

BJFEZ

BJFEZ 부산·진해경제자유구역 백서

Busan-Jinhae
Free Economic Zone Authority

제
1
장

BJFEZ 일반현황

제1절 지역현황

제2절 BJFEZ 현황

제3절 국내·외 여건



제1장 BJFEZ 일반현황

제1절 지역현황

1. 연혁

우리나라 경제자유구역은 2002년 12월 30일 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률이 공포되고, 2003년 7월 1일 법률 시행령이 시행되면서 경제자유구역의 법적 근거가 마련되었다. 2003년 9월 23일 부산·진해경제자유구역을 부산시에서 재정경제부로 신청하여 2003년 10월 30일 부산·진해경제자유구역(5개 지역 104.1km²)이 지정 고시되었다. 2004년 3월 12일 초대 장수만 청장이 취임하였고, 같은 해 3월30일에 개청하였다.

2004년 5개 지역 104.8km²로 개발계획이 변경되었으며, 2007년 3월27일 제2대 김문희 청장이 취임하였다. 2009년 1월 30일 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률이 특별법으로 개정되었으며, 같은 해 7월 30일 명동지구, 생곡지구, 와성지구가 신규 지정되는 등 개발계획이 변경되었다. 2013년 5월 1일 제4대 하명근 청장이 취임하였고, 2011년 4월 6일 마천, 보배북측지구를 해제하여 5개 지역 83.1km²로 구조조정을 실시하였다. 2011년 12월28일 미음지구가 외국인 투자지역으로 지정 고시되었다. 2012.5. 11 의곡교차로 ~ 부산과학산단 도로공사가 준공되었으며, 같은 해에 서부산유통지구와 신항북측배후지가 준공되었다. 2013년 5월 1일 제4대 서석승 청장이 취임하였고, 2013.9. 4 가주지구 해제 및 보배연구지구 명칭변경으로 5개 지역 82.3km²로 구조조정을 실시하였다. 2014. 6월 미음, 남문지구가 준공되었고, 같은 해 7월 명동지구가 공사 착공에 들어갔으며, 2014. 8. 5 자연녹지, 기존시가지 등 해제로 5개 지역 52.9km²로 구조조정을 실시하였다. 2014. 12. 8 보배연구지구 실시계획이 승인되었다.

2. 위치

대내적으로 부산시 강서구와 창원시 진해구 일원으로서 대륙과 해양을 잇는 지정학적 위치이며, 항만물류를 중심으로 특화될 수 있는 경쟁력이 높은 지역으로서 국내 최대 항만인 부산 신항만과 연계되어 발전할 수 있는 지역이다.

조선 산업 부문에서 세계 1위 수준의 높은 경쟁력을 가지고 있으며, 선도적인 역할을 수행하고 있는 조선 기업들이 주변에 집중되어 있어, 관련 부품산업과 연계하여 산업클러스터를 형성, 효과를 극대화 할 수 있다.

대외적으로 한반도를 중심으로 반경 2,000km 이내에 인구 14억 명에 달하는 동북아의 중심지역이며, 지역 내 국가 간 교역, 투자비중이 증가함에 따라 세계 3대 경제축으로 성장 중인 지역의 중심이다.

특히, 부산항 신항은 아시아와 태평양을 잇는 허브 항만으로 세계적 환적항으로서 우위를 확보하고 있으며, 향후 유라시아를 잇는 대륙철도 건설시 중국의 대규모 시장 확보는 물론 유럽까지 시장 확대가 가능한 동북아 육상화물 수송의 기종점 역할을 수행할 수 있다.

3. 인구

부산진해경제자유구역에 포함된 강서구, 진해구의 전체 인구는 2014년말을 기준으로 267,087명이다. 2007년 진해시 인구는 165,252명이었으나, 2014년 12월 현재 진해구 인구는 181,990명으로 7년 만에 16,738명이 늘어났으며 강서구 인수도 55,046명에서 85,097명으로 30,051명 증가하였다.

(경제자유구역 인구현황)

지역명	인구 수(명)		증감
	2013년	2014년	
부산광역시 강서구	74,765	85,097	10,332
경상남도 진해구	182,448	181,990	458

4. 주요 인프라

가. 신항만

부산 신항만은 세계 3대 주요 항로 중의 하나인 아시아-북미 항로상에 위치하여 간선항로의 항해를 최소화할 수 있어 비용의 효율성 및 안전한 항해를 극대화할 수 있는 지리적 이점이 있고, 동북아시아 물류 허브로서의 최상위 위치에 있어 환적화물의 최적지라고 할 수 있다. 그리고 부산 도심지 외곽에 위치하여 도심 교통체증이 없어 주요 산업지역으로 신속한 화물 수송이 가능하여 효율적이고, 부산항의 만성적인 화물 적체 해소로 국가 경쟁력을 높일 수 있다. 신항에 조성된 북측·남측·옹동배후부지는 항만, 철도, 항공, 도로가 직접적으로 연계된 최적의 물류환경을 갖추고 있다.

2020년까지 45선석이 운영되어 연간 1,584만 TEU의 물동량을 처리할 것이며 2014년 현재 23선석 1,500만만 TEU를 처리하였다.

■ 사업개요

- 위치 : 부산광역시 강서구 가덕도 북안, 진해시 용원동 및 안골동, 옹동만, 제덕만 일원
- 사업기간 : 1995 ~ 2020년
- 총사업비 : 13조 3,881억원(정부 6조 4,728억원, 민자 6조 9,153억원)
- 사업내용 : 접안시설 45선석, 항만 및 배후부지 2,028천평

■ 부산항 신항 단계별 개발 현황 및 계획

구분	개발주체	안벽길이(km)	선 석 수					비고
			'06	'07	'09	'11	'12~'20	
북컨1-1단계	PNC	1.2	3					
	PNC	0.8		3				
북컨1-2단계	PNC	1.2			3			
북컨2-1단계	항만공사	1.1			4			
다목적 및 일반	정부 및 민자	1.9		1	1		4	연결 잔교 포함
남컨2-2단계	항만공사	1.15			4			
남컨2-3단계	현대산업	1.4				4		
남컨2-4단계	현대산업	1.05					3	
서컨2-5단계	항만공사	0.7					2	
서컨2-6단계	항만공사	1.05					3	
피더부두	항만공사	0.96					4	
서컨3단계	-	1.85					5	
양곡부두	-	0.35					1	
계		14.71	3	4	12	4	22	
누 계		-	3	7	19	23	45	

나. 도로 및 철도

제1배후도로는 2009년 1월 14일 가락IC ~ 초정IC의 마지막 구간이 개통됨으로써 신항을 동북아 복합 물류거점으로 육성하기 위한 관문이 풀리게 되었다.

김해시 대동면 초정IC를 통해 중앙고속도로로 직접 연결됨으로써 기존 공항로 이용시보다 통행 시간이 단축되었다.

제2배후도로는 신항 서컨테이너 부두 배후부지(진해시 남문동) ~ 김해시 진례면 구간은 대구부 산고속도로와 연결되어 수도권과의 접근성이 높아진다.

제2배후도로가 개통되면 중부내륙고속도로 입구인 칠서IC까지 운행시간이 단축되고 교통정체 해소에도 크게 기여할 것으로 보이며 이로 인해 신항 배후 물류단지 접근성 제고로 신항 기능을 활성화시키고 부산 진해경제자유구역의 투자를 촉진시킬 수 있을 것으로 전망하고 있다.

다. 철도

신항배후철도는 신항 ~ 삼랑진까지 38.8km로서 2011년도에 개통되어 운영 중에 있으며, 추가적으로 신항 남측을 연결할 수 있도록 계획 중에 있다.

부산신항만과 수도권, 중부권을 연결하는 철도수송체계를 갖추는 등 부산신항만의 물류를 원활하게 운반하는 배후수송로를 확보함에 따라 도로교통난의 완화와 물류비용 절감 등 국가경제 활성화 및 주민생활 환경이 향상될 전망이다. 부산신항만의 물동량의 20%정도를 분담하게 될 것이며, 또한, 신항 철도는 남북 철도만 연결된다면 중국, 시베리아를 넘어 유럽까지 뻗어 나갈 수 있는 대륙횡단 철도의 기종점에 위치하게 된다.

라. 공항

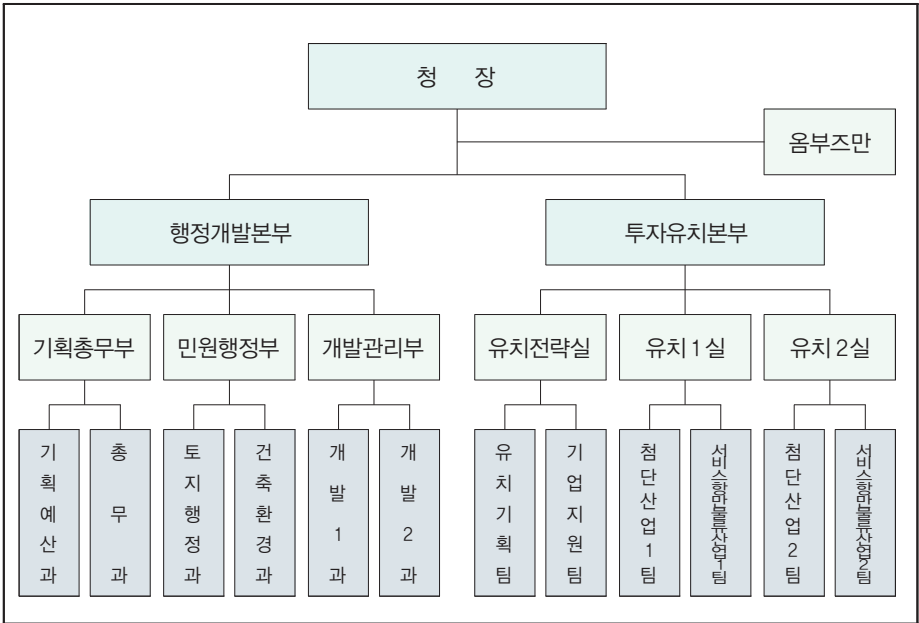
부산광역시 강서구 대저2동에 위치한 김해공항은 1958년 8월 부산수영비행장을 최초로 개설 1963년 9월 부산국제공항으로 승격되었으며, 공항시설 확장을 위하여 1976년 8월 현 위치로 이전 김해국제공항으로 개칭했다. 김해국제공항은 연간 1,000만명의 여객이 이용하고 있다.

구 분		계		국내선		국제선		계류장 (㎡)	활주로 (m)
		여객 (명)	화물 (t)	여객 (명)	화물 (t)	여객 (명)	화물 (t)		
규모	면적 (㎡)	87,947	28,023	37,282	9,685	50,665	18,339	389,358 (34대 동시주기)	2,743×46 3,200×60 (연 14.6만회 사용가능)
	처리량 (만명, 만t)	1,733	35.2	1,269	19.4	464	15.8		

제2절 BJFEZ 현황

1. 기구.정원

가. 조직도 : 청장, 2본부, 3부.3실, 6과, 6팀, 1옴부즈만('14. 8. 8 개편)



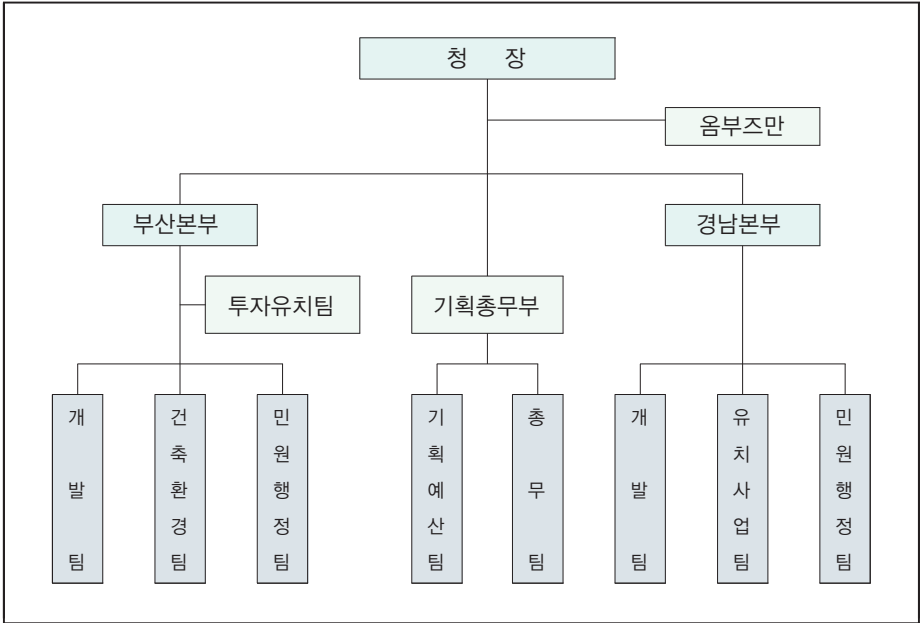
나. 인력(정원/현원) 현황

(단위 : 명)

구 분	직 급(직위)								계	총현원 대비 비율
	1급	3급	4급	5급 (가급)	6급 (나급)	7급 (다급)	8급 (라급)	9급		
공무원 (정원/현원)	0/0	1/1	4/4	11/10	24/24	64/63	7/8	1/1	112/111	90.2%
계약직·개방직 (정원/현원)	1/0	1/1	2/2	2/1	11/5	4/3	0/0	0/0	21/12	9.8%
합 계 (정원/현원)	1/0	2/2	6/6	13/11	35/29	68/66	7/8	1/1	133/123	100%

※ 기준 : 2014. 12월말 기준

다. 조직도 : 청장, 2본부/1부, 9팀, 1옴부즈만('15. 1. 9 개편)



라. 인력(정원/현원) 현황

(단위 : 명)

구분	직급(직위)								계	총현원 대비 비율
	1급	3급	4급	5급 (가급)	6급 (나급)	7급 (다급)	8급 (라급)	사무총장 운영		
공무원 (정원/현원)	0/0	2/2	1/2	8/9	16/20	35/37	0/5	4/5	66/80	88%
계약직·개방직 (정원/현원)	1/0	0/0	1/2	1/1	2/5	4/3	0/0	0/0	9/11	12%
합계 (정원/현원)	1/0	2/2	2/4	9/10	18/25	39/40	0/5	4/5	75/91	100%

※ 기준 : 2015. 1. 9. 기준

다. 일반직 연도별 정/현원 현황

(단위:명)

구 분	'10.12 말	'11.12 말	'12.12 말	'13.12 말	'14.12 말
정원	131	131	131	156	133
현원	131	131	131	148	123
결원(결원율)	0%	0%	0%	8(5%)	10(7.5%)

2. 예산규모

가. 총괄

(단위:백만원)

구 분	2014 년도	2013 년도	증 감	
			금 액	비 율(%)
합 계	71,649	67,220	4,429	7
지 방 비	45,096	34,649	10,447	30
부산	12,479	14,812	△ 2,333	△ 16
경남	27,974	17,710	10,264	58
기타	4,643	2,127	2,516	118
국 비	26,553	32,571	△ 6,018	△ 18

나. 세입예산

(단위:백만원)

구 분	예 산		증 감	
	2014 년	2013 년	금 액	비율 (%)
합 계	71,649	67,220	4,429	7
세 외 수 입	40,927	32,774	8,153	25
징수교부금수입	309	72	237	329
이자수입	135	140	△ 5	△ 4
부담금	40,453	32,522	7,931	24
시비	12,479	14,812	△ 2,333	△ 16
도비	27,974	17,710	10,264	58
금고협력금	30	40	△ 10	△ 25
국고보조금	26,553	32,571	△ 6,018	△ 18
보전수입 등	4,169	1,875	2,294	122
순세계잉여금	1,076	337	739	219
보조금사용잔액	3,093	1,538	1,555	101

다. 세출예산

(단위 : 백만원)

구 분	예 산		증 감	
	2014년	2013년	금 액	비율 (%)
합 계	71,649	67,220	4,429	7
경상경비	4,187	4,061	126	3
개발사업비	62,676	60,748	1,928	3
예비비	4,786	2,411	2,375	99

3. CI(Corporate Identity)



세계무대를 향해 나아가는 기업에 날개를 달아주는 부산진해경제자유구역의 상징하며, 기업과 함께 미래를 이끌어가는 부산진해·경제자유구역청의 진취적 이미지를 표현하고 있다.

제3절 국내·외 여건

1. 국내 여건

가. 한국경제의 글로벌화

전 세계적인 자유무역 흐름이 확산되는 가운데 우리나라도 적극적인 FTA허브 전략을 추진하여 글로벌 비즈니스 환경을 제고하고 있으며 한국 글로벌 기업의 규모 및 대외적 위상이 개선되어 관련 외국 기업의 투자를 끌어들이는 앵커기업으로서의 가치가 증대되고 있다.

나. 국내 투자환경의 변화

'90년대 이후 전 세계적으로 해외직접투자가 증가하고 있으며, 우리나라도 2000년대 이후 해외 직접투자(OFDI)를 중심으로 해외투자가 증가하는 추세이다. 지역개발 측면에서도 국내 투자보다는 해외투자가 증가되었다.

세계적인 경제침체로 인해 무리한 시설투자 및 확장을 최소화하고 현금유동성을 확보하는 기업이 증가하여 국내 기업의 투자촉진을 위한 인센티브 제공 및 다양한 제도적 장치가 마련되어야 할 필요가 있다.

다. 유사제도의 난립

정부는 전략산업 육성 및 낙후지역개발 등 지역경제 활성화를 통한 국토균형개발을 위해 다양한 형태의 특구를 지정·개발하였다.

외자유치와 관련한 특구로는 경제자유구역 외에 외국인 투자지역, 자유무역지역, 제주특별자치도가 지정되었고, 지식·기술에 기반한 성장의 패러다임 전환을 위한 목적으로 연구개발특구가 도입되었으며, 기타 현재 국내에 시행 및 추진되고 있는 특구 형태의 사업으로는 지역특화발전특구, 관광특구, 개발촉진지구, 접경지역, 기업도시, 혁신도시 등이 있다.

이러한 경제자유구역 외에 자유무역지역, 외국인투자지역, 기업도시, 혁신도시, 혁신클러스터 등 유사한 제도의 추진으로 국내적 역량이 분산되는 효과를 가져온다

경제자유구역과 유사한 제도나 정책추진으로 국가차원의 집중적 지원에 한계가 있으며 외국인 투자유치에 있어서 유사제도로 인해 투자유치기관이나 외국인 투자자들에게 상당한 혼란을 유발시킨다.

또한 유사한 제도의 추진과 중복으로 경제자유구역제도에 대한 정부의 의지가 희석되고, 선택과 집중에 따른 개발전략이 미비해진다.

다양한 목적으로 특구들이 지정 및 개발되고 있는데, 일부 기능 중복에 대한 우려에도 불구하고 이를 조정할 수 있는 체계의 미흡, 경제자유구역이 타 경제특구와 비교하여 규제완화 및 인센티브 측면에서 비교우위를 확보하지 못한 실정이다.

라. 경제특구간의 경쟁심화

경제자유구역간의 기능중복과 다수의 경제구역 지정으로 인해 정부의 재정이 부족할 것이다. 추가지정 이후 경제자유역에서 소외된 지자체를 중심으로 추가 지정에 대한 지속적 요구가 발생할 것이다.

또한, 경제자유구역의 개발추진에 있어서 중앙부처와 지자체간의 견해 차이로 원활한 개발이 어려울 것이며, 이는 경제자유구역 조성의 외자유치에 큰 장애 요인으로 작용할 가능성이 야기된다.

2. 국외 여건

가. 글로벌 금융위기 이후의 경제자유구역

2008년말 미국 발 금융위기와 유럽 재정위기의 전 세계 확산 및 장기화로 글로벌 금융불안이 심화되며, 더블딕 우려가 확대되는 등 국제경기 침체에 따른 기업 투자가 감소할 것으로 예상된다.

글로벌 수요부족으로 인해 각국이 자국시장을 보호하기 위해서 무역보호조치 및 해외자금 유출 방지를 위한 정책을 추진중이며, 우리나라의 FDI 유치는 미국, 유럽, 일본, 중국 등 일부 국가에 집중되어 있고, 신흥국에 대한 FDI 유치 규모는 여전히 미미한 수준이다.

그리고 선진국의 경제위기 및 침체가 장기화 되면서 FDI 유치가 어려움이 발생하여 선진국 이외에 안정적 성장추세에 있는 신흥국이나 재정 여력국을 대상으로 투자유치의 채널을 보다 다양화하는 방안이 필요할 것이다.

나. 글로벌 기업유치를 위한 경제특구 조성경쟁 심화

'90년대 이후 경제 후발주자들은 특정지역을 경제특구로 조성하여 경제성장 거점으로 집중 육성 중이며, 지금도 글로벌 기업을 유치하기 위한 경제특구 조성 경쟁이 심화되고 있다.

중국은 심천, 상하이 등 기존특구 이외에도 빈하이 신구를 본격 개발중이고, 일본도 규제완화와 세제혜택을 부여하는 아베노믹스 전략특구 조성을 추진 중이며, 말레이시아는 싱가포르의 3배 규모인 조호르 특구를 개발 중이다.

주변국들은 경제자유구역 내의 사회·경제적인 환경과 각종 인센티브를 증대하고, 내수시장, 고

용관계, 물류인프라, 사회문화 인프라 등 정주환경을 우선 해결하는 등 적극적으로 투자유치에 힘쓰고 있다.

세계경제는 글로벌화의 확산과 함께 지역 중심의 집적을 통한 경쟁력 강화가 중요시 되면서 지역간의 경제의 강도가 더욱 더 강화되는 추세이다.

다. 일본기업 해외진출 지속

'11,3월 일본 대지진과 원전사고로 일본 내 생산 집중에 대한 문제점이 노출되어, 일본기업들의 생산거점 다변화 움직임이 본격화 되었다. 일본의 도요타, 닛산, 혼다 등 완성차 업체를 비롯하여, 히타치, 르네사스 등 전기전자 업체도 유럽 및 아시아 지역에 현지 생산 비중을 확대하기 결정하였으며, '12년도 일본기업의 국내투자가 45억달러로 전년 대비 98.4% 큰 폭으로 증가하였다. 그러나 2013년에는 독도 문제 등 한일 감정의 악화와 계속되는 엔고 현상으로 인해 투자가 전년 대비 감소하여 27억에 그쳤으며 2014년에는 24억에 그쳤다.

최근 엔저 상황으로 인해 일본기업의 국내투자는 감소되었지만 일본기업의 생산거점 해외이전은 지속될 것으로 전망된다.

라. 아시아 지역 인프라 건설 및 투자 증가 전망

중국은 2008년 글로벌 금융위기에도 불구하고 상대적으로 안정적 성장세를 보였다. 전 세계 GDP에서 중국이 차지하는 비중은 2010년 기준 8.7%로 미국에 이어 세계 2위에 해당하는 수준이었다. 그러나 수출 중심의 제조업에서 내수 중심의 서비스업으로 경제구조를 전환하면서 2013년 3분기 중국 GDP는 38조 6,762억 위안으로 전년 대비 7.7% 상승했지만 2014년에는 7.3% 성장에 그쳤다. 이러한 경제상황 속에 중국은 2013년 10월 '일대일로(一帶一路)' 즉, 중국 주도의 아시아 인프라스트럭처 개발사업을 발표하였고, 이어 AIIB(Asian Infrastructure Investment Bank)를 제안, 2015년 말 출범 예정이다. '일대일로' 프로젝트 추진으로 아시아 지역 인프라 건설 및 투자가 증가할 전망이 높아지는 가운데 중국의 공급과잉 산업 생산기지의 이전 및 주변국으로의 수출 증가가 기대되면서 경제자유구역 내 새로운 비즈니스 창출 기회가 확대될 것으로 기대한다.