

남해안권 발전 종합계획

최종보고서

부산광역시 전라남도 경상남도

제 출 문

부산광역시장 귀하
전라남도지사 귀하
경상남도지사 귀하

본 보고서를 「남해안권 발전 종합계획 수립 연구」용역의
최종보고서로 제출합니다.

2010년 2월

국 토 연 구 원
원장 박 양 호

참 여 연 구 진

국 토 연 구 원	연구 책임	최 영 국 (선임연구위원)
	연구부책임	최 혁 재 (연 구 위 원)
	연 구 진	김 명 수 (책임연구원)
		권 영 섭 (연 구 위 원)
		김 홍 석 (연 구 위 원)
		박 태 선 (연 구 위 원)
		안 홍 기 (연 구 위 원)
		임 은 선 (연 구 위 원)
		이 문 원 (책임연구원)
		임 영 태 (책임연구원)
		서 연 미 (책임연구원)
		박 정 은 (연 구 위 원)
		김 태 영 (연 구 위 원)
		오 선 영 (연 구 위 원)
		정 소 양 (연 구 위 원)
		이 지 영 (연 구 위 원)
		서 안 선 (연 구 위 원)
		백 승 현 (연 구 위 원)
		시·도 연구기관
	강 기 철 (전 문 위 원)	
전남발전연구원	조 상 필 (선임연구위원)	
	정 철 (연 구 위 원)	
경남발전연구원	정 재 희 (연 구 위 원)	
	김 상 호 (전 문 연 구 원)	

연구지원

자문위원단 (가나다 順)

<원로원탁회의 자문위원단>

김재철(동원그룹 회장)
김형국(녹색성장위원회 위원장)
안원태(한국경제사회연구원장)
오 명(건국대 총장)
이상우(신아세아연구소장)
최상철(지역발전위원회 위원장)
최정호(울산대 석좌교수)

<자문위원단>

안영진(전남대 교수)
이병민(청강문화산업대 교수)
이정록(전남대 교수)
임병인(충북대 교수)
최재현(건국대 교수)
한범수(경기대 교수)

엔지니어링

<(주)동성엔지니어링>

이학모(부사장)	박을주(부사장)	황인섭(부사장)
엄익주(전무)	김춘수(상무)	금영일(부장)
안기호(차장)	김현정(과장)	김동현(대리)
박종현(사원)	성재욱(사원)	장혜진(사원)

<(주)동명기술공단건축사사무소>

정병한(사장)	한승훈(전무)	이충배(차장)
김지수(과장)	이명도(과장)	강신택(과장)
김승현(대리)	이종진(대리)	노재운(사원)
이회성(사원)		

외부원고 집필자 (가나다 順)

김성준((주)프라이즘 프로퍼티즈 대표이사)	정명운(한국법제연구원 연구위원)
김행중(세명대 교수)	최완석(광주대 교수)
박종순(대구경북연 책임연구원)	최환용(한국법제연구원 부연구위원)
유환중(명지전문대 교수)	황진희(해양수산개발원 연구위원)
윤형호(서울시장개발연구원 연구위원)	허윤수(부산발전연구원 부연구위원)

차 례

I. 과업개요	1
1. 계획 배경 및 목적	3
1) 배경	3
2) 목적	4
2. 계획의 의의 및 성격	5
1) 해안권 개발의 필요성	5
2) 남해안권 개발에 대한 논의과정	7
3) 계획의 의의	8
4) 계획의 성격	9
3. 계획범위	10
4. 계획수립과정	11
II. 남해안권 발전 잠재력 및 극복과제	13
1. 지역 현황분석	15
1) 입지여건	15
2) 자연환경	16
3) 인문·사회환경	21
4) 산업경제환경	27
5) 사회간접자본	39
6) 지역 현황분석 종합	45
2. 관련계획 및 제도검토	48
1) 상위계획 및 관련계획	48
2) 관련제도 분석	62
3. 국내·외 개발사례 분석	67
1) 국내사례	67
2) 해외사례	74
3) 시사점	90
4. 발전 잠재력 및 극복과제	94
1) 지역별 발전 여건	94
2) 부문별 개발 여건	99
3) 남해안권 발전 잠재여건 종합	107

III. 남해안권 여건 및 위상	111
1. 남해안권 여건 분석	113
1) 국내외 여건 분석	113
2) 여건변화 분석	124
2. 남해안권 위상 정립	134
1) 국토미래상	134
2) 초광역개발권으로서 남해안권 위상	145
IV. 남해안권 발전 기본구상	159
1. 남해안권 발전 비전 및 추진전략	161
1) 남해안권 비전 설정	161
2) 남해안권 발전 목표 및 추진전략	166
2. 남해안권 발전 종합계획의 기본방향	169
1) 계획작성시 고려한 10개 고려요소	169
2) 계획지표 설정	171
3. 남해안권 발전 기본구상	176
1) 지역별 도입기능 선정	176
2) 기본구상	183
V. 부문별 추진방안	189
1. 자연환경보전 부문 추진방안	191
1) 대내외 동향	191
2) 추진과제	198
3) 추진방안	199
2. 제조업 혁신 부문 추진방안	201
1) 대내외적 동향	201
2) 추진과제	222
3) 추진방안	222
3. 관광 및 휴양거점 구축 부문 추진방안	225
1) 대내외적 동향	225
2) 추진과제	242
3) 추진전략	243
4. 항만·물류산업 육성 부문 추진방안	246
1) 대내외적 동향	246
2) 추진과제	250

3) 추진방안	250
5. 도로 등 사회간접자본 확충부문 추진방안	253
1) 교통수요 예측	253
2) 추진과제	282
3) 추진방안	283
6. 농수산업 구조 고도화 부문 추진 방안	284
1) 대내외적 동향	284
2) 추진과제	287
3) 추진방안	287
7. 지역홍보 및 마케팅 부문 추진 방안	288
1) 지역홍보 및 마케팅 추진방향	288
2) 지역홍보 및 마케팅 전략	289
VI. 개발사업 구상	299
1. 개발사업 발굴	301
2. 전략별 개발사업 기본구상	307
1) 친환경 글로벌 해양관광허브 구축	307
2) 동북아 국제교류거점 조성	353
3) 산업간 융복합화 및 연계	363
4) 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성	397
5) 국내외 교통네트워크 구축	405
3. 개발사업의 개략적 경제적 파급효과	424
4. 개발사업의 효율적 추진방안	428
1) 개발사업 추진을 위한 SW 지원	428
2) 개발사업의 연계	430
3) 자연환경변화의 사전 저감	438
4) 개발사업 추진 후 모니터링	441
5) 해안·도서 경관관리	444
6) 시범사업의 추진	447
5. 구역지정을 위한 개발계획 대상	449
1) 선도개발사업의 선정기준	449
2) 개발사업 선정방법	450
3) 개발구역의 기능	450
4) 개발사업 선정	450

VII. 집행관리계획	455
1. 재원조달방안	457
1) 사업비 개요	457
2) 투자소요 추정 및 재원조달계획	465
3) 재원조달방안	492
2. 투자유치 촉진방안	597
1) 투자유치 여건	597
2) 남해안권 투자유치 전략	500
3) 남해안권 투자유치 실행방안	507
3. 집행관리방안	509
1) 추진체계	509
2) 제도개선방안	510

표 차례

표 II-1. 하천 현황	17
표 II-2. 국가하천현황	17
표 II-3. 기상개황	18
표 II-4. 기간별 피해발생현황	19
표 II-5. 생태·자연도 각 권역별 평가 현황	20
표 II-6. 국가 생태계보전지역 지정 현황	21
표 II-7. 인구 현황	22
표 II-8. 인구추이	23
표 II-9. 연도별 지역내 총생산 변화	23
표 II-10. 지역 예산	24
표 II-11. 지목별 토지이용 현황	25
표 II-12. 용도지역 지정현황	25
표 II-13. 도로현황	26
표 II-14. 산업별 생산액	27
표 II-15. 제조업 부문 현황	28
표 II-16. 산업단지 현황	29
표 II-17. 제조업 업종별 입지계수	30
표 II-18. 기업체 개별입지 현황	31
표 II-19. 농가 및 농가인구 현황	31
표 II-20. 경지면적 현황	32
표 II-21. 농업생산량	32
표 II-22. 친환경 농림산물 인증면적	33
표 II-23. 어가 및 어가인구 현황	33
표 II-24. 관광개발현황	34
표 II-25. 관광자원 개발사업 현황	35
표 II-26. 자연공원 지정 현황	35
표 II-27. 어촌체험마을 현황	36
표 II-28. 재래시장 현황	36
표 II-29. 주요 지역축제	37
표 II-30. 관광숙박업 현황	37
표 II-31. 카지노 업체 현황	38
표 II-32. 문화재현황	39
표 II-33. 목적통행 현황	41

표 II-34. 주요 철도노선	42
표 II-35. 무역항의 최근 3년간 물동량	43
표 II-36. 어항 지정현황	43
표 II-37. 공항별 주요시설 현황	44
표 II-38. 공항의 최근 3년간 화물·여객수송량	45
표 II-39. 마린항만 수요추정	59
표 II-40. 그리스의 호텔과 호텔의 침상 수	80
표 II-41. 친환경농산물 인증현황	104
표 III-1. 주요 고용지표	113
표 III-2. 인구이동	114
표 III-3. 남해안과 수도권 지역의 지역총생산 비교	115
표 III-4. 남해안 3개 시·도와 수도권의 생산액 기준 산업구조의 변화	116
표 III-5. 남해안 3개 시·도와 수도권의 업종별 입지계수	117
표 III-6. 남해안과 수도권의 산업단지 분포 현황	118
표 III-7. 남해안과 수도권의 부품소재산업	118
표 III-8. 산업지적재산권	119
표 III-9. 온실가스 배출량 현황	120
표 III-10. 신재생에너지 보급량	120
표 III-11. 동북아 10대 주요경제권 현황	121
표 III-12. 동북아 10대 주요경제권 GRDP 추이 비교	122
표 III-13. 동북아 10대 주요경제권 GRDP로 본 산업별 비중 비교	123
표 III-14. 전국인구 전망	125
표 III-15. 2020년의 사회·경제지표 전망	126
표 III-16. 전국 시·군 유형 분류	148
표 III-17. Randstad Holland의 주요 도시권 및 기능 분담	151
표 IV-1. 「남해안권 발전 종합계획」 계획지표	175
표 V-1. 국내 숙박관광시 주요 활동 우선순위	192
표 V-2. 남해안 습지 관련 관광시설 현황	197
표 V-3. 습지관련 축제개최 현황	197
표 V-4. 남해안권 지역별 조선산업 사업체수 및 종사자수	201
표 V-5. 한국 조선산업의 위상	203
표 V-6. 한국의 주요 품목의 수출 현황	203
표 V-7. 지역별 주요 조선소 건조량 및 수주량	204

표 V-8. 남해안권 지역별 항공우주산업 사업체수 및 종사자수	207
표 V-9. 국내 항공우주산업 수급 동향 및 전망	208
표 V-10. 남해안권 지역별 신소재산업 사업체수 및 종사자수	210
표 V-11. 로봇분야별 국내시장(생산기준) 규모	213
표 V-12. 남해안권 지역별 요트산업 사업체수 및 종사자수	214
표 V-13. 세계 해양바이오제품 시장 현황	216
표 V-14. OECD 주요국가의 2008년 신재생에너지 원(原)별 공급현황	218
표 V-15. 지역별 신재생에너지 원별 공급비중(생산부문)	219
표 V-16. RT 이용 분야별 매출액	221
표 V-17. 해양리조트 시설의 개발유형	230
표 V-18. 크루즈항의 유형	233
표 V-19. 연도별 국제크루즈선 입항 현황	234
표 V-20. 아시아 경쟁국가 크루즈선 입항 현황	234
표 V-21. 남해안 크루즈 관광 수요전망	235
표 V-22. 국내 마리나 현황	236
표 V-23. 마리나항만 개발계획	236
표 V-24. 해외 마리나 현황	238
표 V-25. 「국가교통DB」 구성	253
표 V-26. 시간적 범위	254
표 V-27. 교통존 내역	254
표 V-28. 서울특별시와 경기도의 발생 및 도착 원단위	258
표 V-29. 총화물차 권역별 모형추정결과	259
표 V-30. 전국 시·도별 화물통행 발생·도착량 예측	260
표 V-31. 대존 그룹 내역	262
표 V-32. 장래 총목적통행 O/D	262
표 V-33. 장래 화물통행 O/D	263
표 V-34. 수단분담 모형 Data Set 구축 방법	265
표 V-35. 수단분담모형의 계수 및 t값	265
표 V-36. 장래 수단별 통행량 및 분담률 예측	266
표 V-37. 장래 총수단통행 O/D	267
표 V-38. 차종별 재차인원	268
표 V-39. 미시행시 수요예측	269
표 V-40. 도로, 철도 등 SOC 개발사업 시행시 수요예측	271
표 V-41. 도로 철도 등 SOC 개발사업시행시 수요예측	274
표 V-42. 개발사업 미시행시 및 시행시(타분야 개발계획 반영) 수요예측	277
표 V-43. 홍보대상군별 홍보전략	294

표 V-44. 지역별 브랜드 사례들	296
표 V-45. 남해안권 브랜드안	297
표 VI-1. 개발사업의 구성(3단계)	305
표 VI-2. '남해안권 발전 종합계획' 개발사업 목록	306
표 VI-3. 「남해안권 발전 종합계획」 개발사업 종합	421
표 VI-4. 생산유발액	426
표 VI-5. 부가가치유발액	426
표 VI-6. 고용창출효과	427
표 VII-1. 개발사업 유형별 현행 국고지원	460
표 VII-2. 「동·서·남해안권발전특별법」상의 정부지원 규정	461
표 VII-3. 「산업입지및개발에관한법률」상의 정부지원 규정	462
표 VII-4. 「사회기반시설에대한민간투자법」 제2조 제1호에서 정한 시설	463
표 VII-5. 개발사업의 민간투자대상시설 여부	464
표 VII-6. 총투자소요액	465
표 VII-7. 재원조달계획 총괄	466
표 VII-8. 「친환경적 글로벌 해양관광허브 구축」 단위사업별 투자계획	467
표 VII-9. 「동북아 국제교류거점 조성」 단위사업별 투자계획	468
표 VII-10. 「산업간 융복합화 및 연계」 단위사업별 투자계획	469
표 VII-11. 「동서통합 및 지역상생 발전지대 조성」 단위사업별 투자계획	470
표 VII-12. 「국내·외 교통 네트워크 구축」 단위사업별 투자계획	471
표 VII-13. 소관부처별 재원조달 계획	472
표 VII-14. 문화체육관광부 재원조달 계획	474
표 VII-15. 농림수산식품부 재원조달 계획	476
표 VII-16. 지식경제부 재원조달 계획	477
표 VII-17. 국토해양부 재원조달 계획	477
표 VII-18. 기타 부처 재원조달 계획	479
표 VII-19. 문화체육관광부, 환경부 공동추진 재원조달 계획	480
표 VII-20. 문화체육관광부, 국토해양부 공동추진 재원조달 계획	481
표 VII-21. 국토해양부, 지식경제부 공동추진 재원조달 계획	482
표 VII-22. 부처 공동추진 재원조달 계획	483
표 VII-23. 지방자치단체 추진 재원조달 계획	484
표 VII-24. 민간자본 추진 재원조달 계획	485
표 VII-25. 예산회계별 재원조달 계획	485
표 VII-26. 일반회계 세부사업별 투자계획	486

표 VII-27. 교통시설 특별회계 세부사업별 투자계획	487
표 VII-28. 광역 지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획 (단일부처)	487
표 VII-29. 광역 지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획 (2개 부처)	489
표 VII-30. 광역 지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획 (3개 이상 부처)	490
표 VII-31. 기타 특별회계 세부사업별 투자계획	491
표 VII-32. 경쟁국의 요인별 투자경쟁력 조사결과	497
표 VII-33. 주요국의 외국인 투자매력도 순위	498
표 VII-34. 주요국 투자환경 비교	498
표 VII-35. 시도별 외국인 투자기업 현황	499
표 VII-36. 각 분야별 기업투자환경 순위	500
표 VII-37. 지구별 주요 인센티브 적용 방안	502

그림 차례

그림 I-1. 남해안권 발전 종합계획의 지위	9
그림 I-2. 남해안권의 공간적 범위	10
그림 I-3. 계획수립체계	12
그림 II-1. 남해안권의 입지여건	15
그림 II-2. 남해안권의 지형	16
그림 II-3. 생태·자연도	20
그림 II-4. 도로 등 SOC 현황도	40
그림 II-5. 철도사업 현황	42
그림 II-6. 국가어항 지정현황	44
그림 II-7. 남해안 선벨트의 권역구분	58
그림 II-8. 마리나항만 예정구역 위치도	60
그림 II-9. 소렌토 전경 및 해변 모습	74
그림 II-10. 아말피 전경 및 해변 모습	76
그림 II-11. 미코노스 전경 및 해안가 식당 모습	77
그림 II-12. 포시타노 전경	78
그림 II-13. 산토리니 전경 및 해변 파라솔 모습	79
그림 II-14. 몽펠리에 오페라 광장 및 구시가지 전경	83
그림 II-15. 라 그랑모트 리조트 전경	84
그림 II-16. 로테르담항 전경	85
그림 II-17. Friday Harbor의 마리나 모습	87
그림 II-18. 관할구역 구분(VPA and City of Vancouver Jurisdiction)	89
그림 II-19. EVPL Area-by Area Height Guideline Limits	89
그림 II-20. 기계금속산업 구매 및 판매의 지역간 연계	100
그림 II-21. 아시아횡단철도 노선	102
그림 II-22. 아시안하이웨이 노선	102
그림 II-23. 부산항과 로테르담항의 부가가치 비교	106
그림 III-1. 남해안 3개 시·도와 수도권의 사업체 및 종사자 분포	114
그림 III-2. 시대별 주도산업과 정보화시대	127
그림 III-3. GDP성장대비 시대별 특징 예측	127
그림 III-4. 세계 관광객 입국자 수	128
그림 III-5. FTA 시대 글로벌 열린국토의 개척구도	143
그림 III-6. 국토구조 형성의 기본방향	143

그림 III-7. 대외개방형 국토미래상	144
그림 III-8. 「초광역개발권」 설정	145
그림 III-9. 권역별 비전 및 개발방향	146
그림 III-10. 광역경제권별 발전비전	147
그림 III-11. Randstad Holland 위치도	150
그림 III-12. Blue Banana 및 Golden Banana(SUN Belt)	154
그림 III-13. 남해안권의 위상	155
그림 IV-1. 전략구도 1 : 해양·대륙의 다중관문지대화	163
그림 IV-2. 전략구도 2 : 수도권 대극거점으로 육성	164
그림 IV-3. 전략구도 3 : 상징적 국민통합	164
그림 IV-4. 남해안권 발전의 핵심 단어	165
그림 IV-5. 남해안권의 비전 및 5대 전제조건	166
그림 IV-6. 남해안권 추진전략	168
그림 IV-7. 남해안권 발전 종합계획 작성시 고려요소	171
그림 IV-8. 출생아 수 및 합계출산율 추이	173
그림 IV-9. 부산해안권 도입기능	176
그림 IV-10. 전남해안권 도입기능	179
그림 IV-11. 경남해안권 도입기능	181
그림 V-1. 2008년 국내 숙박관광 : 관광시 우선순위 활동	191
그림 V-2. 해양관련 활동의 세부 항목	192
그림 V-3. 한강시민공원	193
그림 V-4. 담양 메타세콰이어 가로수길	194
그림 V-5. 제주 올레길 코스	194
그림 V-6. 제주 올레길	194
그림 V-7. 생태·녹색 관광자원 개발사업 지원현황	195
그림 V-8. 경남 하동 최참판택	196
그림 V-9. 을숙도 생태공원	196
그림 V-10. 전남 신안 중도 갯벌	196
그림 V-11. RT 활용분야	220
그림 V-12. 베를린 필하모니 음악당	225
그림 V-13. 외국인 전용 카지노 업체 분포	227
그림 V-14. 외국인 전용카지노 이용객 및 매출액의 전년대비 증감률	228
그림 V-15. 지역별 외국인 전용 카지노 매출액 구성비 추이	228
그림 V-16. 외국인 전용카지노의 국적별 이용객 점유율	229

그림 V-17. 주요 국적별 카지노 이용객 변화	229
그림 V-18. 마리나항만 개발 대상지 위치	237
그림 V-19. 남해안권 발전 추진전략	243
그림 V-20. 글로벌 기업의 생산 네트워크	246
그림 V-21. 중국 및 아시아 물류시장 성장 전망	246
그림 V-22. 동북아 3국의 역내교역 비중 추이	247
그림 V-23. 아시아지역 기간항로 변화추이	247
그림 V-24. 동북아 항만의 환적유형 변화	248
그림 V-25. 부산항의 환적 유형 변화	249
그림 V-26. 항만물류산업 클러스터 개념	251
그림 V-1. 교통존 구분도	255
그림 V-28. 교통수요 예측과정	257
그림 V-29. 시·도별 화물통행 발생량 예측	260
그림 V-30. 총목적통행 희망노선도	263
그림 V-31. 화물통행 희망노선도	264
그림 V-32. 장래 수단별 분담률	266
그림 V-33. 사업미시행시 통행배정도	281
그림 V-34. 사업시행시 통행배정도	281
그림 V-35. 지역 홍보와 마케팅의 추진 방향	289
그림 V-36. 특성에 따른 홍보마케팅 방향	289
그림 V-37. 지역별 홍보전략	290
그림 V-38. 부문별 홍보전략	291
그림 V-39. 이해관계자들에 따른 홍보 전략	292
그림 V-40. 홍보대상별 고객군과 제공서비스	293
그림 VI-1. 개발사업 선정단계	301
그림 VI-2. 개발사업을 뒷받침 하는 4가지 소프트웨어(SW)	429
그림 VI-3. 개발사업의 연계 모식도	430
그림 VI-4. 개발사업의 연계예시도 (Network & Package)	438
그림 VI-5. 항구주변 도시경관 형성사례	444
그림 VI-6. 도시상징색상 예시	446
그림 VI-7. 환경친화적인 해안도로 공법	447
그림 VI-8. 부산 가덕도 개발구역 토지이용구상(안)	451
그림 VI-9. 전남 진도군 개발구역 토지이용구상(안)	452
그림 VI-10. 거제시 지세포 개발구역 토지이용구상(안)	453

그림 VII-1. 남해안권 투자유치 전략 방향	501
그림 VII-2. 투자유치 중점분야 사업선정 기준	502
그림 VII-3. 국가별 투자유치 마케팅 전략	503
그림 VII-4. 투자유치 조직 구성방안	504
그림 VII-5. 투자유치 전담조직의 유치대상 기업 지원역할	504
그림 VII-6. 인센티브 지원 방안	505
그림 VII-7. 권역별 중점 투자유치 분야 및 타깃 마케팅 방안	506
그림 VII-8. 해안권별 마케팅 주제(theme) 도출	506
그림 VII-9. 남해안권 개발사업 추진체계	510

I. 과업개요

1. 계획 배경 및 목적 / 3
2. 계획의 의의 및 성격 / 5
3. 계획범위 / 10
4. 계획수립과정 / 11

1. 계획 배경 및 목적

1) 배경

- 「동·서·남해안권발전특별법」의 효율적 추진을 위한 발전 전략 및 실행방안 마련
 - 부산·전남·경남 등 남해안 지역을 동북아시아의 새로운 통합해양 경제권 및 국제관광지역으로 발전시키기 위한 지역발전 종합계획 수립 필요

- 초광역개발권으로서 남해안 선벨트의 비전과 개발방향 구체화
 - 동북아 해양관광·물류의 복합경제중심지 건설을 위한 남해안권 발전의 밑그림 제시
 - 동북아 주변 경제권과의 협력과 상생발전을 위한 글로벌 네트워크 형성 방향 정립
 - 초광역개발권으로서 남해안권이 성장하기 위한 새로운 성장동력 확충방안 제시

■ 동·서·남해안권발전특별법

- 목적 : 동·서·남해안권을 동북아시아의 새로운 경제권 및 국제적 관광지역으로 발전
- 주요내용
 - 동·서·남해안권 발전 종합계획 수립(시·도지사) 및 결정(국토해양부장관)
 - 개발구역 지정(종합계획에 반영된 개발사업의 시행을 위해 개발계획 수립 후 지정)
 - 실시계획 수립(사업시행자) 및 승인(시·도지사)
 - 인·허가 등 의제(35개 관련법률 의제처리)



2) 목적

- 「동서남해안권발전특별법」에 의한 남해안권 발전 종합계획 작성
 - 자연환경보전, 제조업, 항만·물류, 관광·휴양, 농수산업, 홍보 및 마케팅 전략 수립

- 종합계획에서 제시한 개발사업 중 시범적으로 추진할 사업에 대하여 개발구역 지정을 위한 개발계획 수립
 - 시·도별 1개소 선정

[세계의 지역발전정책 동향]

- 지방의 경쟁력의 국가의 경쟁력
 - 지역단위간 경쟁력 시대 : 한국과 중국이 아니라 수도권과 북경권, 부산권과 오사카권 등으로 경쟁력의 공간적 단위가 지역권으로 바뀌고 있음
 - 미국의 경우 대도시권국가(MetroNation)전략 추진 : 뉴욕, 시카고 대도시권 경쟁력강화
 - 프랑스 파리대도시권 육성을 위한 그랑파리 프로젝트 추진
 - 일본 도쿄와 오사카권을 중심으로 한 글로벌 메가시티리전(Mega City Region;MCR) 육성을 위한 그랜드 디자인

- 세계 30대 도시권(세계 GDP이 50%, 세계인구의 18%) 비교하면 한국의 대외 경쟁력은 취약한 상황 - 수도권에 버금가는 새로운 메가시티리전 육성 필요
 - 경인권 : 경제적 번영 10위, 장소매력도 10위
 - 부산-울산-경남 : 경제적 번영 15위, 장소매력도 13위

- 외국의 초광역적·초국경적 개발동향
 - 미국 "America 2050" 전략 : 10개 Mega Region에 의한 글로벌 경쟁력 강화
 - 유럽연합 국가간 지역협력 프로그램 발굴 및 추진 : 5년간('07~'12) 총 52개 접경지역 사업 및 13개 초국경사업 추진

2. 계획의 의의 및 성격

1) 해안권 개발의 필요성

- 세계화 시대에 대응한 통합경제권 및 해양경제권 구축 중요성 부각
 - 세계경제가 글로벌화 될수록 해양 및 해안권의 중요성 증대
 - 남해안권 발전 종합계획 수립을 통해 내륙에 국한되어 있던 내륙지향적 국토 전략을 해양지향적 국토전략으로 전환할 수 있는 계기 마련

- 글로벌화와 무역자유화에 따른 해상물동량 증가추세 지속 전망
 - 세계 컨테이너 물동량은 2005년 2.6억 TEU¹⁾에서 2010년에는 4억 TEU로 확대될 전망
 - 세계경제의 글로벌화로 항만물류의 중요성이 증대되고 있으며, 남해안을 동북아 항만물류의 허브로 육성할 필요성 제기



- 내륙자원에 의한 경제력 확충 한계를 극복하기 위하여 해양자원 개발 및 활용 중요성 강조
 - 토지자원의 한계를 ‘해양국토’, ‘新해양경제권’의 개발을 통해 극복
 - 해양자원을 활용한 해양바이오산업의 중요성 증대
 - 조력, 파력, 수온차 등 해양에너지 자원을 대체에너지원으로 활용가능

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

[글로벌 시대의 국토공간 재편 과제]

- 국토의 새로운 대외 개방향 미래성장축 육성
 - 해안권 개발을 통한 성장동력 확충
 - 환태평양과 유라시아의 관문 역할을 할 수 있는 지경학적 장점을 활용하여 대외 개발 거점지대 육성
 - 수도권에 집중된 국토구조를 극복하기 위한 새로운 성장축 구축
 - 동서간, 남북간 지역갈등을 통합적 협력관계를 통해 극복하기 위한 지역간 협력적 네트워크 구축
- 국제교류 및 초국경적 협력 추진을 위한 새로운 국토 창출
 - 도시국토창출
 - 하나의 도시권, 메가시티 개념, 공간구조, 지역색 살리되 폐쇄적 공간관리 탈피
 - 주요 중심도시와 주변부로 구성되는 대도시권국가 형성을 위한 메트로네이션 구축
 - 해안권 중심의 새로운 메가시티리전을 구성하여 주변국가의 대도시권과 협력 및 경쟁 추진
 - 연성국토창출
 - 물리적 시설 투입에 따른 경쟁력 강화의 한계를 극복하기 위해 다도해, 해안경관, 독특한 문화자원의 활용을 통한 지역 상품화
 - 관광상품 개발, 지역가치 부각, 지역특산물의 명품화, 고급 두뇌 유치 및 외국인 정주 여건을 개선하여 대외 경쟁력 강화 기반 마련
 - 해양국토창출
 - 대륙 중심의 국토공간 구조에서 해양 국토공간 구조로의 전환
 - 환태평양, 환황해 등 주변국가의 협력 네트워크 구축

□ 남해안권 발전 종합계획 추진을 발판으로 본격적인 ‘해양강국’ 으로 발돋움할 필요성 증대

- 국가 차원에서 해양강국으로 발전하기 위한 21세기 해양정책을 정비하고 해양경제의 육성을 위한 국가적 비전과 전략을 적극적으로 추진
- 태평양을 향해 열려있는 남해안의 지리적 장점을 바탕으로 동북아 해상물류 및 수산관광산업의 중심지로 도약 가능
- 농수산업 및 해양관련 국가기관·연구소·대학 등이 밀집되어 해양수산관련 연구개발과 산업화의 가능성이 매우 높음

2) 남해안권 개발에 대한 논의과정

□ 1988년 미래학회에서 남해안 개발의 필요성 제시

- 한국미래학회 심포지엄(1988년 3월 25일)에서 서해안과 남해안의 L자형 연안벨트 가운데 남해안 우선개발의 필요성 강조
- 목포와 부산을 잇는 새로운 개발축을 형성하여 지역균형발전을 도모하고 태평양시대를 여는 계기 마련

남해안 다도해 황금해안 10대 프로젝트	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 목포권 국제교역기지 조성 ▪ 영호남 화합차원의 환광양만권 종합개발 ▪ 완도권 종합리조트기지 조성 ▪ 마린폴리스(marine-polis) 개발 ▪ 거제도 해양산업기지 조성 ▪ 사회간접시설 건설 ▪ 환태평양 전망타워 건설 ▪ 동백조림지대 조성 ▪ 국제문화예술 이벤트 개발 ▪ 연안환경보전사업 추진
-----------------------------	--

자료: 박양호외, 1994, 남해안의 다도해황금해안 프로젝트 구상

□ 1996년 문민정부 ‘세계화추진위원회’ 에서 남해안 개발 제안

- 문민정부는 남해안의 중요성을 인식하고 세계화추진위원회가 남해안벨트 개발을 위한 제안서 제출
- 당시에는 남해안 개발의 사회정치적 여건 미성숙과 다른 지역과의 형평성 이유로 폐기

□ 「동서·남해안권발전특별법」 제정

- 당초에는 남해안발전특별법으로 제안하였으나 다른 해안권과의 형평성을 고려하여 동서해안 권역을 추가
- 의원입법으로 「동서·남해안권발전특별법」 제정(2007년)

□ 18대 대선 공약으로 제시

- 이명박 후보는 남해안의 중요성을 인식하고 남해안권 개발을 대선 공약화
- 남해안 SUN BELT 구상을 발표(2007년 8월 5일, 광주)하면서 남해안권 개발의 중요성 및 의미가 새롭게 부각

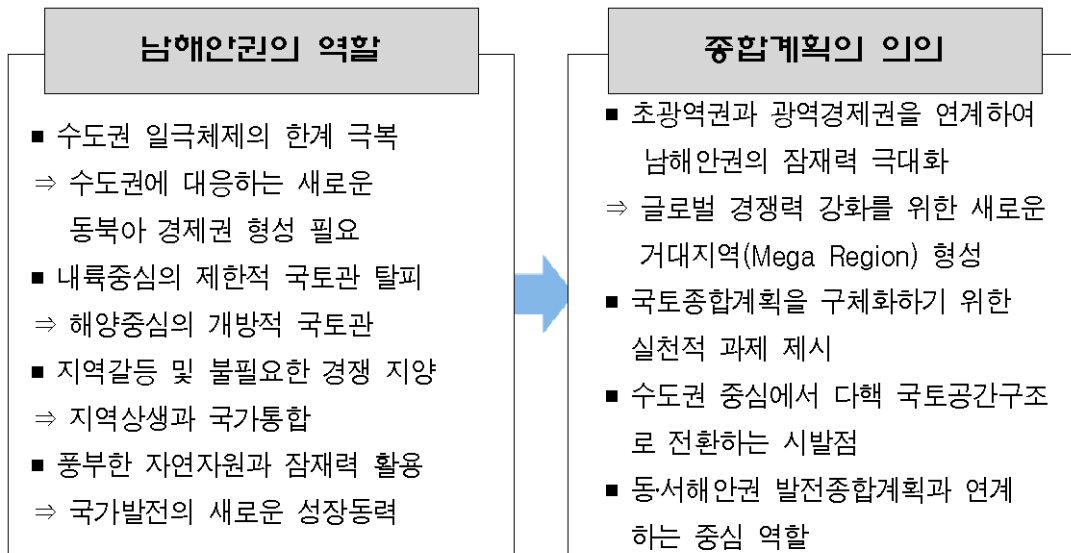
- 국가균형발전전략으로서 초광역개발권 발전방향 제시
 - 글로벌시대에 대응한 국가경쟁력 강화와 지역상생을 선도하는 초광역 성장지대 육성을 위한 초광역개발권 발전비전 제시(2008년 12월 15일)
 - 지역발전위원회에서 남해안권 초광역개발 개발구상 제시(2009년 12월 2일)

3) 계획의 의의

- 남해안권의 잠재력을 개발하여 초광역권 개발과 광역경제권을 연계한 계획
 - 新해양국토시대를 열고 선진국으로 진입하기 위해 남해안권의 잠재력을 적극 개발하여 국가발전의 성장동력을 발굴하는 계획
 - 대륙과 해양이 이어지고 환황해 경제권과 환동해 경제권이 교차하는 지경학적 이점을 활용하여 새로운 동북아 경제권을 구축하는 계획
- 국토종합계획을 실천하는 계획
 - 남해안권 발전 종합계획은 국토종합계획의 하위계획으로서 국토종합계획의 범위 안에서 이를 구체화하는 지역계획
 - 현재 수립중인 제4차 국토종합계획 재수정계획의 추진전략 및 권역별 추진방안에 연계되도록 함으로써 실행력을 제고
- ‘수도권 단핵’ 중심에서 ‘다핵 국토공간구조’ 로 전환하는 계획
 - 수도권 단핵 중심에서 벗어나 다핵 국토공간구조로 전환하는 과정에서 광역경제권(5+2) 및 다른 초광역개발권과의 연계·선도하는 계획
 - 시·도 단위로 추진해 오던 각종 인프라 구축 및 지역개발사업을 보다 광역적으로 계획·추진하기 위한 토대 마련
- 동·서해안권 발전 종합계획을 상호 연계하는 계획
 - 동·서해안권을 연결하는 위치에 있는 남해안권은 계획수립에서도 두 지역의 중심이 되며 서로 차별화·특화되는 동시에 보완적 역할을 하도록 수립
 - 남해안권 발전 종합계획과 같은 법에 의해 수립되는 동·서해안권 발전 종합계획

획은 서로 경쟁하는 것이 아니라 조화 및 보완하는 관계 형성시 당초의 시행 효과 달성 가능

- 단절되어 있던 영·호남 지역을 해양공간과 이를 연결하는 내륙지역을 활용하여 화합의 공간으로 조성할 수 있는 토대 마련



4) 계획의 성격

- 「동서·남해안권발전특별법」에 의거한 법정계획
- 관광·제조업·물류 등 부문계획을 포괄하는 종합계획
- 새로운 성장동력을 발굴하여 일자리를 창출하는 새로운 개념의 지역계획

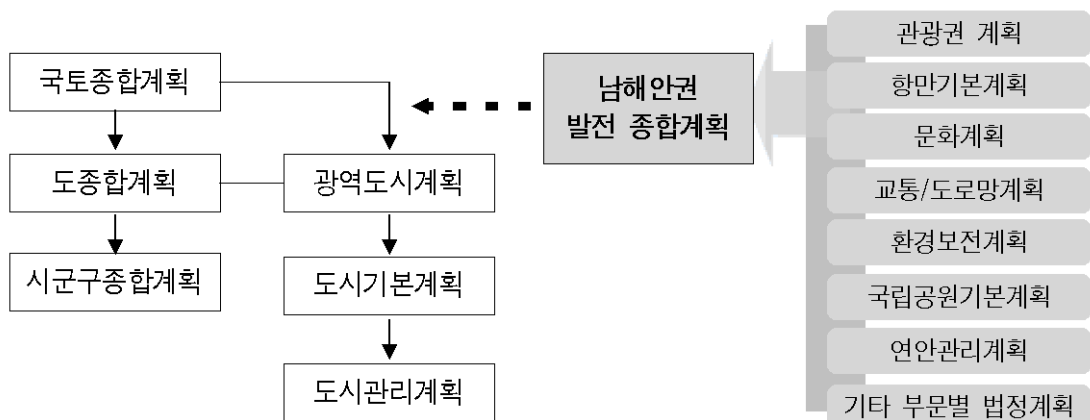


그림 1-1. 남해안권 발전 종합계획의 지위

3. 계획범위

□ 공간적 범위

- 남해안권²⁾ : 특별법에 의한 공간적 범위로서 남해안에 연접한 35개 시군구
 - 부산 9구 1군, 전남 4시 12군, 경남 6시 3군
 - 종합계획에서 제시되는 개발사업의 효과를 배가시키기 위해 필요하다고 판단되는 일부 연접지역을 포함할 수 있음



그림 1-2. 남해안권의 공간적 범위

2) 본 계획의 목적은 본문에서도 언급한 바와 같이 남해안권 즉 3개 시도의 해안권 지역의 잠재된 자원을 활용하여 대내외적인 경쟁력을 강화하려는 것임. 따라서 본 계획은 계획에 담긴 각종 개발사업의 추진을 통하여 계획에 포함된 지자체의 발전을 도모하는 한편 그의 긍정적 영향을 주변지역에 파급하고자 하는 의도가 있음. 추후 개발사업 선정작업은 이러한 것을 고려하여 진행할 것임. 이러한 맥락에서 본 계획에서는 현황 및 여건 분석 그리고 수도권 또는 중국 및 일본 주요 지역과의 권역간 비교 분석은 남해안권이 아닌 남해안권을 포괄하는 3개 시도를 대상으로 진행함. 그것은 남해안권은 해안지역만으로 구성된 의도된 계획권역으로서 다른 지역과의 비교 분석할 수 있는 공간적 의미부여를 하기 어려운 점을 지니고 있기 때문임 : 본 보고서에서 “남해안권”은 계획대상인 35개 시군구를 포함하고 여기에 부산해안권, 경남해안권, 전남해안권으로 구분하여 표현하고 있음. 또한 “남해안 3개 시도”는 남해안권이 위치하고 있는 3개 시도를 의미함. 따라서 여기에서 부산·전남·경남이라고 하면, 각 시도별 행정구역 전체를 의미하며, “부산해안권”·“전남해안권”·“경남해안권”은 「동서·남해안권발전특별법」에 의거하여 남해안선에 연접한 남해안권을 구성하고 있는 부산, 전남, 경남의 35개 기초자치단체를 뜻함

□ 시간적 범위

- 2020년(2020년까지의 한시법, 국토종합계획과 연계 필요)

□ 내용적 범위

- 동서·남해안권발전특별법에 명시된 계획의 내용적 범위를 고려
 - 자연환경보전, 제조업혁신, 관광휴양거점 구축, 항만물류산업 육성 및 도로 등 사회간접자본 확충, 농수산업구조 고도화, 지역홍보 및 마케팅
- 우선개발사업의 선정 및 기본구상
 - 종합계획에 의하여 추진할 개발사업 가운데 부문별 연계 등을 통하여 우선적으로 추진할 개발사업 선정

4. 계획수립과정

- 계획수립은 두 개 과정으로 진행
 - 비전 설정 및 발전방향과 부문별 전략 등을 포함하는 종합계획
 - 우선 개발사업 선정 및 사업별 구상 수립 등을 포함하는 개발계획
- 발굴된 개발사업 중 우선적으로 추진이 필요한 사업을 대상으로 개발구역 지정을 위한 개발계획 수립
 - 개발구역의 입지선정 및 구역계 설정
 - 도입기능 및 토지이용구상 등 개발계획 수립
 - 개발구역 지정을 위한 관련도서의 작성
- 종합계획과 개발계획의 법정계획화를 위한 관련 심의 및 행정절차 지원

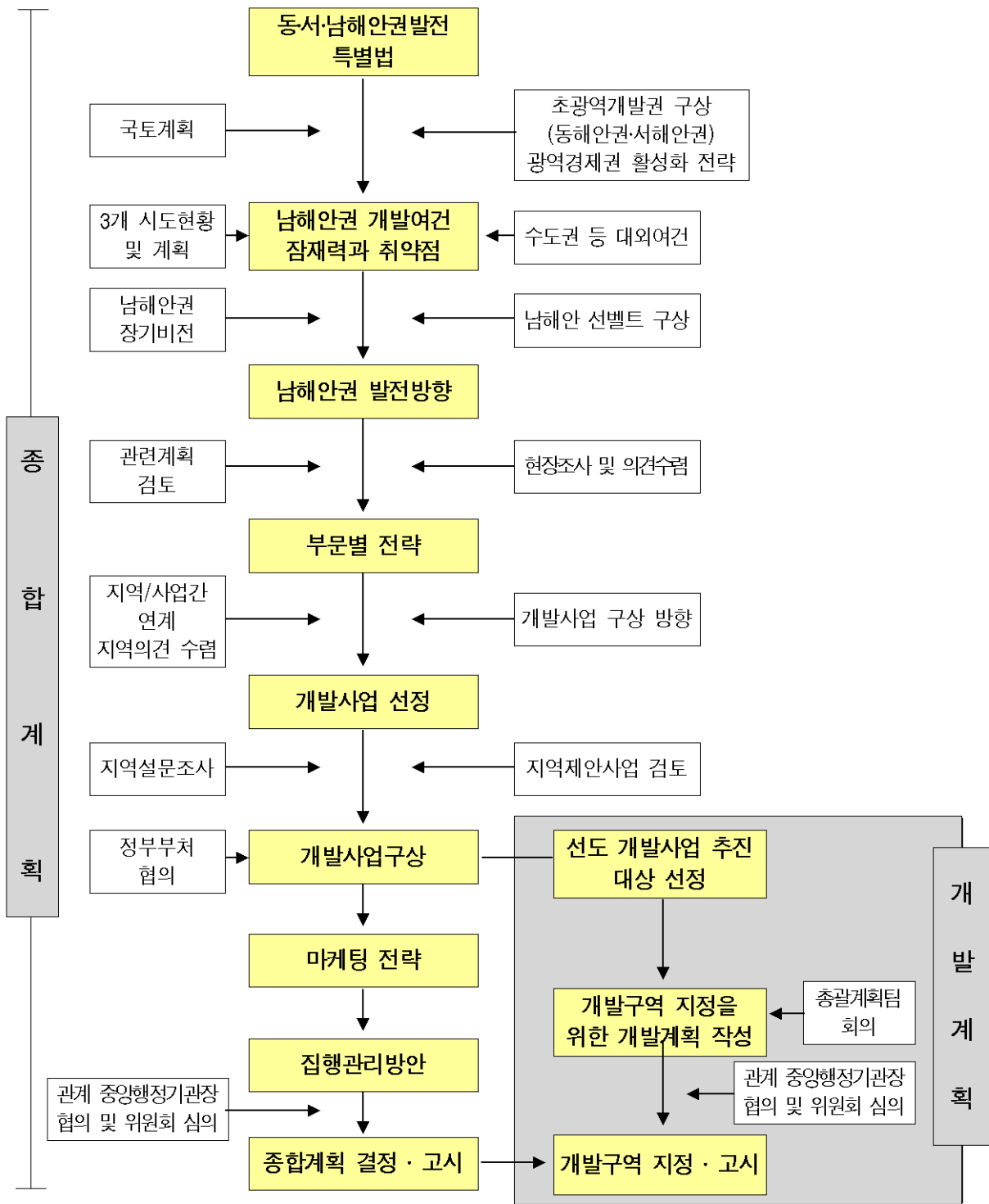


그림 1-3. 계획수립체계

II. 남해안권 발전 잠재력 및 극복과제

1. 지역 현황분석 / 15
2. 관련계획 및 제도검토 / 48
3. 국내·외 개발사례 분석 / 67
4. 발전 잠재력 및 극복과제 / 94

1. 지역 현황분석

1) 입지여건

- 남해안권을 형성하고 있는 남해안은 환태평양의 관문이며 동해안과 서해안을 이어주는 벨트 역할을 하고 있음
- 환황해·환동해 경제권이 교차하는 동북아 해상교역의 요충지
 - 우리나라 제1의 국제무역항인 부산항과 김해국제공항이 위치한 항만·물류의 중심지
 - 동북아 7대 경제권¹⁾의 지리적 중심부에 위치

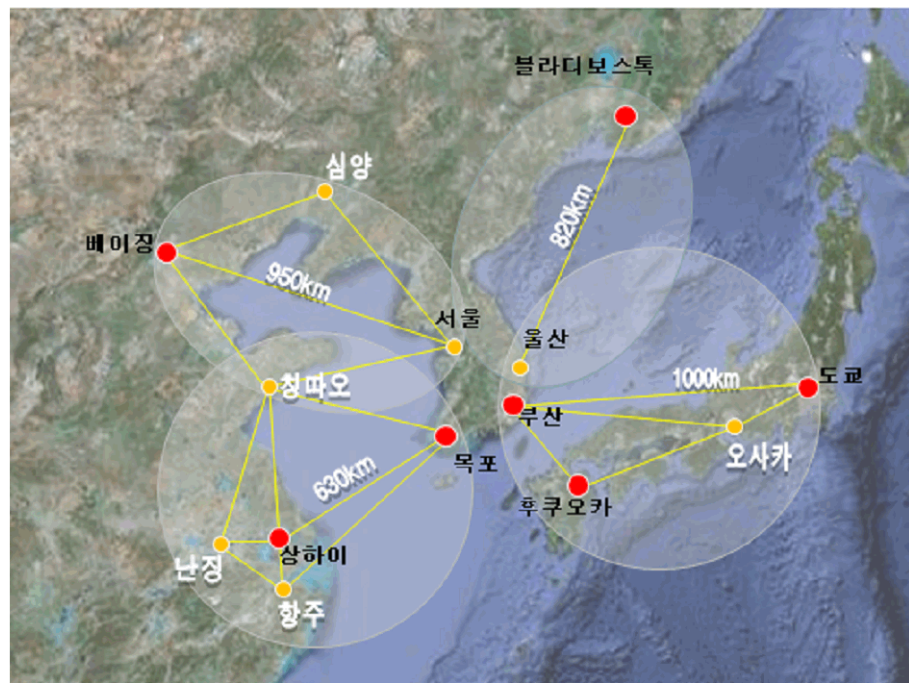


그림 II-1. 남해안권의 입지여건

- 만(灣)과 반도가 발달되어 있는 천혜의 해안생태·관광·문화자원의 보고
 - 과거부터 다양한 자원을 토대로 한 지역축제 및 해양을 토대로 한 관광문화 발달
 - 다양한 해양자원을 가지고 있고, 농수산업 및 해양관련 연구소·대학 등이 밀집

1) 우리나라 수도권, 남해안, 일본의 간토(關東), 간사이(關西), 중국의 베이징(北京), 장강(長江), 주장(珠江)

2) 자연환경²⁾

□ 지형

- 남해안은 해안선이 매우 굴곡이 많은 곡선으로 되어 있으며, 서남해안은 크고 작은 섬들이 입지하는 다도해 지역으로서 많은 도서와 반도 등이 발달하여, 세계적인 리아스식 해안을 이룸

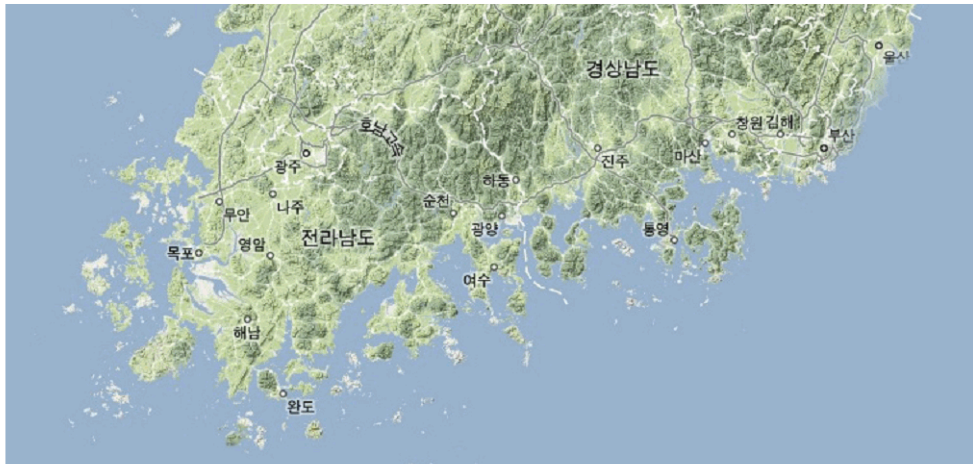


그림 11-2. 남해안권의 지형

- 남해안은 침강 해안³⁾이며, 태백산맥과 낭림산맥에서 갈라져 나온 라오동 및 중국 방향의 산맥들이 황해와 남해 쪽을 향해 뻗어 해안과 직교함에 따라 산지는 섬 또는 반도가 되고 골짜기는 만이 되어 복잡한 해안선을 이룸

□ 수문(하천)

- 남해안권에는 국가하천 13개소, 지방하천 607개소 등 총 620개소의 하천이 지정되어 있으며, 총 연장은 3473.1km임
- 남해안권을 통과하는 주요 국가하천으로, 낙동강(부산해안권), 섬진강(전남·경남해안권), 영산강(전남해안권), 가화천(경남해안권) 등이 있음
- 남해안권의 하천 미개수율은 24.1%이며, 부산해안권 13.7%, 전남해안권 23.9%, 경남해안권 25.6% 순임

2) 자연환경의 현황검토대상은 수문을 제외하고, 나머지는 모두 남해안 3개 시·도를 대상으로 검토하였음. 기상, 재해, 토양, 생태계 등의 기존 현황자료는 계획권역인 남해안권만 따로 구분하는데 어려움이 있음

3) 해수면의 상승 또는 지반의 침강에 의해 해안의 육지가 해발 고도가 낮아져 바다 밑으로 들어간 해안

- 남해안권이 '해안'을 계획범위로 하고 있어 하천의 '하류'와 '하구'들이 입지
 - 하천 하류는 다양한 퇴적물이 모여 있고 바닷물과의 교류가 있는 곳으로 다양한 생물의 서식처임
 - 남해안권 하구에는 좋은 뽕이 발달하고 있고 이것은 하천의 종적 생태계와 연결되어 있으므로 하천 상류는 물론 육지의 환경의 질을 유지하는데 중요한 요소라 할 수 있음

표 II-1. 하천 현황 (2007)

(단위 : 개, km, %)

구분	개소수	연장	개수현황			
			요개수	미개수	미개수율	
남해안권	계	620	3473.1	7367.3	1776.1	24.1
	국가	13	401.4	482.4	54.0	11.2
	지방	607	3071.7	6991.7	1649.5	23.6
부산 해안권	계	39	215.1	423.7	58.2	13.7
	국가	4	59.2	92.7	49.2	53.2
	지방	35	155.9	331.0	9.00	2.7
전남 해안권	계	361	2166.8	3590.1	858.9	23.9
	국가	6	294.0	366.5	2.6	0.7
	지방	355	1872.8	3330.3	783.8	23.5
경남 해안권	계	220	1091.2	3353.5	858.9	25.6
	국가	3	48.2	23.2	2.2	9.5
	지방	217	1043.0	3330.3	856.7	25.7

주 : 각 시·도 남해안권에 기점 또는 종점이 있는 하천만 산입
 자료 : 국토해양부, 2008, 한국하천일람

표 II-2. 국가하천현황

구분	하천명
부산해안권	낙동강, 서낙동강, 평강천, 맥도강
전남해안권	섬진강, 보성강, 영산강, 고막원천, 함평천, 탐진강
경남해안권	덕천강, 가화천, 섬진강

□ 기상(기후)

- 남해안 3개 시·도의 평균기온은 14.5°C~15.4°C로 지역별로 큰 차이를 보이지 않음
 - 평균최고 및 최고극값은 경남에서 관측되었으며, 최저극값은 전남 목포에서 가장 낮게 관측됨

- 여수의 강수량이 가장 많았으며, 부산의 강수량이 가장 적게 관측됨
- 목포의 상대습도가 최고 77%로 가장 높게 관측되었으며, 최저 상대습도는 통영에서 가장 높게 관측됨
 - 목포에서 습도차가 가장 높게 나타났으며, 통영에서 가장 적게 관측됨

표 II-3. 기상개황 (2007)

(단위 : °C, mm, %)

지역	기온					강수량	상대습도	
	평균	평균최고	최고극값	평균최저	최저극값		최고	최저
부산	15.3	19.1	32.6	12.4	-3.6	1276.5	61.6	10.0
목포	14.5	18.5	33.0	11.2	-4.9	1350.6	77.0	17.0
여수	14.6	17.8	33.7	12.0	-4.0	1512.4	65.0	10.0
마산	14.8	19.4	36.0	11.2	-4.6	1497.2	62.6	8.0
통영	15.4	19.8	34.0	11.9	-3.2	1341.8	71.3	32.6

자료 : 2008 남해안 3개 시·도 통계연보

□ 자연재해

- 자연재해는 지형적 조건과 관련이 있음 재해
 - 2007년 기준 자연 재해로 인한 피해발생은 부산 1회, 전남 10회, 경남 4회로 전남의 자연 재해 발생건수가 가장 많음
 - 바다와 연해 있는 부분이 많은 곳이나 도서 지역 등에서 주로 자연재해 발생 빈도가 많음
- 지역에 따라 자연재해 유형에 차이가 있음
 - 부산은 풍랑에 의한 피해가 주로 발생하며, 전남과 경남은 호우에 의한 피해가 많고 그 외에 풍랑, 태풍에 의한 피해도 발생함

표 II-4. 기간별 피해발생현황 (2007)

기간 \ 지역		남해안 3개 시·도		
		부산	전남	경남
횡수(회)		1	10	4
1.5 - 1.9	풍랑		○	
3.4 - 3.8	풍랑	○	○	○
3.28 - 3.29	강풍		○	
3.30 - 4.1	호우		○	
5.11 - 5.14	강풍			
7.1 - 7.2	호우			○
7.13 - 7.16	태풍			
7.29	호우			
8.4 - 8.15	호우		○	○
8.27 - 8.30	호우		○	
8.31 - 9.3	호우		○	
9.4 - 9.9	호우		○	
9.13 - 9.18	태풍		○	○
12.29 - 12.31	대설		○	

자료 : 소방방재청, 2007, 재해연보

□ 토양(지질)

- 한반도의 남쪽 지역은 선캠브리아기의 변성암류와 중생대의 화강암류 및 퇴적암과 함께 분포하면서 중국방향의 옥천대에 나란히 저반을 이루고 있음
 - 전남은 지리산을 중심으로 서남부지역은 화강편마암류, 반상변정질편마암이 분포하고 있으며 북동부 지역은 화강편마암, 미그마타이트질편마암, 편암 등이 분포하고 있음
 - 경남, 부산은 중생대층의 분포지로 응회암, 화강암, 석영반암 등으로 이루어져 있음

□ 생태계

- 환경부는 국토자연환경을 생태적 가치, 자연성, 경관적 가치 등 보전가치에 따라 1·2·3등급으로 구분하여 생태·자연도를 작성 고시하고 있음
- 남해안 3개 시·도의 1등급 지역은 세 지역 모두 1~2%내외로 적음
 - 부산은 2등급 45.9%, 3등급 53.0%를 차지하며, 별도관리지역은 0.2%로 거의 없음
 - 전남은 2등급 37.3%, 3등급 48.5%, 별도관리지역 12.3%로 분포되어있음
 - 경남은 2등급 44.3%, 3등급 41.8%, 별도관리지역 11.6%로 분포되어있음

표 II-5. 생태·자연도 각 권역별 평가 현황

(단위 : km², %)

사·도	계	1등급		2등급		3등급		별도관리지역		
		면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율	
전 국	10,0144	7455	7.5	3,9271	39.2	4,4808	44.7	8610	8.6	
남해안 3개 시·도	부산	766	7	1.0	351	45.9	406	53.0	1	0.2
	전남	1,2259	233	1.9	4574	37.3	5940	48.5	1512	12.3
	경남	1555	241	2.3	4680	44.3	4409	41.8	1224	11.6

자료 : 환경부, 2007.4.11, 전국 생태·자연도(生態·自然圖) 고시, 환경부고시 제2007-67호

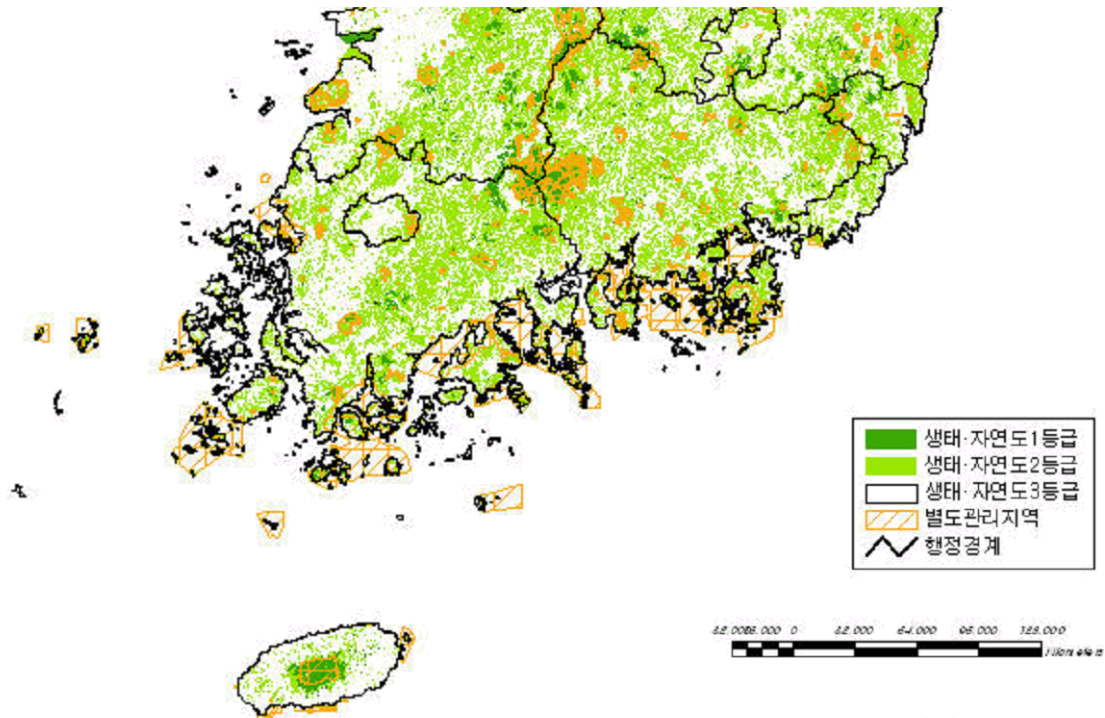


그림 II-3. 생태·자연도

- 국가생태계보전지역은 환경부지정 11개소, 국토해양부 지정 4개소로 전국에 총 15개소가 지정되어 있음
- 남해안 3개 시·도에 지정되어 있는 국가생태계보전지역은 환경부에서 지정한 부산 낙동강 하구, 전남 함평군 고산봉 붉은박쥐 서식지와 국토해양부에서 지정한 부산의 오륙도 및 주변해역이 있음

표 II-6. 국가 생태계보전지역 지정 현황 (2008)

(단위 : 개소, km²)

국가 생태계보전지역		환경부 지정		국토해양부 지정	
		지정개소	면적	지정개소	면적
		11	243	4	70
구분		지역명	위치	특징	
환경부	남해안 3개 시도 (2개소)	낙동강하구	부산 사하구, 강서구	철새도래지	
		고산봉 붉은박쥐 서식지	전남 함평군	붉은박쥐 서식지	
국토 해양부	남해안 3개 시도 (1개소)	오륙도 및 주변해역	부산 남구	기암괴석의 무인도서 및 수직암반 생물상 보호	

□ 해양환경

- 다도해를 기반으로 수산·양식업이 발달하였으며 자연을 활용한 관광자원도 풍부
 - 남해안은 총 8738km의 해안선과 1958km²의 면적을 보유
 - 갯벌은 다양한 동·식물의 서식지, 오염물질의 자연정화, 태풍·해일 등 자연 재해의 저감 효과 등을 가져오는 생태적·환경적으로 중요한 자원임
- 남해안에는 총 3355개의 섬이 있음
 - 전남이 총 1964개로 가장 많은 섬을 보유하고 있으며 그 외에 경남 1347개, 부산 44개의 섬을 보유하고 있음
 - 이 중 유인도는 1026개로 전체 섬의 1/3에 달하며 부산 3개, 전남 276개, 경남 747개로 경남지역의 유인도가 가장 많음

3) 인문·사회환경

□ 인구 현황 및 추이

- 2007년 기준 남해안권의 세대수는 192만 가구이며, 인구는 520만 인임
 - 해안권별로는 부산해안권 186만 인, 전남해안권 160만 인, 경남해안권 170만 인으로 3개 해안권의 인구수는 비슷함
- 남해안권의 인구밀도는 222인/km²이며, 해안권별로는 부산 3266인/km², 경남 해안권 961인/km², 전남해안권 184인/km² 순으로 밀도가 낮음

- 부산해안권의 밀도는 전남해안권의 17배, 경남해안권의 3배 정도 높음
- 65세 이상 인구수는 남해안권은 62만 인이며, 남해안권 전체 인구의 11.9%를 차지함
- 65세 이상 인구는 전남해안권이 26만 인으로 가장 많은 편이며, 65세 이상 인구비율은 경남해안권이 20.8%로 가장 높음

표 II-7. 인구 현황 (2007)

(단위 : 만 가구, 만 인, 인/km², %)

지역	세대수	인구			인구밀도	65세 이상	65세 이상 비율
		계	한국인	외국인			
남해안권	192	520	515	5	222	62	11.9
부산해안권	68	186	184	2	3266	19	10.4
전남해안권	63	161	160	1	184	26	16.1
경남해안권	62	173	170	2	961	17	20.8

주 : 외국인 세대수 제외

자료 : 2008 남해안 3개 시·도 통계연보

- 남해안권의 인구추이를 보면, 2003년 주민등록인구는 508만 인에서 2008년 499만 인으로 0.36% 감소하였음
- 부산해안권과 전남해안권의 인구가 감소한 것과 달리 경남해안권은 소폭 상승하였으며 지역간 차이가 크게 발생함
- 남해안권 외국인 등록인구는 2003년 약 3만 인에서 6만 인으로 17.8% 증가하였음
- 주민등록인구가 꾸준히 감소한 것에 반해 외국인 등록인구는 꾸준한 증가를 나타냄

표 II-8. 인구추이

(단위 : 만 인, %)

구 분	주민등록인구			외국인등록인구		
	2003	2008	연평균 증가율	2003	2008	연평균 증가율
남해안권	508.1	499.1	-0.36	2.6	6.0	17.8
부산해안권	171.4	168.0	-0.39	1.1	1.8	10.7
전남해안권	167.2	160.1	-0.86	0.5	1.6	28.0
경남해안권	169.6	171.0	0.16	1.1	2.6	19.1

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

□ 소득수준 변화

○ 지역내 총생산(GRDP) 변화

- 2007년 현재 남해안 3개 시·도의 지역내 총생산은 168조 9천억 원으로 전국 총생산(983조 원)의 17.2%에 해당함
- 남해안 3개 시·도중 경남의 지역내 총생산이 가장 높으며, 부산, 전남 순으로 높게 나타남
- 2003년 기준으로 2007년의 지역내 총생산 변화를 보면 부산이 약 120%, 전남 130.6%, 경남 134.2%로 3개 시·도가 모두 증가하는 추세

표 II-9. 연도별 지역내 총생산 변화 (2003-2007)

(단위 : 조 원)

구분		2003	2004	2005	2006	2007
전국		772.2	829.4	869.3	912.9	983.0
남해안 3개 시·도	소계	131.3	140.9	149.1	153.4	168.9
	부산	43.8	45.9	48.1	49.4	52.7
	전남	36.0	39.7	42.8	42.2	47.0
	경남	51.5	55.2	58.3	61.7	69.2

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS), 당해년 가격 기준

○ 지역 예산

- 2008년 현재 남해안권의 세입 총액은 9조6716억 원이며 전남해안권의 세입이

가장 높음

- 부산해안권은 세출순계가 세입순계에 비해 높게 나타난 반면, 전남해안권은 세입순계가 세출순계에 비해 매우 높게 나타남

표 II-10. 지역 예산 (2007)

(단위 : 억 원)

구분	세입		세출	
	총계	순계	총계	순계
남해안권	967,1645	582,2218	967,1645	932,7363
부산해안권	1,2290	4253	1,2290	1,2731
전남해안권	5,0977	3,1597	5,0977	4601
경남해안권	3,3448	2,2371	3,3448	3,1941

주 : 예산총계 = 일반회계 + 특별회계, 예산순계 = 예산총계 - 중복부분

총계예산 = 모든 수입을 세입으로 계산

순계예산 = 징세비를 공제한 순수입을 세입으로 계산

자료 : 재정고 <http://lofin.mopas.go.kr/>

□ 토지이용

○ 지목별 토지이용

- 2007년 현재 남해안권은 임야 7381.2km²(58.3%), 답 2087.0km²(16.5%), 전 1181.4km²(9.3%)로 이루어져 있으며 대지는 359.4km²로 전체 면적의 2.8%임
- 남해안권의 3개 권역 중 임야의 비율이 가장 높은 지역은 경남해안권으로 전체 면적의 65.8%를 차지하고 있으며, 가장 낮은 지역은 부산해안권으로 47.1%를 차지함
- 부산해안권은 다른 지역에 비해 대지의 비율이 월등히 높게 나타났으며, 전남해안권은 전(田)의 비율이 높게 나타남

표 II-11. 지목별 토지이용 현황 (2007)

(단위 : km², %)

구분	계		전		답		임야		대지		공장용지		하천	
	면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율
남해안권	1,2660	100.0	1181	9.3	2087	16.5	7381	58.3	359	2.8	100	0.8	234	1.8
부산해안권	568	100.0	22	3.9	87	15.3	267	47.1	57	10.0	15	2.7	30	5.2
전남해안권	8767	100.0	954	10.9	1564	17.8	4927	56.2	200	2.3	47	0.5	150	1.7
경남해안권	3326	100.0	205	6.2	437	13.1	2187	65.8	102	3.1	37	1.1	54	1.6

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS), 2008 남해안 3개 시·도 통계연보

○ 용도지역별 토지이용

- 2007년 현재 남해안권은 비도시지역이 월등히 많으며 비도시지역 내에서도 농림지역이 가장 많음
- 부산해안권은 다른 권역과 달리 도시지역의 면적이 비도시지역 면적보다 넓게 나타나 도시적 특성이 매우 강함을 보여줌
- 부산해안권과 경남해안권은 주거지역이 밀집되어 있는 반면, 전남해안권은 공업지역이 밀집되어 있음
- 비도시지역 내에서는 농림지역이 가장 많은 면적을 차지하고 있으며 관리지역, 자연환경보전지역 순으로 나타남

표 II-12. 용도지역 지정현황 (2007)

(단위 : km²)

구분	합계	도시지역				
		소계	주거지역	상업지역	공업지역	녹지지역
남해안권	1,7913	2995	315	47	238	2076
부산해안권	801	749	75	13	39	455
전남해안권	1,1843	1215	121	16	130	789
경남해안권	5269	1032	119	17	68	828
구분	미지정	비도시지역				
		소계	관리지역	농림지역	자연환경보전지역	
남해안권	368	1,4874	3405	5898	5571	
부산해안권	166	53	-	-	53	
전남해안권	159	1,0628	2644	4322	3662	
경남해안권	44	4193	761	1576	1856	

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS), 2008 남해안 3개 시·도 통계연보

□ 도로

- 도로연장
 - 2008년 말 현재, 전국 도로 총 연장은 10만 4236km이며, 이중 남해안 3개 시·도는 2만 5857km로 전국의 24.8%를 차지하고 있음
- 포장률
 - 2008년 말 현재, 전국 도로 총 포장연장은 8만 1829km로, 이중 남해안 3개 시·도는 1만 8524km임
 - 시·도별 포장률은 부산이 97.0%로 전국평균 78.5%보다 상당히 높으며, 전남, 경남은 각각 69.9%, 67.1%로 낮은 편임
- 도로밀도
 - 2008년 말 현재, 전국 도로밀도는 1.1km/km²이며, 시·도별로는 부산이 3.9km/km²로 가장 높으며 경남 1.2km/km², 전남 0.8km/km²의 순임
 - 전남은 전국기준 도로밀도보다 낮으며, 부산, 경남은 높은 수치를 보이고 있음
- 천 인당 도로연장
 - 2008년 말 현재, 전국의 1인당 도로연장은 6.2m/대이며, 시·도별로는 부산이 2.9m/대로 가장 짧음
 - 전남, 경남은 각각 15.39m/대, 10.15m/대로 전국기준보다 높은 수치를 보이고 있음

표 II-13. 도로현황 (2008)

(단위: km, %, km/km², m/인, 만대, m/대)

구 분	도로연장	포장연장	포장율	도로 밀도	1인당 도로 연장	비고		
						자동차 대 수	자동차 1대당 도로연장	
전국	10,4236	8,1829	78.5	1.05	2.14	1679.4	6.21	
남해안 3개 시·도	소계	2,5857	1,8524	78.0	-	294.6	-	
	부산	2985	2896	97.0	3.90	0.68	103.9	2.87
	전남	1,0180	7111	69.9	0.84	5.71	65.7	15.49
	경남	1,2692	8517	67.1	1.21	4.05	125.0	10.15

자료 : 국토해양부, 2009, 도로현황조사

4) 산업경제환경

□ 산업구조 및 변화

○ 산업별 생산액

- 2007년 현재 남해안 3개 시도의 산업별 생산액은 1차 산업은 전국의 28.5%, 2차 산업은 20.7%, 3차 산업은 15.3%로 상대적으로 1차 산업의 비중이 높음
- 시·도별로는 전남은 1차 산업 생산액이 3조 6460억 원으로 전국대비 14.7%로 매우 높고, 경남은 2차 산업 생산액 비중이 전국의 11.5%로 두드러짐

표 II-14. 산업별 생산액 (2007)

(단위 : 억 원, %)

구 분	합계		1차 산업		2차 산업		3차 산업		
	생산액	비율	생산액	비율	생산액	비율	생산액	비율	
전국	881,8177	100.0	24,8523	100.0	242,1361	100.0	614,8293	100.0	
남해안 3개 시·도	소계	151,2695	17.2	7,0885	28.5	50,1118	20.7	94,0691	15.3
	부산	48,0563	5.4	4121	1.7	8,3903	3.5	39,2450	6.4
	전남	39,4500	4.5	3,6466	14.7	13,9092	5.7	21,8942	3.6
	경남	63,7631	7.2	3,0299	12.2	27,8123	11.5	32,9209	5.4

주 : 당해년도 가격 기준

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

○ 업체수 및 종사자수 현황

- 2007년 현재 남해안권 사업체수는 34만 개로 전국의 10.8%를 차지하며, 종사자수는 총 162만 인으로 전국 10.4%에 해당
- 2007년 현재 남해안권 제조업부문 사업체수는 3만 여개(전국대비 9.4%), 종사자수는 약 40만 인(11.8%)이며, 제조업 부가가치는 49조 9635억 원(14.4%)으로 종사자 1인당 부가가치가 높음

표 II-15. 제조업 부문 현황 (2007)

(단위 : 만 개, 만 인, 백만 원/인, 조 원, %)

구분	사업체수		종사자수		1인당 부가가치	출하액		부가가치		
	개소	비율	인원	비율		금액	비율	금액	비율	
전국	33.1	100.0	338.0	100.0	102.6	990	100.0	347	100.0	
남 해 안 권	소계	3.1	9.4	39.9	11.8	125.1	165	16.7	50	14.4
	부산해안권	1.3	3.8	12.0	3.8	69.7	24	2.4	8	2.4
	전남해안권	0.8	2.4	7.1	2.1	237.6	67	6.6	17	4.8
	경남해안권	1.0	3.1	20.9	6.2	118.8	76	7.6	25	7.2

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

□ 산업단지 현황

- 제조업 입지의 기반이 되는 산업단지 현황을 보면, 전국 646개 산업단지 중 남해안권에 86개인 13.3% 분포
- 남해안권의 86개 산업단지에는 4723개 업체(전국의 13.8%)가 입주해 있음
 - 국가산업단지에 입주한 업체수는 3083개로 전국의 16.9%에 해당하며, 일반 산업단지, 농공단지에는 전국의 약 10% 정도의 업체수가 입주해있음
- 남해안권의 산업단지에 입주해 있는 사업체의 종사자를 보면 전국의 13.3%인 사업체에 전국의 16.6%인 종사자가 입주해 있어 비교적 규모가 큰 기업들이 입주해 있는 것으로 나타남
- 남해안권의 산업단지 생산액은 전국의 7.9%의 생산액을 산출하고 있음

표 II- 16. 산업단지 현황 (2007)

(단위 : 개소, 만 인, 억 원)

구 분	산업단지		사업체수		종사자수		생산액	
	전국	남해안권	전국	남해안권	전국	남해안권	전국	남해안권
계	646	86 (13.3)	3,4285	4723 (13.8)	133.5	22.2 (16.6)	566,3953	129,6493 (22.9)
국가산업단지	35	11 (31.4)	1,8277	3083 (16.9)	73.6	15.4 (20.9)	371,0163	115,2753 (31.1)
일반산업단지	250	35 (14.0)	1,1027	1117 (10.1)	48.2	5.8 (12.1)	166,4927	12,9680 (7.8)
도시첨단산업단지	3	1 (33.3)	61	0 (0.0)	0.07	0 (0.0)	414	0 (0.0)
농공단지	358	39 (10.9)	4920	523 (10.6)	11.6	1.0 (8.3)	28,8449	1,4060 (4.9)

주 : ()는 전국대비 비중(%)

자료 : 국토해양부, 2008, 전국산업단지통계

□ 산업특화 : 제조업 업종별 현황

- 남해안권은 식료품제조업, 코크스, 연탄 및 석유정제품 제조업, 제1차 금속산업, 금속가공제품 제조업, 기타 기계 및 장비 제조업, 기타 운송장비 제조업 등의 특화도가 높은 것으로 나타남(종사자 입지계수 1.2 이상)

표 II- 17. 제조업 업종별 입지계수 (2007)

구 분	사업체 수				종사자 수			
	남해안 권	부산 해안권	전남 해안권	경남 해안권	남해안권	부산 해안권	전남 해안권	경남 해안권
제조업(10~33)	0.9	0.9	0.7	0.9	1.1	0.9	0.8	1.6
식료품 제조업	1.3	0.9	2.1	1.1	1.4	1.0	2.4	1.0
음료 제조업	1.3	0.3	2.5	1.4	1.0	0.5	1.2	1.3
담배 제조업	1.2	0.0	0.0	3.9	0.7	0.0	0.0	2.0
섬유제품 제조업; 의복제외	0.6	1.1	0.3	0.3	0.6	1.2	0.2	0.2
의복, 의복액세서리 및 모피제품 제조업	0.8	1.4	0.5	0.5	0.6	1.3	0.2	0.1
가죽, 가방 및 신발 제조업	0.7	1.6	0.2	0.1	1.0	2.6	0.0	0.1
목재 및 나무제품 제조업;가구제외	1.1	1.3	0.9	0.9	1.0	1.5	0.6	0.7
펄프, 종이 및 종이제품 제조업	0.4	0.8	0.2	0.3	0.3	0.4	0.3	0.2
인쇄 및 기록매체 복제업	0.6	0.8	0.4	0.7	0.5	0.5	0.2	0.5
코르크, 연탄 및 석유정제품 제조업	0.7	0.6	1.0	0.4	1.3	0.3	4.2	0.1
화학물질 및 화학제품 제조업;의약품 제외	0.5	0.6	0.8	0.3	1.0	0.5	3.0	0.2
의료용 물질 및 의약품 제조업	0.4	0.3	0.7	0.2	0.1	0.2	0.1	0.0
고무제품 및 플라스틱제품 제조업	0.5	0.9	0.2	0.4	0.5	0.6	0.2	0.5
비금속 광물제품 제조업	0.8	0.5	1.4	0.7	0.8	0.4	1.5	0.7
1차 금속 제조업	1.0	1.4	0.4	1.1	1.9	1.8	2.3	1.8
금속가공제품 제조업;기계 및 가구 제외	0.9	1.0	0.5	1.1	1.4	1.2	0.7	2.1
전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	0.3	0.2	0.0	0.6	0.4	0.4	0.0	0.6
의료, 정밀, 광학기기 및 시계 제조업	0.5	0.6	0.2	0.7	0.9	0.6	0.1	1.7
전기장비 제조업	0.7	0.9	0.3	0.9	1.0	0.9	0.1	1.9
기타 기계 및 장비 제조업	0.8	0.9	0.2	1.3	1.4	1.1	0.3	2.7
자동차 및 트레일러 제조업	0.9	0.7	0.1	2.0	0.8	0.8	0.0	1.5
기타 운송장비 제조업	4.4	2.5	2.7	8.2	6.0	1.6	2.7	12.8
가구 제조업	0.8	1.3	0.5	0.7	0.5	0.9	0.3	0.3
기타 제품 제조업	0.8	0.8	0.9	0.6	0.6	0.9	0.5	0.3

□ 개별입지 현황

- 전국 9만여 개 개별입지 기업체 중 약 20%인 1만 7천개가 남해안 3개 시·도에 입지하고 있으며, 그 중 남해안권에는 6천 2백여 개(전국대비 7%)의 기업체가 입지하고 있음
- 부산해안권, 전남해안권, 경남해안권 순으로 각각 2천 2백 개소, 2천 개소, 2천 개소가 입지하고 있으며, 부지면적으로는 전남해안권, 경남해안권, 부산해안권 순임

표 II- 18. 기업체 개별입지 현황 (2007)

(단위 : 개소, 만㎡)

구 분	전국	남해안 3개 시도				남해안권			
		소계	부산	전남	경남	소계	부산 해안권	전남 해안권	경남 해안권
업체수	8,8343	1,7766	5822	2810	9134	6218	2166	2068	1984
부지면적	3,1271	5715	1008	1513	3195	2487	703	1053	731
건축면적	1,3243	2466	641	514	1312	1037	384	391	261

자료 : 국토해양부, 2008, 전국산업단지 통계

□ 농업현황

- 2008년 현재 남해안권에는 약 20만 농가에 약 48만인이 거주(전국 농가수의 16.5% 및 농가인구의 15.0%)

표 II-19. 농가 및 농가인구 현황 (2008)

(단위 : 만 가구, 만 인, %)

구 분	가구			인구			
	가구수	농가수	농가비율	주민등록인구	농가인구	농가인구비율	
전 국	1901	121	6.4	4954	319	6.4	
남해 안권	소계	195	20	10.1	531	48	9.0
	부산해안권	68	0.8	1.2	183	2	1.4
	전남해안권	64	14	21.9	160	33	20.5
	경남해안권	63	5	8.0	187	13	6.7

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

○ 남해안권에는 전국 경지면적의 18.0%에 달하는 약 3160km²의 경지가 있음

표 II-20. 경지면적 현황 (2008)

(단위 : km², %)

구 분	경지면적 합계		논 면적		밭 면적	
	면적	비율	면적	비율	면적	비율
전 국	1,7588	100.0	1,0460	100.0	7128	100.0
남해안권	3160	18.0	2041	19.5	1119	15.7

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

○ 남해안 3개 시·도에서 전국 식량작물의 29.2%, 과실의 19.8%, 특용작물의 23.7%를 생산

표 II-21. 농업생산량 (2008)

(단위 : km², 톤, %)

구 분	식량작물(정곡)				과실				특용작물				
	면적	비율	생산량	비율	면적	비율	생산량	비율	면적	비율	생산량	비율	
전국	1,1452	100.0	549,7538	100.0	1537	100.0	269,7734	100.0	600	100.0	5,2361	100.0	
남해안 3개 시·도	소계	3572	31.2	160,5478	29.2	362	23.5	53,4013	19.8	146	24.3	1,2425	23.7
	부산	45	0.4	2,2244	0.4	3	0.2	3392	0.1	0.1	0.2	76	0.1
	전남	2415	21.1	105,0153	19.1	172	11.2	26,8165	9.9	108	17.9	8845	16.9
	경남	1112	9.7	53,3081	9.7	187	12.2	26,2456	9.7	37	6.2	3504	6.7

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

○ 2007년 현재 남해안 3개 시·도의 친환경농림산물 인증면적은 806km²로 전국의 65.6%를 차지하며, 특히 전남의 인증면적 증가가 두드러짐

표 II-22. 친환경 농림산물 인증면적

(단위 : km², %)

시도		2003		2005		2007	
		면적	비율	면적	비율	면적	비율
전국		222	100.0	498	100.0	1229	100.0
남해안 3개 시도	소계	53	23.9	186	37.3	806	65.6
	부산	3	1.4	3	0.6	5	0.0
	전남	29	13.3	138	27.7	709	57.7
	경남	21	9.2	45	9.0	92	7.5

주 : 친환경 인증면적이 0.5km² 이상인 시·군

자료 : 국립농산물품질관리원, 친환경농산물정보시스템

□ 수산업 현황

○ 남해안 3개 시·도에는 3만 7204 어가에 약 10만 명이 거주

- 전국 어가수의 52.4% 및 어가인구의 52%

표 II-23. 어가 및 어가인구 현황 (2008)

(단위 : 개소, 인, %)

구분		가구			인구		
		가구수	어가수	어가비율	주민등록인구	어가인구	어가인구비율
전국		1900,5339	7,1046	0.4	4954,0367	19,2341	0.4
남해안권	소계	195,3310	3,7204	1.9	530,5248	10,0011	1.9
	부산해안권	68,3905	2689	0.4	183,2424	8196	0.4
	전남해안권	63,6640	2,2827	3.6	160,0529	6,1631	3.9
	경남해안권	63,2765	1,1688	1.8	187,2295	3,0184	1.6

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

○ 남해안권은 5만 7921척에 50만 4061톤의 어선을 보유하여 전국 보유어선의 67.6% 및 75.9%를 차지

○ 남해안 3개 시·도가 전국 어업생산량의 60.7%를 생산하며, 업종별로는 천해양식이 90.4%를, 어류별로는 패류 및 해조류가 각각 86.9% 및 90.0%를 차지

□ 관광 현황

■ 관광지, 관광단지, 관광특구 지정현황

- 남해안권에는 법정 관광지 32개, 관광단지 3개, 관광특구 4개가 지정되어 있음
 - 부산해안권에는 법정 관광지 4개, 관광단지 1개, 관광특구 2개가 지정되어 있음
 - 전남해안권에는 법정관광지 18개, 관광단지 2개, 관광특구 1개가 지정되어 있음
 - 경남해안권에는 10개의 법정관광지와 1개의 관광특구가 지정되어 있음
- 법정관광지는 주로 해수욕장 등 자연환경 활용관광지와 역사문화유적 활용관광지가 주를 이룸
- 관광단지의 주요 도입시설은 주로 호텔, 콘도, 골프장 등으로 단순함
 - 해남화원의 휴양병원, 여수 화양의 화훼원 등 다양한 아이템 활용 및 추가 발굴이 필요함

표 II-24. 관광개발현황 (2008)

(단위 : 개소, km², %)

구분	관광지		관광단지		관광특구				
	지정 개소	비율	지정 개소	비율	지정 개소	비율	면적	비율	
전국	232	100	21	100	26	100	3582.03	100	
남해안권	소계	32	13.79	3	14.29	4	15.38	1146.06	31.99
	부산해안권	4	1.72	1	4.76	2	7.69	1044.22	29.15
	전남해안권	18	7.76	2	9.52	1	3.85	68.94	1.92
	경남해안권	10	4.31	-	0.00	1	3.85	32.90	0.92

자료 : 문화체육관광부, 2009, 2008 관광동향에 관한 연차보고서

■ 관광자원 개발

- 남해안 3개 시도는 우리나라의 관광자원 개발사업 가운데 문화관광자원이 집중되어 있음
 - 남해안 3개 시·도에는 문화관광자원 개발사업이 53건, 생태·녹색관광자원 개발사업이 11건 진행되었으며, 이는 주로 전남에 집중되어 있음

표 II-25. 관광자원 개발사업 현황 (2008)

구분	전국	남해안 3개 시도			
		소계	부산	전남	경남
문화관광자원	143	53	-	32	21
생태녹색관광자원	27	11 (7)	-	10 (6)	1 (1)

주 : ()는 해안권 현황임

자료 : 문화체육관광부, 2009, 2008 관광동향에 관한 연차보고서

■ 자연공원

- 전국의 국립공원 20개소 중에 7개의 국립공원이 남해안 3개 시·도에 지정되어 있음⁴⁾
- 도립공원과 군립공원은 각각 7개소, 6개소가 지정되어 있음⁵⁾

표 II-26. 자연공원 지정 현황 (2009)

구분	국립공원	도립공원	군립공원
전국	20	31	27
남해안 3개 시도	7	7	6

자료 : 환경부 홈페이지(http://www.me.go.kr/kor/info/info_menu_field.jsp)

■ 체험마을

- 어촌체험마을은 부산해안권 2개소, 전남해안권 29개소, 경남해안권 18개소로 총 49개소(51.6%)가 조성되어 있음
- 남해안권 전역에 걸쳐서 어촌 체험마을이 조성되어 있음
 - 부산해안권에는 강서구와 기장군에 각 1개소씩 2개소가 조성되어 있음
 - 전남해안권에는 여수시, 순천시, 무안군, 함평군 등 12개 시·군에 총 29개가 조성되어 있음
 - 경남해안권에는 마산시, 통영시, 거제시를 비롯하여 7개 시·군에 총 18개의 어촌체험마을이 있음

4) 남해안 3개 시·도에 지정된 국립공원은 지리산(전남, 경남), 한려해상(전남, 경남), 내장산(전남), 가야산(경남), 덕유산(경남), 다도해해상(전남), 월출산(전남) 등 7개소임

5) 남해안권에 지정된 도립공원은 조계산(순천), 두륜산(해남), 연화산(고성), 팔영산(고흥), 천관산(장흥), 신안증도 갯벌(신안), 무안갯벌(신안) 등 7개소이며, 군립공원은 상죽암(고성), 호구산(남해), 고소성(하동), 봉명산(사천), 화왕산(창원), 구천계곡(거제) 등 6개소임

표 II-27. 어촌체험마을 현황 (2008)

구 분	지역 현황
부산해안권(2)	강서구(1), 기장군(1)
전남해안권(29)	여수시(4), 순천시(1), 고흥군(5), 보성군(3), 장흥군(2), 강진군(3), 해남군(2), 무안군(1), 함평군(1), 영광군(1), 진도군(2), 신안군(4)
경남해안권(18)	마산시(1), 통영시(3), 사천시(2), 거제시(4), 고성군(1), 남해군(6), 하동군(1)

자료 : 문화체육관광부, 2009, 2008 관광동향에 관한 연차보고서

■ 재래시장

- 남해안권에는 다양한 재래시장이 있으며, 이를 관광자원으로 활용하여 보다 다양한 볼거리를 제공하고 있음
 - 부산 자갈치시장, 전남과 경남 접경지역의 화개5일장 등은 대표적인 재래시장임

표 II-28. 재래시장 현황 (2008)

구 분	시군별 현황
부산해안권(15)	중구(5), 서구(2), 동구(2), 기장군(3), 영도구(1), 해운대구(1), 수영구(1)
전남해안권(46)	여수시(1), 순천시(4), 광양시(3), 보성군(6), 장흥군(7), 영암군(5), 영광군(3), 강진군(4), 고흥군(7), 함평군(5), 해남군(8), 완도군(5), 진도군(7), 신안군(1)
경남해안권(34)	창원시(4), 마산시(1), 진해시(3), 사천시(6), 거제시(1), 고성군(4), 남해군(6), 하동군(9)

자료 : 부산시청 홈페이지(<http://tour.busan.go.kr>), 경남관광길잡이(<http://www.gntour.com>), 김현철, 오병기, 2008, 농어촌 정기시장(5일시장) 실태분석 및 활성화방안, 전남발전연구원. <http://www.namdokorea.com/>

■ 지역축제

- 남해안 3개 시·도에서는 지역의 전통 문화자원, 자연자원, 주요 특산물 등을 활용한 다양한 축제가 개최되고 있음
 - 부산에는 부산광안리 어방축제, 부산해운대 모래축제, 국제적으로도 잘 알려져 있는 부산국제영화제 등이 있음
 - 전남에는 함평나비축제, 진도 신비의 바닷길 축제 등 자연자원을 활용한 축제와, 완도 장보고 축제, 여수 거북선 대축제 등 역사자원을 활용한 축제가 개최되고 있음
 - 경남은 하동야생차 문화축제, 통영 국제음악제, 통영 한산대첩축제 등이 대표적임

표 II-29. 주요 지역축제 (2008)

지역	축제명
부산(10)	부산광안리 어방축제, 부산해운대 모래축제, 부산자갈치 문화관축제, 해운대 달맞이온천축제, 조선통신사 한일문화교류축제, 송도 바다축제, 부산 바다축제, 부산 국제록페스티벌, 부산 국제영화제, 부산 해님이·해맞이축제
전남(11)	영암왕인축제, 유달산 축제, 함평나비축제, 진도 신비의 바닷길 축제, 완도 장보고축제, 강진청자문화제, 남도음식문화큰잔치, 여수 거북선 대축제, 보성 다향제, 정남진물축제, 무안 연산업축제
경남(3)	하동야생차 문화축제, 통영 한산대첩축제, 통영 국제음악제

자료 : 문화체육관광부, 2009, 2008 관광동향에 관한 연차보고서

■ 관광숙박업⁶⁾

- 관광호텔은 부산에 밀집된 반면, 가족호텔은 전남에, 콘도미니엄과 펜션은 경남에 밀집되어 있음
- 전남에 특급 호텔이 매우 취약하며 부산은 가족호텔 및 펜션이 취약

표 II-30. 관광숙박업 현황 (2008)

(단위 : 개소)

구분	전국	남해안 3개 시도			
		소계	부산	전남	경남
관광호텔	610	113	49	28	36
- 특1급	57	7	4	1	2
- 특2급	72	10	6	1	3
- 1급	180	32	11	8	13
- 2급	121	27	13	7	7
- 3급	71	21	12	5	4
- 등급미정	109	16	3	6	7
가족호텔	44	13	1	7	5
전통호텔	1	-	-	-	-
콘도미니엄	160	17	4	6	7
관광(휴양)펜션	152	17	-	3	14

자료 : 문화체육관광부, 2009, 2008 관광동향에 관한 연차보고서

6) 관광숙박업은 「관광진흥법」상 호텔업과 휴양콘도미니엄업으로 구분되며 호텔업은 관광호텔업, 수상관광호텔업, 한국전통호텔업, 가족호텔업으로 구분됨

■ 카지노업기

- 세계의 카지노업 추세는 리조트 형태이나 우리나라는 호텔에 부속된 단순한 영업형태임
- 남해안권에는 카지노가 총 2개소 입지해 있으며 부산에 밀집해 있음
 - 서울에 입지한 카지노에 비해서 규모가 현저히 작으며, 매출액 및 입장객도 매우 적음

표 II-31. 카지노 업체 현황 (2008)

(단위 : 인, 억 원, 만 인, m²)

지역	업소명	운영형태	종사원수	2008 매출액	2008 입장객	전용영업장 면적
전국	계	직영 4개소 임대 13개소	5814	1,8188	419	3,5125
	외국인대상	직영 3개소 임대 13개소	4202	7529	128	2,8247
	내·외국인대상	직영 1개소	1612	1,0659	291	6878
부산	세븐럭카지노 부산롯데호텔점	임대	262	435	13	2234
	파라다이스 카지노부산	직영	222	438	7	2284

출처 : 문화체육관광부, 2009, 2008 관광동향에 관한 연차보고서

■ 문화재 현황

- 남해안권내에는 총 1211건의 문화재가 지정되어 있으며 국가지정문화재 322건, 지방지정문화재 677건, 등록문화재 31건이 있음
 - 남해안권의 문화재는 전국대비 약 10%를 차지하고 있으며 지방지정문화재의 비율이 더 높음
 - 전남남해안권이 총 668개로 가장 많이 보유하고 있음

7) 카지노업과 관련한 규정에는 관광진흥법령, 카지노업영업준칙(문화체육관광부 고시 제 2008-23호, 2008년 7월 31일), 카지노전산시설기준(문화체육관광부 고시 제 2008-30호, 2008년 10월 30일), 카지노검사업무규정(2008년 10월 13일, 문화체육관광부 승인), 카지노전산시설검사업무규정(2008년 11월 12일, 문화체육관광부 승인) 등이 있음

표 II-32. 문화재 현황 (2007)

(단위 : 개소)

구 분	계	국가지정문화재							지방지정문화재					등록 문화재		
		소계	국보	보물	사적	천연 기념물	명승	중요 무형	소계	유형	기념물	무형	민속 자료		문화재 자료	
전 국	1,0190	3126	309	1539	525	387	253	113	4558	2385	354	1501	318	2138	368	
남해안권	소계	1211	322	19	128	51	68	32	21	677	296	278	65	36	243	31
	부산 해안권	122	32	5	18	1	3	2	-	3	68	29	34	-	5	14
	전남 해안권	668	220	11	97	30	44	28	10	448	132	132	27	27	130	-
	경남 해안권	421	70	3	13	20	21	2	11	226	96	117	4	9	108	17

자료 : 2008 남해안 3개 시·도 통계연보

5) 사회간접자본

□ 도로 현황

- 남해안권을 통과하는 고속도로는 남해고속도로 등 8개 노선이며, 그 중 애로구간은 남해고속도로 등 4개 노선⁸⁾

- V/C⁹⁾가 1을 초과하는 혼잡구간은 남해선 진성C~함안C, 진례C~부산 구간¹⁰⁾

8) 남해선, 마산외곽선, 중앙선, 중앙선 지선

9) 도로용량(C)에 대한 구간교통량(V)의 비율. 클수록 도로가 혼잡하다는 의미이며, 1.0이상일 때 도로설계용량을 초과하여 교통량이 발생하고 있다는 의미임

10) 국토해양부, 2008, 도로교통량 통계연보, 국토해양부, 2007, 도로업무편람(2007)



그림 II-4. 도로 등 SOC 현황도

- 목적통행량은 경남이 가장 많았으며, 부산이 가장 적게 나타남
- 부산-경남 간의 왕래가 가장 높게 나타남
 - 지역 내 통행은 경남에서 가장 많이 이루어지고 있었으며 부산은 집계가 안 됨
- 영·호남간의 목적통행이 매우 적은 것으로 분석되었으며 동서화합을 통한 통행증가를 기대할 수 있는 사업이 요구됨

표 II-33. 목적통행 현황 (2007)

구분	남해안 3개 시도	부산	전남	경남
계	175,5152	37,9929	49,1366	88,3857
서울	3,9623	1,9469	1,0158	9996
부산	24,9930	-	6789	24,3141
대구	3,5113	9651	1144	2,4318
인천	3654	1457	1240	957
광주	16,1176	2149	15,6319	2708
대전	7146	3200	1772	2174
울산	8,8454	4,9438	1840	3,7176
경기	1,1668	5498	3230	2940
강원	4159	1292	868	1999
충북	3320	964	1169	1187
충남	5748	2337	1928	1483
전북	2,8453	1694	2,2598	4161
전남	28,0552	6418	26,5657	8477
경북	4,3428	1,7334	4712	2,1382
경남	78,8698	25,6485	1,0493	52,1720
제주	4032	2544	1451	37

자료 : 국토해양부 국가교통DB 홈페이지(<http://www.ktdb.go.kr>)

□ 철도 현황

- 남해안권에는 7개 철도노선이 운행중이나 대부분이 남북축 철도임
 - 동서연결 철도는 경전선¹¹⁾이며, 전국 철도여객의 1.5%, 철도화물의 1.1%를 수송
 - 화물수송량은 연간 47만 9042톤으로 무연탄(33만 7529톤), 잡화(9만 6663톤)가 대부분
 - 2008년 현재 남해안권의 철도시설 확충사업¹²⁾은 지속적으로 추진중에 있음

11) 경상남도 밀양시 삼랑진과 광주광역시 송정동을 잇는 총 연장 300.6km의 남해안 횡단 간선철도로서 마산선(삼랑진~마산), 진주선(마산~진주), 광주선(송정리~광주), 경전선(진주~순천) 등이 합해진 철도임
 12) 경부·호남고속철도사업, 부산~울산 복선전철, 부산신항 배후철도 건설, 부전~마산 복선전철, 삼랑진~진주 복선전철, 동순천~광양 복선화, 보성~임성리 철도건설, 순천~여수 복선전철, 전라선 복선전철화, 진주~광양 복선화, 호남고속철도 신설 등(자료 : 한국철도시설공단)

표 II-34. 주요 철도노선 (2008)

구 분	구 간	주 요 역
경 부 선	서울~부산	부산역
광 주 선	(서울~)광주선분기~광주역	광주역
호 남 선	(서울~)대전~목포	목포역
전 라 선	익산~여수	순천역
경 전 선	송정리~삼랑진	서광주, 별교, 광양, 하동, 진주, 마산, 창원
동해남부선	부산진~포항	해운대역
진 해 선	창원~진해	진해역



자료 : 한국철도시설공단(<http://www.kr.or.kr>)

그림 II-5. 철도사업 현황

□ 항만 현황

- 남해안권에는 총 12개 무역항이 있으며, 부산항은 국내 최대 규모의 무역항임
 - 항만수는 경남 7개, 전남 4개, 부산 1개소이며, 항만규모는 부산항, 광양항, 삼천포항의 순
- 2008년 현재 남해안권 무역항은 전국 물동량 대비 45.4%를 차지하고 있으며, 특히 컨테이너 물동량 비율은 전국 대비 85.8%의 높은 수치를 보임

표 II-35. 무역항의 최근 3년간 물동량

(단위 : 만 톤, 천 TEU)

구 분	2006년		2007년		2008년		
	화물	컨테이너	화물	컨테이너	화물	컨테이너	
전국	9,2763 (100.0)	1596 (100.0)	9,8260 (100.0)	1754 (100.0)	10,1690 (100.0)	1793 (100.0)	
남 해 안 권	소계	4,7337 (45.7)	1,5148 (94.9)	5,0396 (46.1)	1,5109 (86.1)	5,1737 (45.4)	1,5388 (85.8)
	부산 해안권	2,2994 (22.2)	1,3261 (83.1)	2,4356 (22.3)	1,3261 (75.6)	2,4168 (21.2)	1,3453 (75.0)
	전남 해안권	2,0707 (20.0)	1853 (11.6)	2,2134 (20.2)	1818 (10.4)	2,3194 (20.4)	1910 (10.7)
	경남 해안권	3636 (3.5)	33 (0.2)	3905 (3.6)	30 (0.2)	4374 (3.8)	25 (0.1)

주 : 1) ()는 전국대비 비중(%) 임

2) 부산해안권(1) - 부산항, 전남해안권(4) - 목포항, 완도항, 여수항, 광양항,
경남해안권(7) - 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 마산항, 진해항

자료 : 국토해양부 해운항만물류정보시스템(<http://spidc.go.kr>)

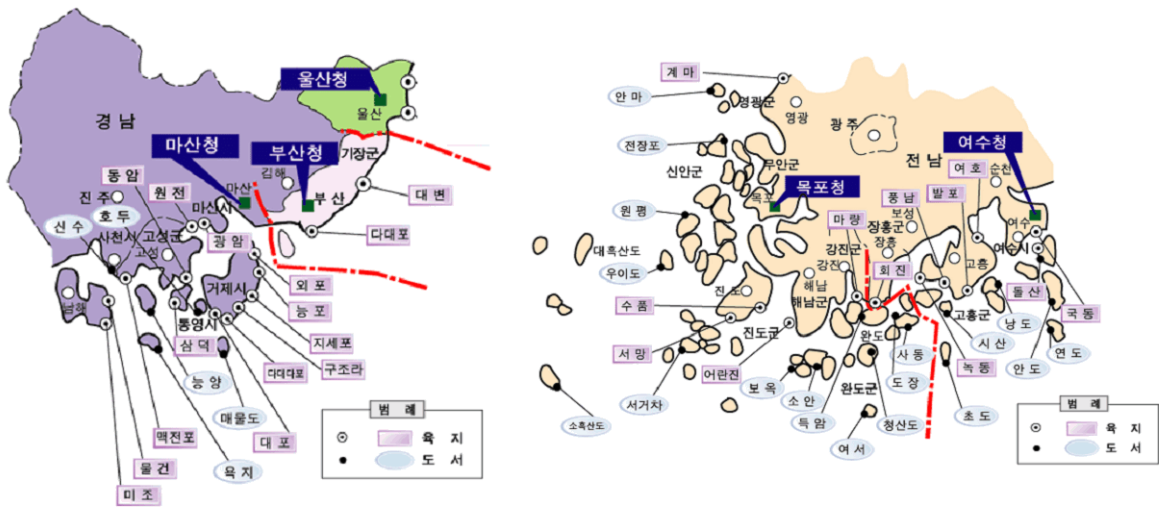
○ 남해안권에는 총 219개로 전국대비 55.8%의 어항¹³⁾이 분포하며, 전남이 122개소로 가장 많음

표 II-36. 어항 지정현황 (2007)

구 분	전 국	남해안 3개 시도				
		소계	부산	경남	전남	
합 계	393	219	16	81	122	
국가어항	국가어항	104	49	2	17	30
	육지	67	26	2	12	12
	도서	37	23	-	5	18
지방어항	289	169	14	63	92	

자료 : 농림수산식품부, 2008, 어촌어항발전기본계획

13) 법정항과 비법정항으로 구분하며, 법정항에는 국가어항, 지방어항, 어촌정주어항이 있고 비법정항은 소규모항임. 국가어항은 농림수산식품부, 지방어항은 광역시도, 어촌정주어항 및 소규모항은 시·군·구가 관리주체



자료 : 한국어촌어항협회(<http://www.fipa.or.kr>)

그림 II-6. 국가어항 지정현황

□ 항공 현황

- 남해안권에는 국제공항 2개 등 총 4개의 공항이 위치
 - 무안국제공항은 아직까지 국제공항으로서의 역할이 미흡함
 - 김해국제공항은 동남아 지역(일본, 중국, 말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남, 캄보디아, 대만)과 미국, 러시아 등에 취항
 - 경남 사천공항은 서울과 제주 2개 노선에 불과하며, 연간 좌석이용률은 서울 55%, 제주 80%임
 - 대전-통영간 고속도로의 완전 개통 후 사천공항의 운항편수가 대폭 축소됨

표 II-37. 공항별 주요시설 현황 (2008)

(단위 : 회, 대, 만인, 만톤, 대)

공 항 명	연간운항횟수	동시계류	연간여객처리		연간화물처리		동시주차
			국내	국제	국내	국제	
김해국제공항	200	26	1269	463	19.0	6.9	3671
광주공항	140	7	293	-	5.5	-	945
사천공항	165	2	101	-	0.2	-	320
여수공항	60	5	272	-	1.6	-	554
무안국제공항	140	9	416	103	4.1	0.9	2095

주 : 광주공항은 남해안권 안에는 위치하지 않으나, 실제로 전남해안권에서도 이용가능 하므로 함께 검토하였음

자료 : 한국공항공사(<http://www.airport.co.kr>)

- 최근 3년간 화물수송량은 조금씩 감소하고 있으며(전국 대비 비중 4.5% →4.0%→3.9%), 여객수송량은 꾸준히 11% 중반 대를 기록하고 있음

표 II- 38. 공항의 최근 3년간 화물·여객수송량

(단위 : 만 톤, 만 인)

구 분	2006년		2007년		2008년		
	화물	여객	화물	여객	화물	여객	
전 국	313 (100.0)	6764 (100.0)	329 (100.0)	7114 (100.0)	303 (100.0)	6995 (100.0)	
남해안권	14 (4.5)	790 (11.7)	13 (4.0)	827 (11.6)	12 (3.9)	805 (11.5)	
부산 해안권	김해 공항	14 (4.3)	707 (10.5)	13 (3.9)	740 (10.4)	11 (3.8)	720 (10.3)
전남 해안권	여수 공항	0.2 (0.1)	60 (0.9)	0.3 (0.1)	66 (0.9)	0.3 (0.1)	64 (0.9)
경남 해안권	사천 공항	0.2 (0.1)	22 (0.3)	0.1 (0.0)	21 (0.3)	0.1 (0.0)	20 (0.3)

주 : ()는 전국대비 비중(%)임

자료 : 한국공항공사(<http://www.airport.co.kr>)

6) 지역 현황분석 종합

□ 입지여건

- 남해안권은 동북아 해상교역의 요충지임
 - 수도권, 남해안, 중국의 베이징(北京), 장강(長江), 주장(珠江), 일본의 간토(關東), 간사이(關西) 등 동북아 7대 경제권의 중심부에 위치
 - 전남·경남해안권은 중국의 교류전진기지로, 경남·부산해안권은 일본의 교류전진기지로 적지임
- 내륙과 해양을 연결하는 물류, 교통 중심지로서의 역할 가능

□ 자연환경

- 남해안권은 만과 반도가 발달되어 있는 천혜의 해양자연환경을 보유하고 있음
 - 남해안권은 다도해지역으로 많은 도서와 반도 등이 발달하여 있으며, 이를 기반으로 수산, 양식업이 발달하였고 관광자원도 풍부함

- 아름다운 해안선과 도서 등 훼손되지 않은 자연자원을 활용하여 남해안권을 매력적인 해양관광장소로 부각
- 생태계보전지역을 관광자원으로 활용
 - 부산 낙동강 하구, 오륙도 및 주변해역, 전남 함평군 고산봉 붉은 박쥐 서식지 등 국가 생태계보전지역을 생태관광자원으로 활용

□ 인문사회환경

- 남해안권의 인구는 감소추세에 있으나, 외국인등록인구는 꾸준히 증가하고 있음
 - 남해안권의 65세 이상 인구비율은 11.9%이며, 경남해안권의 경우 20.8%로 다른 해안권에 비해 비율이 높은 편임
 - 고령인구, 외국인 등의 증가에 따른 새로운 국토개발 수요에 대한 고려 필요함
- 남해안 3개 시·도의 2007년 지역내 총생산은 2003년 기준으로 증가하는 추세이나, 전국총생산의 17.2%에 불과함
 - 지역의 경제규모는 독립된 경제권으로서의 경쟁력을 갖기에 미흡함
- 남해안권의 토지이용현황을 보면 부산해안권은 도시화율이 높은 편이나 전남·경남해안권의 경우 비도시지역이 도시지역보다 더 많이 분포되어있음
 - 전남·경남해안권의 경우 아직 개발의 손길이 미치지 않은 곳이 많으므로 기존의 보존된 자연자원의 보전과 활용, 지역개발이 적절히 이루어져야 할 것임

□ 산업경제환경

- 남해안 3개 시·도시의 산업별 생산액은 3차 산업이 15.3%로 가장 낮으며, 1차 산업이 28.5%로 가장 높은 비중을 차지함
 - 전남은 전체 산업별 취업자수 가운데 1차 산업 종사자 비중이 전국 최고 수치의 30.5%에 달해 농어업비중은 과대하고 제조업기반은 취약한 것으로 나타남
 - 경남은 많은 산업시설이 집적된 지역으로 2차 산업의 생산액이 다른 지역에 비해 월등히 높은 편임
 - 남해안 3개 시·도의 산업구조를 고려하여 3차 산업은 더욱 육성하고 1차, 2차 산업은 고부가가치화, 첨단화 방안 마련
- 제조업 업종별 현황에서는 남해안권은 금속 제조업, 운송장비, 기계 및 장

- 비 제조업 등의 특화도가 높은 것으로 나타남
- 해안권별로는 부산해안권은 가죽, 가방 및 신발, 금속 제조업, 전남해안권은 코르크, 연탄 및 석유정제품, 화학물질 및 화학제품 제조업, 경남해안권은 운송장비, 기계 및 장비 제조업에 특화도가 높음
- 남해안권은 전국 보유어선의 75.9%를 차지하고 있으며, 남해안권 어업생산량은 전국의 60.7%를 차지함
- 특히 부산항을 중심으로 부산해안권은 수산물의 유통, 보관의 중심지로 발전시킬 필요가 있음
- 남해안권의 관광편의시설이 취약한 편이며, 전남경남해안권보다는 부산해안권에 집중되어 있음
- 특히, 전남해안권은 숙박시설, 음식점 등의 시설이 부족하여 다양한 시설확충이 요구됨

□ 사회간접자본시설

- 남해안권에 7개의 철도노선이 운행중이나 대부분 남북축 철도이며, 그 외 항공, 도로 등도 동서보다는 남북축이 더 발달되어 있음
- 목적통행량 조사결과에서도 영호남간의 목적통행이 매우 적은 것으로 분석되었으며 동서축의 원활한 이동을 위한 기반시설이 마련되어야 할 것임
- 남해안권은 총 12개의 무역항이 있으며, 전국 물동량 대비 45.4%를 차지함
- 부산항은 국내 최대 규모의 무역항이며, 그 다음으로 광양항, 삼천포항의 순임
- 남해안권에는 김해 및 무안국제공항과 사천공항, 여수공항 등 4개의 공항이 위치하고 있음
- 무안국제공항은 실질적인 공항으로서의 기능을 못하고 있으며 사천공항은 서울과 제주 2개 노선에 불과함
- 남해안권을 세계적인 관광지로서 발전시키기 위해서는 기존 공항의 시설보완, 노선확보 등의 조치가 필요할 것임

2. 관련계획 및 제도검토

1) 상위계획 및 관련계획

가. 제4차 국토종합계획 수정계획

□ 계획의 기본목표

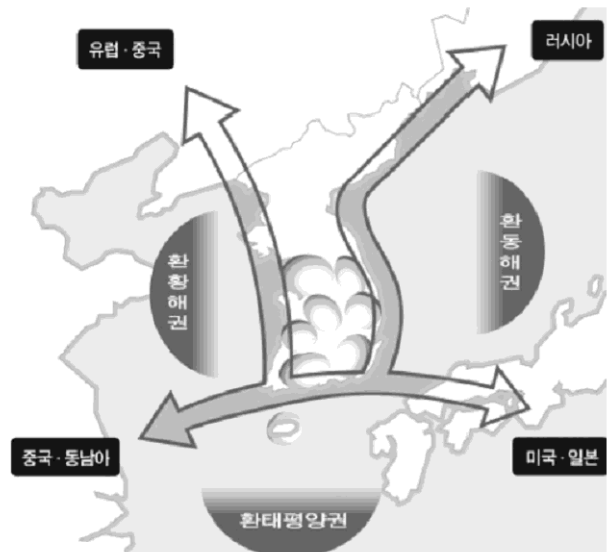
- 상생하는 균형국토
- 경쟁력 있는 개방국토
- 살기 좋은 복지국토
- 지속가능한 녹색국토
- 번영하는 통일국토

□ 약동하는 통합국토 구조의 구축(계획기조 실천)

- 국토구조 형성의 기본방향
 - 대외적으로 유라시아 대륙과 환태평양을 지향하는 개방형 국토발전축 구축
 - 남해안축 : 부산~창원~진주~광양~목포~(중국~일본)
 - 서해안축 : 목포~군산~서산~평택~인천~(신의주~중국)
 - 동해안축 : 부산~울산~포항~강릉~속초~(나진·선봉~러시아)
- 개방형(π 형) 국토축 발전방향
 - 남해안축 : 환태평양 진출을 위한 해양물류 및 산업경쟁력 강화
 - 서해안축 : 중국 등 동북아를 향한 국제물류·비즈니스·신산업, 문화관광 기반의 성장동력 육성
 - 동해안축 : 유라시아 진출 및 남북교류의 거점지대로 육성
- 다핵연계형 국토구조 발전 방향
 - 수도권 : 공간구조 재편 및 질적 고도화를 통한 국제물류 및 금융·비즈니스, 지식기반산업의 중심지로 위상을 재정립
 - 강원권 : 자연생태자원 및 접경지역을 활용한 국제(남북)관광 및 청정·건강산업 지대로 육성
 - 충청권 : R&D 및 바이오산업, 행정중심복합도시와 연계한 교육·연구·물류 및

지식기반 산업의 특화육성

- 전북권 : 친환경 지향의 농업·생명산업 고도화와 자동차기계 및 에너지 관련 산업 중심의 신산업지대 구축
- 광주권 : 광산업, 에너지 등 첨단미래산업의 육성과 자연자원·친환경 농어업·향토문화를 연계한 문화관광산업지대로 육성
- 대구권 : 전자정보산업과 한방산업을 육성하고 역사문화·교육자원의 활용 극대화로 지역의 성장잠재력 증진
- 부산권 : 자동차산업, 조선, 기계 등 주력산업의 첨단화와 동북아 해양물류 및 영상산업의 중심지로 강화
- 제주도 : 국제자유도시 개발을 중심으로 세계적인 관광휴양교류거점으로 육성



□ 6대 추진전략

- 자립형 지역발전 기반의 구축
- 동북아시아의 국토경영과 통일기반 조성
- 네트워크형 인프라 구축
- 아름답고 인간적인 정주환경 조성
- 지속가능한 국토 및 자원관리
- 분권형 국토계획 및 집행체계 구축

나. 2020년 부산시도시기본계획¹⁴⁾

□ 계획의 범위

- 시간적 범위 : 2004년 ~ 2020년
 - 1 단계 : 2004년 ~ 2005년 - 2 단계 : 2006년 ~ 2010년
 - 3 단계 : 2011년 ~ 2015년 - 4 단계 : 2016년 ~ 2020년
- 공간적 범위 : 부산광역시 행정구역 및 어항·항만구역

□ 계획의 목표 및 전략

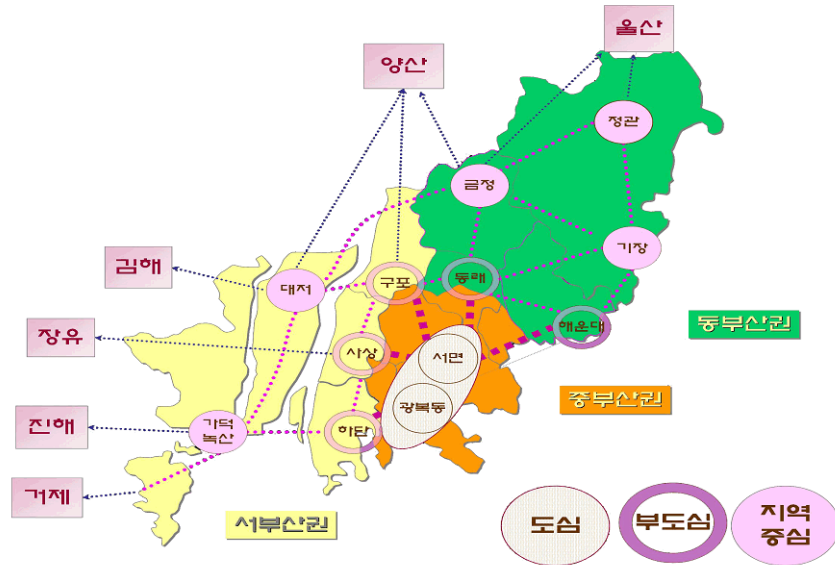
- 21C 부산의 미래상
 - 삶의 질 향상·경쟁력 강화·문화의 육성을 통한 국제기반의 구축
- 계획의 목표
 - 환태평양·동북아 교역의 관문도시
 - 동남해안벨트 경제권의 중추도시
 - 친환경적 해양관광도시
 - 광역교통의 거점도시
- 2020년 부산의 미래모습
 - 동북아 경제중심 도약을 위한 경제자유구역의 완성
 - 국제 HUB항으로 부산신항만의 본격 가동
 - 거가~명지~남항~북항~광안대교의 항만배후도로 완공
 - 동남경제권 중추기능 강화를 위한 신국제공항의 건설
 - 경제자유구역 건설을 통한 국제물류 및 유통거점, 지식기반 연구거점, 국제업무 지원 및 해상거점 구축
 - 도심속 자연생태공원의 탄생과 도보권내 다수의 소규모공원 조성
 - 고속철도 역세권 개발과 광역관광거점 위상 확립
 - 동부산관광단지 조성에 의한 체류형 관광의 메카 구축

14) 부산광역시, 2004

□ 도시기본구상

○ 도시기본골격 설정(1도심 5부도심 5지역중심)

- 도심 : 광복동, 서면
- 부도심 : 해운대, 동래, 구포, 사상, 하단
- 지역중심 : 기장, 정관, 금정, 대저, 가덕녹산



○ 생활권별 정비방향

<서부산권(북구, 사상구, 사하구, 강서구)>

- 첨단생산기능의 중심지역
- 유통단지, 산업단지 등 유통·생산기능의 확충, 경제자유구역 개발 등을 통하여 물류생산거점으로 육성
- 낙동강하구 일원에 대한 친환경적 개발전략 수립
- 미개발·낙후지역과 주거·공업 혼재지역의 체계적인 정비

<중부산권(중·동구, 서구, 영도구, 부산진구, 연제구, 남구, 수영구)>

- 금융단지, 역세권개발 등을 통해 무역·금융 거점지역으로 육성
- 도심재개발사업 추진, 기존시까지 체계적 정비, 항만·물류기능 일부 확충, 워터프론트 개발 등
- 역세권을 중심으로 한 공공시설 및 편익시설 배치

<동부산권(금정구, 동래구, 해운대구, 기장군)>

- 수려한 자연환경을 활용하여 관광기능 거점으로 특화

- 센텀시티 조성을 통한 정보기능의 거점으로 특화
- 대규모 접객시설 등 관광단지 조성, IT·미디어 집적단지 조성으로 대표적 첨단 산업단지 육성
- 동부산관광단지 개발

다. 제3차 전라남도 종합계획 수정계획¹⁵⁾

□ 계획의 범위

- 시간적 범위 : 2008년 ~ 2020년까지(13년간)
- 공간적 범위 : 도내 5시 17군을 계획대상으로 하며, 필요에 따라 인접 시·도지역 포함

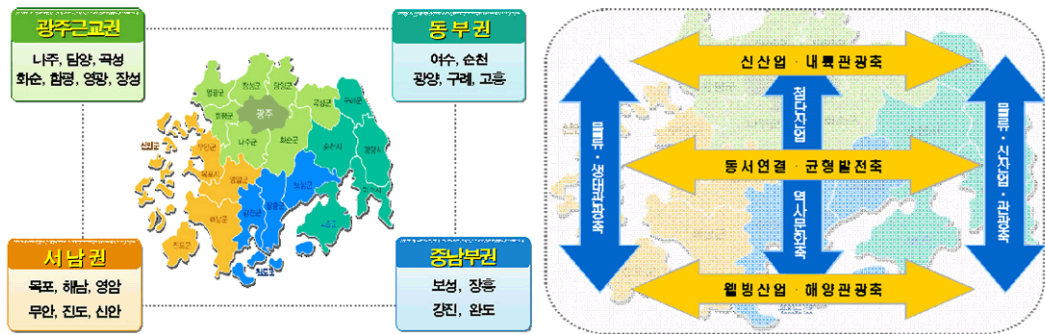
□ 계획의 목표 및 전략

- 계획의 기초 : 4대권역간 연계 강화를 통한 지역통합 실현
- 계획의 목표 : 동북아의 물류·관광·미래산업 중심
- 10대 추진전략
 - 세계와 지역을 통합하는 광역교통망 확충
 - 해양입도 지향 인프라 구축
 - 7대 신도시 건설 프로젝트를 역동적 혁신성장거점으로 활용
 - 기술혁신과 일자리를 창출하는 미래형 신산업 육성
 - 동북아의 해양문화관광 허브 조성
 - 한국농업을 선도하는 친환경생명복합산업 메카 육성
 - 개발과 보전이 조화된 지속가능성 확보
 - 9988 맞춤형 복지네트워크 구축
 - U-환경을 지향하는 정보전남 구현
 - 글로벌 인재양성을 위한 교육환경 구축

15) 전라남도, 2008, 1

□ 지역발전 공간구조 및 지역발전축 설정

- 지역발전 공간구조 : 22개 시군을 4대 권역으로 분류하여 권역별 특성을 살리면서 지역내 균형발전 촉진



- 6대 지역발전축
 - 권역별 개발전략의 특성화 및 상호연계성 강화를 위해 동서 3축, 남북 3축 (3×3축)의 6대 지역발전축 설정
- 4대 권역별 비전
 - 광주근교권 : 대도시권 미래산업 및 전원주거 배후거점
 - 동부권 : 환태평양권 물류·관광·미래산업 거점
 - 서남권 : 환황해권 해양관광·미래산업 개방 거점
 - 중남부권 : 생명건강·웰빙산업, 해양관광 중심

라. 제3차 경상남도종합계획 수정계획¹⁶⁾

□ 계획의 범위

- 시간적 범위 : 2008년 ~ 2020년(13년간)
- 공간적 범위 : 경상남도 10개 시, 10개 군과 인근지역

16) 경상남도, 2007

□ 계획목표와 전략

- 기술·정보 주도의 첨단경남
- 세계와 하나되는 열린경남
- 지역과 공생하는 환경경남
- 삶의 질을 높이는 자치경남
- 남해안시대의 거점경남

□ 9대 중핵권 설정 및 권역별 핵심사업

- 기본방향 : 경남의 교통여건, 산업, 문화, 지리적 여건을 고려한 공간구조는 기존의 개발축 개념보다는 창원과 진주를 개발의 핵으로 하는 네트워크형 공간구조가 바람직
- 제3차 경남도종합계획에서 제시된 5대 권역별 발전권을 산업, 문화, 정체성 등의 특성을 기반으로 9개로 세분하여 중권역별 중핵을 육성하고 확산·파급되도록 하는 발전전략 채택



- 서북부경남(거창, 함양, 합천) : 특화산업 및 지연산업(화강석, 한약재 특구), 산악내륙 순환관광, 특화교육 도시, 문화보전 및 계승, 융합, 청정농산물
- 서남부경남(하동, 산청, 사천서부) : 특화산업 및 지연산업 특구, 산악내륙 순환관광, 문화보전 계승 및 융합, 녹차 및 한약재 특구 등 조성
- 동부경남(김해, 양산) : 정밀기기산업 및 관련교육과 연구, 의료산업 육성 및 관련산업 집중 육성, 연구교육 강화, 의료서비스, 노인건강, 실버산업 육성
- 중부경남(창원, 마산, 진해) : 국제도시 건설, 기계산업 수도 육성, 조선클러스터육성 및 해운물류 기지화, 국가임해산업단지, 복합행정타운 조성
- 중북부경남(창녕, 밀양) : 정밀기기 및 교육과 연구, 나노연구 및 관련벤처산업 육성, 연구교육 강화, 물류가공산업 육성, 문화관광, 습지생태계 보존 및 성공적 람사르총회 개최
- 남부해양경남(거제, 통영, 고성 동부) : 조선산업특구 육성, Clean 수산업 보고 육성, Blue Ocean 해양관광산업, 요트산업 등 해양레포츠 산업, 첨단과수산업 개발
- 서부해양경남(남해, 고성, 사천 남부) : 공룡축제의 국제자원화, Blue Ocean 해양관광, 요트산업 등 해양레포츠 산업, 외국인 마을조성, 마늘장수산업 육성
- 서부경남(진주, 사천 동부) : 교육문화도시 육성, 청정농산물 보급기지 활성화, 외국인산업단지 조성, 항공우주클러스터 추진
- 중부내륙경남(함안, 의령) : 전원형 경남중심도시 조성, 공공기관 유치

마. 남해안시대 기본구상¹⁷⁾

□ 남해안 발전비전 : ‘SEATOPIA in Asia’

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

17) 삼성경제연구소, 2005

□ 남해안 발전 목표

- Advanced Industry : 제조업 혁신전략, 미래형 항만·물류산업 육성전략, 농수산업구조 고도화전략이 중심이 되고 다른 전략들이 보조적으로 역할
- Better Life : 동북아 관광휴양허브 구축전략, 지역마케팅 강화전략이 중심이 되고 다른 전략들이 보조적으로 역할
- Cultural Fusion : 교류인프라 확충전략, 지역마케팅 강화전략이 중심이 되고 다른 전략들이 보조적으로 역할

□ 발전전략

- 제조업 혁신전략 : 지역내 기존 제조업(기계, 화학, 조선, 철강 등)의 경쟁력을 높이고 새로운 성장원천이 될 유망 제조업의 육성방안을 도출
- 동북아 관광휴양허브 구축전략 : 남해안지역의 섬과 바다를 소재로 한 관광개발을 통해 남해안지역이 동북아의 관광휴양 중심지로 자리매김할 수 있는 방안을 구상
- 미래형 항만·물류산업 육성전략 : 국가 차원의 항만·물류 육성계획의 효과를 한층 높일 수 있도록 지역과 기술, 트렌드를 고려한 보완방안을 모색
- 농수산업구조 고도화전략 : 바이오기술, 관광 등 타산업과의 융복합을 통해 농수산업의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안을 모색
- 교류인프라 확충전략 : 영호남 간, 남해안지역과 국내 타지역간 간선교통망 및 차세대 교통수단을 확충하고 세계와의 교류망을 형성하는 방안을 수립
- 지역마케팅 강화전략 : 남해안지역의 브랜드를 창출하고 대내외에 홍보하여 남해안지역을 세계적인 명소로 육성하는 방안을 제시

바. 남해안 선벨트¹⁸⁾ 기본구상¹⁹⁾

□ 남해안 선벨트(Sun-Belt)의 개념

- 남해안 선벨트²⁰⁾는 수도권에 대응하는 새로운 성장축으로서, 영·호남을 하나의 초광역개발권으로 통합하여 지역감정 해소와 국가통합, 국토균형발전 등을 총체적으로 모색하기 위한 계획지역(planning region)

□ 남해안 선벨트의 공간적 범위

- 남해안 선벨트의 공간적 범위는 전라남도 목포에서 경상남도를 거쳐 부산 및 울산광역시에 이르는 남해안에 면해 있는 연안지역과 도서지역을 포괄
- 행정구역상 부산광역시, 울산광역시 및 전남경남 일부 시군 등으로 구성

□ 남해안 선벨트의 개발권역 설정

- 남중(南中) 해안권 : 남해안의 중부 해안지역
 - 행정구역 : 전남의 여수·순천·광양, 경남의 하동·사천·남해(4시 2군)
- 남동(南東) 해안권 : 남해안의 동부 해안지역
 - 행정구역 : 부산·울산광역시, 경남의 고성·통영·거제·마산·창원·진해(2광역시, 5시 1군)
- 남서(南西) 해안권 : 남해안의 서부 해안지역
 - 행정구역 : 목포, 무안, 신안, 완도, 진도, 해남, 영암, 강진, 장흥, 보성, 고흥(1시 10군)

18) 한국미래학회 심포지움(1988.3.25)에서 지역균형발전과 태평양시대를 여는 계기를 마련하기 위해 목포와 부산을 잇는 남해안을 새로운 개발축으로 하여 우선 개발할 것을 강조하면서 남해안 선벨트라는 용어를 처음 사용

19) 국가균형발전위원회, 2009

20) 미국의 남부지역 및 유럽의 지중해 연안지대와 유사하게 한반도에서 가장 온화한 기후조건과 가장 많은 청정일수를 지닌 남해안 일대를 지칭하는 장소성과 지리적 상징성을 의미하는 용어임

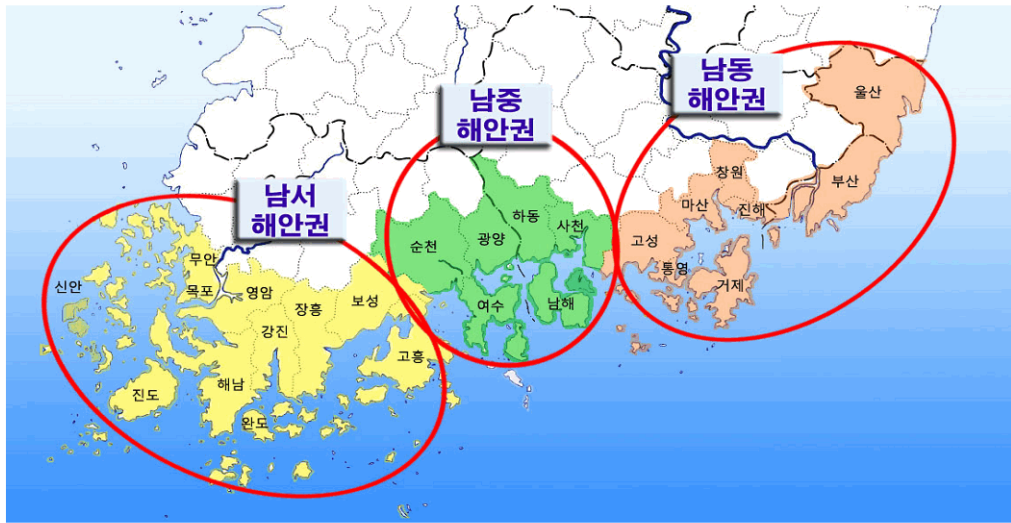


그림 II-7. 남해안 선벨트의 권역구분

□ 남해안 선벨트의 개발비전

- 남해안에 “지속가능한 환경·경제·화합”의 신성장 산업벨트를 구축하여 아시아 해양경제 중심지를 건설

□ 남해안 선벨트의 개발목표

- 2020년까지 “동북아 7대 경제권²¹⁾”으로 육성하여 국가경제성장을 견인

□ 남해안 선벨트 권역별 발전방향

- 지역 및 산업특성을 고려하여 남서해안권·남중해안권·남동해안권별로 특화된 발전방향을 구상
 - 남서(南西)해안권 : 동북아 해양문화관광 거점 구축
 - 남중(南中)해안권 : 영·호남의 네트워크 도시 구축
 - 남동(南東)해안권 : 유라시아 관문도시 구축

21) 현 동북아 6대 경제권 : 베이징 · 상하이 · 홍콩 · 도쿄 · 오사카 · 수도권

사. 제1차 마리나항만 기본계획²²⁾

□ 계획의 개요

- 근거법률 : 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률
- 계획기간 : 2010년~2019년(10년)
- 개발 소요예산 : 총 1조 7천억 원
 - 사업비 추정대상 : 방파제, 호안, 계류시설, 부지조성비 등 마리나 항만 내 기본시설 내지 기능시설

□ 주요 계획내용

- 중장기 개발수요
 - 마리나항만의 수요추정 : 2019년 5600여척
 - 수요추정인자 : 해양레저기구 보유, 조정면허 취득 및 대형승용차 등록추세
 - 2019년 개인이나 사업장에서 보유할 것으로 예측된 총 수요 1만 460여척의 54%수준 적용

표 II-39. 마리항만 수요추정

(단위 : 척)

구 분	2006년	2010년	2015년	2019년
레저보트 추정결과	4178	7232	11447	17435
해수면 : 내수면 (비율)	5.0 : 5.0	5.3 : 4.7	5.6 : 4.4	6.0 : 4.0
마리나항만 수요 추정결과	2089	3833	6410	10461

○ 마리나항만 예정구역 선정기준

- 예정구역 선정방법 : 5개 평가항목 및 26개 세부지표를 기준으로 검토
- 5개 평가항목 : 접근성, 시장성, 이용성, 타당성, 자연조건
- 26개 평가지표 : 접근용이성, 접근수단, 진입도로, 인접도시 인구분포, 해당지역 연간 관광객 수요, 관광지 개발상태, 육해상레저 개발 상태, 인프라 확보, 기 개발 항만시설 이용 및 유용, 주변 레저수역 분포, 사용 가능한 수역, 어업권, 관련계획, 관련 산업 파급효과, 인센티브, 기상, 기온, 바람, 시계, 파랑, 조위, 조류, 지형 및 토질 등, 경관 및 생태계

22) 국토해양부, 2010

○ 마리아나항만 예정구역

- 전국 120 여 곳을 대상으로 권역별 검토 후보지에 대한 개발 우선순위 검토
- 2019까지 권역별 개발수요에 포함되는 43개소 최종 선정
- 권역별 예정구역 : 수도권 5, 충청권 4, 전북권 2, 서남권 4, 전남권 3, 경남권 8, 부산권 3, 경북권 5, 강원권 4 및 제주권 5개소
- 항만법 및 어촌어항법에 의거하여 항만구역과 어항구역으로 지정된 곳이 각각 13, 9개소임

○ 마리아나항만 개발유형

- 배후 인구 및 숙박, 상업시설 등 주변 편의시설 분포, 타 개발계획과의 연계성 등을 고려하여 거점형, 레포츠형, 리조트형의 세가지 유형으로 특성화
- 개발유형별 예정구역의 수용 척수 및 면적은 거점형 300척 수용에 12만㎡, 레포츠형 100척 수용에 4만㎡, 리조트형 200척 수용에 20만㎡임

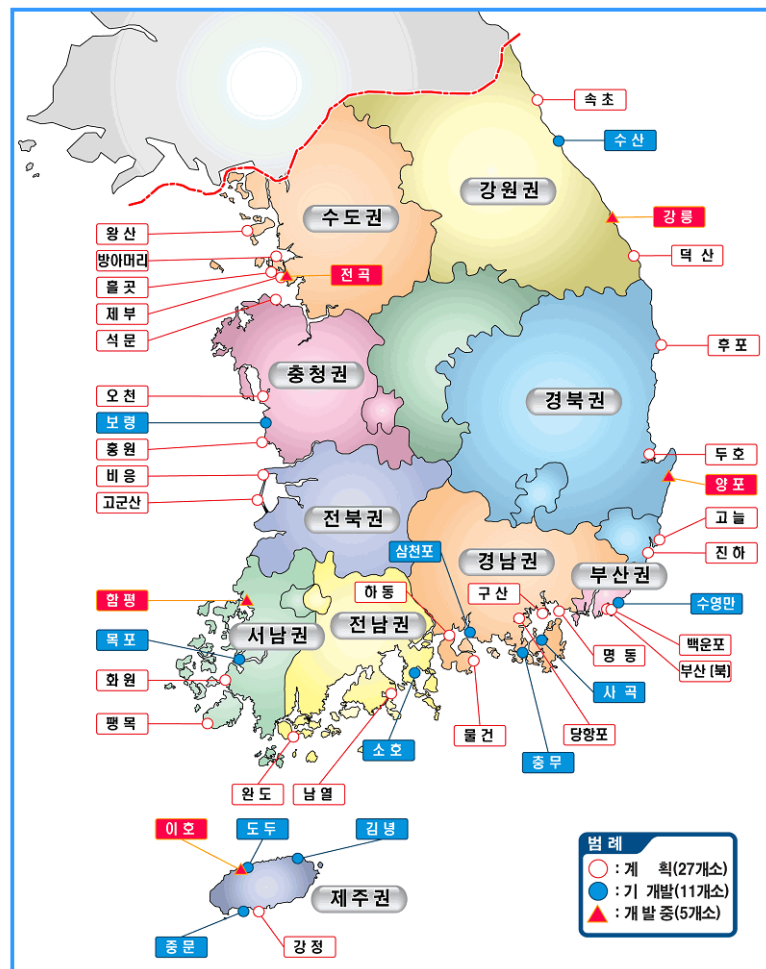


그림 II-8. 마리아나항만 예정구역 위치도

사. 기타 관련계획

- 서남권 종합발전계획(국무총리 직속 신발전지역위원회·국토해양부, 2008)
- 서남해안 관광레저도시 개발계획(문화체육관광부, 2006)
- 부산·진해, 광양만권 경제자유구역 개발계획(지식경제부, 2003)
- 남해안관광벨트개발계획(문화체육관광부, 1999)²³⁾

자. 관련계획 종합분석

□ 남해안권을 환태평양 및 동북아 교역의 중심지화

- 제4차 국토종합계획 수정계획에서는 환태평양 진출을 위한 해양물류 및 산업경쟁력 강화를 위한 남해안 축을 제안
 - 각 시도의 도시기본계획 및 종합계획에서는 부산은 환태평양·동북아 교역의 관문도시로, 전남은 동북아의 물류·관광·미래산업 중심지로, 경남은 남해안시대의 거점경남을 제안하고 있음
- 남해안 시대 기본구상에서는 남해안의 발전목표로 동북아 관광휴양허브 구축 전략을 제시하였음
- 남해안 선벨트 기본구상은 아시아 해양 경제 중심지 건설을 제시하였음

□ 남해안권을 해양 물류 및 관광중심지로 개발

- 남해안축을 해양물류를 강화하고 특히 부산권은 해양물류 및 영상산업의 중심지로 강화(제4차 국토종합계획 수정계획)
- 부산은 친환경적 해양관광도시, 전남은 해양문화관광 허브 조성, 경남은 블루오션 해양관광산업, 해양레포츠 산업 등 육성 계획
- 남해안 선벨트 기본구상은 남서해안권을 동북아 해양·문화관광거점으로 구축할 것을 제안
- 제1차 마리나항만 기본계획에서는 마리나항만 예정구역으로 남해안권에만 17개소(기개발 6, 계획 11)를 선정하였음

23) 2004년 변경계획 수립

2) 관련제도 분석

가. 종합계획 및 개발계획 수립 : 동·서·남해안권발전특별법 247

■ 목적

- 동·서·남해안권을 동북아시아의 새로운 경제권 및 국제적 관광지역으로 발전시키는데 필요한 사항을 규정하여 경제·문화·관광 등 지역산업을 활성화 하고 지역간 교류 증대를 통하여 국가경쟁력 강화와 국가균형발전에 이바지하기 위해 수립
- 남해안권발전종합계획 수립을 위한 근거법률

■ 동·서·남해안권발전종합계획의 입안

- 동·서·남해안권과 관련된 시·도지사는 공동으로 동·서·남해안권발전종합계획안을 동·서·남해안권별로 입안
- 동·서·남해안권발전종합계획 포함내용
 - 동·서·남해안권 발전을 위한 기본시책에 관한 사항
 - 자연환경의 보전 및 오염방지에 관한 사항
 - 동북아 관광휴양거점 구축에 관한 사항
 - 미래형 항만물류산업 육성에 관한 사항
 - 지역주력산업 등 제조업혁신에 관한 사항
 - 농수산업구조 고도화에 관한 사항
 - 도로·항만·공항·정보통신 등 사회간접자본시설의 정비와 확충에 관한 사항
 - 개발사업 등에 필요한 투자재원의 조달에 관한 사항
 - 국제행사의 유치·개최 및 지원에 관한 사항 등

■ 종합계획의 결정

- 국토해양부장관은 동·서·남해안권발전종합계획안을 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 동·서·남해안권발전위원회의 심의를 거쳐 결정

24) 일부개정 2008.03.28 법률 제9050호(한시법:2020.12.31)

■ 개발구역의 지정

- 건설교통부장관은 동·서·남해안권발전종합계획에 반영된 개발사업의 시행을 위하여 시·도지사의 요청에 따라 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 관련 5개 위원회²⁵⁾의 심의를 거쳐 개발구역을 지정
- 개발구역 지정시 고려사항
 - 개발사업이 동·서·남해안권의 화합을 선도하고 해양경제축 구축을 통한 국가 경쟁력 강화에 기여하는 공익성을 갖출 것
 - 개발사업이 환경적으로 지속가능한 사업일 것
 - 개발사업이 당해지역의 특성 및 여건에 부합할 것
 - 개발사업의 투자계획 등이 실현 가능할 것

■ 개발구역 지정 및 개발계획 승인

- 시·도지사는 개발계획을 작성하고 국토해양부장관이 이를 승인
- 개발계획이 고시된 때에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 사항에 한하여 그 고시일에 다음 각 호에 해당하는 승인·결정 등이 있는 것으로 간주
 - 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 도시지역으로 변경하는 도시관리계획의 결정(도시기본계획에 따라 개발이 가능한 용도로 지정된 지역에 한함)
 - 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 수산자원보호구역을 변경하여 해제하는 도시관리계획 결정

나. 사전환경성검토협의 : 환경정책기본법²⁶⁾

■ 목적

- 환경보전에 관한 국민의 권리·의무와 국가의 책무를 명확히 하고 환경정책의 기본이 되는 사항을 정하여 환경오염과 훼손을 예방하고 환경을 적정하고 지속가능하게 관리·보전함으로써 모든 국민이 건강하고 쾌적한 삶을 누릴 수 있도록 하기 위함

25) 중앙도시계획위원회와 국립공원위원회, 건축위원회, 국가건축정책위원회 및 발전위원회

26) (타)일부개정 2008.3.28 법률 제9037호

■ 사전환경성검토

- 관계 행정기관의 장은 환경기준의 적정성 유지 및 자연환경의 보전을 위하여 환경에 영향을 미치는 행정계획 및 개발사업이 환경적으로 지속가능하게 수립·시행될 수 있도록 사전환경성검토 실시 필요

■ 사전환경성검토대상²⁷⁾ 및 검토협의 요청

- 환경영향평가법에 의한 환경영향평가 대상사업을 내용으로 하는 행정계획과 보전이 필요한 지역 안에서 시행되는 개발사업
- 관계 행정기관의 장은 다음의 시기까지 환경부장관에게 사전환경성검토협의를 요청해야 함
 - 행정계획의 경우 : 해당 계획을 수립·확정하기 전까지
 - 개발사업의 경우 : 허가 등을 하기 전까지

다. 보호지역 관련 : 자연공원, 수산자원보호구역, 습지보호지역 등

□ 자연공원(국립공원) : 자연공원법

■ 행위허가

- 공원구역에서 공원사업 이외의 행위를 하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 공원관리청의 허가필요
 - 건축물이나 그 밖의 공작물을 신축·증축·개축·재축 또는 이축하는 행위
 - 광물을 채굴하거나 흙·돌·모래·자갈을 채취하는 행위
 - 개간이나 그 밖의 토지 형질변경(지하 굴착 및 해저의 형질변경을 포함) 행위
 - 수면을 매립하거나 간척하는 행위
 - 하천 또는 호소(湖沼)의 물높이나 수량(水量)을 늘거나 줄게 하는 행위
 - 야생동물[해중동물을 포함]을 잡는 행위
 - 나무를 베거나 야생식물(해중식물을 포함)을 채취하는 행위

27) 본 계획에서 추진한 부산·전남·경남해안권의 선도사업은 구역 지정 및 개발계획 승인 절차상에서 사전환경성검토 대상이 아님. 2010년 1월 14일 관련부처와 협의한 결과, 본 개발계획의 사업내용은 환경정책기본법 제7조 제1항 관련 사전환경성검토대상 및 협의요청시기(별표 2)에서 정하고 있는 사업을 포함하고 있지 않으므로 사전환경성검토를 시행하지 않음. 그러나 환경정책기본법 취지를 살려 사전환경성검토에 준하는 환경성 검토 및 저감 방안을 제시하도록 함

- 가축을 놓아먹이는 행위
- 물건을 쌓아두거나 묶어두는 행위
- 경관을 해치거나 자연공원의 보전·관리에 지장을 줄 우려가 있는 건축물의 용도변경과 그 밖의 행위로서 대통령령으로 정하는 행위

□ 수산자원보호구역 : 국토의계획및이용에관한법률

- 농림수산식품부장관은 직접 또는 관계 행정기관의 장의 요청을 받아 수산자원을 보호·육성하기 위하여 필요한 공유수면이나 그에 인접한 토지에 대한 수산자원보호구역의 지정 또는 변경을 도시관리계획으로 결정
- 수산자원보호구역내 건폐율 : 40퍼센트 이하
- 수산자원보호구역내 용적률 : 80퍼센트 이하

□ 습지보호지역 : 습지보전법

■ 대상지역

- 자연상태가 원시성을 유지하고 있거나 생물다양성이 풍부한 지역
- 희귀하거나 멸종위기에 처한 야생동·식물이 서식·도래하는 지역
- 특이한 경관적·지형적 또는 지질학적 가치를 지닌 지역

■ 행위제한

- 건축물 기타 공작물의 신축 또는 증축²⁸⁾ 및 토지 형질변경
- 습지의 수위 또는 수량에 증감을 가져오는 행위
- 흙·모래·자갈 또는 돌 등의 채취
- 광물의 채굴
- 동·식물의 인위적 도입, 경작, 포획 또는 채취²⁹⁾

28) 증축으로 인하여 당해 건축물 기타 공작물의 연면적이 기존 연면적의 2배 이상이 되는 경우에 한함

29) 해당 지역주민이 공동부령이 정하는 기간 이상 생계수단 또는 여가활동 등의 목적으로 지속하여 온 경작·포획 또는 채취의 경우를 제외

□ 특정도서 : 독도 등 도서지역의 생태계 보전에 관한 특별법

■ 정의

- 사람이 거주하지 아니하거나 극히 제한된 지역에만 거주하는 섬으로서 자연생태계·지형·지질·자연환경이 우수한 독도 등 환경부장관이 지정하여 고시하는 도서

■ 행위제한

- 건축물·공작물의 신축·증축
- 개간·매립·준설 또는 간척
- 택지의 조성·토지의 형질변경·토지의 분할
- 공유수면의 매립
- 입목·죽의 벌채 또는 훼손
- 흙·모래·자갈·돌의 채취, 광물의 채굴, 지하수의 개발
- 가축의 방목, 야생동물의 포획·살생 또는 그 알의 채취, 야생식물의 채취
- 도로의 신설
- 특정도서에 서식하거나 도래하는 야생동·식물 또는 특정도서안에 존재하는 자연적 생성물을 그 섬 밖으로 반출하는 행위
- 특정도서 안으로 야생동·식물보호법에 의한 생태계교란야생동·식물을 반입하는 행위
- 폐기물을 매립 또는 투기하는 행위
- 인화물질을 이용하여 음식물을 짓거나 야영을 하는 행위
- 지질·지형·자연적 생성물의 형상손괴 기타 이와 유사한 행위

3. 국내·외 개발사례 분석

1) 국내사례³⁰⁾

가. 동해안권 발전 종합계획

□ 개요

○ 목적

- 동해안 일대의 풍부한 자연환경을 바탕으로 한 지역별 특화방안 마련
- 동해안권을 환동해경제권의 중심지대로 육성하고 지역경제 활성화 및 국가경쟁력 강화, 국가균형발전에 이바지

○ 대상지역 및 사업기간

- 동해안 해안선에 연접한 15개 기초자치단체 : 울산광역시(남구, 동구, 북구, 울주군), 강원도(강릉시, 동해시, 속초시, 삼척시, 고성군, 양양군), 경상북도(포항시, 경주시, 영덕군, 울진군, 울릉군)
- 사업기간은 1단계 2015년, 2단계 2020년을 목표로 함

□ 주요내용

○ 비전 및 목표

- 비전 : 환동해권 녹색성장을 선도하는 Blue Power Belt
- 목표 : 환동해권 녹색성장 거점지대 형성, 환동해권 시대 해양대륙의 쌍방향 진출입 국제교두보 구축

○ 부문별 발전 전략

- 환동해권 에너지 산업벨트 구축 : 동해안 초광역에너지 벨트 조성, 초광역 신재생에너지 연구부품생산단지 조성, 동해안 신재생에너지 활용 선도
- 국제 자연·문화관광 거점화 : 환동해권의 국제적 관광거점 조성, 지역관광 자원을 결합한 특수목적관광 강화, 융복합 연계 관광 루트 구축
- 기간산업의 고도화 및 녹색화 : 산업의 구조 고도화, 산업의 녹색화, 산업공간의 효율화, 초광역적 산업 연계, 농수산업의 경쟁력 강화 및 고부가가치화
- 청정 해양자원의 산업기지화 : 해양자원 R&DE 거점 조성, 동해안 해양바이

30) 국내사례는 해안권 개발, 광역적 지역개발, 문화관광사업 개발 등의 내용을 다룬 계획을 대상으로 검토하였음

오 벨트 형성

- 개방형 인프라 및 협력기반 조성 : 동해안권의 접근성 제고, 동해안권 발전 잠재력 제고를 위한 연계교통망 확충, 환동해권 국제교역거점 육성

나. 서해안권 발전 종합계획

□ 개요

○ 사업목적

- 서해안권 초광역벨트를 구축하여 환황해권의 중심지대로 육성하고 국가경제를 선도하는 축으로 육성
- 대외적 여건변화에 선제적으로 대응하는 글로벌 경쟁력 제고

○ 대상지역 및 사업기간

- 서해안에 연접한 1개 광역시 3개 도, 25개 시군 포함
 - 인천광역시(8개 구군) : 중동남연수남동서구, 강화옹진군
 - 경기도(6개 시군) : 안산·평택·시흥·화성·파주·김포시
 - 충청남도(7개 시군) : 보령·아산·서산시, 서천·홍성·태안·당진군
 - 전라북도(4개 시군) : 군산·김제시, 고창·부안군
- 사업기간은 2010년에서 2020년까지 11년간

□ 주요내용

○ 비전 : 환황해 경제권을 선도하는 지식융합의 메갈로벨트

○ 발전전략별 추진방안

- 경쟁력 있는 초일류 첨단 산업벨트 구축 : 미래사회를 선도하는 녹색기술산업 벨트 구축, 기존 산업의 구조고도화와 경쟁역량 강화, 서해안권의 글로벌 거점화를 위한 초국경적 협력체계 구축
- 자연환경의 보전과 국제적 국제 해양·문화관광벨트 구축 : 경쟁력 있는 글로벌 관광거점 조성 및 네트워킹, 매력 있는 지역고유자원의 적극적인 발굴과 활용을 통한 문화 체험 거점 조성, 미래수요에 대비한 수준 높은 해양레저거점 및 인프라 확충
- 환황해 국제 비즈니스·물류 중심거점 육성 : 산업+컨벤션+물류가 결합한 국제 비즈니스 핵심지대 형성, 환황해경제권 중심거점 기능 수행을 위한 토지이용

합리화, 미래형 국제물류·비즈니스 지대 구축을 위한 지원체계 확립

- 역내·외 연계를 통한 상생발전축 형성 : 환경친화적 서해안권 고속간선교통체계의 완비, 서해안권 주요거점과 내륙도시 간 연계 강화, 첨단교통기술(ITS)을 접목한 복합수송시스템의 구축

다. 낙동강 프로젝트 기본계획

□ 개요

○ 사업목적

- 낙동강의 생태적, 문화적 가치를 재조명하고, 낙동강 주변 어메니티(지역가치) 창출을 통한 지역경제 활성화를 도모
- 자원특성을 고려한 다양한 활동요소를 도입하고, 낙동강의 지역발전의 촉매역할을 담당할 수 있도록 다양한 사업 추진 및 낙동강 지역공동체 복원

○ 대상지역

- 낙동강 본류지역(봉화, 안동, 의성, 예천, 문경, 상주, 구미, 칠곡, 성주, 고령), 낙동강 지류지역(영주, 김천, 군위, 청송, 영양)을 포함

○ 사업기간 및 규모

- 사업기간은 14년(2007~2020)으로 1단계(2007~2013), 2단계(2014~2020)
- 전체 98개 단위사업(핵심사업 21개, 사업지구별 단위사업 77개)에 대한 총 사업비는 2조 630억 원임(국비 8255억 원, 지방비 8175억 원, 민자 4200억 원)

□ 주요내용

○ 사업추진방향

- 자원의 질제고 및 자원활용의 연계성 확보, 마을 브랜드 창출로 사업효과 제고
- 효율적 사업추진체계 구축 및 시·군간 협력체제 활성화
- 선택과 집중에 의해 우선 추진할 주요 사업을 선정, 추진하여 사업추진력 제고

○ 개발사업 선정

- 지역의 어메니티를 바탕으로 소득화가 가능한 사업, 낙동강의 잠재력을 극대화하고 새로운 여가문화지대 구축을 위한 기반이 될 수 있는 사업 선정
- 사업은 핵심사업과 사업지구 사업으로 구분하여 핵심사업 2개, 사업지구 23개 선정³¹⁾

- 핵심사업 : 낙동강 생태문화 기반 조성사업과 낙동강 생태문화제 활성화사업
- 사업지구 사업은 지역의 특성을 최대한 발휘할 수 있는 사업을 발굴하고 선택과 집중의 원리로 선정된 사업을 패키지화하여 구성
- 사업추진전략
 - 권역구분 : 사업지구를 네트워크화 하기 위하여 권역별 특화를 유도하고, 사업지구내 포함된 단위사업의 성격을 유지 및 협력방안 유도³²⁾
 - 마을 브랜드 선정 : 사업지구와 연계한 상품을 개발하고 지역이미지 강화 및 지역마케팅 대상 확보를 위해 마을브랜드 선정
- 사업활성화 방안
 - CI작업 및 인증제도 도입, 이용자카드 제도 도입, 지역화폐 이용 검토 : 지자체 보증, 에코컬처(eco-culture) 가이드 양성사업, 낙동강 사업지구 회원제 도입, 사업지구별 정보센터 등

라. 가야문화권 광역관광개발계획

□ 개요

- 사업목적
 - 고대 가야 문화유적과 자원을 보유하고 있는 지역을 발굴·보존하고 현대적으로 계승발전
 - 가야문화의 가치 재조명을 통해 역사문화 콘텐츠를 관광자원으로 활용하고, 체계적인 문화관광 인프라 구축
- 대상지역
 - 대구광역시 달성군, 경북 고령군, 성주군, 경남 합천군, 거창군, 창녕군, 산청군, 함양군, 전북 남원시, 장수군(1시 9군, 약 6553km²)
- 사업기간 및 규모
 - 사업기간은 2008년~2017년(10년)이며, 총 투자비는 약 1조 6088억 원으로 이중 관광지 사업에 약 8285억 원(51.5%), 국비 2156억 원, 지방비 3000억 원, 민자 3128억 원), 기반시설사업에 7147억 원(44.4%), 가야문화자원 정비 사업에 656억 원(4.1%) 소요

31) 핵심사업과 사업지구내 포함된 단위사업이 총 98개 사업임

32) 1권역 산악생태권역, 2권역 역사문화권역, 3권역 도심페저권역

□ 주요내용

○ 개발체계

- 효율적인 개발을 위해 관광자원을 지역특성 등에 따라 합리적으로 적정화 하여 계획권역 설정: 북부 대가야권(대가야 역사체험기능), 서부대가야권(역사문화 위락기능), 남부대가야권(문화생태 체험기능)
- Hub & Spoke방식으로 핵심(권역, 지역) 및 연계사업으로 구분 : 지역간 차별화를 유도하고 방문객 집객효과 및 향후 관광활성화 차원에서 핵심사업 추진, 권역 및 지역별 사업의 시너지 효과를 도모하기 위해 연계사업 선정

○ 개발사업 선정

- 핵심사업 : 방문객 집객효과 및 향후 관광활성화 차원에서 가장 대표할 수 있는 사업을 시군별로 1~2개 선정
- 연계사업 : 핵심사업과 연계하여 관광객의 체류시간을 연장시킬 수 있는 명소화 사업을 중심으로 선정
- 관광소프트웨어 사업 : 관광프로그램을 중심으로 개발
- 이상 관광지 사업 외에 가야문화자원 정비사업, 기반시설사업 시행

○ 관광지 주요사업

- 핵심사업 : 대가야문화벨리(고령군), 성산고분군 공원화(성주군), 수송대 예술인촌(수송대), 도동서원 낙동강 수변공원(달성군) 등 10개 사업
- 연계사업 : 고령군 대가야왕조 종묘 건립, 김면장군유적지 성역화, 암각화 전시관건립, 성주군 가야산성 공원화, 성주댐 모험레포츠관광지 등 22개

마. 경북북부 유교문화권 관광개발계획

□ 개요

○ 사업목적

- 경북북부의 유교문화자원과 주변의 자연 및 경관자원과 연계한 관광개발을 추진함으로써 관광 명소화하여 지역경제의 발전역량을 극대화

○ 대상지역

- 경북북부지역 11개 시군(안동시, 영주시, 문경시, 상주시, 예천군, 봉화군, 의성군, 청송군, 영양군, 영덕군, 울진군)

○ 사업기간 및 규모

- 사업기간은 11년(2000~2010)이며, 총 사업비 1조 8681억 원(국비 4207억 원, 지방비 4595억 원, 민자 9879억 원)임

□ 주요내용

○ 개발의 기본방향

- 다양한 관광수요와 지역특성을 고려한 문화관광벨트 기반 구축
- 주제별 시나리오에 의한 전략적 개발방식을 도입하여 개발사업의 실효성 제고
- 재방문률이 높은 체류형 관광지 기반을 구축하고 사계절 관광지화 추구

○ 개발전략

- 지역의 특성과 기능을 고려하여 5개의 권역(해안권, 남부권, 중부권, 북부권, 서부권)을 설정하고 거점관광시설 배치
- 유형 유교문화자원과 자연자원을 명소화 자원으로 선정하여 집중개발
- 권역별 거점시설로부터 전통마을, 고택, 정자, 온천, 자연자원 등을 연계하는 권역별·테마별 관광루트의 개발
- 관광활동 단계별로 관광객 욕구에 부응하는 소프트개발 및 시설확충
- 그 외 이벤트 활성화를 위한 기반시설 확충, 지역산업 및 시설과 연계한 문화관광시설 도입, 접근성과 편의성 제고를 위한 기반시설설치, 제도적 지원 강화 등

○ 개발주제 및 표적시장의 설정

- 경북북부지역의 풍부한 역사문화자원과 자연환경을 활용하여 관광휴양활동을 복합시킬 수 있도록 유교, 문화, 자연을 주제화
- 권역별 주제 : 서부권은 길의 문화, 북부권은 정신문화, 중부권은 유교생활문화, 남부권은 전통마을 등 역사문화, 해안권은 해양 여가문화임
- 표적시장 대상 관광객의 추구 욕구와 관광지 특성을 검토하고, 관광지별로 차별화된 표적시장 설정

○ 사업추진전략

- 파급효과가 크고 개발 잠재력이 우수한 관광거점, 명소화 사업과 관광인프라 구축사업을 우선적으로 실시하고 사업간 연계성을 강화하여 중복투자 방지
- 자연환경 훼손, 관광개발에 따른 지역정체성의 상실 등 관광개발의 역기능 최소화 및 대책 마련
- 지역주민이 참여하고 민간투자를 활성화 할 수 있는 방안 모색

바. 서해안 관광벨트 개발계획

□ 개요

○ 사업목적

- 서해안이 가지고 있는 관광잠재력을 극대화하고, 환황해권 시대에 대비한 국제적 해양관광지역으로서 국제 경쟁력 강화
- 지역 경쟁력 있는 잠재자원을 활용한 지속가능한 관광개발을 통해 지역발전 도모

○ 대상지역

- 경기도(4시), 충청남도(3시, 4군), 전라북도(2시, 2군), 전라남도(1시, 4군) 지역 중 서해안과 접해있는 지역(총면적 9,269km², 전국토의 9.3%)

○ 사업기간 및 규모

- 사업기간은 2006년부터 2015년 까지 10년간이며, 사업 규모는 총 투자비 약 6조 1420 억 원으로 국비 약2조 2695억 원, 지방비 5686억 원, 민자 3조 3308억 원임

□ 주요내용

○ 개발방향

- 관광자원을 효율적으로 개발, 관리, 보전하고 관광객의 관광욕구 충족을 용이하게 하기 위하여 지역특성을 고려한 관광권역 설정
- 집객력 있는 해양 관광거점 조성 및 거점관광지의 기능을 보완하고 시너지 효과를 도모하기 위해 연계관광지, 관광루트 개발
- 서해안의 수려한 해양자원을 훼손하지 않도록 개발과 보전이 조화를 이루는 친환경적 지속가능한 관광 개발

○ 개발전략

- 경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도 4개 권역 설정
- 경기도 수도권 : 당일형 관광명소화 개발
- 충청남도 : 국제적인 종합 해양관광 중심지대 조성
- 전라북도 : 자연과 지역문화가 공존하는 위락형 관광지대 조성
- 충청남도 : 해양, 섬, 생태 등을 중심으로 한 테마관광지대 조성

○ 거점관광지 및 연계관광지 선정

- 거점관광지는 경쟁력 있는 특정자원에 집중 투자하여 서해안 관광의 경쟁력을 제고시킬 수 있는 곳으로, 대천·안면도 거점, 새만금·부안거점, 무안·목포 거점 등 3개 거점 선정
- 연계관광지는 지역의 관광을 대표할 수 있는 관광지로 경기도 3개소, 충청남도 6개소, 전라북도 4개소, 전라남도 6개소 등 총 19개 선정

2) 해외사례

가. 소렌토(Sorrento), 이탈리아

□ 개요

○ 위치, 면적 및 인구

- 위치 : 이탈리아 남부 캄파니아 주(동경 14 23', 북위 40 38')
- 면적 : 9km²
- 인구 : 1만 6581인(2007년), 인구밀도 1824인/km²

○ 산업 및 주요생산품

- 도시 배후에 오렌지·레몬·포도 등을 재배하는 과수원이 펼쳐진 산지를 등진 경승지로 포도주, 올리브유를 주로 생산



그림 11-9. 소렌토 전경 및 해변 모습

□ 주요 관리방안 및 정책

- 관광객의 서비스를 개선하고 상시 점검하기 위한 ‘카드 프로젝트’ 실시
 - 관광지에 대한 다양한 정보를 제공하며, 서비스의 질을 모니터링하고, 관광객의 불평접수 및 제안 등을 관리
 - 관광객 서비스 부문 카드는 지역 행정가들과 관광 종사자들이, 완전한 투명성을 지니고, 고객의 요구에 지속적으로 접함으로써 구체적인 질의 수준을 보전하고 향상시킬 것을 담보할 수 있는 도구
 - 시위원회 대표, 지역관광사무실 대표, 숙박시설 대표, 상점관리인 대표, 해변조합 대표, 여행사, 경찰 대표, 대중교통 서비스 대표, 지역 그룹 대표 등이 프로젝트 참여
- 주기적으로 관광객 만족도를 조사하기 위하여 설문 실시
 - 관광객들의 요구에 대한 지식, 소렌토 관광 체계에서 개선되어야 할 부분과 존재하지 않는 서비스에 대한 이해, 관광 서비스 부문 카드의 목적인 만족도의 실제적 기준에 대한 이해를 위해 실시
 - 주요 설문내용에는 관광객의 사회 경제적 프로필, 관광객의 여행기간을 특징짓는 요소들, 소렌토와 관련된 물리적 요소들, 여러 구조와 관광 서비스에 관련된 요소들, 이벤트의 조직, 교통 체계 등 포함

나. 아말피(Amalfi), 이탈리아

□ 개요

- 위치, 면적, 인구
 - 위치 : 남부 이탈리아 캄파니아 주(살레르노 현에 위치)
 - 면적 : 6km²
 - 인구 : 약 6000인(2007), 인구밀도 906인/km²
- 산업 및 주요 생산품
 - 북쪽에 산이 있고 남쪽으로 살레르노만(灣)을 마주하는 경승지로, 기후도 온난하여 관광지·휴양지로 잘 알려져 있음
 - 물리니 계곡에는 수력으로 가동되는 제지공장들이 있으며, 이 지역에서 재배되는 레몬은 전국적으로 유명함

□ 주요 관리방안 및 정책

○ 이탈리아 섬 활용 및 보전 정책

- 개발보다 보전에 중점을 둔 정책으로 개발은 최소화하고, 자연경관과 인공물 조화를 최우선하여 관리
- 아말피 해안의 자연유산을 관리하기 위해 지형변형에 대한 강력한 규제 실시³³⁾
- 섬과 육지간 연결수단으로는 주로 해상교통수단을 이용하며 페리, 정기여객선, 소규모 여객선 등으로 통행하며, 주민에게는 정액통행권 구입을 보조
- 섬관광 활성화를 통하여 지역주민의 소득증대를 꾀하고 있으며 이를 위해 지역주민이 호텔 등 개보수시 국고를 지원



그림 II-10. 아말피 전경 및 해변 모습

○ 아말피 해안³⁴⁾ 경관관리

- 도로변에 광고 선전물 부착, 도로 난간위 광고물 설치, 기존 건축물 외형의 변형, 지형변화를 통한 도로 확장 등의 금지 행위를 정하여 경관관리 유도
- 해안선으로부터 수심 200미터 이내 지역에 서식하는 동식물 채취 금지
- 해수욕장의 확장 금지, 위생이나 안전을 위한 지형변형, 동식물 서식공간 조정 가능
- 해안선 모래톱의 변형을 가져오는 인위적 시설물 설치 제한
- 불필요한 녹지조성으로 기존 자연적 녹지경관을 부조화시키는 행위를 제한

33) 새로 건축하는 인공물을 금지하고, 기존 건축물의 경우 내부 변형은 가능하나 외관은 그대로 유지

34) 아말피 해안은 소렌토(Sorrento)-포지타노(Positano)-프라이아노(Praiano)-아말피(Amalfi)-라벨로(Ravello)-살레르노(Salerno)로 이어지는 해안선을 뜻함

다. 미코노스(Mykonos), 그리스

□ 개요

○ 위치, 면적, 인구

- 위치 : 그리스령 키클라데스제도 가운데 하나. 북서쪽에 티노스(Tinos) 섬, 남쪽에 낙소스섬과 파로스섬이 있고, 델로스섬에서 2km 떨어져 있음
- 면적 : 86km²
- 인구 : 약 9000인

○ 주요산업은 관광산업으로, 전체 산업의 80~90% 차지



그림 II-11. 미코노스 전경 및 해안가 식당 모습

□ 주요 관리방안 및 정책

○ 토지 구역과 도시계획

- 그리스의 토지구역과 도시계획은 1983년 법1337에 의해 기본틀 형성
- 그리스에는 초기부터 전통적인 거주지들을 보전하기 위한 법령들이 있었으나, 타운지역 바깥에는 적용이 되지 않았음
- 도시계획 지역 밖의 토지에 관하여는 유럽연합의 ENVIAREG 환경 프로그램의 맥락 하에서, 1992년 특수구역연구가 토지의 이용과 건축규제를 할 목적으로 시작되었으며 환경토지계획부처가 주도

○ 미코노스의 건축물

- 1976년부터는 경관관리 차원에서 건물의 색을 법으로 지정(벽: 흰색, 지붕: 파란색)하였으며 창문과 문도 작게 지어야 함(문과 창문들 정도는 다른 색도 허용)
- 건물은 2층의 큐빅 모양으로만 건축 가능하며, 과거에 지어진 집은 기존의 상

태를 그대로 유지해야함

- Landscape planning(2005년)에서 건축가능지역과 건축불가능 지역 구분
- 타운의 건축물 보호 법령들에는 혼합적인 토지이용 불허, 미코노스 고유 경관 유지 내용이 포함됨

○ 기타 관리방안

- 섬과 육지간 주요 교통수단은 페리 또는 비행기이며, 교량 건설에 의한 관광객 증가로 오히려 자연이 훼손될 것을 우려해 교량건설계획은 아직 없음
- 호텔 등의 편의 시설과 관련하여 호텔 건축 시, 40%를 중앙 정부에서 지원하며 EU의 지원도 받을 수 있음³⁵⁾

라. 기타 지역, 그리스

□ 포시타노(Positano)

○ 위치, 인구

- 위치 : 나폴리에서 27km거리에 위치
- 인구 : 4000인

○ 도시 특징

- 암석 해안위에 건설된 도시인 포시타노는 라타리(Lattari) 산맥으로 둘러싸여 있음
- 질푸른 지중해가 도시와 색채대비를 이루면서 전체적인 균형을 이루고 있음
- 건축물 지붕들을 밝은 노란색, 검은 색, 흰색의 마올리카 타일로 화려하게 장식



그림 II-12. 포시타노 전경

○ 세계적 휴양도시로 관광이 활성화된 유래

- 200년 넘게 보트 제작기술로 명성이 높았음
- 20세기 초‘대여행’ 시대가 도래하자 세계 각지의 여행자들이 이곳으로 유입
- 1920년~1930년대에 전체주의 세력을 피해 은둔하려는 작가, 건축가 등 예술가들에게 좋은 은신처 역할을 하였으며, 2차 세계 대전이후, 본국으로 돌아간 사람들이 이곳의 아름다움을 전파
- 1950년~1960년대 해외 관광객이 늘어나면서 본격적으로 관광산업이 발달

35) EU의 소규모 사업 지원프로그램으로 레스토랑을 지을 때 40~50%의 지원, 확장, 재건축 시에도 재정적 지원을 받음(<http://www.antagonistikotita.gr/>)

○ 주요 관광요소

- 전망대(Belvedere di Positano), 랜드마크 성당(Chiesa di Santa Maria Assunta)

□ 산토리니(Santorini)

○ 위치, 면적, 인구

- 위치 : 키클라데스 제도 남쪽 끝에 위치. 미코노스에서 배(페리)로 3시간 거리
- 면적 : 96km², 해안선 : 약 69km
- 인구 : 1만 1000인

○ 주요산업 : 포도밭, 와인, 관광

- 주로 관광에 의존하고 있으며, 그 외에 포도농장, 와인산업 등이 주요산업임

○ 경관 및 주요특징

- 화산폭발로 이루어진 섬으로써 섬 주변이 대부분 절벽으로 이루어졌으며, 4개 마을을 형성하고 있음
- 절벽에 자리 잡고, 푸르고 둥근 지붕 형태의 키클라딕 건축 양식의 교회가 많음
- 접근은 배와 항공편으로 가능한데 항구에서 피라(Fira)마을까지는 계단과 케이블카 그리고 자동차(절벽을 깎아 만든 도로 이용) 또는 당나귀 이용
- 섬 전체를 대상으로 색채, 옥외광고물, 건축물 높이와 규모 등 강력한 경관관리를 하고 있음(미코노스 섬은 파란색, 산토리니 섬은 하얀색)



그림 II-13. 산토리니 전경 및 해변 파라솔 모습

□ 그리스 관광정책 및 섬 관리방안

■ 그리스 관광청의 역할

- 1927년 최초 설립, 2차 대전 후 1950년에 재설립 이후로 공법상 법인
- 현재 관광개발부의 감독을 받고 있으며, 그리스 관광 상품의 조직과 국제적인 홍보와 함께 그리스 자체를 관광지로서 알리는 일을 담당
- 여가 관광을 위한 항구, 카지노, 스키 리조트, 스파, Xenia 호텔 체인, 백사장, 관광종사자들을 위한 학교 등 관광객을 위한 기반시설 설계 및 시행

■ 그리스의 관광정책

- 그리스 경제에서 관광이 차지하는 비중
 - 관광은 그리스 전체 GDP의 약 18%, 전체 고용의 15.9% 차지(약 80만 명)
 - 방문관광객 수는 2006년 1367만 6240명, 2007년에는 1569만 5509명으로 추정

표 II-40. 그리스의 호텔과 호텔의 침상 수

(단위 : 개소)

호텔의 등급	5	4	3	2	1
호텔수	204	1056	1946	4399	1648
침상수	7,1303	18,1153	16,5687	22,7700	5,6770

- 대체관광(alternative forms of tourism) 프로젝트
 - 대체 관광 프로젝트의 대상
 - 전통적인 마을과 특별한 건축적 가치가 있는 건물 등
 - 물레방앗간, 풍차 등 오래된 산업용 건물 등
 - 포도주, 올리브, 꿀, 마스티차 등을 생산하는 농장 등
 - 그 외에 북 에게해 지역의 종교/영성 관광, 문화/교육관광, 모험관광 등
 - 주요과제 : 그리스의 관광 상품을 위한 “브랜드 명” 창조 및 유지
- 지역별 차별화된 정부 지원
 - A 지역: 아티카와 테살로니키(단 상공업 지대와 도서지역은 B 지역)
 - B 지역: 테살리, 남부 에게해, 이오니아 도서, 크레테, 중부 마케도니아, 서부 마케도니아, 중부 그리스 등
 - C 지역: 동부 마케도니아와 트라스, 이페이로스역, 펠레폰네스, 서부 그리스

■ 그리스의 도서관리 및 활용방안

○ 도서관리

- 섬개발정책의 기초 : 경관자원 보전 및 관리, 인위적인 개발 최소화, 건축물과 자연과의 조화 우선
- 중앙정부 차원에서 섬 정책을 종합적으로 수립 및 추진
 - 섬 본연의 가치를 훼손하지 않으면서 관광객의 접근성을 개선하기 한 페리, 고속정 등 다양한 해상교통, 수상비행기 등 항공교통수단 마련
 - 비수기 호텔 운영비, 호텔 부대시설 건설비 등을 사업성 검토 후 지원
 - 섬 주민의 소득증대를 위하여 숙박시설 설치, 토산품, 관광상품, 토속 음식 등의 개발 지원

○ 섬 활용 정책

- 1982년 지역활성화조치법 : 섬 개발에 대한 마스터플랜 수립
- 인위적인 개발 최소화 : 섬의 지닌 고유한 이미지 유지
- 인공물 색채, 높이, 창문모양과 색채 등 건축물 규제

■ 그리스의 해안관리

○ 그리스 해안 특징

- 해안선의 길이는 1만 6500km 이상이며, 약 3000여 개 섬 보유
- 현재 25개국으로 구성된 유럽연합 해안선의 25%를 대표
- 여행객 숙박지³⁶⁾가 밀집되어 있으며, 6000여 개의 식물종³⁷⁾ 보유

○ 통합 해안권 관리(ICZM: Integrated Coastal Zone Management)

- 그리스의 해안선박 서비스
 - 연간 94개 도서지역의 144개 항구 보유, 3600만의 승객 이용
 - 연간 100만 톤 이상의 수하물을 다루는 항구 20개 보유
 - 1만 9천여 개의 어선 보유 : 유럽연합의 20%, 총 어획량은 약 9만 6000톤 정도
 - 수산양식(aquaculture)과 관련한 생산액 : 25만 8천 유로
- 목표 : 부문간 정책의 조정 및 양립, 기반시설의 효율성, 동시에 자연환경과 생태계의 보호를 달성하기 위한 공간계획

36) 크레테 등 여러 섬에는 인구 1천 인당 200 베드 이상의 숙박시설이 있고, 국내의 관광객들로 인해 몇몇 섬들은 여름철 인구가 겨울철 인구의 2~10배가 되기도 함

37) 식물종 중 13%는 지방고유의 것이고, 263개는 ICUN 의 1995년도 간행물에 의하면, 희귀종으로 간주됨. 670종 이상의 척추동물, 426 종류의 조류, 81개의 조류 특별 보호지역이 있음

마. 몽펠리에(Montpellier), 프랑스

□ 개요

○ 위치 및 인구

- 위치 : 프랑스 남부 랑독 루시옹 주에 위치
- 인구 : 약 25만 인

○ 주요 생산품 및 연혁

- 특산품으로는 포도주가 있으며, 프랑스 다른 지역의 포도주보다 품질이 우수하지만 마케팅의 부족으로 브랜드 가치가 낮은 실정
- 시의 역사가 일천년이 넘으며, 15세기에 왕이 지배하는 두번째 도시로 지정
- 10세기에 조성된 도시이며, 그 이후 교통의 요충지로 소금, 향료, 조미료 등의 상업이 발달하여 상업적으로 번성하였음

□ 도시의 특징

○ 도시연합에 의한 지역관리

- 몽펠리에에는 프랑스의 22개 레지옹 중의 하나인 랑독 루시옹 레지옹의 중심도시이며, 랑독루시옹은 인구 250만 인의 지역임
- 2002~2003년 사이에 주변 30개 도시와 연합한 몽펠리에 도시연합(Montpellier Agglomeration)을 구성
- 도시연합은 광역교통 및 도시시설을 공동으로 관리하는 느슨한 형태의 행정협의 조직

○ 몽펠리에에는 역사도시, 문화예술도시, 대학연구도시

- 일천년 고도에 걸맞게 많은 유적과 건축물을 보유하고 있으며, 연극·음악·무용 등 예술활동이 활발한 도시
- 5개의 대학이 있으며 인구 25만 인 중 8만 인이 학생일 정도로 대학이 중요한 역할을 하는 도시
- 교황의 명령에 의해 최초로 의대가 설립된 이후 의학을 배우기 위해 많은 지역에서 인구가 유입되어 대학도시로 번성



그림 II-14. 몽펠리에 오페라 광장 및 구시가지 전경

○ 지역개발

- 지난 20년간 시장을 역임한 조지 프레쉬는 구도시는 강력하게 보전하고 1980년대부터 해안변으로 개발 촉진
- 구도시 지역은 14세기에 제정된 건축물법에 의해 철거가 금지되어 있으며, 다만, 내부수리와 일부 외부 개조는 가능함

바. 그랑모트(Grande Motte), 프랑스

□ 개요

- 위치 : 프랑스 남부 랑독 루시옹에 위치
- 면적 : 4,96km²
- 인구 : 8500인(2004년)

□ 랑독 루시옹(Languedoc-Roussillon) 리조트 개발계획

○ 개발배경

- 1963년 정부 내에 랑독 루시옹 연안 리조트 개발의 결정 및 프로젝트팀의 설립에 관한 대통령령에 의해 5개 정부부처와 5개 데파르트망이 참여하는 광범위한 조직체 발족
- 랑독 루시옹 리조트 개발계획은 각각의 개발 단위지역을 분리하여 리조트를 집중적으로 개발하였으며, 그중 하나가 그랑모트임

○ 개발방식

- 리조트를 중심으로 개발하며 그 중간지대는 개발하지 않는 거점개발방식 채택
- 민관협력개발방식으로 국가에서 재원을 지원³⁸⁾하고, 민간이 참여하는 형태

- 각각의 리조트는 독립된 권한을 부여받은 개별 건축가에 의해 구상되었으며 라 그랑모트는 건축가 장 발라드가 전권을 가지고 추진

○ 그랑모트의 특징

- 전체적으로 약 3만 개의 슬립(slip)이 있는 대규모 요트관광지
- 노인 및 은퇴자들이 정주개념으로 찾을 수 있도록 반정주적 휴양지로 개발
- 독립된 권한을 부여받은 건축가가 통일성과 조화로운 건축물을 설계



그림 II-15. 라 그랑모트 리조트 전경

사. 로테르담(Rotterdam), 네덜란드

□ 로테르담항 개요

- 항구와 산업지대를 합한 면적 : 105km²
- 연간 원양선박수 : 3만 척
- 연간 내륙운송선박수 : 13만 척
- 정기노선의 선박수 : 500척
- 물동량 증가율 : 1990-2000년 5.2%, 2000-2005년 8.8%

□ 로테르담항의 장점

- 로테르담 항만의 물동량은 꾸준히 증가하고 있으며, 유럽의 관문항 역할

38) 국가는 은행과 함께 토지를 매입하고, 10개 지역으로 구분하여 민간회사에 분할 매각하여 개발 시작하였음. 도로포장 등 인프라를 지원하였으며, 개발이 끝난 시설은 매각하여 개발비용 회수

- 로테르담항의 경쟁력
 - 유럽의 관문이라는 입지적 조건, 물류산업과 연계한 고부가가치 항만 추구, 공급망 관리, 공동서비스센터와 콜센터에 의한 서비스 질제고, 자동화에 의한 항만의 효율화 등
- 주변에 정유시설 등 산업시설이 존재하여 물동량을 창출하고 있으며, 곡물과 석탄, 철광석 등 벌크화물은 라인강을 통한 내륙수송과도 연계되어 있음

□ 로테르담항의 경쟁력 강화

- 대형화되어 가는 컨테이너선의 경향에 대비하여 초대형 컨테이너선(20만 TEU 이상)을 수용하기 위한 양현부두를 건설
- 초대형 컨테이너선의 선적과 하역을 위해서는 선박의 양쪽에서 크레인을 통해 선적과 하역을 하여 시간을 단축시키는 것이 항만 경쟁력의 관건



그림 II-16. 로테르담항 전경

야. 산완섬(San Juan Islands), 미국

□ 개요

- 해안선길이 : 408 miles
- 캐나다 BC 주의 Gulf Islands를 포함하는 군도지역(The San Juan Archipelago)
 - 군도내에 700개 이상의 섬과 암초 존재, 이 중 약 176개의 섬이 산완 카운티 내에 있음
- 카운티내 인구 : 1만5500인

- 주민 종사직종 : 배우, 알파카 목장운영, 예술가, 농부, 어부, 벌목업, 영화제작자, 파일럿, 점포운영, 작가 등

□ 섬 관리방안

- 산완 방문객 안내소(San Juan Visitor's Bureau) 운영
 - 산완카운티의 관광활성화를 통한 지역경제 활성화를 위해 2003년 설립
 - 주민 및 이주자 교육, 관광 홍보·마케팅, 산완 카운티 관련 단체 지원, 관광 객 안내(일부) 등 담당
 - 주민, 이주민, 관광객을 대상으로 water, land, farm 등을 주제로 교육
 - 다양한 Environment Substantiality Program 운영
 - Green Building Program : 은행대출 지원, 전력요금 지원, 세금 감면 등을 시행하여 많은 주민의 참여 유도
 - Nature Education : 지속가능한 환경 관련 다양한 교육 프로그램 운영
- 경관규제 및 개발에 따른 환경영향(Environment Impact) 최소화
 - 건축물 높이와 해안으로부터의 건축선에 관한 규제 적용
 - 주민들의 경관보존에 대한 이해수준이 높아 충돌이 없는 편이며, 규제 또는 제도에 대한 불만사항이 생기는 즉시 공론화 과정을 거쳐 논의
 - 환경영향을 최소화하기 위해 previous paving 등 도로포장방식을 달리하는 것부터 다양한 수단적용 고려
- 워싱턴 대학(University of Washington : UW)과의 공동연구 수행
 - 개발로 인한 환경영향을 최소화하고 지역내 환경의 변화상 연구·관찰을 위해 UW 분교 입지
 - UW 연구실과 협업하여 환경실태 조사, 주기적으로 모니터링 실시
- 워싱턴 주 페리(Washington State Ferry : WSF) 운영
 - 페리요금만으로는 적자이지만 섬에 사는 주민들을 위한 주요 교통수단이므로 주에서 주민을 위해 운영하고 있으며, 워싱턴 주의 Tax에서 보조를 받음
 - 관광객 요금은 비싼 편이나 내리지 않고 있으며, 접근성이 어려울수록 개발속도는 늦어질 수 있음을 우선적으로 고려

□ 산완 카운티(San Juan County)의 개발 및 관리

- San Juan County Community Development & Planning
 - 카운티내에서의 토지이용 계획수립 및 건축허가 및 규제 담당
 - 개인이 소유할 수 있는 토지의 규모 제한(Limit private lot)
 - 보호 필요성 및 시급성 정도에 따라 등급화 하여 중요지역은 매입하는 등 보호지역(Preservation area) 관리³⁹⁾
- 산완보호신탁(San Juan Preservation Trust)
 - 1979년 설립한 1500여 개의 민간단체 또는 회원으로 운영되는 비영리단체로 공원, 개인 소유지, 농장, 숲 등을 소유 또는 위탁관리
- Port of Friday Harbor 운영
 - 주정부에서 운영하며 500척의 보트 정박이 가능한 마리나와 씨애틀(Seattle), 벨링햄(Bellingham), and 아나코테즈(Anacortes)를 운항하는 소규모 공항 입지(연간 1만 6천 인 이용)
 - 마리나의 고정 고객층이 많으며, 일 년 내내 운영되고 있음
 - 마리나 내에는 소규모 공항, 소매상점, 5~6개의 소규모 기업, 보트 렌탈, 돌고래 관찰, 레스토랑, fish market 등이 있음
 - 마리나 개발 및 운영 성공전략
 - 대도시인 씨애틀과 거리가 가까워 많은 관광객을 끌어들 수 있는 유리한 위치에 입지
 - 계류장 및 전반적인 시설이용료는 중간정도 수준으로 시설 및 서비스 대비 이용료 수준 적절
 - 주요 운영 및 관리주체는 지역주민으로 living boat⁴⁰⁾을 많이 운영함



그림 II-17. Friday Harbor의 마리나 모습

39) Whale watching은 산완섬의 주요 관광수입원이지만 환경보전을 위해 정해진 Whale watch Exclusion Zone내에서만 이용가능하게 하고 있음

40) living boat는 보트에서 거주하는 것으로, 월 300 달러면 보트에서 거주 가능(일반 주택 렌트비보다 저렴함)하기 때문에 찾는 사람들이 많은 편임(마리나 정박한 선박의 10% 정도는 living boat)

자. 밴쿠버 섬(Yancouver & Vancouver Island), 캐나다

□ 메트로 밴쿠버 항(Port Metro Vancouver)

○ 설립배경 및 기관 소개

- 항만 자산관리 및 개발을 운영하는 통합주체로 2008년 1월 설립
- 150년 간 운영해오던 Port of Vancouver, Fraser River Port Authority, the North Fraser Port Authority 등 3개 회사 통합⁴¹⁾
- 600km에 달하는 해안가 지역의 개발 및 관리·운영 담당
- 28개의 marine cargo terminal, railroad, international shipping 시설 및 서비스 지원
- 연간 1억 3000만 톤의 화물을 적재하는데, 이는 캐나다 지역의 수출입 물동량의 95%를 차지

○ 밴쿠버항(Port of Vancouver)의 경쟁력

- 미국과 캐나다의 접경지역으로 미국에서 오는 대부분의 물류 해결 가능하며, 도로, 철도, 항공 연계 인프라환경이 우수함
- 밴쿠버항은 컨테이너 수용공간이 충분한 공간과 함께 인프라 시설이 잘 연계되어 있다는 점이 가장 큰 경쟁력⁴²⁾

○ 주요 업무

- 환경오염 관리, 항만 주변지역 재개발 또는 경관개선 계획, 항만과 비항만 지역이 접한 접경지역의 계획, 항만내의 원활한 이동을 위한 교통계획, 토지이용 계획 등임

□ 밴쿠버항 동부지역 경관디자인지침(East Vancouver Port Lands(EVPL) Landscape Design Guidelines)

○ 위치 : 밴쿠버 동부지역(Burradview Community 인접)

○ EVPL의 지역특성

- 중요한 물류 집적지이자 산업지역이며 동시에 Burradview Community는 최근 들어 지속적으로 성장하고 있는 주거지역임

41) 경제적 운영상태는 양호했으나 중앙정부 차원에서의 운영은 비효율적이라는 지적이 있어 지리적으로 연결된 특성을 가지는 3개 회사를 통합

42) 사업가들에게 가장 중요한 것은 얼마만큼의 많은 컨테이너를 효율적으로 적재하는가에 있음

○ 지역계획(Area Plan)

- 국가지역경제 그리고 인접지역 주민들의 삶의 질 개선 모두를 살리기 위한 Win-Win 전략 수립을 위해 2003년 계획수립 착수
- 계획내용에서 경관에 대한 내용을 다루고 있으며 현재 이에 대한 구체적인 경관개선을 위한 가이드라인 작성중임

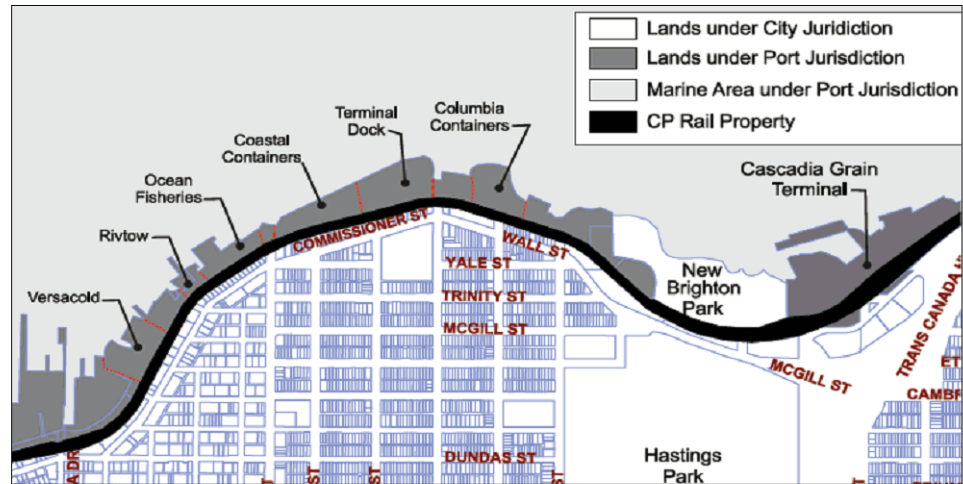


그림 II-18. 관할구역 구분(VPA and City of Vancouver Jurisdiction)

○ 건축물 높이 및 경관 정책 및 지침(Heights & Views Policy · Guidelines)

- 컨테이너 적재가 지나치게 높게 되거나, 공장 주변지역 경관관리가 되지 않을 때 주민들의 삶의 질에 영향 받을 수 있음
- 버라드만(Burrard Inlet)과 노스쇼어 마운틴(North Shore Mt.) 주변지역 높이 및 조망 가이드라인 작성
- 조망권 분석을 통해 구역별 컨테이너 적제높이 제한



그림 II-19. EVPL Area-by Area Height Guideline Limits

- 경관차단을 위한 조경계획 : 주거지역에서 버라드만과 노스쇼어 마운틴 경관 조망시 조망권에 들어오는 항만지역의 불량경관을 차단하기 위해 조경계획을 수립함. 이때 식재 위치, 식재 높이, 수종 등을 컨테이너 높이 등을 고려하여 제시

3) 시사점

가. 국내사례 시사점

- 지역자원의 보전 및 활용
 - 지역 고유의 개성을 살리기 위해서는 지역의 자원을 최대한 보전해야 함
 - 지역의 개성을 고려하지 않은 대규모 관광개발방식은 모든 지역을 비슷한 관광지로 만들어버리게 되어 관광객들을 끌어들이는 매력을 잃어버리게 됨
 - 장기적으로 지역의 관광매력도를 유지하기 위해서는 지역내 자원을 최대한 보전하면서 적절히 활용하는 지혜가 필요함
- 선택과 집중에 의한 사업 선정
 - 선택과 집중을 통해 특화시킬 자원 및 사업을 선정하고 집중 투자하여 사업의 효율성 및 파급효과 극대화
- 권역별 구상 및 사업의 네트워크화
 - 대상지역의 효율적인 개발, 관리, 보전을 위해 지역 특성에 따라 일정 규모 이상의 지역을 권역화
 - 각 권역별 특화를 유도하고 권역별 거점지역 및 시설을 두어서 개발의 효율성 극대화
 - 거점사업 및 자원을 선정하고 그것을 중심으로 주변자원 및 지역을 연계하여 사업의 시너지효과를 극대화
- 지역주민의 참여 및 협력 유도
 - 지역사회의 참여를 유도하고 관련 지역민들의 유기적인 협력을 통해 개발역량 제고
 - 지역의 개발 이익이 외부기업이나 단체가 아닌 지역민에게 돌아갈 수 있는 방안 마련이 필요하며, 이러한 여건이 마련될 때 지역주민의 자발적인 참여를 더욱 이끌어 낼 수 있을 것임
- 지역 브랜드 개발
 - 지역의 주요 상품 및 자원을 브랜드화 하여 지역의 홍보 및 마케팅 효과 극대화

- 지역의 특산물, 상품뿐만 아니라 지역의 고유문화, 전통 축제 등의 행사 등을 브랜드로 개발하여 지역이미지 제고에 활용 가능
- 관광객의 수요 파악
 - 관광객의 수요전망, 관광형태, 다양한 요구 등을 분석하고, 표적시장을 조사하여 요구에 부응하는 적절한 관광 상품 및 관광서비스 공급

나. 해외사례 시사점

■ 해안 및 도서관리정책의 방향

- 그리스의 통합해안권 관리의 적용 가능성
 - 그리스 내륙과 도서지역을 포함한 전체 해안지역을 위한 국가적 전략 구성
 - 해안권의 합리적인 관리를 통해 그리스의 지속가능한 발전과 성공적인 관광 정책 달성
- 그리스의 도서개발정책과 같이 섬지역의 등급화 및 활용관련 법제도 제정
 - 섬 마스터플랜 수립을 위한 지역활성화조치법 제정(1982년)
 - 섬 지역은 A~D 등급으로 구분하여 보조금 지원, 세금경감 등 다양한 지원을 지역별, 유형별로 다르게 적용
- 역할분담체계를 구성하여 이해관계자의 참여와 협력을 도모
 - 산완섬의 경우 계획수립시 주정부 ~ 개발당사자 ~ 환경시민단체 ~ 주민대표가 참여
 - 모든 개발계획의 과정과 내용은 주민에게 공개하며, 주민 의견은 정부관계자 및 개발당사자 등에게 조정절차를 거쳐 전달되며 환경시민단체는 이러한 과정에서 주민을 지원하는 역할 담당

■ 마을의 관광상품화

- 지역이 갖는 독특함, 고유성 자체가 관광 상품이므로 지역특성을 부각할 수 있는 강력한 경관관리가 요구됨
 - 섬을 비롯한 주요 관광대상지에서의 색채 계획은 단순히 경관형성 차원이 아니라 관광정책의 일환으로 추진할 필요가 있음
 - 남해안권의 경우, 국제크루즈 항 인근 마을, 새로 개발하려는 도서 지역의 마을 정비 관련하여 미코노스와 같은 색채 통일 방안 검토

- 아말피의 경우, 경관관리를 위해 새로운 개발 및 경관을 해치는 행위를 엄격히 규제하고 있음
- 남해안권 역시 연안지역 관리 차원에서 일정 범위내 개발을 규제받고 있는 것은 비슷하나 현재는 시설 규제를 언급하고 있을 뿐 구체적인 규제 지침이 미흡함
- 산완섬은 해안선으로부터 약 100 feet 떨어져 건물을 건축하도록 지정하는 등 해안선으로부터의 이격거리를 제한하고 있음
- 밴쿠버항은 컨테이너 적재, 항만관련 공장, 가공공장 등 경관을 해치는 요소들의 해결을 위해 높이 및 디자인 가이드라인 수립⁴³⁾
- 프랑스 그랑모트의 사례처럼 통일성과 조화로운 건축물 설계⁴⁴⁾

■ 섬 개발시 고려할 사항

- 도서개발을 위한 제도적 장치 필요
 - 자원특성을 고려한 제한적 개발, 도서와 육지와의 연결에 대한 철저한 사전 평가 필요
 - 해안가 건축물 설치를 위한 경관관리 지침 작성
- 도서보전 및 개발을 위한 전담조직 구성
 - 도서 전체에 대한 종합계획을 통하여 보전 및 개발 등급 부여
 - 체계적 개발 및 보전을 위한 개발 가이드라인 작성
 - 선택과 집중에 의하여 특정 섬을 선정하여 개발대상에 대한 집중적 예산투입
- 섬이 지니는 고유한 특성을 살리기 위해 소규모 개발 지향 등 개발로 인한 환경영향 최소화 필요
 - 관광객은 다른 곳에서도 할 수 있는 시설 중심의 관광보다는 방문한 “섬”에서만 경험할 수 있는 관광을 원하므로 이에 대한 고려가 필요
 - 섬을 관광자원화 하기 이전의 모습, 주민생활, 자연적 여건 등에 대한 철저한 분석과 평가가 필요하며, 어떠한 관광객을 유치할 것인가에 대한 예상과 전략 수립 필요
- 인근 마을을 하나의 어메니티(amenity)로 창출
 - 실질적인 관광은 마을에서 이루어지도록 유도
 - 관광자원을 보전하는 대신 다양한 활동을 보장하고 이를 위한 건축물 규제, 관광정책 추진으로 인한 도서 개발의 이익이 지역주민에게 돌아가도록 함

43) 조망권 분석을 통해 섹터별로 적재 가능한 컨테이너 높이와 위치 등을 결정

44) 주요 건축물뿐만 아니라 상가, 숙박시설, 놀이시설, 수변공간을 통합설계

- 지역주민 참여를 위하여 마을의 명품거리조성, 토산품, 관광기념품 개발 지원, 호텔시설 개보수 지원 등
- 접근 가능한 교통수단을 제한하여 섬개발의 속도를 줄이는 것이 섬 개발을 위한 최선의 방식
 - 접근성(교통수단)을 어렵게 하여 개발의 속도를 느리게 유도하는 것이 환경, 주민 그리고 장기적으로 방문객 모두를 위한 것임
 - 섬으로의 접근수단이 제한적이므로 섬 개발이 급속하게 진행되지 않아 환경오염을 최소화 할 수 있으며, 천천히 변해가는 커뮤니티와 환경을 보면서 대응 방안 모색이 가능하다는 장점을 지님

■ 관광객에게 최고의 서비스 제공을 위한 프로젝트 추진

- 소렌토는 관광객에게 최고의 서비스를 제공하기 위해 설문조사, 관광 서비스부문 카드 프로젝트 등을 실시
 - 관광객에게 좋은 서비스를 제공하기 위해 행정기관, 숙박, 상점, 음식점, 문화 예술인, 지역생산물 그룹 등 다양한 이해관계자들이 참여하여 추진
 - 다양한 정보제공, 서비스의 질 모니터링, 불평접수 등 실시
- 관광객의 만족도를 위한 세심한 배려 필요
 - 관광객을 유인하는 것은 관광시설과 다양한 활동을 위한 여건을 만드는 것만이 아님
 - 관광객이 무엇을 원하는지를 고려하여 공간을 구성하는 작은 배려 그리고 서비스가 무엇보다 중요함

4. 발전 잠재력 및 극복과제

1) 지역별 발전 여건

가. 잠재력

□ 부산해안권

- 부산해안권의 주요산업은 제조업이며 중분류 유형으로 기계금속부문이 집적
 - 제조업 다음으로는 운수업으로 유통, 물류 등이 해외투자에 있어서도 강점이 있는 것으로 나타남
- 기계금속산업을 중점적으로 육성 가능
 - 한국은행 부산본부(2006. 11)의 세미나 보고서에 따르면 부산해안권 뿐만 아니라 경남해안권(창원, 거제, 진해 등)에서 역시 기계금속산업의 집적도가 높은 것으로 나타나고 있음
 - 기계금속산업을 통해 지역경쟁력을 갖기 위해서는 산업클러스터화가 필요하며 기술의 고도화가 핵심이 될 수 있음
- 철도, 해운, 항공 등 육-해-공 물류의 세 가지 조건 구비
 - 육상 : 경부선 KTX를 통해 수도권과 연결, 통일시대에는 해양과 유라시아 대륙을 연결하는 기점 역할 가능
 - 해상 : 신항 개항으로 해운물류 기능 증대
 - 항공 : 김해공항을 통해 여객 및 화물 운송
- 국제 물류기능을 보유하고 있을 뿐만 아니라 대규모 국제행사를 유치한 경험이 풍부하다는 점에서 볼 때 대외 개방성 측면에서 잠재력이 가능 큰 지역으로 평가됨
- 수산업의 경우 어선세력이 전국의 51%를 차지하고 있으며 수출입 또한 전국의 50%를 차지하고 있음
 - 수산물의 생산량은 전국 32%, 유통 41%, 보관 54%를 차지하는 것은 부산해안권의 경쟁력이 될 수 있으므로 수산물의 유통, 보관의 중심지로 발전시킬 필요가 있음
- 부산해안권에는 6개의 해수욕장이 있으며, 그중에서 특히 해운대 해수욕장은 6개 해수욕장 입장객의 40% 가량을 차지하고 있음

- 해운대 해수욕장은 여름철 파라솔수로 해외에도 알려진 곳으로 국제적인 관광지로서 발전시킬 필요가 있음
- 그 외에 낙동강 하구 주변의 보전지역을 이용한 생태관광자원으로의 활용도 가능함

□ 전남해안권

- 급성장하는 중국의 교류전진기지 적지
 - 단기적으로 중국의 급성장, 중장기적으로는 중국 동해안, 한반도 서남권, 일본 남부지역을 대상범역으로 하는 동북아경제권의 형성이 기회 요인으로 작용할 전망
- 해양도서자원의 비교우위성 활용
 - 전남해안권은 7천여km에 달하는 해안선과 신비스럽게 분포된 2천여 개의 도서가 개발잠재력과 상품성을 보유하고 있으나, 체계적인 해양도서개발정책의 부재로 미활용
 - 특히 길게 분포된 리아스식 해안은 인구나 면적 대비 세계 최대의 규모로서 해양관광개발에 용이한 이점 보유
 - 전남해안권이 대중국 교류나 동북아 경제권시대 교류에서 나타날 1·2차 산업에서 열위를 보전하기 위해서는 전남해안권이 보유하고 있는 다량의 빼어난 해양도서자원을 비교우위 자원으로 활용하는 관광개발전략을 추진하는 것이 해양도서자원의 상품성과 효율성 측면에서 바람직함
- 대규모 국책사업 추진으로 지역발전 기회 확대
 - 호남고속철도, 광양항 경제자유구역, 목포신항, 광주~완도 고속도로, 광주~무안공항 고속도로, 서남해안일주도로, 광주권외곽순환고속도로(광주권 제3순환도로), 전주~광양~여수 고속도로, 목포~광양 고속도로 등 대규모 교통망 건설사업이 차질없이 추진되면 전남의 대내외적 접근성 개선과 산업·도시발전 여건 호전 전망
 - 이러한 광역교통망을 토대로 2012여수세계박람회, 서남권종합발전, 광주전남공동혁신도시 등 대규모 국가적 프로젝트를 추진을 가속화시켜 전남을 동북아의 물류·관광·미래산업 중심으로 부상 가능

□ 경남해안권

- 자연자원을 활용한 관광휴양지 가능성
 - 남해안 천혜의 자연환경과 아름다운 경관은 최적의 관광·휴양지역으로서의 조

건을 갖추고 있음

- 2000km 이상의 해안선과 많은 도서 등 훼손되지 않은 자연환경은 경남해안권을 매력적인 장소로 부각시킬 수 있음
- 해안 및 도서지역이 상대적으로 잘 보전되어 있어서 환경친화적인 관광지로 개발될 경우 경쟁력을 가질 수 있음

○ 입지적 잠재력

- 경남해안권은 국토구조를 개방형으로 볼 때, 해양으로 뻗어 나갈 수 있는 입지에 있음
- 기존 성장축인 경부축의 정점에 있고, 새로운 성장축인 남해안축의 중앙 결절점에 위치하여 두 축의 시너지를 높일 수 있는 입지에 있음

○ 산업·경제적 잠재력

- 경남해안권은 우리나라에서 가장 많은 산업시설이 집적된 지역으로 산업적 측면에서 집적이익과 규모의 경제를 누릴 수 있는 지역임
- 남해안 산업벨트의 중앙에 위치하여 다른 산업클러스터와 연계 및 시너지를 누릴 수 있는 입지에 있음

나. 극복과제

□ 부산해안권

- 대내외적인 경쟁 지역 등장에 따른 도전을 발전의 기회 요소로 활용
 - 경제, 문화 등 수도권 집중 및 서해안권의 급속한 발달에 따른 해안지역으로서의 부산의 역할 위기 극복
 - 중국의 개발이 가속화되면서 해안도시들을 중심으로 강력한 도전 극복
- 제조업 침체에 따른 경제성장을 둔화와 낮은 지방재정자립도 등 가용자원 부족을 극복하기 위하여 보다 적극적인 대처가 필요함
 - 부산해안권의 산업 기반을 이루는 전통적인 제조업의 부진으로 인해 지역경기가 침체되어 있어 새로운 성장산업기반 확충

□ 전남해안권

- 광역교통망 등 SOC 확충
 - 전남해안권의 SOC에 대한 투자는 사업기간이 장기간인 분산투자 형태로 이

루어짐으로써 그 효과가 반감되고 있으므로 이에 대한 대처가 필요함

- 인구급감 및 고령화 비중 급증 극복
 - 지금과 같은 인구유출 추세가 지속된다면 2010년이면 17개 군 모두 초고령 사회 진입 전망
- 농어업 경쟁력 확보 및 제조업기반 확대
 - 전체 산업별 취업자수 가운데 1차 산업 종사자 비중이 전국 최고 수치의 30.5%에 달함
 - '92년 한중 수교 이후 지리적으로 가까운 전남해안권으로 중국농수산물 유입이 본격화되면서 농어업 위축
 - 미래산업이나 신산업의 기반이 취약하여 향후 제조업 기반의 전망이 밝지 못함
- 해양도서자원 의 적극적 활용
 - 전남해안권은 전국 최대의 해양도서자원을 보유하고 있으나 이를 활용한 해양관광개발은 부족한 상태임
 - 1988년부터 도서개발촉진법에 의거, 도서종합개발10개년계획을 수립하여 도서개발을 추진해 왔으나, 자원부족으로 실효성 미흡

□ 경남해안권

- 독립된 경제권으로서의 규모-경쟁력 확보
 - 수도권 또는 동북아시아의 상하이, 도쿄, 베이징, 홍콩, 오사카 등과 경쟁하기에는 규모, 경쟁력 등에서 아직 열위에 있음
 - 경쟁력 있는 단일 경제권을 이루기 위해서는 인구, 경제규모 측면에서 인접한 부산, 울산, 전남 등과 연계한 남해안 초광역경제권을 형성할 필요가 있음
- 새로운 성장동력의 확보
 - 기존 기계, 조선 등 전통적 제조업은 경쟁력이 있지만, 새로운 21세기형 첨단산업은 부족함
 - 기존 산업과 첨단산업을 융복합화 하여 부가가치를 높이고, IT, BT, ET 등 새로운 성장동력이 필요함
- 수도권 집중으로 인한 경쟁력 강화
 - 수도권 집중 심화로 지역내 인적 자본 유출과 지역기반 산업의 경쟁력이 약화되고 있음
 - 수도권에 비해 금융, IT 및 첨단정보통신 분야 등 고부가가치 산업에서 경쟁력이 낮음

다. 성장동력화 가능 요소

□ 부산해안권

- 국제 물류기능과 국제 컨벤션 기능을 적극적으로 성장동력화
 - 부산해안권은 남해안 지역 중에서도 국제 물류기능을 보유하고 대규모 국제 행사 유치경험이 풍부하다는 점에서 볼 때 대외 개방성 측면에서 잠재력이 가장 큰 지역으로 평가됨
 - 동북아 경제권의 내륙과 해양을 연결하는 관문지역으로 동북아 물류중심지의 최적입지 조건 구비
 - 3대 국책 항만 중 하나인 부산항을 보유하고 있으며 부산항의 연간 물동처리량은 광양항과 함께 전국 물동량의 91%를 점유
 - 아시안게임, APEC 정상회담 유치, 부산국제영화제 개최 등 대규모 국제행사를 개최한 경험을 활용, 세계 속의 부산의 입지 강화
- 해수욕장 및 주변 섬 등을 해안관광자원으로 개발
 - 국내외적으로 알려져 있는 해운대 해수욕장의 해변관광자원 확충으로 대외경쟁력 제고
 - 가덕도, 을숙도, 다대포 등 생태적 환경이 양호한 지역의 생태관광자원으로 활용
- 물류분야의 특화
 - 해양물류분야의 특화 : 부산신항을 거점으로 동북아 물류허브로 육성
 - 철도물류분야의 특화 : 부산역을 기점으로 TSR, TCR과 연결하는 대륙물류수송체계 구축(신실크로드의 완성)

□ 전남해안권

- 광역교통망 등 SOC 확충
 - 호남고속철도와 서남해안관광레저도시, 그리고 2012여수세계박람회의 기반시설 등에 대한 적극적이고 균형 있는 지원 필요
- 인구 급감 및 고령화 비중 급증 대비
 - 인구 급감에 대비하여 전남해안권의 지역 특성상 비교우위자원인 해양도서자원을 활용한 서남해안관광레저도시 개발, 공동혁신도시, 2012엑스포타운, 산업교역형 기업도시, 슬로우라이프(Slow-Life) 생태건강도시 등을 미래형 신도시로 조기 건설로 성장잠재력 극대화

○ 해양도서자원 개발

- 도서개발에 대한 투자를 증대시키고 '선택과 집중'에 의거한 집중투자를 통해 국가적 차원에서의 적극적인 해양도서개발 노력 시급

□ 경남해안권

○ 자연자원, 전통제조업, 첨단분야의 융복합, 관광 및 휴양 등의 측면에서 잠재력이 큼

- 세계적인 산업트렌드 중 한국과 경남지역이 경쟁력이 있는 분야를 선정하고 성장 동력화

○ 경남해안권의 자연환경 및 기존 산업을 고려할 때 건강(Health Care), 중공업을 포함한 전통제조업 분야에서 경쟁력이 있음

- 남해안의 기후와 청정자연을 활용하고, 관광·휴양과 Health Care를 결합할 경우 새로운 성장동력으로서의 가능성이 있음
- 조선, 철강, 자동차, 기계는 상호 연관성이 높고 남해안 벨트에 집중되어 있으며, 세계적인 경쟁력을 갖춘 분야로, 기존 경쟁력의 유지 필요
- IT, BT, ET 등 첨단분야와 기존 중공업을 융복합화 한 새로운 고부가가치 분야 개척을 통한 성장동력화 필요

○ 관광·휴양분야의 특화

- 경남해안권의 청정자연과 경관을 활용한 관광·휴양분야 활성화를 통한 동북아시아의 거점으로 육성
- 의료와 관광·휴양의 결합을 통한 시너지 효과 증대
- 도서를 이용한 체류형 관광, 해상 크루즈와 결합한 고부가가치 해양관광분야의 특화

2) 부문별 개발 여건

가. 잠재력

□ 자연환경

○ 온화한 기후조건

- 쿠로시오 난류의 영향으로 연중 온화한 해양성 기후를 보이며, 겨울에도 기온이 영하로 내려가지 않는 한반도에서 가장 온난한 지역으로서 최적의 정주조건 구비

○ 천혜의 자연환경 및 경관

- 청정한 바다, 오염되지 않은 넓은 갯벌, 풍부한 수산물, 특이한 난대성 식생 등 천혜의 자연환경을 가지고 있어 다양한 측면에서 개발 잠재력 보유

□ 제조업

■ 기존 주력산업의 높은 입지분포와 특화도

○ 지난 40여 년간 남해안권은 기계-금속산업, 석유화학 그리고 조선산업으로 거대한 산업집적지를 형성

- 특히 기계금속산업의 집적과 네트워크로 남해안권은 높은 성장을 시현
- 최근 기계금속산업을 중심으로 점점 더 특화되고 있으며 향후에도 이러한 산업구조가 강화될 것으로 예상됨

○ 남해안권은 제조업 중에서도 기계금속산업을 중심으로 특화되어 있음

- 남해안권의 경우 기계금속산업 분야 내에서는 기타운송장비 부문의 특화가 두드러지게 나타남
- 기타 운송장비중에는 조선, 항공 등이 특화되어 있음

■ 남해안 권역내 산업간 네트워크 활발

○ 남해안권이 특화되어 있는 기계금속산업의 경우 부산-김해, 부산-창원, 부산-울산, 부산-진해, 부산-거제, 마산-진주간 네트워크가 활발하게 나타남

- 이러한 산업적 기반을 활용하여 미래 신성장동력산업으로 재편할 잠재력이 높음

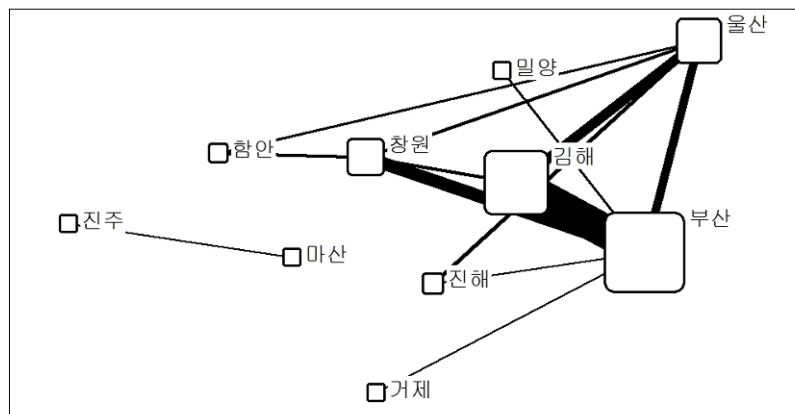


그림 II-20. 기계금속산업 구매 및 판매의 지역간 연계

■ 제조업 혁신역량 강화와 신성장동력 창출에 필요한 인적자원 증부

- 대학, 기업, 연구기관이 집적된 대도시 등은 연구인력이 풍부하여 제조업 혁신역량 강화와 신성장동력 창출에 필요한 인력 확보 가능
 - 대학, 연구기관, 지원기관 등에서 기계금속산업의 혁신역량 강화에 필요한 지원을 충실히 수행해 왔음
 - 지역산업진흥사업으로 테크노파크, 특화센터 등이 제조업 혁신을 지원하고 전략산업기획단을 중심으로 신성장동력을 창출하는 등 관련 인적 자원이 기 확보되어 있음

■ 미래지향적 산업구조로의 재편에 요구되는 자연조건 보유

- 미래의 새로운 성장동력으로서 남해안권의 온화한 기후와 해안자원을 활용하여 생물·바이오·헬스케어 산업을 육성할 필요가 있음
 - 현재 이 분야의 산업규모가 크고 특화도가 높지는 않으나 농산어촌과 지역의 풍부한 자연자원을 활용하여 생물·바이오 산업으로 육성할 수 있을 것임
 - 의료건강 복합단지를 조성함으로써 헬스케어 산업기반을 구축
- 일조량이 풍부하고 지가가 저렴한 농산어촌 지역 비중이 높아 태양광발전산업단지, 풍력산업단지 등 신재생에너지 산업을 육성하기에 좋은 여건 보유
 - 일조량이 풍부하고 지가가 저렴한 농산어촌 해안지역은 태양광발전산업단지로 활용
 - 남해안 벨트를 중심으로 풍력발전에 입지적합성이 높은 지역을 선정하여 풍력 발전사업을 조기에 추진

□ 관광·휴양

- 국내 최대의 관광문화자원을 가진 보고
 - 온화한 기후조건, 청정한 자연환경, 수려한 해안경관, 고유한 역사·문화자원 등을 구비하고, 다도해 및 한려해상 국립공원과 지리산 등 산악국립공원 등을 보유하고 있는 관광자원의 보고로서 관광·휴양의 중심지가 될 수 있는 잠재력이 충분함
 - 최근 증가 추세인 국내외 해양관광 수요를 충족할 수 있는 관광인프라를 확충하고 한·중·일을 연결하는 해상관광 루트를 개척하면 국제적 해양관광의 명소가 부상 가능
- 독특하고 아름다운 해상경관을 가진 매력 있는 장소 다수 보유

- 8738km에 달하는 리아스식 해안선과 2460여 개의 섬으로 이루어진 아름다운 해양경관은 남해안권을 매력 있는 장소로 이미지 메이킹 하기에 충분함

□ 항만·물류산업

- 복합형(고부가가치 및 벌크 등) 국제물류의 최적입지
 - 부산신항, 광양항, 김해국제공항과 함께 대륙횡단철도의 연계가 가능한 국제물류의 최적지로 신국가발전의 여건과 성장동력 보유
 - 아시아횡단철도, 아시안하이웨이의 기·종점으로 대륙과 해양의 관문역할 가능



자료 : 매일경제신문, 2006.11.10
그림 II-21. 아시아횡단철도 노선



자료 : 매일경제신문, 2006.11.10
그림 II-22. 아시안하이웨이 노선

- 동북아 물류중심 항만의 직접적인 배후지역
 - 남해안권은 유라시아 대륙과 해양을 연결하는 관문도시로, 21세기 환태평양 시대에 대비하여 전진기지로 발전시켜야 할 전략적 위치에 있음
 - 국가 2대 컨테이너 항만인 부산항과 광양항을 보유한 가운데 부산신항이 건설 중이며, 그 외 목포항·마산항 등이 자리잡고 있는 항만·물류산업의 핵심지역임
 - 동아시아 타 항만에 대해 경쟁우위요소와 경쟁열위요소를 모두 보유
 - 간선행로상에 위치한 입지조건과 저렴한 물류비용은 강점이나, 중국 상하이항·선전항 등의 개발이 진척됨에 따라 점차 경쟁력이 약해질 것으로 우려됨

□ 도로 등 SOC

- 환황해권시대의 도래에 따른 국제·지역간 교류의 증대
 - 세계경제의 통합화·개방화·자유화가 가속화됨에 따라 국가간, 지역간 교류가 확대되고 교역량도 증가
 - 대일본·대중국을 중심으로 환황해 경제권의 비중이 확대되어 국토공간 서남해권 위상 제고
- 광역도시화 진전 및 광역교통권 확대
 - 기업도시, 혁신도시 등 신도시개발 및 국가균형발전 전략추진에 따라 광역도시화 진전 및 광역교통권이 확대될 전망
 - 대규모 교통망 건설이 차질 없이 추진되면, 대내외 접근성과 산업·도시발전 여건이 호전될 것으로 전망

□ 농수산업

- 남해안권은 농가인구비율 및 어가인구비율도 전국 평균보다 크게 높아 농수산업이 지역경제에 상당한 영향을 미치는 중요한 산업으로 나타남
 - 남해안권에서는 전남권이 가장 높고, 부산권이 가장 낮음
- 농산물 품질경쟁력의 바탕이 되는 것은 친환경농산물인데, 수요변화에 따라 앞으로 국내 친환경농산물 시장규모는 지속적으로 크게 증가할 것으로 전망됨
 - 2006년 현재 국내 친환경농산물 시장규모는 약 1조 3천억 원으로 전체 농산물시장의 4% 정도이나, 2010년에는 약 3조 2천억 원으로 10% 수준에, 2020년에는 약 8조 9천억 원으로 29%에 이를 것으로 전망됨
- 남해안 3개 시도⁴⁵⁾는 현재 친환경농산물 인증실적이 전국의 약 42%를 차지하고 있어 품질경쟁력 측면에서 잠재력을 가지고 있음
 - 2007년 현재 친환경농산물 인증현황을 시도별로 보면 건수, 농가수, 면적, 출하량 모두에서 전남이 가장 큰 비중을 차지하고 있음

45) 친환경농산물 인증현황자료는 시도단위로 파악되어 있어 여기에서는 남해안권이 아닌 남해안 3개 시도를 대상으로 검토하였음

표 II - 41. 친환경농산물 인증현황(2007)

(단위 : 건, 호, km², 톤)

구 분	건수	농가수	면적	출하량
남해안 3개 시·도	1,6187 (100.0)	13,1460 (100.0)	1229 (100.0)	178,5874 (100.0)
부 산	49 (0.3)	497 (0.4)	4 (0.3)	4828 (0.3)
전 남	5009 (30.9)	7,0929 (54.0)	656 (53.4)	69,1020 (38.7)
경 남	1705 (10.5)	9179 (7.0)	73 (6.0)	12,6661 (7.1)

주 : ()는 비율(%)임

자료 : 국립농산물품질관리원, 친환경인증통계정보

(www.enviagro.go.kr/portal/info/Info_statistic.jsp)

나. 극복과제

□ 자연환경

- 자연자원의 환경친화적 활용과 질의 유지를 위한 사전 예방조치 및 개발이 후의 모니터링 체계 구축
 - 남해안권은 섬, 바다, 연안 및 갯벌, 강 등 다양한 자연환경 자원을 보유하고 있지만, 이에 대한 활용이 부족함
 - 잘 보전된 청정 자연환경 자체가 관광자원이므로 환경친화적으로 활용하여 자원의 지속가능성 증대 필요
 - 기존 관광지, 산업단지, 도시 등의 개발과정에서 자연환경에 대한 무분별한 개발로 훼손된 지역의 생태적 복원대책 필요
- 자원간 연계 및 활용을 위한 대응방안 마련
 - 섬, 바다, 연안 및 갯벌, 강 등이 남해안권 일대에 선적으로 분포하여 이용이 국지적으로 일어나고 있음
 - 지역적으로 산재하는 자원을 연계하여, 생태관광 및 헬스케어 자원으로 활용 하는 벨트화 전략 필요
 - 생태관광 및 헬스케어 자원으로 활용하기 위한 다양한 활용 프로그램을 개발 하고 프로그램 진행을 위한 인력 양성 필요
 - 자원의 특성을 고려한 최소한의 개발 및 활용
 - 자원과 자원간의 연계를 통하여 자원의 이용극대를 도모하는 한편 및 자원의 이용한계(limits of acceptable change) 고려

□ 제조업

- 개방형 국토, 녹색성장 등을 위한 새로운 성장동력 확보
 - 기존의 기계·조선 등 전통적인 제조업은 경쟁력을 유지하고 있지만, 새로운 21세기형 첨단산업은 부족함
 - 기존산업과 첨단산업을 융복합화 하여 부가가치를 높이고, IT·BT·ET 등 새로운 성장동력 필요
- 신성장산업 및 생산자서비스업 등 기반 취약
 - 미래 신성장산업인 IT·BT·ET·NT 분야 등에서 특별한 우위를 보이지 못함
 - 첨단제조업을 지원하는 법률·회계·광고·연구개발 등의 생산자서비스업 기반도 취약

□ 관광·휴양

- 남해안권의 최대 자원인 해양·도서 등에 대한 활용 여건 마련
 - 전국 최고의 비교우위를 가진 해양·도서자원을 활용한 해양관광 개발이 급선무이나, 접근성 제고를 위한 도로시설과 도서내 급수시설의 취약이 최대의 걸림돌로 작용
 - 1988년부터 도서개발촉진법에 의거하여 도서종합개발 10개년계획을 수립하여 도서개발을 추진해 왔으나, 자원부족으로 실효성 미흡
- 국제적 관광지로서의 인지도를 높이기 위한 마케팅 전략 작성
 - 남해안권은 국제적 관광·휴양지로서의 잠재력은 있지만, 홍보 및 마케팅의 부족으로 국제적 인지도가 낮음
 - 외국인 관광객 유치에 위한 세금, 규제, 출입국 등에 대한 대폭적인 규제완화가 필요함
 - 국제적인 수준의 국제관광자유지역을 개발하여 외국인 관광객 유치 및 해외 자본유치를 위한 인센티브 제공

□ 항만·물류산업

- 항만물동량 증가율의 급격한 둔화 추세 극복과 낮은 부가가치를 높이기 위한 전략 필요
 - 충분한 환적시설(부산항)과 성장에 충분한 시설(광양항)을 갖추었음에도 불구하고

- 하고, 글로벌 경기침체로 인한 물동량 감소로 어려운 시절을 맞고 있음
- 수출입화물의 경우 국내 제조기업의 해외이전에 따른 산업구조의 소프트화 및 고도화·고부가가치화로 물동량의 증가세가 둔화되고 있음
- 환적화물의 경우는 중국화물의 급성장으로 환적수요 또한 증가세가 둔화되고 있음
- 권역내 항만간 차별화 추진
 - 동일 권역내의 부산항·광양항의 경우, 권역내 경쟁이 불가피하며, 국내외 경쟁 항만에 비해 비용 우위가 낮아지고 있음
- 항만 관련 인프라 확충을 통한 접근성 및 이용 편의성 도모
 - 항만배후부지의 개발이 부족하며(부산항), 관련 인프라 및 정기 서비스항로 부족(광양항)



자료 : 로테르담시, 2005, Port Statistics, Port Authorities

부산항만공사, 2005, 부산신항 배후단지개발 연구

그림 II-23. 부산항과 로테르담항의 부가가치 비교

□ 도로 등 SOC

- 광역교통망 등 SOC의 지역간 격차를 줄이기 위한 노력 경주
 - 전남해안권의 SOC 투자가 장기에 걸쳐 분산되고 있는데 비해, 부산해안권은 철도·항만·항공 등 육·해·공 물류 부문이 상대적으로 고루 갖추고 있음
- 광역도시화 및 교통권 확대에 따른 도시교통문제를 해소를 위한 여건 마련
 - 인구의 지속적인 감소 및 고령화 진전으로 농어촌지역의 시설투자 지연 및 교통복지수요 과다 발생
 - 대규모 광역교통시설 집중 투자 여건에 따른 자원 확보 애로 및 사업 지연 가능성 있음

□ 농수산업

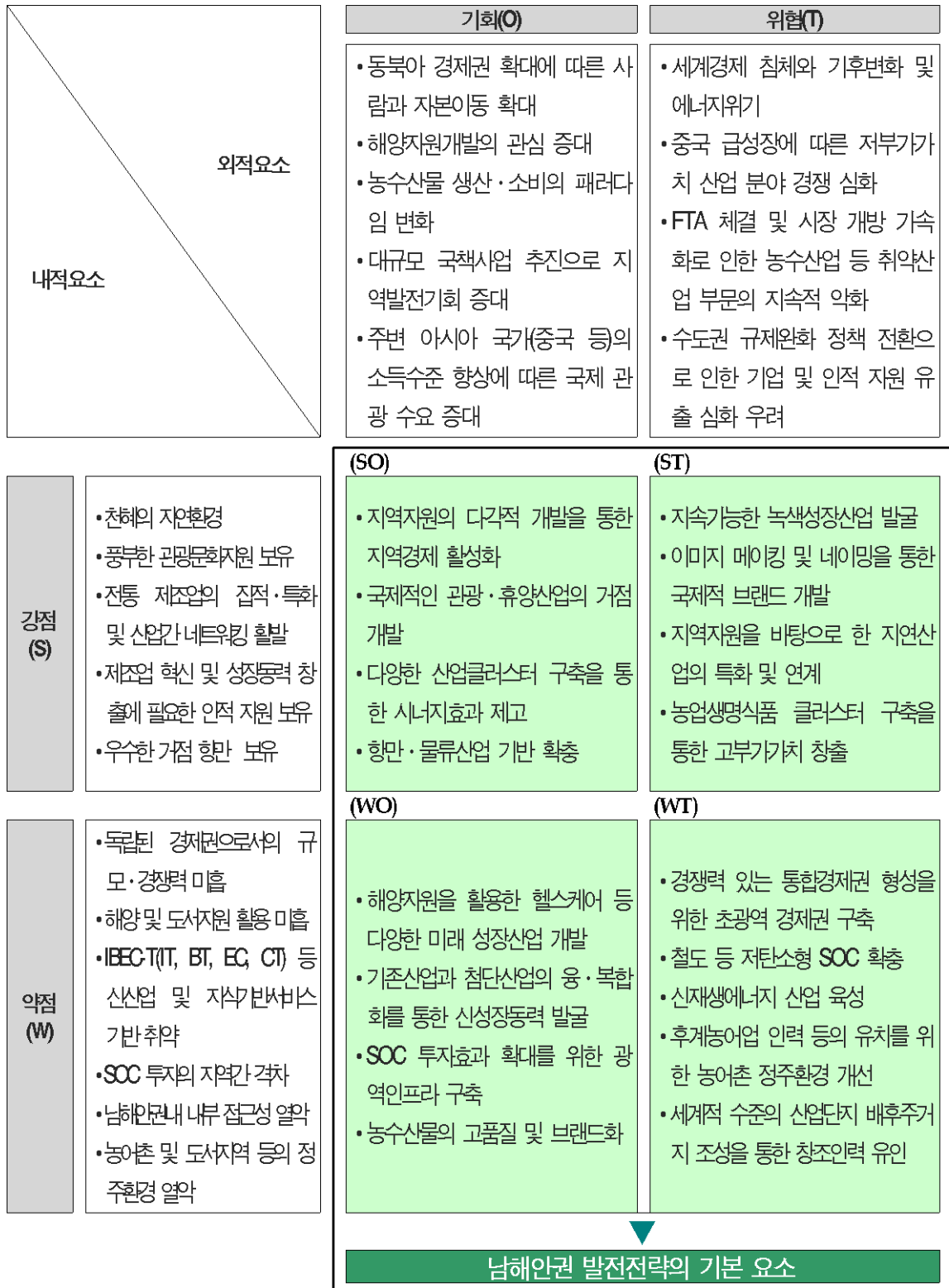
- 최근 농어업 인구의 감소·고령화 및 농수산물시장 개방 확대에 따른 경쟁력 저하 우려를 해소하기 위하여 1차산업을 2, 3차산업화 시도
 - 농수산물을 고부가가치화 하기 위하여 기존 산업과의 연계를 통하여 새로운 제품 개발 시도 및 이를 위한 기반시설 지원
- 농수산업을 둘러싼 패러다임이 변화되고 있어 향후 남해안권이 가진 잠재력을 어떻게 이에 부응하도록 개발하느냐에 따라 농수산업의 미래가 결정될 것으로 예상됨
 - 경쟁력의 중심이 가격에서 품질로, 생산방식이 토지집약적에서 자본기술집약적으로 전환되는 추세에 맞추어 농수산업구조를 어떻게 고도화하느냐가 관건임
 - 이를 위하여 몇 개 시범사업을 추진하여 성공사례를 제시할 수 있도록 함

3) 남해안권 발전 잠재여건 종합

가. 남해안권 발전 전략을 위한 SWOT 분석

- 강점을 기회요소로 하여 지역발전의 잠재자원으로 활용
 - 남해안권에 가장 강점인 자연 및 문화자원의 다각적 개발을 통한 지역경제 활성화의 원천으로 활용
 - 다도해와 리아스식 해안, 연안의 갯벌, 지역 고유의 문화자원 등을 활용하여 국제적인 관광·휴양산업의 거점 개발
 - 기존에 발달된 산업과 새로운 기술의 융복합화를 통하여 다양한 산업클러스터 구축을 통한 시너지효과 제고
 - 관문지대화 하기 위하여 항만·물류산업을 지속적으로 발전시키기 위해 기반시설을 확충하도록 함
- 강점을 위협하는 요소에 적극적으로 대처하여 강점을 지속적으로 유지
 - 남해안권은 아직 대내외적으로 알려지지 않은 만큼 마케팅 전략을 통하여 이미지 메이킹 및 네이밍을 통한 국제적 브랜드 개발
 - 새로운 성장동력을 확보할 때 우선적으로 지역자원을 바탕으로 한 지연산업의 특화 및 연계
 - 지역의 주요 생산요소를 활용하여 농업생명식품 클러스터 구축을 통한 고부가가치 창출

- 약점을 기회요소로 전환하기 위하여 자원활용 및 사고의 전환 시도
 - 해양자원을 활용하여 헬스케어 등 다양한 미래 성장산업을 육성
 - 녹색성장과 연관된 산업을 육성하기 위하여 기존산업과 첨단산업의 융복합화를 통한 신성장동력 발굴
 - 지역발전을 도모하고 동서간 연결 강화를 위하여 SOC 투자를 확대하고 광역인프라 구축
 - 농수산업의 부가가치를 높이기 위하여 주요 농수산물의 고품질 및 브랜드화 추진
- 약점과 대내외적 위협요인을 타파하기 위하여 새로운 경제권 구축시도 및 여건 마련
 - 남해안권을 형성하고 있는 부산, 경남, 전남의 협력체를 구성하고 경쟁력 있는 통합경제권 형성을 위한 초광역 경제권 기반을 마련함
 - 지역의 녹색성장화를 위하여 철도 등 저탄소형 SOC 확충을 도모함
 - 미래 전략 산업으로 신재생에너지 산업을 육성하고 이를 위한 지원체계 구축
 - 농수산업 부문의 지속적인 유지와 FTA 이후를 고려하여 후계농어업 인력 등의 유치방안 마련 및 농어촌 정주환경 개선
 - 기존 산업단지의 재정비와 새로운 산업단지 조성시 장기적인 안목에서 전략을 수립하고 산업단지 배후주거지 조성 등을 통하여 여건을 개선하고 지속적으로 창조인력을 유인할 수 있도록 함



나. 남해안권 발전 전략 작성의 기본요소

- 동북아 관문으로서 경제성장 전진기지 조성 필요
 - 해양과 대륙으로 동시 진출입이 가능한 남해안권의 지경학적 입지를 최대한 활용하여 남해안권을 동북아의 관문지역으로 육성할 필요성 제기
- 수도권에 대극하는 새로운 경제권 형성 필요
 - 수도권 1극 체제로는 국가발전의 한계가 노출되는 상황에 대응하여 수도권에 대극하는 새로운 경제권으로 남해안권이 가장 적합한 조건 구비
- 영호남 국민통합의 상징지대화 필요
 - 지역간 협력과 국민통합을 위해 가장 상징적인 지역이 남해안권이며, 이를 위해 남해안권에서 지역간 공동 및 협력사업 적극 추진 필요
- 남해안권 개발의 법적·사회적 여건 성숙
 - 남해안권 개발에 대한 논의는 1980년대 말부터 시작되었지만, 당시에는 사회적·정치적 여건이 성숙되지 않아 실현되지 못하였음
 - 「동·서·남해안권발전특별법」의 제정과 정부의 초광역개발권 구상의 발표로 법적·정책적 기반이 마련되었고, 대한민국의 제2의 도약을 위해서는 새로운 경제권의 형성이 필요하고 가장 적지가 남해안권이라는 사회적 합의가 형성됨
- 초광역개발권 구상 구체화 및 권역간 연계전략 필요
 - 정부에서 발표한 초광역개발권 구상을 구체화하는 실행계획이 필요하며, 남해안권 개발이 가장 선도적인 프로젝트가 될 수 있음
 - 타 초광역개발권과 연계하여 해안권이 국가발전을 선도하는 새로운 발전지대가 될 수 있음

III. 남해안권 여건 및 위상

1. 남해안권 여건 분석 / 113
2. 남해안권 위상 정립 / 134

1. 남해안권 여건 분석

1) 국내외 여건 분석

가. 국내 여건 : 남해안 3개 시도와 수도권 지역 비교¹⁾

① 고용 및 인구

- 남해안 3개 시도와 수도권의 15세이상 인구는 각각 683.5만 인과 1958.8만 인이며, 이 중 경제활동인구는 각각 414.7만 인 및 1215.2만 인임
 - 전국 15세 이상 인구 대비, 남해안은 17.3%, 수도권은 49.5%를 차지
 - 전국 경제활동인구 대비, 남해안은 17.0%, 수도권은 49.9%를 차지
- 실업률과 고용률은 수도권이 남해안 3개 시도에 비해 높으며, 경제활동참가율은 남해안 3개 시도가 수도권에 비해 높음

표 III-1. 주요 고용지표 (2008)

(단위 : 인, 만인, %)

구분	15세이상 인구(인)	경제활동 인구 (만인)			비경제 활동인구(인)	경제활동 참가율	실업률	고용률
		소계	취업자수	실업자수				
전국	3959.8	2434.7	2357.7	769	1525.1	61.5	3.2	59.5
남해안 3개 시도	683.5	414.7	403.2	115	268.9	64.8	2.8	59.0
수도권	1958.8	1215.2	1171.6	438	743.5	61.2	3.6	59.8

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

- 2007년 한 해 동안 전국적으로 9억 70만 인의 인구이동이 있었으며, 이 중 수도권과 남해안 3개 시도간에는 총 266만 인 정도의 이동이 이루어짐
 - 남해안 3개 시도에서 수도권으로 이동한 인구는 151만 인이고, 수도권에서 남해안 3개 시도로 이동한 인구는 115만 인으로 남해안 3개 시도에서 수도권으로 이동한 인구가 많음

1) 남해안권 발전 종합계획 수립의 근본취지는 남해안권에 포함된 35개 지자체의 발전을 발판으로 남해안 3개 시도의 발전을 도모하고자 하는 것임. 따라서 수도권에 버금가는 남해안권 발전 전략 작성을 위한 수도권과 남해안권과의 비교분석은 남해안(부산, 전남, 경남 3개 광역시·도)과 수도권(서울, 인천, 경기 3개 광역시·도)를 대상으로 함

표 III-2. 인구이동 (2007)

(단위 : 만인)

전출지 \ 전입지	전국	남해안 3개 시도	수도권	기타
전국	9070	1308	4962	2800
남해안 3개 시도	1353	1040	151	162
수도권	4879	115	4383	381

자료 : 통계청(KOSIS)

② 사업체 및 종사자 분포

- 수도권은 서울~경기(남부)~대전까지의 산업벨트, 남해안 3개 시도는 울산~부산~창원~마산~진주에 이르는 산업벨트를 형성하고 있음
- 2007년 현재 사업체 분포는 수도권, 대전, 광주, 대구, 부산, 울산 등을 중심으로 결절을 형성함
- 2007년 현재 종사자 분포는 수도권~대전, 울산~창원~마산~진주까지 벨트를 형성하고 있음

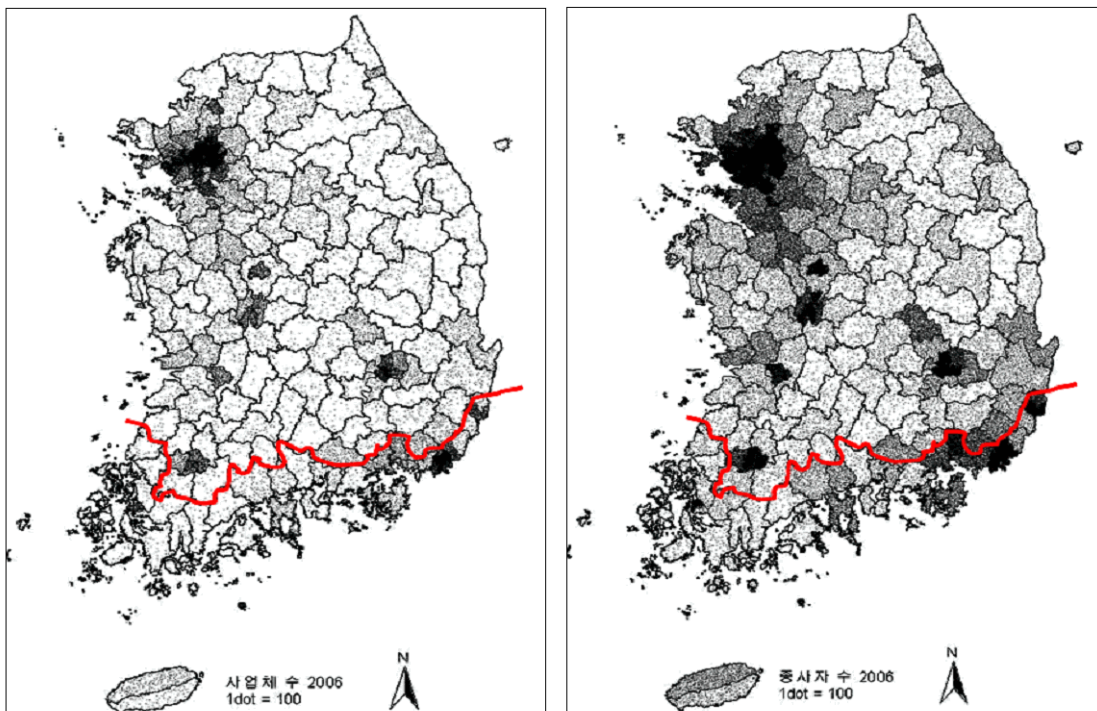


그림 III-1. 남해안 3개 시도와 수도권의 사업체 및 종사자 분포

③ 산업·경제

□ 산업구조

- 남해안 3개 시·도와 수도권의 2007년 지역총생산(GRDP)은 각각 146조 7천여억 원과 409조 3천여억 원으로 수도권이 남해안 3개 시·도에 비해 2.8배 정도 많음
- 남해안 3개 시·도는 전국 지역총생산의 17.1%, 수도권은 47.7% 차지

표 III-3. 남해안과 수도권의 지역총생산 비교 (2007)

(단위 : 조 원)

구분	지역총생산(GRDP)
전 국	857.4 (100.0%)
남해안 3개 시·도	146.7 (17.1%)
수도권	409.3 (47.7%)

주 : 당해년 기준
 자료 : 통계청(KOSIS)

- 남해안 3개 시·도의 산업총생산액(2007)은 140조 6천억 원으로 전국의 17.4%를 차지
 - 전국 대비 1차 산업 비중은 28.8%, 2차 산업은 19.8%, 3차 산업은 15.0%를 차지하여, 1차 산업의 비중이 비교적 높은 편임
 - 2, 3차 산업의 생산액을 높이는 방향으로 산업구조를 재편할 필요가 있음 (<표 III-4> 참조)
- 남해안 3개 시·도의 지난 10년간(1997-2007)의 산업생산액 기준 산업구조변화를 보면 연평균 4.4%의 증가로 전국연평균 증가율 8.2%에 훨씬 미달함²⁾
 - 1차 산업생산액이 감소하고 2차, 3차 산업생산액은 증가했으나, 증가율은 2차 산업의 경우 전국의 절반에 불과하고 3차 산업의 경우도 전국증가율의 2/3 수준에 불과함
 - 남해안 3개 시·도의 2차, 3차 산업생산액 증가율이 낮은 이유의 하나는 경남의 증가율이 취약한데 기인함

2) 취업자 수별 산업구조 비교부문은 제 II장에서 다루었음

표 III-4. 남해안 3개 시·도와 수도권 생산액 기준 산업구조의 변화

(단위 : 조 원, %)

구분		1997		2007		연평균증가율 (1997~2007)
		총액	비중	총액	비중	
전국	계	445.5	100.0	810.6	100.0	8.20
	1차 산업	24.1	100.0	25.0	100.0	0.38
	2차 산업	182.0	100.0	324.1	100.0	7.81
	3차 산업	239.4	100.0	461.5	100.0	9.28
남해안 3개 시도	계	97.6	21.9	140.7	17.4	4.40
	1차 산업	7.8	32.5	7.2	28.8	-0.81
	2차 산업	47.7	26.2	64.1	19.8	3.42
	3차 산업	42.1	17.6	69.4	15.0	6.49
수도권	계	208.7	46.9	387.9	47.9	8.58
	1차 산업	3.4	14.1	3.6	14.3	0.54
	2차 산업	73.7	40.5	120.9	37.3	6.39
	3차 산업	131.6	55.0	263.4	57.1	10.01

주 : 당해년 가격 기준, 비중은 전국대비임
 자료 : 통계청(KOSIS)

□ 산업특화도

- 입지계수(LQ)³⁾를 통해 남해안 3개 시·도의 산업특화도를 살펴보면, 남해안 3개 시·도는 수도권에 비하여 상대적으로 “1차 산업”에서 높은 특화도를 보이고 수도권은 “생산자 서비스산업”에서 높은 특화도를 나타냄
 - 남해안 3개 시·도는 농업·임업 및 어업, 광업, 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업의 입지계수가 큼
 - 수도권은 출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업, 부동산업 및 임대업, 전문과학 및 기술서비스업의 입지계수가 큼
 - 수도권은 남해안권에 비하여 부가가치가 높은 부문에서 입지계수가 높음

3) 입지계수(location quotient : LQ)는 어떤 지역의 산업에 대해 전국의 동일산업에 대한 상대적인 중요도를 측정하는 방법으로서 그 산업의 상대적인 특화 정도를 나타낸 지수임. 이 계수를 이용하면 한 지역의 특화 산업을 쉽게 분석할 수 있음. 경제기반모형(economic base model)과 투입산출모형(input-output model) 등의 지역경제 분석 모형에서 기반(특화)산업과 비기반산업을 나누는 분류기준으로 활용되고 있음

표 III-5. 남해안 3개 시도와 수도권 지역의 업종별 입지계수 (2007)

구 분	남해안 3개 시도	수도권
농업, 임업 및 어업	1.8	0.2
광업	1.4	0.4
제조업	1.1	0.9
전기, 가스, 증기 및 수도사업	1.2	0.8
하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업	1.3	0.8
건설업	1.0	1.0
도매 및 소매업	1.0	1.0
운수업	1.1	1.0
숙박 및 음식점업	1.0	0.9
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	0.5	1.5
금융 및 보험업	0.9	1.1
부동산업 및 임대업	0.7	1.3
전문, 과학 및 기술 서비스업	0.6	1.3
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	0.8	1.2
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	1.1	0.8
교육 서비스업	1.0	0.9
보건업 및 사회복지 서비스업	1.1	0.9
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	1.0	1.0
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	1.1	0.9

자료: 통계청(KOSIS) 자료를 바탕으로 가공

- 제조업 입지의 기반이 되는 산업단지 현황을 보면 전국 646개 산업단지 중 남해안 3개 시도에는 166개인 25.7%가 분포해 있어 수도권 152개 (23.5%) 보다 많은 편임
 - 남해안권은 86개인 13.3%만이 분포해 있어 남해안의 절반 수준에 불과함
 - 남해안권에 입지한 산업단지를 중심으로 개발사업을 구상할 때 남해안 3개 시도의 추진상황을 고려하여야 할 것임

표 III-6. 남해안과 수도권 지역의 산업단지 분포 현황 (2007)

(단위: 개소, %)

산업단지유형	전국	남해안 3개 시도		남해안권		수도권	
		단지수	비중	단지수	비중	단지수	비중
국가산업단지	35	12	34.3	11	31.4	7	20.0
일반산업단지	250	49	19.6	35	14.0	81	32.4
도시첨단산업단지	3	1	33.3	1	33.3	0	0.0
농공단지	358	107	29.9	39	10.9	1	0.3
계	646	166	25.7	86	13.3	152	23.5

자료 : 산업입지정보시스템(<http://www.industryland.or.kr>)

- 부품소재산업에 대하여 남해안 3개 시도와 수도권의 현황을 비교해보면, 수도권이 남해안 3개 시도에 비해 월등히 높음
 - 부품소재산업의 사업체수, 종사자수, 부가가치, 생산액이 남해안 3개 시도의 경우 전국의 20%내외를 차지하며, 수도권은 30% 이상 차지함

표 III-7. 남해안과 수도권의 부품소재산업(2006)

(단위 : 개, 만인, 조 원)

구분	사업체수	종업원수	부가가치	생산액
전국	3,8159 (100.0%)	138 (100.0%)	19,6202 (100.0%)	389.7 (100.0%)
남해안 3개 시도	7838 (20.5%)	26 (19.2%)	3,5062 (17.9%)	77.2 (19.8%)
수도권	2,0179 (52.9%)	58 (42.2%)	6,3924 (32.6%)	122.1 (31.3%)

자료 : 통계청(KOSIS)

- 생물산업·문화산업에서는 남해안 3개 시도와 수도권의 격차가 큼
 - 남해안 3개시도는 전국의 생물산업 기업체수의 4.8%를 차지하고, 수도권은 전국의 56.4%를 차지
 - 남해안 3개시도는 전국 문화산업 종사자수의 6.3%와 매출액의 3.7%를 차지하고, 수도권은 각각 73.4%와 81.4%를 차지 : 수도권에 비하여 남해안권 3개 시도가 가장 낮은 부문이라 할 수 있음
- 특허 및 실용신안 등의 산업지적재산권의 경우, 남해안 3개시도는 전국 특허출원건수의 4.7%, 특허등록건수의 3.6%, 실용신안 출원건수의 10.7%, 실용신안 등록건수의 10.9% 차지

- 남해안권 발전 종합계획에 의하여 부문별 개발사업이 추진되어 목표연도인 2020년에 계획의 성과를 가름해 보려면 산업지적재산권 관련한 지표변화를 분석할 필요가 있음

표 III-8. 산업지적재산권 (2007)

(단위 : 건수, %)

구분	특허		실용신안	
	출원건수	등록건수	출원건수	등록건수
전국	17,2469 (100.0)	12,3705 (100.0)	2,1084 (100.0)	2795 (100.0)
남해안 3개 시도	8172 (4.7)	4441 (3.6)	2259 (10.7)	306 (10.9)
수도권	9,0754 (52.6)	6,8481 (55.4)	1,3042 (61.9)	1819 (65.1)

주 : ()는 전국대비 비중임

자료 : 통계청(KOSIS)

□ 국제적 교류 정도

- 외국인투자기업 현황과 외국인의 국내 호텔이용현황을 통해 남해안 3개 시도와 수도권의 국제적 교류 비교
 - 남해안 3개 시도에는 전국 1400개 외국법인 중 6.9%인 97개가 입지하고 수도권에는 88%인 1232개 입지
 - 외국인 투자법인 수는 남해안 3개 시도가 전국 4889개의 7.2%(351개), 수도권 이 83.4%(4077개) 차지

□ 녹색성장 여건

- 2005년 기준 남해안권 온실가스 배출량은 전국의 11.8%를 차지
 - 이는 수도권이 차지하는 31.0%보다 낮으나 남해안 3개 시도의 절반에 가까운 수치임
 - 온실가스 흡수원은 남해안권이 전국의 11.7%를 차지하며, 수도권은 전국의 4.5%를 차지
 - 남해안 3개 시도의 km²당 배출량은 수도권보다 높게 나타남

표 III-9. 온실가스 배출량 현황 (2005)

(단위 : 백만TonCO2 eq, %)

구분	전국	남해안 3개 시도		남해안권			수도권		
		소계	비중 (전국대비)	소계	비중 (전국대비)	비중 (3개 시도 대비)	소계	비중 (전국대비)	
총 배출량	배출총량	412	102	24.8	48	11.8	47.5	128	31.0
	배출원	408	1001	24.7	46	11.2	45.5	121	29.7
	흡수원 (산림/토지이용)	-27	-7	25.7	-3	11.7	45.6	-1	4.5
1인당 총배출량	1인당 배출총량	8.4	11.7	-	9.4	-	-	5.4	-
	배출원	8.4	11.5	-	8.9	-	-	1.5	-
	흡수원 (산림/토지이용)	-0.5	-0.8	-	-0.6	-	-	0.0	-

자료 : 최영국 외, 2008, 기후변화에 대응한 지속가능한 국토관리 전략(I), 국토연구원

- 남해안 3개시도의 의 2006년 현재 태양광에너지 발전량은 전국의 33.5%를 차지하며, 수력은 전국의 83.5%를 차지하여 경쟁력이 있는 것으로 나타남
 - 우리나라의 신재생에너지 보급량이 전체 에너지 보급량의 2.3%를 차지하는 것을 감안할 때, 남해안 3개 시도에서 생산하는 신재생에너지가 우리나라 전체 에너지 보급량의 약 0.24%를 차지하는 것으로 추계 가능

표 III-10. 신재생에너지 보급량 (2006)

(단위 : Kw, %)

구분	전국	남해안 3개 시도		수도권	
		보급량	비중(전국대비)	보급량	비중(전국대비)
계	62,1198	5,6053	9.0	15,5300	25.0
태양열	2,4314	5915	24.3	6540	26.9
태양광	2,2322	7489	33.5	4475	20.0
바이오*	49,0341	3,8451	7.8	14,4024	29.4
풍력	7,8941	10	0.0	-	-
수력	5010	4185	83.5	-	-
연료전지	270	3	1.1	261	96.7

주 : 1) 바이오에너지의 종류에는 바이오가스, 매립지가스(전기, 열), 바이오디젤, 우드칩, 성형탄, 임산연료가 있으며 모든 수치를 합산한 값임

2) 신재생에너지의 종류에는 표38에서 제시하는 것 외에도 폐기물, 지열 등이 있으나 자료 구득과 단위 환산 등의 문제로 상기 6개 종류만을 조사하였음

자료 : 통계청(KOSIS)

나. 국제여건 : 동북아 10대 주요경제권 비교⁴⁾

- 남해안 3개 시·도의 인구는 약 873만 명으로 동북아시아 다른 8대 경제권과 비교할 때 큐슈를 제외하고 가장 적음
- 남해안 3개 시·도의 면적은 1만3천 km² 정도이고, 인구밀도는 1km² 당 697 명으로 나타남
 - 인구밀도가 가장 낮은 지역은 면적이 가장 넓은 동북 3성 지역으로, 인구밀도는 1km² 당 137명임
- 남해안 3개 시·도는 동북아 8대 경제권 및 한국 2개 지역 중 총 GRDP 기준으로 최하위권이지만, 1인당 GRDP는 6위권으로, 향후 동북아 5위 경제권으로 들어설 잠재력이 충분히 있음⁵⁾⁶⁾

표 III-11. 동북아 10대 주요경제권 현황

(단위 : 백만인, 천km², 인/km², 억 달러, 달러)

지역		인구	면적	인구밀도	총GRDP	1인당 GRDP
한국	수도권	23.7	11.8	2013.5	5372.9	2,2660
	남해안 3개 시도*	8.7	12.5	696.6	1925.8	2,2065
중국	창장(長江)삼각주	143.5	220.4	650.9	1,3720.9	9565
	징진지(京津冀)	407.9	56.0	727.9	4536.3	1,1121
	주장(珠江)삼각주	161.0	32,1.0	501.6	9276.6	5762
	동북 3성 ⁷⁾	108.2	791.4	136.7	5697.9	5268
일본	간토(關東)	27.6	9.8	2824.1	1,1512.0	4,1767
	긴키(近畿)	17.0	14.9	1143.7	5518.3	3,2370
	추부(中部)	11.3	21.6	523.4	4177.9	3,7018
	큐슈(九州)	8.9	17.6	503.1	2490.7	2,8091

주 : 기준년도는 2006년(중국면적은 관련 자료는 2005년). 국가별 PPP환율기준

자료 : 중국 국가통계국(<http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/yearlydata/>), 일본 총무성 통계국 (<http://www.stat.go.jp/english/data/index.htm>), 한국 통계청(KOSIS)(<http://www.kosis.kr/>)

4) 동북아시아 8대 경제권(일본 4개 지역, 중국 4개 지역)과 한국 2개 지역(수도권, 남해안 3개 시도) 비교

5) 간토(關東), 긴키(近畿), 추부(中部), 큐슈(九州)

6) 창장(長江)삼각주, 주장(珠江)삼각주, 징진지(京津冀), 동북 3성(랴오닝(遼寧)·지린(吉林)·헤이룽장(黑龍江)의 3성)

7) 랴오닝(遼寧)·지린(吉林)·헤이룽장(黑龍江)

- 총 GRDP의 추세를 보면 일본 경제권들이 완만한 증가추세를 보이는데 비해, 중국 경제권들은 급속한 성장추세를 보여줌
 - 2005년을 기점으로 중국 장장삼각주 경제권의 성장이 일본 간토경제권의 성장을 추월함. 한국도 일본에 비해서는 빠른 성장을 보여, 수도권은 2006년에는 긴키지역보다 앞서게 됨
- 남해안권을 포함하고 있는 남해안 3개 시·도의 GRDP(2006년도)는 다른 경제권과 비교할 때 최하위에 머물고 있음
 - 그러나 연도별 GRDP의 성장률로 보면 남해안권 3개 시·도는 중간정도의 위치에 있음

표 III-12. 동북아 10대 주요경제권 GRDP 추이 비교

(단위 : 억 달러(PPP환율로 계산), %)

지역		2001	2002	2003	2004	2005	2006	
한국	수도권	금액	3731.2	4122.4	4319.1	4571.2	4905.3	5372.9
		성장률	-	10.5	4.8	5.8	7.3	9.5
	남해안 3개 시도	금액	1343.6	1455.4	1547.4	1622.2	1792.4	1925.8
		성장률	-	8.3	6.3	4.8	10.5	7.4
중국	창장삼각주	금액	6530.8	7460	8794.1	1,0184.5	1,1865.5	1,3795.9
		성장률	-	14.2	17.9	15.8	16.5	16.3
	징진지	금액	2161.3	2494	2874.8	3314	3825.7	4585.8
		성장률	-	15.4	15.3	15.3	15.4	19.9
	주장삼각주	금액	6441.2	7092.4	8002.7	9132.1	1,0477.5	1,2028.1
		성장률	-	10.1	12.8	14.1	14.7	14.8
	동북 3성	금액	3193	3505.8	3879	4265.8	4928.8	5695.6
		성장률	-	9.8	10.6	10.0	15.5	15.6
일본	간토	금액	9188.7	9383.6	1,0254.7	1,0335.6	1,0946.5	1,1512.0
		성장률	-	2.1	9.3	0.8	5.9	5.2
	긴키	금액	4438.2	4560.6	4908.7	4966.7	5218.5	5518.4
		성장률	-	2.8	7.6	1.2	5.1	5.7
	추부	금액	3151.6	3302.3	3572.9	3644.3	3918	4177.9
		성장률	-	4.8	8.2	2.0	7.5	6.6
	큐슈	금액	2010.5	2076	2252.4	2262.5	2391.3	2490.7
		성장률	-	3.3	8.5	0.4	5.7	4.2

- GRDP로 살펴본 산업간 비중을 보면, 산업구조가 보다 고도화 될 수 있는

여지가 있는 것으로 판단됨

- 남해안권 3개 시·도의 경우, 2차 산업의 비중이 일본이나 한국 수도권에 비해 높은 편이고, 3차 산업의 비중이 낮음

표 III-13. 동북아 10대 주요경제권 GRDP로 본 산업별 비중 비교 (2006)

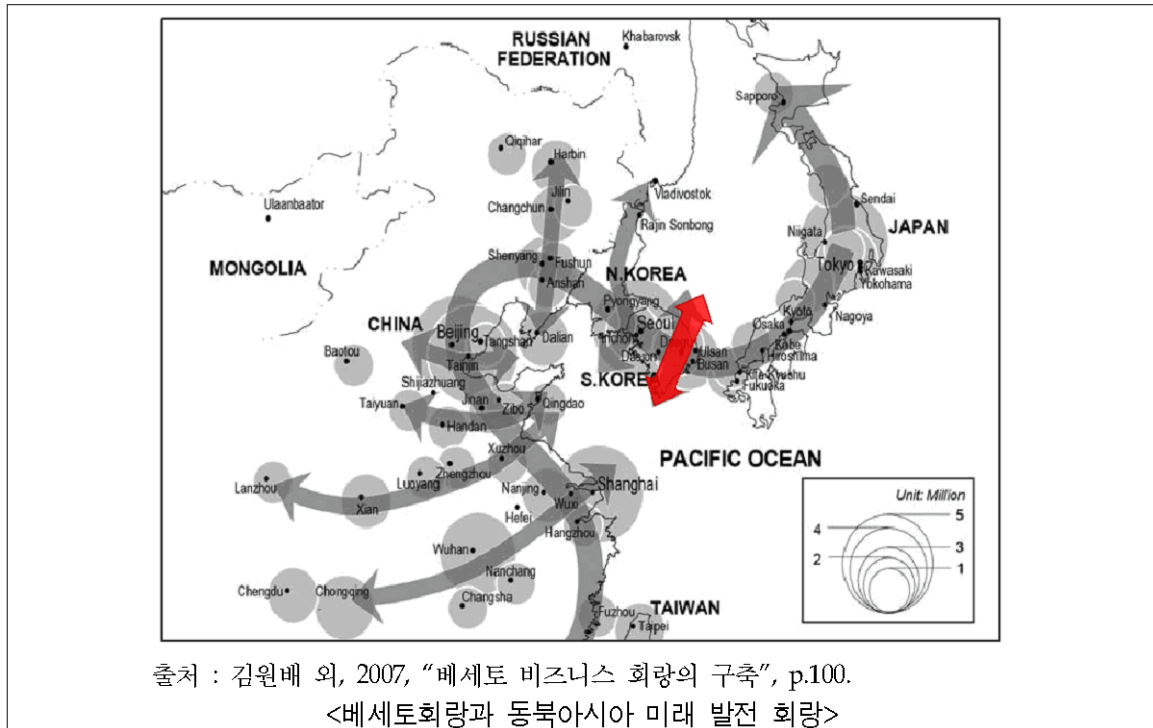
(단위 : %)

지역		1차 산업	2차 산업	3차 산업
한국	남해안 3개 시·도	4.9	39.6	55.5
	수도권	0.8	28.7	70.5
중국	장창삼각주	5.4	53.9	40.7
	징진지	4.1	42.6	53.3
	주장삼각주	6.3	41.1	52.6
	동북3성	12.2	50.7	37.1
일본	간토	0.2	17.2	82.6
	긴키	0.2	24.2	75.5
	추부	0.7	38.5	60.8
	큐슈	1.3	23.8	75.0

[세계도시지역과 남해안 초광역개발]

최근에는 국가단위를 초월하여 세계경제의 중추기능을 수행하는 세계도시와 그 배후 혹은 기능적 연계지역을 통합한 새로운 형태의 광역적 대도시지역인 세계도시지역(global city-region)이 국가의 통제를 벗어나 점차 세계경제의 중심지역으로 부각되고 있다. 세계도시지역은 세계적인 대도시와 배후지역이 일체화되어 광역적 대도시권을 형성하거나 인접한 거대도시들 간의 연담도시화 혹은 초국적인 도시(지역)연합의 형태로 전개된다. 세계도시지역의 개념은 세계도시 기능을 지역적 관점에서 접근하는 새로운 공간적 실체이며, 외적으로 전 세계적으로 네트워크를 형성하여 중추기능을 수행하고 내적으로도 거대한 영역적 규모를 지니면서 한 국가 내 뿐만 아니라 국경을 넘어서서 기능적으로 전문화된 분업체제로 연결되어 형성되기도 한다. 세계도시의 고차 정보 및 통제기능이 점차 광역적으로 분산되어 주변에 새로운 중심지들이 형성되고 이들 간의 긴밀한 연계체제를 구축함으로써 전체적으로 세계도시와 주변지역이 일체화된 다핵구조(polycentric structure)를 형성하게 된다.

현재 우리의 주요 대도시(권)들은 서울(수도권)을 제외하고는 아직 세계도시체계에서 주도적인 세계도시(지역)로 평가받는 도시는 없으며, 광역경제권의 활성화방안에 관한 보고서에서도 광역경제권 단위의 글로벌 경쟁력은 서울을 중심으로 하는 수도권을 제외하고는 상당히 취약한 것으로 나타났다. 우리의 수도권을 비롯한 광역경제권들은 각 권역의 세계도시(지역) 네트워크에서의 위상과 특성화 전략에 따라 새로운 글로벌 경쟁력을 창출하고, 이를 초광역개발권을 통하여 동아시아권을 비롯한 세계 주요 핵심지역들과의 경쟁과 상호 보완함으로써 국토의 경쟁력을 극대화할 수 있는 글로벌-로컬(global-local) 전략을 마련해야 한다. 이러한 측면에서 메가지역의 개념과 메갈로폴리스(megalopolis), 그리고 베세토 도시회랑(BeSeTo urban corridor)의 개념은 광역경제권과 초광역개발권 전략을 추진 중인 우리에게 시사해 주는 의미가 크다.



2) 여건변화 분석

가. 미래 여건변화

□ [전략적 구조] 동북아경제권시대 도래

- 지역경제공동체, 자유무역협정, 도하개발아젠다 등에 따라 국경을 초월하는 세계경제체계가 형성될 전망
 - 국토의 대외경쟁력 강화전략과 국제적 협력 및 연대강화를 위한 국토기반 조성이 더욱 중요해질 전망
 - 지역별 특성과 잠재력을 토대로 한 기능분담과 전 국토의 대외경쟁력 강화전략과 국제적 협력, 지역간 연대강화를 위한 기반조성이 더욱 중요
- 토인비(A. Toinbee)의 예언대로 세계경제의 중심이 동북아시아로 이동하게 됨에 따라 중국 등 동북아 지역경제의 지속적인 성장과 교류확대에 대응하는 거시적 국가경영전략의 중요성 증대 전망
- 특히, 중국을 중심으로 한 동북아 경제권시대에 국가나 지역단위로 대응하기 위한 비교 우위성 자원개발을 토대로 한 국가적 프로젝트 추진 시급

□ [환경] 지구환경문제와 에너지·자원 위기 도래

- 지구온난화에 따른 이상기후와 빈번한 자연재해, 황사와 적조현상 심화 및 오존층 파괴 등 국제환경문제가 세계적인 관심사로 대두될 전망
 - 국제환경협약에 탄력적으로 대응할 수 있는 국토이용 및 산업정책의 중요성 증대 전망
- 화석연료 고갈에 따라 신재생에너지와 천연자원의 개발 필요성 증대
 - 신재생에너지 개발을 위한 관련사업의 진흥 필요성과 이에 적합한 자원절약형 국토 구조형성의 필요성 대두

□ [인문사회구조] 인구증가 둔화와 고령화 진행

- 우리나라 인구증가율은 둔화되어 2020년까지 210만 명이 증가한 4996만 인에 도달한 후, 점차 감소할 것으로 예상
 - 2008년 인구증가율은 0.49%, 2020년 0.01%까지 하락한 후 절대 인구가 감소 전망

표 III-14. 전국인구 전망

(단위 : 만 인, %)

구분	1970년	1990년	2008년	2020년	2030년
인구	3224	4285	4829	4996	4933
인구증가율	2.21	0.99	0.44	0.01	-0.28

자료 : 통계청 국가통계포털(KOSIS)

- 출산율 저하 및 지속적인 평균수명 연장으로 인구고령화가 급속히 진행되어 2018년 고령사회(14%)로 접어든 후, 2026년 초고령사회(20%)로 진입 예상
 - 평균수명은 2005년 77.9세에서 2030년 81.9세, 2050년 83.3세로 높아질 것으로 전망
 - 고령화에 따른 노인복지와 장애인 등 사회적 약자의 삶의 질 향상 요구에 대응한 새로운 국토개발 수요 발생 전망
- 도시인구가 꾸준히 증가하여 도시화율이 2020년 95% 수준에 도달할 전망

□ [산업·경제구조] 완만한 경제성장

8) 고령화 사회는 65세 이상 인구비율이 7% 이상, 고령사회는 14% 이상, 초고령사회는 20% 이상

- 국민경제는 연평균 5% 내외의 경제성장을 이루어 2020년 1인당 국민총소득 2만7000~3만5000달러 수준에 이를 전망

표 III-15. 2020년의 사회·경제지표 전망

(단위 : 만 인, %, 억 달러, 달러)

구분	총인구 ¹⁾	연평균 인구성장률	64세 이상 인구비율	경제활동 인구	도시인 구	도시화 율	국민총소득 ²⁾	1인당 국민총소득
2003년	4785	0.49	8.3	3430	4259	89	5764	12,030
2020년	4996	0.01	15.7	3584	4746	95	1,3500~1,7500	2,7000~3,5000

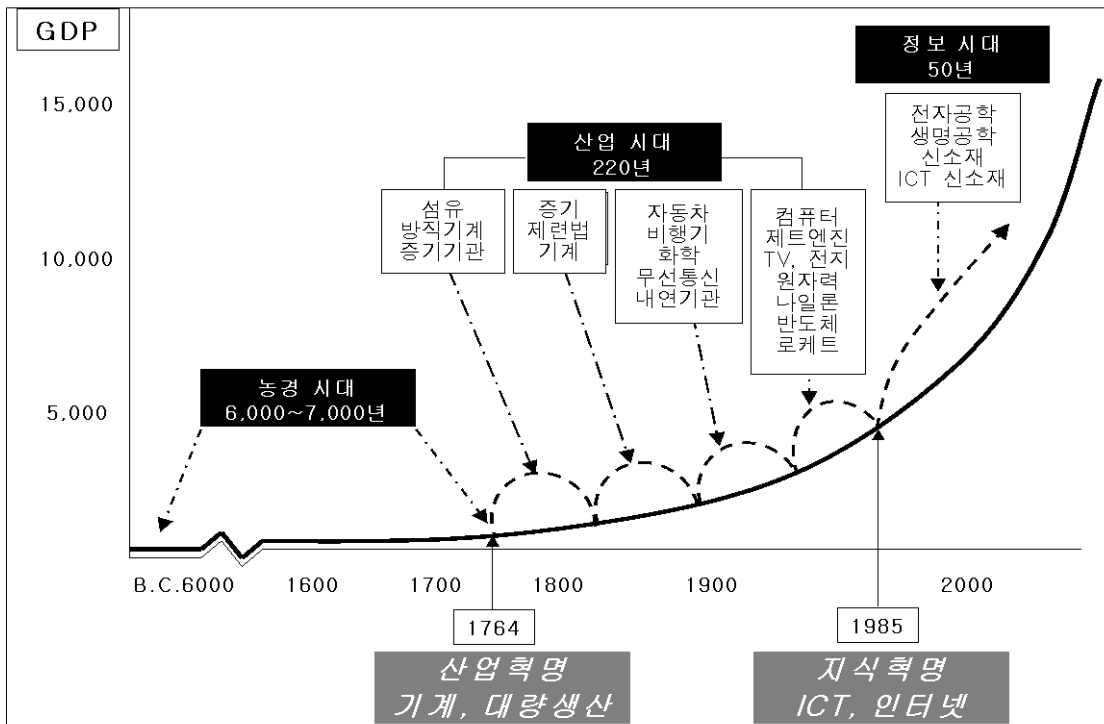
주 : 1) 연평균증가율 0.25%, 2) 경제성장률 4.9~6.4%

□ [산업구조] 신성장동력 발굴 가속화

- 1985년 이후 전개된 정보화시대에는 교통·통신의 발달, 세계화와 더불어 부품·원자재·고급서비스의 글로벌 생산네트워크⁹⁾가 구축되고, 기업간·도시간·국가간 경쟁 심화
 - 자동차, 휴대폰 등 거의 대부분의 산업분야에서 글로벌 생산네트워크 기 구축
 - 각 도시와 지역 및 국가는 다국적 기업을 유치하기 위해 경쟁 심화
- 콘트라티에프의 장기파동이론에 따르면 기술혁신 5주기에는 정보시대가 개막되면서 정보기술관련 산업의 기술혁신에의 기여가 매우 큼
 - 신차개발주기(10년에서 7-8년, 4-5년으로 단축), 휴대폰 개발주기(1년에서 3-4개월로 단축)가 점점 짧아지는 추세에 있음
 - 반도체 메모리의 용량이 1년마다 2배씩 증가하는 급속한 기술혁신¹⁰⁾에 따라 경쟁이 심화되고 기술혁신의 중요성이 더욱 증대

9) 글로벌 생산 네트워크란 하나의 상품을 생산하기 위한 공정들이 세계 각국으로 흩어져 이루어지고 다시 하나로 연결되어 최종 상품이 나오는 과정으로 구성되는 생산망을 일컫음

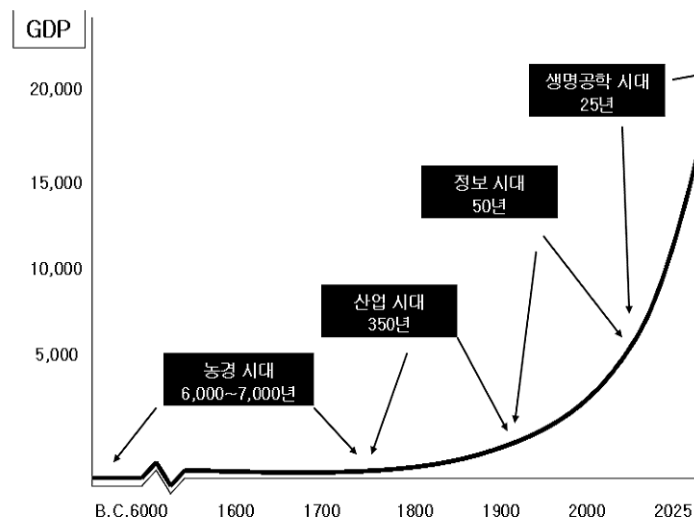
10) 황의법칙; 메모리 신성장론; 반도체 메모리의 용량이 1년마다 2배씩 증가한다는 이론



자료 : 양규환, 2003, Hall, 1985, 오마에 겐이치, 2000 등 참조 작성, 권영섭 등 2004 재인용

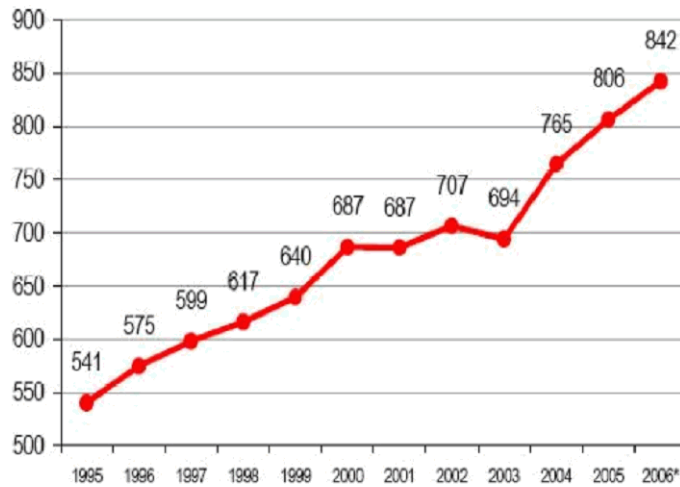
그림 III-2. 시대별 주도산업과 정보화시대

- 빠른 기술혁신, 고소득, 높은 삶의 질 추구, 고령화 등에 따라 정보통신산업, 생명공학산업, 문화관광산업 등 첨단산업과 관광산업의 시장규모가 증가하고 중요성이 높아질 것임



자료 : 리처드 올리버, 2000, 바이오테크 혁명

그림 III-3. GDP성장대비 시대별 특징 예측



자료 : World Tourism Organization(UNWTO)

그림 III-4. 세계 관광객 입국자 수 (단위 : 백만인)

- 네트워크 경제¹¹⁾와 유연적 전문화 생산체제의 확산에 따라 첨단산업과 지식기반 벤처기업에게 유리한 경영환경이 전개될 것으로 예상
 - IT 경제가 보이는 특징 중의 하나가 네트워크 경제의 진전이며, 이런 네트워크의 생성·성장·발전은 생태계와 같은 특징을 갖고 있는데 IT 중심 벤처 집적지가 대표적 사례임
- 미래 세계 시장 변화, FTA 추진 등 개방형 국토 형성에 대비하여 주류산업으로 떠오를 분야를 선택·집중하여 육성할 시스템 정비가 필요한데 특히 그린비즈니스, 재활용, 대체에너지 소규모 발전 등이 향후 20-30년간 세계 시장을 주도할 전망
- 우리나라 첨단산업군은 외환위기 시기를 제외하고, 1990년대부터 현재까지 높은 경쟁우위를 유지하면서 무역수지흑자에 기여하고 있으나 중·고기술산업군은 1990년대를 거치면서 경쟁우위 산업군으로 변화
 - 부품소재산업에서의 무역적자로 인해 첨단산업군에 비해 낮지만 자동차, 선박, 철강 등의 전통산업군에서의 발전을 통해 경쟁우위 산업군으로 변화
- 정부는 신성장동력을 발굴하여 미래산업을 육성해 나갈 계획을 발표하여 향후 전통산업과 신산업의 산업군 및 업종 구성에서의 변화가 나타날 것으로 예상됨

11) 네트워크 경제(network economics)란 네트워크에 이용자가 추가될 때 비용은 추가적으로 들지 않으면서도 한계 이득이 훨씬 많이 발생될 수 있는 경제 상황을 의미. 네트워크 경제의 시대는 기술이 빠르게 변하기 때문에, 비즈니스 전략 및 관계도 역동적인 비즈니스 환경과 함께 변화하면서 시간에 따라 발전함

□ [국토구조] 개발권역의 의미 확대와 지역발전 기회 확대

- 경제분야를 비롯하여 사회전반에 걸쳐 양적 성장을 우선시하는 개발 위주의 논리가 주를 이루었으나, 삶의 질에 대한 관심이 고조되면서 국토전반에 대한 패러다임이 변화
- 지역개발은 행정구역을 벗어나 개발권역 단위로 이루어지는 추세에 있음
 - 행정구역을 초월한 지역간 공동사업 추진이 활성화되고 있으며, 중앙정부와 이들 광역공동사업에 지원금 규모를 확대하는 등 더욱 활발해 질 전망
- 지방화와 세계화가 동시에 진행되면서 세계경제 시장질서 속에서 지방의 역할 증대로 창의적·자립적 발전기회 확대 전망
 - 지방 단위의 대외적 경쟁력 제고를 위해 지방을 기술혁신과 경제활동의 중심지로 육성할 필요성 증대
- 산업활동 중심지가 생산중심의 산업단지와 연결되는 산업클러스터로 전환 될 전망
 - 지역경제의 경쟁력을 높이기 위해 지역혁신체계를 구축하고 학습과 혁신이 활발히 이루어지는 환경 구축이 더욱 중요해질 전망

□ [문화 및 관광여건] 삶의 질에 대한 욕구 증대

- 5도2촌 시대 정착으로 인한 여가시간 확대, 정보화 진전 등으로 정보접근성에 있어서 공간적·시간적 제약 감소 등 국민의 시간 및 공간 이용패턴이 변화하고 있음
- 활동공간이 넓어지고 여가문화활동이 지속적으로 증가하며 정보접근성에 있어서 공간적·시간적 제약이 감소할 전망

나. 지역별 여건변화 전망

□ 부산해안권

■ 해양과 대륙을 잇는 아시아의 새로운 관문 지대 예상

- 북항재개발을 통해 북항과 부산역 일원을 철도 기종점, 해상관문의 역할을 할 것으로 기대

- 북항을 주변으로 시민친수문화공간, 국제비즈니스 타운 등을 조성하여 국제적 관광지로서의 기능 강화

■ 국제물류중심 기능의 강화 기대

- 부산신항만 개발, 부산-진해 경제자유구역 개발 등으로 서부산 일대가 21세기 동북아 국제물류중심지로서의 역할을 할 것임
- 신항만 배후지역의 개발로 항만과 도시기능의 조화에 따른 종합항만으로서의 역할 기대
- 경제자유구역의에 수준 높은 정주환경을 조성하고 물류 및 비즈니스 관련 외국 기업을 유치하여 국제교류거점으로 발전

■ 관문도시에서 세계물류의 네트워크 중심기능도시 수행 가능

- 교통의 결절지, Asian Gateway(아시안 하이웨이 대륙횡단철도의 기종점), 부산신항, 신공항 건설 등

■ APEC 개최 국제도시로서의 위상 강화 및 국제자유무역도시로 성장

- 부산은 APEC, 부산국제영화제 등을 성공적으로 개최함으로써, 국제도시로서의 위상 확보의 발판을 마련하였음
- 부산영상센터 건립, 전시컨벤션시설 확충 등의 프로젝트를 통해 국제적 관광거점으로서의 기지 조성
- APEC 도시간 교류 및 협력사업 추진, 외국 영사관 유치 확대, 관광객 유치 인프라 구축 등을 통해 세계자유무역도시의 거점화

■ 지리경제학적 위치와 잠재력 확대에 따른 1,500만 인구의 남부권 중추 도시로 발달

- 부산-울산-경남의 동남광역경제권, 광주-전남을 포함하는 남해안 경제권의 중추도시

□ 전남해안권

■ 지역경제 활성화 및 지역발전 기대

- 호남고속철도, 무안국제공항, 광양컨테이너부두, 전라선 복선·전철화, 서남해안일주도로, 목포~광양간 고속도로 등 대규모 광역교통망 건설이 차질 없이 추진될 경우, 전남의 대내외적 접근성 개선 및 산업과 도시발전 여건 호전이 전망됨
- 광역교통망을 토대로 서남권 종합 발전구상, 2012 여수세계박람회, 서남해안관광레저도시, BT, IT, 신·재생에너지산업 등 전략산업 육성계획 수립에 따라 지역경제가 되살아나고 전남의 인구는 2020년 181만여 명으로 증가할 전망

■ 개발권역 의미 확대에 따른 '광주-목포권' 통합 필요성 대두

- '광주-목포권'을 통합하여 세계화시대 광주권의 내륙도시로서의 한계를 극복함과 동시에, 광주의 중추기능과 목포권의 항만, 공항 등 국제교통시설과 연계, 상호보완 효과를 창출하기 위한 욕구 증대 전망
- 내륙도시간 연계강화를 목표로 한 광주~대구~대전간 '삼각축' 구상이나 지리산권 광역관광개발 및 장수벨트 구축 등이 실례

■ 연안지향적 국토골격 형성으로 서남해안 국가적 거점 부상

- 전남은 환남해축과 환황해축의 결절지역으로 해양물류, 해양관광, 연안형 산업지대 건설 적지로 부상
- 단기적으로 중국의 급성장, 중·장기적으로는 중국 동해안, 한반도 서남권, 일본 남부지역을 대상범역으로 하는 동북아경제권 형성이 기회요인으로 작용할 전망이다
- 이에 따라 물류, 관광, 산업지대를 종합적으로 수용가능한 종합계획 수립 필요

■ 웰빙, 건강수요 급증으로 관련산업 진흥 및 인구유입 기대

- 1차 산업 위주의 지역개발에 따른 부정적 파급효과가 확산되어 주민의 삶

의 질에 대한 관심이 고조되면서 쾌적하고 청정한 환경, 관광, 문화·예술 등의 자원에 대한 수요가 급증하고, 지역발전의 중요한 요소로 부상되고 있음

- 타지역에 비해 쾌적성과 청정성이 앞선 전남은 이들 부존자원을 통한 웰빙촌, 노인천국, 슬로우라이프 생태건강도시 조성의 적지로 부상
- 또한, 광주·전남은 지리적 이점과 전략산업, 탁월한 인적·물적 의뢰기반을 활용한 헬스케어 허브의 최적지

□ 경남해안권

■ 균형발전과 성장동력의 선정·육성

- 상위계획에서 제시하고 있는 지식기반기계·로봇·지능형홈·바이오산업 등 경남 4대 주력산업을 중점적으로 육성
- 경남의 산업경제 로드맵에서 제시하고 있는 조선해양·항공우주·항만물류유통·실버보건의료·관광레저스포츠·에너지환경산업 등을 지역별로 배분하여 산업클러스터 형성의 필요성 제기
- 경남의 중부권은 마산·창원·진해 광역권을 중심으로 지식기반기계·로봇·지능형홈산업을 중점 육성할 필요가 있음
- 서부권에서는 진주·사천을 중심으로 항공우주산업과 바이오산업을 특화할 필요성 대두

■ 4대 전략산업에 역량 집중

- 경남의 4대 전략산업으로 선정된 지식기반기계, 로봇, 지능형홈, 바이오산업을 위주로 특화발전
- 지역적으로는 경남 20개 시·군에서 각 지역의 특성에 맞는 주력산업 선정

■ 경제자유구역의 본격개발 추진을 통한 동북아 중심국가의 전초기지화

- 부산·진해경제자유구역, 광양만권경제자유구역을 매개로 하여 동북아 중심국가가 되는 전초기지 역할 담당 가능

- 경남지역 주력 4대 산업과 연계한 경제자유구역 활성화 방안 모색
- 적극적인 투자유치를 통한 경제자유구역 활성화를 통해 지역경제 활성화를 위한 선도 역할뿐 아니라 동북아 경제권으로 성장할 수 있도록 재원·제도적 지원 필요

2. 남해안권 위상 정립

1) 국토미래상

가. 국토미래상 설정을 위한 지역설문조사¹²⁾ 결과

① 지역주민 설문조사

□ 남해안권 발전 종합계획 인지도

- 남해안권 발전 종합계획 수립의 필요성에 대해서는 72.2%가 필요하다고 응답함
 - 그러나 남해안권 발전 종합계획에 대한 인지도는 총 응답자의 53.8%가 들어본 적 없으며, 83.9%가 잘 모르고 있는 것으로 조사됨
- 남해안권 발전 종합계획이 지역발전에 긍정적 영향을 줄 것이라는 기대치는 51.2%가 기대한다고 응답함
 - '잘 모르겠다'는 답변 수치도 전체의 10.4%를 차지하여, 일부 긍정적이지 않은 인식도 있음
- 남해안권 발전 종합계획을 성공적으로 추진하기 위해서는 지역주민에게 종합계획에 대한 인지도를 높이기 위한 홍보활동이 전개되어야 함

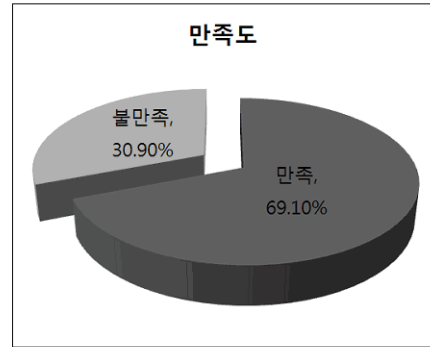
□ 지역실태 및 만족도

- 남해안권의 현 상태에 대한 만족도에 대한 응답은 보통 이상이 69.1%이며 불만족으로 응답한 사람은 30.9%로 나타남
- 남해안권의 발전 지체 원인으로는 중앙정부의 관심과 투자 부족(39.8%), 지방정부의 부족한 노력(20.7%), 대외홍보부족(12.5%) 순으로 응답함
- 남해안권의 대내외적 경쟁력 보유 산업에 대한 의견으로는 농림·수산·

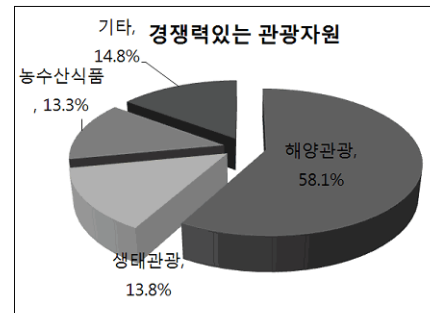
12) 남해안권(35개 시·군·구)의 지역주민 및 산학관의 관련 전문가를 대상으로 남해안 3개 시도 지역연구기관에서 조사 실시
- 조사목적 : 남해안권 개발을 위한 계획수립에 따른 비전 및 목표 설정, 개발방향 및 지표 설정, 사업부문의 우선순위 결정 기준 선정
- 조사기간 : 2009. 4. 10 ~ 30
- 조사방법 : 전화면접조사, 메일/팩스 조사
- 설문표본수 : 전문가 300 표본(지역별 100 표본), 지역주민 2400 표본(지역별 800 표본)

축산임업이라 응답한 사람이 가장 많으며, 전통제조업, 관광문화산업이 비슷한 비율로 뒤를 이룸

- 부산해안권은 물류산업이 30.1%, 관광문화 산업이 20.3%로 높게 나타남
- 전남해안권은 농수산업이 55.1%로 가장 많이 응답하였으며, 관광·문화산업이 두 번째로 많이 응답함
- 경남해안권은 전통제조업이 49.0%로 가장 높게 나타남



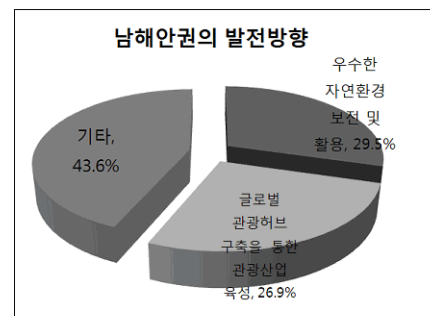
- 남해안권의 경쟁력 있는 관광자원으로는 해양관광자원(58.1%), 생태관광자원(13.8%), 농수산 식품자원(13.3%) 순으로 응답함



- 부산해안권의 경우 해양관광자원에 대한 응답이 72.3%로 압도적으로 높음
- 전남해안권도 해양관광자원(43.2%)의 비율이 가장 높았으며 농수산 식품자원(24.5%), 생태관광자원(24.0%) 순으로 나타남
- 경남해안권 역시 해양관광자원(59%)의 비율이 가장 높고, 산, 계곡 등 내륙형 관광자원(13.5%), 토속음식 등 농수산 식품자원(12.7%) 순으로 나타남

□ 남해안권의 발전방향

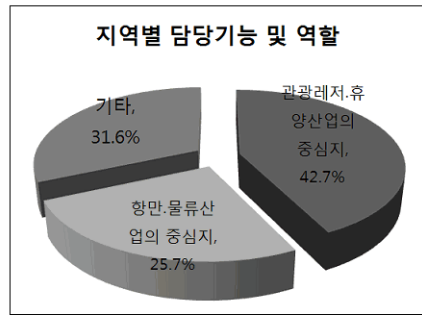
- 남해안권의 발전방향으로는 우수한 자연환경 보전 및 활용(29.5%), 글로벌 관광허브 구축을 통한 관광산업 육성(26.9%) 순으로 응답함



- 부산·전남·경남해안권 세 지역 모두 우수한 자연환경 보전 및 활용과 글로벌 관광허브 구축을 통한 관광산업 육성을 남해안권의 발전방향으로 가장 많이 응답함

- 남해안권 발전을 위한 지역별 담당기능 및 역할은 관광레저·휴양산업의 중심지(42.7%), 항만·물류산업 중심지(25.7%) 순으로 응답함

- 부산해안권은 항만·물류산업 중심지(42.7%), 관광레저·휴양산업 중심지(40.0%) 순으로 응답함
- 전남해안권은 관광레저·휴양산업 중심지가 53.6%로 압도적으로 많음
- 경남해안권도 관광레저·휴양산업 중심지가 34.1%로 가장 많으며, 항만·물류산업 중심지, 첨단 제조업 중심지가 각각 20.9%, 18.9% 순으로 나타남

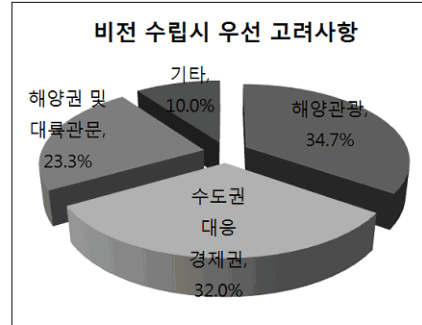


2 전문가 설문조사

□ 남해안권 및 남해안 3개 시·도별 발전방향

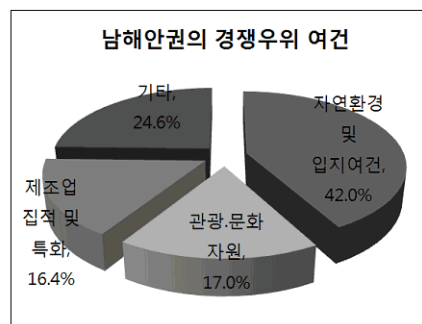
- 남해안권 발전 종합계획에 대해 전체 응답자의 72.7%가 들어보거나 알고 있다고 응답함
- 남해안권 발전 종합계획 수립의 필요성에 대해서는 전체 응답자의 87.4%가 필요하다고 응답함

- 남해안권 개발 비전을 수립할 때 우선적으로 고려해야 할 사항은 해양·도서자원의 해양관광(34.7%), 수도권 대응 경제권(32.0%), 해양권 및 대륙관문(23.3%) 순으로 응답함



- 지역별로는 세 지역 모두 해양관광, 수도권 대응 경제권, 해양권 및 대륙관문 세 항목을 가장 많이 선택함
- 부산해안권, 전남해안권의 경우 해양관광을 가장 많이 선택한 반면, 경남해안권의 경우 수도권 대응 경제권 형성을 가장 많이 선택함

- 수도권 對 남해안권의 경쟁우위 여건으로는 천혜의 자연환경 및 입지여건(42.0%), 풍부한 관광·문화자원(17.0%), 제조업의 집적 및 특화(16.4%) 순으로 응답함

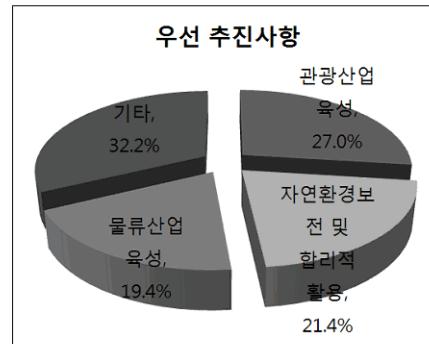


- 부산해안권은 천혜의 자연환경 및 입지여건(46.0%), 우수한 항만물류 산업기반(20.0%), 제조업의 집적 및

특화(15.0%) 순으로 응답함

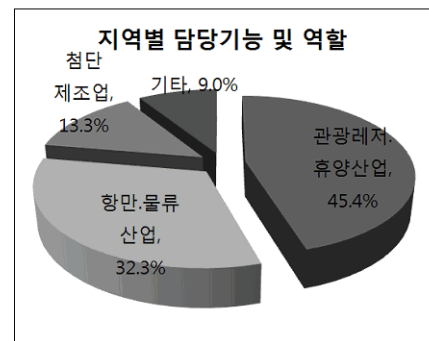
- 전남해안권은 천혜의 자연환경 및 입지여건(44.0%), 풍부한 관광·문화자원(25.0%), 신재생에너지자원(14.0%) 순으로 응답함
- 경남해안권은 풍부한 관광·문화자원(36.0%), 제조업의 집적 및 특화(29.0%), 우수한 항만물류산업기반(14.0%) 순으로 응답함

- 남해안권 발전의 우선 추진사항으로는 관광산업육성(27.0%), 자연환경보전 및 합리적인 활용(21.4%), 물류산업육성(19.4%)로 응답함



- 부산해안권은 물류산업육성(29.0%), 관광산업육성(28.0%), 자연환경보전 및 합리적인 활용(19.0%) 순으로 응답함
- 전남해안권은 관광산업육성(30.0%), 자연환경보전 및 합리적인 활용(20.0%), SOC 인프라 확대(18.0%) 순으로 응답함
- 경남해안권은 자연환경보전 및 합리적인 활용(25.0%), 관광산업육성(23.0%), 산업간 연계를 통한 제조업 혁신(21.0%) 순으로 응답함

- 남해안권 발전을 위한 지역별 담당기능 및 역할은 관광레저·휴양산업 중심지(45.4%), 항만·물류산업 중심지(32.3%), 첨단 제조업 중심지(13.3%) 순으로 응답하여 지역주민 설문조사와 같은 결과를 나타남



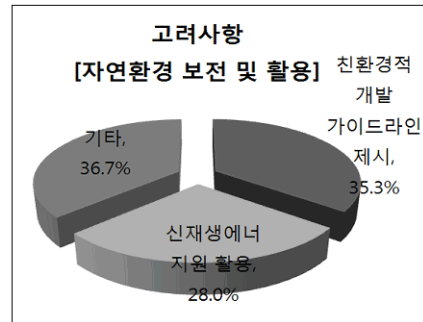
- 부산해안권은 항만·물류산업 중심지가 61.0%로 압도적으로 많고, 다음으로 관광레저·휴양산업 중심지(32.0%)를 응답함
- 전남해안권은 관광레저·휴양산업 중심지가 65.0%로 압도적으로 많이 선택함
- 경남해안권은 관광레저·휴양산업 중심지(39.0%), 첨단 제조업 중심지(30.0%), 항만·물류산업 중심지(24.0%) 순으로 응답함

□ 부문별 발전방향

- 남해안권 발전에 따른 자연환경 보전 및 활용에 있어서 고려할 사항으로 친환경적 개발 가이드라인 제시(35.3%), 신재생에너지원으로 적극 활용

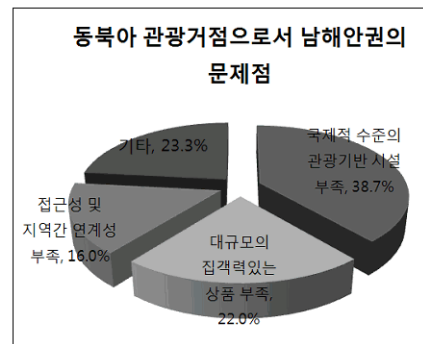
(28.0%) 순으로 응답함

- 산업부문에 있어서 남해안권 발전의 저해요인과 문제점으로는 연구 및 기술개발의 역량부족(24.7%), 산업지원 서비스업 기반부족(22.6%), 도로, 용수 등 사회간접시설 미비(18.6%) 순으로 응답함



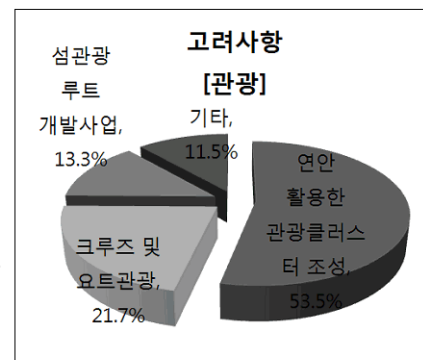
- 남해안권 발전을 위한 제조업 혁신전략으로는 관광산업과의 융·복합화를 가장 많이 선택하였으며, 그 다음으로 신성장동력관련 연구개발 역량강화(22.3%), 농수산자원 연계 신산업발굴(20.3%), 녹색성장 동력확보(20.0%)가 비슷하게 응답함

- 동북아 관광거점으로서 남해안권의 문제점으로는 국제적 수준의 관광기반시설 부족(38.7%), 대규모의 집객력 있는 상품 부족(22.0%), 접근성 및 지역간 연계성 부족(16.0%) 순으로 선택함



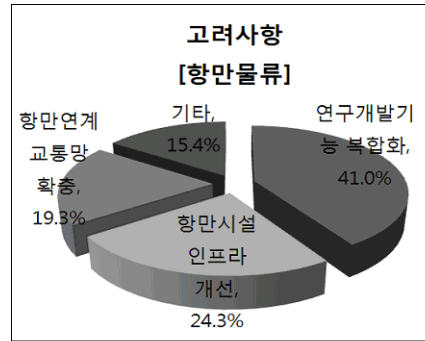
- 부산·전남·경남해안권 모두 국제적 수준의 관광기반시설 부족을 가장 많이 선택함
- 부산해안권은 대규모의 집객력 있는 상품부족(30.0%), 접근성 및 지역간 연계성 부족(16.0%) 순으로 응답함
- 전남해안권은 접근성 및 지역간 연계성 부족(20.0%), 대규모의 집객력 있는 상품부족(17.0%) 순으로 응답함
- 경남해안권은 개발 관련 법적제약요인(23.0%), 대규모의 집객력 있는 상품부족(19.0%) 순으로 응답함

- 남해안권의 관광개발 시 우선적으로 고려해야 할 사항으로는 연안을 활용한 관광클러스터 조성(53.3%), 크루즈 및 요트관광(21.7%), 섬 관광 루트개발사업(13.3%) 순으로 응답함

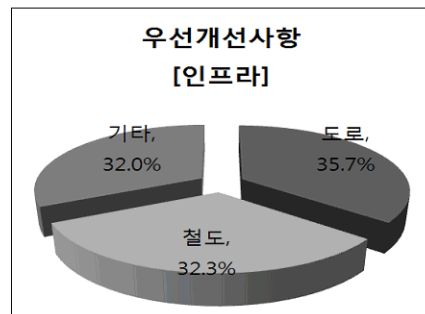


- 부산·전남·경남해안권 모두 연안활용 관광클러스터 조성이 압도적으로 많은 비중을 차지하며, 그 외에 크루즈 및 요트관광, 섬관광 루트개발사업 등을 선택함

- 남해안권의 항만물류산업 육성 우선전략으로는 연구개발기능 복합화(41.0%), 항만시설 인프라 개선(24.3%), 항만연계 교통망 확충(19.3%) 순으로 응답함
 - 부산해안권에서는 51%가 연구개발기능 복합화로 나타나며 집중되는 현상을 보임
 - 전남·경남해안권의 경우 항만연계 교통망 확충(28%) 항만시설 인프라개선(26%) 등으로 분산되는 형태로 나타남

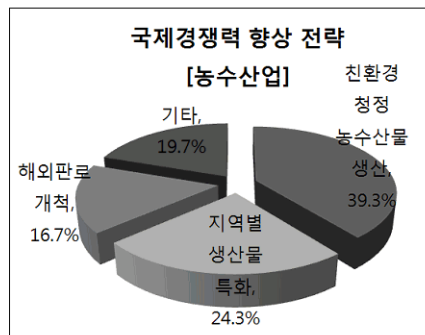


- 남해안권의 교통인프라 중에서 도로교통을 우선적으로 개선해야 한다는 응답이 35.7%, 철도교통이 32.3%로 나타남
 - 부산·전남해안권도 도로교통, 철도교통 순으로 응답함



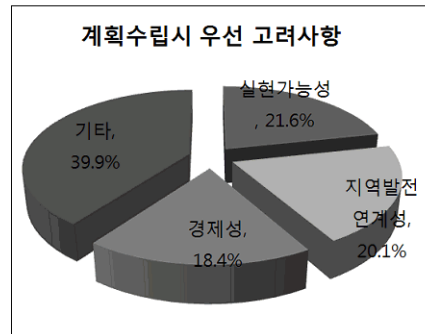
- 경남해안권은 철도교통이 42.0%로 가장 많고 그 다음으로 도로교통이 28.0% 순으로 나타남
- 남해안권의 교통문제 해결 방안으로는 광역 간선도로 교통체계 확충을 가장 많이 선택하였으며, 광역 전철망의 구축(23.7%), 내부 도로망의 정비(10.3%) 순으로 나타남

- 남해안권 농수산업의 국제 경쟁력 향상 전략으로는 응답자의 39.3%가 친환경 청정 농수산물 생산을 꼽음
 - 지역별 생산물 특화(24.3%)와 해외판로 개척(16.7%) 순으로 나타남



□ 계획수립 시 우선 고려사항

- 남해안권 발전 계획 수립 시 우선 고려사항으로 가장 많이 선택한 요소는 실현가능성(21.6%)이며, 그 다음으로 지역발전 연계성(20.1%), 경제성 18.4%) 순임
 - 부산·전남해안권의 경우 실현가능성



(23.5%/ 20.6%), 지역발전 연계성(20.8%/ 20.4%), 경제성(17.4%/ 16.8%) 순으로 응답함

- 경남해안권의 경우 경제성(20.9), 실현가능성(20.7), 지역발전 연계성(19.1) 순으로 응답함

나. 국토미래상 설정을 위한 관련계획 및 정책 분석

1) 국토비전 2050(안)

□ 주요 미래변수¹³⁾

- 지구온난화, 자원위기
- 경제, 정치적 블록화 확산
- IT·BT·NT 융합가속화
- 다문화·다민족화 급속화

□ 국토 2050 메가트렌드¹⁴⁾

- 세계 초광역경제권
 - 경제블록화(지역경제통합), 동북아 교류중심지, 중국·인도 급부상, 지식기반경제사회 등
- 저인구 · 초고령화 · 다민족사회 도래
 - 저인구시대, 종형 인구구조 형성, 세계 최고령국가, 다민족사회 형성 등
- 신중세시대의 도시국가 출현
 - 도시부흥(urban renaissance), 메가시티(mega city) 부상, 도시속의 농·산·어촌, 해양도시 부상 등

13) 2008. 12. 30. KTV(한국정 책방송) 보도

14) 국토 2050 메가트렌드는 2050년경 국토를 변화시키는 거대한 흐름을 인·사·회·분·야, 경·제·산·업·분·야, 환·경·분·야 등 사회전반에 걸쳐 미래 진단하는 것임. 트렌드 분석에 따른 예측오류, 심리적 편향 등의 오류를 범하지 않도록 국토분야뿐 아니라 경·제·사·회·환·경·분·야 전문가들이 참여하는 국토비전 2050 포럼을 구성하여 7대 메가트렌드를 도출

[The Next Big Thing 주요 내용]

- ▶ 세계경제의 순환
 - 러시아의 콘트라티예프(Kondratiev)는 세계경제가 50~60년 장기주기로 하여 큰 순환을 한다는 것을 밝힘(콘트라티예프 파동)
 - 또한 슈페터(schumpeter)는 콘트라티예프의 세계경제 순환과 “창조적인 파괴(creative destruction)”를 접목시켜 세계경제의 침체·상승의 반복원인이 창조성에 기반한 기술혁신임을 강조한 바 있음

- ▶ The Next Big Thing
 - 자본주의시대가 휘청거리기 시작하면서 어떠한 세계적인 변화의 움직임이 이와 같은 경제체제를 해결하고 새로운 시대를 개막하게 할 것인지에 대한 관심이 집중되고 있음
 - 역사적으로 1873년에 있었던 공황기에는 도로포장을 통해 산업과 경제를 육성하였고 경제대공황기에는 합성고무, 텔레비전 그리고 뉴딜정책 등의 개발로 경제를 활성화시켰음(과거에는 혁신과 기술이 그동안 주목받아 왔다고 할 수 있음)
 - 그렇다면, 무엇이 차세대의 경제회복을 위한 새로운 주자가 될 것인가?

- ▶ 경제위기 이후의 큰 변화를 이끌어갈 원동력이 될 도시권(city-region)
 - 도시와 도시권역이 국가보다 더 큰 경쟁력을 가지고 있으며 국가를 초월한 도시간 연계·네트워크가 경제회복의 핵심
 - 경제위기 이후의 세계경제는 핵심도시권에 의해 좌우될 것을 예측
 - 이때 각 도시는 특성화된, 지역별로 뚜렷한 차별화 전략을 수립할 필요가 있음

- ▶ 新 중세주의(Neomedievalism)시대의 전개
 - 중세시대에 도시국가가 생산, 상업, 교역의 중심이 된 것처럼 앞으로는 사람, 자본, 정보가 고도로 집중되는 도시권이 그 역할을 담당하게 되는 新중세주의시대가 전개될 것으로 전망됨
 - 현재 전 세계적으로 40개 도시권이 전 세계 경제규모의 2/3, 신기술의 90%를 책임지고 있는 상황

자료 : Foreign Policy, May/June 2009 (미국의 격월간 시사주간지)

- 신유목민사회 : 여가·문화 르네상스
 - 마음의 풍요시대, 신정착·신유목민 시대, 웰빙·여가추구 가치관, 여성지위 향상 등
- 한반도 아열대화
 - 지구온난화, 한반도 식생변화, 신재생에너지시대 도래 등
- IBEC 융합·초기술
 - 융합사회 형성, 유비쿼터스 시대, 에너지·자원순환형 도시 출현 등
- 한반도 구조적 변화
 - 단일경제체계, 통일인프라 구축 등

② 제4차 국토종합계획 수정계획

□ 국토분야 향후과제

- 수도권과 지방, 도시와 농·산·어촌 사이의 불균형 완화를 통한 자립형 지역발전 여건 마련
- 세계경제질서 변화에 대응하여 지역발전체계 구축을 통한 경쟁력 있는 국토기반 마련
- 삶의 질에 대한 국민의 욕구 충족 및 사회적 약자와 더불어 살 수 있는 살기 좋은 국토 조성
- 지구환경문제와 각종 재해에 대비하고 국토환경을 보전하여 다음 세대가 지속가능한 발전을 도모할 수 있도록 하는 발판 마련
- 각종 국토정책과 관련하여 발생하는 갈등예방 및 합의를 이끌어낼 수 있는 시스템 마련
- 통일에 대비하여 남북교류를 위한 기반조성, 한반도 공동발전에 관한 비전 마련

□ 약동하는 통합국토 실현

- 저비용 고효율의 국토를 조성하여 세계 속의 일류국가로 도약할 수 있는 기반 구축
- 지역별로 특색 있는 전략산업 육성과 혁신주도형 지역발전기반을 조성하여 자립형 지방화 촉진
- 국토이용의 효율성 증대
- 남북한 및 동북아 국가와의 상생적 교류협력을 선도하는 초국경적 국토경영 기반 구축

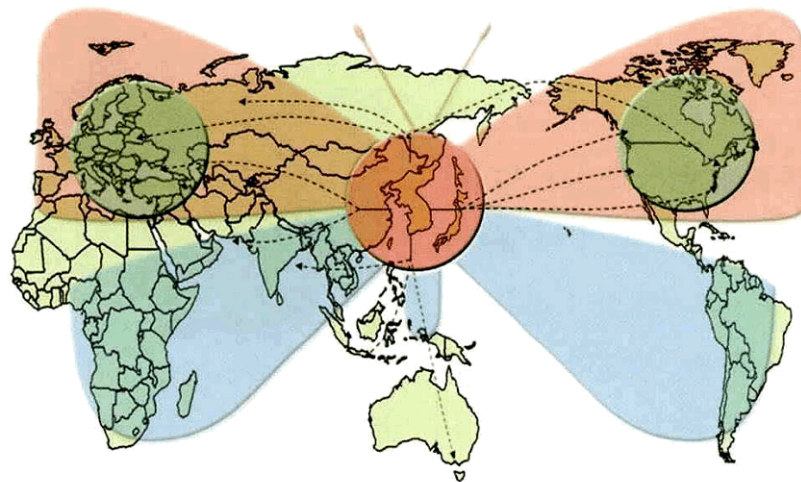
다. 국토의 미래상

□ 개방형 국토구조

- 시장개방의 가속화 : 세계경제는 국경을 초월하여 하나의 시장으로 통합이 가속화 되고 자본, 상품, 인력 등이 자유롭게 소통되는 구조로 전환되고

있음

- 무역규모의 확대 : 세계화 및 개방화로 국가 또는 지역간 무역규모가 증대되고, 따라서 물류산업의 중요성 증대
- 열린 국토지향 : 세계화 및 개방화에 대응하기 위해서는 열린 국토구조 형성이 필요하며, 열린 국토구조로 개편을 위해서는 해안권의 중요성 증대 예상



자료 : 박양호, 2007, 국토시론 : FTA 시대의 글로벌 연성국토 개척, 월간 국토 310호

그림 III-5. FTA 시대 글로벌 열린국토의 개척구도

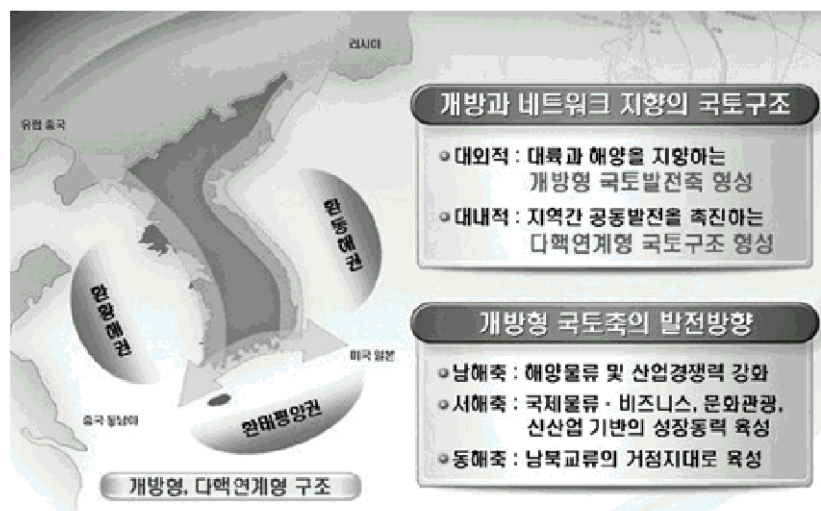


그림 III-6. 국토구조 형성의 기본방향

□ 도시 및 지역의 네트워크 형성

- 도시간 네트워크 형성 : 도시 및 지역의 경쟁력이 더욱 중요해 질 것으로 예상되며, 도시 및 지역의 경쟁력 제고를 위해서는 도시간 또는 지역간 네트워크 형성이 가속될 것임
- 지역간 통합을 위한 인프라 확대 : 도시 및 지역간 네트워크 형성을 위한 광역 인프라 조성이 확대될 것으로 예상됨
- 고속 교통망 확대 : 도시 및 지역간의 통합을 위해서는 고속교통망이 필요하며, 항공, 철도, 도로, 해상교통 등의 고속화 경쟁이 예상됨

□ 광역 경제권 형성

- 광역단위 경제권 형성 : 도시 및 지역의 물리적인 네트워크 형성을 넘어서 광역단위의 경제통합이 가속화 될 것으로 예상됨
- 광역단위 거버넌스 체계 : 행정구역을 뛰어넘는 광역단위 거버넌스 체계가 구축되어 경제적인 측면의 조정기능 담당
- 초광역 벨트 형성 : 대외지향형 국토 및 광역경제권간의 연계를 위해 해안권 중심으로 초광역 벨트 형성이 예상됨

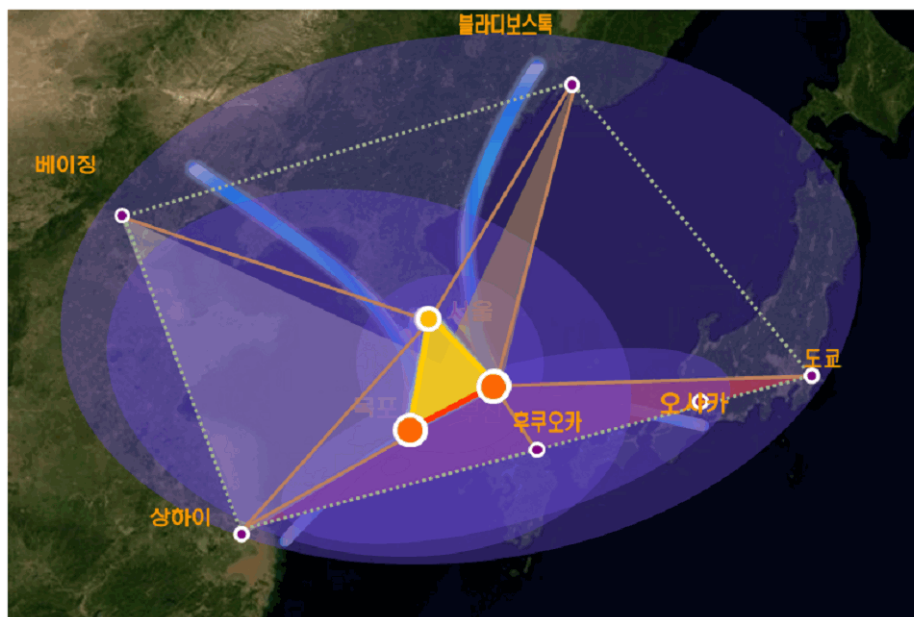


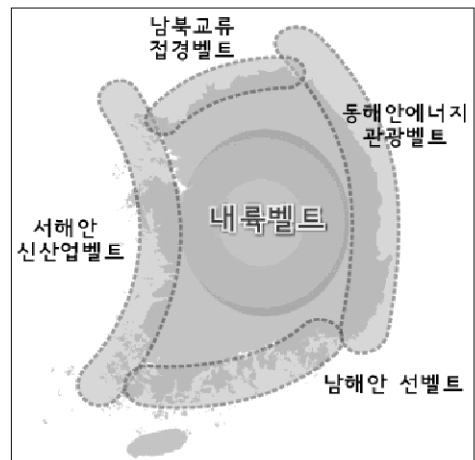
그림 III-7. 대외개방형 국토미래상

2) 초광역개발권으로서 남해안권 위상

가. 정부의 지역발전전략

① 초광역개발권(4+α) 기본방향

- 글로벌시대에 대응한 국가경쟁력 제고와 지역상생을 선도하는 초광역 성장지대 육성
 - 동아시아의 장소경쟁에 부응하여 장기적 관점에서 대외개방형 국가경쟁력 제고를 위한 국토의 신성장축을 구상
 - 동-서-남-북 등 수도권과 비수도권간의 지역갈등을 극복하고 광역경제권간 연계개발로 수도권에 대응하는 대극(對極) 개발
- 초광역 전략산업벨트 구축 및 연계인프라 확충, 국제협력 활성화 등을 통해 글로벌 국토성장기반 구축
- 전략 1 : 동북아의 초국경적 경제협력 강화
 - (초국경적 경제 협력 촉진) 개방형 벨트별로 환동해, 환황해, 환태평양권과 경제 교류협력을 촉진
 - (동북아 초국경 협력프로그램) EU의 초국경 협력 재정 지원 프로그램을 벤치마킹한 동북아 초국경 협력 프로그램 창안 검토
 - (동북아 거대도시권 협력) 세계 20대 거대도시권중 동북아의 3대 도시권인 베이징-서울-도쿄간 거대도시회랑 협력 활성화
- 전략 2 : 초국경 및 초광역 인프라 구축
 - (초국경적 인프라 구축) 동북아 중심 관문 역할을 충실히 수행하도록 대륙과 해양을 연결하는 통합 교통·물류 인프라 구축
 - (초광역적 국토인프라 구축) 개방벨트 및 광역경제권간 기능적 연계와 상생발전을 견인할 동서남북 간선 교통물류망 구축
- 전략 3 : 국가 신성장 동력 육성 및 거점 연계 강화
 - (세계 일류 초광역 산업벨트 조성) 권역별 기반 산업을 고부가 가치화하고, 신성장 산업 육성을 통해 세계 수준의 산업벨트 구축



자료 : 지역발전위원회, 2009.12.4

그림 III-8. 「초광역개발권」 설정

- (휴양·관광 벨트 구축) 청정 해양경관자원과 생태자원을 연계한 글로벌 녹색 휴양관광 지대 조성
 - (지역 성장거점의 초광역적 연계) 권역별로 지역 성장거점들을 특화·연계하는 상생·보완의 초광역 성장지대를 육성
- 전략 4 : 초광역 공유자원 및 문화권을 활용한 지역공동발전
- 국토의 종맥인 백두대간 등 초광역적 공유자원을 활용
 - 한반도 통일시대에 대비하는 국토기반 조성

남해안 선벨트	비전	◆ 수도권 대극(對極)의 동북아 新 경제·물류·휴양 허브
	개발 방향	<ul style="list-style-type: none"> ○ 글로벌 경제·물류 거점으로 육성 ○ 세계적 해양 관광·휴양지대로 조성 ○ 통합인프라 및 초국경 네트워크 구축 ○ 남중권을 동서통합 상징지역으로 개발
동해안 에너지 · 관광 벨트	비전	◆ 녹색성장을 선도하는 에너지 관광의 블루 파워 벨트
	개발 방향	<ul style="list-style-type: none"> ○ 에너지 산업벨트 구축 ○ 국제관광거점 기반조성 및 창조산업 육성 ○ 산업부문간 연계강화를 통한 기간산업 고도화 ○ 인프라 확충 및 환동해권 교류협력 강화
서해안 신산업 벨트	비전	◆ 환황해 경제권을 주도하는 지식·첨단산업의 융복합벨트
	개발 방향	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국제비즈니스 거점화와 환황해권 협력체계 활성화 ○ 경쟁력 있는 초일류 첨단산업벨트 구축 ○ 역내외 연계 인프라 구축 ○ 글로벌 해양 생태·문화 관광벨트 조성
남북 교류 · 접경 벨트	비전	◆ 한반도 중심의 생태·평화벨트(Eco-Peace Belt) 육성
	개발 방향	<ul style="list-style-type: none"> ○ DMZ 생태·관광벨트 육성 ○ 세계평화협력의 상징공간 조성 ○ 동서 - 남북간 교통인프라 구축 ○ 남북한 교류협력 지구 조성 ○ 저탄소 녹색 성장지역 육성 * 남북관계 추이를 고려한 단계적 추진
내륙 특화 벨트	비전	◆ 해안-내륙의 연계를 위한 특성화된 개발거점 육성
	개발 방향	<ul style="list-style-type: none"> ○ 첨단산업 및 R&D기능이 집적된 지역과 거점도시, 혁신도시 등을 초광역적으로 연계하여 시너지 창출 ○ 백두대간, 역사문화자원, 하천 등 특화·공유자원의 공동개발을 통한 녹색성장지대 형성

자료 : 지역발전위원회, 2009.12.4

그림 III-9. 권역별 비전 및 개발방향

2 광역경제권(5+2) 활성화 전략

□ 광역경제권별 발전비전

- 호남권 : 21세기 문화예술과 친환경 녹색산업의 창조지역
- 동남권 : 환태평양 시대의 기간산업 및 물류 중심지



자료 : 지역발전위원회, 2009.9.16

그림 III-10. 광역경제권별 발전비전

□ 광역경제권 활성화 추진전략

- 연계·특화·협력을 통한 광역경제권 활성화
 - 선도 프로젝트 추진, 관련 제도적 기반 구축, 추진체제 확립 등 3대 전략을 제시함으로써 글로벌 경쟁력을 갖춘 광역경제권을 창조
 - 핵심 선도산업을 육성하고, 지역인력을 양성하며, 인프라 구축을 위한 선도 프로젝트를 추진
- 광역경제권 발전 선도 프로젝트 추진
 - 광역경제권 선도 프로젝트는 산업육성, 인력양성, 인프라확충을 중심으로 추진
 - 산업은 권역별 핵심 선도산업을 1~2개 선정하여 집중 지원함으로써 해당 산업의 글로벌화·고부가가치화를 촉진

- 인력양성은 권역별로 선정된 핵심 선도산업과 연계하여 권역별 거점대학 1~2개 중점 육성

③ 기초생활권 개발

□ 기초생활권 추진계획

- 전국 어느 시·군에 살든지 주민의 기본적 삶의 질을 보장한다는 비전 아래 163개 시·군을 인구·소득 및 서비스 접근성 등을 기준으로 도시형, 도농연계형, 농산어촌형 등으로 유형화하여 중점 개발

표 III-16. 전국 시·군 유형 분류

유형	여건	중점 개발방향
도시형	대도시와 연계 통합 개발이 가능하거나, 자족적 발전이 가능한 도시지역	광역도시권 개발과 구시가지 정비
도농연계형	중심도시와 인근 농촌지역의 연계·발전이 가능한 시·군지역	중심도시와 농촌지역간 도농통합적 개발
농산어촌형	도시와 멀리 떨어진 순수한 농산어촌지역	인접 군 지역간 통합적 연계 개발

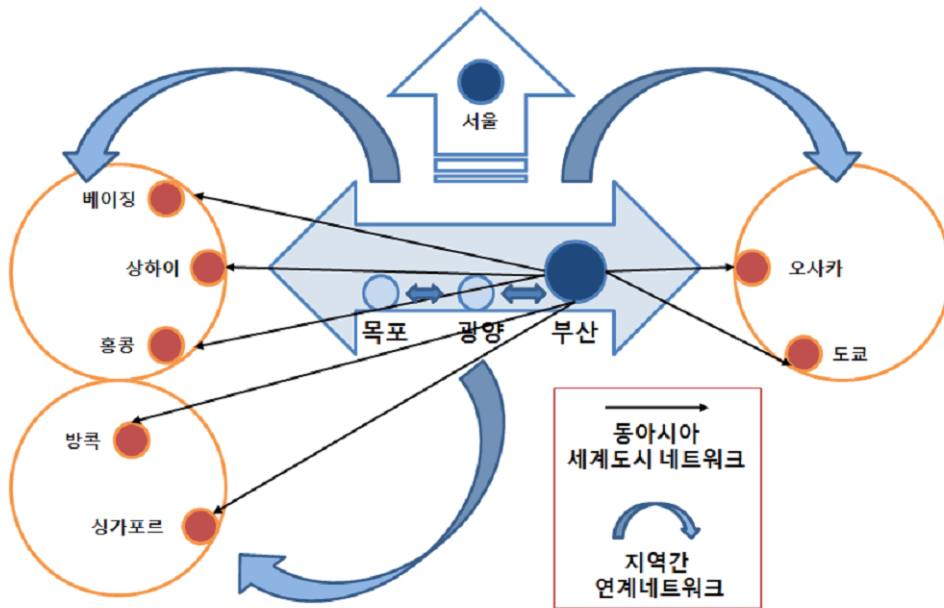
자료 : 지역발전위원회, 2008.12.15

[동아시아경제권과 남해안 초광역개발]

중국의 3대 경제권 중 남해안권과 교류 및 연계가 긴밀한 주강경제권과 장강경제권을 개략적으로 분석하면, 홍콩과 광조우를 중심으로 하는 광둥성 일대의 주강경제권은 중국의 개혁개방정책 초기 경제특구로 지정되어 화교자본 등 많은 외자유입으로 중국 최대의 제조업, IT산업, 수출입지역으로 성장하였다. 특히 최상위의 세계도시인 홍콩의 국제 금융업무·물류기능과 주변 광둥성 일대의 생산기능이 유기적으로 연계되고 인근 대만과의 교류와 협력이 진행되고 있다. 상하이(푸둥지구)를 중심으로 하는 장강경제권은 중국의 경제중심지이자 아시아의 경제허브로 육성하려는 중앙정부의 집중지원 하에 금융·무역·정보의 서비스산업과 전기·전자, 자동차 등 첨단산업, 연구개발기능이 급성장하였고, 경제성장의 효과를 내륙측으로 파급하는 중심거점이자 물류 네트워크의 중심 역할을 수행하고 있다. 그 결과 상하이는 세계도시 네트워크 상에서 2004년 알파 마이너스급 세계도시에서 2008년 서울을 초월하여 도쿄와 동등한 알파 플러스급 세계도시로 급부상하였고 이를 중심으로 세계경제의 중요 위치를 점하는 세계도시지역(메가지역)이 되었다.

남해안 초광역개발권의 차원에서 조명해 볼 때, 부산(진해)신항 및 우수한 광양·목포의 항만·물류 인프라가 구축되고 이를 중심으로 하는 경제자유구역의 활성화가 진행된다면 동아시아 주요 경제지역간 해상 네트워크의 중심 거점축으로서 역량을 발휘할 수 있게 될 것이다. 또한 중국의 지역발전정책이 “연안개발거점들이 연계된 연안개발축→내륙개발(축→면)”을 지향하는 “T자형” 개발전략을 추진하고 있고, 일본은 삿포로-도쿄-나고야-오사카-후쿠오카(큐슈)로 이어지는 국

토발전축이 형성되어 있다. 부산-광양-목포로 이어지는 남해안 초광역개발권은 해양을 공유하고 있는 동아시아의 주요 경제권들과 중국 및 일본의 발전축을 해양으로 연결하는 네트워크의 중심에 있으며, 우리나라의 광역수도권(수도권과 충청권)으로 이어지는 “역 T자형”의 중심을 형성하게 될 것이다. 동아시아 전체 차원에서 이러한 중층적 발전축(중국의 연안개발축과 일본의 국토발전축 연계 + 한반도 차원에서 광역수도권과 남해안권의 연계)은 광역적으로 북으로는 만주와 러시아, 남으로는 동남아시아로 확대되는 동아시아 초국적 광역경제권의 핵심 축에 해당하는 것이다.



<동아시아 세계도시 네트워크와 지역 간 연계>

나. 국내외 초광역개발 사례

1 국가내 초광역권 개발사례 : 네트워크 도시군 형성

□ 네덜란드 란스타드

○ 위치 및 구성

- 네덜란드의 수도권으로서 암스테르담(Amsterdam), 로테르담(Rotterdam), 헤이그(The Hague), 위트레흐트(Utrecht) 등 10개 이상의 주요 도시들이 중앙 녹지대인 Green Heart를 반경 약 50~60km의 환상형으로 에워싸고 있음
- 연담도시(conurbation) 형태를 이루며 인접한



[네덜란드 란스타드 지역]

거대도시들의 배후지역이 공간적으로 중첩되거나 수렴하는 형태를 띠고 있는 '다중심도시지역'(Polycentric Urban region)



그림 III-11. Randstad Holland 위치도

- 면적 및 인구규모
 - 네덜란드 전체 면적(41,528km²)의 20% 정도
 - 인구규모는 네덜란드 전체 인구의 42%인 약 750만 명
- 란스타드 지역의 대표산업은 물류, 금융, 원예농업 등이나, 그 외에 도시별로 특화되어 있음
 - 로테르담(Rotterdam) : 항만, 국제무역, 지역공항, 산업, 기업본사, 대학도시
 - 암스테르담(Amsterdam) : 관광, 국제무역, 예술, 대학도시, 레저, 은행, 기업본사, 항만
 - 헤이그(Hague) : 행정 및 정치중심지, 기업본사, 컨설팅, 관광
 - 우트레흐트(Utrecht) : 도로 및 철도허브, 대학도시, 무역, 컨설팅, 종교중심지

표 III-17. Randstad Holland의 주요 도시권 및 기능 분담

(단위 : 만 인)

도시권	인구 (2000)	주요 특징
Rotterdam	112	항만, 국제무역, 지역공항, 산업, 기업본사, 대학도시
Amsterdam	100	관광, 국제무역, 예술, 대학도시, 레저, 은행, 기업본사, 항만
Hague	87	행정 및 정치중심지, 기업본사, 컨설팅, 관광
Utrecht	60	도로 및 철도허브, 대학도시, 무역, 컨설팅, 종교중심지

자료 : 경제인문사회연구회, 2006, 한국의 중장기 국정과제

○ 특징

- 네덜란드의 경제적, 사회적으로 가장 중요한 지역으로 국민소득의 반 이상, OECD에 따르면 Randstad가 네덜란드 전체 경제활동의 약 51.3%를 차지함
- 비록 암스테르담이 가장 큰 도시지만, 하나의 거대도시 중심이 아니라 각 기능이 전체지역에 고루 흩어져 있는 복수도시 중심의 도시지역임
- Randstad에 인구와 경제, 정치기능이 집중되어 있으나 중앙 녹지대인 Green Heart가 보전되는 등 체계적으로 지속가능한 도시성장관리가 이루어지고 있음
- 대부분의 경제활동은 로테르담 항구와 스키펴(Schiphol) 국제공항을 중심으로 이루어지며, 인프라 투자는 이 두 지역을 중심으로 다른 지역과의 철도 및 도로 연결을 중심으로 이루어짐
- 주요 4대 도시지역간 접근성 강화, 고급인력의 적절한 수용 및 노동시장의 유연화, 거버넌스 체계의 개편 등이 당면한 주요과제임

② 초국경적 개발사례

□ 경제적 협력 : 초국경적 지역경제지대(regional economic zone) 형성

■ 아시아 : 남중국 지역경제지대

- 홍콩, 타이완, 중국 남부 경제특구 4개를 포함하는 지역
- 남중국 지역경제지대 형성의 기본 동인은 성숙한 홍콩 경제의 배후지 확보 필요성과 관련, 남중국에 설치된 경제특구들이 구조조정의 압력을 받고 있던 홍콩이나 타이완 경제에 탈출구를 제공
- 구성지역 간의 요소부존 조건과 요소가격의 차이가 남중국 지역경제지대

발전의 근본요인임

- 홍콩(금융, 사업서비스 부문 전문화, 자본과 기업인), 타이완(전자, 중공업 전문화 자본), 남부중국(토지, 풍부한 저임노동력)
- 중국정부의 개방개혁정책과 특구설립, 토지사용권 허용, 타이완 정부의 대 중국 투자 허용, 본토 여행 허용, 특구내 기반시설 건설 지원 등을 정책적 요인도 중요한 역할을 함

■ 아시아 : SIJORI 성장의 삼각지대

- 싱가포르, 말레이시아 조호르, 인도네시아 리아우 지역이 성장의 삼각지대를 형성
- 인구규모는 약 500만명이며, 면적은 2만 3천 km²로서 싱가포르, 인도네시아 리아우반도, 말레이시아 조호르주(州)로 이루어짐
- 싱가포르의 해외 직접투자가 조호르, 리아우 지역의 산업성장을 견인한 대표적인 성장삼각지대 사례임
- 1989년 싱가포르가 처음 제안하였고 이어 1990년 6월 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아의 3국 정상들이 이 구상에 합의한 이후 3국간 공동 프로젝트 형식으로 추진됨
- 싱가포르는 자금, 기술, 정보, 금융 등에서는 강점을 가졌으나 상대적으로 공업용지, 용수, 노동력이 부족하였고, 이를 리아우 반도와 조호르주(州) 지역에서 확보함
- 1990~1993년 동안 싱가포르가 조호르주(州)에 6억 달러, 리아우 군도에 3억 5,000만 달러를 투자함으로써 싱가포르와 리아우 군도, 싱가포르와 조호르주(州)간에 수직적 통합이 촉진됨
- 조호르주(州)에서는 제조업의 활성화로 인한 경제적 붐이 조성되었고 리아우 군도에서는 공업단지개발이 집중적으로 이루어짐

□ 도시간 협력 : 초국경적 도시 네트워크 형성

■ 유럽 : 트렌스 맨슈

- 영국 켄트 주 ~ 프랑스 노르-빠-드-갈레
- 터널건설에 따른 지방경제에의 부정적 효과와 단일 유럽시장에 대처하는 공통의 문제를 극복하기 위해 협력의 필요성이 제기됨

- 영불해협이 양 연안지역 모두 터널건설에 따라 항만산업의 구조조정이 불가피한 시점
- 1987년 해협터널 건설과 관련하여 지방간 협력이 시작되어 경제와 통상연결, 교육, 교통 및 관광 부문에서 초국경적 협력에 관한 공동협정을 체결
- 1990년 이 협정은 트랜스맨쉬 개발계획으로 공식화되면서 브뤼셀수도와 플랜더즈를 포함한 보다 큰 지역을 포함하고 있으며, 1992년 유럽위원회의 승인을 받으면서 유럽기금의 지원을 받음
- 1992년 4월부터 1993년 말까지 환경, 경제개발, 인적 자원개발, 관광, 기술지원 등의 전략계획수립과 계획부문간의 조정

■ 유럽 : 외레순드(Øresund)

- 덴마크 코펜하겐 ~ 스웨덴 말뫼
- 덴마크 수도인 코펜하겐(Copenhagen)과 스웨덴 남부도시인 말뫼(Malmö)의 2개 대도시권의 중심을 연결한 인구 350만 명의 도시지역
- 사운드 해협을 잇는 외레순 대교 개통 후 양국 도시간의 초국경적 협력이 활발해진 지역으로, 주요 인프라 투자가 초국경적 협력과 제도 구축을 위한 활동에 큰 영향을 미침
- 이후 미니전철, 도시간 고속도로, 철도, 공항, 대학 건립 등과 같이 지속적으로 인프라에 대한 투자가 이루어짐
- 제도 구축과 관련한 노력은 지방에서, 주요 인프라시설 구축은 중앙에서 협력하는 등 지방과 중앙차원에서의 상호협력을 유도
- 양 지역은 서비스 분야에 주로 의존하며 지식집약적인 활동이 고도 집중되어 있음
- 20개의 대학과 13만 명의 학생을 유치하여 고급노동력 양성하고 있음

□ 초국경적 연담도시 발전축 형성

■ 유럽의 First(Blue) & Second(Golden) Banana

- 1989년 프랑스 지리학자 Roger Brunet가 중심이 된 RECLUS 그룹에 의해 제시된 개념

- First(Blue) Banana
 - 런던, 브뤼셀, 암스테르담, 콜론, 프랑크푸르트, 밀라노에 걸치는 서부 유럽의 거대도시 지역
 - 인구, 자본, 산업이 고도로 집중된 지역
 - 인구 9천만명
 - 주요 도시망, 주요 통신라인 및 다양한 시설이 밀집되어 있고 금융거래 또한 집중
 - 대도시 발전축
- Second(Golden) Banana(SUN Belt)
 - 스페인의 발렌시아, 바르셀로나, 톨르즈, 몽펠리에, 마르세이유, 니스를 거쳐 이탈리아 북부에 이르는 지역
 - 전자, 항공기 제조, 연구소 등의 현대산업 기능을 중심으로 기술, 과학두뇌가 밀집된 또 하나의 축으로 부상
 - 장차 유럽내에서 미국 실리콘 벨리와 같은 지역으로 부상할 것으로 기대함
 - 중소도시 발전축



그림 III-12. Blue Banana 및 Golden Banana(SUN Belt)

3 시사점

- 남해안권발전 종합계획이 성공하려면 남해안권에 포함된 3개 시도의 협력적 관계 설정이 중요함
- 지역간 중복개발을 지양 필요 : 지역특성을 고려하여 지역만의 고유한 개발사업 발굴이 남해안권 발전의 중요한 요소가 됨
- 지역간 네트워크 구축을 위하여 남해안권 전체를 하나의 권역화 하기 위한 인프라 구축 필요
- 각종 개발사업 추진시 자원특성을 유지하는 것이 남해안권 발전의 원동력이 될 것임
- 장기적으로 주변지역(중국 및 일본)과의 협력적 관계구축을 위한 사업 아이템 발굴 필요 : 초광역개발권 비전과 목표에 부합하는 계획작성 및 개발사업 발굴

다. 남해안권의 위상 및 역할

□ 남해안권의 위상

- 지경학적 위상 : 환황해·환동해·환태평양 및 대륙으로 진출하는 관문
 - 대륙세력과 해양세력이 충돌하고 경쟁하는 결절점인 동시에 대륙과 해양진출에 유리한 지역임
 - 환황해, 환동해, 환남해 뿐만아니라 태평양과 인도양으로 발전하는 해양지향적 발전전략을 추구할 수 있는 플랫폼
- 경제적 위상 : 동북아 경제권의 중심지역이며 다양한 지역자원을 가진 새로운 성장동력의 원천¹⁵⁾
 - 세계경제에서 동아시아가 차지하는 비중이 증가하고 있으며, 남해안은 동아시아 경제권의 중앙부에 위치함
 - 동아시아 10대 경제권의 중앙지역에 위치하여 새로운 경제권으로 발전할 수 있는 잠재력을 지닌 지역임
 - 동북아 경제력의 확대는 주변 지역에 거대한 시장을 제공하여 남해안 경제권 확대의 호기가 되고 있음

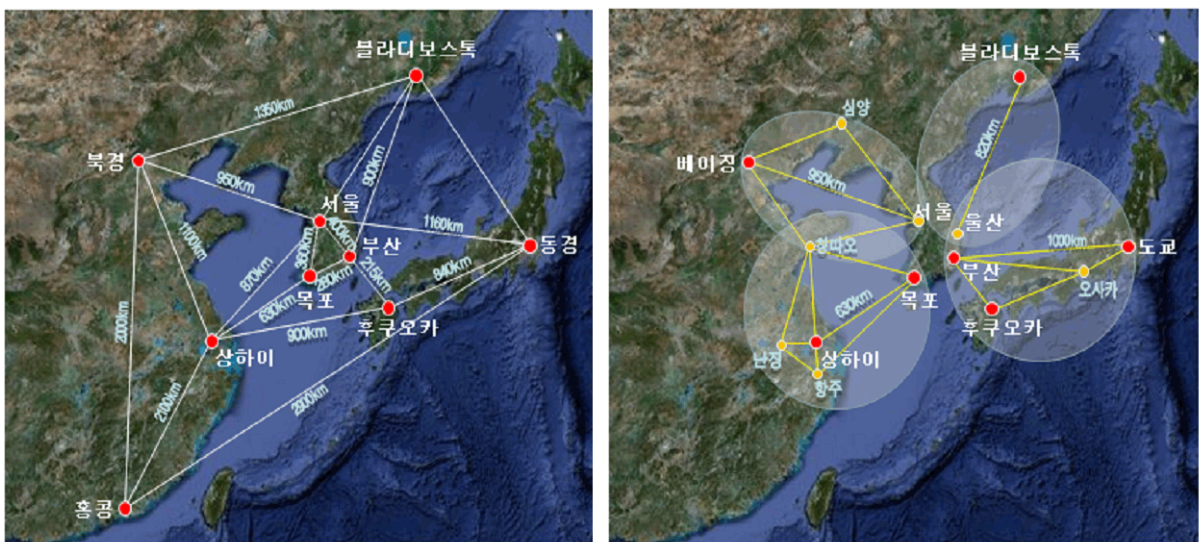


그림 III-13. 남해안권의 위상

15) 대외적으로 중국(베이징권, 상하이권, 주장삼각주권), 일본(도쿄권, 큐슈권, 칸사이권), 러시아(블라디보스톡), 싱가포르와 경쟁하고, 대내적으로 수도권과 경쟁할 수 있는 새로운 경제권으로서의 잠재력을 지니고 있음

- 정치적 위상 : 4대 강국의 충돌지역이며, 영·호남을 포괄하는 동서화합의 상징지역
 - 미국, 일본, 중국, 러시아 등 동북아 및 환태평양 4대 강국이 충돌할 수 있는 국제정치적 요충지
 - 4대 강국의 이해관계에 따른 견제와 이해상충에 따른 불이익이 상존
 - 동북아 평화번영을 위한 국가간 협력사업의 적지이며, 동서통합 및 지역상생 발전을 위한 선도적 상징지역으로 가치가 높음
- 항만물류적 위상 : 대륙과 해양진출이 가능한 다중관문지역으로 동북아 국제물류 허브
 - 대륙을 통한 육상물류와 바다를 통한 해상물류의 결절점에 위치한 동북아 물류의 거점지역임
 - 공항, 철도, 해상을 통한 연계물류망을 구축할 수 있는 최적의 입지임
 - 동북아 경제권의 확대로 환적화물의 증가가 예상되며, 따라서 동북아 허브항만 육성의 적지임
- 관광휴양적 위상 : 뛰어난 해양·도서자원을 보유한 해양관광의 최적지
 - 동북아 관광시장은 일본권, 중국권, 필리핀권, 인도네시아권, 인도차이나반도권으로 구분할 수 있음
 - 동아시아 경제권의 확대로 관광시장의 확대가 예상되며, 남해안은 해양관광휴양 및 헬스케어(Health Care) 관광시장으로서의 잠재력이 높음

□ 남해안권의 역할

- 동북아의 새로운 경제권으로서 국가발전의 견인차
 - 수도권과 남해안권을 특화된 경제권으로 개발하여 국가발전을 주도할 수 있는 2극 경제권으로 개발
 - 남해안권은 수도권 1극에서 벗어나 다핵 국토구조로 전환하는 시발점이자, 수도권에 대응하는 초광역 경제권으로서 지역발전을 선도
 - 남해안권은 동북아 주변경제권(북경·천진, 장강·주강삼각주, 관동·관서지역)과 경쟁할 수 있는 새로운 경제권으로서 국가발전의 견인차 역할
- 내륙중심에서 벗어나 대양으로 넓게 뻗어나가는 전진기지
 - 세계경제의 글로벌화와 수출주도의 국내경제구조로 인해 해양지향적 발전전략은 국가발전의 필수조건

- 남해안권은 내륙중심의 폐쇄적 국토에서 해양중심의 개방적 국토로 전환하여 국가경제영역을 확대하고 해양강국으로 뻗어나가기 위한 전진기지 역할
- 동북아 경제권의 확대와 경제의 글로벌화를 위해서는 남해안을 해양중심, 물류산업을 위한 전진기지로 육성 필요
- 불필요한 지역간 대립과 갈등을 해소하는 지역상생과 국가통합의 장
 - 지역발전 측면에서도 한정된 국가재원을 놓고 배타적 경쟁과 중복투자를 방지하고 지역상생발전과 국가통합의 모범지역이 될 수 있음
 - 남해안권은 각 지역이 가진 특성을 최대한 살리면서 서로의 약점을 보완하여 플러스 섬의 효과를 거둘 수 있는 지역상생의 장
 - 남해안권은 산업·교통·문화 등의 지역간 교류활성화를 통해 상호이해와 신뢰를 회복할 수 있는 국가통합의 터전 역할
- 천혜의 자연조건과 풍부한 잠재력을 가진 새로운 성장동력의 원천
 - 남해안권은 온화한 기후와 수려한 경관, 연안·바다·섬 등 풍부한 자연자원과 다양한 문화유산을 가진 녹색성장의 발전소 역할이 기대됨
 - 남해안권은 대륙과 해양을 이으며 환황해 경제권과 환동해 경제권이 교차하는 요충지로서 기구축된 광역교통망 및 국내 산업기반을 기반으로 새로운 성장동력 육성의 원천임
 - 남해안권은 천혜의 자연조건과 뛰어난 입지여건을 바탕으로 하여 사람과 자본을 모을 수 있는 개발잠재력을 충분히 가진 곳
 - 남해안권은 개발잠재력을 활용하여 동북아 해상물류 및 관광휴양의 중심지로 개발하면 국가발전을 견인할 수 있는 새로운 성장동력의 원천 역할 담당 가능

IV. 남해안권 발전 기본구상

1. 남해안권 발전 비전 및 추진전략 / 161
2. 남해안권 발전 종합계획의 기본방향 / 169
3. 남해안권 발전 기본구상 / 176

1. 남해안권 발전 비전 및 추진전략

1) 남해안권 비전 설정

가. 남해안권의 미래상 및 발전 과제

□ 경쟁력 있는 남해안 : 동북아의 새로운 경제권 형성

- 국내외 경쟁력을 확보하기 위하여 전통제조업의 첨단화와 융복합 및 새로운 성장동력을 발굴
 - 남해안의 잠재력을 극대화하고 글로벌 경쟁력에 도움이 되는 새로운 성장동력 발굴
 - 수도권과의 경쟁력, 동북아 타경제권과의 경쟁력 확보를 위한 전통제조업의 첨단화 및 융복합화
 - 잠재력이 부각되지 못하여 성장동력화 되지 못한 부분 발굴
- 기존 산업의 경쟁력 유지를 위한 산업의 클러스터화 및 산업 혁신을 통한 고부가가치화
 - 기존 조선, 철강, 수송기계, 항공우주 등 수송산업 클러스터의 확대 및 기술 혁신을 통한 경쟁력 유지
 - 기존 산업의 융복합화를 통한 경쟁력 유지 및 고부가가치화

□ 찾아오는 남해안 : 동북아 관광·휴양의 명품지대

- 글로벌 관광·휴양지대화를 통한 찾아오는 남해안 실현
 - 경제성장을 바탕으로 새로운 관광시장으로 등장한 동북아의 고소득층을 목표 시장으로 글로벌 관광·휴양복합지대화
 - 의료, 관광, 휴양, Health Care 산업, 실버산업의 융합을 통한 시너지 효과 극대화
 - 크루즈 및 요트, 해양레포츠를 중심으로 한 국제 해양관광·휴양산업의 메카로 육성
 - 해양레저스포츠와 관련 산업을 결합한 해양레저스포츠 클러스터를 조성하여 해양레저스포츠의 천국으로 마케팅전략을 수립
- 정주여건 확보를 통한 머무는 남해안 실현
 - 온화한 기후조건과 수려한 자연환경을 활용하여 장기체류와 요양을 위한 관광휴양

단지 조성

- 섬과 연안, 바다를 활용한 다양한 레포츠형의 관광·휴양시설 개발
- 고령화에 대응한 관광·휴양 및 Health Care산업과 결합하여 고소득 은퇴자를 위한 복합형 실버산업과 고급형 정주단지 조성
- 경관이 우수하고 접근성이 양호한 몇 개 도서를 활용하여 고급형 은퇴자 주거단지를 조성

□ 소통하는 남해안 : 남해안권의 국제 교류지대화

- 부산신항과 광양항을 해양과의 소통을 위한 중심지화
 - 컨테이너 항만을 중심으로 한 해양물류산업의 글로벌 경쟁력 강화
 - 항만, 철도, 공항, 도로 등 기반시설을 정비하여 통합물류체계 확보
 - 부산신항과 광양항 배후에 산업단지 및 물류단지를 포함한 “포트 비즈니스 밸리(Port Business Valley)” 조성
- 장기적으로 대륙철도 및 고속도로와 연결하여 대륙과의 소통 강화
 - 장기적으로 신 실�크로드를 조성하고 국내 철도망을 TSR, TCR¹⁾과 연결하여 육상물류체계 강화
 - 항만, 철도, 공항, 도로 등간의 첨단 상호환적체계를 확보하여 물류산업의 국제경쟁력 강화

□ 살고 싶은 남해안 : 정주여건 및 일자리 확보를 통한 자본, 인력, 정보, 물류의 흡인지대화

- 인구유입 활성화를 위한 정주여건 및 일자리 확보
 - 남해안의 기존 산업의 확대 및 새로운 일자리를 위한 경제자유구역 신규 지정 및 확대
 - 주요 전통제조업 및 새로운 성장동력 산업 유치를 위한 산업단지, 물류단지 확대
 - 신재생에너지산업 및 IT, BT, ET, CT²⁾ 등 녹색기술을 활용한 녹색성장형 산업지대 확장
 - 온화한 기후조건과 천혜의 자연자원을 활용하여 양질의 교육, 의료, 복지, 휴양시설 도입을 통한 정주여건 개선

1) TSR : Trans-Siberian Railway(시베리아 횡단철도), TCR : Trans-Chinese Railway(중국횡단철도)

2) IT : Information Technology(정보기술), BT : Bio Technology(생명공학기술), ET : Environment Technology(환경기술), CT : Culture Technology(문화기술)

- 우수인재의 유치
 - 창조인력의 유치를 위한 정주환경의 확보 및 인센티브 제공
 - 산학연 공동연구 활성화 및 맞춤형 인력제공 체계 구축

나. 남해안권의 전략적 구도 구성

- 해양·대륙의 다중관문지대의 이점 활용
 - 환황해, 환동해, 환태평양과 대륙으로 동시에 진출입이 가능한 관문지대
 - 다중관문지대라는 전략적 위치를 활용하여 유럽과 중국내륙, 시베리아, 북미, 인도양, 대양주로 진출하는 전략 거점으로 육성
 - 장기적으로 남해안을 TSR, TCR 등 철로, 아시안 하이웨이와 연결하고, 남해안의 국제항만 및 공항과 연계한 통합 국제물류거점으로 육성

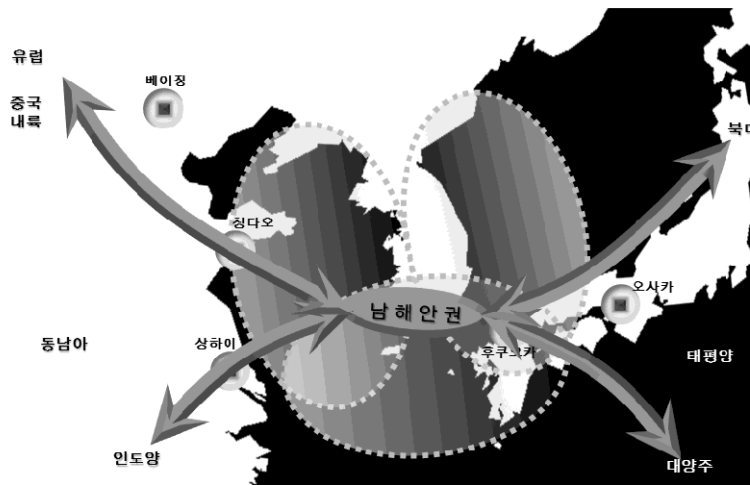


그림 IV-1. 전략구도 1 : 해양대륙의 다중관문지대화

- 수도권외의 대극거점으로 육성
 - 수도권에 대응하는 제2의 복합경제지대화 하여, 수도권과 남해안권 2극체제가 국가발전을 견인할 수 있도록 함
 - 수도권과 남해안권이 상생발전할 수 있도록 수도권은 내륙경제발전축의 중심지로, 남해안은 해양경제발전축의 중심지로 육성
 - 남해안권은 중국 남부해안, 일본 관서 및 큐슈경제권과 협력체제를 구축하여 상생·협력하는 거대 경제권으로 발전시킴

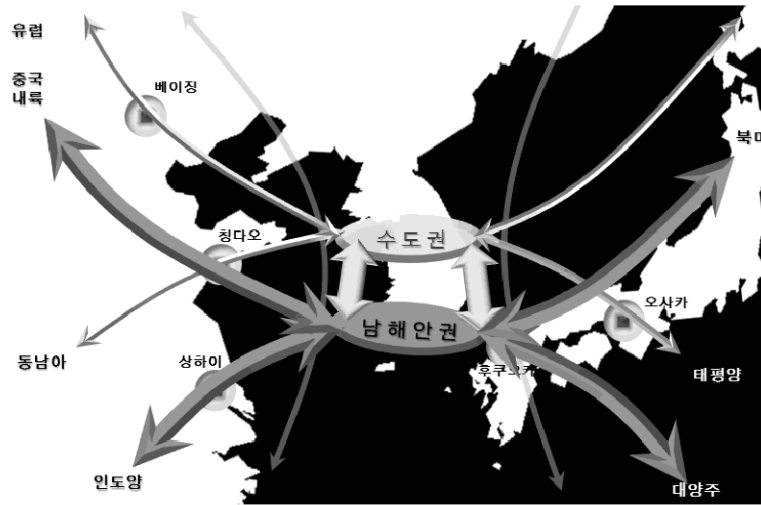


그림 IV-2. 전략구도 2 : 수도권 대극거점으로 육성

○ 상징적 국민통합거점 조성

- 지역간 지나친 경쟁에서 벗어나 국민에너지를 결집하는 남해안 통합경제권 형성
- 지역별 특성과 잠재력 있는 자원을 바탕으로 특화발전 전략을 추구하고, 지역간 협력모델을 통해 발전의 시너지를 극대화
- 동서간 인프라의 확충을 통한 통합생활권 형성과 경제적 협력과 특화산업 발전전략을 바탕으로 남해안권을 하나의 경제권으로 통합



그림 IV-3. 전략구도 3 : 상징적 국민통합

다. 남해안권의 발전 비전(Vision) 도출

□ 비전의 도출과정

○ 남해안의 잠재력 극대화

- 동북아 10대 경제권의 지리적 중심지로 가장 성장속도가 빠른 동북아의 새로운 경제권으로 부상 가능
- 글로벌 물류 및 비즈니스를 위한 국내적 인프라와 국제적 접근성 확보
- 전통제조업, 항만물류, 관광·휴양 등 다양한 산업기반과 정주여건을 갖추어 국제적인 경제중심지로 육성 가능

○ 남해안의 3대 잠재력을 바탕으로 남해안권의 비전을 설정

- 남해안의 미래상을 가장 함축적으로 표현할 수 있도록 비전을 도출하고, 비전의 달성을 위한 목표와 기본방향을 제시

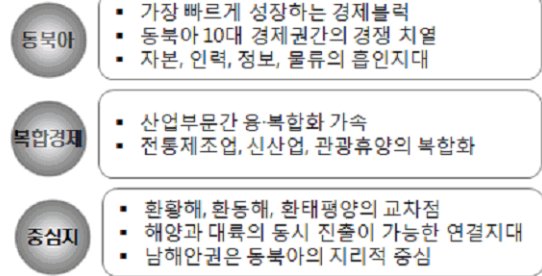


그림 IV-4. 남해안권 발전의 핵심 단어 (key words)

- 남해안권의 3대 잠재력을 바탕으로 동북아, 복합경제, 지리적 중심지라는 3가지를 비전설정을 위한 핵심 단어로 선정

□ 비전 : 동북아 글로벌 복합경제 중심지 실현

○ 남해안을 동북아 해양관광·물류경제의 거점으로 개발하여 『동북아 글로벌 복합경제 중심지』로 육성

○ 동북아 글로벌 복합경제 중심지 실현을 위해서는 다음과 같은 전제조건이 달성되어야 함

- 글로벌화에 적합한 국토공간구조 형성 : 해양과 내륙으로 동시에 연결되는 지리적 장점을 활용한 글로벌 개방형 국토의 전진기지화
- 새로운 성장동력 발굴 : 남해안의 경쟁력 제고를 위한 전통제조업의 첨단화 및 융복합화와 새로운 성장동력 발굴
- 개방형 경제·사회 여건 마련 : 사람 및 자본, 정보 및 물류가 효율적으로 교류될 수 있는 경제적, 사회적 그리고 국토인프라 기반 마련
- 잠재된 자원의 활용 및 자연환경의 질 유지 : 해안섬 등 수려한 자연자원 및

문화·예술자원의 매력 부각 및 활용

- 녹색성장에 바탕을 둔 발전 도모 : 녹색성장형 경제구조 및 녹색일자리 창출을 통한 정주여건 확보

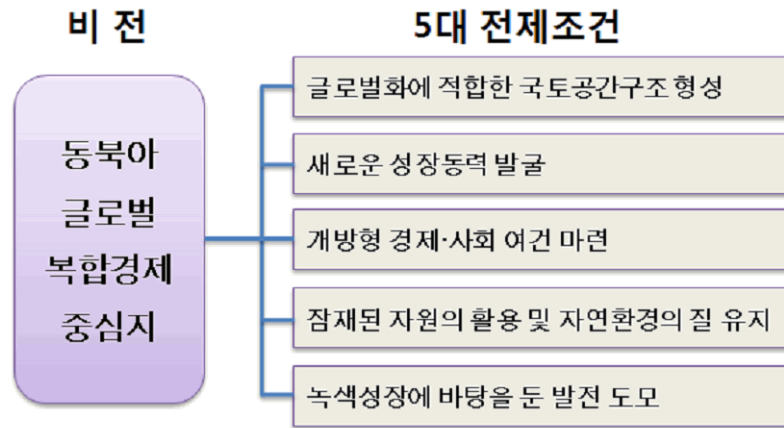


그림 IV-5. 남해안권의 비전 및 5대 전제조건

2) 남해안권 발전 목표³⁾ 및 추진전략

가. 목표

□ 동북아 5위 경제권 진입

- 남해안권의 1인당 GRDP 수준을 현재 동북아 6위권에서 5위권으로 도약하는 것을 첫 번째 목표로 설정
- 현재 5위권에는 일본 4개 경제권과 수도권이 포함되어 있으며, 따라서 남해안을 수도권 또는 일본의 하위 경제권에 버금가는 경제권으로 육성

□ 제2의 수도권 형성

- 국가발전전략으로 수도권과 남해안권의 2개 경제권간 상호협력 발전체계 구축
- 수도권-남해안 2극 체제를 위해서는 남해안에 대한 선제적 투자 및 인센티브 제도 구축

3) 제시된 남해안권 미래 비전을 위한 “목표”로서 미래지향적이면서 달성가능한 그리고 목표 연도에 측정가능한 3대 목표를 설정 : 초과역개발권 개념이 부합한 주변국가와의 협력 및 경쟁과 관련된 목표, 수도권과의 대극하기 위한 새로운 경제권 형성과 관련된 목표, 그리고 개방형 경제사회구조를 실현하기 위한 동서간 화합과 관련된 목표

□ 2시간대 통합생활권 달성

- 실제적인 경제권의 형성을 위해서는 경제권내 통합이 필요하며, 경제적 통합을 위한 교통인프라 확충

나. 목표달성을 위한 5대 추진전략

□ 글로벌 관광휴양 허브 구축

- 복합관광거점 조성 및 국제 브랜드 추진
- 국제·고급화 섬관광 개발 및 국제 크루즈 도입

□ 동북아 국제교류거점 조성

- 국제경제거점 육성 및 투자유치기반 조성
- 주변 경제권과의 보완기능 및 틈새시장 개척

□ 산업간 융복합화 및 연계

- 기존 산업을 고도화한 특화산업벨트 구축
- 산업간 기능을 융복합·연계한 신산업벨트 조성

□ 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성

- 동·서통합 발전지대 조성
- 지역자원의 특화·연계개발

□ 국내·외 교통 네트워크 구축

- 글로벌 교통네트워크 구축
- 동·서해안권 및 내륙거점과의 연결교통망 확충
- 남해안권내 2시간대 교통망 확충



그림 IV-6. 남해안권 추진전략

2. 남해안권 발전 종합계획의 기본방향

1) 계획작성시 고려한 10개 고려요소

- 동북아의 지리적 중심지라는 장점을 적극 활용
 - 해상교역 요충지 역할에 용이한 지역이므로 해상 인프라 확충
 - 남해안의 지리적 장점을 최대한 부각할 수 있는 항만물류 체계 구비

- 청정발전시스템(Clean Development Syatem) 구축을 통한 탄소 중립지역 조성
 - 탄소중립(carbon neutral)을 고려한 전략 수립
 - 저탄소 녹색사회의 구현을 위한 탄소중립 방안 강구
 - 탄소배출지역과 새로운 탄소유발사업에 대한 탄소중립 대책 마련
 - 남해안을 녹색성장의 전시장으로 조성
 - 한국의 대표적 녹색성장지대 지향 : 지역 잠재력을 녹색성장동력화
 - 환경과 경제의 선순환을 고려한 부문별 전략 작성
 - 에너지·기후시대에 대응한 ET(Energy Technology) 발전 여건 조성

- 리아스식 해안 특성을 고려하고 천혜의 자연자원 활용 및 보전
 - 긴 해안선과 다양한 해안경관이라는 독특한 자원을 바탕으로 해양관광을 육성
 - 해양관광 관련 사업 추진시 남해안의 고유한 연안특성을 보전하면서 이를 특화함
 - 독특하고 수려한 경관을 상품화 및 브랜드화

- 자연공원인 한려해상 국립공원과 다도해 국립공원의 친환경적 활용
 - 자연공원은 제약요소이면서 동시에 기회요소임
 - 자연공원 지정으로 천혜의 자원이 잘 보전된 결과 현재는 무한한 잠재력을 지님
 - 개발가이드라인을 준수하는 전제 아래 국립공원내 섬 자원을 활용한 상품 개발

- 청정 해양지역이 주는 수산업 잠재력을 성장동력화
 - 녹색기술을 해양산업 및 수산업에 접목하여 녹색상품화
 - 녹색성장의 성장엔진으로 활용할 수 있는 상품 발굴

- 살고 싶은 지역으로 만들기 위해 정주환경의 개선 도모
 - 후발지역으로서 인적 자본의 경쟁력을 유지하기 위해 양호한 정주환경 유지 필요
 - 보전과 개발의 조화를 위해 녹색성장 개념의 도입이 필요
 - 본 과업의 특성상 정주환경개선을 위한 직접적인 사업을 포함하기는 어렵지만 성장동력화 하는데 도움이 되는 정주환경개선 관련 사업을 발굴

- 국내 최대 항만 및 물류여건 보유의 장점 활용
 - 국가항만기본계획을 고려하여 확충 가능성 판단
 - 일부 항만의 경우 기능전환 또는 재정비, 확충 등 대안 검토

- 경제권 통합을 고려하여 발전기반이 상대적으로 부족한 지역의 인프라 확충
 - 지리 및 지형적 조건에 의하여 도로율이 낮은 지역의 접근성 제고
 - 프로젝트 발굴과정에서 주변의 파급효과를 고려한 인접지역의 인프라 확충

- 녹색성장에 적합한 교통망 확충
 - 녹색성장시대에 대비한 동서관통 철도노선 검토
 - 수요보다 녹색성장 개념을 고려한 철도 확충방안 강구
 - 지역간 연결 또는 관광상품화 하기 위한 열차 설치 검토

- 새로운 성장동력산업 발굴
 - 미래세대를 지향하는 새로운 성장동력 발굴
 - 기존산업의 경쟁력 제고 및 고부가가치화를 위해 첨단기술의 융복합화 필요

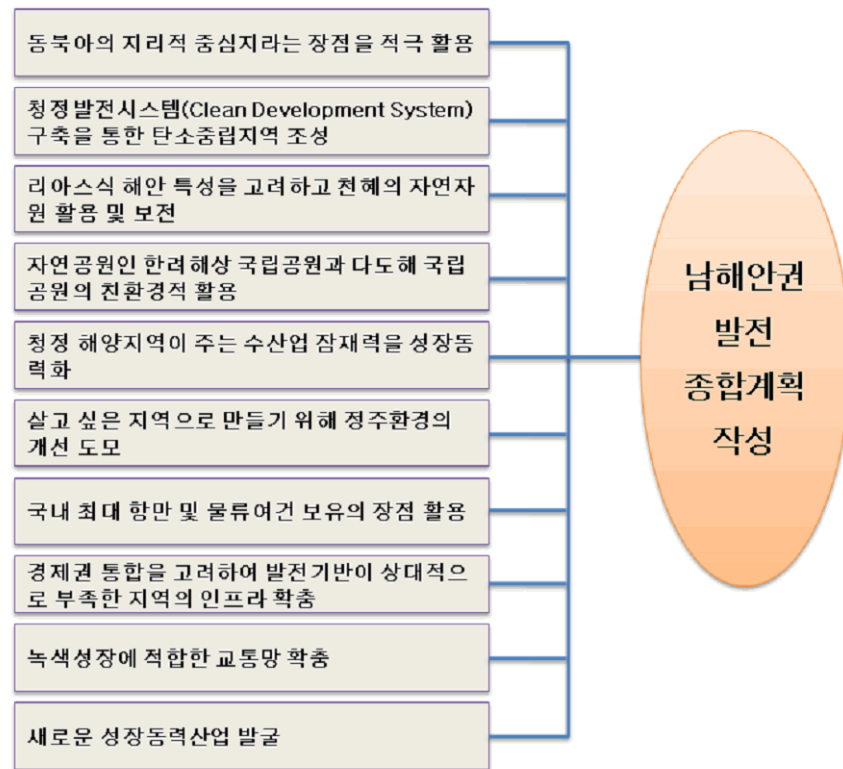


그림 IV-7. 남해안권 발전 종합계획 작성시 고려요소

2) 계획지표 설정

가. 지표 설정 과정

□ 전제

- 목표 연도 : 2020년
- 앞에서 제시한 남해안 발전의 미래 비전 및 목표를 각정 지표설정의 기본으로 함
- 종합계획의 원활한 추진 : 종합계획에서 제시되는 각종 개발사업들이 효과적으로 추진되는 것을 전제
- 상위계획 및 관련계획에서 제시된 지표 활용 : 남해안권 발전과 연관된 각종 계획에서 기 설정한 각종 지표들을 고려

□ 추계방법

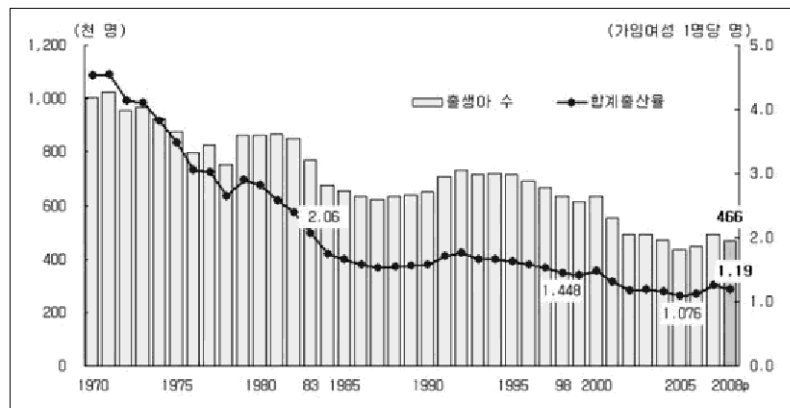
- 활용자료는 1998년부터 2007년까지 10년간 자료 활용을 기본원칙으로 함
(단, 자료 구득 불가능한 일부 경우 제외)
- 각 부문별로 신뢰도가 높은 통계자료를 활용
 - 인구 3개 시·도 주민등록인구를 사용하여 3차 다항식 추세연장법을 사용
 - 법정 관광지 개소, 외국인 관광객 수 : 각 시·도 통계연보를 사용하여 선형 추세연장법 사용
 - 제조업체수 : 전국사업체조사 자료
 - 서비스업총생산액 : 국가통계포털, 경제활동별 지역내총생산을 활용하여 선형 추세연장법 적용
 - 도로연장, 1인당 도로연장, 고속도로 연장 : 통계청(KOSIS)
 - 총 물동량, 컨테이너 물동량 : 국토해양통계누리(<http://stat.mltm.go.kr>)
- 추정방식은 3차 다항식 또는 선형 추세연장법을 활용(단, GRDP 추정의 경우 2007년 삼성경제연구소의 연구결과를 활용)

다. 계획지표

□ 동북아 5위 경제권 진입을 위한 계획 지표

- 인구
 - 남해안권 전체 인구는 감소하는 추세이며, 현재 870만명 수준임
 - 낙관적 전망 : 남해안권 발전종합계획을 통해 투자가 활성화될 경우 남해안권 인구는 2020년까지 955만인 수준으로 증대할 것으로 예상됨(장기적으로 규모의 경제를 갖는 인구 수준은 1,000만명 인구수준 유지가 가능할 것으로 전망됨)
 - 비관적 전망 : 남해안권 전체 인구가 감소하고 있으며, 투자 및 개발사업이 시행되더라도 고용 없는 성장으로 인구는 정체될 것으로 전망됨(2020년에도 870만명 수준에서 정체될 것으로 전망)⁴⁾

4) 국가 인구추계 전망(2018년 이후 절대 인구 감소)과 저출산(2008년 출산율 1.19명) 등을 고려할 때 남해안권 투자와 지역경제 성장을 낙관하더라도 절대인구가 큰 폭으로 증가하기는 어려움



자료 : 통계청, 2009.8.19, 2008년 출생통계결과 보도자료

그림 IV-8. 출생아 수 및 합계출산율 추이

○ 지역내 총생산(GRDP)

- 남해안권 발전 종합계획을 적극 추진하여 2020년까지 지역총생산액 240조원을 달성하여 동북아의 새로운 경제권으로 부상⁵⁾
- 전국대비 GRDP 비중을 현재 17% 수준에서 19% 수준까지 끌어올림⁶⁾

○ 총 물동량

- 남해안권의 중요한 성장동력인 물류산업의 육성을 통해 현재 5억4백만톤 수준에서 물동량 8억7천4백만톤 달성
- 남해안권 발전 종합계획에서 중요한 핵심사업으로 추진할 항만물류산업이 원활히 추진되고, 경제성장에 따른 물동량 증가를 감안할 경우 연평균 4.5%⁷⁾ 증가가 예상됨

○ 컨테이너 물동량

- 부산항(신항 포함), 광양항을 국제 항만물류기지로 육성하여 현재 1천5백만 TEU에서 3천만 TEU 달성
- 현재 신항과 광양항 컨테이너 부두가 모두 완공될 경우 처리능력 2천 307만 TEU⁸⁾를 보유하게 되며, 전 항만가동률 90%를 가정할 경우 3천만 TEU 달성 가능⁹⁾

5) 국가 전체의 연평균 성장률을 4.6%로 설정하고, 남해안 3개 시도는 평균 5.4% 성장을 가정

6) 2007년 전국 983조원, 남해안 3개 시도 169조원(전국 대비 17%), 2020년 전국 1,263조원, 남해안 3개 시도 240조원(전국 대비 19%)

7) 2007년 기준

8) 신항 1,062TEU, 광양항 1,245TEU

9) 부산항의 경우 신항을 제외하고, 컨테이너화물처리가 가능한 기존항(감천, 감만, 신선대, 신감만, 우암, 허치슨, 감천 중앙, 중앙, 1~4부두)의 처리능력은 1,038만TEU임. 또한 부산항, 광양항 이외의 컨테이너항만 처리능력은 제외

□ 제2의 수도권 형성을 위한 계획지표

- [제조업체 수] 새로운 성장동력 유치를 통한 신산업벨트 조성과 기존 전통 제조업의 경쟁력 강화를 통해 제조업체 수 7.2만 개소 달성
- [제조업 총 생산액] 현재 49.8조 원 수준인 제조업 총생산액을 2020년까지 89조 원 수준으로 달성
- [서비스업 생산액] 남해안권에서 상대적으로 취약한 부분인 서비스업의 경쟁력을 강화하여 서비스업 생산액 156조 원을 달성

□ 2시간대 통합생활권 달성을 위한 계획지표

- [도로연장] 남해안 3개 시·도간 도로 인프라는 불균형 상태로, 도로의 추가건설이 필요하며 2020년까지 도로 연장 3.4만km 달성
- [1인당 도로율] 현재 3.3m/인 수준인 1인당 도로연장을 2020년까지 4.0m/인 달성
- [고속도로 연장] 781km인 현재 고속도로를 접근성이 떨어지는 남해안 반도 및 도서까지 연결하여 1050km 달성

□ 녹색성장 및 관광기능 강화를 위한 지표

- [신재생에너지사용률] 남해안권을 녹색성장 전진기지화 하기 위해 신재생 에너지사용 비율을 국가계획보다 높은 7%로 달성
- [산림면적률] 현재 수준인 58%를 유지
- [보호지역 비율] 남해안권의 보호지역 면적을 현재의 10% 수준에서 국가 계획 목표인 15% 달성(갯벌면적 : 현재 78.73km²인 현재 총량을 유지)
- [외국인 관광객] 현재 50만인 이하인 외국인 관광객을 크루즈 활성화, 국제관광자유지역 지정 등 통해 400만인 이상 달성
- [관광지 개발 개소수] 현재 46개소인 법정 관광지수를 남해안권 발전 종합계획에 포함된 구상을 실현하여 54개까지 확대

□ 계획지표 종합

표 IV-1. 「남해안권 발전 종합계획」 계획지표(2020)

계획지표 (단위)			2007년	2020년	비고
인구 경제	인구	(만인)	871	955	3개 시·도
	GRDP	(조원)	169	240	3개 시·도
자연 환경	신재생에너지 사용률	(%)	2.4	7	3개 시·도 국가계획 6.1%
	산림면적률	(%)	58	58	총량 유지
	보호지역 비율	(%)	10	15	국가계획 준수
관광 휴양	외국인 관광객 수	(만인)	198	409	3개 시·도
	법정관광지개수	(개소)	46	54	3개 시·도
산업	제조업체수	(만개소)	6.3	7.2	3개 시·도
	제조업 총 생산액	(조원)	49.8	89	3개 시·도
	서비스업 생산액	(조원)	94	156	3개 시·도
도로	도로 연장	(만km)	2.5	3.4	3개 시·도
	1인당 도로 연장	(m/인)	2.9	4.0	3개 시·도
	고속도로 연장	(km)	781	1053	3개 시·도
물류	총 물동량	(백만톤)	504	874	3개 시·도
	컨테이너 물동량	(백만TEU)	15.1	30.3	3개 시·도

3. 남해안권 발전 기본구상

1) 지역별 도입기능 선정

가. 부산해안권

- 부산해안권의 6대 도입기능으로 항만물류, 제조업, 관광휴양 분야에서 6가지 기능을 선정
- 항만물류분야 : 글로벌 컨테이너항, 물류산업, 보세가공산업, 환적 화물관련 산업, 농수산물물류산업
- 제조업 분야 : 수리조선산업, 해양바이오산업
- 관광·휴양분야 : 해양관광·휴양, 영상문화산업, 컨벤션산업

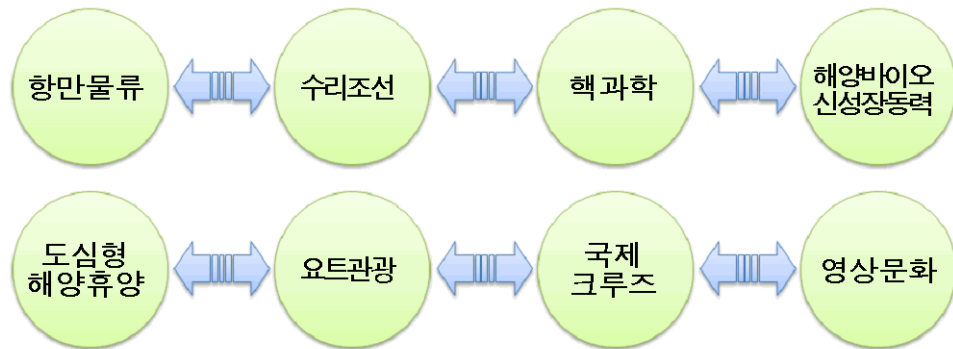


그림 IV-9. 부산해안권 도입기능

□ 항만물류의 세부기능

- 부산해안권의 성장동력으로 가장 중요한 기능은 국제 항만물류기능임
 - 동북아 경제권의 내륙과 해양을 연결하는 관문으로 동북아 물류중심지로서 최적입지 조건 구비
 - 3대 국가항만 중 하나인 부산항을 보유하고 있으며, 철도-해운-항공-도로 물류 인프라를 갖춘 지역으로 대륙과 해양물류의 노드(node) 역할을 할 수 있음
- 해운물류의 경우 남해안권내 다른 항만과의 차별화 및 기능적 분담방안 마련 필요
 - 신항을 국제물류비즈니스 기지로 활용하고, 광양항은 컨테이너 및 원·부자재 물류기지로 역할분담

- 철도-해운-항공-도로 물류가 유기적으로 연결 될 수 있는 인프라 확충 및 물류 소프트웨어 필요
- 물류기능의 독자적 확대뿐만 아니라 배후의 산업기능과 결합하여 남해안 중심경제권 형성 필요

□ 제조업의 세부기능

- 수리조선 산업의 신성장동력화
 - 기존 부산의 주요 제조업이었던 기계금속, 신발, 조선산업은 인접 위성도시로 이전되어 현재는 제조업 기반이 약한 상태임
 - 부산해안권에 특화된 수리조선산업을 신항 지역의 선도기술형 산업클러스터화 필요
 - 신항에 입항하는 선박을 대상으로 수리조선에 특화할 경우 경쟁력 있는 새로운 제조업 분야가 될 수 있음
- 해양바이오 산업의 육성 및 지원
 - 부산해안권의 새로운 제조업 기능으로 기존 연구개발기 능과 결합하여 해양 바이오산업을 육성·지원할 필요가 있음
 - 경남해안권의 해양바이오 생산시설을 지원하는 기능으로서 연구개발기능과 실험장을 결합한 대규모 해양바이오 연구개발 및 실험단지 조성

□ 관광휴양의 세부기능

- 해양관광·휴양기능의 강화
 - 부산해안권은 국내외적으로 가장 잘 알려져 있는 해양관광·휴양자원과 시설을 보유한 지역임
 - 해수욕장, 섬, 연안을 활용하여 도시형 해양관광·휴양지대로 조성
 - 가덕도, 을숙도, 다대포 등의 생태적 환경이 양호한 지역은 환경친화형 녹색관광지대로 조성
- 국제 컨벤션 등 지식서비스 산업의 성장동력화
 - 아시안게임, APEC 정상회담, 부산국제영화제 개최 등 대규모 국제행사를 개최한 경험을 활용
 - 일회성 행사유치 중심의 전략이 아니라 지식서비스업의 핵심인 창조인력의 정주를 유도하는 전략 필요

- 기존 벅스코(BEXCO) 시설의 활성화 및 국제회의에 필수적인 숙박시설, 관광 시설 등 관련인프라 확충
- 영상·문화(컨텐츠)산업 활성화
 - 영화, 방송, 게임 등 영상문화산업의 기획, 제작, 상업, 판매 등 전 가치사슬 활동이 한 지역에서 집적되어 일어날 수 있는 여건 조성
 - 해운대를 영화산업, 게임산업 등 영상·문화 컨텐츠 산업의 중심지대화 하고, 국제적 이미지 제고를 위한 이벤트를 상시 개최
 - 영상·문화산업 인프라로 종합촬영소 및 영상테마파크 조성

□ 수산업 유통 및 신재생에너지 기능 강화

- 수산업 유통기능의 강화
 - 부산해안권은 전국 수산물의 생산 32%, 유통 41%, 보관 54%를 차지함
 - 수산물 유통 및 보관 중심지화에 필요한 사업 발굴
- 신재생에너지 산업기능 육성
 - 부산해안권은 바람, 태양광, 조력 등의 재생가능 에너지자원 풍부
 - 한국에너지기술연구원의 전국풍력자원조사 결과에서 다대포와 가덕도지역이 전국 풍력자원 우수지역 중 하나로 선정
 - 신재생에너지산업은 국가차원의 신성장동력으로 시장선점을 위한 지역간 경쟁이 치열할 것으로 예상되므로 부산지역 신재생에너지 산업기능은 다른 지역과 차별화전략 필요

나. 전남해안권

- 전남해안권의 8대 도입기능으로 제조업에서 신소재산업, 조선기자재산업, 첨단농생명산업, 해양바이오산업을 선정하였으며, 관광휴양 분야에서 해양휴양, 해양레포츠, 헬스케어, 문화 및 생태관광 기능을 선정함
- 제조업 분야 : 신소재산업(희유금속, 첨단소재, 세라믹 등), 조선기자재산업, 첨단농생명산업(천연물질개발, 첨단농업 등), 해양바이오산업
- 관광·휴양분야 : 해양휴양(외국인 별장지대, 외국인 전용카지노 등), 해양레포츠(요트, 연안 크루즈, 윈드서핑 등), 헬스케어(한방헬스케어, 스파, 유기농 농수산물과 연계한 스로우푸드 헬스케어), 문화 및 생태관광 기능

(역사·문화자원 탐방, 템플 스테이, 어촌체험관광, 갯벌생태관광 등)

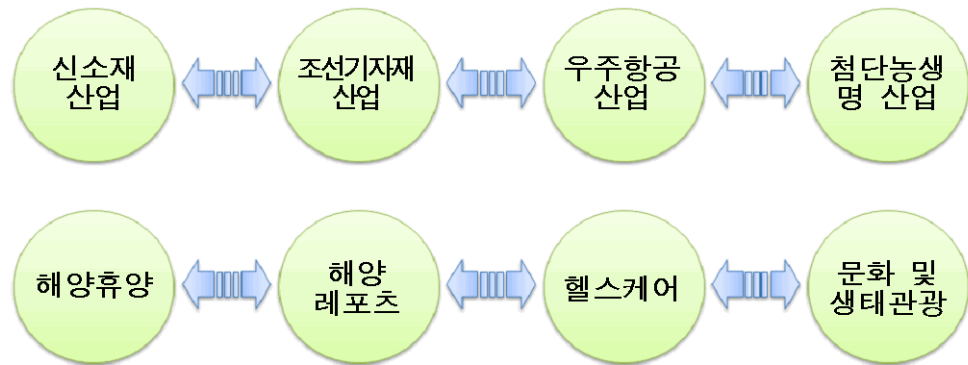


그림 IV-10. 전남해안권 도입기능

□ 제조업의 세부기능

○ 신소재산업 기능의 도입

- 기존 광양항 배후단지, 울촌산업단지와 순천지역에 희유금속 중심의 신소재 산업기능 육성
- 광양제철소의 금속산업과 연계하여 다양한 금속소재산업, 세라믹, 첨단소재산업 클러스터 육성

○ 조선기자재산업 기능의 도입

- 대불공단, 해남지역에 입지한 기존 중소조선소와 연계하여 조선기자재산업 기능을 도입
- 다른 지역의 조선산업과 관련성을 고려하여 조선관련 산업기능의 입지배분을 하고 전체가 하나를 클러스터화 될 수 있도록 유도

○ 우주관련 산업기능의 점진적 확대

- 현재 발사대기지를 확대하여 연구개발 기능, 생산기능 등을 추가로 유치하여 우주산업기능 확대
- 사천의 항공산업과 연계하여 미래전략산업으로의 육성방안 검토

○ 첨단 농생명산업 기능의 확대

- 지역의 전통 농수산물특산품을 활용하는 첨단산업을 육성하고, 가공 및 판매와 연결하여 고차산업화
- 농산물, 차, 천일염 등 지역특산자원을 원료로 활용한 바이오산업을 육성하

고, 관광·휴양산업과 연결하여 고부가가치화

□ 관광휴양의 세부기능

○ 해양휴양기능의 확대

- 남해안의 청정자연 및 온화한 기후를 활용하여 외국인 별장지대, 외국인 전용 카지노 등을 적극적으로 도입하여 외국인 관광객 유치
- 해양휴양기능은 국제화·고급화 전략을 추구하고, 외국인 관광객의 프라이버시 보호를 위한 방안 강구
- 고급 해양휴양지대로 조성하기 위해 전용 골프장, 전용카지노, 전용 숙박시설 등 적극 도입

○ 해양레포츠 기능의 강화

- 요트, 연안 크루즈, 윈드서핑 등 해양레포츠 기능의 강화를 위해 다양한 기반 시설 확충
- 다도해의 섬 자원을 적극 활용하고 기존 어항, 연안여객선 노선 등을 적극적으로 활용하여 관광객 유치
- 해양레포츠 활성화를 위해 국제 및 연안크루즈 시설을 확충하고, 다른 관광 상품과 레포츠상품을 연계한 복합상품 개발

○ 헬스케어 기능의 강화를 통한 정적 휴양지대로 개발

- 한방헬스케어, 스파, 유기농 농수산물과 연계한 슬로우푸드 헬스케어 등 다양한 테마의 헬스케어 지대 개발
- 휴양관광 및 헬스케어의 융·복합 관광단지로 조성하여 다양한 수요에 대응
- 전남해안권의 해안가와 산지 등 자연환경을 활용하여 의료·휴양 개념이 융·복합된 새로운 개념의 복합 헬스케어단지 조성

○ 문화 및 생태관광 기능 도입

- 역사·문화자원 탐방, 템플 스테이, 어촌체험관광, 갯벌생태관광 등 문화와 생태가 복합된 관광기능 도입
- 서해안지역에서 남해안을 연결하는 자원활용을 극대화하는 특성화 발전방안 수립
- 영광에서 순천에 이르는 문화생태해양관광 루트 조성 검토
- 전남해안권의 양호한 자연환경과 농촌 및 어촌을 활용하고 작물체험, 갯벌체험, 전통마을 등 체험형 문화생태관광 프로그램 제공

다. 경남해안권

- 경남해안권의 8대 도입기능으로, 제조업 분야에서 첨단조선산업, 요트산업, 로봇산업, 해양바이오산업을 선정하였으며, 관광휴양 분야에서 크루즈 및 요트, 해양레포츠, 헬스케어 및 실버산업, 항공레포츠 관광 기능을 선정함
- 제조업 분야 : 첨단 조선산업(LNG선, 드릴쉽-Drill Ship-, 크루즈선 등 고부가가치 선박 및 해양플랜트), 요트산업(요트의 생산, 수리, 관리, 관광, 교육 등), 로봇산업(생산 및 연구개발, IT와 융합기술 등), 해양바이오산업(해양자원활용 산업, 첨단수산업 등)
- 관광·휴양분야 : 크루즈 및 요트(크루즈항 및 인프라, 요트산업 및 관광), 해양레포츠(스킨스쿠버, 윈드서핑, 바다낚시 등), 헬스케어 및 실버산업(도심형 헬스케어, 은퇴자마을, 실버타운 등), 항공레포츠(행글라이더, 경비행기 등) 관광 기능 도입

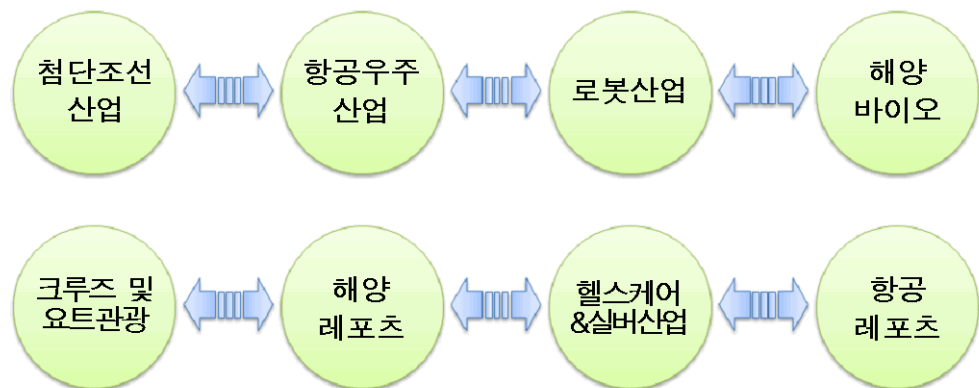


그림 IV-11. 경남해안권 도입기능

□ 제조업의 세부기능

- 첨단 조선산업 기능 강화
 - LNG선, 드릴쉽, 크루즈선 등 고부가가치 선박 및 해양플랜트 산업기능을 강화하고, 경남의 전지역에 산재하는 조선관련 산업의 클러스터화
 - 첨단조선, 종합조선, 수리조선, 블록생산, 조선기자재 등 조선관련 산업의 계열화 및 산업연관성 강화
- 요트산업을 중심으로 한 해양레저선박 기능 도입
 - 요트산업은 조선업의 일부이지만 시장규모가 급속히 증가하고 있고 고부가가

치 산업이므로 전략적으로 육성 필요

- 요트의 생산, 수리, 관리, 관광, 교육 등 전 과정을 클러스터화한 산업 및 관광단지 개발

○ 경남해안권에 특화된 항공우주 산업기능 강화

- 특화 정도를 고려하여 전략산업으로 항공우주산업 육성
- 항공우주산업은 미래전략 산업 중 하나로, 현재 남해안권 중에서 경남 사천과 전남 고흥에 산업시설이 집중되어 있으므로 두 지역을 연계·특화하여 발전전략 수립
- 사천의 항공기제작 및 연구개발, 훈련기능과 고흥의 우주관련산업으로 특성화

○ 로봇산업 기능의 전략적 도입

- 로봇산업은 미래의 성장동력산업이며, 전 산업분야에 활용 및 적용되는 산업으로 연관효과가 큰 산업임
- 로봇관련 생산 및 연구개발 클러스터를 조성하고, IT기술 및 기계산업과 융합하여 발전전략 수립

○ 해양바이오 산업의 활성화

- 해양 및 연안, 심해저, 수산자원 등 해양자원을 활용하는 산업기능 도입

□ 관광휴양의 세부기능

○ 크루즈 및 요트관광 기능의 활성화

- 크루즈항 및 인프라, 요트산업 및 관광

○ 해양레포츠 기능의 적극 도입

- 남해안은 다양한 해안선과 섬을 보유하여 해양스포츠의 적지로 평가됨
- 요트와 마리나, 크루즈, 스킨스쿠버, 윈드서핑, 바다낚시 등 해양스포츠 인프라 구축 필요
- 해양레저스포츠단지 뿐만 아니라 관련산업과 패키지로 조성하여 시너지 극대화

○ 헬스케어 및 실버산업의 도입

- 온화한 기후지대인 남해안의 다양한 연안지역과 섬 자원을 활용하여 헬스케어 및 실버산업 기능 도입
- 남해안의 수려한 해안과 도서를 활용하여 해양관광·휴양 중심지로 육성하기 위해 섬 네트워크 프로젝트 추진

- 헬스케어 및 실버산업 활성화를 위해 도심형 헬스케어단지, 고급형 휴양단지, 카지노타운, 실버타운 등 조성
- 외국인 및 고소득 은퇴자를 위한 장기체류형 고급휴양지 조성
- 항공레포츠 기능의 도입
 - 국내 유일의 항공우주산업 집적지라는 지역이미지를 적극 활용하여 항공레포츠 기능 도입
 - 패러글라이딩, 행글라이딩, 경비행기 등 항공레포츠관광 기능 도입을 위한 인프라 확충
 - 해양레포츠와 항공레포츠가 결합된 종합레포츠단지를 조성하여 기능간의 시너지 효과 극대화

2) 기본구상

가. 부문별 기본구상

□ 제조업 : 산업간 융복합화 및 연계

- 수송기계, 철강, 석유화학, 항공우주 등 기존산업을 첨단화 및 녹색화한 특화산업벨트 구축
 - 조선(첨단조선, 중소조선, 조선기자재, 레저선박 등), 항공우주, 신소재산업(회유금속 등) 클러스터를 조성
- 첨단기술 융복합화를 통한 신성장동력 산업화
 - 전통제조업과 첨단기술을 접목하고 첨단산업간 기능을 융복합연계한 신산업 벨트를 조성
 - 로봇산업, 첨단의료복합단지, 해양바이오산업 클러스터를 조성
- 신재생에너지벨트 조성을 통한 녹색성장지대화
 - 양호한 일조량, 조류, 바람 등을 활용한 신재생에너지벨트를 조성하여 녹색성장지대를 구축
 - 신재생에너지 R&D·소재생산·발전단지, 그린 시티(Green City), 에너지자급형 아일랜드 조성

□ 관광·휴양 : 글로벌 관광휴양허브 구축

- 3대 문화예술 Zone과 4대 관광휴양 Belt를 연계한 동북아 복합관광거점 조성
 - 남도문화·해양문화·영상문화의 3대 Zone과 문화예술·헬스케어·해양레포츠·연안 녹색길의 4대 벨트를 조성
 - 연안, 도서, 문화예술자원을 적극 활용하고 해외마케팅을 위한 국제브랜드를 개발
- 다도해를 국제관광자유지역으로 조성하여 섬 관광의 메카로 육성
 - 국제화·고급화 전략으로 해양 및 문화예술자원을 국제관광의 명품·명소화
 - 고급전원형, 휴양형, 레포츠형 등으로 특화개발하고 국제관광자유지역을 지정
- 국제크루즈를 도입하여 해양레포츠의 중심지화
 - 부산여수·목포항을 3대 국제크루즈항으로 개발하고 배후지역의 도시재생사업을 추진

□ 항만물류 : 동북아 국제교류거점 조성

- 부산항, 광양항, 목포항을 중심으로 국제경제거점 육성
 - 사람·자본·정보·물류를 흡인하는 포트비즈니스밸리를 조성하고, 산업·항만·물류를 융복합화한 산업단지를 조성
- 개방경제에 부응하는 경제자유구역 신규지정 및 확대
 - 부산·진해, 광양·만권, 서남권 경제자유구역을 확충 및 신설하고 투자유치기반을 조성하여 국제경제거점으로 육성
- 초국경적 연계발전을 위한 동북아 주변경제권과의 협력사업 추진
 - 환황해경제권(목포-상해-대만), 한일해협경제권(부산-후쿠오카)을 형성
 - 무안공항과 무안기업도시를 중심으로 물류·생산·교역 중심의 환황해 국제비즈니스 밸리를 구축
 - 부산해안권과 큐슈지역의 초국경적 연계를 위한 해상(국제페리, 크루즈) 및 항공교통망(공항, 연계교통망) 확충

□ 도로 등 SOC : 국내·외 교통네트워크 구축

- 공항·항만·철도 등 글로벌 교통네트워크 확충
 - 철도망의 TCR·TSR 연결 및 아시안 하이웨이 연결사업 지원 기반 조성, 국제 크루즈 및 페리운항 추진

- 동서해안권 및 내륙거점과의 연결을 위한 철도, 고속도로 등 광역교통인프라 확충
 - 서해안선 철도, 동해안선 철도, 대전-진주 철도, 광주-완도 고속도로 등 건설
- 남해안권내 동서·연안·도서간 교통망 확충을 통해 2시간대 통합생활권 형성
 - 동서연결 인프라의 전반적 검토(예, 경전선 복선전철화 등)
 - 연안~도서간 고속도로, 도서연결 도로(연육·연도교 등) 신설 검토

□ 지역간 협력 : 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성

- 영·호남을 연계하는 문화예술기지 및 상징인프라를 건설하여 동서통합지대 조성
 - 문화예술도시, 문화예술교육거점, 섬진강 테마파크 등 조성
 - 동서통합을 상징하는 한려대교, 광양만권 순환형 경전철 건설
- 여수엑스포를 동서통합의 축제로 삼고, 주변지역 시설의 활용 및 공동·연계 사업 추진
 - 주요 국제공항(인천, 김해)과 여수를 연결하는 교통체계 구축
 - 주요 크루즈항(부산, 목포)과 여수 크루즈항의 연계 강화
 - 여수신항을 세계적 미항으로 조성하는 도시재생사업 추진

□ 자연환경 : 녹색성장형 사업발굴을 통해 Green 남해안 구현

- 남해안의 청정자연과 경관보전을 위한 그린 플랜(Green Plan) 수립
 - 개발사업에 따른 환경훼손을 사전에 스크린하고 사후 모니터링하기 위해 그린 플랜 수립
 - 부문별 사업의 자연환경 측면의 영향, 대안, 저감방안 등 제시
- 지역자원의 녹색성장형 사업화 및 신재생에너지벨트 조성
 - 청정자연과 지역의 역사·문화자원의 보전을 전제로 지역자원을 녹색성장형 산업화
 - 녹색성장을 위한 녹색기술 및 녹색생활공간 조성, 체험단지 조성
 - 신재생에너지의 연구개발, 생산기지를 조성하고 에너지절약형 타운 도입

나. 지역별 기본구상

□ 부산해안권

- 동북아 항만·물류의 허브지역으로 육성
 - 부산항(신항 포함)을 글로벌 컨테이너 무역항으로 육성하고 배후에 물류산업, 보세가공산업, 환적화물 관련산업 유치
 - 경쟁이 치열해지는 동북아 항만물류시장에서 허브항 기능유지를 위한 첨단물류 인프라 구축
- 전통 제조업으로 수리조선산업을 강화하고, 새로운 성장동력으로 해양바이오 산업 육성
 - 부산항에 입항하는 선박을 대상으로 한 수리조선산업 기능 강화 및 관련 산업 클러스터화
 - 장기적으로 부산시내에 위치한 수리조선산업 기능을 신항으로 이전
- 도심형 해양관광·휴양, 영상문화산업, 컨벤션산업을 집중 육성
 - 부산해안권은 도심형 해양관광·휴양의 최적지이며, 일본 및 중국관광객 유치를 위한 관광인프라가 구비된 지역임
 - 해양관광을 중심으로 휴양, 쇼핑, 의료관광을 연계하여 홍콩·마카오형 도심형 관광·휴양지로 육성
 - 관광·휴양관련 산업으로 영상문화산업과 컨벤션산업을 육성하여 관광인프라의 활용도 제고

□ 전남해안권

- 전남해안권 여건에 맞는 신산업벨트를 조성하고 제조업의 지역간 균형 고려
 - 신산업으로 신소재산업, 조선기자재산업, 첨단농생명산업, 해양바이오산업, 우주산업을 집중 육성
 - 광양만권은 희유금속, 첨단소재, 세라믹 등 신소재산업 클러스터로 육성
 - 목포·신안·해남권은 중소조선산업과 조선기자재산업 클러스터 조성
 - 전통 농수산업을 첨단 농생명산업으로 고도화하고, 해양자원을 활용하는 해양바이오산업 육성
- 섬·연안·역사·문화·생태자원을 활용한 동북아 관광·휴양의 거점을 육성
 - 외국인 관광객 유치를 위한 외국인 별장지대, 외국인 전용카지노 등 국제관광

자유지역 지정

- 요트, 연안 크루즈, 윈드서핑 등 해양레포츠를 활성화하고, 관련인프라 확충
- 전남지역의 청정자연, 깨끗한 농수산물을 활용한 웰스케어 지대화
- 역사문화 및 생태자원을 활용한 체험형 녹색관광 및 생태관광 도입

□ 경남해안권

- 전통 제조업의 녹색화·첨단화를 추진하고 첨단조선산업, 요트산업, 로봇산업, 해양바이오산업 등 신성장동력 육성
 - 조선분야는 LNG선, 드릴십, 크루즈선 등 고부가가치 선박 및 해양플랜트 강화
 - 세계시장의 규모가 커지고 있는 요트산업을 제조업·관광휴양·마케팅과 연계하여 요트의 메카 육성
 - 미래의 새로운 성장동력인 로봇산업과 해양바이오산업은 IT, BT, ET, NT 등과 연계하여 육성
- 국제적 수준의 글로벌 관광·휴양단지 조성 및 관련 인프라 확충
 - 국제크루즈항 개발 및 국제크루즈 선사 유치로 통하여 고소비형 외국인 관광객 유치
 - 경남지역의 많은 섬과 해양, 정온수역을 활용하여 요트 및 해양레포츠 시설을 확충하고 관련단지를 조성
 - 의료관련 기존인프라를 활용하여 도심형 웰스케어, 은퇴자마을, 실버타운 등 웰스케어 및 실버산업 육성
 - 항공우주산업과 연계하여 항공레포츠 기능을 도입하고 항공레포츠단지 조성

V. 부문별 추진방안

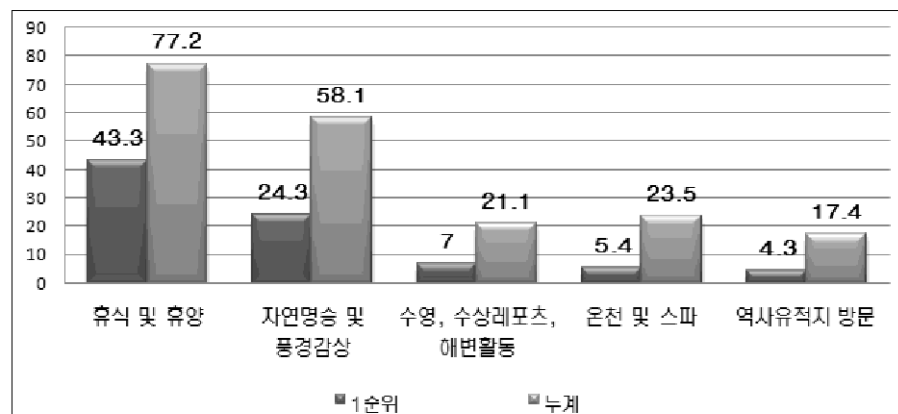
1. 자연환경보전 부문 추진방안 / 191
2. 제조업 혁신 부문 추진방안 / 201
3. 관광 및 휴양거점 구축 부문 추진방안 / 225
4. 항만·물류산업 육성 부문 추진방안 / 246
5. 도로 등 사회간접자본 확충부문 추진방안 / 253
6. 농수산업 구조 고도화 부문 추진 방안 / 284
7. 지역홍보 및 마케팅 부문 추진 방안 / 288

1. 자연환경보전 부문 추진방안

1) 대내외 동향

가. 자연명승 및 경관감상 수요 증대¹⁾

- 자연과 경관을 감상하고자 하는 수요는 지속적으로 증가하고 있음
- 2008년 국내 숙박관광 경험자(N=540)들의 숙박관광시 1순위 활동은 ‘휴식 및 휴양(43.3%)’, ‘자연명승 및 풍경 감상(24.3%)’, ‘수영, 수상레포츠, 해변활동(7.0%)’ 등으로 나타남



주 : 설문조사 기준일시는 2008년임

자료 : 한국문화관광연구원, 2008, 2009 관광전망 조사

그림 V-1. 2008년 국내 숙박관광 : 관광시 우선순위 활동

- 국내 숙박관광시 주요 활동 우선순위는 연령, 소득수준에 상관없이 대부분이 ‘휴식 및 휴양’을 가장 많이 선호하고, ‘자연명승 및 풍경감상’이 그 뒤를 이음
 - 50대 이상에서는 ‘자연명승 및 풍경 감상’을 가장 많이 선호하고 두 번째로 ‘휴식 및 휴양’임
 - 소득수준별로도 연령대와 마찬가지로 ‘휴식 및 휴양’을 가장 선호하고 두 번째가 ‘자연명승 및 풍경 감상’이며, 400만 원대에서만 ‘온천 및 스파’가 두 번째로 많이 하는 활동임
 - 세 번째로 많이 하는 활동은 ‘수영·수상레포츠·해변활동’, ‘온천 및 스파’, ‘식도락 여행’, ‘자연 명승 및 풍경감상’ 등으로 다양하게 나타남

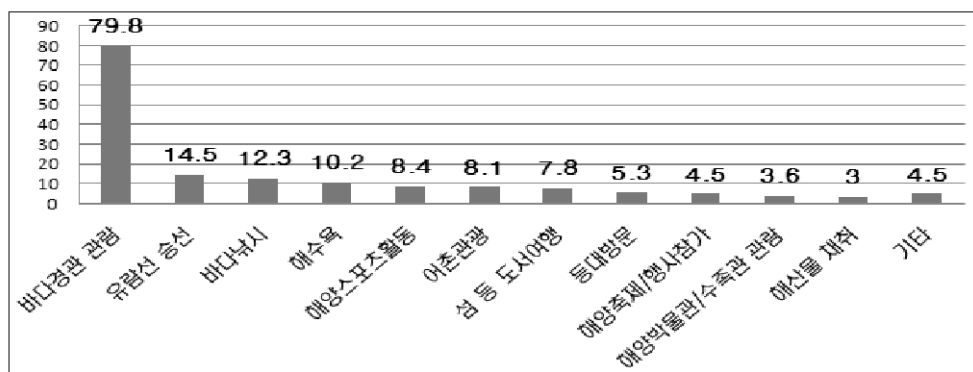
1) 한국문화관광연구원, 2008, 2009 관광전망 요약

표 V-1. 국내 숙박관광시 주요 활동 우선순위(2008)

구분		1순위	2순위	3순위
연령	20대	휴식 및 휴양(84.3%)	자연명승 및 풍경감상 (52.3%)	수영, 수상레포츠, 해변 활동 (30.7%)
	30대	휴식 및 휴양(75.2%)	자연명승 및 풍경감상 (55.0%)	수영, 수상레포츠, 해변 활동 (23.5%)
	40대	휴식 및 휴양(76.7%)	자연명승 및 풍경감상 (54.3%)	온천 및 스파 (29.3%)
	50대 이상	자연명승 및 풍경감상 (73.0%)	휴식 및 휴양 (71.3%)	온천 및 스파 (36.1%)
소득 수준	100만원 미만	휴식 및 휴양(70.1%)	자연명승 및 풍경감상 (59.7%)	온천 및 스파 (23.9%)
	100~199만원	휴식 및 휴양(81.8%)	자연명승 및 풍경감상 (55.3%)	수영, 수상레포츠, 해변 활동 (25.8%)
	200~299만원	휴식 및 휴양(79.0%)	자연명승 및 풍경감상 (56.0%)	온천 및 스파 (26.0%)
	300~399만원	휴식 및 휴양(83.9%)	자연명승 및 풍경감상 (79.8%)	수영, 수상레포츠, 해변 활동 (24.2%) 식도락여행 (24.2%)
	400~499만원	휴식 및 휴양(65.0%)	온천 및 스파 (45.0%)	자연명승 및 풍경감상(40.0%)
	500만원 이상	휴식 및 휴양(66.7%)	자연명승 및 풍경감상 (61.9%)	온천 및 스파 (33.3%)
	없음	휴식 및 휴양(75.2%)	자연명승 및 풍경감상 (56.2%)	온천 및 스파 (25.5%)

주 : 설문조사 기준일시는 2008년임
 자료 : 한국문화관광연구원, 2008, 전게서

- 우리나라 만 15세 이상의 국민이 2006년 상반기 동안 해양과 관련된 세부 활동 중 바다경관관람이 79.8%로 가장 높았고, 다음으로 유람선 승선 (14.5%), 바다낚시(12.3%), 해수욕(10.3%) 등의 순서로 나타남



자료 : 한국관광공사. 2006. 해양관광실태조사
 그림 V-2. 해양관련 활동의 세부 항목(2006년 상반기, 복수응답)

나. 자전거·보행자를 위한 인프라 수요 증대

□ 한강시민공원

- 서울특별시가 한강종합개발사업(1982.9.28~1986.9.8)에 따라 추진하였으며, 한강변에 띠 형태로 자전거길과 산책로가 자리 잡고 있음
- 서울시의 중앙을 동서로 관통하고 있는 한강을 북한산-남산-관악산을 연결하는 남북의 산악녹지축에 대응하는 동서의 하천녹지축으로 개발해 시민의 휴식 및 체육활동을 위한 공간으로 조성함
 - 강변에 수상 레크리에이션 활동의 지원을 위한 시설공간과 강변산책을 위한 정적 공간을 형성함
 - 제방위에 강변도로와 둔치 접근을 위한 접근로 및 주차장의 건설 등 동적 공간으로 이용함
 - 중앙은 휴식과 체육활동을 위한 공간으로 활용하도록 설정되어 있으며 총 13개 지구²⁾의 공원이 조성되어 있음



그림 V-3. 한강시민공원

□ 담양 메타세콰이어 가로수길

- 순창에서 담양으로 이어지며³⁾, 도로확장계획으로 인해 사라질 위험에 있었으나 많은 지역주민들의 반대 끝에 우회도로가 신설되어 현재의 가로수길은 차가 다니지 않는 자전거와 보행도로로 사용
- 현재 자전거와 보행자 전용도로로 활용되고 있는 구간은 8.5km 중에서

2) 광나루지구, 천호지구, 잠실지구, 뚝섬지구, 성수지구, 잠원지구, 반포지구, 이촌지구, 여의도지구, 망원지구, 양화지구, 난지지구, 개화지구

3) 24번 국도를 따라가면 메타세콰이어 가로수길을 지나게 됨

담양군 담양읍 남산리부터 덕성리를 연결하는 1.5km구간임

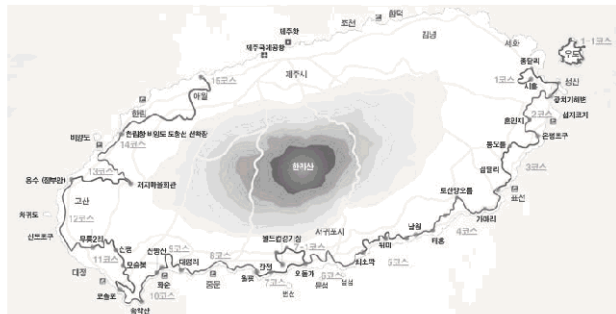
- 2002년, 산림청과 생명의 숲가꾸기 국민운동본부가 ‘가장 아름다운 거리 숲’으로 선정한 바 있음



그림 V-4. 담양 메타세콰이어 가로수길

□ 제주 올레길⁴⁾

- 제주도 특유의 자연경관과 해안경관을 느낄 수 있도록 조성된 총 연장 272km의 도보전용도로



- 2007.9.8, 1코스(시흥초등학교~수마포 해안)가 개장된 이래, 현재 16개 코스가 개장되어 있음

자료 : 제주올레(<http://www.jejuolle.org>)

그림 V-5. 제주 올레길 코스

- 오름 및 중산간도로(30%), 해안길(70%) 등 지역 자연환경 특성을 느낄 수 있는 코스로 구성되어 있음

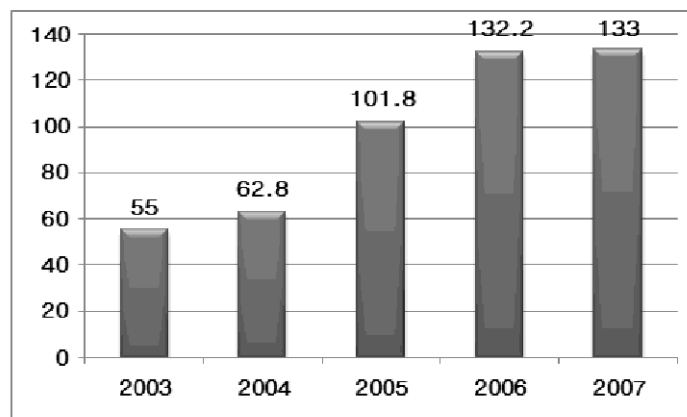


그림 V-6. 제주 올레길

4) 제주올레(<http://www.jejuolle.org>)

다. 생태·녹색관광 수요 증대 및 사업추진 활발

- 생태·녹색관광자원 개발사업은 2003년부터 문화관광자원 개발사업에서 분리해 추진하고 있음
 - UN에서 2002년을 '생태관광의 해'로 지정
 - 생태·녹색관광 수요의 증대로 인해 체계적인 생태·녹색관광자원 개발 필요성이 대두됨
 - 생태자원을 최대한 보존하면서 환경친화적인 관광개발을 통해 초보단계에 있는 생태·녹색관광을 정착시키고자 하는 노력의 일환
- 생태·녹색 관광자원 개발사업 지원현황
 - 2007년에는 갯벌, 철새, 동굴, 습지, 화석 등 자연환경의 관찰·체험시설, 생태공원 등 기반시설 조성사업 지원
 - 2007년의 경우 전남과 경남 등 남해안 지역에는 14개 사업이 추진되었으며, 남중 해안권에서 추진되었던 사업은 전남 2개, 경남 1개 등 총 3개 사업임



자료: 문화체육관광부, 2007 문화 및 생태·녹색관광자원 개발사업 평가연구
그림 V-7. 생태·녹색 관광자원 개발사업 지원현황(단위: 억원)

- 2007년 2월 문화관광부의 “문화 및 생태·녹색관광자원 개발사업 평가연구”에 따르면, 전체 사업성과 및 효과성 등 결과가 우수한 것으로 평가되었음
 - 전남은 집행률이 100%이며 문화관광자원 개발사업으로는 여수 오동도 사업이 우수하게 평가되었고, 생태관광자원 개발사업은 우수하지는 않지만 평균적으로 무난한 평가를 받았음
 - 경남은 전체 집행률이 20.5%로 매우 낮으나 문화관광자원 개발사업 중에 토지 최첨단개발 및 청학동 전통관광마을사업이 우수한 평가를 받았음

라. 남해안의 중요자원인 습지의 관광자원화 증가

□ 습지관광 수요

- 자연환경보전을 근간으로 하는 테마관광은 세계 여행시장의 5~10%를 점유하고 있으며 매년 10~15%의 성장률을 기록하고 있음
- 한국관광공사의 『2006 국민여행실태조사』에 따르면 향후 경험하고 싶은 해양레저 스포츠 활동으로 갯벌·바다관찰체험(16.8%), 바다낚시(15.5%), 스킨스쿠버·스노쿨링(15.3%), 모터·수상스키(12.6%)순으로 높게 나타남



그림 V-8. 경남 하동 최참판댁

□ 습지관련 시설현황⁵⁾

- 을숙도 생태공원(부산)
 - 기본계획부터 환경단체, 지역주민들이 참여하여 사업이 완료되었으며 '을숙도 에코센터'를 설립하여 운영 중
- 순천만 생태공원(전남)
 - 2003년 12월에 해양수산부로부터 습지보존지역으로 지정되어 관리되고 있으며, 2006. 1. 20일에는 연안습지로는 전국 최초로 람사르협약에 등록되었음
 - 남해안 지역에 발달한 연안습지 중 우리나라를 대표할 만하며, 2008.6.16일에 국가지정문화재 명승 제41호로 지정되었음
- 신안 중도 생태공원(전남)
 - 생태공원 내 엘도라도 리조트 및 갯벌 생태전시관이 2006년도에 개관하면서 갯벌 체험 활성화가 기대되고 있음



그림 V-9. 을숙도 생태공원



그림 V-10. 전남 신안 중도 갯벌

5) 문화관광체육부, 2008, 전게서

표 V-2. 남해안 습지 관련 관광시설 현황

구 분	주 요 내 용
부산 을숙도 철새공원	<ul style="list-style-type: none"> 인간과 자연(철새)이 공존하는 환경생태공원 사례가 됨으로서 국내·외 환경생태학자, 전문가들의 탐방 명소화 및 관련 국제회의 개최 기능 기본계획 수립부터 환경단체·지역어민들을 참여시킴으로써 마찰 없이 사업완료 '을숙도 에코센터'기구를 신설하여 관리·운영 중(콘텐츠 개발, 운영, 교육 등)
전남 순천 자연만 생태공원	<ul style="list-style-type: none"> 연안습지로는 국내 최초로 랍사르 습지로 등록하여 국제적 생태공원으로 자리잡음
전남 신안 증도 갯벌 생태공원	<ul style="list-style-type: none"> 생태공원 내 엘도라도 리조트 개관(250억원 민자유치, 2006.6) 및 갯벌생태 전시관 개관(2006.12) 이후 현재까지 25만명 방문 및 1,000억원의 경제적 효과창출 관광명소화로 리조트 증축(78실, 2007.12 준공 예정)등 섬 관광 활성화 기대

자료 : 문화체육관광부, 2006, 관광동향에 관한 연차보고서

□ 습지관련 축제현황⁶⁾

- 경남 창원시, 전남 순천시와 신안군에서 중점적으로 축제가 개최되고 있음
 - 창원시는 습지를 있는 그대로 체험하는 프로그램을 제공
 - 순천시와 신안군은 주변 관광자원과 연계하여 축제를 진행
- 연안습지의 경우, 주로 여름에 축제가 개최되며 내륙습지의 경우, 가을에 축제가 개최되고 습지의 특성에 따라 개최시기가 다양함
- 갯벌전시관 등 일정 수준 구축되어 있는 하드웨어에 비해 이를 뒷받침하는 소프트웨어는 여전히 부족한 실정임

표 V-3. 습지관련 축제개최 현황

축제명	개최시기	장소	축제내용
환경습지 대축제	2006.9	창녕군 우포늪 우포 생태학습원	우포 늪 습지투어, 랍사캠프, 부대행사, 아동환경교실과 석고뜨기, 짚·풀공예, 솟대 만들기, 천연염색 등
순천만 갈대축제	2007.10.20 ~28	순천만 일원	자연생태관 : 주요행사와 갈대, 갯벌, 철새, 문학체험 프로그램 상하수도 사업소 : 환경관련 소규모 프로그램 운영 낙안읍성 : 남도음식문화큰잔치 동천 : 전야제, 환경영화제, 작은음악회 등 야간프로그램 기타 : 팔마경기장(마라톤대회), 선암사/송광사(불교문화 체험)
섬갯벌 올림픽 축제	2007.8.3~6	전라남도 신안군	섬과 갯벌, 천일염을 소재로 한 다양한 경기와 체험 프로그램 갯벌 레포츠, 자전거하이킹, 가족단위 민박, 농촌 바다 체험, 이동천문관, 이동 해양박물관, 해양레포츠 여름학교 개학

자료 : 창녕환경운동연합 홈페이지(<http://on.kferm.or.kr>), 전라남도청 및 순천시청 홈페이지

6) 문화관광체육부, 2008, 전계서

2) 추진과제

□ 개발사업의 골격 그린 플랜(Green Plan) 수립

- 남해안의 청정자연과 해양자원을 환경친화적으로 활용함
 - 남해안의 자연 잠재력을 훼손하지 않고 친환경적으로 개발할 수 있는 남해안권 그린 플랜 수립 필요
 - 그린 플랜은 단기적 시각의 개발을 지양하고 자원의 지속가능한 이용을 위한 장기적 전략임
- 그린 플랜은 개발사업에 따른 환경훼손요소를 사전에 걸러 내는 역할을 하며, 개발 가이드라인을 작성하여 개별사업의 친환경성을 검토함
 - 부문별로 제시되는 모든 사업의 자연환경 측면에서의 영향검토, 대안작성, 저감방안 등 제시
 - 개발사업의 입지, 규모, 환경영향에 대한 사전검토를 거쳐 최종적으로 종합계획에 사업포함 여부를 결정하는 방식

□ 해안 경관보전을 위한 토대 마련

- 남해안권의 최대 잠재력인 해안경관 보전을 위한 전략 수립
 - 남해안권의 경관유형을 구분하고, 유형별로 보전전략 및 개발 시 활용할 수 있는 가이드라인을 작성하기 위한 기본방향 제시
 - 개발행위의 규모 및 입지에 따른 주변 자연경관에 대한 영향을 검토한 후, 개발행위와 경관이 조화되는 경관보전전략 마련
- 해안경관 보전을 위한 가이드라인 작성시 고려사항 마련
 - 경관보전전략을 바탕으로 높이, 색채, 재료 등 건축물 및 시설물과 주변경관의 조화방안 제시
 - 경관관리 가이드라인은 남해안의 지역별 특색을 반영하여 작성하며, 개발사업 주변지역 경관관리에도 적용
- 주요항구 주변의 경관개선 및 형성사업의 추진
 - 남해안권 경관관리의 가장 중요한 지역인 주요항구 배후지역의 도시재생 및 경관개선 사업의 추진
 - 주요항구에 입항하는 관광객의 도시에 대한 이미지 제고를 위해 도시별 상징물 설치

□ 자연환경 잠재력의 녹색성장형 산업화

- 청정자연·지역문화자원의 보전을 통해 새로운 성장 동력인 녹색성장형 산업화 전략 수립
 - 녹색성장의 개념에 맞는 활용 가능한 자연자원 및 역사문화자원의 발굴
 - 녹색길, 경관도로, 생태관광탐방로 등 발굴된 자원의 녹색성장형 사업화 전략 수립
- 녹색성장을 위한 녹색생활 공간조성 및 체험단지 조성
 - 녹색기술을 활용한 신재생에너지 벨트를 조성하고, 에너지 제로 마을 또는 자립마을 조성
 - 농촌 및 어촌마을을 활용하여 지역문화가 살아 있고, 저탄소형 생활을 실천하는 마을을 선정하여 지원

3) 추진방안

□ 개발사업 추진시 자연환경보전의 질 유지

- 남해안권은 바다와 섬, 연안 자체가 가장 중요한 관광자원이라는 철학을 견지
 - 천혜의 자연을 보전하면서 효율적으로 활용하는 것이 녹색성장의 개념에 부합하는 개발전략임
- 자연자원을 활용하여 동북아의 국제적인 해양휴양관광거점 조성
 - 자연자원의 잠재력을 최대한 활용하여 고급화, 국제화, 고부가가치화 전략 견지
- 사업에 대한 사전 스크린 작업을 통해 사업의 친환경성 검토

□ 남해안권을 녹색일자리 창출의 전진기지로 육성

- 녹색성장형 사업 육성을 통하여 에너지·기후시대(Energy & Climate Era)를 선도하는 남해안권 형성
 - 신재생에너지벨트, 에너지제로타운, 에너지자립마을 등 녹색성장을 위한 기반 조성
 - 새로운 형태의 항만개발 및 선박해양시스템⁷⁾ 도입
- 연안, 해양, 심해저 등 해양자원을 활용한 해양바이오 클러스터 조성 등 해양관련 녹색산업 육성

7) 조선산업에 첨단기술을 접목하여 Mobile Harbor의 해양구조물 시장 창출 ; 항구가 배로 접근하는 새로운 형태의 항만(Floating Port) 개발

□ 개발에 의한 자연훼손 사전 대응책 마련

- 남해안권의 주요 녹지공간의 보전방안 제시
 - 인공위성 영상자료를 활용하여 보전해야 할 녹지축을 분석하고 보전방안 제시
- 개발사업으로 인한 녹지축의 훼손을 최소화하고, 개발사업의 입지대안 또는 저감방안을 제시

□ 자연공원의 합리적 활용방안 제시

- 국립공원 등 보호지역 활용 및 보전방안
 - 개발에 포함되는 지역 가운데 절대보전이 필요한 곳에 대한 대응책 마련
 - 활용이 필요한 지역의 활용방안과 훼손문제의 사전 대응방안 강구
- 자연공원의 규제완화 수준과 구역조정에 대한 검토
 - 남해안권 발전을 위해 추가로 완화할 행위제한과 사업추진을 위해 불가피하게 구역조정이 필요한 지역 검토

2. 제조업 혁신 부문 추진방안

1) 대내외적 동향

가. 조선산업⁸⁾ 현황

① 신조선 현황

□ 신조선산업 추이 및 위상

- 세계 조선산업은 선박 대체수요, 국제규제 및 해상물동량 등에 따라 많은 변화를 보여 왔으며, 특히 2000년 이후 수요급증 추세임⁹⁾
- 한국은 원가우위, 설비확장, 기술개발, 공법혁신에 의거 수주량 기준 1999년 이후(2001, 2002년 제외) 선박공급에서 세계 1위를 차지
- 조선산업 관련 사업체는 남해안권에 사업체수 기준 57.5%, 종사자수 기준 60.5%를 차지하고 있음
 - 그중 경남해안권이 가장 높은 비중을 차지하고 있고 부산해안권과 전남해안권이 기업체수는 유사하나 전남에 비교적 규모가 큰 기업이 입지하여 더 많은 종사자수를 보임

표 V-4. 남해안권 지역별 조선산업 사업체수 및 종사자수(2007)

(단위 : 개소, 인)

전국		남해안권		부산해안권		전남해안권		경남해안권	
사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
4947	36,5139	2844	22,1010	618	1,9974	591	3,1737	1635	16,9299

주 : 선박 및 보트 건조업, 선박 건조업, 강선 건조업, 합성수지선 건조업, 비철금속 선박 및 기타, 해용 선박 건조업, 선박 구성부분품 제조업, 기타 선박 건조업, 오락 및 스포츠용 보트 건조업, 오락 및 스포츠용 보트 건조업

자료 : 통계청(KOSIS), 전국사업체조사

8) 조선산업은 선박건조 부문(신조선)과 기존선박의 수리 및 정비(수리조선)부문 나누어 현황을 분석함

9) 1990년대부터 세계경제 및 해운산업이 회복되면서 선박 수요가 꾸준히 증가하고 있으며, 이는 주로 노후선박의 대체수요, 해양오염규제 강화, 해상물동량 증가 등과 같은 요인들에 의한 것으로 평가됨

□ 신조선산업의 전후방연관관계 및 경쟁력

- 조선산업은 조선산업 자체의 경쟁력 뿐 아니라 전후방연관 효과가 높은 산업으로 세계 1위의 경쟁력을 가지고 있으며 경제적 측면에서도 중요한 역할을 담당
 - 전방산업으로 해운산업, 수산업, 방위산업 및 레저산업 등이 있음
 - 후방산업에는 남해안지역에 비교적 발달한 기계산업, 철강산업, 전기산업, 화학공업, 비철금속 등이 있으며, 전자산업과 가구업과도 깊은 관련이 있음
- 선박 및 해양구조물은 21세기에 들어서서 대형화, 초고속화, 지능화되는 등 신개념의 디지털 선박이 출현
 - 초대형 컨테이너선, 초고속 화물선, LNG선, FPSO¹⁰⁾, 수소운반선, 초호화여객선 등이 나타나고 있음
- 시장성과 기술적 측면에서 한국의 조선산업을 평가할 때 컨테이너선, 빙해상선, LNG선, 석유화학제품운반선 등은 시장성과 경쟁력이 높은 것으로 나타남
 - 특히 LNG선, 석유화학제품운반선, 특수목적선은 기술적 성숙도도 높은 것으로 평가됨

□ 신조선 부품 및 기자재단지 조성의 필요성

- 2000년 이후 선박 건조량은 완만하나 수주량은 가파른 증가세를 보이고 있음
- 세계 top 10(수주잔량 기준) 조선소중 7개가 한국 조선소이며 1-6위를 차지함
 - 현대중공업 1위; 삼성중공업 2위; 대우조선해양 3위; 현대미포조선 4위; STX 조선 5위, 현대삼호중공업 6위 등
- 수주잔량 점유율은 2008년 현재, 한·중·일이 전 세계 수주잔량의 82.5%를 차지하며, 그중에서도 한국의 비중이 높음
 - 전 세계 수주잔량 기준, 한국 33.8%, 중국 32.6%, 일본 16.1%를 차지함

10) 부유식 원유생산저장하역설비(Floating Production Storage and Offloading). 해양 플랫폼나 Drillship에서 뽑아낸 원유를 정제하고 이를 저장해서 Shuttle Tanker나 기타 이송 장소에 하역을 할 수 있는 특수선박

표 V-5. 한국 조선산업의 위상

(단위 : %)

연도	수주량 점유율(%)			건조량 점유율(%)			수주잔량 점유율(%)		
	韓	日	中	韓	日	中	韓	日	中
2003년	42.9	28.1	13.9	32.0	30.3	11.4	37.7	27.3	13.5
2005년	32.4	22.6	15.8	34.8	29.4	14.6	35.6	26.5	15.8
2008년	38.3	15.8	31.8	35.4	23.8	22.1	33.8	16.1	32.6

주 : 국제비교에 주로 사용되는 CGT 기준(Compensated Gross Tonnage : 부가가치, 투입일수 등이 반영된 총 수
 자료 : 한국조선협회, 세계조선공업현황(Lloyd's 통계 사용)

- 국내 조선·기자재산업의 수출실적 또한 2003년 이후 지속적으로 증가하여 2008년에는 431.6억 달러에 달함
- 2008년 선박해양구조물 및 부품은 한국 주요 수출품목으로서 제1위를 차지
 - 2008년 말 선박해양구조물 및 부품 수출액은 전년대비 55%가 증가하여, 총 수출액의 10.2%를 차지함

표 V-6. 한국의 주요 품목의 수출 현황(2008)

(단위 : 만 달러, %)

구분	계	반도체	자동차	무선 통신 기기	선박 해양 구조물 및 부품	석유 제품	컴퓨터	합성 수지	철강판	자동차 부품	영상 기기
수출액	4220	328	350	357	432	376	107	149	159	139	67
비중	100.0	7.8	8.3	8.5	10.2	8.9	2.5	3.5	3.8	3.3	1.6

주 : MTI 3단위 기준

자료 : 한국무역협회 통계DB, 경남 선박해양 및 기자재산업 비즈니스로드맵, 경남 전략산업기획단, 2007.10 (재인용)

- 2007년 현재의 수주잔량으로 인하여 국내 엔진업체 및 부품업체의 가동률이 최대에 이르고 있으며, 계속 증가하는 선박 건조수요와 보조를 맞추기가 어려운 것으로 나타남
 - 2003년 이후 엔진 및 부품의 수출 또한 급격하게 증가하고 있음
- 이러한 증가세를 반영하여 최근 신증설 조선소들이 생겨나고 있음
 - 신증설되거나 계획단계에 있는 조선소들은 주로 울산, 부산, 경남(진해-남해), 전남(신안-진도) 등으로 해안에 입지
 - 후판, 엔진, 부품 등의 공급은 이에 미치지 못하고 향후 수급불균형으로 인한

조선산업 경쟁력 약화가 예상되므로 조선기자재 및 부품 전문생산단지를 조성할 필요성이 제기됨

□ 지역별 현황

- 국내에서 후판, 엔진, 부품, 기자재, 블록 등의 공급이 부족함에 따라 기업들은 대중국투자를 추진하여 왔으나 중국내 기업여건악화, 장거리 수송 등의 문제에 직면하고 있음
- 2008년 현재, 지역별 주요 조선소들의 건조량 및 수주량은 남해안권의 수주량이 61.4%를 차지
 - 경남해안권 47.7%, 부산해안권 3.9%, 전남해안권 9.8%
 - 전남해안권의 조선산업은 주로 목포권, 광양만권에 입지하고 있고 일부는 향후 투자 계획임
 - 경남해안권은 진해에서 남해에 이르기까지 해안가에 다수의 조선소들이 입지해 있고 입지할 계획으로 있음

표 V-7. 지역별 주요 조선소 건조량 및 수주량(2008)

구 분		설 비	건조량			수주량		
소재지	조선소	도크수	척	천CGT	비율(%)	척	천CGT	비율(%)
경남 해안권	대우	6	39	2095	47.4	58	2365	47.7
	삼성	6	53	2462		54	2215	
	STX	4	55	1010		72	1940	
	SLS	4	12	197		9	170	
울산 해안권	현대	12	92	3662	40.9	107	3800	38.6
	미포	4	74	1309		94	1619	
부산 해안권	한진	7	13	453	4.6	7	226	3.9
	대선	4	10	106		24	315	
전남 해안권	삼호	4	32	1167	9.6	42	1368	9.8
국내 합계		51	376	1,2161	100(39.4)	467	1,4022	100(43.3)
세계 합계		-	2953	6,6220	-	2429	4,1384	-

주 : ()안 비율은 세계합계 대비 한국이 차지하는 비율임
 자료 : 한국조선협회(2008), Lloyd's Shipbuilding Statistics(2008)

- 경남해안권의 선박해양구조물 및 부품은 전체의 약 35.2%를 차지하여 수출품목 중 가장 중요한 품목임
 - 향후 주력제품 및 기자재, 차세대 전략제품 및 기자재, 선박해양 공통기자재를 중심으로 선박해양 및 기자재 산업을 육성해 나갈 계획이기 때문에, ‘관련 기업 집적단지’를 조성할 필요가 있음
- 대형조선소 및 중형조선소, 투자계획중인 조선소들의 후판, 엔진, 부품, 기자재, 블록 등의 원활한 공급을 위하여 남동권 및 남서권에 ‘조선 부품 및 선박기자재 단지’를 조성할 필요가 있음
 - 남동권에는 고부가가치 선박과 관련된 해양플랜트 및 조선기자재 중심으로 유치하고, 남서권에는 중소형 선박의 부품 및 기자재를 공급하는 방안으로 특화할 필요가 있음

② 수리조선 현황

- 수리조선업은 선박의 개조·보수·정비 등을 수행하는 조선산업의 세부업종 중 하나이고, 기술 및 노동집약적 산업임
 - 기계, 철강, 금속, 화학, 전기전자 등 연관산업에 대한 생산유발효과와 고용효과가 높은 산업
 - 수리선박 선원들의 체류에 따른 구매 및 관광 부수효과를 얻을 수 있어 지역경제에 대한 기여를 기대할 수 있는 산업
- 부산해안권은 수리조선업이 지역내총생산(GRDP)에서 차지하는 비중은 1% 정도로 크지 않으나 잠재력이 큼
 - 향후 신항이 활성화될 경우 국내외 선박출입이 빈번해져 수리조선 시장은 더욱 확대될 것으로 예상됨
 - 세계 1위의 국내 조선산업이 가진 우수한 기술력과 풍부한 숙련노동력을 고려하여, 향후 더욱 발전할 수 있는 충분한 잠재력을 가졌다고 평가할 수 있음
- 국내 수리조선업은 전문인력의 부족, 기술인력의 고령화, 높은 인건비 등의 문제로 국제경쟁력이 떨어지고 있음
 - 낙후된 시설과 고임금 등의 이유로 대형선박의 수리수요가 급감함에 따라 소형선 위주의 수리업이 운영되고 있음
 - 신조선산업과 달리 3D업종 및 사양산업으로 인식되고 있음
 - LNG선 등 고부가가치를 창출할 수 있는 특수선박수리에 필요한 기술 및 인력을 확보하지 못하고 있으며, 체계적인 산학연 기술개발 연계시스템이 구축

되지 못하고 있음

- 국내 수리조선업체의 경영환경은 갈수록 악화되고 있음
 - 중국 수리조선업의 성장에 따른 경쟁력 약화, 어업협정에 따른 어선 수리수요의 감소, 러시아·일본선박 수리물량의 감소가 원인이되고 있음
 - 대기업은 상대적으로 이윤이 낮은 수리조선보다는 신조에 치중하고 있어 수리조선업의 위축은 선용품 공급업체의 어려움을 가중시키고 있음

나. 항공우주산업 현황 및 특성

□ 항공우주산업 현황

- 세계 항공우주산업 규모는 2006년부터 2015년까지 향후 10년간 약 14,756억불이며 항공기 대수 규모로는 7,7422대에 이를 전망임
 - 2006년 기준 세계 항공기시장 규모는 부품 등을 제외한 완제기를 기준으로 약 1218억 달러 수준, 이중 군수는 292억 달러, 민수기는 926억 달러로 민수가 군수의 3.2배 수준임
 - 세계 항공기 산업규모는 해마다 5% 이상의 상승세가 전망되나, 전투기-중형 항공기 분야는 점차적인 수요 감소, 대형항공기-무인기-비즈니스제트기는 점진적인 수요 증대가 예상됨
 - 분야별로는 민수시장 규모가 전체의 84%, 고정익 시장이 74%를 차지하여 시장을 주도할 것으로 보임
- 2006년 현재 국가별 항공산업의 규모와 증가율을 보면 한국은 생산규모는 매우 미미하나 연평균 증가율은 매우 높은 편
 - 생산규모는 미국이 가장 크고 프랑스와 영국, 캐나다와 독일, 일본이 그 뒤를 잇고 있으며 한국은 아직 규모가 15억 달러에 불과하여 미국의 0.9%, 일본의 약 12%에 불과한 수준
 - 연평균 증가율은 캐나다 9.0%, 한국 8.0%, 일본 3.0%, 독일 3.1%, 미국과 프랑스는 각 1.3%, 4.7% 등으로 한국은 높은 편임
- 선진국 메이저업체 주도하에 소수 완제기업체 중심으로 통합-거대기업화가 진행되고 있으며, 일부 국가들(브라질, 캐나다 등)은 틈새시장에서 독보적인 위치를 구축중임

□ 항공우주산업 전후방연관관계 및 특성

- 항공우주산업은 전 제조업에서 소요되는 기술이 종합 결집되는 산업
- 항공우주산업은 R&D 집약산업으로 제품개발에 있어 전체 비용에서 R&D가 차지하는 비중이 20% 이상인 선진국형 산업임
 - 대형 여객기 개발비용이 50~80억 달러, T-50 항공기 개발에 2조 1천억 원, KHP 헬기 개발에 1조 3000억 원이 소요됨
- 대규모 설비의 소요에 따른 막대한 자금과 규모의 경제가 크게 작용하기 때문에 글로벌 경쟁이 요구될 뿐만 아니라 정부 차원의 전략적 시장보호 및 창출이 필요한 정부개입형 산업임
- 항공우주산업은 부가가치가 매우 높을 뿐만 아니라 제품의 수명주기가 매우 길어 후발자의 시장진입이 어려운 산업임

□ 국내 항공산업 및 분포 현황

- 국내 항공산업은 군수부문이 중심이 되어 라이선스 생산사업을 통해 성장해 왔음
 - 라이선스 생산사업이 기반이 되어 80년대부터 각종 부품의 해외수출이 본격화 되었으며 최근에는 T-50 전투기를 개발하여 세계 12위의 초음속기술 보유국가로 발돋움함
- 한국의 항공우주산업은 전국에 111개 사업체에 종사자 8811명이고, 이중 사업체 기준 48.6%, 종사자 기준 87.4%가 남해안 3개 시·도에 분포해 있음

표 V-8. 남해안권 지역별 항공우주산업 사업체수 및 종사자수(2007)

(단위 : 개소, 인)

전국		남해안 3개 시도		부산		전남		경남	
사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
317	2,3078	158	19,6842	18	5343	-	-	140	1,4499

주 : 항공기·우주선 및 부품 제조업, 항공기·우주선 및 보조장치 제조업, 항공기용 엔진 및 부품 제조업, 항공기용 엔진 제조업, 항공기용 부품 제조업

자료 : 통계청(KOSIS), 전국사업체조사

- 국내 항공산업은 전문분야별로 업체가 분화되어 있음
 - 대기업 주도하에 완제기 생산 및 체계종합을 지향하는 한국항공우주산업(주)(KAI), 기체 부품 및 창 정비에 특화된 대한항공(KAL)과 엔진분야의 삼성테크윈으로 전문화되어 있음
 - 부품업체로는 유압장치의 한화, 랜딩기어의 위아, 전자장비업체인 넥스원퓨처 및 레이더의 삼성탈레스 등 100여개사가 있음
- 국내 완제기 시스템 분야의 기술수준은 선진국 대비 70~90% 수준이나, 핵심부품소재의 설계·제작능력은 30~50% 수준에 불과함
- 국내 항공산업은 2006년 15.18억불의 생산량(약 80%가 군수분야)을 보여 2005년 대비 8.4% 증가하는 현상을 나타내며 2004년 이후 꾸준한 성장세를 나타냄
 - 국내 항공산업 시장규모는 약 50억 달러('07년 기준)로서 60% 이상을 수입에 의존
- 2007년 기준 수출은 9.3억 달러, 수입은 31.3억 달러로 만성적인 무역적자를 나타내고 있는 실정

표 V-9. 국내 항공우주산업 수급 동향 및 전망

(단위 : 백만달러)

구 분	2004년		2005년		2006년		2007년(추정)		
	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	
공급	생산	1187	-4.6	1398	17.8	1515	8.4	1861	22.8
	수입	1410	41.0	1902	34.9	3118	63.9	3129	0.4
계	2597	15.8	3300	27.1	4633	40.4	4990	7.7	
수요	내수	2226	39.8	2911	30.8	4161	42.9	4056	-2.5
	수출	371	27.1	389	4.9	472	21.3	934	97.8

자료 : 한국항공우주산업진흥협회(<http://www.aerospace.or.kr>)

- 국내 항공우주산업의 세계 항공우주산업 시장점유율은 0.5%에 불과함
 - 종사자는 약 7100인 수준으로 미국 62만 인, 영국 12만 인, 프랑스·캐나다 10만 인과 대비할 때 10% 수준임
- 국내 항공산업 관련기업 및 기관은 경기, 대전 외에는 남해안권의 부산, 창원, 사천, 고흥 등에 분포하고 있음

- 국내 항공우주산업은 대덕의 연구개발 기능, 사천의 생산기능, 고흥의 시험평가·관광 기능 등으로 역할이 분담되어 추진되고 있으므로 이를 반영하되 생산 기능에도 연구관련 기능이 부가될 수 있도록 추진할 필요가 있음
- 사천은 국내 항공산업 인프라의 최대 집적지
 - 전국 생산액의 82.5%, 사업체수 68.3%, 종사자수의 68.9% 차지
 - 인근 창원에 항공기계산업 인프라인 핵심기업들 소재(삼성테크윈 : 엔진, 위아 : 랜딩기어, 퍼스텍 - 항공전자 등)
 - 사천에는 공항, 제3훈련비행단, 국방기술품질원 항공센터, 경상대 및 한국폴리텍항공대 소재
 - KAI의 국제공동개발사업(A350 Wing-Rib 7억불수주, A350 복합동체 8억불수주), KAI VLJ(Very Light Jet) 개발사업(2500억원), 창정비(MRO)사업 50만평 부지수요 등
- 사천의 항공관련기업들이 사천 1,2,단지에 집적되어 있으며, 최근 기업들의 수요증가로 부지확장 또는 신규 산업단지 조성이 필요함
 - 이에 따라 사천 제2일반산업단지 주변과 제1산업단지 주변지역을 중심으로 부지확장 또는 신규조성을 검토

다. 신소재산업 현황 및 특성

□ 신소재산업 현황

- 우리나라의 소재산업은 국가 경제의 중추로서, 범용소재 분야에서는 세계 5위 수준의 경쟁력을 보유
 - 에틸렌생산 5위(690만톤, '07), 조강생산 6위(5,100만톤, '07)
- 첨단소재 분야(액정 등)는 선진국의 수입 또는 기술에 의존하는 등 부품분야에 비해서도 취약한 경쟁력 보유
 - 주요 첨단소재 수입비중은 고강도 구리압연박판, LCD용 액정, PDP용 유리기판 모두 '100%'이며, 프리즘시트 '96%', 실리콘 웨이퍼 '76%' 등임
 - 2005년 부품·소재 경쟁력은 2001년 '100'일 때, 부품산업 '120', 소재산업 '110' 임
- 우리나라의 신소재 사업체수는 2119개, 종사자수는 약 3만 521인이며, 이 중 남해안권에는 192개 사업체, 4398인의 종사자로 각각 9.1%, 14.4% 차지

표 V-10. 남해안권 지역별 신소재산업 사업체수 및 종사자수(2007)

(단위 : 개소, 인)

전국		남해안권		부산해안권		전남해안권		경남해안권	
사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
2119	3,0521	192	4398	68	1963	43	1223	81	1212

주 : 유리섬유 및 광학용 유리 제조업, 산업용 도자기 제조업, 기타 내화요업제품 제조업, 그외 기타 분류 안된 비금속 광물제품 제조업, 합금철 제조업, 도금, 착색 및 기타 표면처리강재 제조업, 그외 기타 1차 철강 제조업, 기타 비철금속 제련, 정련 및 합금 제조업

자료 : 통계청(KOSIS), 전국사업체조사

□ 신소재산업의 부가가치체인 및 전후방연계

- 소재산업은 전방산업(부품완제품)의 성능·품질·가격경쟁력을 결정하는 핵심근간으로 공급사슬상 높은 부가가치 창출
- 국내에서는 철강, 석유화학 등 1차 재료를 바탕으로 범용소재와 첨단소재를 공급하고 있으며, 기계구조, 전기전자, 환경·에너지, 바이오·의료군이 수요처임
 - 범용소재에서 점차 첨단소재 개발이 요구되고 있으며, 첨단소재를 활용함으로써 수요산업의 경쟁력이 높아짐
- 소재산업은 미국·일본·독일 등 소수 글로벌기업이 독과점적 지배력 행사
 - 3M(美, 프리즘시트 87%), 후지(日, 편광판소재 72%), Merck(獨, 액정원료 50%)
 - 소재산업은 고위험·고수익(High risk, High return)의 특성으로 장기간의 연구와 막대한 투자비가 소요되나, 성공 가능성이 낮아 신규 진입이 어려움
 - 선진기업은 특허·표준장벽으로 후발기업의 신규 진입 봉쇄
- 강점 수요산업(반도체디스플레이 등)을 기반으로 일부 첨단소재 개발에 성공
 - LG화학(편광판, 세계3위/8000억원), 제일모직(전해액, 세계4위/380억원), SKC(확산판, 세계1위/1100억원), 희성금속(골드와이어, 세계8위/659억원), 일진소재산업(전해동박, 세계4위/1938억원) 포스코(STS, 세계3위/4조 5천억원) 등 일부 소재기업은 첨단소재기업으로의 전환을 시도 중
 - 에스에스씨피(특수광학코팅제), 네오세미테크(갈륨비소반도체), 대주전자재료(PDP격벽재료) 등 중소벤처기업들은 특수 소재시장에서 틈새분야 세계경쟁력 보유기업으로의 진입 노력을 경주
- 대학 소재관련 학과는 1091개(이공계중 9.3%), 소재 전공인력은 매년 1만

- 3천여 인(이공계중 10.8%)이 배출되어 인력양성의 전반적 기반은 양호
- 소재 연구인력('05년)도 약 1십만 7천7백인(산업체가 80%를 차지)
- 융복합화 등 부품산업의 고도화도 지속적으로 추진하는 한편, 소재산업을 집중 육성할 필요
- 범용소재·완제품 기업의 글로벌 경쟁력, 우수한 인력 등을 고려할 때, 첨단소재 경쟁력 확보도 가능성은 충분

□ 소재 및 희유금속의 현황

- 희유금속은 마그네슘, 티타늄, 니켈, 몰리브덴, 코발트, 실리콘 등을 뜻함
- 희유금속 중 마그네슘은 원료를 전량 수입하며, 우리나라는 중간재(합금, 판재-포스코, 빌렛-마그빌 등), 최종재(압출단조-다이캐스팅)에 소수의 기업이 있음
- 국내 주요 수출품인 전자, 수송기계 등에 반드시 필요한 부품이나, 전량 수입에 의존하고 있어 고환율, 희소성으로 인한 자원보유국의 무기화 등으로 비축, 재활용 등이 필요
- 마그네슘 관련기업은 전국에 분포하고 있으나 지역적으로 특화되어 있음
- 전남해안권에는 순천 해룡산단에 판재·성형·압출과 관련된 비교적 많은 업체들이 집적되어 있음
- 따라서 해룡산단 인근의 적정가격의 부지확보가 가능한 지역에 희유금속소재 산업 클러스터를 구축할 필요 있음
- 정부는 3대 분야 17개 신성장동력산업의 하나로 신소재산업을 육성할 계획
- 지식경제부는 희유금속산업육성 종합계획을 수립중
- 전남은 고부가가치산업인 신소재산업을 지역전략산업으로 선정하여 연구개발과 창업을 촉진하여 왔으며 신성장동력으로 신소재산업을 육성할 계획
- 신소재기술산업화지원센터, 전남테크노파크를 중심으로 연구개발과 기술지원 및 창업을 지원
- 전남은 희유소재산업 부품소재 클러스터 특화단지 조성계획 수립 예정
- 희유소재특구 육성, 연구생산집적시설 건립, 비축물류기지 조성 등을 추진할 계획
- 국가전략희유소재부품 생산기술종합연구원, 연구·시험분석·평가, 연관기업의 사업화 지원, 시제품 생산지원 등을 담당하는 희유소재산업 육성 혁신연구기관을 설립할 계획

라. 융복합 신산업 현황

① 로봇산업

□ 로봇산업의 특징

- 로봇산업은 타산업에 대한 기술적 파급효과가 지대한 융·복합 신산업
 - 지능기반의 로봇 원천기술은 IT 이후 전 산업을 변혁할 새로운 융합기반을 제공(Robot Convergence)
- 다양한 연관 비즈니스 창출이 가능한 산업가치사슬(Multi Value Chain)형 산업
 - 로봇제품 및 부품의 설계·생산·유통, 로봇응용 SW, 서비스·콘텐츠 제작·운용 등 다중구조의 산업가치사슬을 형성
 - 디자인, 모듈개발, 응용컨설팅, 유지보수, 대여·활용 등 다양한 중소기업형 비즈니스 기회 및 양질의 일자리 창출에 기여
 - 로봇은 건설, 의료, 국방 등 제조업 이외의 타산업과 융합하여 인간을 대체하는 다양한 서비스 제공

□ 세계 로봇산업 현황

- 2007년 현재 세계 로봇시장 규모는 전년대비 18.9% 성장한 81억2천6백만 불로 추산(국제로봇연맹(IFR), '08.10)
- 세계 로봇시장은 향후 2013년 300억 달러 규모를 형성, 본격적인 시장성장단계에 진입한 이후 2018년에 약 1천억 불 시장 형성 전망
 - 초기시장 성장단계에 진입한 것으로 평가받는 제조업용 로봇의 경우 연평균 12% 수준의 꾸준한 성장 기대
 - 2012년 75억5천만 달러(후지경제연구소)에서 2015년 260억 달러(한림공학원) 규모의 시장규모 예상
- 기존 로봇시장 규모에 타산업과의 융합으로 신규 발생하는 로봇융합산업을 추가할 경우 로봇자체 시장 대비 2~3배의 시장을 이룰 것으로 기대

□ 국내 로봇산업 현황

- 국내 로봇시장은 8957억 원('08)으로 지속 성장 추세(전년대비 성장률

18.8%)

- 2008년에는 개인서비스용 로봇 신제품 출시 및 제조업용 로봇생산 증가로 예년 수준의 성장세 회복
- 2007년의 경우 경제여건 악화 및 히트 로봇상품의 부재로 제조분야 2.2%, 개인서비스분야 9.2% 등 전체 4.8%의 성장에 그침
- 규모는 작지만 서비스로봇 및 로봇부품의 경우 고성장 추세 유지

표 V-11. 로봇분야별 국내시장(생산기준) 규모

(단위 : 십억 원, %)

구 분	'05	'06	'07	'08	전년대비 증감률	연평균 증감률
개 인 서 비 스 용	26	32	35	41	16.1	15.8
전 문 서 비 스 용	5	12	9	10	10.0	21.6
제 조 업 용	514	627	641	757	18.0	13.8
로 봇 부 분 품	27	48	69	89	28.1	49.1
국내시장(생산기준)	572	720	754	896	18.8	16.1

주 : '08 규모는 추정치임

자료 : 지식경제부, 2007·2008, 로봇산업실태조사보고서

- 국내 로봇전문기업은 총 187개이며, 매출액 50억원 미만의 업체가 전체의 85.6%를 차지하는 등 중소기업 위주의 산업구조
 - 2008년 평균매출액 44.3억 원, 평균 종업원수 33인 수준이며, 어려운 여건 속에서도 연구개발 투자 1135억 원(20.6%) 지속 증가
 - 대기업은 제조 로봇에서 서비스용 로봇으로 진출 모색, 중소기업은 개인서비스 로봇에서 전문서비스 로봇으로 진출 시도 중
 - 2007년 현재, 우리나라의 산업용 로봇 업체수는 223개사, 종사자수는 3060인으로 나타났으며 남해안 3개 시·도는 각각 7.6%, 7.3% 차지할 뿐임
- 우리나라의 로봇산업 성장잠재력은 세계최고 수준
 - 로봇활용도가 높은 주력산업, 앞선 IT 인프라, 정형화된 생활환경, 첨단기술의 수용도가 높은 국민성 등은 로봇산업 확대에 최적
- 세계적으로도 시장 초기단계이므로 우리 고유의 성장잠재력을 바탕으로 범국가적 역량을 집중한다면 선도적 위치 확보 가능
- 로봇랜드 테마파크에 설치될 로봇제품들의 공급을 피하고 창원, 마산 등에 분포한 로봇 및 메카트로닉스 관련 기업들의 집적을 도모하기 위하여

- 로봇 전문생산단지를 조성할 필요성이 있음
- 로봇 전문산업단지 조성을 위한 수요조사 결과 25개 업체가 95,5901m²의 면적을 필요로 하고 있음

□ 정부 정책동향

- 2008년 2월 임시국회에서 정부는 로봇산업 육성정책의 근간이 되는 로봇 특별법(지능형로봇 개발 및 보급 촉진법) 제정
- 지능형 로봇산업은 제품 및 관련부품·소재의 제조·유통, 로봇 SW 및 서비스 콘텐츠 산업과 타분야의 로봇화로 융합되는 산업을 포함하며, 정부가 제시한 17개 신성장동력산업에 해당

② 요트산업

- 레저보트 산업의 세계시장 규모는 2004년 124억 유로에서 2010년 173억 유로로 2005년 대비 43% 성장할 것으로 전망(더글라스 웨스트우드)
 - 세계 주요국의 요트산업 기반을 살펴보면, 생산업체수, 엔진제작업체수, 고용인력은 미국이 가장 우수한 기반을 갖추고 있으며, 네덜란드·이탈리아·독일·호주 등의 순으로 규모가 큼
 - 우리나라에서는 국민소득 향상과 함께 선진국형 해양레저스포츠인 요트에 대한 관심이 높아지고 있음
 - 국토해양부(국산패밀리보트 연구사업), 지식경제부(해양장비개발센터사업), 한국부품소재산업진흥원의 연구사업 등 요트산업을 육성하기 위한 노력 전개
- 2007년 기준, 전국 요트사업체 및 종사자의 지역별 분포를 보면 전국 21개 사 중 남해안 3개 시도에는 부산 1개사 2명, 전남 1개사 10명 수준에 불과

표 V-12. 남해안권 지역별 요트산업 사업체수 및 종사자수(2007)

(단위 : 개소, 인)

구분	전국		남해안 3개 시도		부산		전남		경남	
	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
오락 및 스포츠용 보트건조업	21	179	2	12	1	2	1	10	-	-

자료 : 통계청(KOSIS), 전국사업체조사

- 우리나라 레저보트 관련 업체의 대부분은 FRP(Fiber Reinforced Plastic) 어선건조에서 출발한 영세한 소형조선소로 전남이 전국 FRP 선박의 30% 건조를 담당
 - 소규모 FRP 어선건조업체는 레저선박업체로의 전환을 시도중임
 - 업체의 집적화 및 기술지원 등이 이루어질 경우 해양레저선박 전문업체로의 전환에 성공할 가능성이 높음
 - 전남의 해양레저선박 관련업체는 해양레저선박 건조업체 7개소, 해양레저선박으로 전환(창업 포함)중인 업체 6개소, 해양레저선박으로 전환 희망업체 5개소, FRP 제작업체 24개소, FRP 수리업체 3개소, 소형선박용 엔진관련업체 6개소 등 총 51개 업체가 분포함
- 경남은 요트산업 육성을 위해 2008년 조례를 제정한 이후 남해군, 마산시, 거제시 등의 기초자치단체들이 관련조례를 제정하고 요트산업 육성계획 발표
 - 요트산업 수요 창출을 위해 특별소비세 20% 폐지

마. 해양바이오산업 현황

- 해양미생물이나 해양조류를 이용하는 해양바이오 산업은 장기적인 관점에서 우리나라에서 유망한 생물산업으로 꼽힘(산업연구원, 2000)
- 해양바이오 산업은 해양생물을 이용하여 유용한 물질과 공정을 개발하는 분야
 - 의약, 식품, 환경, 신소재 등 응용영역이 있으며 성장가능성이 매우 크고, 수중생물 배양을 통한 의약품, 식품 등 생산, 수중환경정화, 생물공정 적용 등이 가능한 분야임
 - 해양바이오 산업은 해양자원에 대한 중요성 인식에도 불구하고 아직까지는 개발 초기단계로 대부분 정부주도로 연구가 진행
 - 조류(algae) 등을 이용하여 물질을 생산해 내는 분야가 중심을 이루고 있음
- 해양 바이오 관련 세계시장은 2003년 2480억 달러 규모를 형성함
 - 2003년과 2012년 사이 연평균 4.8%의 성장률을 보이며 2012년 해양바이오 관련 세계 시장은 3781억 달러를 형성할 것으로 전망
- 2008년 기준 해양바이오 관련시장 중 가장 큰 점유율을 보이는 것은 미국으로 2008년 10억 25백만 달러에 31%의 점유율을 보이고 있으며, 그 밖의 캐나다, EU, 아시아 및 일본, 라틴아메리카 등의 시장이 21억 81백만 달러에 69%의 시장 점유율을 보임

- 시장증가율을 살펴보면 2003년부터 2012년까지 미국은 4.09%의 증가율을 보이고 있으나, 그 외의 지역은 미국보다 더 큰 증가율을 보여 연평균 5.13%의 성장을 보일 것으로 예측
- 해양 바이오 제품 및 서비스 시장 중 헬스케어제품 시장이 가장 빠르고 크게 성장할 것으로 예측
- 헬스케어제품 시장은 2003년 12억 47백만 달러에서 2012년 20억 40백만 달러 시장으로 연평균 6% 이상 증가할 것으로 예측

표 V-13. 세계 해양바이오제품 시장 현황(2003~2012)

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	연평균 성장률
합계	4483.1	4637.8	4786.9	4931.4	5073.8	5212.3	5357.8	5501.5	5657.3	5793.1	4.8
공산품	59.7	60.9	61.9	62.7	63.5	61.1	64.7	65.2	76.7	66.1	1.2
헬스케어	1204.7	1302.4	1396.4	1486.1	1573.7	1662	1752.8	1846	1942	2040.7	6.0
소비재	920.2	966.3	1008.4	1047.1	1083.2	1118.4	1153.3	1188.2	1222.1	1255.5	3.5
공공인프라	291.5	296.3	300.7	304.5	308	311.1	313.9	316.3	318.4	320.4	1.1
기타	4.0	7.8	14.5	25.0	38.4	51.7	64.1	75.8	87.1	98.4	42.7

자료: 생명공학정책연구센터, 2008, p.17 재인용

- 우리나라의 해양바이오 관련 연구개발이 체계적으로 추진되기 시작한 것은 2000년 5월 해양개발기본계획 수립 이후임
 - 해양생명공학기술개발사업은 10년간 총 3,744억원을 투입하여 원천핵심기술, 신소재, 신의약, 생물자원보전, 생물공정, 인프라구축 등 7개 기술분야 26개 연구개발 과제를 구분하여 수행¹¹⁾
- 경남은 경상대학교 해양과학대학과 수산자원연구소 등의 연구 인프라를 갖추
 - 통영의 해양바이오, 진주의 농업바이오, 김해와 양산의 의료기기 및 서비스를 중심으로 한 바이오산업 육성정책을 추진 중임
- 농축산바이오 산업 뿐 아니라 삼면이 바다인 우리나라가 해양바이오 산업에서 경쟁력을 확보하기 위해서는 자연조건은 물론 인적자원이 풍부한 지역을 중심으로 연구개발 역량을 확보하고 이를 산업과 연계할 필요가 있음

11) 현재 추진 중인 해양바이오기술 관련사업은 국토해양부 주관의 마린바이오21 사업, 해양생물자원의 생명공학적 활용기술 개발, 수산생물의 번식기구 연구, 수산물의 산업과학화 연구, 고부가 양식기술 개발 등의 연구개발과 해양계 대학 지원을 통한 인력양성사업 등임

- 부산과 같은 인구가 많고 연구개발자원이 풍부한 지역을 허브로 두고, 통영·울진 등 전국 해안에 면한 중소도시 지역의 수산과학원 및 센터를 스포크(spoke)로 연계하여 해양바이오 산업을 육성할 필요가 있음

바. 재생에너지산업 현황

- 에너지위기(화석연료 고갈, 높은 에너지가격 지속), 기후변화(온실가스 누적, 기후변화 가속), 녹색성장(정책적 의지; 한국 국가성장 비전, 미국 청정에너지 강조)이 그 배경이 되고 있음
- 전 세계적으로 2030년까지 매년 10%~20% 성장할 전망¹²⁾
 - 2030년까지 연료전지, 태양광, 풍력, 석탄가스화가 유망
 - 태양광 발전시장은 저유가시대에는 24%로 성장하였으나 2000년 이후 고유가가 전개되면서 38%의 성장률을 기록
 - 2007년 300억 달러에서 2010년 1200억 달러로 연평균 43%로 성장할 전망¹³⁾
- OECD 주요 국가들의 신재생에너지 보급 비중은 덴마크 18.5%에서 영국 2.8%로 아직 1.0%에 불과한 우리나라보다 높음
 - 국가마다 신재생에너지원별 비중 차이는 있지만, 주로 바이오, 수력, 폐기물 에너지원의 활용이 많음
 - 최근 들어 미국, 일본, 독일 등 주요 선진국들은 신재생 에너지 보급을 위해 정책적 지원을 강화하고 있음

12) Goldman Sachs, 2005년

13) Photon Consulting 2007년

표 V-14. OECD 주요국가의 2008년 신재생에너지 원(原)별 공급현황

(단위: 천 toe, %)

국가	수력	풍력	바이오	폐기물	지열	태양광	태양열	해양	합계	신재생 E 공급비중	
미국	공급량	2,1673	4,507	7,4458	9,465	1,0408	2	1595	-	12,2109	5.3
	비중	17.7	3.7	61.0	7.8	8.5	0	1.3	-	100	
독일	공급량	1797	3474	1,7372	4646	249	344	356	-	2,8239	8.4
	비중	6.4	12.3	61.5	16.5	0.9	1.2	1.3	-	100	
일본	공급량	6383	251	4632	1601	2,556	1	512	-	1,5938	3.2
	비중	40.1	1.6	29.1	10	16	0	3.2	-	100	
덴마크	공급량	2	596	1980	945	12	-	12	-	3546	18.5
	비중	0.1	16.8	55.8	26.6	0.3	-	0.3	-	100	
프랑스	공급량	5489	491	1,1479	2327	114	3	44	44	1,9992	7.5
	비중	27.5	2.5	57.4	11.6	0.6	0	0.2	0.2	100	
영국	공급량	432	612	3590	1084	1	1	45	-	5764	2.8
	비중	7.5	10.6	62.3	18.8	0	0	0.8	-	100	

자료 : Energy Balances of OECD Countries, IEA 2009 Edition, 에너지관리공단 신·재생에너지센터, 신재생에너지통계(2008년), 재인용

- 우리나라는 신재생에너지 보급비중을 2007년 2.38%에서 2030년까지 11%로 늘릴 계획
 - 최근 총 1차 에너지 생산량 중 신재생에너지가 차지하는 비중은 2005년 2.13%에서 2008년 2.43%로 증가함
 - 생산부문에서는 신재생에너지원 중 폐기물이 약 78%, 수력 11.3%, 바이오가 7.3%로 주 생산원임
- 남해안 3개 시·도의 생산량은 8만 7천(toe)로 전국 신재생에너지 생산량의 약 15%를 차지하며, 발전량은 46만 9천(toe)로 전국의 11%를 차지함
 - 남해안 3개 시도 신재생에너지 생산 부문의 원별 공급비중은 폐기물이 약 93%로 대부분을 차지하며 수력, 바이오, 태양광 등의 순으로 높음
 - 발전 부문은 수력 약 64%, 태양광 29%, 매립지가스 5% 순으로 높으며, 특히 태양광의 비중이 전국 수준(6.7%)에 비해 꽤 높은 편임

표 V-15. 지역별 신재생에너지 원별 공급비중(생산부문)

(단위: 천 toe, %)

구분	전국		남해안 3개 시도		부산		전남		경남	
	공급량	비중	공급량	비중	공급량	비중	공급량	비중	공급량	비중
계	5859	100.00	1879.872	100.00	87.365	100.00	1573.5	100	219.307	100.00
태양열	28	0.48	4.6	0.24	0.6	0.67	2	0.11	2	1.04
태양광	61	1.04	28.5	1.52	0.5	0.61	25	1.6	3	1.51
바이오	427	7.28	38	2.02	7	7.81	28	1.76	3	1.26
풍력	94	1.60	0.56	0.03	0.06	0.07	0.2	0.01	0.3	0.14
수력주 ¹⁾	660	11.27	65	3.43	-	-	19	1.19	46	20.84
연료전지	4	0.07	0.012	0.00	0.005	0.01	-	-	0.007	0.00
폐기물	4569	77.98	1742	92.71	79	90.63	1499	95.31	164	74.69
지열	16	0.27	1.5	0.08	0.2	0.20	0.3	0.02	1	0.52

주 : 1) 수력에 대수력 포함됨

자료 : 에너지관리공단 신·재생에너지센터, 신재생에너지통계(2008년)

- 유럽연합은 신재생에너지 보급비중을 2005년 4.6%에서 2020년까지 20%로 늘릴 계획
 - 핵심분야는 태양광과 풍력이며, 공동 R&D지원정책, 기후변화 대응정책을 추진
- 향후 집중투자 분야는 태양광, 풍력, 수소·연료전지 등이며, 보급확대 분야는 바이오, 해양에너지 등임
 - 신성장동력기획단에서 선정한 22개 신성장동력 중에는 무공해석탄에너지, 해양바이오연료, 태양전지, 연료전지 등 신재생에너지 5개 분야가 선정됨
 - 우리나라는 국가에너지기본계획에서 신재생에너지 보급목표를 2007년 2.38%에서 2030년 11%로 늘릴 계획이며, 태양광, 풍력, 수소·연료전지를 집중투자 분야로 설정
 - 2009년에는 신재생에너지를 포함하는 녹색기술관련 R&D 분야 종합대책으로 '녹색기술 연구개발 종합대책' 발표(2009년 1월)
- 우리나라의 태양광 보급을 위한 정책은 2003년 수립된 제2차 신재생에너지 기술개발 및 이용·보급 기본계획이 기본골격이 되고 있으며 다양한 지원제도를 시행중임
 - 태양광주택 10만호 보급사업, 발전차액지원제도, 공공건물 신재생에너지의 무설치제도, 신재생에너지설비 용자지원제도, 일반보급 보조사업 등

사. 핵과학 관련산업

- OECD/NEA 분석에 따르면 2030년 세계 에너지 수요가 2004년보다 1.5배, 원자력 발전용량은 2005년보다 1.4배 증가할 것으로 전망
 - 2005년 2월 교토의정서 발효를 통해 이산화탄소 배출규제가 본격화됨에 따라 2020년에는 세계 전체 전력 생산의 약 17%를 원자력발전이 담당하게 될 것으로 전망
- 세계적으로 원자력 산업구조가 기존 원자력 발전 중심에서 방사선을 산업적으로 활용하는 방사선 기술(Radiation Technology, RT)¹⁴⁾ 산업 중심으로 급속하게 개편될 전망
- 2000년대 에너지성(DOE)의 핵융합 예산은 연 2.5~3억 달러 수준, ITER 사업이 본격화되는 2008년부터 급격히 증가할 것으로 예상
 - 우리나라 정부도 2007년 “제3차 원자력 진흥종합계획” 및 “원자력 연구개발 5개년 계획(’07~’11)”을 확정하고 다양한 사업 추진 계획 중임
- RT산업은 의료, 공업, 환경, 식품, 농업, 생명공학 등에 광범위하게 이용되는 융복합 신산업으로 향후 산업발전 및 생활수준 향상과 더불어 지속적으로 확대될 전망

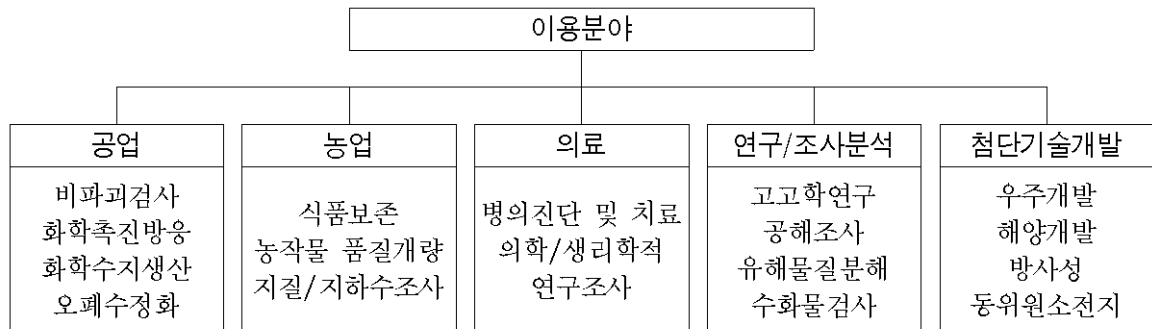


그림 V-11. RT 활용분야

- 우리나라는 원자력발전 사업을 시작한지 20년 만에 세계 6위권의 원자력 기술 선진국으로 성장
 - 현재는 원전기술자립을 달성하여 독자적인 기술로 원자력 발전소를 건설하고 있으나 향후 RT산업 관련 인프라 조성이 시급

14) RT는 방사선을 기반으로 한 융합기술로서 방사선 및 방사선 발생장치, 방사성동위원소를 활용하는 산업으로 이들의 이용을 통해 공업, 농업, 생명공학, 환경분야의 산업 등 전반에 활용하는 기술을 의미함

- 선진국에서는 원자력에너지 이용이 성숙기에 들어서면서 방사선 및 방사선 동위원소 이용 개발을 추진하고 있으며, 우리나라에서도 이용이 급속도로 확대되는 추세임
 - 국내 방사선 및 방사성동위원소 이용 기관의 수가 1995년 1064개에서 2000년 1692개 기관으로 증가함
 - 국내에서 연간 발생하는 8~10만 인의 암 환자 중에서 30%정도가 50여개의 의료기관에서 방사선 치료를 받고 있으나, 수년 내에 선진국 수준인 60~70% 수준으로 증대될 전망이다
- 대표 인프라인 가속기의 경우 현재 우리나라에는 포항 전자 빔 저장링 가속기, 원자력 의학원의 사이클로트론, 국립 암센터의 양성자 가속기가 있음
 - 지역별로는 서울, 대전, 익산, 정읍, 포항에 가속기 관련 연구기관 및 시설이 분포하고 있음
 - 의료분야에 비해 경제적·사회적 파급효과가 큰 공업, 농업, 식품, 환경 분야에 대한 투자가 상대적으로 적은 실정
- 2002년을 기준 국내 RT 이용 기관의 총 매출액은 6427억원에 이르며, 이는 동년의 GDP 대비 0.1%에 해당
 - RT 이용 기관의 매출액을 분야별로 보면 방사선발생장치가 1519억원(24%), 진단방사선장비가 1353억원(21%), 비파괴검사 및 조사가 1259억원(20%), 그리고 의료 분야의 매출액이 1976억원(31%)
 - RT 이용 기관의 총 매출액은 원자력 이용 기관(RT 이용 기관+원자력사업체) 총 매출액의 6%에 불과하므로 향후 선진국형 경제규모 패턴으로의 발전이 시급

표 V-16. RT 이용 분야별 매출액(2002년)

분 야	매출액(억원)	구성비(%)
합 계	6427	100.0
RI	262	4.1
RI 내장기기	58	0.9
방사선발생장치	1519	23.6
방사선진단장비	1353	21.0
NDT 및 조사분야	1259	19.6
의료분야	1976	30.8

자료 : 부산테크노파크 전략산업기획단, 2007, 부산지역 중입자가속기유치 및 핵 의·과학도시 발전전략에 관한 연구

- 부산은 RT 산업을 향후 지역의 차세대 전략산업으로 채택하고, 국내 방사

선 관련기관들을 유치하는 정책을 추진 중임

- 부산대학교 사이클로트론 연구소 및 동남권원자력의학원 착공, 해양레저 및 동부산권 관광단지와 연계 등 타 지역에 비해 상대적 우위를 확보하고 있음
- 향후 IT, 자동차, 우주항공, 국방 분야에 방사선융합을 통한 신재료 개발 및 공급, 환경자원보존 기술개발 추진, 식품생명 및 생물공학 원천기술 확보를 통한 관련 산업 육성 추진 필요

2) 추진과제

□ 기존산업의 첨단화 및 녹색화를 통한 특화산업벨트 구축

- 조선(첨단조선, 중소조선, 조선기자재, 레저선박 등), 항공우주, 신소재산업(희유금속 등) 클러스터를 조성

□ IBEC-T 융복합화를 통한 신성장동력 산업화

- 전통제조업과 첨단기술을 접목하고 첨단산업간 융합화하여 신산업벨트를 조성
- 로봇산업, 요트산업, 해양바이오산업과 서비스산업을 복합화하여 신성장동력을 창출

□ 신재생에너지벨트 조성을 통한 녹색성장지대화

- 양호한 일조량, 조류, 풍력 등을 활용한 신재생에너지벨트 조성 및 녹색성장지대 구축
- 신재생에너지 R&D-소재생산발전단지, 에너지자족형 섬 조성

3) 추진방안

□ 제조업 혁신역량 강화와 신성장동력 창출을 위한 연구개발거점 육성

- 남해안권 특장점인 기존 주력산업의 고도화와 신성장동력산업 확보를 위해 대학, 연구기관, 첨단기업, 지원센터 등 선도기업과 선도기관이 집적된 신성장동력단지 조성

- 대학, 연구기관, 첨단기업 등은 단지내 뿐 아니라 남해안지역의 기업들과 유기적인 네트워킹을 통해 제조업의 혁신역량 강화
- 연구개발거점의 입지로는 다수의 기업이 집적된 기업집적지 및 이들과 접근성이 유리한 대도시나 중도시, 예컨대 부산이나 창원 등이 적절
 - 이를 위해서는 연구개발거점과 남해안권내 산업집적지, 산업단지 등과의 접근성 제고 필요

□ 중소도시 육성과 신산업지대화(신산업벨트화)

- 남해안권 전 지역에 걸쳐 기구축된 산업자원을 활용한 첨단기계·신조선산업 클러스터 구축
 - 남해안권을 글로벌 경쟁력을 갖춘 신성장동력 벨트화하기 위하여 기 집적된 기계·조선산업의 집적 및 네트워킹 강화
 - 부산해안권, 경남해안권(창원, 거제, 통영 등과 주변도시), 전남해안권(목포·신안·영암 포함-) 등 집적지에 기술센터, 마케팅지원센터 등 지원기능 강화
- 기구축된 산업자원을 활용한 신소재산업·항공산업 클러스터 구축
 - 사천을 중심으로 형성된 항공산업 클러스터 규모 확대
 - 광양만권에 마그네슘을 중심으로 한 신소재산업 클러스터 육성

□ 첨단제조업과 관광·서비스산업의 융·복합화

- 로봇전문산업단지 조성 및 로봇산업 육성을 통한 로봇랜드 활성화
 - 로봇을 연구생산할 전문단지와 이를 활용할 로봇랜드 집적화
- 요트 및 레저장비산업단지 조성 및 요트산업 클러스터 구축을 통한 요트관광산업 활성화 등
 - 남해안권 전역에 걸친 자연자원과 산업자원을 활용한 요트산업 클러스터 구축
 - 남해안권 전역에 걸친 조선기자재산업과 관광자원을 결합하여 요트산업을 육성하고 신성장동력으로 육성

□ 신재생에너지 산업 육성을 통한 녹색성장동력 육성

- 남해안권의 자연조건을 활용한 신재생에너지산업 육성

- 일조량이 풍부하고 지가가 저렴한 농어촌지역에 대규모 태양광발전 산업단지 조성
- 입지가 적합한 지역을 중심으로 풍력발전 조기 추진
- 지역여건을 고려한 신재생에너지원 발굴 및 시범마을 조성
- 입지특성을 고려한 해양풍력발전벨트, 수소에너지 기술개발거점 조성
- 부가가치 체인상의 기업집적을 통한 생태산업단지 조성
 - 특정기업 폐기물, 폐수, 폐열, 탄소가 타 기업의 자원의 되도록 관련기업을 집적시키는 체로방출 생태산업단지 조성

3. 관광 및 휴양거점 구축 부문 추진방안

1) 대내외적 동향

가. 문화예술의 관광자원화 및 도시이미지 제고에 활용

□ 독일 문화포럼지역

- 포츠담광장 서쪽에 있는 컬처포럼(문화포럼)지역은 베를린을 유럽의 문화 중심지로 만들려는 취지로 만들어진 지역
- 1961년 베를린 필하모니 음악당을 시작으로 유명한 건축가들의 건물들이 많이 들어섰으며 이를 통해 도시 이미지가 정립됨



그림 V-12. 베를린 필하모니 음악당

□ 일본 시즈오카(静岡, Shizuoka) 예술컨벤션센터

- 시즈오카현 컨벤션예술센터(Grandship)는 지역 활성화에 중요한 역할을 하며 새로운 문화창조거점으로 사람, 문화, 정보교류 등을 이념으로 하고 있음
 - 시즈오카현은 후지산, 이즈 해안선 및 유명한 온천 등을 통해 관광지로 유명한 지역임
- 전시갤러리, 시즈오카 예술극장, 교류홀, 중앙홀, 대극장, 영상홀, 레스토랑, 연습실, 회의실 등을 갖춘 종합문화시설임
- 매일 바뀌는 공연, 극장의 새로운 운영형태, 국제적인 예술제 개최, 인재 육성사업 등으로 인해 세계 무대예술가에게 주목받고 있음
- 자연관광지로서 뿐만 아니라 문화이미지를 통한 업그레이드된 환경을 조성하여 지역 활성화에 기여

□ 스위스 루체른(Luzern) 문화컨벤션센터

- 1998년에 문을 연 루체른 문화컨벤션센터(Kultur und Konresszentrum Luzern)에서 매년 8월 중순부터 9월까지 국제음악제가 열려 베를린필하모닉, 암스테르담콘서트헤보, 빈필하모닉 등이 개최됨
- 문화컨벤션센터를 매개로 하여 국제적인 문화도시로 부상

□ 스페인 빌바오(Bilbao) 구겐하임(Guggenheim) 미술관

- 공업도시라는 부정적인 도시이미지 재건을 위해 설립
 - 개관한지 일년 동안 130만인, 3년 만에 350만인 방문
- 2004년도까지 구겐하임 미술관이 지방경제에 미친 경제효과는 720억 페세타(약 4300억원)로 바스크 정부의 초기 투자자본의 5배에 해당함
- 구겐하임 미술관이 지역경제 활성화에 많은 영향을 미침
 - 세계적인 호텔체인이 전무하던 인구 100만의 도시였음
 - '빌바로리아 2000'계획의 일환으로 구겐하임 미술관이 들어서면서 대규모 문화단지가 조성되고 이로 인해 쉐라톤 빌바오 호텔이 건축됨

□ 일본 오사카(大阪, Osaka) 민족학박물관

- 오사카부 스이타시 센리 만국박람회기념공원내에 위치
- 문화인류학적 연구, 민족학적 유물의 수집 및 보유·전시를 통해 전세계의 민족, 사회, 문화에 대한 일반적인 이해를 도모하기 위해 1977년 건립
- 박물관은 단순 전시를 뛰어넘어 일본식 문화엔지니어링 센터 기능 담당
- 세계문화연구, 국제교류, 대학원 대학, 국내 문화기관과 학술기관의 전체 네트워크, IT 기반의 문화정보센터, 영상스튜디오, 아카이브 기능을 조합한 사례

나. 새로운 성장산업인 카지노를 투자유치 촉매제로 활용

□ 외국인 전용 카지노 업체 현황

○ 2007년 4월 현재 국내 카지노 사업체는 총 17개소임

- 이중 외국인 전용 카지노가 16개이며 내국인 출입가능 카지노는 1개소뿐임

○ 1980년대 이전에 7개 업체가, 1990년대에 6개 업체가 허가를 받아 대부분 2000년 이전에 허가를 받은 것으로 나타남

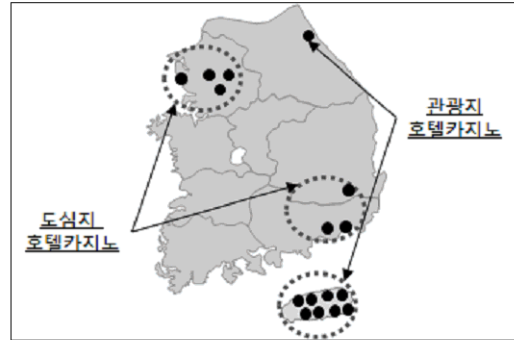


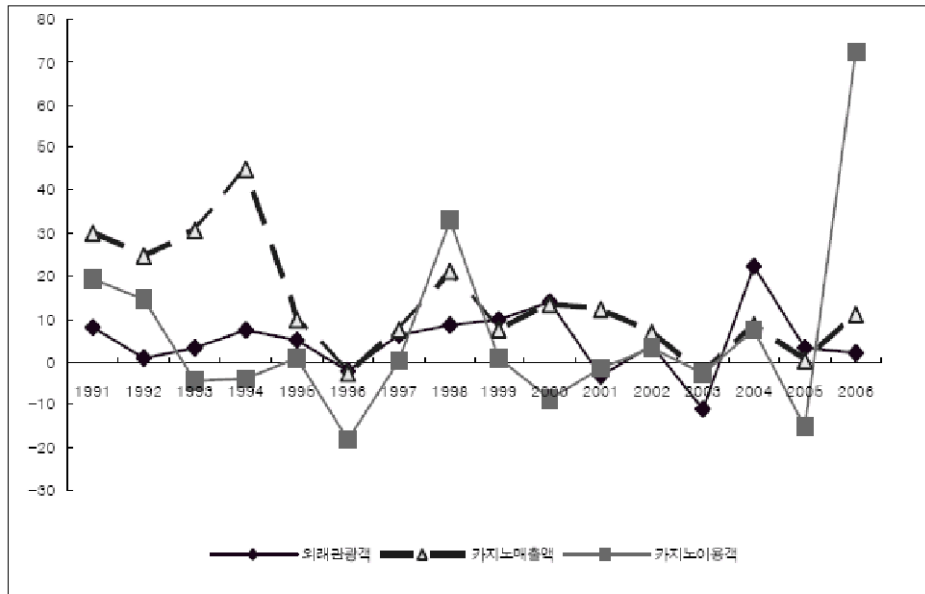
그림 V-13. 외국인 전용 카지노 업체 분포

○ 16개의 외국인 전용 카지노 중 50%인 8개의 업체가 제주지역에 집중되어 있으며 대부분 일본인을 상대로 하고 있음

- 부산에 2개의 카지노업체가 입지해 있으며, 전남과 경남에는 전무하여 지역분포에 편중이 심함을 알 수 있음

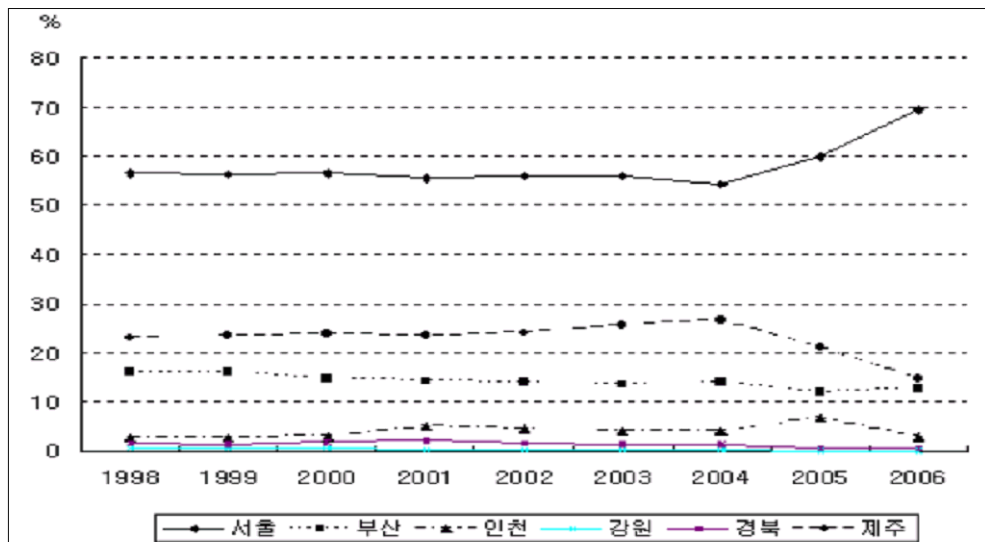
□ 외국인 전용 카지노 이용객 추이

- 관광진흥법 개정을 통해 카지노산업을 관광산업으로 규정한 1994년 이래 외래관광객은 358만 인에서 2006년 616만 인으로 총 258만 인이 증가하여 연평균 4.6%의 성장률을 기록함
 - 동기간 외국인전용 카지노 이용객은 1994년 62만 5865인에서 2006년 98만 8894인으로 증가하여 연평균 3.9% 성장률을 보임
- 외국인전용 카지노 산업의 매출액은 1994년 2014억 원에서 2006년 4806억 원으로 연평균 7.5% 증가한 것으로 나타나고 있으나, 2000년대 들어 성장세가 둔화되고 있음



자료 : 한국문화관광연구원, 2007, 외국인 전용카지노 신규개장에 따른 파급효과, 재인용 그림 V-14. 외국인 전용카지노 이용객 및 매출액의 전년대비 증감률

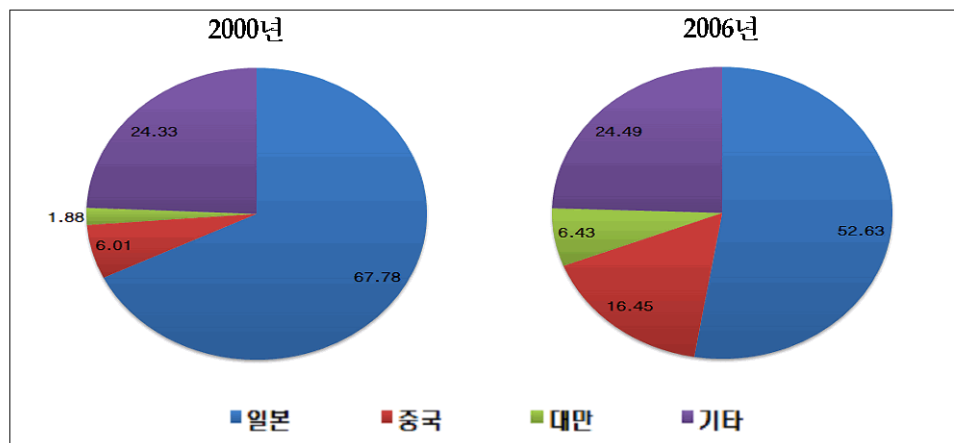
- 지역별 매출액 변화추이를 살펴보면, 2004년을 기점으로 서울지역 매출액은 증가한 반면, 제주지역과 인천지역의 매출액은 감소
- 부산의 경우 2005년 소폭 감소세를 보이다가 2006년 다시 회복세를 보이고 있음



자료 : 한국문화관광연구원, 2007, 전게서
그림 V-15. 지역별 외국인전용 카지노 매출액 구성비 추이

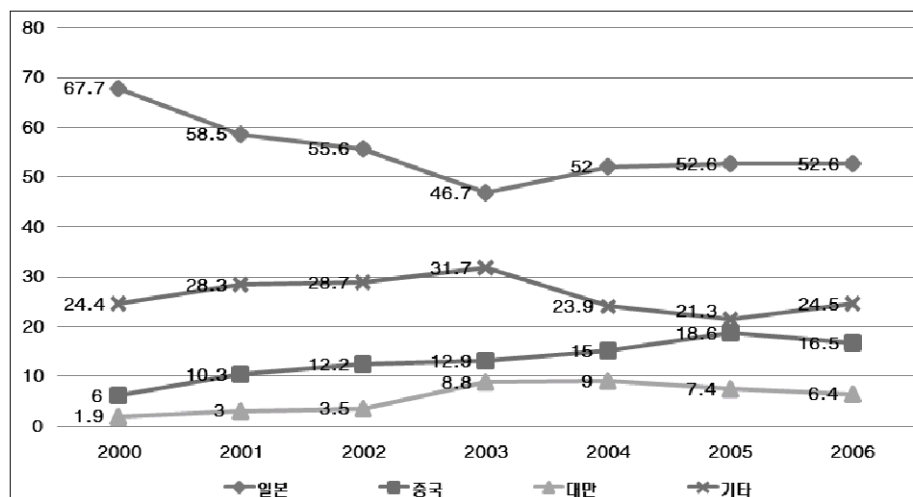
□ 외국인전용 카지노 국적별 이용객 추이

- 국내 외국인전용 카지노의 주 이용대상은 일본인으로 나타남
- 2006년 이용객 국적별 구성비를 살펴보면 일본, 중국, 대만이 75%를 차지
- 주요 이용객의 국적별 점유율을 시장별로 보면, 일본이 2000년 67.73%에서 2006년에는 52.63%로 15.1%p 감소한 것에 반해, 중국은 2000년 6.01%에서 2006년 16.45%로 증가하여 10.44%p 증가
- 마카오에 대규모 카지노 개발이 추진 중임에도 불구하고 중국 관광객의 점유율이 높아지고 있다는 것은 국내 외국인전용 카지노 산업에 있어 중국시장의 성장잠재력이 높다는 것을 시사



자료 : 한국문화관광연구원, 2007, 전계서

그림 V-16. 외국인 전용카지노의 국적별 이용객 점유율



자료 : 한국문화관광연구원, 2007, 전계서

그림 V-17. 주요 국적별 카지노 이용객 변화

다. 고소득 및 선진국형 관광의 핵심으로 해양관광·휴양 부상

- 해양을 배경으로 체재 및 휴양과 경관감상, 활동성 레저가 복합된 해양리조트 시설 확충
- 개발형태에 따라 해수욕장 중심의 비치형 리조트, 마리나형 리조트, 종합 휴양형 리조트로 구분하고, 신규 여부에 따라 기능전환형과 신규개발형으로 구분 가능

표 V-17. 해양리조트 시설의 개발유형

형태		내용	해외사례	국내사례
활동 유형	비치형	해수욕을 중심으로 하고 그 밖의 해변 이용을 포함하는 해양성 레크리에이션을 진흥하는 형태	파타야 비치(태국) 존스 비치(미국) 구다 비치(인도네시아) 코파카바나(브라질)	해운대, 경포대
	마리나형	마리나를 핵으로 하여 해양성 레크리에이션 기지화를 목표로 하는 형태	마리나 델 레이(미국) 천사의 마리나(프랑스) 실 솔 베이(미국) 롱비치 마리나(미국)	도남(충무), 수영만(부산)
	종합 휴양형	장기 체재를 염두에 두고 종합적인 휴양지 개발을 지향하는 형태	마이애미 비치(미국) 와이키키 비치(미국) 코스타 델 솔(스페인)	돌섬(마산), 중문(제주)
신규 여부	기능 전환형	어항, 창고 등을 포함하여 기존 기능을 전환시켜 새로운 레크리에이션적 수변 이용을 촉구하는 형태	센토사카린독(영국) 미스테인크시보트 페뉴얼 홀마켓(미국)	-
	신규 개발형	대규모적인 인공개발을 통하여 해양성 레크리에이션 공간을 새롭게 조성하는 형태. 타 기능도 포괄적으로 개발을 전개	랑그독루시옹(프랑스) 미션베이파크(미국) 메사두아치비치(인도네시아) 아라모아나파크(미국)	중문(제주)

자료 : 한국문화관광연구원, 2007, 해양관광개발 사례연구 : 국내외 관광개발 사례연구(II)

라. 고소득 은퇴자를 위한 관광상품으로 크루즈관광 인기

□ 크루즈관광 시장

- 크루즈관광은 100인 이상이 승선할 수 있는 선박에서 1박 이상의 여행일정으로 여가를 즐기는 것
- 크루즈선박은 운항의 정기성, 객실등급, 내부시설, 예약과 판매관리, 승무원의 구성에서 정기여객선(혹은 페리)과는 차이가 있음
- 세계 크루즈 관광객은 매년 10% 이상 증가하고 있으며, 이는 세계 일반

- 관광객 증가율의 2배 이상임
- 영국 크루즈 관광산업 분석전문가인 Tony Peisley는 2015년 세계 크루즈 수요를 약 2500만 인으로 전망
- 해운전문 컨설팅회사인 OSC사(社)는 2015년 2260만 인, 2020년 2700만 인으로 추정
- 이러한 전망으로 볼 때 2020년에 크루즈 선박은 2500선실 기준으로 112척이 필요
- 크루즈관광 시장은 북미 70%, 유럽 20%, 기타 지역이 10% 정도로 시장을 분할하고 있음
 - 북미의 최대 기항지는 카리브해와 바하마제도이며, 주요 모항지(Home Port)는 세계 크루즈산업의 수도인 마이애미와 14개 지역에 분포
 - 유럽은 영국, 독일, 이탈리아, 스페인, 프랑스, 그리스 등이 기항지이며, 가장 매력적인 기항지는 지중해 지역임
 - 아시아시장은 현재 크지는 않지만, 호주와 함께 성장잠재력이 가장 높은 지역임
 - 아시아시장은 주요 모항지역인 싱가포르, 홍콩, 동경, 시드니를 중심으로 형성되어 있음
- 크루즈항로의 개발 및 내륙 관광지와 연계 프로그램 개발이 필요

[크루즈 산업 현황]

- 전 세계 크루즈 승객은 2000년 1010만 인에서 2006년 1512만 인으로 증가, 오는 2012년에는 1965만 인으로 증가할 것이라고 전망되고 있음
- 세계 크루즈협회(CLIA)의 자료에 따르면, 세계의 주요 19개 선사가 159척의 선박을 운항하여 벌어들이는 수입은 2007년에 228억 달러에 달함(33조 원 규모)
- 크루즈 선박의 1척당 연간 수입은 1억 4500만 달러(2100억 원)
- 세계관광기구(UN WTO)는 최단시간에 다양한 경험을 즐길 수 있는 크루즈 여행을 21세기 최고의 관광상품으로 선정했으며, 이는 다른 산업에 비해 월등히 높은 연간 8%의 성장률과 이용자의 만족도를 평가하여 내린 결정임

[크루즈 관광 동향]

- 전 세계 크루즈 관광인구는 2006년 기준으로 약 1700만 인에 달하고, 크루즈 관광객이 지난 2001년에 1000만 인 시대를 개막한 이후 연평균 10%에 달하는 급속한 증가
- 세계 관광객의 연평균 증가율 3.9%보다 두 배 이상 빠른 속도
- 미국을 포함한 북미 지역의 관광객이 전체의 70%에 해당하는 1000만 인을 차지하고 있으며, 유럽지역은 약 25%에 해당하는 380만 인
- 아시아 지역은 크루즈 시장이 성장하고 있으나 약 70만 인으로 추정되어 전체 시장에서 차지하는 비중은 아직 10% 미만에 불과하고, 남미와 호주 지역의 크루즈 인구도 5% 미만 수준

[크루즈 관광 전망]

- 세계적인 크루즈 전문가인 Tony Peisley¹⁵⁾의 전망에 따르면, 세계 크루즈 관광 수요에 따른 선실 공급 능력은 2006년 대비 1.7배 높은 58만 8천개로 전망
- 영국의 해운전문 컨설팅사인 OSC사는 주요 크루즈 권역별로 2020년까지 수요를 전망했는데, 전체적으로 2015년에 2260만 인, 2020년에 2700만 인으로 추정
- 권역별로 살펴보면, 북미시장이 2020년에는 2005년 대비 1.85배가 증가한 1,720만 인, 유럽시장이 2005년 대비 2.22배가 증가한 710만 인, 그리고 아시아 등 나머지 지역이 약 200만 인으로 전망
- 점유율 측면에서는 북미 시장이 2005년 68.4%에서 2020년 63.7%로 약 5% 감소할 것이고, 유럽 시장은 23.5%에서 26.3%로 약 3% 증가할 것이며, 아시아 등 기타지역은 5.9%에서 7.4%로 서서히 증가할 것으로 예측

□ 크루즈관광 거점 개발¹⁶⁾

- 크루즈는 미국, 유럽, 일본 등에서 가장 성장속도가 빠른 관광여행상품으로, 현재는 주로 정년퇴직 후 여유시간과 연금 등의 여유자금이 있는 노년 계층이 선호하는 관광임
 - 최근에는 젊은층을 겨냥한 값싼 크루즈상품도 개발되고 있는 추세임
 - 국내에서는 1998년 11월 금강산관광 시 싱가포르에서 임차한 크루즈선이 활용된 것을 계기로 크루즈관광이 시작되었으며, 향후 크루즈 관광의 활성화가 예상되고 있음
- 국내에서는 기후나 지리적 조건 등을 고려할 때 남해안 지역이 크루즈관광 기항지로서 최적지로 평가되고 있음
 - 특히 반도국가인 우리나라를 비롯한 동북아 지역의 경우 동양의 매력적인 역사적 문화유산과 함께 크루즈 관광상품 개발의 양호한 잠재적 여건을 보유하고 있으나, 이를 적극적으로 활용하지 못하고 있는 실정임
- 크루즈관광은 크루즈 터미널, 크루즈 전용부두, 크루즈선박 수리 및 건조 등 크루즈관련 산업을 연계하는 클러스터를 형성하여 지역의 신성장동력화 가능

15) A. R. Peisley Ltd.사의 Director 겸 영국의 저널리스트로 활동하면서 크루즈산업분석 전문가로 인정받고 있음.

16) 지역발전위원회, 2008, 남중해안권 관광부문 기본구상

표 V-18. 크루즈항의 유형

기준	종류	특성
특징과 용도	출항항 (Home Ports)	· 승객들의 승·하선 및 수하물류 처리가 원활한 곳 · 육로교통시설 및 공항시설과의 연계성이 양호한 곳
	기항항 (Turn around Ports)	· 선박이 필요로 하는 서비스를 신속히 제공할 수 있는 곳 · CIQ의 절차 면에서 선박이 자유롭게 출·입항 할 수 있는 곳 · 역사적 또는 이색적인 문화의 매력이 있는 곳 · 항만과 관광지 또는 시내 사이에 교통이 원활한 곳
	다목적항 (Multi Ports)	· 출발항보다 규모는 작지만 보통 기항항보다 더 나은 서비스를 제공할 수 있는 곳 · 출발항과 기항항의 용도를 복합적으로 수행할 수 있는 곳

자료 : 지역발전위원회, 2008, 남중해안권 관광부문 기본구상, p. 90

[크루즈 관광 산업 발전 조건]

- 크루즈 산업은 수요(관광객), 공급(선박), 상품(기항지 관광 콘텐츠) 및 인프라(항만, 도시기반시설)를 구비해야 함.
- 크루즈 수요는 크루즈 선박을 이용하여 관광을 하고자 하는 잠재적 고객을 의미하는데 크루즈 수요 규모는 국제관광의 발달수준, 여행 활용에 대한 지출 수준, 크루즈에 대한 이미지, 크루즈 선대의 공급 정도, 크루즈선박의 선내 프로그램, 크루즈 비용, 상품판매 유형과 여건, 크루즈 상품의 종류와 기간, 크루즈 정박지와 운항 패턴 등에 영향을 받음
- 크루즈 선박 공급은 크루즈 선사에 의해 이루어지고, 크루즈 선사가 운항하는 크루즈선박은 크루즈 관광 산업의 필수적인 자원.
- 크루즈 선박을 수용할 수 있는 항만 등 인프라와 도시기반시설도 크루즈 산업 발달의 매우 중요한 요소임
- 항만은 크루즈 선박이 접안(부두시설)하고 관광객이 승·하선 할 수 있는 기본적인 시설(갱웨이)을 갖추고 있어야 함. 항만에서는 관광객이 입출항하는데 불편함과 시간 손실이 없어야 하고, 관광지는 안전하고 편리하게 접근하고 이용할 수 있어야 함
- 크루즈 공급과 수요를 연결하기 위해서는 관광객이 기항지의 상품과 관광 콘텐츠가 있어야 함

□ 국제 크루즈선 국내입항 현황¹⁷⁾

- 국제 크루즈선의 국내입항 실적은 점차적으로 감소하는 추세를 보이다가 2005년부터 전년대비 증가 추세를 보이고 있음
 - 국제 크루즈선 입항은 부산, 제주를 중심으로 연간 2~3만 인, 40~70회 정도이며, 2006년에는 67회 입항했으며 입항 하선 관광객은 3만3993인으로 집계됨
- 국제 크루즈선박의 수용 측면에서 우리나라에 기항하는 크루즈선박 현황

17) 문화체육관광부, 2008, 남해안 관광벨트 연계사업 활성화 방안

을 살펴보면, 부산항과 제주항에 매년 부정기적 형태의 입항이 있을 뿐 인천, 동해, 속초 등의 입항은 매우 미미한 실정임

표 V-19. 연도별 국제크루즈선 입항 현황

(단위 : 회, 인)

구분	부산		제주		인천		평택		울산, 동해, 속초, 목포	
	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객
2001	19	1,1783	28	1,2805	1	484	-	-	-	-
2002	28	1,3237	8	2760	2	515	39	7016	-	-
2003	18	6396	4	1445	2	1279	55	1,4321	-	-
2004	22	9930	2	753	-	-	-	-	-	-
2005	29	2,4582	6	3205	3	432	-	-	5	1451
2006	36	2,0928	21	1,0477	3	1652	-	-	7	936

자료 : 문화체육관광부·해양수산부(2007), 해양크루즈 관광산업 활성화 방안

- 아시아 경쟁국가 크루즈선 입항 현황을 보면, 싱가포르 454, 홍콩 343, 호주 325, 후쿠오카 90, 한국 43 순으로 다른 동북아 경쟁지역에 비해 떨어지는 수준임

표 V-20. 아시아 경쟁국가 크루즈선 입항 현황

(단위 : 회, 인)

기항지	입항 횟수	입항 관광객 수
싱가포르	454	62,3740
홍콩	343	16,2090
호주	325	28,2419
후쿠오카	90	8,3516
한국	43	2,9370

주 : 후쿠오카는 '01년 기준, 그외 국가 '05년 기준

자료 : 문화체육관광부·해양수산부(2007), 해양 크루즈 관광산업 활성화 방안

- 남해안 크루즈 관광수요는 높은 성장세(12.9%)를 보일 전망이므로 경쟁지역과의 격차가 줄어들 것이라 예상함

표 V-21. 남해안 크루즈 관광 수요전망

(단위 : 인, %)

구 분		2005년	2010년	2015년	2020년	연평균 성장률 (‘05~’20)
국내 크루즈 관광	근해	5,8349	10,1794	11,6693	13,3824	5.7
	내국인 해외	2,2291	6,0425	31,8650	78,7680	26.8
외래 크루즈관광		3,2888	3,7414	4,2564	4,8427	2.6
합 계		11,3528	19,9633	47,7907	69,6931	12.9

자료 : 경상남도개발공사, 「남해안 뱃길 테마관광선사업 타당성 조사」, 2006. p. 137.

마. 요트산업과 관광의 융복합화를 통한 시너지 증대

- 국내 해양여건, 소득수준 향상 등으로 인해 마리나 수요가 크게 증가할 것으로 판단됨
 - 체계적인 계획수립 및 인프라 개발 등 정책적 뒷받침 부족
- 마리나 개발을 체계적으로 추진하기 위한 전국 단위의 기본계획 수립 등 활성화 방안 추진¹⁸⁾

□ 국내 마리나 현황

- 국내에는 현재 11개소의 마리나¹⁹⁾가 운영 중이며, 개발중인 마리나가 5개소 있음
 - 남해안권에는 전남해안권의 목포에 마리나항이 들어서면서(2009), 총 6개소의 기개발 마리나가 있으며, 개발 중인 곳은 없음

18) 해양수산정책심의회 결정, 2007. 1. 9

19) 보령(충남), 목포, 소호(이상 전남), 삼천포, 충무, 사곡(이상 경남), 수영만(부산), 수산(강원), 김녕, 도두, 중문(이상 제주)

표 V-22. 국내 마리나 현황

구분	명칭	개발 근거	개발 구역	개발 년도	개발규모(척)		
					계	해상	육상
부산 해안권	수영만	공유수면매립법	기타연안	1986	448	293	155
전남 해안권	목 포	항만법	무역항	2009	57	32	25
	소 호	공유수면매립법	기타연안	1987	100	-	100
경남 해안권	삼천포	어촌어항법	기타연안	2006	42	22	20
	총 무	항만법	무역항	1994	60	45	15
	사 곡	공유수면매립법	기타연안	1998	-	-	-
	수영만	공유수면매립법	기타연안	1986	448	293	155

자료 : 국토해양부, 2010, 제1차 마리나항만기본계획

- 2009.12.10일자로 시행에 들어간 ‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’에 따라, 마리나항만의 합리적인 개발 및 이용을 위해서 ‘제1차 항만 마리나기본계획’이 확정되었음(2010.1.18)
 - 계획에 반영된 마리나 항만수는 전국 총 43개소이며, 남해안권에서는 총 18개소(부산해안권 3개소, 전남해안권 7개소, 경남해안권 8개소)가 계획에 반영되었음
 - 남해안권내 수요는 총 3032척이며, 수요 대비 59%(1777척)가 계류할 수 있는 시설이 만들어지며, 사업비는 5420억 원이 들 것으로 예상함

표 V-23 . 마리나항만 개발계획

마리나명		개발구역	총수요(척)	개발규모(척)			추정사업비(억원)		
				유효수요	계	해상	육상	항만별	소계
부산 해안권 (3개소)	부산(북)	무역항	1067	648 (61%)	100	50	50	76	324
	수영만	기타연안			448	293	155	-	
	백운포	무역항			100	50	50	248	
전남 해안권 (7개소)	함평	기타연안	994	577 (58%)	20	20	-	41	2662
	목포	무역항			57	32	25	-	
	화원	기타연안			100	50	50	1053	
	팽목	연안항			100	50	50	570	
	완도	무역항			100	50	50	500	
	남열	기타연안			100	50	50	498	
소호	기타연안	100	-	100	-				

마리나명	개발구역	총수요 (척)	개발규모(척)			추정사업비(억원)		
			유효수요	계	해상	육상	항만별	소계
경남 해안권 (8개소)	구 산	기타연안	962 552 (57%)	100	50	50	500	2434
	당 항 포	기타연안		100	50	50	679	
	물 건	국가어항		100	50	50	221	
	하 동	기타연안		100	50	50	342	
	명 동	무역항		50	40	10	692	
	삼 천 포	기타연안		42	22	20	-	
	사 곡	기타연안		-	-	-	-	
	총 무	무역항		60	45	15	-	
3개 권역 18개소		3023	1777 (59%)	1777	952	825	5420	

주 : 제1차 마리나항만 기본계획에서는 전남해안권을 경우 '서남권'과 '전남권'으로 구분하였으나, 본문에서는 전남해안권으로 통합하여 제시함

자료 : 국토해양부, 2010, 전계서, 재편집



자료 : 국토해양부, 2010, 전계서, 재편집

그림 V-18. 마리나항만 개발 대상지 위치

□ 해외 마리나 현황

- 미국, 일본 등 경제선진국일수록 해양레포츠가 발달
- 한국은 개발규모, 레저기구 보유 수, 보유율이 선진국에 비해 절대적 열세
- 마리나는 1만2천1백여개가 있는 미국을 필두로 독일, 호주 등 순

표 V-24. 해외 마리나 현황

국가별	인구 (만인)	마리나항만 (개소)	레저기구 보유(천척)	레저기구 보유비중	국민총생산 (GDP기준)
미국	3,0100	1,2100	1,6510	1척/ 18인	1위
일본	1,2778	570	283	1척/452인	2위
독일	8240	2650	442	1척/183인	3위
영국	6021	545	542	1척/111인	5위
프랑스	6154	404	483	1척/127인	6위
호주	1925	2250	750	1척/ 25인	15위
스웨덴	911	1500	753	1척/ 12인	19위
한국	4850	7	4	1척/1,1700인	13위

주 : 일본 마리나항만의 개소는 2003년 자료이고, 한국은 2006년도 관련 자료조사를 통해서 포함

자료 : 국토해양부, 2010.1.19, 제1차 마리나항만 기본계획 보도자료

□ 요트산업 동향

- 소득수준이 증가하면서 마이카(My car) 시대에서 마이 요트(My yacht) 시대로 변화
- 요트·보트 등 해양레저산업은 관광과 스포츠, 제조업이 결합된 고부가가치 산업으로 장비제조만 세계시장 규모가 무려 500억 달러(51조)에 달함
 - 컨테이너선·벌크선 등 전 세계 대형조선 시장 600억 달러와 비슷
 - 해양레저산업 시장 중 소형선박 제조분야만 48조원 규모
- 시장 규모가 워낙 크다 보니 레저선박 시장을 선점하고 선도하기 위한 각국의 경쟁 치열
 - 한국은 소형레저선박 수출금액이 100억 원 정도로 세계시장 점유율 미미
- 현재 세계 요트건조 시장은 미국과 이탈리아·프랑스·영국 등 유럽이 주도
 - 생산은 미국이 연간 2만척으로 가장 많고, 그 다음은 프랑스(7900척), 영국(3300척) 순이며, 수출은 프랑스(4300척), 미국(2100척), 독일(1900척)이 주도
 - 레저보트 생산업체와 엔진 제작업체는 미국이 각각 1100개와 50개로 가장 많고 종사인원도 미국이 50만 인으로 가장 많음

바. 가장 매력적인 테마파크 주제인 우주천문

- 미국 항공우주박물관(Smithsonian National Air and Space Museum)은 매년 1천만인 이상이 방문

- 나사(NASA) 고다드 우주비행센터(Goddard Space Flight Center)는 교육학습적 측면에서 연구센터에 방문자 센터 운영중
- 록히드 마틴 스페이스 시스템(Lockheed Martin Space System)은 항공, 전자, 정보, 우주분야를 연구하고 개발하는 회사로 일부 센터를 일반 관광객이 쉽게 방문할 수 있도록 하는 관광상품을 개발
- 국내에는 경남 사천, 한국항공대 항공우주박물관 등이 운영중
- 2009년 5월 제주도에 항공우주박물관 건립 예정(2013년 개장 예정)

사. 관광의 핵심요소인 음식문화 시장경쟁 치열

- 정부는 우리 문화의 원류인 한복, 한식, 한옥과 한글, 한국음악(국악), 한지를 6대 한스타일로 선정하여 활용방안 마련 중
 - 전통문화 콘텐츠의 생활화, 산업화, 세계화를 통하여 고용 및 부가가치를 창출하고 국가이미지를 고양
- 1992년 이후 해외 투자이민에 대한 투자제한 폭이 확대되면서 대형 한식당의 해외진출 증가
 - 한국음식에 대한 수요 증가와 함께 종가집 김치, Cook Do Korea(아지노모토), 우래옥(미국) 등 활발한 해외진출
 - 건강식, 저열량식의 동양음식 중 대표주자로 인식되고 있음
 - 음식과 관련된 제품 및 민속공연을 통해 한국에 대한 관심 증대
- 해외 식품박람회 참가를 통한 한국음식 보급 확산
 - 1988년 베를린 박람회 참가를 시작으로 꾸준히 확대
 - 수출확대, 신규업체 발굴 등 다수의 긍정적 성과를 달성
- 우리나라의 전통음식 시식 및 만드는 체험상품이 매우 인기있음
 - 일본인 관광객에게 특히 관심이 있으며 꾸준히 증가하고 있음

아. 시장규모가 크고 성장세가 높은 헬스케어관광

□ 미국

- 건강에 투자하는 비용이 GDP의 16.2%(2007)에서 17.6%(2009)로 증가(2008년 집계, 2조 4천억 달러)

- 건강에 투자하는 비용이 2018년 4조 4천억에 이를 것으로 전망됨(매년 약 6.2% 상승)
- 세계 최고의 양방 의학기술 수준으로 전 세계 많은 난치병 환자 유치

□ 싱가포르

- 의료 허브화를 위한 마케팅 실시 (우수한 의료 브랜드와 연계, 가격의 투명성 강화, 해외 의료광고 규정 완화, One Stop 서비스 센터 구축, 입국 심사 간소화, 국제추천 네트워크 확대)
- 민간병원 사례 1 : 파크웨이 홀딩스(Parkway Holdings)
 - 싱가포르 내 3개 병원, 기타 동남아에 10개 병원 운영
 - 2004년 경상이익 8천만 달러
- 민간병원 사례 2 : 래플즈 병원(Raffles Hospital)
 - 외국인 환자 비율이 30~50% 차지(삼 쌍둥이 수술 등 대규모 마케팅)

□ 태국

- 외국인 환자수 추이: 2002년 38만명에서 2004년 51만명으로 증가
 - 외래 관광객의 40%를 의료 관광객으로 보고 있음
 - 8억 달러 이상의 수익 창출
- 의료부문 외국인 투자 자율화를 통한 투자 확보
- 민간병원 사례 1: 범룽랏 병원(Bumrungrad Hospital)
 - 태국 부유층과 외국인(주로 미국, 중동)이 타겟
 - 600명의 스텝 중 200인이 미국 의학박사 소지자
 - 2004년 총 90만인 환자 방문(35만인이 외국인 환자)

□ OECD 7개국의 의료산업 경쟁력 평가(삼성의료경영연구소)

- 학계, 정부 및 공공기관, 산업종사자 전문가를 대상으로 델파이 조사 실시
- IPS²⁰⁾, IMD²¹⁾ 등의 고찰을 통한 표준화 후 가중치 부여를 통해 경쟁력 지수 산출

20) 국제시민단체(Institute for Policy Studies, IPS)

21) 스위스 로잔에 있는 사립 국제경영개발대학원(International Institute for Management Development)

- 미국(100점), 독일(80점), 영국(79점), 캐나다(77점), 프랑스(74점), 일본(69점), 한국(26점) 순으로 나타남

[의료관광의 정의 및 특성]

- 의료관광(Medical Tourism)은 의료서비스와 휴양, 레저, 문화 등 관광활동이 결합된 새로운 관광형태, 예를 들면, 수술과 사파리 관광 혹은 미용수술과 스파를 겸하는 것
- 주로 선진국과 비교하여 비용이 저렴하면서 유사한 수준의 의료서비스와 휴양시설을 갖춘 아시아, 동유럽, 중남미 지역의 관광지에서 활발히 이루어짐
- 의료관광 고객들은 미용이나 성형, 건강검진, 선택수술(elective surgery) 등의 의료서비스와 관광을 연계하여 머물기 때문에 체류기간이 길며 체류비용은 더욱 커짐

[의료관광의 주요 분야]

- 비응급 혹은 선택수술: 선택수술의 경우 오래 대기하여야 하거나 혹은 보험사가 지급하지 않으므로 해외치료를 받게 됨. 예는 관상동맥우회술(CABG: coronary artery bypass graft), 고관절치환술(hip replacement), 슬관절치환술(knee replacement), 치과 임플란트와 같이 응급수술은 아니지만 대중적인 치료대신에 외과적인 방법으로 시술을 하는 치료
- 심미적인 분야로 성형수술, 피부관리: 비보험 분야로 가격이 중요한 의사결정요인이며 고객들은 저렴한 외국 의료기관을 찾게 됨
- 불임분야: 의료보험이 안 되고 있고 법적 규제 혹은 익명성의 필요 때문에 외국서 치료

[의료관광 시장의 구조: outbound 시장과 inbound시장]

- 아웃바운드(outbound) 시장은 높은 가격 혹은 적기치료의 불가능 때문에 자국병원에서 서비스를 받을 수 없는 환자에게 외국에서 적절한 치료를 받을 수 있도록 지원을 하는 경제적 주체들로 구성
- 아웃바운드 시장은 외국인에게 의료서비스를 제공하는 의료기관, 숙박, 교통, 관광을 지원하는 민간기관, 의료관광을 수출산업으로 육성하기 위해 제도 및 기반시설을 구축하는 국가 및 도시, 민간과 정부의 협의체와 같은 조직들로 구성

[최근 의료관광 추세]

- 원거리화 : 싱가포르와 방콕, 아랍은 미국, 캐나다인을 대상으로 마케팅을 하고 있음
- 제도권의 개입 : 기존 대형보험사와 병원그룹들은 후유증이 적으면서 비용이 많이 소요되는 선택수술을 중심으로 해외에서 치료를 받는 상품을 제공할 예정. 또한 제도권의 보험사들은 의료사고 및 분쟁에 대해서 책임을 지고 사후 본국에서 연속적인 치료를 받을 수 있는 시스템을 확보할 예정
- 진료정보, 치료결과, 감염률, 사망률의 객관성: 미국의 대형보험사들은 이러한 통계를 확보하고 축적하기 위해 제휴병원과 협력하고 있으면 조만간 이것이 이루어지면 의료관광은 안정성이 확보된 교역체가 되고 수요가 급증할 것임
- 저명병원들의 해외진출: University of Pittsburgh Medical Center는 미국기업인 GE Healthcare와 합작하여 유럽과 중동에서 25개 암 클리닉 운영할 예정이며 Cleveland Clinic은 UAE 아부다비에 병원을 건설할 예정임

자. 부가가치가 높은 영화영상산업 : 관광과 연계전략 추구

- 부산지역 로케이션 촬영을 통한 경제적 파급효과는 433억 6천 7백만 원에 이룸(부산발전연구원, 2006)
- 생산유발효과가 292억 7천 4백만 원, 홍보효과 23억 4천만 원에 달하지만 전체 약 3조 원 규모에 비해 약함(2005년 기준)
- 부산 국제영화제는 하나의 상징적 존재로 경제적 지표로 환산이 불가능한 효과 창출
 - 타임지(誌)에서 2006년 부산 국제영화제를 아시아를 대표하는 영화제로 선정함
 - 9회 부산국제영화제의 경우 생산유발효과 380억 원, 부가가치유발효과 140억 원 등 총 520억 원 의 효과를 보임²²⁾
- 영화 관련학과 개설 대학교가 6개소이며, 신문방송학과, 문화콘텐츠학과 등 인접학과는 더욱 많이 개설되어 있음
 - 부산이 자생적이고 독자적 형태의 영상산업 발전 모색 가능

2) 추진과제

□ 글로벌 해양관광·휴양거점 구축

- 남해안권의 다양한 해양자원을 활용하고 국제수준의 글로벌 해양관광·휴양 거점을 구축
- 섬 자원의 활용, 크루즈와 요트, 해양레포츠, 문화·예술자원, 생태자원을 전략적으로 활용
- 해안선에 인접하여 관광시설을 최소화하고, 최대한 환경친화적으로 개발하며 철저한 경관관리지침에 의한 개발 추진

□ 해양스포츠 허브조성을 위한 인프라 확충

- 크루즈항, 요트 마리나 및 관련시설, 교통시설, 숙박시설 등 해양스포츠 관련 인프라 확충
- 섬 관광자원의 활용 및 육지와 섬을 연결하는 새로운 개념의 교통수단 도

²²⁾ 한국은행 부산본부, 2006, 균형발전시대의 부산경제 성장전략과 과제, 2006년 지역경제세미나 결과보고서

입(연안페리션 및 위그선, 경비행장 또는 수상비행장(Floating Airport), 헬기장, Floating Harbor 등)

- 관광·휴양의 거점이 되는 도시의 배후지역 정비
 - 거점도시의 항구 주변 도시재생사업의 추진 및 도시 이미지 제고를 위한 상징물 설치
 - 크루즈항 또는 요트 마리나 주변 지역의 워터프론트 개발 및 경관개선사업 추진

□ 내륙관광자원과의 연계와 반도 및 섬으로서의 접근성 개선

- 광주 아시아문화중심도시, 경주 역사문화도시 중심의 고도(古都), 가야문화권 및 유교문화권과 연계전략 도입
- 지리산, 가야산, 월출산 등 국립공원 중심의 관광거점과 연계
- 연안 또는 섬을 따라 도로 등 SOC를 구축하는 것보다는 내륙과 해안을 연결하는 교통시설 확충이 접근성 개선 및 자연환경 보전에 유리

3) 추진전략

□ 관광·휴양거점 구축을 위해 바다, 섬, 연안, 생태계 적극 활용

- 바다 : 바다의 매력을 최대한 관광자원으로 활용 → 크루즈 및 요트관광
- 생태계 : 생태계 보전과 관광의 결합 → 생태관광
- 연안 : 연안의 아름다운 경관과 온화한 기후 활용 → 휴양의료관광
- 섬 : 아름다운 경관과 고립성 → 고급 휴양주거지



그림 V-19. 남해안권 발전 추진전략

□ 다도해 글로벌 파라다이스 네트워크 조성

- 크루즈와 요트를 활성화하여 다도해를 해양레포츠의 중심지화
 - 대형 크루즈 선박의 접안이 가능한 크루즈 전용항만을 개발하고, 크루즈관광 클러스터 조성
 - 크루즈항을 중심으로 도시재생사업 및 경관개선사업을 추진하고, 항만을 중심으로 관광·휴양거점 조성
- 요트관광 클러스터 조성
 - 주요 도시를 중심으로 거점 마리나를 조성하고, 기존 어항을 다기능 어항으로 개조한 소형 마리나 조성
 - 요트의 생산시설, 수리시설, 관리시설, 교육 및 훈련시설(요트학교 및 아카데미 등) 등 다양한 요트 관련 시설을 집적한 클러스터 조성
 - 요트 마리나와 연계하여 다양한 테마를 제공할 수 있는 해양관광·휴양단지 개발
- 다도해를 신재생에너지의 프론티어 단지로 조성
 - 권역별로 녹색성장을 위한 새로운 동력을 발굴하여 선택과 집중 전략이 필요하며 가장 적합한 지역이 섬지역임
 - 예를 들면 남해안은 양호한 일조량을 활용한 태양광발전 단지로 육성하고, 에너지 제로빌리지 또는 에너지 자립 섬 조성

□ 연안 및 내륙습지와 주변 자원을 연계한 생태관광 네트워크 조성

- 갯벌, 강습지, 강하구, 내륙습지를 연계한 생태관광 클러스터 조성
 - 바다와 강을 연결하는 생태관광벨트 조성
 - 남해안 연안습지 생태관광벨트 구축 : 연안갯벌 체험벨트 및 탐방로 조성
 - 남해안 내륙습지 생태관광벨트 구축 : 창녕 우포늪, 섬진강 및 낙동강 하천 습지를 연결하는 생태관광지 개발
 - 습지 생태관광을 위한 프로그램 및 생태관광 해설사 등 인력 양성
- 생태마을 조성사업 추진
 - 기존 어촌 중심의 생태마을 조성 및 관광기반시설 개선
 - 생태관광객에게 생태적인 숙박시설을 제공
 - 민박, 토속음식 제공 등을 통해 지역주민에게 경제적인 혜택이 돌아가도록 함

□ 남해안 헬스케어(Health Care) 벨트 조성

- 남해안의 온화한 기후조건과 자연환경을 활용하여 다양한 형태의 헬스케어단지 조성
 - 치료형, 휴양형, 요양형, 실버타운형 등 다양한 형태의 헬스케어단지 조성
 - 남해안의 아름다운 연안 및 지역에 장기 체류가 가능한 고급형 의료휴양단지 조성
 - 고소득 연금수령 계층을 겨냥한 의료시설, 관광시설, 복지시설을 융합한 은퇴자 마을 조성
- 남해안의 아름다운 리아스식 연안을 활용한 남해안 녹색길 조성
 - 자전거 도로 및 도보 탐방이 가능하도록 남해안 전체를 일주하는 연안녹색길 조성
 - 해안 주변의 역사문화자원, 자연자원, 경관자원을 연결하는 연안 녹색길 조성
 - 기존 관광지를 연결할 수 있도록 노선을 선정하고, 일정 구간마다 휴게시설 설치

□ 동북아의 문화예술지대 조성

- 남해안을 자연자원과 문화자원이 어우러진 동북아의 글로벌 문화예술지대로 조성
 - 부산해안권 : 글로벌디지털 영상문화 지대를 조성하여 영화 및 영상산업, 게임산업의 메카로 육성
 - 전남해안권 : 소리문화, 문학, 한국의 공동체 문화를 중심으로 남해안의 독특한 고유 문화예술 자원 활용
 - 경남해안권 : 현대음악, 미술, 조각, 문학 등을 적극 활용하여 동북아의 현대 문화예술지대로 조성
- 다양한 문화체험단지 조성
 - 미래의 가장 큰 성장동력은 문화이므로 남해안권의 고유한 문화예술자원을 체험할 수 있는 단지 조성
 - 남해안권이 가진 문화 잠재력을 잘 활용하여 세계적인 문화체험 공간으로 조성하여 국토 전체의 새로운 가치를 창출하는 전진기지화

4. 항만·물류산업 육성 부문 추진방안

1) 대내외적 동향

□ 글로벌 생산 네트워크화로 아시아 물류시장 급성장 및 동북아 물류네트워크 변화

○ 글로벌 생산 네트워크화는 기업생산활동의 지리적 분산과 함께 일부 저비용 클러스터로 집중되어 아시아와 중국의 산업화로 연결



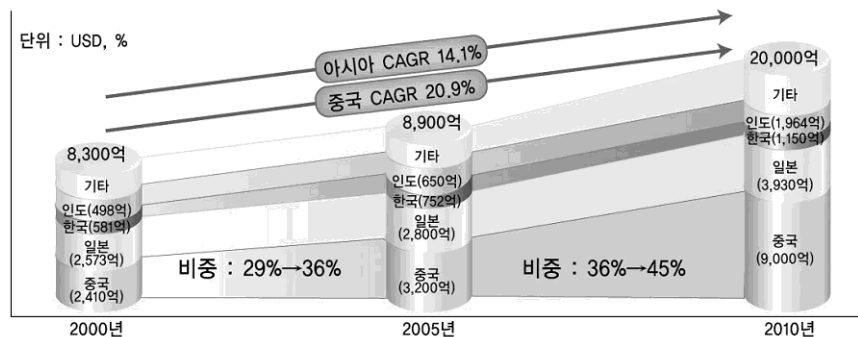
주 : HP Pavilion ZD8000 생산기지

자료 : 재정경제부·KMI 2006, 글로벌기업 물류센터 유치모델 개발

그림 V-20. 글로벌 기업의 생산 네트워크

○ 글로벌 생산 네트워크화의 심화는 아시아 저비용 클러스터로의 물동량 집중과 함께 아시아 물류시장 급성장 초래

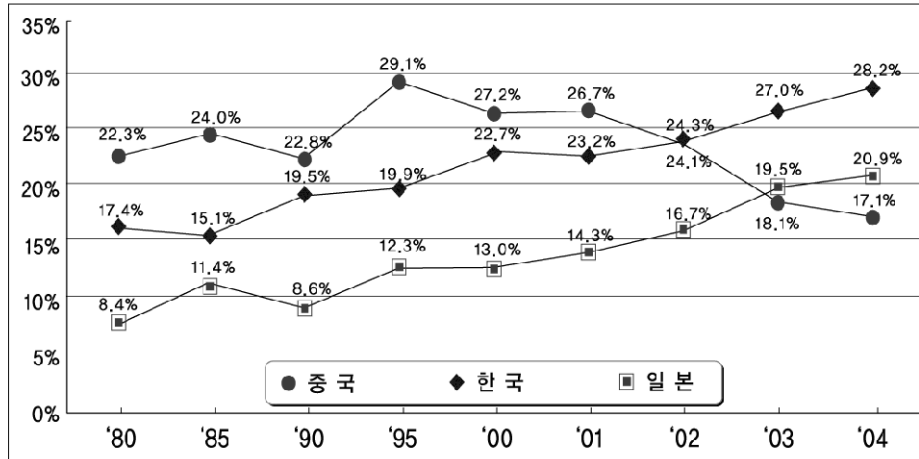
- 2010년까지 아시아 물류시장의 성장률은 13.4%, 중국은 20.7%
- 아시아 지역의 물동량 급성장('00년 2.2억TEU → '04년 3.5억TEU)



자료 : 해양수산부, 2006.12, 전국 무역항 항만배후단지 개발 종합계획

그림 V-21. 중국 및 아시아 물류시장 성장 전망

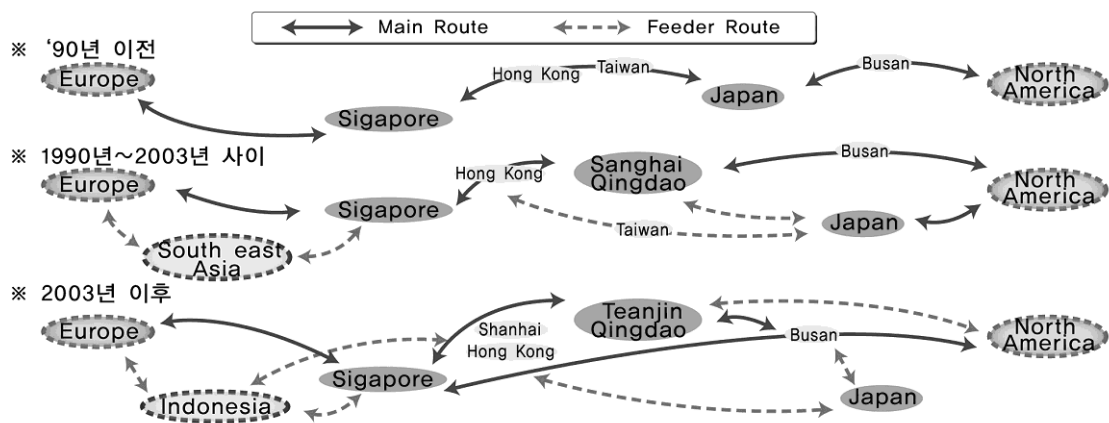
- 제조기업의 해외이동과 글로벌 생산 네트워크화 등으로 동북아 역내교역 증가와 3국간 물류체계도 변화



자료 : 해양수산부, 2006.12, 전계서

그림 V-22. 동북아 3국의 역내교역 비중 추이

- 산업 수직분화, 역내 교역구조 변화, 항만간 경쟁심화, 중국경제 급성장 등으로 아시아 기간항로가 중국 중심으로 개편



자료 : 해양수산부, 2006.12, 전계서

그림 V-23. 아시아지역 기간항로 변화추이

□ 동북아 해운·항만 환경의 변화

○ 직기항 체제의 확산

- 최근 중국 등의 수출입 컨테이너 물동량의 증가로 대형모선의 직기항 체제 확산으로 환적유형의 변화
- 과거 중심-지선(Hub & Spoke) 수송체제²³⁾에서 이루어지던 분산·피더형 환적은 감소하는 대신 항로교차형 환적 확대
- 중국의 칭다오, 텐진, 다롄, 닝보 등 과거 피더항로 물동량 증가와 시설확충에 따라 모선이 직접 기항하는 새로운 중심항만으로 탄생

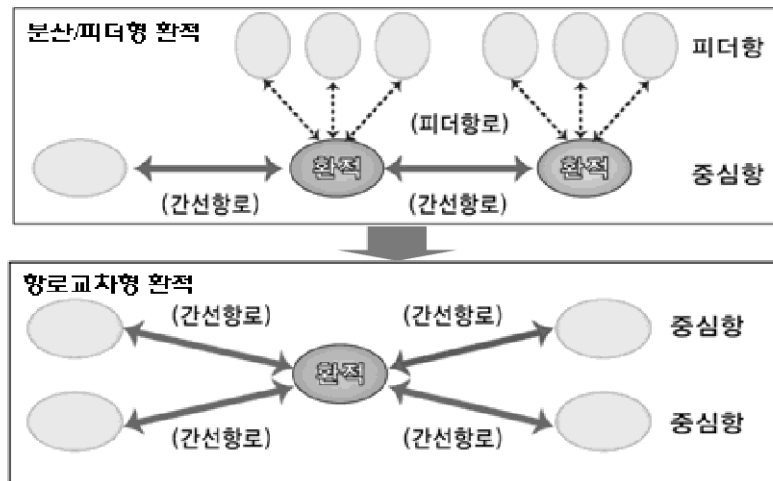


그림 V-24. 동북아 항만의 환적유형 변화

○ 분산·피더형 환적에서 항로교차형 환적으로 유형 변화²⁴⁾

- 분산·피더형 환적 : Hub & Spoke 수송체제에서 종래 우리나라 항만에서 발생하는 환적의 대부분을 차지
- 종래에는 간선향로(극동²⁵⁾-북미, 극동-유럽)에서의 환적 중심 유형이었음
- 부산항 환적화물 유형의 93.4%(’95)를 차지하였음
- 항로교차형 환적 : 종래의 간선향로에서 중국 주요 항만의 물동량 증가에 따른 직기항체제 확산 및 간선향로의 다양화가 요구됨

23) 전국의 각 출발지(Spoke)에서 발생하는 물량을 한 곳(Hub)으로 집중시킨 후, 일괄적인 분류작업을 거친 물량은 다시 각 목적지(Spoke)로 보내지게 되는 물류수송체계. 대개 Hub에서는 제품 보관의 기능은 없고 제품의 분류(Sorting)라는 기능을 담당함. 이 안은 중복적 물류거점의 존재, 배달탁송구조의 비효율 제고저장공간의 부족 및 낮은 수배송 효율을 해결하고자 하는 대안으로서 도입되었음

24) 해양수산부, 2006. 전계서

25) 한국, 일본 및 동남아 지역

- 북중국 주요 항만 및 상하이항의 성장에 따라 항로 교차형 환적 증가
- 부산항 환적화물 유형의 약 61.8%를 차지함('05)

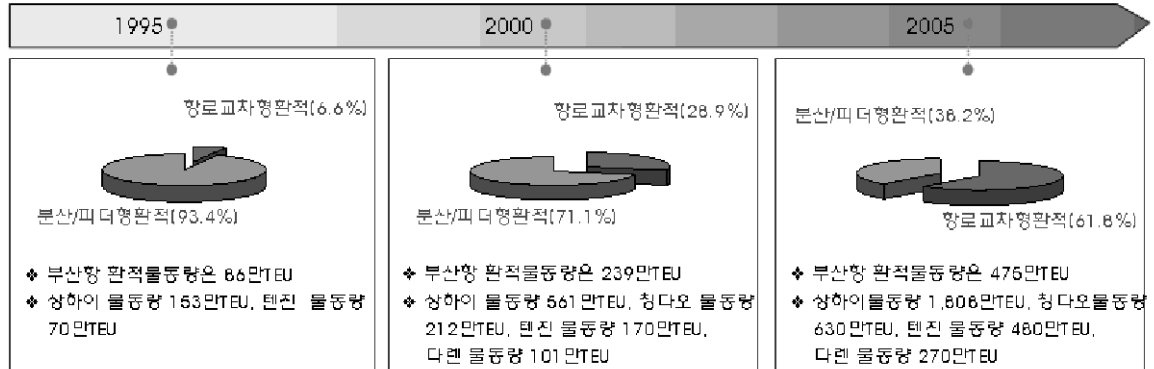


그림 V-25. 부산항의 환적 유형 변화

□ 기타 해운항만 물류환경 변화

○ 교역구조의 변화

- 세계교역에서 개도국 비중 증대
- 세계 해상네트워크는 중국 등 BRICs 국가 중심으로 개편
- 중국, 인도의 비중이 급속히 증대
- 지역단위 FTA 체결로 권역별 협력 증가(중·근거리 수송수요 꾸준히 증가)

○ 선박의 대형화

- 항만물동량 증가 및 하역생산성 향상, 인건비 및 연료비 상승으로 인해 항만 시설 및 장비의 규모 증대
- 규모의 경제 달성을 위해 항차당 기항항만 감소
- 하역시스템의 고도화 추진

○ 부가가치물류의 확산

- 물류와 제조활동의 연계발전 강화
- 항만배후단지 개발의 중요성 부각
- 새로운 소득 및 고용창출 등 성장의 동력 기능

○ 정보체제 및 수송기술 발전

- 물류망의 체계화·밀도 증가 및 복합운송체제의 발달
- 항만운영시스템의 정보화 초래

2) 추진과제

□ 동북아 해상교통 및 물류의 중심지 조성

- 남해안은 개방형 국토구조에서 볼 때, 해양으로 뻗어나갈 수 있는 입지에 있으므로 동북아 물류기지로서의 입지적 잠재력을 극대화
- 동북아 물류허브로서의 성장할 수 있는 잠재력을 가지고 있는 신항과 광양항의 양항(兩港, Two Port)시스템을 해상·철도·육상 물류와 연계하여 항만의 배후지를 활용한 종합적 물류기지로 육성

□ 고부가가치 물류산업의 실현을 위한 종합물류거점 형성전략 마련

- 남해안권은 철도, 해운, 항공 등 육-해-공 물류의 삼박자를 고루 갖추고 있고, 국제물류기능을 보유하고 있어 대외개방성 측면에서 잠재력이 가장 큰 지역으로 동북아의 종합물류 허브항만으로 육성
- 항만을 단순한 선박의 입출항이 아니라 모든 물류관련 비즈니스가 가능한 지역으로 개발하여 고부가가치 산업으로 육성

□ 초광역권내 종합물류거점이 어려운 항만에 대해서 항만 재생전략 마련

- 기존 정책기조인 남해안권내 Two-Port 시스템을 공고히 하기 위해 일부 주요 무역항에 대해서는 친수형 환경정비, 관광거점화 등의 전략을 마련

3) 추진방안

□ 동북아의 관문지대 조성

- 고부가가치 물류산업의 실현을 위해 남해안권내 해운, 항공, 철도, 도로 등이 융합된 종합물류거점으로서의 관문도시 건설
- 항만이 단순한 선박의 입출항기지가 아니라 산업, 비즈니스, 교육, 관광, IT 등이 결합된 첨단 포트 비즈니스 벨리(Port Biz Valley)로 조성

□ 항만 등 물류인프라 개선

- 항만배후지역은 제조, 물류 등 항만 유관기능을 집적하고, 각종 서비스 지원 지역으로 개발하여 궁극적으로 항만물류산업 클러스터를 육성
- 항만 자체의 경쟁력 제고를 위해 항만시설 및 서비스 수준을 제고하고, 전문인력을 양성
- 배후지역 산업 취약으로 자체 물동량이 부족한 경우 광역물류서비스 고도화를 도모

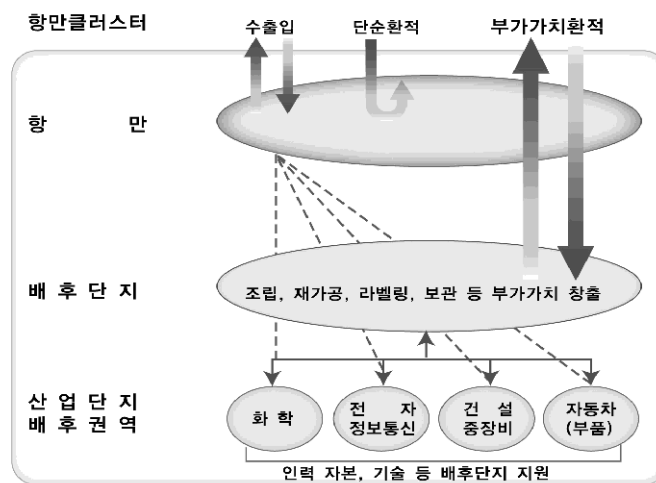


그림 V-26. 항만물류산업 클러스터 개념

□ 항만배후단지 및 배후도시의 연계개발

- 국가물류정책 측면에서 항만배후단지 및 배후도시와의 연계개발에 관련된 각종 제도들이 국제적 규범을 준용하고 합리적인 항만정책을 추진할 수 있도록 여건을 조성

□ 글로벌 비즈니스 항만 개발

- 항만물류산업을 기반으로 한 최적의 항만인프라 구축, 항만-배후단지-산업단지-내륙물류단지-배후도시가 상호 스펠오버(spillover) 될 수 있는 포트 비즈니스 밸리를 구축
- 항만배후단지의 지속적인 화물과 부가가치 창출을 위해 시장 모니터링과 테스트 베드(test-bed)를 통한 시장지향형 물류 비즈니스 모델단지 개발

- 기존자원의 창조적 활용 차원에서 물류기능의 독자적인 확대만이 아니라 배후의 산업기능과 결합하여 남해안 경제권의 거점으로 개발
- 항만, 공항, 철도, 육로 등을 결합하여 물류기반 확충 및 저비용-고효율 물류시스템 구축

□ 항만기능과 환경의 다기능, 선진화 도모

- 자연자원 공유를 통해 시민의 워터프론트 접근성 확보
- 수변공간의 관광자원화 등 지역경제의 새로운 성장동력원으로 개발
- 항만별 특성을 고려하여 다양한 유형의 기능 활성화 도모

[로테르담항의 항만배후단지 현황²⁹⁾]

- 로테르담은 도시 전체가 항만물류관련 산업이 집적 · 분포되어 있는데, 일반적으로 Distripark 와 Business Park로 크게 구분됨.
- 로테르담항의 항만배후단지는 Eemhaven, Botlek, 최대 규모의 Maasvlakte가 운영 중에 있으며, Maasvlakte II는 현재 대규모로 조성 중에 있음.
- Eemhaven Distripark에 60만m², Botlek Distripark에 95만m², 최대 규모의 Maasvlakte Distripark에는 125만m²가 운영 중이며, Maasvlakte Distripark II(327만m²)는 2010년 완공계획임
- 2002년 말 기준으로 로테르담 항만배후단지에서 창출된 물량은 61.5만TEU로 로테르담항 컨테이너 처리물량의 약 10%를 차지함

<로테르담항의 Distripark 운영현황>

시 설 명	Botlek	Eemhaven	Maasvlakte
위 치	· Botlek항 배후지	· Eemhaven ECT Terminal 배후지	· Delta Terminal 배후지 건설
규 모	· 60만m ²	· 95만m ²	· 125만m ²
주요기능	· 일반화물 위주로 컨화물 취급가능	· 화학제품 저장 및 냉동 시설	· 컨테이너 화물 취급 중심
입주업체	· 컴퓨터 및 전자제품 유통회사, 물류회사 등	· 세계 데이지 정유사, 케미컬 회사 등	· 한국타이어, 일본통운, 리복유통센터 등

<싱가포르 항만배후단지 현황>

구분	Keppel	Alexandra	Pasir Panjang	Tanjong Pagar
규모	11.4만m ²	21.2만m ²	25.0만m ²	0.6만m ²
주요시설	· 2층 4개동	· 10층 2개동 · 11층 3개동	· 1층 9개동 · 3층 1개동	· 5층 2개동
위치	· 창이공항 25분거리 · 항만인접	· 항만인접	· 항만인접	· 항만인접
입주업체	· 50여개 업체 · 해운관련, 창고 포워드 등	· 120여개 업체 · 컴퓨터 및 전자제품 유통업체 중심	· 80여개 업체 · 대부분 음식료관련 포워드	· 20여개 업체 · CFS업자, 포워드 등
특징	· 1994년 완공된 첨단창고로서 화물분류 및 포장용 컴퓨터화 및 자동화	· 고층물류센터로서 중량물, 대형화물도 처리 가능	· 1층 물류센터는 일반화물과 중장비 등 · 3층 물류센터는 귀중품 등 보안, 청결이 필요한 고부가가치화물	· 1975년 싱가포르 최초의 물류센터(CFS)로 건설 · 4억 달러의 개보수작업 1994년 최신식 물류센터로 재개장

5. 도로 등 사회간접자본 확충부문 추진방안

1) 교통수요 예측

가. 개발사업 미시행시 교통수요예측

□ 접근방법

- 교통수요예측은 통행발생, 통행분포, 수단선택, 통행배정의 4단계 모형을 적용하며 본 사업에서는 기 수립된 전국단위 상위계획에서 이미 구축된 장래 목적 및 수단 O/D를 제공함으로 4단계 과정의 분석을 직접적으로 수행하지 않고, 기본적으로 한국교통연구원에서 제공하는 사회경제지표, 목적 및 수단 O/D, 교통수요 예측방법 등을 활용하였음
- 교통수요예측을 위한 여객 및 화물통행 O/D와 네트워크는 「한국교통연구원, 2008, 2007년도 국가교통DB 구축사업」(이하「국가교통DB」)에서 제시한 전국 자료를 바탕으로 하였으며, 분석도구로는 교통종합패키지인 EMME/3를 사용하였음

□ 기초자료

- 교통수요예측을 위한 여객 및 화물통행 O/D와 네트워크는「국가교통DB」에서 제시한 전국 자료를 활용하였음

표 V-25. 「국가교통DB」 구성

존체계	기준년도	분석연도	여객 O/D	화물 O/D
249개 존 (zone)	2007년	2011년, 2016년, 2021년, 2026년, 2031년, 2036년	승용차, 버스, 철도, 항공	화물물동량 및 화물자동차 통행량

□ 시간적 범위

- 기준년도는 2007년, 단기목표년도는 2013년으로 설정하였으며, 「국가교통DB」상의 최종목표년도인 2036년을 초장기 목표년도로 설정하였음

26) 한국개발연구원, 2008. 인천신항 배후단지 개발사업, 재판집

표 V-26. 시간적 범위

기준년도	단기	중기	장기	초장기
2007년	2013년	2021년	2031년	2036년

□ 대상 구간

- 남해안권 3개 시·도에서 수집한 건설숙원구간을 대상으로 함
 - 본 수요예측 결과만을 기준으로, 사업이 확정되는 것은 아니며 사업선정시 참고자료로 활용할 예정임

□ 교통존 설정

- 「국가교통DB」의 존은 시·군·구 단위의 총 249개이며, 본 과업의 영향권인 부산은 16개 존, 전남은 22개 존, 경남은 20개 존으로 구성되어 있음
 - 수요예측시, 남해안권의 공간적 범위인 35개 시군구만을 대상으로 해서는 적합한 분석이 어려우므로 남해안 3개 시·도 전체를 대상으로 함

표 V-27. 교통존 내역

대 존	존번호	소 존	대 존	존번호	소 존	대 존	존번호	소 존
부산	26	중 구	전남	181	목포시	경남	227	창원시
	27	서 구		182	여수시		228	마산시
	28	동 구		183	순천시		229	진주시
	29	영도구		184	나주시		230	진해시
	30	부산진구		185	광양시		231	통영시
	31	동래구		186	담양군		232	사천시
	32	남 구		187	곡성군		233	김해시
	33	북 구		188	구례군		234	밀양시
	34	해운대구		189	고흥군		235	거제시
	35	사하구		190	보성군		236	양산시
	36	금정구		191	화순군		237	의령군
	37	강서구		192	장흥군		238	함안군
	38	연제구		193	강진군		239	창녕군
	39	수영구		194	해남군		240	고성군
	40	사상구		195	영암군		241	남해군
	41	기장군		196	무안군		242	하동군
197				함평군	243		산청군	
198				영광군	244		함양군	
199				장성군	245		거창군	
		200		완도군				246
		201		진도군				
		202		신안군				

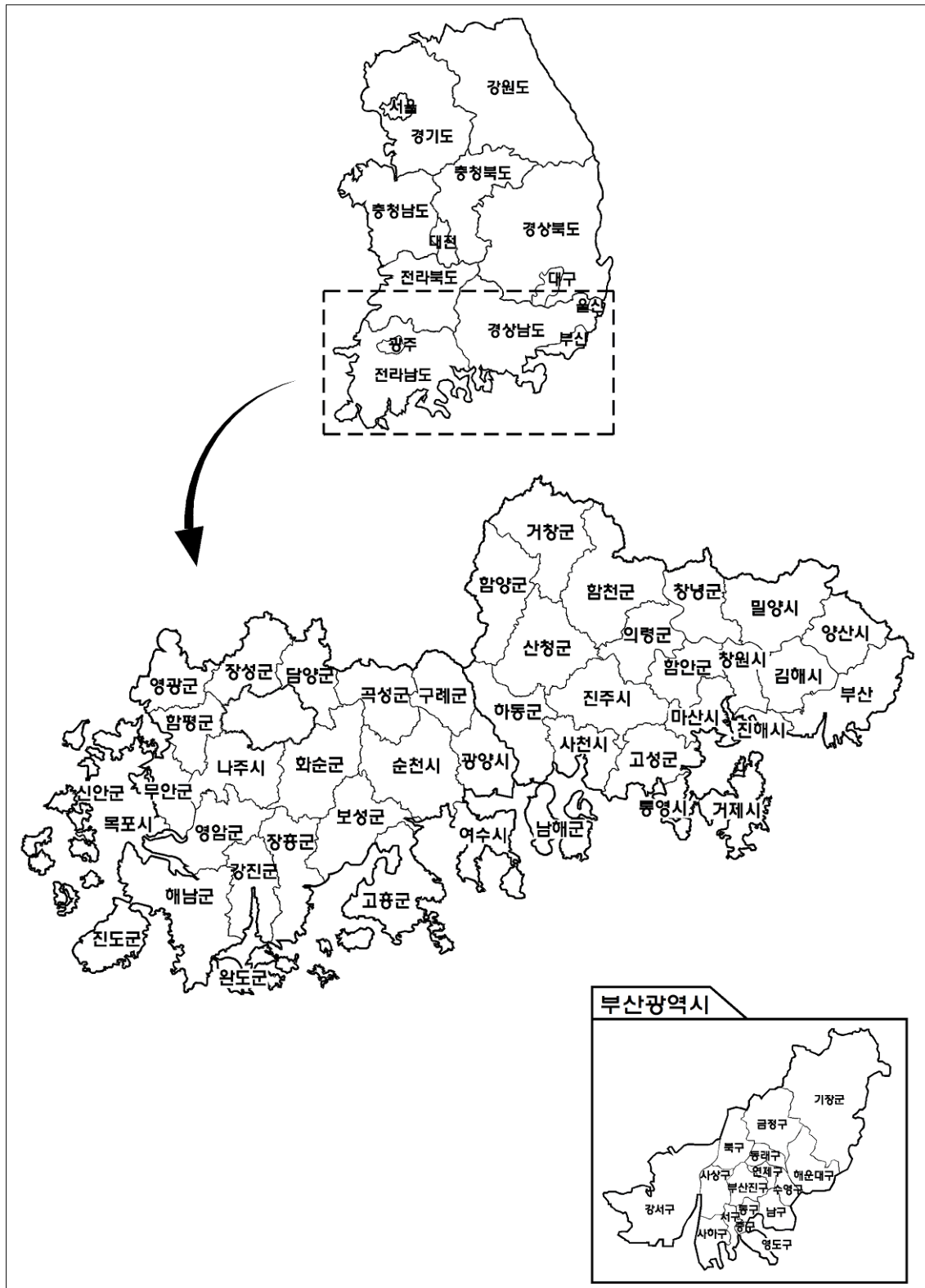


그림 V-1. 교통존 구분도

□ 기준년도 Network 구축

○ 개요

- 「국가교통DB」의 전국 Network는 249개 존 체계의 전국 O/D가 지역간 교통량에 초점을 맞추어 구축되었기 때문에 지역내 교통을 담당하는 지방도 일부 및 시군도가 누락되어 있음
- 따라서 지역 내 시군도를 구축하였으며, 일부 도로망에 대해 오류가 있다고 판단되는 도로에 대해서 Network를 수정하였음

○ 기준년도 Network 수정시 고려사항

- Network의 차로수, 용량 및 길이 등이 잘못 기입되었는지의 여부
- 영향권내에 분석이 필요하다고 판단되는 노선이 누락되었는지의 여부
- Centroid Connector의 추가 혹은 위치 조정의 필요성
- 링크 통행속도 및 교차로 지체에 대한 적절성 검토

□ 장래 Network 구축

○ 반영기준

- 장래 Network 구축시「국가교통DB」상의 장래 도로 및 철도망 계획들은 기본적으로 수용하였으며, 시행시기 및 추진단계를 검토하여 계획이 불투명한 사업은 제외하였음
- 한국도로공사, 부산·익산지방국토관리청, 한국철도공사 및 지자체 계획들을 검토하여「국가교통DB」상에 반영되지 않은 계획들은 추가 반영하였음
- 장래의 교통시설 계획을 반영할 때 사업추진 실현가능성이 높은 사업만을 반영하는 것을 기준으로 실시설계 이후단계의 사업만 반영하였음

□ 교통수요 예측과정

- 「국가교통DB」의 교통수요예측에서는 전통적인 4단계 예측 모형을 적용하여 교통수요를 예측하였음
- 전통적인 4단계 수요예측 방법의 장점은 단계별로 적절한 모형을 선택하여 분석이 가능하다는 점임

4단계 예측		적용모형	예측방법
여객	통행발생 (Trip Generation)	회귀분석모형 원단위법	○전국을 군집화한 후 회귀식을 구하여 예측 ○인당 발생량/도착량 원단위 산정후 예측
	통행분포 (Trip Distribution)	2중제약 프라타모형	○성장인자를 통한 장래 O/D 예측
	수단선택 (Modal Choice)	다항 로짓모형	○승용차, 버스, 철도 3개 수단으로 구분하여 모형구축 ○설명변수는 통행시간, 비용 및 더미변수로 구성
화물	통행발생 (Trip Generation)	GRP 증가율 적용	○화물차통행량과 높은 상관관계가 있는 GRP 증가율 적용
	통행분포 (Trip Distribution)	프라타 모형	○성장인자를 통한 장래 O/D 예측
통행 배정	공로	사용자 평형모형	○EMME/3를 이용하여 단일차종 통행배정
	대중교통	최적전략 배정모형	○최적전략에 의해 승객들의 통행비용을 최소화

그림 V-28. 교통수요 예측과정

□ 통행발생

■ 여객통행

○ 예측방법

- 통행 발생량 및 도착량을 예측하기 위하여 통행발생/도착 모형을 구축하였으며, 예측방법으로 원단위법과 회귀분석법을 이용하였음
- 전국을 시·도별로 군집화한 후 해당군집내 존의 통행 발생량/도착량과 해당 지역의 사회·경제지표와의 회귀식을 구하고, 이로부터 장래 통행 발생량/도착량을 예측함
- 서울특별시와 경기도의 경우 통계적으로 유의하지 않아 원위법을 적용하였으며, 과업범위인 전남, 경남, 부산을 포함한 나머지 시도(제주도 제외)는 회귀 분석법을 적용하였음

○ 군집분류

- 광역시의 경우 하나의 군집으로 묶고, 나머지 도 지역은 각기 군집으로 분류하였으며, 서울특별시와 경기도는 군집에서 제외하였음

○ 회귀분석법

- 군집별로 실제 값과 자연로그를 적용한 값의 두 경우를 비교하여 통계적으로 더 유의한 경우를 채택하였음
- 적용한 모형식은 다음과 같음

$$\ln Y_t = a_0 + a_1 \cdot \ln \text{인구수}_t \quad \text{또는} \quad Y_t = a_0 + a_1 \cdot \text{인구수}_t$$

여기서, Y_t : t년도의 발생량/도착량
 인구수 t : t년도의 인구수
 a_0, a_1 : 추정계수

○ 원단위법

- 서울특별시와 경기도는 2006년도의 발생원단위(발생량/인), 도착원단위(도착량/인)를 산출한 후 각 예측연도에 동일 원단위를 적용하였음

표 V-28. 서울특별시와 경기도의 발생 및 도착 원단위

(단위 : 통행, 인, 발생량/인)

구분	발생량(2006)	도착량(2006)	인구수	발생원단위	도착원단위
서울	2424,3136	2413,0963	9806345	2.47	2.47
경기도	1035,2750	1052,3909	10387400	1.00	1.00

■ 화물통행

○ 모형의 설정

- 전수화된 기준년도의 존별 화물차 통행량을 종속변수로 하고 독립변수는 인구, 고용자수 및 GRP를 사용하여 모형을 설정
- 장래 화물차통행량이 GRP와 높은 상관관계를 가지고 있다는 가정하에 지역별 GRP의 증가율을 화물차통행량의 예측에 사용

○ 모형의 예측결과

- 군집별로 실제값과 ln을 적용한 값의 두 경우를 비교하여 통계적으로 더 유의한 경우를 채택
- 적용한 모형식은 다음과 같으며, 추정결과는 아래 표와 같음

$$\ln Y_t = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot \ln GRP_t \quad \text{또는} \quad Y_t = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot GRP_t$$

여기서, Y_t : t년도의 발생량/도착량

GRP_t : t년도의 GRP

α_0, α_1 : 추정계수

표 V-29. 총화물차 권역별 모형추정결과

구 분	구 분	α_0	α_1	R^2	F값
수도권	발생	7514.284(2.613)	2.129E-03(3.684)	0.139	13.571
	도착	5468.627(2.812)	2.607E-03(6.673)	0.358	44.533
강원권	발생	2036.067(1.784)	3.755E-03(4.660)	0.549	21.716
	도착	-3.474(-1.371)	0.870(4.648)	0.548	21.600
충청권	발생	2983.633(1.707)	3.096E-03(5.357)	0.456	28.700
	도착	2169.024(1.204)	3.457E-03(5.803)	0.498	33.680
전라권	발생	-5.420(-3.993)	1.002(10.359)	0.722	107.302
	도착	-7.458(-6.142)	1.142(13.199)	0.809	174.226
경상권	발생	-5.469(-3.779)	0.995(10.020)	0.583	100.398
	도착	-8.030(-6.191)	1.167(13.115)	0.707	172.001

■ 예측결과

- 장래 여객통행 발생량은 본 사업의 영향권인 부산의 경우 2013년 494만 7천 통행에서 2036년 381만 6천 통행으로 1.12% 감소하는 것으로 예측되었음
- 전남은 2013년 45만 2천 통행에서 2036년 37만 1천 통행으로 0.86%, 경남은 2013년 88만 3천 통행에서 2036년 84만 1천 통행으로 0.21% 감소하는 것으로 예측되었음
- 장래 화물통행 발생량은 부산광역시의 경우 2013년 27만대에서 2036년 38만 8천대로 1.59% 증가하는 것으로 예측되었음
- 전남은 2013년 19만 8천대에서 2036년 24만 6천대로 0.95%, 경남은 2013년 33만대에서 2036년 48만 6천대로 1.70% 증가하는 것으로 예측되었음

표 V-30. 전국 시·도별 화물통행 발생·도착량 예측

(단위 : 만대, %)

구분	2013년		2021년		2031년		2036년		증가율	
	발생량	도착량	발생량	도착량	발생량	도착량	발생량	도착량	발생량	도착량
전국	406.5	405.6	499.1	497.5	574.0	572.0	611.3	609.2	1.79	1.78
서울특별시	52.0	62.0	60.8	72.9	69.6	83.5	74.2	89.0	1.56	1.59
부산광역시	27.0	27.8	31.7	32.5	36.3	36.9	38.8	39.3	1.59	1.52
대구광역시	15.5	15.1	19.4	18.9	23.4	22.5	25.5	24.4	2.19	2.10
인천광역시	26.1	22.1	33.5	28.4	39.8	33.5	42.9	36.1	2.18	2.15
광주광역시	8.3	9.2	10.8	11.9	13.7	14.9	15.2	16.5	2.68	2.58
대전광역시	10.1	10.6	14.3	14.5	18.4	18.4	20.8	20.6	3.17	2.92
울산광역시	20.8	21.6	23.9	24.8	25.6	26.4	26.2	27.0	1.00	0.99
경기도	104.0	96.6	134.2	124.5	158.4	146.5	170.0	157.0	2.16	2.13
강원도	12.6	12.1	15.1	14.6	16.6	16.1	17.4	16.9	1.42	1.45
충청북도	14.5	14.4	17.0	17.1	18.4	18.7	19.0	19.4	1.18	1.30
충청남도	21.5	22.3	26.5	27.6	29.8	31.4	31.3	33.1	1.64	1.74
전라북도	13.0	12.2	15.8	15.0	17.9	17.2	18.9	18.2	1.64	1.77
전라남도	19.8	19.8	22.6	22.8	24.0	24.6	24.6	25.5	0.95	1.11
경상북도	28.4	28.5	33.2	33.9	36.5	38.0	38.1	40.1	1.29	1.49
경상남도	33.0	31.4	40.1	38.2	45.8	43.5	48.6	46.2	1.70	1.70
제주도	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00

자료 : 한국교통연구원, 2008, 2007년 국가교통DB구축사업

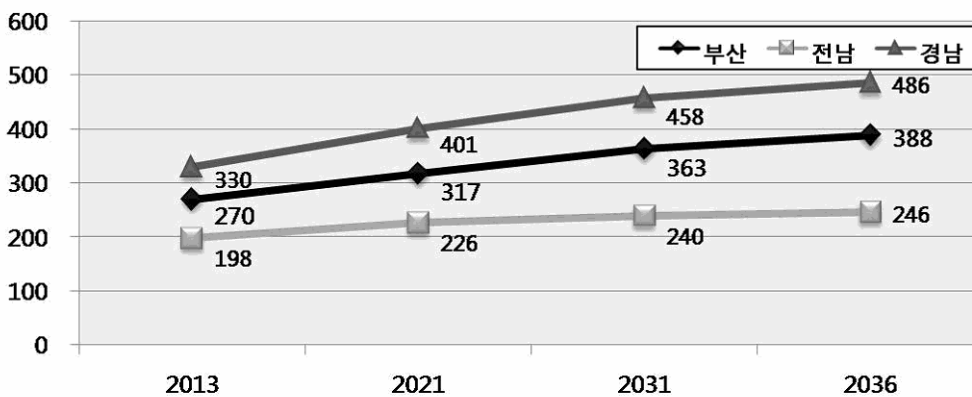


그림 V-29. 시·도별 화물통행 발생량 예측(단위 : 천대)

□ **통행분포**

■ **여객통행**

○ **예측방법**

- 사회·경제적 지표 변화, 교통시설 및 토지이용계획 변화 등을 고려하여 갱신한 2006년 전국 지역간 기종점통행량(O/D)을 기준으로 장래 통행분포를 예측하였음
- 예측된 장래 통행 발생량·도착량을 2중제약 프라타 모형을 이용하여 장래 통행분포를 예측하였음

$$T_{ij} = A_i B_j O_i D_j t_{ij}$$

여기서, T_{ij} : 장래 목표년도별 O/D
 A_i, B_j : 발생량 및 도착량 보정계수
 t_{ij} : 기준년도 O/D
 O_i : 장래 목표년도 존별 발생량
 D_j : 장래 목표년도 존별 도착량

■ **화물통행**

○ **프라타모형을 적용하여 예측하였음**

$$T_{ij} = A_i B_j O_i D_j t_{ij}$$

여기서, T_{ij} : 장래 목표년도별 O/D
 A_i, B_j : 발생량 및 도착량 보정계수
 t_{ij} : 기준년도 O/D
 O_i : 장래 목표년도 존별 발생량
 D_j : 장래 목표년도 존별 도착량

■ **예측결과**

- 2021년 총목적통행중 부산의 내부통행은 591만 통행으로 분석되었으며, 부산에서 밀양, 양산, 김해, 창원으로의 통행은 21만 통행으로 분석되었음
- 2021년 총목적통행중 광주의 내부통행은 324만 통행으로 분석되었으며, 광주에서 나주, 장성, 담양, 화순으로의 통행은 8만 통행으로 분석되었음
- 2021년 화물 통행중 부산의 내부통행은 22만대로 분석되었으며, 부산에서 밀양, 양산, 김해, 창원으로의 통행은 6만대로 분석되었음

- 2021년 화물 통행중 광주의 내부통행은 7만대로 분석되었으며, 광주에서 나주, 장성, 담양, 화순으로의 통행은 1만대로 분석되었음

표 V-31. 대존 그룹 내역

존	시군	존	시군
1	부산	2	밀양시, 양산시, 김해시, 창원시, 창원군, 함안군
3	마산시, 진해시, 통영시, 거제시, 고성군	4	진주시, 사천시, 하동군, 남해군
5	거창군, 함양군, 합천군, 산청군, 의령군	6	나주시, 장성군, 담양군, 화순군, 곡성군, 구례군
7	광주	8	목포시, 영광군, 함평군, 신안군, 무안군
9	영암군, 장흥군, 강진군, 해남군, 진도군, 완도군	10	순천시, 광양시, 여수시, 보성군, 고흥군

표 V-32. 장래 총목적통행 O/D (2021)

(단위 : 천 통행)

구분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	5907	210	37	12	6	6	2	5	6	7
2	193	107	149	29	30	36	6	30	36	30
3	37	150	49	32	26	30	5	25	30	25
4	10	28	31	58	27	24	4	20	24	21
5	6	31	26	28	22	30	5	25	30	25
6	6	36	30	24	30	30	82	33	39	30
7	3	6	5	5	5	81	3237	26	21	24
8	5	30	25	20	25	33	24	35	39	25
9	6	36	30	24	30	41	20	41	36	30
10	7	30	25	22	25	31	27	26	30	96

자료 : 한국교통연구원, 2008, 전계서

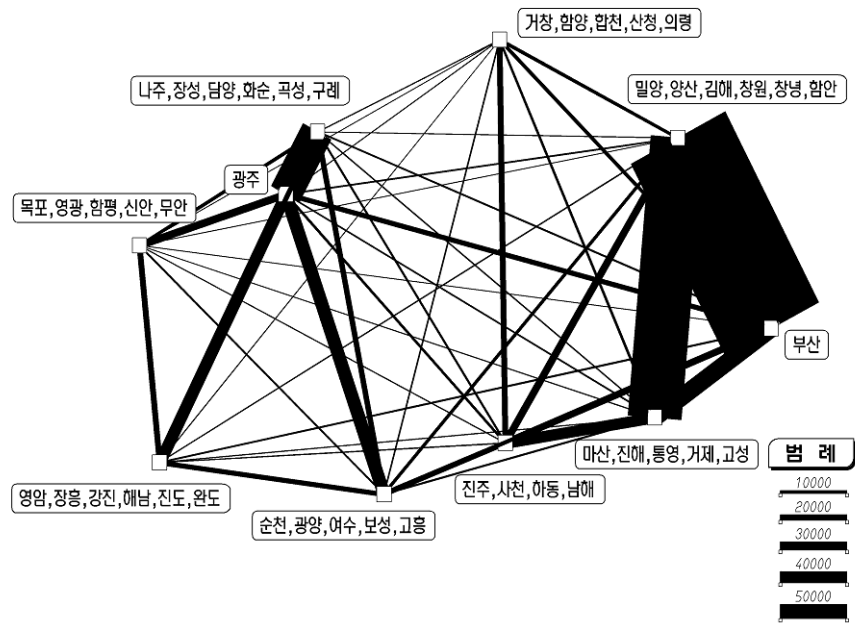


그림 V-30. 총목적통행 희망노선도 (2021)

표 V-33. 장래 화물통행 O/D (2021)

(단위 : 천 대)

구분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	217	59	9	5	1	1	3	1	1	4
2	67	84	13	6	1	1	1	1	1	3
3	9	12	98	5	1	1	1	1	1	2
4	4	5	8	18	2	1	1	1	1	5
5	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	7	14	2	3	5
7	2	1	1	1	1	10	71	3	7	10
8	1	1	1	1	1	2	5	4	4	1
9	1	1	1	1	1	3	9	3	37	5
10	3	2	1	4	1	4	8	1	3	91

자료 : 한국교통연구원, 2008, 2007년 국가교통DB구축사업

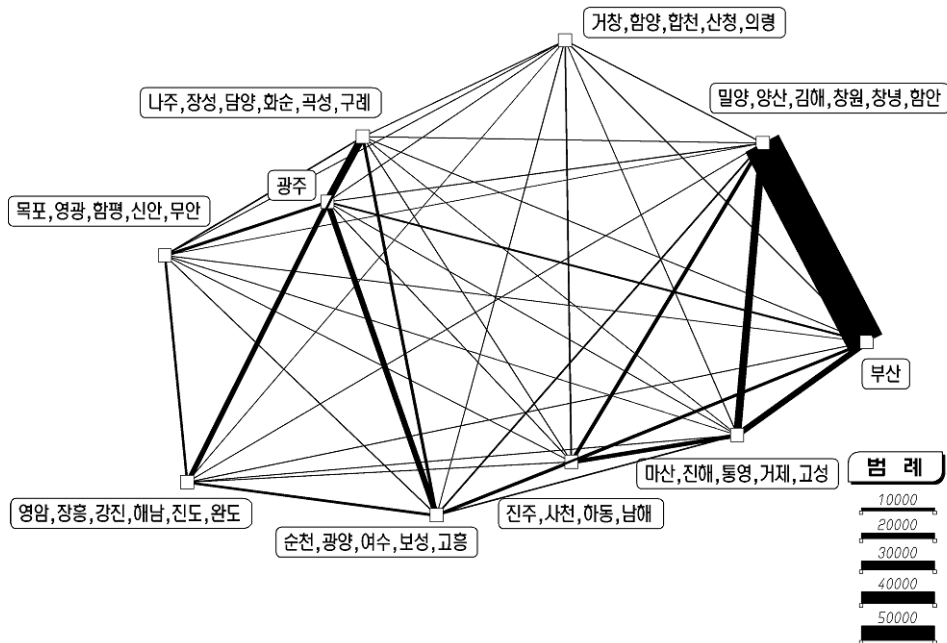


그림 V-31. 화물통행 희망노선도 (2021년)

□ 수단분담

○ 개요

- 수단선택모형은 통행단모형과 통행교차모형이 있는데 수단선택시 가장 큰 영향을 미치는 통행시간과 비용을 고려할 수 있고, 일반적인 수단선택행태가 목적지 선택 후 수단을 선택하는 통행교차모형에 가깝기 때문에 통행교차모형을 적용하였음
- 본 사업에서는 통행교차모형중 효용이론을 근거로 한 확률선택모형인 다항로짓모형을 적용하였음
- 모형구축을 위한 수단은 공로를 이용하는 승용차, 버스, 철도 3개 수단으로 구분하였음

○ 설명변수 선정

- 승용차, 버스, 철도의 수단선택모형을 구축하기 위해서 다항로짓모형을 적용하였으며, 수단선택모형의 설명변수는 수단별 통행시간, 통행비용 및 더미변수로 구성됨

○ 수단분담 모형 데이터셋(Data Set) 구축

- 수단분담 모형 구축시 각 수단의 통행시간과 통행비용은 다음과 같이 적용하였으며, 철도 수단의 의존통행자(captiv) 및 지역더미를 반영하였음

표 V-34. 수단분담 모형 Data Set 구축 방법

수단	통행시간	통행비용	의존통행자 반영여부	기타
승용차	통행배정후 산정된 최소통행시간	통행배정후산정된 최소통행거리×승용차요금	○	특별시 및 광역시 지역더미 고려
버스	차내시간 : 승용차통행시간×1.3 접근시간 : 40.53분	승용차 통행거리×버스요금		
철도	차내시간 : 통행배정후 산정된 최소통행시간 접근시간 : 33.44분	통행배정후 산정된 최소통행거리×철도요금		

○ 모형구축 및 추정

- 로짓모형을 추정하기 위한 효용함수는 다음 식과 같음

$$U_{ijm} = \beta_0 D_m + \beta_1 TIME_{ijm} + \beta_2 COST_{ij}^{승용차} + \beta_3 COST_{ij}^{버스} + \beta_4 COST_{ij}^{철도} + \beta_5 D_{metro}$$

여기서, D_m = 수단 m (승용차/버스/철도)의 더미
 $TIME_{ijm}$ = 수단 m (승용차/버스/철도)의 존 i 와 j 간의 총통행시간(분)
 $COST_{ijm}$ = 수단 m (승용차/버스/철도)의 존 i 와 j 간의 총통행비용(원)
 $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5$ = 계수

표 V-35. 수단분담모형의 계수 및 t값

수단	β_0	β_1	β_2	β_3	β_4	β_5
승용차	-	-0.00254 (-9.02)	-0.0000243 (-5.97)	-	-	-0.864 (-38.05)
버스	-1.326 (-45.550)	-0.00254 (-9.02)	-	-0.0000733 (-7.97)	-	-
철도	-1.797 (-35.18)	-0.00254 (-9.02)	-	-	-0.000115 (-16.65)	-

○ 장래 수단별 통행량 및 분담률 예측 결과

- 부산광역시의 수단 분담률은 2013년의 경우 승용차 52.6%, 버스 35.9%, 철도 11.4%로 나타났으며, 장래에도 거의 변화되지 않는 것으로 분석됨
- 전라남도의 승용차 분담률은 2013년 76.6%에서 2036년 75.9%로 약간 감소하는 것으로 분석되었으며, 버스 분담률은 2013년 22.8%에서 2036년 23.2%

로 약간 증가하는 것으로 분석되었음

- 경상남도의 경우 2013년 기준 승용차 분담률은 84.1%로 타 시도에서 비해 높은 것으로 분석되었으며, 분담률은 장래에도 거의 변화되지 않는 것으로 분석됨

표 V-36. 장래 수단별 통행량 및 분담률 예측

지역	구분	차종	2013년	2021년	2036년
부산	통행량 (통행/일)	승용차	273.3433	250.3658	207.7224
		버스	186.7140	171.2729	142.2419
		철도	59.3955	54.7729	44.9523
		계	519.4528	476.4116	394.9167
	분담률 (%)	승용차	52.6	52.6	52.6
		버스	35.9	36.0	36.0
		철도	11.4	11.5	11.4
		계	100.0	100.0	100.0
전남	통행량 (통행/일)	승용차	18.4293	16.6941	14.4164
		버스	5.4894	5.0129	4.4001
		철도	1275	1945	1692
		계	24.0462	21.9015	18.9857
	분담률 (%)	승용차	76.6	76.2	75.9
		버스	22.8	22.9	23.2
		철도	0.5	0.9	0.9
		계	100.0	100.0	100.0
경남	통행량 (통행/일)	승용차	44.4160	44.2212	42.9695
		버스	8.1113	8.0758	7.8445
		철도	2699	2880	2798
		계	52.7973	52.5849	51.0938
	분담률 (%)	승용차	84.1	84.1	84.1
		버스	15.4	15.4	15.4
		철도	0.5	0.5	0.5
		계	100.0	100.0	100.0

자료 : 한국교통연구원, 2008, 전계서

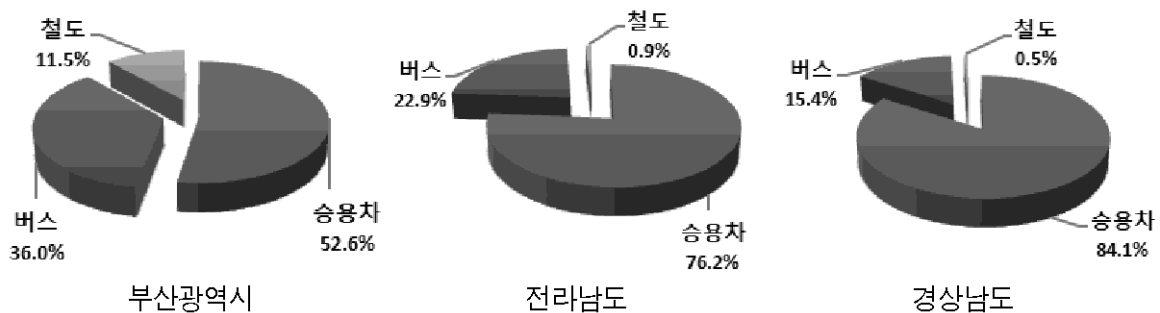


그림 V-32. 장래 수단별 분담률 (2021년)

○ 예측결과

- 2021년 총수단통행중 부산의 내부통행은 421만 통행으로 분석되었으며, 부산에서 밀양, 양산, 김해, 창원으로의 통행은 20만 6천 통행으로 분석되었음

표 V-37. 장래 총수단통행 O/D (2021년)

(단위 : 천 통행)

구분	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	4217	206	36	12	6	6	3	5	6	6
2	188	107	149	29	30	36	6	30	36	30
3	37	150	49	32	26	30	5	25	30	25
4	10	28	31	58	27	24	4	20	24	20
5	6	31	26	28	22	30	5	25	30	25
6	6	36	30	24	30	30	82	33	39	30
7	3	6	5	5	5	81	2079	24	21	24
8	5	30	25	20	25	33	24	35	39	25
9	6	36	30	24	30	40	20	41	36	30
10	7	30	25	22	25	31	27	26	30	96

자료 : 한국교통연구원, 2008, 전게서

□ 통행배정

○ 개요

- 공로의 통행배정은 Wardrop의 제1원칙인 사용자평형(user equilibrium) 통행배정에 따른 Frank~Wolf 알고리즘에 의하여 계산됨
- 사용자평형 모형은 개별 통행자들이 각자의 통행비용을 최소화하는 경로를 선택한다고 가정하고, 이 때 도로 이용자의 통행비용은 일반화 비용(시간비용 + 고속국도 통행료로 표현되는 금전적 비용)으로 표현됨

$$\min \sum_a \int_0^{X_a} t_a(w) dw$$

subject to $\sum_k f_k^{rs} = q_{rs} \quad \forall rs, \quad f_k^{rs} \geq 0 \quad \forall k, rs$

여기서, $X_a = \sum_r \sum_s \sum_k f_k^{rs} \delta_{a,k}^{rs}$, t_a = 링크의 비용함수

f_k^{rs} = 기점존 r에서 종점존 s를 연결하는 path k의 교통량

$\delta_{a,k}^{rs}$ = 존 r와 s를 연결하는 path k에 link a 포함되면 1, 그 외에는 0

q_{rs} = 기점존 r에서 종점존 s 사이의 trip rate

- 한편, 대중교통은 최적전략 통행배정모형을 적용하였으며, 여기서 전략은 통행자가 원하는 목적지에 도달하기 위해서 선택 가능한 일련의 규칙의 집합을 말함

$$\begin{aligned}
 & \text{Minimize } \sum_a C_a V_a + \sum_{i \in N} W_i \\
 & \text{subject to } \sum_{a \in A^+ i} V_a - \sum_{a \in A^- i} V_a = g_i \\
 & v_a \leq f_{aw} \quad , \quad a \in A^+ i, \quad i \in N, \quad v_a \geq 0 \quad , \quad a \in A
 \end{aligned}$$

- 평균재차인원

표 V-38. 차종별 재차인원

(단위 : 인)

수단	재차인원							
승용차	서울	1.51	광주	1.66	강원	1.81	전남	1.66
	부산	1.65	대전	1.67	충북	1.57	경북	1.58
	대구	1.57	울산	1.63	충남	1.65	경남	1.60
	인천	1.50	경기	1.43	전북	1.67	제주	1.80
	전국				1.55			
버스	지역간 통행				9.98			
	광역권 내부통행				12.33			

- 교통량 - 지체함수 (VDF)

- 통행 배정시 이용된 도로유형별 교통량-지체함수(VDF) 모형은 다음과 같음

$$\begin{aligned}
 & \text{일반화 비용 } T = T_0 [1 + \alpha (\frac{V}{C})^\beta] + \text{구간거리} \times \text{가중치} \\
 & \text{여기서, } T = \text{통행시간(분)}, \quad T_0 = \text{자유속도 일 때의 통행시간(분)} \\
 & V = \text{배정 교통량}, \quad C = \text{용량}, \quad \alpha, \beta = \text{파라미터}
 \end{aligned}$$

- 통행배정결과

- 미시행시 장래 목표년도별 교통량은 대부분 약간 증가하는 것으로 예측되었으며, 도로용량(C)에 대한 구간교통량(V)의 비율 V/C는 모두 1.0 이하로 분석되었음

표 V-39. 미시행시 수요예측

(단위 : 대/일)

구분		차로 수	2013년		2021년		2031년		2036년		
			교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	
고속 국도	서해안 고속국도	목포IC~일로IC	4	1,7611	0.21	1,7724	0.21	1,7813	0.21	1,7840	0.21
		일로IC~무안IC	4	1,7032	0.20	1,7141	0.20	1,7227	0.20	1,7253	0.20
	호남 고속국도	승주IC~서순천IC	4	2,3973	0.28	2,4127	0.28	2,4248	0.28	2,4284	0.28
		주암IC~승주IC	4	2,4974	0.29	2,5134	0.29	2,5260	0.30	2,5298	0.30
	남해 고속국도	진주IC~문산IC	4	4,8002	0.56	4,8310	0.57	4,8552	0.57	4,8625	0.57
		문산IC~진성IC	4	4,6954	0.55	4,7256	0.55	4,7493	0.56	4,7564	0.56
		창원JCT~동창원IC	8	7,8540	0.46	7,9044	0.46	7,9441	0.47	7,9560	0.47
		동창원IC~진례IC	8	8,7187	0.51	8,7747	0.51	8,8187	0.52	8,8319	0.52
		냉정JCT~서김해IC	4	6,5475	0.77	6,5895	0.77	6,6226	0.78	6,6325	0.78
	남해지선 고속국도	냉정JCT~장유IC	4	5,1466	0.60	5,1796	0.61	5,2056	0.61	5,2134	0.61
		장유IC~가락IC	4	6,8167	0.80	6,8605	0.80	6,8948	0.81	6,9052	0.81
	대전~통영 고속국도	진주JCT~서진주IC	4	2,7582	0.32	2,7759	0.33	2,7898	0.33	2,7940	0.33
서진주IC~단성IC		4	2,1661	0.25	2,1800	0.26	2,1909	0.26	2,1942	0.26	
일반 국도	국도1호선	목포시~학교면	4	2,1744	0.39	2,1883	0.40	2,1993	0.40	2,2026	0.40
	국도2호선	장흥읍~보성읍	4	8819	0.16	8876	0.16	8921	0.16	8934	0.16
		광양읍~태인동	4	2,3782	0.43	2,3935	0.43	2,4055	0.44	2,4091	0.44
		태인동~하동읍	2	4150	0.38	4177	0.38	4198	0.39	4204	0.39
		하동읍~진주시	2	3609	0.33	3632	0.33	3651	0.33	3656	0.34
		진전면~마산시	4	3,7170	0.67	3,7409	0.68	3,7597	0.68	3,7653	0.68
		진해시~부산시	6	3,9347	0.48	3,9600	0.48	3,9798	0.48	3,9858	0.48
	국도13호선	성전면~영암읍	4	1,4745	0.27	1,4840	0.27	1,4915	0.27	1,4937	0.27
	국도14호선	신현읍~통영시	4	4,8052	0.87	4,8361	0.88	4,8603	0.88	4,8676	0.88
	국도17호선	여수시~순천시	4	4,2704	0.78	4,2979	0.78	4,3194	0.78	4,3259	0.79
	국도18호선	진도읍~문내면	2	7685	0.71	7735	0.71	7773	0.71	7785	0.71
		장흥읍~회천면	2	1891	0.17	1904	0.17	1913	0.18	1916	0.18
	국도77호선	문내면~화원면	4	5172	0.09	5205	0.09	5231	0.09	5239	0.10
		문내면~화원면	2	2756	0.25	2774	0.25	2788	0.26	2792	0.26
국도33호선	고성읍~사천읍	4	7383	0.13	7431	0.13	7468	0.14	7479	0.14	

나. 도로, 철도 등 SOC 개발사업 시행시 교통수요예측

□ 산업, 관광, 항만 등 타분야 개발사업 미반영시

- 타분야의 개발사업을 미반영하고 도로, 철도 등 SOC 개발사업 시행시 사업노선 및 주변도로의 장래 목표년도별 교통량은 대부분 약간 증가하는 것으로 예측되었으며, 도로용량(C)에 대한 구간교통량(V)의 비율 V/C 는 모두 1.0 이하로 분석되었음
- SOC 개발사업에서는 2036년 부산시의 천마터널 및 접속도로의 교통량이 1일 4만 1천 300대로 가장 높으며 v/c 는 0.75로 분석되었음
- 목포~진도 서해안고속도로 연장 및 남해~여수 한려대교는 1일 각각 5천 210대, 2천 565대로써 v/c 는 각각 0.06 및 0.05로 가장 적게 나타남
- 개발사업을 제외한 고속도로 노선에서는 2036년 1일 교통량이 남해고속도로의 동창원~진례IC 구간이 9만 85대로 가장 많으며 서해안고속도로의 일로~무안IC 구간이 1일 1만 8천 8백 2십 7대로 가장 통행량이 적음
- 2036년 v/c 값이 가장 큰 구간은 남해지선 고속국도의 장유~가락IC 구간으로 v/c 는 0.82이며 v/c 값이 가장 작은 구간은 서해안 고속도로의 일로~무안IC 구간으로 v/c 는 0.22임

표 V-40. 도로, 철도 등 SOC 개발사업 시행시 수요예측(타분야 개발사업 미반영시)
(단위 : 대/일)

구분	차로 수	2013년		2021년		2031년		2036년		
		교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	
핵심 사업 노선	남해고속국도(서순천~사천IC) 확장	6	-	-	2,9836	0.23	3,1391	0.25	3,2336	0.25
	목포~진도(서해안고속국도 연장)	4	-	-	-	-	5064	0.06	5210	0.06
	광주~완도(호남고속국도 연장)	4	-	-	1,2309	0.14	1,3021	0.15	1,3404	0.16
	광양~여수(전주~광양 연장)	4	-	-	1,2706	0.15	1,3346	0.16	1,3756	0.16
	통영~거제(대전~통영 연장)	4	-	-	1,6827	0.20	1,7837	0.21	1,8200	0.21
	(해남)화원 월호~(신안)압해 신장	4	-	-	4476	0.08	4746	0.09	4882	0.09
	(완도)신지~(고흥)금산	2	-	-	-	-	-	-	1057	0.10
	(여수)화양~(고흥)적금	2	-	-	2401	0.22	2715	0.25	2877	0.26
	(여수)돌산~(여수)화양 장수	2	-	-	-	-	2518	0.23	2668	0.24
	남해~여수 한려대교	4	-	-	2289	0.04	2458	0.04	2565	0.05
	(남해)창선~(통영)산양	2	-	-	-	-	-	-	3369	0.31
	(신안)압태~(신안)압해 새천년대교	2	-	-	2573	0.24	2932	0.27	3145	0.29
	통영 정량~통영 한산도 한산대첩교	2	-	-	-	-	1420	0.13	1470	0.13
	통영 추봉도~거제 남부	2	-	-	-	-	-	-	1523	0.14
	거제~마산 이순신대교	4	-	-	1,9454	0.35	1,9970	0.36	2,0182	0.37
	녹산산단~신호대교 지하차도	4	-	-	2,0514	0.37	2,0995	0.38	2,1239	0.39
	명지대교~장림고개 지하차도	4	-	-	1,7008	0.31	1,7406	0.32	1,7609	0.32
	천마터널 및 접속도로	4	-	-	4,0021	0.73	4,0869	0.74	4,1300	0.75
	북향대교~동명오거리 향만배후도로	4	21903	0.40	2,2254	0.40	2,2612	0.41	2,2793	0.41
	장산제3터널	4	-	-	3,0213	0.55	3,0613	0.56	3,0970	0.56

구분			차로 수	2013년		2021년		2031년		2036년	
				교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C
고속국도	서해안 고속국도	목포IC~일로IC	4	1,9414	0.23	1,9531	0.23	1,9438	0.23	1,9467	0.23
		일로IC~무안IC	4	1,8,837	0.22	1,8952	0.22	1,8857	0.22	1,8827	0.22
	호남 고속국도	승주IC~서순천IC	4	2,4327	0.29	2,4473	0.29	2,4584	0.29	2,4617	0.29
		주암IC~승주IC	4	2,5335	0.30	2,5494	0.30	2,5609	0.30	2,5645	0.30
	남해 고속국도	진주IC~문산IC	4	4,9479	0.58	4,9777	0.58	4,9529	0.58	4,9598	0.58
		문산IC~진성IC	4	4,7941	0.56	4,8230	0.57	4,8447	0.57	4,8515	0.57
		창원JCT~동창원IC	8	8,0191	0.47	8,0674	0.47	8,1037	0.48	8,1151	0.48
		동창원IC~진례IC	8	8,9019	0.52	8,9555	0.52	8,9959	0.53	9,0085	0.53
		냉정JCT~서김해IC	4	6,6845	0.78	6,7247	0.79	6,7551	0.79	6,7652	0.79
	남해지선 고속국도	냉정JCT~장유IC	4	5,2516	0.62	5,2845	0.62	5,2581	0.62	5,2655	0.62
		장유IC~가락IC	4	6,8912	0.81	6,9333	0.81	6,9645	0.82	6,9743	0.82
	대전~통영 고속국도	진주JCT~서진주IC	4	3,3902	0.40	3,4106	0.40	3,3939	0.40	3,3985	0.40
		서진주IC~단성IC	4	2,6371	0.31	2,6529	0.31	2,6649	0.31	2,6689	0.31
	일반국도	국도1호선	목포시~학교면	4	2,1153	0.38	2,1280	0.39	2,1174	0.38	2,1204
국도2호선		장흥읍~보성읍	4	8651	0.16	8703	0.16	8743	0.16	8755	0.16
		광양읍~태인동	4	2,3568	0.43	2,3710	0.43	2,3817	0.43	2,3850	0.43
		태인동~하동읍	2	4071	0.37	4096	0.38	4114	0.38	4120	0.38
		하동읍~진주시	2	3576	0.33	3598	0.33	3614	0.33	3619	0.33
		진전면~마산시	4	3,2000	0.58	3,1814	0.58	3,1957	0.58	3,2005	0.58
		진해시~부산시	6	3,3796	0.41	3,3999	0.41	3,3833	0.41	3,3879	0.41
국도13호선		성전면~영암읍	4	1,1956	0.22	1,2028	0.22	1,2082	0.22	1,2099	0.22
국도14호선		신현읍~통영시	4	3,6416	0.66	3,6635	0.66	3,6452	0.66	3,6507	0.66
국도17호선		여수시~순천시	4	3,5591	0.65	3,5805	0.65	3,5967	0.65	3,6017	0.65
국도18호선		진도읍~문내면	2	4462	0.41	4488	0.41	4509	0.41	4515	0.41
		장흥읍~회천면	2	1874	0.17	1886	0.17	1894	0.17	1897	0.17
국도77호선		문내면~화원면	4	3003	0.05	3021	0.05	3035	0.06	3039	0.06
		문내면~화원면	2	3620	0.33	3643	0.33	3625	0.33	3630	0.33
국도33호선	고성읍~사천읍	4	7317	0.13	7361	0.13	7394	0.13	7404	0.13	

□ 산업, 관광, 항만 등 타분야 개발사업 반영시

- 제조업, 관광, 항만·물류, 농수산업 등의 분야별 개발사업에 대한 발생량을 반영하여 교통수요예측을 실시하였음
- 타 부문의 개발사업 반영시 사업노선 및 주변도로의 장래 목표년도별 교통량은 대부분 약간 증가하는 것으로 예측되었으며, 도로용량(C)에 대한 구간교통량(V)의 비율 V/C는 모두 1.0 이하로 분석되었음
- 타 부문의 개발사업을 반영할 경우 2036년 부산의 천마터널 및 접속도로는 4만 1천 3백대에서 4만 5천 9백 73대로 11.3% 증가했으며 v/c값은 0.75에서 0.83으로 증가했음
- 목포~진도 서해안 고속도로연장은 5210대/일에서 5849대/일로 12.3% 증가하고 남해~여수 한려대교는 2565대/일에서 3618대/일로 41.1% 증가했음
- 개발사업 반영으로 인해 기존 고속도로의 경우는 2036년 남해고속도로 동창원~진례 IC 구간이 9,0085대/일에서 9,3000대/일로 3.3% 증가했으며, v/c값은 0.53에서 0.55로 증가했음
- 교통량이 가장 낮은 서해안 고속도로의 일로~무안IC 구간은 2036년에 1,8827대/일에서 2,0552대/일로 9.2% 증가했음

표 V-41. 도로 철도 등 SOC 개발사업시행시 수요예측(타분야 개발사업 반영시)

(단위 : 대/일)

구분	차로 수	2013년		2021년		2031년		2036년		
		교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	
핵심 사업 노선	남해고속국도(서순천~사천IC) 확장	6	-	-	31881	0.25	37846	0.30	38974	0.30
	목포~진도(서해안고속국도 연장)	4	-	-	-	-	5756	0.07	5849	0.07
	광주~완도(호남고속국도 연장)	4	-	-	13823	0.16	14520	0.17	14898	0.17
	광양~여수(전주~광양 연장)	4	-	-	13726	0.16	14177	0.17	14831	0.17
	통영~거제(대전~통영 연장)	4	-	-	19000	0.22	20024	0.23	20732	0.24
	(해남)화원 월호~(신안)압해 신장	4	-	-	5534	0.10	5835	0.11	5970	0.11
	(완도)신지~(고흥)금산	2	-	-	-	-	-	-	1392	0.13
	(여수)화양~(고흥)적금	2	-	-	3198	0.29	3540	0.32	3711	0.34
	(여수)돌산~(여수)화양 장수	2	-	-	-	-	3283	0.30	3441	0.32
	남해~여수 한려대교	4	-	-	3322	0.06	3510	0.06	3618	0.07
	(남해)창선~(통영)산양	2	-	-	-	-	-	-	4873	0.45
	(신안)암태~(신안)압해 새천년대교	2	-	-	3548	0.33	3658	0.34	3754	0.34
	통영 정량~통영 한산도 한산대첩교	2	-	-	-	-	1675	0.15	1743	0.16
	통영 추봉도~거제 남부	2	-	-	-	-	-	-	1703	0.16
	거제~마산 이순신대교	4	-	-	22505	0.41	23030	0.42	23316	0.42
	녹산산단~신호대교 지하차도	4	-	-	26638	0.48	27099	0.49	27759	0.50
	명지대교~장림고개 지하차도	4	-	-	22203	0.40	23175	0.42	23778	0.43
	천마터널 및 접속도로	4	-	-	44700	0.81	45396	0.82	45973	0.83
	북향대교~동명오거리 향만배후도로	4	26793	0.49	27668	0.50	28531	0.52	29312	0.53
장산제3터널	4	-	-	33219	0.60	34473	0.63	35544	0.65	

구분			차로 수	2013년		2021년		2031년		2036년	
				교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C	교통량	V/C
고속 국도	서해안 고속국도	목포IC~일로IC	4	2,1194	0.25	2,1321	0.25	2,1219	0.25	2,1251	0.25
		일로IC~무안IC	4	2,0563	0.24	2,0688	0.24	2,0585	0.24	2,0552	0.24
	호남 고속국도	승주IC~서순천IC	4	2,6126	0.31	2,6284	0.31	2,6402	0.31	2,6438	0.31
		주암IC~승주IC	4	2,7210	0.32	2,7380	0.32	2,7503	0.32	2,7542	0.32
	남해 고속국도	진주IC~문산IC	4	5,2147	0.61	5,2460	0.62	5,2199	0.61	5,2272	0.61
		문산IC~진성IC	4	5,0526	0.59	5,0830	0.60	5,1059	0.60	5,1131	0.60
		창원JCT~동창원IC	8	8,2943	0.49	8,3442	0.49	8,3819	0.49	8,3936	0.49
		동창원IC~진례IC	8	9,1900	0.54	9,2453	0.54	9,2870	0.54	9,3000	0.55
		냉정JCT~서김해IC	4	6,9466	0.81	6,9884	0.82	7,0200	0.82	7,0305	0.82
	남해지선 고속국도	냉정JCT~장유IC	4	5,4856	0.64	5,5199	0.65	5,4924	0.64	5,5001	0.64
		장유IC~가락IC	4	7,1778	0.84	7,2216	0.85	7,2541	0.85	7,2643	0.85
	대전~통영 고속국도	진주JCT~서진주IC	4	3,5323	0.41	3,5536	0.42	3,5362	0.41	3,5410	0.42
		서진주IC~단성IC	4	2,7650	0.32	2,7817	0.33	2,7942	0.33	2,7984	0.33
	일반 국도	국도1호선	목포시~학교면	4	2,2361	0.41	2,2496	0.41	2,2384	0.41	2,2415
국도2호선		장흥읍~보성읍	4	9313	0.17	9370	0.17	9412	0.17	9425	0.17
		광양읍~태인동	4	2,5592	0.46	2,5746	0.47	2,5862	0.47	2,5898	0.47
		태인동~하동읍	2	4486	0.41	4513	0.41	4534	0.42	4540	0.42
		하동읍~진주시	2	3938	0.36	3962	0.36	3979	0.37	3985	0.37
		진전면~마산시	4	3,4936	0.63	3,4733	0.63	3,4890	0.63	3,4942	0.63
		진해시~부산시	6	3,6819	0.44	3,7040	0.45	3,6859	0.45	3,6909	0.45
국도13호선		성전면~영암읍	4	1,2975	0.24	1,3053	0.24	1,3112	0.24	1,3130	0.24
국도14호선		신현읍~통영시	4	3,9912	0.72	4,0152	0.73	3,9952	0.73	4,0012	0.73
국도17호선		여수시~순천시	4	3,8711	0.70	3,8945	0.71	3,9120	0.71	3,9175	0.71
국도18호선		진도읍~문내면	2	5077	0.47	5108	0.47	5131	0.47	5138	0.47
		장흥읍~회천면	2	2063	0.19	2076	0.19	2085	0.19	2088	0.19
국도77호선		문내면~화원면	4	3417	0.06	3438	0.06	3453	0.06	3458	0.06
		문내면~화원면	2	3898	0.36	3923	0.36	3904	0.36	3909	0.36
국도33호선	고성읍~사천읍	4	8056	0.15	8104	0.15	8141	0.15	8152	0.15	

다. 도로, 철도 등 SOC 개발사업 시행여부에 따른 교통수요 예측비교결과

- 개발사업 미시행시 교통량은 없으며, 개발사업 시행시 개발사업의 장래 연도별 교통량은 약간 증가하는 것으로 예측되었으나, 도로용량(C)에 대한 구간교통량(V)의 비율 V/C 는 모두 1.0 이하로 분석되었음
- 기존고속도로의 경우, 개발사업 시행전후를 비교해 보면, 2036년 남해고속도로의 동창원~진례IC 구간이 8,8319대/일에서 9,3000대/일로 5.3%인 4681대 증가함
- 교통량이 가장 낮은 구간인 서해안 고속도로의 일로~무안IC 구간은 2036년 1,7253대/일에서 2,0552대/일로 19.1% 증가함

표 V-42. 개발사업 미시행시 및 시행시(타분야 개발계획 반영) 수요예측

(단위 : 대/일)

구분	차로수	년도	교통량			V/C		
			미시행	시행	증감	미시행	시행	
핵심 사업 노선	남해고속국도(서순천~사천IC) 확장	6	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	3,1881	-	-	0.25	
		2031년	-	3,7846	-	-	0.30	
		2036년	-	3,8974	-	-	0.30	
	목포~진도(서해안고속국도 연장)	4	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	-	-	-	-	
		2031년	-	5756	-	-	0.07	
		2036년	-	5849	-	-	0.07	
	광주~완도(호남고속국도 연장)	4	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	1,3823	-	-	0.16	
		2031년	-	1,4520	-	-	0.17	
		2036년	-	1,4898	-	-	0.17	
	광양~여수(전주~광양 연장)	4	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	1,3726	-	-	0.16	
		2031년	-	1,4177	-	-	0.17	
		2036년	-	1,4831	-	-	0.17	
	통영~거제(대전~통영 연장)	4	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	1,9000	-	-	0.22	
		2031년	-	2,0024	-	-	0.23	
		2036년	-	2,0732	-	-	0.24	
	(해남)화원 월호~(신안)압해 신장	4	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	5534	-	-	0.10	
		2031년	-	5835	-	-	0.11	
		2036년	-	5970	-	-	0.11	
	(완도)신지~(고흥)금산	2	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	-	-	-	-	
		2031년	-	-	-	-	-	
		2036년	-	1392	-	-	0.13	
	(여수)화양~(고흥)적금	2	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	3198	-	-	0.29	
		2031년	-	3540	-	-	0.32	
		2036년	-	3711	-	-	0.34	
	(여수)돌산~(여수)화양 장수	2	2013년	-	-	-	-	-
		2021년	-	-	-	-	-	
		2031년	-	3283	-	-	0.30	
		2036년	-	3441	-	-	0.32	
남해~여수 한려대교	4	2013년	-	-	-	-	-	
	2021년	-	3322	-	-	0.06		
	2031년	-	3510	-	-	0.06		
	2036년	-	3618	-	-	0.07		
(남해)창선~(통영)신양	2	2013년	-	-	-	-	-	
	2021년	-	-	-	-	-		
	2031년	-	-	-	-	-		
	2036년	-	4873	-	-	0.45		

구분	차로수	년도	교통량			V/C			
			미시행	시행	증감	미시행	시행		
핵심 사업 노선	(신안)암태~(신안)암해 새천년대교	2	2013년	-	-	-	-	-	
		2021년	-	3548	-	-	0.33		
		2031년	-	3658	-	-	0.34		
		2036년	-	3754	-	-	0.34		
	통영 정량~통영 한산도 한산대첩교	2	2013년	-	-	-	-	-	
		2021년	-	-	-	-	-		
		2031년	-	1675	-	-	0.15		
		2036년	-	1743	-	-	0.16		
	통영 추봉도~거제 남부	2	2013년	-	-	-	-	-	
		2021년	-	-	-	-	-		
		2031년	-	-	-	-	-		
		2036년	-	1703	-	-	0.16		
	거제~마산 이순신대교	4	2013년	-	-	-	-	-	
		2021년	-	2,2505	-	-	0.41		
		2031년	-	2,3030	-	-	0.42		
		2036년	-	2,3316	-	-	0.42		
	녹산산단~신호대교 지하차도	4	2013년	-	-	-	-	-	
		2021년	-	2,6638	-	-	0.48		
		2031년	-	2,7099	-	-	0.49		
		2036년	-	2,7759	-	-	0.50		
명지대교~장림고개 지하차도	4	2013년	-	-	-	-	-		
	2021년	-	2,2203	-	-	0.40			
	2031년	-	2,3175	-	-	0.42			
	2036년	-	2,3778	-	-	0.43			
천마터널 및 접속도로	4	2013년	-	-	-	-	-		
	2021년	-	4,4700	-	-	0.81			
	2031년	-	4,5396	-	-	0.82			
	2036년	-	4,5973	-	-	0.83			
북항대교~동명오거리 항만배후도로	4	2013년	-	2,6793	-	-	0.49		
	2021년	-	27668	-	-	0.50			
	2031년	-	2,8531	-	-	0.52			
	2036년	-	2,9312	-	-	0.53			
장산제3터널	4	2013년	-	-	-	-	-		
	2021년	-	3,3219	-	-	0.60			
	2031년	-	3,4473	-	-	0.63			
	2036년	-	3,5544	-	-	0.65			
고속 국도	서해안 고속국도	목포IC~일로IC	4	2013년	1,7611	2,1194	3582	0.21	0.25
			2021년	1,7724	2,1321	3597	0.21	0.25	
			2031년	1,7813	2,1219	3406	0.21	0.25	
			2036년	1,7840	2,1251	3411	0.21	0.25	
	일로IC~무안IC	4	2013년	1,7032	2,0563	3531	0.20	0.24	
		2021년	1,7141	2,0688	3547	0.20	0.24		
		2031년	1,7227	2,0585	3358	0.20	0.24		
		2036년	1,7253	2,0552	3299	0.20	0.24		
	호남 고속국도	승주IC~서순천IC	4	2013년	2,3973	2,6126	2154	0.28	0.31
			2021년	2,4127	2,6284	2157	0.28	0.31	
			2031년	2,4248	2,6402	2155	0.28	0.31	
			2036년	2,4284	2,6438	2154	0.28	0.31	

구분			차로수	년도	교통량			V/C	
					미시행	시행	증감	미시행	시행
고속 국도	호남 고속국도	주암IC~승주IC	4	2013년	2,4974	2,7210	2236	0.29	0.32
				2021년	2,5134	2,7380	2246	0.29	0.32
				2031년	2,5260	2,7503	2243	0.30	0.32
				2036년	2,5298	2,7542	2244	0.30	0.32
	남해 고속국도	진주IC~문산IC	4	2013년	4,8002	5,2147	4145	0.56	0.61
				2021년	4,8310	5,2460	4151	0.57	0.62
				2031년	4,8552	5,2199	3647	0.57	0.61
				2036년	4,8625	5,2272	3647	0.57	0.61
		문산IC~진성IC	4	2013년	4,6954	5,0526	3572	0.55	0.59
				2021년	4,7256	5,0830	3574	0.55	0.60
				2031년	4,7493	5,1059	3567	0.56	0.60
				2036년	4,7564	5,1131	3567	0.56	0.60
		창원JCT~동창원IC	8	2013년	7,8540	8,2943	4403	0.46	0.49
				2021년	7,9044	8,3442	4398	0.46	0.49
				2031년	7,9441	8,3819	4378	0.47	0.49
				2036년	7,9560	8,3936	4376	0.47	0.49
		동창원IC~진례IC	8	2013년	8,7187	9,1900	4713	0.51	0.54
				2021년	8,7747	9,2453	4706	0.51	0.54
				2031년	8,8187	9,2870	4683	0.52	0.54
				2036년	8,8319	9,3000	4681	0.52	0.55
	냉정JCT~서김해IC	4	2013년	6,5475	6,9466	3992	0.77	0.81	
			2021년	6,5895	6,9884	3989	0.77	0.82	
			2031년	6,6226	7,0200	3974	0.78	0.82	
			2036년	6,6325	7,0305	3980	0.78	0.82	
남해지선 고속국도	냉정JCT~장유IC	4	2013년	5,1466	5,4856	3390	0.60	0.64	
			2021년	5,1796	5,5199	3403	0.61	0.65	
			2031년	5,2056	5,4924	2868	0.61	0.64	
			2036년	5,2134	5,5001	2867	0.61	0.64	
	장유IC~가락IC	4	2013년	6,8167	7,1778	3611	0.80	0.84	
			2021년	6,8605	7,2216	3611	0.80	0.85	
			2031년	6,8948	7,2541	3593	0.81	0.85	
			2036년	6,9052	7,2643	3591	0.81	0.85	
대전~통영 고속국도	진주JCT~서진주IC	4	2013년	2,7582	3,5323	7741	0.32	0.41	
			2021년	2,7759	3,5536	7777	0.33	0.42	
			2031년	2,7898	3,5362	7464	0.33	0.41	
			2036년	2,7940	3,5410	7470	0.33	0.42	
	서진주IC~단성IC	4	2013년	2,1661	2,7650	5989	0.25	0.32	
			2021년	2,1800	2,7817	6017	0.26	0.33	
			2031년	2,1909	2,7942	6033	0.26	0.33	
			2036년	2,1942	2,7984	6042	0.26	0.33	
일반 국도	국도1호선	목포시~학교면	4	2013년	2,1744	2,2361	618	0.39	0.41
				2021년	2,1883	2,2496	613	0.40	0.41
				2031년	2,1993	2,2384	391	0.40	0.41
				2036년	2,2026	2,2415	389	0.40	0.41
	국도2호선	장흥읍~보성읍	4	2013년	8819	9313	494	0.16	0.17
				2021년	8876	9370	493	0.16	0.17
				2031년	8921	9412	491	0.16	0.17
				2036년	8934	9425	491	0.16	0.17

구분			차로수	년도	교통량			V/C	
					미시행	시행	증감	미시행	시행
일반 국도	국도2호선	광양읍~태인동	4	2013년	2,3782	2,5592	1809	0.43	0.46
				2021년	2,3935	2,5746	1811	0.43	0.47
				2031년	2,4055	2,5862	1807	0.44	0.47
				2036년	2,4091	2,5898	1807	0.44	0.47
		태인동~하동읍	2	2013년	4150	4486	336	0.38	0.41
				2021년	4177	4513	337	0.38	0.41
				2031년	4198	4534	336	0.39	0.42
				2036년	4204	4540	336	0.39	0.42
		하동읍~진주시	2	2013년	3609	3938	328	0.33	0.36
				2021년	3632	3962	329	0.33	0.36
				2031년	3651	3979	329	0.33	0.37
				2036년	3656	3985	329	0.34	0.37
		진전면~마산시	4	2013년	3,7170	3,4936	-2234	0.67	0.63
				2021년	3,7409	3,4733	-2676	0.68	0.63
				2031년	3,7597	3,4890	-2707	0.68	0.63
				2036년	3,7653	3,4942	-2711	0.68	0.63
		진해시~부산시	6	2013년	3,9347	3,6819	-2528	0.48	0.44
				2021년	3,9600	3,7040	-2559	0.48	0.45
				2031년	3,9798	3,6859	-2939	0.48	0.45
				2036년	3,9858	3,6909	-2949	0.48	0.45
	국도13호선	성전면~영암읍	4	2013년	1,4745	1,2975	-1771	0.27	0.24
				2021년	1,4840	1,3053	-1787	0.27	0.24
				2031년	1,4915	1,3112	-1803	0.27	0.24
				2036년	1,4937	1,3130	-1807	0.27	0.24
	국도14호선	신현읍~통영시	4	2013년	4,8052	3,9912	-8140	0.87	0.72
				2021년	4,8361	4,0152	-8208	0.88	0.73
				2031년	4,8603	3,9952	-8651	0.88	0.73
				2036년	4,8676	4,0012	-8664	0.88	0.73
	국도17호선	여수시~순천시	4	2013년	4,2704	3,8711	-3993	0.78	0.70
				2021년	4,2979	38945	-4034	0.78	0.71
				2031년	4,3194	3,9120	-4074	0.78	0.71
				2036년	4,3259	3,9175	-4084	0.79	0.71
	국도18호선	진도읍~문내면	2	2013년	7685	5077	-2608	0.71	0.47
				2021년	7735	5108	-2627	0.71	0.47
				2031년	7773	5131	-2643	0.71	0.47
				2036년	7785	5138	-2647	0.71	0.47
		장흥읍~회천면	2	2013년	1891	2063	172	0.17	0.19
				2021년	1904	2076	172	0.17	0.19
				2031년	1913	2085	172	0.18	0.19
				2036년	1916	2088	172	0.18	0.19
국도77호선	문내면~화원면	4	2013년	5172	3417	-1755	0.09	0.06	
			2021년	5205	3438	-1767	0.09	0.06	
			2031년	5231	3453	-1778	0.09	0.06	
			2036년	5239	3458	-1781	0.10	0.06	
	문내면~화원면	2	2013년	2756	3898	1142	0.25	0.36	
			2021년	2774	3923	1149	0.25	0.36	
			2031년	2788	3904	1116	0.26	0.36	
			2036년	2792	3909	1117	0.26	0.36	
국도33호선	고성읍~사천읍	4	2013년	7383	8056	673	0.13	0.15	
			2021년	7431	8104	674	0.13	0.15	
			2031년	7468	8141	673	0.14	0.15	
			2036년	7479	8152	673	0.14	0.15	

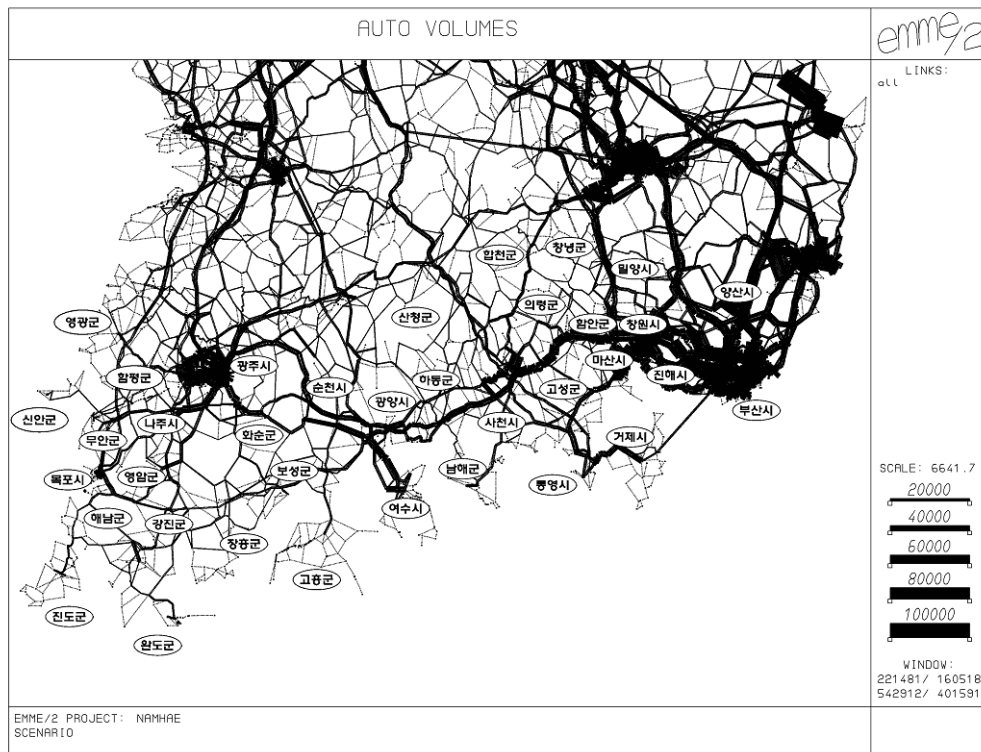


그림 V-33. 사업미시행시 통행배정도 (2036년)

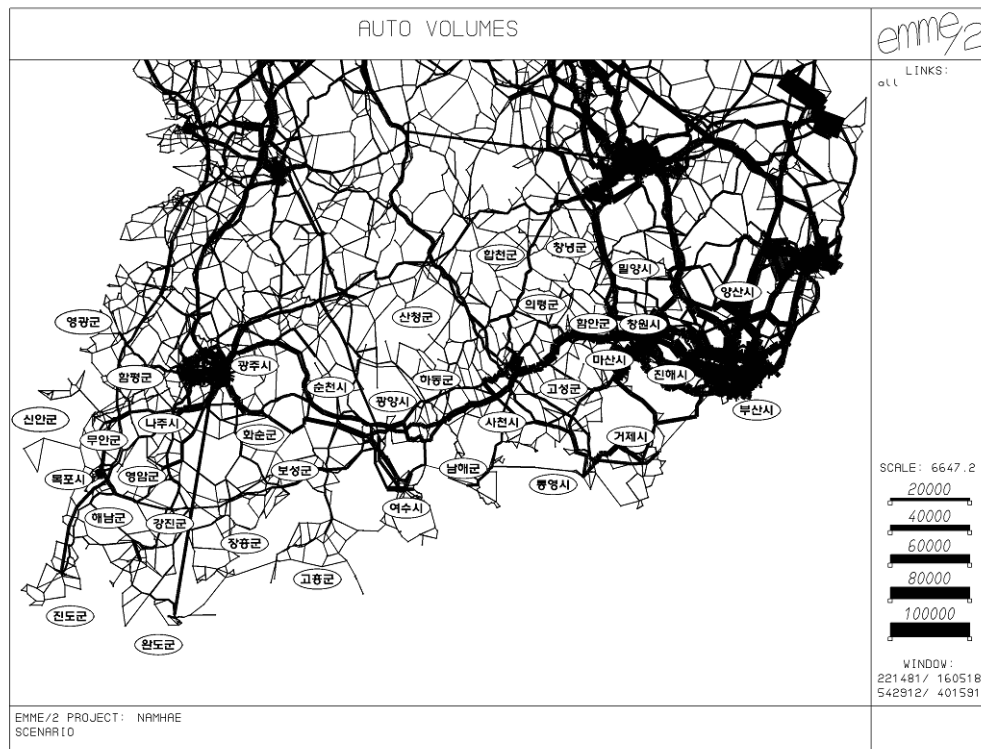


그림 V-34. 사업시행시 통행배정도 (2036년)

2) 추진과제

□ 교통여건 변화 및 전망

- 국제경쟁력 강화를 위한 국제복합교통체계 구축
 - 세계경제권역의 통합에 따른 단일 교통시장 움직임 가속화
 - 세계경제의 통합 추세와 함께 교통분야에서도 단일 교통시장으로 발전
 - 단일 교통시장의 기반시설로서 국제복합교통망 구축
- 교토의정서 발효로 친환경 교통체계 구축
 - 1992년 리우환경회의에서 유엔 기후변화협약(UNFCCC)이 채택되고 '05.2월에는 교토의정서(Kyoto Protocol)가 발효
 - 우리나라는 1차 감축의무기간인 '08~'12에는 감축의무국에서 제외되었지만 향후 감축의무가 가중될 것이 예상되는 바, 친환경적이고 에너지 절약형 교통체계 구축이 필요함
- 광역 고속교통체계 완성으로 국토공간구조 다변화 예상
 - 경부고속철도가 2010년에 완전 개통되고 호남고속철도가 건설됨으로써 국토의 반나절 생활환경권 형성으로 국토이용의 효율 및 국토공간 구조의 다변화가 예상

□ 대륙연결 도로 철도여건 및 전망

- 아시안하이웨이(Asian Highway Network AH) 전망
 - 아시안하이웨이 개발은 1992년 유엔(UN) 아시아태평양경제사회위원회 (ESCAP)²⁷⁾에서 결정한 아시아 육상교통시설 개발사업의 일환으로 도입
 - 아시안하이웨이의 노선은 현재 UN산하 아시아 32개국에 걸쳐 총 연장 약 140000km 55개노선으로 이는 유럽대륙의 유럽도로망(European Road Network)과 연결됨으로써 아시아와 유럽의 육상교통 연결을 가속화시킬 전망이다
 - 우리나라의 아시안하이웨이 노선은 기존 경부고속도로와 국도 7호선을 이용하게 되므로 신규 도로건설은 필요하지 않음
 - 앞으로 아시안하이웨이는 아시아지역 국가간의 물적·인적 교류 확대를 위한 매개체 역할은 물론 향후 남북 정치·경제·문화 교류협력 증진에도 큰 역할을 할 것으로 기대됨²⁸⁾

27) 국제연합 경제사회이사회의 산하기구

28) 아시안하이웨이 개발을 위한 정부간 협정은 2004년 4월 26일 중국 상하이에서 개최된 UN ESCAP총회에서 총 26개 회원국이 서명(현재 27개국)하였고, 주요 내용은 노선망 설계기준 개정절차, 분쟁해결 등 19개 조항과 3개

- 유럽-아시아를 연결하는 대륙간 횡단철도의 관문지대
 - 남해안권의 항만발달은 해운 피더네트워크와 TKR의 연계가능성은 TSR, TCR 등의 유라시아 대륙철도와 연결시킬 수 있음
 - 유라시아 대륙횡단철도 이용시 해상운송대비 약 7600km를 단축함으로써 운송시간의 절감에 따른 제고비용 감소 등의 효과가 있음

□ 추진과제

- 남해안권내 광역인프라 확충방안 마련
 - 광역시도별 SOC현황 파악을 통한 지역간 SOC의 균형 도모
- 타 광역경제권과의 접근성 도모
 - 연결된 타 광역경제권과의 경제·문화 등의 교류를 위하여 여객 및 물류를 통합하는 운송체계 구축방안 마련

3) 추진방안

- 개방형 국토 지향하며 다른 경제권과의 교류를 위한 접근성 제고
 - 항만, 철도 등 여객 및 물류를 통합하는 운송체계 구축 필요
- 도로 등 SOC 위주의 사업요청에 대한 검토 필요
 - 지역숙원사업으로 추진 중인 도로, 교량 등에 대한 사업요구도가 높아 투자 효율성 제고를 위한 면밀한 검토 후 반영
 - 남해안권 발전을 위한 필요한 광역시설이 아닌 경우 계획에서 배제하는 것을 원칙으로 함
- 동서 경제통합을 위한 광역인프라 확충
 - 국토의 남북간 광역교통체계는 발달해 있지만, 동서간 교통망은 부족
 - 특히 남해안을 하나의 경제권으로 통합하기 위해서는 동서간 고속교통망 필요
 - 동서간 고속교통망이 남쪽 반도 또는 도서로 연결하는 보완적 교통망도 필요

6. 농수산업 구조 고도화 부문 추진 방안

1) 대내외적 동향

□ 농어업인구 감소·고령화에 따라 농업구조 개선 시급

- 한국의 농수산업은 안으로는 그동안 농어업생산을 담당해 온 영세·고령의 농어업인구가 은퇴하는 세대교체가 진행 중이고, 밖으로는 WTO·FTA 등에 따른 농수산물시장의 개방 확대로 무한경쟁시대에 돌입
- 그동안 개별농가 차원의 규모화·전업화로 농업구조 개선에 진전이 있었으나, 경지규모의 영세성과 필지분산으로 규모의 경제가 작용하지 못하고 농업인구의 고령화 등으로 경쟁력 제고에 한계
 - 남해안권내 농가당 평균 경지면적은 1.45ha('07)로 여전히 영세·소농 구조
 - 남해안권내 65세 이상 경영주가 전체의 47%('07)로 영농인력이 고령화
 - 남해안권내 65세 이상 경영주 농가수(전체 농가수 대비비중)가 '00년 45만 2천 호(33%)에서 '07년 57만 2천호(47%)로 증가

□ 시장 변화에 맞춘 새로운 수요창출의 필요성 증대

- 생산기반 확충·기계화 등으로 생산성은 크게 향상되었으나, 소비자 선호 및 유통환경 변화에 대응력이 부족하여 새로운 수요 창출에 애로
 - 2006년 현재 농업진흥지역의 논 경지정리율 90%, 수리답률 79%, 벼농사 기계화율 90%로 생산인프라는 안전영농이 가능한 수준에 이룸
 - 품목별 농어가 조직화가 미흡하고 협동조합·농어업법인은 영세
 - 협동조합의 산지농산물 취급비율은 여전히 50% 미만('06 : 47%)
 - 파프리카, 양돈, 양계 등의 경우, 점차적으로 생산-가공-유통의 일괄처리 시스템을 갖춘 사례가 나타나고 있음
 - 유통채널이 도매시장 위주에서 대형마트·전자상거래 등으로 다변화
 - 대형마트 유통 비중은 2000년 87만 1천톤(6.5%)에서 2006년 188만 5천톤(14.1%)으로 유통량과 비중이 증가
 - 전자상거래·직거래 비중은 2000년 102만 2천톤(7.7%)에서 2006년 199만 9천톤(14.5%)으로 증가

□ 농수산물시장의 개방 확대

- 농수산물시장 개방은 세계시장 통합이라는 메가트렌드에 적응하기 위한 제도적 기반을 정비하는 차원에서 불가피한 선택이며, 이에 대응하기 위한 국제경쟁력 강화가 당면과제로 대두됨
- 세계시장에서 우리 농수산물의 품질과 마케팅전략에 따라 우리 시장을 외국농수산물의 각축장으로 내어줄 수도 있고, 세계시장을 우리 농수산식품의 무대로 만들 수도 있음

□ 세계 식품시장의 확대와 첨단농업·가공산업의 부상

- 전 세계 식품시장의 규모는 약 4조 달러로 자동차시장 1.6조 달러, IT시장 2.8조 달러보다 큰 규모이며, 선진국과 글로벌기업들은 식품시장에서 많은 이윤을 창출하고 있음
- IT의 발달과 함께 전자상거래가 발전하여 농수산산물의 상물분리(商物分離)²⁹⁾거래, 자본의 실시간 이동, 서류없는 무대면(無對面) 인력이동이 확대됨
 - 앞으로 IT산업 중심의 곡물·종자 메이저 등 다국적기업과 뉴질랜드의 제스프리, 미국의 썬키스트, 네덜란드의 그리너리 등 세계적 수출농기업이 국경을 초월하여 시장을 지배할 것으로 예상됨
- 중국, 인도를 비롯한 전 세계 인구증가로 식용 및 사료곡물, 육류, 가공식품 등 농식품 수요가 증가하고 있으며, 농수산물시장 개방으로 국가간의 농수산식품 교역규모도 지속적으로 증가하는 추세임
 - 특히 네덜란드는 경지규모가 매우 작지만 시설원예작물, 국내외 원료를 이용한 가공품을 대량 수출하고 화훼류를 중개무역함으로써 미국에 이어 세계 2위의 농식품 수출국이 됨
- 우리나라는 일본, 중국, 인도 등 세계 인구의 절반에 가까운 식품소비시장과 인접해 있으면서도 2007년 농식품 수출액은 37.6억 달러로 세계 식품 교역 규모의 0.3%에도 미치지 못함
- 앞으로 거대 식품소비시장과 인접해 있는 지리적 이점을 활용하여 네덜란

29) 물류합리화의 관점에서 상류경로와 물류경로를 분리하여 운영하는 것을 말함. 상류와 물류는 종래에는 동일경로로 흘렀으나, 점차 최단 물류경로로 수송하는 일이 유리하여지는 데에 비해, 복잡한 상류경로가 합리화를 방해하는 요인이 되는 경우가 생겨나는 데에 발생한 개념임

드와 같이 첨단기술농업과 가공식품산업을 기반으로 한 농수산물 수출국
으로 도약할 필요가 있음

- 우리나라도 식품산업(식품제조·외식업)이 총생산액 100조원, 고용인력 163만명
에 이르는 국가경제의 중요산업으로 부상

□ 농식품 소비트렌드 변화와 패러다임 전환

- 여성취업 및 독신가구 증가로 외식소비가 확대되고 조리가 간편한 포장제
품, 세척·절단제품, 조리식품의 소비가 증가할 것으로 예상됨
- 식생활 패턴의 변화가 소비자들의 영양공급 구조를 탄수화물 중심에서 단
백질과 지방을 많이 섭취하는 구조로 변화시켜 농산물 소비가 곡물류 중
심에서 육류, 채소, 과일 등으로 다양화되는 추세임
 - 소비패턴 변화는 농산물 생산에 영향을 미쳐 쌀을 비롯한 곡물생산이 줄어들
고 경제작물인 채소, 과일, 축산물의 생산이 늘어나고 있음
- 소비자의 농식품 선택기준이 가격에서 가치로 변화하면서 농수산업 경쟁력
의 중심도 가격에서 품질·브랜드·서비스로 이동하는 거대한 패러다임의 전
환이 이루어지고 있음
 - 품질 및 식품안전성에 대한 소비자들의 관심 고조로 유기농산물, 무농약, 저
농약 등 친환경농수산물 생산이 급증하는 추세임

□ 저탄소 녹색성장의 필요성 증대

- 지구온난화로 자원 및 환경적 위기에 직면하고 경제적 손실이 확대되는 상
황에서 자원과 에너지를 대량 투입하는 경제성장은 한계가 있어 녹색산업,
녹색기술을 통한 녹색성장이 불가피
- 농업부문은 녹색성장과 가장 근접한 부문으로서 재배기술과 농법의 전환,
환경친화 또는 저탄소를 지향하는 농정추진을 통해 저탄소 녹색성장을 선
도하고 신성장동력으로 육성할 필요

2) 추진과제

□ 농수산업의 고차산업화 및 지역특화 토대 마련

- 소비자의 농수산물 선택기준이 가격에서 품질과 안전성으로 바뀌고 생산요소의 중요성이 토지에서 사람과 자본·기술로 전환되는 농수산업의 패러다임 변화는 우리 농업이 위기에서 벗어날 수 있는 기회임
- 이를 위해서는 과감한 구조조정을 바탕으로 국제경쟁력을 강화하는데 주력함으로써 소득을 창출하는 ‘돈 버는 농어업’을 실현하는 것이 핵심과제
 - 사람·조직·시스템 등 S/W의 경쟁력을 바탕으로 농어업을 고부가가치산업으로 전환
 - 농어업의 범위를 식품산업, 수출 등 2, 3차 산업으로 확장하여 농어업의 새로운 성장동력을 확충

3) 추진방안

□ 지역특산 농수산물의 유통개선 및 고급브랜드 육성

- 지역특산 농수산물의 가공·유통시설을 확충하여 품질경쟁력을 바탕으로 고급 브랜드화함으로써 내수 및 수출시장을 확대
 - 농어업인·지자체·농수협·기업 등이 공동출자하여 농수산물유통센터를 설립

□ 농수산업과 식품·농업생명산업을 연계한 산학연 클러스터 조성

- 농수산업과 식품제조업 및 바이오 등 생명과학기술을 융복합화하여 고부가가치를 창출하는 상품을 개발
 - 농수산식품생명산업 클러스터를 조성하여 생산자, 가공·판매업자, 연구·지원기관간 네트워크를 구축

□ 다양한 수요에 부응하는 다기능 종합어항 조성

- 어업기능 외에 지역특성에 따라 수산물 유통·가공, 어촌관광, 교통, 생활거점기능 등을 수행하는 다기능 종합어항을 조성
 - 방파제·선박계류시설 등의 기본시설 외에 어촌기반시설 및 해양관광시설 등을 민간자본을 적극 유치하여 환경친화적으로 조성

7. 지역홍보 및 마케팅 부문 추진 방안

1) 지역홍보 및 마케팅 추진방향

- 남해안권은 전라남도, 경상남도, 부산 지역을 포함하는 광역개발권 특성을 지고 있으므로 다양한 지역적 특성을 포괄적으로 제시할 수 있는 홍보 마케팅 전략 필요
 - 남해안권 발전 종합계획에서 제안하고 있는 개발사업은 관광, 물류, 항만, 제조, 의료 등 다양한 분야의 사업을 추진하고 있음
 - 이러한 다양한 개발사업을 이해관계자에게 충분히 제시하고 투자유치를 확보하기 위한 홍보 마케팅 전략 필요
 - 3개시도, 정부, 내외국민, 국내외투자자, 시민단체 등 남해안권 개발사업을 둘러싼 다양한 이해관계 존재
 - 이들 이해관계자를 대상으로 설득 및 홍보할 수 있는 전략 마련 필요
- 남해안권의 국제적 이미지 제고 및 투자유치와 마케팅에 활용할 통합브랜드 개발
 - 남해안권의 국제적 인지도 및 이미지 제고를 위해 외국인이 쉽게 이해할 수 있는 통합브랜드 개발
 - 남해안권의 브랜드는 해외투자유치 및 모객 활성화를 위한 통합브랜드로 개발
 - 통합브랜드는 남해안권의 주요사업인 관광, 산업, 물류를 포함하고 있어야 하며, 남해안권의 자연환경을 표현해야 함
- 통합브랜드 중심의 투자유치 및 마케팅 활동 수행
 - 브랜드전략을 바탕으로 투자유치 및 마케팅 활동 수행
 - 투자유치를 통하여 관광 및 산업발전을 도모할 수 있도록 선순환고리 역할 수행

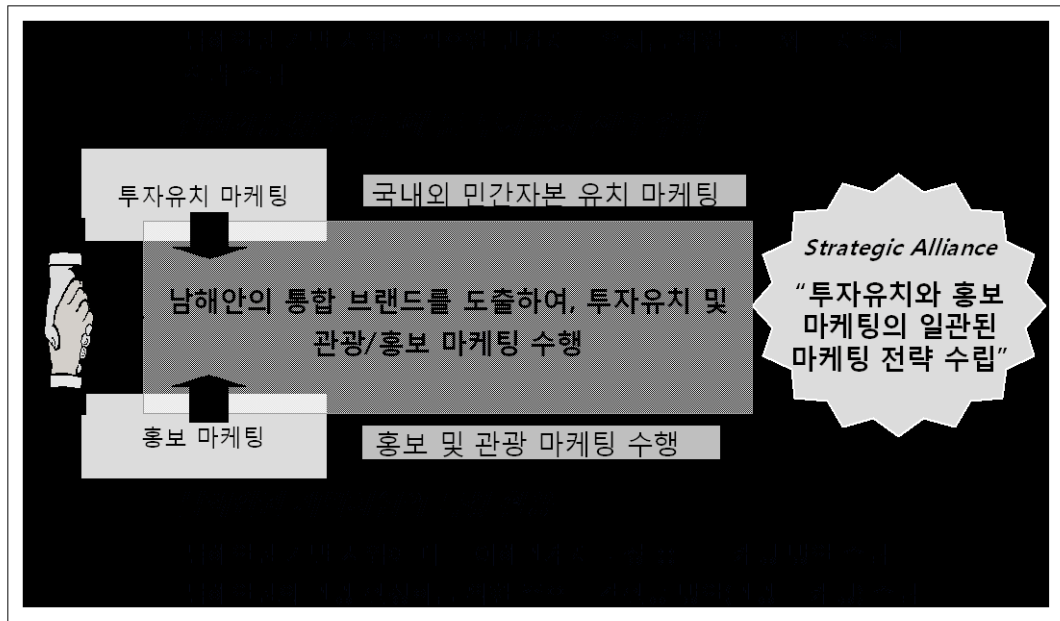


그림 V-35. 지역 홍보와 마케팅의 추진 방향

2) 지역홍보 및 마케팅 전략

- 지리적 특성 : 남해안권 전역을 포괄하는 전략 필요
- 사업적 특성 : 사업별 특성을 고려한 전략 필요
- 다양한 이해관계자 : 이해당사자별 전략 필요

홍보 마케팅 필요 사유	세부 내용	홍보 마케팅 방향
다양한 이해관계자 존재	남해안권 3개 시·도, 정부, 내외국민, 국내외투자자, 시민단체 등 정책적, 사업적, 반대적 이해관계자 상존	이해관계자 파악 및 이들 대상 홍보 필요
지리적 특성	부산·전남·경남해안권 등 남해안권 3개 시·도에 걸친 광역 개발 사업적 특성	사업 범위에 대한 포괄적 홍보 필요
사업적 특성	'자연환경 보전', '관광', '항만물류', '제조업', '도로 등 SOC' 등 다양한 분야의 사업적 특성을 보유	이들 사업을 대표하는 홍보 마케팅 필요

그림 V-36. 특성에 따른 홍보마케팅 방향

□ 지리적 특성에 따른 홍보 마케팅 전략

- 부산·전남·경남해안권 등 각 지역적 특성에 따른 사업 및 개발 방향 차이 존재
 - 세부적으로는 통영, 여수, 거제 등 각 세부지역별 차별화된 콘텐츠 확보 및 이에 따른 마케팅 방향의 차별화 필요성
- 지리적 특성을 고려한 홍보 마케팅 방향
 - 권역별 특성을 살린 홍보 마케팅 수행
 - 전체적으로는 따뜻하고 섬이 많은 남해안권 특성을 활용한 홍보 마케팅 수행
 - 각 권역별로는 부산해안권의 경우 항만물류 중심, 전남해안권의 경우 관광, 자연환경 중심, 경남해안권의 경우 제조, 휴양 중심의 홍보 마케팅 수행
- 전남해안권, 경남해안권, 부산해안권으로 구분하여 각 지역별 홍보 전략 수립
 - 권역별 투자유치 및 관광 마케팅 방향 제시
 - 권역별 이해관계자 정의 및 이에 대한 홍보 수행



그림 V-37. 지역별 홍보전략

□ 사업적 특성에 따른 홍보 마케팅 전략

- 남해안권 사업은 자연환경보전, 제조업혁신, 관광휴양 거점구축, 항만물류 산업 육성 및 도로 등 사회간접자본 확충, 농수산업구조 고도화 등 6개 부문으로 구성
 - 각 6개 사업 분야별로 투자유치 주체 및 마케팅 대상, 마케팅 목적 등의 차이가 존재함
 - 남해안권 홍보 마케팅 전략은 이러한 6개 사업을 대표하고 각 사업 영역별 차별화된 홍보 마케팅 전략 수행

	홍보 마케팅 고려사항	홍보 마케팅 방향
자연환경보전	NGO 등 반대적 이해관계자와의 마찰 고려	남해안권의 자연환경 보전 방침을 적극적으로 홍보
제조업혁신	국내외 해당 제조업 부문 투자유치 측면 고려	국내외 투자유치에 따른 인센티브 제공 등 홍보
관광휴양거점구축	투자유치 및 관광객 모집 관점에서의 홍보 마케팅 고려	관광객 모집 및 과공 인프라 투자유치를 위한 사업 홍보
항만물류산업	동북아 물류 중심지로서의 위상 홍보	동북아 물류 중심지로서의 역할에 대한 대내외 홍보
사회간접자본확충	남해안권 인프라 확충에 따른 미래상 제시 필요	남해안권의 도로 등 SOC 인프라 확충에 따른 변모된 모습 천명
농수산업구조 고도화	남해안권의 특성을 살린 농수산업 홍보 마케팅 수행	농어업민의 상대적 박탈감 해소를 위한 홍보 마케팅 수행

홍보 마케팅
 투자유치 중심 마케팅
 관광 중심 마케팅

그림 V-38. 부문별 홍보전략

- 홍보 마케팅 중심 사업
 - 자연환경보전, 사회간접자본 확충, 농수산업구조 고도화 사업은 이해관계자 대상 홍보에 주력
- 투자유치 마케팅 중심 사업
 - 제조업 및 항만물류산업은 투자유치 관점에서의 사업 홍보 수행
- 관광 마케팅 중심 사업
 - 관광휴양거점 사업은 단지 구성을 위한 투자유치 및 관광객 모집을 위한 마케팅 사업 수행

□ 이해관계자에 따른 홍보 마케팅 전략

- 이해관계자 정의의 목적
 - 남해안권 사업추진과 관련된 이해관계자들의 역학관계를 파악하여, 효과적인 커뮤니케이션 수단을 마련하는데 목적이 있음
 - 남해안권 사업의 주요 이해관계자로는 사업추진 주체인 3개 시도(부산, 경남, 전남), 국내외 투자자, 국내외 관광객 등이 존재
 - 이해관계자 대상 홍보는 사업의 반대적 이해관계자를 설득하고, 사업적 이해관계자의 투자를 유도하는 한편,
 - 정책적 이해관계자를 대상으로 사업의 파트너십을 고취시키는 역할을 목적으로 함

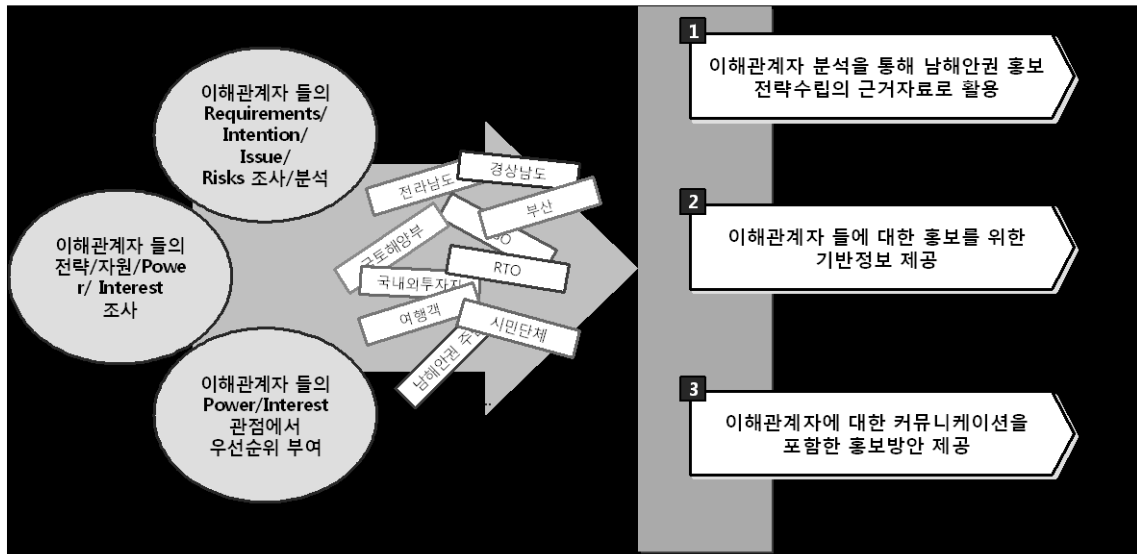


그림 V-39. 이해관계자들에 따른 홍보 전략

- 이해관계자 관리 방안
 - 남해안권을 둘러싼 이해관계자 정의를 통해 남해안권 홍보 전략의 근거자료로 활용
 - 이해관계자 대상 홍보를 위한 기반정보 제시
 - 이해관계자에 대한 커뮤니케이션 방안 수립
- 남해안권 이해관계자 구분
 - 남해안권 이해관계자는 크게 내부 이해관계자와 외부 이해관계자로 구분할 수 있음
- 내부 이해관계자 대상 홍보 마케팅 방향
 - 내부 이해관계자인 남해안권 및 관련 주민 대상 홍보 마케팅은 사업 취지에 대한 이해와 설득이 필요함
 - 남해안권 3개 시도 주민이 본 사업의 최대 수혜자라는 사실을 명확히 홍보하도록 함
 - 사업수행에 따른 토지보상 문제 등 예기치 못한 장애요인 발생시 효과적으로 대응할 수 있도록 사전에 충분한 홍보 필요
- 외부 이해관계자 대상 홍보 마케팅 방향
 - 정책주체, 사업주체, 민간주체별 홍보 마케팅 목적에 따른 홍보 수행
 - 각 주체별 소기의 성과를 달성할 수 있도록 주체별 홍보전담요원 배치
 - NGO 등 시민단체의 반발을 최소화하기 위한 홍보방안 수립

- 남해안권 홍보를 위한 타겟(Target) 설정
 - 남해안권 홍보 대상은 1차~3차 타겟으로 구분할 수 있음
 - 1차 Target은 남해안권의 투자유치 대상 기업 및 개인
 - 2차 Target은 3개 시도 및 정책적 이해관계자와 민간단체가 해당됨
 - 3차 Target은 국내외 여행객을 대상으로 함
- 남해안권 홍보의 핵심 타겟 선정
 - 각 1, 2, 3차 그룹별 핵심 타겟 고객을 선정하여 이를 중심으로 홍보 마케팅 활동 수행
 - 1차 고객인 투자유치 대상의 경우 유치가능성과 관련업종 부문 그리고 기존의 네트워크(인맥 등) 보유 여부 등을 판단하여 핵심 타겟을 선정함
- 핵심 타겟 중심의 홍보활동 수행
 - 우선적으로 핵심 타겟을 중심으로 하는 다양한 홍보마케팅 활동 전개
 - TV광고, MICE³⁰⁾ 등 핵심 타겟을 대상으로 하는 다양한 커뮤니케이션 활동 수행

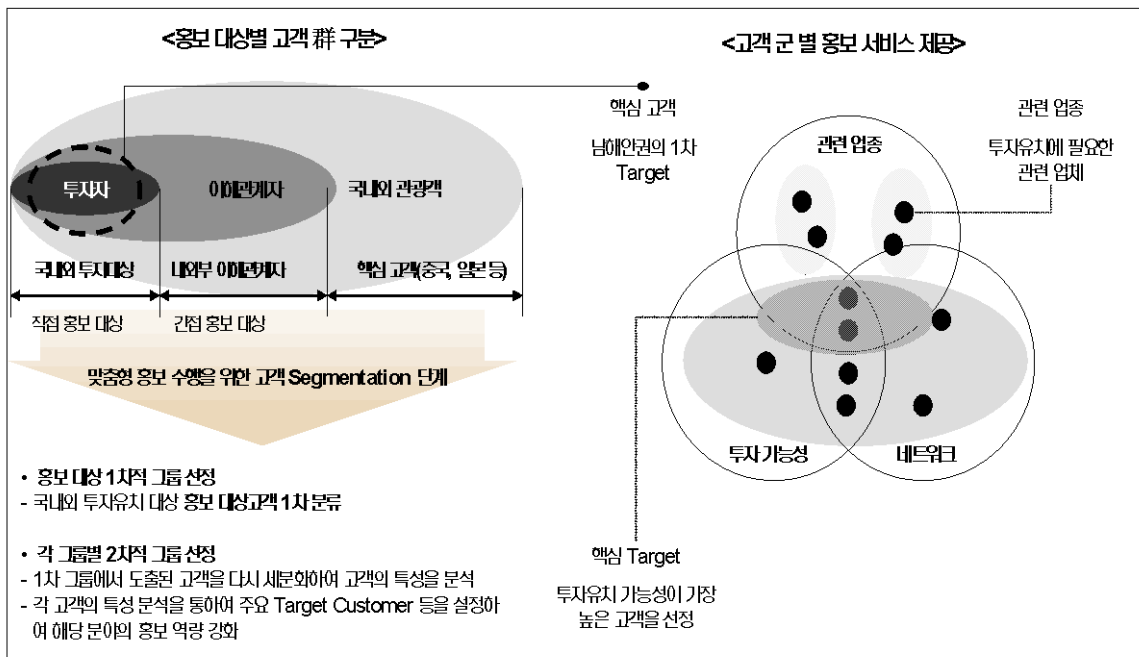


그림 V-40. 홍보대상별 고객군과 제공서비스

30) 마이스(MICE) 산업은 기업회의(Meeting), 포상관광(Incentives), 컨벤션(Convention), 이벤트와 박람회전시회(Events & Exhibition)를 융합한 새로운 산업을 말함. 이는 좁은 의미에서 국제회의 자체를 뜻하는 ‘컨벤션’이 회의, 인센티브 관광, 각종 전시박람회와 이벤트 등 복합적인 산업의 의미로 해석되면서 생겨난 개념임. 마이스 산업은 새로운 일자리 창출과 부가가치 유발, 대외수지 적자 만회 등을 가져온다는 점에서 많은 관심을 받고 있음.

□ 홍보 마케팅 채널 전략

- 각 타겟 고객 별 홍보수단 및 홍보의 주된 관점을 차별화하여 수행
- 1차 고객 대상 홍보 마케팅 채널 전략(투자자)
 - 남해안권의 높은 투자가치를 국내외 투자유치 대상에 홍보
 - 남해안권 투자에 따른 다양한 인센티브 강조
 - 직접 대면 위주의 홍보 수행
 - 인터넷 등을 활용하여 잠재적 투자유치자 대상 홍보 수행
- 2차 고객 대상 홍보 마케팅 채널 전략(이해관계자)
 - 시민단체 등 반대적 이해관계자를 대상으로 본 사업의 취지 및 효과에 대한 홍보
 - TV 등 대중매체 광고를 통하여 대국민 인지도 향상
 - 중앙정부의 지원을 확보할 수 있는 홍보활동 전개
- 3차 고객 대상 홍보 마케팅 채널 전략(관광객)
 - 남해안권이 주변지역과 비교하여 내세울 수 있는 차별적 요소 부각
 - 일본 및 중국 관광객 대상 지리적 접근 용이성 강조
 - 휴양도시로서의 매력 강조 및 팸투어³¹⁾ 실시

홍보 대상군	홍보 관점	홍보 수단	홍보활동 타겟	홍보 방향
투자자	<ul style="list-style-type: none"> · 남해안권 개발의 청사진 제시 · 투자매력도 및 인센티브 제시 	투자유치설명회, 인터넷, 브로슈어	카지노, 호텔, 크루즈 등	<ul style="list-style-type: none"> · 남해안권의 높은 투자가치를 국내외 투자유치 대상 기업 및 민간에 홍보 · 남해안권 투자에 따른 다양한 인센티브 제시 · 직접 대면 홍보 위주의 활동 수행 · 인터넷 등을 활용하여 잠재적 투자유치자 대상 홍보활동 수행
이해관계자	<ul style="list-style-type: none"> · 남해안권 개발사업 당위성 피력 · 남해안권 	TV광고, 라디오광고, 인터넷, 인쇄매체	NGO, 중앙정부, 남해안권 주민	<ul style="list-style-type: none"> · 시민단체 등 반대적 이해관계자를 대상으로 본 사업의 취지 및 효과에 대한 홍보 · 남해안권 개발 사업의 TV 광고를

31) Fam Tour. Familiarization tour의 약자로 일본식 영어임. 항공사나 여행업체, 지방자치단체, 기타 공급업자들이 자기네 관광상품이나 특정 관광지를 홍보하기 위하여 여행사 또는 관련업자들, 유관인사들을 초청하여 관광하는 것을 말함

홍보 대상군	홍보 관점	홍보 수단	홍보활동 타겟	홍보 방향
	개발에 따른 효과 홍보			통하여 대국민 인지도 향상 · 정책적 파트너로써 중앙정부의 지원을 확보할 수 있는 홍보활동 전개
국내외 여행객	· 남해안권의 특화된 관광 상품 소개	TV광고, 인터넷, FAM 투어	수도권주민, 일본, 중국	· 남해안권이 주변지역과 비교하여 내세울 수 있는 차별적 요소 부각 · 일본 및 중국 대상으로는 지리적 근접성을 강조 · 국내 다른 지역과의 차별화 전략으로 휴양 도시로서의 매력 강조 · 초기 홍보 활동을 위하여 일본, 중국의 여행사 및 기자 대상 FAM 투어 실시

표 V-43. 홍보대상군별 홍보전략

□ 통합브랜드 필요성

○ 남해안권 통합브랜드 개발 목적

- 남해안권의 홍보, 투자유치, 관광객 유치 등의 목적을 달성할 수 있는 통합브랜드 개발
- 통합브랜드로 인한 경쟁자들과의 차별화, 도시마케팅의 목표 도출 및 파트너쉽 창출, 지역의 비즈니스 가치 향상, 관광객의 인지도 향상, 3개 도시간의 협력과 동맹 관계 강화에 기여

○ 브랜드 마케팅 사례

- 국가별 혹은 지역별 홍보 및 관광객 유치, 투자자 유치 등을 위하여 고유의 브랜드를 개발하여 마케팅 수행
- 국가별 브랜드의 경우 대부분 국가명과 함께 국가를 상징하는 의미를 추가하여 마케팅 수행
- 국내 지역별 브랜드는 각 지역에서 추구하고자 하는 미래상을 브랜딩화 하여 마케팅 수행

해외사례		국내사례	
지역명	장소 브랜드	지역명	장소 브랜드
베트남		서울특별시	
도쿄		부산광역시	
태국		대구광역시	
타이완		인천광역시	
필리핀		광주광역시	
싱가폴		대전광역시	
라스베가스		울산광역시	
뉴욕		경기도	
글래스고우		강원도	
그리스		충청북도	
잉글랜드		충청남도	
몰디브		전라북도	
골드코스트		전라남도	
토론토		경상북도	
하와이		경상남도	
펜실베이니아		제주특별자치도	

표 V-44. 지역별 브랜드 사례들

□ 남해안권 통합브랜드

- 남해안권 통합브랜드 키워드 도출
 - 지정학적 관점의 핵심가치로부터의 핵심단어군 도출 (Sea, Coast, Center, Hub, Asia, Global, World)
 - 산업경제적 관점의 핵심가치로부터의 핵심단어군 도출(Oppportunity, Chance, Dream, Discover, Create, See, Future)

표 V-45. 남해안권 브랜드안

Brand	주요 특징	적용 방안
The Story of Namhae	남해의 신비스러운 이미지를 강조	물류, 제조, 자연, 관광 각각의 스토리를 만들어 적용
Sounds from the Southern Coast	남해의 신비감과 해안가의 이미지를 결합	남해안의 특성을 강조하여 물류, 제조, 관광 등의 투자 및 관광 홍보
Discover your opportunity, Namhae	보다 능동적이고 활기찬 투자 및 관광이미지 형상화	투자자 입장에서의 기회, 관광객 입장에서의 기회를 제시
Sea your Dream, Namhae	바다, 꿈 등의 휴식 이미지	투자자와 관광객의 꿈을 실현할 수 있는 해안도시
The Sea in your future, Namhae	진취적인 미래 해안도시 이미지 형상화	선진 미래도시로서의 투자 유치 중점

- 남해안권 통합브랜드 선정 결과

“Sea Your Dream, Namhae”

Sea

- 남해안을 상징하는 바다(Sea)와, '만나다, 보다'의 의미인 See의 중의적 표현
- 바다를 보러 가는 상징적인 의미를 담고 있음

Your Dream

- 각자의 꿈이 실현되는 공간
- 휴양, 오락, 볼거리, 놀거리, 일자리가 공존하는 남해안의 미래를 표현

VI. 개발사업 구상

1. 개발사업 발굴 / 301
2. 전략별 개발사업 기본구상 / 307
3. 개발사업의 개략적 경제적 파급효과 / 424
4. 개발사업의 효율적 추진방안 / 428
5. 구역지정을 위한 개발계획 대상 / 449

1. 개발사업 발굴

① 개발사업 선정과정

□ 선정 단계

- 남해안권 발전 비전 및 목표 그리고 추진전략을 구체적으로 실천하기 위한 개발사업은 다음과 같은 6단계에 의하여 선정



그림 VI-1. 개발사업 선정단계

② 개발사업 선정과정별 기준

□ 1단계 : 초광역개발권의 비전 및 발전방향을 고려한 일반원칙 적용

- 초광역개발권의 취지, 지역상생과 대외개방성 확보를 위해 국가 정책적으로 필요한 사업인지 여부
 - 국고지원 가능사업, 국가계획에 반영된 사업, 시행주체가 국가인 사업 등을 주요 판단 근거로 삼음
 - 제시된 사업이 지자체 고유의 사업이거나 이양가능한 사업일 경우, 이를 배제함

- 초광역개발권 형성에 기여할 수 있으며 광역경제권과 연계가 가능한 사업인지 여부
 - 동서남해안권발전특별법 등 기존 법령에 제시된 법제도의 기본취지, 융복합화가 가능한 사업, 광역경제권 선도사업과 연계 가능 사업 등을 고려함
- 저탄소형 사업, 녹색기술 활용사업 등과 같이 녹색 성장동력화가 가능한 사업인지 여부

□ 2단계 : ‘남해안권발전종합계획’ 기본방향 고려

- ‘남해안권발전종합계획’의 기본방향을 고려한 「남해안권 발전 종합계획 사업선정 원칙」 적용

■ 주요 고려 요소

- 동북아의 지리적 중심지라는 장점을 적극 활용
- 천혜의 자연자원과 환경 및 경관을 다각도로 활용
- 리아스식 해안 특성을 최대한 활용
- 청정 해양지역이 주는 수산업 잠재력을 성장동력화
- 자연공원인 한려해상 국립공원과 다도해 국립공원의 친환경적 활용
- 살고 싶은 지역으로 만들기 위해 정주환경의 개선 도모
- 국내 최대 항만 및 물류여건 보유의 장점 활용
- 경제권 통합을 고려하여 발전기반이 상대적으로 부족한 지역의 인프라 확충
- 녹색성장에 적합한 교통망 확충
- 새로운 성장동력화 하는데 도움이 되는 사업

□ 3단계 : 부분별 선정기준(특별법 7조 및 시행령 7조)을 고려하여, 전략별 선정기준 설정 후 적용¹⁾

■ 「전략1」 친환경 글로벌 해양관광허브 구축

1) 개발사업 선정기준을 부분별로 설정한 후, 전략별로 일부 조정후 적용

○ 자연환경보전 부문

- 생태 및 경관자원 활용이 가능하여야 함(다도해 섬, 아름다운 해안선, 내륙습지 및 갯벌 등 자연자원 잠재력을 최대한 활용하는 사업 등을 우선적으로 고려함)
- 지역의 고유한 자원을 유지함
- 설치되는 인공물은 주변의 자연여건과 조화되어야 함

○ 관광·휴양 부문

- 남해안의 고유한 자원인 도서, 아름다운 해안선, 청정 바다 등의 관광자원을 적극적으로 활용가능한 사업이어야 함
- 지역별 정체성을 살릴 수 있도록 역사문화자원을 활용하여야 한다.
- 장기간 체류할 수 있는 관광테마를 가진 사업이면서 동시에 고부가가치 관광 휴양 사업이어야 함
- 기존 관광지와 연계가 가능하여야 함

■ 「전략 2」 동북아 국제교류거점 조성

○ 항만·물류 부문

- 기존 항만·물류산업 기반의 신성장동력화가 가능하여야 함
- 첨단글로벌물류산업 육성이 가능하여야 함
- 제조업과 항만물류산업의 융복합화가 가능하여야 함
- 미래지향적 항만물류산업 클러스터 구축이 가능하여야 함

■ 「전략 3」 산업간 융복합화 및 연계

○ 제조업 혁신 부문

- 기존 제조업 기반의 신성장동력화가 가능하여야 함
- 미래 지향적 산업구조로의 재편이 가능하여야 함
- 신성장동력화가 가능한 잠재자원을 발굴할 수 있어야 함
- 신재생에너지 산업 육성이 가능하여야 함
- 제조업과 다른 부문과의 융복합화가 가능한 사업을 우선적으로 선정함

○ 농수산업 구조 고도화 부문

- 고부가가치화, 브랜드화에 기여할 수 있어야 함
- 농수산 관련산업을 융복합화하거나 그럴 가능성이 있어야 함

- 보조금 제외사업도 위 기준에 부합할 경우 법령개정을 전제로 할 수 있음

■ 「전략 4」 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성

- 국민의 에너지를 결집하고, 국민통합의 상징성 및 실현가능성이 있어야 함
- 남해안권 발전의 촉매역할을 함으로써, 동서통합의 장이 될 수 있어야 함

■ 「전략 5」 국내외 교통 네트워크 구축

- 도로 등 SOC 부문
 - 산업, 관광, 항만·물류 등 성장거점과 연계가능한 사업이어야 함
 - 낙후지역의 발전과 국토의 경제적 효율성이 제고가 가능한 사업이어야 함
 - 다른 부문과 패키지가 되는데 기여하여야 함

□ 4단계 : 사업간 융·복합화 및 연계성 등을 고려

- 각 단계에서 탈락한 사업중 개발사업과 연계가 가능한 사업은 사업대상에 포함함
 - 부문간 융·복합화가 가능하여 초광역개발권 취지에 맞는 사업으로 발전시킬 수 있는 사업
 - 시군단위의 공간적 경계를 넘어 다른 지역과 협력하여 지역간 연계가 가능한 사업
- 최종 선정된 사업을 대상으로 선도사업을 확정함
 - 최종선정 사업을 대상으로 전체사업을 포괄하는 개발사업 명칭을 확정함
 - 개발사업의 명칭과 사업의 필요성을 검토하여 최종 선도사업 내용을 수정한 후 확정함

□ 5단계 : 개략적 B/C분석에 의한 부분별 정량평가(타당성 평가)

- 타당성 평가지표를 설정하여 관련전문가에 의해 정성적으로 평가함
 - 정성적 평가를 기본으로 하되, 경제성 평가지표와 같이 일부 계량화가 가능한 지표의 경우 계량화된 자료를 평가보조지표로 활용함
- 정성적 평가에 도움을 주는 계량화된 보조지표를 제시함
 - 경제성 평가의 경우 개략적인 B/C 비율의 제시가 가능한 사업에 대해서는 개

략적인 수치를 제시함

- 그렇지 않은 개발사업의 경우, 수요전망자료, 유사사업의 경제성 평가사례 등 정성적인 평가를 보완할 수 있는 정량적인 자료를 제시
- 지역발전 연계성 평가 보조지표의 경우 해당산업의 입지상계수(location quotient)²⁾ 등을 제시함

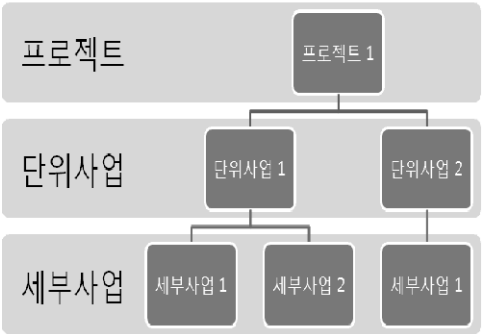


□ 6단계 : 개발사업 구상(안)에 대한 관련기관 협의 등

- 상기의 5단계를 거쳐 제시된 개발사업(안)에 대해, 관련기관 협의 시행³⁾
 - 기획재정부, 국토해양부, 문화체육관광부 등 사업별 관련 기관과 협의 시행
- 관련기관 의견 검토 및 보완 후 최종안 제시

② 개발사업 도출

- 개발사업의 구성은 5대 전략아래 ‘프로젝트-단위사업-세부사업’의 3단계 구조로 구성함

표 VI-1. 개발사업의 구성(3단계)

구성	내용
	<p>해당 전략을 실현할 수 있는 최상위 범주의 사업</p>
	<p>프로젝트를 뒷받침하는 보다 구체적 사업이며, 유사한 형태 또는 연계되는 사업으로 구성</p>
	<p>개발구역 지정시 기준이 되는 최하위 범주의 사업. 공간적으로 분리되어 있으며, 동종(同種)의 사업이라 할지라도 지역의 특성에 따라 컨셉이 달라질 수 있음</p>

2) LQ, 해당산업의 지역내 산업비중 대비 전국 산업비중
 3) 시행의 주체는 국토해양부 동서·남해안발전기획단임

○ ‘개발사업 선정과정(6단계)’를 거친 후 제시된 사업은 다음과 같음

표 VI-2. ‘남해안권 발전 종합계획’ 개발사업 목록

전략	프로젝트
<p>I. 친환경 글로벌 해양 관광허브 구축</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 선벨트 국제해양관광 자유지대 조성 사업 2. 남해안 해양관광·레포츠벨트 조성 사업 3. 남해안 휴양·헬스케어벨트 조성 사업 4. 남해안 문화예술벨트 조성 사업 5. 남해안 국제크루즈 기반 조성 사업 6. 스페이스 어드벤처단지 조성 사업 7. 남해안 녹색생태벨트 조성 사업
<p>II. 동북아 국제교류 거점 조성</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 광역권 거점항만 기능 강화사업 2. 항만재개발 및 미항 조성 사업 3. 국제협력 추진 사업
<p>III. 산업간 융복합화 및 연계</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 조선산업 클러스터 구축 사업 2. 항공우주산업 클러스터 구축 사업 3. 신소재산업 클러스터 구축 사업 4. 융복합 신산업 클러스터 구축 사업 5. 해양바이오 신성장동력 조성 사업 6. 에너지·물질 순환형 시범단지 조성 사업 7. 핵과학 복합연구단지 조성 사업 8. 농수산 연구개발·가공유통센터 조성 사업 9. 국제수산물류기지 조성 사업 10. 지역특산 농산물 개발·가공단지 조성 사업 11. 다기능 종합어항 조성 사업
<p>IV. 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 동서통합지대 조성 사업 2. 여수엑스포 연계 지원사업
<p>V. 국내외 교통네트워크 구축</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 연안~내륙 연계 고속국도 건설 사업 2. 중부내륙~서부경남 연결 철도 건설 사업 3. 남해안 오션브릿지 조성 사업 4. 남해안 고속화 복선전철 건설 사업 5. 남해안 연계 서해안 철도 건설 사업 6. 목포~제주간 해저터 건설 사업

2. 전략별 개발사업 기본구상

1) 친환경 글로벌 해양관광허브 구축

가. 선벨트 국제해양관광자유지대 조성 사업

① 배경

- 남해안의 중요한 자원인 도서를 친환경적으로 개발하여 글로벌 복합관광 지대로 조성
- 관광자유지대 조성을 통해 외국인 관광객을 적극 유치하며, 섬을 활용한 다양한 테마 제공을 통해 타 관광지와 차별화 시도

② 사업 내역

단위사업	세부사업
외국인 전용 위락지구 개발	백야도 외국인 전용 위락지구 개발 여수화양 관광단지 개발 여수 신월지구 관광 개발
갤럭시 아일랜드(Galaxy Island) 조성	고급형 해양레포츠 지대조성 휴양의 섬 녹도 개발 땅끝해양자연사 박물관조성
남해안 국제위락단지 조성	사랑도 국제위락단지 개발
한려수도 녹색휴양단지(Eco Resort) 조성	통영 친환경 휴양단지(Eco Resort) 조성 남해 친환경 휴양단지(Eco Resort) 조성 남부해안 에코리조트 조성 미륵도~한산도간 케이블카 건설 공곶이·내외도 케이블카 설치

③ 사업 주요 내용

□ 외국인 전용 위락지구 개발

■ 사업 필요성 및 목적

- 섬 전체를 비자, 세금, 규제가 없는 지역으로 조성하여 외국인이 독점적으로 이용할 수 있는 위락지구 개발
- 외국인 관광객과 투자자 유치를 위해 수익성이 보장된 위락시설 도입

■ 사업 개요

- 위치 : (전남)여수 화정·신월
- 사업기간 : 2003~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
백야도 외국인 전용 위락지구	오션월드, 외국인 면세구역, 아울렛 쇼핑몰, 워터프론트몰, 리조트콘도, 아쿠아월드 등	신규
여수화양 관광단지 개발	조각공원, 진입도로(2.4km) 등	추진중
여수 신월지구 관광단지 개발	바다광장, 전망대, 숙박시설, 수산물광장, 예술인거리 등	신규

- 소관부처 : 문화체육관광부, 농림수산식품부, 지식경제부
- 추진방식 : 2012여수세계박람회지원특별법(지원시설구역), 관광진흥법, 건축법, 경제자유구역지정및운영에관한법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '06. 5 화양관광단지 실시계획 승인
- '09. 9 백야도 위락단지 개발을 위한 (주)대명레저산업과 MOU체결
- '11 사업타당성 및 기본계획 수립
- '12~ 실시계획 및 사업시행

□ 갤럭시 아일랜드(Galaxy Island) 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안 다도해를 활용하여 해양관광과 위락이 복합된 국제적인 관광지역으로 조성하여 외국인 관광객 유치
- 외국인 관광객 및 투자 유치를 위해 획기적인 규제 완화 필요
- 도서의 접근성을 강화하며 다양한 테마를 제공하고 고급화 전략을 통해 타 관광지와 차별화 시도

- 다도해의 수려한 경관 등 비교우위의 관광자원을 테마별로 개발하여 동북아시아의 해양관광거점으로 육성

■ 사업개요

- 위치 : (전남) 신안, 완도 신지, 진도 임회, 해남 문내·송지
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
고급형 해양레포츠 지대조성	- 리조트, 펜션, 레포츠센터 등	신규
휴양의 섬 녹도 개발	- 태양광·풍력발전소, 골프장, 펜션단지 등	신규
땅끝해양자연사 박물관조성	- 지상3층 수상전시관·야외음악장, 직분수, 산책로 등	신규

- 소관부처 : 문화체육관광부, 지식경제부
- 추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법, 국가균형발전특별법, 박물관 및 미술관 진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 1 해양자연사 박물관 조성을 위한 주민공람공고 및 설명회 개최
- '09.10 녹도섬 개발을 위한 민자투자유치MOU 체결 : '09. 10
- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11~ 실시설계 및 사업시행

□ 남해안 국제위락 단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 한려해상 지역에 국제적인 규모의 위락지구를 조성하여 외국인 관광객 유치
- 남해안에 국제적인 브랜드를 가진 관광자유지역을 조성하여 외국인 관광객 적극 유치

■ 사업개요

- 위치 : (경남)통영 사랑 읍덕 일원
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
사랑도 국제위락 단지 개발	- 국제문화마을, 플라워파크, 관광노면전차, 쇼핑몰, 특급 호텔, 외국인카지노, 마린숍, 워트파크 등	신규

- 소관(관련)부처 : 문화체육관광부, 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 관광진흥법, 동서남해안권발전특별법

■ 추진현황 및 향후계획

- '15 개발구역 지정 타당성 용역 및 구역지정
- '16 실시설계 및 사업 착공

□ 한려수도 녹색휴양단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 한려해상국립공원 등 남해안의 아름다운 자연환경을 즐길 수 있는 환경친화적인 휴양단지 조성
- 도서 접근성을 강화하며 주변 경관과 조화되는 숙박시설 도입

■ 사업개요

- 위치 : (경남)통영 산양·도남·한산, 남해 설천, 거제 남부·일운
- 사업기간 : 2011~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
통영 친환경 휴양 단지(Eco Resort) 조성	- 고급·유스호스텔, 워트파크, 생태공원, 청소년학습장·야영장, 자전거도로, 기반시설 등	신규

사업명	내용	성격
남해 친환경 휴양 단지(Eco Resort) 조성	- 편백나무를 활용한 가족형 휴양단지, 가족체류형 복합 콘도, 승마장, 전망탑 등	신규
남부해안 에코리조트 조성	- 해안도로·등산로 정비, 홍포전망대, 생태공원, 저층 숙박시설, 생태숲, 탐방로 등	신규
미륵도~한산도간 케이블카 건설	- 로프웨이 5km, 기·종점 역사, 부대시설 등	신규
공곶이·내외도 케이블카 설치	- 해상케이블카, 생태광장, 주차장 등	신규

- 소관부처 : 행정안전부, 국토해양부, 문화체육관광부, 환경부
- 추진방식 : 동서남해안권발전 특별법, 자연공원법, 관광진흥법, 자전거이용 활성화에관한법률, 궤도운송법, 체육시설의설치이용에관한법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 4 내도 옛길복원사업 준공
- '15 타당성 조사 및 기본계획 수립 추진
- '16 실시설계 및 사업 시행

④ 기대 효과

- 다양한 위락시설 도입을 통한 수입창출 및 지역경제 활성화
- 여수 엑스포의 성공적인 개최에 기여
- 섬과 연안의 적극적 활용을 통해 동북아 해양휴양관광의 중심지로 부각

나. 남해안 해양관광레포츠벨트 조성 사업

① 배경

- 남해안의 중요한 자원인 도서를 친환경적으로 개발하여 글로벌 복합관광 지대로 조성
- 소득수준이 증가할수록 요트 등 해양스포츠에 대한 수요가 증가하며 이에 대비하여 다양한 해양관광단지, 요트휴양시설 등 기반시설 확충 필요함

- 관광자유지역을 조성을 통해 외국인 관광객을 적극 유치하며 섬을 활용한 다양한 테마 제공을 통해 타 관광지와 차별화 시도
- 남해안을 동북아 해양레포츠의 명소로 조성하여 외국인 관광객 유치기반 확충
- 권역별 특화 및 연계를 통해 하나의 벨트로 조성하여 시너지 효과 극대화
- 관광자유지역을 조성을 통해 외국인 관광객을 적극 유치하며 섬을 활용한 다양한 테마 제공을 통해 타 관광지와 차별화 시도

2 사업 내역

단위사업	세부사업
해양관광 클러스터 조성	남해 해양레포츠 벨트 조성
	거제 간곡 관광지 조성
	통영 휴양스포츠 타운 조성
	미륵도 관광특구 조성
	남해 송정 4계절 휴양지 케이블카 설치
	해양 및 항공레포츠단지 조성
	실안관광지 조성
	화원관광단지 활성화
	지세포 해양·레포츠타운 조성
	대도 관광자원화 개발
하동 대치해양공원(피셔리나) 조성	
요트 관광 인프라 구축	서남권 마리나 조성
	전남권 마리나 조성
	경남권 마리나 조성
	부산권 마리나 조성
판타지 아일랜드 개발	한산도 식물섬 조성
	저도·송도·만지도 어촌생활 체험섬 개발
	연화도 해상관광 개발
	연대도 탄소제로 아일랜드 조성
	학림도 어항 관광지구 조성
	죽도 심신 수양섬 조성
	도남관광지 부속섬 죽도 웰빙섬 조성
	내도 생태공원 조성(케이블카 연계)
	남해 테마섬 개발
다이어트 보물섬 조성	

단위사업	세부사업
	진도 테마섬개발
	동물의 섬 조성
	상·하화도 꽃섬 공원조성
	사도·낭도 생태의 섬 조성
	구산해양관광단지 조성
	경남 마산로봇랜드 조성
도심형 해양휴양벨트 조성	해양레포츠교육센터 조성
	해양레저기지 조성
	가덕도 종합관광휴양타운 조성
	해양 아쿠아월드 조성
	해양관광단지 조성
	다대포항 해양종합관광단지 조성
	다대포해수욕장 연안정비
	물운대 유원지 낙조공원 조성
해중피쉬파크 조성	
팽목 마린시티 조성	팽목 마린시티 조성

③ 사업 주요 내용

□ 해양 관광 클러스터 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안을 동북아 해양레포츠의 명소로 조성하여 외국인 관광객 유치기반 확충
- 남해안의 섬자원과 연안을 활용한 다양한 해양레포츠 시설 도입
- 남해안을 권역별로 특화하는 동시에 전체를 하나의 관광휴양벨트로 조성하여 시너지 효과 극대화

■ 사업개요

- 위치 : (전남)해남, (경남)통영, 사천, 거제, 고성, 남해, 하동
- 사업기간 : 1984~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
남해 해양레포츠 벨트 조성	- 요트학교, 훈련장, 정비수리단지, 숙박시설, 골프장 등	신규
거제 간곡 관광지 조성	- 워터파크, 웰빙센터, 수련원, 콘도, 펜션, 전망대 등	신규
통영 휴양스포츠 타운 조성	- 축구·야구장, 식물관찰원, 생태연못, 가족휴양광장 등	신규
미륵도 관광특구 조성	- 고급호텔, 해상버스(택시), 노면궤도전차, 선착장 등	신규
남해 송정 4계절 휴양지 케이블카 설치	- 해상케이블카(5km), 부대시설 등	신규
해양 및 항공레포츠단지 조성	- 공룡엑스포 개최, 로봇공룡관 건립, 청소년 수련원, 당항포 요트앤스쿨학교 등 당항포 관광지 개발	추진중
실안관광지 조성	- 해양리조트, 해양휴양단지, 요트정비/수리단지 등 조성	신규
회원관광단지 활성화	- 숙박·상가시설, 종합유희시설, 기반시설 등	추진중
지세포 해양·레포츠타운 조성	- 골프장(27홀), 숙박시설, 상가 등	추진중
대도 관광자원화 개발	- 해양훈련장, 다목적캠핑장, 청소년 야영장, 다목적운동시설, 해양관광기반, 숙박시설 등	신규
하동 대치해양공원 조성	- 경관도로(2km), 산책로, 소공원, 바다공원, 휴양펜션, 유스호스텔 등	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 문화체육관광부, 농림수산식품부, 환경부
- 추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법, 자연공원법, 체육시설의설치·이용에관한법률, 궤도운송법, 청소년활동진흥법, 어촌어항법

■ 추진현황 및 향후계획

- '10~'11 타당성 조사 및 기본계획 수립 추진
- '12~ 실시설계 및 사업 시행

□ 요트 관광 인프라 구축

■ 사업 필요성 및 목적

- 요트수요 증가에 대비하여 다양한 요트 기반시설 확충 필요하며, 기타 부대시설의 설치 필요

- 해양레포츠 등 바다를 주제로 한 레포츠 활동에 대한 관심이 증대되면서 고소득층을 중심으로 한 요트관광 관심도 급증

■ 사업개요

- 위치 : (부산)해운대, 중구, (전남)여수, 목포, 함평, 해남, 진도, 고흥, 완도, (경남)진해, 통영, 거제, 사천, 하동, 남해 일원
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
서남권 marina 조성	- 함평(20척), 목포(57척), 해남 화원(100척), 진도 팽목(100척) 등 레포츠형 marina 조성	신규
전남권 marina 조성	- 완도(100척), 고흥 남열(100척), 여수 소호(100척) 등 거점 및 레포츠형 marina 조성	신규
경남권 marina 조성	- 마산 구산(100척), 고성 당항포(100척), 남해 물건(100척), 하동(100척), 진해 명동(50척), 사천 삼천포(42), 거제, 통영 충무(60) 등 레포츠 및 리조트형 marina 조성	신규
부산권 marina 조성	- 부산 북항(100척), 수영만(448척) 등 거점 및 레포츠형 marina 조성	신규

- 소관부처 : 국토해양부
- 추진방식 : marina항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '10. 1marina항만 기본계획('10~'20) 반영
- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11~ 사업 시행

□ 판타지 아일랜드 개발

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안의 섬자원과 연안을 활용한 다양한 테마시설 도입

- 남해안을 동북아 해양관광 거점으로 조성하기 위해 권역별로 특화된 관광·휴양 Zone으로 개발
- 현재 섬을 활용한 다양한 테마섬 개발사업이 추진중에 있으므로 기존 계획을 반영

■ 사업개요

- 위치 : (전남)여수, 신안, 진도, (경남)마산, 통영, 거제, 남해 일원
- 사업기간 : 2006~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
한산도 식물섬 조성	- 세계의 정원, 예술테마정원, 습지테마정원, 모노레일, 박물관, 전시관 등	신규
저도·송도·만지도 어촌생활 체험섬 개발	- 바다낚시체험장, 탐방로, 조개캐기체험장, 탐장로, 호안도로 정비 등	신규
연화도 해상관광 개발	- 역사테마공원, 경관산책로, 전망대, 야생화단지, 바다낚시체험장, 선착장 등	추진중
연대도 탄소제로 아일랜드 조성	- 생태탐방로, 야생화 허브단지, 생태교육장, 태양광·풍력발전소 등	추진중
학림도 어항 관광지구 조성	- 해상숲공원조성, 종합휴양관, 체험관, 기반시설 등	추진중
죽도 심신 수양섬 조성	- 휴양숙박시설, 산책로, 선착장 등	신규
도남관광지 부속섬 죽도 웰빙섬 조성	- 낚시터, 해수욕장, 전망데크, 스쿠버다이빙, 가족호텔, 선착장 등	신규
내도 생태공원 조성(케이블카 연계)	- 탐방로, 전망대, 자생식물원, 해양레저시설 등	신규
남해 테마섬 개발	- 생태 흙집 단지, 갯벌·바다체험장, 고대문화 박물관 건립 등	신규
다이어트 보물섬 조성	- 수상스포츠, 헬스케어타운, 해수온천, 어촌 체험장, 기반시설 등	신규
진도 테마섬개발	- 전망의 섬, 명상의 섬, 음악의 섬, 꽃과 나비의 섬 등	신규
동물의 섬 조성	- 야생동물 복원센터, 탐방로 등	신규
상·하화도 꽃섬 공원조성	- 야생화단지, 선모초원, 음악정원, 조각공원, 산책로 등	추진중
사도·낭도 생태의 섬 조성	- 유네스코 기념공원, 해양전망대, 탐방로, 숙박시설 등	신규
구산해양관광단지 조성	- 레포츠시설, 워터월드, 호텔 등	신규
경남 마산로봇랜드 조성	- 로봇전시관, 로봇경기장, 체험시설, 로봇연구소, 호텔, 로봇타워, 로봇4D시뮬레이터관 등	신규

- 소관부처 : 행정안전부, 문화체육관광부, 환경부, 농림수산식품부, 지식경제부
- 추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법, 농어촌개발촉진법, 도서개발촉진법, 자연공원법, 전기사업법, 박물관및미술관진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- 사업타당성 및 기본계획 수립 : '10년
- 사업 시행 : '11년부터

□ 도심형 해양휴양벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 지중해, 동남아 등 다른 경쟁 관광권역을 벤치마킹하여 세계적인 해양휴양의 허브로 조성
- 남해안을 권역별로 특화하며, 부산을 중심으로 도심형 관광시설을 개발하여 남해안 전체 관광휴양벨트의 시너지 효과 극대화
- 해양관광을 위해 필요한 문화시설, 관광시설 등 다양한 인프라 구축

■ 사업개요

- 위치 : (부산)해운대, 강서, 영도, 사하, (경남)진해
- 사업기간 : 2007~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
해양레포츠교육센터 조성	- 해양레포츠교육센터(1,100㎡, 지상2층) 건립	신규
해양레저기지 조성	- 해양레저 컨트롤하우스, 수영강변 계류장, 송정해수욕장, 해양레저거점, 동백섬 주변 해양레저기지 등	신규
가덕도 종합관광휴양타운 조성	- 놀차지구 생태공원, 해양복합관광, 휴양지, 물류유통·가공 등	신규
해양 아쿠아월드 조성	- 해중전망대, 수중호텔, 조각공원, 워터파크, 해양문화레저시설, Eco-tracking, 골프장 등	신규
해양관광단지 조성	- 해양공원, 해수풀장, 호텔·펜션, 낚시터 등	신규
다대포항 해양종합관광단지 조성	- 수변공원, 전망공원, 해변친수공간 조성 등	신규
다대포해수욕장 연안정비	- 진입광장, 다목적광장, 녹도, 주차장 등	추진중
물운대 유원지 낙조공원 조성	- 낙조전망대, 객사정원·침운대 정비, 어울마당, 만남의 광장 등	추진중
해중피쉬파크 조성	- 다목적 방파제, 낚시잔교, 선착장, 다이버풀장, 등대공원, 산책로, 해중전망대 등	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 문화체육관광부
- 추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 연안관리법, 관광진흥법, 국민체육진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11~ 사업 시행

□ 팽목 마린시티 조성 사업

■ 사업 필요성 및 목적

- 중국, 환황해 경제권 및 세계진출의 전진기지로 개발하여 서남권의 관문지역 역할을 하도록 함
- 다양한 문화·역사자원과 해양자원을 연계하여 관광중심항으로 육성

■ 사업개요

- 위치 : (전남)진도 임회 귀성 일원
- 사업기간 : 2008~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
팽목 마린시티 조성	연안항정비, 수산물가공 특화단지, 냉동·선별장, 친수공간 등	추진중

- 항만시설 : 연안항 정비, 마리나 조성
- 산업단지 : 수산물가공 특화단지, 냉동 및 선별장 등
- 주거시설 : 항만배후마을 정비
- 기타 공공시설 : 도로, 친수공간, 주차장, 광장 및 녹지
- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 농림수산식품부, 지식경제부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 어촌어항법, 산업입지 및개발에관한법률

■ 추진현황 및 향후계획

- 연안항 건설공사 착수 및 어업피해보상 완료(1단계 공정 추진 중)
- 남해안권발전종합계획 선도사업으로 개발계획 수립중(국토연구원)
- 마리나 항만기본계획(안) 대상지 반영 요청 : '09. 9. 15(전남도→국토해양부)
- 팽목항 마린시티 개발계획 수립
- 팽목항 배후부지 진입도로 개설

④ 기대 효과

- 다양한 위락시설 도입을 통한 수입창출 및 지역경제 활성화
- 국제적 해양레포츠 및 관광지로서의 이미지 강화에 기여
- 기존 관광개발사업과 연계를 통한 시너지 효과 극대화, 지역 발전동력으로 육성

- 섬과 연안의 적극적 활용을 통해 동북아 해양휴양관광의 중심지로 육성

다. 남해안 휴양·헬스케어벨트 조성 사업

1 배경

- 보건의료관광의 세계시장 규모는 꾸준히 증가하고 있으며 한국은 선택형 치료분야에서 의료수준 및 비용 측면에서 우위에 있음
- 헬스케어산업은 외화수입과 고용창출 효과가 큰 산업으로 미래전략산업으로 육성 필요
- 첨단보건의료에서 한방의료를 포괄하는 헬스케어 벨트를 조성하여 건강·휴양의 허브로 조성

2 사업 내역

단위사업	세부사업
한방헬스케어벨트조성	한방헬스케어지구 조성
	슬로시티 관광자원화 사업 추진
	해수욕차스파 치료단지
명상수련 헬스케어 벨트 조성	슬로우푸드 및 산사체류단지 조성
	명상수련 헬스케어단지
	유기농음식 체험치료단지
	남해 헬스케어&스포츠 휴양단지 조성
	차문화 관광휴양지대 조성
	거제 메디컬 생태회랑 조성
성형·미용 헬스케어벨트 조성	성형·미용 헬스케어벨트 조성
은퇴자 휴양단지 조성	은퇴자 휴양단지 조성
	은퇴자 휴양단지 조성사업

3 사업 주요 내용

□ 한방헬스케어벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안의 온화한 기후조건과 청정 자원환경을 활용하여 헬스케어 벨트를 조성
- 한방, 유기농 식품, 명상 등 다양한 형태의 헬스케어 산업 유치

- 한방헬스케어 벨트를 조성하여 건강·휴양의 허브로 조성
- 다양한 헬스케어 분야 중 중증치료형인 장기 체류형(요양, 재활프로그램)에 속함
- 다양한 헬스케어 분야중 지역특성에 맞는 분야에 선택과 집중 필요

■ 사업개요

- 위치 : (전남)장흥, 강진, 신안, 완도, 고흥, 보성
- 사업기간 :2008~2018
- 세부사업

사업명	내용	성격
한방헬스케어지구 조성	- 아토피재활·휴양복합단지, 침술진료단지	추진중
슬로시티 관광 자원화 사업 추진	- 천일염·갯벌 체험장, 해송산림욕장, 소금조각공원, 습지 탐방 데크, 한옥호텔 등 - 체험숙박시설, 한옥민박, 한옥체험단지 등 240동	신규
해수녹차스파 치료단지	- 해수스파시설(의료, 레저 등), 아토피 자기관리 종합센터, 체험시설 등	신규

- 한방헬스케어지구 : 아토피재활·휴양복합단지, 침술진료단지 등
- 슬로시티(타운) : 한옥호텔, 해송산림욕장, 한옥민박, 한옥체험단지 등
- 해수녹차스파 : 해수스파시설, 아토피 자기관리 종합센터, 체험시설 등

- 소관(관련)부처 : 문화체육관광부, 보건복지부
- 사업추진방식(법적 근거) : 관광진흥법, 지역특화발전특구에 대한 규제 특례법

■ 추진현황 및 향후계획

- '06. 12 갯벌생태전시관·소금전시관 완공
- '09. 3~7 아토피 재활·휴양복합단지 실시설계
- '09. 5 고흥우주해양리조트 특구 지정(지경부)
- '09 장흥 한옥민박단지 조성(11동)

□ 명상수련 헬스케어벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 다양한 헬스케어 분야중 선택치료형인 웰빙보건형(온천, 마사지, 휴양프로그램 등)에 맞는 분야에 선택과 집중 필요
- 남해안의 유명한 특산품인 녹차를 이용한 헬스케어 지대를 조성
- 차 문화를 즐길 수 있는 기반시설 조성을 통해 관광객을 유치하며, 헬스케어벨트를 연결하는 공간 조성
- 다양한 헬스케어 분야중 지역특성에 맞는 분야에 선택과 집중 필요

■ 사업개요

- 위치 : (전남)순천, 해남, 영암, 광양, 함평, 장흥, 무안, 보성, (경남)거제, 남해
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
슬로우푸드 및 산사체류단지 조성	- 헬스파크, 건강교육 R&D센터, 가족형 아토피 체험관, 녹색미로공원, 녹색자연치유팜, 치유숲 등	신규
명상수련헬스케어단지	- 도선국사 풍수지리원 테마공원, 풍수대학, 체험관, 의료 및 요양원 등	신규
유기농음식 체험치료단지	- 유기농음식체험단지, 친환경 식자재 재배, 슬로우푸드 특산물 지원센터 운영 등	신규
남해 헬스케어&스포츠 휴양단지 조성	- 헬스케어타운, 생태공원, 해안생태숲, 해양레저시설 등	신규
차문화 관광휴양지대 조성	- 차나무공원 조성	신규
거제 메디컬 생태회랑 조성	- 메디컬리조트, 생태체험장, 생태공원, 자전거도로, 수중묘 탐방로 등	신규

- 슬로우푸드 및 산사체류단지 : 헬스파크, 녹색미로공원, 치유숲 등
- 명상수련헬스케어단지 : 도선국사 풍수지리원 테마공원, 풍수대학 등
- 유기농음식 체험치료단지 : 유기농음식체험단지, 친환경 식자재 재배 등
- 남해 헬스케어&스포츠휴양단지 : 헬스케어타운, 해안생태숲 등
- 차문화관광휴양지대 : 차나무공원 조성 등

- 소관(관련)부처 : 행정안전부, 문화체육관광부, 농수산식품부

- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법, 지역특화발전특구에 대한 규제 특별법, 농어업농어촌 및 식품산업기본법, 농림수산식품과학기술육성법, 체육시설의설치·이용에관한법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '10 개발구역 지정용역 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 착공

□ 성형·미용 헬스케어벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 의료관광 상징거리 및 의료관광서비스센터 조성하여 부산의료관광 이미지 제고
- 규모가 크며 발전가능성이 높은 건강·의료산업을 부산에 조성함에 따라 남해안 발전을 견인할 수 있는 성장동력화 필요

■ 사업개요

- 위치 : (부산)부산진 부전, 해운대
- 사업기간 : 2010~2017
- 세부사업

사업명	내용	성격
성형·미용 헬스케어벨트 조성	의료관광종합지원센터, 메디컬스트리트 등	신규

- 소관부처 : 보건복지가족부, 문화체육관광부, 행정안전부
- 사업추진방식(법적 근거) : 지방교부세법, 관광진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- Medical-street 사업추진위원회 운영규정 제정 : 2008. 12월

- 메디컬스트리트 조성관련 설문(100개소) : 2009. 3월
- 의료기관 간판 개선('09. 6. 2 - 11. 12) : 144개소, 4개 국어 병기
- 행안부 특별교부세 20억 교부
- 노점 시범거리 조성('09. 4. 20 - 7. 30) : 65개소
- 의료관광 친화환경 조성, 의료관광종합지원센터 설치

□ 은퇴자 휴양단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 노인인구가 증가하는 추세이며, 은퇴자들이 외국으로 빠져나가는 비율이 증가함
- 기후가 온화하고 자연환경이 우수한 지역에 은퇴자 단지를 개발하고자 하는 사회적 요구 증대
- 도시 은퇴자가 도시를 떠나 쾌적한 전원생활을 즐기고자 하는 사회적 수요 급증
- 장기 요양형 실버타운 등 은퇴 후 생활을 즐길 수 있는 기반시설 및 프로그램이 요구됨
- 농촌경제 활성화를 위한 새로운 수단으로 대두
- 평균수명 증가와 은퇴자 급증에 따른 노인 복지문제 해결

■ 사업개요

- 위치 : (전남)함평, 장흥, 영광, 무안, 해남, 고흥, 신안, (경남)남해
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
은퇴자 휴양단지 조성	- 주거·의료시설, 체육·휴양시설, 문화시설 등 - 은퇴자용 별장, 고급 장기요양 실버타운, 의료시설, 문화·체육센터, 골프장 등	신규

- 소관부처 : 보건복지부, 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전 특별법, 체육시설의설치·이용에관한법률, 노인장기요양보험법

■ 추진현황 및 향후계획

- '20 개발구역 지정용역 및 기본계획 수립
- '21~ 실시설계 및 사업 착공

4 기대 효과

- 국내 의료기술과 시설의 활용을 통해 동북아 및 세계 의료관광 수요 흡수 가능
- 규모가 크며 발전 가능성이 높은 건강의료 산업을 남해안에 조성함에 따라 남해안 발전을 견인할 수 있는 성장동력이 됨

라. 남해안 문화예술벨트 조성 사업

1 배경

- 남해안의 문화 예술의 특성을 살려 무형의 자산을 활용하고 홍보하여 남해안의 국제적인 이미지 제고에 기여
- 남해안의 문화·예술자원의 분포 특성을 고려하여 권역별로 특화된 문화·예술거점으로 개발하며 다양한 즐길거리와 먹거리를 제공하여 한류 문화를 전파하는 기반 조성

2 사업 내역

단위사업	세부사업
남도문화 테마벨트 조성	한스타일 체험단지조성
	죽방림 관광자원화
	어촌문화 체험단지 조성
	2012 강진청자엑스포
문학탐방벨트 조성	전통예술 및 문학 체험단지
	남해안 현대문화창작 마을 조성

단위사업	세부사업
	김만중 유배문학관 및 노도문화 섬 개발
종합문화예술도시 조성	문화예술 거리 조성
	통영 국제음악당 건립
	통영 공립 예술고등학교 설립
	시립미술관 건립
	전통공예 박물관 건립
해상영웅벨트 조성	해상영웅벨트 조성
	울돌목관광지 조성
	세계해상영웅공원 조성
	명량대첩 테마공간 조성
	이순신명량대첩 승전광장 조성
	임진왜란 군선 제작
	이순신 평화지대 조성
	세계해전사박물관 건립
	이순신 리더십 국제센터 건립
	한산대첩 병선마당 조성
	한산통제영 테마마을 조성
	통제영 거리 조성
	통제영 복원
	질천량해전공원 조성
한산도 성역화 사업	
영상문화지구 조성	동부산 관광단지 활성화
	Green Railway 조성

③ 사업 주요 내용

□ 남도문화 테마벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 다양한 즐길거리와 먹거리를 제공하여 한류 문화를 전파하는 기반 조성
- 남해안의 문화·예술자원의 분포 특성을 고려하여 권역별로 특화된 문화·예술거점으로 개발
- 남해안의 독특한 문화자원을 활용하여 권역별로 특색있는 문화예술 벨트 조성

- 1992년 이후 해외 투자이민에 대한 투자제한 폭이 확대되면서 대형 한식당의 해외진출 증가
- 해외 식품박람회 참가를 통한 한국음식 보급 확산
- 정부에서 우리 문화의 원류인 한복, 한식, 한옥, 한글, 한국음악(국악), 한지를 6대 ‘한스타일’로 선정하여 활용방안 마련 중

■ 사업개요

- 위치 : (전남)해남, 완도, 장흥, (경남)남해 일원
- 사업기간 : 2009~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
한스타일 체험단지조성	- 향토문화체험센터, 진미장터 특판장, 공방촌, 휴펜션, 재철진미먹거리촌, 안내센터 등	추진중
죽방림 관광자원화	- 한복, 한식, 한옥, 한글, 한국음식, 한지 등 전통문화 체험시설	신규
어촌문화 체험단지 조성	- 죽방림 원형복원·체험장, 죽방림역사관, 갯벌·뽕시체험장, 그린테마Farm, 테마공원, 수변데크 등	신규
2012 강진 청자엑스포	- 갯벌탐방·체험장, 바지락·석화체험장, 자생초공원, 일출 전망대 등	신규

- 소관부처 : 문화체육관광부, 농림수산식품부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법, 어촌어항법, 농어업·농어촌 및 식품산업 기본법, 도서개발촉진법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09 해남군 향토문화체험 단지 조성 추진
- '10 개발구역 지정용역 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 착공

□ 문학탐방벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안이 배출한 세계적인 문학가의 무형자산을 활용하고, 홍보하여 남해안의 국제적인 이미지 제고에 기여
- 남해안이 배출한 많은 문학가의 유산을 활용하여 세계적인 예술가 체험벨트로 조성

■ 사업개요

- 위치 : (전남)강진, 보성, 순천, 진도, 영암, (경남)통영, 남해 일원
- 사업기간 : 2006~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
전통예술 및 문학 체험단지	- (강진) 시문학파 기념관 건립	추진중
	- (장흥, 보성, 순천, 진도, 영암)문학박물관, 시문학파 기념관, 서편제 판소리 테마파크, 문학탐방 및 체험 테마파크, 영암아리랑 공연장 등	신규
남해안 현대문화 창작 마을 조성	- 문학박물관, 시문학파 기념관, 서편제 판소리 테마파크, 문학탐방 및 체험테마파크, 영암아리랑 공연장 등	신규
김만중 유배문화관 및 노도문학 섬 개발	- 김춘수·김상옥·김용익·주영·박경리 등 현대문학관 건립, 현대문학공원 등 조성	추진중

- 소관부처 : 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전 특별법, 박물관및미술관진흥법, 문화예술진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09.5 김만중 유배관 착공
- '10 개발구역 지정용역 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 착공

□ 종합문화예술도시 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 다양한 즐길거리를 통해 한류 문화를 전파하는 기반 조성
- 남해안의 문화·예술자원의 분포 특성을 고려하여 권역별로 특화된 문화·예술거점으로 개발
- 남해안이 배출한 많은 문화예술가의 유산을 활용하여 세계적인 예술가 체험 벨트로 조성

■ 사업개요

- 위치 : (경남)통영 일원
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
문화예술 거리 조성	- 조선수군병선거리, 12공방거리, 김밥 골목, 도깨비 골목, 벽면색채·그림타일 등	신규
통영 국제음악당 건립	- 지상3층, 콘서트홀(1,300석), 리사이트홀, 리허설룸 등	신규
통영 공립 예술고등학교 설립	- 학교, 기숙사, 도서관, 공연장(콘서트홀, 세미나홀) 등	신규
시립미술관 건립	- 미술관(건물리모델링 및 신축), 부속동 등	신규
전통공예 박물관 건립	- 지상4층(2,600㎡), 나전칠기, 통영자, 통영연, 쇠대 전시관 등	신규

- 소관부처 : 문화체육관광부, 교육과학기술부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전 특별법, 문화예술진흥법, 초·중등교육법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09.9 통영국제음악당 건립공사 입찰 공고
- '10 타당성 용역 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 착공

□ 해상영웅벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안에서 활약한 역사 속 해상영웅의 유산을 활용하는 소프트웨어의 개발 및 지원사업 추진
- 해상영웅의 활약을 기념비화 하여 무형의 자산을 활용하고 홍보하여 남해안의 국제적인 이미지 제고에 기여

■ 사업개요

- 위치 : (전남)여수, 광양, 장흥, 진도, 완도, 해남, (경남)진해, 통영, 거제, 남해 일원
- 사업기간 : 2007~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
해상영웅벨트 조성	- 삼도수군통제영 복원, 선소공원, 회령진성 복원 등	신규
울돌목관광지 조성	- 승전공원, 거북선, 수상공원, 승전공원, 전망타워 등	신규
세계해상영웅공원 조성	- 세계 해상영웅광장, 거북선 출입구, 영웅동산, 만국기터널 등	신규
명량대첩 테마공간 조성	- 수영문화관, 총통·신기전 체험, 판옥선 복원, 물살체험 산책로, 함상공원 등	추진중
이순신명량대첩 승전광장 조성	- 종합 전망타워, 3D영상관, 승전광장 조각상, 모노레일카 등	신규
임진왜란 군선 제작	- 판옥선, 쾌속거북선, 거북선 복원, 체험장 등	신규
이순신 평화지대조성	- 이순신 상징물, 추모의 장, 체험의 장, 상징의 장 등	신규
세계해전사 박물관 건립	- 지상3층(3,550㎡), 세계해전전시·자료관, 영상체험관 등	신규
이순신 리더십 국제센터건립	- 국제회의실, 중·소회의실, 숙박시설 등	신규
한산대첩 병선마당 조성	- 광장, 시뮬레이션영상관, 상징탑, 부대시설 등	신규
한산통제영 테마마을 조성	- 활쏘기·노젓기 체험장, 탐방로, 역사 체험마을 조성 등	추진중
통제영 거리 조성	- 벽수광장, 12공방 체험장, 남문·수향루 복원, 통제영 거리 등	신규
통제영 복원	- 운주당·백화당 등 주요 12관아 복원	추진중
칠천량해전공원 조성	- 위령조형물, 전시관, 광장 등	추진중
한산도 성역화 사업	- 수군본영 동상공원, 병영 체험장, 봉화대, 한산군영 복원 등	신규

- 소관부처 : 행정안전부, 문화체육관광부, 환경부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전 특별법, 관광진흥법, 자연공원법, 도시공원 및 녹지법률, 도서개발촉진법, 문화재보호법, 박물관및미술관진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 3 남해안관광클러스터 사업 반영
- '10 타당성 용역 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 착공

□ 영상문화지구 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안의 풍부한 문화자원과 예술적 기반을 활용하여 문화·예술의 명소로 조성하여 외국인 관광객 유치
- 부산 국제 영화제 활용 등 다양한 즐길거리를 통해 한류를 전파하는 기반 조성
- 영상문화지구 조성을 위한 기반시설 확충이 요구됨
- 부산 국제영화제는 상징적 존재로 경제지표로 환산이 불가능할 정도로 효과가 큼
- 영화관련학과 개설 대학교가 6개소이며, 신문방송학과, 문화콘텐츠학과 등 관련학과는 더욱 많이 개설되어 있음
 - 부산은 자생적, 독자적 형태의 영상산업 발전 모색이 가능

■ 사업개요

- 위치 : (부산)기장, 해운대 일원
- 사업기간 : 2005~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
동부산 관광단지 활성화	- 테마파크, 골프장, 해양레포츠시설, 콘도미니엄, 호텔, 테마상가, 진입도로, 기반시설 등	추진중
Green Railway 조성	- 폐선된 철도부지를 활용한 관광자원화	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '06. 4 동부산관광단지 조성계획 승인 고시
- '07. 12 동부산관광단지 해안도로 1, 2단계 확장공사 완공
- '10 타당성 용역 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 착공

4 기대 효과

- 남해안이 보유한 역사·문화·예술자원 활용하여 관광벨트를 조성하여 아시아 문화중심지역으로 발전
- 남해안의 역사성, 문화적 우수성, 예술성을 바탕으로 국제적인 이미지 제고에 기여

마. 남해안 국제크루즈 기반 조성 사업

1 배경

- 남해안을 동북아 관광·휴양의 허브로 조성하기 위해서는 국제적인 접근성 개선이 필요하며, 이에 가장 적합한 수단이 크루즈의 도입임
- 인프라 확충과 주변 배후도시 정비를 통해 크루즈 관광을 활성화함

② 사업 내역

단위사업	세부사업
크루즈항 건설	부산항 크루즈 전용부두 확충
	목포항 크루즈 전용부두 확충
	여수항 크루즈 전용부두 확충
	통영 다목적부두 확충
국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발	국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발

③ 사업 주요 내용

□ 크루즈항 건설

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안을 동북아 관광·휴양의 허브로 조성하고, 국제적 접근성 제고를 위한 크루즈항 건설이 필요
- 부가가치가 높은 크루즈 관광 활성화를 위한 인프라에 대한 선제적 투자 필요

■ 사업개요

- 위치 : (부산)부산항, (전남)여수항, 목포항, (경남)통영항
- 사업기간 : 2006~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
부산항 크루즈 전용부두 확충	- 8만 G/T 2선석(8만 G/T 1선석 및 국제크루즈 터미널은 완공)	추진중
목포항 크루즈 전용부두 확충	- 5만 G/T 1선석	신규
여수항 크루즈 전용부두 확충	- 8만 G/T 1선석(부두 확보)	추진중
통영 다목적부두 확충	- 기존 무역항 연계 크루즈(200m×80m), 여객선, 화물선 등 복합기능의 다목적 부두 확충	신규

- 소관부처 : 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 항만법

■ 추진현황 및 향후계획

- '07.12 전국무역항 기본계획(중기계획 2015년~2020년)반영
- '10 기본 및 실시설계, 기초공사
- '11~ 안벽 축조 및 부대시설

□ 국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발

■ 사업 필요성 및 목적

- 우리나라 크루즈 시장은 매년 평균 6% 성장 추세로, 2020년에는 관광객 28만명 규모로 성장이 예상되는 미래성장동력산업이자 고부가가치 창출산업
- 다도해, 한려수도 등 천혜의 자연자원과 뛰어난 항만인프라 시설을 보유한 남해안권역을 벨트화한 크루즈 관광상품은 차별성과 경쟁력 확보

■ 사업개요

- 크루즈 노선 : (부산)북항, (전남)목포항, 여수항, (경남)통영항, 지세포항 연계 크루즈 순항
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
국제 크루즈 선사 유치 및 관광상품 개발	- 국제 크루즈 유치 : 해외크루즈 신규 기항 및 모항화 입항 유치 마케팅 - 관광상품 개발 : 크루즈 상품 및 육상 연계관광상품 개발	신규

- 소관(관련)부처 : 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적 근거) : 관광진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '07. 9 크루즈 운항 MOU체결[부산시⇔(주)팬스타라인닷컴]
- '08. 4 남해안 크루즈 운항(11항차 1,402명)
- '09. 3 국제크루즈 유치 마케팅(팸투어 5회, 선사방문 세일즈 2회)
- '09.12 남해안크루즈 선상 팸투어 및 상품개발
- '10~'20 국제크루즈 유치 마케팅 추진 및 육상 연계 관광상품 개발

④ 기대 효과

- 국제 관광객 유치에 기여하며 고부가가치 관광지로 도약하는데 기여

바. 스페이스 어드벤처단지 조성 사업

① 배경

- 우주산업은 미래의 성장동력으로 고부가가치 산업이나 우리나라는 아직 우주개발의 초기 단계이므로 국민에게 우주개발의 중요성을 인식하도록 하여 미래 우주산업 발전에 기여할 필요가 있음
- 인공위성 발사기지를 중심으로 다양한 우주 및 천문 관광시설을 도입하여 관광객 유인하며 우주개발의 중요성을 인식시키고 다양한 우주체험을 할 수 있는 공간으로 조성

② 사업 내역

단위사업	세부사업
천문·우주 테마파크 조성	나로우주공원조성
	국제청소년우주항공캠핑장 건설
	고흥우주해양리조트특구 조성
항공우주 테마관광거점 조성	박물관 및 테마공원 건립

③ 사업 주요 내용

□ 천문우주 테마파크 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 미래성장동력인 항공우주산업이 초기단계이므로 국민에게 항공우주개발의 중요성을 인식시키고 다양한 항공우주체험 공간 조성

■ 사업개요

- 위치 : (전남)고흥 일원
- 사업기간 : 2008~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
나로우주공원조성	- 우주공원, 방문자센터 등	신규
국제청소년우주항공캠핑장건설	- 우주인캠핑장, 스타워즈 서바이벌장, 우주인빌리지, 해상케이블카 등	신규
고흥우주해양리조트특구조성	- 휴양문화시설, 숙박시설 등	추진중

- 소관부처 : 행정안전부, 문화체육관광부, 보건복지가족부, 지시경제부, 환경부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 지역특화발전특구에 대한 규제특례법, 청소년활동진흥법, 체육시설의설치·이용에관한법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '09.5 고흥우주해양 특구 심의 확정
- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 시행

□ 항공우주테마관광거점 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 항공우주산업과 연계한 생활편익시설과 문화기반시설을 확충하여 지역정주 여건향상을 도모
- 사회문화기반시설 확충으로 지역경제 활성화

■ 사업개요

- 위치 : (경남)사천 사천 사주리, 정동 예수리 일원
- 사업기간 : 2009~2011
- 세부사업

사업명	내용	성격
박물관 및 테마공원 건립	항공우주테마공원, 항공우주비즈니스 센터 등	추진중

- 소관(관련)부처 : 행정안전부
- 사업추진방식(법적 근거) : 지방소도읍육성지원법

■ 추진현황 및 향후계획

- '08. 10 지방소도읍육성 사업 확정(행정안전부)
- '08. 5 항공우주테마공원조성 실시설계용역
- '10 사업 시행

④ 기대 효과

- 우주개발 기술의 홍보를 통해 한국의 과학기술 수준 홍보
- 국민 인식증대를 통해 우주산업 발전에 기여
- 다양한 우주체험을 통해 미래 우주인 및 과학자 양성에 기여

사. 남해안 녹색생태벨트 조성 사업

① 배경

- 남해안은 해안선이 잘 보전되어 있으며 이를 활용한 녹색 인프라 구축이 요구됨
- 남해안의 우수한 생태자원을 친환경적으로 활용하는 모범적 사례지역화
- 녹색성장 기반 확보를 위해 환경과 경제성장의 선순환 구조 확보 인프라 조성
- 남해안 일대의 자연환경과 경관을 감상할 수 있도록 문화·생태자원을 연결하는 건강·문화·생태회랑 조성을 통해 그린 투어리즘의 명소로 조성
- 남해안의 잘 보전된 갯벌, 습지, 강에 생태탐방로를 조성하여 생태관광 허브화
- 개발로 인한 훼손을 최소화 하고, 불가피한 훼손지역은 복원사업을 추진하여 남해안의 자연자원 잠재력 유지

② 사업 내역

단위사업	세부사업
선벨트 건강·문화·생태회랑 조성	건강·문화·생태회랑 조성
녹색길 주변 경관형성 추진	녹색길 주변 경관형성
생태관광 활력화	에코센터 건립
생태관광벨트 조성	갯벌생태관광 탐방로 조성
	공동화석지개발 및 테마파크 조성
	순천만자연생태공원 기반 조성
	순천만 국제습지센터
	2013순천만 국제정월박람회
자연훼손저감 추진	평지숲 조성
	노대 생태숲 조성
	방조림 및 해안 산책로 조성
녹색성장 인프라 구축	순천만폐염전 생태복원사업
	갯벌복원 추진

③ 사업 주요 내용

□ 선벨트 건강문화생태회랑 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안의 잘 보전된 자연환경을 활용하여 연안 산책로, 자전거도로, 테마로드 등 녹색길로 조성
- 자전거 및 도보로 남해안 일대를 일주할 수 있는 연안 녹색길을 조성하여 그린투어리즘의 명소화 필요
- 남해안의 해안경관을 조망할 수 있는 조망장소, 편의시설 등 녹색 인프라 구축

■ 사업개요

- 위치 : (전남)영광~(부산)기장
- 사업기간 : 2011~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
건강·문화·생태회랑 조성	자전거도로	신규

- 부산(145.4km) : 강서→사하→중→동→남→수영→해운대→기장
- 전남(1359.5km) : 영광→신안→무안→목포→진도→해남→완도→강진→장흥→보성→고흥→여수→순천
- 경남(1518.2km) 남해→사천→고성→통영→거제→마산→창원→진해
- 세부사업 : 자전거도로 정비
- 소관부처 : 국토해양부, 환경부, 문화체육관광부, 행정안전부
- 사업추진방식(법적근거) : 자전거이용활성화에관한법률, 동서남해안권발전특별법

■ 향후계획

- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11 사업 시행

□ 녹색길 주변 경관형성 추진

■ 사업 필요성 및 목적

- 섬, 연안 남해안의 청정자연을 다양한 연안녹색길의 테마로 활용
- 자전거 및 도보로 남해안 일대를 일주할 수 있는 연안 녹색길을 조성하여 그린투어리즘의 명소 및 생태·문화자원을 연결하는 녹색길 조성

■ 사업개요

- 위치 : (부산)자갈치시장, 영도, 달맞이고개, 기장), (전남)녹도, 완도, 해남, 순천, 영광, (경남)장승포, 미조항, 여차, 산양, 남해
- 사업기간 : 2011 ~ 2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
녹색길 주변 경관형성	- 친수시설·어시장풍물거리, 휴양섬(미조도), 항만미관개선 등 - 쉼터, 조망데크, 관찰데크, 전망대 등	신규

- 해안조망공간조성(조망광장, 관찰데크, 전망대), 주요 항구 경관개선, 해안경관 조망공간 조성(녹색길 40km마다 휴게공간 설치)

	항구형 경관정비	전망장소 조성
부산	자갈치시장, 영도	달맞이고개, 기장 해변
전남	녹동, 완도, 해남(땅끝, 우수영)	순천 와온해변, 영광 백수도로
경남	장승포, 미조항	여차~홍포도로, 산양읍 순환도로, 남해 삼동~미조 울미도로

- 소관부처 : 국토해양부, 환경부, 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적근거) : 동서남해안권발전특별법

■ 향후 계획

- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11 사업 시행

□ 생태관광벨트 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안의 잘 보전된 해안선을 활용한 녹색 인프라 구축으로 생태자원의 친환경적 모범사례 지역화 및 환경과 경제성장의 선순환 구조 확보

■ 사업개요

- 위치 : (부산)을숙도, (전남)여수, 순천, 광양, 영광, 완도, 무안, 해남, 강진, 함평, 보성, (경남)창원, 사천, 남해, 고성
- 사업기간 : 2008~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
갯벌생태관광 탐방로조성	- 갯벌생태관광 탐방로(206km), 갯벌생태관광 테마공원 등	신규
공룡화석지개발 및 테마파크조성	- 공룡발자국 수장고, 공룡조형물, 야생화 동산, 휴식공간 등 - 공룡테마파크	신규
순천만자연생태 공원기반조성	- 생태관정비, 생태체험선, 탐조버스, 편의시설 등	추진중
순천만 국제습지센터	- 갯벌생태관(전시, 수장, 교육장 등)	신규
2013순천만 국제정원박람회	- 세계정원, 테마정원조성	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09.3 보성 공룡공원 및 고성 공룡테마파크 남해안관광클러스터 반영
- '09.9 국제기구 AIPH(국제원예생산자협회)최종 승인 확정
- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 시행

□ 자연훼손저감 추진

■ 사업 필요성 및 목적

- 개발사업으로 인한 환경훼손의 최소화와 불가피한 훼손지역에 대한 복원 사업 추진
- 남해안의 발전을 위한 개발사업으로 인한 훼손을 최소화 하고, 불가피한 훼손지역은 복원사업을 추진하여 남해안의 자연자원 잠재력 유지

■ 사업개요

- 위치 : (전남)완도, 해남, 강진, (경남)사천, 남해
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
평지숲 조성	- 상록수림, 실버휴양숲, 자연보전 숲, 자연식물원, 사계화원 등	신규
노대 생태숲 조성	- 생태숲, 산림문화 체험장, 탐방로, 수생식물 단지, 편의시설 등	신규
방조림 및 해안산책로 조성	- 해수욕장 방조림, 산책로, 자전거 도로 등	신규

- 소관부처 : 농림수산식품부, 환경부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 산림자원의 조성 및 관리등에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '10 사업타당성 및 기본계획 수립
- '11 실시설계 및 사업 시행

□ 녹색성장 인프라 구축

■ 사업 필요성 및 목적

- 남해안의 잘 보전된 해안선을 활용한 녹색 인프라 구축으로 생태자원의 친환경적 모범사례 지역화 및 환경과 경제성장의 선순환 구조 확보

■ 사업개요

- 위치 : (전남)순천, (경남)사천
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
순천만폐염전 생태복원사업	- 폐염전 복원, 갯벌 생태학습 단지, 염생식물단지, 섬금류 휴식처 등	신규
갯벌복원 추진	- 해수유통로 시설정비	신규

- 소관부처 : 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 습지보전법

■ 추진현황 및 향후계획

- '15 사업타당성 및 기본계획 수립
- '16 실시설계 및 사업 시행

④ 기대 효과

- 다양한 체험형 관광수요에 대한 대응 가능
- 다양한 가족단위 체험형 관광수요에 대응하며 지역경제 활성화에 기여
- 훼손된 환경 복원 및 개발사업으로 인한 영향 저감사업 추진을 통한 녹색 성장형 개발 모델 제시
- 지역 경관형성을 통하여 외부 관광객의 유인 수단으로 활용

[전략 1] '친환경 글로벌 해양관광허브 구축' 사업 종합

사업명		지역(위치)	규모 (천㎡)
프로젝트			
단위사업			
세부사업			
I. 선벨트 국제해양관광 자유지대 조성 사업			
1. 외국인 전용위락지구 개발			
	백야도 외국인 전용 위락지구 개발	여수(화정)	219
	여수화양 관광단지 개발	여수(화정)	9989
	여수 신월지구 관광 개발	여수(신월)	108
2. Galaxy Island 조성			
	고급형 해양레포츠 지대조성	완도(신지), 진도(임회)	3035
	휴양의 섬 녹도 개발	해남(문내)	457
	땅끝해양자연사 박물관조성	해남(송지)	3
3. 남해안 국제위락단지 조성			
	사랑도 국제위락 단지 개발	통영(사랑)	2600
4. 한려수도 녹색휴양단지(Eco Resort) 조성			
	통영 친환경 휴양단지(Eco Resort) 조성	통영(산양)	270
	남해 친환경 휴양 단지(Eco Resort) 조성	남해(실천)	
	남부해안 에코리조트 조성	거제(남부)	500
	미륵도~한산도간 케이블카 건설	통영(도남, 한산, 산양)	150
	공곶이·내외도 케이블카 설치	거제(일운)	420
II. 남해안 해양관광-레포츠벨트 조성 사업			
1. 해양관광 클러스터 조성			
	남해 해양레포츠 벨트 조성	남해(삼동, 창선)	
	거제 간곡 관광지 조성	거제(장목)	300
	통영 휴양스포츠 타운 조성	통영(산양)	
	미륵도 관광특구 조성	통영(산양)	3,2900
	남해 송정 4계절휴양지 케이블카 설치	남해(상주)	
	해양 및 항공레포츠 단지 조성	고성(동해/회화)	1,0000
	실안관광지 조성	사천(실안)	259
	화원관광단지 활성화	해남(화원)	5084
	지세포 해양-레포츠타운 조성	거제(일운)	3725
	대도 관광자원화개발	하동(금남)	300
	하동 대치해양공원 (피셔리나) 조성	하동(금남)	190
2. 요트 관광 인프라 구축			
	서남권 마리나 조성	목포, 함평, 해남, 진도	
	전남권 마리나 조성	여수, 고흥, 완도	
	경남권 마리나 조성	진해, 통영, 거제, 사천, 하동, 남해	
	부산권 마리나 조성	해운대, 중구	
3. 판타지 아일랜드 개발			
	한산도 식물섬 조성	통영(한산)	328
	저도·송도·만지도 어촌생활 체험섬 개발	통영(한산)	
	연화도 해상관광 개발	통영(욕지)	217
	연대도 탄소제로 아일랜드 조성	통영(산양)	20
	학림도 어항 관광지 조성	통영(산양)	

사업기간		사업내용	사업 성적
시점	종점		
2016	2020	- 오션월드, 외국인 면세구역, 아울렛쇼핑몰, 워트크프론트몰, 지노, 리조트콘도, 아쿠아월드(스파), 섀넌 플라자 등	신규
2003	2015	- 진입도로로(2.4km), 조각공원 등	추진중
2011	2015	- 바다광장, 전망대, 숙박시설, 수산물광장, 예술인거리 등	신규
2016	2025	- 리조트, 펜션, 레포츠센터 등	신규
2016	2020	- 태양광·풍력발전소, 골프장, 펜션단지 등	신규
2010	2015	- 지상3층 수상전시관·야외음악장, 직분수, 산책로 등	신규
2016	2020	- 국제문화마을, 플라워파크, 관광노면전차, 쇼핑몰, 특급호텔, 외국인카지노, 마린숍, 워트파크 등	신규
2016	2020	- 고급·유스호스텔, 워트파크, 생태공원, 청소년학습장·야영장, 자전거도로, 기반시설 등	신규
2016	2020	- 편백나무를 활용한 가족형 휴양단지, 가족체류형 복합 콘도, 승마장, 전망탑 등	신규
2016	2020	- 해안도로·등산로 정비, 홍포전망대, 생태공원, 저층 숙박시설, 생태숲, 탐방로 등	신규
2011	2015	- 로프웨이 5km, 기·종점 역사, 부대시설 등	신규
2016	2020	- 해상케이블카, 생태광장, 주차장 등	신규
2011	2020	- 요트학교, 훈련장, 정비수리단지, 숙박시설, 골프장 등	신규
2010	2015	- 워터파크, 웰빙센터, 수련원, 콘도, 펜션, 전망대 등	신규
2016	2020	- 축구·야구장, 식물관찰원, 생태연못, 가족휴양 광장 등	신규
2016	2020	- 고급호텔, 해상버스(택시), 노면궤도전차, 선착장 등	신규
2016	2020	- 해상케이블카(5km), 부대시설 등	신규
1984	2015	- 공통엑스포 개최, 로봇공통관 건립, 청소년 수련원, 당항포 요트엔스쿨학교 등 당항포 관광지 개발	추진중
2016	2020	- 해양리조트, 해양휴양단지, 요트정비/수리단지 등 조성	신규
2000	2013	- 숙박·상가시설, 종합유희시설, 기반시설 등	추진중
1994	2012	- 골프장(27홀), 숙박시설, 상가 등	추진중
2010	2015	- 해양훈련장, 다목적캠핑장, 청소년 야영장, 다목적운동시설, 해양관광기반, 숙박시설 등	신규
2010	2012	- 경관도로(2km), 산책로, 소공원, 바다공원, 휴양펜션, 유스호스텔 등	신규
2016	2020	- 해양낚시시설, 유스호스텔, 해상카페, 갯벌체험장, 해안산책로 등	신규
2010	2020	- 함평(20척), 목포(57척), 해남 화원(100척), 진도 팽목(100척) 등 레포츠형 마리나 조성	신규
2010	2020	- 완도(100척), 고흥 남열(100척), 여수 소호(100척) 등 거점 및 레포츠형 마리나 조성	신규
2010	2020	- 마산 구산(100척), 고성 당항포(100척), 남해 물건(100척), 하동(100척), 진해 명동(50척), 사천 삼천포(42), 거제, 통영 충무(60) 등 레포츠 및 리조트형 마리나 조성	신규
2010	2020	- 부산 북항(100척), 수영만(448척) 등 거점 및 레포츠형 마리나 조성	신규
2011	2015	- 세계의 정원, 예술테마정원, 습지테마정원, 모노레일, 박물관, 전시관 등	신규
2016	2020	- 바다낚시체험장, 탐방로, 조개캐기체험장, 탐방로, 호안도로 정비 등	신규
2008	2017	- 역사테마공원, 경관산책로, 전망대, 야생화단지, 바다낚시체험장, 선착장 등	추진중
2009	2011	- 생태탐방로, 야생화 허브단지, 생태교육장, 태양광·풍력발전소 등	추진중
2009	2011	- 해상숲공원조성, 종합휴양관, 체험관, 기반시설 등	추진중

사업명		지역(위치)	규모 (천㎡)
프로젝트	단위사업		
	세부사업		
	죽도 심신 수양섬 조성	통영(한산)	
	도남관광지 부속섬 죽도 웰빙섬 조성	통영(한산)	
	내도 생태공원 조성(케이블카 연계)	거제(일운)	257
	남해 테마섬 개발	남해(창선)	
	다이어트 보물섬 조성	남해(미조)	663
	진도 테마섬개발	진도(조도)	533
	동물의 섬 조성	신안(도초)	520
	상·하화도 꽃섬 공원조성	여수(화정)	219
	사도·낭도 생태의 섬 조성	여수(화정)	827
	구산해양관광단지 조성	마산(구산)	4555
	경남 마산로봇랜드 조성	마산(구산)	1148
4. 도심형 해양휴양벨트 조성			
	해양레포츠교육센터 조성	부산(해운대)	9
	해양레저기지 조성	부산(해운대)	22
	가덕도 종합관광휴양타운 조성	부산(강서)	4750
	해양 아쿠아월드 조성	부산(영도)	4075
	해양관광단지 조성	진해(웅천)	1990
	다대포항 해양종합관광단지 조성	부산(사하)	
	다대포해수욕장 연안정비	부산(사하)	62
	물운대 유원지 낙조공원 조성	부산(사하)	506
	해중피쉬파크 조성	부산(사하)	
5. 팽목 마린시티 조성 사업			
	팽목마린시티 조성 사업	진도(임회)	1585
III. 남해안휴양·헬스케어벨트 조성 사업			
1. 한방헬스케어벨트 조성			
	한방헬스케어지구 조성	장흥(우산), 강진(동성)	3
	슬로시티 관광 자원화 사업 추진	신안, 완도, 장흥	
	해수녹차스파치료단지	고흥, 보성	20
2. 명상수련 헬스케어벨트 조성			
	슬로우푸드 및 산사체류단지 조성	순천(해룡), 해남(삼산)	200
	명상수련헬스케어단지	영암, 광양	
	유기농음식체험치료단지	함평, 장흥, 영광, 무안	
	남해 헬스케어&스포츠 휴양단지 조성	남해(남해)	
	차문화 관광휴양지대 조성	보성(보성)	9
	거제 메디컬 생태회랑 조성	거제(거제/동부)	377
3. 성형·미용 헬스케어벨트 조성			
	성형·미용 헬스케어벨트 조성	부산(부전, 해운대)	
4. 은퇴자 휴양단지 조성			
	은퇴자 휴양단지 조성	남해(창선) 함평, 장흥, 영광, 무안, 해남, 고흥, 신안	

사업기간		사업내용	사업 성격
시점	종점		
2016	2020	- 휴양숙박시설, 산책로, 선착장 등	신규
2016	2020	- 낚시터, 해수욕장, 전망데크, 스쿠버다이빙, 가족호텔, 선착장 등	신규
2016	2020	- 탐방로, 전망대, 자생식물원, 해양레저시설 등	신규
2016	2020	- 생태 흙집 단지, 갯벌·바다체험장, 고대문화박물관 건립 등	신규
2016	2020	- 수상스포츠, 헬스케어타운, 해수온천, 어촌체험장, 기반시설 등	신규
2009	2020	- 전망의 섬, 명상의 섬, 음악의 섬, 꽃과 나비의 섬 등	신규
2016	2020	- 야생동물 복원센터, 탐방로 등	신규
2006	2016	- 야생화단지, 선모초원, 음악정원, 조각공원, 산책로 등	추진중
2006	2013	- 유네스코 기념공원, 해양전망대, 탐방로, 숙박시설 등	신규
2010	2020	- 레포츠시설, 워터월드, 호텔 등	신규
2009	2013	- 로봇전시관, 로봇경기장, 체험시설, 로봇연구소, 호텔, 로봇타워, 로봇4D시뮬레이터관 등	신규
2016	2020	- 해양레프츠교육센터(1,100㎡, 지상2층) 건립	신규
2010	2010	- 해양레저 컨트롤하우스, 수영강변 계류장, 송정해수욕장, 해양레저거점, 동백섬 주변 해양레저기지 등	신규
2011	2020	- 놀차지구 생태공원, 해양복합관광, 휴양지, 물류유통·가공 등	신규
2016	2020	- 해중전망대, 수중호텔, 조각공원, 워터파크, 해양문화레저시설, Eco-tracking, 골프장 등	신규
2016	2020	- 해양공원, 해수풀장, 호텔·펜션, 낚시터 등	신규
2016	2020	- 수변공원, 전망공원, 해변친수공간 조성 등	신규
2006	2014	- 진입광장, 다목적광장, 녹도, 주차장 등	추진중
2007	2015	- 낙조전망대, 객사정원·침운대 정비, 어울마당, 만남의 광장 등	추진중
2016	2020	- 다목적 방파제, 낚시잔교, 선착장, 다이버풀장, 등대공원, 산책로, 해중전망대 등	신규
2008	2020	- 연안항정비, 수산물가공 특화단지, 냉동·선별장, 친수공간 등	추진중
2008	2012	- 아토피재활·휴양복합단지, 침술진료단지	추진중
2010	2018	- 천일염·갯벌 체험장, 해송산림욕장, 소금조각공원, 습지탐방 데크, 한옥호텔 등 - 체험숙박시설, 한옥민박, 한옥체험단지 등 240동	신규
2009	2015	- 해수스파시설(의료, 레저 등), 아토피 자기관리 종합센터, 체험시설 등	신규
2016	2020	- 헬스파크, 건강교육 R&D센터, 가족형 아토피 체험관, 녹색미로공원, 녹색자연치유팜, 치유숲 등	신규
2010	2014	- 도선국사 풍수지리원 테마공원, 풍수대학, 체험관, 의료 및 요양원 등	신규
2016	2020	- 유기농음식체험단지, 친환경 식자재 재배, 슬로푸드 특산물 지원센터 운영 등	신규
2016	2020	- 헬스케어타운, 생태공원, 해안생태숲, 해양레저시설 등	신규
2016	2020	- 차나무공원 조성	신규
2016	2020	- 메디컬리조트, 생태체험장, 생태공원, 자전거도로, 수중묘 탐방로 등	신규
2010	2017	- 의료관광종합지원센터, 메디컬스트리트 등	신규
2016	2020	- 주거·의료시설, 체육·휴양시설, 문화시설 등	신규
2010	2020	- 은퇴자용 별장, 고급 장기요양 실버타운, 의료시설, 문화·체육센터, 골프장 등	신규

사업명		지역(위치)	규모 (천㎡)
프로젝트			
단위사업			
		세부사업	
IV. 남해안 문화예술벨트 조성 사업			
1. 남도문화 테마벨트 조성			
	한스타일 체험단지조성	해남	88
		완도, 장흥	200
	죽방림 관광자원화	남해(삼동/창선)	
	어촌문화 체험단지 조성	함평	
	2012 강진 청자엑스포	강진	
2. 문학탐방벨트 조성			
	전통예술 및 문학 체험단지	강진	0.6
		장흥, 보성, 순천, 진도, 영암	330
	남해안 현대문학장작 마을 조성	통영(용남, 산양)	
	김만중 유배문학관 및 노도문학 섬 개발	남해(남해/상주)	445
3. 종합문화예술도시 조성			
	문화예술 거리 조성	통영(중앙)	
	통영 국제음악당 건립	통영(도남)	33
	통영 공립 예술고등학교 설립	통영(도남)	17
	시립미술관 건립	통영(도천)	5
	전통공예 박물관 건립	통영(명정)	15
4. 해상영웅벨트 조성			
	해상영웅벨트 조성	여수, 광양, 장흥	910
	울돌목관광지 조성	진도(녹진)	218
	세계해상영웅공원 조성	완도(대야)	329
	명량대첩 테마공간 조성	해남(문내)	618
	이순신명량대첩 승전광장 조성	진도(군내)	218
	임진왜란 군선 제작	경남 일원	
	이순신 평화지대 조성	남해(고현)	200
	세계해전사박물관 건립	통영(한산)	4
	이순신 리더십 국제센터건립	진해(장천)	15
	한산대첩 병선마당 조성	통영(항남)	9
	한산통제영 테마마을 조성	통영(한산)	
	통제영 거리 조성	통영(중앙)	20
	통제영 복원	통영(문화)	47
	칠천량해전공원 조성	거제(하청)	13
	한산도 성역화 사업	통영(한산)	50
5. 영상문화지구 조성			
	동부산 관광단지활성화	부산(기장)	3638
	Green Railway 조성	부산(해운대)	

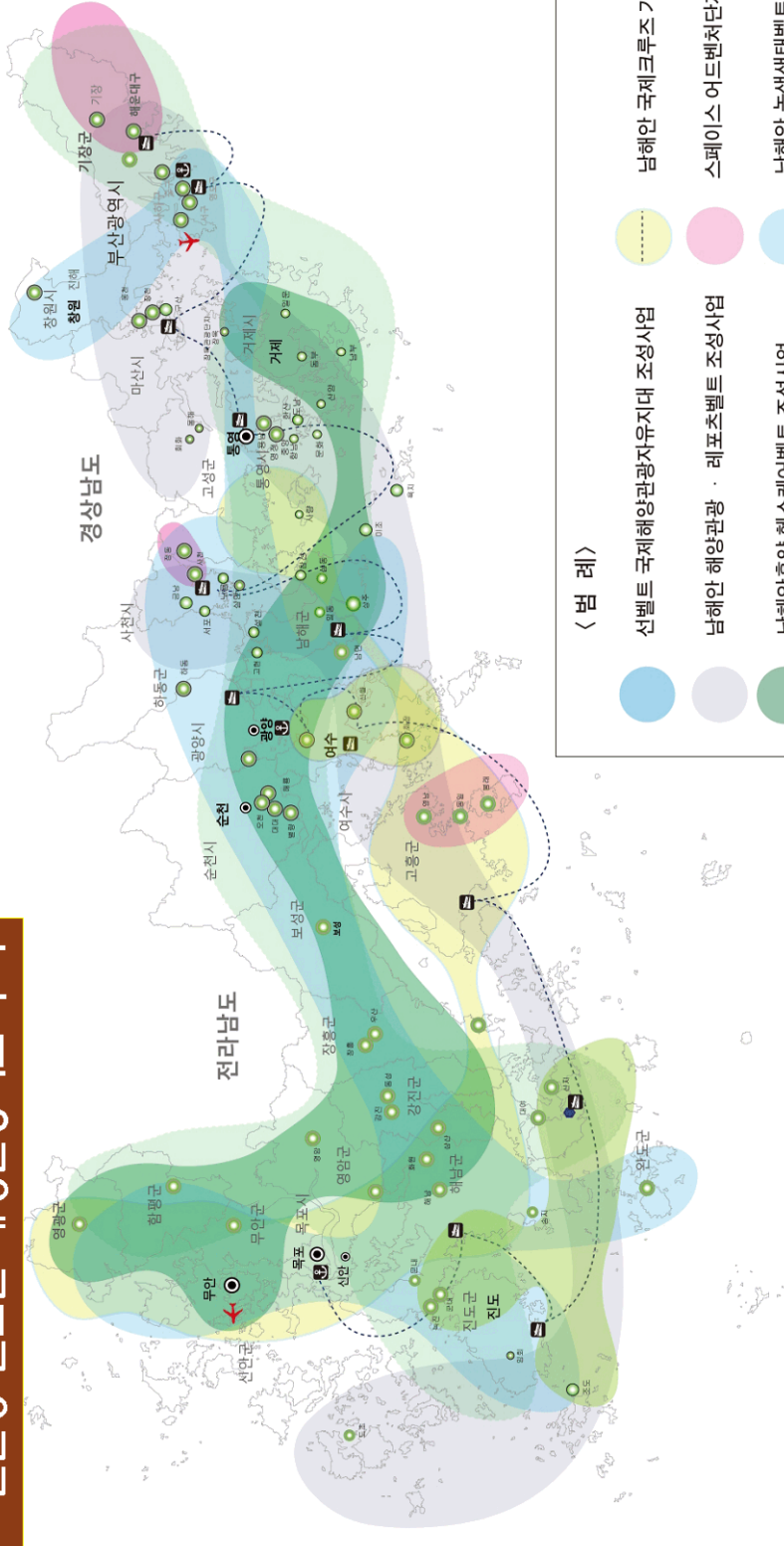
사업기간		사업내용	사업 성격
시점	종점		
2009	2012	- 황토문화체험센터, 진미장터 특관장, 공방촌, 흥펜션, 재철진미먹거리촌, 안내센터 등	추진중
2016	2020	- 한복, 한식, 한옥, 한글, 한국음식, 한지 등 전통문화 체험시설	신규
2016	2020	- 죽방림 원형복원·체험장, 죽방림역사관, 갯벌·낙시체험장, 그린테마Farm, 테마공원, 수변테크 등	신규
2011	2020	- 갯벌탐방·체험장, 바지락·석화체험장, 자생초공원, 일출전망대 등	신규
2010	2012	- 강진엑스포 기반시설 조성	신규
2009	2012	- 강진 시문학과 기념관 건립	추진중
2016	2020	- 문학박물관, 시문학과 기념관, 서편제 판소리 테마파크, 문학탐방 및 체험테마파크, 영암아리랑 공연장 등	신규
2016	2020	- 김춘수·김상옥·김용익·주평·박경리 등 현대문학관 건립, 현대문학공원 등 조성	신규
2006	2012	- 한글소설 문학관, 구운몽 하늘꽃비마당, 섬꽃 산책로, 구운정, 낙유원 숲 등 - 향토역사관, 수장고, 야외 체험시설, 야외공원 등	추진중
2016	2020	- 조선수군병선거리, 12공방거리, 김밥 골목, 도깨비 골목, 벽면색채·그림타일 등	신규
2010	2012	- 지상3층, 콘서트홀(1,300석), 리사이트홀, 리허설룸 등	신규
2016	2020	- 학교, 기숙사, 도서관, 공연장(콘서트홀, 세미나홀) 등	신규
2011	2015	- 미술관(건물리모델링 및 신축), 부속동 등	신규
2016	2020	- 지상4층(2,600㎡), 나전칠기, 통영갯, 통영연, 쇠대 전시관 등	신규
2016	2025	- 삼도수군통제영 복원, 선소공원, 회령진성 복원 등	신규
2009	2020	- 승전공원, 거북선, 수상공원, 승전공원, 전망타워 등	신규
2009	2012	- 세계 해상영웅광장, 거북선 출입구, 영웅동산, 만국기터널 등	신규
2007	2012	- 수영문화관, 총통·신기전 체험, 판옥선 복원, 물살체험 산책로, 함상공원 등	추진중
2009	2012	- 종합 전망타워, 3D영상관, 승전광장 조각상, 모노레일카 등	신규
2009	2012	- 판옥선, 쾌속거북선, 거북선 복원, 체험장 등	신규
2011	2018	- 이순신 상징물, 추모의 장, 체험의 장, 상징의 장 등	신규
2016	2020	- 지상3층(3,550㎡), 세계해전전시·자료관, 영상체험관 등	신규
2009	2012	- 국제회의실, 중·소회의실, 숙박시설 등	신규
2007	2012	- 광장, 시물레이션영상관, 상징탑, 부대시설 등	신규
2007	2012	- 활쏘기·노젓기 체험장, 탐방로, 역사 체험마을 조성 등	추진중
2009	2013	- 벽수광장, 12공방 체험장, 남문·수향루 복원, 통제영 거리 등	신규
2000	2012	- 운주당·백화당 등 주요 12관아 복원	추진중
2008	2011	- 위령조형물, 전시관, 광장 등	추진중
2016	2020	- 수군본영 동상공원, 병영 체험장, 봉화대, 한산군영 복원 등	신규
2005	2017	- 테마파크, 골프장, 해양레포츠시설, 콘도미니엄, 호텔, 테마상가, 진입도로, 기반시설 등	추진중
2016	2020	- 폐선된 철도부지를 활용한 관광자원화	신규

사업명		지역(위치)	규모 (천㎡)
프로젝트	단위사업		
세부사업			
V. 남해안 국제크루즈 기반조성 사업			
1. 크루즈항 건설			
	부산항 크루즈 전용부두 확충	부산(북항)	
	목포항 크루즈 전용부두 확충	목포	
	여수항 크루즈 전용부두 확충	여수	
	통영 다목적부두 확충	통영(항남)	
2. 국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발			
	국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발	남해안 일원	
VI. 스페이스 어드벤처단지 조성 사업			
1. 천문·우주 테마파크 조성			
	나로우주공원조성	고흥(봉래)	50
	국제청소년우주항공캠핑장 건설	고흥(동일)	280
	고흥우주해안리조트 특구조성	고흥(영남)	1158
2. 항공우주 테마관광거점 조성			
	항공우주박물관 및 테마공원 건립	사천(사천/정동)	209
VII. 남해안 녹색생태벨트 조성 사업			
1. 선벨트 건강·문화·생태회랑 조성			
	건강·문화·생태회랑 조성	남해안권 일원	
2. 녹색길 주변 경관형성 추진			
	녹색길 주변 경관형성	남해안권 일원	
3. 생태관광 활력화			
	에코센터 건립	장흥, 진도, 해남, 함평, 사천, 하동	111
4. 생태관광벨트 조성			
	갯벌생태관광 탐방로조성	을숙도, 순천, 광양, 영광, 무안, 해남, 강진, 함평, 창원, 사천	
	공룡화석지개발 및 테마파크조성	고성, 해남, 여수, 보성	
	순천만자연생태공원 기반조성	순천(대대)	107
	순천만 국제습지센터	순천(오천)	71
	2013순천만 국제정월박람회	순천(오천)	1527
5. 자연훼손저감 추진			
	평지숲 조성	완도, 해남, 강진	208
	노대 생태숲 조성	사천(노룡)	230
	방조림 및 해안 산책로 조성	남해(상주/미조/남)	
6. 녹색성장 인프라 구축			
	순천만폐염전 생태복원사업	순천(별량)	940
	갯벌복원 추진	사천(서포)	

사업기간		사업내용	사업 성격
시점	종점		
2006	2020	- 8만 G/T 2선석(8만 G/T 1선석 및 국제크루즈 터미널은 완공)	추진중
2012	2020	- 5만 G/T 1선석	신규
2008	2011	- 8만 G/T 1선석(부두 확보)	추진중
2011	2015	- 기존 무역항 연계 크루즈(200m×80m), 여객선, 화물선 등 복합기능의 다목적 부두 확충	신규
2010	2020	- 국제크루즈 유치, 관광상품 개발	신규
2011	2015	- 우주공원, 방문자센터 등	신규
2016	2020	- 우주인캠핑장, 스타워즈 서바이벌장, 우주인빌리지, 해상케이블카 등	신규
2008	2012	- 휴양문화시설, 숙박시설 등	추진중
2009	2011	- 항공우주테마공원, 항공우주비즈니스 센터 등	추진중
2011	2020	- 자전거도로	신규
2011	2020	- 친수시설·어시장풍물거리, 휴양섬(미조도), 향만미관개선 등 - 쉼터, 조망데크, 관찰데크, 전망대 등	신규
2016	2025	- 아쿠아리움, 난대식물, 생태관광지, 생태학습장, 갯벌체험장 등	신규
2011	2020	- 갯벌생태관광 탐방로(206km), 갯벌생태관광 테마공원 등	신규
2010	2020	- 공통발자국 수장고, 공통조형물, 야생화 동산, 휴식공간 등 - 공통테마파크	신규
2009	2015	- 생태관정비, 생태체험선, 탐조버스, 편의시설 등	추진중
2008	2011	- 갯벌생태관(전시, 수장, 교육장 등)	신규
2009	2013	- 세계정원, 테마정원조성	신규
2010	2020	- 상록수림, 실버휴양숲, 자연보전 숲, 자연식물원, 사계화원 등	신규
2016	2020	- 생태숲, 산림문화 체험장, 탐방로, 수생식물 단지, 편의시설 등	신규
2016	2020	- 해수욕장 방조림, 산책로, 자전거 도로 등	신규
2016	2020	- 폐염전 복원, 갯벌 생태학습 단지, 염생식물단지, 접금류 휴식처 등	신규
2016	2018	- 해수유통로 시설	신규

■ 친환경 글로벌 해양관광허브 구축

<중합도>



<범례>

● (Light Blue)	선벨트 국제해양관광자유지대 조성사업	● (Light Yellow)	남해안 국제크루즈 기반조성 사업
● (Light Purple)	남해안 해양관광 · 레포츠벨트 조성사업	● (Pink)	스페이스 어드벤처단지 조성사업
● (Light Green)	남해안휴양 웰스케어벨트 조성사업	● (Light Blue)	남해안 녹색생태벨트 조성사업
● (Light Yellow)	남해안 문화예술벨트 조성사업		

2) 동북아 국제교류거점 조성

가. 광역권 거점항만 기능 강화사업

① 배경

- 신항의 배후지역인 부산 강서지역을 세계적 경쟁력을 갖춘 국제산업물류도시로 조성하여 국가경쟁력 강화와 미래성장동력 확보에 기여
- 항만과 배후 산업물류클러스터와의 연계강화로 신항을 ‘물동량 창출형’ 고부가가치 항만으로 변화시켜 국가차원의 항만물류 경쟁력 강화 필요
- 글로벌 물류기업의 육성과 항만 부가가치 창출에 기여
- 배후지역 산업취약으로 자체 물동량이 부족한 무역항의 화물 창출
- 신항의 배후지역인 부산 강서지역을 세계적 경쟁력을 갖춘 국제산업물류도시로 조성하여 국가경쟁력 강화와 미래성장동력 확보에 기여

② 사업 내역

단위사업	세부사업
국제산업물류도시 조성	신항 건설
	복합산업물류단지 조성
	해운비즈니스 클러스터
광양항활성화를 위한 항만배후단지 개발 및 서비스 고도화(하우징 네트워크 구축)	광양항 건설
	광양항 항만배후단지 개발
	광양항 하우징네트워크

③ 사업 주요 내용

□ 국제산업 물류도시 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 동북아시아의 경제성장으로 해운관련 비즈니스 시장이 아시아권으로 이 동함에 따라 부산을 해운 중심지로 육성하기 위한 국제해운 거래소 설립 등 해운 비즈니스 클러스터를 조성

- 서부산권 개발제한구역 해제(33km²)에 따른 국제산업물류도시 건설, 신항 준공 등 교통수요 증가 대비하여 도시철도망 조기구축 필요

■ 사업개요

- 위치 : (부산)사상, 강서
- 사업기간 : 2008~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
신항만 건설	- 컨테이너부두 건설	추진중
복합산업물류단지 조성	- 광역산업단지, 복합물류단지, 배후지식창조도시	추진중
해운비즈니스 클러스터	- 해운비즈니스타운, 해운 행정기관, 전문교육기관 등	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 동서남해안권발전특별법, 항만법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 9 해운 비즈니스 클러스터 조성 기본계획 수립
- '10. 2. 타당성 조사 및 기본계획용역(연결철도)
- '10 상반기 해운 비즈니스 클러스터 조성 세부 실행계획 수립 추진

□ 광양항 배후단지 개발 및 서비스 고도화

■ 사업 필요성 및 목적

- 항만배후단지를 제조, 물류 등 항만 유관기능이 집적된 각종 서비스 지원 지역으로 개발하여 항만 물류산업 클러스터 구축
- 원부자재 수급 불균형 문제 해결 및 유비쿼터스, 사이버마켓 등 IT 기반 기술의 적용, 유통서비스 고도화 국내 건축업계 경쟁력 제고를 통한 주택 시장 제고

■ 사업개요

- 위치 : (전남)광양
- 사업기간 : 1987~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
광양항 건설	- 컨테이너부두 건설	추진중
광양항 항만배후단지 개발	- 서측 배후단지 개발	추진중
광양항 하우징네트워크	- 지원센터, 가공단지	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 사업추진방식(법적 근거) : 항만법, 국가균형발전특별법

■ 추진현황 및 향후계획

- '07. 12 서측 배후단지 착공
- '08. 12 동측 배후단지 준공
- '12. 3 서측 배후단지 준공 및 분양
- '12~'14 원·부자재 수급 인천/목포/부산 전시장 광역 네트워크화(2단계)

④ 기대 효과

- 동북아 항만물류 허브 조성을 통한 남해안의 미래성장 동력 확보
- 해운관련 산업의 집적화로 지역 발전 및 고용증대
- 항만경쟁우위 확보 및 항만물류비 절감을 통한 고부가가치 화물 창출
- 신항, 광양항의 시설(기존 및 신규)과 하우징 네트워크 구축을 통해 남해안 개발지역 거점간 상생발전의 협력네트워크 구축이 가능토록 함과 동시에 타 해안권(서해안, 동해안)과의 연계성 강화로 지역발전에 기여 가능

나. 항만재개발 및 미항 조성 사업

1 배경

- 물류환경의 급격한 변화에 따라 항만 및 기능지원 시설의 생애주기(Life-Cycle)가 점차 단축되고 있으며, 이에 따른 항만의 기능적 노후화 시설이 증가하고 있어 적절한 기능전환의 필요성이 대두
- 생활환경 개선 및 여가활동 증대 등 쾌적한 환경공간에 대한 수요가 증대됨에 따라 기존 노후 또는 유향화된 항만공간에 대한 재개발 요구가 증가하고 있는 추세
- 노후된 시설 및 기능보강을 통한 친환경 항만으로 재정비하여 남해안권의 대표 관광 허브항으로 개발

2 사업 내역

단위사업	세부사업
부산 센트럴베이 기반 조성	부산 센트럴베이 기반 조성
항만 재개발	목포항 재개발 및 미항 조성
	광양항 재개발 및 미항 조성
	여수항 재개발 및 미항 조성
	고현항 재개발 및 미항 조성
	통영항 재개발 및 미항 조성

3 사업 주요 내용

□ 부산 센트럴베이 기반 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 물류환경의 급격한 변화 및 항만의 기능적 노후화 시설이 증가하고 있어 적절한 기능전환의 필요성 대두

■ 사업개요

- 위치 : (부산)북항-중구 중앙동 연안부두~동구 초량동 제4부두-

○ 사업기간 : 2008~2019

○ 세부사업

사업명	내용	성격
부산 센터럴베이 기반 조성	- 해양 기반시설 설치 : 호안공 956m, 안벽공 1,359m, 방파제 250m, 가호안 507m, 경관수로호안 2,951m - 육지 기반시설 설치 : 지하차도 62천㎡, 교량 1식, 보행데크 47천㎡	추진 중

○ 소관(관련)부처 : 국토해양부

○ 사업추진방식(법적 근거) : 항만과그주변지역의개발및이용에관한법률

■ 추진현황 및 계획

- '08.11 전국 최초 항만재개발 사업으로 실시계획 승인 고시(국토부)
- '09.5~9 유치시설용지 민간사업자 공모 ▷ 참여유보
- '10. 1 해측호안 콘크리트 블록 설치
- '10.10 외곽호안 연결

□ 항만 재개발 및 미항조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 수려한 자연경관과 함께 아름다운 해변 및 내항을 보유한 서남권 해양레저관광의 관문으로서 역할 부각 및 주변 관광지 연계 활성화
- 민간투자를 통한 항만재개발 사업을 추진하는 것을 원칙으로 지역경제 활성화 및 공적자원인 수변공간을 공익적으로 사용 도모

■ 사업개요

- 위치 : (전남)목포항, 광양항, 여수항, (경남)고현항, 통영항
- 사업기간 : 2008~2016
- 세부사업

사업명	내용	성격
목포항 재개발 및 미항 조성	- 소형선박계류시설, 미술관, 공연장, 공원, 광장, 쇼핑몰, 기반시설 등	신규
광양항 재개발 및 미항 조성	- 해양환경개선연구단지, 공연장, 전시장, 생태공원, 해양습지, 펜션, 호텔, 기반시설 등	신규
여수항 재개발 및 미항 조성	- 워터파크, 해양박물관, 마리나, 테마파크, 호텔, 콘도, 기반시설 등	추진중
고현항 재개발 및 미항 조성	- 여객터미널, 마리나, 광장, 공원, 호텔, 워터파크, 종합병원, 기반시설 등	신규
통영항 재개발 및 미항 조성	- 강구안 친수시설 조성, 어선전용부두 조성, 해경부두 이전, 배후도시 정비 등	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 항만과그주변지역의개발및이용에관한법률

4 기대 효과

- 기존 노후항만시설의 정비 및 기능 재배치와 함께 선진 항만도시형 수변공간을 창출을 통해 시민친화형 항만 개발
- 주요 항만의 재생을 통해 미항을 조성하여 외국 관광객 유치

다. 국제협력 추진사업

1 배경

- 국경을 초월한 경제권간 무한경쟁 심화에 따른 남해안 인접 국가간 국제교류 및 초국경적 협력사업을 통한 초광역경제권 형성

2 사업 내역

단위사업	세부사업
남해안-일본간 초광역경제권 형성	남해안-일본 초광역경제권 협력사업

③ 사업 주요 내용

- 남해안-일본간 초광역경제권 협력사업(부산-후쿠오카간 초광역경제권 협력사업)

■ 사업개요

- 위치 : 남해안권 3개 시·도, 일본 도도부현
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
남해안-일본 초광역경제권 협력사업	- 한일국제교류 기본계획 수립, 한일해협 연안 8개 시도현 교류 지사회의 강화(한일 공동 기구 설립 장기 검토), 경제권간 문화·관광·환경·체육 등 분야별 인적 교류 확대, 한일공동 제조업 협력사업 등 추진	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 환경부, 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적근거) : 국가균형발전특별법, 동서남해안권발전특별법

■ 향후 계획

- '10 남해안권 국제교류 기본계획 수립
- '11 한일해협연안 8개 시도현 교류 지사회의(부산)
- '11~ 사업 시행

④ 기대 효과

- 대륙중심의 경제구조에서 해양국토공간 구조로 전환함에 따른 신국토 창출

[전략 2] '동북아 국제교류거점 조성' 사업 종합

사업명		지역(위치)	규모(천㎡)
프로젝트			
단위사업			
		세부사업	
I. 광역권 거점항만 기능 강화사업			
1. 국제산업물류도시 조성			
	신항만 건설	부산(강서), 진해	4,8162
	복합산업물류단지 조성	부산(강서)	3,3000
	해운비즈니스클러스터	부산(강서)	661
2. 광양항활성화를 위한 항만배후단지 개발 및 서비스 고도화(하우징 네트워크 구축)			
	광양항 건설	광양(성황)	34선석
	광양항 항만배후단지 개발	광양(황금)	3878
	광양항 하우징네트워크	광양(황금)	219
II. 항만재개발 및 미항 조성 사업			
1. 부산 센트럴베이 기반 조성			
	부산 센트럴베이 기반 조성	부산(중구, 동구)	1527
2. 항만 재개발			
	목포항 재개발 및 미항 조성	목포(해안)	157
	광양항 재개발 및 미항 조성	여수(묘도)	3085
	여수항 재개발 및 미항 조성	여수(덕충)	1955
	고현항 재개발 및 미항 조성	거제(고현)	919
	통영항 재개발 및 미항 조성	통영(항남, 중앙)	58
III. 국제협력 추진 사업			
1. 남해안-일본간 초광역경제권 형성			
	남해안-일본 초광역경제권 협력사업	남해안 3개 시도, 일본	

사업기간		사업내용	사업성격
시점	종점		
2002	2015	- 컨테이너부두 건설	추진중
2008	2020	- 광역산업단지, 복합물류단지, 배후지식창조도시	추진중
2011	2020	- 해운비지니스타운, 해운 행정기관, 전문교육기관 등	신규
1987	2020	- 컨테이너부두 건설	추진중
2007	2011	- 서측 배후단지 개발	추진중
2010	2014	- 지원센터, 가공단지	신규
2008	2019	- 해양 기반시설 설치, 보행데크 등	추진중
2008	2016	- 소형선박계류시설, 미술관, 공연장, 공원, 광장, 쇼핑몰, 기반시설 등	신규
2008	2016	- 해양환경개선연구단지, 공연장, 전시장, 생태공원, 해양습지, 펜션, 호텔 기반시설 등	신규
2008	2016	- 워터파크, 해양박물관, 마리나, 테마파크, 호텔, 콘도, 기반시설 등	추진중
2009	2016	- 여객터미널, 마리나, 광장, 공원, 호텔, 워터파크, 종합병원, 기반시설 등	신규
2008	2015	- 강구안 친수시설 조성, 어선전용부두 조성, 해경부두이전, 배후도시 정비 등	신규
2010	2020	- 한일국제교류 기본계획 수립, 한일해협 연안 8개 시도현 교류 지사회의 강화 (한일 공동 기구 설립 장기검토), 경제권간 문화·관광·환경·체육 등 분야별 인적교류 확대, 한일공동 제조업 협력사업 등 추진	신규

3) 산업간 융복합화 및 연계

가. 조선산업 클러스터 구축 사업

① 배경

- 조선부품기자재 고부가가치화 및 안정적 부품기자재 조달
- 조선부품기자재산업의 고부가가치를 위한 집적 및 지원체제 구축
- 클러스터 구축을 통한 선박 신조 및 수리산업의 경쟁력 확보

② 사업 내역

단위사업	세부사업
남서권 중소형 조선산업 부품 거점	신안 중소형 조선산업단지 조성
	모터 스포츠 산업단지 조성
남동권 조선기자재·해양플랜트 거점	통영 조선기자재 산업단지 조성
	고성 조선기자재·해양플랜트 단지 조성
수리조선 단지	부산 수리조선단지 조성

③ 사업 주요 내용

□ 남서권 중소형 조선산업 부품거점

■ 사업 필요성 및 목적

- 조선산업은 중소형 조선업체들의 안정적 부품 및 기자재 조달 및 국산화를 향상을 위해 조선 부품 및 기자재 산업 거점이 필요
- 2010 F1 대회 등 모터스포츠 관련 산업기반 구축 및 자동차산업의 제2의 도약 기틀을 마련 미래 고부가가치 잠재 성장산업으로 창출

■ 사업개요

- 위치 : (전남) 신안 압해, 영암 삼호
- 사업기간 : 2009~2020

○ 세부사업

사업명	내용	성격
신안 중소형 조선산업단지 조성	- 조선부품산업전문화 단지, 해양레저보트전문단지 조성 등	신규
모터 스포츠 산업단지 조성	- 연구개발·시험인증·전시교육센터, 튜닝·벤처단지 조성 등	신규

○ 소관부처 : 국토해양부, 지식경제부

○ 사업추진방식(법적 근거) : 산업법, F1대회지원법 및 기업도시개발특별법

■ 추진현황 및 향후계획

- '08. 3.24 조선타운 개발사업 추진 전담 법인(SPC) 설립
- '09. 8. 5 신안조선타운 일반산업단지 지정 및 개발계획 승인
- '09. 3. 4 기업도시개발 특별법의 규정에 따라 개발계획 승인 신청
- '09.10.15 5GW 풍력프로젝트 투자협약 체결(26개 기업 및 금융)
- '10. 3 실시계획 승인 및 착공 예정(산업단지 우선 착공)
- '10. 2~7 전문기관 컨설팅을 통해 사업계획서 작성
- '10. 8~12 정부 해당부처에 예비타당성조사 재요구

□ 남동권 조선기자재·해양플랜트 거점

■ 사업 필요성 및 목적

- 조선단지 부지 확보 및 조선기자재 생산단지 조성으로 남해안의 주력산업인 조선산업을 선도 신 해양산업의 미래성장 동력 확보
- 조선기자재 산업단지 조성을 통한 고용창출과 산업구조적 취약성 개선 등을 통한 기술력 확보 및 고급기술 확보

■ 사업개요

- 위치 : (경남)통영 광도, 고성 동해
- 사업기간 : 2007~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
통영 조선기자재 산업단지 조성	- 안정지구, 덕포지구, 법송지구 산업단지 개발	신규
고성 조선기자재·해양플랜트 단지 조성	- 내산, 양촌·용정, 강좌지구 등 고성조선 산업특구 조성	추진 중

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 사업추진방식(법적 근거) : 산업입지 및 개발에 관한 법률, 지역특화발전특구에 대한 규제특례법

■ 추진현황 및 향후계획

- '07.7 조선특구 지정
- '08.7 공사착공
- '08.7 안정, 덕포지구 공유수면매립기본계획 변경 고시(국토해양부)
- '09 안정(10월), 덕포(12월) 산업단지 지정 승인 및 법송(9월) 산업단지 지정신청(경남도), 관계부처기관 협의 중
- '10 법송산업단지 지정 승인
- '11 사업착공

□ 수리조선단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 해양중심도시 부산에 대형 수리조선산업 육성으로 동남권 해운항만 및 조선산업 벨트 구축으로 해양산업 국가경쟁력 확보시급

- 우리나라 조선기술력이 우수하고 부산항 이용선박(세계5위, 年 10만척)이 많기 때문에 수리조선단지 조성시 등 운영 수익 극대화 가능

■ 사업개요

- 위치 : (부산)신항 남'켄 배후부지 남쪽
- 사업기간 : 2008~2015
- 세부사업

사업명	내용	성격
부산 수리조선 단지조성	- 선박 수리조선단지 조성 - 부지 65.4만㎡(육상부지 34.8만㎡, 수면부 30.6만㎡) - Dry Dock 2기, 안벽 3선석(400m×3), 상부시설 1식	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 신항만건설촉진법

■ 추진현황 및 향후계획

- '08.8~12 신항만 기본계획 변경 검토용역 수행(국토해양부)
- '09.4 신항만건설 기본계획 반영(국토해양부)
- '10~'11 민자 협상 및 실시계획 승인
- '12~'15 공사 추진

4 기대 효과

- 조선부품, 기자재, 수리, 해양플랜트 등 조선업 경쟁력 제고
- 제조업 및 관련서비스 산업의 경쟁력 확보 및 신시장 진출

나. 항공우주산업 클러스터 구축 사업

① 배경

- 지속적 성장이 가능한 선진국형 산업인 항공우주산업의 규모 확대 및 고부가가치화
- 미래의 성장산업이며 고부가가치 첨단산업인 항공기산업 및 인공위성산업 관련시설 집적화를 통한 경쟁력 제고 필요

② 사업 내역

단위사업	세부사업
항공우주산업 클러스터	항공우주 산업단지 조성
우주산업 클러스터 육성	로켓개발 연구센터 건립

③ 사업 주요 내용

□ 항공 우주산업 클러스터

■ 사업의 배경 및 목적(필요성)

- 선진국형 산업인 항공 우주산업의 규모 확대에 따른 항공 산업 집적화를 통한 경쟁력 제고 및 항공 산업의 허브 역할 필요
- 항공우주산업의 경쟁력 강화와 항공우주산업의 집적화

■ 사업개요

- 위치 : (경남)사천 사천·사남·축동, 진주 정촌
- 사업기간 : 2011~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
항공우주 산업단지 조성	- 항공부품 산업단지, 항공우주안전 인증 센터, 첨단복합체 시험시설 구축 등 - 진입도로 2km, 용수공급시설 2km, 하수처리시설(9천톤/일), 폐수처리시설(12천톤/일) 등	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 사업추진방식 : 산업입지 및 개발에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '09.3 항공부품소재 산업단지 개발계획 의견수렴
- '09.11 산업단지 계획수립 용역 추진
- '10 하반기 산업단지 지정 신청

로켓개발 연구센터 건립

■ 사업 필요성 및 목적

- 나로우주센터와 항공센터를 기반으로 한 시험·평가 중심의 우주항공 기반 시설 집적화로 국가 우주항공산업 발전 도모
- 항공우주산업은 종합첨단산업으로 기술파급효과가 크고 고부가가치산업으로서 신성장 동력 고용창출 기대

■ 사업개요

- 위치 : (전남)고흥 봉래, 고흥, 두원
- 사업기간 : 중장기 검토
- 세부사업

사업명	내용	성격
로켓개발 연구센터 건립	- 로켓개발센터본부 건립	신규

- 사업추진방식(법적 근거) : 항공우주산업개발 촉진법
- 소관(관련)부처 : 교육과학기술부

■ 추진현황 및 향후계획

- 교육과학기술부(한국항공우주연구원), KAIST와 협의
- 나로우주센터를 사용 목적에 따라 개방하여 민간 차원의 발사할 수 제도 마련

④ 기대 효과

- 항공우주산업의 경쟁력 강화와 항공우주산업의 집적화를 통한 생산성 및 경쟁력 제고
- 항공우주산업은 종합첨단산업으로 기술파급효과가 크고 고부가가치산업으로서 신성장동력화가 가능하며 고용창출 기대
- 현재 메이저 회사에 독점된 민항기 시장 진출에 기여

다. 신소재산업 클러스터 구축 사업

① 배경

- 첨단산업의 필수소재인 희유금속 자원의 안정적 확보와 공급
- 생산기반시설 구축을 통한 신소재산업의 국제 경쟁력 제고
- 부가가치 높은 신소재분야의 집적화로 연관산업 파급효과 창출
- 국내 부품소재산업을 육성하고 신소재의 원천기술개발사업 등과 관련하여 국가적인 선점효과 기대

2 사업 내역

단위사업	세부사업
신소재산업 클러스터 조성	고분자융복합소재 사업화지원단 구축
	마그네슘 자동차 부품단지 조성
	마그네슘산업 클러스터 조성
	희유금속소재 클러스터 조성
	세라믹 클러스터 조성

3 사업 주요 내용

□ 신소재산업 클러스터 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 마그네슘 자동차부품산업을 육성하여 부품·소재산업 및 지식기반산업구조의 전환, 자동차산업 경량화 기여
- 친환경 고부가가치 마그네슘산업 기반 확대로 고 부가가치 희유금속 자원의 안정적 확보와 국내외 수요기업에 대한 공급생산기반시설 구축 필요

■ 사업개요

- 위치 : (전남)보성 조성, 순천 해룡, 목포 연산
- 사업기간 : 2002~2012(일부 중장기 검토)
- 세부사업

사업명	내용	성격
고분자융복합소재 사업화지원단 구축	- 사업화 지원동 건립 등	추진중
마그네슘 자동차 부품단지조성	- 기능성경량소재 지원	추진중
마그네슘산업 클러스터조성	- 마그네슘시험생산동건립	추진중
희유금속소재 클러스터조성	- 희유금속 임대형공장, 희유금속 물류·비축기지, 희유소재 에코 자원활용 지원센터 조성 등	신규
세라믹 클러스터조성	- 세라믹 지원센터건립	추진중

- 소관(관련)부처 : 지식경제부, 국토해양부
- 사업추진방식 : 균특법, 산입법, 신발전지역 육성을 위한 투자촉진 특별법

■ 추진현황 및 향후계획

- '07 경량금속 신소재산업 집적화를 위한 기반 구축
- '08. 7 차세대 전략산업용 희유자원 실용화센터(RIC) 유치('08~'17,10년)
- '20 희유자원 R&D 시범 클러스터 단지지정 추진(지경부)
- '10~'11 세라믹 복합소재 연구개발 및 시험 생산시설 구축 등

4 기대 효과

- 부가가치가 높은 신소재 분야의 집적화로 연관산업 파급효과 기대
- IT, 철강 등 기반산업 지원으로 희유소재산업 국가경쟁력 확보
- 차세대 희유자원·부품소재 기반 조성을 통해 산업구조 고도화 및 지역경제 활성화
- 국내 부품소재산업 육성정책 및 소재원천 기술개발사업 등과 관련하여 국가적인 선점의 효과 기대

라. 융복합 신산업 클러스터 구축 사업

① 배경

- 로봇 제조업과 관광산업이 융·복합된 거점 마련
- 로봇산업 관련기업 및 연구기관을 집적시켜 로봇관련 수요에 대응
- 남해안에 집적된 요트산업 자원을 클러스터화하여 동북아 요트산업 시장 선점 기반 조성

② 사업 내역

단위사업	세부사업
로봇산업 클러스터 조성	로봇산업 클러스터 조성
요트산업 클러스터 조성	요트산업 클러스터 조성
	부산마리나 산업단지 조성

③ 사업 주요 내용

□ 로봇산업 클러스터 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 로봇랜드 등 로봇관련 생산·연구 등 산업 연계를 통한 로봇산업의 국가 신성장동력 산업 육성
- 로봇전문산업단지 조성을 통한 로봇 첨단산업 발전기반 구축으로 세계적 로봇기술 강국으로 도약

■ 사업개요

- 위치 : (경남)마산 구산 난포 일원
- 사업기간 : 2012~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
로봇산업 클러스터 조성	- 로봇부품 생산단지, 지원센터, 성능평가센터 등	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 사업추진 방식 : 산업입지 및 개발에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '10 로봇산업 클러스터 타당성 용역수립
- '11 산업단지 지정 신청
- '12 산업단지 착공

□ 요트산업 클러스터

■ 사업 필요성 및 목적

- 요트·보트, 수퍼요트 제조업 육성을 위한 전진기지 조성을 통해 해양 산업 분야 신성장동력산업의 거점 육성
- 해양레저스포츠 증가 대비 기술 개발, 해양레저장비 생산기반 구축을 통한 국산화 기반마련, 기술자립화 및 대외 수출 경쟁력 증대

■ 사업개요

- 위치 : (부산)강서, (경남)통영 용남, 거제 장목
- 사업기간 : 2011~2016
- 세부사업

사업명	내용	성격
요트산업 클러스터 조성	- 산업단지, 기술연구센터, 인력양성센터, 전시·박물관 등(32.0만㎡)	신규
부산마리나 산업단지 조성	- 해양레저장비 산업단지 조성(20.0만㎡)	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 사업추진방식(법적 근거) : 산업입지 및 개발에 관한 법률, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 6 전국 요트제조업체 15개사 방문 및 투자유치(부산)
- 거제 장목지구 일부 부지매입 완료(18천㎡)
- '10 사업타당성 검토 및 산업단지 신청
- '11~ 사업시행

④ 기대 효과

- 생산과 체험을 연계하여 안정적 시장을 확보 가능하며 시너지 효과 기대
- 고급형 해양레저 수요에 대응하여 관광산업의 고부가가치화에 기여
- 섬, 해안지역 등 천혜자원의 잠재력을 활용하여 신시장 개척

마. 해양바이오 신성장동력 조성 사업

① 배경

- 남해안의 풍부한 해양생물자원 연구개발로 고부가가치 미래 전략산업화 필요
- 바이오생물 산업 클러스터를 조성하여 고부가가치산업 육성
- 지역 자연자원을 활용한 신산업 발굴과 가공지원을 통해 세계시장 개척

② 사업 내역

단위사업	세부사업
해양바이오 테크노폴리스 육성	해양바이오테크노폴리스 육성
해양바이오산업 클러스터 조성	해양바이오산업 클러스터 조성
해양바이오산업 클러스터 허브 조성	해양바이오산업 클러스터 허브 조성
	수소에너지 시범단지 조성

③ 사업 주요 내용

□ 해양바이오 테크노폴리스 육성

■ 사업 필요성 및 목적

- 해양바이오산업의 집적화·기술 융복합 등 Up-grade를 통해 저탄소 녹색 성장을 주도할 미래전략산업으로 육성
- 생물산업중 해양바이오산업과 바이오에너지산업을 성장가능 핵심전략산업으로 선정 집중 육성 및 고부가·친환경 산업구조로 개편

■ 사업개요

- 위치 : (전남) 완도 신지 대곡리 일원
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
해양바이오 테크노폴리스 육성	- 해양바이오산업단지, 해양생물연구교육센터, 해조류연구센터 등	신규

- 소관부처 : 지식경제부, 농림수산식품부, 국토해양부
- 사업추진방식(법적 근거) : 국가균형발전법, 해양수산발전법

■ 추진현황 및 향후계획

- '06. 7 “해양바이오산업 클러스터 조성 사업” 기본계획 수립
 - 기본계획에 의거 단계별 추진전략 수립 ‘해양바이오산업’ 추진
 - “해양바이오산업 클러스터 조성 사업” 기본계획에 의거 핵심전략사업 추진
- '10. 5 해조류건강생명연구소, 해양생물신약연구소 사업 추진

□ 해양바이오산업 클러스터 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 청정해역을 활용한 해양바이오산업의 육성을 통한 청정해역 생명자원 산업화 및 지역특화산업 활성화
- 해양수산업의 고부가가치화를 통한 저탄소녹색성장산업 육성에 기여

■ 사업개요

- 위치 : (경남) 통영 도산 법송리 일원
- 사업기간 : 2012~2015
- 세부사업

사업명	내용	성격
해양바이오산업 클러스터 조성	- 해양바이오시험 연구동(해양바이오제품 시험연구, 장비 구축), 해양바이오벤처지원센터, 해양바이오산업전용단지 조성 등 - 12만평(추가매립면적 45,400㎡)	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 사업추진방식 : 산업입지 및 개발에 관한 법률, 국가균형발전특별법

■ 추진현황 및 향후계획

- '05. 7 경상남도 생물산업로드맵 수립
- '11 하반기 지구지정 계획 승인 신청

- '12 상반기 공사 착공

□ 해양바이오 클러스터 허브 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 바이오생물산업, 복지 및 관광을 결합한 클러스터를 조성하여 고부가가치 산업육성, 신물질개발 등에 기여하고 관련 산업 경쟁력 강화
- 환경친화적인 수소에너지 이용 기술의 시범적 적용 및 국제환경여건 변화에 발빠른 대응 수소에너지 기술개발 연구 및 산업화, 관련기업 육성

■ 사업개요

- 위치 : 부산 기장군 일광면, 동백면 일원
- 사업기간 : 2016~2020(일부 중장기 검토)
- 세부사업

사업명	내용	성격
해양바이오산업 클러스터 허브 조성	- 해양바이오 산업단지, 해양바이오 에너지실용화기술센터, 해양생물안전성평가센터 등	신규
수소에너지 시범단지 조성	- 수소에너지 시범단지 조성	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 지식경제부, 농수산식품부
- 사업추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급촉진법, 산업입지 및 개발에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 5 수소에너지시범단조성 타당성조사 용역완료
- '15 사업타당성 및 기본계획 수립
- '16~ 사업시행

4 기대 효과

- 국민의 복지 증진 및 산업 경쟁력 강화 도모
- 해양생물산업 시설과 기업의 집적으로 기능성 식품, 신의약품, 신물질 개발에 기여

바. 에너지·물질 순환형 시범단지 조성 사업

1 배경

- 자연 조건을 활용한 신재생에너지 산업을 육성하여 저탄소 녹색마을 실현
- 신재생에너지 사용 비율을 높이고 지구온난화에 대비하며 온실가스 감축 필요
- 신기술개발과 연관산업 육성을 통해 세계시장 선점 필요

2 사업 내역

단위사업	세부사업
그린빌리지 조성(시범사업)	그린 빌리지 시범단지 조성
생태산업단지 조성	부산 생태산업단지 조성
	창원·통영 생태산업단지 조성
	광양·영암 생태산업단지 조성

3 사업 주요 내용

그린빌리지 조성(시범사업)

■ 사업 필요성 및 목적

- 해양자원과 도서지역의 강점을 살려 국가경제의 새로운 성장 비전인 저탄소 녹색성장산업의 추세에 부응하여 에너지 정책에 적극 동참

■ 사업개요

- 위치 : (부산)가덕도, (전남) 완도 청산, (경남) 남해
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
그린 빌리지 시범단지 조성	- (부산 강서) 가덕도 해상풍력을 활용한 무공해 에너지섬 개발 - (남해) 태양광·해상풍력을 활용한 무공해에너지섬 개발 - (완도) 태양광(1,500KW)·태양열(15천㎡)·풍력(1,500KW) 설치 등으로 무공해에너지섬 개발	신규

- 소관부처 : 지식경제부(에너지관리공단)
- 사업추진방식 : 신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급촉진법

■ 추진현황 및 향후계획

- '15 사업 타당성 및 기본계획 수립
- '16 실시설계 및 사업시행

□ 생태 산업단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 기후변화와 온실가스 저감, 국제무역 환경 개선 및 글로벌 녹색성장 조성으로 환경 친화적 폐기물, 폐에너지 재활용 녹색산업단지 조성
- 산업생산 시설 간의 협력에 의해 새로운 부의 창출과 오염물 배출을 최소화

■ 사업개요

- 위치 : (부산)강서, (전남) 광양, 영암, (경남) 창원, 통영
- 사업기간 : 2010~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
부산 생태산업 단지 조성	- 자원 및 에너지 절감과 환경오염 물질 저감, 생태적 공간 개발	신규
창원·통영 생태산업 단지 조성	- 폐기물·재활용 처리시설, 주변지역 난방열 공급 시설, 에너지 종합관리시스템 구축 등	신규
광양·영암 생태산업 단지 조성	- 한국형 생태산업단지	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부
- 법적 근거 : 환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 4 생태산업단지 지정신청 공고 (지식경제부 공고 제116호)
- '10. 5 부산 Eco 사업단 설치(단장 포함 5~6명) 및 협의회 구성
- '14 타당성 조사 및 기본계획 수립
- '16 실시설계 및 공사착공

4 기대 효과

- 남해안의 청정 이미지 제고와 녹색성장에 기여
- 녹색기술·녹색산업 등 저탄소·폐기물 제로배출로 세계적 추세, 고유가, 국가정책 등에 부응
- 산업단지 내 물질 재활용 및 지역 에너지 자급에 기여

사. 핵과학 복합연구단지 조성 사업

1 배경

- 핵과학 기초연구와 응용연구(의학, 동물실험, 에너지 등)를 통합한 복합단지 조성
- 지역대학과 기업 간 연계기능 강화와 비즈니스기능의 융합화·집적화 필요

- 핵과학 분야의 연구·생산·서비스가 결합된 복합단지 조성
- 동남권 지역 ‘의료·해양바이오 클러스터 조성’ 계획과 연계한 방사선 의학 첨단 연구 거점지로 육성

2 사업 내역

단위사업	세부사업
핵과학 특화단지 조성	핵과학 복합연구단지 조성

3 사업 주요 내용

□ 핵과학 특화단지 연구단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 세계최대의 고리원전 및 원자력의학원을 연계한 의료용 중입자 가속기, 의학 및 산업용 방사성동위원소 생산시설 유치로 통해 암치료 등 핵 과학 관련 신산업 육성단지조성
- 원자력 발전소 밀집지역이면서도 첨단 핵의학의 혜택을 받지 못한 지역주민에게 양질의 의료서비스 혜택 기회 확대

■ 사업개요

- 위치 : (부산)기장 장안 좌동리
- 사업기간 : 2011~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
핵과학 복합연구단지 조성	- 핵 과학연구단지 확장 - 중입자 가속기 연구센터, 동위원소전용로	신규

- 소관(관련)부처 : 교육과학기술부, 국토해양부
- 사업추진방식 : 국토의 계획 및 이용에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- 국립중입자가속기센터 : KDI의 B/C산출결과 유치확정
- 동위원소 전용로 : 입지선정을 위한 용역시행 중(교과부)

4 기대 효과

- 원자력 발전소 밀집지역이면서도 첨단 핵의학의 혜택을 받지 못한 지역 주민에게 양질의 의료서비스 혜택 기회 확대
- 동남권 지역 ‘의료, 해양바이오 클러스터 조성’계획과 연계한 방사선 의학 첨단 연구 거점지로 육성

4. 농수산물 연구개발·가공유통센터 조성 사업

1 배경

- 화훼유통시설의 현대화·대형화함으로써 상품성을 제고하고 물류비용을 절감하여 국내외 경쟁력을 강화
- 농수산물의 연구개발 및 가공·유통기능을 전문화·집적화함으로써 부가가치를 제고
- 인근 유사도매시장의 통합이전 및 김해공항을 활용한 신속한 운송을 통해 화훼유통산업의 거점시장 확보
- 기능성 식품·약재·신물질·종자 등을 연구·개발하고 가공·보급·유통하는 중심지를 조성함으로써 고부가가치 창출효과를 주변 생산단지(영광·함평·무안·장흥·보성 등)로 넓게 확산

2 사업 내역

단위사업	세부사업
화훼종합유통센터 조성	화훼종합유통센터 조성
농수산물 연구개발·가공유통센터 조성	농수산물식품 연구개발·가공유통센터 조성
	장흥 Seed벨리 조성
	친환경녹색 융복합단지 조성

③ 사업 주요 내용

□ 화훼 종합유통센터 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 부산·김해지역 화훼유통시설 낙후로 시설 현대화 및 영남권 생산물량 집하, 수출 등으로 유통체계개선, 생산농가 소득증대
- 영남권 유사도매시장 통폐합으로 거래의 규모화 및 투명성 제고 및 물류 시설 현대화로 물류비용 절감 및 상품성 제고를 통한 경쟁력 강화

■ 사업개요

- 위치 : (부산)강서 강동동 3574번지 중곡마을 일원(16.5만㎡)
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
화훼종합유통센터 조성	- 화훼종합유통센터 조성 - 영남권 3개 화훼공판장 통합·이전운영 - 영남권 화훼류 집하, 국내 판매 및 수출확대 전략 수립	신규

- 소관부처 : 농림수산식품부
- 사업추진방식 : 농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- '04. 5 2020년 부산권 광역도시계획 승인(3.3만㎡ 화훼유통단지)
- '05. 9 영남권 화훼종합유통센터 조성방안 연구 용역(3900만원)
- '09.12 농협부산지역본부와 MOU 체결
- '11.12 예정부지 16.5만㎡, 개발제한구역 해제

□ 농수산물 연구개발·가공유통 센터 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 지역특화 친환경농수산물(기능성 식품·약재등) 및 Seed Valley(종자산업) 조성, 한우산업 개발 등 가공유통단지 조성
- 선진국들은 연구개발 중심의 식품클러스터를 통한 신제품 개발 및 경쟁력 강화로 세계시장 진출 확대에 집중

■ 사업개요

- 위치 : (전남) 목포, 장흥 관산 일원
- 사업기간 : 2010~2020(일부 중장기 검토)
- 세부사업

사업명	내용	성격
농수산식품 연구 개발·가공유통센터 조성	- 농수산물연구가공센터	신규
장흥 Seed벨리 조성사업	- 육종연구센터, 삼산간척지 내 채종·증식단지 조성 등	신규
친환경녹색 융복합단지 조성	- 갈대 및 한우사육 등 친환경녹색축산테마단지, 축산분뇨 그린에너지 사업 등	신규

- 소관부처 : 농림식품수산부
- 사업추진방식 : 농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률, 국가균형발전특별법

■ 추진현황 및 향후계획

- '09.4.9 간척지 효율적 활용방안을 위한 품목별 수요조사(농림수산식품부)
- '09.8.3 수도권 종자업체 특별지원대책 : 장흥 국내외기업 및 자본투자를 위한 조례 공포
 - 저탄소 녹색테마 복합단지 프로젝트 개발 역점시책선정 추진
- '18 친환경녹색축산테마단지, 축산분뇨를 활용한 그린에너지사업 추진

4 기대 효과

- 유사도매시장의 통합을 통해 거래의 규모화 및 투명성 제고
- 유통시설 현대화로 상품성 제고 및 물류비용 절감을 통해 경쟁력 강화
- 천일염·양파·녹차·종묘 등의 지역특산 친환경농수산물의 부가가치를 제고함으로써 지역경제 활성화 기대
- 연구·개발·가공·유통·마케팅을 복합화하여 시너지를 극대화하고 경제자유구역의 지원 및 특례를 통해 국내외 경쟁력 제고 가능

자. 국제수산물류기지 조성 사업

1 배경

- 수산물의 부가가치를 높이기 위해 생산-가공-유통(수출)의 계열화 및 규모화가 필요
- 세계 1위의 수산물 생산국인 중국과 거대한 수산자원 보유국인 러시아, 세계 1위의 수산물 소비국인 일본의 중간지역에 위치하고 있는 유리한 조건을 적극 활용
- 감천항 주변에 기추진 중인 중소 수산물 수출가공업체의 물류비 절감과 생산-수출환경의 획기적 개선
- 감천항이 가지고 있는 수산물류기능 잠재력을 활성화하여 수출시장을 확대

2 사업 내역

단위사업	세부사업
국제수산물류기지 조성	국제수산물류기지 조성

③ 사업 주요 내용

□ 국제수산물류기지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 부산의 지정학적 위치를 적극 활용하여 21C 신해양시대에 동북아 최대의 수산 물류 중심 기능 선점 확보
- 감천항의 기 확보된 수산물류·유통기능 잠재력의 활성화 지원

■ 사업개요

- 위치 : (부산) 서 암남동 일원(감천항 동편)
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
국제수산물류기지 조성	- 생산·물류, 업무, 연구, 숙박, 복합해양 문화 시설 조성 - 부지 12,5000㎡, 연면적 6,8310㎡	신규

- 소관부처 : 농림수산식품부
- 사업추진방식 : 해양수산발전기본법

■ 추진현황 및 향후계획

- '01. 5 감천항 국제수산물류·무역기지조성 3단계사업 기본계획(부산시)
- '09. 3 수산물 수출가공 선진화단지건립 기본계획 용역(농림수산식품부, 부산시)
- '09. 10 국립수의과학검역원 영남지원 이전타당성 조사 용역 추진중:
- '10~'13 사업부지 협의 확보
- '14~'20 사업추진 완료

4 기대 효과

- 21세기 신해양시대에 동북아 수산물류 중심기능 선점 가능
- 감천항이 가지고 있는 수산물류기능의 잠재력을 활성화함으로써 수출확대 효과 기대
- 한일, 한중 어업협정으로 위촉된 국내 수산업의 새로운 기반 구축 가능

차. 지역특산 농산물 개발·가공단지 조성 사업

1 배경

- 지역특산물 및 전통문화자원을 테마관광 자원화하여 지역브랜드를 제고하고 지역경제 활성화에 기여
- 남해안 헬스케어벨트 조성 사업의 일부로 농산물 연구개발 및 가공유통 기능을 특화함으로써 고부가가치를 창출
- 동서화합지대 내 지역특산물인 야생차를 활용하여 테마공원을 조성
- 지역특화 친환경농산물을 다양한 제품으로 연구·개발·가공·유통하는 단지를 조성

2 사업 내역

단위사업	세부사업
하동 야생차공원 조성	하동 야생차공원 조성
농산품 바이오단지 조성	마늘산업자원연구소 조성
	환경농업육성 퇴비공장 조성
	기능성 식품 바이오단지 조성

③ 사업 주요내용

□ 하동야생차공원 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 지리산·섬진강과 하동 야생차를 활용한 휴양 및 큐어하우스 개념을 도입한 체험과 관광 기능이 조화된 건강테마공원조성
- 하동 야생차의 우수성 홍보와 테마공원 조성을 통한 지역경제 활성화 도모 및 지리산과 섬진강 생태 휴양벨리의 구심점 확보

■ 사업개요

- 위치 : (경남) 하동 화개 일원
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
하동 야생차 공원 조성	- 녹차박물관, 다도체험장, 차정원, 전망 회랑, 녹차큐어 센터, 편의시설 등	신규

- 소관부처 : 농림수산식품부, 국토해양부
- 사업추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 농어업·농어촌 및 식품산업 기본법

■ 추진현황 및 향후계획

- '15 개발구역 지정용역 및 기본계획 수립
- '16 실시설계 및 사업 착공

□ 농산품 바이오 단지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 기능성 식품 연구개발로 산업화 기반 구축 및 고부가가치 제품 개발로 지

역경제 활성화, 친환경 퇴비 생산으로 광역친환경농업단지 조성

- 지역특산물 및 전통문화자원을 테마관광 자원화하여 지역브랜드를 제고 및 지역특산물 및 전통문화자원을 테마관광으로 연결 부가가치 향상

■ 사업개요

- 위치 : (경남)남해, (전남)고흥, 해남
- 사업기간 : 2007~2012
- 세부사업

사업명	내용	성격
마늘산업자원 연구소 조성	- 재단법인 설립, 시험 생산동 신축(990㎡), 시험장비 도입 등	추진 중
환경농업육성 퇴비공장 조성	- 퇴비장(8천톤/연), 관리동 신축	신규
기능성 식품 바이오 단지 조성	- 고흥 기능성 마늘 재배 및 가공단지, 해남 김치 연구센터 및 가공공장 조성 등	신규

- 소관(관련)부처 : 농림수산식품부
- 사업추진방식(법적 근거) : 국가균형발전특별법, 농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률

■ 추진현황 및 향후계획

- 광역친환경농업단지 조성 및 퇴비공장 운영 기관단체 기지정
- '10. 2 퇴비공장 실시설계
 - 광역친환경농업단지 조성 사업과 연계 추진
 - 고흥 기능성 마늘단지 조성 사업 재배여건 분석, 시설입지 선정
- '10. 10 해남 김치 클러스터 구축 사업 타당성 검토 :

4 기대 효과

- 지역특산물 및 전통문화자원을 테마관광으로 연결함으로써 지역브랜드 제고 및 지역경제 활성화 효과 기대
- 지역특산 친환경농산물을 고유브랜드로 개발함으로써 부가가치 제고 및 지역경제 활성화 효과 기대

카. 다기능 종합어항 조성 사업

1 배경

- 어업인력의 감소·고령화 및 수산자원 고갈로 악화된 어업생산 및 어촌정주 환경을 개선
- 해양레저 및 어촌체험시설 확충을 통해 어촌관광을 활성화하여 어가소득을 제고하고 어촌활력을 증진
- 기능이 쇠퇴한 기존 어항을 재정비하여 어업생산 외 어촌정주, 어촌관광 등의 다기능을 수행하는 종합어항으로 활용

2 사업 내역

단위사업	세부사업
다기능 종합어항 조성	다기능 종합어항 조성

3 사업 주요 내용

다기능 종합어항 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 어업인력의 감소·고령화 및 수산자원의 감소 등으로 악화되고 있는 수산업환경 극복 및 경관 및 지역특화자원을 활용 소득창출 사업 추진

■ 사업개요

- 위치 : (전남) 여수 거문도항, (경남)통영 옥지 옥지항내
- 사업기간 : 2016~2020
- 세부사업

사업명	내용	성격
다기능 종합어항 조성	<ul style="list-style-type: none"> - 연안항 정비, 어촌체험단지·친수 공간 조성 등 - 항만시설 : 방파제, 선박계류시설확충 등 연안항 정비 - 관광시설 : 어촌체험시설, 마리나시설, 수산물 판매시설 조성 - 산업단지 : 수산물가공 특화단지, 냉동 및 선별장 등 - 주민시설 : 항만배후마을 정비, 주민편의·문화복지시설 설치 - 공공시설 : 도로, 친수공간, 주차장, 광장, 녹지 등 	신규

- 소관부처 : 농림수산식품부, 국토해양부
- 사업추진방식 : 동서남해안권발전특별법, 어촌어항법

■ 추진현황 및 향후계획

- '88 기본시설계획 수립(1988년)
- '96 기본시설 완공-방파제, 물량장, 호안도로
 - 옥지항 개발(정비) 건의 → 해양수산부(어촌어항과)
- '13. 3 타당성 조사 및 기본계획 수립
- '15 기본계획 및 실시설계

④ 기대 효과

- 역사·문화를 바탕으로 해양관광 중심의 다기능 종합어항 조성
- 주변 섬의 해상교통 중심지로 개발

[전략 3] '산업간 융복합화 및 연계' 사업 종합

사업명		지역(위치)	규모(천㎡)
프로젝트	단위사업		
세부사업			
I. 조선산업 클러스터 구축 사업			
1. 남서권 중소형 조선산업 부품 거점			
	신안 중소형 조선산업단지 조성	신안(압해)	1,3379
	모터 스포츠 산업단지 조성	영암(삼호)	163
2. 남동권 조선기자재·해양플랜트 거점			
	통영 조선기자재산업단지 조성	통영(광도, 도산)	2985
	고성 조선기자재·해양플랜트 단지 조성	고성(동해)	2651
3. 수리조선 단지			
	부산 수리조선단지조성	부산(신항)	
II. 항공우주산업 클러스터 구축 사업			
1. 항공우주산업 클러스터			
	항공우주산업단지 조성	사천(사천/사남, 축동)	63,8000
2. 우주산업 클러스터 육성			
	로켓개발 연구센터 건립	고흥(봉래)	12
III. 신소재산업 클러스터 구축 사업			
1. 신소재산업 클러스터 조성			
	고분자융복합소재 사업화지원단 구축	고흥(두원)	18
	마그네슘 자동차부품단지 조성	보성(조성)	10
	마그네슘산업클러스터 조성	순천(해룡)	25
	희유금속소재 클러스터 조성	순천(해룡)	
	세라믹 클러스터 조성	목포(연산)	123
IV. 융복합 신산업 클러스터 구축 사업			
1. 로봇산업 클러스터 조성			
	로봇산업 클러스터 조성	마산(구산)	990
2. 요트산업 클러스터 조성			
	요트산업 클러스터	통영(용남), 거제(장목)	320
	부산마리나 산업단지 조성	부산(강서)	200
V. 해양바이오 신성장동력 조성 사업			
1. 해양바이오 테크노폴리스 육성			
	해양바이오 테크노폴리스 육성	완도(신지)	793
2. 해양바이오산업 클러스터 육성			
	해양바이오산업 클러스터 조성	통영(도산)	
3. 해양바이오산업 클러스터 허브 육성			
	해양바이오산업클러스터 허브 육성	부산(기장)	680
	수소에너지 시범단지 조성	부산(기장)	30

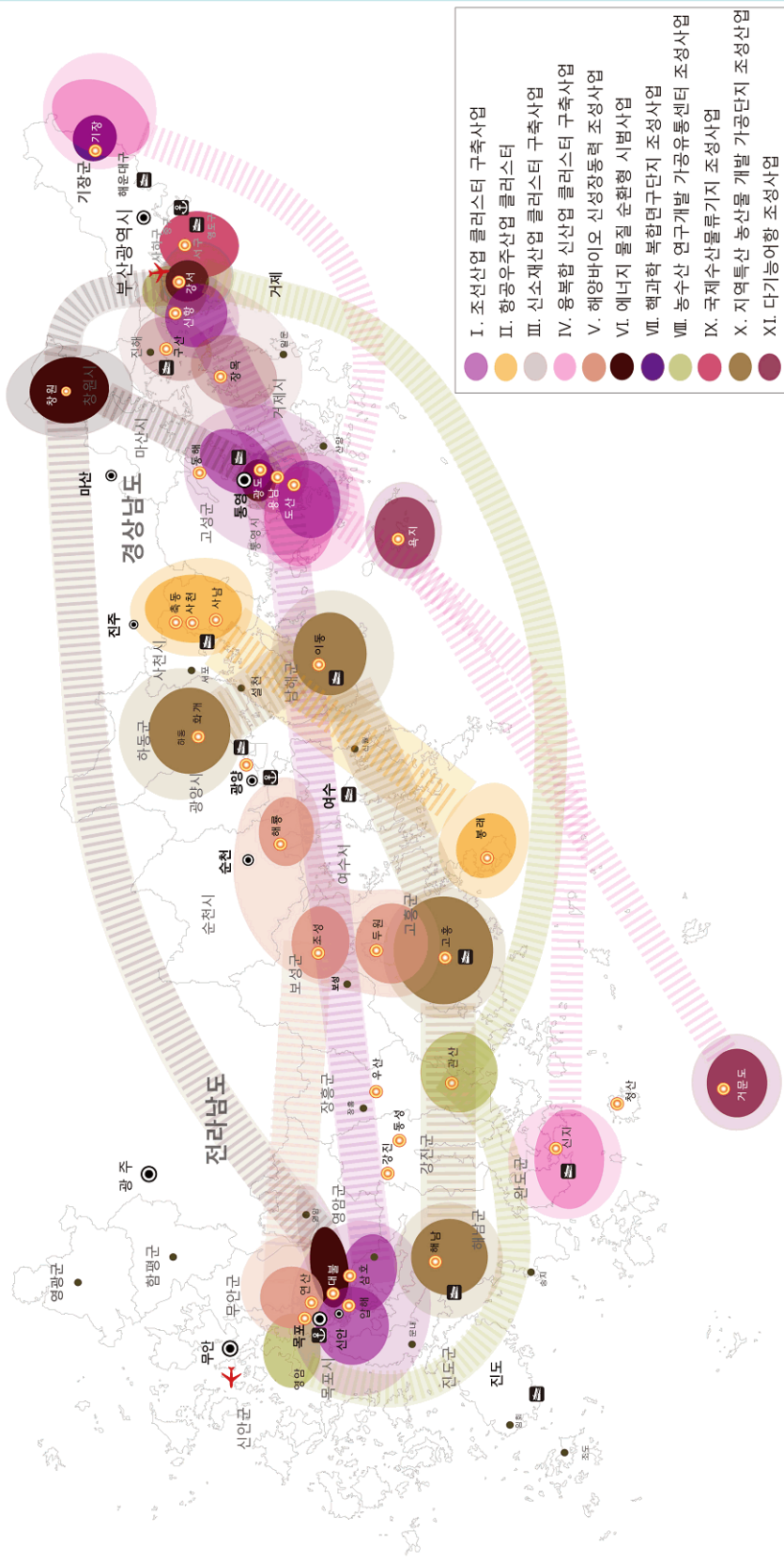
사업기간		사업내용	사업 성적
시점	종점		
2009	2012	- 조선부품산업전문화 단지, 해양레저보트전문단지 조성 등	신규
2016	2020	- 연구개발·시험인증·전시교육센터, 튜닝·벤처단지 조성 등	신규
2011	2020	- 안정지구, 덕포지구, 범송지구 산업단지 개발	신규
2007	2012	- 내산, 양촌·용정, 강좌지구 등 고성조선 산업특구 조성	추진중
2008	2015	- 선박 수리조선단지 조성	신규
2011	2020	- 항공부품 산업단지, 항공우주안전 인증 센터, 첨단복합재 시험시설 구축 등 - 진입도로 2km, 용수공급시설 2km, 하수처리시설(9천톤/일), 폐수처리시설(12천톤/일) 등	신규
증장기검토		- 로켓개발센터본부 건립	신규
2008	2010	- 사업화 지원동 건립 등	추진중
2008	2012	- 기능성경량소재 지원	추진중
2002	2012	- 마그네슘시험생산동건립	추진중
증장기검토		- 희유금속 입대형공장, 희유금속 물류·비축기지, 희유소재 에코 자원활용 지 원센터 조성 등	신규
2008	2011	- 세라믹 지원센터건립	추진중
2012	2020	- 로봇부품 생산단지, 지원센터, 성능평가센터 등	신규
2011	2016	- 산업단지, 기술연구센터, 인력양성센터, 전시·박물관 등	신규
증장기검토		- 해양레저장비 산업단지 조성	신규
2016	2020	- 해양바이오산업단지, 해양생물연구교육센터, 해조류연구센터 등	신규
2012	2015	- 해양바이오산업단지 조성, 해양바이오 시험 연구동, 벤처지원센터 등	신규
2016	2020	- 해양바이오 산업단지, 해양바이오 에너지실용화기술센터, 해양생물안전성평 가센터 등	신규
증장기검토		- 수소에너지 시범단지 조성	신규

사업명		지역(위치)	규모(천㎡)
프로젝트	단위사업		
		세부사업	
VI. 에너지·물질 순환형 시범단지 조성 사업			
1. 그린빌리지 조성(시범사업)			
	그린 빌리지 시범단지 조성	부산(강서), 남해, 완도(청산)	
2. 생태산업단지 조성			
	부산 생태산업 단지 조성	부산(강서)	1,2910
	창원·통영 생태산업단지 조성	창원, 통영(광도)	8843
	광양·영암 생태산업단지 조성	광양, 영암(대불)	10,9280
VII. 핵과학 복합연구단지 조성 사업			
1. 핵과학 특화단지 조성			
	핵과학 복합연구단지 조성	부산(기장)	73
VIII. 농수산물 연구개발·가공유통센터 조성 사업			
1. 화훼종합유통센터 조성			
	화훼종합유통센터 조성	부산(강서)	165
2. 농수산물 연구개발·가공유통센터 조성			
	농수산물식품 연구개발·가공유통 센터조성	목포	200
	장흥 Seed벨리 조성	장흥(관산)	250
	친환경녹색 융복합단지 조성	장흥(관산)	800
IX. 국제수산물류기지 조성 사업			
1. 국제수산물류기지 조성			
	국제수산물류기지 조성	부산(서구)	125
X. 지역특산 농산물 개발·가공단지 조성 사업			
1. 하동 야생차공원 조성			
	하동 야생차공원 조성	하동(화계)	300
2. 농산물 바이오단지 조성			
	마늘산업자원연구소 조성	남해(이동)	
	환경농업육성 퇴비공장 조성	남해(이동)	16
	기능성 식품 바이오단지 조성	고흥, 해남	2000
XI. 다기능 종합어항 조성 사업			
1. 다기능 종합어항 조성			
	다기능 종합어항 조성	통영(욕지도), 여수(거문도)	

사업기간		사업내용	사업 성격
시점	종점		
2016	2020	- (강서) 가덕도 해상풍력을 활용한 무공해 에너지섬 개발 - (남해) 태양광·해상풍력을 활용한 무공해에너지섬 개발 - (완도) 태양광(1,500KW)·태양열(15천㎡)·풍력(1,500KW) 설치 등으로 무공해에너지섬 개발	신규
2010	2015	- 자원 및 에너지 절감과 환경오염 물질 저감, 생태적 공간 개발	신규
2016	2020	- 폐기물·재활용 처리시설, 주변지역 난방열 공급시설, 에너지 종합관리시스템 구축 등	신규
2010	2015	- 한국형 생태산업단지	신규
2011	2020	- 중입자 가속기 연구센터, 동위원소전용로	신규
2016	2020	- 화훼종합유통센터 조성	신규
2016	2020	- 농수산물연구가공센터	신규
2010	2014	- 육종연구센터, 삼산간척지 내 채종·증식단지 조성 등	신규
증장기검토		- 갈대 및 한우사육 등 친환경녹색축산테마단지, 축산분뇨 그린에너지 사업 등	신규
2016	2020	- 생산,물류, 업무, 연구, 숙박, 복합해양 문화 시설 조성	신규
2016	2020	- 녹차박물관, 다도체험장, 차정원, 전망 회랑, 녹차큐어센터, 편의시설 등	신규
2007	2012	- 재단법인 설립, 시험 생산동 신축(990㎡), 시험장비 도입 등	추진중
2010	2012	- 퇴비장(8천톤/연), 관리동 신축	신규
2010	2012	- 고흥 기능성 마늘 재배 및 가공단지, 해남 김치 연구센터 및 가공공장 조성 등	신규
2016	2020	- 연안항 정비, 어촌체험단지·친수 공간 조성 등	신규

<중합도>

■ 산업간 융복합화 및 연계



4) 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성

가. 동서통합지대 조성 사업

① 배경

- 남해안은 영호남을 아우르는 지역으로 국민통합을 위한 상징 사업추진 필요
- 남해안의 인재, 자본, 기술, 정보 등이 모이는 시범지대를 조성하여 남해안 발전의 촉매지대 구축 필요
- 국민의 에너지를 결집하고 영호남 문화의 융합지대 조성 필요
- 영남과 호남의 접경지역에서 공동사업 추진을 통해 동서통합의 장으로 조성

② 사업 내역

단위사업	세부사업
첨단기술도시 조성	동서통합 첨단기술 도시 조성
문화도시 조성	동서통합 문화예술도시 조성
동서통합 인프라 조성	섬진강 테마로드 조성

③ 사업 주요 내용

□ 첨단 기술도시 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 광양만 경제자유구역의 기존 제조업과 첨단 IT·BT·ET·CT 등을 융복합한 새로운 경제거점 조성
- 영호남을 아우르는 공동사업 추진으로 국민통합의 상징지역 및 새로운 경제권 형성

■ 사업개요

- 위치 : (전남)광양, (경남)하동
- 사업기간 : 중장기 검토

○ 세부사업

사업명	내용	성격
동서통합 첨단기술 도시 조성	- 첨단 IBEC-T 첨단기술 산업단지, 동서통합연구단지, 물류인력양성단지, 배후단지 등 조성	신규

○ 소관부처 : 국토해양부, 지식경제부

○ 사업추진방식(법적근거) : 동서남해안권발전특별법, 산업입지 및 개발에 관한 법률

○ 사업비 : 1,4000억원 (국비 2000, 지방비 1000, 민자 1,1000)

■ 향후 계획

○ '17 동서통합 첨단기술도시 타당성 용역

○ '18~'19 동서통합 첨단기술도시 기본계획 수립

○ '20 동서통합 첨단기술도시 실시설계

○ '21~ 사업 시행

□ 문화도시 조성 사업

■ 사업 필요성 및 목적

○ 남중권은 영호남을 아우르는 지역으로 국민통합을 위해 영호남 문화의 융합지대 조성 필요

○ 영호남 접경지역을 대상으로 공동사업을 추진함으로써 동서통합 및 국민통합 구현

■ 사업개요

○ 위치 : (전남)광양, (경남)하동

○ 사업기간 : 중장기 검토

○ 세부사업

사업명	내용	성격
동서통합 문화예술 도시 조성	- 문화예술타운, 남도문화예술대학 설립 또는 예술대학 유치, 테마파크형 관광단지 조성 등	신규

- 소관부처 : 문화체육관광부, 교육과학기술부
- 사업추진방식(법적근거) : 동서남해안권발전특별법
- 사업비 : 1,0000억원 (국비 2000, 지방비 2000, 민자 6000)

■ 향후 계획

- '17 동서통합 문화예술도시 타당성 용역
- '18~'19 동서통합 문화예술도시 기본계획 수립
- '20 동서통합 문화예술도시 실시설계
- '21~ 사업 시행

□ 섬진강 테마로드 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 남중권의 상징인 섬진강의 생태·역사·문화자원을 활용한 스토리텔링 테마로드 조성
- 영호남의 지역공동자원의 친환경적 개발을 통한 동서화합 기반 마련

■ 사업개요

- 위치 : (전남)광양, (경남)하동
- 사업기간 : 2010~2013
- 세부사업

사업명	내용	성격
섬진강 테마로드 조성	- 섬진강변 자전거길, 마라톤코스 개발, 매화·녹차·재첩 스토리텔링 테마로드, 전망대, 나루터 복원 등	신규

- 소관부처 : 국토해양부, 문화체육관광부
- 사업추진방식(법적근거) : 동서남해안권발전특별법, 관광진흥법 도로법
- 사업비 : 300억원 (국비 150, 지방비 150)

■ 향후 계획

- '10 섬진강 테마로드 기본설계 및 실시설계
- '11~ 사업시행

4 기대 효과

- 국민통합을 위한 상징적 프로젝트 추진을 통해 영호남 통합의 동서화합에 기여하며 이를 통해 국가 발전에 기여

나. 여수엑스포 연계지원사업

1 배경

- 남해안권 발전 종합계획의 성격과 부합하는 동시에 여수엑스포 개최에 필요한 사업으로 종합계획에 포함할 수 있는 사업 발굴 필요
- 여수엑스포의 성공적인 개최와 민간투자 활성화 도모

2 사업 내역

단위사업	세부사업
여수 박람회 연계 및 지원	여수 신항주변 재생사업
	여수박람회 해양에너지 시범단지 조성
	서상항 카페리 터미널 조성
	여수엑스포 붐 조성을 위한 요트페어리드 개최

3 사업 주요 내용

□ 여수박람회 연계 및 지원

■ 사업 필요성 및 목적

- 상업·주거지역·레저시설 개발로 도시기능 제고 및 관광인프라 확충
- 카페리 터미널 등 해상교통로 확충으로 여수박람회 성공적 개최

■ 사업개요

- 위치 : (부산), (전남)여수, (경남)남해, 하동
- 사업기간 : 2009~2012
- 세부사업

사업명	내용	성격
여수 신항주변 재생사업	- 컨벤션센터, 주거단지, 주상복합 등	신규
여수박람회 해양에너지 시범단지 조성	- 해상풍력, 조류, 태양광, 바이오 등 해양에너지 자원을 활용한 시범플랜트 집적화	신규
서상항 카페리 터미널 조성사업	- 터미널, 연안시설, 도로, 부대시설 등	신규
여수엑스포 붐 조성을 위한 요트페레이드 개최	- 요트페레이드 개최	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부, 지식경제부, 문화체육관광부, 세계박람회조직위원회
- 사업추진방식(법적 근거) : 2012여수세계박람회지원특별법, 동서남해안권발전특별법, 국가균형발전특별법
- 사업비 : 2328억원(국비 246, 지방비 170, 민자 1912)

■ 추진현황 및 향후계획

- '09. 12 여수엑스포 지원시설구역 고시(서상항 카페리터미널 조성)
- '10. 1 여수신항 주변 재생사업 착공 예정, 서상항 터미널 기본 및 실시 설계
- '10. 9 첨단해양연구 교육기술단지 조성 사업 추진 예정

④ 기대 효과

- 다양한 위락시설 도입을 통한 수입창출 및 지역경제 활성화와 여수 엑스포의 성공적인 개최에 기여

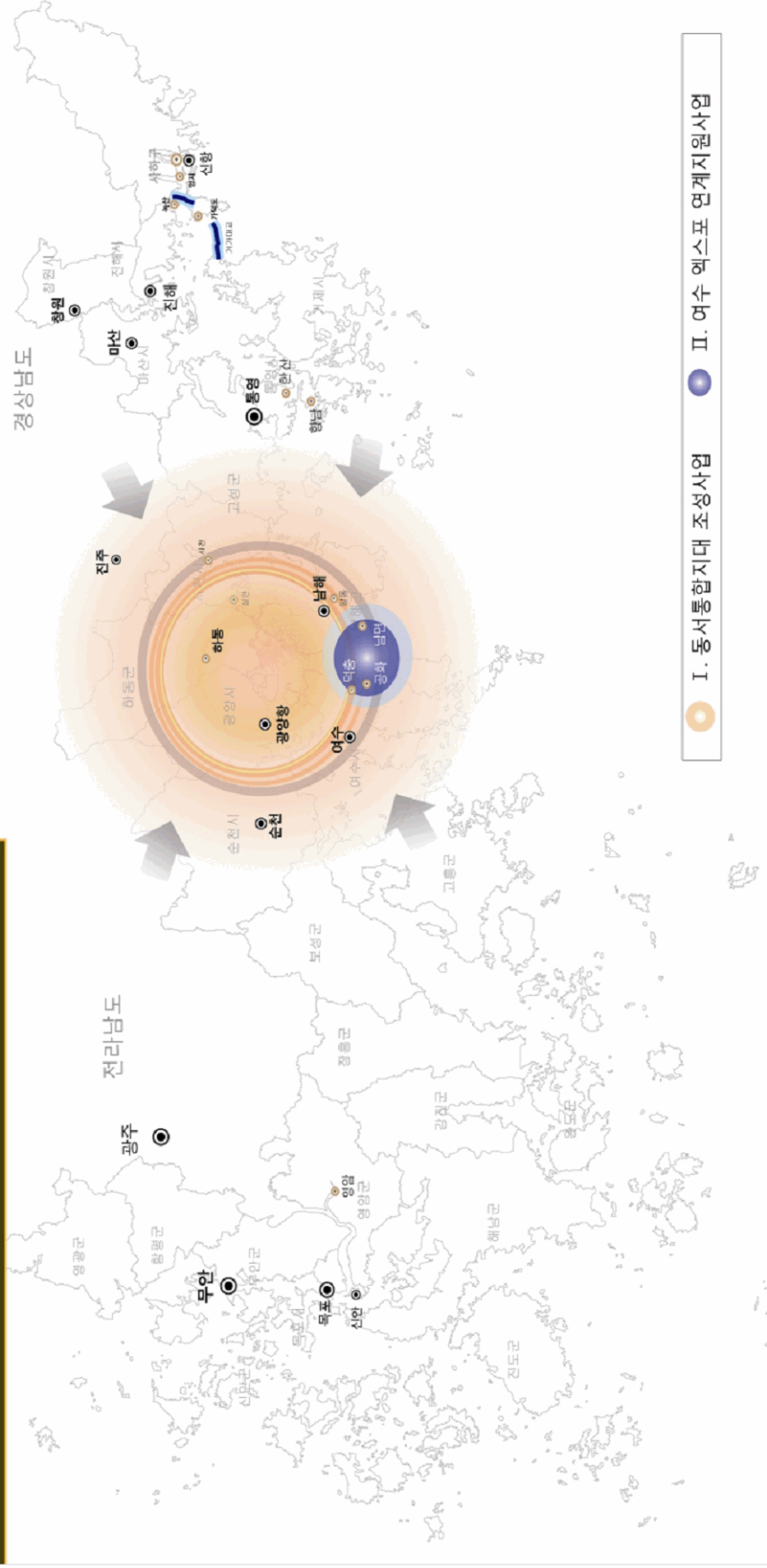
[전략 4] '동서통합 및 지역상생 발전지대 조성' 사업 종합

사업명		지역(위치)	면적 (천㎡)
프로젝트			
단위사업			
세부사업			
I. 동서통합지대 조성 사업			
1. 첨단기술도시 조성			
	동서통합 첨단기술도시 조성	광양, 하동	
2. 문화도시 조성			
	동서통합 문화예술도시 조성	광양, 하동	
3. 동서통합 인프라 조성			
	섬진강 테마로드 조성	광양, 하동	
II. 여수 엑스포 연계지원사업			
1. 여수 박람회 연계 및 지원			
	여수 신항주변 재생사업	여수(공화)	1,610
	여수박람회 해양에너지 시범단지 조성	여수(공화)	
	서상항 카페리 터미널 조성 사업	남해(서면)	
	여수엑스포 붐 조성을 위한 요트퍼레이드 개최	부산~여수	

사업기간		사업내용	사업성격
시점	중점		
중장기검토		- 첨단 IBEC-T 첨단기술 산업단지, 동서통합연구단지, 물류인력양성 단지, 배후단지 등 조성	신규
중장기검토		- 문화예술타운, 남도문화예술대학 설립 또는 예술대학 유치, 테마파크형 관광단지 조성 등	신규
2010	2013	- 섬진강변 자전거길, 마라톤코스 개발, 매화·녹차·재첩 스토리텔링 테마로드, 전망대, 나루터 복원 등	신규
2009	2011	- 컨벤션센터, 주거단지, 주상복합 등	신규
2009	2011	- 해상풍력, 조류, 태양광, 바이오 등 해상에너지 자원을 활용한 시범 플랜트 집적화	신규
2010	2012	- 터미널, 연안시설, 도로, 부대시설 등	신규
2011	2012	- 요트페어리드 개최	신규

<중 하도>

■ 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성



5) 국내외 교통네트워크 구축

가. 선안~내륙 연계 고속국도 건설 사업

① 배경

- 연안(도서 포함)~내륙간 접근성 제고로 물류비용 절감 및 지역개발 촉진
- 주변지역의 관광 진흥 및 소득증대

② 사업 내역

단위사업	세부사업
광주~완도간 고속국도	광주~완도간 고속국도(호남고속국도 연장)
통영~거제간 고속국도	통영~거제간 고속국도(대전~통영간 고속국도 연장)

③ 사업 주요 내용

□ 광주~완도간 고속국도 건설

■ 사업 필요성 및 목적

- 국가기간교통망계획 남북2축 완공시기 불일치로 연계체계 미흡
 - 남북2축 총 391.5km : 문산~서울~천안~논산~광주~완도
- 광주~나주~강진~완도를 연결하는 전남 중서부지역 남북간 접근도제고로 물류비용 절감 및 지역개발 촉진

■ 사업개요

- 위치 : 광주 서~나주 금천~완도 완도
- 사업기간 : 2006~2020
- 사업규모 : L=76km, 4차로
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 추진중

- 추진방식 : 도로법, 고속국도법

■ 추진현황

- '03. 5~'04. 12 타당성 조사 용역(B/C=0.78)
- '05. 6~'09. 12 기본설계 추진 - '09년까지 사업비 241억원
- '09. 5. 31 실시설계 및 착공비 2010 국고반영(3억원)

■ 향후계획

- 국가기간교통망 조기 구축을 위해 2010년 실시설계 및 착공소요사업비 500억원 국고 추가지원 건의

□ 통영~거제간 고속국도 건설

■ 사업 필요성 및 목적

- 전국 간선도로망 계획의 남북 3축 지선으로 진주~통영고속도로와 부산~거제간 도로를 연계한 물류지원체계 확보
- 대전~통영, 대구~부산간, 부산~거제간 고속국도 및 간선도로 연결로 U-type의 도로망 구축하여 국가경쟁력 강화의 기반 마련

■ 사업개요

- 위치 : 경남 통영시 용남면 장문리~거제시 연초면 송정리
- 사업기간 : 2006~2020
- 사업규모 : L =43.3km, 4차로
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 추진중
- 추진방식 : 도로법, 고속국도법

■ 추진현황 및 향후 계획

- '07.10 기본설계 완료
- '10 실시설계 용역
- '12~ 공사 착공

④ 기대 효과

- 남해안 해양관광 활성화로 광역경제권 균형발전
- 새로운 고속교통망을 구축하여 물류비용 절감

나. 중부내륙~서부경남 연결 철도 건설 사업

① 배경

- 남부내륙 직선의 최단거리 개통으로 기존 경부선에 의존한 물류수송 분산과 시간단축으로 과다한 물류비용의 절감으로 국가 경쟁력 향상
- 동남권, 수도권, 중국, 러시아를 연결하는 국제선 철도화의 기반을 구축하는데 선도적 역할
- 주변지역의 관광 진흥과 소득증대로 낙후지역 탈피

② 사업 내역

단위사업	세부사업
중부내륙~서부경남 연결 철도 건설사업	중부내륙~서부경남 연결 철도 건설사업

③ 사업 주요 내용

- 중부내륙~서부경남 연결 철도 건설 사업

■ 사업 필요성 및 목적

- 배경 및 목적

- 중부내륙권과 남해안권을 연결하는 중부내륙 철도망의 조기 구축으로 국토의 균형발전 기반조성
- 철도 접근성 낙후지역의 철도서비스 향상, 남해안 산업물동량 수송
- 기대효과
 - 대전~금산~무주~장수~함양~산청~진주~사천~고성~통영~고성을 연결함으로써 낙후된 내륙지역의 지역경제 활성화와 동서화합의 역할
 - 철도망 이용도 제고로 기존노선 활성화 기대

■ 사업개요

- 위치 : 대전~(경남)진주~거제
- 사업기간 : 중장기 검토
- 사업규모
 - 1단계 : 진주~거제간, L=80km, 2단계 : 대전~진주간, L=137km
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 신규
- 사업추진방식 : 철도건설법

■ 추진현황 및 향후계획

- '06. 3 국가철도망구축계획 확정 및 고시(추가검토 대상사업)
- '11 국가철도망 구축계획 변경 추진시 국가계획에 반영

④ 기대 효과

- 교통오지인 남부내륙지역과 낙후된 남해안지역을 연결함으로써 고효율 복합수송기능을 갖춘 비용절감형 물류체계 조성을 통한 국토 균형개발 및 지역발전 도모
- 남해안 공업단지와 중부내륙지방의 물류비용 절감과 지역경제 발전

다. 남해안 오션브릿지 조성 사업

① 배경

- 남해안 연안을 따라 바다, 강, 섬 등 천혜의 자연환경을 관광자원화할 수 있는 계기 마련
- 동서남해안을 연결하는 전국 U자형 교통망 확충 및 관광인프라 구축
- 주변지역의 관광 진흥과 소득증대로 낙후지역 탈피

② 사업 내역

단위사업	세부사업
다도해권 오션브릿지 조성	(완도)고금~(고흥)금산
한려권 오션브릿지 조성	남해~여수 한려대교
	(남해)창선~(통영)산양 (통영)정량~한산(한산대첩교)
부산권 일주도로 조성	녹산산단~신호대교
	명지대교~구평동
	천마터널
	북항대교~동명오거리
	장산터널
	동부산관광단지 연결램프 국제물류도시 연결철도 건설

③ 사업 주요 내용

□ 다도해권 오션브릿지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 21세기 해양 여가시대에 대비한 역사문화 자원과 연계된 남해안 환상적 관광벨트 구축 및 국제적 관광 인지도 제고
- 도서민의 교통기본권 확충 및 농수산물의 원활한 유통으로 물류비용 절감

■ 사업개요

- 위치 : (전남)완도 고금~고흥 금산(고금~약산~금당~거금)
- 사업기간 : 중장기 검토
- 사업규모 : L=50km(도로 36.9km, 교량 7개소 12.6km), 2차로
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 신규
- 추진방식 : 도로법

■ 추진현황 및 향후계획

- '98 연도교 1개소(고금~약산) 완료
- '06. 6 완도-신지 연도교 완료
- '09. 9 남해안권 발전 종합계획 투자 사업지구에 반영
- '09. 10 신지~고금 구간 턴키방식으로 발주중
- 지방도 830호선(고금~금산 48.6km) ⇒ 국도 27호선 기점연장 건의
- 남해안 국도 77호선 최단거리 연결노선으로 환상적인 관광벨트 구축을 위해 국가재정계획에 반영, 국고사업 추진

□ 한려권 오션브릿지 조성

■ 사업 필요성 및 목적

- 배경 및 목적
 - 서남동해안을 연결하는 전국U자형 국가균형교통망 확충
 - 천혜자원인 남해안의 리아스식해안 관광인프라구축 마련
- 기대효과
 - 섬 연결 일주도로 완성으로 지역발전 촉진 및 물류 네트워크 구축하고 세계적인 남해안 해양관광의 모티브 역할 기대
 - 도서지역의 열악한 주거, 교통 환경 개선으로 삶의 질 향상과 정취의욕 고취

■ 사업개요

- 위치 : (전남)여수~(경남)남해~통영~한산
- 세부사업
 - 남해~여수 한려대교 건설 7.5km('13~'20)
 - 남해 창선~통영 산양 연도교 건설 34.4km(중장기 검토)
 - 통영 정량~한산도 한산대첩교 건설 4.3km(중장기 검토)
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 신규
- 사업추진방식 : 도로법

부산권 일주도로 조성(부산권 항만배후 연계망 확충)

■ 사업 필요성 및 목적

- 부산권 일주도로를 조성하여 항만배후 연계망을 확충하고, 해안 및 도서 관광 벨트 지역과 연계한 해양관광 개발 촉진

■ 사업개요

- 위치 : 부산광역시 일원
- 세부사업

사업명	내용	성격
녹산산단~신호대교	- 지하차도 건설 3.6km (중장기 검토)	신규
명지대교~구평동	- 지하차도 건설 3.78km (중장기 검토)	신규
천마터널	- 터널 3.3km ('15~'20)	신규
북향대교~동명오거리	- 도로 건설 2.5km ('15~'20)	신규
장산터널	- 터널 7.5km (중장기 검토)	신규
동부산관광단지 연결램프	- L=2.6km, B=7.6m (램프 4개소, 중장기 검토)	신규
국제물류도시 연결철도 건설	《1단계》 - 사업위치 : 사상구 (사상역)~사하구 (하단역) - 사업규모 : L=7.2km, 정거장 및 차량기지 건설 - 사업기간 : '13 ~ '20 《2단계》 - 사업위치 : 하단(하단역)~명지~녹산~가덕 - 사업규모 : L=18.8km, 정거장 15개소, 차량기지 1개소 - 사업기간 : 중장기 검토 - 사 업 비 : 1,1496억원(국비 6898, 시비 4598)	신규

- 소관(관련)부처 : 국토해양부
- 사업추진방식 : 도로법(혼잡도로)

■ 향후계획

- '13 타당성 조사
- '14 기본설계 및 실시설계
- '15~'20 천마터널, 북향대교~동명오거리간 도로 건설
- '21~이후 녹산산단~신호대교, 명지대교~구평동, 장산터널 구간 건설

4 기대 효과

- 낙후된 도서지역의 성장동력으로 작용하여 지역 균형발전 촉진
- 연계도로망 확충으로 인한 남해안권 해양관광 활성화
- 농수산물 물류 수송비 절감과 수송시간 단축으로 주민소득 향상

라. 남해안 고속화 복선전철 사업

1 배경

- 남해안 권역 동반성장 및 동북아 경제권 구축을 위한 남해안의 동·서간 교류인프라 확충 필요
- 현 경전선은 단선 선로이며, 열차속도를 저하시키는 곡선 구간이 과다하여 도로부문과의 경쟁력 확보 곤란
- 문전수송이 가능한 도로와 달리 철도는 정해진 노선만 운행하므로 미연결 구간 존재시 철도이용을 원천 차단(특히 가장 수요가 많은 지역인 부산~마산·창원 구간은 삼랑진까지 돌아가는 우회구간이라 고속도로와의 경쟁은 힘든 실정임)
- 동일노선내 시설 수준이 상이하여 선로용량에 차이가 발생하는 등 효율성 저하
- 영·호남 교류 활성화로 지역 화합 및 동반 발전 기틀 마련

2 사업 내역

단위사업	세부사업
목포~순천 복선전철	목포~순천 복선전철

3 사업 주요 내용

- 목포~순천 복선전철 사업

■ 사업 필요성 및 목적

- 국가기간철도망 계획의 최남단 노선인 남해축 복선전철화 사업 영·호남지역 동시 완결
- 국토서남해안 지역의 조선산업 클러스터 조성, 대불국가산업단지 활성화등 지역개발 촉진
- 기추진중인 순천~광양~진주~마산~삼랑진~부산 복선전철 건설과 연계하여 남해안 복선 전철망 완성

■ 사업개요

- 위치 및 기간: 목포~보성~순천, '16~'25
- 사업규모 : L=126.1km, 복선전철화
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 신규
- 추진방식 : 철도건설법

■ 추진현황 및 향후계획

- '08. 10. 14 부산~광양 복선전철화 목포연장 건의(국토부)
- '16.1 ~ '16.12 기본 및 실시설계
- '17 공사 시행

④ 기대 효과

- 동서간 지역통합 및 지역상생발전의 토대 마련
- 경전선 전(全) 구간을 고속복선전철화함으로써 남해안권 발전 종합계획의 기반조성 및 지역개발을 촉진
- 경부선, 호남선, 전라선과의 연계를 통한 철도수송 효율제고 및 지역개발 촉진

마. 남해안 연계 서해안 철도 건설 사업

① 배경

- 새만금경제자유구역, 황해경제자유구역 등 서해안권 개발가속화와 5+2광역경제권에 대비한 인프라확충을 위해 인천, 경기도와 충청도, 전라도를 연결하는 인프라 구축이 필요
- 대중국 교역에 따른 서해안의 물류와 여객의 원활한 수송 및 물류비 절감을 위해 철도 노선 건설이 필요
- 인천~목포~서남부(진도)~여수~부산~강릉을 잇는 U자형 철도망 구축으로 해안개발 촉진

② 사업 내역

단위사업	세부사업
진도~목포~군산 철도 건설	진도~목포~군산 철도 건설

③ 사업 주요 내용

□ 남해안 연계 서해안 철도 건설 사업

■ 사업 필요성 및 목적

- 인천~목포~부산~강릉간 해안을 연결하는 전국 U자형 철도망 구축을 통한 해안개발 촉진
- 대 중국 직교역에 따른 대량화물 수송비용 절감과 대륙간 연결 유라시아 철도 노선 확보

■ 사업개요

- 위치 : 진도~목포~군산
- 사업기간 : 중장기 검토
- 사업규모 : L=195km, 단선신설

- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 신규
- 추진방식 : 철도건설법

■ 추진현황 및 향후계획

- '21 기본설계 및 실시설계
- '22~ 공사시행

4 기대 효과

- 중국 직교역에 대비한 대량화물 수송비용 절감

바. 목포~제주간 해저터널 건설 사업

1 배경

- 서·남해안 신성장지역 개발과 제주도 국제자유도시 건설 연계, 발전 필요
- 제주도 연육교통난 해소와 전남 서남해안 해양관광 개발 필요
- 제주와 다도해 관광, 유네스코 문화유산과 내륙문화 유적과의 연계, 전남의 친환경 농산물과 제주의 농수특산물의 교류

2 사업 내역

단위사업	세부사업
목포~제주간 해저터널 건설	목포~제주간 해저터널 건설

3 사업 주요 내용

■ 사업 필요성 및 목적

- 전남과 제주도간 육상교통망 확충으로 물류 거점 확대

- 현행 항공, 선박 위주 교통은 한계가 있어 육상교통수단 확충 필요

■ 사업개요

- 위치 : 전남 목포~해남(완도)~추자도~제주도
- 사업기간 : 중장기 검토
- 사업규모 : L=167km, 복선
- 소관부처 : 국토해양부
- 사업성격 : 신규
- 추진방식 : 고속철도법

■ 추진현황

- '08. 12. 17 전남~제주간 해저고속철도 구상 발표
- '09. 4. 15 국회 정책토론회 개최
- '09. 12. 31 타당성조사 용역비 반영(10억)

■ 향후계획

- 사회적 공감대 형성을 위해 제주도와 공동으로 해저터널 건설 『국제심포지엄』적극 개최
- 국토종합계획 또는 국가기간교통망 계획에 반영될 수 있도록 제주특별자치도와 공동으로 건의 및 협의 지속 추진

4 기대 효과

- 생산유발 및 고용유발 효과가 크게 발생하고 지역균형발전 촉진
- 낙후된 호남-제주지역의 성장동력으로 작용하여 지역 균형발전 촉진
- 경쟁력있는 국제자유도시로의 발전 및 기업활동 활성화

[전략 5] 국내외 교통네트워크 구축' 사업 종합

사업명	지역(위치)	규모
프로젝트		
단위사업		
세부사업		
I. 연안~내륙 연계 고속국도 건설 사업		
1. 광주~완도간 고속국도(호남고속국도 연장)		
광주~완도간 고속국도	광주-완도	76.0km
2. 통영~거제간 고속국도(대전~통영간 고속국도 연장)		
통영~거제간 고속국도	통영(용남)~거제(연초)	43.3km
II. 중부내륙~서부경남 연결 철도 건설 사업		
중부내륙 연결 철도건설 사업	대전~진주~거제	217.0km
III. 남해안 오션브릿지 조성 사업		
1. 다도해권 오션브릿지 조성		
(완도)고금~(고흥)금산	완도(고금)~고흥(금산)	50.0km
2. 한려권 오션브릿지 조성		
남해~여수 한려대교	여수(낙포)~남해(서면)	7.5km
(남해)창선~(통영)산양	남해(창선)~통영(산양)	16.8km
(통영)정량~한산(한산대첩교)	통영(정량)~한산	4.3km
3. 부산권 일주도로 조성		
녹산산단~신호대교	녹산산단~신호대교	3.6km
명지대교~구평동	사하 신평~서구 구평	3.7km
칠마터널	남항대교~서구 구평동	3.3km
북항대교~동명오거리	북항대교~동명오거리	2.5km
장산터널	광안대교~부울고속도로접속IC(기장)	7.5km
동부산관광단지 연결램프	동부산관광단지~부울고속도로	2.6km
국제물류도시 연결철도 건설	부산(사상~하단~명지~녹산~가덕도)	26.0km
IV. 남해안 고속화 복선 전철 사업		
1. 목포~순천 복선전철 건설		
목포~순천 복선전철 건설	목포~순천	126.1km
V. 남해안 연계 서해안 철도 건설 사업		
1. 진도~목포~군산 철도 건설		
진도~목포~군산 철도 건설	진도~군산	195.0km
VI. 목포~제주간 해저터널 건설 사업		
1. 목포~제주간 해저터널 건설		
목포~제주간 해저터널 건설	목포~제주	167.0km

사업기간		사업내용	사업성격
시점	종점		
2008	2020	- L=76.0km, 4차선	추진중
2008	2020	- L=43.3km, 4차선	추진중
중장기 검토		- 1단계 : 진주~거제간 80km, 2단계 : 대전~진주간 137km	신규
중장기 검토		- 연도교 건설	신규
2013	2020	- L=7.5km(현수교 4km, 접속도로 3.5km, 2차선)	신규
중장기 검토		- L=16.8km, 2차선	신규
중장기 검토		- L=4.3km, 2차선	신규
중장기 검토		- L=3.6km, 4차선 지하차도	신규
중장기 검토		- L=3.7km(고가도로 2.5, 지하차도 1.2), 4차선	신규
2015	2020	- L=3.3km(지하차도 1.2, 터널 1.5, 접속도로 0.6), 4차선	신규
2015	2020	- L=2.5km(고가차도 0.8, 지하차도 1.7), 4차선	신규
중장기 검토		- L=7.5km(터널 6.3, 접속도로 1.2), 4차선	신규
중장기 검토		- L=7.5km, B=7.6km(램프 4개소)	신규
2013	2020	- 국제물류산업도시(강서)와 부산 부도심간 경전철 건설(1단계)	신규
2016	2025	- 복선전철화	신규
중장기 검토		- 복선전철화	신규
중장기 검토		- 해저고속철도 건설	신규

<종합도>

■ 국내외 교통 네트워크 구축

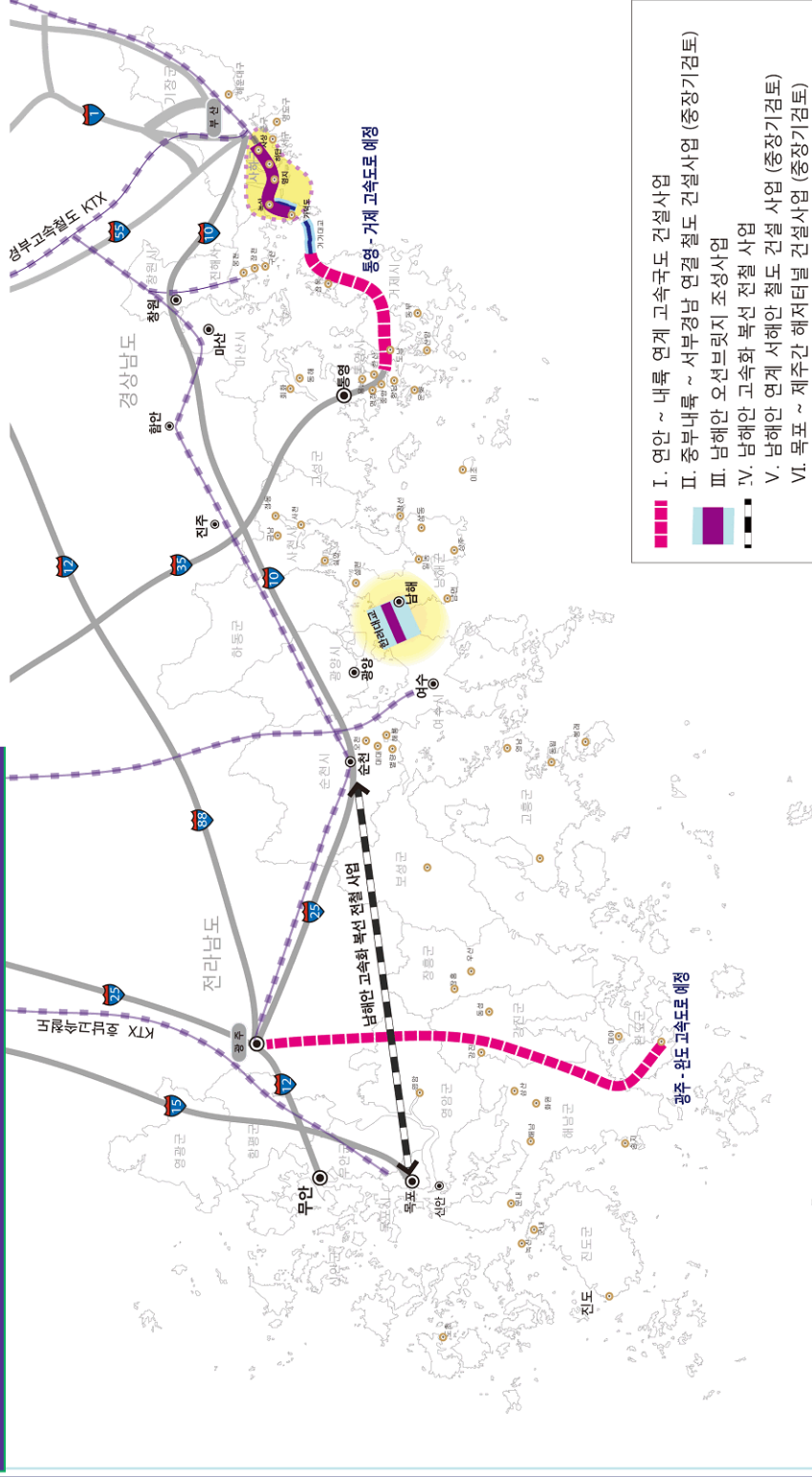


표 VI-3. 「남해안권 발전 종합계획」 개발사업 종합

「전략 1」 친환경 글로벌 해양관광허브 구축				
사업명		지역(위치)	사업기간	
프로젝트	단위사업		시점	종점
I. 선벨트 국제해양관광 자유지대 조성 사업				
1.	외국인 전용위락지구 개발	여수	2003	2020
2.	Galaxy Island 조성	완도, 진도, 해남	2010	2020
3.	남해안 국제위락단지 조성	통영	2016	2020
4.	한려수도 녹색휴양단지 조성	통영, 남해, 거제	2011	2020
II. 남해안 해양관광-레포츠벨트 조성 사업				
1.	해양관광 클러스터 조성	남해, 거제, 통영, 고성, 사천, 하동, 해남	1984	2020
2.	요트 관광 인프라 구축	목포, 함평, 해남, 진도, 여수, 고흥, 완도, 진해, 통영, 거제, 사천, 하동, 남해, 부산(해운대, 중)	2010	2020
3.	판타지 아일랜드 개발	마산, 통영, 거제, 남해, 진도, 여수	2006	2020
4.	도심형 해양휴양벨트 조성	부산(해운대, 강서, 영도, 사하), 진해	2006	2020
5.	캠핑 마린시티 조성사업	진도	2008	2020
III. 남해안휴양-웰스케어벨트 조성 사업				
1.	한방웰스케어벨트 조성	장흥, 강진, 신안, 완도, 장흥, 고흥, 보성	2008	2018
2.	명상수련 웰스케어벨트 조성	순천, 해남, 영암, 광양, 함평, 장흥, 영광, 무안, 보성, 남해, 거제	2010	2020
3.	성형·미용 웰스케어벨트 조성	부산(부산진, 해운대)	2010	2017
4.	은퇴자 휴양단지 조성	함평, 장흥, 영광, 무안, 해남, 고흥, 신안, 남해	2016	2020
IV. 남해안 문화예술벨트 조성 사업				
1.	남도문화 테마벨트 조성	해남, 완도, 장흥, 남해, 함평, 강진	2006	2020
2.	문학탐방벨트 조성	강진, 장흥, 보성, 순천, 진도, 영암, 통영, 남해	2006	2020
3.	종합문화예술도시 조성	통영	2010	2020
4.	해상영웅벨트 조성	여수, 광양, 장흥, 진도, 완도, 해남, 남해, 통영, 진해, 거제	2007	2020
5.	영상문화지구 조성	부산(기장, 해운대)	2005	2020
V. 남해안 국제크루즈 기반조성 사업				
1.	크루즈항 건설	부산, 목포, 여수, 통영	2006	2020
2.	국제 크루즈 선사유치 및 관광 상품 개발	남해안 일원	2010	2020
VI. 스페이스 어드벤처단지 조성 사업				
1.	천문·우주 테마파크 조성	고흥	2008	2020
2.	항공우주 테마관광거점 조성	사천	2009	2011
VII. 남해안 녹색생태벨트 조성 사업				
1.	선벨트 건강·문화·생태회랑 조성	남해안권 일원	2010	2020
2.	녹색길 주변 경관형성 추진	남해안권 일원	2010	2020
3.	생태관광 활력화	장흥, 진도, 해남, 함평, 사천, 하동	2016	2025
4.	생태관광벨트 조성	을숙도, 순천, 광양, 영광, 무안, 해남, 강진, 함평, 여수, 보성, 창원, 사천, 고성	2008	2020
5.	자연훼손저감 추진	완도, 해남, 강진, 사천, 남해	2010	2020
6.	녹색성장 인프라 구축	순천, 사천	2016	2020

「전략 2」 동북아 국제교류거점 조성				
사업명		지역(위치)	사업기간	
프로젝트	단위사업		시점	종점
I. 광역권 거점항만 기능 강화 사업				
1. 국제산업물류도시 조성		부산(강서), 진해	2002	2020
2. 광양항 활성화를 위한 항만배후 단지 개발 및 서비스 고도화		광양	1987	2020
II. 항만재개발 및 미항 조성 사업				
1. 부산 센트럴베이 기반 조성		부산(중, 동)	2008	2019
2. 항만 재개발		목포, 여수, 거제, 통영	2008	2016
III. 국제협력 추진				
1. 남해안-일본간 초광역경제권 형성		남해안권 3개시·도, 일본	2010	2020

「전략 3」 산업간 융복합화 및 연계				
사업명		지역(위치)	사업기간	
프로젝트	단위사업		시점	종점
I. 조선산업 클러스터 구축 사업				
1. 남서권 중소형 조선산업 부품 거점 조성		신안, 영암	2009	2020
2. 남동권 조선기자재-해양플랜트 거점 조성		통영, 고성	2007	2020
3. 수리조선 단지 조성		부산(신항)	2008	2015
II. 항공우주산업 클러스터 구축 사업				
1. 항공우주산업 클러스터 조성		사천	2011	2020
2. 우주산업 클러스터 육성		고흥(봉래)	중장기 검토	
III. 신소재산업 클러스터 구축 사업				
1. 신소재산업 클러스터 조성		고흥, 보성, 순천, 목포	2008	2012
IV. 융복합 신산업 클러스터 구축 사업				
1. 로봇산업 클러스터 구축		마산	2012	2020
2. 요트산업 클러스터 구축		부산(강서), 통영, 거제	2011	2016
V. 해양바이오 신성장동력 조성 사업				
1. 해양바이오 테크노폴리스 육성		완도	2016	2020
2. 해양바이오산업 클러스터 조성		통영	2012	2015
3. 해양바이오산업 클러스터 허브 조성		부산(기장)	2016	2020
VI. 에너지-물질 순환형 시범단지 조성 사업				
1. 그린빌리지 조성(시범사업)		부산(강서), 남해, 완도(청산)	2010	2020
2. 생태산업단지 조성		부산(강서), 광양, 영암, 창원, 통영	2010	2020
VII. 핵과학 복합연구단지 조성 사업				
1. 핵과학 특화단지 조성		부산(기장)	2011	2020
VIII. 농수산 연구개발-가공유통센터 조성 사업				
1. 화훼종합유통센터 조성		부산(강서)	2016	2020
2. 농수산물 연구개발-가공유통센터 조성		목포, 장흥	2016	2020
IX. 국제수산물류기지 조성 사업				

1. 국제수산물류기지 조성	부산(서구)	2016	2020
X. 지역특산 농산물 개발·가공단지 조성 사업			
1. 하동 야생차공원 조성	하동(화개)	2016	2020
2. 농산물 바이오단지 조성	고흥, 해남, 남해	2007	2012
XI 다기능 종합어항 조성 사업			
1. 다기능 종합어항 조성	통영, 여수	2010	2020

「전략 4」 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성			
사업명	지역(위치)	사업기간	
		시점	종점
프로젝트			
단위사업			
I. 동서통합지대 조성 사업			
1. 첨단기술도시 조성	광양, 하동	중장기 검토	
2. 문화도시 조성	광양, 하동	중장기 검토	
3. 동서통합 인프라 조성	광양, 하동	2010	2013
II. 여수 엑스포 연계지원사업			
1. 여수 박람회 연계 및 지원	부산~여수, 남해	2009	2011

「전략 5」 국내외 교통 네트워크 구축			
사업명	지역(위치)	사업기간	
		시점	종점
프로젝트			
단위사업			
I. 연안~내륙 연계 고속국도 건설 사업			
1. 광주~완도간 고속국도 건설	광주-완도	2008	2020
2. 통영~거제간 고속국도 건설	통영(용남)~거제(연초)	2008	2020
II. 중부내륙~서부경남 연결 철도 건설 사업			
1. 중부내륙~서부경남 연결 철도 건설	대전~진주~거제	중장기 검토	
III. 남해안 오션브릿지 조성 사업			
1. 다도해권 오션브릿지 조성	완도, 고흥	중장기 검토	
2. 한려권 오션브릿지 조성	여수, 남해, 통영	2013	2020
3. 부산권 일주도로 조성	부산해안권 일원	2013	2020
IV. 남해안 고속화 복선 전철 건설 사업			
1. 목포~순천 복선전철 건설	목포~순천	2016	2025
V. 남해안 연계 서해안 철도 건설 사업			
1. 진도~목포~군산 철도 건설	진도~군산	중장기 검토	
VI. 목포~제주간 해저터널 건설 사업			
1. 목포~제주간 해저터널 건설	목포~제주	중장기 검토	

3. 개발사업의 개략적 경제적 파급효과

가. 분석방법

□ 전략별 개발사업 분류

- 5개 전략별 개발사업 예상사업비를 기준으로 생산유발액, 부가가치창출액, 고용유발 등 3가지 관점에서 경제적 파급효과를 분석함
- 전략별 제시된 개발사업의 경제적 파급효과를 분석하기 위해 각 전략별 제시되는 개발사업을 산업연관표⁴⁾에 의한 해당산업으로 분류함
 - 산업별로 생산유발계수, 부가가치유발계수, 취업계수가 다르게 적용하여야 하기 때문임
 - 전략별로 제시된 사업들의 성격이 다양하지만 여기에서는 개략적 경제적 파급효과를 분석하기 위해 전략별 대표적인 산업을 선택하였음
 - 산업연관표의 중분류에 제시된 산업 가운데 각 전략별 해당산업을 다음과 같이 정리함

전략	해당산업(중분류)
친환경 글로벌 해양관광허브구축	도소매, 음식점
동북아 국제교류거점 조성	토목 및 특수건설, 수상 및 항공운송, 운수관련서비스
산업간 융복합화 및 연계	농산물, 수산물, 농림어업서비스, 수산가공품, 제1차금속제품, 금속제품, 일반목적용 기계 및 장비, 선박
동서통합 및 지역상생 발전지대 조성	건축건설, 연구기관
국내외 교통 네트워크 구축	토목 및 특수건설

□ 분석모형 구조

- 전략별 제시된 개발사업을 분류하여 정리한 해당 산업이 각 산업에 미치는 영향을 분석하기 위해 투입산출모형을 구성함
 - 산업연관표의 구조⁵⁾로부터 산업별 재화의 배분구조를 행렬로 표현⁶⁾하고 이를 근거로 산업별 투입산출계수를 계산함. 계산식⁷⁾은 다음과 같음

4) 한국은행, 2009, 2007년 산업연관표

5) 산업연관표의 구조

$$A_{ij} = \frac{X_{ij}}{X_j}$$

A_{ij} : 투입산출계수,
 X_{ij} : j 부분의 산출을 위해 투입되는 i 부분의 중간 투입액,
 X_j : j 부분의 투입액.

- 최종수요의 변화가 지역경제에 미치는 영향 분석은 다음과 같은 수식을 적용

$$\Delta X = (I - A)^{-1} A_i \Delta F_i$$

ΔX : 산업의 생산량 변화
 A_i : i 산업의 투입계수
 ΔF_i : i 산업투자액변화

- 해당산업의 투자액 변화에 따른 생산유발계수, 부가가치유발계수, 고용유발계수는 다음 식에 의하여 산출함

$$O_i = (I - A)^{-1} A_i, V_i = a_v (I - A)^{-1} A_i, E_i = a_e (I - A)^{-1} A_i,$$

O_i : 생산유발계수,
 V_i : 부가가치유발계수,
 a_v : 부가가치 계수,
 E_i : 고용유발계수,
 a_e : 고용계수.

나. 개략적 경제적 파급효과 분석 결과

□ 생산유발효과

- 남해안발전 종합계획에 의하여 추진되는 개발사업을 원활하게 진행되고 사업비 24조 3천 6백억 원이 투입될 경우, 생산유발효과는 총 48조 1백 8십 3억 원 정도로 분석됨
- 이는 사업비의 약 2배 정도의 효과를 내는 것임

	중간수요	최종수요	수입	총산출
중간투입부문	X_{ij}	F_i	M_i	X_i
부가가치	V_i			
총투입	X_j			

- 6) $A \cdot X + F = M = X$ (A : 산업별 투입계수행렬, X : 산업별 총산출 행렬, F : 최종수요 행렬, M : 해외수입행렬)
- 7) 지역간 산업별 재화의 흐름은 지역 내 기업 단위로 조사된 한국은행 지역투입산출표를 이용하여 지역의 투입산출계수를 구함. 이렇게 구한 투입산출계수를 이용하여 지역의 산업에 대한 외부수요의 변화가 지역별 그리고 산업별로 미치는 영향을 구하고 지역의 승수행렬에 의해 계산될 수 있음

- 생산유발효과 가운데 가장 큰 것은 “국내외 교통 네트워크 구축 전략”으로 나타남

표 VI-4. 생산유발액

(단위 : 억원)

전략	투자액	생산유발계수	생산유발액
합계	24,3600	-	48,0183
친환경 글로벌 해양관광허브구축	10,2990	1.876	19,3209
동북아 국제교류거점 조성	3,1197	1.714	5,3472
산업간 융복합화 및 연계	5,7345	2.087	11,9679
동서통합 및 지역상생 발전지대 조성	2628	1.848	4857
국내외 교통 네트워크 구축	4,9440	2.204	10,8966

자료 : 한국은행, 2009, 전계서

□ 부가가치유발효과

- 남해안발전 종합계획에 의하여 추진되는 개발사업의 부가가치유발효과는 총 19조 9744원으로 분석됨

표 VI-5. 부가가치유발액

(단위 : 억원)

전략	투자액	부가가치유발계수	부가가치유발액
합계	24,3600	-	19,9744
친환경 글로벌 해양관광허브구축	10,2990	0.858	8,8365
동북아 국제교류거점 조성	3,1197	0.668	2,0840
산업간 융복합화 및 연계	5,7345	0.810	4,6449
동서통합 및 지역상생 발전지대 조성	2628	0.786	2066
국내외 교통 네트워크 구축	4,9440	0.850	4,2024

자료 : 한국은행, 2009, 전계서

□ 고용유발효과

- 남해안발전 종합계획에 의하여 추진되는 개발사업의 고용창출 효과는 약 22만 인으로 분석됨
 - 가장 많은 고용유발효과를 내는 전략은 “친환경 글로벌 해양관광허브 구축”으로 분석됨
 - 사업비 대비 가장 큰 고용유발효과는 역시 취업계수가 높은 “친환경 글로벌 해양관광허브 구축”으로 분석됨

표 VI-6. 고용창출효과

(단위 : 억원, 인)

전략	투자액	취업계수	취업유발인구
합계	24,3600	-	21,9585
친환경 글로벌 해양관광허브구축	10,2990	11.4	11,7158
동북아 국제교류거점 조성	3,1197	5.8	1,8096
산업간 융복합화 및 연계	57,345	6.7	3,8425
동서통합 및 지역상생 발전지대 조성	2628	11.0	2893
국내외 교통 네트워크 구축	4,9440	8.7	4,3013

자료 : 한국은행, 2009, 전계서

□ 경제적 파급효과 분석 종합

- 「남해안권 발전 종합계획」에 의해 총 24조 3600억 원이 투자될 경우, 생산유발 약 48조원, 부가가치유발 약 20조원이 증가하며, 일자리 22만개가 새로 생기는 것으로 분석되었음

4. 개발사업의 효율적 추진방안

1) 개발사업 추진을 위한 SW 지원

가. 경제자유구역의 지정 및 확대

□ 서남권 경제자유구역 지정

- 목포항을 중심으로 동북아의 새로운 글로벌 경제거점 구축 필요
 - 동북아 관광수요 흡수를 위한 섬해양관광 거점기능 강화
 - 육·해·공 물류수송망 연계로 Sea & Air 지원체계 구축
 - 대규모 사업들과 연계를 통한 시너지 창출 및 서남권 발전 촉진
 - 외자유치 활성화를 위한 여건 조성 및 조기 집행 유도
 - 기존 경제자유구역과 차별화를 통한 취약기능 보완
- 환황해 경제권의 부상 및 중국경제의 급속한 성장에 대비하여 새로운 경제거점 구축
 - 영암·해남 관광레저형 기업도시, 무안 국제교류형 기업도시, 신안의 도서지역을 연계한 경제자유구역 지정
- 외국인 투자유치 활성화 및 국제수준의 정주환경 도모

□ 부산·진해 경제자유구역 확대

- 부산·진해 경제자유구역의 국제비즈니스 기능 확대를 위해 강서 국제산업물류도시(33km²)를 포함하여 구역 확대
- 첨단제조업 중심의 광역산업단지, 항공과 항만을 결합한 물류산업단지, 국제적 정주여건을 갖춘 지식창조도시 기능 도입

□ 광양만권 경제자유구역 확대

- 고흥의 우주산업단지, 사천·진주의 항공산업단지, 해양바이오산업단지, 그린에너지단지, 여수의 국제관광자유지대, 남해·하동의 국제해양관광·휴양단지를 포함하여 구역 확대
- 항공우주와 해양바이오 중심의 첨단산업, 관광휴양 및 항만물류 기능도입

나. 개발사업 추진을 위한 소프트웨어 구축

- 국제자본의 유치를 위한 과감한 규제완화
 - 동서남해안발전특별법상의 투자진흥지구로 지정하여 최대한 인센티브 제공
 - 외국인학교·의료휴양법인세 감면 도입
 - 비자고용잉여금 송금 등 현재 상태의 투자규제사항 완화
- 광양만권 경제자유구역을 남해안 선벨트 구상에서 제시하고 있는 남중권의 글로벌 경제기지로 육성
 - 외국인학교·정주공간 확보·법인세 감면 등 획기적인 규제완화
 - 자유무역지대를 확대하여 비관세지대화, R&D시설 확충, 임대료 감면 등을 통해 동북아 국제자유도시로 육성
 - 비자고용잉여금 송금 등 현재 상태의 투자 규제사항 완화
- 부산진해 경제자유구역을 글로벌 복합비즈니스 지대로 조성
 - 제조업 및 지식서비스를 기반으로 한 글로벌 비즈니스 지대 조성
 - 외국인학교·특수병원 설립법인세 감면 등을 위한 제도개선
 - 비자고용잉여금 송금 등 현재 상태의 투자 규제사항 완화

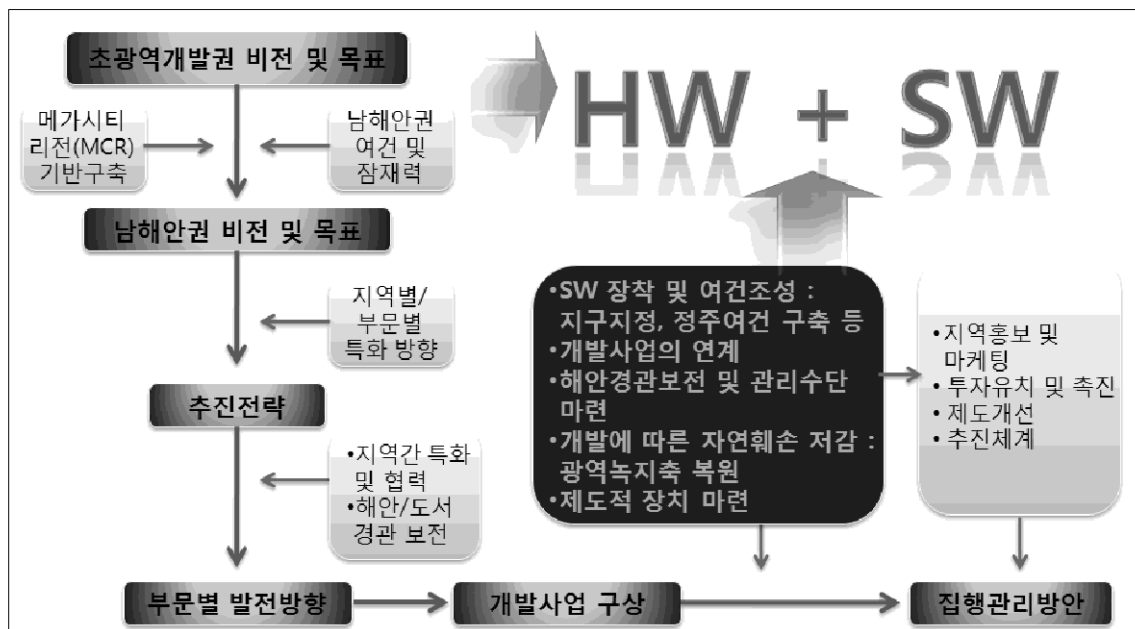


그림 VI-2. 개발사업을 뒷받침 하는 4가지 소프트웨어(SW)

2) 개발사업의 연계

□ 연계의 필요성

- 지역간 협력 유도하여 초광역개발권 개발 목표를 달성하기 위함
 - 한 사업추진에 따른 긍정적 효과를 연관된 다른 사업에 투입하여 시너지 효과 기대
- 동일한 유형의 개발사업의 경우 차별된 주제로 개발하고 상호 보완적 역할을 유도하여 개발효과의 극대화
- 개발사업간 사업시기의 조정하기 위함
 - 개발사업 가운데 위치적 또는 개발의 성격 등으로 연관된 사업, 예를 들면 도로사업 추진에 따라 시너지를 제고할 수 있는 단위사업의 경우 두 개의 사업 시기를 조정하여 추진하도록 하기 위함
 - 이를 위해 개발사업 집행시 이러한 점을 고려할 때 제시된 연계유형을 참고하도록 하기 위함

□ 연계 방법

○ 연계 원칙

- 단위사업 중 주된 사업을 중심으로 접근성·지역 특성·사업유형 등을 고려하여 관련성이 있는 사업을 포괄하여 패키지⁸⁾화하거나 네트워크⁹⁾화
- 여러 사업을 연계하는 네트워크 또는 패키지 구성시 필요한 경우 단위사업의 내용을 조정하거나 단위사업을 둘 이상의 네트워크 또는 패키지에 포함
- 남해안권 외 지역의 사업 및 광역경제권 선도사업

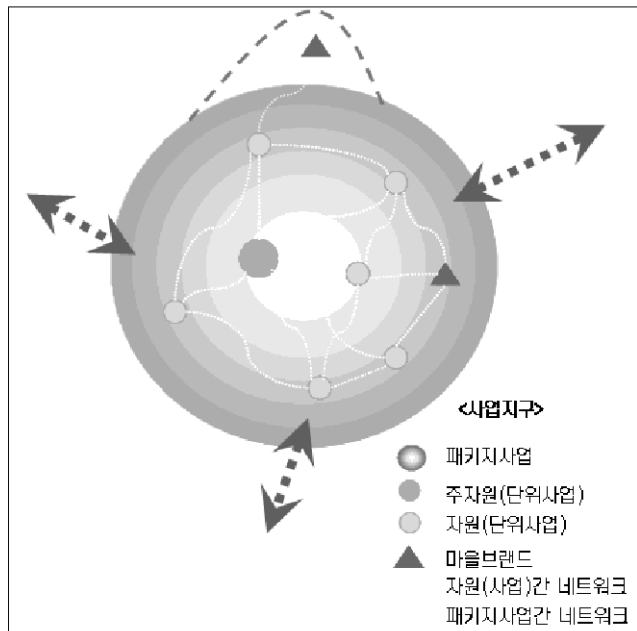


그림 VI-3. 개발사업의 연계 모식도

- 8) 공간적으로 인접하거나 교통접근성이 좋은 사업들간의 연계로서 주로 동일한 부문간사업간의 연계
- 9) 공간적으로 인접하지 않으나 기능이 상호 보완적인 사업들간의 연계로서 서로 다른 부문간사업간의 연계(예 : 남해안권과 다른 해안권 사업들 중 차별화 및 특화된 사업간의 연계)

- 을 패키지 사업의 연결사업으로 추진
- 남해안권 내에서 추진중 또는 추진예정인 사업은 추후 기 구성된 패키지에 포함하여 추진
- 단위사업의 네트워크 또는 패키지
- 기존 개발사업단위 중심의 벨트 및 클러스터 형성은 네트워크, 패키지의 기본이 됨
 - 도로, 철도, 크루즈 또는 해로 등 접근성, 3개 거점 중심 + 2개 중간 거점(서남권 중심으로 목포, 남중권 중심의 순천, 여수, 광양, 남해, 하동, 사천, 부산권 + 완도, 해남, 장흥 진도로 구성된 완도해남권, 사천, 진주로 구성된 사천진주권)을 주요 거점으로 한 네트워크 구성
 - 네트워크 또는 패키지를 하려는 목적은 각 사업별 특화 및 상호 연계를 통하여 사업의 시너지를 얻기 위한 것이므로 다른 부문보다는 관광, 자연환경보전 부문의 연계가 용이한 부분임
 - 따라서 개발사업 연계는 주로 “관광 휴양부문” 개발사업을 중심으로 연계 방안 강구하도록 함
 - 다른 부문은 관광휴양, 도로 등 SOC 그리고 일부 항만 물류와 연계하여 네트워크 구축 및 패키지 방안 강구
 - 본 과업에서 다루지 못하였지만 현재(또는 장래) 각 지역에서 진행중이거나 앞으로 추진예정인 사업들은 여기에서 제안된 네트워크 또는 패키지 유형에 자유롭게 포함하여 진행 할 수 있을 것임

□ 연계유형

- 자연탐방과 해양레포츠 연계
- 자연탐방과 해양레포츠 연계 : 녹색길, 해양레포츠, 생태관광
 - 예시 : 전남 영광, 함평 신안 녹색길 + 영광 경관형성 + 신안 해양레포츠 단지
 - 녹색길 따라서 드라이브, 경관감상, 해양레포츠 활동디 상호 연계되도록 계획 수립시 이를 고려
 - 이를 위해 신안 해양레포츠단지는 대규모 보다는 작은 단위로 구성하는 것이 바람직할 것임
 - 특히 가족 단위의 레포츠 경험이 가능한 단지를 조성하고 해양레포츠 활동을 처음하는 관광객에게 새로운 경험을 제공하기 위한 시설 투입
 - 자연탐방과 해양레포츠의 연계는 주변 지역의 생태관광 사업과도 연계가 가능할 것임

- 갤럭시 아일랜드사업과 서해안 도서관광 연계
 - 전남 신안 갤럭시 아일랜드사업과 서해안권 종합계획에서 제시하고 있는 도서 관광 관련 사업과 연계함
 - 유람선 또는 크루즈 선과 연계하기 위한 시설 투입을 검토
- 거점도시를 중심으로 한 주변 개발사업 연계
 - 목포 미항 중심의 다양한 볼거리를 제공하기 위한 시설 설치
 - 연계 가능한 사업유형 : 전남 갤럭시 아일랜드 사업, 그린 빌리지 시범사업(관광자원화), 진도 해상 영웅단지 조성, 진도 남도 문화테마 사업, 영암 남도문화 단지 + 목포 미항 및 크루즈 항, 목포 배후도시 재생사업, 팽목항 마린 시티 조성사업
 - 이를 위해 목포, 진도, 영암 전진기지화를 검토하고 기존 숙박시설 정비
 - 서해안 철도의 연장 그리고 신안에서 진도까지 유람선 투입 검토
- 무안, 목포, 영암의 농산물 유통 연계 + 서남권 경제자유구역 연계
 - 대 중국과의 교역을 확충하기 위하여 관련 자자체간 농산물 가공 및 유통 협력체 구성
 - 주변 지역의 농산물을 지역특화상품으로 지정하여 지자체간 경쟁이 아닌 “대 중국”을 염두에 두고 지역특성을 살린 상품 개발
 - 협의체를 효율적으로 운영하기 위하여 지역생태주의 (Bio-Region)¹⁰⁾ 개념을 도입하여 지역우선의 농산물 유통체계를 확립
- 남해안권과 내륙지역의 유사사업간 연계
 - 남해안권에서 제시하고 있는 개발사업 가운데 상당수가 내륙에 있는 지자체에서 추진하고 있거나 계획중인 사업유형들임
 - 따라서 이러한 유사한 사업들이 상호보완적이며 성공을 거두려면 다른 지역의 유사한 사업과의 차별화 시도가 중요함
 - 여기에 포함될 수 있는 개발사업은 영암 헬스케어와 남도문화 그리고 내륙 지자체의 나주, 광주, 화순 장성의 유사한 사업과 연계. 영암 헬스케어는 연계하는 지자체와 협력체를 구축하여 차별화된 사업방향을 설정하도록 함
 - 남도 문화 관련한 사업은 인근에 광주가 있으므로 남도문화에 익숙한 광주를 대상으로 할 경우 실패할 가능성 있음. 차별화의 시발은 고객을 누구로 할

10) 지역생태주의는 여러 관점에서 논의될 수 있지만 본 과업에서는 지역내 농산품을 지역에서 우선 소비할 수 있는 유통구조 개선과 이를 위해 지역소비물량 분석 및 지역생산품 소비 가능 규모 판단을 우선 목적으로 함. 지역에서 소비한 나머지 상품은 외부에 유통하도록 하고 이때 가격 차별화를 시도. 이러한 지역우선 유통구조는 녹색성장 정책과도 밀접한 연관이 있음. 관련하여 외부 관광객을 위한 ‘지역화폐’도 검토할 수 있을 것임

것인가를 고민해야 하는 것임. 이때 광주와 인접해 있어 접근성이 좋으므로 철도를 활용한 수도권을 대상으로 하는 것을 고려할 필요가 있음. 물론 완도, 강진 등의 남도문화 관련 개발사업과의 차별화를 염두에 두어야 할 것임

○ 지역 및 개발사업 관련 경관관리에 대한 연계

- 목포미항, 크루즈항 배후도시 재생사업 그리고 주요 지역에 대한 차별적인 경관형성 사업은 상호 보완적인 경관이 되도록 연계
- 목포미항은 무엇을 어떻게 재생하고 미항건설의 방향을 설정할 때 고려할 점은 무엇인가를 먼저 고민해야 함. 장래 서남권 경제자유구역의 중심 지역으로서 역할과 현재 지니고 있는 도시경관상 문제를 해결하는 차원에서 접근하도록 함
- 크루즈항 배후도시 재생 및 주요 관광자원 개발과 연관된 지역의 경관형성은 장래 관광중심지역으로서 역할을 수행하기 위해 필요한 시설에 대한 장기적 안목으로 경관관리 방향을 설정하도록 함

○ 광주-완도 고속도로 인접한 기능 연계

- 대상 : 영암 헬스케어 및 남도문화, 강진 남도문화 및 한방헬스케어, 장흥 문화탐방 및 한방 헬스케어 해남 남도문화, 해남 요트관광, 완도 해상영웅, 경관형성, 레인보우, 갤럭시 아일랜드
- “광주-완도 고속도로”를 중심으로 주변지역에 다양한 개발사업을 포함하고 있으므로 IC 위치가 외부인 유인의 중요한 역할을 할 것임
- 동일한 사업의 경우 지자체간 조정을 거쳐 도입기능을 차별화 하고 다양한 프로그램을 발굴하여 상호 보완적으로 운영되도록 함

○ 완도와 목포간 기능 연계

- 대상 : 완도, 제주도 관광
- 서해안 철도, 광주 - 완도 고속도로 연계
- 완도를 서해안 철도의 육지 종착지점으로 개발 유도
- 제주도 관광객의 중간 기착지로서 완도 관광 기능 확충 필요

○ 해양바이오 네트워크를 통한 연계

- 대상 : 완도 바이오 테크노 폴리스, 통영 해양바이오 클러스터, 기장 해양바이오 생물산업 클러스터
- 남해안권 전체가 메가시티리전으로서 그리고 해양국토를 지향하기 위한 새로운 성장동력으로서 “해양바이오”를 선정
- 각 지역을 해양바이오에너지, 해양생물연구단지, 해양생물자원 종합정보 등으

로 특화하여 남해안권 해양바이오 네트워크를 구축 : 관련 지자체간 협력사업으로 추진 : 상호 정보 및 기술교환 그리고 산업화하기 위한 유기적인 연합전선 형성

- 경전선(목포-순천-보성) 주변지역의 연계
 - 대상 : 목포 미항, 영암 남도문화 및 한방헬스케어, 강진 남도문화, 장흥 문학탐방 및 한방헬스케어, 보성 차문화 관광휴양지대, 한방헬스케어, 문학탐방
 - 동일한 유형의 개발사업의 지자체마다 포함되어 있음. 차별화된 개발을 추진하지 않으면 개발사업의 추진효과를 거두기 어려울 것임
 - 개발사업의 규모는 가능한 작게 그리고 각 지자체에서 추진하고 있는 다른 사업 예를 들면, 생태관광사업이나 농수산물의 특산물화를 통하여 개발사업과 연계 추진
 - 동일한 유형의 개발사업 추진시 지자체간 협력체널 가동하여 도입기능에 대한 조정을 사전에 할 필요가 있음
- 보성~고흥간 국도 주변지역의 연계
 - 대상 : 보성 차문화, 순천 명상수련 헬스케어와 문학탐방, 고흥 한방헬스케어와 천문우주 테마파크
 - 탐방객의 주 목표가 고흥 천문우주 테마파크가 될 가능성이 높음. 따라서 국도를 따라 잠시(반나절 정도) 들려 가는 프로그램 발굴 필요
 - 명상수련이나 헬스케어 또는 문학탐방은 뚜렷한 목적으로 가지고 대상지를 찾는 사람들이 주류를 이룰 것이므로 하루 내지 여러 날을 지낼 수 있는 다양한 프로그램과 시설 유치가 필요함
 - 다만, 명상수련, 헬스케어, 문학탐방은 지역가치를 부각할 수 있는 측면에서 개발되어야 함
 - 순천만 갯벌 탐방과 연계 가능
- 보성, 순천과 내륙의 곡성과 담양간 사업추진 연계
 - 대상 : 보성 차문화, 순천 명상수련 헬스케어와 문학탐방 및 곡성과 담양의 자연 및 문화 관광자원
 - 담양, 곡성지역을 찾는 관광객을 유인하기 위한 차별화된 자원 개발 추진
 - 담양과 곡성의 유사하게 활용되고 있는 자원특성을 분석하여 보성과 순천 명상수련 헬스케어 문학탐방의 기능 정립
- 경전선와 내륙과 해안과의 연계된 접근성을 따라 형성되는 벨트의 연계(순천-보성-장흥-해남 등)

- 대상 : 순천 생태관광, 한식 및 어촌문화 체험, 보성의 차문화 관광휴양지대, 장흥의 한방헬스케어, 해남 남도문화와 요트관광
 - 목포 또는 부산방향에서 경전선을 활용하여 전남 동부지역을 탐방하는 관광객에게 내륙에서 해안으로 연결되는 도로를 따라 다양한 체험거리를 제공할 수 있음
 - 각 지역에 조성되는 관광휴양상품이 모두 다른 유형을 제시하고 있으므로 품격 있는 상품개발과 프로그램을 발굴하면 좋은 패키지 상품이 가능할 것임
- 동서통합지대와 주변 개발사업간 연계
- 대상 : 하동 명상헬스케어, 은퇴자 마을, 광양-하동 동서통합지대, 순천 생태관광, 여수 외국인 전용위락지구, 휴양형 해양레포츠, 요트관광, 국제 크루즈항 개발 및 항구 재생, 남해 그린빌리지, 통영 해상영웅프로젝트, 한려수도 녹색휴양단지, 국제 엔터테인먼트지대, 경비행장, 사천 경비행장, 해상박물관 등 9개 지역에 포함된 개발사업이 다양한 연계방식으로 상호 보완적으로 네트워크 내지 패키지화
 - 순천, 고흥, 여수, 광양, 하동, 남해, 사천, 고성, 통영 등 9개 지역간 접근성이 크게 향상됨 : 남해동순천-광양간 전철, 동서화합 순환경전철, 서순천-사천간 남해고속도로, 고흥과 여수간 오션브릿지 사업, 남해 창선-통영 산양간 연결 등
 - 남해안권 관광휴양 부문 개발사업이 중점적으로 육성되는 지역으로서 다양한 관광상품이 제시되고 있음
 - 보성, 순천, 하동 지역은 주로 휴양형 관광상품이 여수, 광양, 남해, 사천, 고성, 통영 지역은 주로 위락형 관광상품을 배치하고 있음
 - 다양한 볼거리를 제공하기 위하여 경관조성, 해안선 경관관리 등을 위한 개발사업도 포함하고 있음
 - 9개 지역 “연계”의 특징은 도서를 다양하게 활용하고 있다는 것임
 - 여수 엑스포 지원사업을 포함하고 있으며, 제시되고 있는 대부분의 사업은 여수 엑스포 이후 여수에 기 개발된 다양한 시설과 연계하여 본 지역을 외국 관광객 메카로 키우기 위한 상품을 집중적으로 배치하고 있음
 - 이와 같이 외국관광을 위한 지역개발은 궁극적으로 외국인 정주환경 개선에도 도움이 될 것이며, 나아가 외국 투자유치에도 긍정적 역할을 하게 될 것임
 - 따라서 9개 지자체간 협력체를 구성하여 공동으로 개발사업을 추진하는 것이 바람직함
 - 9개 지역 내부에서 여러 유형의 “연계”가 가능할 것임

- 다도해 탐사 네트워크를 통한 연계(신안-가덕도)
 - 대상 : 신안-진도-해남-고흥-여수-남해-통영-부산 가덕도의 도서 연결
 - 유람선 연결을 통하여 다양한 해안관광상품 개발
 - 주요 기항지의 도시재생 사업 추진
 - 기항지의 도시와 인접한 부문별 사업과의 연계 가능
- 제조업, 항만물류 부문과 관광휴양 부문간 연계
 - 신소재 산업(보성, 순천, 광양) - 생태산업단지(광양) - 그린빌리지 재생섬(남해) 연계
 - 대상 : 신소재 산업(보성, 순천, 광양), 생태산업단지(광양), 그린빌리지 재생섬(남해)
 - 생태산업단지 조성시 신소재 활용할 수 있는 아이템 발굴 필요
 - 스웨덴 백스웨 생태마을, 덴마크 칼룬드버그 생태산업단지와 같이 관광자원화 가능 : 방문 프로그램 개발, 도시 정비를 통하여 아름답고 쾌적한 도시경관 조성
 - 생태산업단지와 그린빌리지 재생섬은 여수와 남해 외국인을 겨냥한 관광위락단지조성과 연관시키 녹색성장의 상징적 사업으로 내세울 수 있을 것임
 - 가덕도의 그린빌리지는 업무차 한국을 방문한 외지인들이 머무는 곳이라면 이곳의 그린빌리지는 일종의 별장이나 장기간 투숙을 목적으로 한 거주공간화하는 것이 좋을 것임
- 국제 관광위락지대 조성을 위한 연계
 - 여수 요트, 위락지구 - 남해 위단지 - 통영 국제엔터테인먼트
 - 대상 : 여수 요트, 위락지구 - 남해 위단지 - 통영 국제엔터테인먼트
 - 국제크루즈항이 건설되고 국제 노선이 결정되면 이곳은 남해안권 외국인을 위한 관광메카가 될 곳임
 - 자연경관을 최대한 살리는 시설물 설치가 성공의 관건임 : 각종 건축물의 형태, 색채, 규모(높이 포함), 위치 등에 대한 조례 등과 같은 제도적 장치가 마련되어야 함
 - 자연경관과 어우러진 명품 건축물이 들어서는 것과 함께 다양한 볼거리와 휴양경험을 제공하여야 함
 - 여수, 남해, 통영의 3개 지자체가 단순한 협력 채널을 넘어 사업추진체를 공동으로 구성하여 개발사업을 진행하도록 함
- 동서통합지대 기능과 내륙 지자체간 각종 사업과의 연계

- 대상 : 동서통합지대, 하동 차문화 관광휴양지대 + 산청, 구례
 - 동서통합지대에 문화 예술 기능이 배치될 것임. 관련하여 산청과 구례 등의 템플스테이를 비롯한 생태관광 참여자들의 성향을 파악하여 다양한 문화예술 프로그램을 구성하도록 함
 - 동서통합지대를 중심으로 주변에는 다양한 그러면서 유사한 관광휴양 관련 사업이 분포되어 있음. 명상수련, 차문화, 한식 및 어촌체험, 문학탐방과 같은 정적인 휴양형부터 해양레포츠, 국제 위락단지, 요트관광, 국제엔터테인먼트 등과 같은 위락형에 이르기까지 여러 형태의 관광휴양상품들이 각기 특성을 지니고 개발되도록 각 사업에 대한 기능이 조율되어야 함. 이를 위해 전남과 경남이 공동사업추진기구를 구성하여 각 사업별 상세 도입활동과 시설에 대하여 사전 협의하고 나아가서 집행에 이르기까지 공동으로 추진하도록 함. 특히 이곳에 들어서게 될 호텔과 같은 숙박시설은 전남과 경남의 공동사업추진기구와 연계된 각 지역의 “개발공사”가 직접 개발하는 방안도 검토될 수 있을 것임
- 주요 관광사업간 차별화 및 연계
- 전남지역 갤럭시 아일랜드와 휴양형 해양 레포츠 벨트간 차별화 추진
 - 그린빌리지 관련하여 신안-가덕도간 사업유형의 차별화 연계
 - 순천-구례-하동 그리고 순천-곡성-순창 등 남해안권과 연결된 내륙의 기존 관광휴양자원과의 연계
 - 관광관련 사업간 차별화 : 단순한 관광휴양자원의 연계 또는 차별화를 넘어서 숙박시설의 연계와 교통수단의 연계 등을 추진하도록 함. 예를 들면 숙박시설의 경우 서로 다른 형태의 숙박시설을 설치하여 방문객 기호에 부응하도록 하고, 서로 방문객을 연결해 주기 위한 정보교환체계를 구성하도록 함. 또한 교통수단의 경우 특정 기간에 두 개 지역을 연결하는 노선을 구성하여 방문객의 편의와 많은 방문객의 유치를 도모하도록 함
- 부산-전남-경남지역간 관광사업 차별화를 위한 연계
- 부산해안권 : 가덕도(비즈니스 관광), 동부산(영상·테마), 태종대(명승·경관), 해운대(위락·온천 중심)
 - 경남·전남해안권 : 문학탐방, 명상수련 헬스케어, 휴양형 해양레포츠 등에 대한 단위사업간 차별화

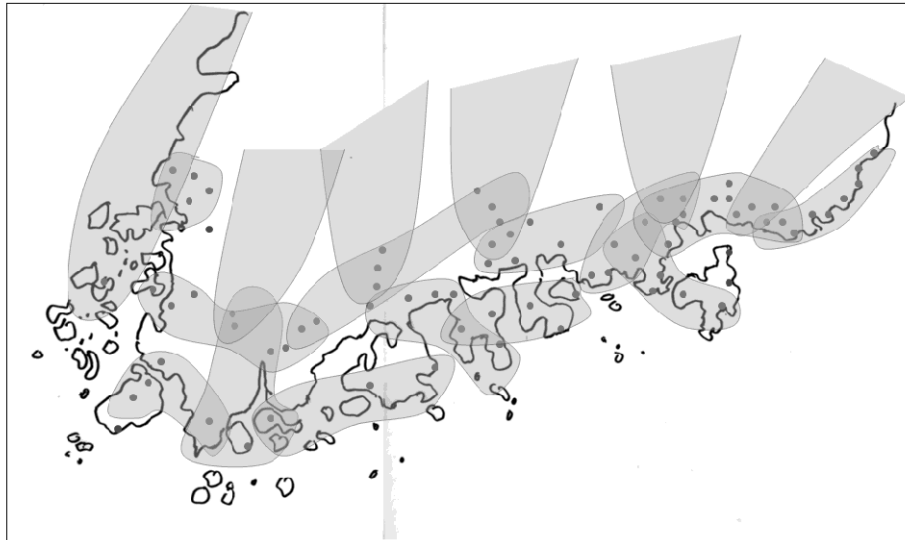


그림 VI-4. 개발사업의 연계예시도 (Network & Package)

□ 연계방안

- 연계에 포함된 해당 지자체간 협력체를 구축
 - 각 지자체의 특화 방향에 대한 논의를 통하여 사업의 방향을 정하고
 - 구체적으로 포함할 기능/시설 등을 개발계획 수립시 상호 협력하여 정리하도록 함
 - 사업추진에도 상호 보완적으로 협력체를 가동하여 개발사업의 성격이 계속 유지되도록 함
 - 이때 협력체에는 지자체에서 건의한 관련 전문가의 자문을 받도록 함
- 협력체 가동하여 개발사업을 추진하는 지자체에는 도/정부 차원에 일정 지원이 가능한 방안 검토
 - 남해안권 종합계획 추진위원회에서 지자체가 연계하여 개발사업을 추진하는 경우 이를 지원하는 제도적 장치를 마련함

3) 자연환경변화의 사전 저감

가. 필요성

- 개발사업 추진에 따른 녹지축, 하천 등의 훼손 저감 : 광역 녹지축 복원
- 산림 감소에 따른 온실가스 흡수원 감소 예방 : 숲조성

- 산림조성 규모 : 개략산정 제시
- 국립공원내 개발시 적성평가 실시후 개발사업 추진

나. 자연환경변화의 사전 저감

□ 분석 방법

- 개발예정구역의 개발전후의 토지피복을 분석하여 지역환경변화를 시뮬레이션
- 자연환경훼손 사전예방 및 저감방안 제시
 - 자연환경훼손이 심각한 경우 새로운 입지대안을 검토하거나 규모를 조정
 - 개발사업으로 인한 불가피한 자연환경훼손의 경우 복원 및 저감방안 수립

□ 부문별 환경변화 특성

■ 제조업 부문

- 농업지역과 산림지역에서 가장 많은 영향을 받을 것으로 분석됨
 - 환경변화에 변화를 받게 되는 전체 지역 면적 중, 농업지역이 35%, 산림지역이 35%의 면적이 환경변화의 영향을 받을 것으로 추정됨
 - 제조업부문 개발사업의 지역환경변화 예상지역의 약 70% 이상을 차지하고 있음
- 농업지역과 산림지역 다음으로 영향을 크게 받을 것으로 예상되는 토지이용/피복 유형은 수역과 습지로 분석됨
 - 특히 남서권 조선부품 거점사업의 경우 습지가 많이 분포되어 있는 지역에 위치하여 있기 때문에 이에 대한 영향을 받는 습지의 면적이 클 것으로 예상됨

■ 관광 부문

- 토지이용/피복 유형 중 수역이 가장 많은 영향권의 범위에 들어와 있음
 - 환경변화에 변화를 받게 되는 전체 지역 면적 중, 수역이 41%를 차지하고 있음
 - 관광 부문의 개발사업 중 해안에 가까이 위치한 사업이 대부분을 차지하고 있기 때문임
- 수역 다음으로 영향을 크게 받을 것으로 예상되는 토지이용/피복 유형은 산림지역과 농업지역으로 분석됨

■ 자연환경 부문

- 자연환경 부문의 핵심사업 추진에 따르는 지역환경변화의 주요 대상 위치는 남해안권 자연환경부문 사업의 특성 상 해안 및 수역이 주요 대상이 되고 있음
 - 사업의 주요 내용이 해안을 이용하거나 해양을 활용한 핵심사업 들이 중심이기 때문임

■ 도로 등 사회간접자본 부문

- 도로 등 사회간접자본 개발사업 추진으로 인하여 변화가 예상되는 토지이용/피복 유형을 살펴보면 전체적으로는 농업지역과 산림지역에서 가장 많은 영향을 받을 것으로 분석됨
 - 농업지역·산림지역의 경우 환경변화 예상지역의 약 60% 이상을 차지하고 있음
- 이들 지역 외에 다음으로 영향을 크게 받을 것으로 예상되는 토지이용/피복 유형은 수역과 시가지/건조지역으로 예상됨
 - 우선 도로 부문의 핵심사업 중 연육교의 사업이 큰 비중을 차지하고 있기 때문임
 - 도로·철도의 특성상 인구가 집중되어 있는 지역을 연결하기 위한 사업이 우선이 되기 때문임

□ 자연환경변화 사전 저감 전략

- 개발계획 작성시 수역, 농업지역, 해안의 수려한 산림지역의 환경변화에 적절히 대처하는 환경변화대책 전략의 수립에 초점을 둬
- 도로 등 사회간접자본 개발사업으로 인한 환경변화의 영향은 보다 종합적인 차원에서 검토되어야 함
 - 고속도로는 단순한 토지이용/피복 유형의 변화 뿐만 아니라 지형적인 변화와 더불어 지역 간의 환경적 교류를 저해하는 요소로서 작용될 소지가 큰 사업임
 - 도로·철도 개발사업으로 인한 환경변화의 영향은 보다 종합적인 차원에서 검토되어야 함
 - 연육연도교 사업의 경우 해양에 많은 교량의 건설이 필요하며 이에 의한 건설 사업 중의 환경변화, 사업 후의 해양에 대한 영향 등을 환경변화 전략 수립에서 검토하여야 함

4) 개발사업 추진 후 모니터링

가. 개발사업별 훼손 형태¹¹⁾

□ 수자원

- 대체기능 없이 하천 제거, 하천변·해안선 변경 및 직선화
- 하천 및 연안 주변 토지이용변화에 따라 오염원이 하천 또는 연안해역에 유입되거나 동식물 이동의 변화를 초래한 것
- 하천 유입부분인 산지의 지형변화에 따라 하천으로 집수되지 못하는 상태 그리고 이와 관련된 하천 및 연안생태계 변화 등을 포함함
- 매립 또는 점용으로 인하여 해양 생태계, 해양물리(조석, 조류, 해수교환 정도 등), 해양화학, 해양퇴적물 등에 영향을 미침

□ 녹지

- 녹지면적 및 식생감소, 녹지의 단편화, 대규모 녹지사이의 징검다리 역할을 하는 작은 녹지의 제거 등
 - 녹지 자체의 변형 또는 주변 토지이용의 변화로 인하여 녹지가 지니고 있는 본래의 기능을 약화시킨 것 등을 포함함

□ 생태계

- 기존 토지기능 상실에 따른 생태계의 급격한 변화
 - 예를 들어, 녹지 제거에 따라 생태적 연결성이 역화됨에 따라 장기적으로 나타날 생태계 영향 등이 나타남
 - 도로 및 철도는 직접적인 훼손외에 생물의 이동을 방해가호 고립회시킴으로써 생물종다양성을 손실케 함
 - 먼지, 배기가스 등의 오염물질 등의 배출로 인해 대기질의 변화, 기후의 변화 나아가서 동식물에 잠재적 영향을 초래할 수 있음
- 경사지의 평면화가 산자락의 생태적 역할을 제거

11) 최영국 외, 2006, 국토의 자연훼손 진단 및 대책에 관한 연구, 국토연구원, 인용후 재편집

□ 지형

- 경사지의 평면화가 산자락의 생태적 역할을 제거
 - 산업단지개발, 관광지(예, 대규모 위락단지) 건설 등과 같은 면적인 훼손은 산림의 주변부나 낮은 구릉지 또는 농지를 무분별하게 절성토함으로써 발생함
- 사면발생에 따라 자연과 인공물과의 경관이 조화롭지 못함
 - 주변의 자연경관이 무시되거나, 자연생태적인 보전 가치가 있는 지역이 개발 사업으로 인해 생태계 훼손 및 교란이 발생하여 생물서식처가 파괴됨
- 산지변형에 따른 식생훼손 및 집수기능의 상실 등
 - 개발이후 계곡유실, 주변환경과 부조화, 오염원(오폐수) 발생 및 이로 인한 하천오염, 방문객으로 인한 환경훼손 및 쓰레기 문제등을 야기하여 자연훼손을 가중시키는 요인이 될 수 있음

나. 모니터링 방안

□ 통합관리시스템 구축의 배경 및 필요성

- 본 계획과 같은 대규모 계획은 개발환경의 복잡성으로 인해 통합관리의 필요성이 대두됨
 - 사업시행자가 분산되는 환경은 자연환경훼손에 체계적으로, 광역적으로의 접근이 어려움
 - 범 남해안권의 일관된 전략없이 개별 광역시도, 개별 시군의 필요에 의해 사업이 진행될 시 환경훼손에 대한 대응은 미미할 수 밖에 없음
- 통합의 유연성을 확보하면서 기본 자연환경을 보호할 수 있는 효율적인 통합방법이 필요함
 - 남해안권 개발사업 추진에 따른 지리정보, 개발진행상황, 개발이후 모습 등을 DB로 구축하여 지속적인 관리가 가능한 시스템을 구축할 필요성이 있음
 - 통합관리시스템 구축은 GIS를 기반으로 각종 지리정보, 자연·인문·사회·경제산업 환경의 주요지표를 구축함으로써 지속적인 지역개발 및 환경보전을 위한 기초자료로 활용함

□ 통합관리시스템의 주요 내용

■ 웹GIS 기반의 백오피스 구축

- 남해안권 주요 개발사업을 포함한 남해안권의 자연환경, 인문사회환경, 경제산업환경 등의 주요 지표의 지역별 등록, 수정, 삭제 등의 기능이 있는 웹GIS 기반의 백오피스 구축
 - 토지생태적 특성을 파악할 수 있는 기초정보를 구축하여, 중장기 개발사업 진행시 활용
 - 향후 구축되어 지는 자연환경보전 모니터링 체계와 연동하여 남해안권내 주요 환경상황파악이 가능하도록 시스템 개발시 고려
 - 개발사업 추진에 따른 체계적인 관리를 위한 시스템 구축은 물론 관광안내 등 남해안권의 홍보자료로 활용할 수 있도록 함

■ 그린IT¹²⁾를 활용한 자연환경보전 모니터링 체계 구축

- 근래 환경문제가 인류에게 가장 시급한 글로벌 해결과제로 부상함
 - 대규모 개발사업의 에너지 사용량 증대에 따른 그린IT에 대한 현실적 요구가 증대함
 - 선진국들은 신산업혁명으로 일컬어지는 ‘저탄소 경제사회’를 대비, 녹색경제 전환 및 시장 선점을 위한 다양한 노력을 추진하고 있음
- 그린IT와 자연환경보전과의 관계¹³⁾
 - 최근 그린IT를 활용한 환경자원관리 및 환경오염 대응시스템 구축에 대한 관심이 증대되고 있음
 - 네트워크에 연결된 센서를 활용하여 기상측정, 교통상황, 대기오염 등의 실시간 환경정보 수집·제공·활용 기반을 제공함¹⁴⁾
- 센서기반 실시간 재난위험예측 시스템을 구축
 - 자연재해 위험지역 및 국가 주요 시설물을 대상으로 센서망을 활용한 실시간 재해 상황 모니터링, 재난위험예측 시스템을 구축
- 남해안권 개발사업이 시작되면 환경관리영역에 대한 IT 기술 및 인프라 적

12) 환경을 저해하는 현 IT의 문제점을 친환경적으로 바꾼다는 의미로도 해석되고 있으며, 근간에는 차량으로 인한 공해나 산업에서 발생하는 환경 오염 등을 IT기술로 방지하고 예방하여 보다 나은 환경을 만들어 보자라는 뜻으로도 사용되고 있음

13) 방송통신위원회, 2009.10, 그린IT 동향분석 리포트 vol.2, 재편집

14) 지능형 네트워크(IP-USN)를 이용한 실시간 환경정보 제공 서비스가 가능함

용 중요성이 부각

- 수질 및 대기질의 실시간 모니터링과 진단, 수질오염에 대한 선제적 대응을 통한 환경훼손 최소화를 지향함
- 남해안 환경정보 수집용 센서 네트워크 구축을 통한 생태계 보전 및 관리강화가 가능함
- 환경 모니터링(Environmental Monitoring)의 필요성이 높은 지역을 골라 주변 공기와 물의 질을 계속 추적하며 환경구조와 관계된 모든 물질을 지속적으로 측량하여 데이터를 구축하고 분석함
- 이를 성공적으로 이행하기 위해 지역별로 이동측량기기를 설치함

5) 해안도시 경관관리

가. 기본방향

□ 추진방향

- 주요 항구주변 도시재생을 통한 경관형성
- 항만주변 경관정비 및 워터프론트 조성은 공공에서 추진하고 상업업무시설은 민간 주도의 도시재생사업으로 추진
- 항구도시별 특성을 살린 상징물을 건립하고 색채 및 가로시설물 등을 도시별 정체성에 따라 설정
- 항만 배후지역에서 바다로의 물리적·시각적 접근성 확보



그림 VI-5. 항구주변 도시경관 형성사례

- 도시와 자연, 배경이 되는 스카이라인 고려
 - 항구도시의 배후 자연경관을 고려한 스카이라인 형성을 위해 인공시설물 설치 규모 제한
 - 도시의 정체성 확보 및 이미지 제고를 위해 랜드마크를 조성
 - 항구주변에 적극적인 경관형성사업 추진(도시재생, 워터프론트 등)

□ 해안경관관리 방안

- 남해안을 일주하는 경관도로 조성(연안녹색길 조성 사업)
- 주요 연안지역의 색채 통일감 부여(레인보우 프로젝트)
 - 남해안을 7개 지역으로 구분하여 각 지역별 색채계획을 수립하고 색채의 사용범위를 제한
- 기존 어항을 다기능 어항으로 정비(다기능 어항 재생사업)

나. 경관관리 가이드라인

□ 건축물 관리방안

- 해안에 인접한 건축물군에 의한 차폐감 완화하기 위해 개방지수 확보, 해안선과 건축물 수평 배치 지양
- 대규모 건축물에 의한 위압감 완화를 위해 건축물의 위압감 완화를 위한 규모 제한
- 해안변 건축물에 대한 건축물 형태 및 입면구성 다양화
- 다양한 경관 형성을 유도하기 위한 방안으로 건축물에 대한 입면 분할, 블록단위 평균층수 도입

□ 스카이라인 관리방안

- 자연경관지역은 저층을 유지하여 자연과 조화되는 스카이라인 유지
- 도시경관지역은 도심부에 랜드마크를 조성하여 상징성 강화
- 항구 주변은 도시재생사업, 워터프론트 개발사업 등을 적극 추진하여 경관형성

□ 색채관리방안

- 남해안의 이미지와 정체성을 구현하기 위해 적극적 수단으로서 색채계획 구상
- 건축물 및 시설물에 대한 색채계획 기준 제시를 위해 형용사기법을 활용하여 남해안의 이미지에 맞는 색상 선정

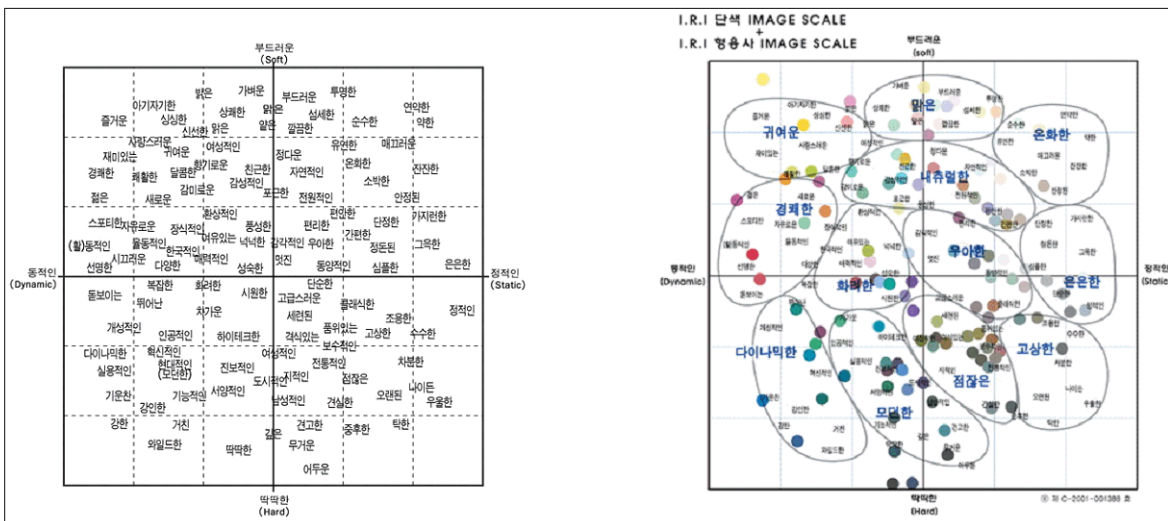
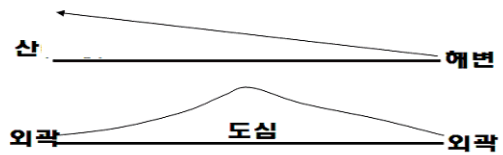


그림 VI-6. 도시상징색상 예시

- 건축물 및 시설물의 재료는 최대한 자연재료를 활용하고, 색채계획에서 제시한 색채에 맞는 재료를 선정
- 재료의 색상은 주변 향토색과 조화되는 색채와 재료 선정

□ 해안도로의 경관영향 저감방안

- 기존 해안도로를 활용하여 환경친화적인 해안경관도로 조성하여 관광객에게 제공
- 국도 77번을 주노선으로 하고 반도 및 섬일주 경관도로 조성 상징성 강화



- 해안도로 및 탐방로는 최대한 기존 지형을 훼손하지 않는 노선을 선정하도록 환경친화적인 공법을 적용

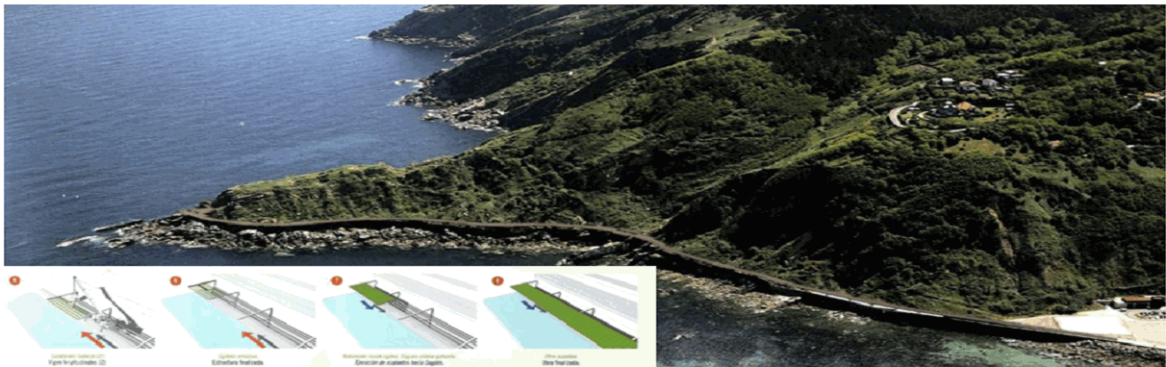


그림 VI-7. 환경친화적인 해안도로 공법

6) 시범사업의 추진

- 남해안권 발전의 조기 가시화를 위한 시범사업 추진
 - 시범사업의 원활한 추진을 위해 기업과 외국인 투자에 장애가 되는 핵심규제를 합리적으로 개선
 - 시범사업의 추진을 위한 계획수립 및 사업추진절차 간소화 필요
 - 시범사업으로 해안미니기업타운 조성, 복합 마리나리조트 조성, 섬을 활용한 관광단지 조성, 해안변 경관도로 조성 등을 추진
- 해안미니기업타운 조성
 - 국내외 기업의 이전을 통한 투자유치를 위해 해안미니기업타운 조성 추진
 - 기업의 유치를 위해서는 교육, 의료, 복지 등 정주여건 확보가 필수적임
- 복합 마리나리조트 조성

- 해양자원과 바다를 활용한 복합리조트를 조성하고 핵심시설로 마리나 조성
- 미라나는 이미 조성된 시설을 활용하는 거점 마리나와 어항 등 기존 시설을 활용한 마리나 조성
- 섬을 활용한 관광단지 조성
 - 섬은 남해안이 가진 가장 중요한 자원으로 적극적인 활용이 필요
 - 섬과 해양을 활용한 해양관광단지를 조성하여 남해안 발전 선도
- 해안변 경관도로 조성
 - 해안변 기존 도로를 경관도로로 정비하여 관광객 유인요소로 활용
 - 주차장 등 편의시설, 조망장소 등을 설치하여 명품 해안경관도로 창출

해안미니기업타운 조성



복합 마리나리조트 조성



섬을 활용한 관광단지 조성



해안변 경관도로 조성



5. 구역지정을 위한 개발계획 대상

1) 선도개발사업의 선정기준

가. 동서남해안권발전 특별법상의 개발구역 지정요건에 부합한 사업¹⁵⁾

- 동서남해안권의 화합 선도 및 국가경쟁력 강화에 기여할 것
- 환경적으로 지속가능한 사업일 것
- 지역특성 및 여건에 부합할 것
- 개발사업의 투자계획 등이 실현가능할 것
- 고용증대 등 지역경제 활성화 효과가 클 것
- 인근지역의 다른 법령에 따른 개발사업과 연계하여 지역발전 효과가 클 것

나. 사업시행 효과의 조기 가시성

- 사업시행 효과가 조기에 가시화될 수 있는 사업일 것

다. 사업추진 절차의 원활성

- 관계기관 협의, 위원회 심의 등이 용이하고 조속히 추진할 수 있는 사업일 것

라. 개발구역 규모의 적절성

- 특별법상의 개발구역 최소규모를 너무 크게 벗어나지 않는 사업일 것

마. 개발사업의 용이성

- 사업시행자가 선정되어 있거나 사업추진의사가 있는 지역일 것
- 예산반영이 용이한 지역일 것

15) 법 제7조 ①, 영 제7조

- 보호지역 또는 환경적으로 민감하지 않은 지역(사전환경성 검토 빠른 협의를 위해)일 것
- 2009년 예산 반영이 용이한 사업일 것

바. 일련의 사업단지 규모

- 선적인 시설(인프라)은 제외하고 단지위주의 사업지역 선정

2) 개발사업 선정방법

- 우선순위 결과보다는 현재 제시하고 있는 시범사업과 신속하게 추진할 수 있는 사업을 우선적으로 고려
- 이때, 지자체 및 전문가 의견을 적극적으로 수렴하여 최종결정

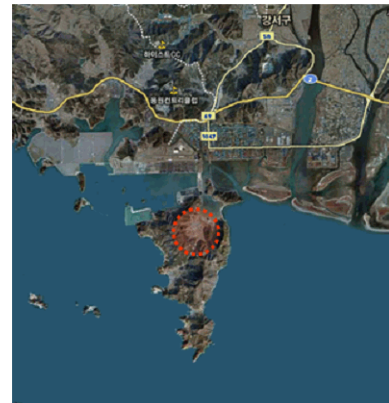
3) 개발구역의 기능

- 초광역개발전략에 따른 동서남해안권 종합계획 발전전략을 실현하기 위한 핵심사업 가운데 조기 추진을 통하여 발전전략의 파급효과가 높은 선도사업으로서 일련의 사업단지
- 단일 사업지구이거나 복합 기능을 수용하여 해안권역내 인접 시·도 혹은 내륙으로 연계 개발을 위해 필요한 단지

4) 개발사업 선정

가. 부산

- 위치 : 부산광역시 강서구 천가동 일원
- 면적 : 125,4000㎡(약 38만평)
- 주요 도입기능
 - 국제적 휴양주거단지 : 저밀, 중밀, 고밀 주거 단지, 상업업무기능, 공원, 생태체험공간 등



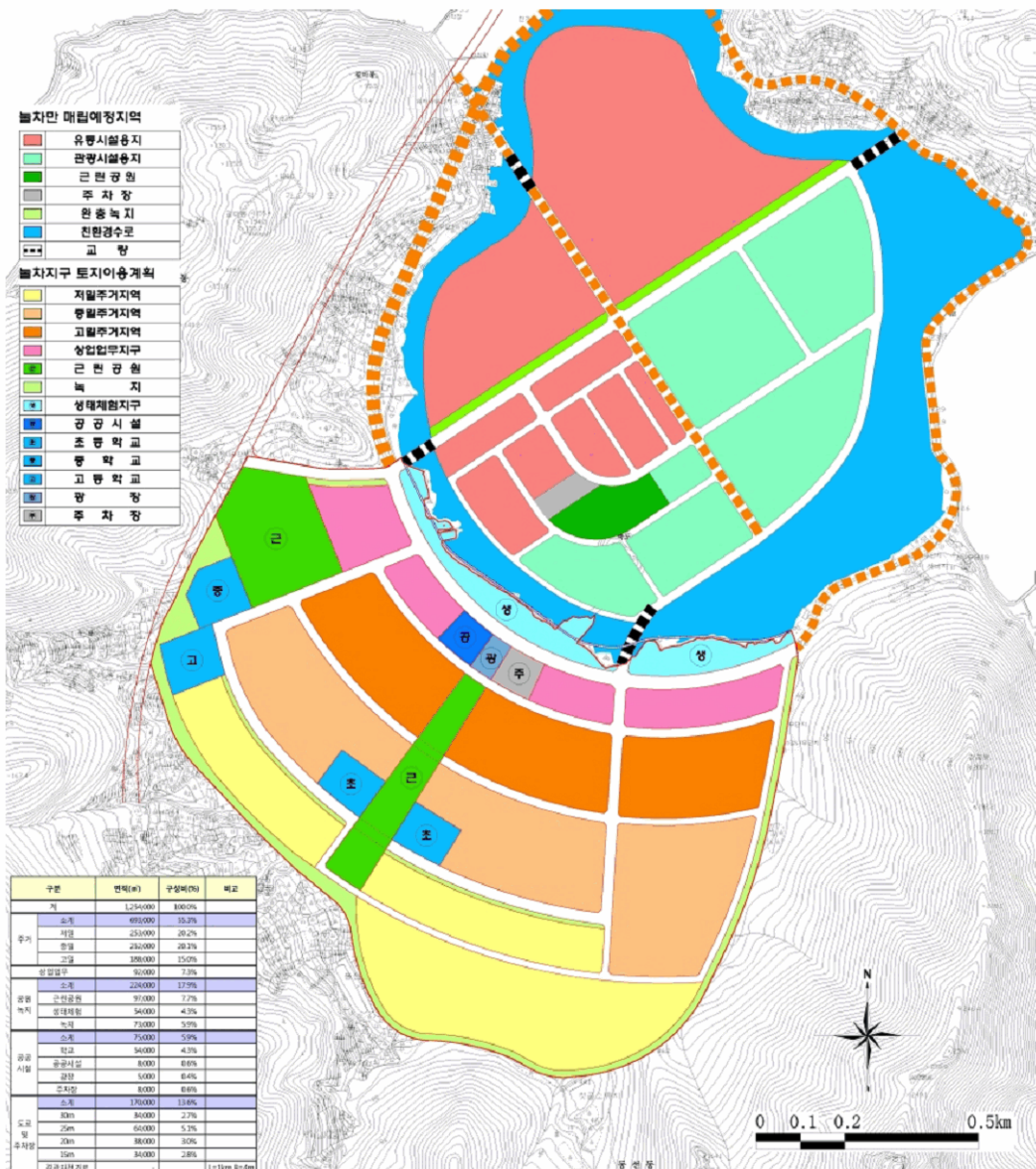


그림 VI-8. 부산 가덕도 개발구역 토지이용구상(안)

나. 전남

- 위치 : 전남 진도군 임회면 팽목항 및 서망항 일원
- 면적 : 63,7900㎡(약 19만3천평)
- 주요 도입기능
 - 관광·레저·휴양 : 마리나, 보딩, 해양체험시설, 잔교낚시, 펜션 등
 - 공공·문화 : 해양박물관, 전시관, 공연장 등
 - 항만배후 : 주거, 산업, 물류·유통, 상업 등



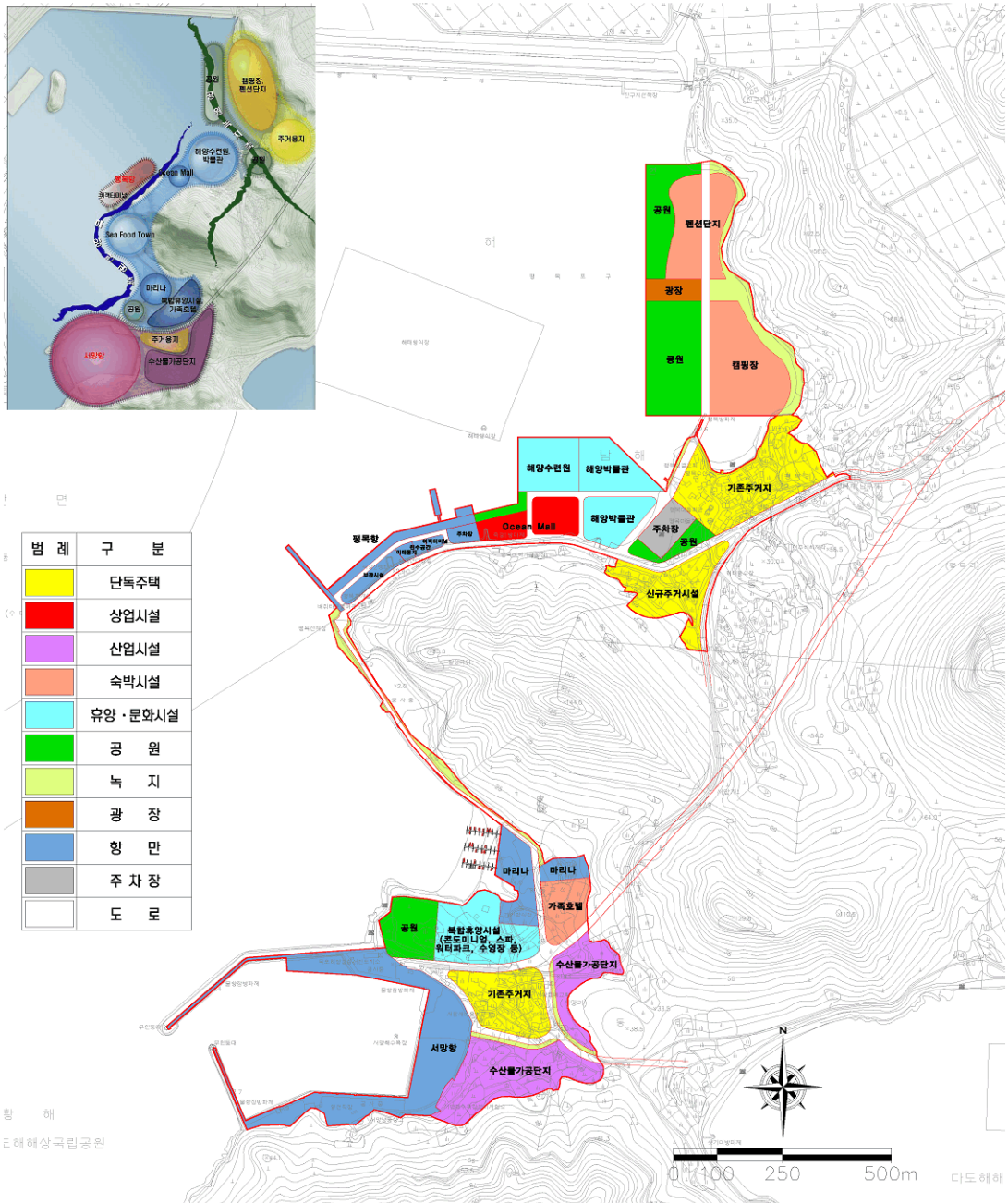


그림 VI-9. 전남 진도군 개발구역 토지이용구상(안)

다. 경남

- 위치 : 경남 거제시 일운면 지세포항 일원
- 면적 : 113,5600㎡(약 34만평)
- 주요 도입기능



- 전원형 휴양마을 : 전원주택, 전통한옥촌, 펜션단지, 자연학습지역 등
- 해양레포츠 마을 : 해양레저시설 및 해양레저훈련장, 해수욕장 및 부대시설 등
- 해양관광 휴양마을 : 마리나 및 관련지원시설, 콘도 및 호텔, 낚시테마공원 등

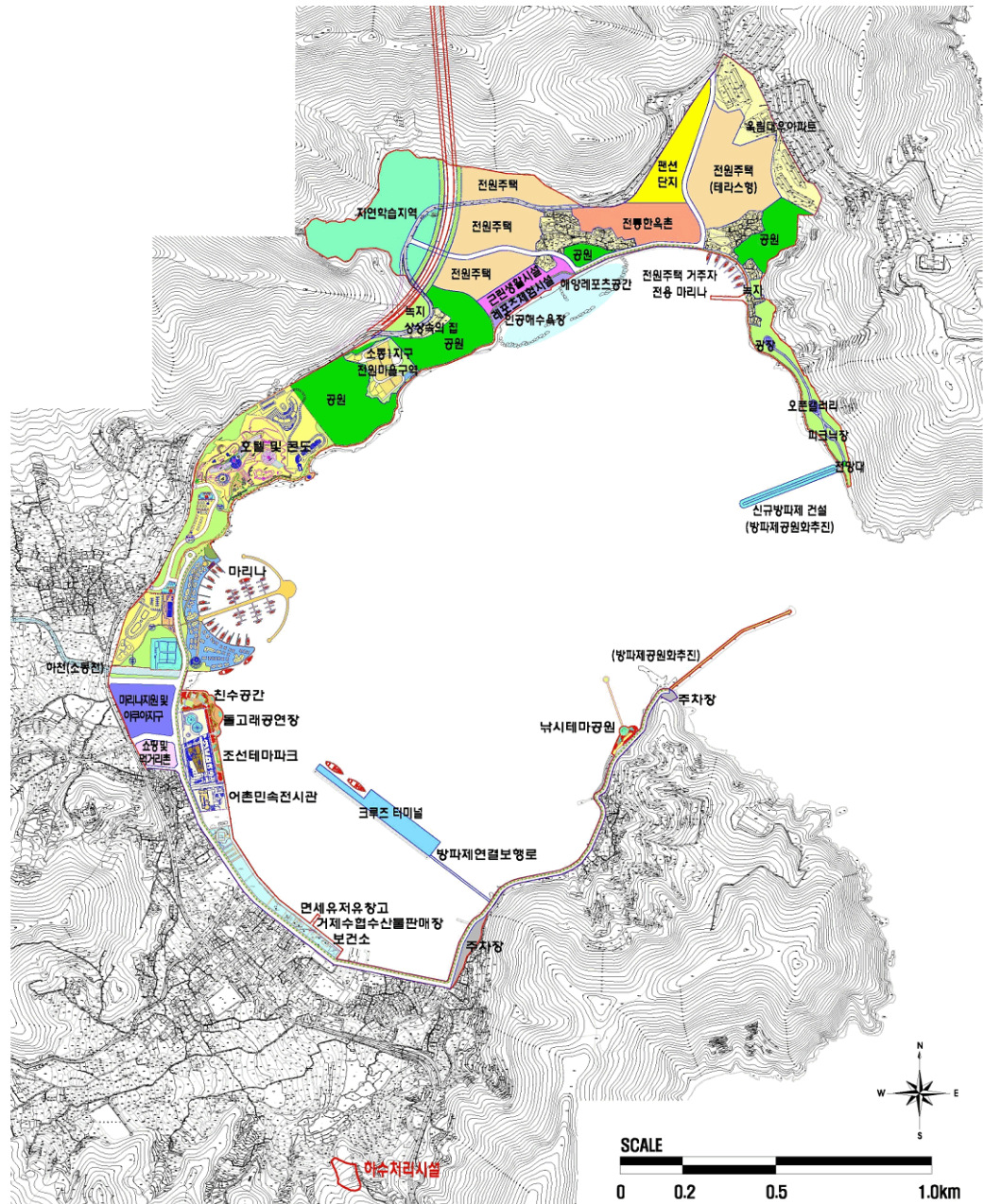


그림 VI-10. 거제시 지세포 개발구역 토지이용구상(안)

VII. 집행관리계획

1. 자원조달방안 / 457
2. 투자유치 촉진방안 / 497
3. 집행관리방안 / 509

1. 재원조달방안

1) 사업비 개요

가. 사업유형별 재원분담 기준

□ 중앙정부 추진사업

- 중앙정부 추진사업은 국고에서 부담하되 민간투자 유치가 가능한 사업은 민간투자를 활용함
 - 주로 고속도로, 일반철도, 항만, 공항 등 교통기반 시설, 산업단지, 물류단지의 기반시설 등 사업시행주체가 중앙정부인 사업은 국고에서 부담하되 주요 여건에 따라서는 민간투자 적극 활용

□ 지방자치단체 추진사업

- 지방자치단체 추진사업은 원칙적으로 지방비로 추진하되 「동서남해안권발전특별법」 31조에 따른 국고보조금 지원사업의 경우 시행령에 정하는 지원 비율 적용
 - 다만 지방재정 여건을 고려하여 민간투자 활성화를 위한 지원방안 강구

□ 지자체 공동추진사업

- 현행 재원분담원칙을 따르되 적용기준이 없는 경우 사업대상지역의 범위, 실질적인 효과의 귀착지역 등을 고려하여 재원을 분담하되 구분이 어려운 경우 지자체별 사업비 소요액을 기준으로 분담
 - 지자체간 재원분담은 수혜자부담원칙 (Beneficiary Pays Principle)을 적용하되, 광역지자체와 중소지자체의 재정부담능력을 고려하는 지불능력의 원칙 (ability to pay principle)을 동시에 고려

나. 사업유형별 재원조달 검토

□ 개발사업관련 재원

- 현행 법령상 개발사업의 공공재원은 중앙부처 및 지자체의 일반회계 외에

특별회계, 기금, 공기업 자금 등이 있음

- 남해안권 발전 종합계획 관련 특별회계는 농어촌 구조개선 특별회계, 교통 시설특별회계, 환경개선특별회계, 광역지역발전특별회계, 에너지 및 지원사업 특별회계 등
 - 농어촌 구조개선 특별회계는 기초생활권의 농림어촌 사업
 - 교통시설특별 회계는 도로, 항만, 도시철도, 철도사업
 - 환경개선 특별회계는 대기, 4대강 수질, 상하수도, 지역환경 문제 등의 사업 시행
 - 광역지역발전특별회계는 지역개발 관련하여 지역사회기반시설의 확충 및 개선 관련 사업, 지역의 문화·예술·체육 및 관광자원의 개발 및 확충 관련 사업, 지역의 물류·유통기반 확충 등 산업기반 조성 등에 관한 사업, 지역의 특성 있는 향토자원의 개발 및 활용에 관한 사업 등에 사용
- 남해안권 발전 종합계획 관련 기금
 - 개발사업 관련기금으로는 과학기술진흥기금, 관광진흥개발기금, 농수산가격안정기금 등이 있음
 - 기금은 2009년 현재 62종으로 약 421조 8천억 원(운영계획 기준)으로 이중 과학기술 진흥기금은 과학 기반 조성 및 인력양성 등에 보조
 - 관광진흥개발기금은 국민관광 진흥사업 및 외래관광객 유치 지원사업, 관광상품 개발 및 지원사업, 관광지·관광단지 및 관광특구에서의 공공 편익시설 설치사업, 국제회의의 유치 및 개최사업, 전통관광자원 개발 및 지원사업 등에 보조
- 민간투자에 관해서는 「사회기반시설에대한민간투자법」에 의하여 대상사업의 요건 명시
 - 개발사업 중 특히 기반시설은 대부분 민간투자대상사업에 해당

□ 개발사업 유형별 현행 국고지원 체계

- 교통네트워크사업, 국가산업단지 조성 등 SOC 사업은 주로 국가재정에 의해 조달되는 국가사업으로 국가중장기계획에 따라 우선순위에 의해 추진
 - 주로 SOC 사업인 국내외 교통네트워크 사업의 사업비는 계획기간(11년) 중 약 5조 원으로 연간 5천억 원 이내의 투자소요 발생
 - 이는 2009~2013년 국가재정운용계획상의 SOC 투자부문의 예산 연평균 약 25조 원의 2% 수준

- 남해안 발전 종합계획의 SOC 사업 중 국가기간교통망 계획 등 국가중장기계획에 포함되는 사업의 경우 재원조달 가능성이 높지만, 국가중장기계획에 포함되지 않은 사업의 경우 투자 우선순위에 따라서는 재원조달 가능성이 낮을 수도 있음
- 국가사업 이외의 지자체 추진사업은 주로 국고지원에 의해 이루어지며, 지방 재정력의 취약으로 국고지원 여부가 사업추진의 안정성에 중요한 역할을 하는 형편임
 - 남해안권발전종합계획의 개발사업 유형중 자연환경 관련사업, 관광·휴양 관련사업, 지방산업단지 등의 사업은 주로 지방자치단체가 추진하는 사업으로 국고 의존율이 높음
 - 기타 유형의 개발사업의 경우에도 국고보조에 의해 추진 가능한 사업이 다수 포함되어 있음
- 개발 사업 유형별 현행 국고지원 대상사업과 국고보조율 체계를 살펴보면 다음과 같음
 - 기본적으로 국고보조 대상사업 및 국고보조율은 「보조금의예산및관리에관한법률」에 의거함
 - 「보조금의예산및관리에관한법률」 외에 「산업입지및개발에관한법률」, 「동·서·남해안권발전특별법」 등 개별법 및 특별법에 의하여 일정 범위내에서 국고보조율은 조정가능
- 부담금
 - 부담금은 기금, 특별회계, 지방자치단체, 공단 등 기타 기관에 귀속
 - 현재 부담금은 지역개발재원으로 활용
- 현행 재원분담체계
 - 개발사업을 위한 재원분담은 원칙적으로 현행 법률체계 범위 내에서 검토
 - 개발사업 유형별 현행 재원분담 체계는 대부분 「보조금의예산및관리에관한법률」, 「동·서·남해안권발전특별법」, 「산업입지및개발에관한법률」 등 3가지 법률에 근거

표 VII-1. 개발사업 유형별 현행 국고지원

개발사업		국고지원 비율	
유형	사업예시	대상사업	법정보조율
자연환경	- 녹색성장 기반조성사업	조림사업	70%~90% (보조금의 예산및관리에 관한법률+동·서·남해안권발전특별법) ¹⁾
관광	- 동서화합지대조성사업	관광지 개발	50%(70%) (보조금의 예산및관리에 관한법률+동·서·남해안권발전특별법) ¹⁾
제조업	- 조선산업클러스터구축 - 항공우주산업클러스터구축 - 융복합 신산업벨트 조성 - 해양바이오산업 클러스터 등	산업단지	50% (국비+지방비) (산업입지및개발에관한법률)
항만물류	- 부산신항-포트비즈벨리 조성	항만 배후도로	정액 (보조금의 예산 및 관리에 관한 법률)
SOC	- 동서화합 순환경전철 등	경전철 건설	정액 (보조금의 예산 및 관리에 관한 법률)
농수산업	- 하동야생차공원	관광지 개발	50%(70%) (보조금의 예산및관리에 관한법률+동·서·남해안권발전특별법) ¹⁾

주 : 1) 보조금의 예산 및 관리에 관한 법률에서 정하는 지원보조율의 20/100 범위 내에서 국고보조금 인상지원 가능

○ 기타 정부지원 : 부담금 등의 감면

- 「동·서·남해안권발전특별법」 제32조(부담금 등의 감면)에 따라 국가 및 지방자치단체는 개발사업시행을 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 「개발이익 환수에관한법률」, 「농지법」, 「초지법」, 「공유수면관리법」 및 「하천법」으로 정하는 바에 따라 개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 공유수면 점·사용료 및 하천 점·사용료를 감면
- 기타 동·서·남해안권 해양관광산업 및 문화관광산업 등의 발전을 위하여 지방자치단체 또는 사업시행자에게 「관광진흥개발기금법」에 따른 관광진흥개발기금을 대여·보조(「동·서·남해안권발전특별법」 31조)

표 VII-2. 「동·서·남해안권발전특별법」상의 정부지원 규정

관련 규정	내용
<p>제31조 (국고보조금의 지원 등)</p>	<p>① 개발사업 중 대통령령으로 정하는 사업에 대한 국가의 보조금은 「보조금의 예산 및 관리에 관한 법률」 제10조에 따른 차등보조율과 다른 법률에 따른 보조율에도 불구하고 대통령령으로 정하는 보조율에 따라 이를 인상 지원할 수 있다.</p> <p>② 국가 또는 지방자치단체는 도로·상하수도·에너지공급설비·정보통신설비·용수시설·공항·항만·선박·환경기초시설 등 개발사업과 관련된 공공시설투자를 우선적으로 지원할 수 있다.</p> <p>③ 국가는 제12조에 따라 수립된 연도별 투자계획에 따라 발전위원회가 결정한 정부지원 내용의 효과적인 추진을 위하여 「보조금의 예산 및 관리에 관한 법률」로 정하는 바에 따라 국고보조금을 사업별로 지원할 수 있다.</p> <p>④ 문화관광부장관은 동·서·남해안권 해양관광산업 및 문화관광산업 등의 발전을 위하여 지방자치단체 또는 사업시행자에게 「관광진흥개발기금법」에 따른 관광진흥개발기금을 대여·보조할 수 있다.</p>
<p>동법 시행령 제36조 (국고보조금의 지원)</p>	<p>① 법 제31조제1항에 따라 보조금을 인상하여 지원할 수 있는 사업은 「보조금의 예산 및 관리에 관한 법률 시행령」 제4조제1항에 따른 보조금의 지급대상사업 중 국토해양부장관이 기획재정부장관과 협의하여 정한다.</p> <p>② 제1항에 따라 정한 사업에 대하여 인상하는 보조율은 100분의 20의 범위에서 국토해양부장관이 기획재정부장관과 협의하여 정한다.</p>
<p>제32조 (부담금 등의 감면)</p>	<p>국가 및 지방자치단체는 개발사업시행을 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 「개발이익환수에 관한 법률」·「농지법」·「초지법」·「공유수면관리법」 및 「하천법」으로 정하는 바에 따라 개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 공유수면 점·사용료 및 하천 점·사용료를 감면할 수 있다.</p>

표 VII-3. 「산업입지및개발에관한법률」상의 정부지원 규정

관련 규정	내용
제28조 (비용의 부담)	① 산업단지개발사업에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다. 다만, 국가 또는 지방자치단체는 대통령령이 정하는 바에 의하여 산업단지개발사업에 필요한 비용의 일부를 보조할 수 있다.
제29조 (시설지원)	① 산업단지의 원활한 조성을 위하여 필요한 항만·도로·용수시설·철도·통신·전기시설 등 대통령령이 정하는 기반시설은 국가 또는 지방자치단체 및 당해 시설을 공급하는 자가 우선적으로 지원한다.
동법 시행령 제26조 (비용의 보조)	<p>① 법 제28조제1항에 의한 국가 또는 지방자치단체가 보조할 수 있는 비용의 종목</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 산업단지안의 간선도로의 건설비 2. 산업단지안의 녹지시설의 건설비 3. 용수공급시설·하수도 및 폐수종말처리시설의 건설비 4. 이주대책사업비 5. 토지 또는 시설등을 임대할 목적으로 조성하는 산업단지의 용지매입비와 공원 및 공동구의 건설비 6. 아파트형공장건설을 위한 용지매입비 7. 농공단지조성을 위한 부지조성비와 진입도로·전력·통신시설등 기반시설비 및 용지매입비 8. 문화재조사비 <p>② 국가 또는 지방자치단체는 제1항 각호의 비용의 50퍼센트 범위안에서 이를 보조할 수 있다. 다만, 제1항제3호의 비용중 하수도 및 폐수종말처리시설의 건설비와 동항제8호의 비용 및 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 경우 전액을 보조할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 낙후지역의 개발을 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우 2. 사업시행자가 미개발·미분양된 산업단지안의 용지를 임대하고자 하는 경우 3. 도시첨단산업단지를 조성하여 임대하고자 하는 경우

□ 개발사업 유형별 민간투자 가능성

○ 현행 민간투자사업 대상 요건

- 수익자 부담능력 원칙(BTL은 예외) : 기존 저부담의 이용시설에 대비해 양질의 서비스 제공이 가능하고, 이용자가 이러한 고편익에 상응하여 고부담 사용료를 부담할 의사가 있다고 판단되는 사업
- 수익성원칙(BTL은 예외) : 정부가 허용가능하고 이용자가 지불가능한 사용료, 정부가 지원가능한 건설보조금 수준하에서 민간사업자의 투자를 충족시킬 수 있는 수익률을 확보할 수 있는 사업
- 사업편익의 원칙 : 정부 재정사업 추진 시 예산제약 등으로 조기 시설건설과 서비스 제공이 어려우나 민자사업으로 추진 시 목표연도 내 사업을 완료함

- 로써 사업편익의 조기 창출효과가 예상되는 사업
- 효율성 원칙 : 민간의 창의를 활용한 SOC 건설·운영의 효율 제고, 정부재정시 설과의 경쟁촉진으로 서비스 질 제고 등이 기대되는 사업
- 남해안권 발전 종합계획의 개발사업은 대부분 민간투자 대상사업
- 민간투자 대상 사업은 「사회기반시설에대한민간투자법」 제2조 제1호에서 정한 46개 시설이며, 대부분 민간투자 대상

표 VII-4. 「사회기반시설에대한민간투자법」 제2조 제1호에서 정한 시설

분 야	소관부처	사회기반시설 유형
도로분야 (3)	국토해양부	도로 및 도로부속물, 노외주차장, 지능형 교통체계
철도분야 (3)	국토해양부	철도, 철도시설, 도시철도
항만분야 (3)	국토해양부	항만시설, 어항시설, 신항만건설사업의 대상이 되는 시설
공항분야 (1)	국토해양부	공항시설
수자원분야 (3)	국토해양부	다목적댐, 하천시설
	환경부	수도 및 중수도
정보통신분야 (5)	지식경제부	전기통신설비, 정보통신망, 초고속정보통신망
	국토해양부	지리정보체계, 유비쿼터스도시기반시설
에너지분야 (3)	지식경제부	전원설비, 가스공급시설, 집단에너지시설
환경분야 (6)	환경부	하수도, 공공하수처리시설, 분뇨처리시설, 폐수종말처리시설, 공공처리시설, 재활용시설
유통분야 (2)	국토해양부	물류터미널 및 물류단지, 여객자동차터미널
문화관광분야 (8)	문화체육관광부	관광지 및 관광단지, 청소년수련시설, 전문체육시설 및 생활체육시설, 도서관, 박물관 및 미술관, 국제회의시설, 문화시설
	국토해양부	도시공원
교육분야 (2)	교육과학기술부	과학관, 유치원 및 학교
국방분야 (1)	국방부	군 주거시설 및 부속시설
주택분야 (1)	국토해양부	공공임대주택
복지분야 (3)	보건복지가족부	노인주거복지시설·노인의료복지시설 및 재가노인복지시설, 공공보건의료에 관한시설
	여성부	보육시설
산림분야 (2)	산림청	자연휴양림, 수목원

표 VII-5. 개발사업의 민간투자대상시설 여부

전략	개발사업명	민투법 대상시설 여부
선벨트 국제해양관광 자유지대 조성사업	I. 선벨트 국제해양관광 자유지대 조성사업	포함
	II. 남해안 해양관광·레포츠벨트 조성사업	포함
	III. 남해안 휴양·웰스케어벨트 조성사업	포함
	IV. 남해안 문화예술벨트 조성사업	포함
	V. 남해안 국제크루즈 기반 조성사업	포함
	VI. 스페이스 어드벤처단지 조성사업	포함
	VII. 남해안 녹색생태벨트 조성사업	(기반시설) ¹⁾
동북아 국제교류거점 조성	I. 광역권 거점항만기능 강화사업	포함
	II. 항만재개발 및 미항 조성사업	포함
	III. 국제협력 추진	포함
산업간 융복합화 및 연계	I. 조선산업클러스터 구축사업	(기반시설)
	II. 항공우주산업클러스터 구축사업	(기반시설)
	III. 신소재산업 클러스터 구축사업	(기반시설)
	IV. 융복합 신산업클러스터 조성사업	(기반시설)
	V. 해양바이오 신성장동력 조성사업	(기반시설)
	VI. 에너지물길순환형 시범단지 조성사업	(기반시설)
	VII. 핵과학 복합연구단지 조성사업	(기반시설)
	VIII. 농수산 연구개발·가공유통센터 조성사업	(기반시설)
	IX. 국제수산물류기지 조성사업	(기반시설)
	X. 지역특산농산물 개발·가공단지 조성사업	(기반시설)
	XI. 다기능어항 조성사업	(기반시설)
동서통합 및 지역상생 발전지대 조성	I. 동서통합지대 조성사업	포함
	II. 여수 엑스포 연계 지원사업	포함
국내외 교통 네트워크 구축	I. 연안~내륙 연계 고속국도 건설사업	포함
	II. 중부내륙~서부경남 연결철도 건설사업	포함
	III. 남해안 오션브릿지 조성사업	포함
	IV. 남해안 고속화 복선전철 건설사업	포함
	V. 남해안 연계 서해안철도 건설사업	포함
	VI. 목포~제주간 해저터널 건설사업	포함

주 : 1) 개발사업관련 기반시설의 경우 민간투자 대상에 포함

2) 투자소요 측정 및 재원조달계획

가. 계획기간중 투자소요액 추정

- 계획기간('10~'20)중 총투자소요액은 24조 3900억 원으로 추정됨
 - 계획기간중 신규사업 총투자소요액은 18조 9255억 원임
 - 총 171개 세부사업 중 36개 사업은 기추진중의 사업으로 전체 사업의 21.1%를 차지함

표 VII-6. 총투자소요액

(단위 : 개소, 억 원)

구 분		세부사업수	계획기간 내 사업비
합계	계	171	24,3900
	신규	135	18,9255
	추진	36	5,4645
친환경 글로벌 해양관광허브	소계	116	10,2990
	신규	92	7,5191
	추진	24	2,7799
동북아 국제교류거점	소계	13	3,1197
	신규	7	1,1655
	추진	6	1,9542
산업간 융복합화 및 연계	소계	30	5,7645
	신규	24	5,0341
	추진	6	7304
동서통합 및 지역상생발전지대	소계	5	2628
	신규	5	2628
	추진	-	-
국내외교통 네트워크	소계	7	4,9440
	신규	7	4,9440
	추진	-	-

주 : "신규"는 신규사업을, "추진"은 기 추진중인 사업

나. 자원조달 계획¹⁾

1) 자원조달계획 총괄

- 총사업비 24조 3900억 원
 - 국비 8조 817억 원(32.9%)
 - 지방비 3조 3667억 원(13.6%)
 - 민간투자 12조 9416억 원(53.1%)

표 VII-7. 자원조달계획 총괄

(단위 : 억 원)

구 분		합계	국비	지방비	민자
합계	계	24,3900	8,0817	3,3667	12,9416
	신규	18,9255	6,8445	2,8004	9,2796
	추진	5,4645	1,2362	5663	3,6620
친환경 글로벌 해양관광허브	소계	10,2990	1,6552	2,2511	6,3927
	신규	7,5191	1,2418	1,7494	4,5279
	추진	2,7799	4134	5017	1,8648
동북아 국제교류거점	소계	3,1197	1,2122	1290	1,7785
	신규	1,1655	4480	1290	5885
	추진	1,9542	7642	-	1,1900
산업간 융복합화 및 연계	소계	5,7645	8625	4988	4,4032
	신규	5,0341	8039	4342	3,7960
	추진	7304	586	646	6072
동서통합 및 지역상생발전지대	소계	2628	396	320	1912
	신규	2628	396	320	1912
	추진	-	-	-	-
국내외 교통 네트워크	소계	4,9440	4,3122	4558	1760
	신규	4,9440	4,3122	4558	1760
	추진	-	-	-	-

1) 자원조달계획에서 다루고 있는 사업은 계획기간('10~'20)내의 사업임

② 전략별 자원조달계획

□ 친환경적 글로벌 해양관광허브구축

- 단위사업비 규모는 남해안 해양관광 레포츠벨트 조성사업, 선벨트 국제해양관광자유지대 조성사업, 남해안 문화예술벨트 조성사업 순임
 - 남해안 국제크루즈 기반조성사업은 전체 사업비의 94.9%가 국비로 투입되며, 남해안 녹색생태벨트 조성사업은 전체 사업비의 49.6%가 지방비로 투입됨
 - 민간자본 투입비율은 선벨트 국제해양관광자유지대 조성사업(81.4%), 남해안 해양관광 레포츠벨트 조성사업(71.1%), 남해안 웰스케어벨트 조성사업(66.9%) 순으로 나타나며, 남해안 국제 크루즈 기반조성사업의 경우 민간자본이 전혀 투입되지 않음

표 VII-8. 「친환경적 글로벌 해양관광허브 구축」 단위사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

단위사업	합계	국비	지방비	민자
계	10,2990	1,6552	2,2511	6,3927
I. 선벨트 국제해양관광 자유지대 조성사업	1,7514	1397	1854	1,4263
1. 외국인 전용 위락지구 개발	7509	538	539	6432
2. Galaxy Island 조성사업	1115	65	215	835
3. 남해안 국제 위락단지 조성	5660	330	330	5000
4. 한려수도 녹색휴양단지(Eco resort) 조성	3230	464	770	1996
II. 남해안 해양관광 레포츠벨트 조성사업	5,0977	5475	9266	3,6236
1. 해양관광 클러스터 조성	1,5321	969	1989	1,2363
2. 요트관광 인프라 구축	5172	497	497	4178
3. 판타지 아일랜드 개발	1,7376	2208	4430	1,0738
4. 도심형 해양휴양벨트 조성	1,0355	1228	1870	7257
5. 팽목 마린시티 조성	2753	573	480	1700
III. 남해안 웰스케어벨트 조성사업	6143	820	1214	4109
1. 한방 웰스케어벨트 조성	1410	420	700	290
2. 정상수련 웰스케어벨트 조성	2140	380	471	1289
3. 성형·미용 웰스케어벨트 조성	593	20	43	530
4. 은퇴자 휴양단지 조성	2000	-	-	2000
IV. 남해안 문화예술벨트 조성사업	1,6687	4569	6419	5699
1. 남도문화 테마벨트 조성	1716	503	814	399
2. 문학탐방벨트 조성	1388	420	968	-
3. 종합문화예술도시 조성	1738	785	953	-
4. 해상영웅벨트 조성	5034	2285	2449	300
5. 영상문화지구 조성	6811	576	1235	5000
V. 남해안 국제크루즈 기반 조성사업	1801	1709	92	-

1. 크루즈항 건설	1666	1666	-	-
2. 국제 크루즈 선사 유치 및 관광상품 개발	135	43	92	-
VI. 스페이스 어드벤처단지 조성사업	3206	175	361	2670
1. 천문·우주 테마파크 조성	2851	125	226	2500
2. 항공우주테마관광거점 조성	355	50	135	170
VII. 남해안 녹색생태벨트 조성사업	6662	2407	3305	950
1. 선벨트 건강문화생태회랑 조성	500	250	250	-
2. 녹색길주변 경관형성 추진	1500	500	500	500
3. 생태관광 활력화	1350	550	700	100
4. 생태관광 벨트 조성	2746	864	1532	350
5. 자연훼손저감	280	100	180	-
6. 녹색성장 인프라 구축	286	143	143	-

□ 동북아 국제교류거점 조성

- 단위사업비 규모는 항만 재개발 및 미항 조성사업, 광역권 거점항만기능 강화사업, 국제협력 추진사업 순임
- 광역권 거점항만기능 강화사업은 전체 사업비의 82.2%가 국비로 투입되며, 항만 재개발 및 미항 조성사업은 전체 사업비의 80.2%가 민간자본으로 투입됨
- 항만 재개발 및 미항 조성사업의 경우 지방비가 전혀 투입되지 않음

표 VII-9. 「동북아 국제교류거점 조성」 단위사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

단위사업	합계	국비	지방비	민자
계	3,1197	1,2122	1290	1,7785
I. 광역권 거점항만기능 강화사업	9362	7792	990	580
1. 국제산업물류도시 조성	4400	3570	570	260
2. 광양항 활성화를 위한 항만배후단지개발 및 서비스 고도화(하우징 네트워크 구축)	4962	4222	420	320
II. 항만 재개발 및 미항 조성사업	2,1335	4230	-	1,7105
1. 부산 센트럴베이 기반 조성	1,2200	3700	-	8500
2. 항만 재개발	9135	530	-	8605
III. 국제협력 추진	500	100	300	100
1. 남해안-일본간 초광역경제권 형성	500	100	300	100

□ 산업간 융복합화 및 연계

- 단위사업비 규모는 조선산업 클러스터 구축사업, 항공우주산업 클러스터 구축사업, 핵과학 복합연구단지 조성사업 순임
 - 국비 투입비율은 핵과학 복합연구단지 조성사업(68.4%), 신소재산업 클러스터 구축사업(46.8%), 농수산 연구개발·가공 유통센터 조성사업(41.7%) 순임
 - 지방비 투입비율은 신소재산업 클러스터 구축사업(51.1%), 다기능 어항 조성사업(50.0%), 지역특산 농산물 개발·가공단지 조성사업(40.0%) 순임
 - 민자 투입비율은 항공우주산업 클러스터 구축사업(93.0%), 조선산업 클러스터 구축사업(91.7%), 융복합 신산업 클러스터 구축사업(76.7%) 순임

표 VII-10. 「산업간 융복합화 및 연계」 단위사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

단위사업	합계	국비	지방비	민자
계	5,7645	8625	4988	4,4032
I. 조선산업 클러스터 구축사업	3,4328	1310	1531	3,1487
1. 남서권 중소형 조선산업 부품 거점	1,9471	1125	1346	1,7000
2. 남동권 조선기자재·해양플랜트 거점	1,3857	185	185	1,3487
3. 수리조선 단지	1000	-	-	1000
II. 항공우주산업 클러스터 구축사업	7146	375	125	6646
1. 항공우주산업 클러스터	7146	375	125	6646
2. 우주산업 클러스터 육성		중장기 검토사업		
III. 신소재산업 클러스터 구축사업	1113	521	569	23
1. 신소재산업 클러스터 조성	1113	521	569	23
IV. 융복합 신산업 클러스터 구축사업	3823	560	330	2933
1. 로봇산업 클러스터	2456	345	115	1996
2. 요트산업 클러스터	1367	215	215	937
V. 해양바이오 신성장동력 조성사업	1844	524	522	798
1. 해양바이오 테크노폴리스 육성	544	235	233	76
2. 해양바이오산업 클러스터 육성	300	39	39	222
3. 해양바이오 산업 클러스터 허브 육성	1000	250	250	500
VI. 에너지물질순환형 시범단지 조성사업	663	226	100	337
1. 그린빌리지 조성	360	45	15	300
2. 생태산업단지 조성	303	181	85	37
VII. 핵과학 복합연구단지 조성사업	3950	2700	250	1000
1. 핵과학 특화단지 조성	3950	2700	250	1000

VIII. 농수산물 연구개발·가공유통센터 조성사업	2400	1000	700	700
1. 화훼종합유통센터 조성	1000	400	-	600
2. 농수산물 연구개발·가공유통센터 조성	1400	600	700	100
IX. 국제수산물류기지 조성사업	1400	980	420	-
1. 국제수산물류기지 조성	1400	980	420	-
X. 지역특산물 농산물 개발·가공단지 조성사업	778	329	341	108
1. 하동 야생차공원 조성	300	100	100	100
2. 농산물 바이오단지 조성	478	229	241	8
XI. 다기능어항 조성사업	200	100	100	-
1. 다기능어항 조성	200	100	100	-

□ 동서통합 및 지역상생 발전지대 조성

- 단위사업비 규모는 여수 엑스포 연계지원사업, 동서통합지대 조성사업 순임
- 동서통합지대 조성사업의 경우 국비와 지방비의 비율이 50%씩 차지하는데 반해 여수 엑스포 연계지원사업은 민자투입비율이 가장 높음

표 VII-11. 「동서통합 및 지역상생 발전지대 조성」 단위사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

단위사업	합계	국비	지방비	민자
계	2628	396	320	1912
I. 동서통합지대 조성사업	300	150	150	-
1. 첨단기술도시 조성	중장기 검토사업			
2. 문화도시 조성	중장기 검토사업			
3. 동서통합 인프라 조성	300	150	150	-
II. 여수 엑스포 연계 지원사업	2328	246	170	1912
1. 여수 박람회 연계 및 지원	2328	246	170	1912

□ 국내·외 교통 네트워크 구축

- 단위사업비 규모는 남해안 오션브릿지 조성사업, 연안~내륙 연계 고속국도 건설사업, 남해안 고속화 복선전철사업 순임
- 총 3개의 개발사업이 중장기검토 사업임
- 남해안권 오션브릿지 조성사업을 제외한 모든 사업이 국비 100% 지원 사업임

표 VII-12. 「국내·외 교통 네트워크 구축」 단위사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

단위사업	합계	국비	지방비	민자
계	4,9440	4,3122	4558	1760
I. 연안~내륙 연계 고속국도 건설사업	1,6000	1,6000	-	-
1. 광주~완도간 고속국도(호남고속국도 연장)	8500	8500	-	-
2. 통영~거제간 고속국도(대전~통영간 고속국도 연장)	7500	7500	-	-
II. 중부내륙~서부경남 연결철도 건설사업	중장기 검토사업			
III. 남해안 오션브릿지 조성사업	2,1031	1,4713	4558	1760
1. 다도해권 오션브릿지 조성	중장기 검토사업			
2. 한려권 오션브릿지 조성	9983	9983	-	-
3. 부산권 일주도로 조성	1,1048	4730	4558	1760
IV. 남해안 고속화 복선전철 건설사업	1,2409	1,2409	-	-
1. 목포~순천 복선전철	1,2409	1,2409	-	-
V. 남해안 연계 서해안 철도 건설사업	중장기 검토사업			
1. 진도~목포~군산철도 건설	중장기 검토사업			
VI. 목포~제주간 해저터널 건설사업	중장기 검토사업			

③ 소관부처별 재원조달 계획

- 중앙부처 소관 총사업비는 21조 1299억 원으로 이중 국비 8조 817억 원, 지방비 3조 2215억 원, 민자 9조 8267억 원임
- 소관부처별 총사업비는 국토해양부 7조 7923억 원, 문화체육관광부 3조 195억 원 등 두 부처의 사업비 비중이 높음
- 소관부처별 국비규모도 국비총액 8조 817억 원 중 국토해양부 5조 7338억 원(64.8%), 문화체육관광부 7464억 원(8.0%) 등으로 비중이 높음

표 VII-13. 소관부처별 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

구분		단위 사업수	합계	국비	지방비	민자
합계	계	146	21,1299	8,0817	3,2215	9,8267
	신규	117	17,3351	6,8455	2,6792	7,8104
	추진	29	3,7948	1,2362	5423	2,0163
문화체육관광부	소계	45	3,0195	7464	9537	1,3194
	신규	34	1,6381	5168	5788	5425
	추진	11	1,3814	2296	3749	7769
농림수산식품부	소계	11	4719	2409	1562	748
	신규	9	4516	2314	1455	747
	추진	2	203	95	107	1
지식경제부	소계	11	1,2784	2036	4048	6700
	신규	7	9630	1488	3465	4677
	추진	4	3154	548	583	2023
환경부	소계	2	431	104	107	220
	신규	1	382	80	82	220
	추진	1	49	24	25	-
국토해양부	소계	23	7,7923	5,7338	5887	1,4698
	신규	18	6,0868	4,8852	5818	6198
	추진	5	1,7055	8486	69	8500
교육과학기술부	소계	2	4408	2850	558	1000
	신규	2	4408	2850	558	1000
	추진	-	-	-	-	-
기획재정부	소계	1	966	149	817	-
	신규	1	966	149	817	-
	추진	-	-	-	-	-
행정안전부	소계	2	417	69	178	170
	신규	-	-	-	-	-
	추진	2	417	69	178	170
문화체육관광부 + 농림수산식품부	소계	2	1622	95	95	1432
	신규	2	1622	95	95	1432
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 지식경제부	소계	2	622	153	154	315
	신규	1	355	20	20	315
	추진	1	267	133	134	-
문화체육관광부 + 환경부	소계	11	5190	1314	1820	2056
	신규	11	5190	1314	1820	2056

	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 국토해양부	소계	10	1,8676	1678	2698	1,4300
	신규	10	1,8676	1678	2698	1,4300
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 행정안전부	소계	1	146	100	46	-
	신규	-	-	-	-	-
	추진	1	146	100	46	-
문화체육관광부 + 보건복지부	소계	1	593	20	43	530
	신규	1	593	20	43	530
	추진	-	-	-	-	-
국토해양부 + 농림수산식품부	소계	3	3253	773	680	1800
	신규	2	500	200	200	100
	추진	1	2753	573	480	1700
국토해양부 + 지식경제부	소계	8	3,7992	2080	1352	3,4560
	신규	7	3,7902	2042	1300	3,4560
	추진	1	90	38	52	-
문화체육관광부 + 농림수산식품부 + 국토해양부	소계	1	1350	100	250	1000
	신규	1	1350	100	250	1000
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 환경부 + 국토해양부	소계	2	2500	650	650	1200
	신규	2	2500	650	650	1200
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 지식경제부 + 국토해양부	소계	2	4538	500	700	3338
	신규	2	4538	500	700	3338
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 행정안전부 + 국토해양부	소계	1	500	250	250	-
	신규	1	500	250	250	-
	추진	-	-	-	-	-
국토해양부 + 지식경제부 + 농림수산식품부	소계	2	1544	485	483	576
	신규	2	1544	485	483	576
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 환경부 + 농림수산식품부	소계	1	100	50	50	-
	신규	1	100	50	50	-
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 농림수산식품부 + 행정안전부 + 국토해양부	소계	1	400	50	150	200
	신규	1	400	50	150	200
	추진	-	-	-	-	-
문화체육관광부 + 행정안전부 + 환경부 + 국토해양부	소계	1	430	100	100	230
	신규	1	430	100	100	230
	추진	-	-	-	-	-

□ 문화체육관광부 세부사업별 투자계획

- 문화체육관광부 소관 총사업비는 3조 195억 원으로 이중 국비 7464억 원, 지방비 9537억 원, 민자 1조 3194억 원임
 - 총 45개의 사업 중 신규사업은 34개로 전체의 75.6%를 차지함
- 사업비 규모는 동부산 관광단지 활성화, 해양아쿠아월드 조성, 해양 및 항공 레포츠단지 조성 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 15개로 통제영 복원(60.2%)이 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 25개로 전통예술 및 문학체험단지(78.6%)가 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 8개로 거제 메디컬 생태회랑 조성(89.9%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-14. 문화체육관광부 재원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	3,0195	7464	9537	1,3194	
땅끝해양자연사박물관 조성	90	45	45	-	신규
해양 및 항공레포츠단지 조성	2534	463	861	1210	추진중
실안관광지 조성	1400	58	122	1220	추진중
대도관광자원화 개발	300	81	81	138	신규
저도·송도·만지도 어촌생활체험 섬개발	135	45	90	-	신규
남해 테마섬 개발	300	50	50	200	신규
다이어트보물섬조성	500	50	100	350	신규
진도 테마섬개발	730	274	202	254	신규
상·하화도 꽃섬공원 조성	600	300	300	-	추진중
사도·낭도생태의 섬 조성	1124	85	105	934	신규
해양아쿠아월드 조성	3000	500	500	2000	신규
물운대 유원지 낙조공원 조성	161	60	101	-	추진중
슬로시티 관광자원화사업 추진	740	370	370	-	신규
해수욕차스파 치료단지	230	50	90	90	신규
명상수련 헬스케어단지	480	240	160	80	신규
남해헬스케어 & 스포츠휴양단지 조성	300	50	100	150	신규
거제 메디컬 생태회랑 조성	800	40	41	719	신규
한스타일 체험단지 조성	639	186	254	199	추진중
2012강진 청자엑스포	496	177	319	-	신규

전통예술 및 문학체험단지	700	150	550	-	추진중
남해안 현대문학창작마을 조성	400	150	250	-	신규
김만중 유배문학관 및 노도문학섬 개발	288	120	168	-	추진중
문화예술 거리 조성	450	225	225	-	신규
통영국제음악당 건립	480	240	240	-	신규
시립미술관 건립	50	20	30	-	신규
전통공예박물관 건립	300	150	150	-	신규
해상영웅벨트 조성	1000	400	400	200	신규
울돌목관광지 조성	338	121	182	35	신규
세계해상영웅공원 조성	420	210	210	-	신규
명량대첩테마공간조성	201	100	101	-	신규
이순신 명량대첩 승전광장 조성	135	55	55	25	신규
임진왜란 군선 제작	150	55	95	-	신규
이순신평화지대 조성	500	250	250	-	신규
이순신리더십 국제센터 건립	150	75	75	-	신규
한산대첩병선마당 조성	432	216	216	-	신규
통제영 거리 조성	415	126	289	-	신규
통제영 복원	596	359	237	-	추진중
칠천량해전공원 조성	85	24	21	40	추진중
한산도 성역화 사업	400	200	200	-	신규
동부산관광단지 활성화	6511	476	1035	5000	추진중
국제크루즈 선사유치 및 관광상품 개발	135	43	92	-	신규
나로 우주공원 조성	120	60	60	-	신규
공통화석지 개발 및 테마파크 조성	650	200	200	250	신규
순천만 자연생태공원 기반조성	300	100	100	100	추진중
순천만 국제습지센터	430	215	215	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 농림수산물식품부 세부사업별 투자계획

- 농림수산물식품부 소관 총사업비는 4719억 원으로 이중 국비 2409억 원, 지방비 1562억 원, 민자 748억 원임
 - 총 11개의 사업 중 신규사업은 9개로 전체의 81.8%를 차지함
- 사업비 규모는 국제수산물류기지조성, 농수산물식품연구개발·가공유통센터조성, 화훼종합유통센터조성 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 5개로 국제수산물류기지조성(70.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 6개로 농수산물식품연구개발·

가공유통센터조성(60.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

- 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 1개로 화훼종합유통센터조성(60.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-15. 농림수산식품부 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	4719	2409	1562	748	
학림도 어항관광지구 조성	60	30	30	-	추진중
유기농음식 체험치료단지 조성	100	30	30	40	신규
어촌문화 체험단지 조성	181	90	91	-	신규
평지숲 조성	100	50	50	-	신규
화훼종합유통센터 조성	1000	400	-	600	신규
농수산식품 연구개발·가공유통센터 조성	1000	400	600	-	신규
장흥Seed벨리 조성	400	200	100	100	신규
국제수산 물류기지 조성	1400	980	420	-	신규
마늘산업자원연구소 조성	143	65	77	1	추진중
환경농업 육성 퇴비공장 조성	35	14	14	7	신규
기능성식품 바이오단지 조성	300	150	150	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 지식경제부 세부사업별 투자계획

- 지식경제부 소관 총사업비는 1조 2784억 원으로 이중 국비 2036억 원, 지방비 4048억 원, 민자 6700억 원임
 - 총 13개의 사업 중 신규사업은 8개로 전체의 61.5%를 차지함
- 사업비 규모는 경남 마산 로봇랜드 조성, 고흥우주해양 리조트 특구조성, 모터스포츠산업단지조성 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 5개로 부산생태산업단지조성(70.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 2개로 모터스포츠산업단지조성(68.7%)이 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 3개로 고흥 우주해양리조트특구조성(93.9%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-16. 지식경제부 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	1,2784	2036	4048	6700	
경남마산 로봇랜드 조성	7000	560	2100	4340	신규
고흥 우주해양리조트특구 조성	2131	65	66	2000	추진중
복합산업물류단지 조성	-	-	-	-	추진중
모터스포츠 산업단지 조성	1667	522	1145	-	신규
고분자융복합소재 사업화지원단 구축	111	68	43	-	추진중
마그네슘 산업클러스터 조성	387	235	152	-	추진중
세라믹클러스터 조성	525	180	322	23	추진중
수소에너지 시범단지 조성	-	-	-	-	신규
그린빌리지 시범단지 조성	360	45	15	300	신규
부산 생태산업단지 조성	80	56	16	8	신규
창원·통영 생태산업단지	130	60	50	20	신규
광양·영암 생태산업단지	93	65	19	9	신규
여수박람회 해양에너지 시범단지	300	180	120	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 국토해양부 세부사업별 투자계획

- 국토해양부 소관 총사업비는 7조 7923억 원으로 이중 국비 5조 7338억 원, 지방비 5887억 원, 민자 1조 4698억 원임
 - 총 25개의 사업 중 신규사업은 16개로 전체의 64.0%를 차지함
- 사업비 규모는 목포~순천 복선전철, 부산센트럴베이 기반조성, 남해~여수 한려대교 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 16개로 목포~순천복선전철, 남해~여수한려대교, 광주~완도간 고속국도, 통영~거제간 고속국도, 광양항 항만배후단지개발, 목포항 크루즈 전용부두 확충, 통영항 재개발 및 미항조성, 부산항 크루즈전용부두확충, 여수항 크루즈 전용부두 확충, 통영 다목적부두 확충사업은 100% 국비지원임
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 4개로 북항대교~동명오거리 (70.0%)가 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 6개로 전남권 마리나조성 (82.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-17. 국토해양부 재원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	7,7923	5,7338	5887	1,4698	
서남권 marina 조성	1664	160	160	1344	신규
전남권 marina 조성	998	90	90	818	신규
경남권 marina 조성	2434	240	240	1954	신규
부산권 marina 조성	76	7	7	62	신규
다대포해수욕장 연안정비	187	118	69	-	추진중
부산항 크루즈전용부두 확충	376	376	-	-	추진중
목포항 크루즈전용부두 확충	690	690	-	-	신규
여수항 크루즈전용부두 확충	350	350	-	-	추진중
통영 다목적부두 확충	250	250	-	-	신규
순천만 폐염전생태 복원	86	43	43	-	신규
갯벌복원 추진	200	100	100	-	신규
신항만 건설	-	-	-	-	추진중
해운비즈니스클러스터 조성	4400	3570	570	260	신규
광양항 건설	-	-	-	-	추진중
광양항 항만배후단지 개발	3942	3942	-	-	추진중
부산 센트럴베이 기반 조성	1,2200	3700	-	8500	추진중
통영항 재개발 및 미항 조성	530	530	-	-	신규
서상항 카페리터미널 조성	100	50	50	-	신규
광주~완도간 고속국도 건설	8500	8500	-	-	추진중
통영~거제간 고속국도 건설	7500	7500	-	-	추진중
남해~여수한려대교 건설	9983	9983	-	-	신규
천마터널 건설	2878	559	559	1760	신규
북항대교~동명오거리 건설	2436	731	1705	-	신규
국제물류도시 연결철도 건설	5734	3440	2294	-	신규
목포~순천복선전철 건설	1,2409	1,2409	-	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 기타 부처 세부사업별 투자계획

- 교육과학기술부 소관 총사업비가 4408억 원으로 가장 많으며 국비비율도 가장 높음
- 사업비 규모는 핵과학복합연구단지조성사업, 2013순천만국제정원박람회, 통영공립예술고등학교설립 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 핵과학 복합연구단지 조성사업

- (68.4%)임
- 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 4개로 2013순천만국제정원박람회(84.6%)가 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 동물의 섬 조성(57.6%)임

표 VII-18. 기타 부처 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업		계	국비	지방비	민자	비고
환경부	계	431	104	107	220	
	연대도탄소제로 아일랜드조성	49	24	25	-	추진중
	동물의 섬 조성	382	80	82	220	신규
교육과학기술부	계	4408	2850	558	1000	
	통영공립예술고등학교설립	458	150	308	-	신규
	핵과학복합연구단지조성	3950	2700	250	1000	신규
기획재정부	계	966	149	817	-	
	2013순천만국제정원박람회	966	149	817	-	신규
행정안전부	계	417	69	178	170	
	한산통제영 테마마을조성	62	19	43	-	추진중
	항공우주박물관 및 테마공원건립	355	50	135	170	추진중

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 문화체육관광부, 환경부 공동추진 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 5190억 원으로 이중 국비 1314억 원, 지방비 1820억 원, 민자 2056억 원임
 - 총 11개의 사업이 모두 신규사업임
- 사업비 규모는 에코센터건립, 남부해안 에코리조트 조성 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 3개로 내도생태공원조성, 세계해전사박물관건립, 갯벌생태관광탐방로조성(50.0%)임
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 5개로 미륵도~한산도간 케이블카 건설(80.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 5개로 남해 송정 4계절 휴양지 케이블카 설치(90.0%)가 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-19. 문화체육관광부, 환경부 공동추진 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	5190	1314	1820	2056	
남부해안 에코리조트 조성	1000	84	90	826	신규
미륵도~한산도간 케이블카 건설	500	100	400	-	신규
공곶이·내외도 케이블카 설치	300	30	30	240	신규
남해송정 4계절휴양지 케이블카 설치	500	25	25	450	신규
한산도 식물섬 조성	500	100	150	250	신규
죽도 심신수양섬 조성	140	50	50	40	신규
도남관광지 부속섬 죽도웰빙섬 조성	250	50	50	150	신규
내도 생태공원 조성(케이블카 연계)	100	50	50	-	신규
세계해전사 박물관 건립	150	75	75	-	신규
에코센터 건립	1350	550	700	100	신규
갯벌생태관광탐방로조성	400	200	200	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 문화체육관광부, 국토해양부 공동추진 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 1조 8676억 원으로 이중 국비 1314억 원, 지방비 1820억 원, 민자 2056억 원임
 - 총 10개의 사업이 모두 신규사업임
- 사업비 규모는 백야도 외국인전용 위락지구개발, 사량도 국제위락단지개발, 구산 해양관광단지조성 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 2개로 여수 엑스포 붐 조성을 위한 요트퍼레이드 개최는 100% 국비사업임
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 5개로 Green Railway 조성, 통영휴양스포츠타운조성(66.7%)이 가장 높은 비율을 차지하였음
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 4개로 백야도 외국인 전용 위락지구개발, 사량도 국제위락단지개발(88.3%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-20. 문화체육관광부, 국토해양부 공동추진 재원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	1,8676	1678	2698	1,4300	
백야도 외국인전용 위락지구 개발	5660	330	330	5000	신규
사랑도 국제위락단지 개발	5660	330	330	5000	신규
통영 휴양스포츠타운 조성	150	50	100	-	신규
지세포 해양·레포츠타운 조성	480	192	288	-	신규
구산 해양관광단지 조성	5360	360	1000	4000	신규
다대포항 해양종합관광단지 조성	350	50	100	200	신규
해중피쉬파크 조성	400	100	200	100	신규
GreenRailway 조성	300	100	200	-	신규
섬진강 테마로드 조성	300	150	150	-	신규
여수엑스포 불조성을 위한 요트페어리드 개최	16	16	-	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 국토해양부, 지식경제부 공동추진 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 3조 7992억 원으로 이중 국비 2080억 원, 지방비 1352억 원, 민자 3조 4560억 원임
 - 총 8개의 사업 중 7개의 사업이 신규사업 임
- 사업비 규모는 신안 중소형 조선산업단지 조성, 통영 조선기자재 산업단지 조성, 항공우주산업단지 조성 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 없으며 마그네슘 자동차 부품단지 조성이 42.2%로 가장 높은 비율을 차지함
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 마그네슘 자동차 부품단지조성으로 57.8%를 차지함
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 6개로 신안 중소형 조선산업단지 조성(95.5%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-21. 국토해양부, 지식경제부 공동추진 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	3,7992	2080	1352	3,4560	
광양항 하우징네트워크	1020	280	420	320	신규
신안 중소형 조선산업단지 조성	1,7804	603	201	1,7000	신규
통영 조선기자재산업단지 조성	7809	185	185	7439	신규
항공우주산업단지 조성	7146	375	125	6646	신규
마그네슘자동차부품단지 조성	90	38	52	-	추진중
로봇산업클러스터	2456	345	115	1996	신규
요트산업클러스터	1367	215	215	937	신규
해양바이오산업클러스터조성	300	39	39	222	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 부처 공동추진 세부사업별 투자계획

- 사업비 규모는 가덕도 종합관광휴양타운조성, 팽목 마린시티 조성사업, 여수 신월지구 관광개발 순으로 나타남
 - 국비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 5개로 연화도 해상관광개발(68.5%)이 가장 높은 비율을 차지함
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 6개로 남해안-일본 초광역경제권 협력사업(60.0%)이 가장 높은 비율을 차지함
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 10개로 여수 신월지구 관광개발(90.5%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-22. 부처 공동추진 재원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업		계	국비	지방비	민자	비고
문화체육관광부/ 농림수산식품부	계	1622	95	95	1432	
	여수 신월지구관광 개발	1582	75	75	1432	신규
	차문화 관광휴양지대 조성	40	20	20	-	신규
문화체육관광부/ 지식경제부	계	622	153	154	315	
	여수 화양 관광단지 개발	267	133	134	-	추진중
	휴양섬 녹도 개발	355	20	20	315	신규
문화체육관광부/ 행정안전부	계	146	100	46	-	
	연화도 해상관광 개발	146	100	46	-	추진중
문화체육관광부/ 보건복지부	계	593	20	43	530	
	성형·미용헬스케어벨트조성	593	20	43	530	신규
국토해양부/ 농림수산식품부	계	3253	773	680	1800	
	팽목마린시티 조성사업	2753	573	480	1700	추진중
	다기능종합어항 조성	200	100	100	-	신규
	하동야생차공원 조성사업	300	100	100	100	신규
문화체육관광부/ 농림수산식품부/ 국토해양부	계	1350	100	250	1000	
	남해 해양레포츠벨트 조성	1350	100	250	1000	신규
문화체육관광부/ 환경부/ 국토해양부	계	2500	650	650	1200	
	남해 친환경 휴양단지조성	1000	150	150	700	신규
	녹색길 주변 경관형성	1500	500	500	500	신규
문화체육관광부/ 지식경제부/ 국토해양부	계	4538	500	700	3338	
	가덕도 종합관광휴양타운 조성	4038	400	400	3238	신규
	남해안-일본 초광역경제권 협력사업	500	100	300	100	신규
문화체육관광부/행정 안전부/국토해양부	계	500	250	250	-	
	건강·문화·생태회랑 조성	500	250	250	-	신규
국토해양부 /지식경제부 /농림수산식품부	계	1544	485	483	576	
	해양바이오 테크노폴리스 육성	544	235	233	76	신규
	해양바이오산업 클러스터 허브 육성	1000	250	250	500	신규
문화체육관광부 /환경부/농림수산식품부	계	100	50	50	-	
	방조림 및 해안산책로 조성	100	50	50	-	신규
문화체육관광부/농림 수산식품부/행정안전 부/국토해양부	계	400	50	150	200	
	죽방림 관광자원화	400	50	150	200	신규
문화체육관광부/행정안 전부/환경부/국토해양부	계	430	100	100	230	
	통영 친환경휴양단지조성	430	100	100	230	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 지방자치단체 추진 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 6008억 원으로 이중 지방비 1452억 원, 민자 4556억 원임
 - 총 9개의 사업 중 8개의 사업이 신규사업 임
- 사업비 규모는 해양관광단지조성, 거제간곡관광지조성, 고급형해양레포츠지대조성 순으로 나타남
 - 지방비 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 2개로 노대 생태숲 조성사업의 경우 100% 지방비로 투입됨
 - 민자 비율이 50% 이상으로 나타난 사업은 총 7개로 거제 간곡 관광지 조성(95.9%)이 가장 높은 비율을 차지하였음

표 VII-23. 지방자치단체 추진 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	6008	-	1452	4556	
고급형 해양레포츠지대 조성	670	-	150	520	신규
거제 간곡관광지 조성	1000	-	41	959	신규
미륵도 관광특구 조성	420	-	120	300	신규
하동대치 해양공원(피서리나) 조성	378	-	101	277	신규
해양관광단지 조성	2000	-	500	1500	신규
한방웰스케어지구 조성	440	-	240	200	추진중
슬로우푸드 및 산사체류단지 조성	420	-	120	300	신규
국제청소년 우주항공캠핑장 건설	600	-	100	500	신규
노대 생태숲 조성	80	-	80	-	신규

주 : 음영은 사업비 비율이 50%를 넘는 사업임

□ 지방자치단체 추진 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 2조 6593억 원이며 총 12개 사업 중 9개 사업이 신규사업임
- 사업비 규모는 화원관광단지 활성화, 고성 조선 기자재·해양플랜트 단지조성, 여수항 재개발 및 미항조성 순으로 나타남

표 VII-24. 민간자본 추진 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

세부사업	계	국비	지방비	민자	비고
계	2,6593	-	-	2,6593	
회원관광단지 활성화	6809	-	-	6809	추진중
해양레포츠교육센터 조성	71	-	-	71	신규
해양레저기지 조성	148	-	-	148	신규
은퇴자휴양단지 조성	1000	-	-	1000	신규
목포항 재개발 및 미항 조성	365	-	-	365	신규
광양항 재개발 및 미항조성	1900	-	-	1900	신규
여수항 재개발 및 미항조성	3400	-	-	3400	추진중
고현항 재개발 및 미항조성	2940	-	-	2940	신규
고성 조선기자재·해양플랜트단지 조성	6048	-	-	6048	추진중
부산 수리조선단지 조성	1000	-	-	1000	신규
여수 신항주변 재생사업	1912	-	-	1912	신규

4 예산회계별 자원조달 계획

- 예산회계별로는 특별회계 14조 7309억 원, 일반회계 1조 1172억 원, 기금 635억 원을 조달
 - 특별회계 14.7조 원 중 광역·지역발전특별회계(11조원) 및 교통시설특별회계(3.3조원)가 대부분을 차지

표 VII-25. 예산회계별 자원조달 계획

(단위 : 억 원)

구분	단위 사업수	소계	국비	지방비	민자
합계	120	15,8481	5,2686	2,7291	7,8504
일반회계	14	1,1172	6877	3365	930
특별회계	106	14,7309	4,5809	2,3926	7,7574
교통시설특별회계	5	3,3440	2,7122	4558	1760
광역·지역발전특별회계	93	11,0039	1,7506	1,7719	7,4814
농어촌구조개선특별회계	1	200	100	100	-
에너지 및 지원사업 특별회계	1	360	45	15	300
환경개선 특별회계	2	2000	750	750	500
기금	2	635	143	392	100
관광진흥개발기금	2	635	143	392	100

주 : 본 예산회계별 투자계획에서는 신규사업과 기 추진사업 구분 불필요. 즉, 기 추진사업비는 제외하고, 신규사업비만을 대상으로 함

□ 일반회계 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 1조 1172억 원으로 이중 국비 투자금액은 6877억 원임
 - 국비투자비율이 61.6%를 차지함
- 국토해양부 사업이 가장 큰 비율을 차지함
 - 해운비즈니스 클러스터 사업이 4400억 원으로 사업비의 가장 큰 비율을 차지함
 - 목포항 크루즈전용부두 확충, 통영 다목적부두 확충, 통영항 재개발 및 미항 조성 사업은 100% 국비지원 사업임

표 VII-26. 일반회계 세부사업별 투자계획

(단위 : 억원)

세부사업		계	국비	지방비	민자
계		1,1172	6877	3365	930
국토해양부	소계	6156	5183	713	260
	목포항 크루즈전용부두 확충	690	690	-	-
	통영 다목적부두 확충	250	250	-	-
	해운비즈니스 클러스터	4400	3570	570	260
	순천만폐염전생태복원사업	86	43	43	-
	갯벌복원 추진	200	100	100	-
	통영항 재개발 및 미항 조성	530	530	-	-
농림수산식품부	소계	100	50	50	-
	평지숲 조성	100	50	50	-
문화체육관광부	소계	1080	415	415	250
	공동화석지개발 및 테마파크조성	650	200	200	250
	순천만국제습지센터	430	215	215	-
기획재정부	소계	966	149	817	-
	2013순천만국제정원박람회	966	149	817	-
문화체육관광부/환경부	소계	1750	750	900	100
	갯벌생태관광탐방로조성	400	200	200	-
	에코센터 건립	1350	550	700	100
국토부/지식경제부	소계	1020	280	420	320
	광양항 하우스징 네트워크	1020	280	420	320
문화체육관광부 / 환경부 / 농림수산식품부	소계	100	50	50	-
	방조림 및 해안산책로 조성	100	50	50	-

□ 교통시설 특별회계 세부사업별 투자계획

- 총사업비는 3조 3440억 원으로 이중 국비 투자금액은 2조 7122억 원임
 - 국비투자비율이 81.1%를 차지함
- 교통시설 특별회계의 경우 국토해양부 사업으로 이루어짐
 - 목포~순천 복선전철 건설사업이 전체 사업비의 37.1%를 차지함
 - 남해~여수 한려대교, 목포~순천 복선전철 건설사업은 100% 국비지원 사업임

표 VII-27. 교통시설 특별회계 세부사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

세부사업		계	국비	지방비	민자
국토 해양부	계	3,3440	2,7122	4558	1760
	남해~여수 한려대교	9983	9983	-	-
	국제물류도시 연결철도 건설	5734	3440	2294	-
	천마터널	2878	559	559	1760
	북항대교~동명오거리	2436	731	1705	-
	목포~순천 복선전철	1,2409	1,2409	-	-

□ 광역지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획

- 단일부처의 총사업비는 3조 9409억 원으로 이중 국비 투자금액은 1조 1982억 원으로 전체 사업비의 30.4%를 차지함
- 문화체육관광부의 사업비가 가장 많이 차지하며 지식경제부, 국토해양부 순임

표 VII-28. 광역 지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획 (단일부처)

(단위 : 억 원)

세부사업		계	국비	지방비	민자
계		3,9409	1,1982	1,1430	1,5997
문화체육 관광부	소계	1,5301	4753	5373	5175
	땅끝해양자연사박물관 조성	90	45	45	-
	대도 관광자원화개발	300	81	81	138
	저도·송도·만지도 어촌생활 체험섬 개발	135	45	90	-
	남해 테마섬 개발	300	50	50	200
	다이어트 보물섬 조성	500	50	100	350
	진도 테마섬개발	730	274	202	254
	사도·낭도 생태의 섬 조성	1124	85	105	934
	해양 아쿠아월드 조성	3000	500	500	2000

	슬로시티 관광자원화 사업 추진	740	370	370	-
	해수녹차스파치료단지	230	50	90	90
	명상수련웰스케어단지	480	240	160	80
	남해 웰스케어&스포츠 휴양단지 조성	300	50	100	150
	거제 메디컬 생태회랑 조성	800	40	41	719
	2012 강진청자엑스포	496	177	319	-
	남해안 현대문학창작 마을 조성	400	150	250	-
	문화예술 거리 조성	450	225	225	-
	통영 국제음악당 건립	480	240	240	-
	시립미술관 건립	50	20	30	-
	전통공예 박물관 건립	300	150	150	-
	해상영웅벨트조성	1000	400	400	200
	울돌목관광지 조성	338	121	182	35
	세계해상영웅공원조성	420	210	210	-
	명량대첩 테마공간조성	201	100	101	-
	이순신명량대첩승전광장 조성	135	55	55	25
	임진왜란 군선 제작	150	55	95	-
	이순신 평화지대조성	500	250	250	-
	이순신 리더십국제센터건립	150	75	75	-
	한산대첩 병선마당조성	432	216	216	-
	통제영 거리 조성	415	126	289	-
	한산도 성역화 사업	400	200	200	-
	국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발	135	43	92	-
	나로우주공원조성	120	60	60	-
지식 경제부	소계	9630	1488	3465	4677
	모터 스포츠 산업단지 조성	1667	522	1145	-
	그린빌리지 시범단지 조성	360	45	15	300
	부산 생태산업단지 조성	80	56	16	8
	창원·통영 생태산업단지 조성	130	60	50	20
	광양·영암 생태산업단지 조성	93	65	19	9
	여수박람회 해양에너지 시범단지 조성	300	180	120	-
	경남 마산로봇랜드 조성	7000	560	2100	4340
농림수산 식품부	소계	4416	2264	1405	747
	화훼 종합유통센터 조성	1000	400	-	600
	농수산물식품 연구개발·가공유통센터 조성	1000	400	600	-
	장흥 Seed 밸리 조성사업	400	200	100	100
	국제수산물류기지 조성	1400	980	420	-
	환경농업육성 퇴비공장 조성	35	14	14	7
	기능성 식품 바이오단지 조성 사업	300	150	150	-
	유기농음식체험치료단지	100	30	30	40
어촌문화 체험단지조성	181	90	91	-	
국토 해양부	소계	5272	547	547	4178
	서상항 카페리 터미널 조성	100	50	50	-
	서남권 마리나조성	1664	160	160	1344
	전남권 마리나조성	998	90	90	818
	경남권 마리나조성	2434	240	240	1954
	부산권 마리나조성	76	7	7	62

환경부	소계	382	80	82	220
	동물의 섬 조성	382	80	82	220
교육과학기술부	소계	4408	2850	558	1000
	핵과학 복합연구단지 조성사업	3950	2700	250	1000
	통영 공립 예술고등학교 설립	458	150	308	-

- 2개 부처 공동사업의 총사업비는 6조 1868억 원으로 이중 국비 투자금액은 4239억 원으로 전체 사업비의 6.9%를 차지함
- 사업비는 국토해양부와 지식경제부의 공동추진사업이 가장 많았으며, 사업개수는 문화체육관광부와 국토해양부의 공동추진사업이 가장 많음

표 VII-29. 광역 지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획 (2개 부처)

(단위 : 억원)

세부사업		계	국비	지방비	민자
계		6,1868	4239	4756	5,2873
국토해양부/ 지식경제부	소계	3,6882	1762	880	3,4240
	해양바이오산업 클러스터 육성	300	39	39	222
	로봇산업 클러스터	2456	345	115	1996
	요트산업 클러스터	1367	215	215	937
	항공우주 산업단지 조성	7146	375	125	6646
	신안 중소형 조선산업단지 조성	1,7804	603	201	1,7000
	통영 조선기자재 산업단지 조성	7809	185	185	7439
국토해양부/ 농림수산식품부	소계	300	100	100	100
	하동야생차공원 조성 사업	300	100	100	100
문화체육관광부/ 국토해양부	소계	1,9176	1778	3098	1,4300
	백야도 외국인 전용 위락지구 개발사업	5660	330	330	5000
	사랑도 국제위락단지 개발	5660	330	330	5000
	Green Railway 조성	300	100	200	-
	해중피쉬파크 조성	400	100	200	100
	미륵도~한산도간케이블카건설	500	100	400	-
	여수엑스포 봄 조성을 위한 요트페레이드 개최	16	16	-	-
	섬진강 테마로드 조성	300	150	150	-
	통영 휴양스포츠타운 조성	150	50	100	-
	지세포 해양·레포츠타운 조성	480	192	288	-
	구산해양관광단지 조성	5360	360	1000	4000
	다대포항 해양종합관광단지 조성	350	50	100	200
문화체육관광부/ 농림수산식품부	소계	1622	95	95	1432
	여수 신월지구 관광 개발	1582	75	75	1432
	차문화 관광휴양지대 조성	40	20	20	-
문화체육관광부/ 지식경제부	소계	355	20	20	315
	휴양섬녹도개발	355	20	20	315
문화체육관광부/ 환경부	소계	2940	464	520	1956
	남부해안 에코리조트 조성	1000	84	90	826

	공곶이·내외도 케이블카 설치	300	30	30	240
	남해 송정 4계절 휴양지 케이블카 설치	500	25	25	450
	한산도 식물섬 조성	500	100	150	250
	죽도 심신 수양섬 조성	140	50	50	40
	도남관광지 부속섬 죽도 웰빙섬 조성	250	50	50	150
	내도 생태공원 조성(케이블카 연계)	100	50	50	-
	세계해전사박물관 건립	150	75	75	-
문화체육관광부/ 보건복지부	소계	593	20	43	530
	성형·미용 헬스케어벨트 조성	593	20	43	530

- 3개 이상 부처 공동사업의 총사업비는 8762억 원으로 이중 국비 투자금액은 1285억 원으로 전체 사업비의 14.7%를 차지함
- 사업비는 문화체육관광부와 지식경제부, 국토해양부의 공동추진사업이 가장 많았으며, 사업 개수는 국토해양부, 지식경제부, 농림수산식품부의 공동추진사업이 가장 많음

표 VII-30. 광역 지역발전 특별회계 세부사업별 투자계획 (3개 이상 부처)

(단위 : 억 원)

세부사업		계	국비	지방비	민자
계		8762	1285	1533	5944
문화체육관광부/ 환경부/ 국토해양부	계	1000	150	150	700
	남해 친환경 휴양단지(Eco Resort) 조성	1000	150	150	700
문화체육관광부/ 지식경제부/ 국토해양부	계	4038	400	400	3238
	가덕도 종합관광휴양타운 조성	4038	400	400	3238
문화체육관광부/ 농림수산식품부/ 국토해양부	계	1350	100	250	1000
	남해 해양레포츠벨트 조성	1350	100	250	1000
국토해양부/ 지식경제부/ 농림수산식품부	계	1544	485	483	576
	해양바이오 테크노 폴리스 육성	544	235	233	76
	해양바이오산업 클러스터 허브 육성	1000	250	250	500
문화체육관광부/ 행정안전부/환경부/ 국토해양부	계	430	100	100	230
	통영 친환경 휴양단지(Eco Resort) 조성	430	100	100	230
문화체육관광부/ 농림수산식품부/ 행정안전부/ 국토해양부	계	400	50	150	200
	죽방림 관광자원화	400	50	150	200

□ 기타 특별회계 세부사업별 투자계획

- 기타 특별회계로는 농어촌구조개선 특별회계, 에너지 및 지원사업 특별회계, 환경개선 특별회계, 관광진흥개발기금이 있음
- 환경개선 특별회계의 규모가 가장 큼

표 VII-31. 기타 특별회계 세부사업별 투자계획

(단위 : 억 원)

세부사업		계	국비	지방비	민자	
농어촌 구조개선 특별회계	농림수산식품부	소계	200	100	100	-
		다기능 종합어항 조성사업	200	100	100	-
에너지 및 지원사업 특별회계	지식경제부	소계	360	45	15	300
		그린빌리지(재생에너지섬) 시범적 개발	360	45	15	300
환경개선 특별회계	계		2000	750	750	500
	문화체육관광부/ 행정안전부/ 국토해양부	소계	500	250	250	-
		선벨트 건강·문화·생태회랑 조성	500	250	250	-
	문화체육관광부/ 환경부/ 국토해양부	소계	1500	500	500	500
녹색길 주변 경관형성		1500	500	500	500	
관광진흥 개발기금	계		635	143	392	100
	문화체육관광부	소계	135	43	92	-
		국제 크루즈 선사유치 및 관광상품 개발	135	43	92	-
	문화체육관광부/ 지식경제부/ 국토해양부	소계	500	100	300	100
남해안-일본 초광역경제권 협력사업		500	100	300	100	

3) 재원조달방안

가. 지방재원 조달방안

□ 현재 가능한 재원조달 방안

- 지방자치단체 자체재원
 - 자체재원으로 지방세, 세외수입이 있고, 의존수입으로 중앙재원에서 이전하는 지방교부세, 국고보조금이 있으며, 그 외 지방채와 지방기금 등을 활용
- 민간재원
 - 지방채의 활용, BTL사업 등 민간재원 활용가능, 민간의 직접투자도 가능
- 신규재원
 - 지방소비세 등의 도입
 - 규제완화에 따른 각종 부담금 증액과 지방재원화 가능성

□ 초광역권을 전제로 한 재원조달 방안

- 초광역권 투자추진기구 구상
 - 남해안 3개 시도가 개별적으로 투자유치 활동을 수행할 경우, 자원 낭비요소가 있으므로, 이를 통합하여 투자유치 활동을 수행함
 - 투자유치 전담조직을 구성하여 전문성 확보
- 투자유치 전담조직은 유치대상 기업에 대한 멘토역할 수행
 - 1사 1멘토 제도를 운영하여 맞춤형 행정지원 제공
 - 맞춤형 규제완화 제도 운영
 - 투자유치 전 단계뿐만 아니라 투자유치 이후에도 지속적 서비스

나. 공기업 투자 및 민간재원 조달방안

□ 공기업 재원활용

- 초광역권 발전을 위한 선도 프로젝트는 도로, 항만, 철도, 관광기반시설 등의 확충 중심으로 공기업 재원이 활용되어야 함
 - SOC유형의 공기업으로 한국가스공사, 한국도로공사, 한국전력공사, 부산항만

공사, 한국철도공사, 한국컨테이너부두공단 등의 재원을 초광역권개발 추진과 관련하여 활용가능함

□ 토지은행 설립 및 활용

- 토지은행은 필요한 토지를 비축하고, 적정한 시기에 공급할 수 있는 제도
- SOC투자 및 산업단지 조성 등에 있어서, 관련 토지를 미리 매입하여 필요시 공급한다면 지가상승에 따른 재원부담의 문제를 해결하는 방법이 될 것임
 - 각종 기반시설 사업에 있어서, 토지가격상승에 따른 보상비 부담이 큼
- 토지 은행의 도입으로 지가 급등지에 대해 용지비 부담을 줄이고, 공공개발이익의 공익적 환수가 가능하게 됨

□ 민간 자본 활용

- SOC사업 등에 민간자본을 유치하기 위해 가장 중요한 것은 적절한 유인 시스템임
 - 민간 자본의 유인을 위해서는 사업수익성, 개발절차 간소화, 인센티브, 리스크 감소 등이 고려되어야 함
- 보험회사 연기금의 활용
 - 보험회사나 연기금사는 장기간에 걸쳐 안정적인 현금흐름을 가지는 인프라 사업에 있어서 유망한 투자자 그룹임
 - 실제로 외국에서는 보험회사들이 인프라 사업에 장기(20년 이상) 대출을 하는 경우가 많음
 - 한편 보험회사나 연기금사들은 위험회피 성향이 매우 강하므로, 환율변동의 위험이 있는 외국회사보다는 국내 보험사나 연기금사의 활용이 더 가능성 높음
 - 인프라에 대한 민간투자사업의 수익률은 상당히 높아(현재 세후 15%) 매력적인 투자처가 될 수 있음
 - 공무원연금, 사학연금, 국민연금 등과 생명보험회사는 막대한 자산을 운용하고 있으며, 장기간에 걸친 안정된 현금흐름을 필요로 한다는 점에서 민간투자사업 최대의 잠재적 투자자들임
- 인프라 금융회사의 활용

- 외국에서는 지역적 혹은 국가적 단위의 인프라 전문 금융기관을 설립하여 운영중²⁾
- 한국도 맥쿼리 한국인프라투융자회사 등의 민간 인프라 투융자 펀드를 굴리는 회사들이 있으나 아직 초기 단계임
- 정부가 주도적으로 자금을 출자해서 인프라 민간투자 사업에 전문적으로 장기대출해주는 금융기관 설립하는 것이 바람직함

다. 자원조달 여건 강화

□ 기존제도를 활용한 자금조달의 원활화 방안³⁾

- 해양공원시설(전망대, 박물관 등), 해양-레저시설 등 관광SOC에 대한 직접투자가 가능하도록 사모펀드(PEF) 규제완화
 - 현행 자본시장법은 SOC 투융자회사가 발행한 증권에 대해서만 투자가 가능하도록 규정하고 있으나, 시행령을 개정하여 SOC에 대한 직접투자도 가능하도록 조치
- 관광개발진흥기금·광역지역발전특별회계 등을 활용하여 지자체 및 사업시행자에 대한 자금지원 확대
- 중앙부처, 지자체, 투자유치기관(Invest Korea, 한국관광공사 등) 국내·외 IR, 합동 사업설명회 등을 통한 적극적·전략적 외국인투자 유치 추진
 - 10년부터 남해안 선벨트 등 남해안 관광투자 유치 국내·외 IR 추진, 이외에 FDI 유치 활성화를 위한 관광분야 IR시 남해안 관련 프로젝트 적극 홍보

□ 자원분담 및 지원규정이 없거나 미비한 사업의 제도 정비

- 경관개선사업, 생태관광프로그램, 자연훼손저감 사업, 해양바이오 사업, 크루즈 관광상품, 마리나관련시설, 해중바다도시 조성, 의료관광, 화훼종합유통단지, 수산물가공단지 등 자원분담 및 국가재정지원 규정이 없거나 구체성이 없는 제도의 개선

□ 지방자치단체의 인프라재정 확충 제고

2) 유럽연합의 European Investment Bank, 인도의 Infrastructure Development Finance Company, 남아프리카 공화국의 Infrastructure Finance Corporation Limited 등

3) 「남해안 관광투자활성화를 위한 제도개선 방안」, 기획재정부등 8개부처(2009.7.29)에서 제시된 방안

- 지방채는 수익성이 확보될 수 있는 시설을 대상으로 하되, 지방채 운영의 효율성과 안정성을 유지하기 위하여 자치단체의 재정여건을 감안하여 지방채 총량규모를 설정
- 기금이나 재정투융자 특별회계 등 정부재정자금과 시장공모를 통하여 지방채 인수를 확대하고, 공모채 인수에 대한 세제상 혜택을 강화

라. 민간투자의 촉진

□ 해상국립공원 및 수산자원보호구역의 규제합리화를 통한 민간투자 촉진

- 요트, 크루즈, 생태관광 등 잠재적 수요가 크고 부가가치가 높은 분야의 투자촉진을 위한 규제 합리화
 - 양 구역 지정면적이(6,521km²) 남해안 전체면적(2,8070km²)의 23% 차지
- 인허가절차의 신속처리로 행정절차에 의한 사업지연 방지
- 지방재정력이 취약한 지역에 민간자본이 투입될 수 있도록 조세감면, 재정 지원, 토지이용 등 지역별로 차등적인 민자유치 전략 수립

□ 외국자본의 남해안개발 사업 참여 확대

- 외국법인의 민자사업 참여 활성화를 위한 홍보를 강화하여 남해안개발사업의 투자에 외국자본 적극 유치
- 외국법인이 국내법인과 공동으로 민자사업에 참여할 수 있도록 구체적 장치 마련
- 특히 관광시설, 산업단지 등을 포함한 개발사업 전반에 참여 유도
- 외국자본 투자유치 확대를 위해서는 생활환경 개선이 선결과제이며, 교통환경, 주거환경, 교육환경 등의 개선이 필수적임
- 외국기업의 FDI 확대를 위해 건전한 노사관계 정착, 합리적인 규제완화 등이 필요함

□ 다양한 민간참여방식 검토

- 민간先투자가 활성화되도록 계속비 대상을 확대 지정하고, 민간차입에 대한 공공보증제 도입을 검토
- 민간기업의 사업 참여에 따른 위험도를 줄일 수 있도록 민·관합동법인 설립 추진
- 사업의 운영 및 기획능력이 뛰어난 민간기업의 참여활성화를 위한 프로젝트 금융기법 적극 도입

□ 정부지원 비율의 탄력적 운영을 통한 민간투자의 확대

- 민간투자가 비용절감 및 서비스 제고측면에서 유리한 경우라면 정부지원 비율을 탄력적으로 운영하여 민간투자를 적극 활용

2. 투자유치 촉진방안

1) 투자유치 여건

가. 주요 국가 대비 투자유치 경쟁력

- 우리나라의 투자유치 경쟁력은 경쟁국가 대비 약한 편임
 - 낮은 세제지원, 유연하지 못한 노조, 외국인 정주여건의 열악 등 비교열위 요소가 많음
 - 특히 '경제활동 관련 규제', '세제 관련 인센티브', '정주환경' 등의 분야에서는 경쟁국 대비 현격히 낮은 경쟁력을 나타내고 있음
 - 이에 따라 외국인 투자 매력도는 해마다 추락하여 '03년 18위에서 '07년 24위로 낮아지고 있음
 - 동 기간 홍콩(22위 > 5위), 싱가포르(28위 > 7위), 중국(1위 > 1위)의 약진에 비하여 상대적으로 더욱 낮은 매력도를 나타내고 있음

표 VII-32. 경쟁국의 요인별 투자경쟁력 조사결과

(단위 : %)

구 분	한국	홍콩	싱가포르	중국(상하이)
지리적/전략적 위치	47.0	49.5	26.9	28.6
시장성	61.0	28.0	7.5	84.7
사회 기반시설	41.0	24.7	24.7	6.1
관련 산업기반과 기술수준	60.0	9.7	12.9	9.2
경제활동 관련 낮은 규제	2.0	40.9	40.9	3.1
고용노사관계	2.0	7.5	7.5	20.4
원가요소의 경쟁력	9.0	3.2	4.3	81.6
인적자원의 전문성	56.0	19.4	20.4	8.2
세제관련 인센티브	0.0	18.3	14.0	17.3
정주환경제공	3.0	21.5	26.9	4.1
의사소통	3.0	47.3	54.8	4.1
정부지원	0.0	12.9	36.6	20.4
외국인 투자에 대한 국민정서	10.0	10.8	17.2	5.1

주 : 전체 응답자 중 각 항목에 대한 응답자의 비중으로 수치가 클수록 경쟁력이 큼

자료 : 한국개발연구원, 2006.1, 외국자본에 대한 인식조사에서 재인용

표 VII-33. 주요국의 외국인 투자매력도 순위

국가	2003	2004	2005	2007
한국	18	21	23	24
중국	1	1	1	1
홍콩	22	8	10	5
싱가포르	28	18	18	7
일본	15	10	15	15
영국	7	4	4	4
미국	2	2	3	3

주 : 1) 대상국은 2007년 기준, 총 47개국, 2) 2006년 발표자료 없음
 자료 : A.T. Kearney

- 한국의 사회 기반시설, 산업기반과 기술수준, 인적자원의 전문성은 경쟁국가를 압도
 - 인적 자원의 전문성 및 기반시설, 기술수준은 경쟁국 대비 월등하여, 이러한 장점을 극대화하는 투자유치 전략이 요구됨
- 경제자유구역의 대외 경쟁력
 - 세제 인센티브는 경쟁국가 대비 인센티브 범위가 제약적임
 - 투자유형 및 투자규모 등에 따른 차별화된 인센티브제도 미비
 - 세제 인센티브뿐만 아니라, 교육 및 의료환경에서의 경쟁력이 취약

표 VII-34. 주요국 투자환경 비교

구분	세제 인센티브	노사관계	교육	의료
한국 (경제자유구역)	- 법인세 등 감면 : 3년간 100%, 2년간 50%	- 무노동 무임금 - 쟁의 중 대체근로 금지 - 정리해고 엄격	- 외국교육기관 설립가능	- 외국의료기관 설립가능(외국인 전용)
싱가포르	- 신규투자 5~10년 법인세 면제 - 개발확장 시 10년간 13% 법인세 적용 - 생산설비투자 50% 공제	- 노사분규 불법원칙 - 임금가이드라인 제시 - 무노동 무임금 - 정리해고 유연	- 외국인학교 22개 - 국제 사립학교 벨트조성	- 병원설립, 투자자유
홍콩		- 무노동 무임금 - 정리해고 유연	- 국제학교 50개	- 외국계 의료보험 진출
상하이 (푸둥지구)	- 법인세 감면 : 2년간 100%, 3년간 50%	- 정부 개입없음 - 노조단체행동권 없음	- 외국인 학교 9개 - 영국 사립학교 유치	- 16개 합작법인 운영
아일랜드	- 기여도에 따라 투자금액의 50%까지 cash grant 제공	- 사회적 연대협약의 장착으로 노사관계 안정	- 대학무료교육 - 영어권이므로 외국인학교 필요성 적음	- 선진 의료체계로 외국병원 필요성 적음

자료 : 2007, 정정은, 우리나라 외국인 직접투자유치 촉진을 위한 개선 방안에 관한 연구

- 법인세 등 전향적 세제 인센티브 개선 필요
 - 법인세의 감면기간 및 감면폭을 경쟁국 수준으로 확대 필요
 - 세제상의 혜택뿐만 아니라, 일부 시설투자 분야에 대한 인센티브제도 확보 필요
- 외국인 정주여건 개선
 - 외국인 투자의 걸림돌인 정주여건 개선을 위하여 교육 및 의료환경 등 생활여건 개선 필요
 - 외국인 학교와 외국인 전용 병원, 외국인 전용 행정서비스 등 글로벌 주거단지 조성 필요

나. 남해안권 투자유치 경쟁력

- 우리나라는 2008년 현재 1만 5549개의 외국인 투자기업이 입주해 있으며, 이 중 남해안 3개 시·도에는 약 6.7% 만이 입주해 있음
 - 특히 부산을 제외한 전남과 경남의 외국인 투자비율은 전국 최하위권에 머물 정도로 유치 실적이 부족함

표 VII-35. 시도별 외국인 투자기업 현황 (2008. 6)

지역	기업수	비중	지역	기업수	비중
합계	1,5549	100.00	강원	82	0.53
서울	9257	59.53	충북	185	1.19
경기	2748	17.67	충남	256	1.65
인천	1044	6.71	전북	90	0.58
부산	539	3.47	전남	168	1.08
대구	239	1.54	경북	160	1.03
광주	110	0.71	경남	33	2.14
대전	100	0.64	제주	42	0.27
울산	80	0.51	미정	116	0.75

주 : 1) 외국인 투자기업은 본사 및 주공장 기준

2) 미정은 투자신고서에 소재지를 적지않은 기업

자료 : 지식경제부, 2008.6, 한나라당 이종혁 의원실

- 기업투자환경 순위조사에서 종합환경은 부산이 4위, 경남이 6위, 전남이 13위를 차지하였음
 - 전남은 정보화/기술환경이 16위로 가장 열악한 것으로 나타났으며, 그 외에 기초투자환경, 인프라/사업환경도 14위, 13위로 열악한 수준임
 - 경남은 기초투자환경이 다른 환경에 비해 열악한 것으로 나타남

표 VII-36. 각 분야별 기업투자환경 순위

분야	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
기초투자환경	3	4	9	5	10	2	6	1	13	12	7	16	14	8	11	15
정보화/기술환경	1	4	6	5	7	2	9	3	14	11	10	13	16	12	8	15
인프라/사업환경	1	2	7	3	9	5	4	6	16	15	12	14	13	11	8	10
정책환경	11	6	12	2	7	3	13	5	10	14	1	15	9	16	8	4
종합환경	1	4	7	5	8	2	9	3	16	14	10	15	13	12	6	11

2) 남해안권 투자유치 전략

- 남해안권 투자유치 전략 방향
 - 관광, 제조, 항만물류, 자연환경, 농어촌, SOC 등 투자유치 영역별 중점 투자유치 분야를 선정하여 선택과 집중
 - 부산해안권, 경남해안권, 전남해안권의 각 이해당사자를 총괄하는 투자유치 전담조직을 운영하여 투자유치 효율성 극대화
 - 투자유치를 극대화하기 위해서 재정적 인센티브뿐만 아니라, 비재정적 인센티브 제도를 적극 활용(외국인 정주여건 개선 등)
 - 남해안권의 각 권역별 투자유치 대상을 선정하여 권역별 타깃 마케팅 수행
- 투자유치를 위한 직접전략과 간접전략의 효율적 활용
 - 투자유치 활성화를 위한 인프라 개선 및 인센티브 제공 등 직접적인 전략뿐만 아니라, 외국인들이 편안하게 거주할 수 있도록 외국인 병원, 외국인 학교 등 지원시설을 포함한 외국인 전용 주거단지 등을 병행하여 추진하도록 함

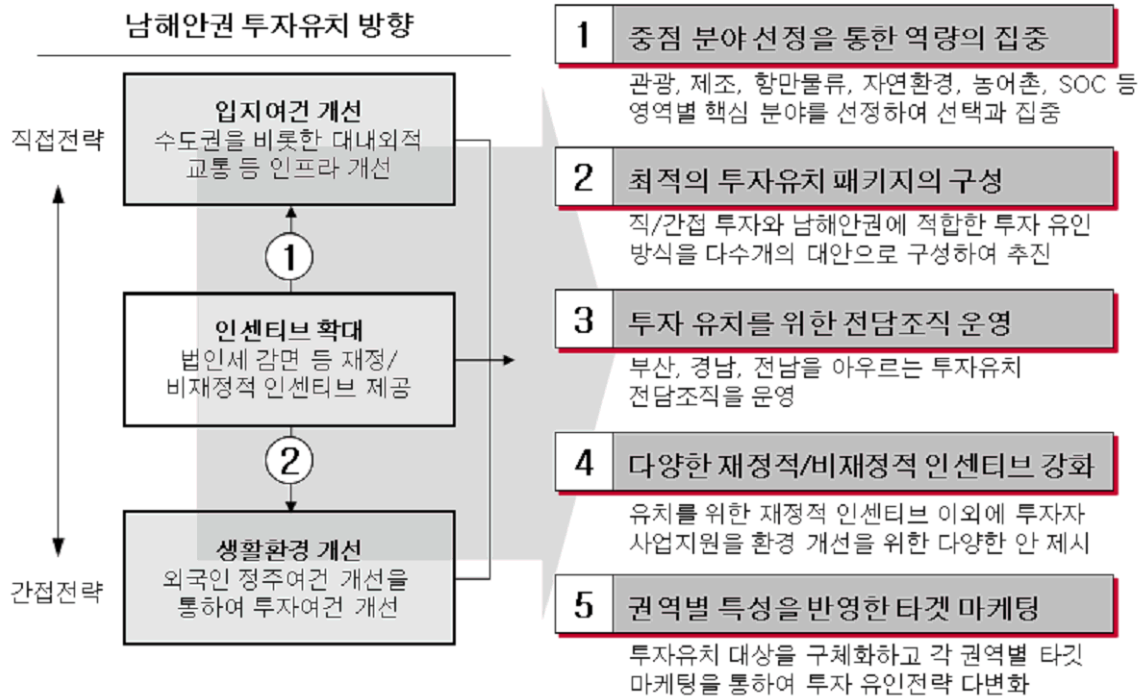


그림 VII-1. 남해안권 투자유치 전략 방향

가. 중점분야 선정을 통한 역량의 집중

- 투자유치 중점분야 사업선정 기준
 - 남해안권 개발사업 중, 민간자본의 참여가 필요한 사업을 선정
 - 단기 및 중기사업을 중심으로 투자유치 역량 집중
 - 고용창출 효과가 높고 산업 간 연계효과가 높은 산업 중심
 - 투자유치 가능성이 높은 산업을 중심으로 선정
- 관광분야 투자유치 대상
 - 카지노, 호텔, 크루즈 등 투자유치 가능성 및 고용창출 효과가 높은 산업을 중심으로 투자유치 진행
- 제조분야 투자유치 대상
 - 요트, 항공우주 분야 연구 및 제조관련 기업
- 항만물류분야 투자유치 대상
 - 항만물류 배후단지 조성에 필요한 학교 및 병원 등

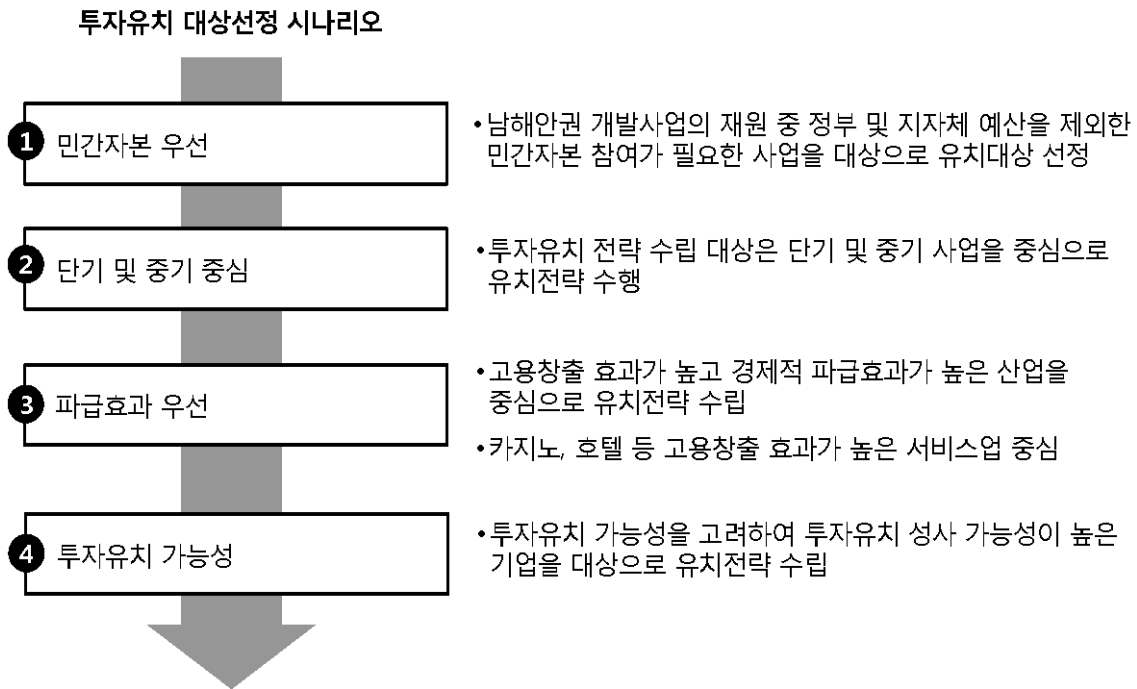


그림 VII-2. 투자유치 중점분야 사업선정 기준

나. 최적의 투자유치 패키지 구성

- 투자구역에 따른 중점 유치대상
 - 경제자유구역, 외국인투자지역 등 각 지구별 특성에 따른 유치활동

표 VII-37. 지구별 주요 인센티브 적용 방안

구분	자격	주요 인센티브	적용대상업종
경제자유구역	투자기업	- 법인세, 소득세, 지방세 : 3년간 100%, 2년간 50% 감면 - 농지보전, 대체산림조성 : 50% 초지조성시 면제 - 외투기업에 경영개선 - 외국인 교육환경 등 개선	- 부산신항 및 배후산업단지 입주기업 - 글로벌 카지노 관련기업
산업단지	국내기업	- 법인·소득세 : 감면없음 - 취득등록세 : 면제 - 재산세 5년간 100%, 농지보전, 대체산림조성, 대체 토지조성 : 면제 - 개발부담금, 공유수면사용료 면제	- 수리조선단지 - 해양바이오센터
자유무역지역	제조·물류·무역·지원 서비스업	- 관세면제, 법인세, 소득세, 지방세 : 3년간 100%, 2년간 50% 감면	- 부산신항 국제물류단지 내 입주기업
외국인투자지역	외국인투자기업	- 법인세, 소득세, 지방세 : 5년간 100%, 2년간 50% 감면 - 입주업체, 교육훈련, 고용보조금 등 지원	- 테마파크 등 엔터테인먼트 - 학교 및 병원

- 국가별 차별화된 유치전략 수행
 - 중국 대상으로 한방의료 관련 병원 투자유치 및 항공우주 부품기지 역할 수행
 - 일본 자본 유치를 위하여 수산업 분야 중점 유치활동 수행
 - 미국 및 유럽 대상 글로벌 네트워크 보유 기업과의 전략적 연계 마케팅 수행

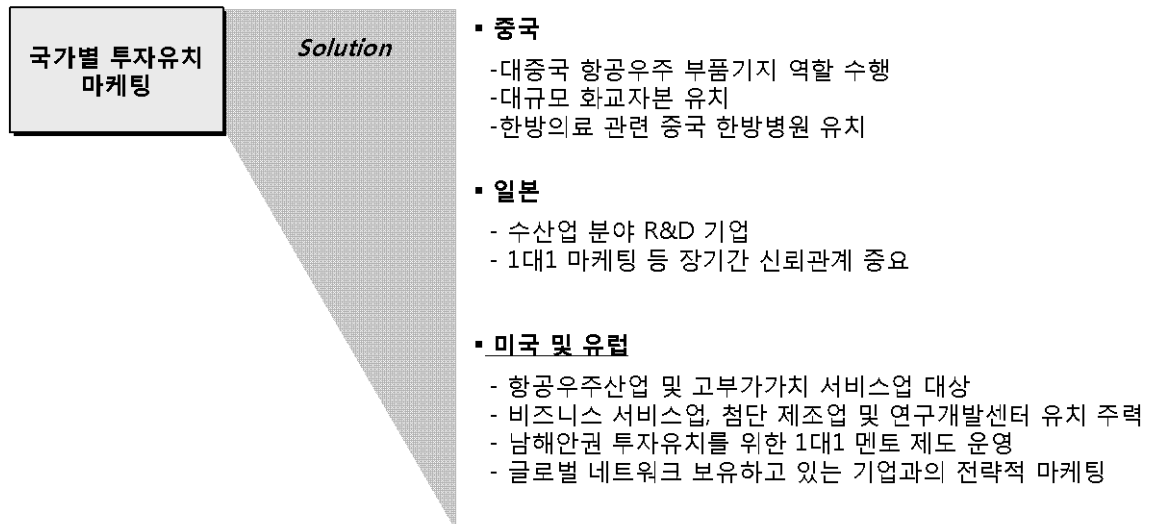


그림 VII-3. 국가별 투자유치 마케팅 전략

다. 투자유치를 위한 전담조직 운영

- 부산·전남·경남·해안권 개별적으로 투자유치 활동을 수행할 경우, 자원 낭비 요소가 있으므로, 이를 통합하여 투자유치 활동을 수행함
- 투자유치 전담조직을 구성하여 전문성 확보

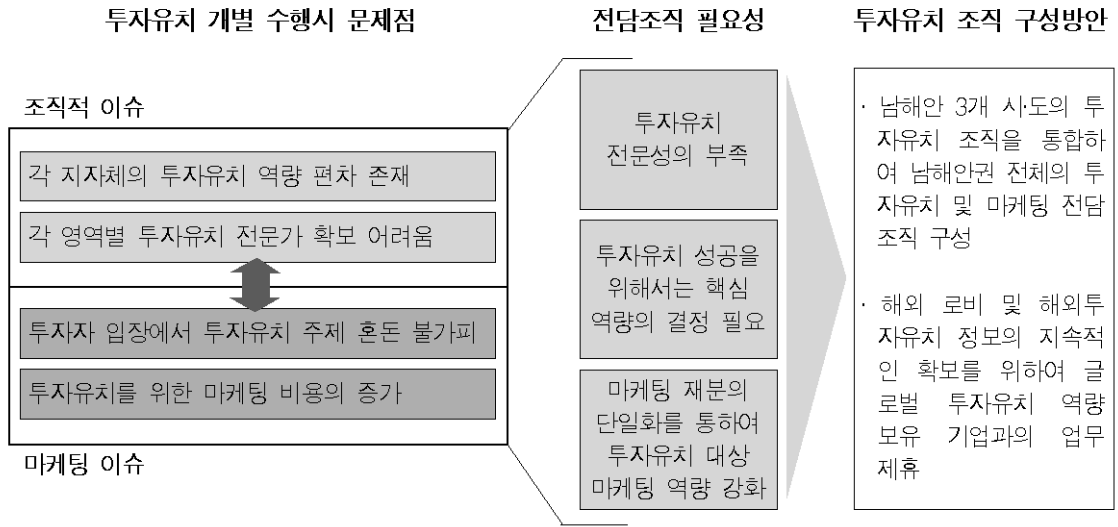


그림 VII-4. 투자유치 조직 구성방안

- 투자유치 전담조직은 유치대상 기업에 대한 멘토역할 수행
 - 1사 1멘토 제도를 운영하여 맞춤형 행정지원 제공
 - 맞춤형 규제완화 제도 운영
 - 투자유치 전 단계뿐만 아니라 투자유치 이후에도 지속적 서비스

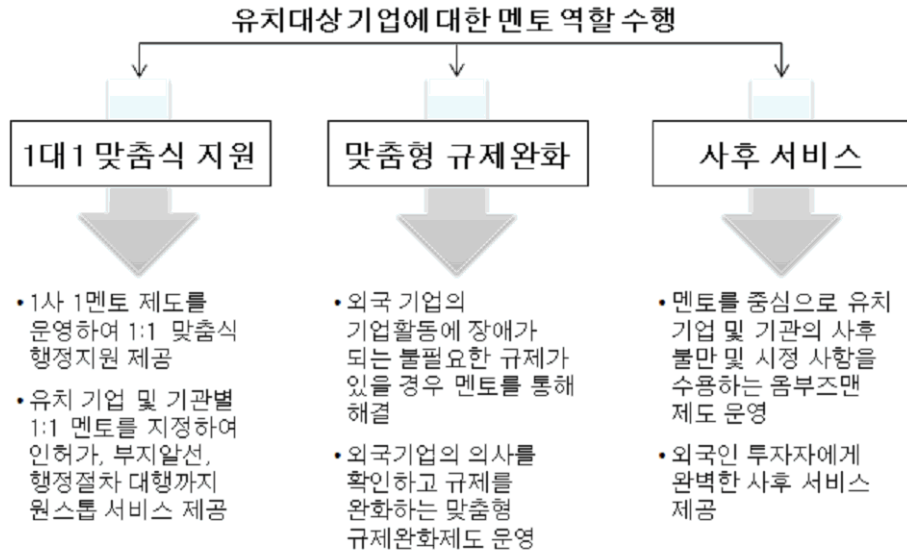


그림 VII-5. 투자유치 전담조직의 유치대상 기업 지원역할

라. 다양한 재정적/비재정적 인센티브 강화

- 시설 투자비의 전향적 지원
 - 고용창출 효과가 높은 기업에 대해서는 시설투자까지 지원하도록 함
 - 남해안권의 경우, 수도권 대비 상대적으로 불리한 입지 여건을 극복하기 위하여 추가적인 인센티브 필요
- 외국인 정주여건 개선
 - 외국인 투자유치의 실효성을 높이기 위해 남해안권의 상대적 약점인 외국인 정주여건 개선에 주력
 - 외국인이 선호하는 저밀도 저층 전용 주거단지 마련
 - 전용 주거단지 마다, 1개소 이상의 국제학교 건립 및 도서관을 비롯한 국제 문화센터 설치
 - 외국인 전용 Hot-Line 의료 서비스 제공
 - 행정 및 공공서비스를 다국어 지원 및 전용 홈페이지 개설

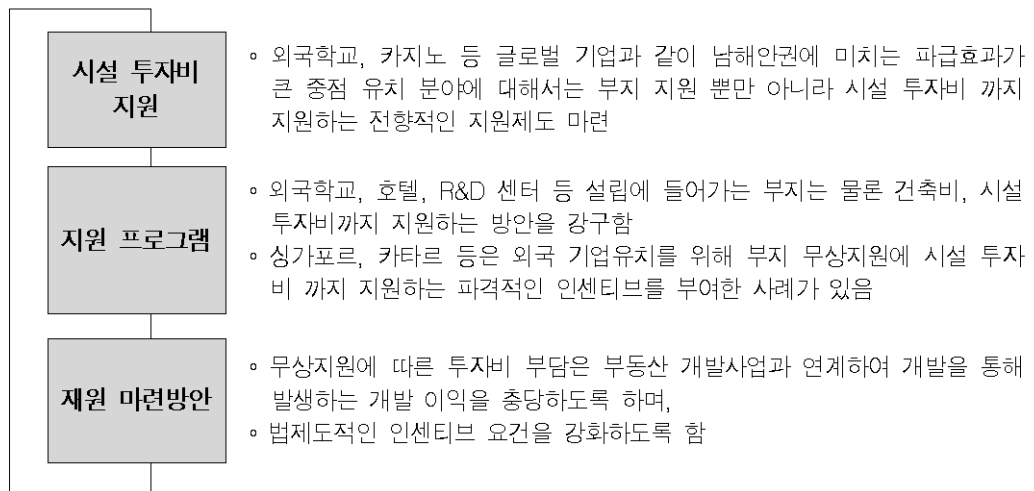


그림 VII-6. 인센티브 지원 방안

마. 권역별 특성을 반영한 타깃 마케팅

- 부산해안권, 경남해안권 투자유치 마케팅 전략
 - 제조, 항만물류, 관광 중심의 투자유치 활동 수행
- 전남해안권권 투자유치 마케팅 전략
 - 관광, 농어촌, 자연환경 중심의 투자유치 활동 수행

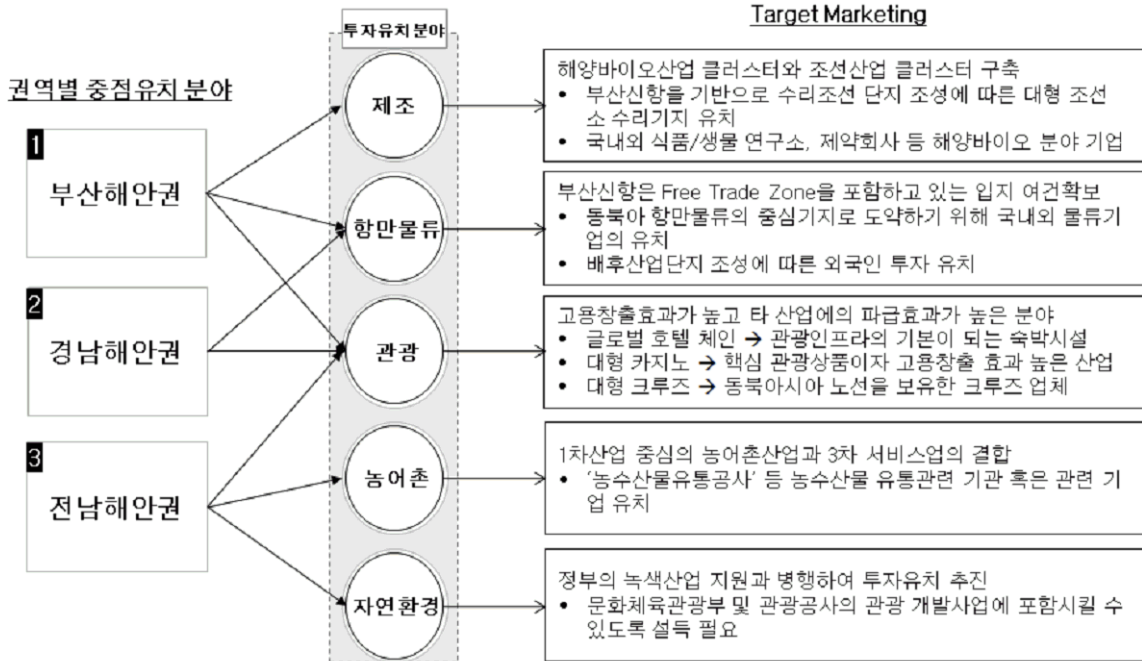


그림 VII-7. 권역별 중점 투자유치 분야 및 타겟 마케팅 방안

○ 관광 마케팅 전략과 연계된 투자유치 활동 수행

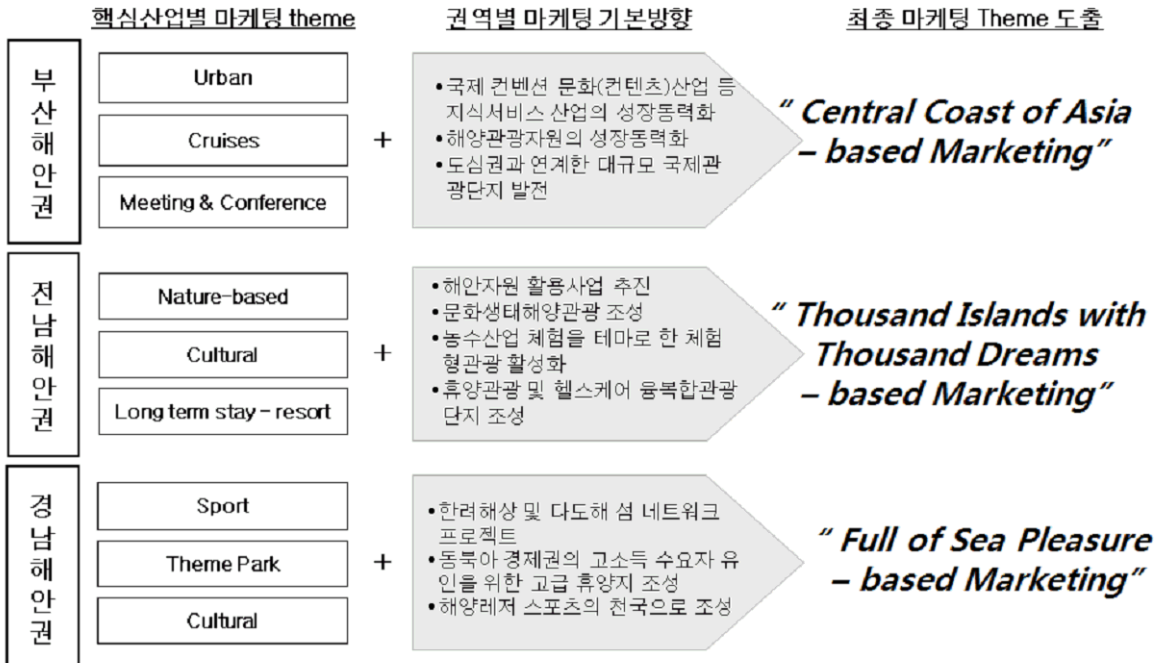


그림 VII-8. 해안권별 마케팅 주제(theme) 도출

3) 남해안권 투자유치 실행방안

가. 투자유치 커뮤니케이션 프로그램 수행

- 핵심유치 대상 기업을 선정하여 기업 방문 및 로드쇼 수행
 - 투자유치 8대 프로그램 수행

투자유치 커뮤니케이션 방안

해외 타겟 기업 방문	해외 핵심유치대상 기업을 대상으로 남해안권 사업에 대한 투자적합성 및 인센티브 계획 전달
해외 로드쇼 및 사업설명회	해외 일반 유치대상기업을 대상으로 남해안권 사업에 대한 투자적합성 및 인센티브 계획 전달
국내 사업설명회	국내 핵심 및 일반 유치대상 기업을 대상으로 남해안권 사업에 대한 투자적합성 및 인센티브 계획 전달
현장 사업 설명회	단독 투자자들에게는 개별상담 중심의 유치활동 및 다수투자자에 대해 현장 설명회 진행
국내외 주요 매체 홍보	국내외 유수의 TV, 신문, 잡지 등 주요 매체를 통한 홍보활동 실시
홈페이지 운영	저렴한 비용으로 유치대상 기업 및 일반인들을 대상으로 상세한 정보 제공
홍보자료 제작/배포	각종 투자유치 활동에서 전달해야 할 정보를 이해하기 쉽도록 자료로 제작하여 배포
홍보관 운영	대언론 마케팅 및 현장설명회를 위한 도입장소 역할

- 해외 타겟 기업 방문
 - 타겟 기업에 대한 조사 및 남해안권 사업자료 제공을 통해 사전투자 의향 타진
 - 계획수립 단계부터 핵심기업의 요구사항을 인센티브 개발에 반영
- 해외 로드쇼 및 사업설명회
 - KOTRA 해외무역관과의 유기적인 협조
 - 유치대상 산업군에 대한 우호적 여론 조성 및 매력도 상승 기회로 활용
- 국내 사업설명회 등
 - 국내 핵심유치대상 기업에 대한 방문과 병행하여 실시
 - 선도기업의 투자유치를 이끌어내고 이를 사업설명회를 통해 여론조성
 - 연관산업군으로 구성되어 있는 기존 단체를 통해 남해안권 사업의 투자매력도를 사전 홍보

나. 투자유치를 위한 관련제도 개선

- 각종 규제 및 인허가제도 개선 필요성
 - 경제자유구역의 경우, 인허가와 운영권한 등이 부처별로 분할
 - 이로 인해 각종 인허가시 One-Stop 서비스와 행정서비스 질 개선의 한계로 작용
 - 환경보전대책, 지구단위계획에도 불구하고, 환경영향평가/건축심의 등 사업추진에 걸림돌 상존
 - 목적 토지를 특정 기간(5년)동안 근저당설정 금지나 3자 양도 금지에 따른 투자회피 요인
- 각종 규제 및 인허가제도 개선 방향
 - 개발 인허가의 기간단축과 민원서비스의 질적 향상을 위하여 실질적인 One-Stop 서비스 체제 구축
 - 조세특례제한법의 개선을 통하여 다국적 기업본부 등 업무시설, 상업시설에 대해서도 인센티브 제공
 - 기반시설에 대한 지원범위를 현재 50%에서 최대 100%로 확대
 - 외국인을 위한 교육 및 의료시설 유치를 위하여 경제자유구역특별법시행령 등의 탄력적 조정 필요



3. 집행관리방안

1) 추진체계

- 「동·서·남해안권발전특별법」에서는 종합계획과 개발계획, 공동개발사업의 심의 등 개발사업에 관한 기본적 사항을 결정하는 의사결정기구만 설치하도록 규정하고 있어 실제로 이를 구체화하여 추진하기 위해서는 별도의 집행조직이 필요
 - 국무총리 소속의 동·서·남해안권발전위원회는 각 해안권의 종합계획 및 개발계획을 심의·총괄(위원장 : 국무총리)
 - 국토해양부장관 소속의 동·서·남해안권발전기획단은 발전위원회를 실무적으로 보좌(단장 : 국토해양부 제1차관)
 - 해안권별로 설치되는 남해안권발전공동협의회는 주요정책 개발 및 공동개발사업을 심의(공동위원장 : 관련 시도지사)
 - 발전공동협의회를 보좌하기 위해 해당 시장·군수·구청장·지역전문가 등으로 발전추진협의회를 구성
- 종합계획 및 개발계획에 따라 방대하고 다양한 개발사업을 효율적으로 추진하기 위해서는 남해안 3개 시·도가 남해안권개발청(가칭)을 공동설립하여 개발사업을 전담하는 방안이 바람직
- 남해안권개발청의 개발사업 추진방침에 따라 지방공사·특수목적회사(SPC)·민간개발자 등이 세부 개발사업을 시행
- 계획수립·추진과정에 지역주민 및 시민단체 등의 참여를 확대
 - 지역주민에게 토지 현물출자 등을 통한 지분참여 기회를 제공
 - 토지개발시 환지방식을 병행하여 재산권 민원소지를 근본적으로 해소

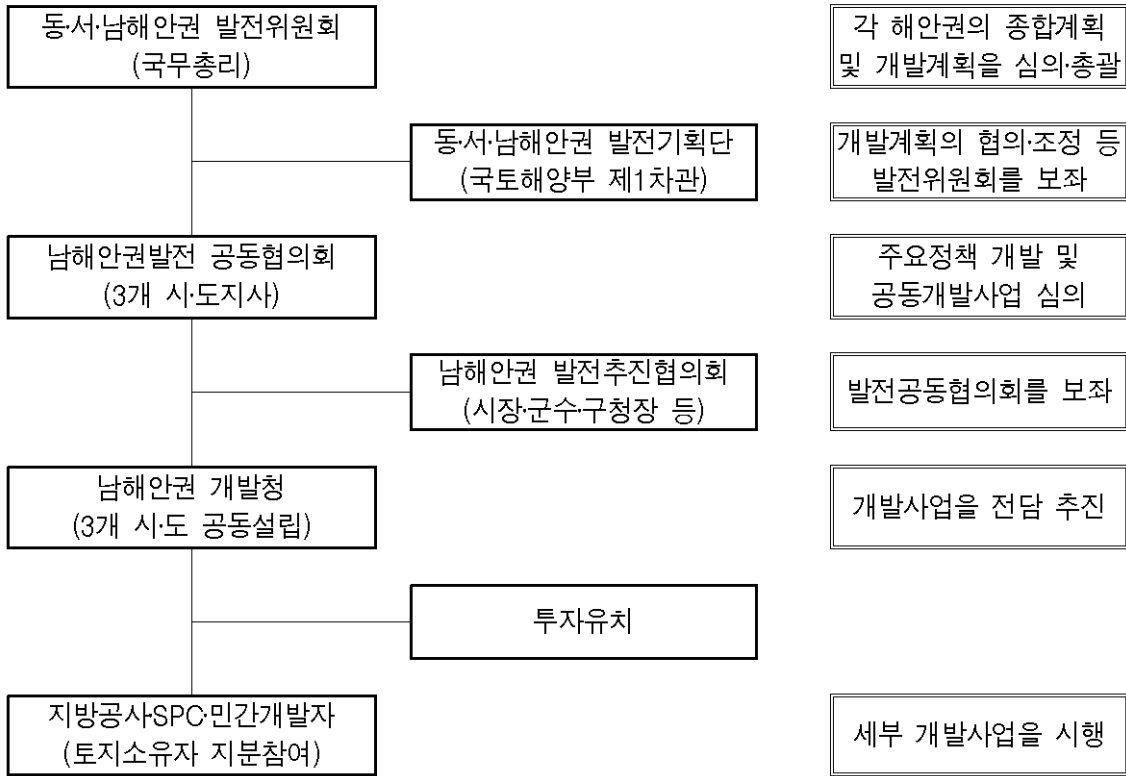


그림 VII-9. 남해안권 개발사업 추진체계

2) 제도개선방안

가. 투자유치 활성화를 위한 제도개선

- 각종 규제특례지역, 제주 국제자유도시, 행정중심복합도시, 기업도시 등의 개발과 관련한 투자유치 특례규정을 검토하여 남해안권 개발사업의 투자유치방안에 대한 시사점을 도출
- 특별법상의 투자진흥지구, 국고보조금 지원, 부담금 감면 등에 대한 제도개선 방안을 검토

나. 토지이용규제 완화를 위한 제도개선

- 남해안권 개발사업을 효율적으로 추진하기 위해서는 장애가 되는 국립공원에 대한 과도한 토지규제 완화와 계획수립 및 인·허가와 관련한 행정 절차 간소화가 필요
- 해상국립공원의 구역조정 또는 규제완화 방안⁴⁾

- 공원위원회에서 공원구역을 조정하거나 해제
- 숙박시설·교통운수시설 등의 입지규제를 완화
- 설치 가능한 공원시설을 유선장 등 3개로 제한하는 특별법을 개정하여 자연공원법상의 공원시설 종류를 모두 허용
- 가용토지가 한정된 해상국립공원은 친환경·고밀도 숙박시설이 가능하도록 육상국립공원보다 밀도규제를 완화
 - 해상국립공원 면적 중 육지 : 해면 비율은 23.4% : 76.6%
- 개발계획 승인시 환경부 협의를 거칠 경우 공원위원회 심의를 의제
 - 개발구역 지정을 위한 공원위원회 심의사항에 공원계획의 결정·변경 등에 관한 구체적인 개발계획 포함
- 개발구역 지정을 위한 심의절차 축소
 - 개발계획에 건축계획이 포함되지 않으므로 중앙도시계획위원회·국립공원위원회·건축위원회·국가건축정책위원회·발전위원회 중 건축관련 심의를 삭제
- 수산자원보호구역의 해제 또는 규제완화
 - 개발계획 수립시 관계 중앙행정기관장과 협의하여 보호구역 해제를 의제
 - 관광지·관광단지내 숙박시설·음식점 등의 밀도규제를 완화⁵⁾
- 민간의 관광지·관광단지 조성 사업을 ‘사회기반시설에 대한 민간투자법’으로 추진하여 토지수용권을 인정받도록 함

다. 「동서남해안권발전특별법」 관련 사항

□ 초광역개발의 연계확산을 위한 근거 규정 마련

- **현행** : 동서남해안권 발전 종합계획은 해안선에 연접한 기초자치단체를 계획의 범위로 한정하여 수립되고 있으나 국가발전을 선도할 초광역개발의 정책적 취지를 실천할 수 있도록 해안권에 속하는 기초자치단체와 인접지역을 함께 광역적으로 개발할 수 있는 법적 근거 필요
- **개선방향** : 종합계획 수립시 인접한 지역과의 산업·문화·관광 및 교통 등

4) 환경부는 2009년 현재, 자연공원법 개정 추진중임 주요 내용으로는 자연마을지구·밀집마을지구·집단지설지구를 마을지구로 일원화, 자연보존지구 외에서 저밀도·친환경 에코빌리지 허용, 자연보존지구 내에서 레도·삭도 설치기준 완화(2km→5km) 등이 있음

5) 현행 수산업법은 숙박시설은 바다면적 1천㎡ 및 3층 이하로, 일반음식점은 660㎡ 이하로 제한

연계사업을 통한 시너지 효과 창출 및 협력을 통하여 개발효과를 극대화할 수 있도록 인접 기초자치단체와의 연계·협력사업을 개발사업에 포함할 수 있도록 개정 필요

- 관련 규정 : 「동서·남해안권발전특별법」 제2조 제3호 및 시행령 제3조 제1항 개정

□ 개발구역 지정을 위한 위원회 심의단계 축소

- 현행 : 개발구역의 지정을 위해서는 중앙도시계획위원회, 국립공원위원회, 건축위원회, 국가건축정책위원회 및 발전위원회 등 총 5개 위원회의 심의를 거치도록 되어 있어 심의에만 장기간(5~7개월 예상)이 소요될 뿐 아니라, 유사한 심의를 반복하는 비효율이 우려됨
- 개선방향 : 개발구역 지정시 건축위원회의 심의사항을 중앙도시계획위원회에서 심의하도록 하며, 국가건축정책위원회의 심의를 거치지 않는 대신 일정 규모의 건축물에 대해서는 지역의 도시계획위원회의 심의를 거치도록 개정
- 관련 규정 : 「동서·남해안권발전특별법」 제7조 제1항 개정
 - 개발계획 승인(고시) 시 의제대상 확대
- 현행 : 개발계획의 승인 및 고시된 때에는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의한 도시지역으로 변경하는 도시관리계획의 결정(도시기본계획에 따라 개발이 가능한 용도로 지정된 지역에 한함)과 수산자원보호구역을 해제하는 도시관리계획의 결정의 경우에만 의제 처리
- 개선방향 : 개발계획의 승인 및 고시된 때에는 지구단위계획구역 지정 등 14개의 승인·결정이 있는 것으로 보도록 의제처리대상의 확대 필요
 - 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」제18조, 제22조 및 제22조의2에 따른 도시기본계획의 수립 또는 변경과 이에 관한 승인(시·군지역에서 개발구역이 지정되는 경우에는 개발구역 외의 지역에 대한 도시기본계획 변경안을 마련하여 해당 시·군이 제출한 경우에 한한다)
 - 「도시개발법」 제3조에 따른 도시개발구역의 지정, 같은 법 제4조에 따른 도시개발계획의 수립 및 변경
 - 「택지개발촉진법」 제3조에 따른 예정지구의 지정, 같은 법 제8조에 따른 택지개발계획의 수립
 - 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제6조부터 제7조의2까지에 따른 국가산업단

자·일반산업단지·도시첨단산업단지의 지정, 같은 법 제8조에 따른 농공단지의 지정

- 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제22조에 따른 물류단지의 지정
- 「연안관리법」 제5조에 따른 연안통합관리계획의 수립, 같은 법 제8조에 따른 연안관리지역계획의 수립 및 같은 법 제10조에 따른 연안통합관리계획·연안관리지역계획의 변경
- 「공유수면매립법」 제4조 및 제8조에 따른 매립기본계획의 수립 및 변경
- 「하천법」 제25조에 따른 하천기본계획의 수립 및 변경
- 「수도법」 제4조에 따른 수도정비기본계획의 수립 및 변경
- 「하수도법」 제5조 및 제6조에 따른 하수도정비기본계획의 수립 및 변경
- 「자연공원법」 제11조에 따른 공원기본계획의 수립, 같은 법 제12조에 따른 국립공원계획의 결정, 같은 법 제13조에 따른 도립공원계획의 결정, 같은 법 제14조에 따른 군립공원계획의 결정, 같은 법 제15조에 따른 공원계획의 변경
- 「항만법」 제5조 및 제7조에 따른 항만기본계획의 수립 및 변경

- 관련 규정 : 「동·서·남해안권발전 특별법」 제12조 제4항 제3호 내지 제14호 신설

□ 개발계획 수립시 총괄계획가 위촉을 탄력적으로 운영

- 현행 : 개발계획 수립의 전 과정을 총괄·조정하기 위한 한 총괄계획가의 위촉을 의무화
- 개선방향 : 다양한 규모 및 성격으로 이루어진 남해안권 개발사업의 속성상 개발사업 추진의 효율성을 높이기 위해서는 총괄계획가 위촉제도를 개발계획의 질적 제고가 가능한 사업을 대상으로 시도지사가 판단하여 운영할 수 있도록 임의규정으로 개정
- 관련 규정 : 「동·서·남해안권발전특별법」 제12조 제5항 개정

□ 실시계획 승인(변경승인)시 인·허가 대상 확대

- 현행 : 사업시행자의 실시계획을 시·도지사가 승인(변경승인)한 경우 「건축법」에 의한 허가신고(변경)나 변경협의 등 총 35개 법률에 의한 각종 인·허가 등을 받은 것으로 의제

- 개선방향 : 실시계획의 승인(변경승인) 시 현행 35개 법률 의제처리 사항 외에, 산업단지개발 실시계획 승인 등 4개 의제처리 대상을 확대
 - 「산업입지및개발에관한법률」 제17조에 따른 국가산업단지개발실시계획의 승인, 같은 법 제18조에 따른 일반산업단지개발실시계획의 승인, 같은 법 제18조의 2에 따른 도시첨단산업단지개발 실시계획의 승인, 같은 법 제19조에 따른 농공단지개발실시계획의 승인
 - 「전기사업법」 제7조에 따른 사업의 허가, 같은 법 제62조에 따른 자가용전기설비의 공사계획의 인가 또는 신고
 - 「골재채취법」 제22조에 따른 골재채취의 허가
 - 「해양심층수의개발및관리에관한법률」 제16조에 따른 실시계획의 인가 및 같은 법 제27조에 따른 허가
- 관련 규정 : 「동서남해안권발전특별법」 제15조 제1항 제36호 내지 제39호 신설

□ 해안권 개발사업과 관련된 기반시설 사업시행 관련

- 현행 : 동서남해안권 밖의 지역에서 기반시설 설치시 동서남해안권과 연계를 위한 근거 규정 없음
- 개선방향 : 동서남해안권 밖의 지역에서 개발사업과 직접 관련되는 기반시설사업 시행시에는 「동서남해안권발전특별법」을 준용하도록 하는 근거 규정 필요
- 관련 규정 : 「동서남해안권발전특별법」 제30조의2 신설

□ 개발구역내 입주기업 등에 대한 조세감면

- 현행 : 개발사업에 대하여는 국고보조금, 도로·상수도 등 공공시설 투자를 우선 지원 및 「관광진흥개발기금법」에 의한 관광진흥개발 기금의 대여·보조만 가능
- 개선방향 : 개발구역내에 입주기업 등에 대하여는 법인세, 소득세, 관세, 취득세, 등록세, 재산세 등의 조세를 감면할 수 있는 근거규정 필요
- 관련 규정 : 「동서남해안권발전특별법」 제31조의2 신설

□ 특별법상 감면대상 관련

- 현행 : 특별법상에서는 「개발이익환수에 관한 법률」의 개발부담금, 「농지법」의 농지보전부담금, 「초지법」의 대체초지조성비, 「공유수면관리법」의 공유수면 점·사용료, 「하천법」의 하천 점·사용료 등 5 종류의 부담금 감면대상을 명시
- 개선방향 : 부담금 감면대상으로 규정하지 않고 있는 개별법의 개정 필요
- 관련 규정 : 「동서남해안권발전특별법 시행령」 제32조, 「개발이익환수에 관한 법률」 제7조, 「농지법」 제38조, 「초지법」 제23조, 「공유수면관리법」 제9조, 「하천법」 제37조 개정

□ 개발구역의 지정 규모 완화

- 현행 : 종합계획에 반영된 개발사업을 시행하기 위하여 개발구역으로 지정할 수 있는 규모를 30만㎡(광역시 및 도서지역은 15만㎡) 이상으로 규정
- 개선방향 : 민간투자자의 제안이 어렵고 개발구역 지정면적이 과다하며 기초자치단체의 재정이 열악하므로 민간투자 및 지자체 등의 투자여건 개선을 위해 개발구역 지정 면적의 축소 필요
 - 개발구역 면적 : 30만㎡(광역시 및 도서지역은 15만㎡) → 20만㎡(광역시 및 도서지역은 10만㎡)로 완화
- 관련 규정 : 「동서남해안권발전특별법 시행령」 제19조 제2항 개정

□ 개발사업 추진관련 사항

- 개발사업 추진을 위한 개별 근거법령 검토
 - 주요 개발사업을 효율적으로 추진할 수 있도록 개별 관련법령을 검토하여 사업추진을 위한 체계 마련 필요
 - 산업단지·관광단지·물류단지·항만배후단지 개발사업 등 개발사업의 유형에 따라 개발사업 추진시 적용 가능한 근거법령을 검토하여 적합한 추진법령 및 절차를 제시
- 규제특례지역의 지정 가능성 검토
 - 관련법령에서 규정하고 있는 각종 규제특례지역을 파악하여 개발구역에 대한 규제특례지역의 중복 지정 가능성을 검토하여, 중복지정이 필요한 경우 중복

지정이 가능하도록 근거 규정 마련 필요

- 경제자유구역, 자유무역지역, 지역특화발전특구, 신발전지역 등 규제특례지역의 지정요건 및 절차 등을 분석하고 개발구역에 규제특례지역을 지정할 수 있는지를 검토

□ 특별법상 자연공원의 공원시설 종류 및 규모 확대

- **현행** : 특별법상 허용되는 공원시설은 유선장, 탐방로, 전망대 등 3가지임
- **개선방향** : 개발구역 지정 및 개발계획 수립 시 포함할 수 있는 자연공원의 공원시설을 자연공원법상에 명시되어 있는 공원시설 종류 모두로 확대⁶⁾
- **관련 규정** : 「동서남해안권발전특별법 시행령」 제19조 제2호 개정

라. 「자연공원법」 관련 사항

□ 공원자연보존지구 내 선착장 설치 허용면적 확대

- **현행** : 선착장 규모(부지면적 300㎡ 이하)
- **개선방향** : 공원자연보존지구내 중형 선박, 소형크루즈 접안이 가능한 수준으로 선착장 규모 확대(부지면적 3250㎡ 이하)
- **관련 규정** : 「자연공원법 시행령」 제14조의2 제1항 개정

□ 국립공원 지정기준에 최소면적 규정 도입

- **현행** : 자연공원 지정기준으로 자연생태계, 자연경관, 문화경관, 지형보존, 위치 및 이용편의 5가지를 규정
- **개선방향** : 소규모로 지정되어 있는 해상국립공원의 경우 야생동물의 활동공간 부족, 탐방객 왕래 및 주민의 다수 거주로 인한 자연생물종의 서식환경 악화, 생물다양성 훼손, 인근 지역의 각종 개발압력 등으로 공원 본연의 기능이 저하될 우려가 있음. 따라서 공원 지정기준에 부적합한 지구

6) 자연공원법상 공원시설(「자연공원법 시행령」 제2조) : 공원관리사무소 등 공공시설, 사방호안 등 보호 및 안전시설, 체육시설 등 휴양 및 편의시설, 식물원 등 문화시설, 도로 등 교통·운수시설, 기념품판매점 등 상업시설, 호텔 등 숙박시설, 부대시설

(예, 한려해상국립공원의 경우 사천지구, 남해대교지구)는 공원지정 기준에 면적기준을 추가하고 소규모로 지정되어 있는 지역은 국립공원구역에서 해제 또는 도·군립공원으로 전환하도록 함

- 국립공원 지정의 최소면적 : 30km² 이상
- 일본의 경우 국립공원을 지정·해제를 심의하는 국립공원심의회의 자연공원 선정요령 중 하나인 “경관”의 평가조건에는 국립공원의 경관규모(면적)는 3만ha 이상, 해안은 1만ha 이상을 기준으로 하고 있음

○ 관련 규정 : 「자연공원법」 제7조, 같은 법 시행령 제3조 개정

□ 공원자연환경지구내 관광숙박시설 및 규모 확대 허용

- **현행** : 남해안권의 해상국립공원 중 공원자연환경지구로 지정된 면적은 공원면적의 95~96%로 공원구역의 거의 대부분을 차지하고 있음에도 공원자연환경지구 및 공원자연마을지구에는 숙박시설을 설치할 수 없음. 또한 남해안권의 해상공원은 가용 육지면적이 협소(육지비율 16.9%)하여 남해안권의 관광활성화를 위한 관광기반시설을 설치하기 어렵고 저밀도 숙박시설 설치로 자연공원의 산림훼손면적이 늘어날 수 있음
- **개선방향** : 해상국립공원의 섬과 해안지역의 경우 가용토지의 부족 해소 및 탐방객의 편의제공 등을 위해서는 운동·휴양·오락·공연·연수 등의 4계절 이용이 가능한 휴양콘도미니엄업이나 관광펜션업, 유람선 형태의 수상관광 호텔 등의 관광숙박시설이 절대적으로 필요함. 이를 위해 해상국립공원의 공원자연환경지구(공원자연마을지구, 공원밀집마을지구) 내에서의 숙박시설(관광숙박시설) 등 허용규모를 사전입지 타당성 및 경관평가 등의 사전영향 검토절차를 거쳐 확대 필요
 - 자연환경지구내 시설물의 건폐율은 20% 이하 → 60% 이하로, 층수는 9m 이하 → 30m 이하로 확대
- **관련 규정** : 「자연공원법 시행령」 제14조의3 제1항, 같은 법 시행규칙 제14조 제2호 개정

□ 공원자연환경지구내 숙박시설 설치 처리절차 간소화

- **현행** : 현재 「자연공원법 시행령」 개정을 추진 중으로 섬과 해안지역의 자연환경지구내의 숙박시설 설치에 따른 사전 영향검토 등 엄격한 행정절차

도입예정

- 절차(안) : 숙박시설 설치허가 신청 → 입지적정성 및 경관평가 → 공원위원회 심의 → 공원계획 변경신청 → 공원위원회 심의 → 공원계획 변경결정 → 공원 시설(숙박시설) 설치허가 신청 → 설치허가 여부 결정
- 개선방향 : 공원자연환경지구내 숙박시설 설치시까지 공원위원회 심의를 2회나 거치도록 하는 등 절차가 복잡하므로 관련 행정절차의 완화 필요
- 절차 : 숙박시설 설치허가 신청 → 입지적정성 및 경관평가와 공원계획 변경 → 공원위원회 심의 → 공원계획 변경결정 → 공원시설(숙박시설) 설치허가 신청 → 설치허가 여부 결정
- 관련 규정 : 「자연공원법 시행령(안)」 제14조의3 제1항 개정

□ 공원계획 결정(변경) 기간 단축

- 현행 : 공원구역의 타당성 여부(용도지구 조정) 등에 대한 공원계획 결정(변경) 기간이 10년으로 장기간임
- 개선방향 : 자연환경 및 주민생활환경의 급속한 변화로 용도지구 조정 등 주민의 재산권 제한 완화 및 공원구역 타당성 여부의 검토대상 기간을 현행 “10년”에서 “5년”으로 단축 필요
- 관련 규정 : 「자연공원법」 제15조 제2항 개정

마. 「수산업법」 관련 사항

□ 수산자원보호구역 내 일부 시설 설치허용 면적 등 완화

- 현행 : 수산자원보호구역 내 관광지·관광단지(「관광진흥법」), 관광농원지역(「농어촌정비법」) 안에서만 건축하는 일반 음식점과 숙박시설은 일정 규모 이하만 허용
 - 일반 음식점 : 바닥면적 660㎡ 이하
 - 숙박시설 : 바닥면적 1000㎡ 이하, 3층 이하
- 개선방향 : 수산자원보호구역 내 관광지·관광단지(「관광진흥법」), 관광농원지역(「농어촌정비법」)과 개발구역(「동서·남해안권발전 특별법」) 안에서의 일반 음식점과 숙박시설의 허용규모를 확대하도록 함. 관광지 외의 일반 구역에

서는 주민들의 소득향상 등을 위하여 일반 음식점과 민박(펜션)시설의 허용행위 규정 필요

- 관광지·관광단지, 관광농원지역, 개발구역내 : 일반 음식점은 바닥면적 1000㎡ 이하, 숙박시설은 건폐율 60% 이하 및 높이 30m 이하
- 숙박시설의 경우 사전에 행위허가 신청시 입지적정성 및 경관평가자료를 함께 제출
- 관광지·관광단지, 관광농원지역, 개발구역 외 일반지역 : 일반 음식점은 바닥면적이 300㎡ 이하, 민박(펜션)시설은 660㎡ 이하이고 3층 이하

○ 관련 규정 : 「수산업법 시행령」 제48조의3 제2항 개정

- 수산업법의 행위제한 내용을 새로 제정된 수산자원관리법(09. 4. 22)에서 규정함에 따라 같은 법 시행령 제정시 이를 반영
- 마리나 항만시설은 육상에 설치하는 음식점 및 숙박시설과 달리 해상에 설치하므로 수산자원보호구역과 직접적으로(양식장 등) 상충되므로 필요 하다면 수산자원보호구역을 해제하는 것이 타당함

바. 기타 관련 사항

□ 토지수용 변경 시 환매권 제한

- 토지수용 목적사업의 폐지·변경 시 환매권을 제한할 수 있도록 특별법을 개정하여 사업비 증가 및 사업지연을 방지
- 행정중심복합도시건설 특별법은 종전 토지수용 목적사업이 행정중심복합도시 건설사업으로 변경된 것으로 보아 예정지역 지정일부터 환매권을 행사할 수 있도록 규정

