌 물류기업 유치전략 설계	양항 운영주체의 통합과 긴밀한 연계
한국해양수산 개발원	한반도 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구	두 항만을 하나의 항만 개념 (One Port - Two Terminal)으로 운영

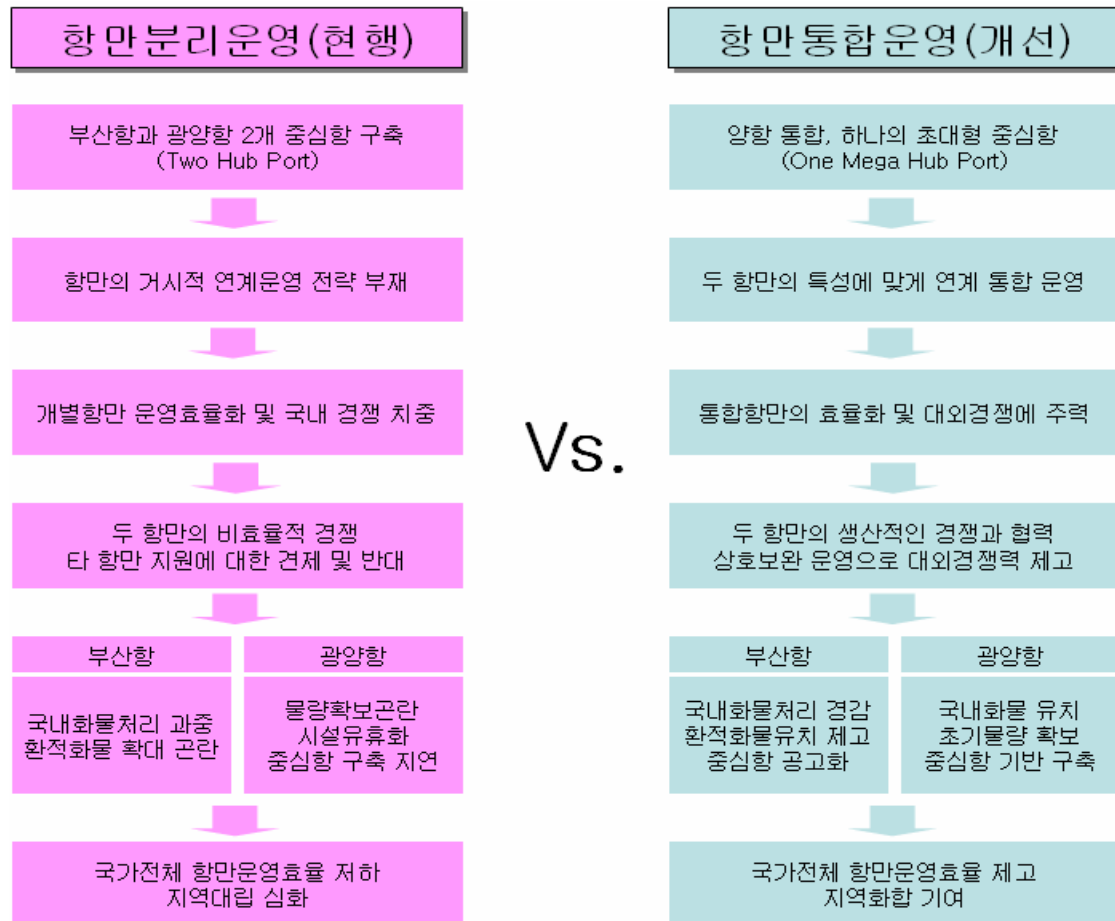
□ 양항의 통합운영체계가 구축되면 항만 운영이 개선되고 대외 경쟁력이 강화될 전망

- 두 항만의 전체 물량을 극대화하여 국내의 소모적인 경쟁을 지양
- 항만 적체시 다른 항만으로의 물량 이전 처리 가능
- 신항의 운영전략을 환적화물 유치 확대에 중점을 두고 운영함으로써 동북아 물류 중심지로 확고하게 자리매김
- 광양항은 국내화물 유치 확대를 통해 중심항으로서의 최소효율물량 확보가 용이해지므로 시설 유희화를 방지

□ 선박 대형화 추세에 대응하는 Mega Hub Port를 구축

- 양항이 통합 운영됨으로써 전체 물동량이 증대되어 대형항만 위주로 기항하는 추세에 효율적으로 대처 가능

[그림] 양항 운영체제 통합 방안 개요



③ 사업추진기간

- 2006~2007년 : 양항 운영협의회 구성
- 2008년 이후 : 양항 합동 포트세일즈 등 실질적 협력체계 구축
- 2010~2011년 : SEATOPIA 항만공사 설립 및 출범

④ 사업추진주체

- 추진주체 : 중앙정부(해양수산부가 총괄)
- 참여 : 지자체
- 운영주체 : 양항 운영협의회, SEATOPIA 항만공사(SPA)

나. 신항·광양항 간 콤비로드 건설

① 사업의 필요성

- 부산항·신항·광양항이 시너지를 극대화하기 위해서는 항만 간 화물 교류가 원활히 이루어져서 사실상 두 항만이 하나의 항만처럼 작동되어야 함
 - 대형선박이 각 항만에 모두 기항할 수 없기 때문에 선박이 아니라 화물이 최적의 항만을 찾아 움직이는 시스템을 구축할 필요가 있음
 - 상대적으로 시설에 여유가 있는 항만으로 화물이 신속하게 이동되면 항만의 화물적체 및 시설유휴화 문제를 동시에 해결할 수 있음
- 현재 신항과 광양항은 남해고속도로로 연결되고 있으나 만성적인 교통정체 및 곡선구간 등으로 효율성이 떨어짐
 - 남해고속도로는 전남과 경남 지역을 연결하는 유일한 고속도로로서 승용차 통행량이 많아서 화물 트레일러 운행에는 부적합한 측면이 있음
 - 남해고속도로는 전국 고속도로 평가에서 최하위 수준에 해당하는 E등급을 받을 정도로 고속도로로서의 기능이 상당히 위축된 상태
 - E등급은 불안정한 흐름으로 주말 상습 지정체가 나타나고 운전자가 안전도에 있어 불안감을 느낄 정도를 의미
- 양항 간 화물 흐름을 원활히 하기 위해 남해고속도로를 대체할 수 있고 양항 간 물동량 특성에 맞는 화물전용 첨단 운송망이 필요
 - 2011년 부산항·신항·광양항 간에 발생하는 물동량은 항만과 항만 사이를 왕복하는 셔틀운송 형태를 가짐
 - 셔틀운송에서 가장 중요한 것은 비용절감, 정시운행, 안전사고 감소 등을 통해 양항

만이 마치 하나의 항만처럼 운영되도록 하는 것임

- 부산항과 광양항의 거리는 약 130km 정도인 바, 집하 및 하역 작업이 필요한 기존 철도운송방식은 비용 및 소요시간 측면에서 무리

② 사업내용

□ 신항과 광양항 간 화물 전용 첨단 운송시스템인 콤비로드를 건설

- 항만간 도로소요용량을 분석한 결과⁵⁵⁾에 의하면 2011년 신항과 부산항 간 왕복 9차선, 신항과 광양항 간 왕복 8차선, 부산항과 광양항 간 왕복 4차선의 화물전용도로가 필요한 것으로 나타남
- 현실적으로 화물전용도로 건설에는 재원 및 안전성 등의 문제가 수반되므로, 그 대안으로 콤비로드를 건설하는 것이 바람직함
 - 콤비로드는 중거리(100~250km)에서 철도나 바지선보다 높은 효율을 보임

□ 콤비로드는 무인건인트럭과 주행트랙, TP(Transfer Point)로 구성되어 있으며 주행로를 따라 전기를 동력으로 컨테이너를 운송하는 시스템임

- 전기를 동력으로 하는 자동 무인 내륙운송시스템으로 네덜란드에서 상용화를 추진
 - 각 컨테이너가 세미트레일러(semi-trailer)⁵⁶⁾에 적재되고 세미트레일러는 전기모터를 구동력으로 하는 콤비로드 트럭에 의해 트랙을 주행
 - 로테르담항에서 내륙배후지로 이동하는 컨테이너 물량이 증가함에 따라 발생한 교통적체 문제를 해결하기 위해 1994년 네덜란드에서 처음으로 연구가 시작
- 통과하는 지역의 특성에 따라 고가·육상·지하 등 여러 가지 형태로 개발이 가능

55) 양창호 외, 항만-내륙간 첨단 연계운송시스템 개발방안 연구, 한국해양수산개발원, 2002.12.

56) 자체 중량과 적하(積荷)한 하중의 일부분을 연결장치를 통해서 트랙터로 운반하는 구조의 트레일러

- 콤비로드트럭은 전기를 사용하므로 디젤엔진에 비해 소음과 진동이 적음
- 콤비로드 트럭은 전기에 의해서 시속 50km로 주행이 가능하며 최소운행간격은 12초(180m)로서, 분당 다섯 차량의 이송이 가능
- 도로운송에서 사용되는 세미트레일러를 사용하기 때문에 TS(Transfer Station)에서 세미트레일러에 적재된 컨테이너를 별도의 하역작업 없이 도로운송용 트랙터로 견인하여 최종목적지로 이송이 가능

[그림] 콤비로드의 개념도



③ 사업추진기간

□ 콤비로드의 개발 및 상용화를 위해 총 11년의 추진기간이 필요

- 1단계(1년) : 콤비로드의 개념을 정립(2008년)
 - 선진기술을 보유한 네덜란드 등의 사례를 집중 연구하고, 관련 연구기관 및 연구자들과의 네트워크 구축에 주력
- 2단계(3년) : 기본설계 및 시제품 및 레인 설계(2009~2011년)

- 무인컨트롤러, TP 등을 설계하고 레인 통과구간 설정
- 3단계(3년) : 시제품 설계 및 제작, 레인 설치(2012~2014년)
 - 콤비로드의 각 장치별 핵심요소 기술을 개발하고 각 장비 및 장치별 시제품을 제작한 후 초기 성능시험을 실시
 - 토지보상 등을 실시하고 레인을 설치
- 4단계(4년) : 시운전 및 성능시험(2015~2018년)
 - 실제 상용화에 앞서 시운전을 하고 문제점 보완 등을 실시

④ 소요예산

- 총 2조원(전액 국비)

□ 콤비로드 건설에는 약 2조원 가량이 소요될 것으로 추정되며, 국가경제에 미치는 파급효과가 막대하므로 대책사업으로 추진하여 전액 국비로 조달하는 방안을 추진

- 네덜란드 연구기관의 분석에 따르면 콤비로드 전용레인 건설을 위해서는 1km당 약 80억원 가량이 소요되며, 차량은 대당 약 2억원 수준이라고 함
- 레인 건설 비용에는 교량, 터널 등이 포함되지 않은 것임
- 이를 근거로 약 2조원 가량의 예산이 필요할 것으로 개략적으로 추정 가능

□ 2011년에는 부산항·신항·광양항 간의 물동량이 각각 50~60만 TEU가 될 전망이므로 경제성 측면에서도 콤비로드 건설이 무리가 없을 것으로 전망됨

- 네덜란드의 Maasvlakte와 Gorinchemrks의 손익분기물량은 연간 약 30만 TEU인데, 이는 곧 150km 거리 내 연간 30만 TEU의 콤비로드가 운행할 경우 경제성이 있음을 의미함

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : 중앙정부(해양수산부와 건설교통부가 주도)
- 참여 : 지자체, 민간기업
- 운영주체 : SEATOPIA 항만공사(SPA)

□ 동북아 물류 중심을 위한 필수사업이므로 건설교통부와 해양수산부 주도로 사업을 추진하되, 민간부문의 활발한 참여를 유도

- 장비제작업체, 대학 및 연구소, 장비부품 및 소재개발업체, 터미널운영업체 등이 참여하는 기술개발 컨소시움을 구성
- 지역 내 수송기기클러스터의 혁신역량을 최대한 활용
- 콤비로드는 도로 건설기술, 철도 건설기술, 정보기술 등의 총합체

□ 콤비로드의 건설이 완료되면 SPA가 운영을 담당

- 양항의 통합운영주체가 콤비로드의 운영까지 총괄함으로써 양항의 실질적 통합효과를 추구

다. 경제자유구역 활성화

① 사업의 필요성

지역 내 양대 경제자유구역의 활성화가 지연

□ 부산·진해 경제자유구역과 광양만권 경제자유구역이 2003년에 지정된 이후 2년여 지난 현재까지 활성화되지 못하고 있음

- 경제자유구역청장의 정책결정 폭이 좁아 실질적인 권한을 행사하지 못하고 있고, 토지임대료·인건비 등에서 중국에 비해 불리한 조건

- 2005년 9월말 현재 부산·진해경제자유구역의 외자유치 계약 건수는 3건에 금액은 7.8천억원에 불과

· 인천경제자유구역의 유치금액 13.9조(6건)의 5.6%에 불과한 수준

· 양해각서 체결 후 본계약 체결 협상이 진행 중인 사업 역시 인천은 3.5조원에 달하지만 부산·진해는 2.4천억원에 불과해 향후 실제 투자유치로 이어질 규모 역시 미미

· 광양만권 경제자유구역은 1.7조원(5건)으로 비교적 양호한 수준이나 아직 미흡

- 특히 경제자유구역내 기반시설 건설사업의 2005년 국고 지원 집행률의 경우 부산·진해는 전체 316억원의 예산 배정액 중 4.7%만 집행

· 인천 100%(700억원), 광양만권 73%(847억) 인데 비해 턱없이 부진

- 재정경제부는 경제자유구역 활성화를 위해 경제자유구역청을 특별지방자치단체로 전환키로 하고 2006년 2월 임시국회에서 관련법을 개정할 방침을 밝히기도 함

□ 외국은 파격적인 규제 완화와 인센티브 제공 등으로 적극적으로 외자를 유치

- 상하이 직할의 푸둥지구는 우리나라의 1/10에 불과한 저임, 무분규, 거의 공짜 수준의 토지가격, 다양한 세제혜택을 제공

- "사무실 안은 사장이 할 일이지만 건물 밖의 일은 시 정부가 해야 할 역할이다." (중국 푸둥지구 관계자)
- 황푸 강변의 가장 비싼 땅을 정부가 투자해서 휴식공간으로 제공했으며 1.3km²에 달하는 세기공원을 건설
- 의료시장을 100% 개방하고 영국·미국 등의 유명 사립학교를 10여개 유치
- 기름이 고갈되면서 위기에 빠졌던 두바이는 무비자·무관세·영어공용화 등으로 기업의 천국을 건설한 후, 자국민의 배에 달하는 외국인을 받아들여 1인당 국민소득 3만 달러에 달하는 세계적인 도시국가로 부상

과감한 규제개혁과 투자가 필요

- 기존 경제자유구역 제도를 비자와 관세 등에 있어서도 특례가 적용되고 각종 규제를 철폐한 업그레이드된 경제자유구역으로 혁신
 - 국어와 영어를 공용화하고 세계 수준의 교육·의료·숙박·문화시설을 설치하여 기업환경과 생활환경을 선진화
 - 무관세·무비자와 같은 강력한 유인을 마련
 - 이미 계획된 기반시설에 대해서는 계획대로 투자하되 토지 장기임대를 통해 임대료를 인하하는 방안을 추진
- 경제자유구역청장에게 인사권을 일임하고, 청장은 경제자유구역 관련 사안들을 대통령에게 수시로 보고하는 체제를 확립
 - 국방·외교 등의 국가적 사무를 제외하고, 헌법에 위반되지 않는 범위에서 모든 행정권을 일임
 - 건축허가, 도시계획, 민원행정 등을 경제자유구역청이 수행

□ 경제자유구역 내에 주거와 비즈니스, 레저 기능 등을 확충하여 사람들이 모여들 수 있는 여건을 완비할 필요

- 물류 관련 기업뿐만 아니라 수송기기산업이나 생물소재산업 등 투톱 혁신 클러스터와 관련된 기업이나 연구소를 적극 유치

- 고급 인력이 정주할 수 있도록 주거 기능 이외에도 레저·문화시설을 구비

② 사업내용

A. Sea Village 조성

□ 신항·광양항 배후 경제자유구역을 활성화하기 위해서는 외국인과 고소득층이 거주할 수 있는 생활공간 및 기반시설이 필요

- 경제자유구역 내 외국의료법인, 선진교육기관 등을 유치하고, 시설 활용도를 높이기 위해 외국인과 고소득층을 대상으로 적극 홍보

- 경제자유구역이 구매력 있는 외국인과 고소득층의 실질적인 생활공간이 될 수 있도록 하는 유인으로는 고급 주거지역의 조성이 효과적임

· 경제자유구역의 성공을 위해 외국인 기업에 제공할 가장 시급한 인프라는 외국인 주거환경 구축이 가장 많이 꼽혔음⁵⁷⁾

· 두바이는 각종 인공섬을 환상의 주거공간으로 조성하여 해외명사들을 유치

□ 고급 주거지역을 경제자유구역의 이미지를 대표할만한 아이콘으로 개발

- 경제자유구역을 국내외에 널리 홍보하기 위해서는 시설과 서비스 등의 우수성은 기본적으로 갖춰져야 하고, 그 외에도 지역을 대표할만한 상징들이 필요

57) 서울경제신문 전문가 설문조사 결과, 2005.8.2.

- 최고급 주거공간을 조성하여 경제자유구역의 이미지를 제고하는데 활용
- 호주 시드니 달링하버 인근 지역, 미국 LA의 비벌리힐스 등은 고급주거지역이 지역 전체의 이미지를 높여주는 사례

[그림] 호주의 고급 단독주택지 전경



□ 신항·광양항 배후지역에 지역의 대표 브랜드가 될 수 있는 고급 주거단지를 조성

- 주거 단지 예정지역에 다양한 성격의 단독주택지를 공급하고 설계의 자율성과 창작성을 적극 유도해 고급스러운 주택지로 개발
- 현재 계획상 부산·진해 경제자유구역의 명지지구와 광양만권 경제자유구역의 신탄지구·하동지구 등을 주거단지로 개발
- 단지 당 일정 규모 이상의 대지를 공급하여 고소득층을 대상으로 한 전원형 연립주택단지로 개발
- 오픈스페이스가 풍부한 저밀도 주거단지로 개발
- 자연과 밀착된 환경친화적 공간에 입지하도록 하고, 녹도로 이루어진 보행자전용도로 등 단지 전체를 공원과 같이 조경하여 삶의 쾌적성을 제고

□ 중심상업지역은 근린서비스를 담당하고 보행자들에게 편안감을 줄 수 있도록 계획하고, 단지 내 부대시설로서 휴양 및 문화시설을 조성

- 저층부에는 아케이드, 보행데크 등을 도입하여 가로의 연속성과 공공성을 확보하고,

음악홀, 갤러리, 소공연장, 개인 작업실 등이 상업지역에 위치할 수 있도록 계획하여 접근성을 제고

- 특징 있는 건축물로 설계하여 소규모 건축물이라도 자체의 개성을 확보하는데 주력

□ Sea Village 조성 후보지는 경제자유구역 이내로 하되, 부산·진해·광양 등 인근도시와 연계가 가능하고 경관이 양호한 지역을 선정

- 신규 주택단지조성이 가능한 용도지역으로 인근 도시와의 연계가 가능하고 지가가 비교적 저렴하며 경관이 양호한 곳을 모색

[표] Sea Village 후보지 선정기준

구 분	선 정 기 준
입 지 성	- 인근 도시 중심에서 30km, 승차 거리 1시간권 - 지장물이 적고 지가가 비교적 저렴한 곳 - 적합한 용도지역
접 근 성	- 국도, 지방도 등 지역간선도로와 근접한 곳
이 용 성	- 반경 10km내 교육시설, 종합의료시설 등과 인접한 곳 - 주변지역에 가족단위 이용시설이 많은 곳
환 경 성	- 경관이 수려하고 경사가 완만한 곳(구릉지) - 환경오염원으로부터 이격된 곳

B. 항만배후단지 확충

□ 항만배후단지의 개발을 통해 항만의 부가가치를 훨씬 높일 수 있어서 세계 주요 항만은 항만배후단지 개발을 경쟁적으로 추진

- 세계 주요 항만인 로테르담항, 싱가포르항, 홍콩항, 가오슝항, 요코하마항, 상하이항 등은 배후단지에 대단위 물류기지(물류센터)와 항만지원시설을 설치하여 항만의 경쟁력을 높이고 물류산업의 활성화를 도모

- 우리나라도 항만배후단지의 원활한 개발을 위해 항만법 제35조 등에 근거하여 2002

년 10월 전국 무역항에 대한 '항만배후단지개발 종합계획'을 수립하고 2003년 2월
신항과 광양항 배후단지 개발계획을 고시

[표] 세계 주요 항만의 배후단지 비교

(단위 : 천 평, 만 TEU)

국 가	항 만	선석수	배 후단지면적	선석당 면적	처리물동량
한 국	부산항	21	40	3	807
싱가포르	PSA항	37	1,226	33	1,552
대만	가오슝항	27	853	32	754
말레이시아	PTP항	6	1,270	212	205
네덜란드	로테르담항	22	748	34	610
중 국	상하이항	18	1,980	110	633
	선젠항	11	747	68	508

자료 : 한국컨테이너부두공단, 한반도의 글로벌 물류 중심지화 방안 및 추진전략 연구, 2003.

□ 신항과 광양항의 항만배후단지 개발이 예산 부족 등을 이유로 지연되고 있음

- 현재 광양항은 배후단지를 거의 확보하지 못하고 있고, 부산항은 선석당 약 3천평을
보유하였으나 세계 주요 항만의 1/10 수준에도 못 미치고 있음
- 2001년 8월 이후 부산항 배후단지에 투자의사를 밝힌 다국적기업이 약 20여 개에
이르나 부지가 없어 적극적으로 유치하지 못하는 실정
- 신항과 광양항의 경우 항만배후단지 개발계획이 일부 수립되고는 있으나 아직까지
구체적인 개발계획(사업비, 재원확보방안, 연도별 확보면적 등)이 수립되지 않은 상
태
- 신항의 경우 북컨테이너부두 배후에 93만평(주거용 10만평 포함), 남컨테이너부두
배후에 41만평, 웅동지구 195만평 등 총 329만평의 배후단지를 개발할 수 있으나
2005년 2월 현재 개발계획이 고시된 지역은 북컨테이너부두 배후단지뿐임
- 광양항은 2005년 2월 현재 동측 단지는 사업기간이 2008년까지로 되어 있으나 그
중 물류용지 10만평을 2006년까지 조기 조성할 예정

- 국가 차원의 재원확보방안이나 배후단지 간 개발 우선순위 등을 고려한 종합적이고 체계적인 추진계획이 수립되지 못한 상태

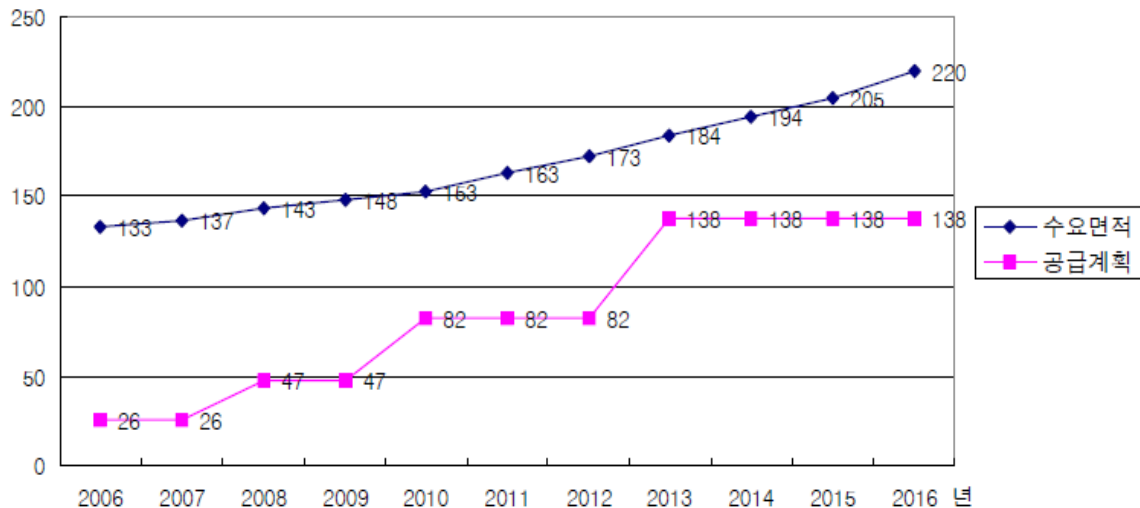
[표] 항만시설 개발계획 비교

구 분	항만기본계획	항만배후단지개발종합계획
항만시설	항만(선석)	항만배후단지
근 거	항만법 제5조	항만법 제35조
수립주기	10년 단위 수립	5년 단위 수립
개발규모	물동량 및 하역능력 감안하여 산정	물동량 및 경유비율 감안하여 산정
개발계획	연도별 개발계획 수립	미수립
사업비 산정	산정	미산정
재원확보방안	정부재정 및 민자사업 규모 검토	미검토

□ 신항의 경우 물동량 증가에 따라 항만배후단지 부족현상에 직면할 우려

[그림] 신항 배후단지 수요·공급 예측치

(단위 : 만 평)



자료 : 감사원, 동북아 중심항만 추진실태, 2005.10.

- 항만배후단지종합개발계획은 신항의 배후단지 수요면적을 준공시점인 2011년에

163만평으로 추정하고 있으나 현 개발계획은 2011년까지 북컨테이너 배후단지 82만평, 50.3%)을 개발하는 데 그치고 있음

- 2004년에 실시한 전국 항만물동량 예측 용역 결과, 2011년 신항의 물동량은 2000년에 예측했던 1,404만 TEU보다 106만 TEU 증가한 1,510만 TEU가 될 것으로 나타나 신항의 배후단지는 더욱 부족할 전망

□ 경제자유구역 내 또는 인접지역을 항만배후단지로 추가 지정하고 개발

- 부산·진해 경제자유구역의 경우 옹동 준설토 매립부지를 물류단지로 개발하는 방안⁵⁸⁾을 검토할 수 있으나 이 지역은 레저 단지로 조성할 계획이 수립되어 있으므로 경관과 주변 시설 등을 종합적으로 고려하여 신중하게 결정
- 경제자유구역 인접부지 가운데 항만과의 연결성이 우수하고 충분한 공간을 확보할 수 있는 지역을 물색하여 항만배후단지로 개발

C. 물류전문대학원 설립·유치

□ 물류체계의 효율성을 제고하기 위해서는 각종 물류 인프라의 확충과 함께 이를 계획·실행·통제할 수 있는 전문인력의 육성이 효과적으로 이루어져야 함

- 물류의 IT화, 글로벌화 등 물류환경의 변화에 따라 새로운 물류업무 수행능력이 요구되면서 이들 분야에 대한 지식습득 요구가 증대

□ 정부의 물류중심지화 전략이 본격적으로 추진되면서 남해안 지역의 물류관련산업이 성장할 것으로 보이나 지역 내 물류전문인력 교육 역량은 부족한 현실

- 물류현장의 기능인력은 한국항만연수원 등을 중심으로 양성되고 있는데 비해, 지역 내 물류 전문인력 양성장치는 미흡

58) 감사원, 동북아 중심항만 추진실태, 2005.10. 등에서 제안

- 기능인력 양성을 위해 1990년 9월 한국항만연수원 산하 부산연수원이 개원하여 항만산업 종사자를 대상으로 항만운영, 항만하역 및 운송, 항만안전 분야에 다양한 교육프로그램을 마련
- 한국항만연수원은 부산 동명대학과 공동으로 항만산업체 종사자를 대상으로 전문학사를 수여하는 산업체위탁 교육과정도 운영하고 있음

- 지역의 일부 대학에서 물류 분야를 학부나 전공으로 특화하고 있으나 물류분야 전문인력 개발을 위한 공통된 전략적 목표를 공유하고 주체별로 적절한 역할분담이 이루어지고 있지는 못한 실정
- 한국해양대학교가 지방대학혁신역량강화사업의 지원으로 항만물류분야 전문인력 양성을 추진하고 있으나 전문대학원 수준에는 미치지 못하고 있는 실정
- 수도권외 인하대·인천대 등이 교육인적자원부의 물류분야 특성화 우수대학으로 지정되어 관련인재를 양성하고 있는 점과는 대조적임

□ 물류 분야 전문인력에 대한 수요와 교육·훈련 니즈를 파악

- 기업 등을 대상으로 필요한 인력 및 수준에 대한 수요를 조사하여 물류전문대학원의 커리큘럼 구성에 반영
- 미국, 싱가포르 등 물류 선진국의 노하우를 적극적으로 벤치마킹
- 미국은 CLM(Council of Logistics Management), Ohio 주립대학이 공동으로 매년 'Career Patterns in Logistics' 조사를 실시

□ 남해안 지역에 물류전문대학원을 설립하거나 선진국의 관련 교육기관 유치를 추진

- 특수대학원의 경우 주로 직장인을 대상으로 한 재교육의 성격이 강하므로, 물류 분야에 대한 보다 전문적인 지식의 습득과 연구 활성화를 위해서는 전문대학원의 설립과 이를 위한 지원방안을 수립하는 것이 타당

- 싱가포르의 TLI-AP 사례처럼 기업이 학생 선발과 장학금 지원에 참여하고 졸업생을 해당기업에 취업시키는 형태의 산학 협력체제의 도입도 적극 추진
 - 지역 대학 중 물류관련학과를 운영하거나 운영할 계획이 있는 곳들을 중심으로 물류전문대학원 과정 개설을 유도
- 우수한 인재를 유치하기 위해 물류전문대학원을 수료하고 일정한 자격시험을 통과한 자에게 물류전문가로서의 자격을 부여하는 제도를 도입
- 민간주도형 물류분야 자격제도의 도입을 적극적으로 지원
 - 현재 건설교통부에서 시행하고 있는 물류관리사 제도는 전문인력 인정에는 부적합
 - 외국의 경우 대부분의 물류분야 자격제도가 민간주도형으로 이루어지고 있음
 - 남해안 지역은 국제물류의 비중이 높으므로 일본의 국제물류관리사와 같이 국제물류분야의 교육과정과 자격제도를 우선적으로 검토
 - 일본로지스틱스시스템협의회는 물류기술관리사·국제물류관리사의 두가지 자격인정 프로그램을 운영하고, 일정 기간 이수한 후 자격이 검증된 사람에게 인정서를 부여
 - 유럽도 EMLog, ESLog, EJLog⁵⁹⁾ 등 물류분야 자격인정제도를 실시 중이고, 싱가포르도 지난 2000년에 CPL⁶⁰⁾ 제도를 도입

③ 사업추진기간

A. Sea Village 조성

- 2007~2008년 : 계획 구체화, 부지 및 사업자 선정
- 2009년 : 설계공모 등을 통해 단지 설계안 확정
- 2010~2011년 : 단지 조성 및 분양

59) EMLog : European Master Logistician
 ESLog : European Senior Logistician
 EJLog : European Junior Logistician

60) Certificated Professional Logistician

- 2012년 이후 : 주민 입주

B. 항만배후단지 확충

- 2006~2007년 : 항만배후단지 조성계획 구체화
- 2008~2011년 : 부지 선정 및 조성

C. 물류전문대학원 설립·유치

- 2006년 : 물류전문인력 수요 조사
- 2007~2008년 : 대학 선정 및 커리큘럼 설계, 물류 관련 외국 선진 교육기관 유치
- 2009년 이후 : 학생 모집 및 전문대학원 운영 개시

④ 소요예산

A. Sea Village 조성

- 총 1,000억원
- 민자 : 1,000억원

B. 항만배후단지 확충

- 총 1,000억원
- 국비 : 500억원
- 지방비 : 500억원

C. 물류전문대학원 설립·유치

- 총 100억원
- 국비 : 100억원

⑤ 사업추진주체

A. Sea Village 조성

- 추진주체 : 부산·진해 경제자유구역청, 광양만권 경제자유구역청
- 참여 : 민간기업
- 운영주체 : 민간기업

B. 항만배후단지 확충

- 추진주체 : 부산·진해 경제자유구역청, 광양만권 경제자유구역청
- 참여 : 지자체, 민간기업
- 운영주체 : 민간기업

C. 물류전문대학원 설립·유치

- 추진주체 : 중앙정부
- 참여 : 대학
- 운영주체 : 대학

3) 종합추진체계

가. 추진기간

[표] Seaport City 조성 추진기간

사 업 명	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
가. 신항·광양항 통합 운영체제 구축															
나. 신항·광양항 간 콤비로드 건설															
다. 경제자유구역 활성화															
A. Sea Village 조성															
B. 항만배후단지 확충															
C. 물류전문대학원 설립·유치															

나. 소요예산

[표] Seaport City 조성 소요예산

(단위 : 억 원)

사 업 명	국비	지방비	민자	계
가. 신항·광양항 통합 운영체제 구축				0
나. 신항·광양항 간 콤비로드 건설	20,000			20,000
다. 경제자유구역 활성화				
A. Sea Village 조성			1,000	1,000
B. 항만배후단지 확충	500	500		1,000
C. 물류전문대학원 설립·유치	100			100
계	20,600	500	1,000	22,100

4. Green & Blue 산업 혁신단지 조성

1) 개요

가. 의의 및 필요성

□ 한국 농수산업 특히 남해안 지역 농수산업이 직면한 어려움을 타개하려면 1차 산업 차원의 業이 아닌 융복합된 새로운 산업, 즉 Green & Blue 산업으로의 변신이 필요

- 농수산업은 외적으로는 시장개방, 내적으로는 종사자의 고령화와 부가가치 하락이라는 이중고를 겪고 있음
- 생산량 증대, 비용절감 등 단순한 처방으로는 내외적 위기를 타개하기 힘든 지경임
- 業 자체의 체질 개선을 통해 다른 산업과 융복합된 새로운 산업으로 거듭나야 함

Green & Blue 산업의 개념

- Green & Blue 산업은 농수산업에 IT, CT, BT, MT(경영기술) 등을 결합하여 보다 높은 부가가치를 창출하는 산업을 의미
 - * 농수산업 + IT 사례 : 농수산물 전자상거래 시스템, 이력추적 시스템
 - * 농수산업 + CT 사례 : 농어촌관광, 농어촌 어메니티, 바다목장, 지역축제
 - * 농수산업 + BT 사례 : 천적농법, 천연물신약 개발, 신식품 개발
 - * 농수산업 + MT 사례 : 벤처농업

□ Green & Blue 산업을 육성하기 위해서는 농수산업 종사자들을 혁신시킬 수 있는 혁신 촉발자(innovation Agent)와 혁신을 지속적으로 확산하기 위한 교두보가 필요

- 일반적으로 농수산업 종사자들은 고령화되어 있고, 오래전부터 해왔던 자신만의 방법론을 고수하려는 경향이 강함

- 공공기관 등 추진력 있는 혁신주체가 앞장서서 방향과 방법을 제시하고 성공사례를 창출하는 것이 Green & Blue 산업 발전의 기초

□ 남해안 지역은 우리나라 농수산업의 중심지로 기능하여 왔고, 농수산업에 대한 기본적인 혁신 역량을 갖추었거나 갖추 가능성에 크다는 강점을 보유

- 전남에 한국농촌경제연구원, 농업기반공사, 농수산물유통공사 등 농업 분야 주요 공공기관이 이전할 계획
- 인근 전북에도 역시 농업과학기술원, 농업생명공학연구원, 농업공학연구소, 원예연구소, 작물과학원, 축산연구소, 한국농업전문학교, 한국식품연구원 등이 이전할 계획이어서 전남과의 시너지가 기대됨
- 부산에는 한국해양연구원, 한국해양수산개발원, 국립해양조사원, 국립수산물품질검사원 등 수산업 관련 기관들이 이전할 계획

□ 지역 내 기존 농수산업 기반을 토대로, 공공부문의 추진력과 민간부문(대학, 연구소, 선진기업 및 농어가)의 역량을 결합한 Green & Blue 산업 혁신단지를 조성하여 농수산업 혁신을 확산시킬 수 있는 시험장(test-bed)으로 육성

Green & Blue 산업 혁신단지의 개념

- Green & Blue 산업 혁신단지는 공공과 민간의 활발한 네트워킹을 통해 농수산업이 융복합 혁신을 창출하고 그 결과가 주변 농어가에 파급되어 성과를 내는 공간
- 집적을 통한 네트워킹과 혁신 창출이라는 측면에서 클러스터와 유사하지만, 작목의 특성 등에 따라 공간적인 범위가 제한적이라는 점에서 클러스터와 다소 차이가 있음

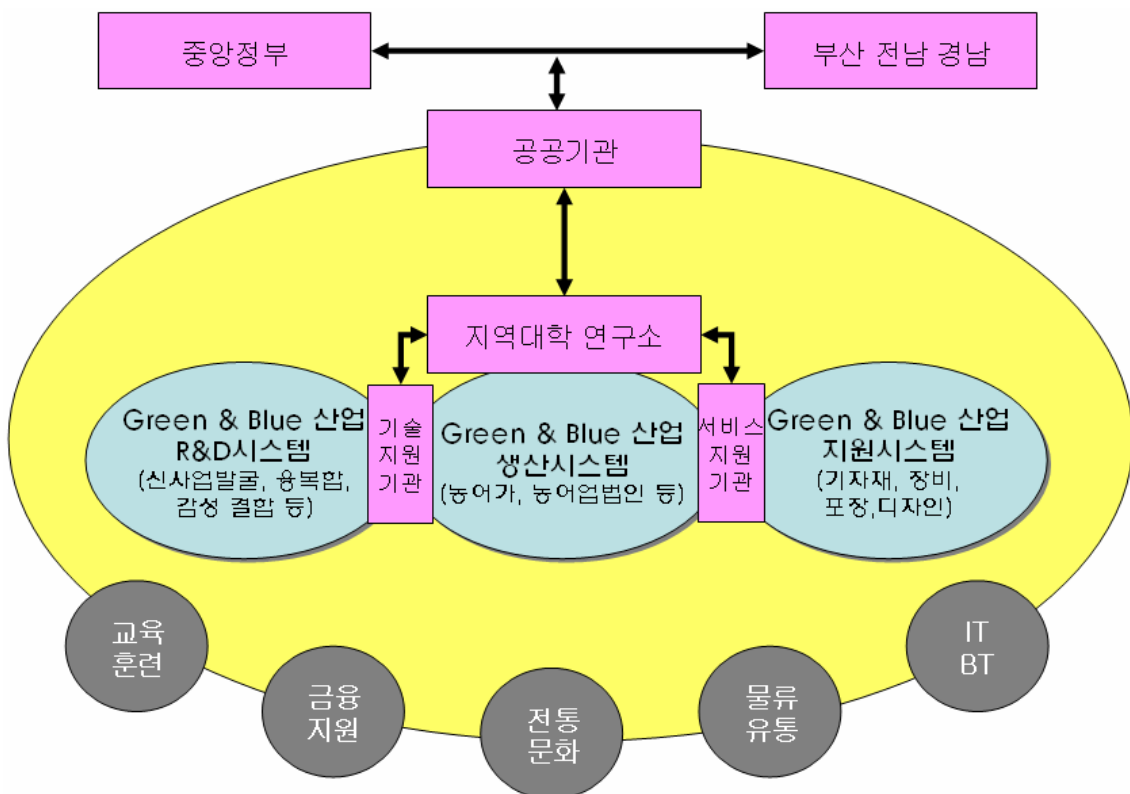
□ Green & Blue 산업 혁신단지는 농수산물 생산시스템을 중심으로 하고 연구개발시스템, 산업지원시스템이 이를 지원하는 형태로 구성

- 생산시스템은 전업농어가, 작목반, 농어업법인, 산지유통센터 등과 함께 원료농수산

물의 부가가치를 높이는 저장·가공업체 등으로 구성됨

- 연구개발시스템은 공공기관, 대학, 관련 연구소 등이며, 그 외 자재업체, 유통업체 등이 산업지원시스템을 형성
- 농수산업 뿐만 아니라 지역의 전통문화, IT, BT 등 다양한 부문에서 농수산업을 소재로 혁신을 창출

[그림] Green & Blue 산업 혁신단지의 개념

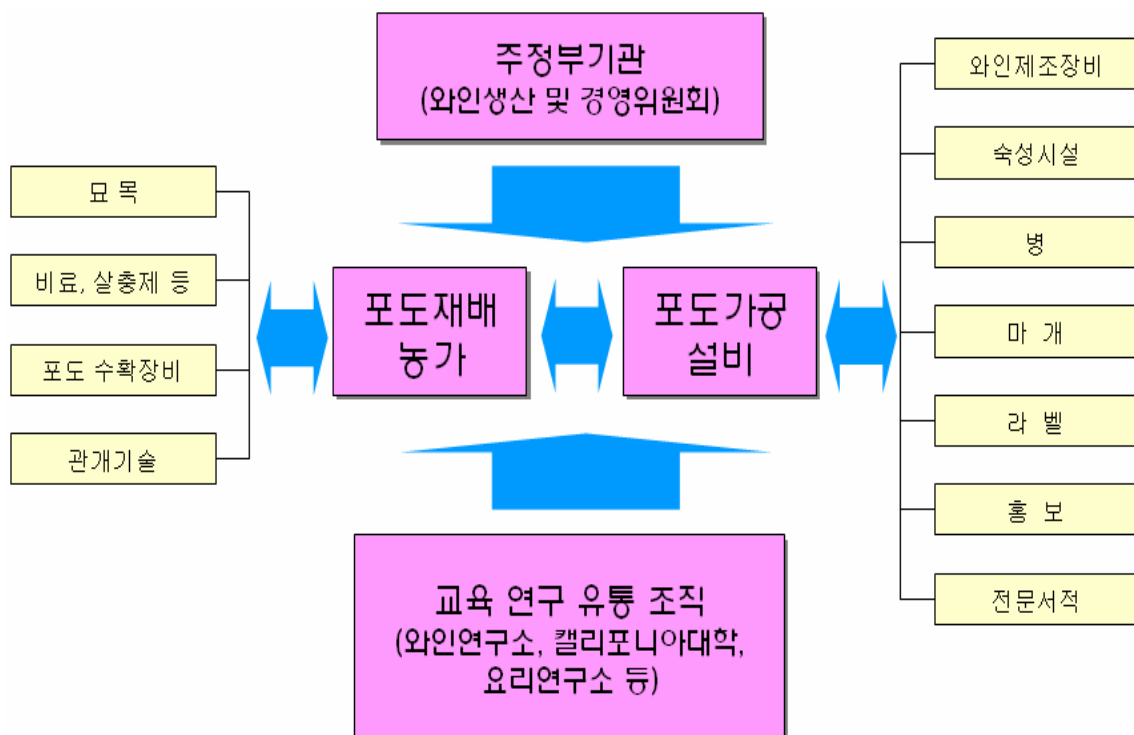


나. 선진사례 검토 : 캘리포니아의 나파밸리 와인클러스터

- 나파밸리는 샌프란시스코와 인접한 지리적 강점을 발휘하여 평범한 포도재배단지에서 미국을 대표하는 와인 생산지이자 관광지로 변신

- 주정부기관의 행정지원과 지역대학의 R&D 역량을 활용하여 와인 제조분야에서 새로운 경쟁력을 육성
- 주정부기관인 와인 생산 및 경영위원회가 혁신을 촉발
- 연구기관에서 묘목, 재배방법, 수확기계 개발 및 보급 등 포도재배 농가에 필요한 현장애로기술 개발을 담당
- 관광산업과 연계하여 와인농장을 관광명소로 육성
- 1차 산업(포도재배)에서 출발하여 제조업(와인)을 결합하고 문화(관광)까지 영역을 확장
- 세계적인 팝스타 크리스티나 아길레라의 결혼식이 나파밸리의 포도밭에서 열리는 등 다양한 이벤트로 흥미를 유발

[그림] 나파밸리 와인클러스터의 구조



다. 추진방향

□ 관행 농수산업을 탈피해서 친환경적인 기법으로 생산하고, 첨단 수확후관리기법을 통해 가공하고 인증 및 브랜드를 통해 소비자에게 신뢰를 주는 고급 농수산물 생산체계 구축

- IT, BT, CT, MT가 결합된 Green & Blue 산업의 성공사례를 창출
 - 생산과정에서 안전이 철저하게 보장되는 GAP 단지를 조성 : 농업 + BT, IT
 - 어촌경관도 살리고 고급 어종을 생산할 수 있는 외해양식 개발 : 수산업 + BT, CT
 - 수확후관리를 통해 소비자에게 전달될 때까지 선도를 유지 : 농수산업 + BT, MT
 - 철저한 인증체계와 브랜드 관리를 통해 수출상품 창출 : 농수산업 + MT

□ 농수산업 및 관련 지원기관 종사자의 혁신역량을 강화하여 농수산업 마인드를 Green & Blue 산업 마인드로 전환할 수 있는 교육 프로그램을 추진

- Green & Blue 산업 혁신단지를 실질적으로 이끌어갈 수 있는 선도자들을 양성

[그림] Green & Blue 산업 혁신단지 조성을 위한 추진방향 및 과제



2) 추진과제

가. 고급 농산물 생산체계 구축

① 사업의 필요성

농산물 시장의 세계화는 대세

- ☐ 외국산 농산물의 수입이 큰 폭으로 확대되고 있고, 저가의 수입 농산물에 의한 국내시장 잠식은 보다 가속화되고 있음
 - 1993년 말 UR협상의 타결에 따른 WTO체제의 출범, 중국의 WTO 가입 등이 농산물 시장의 세계화를 촉발
 - 뉴라운드 협상, 최근 국회에서 비준된 쌀협상 등 향후 농업 시장개방 속도는 한층 빨라질 전망
- ☐ 외국산 수입 농산물의 확산은 필연적으로 국내산 농산물의 소비기반을 위축시켰고 결과적으로 국내 농업 기반에 큰 위협요인으로 작용
 - 농민들이 다투어 '수지맞는 작목'에 몰린 결과 채소·과수·화훼·축산 및 일부 특용작물 쪽으로 생산이 집중되고 이에 따라 거의 전 품목에 걸친 가격하락현상이 발생했고 이는 다시 농가부채의 증가로 귀결
 - 최근 여러 차례에 걸친 태풍 등 기상이변에도 불구하고 채소류 및 과실류의 거의 모든 품목이 가격의 약세 또는 폭락현상을 경험
 - 이는 경기하락에 따른 수요 감퇴에도 원인이 있으나 보다 결정적인 요인은 국내 채소류 및 과실류의 생산이 과잉 기조에 들어섰기 때문임

고품질 농업과 수출 농업이 위기를 타개하는 열쇠

□ 소득증가에 따라 소비자계층의 분화는 더욱 확대되고 있음에 착안하여 고급 시장을 겨냥하는 고급 농산물을 생산할 필요가 있음

- 농산물의 가격보다는 품질을 우선하는 고소득계층이 증가하고 있는 반면 가격수준이 주요 결정변수가 되는 저소득계층 또한 상존
- 가격을 우선하는 소비계층에게 우리 농산물이 발붙일 틈은 더욱 더 좁아지게 되고 결국에는 우리 농산물 공급대상자의 범위를 벗어나게 될 것인 반면, 농산물의 품질을 우선하는 계층만이 우리 농산물의 시장으로 남게 될 전망
- 이 같은 전망이 우리 농업의 방향 설정에 주는 함의는 우리 농업은 '고품질 농업'을 지향해야만 한다는 것임
 - 고품질 농업이란 차별화된 품질의 농산물을 생산하는 농업이며, 생산단계에서는 물론 최종소비자에 이르기까지 고품질이 유지되는 농업을 의미

□ 고품질 농업에서 나아가 수출 농업을 육성하는 것이 우리 농업, 특히 남해안 지역 농업의 생존을 담보할 수 있는 열쇠

- 고품질 농업을 통해 품질을 우선하는 소비자 계층을 확실한 시장기반으로 확보하더라도 추가적인 노력이 더해지지 않는다면 우리 농업은 시장의 일정 부분을 수입농산물에 양보한 채 축소 조정될 수밖에 없을 것임
- 국내시장에서 상실한 몫만큼 또는 그 이상을 해외시장으로부터 되찾을 수 있을 때 비로소 우리 농업의 유지 내지 발전이 가능
 - 고품질 농업과 수출 농업의 결합이 필요

□ 기술력과 경영기법의 결합을 통해 고급 농산물 생산체계를 구축하는 것이 고품질 농업과 수출 농업으로 가는 방법임

- 농업의 소농 구조, 낙후된 농산물 유통 시스템, 수입개방압력에 전전긍긍하는 농업 현실 등을 놓고 보면 수출 농업 육성 운운 자체가 어불성설로 보일 수 있음
- 현재의 농업기술 수준, 특히 수확후 관리기술 수준 및 수출지원체제 등이 별다른 변화 없이 계속된다면 수출농업 육성의 가능성은 그다지 크지 않을 것임
- 그러나 사계절이 뚜렷한 기후풍토, 농민의 부지런함과 새로운 것에 대한 열정, 여기에 수확후 관리기술을 포함한 기술력의 향상과 수출지원체제의 개선이 더해지면 고품질 농업과 수출농업 육성의 가능성은 커짐
- 고품질 농업만 이뤄낼 수 있다면, 이에 대한 해외 수요는 무궁무진함
- 우리나라에서도 농산물에 대한 상품차별화(Product Differentiation)현상이 뚜렷이 나타나고 있음을 볼 때, 소득수준이 높은 나라에서는 이 같은 현상이 보다 보편화되어 있음을 쉽게 유추할 수 있음
- 이들 나라의 고소득층은 우리 농산물의 잠재 고객이며, 특히 우리와 음식문화가 유사하고 연간 100억 달러 규모의 세계 최대의 농산물 수입시장인 일본이 인접

② 사업내용

A. GAP 단지 조성

- GAP(우수농산물 관리제도, Good Agricultural Practice)는 농산물의 생산·공급과정에서 농약·중금속·병원성 미생물 등 위해요소를 집중 관리해 농식품의 위생과 안전성을 확보하고 관리사항을 소비자가 알 수 있게 하는 제도
- 과학기술의 발달과 함께 농업 생산성 향상을 위하여 화학비료와 농약사용이 증가했고, 국가간 무역이 활발해지면서 경쟁력제고를 위하여 생산기술도 날로 과학화하고 있으나 농산물의 안정성이나 농업환경을 위한 배려에 대한 관심은 부족
- 공산품의 생산 및 과학기계의 사용에 따른 각종 공해 물질을 배출이 늘어 공기오염, 수질오염, 토양오염이 심화된 결과 농산품의 안정성마저 위협

- 농약사용과 화학비료를 이용한 농산물의 안전성을 우려하는 목소리가 커지면서 우수 농산물을 생산하기 위한 GAP 도입의 필요성이 증가
- 유기농산물 또는 친환경 농산물에 대한 관심이 높아지면서 유기농업 및 친환경재배 농가와 관련단체도 점차 증가하고 있고, 정부 차원에서도 농업환경의 보호와 친환경 농산물 생산을 지원
- 국제식품규격위원회(CODEX)에서도 식품안전 규격을 정하여 소비자에게 안전한 식품생산을 유도

- 위생과 안전성을 농산물품질관리원으로부터 인증 받았음을 증명하는 인증마크와 함께 생산이력번호가 부착된 GAP 인증농산물이 증가
- 2006년 본격 실시를 앞두고 2005년에 시범사업으로 실시한 결과 전국 41개 지역농협과 26개 품목, 535농가가 참여

- 남해안 지역에 안전한 농산물을 생산할 수 있는 기반이 되는 GAP 단지를 조성하고 활성화를 위해 참여농가에 대한 교육 및 각종 지원을 강화

- 남해안 지역의 작목별 우수 작목반을 중심으로 GAP 단지를 요소요소에 조성
- GAP의 필요성을 인식하고 실천의지가 있는 선진농가를 중심으로 선정

- 여러 가지 기자재 지원, 기록방법 교육뿐만 아니라 유통업체나 급식기관과의 알선 등을 통해 GAP 준수 농산물의 유통을 책임져 주는 시스템을 구축
- 참여농가들은 생산단계에서 토양·수질관리는 물론 비료·농약사용 등 모든 농작업을 철저히 관리하고 기록해야 하므로 농가에 대한 파격적인 인센티브가 필요

- GAP 농산물과 그렇지 않은 농산물이 시장에서 차별되게 하기 위해 중앙정부 차원에서 GAP에 대한 소비자 홍보를 강화
- 소비자가 실제로 GAP 농산물의 이력을 가정에서 조회할 수 있도록 농산물 이력추적 시스템을 조기에 구축

- 분야별 전문가로 GAP 자문단을 구성하고 참여농가의 애로사항을 우선적으로 해결

할 수 있는 원스톱 지원체제를 구축

B. 고급 농산물 생산·가공시설 확충

□ 친환경농업의 기본은 우수한 유기질 비료와 농약대체제의 공급임

- 작물재배를 위해서는 토양 관리·병해충 관리·제초가 필요하며, 이들 세가지 작업을 친환경적으로 실시하는 것이 친환경농업임
- 친환경농업을 위해서 화학비료를 대체할 유기질 비료, 유기합성농약을 대체할 미생물제재·천연추출물제재·천적 등의 보급이 필요

□ 국내 다른 지역의 선진적 친환경농업기술과 해외에서 유용하게 사용되고 있는 기술 및 가공시설을 지역 농가들에게 보급할 필요가 있음

- 개별 농가 차원에서는 자본의 제약, 실패에 대한 두려움, 정보 부재 등으로 인해 선진적 친환경농업 기술을 빨리 도입하는데 한계가 있음
- 국내외에서 개발된 친환경적인 병충해 방제기술이 다양하게 소개되고 있으며, 민간 연구소 및 국내 친환경농업 생산자조직을 중심으로 나날이 새로운 기술이 개발되고 있으나 실제 농가에서는 기술을 전수받을 기회가 부족함
- 농업기술센터 역시 기술지도 인력의 부족 등으로 다양한 친환경농업 기술에 대한 연구와 보급을 충분하게 진행하지 못하고 있는 실정
- 농가 단위의 친환경농업 기술에 대한 요구를 군 차원에서 수렴하여 효율화시키는 것이 필요함

□ 저온저장시설, 예냉시설, 저온가공시설 등 농산물 품질 고급화에 필수적인 가공시설을 적극 건립하고 활용도를 제고

- 예를 들어, 농가의 음식물 쓰레기·축분·인분 등을 활용하여 분변토를 생산하는 시설 등은 남해안 지역 개별 농가에 설치해 주는 등의 사업을 검토
- 공장형 축분이나 인분은 CODEX 기준에 맞지 않은 반면, 분변토 생산시설은 소규모로 설비 가능하고, CODEX 유기재배원칙에도 부합

캐나다·쿠바의 농가형 분변토 생산시설

- 캐나다, 쿠바 등 유기농업 선진국에서는 농가마다 분변토 생산시설을 구비하고 광범위하게 분변토를 사용하고 있음
- 먹성이 좋고 번식률이 높은 '캘리포니아 붉은 지렁이'를 이용하고, 먹이로 쓰이는 퇴비는 축분, 음식물쓰레기, 잉크 없는 종이류, 녹비, 인분 등임
- 야채 등 찌꺼기 2톤에서 지렁이 분변토 1톤 가량이 생산됨
- 분변토 생산시설은 항상 30~40% 수준의 습도를 유지
- 지렁이가 퇴비를 다 먹은 후 분변토만을 채취하기 위해서는 한쪽에만 물을 주거나 그물망에 넣은 감자를 한쪽에만 넣어서 지렁이를 유도한 후 나머지 부분의 분변토를 채취하면 됨
- 분변토 생산시설의 바닥을 경사지게 시멘트 처리하여 분변토에서 액비를 추출한 후, 엽면 또는 토양 시비에 활용



- 주요 작목별 거점에 저온유통시설을 건립하여 농산물의 품질이 생산한 이후 소비자에게 전달될 때까지 그대로 유지되는 저온유통체계(cold chain system)를 확립
- 특히 수출 농업을 활성화하기 위해서는 신선도 유지를 위한 포장재, 에틸렌가스 제거 시설 또는 제거포, 수분유지를 위한 패드, 과일 포장을 위한 난좌, 선박수출시 신선도 유지 방법 등의 개발 및 보급을 적극 지원
- 각 품목별로 수확에서 선적에 이르기까지 자세한 '품목별·품종별 수확 후 관리기술 매뉴얼'을 만들어 보급

□ 남해안 지역의 주요 농산물 수출항만·공항에 훈증 시설을 설치

- 상당수 수출 농산물의 경우 검역 단계에서 훈증소독 등을 요구받는 경우가 많은데, 현재 훈증시설이 턱없이 부족할 뿐만 아니라 기존 시설은 수출대상국의 기준을 맞출 수 없는 수준
- 수출대상국에 도착한 후 그들의 시설을 이용할 수밖에 없어 비싼 사용료로 인해 수출경쟁력이 저하되는 문제가 발생
- 항구 및 공항 인접 지역에 국제적 기준에 적합한 시설을 확충
- 수출 물류의 효율성 제고를 위해 항만 및 공항에 농산물 수출전용터미널, 저온저장시설, 농산물 수출 전용 냉장 컨테이너 등을 도입
- 수출 전용 화물기를 편성하여 주요 지역을 운항케 함과 동시에 항공 물류비에 대한 지원을 확충
- 일본·미국 등 주요 수출국 현지에 간이선별 및 포장·저온저장시설 등을 갖춘 재포장 시설을 설치 운용
- 농산물 수출시 수입국에 도착해 검품 후 재선별 판매하는 경우가 대부분이어서 수입업체는 감모율, 재선별 및 재포장비 등을 감안한 수입가격을 제시하거나 저가로 유통
- 그 결과 농산물 수출이 적자로 이어지거나 남해안 지역 농산물에 대한 이미지가 저하되는 현상이 벌어질 우려가 있음

C. 브랜드 및 인증체계 구축

□ 소비자들은 상품 선택시 가격과 기능보다 브랜드를 보고 결정하는 경우가 많고, 이러한 경향은 특히 소득이 높을수록 뚜렷함

- 브랜드가 안정적으로 자리를 잡게 되면 생산 규모와는 상관없이 시장에서 확고한 위치를 확보할 수 있게 되며 부가가치도 높아짐

- 소비자들은 브랜드 농축산물에 대해 10~20%의 가격 프리미엄을 지불할 의사가 있는 것으로 나타남⁶¹⁾
- 브랜드가 붙는 농산물은 그렇지 않은 것에 비해 상품차별화를 할 수 있고 더 높은 가격을 받을 수 있으므로 브랜드 개발이 시급함을 의미

□ 남해안 지역의 농산물에 대해 SEATOPIA 등을 활용한 통일된 브랜드를 사용하여 지역 이미지를 지역의 우수한 농산물에 활용

- 지역 · 농특산물 · 가공품 · 관광자원 등에 일관된 상징을 사용
- 통합된 지역이미지(ICC : Integrated Count Communication)를 구축하여 남해안 지역 농산물의 브랜드 가치를 극대화
- 브랜드의 정립과 일관성 있는 운용을 위해 브랜드 부착 상품에 대한 규격 · 포장과 브랜드 사용 등에 대한 관리 주체와 사용주체 문제를 명확히 하는 자치법규를 제정
 - 농협, 수협, 생산자, 가공업자 등과의 협의가 필요
 - 브랜드 자산가치의 증진을 위해 브랜드가 부착된 제품의 품질유지에 노력하고, 지역 브랜드와 연계하여 개별 품목에 대한 홍보를 통일성 있게 추진할 수 있도록 유도

양평군의 브랜드 관리 노력

- 양평군은 양평군수의 발의 하에 '양평군 물맑은양평 상표 사용에 관한 조례'를 2003년 11월 15일에 제정함
- 조례에서는 상표의 적용범위, 상표의 개발, 상표의 사용신청, 사용심사 및 사용권의 부여, 상표관리, 상표권의 유효기간, 각종 예산지원, 그리고 농산물상표관리위원회에 관해 규정

□ 리콜제를 비롯한 소비자 보호정책들을 마련하고 브랜드 사용자격에 대한 구체적인 기준과 브랜드의 사용범위 등을 자치법규 등에 명시하는 등 브랜드 관리체계를 확립

61) 이정희, 「농축산물 브랜드화 개선방안」, 2000.

- 브랜드 정립과 일관성 있는 브랜드 운용을 위해 생산자와 가공업자, 그리고 유통업자들로 구성된 품질·유통관리 위원회를 구성

□ 각종 상징물 및 포장재를 참신하게 제작하여 브랜드의 가치를 극대화

- 정선군의 '메주와 첼리스트'는 포장재와 포장 방식을 변경함으로써 매출을 획기적으로 증대
- 관행적인 포장용기를 사용했던 2002년 설에 비해 포장재를 혁신한 2003년 설 특판의 매출액이 무려 10배 이상 증가

[그림] 메주와 첼리스트 포장재 변화



③ 사업추진기간

A. GAP 단지 조성

- 2006년 : 남해안 지역 GAP 단지 조성에 대한 중앙정부와의 지원방향 협의
- 2007~2008년 : GAP 참여농가 선정 및 교육
- 2009~2015년 : GAP 단지 정착을 위한 지원 지속
- 2016년 이후 : GAP 확산 및 자체 운영

B. 고급 농산물 생산·가공시설 확충

- 2006년 : 농산물 가공시설 수요 조사 및 세부계획 수립
- 2007~2010년 : 시설 설비 및 운영 준비
- 2011년 이후 : 본격 운영

C. 브랜드 및 인증체계 구축

- 2007~2008년 : 브랜드 사용지침 및 브랜드 제정
- 2009년 : 브랜드 사용 교육 및 농가 선정
- 2010년 이후 : 브랜드 출시 및 소비자 홍보 강화

④ 소요예산

A. GAP 단지 조성

- 총 1,000억원
 - 국비 : 400억원
 - 지방비 : 400억원
 - 민자 : 200억원

B. 고급 농산물 생산·가공시설 확충

- 총 1,000억원
 - 국비 : 400억원
 - 지방비 : 400억원
 - 민자 : 200억원

C. 브랜드 및 인증체계 구축

- 총 100억원
- 지방비 : 100억원

⑤ 사업추진주체

A. GAP 단지 조성

- 추진주체 : 지자체
- 참여 : 중앙정부(농림부), 영농법인 등 민간
- 운영주체 : 민간

B. 고급 농산물 생산·가공시설 확충

- 추진주체 : 지자체
- 참여 : 중앙정부(농림부), 영농법인 등 민간
- 운영주체 : 민간

C. 브랜드 및 인증체계 구축

- 추진주체 : SEATOPIA 개발청(SDA)
- 참여 : 중앙정부(농림부), 지자체, 영농법인 등 민간
- 운영주체 : SEATOPIA 개발청(SDA)

다. 외해양식 기술 개발

① 사업의 필요성

□ 남해안 지역의 연안은 양식장들로 들어차 있어서 경관과 환경을 저해

- 국내 양식장의 80%가 중국의 저가 어류를 갈아 만든 생사료를 사용하고 있어서 효율성이 떨어질 뿐만 아니라 해수오염과 어병을 확산
- 전세계 연어 생산량의 40%를 생산하는 수산강국 노르웨이는 연어 1kg을 생산하는데 사료가 1kg도 소요되지 않는 고효율의 배합사료를 개발
- 양식장의 부표 등이 해상에 어지럽게 널려 있어서 경관을 크게 저해

[그림] 해양경관을 해치는 양식장



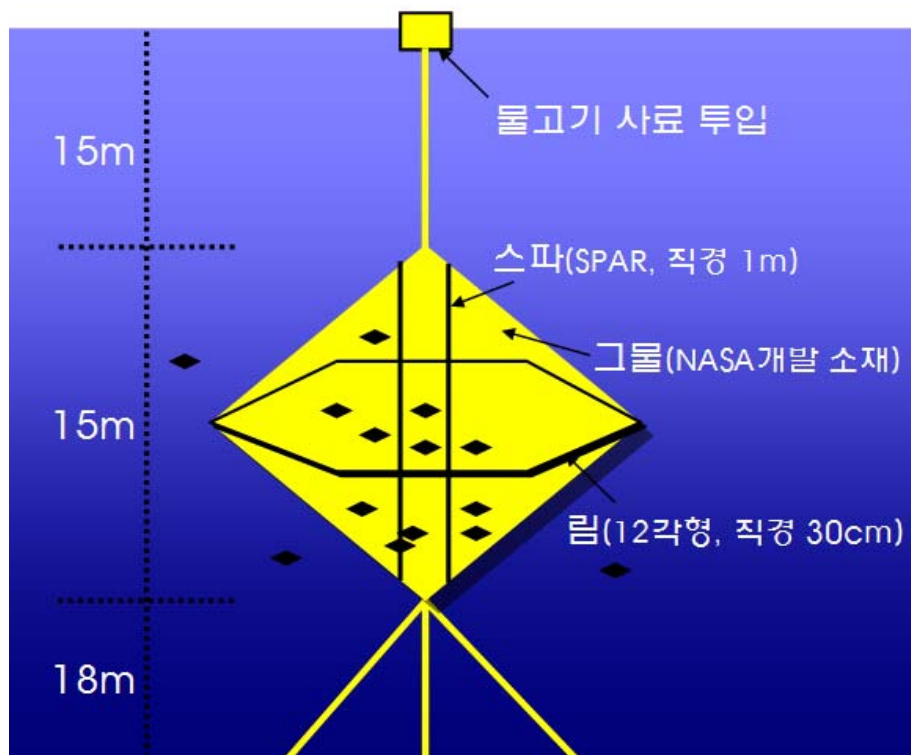
② 사업내용

□ 해안에서 멀리 떨어진 外海를 활용한 양식기술을 적극 개발하고 이를 어가에 보급

- 외해양식은 내해양식으로 빚어지는 환경오염이나 경관저해 문제를 해결할 수 있는 최적의 방안임
- 외해양식의 경우 대구 등 연안에서 사육하기 힘든 어류를 새로운 양식자원으로 활용할 수 있음

- 미국 뉴햄프셔대학 연구팀은 연안에서 최대 100마일(160km) 떨어진 먼 바다의 수 중에서 어패류를 양식할 수 있는 미래형 청정양식 기법을 개발
- 미국 해양대기청(NOAA)은 외해양식에 사용할 수 있는 구조물을 개발
 - 큰 마름모꼴로 만들어 해류의 영향을 최소화하고, 스파와 림에 공기를 넣어 구조물이 물 속에 떠있도록 설계
 - 현재 제주수산연구소에서 관련기술을 도입해서 시험생산 단계에 돌입

[그림] 외해양식 구조물 개념도



③ 사업추진기간

- 2008~2010년 : 외해양식 기술 개발 및 관련기술 도입
- 2011~2012년 : 양식농가 교육 및 관련 기술 보급
- 2013년 이후 : 외해양식 활성화 및 본격 운영

④ 소요예산

- 총 100억원
 - 국비 : 80억원
 - 지방비 : 10억원
 - 민자 : 10억원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : 한국해양수산연구소 등 관련 연구기관
- 참여 : 지자체, 민간
- 운영주체 : 민간

다. Green & Blue 산업 인력 양성

① 사업의 필요성

- ☐ 혁신의 결과를 파급시키고 비즈니스 마인드를 고양시키기 위해서 지역 농수산업 종사자를 재교육할 수 있는 주체가 필요
- ☐ 관련 분야 종사자들 간의 네트워크를 구축할 수 있는 장을 마련

② 사업내용

- ☐ 지역대학이나 폐교 등 유휴공간을 활용하여 Green & Blue 산업 종사자를 양성할 수 있는 교육과정을 운영
 - 가칭 'Green & Blue 산업 칼리지'를 조직하고 체계적인 프로그램을 개발
 - 월 1회 정도 강의를 편성하여 농수산업 종사자들의 시간 부담을 최소화하되 가급적 1박 2일 코스로 운영하여 참여자간 교류를 활성화
- ☐ 다양한 분야의 강사진을 구성하여 기존 농수산업의 틀을 깨고 비즈니스 마인드를 일깨우는데 역점을 두어 커리큘럼을 운영
 - 농업과 수산업에 국한된 커리큘럼이 아니라 다양한 문화·예술 강좌, 초급 경영학 과정, 일반 상식 등 폭넓은 커리큘럼을 편성
- ☐ 남해안 시대, SEATOPIA를 주도할 수 있는 21세기형 농수산 CEO를 양성하고, 이들에게 변화촉발자 역할을 부여
 - 최신 경영 및 농수산업 변화를 학습할 수 있는 고품질 콘텐츠를 제공하여 새로운 가능성을 발굴

- 남해안 지역의 농어업인, 관련 부처 및 협동조합 등의 구성원을 대상
- 온라인(e-Learning)과 오프라인(워크숍)을 병행하여 경영마인드를 제고

- 국내외 성공사례를 전파하여 희망과 자신감 및 변화방향을 제시

□ 경쟁력 있는 경영체 육성을 위해 농어업인 교육시스템을 전면적으로 정비

- 현재 산하기관·단체 등에서 분야별 교육을 실시하고 있으나 교육 효과가 미흡
- 의욕과 능력을 가진 농어업인이 경쟁력 제고 및 농수산업 가치 극대화를 실현할 수 있도록 정부의 제도 및 인프라 지원을 촉구

□ 남해안 지역의 정예 농어업인을 중심으로 한·중·일 3국 농어업인들 간 협력을 모색하고 새로운 성공모델을 구축

- 중국, 한국, 일본 3국 농수산업의 균형발전에 필요한 이해 증진과 상호 보완 및 정보의 교류를 촉진

스타농민의 산실이 된 벤처농업대학(vaf21.com)

- 금산군의 폐교를 활용하여 1년 과정의 벤처농업대학 과정이 운영 중임
- 전국의 농민 중 가장 빨리 부자가 될만한 학생들을 모아 경영전략 등을 교육
- 학생선발기준은 창의력과 기업가정신이고 졸업논문은 사업계획서로 대체
- 수업비용은 철저히 자기부담이며 강사료는 자신들이 생산한 농산물로 지급
- 광양 청매실농원의 홍쌍리氏, 김해 풍년농산의 나준순氏, 장생도라지의 이영춘氏 등 전국적으로 유명한 스타농민을 배출

③ 사업추진기간

- 2007~2009년 : 구체적인 운영방안 마련 및 강사진 구성, 교육 공간 확보
- 2010년 이후 : 학사 운영 개시

④ 소요예산

- 총 30억원
- 지방비 : 30억원

⑤ 사업추진주체

- 추진주체 : SEATOPIA 개발청(SDA)
- 참여 : 대학 등 민간영역
- 운영주체 : 민간

3) 종합추진체계

가. 추진기간

[표] Green & Blue 산업 혁신단지 조성 추진기간

사 업 명	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
가. 고급 농산물 생산체계 구축															
A. GAP 단지 조성															
B. 고급 농산물 생산·가공시설 확충															
C. 브랜드 및 인증체계 구축															
나. 외해양식기술 개발															
다. Green & Blue 산업 인력 양성															

나. 소요예산

[표] Green & Blue 산업 혁신단지 조성 소요예산

(단위 : 억원)

사 업 명	국비	지방비	민자	계
가. 고급 농산물 생산체계 구축				0
A. GAP 단지 조성	400	400	200	1,000
B. 고급 농산물 생산·가공시설 확충	400	400	200	1,000
C. 브랜드 및 인증체계 구축		100		100
나. 외해양식기술 개발	80	10	10	100
다. Green & Blue 산업 인력 양성		30		30
계	880	940	410	2,230

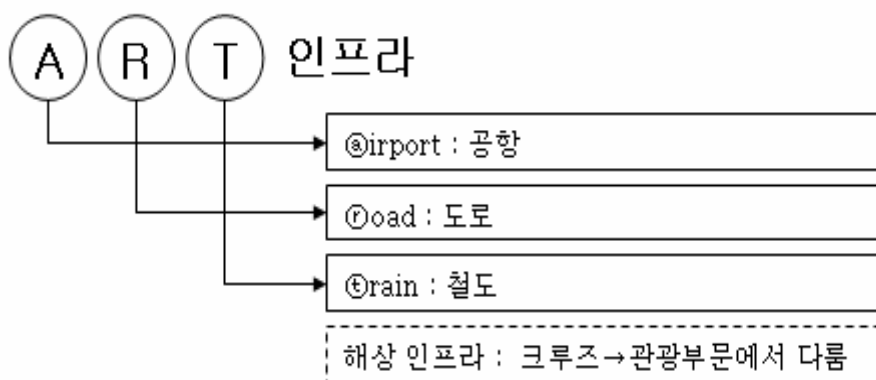
5. A·R·T 인프라 구축

1) 개요

□ 미래의 교통수요에 맞는 고급교통수단의 인프라가 필요

- 생활수준의 향상에 따라 편리하고 신속한 교통수단에 대한 선호가 증가하므로, 이에 맞는 항공·도로·철도 인프라의 확충이 필요
- 항공(Airport)교통은 경제수준의 향상과 더불어 가장 급속하게 증가할 것으로 예상되며, 이에 따라 지역수요에 상응한 국내·외 항공서비스 공급방안 마련이 필요
- 도로(Road)교통은 기존에 계획된 격자형 고속도로망을 연장하여 수혜범위를 최대화 시킴
- 철도(Train)교통은 남해안 지역내 이동에 적합한 고속철도를 장기적으로 건설
- 이밖에 해상교통에 필요한 인프라는 타 아젠다에서 다루고 있음
- 크루즈선은 주로 관광목적에 따른 운항이 예상되므로 관광부문에서 다룸
- 위그선은 상용화가 가능한 위그선 개발이 우선 필요하므로 제조업부문에서 다룸

[그림] A·R·T 인프라의 개념



□ 교류인프라 확충전략에서 제시된 전략추진방향에 적합한 아젠다 마련

- 고급 교통수단을 확충하고 신기술·친환경 교통수단 도입
 - 항공운송서비스를 확대하고, 새로 도입되는 교통수단의 첨단화와 환경친화성 제고
- 동·서 인프라 확충
 - 남해안 고속철도의 건설을 통해 동서간의 교류확대 기반 마련
- 관광·물류 인프라 확충
 - 반도와 섬이 많은 남해안의 지형적 특성에 맞는 고속도로체제를 도입하고, 연륙교·연도교(관광부문에서 제시)과의 연계를 통해 관광인프라 확충
 - 물류부문에서 제시된 콤비로드 건설을 통해 물류인프라 확충

2) 추진과제

가. 남해안 항공네트워크 구축사업

① 사업의 필요성

□ 전세계적으로 항공수요가 경제성장보다 빠르게 증가함

- 항공운송은 경제성장보다 빠르게 성장
 - 1960~1999년간 세계 GDP는 3.6%성장한데 비해 항공운송량은 8.7% 성장하여 항공운송량이 경제성장보다 높게 증가

[표] 세계 GDP 성장율과 항공운송량 성장률 비교

(단위 : %)

구분	1960~1970	1970~1980	1980~1990	1990~1999	1960~1999
세계GDP 연평균성장율	4.8	3.6	3.0	2.9	3.6
항공운송량 연평균성장율	13.4	9.0	5.7	4.4	8.7

주 : 항공운송량은 여객킬로를 기준으로 함

자료 : ICAO, 『Outlook for Air Transport to the Year 2010』, 2001

- 전세계 항공운송 규모는 1991~2002년간 여객기준으로는 4%, 화물기준으로는 6% 정도 성장

[표] 전세계 항공운송 규모

(단위 : 백만인, 백만톤)

구분	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	연평균성장률(%)
여객	1,135	1,146	1,142	1,233	1,304	1,391	1,457	1,471	1,562	1,656	1,624	1,615	4.00
화물	17.5	17.7	18.1	20.5	22.2	23.2	26.4	26.5	28.1	30.2	28.6	29.5	5.97

주 : ICAO회원국의 정기항공사, 국내+국제선을 대상으로 한 것임

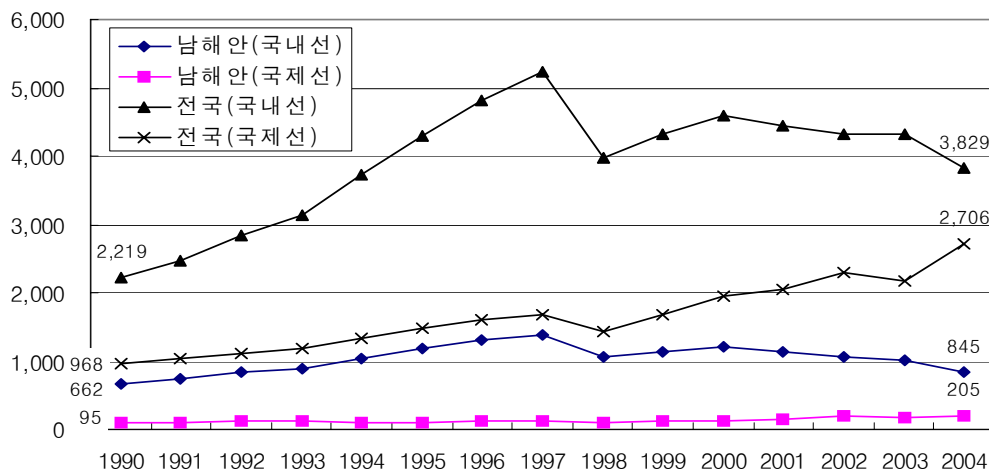
자료 : ICAO

□ 우리나라의 경우도 국제선 항공수요가 계속 증가함

- 국내선 항공수요는 IMF 금융위기와 최근의 대체교통수단의 등장으로 감소하나, 국제선 여객은 계속 증가
- 남해안 지역의 공항들은 국내선은 운항회수 감소와 더불어 여객수가 감소하였으나, 국제선은 노선 및 운항회수의 부족에도 불구하고 꾸준히 증가함

[그림] 우리나라 전국 및 남해안 공항의 여객처리 실적

(단위 : 만명)



주 : 남해안 공항은 김해, 광주, 여수, 목포, 사천 공항의 합이며, 전국은 전체 공항의 합임

자료 : 한국항공진흥협회(www.airtransport.or.kr)

□ 항공운송서비스도 고객위주의 정책에 따라 지금과 같은 효율성위주의 취향만을 지속하기에는 한계

- 지금까지의 항공운송은 항공사의 운영 효율성과 생산성을 도모할 수 있는 형태, 즉 허브 앤드 스포크형 수송구조(Hub and Spoke System)로써 거점공항 위주의 항공서비스를 제공하며 따라서 거점이외의 공항은 개발에 한계를 지님
- 그러나 21세기의 항공수송구조는 세계의 모든 도시를 직접 연결하는 도시중심형 항공수송구조(City Pair System)로 변화될 예정⁶²⁾
 - 기존의 항공사 주도형에서 항공이용 고객 주도형으로 바뀌며, 고객은 거점공항을 통한 환승없이 세계 어디든지 직행할 수 있는 체제로 전환
 - 항공기의 성능향상으로 논스톱 장거리 수송 가능

□ 항공서비스의 확충은 외국인의 남해안 방문 확대를 위해서도 필요

- 현재와 같이 인천공항에서 김포공항을 거쳐 남해안 지역으로 연결되는 형태는 외국인의 남해안 방문을 저해하는 요소 중 하나임
- 외국 도시에서 직접 남해안 도시로 연결되는 항공서비스 운영 필요

□ 항공수요 충족 및 서비스 향상을 위해, 단계별로 다양한 유형의 항공서비스 공급 필요

- 기존의 대형항공기 뿐 아니라, 중소형항공기를 통한 저비용 항공서비스의 공급 필요
 - 양대 항공사는 국제선 운항을 위해 중·대형기를 보유함에 따라 수요가 적은 지방노선 운항을 기피하여 여객불편과 공항시설 유헴화 초래
 - 기존항공사들이 수요부족으로 운항하기 곤란한 노선을 저비용 항공사가 운항하면, 지역주민의 항공교통 이용의 불편을 완화할 수 있을 뿐 아니라, 공항시설의 유헴화 해소와 공항운영자의 경영개선에도 효과
 - 중소규모의 항공수요에 탄력적으로 대처하는 등 기존 항공사와의 상호 보완기능을

62) 이태원, “미래항공수송이야기4 : 항공수송구조와 공항의 변화”, 『월간 교통』, 2001.10

수행할 수 있고, 새로운 여행상품과 연계한 노선개발이 활발해져 지방공항 및 지역경제 활성화에 도움을 줌

- 남해안 지역에서 2시간 이내에 국제공항에 접근할 수 있는 대책 마련 필요
- 남해안을 동·서로 구분하여 2개의 국제공항 조성하여 인근 내륙지역까지 이용
- 호남지역은 무안국제공항의 개항 및 활성화를 위한 대책 마련
- 영남지역은 부산·경남지역은 물론 대구, 울산, 경북 지역을 대상으로 하는 남부권 신공항 건설

② 사업내용

A. 저비용 항공사 취항

□ 일차적으로 기존공항을 활용한 저비용 항공사를 통해 서비스 강화

- 2005년 8월 한성항공이 청주~제주 노선에 취항함으로써 우리나라도 중소형항공기를 활용한 저비용항공 서비스 개시됨
- 한성항공은 항공기를 늘려 다른 노선에도 취항 예정
- 제주에어도 2006년부터 김해~김포, 김해~제주 노선을 포함한 4개 노선을 운항 예정

□ 전세계적으로 저비용 항공사 운항이 확대되는 추세임

- 2004년 전체 항공시장에서 저가항공사가 차지하는 비중이 좌석수 기준으로 약 15%, 항공편수 기준으로 약 12%에 달함
- 중·소형기를 이용하며, 주로 대형사의 자회사 형태로 운행

[표] 지역별 저비용 항공시장 비교

구 분	아시아	북미	유럽
발전단계	- 초기단계 (호주제외)	- 성숙기	- 성숙기
업 체 수	- 10여개 업체	- 20여개 업체	- 50여개 업체
시 장 점 유 율	- 일본 1% - 뉴질랜드 70% - 필리핀 30%	- 미국 25%	- EU 11%
주 요 항 공 사	- 중국: OK항공 - 일본: 스카이마크 - 싱가포르: 타이거항공 - 뉴질랜드: 벨류에어 - 필리핀: 세부퍼시픽 - 인도네시아: 라이온에어	- 미국: • 사우스웨스트 • 제트블루 • 프런티어 - 캐나다: • 그레이하운드	- 영 국: 이지젯 - 아일랜드: 라이언에어 - 독 일: 에어베를린 - 이태리: 노만 - 벨기에: 시티버드

자료 : 건설교통부 보도자료, 2005

- 세계적 저비용 항공사의 성공요인으로는 철저한 시장분석과 원가절감 노력, 여행상품과 연계한 노선 개발 등이 지적됨
- 미국의 사우스웨스트社は 단일기종 운영 및 소도시 중심 수요창출 전략으로 성공을 거둠

□ 저비용항공사의 남해안 지역 취항노선 확대를 유도

- 국내지역간의 항공노선 뿐만 아니라 국제항공운송을 위한 저비용 항공기의 활용 필요
- 남해안 각 지역과 인천국제공항간의 노선확대는 물론, 남해안 지역과 일본, 중국지역과의 직항노선 확대
- 항공운송서비스는 전문적인 영역이므로, 공공이 직접 운영하기 보다는 민간을 활용
- 외국의 경우 대형항공사들이 자회사형태로 저비용항공사를 설립하는 경우 많음
- 저비용 항공사의 남해안지역 취항확대를 위해, 인센티브 제공은 물론, 저비용항공사에 자본투자 검토

B. 무안국제공항 개항 및 활성화

□ 항공수요 증대에 맞추어 무안공항의 정상적 개항 필요

- 현재 대부분의 공정이 완료되었으나, 고속철도 개통 등에 따른 항공수요 감소가 예상되어 준공 연기
- 1997년 착공하여, 당초 2002년에 준공예정이던 무안국제공항이 2005년으로 변경되었다가, 다시 준공시기를 연장할 계획
- 2005년 6월말 현재 전체공정의 84.8%가 진행되었으며, 총사업비 3,004억원 중 2004년까지 2,488억원이 투입
- 이미 거의 완공된 공항을 예상수요부족을 이유로 개항을 지연시키고 있음

□ 무안공항은 2000년대 호남권 항공수요에 대비한 지역거점 공항

- 목포공항의 기능을 대체하고, 광주공항 항공수요 전환과 연계
- 위치 : 전남 무안군 망운면 피서리 및 목원리 일원 약 256만㎡(78만평)
- 광주권으로부터 서측 약 51km, 목포권으로부터 북측 약 23km에 위치
- 순수 민간전용공항으로서 안전하고 편리한 공항 기본 및 지원시설 건설

[표] 무안국제공항 시설계획

구분	시설규모	시설용량
활주로	2,800m X 45m	14만회/년
계류장	90,692㎡(2만7천평)	동시 주기 B-747급 4대 A-300급 3대 B-737급 2대
여객터미널(국내+국제)	29,106㎡(9천평)	국내 455만명/년 국제 62만명/년
화물터미널(국내+국제)	3,112㎡(941평)	국내 41천톤/년 국제 9천톤/년
주차장	66,990㎡(2만평)	동시 주차 2,095대

자료 : 건교부, 「제2차 공항개발중장기 기본계획」, 2000

□ 국제공항으로서의 기능확대 등 무안국제공항 활성화를 위한 대책 마련

- 주변 교통시설을 조기 확충하여, 공항으로의 접근성 제고
- 무안~광주 고속도로를 예정대로 2007년 개통하고, 목포~광양간 고속도로를 목포~장흥노선 뿐 아니라 장흥~광양노선까지 2010년 개통
- 목포~광양간 고속도로와 서해안 고속도로와의 연결을 통해 접근성 제고

[표] 무안국제공항 주변 고속도로의 기존 사업계획

구분	사업구간	사업량	사업비	사업기간
무안~광주간 고속도로	무안 망운~광주 광산구	41.6km, 4차로	8,034억원	2002~2007
목포~광양간 고속도로	영암(목포)~장흥~광양	101.1km, 4차로	2조 4,886억원	2002~2010

- 활주로와 물류처리시설 등 부족한 시설의 보완
- 활주로 400m 연장 : B747 등 대형 항공기가 만재 상태로 이착륙이 가능하려면, 활주로는 최소 3,200m가 확보되어야 하고 적정 강도를 유지하여야 함
- 물류처리 시스템 구비 : 공항 내 혹은 인접지역에 물류센터를 건립하고 국제적으로 공인된 시설과 장비를 구비

□ 항공수요 개발을 위한 과제

- 국제항공수요의 개발
 - 화물수요 증대를 위하여 복합운송주선업자, 일반화물대리점, 대량화주 등을 대상으로 로드쇼를 시행하여 적극적인 화물 유치
 - 중국, 일본, 동남아 등지에서 오는 관광객을 취급하는 국내여행사와 공동으로 관광상품개발
- 국내수요의 개발
 - 무안공항을 시작으로하는 남해안 테마 관광코스 개발

C. 남부권 신공항 건설

□ 국제선이 인천공항 위주로 운영되고 있어 남해안 지역주민·외래방문객의 불편을 야기

- 김해국제공항의 경우 국제노선이 적을 뿐 아니라 운항횟수도 적음
- 김해공항은 2005년 6월말 현재 17개 노선에 주당 136회의 국제선이 운영되고 있음
- 반면에 국제선 이용고객은 꾸준히 증가
- 부산~동경~LA노선의 경우 탑승률이 91.2%에 달함
- 국제선 1일 이용객수는 2005년 5,759명에 달해, 현재의 국제터미널 수용능력(연간 154만명, 1일 4,219명)을 초과

[표] 김해국제공항 1일 이용객수 추이

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005.1~7
국제선 1일이용객수	3,649	4,107	4,937	4,438	5,314	5,759

자료 : 건교부, 2005년 국정감사 답변자료.

- 현재 부산·경남지역의 많은 국제선 승객이 인천공항을 이용하나, 김포공항 경유시 3시간, 육상교통을 이용할 경우 6시간 이상 소요되는 불편을 겪음

□ 남해안지역을 대상으로 한 국제공항의 신설을 중장기적으로 검토

- 현재 김해공항 확장공사를 시행중이나, 연간 국제선 여객터미널 수용규모는 233만명으로 하루 6,384명에 해당
- 현재와 같은 속도로 국제선 수요가 증가할 경우 수년내에 수용능력을 초과할 전망
- 소득수준의 향상에 따라 국제선 이용수요는 더욱 증대하며, 남해안지역 외래방문객의 편의를 위해서도 국제공항의 신설을 검토할 필요 있음
- 외래방문객이 인천을 경유해야하는 불편 때문에 컨벤션산업을 비롯한 남해안의 국제관광 및 국제비즈니스에 차질 야기

□ 기존의 김해국제공항 활용보다는 신공항 건설이 필요

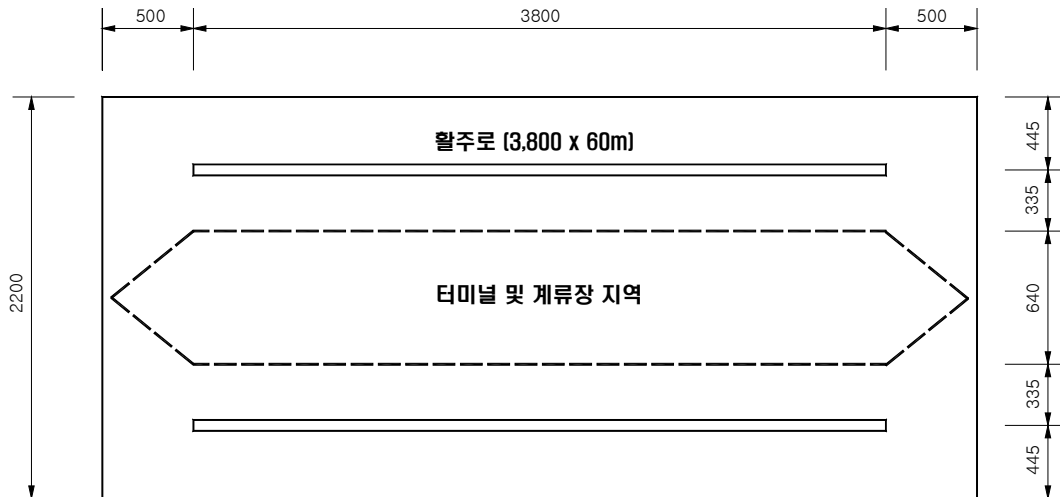
- 김해공항은 북측의 장애물로 인한 안정성을 확실하게 확보하지 못하고 있음
 - 활주로 직선거리 8.4km에 신어산(650m), 5.2km에 돛대산(380m), 15km에 금동산(410m) 등의 북측 장애물로 유사시 시계비행에 따른 안전문제 상존
 - 2002년 중국 민항기 추락사고가 발생하여 166명 사상
- 이에 대해 교차활주로를 건설하여 장애물을 회피하여 운항하는 방안이 검토될 수 있으나, 이 방안도 장애물을 완전히 피하기는 어렵고, 상당한 비용이 소요되며, 군사공항에 따른 활동의 제약이 지속됨
 - 북측 장애물(신어산 등) 절토가 필수적이며, 소요비용은 약 25조~30조원으로 추정
 - 북측 장애물 높이를 감소하기 위해 기존 활주로를 남측으로 연장하더라도 남해지선 고속도로 저축 등에 따른 기술적 시공성 불량 및 경제적 타당성 미흡
- 김해국제공항의 북측 장애물로 인한 안전성 문제를 해결하고 군과 공동 사용으로 인한 문제점을 극복하기 위하여 새로운 위치에 신공항 건설 필요

□ 남부권 신공항의 전체 부지면적은 약 320만평(4.8km×2.2km)이 필요⁶³⁾

- 1단계로 131만평을 우선 개발하여 민항시설로 활용
- 2분의 독립 평행활주로(길이 각각 3.8km) 체계를 갖추
 - 두개의 활주로 사이 1,400m 공간에 각종 시설 배치

63) 부산광역시, 교통개발연구원, 『부산신공항 개발의 타당성 및 입지조사 연구』, 남부권 신공항과 관련된 내용은 주로 이 자료를 참조함.

[그림] 남부권 신공항 시설 배치 기본도



주 : 숫자의 단위는 m임

자료 : 부산광역시, 교통개발연구원, 『부산신공항 개발의 타당성 및 입지조사 연구』

- 남부권 신공항의 면적은 인천국제공항(1단계)보다는 약간 작으나 현재 김해국제공항의 약 8배임

<표> 주요 국제공항의 면적 비교

구분	남부권신공항	인천국제공항 (1단계)	김포국제공항	무안국제공항	김해국제공항
부지규모(평)	320만평	355만평	221만평	78만평	42만평

주 : 인천국제공항은 2단계 사업(2002~2008년)으로 250만평을 추가로 개발하여 총 605만평으로 늘어날 예정
(인천국제공항공사 www.airport.or.kr)

자료 : 국가교통DB

③ 사업추진기간

A. 저비용 항공사 취항

- 2006년 : 남해안과 국내 타지역 노선 취항
- 2007년 : 남해안과 인천국제공항 노선 취항
- 2008~2010년 : 일본, 중국의 근거리 외국 도시 노선 취항

B. 무안국제공항 개항 및 활성화

- 2006~2007년 : 활주로 연장 및 공항 건설
- 2007년 : 무안국제공항 개항
- 2007년 : 무안~광주간 고속도로 개통
- 2008년 : 물류센터 준공
- 2010년 : 목포~광양간 고속도로, 서해안 고속도로와 목포~광양간 고속도로 연결 노선 개통

C. 남부권 신공항 건설

- 2007~2009년 : 타당성조사 및 기본설계
- 2010~2011년 : 용지보상 착수
- 2011~2020년 : 공사 착수
- 2020년 : 개항

<인천국제 공항의 건설기간>

- 인천국제공항의 경우 입지선정을 위한 타당성조사(1988년)에서 개항(2001년)까지 13년 소요이 소요되었으며 착공부터는 10년이 소요

[표] 인천국제공항 건설 주요 연혁

년도	내 용
1988	수도권 신국제공항건설 입지선정을 위한 타당성 조사
1990	입지선정 및 기본설계 용역 착수
1991	기본설계 용역 완료 및 용지보상 착수
1992	수도권 신국제공항 건설 기공식 및 부지조성공사 착공
2000	여객터미널 등 공항 기본시설 준공
2001	개항

④ 소요예산

A. 저비용 항공사 취항

- 저비용 항공사의 취항 유도를 통한 사업시행으로 비예산 사업임

B. 무안국제공항 개항 및 활성화

- 총 5,000억원
 - 국비 : 4,800억원
 - 지방비 ; 200억원
- 활주로 연장, 물류센터 건립, 서해안 고속도로와 목포~광양간 고속도로 연결도로 조성 등 신규사업에 소요되는 예산임
- 이미 예산이 확정된 무안국제공항 조성, 무안~광주간 고속도로 조성, 목포~광양간 고속도로 조성 예산은 제외함

C. 남부권 신공항 건설

- 총 6조 9,000억원
 - 전액 국비
 - 『부산신공항 개발의 타당성 및 입지조사 연구』에서 제시된 가덕도 해상지역에 1단계 131만평을 조성할 경우의 금액임

⑤ 사업추진주체

A. 저비용 항공사 취항

- 추진주체 : 민간기업
- 참여 : 지자체

- 운영주체 : 민간기업

B. 무안국제공항 개항 및 활성화

- 추진주체 : 중앙정부
- 참여 : 지자체 및 민간기업
- 운영주체 : 한국공항공사

C. 남부권 신공항 건설

- 추진주체 : 중앙정부
- 운영주체 : 한국공항공사

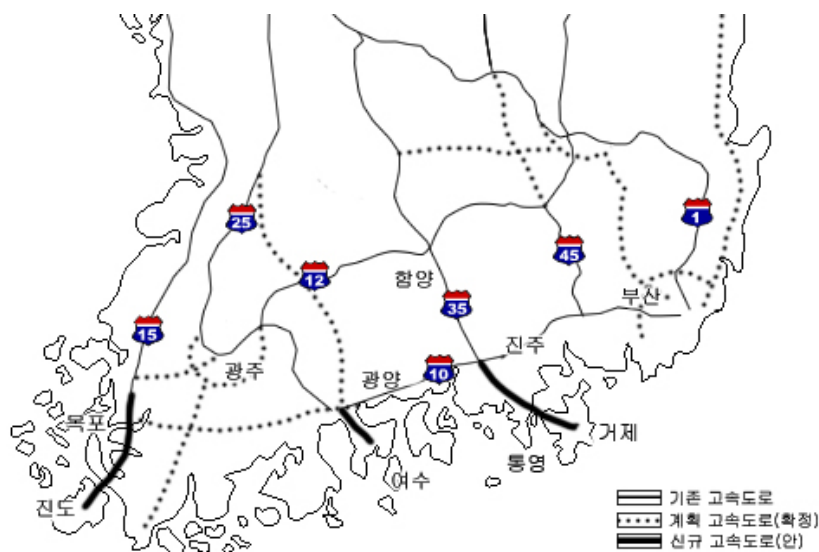
나. 고속도로 노선 연장사업

① 사업의 필요성

□ 남해안의 고속도로는 해안지대 및 섬지역에 대한 서비스를 제대로 하지 못하였음

- 남북연결 고속도로가 해안지대 및 섬까지 연결되지 않고, 남해고속도로와 교차되면서 종료됨
- 남해안은 반도와 섬이 많은 리아스식 해안임을 고려할 때 남북고속도로가 반도의 해안지대 및 섬까지 연결되어야만 교통서비스를 제고시킬 수 있음
- 이미 조성 또는 계획된 고속도로를 약간씩 연장하여 효과를 극대화

[그림] 남해안지역 신규 고속도로 노선(안)



□ 남해안지역의 관광활성화를 위해서도 고속도로의 해안지대 및 섬으로의 연장이 필요

- 해안지역 도시 및 섬으로의 접근성 향상시켜 관광객 증대

- 연륙교·연도교 사업과 연계하여 고속도로에서 바로 연륙교·연도교를 연결될 수 있는 교통체제 마련

□ 남북연결 고속도로를 주요 반도지대의 해안도시 및 섬까지 연장

- 기존 및 공사중 남북연결고속도로의 구간연장 필요
 - 대전~통영간 고속도로의 거제 연결(통영~거제)
 - 전주~광양간 고속도로의 여수 연결(광양~여수)
 - 서해안 고속도로의 진도 연결(목포~진도)
- 이미 계획 중인 광주~완도 고속도로 건설의 조기 시행

② 사업내용

A. 통영~거제간 고속도로 건설

□ 대전~통영간 고속도로의 완전개통과 더불어 통영~거제간까지 노선 연장

- 위치 : 통영 용남~거제 연초
 - 노선연장 : 30.5km(4차로)
- 대전~통영간 고속도로는 2005년 12월 완전개통 예정이며, 연장 209km임
 - 통영~거제간을 고속도로로 연장할 경우 서울에서 거제를 4시간대에 주행이 가능하여 수도권 및 중부권의 관광객 증가 예상
 - 또한 대구~김해간 고속도로, 거가대교 등과 연결되면서 녹산, 창원, 옥포 등 국가산업단지와 신항만 연결 기능이 강화돼 물류비용이 절감

□ 현재 기본설계 실시 중으로 사업의 조속한 사업 확정 필요

- 2003.5~2004.7 타당성 조사 실시

- 2005.6~2007.5 기본설계 실시

B. 광양~여수간 고속도로 건설

□ 여수지역의 교통·물류 개선 및 지역개발을 위해 필요

- 광양~여수구간은 현재에도 물동량이 많아 도로개설이 필요한 지역
- 광양만권경제자유구역, 여수국가산단, 화양관광단지 등의 수도권 접근성 제고
- 2012여수세계박람회 유치기반 구축

□ 현재 공사중인 전주~광양간 고속도로를 여수까지 연장

- 사업구간 : 광양 ~ 여수
- 노선연장 : 32km
- 전주~광양간 고속도로는 2003~2010년까지 시행예정

C. 목포~진도간 고속도로 건설

□ 목포이남의 영암, 해남, 진도 지역의 접근성 제고 및 지역개발 활성화

- 수려한 다도해해상국립공원과 남도문화 등을 연계한 관광자원 개발
- 화원관광단지, 서남해안관광레저도시 등을 연결하는 고속교통망 필요

□ 서해안고속도로를 진도까지 연장

- 사업구간 : 목포시 대양동 ~ 진도군 군내면

- 노선연장 및 차로수 : 30km, 4차로

- 서해안고속도로 341km, 2001년 준공 4조 8000억원 투자

③ 사업추진기간

A. 통영~거제간 고속도로 건설

- 2005~2007년 : 기본설계
- 2008~2010년 : 실시설계
- 2011~2013년 : 공사 및 완공

B. 광양~여수간 고속도로 건설

- 2007~2008년 : 기본 및 실시설계
- 2009~2011년 : 공사 및 완공

C. 목포~진도간 고속도로 건설

- 2007~2008년 : 기본설계
- 2009~2011년 : 실시설계
- 2012~2014년 : 공사 및 완공

④ 소요예산

A. 통영~거제간 고속도로 건설

- 총 1조 444억원
- 전액 국비

B. 광양~여수간 고속도로 건설

- 총 9,400억원
- 전액 국비

C. 목포~진도간 고속도로 건설

- 총 5,790억원
- 전액 국비

⑤ 사업추진주체

A. 통영~거제간 고속도로 건설

- 추진주체 : 중앙정부
- 관리주체 : 한국도로공사

B. 광양~여수간 고속도로 건설

- 추진주체 : 중앙정부
- 관리주체 : 한국도로공사

C. 목포~진도간 고속도로 건설

- 추진주체 : 중앙정부
- 관리주체 : 한국도로공사

다. 남해안 고속철도 건설사업

① 사업의 필요성

☐ 남해안을 관통하는 최적의 교통수단은 고속철도

- 부산~목포간 거리는 약 300km로 고속철도가 타교통수단에 비해 비교우위를 보임⁶⁴⁾
- 현재 부산~목포간에는 5시간 이상이 소요되나, 고속철도 건설시 획기적으로 시간 절감

☐ 남해안 축의 개발을 통해 국가균형발전 달성에 이바지

- 남해안은 수도권과 가장 원거리에 있는 지역으로 수도권의 대응축으로 개발
 - 고속철도의 연결을 통해, 주변지역의 지역개발 활성화
- 동서간 교통체계를 활성화시킴으로서 수도권을 향한 남북위주의 교통체계를 보완
- 남해안 축은 이미 국가 기본축의 하나로 중점개발
 - 2020년까지 우리 국토의 발전방향을 담은 제4차 국토종합계획 수정계획(안)에서 남해안축을 포함한 역 파이(π)축을 우리 나라의 기본 축으로 설정

64) 고속철도는 200~400km구간에서 타교통수단에 비해 가장 이상적인 경쟁우위를 보이는 것으로 나타남(장수은, “고속철도 1단계 개통의 현황과 평가”, 『월간 교통』, 2005.2)

[그림] 제4차 국토종합계획 수정계획(안)의 역 파이(π)축



□ 동서간 이동을 원활하게 할 수 있는 교통수단

- 영남과 호남의 교류를 활성화시킴으로서 지역화합의 장 마련

□ 고속철도 트라이앵글을 조성함으로써 전국토의 반일생활권 달성

- 경부고속철도, 호남고속철도와 연결되는 남해안고속철도를 건설함으로써 대부분의 국민이 고속철도의 혜택을 입음
- 남해안 지역간의 연결만이 아니라, 서울 등 기존에 KTX가 연결된 모든 지역이 남해안과 고속전철로 연결됨

□ 우리나라의 발달된 고속전철 관련 기술을 활용

- 그 동안 쌓아온 고속철도 및 차량 기술을 활용하여 철도산업 발전의 새로운 계기 마련

② 사업내용

□ 부산~광주(목포)간 고속철도 건설

- 노선 : 부산에서 목포를 직접 연결하는 노선과 부산에서 광주로 연결시킨 후 호남고속철도를 이용하는 방안에 대한 보다 자세한 검토 필요
- 연장 약 300km
 - 남해고속도로(부산~광양) 169km + 목포~광양 신설고속도로 100km = 269km
 - 부산~목포간 직행버스 노선연장 : 328.8km
 - 2번 국도(부산광역시 중구~목포) 연장 : 377.9km
- 중간역사 : 창원·마산, 진주, 순천·광양 등 검토

□ 고객을 최대한 유치할 수 있는 영업전략에 따른 노선 및 차종 선정 필요

- 남해안 고속철도 단독노선 : 부산~광주/목포 노선
 - 경부고속철도 및 호남고속철도와의 연결은 환승 필요
- 경부고속철도 및 호남고속철도 순환노선 : 서울~오송(경부고속철도와 호남고속철도 분기점)~부산~목포~오송~서울과 그 역방향 노선
- 열차운행 : 최고시속 300km이상
- 차종 : 바퀴식 열차와 자기부상식 열차 등 비교 선정
 - 경부 및 호남 고속철도와의 호환성 필요여부 검토 필요

③ 사업추진기간

- 사업일정
 - 2007~2012년 : 타당성 검토 및 추진방침 결정
 - 2013~2015년 : 기본계획 수립 및 노선 확정
 - 2016~2025년 : 공사 및 개통
- 남해안 고속도로의 경우 착공이후 10년 이상 소요될 것으로 예측
 - 기본계획 및 노선을 세밀하게 결정하여 시행착오를 줄이는 것이 사업기간의 장기화를 막는 방법임

<경부고속전철의 건설기간>

- 경부고속철도의 경우 노선거리 412km에, 착공(1992년)에서 최종개통(2010년)까지 18년이 소요될 예정이어서 100km당 4.4년 소요
- 최초 제안(1974년)에서 건설결정(1989년)까지 15년, 착공(1992년)에서 1단계 개통(2004년)까지 12년 소요
- 처음 시작하는 고속철도건설사업이고, IMF외환위기로 인한 급속한 환경변화로 인해 사업기간이 장기화된 측면도 있으나, 현재 환경문제로 인해 공사가 중단상태로 사업기간이 더 장기화될 가능성도 있음

<표> 경부고속철도의 주요 연혁

년도	내 용
1974	최초 경부고속철도 건설 건의
1989	경부고속전철 추진방침 결정
1990	기본계획 수립 및 노선 확정
1992	시험선구간(천안~대전) 4개 공구 착공
1993	기본계획 1차 변경
1998	기본계획 2차 변경
2004	1단계 개통(서울~대구 구간 신설)
2010	2단계 완공 예정

④ 소요예산

- 총 14조원
 - 전액 국비
- 경부고속철도의 km당 사업비를 원단위로 적용하여 계산함
 - 경부고속철도의 총사업비는 18조 4,358억원으로 산정되어 km당 447억원 소요 예상
 - 토지매입비의 경우 경부축에 비해 남해안축이 저렴할 것으로 예상되나, 물가 및 지가 상승을 고려하면 비슷할 것으로 예상되어 경부고속철도의 사업비를 원단위로 사용함

⑤ 사업추진주체

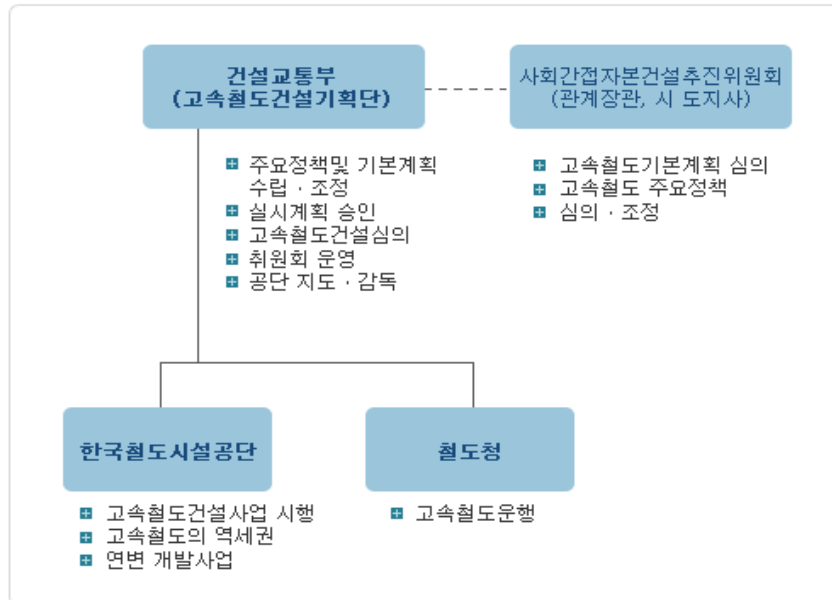
□ 추진 및 운영주체

- 추진주체 : 중앙정부
- 운영주체 : 중앙정부

□ 현행 경부고속철도와 같은 방식으로 사업추진

- 중앙정부(건설교통부)에서 사업추진주체 역할 수행
 - 건설교통부내 고속철도건설기획단에서 주요정책을 수립 조정
 - 건설은 한국철도시설공단, 운행은 철도청에서 담당
- 시도지사는 사회간접자본건설추진위원회에 참여하여 주요정책 심의, 조정

[그림] 고속철도추진체계



3) 종합추진체계

가. 추진기간

[표] A·R·T 인프라 구축 추진기간

사 업 명	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
가. 남해안 항공네트워크 구축															
A. 저비용 항공사 취항															
B. 무안국제공항 개항 및 활성화															
C. 남부권 신공항 건설															
나. 고속도로 노선 연장															
A. 통영~거제간 고속도로 건설															
B. 광양~여수간 고속도로 건설															
C. 목포~진도간 고속도로 건설															
다. 남해안 고속철도 건설															

나. 소요예산

[표] A·R·T 인프라 구축 소요예산

(단위 : 억원)

사 업 명	국비	지방비	민자	계
가. 남해안 항공네트워크 구축				
A. 저비용 항공사 취항	-	-	-	-
B. 무안국제공항 개항 및 활성화	4,800	200	-	5,000
C. 남부권 신공항 건설	69,000	-	-	69,000
나. 고속도로 노선 연장				
A. 통영~거제간 고속도로 건설	10,444	-	-	10,444
B. 광양~여수간 고속도로 건설	9,400	-	-	9,400
C. 목포~진도간 고속도로 건설	5,790	-	-	5,790
다. 남해안 고속철도 건설	140,000	-	-	140,000

6. SEATOPIA Marketing

1) 개요

가. 의의 및 필요성

□ 남해안 지역에 대한 효과적인 마케팅 전략 수립으로 지역 홍보 및 기업 유치 등을 도모

- 마케팅 강화를 통해 남해안 지역의 국제적 인지도 제고, 남해안 지역의 정체성 확립으로 통합적 공동체 의식 함양, 기업 비즈니스 여건 개선 등을 추구
- 부산, 전남, 경남 등 각 지역들은 서울은 물론 동북아 지역의 여러 지역들(북경, 동경 등)에 비해서도 경쟁력이 낮기 때문에 통합적 측면(남해안)에서 접근하여 글로벌 경쟁력을 확보
- 특히 남해안 지역의 국제적 위상을 높이면서 국내 타 지역과의 비교우위 확보, 그리고 남해안 지역 내 격차 해소 등으로 남해안 지역의 총체적 경제 활성화 도모가 필요
- 세계 7대 경제권을 추구하면서 동북아 지역 내 위상을 높이려면 국내에서도 타 지역 대비 비교우위 확보가 필요
- 따라서 남해안 지역 내 지자체들이 유기적인 협력 체제를 구축하면서 남해안 지역의 공동 발전을 위해 보다 체계적이고 혁신적인 지역 마케팅 사업을 추진해야 함
- 기존의 각 지자체별 마케팅에서 남해안이라는 통합적 관점에서의 지역 마케팅으로 전환하여 시너지 효과(synergy effect)를 극대화
- 이를 통하여 각 지자체간 협력 모델과 기업·지자체·주민들간의 삼위일체형 파트너십(partnership)등을 구축해 나가야 함
- 통합적 관점에서 지역 마케팅을 할 경우 각 지자체간 갈등 우려도 있기 때문에 사전에 이에 대한 의견 조율과 협력체제 구축이 필요함
- 특히 남해안 지역 전체의 통합 마케팅이 각 지자체들 입장에서는 상생전략(win-win strategy)임을 공감하고 인식해야 함

나. 추진방향

□ 남해안 지역의 마케팅은 브랜드, 소프트 경쟁력, 정보 인프라 등 3가지 측면에서 추진

- 브랜드 파워 제고 : 남해안의 브랜드를 론칭하여 국내외적으로 인지도를 높이면서 국내외 기업 및 관광객 등에게 남해안 지역의 가치와 신뢰를 제고
- 소프트 경쟁력 강화 : 남해안 지역 내 산재한 관광 관련 자원들을 체계화하되 패키지 및 프로그램화하여 타 지역과의 차별성을 부각
- 정보 인프라 확충 : 남해안 지역의 정보 허브를 구축하여 정보의 접근성을 획기적으로 개선하고 인적 네트워크도 구축하여 인적 교류는 물론 정보의 발신력까지 강화
- 궁극적으로 지역 마케팅을 통해 남해안 지역의 글로벌 인지도를 높이고, 기업들의 비즈니스 여건을 개선하며, 지역의 정체성 확립과 남해안 IT인프라 구축을 도모함



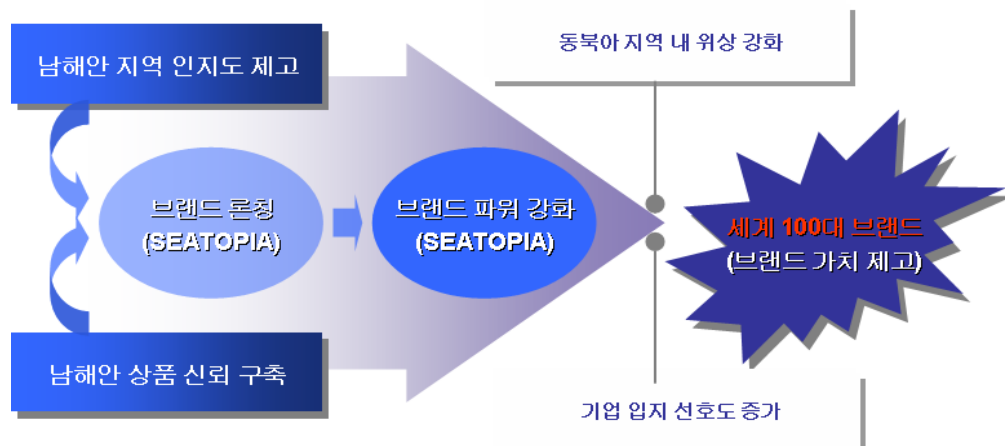
2) 추진과제

가. 남해안 브랜드력 제고

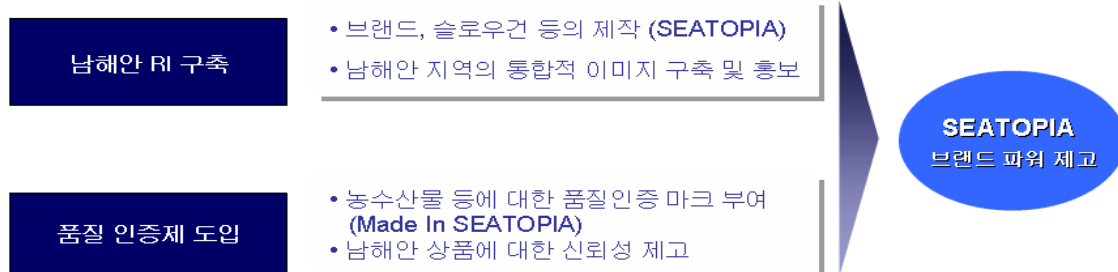
① 사업의 필요성

□ 남해안 지역의 국내외적 인지도 제고 등을 위해서 남해안 지역의 브랜드력 제고가 필요

- 남해안 지역이 아직 국내외적으로 인지도가 높지 않기 때문에 누구나 쉽게 남해안 지역을 인지할 수 있는 브랜드를 만들어 활용해야 함
- 특히 남해안 지역 내 상품들에 대해 소비자들로부터 신뢰성을 높이기 위해서도 남해안 브랜드의 활용이 절실함
- 이를 통해 동북아 지역 내 남해안의 위상을 높이고 기업들의 선호도도 높일 수 있음
- 궁극적으로는 남해안의 브랜드가 세계 100대 브랜드가 될 수 있도록 브랜드의 관리와 평가가 지속적으로 필요함
- 2020년 남해안 브랜드의 가치가 2005년 현재 세계 브랜드 100위인 네덜란드의 하이네켄(Hineken) 수준(약 24억달러)이 되도록 목표를 설정하여 추진
- 삼성 20위(150억달러), 현대차 84위(35억달러), LG 97위(26억달러) 수준임



② 사업내용



A. 남해안 RI(Regional Identity) 구축 사업

□ 남해안지역의 통합 RI를 만들어 국내외적 인지도 제고 및 남해안 지역의 정체성을 확보

- 남해안의 브랜드를‘SEATOPIA’로 정하고 모든 홍보 및 마케팅 활동시 설정된 남해안 브랜드와 통합된 이미지로만 추진
 - 브랜드 명에 대한 저작권 등도 사전에 확보하여 다른 국내외 지역들과 브랜드 마찰이 없도록 조치
- 브랜드와 함께 사용될 슬로우건도 남해안 지역적 특성에 맞게 설정하여 통합된 RI개념에서 활용
 - 동북아 지역에서의 선제적 이미지 확보 차원에서 영어, 일어, 중국어 등으로도 제작
- 통합 브랜드 디자인이나 슬로우건 등의 제작시 국내외 공모를 통해 추진함으로써 브랜드 등의 제작 과정에서부터 마케팅 전략을 구사하는 것도 검토

[그림] 남해안 브랜드‘SEATOPIA’의 디자인 예시도



B. 품질인증제 도입

□ 품질 인증제는 남해안 지역내 생산물의 품질을 브랜드로 인정하는 것으로 ‘품질인증마크’를 별도로 사용

- 남해안 지역에서 생산되는 농수산물을 대상으로 남해안 지역 자체적으로 품질인증을 함으로써 소비자들로부터 신뢰를 확보해 나가는 것임
- 최근 중국산 김치의 기생충 사건 등을 계기로 소비자들이 보다 안전한 먹거리 요구가 증대되고 있다는 점에 착안 → 다소 비싸지만 안전한 농산물임을 강조(품질인증제)
- 품질인증 마크는 ‘*Made In SEATOPA*’(가칭)로 하되 쌀, 야채, 과일 등의 포대 및 박스 등에 농약 잔류량, 생산품의 신성도 등을 종합 고려하여 인증마크를 부여
- 품질인증제 도입은 인증마크 자체가 중요한 것이 아니라 인증 기준의 수준에 달려 있기 때문에 기준 항목설정시 과학적 기준과 현실적 검증 가능성 등을 종합적으로 고려
- 농산물별로 인증 기준항목 설정시 시민단체나 식양청 등과 협력하되 인증절차와 실효성 등을 충분히 검증하여 추진
- 품질인증제도가 성공하기 위해서는 농산물 생산자인 농민들의 절대적인 협조가 필요한 바 이들과의 유기적인 협조체제가 구축되도록 충분한 설득과 지원 등을 병행
- 품질인증제 도입시 농협 등과 전략적 제휴를 강화하여 판로 확보에도 유념
- 특히 이러한 품질인증제도는 농수산물 외에도 남해안내 각종 관광시설들의 수준을 인증해주는 마크로도 활용이 가능하기 때문에 이에 대한 폭넓은 적용 가능성의 검토가 필요함
- 예시 : 중저가 관광 숙박시설을 대상으로 숙박가격과 숙박시설의 수준 등에 따라 차별적으로 품질인증제를 도입하여 적용할 경우 이용객들의 편의 제공과 신뢰를 확보할 수 있을 것임
- 다만 숙박업소 운영자들의 적극적인 동참을 유도하기 위해서는 품질인증제 참여 업

체에게 인센티브를 부여하는 방안을 적극 검토해야 할 것임(조세감면, 시설개보수비, 종업원 교육비 지원 등)

③ 사업추진기간

A. 남해안 RI(Regional Identity) 구축 사업

☐ 2007년 부터 준비에 착수하고 2009년부터 본격 시행

- 남해안 RI 구축사업은 2007년 부터 브랜드와 슬로우건 등의 작명 및 디자인 등을 마치고 2008년 부터 브랜드를 공식적으로 사용하도록 함
- 2007년 : 계획 수립
- 2007~2008년 : 작명 및 디자인 공모, 시범가동
- 2009년~2020년 : 본격 운영

B. 품질인증제 도입

☐ 2007년 부터 준비하여 2010년부터 본격적으로 운영

- 품질인증제 도입은 2007년 부터 전반적인 도입 방안을 검토하되 2009년까지 인증 기준과 참여자들에 대한 인센티브 등을 수립한 후 2010년부터 본격적으로 시행
- 2007년 : 계획 수립
- 2008~2009년 : 품질인증기준 등의 설정 및 시범 운영
- 2010~2020년 : 본격 운영

④ 소요예산

A. 남해안 RI(Regional Identity) 구축 사업

- 총 50억원으로 남해안 지역내 지자체들이 공동으로 부담

- 지방비 : 50억원

B. 품질인증제 도입

- 총 100억원으로 남해안 지역내 지자체들이 공동으로 부담
- 지방비 : 100억원
- 가 사업비는 Green & Blue 아젠다 내 품질인증제 사업과 동일하기 때문에 실제 예산배정은 마케팅비용으로 하지 않고 Green & Blue 사업비용으로 책정함

⑤ 사업추진주체

A. 남해안 RI(Regional Identity) 구축 사업

- 당 사업의 추진주체는 남해안 지역 전체의 통합적 브랜드 사업이기 때문에 부산, 전남, 경남 등 지자체별로 하기 보다는 통합적 조직(SDA)에서 추진하는 것이 효과적
- 추진주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 지자체, 민간기업(지역주민 포함)
- 운영주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)

B. 품질인증제 도입

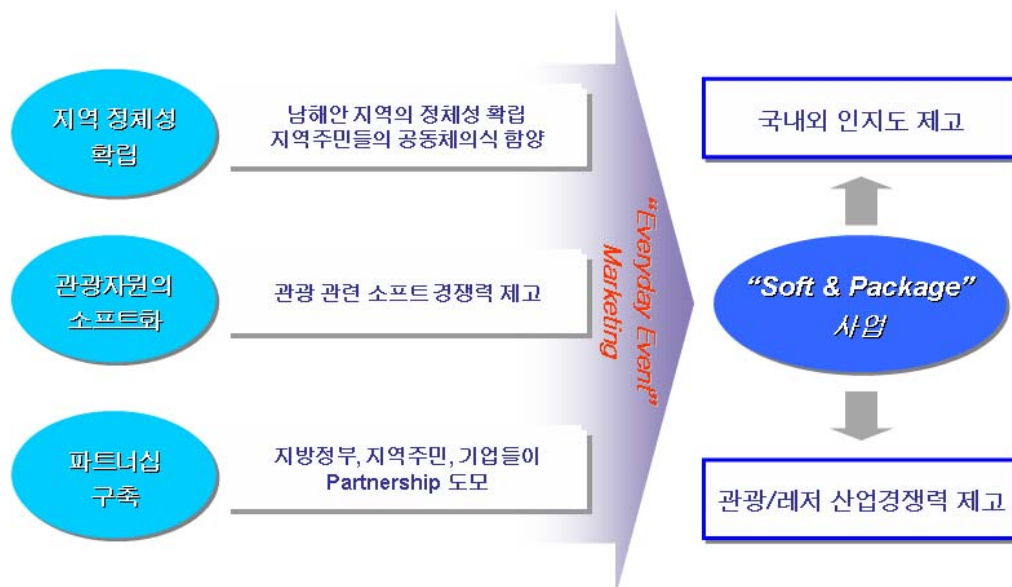
- 농수산물 등에 대한 품질 인증제의 경우 농어민들의 참여율을 높이고 남해안 지역 상품의 경쟁력을 제고시키기 위해서는 지자체들간의 공동 조직(SDA) 형태가 바람직
- 추진주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 지자체, 민간기업(지역주민 포함)
- 운영주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)

나. Soft & Package(S & P) 사업

① 사업의 필요성

□ 남해안 지역 내 산발적으로 이루어지던 축제나 이벤트 등을 체계적으로 프로그램화하여 국내외적 인지도 및 관광/레저산업의 경쟁력 제고를 도모

- 부산, 전남, 경남 등 각 지역의 개별적 문화적 특성을 발굴, 계승함으로써 남해안 지역 전체의 공동체 의식을 높이는 계기 마련
 - 각 지역의 정체성과 남해안 지역 전체의 정체성(Identity)을 동시에 확립
- 각 지역의 축제나 이벤트 등을 관광 자원화할 경우 관광 및 레저 분야의 차별화된 소프트웨어 경쟁력을 높일 수 있는 가능성이 높아짐
- 지방정부는 물론 해당기업과 지역 주민들간 ‘三位一體’ 형태의 파트너십(partnership) 구축을 통해 남해안 지역 내 관광 자원의 활용 가능성을 극대화
 - 3자간 파트너십은 해당 기업이나 지역 주민 모두 경제적 이득과 지역 발전에 대한 공헌(기여)라는 두 가지가 명제가 동시에 충족되어야만 가능



② 사업내용



□ 산재된 남해안 관련 마케팅 요소들을 패키지화 및 프로그램화함으로써 연중 이벤트 (year round event)를 사업을 만들면서 남해안 지역의 마케팅효과를 극대화

- 남해안내 특성있는 장소 마케팅(place marketing)과 아이디어를 반영한 기획 이벤트 마케팅(eventing Marketing), 지역 축제 마케팅 등을 통합한 마케팅사업을 추진
- 지역 마케팅은 단순히 입지적인 특성만을 강조하지 말고 해당 장소의 이미지를 높이 되 역사성이나 지역 축제 등과 연관되어 추진될 수 있도록 해야 함
- 기획 이벤트 마케팅은 장소적 역사성이나 지역 축제 등을 상호 연계시켜 주어 연중 이벤트사업의 부가가치를 높이거나 인지도 등을 제고시키는데 적극 활용
 - 특히 장소적 특성이나 지역 축제 등을 통해 한계를 극복할 수 있는 연중 이벤트 프로그램 사업이 되기 위해서는 이벤트의 콘텐츠 질을 높이는 전략이 필요
- 지역별로 추진되었던 지역 축제들을 성격에 따라 통폐합하면서 축제 자체가 규모의 경제를 이루도록 유도
 - 부산 59개, 전남 54개, 경남 77개의 지역축제들을 시기별, 계절별, 성격별 등으로 체계화하여 관광객들이 연중 축제를 즐길 수 있도록 유도하고 필요시 새로운 지역축제의 신설 등도 검토

- 단, 이러한 과정에서 각 지역별 정체성을 훼손시키지 않도록 유의하면서 각 지역축제들이 다른 마케팅과 유기적인 연관성을 가지도록 세심하게 배려

[표] 남해안 지역을 대상으로 하는 S & P사업(예시)

Place	Event	Festival	Package & Program 사업
세계 최대 조선소 (세계적 생산거점) 청정 해상공원	박람회+스포츠	바다축제(부산) 바다로, 세계로(거제) 바닷길 축제(진도)	▶선박 & 요트 박람회 -최신 선박/요트건조 기술 홍보 및 전시 -한중일 3국간 공동 박람회 개최도 추진(정기적 개최) -세계적인 선박 발주처 초청 으로 선박수주 기회 확대 ▶동북아 요트렐리 -청정 해역에서 한중일간 요트경주 개최
스포츠 타운	양궁대회+교육 (세계 양궁 1위)	양궁 축제(가칭)	▶남해안 세계양궁 대회 -SEATOPIA배 양궁대회를 신설하여 개최 -특히 한중일간의 정기적인 국제대회 운영 ▶남해안 양궁 아카데미개설 -정기교육 프로그램운영 • 국내외 선수, 일반인 대상 • 정규 아카데미, 방학 등 -국내 선수, 코치 등의 일일 특강도 실시 -한국체육대학과 전략적 제휴 도모
다도해	마라톤대회 (영화 '말아톤')	섬 마라톤 축제(가칭)	▶국제 해상 마라톤 대회 -섬 주변, 섬 연결도로 등을 통해 대회 -마라톤 거리(도로) 지정 및 마라톤 코스 개발 ▶장애인 마라톤대회 -영화'말아톤'을 통해 국내외 장애인 마라톤 대회
공룡 유적지	쥬라기 공원조성 (영화 쥬라기공원)	몬스터 축제(가칭)	▶공룡 유적 벨트 조성/운영 -남해안 지역에 산재된 공룡 유적지를 벨트화/집단화 -한국의 쥬라기 공원으로 지정하여 쥬라기 공원 영화와 연계 -쥬라기공원 IV 영화 촬영을 적극 유치

③ 사업추진기간

□ 2007년 기본계획 수립 후 2009년에 시범사업, 2010년부터 본격 추진

- 전담 조직 등을 구성하여 산재된 마케팅 자원들의 현황분석을 하되 선택과 집중 차원에서 선정된 사업 위주로 예산 및 인력지원 등을 통해 효율적 사업 준비를 도모
- 2007년 : 계획 수립
- 2008년~2009년 : 마케팅 대상(장소, 이벤트, 축제 등) 선정 및 통합, 시범운영
- 2010년~2020년 : 본격 운영

④ 소요예산

□ 총 100억원으로 남해안 지역내 지자체들이 공동으로 부담

- 마케팅 대상(장소, 이벤트, 지역 축제 등)들을 패키지화하여 연계 프로그램으로 만들기 위해 해당 장소, 이벤트, 축제 등에 지원하는 비용
- 지방비 : 100억원

⑤ 사업추진주체

□ 당 사업의 추진주체는 S & P사업의 특성상 부산, 전남, 경남 등 지자체별로 하기 보다는 통합적인 조직(SDA)에서 추진하는 것이 바람직

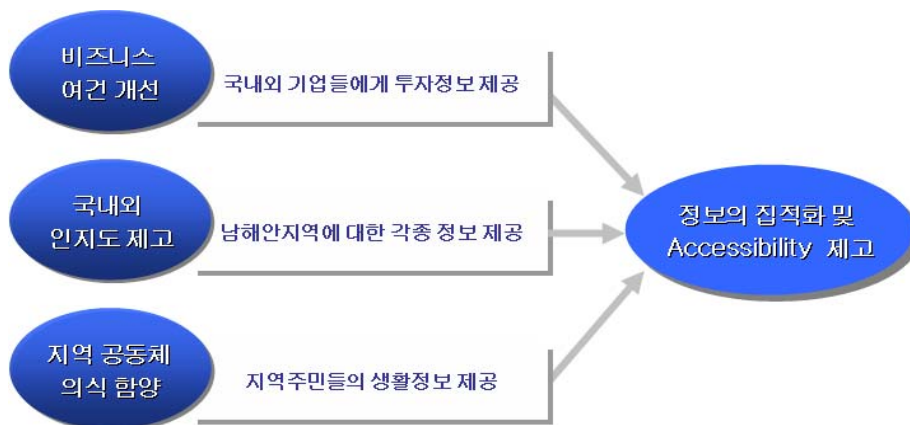
- 해당 지역별 마케팅 자원들을 남해안 지역 전체 측면에서 하나 또는 복수의 패키지 및 프로그램화 하려면 특정 지자체 중심의 사업 추진은 비효율적일 것으로 판단됨
- 추진주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 지자체, 민간기업(지역주민 포함)
- 운영주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)

다. 남해안 정보망 구축 사업

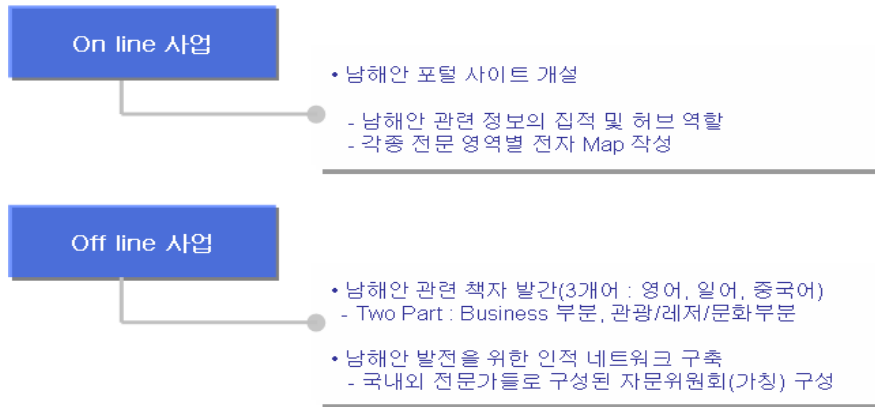
① 사업의 필요성

□ 남해안 지역의 경영 여건 및 생활 여건 등을 제고시키기 위해서 남해안 관련 다양한 정보들의 집적 및 접근성 개선이 필요

- 남해안 지역이 아직 비즈니스 여건이 타 지역에 비해 아직 뒤 떨어져 있으므로 국내 외기업들에게 투자유치 정보 등을 보다 적극적으로 제공해서 기업들의 관심을 유도
- 특히 남해안 지역의 국제적 인지도 역시 매우 낮은 상태이기 때문에 이를 극복하기 위해서는 남해안 지역의 정보제공 발신력을 증대
- 더욱이 부산, 전남, 경남 등 각 지역 주민들도 남해안 지역에 대한 각종 정보(관광, 생활정보 등)를 손쉽게 구득하면서 자연스럽게 공동체의식을 가질 수 있도록 유도
- 따라서 세계 최강인 우리나라의 IT산업 인프라를 기반으로 남해안 지역에 대한 각종 정보 허브를 구축하여 SEATOPIA 마케팅을 극대화



② 사업내용



A. 온 라인 사업(남해안 포털 사이트 구축사업)

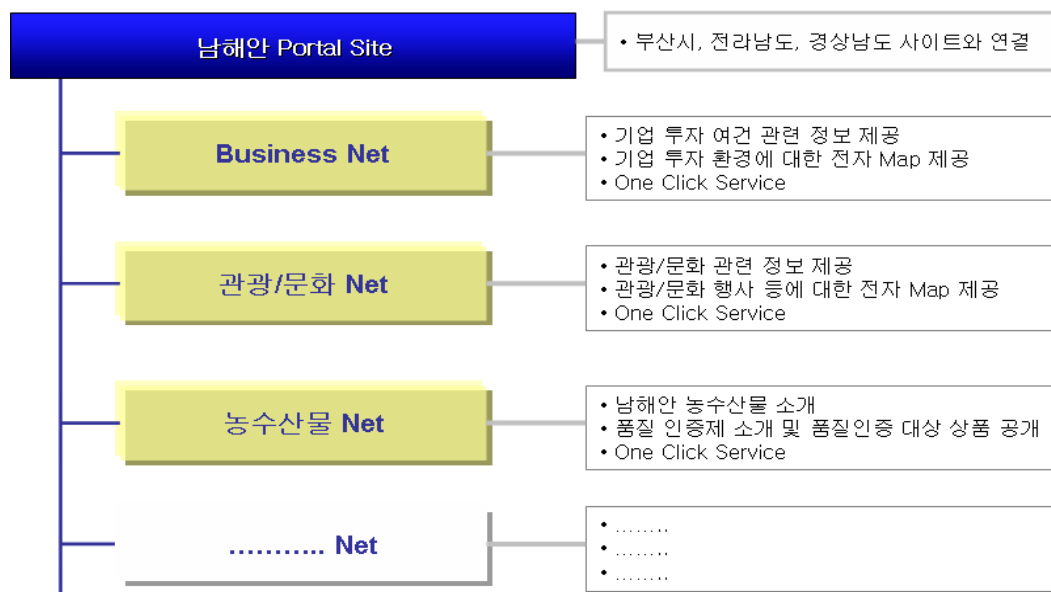
□ 남해안 Portal Site구축은 남해안 정보의 게이트웨이(gateway)를 만드는 사업으로 온 라인을 통해 전세계에 남해안을 알리는 첨병 역할을 담당

- 남해안 포털 사이트 이름은 남해안의 미래 비전인 SEATOPIA를 반영하여 인터넷상에 개설하고 브랜드 마케팅과 연계성을 강화
- 남해안 포털사이트의 구성은 비즈니스 분야, 관광/레저분야, 농산물 분야 등 주요 분야별로 별도의 서브 넷(sub net)을 만들되 각 지자체의 사이트와도 연계
 - 비즈니스 넷은 국내외 기업 유치를 목적으로 남해안 지역의 기업입지 환경 등을 상세히 소개하고, GIS를 기반으로 투자 가능지역 등에 대해 전자지도⁶⁵⁾를 설정·운영
 - 관광/문화 넷은 남해안지역의 특성있는 관광 및 문화자원을 소개하는 것으로 앞서 언급되었던 패키지 및 프로그램 사업과도 연계

65) 전자 맵(digital map) : 종래의 종이지도를 컴퓨터 등에서 이용할 수 있도록 디지털 정보로 표현한 것으로 종이지도보다 훨씬 많은 정보를 나타낼 수 있다는 것이 가장 큰 특징이다. 정보화 기술이 발달하면서 갖가지 지리정보를 데이터베이스화한 지리정보 시스템(GIS)이 널리 이용되고 있는데, 전자지도에 지리정보 시스템을 적용하면 위도·경도·주소 등의 위치정보를 손쉽게 검색할 수 있다. 또 인터넷 통신기술과 결합시키면 지도 정보를 항상 최신 상태로 유지할 수 있는데, 예를 들어 건물이나 도로 정보에 변동이 있을 때는 그 변경 내용을 지도에 신속하게 반영할 수 있다. 그리고 국가 또는 지방 행정기관이 도시계획을 하거나 재해 대책을 마련하는 데 활용 가치가 높고, 고객의 속성이나 지리적 분포 등을 분석하는 마케팅 수단으로서도 이용가치가 높다.

- 농수산물 넷은 남해안 지역의 농어업 경쟁력 제고 측면에서 품질인증제의 소개와 더불어 지역에서 생산되는 농수산물의 상품 가치를 높이면서 상품의 신뢰도를 높이는 데 역점
 - 이외 분야에 대해서도 서브 넷을 만들어 정보의 집적 및 효율적인 관리운영을 도모
- 남해안 포털 사이트를 글로벌 시대에 맞도록 영문버전 뿐 아니라 일어, 중국어로도 만들어 동북아 기업 및 관광객들에게 남해안 정보의 접근성을 획기적으로 제고
- 특히 정보 구축 사업 과정에서 중앙정부의 통계정보들을 활용하는 경우도 발생할 수 있기 때문에 중앙정부와 자료 공유 및 재활용에 대한 협의도 필요
- 남해안 관련 각종 자료들에 대해 통계청의 인증을 받아 공식적인 자료로 활용하는 노력도 필요
- 포털 사이트는 정보의 양 뿐 아니라 웹 디자인도 중요하기 때문에 많은 관심이 필요
- 주기적인 웹사이트의 디자인 변경과 자료 업데이트 등은 포털사이트의 경쟁력 요소임

[그림] 남해안 포털 사이트 구축방안 (예시도)



B. 오프라인 사업

□ 오프라인으로 사업으로는 남해안 관련 정보의 책자 발간과 국내외 유명 인사들과의 인적 네트워크 구축으로써 다양한 정보 채널 확보와 정보의 발신력 제고에 초점을 둔 것임

- 남해안 관련 책자(남해안 저널) 발간은 오프라인을 통해 남해안의 비즈니스 여건과 관광 등의 홍보용으로 제작하는 것으로 영어, 일어, 중국어 등 3개 국어로 작성
 - 외국인 상당수가 국내 여행 정보를 여행사나 관광 안내서적 등을 통해 인지하고 있기 때문에 비행기, 기차 등 교통수단 내 비치용 등으로 적극 활용
 - 남해안 저널 제목은 남해안 브랜드 마케팅과 연계될 수 있도록 “SEATOPIA in Asia”(가칭)로 설정하는 것도 고려
- 인적 네트워크 구축은 국내외적으로 각 분야별 유명 인사 또는 전문가 등을 남해안 발전 자문위원으로 선정하여 이들을 정보 수집 및 정보 발신의 창구로 활용
 - 자문회의는 분기별 또는 반기별로 하면서 글로벌 시각에서 남해안 발전과 관련된 자문과 조언 등을 소상히 듣고 이를 반영하는 노력도 필요
 - 특히 자문위원 선정시 국제적으로 다양한 분야의 인맥 확보를 위해 특정 분야에만 국한하지 말고 남해안 발전에 필요한 여러 분야에 맞추어 대상자를 물색하여 선정

③ 사업추진기간

A. 온라인 사업(남해안 포털 사이트 구축사업)

□ 2007년부터 준비에 착수하여 2009년부터 본격적으로 시행

- 남해안 브랜드 사업의 RI구축사업 추진일정과 연계하여 2007년부터 준비하되 브랜드 마케팅과의 유기적인 추진을 도모
 - 2007년 : 계획 수립
 - 2008년 : 각종 정보 구축 및 시범가동

- 2009~2020년 : 본격 운영

B. 오프라인 사업

□ 2007년부터 준비하여 2009년부터 본격 시행

- 남해안 저널 발간과 자문회의 등의 사업을 동시에 추진하여 온라인 사업의 포털사이트 구축과 유기적으로 연동될 수 있도록 함
- 2007년 : 계획 수립
- 2008년 : 시범 가동(저널 발간, 자문위원 선정 등)
- 2009~2020년 : 본격 운영

④ 소요예산

A. 온라인 사업(남해안 포털 사이트 구축사업)

- 총 100억원으로 남해안 지역내 지자체들이 공동으로 부담
- 지방비 : 100억원

B. 오프라인 사업

- 총 100억원으로 남해안 지역내 지자체들이 공동으로 부담
- 지방비 : 100억원
- 가 사업비는 영어, 일어, 중국어 등 3개 국어의 남해안 저널을 만들고 이와는 별도로 남해안 관련 국제적 자문위원 구성과 회의 개최 등에 소요되는 비용 등이 포함된 것임

⑤ 사업추진주체

A. 온라인 사업(남해안 포털 사이트 구축사업)

- 당 사업의 추진주체는 남해안 지역 전체의 정보구축 사업이기 때문에 부산, 전남, 경남 등 지자체별로 하기 보다는 통합적인 조직(SDA)에서 추진
- 추진주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 지자체, 민간기업(지역주민 포함)
- 운영주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)

B. 오프라인 사업

- 저널 발간과 자문위원 구성 등 역시 남해안 지역의 마케팅 차원에서 비용 부담이 발생하기 때문에 지자체들이 공동 조직 구성(SDA)을 통해 추진함이 바람직
- 추진주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)
- 참여 : 지자체, 민간기업(지역주민 포함)
- 운영주체 : SDA(SEATOPIA Development Agency)

3) 종합추진체계

가. 추진기간

□ SEATOPIA Marketing 관련 사업들은 전부 2007년부터 준비에 착수하여 2009년 또는 2010년 부터 본격적으로 시행

- 브랜드력 제고 사업의 경우 남해안 RI사업은 2009년부터 본격 시행하지만 품질인증의 경우는 이보다 1년 늦은 2010년부터 추진
- Soft & Package 사업은 품질인증제와 같이 2010년 부터 본격 시행
- 남해안 지역 내 산재한 관광자원들의 집적 및 이벤트 접목 등이 필요하기 때문에 준비기간이 필요
- 남해안 정보망 구축 사업의 경우는 남해안 브랜드력 제고 사업과 연계하여 추진되어야 하기 때문에 2009년부터 본격적으로 시행

[표] SEATOPIA Marketing 추진기간

사 업 명	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
가. 브랜드력 제고 사업															
A. 남해안 RI구축															
B. 품질인증제 도입															
나. Soft & Package 사업															
다. 남해안 정보망 구축 사업															
A.온라인 사업(남해안 포털사이트)															
B.오프라인 사업(저널, 자문위원)															

나. 소요예산

□ SEATOPIA Marketing 관련 사업들의 총 예산은 350억 원이며, 이 비용은 모두 3개 지자체들이 부담하는 것으로 함

- 남해안 관련 마케팅 비용은 다른 사업들과 달리 중앙정부의 국고 지원 없이 3개 지자체들이 자체적으로 부담하는 형태로 마련

- 남해안 정보망 구축사업은 200억원 규모로 마케팅 사업 총 소요 예산 중 57%를 차지하여 가장 많은 비중을 차지

[표] SEATOPIA Marketing 소요예산

(단위 : 억원)

사 업 명	국비	지방비	민자	계
가. 브랜드력 제고 사업		50		50
A. 남해안 RI구축		50		50
B. 품질인증제 도입				
나. Soft & Package 사업		100		100
다. 남해안 정보망 구축 사업		200		200
A.온라인 사업(남해안 포털사이트)		100		100
B.오프라인 사업(저널, 자문위원)		100		100
계		350		350

제 6 장

추진 체계

I. 사업 추진 조직

II. 사업 추진 체계

추진체계

I. 사업 추진 조직

1. 기본방향

□ 남해안의 공동 발전을 위해서는 3개 지자체들의 통합 조직의 구성이 필요

- 전남, 부산, 경남 등 3대 지자체들이 행정구역을 중심으로 각자 추진했던 업무들을 통합 조직에서 일괄 추진함으로써 남해안 지역의 공동 발전을 도모
- 특히 기존의 개별적 경쟁관계에서 향후 동반자 관계로 발전할 수 있도록 3개 지자체가 공동으로 구성하는 별도 조직을 통해 사업들을 추진
 - 행정구역과는 무관하게 남해안 지역 전체를 공동의 행정구역으로 보고 각종 사업 및 업무들을 함께 추진함으로써 시너지 효과를 극대화
- 단기적으로는 3개 지자체들의 협의체 형태로 별도의 공동조직을 만들어 공동사업 중심으로 추진하면서 각기의 역할들을 분담
 - 전남, 부산, 경남 등 3개 지자체들이 공동의 이익 내지는 기업 유치 등을 도모하기 위해 투자비 및 각종 경비 등에 대해 공동 분담을 원칙으로 하여 참여
- 하지만 향후 중장기적으로는 남해안 지역도 한 개의 행정조직으로 통합하여 경제통합을 이루는 방안도 점진적으로 검토 필요
 - 지자체들의 공동협의체 형태가 가지는 한계를 극복하고 실제로 남해안 지역에 대한 공동의 정체성 확보 내지 유기적 협력체제를 구축하기 위해서는 행정조직 통합이 유리할 수 있음(제주도의 경우 한 개의 통합적 행정조직으로 전환된 바 있음)

2. 추진 조직

□ 남해안 발전을 위해서 가칭‘남해안개발청(SDA)’을 만들어 추진

- SDA(SEATOPIA Development Agency)는 전남, 부산, 경남 등 3개 지자체가 공동으로 설립하는 조직으로써 남해안 지역 내 공동 개발사업 추진, 기업유치, 마케팅 활동 등을 담당
- 남해안 개발청은 전남, 부산, 경남 등 3개 지자체가 공동으로 출자하여 만든 조직으로 기존 지자체들이 수행해 왔던 업무들의 대행 내지 신규 업무 등을 담당
- SDA는 지자체의 기존 행정업무와 중복하기 보다는 기존 자자체 업무를 이관받아 시행하거나 새로운 사업 내지 업무들을 수행함
- 남해안 특별법과 연계하여 설립함으로써 조직 구성의 당위성을 확보하는 것도 중요

[표] 남해안 개발청(SEATOPIA Development Agency) 설립(案)

	내 용
주요 역할	- 남해안 지역 내 공동발전을 위한 중장기 비전 및 전략 수립 - 남해안 지역 내 관광/문화/레저 분야 등의 공동 개발사업 추진 - 기업 및 산업시설 유치를 위한 각종 지원(부지 알선, 인센티브 제공 등) - 농수산부문의 지원 및 개발 육성 - 남해안 지역의 정보 인프라 구축 및 체계적인 홍보
주요 재원	- 전남, 부산, 경남의 재정 지원 - 자체사업 수익(개발이익, 임대 수익 등) - 각종 후원금(남해안 지역 내 주민 및 기업들) - 남해안 특별법에 의해 조성된 자금

- SDA는 2006년 1년 동안 구성하여 2007년부터는 남해안 발전을 위한 6개 아젠다 사업은 물론 각종 공동 사업들을 준비 내지 추진할 수 있는 기반을 확보
- SDA 설립은 3개 지자체들간의 공동설립 협약을 통해 T/F를 구성하여 조직 설립을 위한 구체적인 사항들을 추진함으로써 2007년부터 공식적인 업무에 돌입
- SDA설립 개략 과정(案) : 3개 지자체들의 공동설립 협약 → SDA조직 설립을 위한 T/F 구성 → 개발청장 공모 및 선정 → 조직 및 인력 산정 → 공무원/민간 전문가 선발 → 공식 출범

- SDA 조직의 구성은 기관장(대표)을 중심으로 5개 팀제로 운영되며, 독자적 예산집행권과 직원들의 인사권을 행사할 수 있도록 하여 조직의 자율성을 보장
- 남해안 개발청장은 국내 및 외국인들 중에서 탁월한 경영능력을 발휘할 수 있는 사람을 선정
- 각 팀제에 배속되는 직원들은 단순히 3개 지자체들로부터 파견된 공무원들로 구성되기 보다는 능력 있는 민간 전문가들의 채용 등을 통해 구성
- 파견 공무원들은 3개 지자체에서 우수인력 확보 차원에서 경쟁을 통해 선발하되 파견시 신분 보장을 통해 근무 안정감을 제고
- 5개 팀 외에 3개 지자체장과 각 기획관리실장 등이 참여하는‘운영위원회’를 구성하여 지자체들과의 유기적인 협력 체제를 도모
- 또한 국내외 저명인사 및 전문가들로 구성된‘남해안 국제자문단’을 구성하여 남해안 발전을 위한 각종 정책 및 사업 자문을 받으며 국내외 인적 네트워크를 강화

[그림] SDA 조직 구성(案)



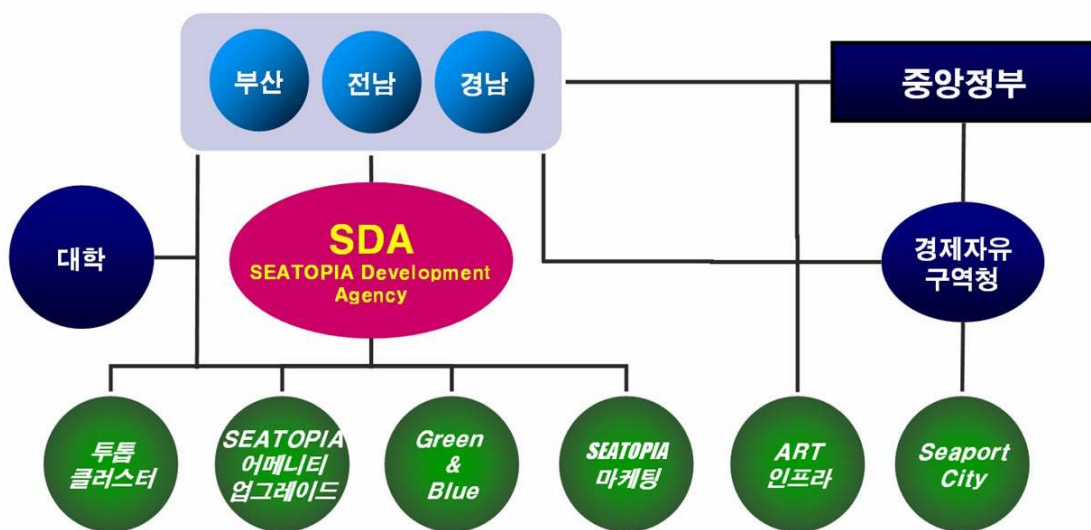
II. 사업 추진 체계

1. 6대 아젠다의 추진체계

□ 남해안 발전을 위한 6개 아젠다의 사업은 크게 5개 주체간의 협력으로 추진

- 기본적으로는 남해안 3개 지자체들이 공동으로 설립한 남해안 개발청(SDA)이 주도적으로 하되 중앙정부, 경제자유구역청 등이 일부를 담당하는 형태
- 6개 아젠다별로 보면, 남해안 개발청은 4개 아젠다 사업들의 주체로서 참여하고 중앙정부, 경제구역청 등은 2개의 아젠다 사업들에 참여함
- 남해안개발청이 주도하는 사업들에는 지역 내 대학의 참여는 물론이고 부분적으로 중앙정부의 지원과 민간기업의 참여도 필요
- 이 같은 사업추진체계의 구도가 나타나는 것은 기본적으로 각 아젠다 사업들의 소요 비용 주체에 따른 영향 때문임

[그림] 6대 아젠다의 사업 추진 체계(案)



2. 종합 추진체계(주체, 기간, 예산 등)

□ 사업 추진주체들은 SDA, 중앙정부, 지자체, 대학, 민간기업 및 지역주민 등 다양

- 사업주체는 추진·참여·운영주체로 구분되는데 대부분 지자체나 지역 내 기관들이 추진주체를 담당하고, 재정 및 행정기관들은 참여주체, 민간은 주로 운영주체 역할을 담당
- 좀 더 부연하면, 추진 주체는 대부분 해당 지역 지자체, 조직, 대학 등이 주도하되, 운영주체는 사업의 효율성 측면에서 민간이나 지역공동 사업조직(SDA) 등이 담당
- 단, 대규모 사업의 경우는 중앙정부가 직접 사업주체로서의 역할을 담당하게 함으로써 남해안 지역 내 재정 지원을 강화하도록 유도

□ 사업들의 추진일정과 소요예산은 아젠다의 사업 성격별로 차이

- 사업추진 일정이 단기(3년)인 경우는 SEATOPIA Marketing, 중기(10년 이하)에는 Green & Blue 뿐이고, 대부분은 장기(10년 이상)로써 투톱클러스터, 씨포트, SEATOPIA 어메니티 업그레이드, ART 인프라 아젠다 등이 해당됨
- 소요예산은 ART인프라 아젠다가 가장 많고, 개별 사업별로 보면 ART아젠다의 고속 철도사업이 14조원으로써 가장 많이 소요되는 것으로 나타남

[표] 추진조직 및 6대 아젠다별 추진기간 및 소요 예산 규모

구분		추진기간	소요 예산(억원)	전체예산대비(%)
6대 아젠다	투톱 혁신클러스터 육성	6년('06-'11)	11,300	2.76%
	SEATOPIA 어메니티 업그레이드	15년('06-'20)	133,600	32.64%
	Seaport City 조성	13년('06-'18)	22,100	5.40%
	Green & Blue 산업 혁신단지 조성	10년('06-'15)	2,230	0.54%
	A·R·T 인프라	15년('06-'20)	239,634	58.55%
	SEATOPIA Marketing	3년('07-'09)	350	0.09%
추진조직	SDA 설치	1년('06)	100	0.02%
총계			409,314	100%

주 : 추진기간은 운영기간을 제외한 것으로 각 아젠다별 개별사업들의 시작 시점과 종료 시점간의 기간을 의미(단, ART 인프라 아젠다의 경우 2020년까지 종료되지 못하는 사업이 있어 2020년 기준으로 산정)

[표] 사업 추진 주체·일정·소요 예산(案)

	추진과제	사업내용	사업주체			추진기간															소요예산 (억원)			
			추진	참여	운영	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	계	국비	지방비	민자
투 톱 핵 심 클 러스 터 육 성	미래기술연구소 설립사업		SDA	중/지/민/대	연구소																4,000	1,000	1,000	2,000
	연구중심/산학협력 대학 육성		대	중/지/민	대																4,500	1,500	1,500	1,500
	R&D 인력양성		대	중/지/민	대																1,500	750	750	
	남해안 CONNECT		대	지/민	커넥트																100		30	70
	SITC 설립		SDA	지/민	SITC																200		200	
	SEATOPIA Fund 설립		SDA	지/민	펀드																1,000		300	700
	기업·연구소유치		SDA	지	SDA																			
																					11,300	3,250	3,780	4,270
SEATOPIA 어메니티 업그레이 드	관광환경 정비	남해안 미항 가꾸기	지	중/지/민	지/민																1,000	200	200	600
		생활문화형 관광사업	SDA	중/지/민	민																500	100	100	300
	SEATOPIA 테마벨트 구축	레저/휴양도시 조성	SDA	중/지/민	민																2,000	100	500	1,400
		의료/실버타운 조성	SDA	중/지/민	민																3,000	100	900	2,000
		섬 관광자원화 사업	지/민		민																1,600		100	1,500
	관광인프라 구축	SEATOPIA 크루즈 운항	중/민	중/지/민	민																5,500	3,500	2,000	
		SEATOPIA Bridges사업	중/지	중/지	중/지																120,000	60,000	60,000	
																					133,600	64,000	63,800	5,800
Seaport City 조성	신항·광양간 통합 운영체계 구축		중	지	SPA																			
	신항·광양간 콤비로드 건설		중	지/민	SPA																20,000	20,000		
	경제자유구역 활성화	Sea Village 조성	중	대	대																100	100		
		항만배후단지 확충	구역청	지/민	민																1,000	500	500	
		물류전문대학원 설립·유치	구역청	민	민																1,000			1,000
																					22,100	20,600	500	1,000

주1 : 사업주체 중 추진주체는 해당 사업의 추진을 위해 기획단계에서부터 관여하는 주체, 참여주체는 사업 추진주체이외로 참여하는 주체(주로 행정지원, 자금지원 등의 지원주체), 운영주체는 사업추진완료 후 해당 사업의 관리운영을 담당하는 주체를 말함

	추진과제	사업내용	사업주체			추진기간															소요예산 (억원)			
			추진	참여	운영	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	계	국비	지방비	민자
Green & Blue 산업 혁신단지 조성	고급 농산물 생산체계 구축	GAP 단지 조성	지	중/민	민																1,000	400	400	200
		고급 농산물 생산 가공시설 확충	지	중/민	민																1,000	400	400	200
		브랜드 및 인증체계 구축	SDA	중/지/민	SDA																100		100	
	외해양식기술개발		해수연	지/민	민																100	80	10	10
	Green&Blue 산업 인력 양성		SDA	대/민	민																30		30	
																					2,230	880	940	410
A·R·T 인프라 구축	남해안 항공네트워크 구축	저비용 항공사 취항	민	지	민																			
		무안국제공항 개항 및 활성화	중	지/민	공항공사																5,000	4,800	200	
		남부권 신공항 건설	중		공항공사																69,000	69,000		
	고속도로 노선 연장	통영~거제간 고속도로 건설	중		중																10,444	10,444		
		광양~여수간 고속도로 건설	중		중																9,400	9,400		
		목포~진도간 고속도로 건설	중		중																5,790	5,790		
	남해안 고속철도 건설		중		중																140,000	140,000		
																					239,634	239,434	200	
SEATOPIA Marketing	브랜드력 제고 사업	남해안 RI 구축	SDA	지/민	SDA																50		50	
		품질인증제	SDA	지/민	SDA																0			
	Soft & Package 사업		SDA	지/민	SDA																100		100	
	남해안 정보망 구축사업	온라인 사업	SDA	지/민	SDA																100		100	
		오프라인 사업	SDA	지/민	SDA																100		100	
																					350		350	
SDA 설치		조직 구성 및 발족	지		SDA																100	100		
총계																					409,314	328,264	69,570	11,480

주2 : 추진기간의 진한 표기는 실제 '사업추진기간'이며 옅은 표기는 '운영기간'을 의미

주3 : 사업 주체의 내용 중 '중'은 중앙정부, '지'는 지자체, '민'은 민간기업, '대'는 대학을 의미함

주4 : SEATOPIA 마케팅 사업 중 품질인증제의 투자예산은 Green & Blue 사업 내 인증제 사업비로 대체

주5 : 모든 소요예산은 일상적인 운영비를 포함하지 않았으며, 사업추진을 본격적으로 시행운영하기 이전까지 소요되는 시설 건립비, 사업지원비 등의 합계임