

경제자유구역의 물류거점기능 활성화 방안

Strategies for the Revitalization of
Logistics Hub Function in Free Economic Zone

국토연 2004-36 · 경제자유구역의 물류거점기능 활성화 방안

글쓴이 · 김경석, 김종학, 김재영, 신정철, 임영태, 서수완 / 발행자 · 이규방 / 발행처 · 국토연구원

출판등록 · 제2-22호 / 인쇄 · 2004년 12월 28일 / 발행 · 2004년 12월 31일

주소 · 경기도 안양시 동안구 관양동 1591-6 (431-712)

전화 · 031-380-0426(출판팀) 031-380-0114(대표) / 팩스 · 031-380-0474

ISBN · 89-8182-316-2

<http://www.krihs.re.kr>

©2005. 국토연구원

* 이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와는 상관없습니다.

국토연 2004-36

경제자유구역의 물류거점기능 활성화 방안
Strategies for the Revitalization of
Logistics Hub Function in Free Economic Zone

●
김경석 · 김종학 · 김재영 · 신정철 · 임영태 · 서수완



연구진

연구책임자 김경석 연구위원

원내연구진 김중학 연구원
김재영 선임연구위원
신정철 선임연구위원
임영태 책임연구원

외부연구진 서수완 (인천경제자유구역청)

연구심의위원 진영환 국토연구원 부원장(주심)
정일호 국토연구원 연구위원
박형서 국토연구원 연구위원
이춘용 국토연구원 연구위원
김태승 교통개발연구원 연구위원

연구협의(자문)위원 민병권 건설교통부 물류기획과장
유장석 인천경제자유구역청 신교통팀장
박창호 인천발전연구원 연구위원
길광수 한국해양수산개발원 연구위원
하헌구 인하대학교 교수
허 훈 비투로시스 상무

발 간 사

21세기 국가의 새로운 성장 동력으로 물류산업의 중요성을 인식하고 참여정부는 동북아 물류중심 추진 로드맵을 발표한 바 있다. 여기에는 세계 최고 수준의 공항과 항만개발 그리고 7대 추진과제를 통하여 우리나라가 세계의 화물·정보·사람이 모이는 동북아의 관문이 되고자 하는 비전이 제시되어 있다.

이러한 동북아 물류중심 추진의 핵심으로 2003년 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률」에 의해 인천, 광양만권 그리고 부산·진해 등 3개 경제자유구역을 지정하고 외국기업유치와 경제자유구역의 개발에 노력하고 있다. 그러나 1년이 지난 지금 외국기업유치 실적은 기대에 미치지 못하고 경제자유구역의 개발과 기초인프라 구축 또한 일부 추진이 지연되는 등의 문제가 제시되고 있다.

이러한 문제 발생의 원인으로는 외국기업을 유치하기 위한 흡인력, 예를 들어 다른 경쟁국가들 보다 양호한 조세감면혜택과 저렴한 토지공급과 같은 인센티브 제공에서 경쟁력이 떨어지고 있다. 경제자유구역 내부에서도 지방자치단체와 중앙정부간 그리고 지방자치단체간의 협력체계 부족은 사업의 효율적인 추진에 걸림돌이 되고 있다. 그 외에도 노동환경의 불안정, 남북관계의 불확실성 등 우리가 가지고 있는 주변 사회·정치적 여건 또한 외국기업들의 투자를 망설이게 하

는 원인이 되고 있다. 반면에 우리는 중국을 비롯한 동북아 경제권의 성장과 정부의 동북아 물류중심지화를 위한 노력 등 향후 기회요인은 많이 있으며, 이들을 활용하고 기존 문제점을 해결해 나가면 동북아 물류시장에서 거점기능을 선점할 수 있는 가능성은 충분히 있을 것이다.

본 연구는 경제자유구역이라는 실체를 가지고 경제자유구역의 중요한 기능 중의 하나인 물류기능의 활성화를 통해 정부의 동북아 물류중심 정책 목표를 달성하는 데 일조할 수 있는 대안을 제시하는 데 의의가 있다. 특히 외국기업의 유치를 위한 글로벌 스탠더드 물류서비스의 제공과 경제자유구역 자체의 기능강화를 통한 차별화된 물류서비스의 제공을 통해 경쟁력을 강화하고 문제 해결을 시도하였다.

본 연구를 계기로 경제자유구역의 물류기능을 중심으로 우리나라가 동북아 물류거점을 선점하고 21세기의 새로운 국가성장산업으로 국가경제를 발전시켜나갈 수 있기를 바란다. 또한 앞으로 3개 지역별로 특화된 물류서비스의 개발과 지속적인 관심을 통해 국제물류추세변화에 적응하고 경쟁력 있는 차별화된 물류서비스를 제공할 수 있는 연구가 지속되길 바란다.

본 연구에 참여한 김경석 연구위원, 김종학 연구원, 김재영 선임연구위원, 신정철 선임연구위원, 임영태 책임연구원 그리고 외부연구진으로 수고한 서수완 박사의 열정과 노고를 치하한다. 그리고 연구과정에서 성의 있는 자문을 통하여 연구수준 제고에 기여한 원내외전문가들에게 깊은 감사를 드린다.

2004년 12월

국토연구원장 이 규 방

서 문

세계는 시장개방과 지역협력체 강화라는 양면성을 가지고 경쟁과 협력을 하고 있다. 이러한 경쟁과 협력 네트워크 안에서 정부는 “한반도의 동북아 물류거점화 전략”을 최대 국정 목표 중의 하나로 제시하였으며, 이를 위한 다양한 노력들이 이루어지고 있다. 특히, 2003년에는 인천, 부산·진해, 광양만권 등지에 “경제자유구역”을 지정하면서 국가적 지원을 주도하고 있다.

반면, 경제자유구역을 비롯한 국내 물류거점에는 이러한 외자유치와 자체 경쟁력강화를 위한 정책들이 구체화되지 못하고 있는 실정이다. 3개 경제자유구역은 물류중심지가 되기 위해 필수적인 국제적인 항만, 공항, 종합물류센터 및 배후지원도시 등과 같은 인프라 계획은 어느 정도 추진되고 있다. 그러나 국제적인 물류회사나 선사들이 자유롭게 활동할 수 있고 많은 물동량이 모일 수 있는 각종 지원제도와 여건 마련은 아직 미흡하여 최근 급부상하고 있는 중국 등에 경쟁력을 잃어가고 있다.

본 연구는 경제자유구역의 가장 중요한 기능 중의 하나인 물류기능을 활성화하여 경제자유구역이 물류경쟁력을 확보할 수 있는 주요 과제와 전략을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다.

이를 위해 외국기업 유치를 위한 인센티브 및 기업환경 조성을 위한 국가간

경쟁력 비교를 시도하였고, 내부 경제자유구역의 기능 강화를 위하여 경제자유구역의 산업특성을 고려한 물류기능분석이 이루어졌다. 이 과정에서 국내에서는 처음으로 주요 산업별 특정 물류기능에 대한 수요분석결과를 산업연관표를 이용하여 제시하였다. 그리고 국내외 기업을 대상으로 국내 경제자유구역에 대한 설문조사를 시행하여 국내 경제자유구역의 개선방안과 추진 전략을 도출하였다.

주요 정책 대안은 SWOT 분석을 통하여 국가적 차원에서 해결해야 하는 공통 과제와 3개 지역별 특성에 따라 지역이 안고 있는 문제 해결을 위한 대안으로 구분하여 제시하였다.

현재 국내 경제자유구역은 강점보다 약점이 더 많아 경쟁력이 다른 경쟁국가에 비해 떨어지고 있는 것이 분명하다. 그러나 장래에는 기회요소가 위협요소보다 많아 이들을 잘 활용하고 문제점들을 개선해 나간다면 경제자유구역의 물류기능을 중심으로 한 동북아 물류거점 확보는 가능할 것으로 보인다.

이를 위하여 본 연구는 시작에 불과하다. 향후 차별화된 물류서비스의 개발과 외국기업 유치에 걸림돌이 되는 문제점들의 제거 등에 관한 구체적인 연구와 지속적인 모니터링이 필요할 것이다.

2004년 12월

김경석 연구위원

요 약

2003년에 발표된 동북아 물류중심을 위한 정부의 노력은 동북아 물류중심 로드맵의 작성과 경제자유구역의 지정을 통한 물류기능의 강화를 통해 이제 조금씩 가시화 되어가고 있다. 그러나 세계 경제의 핵으로 급부상하고 있는 동북아에서 이러한 물류거점기능의 선점을 위해 중국, 일본, 싱가포르, 홍콩 등 주변국가들 역시 국가적 역량을 총동원하고 있다. 이러한 경쟁 속에서 우리나라는 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공은 물론 차별화된 독특한 물류서비스 제공을 위한 노력을 기울여야 할 것이다. 본 연구에서 제시하고 있는 대안들은 이러한 두 가지 측면에서의 접근하기 위해 외국기업의 유치 활성화 방안 및 경제자유구역 자체의 특성화를 위한 정책결정에 새로운 방향을 제시해 줄 것이다.

제1장 연구의 개요

본 연구는 경제자유구역의 가장 중요한 기능 중의 하나인 물류기능 활성화를 위하여 경제자유구역 물류경쟁력을 확보할 수 있는 주요 과제와 전략을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다. 구체적으로는 현재 경제자유구역이 가지고 있는 지원체계 및 물류 기능과 계획의 한계 그리고 이에 대한 대응방안을 제시하여 경제자유구역 자체의 혁신과 정부차원의 각종 인센티브 등 지원체계의 개선을 유도

하고자 한다. 이러한 혁신의 걸림돌로 3개 지역이 공통으로 안고 있는 국가적 문제점이 있을 수 있으며, 다른 한편으로는 각 지역별로 안고 있는 국지적인 문제점들이 있을 수 있다. 즉 이러한 공통의 문제점과 국지적 문제점들을 개선하여 글로벌 기업의 지역배송거점과 국제물류기업의 유치에 위한 직·간접적인 환경 조성을 목적으로 하고 있다.

연구의 주요 내용으로는 우선 제2장에서 경제자유구역 현황 및 물류기능에 대한 분석 그리고 경제자유구역의 산업활동과 그에 따른 물류서비스의 수요분석결과를 제시하였다. 또한 경제자유구역의 물류기능 강화를 위한 현행 제도 및 물류체계 그리고 물류운영체계에 대한 분석을 통해 문제점을 제시하고 있다. 제3장에서는 경제자유구역의 물류기능 활성화를 위한 SWOT분석 결과가 제시되었다. 이를 위해 외국 경제자유구역의 물류거점화 사례 및 국제물류동향, 자유무역협정(FTA)과 경제자유구역의 관계 분석 그리고 싱가포르 및 중국과 국내 경제자유구역의 경쟁력 비교가 이루어졌다. 이와 동시에 국내외 물류 및 관련기업의 경제자유구역에 대한 선호도 조사를 통해 경제자유구역에 대한 기업들의 요구사항을 조사하여 향후 개선방안 모색에 활용하도록 정리하고 있다. 이들 문헌조사 및 설문조사 결과를 종합하여 강점과 약점 그리고 기회와 위협요소를 구분하고, 이에 대응하는 전략을 제시하고 있다.

제4장에서는 경제자유구역의 물류기능 활성화를 위한 기본 방향과 3개 지역에 공통적으로 해당하는 주로 국가적 과제에 포함되는 공통과제를 제시하고, 이어서 3개 지역별 개별 주요 과제를 제시하고 있다. 끝으로 제5장에서는 본 연구가 가지고 있는 한계와 향후 과제를 제시하고 본 연구에서 도출한 결과에 따른 정책 제안을 하고 있다.

그간 한반도의 동북아 물류중심화에 관해서는 많은 전문가들이 언급을 하였고, 다양한 대안을 제시한 바가 있으나, 주로 국가 전반적인 지리적 입지나 경제 상황에 대해 분석하고 개선방안을 제안하는 수준에 있다. 본 연구의 차별성은 경제자유구역이라는 특정 대상을 가지고 분석과 대안을 마련한 것에서 찾아 볼 수 있다. 특히 산업연관표를 이용하여 각종 산업과 물류기능 그리고 필수물류시설

간의 연관분석을 통하여 경제자유구역의 기능에 적합한 물류기능을 제시한 점과 3개 지역별 물류기능 강화를 위한 과제를 제시한 것은 다른 연구와 가장 큰 차별성으로 제시할 수 있다. 또한 경제자유구역을 물류와 관련 산업이 집중적으로 배치된 물류혁신클러스터로 구상하고 이를 위한 제도적, 기능적 구조개편과 개선 방안을 제시한 것도 특이한 점으로 나타난다.

제2장 경제자유구역과 물류기능

경제자유구역의 물류서비스 수요 및 필수 물류시설 분석은 3단계로 구성되는데, 우선 3개 경제자유구역의 주요 산업 및 도입기능을 기존 계획을 활용하여 분석하여 정리하였다. 두 번째는 3개 지역별 산업에 따른 주요 물류서비스 수요를 분석하였고, 세 번째는 3개 지역별 필수적인 물류시설들을 도출하여 제안하는 과정을 거치게 되었다.

① 산업활동과 물류산업

이러한 분석을 위한 기초연구로 각종 산업과 물류기능의 상관관계 그리고 물류기능별 필수물류시설의 관계 등에 대한 분석이 이루어 졌다. 특히 본 연구에서 처음 시도한 산업연관표를 이용하여 24개 주요 산업과 물류산업의 상관분석 결과, 물류산업 중 육상화물, 창고업 등에 대한 의존도가 높았다. 그리고 산업별로 상이한 물류기능을 요구하고 있는데, 예를 들어 1차 산업인 농수산물 산업의 경우 육상화물에 대한 수요가 45.2%이고 창고업에 대한 수요가 31.6%가 나타난다. 반면, 전자·전기기기 또는 정밀기기 등은 항공화물운송업에 대한 수요도 거의 30%수준에 육박하는 것으로 나타난다.

물류업종별로 물류활동을 위해서는 특정한 시설을 필요로 한다. 이러한 물류활동에 따른 물류시설 수요를 분석하기 위해서 화물의 유통경로를 분석할 필요가 있다. 업종별로는 화물운송업(육상, 해상, 항공)의 경우 공통적으로 환적시설, 보관시설(창고), 포장·조립·가공시설, 정보센터 등이 필요하다. 특히, 최근 창고를 중심으로 한 부가가치물류활동 및 직판장 운영을 감안할 때, 경매시설, 도

소매판매시설 등도 함께 고려되어야 한다. 기타 화물운송관련서비스업으로는 포장센터 및 서비스업체의 사무실과 지원시설들이 필요하다.

② 3개 구역별 물류서비스 수요 및 필수 물류시설 분석

3개 경제자유구역 모두 물류유통, 국제업무 등 기본적인 도시의 물류행태에서 필요로 하는 육상화물운송업, 창고업은 공통적으로 수요가 높게 나타난다. 그리고 이들 대부분이 국제업무 및 대외 수출입 기능이 강한 지역이므로 항공화물운송업에 대한 수요가 역시 공통적으로 높게 나타난다. 반면 지역별로 산업의 특성에 따라 물류서비스에 대한 수요가 상이하게 나타난다. 인천의 경우 전자·전자기기 및 정밀기기의 생산을 중심으로 하는 산업이 형성될 경우 항공화물운송업의 수요가 증가하며, 화훼를 중심으로 농업부문활동에 대응한 특수설비 창고업 등에 대한 수요가 발생할 것으로 예상된다. 부산·진해의 경우 산업특성이 첨단산업보다는 기계 산업을 중심으로 형성될 것으로 보이기 때문에 육상화물 또는 해상화물업 등에 대한 수요가 증가할 것으로 예상할 수 있다. 광양만권의 경우 금속제품, 화학제품이 주요 배후산업임을 감안할 때, 금속제품을 위해서는 육상화물 및 도로관련시설 운영업, 해상화물 그리고 항공화물운송업의 유치 필요하며, 화학제품의 경우에는 육상화물 의존도가 높다.

이러한 물류서비스의 수요를 반영할 경우, 인천지역은 차고지와 차량대기시설 그리고 농산물도매센터 및 화훼경매장을 필요로 하고 있다. 부산·진해 지역은 정밀기기, 자동차부품 등을 감안할 때, 공항 및 항만시설 그리고 배후지 물류시설에 대한 수요가 많을 것으로 판단된다. 광양지역은 부산·진해지역과 비교할 때 환경산업과 관련된 위험물 창고가 추가되어야 할 것으로 판단된다. 그 외에도 경제자유구역에 도입되는 기능 대부분이 육상화물운송업에 의존을 하고 있어, 환적시설, 화물터미널, 창고, 정보센터, 포장·조립·가공시설은 기본적으로 필요한 물류시설로 나타났다.

제3장 경제자유구역의 물류 경쟁력 비교

① 물류거점화 사례 및 국제물류동향

외국의 경제자유구역과 유사한 형태로 자유항, 특별경제지구, 수출가공지구, 금융서비스지구, 상업자유지구 등을 비교 분석하였으며, 국외 경제자유구역의 물류거점화 사례로 멕시코의 보세가공구역 (마킬라도라, Maquiladora), 아일랜드 투자여건 조성 사례, 네덜란드의 경제자유국가 및 로테르담, 중국의 푸둥(浦東) 및 기타지역 그리고 싱가포르 경제자유구역 등을 선정하여 비교 분석하였다. 그 외에도 국제물류동향 및 자유무역협정(FTA)이 경제자유구역에 미치는 영향을 분석하였으며, 이러한 분석을 통해 우리에게 주는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 외국 경제자유구역들은 외국투자기업들을 유치하기 위해 법인세 및 소득세율 인하, 복잡한 조세제도 단순화, 조세감면대상 확대방안 등의 인센티브를 강화하고 있다. 둘째, 외국 경제자유구역들은 지리적인 이점을 최대한 이용하고 있다. 글로벌기업들은 교역창구이자 공급자 및 고객시장과 접근성이 양호한 국제물류거점 지역을 활용하는 경향이 강하다. 셋째, 외국 경제자유구역들은 산업의 클러스터를 통한 네트워크 구축으로 시너지효과를 창출하고 있다. 넷째, 자유로운 기업활동과 편리성을 강조한 제도가 잘 정비되어 있다. 외국 물류거점국가들은 세계화 기업들이 자유로운 기업활동을 수행하기에 편리한 절차나 제도를 정비하여 운영하고 있다. 그 외에도 국제물류동향을 올바르게 인지하고 이들이 요구하는 서비스를 제공할 수 있는 변화가 필요하다. 또한, 글로벌 기업간 인수·합병 과정에서 국내기업의 생존경쟁력이 강화될 수 있도록 정부의 적극적인 지원이 필요하다.

② 경제자유구역의 경쟁력 평가

경제자유구역의 경쟁력 평가를 중국, 싱가포르, 홍콩을 중심으로 시행하였다. 본 연구에서는 자료의 수집가능성과 외국 물류거점화 사례에서 제시된 요소들을 감안하여, 총 11개의 평가기준을 설정하였다. 외국의 투자유치 활성화를 위해서

는 크게 인센티브 제도와 기업활동 편의성 제공으로 구분하고, 인센티브는 다시 조세제도, 산업입지제도, 노동제도 그리고 기업활동 편의성은 정주여건 조성, 원스톱 서비스체제, 영어공용화 등 6개 항목을 선정하였다. 경제자유구역의 특성화를 위해서는 지경학적 위치와 물류체계로 대별하고 지경학적 위치는 다시 지리적 위치(항만, 공항 인접), 배후 권역의 규모 그리고 물류체계는 주요 물류 추진 전략, 배후 수송체계, 환적화물처리 등 5개 요소를 선정하였다.

분석결과 외국인기업 투자유치 활성화 부분에서 인센티브와 관련하여 조세제도는 우대세율 미적용, 혜택대상 제한 등으로 경쟁력이 없으며, 산업입지제도 역시 국내에서는 분양제와 공영개발 위주로 지가나 임대료가 높고, 원스톱지원 서비스가 미비한 실정이다. 노동제도 또한 싱가포르, 중국은 한국에 비해 정부의 강력한 노동개입으로 노사관계가 매우 안정적이다.

기업활동 편의성 측면에서 우선 정주여건은 선진국의 경우 산업공원 또는 사이언스·비즈니스 파크 등을 조성하여 국내에서 이용하고 있는 산단·공단이 주는 삭막함이나 기계적인 느낌이 없으며 자연환경친화적인 느낌을 주고 있다. 그리고 비즈니스, 연구, 생산, 주거 등 생활환경이 갖춰져 있는 원스톱 클러스터(One-Stop Cluster) 형태로 구축하고, 각종 행정절차를 간소화하는 원스톱 서비스 체제를 운영하고 있다. 우리나라도 각 분야에서 정보화를 적극 추진하고 있으나 관련업계간 그리고 관련업계와 정부 부처간 정보화의 연계가 미흡하여 양질의 서비스 체계구축이 미흡한 실정이다.

경제자유구역 특성화 비교에서 우선 지경학적 위치에서는 우리나라가 경쟁력이 있는 것으로 나타난다. 지리적으로 싱가포르, 홍콩은 거점항으로서 동서기간 항로는 물론 아시아 역내항로상 수많은 선박이 경유하는 길목에 위치하고 있다. 국내 경제자유구역은 미국, 유럽 그리고 동북아 주요 공항까지의 거리가 상해나 홍콩보다 가까운 것으로 나타난다. 항만 역시 미주항로에 대해서는 러시아 및 중국 화물 모두 부산경유루트가 가장 짧아 가격경쟁력이 가장 높은 것으로 나타난다. 항만의 중심성을 보여주는 배후지 규모는 중국(상해 및 기타 천진, 청도, 대련 등), 싱가포르 그리고 한국(인천, 부산, 광양) 모두 배후에 충분한 화물발생

잠재력을 갖고 있어 변별력이 없는 것으로 나타난다. 단지 중국은 자체 수요만으로도 글로벌 기업을 유인할 수 있다는 점이 장점으로 부각된다.

물류체계의 비교에서는 우선 정부의 주요 물류 추진전략을 살펴볼 수 있다. 경쟁국들은 정부 또는 지자체 차원에서 항만배후지 물류거점화를 적극 추진하고 있다. 또한 법적, 제도적으로 외국인 투자나 환율정책 등의 규제를 완화하여 기업활동을 하기에 용이한 제도를 갖추고 다양한 인센티브를 제공하는 정책적 지원이 우리보다 우수하다.

배후 물류센터, 도로, 철도 등 배후수송체계를 비롯한 물류인프라에 대한 국제적 평가 결과 우리나라는 싱가포르, 홍콩, 일본보다 뒤지고 중국보다는 앞서는 것으로 나타난다. 경쟁국들의 경제자유구역은 환적항으로서 환적화물 확보를 위해 환적화물에 대한 무료장치기간의 연장, 정보시스템을 바탕으로 최소한의 통관절차나 서류없이 업무를 처리할 수 있도록 하는 등 다양한 특례조치를 취하고 있어 우리의 경쟁력이 낮은 것으로 나타난다. 또한 환적화물의 유치를 위한 동북아 항만간 경쟁력 비교 결과, 우리나라 항만비용은 경쟁력이 있으나 항만이용 총비용은 상해나 카오슝 등에 비해 경쟁력이 떨어지는 것으로 나타난다. 특히 컨테이너세가 이러한 비용 증가의 원인이 되고 있어, 이에 대한 국가적 차원에서의 근본적인 해결방안 모색이 필요하다.

③ 경제자유구역의 선호도 조사

물류 및 관련기업의 경제자유구역 선호도 조사를 위해 외국(중국기업 포함) 및 한국적 물류기업 및 제조업체로 총 240개 업체를 선정하였다. 또한, 전경련에서 실시한 경제자유구역에 대한 주한 외국기업인 인식조사결과를 보완한 결과 우리에게 주는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 경제자유구역과 주변지역의 시장성 확보가 필요하다. 둘째, 경제자유구역을 외국기업들이 물류거점으로 인식하고 “환적물동량과 연계하여 넓은 배후부지 및 효율적인 연계수송망을 확보하고, 현대화된 운영시스템이 구비된 공항·항만 지역”으로 조성할 필요가 있다. 셋째, 부산·진해지역과 광양만권에 대

한 인지도가 낮아 중앙정부를 내세운 마케팅 전략 추진과 지역의 특화된 물류서비스 개발이 필요하다. 넷째, 인력 및 기술력 확보를 위한 교육 및 R&D 기능의 강화가 필요하다. 다섯째, 역시 설문결과 가장 중요한 문제의 하나로 대두된 노사문제 해결을 통한 안정적인 노동환경 조성의 필요성이 다시 한번 확인되었다. 여섯째, 주변국 경제특구와의 경쟁력 분석을 통해 비교우위를 분석하고 이를 토대로 차별적 마케팅 추진이 필요하다. 일곱째, 경제자유구역의 인지도 제고를 위해 방송보도 등의 대중적 홍보활동에 역점을 둘 필요가 있다. 여덟째, 경제자유구역제도가 명실상부한 국가전략 사업으로 추진될 수 있도록 전략사업의 선정 및 규제완화 제도가 확대되어야 한다. 끝으로 각종 인센티브, 저렴한 지가 및 항만이용료, 윈스톱 행정서비스 등에 관해 국가차원의 제도마련 및 재정지원 등의 노력이 필요하다.

④ 경제자유구역의 SWOT분석

여기에서는 지금까지 분석한 결과를 활용하여 외국기업 투자유치 활성화를 통한 대외경쟁력 강화와 경제자유구역의 내부기능강화 등 두 가지 측면에서 SWOT 분석을 시도하였다.

외국기업의 투자유치 활성화를 위한 첫 번째 강점으로는 학습능력이 뛰어나고 평균적인 교육수준이 높아 혁신 및 정보에 대한 이해가 높고 적응력이 뛰어난 인적자원을 비교적 풍부하게 보유하고 있다는 점이다. 두 번째 강점은 항만과 공항, 공단이 집적되어있는 등 관련산업의 집적도를 들 수 있다. 셋째, 한국 항만의 짧은 기간항로상의 입지를 장점으로 들 수 있다.

반면에 약점으로는 강점으로 제시된 풍부한 고급인력 중에서 물류관련 전문인력의 부재를 들 수 있다. 둘째, 물류클러스터 형성을 위한 구성요소가 불균형적으로 배치되어 있다는 점이다. 예를 들면, 대부분의 기업, 대학, 연구기관, 마케팅, 금융 등은 수도권에 집중하고 있는 실정이다. 셋째, 외국유수기업 및 핵심인력을 유치할 만한 정주여건 등 유인력이 미비하다는 점이다. 넷째, 각종 조세제도와 산업입지제도의 인센티브가 상대적으로 취약하다. 다섯째, 저렴한 항만이

용료에도 불구하고 컨테이너세의 부과로 인해 총항만 이용비용이 경쟁력을 상실하고 있다. 여섯째, 짧은 기간항로는 강점으로 부각되나, 경제자유구역과 동북아라는 배후시장과 육로를 통한 접근성이 제공되지 못한 점은 약점으로 나타난다.

경제자유구역의 첫 번째 기회요인은 중국의 성장에 따른 동북아지역의 물동량 증가를 들 수 있다. 이는 우리나라에 기회요인인 동시에 위협요인이기도 하다. 두 번째 기회요인은 정부의 적극적인 지원 정책이다. 세 번째는 경의선·동해선의 운용이 원활하게 이루어질 때, 인천, 광양, 부산 경제자유구역을 시종점으로 하고 대륙과 연결되는 복합수송체계의 구축이 가능하다.

경제자유구역의 위협요인으로는 첫째, 중국의 직기항 증가로 국내 항만의 환적물동량의 감소를 들 수 있다. 둘째, 주변 국가들과의 경쟁이 심화되고 있다. 그 외에도 대북 관계의 불확실성, 지속적인 노사문제 등 불안정한 정치적·사회적 여건이 초기 투자의 걸림돌이 되고 있다.

경제자유구역의 내부기능 강화를 위한 첫 번째 강점으로는 항로 길이와 운송 비용에 있어서 경쟁력이 있다. 두 번째는 동북아시아의 일본과 중국의 중간적 위치에 입지하여 3국의 보완적 산업관계를 활용한 조립공장과 배송거점을 포함한 부가가치물류거점으로 성장할 수 있는 강점이 있다. 세 번째 강점은 환적화물처리 소요되는 항만이용료가 상대적으로 저렴한 점을 들 수 있다.

약점으로는 배후권역의 규모를 들 수 있다. 즉, 시장의 규모가 한반도만으로는 부족한 실정이다. 두 번째는 이러한 배후권역의 확대를 필요로 하는 시점에서 국내 제조업체의 국외이탈로 인한 물동량 확보에 어려움이 예상된다. 세 번째는 교통인프라의 병목현상은 전체 클러스터간의 교류를 어렵게 하고 있는데, 경제자유구역의 배후교통망이 미흡한 실정이다. 네 번째는 중앙정부의 주요 추진전략의 실천력 부족을 들 수 있다. 다섯 번째 단점으로는 3개 지역의 물류추진전략의 차별성 부족을 들 수 있다.

기회요인은 환적이 용이한 입지적 장점과 항만조건을 가지고 있다는 점이다. 두 번째 기회요인은 국가간선도로망 및 철도망 등 경제자유구역의 배후교통망 확충에 정부와 민간의 투자가 집중되고 있는 등 정부의 적극적인 정책을 들 수

있다. 세 번째는 경의선·동해선의 연결과 함께 중·러 등 대륙과의 연계배후교통망의 확보가 가능해 지며, 이는 시장접근성의 개선과 시장규모의 확대로 연결된다.

가장 중요한 위협요인으로는 환적화물의 감소를 들 수 있다. 두 번째는 급변하는 국제물류변화에 한국의 대응전략이 늦다는 점이다. 세 번째 역시 대북관계 불확실성으로 인한 중·러 연계 육상교통망의 단절가능성은 시장접근성과 시장의 규모 확보 측면에서 큰 걸림돌이 될 수 있다.

제4장 경제자유구역의 물류거점 기능 강화 방안

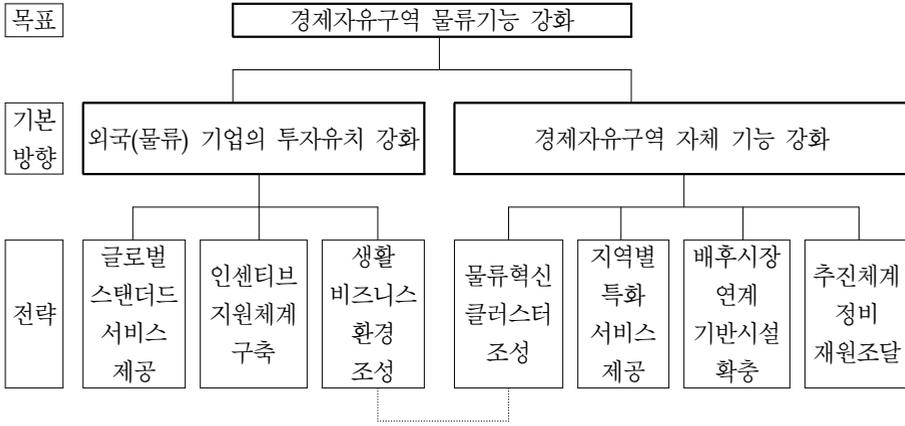
① 기본방향 및 전략

경제자유구역의 물류거점 기능 강화를 위해서는 우선 외국기업유치를 위한 과제와 경제자유구역 자체 기능강화를 위한 과제로 구분할 수 있다. 먼저 경제자유구역의 물류거점 기능 강화를 위해 두 가지 기본방향이 설정된다. 하나는 외국기업의 유치가 가능한 각종 지원 및 편의시설의 제공을 원칙으로 한다. 다른 하나는 경제자유구역 자체의 기능강화 및 특화를 위한 혁신을 원칙으로 한다.

우선 외국기업의 유치를 위해서 설정할 수 있는 세부 전략은 글로벌 스탠더드에 적합한 물류서비스 제공, 인센티브 등 지원체계 구축 그리고 쾌적한 생활·비즈니스 환경 조성이다.

경제자유구역의 자체 기능 강화 및 특화를 위한 첫 번째 전략은 기존 물류시설의 혁신과 신규 물류시설간의 조화로운 클러스터 형성이다. 두 번째 전략은 지역의 특성을 반영한 특화된 서비스의 제공이다. 세 번째는 국내외 물류산업 및 물류시장과의 연계성 강화를 위한 기반시설 확충이며, 끝으로 이들의 효율적 추진을 위한 조직체계와 재원조달 전략이 수립되어야 한다.

<그림> 경제자유구역 물류기능 강화 기본방향 및 전략



② 공통과제

본 연구에서 제시하고 있는 개별 전략별 과제는 우선 공통과제로 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공을 위해 물류에 필요한 국제화된 전문인력 육성, 안정적인 노동환경 조성 그리고 중·러 등 대륙연계 및 전국적 네트워크를 고려한 복합수송체계 구축 그리고 전근대적인 국내 물류산업구조의 현대화를 통한 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공 등 네 가지로 구분된다.

인센티브 강화 및 지원체계 구축을 위해서는 우선 법인세의 우대세율 적용과 신기술 및 생산설비 확장 시 인센티브 부여 그리고 감면대상 역시 경제자유구역에 입주하는 일반기업들이 대부분 혜택을 받을 수 있도록 제도의 개선이 필요하다. 그리고 산업입지제도에서는 민간참여를 확대 유도하고, 일괄 원스톱서비스 제공, 입주시 부대비용 감면 그리고 임대제 활성화 등을 제안하였다. 또한 컨테이너세의 조정 혹은 국가적 지원 그리고 환적화물에 대한 무료장치기간 확대 시행 등의 인센티브 강화가 필요하다. 다른 과제로는 출입국관리, 건축, 토지이용규제 등에 대한 규제완화 및 기타 지원제도 정비로 물류활동편의 제공 및 투자여건 조성이 필요하다. 세 번째 과제로는 원스톱 행정서비스 체계 구축이 필요하다. 즉, 화물전용 CIQ(세관, 농수산물검사소 등) 설치, 24시간 통관체계 및 서류없는(paperless) 통관체계 정착(EDI 확대) 등 효율적인 정부의 물류지원업무 추진을

위해서 정부기능을 통합·조정하여 단순화함으로써 윈스톱 행정서비스가 가능하도록 해야 한다. 그리고 국제적 물류관련 전문서비스 지원을 위해 지역물류지원센터를 설치할 필요성을 제안하고 있다.

생활·비즈니스 환경 조성을 위해서는 비즈니스, 금융 등 복합지원시설과 주거, 레저, 교육, 의료 등 활동기반시설 등 생활 및 비즈니스 지원 시설 확충과 외국인이 편리하게 활동할 수 있는 영어공용화를 과제로 제시할 수 있다.

경제자유구역의 기능강화를 위한 공통과제로는 국제물류추세를 감안하여 물류클러스터를 형성하고 지역의 특화된 서비스를 제공하는 것이 가장 중요하다. 그리고 경제자유구역의 효율적 운영을 위한 조직의 정비 및 대규모 사업에 소요될 재원의 원활한 확보가 중요한 과제라 할 수 있다.

우선 복합기능을 위해 기존의 물류단지에서 클러스터로 패러다임 전환을 통해 혁신적이고 현대화된 클러스터(혁신클러스터) 형성이 필요하다. 기존 물류시설에 연구소 및 대학과의 산·학연계, 정부지원센터의 유치, 지원산업과 네트워크 형성 그리고 정보센터 등 정보화의 추진 등을 통해 새로운 부가가치를 창출할 수 있는 혁신클러스터 조성 전략이 우선 되어야 한다.

그리고 여기에는 조립, 가공, 포장, 라벨링 등 다양한 부가가치활동이 집적되며, 경제자유구역에는 이러한 부가가치물류센터의 설치를 의무화하는 방안을 강구해야 한다. 그 외에도 물류수요창출을 위한 경제자유구역내 기존 산업단지 혁신 및 제조업체 유치가 절실히 요구되며, 이를 위해 자유무역지대를 경제자유구역내 지정하여 운영할 필요가 있다. 그리고 이러한 대형클러스터의 입지를 위한 충분한 배후지 확보를 통해 다양한 시설과 기능들이 집적할 수 있는 물리적 기반을 조성해야 한다.

지역특화 물류서비스 제공을 위해서는 3개 경제자유구역의 산업특성을 반영한 독특하고 전문화된 물류기능의 유치가 필요하다. 예를 들며, 부산은 배후 자동차부품 등 경공업 중심, 광양은 제철, 정유 등 중공업 위주, 그리고 인천은 소형반도체 및 바이오 등 첨단산업 위주의 특성을 감안하여 해운물류전문, 항공물류전문, 복합물류전문 클러스터의 집중 육성이 필요하다. 또한 3개 지역별 배후산

업과 입지적 장점을 고려한 전문성 강화방안을 제시하고 있다. 예를 들어 항만별 입지적 장점을 고려하여 수출입대상지역별 특화 방안을 살펴보면, 부산항은 부산권 및 상해권의 미주지역 화물의 거점항, 인천항은 북중국 항만전문항, 광양항은 동남아시아 화물 전문항으로 특화 될 수 있을 것이다. 동시에 정부에서는 외국과 물류기업국제합작을 적극 추진하고 지원 해야한다. 즉, 합작을 통한 전문성 강화방안을 모색해야 한다.

배후시장 연계를 위한 기반시설 확충을 통해 내륙-해안 연계형 전국 물류네트워크 구축이 필요하다. 즉 해안에 입지하게 되는 경제자유구역의 물류클러스터와 내륙 대도시 주변의 물류클러스터를 연계하여 전국적인 물류클러스터 네트워크 구축이 필요하다.

끝으로 추진체계 정비 및 재원조달 방안을 위해 우선 경제자유구역청의 운영 효율화방안이 모색되어야 한다. 이를 위해 우선 경제자유구역청 운영의 자율성을 확보할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있다. 동시에 물류담당 전문조직의 강화방안도 모색해야 한다. 경제자유구역 물류기능 강화를 위해서는 재원조달 확대 방안이 필요하다. 국가역량의 선택과 집중을 통한 조기투자 및 건설은 경쟁력 확보에 결정적인 역할을 할 수 있다. 그리고 이미 수립하여 추진하고 있는 계획의 지속적인 모니터링을 통한 수정과 보완을 실시간으로 할 수 있는 체계를 갖추어야 할 것이다.

③ 3개 지역별 특화과제

3개 구역별 주요 과제를 위해서 지역별 SWOT 분석을 시도하였으며, 그 결과로부터 다음과 같은 과제를 도출하였다.

인천 경제자유구역에서 향후 추진해야 할 주요 과제는 IT 및 BT 중심의 혁신 클러스터 구축, 물류 뿐 아니라 금융 및 관광 거점으로 성장할 수 있는 전략의 추진, 대중국 부가가치 산업으로 특화 및 이를 위한 중국 전문물류인력의 양성, 공항배후 및 항만 물류시설의 조속한 개발, 물류전문행정조직의 구성 등을 제시 하였다.

부산·진해 경제자유구역은 일본 제조업의 이전에 대비한 외국인기술산업단지 조성 및 자유무역지대로 지정, 컨테이너세의 부과에 대해 관할관청과 협의를 통해 폐지하거나 정부의 지원을 통해 삭감하는 등의 대안 모색, 대일본 부가가치 산업으로 특화 및 일본 전문물류인력의 양성, 광양만권과의 기능분담을 통한 특화 유도, 항만배후수송체계의 조속한 구축, 환동해 물류축(태평양축)의 강화를 통해 중·러 물동량 확보, 경제자유구역 마케팅은 국가마케팅 전략으로 전환 그리고 부산과 경상남도의 협조체계 구축 등을 주요 과제로 제시하였다.

광양만권 경제자유구역은 후발주자로 인천이나 부산·진해에 비해 모든 면에서 열악한 조건에 놓여 있다. 주요 과제로는 광양만권의 특화된 서비스의 개발, 부산권과의 수평적 기능분담, 중국 외 동남아 등 새로운 시장의 개척, 자유무역지대의 지정 등을 통한 토지가격과 임대료의 경쟁력 강화, 물동량 확보를 위해 군장-대불-여천으로 연결되는 서부산업벨트를 형성하고 이들의 물동량을 전문적으로 처리하는 물류서비스를 제공, 전주-광양고속도로와 광양-광주고속도로의 조기 완공 및 전라선과 경전선의 현대화 사업 조기 추진, 부산항과의 독립적 운영 및 산업 유치, 광양만권의 마케팅전략은 국가마케팅 전략으로 전환, 천혜의 자연자원을 활용한 쾌적한 주거 및 비즈니스 환경 제공을 중요한 인센티브로 내세운 마케팅 등을 주요 과제로 제안하였다.

④ 단계별·주체별 추진방안

끝으로 이들 사업의 단계별 추진은 동북아물류중심 로드맵의 사업추진과 공조하여 1단계는 글로벌스탠더드 확보기 단계, 2단계는 한국형 물류클러스터 창출기, 3단계는 국제적 물류클러스터 확충기로 구분하여 사업을 추진해야 한다. 그리고 산업체와 학계 그리고 지방자치단체와 중앙정부의 역할에 대해 언급하였다. 핵심역할로 민간부분인 산업체는 물류혁신을 위한 아웃소싱(3PL, 4PL, SCM)에 대한 혁신적인 인식 전환으로 네트워킹 기반 조성, 학계 및 연구소는 산업 및 물류업체와 연계를 통한 프로그램개발과 신규 입지 선정시 클러스터가 가능한 범위 내에 입지를 결정하는 등 협력적 자세가 필요하다. 지방자치단체는 경제자

유구역의 물류기능 강화의 실천 중심에서 타 추진주체들을 집단화하는 전략과 투자유치노력이 필요하다. 중앙정부는 경제자유구역의 물류클러스터 형성을 위한 제반 지원업무를 충실하게 수행하고, 지방단위의 경제자유구역청의 마케팅 노력에 국제적 신뢰도 제고할 수 있는 지원해야 한다.

제5장 결론 및 향후 연구과제

본 연구는 경제자유구역이라는 실체에 대하여 경제자유구역이 동북아 물류중심지로서 역할을 다 할 수 있도록 물류기능을 강화할 수 있는 방안을 모색하고 있다. 이러한 분석과정에서 도출된 주요 정책들은 다음과 같다.

첫째, 인센티브 수준의 상향조정이 필요하다. 조세의 우대세율 적용, 장비 및 시설확충에 따른 인센티브 부여, 유연한 산업입지제도의 도입과 규제완화로 저렴한 토지 공급, 컨테이너세 폐지 등에 대해서도 검토해 보아야 할 것이다.

둘째, 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공을 위해 국제화된 물류인력의 육성이 필요하고 이를 위해 학계의 노력이 필요하다. 또한, 안정적인 노동환경 조성을 위해 민간과 정부의 협력관계가 형성되어야 한다.

셋째, 쾌적한 생활 및 비즈니스 환경 조성이 필요하다. 고급인재와 해외인력 유치를 위해 교육, 의료, 쇼핑, 레저 등을 포함한 자연환경친화적인 공간을 조성해야 한다. 또한 외국인의 편의를 위해 영어의 공용화 혹은 영어구사가 가능한 가이드나 통역원의 적극적인 활용이 필요하다.

넷째, 경제자유구역에 혁신물류클러스터를 조성해야 한다. 여기에는 기존의 물류단지에 포함되었던 항만, 공항 및 물류시설, 혁신을 주도할 학교 및 연구소, 제조업, 행정지원, 금융과 같은 관련지원산업 그리고 주거, 레저, 교육, 의료 등 다양한 기능이 집단화되어 클러스터를 형성해야 한다.

다섯째, 인천, 광양과 부산·진해는 지역별로 특화된 물류서비스의 제공과 수평적 기능분담을 통해 상호 경쟁하는 손실을 방지해야 한다.

여섯째는 접근성 개선과 시장확대를 위해 국내 및 국제적 배후교통망 확충을

고려해야 한다.

또한 이러한 방대한 과제의 효율적 추진을 위해서는 경제자유구역청의 운영이 좀 더 독자적이면서 전문성을 가질 수 있도록 개편되어야 하고, 재원조달을 위한 중앙정부와 지방정부의 공동의 노력이 필요하다.

결국 현재 국내 경제자유구역은 강점보다 약점이 많아 경쟁력이 떨어지는 것으로 판단되고 일부에서는 성공여부에 대해서 의심을 갖기도 한다. 그러나 장래에는 기회요소가 위협요소보다 많은 것으로 분석되어 이들 기회요소를 잘 활용하고 약점을 보강한다면 경제자유구역의 물류기능 강화는 동북아 물류중심지를 위한 국정목표 달성에 일조할 것으로 예상된다.

본 연구의 한계는 3개 경제자유구역의 구역별 상세한 기능분석과 평가 그리고 세부과제 도출 부분은 미흡하다. 설문조사 역시 당초 다양한 그룹, 예를 들어 한국진출에 실패한 업체, 한국에 진출에 성공한 업체, 한국진출을 도모하고 있는 업체 등을 대상으로 할 계획이었으나, 회수 샘플 수의 한계로 그룹별 특성 분석이 어려웠던 점과 동북아 전체를 대상으로 산업연관 분석을 수행하지 못한 점이 본 연구의 한계라 할 수 있다.

본 연구는 3개 경제자유구역을 개별 대상으로 한 동북아 물류거점기능 강화를 위한 대안 모색을 시도하였다. 앞으로 장기적으로 개발될 경제자유구역에 대해서는 지속적인 모니터링과 상황변화에 적합한 대안 도출에 대해 꾸준히 연구가 되어야 할 것이다.

차 례

발 간 사	i
서 문	iii
요 약	v
제 1 장 연구의 개요	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
2. 연구범위 및 방법	4
1) 연구범위	4
2) 연구방법	5
3. 기존연구와의 차별성	7
제 2 장 경제자유구역과 물류기능	9
1. 경제자유구역 물류체계 구축 실태	9
1) 인천 경제자유구역	9
2) 부산·진해 경제자유구역	16
3) 광양만권 경제자유구역	18
2. 경제자유구역의 물류서비스 수요 분석	21
1) 산업활동과 물류산업(서비스)의 상관분석	21
2) 물류업종별 필수 물류시설의 도출	26
3) 경제자유구역의 물류서비스 수요 및 필수 물류시설 분석	28
3. 경제자유구역의 주요 지원 사항	35
1) 외국인투자기업의 경영활동 지원	35

2) 외국인 생활여건의 개선	36
3) 기타 지원사항	37
4) 자유무역지역 지원 사항의 비교	38
4. 경제자유구역의 주요 문제점	40
1) 물류계획의 문제점	40
2) 경제자유구역 운영 및 추진 상의 문제점	41
3) 국내 물류산업의 지원기능 미흡	42
제 3 장 경제자유구역의 물류 경쟁력 비교	47
1. 물류거점화 사례 및 국제물류동향	47
1) 외국 물류거점화 사례	47
2) 국제물류동향	53
3) 자유무역협정(FTA)이 경제자유구역에 미치는 영향	57
4) 시사점	59
2. 경제자유구역의 경쟁력 평가 (중국, 싱가포르, 홍콩을 중심으로)	62
1) 평가기준의 설정	62
2) 외국기업 투자유치 활성화 제도 비교	63
3) 경제자유구역 특성화 비교	72
3. 경제자유구역의 선호도 조사	81
1) 조사개요	81
2) 조사결과	81
3) 시사점	89
4. 경제자유구역의 물류거점으로서 경쟁력 분석 (SWOT분석)	91
1) 외국기업의 투자유치를 위한 SWOT분석	91
2) 경제자유구역의 내부기능강화를 위한 SWOT분석	95
제 4 장 경제자유구역의 물류거점 기능강화방안	99
1. 기본방향과 전략	99
2. 주요 공통과제 도출	100
1) 외국기업유치를 위한 공통과제	100
2) 경제자유구역의 기능강화를 위한 공통과제	107

3. 3개 구역별 주요 과제	114
1) 인천 경제자유구역	114
2) 부산·진해 경제자유구역	116
3) 광양만권 경제자유구역	119
4. 단계별·주체별 시행 방안	122
1) 단계별 시행방안	122
2) 주체별 시행방안	123
제 5 장 결론 및 연구의 한계	125
1. 결론	125
2. 연구의 한계 및 추후 연구 방향	128
참 고 문 헌	131
SUMMARY	133
부 록	136

표 차례

<표 2-1> 인천경제자유구역 주요 기능 및 시설	11
<표 2-2> 인천경제자유구역 및 주변 지역의 개발계획 중 물류기능의 개요 ..	12
<표 2-3> 주요 경쟁국 공항시설 사용료 비교	14
<표 2-4> 인천국제공항 화물터미널 투자유치 현황	15
<표 2-5> 부산경제자유구역 도입 기능 및 시설	17
<표 2-6> 도입 가능한 기능 및 시설	19
<표 2-7> 3개 경제자유구역의 비교	20
<표 2-8> 물류산업의 구분	22
<표 2-9> 물류산업 현황	23
<표 2-10> 주요 산업의 업종별 물류산업 수요	25
<표 2-11> 물류산업별 필요 물류시설의 구분	27
<표 2-12> 경제자유구역내의 산업형성 전망	29
<표 2-13> 경제자유구역별 주요 기능에 따른 필수물류시설	34
<표 2-14> 주요 개정내용	38
<표 2-15> 경제자유구역과 자유무역지역의 비교	39
<표 3-1> 외국 경제자유구역의 유형	49
<표 3-2> 주요국 경제자유구역의 비교	53
<표 3-3> 국제물류관리체계의 변화	54
<표 3-4> 컨테이너 선박 규모 변화 추이	56
<표 3-5> 주요 경쟁국의 FTA 추진 현황	58
<표 3-6> 3개국 경쟁력 평가 기준	62

<표 3-7> 조세제도 비교	63
<표 3-8> 싱가포르의 외국인투자 인센티브 제도	64
<표 3-9> 중국 각 개발구역 법인세율	65
<표 3-10> 국내 산업입지제도 운영 현황	65
<표 3-11> 산업입지제도 비교	66
<표 3-12> 노동제도 비교	67
<표 3-13> 외국기업 투자유치 전략 비교	68
<표 3-14> 각국의 기업활동 편의성 관련 제도 비교	71
<표 3-15> 투자유치 관련 국가경쟁력 비교	71
<표 3-16> 항만입지에 따른 미주, 구주루트의 거리 비교	74
<표 3-17> 청도항→LA항, 직기항과 환적수송의 비용비교	74
<표 3-18> 상하이북 주요항만→LA항·로테르담항간 환적항만별 운송비용절감	75
<표 3-19> 물류관련 주요 추진 전략	77
<표 3-20> IMD의 물류인프라 부문 평가순위(2003)	78
<표 3-21> 동아시아 주요항만의 항만물류비 종합비교(2002. 6)	80
<표 3-22> 물류거점 정의에 대한 국내외 기업간 인식차이	83
<표 3-23> 동아시아 물류거점지역에 대한 국내외 기업간 인식차이	84
<표 3-24> 물류거점 선택요인에 대한 국내외 기업간 인식차이	84
<표 3-25> 물류거점(경제자유구역)선호요인에 대한 국내외 기업간 인식차이	88
<표 3-26> 외국기업유치를 위한 경쟁력 분석 (SWOT 분석)	92
<표 3-27> 경제자유구역 내부기능 강화를 위한 경쟁력 분석 (SWOT 분석)·	96
<표 4-1> 경제자유구역의 노동제도 개선(안)	102
<표 4-2> 산업입지 제도의 문제점과 개선방안	105
<표 4-3> 동북아 물류체계의 수평적 위계 및 특성	111
<표 4-4> 인천 경제자유구역의 경쟁력 평가	115
<표 4-5> 부산·진해 경제자유구역의 경쟁력 평가	117
<표 4-6> 광양만권 경제자유구역의 경쟁력 평가	120

그림 차례

<그림 1-1> 연구 개념도	3
<그림 1-2> 연구 흐름도	6
<그림 2-1> 인천국제공항 운송실적(2003년)	13
<그림 2-2> 인천국제공항 화물터미널 건설계획	15
<그림 2-3> 분석의 틀	21
<그림 2-4> 화물의 주요 유통경로와 관련 물류업종 및 시설	26
<그림 2-5> 경제자유구역 물류클러스터의 구성요소	32
<그림 3-1> 동북아 주요 도시별 항로길이 비교	73
<그림 3-2> 물류거점의 정의	82
<그림 3-3> 동아시아 물류거점	82
<그림 3-4> 물류거점 선택요인	83
<그림 3-5> 정부의 동북아 물류중심지	85
<그림 3-6> 경제자유구역의 동북아 물류중심지화 정책 기여도	85
<그림 3-7> 향후 성공가능성이 가장 높은 경제자유구역 및 선택이유	85
<그림 3-8> 한국 경제자유구역과 직접 경쟁지역	86
<그림 3-9> 물류거점(경제자유구역) 선호요인	87
<그림 4-1> 경제자유구역 물류기능 강화 기본방향 및 전략	100
<그림 4-2> 물류 클러스터의 추진 전략	108

1

연구의 개요

여기에서는 연구의 필요성과 목적, 범위와 방법 그리고 기존 연구와의 차별성을 부각시키고 있다. 특히, 향후 우리나라는 기존의 제조업에서 탈피하여 21세기의 새로운 성장동력으로 물류산업을 지목하고 있다. 이러한 성장동력의 중심에 있는 경제자유구역은 물류부분에서 국제적으로 경쟁력을 갖고 대응할 수 있는 거점이다. 본 연구의 목적은 경제자유구역의 문제점을 분석하고, 주요 과제와 개선전략을 제시함으로써 경제자유구역을 동북아 물류거점으로 만드는 것이다. 그리고 기존 연구와 달리 경제자유구역이라는 실체를 가지고 보다 상세한 결과를 제시하고 있다.

1. 연구의 필요성 및 목적

세계는 시장개방과 지역협력체 강화라는 양면성을 가지고 경쟁과 성장을 하고 있다. 동북아 역시 최근 들어 세계의 강력한 지역공동체에 대응하기 위한 상생의 길을 찾아 한·중·일 FTA 등 동북아 경제협력네트워크 구축을 도모하고 있다.

이러한 경쟁과 협력 네트워크 안에서 그간 한국 경제성장의 버팀목이었던 제조업의 국내 이탈로 동북아에서 우리의 자리를 찾기가 어려워지는 등 국가경제 위기론까지 불러오는 사태가 벌어지고 있다. 따라서 제조업의 이탈을 최소화하면서 21세기를 향한 새로운 국가경제의 성장동력을 찾아야 하며, 이러한 우리나라의 성장동력으로 많은 전문가들이나 미래학자들은 물류산업을 들고 있다¹⁾.

1) 21세기 한국이 지속적인 성장을 하기 위해서는 제조업보다는 중국이 창출하는 부가가치의 흡수효과가 가장 큰 산업부문을 전략산업으로 채택 발전시켜야 하며, 이 전략산업이 바로 물류산업이다. (Paul Kennedy)

이러한 가운데 정부는 “한반도의 동북아 물류거점화 전략”을 최대 국정 목표 중의 하나로 제시하였으며, 이를 위한 다양한 노력들이 이루어지고 있다. 특히, 2003년에는 인천, 부산, 광양 등지에 “경제자유구역”을 지정하면서 국가적 지원을 주도하고 있다.

클러스터²⁾의 한 유형인 경제자유구역은 비즈니스와 첨단산업 그리고 물류거점을 주요 핵심 기능으로 하고 있어, 향후 국가경제 회복과 동북아 물류거점화 전략의 중요한 핵으로 국가목표 달성에 지대한 영향을 미칠 것이다. 특히, 물류 분야는 정보와 기술 그리고 다양한 전문성이 집목된 복합산업으로 클러스터 개념의 도입이 가장 필요한 산업이다. 그러나 경제자유구역을 비롯한 국내 물류거점에는 이러한 클러스터 개념이 아직 구체화되지 못하고 있는 실정이다. 예를 들어, 인천경제자유구역의 경우에도 많은 물류관련 계획이 제시되어 물류거점을 주요 목표로 하고 있으나, 혁신기능의 도입과 기능 및 규모의 조정이 미흡하고, 특히 산업과 인프라가 집단화된 클러스터 개념의 접근이 부족한 실정이다.

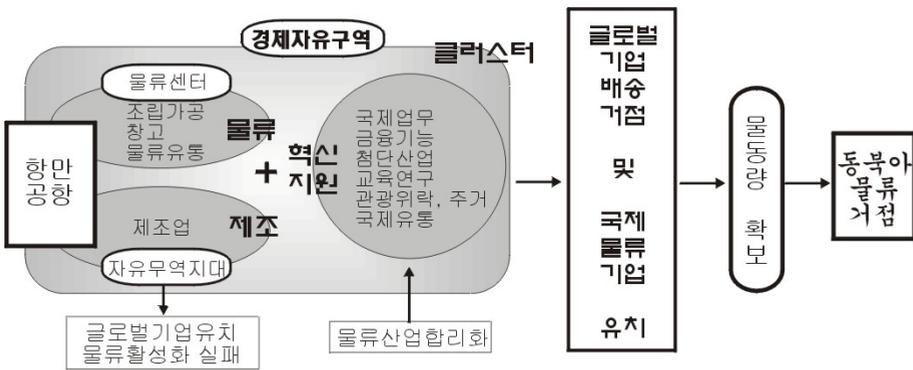
결국, 동북아 물류중심지로 거듭나기 위해서는 국제적 인지도를 갖는 경쟁력 있는 거점을 확보해야 하며, 이러한 거점으로 “경제자유구역”을 들 수 있다. 경제자유구역이 경쟁력을 갖기 위해서는 무엇보다도 물동량 확보가 가장 중요한 관건이다. 이를 위해서 우선적으로 해결되어야 하는 것은 대외적으로 국제적 물류기업과 글로벌기업의 지역 제조·배송거점을 유치하는 것이다. 결국 경제자유구역은 기존의 자유무역지대의 제조기능에 추가적으로 물류와 혁신·지원기능을 포함하여 거점으로 성장해 나갈 수 있다. 이를 위해 국내물류산업의 합리화를 통한 지원과 자체적인 혁신을 통하여 글로벌 물류기업들이 쉽게 입지할 수 있는 환경을 조성할 필요가 있다 (<그림 1-1> 참조).

3개 경제자유구역은 공통적으로 물류중심지가 되기 위해 필수적인 국제적인 항만, 공항, 종합물류센터 및 배후지원도시 등과 같은 H/W차원의 인프라 계획은 어느 정도 만족할 만한 수준으로 추진되고 있다. 그러나 이러한 인프라보다 더

2) 부가가치를 창출하는 생산사슬에 연계된 독립성이 강한 생산기업들과 부품 및 원재료 공급기업, 최종 소비자, 사용자기업 등의 네트워크 (이공래 2002)

중요한 것은 가급적 많은 국제적인 물류회사나 선사들이 자유롭게 활동할 수 있고 많은 물동량이 모일 수 있는 S/W차원의 각종 지원제도와 여건을 마련하는 것이다. 또한 3개 경제자유구역은 유치기능에 적합한 특화된 물류기능의 부족 등과 같은 세부적인 문제에 대한 대처 미흡으로 최근 급부상하고 있는 중국 등에 경쟁력을 잃어가고 있다.

<그림 1-1> 연구 개념도



즉, 3개 지역의 물류기능을 살펴보면, 배후산업이나 경제자유구역의 주요 산업을 무시한 채 모두 유사한 형태의 물류시설이나 기능을 제시하고 있다. 중국이나 일본에 비해 국제적 인지도가 상대적으로 낮은 우리나라의 3개 경제자유구역이 성공하기 위해서는 글로벌 스탠더드에 만족한 물류서비스에서 벗어나 주변 산업과 지역적 특성을 감안한 좀 더 독특한 특화된 서비스를 제공할 수 있는 방안의 모색이 필요하다.

본 연구는 이를 위해 경제자유구역의 가장 중요한 기능 중의 하나인 물류기능을 활성화하여 경제자유구역이 국제경쟁력을 확보할 수 있도록 하는 주요 과제와 전략을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다. 구체적으로는 현재 경제자유구역이 가지고 있는 지원체계 및 물류 기능과 계획의 한계 그리고 이에 대한 대응방

안을 제시하여 경제자유구역 자체의 혁신과 정부차원의 각종 인센티브 등 지원 체계의 개선을 유도하고자 한다. 이러한 혁신의 걸림돌로 3개 지역이 공통으로 안고 있는 국가적 문제점이 있을 수 있으며, 다른 한편으로는 각 지역별로 안고 있는 국지적인 문제점들이 있을 수 있다. 본 연구에서는 이러한 공통의 문제점과 국지적 문제점들을 개선하여 글로벌 기업의 지역유통거점과 국제물류기업의 유치에 위한 직·간접적인 환경조성을 목적으로 하고 있다. 이러한 혁신의 틀 속에는 경제자유구역 자체의 각종 지원제도의 개선과 함께 경제자유구역의 발전에 걸림돌이 되는 국내물류산업 구조의 개선방안도 포함되어 있다.

2. 연구범위 및 방법

1) 연구범위

본 연구에서는 인천, 부산, 광양 3개 경제자유구역을 연구의 직접적인 범위로 설정하고 이들 지역의 계획 현황과 문제점 분석 그리고 물류기능 활성화를 위한 과제와 전략을 개별적으로 제시하였다.

이들 경제자유구역의 국제 경쟁력 비교를 위해서는 최근 급부상하고 있는 중국의 상해와 기존 동북아의 물류거점으로서 국제기간항로의 거점인 싱가포르를 주 대상으로 사례분석을 하였으며, 기타 경제자유구역과 유사한 제도를 가지고 있는 많은 나라와 도시들을 비교대상으로 하였다.

연구의 주요 내용으로는 우선 제2장에서 경제자유구역과 물류기능에 대한 분석으로 경제자유구역의 산업활동과 그에 따른 물류서비스의 수요분석결과를 제시하였다. 또한 이러한 물류서비스의 수요분석에 따른 필수시설의 분석을 통해 현재 경제자유구역의 계획시설과 필수시설을 비교하고 미흡한 시설에 대해서는 보완하도록 제안하였다. 그리고 경제자유구역의 물류기능 강화를 위한 현행 제도 및 물류체계 그리고 물류운영체계에 대한 분석을 통해 문제점을 제시하였다. 그 외에도 3개 경제자유구역의 개발개요 및 물류계획 현황 등에 대한 검토와 분

석을 통해 문제점을 도출하였다.

제 3 장에서는 경제자유구역의 물류기능 활성화를 위한 SWOT분석 결과가 제시되었다. 이를 위해 외국 경제자유구역의 물류거점화 사례 및 국제물류동향 검토 그리고 자유무역협정(FTA)과 경제자유구역의 관계 분석을 통해 우리에게 주는 시사점을 정리하였다. 또한 국내외 경제자유구역의 구체적인 비교를 위해 물류거점이 되기 위한 비교기준을 선정하고, 이들 기준에 따라 각종 인센티브의 비교, 배후산업, 노동환경, 인프라 구축 현황과 같은 주변 여건의 비교 등을 통해 3개 경제자유구역의 국제 경쟁력을 평가하였다. 이와 동시에 국내외 물류 및 관련기업의 경제자유구역에 대한 선호도 조사를 통해 경제자유구역에 대한 외국기업들의 요구사항을 조사하여 향후 개선방안 모색에 활용하도록 정리하였다. 또한, 이들 문헌조사 및 설문조사 결과를 종합하여 강점과 약점 그리고 기회와 위협요소를 구분하고, 이에 대응하는 전략을 제시하였다.

제 4 장에서는 경제자유구역의 물류기능 활성화를 위한 기본 방향과 3개 지역에 공통적으로 해당하는 주로 국가적 과제에 포함되는 과제를 제시하고, 이어서 3개 지역별 개별 주요 과제를 제시하였다.

끝으로 제 5 장에서는 본 연구가 가지고 있는 한계와 향후 과제를 제시하고 본 연구에서 도출한 결과에 따른 정책 제안을 하였다.

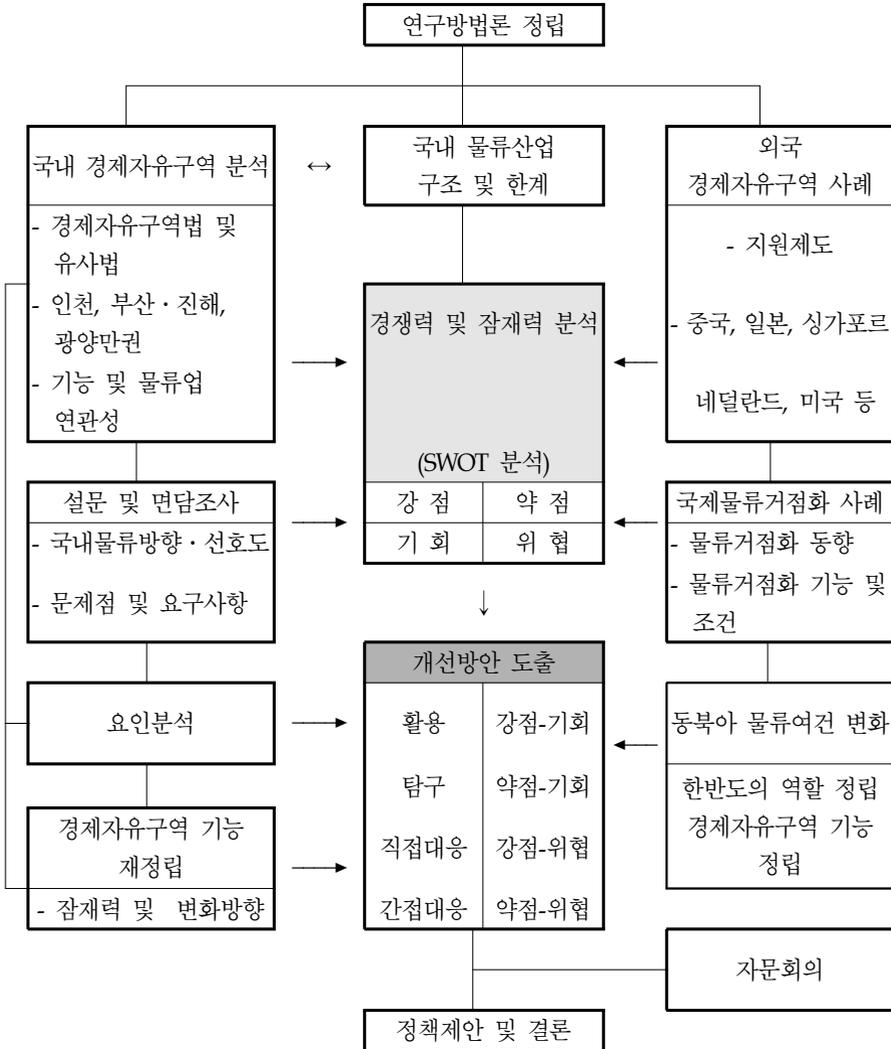
2) 연구방법

본 연구의 제 2 장에서는 문헌조사 및 전문가 자문을 통해 현재 국내 3개 경제자유구역의 현황과 문제점을 분석하여 현장의 의견을 반영하고자 노력하였다. 또한 국내에서 처음으로 산업연관표를 이용하여 국내 각종 산업들이 어떠한 물류서비스와 깊은 연관성이 있는지를 분석하여 제시하였다.

제 3 장에서는 외국의 사례를 분석하기 위해 역시 다양한 문헌과 인터넷을 활용하였으며, 외국기업과 국내 물류업체 등 관계자 설문 및 면담조사를 통해 외국기업의 요구사항과 국내기업의 요구사항 등 국내외 물류산업현장의 의견을 동시

에 수렴하였다. 특히, 중국의 물류발전에 대해서는 전문가에게 원고를 의뢰하여 중국의 물류실태와 우리의 대응방안에 대한 전문가의 의견을 수렴하였다.

<그림 1-2> 연구 흐름도



또한, 3개 경제자유구역의 장래 여건을 전망하기 위해 시도한 SWOT 분석 역시 기존의 강점과 약점 그리고 기회와 위협요소의 제시에 국한하지 않고, 이들로 부터 추진전략을 제시함으로써 향후 경제자유구역 물류기능 활성화 방향과 과제 도출의 기초자료로 활용하였다.

3. 기존연구와의 차별성

그간 한반도의 동북아 물류중심화에 관해서는 많은 전문가들이 언급을 하였고, 다양한 대안을 제시한 바가 있다. 그 중에서 최근에 수행된 대표적인 연구로는 통합·선진국가 실현을 위한 국토정책에서 제시된 동북아 경제중심국가 건설(국토연구원, 2003), 동북아물류중심지화를 위한 국제물류체계 개선방안(교통개발연구원, 2002), 동북아 중심국가 건설 연구(경제사회연구회, 2003) 그리고 동북아 비즈니스 거점화 전략의 기본방향(대외경제정책연구원, 2002) 등이 있다.

첫째, 통합·선진국가 실현을 위한 국토정책 : 동북아 경제중심국가 건설에서는 동북아 경제중심국가가 되기 위한 다양한 SOC분야별 대응방안을 모색하기 위해 문헌연구와 사례분석을 주로 활용하였다. 주요 연구결과 중 물류와 관련해서는 물류시설 확충과 활성화에 대해 언급하고 있으며, 너무 H/W에 치우치고 S/W측면의 언급이 미흡하다.

둘째, 동북아물류중심지화를 위한 국제물류체계 개선방안은 동북아 지역에서 물류선진국으로 거듭나기 위해 국내 물류제도와 정책을 검토하여 개선방안을 제시하고 있다. 여기에서는 동북아지역 물류현황 및 전망, 국내 물류관련 제도·정책 및 문제점 분석 그리고 물류 선진외국의 관련 법규 및 정책의 분석을 통하여 국제물류체계 개선을 위한 부문별 개선방안을 제시하고 있다.

셋째, 동북아 비즈니스 거점화 전략의 기본방향은 비즈니스 거점에 대한 이해를 제고하는 한편, 이들 비즈니스 거점들의 경험과 주변 비즈니스 거점과 한국과의 여건비교분석을 토대로 한국이 지향해야 할 비즈니스 거점의 유형 및 선택해야 할 정책방향과 같은 기본 틀에 대한 시사점을 도출하고자 하고 있다. 여기에

서는 비즈니스 거점의 유형을 분석하고, 이어서 동북아 주요 비즈니스 거점 간 여건분석을 위해 업무환경, 생활환경, 지역본부의 활용 등을 중요한 이슈로 제기하고 있다. 이러한 사전 검토를 종합하여 결론으로 한국형 비즈니스 거점의 유형 선택 및 추진과제를 제시하고 있다.

끝으로 동북아 중심국가 건설 연구에서는 각 분야별 문제점 도출 및 개선방안 도출을 통하여 동북아 중심국가 건설을 위한 분야별 추진과제와 전략을 제시하고 있다. 여기에서 주로 제시되고 있는 물류관련 과제로는 동북아 물류중심지화 전략과 동북아 항만허브화 전략, 동북아 R&D 허브 구축 방안 및 남북경제공동체 형성을 위한 교류·협력활성화 등을 제시하고 있다.

그러나 이들 대부분의 보고서들은 국가 전체를 대상으로 하면서 뚜렷한 대상 없이 국가 전반적인 지리적 입지나 경제상황에 대해 분석하고 개선방안을 제안하는 수준에 있다.

본 연구의 차별성은 경제자유구역이라는 특정 대상을 가지고 분석과 대안을 마련한 것에서 찾아 볼 수 있다. 특히 3개 지역별 특성분석을 통한 개별 특화과제 및 3개 지역간 수평적 기능분담방안 등을 제시한 것은 본 연구에서 처음 시도된 것으로 평가할 수 있다. 그 외에도 산업연관표를 이용한 각 산업과 물류기능의 상관관계 분석은 향후 다양한 산업의 물류수요분석에 유용하게 이용될 수 있도록 하는 등 다른 연구와는 충분한 차별성을 보여주고 있다. 또한 경제자유구역의 물류경쟁력 강화를 위해 대외적으로 외국기업유치 활성화 방안과 내부적으로 경제자유구역 자체 기능 강화 등 두 가지 분야로 구분하여 정리한 것도 차별화된 전략 제시 방안이라 할 수 있다.

2

경제자유구역과 물류기능

3개 경제자유구역의 현황분석을 통해 도입기능과 그에 따른 물류기능 및 필수 시설의 분석을 목적으로 하고 있다. 구체적으로 경제자유구역의 주요 도입기능과 산업활동을 분석하고, 산업활동에 따른 물류서비스의 수요분석을 위하여 산업연관표를 활용하였으며, 그 결과 주요 산업별로 필요로 하는 물류서비스를 제시하였다. 또한 이러한 물류서비스의 수요분석에 따른 필수시설 분석을 통해 현재 경제자유구역의 계획시설과 필수시설을 비교하고 미흡한 시설에 대해서는 보완하도록 제안하고 있다. 한편, 경제자유구역의 물류기능 강화를 위한 현행 제도 및 물류체계 그리고 물류운영체계에 대한 분석을 통해 문제점을 제시하고 있다.

1. 경제자유구역 물류체계 구축 실태

1) 인천 경제자유구역

(1) 개발개요

인천 경제자유구역은 동북아경제중심이란 비전을 실현하기 위해 Sea&Air복합 물류거점 및 국제비즈니스, IT등 첨단산업의 R&D허브, 국제금융, 관광레저의 복합개발전략을 수립하여 추진하고 있다. 총 개발면적은 6,336만평(209.5km²)이고 계획인구는 48만7천명을 목표로 하며, 계획년도는 1단계 2008년 그리고 2단계 2020년으로 하고 있다 (<표 2-7> 참조).

(2) 주요 산업전망

인천 경제자유구역내 주요 산업 구조를 살펴보면 제조업부분에서는 전통 제조업의 비중이 높고 첨단기술 및 지식에 의존하는 지식기반산업의 비중이 전국평균은 상회하지만 같은 수도권인 서울·경기에 비해 낮다. 인천광역시 제조업 업종별 추이를 종합하면 음식료, 섬유·의복, 목재·가구·악기 등 경공업 업종의 비중이 축소되고, 기계, 전기·전자업종의 지역내 비중이 증가하고 있다.

특히, 기계 및 장비제조업은 제조업체수 비중(19.2%) 뿐만 아니라 종업원수(18.4%), 생산액(14.8%), 부가가치(18.4%)도 각각 가장 높은 비중을 나타내어 지역의 주력산업으로서 지위를 꾸준히 유지하고 있다.

서비스업은 제조업 발전과 연계가 깊은 생산자서비스업종인 금융보험·부동산 및 사업서비스업도 높은 증가세를 보이고 있다. 대부분의 서비스업종에서 지역 평균성장률보다 높은 성장세를 나타내면서 지역내 산업구조상 서비스업의 비중이 확대되어 왔다.

물류산업은 운수창고업만을 대상으로 할 경우 인천지역경제 비중이 1997년 5.8%에서 2000년 6.1%로 상승하였다. 최근 급속하게 부상하고 있는 환황해권 경제권의 중심에 위치하여 갑문시설이 필요 없는 신항의 개발로 기존의 어려움을 극복할 수 있게 되었다. 인천항은 대중국 연안항만 및 동북3성 산업물량의 집하, 수배송 등에 있어 거리상 가장 근거리에 위치하고 있다는 강점을 보유하고 있다.

인천경제자유구역의 산업클러스터 형성을 위한 기본 방향을 세 가지로 나누어 살펴보면 첫째, 국제적 경영환경을 갖춘 국제업무지역 조성을 위해 국제기준에 부합하도록 규제를 철폐 및 완화하고 외국인 및 외국기업에 대한 친화적 환경을 조성함은 물론 전문인력 유치 및 양성을 위한 교육여건도 조성 중이다.

둘째, 물류기반시설 및 물류단지 구축을 위해 공항과 항만이 동북아 거점 역할을 하도록 확충하고 관세자유지역조성을 통하여 물류거점을 확보함은 물론 산업·물류단지를 조성하여 복합물류산업 및 첨단산업을 육성하려 하고 있다.

셋째, IT, BT산업 중심의 R&D 혁신클러스터 조성을 위해 연구개발 집적지를 조성하고 환경친화적인 IT, BT산업 및 벤처기업의 유치 및 육성을 통해 산업정

보인프라를 구축하려 하고 있다.

인천 경제자유구역내 3개 기구의 기능분담을 살펴보면 먼저, 송도지구는 국제 업무와 첨단산업단지로 육성하기 위하여 1·3공구에 외국인 투자를 유치하여 외국인 및 외국기업 친화적인 경영 및 정주 여건을 조성하고 2·4공구 연구개발 및 첨단제조업 집적지를 조성하기 위하여 5·7공구로 확대하여 조성중이다.

<표 2-1> 인천경제자유구역 주요 기능 및 시설

구 분	기능 및 시설
송도지구	<ul style="list-style-type: none"> - 국제물류·비즈니스·지식정보산업 거점, 지식산업 R&D 허브화 및 다국적기업의 아·태지역 본부와 IT·BT 관련 국제기업 유치(최첨단정보화도시 건설) - 국제비즈니스센터 : 국제비즈니스센터(60층), 컨벤션센터, 호텔, 오피스빌딩 등 61개 빌딩 건설예정 - 지식정보산업단지 : 첨단 IT·신소재산업 등 R&D 중심의 테크노파크 건설 - 첨단 바이오단지 : 바이오신약 생산시설 및 R&D센터 건설, BioCluster 육성
영종지구	<ul style="list-style-type: none"> - 배후신도시, 고부가가치 항공물류 중심 - 공항부지내 물류·비즈니스 단지 조성(155만평) - 고부가가치 항공관련 물류 및 첨단산업단지 조성(125만평) - 공항신도시 남측(75만평)에 공항지원도시 건설 - 기타지역(370만평)은 12개 구역으로 나누어 단계적으로 개발 (난개발방지) - 용유·무의 관광단지개발
청라지구	<ul style="list-style-type: none"> - 국제업무기능, 첨단레저시설, 첨단화훼단지, 관광객·수도권시민의 휴식공간 - 국제업무 및 금융단지 건설 - 국제적 수준의 편리하고 쾌적한 생활환경 조성 : 외국인 주거단지와, 수변공간 (water-front)과 녹지환경을 배려한 문화·생태도시로 조성 - 외국인들을 위한 쾌적한 체류 시설·편의공간을 제공 및 여가시설 조성 - 차이나타운 등 관광객 및 환승객을 겨냥한 국제위락 문화도시 육성

영종지구는 물류산업을 중점으로 육성하기 위하여 인천국제공항의 활주로 및 화물 터미널 시설을 확충하고 관세자유지역을 설치하여 국제물류와 관련된 부가가치를 창출하려 하고 있다. 또한, 산업·물류단지를 조성하여 물류산업과 첨단산업의 결합을 도모하고 있다.

청라지구는 레저와 국제업무지구로 육성하기 위해 서울 및 공항과의 접근성을

활용하여 국제업무 단지로 조성함과 동시에 테마파크, 골프장, 화훼산업 단지 등을 조성하여 농업 및 관광기능과 국제업무 기능이 결합된 전원도시로 개발 중이다.

<표 2-2> 인천경제자유구역 및 주변 지역의 개발계획 중 물류기능의 개요

사업명		개 요		물류기능	
		주체	주요기능	기능	면적 [천평]
영종 지구	인천국제공항 및 주변지역 개발	인천 국제 공항 공사	- 공항시설 - 배후지원단지 - 관세자유지역 (창고, 물류 가공, 배송센터, 터미널) - 국제업무·산업 - 관광·위락	- 화물터미널(기존) - 관세자유지역 - 계	53(244*) 300(600*) 353(844*)
	영종지역 개발계획	인천 광역 시	- 주거 및 상업 - 국제 업무 및 관광 - 산업·물류	- 물류 (세부기능미정, 고부가 항공물류 기 능 중심)	550
송도	송도신도시 및 인천국제물류단지	인천 광역 시	- 물류·무역·금융 - 정보, 멀티미디어 - 첨단산업	- IILC (배송센터, 화물 터미널, 철도시설, 상 업시설 등)	약 80
청라 지구	김포매립지 개발	토지 공사	- 농업, 주거, 국제업무, 관광, 첨단연구, 물류 유통 등	- 수출농산물 물류단지 - 화물터미널, 집배송	240,000

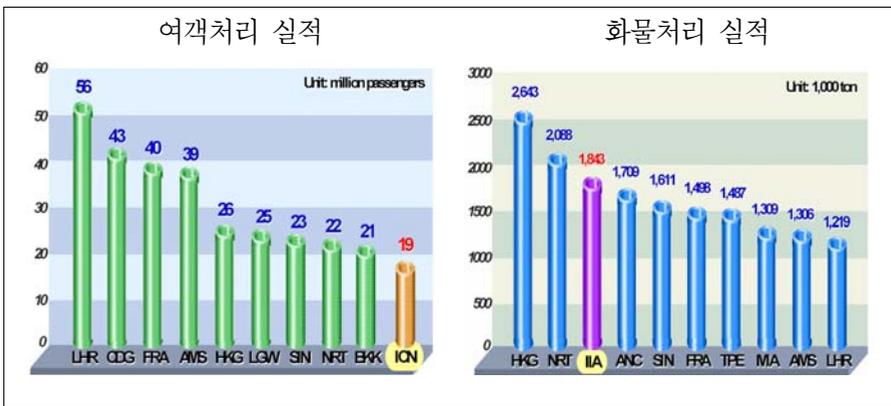
주 : * 1) 2단계(2020년) 최종목표

자료 : 국토연구원. 2002. 「김포매립지 토지이용계획수립을 위한 학술연구」.

(3) 인천국제공항의 물류중심 경쟁력

인천국제공항은 인적·물적 교류의 국가 관문으로서 전체 출입국 인원의 83%가 이용하고 있으며 수출입총액의 33%인 1,294억불을 처리하고 있다. 또한 국가 이미지 형성의 첨병으로서 물류·금융 등 Biz 지원 서비스를 창출하여 지식·문화 교류의 거점 및 국가 이미지 제고에 기여하고 있다.

인천국제공항의 연간 운송능력은 항공기 24만회, 여객 3천만명, 화물 270만톤으로 국제공항협회(ACI :Airport Council International)에서 발표한 자료에 의하면 여객처리능력은 세계 10위, 화물처리 능력은 세계 3위이다.



<그림 2-1> 인천국제공항 운송실적(2003년)

인천국제 공항은 교통망 확충과 공항운영 개선을 통하여 경쟁력을 강화하고 동북아 환적화물 유치 및 글로벌기업들을 유치함으로써 동북아 물류중심 공항으로 발전시켜야 한다. 이를 위한 인천국제공항의 물류중심 전략은 공급중심 측면에서는 물류경쟁력을 강화해야하고 수요중심 측면에서는 다국적 기업 유치를 적극유도 해야한다. 공급중심의 전략은 신속한 물류흐름을 위한 공항 접근교통시설 확충과 신규 수요증대를 위한 공항 주변지역을 개발해야 한다. 또한, 항공수요 증대를 위한 노선망을 확충하고 원활한 물류처리를 위한 공항운영제도 개선을 추진해야한다. 수요중심의 전략은 기업유치 환경 조성을 위한 경제자유구역 개발 및 동북아 지역을 사업대상으로 하는 국제 물류기업과 물류센터를 유치해

야 한다. 인천국제공항은 국제공항으로서의 경쟁력을 충분히 가지고 있다. 실제로 공항 착륙료를 경쟁국들의 공항과 비교하면 중국 푸둥공항의 62%, 일본 나리타 공항의 32% 수준으로 이 부문에서 우위를 선점하고 있다. 또한, 국제항공운송협회(IATA)와 국제공항협회(ACI)에서 공동으로 50여개 공항을 대상으로 평가한 결과에 의하면 인천국제공항의 종합만족도 순위는 2002년도 6위에서 2004년도 2위로 상승하였고 24시간 특송화물 통관지원 및 무서류 통관확대 등을 통하여 혁신적으로 통관제도를 개선하고 있다.

<표 2-3> 주요 경쟁국 공항시설 사용료 비교

공항 \ 항목	착륙료(천원)	정류료(천원)
간사이 공항	8,882	850
나리타 공항	10,200	765
푸둥 공항	5,230	784
홍콩 공항	3,318	2,262
창이 공항	2,333	218
인천공항	3,220	1,570

자료 : 동북아시아위원회, 2004. 인천국제공항의 물류중심 추진전략 추진실태 발표자료

인천국제공항은 향후 증가할 수요에 대비하여 2단계 개발을 추진 중에 있다. 2008년까지 4조 7000억원을 투입하여 250만평 부지에 활주로, 여객 계류장, 탑승동, 화물터미널을 건설할 계획이다. 2단계 확장이 완료되면 연간 운송능력은 항공기 24만회에서 41만회, 여객 3천만명에서 4400만명, 화물 270만톤에서 450만톤으로 그 처리 능력이 대폭 향상 될 것이다.

인천국제공항주변 자유무역지역의 투자유치는 총 임대면적 140천평 중 42%인 59천평의 임대가 완료되었다. 이를 임대한 회사는 KWE(일본), Schenker(독일), Onnel(캐나다) 등 12개 외국기업과 삼성로지텍, 범한물류, 조양물류 등 국내기업이 55개사 이다. 한편 항공물류 기능강화에 필요한 화물터미널 투자유치는 항공사, 조업사, 포워드, 관세사 등 통 460여 개사가 입주하여 활동하고 있다. 인천국제공항의 투자유치를 더욱 활성화 시키기 위하여 국제업무지역(IBC)를 총 95만

평 부지에 호텔, 업무시설, 컨벤션센터 등을 건설할 계획이며 영국(AMEC)사가 2004년 4월 재정경제부와 약20억불 투자에 대해 MOU를 체결하였다.

<표 2-4> 인천국제공항 화물터미널 투자유치 현황

구 분	투자회사	업체수
국내 기업	대한항공, 아시아나 항공, KSS, AAS 등	26
외국 기업	FedEx, UPS, DHL, DANZAS 등	10
외국 기업 신규투자	DHL(2003. 6 투자의향서 제출) TNT(2003. 11 투자의향서 제출)	2

자료 : 전계서

<그림 2-2> 인천국제공항 화물터미널 건설계획



이처럼 인천국제공항은 21세기 동북아허브 공항이 되기 위한 장기비전을 가지고 확장 개발 중이며 인천 경제자유구역은 이를 활용한 해·공(Sea & Air)물류거점 전략을 수립하여 추진하고 있다.

2) 부산·진해 경제자유구역

(1) 개발개요

부산·진해 경제자유구역은 물류·산업지원·친환경적 도시기능 확보를 위해 동북아 물류 거점으로 중점 육성, 동남권의 생산거점 및 R&D 지원기능을 강화, 여가·휴양단지 조성 및 쾌적한 생활환경 제공개발 전략을 수립하여 추진하고 있다. 총 개발면적은 104.8km²(3,171만평)이고 계획인구는 23만 5천명을 목표로 하며, 계획년도는 1단계 2010년 그리고 2단계 2020년으로 하고 있다 (<표 2-5> 참조).

(2) 주요 산업전망

부산 경제자유구역내 주요 산업의 향후 전망을 살펴보면, 기계산업은 현재의 완제품 구조에서 신기술을 이용한 부품 및 소재 중심으로 점차 전환되고 있으며 기계기술에 전자·정보기술이 융합된 메카트로닉스로 진전되면서 지식집약화가 심화될 것으로 예상된다. 조선산업은 중국의 부상이 매우 위협적이지만 크루즈선, 가스선 등 고부가가치의 선종으로 특화와 조선관련 핵심기자재의 기술개발에 투자하고 기존의 경쟁 우위요소를 활용하여 경쟁력을 지켜나갈 것으로 예상된다. 자동차산업 역시 완성차 조립 위주로 발전하여 왔기 때문에 부품업체의 모기업에 대한 의존도가 높고 영세하며 핵심부품이나 첨단기술부품은 해외선진기술에 의존하고 있어 부품산업에 있어서 취약성을 가지고 있다. 기존산업과 IT산업의 결합으로 첨단기술산업이 비약적 성장을 할 것으로 예상된다.

부산 경제자유구역은 산업클러스터 형성을 위한 다양한 역할을 수행할 수 있는 기능이 있다. 먼저, 직접 영향권내에 있는 인근에 집적된 기계 및 조선기자재 산업 클러스터를 연계하고 간접영향권에 있는 울산자동차 산업 및 사천지역의 항공산업 클러스터 등 동남권의 광역적인 산업협력체계를 구축하는데 중심적인 역할과 자유구역내의 연구개발기능과 첨단기술산업의 입지를 바탕으로 지역내의 산업을 위한 핵심적인 부품 소재분야의 공급과 함께 넓게는 중국시장에 대한 부품 소재 공급기지 역할을 수행할 수 있다. 또한, 일본을 비롯한 선진기술의 유치로 기존산업의 고부가가치화와 핵심소재개발을 위한 선도 거점기지 및 해사

물류 기능의 해사클러스터와 연계된 종합 해사클러스터 구축의 핵심기지역할도 수행할 수 있다.

<표 2-5> 부산경제자유구역 도입 기능 및 시설

도입 기능	시 설
- 경제자유구역의 핵심기능으로 동북아 국제 물류·유통 기능	- 항만, 항공물류·유통, 국제업무 및 해사업무기능, 국제회의, 전시 및 숙박관련 시설
- 국제물류증가에 따른 국제업무 및 해사 기능	- 동남권 산업클러스터 형성과 관련된 기계, 조선, 자동차 지원 관련 첨단 소재·부품업종, 첨단 해양산업, 수산기술 등 생산제조시설
- 해상물류 및 지역연관산업의 첨단생산 기능	- 지식기반경제 구축을 위한 첨단부품 소재연구소, 세계수준의 물류 및 첨단과학 전문교육기관, 다국적 기업 지역본부유치
- 국제업무 및 과학 관련 전문교육·R&D 기능	- 세계수준의 마린리조트 및 레크리에이션 시설
- 지역내 유입인구 및 외국인을 위한 주거 및 지원 기능	- 각 기능별 종사자 및 외국인을 위한 주거시설과 생활환경 시설
- 경제자유구역내 주민 및 부산·경남권 주변주민의 여가·휴양 기능	

부산 경제자유구역의 산업별 클러스터의 역할을 살펴보면 먼저, 기계산업 클러스터는 마산, 창원을 비롯한 기존의 기계산업 집적지를 기계산업 클러스터로 역할을 할 수 있도록 육성하고 점차 중저가제품 및 단순조립생산의 중국이전으로 대중국 핵심부품 및 소재를 공급하는 기지화 역할을 수행하고 있다.

조선공업 클러스터는 거제조선업과의 연계가 물리적인 제약으로 클러스터 형성에 한계가 있었으나, 거제-부산간 연결도로망이 건설되고 경제자유구역내에 선박관련 기자재 산업 및 연구개발기능이 입지하면 물리적 연계성이 한층 높아져 클러스터로 발전할 수 있을 것으로 예상되고 조선업, 해운업, 박용공업과 조선산업의 신기술개발 관련 연구기관 등으로 구성된 종합 해사클러스터의 핵심기지역할이 가능하고 고부가가치 선박의 주문생산과 고품질 A/S 수요에 대응할 수 있다. 조선공업 클러스터는 장차 중국의 조선산업 부상에 따른 조선관련 핵심기자재의 공급, 개발센터 역할이 가능하고 해양구조물관련 산업의 발전과 기술개발 센터기능도 예상된다.

자동차산업 클러스터는 부품업체의 대형화와 전문화가 절실하며 첨단기술개발에 역점을 두어야 한다. 현재 이 지역에 입지하고 있는 삼성르노자동차와 연계한 부품공급 또는 세계적 기술개발 능력을 가진 부품업체의 생산기지 유치와 더불어 르노삼성자동차의 지역본부 유치를 통해 다국적기업의 영업활동의 새로운 거점을 제공하고 있다.

3) 광양만권 경제자유구역

(1) 개발개요

광양만권 경제자유구역은 광양항의 동북아 중심항으로서의 지리적인 이점과 잠재력 그리고 인접한 광양제철소와 여수화학단지를 활용하여 21세기 동북아 물류기지와 석유·제철산업 클러스터 형성 그리고 해외 우수 물류기업을 유치하여 화물의 저장, 분류, 전시, 가공, 조립 및 제3국 반출의 부가가치 창출하려 하고 있다. 또한, 기존석유화학·제철산업 등을 활용한 전후방 연관산업을 전략수출 산업으로 육성하고 다도해의 수려한 경관을 이용하여 관광 및 휴양시설을 유치하려 하고 있다. 총 개발면적은 2,691만평(전남 2,311만평, 경남 380만평)이고 계획인구는 22만명을 목표로 하며, 계획년도는 1단계 2010년, 2단계 2015년 그리고 3단계 2020년으로 하고 있다 (<표 2-7> 참조).

(2) 주요 산업전망

광양만권 경제자유구역의 산업클러스터 형성을 위한 기본 방향을 세가지로 나누어 살펴보면 첫째, 물류기능활성화이다. 광양항이 가지고 있는 강점과 잠재력을 충분히 활용하여 동북아 물류허브로서의 역할이 가능하도록 관련기능을 유치하려 하고 있다. 이러한 역할수행을 위해 국제물류·유통, 생산, 교육·연구, 국제업무 및 관련 시설의 유치를 우선적으로 검토하고 있다. 둘째, 산업의 고도화, 첨단화를 유도하려 하고 있다. 이 지역은 철강, 석유화학산업이 집적된 지역으로서 이들 산업의 생산성 향상은 경제자유구역뿐만 아니라 광양항의 물류기능을

촉진시키는데 중요한 역할을 할 것이다. 이를 위해 산업구조의 고도화와 신금속·정밀화학 등 신산업의 유치를 고려하며 이를 위한 기능을 도입하려 하고 있다.

셋째, 쾌적한 도시환경 조성이다. 기업활동이 편리하고 정주하기에 좋은 환경을 만들기 위해서 광양만권은 국제적인 경영환경과 쾌적한 주거환경을 갖추는 동시에 문화, 레저, 스포츠 등 여가생활에 대한 배려가 요구된다. 이를 위해 다양한 형태의 주거시설의 공급과 레저, 스포츠 및 관광시설의 도입을 고려하고 있다.

<표 2-6> 도입 가능한 기능 및 시설

구 분		도입시설	세부시설
선도기능	물류·유통 기능	- 물류단지 - 집배송센터	- 가공/조립/포장, 유통센터 - 집배송·기업물류센터
	국제업무 기능	- 국제업무단지 - 해운업무센터	- 해운센터 - 산업전시장, 문화시설 - 컨벤션센터·호텔·대단위 쇼핑몰
	생산기능	- 첨단산업단지	- 항만 및 선박 관련산업 - 첨단 및 물류기간산업 및 환경산업
	교육· 연구기능	- 외국인학교 - R&D센터	- 외국인학교(초·중·고) - 세계 수준의 대학 및 기업연구소
지원기능	관광· 위락기능	- 위락 및 숙박시설 - 운동·위락·휴양시설	- 해변리조트·테마파크 - 생태관광, 공연장·전시장 - 엔터테인먼트 시설
	주거· 지원기능	- 주택단지/편의시설	- 중저밀도 및 전원주택 - 병원, 은행
	기반시설	- 지역내/지역간 시설	- 철도, 도로, 공항, 항만 - 광역 공급 및 이용시설

광양만권 경제자유구역의 수용기능을 선도기능과 지원기능으로 나누어 살펴 보았다. 선도기능이란 광양만권이 가지고 있는 잠재력을 이끌어 내어 경제자유 구역의 발전을 선도할 수 있는 기능으로서 동북아 경제중심을 실현하는데 직접 기여할 수 있는 기능을 의미한다. 이 기능은 중국수요 흡수와 지역잠재력의 활용이라는 관점에서 국제물류·유통, 생산, 연구, 국제업무 등 국제적인 경제활동과 관련된 기능도 포함된다. 지원기능이란 선도기능을 지원하여 광양만권 경제자유 구역의 성장을 촉진할 수 있는 기능으로 주거, 교육, 병원, 관광·레저 등의 기능

이 여기에 속한다.

<표 2-7> 3개 경제자유구역의 비교

구역		기능		면적 [만평]	인구 [명]	주요 사업
		주기능	물류기능			
인천	송도	- 국제업무 - 지식기반산업	- IILC (배송센터, 화물 터미널, 철도시설, 상업시설 등)	1,611	252,500	- 지식정보산업단지 - 테크노파크 - 국제비즈니스센터 - 바이오산업단지
	영종	- 공항지원 - 항공물류 - 국제관광	- 화물터미널(기존) - 관세자유지역 - 물류(세부기능미정, 고부가 항공물류)	4,184	114,800	- 관세자유지역·IBC - 물류·첨단산업단지 - 주거단지 - 용유·무의관광단지
	청라	- 국제금융 - 첨단레저	- 수출농산물물류단지 - 화물터미널 - 집배송단지, 창고 - 컨테이너 야드 등	541	90,000	- 국제금융·업무 - 외국인 주거단지 - 스포츠·레저 - 화훼단지·공공용지
	소계	-	-	6,336	457,300	-
부산 · 진해	신항 만	- 물류·유통 - 국제업무 및 해사	- 물류단지 (신항배후지 개발)	342	20,000	- 항만물류·유통단지 - 주거·지원단지 - 국제업무시설
	명지	- 항공물류 - 첨단부품 소재	- 유통단지(항만-항공 물류 유통)	395	34,000	- 신호산업단지 - 주거, 휴양, 첨단생산 - 명지대교 건설
	지사	- 외국인전용 첨단산업, R&D	- 물류산업, 배후 주거	1,144	110,000	- 부산과학산업단지 - 부산경전철건설 - 국제업무·주거단지
	두동	- 메카트로닉스 - 전문교육-R&D	- 물류산업, 배후 주거	637	55,000	- 조선R&D, 첨단생산 - 신항진입도로II 건설 - 물류유통, 주거단지
	웅동	- 물류·유통 - 여가·휴양	- 항만 물류·유통단지	653	16,000	- 첨단생산, 국제업무, 교육·R&D 시설
	소계	-	-	3,171	235,000	-
광양	율촌	- 자동차부품 - 항공물류, 금융 - 국제물류 유통	- 물류(항공물류) - 국제물류단지	851	-	- 전라선복선전철화 - 컨부두9선석 - 2, 3산단 개발
	광양	- 국제해양물류 - 상업/비즈니스	- 수출농산물물류단지 - 해운비즈니스센터 - 농수산물 수출센터 - 물류인력양성대학	390	-	- 컨부두8선석 건설 - 배후부지개발
	신탄	- 교육, 상업, 연구	- 복합물류 유통단지 (배송, 전시기능강화)	771	101,000	- 해룡산단 개발 - 복합물류 유통단지 - 주거·교육·의료
	화양	- 국제관광· 스포츠·휴양	- 배후 주거 및 지원 시설	299	-	- 관광·생산기반시설 - 레저·위락시설 - 물류해운
	하동	- 산업기능도시 - 레저, 업무	- 배후 주거	380	10,000	- 관광·생산기반시설
	소계	-	-	2,691	111,000 ¹⁾	-

주 : 1) 고용인구를 제외한 거주인구만을 대상으로 함

2. 경제자유구역의 물류서비스 수요 분석

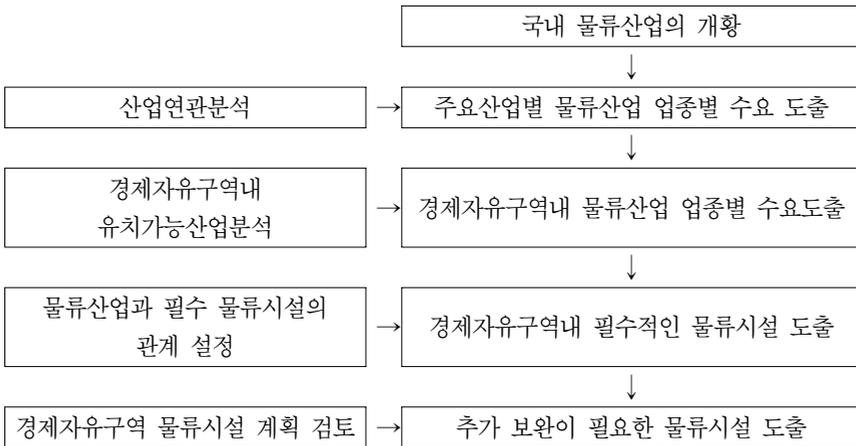
1) 산업활동과 물류산업(서비스)의 상관분석

(1) 분석의 틀

산업활동과 물류산업(서비스) 상관분석의 목적은 경제자유구역 내에서의 산업 활동 범위와 내용에 대한 분석과 함께 개별 산업활동에 수반되는 물류수요를 파악하는 것이다.

분석과정은 총 5단계로 이루어져 있다. 먼저 국내 물류산업의 개황을 살펴보고, 두 번째는 주요 산업별 물류산업 업종별 수요를 산업연관분석을 통해 도출하였다. 세 번째는 경제자유구역내 유치예정 산업의 분석을 통하여 경제자유구역내 물류산업 업종별 수요를 도출하는 과정을 거쳤다. 네 번째는 물류산업별 필수적으로 요구되는 시설의 분석을 통하여 경제자유구역에 필요한 필수 시설을 도출하였다. 마지막에는 추후 경제자유구역내 물류시설계획과 비교를 통하여 추가 보완되어야 할 물류기능과 시설을 도출하였다 (<그림 2-1> 참조).

<그림 2-3> 분석의 틀



(2) 국내 물류산업의 개황

물류산업은 물류의 제반활동을 상용서비스의 형태로 제공하는 산업으로 화물의 운송, 재고, 창고보관, 하역, 포장, 물류가공, 물류정보처리, 폐기물 및 반품관리 등의 기능별 물류서비스를 단독 혹은 복합하여 제공하거나 관련서비스를 제공하는 업종이다.

한국의 물류산업의 표준범위에서 정의하는 물류산업은 화물운송, 물류시설 운영, 화물운송 관련서비스, 물류장비 임대, 물류장비제조 등의 업을 수행하는 총 22개 업종의 집합체를 의미한다. 본 연구에서는 시설과 관련된 화물운송업과 물류시설운영업 그리고 화물운송관련서비스업을 대상으로 7개 업종을 선정하여 분석을 시행하였다.

<표 2-8> 물류산업의 구분

대분류	중분류	소분류
화물운송업	육상화물 및 파이프라인 운송업¹⁾	철도, 화물자동차운송업 파이프라인
	해상 화물 운송업¹⁾	외항, 내항화물운송업
	항공 화물 운송업¹⁾	정기, 부정기 항공운송업
	소포 송달업	
물류시설운영업	창고업¹⁾	
	화물터미널 운영업¹⁾	
화물운송 관련서비스업	화물취급업	
	도로 및 관련시설 운영업¹⁾	
	기타 화물운송관련 서비스업¹⁾	화물운송주선업
		화물 포장업
기타 운송관련 서비스업		
기타 소프트웨어 자문, 개발 및 공급업		
물류장비 임대업	컨테이너 임대업	
	기타 운송장비 임대업	
	그외 기타 산업용, 기계장비 임대업	
물류장비 제조업	컨테이너, 화물자동차 및 물품취급장비 제조업	
	강선건조업	
	항공기, 우주선 및 보조장치 제조업	

주 : 1) 본 연구의 분석대상

우리나라의 경우 물류산업에 대한 통계자료가 일부만 작성되고 있기 때문에 총체적인 현황을 파악하는 것은 불가능하다. 그러나 개략적으로 파악한 결과에 따르면 물류산업은 성장산업으로서의 특징을 보이고 있으며 업종에 따라서 진·출입 형태가 매우 다양한 것으로 나타났다(<표 2-9> 참조).

<표 2-9> 물류산업 현황

(단위 : 백만원)

구분		1999	2000	2001	2002
화물 운송업	육상화물 및 파이프라인 운송업	6,091,317	6,727,600	8,382,173	9,385,567
	해상 화물 운송업	3,154,766	3,459,178	3,642,850	2,675,573
	항공 화물 운송업	2,414,646	2,828,562	2,820,151	3,551,011
	소포 송달업	-	-	-	-
	소계	11,662,728	13,017,340	14,845,174	15,612,151
물류시설 운영업	창고업	432,457	516,955	535,400	590,881
	화물터미널 운영업	38,653	43,543	48,839	66,787
	소계	471,110	560,498	584,239	657,668
화물운송 관련서비 스업	화물취급업	737,747	787,447	756,264	871,705
	도로 및 관련시설 운영업	1,353,034	1,503,240	1,594,502	1,946,211
	기타 화물운송관련 서비스업	206,023	1,130,980	1,753,589	1,732,296
	기타 소프트웨어 자문, 개발 및 공급업	-	-	-	-
	소계	2,296,804	3,391,667	4,114,355	4,550,212
물류장비 임대업	컨테이너 임대업				
	기타 운송장비 임대업				
	그외 기타 산업용 기계장비 임대업				
	소계				
물류장비 제조업	운송용 컨테이너, 화물자동차 및 물품취급장비 제조업				
	강선건조업				
	항공기, 우주선 및 보조장치 제조업				
합계		14,430,642	16,969,505	19,543,768	20,820,031

(3) 주요 산업별 물류산업 업종별 수요 도출

물류산업은 타 산업에 의해서 시장이 형성되는 유발산업의 성격이 강하다. 본 연구에서는 각 산업이 필요로 하는 물류업종에 대한 고찰을 위해 산업연관분석³⁾을 시도하였다. 이 분석은 산업연관표에서 제시된 공공서비스를 비롯한 약 24개 주요산업을 대상으로 이루어 졌다.

산업활동과 물류산업의 상관분석 결과 우리나라의 경우 각 산업의 물류 업종에 대한 수요는 육상화물, 창고업 등의 비중이 높았으며 산업의 특성에 따라 물류 업종에 대한 수요가 달리 나타났다. 예를 들어, 1차 산업이라고 할 수 있는 농수산업의 경우 육상화물에 대한 수요가 45.2%, 창고업에 대한 수요가 31.6%를 나타낸다. 반면, 전자·전기기기 또는 정밀기기 등의 항공화물운송업에 대한 수요가 거의 30%수준에 육박하여 다른 산업에 비해 높게 나타난다.

석유·석탄제품의 경우 창고업에 대한 수요가 매우 높고, 광산품의 경우에는 도로관련시설운영업에 대한 의존도가 매우 높게 나타난다. 또한 통신 및 방송, 운수 및 보관업의 경우에는 화물터미널운영업에 대한 의존도가 타 산업에 비해 높게 나타나고, 비금속광물업, 전력·가스 및 수도업 그리고 금속제품업 등은 해상화물에 대한 의존도가 특히 높은 것으로 나타난다.

특히 기타화물에 대한 의존도가 높은 산업으로는 운수 및 보관업을 들 수 있으며, 농림수산물도 비교적 의존도가 높은 것으로 분석되었다.

한 국가의 경제 및 산업구조에 따른 물류산업의 각 업종에 대한 수요는 향후 물류산업의 성장가능성 등을 전망하는데 있어서 중요한 의미를 갖는다. 예컨대 우리나라의 경우 향후 경제발전이 IT 산업을 중심으로 이루어질 경우 우리나라 물류업종에 대한 수요는 항공화물운송업의 비중이 높아질 것으로 전망할 수 있다. 이는 우리나라 물류산업의 육성전략이 항공화물운송업의 육성에도 초점이 맞추어져야 할 필요가 있음을 시사하는 것으로 경제자유구역 역시 첨단산업을

3) 물류산업의 각 업종에 대한 각 산업의 수요구조를 파악하는 것으로 각 산업별 물류업종에 대한 생산 유발계수를 분석한다. 이를 통해 산업활동 변화에 따른 각 물류업종의 수요변화를 파악할 수 있다.

주요 유치업종으로 하는 점을 감안할 때 항공화물에 대한 중요도를 높게 둘 필요가 있다. 이러한 점을 감안할 때, 경제 및 산업구조변화에 따른 물류산업에 대한 수요변화 분석은 매우 중요한 의미를 갖는다.

<표 2-10> 주요 산업의 업종별 물류산업 수요

구 분	육상 화물	해상 화물	항공화물 운송업	창고업	화물터미널 운영업	도로관련 시설운영업	기타 화물
농림수산물	45.2%	2.0%	3.5%	31.6%	6.2%	4.9%	6.5%
광산품	46.6%	3.8%	3.6%	1.5%	0.0%	44.1%	0.4%
음식료품	70.7%	2.6%	5.2%	14.2%	0.2%	6.2%	0.9%
섬유,가죽제품	71.7%	1.6%	12.1%	6.0%	0.4%	6.0%	2.2%
목재,종이제품	74.0%	2.0%	4.4%	12.1%	0.4%	6.1%	1.0%
인쇄,출판및복제	57.0%	0.7%	35.0%	4.3%	0.0%	3.0%	0.0%
석유,석탄제품	32.4%	8.3%	7.3%	47.7%	0.0%	3.1%	1.2%
화학제품	66.4%	8.3%	11.1%	9.6%	0.2%	3.2%	1.1%
비금속광물제품	56.4%	23.2%	7.0%	7.4%	0.1%	5.3%	0.5%
제1차금속	60.7%	10.0%	3.8%	22.1%	0.1%	2.5%	0.8%
금속제품	57.1%	11.4%	11.6%	5.1%	0.1%	12.2%	2.5%
일반기계	65.2%	5.3%	17.4%	5.9%	0.1%	5.4%	0.7%
전기,전자기기	57.2%	1.9%	28.4%	5.7%	0.3%	4.5%	1.9%
정밀기기	58.8%	1.4%	27.4%	4.3%	0.1%	5.9%	2.0%
수송장비	73.5%	4.5%	5.1%	8.5%	0.5%	2.1%	5.8%
가구 및 기타 제조업제품	63.7%	2.3%	15.8%	5.3%	0.0%	7.8%	5.1%
전력가스 및 수도	49.7%	14.0%	12.2%	22.6%	0.0%	1.5%	0.0%
건설	76.0%	7.4%	4.6%	6.1%	0.1%	5.9%	0.0%
도소매	33.3%	0.8%	54.3%	0.3%	0.0%	11.0%	0.2%
음식점 및 숙박	74.6%	2.8%	2.6%	16.3%	0.0%	3.8%	0.0%
운수 및 보관	21.9%	4.2%	0.8%	20.7%	27.9%	10.1%	14.5%
통신 및 방송	22.9%	0.6%	60.3%	1.7%	8.1%	6.3%	0.1%
금융및보험	66.1%	0.1%	26.7%	0.3%	0.3%	6.6%	0.0%
부동산 및 사업서비스	46.9%	0.6%	36.4%	0.8%	0.6%	11.2%	3.5%
공공행정및국방	80.8%	1.0%	15.8%	1.1%	0.3%	0.4%	0.5%
교육 및 보건	65.8%	1.2%	16.3%	9.5%	0.0%	6.8%	0.4%
사회 및 기타서비스	52.9%	0.7%	36.9%	1.8%	0.0%	7.0%	0.6%
기타	50.3%	0.6%	35.9%	2.2%	5.8%	0.0%	5.1%

주 : 산업연관표를 이용하여 작성

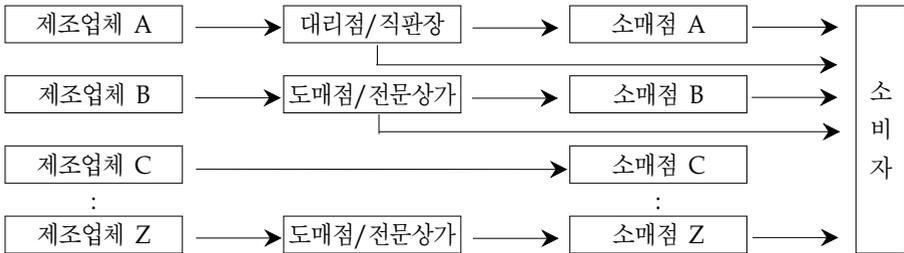
자료 : 한국은행, 2000. 「2000년 산업연관표」.

2) 물류업종별 필수 물류시설의 도출

물류업종별로 물류활동을 위해서는 특정한 시설을 필요로 한다. 이러한 물류 활동에 따른 물류시설 수요를 분석하기 위해서 화물의 유통경로를 분석할 필요가 있다. 화물의 주요 유통경로는 수출입재와 국내 소비재간에 상이하게 나타난다 (<그림 2-4> 참조).

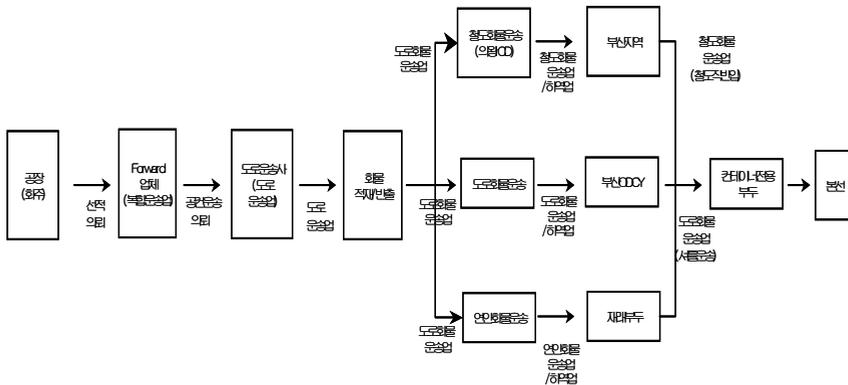
<그림 2-4> 화물의 주요 유통경로와 관련 물류업종 및 시설

<국내소비재>



창고업/기타화물 운송서비스(포장)	육·해상 주선업	창고업 화물터미널	육상 기타 포장	창고업, 전문상가 도매센터, 시장	육상 기타 포장	육 상
-----------------------	-------------	--------------	-------------	-----------------------	-------------	--------

<수출입재>



국내소비재는 제조업체, 직매점(직판장)·대리점·도매점, 소매점, 소비자로 구성된 유통구조 형태를 보이고 있다. 수출입재는 제조업체-철도·도로·연안해운-공항·항만을 경유하는 구조를 보인다.

<그림 2-2>에서 보듯이 화물유통경로에 따라 필요한 물류업종과 필요한 물류 시설들은 상이하게 나타난다. 여기에서 주로 필요한 시설들은 내수화물의 경우 화물터미널, 창고, 포장·조립·가공시설, 도매센터들이 주를 이루고, 수출입화물의 경우에는 화물터미널, 컨테이너처리시설, 창고, 항만, 공항 등이 주를 이루고 있다.

그러나 일반적으로 국내에서 인·허가되고 있는 시설들은 각 부처별 관련법에 따라 매우 다양하며, 가장 많은 시설의 집단화를 추구하는 유통단지에서 정의한 시설도 22개⁴⁾ 종에 달하고 있다.

<표 2-11> 물류산업별 필요 물류시설의 구분

업 종	필요 시설
육상화물	환적시설/터미널, 보관시설, 조립·가공시설 화물차차고지, 정보화시설, 집배송센터 등
해상화물	환적시설/항만, 항만배후지, 보관시설, 조립·가공시설, 컨테이너야드 및 처리시설, 컨테이너포장시설, 정보화 시설 등
항공화물운송업	환적시설/공항, 공항배후지, 운송시설 보관시설, 조립·가공시설 컨테이너포장시설, 정보화 시설 등
창고업	냉동, 냉장, R&D 시설, 경매시설, 도소매시설 등
화물터미널운영업	차고지, 주선업 사무실, 정보화 시설 등
도로관련시설 운영업	환적시설, 차량대기시설 등

4) 도소매시설로 대형점, 대규모소매점, 시장, 도매센터, 집배송센터, 화물터미널, 창고, 농수산물도매시장, 농수산물공판장, 농수산물물류센터, 축산물위생처리작업장, 항만하역시설 및 화물보관처리시설, 공항내 운송시설, 철도화물운송·하역 및 보관시설, 농수산물 구매사업·판매사업관련시설, 차고지, 화물취급소, 화물처리시설, 의약품도매창고, 보세창고·장치장, 자동차경매장 등

물류업종과 이러한 물류시설간의 관계를 살펴보면 화물운송업(육상, 해상, 항공)에서는 공통적으로 환적시설, 보관시설(창고), 포장·조립·가공시설, 정보센터 등이 필요하다. 육상화물운송업 부분에서는 추가적으로 차고지가 필요하고 해상화물운송업 부분에서는 하역시설, 컨테이너야드(항만배후), 컨테이너포장센터가 필요하다. 항공화물운송업 부분에서는 공항내 운송시설과 화물처리야드 및 보관시설 필요하고 물류시설운영업은 주로 창고와 화물터미널로 다양한 형태의 창고(냉동, 냉장)와 복합화물터미널 등이 필요하다.

특히, 최근 창고를 중심으로 한 부가가치물류활동 및 직판장 운영을 감안할 때, 경매시설, 도소매판매시설 등도 함께 고려되어야 한다. 기타 화물운송관련서비스업으로는 포장센터 및 서비스업체의 사무실과 지원시설들이 필요하다.

3) 경제자유구역의 물류서비스 수요 및 필수 물류시설 분석

(1) 분석방법

여기에서는 앞서 분석한 산업활동과 물류산업의 상관관계 및 물류업종별 주요 물류시설 수요 분석 결과를 활용하여 경제자유구역의 산업특성을 반영한 물류서비스 및 필수 물류시설 수요를 분석하고자 한다.

분석방법은 3단계로 구성되는데, 1단계에서는 3개 경제자유구역의 주요 산업 및 도입기능을 기존 계획을 활용하여 분석하여 정리하였다. 2단계에서는 3개 지역별 산업에 따른 주요 물류서비스 수요를 분석하고 3단계에서는 3개 지역별 필수적인 물류시설들을 도출하여 제안하였다.

(2) 경제자유구역의 주요 산업 및 도입기능⁵⁾

3개 경제자유구역의 주요 도입 기능은 물류·유통기능, 국제업무기능, 관광·위락기능의 일부, 주거·지원기능과 같은 공통 산업분야가 있다. 반면 3개 지역

5) 본 연구에서 제안하는 주요산업 및 도입기능이 아니라 3개 경제자유구역 기본계획에서 제시한 기능과 유치시설을 기본 전제로 함

별로 차별성이 있는 기능은 주로 생산기능에 있으며 구체적인 도입기능은 <표 2-12>과 같이 정리할 수 있다.

<표 2-12> 경제자유구역내의 산업형성의 전망

주요기능 및 세부시설		관련 산업	인천	부산· 진해	광양
물류· 유통기능	가공/조립/포장	-운수·보관	○	○	○
	유통센터	-건설업			
	집배송센터	-정밀기기			
	기업물류센터	-수송장비			
국제업무 기능	해운센터,산업전시장,문화시설, 컨벤션센터	-건설업 -금융및보험	○	○	○
	대단위 쇼펍몰	-도소매업	○	○	○
	호텔	-음식점 및 숙박	○	○	○
생산기능	첨단산업(IT, BT산업)	-전자·전기기기 -정밀기기	○	△	×
	항만 및 선박관련시설	-일반기계 -건설업	×	○	○
	자동차 산업	-자동차 생산 -자동차 부품	△	○	×
	물류장비제조업	-일반기계	×	×	○
	환경산업	-정밀기기 -건설업	×	×	○
	화훼산업	-농수산업	○	×	×
교육· 연구기능	외국인학교(초·중·고·대학 등) 교육시설	-교육 및 보건	○	○	○
	기업연구소	-사회및기타서비스	○	○	○
관광· 위락기능	해변리조트, 해양테마파크	-건설업 -음식점및숙박업	○	○	○
	생태관광	-부동산 및 사업 서비스	○	○	○
	공연장·전시장, 엔터테인먼트 시설		○	○	○
주거· 지원기능	중저밀도 주택, 전원주택	-건설업 -부동산 및 사업 서비스	○	○	○
	병원,은행				
기반시설	철도,도로,공항,항만	-건설업	○	○	○
	광역 공급 및 이용시설	-전력가스및수도 -건설업	○	○	○

① 인천 경제자유구역

인천경제자유구역은 국제업무지역을 조성하고 물류기반시설 및 물류단지를 구축할 계획이다. 그리고 주요 생산기능으로는 첨단 IT, BT산업으로 전자·전기 정밀기기 산업이 유치될 전망이다. 그 외에도 R&D 혁신클러스터 조성, 청라지구에는 농업용도인 화훼단지 조성 그리고 부동산 및 업무서비스업 등 비즈니스 서비스산업 등이 다른 지역과 차별화 될 수 있는 산업들이다.

② 부산·진해 경제자유구역

부산·진해 경제자유구역은 주요 핵심기능으로 동북아 국제 물류·유통 기능, 국제물류증가에 따른 국제업무 및 해사 기능, 해상물류 및 지역연관산업의 첨단 생산 기능, 국제업무 및 과학 관련 전문교육·R&D 기능, 지역내 유입인구 및 외국인을 위한 주거 및 지원 기능 그리고 경제자유구역내 주민 및 부산·경남권 주변주민의 여가·휴양 기능 등을 선정하고 있다.

이러한 기능을 충족시키기 위해 유치하려고 하는 주요 시설계획으로는 항만, 항공물류·유통, 국제업무 및 해사업무기능, 국제회의, 전시·숙박시설, 동남권 산업클러스터 형성과 관련된 기계, 조선, 자동차 지원 관련 첨단 소재·부품업종, 첨단 해양산업, 수산기술 등 생산제조시설, 지식기반경제 구축을 위한 첨단부품 소재연구소, 세계수준의 물류 및 첨단과학 전문교육기관, 다국적 기업 지역본부 유치, 세계수준의 마린리조트 및 레크리에이션 시설 그리고 각 기능별 종사자 및 외국인을 위한 주거시설과 생활환경 시설 등을 제시하고 있다. 부산·진해 경제자유구역의 경우 인천경제자유구역보다는 복합적인 기능을 유치할 계획이기 때문에 그에 따른 산업구성도 매우 다양할 것으로 보인다.

타 지역과 다른 특이한 산업으로는 항만 및 선박관련 산업으로 일반기계와 건설업 그리고 일부 전자·전기산업이 주로 유치될 것으로 판단된다.

③ 광양만권 경제자유구역

광양만권은 물류기능과 생산기능을 병행하여 육성하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 위해 물류단지, 집배송시설, 가공·조립·포장 등의 생산시설과 배후단지에 화물취급장, 창고시설, 포장 단지 등을 집단적으로 배치할 계획을 제시하고 있다. 구체적으로는 해운기능(항만, 물류)과 관련된 비즈니스 서비스산업과 이를 지원하는 산업이 육성될 계획이다.

중요 생산기능으로는 기존 철강 및 석유화학산업의 고부가가치화를 유도하고 새로운 산업으로서 정밀화학, 신소재 등 신산업과 첨단산업단지, 항만 및 선박관련산업, 물류기기산업, 환경산업 등을 유치할 계획이다. 이와 함께 교육·연구기능과 관련된 산업 해양관련 테마파크, 스포츠시설, 휴양공원, 박물관, 시민공원, 크루즈 항만시설, 생태공원, 호텔 등 관광산업도 육성할 전망이다.

(3) 경제자유구역의 주요 도입기능에 따른 필수 물류업종

경제자유구역별 물류서비스에 대한 수요는 다양한 기능 및 산업의 유치가 예상되어 필요로 하는 물류산업 업종에도 차이가 있을 것으로 예상된다. 그러나 3개 지역 모두 물류유통, 국제업무 등 기본적인 도시 기능을 가지고 있으며, 이에 필요한 육상화물운송업, 창고업은 공통적으로 수요가 높게 나타난다. 그리고 이들 대부분이 국제업무 및 대외 수출입 기능이 강한 지역이므로 항공화물운송업에 대한 수요가 역시 공통적으로 높게 나타난다.

반면 지역별로 산업의 특성에 따라 상이하게 나타나는 물류서비스에 대한 수요는 다음과 같다.

첫째, 인천 경제자유구역의 경우 전자·전자기기 및 정밀기기의 생산을 중심으로 하는 산업이 형성될 경우 항공화물운송업의 수요가 증가할 수 있으며, 화훼를 중심으로 농업부문활동에 대응한 특수설비 창고업 등에 대한 수요가 발생할 것으로 예상된다.

둘째, 부산·진해의 경우 산업특성이 첨단산업보다는 기계산업을 중심으로 형성될 것으로 보이기 때문에 육상화물 또는 해상화물업 등에 대한 수요가 증가할

것이며 항공 화물운송업의 유치가 필요하다.

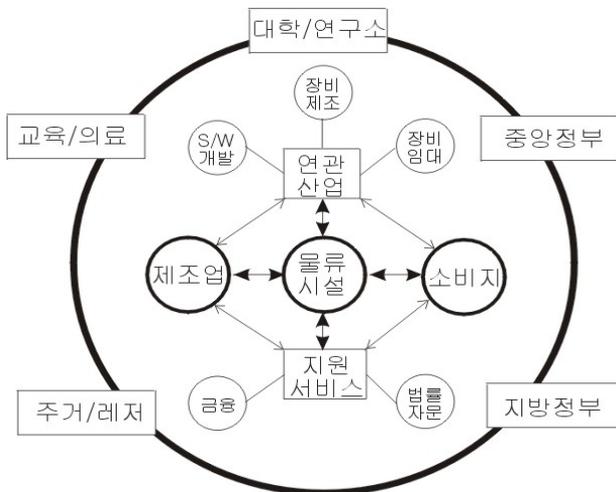
셋째, 광양만권의 경우 금속제품, 화학제품이 주요 배후산업임을 감안할 때, 금속제품을 위해서는 육상화물 및 도로관련시설 운영업, 해상화물 유치가 필요하며, 화학제품의 경우에는 육상화물 의존도가 높다.

(4) 경제자유구역의 필수 물류시설 분석

경제자유구역의 필수 물류시설의 분석을 위해서는 우선 기초적인 필수 물류시설의 규정이 필요하다. 경제자유구역은 앞서 언급한 바와 같이 클러스터를 지향하며, 이를 위해 물류와 관련한 각종 시설들이 집단지화 되어야 한다. 전통적인 물류클러스터는 3개의 결절점(Node), 즉 제조업체(기업, 공장, 산업단지 등), 소비자(가정, 도시), 물류시설(운송, 포장, 하역, 보관, 통신이 발생하는 곳)이 주요 구성요소로서 이들이 물류단지를 형성하였다.

본 연구에서 제안하고 있는 혁신물류클러스터는 여기에 혁신기능(지식창출) 수행 및 물류인력을 배출하는 대학과 연구소, 제도적 지원서비스를 담당하는 정부(중앙정부 및 지방정부), 지원업체(금융, 법률상담) 그리고 인력유치를 위한 주거 및 레저기능(기타 의료, 교육, 쇼핑 포함)을 포함된다.

<그림 2-5> 경제자유구역 물류클러스터의 구성요소



① 기본시설 및 차별화된 시설의 도출

우선 물류부분에서는 경제자유구역에 도입되는 기능 대부분이 육상화물운송업에 의존을 하고 있어, 환적시설, 화물터미널, 창고, 정보센터, 포장·조립·가공시설은 기본적으로 필요한 물류시설로 나타났다.

단지, 3개 지역이 상이한 부분은 지역내에 유치되는 생산시설이며, 앞서 언급한 바와 같이 인천은 IT·바이오산업·화훼산업, 부산·진해의 경우 항만 및 선박관련시설과 자동차부품산업 그리고 광양만권의 경우 물류장비제조업과 환경산업 등이 특이한 산업으로 나타났다.

이러한 산업적 특성을 반영할 경우, 인천지역은 차고지와 차량대기시설 그리고 농산물도매센터 및 화훼경매장을 필요로 하고 있다. 부산·진해 지역은 정밀기기, 자동차부품 등을 감안할 때, 공항 및 항만시설 그리고 배후지 물류시설에 대한 수요가 많을 것으로 판단된다. 광양지역은 환경산업과 관련된 위험물 창고가 부산·진해지역과 비교할 때 추가되어야 할 것으로 판단된다.

② 기존계획과의 비교를 통한 권장시설의 도출

본 연구에서는 이와 같은 분석결과를 바탕으로 기존 계획과의 비교를 통하여 권장시설을 제시하고자 한다. 3개 지역은 공통적으로 가공·조립·포장의 부가가치물류센터와 유통센터 그리고 집배송센터 및 기업물류센터의 설치계획을 제시하고 있다. 또한, 기본 인프라로서 항만과 배후 도로 및 철도시설 계획을 포함하고 있다. 이들 시설과 비교해 볼 때, 지역별로 다음과 같은 시설들이 보완되어야 한다.

인천경제자유구역은 차고지와 차량대기시설, 농산물도매센터 및 화훼경매장, 창고(냉장창고 및 화훼용 특수창고) 그리고 Sea & Air 환적시설이 필요하다. 부산·진해 지역은 공항 및 항만시설 그리고 배후지 물류시설에 대한 집중적인 확충이 필요하며, 특히 부가가치물류센터의 확충을 통한 집배송 거점 기능을 수행해야 할 것이다. 광양지역은 항만확충과 함께 위험물창고의 확충 그리고 농수산

물 처리를 위한 창고 및 1차 가공시설의 확충이 필요하다 (<표 2-8> 참조).

<표 2-13> 경제자유구역별 주요 기능에 따른 필수물류시설

지역	주요 기능 및 도입시설		산업구분		필수물류시설
			산업분류	필수물류산업	
인천	물류 유통	가공·조립·포장 유통센터, 집배송센터, 기업물류센터	운수보관, 정밀기기, 수송장비	화물터미널, 창고, 육상, 육상, 항공, 육상, 창고	환적시설, 터미널, 차고지, 창고, 정보센터, 공항운송시설, 배후지, 포장·조립·가공시설
	국제 업무	해운센터, 산업전시장, 컨벤션센터, 쇼핑몰, 호텔	금융/보험, 도소매업, 음식·숙박	육상, 항공, 항공, 육상, 도로관련, 육상, 창고	환적시설, 터미널, 창고, 정보센터, 공항운송시설, 배후지, 차량대기시설, 포장·조립·가공시설
	생산	IT 및 바이오산업, 화학산업	전자·전기, 바이오산업 (화학제품), 화학산업	육상, 항공, 창고, 육상, 항공, 창고, 육상, 항공, 창고	환적시설, 터미널, 창고, 정보센터, 공항운송시설, 배후지, 포장·조립·가공시설, 농산물도매센터, 경매장
	교육·연구	외국인학교, 연구소	사회 및 기타서비스	육상, 항공	환적시설, 터미널, 정보센터, 집배송센터, 공항운송시설, 포장·조립·가공시설
	관광·위락	리조트, 테마파크 등	음식·숙박	육상, 항공, 창고	환적시설, 터미널, 창고, 정보센터, 집배송센터, 포장·조립·가공시설
	주거·지원	주택, 병원, 은행	부동산	육상, 항공, 도로	환적시설, 터미널, 창고, 정보센터, 공항운송시설, 집배송센터, 차량대기시설, 포장·조립·가공시설
	기반 시설	광역기반시설	가스·수도	육상, 창고, 해상, 항공	항만, CY 등 추가
부산·진해	생산	첨단산업(IT, BT) 항만 및 선박관련시설, 자동차부품산업	전자·전기, 일반기계, 정밀기기	육상, 항공, 창고, 육상, 항공, 항만, 육상, 항공	환적시설, 터미널, 항만/배후 창고, 정보센터, 공항운송시설, 배후지, 포장·조립·가공시설
광양	생산	항만및선박관련시설, 물류장비제조업, 환경산업	일반기계, 정밀기기, 수송장비, 화학제품	육상, 항공, 항만, 육상, 항공, 육상, 창고, 육상, 항공, 창고	환적시설, 터미널, 항만/배후 위험물창고, 정보센터, 공항운송시설, 배후지, 포장·조립·가공시설

주 : 물류·유통, 국제업무, 교육·연구, 관광·위락, 주거·지원, 기반시설은 3개 지역이 공통된 사항으로 인천내용 참고

그 외, 경제자유구역의 물류클러스터 구축을 위해서는 무엇보다도 교육·연구, 관광·위락, 주거 및 금융 등 지원기능의 확보가 필수적이며, 이를 위해 도소매센터, 쇼핑몰 등 다양한 판매시설과 창고시설들이 필요하다. 그 외에도 기본적으로 정보화에 대비한 권역물류정보센터도 반드시 포함되어야 하고, 가능하면 교통정보센터와 통합 운영되도록 한다.

3. 경제자유구역의 주요 지원 사항

1) 외국인투자기업의 경영활동 지원

경제자유구역은 무엇보다도 외국인투자기업을 유치하는 것이 최대의 목표이며, 이를 위하여 다양한 지원을 법제화하여 인센티브를 제공하고 있다. 우선 대표적인 사항으로 조세 및 부담금 감면(경제자유구역법 제 15조)을 들 수 있다. 주요 내용은 국가 및 지방자치단체는 경제자유구역 개발사업을 원활히 시행하기 위하여 필요한 경우에 법인세·소득세·관세·취득세·등록세·재산세·종합토지세 등 각종 조세와 개발부담금, 농지조성비, 대체초지조성비, 대체산림자원 조성비, 산림전용부담금, 교통유발부담금, 생태계보전협력금, 공유수면 점·사용료 및 환경개선부담금 등 부담금을 감면할 수 있도록 하고 있다.

두 번째는 세제 및 자금지원(동법 제16조)이다. 외국인투자기업에 대하여 조세특례제한법·관세법 및 지방세법이 정하는 바에 따라 국세 및 지방세를 감면하고 임대하는 부지의 조성, 토지등의 임대료 감면, 의료시설·교육시설·주택 등 각종 외국인 편의시설의 설치에 필요한 자금을 지원한다. 또한, 국가 또는 지방자치단체가 소유하는 국·공유재산을 수의계약에 의해 사용·수익허가 또는 대부하거나 매각이 가능하다.

세 번째는 다른 법률의 적용배제(동법 제17조)를 들 수 있다. 여기에서는 수도권 정비계획법, 근로기준법, 국가유공자등예우및지원에관한법률, 장애인고용촉진및직업재활법, 고령자고용촉진법 등 국내 기업활동에 적용되는 각종 규정의 적용에서 배제될 수 있도록 하고 있다.

네 번째는 기반시설에 대한 우선지원 (동법 제18조)을 규정하고 있다. 경제자유구역은 광범위한 개발지역을 포함하고 있어 대량의 기반시설 공급이 필요하다. 이를 위해 도로, 용수 등 기반시설을 설치하는데 우선적으로 지원한다. 여기에 해당하는 시설로는 고속국도·일반국도·특별시도·광역시도·지방도 및 국가지원지방도, 경제자유구역안의 간선도로, 철도·도시철도 및 공항·항만시설, 공원·녹지, 공동구·상하수도 및 폐기물처리시설 등이 있다.

다섯 번째는 외국투자기업들이 국내에 진출하면서 가장 우려하는 것 중의 하나인 노사문제에 대해 산업평화의 유지 (동법 제19조) 조항을 법제화하여 심각한 노동쟁의 발생을 방지할 수 있도록 하고 있다. 즉, 경제자유구역에 입주하는 기업의 사용자와 근로자는 노동쟁의에 관한 관계 법률상의 절차를 엄격히 준수함으로써 산업평화를 유지하도록 노력하여야 한다.

2) 외국인 생활여건의 개선

또한 외국기업들의 경제자유구역내 활동을 위해서는 외국인들이 편안하고 쾌적하게 장기간 체류하면서 생활할 수 있는 주거환경 개선을 비롯한 생활여건의 조성이 필요하다. 이를 위해 역시 특별법에서 각종 지원과 국내에 적용되는 법과 상이한 예외조항을 규정하고 있다.

첫째, 외국어 서비스 제공 (동법 제 20조)을 우선하고 있다. 글로벌 비즈니스가 이루어지는 지역인 만큼 외국인의 편의증진을 위하여 필요한 공문서, 안내자료 등의 서비스는 원칙적으로 영어로 제공하도록 하고 있다.

둘째, 경상거래에 따른 지급 (동법 제21조)을 보장하고 있다. 경제자유구역에서 건당 미화 1만불 이하의 경상거래에 따른 대가는 거래당사자간에 대외지급수단으로 직접 지급 할 수 있도록 하고 있다.

셋째, 외국교육기관의 설립 및 운용 (동법 제22조)이 가능하도록 하고 있다. 외국학교법인은 교육인적자원부장관의 승인을 얻어 경제자유구역에 외국교육기관을 설립할 수 있으며 교육기관에 대하여 부지의 매입, 시설의 건축 또는 학교

의 운영에 필요한 자금을 지원하거나 부지를 공여할 수 있다. 임용 계약조건을 정하여 교육과정에 필요한 외국인 교원 임용할 수 있도록 하고 있다.

넷째, 외국인전용 의료기관 또는 약국의 개설 (동법 제23조)을 허용하고 있다. 보건복지부장관의 허가를 받아 경제자유구역에 종합병원·병원·치과병원 및 요양병원 등 외국인전용 의료기관 그리고 외국인전용 약국을 개설할 수 있다.

다섯째, 외국방송의 재송신 (동법 제24조)을 허용하고 있다. 경제자유구역을 방송구역으로 하는 종합유선방송사업자는 전체 운용채널의 20/100 이내에서 재송신 할 수 있다.

3) 기타 지원사항

그 외에도 국내에 적용되는 법들을 우선하는 다양한 지원사항들을 규정하고 있다. 우선 경제자유구역개발계획은 국토건설종합계획법 및 군사시설보호법에 의한 계획을 제외한 다른 법률에 의한 개발계획에 우선 (동법 제3조)하도록 하여 개발계획 추진을 신속하고 효율적으로 할 수 있도록 하고 있다.

그 외에도 33개 법령의 의제(擬制)⁶⁾ 처리 (동법 제11조)가 가능하도록 하여, 개발사업과 관련된 실시계획의 허가·인가·지정·승인·협의 및 신고 등은 실시계획이 승인이 고시된 때에 실시계획과 관련된 33개 법의 고시 또는 공고가 있는 것으로 본다. 또한 동법 13조에서는 토지수용을 가능하게 하고 있다. 그외 전담 행정기구 신설 및 옴부즈만⁷⁾ 제도를 도입 (동법 제27조, 제28조)하여 부동산 등기, 상·하수도, 옥외광고물 관리 등과 같이 지자체에서 담당하는 행정사무를 담당할 전담기구를 신설하고 외국인 투자기업 및 외국인 거주자들의 애로사항을 지원하는 옴부즈만을 둔다.

6) 의제(擬制)란 서로 성질이 다른 것을 같은 것으로 간주하여 법률상 같은 효과를 부여하는 일을 일컫는 법률용어임

7) 옴부즈만은 스웨덴어로 지원자란 뜻임

4) 자유무역지역 지원사항의 비교

(1) 관세자유지역을 통합한 자유무역지역 신설

정부는 2004년 3월 2개 법률을 통합하여 국제물류 기지육성을 위한 관세자유 지역의 지정 및 운영에 관한 법률을 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률에 통합하였다. 2개 법률을 통합한 사유는 제조업 중심의 자유무역지역과 물류업 중심의 관세자유지역을 일원화하여 외국인 투자유치 효과를 제고하고 제조업과 물류업 등이 유기적으로 연계되어 국제물류의 원활화 및 지역개발 촉진을 도모하기 위해서이다.

<표 2-14> 주요 개정내용

내 용	기 존	변 경
법 개정	관세자유지역 : 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률 자유무역지역 : 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률	자유무역지역의 지정 등에 관한 법률로 통합
입주가능기업	외국기업(제조업, 물류업)	외국기업(제조업, 물류업, 무역업, 고도기술수반사업등 다변화)
주요 인센티브	외국기업의 토지매각·임대가격을 지방재정법에 규정	- 외국기업의 토지매각·임대가격을 본 법이 조례로 규정 - 외국인 투자촉진법에 의해 토지·공장 임대료 감면 - 입주업체의 기계·기구·설비에 대한 관세면제 - 입주업체간 공급되는 물품과 운영에 대해 부가가치세 영세율 적용

(2) 경제자유구역과 자유무역지역과의 비교

본 연구의 개념도 (<그림 1-1> 참조)에서 나타나듯이 경제자유구역은 자유무역지역을 포함하여 제조기능을 강화하도록 하고 있다. 동시에 하나의 경쟁상대가 될 수 있다. 실제 인천 경제자유구역에는 최근 자유무역지대가 설치되어 있으며, 이는 향후 영종지구의 제조기능 강화에 큰 역할을 할 것으로 기대된다. 그러

나 자체적으로 물류기능을 확보하면서 경제자유구역의 물류기능과 상충이 발생할 수 있으며, 이를 미연에 방지하기 위해 기능과 지원사항 등의 비교 분석이 필요하다. 분석결과 자유무역지역 법 개정이후 세제지원 측면에서는 경제자유구역과 동일한 기준을 적용하고 있어 차이점을 발견하기 어렵다 (<표 2-15> 참조).

<표 2-15> 경제자유구역과 자유무역지역의 비교

구분	경제자유구역	자유무역지역
적용대상	개발·운영(생활개념중심)	생산·관리·운영
지정 현황	인천, 부산, 광양(계획 중)	마산, 익산, 군산, 부산항, 광양항(운용중)
관리권자	재정경제부	산업자원부
단지 조성시 지원	- 기반시설 우선지원 - 외국인 입주시 임대료 감면 - 편의시설 설치자금 제공	- 기반시설 확충지원 - 외국인 입주시 임대료 감면 - 입주업체 자금지원(기술개발, 인력 양성)
지원대상 외국기업	-제조업, 관광업 : 1천만불 이상 투자 -물류업 : 500만불 이상 투자	
세제지원	- 자본재 수입에 대해 3년간 관세면제 - 소득세·법인세: 3년간 100%, 2년간 50% 감면 - 취득세,등록세,재산세,종토세 : 3년간 100%, 2년간 50% 감면	- 대상: 물류업체가 도입하는 모든 물품(일부 제외) 관세 미부과 - 세제지원 : 좌동
행정지원	- 경제자유구역청 신설 - 윈스톱 서비스 제공 - 옴부즈만 제도 도입	- 별도 지원기구 없음 - 관리권자가 관리·운영에 필요한 업무지원
특징	- 외국기업의 지역본부 유치와 고부가가치 산업중심의 외국인 투자를 촉진 - 국제업무, 상업, 주거중심의 생활개념	- 세법에 대해 특례가 인정되는 지역 - 지정대상지 : 항만·공항·유통단지·화물터미널 - 지원업종: 제조업, 물류업, 무역업등 - 내외국 기업의 입주제한 없음
관련된 법규	- 국토종합개발계획, 군사보호법 이외의 모든 법에 우선 - 타 법률의 적용배제	- 관세법 적용배제

그러나 다음과 같은 두 가지 사항은 경제자유구역이 자유무역지대에 비해 양호한 조건을 제공하고 있어 외국인 투자자 입장에서는 상대적으로 투자환경여건이 양호한 경제자유구역을 선호할 것이다. 첫 번째는 경제자유구역은 자본재만 수입에 대해 3년간 관세가 면제이지만, 자유무역지역은 물류업체에 한해 모든 물품에 대해 비관세를 적용한다. 두 번째 사항은 경제자유구역은 산업 활동 뿐만 아니라 주거·위락·교육·의료 등 다양한 생활개념 중심의 기능을 도입하여 외국인 투자유치에 유리하다.

4. 경제자유구역의 주요 문제점

아직 구체적인 실체가 없이 경제자유구역 지정 후 약 1년여가 지난 지금 3개 경제자유구역이 공통적으로 가지고 있는 문제점에 대한 지적이 많은 보고서에 제시되어 있다. 여기에서는 이러한 기존에 제시된 문제점과 본 연구의 현황분석 과정에서 도출한 문제점을 포함하여 다음과 같이 요약하였다.

1) 물류계획의 문제점

3개 지역 모두 물류를 중요한 기능으로 제시하고, 모두 동북아 물류거점으로 성장하고자 청사진들을 제시하고 있다. 그러나 이들 청사진의 실현가능성에 대해서는 확신을 갖기 어려운 실정이다. 그 첫 번째 이유로는 3개 지역의 차별성 부족 및 지역별 특성 반영이 미흡한 점을 들 수 있다. 즉, 앞서 분석한 바와 같이 3개 경제자유구역의 도입기능은 대부분 국제업무, 국제금융, 첨단산업, 레저 등으로 유사하여 큰 차별성이 없으나, 좀 더 구체적으로 보면 산업부분에서도 인천은 바이오 및 IT, 부산은 첨단부품, 광양은 환경산업 등 상이한 특성을 보이고 있다. 그러나 3개 지역 모두 도입예정인 물류기능은 항공물류, 국제해양물류, 부가가치물류 등 포괄적 정의에 머무르고 있어, 앞서 제시한 지역별로 상이한 산업 특성을 물류기능에 반영하지 못하고 있다.

두 번째 문제는 국제 경제 및 세계적인 물류여건 변화를 반영하지 못하고 있다

는 점이다. 즉, 다국적 기업의 동북아 물류거점 유치에 미흡하여 국제 물류 및 가공·조립 기능이 복합적으로 이루어지는 국제 스탠더드 물류거점으로 기능 전환이 어려운 실정이다. 또한 관련 산업과의 클러스터 형성을 위한 다양한 기능의 연계 전략 또한 미흡하다. 즉, 아직 전근대적인 클러스터 형태인 물류시설의 집 단화에 주력하고 있으며, 클러스터 혁신을 위한 연구·교육기관, 행정서비스 기능의 연계 노력이 부족하다.

2) 경제자유구역 운영 및 추진 상의 문제점

경제자유구역은 외국기업의 유치가 최우선 목표이다. 그러나 아직 시작단계이지만 지난 1년여 동안 외국기업의 유치에 획기적인 성과를 올리지 못하고 있는 실정이다.

최근 발표 자료 (재정경제부 2004)를 참고하면 인천경제자유구역은 DHL, TNT가 인천공항에 각각 6,800평과 2,100평 규모의 물류센터 건립을 위한 의향서를 제출한 상태이다. 부산·진해경제자유구역은 CSX-WT(미국)가 부산 신항만 개발을 위해 4,600만불 그리고 광양만권의 경우에는 Huchison(홍콩)이 광양항 운영에 1억불, 스타이백(네덜란드)이 물류센터 건립을 위해 2천만불의 물류 FDI를 유치하고 있다.

이러한 외국기업의 물류분야 투자유치가 미흡한 이유는 설문조사결과 (재정경제부 2004, KOTRA 2003 재인용) 노사문제, 고비용, 행정규제를 들고 있다. 이를 구체적으로 살펴보면, 경제자유구역내 교육, 의료 등 서비스업의 개방이 부진하고, 건축 인허가 등 여전히 행정규제가 심각하여 외국전문인력의 활동여건이 열악한 것으로 나타난다.

두 번째는 한국경제 전반에 대한 회의적 시각이 문제이다. 정책의 일관성과 투명성 미흡으로 예측가능성이 저하되고, 각종 문제 해결을 위한 정부의 확고한 의지 표명이 부족하다.

세 번째, 경제자유구역청 운영의 문제를 들 수 있다. 우선, 구성인원들이 주로

지자체 파견 공무원으로서 지방자치단체의 출장소와 같이 운영되며, 이로 인해 투자유치를 비롯한 구역청 기능에 적합한 전문인력이 부족하다. 또한, 지자체 및 재경부가 구역청을 이중 관리함으로써 독립적 운영권한이 부족하고, 글로벌 기업 및 국제적 물류기업의 동북아 배송거점 유치를 위한 정부와 지방자치단체의 협조적인 노력이 미흡하다.

네 번째, 외국기업 유치를 위한 세제 지원 등이 주변 국가에 비해 미약하다. 기업 활동에 필수적인 금융 및 세제 관련 인프라가 국내에는 아직 효과적으로 조성되지 못해 기업들이 유치의사가 매우 미약한 실정이다. 실제, 동북아 주요도시에 대한 다국적 기업의 입지 선호도에서 서울·인천(3위), 부산·광양(8위)은 상해(1위)나 홍콩(2위)에 비해 뒤떨어지고 있다 (조이제 등 2002).

3) 국내 물류산업의 지원기능 미흡

(1) 업체 운영의 전근대화

업체의 소규모로 인한 조직적 운영능력이 부족하다. 화물운송업체의 경우 차량 5대 미만을 보유한 운송업체의 비율이 97.5% (일본 19.8%)를 차지하고, 그나마 대부분 지입체로 운영되고 있으며 창고업체의 경우에도 20인 미만의 업체가 88.9%이고, 보관면적이 업체당 약 656평으로 영세사업자가 대다수이다.

전문 물류업체의 부족으로 물류효율성이 저하되고 있다. 대형 화주를 중심으로 물류자회사 (제2자 물류형태)등을 운영하는 추세로 인하여 물류전문업체의 성장이 어려운 실정으로 3자 물류를 표방하는 업체가 최근 증가추세에 있으나, 복합운송과 종합물류서비스 제공 등 원스톱 서비스를 제공하지 못하는 등 업체의 능력이 미흡한 실정이다. 이로 인해 제3자 물류를 활용하는 비율은 9.3%로 선진국(미국 65%)에 비해 매우 낮은 실정이다.

외부환경변화에 대응하는 화주 및 화물운송업체의 자구적 노력이 부족하다. 세계적인 물류의 추세가 3자 물류, 4자 물류로 가고 있는 반면, 국내 대형 화주는 화물운송에 자사 혹은 자회사를 이용하는 등 아웃소싱의 노력이 부족한 실정이다.

다. 물류아웃소싱 비율은 한국이 25.7%로 미국 80%, 유럽 90%에 비해 절대적으로 낮은 실정이다. 화물운송업체 역시 선도적으로 다자간 협력을 통한 운송업체의 대형화 및 전문화 등 대응방안 모색이 부족한 실정이다.

부가가치물류의 적극 도입 등 국제적 물류흐름에 부응하지 못하고 있다. 자유무역지역이나 유통단지 등에서 조립·가공을 할 수 있도록 하고 있으나, 실제 적용사례는 극히 부진한 실정이다.

(2) 물류산업 및 수송구조의 불합리

다단계 알선행위와 지주차입제(지입제)로 중간단계에서의 비용 누수가 심각한 실정이다. 다단계운송구조는 화주-물류자회사-중규모운송사-알선업자(1/2차)-차주(최종운전자)로 구성되어 단계를 거칠 때마다 알선료나 할인료(어음결제 경우) 등의 이유로 3~5% 혹은 그 이상의 비용 누수가 발생하여 최종 차주에게는 당초 화주로부터 지급된 운송비의 60% 내외만이 전달되는 비합리적인 비용구조를 가지고 있다. 이런 구조로 인해 운송업체와 화주 간 직거래보다 운송주선업자에게 의존(80.4%) 또는 대형운송업체의 하도급 형태로 물량을 확보하고 있다.

지입차량에 대한 높은 의존도로 운송구조가 불안한 실정이다. 지금까지 국내 화물운송업체는 자사차량보다는 지입제를 적극 활용하였으며, 실제 국내 일반화물의 90% 이상이 이 방식에 의해 수송되고 있어 지입회사와 지입차주 간의 불공정 거래, 재산권 분쟁 등으로 분쟁이 지속되어 운송시장의 안정성 확보가 어려운 실정이다.

자가용 화물자동차위주의 수송구조로 비용상의 비효율과 서비스 수준이 저하되어 국내 화물차의 90%정도가 자가용화물자동차이나 총물동량의 66%를 처리하는 등 물동량 처리 효율성이 낮은 수송구조를 가지고 있다. 이는 앞서 언급한 운송업체의 영세성으로 전국적 네트워크 부족과 비용구조(제세, 보험료)상 큰 강점이 없는 데에서 기인한다.

도로위주의 화물수송구조로 정체비용이 증가하고 있다. 도로에 90%이상(수송비의 95%가 도로운송비)을 의존하는 화물수송 분담구조는 균형적이고 효율적인

화물운송구조의 구축에 가장 큰 걸림돌이 되고 있다. 국내 도로정체의 심화와 물동량 집중 발생지역(공단, 항만 배후 등) 배후도로의 병목현상의 발생은 혼잡비용의 증가로 물류비 증가의 원인이 되고 있다.

(3) 물류인력의 부족

국제물류 전문인력이 부족한 실정이다. 물류산업은 낮은 보수수준, 3D업종으로 인식 등으로 외국어 능력 등 국제적 감각을 갖춘 우수인재 확보가 어렵고, 물류를 기획·계획·관리할 수 있는 인력이 부족하다. 이러한 물류인력의 부족은 물류전문기업의 육성 실패와 상호 연관관계를 가지고 있으며, 국제적 인지도와 수준을 견비한 물류전문기업의 육성이 미흡한 실정이다.

향후 물류인력의 수요를 고려할 때, 물류기능인력(기능직)과 물류관리인력(관리, 계획, 전략 수립)의 조화로운 배출이 필요하다. 최근 관련학과 및 교육프로그램이 개발되고 있는 상황이며, 민간부분에서는 정기적으로 전문가 교육프로그램을 제공하고 있으나, 아직 충분한 물류인력 공급에는 미치지 못하고 있다. 물류전문기업 설문조사(대한상공회의소) 결과 물류인력이 부족하다는 의견이 61.7%에 달하고 있다. 특히 현장인력 부족이 사무직 31%, 전문기술직 21%, 기능직 19%, 단순노무 19%로 나타났다.

(4) 물류관련제도의 정비 필요

부처별, 업종별 관련 법규가 복잡한 실정이다. 건설교통부, 산업자원부, 농림수산부, 해양수산부 등 각기 다양한 법규를 마련하여 운영 중으로 업종간 중복, 경쟁이 심화되어 효율적인 물류행정이나 지원이 이루어지지 못하고 있으며, 총괄 기능 또한 매우 미약한 실정이다.

철도물류담당 부서가 부재하는 등 합리적인 수송구조 개편 정책이 부족한 실정이다. 도로위주의 수송체계 개선을 위해 철도물류의 획기적인 개선이 필요하나 철도청에 아직 물류전담부서가 없어 행정서비스가 매우 미흡한 형편이다.

물류관련 규제방식의 합리화가 부족하다. 외국은 신용도, 재정·경영능력 등 사업자로 갖추어야 할 실질적인 내용을 규제하고 있으나, 우리나라는 등록기준

대수, 최저자본금, 최저보유차고면적기준 등 형식적인 기준 정도만을 요구하고 있다.

(5) 물류인프라의 국제경쟁력 취약

전국적 거점으로 계획된 복합화물터미널의(수도권과 부산권 2개소만 운영 중) 추진이 지지부진하여, 물류산업발전에 큰 걸림돌이 되고 있다. 20여 개의 일반 화물터미널은 화물자동차주차장, 알선대기소로 활용되는 등 제 기능을 상실했으며 시설간 기능분담과 네트워크 구성의 부족으로 화물차 적재효율이 영업용의 경우 47.4%로 일본의 60.4%에 비해 매우 낮은 실정이다.

물류 인프라가 부족한 실정이다. 대량수송수단인 철도의 용량은 한계에 달하고, 도로 역시 매년 교통혼잡구간이 증가하여 지·정체로 물류비용이 증가하고 있다. 특히, 배후수송망의 확보도 미흡하여 화물의 내륙수송에 장애가 되고 있다. 항만과 공항의 화물처리시설 역시 국제적 수준과 비교할 때 매우 부족한 것으로 나타났다. 부산항의 경우 아시아 경쟁항만의 77% 수준 (무역협회, 2001), 항만내 화물처리시간도 1.5~2배 수준이다.

결국, 이러한 물류시설 및 인프라의 부족으로 국제경쟁력이 악화 되고 있다. 스위스 국제경영개발원 (IMD : International Institute for Management Development 2002)이 국가경쟁력 평가결과를 보면, 우리나라 사회간접자본 투자수준은 2002년 세계 21위이고 물류기반시설의 경쟁력은 23위로 아시아 경쟁국인 싱가포르, 홍콩 등에 뒤지고 있다.

(6) 물류정보화 및 표준화 수준 미흡

물류와 관련된 단위 정보시스템간의 연계성이 부족한 실정이다. 항만 (Port-MIS), 철도(KROIS), 무역·관세(KT-Net), KL-Net 등 다양한 단위 물류정보시스템이 구축되고 있으나, 타 분야에 비해 도로화물운송분야의 정보화수준은 초기단계이며 이용이 미흡한 실정이다. 이들 다양한 시스템의 연계·통합운영시스템의 개발이 미흡하고 종합물류정보망의 활용이 미흡하다.

전반적인 물류관련 정보망 이용율이 저조하다. H/W 측면의 정보망은 구축되고 있으므로, 물류관련 업체의 많은 이용으로 정보량이 확대되어 가야 하나, 통신비 부담, 물동량 정보 부족 등으로 이용이 저조하고 정부 주도의 정보망 운영에 대한 민간부분의 적극적인 활용이 부족한 실정이다.

비표준 화물운송설비의 사용으로 개방적 직거래가 어려운 실정이다. 물류표준화율이 저조한데, 예를 들어 표준파렛트 사용율은 31.7%로서 일본의 40%, 미국의 60%에 비해 낮다. (교통개발연구원 2003) 또한, 물류표준화 추진위원회의 활동이 저조, 표준화 추진체계 미흡 그리고 기업의 표준화 인식이 저조한 실정이다.

3

경제자유구역의 물류 경쟁력 비교

제4장의 개선방안 도출을 위해 외국 경제자유구역의 물류거점화 사례 및 국제물류동향을 검토하고 우리에게 주는 시사점을 정리하였다. 특히 국내외 경제자유구역의 각종 인센티브의 비교, 배후산업, 노동환경, 인프라 구축 현황과 같은 주변 여건의 비교 등을 통해 3개 경제자유구역의 국제 경쟁력을 평가였다. 동시에 국내외 물류 및 관련 기업의 경제자유구역에 대한 선호도 조사를 통해 요구사항을 도출하고 향후 개선방안 모색에 활용하도록 정리하고 있다. 이들 문헌조사 및 설문조사 결과를 종합하여 강점, 약점, 기회와 위협요소를 제시하고 대응전략을 제시하였다.

1. 물류거점화 사례 및 국제물류동향

1) 외국 물류거점화 사례

(1) 경제자유구역과 유사 사례

외국의 경제자유구역과 유사한 형태로 자유항, 특별경제지구, 수출가공지구, 금융서비스지구, 상업자유지구 등을 들 수 있다. 이들은 주변 여건과 목적에 따라 조금씩 상이한 지원체계와 물류기능을 가지고 있다.

① 자유항(Free Port)

자유항은 전형적으로 항만도시 전체를 광범위하게 포괄하는 경제자유구역으로 본질적 개념은 세금이 없고 상품들의 출입이동에 있어서 제약이 가해지지 않

는 무역도시로서 자유무역항 내에서의 상품의 판매 및 소비까지 포함한다. 광범위한 지역을 포괄하므로 기업들의 입지선정에 유연성을 제공해 주며 대표적인 자유항 도시는 홍콩과 싱가포르이다.

② 특별경제지구(Special Economic Zone)

특별경제지구는 중국이 1979년에 시장지향적인 경제 개혁, 개방정책의 일환으로 중국의 남부 5개 구역에 시범적으로 도입한 개념으로 이 구역은 전체 성, 구역 또는 시가 될 수 있어 대부분의 자유항보다 훨씬 큰 구역으로 모든 범위의 경제적 산업, 서비스활동을 허용하며 다양한 프로젝트에서 차별화된 인센티브를 제공한다.

③ 수출가공지구(Export Processing Zone)

수출가공지구는 자유무역지대 혁신의 조류를 탄 경제자유구역으로 외국무역지대의 기본적인 성격을 지니지만 무역촉진과 최종소비자 시장으로서의 제한이 없고 상품공급이 주목적인 여타의 자유항이나 상업자유지구와 달리, 수출가공과 제조를 위한 설비를 제공한다.

④ 금융서비스지구(Financial Services Zone)

금융서비스 지구는 역외(off-shore) 금융업, 보험업과 증권업의 비즈니스거점을 개발하는 것으로서 도시 전체가 되거나 자유경제구역내의 특정 구역만 될 수도 있다. 전형적인 활동은 금융서비스들로서 추가적인 인센티브의 내용은 세금 감면, 엄격한 기밀유지, 외환거래와 자본흐름의 규제완화 등이다.

⑤ 상업자유지구(Commercial Free Zone)

상업자유구역은 일반적으로 항만 또는 공항과 인접한 보관구역(warehousearea)으로 자유항보다는 제한적이고 통제적이다. 상업자유구역의 주요한 목적은 무역의 촉진에 있으며, 상업자유구역의 시설들은 일반적으로 보관, 분류, 포장, 분배 등의 물류활동 지향적이다.

<표 3-1> 외국 경제자유구역의 유형

구 분	자유항	특별경제구역	수출가공구역	금융서비스구역	상업 자유구역
물리적 특성	도시전체 또는 그 관할권	성, 구역 또는 도시	산업단지	도시전체 또는 지구내 특정구역	창고구역(항만/ 공항 인근)
경제적 목표	무역센터 다양한 경제적 기반 구축	규제완화, 제한된 구역 내에서의 민간투자	수출산업의 육성	역외금융업, 보험 업, 증권업의 비즈 니스 거점을 육성	무역과 수입의 촉진
허용되는 면세상품	무역과 산업, 소비에 사용되 는 모든 물품	소수의 제한된 물품	자본 설비와 생산 투입물	다양함	보관, 재수출, 수입을 위한 모든 물품
전형적인 활동	무역, 서비스, 산업, 금융업 등	모든 종류의 산업과 서비스	경공업 및 제조업	금융 서비스	보관, 물류, 포장, 분배
추가적인 인센티브	사업개시의 용이성, 세금과 규제의 최소화	법인세 감면, 근로규정의 자유화, 외환통제면제	소득세 감면 및 규제완화, 외환통제의 면제	세금감면, 엄격한 기밀유지, 외환 및 자본이동의 규제 완화	수입할당의 면제
자국내 판매	자유항 자유 자유항 외 관세 부과	매우 제한됨	생산품의 극히 적은 부분으로 제한됨	생산품의 극히 적은 부분으로 제한됨	관세를 전부 지불하는 한 제한 없음
기타특성	추가적인 인센티브와 간소화된 절차	사회주의국가	단일공장까지 확대 가능		
사례	Hong Kong, Singapore, Batam, Labuan, Bahamas, Macao	China	Ireland, Taiwan, Malaysia, Dominican Republic, Mauritius	Hong Kong, Singapore, Labuan, Dubai	Jebel Ali, Colon, Miami

자료 : 전일수, 2002. 「외국의 주요 경제자유구역 운용사례와 시사점」.

(2) 국외 경제자유구역의 물류거점화 사례

① 멕시코 : 보세가공구역 (마킬라도라, Maquiladora)

멕시코는 미국기업 유치를 통해 고용창출과 수출촉진을 위해 1965년부터 조성하였다. 초기에는 북부 국경구역 20Km 이내로 한정하였으나 1971년 해안지역으로 확대되었고 1972년에는 국내 전체로 확장하는 등 마킬라도라의 지역제한을 완화 내지 철폐하고 투자 인센티브를 강화하였다. 1989년 외환위기의 타개책으로 전향적인 새로운 마킬라도라법을 제정하여 외국인의 투자지분 상한선을 폐지하고 인센티브 제공을 더욱 강화하였다.

최근에는 1994년 북미자유무역협정(NAFTA)으로 역내무역이 자유화됨에 따라 특혜조치들이 자동적으로 소멸되었다. NAFTA체결 후 1998년 「新마킬라도라 제도」를 시행하고, 전기, 전자, 자동차, 섬유 등 22개 산업에 대해 낮은 관세적용 등으로 우대하고 있다.

② 아일랜드 : 투자여건 조성 사례⁸⁾

아일랜드는 외국기업 위주의 산업구조 취약성이 80년대 경제위기로 표출되자 아일랜드 정부는 새로운 산업 전략을 모색하게 되었다.

이를 위해 해외기업과 아일랜드 기업간 연계강화와 선도기업을 육성하고, 소프트웨어 생산부문에 특화하는 새로운 산업전략을 추진하면서, 특히 세계적인 업체와 경쟁해야 하는 소프트웨어 개발은 지양하고 유럽용 소프트웨어의 현지화와 생산에 특화하는 차별화전략을 추구하였다.

이러한 결과로 1985년 마이크로소프트의 진출을 시작으로 Computer Associates, IBM, Oracle, Nobel 등 세계적 소프트웨어 기업들이 대부분 진출하기 시작하였고 그 후 90년대 들어 아일랜드 투자개발청은 외국인 투자를, 산업개발청이 국내산업 육성을 담당하는 등의 역할을 분담하여 외국인 투자 정책과 국내

8) 아일랜드, 네덜란드, 싱가포르 등과 같은 국가는 일부 지역이 경제특구로 지정된 것이 아니라 국가 전체가 기업하기 좋은 환경을 제공한다는 측면에서 엄밀한 의미에서는 경제자유구역 이라고 볼 수는 없다. 하지만 기업하기 좋은 환경을 제공하고 있다는 측면에서 경제자유구역 조성의 사례로 검토한다.

산업 육성정책을 분리하고, 틈새산업으로서 소프트웨어산업을 육성하게 되었다.

③ 네덜란드 : 경제자유국가

네덜란드는 거대시장 유럽을 배후에 두고 있는 물류 중심지로서, 반경 500Km 이내에 1억 6천만의 인구와 주요 도시들이 있고, 유럽 3대 시장인 독일, 프랑스, 영국의 중간에 위치한 유리한 입지적 조건을 갖고 있다.

유럽의 물류 기지화를 지향하는 인프라 투자를 적극 추진한 결과 로테르담항은 연간 500만개 이상의 컨테이너, 3억톤 이상의 화물처리가 가능한 세계 최대의 항구로 성장하였으며, 세계 10대 공항의 하나인 스키폴 공항은 연간 1백만톤 이상의 화물을 처리하고 있는 등 명실상부하게 유럽의 관문 역할을 수행하고 있다.

경제자유국가로서 네덜란드는 다음과 같은 경쟁력을 갖추고 있다.

첫째, 인구가 집결되어 있는 유럽의 중심에 위치하여 신제품의 테스트 마케팅에 적합한 소비시장에 인접

둘째, 네덜란드와 유럽 배후 지역을 연결하는 인프라 완비, 즉 양호한 항만과 공항 그리고 도로, 철도, 주운 및 연안해운에 의한 효율적인 배후수송망의 완비

셋째, 수세기 전통을 자랑하는 국제 무역 경험과 노하우를 바탕으로 한 고도로 발달한 물류산업

넷째, 교육 수준이 높고 외국어 구사 능력이 뛰어난 인력 풀

다섯째, 외국인 투자에 대한 무차별

여섯째, 효율적이며 경제적인 (보세)보관과 국제유통이 가능한 물류 시스템

일곱째, 사전 조세결정, 이중과세방지 체계 등 간편한 세금 및 통관 체계

여덟째, 유럽의 타 국가에 비해 안정적인 임금체계 등 매우 안정적인 노동환경

한편, 네덜란드의 대표적인 항만인 로테르담이 유럽의 관문(Gateway)으로서 역할을 할 수 있었던 배경은 다음과 같이 정리)할 수 있다.

첫째, 유럽의 중심에 있는 지리적 강점

9) KRIHS, GEM. 1998. Transforming Korea into a Logistics Centre for Northeast Asia.

- 둘째, 대형선박의 기항이 가능한 항만능력
- 셋째, 3억5천만에 달하는 배후 소비자 (대규모 배후지)
- 넷째, 소비자의 요구에 적합한 다양한 형태의 컨테이너 터미널
- 다섯째, 효율적인 배후수송망과 복합수송체계
- 여섯째, 특화된 운송회사 및 협조적인 세관시스템
- 일곱째, 항만배후의 대규모 물류센터 (Distripark)
- 여덟째, 기타 각종 인센티브, 생활 및 영업여건 양호 등

(4) 중국 : 푸둥(浦東) 및 기타지역

중국은 개혁개방 정책을 통한 경제발전의 핵심지역으로서 상하이 푸둥에 총 1억 6천만평을 특구로 지정하여 푸둥특구를 집중 육성하고 있다.

중국의 법인소득세는 기본적으로 33%인데, 푸둥특구에 진출한 기업은 15%의 세율 적용하고 있다. 중국에 진출한 기업이 획득 이윤을 중국내에 재투자하고 합작기간이 5년을 초과할 경우, 기납부 소득세의 40%를 환급한다. 또한 외국 투자 기업에 대해 종업원 고용 자주권을 보장하는데, 외지인 모집의 자유를 부여하고 개별적 고용계약을 인정하며, 고용계약 해지의 자유도 보장하고 있다.

이러한 노력의 결과 GM, IBM, GE, 필립스, 알카텔, 시티뱅크 등 70여개 다국적 기업은 물론 6천여 개의 중국기업이 이 지역에 입주하고 있으며, 한국도 70여 개 기업이 6억 달러를 투자하고 있다.

(5) 싱가포르 : 경제자유국가

싱가포르는 홍콩과 유사하게 국가 전역을 경제자유구역으로 삼아 발전해 온 사례이다. 1965년에 독립한 싱가포르의 국가 전체가 자유항으로서 상품들의 자유스러운 이동이 보장되는 무역도시이다.

특히, 동남아 화교와의 네트워크 구축, 해외투자 확대, 다국적 기업의 장기 투자 유도 등을 통해 협소한 국내시장 및 취약한 제조업 기반을 극복하였으며, 단순중계무역을 탈피하여 고부가가치 산업 위주로 고도화를 추진하고 있다. 또한 수출촉진과 관련하여 조세 감면 등 인센티브를 제공하였는데, 수출이 총수입의

20%가 넘거나 연간 10만 싱가포르 달러 이상을 수출하는 기업에 대해 수출관련 소득세의 90%를 최대 10년간 면제하고 있다. 또한, 국제 비즈니스 종합센터로의 발전을 위해 지역본부(OHQ : Operational Headquater) 지정우대, 국제무역회사(AIT : Authorized International Trader)에 대한 조세 감면 그리고 국제원유취급회사(AOT : Authorized Oil Trader)에 대한 조세감면 등을 시행하고 있다.

현재 싱가포르에는 6천여 개 외국기업들이 진출하고 있으며, 이들은 고용의 52%와 GDP의 35%를 차지할 정도로 싱가포르 경제에 중요한 역할을 하고 있다. 그러나 최근 들어 더 나은 입지를 찾아 탈출하는 기업사례가 증가하고 있다. 즉, 금융, 세제, 임금 등에서 이점을 가진 중국과 말레이시아로 상당수 기업들이 이전함에 따라 정부는 지식창조 클러스터를 지렛대로 하여 기업 유출을 억제하기 위해 복합형에서 지식 창조형으로 변신 중 이다.

<표 3-2> 주요국 경제자유구역의 비교

사 례	장 점	면 적	인센티브	주관부처
멕시코 마길라도라	미국시장 인접 저렴한 노동력	국경20km이내→ 해안과내륙으로 확대	관세면제 통관 간소화	멕시코 투자청 지방정부
아일랜드	유럽 인접 S/W 인력 풍부	아일랜드 전체 (한반도의 1/3)	외국인 기업 법인세10% (02년부터 국내의 모두 12.5%)	투자개발청 (IDA)
네덜란드	배후 유럽시장 물류/인프라	네덜란드 전체 (남한의 1/2)	우대조치 없음	투자진흥청 HIDC(물류)
중국 푸둥	중국시장 잠재력 각종 특혜	1.6억평	법인세 15%	경제특구 관리위원회
싱가포르	배후 동남아시아 물류/인프라	싱가포르 전체(1.8억평)	수출관련 소득세의 90% 10년간 면제	경제개발청 (EDP)

자료 : 박재룡. 2002. 「경제특구의 성공적 추진방안」, 삼성경제연구소.

2) 국제물류동향

경제자유구역이 국제적인 물류거점으로 성장하기 위해서는 무엇보다도 국제 물류 동향에 빠르게 적응하고 국제물류가 요구하는 서비스를 제공할 수 있도록

해야 한다. 최근 급변하는 세계 경제속에서 국제물류의 동향도 과거와는 다른 양상을 보이고 있다.

첫째, 글로벌 물류서비스 등장으로 인한 국제물류네트워크가 형성되고 있다. 글로벌 기업들은 대륙단위 거점물류관리체계를 구축하고 이들 거점을 연계하는 네트워크를 통해 국제물류를 관리하고 있으며, 국제물류관리를 전문물류업체에 위탁함으로써 물류관리의 효율성을 추구하고 있다.

<표 3-3> 국제물류관리체계의 변화

구 분	특 징	생산거점	물류체계
1단계 (수출물류체계)	수출을 중심으로 이루어지는 일련의 물류활동을 관리하는 단계	자국	수출입체계
2단계 (현지물류체계)	국가별 현지자회사를 중심으로 물류·생산활동을 수행하는 단계	현지국	현지국 물류시스템 (자체 또는 현지물류체계)
3단계 (거점물류체계)	지역 물류·생산거점을 중심으로 지역경제권 전체를 담당하는 물류체계	지역거점	거점중심물류체계 (물류전문업자이용)

자료 : 광양시. 2002., 「광양항 활성화를 위한 전략적 복합운송체계 구축방안 연구」.

이에 따라 기업의 물류활동도 종래의 물류비용 절감에 그치지 않고 국제복합 일관수송체제의 기본으로서 항공 및 Sea & Air 수송 등에 대한 수요가 급증하고 있다. 또한 국제공급체인 개념 및 초국적기업, 전문물류서비스제공업체의 등장 에 따라 메가허브항을 중심으로 대륙간 국제물류네트워크 형성이 가속화되고 있다. 특히 컨테이너터미널 운영업체들은 세계적인 항만민영화 추세를 배경으로 성장잠재력이 높은 지역의 항만운영에 적극 진출하여 독자적인 글로벌 항만네트워크 구축전략을 수행하고 있다.

둘째, 중심항만 개념변화와 경쟁이 심화되고 있다. 중심항만은 세계간선항로 상에 위치하면서 Hub & Spoke 운항전략에 따라 주변항만에 화물의 운송과 관련된 제반서비스를 제공하는 항만을 의미한다. 즉, 대형고속컨테이너선박이 기항하는 항만으로 일정지역의 물류중심지 및 환적중심항을 말하며 넓은 의미에서 상공업중심지를 지칭한다. (포스트)파나마급시대에서는 100만TEU 이상 컨테이너 화물을 처리하는 항만이 직기항선 투입이 고려될 수 있는 능력을 가지며

300만TEU 이상인 경우 지역중심항만, 1,000만TEU 이상은 거대중심항만으로 평가되었다. 이 시기에 유럽항로 출발은 도쿄, 미주항로 출발은 싱가포르였고 중간기항지로서 홍콩, 상하이항이 급속히 발달하였다. 2010년 이후 8,000내지 10,000TEU급 초대형선박 주도시대가 되면 300만TEU 이상을 처리해야만 직기항선 투입이 고려될 수 있으며, 900만TEU 이상일 경우 지역중심항만, 3,000만TEU 이상을 처리해야만 거대중심항만으로 간주되면서 중심항만 개념의 변화가 예상된다.

그 결과 유럽항로 출발은 싱가포르와 홍콩, 미주항로 출발은 도쿄와 부산항으로 전환될 것으로 보이며 중국(환황해권)을 중심으로 기간항로가 재편되고 황해권역 3대항만(Qingdao, Tianjin, Dalian)에 8,000TEU급 이상의 모선 직기항이 이루어질 것으로 전망된다. 따라서 향후 중국선사(Cosco, China Shipping, Sinotrans, 烟台航運 등)들에 의해 장악되면 자연스럽게 모항을 중국으로 결정할 것으로 예상된다. 이는 환적화물 급감이라는 부산항의 위기를 초래할 것이다.

셋째, 국제물류의 주도권이 항만에서 항공 및 정보통신을 포함한 복합도시로 이동하고 있다. 즉, 20세기 해운중심에서 복합운송, 3PL(Third Party Logistic), 4PL(Fourth Party Logistic) 및 e-Logistics 시대로 전환하고 있다. 20세기의 국제물류가 해운을 중심으로 하면서 일부 다른 수송수단을 이용하는 형태의 복합운송 시대였다면, 21세기의 국제물류는 해운과 항공운송은 물론 텔레커뮤니케이션을 모두 갖춘 4PL의 시대라 할 수 있다. 21세기형 국제물류의 중심항만(Hub-port)을 지향하는 항만도시는 해운에서의 세계중심기지가 되는 것은 물론, 항공 및 정보통신에서도 세계중심기지가 되어야 할 것이다. 21세기형 중심항만은 IT기술 활용, 정보신경망 및 인적자산을 보유한 항만이며 물류기지 및 정보 제공, 재고관리 등에 관한 물류통제센터의 역할을 수행해야 한다. 아시아에서는 싱가포르와 홍콩이 해운과 항공에 있어서 세계중심기지가 되어 있으며, 동경의 경우에는 인접한 요코하마와 항만을 연계한 해운, 항공운송 및 텔레커뮤니케이션을 골고루 갖춘 21세기형 중심항만도시로의 발전가능성을 보이고 있다. 아울러 현 시점이 중국을 포함한 앞으로의 국제물류 전 분야에 대한 인식의 전환이 필요한 시기이

다. 현재 중국은 동북아는 물론 세계경제 성장의 기관차 역할을 수행하고 있으며 이러한 중국의 개발은 세계 최고수준의 글로벌 기업과 자본력이 결합되어 이루어지고 있다는 점에 주목해야 할 것이다. 이러한 중국효과에 주목하는 것은 단순한 중국의 수출입화물이 증가한다는 수요측면의 이유 때문만이 아니라 해운을 포함한 국제물류시장의 공급구조 변화를 초래하고 있기 때문이다.

넷째, 컨테이너선박의 대형화와 고속화가 지속되고 있다. 운송수단의 대형화와 관련된 운송업체의 입장은 기본적으로 “Big is Beautiful” 라는 문구로 표현될 수 있듯이 규모의 경제 추구 측면에서 진행되고 있으며 ‘Mega 컨테이너선 시대’가 임박한 것으로 추정된다. 세계 10대 선사들은 2007년 이전 10,000TEU, 2015년 12,000TEU, 2015년 이후 14,000TEU 수준에 도달할 것으로 전망하고 있다. 초대형선 등장에 따라 Hub & Spoke 개념에 의한 피더서비스 기능이 더욱 발달할 것이며, 전략적 제휴 그룹의 협상력이 증대될 것이다.

<표 3-4> 컨테이너 선박 규모 변화 추이

post-Panamax	80년대 후반 출현 후 현재까지 두배로 증가 (8,000TEU급 선박 등장)
Ultra Large Container Ship (ULCS)	최적규모 12,500 TEU급 선박 (Lloyd’s Register/OSC 개발) 전장 381m, 선폭 57m, 깊이 29m, 속력 25노트
Malaccamax	18,000TEU급 차세대 선박 개념 (Delft 대학교 Niko Wijnolst 교수 제안) 경제적 실현 가능성에 대한 논의가 부족

자료 : www.iloveshipping.co.kr

또한 선박의 고속화가 진행되고 있다. 선박운항속도가 빨라진다는 것은 화주에게 보다 신속하게 서비스를 제공할 수 있을 뿐 아니라, 이론적으로 볼 때에는 적재능력이 늘어난다는 것을 의미한다. 현재 일본, 미국, EU 및 한국 등에서 고속 컨테이너선박 개발이 추진되고 있다. 신형의 초고속화물선들은 해상운송이 재래철도와 트럭운송에 대응하는 신속성을 갖게 하여 해상운송의 경쟁력을 높이게 될 것으로 보인다.

다섯째, 글로벌 네트워크 구축을 위한 업체간 인수·합병(M&A) 및 전략적 제휴가 가속화 되고 있다. 국제복합운송서비스의 발달과 제조업체의 로지스틱스

서비스 필요성 대두, 범세계적 수송망 및 화물유통거점의 확충, 글로벌경영 자원 확충을 위한 해운선사의 물류지원서비스 수요가 증가함과 동시에 서비스범위 및 빈도제고를 위한 선사간 협력, 글로벌 제휴, 인수·합병(M&A)에 의한 거대선사가 출현하고 있다. 해상운송의 경우 선사들이 자사 산하의 물류전문업체를 신설하는 움직임도 활발히 전개되고 있는데, 이는 고부가 물류서비스를 포워드나 전통적인 3PL업체들에게 하청을 주기보다는 사내에서 관련서비스를 조달함으로써 이윤증대를 도모하려는 것이다. 이른바 “탈중개업자현상 (disintermediation)”이라고 지칭되는 선사들의 3PL업체 배제과정은 화물운송주선인의 역할 축소를 의미하며 향후 2~3년 내 대부분의 거대선사들은 자사 내에서 3PL서비스를 제공할 것으로 예상되고, 이는 결국 선사로부터 선복을 구매하는 화물운송주선인과 선사간 경쟁관계 돌입을 의미하는 것이다. 궁극적으로 해운기업들은 3PL업체들보다는 UPS, FedEx사와 같은 대형물류업체들과 경쟁할 가능성이 높다. 그 이유는 해운시장에 있어서 만성적인 선복과잉에 따른 이윤율 저하가 해운기업으로 하여금 복합운송을 비롯한 수익성 높은 분야로의 사업다각화를 강요할 수밖에 없기 때문이다.

이러한 제조업 및 유통업체들의 글로벌서비스 제공, 서비스 수요의 세분화에 따라 세계적인 물류업체들은 보다 효율적인 글로벌 운송네트워크 구축을 위해 업체간 인수합병을 지속적으로 추진 중이고, 향후에도 가속화될 전망이다. UPS, FedEx, TPG/TNT 등 대형물류서비스 제공업체들은 현재 포워딩 및 물류기업들의 인수합병 과 전략적 제휴를 적극적으로 추진하고 있으며 이에 따라 트럭운송회사, 포워딩 회사, 물류서비스제공업체, 선사들간 경계는 점차 없어지고 있다.

3) 자유무역협정(FTA)이 경제자유구역에 미치는 영향

아시아 주요국가 대부분은 역외국가로의 고립을 피하고자 적극적으로 FTA를 추진하고 있다. 특히, 싱가포르를 지정학적 위치를 활용하여 아시아의 FTA 허브를 추구하고 있으며 중국, 일본, 한국, 미국, 호주 등 대륙별 주요국가들과 FTA를 체결하였다.

<표 3-5> 주요 경쟁국의 FTA 추진 현황

국 가	FTA 추진정책	기체결 국가	비고
일 본	경제회복, 중국 견제	싱가포르 멕시코	
중 국	아시아 경제 주도권 확보	-	FTA 정책의 우선순위는 기타 정책보다 다소 낮음
싱가포르	아시아의 FTA 허브 추구	AFTA, EFTA 뉴질랜드, 일본, 호주, 미국, 한국	중계무역기지로써 지정학적 위치 활용
대 만	FTA 추진을 통한 국제사회인정 획득	파나마	중국의 강력 견제
태 국	자유무역을 통한 경제성장	AFTA	

주 : AFTA(Asia Free Trade Area)로 아세안자유무역지대로도 부름. 싱가포르·말레이시아·인도네시아·타이·브루나이·필리핀 등 동남아시아국가연합(ASEAN:아세안) 6개국이 유럽의 단일시장화와 1994년 1월 발효된 북미자유무역협정(NAFTA) 등세계경제의 블록화에 효율적으로 대응하기 위해 2003년 1월 출범시킴

세계경제에 있어서 자유무역 협정은 최근 그 수요와 비중이 급속히 증대되고 있고 자유무역 협정의 지역내교역도 크게 증가하고 있어 세계경제는 다자주의와 팽창하는 지역주의가 공존하는 양태를 보이고 있다. 이러한 여건변화는 경제자유구역에도 상당한 영향을 미칠 것이다. FTA 협정체결은 협정국의 특성에 따라 미치는 영향이 상이할 것이다. 최근 한국과 자유무역협정을 맺은 싱가포르를 예를 들어 경제자유구역에 미치는 영향을 몇가지 관점에서 살펴보았다.

첫째, 싱가포르는 세계 5위의 국제금융센터, 세계 2위의 무역항으로서 동아시아 최고의 비즈니스 중심지로 대변되고 있다. 이러한 싱가포르에 대해 벤치마킹해야 할 분야가 많이 있지만 특히 경제자유구역의 금융, 항만관련 서비스의 경쟁력 제고에 초점을 둘 필요가 있다. 이를 위해 경제자유구역청과 싱가포르와의 세부 협력 프로그램을 개발할 필요가 있다.

둘째, 국내 경제자유구역을 기반으로 한 동남아시아 수출 지원 강화전략을 들 수 있다. 싱가포르를 교두보로 한 동남아시아국가연합(ASEAN) 진출 확대가 가능하다. ASEAN은 회원국 10개국, 인구 5억명, GDP 7,370억달러, 연간 교역액 7,200억

달러로 ASEAN 역내시장이 통합되면 유럽연합(EU), 북미자유무역지대(NAFTA)에 필적하는 새로운 경제블록이 될 것이다. 한국은 ASEAN은 2007년까지 전기, 농업, 자동차, 수산, 섬유 등 11개 분야의 역내 교역을 자유화하고, 2020년까지는 금융 등 서비스부문도 EU와 같은 완전한 단일시장을 만들 계획이다. ASEAN 회원국 중에서 중요한 위치를 차지하고 있는 싱가포르와 FTA를 체결함으로써 향후 ASEAN과의 FTA 협상에 있어서 유리한 위치를 차지하였고 또한 이들 거대시장에 대한 접근을 보다 용이하게 되었다. ASEAN의 중심국가의 하나인 싱가포르는 가장 개방된 무역국가이며, 가능한 한 많은 FTA 체결을 추진하고 있는 싱가포르 전략을 지역기업의 세계 진출의 교두보로서 적극적으로 활용할 필요가 있다. 특히, 싱가포르 경제의 주도적인 세력이라고 할 수 있는 화상(華商)과의 경제협력이 기대된다.

셋째, 해외투자환경의 개선이 필요하다. 싱가포르는 금융, 물류, 통신 등 서비스 분야에 강점을 가지고 있기 때문에 싱가포르의 對한국 투자가 확대될 전망이다. 싱가포르에 거점을 둔 6천여개 다국적기업과 금융회사들이 한국진출로 연결될 가능성도 매우 높아질 것이다. 양국 간 FTA 체결을 계기로 싱가포르에 주재하고 있는 많은 다국적기업, 국제금융기관 등의 국내 투자의 길이 열렸으므로 이를 적극적으로 활용한 외자유치 환경을 조성하는 노력이 조속히 가시화되어야 할 것이다.

4) 시사점

외국의 물류거점화 사례와 국제물류동향의 비교·검토 및 자유무역협정 영향 등을 검토한 결과를 바탕으로 국내 경제자유구역이 동북아 물류거점이 되기 위한 몇 가지 시사점을 도출하면 다음과 같다.

첫째, 외국 경제자유구역들은 외국투자기업들을 유치하기 위해 조세 감면대상을 확대 실시하고 있다. 멕시코(마길라도라)는 주요산업에 대해 낮은 관세를 적용하고 있고 싱가포르, 중국 등은 법인세, 소득세 등의 조세감면 혜택을 국내보다 유리하게 적용하고 있다. 따라서 경제자유구역내 외국기업 투자유인을 위해

서는 법인세 및 소득세를 인화, 복잡한 조세제도 단순화, 조세감면대상 확대방안이 강구되어야 한다.

둘째, 외국 경제자유구역들은 지리적인 이점을 최대한 이용하고 있다. 멕시코(마킬라도라)는 세계 최대 시장인 미국과 국경사이로 인접하고 있어 이를 최대한 이용하여 보세가공 산업을 발전시키고 있다. 싱가포르, 홍콩, 상하이, 네덜란드는 국제교역의 중요교역로 상에 위치하고 있다. 글로벌기업들은 이러한 교역창구이자 공급자 및 고객시장과 접근성이 양호한 국제물류거점 지역을 활용하는 경향이 강하다. 싱가포르, 홍콩, 대만은 세계화 기업들의 이러한 입지수요를 분명하게 파악하고, 그들이 필요로 하는 글로벌 소싱과 세계적인 공급연쇄관리체제 구축을 지원할 수 있는 물류유통서비스가 제공되도록 신속하고 편리한 법적, 제도적 장치를 갖추고 있다. 국내 경제자유구역인 인천, 부산·진해 및 광양만권도 지경학적으로 동서기간항로상에 위치해 있어 산업적으로 유리한 위치에 있다. 따라서 지경학적인 이점을 최대한 살린다면 싱가포르, 중국과 같은 경쟁국들 보다 물류거점 확보 측면에서 경쟁우위를 가질 수 있을 것이다.

셋째, 외국 경제자유구역들은 산업의 클러스터가 이루어져 네트워크 구축을 통하여 시너지효과를 창출하고 있다. 국제물류거점 기능을 수행함에 있어 필수적인 국제적인 금융, 정보, 통신 등 인프라가 잘 구축되어 있다. 또한 첨단산업이나 고부가가치 산업 등 관련 산업이 좁은 지역내에 집적되어 있어 산업간 네트워크 구축과 시너지 효과를 얻기에 용이하다. 싱가포르는 주룡항 및 주룡산업단지에 아시아-태평양지역의 화학제품 종합물류센터를 구축하기 위한 전략을 정부차원에서 추진하는 것은 곧 화학 산업의 집적화를 통하여 시너지 효과를 극대화시키고, 세계 유수의 기업을 유치하기 위함이다. 물류거점은 물류유통기능의 강화 없이는 관련 산업의 집적화가 곤란하고, 산업의 집적화가 이루어지지 않는다면 국제물류거점으로서의 위치를 확보할 수 없게 된다. 국내 경제자유구역 주변에 공항과 항만배후지에 전자, 통신, 첨단산업, 고부가가치산업 등 상호관련성이 높은 산업을 적극 유치, 산업의 집적화를 도모하여 경제자유구역 입주기업들이 집적이익 내지 시너지효과를 얻을 수 있도록 추진해야 할 것이다.

넷째, 자유로운 기업활동과 편리성을 강조한 제도가 잘 정비되어 있다. 외국 물류거점국가들은 세계화 기업들이 자유로운 기업활동을 수행하기에 편리한 절차나 제도를 정비하여 운영하고 있다. 입지이론상 투자규제나 정치적, 경제적 상황은 입지선정의 중요한 요인의 하나이다. 싱가포르나 네덜란드는 환적항으로서 환적화물에 대한 무료장치기간의 연장과 정보시스템을 바탕으로 최소한의 통관 절차나 서류없이 업무를 처리할 수 있도록 항만 등 물류거점을 운영하고 있다. 국내 경제자유구역도 주요 물류거점 국가들이 제공하는 제도나 절차보다 더 편리한 입출항 및 통관절차, 외국인 투자제도, 외환관리제도, 기업설립절차 등으로 정비해야 한다. 국내의 투자환경이 싱가포르, 홍콩보다 열악하기 때문에 주요 경쟁국의 제도나 절차보다 편리하지 않으면 입지적 우위를 확보하기 어렵기 때문이다.

그 외에도 국제물류동향을 올바르게 인지하고 이들이 요구하는 서비스를 제공할 수 있는 변화가 필요하다. 즉 FTA 협정으로 인한 대내외 여건변화에 대비하여 경제자유구역내 국제전문물류업체의 유치 혹은 육성이 필수적이고, 경제자유구역의 물류중심이 되고 있는 항만은 국제물류네트워크에서 누락되지 않도록 동북아 항만과의 서비스 제휴 등을 통한 노력이 필요하다. 이를 위해서 경제자유구역의 항만들은 앞서 언급한 혁신클러스터 구축의 중심으로 공항, 정보, 통신 및 각종 연계산업의 거점으로 성장해야한다. 그리고 현재 건설 혹은 계획 중인 항만은 컨테이너 선박의 대형화 및 고속화에 적합한 접안길이, 수심 그리고 상하역장비의 고속화 등을 미리 준비해야 할 것이다. 끝으로 글로벌 기업간 인수·합병 과정에서 국내기업의 생존 경쟁력이 강화될 수 있도록 정부의 적극적인 지원이 필요하다.

2. 경제자유구역의 경쟁력 평가 (중국, 싱가포르, 홍콩을 중심으로)

여기에서는 앞서 제시한 국가별 개략적 사례분석에서 보다 깊이 있는 분석을 위해 동북아의 물류거점 역할을 하고 있으며, 장래에도 그 기능이 강화될 것으로 예상되는 중국과 싱가포르와 현재 우리나라 경제자유구역의 경쟁력 비교를 시도하고자 한다.

1) 평가기준의 설정

앞서 네덜란드와 로테르담의 사례에서 제시한 바와 같이 국제적인 물류거점이 되기 위해서는 다양한 요인들이 충족되어야 한다. 이러한 네덜란드를 비롯한 외국의 물류거점화 정책을 검토한 결과 외국은 크게 두 가지 유형의 물류거점화 전략을 수립하여 실행하고 있는 것으로 나타났다. 첫째, 경제자유구역내 외국기업 투자유치활성화를 위한 국가차원의 다양한 전략을 수립하고 있다. 둘째, 경제자유구역이 가지고 있는 지리적 여건, 주변여건을 적극적으로 활용한 경제자유구역 특성화 전략을 수립하고 있다.

본 연구에서는 자료의 수집가능성과 외국 물류거점화 사례에서 제시된 요소들을 감안하여, <표 3-6>와 같이 총 11개의 평가기준을 설정하였다. 이중 외국의 투자유치 활성화를 위해서는 6개 요소 그리고 경제자유구역의 특성화를 위해서 5개 요소를 선정하였다.

<표 3-6> 3개국 경쟁력 평가 기준

대 분류	중 분류	세 분류
외국기업 투자유치 활성화	인센티브 제도	- 조세 제도 - 산업입지제도 - 노동제도
	기업활동 편의성	- 정주여건 조성 - One Stop 서비스체제 - 영어공용화
경제자유구역 특성화	지경학적 위치	- 지리적 위치(항만, 공항 인접) - 배후 권역의 규모
	물류체계	- 주요 물류 추진 전략 - 배후 수송체계 - 환적화물처리

2) 외국기업 투자유치 활성화 제도 비교

본 연구에서는 물류경쟁국들의 외국기업 투자유치 활성화 제도를 비교하기 위하여 인센티브 제도측면과 기업활동 편의성 측면으로 나누어 살펴보았다. 인센티브 제도 측면에서는 조세제도, 노동제도, 산업입지 제도를 살펴보았고, 기업활동 편의성 측면에서는 정주여건 조성, One Stop 서비스 체계, 영어 공용화 같은 사항을 비교하였다.

(1) 인센티브 제도

① 조세제도

조세제도의 비교에서 물류관련 기업 유치를 위해 가장 중요한 조세로는 법인세와 소득세를 들 수 있다. 먼저, 외자기업에 대한 법인세 감면 혜택은 한국과 중국이 유사하나 중국은 감면혜택 만료 이후에도 우대세율을 적용하여 한국보다 유리하며, 소득세의 경우 싱가포르는 22%로 가장 낮다.

즉, 중국(2免3減)은 법인세를 2년간 100%, 3년간 50% 감면하고, 그 이후 우대세율로서 내국기업은 33%, 외자기업은 15%를 적용하고 있다. 반면, 한국(3免2減)은 3년간 100%, 2년간 50%를 적용하고, 그 이후에는 일반지역 법인세율을 적용하고 있다. 결과적으로 국내의 경우 경쟁국에 비해 조세부담이 크고 실질적인 조세감면혜택도 적어 투자유인력이 약한 것으로 나타났다.

<표 3-7> 조세제도 비교

구 분		중 국	싱 가 포 르	한 국
일반 지역	법인세	33%	22%	과세표준 1억원 (이하 : 15%, 이상 : 27%)
	소득세	45%	22%	36%
외국인 투자지역 조세지원제도	- 법인세율 2년간 100% 면세 3년간 50% 감면 그 후 15% 적용	- 개척자격 등 각종 인센티브 제공 - 임퓨테이션 제도 ¹⁾ 도입	- 소득세, 법인세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 (3년간 100%, 2년간 50% 감면) - 그 후 일반지역 법인세율 적용	
대상기업	- 특정 개발구에 입주하는 모든 기업	- 신기술 도입업체	- 제조업, 관광업 : 1천만불 이상 투자 - 물류업 : 500만불 이상 투자	

주 : 1) 법인이 납부한 배당금에 대한 세금은 주주가 납부한 것으로 간주하는 제도

자료 : 전경련. 2003. 「외국인 투자유치제도 비교」

조세혜택 적용대상 기업의 규정에 있어서 싱가포르르는 자국내에서 생산되지 않는 제품 생산을 위한 신기술을 도입한 사업에 대해서는 “Pioneer Status” 인센티브 등 외자유치를 위한 각종 제도를 운영하고 있다.

중국의 경우에도 여러 개발구에 소재한 외국인 투자기업에 우대세율(15%), 특정분야 추가 우대정책, 특히 배당소득에 대한 비과세정책으로 많은 외국인 투자자의 관심을 끌고 있다.

이와 비교하여 국내의 경우에는 조세감면혜택의 경우 실질적으로 혜택을 받는 기업이 타 국가에 비하여 적고 「특정 산업분야 및 기술¹⁰⁾」이나 「외국인 투자 지역에 입주하는 외국인 투자기업이 영위하는 사업」 등에 한정되어 있다.

<표 3-8> 싱가포르의 외국인투자 인센티브 제도

구 분	요 건	지원규모
Pioneer Status	싱가포르에서 생산되지 않는 제품 생산을 위한 신기술 도입	· 법인세 26%감면(제품유형,기술수준별,5-10년) · 법인세율 10% 적용 (추가 개척자격인정, 최장10년)
생산설비확장	기존 제조업 1천만 싱가포르달러(S\$) 이상	· 법인세 감면 (확장일로부터 10년)
투자소득공제	개척자격이 아닌 기업의 승인된 산업분야 투자시	· 신규투자액의 50% 한도내 법인세 감면
사업본부설치	싱가포르내 본사업무 담당하는 현지법인, 해외회사 설립시	· 5-10% 소득세율 적용 (본부법인 등 소득) · 비과세(배당소득 및 배당금, 10년)
가속감가상각 적용지원	컴퓨터 및 자동화 설비, 산업용 로봇 등	· 연 100% 또는 33.3% 감가상각 인정 · 산업용 건물은 25년간 감가상각 인정
해외유자액에 대한 조세감면	생산설비 구입목적으로 20만 싱가포르달러(S\$) 이상 해외차입 할 경우	· 이자소득 원천과세 감면
금융지원	신규 고용창출 및 지속적인 고용 유지	· 투자건마다 미공개로 지원폭 결정

자료 : SICC. 2002. 「The Investor's Guide to Singapore」

10) 국내산업의 국제경쟁력 강화에 긴요한 산업지원서비스업 및 고도의 기술을 수반하는 사업으로서 동 기술이 국내에 도입된 지 3년이 경과되지 아니하고 소요되는 공정이 주로 국내에서 이루어지는 기술

<표 3-9> 중국 각 개발구역 법인세율

세율 감면조건	일반지역	외자유치지역 (경제특구, 보세구, 개발구)
일반 적용 세율	30 %	15 %
생산액 70% 수출시 당년혜택	15 %	10 %
기술 및 자본집약형 기업	30 %	15 %

자료 : KOTRA, 2002. 「중국의 주요 개발구 투자환경과 진출사례」.

② 산업입지제도

각국의 산업입지제도는 기업의 활동거점 조성을 위해 가급적 자유롭고 저렴한 토지이용이 가능하도록 하는 것이 핵심이다.

<표 3-10> 국내 산업입지제도 운영 현황

구분	외국인전용단지	외국인투자지역	자유무역지역	관세자유지역
지정 근거	공업배치및공장설립에 관한법률	외국인투자촉진법	자유무역의지정등에 관한법률	국제물류기지육성을 위한관세자유지역지정및운영에관한법률
지정 권자	산자부장관	시·도지사	산자부장관	재경부장관
지정 위치	산업단지내	제한없음	항만,공항주변지역, 산업단지	항만,공항 및 배후지역
지정 현황	6개단지 (광주평동,충남천안,충북오창,전남대불,경남진사,경북구미)	7개지역 (충남천안,연기,충북음성,전북완주,전남여천,경남사천,양산)	4개지역 (마산,익산,군산,대불)	3개지역 (부산,광양,인천)
입주 자격	외국인투자기업 (투자지분30%이상)	외국인투자기업 (일정조건을 충족하는 제조업,서비스업)	국내외 기업 (제조,물류,무역,지원서비스업으로 외국인 지분률 10%이상)	국내외기업 (물류,지원서비스업)
임대료 지원	· 백만불이상, 고도 기술수반: 100%감면 · 천만불이상 일반 제조업: 75% 감면	100%감면	최대 100%감면	최대 100%감면
세계 지원	국세(7년100%,3년50%) 지방세(5년100%,3년50%)	좌동	좌동	국세면제:좌동 관세,부가세 면제

자료 : 전경련, 2003. 「외국인투자유치제도 비교」

중국, 싱가포르 등은 외국인투자를 위한 임대제 활성화, 민간개발 활성화가 적극적으로 이루어지고 있다. 반면 국내에서는 분양제와 공영개발 위주로 국가나 지방자치단체의 초기투자부담 과중하고, 원스톱지원 서비스가 미비한 실정이다.

국내의 산업입지제도는 외국인 전용단지, 외국인투자지역, 자유무역지역, 관세자유지역과 같이 4가지로 분류되어 운영되고 있다.

외국과 비교하여 국내 산업입지 제도의 문제점을 살펴보면 개발주체가 국가 및 공공기관으로 제한되어 있어 가격인하 유도에 한계가 있으며 분양제의 일반화로 산업용지 구입자금 부담이 커 초기투자 위험이 높은 편이다. 또한, 산업용지 구입 시 취득세 등 각종 부대비용이 많아 기업체 부담이 크다. 최근 분양가격을 비교해 보면, 광양항의 30만원/평에 비해 상해는 3.6만원/평 그리고 다른 지역을 포함한 평균 분양가도 약 6배 이상의 차이가 발생하고 있어 분양가격 경쟁력이 취약한 것으로 나타난다.

이와는 달리 중국, 싱가포르 등은 개발기관도 민간개발과 공영개발이 동시에 이루어지고 토지제공 방식도 임대제 위주로 이루어지고 있어 국내 산업입지제도 보다 유리한 제도를 운영하고 있는 것으로 나타났다.

<표 3-11> 산업입지제도 비교

구 분	중국(상해 포동지구)	싱가포르	한국(경제자유구역)
토지제공방식	임대제	임대제	분양제 위주
임대기간	중기(40-70년)	중기(30년-60년)	-
부대비용	-	-	10%내외
개발기관	민간개발/공영개발	민간개발/공영개발	공영개발 위주
원스톱서비스	제공 (인허가단일창구화)	제공 (인허가단일창구화)	제공(인허가 단일창구화)
임대료 ¹⁾ (\$/㎡)	8.6(포동지구)	19.42(주룽단지)	6.6(시화단지)
분양가 ²⁾ (천원/평)	78 (63개 공단 평균)	-	500~1,600

주 : 1) 임대료 : 산업자원부, 2000년말 기준, 2002.

2) 분양가 : 인천경제자유구역. 2004. 국제비즈니스팀 자료

③ 노동제도

앞서 2003년에 시행된 설문조사 (KOTRA 2003)에서 외국기업의 투자결정시 가장 큰 장애요인으로 노사문제를 들고 있다. 우리나라는 2003년 상반기 대규모 물류분야의 파업으로 실로 막대한 손실을 입고 많은 물동량이 우리나라에서 이탈하는 원인 제공을 한 바 있다.

각국의 노동 제도를 살펴보면 싱가포르, 중국은 한국에 비해 정부의 강력한 노동개입으로 노사관계가 매우 안정적이다. 반면 국내 노동시장의 다소 대립적 노사관계, 노동시장의 유연성 부족 등은 외국인 투자기피요인으로 작용하고 있다. 실제 스위스 국제경영개발원 (IMD 2002)에서는 국내 노사관계의 국제경쟁력을 세계 47위로 평가하고 싱가포르는 세계 1위로 발표한 바 있다. 따라서 외국기업 투자 확대를 위해서는 협력적 노사관계 정착을 위한 법 준수, 정리해고 요건 완화, 인수합병기업의 고용승계의무 완화, 각종 휴가제도 개선 등이 필요하다.

<표 3-12> 노동제도 비교

	중국	싱가포르	한국
노동 정책	· 노사안정에 적극개입	· 강력한 정부개입	· 협력적 노사관계 유도
노사 분류	· 화해나 조정으로 해결 · 노동조합 단체행동권 없음	· 원칙적으로 불법 · 정부의 강력한 조정 및 중재제도 운영 · 최근 수십년간 무분규	· 쟁의행위 이전 쟁의조정 신청, 조정완료전 쟁의 할 수 없음(조정전치주의) · 사용자의 직장폐쇄 가능, 대체근로 금지
정리 해고	· 근로자와 사전협의, 노동행정기관 보고 · 보상 및 우선재고용	· 계약해지 탄력적 · M&A · 사업양도 · 양수 · 자회사설립 시 근로관계 이전 가능	· 사전협의 · 위로금 지급 일반화

외국기업 투자유치 활성화를 위한 그 밖의 비교항목을 살펴보면 국가의 정책적 지원, 원스톱 서비스 체제, 전문인력 양성 등이 있으며 이에 대한 비교자료는 <표 3-13>와 같다.

<표 3-13> 외국기업 투자유치 전략 비교

	싱가포르	홍콩	중국(푸둥)	한국
정책적 지원	“국제비즈니스 2000” 전략 추진	범정부차원 FTZ 지원	범정부차원 FTZ 지원	경제자유구역 신설
원스톱 서비스	TradeNet, PortNet 구축 수출입절차 간소화	세계적 광통신망 구축	EDI시스템 구축 옴부즈맨 제도 도입	세계적 통신망 구축
전문인력	물류분야 교육강화 ProAct21 전략추진	물류분야 교육강화	물류분야 교육강화	물류분야 교육 미약 물류 마인드 부족

(2) 기업활동 편의성

기업활동 편의성은 외국기업인들이 경제자유구역내에 거주하면서 생활하거나 비즈니스를 하면서 느끼는 불편을 최소화 할 수 있는 가를 판단하기 위한 것이다. 이를 위해서는 정주여건, 각종 행정절차의 원스톱 (One-Stop) 서비스 제공 여부 그리고 영어이용의 용이성 등을 비교하였다.

① 정주여건 조성

먼저 외국기업인들의 정주여건 조성을 위한 경쟁국들의 사례를 살펴보았다. 정주여건 조성이란 경제자유구역내 입주를 희망하는 외국기업들의 입주환경 시설에 관한 것이다. 기업도 궁극적으로는 사람에 의해 움직여지기 때문에 최근 산업입지 조건을 고려할 때 거기에 입주할 기업에 근무하는 사람에 대한 배려도 중요한 문제로 부각되고 있다.

우리나라는 아직도 산업단지, 공업단지라는 용어를 사용하고 있지만 선진국에서는 이들 용어가 산업공원 또는 사이언스·비즈니스 파크 등으로 대체된 지 오래다. 이들 용어는 산단·공단이라는 삭막함이나 기계적인 느낌이 없으며 자연환경친화적인 느낌을 주고 있다. 국내의 경제자유구역이 미국의 실리콘밸리와 같이 연구, 생산, 주거 등 생활환경이 갖춰져 있는 원스톱 클러스터 (One-Stop Cluster) 형태의 종합연구지역으로 구축되어야 한다.

다국적 외국기업에 근무하는 우수한 인력들은 많은 연봉을 준다고 해도 생활 여건이 좋지 않으면 근무를 기피하는 경향이 강해 주변생활여건의 쾌적성과 편리성이 새로운 경쟁력의 변수로 떠오르고 있다. 대만의 신주는 1980년대 조성초기 단계부터 쾌적성과 편리성을 최대한 고려하여 실리콘밸리의 우수한 인력을 유치할 수 있었다. 또한, 싱가포르의 “One North 프로젝트”를 추진하면서 일, 생활, 휴식을 기본 개념으로 설정하여 연구동과 비즈니스 시설을 제외한 60%이상의 공간을 수영장·골프연습장 등 레저시설과 영화관·공연장 등 엔터테인먼트 시설로 도시를 설계하였다. 입주자들의 편의를 위해 학교와 종합병원도 5분 이내에 도달하도록 대중교통체계를 구축하였다.

이러한 경쟁국들의 정주생활 조성에 대응하고자 국내 경제자유구역에서는 외국학교법인 설립, 외국인 의료기관 개설, 외국방송의 재송신 등을 할 수 있도록 법제화 하였으며 이제 이들의 실천이라는 과제가 남아있다.

② 원스톱 서비스 체제

물류 경쟁국들은 각종행정절차를 간소화 하는 원스톱 서비스체제를 운영하고 있다. 싱가포르와 홍콩은 국제정보통신거점으로서 정보화가 일찍이 추진되어 관련 산업의 집적화가 이루어졌고, 네트워크 구축이 용이한 이점을 최대한 살리고 있다. 이들 지역은 국제물류거점으로서 필요한 집적화와 정보인프라가 정비되어 산업입지로서의 여건을 갖추고 있다. 싱가포르는 TradeNet와 PortNet를 통하여 서류가 없어도 통관이 가능할 만큼 정보화가 추진되었다. 즉, 원스톱 서비스체제를 구축하여 통관시간이 짧을 뿐 아니라 관련 기관 간 정보시스템이 연계되어 수출입 절차도 간소화되었다. 대만의 수출가공구 및 과학공업원구도 화물자동통관시스템을 1990년도부터 도입하여 90% 이상의 화물이 신속하게 통관되고 있다. 일본은 항만물류정보시스템인 POLISA, 항공화물정보시스템인 NACCS, 도로정보시스템인 MCA, 화물과 차량정보교환시스템인 KIT 등 정보시스템이 운영되고 있다. 이들은 관련 정보시스템과 연계되어 신속한 정보교환과 업무처리가 이루어지고 있다. 중국도 일반지역에서는 도입되지 않은 컴퓨터시스템과 EDI시스템

을 자유무역지대에는 도입하여 운영하고 있다.

싱가포르, 홍콩, 대만은 물리적인 인프라, 법적·제도적인 정비, 정부의 정보화 수준, 관련 산업의 발전 등 정보화 기반이 우리나라보다 앞서 있다. 특히 싱가포르는 1990년대 초반부터 “IT 2000”이라는 정책을 통하여 초고속 정보통신망 구축을 거의 완료하였다. 홍콩도 홍콩 외에 동남아, 대만, 일본, 유럽, 호주까지 초고속 광케이블망의 연결을 완성한 실정이다. 대만도 1990년대 중반부터 초고속 통신망 구축사업을 시작하였으나 전국적인 초고속 통신망구축은 3년 정도의 시일이 더 소요될 것으로 예상하고 있다. 21세기는 정보화, 지식산업사회이기 때문에 선진화된 정보시스템 구축이 필수적이지만 특히 항만배후지 물류거점은 첨단화된 정보시스템을 바탕으로 윈스톱 서비스를 제공해야만 한다. 첨단화된 정보시스템이 구축되지 않으면 글로벌 기업들의 공급체인관리(SCM : Supply Chain Management) 체제의 구성원으로 활동할 수 없을 뿐 아니라, 전자상거래 시대에 핵심요소가 갖춰져 있지 않기 때문에 부가가치 물류서비스를 제공할 수 없다.

우리나라도 각 분야에서 정보화를 적극 추진하고 있으나 관련업계간 그리고 관련업계와 정부 부처간 정보화의 연계가 미흡한 부분이 많다. 따라서 경제자유구역에서는 윈스톱 서비스체제를 구축하기 위해서 관련업계간 정부 부처간 정보의 연계 및 공유체제가 구축되어야 한다.

③ 영어공용화

네덜란드의 물류거점화 가능요소 중의 하나가 바로 물류전문인력의 외국어 구사 능력이었다. 그러나 2002년 3월 실시된 주한미상공회의소의 「한국 비즈니스 환경보고서」에 의하면 다국적 기업인들은 한국의 영어구사능력이 싱가포르와 홍콩에는 못 미치는 것으로 나타났다. 영어 상용국인 이들 국가와 비교하면 당연한 결과일 수 있다. 그러나 외국기업들은 투자결정에서 이러한 우리나라의 한계를 감안하지 않는다. 우리는 이러한 약점을 극복할 수 있는 적극적인 대응전략이 필요하다. 예를 들어, 영어가 모국어가 아닌 관계로 영어구사능력이 역시 미흡한 중국의 푸둥지역은 각종 편의시설에 중국어를 못하는 외국인들의 편의를 위해

통역원들을 집중적으로 상주시키고 있다. 또한 푸둥지역 초등학교에서는 중국어와 영어를 함께 사용하고 있다. 언어문제를 해결하기 위해서는 의사소통이 가능하도록 생활·사무에 있어서 영어회화의 중요성을 강조해야 할 것이다.

이상에서 살펴본 결과 세계 각국은 국경없는 물류거점화 전쟁이 격화되면서 외국 글로벌 대기업을 유치에 적합한 국제 물류거점화 전략에 주력하고 있는 것으로 나타났다. 특히 동북아 지역은 세계 경제 3대축의 하나로 급부상하면서 우리의 경쟁국인 홍콩, 싱가포르, 중국(푸둥) 등은 동북아 물류거점을 국가 중점 추진 과제로 선정하고 경쟁하고 있다. 또한, 국가 경쟁력 강화 측면에서 국가 경제를 개혁하고 정부와 민간 모두 유기적인 협력아래 외국기업이 활동하기 좋은 여건을 조성하는데 총력을 기울이고 있다.

<표 3-14> 각국의 기업활동 편의성 관련 제도 비교

구분	싱가포르	홍콩	중국(푸둥)	한국
정주여건 조성	각종 생활편의시설 제공	도심과 인접	각종 생활편의시설 제공	외국인학교, 외국병원 설치
원스톱 서비스	"IT 2000전략" 추진 수출입절차 간소화	수출입절차 간소화	EDI시스템 구축 음부즈맨 제도 도입	음부즈맨 제도 도입예정
영어 공용화	영어 공용어	영어 공용어	통역원 상주	영어 사용 권장

<표 3-15> 투자유치 관련 국가경쟁력 비교

국가	항목	국제 경쟁력	기업활동환경 (2003년-2007년)	향후 5년간 투자환경	세계 경쟁력
한국		13위	25위	25위	23위
중국		12위	38위	38위	38위
싱가포르		-	7위	6위	5위
홍콩		-	8위	11위	16위
대만		6위	17위	21위	13위
일본		11위	-	28위	17위
평가기관		IMD	EIU	EIU	WEF

자료 : 한국컨테이너부두공단, 2003. 「한반도의 물류중심지화 및 추진전략 연구」.

3) 경제자유구역 특성화 비교

전 세계는 글로벌 스탠더드에 맞춘 서비스 제공을 위해 노력하고, 이제 이러한 글로벌 스탠더드는 국제물류에서도 기본이 되었다. 그러나 이러한 글로벌 스탠더드로는 치열한 경쟁에서 생존하기 어렵고, 무엇인가 독특한 서비스의 제공이 필요하다. 이를 위해서는 경제자유구역이 지경학적 위치나 화물 수송을 위한 물류인프라 측면의 강점을 살려 특성화되도록 노력해야 할 것이다. 여기에서는 이러한 특성화에 대한 각국의 노력을 비교하였다. 구체적으로 지경학적 측면에서는 유럽 및 미주항로의 길이로 대변되는 지리적 위치와 배후 권역의 크기를 살펴 보았다. 물류인프라 측면에서는 주요 물류 추진전략, 배후 수송체계, 환적화물처리 수준 등을 비교하였다.

(1) 지경학적 위치

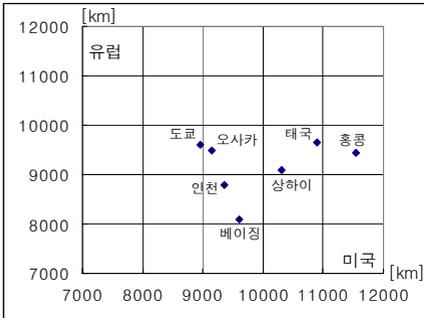
동북아 주요국은 지경학적인 이점을 최대한 살려 물류거점화를 추진하고 있다. 국제물류거점은 단순히 지리적인 위치상 이점 뿐 아니라 산업적으로도 선진국과 동남아 개도국간 중간적인 유리한 위치에 있다.

지리적으로 싱가포르, 홍콩은 거점항으로서 동서기간항로는 물론 아시아 역내 항로상 수많은 선박이 경유하는 길목에 위치하고 있다. 또한 중화경제권의 관문으로서 중국, 인도네시아, 말레이시아, 태국 등 주변국의 교역창구 역할을 수행하고 있다. 이들 거점항만의 환적물동량이 많은 것은 세계화 기업들이 아시아 주요국 국제물류거점의 지경학적인 이점을 최대한 활용할 수 있기 때문이다.

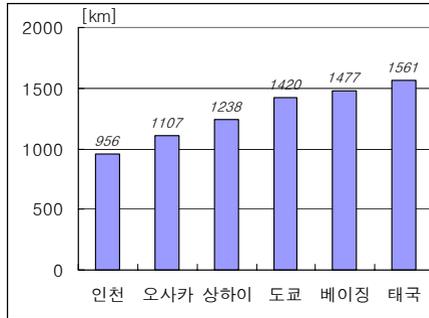
국내 경제자유구역은 미국, 유럽 그리고 동북아 주요 공항까지의 거리가 상해나 홍콩보다 가까운 것으로 나타났다 (<그림 3-1> 참조).

<그림 3-1> 동북아 주요 도시별 항로길이 비교

<미국/유럽 주요 공항까지 평균거리>



<동북아 주요 공항까지 평균거리>



자료 : 재정경제부, 2004.

한편, 항만 입지 평가는 화물의 중계성을 들 수 있는데, 이러한 중계성은 역행 항로의 발생여부 및 항로거리를 고려하여 평가될 수 있다. 우선, 중국 화물이 구주항로를 이용할 때에는 상해경유루트가 가장 짧고, 부산은 고베보다 유리하게 나타난다. 그러나 러시아 화물이 구주항로를 이용할 때에는 부산경유루트가 가장 짧아 유리한 것으로 나타난다. 또한 미주항로에 대해서는 러시아 및 중국 화물 모두 부산경유루트가 가장 짧아 경쟁력이 가장 높은 것으로 나타났다.

<표 3-16> 항만입지에 따른 미주, 구주루트의 거리 비교

(단위 : 해리)

항로명	루트	거리	피더수송거리		간선험로 거리	
			루트	거리	루트	거리
구주 항로	대련~부산~로테르담	11,360	대련~부산	543	부산~로테르담	10,817
	대련~고베~로테르담	11,899	대련~고베	860	고베~로테르담	11,039
	대련~상해~로테르담	11,060	대련~상해	551	상해~로테르담	10,509
	블라디보스토크 ~부산~로테르담	11,326	블라디보스토크 ~부산	509	부산~로테르담	10,817
	블라디보스토크~ 상해~로테르담	11,848	블라디보스토크 ~고베	809	고베~로테르담	11,039
	블라디보스토크~ 부산~로테르담	11,500	블라디보스토크 ~상해	991	상해~로테르담	10,509
미주 항로	대련~부산~LA	5,773	대련~부산	543	부산~로테르담	5,230
	대련~고베~LA	5,997	대련~고베	860	고베~로테르담	5,137
	대련~상해~LA	6,259	대련~상해	551	상해~로테르담	5,708
	블라디보스토크 ~부산~LA	5,739	블라디보스토크 ~부산	509	부산~로테르담	5,230
	블라디보스토크~ 상해~LA	5,946	블라디보스토크 ~고베	809	고베~로테르담	5,137
	블라디보스토크~ 부산~LA	6,699	블라디보스토크 ~상해	991	상해~로테르담	5,708

자료 : BP Tanker Company Limited. 1976. 「World-Wide Marine Distance Tables」

이러한 항로거리의 강점으로 인해 청도항발 LA행 화물의 경우 직기항에 의한 수송보다 부산·광양항에서 환적되어 수송되는 경우의 총 운송비용이 FEU당 152달러 정도 저렴한 것으로 조사되었다.

<표 3-17> 청도항→LA항, 직기항과 환적수송의 비용비교

(단위 : US\$ / FEU)

구분	금액
직기항시 수송비용(A) (2,500TEU급)	1,076.62
환적시 수송비용(B)	924.42
기간항로수송비용(광양→LA, 6,800TEU급)	701.40
환적하역료	116.00
피더수송비용(청도→광양, 350TEU급)	107.02
차이(A-B)	152.20

자료 : Ocean Shipping Consultants Ltd. 2003. 「Kwangyang Phase III Market Study」.

한편, 상하이북 항만에서 LA항, 로테르담항까지의 컨테이너화물이 직기항에 의한 수송보다 우리나라항만에서 환적되어 수송되는 경우 FEU당 140~455\$에 달하는 비용절감 효과가 발생하는 것으로 나타났다. LA 항로의 경우에는 고베나 카오슝보다 운송비용 절감효과가 더 큰 것으로 나타났으며, 로테르담 항로의 경우에는 카오슝보다는 절감효과가 떨어지나 고베항보다는 높은 것으로 나타났다. 이러한 이유로 중국물동량의 부산 이용이 선호되고 있다 (한국컨테이너 부두공단 2002).

<표 3-18> 상하이북 주요항만→LA항·로테르담항간 환적항만별 운송비용절감
(단위 : US\$ / FEU)

구 분	환적항			
	광양항	부산항	고베항	카오슝항
⇒ LA항				
대련	142.46	140.43	-78.93	-55.73
천진	153.78	157.51	-61.85	-54.78
청도	155.48	159.22	-60.69	-45.45
상해	192.15	196.41	-29.12	24.64
⇒ 로테르담항				
대련	444.21	436.49	-199.12	467.33
천진	455.28	453.32	-169.31	445.69
청도	426.01	424.06	-182.29	466.63
상해	255.56	254.13	-6.24	308.66

자료 : Ocean Shipping Consultants Ltd. 2003. 「Kwangyang Phase III Market Study」.

지리학적 위치를 평가하는 두 번째 요소로서 항만의 중심성을 보여주는 배후지 규모를 들 수 있다. 그러나 중국(상해 및 기타 천진, 청도, 대련 등), 싱가포르 그리고 한국(인천, 부산, 광양) 모두 배후에 충분한 화물발생 잠재력을 갖는 인구 및 산업의 규모가 확보되어 있어, 3개 항만이 국제기간항로의 기항지가 될 수 있는 충분한 배후지가 확보되어 있다.

(2) 물류체계의 비교

① 주요 물류 추진전략

국가의 물류추진 전략은 향후 물류거점으로 성장할 수 있는 국가적 지원 가능성과 물류에 대한 올바른 인식 등을 통해 판단해 볼 수 있다.

경쟁국들의 물류체계를 살펴보기 위해서 먼저 물류관련 추진전략들을 비교하였다. 경쟁국들은 정부 또는 지자체 차원에서 항만배후지 물류거점화를 적극 추진하고 있다. 정부 또는 지자체의 적극적인 물류거점화 추진은 법적, 제도적으로 외국인 투자나 환율정책 등의 규제를 완화하여 기업활동을 하기에 용이한 제도를 갖추고 다양한 인센티브를 제공하는 것으로 해석할 수 있다. 입지이론상으로도 볼 때 적극적인 물류거점화 정책은 세계화 기업이 활동하기에 편리한 제도나 인센티브의 제공과 직결되기 때문이다.

싱가포르는 정부차원의 21세기 전략으로서 국제비즈니스거점전략을 추진하고 있다. 중국은 범정부차원의 국무원이 자유무역지대 (FTZ : Free Trade Zone)의 지정을 승인하고, 각 지방정부가 경제특구 등 지역경제활성화, 기술발전, 대외무역의 활성화를 위하여 자유무역지대의 활성화를 적극 추진하고 있다.

홍콩은 2000년에 항만 활성화 및 물류단지 개발 가능성 평가를 통해 첩랍콕 공항 인근에 물류단지 개발 및 물류센터를 건설하고 있다.

국내에서도 경제자유구역의 활성화를 위해서는 정부 또는 지자체가 보다 적극적인 자세를 가져야 한다. 싱가포르가 비즈니스 중심지 및 아시아 지역의 전략적 사업기지화를 위한 전략으로서 '국제비즈니스거점 2000'을 추진하고, 대만이 아시아-태평양지역 운영센터로 육성하기 위한 전략을 추진하듯이 정부차원의 국제물류거점화를 위한 비전 내지 중장기 발전전략을 수립할 필요성이 있다. 아울러 동북아 물류거점화를 위한 정부와 민간으로 구성된 협동기구를 구성하여 지속적이고 적극적인 경제자유구역의 물류거점화를 추진할 필요가 있다.

<표 3-19 > 물류관련 주요 추진 전략

국 가	주요 추진전략
싱가포르	- 항만 및 공항을 Free Trade Zone 으로 지정 - 동남아 물류거점으로 활용 - 첨단물류센터(Jurong Logistics Park) 건설 및 해외항만 네트워크 형성
홍콩	- 2000년 항만활성화 및 물류단지 개발 가능성 평가 - 책랍콕 공항인근 물류단지 개발 및 물류센터 건설 - 홍콩 생산제품의 대중국 무관세 협정체결(2003. 7)
중국	- 1990년도에 국제물류기업 유치 위한 보세구제도 도입 - 상해 등 15개소 확보 - 대소양산 개발(2002.6) 및 항만신도시 개발예정
한국	- 2001년 항만배후단지개발 관련 항만법 개정을 통해 동북아 물류인프라 확보추진 - 2002년 「동북아 비즈니스 중심국가 실현방안」 발표 - 2003년 7월 「경제자유구역특별법」 시행 - 3개 경제자유구역 지정

② 배후 수송체계

원활한 물류수송을 위해 절대적으로 필요한 국내의 수송체계를 비교하였다. 경쟁국들은 물류거점이 공항과도 근접한 거리에 있도록 배치하여 화물의 특성과 고객의 서비스 욕구에 따라 해상수송서비스와 항공서비스를 동시에 활용할 수 있도록 인프라가 구축되어 있다. 유수의 다국적 기업은 아시아 지역의 지역운영 본부나 공급체인관리 (SCM)상 핵심거점으로서 싱가포르나 홍콩에 물류센터를 설치되고 있고, FedEx, DHL, DANZAS, UPS 등 물류업체는 이들 지역에 해상화물 또는 항공화물 물류센터를 설치하고 있다. 이처럼 세계화 기업들이 싱가포르와 홍콩에 국제물류센터를 설치하는 것은 고가화물, 다품종·소량화물, 신속화를 필요로 하는 화물에 대하여는 항공서비스를, 중저가화물, 소품종·대량화물, 정시성을 요하는 화물은 해상서비스를 동시에 이용할 수 있기 때문이다. 특히 항공화물 및 컨테이너화물의 수요가 급증하고 있는 중국시장의 수요를 충족시키기 위하여 홍콩, 싱가포르의 공항과 항만의 확충과 정비를 적극 추진하고 있으며 인접 지역에 물류센터가 집산화되고 있다.

국내 경제자유구역 중 인천은 항만은 물론 공항과도 인접하여 세계화 기업들이 해상 및 항공서비스를 동시에 이용, 시장접근성을 높이고 공급연쇄관리나 지

연 전략을 효율적으로 수행할 수 있는 지역이다. 아울러 철도, 도로, 피더서비스나 연안수송서비스가 효율적으로 갖추어 진다면 경쟁국 보다 우위에 있을 수 있을 것이다. 특히 21세기에는 전자상거래의 확산으로 거래는 광속도로 이루어지나 실질적인 화물의 흐름은 현재보다 크게 변화되지 않을 것이므로 물류기반시설 구축과 효율적인 운영을 통하여 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 국가나 기업만이 생존할 수 있다는 점을 분명히 인식해야 할 것이다. 인프라의 정비는 곧 산업입지경쟁력과 직결되기 때문이다.

스위스 국제경영개발원(IMD 2002)이 조사 발표하는 국가경쟁력 연감에 의하면 항만부분의 경쟁력은 주변국가 중 최하위로 조사 되었다.

<표 3-20> IMD의 물류인프라 부문 평가순위(2003)

국가	도로 (km/km ²)	철도 (km/km ²)	항공 운송품질	물류	항만		
					2001	2002	2003
한국	27	26	41	38	38	28	38
일본	4	21	34	24	19	22	25
대만	25	28	35	26	20	20	23
싱가포르	2	3	1	1	3	1	1
홍콩	10	2	2	5	1	5	2
중국	47	45	43	42	29	35	40

주 : 1) 물류분야는 도로, 철도, 항만 등에 의한 서비스 효율성 정도를 평가

2) 항만분야는 항만, 운송 등 수상 운송 분야가 수요에 맞게 제공 되는가를 평가

자료 : IMD. 2001. 2002. 2003.

③ 환적화물 처리

경제자유구역 물류거점의 성패는 물동량 확보에 달려있다. 이를 위해 경쟁국들의 경제자유구역은 환적항으로서 환적화물 확보를 위해 다양한 특례조치를 취하고 있다.

싱가포르는 환적화물에 대한 무료장치기간의 연장, 정보시스템을 바탕으로 최소한의 통관절차나 서류없이 업무를 처리할 수 있도록 항만 등 물류거점을 운영하고 있다. 홍콩은 일반수출입 및 환적화물의 세관절차는 사실상 거의 없는 사후관리를 하고 있으며, 과세물품이나 마약, 밀수 등에 대해서만 엄격한 관리를 하

고 있다. 중국도 자유무역지대에 대해서는 외환관리의 규제완화, 수출입 허가나 쿼터의 적용배제, 화물종류에 관계없이 보세창고에 보관가능 등 외국인 투자 보호를 위한 법적 장치를 두고 있다.

우리나라의 경제자유구역도 주요국들이 제공하는 제도나 절차보다 더 편리한 입출항 및 통관절차, 외국인 투자제도, 외환관리제도, 기업설립절차 등을 정비해야 한다.

다른 한편으로는 환적화물처리를 위한 항만의 경쟁력을 비교할 필요가 있다. 동북아에는 최근 세계 컨테이너 물동량중 가장 물동량 규모가 크고 성장속도가 빠른 지역은 우리나라가 속해 있는 동북아 지역이다. 동북아 컨테이너 물동량은 1998년 이후 연간 8.1%씩 증가하여 2011년에는 1억3천7백만TEU로 예측된다. 아울러 2003년에는 상하이, 셴젠 (Shenzhen), 부산, 홍콩, 싱가포르 및 카오슝 등 세계 10대 항만 중 6개, 20대 항만 중 12개가 아시아 지역에 위치하고 있어 세계 해운시장의 중심으로 발전하고 있으며, 그 만큼 경쟁도 심화되고 있다.

이러한 성장과 경쟁의 중심에는 중국이 있다. 중국의 항만물동량 증가는 직기항 체계의 확산으로 피더서비스에 의한 환적수요 감소라는 우리에게는 위협요인이 될 수 있다. 그러나 동시에 우리나라와 중국 항만간의 상호보완적으로 기능강화를 통해 환적화물이 증가할 수 있는 기회요인이 되기도 한다.

다행히 중국의 항만이용 체계를 살펴보면 먼저 북미항로는 상해, 청도, 대련, 천진, 영파 등 북중국의 주요항만에는 이미 직기항 체계가 구축되어가고 있다. 그러나 북중국의 주당 36개 서비스경로는 상해항을 제외하면 서비스빈도를 충족시키지 못하여 결국 상당량의 화물은 피더서비스를 통해 환적 할 수 밖에 없다.

이러한 환적화물의 유치를 위한 동북아 항만간 경쟁력 비교 결과 (정봉민 2004)를 인용하면, 향후 경제자유구역의 항만의 개선사항을 도출해 낼 수 있다. 항만의 경쟁력은 결국 항만의 물리적 조건과 항만에서 발생하는 물류비로 구분할 수 있다. 항만의 수심으로 대변되는 항만의 물리적 조건은 최근 건설기술의 발달로 크게 변별력을 찾기 어려워 졌다. 결국 물류비가 환적과 직기항 그리고 항만의 선택에 중요한 요소가 된다.

<표 3-21>에 나타나듯이 우리나라 항만이용비용은 경쟁력이 있으나 항만이용 총비용은 상해나 카오슝 등에 비해 경쟁력이 떨어지는 것으로 나타난다. 특히 컨테이너세가 이러한 물류비 증가의 원인이 되고 있어, 이에 대한 국가적 차원에서의 근본적인 해결방안 모색이 필요하다.

<표 3-21> 동아시아 주요항만의 항만물류비 종합비교(2002. 6)

(단위 : 천원/척)

항 목		부산	상해	홍콩	고베	카오슝
항만 비용	시설사용료	10,224	3,664	3,547	11,980	2,100
	관련서비스료	2,917	14,232	3,910	15,000	2,021
	하역료/보관료	47,610	46,671	187,984	141,200	61,093
	소계	60,751	64,567	195,441	168,180	65,214
항만비용 부산항 기준 비교		100	107	322	277	107
컨테이너세		16,000	0	0	0	1,088
전체비용 합계		76,751	64,567	195,441	168,180	66,302
전체비용 부산항 기준 비교		100	84	255	219	86

주 : 4만 G/T 컨테이너선, 적양하 합계 1,000TEU를 전제함. 환율은 US\$ = 1,240원 = HKD 7.8
= S\$ 1.77 = NTD 34.18 = RMB 8.3 = JPE 124를 기준함

자료 : Ocean Shipping Consultants Ltd. 2003. 「Kwangyang Phase III Market Study」.

3. 경제자유구역의 선호도 조사

1) 조사개요

(1) 조사기간

물류 및 관련기업의 경제자유구역 선호도 조사를 위해 국문(國文), 영문(英文) 및 중문(中文)으로 된 설문지 초안을 2004년 8월 18일부터 24일까지 작성하였으며, 이후 전문번역사의 검토 및 수정을 거쳐 2004년 8월 30일부터 9월 14일까지 조사를 실시하였다.

(2) 조사대상

조사대상은 외국(중국기업 포함) 및 한국적 물류기업 및 제조업체로 총 240개 업체를 선정하였다. 한국적 물류기업은 한국복합운송협회 회원사중 상위 50개 업체, 제조업체는 한국무역협회 회원사중 상위 100개 업체를 대상으로 설문을 실시하였다. 외국적 기업은 한국에 진출하였거나 진출하고자 상담중인 50개 업체와 중국기업은 중국 현지에 진출한 한국기업의 파트너기업 40개 업체를 대상으로 설문을 실시하였다. (<부록> 참조)

(3) 조사방법

조사방법으로는 방문조사, 전화인터뷰 및 E-mail을 통해 조사내용을 설명하였으며, 회신은 E-mail 및 Fax를 이용하였다. 240개 설문지 중 54개 설문지가 회수되어 최종회수율은 22.5%에 달한다.

2) 조사결과

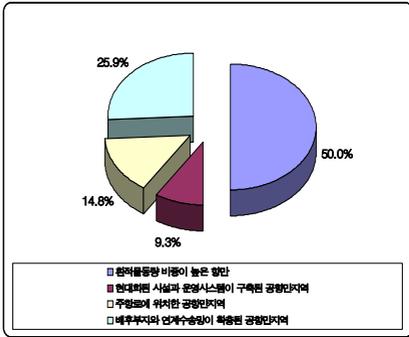
(1) 물류거점의 개념과 선택이유

물류거점(logistics Hub)의 정의에 대한 질문에 대해 응답업체들은 환적물동량 비중이 높은 공항 및 항만지역을 우선적으로 고려 (50.0%)하고 있는 것으로 나타났다. 또한 배후부지와 연계수송망이 확충된 공항 및 항만지역이 25.9%, 주항로

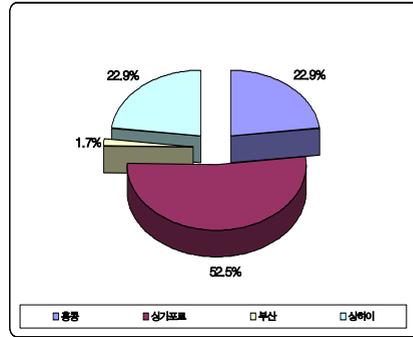
(main trunk route)에 위치한 공항 및 항만지역이 14.8%, 현대화된 시설과 운영시스템이 구축된 공항 및 항만지역 9.3% 순으로 나타났다.

동북아시아에서 현재 물류거점으로서의 역할을 수행하고 있는 지역으로는 싱가포르가 52.5%로 가장 높게 나타났으며 홍콩과 상하이에는 각각 22.9%였고, 부산은 1.7%에 그치고 있다.

<그림 3-2> 물류거점의 정의



<그림 3-3> 동아시아 물류거점

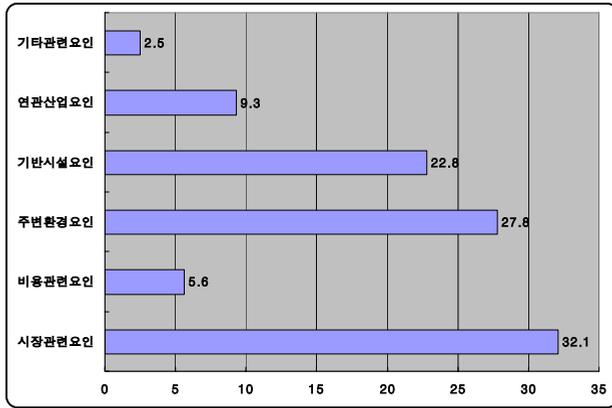


이러한 분석결과가 경제자유구역에 주는 시사점은 경제자유구역이 물류거점으로 성장하기 위한 첫 번째 조건을 제시해 준다. 즉, 환적화물량의 취급이 높으면서 배후부지와 연계수송망이 확충되고 주항로에 위치하면서 현대화된 시설과 운영시스템이 구축된 공항 및 항만지역을 포함해야 한다.

상기 문항과 관련 응답 업체들이 물류거점을 선택한 이유로는 시장관련요인이 32.1%로 가장 높았으며, 이어 주변 환경요인 27.8%, 기반시설요인 22.8%의 순으로 나타났다. 물류거점이 위치한 지역의 시장규모, 발전가능성 및 접근성과 같은 요인들을 가장 중요하게 생각하고 있는 것으로 판단된다.

한편 물류거점의 정의에 대한 외국기업과 국내기업간의 인식의 차이를 비교해보면, 외국기업은 환적물동량 비중이 높으면서(41.7%) 배후부지와 연계수송망이 확충된 공항 및 항만지역(41.7%)을 물류거점으로 생각하고 있는 반면에, 국내기업들은 환적물동량 비중이 높은 공항 및 항만지역(56.3%)을 보다 선호하고 있는 것으로 나타났다.

<그림 3-4> 물류거점 선택요인



<표 3-22> 물류거점 정의에 대한 국내외 기업간 인식차이

(단위 : %)

구분	외국기업	국내기업
환적물동량을 많이 처리하는 공항만지역	41.7	56.7
현대화된 시설과 운영시스템이 구축된 공항만 지역	4.2	13.3
주항로에 위치한 공항만지역	12.5	16.7
배후부지와 연계수송망이 확충된 지역	41.7	13.3

동북아시아 물류거점으로 외국기업은 싱가포르(50.0%)와 홍콩(41.7%)을, 국내 기업은 홍콩(13.3%)에 비해 싱가포르(66.7%)에 대한 비중이 상대적으로 높게 나타났다. 특이할만한 점은 국내기업의 경우 상하이(16.7%)에 대한 물류거점으로서의 역할수행에 대한 인식이 보다 높게 나타났는데, 이는 최근 중국경제의 발전과 투자가 집중되면서 동북아시아 물류거점간 경쟁에 대한 국내기업의 경쟁 및 위기의식이 표현된 것으로 볼 수 있다. 즉 국내기업은 상하이를 한국 물류거점의 경쟁상대자로 인식하고 있는데, 상대적으로 외국기업의 경우 중국의 교통인프라 및 물류시스템이 낙후되어 있는 현실을 감안할 때, 현 시점에서 상하이를 물류거점으로 인식하지는 않고 있다는 것으로 볼 수 있다.

물류거점 선택요인에 대해서는 유사한 응답을 보이고 있는데, 시장관련요인(외국기업 30.6%, 국내기업 33.3%)에 대한 비중이 가장 높았고, 주변환경요인(외

국기업 27.8%, 국내기업 27.8%) 및 기반시설요인(외국기업 26.4%, 국내기업 20.0%)의 순으로 나타났다.

<표 3-23> 동아시아 물류거점지역에 대한 국내외 기업간 인식차이

(단위 : %)

구분	외국기업	국내기업
홍콩	41.7	13.3
싱가포르	50.0	66.7
부산	-	3.3
상하이	8.3	16.7

<표 3-24> 물류거점 선택요인에 대한 국내외 기업간 인식차이

(단위 : %)

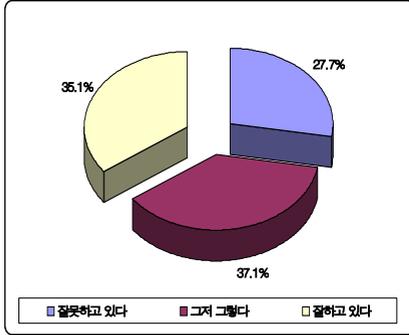
구분	외국기업	국내기업
시장 관련 요인	30.6	33.3
비용 관련 요인	5.6	5.6
주변 환경 요인	27.8	27.8
기반 시설 요인	26.4	20.0
연관 산업 요인	9.4	8.9
기타 관련 요인	-	4.4

(2) 물류중심지화 정책과 경제자유구역

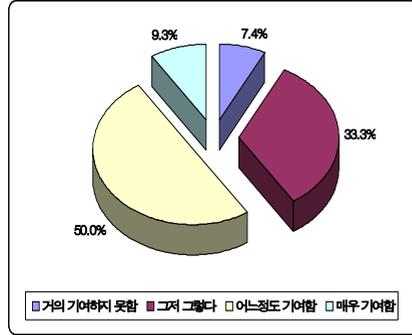
물류기업 및 관련업체들은 현재 한국정부에서 추진 중인 동북아 물류중심지화 정책에 대해서는 잘하고 있다는 평가가 35.1%로 잘못하고 있다는 평가 27.7% 보다는 높게 나타났다. 그러나 그저 그렇다는 응답도 37.1%로 나타나 지속적인 정책의 보강 노력이 필요하다.

한편 한국의 3개지역(광양, 부산, 인천)을 중심으로 지정된 경제자유구역이 한국정부에서 추진 중인 동북아 물류중심지화 정책에 어느 정도 기여할 것인가에 대해 비교적 긍정적인 견해를 가지고 있는 것으로 나타났다. 즉 어느 정도 기여할 것이다 50.0%, 그저 그렇다 33.3%, 거의 기여하지 못할 것이다 9.3%, 매우 기여할 것이다 7.4%로 조사되었다.

<그림 3-5> 정부의 동북아 물류중심지 정책 평가

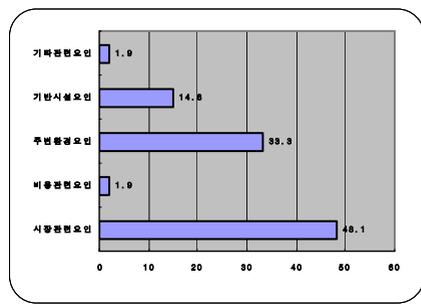
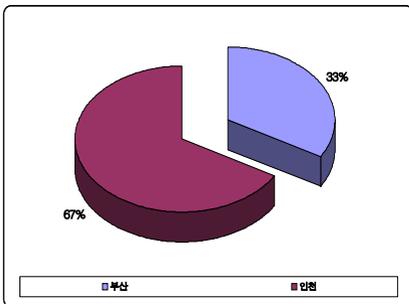


<그림 3-6> 경제자유구역의 동북아 물류중심지화 정책 기여도



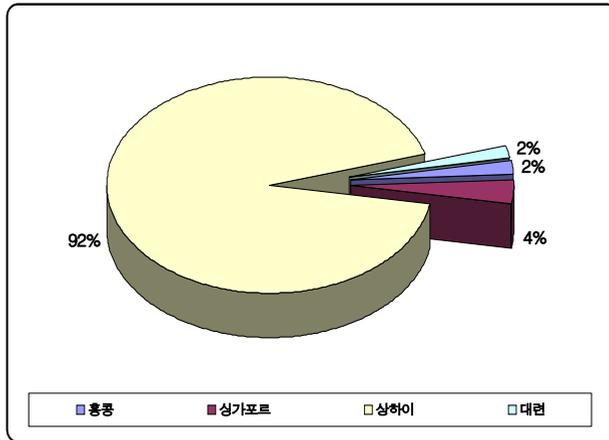
한편 한국의 3개 경제자유구역 중 향후 성공가능성이 가장 높은 지역으로는 인천이 66.7%로 가장 높게 나타났고 부산은 33.3%로 조사되었다. 상기 문항에서 성공가능성이 높은 경제자유구역을 선택한 이유로 시장관련요인이 48.1%로 가장 높게 나타났고, 주변환경요인 33.3%, 기반시설요인 14.8%, 비용 및 기타 1.9%로 조사되었다. 이는 앞서 제시된 일반적인 물류거점 선택이유와 비교해 볼 때 연관산업요인이 빠진 것을 제외하고는 거의 대동소이한 것으로 볼 수 있다.

<그림 3-7> 향후 성공가능성이 가장 높은 경제자유구역 및 선택이유



향후 동북아 물류거점으로서 한국의 경제자유구역과 가장 직접적인 경쟁이 예상되는 지역으로 상하이가 절대적으로 높게 나타났다. 이는 중국경제의 급부상으로 국제물류의 중심축이 중국으로 이동하는 현상을 반영하고 있다.

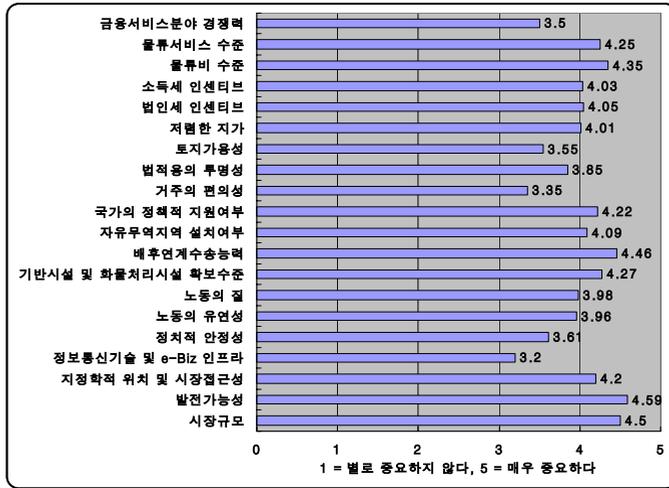
<그림 3-8> 한국 경제자유구역과 직접 경쟁지역



(3) 물류거점(경제자유구역) 선호요인 및 장애요인

응답업체들은 물류거점(경제자유구역) 선호요인과 관련하여 투자대상국 또는 지역권의 발전가능성을 가장 중요하게 (4.59%) 평가하고 있다. 뒤를 이어 시장규모(4.5), 배후연계수송능력(4.46), 물류비 수준(4.35), 물류기반시설 및 화물처리시설 확보수준(4.27), 물류서비스 수준(4.25), 국가의 정책적 지원여부(4.22), 지정학적 위치 및 시장접근성(4.2), 자유무역지역 설치여부(4.09), 법인세 인센티브(4.05), 소득세 인센티브(4.03), 저렴한 지가(4.01)와 같은 변수들을 중요한 것으로 평가하였다. 노동의 질(3.98)과 노동의 유연성(3.96), 법적용의 투명성(3.85), 정치적 안정성(3.61), 토지가용성(3.55), 금융서비스 분야 경쟁력(3.5) 등도 비교적 중요한 변수로 평가되었다. 그러나 거주 편의성과 정보통신기술(3.35) 및 e-Biz 인프라(3.2) 변수는 비교적 낮게 평가되었다.

<그림 3-9> 물류거점(경제자유구역) 선호요인



외국기업이 한국의 경제자유구역에 투자하고자 할 때, 가장 중요한 요인으로 시장관련 요인을 들고 있다. 이러한 결과는 동북아시아 물류거점 선택이유(3번분항)와 한국 경제자유구역중 성공가능성이 높은 지역 선택이유(7번분항)와 매우 유사한 결과로 볼 수 있다. 또한 KOTRA에서 2003년에 조사한 결과¹¹⁾와 동일한 결과를 보인다.

특히 시장관련 변수가 물류거점 선택 시 가장 높은 중요하다는 점에서는 세계의 문항 모두에서 일치된 결과를 나타내고 있다. 또한, 주변환경 및 기반시설 요인 관련변수들도 중요하게 평가되었다.

한편, 외국기업이 투자를 결정할 때, 가장 심각한 장애요인으로는 노사문제, 고비용, 행정규제를 선택하고 있어, 이에 대한 대안 모색이 필요하다 (KOTRA 2003). 또 다른 유사한 설문조사로 최근 전국경제인연합회에서 주한 외국기업 95개사 임원을 대상으로 경제자유구역의 경쟁력에 대한 질문이 있었다. 결과는 싱가포르 상하이에 비해 경쟁력이 낮은 것으로 나타났다. 특히 산업집적도나 인적자원 등에서는 경쟁력이 있으나 지리적 위치, 시장접근성, 정부관료, 조세 인센

11) 시장성, 인력 및 기술력 그리고 거점확보 순서로 조사됨

티브 등에서는 최하위 점수를 받은 것으로 나타난다.

한편 물류거점(경제자유구역) 선택요인에 대한 외국기업과 국내기업간의 인식의 차이를 비교해 보면, 외국기업은 국내기업 보다 정치적 안정성, 노동의 질(숙련인력 확보용이), 거주 편의성 및 법적용의 투명성 등과 같은 변수에서 보다 높게, 그리고 상대적으로 국내기업과 큰 인식의 차이(0.2 이상의 차이)를 나타내고 있는 것으로 평가되었다. 국내기업의 경우 물류기반시설 및 화물처리시설 확보수준과 물류비 수준에서 외국기업보다 중요하게, 그리고 상대적으로 큰 인식의 차이(0.20 이상의 차이)를 보이고 있는 것으로 조사되었다.

<표 3-25> 물류거점(경제자유구역)선택요인에 대한 국내외 기업간 인식차이

항목	외국기업	국내기업
투자대상국 또는 지역권의 발전가능성	4.54	4.63
지정학적 위치 및 시장접근성	4.17	4.23
정보통신기술 및 e-Biz 인프라	3.21	3.20
정치적 안정성	4.00	3.30
노동의 유연성	4.04	3.90
노동의 질(숙련인력 확보용이)	4.21	3.80
물류기반시설 및 화물처리시설 확보수준	4.17	4.37
배후연계수송능력	4.46	4.47
자유무역지역(경제자유구역) 설치여부	4.17	4.03
국가의 정책적 지원여부	4.29	4.17
거주의 편의성	3.46	3.27
법적용의 투명성	4.04	3.70
토지가용성	3.63	3.50
저렴한 지가	4.13	3.93
법인세 인센티브	4.04	4.07
소득세 인센티브	4.04	4.03
물류비 수준	4.21	4.47
물류서비스 수준	4.17	4.33
금융서비스 수준	3.50	3.50

주 : 1=별로 중요하지 않음, 5=매우 중요

(4) 전국경제인 연합회의 경제자유구역에 대한 주한 외국기업인 인식 조사결과 전국경제인연합회(이하 '전경련' 이라함)는 지난 10월 20일부터 11월 10일까지 20일간 주한 美상의, EU상의, Japan Club 회원사 95개사를 대상으로 경제자유구

역의 효율적 사업추진을 위해 수요자인 외국기업의 인식과 평가에 대한 설문조사를 실시하였다.

본 연구에서 다소 미흡하게 조사된 것을 전경련 조사결과로 보완하면 다음의 4가지 사항을 지적할 수 있다.

첫째, 경제자유구역에 대해 국외기업이 분명하게 인지하지 못하고 있는데 이것은 경제자유구역이 전략적 목표 없이 진행되는 통상적 기업환경개선사업이나 외국기업 유치사업으로 인식되고 있음을 반증하고 있다.

둘째, 경제자유구역의 주 수요자인 외국기업의 인지와 관심이 낮고 중앙정부와 지자체가 주력하는 홍보방식인 설명회의 홍보효과가 크지 않다는 점이다.

셋째, 전경련 조사결과에서 한국의 국가이미지에 ‘긍정적인 이미지가 없다’는 응답이 비교대상국 중 가장 높게 나타난 것은 부정적 국가 이미지가 경제자유구역의 걸림돌이면서 한편, 만약 경제자유구역이 성공적으로 추진된다면 국가이미지가 획기적으로 개선 될 수 있다는 기대감을 주기에 충분하다.

넷째, 경제자유구역의 성공을 위해서는 생활환경 역시 경제적 환경 못지않게 중요하다. 이는 외국기업이 투자처를 결정할 때 국제적 수준의 의료, 교육, 주거 환경을 요구하고 있으므로 생활환경개선에 있어서도 주변 경쟁국과 비교우위에서 밀리지 않도록 해야 할 것이다.

3) 시사점

이상의 설문조사 결과가 경제자유구역의 활성화에 주고 있는 시사점을 본 연구와 전경련 조사결과를 통해 다음과 같이 크게 여덟 가지로 제시할 수 있다.

첫째, 경제자유구역과 주변지역의 시장성 확보가 필요하다. 즉 경제자유구역 내 입주하려는 기업은 경제자유구역에서 생산된 제품의 재수출 기회와 함께 내수를 기대하면서 입주하게 된다. 물류시장도 마찬가지 일 것이다. 경제자유구역에서 생산된 제품을 다시 외국으로 반출하기 위한 기능과 함께 국내 내수시장을 겨냥한 물류기능의 강화도 요구하게 될 것이다. 다른 한편으로는 동북아라는 물류시장을 겨냥한 물류업체의 거점확보도 이루어질 수 있으며, 이를 위해 중계수

송의 장점 (<표 3-16> 참조)을 최대한 활용하여 거점확보에 노력할 필요가 있다.

둘째, 경제자유구역을 외국기업들이 물류거점으로 인식하고 “환적물동량과 연계하여 넓은 배후부지 및 효율적인 연계수송망이 확보되고, 현대화된 운영시스템이 구비된 공항·항만 지역”으로 조성할 필요가 있다. 추가적으로 여기에 각종 혁신관련 지식산업을 포함하여 클러스터를 조성해야 한다.

셋째, 부산·진해지역과 광양만권에 대한인지도 및 물류거점으로서 성장가능성에 대해 우리가 기대했던 것 보다는 약간 부정적인 설문결과가 도출되었다. 이러한 부정적인 요인을 제거하는 것이 향후 두 지역의 과제이며, 이를 위해서는 적극적인 홍보와 지방자치단체 차원의 마케팅보다는 중앙정부를 내세운 마케팅 전략을 추진하는 것이 당분간 바람직 할 것으로 판단된다. 또한 지역의 특화된 물류서비스 개발을 통해 보다 경쟁력있는 물류기능의 확보가 필요하다.

넷째, 투자결정시 가장 중요하게 생각하는 시장성 외에 인력 및 기술력 확보를 위한 교육 및 R&D 기능의 강화가 필요하다.

다섯째, 역시 설문결과 가장 중요한 문제의 하나로 대두된 노사문제 해결을 통한 안정적인 노동환경 조성의 필요성이 다시 한번 확인되었다.

여섯째, 물류거점화 경쟁에서 경제자유구역이 성공하기 위해서는 주변국 경제특구와의 경쟁력 분석을 통해 비교우위를 설정하고 이를 토대로 차별적 마케팅을 추진할 필요가 있다.

일곱째, 경제자유구역의 인지도 제고를 위해 일반적 설명회 개최는 지양하고 대중인지도 제고활동과 집중적 마케팅 활동, 즉 방송보도 등의 대중적 홍보활동과 직접 방문 두 가지 부문에 역점을 둘 필요가 있다.

여덟째, 경제자유구역 제도가 명실상부한 국가전략사업으로 추진될 수 있도록 보다 과감한 선택과 집중이 경제자유구역 성공의 전제조건이다. 따라서 전략사업의 선정 및 규제완화·지원이 확대되어야 한다.

끝으로 각종 인센티브, 저렴한 지가 및 항만이용료, 윈스톱 행정서비스 등에 관해 국가차원의 제도마련, 재정지원 등의 노력이 필요하다.

4. 경제자유구역의 물류거점으로서 경쟁력 분석 (SWOT분석)

지금까지 경제자유구역의 현황, 외국의 유사 경제자유구역과의 11개 항목(<표 3-6> 참조)에 대한 평가와 설문조사 등을 통해 종합적으로 분석해 볼 때, 현재 경제자유구역은 정량적 평가는 어렵지만, 대체적으로 강점보다는 약점이 많으며, 위협요인보다는 기회요인이 많은 것으로 나타났다. 즉 현재는 경제자유구역이 물류클러스터 형성을 통한 거점화 여건이 열악하지만, 향후 효율적인 물류클러스터를 통한 거점화 가능성은 충분히 있는 것으로 판단된다. 즉, 경제자유구역은 내부적으로 지역특성을 감안한 물류산업과 관련된 각종 기능 및 시설의 집단화를 통한 클러스터 형성으로 물류거점화를 추구하면서 대외적으로 각종 인센티브 및 원스톱 행정서비스 등 다양한 지원을 통한 경쟁력 강화의 노력이 필요하다.

여기에서는 지금까지 분석한 결과를 활용하여 외국기업 투자유치 활성화를 통한 대외경쟁력 강화와 경제자유구역의 내부기능강화 등 두 가지 측면에서 강점(Strength)과 약점(Weakness) 그리고 기회(Opportunity)와 위협(Threat) 요인을 제시하고, 그에 대응하는 전략을 도출하고자 한다.

1) 외국기업의 투자유치를 위한 SWOT분석

(1) 강점 (Strength)

<표 3-6>의 평가기준에 의해 3개 국 물류거점의 경쟁력 비교 결과 외국기업 투자유치 활성화를 위해 우리가 가지고 있는 강점은 거의 나타나지 않는다. 조세제도에서도 법인세 및 소득세의 감면혜택이 부족하고, 산업입지제도 역시 경직되어 높은 임대료를 부과하고 있다. 그 밖에 노동제도 및 영어사용에 있어서도 어려운 점이 많다.

그러나 인천과 부산의 경우에는 배후에 학습능력이 뛰어나고 교육수준이 높아 혁신 및 정보에 대한 이해가 높은 인적자원을 비교적 풍부하게 보유하고 있다. 해운을 포함한 물류전문인재는 상당히 형성되어 있으나 물류허브를 운영해 나가는데 필요한 고급 국제물류전문인재의 양성은 시급히 이루어 져야한다.

<표 3-26> 외국기업유치를 위한 경쟁력 분석 (SWOT 분석)

<p style="text-align: center;">내부환경</p> <p style="text-align: center;">외부환경</p>	<p>강점 (S)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 비교적 풍부한 고급인력 - 항만, 공항, 산업의 집산화 - 짧은 기간항로에 따른 물류비 절감 - 저렴한 항만비용 - 인천국제공항 건설 - 부산신항만·광양항 건설 - 전략적 요충지 입지 - 우수한 IT 인프라 - 항만, 공항을 포함한 저렴한 물류시설 비용 	<p>약점(W)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 고급국제 물류전문인력 부족 - 물류클러스터 요소의 불균형적 배치 - 생활여건(의료, 교육) 미흡 - 비효율적인 행정절차와 제도 - 노동시장의 경직 및 노사갈등 - 물류서비스 관리 주체 경쟁력 낮음 - 외국어능력 부족 - 인프라 경쟁력 주요 경쟁국에 비해 열위 - 조세제도 인센티브 미흡 - 산업입지제도 경직 - 항만비용구조 왜곡 (컨테이너세 부과) - 육로 시장접근성 취약
<p>기회(O)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 동북아경제권 대두로 물동량 증가 - 정부의 지원정책 강화 - 북한과 육로연결로 시장접근성 강화 - 동북아 물류 및 경제 중심지화에 대한 정부 및 지자체의 강력한 의지 	<p>S-O 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 물류클러스터기능 강화 - 전략적 마케팅 강화 - 인천국제공항을 동북아 항공 운송 허브로 발전 - 효율적인 복합일관 운송수단 연계 - 글로벌 물류/무역 정보네트워크 - 고객의 특정한 요구에 맞춘 VAL제공 능력 제고 - 물류, 유통, 생산 기능간 전략적 제휴 활성화 	<p>W-O 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 물류에 필요한 전문 인력육성 (대학특성화 유도) - 육로 접근성 강화 - 물류관련 산업유치 노력 - 기업경영 차원의 효율적 운영 - 조세인센티브 강화 - 저렴한 토지 제공 방안 모색 - 컨테이너세 미부과 방안 모색 - 의료, 교육 등 생활여건 및 지원산업 집중 유치
<p>위협(T)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 중국의 직기항 서비스 증가 - 주변 국가들의 치열한 물류허브경쟁 - 대북관계의 불확실성 	<p>S-T 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 북동항만의 틈새시장 공략 - 중국에 특화서비스 개발 - 동남아 등 신규 시장 개척 - 대북관계 개선 노력 - 정부의 물류에 대한 새로운 인식 및 투자확대 유도 	<p>W-T 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 중국보다 양호한 조세 및 산업 입지 인센티브 제공 - 다양한 중·러 연계육로 확보 - 노동시장 안정화, 대북관계 개선으로 정치·사회적 안정 - 물류기초시설 경쟁력 강화 - 보다 과감한 선택과 집중(전략 산업 선정 및 규제완화·지원 확대)

두 번째 강점은 항만과 공항, 공단이 집적되어있는 등 관련산업의 집적도를 들 수 있다. 즉 항만, 공항 및 산업단지를 중심으로 국가적인 계획을 통해 물류시설 및 관련산업의 집단화를 도모함을 말한다. 예를 들어, 내륙화물기지(복합화물터미널, ICD), 유통단지, 항만(예 : 광양항 배후단지) 및 공항배후단지개발계획(예: 영종지구 등) 등을 들 수 있다. 단지 향후 R&D나 행정 및 지원산업과 같은 혁신기능의 집적이 이루어지면 보다 효율적인 클러스터 형성이 가능해 질것이다.

셋째, 한국 항만의 짧은 기간항로상의 입지를 강점으로 들 수 있다. 주변 항만들과 비교할 때 대륙 간 항로 길이나 물류비가 상대적으로 저렴하게 나타난다. 이러한 입지적 강점은 환적화물의 확보와 글로벌 기업의 배송거점의 유치를 위한 강점으로 판단할 수 있다.

(2) 약점 (Weakness)

경제자유구역은 아직 많은 약점들을 가지고 있다. 첫째, 강점으로 제시된 풍부한 고급인력 중에서 물류관련 전문인력의 부재를 들 수 있다. 물류관련학과와 개설이 최근에 이루어져 물류분야의 기능인력과 고급인력의 균형적인 공급이 이루어지지 못하고 있다.

둘째, 물류클러스터 형성을 위한 구성요소가 불균형적으로 배치되어 있다는 점이다. 국내 물류수요의 불균형으로 클러스터 형성에 필요한 요소들, 예를 들면 물류거점시설, 물류혁신연구소나 대학, 물류기업 및 지원산업 등이 불균형적으로 분포되어 있다. 예를 들면, 대부분의 기업, 대학, 연구기관, 마케팅, 금융 등은 수도권에 집중하고 있고, 물류거점시설은 부족한 실정이며, 대규모 국제물동량이 발생하는 부산·광양 등지에는 기업, 대학, 연구기관, 마케팅, 금융 등이 부족한 실정이다.

셋째, 외국유수기업 및 핵심인력을 유치할 만한 정주여건 등 유인력이 미비하다는 점이다. 클러스터의 리더인 핵심인력의 유치를 위한 매력적인 환경조성이 부족할 뿐만 아니라 비효율적인 행정절차 및 제도, 노동시장의 경직 및 외국어능력 부족 등은 외국기업들을 유치하는데 장애요인으로 작용하고 있다.

넷째, 각종 조세제도와 산업입지제도의 인센티브가 상대적으로 취약하여 경쟁력을 상실하고 있다.

다섯째, 저렴한 항만이용료에도 불구하고 컨테이너세의 부과로 인해 총항만이용비용이 경쟁력을 상실하고 있다.

여섯째, 짧은 기간항로는 강점으로 부각되나, 경제자유구역과 동북아라는 배후시장과의 육로를 통한 접근성이 제공되지 못한 점은 약점으로 나타난다.

(3) 기회 (Opportunity)

경제자유구역의 첫 번째 기회요인은 앞서 언급한 동북아지역의 물동량 증가를 들 수 있다. 이는 우리나라에 기회요인인 동시에 위협요인이기도 하다.

두 번째 기회요인은 정부의 적극적인 지원 정책이다. 최근 국가균형발전의 일환으로 클러스터 도입을 천명하였고, 그 일환으로 경제자유구역, 자유무역지대 등을 지정하여 육성하려 하고 있다. 또한, 21세기 국내 성장산업으로 물류를 지목하고 있다. 물류분야에 대한 정부의 새로운 인식과 외국자본 및 기업들의 유치를 위해 노력 중이다.

세 번째는 경의선·동해선의 운용이 원활하게 이루어질 때, 인천, 광양, 부산 경제자유구역을 시종점으로 하고 대륙과 연결되는 복합수송체계 구축이 가능하다. 그 외에도 동북아 경제권의 성장 및 한중일 경제협력 가능성 대두를 들 수 있다.

(4) 위협 (Threat)

경제자유구역의 위협요인으로는 첫째, 중국의 직기항 증가를 들 수 있다. 물동량이 증가하면서 직기항 서비스가 증가하여 국내 항만의 환적물동량은 감소하는 것으로 나타난다.

둘째, 주변 국가들과의 경쟁이 심화되고 있다. 중국과 일본 등이 동북아 물류 중심을 표방하면서 급성장하고 있으며, 이로 인해 부산의 동북아 환적기능이 최근 많이 약화되고 있는 실정이다.

그 외에도 대북 관계의 불확실성, 지속적인 노사문제 등 불안정한 정치적·사회적 여건이 초기 투자의 걸림돌이 되고 있다.

2) 경제자유구역의 내부기능강화를 위한 SWOT분석

(1) 강점 (Strength)

지리적으로 싱가포르나 홍콩은 전통적으로 기간항로의 길목에 위치하고 있다. 그러나 실제 한국의 항만(부산 및 광양)을 중심으로 유럽과 미국 그리고 동북아 주요 항만와의 항로 길이와 운송비용에 있어서 경쟁력이 있는 것으로 분석되었다 (<표 3-16> 및 <표 3-17> 참조).

두 번째는 동북아시아의 일본과 중국의 중간적 위치에 입지하여 3국의 보완적 산업관계를 활용한 조립공장과 배송거점을 포함한 부가가치물류거점으로 성장할 수 있는 강점이 있다.

세 번째 강점은 환적화물처리에 소요되는 항만이용료가 상대적으로 저렴한 점을 들 수 있다. 단지 컨테이너세와 같은 추가비용의 부과는 제도적 지원을 통해 부과하지 않는 방안을 모색할 필요가 있다.

(2) 약점 (Weakness)

경제자유구역이 자체적으로 가지고 있는 약점은 주로 제2장에서 분석한 경제자유구역의 주요 문제점에 제시되어 있다. <표 3-6>의 평가기준과 함께 고려하면, 첫 번째 약점으로 배후권역의 규모를 들 수 있다. 즉, 시장의 규모가 한반도만으로는 부족한 실정이다. 인천경제자유구역은 그나마 시장규모가 있으나, 광양만권과 부산·진해권은 시장규모의 약세가 걸림돌이 되고 있다.

두 번째는 이러한 배후권역의 확대를 필요로 하는 시점에서 국내 제조업체의 국외로의 이전을 들 수 있다. 물류클러스터의 중요한 화물 발생원인 제조업체의 국내 이탈로 인해 경제자유구역 역시 제조업보다 비즈니스 중심이 되면서 물동량 확보에 어려움이 예상된다.

세 번째는 교통인프라의 병목현상은 전체 클러스터간의 교류를 어렵게 하고 있는데, 경제자유구역의 배후교통망이 미흡한 실정이다. 이로 인해 항만과 공항의 거리 및 도로·철도망 용량 부족 등 배후연계수단 취약하여 물류산업의 후진성을 면하지 못하고 있다.

네 번째는 중앙정부의 주요 추진전략의 실천력 부족을 들 수 있다. 지방자치단체와의 기능 및 재원의 명확한 분담과 지원이 부족한 실정이다. 그리고 추진전략 역시 시설확충에 치우치고 있어 외국기업들이 요구하는 행정규제 완화, 기업하기 편리한 제도적 여건조성 등에 대한 강력한 추진력이 부족하다.

다섯 번째 약점으로는 3개 지역의 물류추진전략의 차별성 부족을 들 수 있다. 다른 경쟁국과는 차별화된 독특한 서비스가 필요하나, 3개 지역은 모두 주변 여건이나 산업특성을 반영한 물류추진전략의 제시가 미흡하다.

<표 3-27> 경제자유구역 내부기능 강화를 위한 경쟁력 분석 (SWOT 분석)

내부환경	강점(S) - 짧은 기간항로 - 중간적 입지 - 저렴한 항만비용	약점(W) - 시장성 부족 - 제조업체의 국외 이탈 - 배후수송망의 부족 - 정부의 추진전략 방향 오류 - S/W측면의 개선을 위한 강력한 추진력 부족
외부환경		
기회(O) - 환적용이한 입지적 장점 - 간선도로망, 철도망 등 배후교통망 확충에 투자 - 중·러와 육로연결로 시장접근성 강화 및 시장규모 확대	S-O 전략 - 중국에 특화된 서비스 제공 - 복합수송체계 구축	W-O 전략 - 배후수송망 확보로 접근성 개선 - 입지적 강점 및 각종 인센티브의 강화를 통해 제조업체의 국외 이탈 방지 - 정부의 물류추진 전략의 실시간 모니터링과 수정 - 경제자유구역 인지도 강화를 위한 홍보활동 강화
위협(T) - 환적화물의 감소 - 급변하는 국제물류추세 - 대북관계의 불확실성으로 육상교통로 확보 불명확	S-T 전략 - 환적화물에 대한 인센티브 제공 (무료장치기간 연장) - 부가가치물류 등 국제요구 사항 수용 - 대북관계 개선 및 육로운영에 대한 세부적 합의 도출	W-T 전략 - 신규 시장의 확보 및 기존 내수시장의 확대 도모 - 부가가치물류 등 정부의 물류전략 및 추진체계 수정

(3) 기회 (Opportunity)

경제자유구역의 특성화를 위한 첫 번째 기회요인은 환적이 용이한 입지적 강점과 항만조건을 가지고 있다는 점이다. 일본과 중국의 중간입지에서 동북아 어는 항만이나 공항으로도 가장 단거리로 운송이 가능한 강점을 가지고 있다 (<그림 3-1> 참조).

두 번째 기회요인은 국가간선도로망 및 철도망 등 경제자유구역의 배후교통망 확충에 정부와 민간의 투자가 집중되고 있는 등 향후 개선의 여지가 충분히 있다. 동시에 수도권권의 물류·금융중심화 전략이 여러 전문가들 사이에서 제기되고 있는 점을 감안할 때, 향후 경제자유구역의 물류클러스터 형성에 기회요인이 될 수 있다.

세 번째는 경의선·동해선의 연결과 함께 중·러 등 대륙과의 연계배후교통망이 확보가 가능해 지며, 이는 시장접근성의 개선과 시장규모의 확대로 연결된다.

(4) 위협 (Threat)

가장 중요한 위협요인으로는 환적화물의 감소를 들 수 있다. 2003년 이후 환적화물의 증가세가 둔화되고 있는데 이는 항만시설의 부족으로 환적화물의 수용이 어려워진 점과 중국의 직기항 서비스 증가를 원인으로 들 수 있다.

두 번째는 급변하는 국제물류변화에 한국의 대응전략이 늦다는 점이다. 즉, 국제물류추세의 변화를 추진전략에 적시에 반영하지 못해 아직도 전근대적인 물류단지 형태를 추구하는 등 국내 지역개발사업화에 머물 가능성이 있다는 점이다.

세 번째 역시 대북관계 불확실성으로 인한 중·러 연계 육상교통망의 단절가능성은 시장접근성과 시장의 규모 확보 측면에서 큰 걸림돌이 될 수 있다.

4

경제자유구역의
물류거점 기능 강화 방안

경제자유구역의 물류거점 기능 강화를 위해서는 우선 외국기업유치를 위한 과제와 경제자유구역 자체 기능강화를 위한 과제로 구분할 수 있다. 이러한 대부분의 문제는 국가간 비교를 통해 도출된 것으로 3개 경제자유구역에 공통으로 해당되는 과제라 할 수 있다. 반면에 지역특성에 따라 3개 지역은 각기 상이한 강점과 약점을 가지고 있으며, 이에 따라 대응과제 역시 상이하게 도출될 수 있다. 여기에서는 이러한 공통과제와 개별지역별 과제를 제시하고 경제자유구역의 물류기능 강화를 위해 필요한 기본방향을 제시하고 있다.

1. 기본방향과 전략

물류기능강화를 위한 경제자유구역의 기본 방향은 대분류로 두 가지 그리고 세분류로 일곱 가지를 제시할 수 있다.

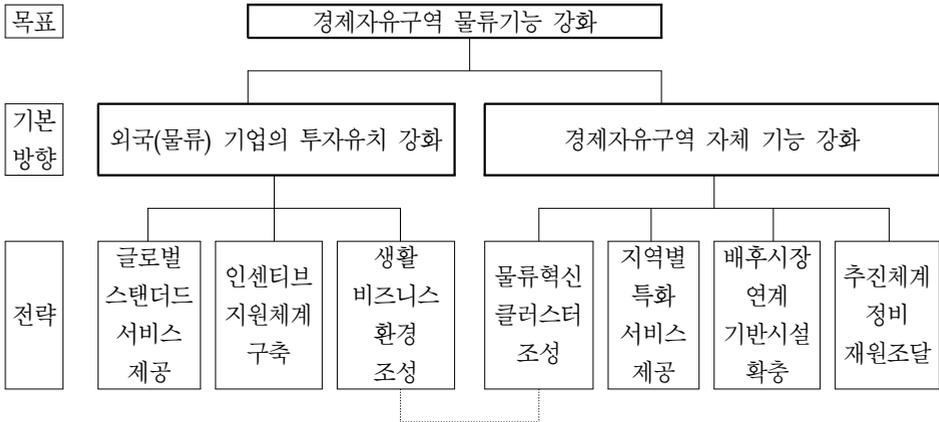
대분류에서는 첫째, 외국기업의 유치가 가능한 각종 지원 및 편의시설의 제공을 원칙으로 한다. 둘째, 경제자유구역 자체의 기능강화 및 특화를 위한 혁신을 원칙으로 한다.

우선 외국기업의 유치를 위해서 설정할 수 있는 세부 전략은 글로벌 스탠더드에 적합한 물류서비스 제공, 인센티브 등 지원체계 구축 그리고 쾌적한 생활·비즈니스 환경 조성이다.

경제자유구역의 자체 기능 강화 및 특화를 위한 첫 번째 전략은 기존 물류시설

의 혁신과 신규 물류시설간의 조화로운 클러스터 형성이다. 두 번째 전략은 지역의 특성을 반영한 특화된 서비스의 제공이다. 세 번째는 국내외 물류산업 및 물류시장과의 연계성 강화를 위한 기반시설 확충이며, 끝으로 이들의 효율적 추진을 위한 조직체계와 재원조달 전략이 수립되어야 한다.

<그림 4-1> 경제자유구역 물류기능 강화 기본방향 및 전략



2. 주요 공통과제 도출

1) 외국기업유치를 위한 공통과제

외국기업의 유치를 위해 가장 중요한 항목은 다른 국가에 비해 경쟁력있는 인센티브 제공과 기업과 전문가들의 활동을 자유롭게 해 주는 시스템을 구축하는 것이다. 현황분석, 국제항만과의 경쟁력 비교, 설문조사 등을 통해 도출된 문제점은 각기 SWOT분석 (<표 3-26>~<표 3-27> 참조)에 반영되어 각기 해결을 위한 전략과 과제로 제시되었다. 그러나 이러한 과제는 항목에 따라 경제자유구역의 자체 기능강화에도 중복되어 영향을 미치는 요소도 있다.

(1) 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공

우리나라는 영어를 유창하게 구사할 수 있는 전문인력이나 안정적인 노동시장 제공 등에 있어서 경쟁국가들 보다 뒤지는 것으로 분석되었다. 또한 국제물류시장이 항만과 공항을 중심으로 배후수송체계를 확보한 복합수송체계를 요구하는 것에 대해서도 우리는 분단국가로서 만족할만한 서비스를 제공하지 못하고 있어 접근성이 열악한 것으로 외국기업들이 설문에 답하였다.

글로벌 스탠더드 서비스에서 우리가 기본적으로 추진해야 할 과제는 물류에 필요한 전문인력 육성, 안정적인 노동환경 조성 그리고 중·러 등 대륙연계를 통한 복합수송체계 구축 그리고 국내물류산업의 현대화 등 네 가지로 구분할 수 있다.

① 국제화된 물류인력 육성

국제화된 물류인력의 양성은 동북아 물류거점 기능 확보의 필수요건이며, 이를 위해 항공, 해운, 철도분야 등 협정관련 전문인력 양성 및 물류 외교력 및 협상력을 강화해야 한다. 대학중심으로 물류인력의 체계적인 양성프로그램 개발 및 시행이 필요하며, 특히 물류기능직과 물류관리직간의 균형있는 배출을 할 필요가 있다. 이러한 전문인력의 양성과 기업의 경쟁력 및 물류생산성 향상을 위해 물류산업체와 대학·연구소간의 긴밀한 연관관계 형성이 필요하다. 이를 위한 중장기 종합계획 수립과 이를 시행할 수 있는 예산확보 및 투자 활성화 방안 모색이 필요하다.

② 안정적인 노동환경 조성

우리나라의 노사관계는 외국인 투자자들이 투자를 꺼리는 장애요소로 작용하고 있다 (<표 3-12> 참조). 생산적이고 합리적인 노사관계 정립을 통하여 노사분쟁으로 인한 손실을 최소화하고, 노동시장 안정화 및 대외 신인도 제고에 노력해야 한다. 특히 경제자유구역에 입주한 외국인투자기업에 대한 노사문제 해결을 위한 지원 강화가 필요하다.

경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률(제19조)에 의하면 “경제자유구역안

에 입주하는 기업의 사용주와 근로자는 노동쟁의에 관한 관계 법률상의 절차를 엄격히 준수함으로써 산업평화를 유지하도록 노력하여야 한다.”고 규정하고 있지만 이에 따른 시행령은 구체적으로 제시하지 않고 있어 외국인들에게 노동시장의 유인책으로 제시하기에는 미약한 감이 있다. 따라서 법의 적용도 무노동 무임금 원칙을 준수하고, 퇴직금 및 휴가제도 등에 대해서도 제도개선 (<표 4-1> 참조)을 통해 외국기업들의 기업활동 보장과 투자유치의 유인책으로 활용해야 한다.

<표 4-1> 경제자유구역의 노동제도 개선(안)

개선 항목	내 용
법의 적용	- 무노동 무임금 원칙 준수 - 불법 쟁의행위에 대한 엄정한 법 적용 등
인수·합병 시 고용승계	- 영업양도, 자산매각 시 고용승계의무 면제 - 특히 파산법 상 파산선고가 이루어져 파산관재인에 의한 기업변동(영업양도)의 경우 고용승계 배제를 명문화
퇴직금	- 법정 퇴직금제도 폐지 및 기업연금제도로의 전환
휴가제도	- 주휴일 유급규정 및 월차휴가제 폐지 - 연차휴가의 상한선 설정, 유급 생리휴가제 폐지

③ 대륙을 연계한 복합수송체계 제공

글로벌 기업들이 투자유치를 결정하는 요건으로 시장접근성 및 시장규모를 들고 있다. 이러한 접근성 향상에 가장 큰 영향을 미치는 것이 다양한 교통수단의 복합적 활용일 것이다. 이러한 점에서 가장 중요한 국제물류수송수단은 해운과 항공이며, 이는 복합수송체계를 구축하는 기초물류거점시설이다. 특히 우리나라 3개 경제자유구역은 모두 공항과 항만을 동시에 가지고 있어 이러한 해-공(Sea & Air)복합수송의 최적지로 나타난다. 그러나 이들 공항들은 여객 위주이며 따라서 화물수송기능의 강화가 향후 필요하다.

이들 기초물류거점시설과 함께 중요한 것이 배후수송망이다. 도로와 철도를 포함한 효율적인 육상수송루트 확보를 통한 복합수송체계의 구축이 물류거점의 필수조건이라는 것이 네덜란드(로테르담항, 스키폴공항 등)의 사례에서도 뚜렷이 나타나고 있다. 즉, 기존 항만이나 공항을 혁신클러스터화(제3세대 항만 등)

하는 과정에서 이러한 배후수송로의 확보는 우선되어야 한다.

이런 배후교통망은 전국적 및 국제적 네트워크를 고려해야 한다. 우선 경제자유구역의 배후교통망은 전국적인 네트워크와 연계되어야 하며, 이러한 측면에서 인천은 서해안고속도로 및 경부선철도 혹은 구상중인 서해안산업철도(가칭) 등과 연계가 필요하다. 광양만권 역시 여수~순천간 고속화도로 확충 및 철도시설의 개량(복선전철화)를 통해 수송능력 제고에 노력해야 한다.

한편, 이러한 노선들은 북한의 교통망과 연계하고, 중국 및 러시아와 연계될 수 있어야 하며, 특히 인천경제자유구역은 해주지역으로의 직결노선에 대한 검토가 필요하다. 이를 통하여 동북아 자유도시간 네트워크 형성이 필요하다. 중국, 일본의 경제자유구역과 유사한 형태의 자유도시들의 물리적·인적네트워크 강화를 통해 동북아물류의 효율성을 제고해야 한다. 이러한 네트워크 속에는 물류정보DB 공유시스템을 구축해야 한다.

이러한 복합수송서비스 제공을 위해서는 종합물류기업을 통한 고품격 물류서비스를 제공해야 한다. 물류서비스 최근 윈스톱서비스형태로 물류거점에서 다양한 서비스를 제공받기를 원하고 있다. 이를 위해 전문물류기업의 육성을 통한 종합물류업체의 양성을 통해 신속, 정확, 저렴한 물류서비스와 신뢰성 있는 물류서비스 제공 기반을 확충하고 이와 병행하여 화주·기업과 함께 하는 국제화된 고품격 맞춤형물류서비스 제공해야 한다.

④ 국내 물류산업구조의 현대화를 통한 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공

외국기업의 물류활동은 일부 국내시장을 겨냥하고 있다. 이러한 점을 감안하여 국내 물류산업구조의 현대화가 이루어져야 한다. 현재 국내물류산업은 업체의 영세성, 다단계·지입제 등 비효율성, 중복규제, 인력부족 등 총체적인 문제점을 안고 있다. 경제자유구역의 물류활성화를 위해서는 우선 국내 물류산업구조의 개선을 통해 물류활동의 지원이 있어야 한다.

또한, 연관산업의 활성화 및 연계성을 확보해야 한다. 현재 국내 물류클러스터 형성의 약점 중의 하나가 부가가치물류의 실천이다. 경제자유구역에는 일부 포

장·조립·가공 등의 부가가치물류기능의 도입이 계획되고 있으나, 이들을 지원할 수 있는 연관산업 (금융, 보험, 법률, 제조, 업무 등)과의 연계성 확보가 함께 이루어져야 한다.

(2) 인센티브 강화 및 지원체계 구축

우리나라는 조세 및 산업입지 그리고 일부 항만비용 등에서 경쟁력을 상실하고 있다. 그리고 각종 지원체계 역시 중앙정부와 지방정부간의 협력부족과 중앙정부의 물류에 대한 인식 부족 등 효율적인 지원체계가 이루어지지 못하고 있다.

이들 문제 해결을 위해 우선 조세제도 및 산업입지제도의 개선, 원스톱 행정서비스 등 업무 지원을 위한 추진체계 구축 등을 세부 과제로 제시할 수 있다.

① 인센티브 강화

조세제도와 산업입지제도에서 비롯된 지가 등 국제적 비교에 따라 상대적으로 경쟁력이 낮은 지원항목의 개선이 필요하다. 중국 등에 비해 지원이 미흡한 산업입지제도, 복잡한 조세제도의 개선과 조세감면대상의 확대 방안 등의 검토가 필요하다.

우선 조세제도에서 우리나라는 법인세의 우대세율 적용, 신기술 도입시 인센티브 부여 등 중국이나 싱가포르에서 적용하고 있는 세율과 인센티브에 비해 불리한 입장이다. 그리고 감면대상 업체도 제한적이어서 실질적으로 혜택을 받는 기업이 타 국가에 비하여 적은 것으로 나타난다 (<표 3-6> 참조). 결국 법인세의 우대세율 적용과 신기술 및 생산설비 확장 시 인센티브 부여 그리고 감면대상 역시 경제자유구역에 입주하는 일반기업들이 대부분 혜택을 받을 수 있도록 제도의 개선이 필요하다.

산업입지제도 역시 경직된 개발방식과 임대제도로 인하여 지가, 분양가 혹은 임대료가 높게 책정되어 있고, 이로 인해 경쟁력이 약화되고 있다. <표 4-2>는 현행 산업입지 제도의 개발주체, 인허가 절차, 부대비용, 임대방식 등에서 산업입지제도에서는 민간참여를 확대 유도하고, 일괄 원스톱서비스 제공, 입주시 부대

비용 감면 그리고 임대제 활성화 등을 제안하였다. 이런 개선방안들을 전국에 단기간에 적용하기는 어려우므로 우선적으로 경제자유구역에 적용하여 외국인 투자유치의 유인책으로 활용해야 할 것이다.

또한 컨테이너세의 조정 혹은 국가적 지원 그리고 환적화물에 대한 무료장치 기간 확대 시행 등의 인센티브 강화가 필요하다.

<표 4-2> 산업입지 제도의 문제점과 개선방안

개 선 항 목	문 제 점	개 선 방 안
개발주체	- 개발주체가 국가 및 공공기관으로 제한되어 있어 가격인하 유도에 한계가 있음	- 외국인 개발업자를 포함한 민간 참여를 확대 유도
인허가 절차	- 산업용지 확보 및 공장건축과 관련한 각종 인허가사항이 행정기관 별로 처리됨	- 별도의 팀제를 통해 처음부터 끝까지 일괄 지원하는 윈스톱 서비스 행정 체제로 보완
부대비용	- 산업용지 구입시 취득세 등 각종 부대비용이 많아 기업체 부담이 큼	- 입주시 각종 부대비용이 약 10%소요되고 있으나, 산업단지공단 효율화 등을 통해 줄여야 함
임대방식	- 분양제의 일반화로 산업용지 구입자금 부담이 커 초기투자 비용이 높음	- 임대제를 활성화하여 기업의 초기 자금부담 완화

주 : 영국, 아일랜드는 분양제보다 임대제도가 일반화되어 초기의 자금부담 경감시키고, 임대기간이 125년에서 최장 999년까지로 일반화되어 있음

② 규제완화 및 기타 지원제도 정비로 물류활동편의 제공 및 투자여건 조성

우선 경제자유구역내에서는 국내법에 적용받지 않는 과감한 규제 자유화정책을 실시해야 한다. 노동, 의료, 교육 등에서 현재의 애매한 규제완화 조치에서 보다 과감한 규제자유화로 투자유치 요인을 마련해야 한다.

그 외 전문인력의 공급을 위해 국내 공무원법에 적용받지 않고 구역청장 및 전문관리직에 외국전문가를 영입할 수 있도록 허용해야 한다. 또한 경제자유구역 종사 물류인력의 출입국관리를 개선해야 한다. 출입국관리의 경직성 완화 및 탄력적 적용을 통해 국제물류거점 기회 창출과 국제물류전문인력의 확보에 기여할 수 있을 것이다.

끝으로 건축, 토지이용규제 등 클러스터 형성의 걸림돌을 제거해야 한다. 클

러스터는 필요한 기능들 간의 자유로운 결합에 의해 이루어지는 것이 가장 바람직하나, 우리나라는 토지이용규제 등으로 자유로운 시설이나 기능의 입지가 어렵다. 따라서 물류클러스터 형성에 필요한 토지이용규제 완화, 진입장벽의 철폐 등이 필요하다.

③ 원스톱 행정서비스 체계 구축

외국기업들이 국내 투자시 불편요소 중의 하나로 관료주의와 복잡한 행정절차를 들고 있다. 이러한 문제점 해소를 위해 지방자치단체와 정부 기능의 통합·조정 등을 통해 협력체계를 구축해야 한다. 예를 들면, 화물전용 CIQ(세관, 농수산물 검사소 등) 설치, 24시간 통관체제 및 서류없는 (paperless) 통관체제 정착 (EDI 확대) 등 효율적인 정부의 물류지원업무 추진을 위해서 정부기능을 통합·조정하여 단순화함으로써 원스톱 행정서비스가 가능하도록 해야 한다.

또한 국제적 물류관련 전문서비스 지원을 위해 지역물류지원센터를 설치할 필요가 있다. 즉, 경제자유구역에 진출 또는 진출하고자 하는 제조업체나 물류기업을 대상으로 제조업체-물류업자간 계약체결주선, 물류활동(보관, 판매, 전시 등) 공동화, 애로사항 공동해결 지원, 물류관련정보 제공 등의 서비스를 제공한다.

(3) 생활·비즈니스 환경 조성

외국기업을 유치하기 위해서는 외국기업에 종사하는 전문가들이 편안하고 쾌적하게 생활하고 업무를 처리할 수 있는 환경이 조성되어야 한다. 여기에는 주거, 의료, 교육, 쇼핑, 레저 등과 같은 일상 도시기능이 모두 포함되어야 하며, 이 또한 글로벌 스탠더드에 부합하도록 해야 할 것이다.

이러한 문제를 해결하기 위해서 우선 생활 및 비즈니스 지원 시설 확충과 외국인이 편리하게 활동할 수 있는 영어공용화를 과제로 제시할 수 있다.

① 생활 및 비즈니스 지원 시설 확충

고급인재와 해외인력의 유치를 위한 비즈니스 및 주거환경 확보를 통해 고급인력과 글로벌 기업의 유치 여건을 조성해야 한다. 이를 위해 국내외 기업, 특히

글로벌물류기업의 활동을 위한 비즈니스, 금융 등 복합지원시설과 주거, 레저, 교육, 의료 등 활동기반시설을 확충하고 이를 통해 원스톱 복합서비스를 제공해야 한다.

이를 위해 물류단지 역시 로지스틱스 파크와 같은 자연친화적인 느낌을 주는 용어로 바꾸며, 경제자유구역이 미국의 실리콘밸리와 같이 연구, 생산, 주거 등 생활환경이 갖춰져 있는 원스톱 클러스터 (One-Stop Cluster) 형태의 복합지역으로 개발되어야 한다. 또한 외국인을 대상으로 한 생활편의시설을 대폭 확충해야 한다. 그 외에도 레저시설, 영화관·공연장 등 엔터테인먼트시설을 포함한 물류 클러스터를 형성해야 한다.

② 영어의 공용화 추진

우리가 외국에서 생활하면서 가장 불편을 느끼는 것 중의 하나가 의사소통이다. 따라서 외국인들의 편의와 외국기업의 유치에 위하여 의사소통을 하는데 필요한 영어를 경제자유구역 내에서는 공용화하거나 영어구사가 가능한 가이드나 통역원의 배치 등의 노력이 필요하다.

2) 경제자유구역의 기능강화를 위한 공통과제

경제자유구역의 기능강화를 위해서는 국제물류추세를 감안하여 물류클러스터를 형성하고 지역의 특화된 서비스를 제공하는 것이 가장 중요하다. 그리고 경제자유구역의 효율적 운영을 위한 조직의 정비 및 대규모 사업에 소요될 재원의 원활한 확보가 중요한 과제라 할 수 있다.

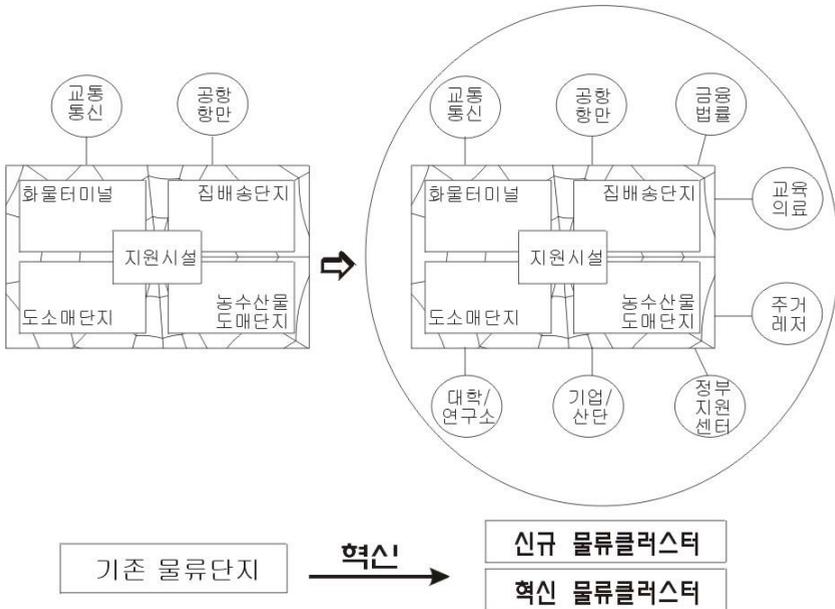
(1) 복합기능을 위한 물류혁신클러스터 조성

① 물류혁신클러스터 구성

경제자유구역 내에는 이미 운영 중인 물류시설들이 있으며, 이들은 기존의 물류단지에서 물류클러스터로의 혁신을 통한 현대화된 클러스터(혁신클러스터) 형성이 필요하다. 여기에는 기존 물류시설에 연구소 및 대학과의 산·학연계, 정부

지원센터의 유치, 지원산업과 네트워크 형성 그리고 정보센터 등 정보화의 추진 등을 통해 새로운 부가가치를 창출할 수 있는 혁신클러스터 조성 전략이 우선되어야 한다. 또한, 경제자유구역 내 새로이 확충되는 물류시설들은 조성단계에서부터 계획적인 클러스터개념을 도입한 로지스틱스 파크(logistics park)¹²⁾ 개념을 도입한 신규 클러스터 조성 전략의 추진이 필요하다.

<그림 4-2> 물류 클러스터의 추진 전략



12) 네덜란드 로테르담의 항만과 ECD 및 배후물류단지가 클러스터화된 Distripark이 있음

② 산-학-연 연계 클러스터 형성

대학·연구소 및 대기업의 유치를 통한 클러스터형성의 핵을 확보하고, 기존 산업단지의 혁신 클러스터화를 유도해야 한다. 즉, 산-학-연 물류클러스터를 통해 전문인력 양성, R&D부족, 클러스터 리더의 부족 등을 극복해야 한다. 이러한 문제를 해결하기 위해 각 권역에 위치하고 있는 대학들의 물류특성화를 유도하고, 교육내용 역시 지역 물류클러스터가 요구하는 주문형 교과를 작성하는 등 적극적인 대응이 필요하다. 또한, 물류전문연구소를 신설 혹은 유치하여 R&D기능을 강화하고 클러스터 자체의 지속적인 혁신을 주도해 나가야 할 것이다.

이러한 R&D는 주로 물류관리기술의 혁신에 초점을 맞추고 RFID를 포함한 물류기술의 도입으로 경제자유구역을 e-로지스틱스 거점화할 수 있도록 해야 할 것이다.

③ 물류수요창출을 위한 경제자유구역내 기존 산업단지 혁신 및 제조업체 유치

물류거점화를 위해서는 물동량을 우선적으로 확보해야 한다. 물류거점에는 물동량이 있어야 하며, 경제자유구역의 물동량은 수출입화물과 환적화물이 주를 이룰 것이다. 특히, 수출입화물은 제조업체들과 연관이 깊으며, 제조업체의 확보는 곧 물동량 확보의 지름길임을 감안하여 제조업체와 기존 산업단지의 이탈 방지가 필요하다. 이러한 제조업 기능의 강화를 위해 자유무역지대를 경제자유구역내 지정하여 운영할 필요가 있다. 이를 통해 경제자유구역을 물류거점에서 유통허브, 생산허브 그리고 국제경영허브로 발전시켜 나가야 할 것이다.

④ 물류거점 형성과 배후지 확보를 통한 클러스터형성의 물리적 조건 충족

국제물류거점시설을 확보하기 위해 3개 경제자유구역에 추진 중인 공항, 항만 그리고 물류센터의 계획을 조속히 시행하고, 앞서 제시한 산업특성을 감안한 필수시설은 반드시 확보해야 한다.

또한, 클러스터의 가장 기본이 되는 것은 충분한 토지이며, 충분한 배후지 확보가 어려울 때 도시교통문제와 물류의 비효율성 문제는 심각하다(예 : 부산 ODCY). 따라서, 항만과 공항 배후에는 충분한 부지의 확보를 통해 다양한 시설

과 기능들이 집적할 수 있는 물리적 기반을 조성해야 한다.

⑤ 경제자유구역내 부가가치물류센터의 설치 의무화

기존의 물류행태는 단순한 독립된 물류기능의 수행이 대부분이었으나, 최근에는 다양한 물류기능을 원스톱으로 처리하는 부가가치물류가 국제적인 추세이다.

이런 부가가치물류센터는 주로 수출입화물이 이동하는 경로에 있는데, 경제자유구역이 모두 한반도의 관문(gateway)임을 감안할 때 부가가치물류센터의 설치에 적합하다. 부가가치물류센터에는 다양한 물류기능과 지원기능의 집적이 필요하다. 여기에는 조립, 가공, 포장, 라벨링 등 다양한 부가가치활동이 집적되며, 경제자유구역에는 이러한 부가가치물류센터의 설치를 의무화하는 방안을 강구해야 한다.

(2) 지역특화 서비스 제공

① 3개 지역별 특화된 물류서비스 제공

물류는 국제적 기준(글로벌 스탠더드)을 강조하는 분야이며, 기본적인 서비스는 반드시 국제적 기준을 준수하면서 클러스터가 형성되어야 할 것이다. 그러나 글로벌스탠더드화된 서비스만으로는 경쟁시대에서 생존하는 것은 쉽지 않으며, 따라서 지역의 잠재력과 특성에 기초한 특화된 물류클러스터 개발 및 확충이 필요하다.

3개 경제자유구역의 산업특성을 반영한 물류기능을 유치하기 위해서는 인천, 광양, 부산·진해 지역의 배후 산업특성을 감안한 독특하고 전문화된 물류기능의 유치가 필요하다. 예를 들며, 부산은 배후 자동차부품 등 경공업 중심, 광양은 제철, 정유 등 중공업 위주, 그리고 인천은 소형반도체 및 바이오 등 첨단산업 위주의 특성을 감안하여 해운물류전문, 항공물류전문, 복합물류전문 클러스터의 집중 육성이 필요하다(<표 2-11> 참조).

이와 병행하여 3개 경제자유구역의 전문성을 강화해야 한다. 광양, 부산 등의 인지도나 향후 물류거점으로서 성장가능성에 대해 설문결과 비교적 회의적임을

알 수 있다. 이를 만회하기 위해서는 광양과 부산지역의 물류기능을 특정지역 (혹은 도시별)을 대상으로 하는 전문화된 서비스를 제공할 수 있다. 예를 들면, 부산은 큐슈 지역, 광양은 동남아시아 지역 그리고 인천은 북중국 지역의 물류전문서비스 시행 등이 해당된다.

동북아 물류체계상의 권역별 수평적 기능분화는 최근 국제 해운 및 국제물류 환경의 변화요소 중에서 지역별, 국가별로 정기선의 루트를 특화하는 점을 감안하여 각 항만간 기능을 분화할 수 있다. 수평적 기능분화의 기준으로는 항만이나 물류거점에서 주로 취급하는 화물의 종류, 수출입대상 지역을 들 수 있다.

부산은 컨테이너를 중심으로 다양한 화물 처리 및 배후 경공업지역을 고려하여 경공업 제품을 주로 처리하는 항으로 특화 가능하고 광양은 배후 석유화학공단을 고려하여 원유수입 및 석유화학제품 처리 거점으로 특화가 가능하다.

항만별 입지적 강점을 고려하여 수출입대상지역별 특화 방안을 살펴보면 부산항은 부산권 및 상해권의 미주지역 화물의 거점항, 인천항은 북중국 항만전문 서비스 항, 광양항은 동남아시아 화물 전문항으로 특화 될 수 있을 것이다.

<표 4-3> 동북아 물류체계의 수평적 위계 및 특성

구 분	특성	구 분	대상물류거점
취급화물	항만과 배후지역의 취급화물의 종류	경공업품	부산, 후쿠오카, 동경, 천진, 청도 등
		컨테이너	부산, 광양, 인천, 고베, 카오슝, 천진, 상해, 청도, 대련, 후쿠오카 등
		중공업품	키타큐슈, 대련, 포항, 광양 등
		원유	대련, 광양 등
		벌크	인천, 키타큐슈, 대련 등
수송 대상지역	주요 화물수송 대상지역	미주	부산, 고베 등
		구주	카오슝, 후쿠오카, 고베, 부산 등
		동남아	광양, 인천, 상해, 천진, 키타큐슈 등
		ANZ	상해, 카오슝, 부산, 고베 등

② 물류기업국제협작 적극 추진 및 정부의 지원 필요

지역의 특화를 위한 방법 중의 하나가 글로벌기업과의 제휴 및 협작을 통한 전문성 강화와 경쟁력 강화방안의 모색이 필요하다. 특히 중국의 물동량 처리를 위한 현지법인과의 합작계약으로 중국의 틈새시장을 공략하고 역으로 중국이 경제자유구역을 이용할 수 있도록 해야 한다. 이를 위해 정부의 적극적인 행정지원 필요하다. 이와 병행하여 국내 공항·항만과 동북아 공항·항만간의 신규항로 개설을 통해 글로벌 네트워크 구축을 위한 국제항로의 개설로 물동량 확보에 노력해야 한다.

(3) 배후시장 연계를 위한 기반시설 확충 (내륙-해안 연계형 전국 물류네트워크)

우리나라는 물류클러스터의 3대 주요 결절점(Node)인 제조업체(화물발생)-물류시설-소비지(화물도착)의 배치가 확연히 구분되고 있다. 즉, 제조업체 및 항만·공항 등 주요 화물발생지는 해안에 입지하고 있고, 반면에 주요 화물도착지인 대규모 소비지는 내륙에 입지하고 있다. 이로 인해 전국 5대 내륙화물기지가 대도시 주변에 입지하고 있다. 결국 해안에 입지하게 되는 경제자유구역의 물류클러스터와 내륙 대도시 주변의 물류클러스터를 연계하기 위한 전국적인 물류클러스터 네트워크 구축이 필요하다. 이를 위해서는 서로 분리되어있는 이들 결절점 들을 효율적으로 연결시켜 줄 수 있는 도로·철도 등 물류인프라의 효율적인 구축이 필요하다.

(4) 추진체계 정비 및 재원조달 방안 모색

① 경제자유구역청의 운영 효율화방안 모색

경제자유구역청 운영의 자율성을 확보할 수 있는 방안을 수립할 필요가 있다. 현재 지자체와 재정부의 감독을 받는 형태로서는 개발, 투자유치 활동 등에서 운영의 폭이 제한적이다. 이의 대안으로서 특별행정구역제도 도입, 대통령 직속 경제자유구역관리청 등이 제안된 바 있으나 좀 더 논의할 필요가 있다. 이러한 대안 모색 시 지자체의 참여를 배제하는 것보다는 지자체가 보다 효율적으로 참여

할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

또한, 경제자유구역청의 기능을 개발 및 외국인 투자유치 등 본연의 업무에 집중시키고 일반 행정이나 민원처리기능은 기존 담당기관에서 처리하도록 업무를 조정할 필요가 있다. 동시에 물류담당 전문조직의 강화방안도 모색해야 한다.

② 경제자유구역 물류기능 강화를 위한 재원확보방안 모색

중앙정부나 지방정부 모두 일반예산으로 물류클러스터를 형성하는 재원을 조달 하는 데는 한계가 있다. 일반적으로 SOC에 지원되고 있는 지역균형발전특별회계, 지방교부세, 지방양여금 등은 실효성이 미흡한 실정이다.

따라서, 지방자치단체의 재원조달 확대 방안이 필요하다. 물류가 지역과 국가의 성장 동력산업임을 감안하여 지역물류발전기금 등의 기금마련을 통한 재원 방안 모색 및 미약하나마 지역균형발전특별회계의 활용도 고려하여 물류를 주도 하는 민간의 합리적 투자 유도와 그에 상응하는 인센티브 부여도 향후 재원마련에 많은 도움을 줄 것으로 판단된다.

동시에 국가역량의 선택과 집중을 통한 경쟁력 강화방안의 모색이 필요하다. 경제자유구역내 물류시설에 대한 조기투자 및 건설은 경쟁력 확보에 결정적인 역할을 할 수 있으므로, 집중적인 투자가 필요하다. 그리고 이미 수립하여 추진하고 있는 계획의 지속적인 모니터링을 통한 수정과 보완을 실시간으로 할 수 있는 체제를 갖추어야 할 것이다.

3. 3개 구역별 주요 과제

1) 인천 경제자유구역

(1) SWOT 분석

인천경제자유구역은 인천항과 인천국제공항과 지리적으로 인접하여 위치하고 있어 해-공 (Sea & Air) 복합운송기지로 활용할 수 있어 동북아 물류중심지가 되기 위한 복합연계 수송망 체계가 방 정비되어 있는 지역이다. 특히 인천공항은 동북아 허브공항으로 모습을 갖추어가고 있으며, 항만보다는 공항을 앞세운 국제물류기능 강화에 초점을 맞추어야 할 것이다. 이러한 장점으로 인해 3개 경제자유구역 중 외국기업들에게 인지도와 선호도가 높아 외국인직접투자 유치 가능성이 높다.

인천경제자유구역의 강점은 지리적으로 동북아 물류거점지에 위치하여 항공과 항만을 이용한 복합운송체계 구축이 가능하다는 점이다. 또한, 수도권이라는 대규모 배후시장이 존재하여 성장가능성이 높다. 반면 약점으로는 경제자유구역의 행정서비스나 외국인 생활편의시설들이 부족하고 국내 노동시장과 확연히 구분된 노동여건의 유연성이 부족한 실정이다. 항만과 공항이 인접한 인천경제자유구역의 기회요소로는 대중국 물동량 증가에 대비하여 효율적으로 대응할 수 있다는 점과 광역인프라 확충 계획과 유비쿼터스 도시조성계획 등은 향후 외국인 투자유치 촉진에 기여할 것으로 생각된다. 이러한 기회요인과 더불어 위협요인으로 작용하고 있는 것은 경쟁국인 중국이 빠른 속도로 성장하고 있다는 점이다. 관련 인프라나 제도를 조속히 구축하고 정비하지 않으면 동북아 물류거점은 어려울 것이다.

<표 4-4> 인천 경제자유구역의 경쟁력 평가

<p style="text-align: center;">내부환경</p> <p style="text-align: center;">외부환경</p>	<p>강점(S)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 인천항, 인천공항이 인접 - 지정학적 우수성 - 양호한 연계운송 네트워크 - 대규모 배후시장 존재 - IT, BT 고급인력 확보 용이 - 저렴한 공항 이용 비용 	<p>약점(W)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 물류기업의 영세성 - One-Stop 서비스 미흡 - 노동시장의 안정성과 유연성 부족 - 외국인 생활편의시설 부족 - 공항배후단지개발 실천 미흡
<p>기회(O)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 인천공항에 대규모 물류센터 건립추진 - 수출입 화물 중 항공운송 비중 증대 - 경쟁공항들의 시설능력 확보 - 대중국 물동량 증가 - 유비쿼터스 도시 조성계획 - 광역인프라 확충 계획 - 용유지역 관광개발계획 - 양질의 노동력 제공 	<p>S-O 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sea & Air 복합운송기지 구축 - IT, BT중심의 혁신클러스터 구축 - 동북아경제중심(물류, 관광, 금융) 거점 추진 - 복합기능 중심지 발전 전략 	<p>W-O 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 물류전문기업 육성 - 교육·주거·문화 관광 등 외국인 정주생활여건 개선 - 노동시장의 유연성 제고 및 양질의 노동력 제공 - 행정서비스의 효율성 제고
<p>위협(T)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 주변국과의 경쟁상황 (2008년이 한계) - 국내 외국인 투자감소와 중국의 성장 - 재원조달 계획 구체성 미흡 - 국내 경제자유구역과 경쟁 - 푸둥, 나리타 등 동북아 허브화 경쟁 심화 	<p>S-T 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 대중국 부가가치 산업 유치 - 동북아 시장을 겨냥한 FDI 유치 전략 수립 - 외국투자지원 조직 확대개편 - 공항·항만을 이용한 효율적 국내의 물류네트워크 구축 	<p>W-T 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> - 제한된 자원의 효율적 활용을 위한 선택과 집중 전략 강구 - 재원조달 계획 합리화로 관련인프라의 적기확충 - 공항배후단지의 조속한 개발

(2) 주요 과제

3개 구역 중에서 인천 경제자유구역은 지역적인 문제가 그나마 가장 적은 지역으로 판단된다. 수도권이라는 넓은 배후시장, 풍부한 고급인력, 금융 등 연관산업의 집적 등 외국기업유치를 위한 기본적인 조건을 일정 수준 만족하고 있다고 할 수 있다. 외국기업 설문조사 결과가 이를 반영하여 경제자유구역 중 성공가능성이 가장 높은 곳으로 인천 경제자유구역을 선정하고 있다. 그러나 SWOT 분석

결과, 지역적으로 해결해야 할 몇 가지 문제가 있다.

첫째, IT 및 BT 중심의 혁신클러스터 구축이다. 양질의 노동력을 이용하여 첨단산업의 활성화를 유도하고 이를 뒷받침할 수 있는 물류기능의 도입을 강화해야 할 것이다.

둘째, 물류 뿐 아니라 금융 및 관광 거점으로 성장할 수 있는 전략의 추진이 필요하다. 이를 통하여 결국 외국기업 유치에 필요한 생활 및 비즈니스 환경의 조성이 가능해 질 것이다.

셋째, 대중국 부가가치 산업으로 특화될 필요가 있다. 지리적으로 북중국지역과 가장 가깝게 입지하고 있는 강점을 살려 환적화물수요가 발생하고 있는 북중국 항만의 환적수요를 처리할 수 있는 서비스로 특화되어야 할 것이다.

넷째, 이를 위하여 필요한 것인 중국 전문물류인력의 양성이다. 영어 뿐아니라 중국어를 구사할 수 있는 전문인력의 육성을 위해 지역 대학의 물류특성화를 지속적으로 추진하는 것이 바람직하다.

다섯째, 공항배후 및 항만 물류시설의 조속한 개발이 과제로 남아있다. 기능 분석결과 (<표 2-13> 참조)에서 제시된 농수산물 도매센터, 화훼 및 농수산물 경매장 그리고 특수창고 등 배후 물류시설의 조속한 확충을 통해 기능강화를 할 수 있도록 해야 할 것이다.

여섯째, 물류분야 행정조직의 부재로 인한 물류행정서비스의 어려움이 발생하고 있어 경제자유구역청 내 외국기업과 외국물류기업을 지원할 물류전문행정조직의 구성이 필요하다.

2) 부산·진해 경제자유구역

(1) SWOT 분석

부산·진해 경제자유구역은 인접한 김해국제공항의 확충과 항공물류를 위한 서부산유통단지의 개발, 외국인 전용산업기술단지의 조성 등과 같은 경쟁력 강화를 위한 활발한 노력을 기울이고 있다. 그러나 부산광역시와 진해시간의 부족

한 협조관계, 경제자유구역내 전문인력 구성의 행정편의주의, 기존 부산항과 연계관계 구축 미흡 등의 약점을 가지고 있다.

<표 4-5> 부산·진해 경제자유구역의 경쟁력 평가

외부환경 내부환경	강점(S) - 국제관문도시 지경학적 위치 - 국제항만으로 높은 인지도 - 저렴한 항만비용 - 양호한 생산 및 IT 인프라 - 축적된 해운경영 노하우 및 인력확보 - 일본 서해안, 큐슈지역 물동량 처리가 일본 항만보다 유리함	약점(W) - 항만운영의 저효율성 - 낮은 항만시설 확보율 - 외국어 구사능력 및 경영전문가 부족 - 높은 지가 - 행정국세화 수준 낮음 - 항만의 서비스 만족도 경쟁항에 비해 열위
	기회(O) - 일본 제조업의 이전 가능성 - 한일 기업간 경제협력 증대 예상 - 유라시아 랜드 브리지의 출발지 - 대륙철도연결시 동북아 육상 화물의 기중점 - 중국경제성장으로 물동량 증가 예상	S-O 전략 - 일본제조업 이전을 위한 외국인기술산업단지 조성 - 저렴한 항만이용료로 대중국 물류 서비스 강화
위협(T) - 상하이 등 경쟁 심화 - 지방정부간 협력 부족 - 불안정한 노사관계 - 국내 경제자유구역과 경쟁	S-T 전략 - 광양만권과 기능 특화 유도 - IT 및 첨단생산기능 집적으로 차별성 강화 - 중앙정부의 재정지원 확충	W-T 전략 - 국가마케팅과 공동으로 투자유치 - 물류허브기반조성 및 태평양 물류축 강화 - 주거, 의료, 교육, 휴양 등 배후지원시설 조성

대외적인 측면에서는 지경학적 위치, 국제항만의 높은 인지도, 중국경제의 호황으로 인한 물동량의 증대 전망 등의 여건은 양호하다. 그러나 노동시장여건이 국제적 기준에 미치지 못하고, 영어가 제2외국어로서 한계를 지니고, 외국인 정주환경조성이 아직 미비하여 싱가포르, 홍콩, 상하이 등에 비해서는 아직 대외경

쟁력이 낮은 것으로 인식되고 있다.

부산·진해 경제자유구역이 가지는 강점은 국제관문도시로서 지경학적 입지, 국제항만으로서 높은 인지도, 저렴한 항만이용료, 양호한 생산기반과 IT인프라 구비를 들 수 있다. 약점으로는 항만운영의 저효율성, 낮은 항만시설 확보율, 외국어 구사능력 및 경영전문가 부족, 외국에 비해 상대적으로 높은 지가 등을 들 수 있다.

(2) 주요 과제

부산·진해 경제자유구역은 지금까지 우리나라의 국제해운물류거점으로 국제적 인지도를 가지고 있으나 중국의 부상과 함께 세계 항만순위에서 중국의 상하이나 셴젠에 추월당하는 등 경쟁력이 점차 약화되어가고 있다.

이러한 경쟁력 약화를 극복하기 위해 필요한 과제로 크게 제조업 기반 강화, 항만물류를 중심으로 한 거점화 전략 추진 그리고 항만배후수송체계 개선 등을 들 수 있다.

우선 첫째 과제로는 최근 일본 제조업의 일부가 이전의사를 밝힘으로써 향후 일본 제조업체들의 부산·진해 지역의 이전이 활발해 질 수 있다. 이에 대비하여 외국인 기술산업단지를 조성하고 자유무역지대로 지정함으로써 각종 조세감면 혜택 등을 부여하도록 하는 등 외국제조기업 유치를 통한 자체 물동량 확보가 우선되어야 한다.

둘째, 저렴한 항만이용료의 강점을 부각시키기 위해 향후 컨테이너세의 부과에 대해 관할관청과 협의를 통해 폐지하거나 정부의 지원을 통해 삭감하는 등의 대안 모색이 필요하다.

세 번째는 대일본 부가가치 산업으로 특화될 필요가 있다. 지리적으로 일본 큐슈 및 일본열도 서해안에 가장 가깝게 입지하고 있는 강점을 살려 환적수요를 처리할 수 있는 서비스로 특화되어야 할 것이다.

넷째, 이를 위하여 필요한 것이 일본 전문물류인력의 양성이다. 영어 뿐만 아니라 일본어를 구사할 수 있는 전문인력의 육성을 위해 지역 대학의 물류특성화를 지

속적으로 추진하는 것이 바람직하다.

다섯째, 광양만권과의 기능분담을 통한 특화를 유도해야 할 것이다. 지금 인천과는 달리 남해안에서 국내 경제자유구역끼리 경쟁을 하는 것으로 일부 알려진 바 있다. 앞서 제시한 바와 같이 (<표 4-3> 참조) 지역적 특성과 지리적 특성을 감안한 수평적 기능분담방안을 모색해야 할 것이다.

여섯째, 항만배후수송체계의 조속한 구축이 필요하다. 도시를 통과해야하는 화물의 배후 수송을 원활하게 하기 위한 배후수송로의 확충이 필요하다.

일곱째, 환동해 물류축(태평양축)의 강화를 통해 중·러 물동량 확보를 위한 노력이 필요하다. 이를 위해서는 동해안 고속도로 혹은 동해안 철도의 확충이 시급하다.

여덟째, 경제자유구역 마케팅은 국가마케팅 전략으로 전환해야 한다. 중앙정부가 신용을 보증하는 형태의 중앙-지방의 공동마케팅 전략의 추진이 필요하다. 현재 경제자유구역 마케팅은 구역·도시마케팅의 형태를 취하고 있으나, 여기에서 벗어나 동북아를 대상으로 하는 국가마케팅 전략을 동시에 취해야 한다. 이와 동시에 부산과 경상남도의 협조체계 구축도 효율적인 물류거점화 전략의 추진에 필수적인 요인이다.

3) 광양만권 경제자유구역

(1) SWOT 분석

광양만권은 내부적으로 컨테이너부두의 지속적인 확충 및 배후단지개발 등과 같은 활성화를 위한 노력은 지속되고 있으나, 경제난과 물동량 전망, 부산항과의 관계 그리고 기존 화주와 선사들의 선호도 및 인지도 부족 등으로 운영여건이 열악하고 물동량 확보 전망이 불투명한 약점을 가지고 있다. 대외적으로도 중국의 성장과 함께 동북아 물류시장의 확대 등 국제적 여건은 양호하나, 아직 대외적 인지도 부족과 각종 지원체계의 국제적 수준 미달 등으로 대외경쟁력 또한 낮은 것으로 나타난다.

광양만권이 가지고 있는 강점은 대형항만시설과 대규모 배후단지이다. 반면 약점으로는 항만물류와 비즈니스 파크에 필요한 전문인력의 공급능력이 부족하고, 배후수송체계 또한 도로에 의존하고 있는 실정이다. 그 외에도 항만관련산업의 집단화를 통한 클러스터 형성이 어려워 항만을 중심으로 한 기회요소로는 중국과 인접한 입지를 활용하고, 배후 산업단지의 활성화를 통해 물동량 확보에 대한 기대를 해 볼 수 있다. 그러나 역시 기회요소보다는 위협요소가 더 많은 것으로 판단된다. 수도권 화물의 지속적인 부산항 집중과 선사들의 부산항 선호, 중국의 직기항 증가로 환적화물의 전망 불투명, 배후단지 입주시설의 불투명 등을 들 수 있다. 또한 자체적인 재정책확보의 미흡으로 외자유치에 전적으로 의존하고 있는 것도 약점으로 작용하고 있다.

<표 4-6> 광양만권 경제자유구역의 경쟁력 평가

내부환경 외부환경	강점(S) - 넓은 배후지 - 대규모 항만개발	약점(W) - 전문인력 부족 - 배후수송체계 미흡 - 관련산업과 집산화 미흡 - 배후시장성 약화 - 부산항과 연계한 운영사 입주로 독자적 사업계획 부실 - 인지도 부족
기회(O) - 대규모 특화산업단지 개발 - 중국·동남아와 인접 - 무안공항 건설로 항운과 해운 연계 가능해짐	S-O 전략 - 특화산업 활성화로 자체 물동량 확보 - 중국에 특화된 서비스 제공 - 광양항과 무안·여수공항을 연계하여 동북아 물류거점으로서의 시너지 효과 창출	W-O 전략 - 생산과 물류에 필요한 전문인력육성(대학특성화 유도) - 다양한 배후수송체계 구축 - 물류관련 산업유치 노력 - 배후산업단지 활용 및 수송망 확보로 접근도 개선 - 중앙정부와 공동 마케팅
위협(T) - 수도권 화물의 부산항 선호 - 중국 직기항 증가로 환적화물 감소 - 배후단지 입주시설 불투명 - 부산항과 기능 정립 불투명 - 재정부족 - 국내 경제자유구역과 경쟁	S-T 전략 - 서부산벨트형성으로 물동량 확보 - 중국에 특화서비스 개발 및 동남아 등 신규 시장 개척 - 배후단지 입주조건 개선 - 중앙 및 지방정부의 재원 확보 노력 강화(투자증대) - 경제자유구역개발 투자의 선택과 집중 및 기능분담	W-T 전략 - 중국/동남아 전문인력 배양 - 서해안 물류축 개척 - 부산항과 독립적으로 관련 산업 유치를 통한 배후단지 입주 유도 - 독립적 운영체계 구축 - 중앙정부와 공동마케팅과 투자유치전략 시행 - 쾌적한 주거환경 및 수상 레저시설 확보

(2) 주요 과제

광양만권은 개발에 있어서 후발주자로 인천이나 부산·진해에 비해 모든 면에서 열악한 조건에 놓여 있다. 우선 인천과 부산·진해에는 자유무역지대도 지정되어 있지 않아 제조업의 유치에 어려움이 많은 실정이다. 이러한 제반 문제를 해결하기 위해서는 어느 지역보다 중앙정부의 적극적인 지원이 필요하다.

첫 번째로 해결해야 하는 문제는 역시 광양만권의 특화된 서비스의 개발이다. 전통적으로 석유화학, 제철 등 중공업이 발달한 배후지역을 감안하여 부산권과의 수평적 기능분담이 이루어져야 한다.

둘째, 중국의 직기항 서비스 증가로 감소 가능성이 큰 환적화물의 확보를 위해 새로운 시장의 개척이 필요하다. 그 대상으로 우선 동남아 지역을 들 수 있다. LA 항로 등을 이용하는 화물의 적극적인 유치를 통한 화물확보에 노력해야 할 것이다.

셋째, 자유무역지대의 지정 등을 통한 토지가격과 임대료의 경쟁력 강화 노력이 필요하다. 자유무역지대의 지정을 위해서는 중앙정부의 노력과 지원이 필요하며, 개발의 후발주자인 만큼 재원의 확대 지원도 고려해야 한다.

넷째, 역시 가장 중요한 과제 중의 하나가 물동량 확보이다. 여기에서는 서부산업벨트 형성을 통해 군장-대불-여천으로 연결되는 산업벨트의 물동량을 전문적으로 처리하는 물류서비스를 제공할 필요가 있다.

다섯째, 이를 위해서는 전주-광양고속도로와 광양-광주고속도로의 조기 완공이 시급하며, 동시에 전라선과 경전선의 현대화 사업도 조기 추진되어야 한다.

여섯째, 부산항과의 독립적 운영 및 산업유치가 필요하다. 지금까지는 부산항과 같은 업체가 입주하여 상품개발이나 운영 효율화에 적극적이고 창의적인 노력이 부족하였다. 이제 부산항으로부터 독립하여 독자적인 운영체계를 확립하고 다양한 업체의 배후단지 유치에 노력해야 할 것이다.

일곱째, 광양만권의 국제적 인지도는 매우 낮아, 자체적인 마케팅으로는 한계가 있다. 결국 부산과 마찬가지로 경제자유구역 마케팅을 국가마케팅 전략으로 전환해야 한다. 중앙정부가 신용을 보증하는 형태의 중앙-지방의 공동마케팅 전

략의 추진이 필요하다.

여덟째, 광양만권이 가지고 있는 천혜의 자연자원을 활용한 쾌적한 주거 및 비즈니스 환경 제공을 중요한 인센티브로 내세운 마케팅이 필요하다. 이를 위해 수 상래저 및 각종 편의시설의 확충이 이루어져야 한다.

끝으로 기능분석결과에서 제시된 위험물 창고 등과 같은 물류기반시설의 확충은 클러스터 형성의 기초시설로 조속히 완공되어야 한다.

4. 단계별·주체별 시행 방안

1) 단계별 시행방안

동북아물류중심 로드맵의 단계별 사업추진과 공조하여 추진하여야 한다. 시기별로 제도정비기, 초기시설확보기 그리고 시설확충기로 구분하여 사업을 추진해야 하고 제도정비기에는 대부분 S/W측면의 각종 제도 및 지원방안을 강구하고, 초기 시설 확보기 부터 항만 및 공항 그리고 물류센터를 구축할 계획이다.

3단계로 구분된 과제별 추진 방안은 다음과 같다. 1단계는 글로벌스탠더드 확보기 단계, 2단계는 한국형 물류클러스터 창출기, 3단계는 국제적 물류클러스터 확충기로 구분하여 사업을 추진해야 한다.

1단계, 글로벌 스탠더드 확보기이다. 물류산업의 구조개선과 전문서비스 제공, 산-학-연-관의 협력체계 구축을 통해 글로벌 기업들이 국내에 투자하고 동북아 배송거점을 배치할 수 있는 여건을 조성하고 항만, 공항, 물류거점시설 등 물류 인프라 확충과 배후수송로 확보 및 글로벌 기업 및 대기업 종사자들이 편안하고 쾌적하게 생활할 수 있는 환경을 조성하는 시기이다.

2단계, 한국형 물류클러스터 창출기이다. 지역별로 특화된 물류산업 중심의 클러스터의 형성으로 전문서비스를 제공하고 정보화, R&D 강화 등을 통해 클러스터의 효율성 및 경쟁력을 제고 하는 시기이다. 또한, 이 시기에 부가가치물류센터의 확충, 물류정보센터의 설치, 대학·연구소 및 대기업 유치 등을 통해 경제자유구역내 한국형 물류클러스터를 조성해야 한다.

3단계, 국제물류클러스터 확충기이다. 동북아 물류클러스터의 중심으로 북한과의 육로연계 및 동북아 도시간 클러스터 네트워크 구축에 주도적 역할을 수행하는 시기이다.

2) 주체별 시행방안

물류클러스터의 구성도 에서 제시한 바와 같이 경제자유구역내 물류클러스터 형성을 위해서는 다양한 추진주체가 명확한 업무분담을 통해 협력하는 체계의 구축이 필요하다. 흔히 물류는 민간이 주도하고 정부가 지원하는 산업으로 인식하고 있다.

그러나 클러스터 형성을 통한 경제자유구역의 물류기능 강화를 위해서는 클러스터를 구성(<그림 4-2>참조)하는 어느 하나의 역할도 소홀히 할 수 없다. SWOT 분석 결과에서 제시된 우리에게 주어진 기회는 마냥 기다려 주지 않을 것이다. 특히 중국이 급성장하고 있는 시점에서 우리는 이러한 기회를 잘 활용하여 동북아 물류거점 기능을 선점해야 하며, 이를 위해 경제자유구역 물류혁신클러스터의 각 참여 주체는 다음과 같은 과제를 기본적으로 우선 수행해야 할 것이다.

우선, 민간부분인 산업체는 첫째, 물류혁신을 위한 자구적 노력으로 물류효율화를 위한 3PL, 4PL, SCM 등 아웃소싱에 대한 혁신적인 인식 전환으로 네트워킹 기반 조성을 해야 할 것이다. 둘째, H/W측면에서는 부가가치물류센터의 설치, 물류정보센터 확충, 지사 및 현지 업체와 제휴를 통한 글로벌 네트워크 형성 등을 주도적으로 추진해야 한다. 셋째, S/W측면에서는 지역별 특화된 산업의 발굴, 물류운영의 현대화 및 국제화, 종합물류기업으로 성장, 자체 R&D기능 강화 그리고 국제물류기업과의 합작 추진 등을 주도해야 한다.

학계 및 연구소는 산업 및 물류업체와의 연계를 통한 프로그램 개발과 신규 입지 선정시 클러스터가 가능한 범위 내에 입지를 결정하는 등 협력적 자세가 필요하다. 이를 위해 경제자유구역내 정보화 지원, 동북아 학계 및 연구소간 정보교환 및 연구교류를 통한 네트워크 형성 그리고 대학 및 연구소의 경제자유구

역내 입지 등을 시행해야 한다. 또한 국제화된 물류인력 및 R&D 기능 강화 및 재원확보를 위한 논리적 타당성 제시 등을 지원할 필요가 있다.

지방자치단체는 경제자유구역의 물류기능 강화의 실천 중심에서 타 추진주체들을 집단화하는 전략과 투자유치노력이 필요하다. 특히 배후수송로를 감안한 도시교통개선에 노력해야 하고, 물류지원센터나 투자유치를 위한 여건 조성 및 산업단지 유치노력이 필요하다. 또한 규제완화, 투자집중을 통한 물류활성화 조기달성, 민관협조체계구축 및 동북아 지자체간 자유도시네트워크 구축을 위한 노력이 필요하다.

끝으로 중앙정부는 경제자유구역의 물류클러스터 형성을 위한 제반 지원업무를 충실하게 수행하고, 지방단위의 경제자유구역청의 마케팅 노력에 국제적 신뢰도를 제고할 수 있도록 지원해야 한다. 특히 국제적 거점으로 기능하기 위한 기반시설 확충에 국가적 지원과 추진이 필요하며, 다양한 지원과 인센티브 부여를 위한 제도 개선 및 규제완화 그리고 재원확보 등의 노력이 필요하다.

5

결론 및 연구의 한계

지금까지 경제자유구역의 물류거점 기능 강화를 위해서는 경제자유구역의 현황 및 문제점 분석, 동북아의 주요 물류거점인 싱가포르와 중국 그리고 경제자유구역과 유사한 형태의 자유지역의 비교 평가를 시도하였다. 그리고 이들 분석결과를 활용하여 경제자유구역의 물류기능 강화를 위한 SWOT 분석을 시도하였다. 결과적으로 경제자유구역의 성공은 외국기업의 유치와 경제자유구역 자체의 경쟁력 강화를 위한 기능개선에 있음을 도출하였다. 그리고 이들 두 가지 기본방향에 적합한 전략과 과제들을 제시하였으며, 특히 정부차원에서 처리해야 할 공통과제와 3개 경제자유구역별로 특징적으로 나타난 과제도 제시하였다. 그러나 여기에서는 3개 경제자유구역을 깊이 있게 분석하지 못한 아쉬움이 있으며, 이러한 연구의 한계를 제시하였다.

1. 결론

본 연구는 경제자유구역이라는 실체에 대하여 경제자유구역이 동북아 물류중심지로서 역할을 다 할 수 있도록 물류기능을 강화할 수 있는 방안을 모색하고 있다. 이 과정에서 국내·외 기업들에 대한 설문조사를 시행하였으며, 유사한 설문조사 결과와 교차비교를 통해 설문조사결과의 신뢰성을 확인하였다.

결과적으로 경제자유구역은 동북아물류중심지 확보라는 국정목표에 크게 도움이 될 것으로 판단되나, 아직 이들의 성공가능성에 대해서는 많은 외국기업들

이 의구심을 가지고 있다. 이러한 의구심은 결국 투자결정에 부정적인 요인이 되며, 경제자유구역은 활성화되지 못하는 악순환을 겪게 될 수도 있다. 따라서 앞으로 경제자유구역은 장기간에 걸쳐 추진되고 있는 사업인 만큼 지속적인 모니터링을 통해 국제 물류추세 변화에 적응할 수 있도록 해야 할 것이다.

본 연구는 경제자유구역의 물류기능 강화라는 목표 달성을 위해 두 가지 기본 방향을 설정하고 있다. 하나는 외국기업의 투자유치 강화이며, 다른 하나는 경제자유구역의 자체 기능 강화이다. 이러한 기본방향에 적합한 전략으로는 전자의 경우 글로벌 스탠더드 서비스 제공, 인센티브 및 지원체계 강화 그리고 생활 및 비즈니스 환경 조성 등 세 가지 항목을 제시하고 있다. 후자의 경우에는 물류혁신클러스터 조성, 지역별 특화서비스 제공, 배후시장 연계 기반시설 확충 그리고 효율적 추진을 위한 추진체계 정비 및 재원조달 방안의 모색 등 네 가지 전략을 제시하였다.

최근 동북아에서는 물류거점 확보를 위한 국가간 경쟁이 심화되어가고 있으며, 우리나라는 특히 중국과의 경쟁에서 경쟁과 협력이라는 양면성을 가지고 접근할 필요가 있다. 이러한 경쟁 속에서 생존하기 위해 필요한 주요 정책들은 다음과 같다.

첫째, 인센티브 수준의 상향조정이 필요하다. 우리나라는 중국이나 싱가포르에 비해 조세제도나 산업입지 그리고 항만총비용에서 경쟁력이 없는 것으로 나타난다. 따라서 법인세, 소득세 등 각종 조세의 우대세율 적용과 장비 및 시설확충에 따라서는 인센티브를 부여하는 등의 제도개선이 필요하다. 산업입지 문제는 곧바로 지가와 임대료에 연결된다. 이 또한 중국이나 싱가포르에 비해 6배 가량 높게 나타나 저렴한 토지공급을 위한 유연성 있는 산업입지제도의 도입과 규제완화가 필요하다. 항만총비용 역시 컨테이너세가 항만경쟁력의 걸림돌이 되고 있음을 알 수 있으며, 이는 정부의 재정적 지원 혹은 폐지 등에 대해서도 검토해보아야 할 것이다.

둘째, 글로벌 스탠더드 물류서비스 제공이 되도록 정부, 민간, 학계의 협조적 노력이 필요하다. 우선 국제화된 물류인력의 육성을 위해 학계의 노력이 필요하

고, 안정적인 노동환경 조성을 위해 민간과 정부의 협력관계가 형성되어야 한다. 또한 국내 물류산업 역시 구태에서 벗어나 투명하고 시장경제에 입각한 구조로 현대화하여 내수시장을 겨냥한 외국기업의 투자여건을 조성해 줄 필요가 있다.

셋째, 쾌적한 생활 및 비즈니스 환경 조성이 필요하다. 고급인재와 해외인력 유치에 위해 교육, 의료, 쇼핑, 레저 등을 포함한 자연환경친화적인 공간을 조성해야 한다. 또한 외국인의 편의를 위해 영어의 공용화 혹은 영어구사가 가능한 가이드나 통역원의 적극적인 활용이 필요하다.

넷째, 경제자유구역에 혁신물류클러스터를 조성해야 한다. 물류는 다양한 분야가 접목된 산업으로 클러스터 형성이 반드시 필요한 산업이다. 여기에는 기존의 물류단지에도 포함되었던 항만, 공항 및 물류시설과 함께 혁신을 주도할 학교 및 연구소, 제조업, 행정지원, 금융과 같은 관련지원산업 그리고 주거, 레저, 교육, 의료 등 다양한 기능이 집산화되어 클러스터를 형성해야 한다. 이 클러스터를 통하여 경제자유구역의 물류기능이 강화되고 향후 대외적인 경쟁력을 가질 수 있을 것이다. 이를 위해서 여기에는 부가가치물류센터나 정보센터가 설치되어야 하며, 이러한 대단위 시설의 집산화를 위한 광활한 배후부지의 확보가 이루어져야 한다.

다섯째, 지역별로 특화된 물류서비스의 제공이 이루어지도록 해야 한다. 크게는 한국, 작게는 3개 경제자유구역은 각기 지역적 특성과 특이한 산업구조를 가지고 있다. 이러한 여건을 반영하여 인천, 광양과 부산·진해는 수평적 기능분담을 통해 상호 경쟁하는 손실을 방지해야 한다. 이러한 수평적 기능분담을 위해서는 제2장에서 분석한 경제자유구역별 산업과 물류수요 그리고 이를 반영한 필수 물류시설의 도출결과를 고려해야 할 것이다.

여섯째는 많은 외국기업들이 물류거점과 외자유치를 결정할 때 시장성과 접근성을 고려하는 것으로 설문조사 도출되었다. 이러한 시장규모와 접근성은 곧 배후수송로에 의해 결정된다. 불행히 우리는 아직 북한에 의해 중·러 대륙연결이 어려운 실정이나 경의선 및 동해선 복원을 통해 이러한 문제해결을 위한 노력을 해야 할 것이다. 이 과정에서 크게 국내 및 국제적 배후교통망 확충을 고려해야

한다. 국내에는 해안에 입지한 경제자유구역과 내륙에 입지한 화물기지 및 대형 수요지간의 연계를 고려하여 해안-내륙 연계형 물류네트워크 구성이 필요하다. 반면 국제적 배후교통망은 대륙횡단철도나 아시아하이웨이와 연결되어 중국과 러시아와의 연계수송이 가능하도록 해야 할 것이다.

끝으로 이러한 방대한 과제의 효율적 추진을 위해서는 경제자유구역청의 운영이 좀 더 독자적이면서 전문성을 가질 수 있도록 개편되어야 한다. 또한 막대한 재원의 조달을 위해서는 중앙정부와 지방정부의 공동의 노력이 필요하며, 특히 선택과 집중을 통한 국가역량의 효율적 활용이 필요하다.

개별 지역별로는 인천은 비교적 양호한 조건인 반면 광양만권은 후발주자로서 대부분의 조건이 열악한 것으로 나타난다. 특히 광양만권의 경우에는 국제적 인지도 부족으로 도시마케팅에서 국가마케팅으로 중앙정부와 공동으로 마케팅을 하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

그리고 부산·진해와 광양의 경우에는 독립적 운영과 기능분화를 위한 노력이 필요하다. 이를 위해 본 연구에서는 화물처리대상지역과 배후지역의 산업특성에 따른 기능분담방안을 제시하고 있다. 예를 들어 지역적으로는 부산·진해의 경우 일본 큐슈지역 전문물류서비스 그리고 광양만권은 일부 중국과 동남아를 겨냥한 전문물류서비스 제공방안을 제시하고 있다.

결국 현재 국내 경제자유구역은 강점보다 약점이 많아 경쟁력이 떨어지는 것으로 판단되고 일부에서는 성공여부에 대해서 의심을 갖기도 한다. 그러나 장래에는 기회요소가 위협요소보다 많은 것으로 분석되어 이들 기회요소를 잘 활용하고 약점을 보강한다면 경제자유구역의 물류기능 강화는 동북아 물류중심지를 위한 국정목표 달성에 일조할 것으로 예상된다.

2. 연구의 한계 및 추후 연구 방향

본 연구는 국가간 비교를 우선으로 하였으며, 중앙정부차원에서 공통으로 해결해야 하는 문제점 도출과 대안 제시를 중심으로 추진되었다. 이로 인해 일부

과제에 대해서 언급은 하였으나, 3개 경제자유구역의 구역별 상세한 기능분석과 평가 그리고 세부과제 도출 부분은 미흡한 점이 있다. 이는 3개 경제자유구역이 아직 개발 중에 있으며, 축적된 데이터가 없어 충분한 근거자료의 확보가 어려운 데에서 기인한다.

또한 동북아 국가간 산업연관에서 발생하는 품목별 물류수요를 분석함으로써 향후 물류수요, 특히 환적화물 등에 대한 예측이 보다 명확해 질 수 있으나, 이 부분에 대한 연구가 자료 부족으로 누락되어 있다.

본 연구는 3개 경제자유구역을 개별 대상으로 한 동북아 물류거점기능 강화를 위한 대안 모색을 시도하였다. 그리고 경제자유구역은 앞으로 짧게는 10여년 길게는 20년이 넘게 오랜 기간 동안 지속적으로 개발될 것이다. 따라서 앞으로 개발이 완성되고 외국기업들이 입주하면서 이들 연구결과의 모니터링과 상황변화에 적합한 대안 도출에 대해서는 꾸준히 연구가 되어야 할 것이다. 그리고 앞서 연구의 한계로 언급한 3개 지역별 세부과제 도출을 위한 데이터에 근거한 평가나 대안 제시는 앞으로 단계적으로 추진할 필요가 있는 과제이다.

참 고 문 헌

- 김경석. 2003. 「한반도의 글로벌 물류 중심지화 방안 및 추진전략연구」. 서울 : 한국컨테이너부두공단.
- 경제사회이사회. 2003. 「동북아 중심국가 건설 연구」.
- 경제자유구역기획단. 2003. 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법령 대비표」. 서울 : 재정경제부.
- 전일수 외. 2002. 「광양항 활성화를 위한 전략적 복합운송체계 구축방안 연구」. 전라남도 : 광양시청.
- 박상우. 2000. 「김포매립지 토지이용계획수립을 위한 학술연구」. 경기 : 국토연구원.
- 하현구. 2002. 「동북아 물류 중심지화를 위한 국제물류체계 개선방안」. 경기 : 교통개발연구원.
- 박재룡. 2002. 「경제특구의 성공적 추진방안」. 서울 : 삼성경제연구소.
- 박재룡 외. 2002. 「경제특구의 성공적 추진방안」. 서울 : 삼성경제연구소.
- 김진혁 외. 2003. 「물류산업의 현황과 과제」. 서울 : 삼성경제연구소.
- 이공래. 2002. 「우리나라 지식클러스터 실태와 육성방안」. 서울 : 과학기술정책연구원.
- 이창재. 2002. 「동북아 비즈니스 거점화 전략의 기본방향 : 주요 비즈니스 거점의 사례연구를 중심으로」. 서울 : 대외경제정책연구원.
- 인천광역시. 2003. 「인천경제자유구역 개발계획 : 총괄보고서」.
- 경제자유구역기획단. 2004. 「물류 FDI 유치를 위한 외국인 경영 및 생활환경개선」. 서울 : 재정경제부.
- 전국경제인연합회. 2003. 「외국인 투자유치제도 비교」.

- 전일수. 2002. 「외국의 주요 경제자유구역 운용사례와 시사점」.
- 정봉민. 2004. 「컨테이너항만 물동량예측 재검토」. 서울 : 한국해양수산개발원.
- 조이제, 김윤형, 엄태운. 2002. 「다국적 기업의 FDI 결정요인 조사」. 국제물류연구회
세미나 발표자료.
- 한국무역협회. 2002. 「중국의 주요 개발구 투자환경과 진출사례」.
- 한국은행. 2000. 「2000년 산업연관표」.
- 한국컨테이너부두공단. 2002. 「중국 및 일본서안 컨테이너화물 유통실태 분석 및 마케팅
전략 연구」.
- BP Tanker Company Limited. 1976. 「World-Wide Marine Distance Tables」.
- Ocean Shipping Consultants Limited. 2003. 「Kwangyang Phase III Market Study」.
- SICC . 2002. 「The Investor's Guide to Singapore」.

SUMMARY

Strategies for the Revitalization of Logistics Hub Function in Free Economic Zone

Gyeong-Seok Kim, Jong-Hak Kim, Jae-young Kim, Jung-chuel Shin,
Young-Tae Lim and Su-wan Seo

This study sets two strategic directions for the revitalization of logistics hub function of FEZ(Free Economic Zone) : to attract more FDI(Foreign Direct Investment) and to enhance logistics function of FEZ.

The following strategies settle on to promote the former direction

- To offer global standard service.
- To fortify an incentive system.
- To set up a comfortable settlement environment.

The following strategies settles on to promote the latter directions

- To foster logistics innovation cluster.
- To offer specific service in each FEZ.
- To develop transportation infrastructure to hinterland.
- To find a solution to the problem of FEZ.

There has been increasing competition among countries to be a logistics hub of Northeast Asia. In this circumstance, it is important to consider the relation with china in the point of competition & cooperation.

Main strategies in conflicting circumstance are as follows. First, it is necessary to reform the tax system. The application of prime tax rate and grant of incentive should be applied to tax system : the container tax is an obstacle to strengthen the competitiveness of FEZ over international market. It is necessary to introduce the flexible system of industrial locations to FEZ as well.

Second, it is necessary to build up cooperative system with private , public and academic partnership. For one thing is to bring forth a contingent of experts capable of leading research works of logistics. What is more is to foster safe labour conditions by close cooperation between private and public sections. One final point is to promote the given conditions of FDI by modernization of logistics industry.

Third, pleasant life and business circumstances should be fostered. There is necessity for attracting foreign manpower and talented people not only making convenient life space such as education, health care and leisure but also using English as public languages.

Forth, innovative logistics clusters should be developed in FEZ. The logistics industry, composed of various components, is needed to form the cluster. This cluster has to be located not only the existing logistics facilities such as port, airport but also university , institute and finance that play a innovative role. A value added logistics center and an information center are also needed and a grand location has to be secured.

Fifth, the specific logistics service should be supplied at each FEZ. Three FEZ(Inchon, Gwangyang, Busan · Jinhae) should horizontally share their logistics function to protect functional lost in view point of nation.

Sixth, from survey analysis, foreign investors have high tendency to locate their industry in the region that is close to a big market and well distinguish infra such as road, airport and rail. The rear connecting transportation network should be arranged to expand market and improve accessibility.

Seventh, the operation of FEZA(Free Economic Zone Authority) is peculiarly reformed to execute the above six strategies , offered in this study. The national capability is also efficiently used by means of choice and concentration.

Comparing with various conditions, Gwangyang-FEZ is inferior to the Incheon-FEZ. Because the Gwangyang-FEZ is not well known in then world yet. It is necessary to establish cooperative marketing strategy between central and local government. The effort of independent effort and functional differentiation are needed between the Busan · Jinhae-FEZ and Gwangyang-FEZ. To accomplish this purpose, this study suggests the functionally divided scheme according to freight management region and rear region. To take an example, the Busan · Jinhae-FEZ take exclusive logistics service to Kyusu in Japan and the Gwangyang-FEZ take exclusive logistics service for China and Southeast Asia.

As a result, the domestic FEZ, now having more disadvantage than advantage, is evaluated in taking a low competitive power. But, there are more opportunity factors than threats in the future. If these factors are well set in a good condition, It is possible to build up a Northeast Asia logistics hub at domestic FEZ.

부 록

<부록 1> 설문지 형식

 (한글)

Que. No. _____ Ser. No. _____

물류기업 및 관련기업의 물류거점(경제자유구역) 선호도 설문조사

안녕하십니까?

귀 기관의 무궁한 발전을 기원합니다.

바쁘신 가운데 질문을 드리게 되어 대단히 죄송합니다.

본 설문서는 물류기업 및 관련업체의 물류거점으로서의 경제자유구역 선호요인을 추출하기 위하여 작성되었습니다. 본 연구를 통하여 경제자유구역에 물류기업 및 관련업체 유치에 위한 경쟁력 강화방안에 관한 의미 있는 결과를 제시할 수 있을 것으로 판단되며, 이를 위해 귀 기관의 성의 있는 응답을 필요로 하다고 사료됩니다.

본 설문의 응답은 연구 목적으로만 사용할 것이며, 외부에 절대 제공하지 않을 것입니다. 또한 자료처리 과정에서 귀 기관의 명칭은 익명으로 사용됨으로 추후 이에 따른 불이익은 절대 없을 것임을 밝혀드립니다. 결과물을 원하시는 기관은 아래 연락처로 연락주시면 연구결과물 요약을 보내드리겠습니다. 설문매수는 표지포함 3매입니다.
감사합니다.

2004. 8

8. 향후 동북아 물류거점으로서 한국의 경제자유구역을 개발함에 있어 직접 경쟁지역은? ()

- ① 홍콩 ② 싱가포르 ③ 고베 ④ 동경
 ⑤ 카오슝 ⑥ 상하이 ⑦ 청도 ⑧ 대련
 ⑨ 천진 ⑩ 기타 ()

9. 다음과 같은 물류거점(경제자유구역) 선택요인에 대한 귀사의 판단은? (✓ 표시)

내 용	별로 중요하지 않다 ←←→→ 매우 중요하다				
	1	2	3	4	5
① 투자대상국 또는 지역권의 시장규모					
② 투자대상국 또는 지역권의 발전가능성					
③ 지정학적 위치 및 시장접근성					
④ 정보통신기술 및 e-비즈니스 인프라					
⑤ 정치적 안정성					
⑥ 노동의 유연성					
⑦ 노동의 질(숙련인력 확보 용이)					
⑧ 물류기반시설 및 화물처리시설 확보수준					
⑨ 배후연계수송능력					
⑩ 자유무역지역(경제자유구역) 설치여부					
⑪ 국가의 정책적 지원여부					
⑫ 거주 편의성					
⑬ 법적용의 투명성					
⑭ 토지가용성					
⑮ 저렴한 지가					
9 법인세 인센티브					
4 소득세 인센티브					
4 물류비 수준					
4 물류서비스 수준					
4 금융서비스분야 경쟁력					

※ 다음은 응답업체 현황과 관련된 사항입니다.

1. 회사개요(2003년도 기준)

본사 소재국	종업원수(명)	컨테이너취급량(TEU)	매출액(US\$ 또는 억원)
업종(주사업분야)*	자본금 규모(본사비중, %)*	아시아 지역본사(국가, 도시)*	아시아 지역DC(국가, 도시)*

주 : ()* 는 구체적인 사항으로 별도로 표기해 주시면 감사하겠습니다.

2. 필요시 본 연구의 결과를 알려드리고자 하오니 연락처를 적어 주십시오.

① 회사명			
② 주 소			
③ 성 명		④ 부 서	
⑤ 직 책		⑥ E-mail	
⑦ 전 화		⑧ 팩 스	

- 설문에 협조해 주셔서 대단히 감사합니다 -

설문지(중국어)

有关如何选择物流企业及相关企业物流基地(经济自由区域)的问卷调查

您好!

恭祝贵机构事业兴隆!

感谢您在百忙之中回答我们的提问。

本调查问卷是为了统计物流企业及相关企业的物流基地首选经济自由区域的因素而做。通过本研究，将对经济自由区为吸引物流企业及相关企业入驻而采取的竞争力增强方案提供有意义的结果。为此，请贵机构如实回答本卷所涉及的内容。

有关本调查问卷的回答内容将只用于研究目的，绝不向外界泄漏。此外，在资料处理过程中将隐去贵机构的名称，确保不会因此对贵机构造成任何困扰。需要调查结果的机构只要联系下面的地址即可获得研究结果。问卷调查含封皮在内共3张。

谢谢!

2004. 8

※ 请认真阅读问卷内容，将相关编号填写在括号内。

1. 若用一句话概括物流基地(Logistics Hub)，您认为下面哪一条最为贴切？()

- ① 物流处理量较大的机场港湾地区
- ② 转运物流量比重较大的机场港湾地区
- ③ 构筑有现代化设施和运营体系的机场港湾地区
- ④ 位于主航线(main trunk-route)上的机场港湾地区
- ⑤ 扩大了后勤占地和联系运输网的机场港湾地区

2. 您认为当前在东亚起到物流基地作用的地区是？()

- ① 香港
- ② 新加坡
- ③ 神户
- ④ 高雄
- ⑤ 光阳
- ⑥ 釜山
- ⑦ 仁川
- ⑧ 上海

3. 请列出在上面2题中选择物流基地的3个理由？(, ,)

- ① 市场相关因素
- ② 费用相关因素
- ③ 周边环境因素
- ④ 基础设施因素
- ⑤ 相关产业因素
- ⑥ 其他相关因素

4. 您对当前韩国政府正在促进的东北亚物流中心化政策评价如何？()

- ① 是严重的错误
- ② 错误
- ③ 一般
- ④ 不错
- ⑤ 非常好

5. 您认为最近韩国以3个地区(光阳、釜山、仁川)为中心指定的经济自由区对韩国政府正在促进的东北亚物流中心化政策的实施贡献有多大？()

- ① 无任何贡献
- ② 几乎没有贡献
- ③ 一般
- ④ 可能有一定程度的贡献
- ⑤ 贡献非常大

6. 您认为在韩国3个经济自由区中成功可能性最高的地区是？()

- ① 光阳经济自由区
- ② 釜山经济自由区
- ③ 仁川经济自由区

7. 在上面的6题中选择您心中成功可能性最高的经济自由区的理由是？()

- ① 市场相关因素
- ② 费用相关因素
- ③ 周边环境因素
- ④ 基础设施因素
- ⑤ 相关产业因素
- ⑥ 其他相关因素

8. 韩国在今后开发作为东北亚物流基地的经济自由区时，其直接竞争地区是？()

- ① 香港
- ② 新加坡
- ③ 神户
- ④ 东京
- ⑤ 高雄
- ⑥ 上海
- ⑦ 青岛
- ⑧ 大连
- ⑨ 天津
- ⑩ 其他 ()

설문지(영어)

Que. No. _____

Ser. No. _____

Questionnaire for the Preference on Choice Criteria of Logistics Hub in Korea

As you may know, Northeast Asia is rapidly emerging as one of the 3rd trading arenas of the world. Therefore, the competition among neighboring nations to grab a greater amount of cargo flow in the Northeast Asia is getting fiercer. As the globalization of the international economy occurs, Asian countries are trying to develop their own nations as the international business center.

In the globalization, the role of Korea, located between two great economic powers of China and Japan, has become of great importance owing to its geographical location in the center of economic and international logistics activities of Northeast Asia. Therefore, the effort for realization of Korea as the business center in the Northeast Asia is one of essential strategies for survival and prosperity of the Korean economy. For the purpose, the government plans to launch an devoted to the development of Korea as the Free Economic Zone.

In this context, this document is one of some series of research works done by the Korea Customs and Trade Institute(KCTI), for drawing to strengthen the logistics functions of the Free Economic Zone in Korea, at the request of the Korea Research Institute for Human Settlements(KRIHS).

The result of this survey is only used for the purposes, and items of individual or company secrecy is thoroughly protected, and it is guaranteed that the respondent or company would be protected from all harm. Even if you are busy, by all means, please actively join the research to utilize this information as precious materials for Korea to develop as the logistics hub in the Northeast Asia.

We hope that your company will be prosperous in business.

Thank you very much.

< Part I >

1. What do you think of the conceptual definition of Logistics Hub? ()
 - ① Many cargo handling of airport and seaport area
 - ② High proportion T/S cargo handling of airport and seaport area
 - ③ Building modern facility and operation system of airport and seaport area
 - ④ Located in main trunk-route of airport and seaport area
 - ⑤ Fulfilled port's base and connecting transport network of airport and seaport area

2. Where region do you think to perform role of logistics hub in East Asia? ()
 - ① Hongkong ② Singapore ③ Kobe
 - ④ Kaohsiung
 - ⑤ Kwangyang ⑥ Pusan ⑦ Incheon ⑧ Shanghai

3. If you have chosen the logistics hub at the above, choice the reason, 3 items? (, ,)
 - ① Market factors ② Cost factors ③ Environment factors
 - ④ Infrastructure factors ⑤ Industry factors ⑥ Others

4. What do you evaluate of northeast logistics centers policy has been driving forward by Korean government? ()
 - ① Very wrong ② Wrong ③ Ordinary ④ Good ⑤ Very good

5. What do think of the free economic zone was assigned at the 3 region(Kwangyang, Pusan, Incheon) have some contribute to the attainment of northeast logistics centers policy? ()
 - ① Never contribute ② Little ③ Ordinary ④ Nearly ⑤ Very contribute

6. Which region do you think to success the most possibility among 3 free economic zone? ()
 - ① Kwangyang ② Pusan ③ Incheon

7. If you have chosen the free economic zone at the above, choice the reason? ()
 - ① Market factors ② Cost factors ③ Environment factors
 - ④ Infrastructure factors ⑤ Industry factors ⑥ Others

8. What do you think of the direct competitive region in development of the Korean free economic zone as northeast logistics hub? ()

- ① Hongkong ② Singapore ③ Kobe ④ Tokyo
 ⑤ Kaohsiung ⑥ Shanghai ⑦ Qingdao ⑧ Dalian
 ⑨ Tianjin ⑩ Others(_____)

9. What do you think of the preference on choice criteria of logistics hub(or free economic zone) as following ? (✓ Marking)

Items	Never Important ↔ Very Important				
	1	2	3	4	5
① Market size of the object nation or region of investment					
② Growth potential of the object nation or region of investment					
③ Geographical location & market accessibility					
④ IT technology & e-business infrastructure					
⑤ Political stability					
⑥ Labour flexibility					
⑦ Quality of labour(easy security of skilled labour force)					
⑧ Security level of logistics infrastructure & cargo handling facility					
⑨ Conveyance capacity connected with hinterlands					
⑩ Whether Free trade zone(or free economic zone) institute or not					
⑪ Proactive government policy support					
⑫ Living convenience					
⑬ Clear application of law					
⑭ Land availability					
⑮ Low land price					
‡ Incentive of corporation tax					
‡ Incentive of individual tax					
‡ Level of logistics cost					
‡ Level of logistics service					
‡ Competitive of financial service					

< Part II >

1. Company Introduction (basic year, 2003)

Head Office (Nation, City)	Number of Employees	Container Throughput (TEU)	Total Sales (US\$)
Type of Work	Capital and Proportion of Head Office (US\$, %)	Regional Head Office in Asia (Nation, City)	Distribution Center in Asia (Nation, City)

2. Notify Address

① Company Name			
② Company Address			
③ Respondent Name	④ Department		
⑤ Position	⑥ E-mail		
⑦ Phone Number	⑧ Fax Number		

- Thank for your cooperation -

<부록 2> 설문지대상 업체 리스트

□ 중국업체 리스트

해외파트너명	국내파트너명
AIR SEA WORLDWIDE CHINA	(주)올림
AIR SEA WORLDWIDE CHINA LTD	코스모항운
BEI LU, SHANDONG PROVINCE, CHINA AIR SEA WORLDWIDE LOGISTICS LTD.	코스모항운
CHINA CARGOES SERVICES LTD.	은산해운항공
CHINA FORTUNE SHIPPING CO., LTD.	영진로지스틱스(주)
CHINA MERCHANTS INT'L AIR SERVICES LTD	베스트웨이익스프레스
CHINA OCEAN SHIPPING TALLY COMPANY	두우해운
CHINA TRADING COMPANY	이글익스프레스
CHINARITRA CARGO	대한통운
ESA SHIPPING (CHINA) CO., LTD	오.에스.티
IFB INTERNATIONAL FREIGHTBRIDGE LTD.	조선해운항공
INDO-CHINA EXPRESS LTD	동양해운(주)
JOINUS FREIGHT SYSTEM(CHINA)	메가해운항공(주)
KORCHINA FREIGHT LIMITED	인터넷해운항공(주)
KORCHINA FREIGHT PTE LTD	인터넷해운항공(주)
KORCHINA, SINGAPORE	동아물류(주)
NATIONAL CONTAINER LINE(CHINA) LTD.	서도상선
SAMSUNG LOGISTICS(CHINA) LTD	(주)피엔엘해운항공
SHANGHAI AIRSEA WORLDWIDE CHINA LTD	(주)메트로물류
VINPAC MULTITRANS (CHINA) - QINGDAO	(주)남양물류
VINPAC MULTITRANS (CHINA) - SHANGHAI	(주)남양물류
VINPAC MULTITRANS (CHINA) - TIANJIN	(주)한림마린서비스
WEST CHINA LINE CO., LTD - QINGDAO)	영진로지스틱스(주)
WEST CHINA LINE CO., LTD - ASQD2	영탑해운

□ 복합운송업체 리스트

경성해운항공	범양해운	우진글로벌로지스틱스
고려종합국제항공	보성익스프레스	위너스해운항공
고려해운	삼영국제물류	유니버살해운항공
고려해운항공	삼영익스프레스	유일해상항공
폴드웨이	서울해운	은산해운항공
국보해운	서중물류	이엔알해운항공
남성해상	성우에이전시	일양익스프레스
단자스에이이아이	성일해운항공	조선해운
대한통운	세방익스프레스	진보해운
동방항공해운	신세계마리타임	천지에이전시
동보상선	앤씨엘	천지컨솔리데이션 네트워크
동서해운	영탑	케이오티
동신종합운송	오리엔트	코스타해운항공
맥스피드해운항공	오에스티	티오피해운항공
모락스	오이씨프레이트코리아	플렉스해운항공
백스글로벌	와이드해운항공	해륙해운항공
	와이케이엘물류	화산해운항공

□ 외국기업 리스트

업체명	도시명	국가명
Cisco System, Inc.	San Jose	USA
Panalpina	Basel	Switzerland
Shenker Korea	Seoul	Korea
Menlo Worldwide	CA	USA
Dimerco Express	Hsin-Chu Hsin	Taiwan
Excel Logistics		U.K.
Simens AG	Munich	Germany
Carrefour SA	Paris	France
IBM	Armonk	USA
AT&T	Basking Ridge	USA
Toshiba Corp.	Tokyo	Jpan
Unilever	London	U.K.
Tyco Int'l	Pembroke	Bermuda
Johnson&Johnson	New Brunswick	USA
Kmart Corp.	Troy	USA
Hewlett-Packard Company	Palo Alto	USA
Thyssen Krupp	Dusseldorf	Germany