

제8장 경제 · 산업개발

1. 현황 및 여건변화

■ 철강과 항만을 축으로 성장 중인 산업 · 물류형 기업도시

- 단일제철소 기준 세계 최대 규모인 포스코 광양제철소와 연관기업 위치
 - 세계 최대 규모의 부지(약 17.6km²)와 단일 고로(高爐, 6,000m³) 보유
- 광양항 컨테이너부두, 배후물류단지 등 총 8,879천m²가 자유무역지역으로 지정된 동북아 물류 허브

■ 풍부한 일조량으로 고부가가치농업 실현 및 청정에너지 확충 여건 양호

- 연누적 일사량이 4,619.6MJ/m²로 전남(4,551.4MJ/m²) 및 전국평균(4,474.0MJ/m²)에 비해 각각 1.5%, 3.3% 높음(국립기상연구소, 2013)
- '11년에 WHO 건강도시연맹에 가입하였으며, '13년에는 전국 3대 건강도시로 선정
- 우리나라에서 가장 오래된 시설 하우스 역사를 보유하고 있으며, 시설원예 중심의 자본·기술 집약적 농업으로 부가가치 제고 가능
- 광양항 3단계 태양광발전 사업을 통해 컨테이너부두 및 동측 배후물류단지에 5.1MW 규모의 태양광 시설 설치

■ 최적의 항만물류 입지여건 불구 물동량 둔화, 체선율 증가

- 광양항은 방파제 없이도 연간 정온수역 유지가 가능하고, 20m이상의 항로 수심, 16m이상의 안벽수심 등 최적의 물류 비즈니스 환경을 갖추
- 전국 4대 항만 중 체선율이 가장 높으며, 이에 따른 체선비용도 142.6억원에 이룸
 - 주요 항만 체선율(%) : 부산항 0.34, 인천 1.3, 울산 4.4, 광양 5.2

■ 광양만권경제자유구역 개발사업 진행의 부진

- 2014년말 현재 광양만권경제자유구역의 지정 면적은 총 77.71km²임
 - 지구별 경제자유구역 지정 면적(km²) : 광양 13.64, 울촌 27.81, 신덕 14.10, 화양 9.99, 하동 12.17
- 지난 5년(2008~2012년)간 정부 지원액은 인천, 부산·진해 경제자유구역의 1/3 수준인 1,189억원에 그침
 - 기반 시설 지원액도 1,180억원으로 부산·진해(3,158억원), 인천(2,323억원)에 비해 낮음
- 황금산단, 세풍산단 등의 착공 지연

■ 철강산업에 대한 경제 · 산업 의존도가 높아 신성장동력 창출 필요

- 세계경제 침체, 중국 철강생산 증가 등의 여파로 광양제철소 매출이 줄어들어 따라 지방세 수입 감소
- 미래소재·에너지산업, 관광산업 등 새로운 고부가가치 산업으로 산업구조 개편 필요