

해양수도 부산의 건설과 구도

- 부산 해양특별시의 추진 -

이 경 호*

The Development of Pusan as the Ocean Capital of Korea
- The Construction of Pusan Ocean Metropolis -

Kyung-Ho Lee

<목 차>

- | | |
|------------------------|-------------------|
| I. 해양과 국가의 비전 | IV. 해양수도 부산건설의 추진 |
| II. 해양수도 부산의 성격과 현황 | 방향과 정책 |
| III. 21세기 해양수도 부산의 미래상 | V. 결론 |

Abstract

The purpose of developing Pusan as the ocean capital of Korea are in the decentralization of Seoul metropolitan area and the construction of the biggest port city as a specialized ocean metropolis through a balanced urban planning.

Such a plan includes the tasks to specialize Pusan as the hub city for the shipping · harbor · distribution industries, the maritime information · knowledge industries and the marine biotechnology · culture · tourism industries in compliance with the 21st century world trends of globalization, n대-liberalization and specialization. The ultimate goal is to transform Pusan into the world center of all ocean cities through enhancing its cooperation and exchanges with other countries and internationalize it as the global mecca for marine industries, using its present status as the Korea's strategic city for ocean development.

* 한국해양대학교 국제대학 학장

I. 해양과 국가의 비전

1. 세계 해양의 현황

국제연합(UN)과 국제해사기구(IMO)의 해양정책과 방향을 살펴보면 1994년 유엔해양법협약 발효를 계기로 세계는 해양경쟁시대에 돌입하였다. 국가이익과 생존권을 확보하기 위하여 해양을 영토화하거나 어떻게 활용할 것인지에 대한 국가의 정책방향이 제시되고 있다. 21세기는 해양시대라고 할 정도로 해양의 중요성이 증대되고, 해양은 더 이상 공포나 천시의 대상이 아니라 21세기의 자원의 원천이고 산업의 초석과 소망이다. 세계는 하나의 시장으로 개방되어 지구촌이 하나의 세계를 구축하고 있다. 이에 따른 우루과이라운드(UR) 및 세계무역기구(WTO)체제로 전환하면서 세계 해양의 정책방향이 보다 개방적이고 자유로워진 반면에 세계 해양이 하나의 경쟁터가 되고 있다.

이제 해양은 자유이용 시대에서 본격적으로 해양영토분할시대의 진입이라는 신해양시대를 맞이했다. 역사적으로도 영국·스페인·미국 등 해양을 제패한 국가가 세계를 재패했다. 더욱이 많은 학자들은 해양세기의 도래를 한결같이 예견하고 있으며, 다가오는 21세기는 해양을 중심으로 신해양 국제질서가 수립되고 있다. 세계 해양국가들이 국가발전을 위하여 해양과 그 자원을 어떻게 개척하고 활용하느냐하는 방향을 찾고자 한다.

오늘날 해양은 21세기의 풍요와 운택한 국가 건설을 위한 지구촌 자원의 마지막 보루이자 신 개척지로서 그 어느 때보다 중요한 영역으로 다루어지고 있다. 해양은 면적이 3억 6,100만 km^2 로서 지구표면의 약 71%를 차지하며 지구상 동·식물의 80%가 서식하고 있다. 이러한 거대 규모의 해양에는 광물자원 및 에너지자원이 풍부하게 부존하고 있다. 뿐만 아니라 해양은 전세계 교역량의 75%인 약 50억 톤의 화물이 수송되는 통로로서 세계무역과 경제 성장을 촉진하는 기능을 하고 있다. 육상자원이 고갈되어 갈수록 인류는 무한한 자원의 보고인 해양에 관심을 돌리고 있으며, 해양과학기술의 발전은 이러한 인류의 관심을 현실화시키고 있다.

2. 국부(國富)와 해양

해양은 자원의 보고이다. 우리나라가 관할하는 해양의 면적은 44만 3천 km^2 로서 남한 육지면적의 4.5배에 달하며, 대륙붕의 면적만도 육지면적의 3배를 넘는다(총 영장 11,542 km^2 의 긴 해안선 및 3,153개의 도서[島嶼] 보유). 갯벌면적은 2,393 km^2 (남한면적의 2.4%)로서 세계 5대 갯벌의 하나이며, 우리나라 관할해역의 해양생태계 경제적 가치는 연간 약 100조원에 이를 것으로 추정된다. 그리고 연간 3백만 톤 정도의 수산물을 생산하여 우리 국민이 섭취해야 할 동물성 단백질의 약 40%를 공급하고 있다. 더욱이 태평양 심해저 광구확보에 따른 해양광물자원 개발과 남극기지 건설로 크릴새우, 해저석유 등의 개발 가능성을 보유하고 있다. 따라서 우리나라는 주변국의 해양자원개발에 적극적으로 참여하여 해양자원의 효율적 활용방안 등을 지속적으로 추진하고, 풍부한 해양자원을 보유하고도 고도의 기술과 자본이 부족한 국가와의 해양자원개발협력을 도모하고, 상대적으로 부족한 자원을 충당하기 위한 해양자원 외교의 추진이 필요하다. 또한 안정적인 수산자원관리체계 개편과 수산물 유통구조 개선으로 부가가치를 창출하고, 깨끗하고 안전한 수산물을 국민에게 공급할 수 있는 수산자원 공급기반의 확충이 요구된다.

해양은 국가와 국민의 국부이다. 해양자원을 국가발전력으로 만들기 위해서는 해양지향형 국가발전
에 대한 국민적 공감대를 형성해야 한다. 즉 해양을 국가 경쟁력확보에 새로운 원천으로 인식하고, 국
가와 국민의 국부로 받아들이는 의식의 전환이 필요하다. 그리고 해양을 식량·광물 및 공간자원이 막
대하게 부존된 자원의 보고로서 인류의 문명발전을 지속시킬 수 있는 유일한 대안으로 인식해야 한다.
이를 통해 육지 중심의 “녹색혁명시대”가 아닌 해양을 통한 “청색혁명시대”로 전환해야 한다.

따라서 범국민적 해양의식 함양을 위해 해양의 중요성에 대한 국민적 공감대를 형성하고, 국민의 삶
의 질을 풍요롭게 하는 해양문화를 확산시켜야 한다. 즉 국민생활과 함께 하는 새로운 해양문화 창달을
위하여 인터넷을 이용한 사이버 해양문화공간을 확충하고 해양에 대한 지적 욕구와 호기심을 충족시켜
야 할 것이다. 그리고 해양문화·관광, 해양레저·스포츠, 해양과학 등이 연계된 대단위 종합해양문화
정보망을 구축해야 할 것이며, 해상왕 장보고의 해양개척 정신을 국민의식으로 정착시키기 위하여
「장보고 프로젝트」 시행과 「장보고 연구회」 등을 통한 체계적인 연구와 조사를 실시해야 할 것이다.

해양환경 가치에 대한 인식이 확산됨에 따라 해양이용개발과 환경보전의 조화를 추구해야 할 것이
다. 따라서 쾌적하고 건강한 해양환경 조성과 연안이용의 상충문제를 해소하기 위한 연안통합관리를
실현해야 하며 해양생물의 다양성 보전 및 해양생태계를 보호·복원하고 갯벌의 지속 가능한 보전·
이용체계를 구축해야 할 것이다.

해양은 국가 선진화의 핵심요소이다. 우리나라는 반도 국가가 아니고 섬나라임이 분명하다. 이데올
로기와 남북분단이 대륙과 육상교통을 차단시켰으며 지금까지의 우리나라의 국력과 국부는 전부라 해
도 과언이 아닐 만큼 해양이 가져다 준 것이다. 즉 우리나라 수출입화물의 99.7%가 바다를 통해 운송
되며 주요 공업단지가 임해지역에 위치하고 있으며, 이러한 해상운송은 대량의 원자재 조달을 필요로
하는 중화학 공업의 필수적인 산업기반이다.

또한 해양관련산업은 미래 핵심산업으로서 고도의 다양성과 발전 가능성을 보유하고 있다. 해양관련
산업은 1·2·3차 산업을 포괄하는 종합산업으로써 과학기술의 발전과 국민 소득 향상에 따라 막대한
성장 잠재력을 보유하고 있다. 여기에 해양생명공학산업, 물류정보산업, 해양관광산업 등은 고부가가
치 지식산업을 창출할 수 있다.

해양은 국가 선진화와 국부의 원천이며 원동력이다. 해양을 사랑하는 국민과 국가는 부흥하고 성장
한다. 해양친화는 생사의 고난을 넘어서는 일이고, 여기에는 필수적으로 해양 제어력이 필요하며 해양
제어력은 결국 해양과학기술에 달려 있다. 우리나라가 선진국이 되는 가장 확실한 지름길은 해양과학
기술을 앞세운 해양국가의 건설이며, 나아가서 보다 진취적이고 개방적이며 편견 없는 해양개방중립국
가를 구축하는 일이다.

3. 해양사상과 한국

세계문명사의 관점에서 우리나라의 해양에 관한 존재론과 인식론을 반성하고 재정립할 필요가 있다.
해양에 관한 인류문명의 발자취를 먼저 살펴보자. 해양은 세계문명의 발상지이며 힘의 근원이다. 인류
문명사를 볼 때 4대 문명의 발상지가 한결같이 바다와 연접한 강가에서 시작하고 있다. 중국의 황하,
인도의 인더스, 이집트의 나일강, 중동의 메소포타미아의 문명이 그러하다. 특히 서양 문명은 대륙문화
가 아니라 해양문화이다. 고대 서양문명은 에게해 문화로 지중해의 작은 크레타 섬에서 시작하고 있

다. 점차 그리스 반도로 상륙하여 고대 그리스 문화를 구축한 것이다. 중세 로마 대제국의 건설도 이탈리아 반도를 중심으로 한 지중해의 해상권의 장악이 그 시작이고 끝이다.

근대 문명은 포르투갈과 에스파냐의 지중해를 거쳐 대서양을 비롯한 해상권의 장악이 그 시작이며 대영제국의 대서양을 거친 인도양의 장악이 현대산업 문명의 중심이며 세계제패의 원동력임을 우리 모두가 잘 알고 있다. 오늘날도 서양의 문명이 동양을 앞지르고 있음을 부인할 수 없다. 21세기 밀레니엄을 앞두고 태평양을 중심 무대로 한 미국의 세계 해상권의 장악이 바로 그것이다. 지금 미국을 이끌어가고 있는 지도자는 영국에서도 가장 진취적 기상을 가진 앵글로 색슨계통임을 우리는 잘 알고 있다. 이들의 조상은 영국 보수적 정치권력인 왕당파에 밀려나 메이플라워호를 타고 생명을 걸고 신대륙으로 건너 온 뉴 프론티어 개척자들이다. 강한 개척정신과 개방적이고 혁명적인 사람들이다. 미국 독립선언문에는 개인주의, 합리주의, 급진주의를 그 핵심사상으로 하고 있다. 이처럼 해양은 개방과 개척정신 및 인류문화를 창달하고 성숙시키는 근원임을 알 수 있다.

고대 장보고의 청해진이나 조선시대의 성웅 이순신 장군의 활약은 차지해 두고 우리 나라 현대 해양문화의 진가를 논증해보자. 우리 나라는 반도국가이다. 그러나 1945년 해방과 더불어 대한민국 건국 이후 오늘에 이르기까지 50여년의 한국 현대사는 반도국이 아니라 섬나라임이 분명하다. 이데올로기와 남북민족의 분단이 대륙과 육상교통을 차단시키고 있다. 오로지 해양이 아니고는 그 어느 나라와도 교통할 수가 없게 되어 있다. 이러한 한국현대사의 환경이 오늘의 한국을 있게 한 가장 중요한 요인이며 해양이 가져다 준 국력과 국부이다. 예컨대 가정하여 우리나라가 남북분단이 없이 바로 통일을 얻었다면 과연 오늘에 국력과 문화를 이룩할 수 있었을까? 아마도 대륙지향의 우리 국민성과 일본에 대한 반민족적 감정과 중국과 러시아 대륙이 가지고있는 자원이 우리로 하여금 중국이나 러시아 지향의 폐쇄적 대륙문화로 남게 하였음을 쉽게 짐작할 수 있다.

한국의 국부는 물론이고 해양산업 및 문화가 오늘의 성장에 이르지 못하였지도 모른다. 우리의 경제수준도 오늘의 중국을 넘어서지 못하였을 것이다. 1970년대 초 오직 해양밖에 길이 없음을 인식한故 박정희 대통령이 한국해양대학교를 방문하여 학생정원을 대폭 증원할 것을 명하였고, 해양인재의 양성을 역설하였다. 아시아 10월에 오른 정주영 명예 회장은 거북선이 그려진 지폐 한 장으로 영국에서 조선자금을 빌리는 데 성공하여 현대중공업을 세우고 오늘의 현대 그룹이라는 신화를 창조했다. 한국이 불행 중 다행으로 섬나라가 되었기에 해양에 눈을 뜨고 세계로부터 자원을 얻었고 이를 가공하여 세계 각국에 수출하기 위해 세계를 향하여 문을 열었다. 더 나아가 일본과도 손을 잡지 않을 수 없게 된 것이다. 38선의 불행이 오늘의 한국을 만든 것을 부인할 수는 없다. 오늘날 우리나라는 조선 세계 1위, 해운 세계 10위, 1998년 기준 산업별 수출실적을 보면 반도체 산업에 이어 해양산업이 2위에 달하는 업적을 낳았다.

II. 해양수도 부산의 성격과 현황

1. 해양수도 부산의 이념

해양수도의 이념은 수도권 집중화 현상의 해소 및 균형과 특성 있는 지방도시 발전을 도모하며, 21세기 지구촌 한마을화, 신자유화, 개방화, 전문화의 흐름에 순응하여 부산해양특별시를 구현함에 있다.

그 구체적인 성격은 부산을 해운·항만·물류산업, 해양정보·지식산업, 해양수산생명공학산업 및 관광·문화산업의 중심도시로 특성화·전문화시키고자 함이고, 동시에 그 규모와 형식에서 한국 해양산업의 전락도시, 지구촌의 해양메카로서 부산의 세계도시화, 도시세계화를 구축하고 세계의 도시와 상호협력 및 교류증진을 통한 세계해양도시의 중심센터가 되는 일이다.

나라와 국민의 앞날은 첫째는 국가의 정책이요, 둘째는 그 구성원인 국민의 의식에 달려 있다. 무엇보다 중요한 일은 우리 국민들이 해양에 대한 바른 인식과 평가를 하는 일이다. 우리 나라의 연안이 육지의 4.5배에 달하며 세계 5대 갯벌의 하나이다. 크게는 동·서양을, 작게는 태평양세력의 중심인 미국·일본의 세력과 중·러시아라는 거대 대륙을 이어주는 동북아시아의 교차로이고 교두보이다. 해양은 단지 해양인의 일터에 그치는 것이 아니며 국가와 국민 모두의 생명의 근거이고 생활의 터전이며 생산의 원동력이다. 우리의 목표는 해양을 통하여 동북아시아의 교통의 센터가 되고, 인도 및 유럽문화권을 연결해 주는 태평양과 대륙을 연결해 주는 세계의 교차로가 되는 일이다. 이러한 관점에서 해양한국의 입지는 홍콩과 싱가포르에 비할 바가 아니며, 더 나아가 통일은 경제적 부담이 아니라, 선진 해양교통의 센터이자 해양부국의 지름길이 된다.

이제 우리 나라 국민이 품고 있는 근시안적인 해양사상의 오류를 벗어나고, 해양자원과 해양과학기술 및 해양관련 산업이나 해양문화의 꽃을 피울 수 있도록 국가 해양정책을 재정립하고 그 위에 해양기술과학의 진흥과 국부의 길을 제시할 때이다.

세계 해양은 육지면적의 71%에 달하고 있다. 해양을 중시하는 나라는 부흥하고 해양을 경시하는 나라는 쇠퇴하고 만다. 우리 나라가 해양의 은혜로 오늘의 국부와 경제를 이루고도 해양으로의 대한 진취성의 억제와 잘못된 해양사상의 만연으로 해양에 대한 거시적 안목을 갖지 못하고 투자를 게을리 하는 것은 매우 불행한 일이다. 지금 미국은 NASA를 통한 우주개발에 힘을 모으고 있다. 그리고 해양에 대한 중요성도 잊지 않고 있다. 일본은 해양을 가장 중시하며 유치원과 초등학교에서 어린 시절부터 자연스럽게 해양에 대한 동요를 가르치고 있다. 미국과 일본은 해양연구에 최고의 인재가 모이도록 하고 있다. 우리 나라도 때늦은 감은 있지만 해양사상과 안목을 기르고 해양정책이 해양사상의 건전한 체계 위에 구축될 것이 요구된다. 이를 위하여 무엇보다도 중요한 일은 거시안적 해양사상과 안목을 수립하는 일이다.

남북통일도 결국 교통력과 해양력의 힘에 의하여 이룩될 수 있을 것이다. 해양국가의 입지를 바탕으로 한다면 통일비용도 문제가 되지 않을 것이다. 해양은 대한민국과 그 국민의 소망이지만 단지 국력과 국부의 원천에 그치지 않는다. 세계를 하나로 엮어 묶고 있는 지구 생명체와 힘의 근원이다. 지구촌은 해양에 담겨 있으며 해양 안에는 더 큰 지구촌 마을이 생동하고 있고 우리를 기다린다. 해양은 단순한 해상교통로나 바다고기의 사냥터가 아니라 생명 그 자체이고, 해양생태계의 파괴는 곧 지구촌의 종말이 될 것이다. 미국 NASA를 비롯한 우주경쟁은 또 다른 지구촌으로 이사하기 위한 대비책이 될 지도 모른다. 지구촌은 해양을 통하여 인식하고 있다. 해양은 육지에서 쌍안경으로 보는 특성화의 대상이 아니며 아래로는 더 큰 육지가 있고 위로는 하늘이 있고 지구촌을 포용하고 있다.

해양은 육지 중심에서 보는 특성화나 구조조정 대상이 아니다. 거시적 해양사상과 안목의 정립 위에서 해양수도 부산의 성격을 규명하여 국가의 비전을 제시하고, 이에 따라 21세기 해양한국이 나아갈 방향을 설정할 필요가 있다.

2. 부산 해양산업의 현황

(1) 해양도시 부산의 지정학적 특성과 현황

우리나라 동남단에 위치한 해양도시 부산은 지정학적으로 세계 경제의 성장축으로 부상하고 있는 동북아시아의 구심점에 위치하고 있어 고부가가치 물류산업 및 관광산업의 획기적인 성장 잠재력을 보유하고 있다. 또한 부산은 중국·일본·러시아 및 동남아 국가들에 둘러싸여 있어 여객·화물·서비스·자본·기술 등의 이동을 증대하는 관문역할의 수행이 가능하며, 부산은 해운·항만·수산 등 해양 관련산업의 비중이 높은 수준이며, 해양관련산업을 기반으로 하고 있어 해양관련산업을 국가 전략산업으로 육성하여 해양국가 지향시 지정학적으로 모든 여건을 수용할 수 있다. 더욱이 부산에는 해양수산 전문인력 양성을 위한 해양수산계 대학·연구소 등 해양관련산업의 발전기반인 지식·정보 인프라 구축이 용이하다. 부산은 한국해양대학교, 부경대학교(구. 수산대학교), 한국해양수산연수원, 한국항만연수원, 수산진흥원, 민관 해양수산연구소와 많은 해양수산 경영체가 밀집한 해양도시이며, 부산대학교, 경성대학교, 동명정보대학교 등의 해양수산과학 기초 연구와 해양산업 정보시스템 및 멀티미디어 교육을 통한 고부가가치 해양산업 창출을 위한 해양과학기술을 갖추고 있다.

부산은 북항, 남항, 감천항, 다대포항, 가덕도에 건설중인 부산신항으로 구성되어 있다. 현재 대다수의 컨테이너 부두는 부산 북항에 집중되어 있으며, 북항의 보조항인 감천항이 완공되면 잡화와 수산물 등을 주로 처리할 수 있을 것이다. 특히 부산신항은 민자사업으로 건설되는 컨테이너 전용부두 건설로 부산이 21세기 동북아 중심의 **Hub-Port**로 자리잡을 수 있을 것이다.

부산항은 우리나라 해운항만산업의 중추기지이다. 전국 컨테이너화물의 약 90.1%를 처리하는 우리나라 제1의 무역항 및 세계 제5위 컨테이너 처리항이며, 우리나라 환적 컨테이너화물의 약 99.9%를 처리하고 있다. 또한 전국 항만관련 창고시설의 약 47.2%, 전국 내항화물 운송사업체 약 63.2%, 전국 컨테이너 수리업의 약 63.2% 입지하고 있다. 부산항은 우리나라 외국인 선원고용의 약 66.5% 점유하고 있는 해양도시이다.

아울러 부산은 국내 최대의 수산물 생산기지이며, 원양어업의 전진기지로서 감천공영수산물도매시장에 국제수산물거래소를 갖추고 있으며, 전국수산물 유통량(3,765천M/T)의 42%를 공급(1,592M/T)하고 있으며, 404백만달러(전국 1,493백만달러의 27%)의 수산물 수출과 696백만달러(전국 1,045백만달러의 67%)의 수산물 수입을 하는 도시이다. 따라서 전국 수산물 제조(부산 353천톤, 전국 1,086톤)의 약 33%를 차지하고 있으며, 1,207천M/T(전국 3,244천M/T의 56%)의 수산물 생산과 188천M/T(전국 906천M/T의 21%)의 수산물 가공을 하고 있다. 그 외에도 수산물 냉장보관능력이 765천M/T(전국 1,355천M/T의 56%)되며, 냉동능력 또한 1일 4,720T/D(전국 1일 11, 236T/D의 42%)이다.

부산의 어항은 52개소(1종어항 2, 2종어항 14, 소규모어항 36)이며, 757천M/T(전국 829천M/T의 91%)원양어획물을 반입하며, 원양어선 599척, 343천톤(해역별 출어 : 태평양 322, 대서양 197, 인도양 80)의 출항항이므로 우리나라 수산경제의 중추기능 담당을 담당하고 있다.

(2) 해양정보지식산업

21세기는 지식·정보화 사회이다. 이에 대비하여 전통적 해양산업을 지식기반 산업으로 혁신하여 해양생명공학, 해양관광산업 등 고부가가치 해양지식 산업과 해양서비스산업을 창출하여야 한다. 지식정

보화 사회는 창의적이고 유연한 중소기업이 유리하므로 기존 제조업 중심의 부산 경제에서 탈피할 수 있는 기반구축이 필요하다. 우리나라 해양산업의 경우 해운·수산·항만 등 전통적 해양산업의 기술경쟁과 더불어 해양광물·생물·공간·에너지 등 미래해양산업의 기술경쟁이 가속화될 전망이다.

약 40만종에 달하는 해양생물중에서 약 10%인 4만여종이 신의약품 및 유용물질의 대상으로 기대되고 있으며 해양수도 부산에 해양생명공학과 그 연관산업이 집중된 MBT 밸리(Marine Biotech Valley)를 조성하는 것이 필요하다. 또한 정보화가 해양산업 경쟁력 확보의 핵심요소로 부각되고 있다. 초고속 정보통신망 구축과 EDI 서비스 활성화로 해양수산 정보에 대한 수요가 급증될 전망이다. 부산은 기존 정보망을 이용하여 각 국의 초고속 정보통신망과 연계체제로 미취항 항로를 포함하여 전해상의 선사 및 선박·항만·화주 등의 정보 즉시 입수 및 교환 가능한 시스템 구축이 가능하다. 또한 각 국의 대륙운송망·해상운송망·항공운송망간의 연계로 모든 수출입 화물의 유통이 추적가능하도록 물류시스템 확충이 가능하다. 그리고 수산관련 각종 통계자료의 표준화 및 동 자료의 정보통신망을 구축하여 세계의 항만·물류·무역정보 등이 집중, 배분되는 정보거점항으로 개발할 필요가 있다.

(3) 항만 물류산업 및 부대관련산업

부산의 도시발전과 경제 성장은 항만과 거의 같이하는 불가분의 관계이다. 항만물류산업은 항만에서의 물류활동(선박입출항, 하역, 이송, 보관, 통관, 포장, 유통가공 등)과 선박 및 화물관련 서비스를 위주로 하는 산업을 말한다.

관세자유지역 지정으로 항만물류산업의 발전을 기대할 수 있다. 관세 면제의 특권과 면세품의 자유로운 반출입을 가능케함으로써 물류·유통을 촉진하고 통관절차에 소요되는 시간 손실과 인건비 부담을 제거함으로써 화물의 흐름을 신속하게 할 수 있다. 일정지구내에서 관세가 면제된 상태에서 장기간의 물품장치, 외국 물품의 조립, 혼합, 가공, 제조 등을 인정함으로써 수출입 거점으로서 역할 수행할 수 있으며 항만·공항의 물류 효율화를 통해 환적·중계 화물의 유치 촉진할 수도 있고, 홍콩, 싱가포르 등과 같이 환적화물 대량유치의 수단으로 활용할 수 있다.

부산항은 인근 일본지역 항만에 비해 선용품의 가격이 상대적으로 낮고, 중국의 항만에 비해서는 품질이 우수하기 때문에 부산항에 기항하는 선박은 선박에 필요한 선용품을 대량 구입하는 경향이 있다. 기존 북항이나 신항만과 연계한 서부산권 유통단지 일원에 선원들과 외국 보따리 상인을 상대로 현행 면제점의 고가, 소규모 상품의 전시 판매 형태와는 차별화된 저가, 대량판매가 가능한 대형창고매장과 같은 형태의 창고형 면세 선용품 대형매장을 민간주도로 설치·집단화시켜 효율적으로 운영할 수 있다.

항만지원산업단지 해운항만업무타운을 조성할 수 있다. 부산항은 선박이 조선, 수리, 하역, 운송, 보관, 급유·급수 및 선용품의 공급 등 항만과 관련한 일체의 서비스가 완비된 우수한 항만여건을 구비하고 있다. 그러나 항만지원서비스가 부족하여 입항선박에 대한 수동적 서비스에만 치중하여 항만 지원서비스가 별개 산업으로 발달하지 못하였다. 하지만 선용품의 품질이 우수하고 부산항에 관련 규제들이 완화하여 항만지원 산업을 특화 개발한다면 서비스를 이용하기 위해 부산항 앞을 통과하는 연간 2만여척의 선박을 부산항으로 유치할 수 있을 것이다. 부산항에서 시행중인 「통과선박자유항제도」로 부산항에서 추가로 거두어들인 수익은 1억 8천만불에 달한다.

Ⅲ. 21세기 해양수도 부산의 미래상

1. 개방화·자유화 및 해양특성화 도시

세계무역기구(WTO)체제하에서 세계 경제는 급속한 통합으로 국경 없는 글로벌화된 사회로 발전하고 있으며, 교역과 투자의 장벽이 해소됨으로써 경제적 측면에서 국경의 의미는 급속히 퇴색되어 가고 있다. 세계는 이미 단일 시장화되어 개방화된 시장경제에 적응한 국가만이 살아남을 수 있는 시대가 되었다. 21세기의 각 국가들은 폐쇄적·고립적으로 존재할 수 없으며, 사회·문화·경제·안보면에서 다각적인 공조와 상호의존을 통하여 다원적인 관계를 형성하면서 존립하고 있다. 따라서 현시점에서 자유화·개방화를 통한 전통적 해양산업의 구조개혁이 절실히 요구된다.

부산은 해상을 통한 여객·화물·서비스·자본·기술 등의 이동을 증대하는 관문역할을 수행하는 해양특성화 도시로서 우리나라 해양수산의 본산이며 메카(Mecca)로서 오랫동안 해양수산산업의 발전에 있어서 제 역할을 다하고 있으며, 고부가가치 물류산업 및 관광산업의 성장잠재력을 보유하고 있다.

또한 관세자유지정에 따른 수출입항으로서의 부산은 외국인 및 국내기업의 투자유치에 따른 고용 및 부가가치 창출이 기대되며, 환적 및 중계화물 등 항만물동량의 증가 촉진, 화물량 증대에 따른 물류산업의 매출 증가 및 고용창출, 자유지역내 산업발전을 통한 국내·지역경제활성화 및 기업의 영업이익 창출에 따른 조세수입 증대가 예상된다.

2. 해양중심통상무역도시

오늘날 국가간 통상무역은 정치적 이데올로기를 초월하여 무역의 대부분을 해상을 통하여 교역하고 있다. 이에 부산항은 지리학으로 유럽·아시아·북미를 연결하는 주항로상에 위치하여 동북아 중심항만으로 중요한 역할을 수행하고 있다.

실제로 세계 100여개국 500여 항만과 교류하고 연간 13,000척의 외국적 선박이 기항하고 있는 부산항은 해양통상무역의 전초기지로서의 적합한 입지 조건과 잠재력을 보유하고 있으며, 21세기 세계의 경제 성장을 주도해 나갈 동북아 전지역을 포함하는 대교류협력권의 형성에 중추적인 역할을 할 것으로 기대된다

3. 국제수산물류중심도시

부산은 국내외 수산물류 중심도시로의 제도약과 완벽한 지원에 필요한 관련산업의 기반 구축이 용이하다. 부산은 우리나라 최대의 수산물 생산기지이며 원양어업의 전진기지로서 우리나라 수산경제의 중추적인 기능 담당하고 있다. 그리고 국제 수산물 생산·유통을 주도하는 상거래 중심도시를 실현할 것으로 기대할 수 있다. 이를 위해 선진 수산국과 경쟁력을 갖춘 국제 지향적 수산물류제도 도입·정착이 필요하다.

또한 국제 수산물자유무역지대를 도입하고 국제수산물 거래소를 신설·추진하여 수산물 유통 거래정보망 구축 및 국제화 추진이 필요할 것이다. 수산물 자유무역지대나 유사제도(종합보세구역 등) 도입 추진해야 할 것이며, 부산에서 국제간 수산물거래가 가능하도록 국제 수산물거래소나 이에 준하는

방안을 마련해야 할 것이다. 또한 국내 수산물 유통 정보화 기반 구축사업에 적극 참여하여 수산물 유통통합 관리시스템을 구축해야 하며, 국제 수산물유통도시를 추진해야 한다. 그리고 국제적인 해양수산 테크노파크 조성 및 국제 수산산업전 유치 등 국제 이벤트 행사를 확대하는 일도 필요할 것이다. 지역 수산물 유통구조 개선 및 냉동·냉장창고, 가공업 경쟁력 제고와 고도화 추진도 필요하다

4. 국제항구·항만도시

오늘날 세계의 해운·항만 주요국가들은 초대형선박을 수용할 수 있는 항만시설을 확충하고 첨단하역장비 및 토탈정보시스템을 구축하여 항만물류비를 절감하고 생산성을 향상하는 중추항만으로 자리잡기 위해 노력하고 있다. 또한 21세기 컨테이너항만은 이제 단순한 하역장소가 아니라 넓은 배후지를 기반으로 한 종합물류기지 및 국제교류의 장으로서 복합적인 기능이 요구되고 있다.

수출입 화물의 99.7%가 항만을 통해 운송되는 점에서 볼 때 부산은 지정학적 위치뿐만 아니라 기후가 온화하고 항내 수심이 깊으며 조수간만의 차가 적어 천혜의 자연 조건을 갖춘 국제 항구·항만거점 도시의 역할을 다하기에 충분하다. 또한 부산항은 전국 컨테이너 화물의 90.1%를 처리하는 한국 제1의 무역항이며 세계 제5위 컨테이너 처리항으로 우리나라 해운항만산업의 중추기지임과 동시에 국내 최대의 수산물 생산기지이며 원양어업의 전진기지이다.

여기에 국제적 항만도시의 건설과 관련산업은 국가산업적 이익확보에 그치는 것이 아니라, 국내적 산업을 초월한 대륙과 해양을 잇는 세계의 수송과 유통산업에 큰 변화와 혁명으로 이어질 수 있다. 특히 세계적으로 이름난 항만도시는 이미 그 국가를 대표하는 상징하며 관광산업의 성장에도 공헌을 한다. 따라서 앞으로도 지속적인 부산항의 발전을 위해서는 국제적으로 신뢰할 수 있는 항만서비스와 항만시설의 확충이 필요하다.

5. 동북아 물류거점산업도시

부산은 국가경쟁력 차원의 중심항만도시로서 21세기 동북아 국제물류 중심기능을 다할 수 있는 동북아 물류거점산업도시이다(복합운송체계의 거점도시). 아울러 ASEM에서 의결된 Pan-Asia 철도 및 신항만 건설 등으로 대륙과 해양을 연결하는 동북아 국제 물류거점 도시로 무한한 잠재력을 보유하고 있다. 또한 부산은 국제교역의 관문도시로서 동북아 비즈니스 거점도시로서 성장할 수 있으며, 해상물류 중심지와 동북아권 중심항(Mega Port)으로의 성장도 예상된다.

국내적으로도 부산은 철도와 고속도로의 기종점으로 여기에 국토면적의 1/4를 차지하는 낙동강 유역의 수로를 활용한 내륙수상연계수송 체제가 확립된다면 국내 복합운송체계의 거점도시로서 성장기대된다. 국외적으로도 부산은 대륙과 태평양을 연결하는 동북아 항만물류의 거점도시로 커 갈 가능성이 충분하다. 현재 세계 경제성장의 거점이 동아시아로 이동하고 있으며, 실제 세계 물류의 63%를 싱가포르, 홍콩, 카오슝 등의 동아시아 항만 도시가 담당하고 있다. 이러한 현실속에서 부산은 동아시아의 중요한 물류거점이자 국제운송거점(Hub Port)으로서 입지가 용이하여 동아시아 경제권의 중심도시 역할 수행에 지대한 공헌이 기대된다.

6. 조선 및 해양기자재산업도시

조선 및 해양기자재산업은 대형선박·중소형선박 신조선 및 수리업, 기관 및 조선기자재 산업, 해양 레저장비산업 등을 관련산업으로 분류할 수 있다. 부산은 대형선박을 건조·수리할 수 있는 조선소와 중소형선박을 건조·수리할 수 있는 조선소들이 항만내 위치하고 있다.

조선 및 조선기자재산업은 부산 인근 및 울산공업단지, 창원기계공업단지에 많은 조선관련 기자재 산업체에 위치하고 있다. 해양레저산업은 섬유관련 산업체, 낚시대 등 탄소 섬유 제조업체, 잠수복 및 요트·경기용 보트 건조·수리업체를 위치하여 해양스포츠와 연계하여 활성화를 기대할 수 있다.

7. 해양정보 및 금융·보험산업도시

부산은 종합금융단지 및 선물거래소 등으로 국제금융센터화가 추진되고 있으며 신 항만조성지에 자유무역지대 지정을 통한 해양수도로의 지위 강화와 정보단지, 과학산업단지, 국제교류산업단지 등의 첨단산업기지 조성을 통한 첨단정보기능도시로서의 역할 증대로 인해 금융·무역·정보의 중심도시로서 기능 수행이 가능할 것으로 전망하고 있다. 이를 위해 센텀시티(Centum City : 부산정보단지)에 대한 마스터플랜을 확정하고 업무·관광·쇼핑·휴식 등이 한곳에서 이루어지는 첨단 테크노 파크를 개발해야 할 것이다.

그리고 인터넷을 통한 해운물류 사이버마켓 개발과 선박의 매매, 용선, 화물의 중개, 선박금융 및 해상보험, 선물거래, 해운시장정보제공 등 해운관련서비스를 종합적으로 수행할 수 있는 복합 업무공간의 확보 및 전문 운영인력 양성을 통하여 관련 분야와의 네트워크, 즉 해운항만 종합물류정보망을 구축하여 응용할 필요가 있다.

8. 해양레저·스포츠 및 관광산업도시

부산은 주변 해수욕장과 한려해상국립공원을 중심으로 하는 해안관광과 부산·경주의 도시관광 및 역사·문화관광의 중심지 역할을 수행할 수 있다. 부산은 산과 바다 등 풍부한 자연관광자원을 지니고 있으며, 사회·문화적 관광자원으로 다양한 문화유산을 보유하고 있다. 최근에는 자갈치축제, 아시안 위크, 바다축제, 부산국제영화제 등 국제적인 이벤트를 개최하여 국내외 관광객을 유치하고 있다.

그리고 여가시간 증대와 휴가제도의 다양화로 인한 여행과 건강증진을 겸한 연수 프로그램 활성화 등에 부응한 활동형 해양관광 기반을 조성해야 할 것이다. 부산은 국내 여타도시가 모방할 수 없는 다양한 항만기능(무역항, 연안항, 어항, 레저항)을 보유하고 있다. 이에 마리나 시설 확충 및 해양스포츠 기반을 조성(수영 요트경기장, 광안리·해운대 해수욕장 활용)하여 해양스포츠 지도 및 장비 대여업 등의 활성화를 이룰 수 있을 것이다.

또한 선진국형 크루즈관광 항로를 개발하여 부산을 동북아 해양관광의 거점으로 육성하여 한려해상 국립공원 등 남해안관광벨트와 제주도를 잇는 연안크루즈와 남북한 및 러시아, 중국, 일본을 연계하는 동북아 크루즈 항로를 개발해야 할 것이다. 이를 위해 장기적으로 동북아 크루즈 허브기능을 보유하는 국제적인 미항(시드니, 싱가포르, 홍콩 등처럼)으로 조성해야 한다. 그리고 중고 선박, 해상구조물 등을 이용하여 건립할 수 있도록 관련 기술개발을 지원하고, 해상호텔 건립을 활성화하기 위해 호텔용 중고

선박 도입 절차 간소화 및 세계상 우대제도를 추진해야 할 것이다. 또한, 관세자유지역을 유치하여 외국 관광객의 자유출입을 허용하여 면세관광쇼핑몰을 구축하여 고부가가치 관광산업으로 발전을 기대할 수 있을 것이다.

9. 해양과학기술 및 건설산업도시

종합적·체계적 기술개발로 선진해양개발능력 조기확보 및 미래지향적·독창적 기술개발로 해양산업의 국가경쟁력을 강화시켜야 한다. 이를 위해 해양과학기술 발전정책의 일관성·종합성을 확립하고 기술개발의 생산성을 극대화 시켜야 한다. 그리고 해양목장화, 심해저자원개발, 환경친화적 해양공간, 생리활성물질 등 첨단 기술을 접목하여 전통 해양산업을 고부가가치형으로 전환시켜야 할 것이다. 부산은 산업체, 공공기관 등 수요 중심적 기술개발로 연구성과의 활용도를 극대화할 수 있는 산업적 여건을 보유하고 있으며 해양과학 기술 개발의 촉진을 위한 산·학·연 협력체제 구축이 용이하다.

부산은 신항만 건설 및 배후지 조성 과 해양과학기술지 구축에 따른 건설산업의 핵심 도시 역할을 수행할 것으로 기대된다. 신항만 건설과 그 배후지 조성 및 북항의 재정비 사업 등 건설산업의 활성화가 조성되고 있다. 부산은 해양공간자원이 풍부하므로 첨단공간자원 개발 기술을 활용하여 연안역 개발에 생태적·경제적 조화를 도모할 수 있다. 따라서 건설비용의 절감이 가능하고 환경친화적으로 건전한 해양구조물 건설기술 개발로 해양도시로서의 변화가 가능할 것이다.

10. 남북통일 해양산업의 전초기지

부산은 21세기 통일한국의 경제수도 역할을 담당할 것이다. 즉, 부산은 수도권 대응의 남부경제권 중추도시로서, 통일 이후 국제철도 및 해상운송 거점과 국내외 비즈니스 중심도시로서 현재 수도권 서울은 정치적 역할분담을 하는 대신 21세기 해양시대의 부산은 통일한국의 경제수도 역할을 담당할 것이다. 그리고 부산은 국토의 국제관문도시로서 21세기 남북통일이 실현되면 부산을 기·중점으로 하는 2개의 통일 대륙축이 형성되므로 태평양과 유러시아대륙을 연결하는 결절지가 될 것이며 고속철도, 고속도로, 신항만, 신국제공항 건설 등으로 육·해·공을 망라하는 종합 교통 네트워크가 구축됨으로써 국제물류도시로서의 위상을 드높일 것이다.

11. 환태평양 연결도시

부산은 아시아·태평양 비즈니스 거점도시 구현이 용이하다. 즉 해양과 대륙의 관문인 부산의 지리적 이점을 활용하여 21세기 아시아·태평양의 비즈니스 중심기능도시로 성장이 기대된다. 그리고 부산의 국제적인 정보·무역·물류기능이 강화됨에 따라 증폭되어갈 국제적 금융수요에 부응하여 부산을 21세기 동아시아의 금융센터로 육성할 수 있다. 이를 위해 부산정보단지 개발, 광역종합정보통신망 구축, 전세계 정보네트워크의 구축, 아시아·태평양 비즈니스 데이트 뱅크 설치가 필요하다. 또한 국제업무단지 조성, 국제종합전시장 설립, 컨벤션센터 설립, 외국인 투자촉진지역 조성 등을 통한 대륙간 육·해·공의 다양한 운송수단을 효율적으로 연계한 국제물류 중심도시로 구현할 수 있을 것이다.

선물거래소 설치로 파생상품 거래의 중심지 역할을 수행할 수 있을 것이며 이에 종합금융단지의 국

제금융센터화로 국내의 금융기관 유치가 가능할 것이다. 그리고 첨단산업기지 조성을 통한 국제금융·무역 중심도시 역할을 수행할 수 있을 것이다.

경부고속철도와 신항만의 사회기반시설이 구축될 경우 환태평양과 유라시아 대륙의 중계거점으로 자리잡게 되며, 관세자유지역 및 해양특별시 지정으로 해양도시 부산은 국가의 세계화, 해양강국의 전초기지로 활용 가능할 것이다.

IV. 해양수도 부산건설의 추진방향과 정책

1. 해양산업단지의 구축

해양수도 부산의 건설을 위한 해양산업단지의 구축과 동북아 물류거점산업을 육성이 필요하다. 부산의 지정학적 특성을 살려 대륙과 해양, 동·서양을 잇는 동북아 물류거점 산업의 개발이 요구되며, 항만을 중심으로 한 일정지역을 관세자유지역으로 지정함으로써 부가가치 물류산업을 육성해야 한다. 관세자유지역의 기능이나 항만이 자유항으로서의 제기능을 원활히 하여 환적화물의 유치하고, 피더선 전용 부두를 건설하여 환적 화물 유치와 연안해운 수송력을 지원해야 한다. 부산 신항만을 국제물류비가 가장 저렴한 컨테이너 중심항만으로 개발하고, 제3세대형 첨단항만, Penta Port형 부가가치 창출 항만으로 육성해야 하며, 항만공간, 항만내의 지역에 종합물류단지를 건설하여 화물유통기지로 육성해야 한다.

복합운송체계와 산업망의 구축이 필요하다. 환동해경제권, 환황해경제권, 남북한~러시아~중국을 잇는 통일대륙경제권 등 동북아의 각종 경제권이 부산을 중심으로 형성되어 있다. 육상·해상·항공운송을 통한 복합운송체계의 개발이 요구된다. 부산은 ASEM에서 합의된 아시아 관통철도(TAR : Trans Asia Railway) 건설의 시·중점으로 시베리아 횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽고횡단철도(TMGR) 등과 상호연결을 통한 유럽 및 북방대륙과 연계되는 국제철도의 기중점으로 국제수송거점에 따른 물류수요가 급증될것으로 예상된다. 부산은 국내철도수송망의 기중점이며, 항만과 직결되는 배후지 내륙교통수단(경부, 남해, 부마 고속도로)이 매우 풍부하므로 기타 산업망과의 구축이 용이하다.

해양과학기술산업의 육성이 필요하다. 해운·물류·항만·조선·해양환경·해양플랜트·해양개발 등 기계 산업을 비롯한 조선기자재의 첨단 고도의 기술 산업화가 진행중이며 종합과학기술을 바탕으로 한 각종 해양산업은 미래 산업의 보고이다. 해양과학기술은 수산업, 조선업, 해상구조물건설산업에 활용되고 있는 기술이외에는 아직 대부분의 초기 단계이므로 신소재, 해양관측장비, 정보시스템, 해양목장화 시스템 기술개발 및 지구환경변화 관측 및 예보기술, 환경오염 방지기술, 천해용 탐사·작업장비 개발기술 등을 산업화 육성하기 위한 해양과학기술 종합단지를 구축해야 할 것이다. 이를 위해 해양과학기술 전문인재 양성을 위한 교육기관을 지원하여 전문연구 인력을 양성하고 기초과학연구와 첨단·응용기술 개발로 산업화를 추진해야 한다.

해양자원개발사업의 도모를 해야 한다. 연안국 등은 자국의 배타적 경제수역(EEZ)내 해양자원의 관할권을 강화하고 국가 생존권 확보차원에서 해양자원개발 기술력 제고에 최대의 노력을 기울이고 있다. 그리고, UN 해양법협약의 발효와 더불어 공해 해양자원을 관리하는 국제해저기구의 공식 출범으

로 해양자원개발·이용에 대한 국제적 규제가 강화되고 있다. 해양자원개발의 다원화와 탐사·개발기술의 발전이 가속화되고 있으며, 화석에너지공급의 한계 및 환경문제로 대체에너지 개발 요구 증대 및 해양공간의 다원적 이용 수요가 증대되고 있다. 따라서 육상자원 빈약국에서 탈피하여 21세기 자원부국으로 탈바꿈하기 위하여 해양광물 자원 및 무공해·청정 해양에너지 자원들 상용화하고, 협소한 육지공간을 대체할 해양공간 이용기술을 적극 개발해야 한다. 해양광물자원의 상업생산기반을 구축하고, 해양에너지자원의 실용화 및 해양공간자원의 이용의 다변화를 도모해야 한다.

해양정보·지식산업을 양성해야 한다. 전통적인 해양산업을 고부가가치형 국가전략산업으로 육성·발전시키기 위하여 해양수산 벤처산업을 적극 발굴하여 지원하고, 해양생명공학 기술 등 첨단 해양과학기술을 산업화하고, 미래형 고부가가치 꿈의 선박을 개발하며, 해양과학기술 능력을 선진국 수준으로 지속적으로 제고해야 한다. 또한 해운거래 관련 정보의 신속·정확한 분석 제공을 위해 정보시스템을 구축하고 해운물류부문의 사이버 마켓을 개발해야 한다. 해운물류망을 무역망·금융망 및 해외 물류망과 연계하여 화물유통을 신속화하고 정보서비스를 고도화해야 할 것이며 해양 과학 조사 자료를 포함, 해양 수산지식 정보 통합 홈페이지를 구축하고 검색기능을 개발하여 해양수산정보 인터넷플라자 운영해야 할 것이다.

남북통일 해양산업을 구축해야 한다. 남북한의 통일은 남한이 대륙을 얻고 북한은 해양을 얻는 상호협력 가능성이 가능하므로 해양산업의 구축이 용이할 것이다. 따라서 해양전문인력 양성을 위한 경험과 지식을 북한의 해양전문 인력양성을 위하여 지원하고 상호교류하여 북한 항만도시건설의 공조를 통한, 남북한이 교류 가능한 항만도시를 건설하고 남북한·중국·러시아를 연계할 수 있는 북한의 국제운송항만도시 건설의 공조사업이 요구된다. 남북 육·해상의 운송연계산업과 남북한의 교류는 남한을 통한 해상운송, 북한을 통한 중국·러시아·인도·중동·유럽으로 이어지는 세계의 수송경제에 획기적으로 기여할 것이다. 그리고 남북해양환경·자원보존공조사업 및 문화 공조사업은 해양생물보존사업, 해양환경보존사업 등의 공조가 가능하며 북한의 낙후된 해운과 해양수산환경의 지원 및 해양자원공유를 통한 해양문화산업의 공조가 가능할 것이다.

2. 한국 해양특별시의 구축

해양수산부와 해양경찰청은 주입무가 바다와 관련되어 있고 바다를 끼고 있거나 바다 가까운 곳에 위치 해양 행정의 능률성을 발휘할 수 있으므로 부산으로 이전해야 할 것이다. 21세기는 해양의 시대로 현장에서 해양행정이 뒷받침되는 것이 세계적 추세이며, 이점에서 부산은 국제적인 해양도시인 만큼 해양 부서들이 역내로 이전하고 있다. 수도권 과밀 억제 정책의 하나로 각 해양수산관련 중앙 부서를 지방으로 옮기는 것이라면 해양 시대 경제수도로서의 역할을 담당할 수 있는 부산이 적합하다. 항만물류산업과 수산업의 비중이 가장 높은 부산으로 지원부서 해운수산분야업체들도 부산이전을 검토하게 되어 명실상부한 해양수도의 역할과 기능을 담당할 수 있는 것이다. 금융, 자금유치, 정보수집 기능이 서울에 밀집돼 있기 때문에 업체들이 이전이 어려울 수도 있으나 금융·무역·물류·정보 종합단지 조성으로 극복 가능하다.

산업구조 고도화를 통한 남부 경제망의 중심지역 기능을 제고할 수 있다. 국제경쟁력 확보 및 지역 균형발전을 도모하기 위한 수도권 중추관리기능을 분담하고 기술집약적 첨단산업의 기반활성 및 기존

산업의 고도부가가치를 통한 산업구조의 고도화로 남부권의 중추관리거점 기능을 수행할 수 있다. 국제경쟁력에서 우위를 점하고 있는 항만, 유통 등을 10대 전략산업(관광, Software, 자동차, 신발, 조선 및 조선기자재, 영화산업, 항공산업 등)으로 선정하여 부산의 미래산업으로 육성해야 한다. 서부산권의 신항만, 국제공항 주변지역에 해양시대를 선도하는 산업, 물류 중심의 「신산업단지」를 조성하여 국제경쟁력을 확보하고, 동부산권의 신삼각지역(정관, 고리, 기장)에 Asia원자력연구 Mecca를 조성하여 지역경제를 활성화할 수 있다. 환태평양 Business 거점화를 위해 부산의 지리적 이점을 활용하여 서부산권에 국제업무단지, 국제종합전시장, Convention Center, 외국인 투자거리지역 등 「국제자유도시」를 조성할 수 있을 것이다.

한편 항만물류·국제금융 기능제고를 통한 해양수도 기반을 확립하여야 한다. 신항만·고속 철도의 조기 건설을 통하여 대륙진출 기지를 구축하고, 부산항의 국제경쟁력 제고를 위한 부산항만공사(Pusan Port Authority)를 설립해야 할 것이다. 신항만 주변지대에 국제자유무역지대를 조성하여 국제교류가 활발한 해양도시를 구현하고, 부산의 국제적 정보·무역·물류 기능의 강화와 더불어 국제금융수요에 부응하는 동북아 금융센터기지를 조성하여 국제무역·금융 거점 도시를 추진해야 한다. 또한 부산은 세계 유수의 6개 항만과 자매결연을 맺고 항만운영에 관한 정보교류 및 친선을 도모하여 세계적인 해양도시와의 연결망의 구축과 협력을 증진해야 한다.

3. 자원조달 및 추진방안

부산 해양특별시 추진을 위하여 투자 재원의 다양화 및 지원체제 개선하여야 한다. 해양수산부문 정부투자 비중을 지속적으로 확대하여 해양수도 부산 건설에 지원해야 한다. 「해양개발기본계획」 추진을 위하여 향후 11년간(2000~2010) 약 56조원의 투자소요가 추정되므로 이에 대하여 예산 확보를 해야 할 것이다. 21세기 일류국가 건설의 선도적 역할을 하는 해양산업에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 구체적인 사업 추진시에는 사전에 예비타당성 조사 등을 거쳐 총 사업비, 연차별 투자계획, 자원조달 방안 등에 관하여 관계 부처와의 협의 후 추진해야 할 것이다.

또한 신규투자재원 발굴로 안정적인 재원 확보 및 민간자본 적극유치로 국가재정의 부담을 완화하여야 한다. 이를 위해 국가의 재원분담 방안을 생각할 수 있다. 먼저 기반시설 조성을 담당하고 국가예산에 반영해야 할 것이다. 국가와 지자체가 공동으로 분담하는 방식으로 기반시설에 대한 국가보조금을 지급(주요기반시설에 대해서는 국가와 지자체간 투자분담에 대한 협약체결로 재원조달 분담을 의무화, 안정화 추진)하고 민간 기업, 외국 기업에 대한 투자행정의 `원스톱 서비스를 제공해야 한다. 그리고 투자사업 추진을 위한 규제 완화와 법적 기반을 조성해야 할 것이다.

이밖에 지방자치단체의 재원분담 방안을 생각해 볼 수 있다. 기반시설 조성을 위해 지자체 예산에 반영하고 국가에서 보조되는 재원규모를 반영하여 지자체가 일정비율 이상을 분담하는 Matching Fund 방식을 채택해야 할 것이다. 민간 기업·외국자본유치를 위한 투자유치 활동을 전개하고 국내민간기업·외국기업과 공동으로 출자하는 제3섹터 방식을 일부 도입해 볼 수도 있을 것이다. 그리고 수익성이 기대되는 사업에 민간 기업이 적극적으로 투자할 수 있게 하여 국내 민간기업으로부터의 재원조달 방안이 있을 수 있다. 지자체와 제3섹터 방식으로 사업에 참여하게 하고 외국기업과 컨소시엄을 형성하여 외국과 투자 및 기술분담 방식을 도입 할 수도 있을 것이다.

외국투자자로부터의 재원조달 방안을 강구할 수 있다. 해외동포 네트워크를 활용하여 해외동포 투자를 적극적으로 유도해 볼 수 있고, 외국기업 스스로의 사업계획 및 집행방식에 따른 개발사업을 허용함으로써 개방적 사업촉진방식을 도입해 볼 수도 있다. 그리고 한·중·일 공동프로젝트에 대해 중국·일본 정부의 협력유도 및 중국·일본 투자자의 對한국투자진출 홍보를 전개해 볼 수도 있다. 그러나, 외국투자자의 수익성을 보장하기 위해 규제철폐 등 투자 관련제도 개선 및 사업과 연계된 부대사업을 허용할 수 있어야 할 것이다.

V. 맺 음 말

21세기 해양산업의 국제성과 중요성에도 불구하고 우리의 해상교통과 해양환경 의식은 여전히 낙후되어 있다. 우리는 지난날 유교 문화속에서 중화사상의 영향을 받아 해양문화를 천시하는 경향이 지배적이었고, 그 영향이 오늘날까지 이어져 해양관련 분야는 미래에 대한 비전이 없는 기피산업으로 분류되어 왔다. 그리고 사실 그동안 우리는 해양산업, 해양외교, 해양환경, 해양관리기술, 국제물류 등 국가 해양력 증강을 위한 해양전문 인력 양성에 소홀히 하였다. 그 결과 국내외 해양환경변화에 대비할 수 있는 정책대응 능력이 미흡하다.

그동안 해양의 중요성에 비해 범국민적 공감대가 부족하였고, 해양과 해양산업에 대한 국민의 인식 제고를 위한 교육·홍보가 미흡하였다. 또한 해양정책 우선순위 미확보로 인한 투자가 미흡하여 해양자원개발, 해양관광산업 등 신해양산업과 해양환경, 해양안전 등에 대한 지원 역시 충분하지 못하였다. 이를 해결하기 위해서는 바다를 사랑하는 민간조직의 적극적이고 활발한 자율적 활동이 필요하다. 여기에 해양에 관해서 당면한 문제에 대해 공개된 여론의 수렴과 민의를 존중하는 성숙된 해양문화가 정착되어야 한다. 또한 정부주도가 아닌 국민이 중심이 되어 해양행정의 취약성 및 국민적 관심부족을 해결하기 위한 민간 조직의 진흥이 요구된다.

더 나아가 국가와 국민이 해양에 대한 시민의식의 형성을 위한 프로그램이 필요하다. 예컨대 해양국가 대표를 상징하는 국립해양박물관을 건립하여 해양전시관, 해양수족관, 해양수산물과학관, 친수위락시설 등 간접 해양체험 시설을 설치하여 일반 국민과 학생들에게 해양수산분야에 관한 다양한 볼거릴 제공하고 중요한 학습장으로 기능할 수 있게 해야 한다. 또한, 해양박물관 주변에 대규모 해양수족관 등 수익시설을 연계·유치하여 종합해양관광단지를 설립하여 해양관광 및 문화단지를 조성해야 한다. 또한 “해양과학 엑스포”를 추진하여 해양과학의식을 고취해야 한다.

해양수산 전문인재의 양성이 요구된다. 실제 전문해양인 출신의 정치인(국회의원), 법조인(판·검사, 변호사), 행정가(고위행정관료)가 전무하고, 전문해양인이 국책담당의 일선에서 활동이 미약하다. 이를 해결하기 위해서 해양전문 인재의 결핍을 해소하기 위한 노력이 필요하다. 특히 전문 해양인 양성을 위한 체계적인 교육기관의 우선적인 지원이 요망되고 우리 국민의 해양질서와 의식의 낙후를 개선하기 위한 대안이 시급하다. 해양관련 인력수요는 해운·항만·선박건조 및 기자재, 해양건축 및 구조물, 해양 자원, 수산 등 광범위한 종합산업분야이고 이에 관련된 정책, 소프트웨어까지 합한다면 매우 다양하다. 따라서 종합적인 전문교육과 국가적 차원의 체계적인 인재양성 및 미래지향적 인력 수요공급은 매우 중요한 국가적 임무임에 틀림없다. 부산은 국내 해양수산관련 물류활동을 지원할 수 있는 해

양관련 교육기관이 가장 많이 입지(한국해양대학교, 부경대학교, 한국해양수산연수원, 항만연수원 등)하고 있다. 이를 기반으로 하여 해양입국을 위한 세계적 수준의 전문화·특성화된 해양종합과학 체계의 구축과 이를 위한 교육 및 연구기관의 육성이 필요하다. 따라서 “부산해양과학기술대학”을 설립하여 해양과학기술 전문인재를 양성해야 할 것이다.

사실 그 동안 우리는 단시간에 결과를 얻을 수 있는 ‘잡는 어업’에 치중하였고, 산업화에 따른 연안 해양수질 악화로 이제는 연근해 수산자원이 거의 고갈되어가고 있는 상황이나 아직도 새로운 어업자원관리체제 구축이 미흡한 실정이며, 여전히 양적 성장 위주의 어선 세력이 확충되어, 자원남획형 불법어업 관행이 지속되어오고 있다. 이를 해결하기 위하여 해양환경보존·바다목장화 사업 등 특단의 조치가 요구된다. 그리고 육상자원의 고갈에 따른 인류의 마지막 보고인 해양광물·에너지·공간자원의 활용이 필요하다.

지금까지 육지문화 중심의 폐쇄적·정체적 국토경영은 서울 집중화 현상을 가속화시켰고 균형 있는 도시 발전의 도모에 실패했다. 해양의 국제정치·경제·교통·문화상의 중요성에도 불구하고 우리는 육지중심의 문화적 전통과 근대화 과정에서 육지 중심의 개발논리에 밀려 해양의 중요성에 관한 사상과 문화가 소홀하게 다루어졌다. 여기에 단순히 육지확장의 관점에서 체계적인 개발논리 없이 마구잡이식 무계획적인 해양개발은 오히려 해양환경의 악화 및 자원상실을 초래하였다. 그 결과 신해양질서형성에 대한 사전적 대응이 제대로 갖추어지지 않았으며 이를 위한 해결책으로 해양경제영역 확보를 위한 동태적·확장적 국가 장기전략이 요구된다. 따라서 해양수도 부산의 건설은 해양국가 수립의 초석이며 부산시민의 국가적 책무이다. 해양특별시의 추진은 부산은 물론 국가와 국민의 경제·문화 선진화의 지름길이다.

