

해양경제특구의 성공 요인

송계희*

A Study on Success Factors of Marine Special Economic Zone

Gye-Eui Song

Abstract

Recently, it has been emphasized that 'marine special economic zone' need to be designated and developed. Therefore, the purpose of this paper is to analyse on successful growth factors of 'marine special economic zone'. This study deals with the terms of three connection success factors which are a firm's subjective factors, a industrial environment factors, and a governmental policy factors. According to analysis results of the three successful growth factors, a firm's subjective factors(4.11 score) are scored at the most ones of the three successful growth factors, to be compared with a industrial environment factors(3.89 score). with a government policy factors(3.72 score). Therefore, first of all, it is important to enhance competitiveness of 'marine special economic zone' through as follows, a firm's subjective factors : (1) to procure concentrated market strategy and real market capacity, (2) to promote customer service, (3) to procure speedy satisfaction of customer needs and confidence, (4) to enhance competitiveness through standing in a trio of connection growth model. And, the next, we have to enhance competitiveness of 'marine special economic zone' through considering a industrial environment factors, that is, sustainable growth of marine industry, clustering of marine industry, expansion of infrastructure, etc., and a government policy factors, that is, leading law improvement and policy of leading 'marine special economic zone' designation and development, etc.,

Key Words: marine special economic zone, marine industry, a firm's subjective factors, a industrial environment factors, a governmental policy factors

▷ 논문접수: 2015. 01. 31. ▷ 심사완료: 2015. 03. 18. ▷ 게재확정: 2015. 03. 26.

* 동서대학교 국제학부 국제물류학전공 교수, gesong@dongseo.ac.kr

I. 서론

최근 1년 전부터 부산 북항지역을 중심으로 한 ‘해양경제특구’를 지정하여 부산경제의 제2의 도약을 기하고자 하고 있다. 이 ‘해양경제특구’는 해상을 근간으로 해양산업을 종합적으로 개발 육성하고자 하는 것이다. 과거부터 해양을 선점하는 국가가 세계경제의 리더로서 활약해 왔다. 이것은 현재도 마찬가지이다. 세계 각국의 가장 큰 도시, 상업적으로 가장 활발한 도시는 거의 모두 해양을 끼고 있다.

해양경제의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다. 이제는 그 영역이 점차 확대되어 기존의 수산산업, 조선산업, 항만물류산업에 추가하여 해양에너지산업, 해양플랜트산업 및 해양관광산업에 이르기까지 광대하다. 이제 육지자원은 한계가 있고, 해양자원을 활용하는 길이 향후 살아갈 방향이라고도 한다.

이에 싱가포르, 상하이, 휴스턴 등 각국 도시들은 해양산업을 중심으로 연관 산업을 집중 육성함으로써 해양 고부가가치 산업을 선점하려고 노력하고 있으며, 일본, 중국 등은 해양경제를 국민경제발전의 새로운 성장 동력으로 보고 있다. 우리나라에서도 부산시를 중심으로 이러한 흐름에 부응하여 ‘해양경제특구’의 지정·개발을 추진하고 있다.

‘해양경제특구’는 해양을 기반으로 이뤄지는 각종 산업 활동을 항만 등 일정한 공간을 거점으로 집적을 유도하고, 해당 공간을 기반으로 이들 산업 간의 융복합을 활성화함으로써 해양산업을 체계적으로 지원·육성할 수 있는 제도이다. ‘해양경제특구’를 지정하여 경제적 효과를 기하고 있는 대표적인 사례로는 일본의 나가사키 현(長崎)과 중국의 저우산군도신구 해양개발계획 등이 있다.

최근 우리나라에서도 ‘해양경제특구’의 지정 필요성이 대두되고 있다. 해양은 새로운 자원 확보 및 국가적 역량제고에 무한한 가능성의 공간을 제공하며, 특히 중국, 일본 등 동북아 주변국의 국가 차원

의 해양산업 발전전략을 강화하고 있으나 국내 항만정책은 그간 양적성장 위주로 추진되어와 발전한 계에 봉착하고 있다. 따라서 국가적 차원의 해양산업 고도화 및 고부가가치 창출 전략 필요한 시점에 와 있으며, 이에 ‘해양경제특구’의 지정 필요성이 크게 대두되고 있다.

우리나라에서 ‘해양경제특구’가 지정된다면 어떤 모습일까? 또 기존의 ‘경제자유구역’의 지정 때와 유사하게 지정을 위한 노력은 잘하는데 막상 지정되고 나면 개발은 지지부진하는 것은 아닐까? 역시 지정이 중요한 것이 아니라 효율적인 개발을 통한 시너지 효과의 극대화가 중요한 것이다.

따라서 본 논문에서는 ‘해양경제특구’를 지정·개발하여 성공하기 위한 요인은 무엇인지 분석하여 진정한 해양경제특구의 발전을 기하는데 본 연구의 목적을 둔다. 또한 항만구역을 새로운 성장 동력의 거점으로 만들기 위한 해양경제특구 관련 특별법 제정 필요성을 강조하고, 신해양산업의 집적화와 발전을 기할 수 있도록 해양경제특구의 지정 효과에 대하여도 분석한다.

II. 선행연구 및 시사점

1. 선행연구

해양경제특구에 관한 연구는 그 개념 및 이용 역사가 오래되지 않아 이를 분석한 논문은 거의 없으며, 포럼 발표자료, 정책연구 및 홈페이지 자료, 연구소 분석 자료 등이 대부분으로, 학술지 발표 논문은 아직 보이지 않고 있다. 이에 반해 ‘경제자유구역’은 비록 육지를 근간으로 하여 종합적인 개발을 추구하는 것이지만, 그 역사가 오래되어 연구 분석한 논문 등이 많으므로 이를 유추하여 ‘해양경제특구’에 관하여 연구하는 것도 좋은 방법이라고 생각한다. 이는 ‘해양경제특구’가 해양을 근간으로 융복합적인 개발 발전을 도모하는 것이어서 집중

표 1. 선행연구

연구자	내 용
이성우 (2007)	우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안
이기환외 (2008)	부산항 신항 컨테이너터미널 배후단지 조성사업의 경제성 평가 연구
김율성의1 (2011)	항만 배후부지 경쟁력 평가에 관한 연구
송계의 (2012)	부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계 발전 방안
부산발전포럼 (2012)	국가 해양특구 지정으로 中 해양경제 전략에 대응
포스코경영연구소 (2013)	중국 해양경제 발전전략에 관한 연구

육성 산업분야만 다를 뿐 그 개념, 목적, 개발방법, 개발인센티브, 개발 전략 등이 ‘경제자유구역’과 유사하기 때문이다. ‘경제자유구역’ 및 ‘해양경제특구’에 관한 주요 선행연구는 다음과 같다.

이성우(2007)는 우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터 방안에 대하여 연구하여 항만배후단지에 산업별 업종별로 그룹을 나누어 클러스터화하는 것이 보다 효과적이라고 주장하였다. 따라서 이 연구 결과를 유추하여 해양경제특구의 산업별 클러스터화의 효과를 분석할 수 있을 것이다.

항만배후부지의 경제성 및 경쟁력을 평가한 논문도 있다. 이기환 외2(2008)은 부산항 신항 컨테이너터미널 배후부지 조성사업에 대하여 요소별로 경제성을 평가하였으며, 김율성 외1(2011)은 AHP기법을 활용하여 항만배후부지 경쟁력 평가요인들의 중요도를 분석 발표하였는데, 물류 요인이 62.3%로 가장 중요함을 나타냈고, 그 다음으로 배후경제요소(27.3%), 도시 및 정책요인(10.4%) 순이라고 주장하였다. 따라서 이 분석 결과를 통하여 해양 및 항만산업을 근간으로 하고 있는 해양경제특구의 요인별 경쟁력 평가요인들의 중요도를 분석할 수 있을 것이다.

부산발전포럼(2012)와 포스코경영연구소(2013)에

서는 중국의 3대 해양경제 전략지역, 즉 저장성 해양경제발전 시범구(浙江海洋經濟發展示範區), 산둥성 블루경제구(山東半島藍色經濟區), 광둥 해양경제 종합시험구(廣東海洋經濟綜合試驗區) 등의 중국 해양경제 전략지역에 대하여 종합적으로 분석하여, 이들 지역의 개발목표, 개발기간, 개발면적, 개발전략 등에 관하여 상세하게 분석하고 있다. 따라서 이 분석 결과를 통하여 우리나라 해양경제특구의 종합적인 개발 방향을 모색할 수 있을 것이다.

이 밖에도 해양경제특구의 개념, 사례분석 및 개발전략 등에 관하여 많은 참조를 할 수 있는 자료로는 KMI의 연구자료와 일본 나가사키현의 산업정책과 발간물, 그리고 그 홈페이지 등이 있다.

2. 시사점

육지를 근간으로 하여 제조업 위주로 집적화하여 종합적인 산업발전을 모색하는 것이 ‘경제자유구역’이라면 ‘해양경제특구’는 해양을 근간으로 하여 신해양산업을 융복합적으로 발전을 도모하는 형태라고 할 수 있다. 그런데 이 ‘해양경제특구’의 개념은 그 역사가 매우 짧고, 주로 국가 정책적인 차원에서 추진되어 왔기 때문에 정부정책자료 등이 주로 이루어고 있으며, 학술지 게재 논문은 찾아보기 힘들다.

실제로 ‘해양경제특구’는 산업정책적인 측면이 너무 강하고, 실무적인 차원에서 다루어져야 하는 것이므로, 이를 이론적으로 분석하고, 그 연구결과를 적용한다는 것이 매우 어려운 측면도 있다. 이론이 실무를 뒤따라가는 모순이 생기는 것이다.

따라서 본 논문의 연구 결과가 나온다면 ‘해양경제특구’의 지정 및 개발전략에 적지 않은 영향을 줄 것으로 생각된다. 이에 본 연구에서는 해양경제특구의 지정 필요성과 개발전략, 성공 요인별 중요도에 대하여 분석하였는데 큰 의의가 있다고 본다.

III. 해양경제특구의 의의 및 사례

1. 개념 및 목적

‘경제특구(special economic zone)’란 외국인투자 유치정책의 일환으로 외국자본과 기술의 활발한 국내유치를 유도하기 위해 각종 인프라 제공은 물론, 세제 및 행정적 특혜 등을 주기 위해 선정된 특정지역 또는 공업단지를 말한다. ‘경제특구’는 중국이 개방에 앞서 1970년대 말부터 해안지역에 설치한 것으로, 자본주의 국가의 ‘자유무역지구’ 또는 ‘경제자유구역’과 유사한 지역이다. 중국의 경제특구가 성공을 거두면서 오늘날 저개발국은 물론, 선진국에서도 해외 자본과 기술을 유치하기 위하여 경제특구 또는 그에 준하는 구역을 신설하여 개발하고 있다.

그러므로 ‘해양경제특구(marine special economic zone)’는 해양지역을 중심으로 하여 국가적으로 해양산업을 육성하기 위해 국가가 전략적으로 지정하고 지원하여 고부가가치를 창출할 수 있도록 하는 제도로, 항만에 인접한 지역 일부를 특구로 지정하여 항만물류산업, 조선해양 플랜트산업, 해양바이오산업, 해양관광산업 등을 복합적, 유기적으로 연계하여 ‘신해양산업’의 발전을 이룩하는 것을 목적으로 하고 있다.

일본의 종합특별구역 지정의 목표로 보면, 성장이 둔화되고 있는 일본경제를 견인하여, 국가산업경쟁력을 강화하는 것이 주요 목표로 되어 있다. 즉, 규제 특례(규제 완화 등)뿐만 아니라 세제지원 등을 조처하는 복합적인 정책으로 ‘선택과 집중’의 관점을 통해 선정된 특정지역의 지원을 강화하고자 하는 것이며, 또한 특구 지정을 통해 지역 자원을 최대한 활용하여 지역 활성화 및 지역력(地域力)을 향상시키고, 지역과의 균형도 함께 고려하여 선정된 지역에는 충분한 우대 조치 등 효과적인 제도의 지원을 추구하는 것을 목표로 하고 있다. 한마디로 말해, 해양산업을 집적화하여 한 지역 내에서 융복합적이

고, 종합적인 발전을 도모하고, 그 산업발전 등 시너지 효과를 극대화하는 것을 목표로 하고 있다.

‘해양특구제도’는 해양을 기반으로 한 일정 지역에서 해양산업을 육성하기 위해 전략적으로 지정해 고부가가치를 창출할 수 있는 각종 산업을 유치도모하는 것으로, 해양산업에서 미래 성장 가능성이 가장 높은 해양플랜트 산업 등을 집중 육성하기 위한 제도이다.

부산발전연구원 검토보고서에 따르면, 현재 컨테이너 부두의 면적당 연간 매출액이 14만원인데 해양플랜트산업이 유치될 경우 면적당 연간매출액이 최소 55만원에서 최대 128만원까지 예상하고 있다고 한다. 즉 4천억원이라는 동일한 매출을 가정하면, 컨테이너 터미널의 경우 2,315억 원의 생산유발효과와 1,843명의 취업 유발효과가 있는 반면, 해양플랜트산업 유치 시에는 12,504억원과 8,050명의 생산·취업유발효과가 나타나는 것으로 분석된다.

2. 추진 배경 및 필요성

과거 200년 동안 세계경제 발전의 원동력이 되었던 자원의 대부분이 육지자원이었다면 앞으로는 해양자원이 그 원천이 될 것이다. 즉, 해양은 새로운 자원 확보 및 국가적 역량제고에 무한한 가능성의 공간을 제공한다. 따라서 전 세계적인 기후변화와 자원 부족 등의 문제에 당면한 세계경제는 글로벌 선진 국가들을 중심으로 국가적 차원에서 해양산업 육성에 역량을 집중하고 있다.

특히, 중국, 일본 등 동북아 주변국의 국가 차원의 해양산업 발전전략 강화는 우리에게 주는 교훈이 많으므로, 이를 간과하여서는 아니 된다. 과거 해양을 지배하는 국가가 세계경제를 좌지우지 했던 것처럼 앞으로도 해양을 지배하는 국가가 세계경제를 지배할 것이다. 결국 국가적 차원의 해양산업 고도화 및 고부가가치 창출 전략을 구현하여 해양산업을 집중적으로 육성하여야 하는 것이다.

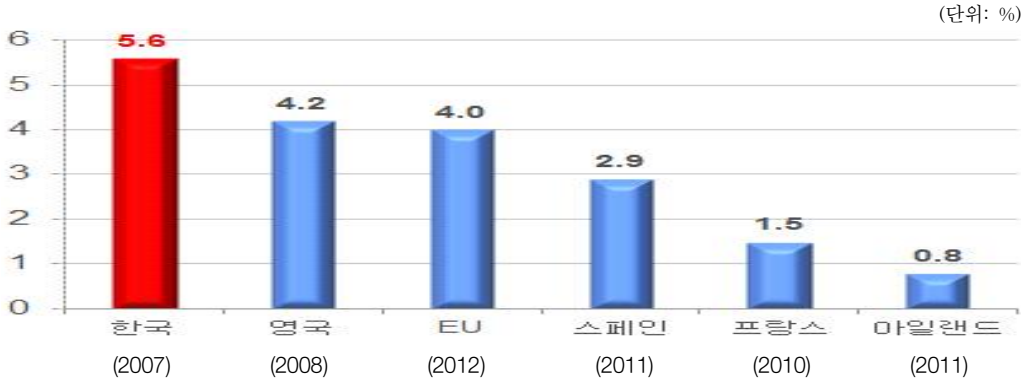


그림 1. 주요 국가별 해양산업의 GDP 비중

자료 : Juan C. et al.(2013).



주) ■■■ 세계 해양산업 대비 국내점유율, ■ 세계 해양산업 시장 규모, ■ 국내 해양산업 시장 규모

그림 2. 세계 해양산업에 대한 국내 산업의 점유율 추정

자료: 해양수산개발원(2009).

더구나 우리나라 해양 정책의 대부분을 차지하던 국내 항만정책은 그간 양적성장 위주로 추진되어 왔으나 현재 발전단계에 봉착하였으며, 우후죽순 격으로 개발된 각도시의 항만은 ‘해양경제특구’의 지정 등을 통해 (신)해양산업을 집약적으로 육성하여 해양산업 고도화 및 고부가가치 창출 전략을 구현하지 못한다면 애물단지로 전락할 것이다. 항만을

중심으로 한 (신)해양산업의 유치 및 발전만이 항만이 존재할 유일한 이유이다.

또한 ‘해양경제특구’를 지정 개발하면, 이 지역을 국가 차원에서 항만시설을 (신)해양산업 육성을 위한 최적지로 활용하는 것이 가능하게 된다. 이 밖에도 주요 해양산업 영위 기업의 항만시설 활용에 대한 요구 증대, 항만의 산업기능 확대 필요성 등

으로 인해 ‘해양경제특구’를 지정·개발하게 된 것이다.

이 ‘해양경제특구’의 지정·개발 필요성은 다음과 같다.

첫째, 국내 해양산업 규모는 주요 국가보다 큰 편이나 주요 (신)해양산업의 세계비중은 아직 미미한 수준이다. 즉, 2007년 기준으로 볼 때에, 국내 해양산업 총 부가가치는 국내총생산(GDP)의 5.6%를 차지하고 있고, 국내 해양산업의 GDP 대비 비중은 해외 주요 국가보다 높은 수준이다. 그러나 주요 (신)해양산업의 세계비중은 아직 미미한 수준으로, 해양관광산업 점유율은 2.2%, 해양부문 R&D 점유율은 0.9%에 불과하다. 따라서 국가 경쟁력을

한층 높이기 위해 GDP비중이 높은 해양산업을 집중 육성할 필요성이 있으며, 이에 ‘해양경제특구’의 지정·개발 필요성이 있는 것이다.

특히 국내 해양산업 중 전통적인 분야는 세계적인 경쟁력을 보유하고 있다. 컨테이너 물동량 처리 세계5위의 부산항만을 보유하고 있고, 한진해운, 현대상선 등 세계적인 경쟁력을 가지고 있는 선사도 보유하고 있다. 그러나 세계 시장규모가 지속적인 성장력을 보이고 있는 (신)해양산업 분야의 국내시장은 대부분 초기단계로서, 시장규모도 매우 열악한 실정이다. 즉, 해양프랜트 및 기자재산업은 주요 기자재의 국산화 비율이 25% 내외이며, 대부분 수입에 의존하고 있다. 또한 해양레저산업, 수산식품산

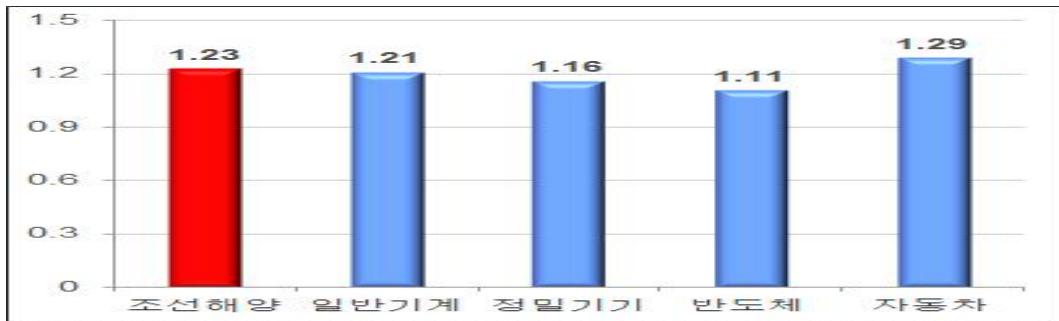


그림 3. 후방산업에 대한 파급효과(영향력계수)

자료: 산업연구원(2013).

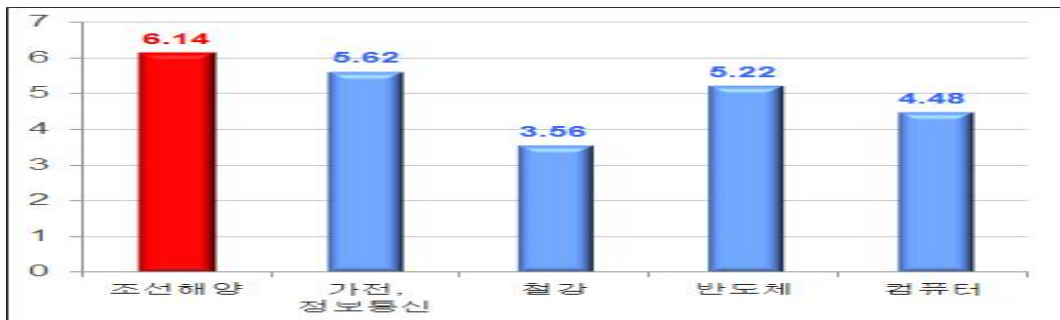


그림 4. 해양산업의 고용유발효과

자료: 산업연구원(2013).

업 및 해양생명공학 분야도 고용인원, 기술력, 기업 규모 등이 매우 열악한 실정이다. 이에 (신)해양산업을 집중적으로 육성하기 위해서도 ‘해양경제특구’의 지정·개발이 필요한 것이다.

둘째, 해양산업은 집적효과가 매우 큰 산업이다. 즉, 해양산업은 전후방 연관효과가 매우 큰 산업으로, 특히 조선해양부문의 후방산업에 대한 영향력이 매우 크다. 조선해양부문의 영향력 계수는 자동차를 제외한 일반기계, 정밀기기, 반도체에 비해 매우 높은 편이다. 또한 해양산업 중 가장 대표적인 조선해양부문을 기준으로 보면, IT, 철강, 반도체 분야보다 고용유발계수도 매우 높다. 따라서 해양산업을 집중적으로 육성하기 위해 ‘해양경제특구’를 지정·개발하여 시너지 효과를 극대화하여야 하는 것이다.

셋째, 해양산업을 육성하기 위한 정책수단이 한계에 봉착하고 있다는 점에서 ‘해양경제특구’를 지정하여 종합적으로 지원할 필요성이 있다. 우리나라의 해양산업 육성을 위한 제도적 장치는 매우 부족한 실정이다. 해양관련 산업 육성을 위한 법률로서 해양수산물발전기본법이 있으나, 이는 실질적인 산업의 지원법이 아니며, 대부분 정책수립을 위한 근

거범 기능을 하고 있다. 또한 기존의 특구인 ‘경제자유구역’ 및 ‘자유무역지역’ 등은 산업육성이 아닌 외국인투자 유치 및 다양한 산업의 지원을 위한 제도이므로, (신)해양산업과 같이 특화된 유망산업의 특성을 반영한 종합적이고, 융복합적인 맞춤형 지원 및 육성 제도를 만들기 위해 ‘해양경제특구’의 지정이 필요한 것이다.

그러나 ‘해양경제특구’의 지정·개발 필요성이 대함에도 불구하고 기존의 특구인 ‘경제자유구역’ 및 ‘자유무역지역’ 등과의 기능 중첩 우려 및 임대료와 세금감면 등 세제지원 문제 등을 이유로 ‘해양경제특구’의 지정에 난색을 표하는 경우도 많다. 그러므로 ‘해양경제특구’를 지정 받으려면 기존 특구와의 차별성을 확실하게 제시하여야 할 것이다.

설문조사 결과도 이를 반증하고 있다. 즉, ‘해양경제특구’의 지정 필요성에 대한 전문가와의 인터뷰 분석결과 지정 필요성에 관하여는 4.1점을 기록하여 비교적 높은 점수를 얻고 있으나, 지정을 위해서는 ‘경제자유구역’ 등 기존 특구와의 차별성을 강조해야 한다는 점이 4.5점으로 가장 높은 점수를 기록하고 있고, 그 다음으로는 (신)해양산업의 육성 필요성을 강조하여야 한다는 점이 4.0을 기록하고

표 2. ‘해양경제특구’의 지정 필요성에 대한 분석결과(평점 5점 만점)

내용	평균평점
‘해양경제특구’의 지정 필요성은?	4.1

표 3. ‘해양경제특구’의 지정을 위한 중요도에 대한 분석결과(평점 5점 만점)

내용	평균평점
‘경제자유구역’ 등 기존 특구와의 차별성 강조	4.5
(신)해양산업의 육성 필요성 강조	4.0
고부가가치 선진 해외기업의 유치 강조	3.8
지역인재의 취업 유발 효과 강조	3.9
지역사회의 안정적 성장 강조	3.6
미래경제의 성장 동력 확보 강조	3.6

표 4. '해양경제특구'의 지정·개발 효과 분석결과(평점 5점 만점)

효과 내용	평점
고부가가치 해양산업의 유치	4.5
미래경제의 성장 동력 확보	4.5
지역인재의 취업유발 효과	4.0
해양산업의 집적·융합·복합·장기적인 발전	4.1
경제활동, 특히 해양산업의 생산유발효과	4.2
경제활동의 고부가가치화	3.8
지역경제·사회의 안정적인 발전 도모	3.6
전반적인 지역사회의 균형화·안정화 도모	3.7

있어, 실제 '해양경제특구'의 지정까지는 어려움이 예상된다.

3. 효과

'해양경제특구'를 지정·개발하면 많은 경제적, 산업적, 사회적 효과를 얻을 수 있다. 경제적으로는 미래경제의 성장 동력을 확보할 수 있고, 경제활동의 고부가가치화 및 생산유발효과를 얻어 지역경제의 안정적 성장을 도모할 수 있다. 또한 산업적으로는 고부가가치 (신)해양산업의 유치를 기하고, (신)해양산업의 집적·융합·복합·장기적인 발전을 도모할 수 있으며, 사회적으로는 지역사회의 안정적 발전과 지역인재의 취업유발효과를 기하여 전반적인 지역사회의 균형화·안정화를 기할 수 있게 된다. 이들 '해양경제특구'의 지정·개발 효과의 중요도를 평가하면 다음과 같다.

4. 사례 연구

1) 일본 나가사키 해양경제특구

2000년도부터 일본 정부는 글로벌 개방경제시대의 성장거점을 선점하기 위해 『무역+물류+기업집적+기술혁신』이 결합된 경제특구 개발을 추진하기 시작하였는데, 2003년 시작된 기존 '구조개혁특구'의

성과가 미흡하여, 새로운 '종합특별구역' 제도의 시행을 통해 선정된 특정지역의 지원을 강화하고자 하였다. 이를 근거로 일본 나가사키 현(長崎)은 해양에너지 분야의 해양 관련 산업 거점 마련을 추진함으로써 지역 내 산업 저변확대와 성장을 촉진하고 지역 경제 활성화를 촉진하고자 특구 지정을 신청하여 2013년 2월 지정을 받았다. 이를 통해 나가사키 현은 조선기술 및 조선업에서 파생되는 에너지·환경기술을 구사함으로써 넓은 해역을 보유하고 있는 나가사키 현 고유의 지리적 특성도 살리면서 해양환경산업의 진흥을 도모하고 있다.

나가사키 현 '해양경제특구'의 목표는 다음과 같다.

첫째, 나가사키 현을 해양·환경산업 거점특구로 육성하는 것이다. 즉, 조선업 육성, 해양 에너지 거점 형성 및 국제물류네트워크를 구축하고, 해상 발전이나 조류 발전 등 해양에너지 획득을 위한 신규 인프라 건설 및 투자를 촉진하며, 넓은 해역을 보유하고 있는 나가사키 현 고유의 지리적 특성을 활용하여 국제물류네트워크의 구축 및 국제운송의 특화를 추진하고 있다.

둘째, IMO 환경규제에 대응하는 것을 목표로 하고 있다. 즉, 선박의 NOX(질소산화물) 배출과 관련하여 해양 생태계 보전을 위한 '벨러스트 수질관리(공업용폐수 관리) 조약'의 발효를 앞두고 있는 시점이고, 또한 국제해사기구의 CO2 배출 적합성을



그림 5. 나가사키 현 해양경제특구 종합구상도

자료: 나가사키 시 홈페이지(2013).

의무화하는 (신)기준이 2013년 1월 개정 및 발효되었기 때문에 해양오염방지협약에 대응하여 선박의 CO2 배출 감소 대책을 마련할 필요가 있게 되었다. 따라서 에너지 문제와 해운업 지구 온난화 대책 및 환경 대책에 있어 일본 기간산업으로써의 조선 기술력을 활용하여 연비 성능이 뛰어나고, CO2의 배출이 적은 높은 부가가치 선박 및 에너지 절약 선박의 건조를 촉진하는 것을 목표로 하고 있다.

셋째, 해양에너지의 실용화이다. 즉, 해양에너지의 활용을 증가시키기 위해 (신)해양에너지의 도입을 추진하고, 나가사키 현 지역을 일본 해양에너지 산업 성장의 거점으로 육성하는 것을 목표로 하고 있다. 특히 풍력발전소 등 재생 가능 그린에너지의 활용을 촉진하고, 나가사키 현 에코 선박의 건조 기술력을 활용한 해양에너지의 창출을 추진하고 있다.

2) 중국 저우산군도신구 해양경제특구

중국 정부는 해양경제를 차세대 국가 미래성장 동력으로 인식하고, 최근 들어 적극적인 지원을 강화하고 있다. 중국 국가해양국이 발표한 통계에 따르면, 2012년 한해 중국 GOP(gross ocean product)

는 5조 87억 위안(약 850조원)으로 전체 GDP에서 약 9.6%를 차지하고 있으며, 이는 2011년 대비하여 7.9% 증가한 수치로 중국의 해양산업은 최근 들어 지속적으로 성장하고 있음을 보여 주고 있다.

2013년 저장성 정부가 저우산군도신구개발 3개년 액션 플랜(2013~2015)(舟山群島新區建設三年行動計劃)을 발표하면서 국가차원의 중장기 개발계획인 저우산군도신구개발계획(2012~2020)의 추진이 본격화 되었다. 이를 통해 저우산군도신구를 해양경제발전을 선도하는 종합개발 시범지역으로 개발하는 한편 양자강 삼각주 지역을 경제발전의 새로운 성장 동력으로 육성하고 있다.

세부전략으로는 석탄, 원유, 철광석 등 대중화물의 비축·환적·가공·교역 센터로 육성하고, 항만 물류, 선박건조, 해양에너지 등의 분야를 집중적으로 지원해 현대 해양산업단지로 개발하려는 계획을 가지고 있으며, 또한 과학적인 도서 개발을 추진하고, 보호시범구역으로 개발하며, 해륙통합발전 선행 구역으로 개발하는 것을 목표로 하고 있다.

저우산군도신구 해양경제특구에는 2013년~2015년 간 약480억 달러(약 55조원)의 고정자산이 투자되어, 특구를 국제물류거점도시로 개발하기 위해 국

표 5. 저우산군도신구 해양경제특구 예산투입계획

예산	투입부문
약 160억 달러	종합교통, 전력에너지, 정보화사업 등 인프라 시설 및 현대해양산업(항만물류, 조선 및 해양플랜트, 해양관광, 해양에너지, 수산) 인프라 구축
약 320억 달러	도시거주환경 및 생활개선사업

자료: KMI(2013).

표 6. 저우산군도신구개발계획의 중장기 기대효과

구 분	2015년	2020년
연평균성장률(GRDP)	17%	20%
연간 항만물동량	4억 톤	6억 톤
달성지표	현대적 해양산업체계 구축 목표	해양과학기술수준과 산업화수준을 대폭적으로 향상

자료: KMI(2013)

가원유비축사업의 추진, 선박교역센터, 식량집산센터, 벌크화물 환적센터 등을 건설 할 예정이다.

저우산군도신구개발계획이 계획대로 수행되면, 연평균성장률은 2015년도에는 17%, 2020년도에는 20% 달할 것으로 기대하고 있으며, 연간 항만물동량은 2015년도에 4억톤, 2020년도에는 6억톤에 달할 것으로 예상하고 있다. 또한 2015년도까지는 저우산군도신구에 현대적 해양산업체계를 구축 완료하고, 2020년도까지는 해양과학 기술수준과 산업화 수준을 대폭적으로 향상시킬 것으로 기대하고 있다.

3) 영국 해양산업 발전전략

현재 '해양경제특구'라는 용어를 사용하여 특구를 지정하고 있는 사례는 일본, 중국 외에는 없으나, 영국은 2010년 해양산업리더십위원회(MILC, Marine Industries Leadership Council)를 설립하여 해양산업의 성장 및 항만기능의 확대를 추진하고 있다. 또한 2011년에는 후속 작업으로 '해양산업 성장전략 보고서'를 발표하였는데, 이 보고서에서는 해상

방위(naval), 해양상업(commercial), 레저(leisure), 해양신재생에너지(offshore renewable) 등 네 가지 분야에서 미래 해양산업 전략을 제시하고 있다.

해양산업리더십위원회에서 제시한 주요 전략과 실천과제는 모든 해양산업에 적용될 수 있으며, 해운·항만 업체들과 얼라이언스(UK Marine Industries Alliance)를 구성하여 이를 시행하는 프로세스 형태이다.

4) 싱가포르 해양산업 발전전략

싱가포르는 컨테이너 처리 세계 2위, 환적물동량 세계 1위 항만을 중심으로 한 해양산업 육성 정책으로 세계 최대 선박급유 및 선용품시장, 선박수리, 해운중개, 해상보험 등 관련 산업을 연계 발전시키고자 하는 전략을 구사하고 있다.

개방적인 해양경제특구의 운영과 '07년부터 해양플랜트산업 전담 연구기관인 OTRP(Offshore Technology Research Programme)를 개설해 subsea, structural시스템 엔지니어링 기술을 선도하고 있으며, 선박수리업을 근간으로 하여 해양플랜트 산업이

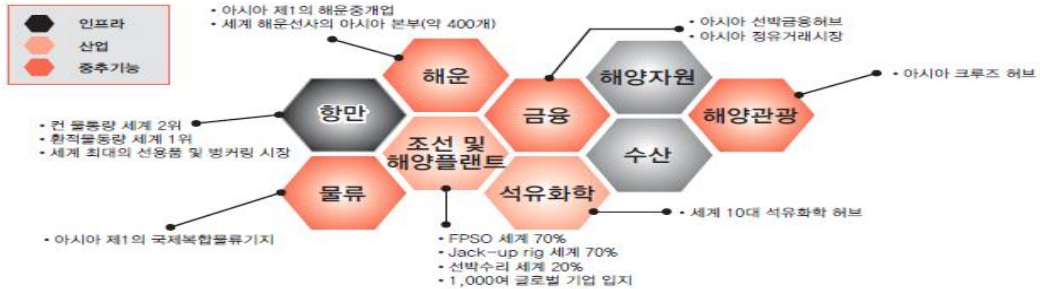


그림 6. 싱가포르 해양산업 클러스터 구성도

자료: 싱가포르 시 홈페이지(2013).

발전하고 있는데, 세계 FPSO 개조 시장의 70%, Jack up rig 시장의 70%를 점유하고 있다.

IV. 해양경제특구의 성공 요인 분석

1. 연구모형개발 및 설문조사

1) 연구모형 개발

기존 특구인 ‘경제자유구역’ 또는 ‘자유무역지역’ 등과의 차별화를 기하고, 항만과의 연계성을 강조하여 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전 방안을 모색하며, 그 성공 요인이 어디에 있는지를 다각적으로 분석하기 위해 그 요인을 ‘해양경제특구’를 운영하는 ‘해양경제특구청’(가칭)과 입주기업측면(주관적인 요인), 산업환경측면, 정부정책측면 등으로 분류하여 분석하는 모델을 개발·적용하였다. 선행연구를 바탕으로 성공 요인을 분류하였고, 요인별 5점 만점의 설문조사와 100분율 평가분석모형을 적용하였다.

‘해양경제특구’의 성공적인 발전 요인의 평가영역 개발을 위해 관련 문헌의 평가 영역과 관련 당사자 인터뷰를 통해 얻은 평가영역을 비교 분석한 후 이들의 공통 영역을 바탕으로 평가항목을 도출하였다. 이를 주관적인 요인, 산업환경적인 요인, 정부정책적인 요인 3개영역으로 분류하여 평가항목을

정리한 것이 <표 7>이다.

‘해양경제특구’의 성공적인 발전은 ‘해양경제특구청’(가칭)과 입주기업 내부역량을 나타내는 주관적인 요인, 산업환경적인 요인 및 정부정책적인 요인이 상호작용하여 나타난 결과라고 할 수 있다. 세 가지 측면에서의 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전 요인은 다음의 관점에서 분석될 수 있다.

- ① ‘해양경제특구청’(가칭)과 입주기업 스스로 생각하는 주관적 요인은 무엇인가?
- ② 우리나라 및 세계 해양산업 성장과 같은 산업환경적인 요인은 무엇인가?
- ③ ‘해양경제특구’의 지정·개발과 지원 같은 정부정책적인 요인은 무엇인가?

평가항목 중 주관적인 성공 발전 요인으로는 ‘해양경제특구’ 입주기업의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력, ‘해양경제특구청’(가칭)의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력, ‘해양경제특구’ 입주기업의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보, ‘해양경제특구청’(가칭)의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보, 특구 내 해양산업 분야 간 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보, ‘해양경제특구’ 입주기업의 수익성 개선, ‘해양경제특구’의 마케팅 및 고부

표 7. 성공적인 발전 요인 평가항목

분류	문항	주요내용
주관적인 요인	F1	'해양경제특구' 입주기업의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력
	F2	'해양경제특구청'(가칭)의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력
	F3	'해양경제특구' 입주기업의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보
	F4	'해양경제특구청'(가칭)의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보
	F5	특구 내 해양산업 분야 간 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보
	F6	'해양경제특구' 입주기업의 수익성 개선
	F7	'해양경제특구'의 마케팅 및 고부가가치 기업유치전략
	F8	'해양경제특구' 입주기업의 (신)해양산업 전문인력 양성
	F9	'해양경제특구청'(가칭)의 친환경적인 운영 전략
	F10	항만과 연계한 발전 전략
산업환경적인 요인	E1	(신)해양산업의 지속적인 성장
	E2	(신)해양산업의 클러스터화
	E3	'해양경제특구'의 인프라 확충
	E4	'해양경제특구' 규모의 적정성
	E5	'해양경제특구' 내 거대 항만 보유
	E6	'해양경제특구'와 지역경제활동의 부합성
	E7	'해양경제특구' 입주기업 노무인력의 안정적 공급
	E8	'해양경제특구'의 글로벌 스탠다드한 기업환경 조성
	E9	'해양경제특구'의 항만 및 배후 연계교통망 확충
	E10	'해양경제특구'의 세계적인 (신)해양산업 유치 정도
정부정책적인 요인	P1	'해양경제특구' 관련 법제의 선진화
	P2	'해양경제특구'와 지자체의 협력체제 구축
	P3	'해양경제특구'의 선진적인 지정·개발 정책
	P4	'해양경제특구'의 효율적인 거버넌스 체제 구축
	P5	정부 및 지자체의 인센티브(보조금, 세제지원) 제공 여부
	P6	'해양경제특구'의 재정자립도 및 독립성
	P7	'해양경제특구'의 분양가격 및 임대료
	P8	'해양경제특구'의 선진적인 개방 정책
	P9	'해양경제특구'와 지역사회와의 연계 육성정책
	P10	'해양경제특구'의 외자유치 정책

가가치 기업유치전략, '해양경제특구' 입주기업의 (신) 해양산업 전문인력 양성, '해양경제특구청'(가칭)의 친환경적인 운영 전략, 항만과 연계한 발전 전략 등이 있다.

산업환경적인 성공 발전 요인은 (신)해양산업의

지속적인 성장, (신)해양산업의 클러스터화, '해양경제특구'의 인프라 확충, '해양경제특구' 규모의 적정성, '해양경제특구' 내 거대 항만 보유, '해양경제특구'와 지역경제활동의 부합성, '해양경제특구' 입주기업 노무인력의 안정적 공급, '해양경제특구'의 글

로벌 스탠다드한 기업환경 조성, ‘해양경제특구’의 항만 및 배후 연계교통망 확충, ‘해양경제특구’의 세계적인 (신)해양산업 유치 정도 등의 평가요소로 이루어져 있다.

정부정책적인 성공 발전 요인으로는 ‘해양경제특구’ 관련 법제의 선진화, ‘해양경제특구’와 지자체의 협력체제 구축, ‘해양경제특구’의 선진적인 지정·개발 정책, ‘해양경제특구’의 효율적인 거버넌스 체제 구축, 정부 및 지자체의 인센티브(보조금, 세제지원) 제공 여부, ‘해양경제특구’의 재정자립도 및 독립성, ‘해양경제특구’의 분양가격 및 임대료, ‘해양경제특구’의 선진적인 개방 정책, ‘해양경제특구’와 지역사회와의 연계 육성정책, ‘해양경제특구’의 외자유치 정책 등의 평가요소로 구성되어 있다.

2) 설문조사

본 연구의 목적을 달성하기 위해 평가항목에 대한 설문조사를 실시하였다. 설문조사는 많은 표본을 구하는 것 보다는 ‘해양경제특구’의 실제 관련당사자와 심층 인터뷰를 통해 평가항목에 대해 토론 형태의 설문조사를 실시하였으며, ‘해양경제특구’와 관련된 학계, 업계 등의 전문가, 그리고 ‘경제자유구역’ 등 기존 특구 종사자 중 중견관리자를 대상으로 주로 인터넷 설문조사를 실시하였고, 일부는 방문 인터뷰 조사를 하였다(전문가 및 관련업계 임직원 43명과 인터뷰, 2014년 10월~2014년 12월 조사, 30명 응답으로 응답률 70%).

2. 성공 요인 분석결과

1) 대분류 세 가지 성공 요인의 분석

‘해양경제특구’의 성공적인 발전 요인 중 대분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 4.11점, “산업환경적인 요인”이 3.89점, 그리고 “정부정책적인 요인”이 3.72점이었다. 세 가지 요인 중 주관적인 요인의 평균평점이 월등히 높아 결국 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 입주기업 스스로가 집중화된 시장전략 및 친시장 능력을 확보하여 경쟁력을 갖추는 것이 가장 중요하다는 것을 나타내고 있다. 하지만 산업환경적인 요인과 정부정책적인 요인의 평균평점은 각각 3.89점 및 3.72점을 기록하여 주관적인 요인보다는 적은 영향을 미치고 있다는 결론이다.

주관적인 요인의 평균평점이 월등히 높다는 것은, ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 입주업체 스스로가 우선적으로 ① 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력을 확보하고, ② 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성을 확보하며, ③ 특구 내 해양산업 분야 간 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보하는 것이 가장 중요하다는 것을 의미한다. 하지만 기업경영환경을 우호적으로 조성하여 주고, 제도를 선진적으로 개선시켜 주는 것도 매우 중요하다.

즉, 산업환경적인 요인(3.89점)이 정부정책적인 요인(3.72) 보다 다소 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 산업환경적인 요인, 즉 (신)해양산업의 지속적인 성장, (신)해양산업의 클러스터화, ‘해양경제특구’의 인프라 확충 등도 특구의 성공적인 발전을 기하는데 상당히 중요하며, 이와 더불어 관련

표 8. 대분류 세 가지 요인의 분석결과(평균 5점 만점)

분류	문항	평균평점
주관적인 요인	F1 ~ F10	4.11
산업환경적인 요인	E1 ~ E10	3.89
정부정책적인 요인	P1 ~ P10	3.72

법제의 선진화, 지자체의 협력체제 구축, 특구의 선진적인 지정·개발 정책, 특구의 효율적인 거버넌스 체제 구축 등도 특구의 성공적인 발전에 상당한 영향을 미치는 것으로 보인다.

2) 주관적인 요인 분석

주관적인 요인은 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해 입주기업 스스로가 생각하는 전략과 의지를 의미한다. 이 요인 중에서는 “해양경제특구’ 입주기업의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력” 항목이 4.6점으로 가장 높은 점수를 기록하였으며, “해양경제특구’ 입주기업의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보” 항목이 4.5점, “특구 내 해양산업 분야 간 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보” 항목이 4.4점, “해양경제특구청(가칭)의 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력” 항목과, “해양경제특구청(가칭)의 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성 확보” 항목이 각각 4.2점 등 비교적 높은 점수를 기록하였다.

이 분석결과로 볼 때에, ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 무엇보다도 먼저 입주기업 스스로가 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력을 갖추고 경쟁력을 제고하는데 다각적인 노력을 하는

것이 필요하다.

그 다음으로는 “해양경제특구’ 입주기업의 수익성 개선” 항목과, “해양경제특구’의 마케팅 및 고부가가치 기업유치전략” 항목이 각각 4.0점으로 높은 점수를 기록하고 있는데, 마케팅 및 고부가가치 기업유치 등을 통해 입주기업의 수익성을 개선시키는 것이 중요하다는 결론이다.

특이한 사항은 “해양경제특구’ 입주기업의 (신)해양산업 전문인력 양성”, “해양경제특구청(가칭)의 친환경적인 운영 전략”, “항만과 연계한 발전 전략” 항목이 상대적으로 낮은 점수를 기록하고 있는데, 기업을 경영하는 자 측면에서 볼 때는 그 중요도 및 시급성에서 우선순위가 뒤쳐지지 않았나 생각된다.

3) 산업환경적인 요인 분석

산업환경적인 요인은 경영환경변화가 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 도모하는 것과 어떤 상관관계에 있는가를 나타내는 것이다. 이 요인 중에서는 “(신)해양산업의 지속적인 성장” 항목이 4.3점으로 가장 높은 점수를 기록하였으며, “해양경제특구’의 인프라 확충” 항목이 4.2점, “(신)해양산업의 클러스터화” 항목이 4.0점, “해양경제특구’의 글로벌 스탠다드한 기업환경 조성” 항목이 4.0점으로 비교적 높

표 9. 주관적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
주관적인 제고요인	F1	4.6	4.11
	F2	4.2	
	F3	4.5	
	F4	4.2	
	F5	4.4	
	F6	4.0	
	F7	4.0	
	F8	3.8	
	F9	3.7	
	F10	3.7	

표 10. 산업환경적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
산업환경적인 요인	E1	4.3	3.89
	E2	4.0	
	E3	4.2	
	E4	3.7	
	E5	3.8	
	E6	3.6	
	E7	3.7	
	E8	4.0	
	E9	3.8	
	E10	3.8	

표 11. 정부정책적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
정부정책적인 요인	P1	4.2	3.72
	P2	3.8	
	P3	4.0	
	P4	3.7	
	P5	3.6	
	P6	3.5	
	P7	3.7	
	P8	3.5	
	P9	3.7	
	P10	3.5	

은 점수를 기록하고 있다. 이 항목들의 특징은 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 기하는데 반드시 필요한 경영환경적인 요인으로서, ‘해양경제특구’를 운영하는데 필수적으로 갖추어야 하고, 또한 우선적으로 고려하여야 한다는 결론이다.

그 다음으로는 “해양경제특구’ 내 거대 항만 보유”, “해양경제특구’의 항만 및 배후 연계교통망 확충”, “해양경제특구’의 세계적인 (신)해양산업 유치 정도” 항목이 각각 3.8점을 기록하고 있으며, “해양경제특구’ 규모의 적정성” 항목과 “해양경제특구’

입주기업 노무인력의 안정적 공급” 항목이 각각 3.7점, 그리고 “해양경제특구’와 지역경제활동의 부합성” 항목이 3.6점 등 상대적으로 낮은 평균평점을 기록하고 있다. 그러나 비록 이들 항목들이 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서 그 중요도가 상대적으로 떨어진다는 사실을 나타내고 있지만, 여전히 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 기하기 위해서는 필히 고려해야 할 요인들임은 명백하다.

4) 정부정책적인 요인 분석

정부정책적인 성공요인은 ‘해양경제특구’의 지정 및 개발 정책과 관련 법제의 선진화 정도가 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 기하는데 얼마나 많은 영향을 미치는가 하는 것을 의미한다. 이 요인 중에서는 “해양경제특구” 관련 법제의 선진화” 항목이 4.2점으로서 가장 높은 점수를 기록하고 있고, “해양경제특구”의 선진적인 지정·개발 정책” 항목이 4.0점으로 높은 점수를 기록하고 있다. 이것은 성공적인 ‘해양경제특구’의 발전을 위해서는 무엇보다도 관련 법제의 선진화와 선진적인 지정·개발 정책이 중요하다는 것을 반증하는 것이다.

또한 “해양경제특구와 지자체의 협력체제 구축” 항목이 3.8점, “해양경제특구의 효율적인 거버넌스 체제 구축”, “해양경제특구의 분양가격 및 임대료”, “해양경제특구와 지역사회와의 연계 육성정책” 항목이 각각 3.7점, “정부 및 지자체의 인센티브(보조금, 세제지원) 제공 여부” 항목이 3.6점, 그리고 “해양경제특구의 재정자립도 및 독립성”, “해양경제특구의 선진적인 개방 정책”, “해양경제특구의 외자유치 정책” 항목이 각각 3.5점으로 비교적 낮은 점수를 기록하고 있다. 하지만 이것은 이들 항목의 내용이 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전과 무관하다는 것을 의미하는 것이 아니라 상대적으로 다른 항목에 비해 중요도가 떨어진다는 것을 의미한다고 볼 수 있다.

V. 결론

‘해양경제특구’의 성공적인 발전 요인 중 대분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 4.11점, “산업환경적인 요인”이 3.89점, 그리고 “정부정책적인 요인”이 3.72점이었다. 세 가지 요인 중 주관적인 요인의 평균평점이 월등히 높아 결국 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 입주기업 스스로가 집중화된 시장전략 및 친시장 능력을 확

보하여 경쟁력을 갖추는 것이 가장 중요하다는 것을 나타내고 있다. 하지만 산업환경적인 요인과 정부정책적인 요인의 평균평점은 각각 3.89점 및 3.72점을 기록하여 주관적인 요인보다는 적은 영향을 미치고 있다는 결론이다.

즉, 주관적인 요인의 평균평점이 월등히 높다는 것은, ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 입주업체 스스로가 가장 우선적으로 ① 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력을 확보하고, ② 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성을 확보하며, ③ 특구 내 해양산업 분야 간 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보하는 것이 가장 중요하다는 것을 의미한다.

한편 산업환경적인 요인(3.89점)이 정부정책적인 요인(3.72) 보다 다소 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 산업환경적인 요인, 즉 (신)해양산업의 지속적인 성장, (신)해양산업의 클러스터화, ‘해양경제특구’의 인프라 확충 등도 특구의 성공적인 발전을 기하는데 상당히 중요하며, 이와 더불어 관련 법제의 선진화, 지자체의 협력체제 구축, 특구의 선진적인 지정·개발 정책, 특구의 효율적인 거버넌스 체제 구축 등도 특구의 성공적인 발전에 상당한 영향을 미치는 것으로 보인다.

본 연구는 실증분석을 통해, ‘해양경제특구’의 성공적인 발전 요인에 대해 평가요소별로 분석하였지만, 연구환경의 한계 때문에 설문조사 대상이 편중되어 있을 수 있고, 단순 평가방법에 의해 도출된 분석결과이므로, 보다 다양한 대상의 설문조사와 과학적인 분석방법을 적용하여 분석한다면 보다 실질적인 분석결과를 기대할 수 있을 것이다.

참고문헌

- 국토교통부(2010), 『제2차 해양수산발전기본계획』.
- 김율성·김상열(2011), 항만 배후부지 경쟁력 평가에 관한 연구, 『2011 한국항만경제학회 추계학술대회 발표논문집』, 한국항만경제학회.

- 부산발전포럼(2012), 『국가 해양특구 지정으로 中 해양경제 전략에 대응』.
- 이기환·황두건·김명희(2008), “부산항 신항 컨테이너터미널 배후단지 조성사업의 경제성 평가에 관한 연구”, 『항만경제학회지』, 제24집 제4호.
- 이성우(2007), 『우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안』, KMI.
- 송계의(2012), “부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계 발전 방안”, 『항만경제학회지』, 제28집 제1호, 126-134.
- 포스코경영연구소(2013), 『중국 해양경제 발전전략에 관한 연구』.
- 해양수산개발원(2009), 『해양기반의 신국부창출전략』.
- Ghosh B.C., Tan Wee Liang, Tan Teck Meng and Ben Chan(2001), “The key success factors, distinctive capabilities, and strategic thrusts of top SMEs in Singapore,” *Journal of Business Research*, 51.
- 나가사키 시 홈페이지(2013).
- 나가사키 현 산업정책과 발간물(2013).

해양경제특구의 성공 요인

송계의

국문요약

최근 우리나라에서도 ‘해양경제특구’의 지정 필요성이 대두되고 있다. 해양은 새로운 자원 확보 및 국가적 역량제고에 무한한 가능성의 공간을 제공하며, 특히 중국, 일본 등 동북아 주변국의 국가 차원의 해양산업 발전전략을 강화하고 있으나 국내 항만정책은 그간 양적성장 위주로 추진되어와 발전한계에 봉착하고 있다. 따라서 국가적 차원의 해양산업 고도화 및 고부가가치 창출 전략 필요한 시점에 와 있으며, 이에 ‘해양경제특구’의 지정 필요성이 크게 대두되고 있다.

그러나 ‘해양경제특구’의 지정이 중요한 것이 아니라 그 성공적인 개발을 통한 시너지 효과의 극대화가 중요한 것이다. 따라서 본 논문에서는 ‘해양경제특구’를 지정하여 성공적으로 개발하기 위한 성공 요인분석을 하였다.

‘해양경제특구’의 성공적인 발전 요인 중 대분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 4.11점, “산업환경적인 요인”이 3.89점, 그리고 “정부정책적인 요인”이 3.72점이었다. 세 가지 요인 중 주관적인 요인의 평균평점이 월등히 높아 결국 ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 입주기업 스스로가 집중화된 시장전략 및 친시장 능력을 확보하여 경쟁력을 갖추는 것이 가장 중요하다는 것을 나타내고 있다. 하지만 산업환경적인 요인과 정부정책적인 요인의 평균평점은 각각 3.89점 및 3.72점을 기록하여 주관적인 요인보다는 적은 영향을 미치고 있다는 결론이다.

즉, 주관적인 요인의 평균평점이 월등히 높다는 것은, ‘해양경제특구’의 성공적인 발전을 위해서는 입주업체 스스로가 가장 우선적으로 ① 집중화된 시장전략 및 친시장적인 능력을 확보하고, ② 신속한 고객 욕구 충족 및 신뢰성을 확보하며, ③ 특구 내 해양산업 분야 간 연계발전 모델 정립을 통한 경쟁력 확보하는 것이 가장 중요하다는 것을 의미한다.

주제어: 해양경제특구, 해양산업, 주관적인 요인, 산업환경적인 요인, 정부정책적인 요인