

2010. 12
정책연구 2010-01(수시)

항만배후단지 임대료 산정체계 개선에 관한 연구

- 부산항, 광양항을 중심으로 -

2010. 12

김찬호 · 이연경 · 김근섭 · 최영석

◆ 보고서 집필 내역

- 연구책임자
 - 김 찬 호 : 연구총괄
- 연구진
 - 이 언 경 : 3장
 - 김 근 섭 : 4장 일부
 - 최 영 석 : 2장
- 외부 연구진
 - 김 운 수(인천발전연구원 연구위원): 4장 일부

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

- 김 홍 섭(인천대학교 교수)
- 박 창 호(재능대학교 교수)
- 연 제 역(국토해양부 물류기획과 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

- 김 형 태(한국해양수산개발원 연구위원)

머 리 말

우리나라의 항만배후단지는 항만시설기능을 보완하기 위해 물류시설, 가공조립 및 항만지원기능 등을 주요 기능으로 조성되었다. 이에 따라 항만배후단지는 국내·외 물류기업에게 우선 공급되어 왔으며, 물동량 창출과 파급효과가 물류기업보다 크다고 인정되는 제조업체에게도 우선 공급되도록 규정하고 있다. 이러한 취지에서 조성된 항만배후단지는 우리나라를 비롯하여 세계 주요 국가에서도 개발하여 운영하고 있으나, 각국마다 항만배후단지 임대료 수준이나 산정체계는 상이한 실정이다.

우리나라의 경우 2004년 광양항 항만배후단지가 자유무역지역으로 지정·운영되기 시작하면서 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」에 따라 입주 기업 활성화, 기업 유치의 활성화, 항만경쟁력 제고 등을 목적으로 지난 2004년에 설정된 임대료 수준을 2010년 6월까지 동결해 왔다. 그러나 항만배후단지의 임대료 수준과 관련된 문제는 2004년 당시 설정된 항만배후단지의 임대료 수준 산정체계가 명확한 방식에 의해 임대료 수준이 결정되지 않았다는 점에 있다. 특히 항만배후단지에 대한 투자비를 고려하지 않고 이웃 경쟁국의 경쟁 항만배후단지의 임대료 수준을 검토하여 기본임대료와 우대임대료의 수준을 설정하였다는 점이다. 더욱이 우대임대료의 경우 입주기업의 투자규모에 무관하게 외국인 투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업에게 동일 적용함으로써 우대임대료를 적용받기 위한 가상 기업 설립 또는 자금 대납 등의 문제가 발생기도 하였다. 이에 따라 2009년 감사원에서는 투자비율에 따른 우대임대료의 차등 적용 필요성을 제기하였으며, 2010년 7월 부산항과 광양항 항만배후단지에 적용될 임대료 관련 고시를 앞두고는 경쟁국 항만배후단지와의 경쟁에 대응하고 물류거점 위상을 확보하기 위한 항만배후단지의 임대료 산정 체계의 선

진화 추진 필요성이 제기되었다.

따라서 본 연구에서는 문헌조사 및 출장조사 등을 통해 우리나라 항만 배후단지 임대료 산정체계의 현황과 문제점 등을 파악하였으며, 아울러 일본과 대만 등 주변 경쟁국 항만배후단지 임대료 산정체계를 검토하여 시사점을 도출하였다. 이러한 과정을 통해 항만배후단지의 새로운 임대료 산정체계를 수립하고자 [투자비 회수 측면]과 [정책적 판단 측면]에서의 임대료를 우리나라 대표 항만인 부산항과 광양항의 항만배후단지를 중심으로 새롭게 산정하여 제시하였다. 이렇게 제시된 항만배후단지의 새로운 임대료 수준 중에 주변국 항만배후단지와의 경쟁관계를 고려하고 우리나라 항만의 활성화를 위한 최적의 방안으로써 아직까지 우리나라 항만배후단지의 임대료수준은 [정책적 판단 측면]에서 이루어져야 할 것이라고 본 보고서에서는 제시하고 있다. 이렇게 제시된 [정책적 판단 측면]에서의 부산항과 광양항 항만배후단지의 새로운 임대료 수준은 부산항, 부산항 신항 및 광양항 관계자를 비롯하여 국토해양부 관계자와의 협의를 통해 2010년 7월 고시를 위한 고시안으로 제시되었다. 고시안을 마련하는 것 이외에도 본 연구에서는 우리나라 항만배후단지의 활성화를 위해 일정기간 정책요율의 설정이 필요하며, 항만배후단지 개발에 따른 정부의 투자비 손실은 투자유치효과로 상쇄해야 하며, 향후 민간개발 방식에 대한 대응 방안이 강구되어야 한다는 것 등을 제언하고 있다.

본 연구는 본 원의 김찬호, 이연경, 김근섭, 최영석 책임연구원과 인천 발전연구원의 김운수 연구위원이 공동으로 수행한 것이다. 본 연구보고서가 간행되기까지는 많은 분들의 도움이 있었다. 특히 국토해양부의 항만물류기획과 연제역 사무관은 정책실무자의 관점에서 유익한 자문을 해주었으며, 한국해양수산개발원의 김형태 연구위원 연구의 전체적인 내용에 대해 많은 조언을 해주었다. 아울러 일일이 언급하지는 못했지만 이 연구보고서가 출판되기까지 많은 도움을 주신 모든 분들께 이 자리를 빌려 심심

한 감사를 표하는 바이다. 아무쪼록 우리나라 정부와 기업들이 ‘항만배후 단지’를 활성화시키는 데 이 연구보고서가 도움이 되기를 기대한다.

2010년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 학 소

차 례

Executive Summary	i
-------------------	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	3
3. 연구의 방법	3
1) 연구의 방법	3
2) 선행연구 검토	4

제2장 항만배후단지 현황 분석	6
------------------	---

1. 부산항 신항 항만배후단지	6
2. 광양항 항만배후단지	10
3. 항만배후단지별 임대료 현황	13
4. 현행 임대료 관련 문제점	14

제3장 해외 주요 항만배후단지의 임대료 산정체계 고찰	16
-------------------------------	----

1. 중국	16
2. 일본	17
3. 타이완	19
1) 자유무역지역(Free Trade Zone : FTZ)	19
2) 수출가공구(Export Processing Zone : EPZ)	21
4. 시사점	24

제4장 새로운 항만배후단지의 임대료 산정 개선 방안 ————— 26

1. 임대료 산정체계 개선의 필요성	26
2. 임대료 산정기준의 대안 설정	27
3. 대안별 임대료 산정	28
1) 대안 1(투자비 회수 측면)	28
2) 대안 2(정책적 판단 측면)	40
4. 최적대안 설정	46
1) 대안별 산정결과 비교	46
2) 대안별 장단점 분석	48
3) 최적대안 설정	49

제5장 결론 및 정책 제언 ————— 50

1. 요약 및 결론	50
1) 임대료 개선이 시급	50
2) 외국도 정책요율 설정	51
3) 기존 기본임대료는 수익성 감안 미흡	52
4) 외국과의 경쟁요율 설정이 불가피	52
5) 투자규모별 차등 적용이 합리적	53
2. 정책 제언	54
1) 일정기간 정책요율을 설정	54
2) 정부의 투자비 손실은 투자유치효과로 상쇄	55
3) 민간개발 방식에 대한 대응 방안 강구	56

참 고 문 헌	58
---------	----

부 록	59
-----	----

부록 1. 2007년 향만자유무역지역 국유 향만배후단지 및 건물의 임대료 고시	59
부록 2. 향만배후단지 임대료 개선(안)	62
부록 3. 2010년 부산 및 광양항 배후단지임대료 공고문	76

표 차례

표 2-1. 부산항 신항 배후물류단지 개발 현황	6
표 2-2. 북컨배후단지 입주업체 현황	8
표 2-3. 광양항 동측 배후단지 조성 현황(1)	11
표 2-4. 광양항 동측 배후단지 조성 현황(2)	12
표 2-5. 항만배후단지별 임대료 현황	14
표 3-1. 다렌 및 칭다오 항만배후단지	16
표 3-2. 중국 보세물류원구의 임대료 수준	17
표 3-3. 도쿄 및 요코하마 항만배후단지	18
표 3-4. 도쿄 및 요코하마 항만배후단지 임대료 수준	19
표 3-5. 타이완 FTZ 산업특화 현황	19
표 3-6. 타이완 FTZ 임대료 수준	21
표 3-7. 타이완의 EPZ 현황	22
표 3-8. 타이완의 EPZ 임대료 현황	23
표 3-9. 타이완의 EPZ 관리비용 현황	24
표 3-10. 해외 항만배후단지 임대료 산정방법 비교	25
표 4-1. 전제조건	29
표 4-2. 부산항 북컨배후단지 중 물류단지 개발규모	30
표 4-3. 광양항 항만배후단지 개발 개요	30
표 4-4. 항만배후단지 예비타당성 조사 현황	31
표 4-5. 부산항 신항 공시지가 추이(2007~2010)	32
표 4-6. 광양항 공시지가 추이(2007~2010)	32
표 4-7. 경제성 분석기법의 비교	34
표 4-8. 부산항 신항 배후단지 무상사용 기간 산정	35
표 4-9. 광양항 동측 배후단지 무상사용 기간 산정	36
표 4-10. 광양항 서측 배후단지 무상사용 기간 산정	36
표 4-11. 무상사용 기간 30년 적용 시 수준 비교	37
표 4-12. 현재 기본임대료 수준과 무상사용 기간 30년 적용 시 수준 비교	37

표 4-13. 부산항 신항 배후단지 임대료 수준(현가고려 시)	38
표 4-14. 광양항 동측 배후단지 임대료 수준(현가고려 시)	39
표 4-15. 광양항 서측 배후단지 임대료 수준(현가고려 시)	39
표 4-16. 국유재산법 시행령	40
표 4-17. 부산항 및 부산항 신항 항만자유무역지역 기존입주기업의 기본임대료 산정	41
표 4-18. 광양항 항만자유무역지역 기존입주기업의 기본임대료 산정	42
표 4-19. 중국 보세물류원구 및 우리나라 항만배후단지 임대료 수준 비교	43
표 4-20. 항만자유무역지역 신규입주기업의 기본임대료 산정	44
표 4-21. 기존 입주기업의 우대임대료 산정	44
표 4-22. 단계별 우대임대료 산정 방법	46
표 4-23. 신규 입주기업의 우대임대료 산정	46
표 4-24. 투자비 회수 측면에서의 신규 임대료 수준과 기존 기본임대료 수준 비교	47
표 4-25. 항만자유무역지역 적용방식에 의한 기본임대료 수준	47
표 4-26. 대안별 장단점 비교	48
표 5-1. 개발비용 대비 수입금액 차이(현재가치 미고려 시)	55
표 5-2. 개발비용 대비 수입금액 차이(현재가치 고려 시)	56
표 부록-1. 부산항·신항 및 광양항 항만자유무역지역 임대료 현황	62
표 부록-2. 평택·당진항 항만배후단지 임대료 현황	63
표 부록-3. 임대료 산정 방법별 장단점	66
표 부록-4. 국유재산법 시행령	68
표 부록-5. 부산항 신항 북 ‘컨’배후부지 공시지가 인상률	68
표 부록-6. 부산항 및 부산항 신항 항만자유무역지역 기본임대료 산정	69
표 부록-7. 광양항 ‘컨’배후부지 공시지가 인상률	69
표 부록-8. 광양항 항만자유무역지역 기본임대료 산정	71
표 부록-9. 중국 보세물류원구 및 우리나라 항만배후단지 임대료 수준 비교	73
표 부록-10. 항만자유무역지역 신규 기본임대료 산정	73
표 부록-11. 기존 입주업체의 우대임대료 산정	74
표 부록-12. 단계별 우대임대료 산정 방법	75
표 부록-13. 신규 입주업체의 우대임대료 산정	75

그림 차례

그림 2-1.	부산항 신항 항만배후단지 토지이용계획	7
그림 2-2.	부산항 신항 항만배후단지 입주업체 배치도	9
그림 2-3.	웅동배후단지 위치도	10
그림 2-4.	광양항 항만배후단지 토지이용계획도	11
그림 4-1.	항만배후단지의 임대료 산정방향 및 고려조건	28
그림 4-2.	현재 기본임대료 수준과 무상사용 기간 30년 적용 시 임대료 수준 비교...	38
그림 4-3.	중국 보세물류원구 및 우리나라 항만배후단지 임대료 수준 비교	43

Executive Summary

A Study on Improvement of Pricing Systems for Port Hinterland – Focusing on the Port of Busan and Gwangyang –

Port hinterland in Korea was built to supplement the function of port facility, such as logistics facility, processing, assembly and other agents that offer supporting roles. For this reason, domestic and international logistics companies were firstly provided with port hinterland. In some cases, regulations required manufacturing companies to have priority if they proved to generate larger throughput or ripple effects than logistics companies. Major countries around the world as well as Korea have been operating port hinterland with such clear purpose. However, their pricing systems and rent levels are very different.

Until June, 2010, Korea has maintained rent levels established in 2004 when hinterland of the Gwangyang Port was designated as the Free Trade Zone. Back then, rent was fixed to help companies in the hinterland or to attract more companies for better port competitiveness under the Act on Designation and Operation of the Free Trade Zone. However, the problem lied in the rent of 2004 not following a clear cut pricing system. The basic rent and the privileged rent were calculated based on the rent of Korea's competitors, regardless of companies' investment in port hinterland. Worse still, "privileged rent status" was indiscriminately rendered to foreign companies in certain logistics category of the Free Trade Zone Act, irrespective of their investment size. As a result, some founded paper companies or paid rent by proxy in order to receive "privileged status."

In response, the Korean Board of Audit and Inspection raised voice for a

different system under which the privileged rent was decided according to investment ratio. Many argued for an advanced rent pricing system as the new rent system at the Busan Port and Gwangyang Port and for it to be notified in July 2010. The rationale behind their argument was that a new pricing system was necessary to enhance competitiveness of port hinterland and to become a logistics hub in the region.

Against this backdrop, this study conducted literature analyses and field visits to identify problems of the current rent pricing system. It reviewed the rent pricing system of Korea's neighbors, such as China, Japan and Taiwan for the benefit of the Korean pricing system.

For example, rent at the Chinese bonded logistics park is classified in 12 grades, based on the minimum rent set by region and usage. The minimum rent is called "the first standard for nationwide industrial land" and is set by the National Land Department under the Chinese National Land and Resource Ministry. However, the rent drops for companies at the logistics park according to their investment size, if their businesses are supported by the government.

In principle, rent at the Japanese port hinterland follows the market price of its neighborhood. In some cases, the rent is lower than that of neighborhood under the "port functional price policy." In Taiwan, rent at the Free Trade Zone and Foreign Trade Zone are estimated based on the official land value. Under discriminate policies, however, the rent becomes less expensive than the neighborhood's.

After the comparison with foreign cases, the study built a new rent pricing system for port hinterland at the Busan Port and Gwangyang Port. It calculated rent in two aspects: ROI(Return on Investment) and policy decision (achievements). According to the study, for "better ROI", the Busan New Port should increase the

rent by 2.3 times if the current value of hinterland is not reflected. The West side of the Gwangyang Port and East side of the Gwangyang Port should increase it by 3.8 times and 3.5 times, respectively. However, if the current value of hinterland is considered, the rent should rise much higher: the Busan New Port (4.3 times), West side of the Gwangyang Port (9.4 times) and East side of the Gwangyang Port (6.4 times)

For “better policy achievements,” new rent at the Busan Port and Busan New Port should rise by 9% at maximum under the Enforcement Decree of the State Property Act. In comparison, rent at the Gwangyang Port should be frozen because the official land price of the Gwangyang Port dropped by 2.6%. As for the privileged rent, however, the rate needs to be differentiated according to investment size of foreign companies. In the case of the 5th category (investment is larger than USD 4 million, the highest level), the basic privileged rates should be used to balance the treatment for the concerned companies and others in the hinterland. Among various calculations, this study suggested that better policy results should be the standard to decide on new rent. This is important when other factors, such as competition with neighboring countries and more active operation of ports, are considered

Based on the study result, rent at the Busan Port and Gwangyang Port were estimated with consideration to “policy achievement.” The study recommended the estimated rate to be used for government notification in July 2010, with the agreement from relevant officials at the Busan Port Authority, Korea Container Terminal Authority, and MLTM. It also suggested that “rates supported by policies” is inevitable to invigorate the Korean port hinterland. Losses from governmental investment in port hinterland should be offset by investment effects, and responses to private development in the future need to be prepared as well.

제1장 서론

1. 연구의 배경

「항만법」은 항만배후단지를 ‘무역항의 항만구역에 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하고 항만을 이용하는 사람의 편익을 꾀하기 위하여 제42조에 따라 지정·개발하는 일단(一團)의 토지’로 정의하고 있다. 이를 위해 동법 제41조에서는 5년마다 항만배후단지의 개발이 필요하다고 인정되는 무역항을 대상을 항만배후단지개발 종합계획을 수립하도록 하고 있으며, 국토해양부장관이 관할 시·도지사의 의견, 중앙행정기관 장과의 협의, 중앙심의회의 심의 등을 거쳐 항만배후단지를 지정할 수 있도록 하고 있다(동법 제42조).

항만배후단지는 항만시설기능을 보완하며, 물류시설, 가공조립 및 항만지원기능(상업·업무, 연구벤처, 친수·위락 기능 등)을 수행하며, 「항만배후단지관리지침」 제4조에 따라 ‘운송·보관·하역 등과 이에 부가된 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등의 사업을 위해 입주를 희망하는 국내외 물류기업에게 우선 공급’하고 있다. 특히 ‘특정 제조업체의 물동량 창출 및 파급효과가 물류기업보다 크다고 판단될 경우 관리기관은 국토해양부장관과 협의하여 동 업체에게도 우선 공급’하도록 규정하고 있다. 또한 공급하고 남은 부지에 대해서는 그 밖에 제조기업도 입주할 수 있다.

한편 「항만법」 제48조에서는 「항만배후단지관리지침」을 통해 항만배후단지의 관리에 관한 기본적 사항을 정하여 이를 고시하도록 규정하고 있다. 「항만배후단지관리지침」 제9조(임대료 및 공동시설유지비)에서는 「무

역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정』에 따라 항만배후단지 및 항만시설의 임대료를 정하고 있는데, 「자유무역지역의지정및운영에관한법률」 제4조의 규정에 따라 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지의 임대료는 국토해양부장관이 공고하는 임대료에 따르도록 하고 있다. 본 연구에서 다루고자 하는 부산항(부산항 및 부산항 신항)과 광양항의 항만배후단지 역시 자유무역지역으로 지정되어 있어 국토해양부장관이 공고하는 임대료 수준에 따르고 있다.

부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지는 자유무역지역으로 지정되어 있는바, 이들 항만배후단지의 임대료는 「자유무역지역의지정및운영에관한법률」에 따라 입주 기업 활성화를 목적으로 지난 2007년 (구)해양수산부에서 고시(2004년 7월 고시 수준과 동일)한 임대료 수준을 유지하고 있다. 임대료는 기본, 우대, 공시지가 임대료로 구분되어 있으며, 「외국인투자촉진법」에 따라 외국인투자기업에 대해 일괄적으로 우대임대료를 적용하고 있다. 즉 이들 항만의 항만배후단지 임대료는 2004년 7월 고시한 이후 현재까지 기업 유치 활성화, 항만경쟁력 제고 등을 위해 동결해 왔다. 그러나 2009년 시행된 감사원 감사 결과¹⁾ 투자비율에 따른 우대임대료의 차등 적용 필요성이 제기되었으며, 2009년 「항만법」 개정²⁾에 따라 배후단지의 기능이 다각화(제조업중 허용)되고 경쟁국 항만배후단지와 경쟁에서 물류거점 위상을 확보하기 위해 항만배후단지 임대료 산정 체계의 선진화 추진이 필요한 실정이다.

1) 감사원 감사 권고(2009. 3)에 따라 평택·당진항 항만배후단지는 투자금액에 따른 임대료 차등 감면 등 인센티브제 도입 시행(2009. 5. 20)

2. 연구의 목적

본 연구는 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지의 임대료 적용기간인 3년(2007년 고시 이후)이 도래함에 따라 새로운 임대료 산정 체계에 근거한 임대료 수준을 제시하는 데 목적을 두고 있다. 즉 2010년 7월 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지의 임대료 개정공고에 맞추어 기존 항만배후단지의 임대료 체계를 재점검하고 새로운 임대료 수준을 제시하는 데 본 연구의 목적을 둔다.

단, 기존 항만배후단지 임대료 산정체계를 재검토하여 새로운 임대료 수준을 제시하는 것은 배후단지에 대한 기업 유치 경쟁력을 강화하고 입주 기업의 원활한 물류활동을 지원하기 위함을 전제로 한다.

3. 연구의 방법

1) 연구의 방법

본 연구에서는 여러 연구방법을 통해 연구내용의 객관성을 제고하고자 하였다. 우선 기존 선행연구를 통해 항만배후단지를 포함하는 자유무역지역의 임대료 결정방식에 대하여 검토하였다.

그리고 2010년 7월 고시를 위해 부산항, 부산항 신항 및 광양항 관계자를 비롯하여 국토해양부 관계자와의 협의를 통해 7월 고시 내용에 대해 상호 검토하고 고시의 확정 이전인 6월에는 국토해양부를 주축으로 부산항, 부산항 신항 및 광양항 관계자들에 고시안 검토를 의뢰하여 의견을 수렴한 후 최종적인 고시안을 마련하는 데 연구를 집중시켰다.

아울러 외부전문가를 활용하여 항만배후단지의 수익성을 고려한 임대료 수준을 검토하여 기존의 산정체계에 따른 임대료 수준을 비교하였다.

2) 선행연구 검토

본 연구의 주요 선행연구로는 「부산항 항만시설 임대료 산정체계 개선 연구용역」(길광수 외, 2005), 「광양항 컨테이너부두 적정사용료 산정 및 개선용역」(길광수 외, 2007), 「인천항 자유무역지역 활성화 방안 수립 및 추가 지정방안 연구」(김학소 외, 2008), 「평택항 항만배후단지 활용방안 연구」(김운수 외, 2009) 등이 있다.

이들 선행연구에서는 문헌조사, 공동연구, 전문가 면담, 해외 관계기관 인터뷰 등을 통하여 항만배후단지 및 항만시설에 대한 임대료 산정체계에 대한 현황 및 문제점 등을 분석하고 이를 기반으로 개선방안을 도출하고 있다.

그러나 「부산항 항만시설 임대료 산정체계 개선 연구용역」(길광수 외, 2005), 「광양항 컨테이너부두 적정사용료 산정 및 개선용역」(길광수 외, 2007) 등은 자유무역지역 중 항만시설에 관한 적정임대료 수준을 산정하는데 연구의 초점이 맞추어져 있어 본 연구와는 연구 대상 자체가 상이하다. 반면, 「인천항 자유무역지역 활성화 방안 수립 및 추가 지정방안 연구」(김학소 외, 2008) 및 「평택항 항만배후단지 활용방안 연구」(김운수 외, 2009) 등은 항만시설보다는 항만배후단지에 많은 초점이 맞추어져 있어 본 연구와 연구의 대상은 같으나, 김학소의 연구는 인천항 자유무역지역의 추가 지정방안 문제에 초점이 맞추어져 있으며, 김운수의 연구는 평택항 항만배후단지의 자유무역지역 지정 타당성에 연구의 초점이 맞추어져 있다.

하지만 이들 선행연구를 통해 기존 자유무역지역 임대료 산정체계에 있어 수익성보다는 자유무역지역의 활성화, 화물유치 또는 기업유치를 위한 정책적 수준으로 임대료가 결정되어 왔음을 확인할 수 있었다.

따라서 본 연구에서는 선행연구의 결과, 한계점 등을 바탕으로 2010년 7월 고시를 위한 새로운 항만배후단지의 임대료 산정체계와 그 결과를 제

시하고자 한다. 또한 본 연구는 선행연구들과 마찬가지로 문헌연구, 통계분석 등을 활용하며, 연구의 질적 향상을 위해 외부전문가의 자문을 활용할 것이다.

제 2 장 향만배후단지 현황 분석

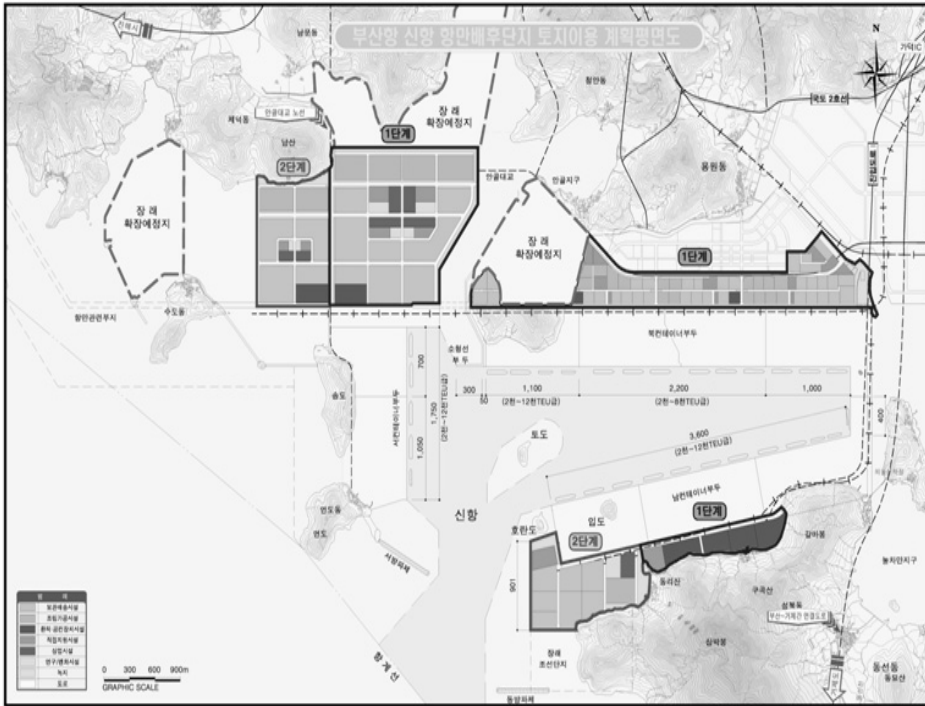
1. 부산항 신항 향만배후단지

부산항 신항 향만배후단지는 ‘북컨배후단지’, ‘웅동배후단지’ 및 ‘남컨배후단지’ 등 3개 단지로 조성 중에 있다. ‘북컨배후단지’는 2005년 6월 1단계 사업이 시작되어 2010년 12월 4단계 사업이 완료될 예정이고, 현재 4단계 입주업체 선정이 완료된 상태이다. 한편 ‘웅동배후단지’는 1단계 사업이 조성 중에 있으며, ‘남컨배후단지’는 조성계획 중에 있다.

표 2-1 | 부산항 신항 배후물류단지 개발 현황

구 분	개발 내용	비고
북컨배후단지	○ 1단계 - 준공시기 : 2005. 12. 31. - 개발면적 : 64,997㎡(19,662평) ○ 2단계 - 준공시기 : 2006. 12. 31. - 개발면적 : 424,488㎡(128,408평) ○ 3단계 - 준공시기 : 2008. 12. 31. - 개발면적 : 493,896㎡(149,403평) ○ 4단계 - 준공시기 : 2010. 12. 31. - 개발면적 : 220,822㎡(66,798평)	○ 개발주체 : 부산도시공사 ○ 매입주체 : (구)해양수산부, 부산항만공사
웅동배후단지	○ 1단계(조성 중) ○ 2단계 ○ 3단계	○ 1단계 사업은 국토해양부와 부산항만공사가 공동으로 진행 ○ 2, 3단계 사업은 미정
남컨배후단지	○ 조성 계획	○ 2006년 계획된 ‘향만배후단지 종합계획’에 근거

자료 : 부산항만공사, 2010.



자료 : 부산항만공사, 2010.

| 그림 2-1 | 부산항 신항 항만배후단지 토지이용 계획

‘북컨배후단지’의 개발면적은 총 120만 m^2 로 개발주체는 부산도시공사이나, 2005년 부산도시공사로부터 (구)해양수산부와 부산항만공사가 50:50 지분투자자로 ‘북컨배후단지’를 매입하였으며, 매입비용은 2,683억 원이었다.

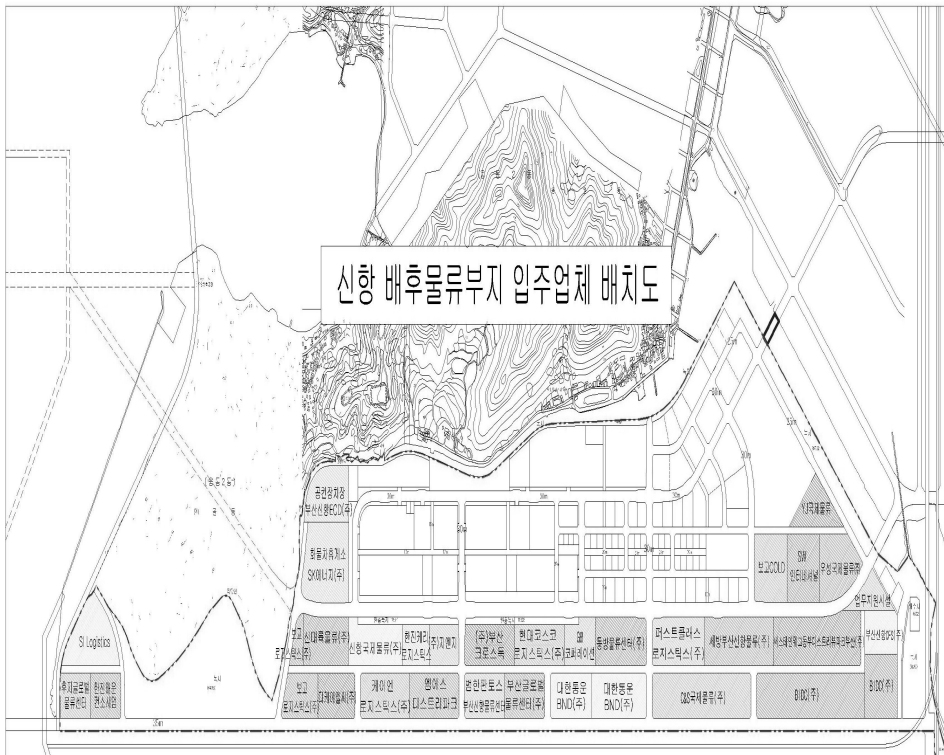
‘북컨배후단지’의 1·2단계 항만배후단지는 2009년 3월 초 동방물류센터(3만 7,000 m^2)를 시작으로 9개 입주업체가 입주를 완료함에 따라 본격적으로 운영되었다. 2010년 11월 기준으로 ‘북컨배후단지’에 입주하였거나 입주할 예정에 있는 기업은 총 30개 기업이며 임대면적은 102만 m^2 로 개발면적의 83.9%가 입주한 상태이다. 30개 기업 중 현재 입주가 완료되어 운영중에 있는 기업은 19개 기업이며, 3개 기업은 공사 중에 있다. 나머지 8개 기업은 4단계 지역에 입주할 계획이다.

| 표 2-2 | 북권배후단지 입주업체 현황

단계별 (업체수)	업 체 명	운영상태	준공(예정)일	임대부지면적(m ²)
1단계 (2)	부산 신항 CFS	운영 중	2006. 2. 16	20,915.6
	BIDC(주)	운영 중	2007. 7. 23	30,963.4
2단계 (7)	(주)C&S 국제물류센터	운영 중	2008. 12. 16	66,430
	BIDC(주)	운영 중	2009. 1. 30	72,718.8
	세방 부산 신항물류(주)	운영 중	2008. 9. 22	49,680.3
	(주) 동방물류센터	운영 중	2009. 2. 27	37,017.8
	씨스테인웨그동부 디스트리파크부산(주)	운영 중	2008. 6. 12	66,095.4
	FCL(주)	운영 중	2008. 9. 3	37,774.6
	대한통운 BND(주)	운영 중	2008. 6. 18	37,017.4
3단계 (13)	보고 로지스틱스	공사 중	2011 상반기	30,230
	케이엔로지스틱스(주)	운영 중	2010. 8. 31	33,058
	신대륙물류(주)	공사 중	2011 상반기	33,058
	(주)범한판토스 부산 신항물류센터	운영 중	2010. 7. 7	26,962
	신항국제물류(주)	운영 중	2010. 10. 21	34,714
	현대코스코로지스틱스(주)	운영 중	2010. 5. 11	30,979
	대한통운 BND(주)	공사 중	2011 상반기	27,659
	부산글로벌물류센터(주)	운영 중	2010. 10. 11	26,962
	디케이엘씨(주)	운영 중	2009. 11. 9	24,793
	엠에스디스트리파크(주)	운영 중	2010. 3. 19	33,058
	(주) 부산크로스독	운영 중	2010. 3. 29	30,979
	(주) 지앤지	운영 중	2010. 5. 26	18,182
	한진케리로지스틱스(주)	운영 중	2009. 11. 18	16,529
4단계 (8)	후지글로벌물류센터	실시험약 체결 진행 중	2011년 중 공사착공	20,060
	SI 로지스틱스			40,553
	한진해운 컨소시엄			20,838
	보고 COLD			33,740
	SW 인터내셔널			33,881
	우성국제물류			33,179
	GW 코퍼레이션			20,543
	YJ 국제물류			22,058

주 : 2010. 11. 22. 기준

자료 : 부산항만공사



자료 : 부산항만공사, 2010.

| 그림 2-2 | 부산항 신항 항만배후단지 입주업체 배치도

경상남도 진해시 용원, 안골, 제덕, 웅동동 일원에 위치한 ‘웅동배후단지’의 조성면적은 총 248만 6,000m²로 조성주체는 국토해양부와 부산항만공사이다. ‘웅동배후단지’ 조성비용은 총 6,212억 원이며, 2013년까지 조성될 예정이다²⁾. ‘웅동배후단지’는 2010년 10월 1단계 입주업체 모집공고 이후 12월 말까지 업체선정(16개 업체 예상)을 할 계획이지만 2~3단계 공사는 아직까지 불확실한 상황이다.

2) 국토해양부 항만개발과 보도자료, 2009. 7. 1.



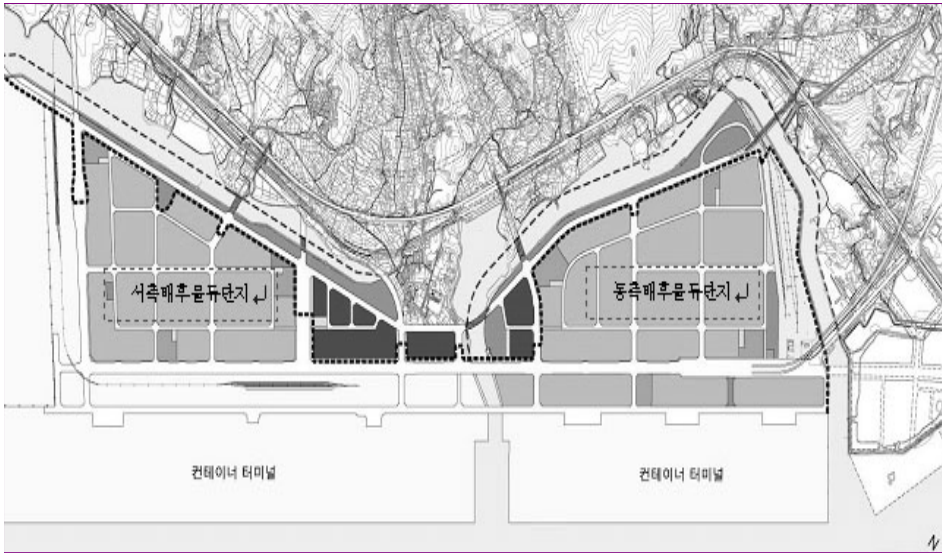
자료 : 국토해양부 항만개발과 보도자료, 2009. 7. 1.

| 그림 2-3 | 웅동배후단지 위치도

한편 ‘남권배후단지’는 2006년 계획된 ‘항만배후단지 종합계획’에 따라 조성이 계획되어 있으나, 아직 건설이 시작되지 않고 있는 실정이다.

2. 광양항 항만배후단지

2002년 항만배후단지개발종합계획(1차)에 따라 최초로 자유무역지역으로 지정된, 광양항 배후물류단지는 2012년까지 총 388만㎡(117만 평)가 개발될 예정이며, 총 개발비는 6,719억 원에 이른다. 광양항 배후물류단지는 동측과 서측으로 구분되어 개발이 진행 중에 있으며, 동측은 2003년 시작되어 2008년에 조성사업이 완료되었다.



자료 : 광양시, 2010.

| 그림 2-4 | 광양항 항만배후단지 토지이용 계획도

‘동측배후단지’의 조성면적은 195만 m^2 (59만 평)로 국토해양부와 광양시가 조성주체이다. 총 사업비는 2,843억 원으로 대부분 국토해양부에서 투자하였으며, 일부구역(307만 m^2)은 광양시에서 350억 원을 투자하였다.

| 표 2-3 | 광양항 동측 배후단지 조성 현황(1)

구 분	소 계	1단계	2단계	3단계
조성기간	2004~2008	2004. 10~2006. 12	2005. 5~2008. 6	2006. 5~2008. 10
조성면적(m^2)	1,961,898	386,144	1,268,194	307,560
공사비	2,843억 원	384억 원	1,871억 원	360억 원
현 황	-	임대완료	임대완료	현 공정 100%
개발주체	국가+지자체	국토해양부	국토해양부	광양시

자료 : 광양시, 2010.

2010년 9월 기준으로 ‘동측배후단지’에는 20개 기업이 입주 또는 입주할 예정으로 운영 중인 기업은 12개 기업이며, 3개 기업은 공사 중에 있고, 나머지 5개 기업은 입주 준비 중에 있다. 전체 임대면적은 111만㎡로 ‘동측배후단지’ 조성면적의 57.2%에 이른다.

표 2-4 | 광양항 동측 배후단지 조성 현황(2)

구 분	개발면적(㎡)	임대면적(㎡)	입주기업
동측 배후단지 1단계	386,146	166,902	한국파렛트폴(주), 국제석재가공물류센터, 대한통운(주), (주)동부광양물류센터 등 4개사
황금물류센터	72,932	35,079	세방광양물류센터(주), 삼성테스코(주), 동부광양물류센터(주), 모닝스타(주) 등 4개사
동측 배후단지 2단계 1차	1,228,745	316,624	동부복합물류(주), 뽀비우스로드(주), 동방광양물류센터(주), (주)한신 T&S, 성화산업(주) 등 5개사
동측 배후단지 2단계 2차		477,636	동부광양스틸유통센터(주), 셋방전지(주), (주)광양국제물류, (주)대현우드, 삼성테스코(주), 아이씨모터스(주), (주)엠스틸인터내셔널, 국제물류센터 등 7개사
동측 배후단지 3단계	328,919	116,372	광양시에 입주기업 모집
합 계	1,943,810	1,112,613	

주 : 1) 2010. 9. 9. 기준

- 2) 연면적 44,326㎡ 규모로 5개의 외국인 투자기업이 선정되어 전용사용기간 30년으로 운영되고 있는 황금물류센터는 광양항 컨테이너부두 후면인 배후물류단지에 기존 항만시설인 CFS(Container Freight Station)의 단순물류 기능을 벗어나서 분류, 조립, 가공, 전시 등의 복합물류기능을 수행하고 있음

자료 : 한국컨테이너부두공단

한편, ‘서측배후단지’의 조성면적은 193만㎡(58만 평)로 2006년에 조성 이 시작되어 2012년 완공될 예정이다. 조성주체는 국토해양부로 총 조성비용은 3,876억 원에 이른다. ‘서측배후단지’는 1공구사업과 2공구사업으로 구분되는데, 1공구의 경우 단지조성면적은 107만㎡이며, 공사비는 1,179억 원이 소요될 예정이다. 완공은 2011년 11월 29일로 예정되어 있다. 2008년 6월에 시작된 2공구 사업은 전체 86만㎡로 공사비는 1,331억 원이 소요될 예정이다. 완공은 2010년 5월로 예정되어 있다. ‘서측배후단지’의 입주기업 모집은 1공구의 경우 2011년 2월, 2공구의 경우는 2011년 하반기에 각각 모집할 예정이다.

3. 항만배후단지별 임대료 현황

2010년 현재 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만자유무역지역의 임대료는 입주기업 유치 활성화를 목적으로 2007년 (구)해양수산부에서 고시한 임대료 수준을 유지하고 있다. 적용되고 있는 임대료는 기본, 우대, 공시지가 임대료로 구분하고 있으며, 외국인투자촉진법상 외국인투자기업에 대해서는 일괄적으로 우대임대료를 적용하고 있다.

| 표 2-5 | 항만배후단지별 임대료 현황

항 만	조 건		임대료
부산항 항만배후단지	기본임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 300원
	우대임대료	· 외국인투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 150원
	공시지가 임대료	· 입주기업 중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)
부산항 신항개발지구 항만배후단지	기본임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 260원
	우대임대료	· 외국인투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 40원
	공시지가 임대료	· 입주기업 중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)
광양항 항만배후단지	기본임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 200원
	우대임대료	· 외국인투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 30원
	공시지가 임대료	· 입주기업 중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)

자료 : 국토해양부, 「항만자유무역지역 국유 항만배후단지 및 건물의 임대료」, 2007.

4. 현행 임대료 관련 문제점

2004년 당시 (구)해양수산부에서는 항만배후단지 입주기업 유치 활성화와 항만경쟁력 강화 등의 이유로 <표 2-5>와 같이 항만배후단지별로 임대료를 설정하였다. 그 당시에는 임대료를 고시의 형태로 공고하지 않았다가 2007년 7월에 해양수산부 공고 제2007-215호로 「항만자유무역지역 국유 항만배후단지 및 건물의 임대료」로 고시하게 되었다. 2007년 당시 고시된

임대료 수준은 전술한 바와 같이 2004년 수준을 유지하였는데, 문제는 2004년 임대료 수준을 산정할 당시 명확한 산정방식에 의해 임대료 수준이 결정되지 않았다는 것이다. 즉 항만배후단지에 대한 투자비를 고려하지 않고 이웃 경쟁국의 경쟁 항만배후단지의 임대료 수준을 검토하여 기본임대료와 우대임대료의 수준을 설정하였다는 것이다.³⁾

현행 항만배후단지 임대료와 관련하여 또 다른 문제점은 감사원의 지적에서 보듯 우대임대료가 투자규모에 무관하게 외국인 투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업에게 동일하게 적용되고 있다는 것이다. 이로 인해 외국인투자기업으로 인정받아 우대임대료를 적용받기 위해 일부 국내기업에서는 「외국인투자 촉진법 시행령」 제2조 4항(‘해외모기업의 발행주식총수나 출자총액의 100분의 10 이상을 소유하고 있는 기업’)의 조건을 형식적으로 충족하기 위한 가상 기업 설립 또는 자금 대납 등의 병폐가 나타나고 있다.

3) 2004년 당시 상해의 항만배후단지 임대료 수준이 m²당 월 300원 수준이었는데, 이를 기준으로 우리나라 항만배후단지의 외국인기업 유치 활성화를 위해 광양항의 우대임대료는 1/10수준으로 기본임대료는 약 66% 수준으로 결정한 것으로 알려짐.

제 3 장 해외 주요 항만배후단지의 임대료 산정체계 고찰

1. 중국

중국의 토지 임대 제도는 명목상 임대 개념을 사용할 뿐 임대 후 실질적으로 토지 매매가 가능하기 때문에 직접적으로 임대료 수준의 높고 낮음을 우리나라의 항만배후단지 임대료와 비교하는 것은 타당하지 못한 것으로 판단된다. 따라서 전체적인 수준에 대한 참고 및 판단 자료로서만 활용 가능할 것이다.

중국 다롄과 칭다오의 다롄보세구 및 칭다오보세항구 등의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

표 3-1 | 다롄 및 칭다오 항만배후단지

구분	다롄보세구	칭다오보세항구
위치	다롄신도시 중심에 위치(71km ²)	칭다오항 주변(9.72km ²)
입주 업체	보세구(1.92km ²): 2,000여 개 업체 등록, 41개국 500여 개의 외국기업 입주	4,000여 개 기업 입주(90% 무역회사, 10% 제조 및 물류기업): 쉘브론필립스, 이토추(Itochu), 미츠이, 미즈미시, 파나소닉, 코닥, Komatsu, American Standand 등
취급 물동량	2008년 기준 다롄항 물동량의 39% 수준인 3,120만 톤 취급	수출입액 33억 달러, 총생산액 60억 RMB
투자 장려 업종	기술적 생산물자 산업, IT 산업, 중국에 경제적, 기술적 파급 영향이 높은 산업, 고부가가치 제조 생산 업체, 물류기업 등	기술적 생산물자산업, IT산업, 중국에 경제적·기술적 파급효과가 높은 산업, 고부가가치 제조생산업체, 물류기업 등

자료 : IPA, 「신규항만배후단지 관리·운영방안 관리용역」, 2009. 11.

이들 중국의 경제개발구와 보세구의 임대료는 기본적으로 중국의 국가 토지자원부 국가토지관리국에서 정한 지역별·용도별 임대 최저비용(‘전국 공업용토지양도 최초기준’)에 따라 12등급으로 나누어 산정된다.

전술한 바와 같이 중국에서의 토지임대는 명목상의 개념으로 실질적으로 토지 매매가 가능한 50년간의 토지사용권을 획득하는 것이기 때문에 기본임대료는 월당 1달러도 되지 않는다. 그리고 우대임대료는 중국 중앙정부가 단지의 특성에 따라 장려하고 있는 5대 산업⁴⁾과 투자규모에 따라 적용된다. 적용되는 우대임대료 수준은 보세관리위원회가 투자자가 제출한 ‘가행성연구보고서’ 검토결과에 따라 달라진다.

| 표 3-2 | 중국 보세물류원구의 임대료 수준

구분		다롄항	칭다오항	톈진항
토지사용권		40\$/m ² /50년	600RMB/m ² /50년	-
임대료	토지 임대료	50RMB/m ² /년	0.32RMB/m ² /일	-
	건물 임대료	0.5-1.2RMB/m ² /일 (평균 0.8RMB/m ² /일)	1.1~1.5RMB/m ² /일	0.5~1.5RMB/m ² /일

자료 : 국토해양부, 각 항만의 보세물류원구 홈페이지 및 브로슈어를 참조하여 KMI 제작성

2. 일본

도쿄항의 항만배후단지는 오오이부두 및 아오미부두에 있는 항만배후단지, 도쿄 임해지역에 있는 도쿄유통센터(Tokyo Ryutsu Center : TRC)가 있고, 요코하마항에는 YCC(요코하마국제유통센터, Yokohama Port Cargo Center)가 있다.

4) 5대 산업은 정보기술(컴퓨터, 산업반도체, 광전자, 소프트웨어, 통신기계 등), 정밀기계(자동차부품, 환경보호설비 등), 서비스무역(물류, 금융, 회계 등), 생물과학기술(바이오산업 등), 민생용품(건축, 방직, 식품 등)임.

5) 2010년 기준 266RMB 수준.

| 표 3-3 | 도쿄 및 요코하마 항만배후단지

구분	도쿄항 항만배후단지	도쿄항 TRC	요코하마항 YCC
위치	오오이부두 (32.7ha, 41개 업체) 아오미부두 (34.2ha, 22개 업체)	남부(게이힌) 유통단지, 5층 건물	YCC는 요코하마항을 수입중심항으로 발전시키기 위해 제정된 수입촉진지역(FAZ) ⁶⁾ 의 일환으로 다이고쿠 부두에 개발
입주 품목	생활잡화, 식료품, 종이류 등(대량), 정밀기계 및 자동차부품(소량)	식품, 의류업체, 약품, 엘리베이터 부품, 긴급용 부품, IT, PC, 영상모니터, 야후통관 등	양복, 가전제품, 생활용품, 자동차부품(배터리, 카브레이터, 베어링 등) 등
물류 기능	단순물류창고	단순물류창고, 분류·검품·라벨링 등 고부가가치 물류기능	보관, 분류, 검품, 라벨링(와인 등), 피킹, 소매점 배송, A/S(가전제품 등)

자료 : IPA, 전세서

과거 일본의 항만배후단지는 대부분 분양되었으나, 최근에는 분양보다는 임대를 선호하고 있다. 그 이유는 시나가와부두의 부지를 분양했는데, 분양받은 업체가 아파트 건설을 추진함으로써 도쿄가 다시 해당 부지를 매입하는 데 많은 비용을 지불하는 등의 문제가 발생했기 때문이다.

일본 항만배후단지 임대료는 주변지가의 시세대로 하는 것이 원칙이나 ‘항만기능성가격’이라는 명목 아래 주변시세보다 낮게 임대료를 책정하고 있다. 예를 들면 도쿄의 분양가 및 임대료는 주변시세대로 정해지는데, 요코하마항 및 고베항과 경쟁하기 위해 도쿄도는 ‘도쿄항 항만시설용지 장기대부에 관한 규칙’을 만들어 주변시세보다 싸게 분양 및 임대를 하고 있다.

6) FAZ 지정은 2006년 폐지됨.

| 표 3-4 | 도쿄 및 요코하마 항만배후단지 임대료 수준

구분	도쿄항 항만배후단지	도쿄유통센터(Tokyo Ryutsu Center : TRC)	요코하마국제유통센터(Yokohama Port Cargo Center)
분양가 및 임대료	분양가: 1983년 개발 당시 주변지가의 1/10 수준	분양가: 1967년 개발 당시 주변지가(40만 엔/1평)의 1/5 수준(7.3만 엔/1평)	임대료: 1996년 8월 기준 4,250엔/3.3m ² (1평)/월
우대임대료	특별한 평가체계 및 인센티브제도 없음		

자료 : IPA, 전제서

3. 타이완

1) 자유무역지역(Free Trade Zone : FTZ)

타이완에는 5개의 항만 FTZ(Keelung Port, Taipei Port, Suao Port, Taichung Port, Kaohsiung Port)와 1개의 공항 FTZ(Taoyuan Air Cargo Park)가 있다. 타이완은 경제건설위원회(Council for Economic Planning and Development : CEPD)의 국가개발계획 원칙에 따라 FTZ별로 산업을 특성화하고 있는데, FTZ규모가 작아 주변 산업단지와 연계하여 개발하고 있다.

| 표 3-5 | 타이완 FTZ 산업특화 현황

구분	총규모(ha)		주변산업단지		FTZ 기능	비고
	현재	확장후	명칭	권장산업		
Keelung Port FTZ	67	71	Nangang Software Park	소프트웨어, 지식산업 등	창고 및 물류기능	대규모 입주 면적이 부족해 항만 자체의 물동량과 환적 화물에 집중
Taipei Port FTZ	79	602	-	벌크화물(잡화, 석탄, 시멘트 등), 유류창고, 자동차 물류센터 등	창고 및 물류기능	현재 FTZ에 여유 공간이 있어 신규산업 유치 가능

| 표 3-5 | 타이완 FTZ 산업특화 현황(계속)

구분	총규모(ha)		주변산업단지		FTZ 기능	비고
	현재	확장후	명칭	권장산업		
Suao Port FTZ	-	71.5	Lize & Londe Industrial Park	광전자, 화학제품, 기계류, 컴퓨터주변기기, 녹색기술 등을 지원하는 창고 및 물류기능	창고 및 물류기능	-
Taichung Port FTZ	536	618.55	Central Taiwan Science Park	광전자, 정밀기계, 나노소재, 항공 및 우주산업	창고 및 물류기능, 가공·제조·조립·포장·검사 기능, 환적기능 (FTZ에 여유공간이 있어 신규산업 유치 가능)	현재 여유 공간이 있어 신규산업 유치 가능
			Yunlin Science Park	섬유, 광전자		
Kaohsiung Port FTZ	397.69	610.49	Kaohsiung	석유화학, 철강, 전자	창고 및 물류기능, 가공·조립·제조기능	대규모 입주 면적이 부족해 항만 자체의 물동량과 환적 화물에 집중, 물류기능 선호
			Southern Taiwan Science Park	광전자, 기계, 식품, 바이오테크, 환경규제기술		
Taoyuan Air Cargo Park FTZ	-	-	Hsinchu Science Park	광전자, 정보전자, 소프트웨어 등 IT산업	-	-

자료 : 현지 인터뷰 자료를 KMI가 재정리

타이완 FTZ의 기본임대료는 ‘임대료(토지사용료 또는 토지사용료+건물임대료) + 관리비용’으로 계산되며, 임대료는 주변지가 기준이다. 타이완은 지가 변동이 크지 않기 때문에 입주한 업체의 임대료 재계약 시 토지임대료 변동은 거의 없다. 건물을 임대했을 경우, 전년도 ‘정부공고연건지수(Annual Construction Price Index)’에 따라 건물임대료를 2% 범위 내에서 조정한다. 그리고 토목시설, 전기비용 등의 관리비용은 재계약 시 사업실적에 따라 할인되며, 전년도 ‘도매물가지수’에 따라 2% 범위 내에서 조정한다.

| 표 3-6 | 타이완 FTZ 임대료 수준

구분		FTZ	비고
기본 임대료	토지 사용료	‘공시지가 × 면적 × 일정비율’ ※ Taichung Port FTZ: 주변지가(=NT\$ 1,400~1,600/m ²) × 면적 × 일정비율(=5%)	실제 1ha 임대료를 비교해보면, 지역별로 공시지가가 다르기 때문에 임대료 수준은 차이가 있음 (Taichung Port FTZ : Keelung Port FTZ = 1 : 10)
	건물 임대료	‘초기건축가격 × 11%’)	기업의 투자비용에 따라 달라지며, 전년도 ‘정부공고연건지수(Annual Construction Price Index)’에 따라 2% 내에서 조정함
	관리 비용	‘관리비 × 면적’ ※ Taichung Port FTZ: 관리비(=NT\$ 33.66/m ² /년) × 면적	전년도 ‘도매물가지수(Annual Wholesale Price Index)’에 따라 2% 범위 내에서 조정함
우대 조건	토지 사용료 혹은	‘공시지가 × 면적 × 일정비율’ ※ Taichung Port FTZ: 공시지가(=NT\$ 1,300~1,600/m ² /년) × 면적 × 일정비율(=5%)	- NT\$10억 이상의 부가가치시설 (공장건물, 창고, 가공 및 배송시설) - 1ha 이상, NT\$3억 이상의 물류센터 투자
	토지 임대료 선택	‘지가 × 면적 × (일정비율 × 60%)’ ※ Taichung Port FTZ: 지가(=NT\$ 1,300~2,500/m ² /년) × 면적 × 일정비율(=3%)	

자료 : MOTC, *Deeply Rooting Taiwan, Global Logistics: Investment Guide to the Free Trade Zones in Taiwan's Ports*, 2010.

2) 수출가공구(Export Processing Zone : EPZ)

타이완에는 9개의 수출가공구(EPZ)가 있는데, 타이중(Taichong)지역에 2개, 핑통(Pingtung)지역에 1개, 가오슝(Gaoxiong)지역에 6개가 분포되어 있고, 산업별로 특화되어 있다. 일반적으로 타이완기업 공장은 인건비가 싼 중국에 입주하고 있지만, 디자인, 혁신기술, 연구개발(R&D), 금융 등은 타이완 내에 EPZ 내에 입주해 있다.

7) 건물임대료 = 건축가격 × (1+10%) × 10%

| 표 3-7 | 타이완의 EPZ 현황

지역	EPZ	면적(ha)	주요산업	주요입주기업
타이중	Taichung EPZ	26.2	광학, 전자산업	Cannon, Asia Optical, Wintec, United Radiant Technology Corp 등
	Chungkang EPZ	177	디스플레이 패널, 정밀 장비 및 부품	Nippon Electric Glass Taiwan, Mitsui Electronic Materials Co. Mitsui Micro Circuits Taiwan Co., LG Chem(Taiwan), Air Liquide Far Eastern, Liehwa Industrial Gases Co., Air Products 외 23개 기업
가오슝	Nantze EPZ	97.8	반도체 포장·검사	ASE inc. NXP Semiconductors, OSE Co. 외 27개 기업
	Kaohsiung EPZ	72.3	LCD, 광전자산업	Kaohsiung Hitachi Electronics, Emerging Display Technologies, HannStar Display 외 26개 기업이 100% 입주
	Chengkung Logistics Park	8.4	물류기능	-
	Kaohsiung Air Cargo Park (개발중)	54.5	-	-
	Linkuang EPZ	9.0	LCD, LED 산업	Arima Display Co. Inno EPi Inc.
	Kaohsiung Software-based Technology Park	7.9	IT산업(R&D 등 사무실 기능만 입주 가능)	일본소학관(도라에몽 만드는 회사) 등 70%가 입주
핑통	Pingtung EPZ	124.1	자동차부품, 금속제품	인근에 위치한 Honda Auto Plant 부품 취급

자료 : MOEA, *Transforming for the Global Economy: An Investment Guide to Export Processing Zones in Taiwan*, 2010.; 면담결과 종합

EPZ의 임대료는 ‘토지임대료 + 공공시설 건설 수수료 + 관리비용’으로 구성되며, 계약기간(최대 20년) 동안 매달 지불한다. 해외기업에 대해 토지는 임대를 원칙으로 하고, 건물은 소유를 권장하고 있다. 토지 및 건물에 대한 임대료는 입주기업에게 동일하게 적용하지만, 관리비용은 업종, 연매출액, 투자금액, 부가가치창출 정도 등에 따라 달라진다. 현재 운영되고 있는 8개의 EPZ에 대한 임대료와 관리비용은 다음과 같다.

| 표 3-8 | 타이완의 EPZ 임대료 현황

단위 : NT\$/월/m²

지역	EPZ	토지임대료	공공시설 건설 수수료
타이중	Taichung EPZ	9.15	5.38
	Chungkang EPZ	7.89	7.7089
가오슝	Nantze EPZ	11.50	7.56
	Kaohsiung EPZ	10.50	기존지역: 1.669 확장지역: 10.472
	Chengkung Logistics Park	공시지가의 6.25%	-
	Linkuang EPZ	12.5	8.01
	Kaohsiung Software-based Technology Park	39.2(개발자에게는 건축 이후 3년 동안 50% 감면: 19.6)	7.841
핑퉁	Pingtung EPZ	1.33	10

자료 : MOEA, 전계서; 면담결과 종합

| 표 3-9 | 타이완의 EPZ 관리비용 현황

단위 : NT\$1억/월/m²

구분	연매출액 수준	수수료 비율 %
제조업	100 미만	2.2
	100~200 미만	1.9
	200~500 미만	0.8
	500 이상	0.2
무역서비스(EPZ 내)	10 미만	1.3
	10~40 미만	1.1
	40~100 미만	0.9
	100~200 미만	0.7
	200~300 미만	0.5
	300 이상	0.3
무역서비스(EPZ 외)	50 미만	0.4
	50~150 미만	0.3
	150~250 미만	0.2
	250 이상	0.1
보관 및 수송	-	2.0
컨설팅 서비스	-	3.0
기타 서비스	-	1.8
금융기관	-	0.9

자료 : MOEA, 전계서

4. 시사점

중국은 정부 차원에서 항만배후단지 임대료 수준을 결정하고 있지만, 일본 및 타이완은 주변지역의 지가 및 임대료를 기준으로 항만배후단지 임대료를 결정하고 있다. 즉 일본과 타이완의 경우 항만배후단지 임대료 수준 결정은 국가가 개입하는 것이 아니라 철저하게 민간 자율에 맡기고 있

다. 입주기업에 대한 특별한 인센티브 제도도 없으며, 다만 목표 물동량 및 매출액 등의 수준에 도달하면 관리비용을 할인해 주고 있다.

| 표 3-10 | 해외 항만배후단지 임대료 산정방법 비교

구분	중국	일본	타이완	EPZ
			FTZ	
산정 기준	◦국가토지자원부의 국가토지관리국에서 설정한 지역별·용도별 임대 최저비용 기준	◦주변지가 및 임대료	◦주변지가	◦주변지가
임대료 산정식	◦토지사용권 + 토지임대료 + 창고임대료 + 표준공장임대료 + 전기료 등 인프라비용	◦주변시세의 토지 및 건물 임대료 + 관리비용	◦토지사용료(공시지가 × 면적 × 비율) + 건물임대료(초기건축가격 × 11%) + 관리비용(관리비 × 면적)	◦토지임대료 + 공공시설 건설수수료 + 관리비용
우대임대료	◦장려산업에 속한 입주기업의 투자 규모에 따라 인하	◦특별한 우대임대료는 없으나, ◦도쿄의 경우 ‘도쿄항 항만시설용지 장기대부에 관한 규칙’을 만들어 주변시세보다 싸게 분양 및 임대	◦일정기준 이상의 투자를 할 경우, 토지사용료 혹은 토지임대료 중 선택 가능 ◦목표물동량 달성했을 경우, 관리비용 할인	◦업종, 연매출액, 투자금액, 부가가치창출 정도에 따라 관리비용 할인

제 4 장 새로운 항만배후단지의 임대료 산정 개선 방안

1. 임대료 산정체계 개선의 필요성

그동안 우리나라는 항만배후단지 입주업체측면의 비용절감에 초점이 맞추어져 있었으며, 그 수준도 경쟁국가의 항만에 비해 낮게 책정되어 왔다. 이러한 이유로 2004년 이후 한 번도 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지의 임대료 수준을 인상한 적이 없다. 특히 2004년 임대료 수준을 결정할 당시에는 광양항 항만배후단지를 개발하면서 배후단지의 조기 활성화와 광양항의 경쟁력 강화를 위해 중국 상해 항만배후단지의 임대료의 10분의 1 수준으로 우대임대료를 결정하여 지금까지 적용해 오고 있다. 즉 우리나라 항만배후단지의 임대료는 수익성 확보를 위한 개념보다는 배후단지의 조기 활성화, 경쟁력 강화 등 정책적인 결정변수가 상당히 작용되었다고 할 수 있다.

그러나 2009년 3월 감사원의 감사결과 투자규모에 따른 우대임대료의 차등 적용 필요성이 제기되었으며, 우대임대료를 적용받으려고 일부 국내 기업이 외국인투자기업 요건을 충족하고자 가상기업을 설립하거나 외국기업의 투자지분인 10%를 대납하는 등 예상치 못했던 사회적 문제가 되기도 하였다.

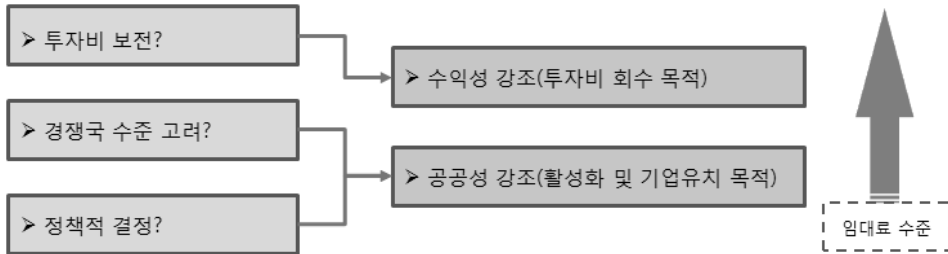
따라서 기존 항만배후단지 임대료의 문제점을 해결하기 위해서는 무엇보다 기존 없이 결정된 우리나라 항만배후단지의 임대료 산정 체계의 개선이 무엇보다 시급하며, 새로운 산정체계에 맞추어 항만배후단지의 기본임대료 및 우대임대료의 수준도 새롭게 제시되어야 할 것이다. 특히 우대임대료의 경우에는 감사원의 감사결과에 따라 투자규모에 따른 차등 적용 방안도 마련되어야 할 것이다.

2. 임대료 산정기준의 대안 설정

항만배후단지 조성으로 인한 개발주체의 대표적인 수익은 임대료 수익이다. 그렇기 때문에 개발주체 측면에서는 투자비를 보전하고 더 나아가 이익을 창출할 수 있는 방식으로 임대료를 산정할 수밖에 없다. 그러나 그동안 개발되어 온 부산항, 부산항 신항, 광양항의 항만배후단지는 정부, 항만공사 및 지자체와 같은 공공기관에서 투자하여 개발된 것이기 때문에 공공성이 강조되기도 한다. 그렇기 때문에 개발주체인 공공기관이 항만배후단지의 임대를 통해 투자비 회수 이상의 이익을 창출하기는 곤란한 면이 없지 않다. 따라서 투자비를 임대기간 동안에 회수하는 방식으로 항만배후단지의 임대료 수준을 결정할 수 있다. 이 방식으로 새롭게 임대료를 산정하면 투자비 회수기간이 단축되는 장점이 있는 반면 임대료 수준이 인상되어 주변국 항만배후단지에 대해 가격경쟁열위에 놓일 수 있다는 단점이 있다.

한편, 그동안 그러했듯이 항만배후단지 개발의 목적인 항만경쟁력 제고 및 외국인투자기업 유치를 통한 화물 창출을 달성한다는 측면에서 항만배후단지의 임대료 수준을 결정할 수 있다. 더욱이 주변국 항만배후단지와 경쟁하기 위한 수단으로써 정책요율을 적용할 수 있다. 이러한 방식으로 새롭게 임대료를 산정하게 되면, 주변국 항만배후단지와의 가격경쟁에서 동등하거나 우위의 입장에 설 수 있다는 장점이 있는 반면, 투자비 회수기간이 장기화될 수 있다는 단점이 있다.

따라서 새로운 항만배후단지 임대료 산정 기준은 투자비 보전 측면과 경쟁항만과의 관계, 활성화 차원 등을 포함하는 정책적 판단 측면 모두를 검토한 후 설정되어야 할 것이다. 이에 본 연구에서는 새로운 항만배후단지 임대료 산정 기준을 설정하는 데 투자비 회수 측면(대안 1)과 정책적 판단 측면(대안 2)을 고려해 보고자 한다.



| 그림 4-1 | 항만배후단지의 임대료 산정방향 및 고려조건

3. 대안별 임대료 산정

1) 대안 1(투자비 회수 측면)

임대료 수준 산정을 위해 대상지역은 항만배후단지 계획 시의 본래 기능을 수행하는 지역으로 자유무역지역이 지정된 광양항 동측 및 서측배후단지, 부산항 신항 배후단지를 살펴본다.

(1) 기초자료

① 전제조건

경제성분석의 모든 비용과 편익은 준공년도 불변가격으로 산정하였으며, 동일한 화폐가치로 환산하여야 함에도 불구하고 항만배후단지의 완공이 2-3년의 시차가 발생하고 있으며, 자유무역지역 임대료 고시 역시 3년 단위로 설정됨에 따라 할인율을 적용하여 동일년도로 비교하지는 않았다. 이는 적정임대료 수준이나, 수익성을 위한 정확한 산출이 목적이 아니기 때문이다.

무상사용기간은 통상 항만개발사업이나 배후단지 개발사업 시 타당성조사 등에서 기준으로 삼고 있는 투자완료 후 30년으로 전제하였다.

그리고 투자비보전 현재가치는 무상사용기간 동안 연간임대료를 매년 1.2%(연평균 개별공시지가 인상률) 인상하는 것으로 가정하고, 사회적 할인율은 우리나라 SOC 시설에 대한 타당성 조사 시 현재 5.5%(KDI적용 재무적할인율)를 적용한다. 통상 사회적 할인율은 시장이자율보다 낮은 수준으로 책정되는데 그 이유는 사업타당성을 평가하는 주체가 주로 정부이며 정부로서는 미래사업의 중요성이 더 높게 평가되어야 하기 때문이다.

| 표 4-1 | 전제조건

구분	전제조건
비용과 편익기준	· 준공년도 불변가격 · 할인율 미적용
무상사용기간	· 30년 적용
무상사용기간 동안 연간 임대료 인상 수준	· 1.2%(연평균 개별공시지가 인상률) 적용
사회적 할인율	· 5.5%(KDI의 재무적 할인율) 적용

② 배후단지별 개발면적 및 개발비용

부산항 신항 배후단지는 항만배후단지에 충분한 물류부지를 확보하고 국제물류기업을 유치하여 부산항을 활성화시킬 목적으로 개발하였다. 북컨테이너 배후부지 중 물류부지는 120만 4000㎡으로 전체부지면적의 40%를 점하고 있다. 물류부지의 조기 개발을 목표로 정부와 부산항만공사가 공동(50:50)으로 매입하여 개발하고 있다. 매입비용은 2,682억 5,100만 원⁸⁾으로 조성원가는 22만 2,762원/㎡이다.

8) 해양수산부, 부산항만공사, 부산광역시도시개발공사(2005) 매매계약서 참조.

| 표 4-2 | 부산항 북권배후단지 중 물류단지 개발규모

구 분	1단계	2단계	3단계	4단계	계
준공시기	2005.12.31.	2006.12.31	208.12.31	2010.12.31.	1,204,203㎡ (364,271)
면적 (평)	64,997㎡ (19,662)	424,488㎡ (128,408)	493,896㎡ (149,403)	220,822㎡ (66,798)	

자료 : 부산항만공사, 2010

광양항 항만배후단지는 동측배후단지와 서측배후단지로 분리되어 있다. 광양항 동측 배후단지 조성은 사업기간 2004년부터 2008년까지 총 195만 1,000㎡ 면적에 2,853억 원이 소요되었다. 대부분 국가에서 투자하였고, 일부 구역(30만 7,000㎡)은 광양시에서 350억 원을 직접 투자하였다. 또한 서측배후단지는 1, 2공구로 나누어 실시되며, 1공구가 2007년부터, 2공구가 2008년부터 실시되어 각각 2011년과 2012년에 완료될 예정이다. 서측배후단지의 개발 사업비는 현재 예정금액으로 동측배후지 개발보다 1,000억 원이 더 소요되는 것으로 조사되었다. 임대면적은 조성면적에서 도로와 녹지 등 공공시설용지를 제외한 전체면적의 55.3%인 214만 3,000㎡에 달하고 있다.

| 표 4-3 | 광양항 항만배후단지 개발 개요

구 분		광양항 합계	동측	서측
면적	조성면적(㎡)	3,877,703	1,943,810	1,933,893
	임대면적(㎡)	2,143,728	1,112,613	1,031,115
	비율(%)	55.3%	57.2%	53.3%
총 사 업 비		6,719억 원	2,843억 원	3,876억 원
조성원가(원/㎡)		173,272	146,259	200,425
사 업 기 간		2003~2012	2003~2008	2006~2012
사업시행자		국토해양부, 광양시	국토해양부, 광양시	국토해양부

자료 : 한국컨테이너부두공단 및 광양시, 2010

항만배후단지는 정부에서 개발할 목적으로 예비타당성조사를 시행하였는데, 그 결과, 광양항 동측배후부지 개발사업(2002)은 B/C 2.80, 광양항 서측배후단지 조성사업(2004)은 B/C 1.5, 부산항 신항 용동배후부지조성(2005)은 B/C 2.11 등으로 경제성이 높은 것으로 분석되었다. 즉 경제성 분석에서는 개발비의 보전만을 고려하지 않고 부가가치 측면에서의 항만배후단지 개발 효과를 고려하였기 때문에 경제성이 높게 분석된 것으로 판단할 수 있다.

| 표 4-4 | 항만배후단지 예비타당성 조사 현황

단위 : 억 원

년 도	사 업 명	예 타 결 과				비 고
		사업 개요	총사업비	B/C	AHP	
2002	광양항배후단지개발	194만㎡	3,000	2.8	0.88	KDI
2004 (하반기)	광양항 서측 배후단지조성사업	1,934천㎡	3,875	1.54	0.71	'05.9.14통보 KDI 시행
2005 (하반기)	부산항 신항 용동배후부지조성	2,942천㎡	8,168	2.11	0.73	'06.9 통보 KDI 시행

자료 : 국토해양부, 항만업무편람, 2010.

③ 공시지가

항만배후단지의 공시지가는 항만배후단지별 도는 단지 내의 번지에 따라 몇 만 원씩의 차이가 발생하고 있으나, 2007~2010년간 부산항 신항 항만자유무역지역의 공시지가 상승률을 살펴보면 평균 24.4%로 나타난다. 그러나 진해시 용원동 1319번지는 지난 3년간 50.6% 증가하였으며, 나머지 부지는 13.8%에서 17.6%까지 증가한 것으로 나타나고 있다. 단, 부산항의 경우 가용한 자료 확보의 한계로 부산항 신항 항만자유무역지역의 공시지가 상승분과 동일하다고 가정하였다.

| 표 4-5 | 부산항 신항 공시지가 추이(2007~2010)

단위 : 원

구분	2007	2008년		2009년		2010년		증가 (07~10)
		공시 지가	인상률 (%)	공시 지가	인상률 (%)	공시 지가	인상률 (%)	
강서구성북동1501 (업무지원시설부지)	341,000	378,000	10.85	388,000	2.65	388,000	0.00	13.8%
강서구성북동1490 (신항CFS, BIDC1단계)	340,000	390,000	14.71	400,000	2.56	400,000	0.00	17.6%
강서구성북동1499 (배후부지2단계)	380,000	421,000	10.79	440,000	4.51	440,000	0.00	15.8%
진해시용원동1319 (배후부지2단계)	174,000	252,000	44.83	270,000	7.14	262,000	-2.96	50.6%
전체 평균								24.4%

자료 : 부산항만공사 내부자료, 2010.

2009~2010년의 광양항의 항만자유무역지역의 공시지가 상승분을 살펴 보면 전체 평균으로 2.6% 감소하고 있다. 지역별로 보면 동측배후단지 1단계 부지는 지난 2년간 0.18% 감소하였으며, 동측배후단지 2단계 1차 부지의 경우에는 4.53%로 가장 많이 감소하였다. 한편 동측배후단지 2단계 2차 부지의 경우에는 3.76% 감소한 것으로 나타난다.

| 표 4-6 | 광양항 공시지가 추이(2007~2010)

단위 : 원

구역	입주기업	지번	개별공시지가		증가율
			2009년	2010년	
냉동복합창고	동부복합물류(주)	도이동 778	89,200	89,200	0.0%
동측배후단지 1단계	한국파렛트풀(주)	808-2	92,600	92,100	-0.5%
	케이카티로지스틱스(주)	814	98,000	98,000	0.0%
	대한통운(주)	814	98,000	98,000	0.0%
	국제석재가공물류센터(주)	808-1	93,500	93,100	-0.4%
	동부광양물류센터(주)	808	98,000	98,000	0.0%
	평균 증가율				-0.18%

| 표 4-6 | 광양항 공시지가 추이(2007~2010)(계속)

구 역	입주기업	지번	개별공시지가		증가율
			2009년	2010년	
동측배후단지 2단계 1차	동부복합물류(주)	827-1	98,500	98,000	-0.5%
	(주)피비우스 로드	827	98,000	98,000	0.0%
	(주)동방광양물류센터	832	102,000	92,100	-9.7%
	(주)한신티앤에스	832-1	100,000	92,100	-7.9%
	평균 증가율				-4.53%
동측배후단지 2단계 2차	동부광양스틸유통센터(주)	825	106,000	96,000	-9.4%
	임대 모집 중	823-3	98,500	98,000	-0.5%
	(주)광양국제물류	823-1	98,500	98,000	-0.5%
	(주)대현우드	821	108,000	98,000	-9.3%
	삼성테스코(주)	822	98,000	98,000	0.0%
	아이씨모터스(주)	823-2	98,500	98,000	-0.5%
	(주)엠스틸인터내셔널	824	106,000	96,000	-9.4%
	광양항 포워더창고	823	98,500	98,000	-0.5%
	평균 증가율				-3.76%
전체평균					-2.6%

자료 : 한국컨테이너부두공단 내부자료, 2010.

(2) 분석방법

분석방법에는 비용-편익비율, 순현재가치, 내부수익률에 의한 경제적 타당성 분석 등이 있으나, 각 방법에 따른 경제적 타당성 유무판단이 항상 동일한 것은 아니다. 순현재가치는 순편익의 흐름을 사업 개시년도의 가치로 평가하였지만 사업규모에 대해서는 표준화되어 있지 않기 때문에 사업 간 비교에는 적당하지 않은 단점이 있다. 반면, 내부수익률은 사업의 규모에 의존하지 않는다는 장점은 있으나 수익성이 극히 낮거나 높은 사업의 경우에는 계산되지 않는 단점이 있다. 그리고 비용-편익비율은 특정항목을

편익 혹은 비용으로 처리하는가에 따라 값이 달라진다는 단점이 있다. 따라서 특정 사업의 경제적 타당성의 유무판단기준으로서 어느 한 기준에 전적으로 의존하는 것은 문제가 있음을 인식해야 하며, 결론적으로 순 현재 가치, 내부수익률 및 편익/비용 비율의 세 가지를 모두 적절하게 고려한 후 의사결정을 내리는 것이 최선의 방법이라고 할 수 있다. 이들 평가지표들을 상호 비교해 보면 다음과 같다.

| 표 4-7 | 경제성 분석기법의 비교

구분	편익/비용비(B/C)	내부수익률(IRR)	순 현재가치(NPV)
산정 방식	•총편익과 총비용의 할인된 금액의 비율, 즉 장래에 발생될 비용과 편익의 현재가치를 환산하여 편익의 현재가치를 비용의 현재가치로 나눈 값을 의미 $B_i = \sum_{t=0}^T \frac{B_{jt}}{(1+r)^t}$ $C_j = \sum_{t=0}^T \frac{C_{jt}}{(1+r)^t}$	•투자사업이 원만하게 진행된다라는 전제 하에 기대되는 예상수익률로서 투자사업의 전 기간에 걸쳐 발생하는 편익의 현재가치와 비용의 현재가치를 일치시켜 순현재가치가 영(零)이 되게 하는 할인율 r을 구하는 것을 의미 $\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}$	•투자사업의 전 기간에 걸쳐 발생하는 순편익의 합계를 현재가치로 환산한 값을 의미 $\sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t}$
판단 기준	$B/C \geq 1$	$IRR \geq r$	$NPV \geq 0$
장점	•이해 용이, 사업규모 고려 가능 •비용편익 발생시간의 고려	•사업의 수익성 추정가능 •타대안과 비교 용이 •평가과정 결과 이해 용이	•대안 선택 시 명확한 기준 제시 •장래 발생편익의 현재가치 제시 •한계 순 현재가치 고려 타 분석에 이용 가능
단점	•비용과 편익의 명확한 구분 곤란 •상호배타적 대안선택의 오류 발생 가능 •사회적 할인율의 파악	•사업의 절대적 규모 고려하지 않음 •복수의 내부수익률이 동시에 도출될 가능성 내재	•할인율의 명확한 파악 •이해의 어려움 •대안 우선순위 결정시 오류 발생 가능

자료 : 부산항만공사, 「부산항 항만배후단지 연구」, 2006.

(3) 산정결과

① 고시 임대료 수준별 무상사용 기간 산정

임대료 수준을 고시임대료와 같이 기본임대료, 우대임대료 및 공시지가를 기준으로 한 임대료를 적용하여 각각의 무상사용 기간을 산정하였다. 현재가치를 고려하지 않는 투자비를 회수하는 조건만을 기준으로 하였다.

부산항 신항 배후단지의 사업비 및 임대면적은 물류용지를 국토해양부와 부산항만공사가 매입한 조건을 기준으로 분석하였다. 부산항 신항 배후단지 역시 우대임대료와 기본임대료를 적용할 때 무상사용 기간은 50년 이상으로 사실상 투자비회수가 불가능하다. 다만 공시지가⁹⁾를 기준으로 하였을 경우 무상사용 기간은 11년 11개월로 사업성이 매우 높음을 알 수 있다.

| 표 4-8 | 부산항 신항 배후단지 무상사용 기간 산정

구 분	우대임대료	기본임대료	공시지가
월임대료	40원/㎡	260원/㎡/월	1,462원/㎡/월
월간임대료	48백만 원	313백만 원	1,761백만 원
연간임대료	578백만 원	3,757백만 원	21,134백만 원
무상사용기간	50년 이상	50년 이상	11년 11개월

광양항 동측 배후단지의 무상사용기간은 우대임대료와 기본임대료를 적용할 때 무상사용기간은 50년 이상으로 거의 투자비를 보전하지 못하는 것으로 분석되었다. 그리고 공시지가를 기준으로 산정하면 40년이 넘어 사실상 광양항의 향만배후단지는 향만활성화를 위해 정책적으로 임대료 수준을 책정한 것으로 볼 수 있다.

9) 부산항 신항 배후단지의 공시지가의 산정은 현재 부산항 신항 배후단지의 관할권이 부산시와 경남에 있어 두 지역의 공시지가를 평균하여 적용한 것임.

| 표 4-9 | 광양항 동측 배후단지 무상사용 기간 산정

구 분	우대임대료	기본임대료	공시지가
월임대료	30원/㎡	200원/㎡/월	408원/㎡/월
월간임대료	33백만 원	223백만 원	454백만 원
연간임대료	401백만 원	2,670백만 원	5,452백만 원
무상사용기간	50년 이상	50년 이상	40년 9개월

광양항 서측 배후단지는 동측 배후단지에 비해 조성면적은 비슷하나 사업비가 1,000억 원이 더 소요되어 무상사용기간은 세 대안 모두 50년을 넘고 있다.

| 표 4-10 | 광양항 서측 배후단지 무상사용 기간 산정

구 분	우대임대료	기본임대료	공시지가
월임대료	30원/㎡	200원/㎡/월	408원/㎡/월
월간임대료	31백만 원	206백만 원	454백만 원
연간임대료	371백만 원	2,475백만 원	5,052백만 원
무상사용기간	50년 이상	50년 이상	50년 이상

② 무상사용 기간 30년 적용

항만개발사업 및 항만배후단지 개발 시 타당성분석에서 활용되고 있는 무상사용 기간을 30년으로 적용할 경우의 수입과 비용 수준을 검토하였다.

세 지역 모두 우대임대료 적용 시 투자비의 10% 미만의 수입을 올리고 있다. 특히 무상사용 기간 30년 적용 시 부산항 신항과 광양항 동측 배후단지를 제외하고 모두 투자비 회수가 50% 미만에 그치고 있다. 부산항 신항 배후단지의 경우 공시지가 적용 시 투자비의 282%로 매우 높게 나타나고 있다. 이처럼 현재 적용되고 있는 우대임대료와 기본임대료의 수준은 투자비 회수에도 훨씬 못 미치는 임대료 수준임을 알 수 있다.

| 표 4-11 | 무상사용 기간 30년 적용 시 수준 비교

구 분		우대임대료	기본임대료	공시지가
부산항 신항 배후단지	월임대료	40원/㎡	260원/㎡/월	1,462원/㎡/월
	수입합계	20,725백만 원	134,712백만 원	757,753백만 원
	수입/사업비	7.7%	50.2%	282.5%
광양항 동측 배후단지	월임대료	30원/㎡	200원/㎡/월	408원/㎡/월
	수입합계	14,361백만 원	95,743백만 원	195,475백만 원
	수입/사업비	5.1%	33.7%	68.8%
광양항 서측 배후단지	월임대료	30원/㎡	200원/㎡/월	408원/㎡/월
	수입합계	13,309백만 원	88,730백만 원	181,157백만 원
	수입/사업비	3.4%	22.9%	46.7%

현재 광양항과 부산항 신항 배후단지의 기본임대료 수준은 현재가치를 고려하지 않고 산정된 임대료에 비해 각각 42.0%, 28.3%, 26.2% 수준에 불과한 것으로 산정되었다.

| 표 4-12 | 현재 기본임대료 수준과 무상사용 기간 30년 적용 시 수준 비교

구분	기본임대료(A)	임대료 수준(B)	비교(A/B)
부산항 신항 배후단지	260원/㎡/월	619원/㎡/월	42.0%
광양항 동측 배후단지	200원/㎡/월	707원/㎡/월	28.3%
광양항 서측 배후단지	200원/㎡/월	763원/㎡/월	26.2%

즉 무상사용 기간 30년 기준으로 산정된 월임대료 수준에도 훨씬 못 미치는 임대료를 현재 기본임대료로 고시하여 적용하고 있다.

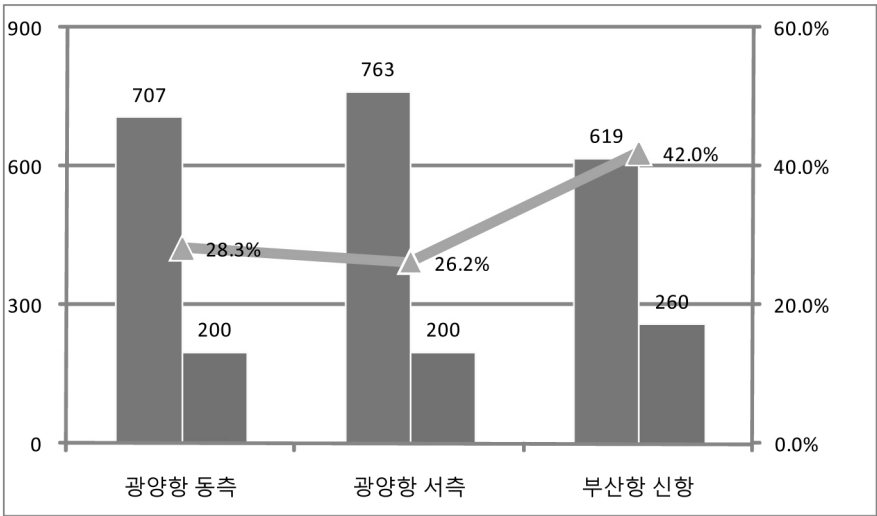


그림 4-2 | 현재 기본임대료 수준과 무상사용 기간 30년 적용 시 임대료 수준 비교

③ 현재가치를 고려한 배후단지 임대료 수준

개발 사업비를 회수하는 임대수입의 현재가치를 고려하여 임대료 수준을 살펴보면, 부산항 신항 배후단지의 경우 현재가치를 고려하지 않을 시 30년 기준으로 619원/㎡ 수준이며, 현재가치를 고려할 경우 월임대료는 1,119원/㎡으로 상향되고 있다.

표 4-13 | 부산항 신항 배후단지 임대료 수준(현재가치 고려 시)

단위 : 백만 원, 원/㎡

임대기간	현재가치 고려 안함		현재가치 고려 시	
	연간임대료합계	월임대료 수준	연간임대료합계	월임대료 수준
10년	26,825	1,856	33,886	2,345
20년	13,413	928	20,418	1,413
30년	8,942	619	16,177	1,119
50년	5,365	371	13,180	912

광양항 동측 배후단지의 경우 무상사용 기간 30년 기준으로 월임대료는 1,280원/㎡ 수준이 되어야만 현가기준으로 투자비를 회수할 수 있는 것으로 판단된다.

| 표 4-14 | 광양항 동측 배후단지 임대료 수준(현가고려 시)

단위 : 백만 원, 원/㎡

임대기간	현재가치 고려 안함		현재가치 고려 시	
	연간임대료합계	월임대료 수준	연간임대료합계	월임대료 수준
10년	28,330	2,122	35,787	2,680
20년	14,165	1,061	21,564	1,615
30년	9,443	707	17,085	1,280
50년	5,666	424	13,920	1,043

그러나 서측 배후단지의 경우에는 사업비가 동측에 비해 높아 무상사용 기간 30년 기준으로 월임대료는 1,889원/㎡수준으로 매우 높게 나타난다.

| 표 4-15 | 광양항 서측 배후단지 임대료 수준(현가고려 시)

단위 : 백만 원, 원/㎡

임대기간	현재가치 고려 안함		현재가치 고려 시	
	연간임대료합계	월임대료 수준	연간임대료합계	월임대료 수준
10년	28,330	2,290	49,000	3,960
20년	14,165	1,145	29,503	2,384
30년	9,443	763	23,375	1,889
50년	5,666	458	19,045	1,539

2) 대안 2(정책적 판단 측면)

(1) 기본임대료 산정

① 기존 입주기업

기존 입주기업의 신규 기본임대료는 「국유재산법」의 사용료 산정 또는 적용 방법을 기준으로 한다. 그 이유는 국유재산법 시행령 제31조(사용료의 조정) 제2호에 의거하면 기존 입주업체의 임대료는 전년 대비 최대 9%까지 인상 가능하기 때문이다.

| 표 4-16 | 국유재산법 시행령

국유재산법 시행령 제31조(사용료의 조정) 제2호
 2. 제29조 제1항 제1호(경작용) 및 제2호(주거용) 외의 사용료가 9퍼센트 이상 증가한 경우(사용허가를 갱신하는 최초 연도의 경우는 제외한다): 전년도 사용료보다 9퍼센트 증가된 금액

전술한 바와 같이 2007~2010년간 부산항 신항 항만자유무역지역의 공시지가는 연평균 24.4% 증가한 것으로 나타난다(<표 4-5> 참조). 단, 부산항의 경우 가용한 자료 확보의 한계로 부산항 신항 항만자유무역지역의 공시지가 상승분과 동일하다고 가정하고자 한다.

그러나 「국유재산법」상 임대료 인상은 최대 9%로 제한되어 있기 때문에 부산항 및 부산항 신항 항만자유무역지역의 기본임대료는 고시 기준 9% 상승하는 것으로 적용한다. 이를 통해 산정된 임대료는 다음의 표와 같다.

| 표 4-17 | 부산항 및 부산항 신항 항만자유무역지역 기존입주기업의 기본임대료 산정

구분		기본임대료(현행)	공시지가 상승 (07~10년)	기본임대료(변경)
부산항	토지임대료	300원/㎡/월	9.0%	327원/㎡/월
	건물임대료	641원/㎡/월	9.0%	699원/㎡/월
부산항 신항	토지임대료	260원/㎡/월	9.0%	283원/㎡/월
	건물임대료	641원/㎡/월	9.0%	699원/㎡/월

아울러 2009년 대비 2010년도 광양항 항만자유무역지역의 공시지가는 2.6% 감소하고 있기 때문에 공시지가 상승분을 기준으로 하면 임대료를 인하해야 하는 상황이다(<표 4-6> 참조).

또한 부산항과 광양항의 컨테이너 물동량¹⁰⁾ 수준¹¹⁾을 고려하여 적용할 경우에도 1.26%¹²⁾ 상승하는 것으로 나타나 상승폭이 거의 미미한 수준이다. 따라서 종합적인 검토 결과 광양항의 임대료는 동결하는 것이 바람직한 것으로 판단된다. 기본적인 물동량 부족에 따라 부산항에 비해 불리한 입주여건을 가지고 있기 때문에 정책적으로 차별 적용하여 광양항 입주를 유도할 필요가 있다. 따라서 광양항 항만자유무역지역 기본임대료는 2007년 기준과 동일하게 적용한다.

10) 항만자유무역지역의 활성화, 경쟁력 및 입주매력도와 직접적인 관련이 있는 것은 컨테이너 물동량이기 때문에 적용 가능하다고 판단됨.

11) 물동량 수준은 07년 13.30%(1,764천 TEU/13,261천 TEU), 08년 13.55%(1,822천 TEU/1,3453천 TEU), 09년 15.28%(1,830천 TEU/11,980천 TEU)의 3개년 평균 14.04%임.

12) 적용수준 : $9.0\% \times 14.04\% = 1.26\%$ (1.26% 적용 시 토지임대료는 202원/㎡/월, 건물임대료는 516원/㎡/월로 산정됨).

| 표 4-18 | 광양항 항만자유무역지역 기존입주기업의 기본임대료 산정

구분		기본임대료(현행)	공시지가 상승	기본임대료(변경)
광양항	토지임대료	200원/㎡/월	0.0%	200원/㎡/월
	건물임대료	510원/㎡/월	0.0%	510원/㎡/월

② 신규 입주기업

신규 입주업체의 임대료는 주요 경쟁국의 임대료 수준을 고려하고, 글로벌 물류기업 유치 및 외국인투자금액 확대를 통한 항만자유무역지역 활성화를 위해 정책적 수준으로 산정하고자 한다. 부산항 신항, 광양항은 상기 설명과 같이 저렴한 임대료 제공을 위해 국비를 투입하여 개발하기 때문에 투자비 회수 개념보다는 외국인 기업의 유치를 위해 경쟁력 있는 임대료 수준으로 결정하는 것이 타당한 것으로 판단된다.

주요 중국항만의 보세물류원구 토지임대료 수준은 매매가 가능하다는 장점으로 인해 전반적으로 우리나라에 비해 높은 수준이다. 그럼에도 불구하고 다롄항의 경우에는 750원/㎡/월 수준으로 우리나라의 기본임대료와 큰 차이를 보이고 있지 않는 상황이다. 그러나 중국의 임대료 수준(원화 기준)은 환율에 따라 변동되기 때문에 수준 차이의 변동폭은 크다 할 수 있다. 또한 중국은 기본, 우대임대료로 구분하여 공표하는 것이 아니라 기본임대료를 기준으로 투자규모(US 달러)/㎡에 따라 할인폭을 상이하게 적용하고 있어 실질적인 수준은 더욱 낮을 것으로 판단된다.

결론적으로 항만배후단지의 새로운 임대료는 중국 자유무역지역과 비교하여 충분한 가격경쟁력을 가지고 있으며, 또한 향후 환율변동(현재 180원/RMB 적용)에 따른 중국의 가격 하락 등에 대응하기 위해서도 기존 입주업체의 임대료 수준을 유지하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

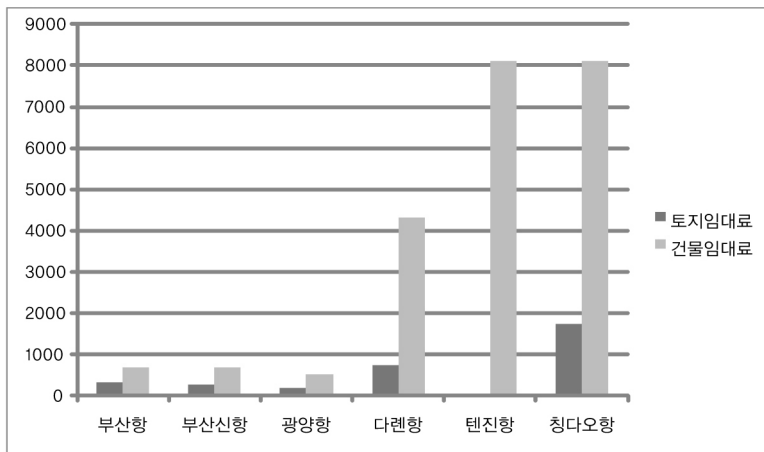
| 표 4-19 | 중국 보세물류원구 및 우리나라 항만배후단지 임대료 수준 비교

단위 : 원/m²/월

구분	부산항	부산 신항	광양항	다롄항	텐진항	칭다오항
토지임대료	327	283	200	750	-	1,728
건물임대료	699	699	516	4,320	8,100 (2,700)	8,100 (5,940)

- 주 : 1) 다롄항 토지임대료 : $(50\text{RMB}/\text{m}^2/\text{년} \div 12\text{월}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 750\text{원}$
 2) 다롄항 건물임대료 : $(0.8\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 4,320\text{원}$
 3) 텐진항 건물임대료 : $(1.5\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 8,100\text{원}$
 칭다오항 토지임대료 : $(0.32\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 1,728\text{원}$
 4) 칭다오항 건물임대료 : $(1.5\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 8,100\text{원}$
 5) 텐진항 및 칭다오항의 건물 임대료는 각각 0.5~1.5RMB/m²/일, 1.1~1.5RMB/m²/일을 적용하고 있으나, 상기 가격은 최대값인 1.5RMB를 적용한 결과임. 만약 최소값(각각 0.5, 1.1)을 적용하면 다음과 같이 산정됨
 - 텐진항 건물임대료(최소값) : $(0.5\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 2,700\text{원}$
 - 칭다오항 건물임대료(최소값) : $(1.1\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 5,940\text{원}$

자료 : 국토해양부, 각 항만의 보세물류원구 홈페이지 및 브로슈어를 참조하여 KMI 제작성



| 그림 4-3 | 중국 보세물류원구 및 우리나라 항만배후단지 임대료 수준 비교

따라서 신규 입주업체의 기본임대료는 대외 경쟁적 상황, 기존 입주업체와의 형평성 및 정책 일관성 등을 고려하여 기존 입주업체의 상승된 기본임대료 수준과 동일하게 산정하는 것이 타당한 것으로 판단된다. 이를

통해 신규 입주기업에 대한 투자 매력도를 제고하는 효과도 기대할 수 있다.

| 표 4-20 | 항만자유무역지역 신규입주기업의 기본임대료 산정

구분	부산항	부산항 신항	광양항
토지임대료(신규)	327원/㎡/월	283원/㎡/월	200원/㎡/월
건물임대료(신규)	699원/㎡/월	699원/㎡/월	510원/㎡/월

(2) 우대임대료 산정

① 기존 입주기업

기존 입주업체의 우대임대료는 기본임대료와 같은 공시지가 상승 비율을 적용하여 산정하였다. 항만별로 산정된 결과는 다음과 같다.

| 표 4-21 | 기존 입주기업의 우대임대료 산정

구분	우대임대료(현행)	적용비율	우대임대료(변경)
부산항	150원/㎡/월	9.0%	164원/㎡/월
부산항 신항	40원/㎡/월	9.0%	44원/㎡/월
광양항	30원/㎡/월	0.0%	30원/㎡/월

② 신규 입주기업

2009년 3월 감사원은 항만배후단지의 임대료에 대한 감사 결과에서 투자비용에 따른 우대임대료의 감면 필요성을 제시하였다. 기존 우대임대료의 수준은 외국인투자금액과 상관없이 최소 요구 금액(5천만 원 이상, 10% 이상)을 충족할 경우 일괄적으로 적용되고 있다. 즉 「외국인투자촉진법」에 따라 5천만 원 이상 외국인기업이 투자한 외국인투자기업과 외국인기업의 지분이 10/100 이상인 경우, 외국인투자기업으로 인정받은 기업은 투자규모에 상관없이 우대임대료를 적용받아 왔다. 그러나 이로 인해 여러 가지 문

제점이 발생하고 있는데 자세히 설명하면 다음과 같다. 첫째, 우대임대료 적용을 위한 외국인 최소 금액인 5천만 원을 확보하기 위해 가상 기업 설립 또는 국내 기업의 자금 대납 등의 병폐가 발생하고 있다. 둘째, 일괄적인 우대임대료 적용에 따라 더 많은 외국인투자금액을 유치하는 기업에 대한 차별적 혜택이 없어 외국인 투자금액을 확대하는 데 한계가 있다. 셋째, 우대임대료의 일괄적 적용에 따라 대형 외국인 기업과의 합작법인 설립 유인책이 부족하다. 넷째, 이러한 전반적인 문제점으로 인해 항만자유무역지역 입주기업의 물동량 유치가 신규 해외 물동량 창출이 아닌 기존 국내 물동량 유치 및 처리에 집중하고, 이로 인한 치열한 가격경쟁 시장이 형성되어 가고 있다.

따라서 본 연구에서는 신규 입주업체에게 부여되는 우대임대료를 투자금액 기준에 따라 차등 적용하여 5단계로 구분하였다. 물류기업의 현실적인 특성상 제조업과 같은 대규모 외국인투자는 어렵기 때문에 부산항 신항의 평균 투자금액을(10.1억) 중간 수준으로 설정하였다. 중간 수준에서 투자금액에 따라 2배씩 감소 또는 증가시켜 통일성과 현실성을 동시에 고려하였다.

단계별 우대임대료 산정 방법은 다음과 같다. 1단계 우대임대료는 기본임대료의 70%¹³⁾ 수준을 적용하고, 5단계는 기존 입주업체와의 형평성을 고려하여 기존 입주업체의 우대임대료 수준으로 고정하였다. 2~4단계는 투자금액에 따라 25%씩 차감하여 산정하였다.

13) 타이완 Taichung항 FTZ의 경우 우대임대료를 기본임대료의 41(33NT\$/80NT\$)-47%(33NT\$/70NT\$) 수준으로 적용하고 있으나, 우리나라의 경우 기본임대료 자체가 매우 저렴하기 때문에 약 70% 수준으로 결정.

| 표 4-22 | 단계별 우대임대료 산정 방법

구분	투자금액	적용
1단계	50만 달러 미만	기본임대료 × 0.7(A)
2단계	50만~100만 달러 미만	$A - ((A-B) \times 0.25)$
3단계	100만~200만 달러 미만	$A - ((A-B) \times 0.50)$
4단계	200만~400만 달러 미만	$A - ((A-B) \times 0.75)$
5단계	400만 달러 이상	기존업체 우대임대료(B)

상기 검토사항을 기준으로 신규 입주업체의 우대임대료를 산정하면 다음과 같다.

| 표 4-23 | 신규 입주기업의 우대임대료 산정

단위 : 원/m²/월

구분		부산항	부산항 신항	광양항
물류업	제조업			
50만 달러 미만	250만 달러 미만	229	198	140
50만~100만 달러 미만	250만~500만 달러 미만	213	160	113
100만~200만 달러 미만	500만~750만 달러 미만	196	121	85
200만~400만 달러 미만	750만~1,000만 달러 미만	180	82	58
400만 달러 이상	1,000만 달러 이상	164	44	30

4. 최적대안 설정

1) 대안별 산정결과 비교

[대안 1]방식에 따라 배후단지별 임대료 산정결과 현재가치를 고려하지 않고 무상사용 기간 30년을 기준으로 했을 때, 항만배후단지의 기본임대료 수준은 현재 기본임대료 수준보다 부산항 신항은 238%, 광양항 동측

은 354%, 광양항 서측은 382% 인상되어야 하는 결과가 도출되었다. 또한 현재가치를 고려했을 경우에는 현재 임대료 수준보다 부산항 신항은 430%, 광양항 동측은 640%, 광양항 서측은 945% 인상되어야 하는 결과가 도출되었다.

| 표 4-24 | 투자비 회수 측면에서의 신규 임대료 수준과 기존 기본임대료 수준 비교

단위 : 백만 원, 원/㎡

구 분	광양항 동측	광양항 서측	부산항 신항
현가기준	1,280	1,889	1,119
임대기간 30년 기준	707	763	619
현행 기본임대료	200	200	260

한편 주변 경쟁항만의 항만배후단지의 경쟁과 우리나라 항만의 활성화를 위해 항만배후단지의 임대료를 정책적으로 판단하는 방식(대안 2)에 의한 항만별 기본임대료 수준은 「국유재산법」 시행령에 따라 최대 9%까지 인상할 수 있는데, 부산항과 부산항 신항은 9%, 광양항은 0%를 적용하여 다음과 같이 산정되었다.

| 표 4-25 | 항만자유무역지역 적용방식에 의한 기본임대료 수준

구분		기본임대료(현행)	기본임대료(변경)	
			기존입주업체	신규입주업체
부산항	토지임대료	300원/㎡/월	327원/㎡/월	좌동
	건물임대료	641원/㎡/월	699원/㎡/월	좌동
부산항 신항	토지임대료	260원/㎡/월	283원/㎡/월	좌동
	건물임대료	641원/㎡/월	699원/㎡/월	좌동
광양항	토지임대료	200원/㎡/월	200원/㎡/월	좌동
	건물임대료	510원/㎡/월	510원/㎡/월	좌동

2) 대안별 장단점 분석

[대안 1]의 방식으로 새롭게 임대료 수준을 산정할 경우 투자회수기간이 짧고, 무상사용 기간 이후에도 일관성 있는 임대료 수준이 적용될 수 있으며, 향후 민간자본으로 항만배후단지를 개발한다고 해도 안정적으로 수익성을 확보할 수 있다는 장점을 가진다. 반면, 투자비 회수를 강조하다보니, 현재가치를 고려하지 않을 경우 기존의 임대료 수준보다 작게는 238%에서 많게는 382%까지 인상해야 하며, 현재가치를 고려할 경우 작게는 430%에서 많게는 945%까지 인상해야 한다. 그렇기 때문에 주변국 항만배후단지와의 가격경쟁에서 열위에 처할 수 있다는 단점을 가진다. 아울러 수익성을 강조하기 때문에 우대임대료와 같은 인센티브가 없어질 수 있어 별도의 우대임대료 적용방식을 마련해야 하는 단점을 가진다.

| 표 4-26 | 대안별 장단점 비교

구 분	투자비 회수 측면(대안 1)	정책적 판단 측면(대안 2)
장점	·투자비 회수기간이 짧음 ·무상사용기간 이후에도 일관성 있는 임대료 수준 적용 가능 ·향후 배후단지개발 민자유치 시 안정적 수익성 확보 가능성	·주변국 항만배후단지 대비 가격 경쟁력 확보 ·저렴한 임대료 책정으로 적극적인 기업유치가 가능 ·물류기업의 운영비용 절감 ·외국인투자 활성화 ·대형 기업 유치 가능 ·가상기업 설립 또는 투자비 대납 등의 문제 해결
단점	·주변국 항만배후단지에 대한 가격경쟁 열위 ·임대료 인센티브 없음 ·별도의 우대임대료 책정 필요	·투자 회수기간이 길어짐 ·민자유치에 어려움 ·민자유치 시 새로운 임대료 산정체계 마련

[대안 2]의 방식으로 새롭게 임대료 수준을 결정할 경우에는 현행과 같이 주변국 항만배후단지와 경쟁할 수 있는 저렴한 임대료 수준을 유지할 수 있기 때문에 입주 기업으로서는 운영비용을 절감할 수 있는 장점을 가진다. 또한 이러한 장점을 통해 적극적인 외국인투자기업 유치 활동도 가능해지는 파생효과도 가질 수 있다. 또한 투자규모별로 차등 적용된 우대 임대료를 적용할 경우에는 외국인투자를 활성화하고 대형 기업을 적극적으로 유치할 수 있으며, 가상기업 설립이나 외국인 투자비 대납과 같은 문제를 해결할 수 있는 장점을 가진다. 반면 [대안 2]는 수익성을 고려하지 않기 때문에 투자비 회수기간이 길어져 향후 민간자본 유치를 통한 항만배후단지 개발이 어려워질 수 있으며, 민간자본으로 항만배후단지를 개발할 경우를 대비한 새로운 임대료 산정체계를 마련해야 한다는 단점을 가진다.

3) 최적대안 설정

이상에서 대안별로 장·단점을 분석하였는데, 본 연구에서는 새로운 임대료 수준을 산정하는 데 [대안 2]를 최적대안으로 제시하고자 한다. [대안 2]를 최적대안으로 제시하는 첫 번째 이유는 부산항 신항 및 광양항 항만자유무역지역은 임대료 수입 확보와 단기간의 투자비 회수 차원보다는 대형 글로벌 물류기업을 유치하여 항만물동량 및 고부가가치를 창출하기 위해 건설되었다는 것이다. 둘째는 이러한 이유로 저렴한 임대료 제공을 위해 정부 예산을 통해 항만자유무역지역을 개발하고 있다는 것이다. 셋째로는 아시아 지역 주요 국가(중국, 일본, 타이완 등) 또한 경쟁적으로 항만자유무역지역을 개발하고 정책요율을 책정하고 있어 경쟁력 유지를 위해서는 저렴한 임대료 수준을 유지하는 것이 필요하기 때문이다.

제 5 장 결론 및 정책 제언

1. 요약 및 결론

1) 임대료 개선이 시급

우리나라 정부는 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지를 자유무역지역으로 지정하면서 이들 항만배후단지의 임대료 수준을 2004년 7월의 수준과 동일하게 지금까지 동결시켜 왔다. 오랜 기간 동안 항만배후단지의 임대료를 동결해 온 이유는 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지의 조기 활성화, 경쟁국에 대응한 경쟁력 확보, 국내외 물류기업 유치, 신규 물동량 창출 등을 달성하기 위함이었다. 즉 우리나라 항만배후단지의 임대료는 단지 개발을 통한 수익성 확보 측면보다는 항만배후단지를 이용하는 기업에 대한 인센티브 측면이 더욱 부각되어 운용되어 왔다.

그러나 임대료 수준이 동결되는 동안 인센티브 차원의 임대료 적용 체계가 오히려 항만배후단지의 활성화를 지연시키거나 이를 악용하는 사례가 발생하고 있다. 우대임대료의 경우 투자규모에 상관없이 「외국인투자촉진법」에 따라 외국인투자기업으로 인정받은 기업이 항만배후단지에 입주할 때 동일한 우대임대료를 적용받는데, 이를 적용받기 위해 가상 기업(Paper company)을 설립하거나 국내기업이 자금을 대납하는 등의 병폐가 발생하고 있기도 하다. 또한 주변 경쟁국과의 가격 경쟁 상황을 고려하여 항만배후단지를 활성화시킬 수 있는 임대료 수준을 결정해야 한다는 필요성이 지속적으로 제기되어 왔다.

이에 2010년 7월 자유무역지역으로 지정된 부산항, 부산항 신항 및 광양항 배후단지의 임대료 개정 고시에 앞서 기존 항만배후단지 임대료의 문

제점들을 해결하고 주변 경쟁국 경쟁항만의 항만배후단지의 임대료 수준과 경쟁할 수 있는 새로운 임대료 체계를 수립하는 것이 시급한 실정이다. 따라서 본 연구에서는 중국, 일본, 타이완 등 주변 경쟁국의 항만배후단지 임대료 수준과 산정방법 등을 검토하고 수익성 확보 측면과 정책적 판단 측면에서의 임대료 수준을 각각 검토하여 최적의 방안을 제시하고자 하였다.

2) 외국도 정책요율 설정

중국 보세물류원구의 임대료는 기본적으로 중국의 국가토지자원부 국가토지관리국에서 정한 지역별·용도별 임대 최저비용(‘전국공업용토지양도 최초기준’)에 따라 12등급으로 나누어 산정되며, 입주기업에 대한 우대임대료는 정해져 있지 않으나, 보세물류원구별로 정해진 장려산업에 속한 입주기업에게는 투자규모에 따라 임대료를 인하해 주고 있기도 하다. 한편 중국 보세물류원구의 토지임대제도는 명목상 임대 개념을 사용할 뿐 임대 후 실질적으로 토지 매매가 가능하기 때문에 우리나라 항만배후단지의 기본 임대료보다는 비교적 높은 수준에서 책정되어 있다.

일본 항만배후단지의 임대료는 주변지가의 시세대로 정하는 것을 원칙으로 하고 있으나, ‘항만기능성가격’이라는 정책을 통해 주변시세보다는 낮게(도쿄항의 경우 주변지가의 1/10 수준, 도쿄유통센터의 경우 1/5수준 등) 임대료가 정해지고 있다. 그러나 우리나라의 우대임대료와 같은 인센티브 제도는 없다.

타이완의 자유무역지역이나 수출가공구의 경우에서도 임대료는 공시지가에 근거하여 책정되나 공시지가에 일정비율을 적용시킴으로써 임대료 책정에서부터 주변지가에 비해 낮게 책정되는 우대정책을 도입하고 있다. 아울러 타이완 FTZ의 경우 10억 NT\$(약 385억 원) 이상의 부가가치시설에 투자하였거나 1ha 이상, 10억 NT\$(약 116억 원) 이상의 물류센터에 투자하

였을 경우 토지사용료 혹은 토지 임대료를 선택하여 우대임대료를 적용받는다. 이때 토지사용료 혹은 토지임대료는 기본임대료 책정 시 사용되는 주변지가 시세에 비해 약 7% 감면된 주변지가로 산정된다.

3) 기존 기본임대료는 수익성 감안 미흡

국유재산법(공시지가) 적용방식에 의해 산정된 기본임대료는 무상사용 기간 30년을 기준으로 현재가치를 고려했을 때와 현재가치를 고려하지 않았을 때로 구분하였다. 현재가치를 고려하지 않았을 경우 부산항 신항의 기본임대료 수준은 619원/㎡/월로 기존 기본임대료보다 2.4배 높게 산정되었으며, 광양항 서측의 경우는 763원/㎡/월로 기존 기본임대료보다 3.8배 높게 산정되었다. 광양항 동측의 경우는 707원/㎡/월로 기존 기본임대료보다 3.5배 높게 산정되었다. 다시 말해 기존 기본임대료 수준은 수익성을 보장해 주었을 때의 임대료 수준보다 부산항 신항은 42.0%, 광양항 서측은 26.2%, 광양항 동측은 28.3% 낮게 책정되어 있다는 것이다.

한편 현재가치를 고려했을 때는 그렇지 못한 경우에 비해 보다 높게 산정되었는데, 부산항 신항의 기본임대료 수준은 1,119원/㎡/월로 기존 기본임대료보다 4.3배 높게 산정되었으며, 광양항 서측의 경우는 1,889원/㎡/월로 기존 기본임대료보다 9.4배 높게 산정되었고, 광양항 동측의 경우는 1,280원/㎡/월로 기존 기본임대료보다 6.4배 높게 산정된 결과가 도출되어 우리나라 항만배후단지의 기본임대료는 수익성 감안에 미흡한 것으로 나타났다.

4) 외국과의 경쟁요율 설정이 불가피

「국유재산법 시행령」 제31조 제2호에 근거하여 기존 입주업체의 임대료는 전년 대비 최대 9%까지 인상 가능하기 때문에 항만자유무역지역 적용방법으로 임대료를 산정할 경우 신규 기본임대료는 기존 기본임대료에

대비하여 최대 9%까지 인상할 수 있다.

광양항의 경우에는 2009년 대비 2010년도의 공시지가 2.6% 감소하였기 때문에 오히려 임대료를 인하해야 하는 경우가 발생된다. 부산항과의 컨테이너 물동량 수준을 고려해도 1.26% 상승할 수 있기 때문에 상승폭은 거의 미미한 수준이라 할 수 있다. 따라서 광양항의 경우 신규 기본임대료는 기존 임대료 수준과 동일하게 적용하였다.

이와 같이 부산항 항만배후단지의 임대료 수준을 「국유재산법 시행령」에 따라 인상하거나, 광양항 항만배후단지의 임대료 수준을 예년 수준으로 동결한 것은 두 항만의 항만배후단지가 아직 활성화되지 않은 상태에서 주변국 항만배후단지와의 경쟁력을 갖추기 위해서는 경쟁적인 요율 설정이 불가피하기 때문이다. 즉 우리나라 항만배후단지가 자체적으로 경쟁력을 가질 때까지는 일정기간 외국과의 경쟁을 고려하여 정책적 판단에 의한 임대료 수준을 결정해야 할 것이다.

5) 투자규모별 차등 적용이 합리적

우대임대료는 외국인투자기업을 유치하기 위한 정책적 인센티브이다. 그러나 우대임대료를 적용기준이 「외국인투자 촉진법」에 따른 외국인투자기업으로 되어 있어 투자규모와는 상관없이 모든 외국인투자기업에게 동일한 우대임대료가 적용되어 있다. 이러한 이유로 기존임대료의 15~50% 수준에 불과한 우대임대료를 적용받기 위하여 일부 기업에서는 가상 기업을 설립하거나 국내기업이 자금을 대납하는 등의 병폐가 발생하고 있기도 하다.

따라서 이러한 문제점을 해결하고 투자규모가 큰 외국인투자기업에게 더 많은 인센티브를 제공하기 위하여 본 연구에서는 우대임대료를 투자규모에 따라 5단계로 구분하였다. 적용 기업은 기존 입주업체를 제외한 신규

입주업체에 한정하였다. 구분 방법은 부산항 신항에 입주한 기업의 평균 투자금액(10.1억 원)을 중간 수준으로 설정하고 투자금액에 따라 $\pm 25\%$ 를 적용하였다. 아울러 투자규모가 제일 낮은 1단계(50만 달러 투자)의 경우에는 기본임대료의 70% 수준으로 정하였으며, 투자규모가 가장 높은 5단계(400만 달러 이상)는 기존 입주업체와의 형평성 문제로 기존업체의 우대임대료 수준으로 고정하였다.

2. 정책 제언

1) 일정기간 정책요율을 설정

우리나라 항만자유무역지역은 수입확보 및 단기간의 투자비 회수 차원 보다는 대형 글로벌 물류기업을 유치하여 항만물동량 및 항만물류산업의 고부가가치화를 달성하기 위해 정부가 예산을 투입하여 개발되었다. 아울러 항만자유무역지역으로 지정된 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지의 조기 활성화를 달성하기 위하여 (구)해양수산부 시절부터 지금까지 정부는 항만배후단지의 기본임대료 수준을 동결해 왔다.

그런 가운데 일부 입주기업은 항만배후단지 활성화를 위해 설정해 온 우대임대료의 기준을 악용하여 가상 기업을 설립하거나 국내 기업이 자금을 대납하는 등의 사회적 문제가 대두되고 있으며, 이에 대한 개선의 요구가 지속적으로 나타나고 있다.

그럼에도 불구하고 현재 우리나라를 둘러싼 아시아 항만들은 외국인기업 유치를 통한 물동량 창출과 항만 활성화를 달성하기 위하여 경쟁적으로 항만자유무역지역을 지정·개발하고 있고, 임대료 수준도 정책적으로 책정하고 있어 우리나라 항만배후단지의 활성화는 아직까지 초기 개발할 당시의 목표대로 활성화되지 못한 게 사실이다.

따라서 항만당국은 기존 항만자유무역지역 개발의 취지를 살리면서 주변 아시아 국가 항만들과 경쟁할 수 있도록 일정기간 항만배후단지의 임대료 수준을 정책적으로 산정하되, 일부 사회적 문제를 해결할 수 있도록 우대임대료에 대해서는 투자규모에 따라 차등적으로 적용해야 할 것이다.

2) 정부의 투자비 손실은 투자유치효과로 상쇄

정부가 부산항 신항, 광양항의 동·서측 항만배후단지를 조성하기 위하여 투입한 개발비는 총 9,402억 원이다. 반면 임대기간 30년 기준으로 산정된 수입은 기본임대료 수입이 총 3,192억 원, 우대임대료 수입이 총 484억 원이다. 따라서 개발비와 기본임대료 수입의 차인 6,210억 원 또는 개발비와 우대임대료 수입의 차인 8,918억 원은 항만배후단지 개발에 따른 정부의 투자비 손실이라 할 수 있다. 또한 무상사용 기간 30년에 수익성 측면에서 기본임대료와 우대임대료를 산정하여 기존 항만배후단지 개발비용과 비교했을 경우에도 투자비를 보전하기는 곤란하다.

| 표 5-1 | 개발비용 대비 수입금액 차이(현재가치 미고려 시)

단위 : 백만 원

구 분	개발비(A)	기본임대료 수입합(B)	차이(A-B)	우대임대료 수입합(C)	차이(A-C)
광양항 동측	284,300	95,743	188,557	14,361	269,939
광양항 서측	387,600	88,730	298,870	13,309	374,291
부산항 신항	268,251	134,712	133,539	20,725	247,526
합계	940,151	319,185	620,966	48,395	891,756

| 표 5-2 | 개발비용 대비 수입금액 차이(현재가치 고려 시)

단위 : 백만 원

구 분	개발비(A)	기본임대료 수입합(B)	차이(A-B)	우대임대료 수입합(C)	차이(A-C)
광양항 동측	284,300	44,278	240,022	6,642	277,658
광양항 서측	387,600	41,035	346,565	6,155	381,445
부산항 신항	268,251	62,301	205,950	9,585	258,666
합계	940,151	147,614	792,537	22,382	917,769

정부가 항만배후단지를 개발해도 투자비 보전이 어려운 가운데 향후 민간 사업자가 항만배후단지를 개발할 경우에도 투자비 보전은 쉽지 않은 문제일 것이다. 더욱이 민간 사업자가 항만배후단지를 개발할 경우에는 수익성 측면에서 손실을 최소화하기 위해 임대료 수준은 인상될 수밖에 없으며, 그 결과 우리나라 항만배후단지의 경쟁력은 주변국가 항만의 항만배후단지에 대해 열위에 있게 될 것이다.

따라서 항만배후단지 개발에 대한 정부 투자는 우리나라 항만배후단지가 주변국가 항만의 항만배후단지와 경쟁할 수 있는 환경을 조성해 주는 정부지원으로 간주해야 할 것이다. 아울러 개발에 따른 손실은 항만배후단지 개발 취지인 부가가치 창출, 물동량 창출과 물류비 절감 등과 같은 경제적 효과로 상쇄해 나가도록 경주해야 할 것이다.

3) 민간개발 방식에 대한 대응 방안 강구

전술한 바와 같이 정부가 자본을 투입하여 항만배후단지를 개발해도 임대료 수준을 높게 책정하지 않는 한 손실은 발생할 수밖에 없다. 즉 엄청난 비용이 투자되는 사업에서 주변 경쟁국과 경쟁하기 위해서는 임대료 수준을 낮추어야 하는데, 그러면 개발비용 회수조차 어렵게 되는 딜레마에 빠지게 된다. 이러한 경우는 민간이 항만배후단지를 개발한다 해도 피할

수 없게 되며, 오히려 개발비 보전과 수익성 확보를 위해 임대료 수준은 높아질 수밖에 없다. 결국 주변국 항만의 항만배후단지와 경쟁은 소원해질 수밖에 없다.

따라서 민간개발에 대비하고 우리나라 항만배후단지의 경쟁력을 확보하기 위해서는 정부의 항만배후단지에 대한 투자비용은 유지하되, 민간 기업이 수익성을 확보할 수 있도록 새로운 임대료체계의 수립이 필요할 것이다. 현재 컨테이너터미널의 경우 수입공유 임대요율을 도입하고 있는데, 이 방법도 하나의 대안으로 제시될 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

<국내 문헌>

국토해양부, 「항만업무편람」, 2010.

_____, 「항만자유무역지역 국유 항만배후단지 및 건물의 임대료」,
2007.

_____, 항만개발과 보도자료, 2009. 7.

부산항만공사, 「부산항 항만배후단지 연구」, 2006.

인천항만공사, 「신규항만배후단지 관리·운영방안 관리용역」, 2009. 11.

<국외 문헌>

MOEA, *Transforming for the Global Economy: An Investment Guide to Export Processing Zones in Taiwan*, 2010.

MOTC, *Deeply Rooting Taiwan, Global Logistics: Investment Guide to the Free Trade Zones in Taiwan's Ports*, 2010.

<온라인 자료>

부산항만공사 홈페이지(<http://www.busanpa.com/>)

국토해양부 홈페이지(<http://www.mltm.go.kr/>)

광양시 홈페이지(<http://www.gwangyang.go.kr/>)

한국컨테이너부두공단 홈페이지(<http://www.kca.or.kr/>)

인천항만공사(IPA) 홈페이지(<http://www.icpa.or.kr/>)

대만교통부(MOTC) 홈페이지(<http://www.motc.gov.tw/>)

대만경제부(MOEA) 홈페이지(<http://www.moea.gov.tw/>)

부 록 1. 2007년 항만자유무역지역 국유 항만배후단지 및 건물의 임대료 고시

해양수산부 공고 제2007 - 215호

자유무역지역의지정및운영에관한법률 제17조제2항의 규정에 의하여
항만자유무역지역의 입주기업체 등에게 임대하는 국유의 항만배후단지 및
건물에 적용할 임대료를 다음과 같이 공고합니다.

2007년 7월 30일

해 양 수 산 부 장 관

항만자유무역지역 국유 항만배후단지 및 건물의 임대료

□ 항만배후단지

항 만	조 건		임대료	적용기간
부산항 항만배후단지	기본 임대료	·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 300원	3년
	우대 임대료	·외국인투자기업 중 자유무 역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 150원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다 고 해양수산부 장관이 판 단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
부산항 신항개발지구 항만배후단지	기본 임대료	·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 260원	
	우대 임대료	·외국인투자기업 중 자유무 역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 40원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다 고 해양수산부 장관이 판 단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
광양항 항만배후단지	기본 임대료	·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 200원	
	우대 임대료	·외국인투자기업 중 자유무 역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 30원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 자유무역지역 지정목적에 부합하지 않다 고 해양수산부 장관이 판 단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	

□ 건물(복합물류창고) 임대료

항 만	임대료	적용기간
부산항(신항개발지구항만배후단지 포함)	m ² 당 월 641원	3년
광양항	m ² 당 월 510원	

부 칙

1. (시행일) 이 공고는 공고일부터 시행한다.
2. (경과조치) 2007년 7월 20일부터 7월 30일 이전에 징수 결정한 임대료와 이 공고 적용기간 경과 후 재공고 이전에 징수 결정할 임대료는 이 공고에 의한다.
3. (적용례) 이 공고의 구체적 적용례는 다음과 같다.
 - ① 기본임대료 적용기업

: 자유무역지역의지정및운영에관한법률 제10조제1항 및 동법시행령 제7조제5항의 각호에 해당하는 자
 - ② 우대임대료 적용기업

: 외국인투자촉진법 제2조 및 동법시행령 제2조에 해당하는 외국인투자기업으로서 자유무역지역법 제10조제1항제3호 및 동법시행령 제7조제4항의 각호에 해당하는 자
 - ③ 공시지가 임대료 적용기업

: 입주자격 상실기업, 우대임대료 및 기본임대료 적용대상 외의 국내기업.
4. (폐지공고) 해양수산부공고 제2004 - 89호(2004.07.20)는 이 공고 시행과 동시에 폐지한다. 끝.

부 록 2. 항만배후단지 임대료 개선(안)

1. 항만자유무역지역 임대료 현황

1) 부산항, 부산항 신항 및 광양항

- 현재 부산항, 부산항 신항 및 광양항 항만자유무역지역의 임대료는 2007년 고시[(구)해양수산부]된 임대료를 적용 중
- 임대료는 기본, 우대, 공시지가 임대료로 구분하고 있으며, 외국인 투자촉진법상 외국인투자기업에 대해서는 일괄적으로 우대임대료를 적용 중

〔표 부록-1〕 부산항·신항 및 광양항 항만자유무역지역 임대료 현황

항 만	조 건		임대료	적용기간
부산항 항만배후단지	기본 임대료	·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 300원	3년
	우대 임대료	·외국인투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 150원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 자유무역지역 지정 목적에 부합하지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
부산항 신항개발지구 항만배후단지	기본 임대료	·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 260원	
	우대 임대료	·외국인투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 40원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 자유무역지역 지정 목적에 부합하지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	

| 표 부록-1 | 부산항·신항 및 광양항 항만자유무역지역 임대료 현황(계속)

항 만	조 건		임대료	적용기간
광양항 항만배후단지	기본 임대료	·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 200원	3년
	우대 임대료	·외국인투자기업 중 자유무역지역 법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 30원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 자유무역지역 지정 목적에 부합하지 않다고 해양수 산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법·연간)	

자료 : 국토해양부, 「항만자유무역지역 국유 항만배후단지 및 건물의 임대료」, 2007.

2) 평택·당진항

- 평택·당진항 항만배후단지 임대료도 기본, 우대, 공시지가 임대료 등 3가지로 구분하고 있음
- 그러나 우대임대료의 경우에는 외국인투자금액에 따라 차등 적용하고 있는 차이점이 있음

| 표 부록-2 | 평택·당진항 항만배후단지 임대료 현황

구 분		조 건	임대료	적용기간
기본임대료		·기본적으로 입주기업체의 경우	㎡당 월 700원	3년
우대임대료		·외국인투자기업 중 자유무역지역 법상의 물류업종을 영위하는 기업	㎡당 월 500원	
공시지가 임대료		·입주기업 중 당초 입주목적대로 이행하지 못하는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법)	
우대임대료 차등 적용	감 면	·외국인투자금액을 미화 500만 달 러 이상 투자하는 경우	5년간 50%	각 기간
	면 제	·외국인투자금액을 미화 1,000만 달러 이상 투자하는 경우	5년간 면제	
		·외국인투자금액을 미화 1,500만 달러 이상 투자하는 경우	7년간 면제	
		·외국인투자금액을 미화 3,000만 달러 이상 투자하는 경우	10년간 면제	
		·외국인투자금액을 미화 5,000만 달러 이상 투자하는 경우	15년간 면제	

자료 : 국토해양부, 「항만자유무역지역 국유 평택·당진항 항만배후단지의 임대료」, 2009. 5.

2. 임대료 개선의 필요성

- 주변 경쟁국과의 가격 경쟁 상황을 비교·검토하여 항만자유무역지역을 활성화시킬 수 있는 임대료 수준 결정 필요
 - 2010년 현재 기준 경쟁 국가와의 비용 경쟁력 등을 평가하여 실질적인 비용 경쟁력을 확보하고, 기업 유치를 활성화시킬 수 있는 방법으로 조정
- 우대임대료 적용 단계를 세분화하여 외국인투자규모의 점진적인 확대와 이를 통한 대형 글로벌 기업과의 합작법인 설립 유도
 - 현재 우대임대료 수준은 외국인투자금액과 상관없이 최소 요구금액(5천만 원 이상, 10% 이상)을 충족할 경우 일괄적으로 적용
 - 외국인투자촉진법상의 외국인투자기업은 5천만 원 이상, 외국인기업의 지분이 10/100 이상인 경우 외국인투자기업으로 인정
 - 그러나 이로 인하여 여러 가지 부정적 방법, 형평성, 외국인투자 활성화, 신규 해외 물동량 창출 등에 문제 발생
 - 첫째, 우대임대료 적용을 위해 외국인 최소 금액인 5천만 원을 확보하기 위해 가상 기업 설립 또는 국내 기업의 자금 대납 등의 병폐 발생
 - 둘째, 일괄적인 우대임대료 적용에 따라 많은 외국인투자금액을 유치하는 기업에 대한 차별적 혜택 전무
 - 셋째, 우대임대료의 일괄적 적용에 따라 대형 외국인 기업과의 합작법인 설립 유인책 부족
 - 넷째, 이러한 전반적인 문제점으로 인해 항만자유무역지역 입주기업의 물동량 유치가 신규 해외 물동량 창출이 아닌 기존 국내 물동량 유치 및 처리에 집중하고, 이로 인한 치열한 가격 경쟁 시장 형성

- 대형 글로벌 기업과의 합작법인 설립 또는 외국인투자금액 증대는 신규 해외 물동량 창출 가능성 제고
 - 외국인 투자기업이 많은 금액을 투자하게 되면 물류센터 운영에 실질적으로 참여하게 되고, 수익창출을 위해 신규 해외 물동량을 유치할 가능성이 제고되는 효과가 기대

- 이와 같은 전반적인 선순환 구조로의 개선을 통해 항만물동량 증대에 직접적으로 기여하는 기능 수행

3. 신규 임대료 산정

1) 임대료 산정 기준

(1) 임대료 산정 방법

- 임대료 산정 방법에는 일반적으로 공시지가를 적용하는 방법과 정책적 판단을 적용하는 방법이 있음
 - 우리나라 항만자유무역지역은 정책적 판단 방법을 적용하고 있으며, 그 외 산업단지, 자유무역지역이 아닌 기타 항만배후지역은 공시지가 방법을 적용함
 - ※ 항공자유무역지역은 투자비 회수기간(30~50년)을 고려한 임대료 산정
- 각 산정 방법별 장단점은 다음의 표와 같음

| 표 부록-3 | 임대료 산정 방법별 장단점

구 분	국유재산법(공시지가) 적용방식	항만자유무역지역 적용 방식
장점	·투자회수기간이 짧음 ·무상사용기간 이후에도 일관성 있는 임대료 수준 적용 가능 ·향후 배후단지개발 민자유치시 안정적 수익성 확보 가능성	·저렴한 임대료 책정으로 적극적인 기업유치가 가능 ·물류기업의 운영비용 제고 ·개발주체의 파격적인 임대료 정책 추진 가능
단점	·기존 자유무역지역과의 평형성 문제 (역차별 우려) ·임대료 인센티브 없음 ·기준임대료를 국유재산법기준으로 적용 시 별도의 우대임대료 책정 필요	·투자비회수기간이 길어짐 ·향후 타 항만 항만배후단지의 임대료 산정시 부정적 영향 ·기준임대료 외에 타 항만 고려 우대임대료 요구

자료 : 경기평택항만공사·한국컨테이너부두공단, 「평택항 항만배후단지 활용방안」, 2009. 1.

(2) 임대료 적용 기준

□ 정책적 판단 방법을 적용

- 항만자유무역지역의 임대료 적용 방법은 정책적 판단 방법을 적용함
- 정책적 판단 방법을 선정한 이유는 다음과 같음
 - 첫째, 부산항 신항 및 광양항 항만자유무역지역은 임대료 수입 확보와 단기간의 투자비 회수 차원보다는 대형 글로벌 물류기업을 유치하여 항만물동량 및 고부가가치를 창출하는 목적임
 - 둘째, 이러한 이유로 저렴한 임대료 제공을 위해 정부 예산을 통해 항만자유무역지역을 개발함
 - 셋째, 아시아 지역 주요 국가(중국, 일본, 타이완 등)는 경쟁적으로 항만자유무역지역을 개발하여 제공하고 있어 경쟁력 유지를 위해서도 저렴한 임대료 수준 유지 필요

□ 기존 입주기업과 신규 입주기업 구분하여 적용

- 신규 임대료는 기존 입주업체는 제외하고 임대료 고시 이후 신규로 입주하는 기업만을 대상으로 적용함
- 그 이유는 다음의 2가지로 정리할 수 있음
 - 첫째, 기존 입주기업은 항만자유무역지역 운영 초기의 사업리스크를 감수하면서 입주한 기업이라는 점에 대한 인정 필요
 - 둘째, 기존 입주기업은 현행 임대료 수준을 인지하고 사업에 참여하였기 때문에 신규 임대료 적용 시 논란 발생 우려

□ 우대임대료의 차등 적용

- 항만자유무역지역의 운영 기간 동안 지속적으로 논란이 되고 있는 우대임대료를 차별적으로 적용하여 외국인투자를 활성화 및 대형 기업 유치
- 또한 일정 수준 이상의 외국인투자를 유치하는 기업에 대해 인센티브 차원에서 더욱 저렴한 임대료의 제공이 필요하고, 이는 사회통념상 보편타당한 논리임

2) 기본임대료 산정

(1) 기존 입주기업

□ 적용 기준

- 기존 입주기업의 신규 기본임대료는 국유재산법에서 제시하고 있는 사용료 산정 또는 적용 방법을 참작하여 산정
 - 그 이유는 국유재산법 시행령 제31조(사용료의 조정) 제2호에 의거하면 기존 입주업체의 임대료는 전년 대비 최대 9%까지 인상 가능하기 때문

- 우리나라와 직접적으로 경쟁하는 중국의 경우에도 기본임대료를 중국 국가토지자원부에서 설정한 지역별·용도별 임대 최저비용을 기초로 적용하면서, 지가상승률을 고려하여 임대료를 책정함

| 표 부록-4 | 국유재산법 시행령

국유재산법 시행령 제31조(사용료의 조정) 제2호

2. 제29조제1항제1호(경작용) 및 제2호(주거용) 외의 사용료가 9퍼센트 이상 증가한 경우 (사용허가를 갱신하는 최초 연도의 경우는 제외한다): 전년도 사용료보다 9퍼센트 증가된 금액

□ 부산항 및 부산항 신항 기본임대료

- 우선 2007~2010년간 부산항 신항 항만자유무역지역의 공시지가 상승률을 살펴보면 평균 24.4%인 것으로 나타남
- 부산항의 경우 가용한 자료 확보의 한계로 부산항 신항 항만자유무역지역의 공시지가 상승분과 동일하다고 가정함

| 표 부록-5 | 부산항 신항 북·권배후부지 공시지가 인상률

단위 : 원

구분	2007	2008년		2009년		2010년		증가 (07~10)
		공시 지가	인상률 (%)	공시 지가	인상률 (%)	공시 지가	인상률 (%)	
강서구성북동1501 (업무지원시설부지)	341,000	378,000	10.85	388,000	2.65	388,000	0.00	13.8%
강서구성북동1490 (신항CFS,BIDC1단계)	340,000	390,000	14.71	400,000	2.56	400,000	0.00	17.6%
강서구성북동1499 (배후부지2단계)	380,000	421,000	10.79	440,000	4.51	440,000	0.00	15.8%
진해시용원동1319 (배후부지2단계)	174,000	252,000	44.83	270,000	7.14	262,000	-2.96	50.6%
전체 평균								24.4%

자료 : 부산항만공사 내부자료, 2010.

- 그러나 국유재산법상 임대료 인상은 최대 9%로 제한되어 있기 때문에 부산항 및 부산항 신항 항만자유무역지역의 기본임대료는 고시 기준 9% 상승하는 것으로 적용
- 임대료 산정 결과는 다음의 표와 같음

| 표 부록-6 | 부산항 및 부산항 신항 항만자유무역지역 기본임대료 산정

구분		기본임대료(현행)	공시지가 상승(07~10년)	기본임대료(변경)
부산항	토지임대료	300원/㎡/월	9.0%	327원/㎡/월
	건물임대료	641원/㎡/월	9.0%	699원/㎡/월
부산항 신항	토지임대료	260원/㎡/월	9.0%	283원/㎡/월
	건물임대료	641원/㎡/월	9.0%	699원/㎡/월

□ 광양항 기본임대료

- 광양항의 항만자유무역지역의 공시지가 상승분을 살펴보면 전체적으로 2.6% 감소한 것으로 나타났음
- 광양항의 경우 공시지가 상승분을 기준으로 하면 인하해야 하는 상황

| 표 부록-7 | 광양항 ‘관배후부지’ 공시지가 인상률

단위 : 원, %

구역	입주기업	임대면적 (㎡)	지번	개별공시지가		증가율
				2009년	2010년	
냉동복합창고	동부복합물류(주)	28,313.0	도이동 778	89,200	89,200	0.0%
동측배후단지 1단계	한국파렛트폴(주)	33,015.9	808-2	92,600	92,100	-0.5%
	케이카티로지스틱스(주)	14,595.7	814	98,000	98,000	0.0%
	대한통운(주)	23,140.0	814	98,000	98,000	0.0%
	국제석재가공물류센터(주)	66,081.5	808-1	93,500	93,100	-0.4%
	동부광양물류센터(주)	30,068.8	808	98,000	98,000	0.0%

| 표 부록-7 | 광양항 ‘컨’배후부지 공시지가 인상률(계속)

구역	입주기업	임대면적 (㎡)	지번	개별공시지가		증가율
				2009년	2010년	
동측배후 단지 2단계 1차	동부복합물류(주)	65,929.6	827-1	98,500	98,000	-0.5%
	(주)피비우스 로드	49,193.6	827	98,000	98,000	0.0%
	(주)동방광양물류센터	33,042.1	832	102,000	92,100	-9.7%
	(주)한신티앤에스	32,289.1	832-1	100,000	92,100	-7.9%
동측배후 단지 2단계 2차	동부광양스틸유통센터(주)	106,405.4	825	106,000	96,000	-9.4%
	임대 모집 중	34,213.3	823-3	98,500	98,000	-0.5%
	(주)광양국제물류	16,529.7	823-1	98,500	98,000	-0.5%
	(주)대현우드	80,100.4	821	108,000	98,000	-9.3%
	삼성테스코(주)	105,024.6	822	98,000	98,000	0.0%
	아이씨모터스(주)	22,310.9	823-2	98,500	98,000	-0.5%
	(주)엠스틸인터내셔널	75,051.7	824	106,000	96,000	-9.4%
	광양항 포워더창고	38,000.2	823	98,500	98,000	-0.5%
전체평균						-2.6%

자료 : 한국컨테이너부두공단 내부자료, 2010.

- 또한 부산항과 광양항의 컨테이너 물동량¹⁴⁾ 수준¹⁵⁾을 고려하여 적용할 경우에도 1.26%¹⁶⁾ 상승하는 것으로 나타나 상승폭이 거의 미미함
- 상기의 종합적인 검토결과 광양항의 경우에는 임대료는 동결하는

14) 항만자유무역지역의 활성화, 경쟁력 및 입주매력도와 직접적인 관련이 있는 것은 컨테이너 물동량이기 때문에 적용 가능하다고 판단됨.

15) 물동량 수준은 2007년 13.30%(176만 4,000TEU/1,326만 1,000TEU), 2008년 13.55%(182만 2,000TEU/1,345만 3,000TEU), 2009년 15.28%(183만TEU/1,198만TEU)의 3개년 평균 14.04%임.

16) 적용수준 : $9.0\% \times 14.04\% = 1.26\%$ (1.26% 적용 시 토지임대료는 202원/㎡/월, 건물임대료는 516원/㎡/월로 산정됨).

것이 바람직한 것으로 판단됨

- 기본적인 물동량 부족에 따라 부산항에 비해 불리한 입주 여건을 가지고 있기 때문에 정책적으로 차별 적용하여 광양항 입주 유도 필요

표 부록-8 | 광양항 항만자유무역지역 기본임대료 산정

구분		기본임대료(현행)	적용	기본임대료(변경)
광양항	토지임대료	200원/㎡/월	0.0%	200원/㎡/월
	건물임대료	510원/㎡/월	0.0%	510원/㎡/월

(2) 신규 입주업체

□ 임대료 결정 방향

- 신규 입주업체의 임대료 산정은 다음의 방향을 기준으로 결정
 - 첫째, 주요 경쟁국의 임대료 수준을 고려하여 결정
 - 둘째, 글로벌 물류기업 유치 및 외국인투자금액 확대를 통한 항만자유무역지역 활성화를 위해 정책적 수준으로 결정
- 부산항 신행, 광양항은 상기 설명과 같이 저렴한 임대료 제공을 위해 국비를 투입하여 개발하기 때문에 투자비를 회수 개념보다는 기업의 유치를 위해 경쟁력 있는 임대료 수준의 방향으로 결정하는 것이 타당함

□ 중국 항만자유무역지역의 임대료 수준 비교

- 우리나라와 직접적인 경쟁 관계에 있는 중국 보세물류원구의 토지임대료 수준과 비교하여 신규 산정된 우리나라 기본임대료 수준을 평가

- 그러나 중국의 토지 임대 제도는 명목상 임대의 개념을 사용하고 있으나, 임대 후 실질적 토지 매매가 가능하기 때문에 직접적으로 임대료 수준의 높고 낮음을 비교하는 것은 타당하지 못함
 - 따라서 전체적인 수준에 대한 참고 및 판단 자료로서만 활용 가능할 것임
- 비교 결과 중국 주요 항만의 보세물류원구 토지임대료 수준은 매매가 가능하다는 장점으로 인해 전반적으로 우리나라에 비해 높은 수준임
 - 그럼에도 불구하고 다롄항의 경우에는 750원/㎡/월 수준으로 우리나라의 기본임대료와 큰 차이를 보이고 있지 않음
 - 그러나 이러한 중국의 임대료 수준(원화 기준)은 환율에 따라 변동되기 때문에 수준 차이의 변동폭이 매우 큼
 - 또한 중국은 기본, 우대임대료로 구분하여 공표하는 것이 아니라 기본임대료를 기준으로 투자규모(US 달러)/㎡에 따라 할인폭을 투자건별로 달리 적용하고 있어 실질적인 수준은 더욱 낮을 것으로 판단됨
- 결론적으로 현재 신규 임대료 수준(안)은 중국 자유무역지역과 비교하여 충분한 가격경쟁력을 가지고 있으며, 또한 향후 환율변동(현재 180원/RMB 적용)에 따른 중국의 가격 하락 등에 대응하기 위해서도 기존 입주업체의 임대료 수준을 유지하는 것이 바람직할 것으로 판단됨

| 표 부록-9 | 중국 보세물류원구 및 우리나라 항만배후단지 임대료 수준 비교

단위 : 원/m²/월

구분	부산항	부산 신항	광양항	다롄항	텐진항	칭다오항
토지임대료	327	283	200	750	-	1,728
건물임대료	699	699	516	4,320	8,100 (2,700)	8,100 (5,940)

- 주 : 1) 다롄항 토지임대료 : $(50\text{RMB}/\text{m}^2/\text{년} \div 12\text{월}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 750\text{원}$
 2) 다롄항 건물임대료 : $(0.8\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 4,320\text{원}$
 3) 텐진항 건물임대료 : $(1.5\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 8,100\text{원}$
 4) 칭다오항 토지임대료 : $(0.32\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 1,728\text{원}$
 5) 칭다오항 건물임대료 : $(1.5\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 8,100\text{원}$
 6) 텐진항 및 칭다오항의 건물 임대료는 각각 0.5~1.5RMB/m²/일, 1.1~1.5RMB/m²/일을 적용하고 있으나, 상기 가격은 최대값인 1.5RMB를 적용한 결과임. 만약 최소값(각각 0.5, 1.1)을 적용하면 다음과 같이 산정됨
 - 텐진항 건물임대료(최소값) : $(0.5\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 2,700\text{원}$
 - 칭다오항 건물임대료(최소값) : $(1.1\text{RMB}/\text{m}^2/\text{일} \times 30\text{일}) \times 180\text{원}/\text{RMB}(2010.06.30\text{기준}) = 5,940\text{원}$
 자료 : 국토해양부, 각 항만의 보세물류원구 홈페이지 및 브로슈어를 참조하여 KMI 제작성

□ 임대료 산정

- 따라서 신규 입주업체의 기본임대료는 이러한 대외(중국) 경쟁적 상황, 기존 입주업체와의 형평성 및 정책 일관성 등을 고려하여 기존 입주업체의 상승된 기본임대료 수준과 동일하게 산정하는 것이 타당함
- 이를 통해 신규 입주기업에 대한 투자 매력도를 제고하는 효과도 기대
- 신규 입주업체의 신규 기본임대료는 다음과 같음

| 표 부록-10 | 항만자유무역지역 신규 기본임대료 산정

구분	부산항	부산항 신항	광양항
토지임대료(신규)	327원/m ² /월	283원/m ² /월	200원/m ² /월
건물임대료(신규)	699원/m ² /월	699원/m ² /월	510원/m ² /월

3) 우대임대료 산정

(1) 기존 입주업체

- 기존 입주업체의 우대임대료는 기본임대료와 마찬가지로의 증가 비율을 적용하여 산정함
- 항만별로 산정된 결과는 다음과 같음

표 부록-11 | 기존 입주업체의 우대임대료 산정

구분	우대임대료(현행)	적용비율	기본임대료(변경)
부산항	150원/㎡/월	9.0%	164원/㎡/월
부산항 신항	40원/㎡/월	9.0%	44원/㎡/월
광양항	30원/㎡/월	0.0%	30원/㎡/월

(2) 신규 입주업체

- 우대임대료 차등 적용
 - 우대임대료를 투자금액 기준으로 차등 적용하되, 5단계로 구분
 - 물류기업의 현실적인 특성 상 제조업과 같은 대규모 외국인투자는 어렵기 때문에 부산항 신항의 평균 투자금액을(10.1억) 중간 수준으로 설정
 - 중간 수준에서 투자금액에 따라 2배씩 감소 또는 증가시켜 통일성과 현실성을 동시에 고려
 - 단계별 우대임대료 산정 방법
 - 1단계 우대임대료는 기본임대료의 70%¹⁷⁾ 수준을 적용

17) 타이완 Taichung항 FTZ의 경우 우대임대료를 기본임대료의 41(33NT\$/80NT\$)-47%(33NT\$/70NT\$) 수준으로 적용하고 있으나, 우리나라의 경우 기본임대료 자체가 매우 저렴하기 때문에 약 70% 수준으로 결정.

- 5단계는 기존 입주업체와의 형평성을 고려하여 기존 입주업체의 우대임대료 수준으로 고정함
- 2~4단계는 투자금액에 따라 25%씩 차감하여 산정함

| 표 부록-12 | 단계별 우대임대료 산정 방법

구분	투자금액	적용
1단계	50만 달러 미만	기본임대료 × 0.7(A)
2단계	50만~100만 달러 미만	$A - ((A-B) \times 0.25)$
3단계	100만~200만 달러 미만	$A - ((A-B) \times 0.50)$
4단계	200만~400만 달러 미만	$A - ((A-B) \times 0.75)$
5단계	400만 달러 이상	기존업체 우대임대료(B)

□ 신규 우대임대료 산정

- 상기 검토사항을 기준으로 신규 입주업체의 우대임대료를 산정하면 다음과 같음

| 표 부록-13 | 신규 입주업체의 우대임대료 산정

단위 : 원/m²/월

구분		부산항	부산항 신항	광양항
물류업	제조업			
50만 달러 미만	250만 달러 미만	229	198	140
50만~100만 달러 미만	250만~500만 달러 미만	213	160	113
100만~200만 달러 미만	500만~750만 달러 미만	196	121	85
200만~400만 달러 미만	750만~1,000만 달러 미만	180	82	58
400만 달러 이상	1,000만 달러 이상	164	44	30

부 록 3. 2010년 부산 및 광양항 배후단지임대료 공고문

『자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률』 제17조제2항의 규정에 따라 부산항 및 광양항 항만자유무역지역의 입주기업체 등에게 임대하는 국유 항만배후단지 및 건물에 적용할 임대료를 다음과 같이 공고합니다.

2010년 7월 30일

국 토 해 양 부 장 관

○ 항만 배후부지

항 만	조 건			임대료	적용기간
부산항 항만배후단지	기본임 대료	·기본적으로 입주기업체의 경우		㎡당 월 300원	3년
	우대임 대료	·외국인투자 기업 중 자 유무역지역 법상의 물류 업종을 영위 하는 기업	100만 달러 미만	㎡당 월 180원	
			100만~300만 달러 미만	㎡당 월 165원	
			300만 달러 이상 또는 기존 우대임대료 적용 기업	㎡당 월 150원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 당초 입주목적대로 이 행하지 못하는 기업		공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
부산항 신항개발지구 항만배후단지	기본임 대료	·기본적으로 입주기업체의 경우		㎡당 월 281원	3년
	우대임 대료	·외국인투자 기업 중 자 유무역지역 법상의 물류 업종을 영위 하는 기업	100만 달러 미만	㎡당 월 168원	
			100만~300만 달러 미만	㎡당 월 106원	
			300만 달러 이상 또는 기존 우대임대료 적용 기업	㎡당 월 43원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 당초 입주목적대로 이 행하지 못하는 기업		공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
광양항 항만배후단지	기본임 대료	·기본적으로 입주기업체의 경우		㎡당 월 200원	3년
	우대임 대료	·외국인투자 기업 중 자 유무역지역 법상의 물류 업종을 영위 하는 기업	100만 달러 미만	㎡당 월 120원	
			100만~300만 달러 미만	㎡당 월 75원	
			300만 달러 이상 또는 기존 우대임대료 적용 기업	㎡당 월 30원	
	공시지가 임대료	·입주기업 중 당초 입주목적대로 이 행하지 못하는 기업		공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	

항 만	조 건		임대료	적용기간
임대료 감면적용	감 면	·외국인투자금액을 미화 500만 달러 이상 투자하는 경우	5년간 50%	각 기간
	면 제	·외국인투자금액을 미화 1,000만 달러 이상 투자하는 경우	5년간 면제	
		·외국인투자금액을 미화 1,500만 달러 이상 투자하는 경우	7년간 면제	
		·외국인투자금액을 미화 3,000만 달러 이상 투자하는 경우	10년간 면제	
		·외국인투자금액을 미화 5,000만 달러 이상 투자하는 경우	15년간 면제	

○ 건물(복합물류창고) 임대료

항 만	임대료	적용기간
부산항(신항개발지구항만배후단지 포함)	m ² 당 월 641원	3년
광양항	m ² 당 월 510원	

부 칙

- (시행일) 이 공고는 공고일부터 시행한다.
- (경과조치) ① 이 공고 시행 이전에 징수 결정한 임대료는 종전의 규정에 따른다.
② 이 공고 시행 이전에 관리기관이 입주기업모집 공고하여 선정한 우선협상대상자인 기업은 기존 우대임대료 적용 기업으로 본다.
- (적용례) 이 공고의 구체적 적용례는 다음과 같다.
① 기본임대료 적용기업
: 자유무역지역의지정및운영에관한법률 제10조제1항 각호에 해당하는 자
② 우대임대료 적용기업
: 외국인투자촉진법 제2조 및 동법시행령 제2조에 해당하는 외국인투

자기업으로서 자유무역지역법 제10조제1항제3호 및 동법시행령 제7조제4항의 각호에 해당하는 자

③ 공시지가 임대료 적용기업

: 입주자격 상실기업, 우대임대료 및 기본임대료 적용대상 외의 국내기업

④ 임대료 감면적용(감면)

: 외국인투자촉진법 제2조 및 동법시행령 제2조에 해당하는 외국인투자기업으로서 자유무역지역법 제10조제1항1호 또는 제3호에 해당하는 자로서 미화 500만불이상 투자하는 경우

⑤ 임대료 감면적용(면제)

: 외국인투자촉진법 제2조 및 동법시행령 제2조에 해당하는 외국인투자기업으로서 자유무역지역법 제10조제1항1호 또는 제3호에 해당하는 자로서 미화 1,000~5,000만불이상 투자하는 경우(금액에 따라 각 면제기간 적용)

4. (폐지공고) 해양수산부공고 제2007-215호(2007.07.30)는 이 공고 시행과 동시에 폐지한다.

항만배후단지 임대료 산정체계 개선에 관한 연구

2010年 12月 29日 印刷

2010年 12月 31日 發行

編輯兼 發行人	金	學	韶
發行處	韓國海洋水產開發院		
	서울특별시 마포구 상암동 1652		
전 화	2105-2700	FAX : 2105-2800	
등 록	1984년 8월 6일	제16-80호	

組版・印刷 / 비전테크 1588-0230 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337