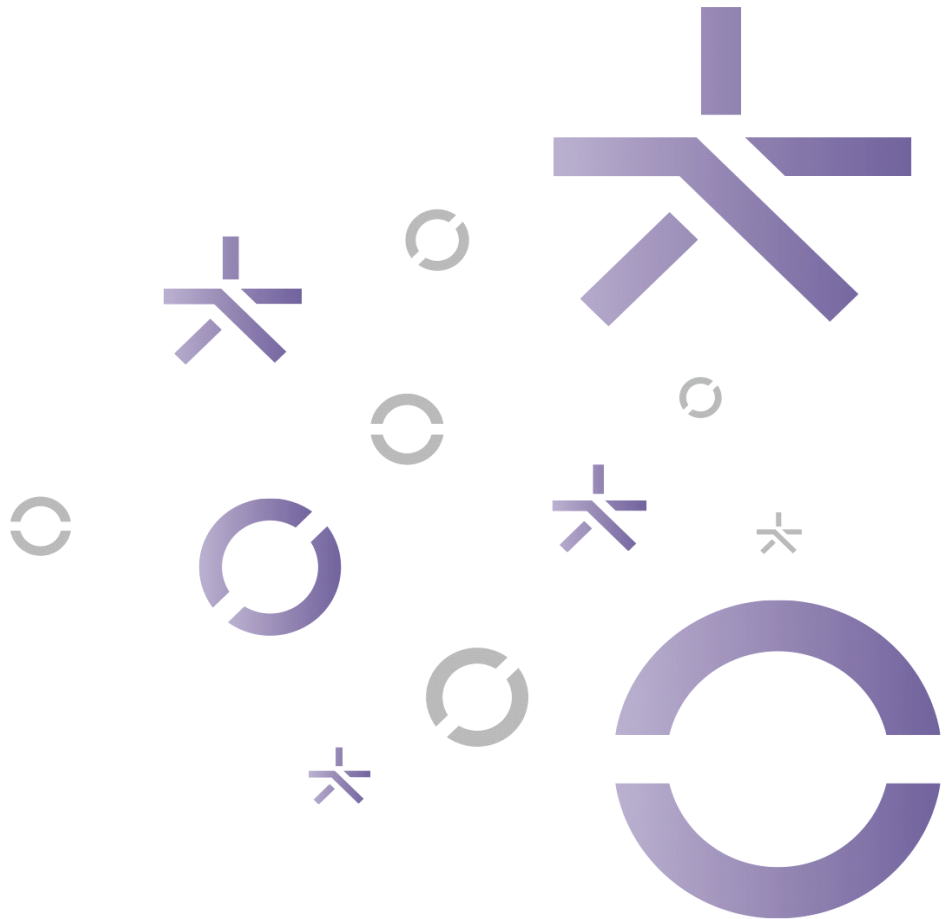


해양산업클러스터 핵심산업(군) 선정 및 기본구상

김운수·이명화



연구책임

김운수 교통물류연구부 선임연구위원

연구참여

이명화 교통물류연구부 전임연구원

본 연구 결과는 연구진의 견해로서
인천광역시의 정책과는 다를 수 있습니다.

1. 연구배경 및 목적

- 우리나라는 항만을 중심으로 연관된 해양·항만산업, 연구·산업기능 등을 클러스터화 하여 고부가가치를 창출하는 新해양산업 육성기반을 만들기 위해 정부 및 지자체에서 관련 계획을 수립 후 다양한 방안으로 추진중임.
 - 해양산업클러스터는 유희화된 항만부지를 단순 재개발이 아닌 해양산업 관련 기업을 유치하여 항만기능은 유지하면서 새로운 부가가치 산업을 창출하는 형태로 추진됨.
 - 1차 기본계획(2016)에서는 부산항과 광양항을 지정하였으며, 2차 기본계획(2022)에서 인천항 남항과 군산항이 해양산업클러스터 검토 가능구역으로 지정됨.
- 현재 가능구역인 인천항을 해양산업클러스터 개발계획 지정을 위한 정부 건의를 위해 적합한 핵심산업(군) 선정하고 클러스터 지정 효과 증대를 위하여 기본구상이 필요함에 따라 본 연구를 수행하였음.

2. 해양산업클러스터 추진현황 및 사례분석

- 항만과 해양을 대상으로 클러스터의 개념을 도입한 것은 2000년대 이후로 원활한 화물의 흐름을 위해 항만이라는 동일한 공간에서 다양한 연관산업과 관련기관 간 네트워크가 무엇보다 중요하다는 인식에서 출발함.
 - 해운산업의 규모 축소, 국제경쟁력 저하 등을 겪은 영국, 노르웨이, 일본 등의 국가들이 해사클러스터를 구축하여 연관산업을 통한 해운산업을 부흥하는 모델을 수립하고 있는 점을 벤치마킹하여 국내로 도입하고자 하였음.
- 해양산업클러스터는 신규 항만시설 건설에 따라 노후화된 기존 항만시설의 유희부지를 新해양산업을 집적·중점 육성하여, 해양산업 발전과 지역 부가가치 창출을 위해 조성하는 데 목적이 있음.

- 따라서 전제조건이 있는데 지정 대상이 화물처리 중심 항만인 무역항이고 항만시설이 유희화되어 있어야 할 것, 유희항만시설을 포함하여 3만㎡ 이상 부지를 확보 등임.
- 현재까지 국내의 해양산업클러스터는 부산항 우암부두와 광양항 1단계 4번 선석 및 중마일반부두가 유일하며, 기반시설 준공 후 관련 업종 유치중에 있음.
 - 해당 클러스터 핵심산업군 위주의 해양산업 및 해양연관산업을 대상으로 임대 형태로 입주기업 모집하고, 법인세 감면, 인센티브 지급 등 재정적 지원이 미흡한 까닭으로 입주기업 유치에 어려움이 있음.
- 독일, 일본, 이탈리아 등에서는 쇠퇴한 조선, 해운 관련 부두를 항만기능을 유지시키면서 해상풍력, 레저용 선박 건조 등의 전후방 산업을 집적화에 성공하여 세계적인 해양산업클러스터를 조성한 것으로 나타남.

3. 인천항 해양산업클러스터 도입 핵심산업 선정

- 사례연구를 통해 해양산업클러스터는 어떠한 핵심산업을 선정하여 구상하는가가 중요한 것으로 조사됨. 이에 본 연구에서는 인천지역의 핵심 해양산업을 검토하기 위하여 1차적으로 지역특화도를 검토하고, 이후 해양산업의 성장 여건을 분석함.
- 인천의 해양산업은 전반적으로 산업구조가 양호하고, 지역의 경쟁력도 높아 국가성장 효과를 충분히 누리고 있는 것으로 나타남.
 - 특히 해운·항만 물류분야는 입지계수도 1.0인 세부산업이 다수 포진해 있고, 산업구조와 지역의 경쟁력 모두 양호하여 해양산업 중 가장 높은 순성장 효과를 보였음.
 - ‘해양바이오 관련 사업’은 인천지역에 클러스터화 되어 있으며, 산업구조와 지역 경쟁력 모두 양호하여 지역 성장에 양(+)의 효과를 미침.
 - 이는 국제 물류 인프라인 인천항과 인천공항이 입지하고, 송도국제도시와 인천 각 공단 내 화장품, 의약품 등의 사업체가 집적화되어 있는 영향으로 보임.
- 기존 정책과 인천시 지역특화도를 검토한 결과 핵심산업 검토대상으로 설정될 수 있는 산업은 해운·항만물류업, 해양바이오, 조선기자재 제조업, 수산물 가공 및 유통업 등임.
 - 특히 조선기자재 제조업은 신재생에너지설비인 해상풍력, 태양광 등의 사업과 연계됨.

4. 해양산업클러스터 구축 기본구상

- 남항 SICT와 EICT부두는 인천항 해양산업클러스터로 지정이 가능하지만 해당 부두 내 사유지 면적이 전체 60%에 육박함. 대상지역 전체의 지정에는 소유자의 동의가 반드시 필요하지만, 현재 민간 소유자들은 토지 매매를 고려하지 않고 자사 자체계획 추진을 고려하고 있음.
 - 국유지만으로 해양산업클러스터의 지정을 고려해야 하기에 지정으로 인한 효과를 거두기 어려울 것으로 판단됨. 현재 인천시는 해양산업클러스터의 지정으로 해상풍력 유지보수항만으로 기능 수행을 고려하고 있지만, 국유지로 한정될 경우 협소한 부지 규모로 인해 기능 수행에 제한이 발생하여 도입 가능성이 낮을 것으로 판단됨.
- 인천항의 또 다른 유희화 가능 시설인 내항, 남항 석탄부두와 ICT부두를 추가 고려할 수 있음. 내항은 유희화시설이 일부 있지만 제물포르네상스의 주요 입지로 이미 항만 재개발이 진행중인 관계로 제외함.
 - 석탄부두는 동해항으로 2029년 이전이 계획되어 있고, ICT부두는 신항 1-2단계 운영사 공모에 참여할 예정으로 해당 부두의 진행상황에 따라 지정이 가능함.
- 대안지역에서는 인천의 전략산업(신재생에너지)과 탄소중립에 대응하는 해양에너지 클러스터의 기능을 도입하는 것으로 설정함.
 - 해상풍력 배후항만과 수소·암모니아 보관 및 배송기능, 연료전지·ESS 기능 등

5. 정책제언

❖ 해양산업클러스터 지정 대상구역의 확대가 필요

- 항만을 중심으로 한 해양산업클러스터를 활성화·집적화시키기 위해서는 현재 유희부지 이외에 추가적인 지정요건에 대한 확장성이 필요함. 그 밖에 해양수산부장관이 인정하여 고시하는 항만시설 등에 설치가 가능하다고 하지만 그 인정범위의 적용이 모호하여 보다 구체적인 범위를 설정할 필요가 있음.
 - 현행 법에서 가능지역의 대상이 무역항에 한정되고, 유희항만시설 중에서도 안벽, 야적장, 컨테이너 장치장 및 컨테이너 조작장 등만 지정가능함.

- 무역항에 한정된 기능을 연안항, 어항 등으로 확대하여 수산업 및 지역 산업과 연계될 수 있도록 할 필요가 있음.
- 과거 준설토투기장을 항만재개발법으로 개발을 진행한 사례가 있어, 준설토투기장을 해양산업클러스터로 지정하여 해양산업을 집적화시킬 수 있게 법적인 요건의 조정이 필요함.
- 인천항 영종도 준설토투기장 2단계 구역은 향후 몇 년 이내에 준설이 완료되어 토지이용계획의 수립이 필요함. 이를 해양산업클러스터법에 의한 개발을 추진하게 되면 해양산업 관련 기업의 집적화와 다양한 기업들의 유치가 가능할 것으로 판단됨.

❖ 기업유치를 위한 실질적인 인센티브 제공 필요

- 해양산업클러스터법에서는 입주기관·기업에 대한 세제지원(제19조) 사용 특례(제20조) 등 인센티브 근거는 있으나, 실제로 운영되고 있지 않은 상황임.
- 연구개발특구, 첨단의료복합단지 등 타 경제특구 현황을 고려하면 입주기업에 대한 국세 감면을 위한 법률 개정을 추진할 필요가 있으며, 해양산업을 육성할 수 있는 공간 제공 외에도 세제지원, 투자유치, 컨설팅, 인력양성 등 산업활동에 기여할 수 있는 실질적 지원 필요함.

❖ 입주자격요건 핵심산업외 관련 해양산업기업으로 범위 넓혀야

- 성공적인 해양산업클러스터 구축을 위해서는 무엇보다 기업의 입주율을 제고시키는 것이 중요함. 국내 사례를 검토한 결과, 입주기업의 업종을 해양산업의 세부분야로 제한하여 유사분야 기업들의 입주를 제한한 결과를 초래함.
- 법적요건에 대한 핵심산업에서도 보다 포괄적인 입주 자격요건의 변경이 필요함. 핵심산업 분야를 해양수산분야 전체로 확대할 필요가 있음.
- 기본계획에서 검토한 해당 지자체의 핵심산업군은 현재 상태의 입지계수(LQ지수)가 가장 큰 영향을 미치며, 지자체의 전략산업도 병행하여 핵심산업을 제시하고 있음. 객관화된 지수 뿐만 아니라 산업 트렌드를 함께 검토하여 장기적인 관점에서 미래 성장동력을 이끌 수 있는 핵심산업군을 설정한 기본구상 검토가 필요함.

이 보고서는 인천연구원이 수행한 연구보고서를 요약한 것입니다.
자세한 내용은 인천연구원 홈페이지(www.ii.re.kr)에서 열람할 수 있습니다.