

기본연구 2011-09

부가가치 창출 극대화를 위한 항만배후단지 발전방안 연구

The Port Hinterland Development
for Maximized Added-Value Creation

2011. 12.

김형근 · 김근섭 · 전형모 · 정경선



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 김 형 근 : 제1장, 제2장, 제5장 일부, 제7장

● 연구진

- 김 근 섭 : 제3장 일부, 제4장, 제5장 일부, 제6장
- 전 형 모 : 제3장 일부, 제5장 일부
- 정 경 선 : 제4장 일부, 제5장 일부

◆ 산·학·연·정 연구자문위원회

● 박 재 곤(산업연구원 연구위원)

● 김 충 진(인천경제자유구역청 사무관)

● 김 병 섭(국토해양부 항만물류기획과 사무관)

* 연구자문위원회는 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

● 김 형 태(한국해양수산개발원 연구위원)

머 리 말

최근 RTA(Regional Trade Agreement)의 확산 등 세계화가 심화되고, 글로벌 생산네트워크가 확대되면서 항만배후단지의 중요성은 날로 높아지고 있다. 특히, 항만의 물동량 유치 경쟁이 치열한 유럽, 아시아를 중심으로 항만배후단지 개발이 경쟁적으로 추진되고, 다국적 기업 유치를 통한 물동량 및 고부가가치 창출을 위해 다양하고 파격적인 인센티브를 제공하고 있다. 우리나라도 이러한 전 세계적인 추세에 대응하고, 고부가가치 물류허브 구축을 위해 2006년에 ‘제1차 항만배후단지 기본계획’을 수립하고 8개 항만에 배후단지를 지정하여 개발 중에 있다. 이 중 부산항 신항, 광양항, 인천항, 평택·당진항 등 주요 항만은 배후단지에 기업이 입주하여 운영 중에 있다.

그러나 1980년대부터 항만배후단지 개발을 시작한 유럽과는 달리 우리나라의 실질적인 항만배후단지 개발 및 운영은 시작 단계로서 아직까지 법·제도적인 측면에서 개선되어야 할 부분이 많다. 항만배후단지로의 다국적 기업 유치에서 개발을 통한 부지 확보가 가장 우선 요인이지만, 개발 이후 기업 유치를 위해 어떠한 제도적 장치를 마련하고, 인센티브를 제공하는냐도 핵심 요인이다. 해외의 우수 항만배후단지의 경우에도 저렴한 임대료, 세제 혜택, 정주 환경 개선 등 외국 기업의 입주 매력도를 높일 수 있는 다양한 정책들을 시행하고 있다.

우리나라도 주요 항만배후단지를 자유무역지역으로 지정하고 저렴한 임대료와 세제 혜택을 제공하고 있다. 그러나 일부 지역에서는 자유무역지역으로 지정되어 있지 않아 좋은 조건의 저렴한 임대료를 제공하지 못하는 항만배후단지가 있다. 더구나 입주기업들도 일반적인 제조기업에 적용하는 기준이 적용됨으로써 세제 감면 등의 실질적인 혜택을 받지 못하고 있는 실정이다.

따라서 정부에서는 필요한 지역에 자유무역지역을 지정할 수 있도록 면밀한 조사와 분석 등 필요한 조치가 있어야 한다. 또한 우리나라의 항만 배후단지에서 부가가치를 창출하기 위해 기업 선정 및 입주기업에 대한 관리·운영의 강화도 필요하다. 아울러 항만배후단지에 경쟁력 있는 다양한 기업들이 입주하고, 실질적인 인센티브를 제공받을 수 있도록 관련 법·제도에 대한 정비도 시급하다. 이를 위해서는 관련 기관 간의 협력을 통한 다양한 논의가 이루어져야 하고, 항만배후단지에 대한 재정지원 비율이 대폭 확대되어야 하며, 자유무역지역과 유사한 제도를 통합 관리하는 방안도 요구된다고 할 수 있다.

본 연구보고서는 우리 원의 김형근 연구위원, 김근섭 전문연구원, 전형모 전문연구원, 정경선 위촉연구원이 공동 집필하였다. 필자들은 착수단계에서 최종보고에 이르기까지 연구심의에 노력을 아끼지 않으신 김형태 감리위원을 비롯하여, 본 연구의 자문을 해 주신 산업연구원의 박재곤 연구위원, 인천경제자유구역청의 김충진 사무관, 국토해양부의 김병섭 사무관께 깊은 사의를 표하고 싶다.

끝으로 본 보고서의 내용은 전적으로 필자들의 개인적인 견해이며, 본 연구원의 공식적인 견해가 아님을 밝혀둔다.

2011년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 학 소

차 례

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

제1장 서론	1
--------	---

1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	3
3. 주요 연구 내용 및 방법	3
1) 주요 연구 내용	3
2) 연구방법	5

제2장 선행연구 검토	6
-------------	---

1. 선행연구	6
1) 관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화 방안 연구(2001년)	6
2) 항만배후단지 개발 관련 법·제도 비교 연구(2003년)	8
3) 아시아 자유무역지대 설립과 투자교류를 통한 항만배후단지 활성화 방안에 대한 연구(2004년)	10
4) 국제 분업화에 따른 항만배후단지 기업 유치 방안 연구(2007년)	11
5) 신규 항만배후단지 관리·운영 방안(2009년)	12
6) 선행연구 정책 반영 실태	15
2. 선행연구 검토 결과 및 시사점	17
1) 선행연구 검토 결과	17
2) 시사점	17

제3장 항만배후단지 개발여건 변화 ————— 19

1. 국내외 해운·항만 여건 변화	19
1) 항만물동량 증가 둔화	19
2) 세계시장의 통합 가속화	21
3) 동북아 항만 간 경쟁 심화	21
4) 선박대형화 추세 지속	23
5) 한-미 FTA, 한-EU FTA 체결	25
2. 국내 항만배후단지 개발·운영 현황	25
1) 부산항 항만배후단지	25
2) 광양항 항만배후단지	28
3) 인천항 항만배후단지	30
4) 평택·당진항 항만배후단지	31

제4장 국내 항만배후단지 운영 여건 및 법·제도 분석 ————— 34

1. 국내 항만배후단지 운영 여건	34
1) 국내 항만배후단지 관리·운영 현황	34
2) 우리나라 자유무역지역의 경쟁력 현황	36
2. 국내 항만배후단지 관리·운영상 문제점	42
1) 입주기업의 부가가치 및 물동량 창출 부족	42
2) 신규 물동량 창출 기반 미약에 따른 경쟁 심화	44
3) 국가 인센티브 실효성 부족 및 부담 가중	45
4) 항만배후단지 기업 유치 활성화 지연	46
5) 국내 기업 역차별 우려	47
6) 시사점	50
3. 항만배후단지 관련 법·제도 분석	51
1) 항만법	51
2) 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률	53

3) 조세특례제한법	55
4) 시사점	57

제5장 해외 선진사례 분석 59

1. 중국	59
1) 양산항 링강신청 개발 및 운영 현황	59
2) 중국 보세제도	60
2. 타이완	69
1) 자유무역지역 개요	69
2) 주요 관련 법령	70
3) 운영 실태	72
3. 네덜란드	76
1) 로테르담항 배후물류단지 개요	76
2) 로테르담항 배후물류단지 운영 현황	77
3) 물류단지 특징	78
4. UAE(두바이)	81
1) 두바이 자유무역지역 현황	81
2) 두바이 자유무역지역의 장점	82
3) 제벨 알리 자유무역지역	83
5. 오스트리아	85
1) 빈 내륙항만 물류단지 개요	85
2) 빈 내륙항만 운영 현황	85
6. 종합 및 시사점	87
1) 경제 상황 및 시대 요구에 따른 변화	87
2) 자유무역지역의 기능 확대	88
3) 지역별 특화	88
4) 법·제도 개선을 통한 적극적 투자 유치	88

제6장 항만배후단지 부가가치 극대화를 위한 중·장기 발전전략 수립 - 90

1. 중·장기 발전 방향	90
1) 항만배후단지의 실질적 부가가치 창출	91
2) 항만배후단지의 글로벌 입주 경쟁력 확보	92
3) 항만자유무역지역의 확대	93
2. 중·장기 발전전략	94
1) 항만자유무역지역의 지정 확대	94
2) 정부 재정지원 비율 확대	95
3) 항만배후단지 관리·운영 강화	105
4) 법·제도 정비	109

제7장 결론 및 정책 제언 ————— 116

1. 결 론	116
1) 항만배후단지의 중요성 증대	116
2) 항만배후단지 관리·운영상의 다양한 문제점 대두	117
3) 주요 국가는 지속적 개선 및 여건 개선 추진	119
4) 부가가치 극대화 전략 필요	120
5) 자유무역지역 지정 확대 필요	120
6) 관리·운영 체계 재정비	121
7) 법·제도 정비	121
2. 정책 제언	122
1) 범부처적 TF 구성 및 추진	122
2) 자유무역지역 지정 효과 분석	124
3) 정부 재정지원 비율 확대	125
4) 사후 관리 규정 강화	126
5) 자유무역지역 추가 지정	127
6) 자유무역지역 및 유사제도의 통합	132

7) 항만배후단지 기능 확대	139
8) 해외투자 유치 기관 간 업무협조 협약 체결 추진	141
9) 국내 기업의 역차별 해소	143

참 고 문 헌	149
---------------	-----

표 차례

표 1-1. 주요 연구 내용	4
표 2-1. 법·제도 개선 사항 종합	13
표 2-2. 선행연구의 정책 반영 실태	16
표 3-1. 세계 10대 항만의 컨테이너물동량 추이	22
표 3-2. 중국의 항만 간 통합추진 현황	23
표 3-3. 연도별 8,000TEU급 선박량 현황(2010년 5월 말 기준)	24
표 3-4. 부산항 항만배후단지 현황	26
표 3-5. 광양항 항만배후단지 현황	28
표 3-6. 인천항 항만배후단지 현황	30
표 3-7. 평택·당진항 항만배후단지 현황	32
표 4-1. 부산항 신항 북권 배후단지 입주업체 현황	35
표 4-2. 광양항 동측 배후단지 입주업체 현황	36
표 4-3. Global Free Zone 평가 기준	37
표 4-4. Global Free Zone 평가 순위	39
표 4-5. Global Free Zone 분야별 평가 순위	40
표 4-6. 부산항 신항 및 광양항 입주기업 물동량 처리실적(2009년 기준)	43
표 4-7. 연도별 해외직접투자액 및 외국인직접투자액 실적	47
표 4-8. 연도별 해외직접투자액 실적	48
표 4-9. 지역별 해외직접투자액 실적	49
표 4-10. 자유무역지역 입주조건	53
표 4-11. 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지의 외국인 투자금액	57
표 5-1. 중국 보세구역의 변천과정 및 전환	61
표 5-2. 중국 보세구 제공 혜택	62
표 5-3. 보세구와 수출가공구 비교	64
표 5-4. 보세구와 보세물류원구 비교	65
표 5-5. 중국 자유무역지대 비교	68

표 5-6. 중국 보세제도별 기능 비교	69
표 5-7. 타이완 향만별 FTZ 산업특화 현황	72
표 5-8. 네덜란드 로테르담항 물류센터 운영 현황	78
표 5-9. 두바이 자유무역지역 수출 현황(2009)	81
표 5-10. 두바이 자유무역지역 리스트	82
표 5-11. 두바이 제벨 알리 자유무역지역 입주기업 현황	84
표 6-1. 분석의 기본 전제	96
표 6-2. 임대료별 부산항 신항 투자회수기간 산정	97
표 6-3. 임대료별 광양항 서측 투자회수기간 산정	97
표 6-4. 임대료별 광양항 동측 투자회수기간 산정	98
표 6-5. 임대료별 인천항 투자회수기간 산정	98
표 6-6. 투자비 회수기간 30년 가정 분석의 기본 전제	99
표 6-7. 투자회수기간 30년 기준 부산항 신항 임대료	99
표 6-8. 투자회수기간 30년 기준 광양항 서측 임대료	99
표 6-9. 투자회수기간 30년 기준 광양항 동측 임대료	100
표 6-10. 투자회수기간 30년 기준 인천항 임대료	100
표 6-11. 정부 재정 50% 지원 기준 부산항 신항 임대료 수준	101
표 6-12. 정부 재정 50% 지원 기준 광양항 서측 임대료 수준	101
표 6-13. 정부 재정 50% 지원 기준 광양항 동측 임대료 수준	101
표 6-14. 정부 재정 50% 지원 기준 인천항 임대료 수준	102
표 6-15. 경쟁 항만과 임대료 비교 분석	102
표 6-16. 항만자유무역지역 및 인천항 항만배후단지 임대료 비교	103
표 6-17. 항만배후단지 및 인근 산업단지 임대료 비교	104
표 6-18. 항만배후단지별 정부 재정지원 비율(안)	105
표 6-19. 우리나라 제조업 전체 생산액 대비 수출액 비중(2004~2009)	111
표 6-20. 자유무역지역법 시행령 개선안	111
표 6-21. 수도권정비계획법 시행령 개선안	113
표 6-22. 규모별 차등 적용 방안	115
표 7-1. TF 구성 부처별 업무 담당	123
표 7-2. TF 운영방안	124

표 7-3. 항만형 자유무역지역 현황	128
표 7-4. 3개 제도의 비교	133
표 7-5. 3개 제도의 입주자격 비교	134
표 7-6. 3개 제도의 조세 감면 사항 비교	135
표 7-7. 경영활동 지원 제도의 주요 내용	136
표 7-8. 외국인 생활여건 관련 제도	137
표 7-9. 각종 규제 및 부담완화 제도	138
표 7-10. 행정절차 간소화 제도	138
표 7-11. 항만배후단지 기능 확대에 따른 입주 가능시설 유형 및 특징	140
표 7-12. 싱가포르의 인센티브 종류	145

그림 차례

그림 1-1.	연구 추진전략 개념도	5
그림 2-1.	우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가	7
그림 3-1.	세계 컨테이너물동량 증가율	19
그림 3-2.	국내 총컨테이너물동량 및 환적물동량	20
그림 3-3.	부산신항 북권 항만배후단지 공급 규모 및 시기	27
그림 3-4.	부산신항 물류부지 입주업체 배치도	27
그림 3-5.	광양항 동측 및 서측 항만배후단지	29
그림 3-6.	광양항 물류부지 입주업체 배치도	29
그림 3-7.	인천항 항만배후단지 현황 및 개발계획	31
그림 3-8.	평택·당진항 항만배후단지 현황 및 개발계획	32
그림 3-9.	평택·당진항 물류부지 입주업체 배치도	33
그림 5-1.	린강신청 계획도	59
그림 5-2.	지룽항 자유무역지역	74
그림 5-3.	타이베이항 자유무역지역	75
그림 5-4.	타이중항 자유무역지역	76
그림 5-5.	로테르담항만 배후물류단지	77
그림 5-6.	로테르담항 RMPM 조직도	79
그림 5-7.	로테르담항 배후단지 입주기업 업종별 입주 비중	80
그림 5-8.	제벨 알리 자유지역 입주기업 업종별 입주 비중	84
그림 5-9.	빈 내륙물류단지 위치도	85
그림 5-10.	Hafen Wien 운영 현황	86
그림 6-1.	부가가치 창출 극대화를 위한 항만배후단지 중·장기 발전 방향	90
그림 7-1.	부산신항 항만배후단지 자유무역지정 현황	129
그림 7-2.	광양항 항만배후단지 자유무역지정 현황	129

Executive Summary

The Port Hinterland Development for Maximized Added-Value Creation

■ The Analysis on Operational Conditions of the Domestic Port Hinterland

○ Problems of the System and Regulations

- Port Act: since the Incheon Port and Pyeongtaek-Dangjin Port are regarded as part of the metropolitan area, manufacturing companies are subject to Seoul Metropolitan Area Readjustment Planning Act.
- Act on Designation and Operation of Free Trade Zones: occupancy requirements of the free trade zones are geared towards manufacturing companies, not logistics companies, which require to be amended.
- Special Tax Treatment Control Act: tax reduction standards don't reflect the reality faced by occupant companies in the port hinterland. Consequently, few companies benefit from the tax credit.

○ Operational and Managerial Problems

- Most occupant companies in the port hinterland are doing 'storage businesses' and lack the capability to create added value or additional throughput.
- For this reason, they are more focused on attracting existing throughput rather than drawing new demand, aggravating competition among them.
- Nevertheless, the incentive qualifications are too high for logistics companies in the port free trade zones to benefit.

- The occupancy requirements in the port trade zones are rather strict, driving away various competitive companies.
- There are some cases where capable domestic logistics companies face adverse discrimination during the occupant designation process only because of their lack of foreign investment share.

■ Mid-and Long-term Development Strategy to Maximize Added-value of the Port Hinterland

○ Legal and System Improvements

- Under the current Act on Designation and Operation of Free Trade Zones, import/export amount and its share are required over 50% of the total. The ratio should be lowered to 40%.
- The minimum investment amount under the Act should be lowered from USD 5 million to USD 1 million as well.
- Seoul Metropolitan Area Readjustment Planning Act is applied to the port hinterland in Seoul metropolitan area. Therefore, special clauses should be prepared to exclude occupant manufacturing companies from the Act.
- Incentive requirements under Special Tax Treatment Control Act should be cut from USD 5 million to USD 2 million.

○ Expanded Designation of the Port Free Trade Zones

- For maximized effects from FTAs and foreign investments, designation of the Free Trade Zones should be expanded to vicinities to the Incheon Port and metropolitan area.

○ Strengthened Management and Operation of the Port Hinterland

- Management and operation after the designation as well as designation of

occupant companies themselves should be strengthened.

- After the designation, other systems, such as the Annual Evaluation System, Afterwards Incentive System and Performance Management System for Occupant Companies, should be introduced.

■ Policy Suggestion

- The Exclusive Industrial Zone Legal Improvement TF (tentatively named) which consists of the Ministry of Strategy and Finance, the Ministry of Knowledge Economy, and the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, should be established for continuous improvement.
- The effects of designating the Free Economic Zone should be analyzed in depth.
- Financial support ratio of the government should be raised to provide affordable rents.
- Additional development of the Free Trade Zones is necessary to adjust to the rapidly changing global economic environment.
- More various functions should be introduced to the port hinterland.
- In order to effectively carry out works and attract companies, relevant organizations need to agree on work cooperation. By doing so, their capabilities can be focused while confusion is prevented.
- Currently, plans are being floated to provide identical tax credits for domestic companies in the Free Economic Zones. This is necessary to address adverse-discrimination against domestic companies.

제1장 서론

1. 연구의 배경

FTA 확산 등 세계경제의 글로벌화가 심화되면서 국가 간 교역량의 대부분을 처리하는 항만 및 배후단지의 중요성이 증대되고 있는 가운데 항만간 물동량 유치 경쟁이 치열해지고 있다. 특히 글로벌 금융위기 이후에는 항만물동량의 창출 및 부가가치 증대를 위해 항만배후단지의 기능과 역할 증대에 총력을 기울이고 있다. 그리고 동북아 경쟁항만들 간에도 차별화된 서비스를 제공하기 위해 항만시설의 확충은 물론 항만배후단지를 적극 개발하고 있다. 중국은 북중국 항만개발을 가속화하면서 상하이항을 중계 무역항으로 육성하는 한편 배후단지를 지속적으로 개발하여 보세구(FTZ) 기능을 강화하고 있다. 또한 타이완의 경우 제조업 중심의 수출가공구(EPZ)를 생산·교역·물류 복합형인 창고환적특별구(WTSZ)로 전환하는 한편 6개의 수출가공구를 추가 지정·개발하고 있다.

두바이와 네덜란드의 항만배후단지는 물류는 물론 생산 활동뿐만 아니라 물류 및 생산 활동을 지원하는 부가 활동까지 영역을 확대하면서 국가의 중추시설로 성장하고 있다. 두바이의 제벨 알리 자유지역에는 전 세계 120여 개국의 6,400여 개 기업이 입주하고 있으며, 16만 명의 고용효과를 창출하고 있다. 로테르담의 항만배후단지에는 2,950여 개의 업체가 입주하여 부가가치를 창출하고 있다. 이 중 전체 입주기업의 7%인 총 207개 기업은 금융, 컨설팅 및 서비스업체로서 물류 및 제조업의 지원기능으로서 부가적인 역할을 수행하며 시너지 효과를 내고 있다.

우리나라도 이러한 세계적 추세에 대응하기 위해 2006년에 ‘전국 무역항 항만배후단지 기본계획’을 수립하여 부산, 광양, 인천, 평택·당진, 울산, 목포,

포항 및 마산의 8대 항만을 지정하였다. 이러한 8대 항만배후단지는 단계별로 개발을 지속하고 있고, 항만별로 일부 시설은 관련 기업을 유치하여 운영 중에 있다. 2011년 현재 부산항 신항은 30개 기업을 선정하여 19개 기업이 운영 중이며, 광양항은 20개 기업 선정에 12개 기업이 운영 중이다. 그리고 평택·당진항은 9개 기업이 선정되어 운영하고 있거나 운영을 준비하고 있다.

이와 같이 우리나라의 항만배후단지 개발규모나 입주업체 수 및 고부가가치 창출능력 등 제반 여건은 현재 선진 외국과 비교가 되지 않을 정도로 초보적인 수준에 머물러 있다. 더구나 현재 입주하여 운영 중인 업체의 경우도 관련 법·제도의 미비와 관리·운영 체제의 미흡 등 여러 가지 이유로 인해 고부가가치 창출 활동보다는 단순 보관기능에 치중하고 있는 형편이다. 이러한 여건은 항만배후단지 전체 경쟁력을 끌어올리는 데 제약요건으로 작용하고 있다.

특히 우리나라는 기업의 입주 조건(법·제도), 선정 기준, 관리·운영 기준 등에 대한 다양한 문제점들이 기업 입주 이후의 운영 과정에서 두드러지게 나타나고 있다. 반면 주변 경쟁국인 중국과 타이완 등의 국가는 다양한 기업 유치 확대를 위해 관련 법·제도를 대폭 개선하고, 다양화하여 차별화된 부가가치 물류 서비스를 제공할 수 있는 여건을 제공하고 있다.

따라서 항만배후단지에 물류기업이 입주하여 3년이 지난 현시점(입주기업 평가 시점)에서 대두되고 있는 항만배후단지 운영과 관련한 문제점과 법·제도의 미비한 점을 개선하여 실질적인 항만 지원단지의 역할을 수행하고, 부가가치를 창출할 수 있는 여건을 제공할 수 있는 방안 마련이 시급하다 할 수 있다. 이를 위해 그간 다양하게 제안된 정책들의 내용과 추진과정, 정책 반영 여부, 미반영 사유 등을 심층 분석하여 개선된 대안의 제시가 필요하다. 아울러 선진화된 법·제도 적용을 통해 항만배후단지 입주기업이 실질적인 물동량과 부가가치를 창출하고, 이를 통해 후발기업 유치가 확대될 수 있는 방안에 대한 연구도 필요하다.

2. 연구의 목적

본 연구는 글로벌 SCM의 확산과 물류서비스 강화 등 대내외 해운·항만·물류 여건 및 패러다임의 변화에 대응하여 새롭게 부각되는 항만형 자유무역지역에 대한 법적·제도적 체계화 분석 및 경쟁전략 요인 분석을 통해 우리나라 항만배후단지의 활성화와 부가가치 창출 능력을 제고하기 위한 방안을 제시하는 데 그 목적이 있다. 이를 위한 세부 연구목적은 다음과 같다.

첫째, 국내의 항만배후단지 개발 여건, 관련 법·제도, 관리·운영 여건 및 문제점, 그리고 해외 선진사례 등 다양한 내용을 분석하여 시사점을 도출한다.

둘째, 항만배후단지의 부가가치 창출 극대화 여건 조성을 위해 자유무역지역 지정 확대, 항만배후단지 관리·운영 강화 및 법·제도 정비 등을 통한 항만배후단지 활성화 방안을 제시한다. 이를 구체적으로 살펴보면 FTA 효과 극대화과 외국인 독자 유치 강화 및 항만배후단지 보조기능의 개념 도입을 위한 항만자유무역지역의 지정 확대에 대한 필요성을 제시한다. 그리고 부적합한 기업의 국내 항만배후단지 입주를 막고, 입주기업의 부가가치 창출 유도를 위한 항만배후단지 관리·운영의 강화 방안을 제시한다. 또한 항만법, 자유무역지역법, 수도권정비계획법 및 조세특례제한법 등 국내 항만배후단지 관련 법·제도 정비의 필요성 및 방안을 제시한다.

3. 주요 연구 내용 및 방법

1) 주요 연구 내용

본 연구의 주요 내용은 국내 항만배후단지 법·제도의 정비, 자유무역지역 지정 확대, 관리·운영의 강화 및 법·제도 정비 등 항만배후단지 부

가가치 창출 극대화를 위한 발전전략을 제시하는 것이다.

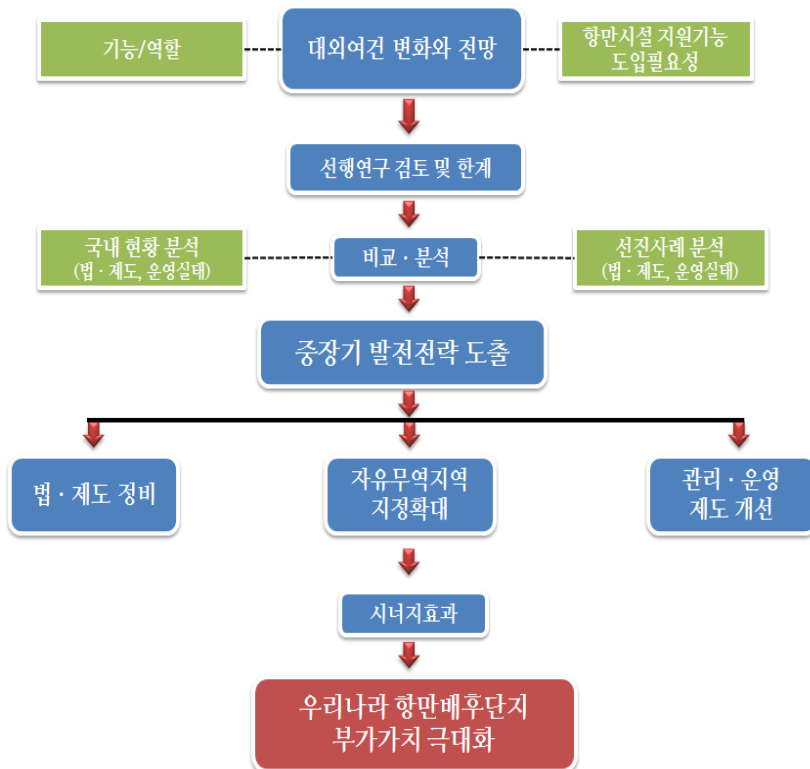
본 연구의 구성은 다음과 같다. 제1장에서는 연구의 배경 및 목적, 주요 연구 내용과 방법 등을 제시하였다. 제2장에서는 기존 항만배후단지 활성화 및 발전에 관련된 선행연구를 검토하였고, 제3장에서는 항만배후단지 개발과 관련된 국내외 여건변화를 제시하였다. 제4장에서는 국내 항만배후단지의 법·제도 및 운영여건 분석을, 제5장에서는 관련 해외 선진사례를 분석하였다. 제6장에서는 자유무역지역 지정 확대, 항만배후단지 관리·운영 강화 및 법·제도 정비 등 항만배후단지의 중·장기 발전전략을 제시하였고, 마지막으로 제7장에서는 연구의 결론 및 정책 제언을 제시하였다.

표 1-1 주요 연구 내용

주요 연구 내용		
제 1 장	서론	- 연구의 배경 및 목적 - 주요 연구 내용 및 방법
제 2 장	선행연구 검토	- 선행연구 - 정책반영 한계성 및 시사점
제 3 장	항만배후단지 개발여건 변화	- 국내외 해운·항만 여건 변화 - 국내 항만배후단지 개발 현황
제 4 장	국내 항만배후단지 운영 여건 분석	- 국내 항만배후단지 관련 법·제도 분석 - 국내 항만배후단지 관리·운영 여건 - 국내 항만배후단지 관리·운영상 문제점
제 5 장	해외 선진사례 분석	- 중국, 타이완, 네덜란드, 두바이, 오스트리아 - 종합 및 시사점
제 6 장	항만배후단지 부가가치 극대화를 위한 중·장기 발전전략 수립	- 중·장기 발전방향 : 항만배후단지의 실질적 부가가치 창출, 항만배후단지의 글로벌 입주 경쟁력 확보, 항만자유무역지역의 확대 - 중·장기 발전전략 : 항만자유무역지역 지정 확대, 항만배후단지 관리·운영 강화, 법·제도 정비
제 7 장	결론 및 정책 제언	- 결론 - 정책 제언

2) 연구방법

연구의 방법으로는 기존 국내·외 문헌, 통계자료 분석, 국내외 현지 출장 조사, 인터뷰를 통한 자료 수집·분석을 통해 국내·외 향만배후단지의 개발여건과 운영 실태, 법·제도 현황 및 문제점을 파악하였다. 특히 인터뷰는 향만배후단지 입주기업과 관련 주무부처 담당자를 대상으로 실시하여 국내향만배후단지의 실질적인 현황과 문제점 및 기존 연구의 정책반영의 한계성 등을 파악하였다. 이러한 현황 및 문제점 분석을 기반으로 크게 세 가지의 향만배후단지 중·장기 발전전략을 수립하였다. 전반적인 연구 추진 개념은 그림 <1-1>과 같다.



| 그림 1-1 | 연구 추진전략 개념도

제 2 장 선행연구 검토

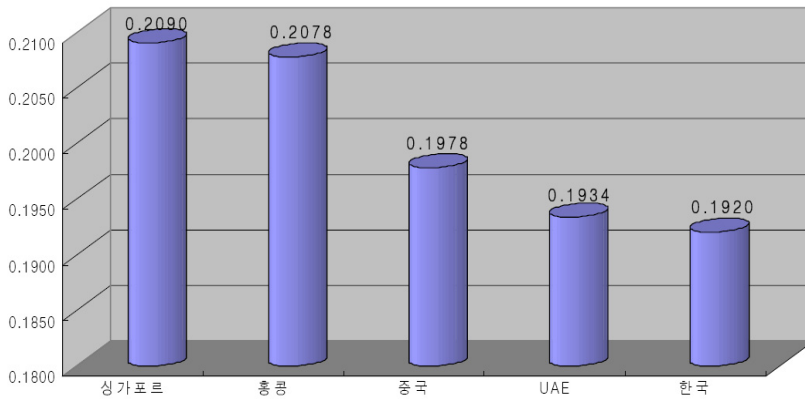
1. 선행연구

항만배후단지와 관련한 연구는 그 중요성이 높아짐에 따라 지속적으로 수행되어 왔다. 그러나 본 연구에서는 항만배후단지와 관련한 많은 연구들 중 본 연구의 목적과 직접적인 연관성이 높은 법·제도 개선을 제안한 기존 연구를 중심으로 살펴보고자 한다.

1) 관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화 방안 연구(2001년)

백종실 외(2001)의 연구는 자유무역지역의 옛 명칭인 관세자유지역에 대해 체계적이지 않았던 제도의 개선과 국제 물류기업의 유치를 통한 활성화 방안을 제시하였다. 따라서 이 연구의 목적은 관세자유지역의 투자제도 및 절차, 입주절차의 개선방안을 제시하고, 이들 물류기업을 유인할 수 있는 마케팅 전략 및 유치강화 방안을 모색하고, 편리하고 용이하게 투자·입주할 수 있는 여건을 제공하는 방안을 제시하는 것이었다.

이를 위해 우선적으로 우리나라 관세자유지역의 경쟁력을 AHP(계층구조 분석법) 기법을 이용하여 분석하였다. 우리나라의 관세자유지역과 유사한 성격을 가진 자유무역지역을 갖추고 있는 싱가포르, 홍콩, 중국, UAE 등과의 비교 결과 우리나라의 경쟁력은 가장 낮은 것으로 분석되었다.



자료 : 백종실 외, 「관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화 방안 연구」, 2001.

〈그림 2-1〉 우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가

이 연구에서는 상기 결과와 같이 현저하게 낮은 우리나라 관세자유지역을 활성화하기 위한 글로벌 해운·물류기업의 유치 강화 전략으로 다음의 두 가지 방안을 제시하였다.

첫째, 관세자유지역 투자유치 기반 조성 전략이다. 이 전략의 목표는 관세자유지역의 제도 개선을 통해 글로벌 해운·물류기업의 투자유치 기반을 조성하는 것으로서 세부 전략으로 i) 관세자유지역의 투자·입주절차 합리화 ii) 법·제도 기반 조성 iii) 마케팅 강화 전략 등을 제시하였다. 특히, 법·제도 기반 조성에서는 관세자유지역 통합 인센티브 기준 조정, 지자체 인센티브 부여권한 강화 및 가공·조립 기능 도입 등 관세자유지역의 기능 다각화가 필요한 것으로 제안하였다.

이러한 전반적인 정책의 추진을 위해서는 i) 관세자유지역 투자지원 팀 구성 및 운영, ii) 관세자유지역특별법의 개정, iii) 저렴한 요소비용 제시 방안 연구, iv) 전문물류인력 양성 적극 추진 같은 정책이 필요하다고 제안하였다.

2) 향만배후단지 개발 관련 법·제도 비교 연구(2003년)

이 연구는 향만배후단지가 물류중심향만의 경제적 부가가치를 창출하는 중요한 요인으로 인식됨에 따라 법·제도의 비교·분석을 통해 향만배후단지 개발 및 관리·운영을 효과적으로 지원하기 위한 정비 방안을 제시하는데 그 목적을 두었다.

이를 위해 이 연구에서는 관련된 선행연구 및 법률에 대한 문헌조사를 시행하고, 문제점 및 개선사항을 도출하였다. 우선 이 연구에서 도출된 개발에 따른 문제점으로는 i) 개발단계에서의 낮은 수준의 인센티브, ii) 특례경제지역의 중복 지정에 따른 비용 소모, iii) 획일적인 법·제도에 따른 다양한 요구사항 불수용, iv) 수익성 여부에 따른 물류용지 축소 가능성 등을 제시하였다. 관리·운영에 대한 문제점으로는 i) 집중적인 관리의 어려움과 권한 협소, ii) 정보시스템 및 통합정보망 구축에 대한 규정 미비, iii) 정부의 적극적 지원 부재에 따른 임대료 상승 초래 등을 도출하였다.

상기 문제점에 대한 개선 방안으로 다음의 법·제도 개선 방안을 제시하였다. 우선 향만배후단지 개발 관련 법·제도 개선방안은 다음과 같다. 첫째, 관련 법률 간 협의 및 협조 요구를 통한 행정절차 간소화이다. 도시계획시설 결정에 대한 의제 처리가 가능할 경우 최소 6개월에서 최대 5년 미만의 행정처리 기간이 단축될 수 있다고 제안하였다. 또한 지정 및 개발에 따른 절차상의 기간을 단축하고 관련 부처 간의 협의를 유도하기 위해서는 먼저 법률상에서의 각종 인·허가 의제 처리와 같은 조항 신설이 필요하다고 하였다. 둘째, 다양한 자원 확보 및 정부재정에 의한 필요부지 매입근거 마련이 필요하다고 제안하였다. 향만법 제41조는 향만배후단지 개발에 대한 정부 비용보조 및 용자에 관해 규정하고 있으나 명료하지 않아, 향만법 개정을 통하여 자금 확보를 위한 근거 마련이 필요하고 ‘(가칭)향만배후단지 조성 기금’과 같은 다양한 자원을 확보할 수 있는 방안이 강구되

어야 한다고 하였다. 셋째, 사업 시행주체의 명확화 및 비관리청 공사제도 활용으로 민간참여 유도가 필요하다고 하였다. 향만법에 비관리청 공사(제 50조 제2항)의 투자비 보전제도가 있지만 부분적으로 적용이 어려워 제도 활용에 한계가 있기 때문에 부족한 재원을 보충하기 위해서는 비관리청 공사제도를 적극적으로 활용하여 민간참여를 유도하는 것이 바람직하다고 하였다. 넷째, 개발·지정관련 지원제도 확대 등 규정 정비가 필요하다고 하였다. 개발 및 지정과 관련한 지원제도를 확대하여 다양한 투자주체 유치가 필요하고, 간접세 지원체계를 확립하여 개발주체 및 입주업체가 모두 혜택을 볼 수 있도록 유도해야 한다고 하였다. 다섯째, 관련 법내 향만관련 지원시설 범위 확대 및 조항 신설이 필요하다고 제시하였다. 향만지원시설에 대한 지원 사항이 구체적이지 않기 때문에 향만배후단지가 향만지원시설로 명확히 규정되거나 향만시설에 포함된다면 향만배후단지 개발 시 재정 및 행정적 편의를 꾀할 수 있다고 하였다.

다음으로 향만배후단지 관리·운영관련 법·제도 개선방안으로 다음 내용을 제안하였다. 첫째, 입주업체 유치방식(임대방식 등)의 다양화 및 경쟁력 있는 임대료 제공이 필요하다고 하였다. 보다 많은 입주업체가 인센티브를 받을 수 있도록 입주 조건을 완화하고 다각도에서 기업 활동에 유리한 조건으로 법·제도를 개정할 필요성이 있다고 하였다. 예를 들어 관세자유지역의 경우 하역·보관기능 외에 재포장·라벨링·보수·단순가공이 가능하나 가공·조립기능은 허용하고 있지 않는데, 이는 다양한 입주기업체 유치에 걸림돌로 작용한다고 보았다. 둘째, 국내·외 국제물류기업 간 대등한 운영여건 조성이 필요하다고 하였다. 국내 기업에 대한 역차별을 개선하고 분양가 및 임대료 산정 시 합리적인 방법이 채택되어야 한다고 제안하였다. 셋째, 관리권자의 역할 확대 및 관리기구 설치가 필요하다고 하였다. 관리권자의 역할은 소극적이고 지정권자와 관리권자가 동일하지 않아 입주업체의 요구사항을 신속하게 반영하기 어렵기 때문이라고 하였다.

특히, 특례경제지역의 적극적인 홍보와 운영상의 입주업체 지원활동, 관리비 징수 등의 다양하고 포괄적인 관리·운영을 위해서는 관리권자의 역할 확대가 필요하다고 하였다. 넷째, 타 특례경제지역과의 연계·운영 및 근거 규정 마련이 필요하다고 하였다. 타 특례경제지역을 항만배후단지와 연계·운영하여 외국인투자자와 첨단기술산업 및 글로벌기업 유치에 시너지 효과를 극대화할 필요가 있다고 주장하였다.

이 연구에서는 상기의 전반적 개선 방안의 추진을 위해서는 i) 항만의 차별화된 로지스틱스 기지 역할 수행, ii) 항만배후단지 및 유사단지 관련법령의 정비 및 역할 분담, iii) 항만배후단지를 항만의 개념에 포함, iv) 관리·운영과 관련한 조문의 제정, v) 타 특례경제지역법과 상치되지 않는 범위 내에서 필요한 조항을 『항만법』에 수록하는 등의 정책이 필요하다고 제안하였다.

3) 아시아 자유무역지대 설립과 투자교류를 통한 항만배후단지 활성화 방안에 대한 연구(2004년)

이 연구는 자유무역지역 도입을 통한 항만배후단지의 활성화 및 외국인 투자 활성화 방안과 항만배후단지별로 최적의 투자체계, 세부추진계획 및 일정의 제시를 그 목적으로 하였다.

상기의 목적을 달성하기 위해 이 연구에서는 i) 행정절차 간소화, ii) 정부재정에 의한 필요부지 매입 근거 마련, iii) 개발·지정관련 지원제도 확대 등 규정 정비, iv) 국내외 국제물류기업 간 대등한 운영여건 조성, v) 관리권자의 역할 확대 및 관리기구 설립, vi) 타 특례경제지역과의 연계·운영 및 근거규정 마련이 필요하다고 제안하였다.

이를 위해서는 i) 항만별 특성을 고려한 차별화 전략 추진, ii) 노사정 위원회를 통한 노사 간의 화합적 협력의 모색, iii) 외국인 생활환경 개선,

iv) 마케팅의 활성화 및 경제활동 장애요소 제거, v) 외국인투자자들의 행정 효율화를 위한 One-Stop 서비스 강화, vi) 외국인투자유치 전문가 양성, vii) 투자인센티브의 정비 등의 정책적 개선 노력이 필요하다고 주장하였다.

4) 국제 분업화에 따른 항만배후단지 기업 유치 방안 연구(2007년)

이 연구는 글로벌화로 인한 국제 분업화가 촉발함에 따라 주요 산업에서 항만배후단지를 활용한 기업들의 비즈니스 패턴을 분석하여 다양한 기업의 니즈를 반영한 우리나라 항만배후단지 경쟁력 제고방안을 제시하기 위해 수행하였다. 이를 위해 RCA(Revealed Comparative Advantage, 현시비교우위) 지수 및 GL(Grubel-Lloyd, 산업 내 무역) 지수를 이용한 우리나라의 경쟁우위산업을 분석하고, 동북아 내 주요 기업의 실증 분석을 통해 기업 유치 방안을 도출하였다.

우선 RCA 및 GL 지수 분석을 통한 우리나라의 경쟁우위산업은 ‘전자’, ‘자동차’, ‘기계’, ‘섬유·의류산업’으로 분석되었다. 이러한 산업별로 현황 및 실증 분석을 통해 도출된 지원방안은 다음과 같다. 첫째, 법적·제도적 지원 방안으로는 i) 강화된 인센티브 조항 추가, ii) 외국인 고용쿼터제를 확대하는 등의 인건비 절감요인을 추가로 반영해야 할 것이라고 주장하였다. 이를 위해서는 외국인 투자에 대한 경쟁국의 인센티브 중에서 가장 낮은 인센티브 조건 수준을 보이고 있는 중국 또는 타이완의 경우를 고려하는 등 다양한 법률적인 개정이 우선되어야 할 것이라 주장하였다. 둘째, 홍보 및 마케팅 방안으로는 i) 일원화된 조직 구성, ii) 해외 대표사무소 설치 및 기업유치 활동 강화, iii) 물류비즈니스 모델의 구축을 통한 배후단지 활성화가 필요하다고 제시하였다.

상기의 전반적인 검토를 통해 다음과 같은 정책을 제안하였다. 첫째, 항만과 배후산업 연결을 통한 스펠오버(Spillover) 효과 극대화가 필요하다고 하

였다. 항만배후단지와 그 배후산업과 연계를 통한 산업클러스터를 구축하여 우리 경쟁우위산업을 중심으로 공급사슬체계를 구축한다면 항만배후단지 중심의 스킬오버(Spillover) 효과를 확보할 수 있을 것이라 제시하였다. 둘째, 전체 산업 내 경쟁력 우위부분 중심의 유치정책이 필요하다고 하였다. 과거에는 첨단산업, 사양 산업으로 구분하여 첨단산업 위주로 기업유치 전략을 수립하였으나 향후에는 산업에 대한 구분 없이 산업 내에 경쟁력과 부가가치 중심 분야로 기업유치 정책을 수정해야 할 것이라고 하였다. 셋째, 적극적인 FTA 활용 방안 강구의 필요성을 제안하였다. 현재 여러 국가와 FTA를 추진하고 있어 우리나라가 우위공정에 있는 산업에서 항만배후단지의 기능과 접목시켜 유치 효과를 극대화할 수 있을 것이라 하였다. 넷째, 국제 분업화에 연계된 전략적 비즈니스 모델을 지속적으로 개발하는 것이 필요하다고 하였다. 동아시아의 국제 분업화 현상에 대한 검토와 모니터링, 기업들의 글로벌 네트워크 전략 분석 그리고 산업별 동향 등을 동시에 종합 분석하여 시장을 선도하는 비즈니스 모델을 개발해야 할 것이라고 제안하였다.

5) 신규 항만배후단지 관리·운영 방안(2009년)

이 연구는 인천항 항만배후단지 운영여건을 고려하여 아암물류 2단지 와 북항투기장의 개발 목적에 부합하는 유치업종 선정, 시설배치 계획 수립, 임대료 산정, 효과적인 관리 방안 및 지속적 개선 대책을 수립하기 위해 수행되었다.

이 연구에서 제시한 내용 중 본 연구와 직접적으로 관련한 자유무역지역법상의 문제점 및 개선 방안은 i) 제조업 중심의 자유무역지역과 물류 중심의 자유무역지역 성격 명확화, ii) 지정 대상지역 확대 및 지정 요건 개선, iii) 국내 입주기업 역차별 해소, iv) 입주자격·임대기간·인센티브 등의 입주조건 완화 등으로 요약할 수 있다.

| 표 2-1 | 법·제도 개선 사항 종합

개선과제	문제점	개선방안
1. 법률 성격의 명확화	제조 중심 산업단지형 위주의 법률 규정으로 물류중심 항만형 자유무역지역의 운영 현실 미반영 및 원활한 물류활동 애로	- 자유무역지역 법률의 구성 체계 변경 - 산업단지형과 항만형, 공항형의 특성을 구분·반영하여 법조문 재편성 및 전면 개정(제1장 공통사항, 제2장 산업단지형, 제3장 항만형 등으로 구분)
2. 지정대상 지역 및 지정 요건	- 컨테이너 전용부두 및 그 배후지로 제한 - 벌크화물 처리부두 및 그 배후지 제외	컨테이너 이외의 화물을 처리하는 부두 및 그 배후지에 대해서도 지정효과 등을 종합적으로 고려하여 확대 지정
3. 통제시설	입주업체별 별도의 통제시설 설치에 따른 고가의 외곽 울타리(담장) 등 통제시설 이중설치 및 고비용 발생	- 감시 장비 등 보안시설 설치 완화 또는 폐지 - 위임·위탁자의 통제시설 유지 관리 비용 예산 지원
4. 입주자격	- 입주기업체와 지원기업체의 구분에 오류가 있고, 선정기준과 원칙이 결여 - 국제해운물류 및 항만물류산업을 재정의하여 입주자격 업종 재분류 필요	「해운법」상의 해상화물운송업, 「항만운송사업법」상의 항만운송업, 국제운송주선업, 물품의 가공·조립·포장·재분류 등의 부가 가치 물류사업, 선박의 수리업 등을 입주기업체로 재분류 - 입주기업체를 지원하는 업종(해운부대사업, 항만운송 관련사업, 연구개발사업, 교육훈련기간 등)을 지원업체로 구분
5. 우선 입주 허가	자유무역지역에 우선적으로 입주할 수 있는 업종에서 국제물류 업종 제외	‘항만 및 배후지’ 자유무역 지역의 우선 입주허가 대상 기업으로 국제물류 사업을 주목적으로 하는 ‘외국인투자기업’ 또는 ‘당해 지역 총처리물량(총거래물량)의 100분의 50 이상이 국제화물인 국내 물류기업’ 등을 추가
6. 공장 등의 임대·양도의 제한	- 항만형 등 물류 중심 자유무역 지역에서는 물류활동이 물류센터(창고)와 야드(CY)를 연계하여 이루어짐 - 공장 등 건물의 재임대는 가능하나 토지는 재임대 불가능하여 물류센터 재임대도 현실적으로 애로	물류 중심 항만(공항)형 자유무역지역에 한해 공장(물류센터)와 토지를 연계하여 동시 재임대 허용 필요

자료 : 인천항만공사, 「신규 항만배후단지 관리·운영방안 연구용역」, 2009.

|표 2-1| 법·제도 개선 사항 종합(계속)

개선과제	문제점	개선방안
7. 국유 (공유)의 토지 또는 공장 등의 임대 기간	지원업체의 임대기간이 최초 10년 이내 및 이후 10년 이내로 입주기업체에 비해 불리	지원업체의 임대기간을 입주기업체의 절반 수준인 20~30년으로 확장
8. 인센티브 수혜 조건	자유무역지역에 입주한 물류관련 업종 외국인투자 기업이 임대료의 감면 및 법인세 등의 조세감면 혜택을 받기 위해서는 초기 투자액이 500만 달러 이상으로 경쟁국에 비해 높은 수준	- 초기 투자액 수준을 대폭 낮추거나 업종별 또는 운영부지 규모별 차등화하는 방안 강구 <중국수준으로 하향> - 20만 달러 <규모별 차등> - 50만 달러 : 3년 50% - 100만 달러 : 3년 100%, 2년 50% - 500만 달러 : 5년 100%, 2년 50% - 감면기간 연장 : 현행 3년 100% + 2년 50% → 5년 100% + 2년 50%
9. 국내 입주 기업체에 대한 역차별	- 자유무역지역에 입주한 외국인투자기업과 국내 기업 간 임대료, 법인세 등의 조세 측면에서 차별대우 존재 - 자유무역지역은 관세법 등의 관세법률에 대한 특례가 적용되는 소위 ‘외국지역’으로, 글로벌 경제체제 하에서 동 지역에서 사업을 영위하는 국내외 업체 간 국적 구분 및 그에 따른 차별대우는 부적절한 조치 10%의 투자지분율을 가진 국내 법인을 외국인 투자기업으로 간주하여 과도한 혜택을 주는 것 또한 부적절한 조치	- 국제물류 관련 사업을 영위하는 국내물류기업이 항만 및 배후지 자유무역지역에 입주하는 경우에 한하여 외국인투자기업과 동등한 혜택을 부여하는 것이 타당함 ※ 다만 지원수준을 차별화하고자 하는 경우 당해지역에서 영위하는 국제물류사업의 수준, 즉 국제물류 사업의 비중 등에 따라 차등 지원하는 방안을 강구하는 것도 바람직함
10. 입주기업체의 인건비 절감 등 지원제도	- 입주기업체당 50명으로 한정되어 있는 외국인 고용제도는 제조업으로 한정 - 국제물류 관련 업종의 인건비 절감 한계	- 국제물류 관련 업종으로 외국인 고용제도 확대 적용 - 외국인 산업연수생을 항만 및 배후지 자유무역지역 교육훈련시설에서 양성한 후 입주기업체에서 고용할 수 있는 제도적 장치를 마련 - 외국인 근로자들의 교육시설 및 주거 시설 확충을 위한 자금 지원 필요

자료 : 인천항만공사, 「신규항만배후단지 관리·운영방안 연구용역」, 2009.

이 외 다양한 선행 연구 및 현황 검토를 통해 이 연구에서는 인천항 항만 배후단지 활성화를 위해서는 i) 인천항 배후단지 개발 및 관리·운영 로드맵 작성, ii) 고부가가치 창출을 위한 물류비즈니스 모델 구축 연구, iii) 특성화 Zone 홍보 강화, iv) FTA 체결이 인천항 물동량에 미치는 영향 분석, v) 유치산업(업종)과 연계한 임대료 인하 방안 마련, vi) 체계적이고 과학적인 토지활용 방안 수립, vii) 물류기능 극대화·시설배치 효율성·공간 활용 극대화를 고려한 시설배치, viii) 유지관리 유연성 및 저탄소·에너지 절감을 고려한 설비시스템 도입, ix) Single-Window 투자관리 시스템 도입, x) 투자양해각서(MOU) 체결 시 중요 평가항목에 대한 사전 엄격 평가, xi) 항만배후단지 관련 법·제도 개정 추진, xii) 항만배후단지에 대한 국가 및 지자체의 지원체계 명확화 및 지원 강화 등이 필요하다고 제언하였다.

6) 선행연구 정책 반영 실태

상기 검토된 항만배후단지 발전과 관련한 선행연구에서 제시된 다양한 정책 제언들의 반영 실태를 종합하면 다음과 같다. 종합검토 결과를 살펴보면 항만배후단지 주무부처인 국토해양부에서 처리 가능한 개선 사항들은 일부 개선되었거나 진행 중이나 타 부처와 관련한 대부분의 제언 사항들은 현재까지 전혀 개선되지 않은 실정이다.

|표 2-2| 선행연구의 정책 반영 실태

선행연구 제언정책		반영 여부
행정절차	• 행정절차 간소화	●
	• 분양가 및 임대료 산정 시 합리적 방법 채택	○
마케팅	• 외국인 생활환경 개선	○
	• 마케팅 활성화 및 경제활동 장애요소 제거	●
	• One-Stop 서비스 제공(One-Stop 서비스 Agency)	×
	• 외국인 투자유치 전문가 양성	●
	• 투자 인센티브 정비	●
	• 일원화된 홍보 및 마케팅 조직 구성	×
	• 해외 대표사무소 설치(에이전트 등) 및 기업유치 활동 강화	×
	• 물류비즈니스 모델 구축	○
	• 항만배후단지와 산업단지 연계	×
	• 물류 Biz 모델 개발을 위한 동향 분석 지원	×
	• 입주기업 모니터링	●
법 률	• 산업단지형, 항만형, 공항형 특성을 반영한 구성 체계 변경(자유무역지역법)	×
	• 컨테이너 이외 화물처리 부두까지 확대(자유무역지역법)	×
	• 통제시설에 대한 입주업체 부담 완화 조치(자유무역지역법)	×
	• 우선 유치업종에 국제물류사업 추가(자유무역지역법)	×
	• 인센티브 수혜 조건 완화(자유무역지역법)	×
	• 국내 물류기업 역차별 방지(자유무역지역법)	×
	• 국토의 계획 및 이용에 관한 법률과 항만법의 긴밀한 연계	×
	• 다양한 재원확보 및 정부 재정에 대한 필요부지 매입 근거 마련(항만법)	○
	• 사업시행 주체 명확화 및 민간참여 유도(항만법)	○
	• 항만관련 지원시설 범위 확대 및 조항 신설(항만법)	○
	• 가공·조립 기능 등의 허용(항만법)	○
	• 입주조건 완화(항만법)	○
	• 외국인 노동인력 이용 확대(노동법)	×

주 : ○ = 개선, ● = 개선 진행, × = 미개선을 의미

2. 선행연구 검토 결과 및 시사점

1) 선행연구 검토 결과

상기 검토 및 언급된 바와 같이 항만배후단지 관리부서인 국토해양부에서 실행 가능한 다양한 정책들은 지속적으로 개선되어 왔거나, 개선 중에 있는 것을 알 수 있다. 그러나 기업이 입주하기 전 또는 이후에 실질적으로 혜택을 받을 수 있는 여러 가지 조건들에 대한 개선은 전혀 이루어지고 있지 않다고 할 수 있다. 그 이유는 i) 타 부처에서 관할하고 있는 법률이며, ii) 항만배후단지만을 위해 예외 조항을 두는 것에 대한 부담, iii) 타 부처 관할 산업과의 연계성 미흡 등으로 볼 수 있다.

이러한 상황임에도 불구하고 지속적인 개선 요구를 하였으나, 직접 관련 법·제도를 관할하지 않는 사안에 대해서는 동의를 표하나 직접적 연관성이 있는 경우에는 객관적 자료 부족, 사례 부족 등을 이유로 개선을 꺼리고 있는 실정이다.

2) 시사점

이상의 검토 결과를 통해 알 수 있는 현실적인 시사점은 다음과 같다.

첫째, 항만배후단지의 활성화를 위해서는 관련 법·제도를 담당하고 있는 지식경제부, 고용노동부, 기획재정부 등 타 부서의 협조가 필수적이다. 언급된 부처와의 협력 없이는 막대한 예산을 투입한 항만배후단지 활성화는 지연될 수밖에 없는 상황인 것으로 판단된다.

둘째, 새로운 정책의 개발보다는 기존에 추진된 핵심 정책에서 개선되지 않은 정책들의 지속적인 해결 노력이 필요하다는 것이다. 앞에서 살펴본 바와 같이 항만배후단지 활성화를 위한 다양한 정책들은 오랜 기간 제시되어 왔다. 그중 개선된 많은 법·제도들도 있지만, 아직까지도 개선의 여지가 보이지 않

는 것들도 많이 있다. 중요한 사실은 해결되지 않은 정책들이 항만배후단지 활성화를 위한 핵심적인 사안이며, 관리부처의 영역을 벗어나는 것들이라는 것이다.

셋째, 항만법을 최대한 활용하여 필요한 제도를 우선적으로 개선하는 것이 가장 바람직한 대안이라는 것이다. 사실 타 부처의 법률을 개선하는 것이 여러 산업들의 이해관계가 포함된 것으로서 항만분야 하나만으로는 개선하기 어려운 실정이다. 따라서 가장 활용하기 용이한 항만법을 통한 다양한 법·제도적 개선 사항들을 신설하는 것이 필요할 것이다.

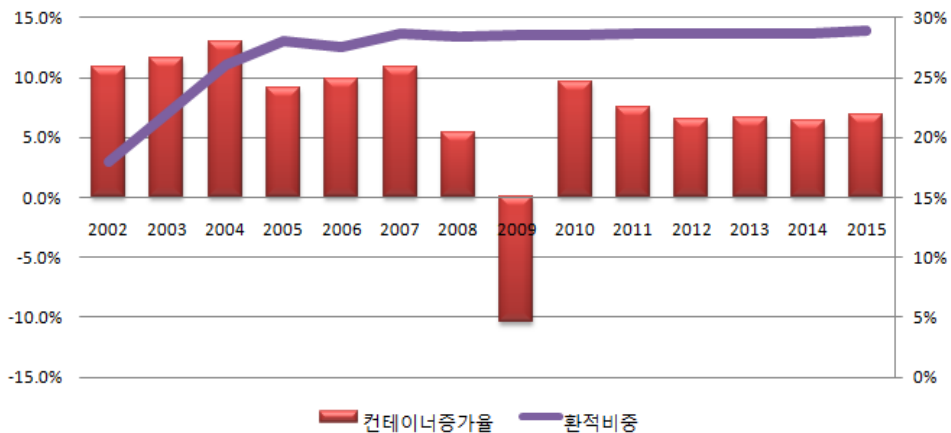
넷째, 항만별로 저렴한 임대료를 유지하는 것도 중요하다. 현재까지 항만배후단지 기본계획 수립 시 항만별로 정부의 재정지원 비율을 정하고 있으나, 명확한 근거가 없어 정부 재정지원이 지연되거나 계획대비 감소하여 개발 자체가 지연되거나, 또는 항만공사에서 개발 시 임대료가 상승되는 원인이 되고 있다. 특히, 인천항 아암물류단지의 경우 현재 자유무역지역으로 미지정되어 있어 할인된 공시지가 기준의 임대료를 적용하고 있으나, 자유무역지역으로 지정된 이후에도 현재의 재정지원 비율 25%로는 저렴한 임대료 제공이 어려운 현실이다. 따라서 정부의 재정지원 비율에 대한 명확한 근거를 제시하고, 지원 비율을 확대하여 항만배후단지 설립 목적에 맞는 저렴한 임대료 제공이 가능하도록 해야 할 것이다.

제 3 장 항만배후단지 개발여건 변화

1. 국내외 해운·항만 여건 변화

1) 항만물동량 증가 둔화

2000년 이후 세계 항만물동량은 매년 10% 내외의 성장을 해왔으나 2008년에 하반기에 발생한 국제금융위기로 인해 성장률이 급감하였으며 2009년에는 -10.3%의 성장률을 보였다. 이후 금융위기가 진정된 이후 2010년 9.7%의 성장을 보였으나 이는 2009년 급감한 물동량의 반동으로 인한 것으로 실제 Drewry의 항만물동량 예측을 보면 2015년까지 연 7% 이하의 성장을 보일 것으로 예상되며 이는 세계경제의 블록화로 인한 지역 간 화물 이동의 감소, 선진국의 성장세 둔화 지속, 잦아진 경제위기 등으로 인한 것으로 판단된다.

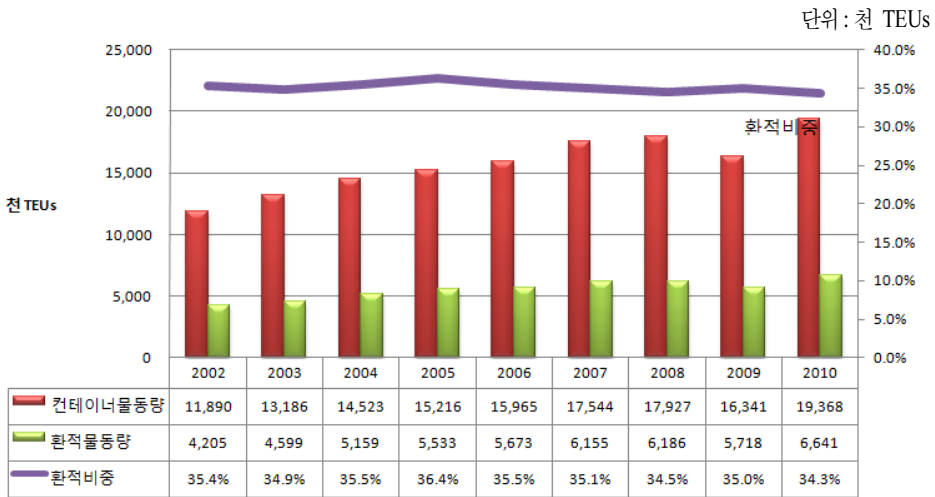


주 : 2010년까지는 실적치, 2011년부터는 예측치

자료 : Drewry Shipping Consultants, *Annual Container Market Review and Forecast*, 2001~2010

【그림 3-1】 세계 컨테이너물동량 증가율

또한 2000년 이후 꾸준히 성장을 거듭하던 국내 항만물동량도 중국 항만의 급성장으로 인해 증가세가 점차 둔화되었고, 국제금융위기가 발생한 2008년 하반기부터 2009년에는 물동량이 감소하였다. 2010년 다시 증가세로 돌아섰으나 Ningbo, Guangzhou 등 중국의 경쟁항만들에 비해 그 증가세는 현저히 떨어지고 있다. 또한 환적물동량도 정체되어 있는 것을 볼 수 있다.



자료 : 국토해양부 SP-IDC(www.spidc.go.kr), 2011.

[그림 3-2] 국내 총컨테이너물동량 및 환적물동량

이는 국내 생산기지의 해외 이전 및 중국 항만과의 치열한 환적화물 유치경쟁으로 인한 것으로 추후에도 국내 항만물동량의 높은 증가는 기대하기 어려울 것으로 판단되며 결과적으로 국내 항만 간의 물량 유치경쟁을 심화시킬 것으로 예상된다. 이러한 국내 항만물동량 증가세 둔화에 대처하기 위해서는 국내 항만이 물동량 유치 경쟁에 집중하기보다는 항만배후단지의 활성화를 통한 항만의 부가가치를 높이는 데 주력해야 한다고 판단된다.

2) 세계시장의 통합 가속화

20세기 후반에 시작된 시장의 통합은 유럽과 미주를 거쳐 이제 동북아시아에까지 이르고 있다. EU는 1985년부터 EU지역의 단일시장을 추진하여 1987년에 단일유럽 의정서(Single European Act : SEA)를 발표하였고 1994년부터 미국, 멕시코, 캐나다로 구성된 북미자유무역지대(NAFTA)가 추진되어 3국 간의 교역 의존도 증가하고 있다. 또한 EU와 미국 간 경제협력 및 교류 강화를 위한 시장통합 작업이 추진될 전망이다. 동북아시아의 한·중·일 삼국 간 교역 의존도 및 상호 투자 역시 지속적으로 확대되고 있는 실정이다. 삼국 간 역내 교역비중은 1990년 11.5%에서 2009년 19.9%로 증가하였고, 삼국은 상호 1~3위의 교역상대국이 되었다. 또한 한·중, 중·일 간 교역의존성이 증가하는 반면 한·일 간 의존성은 감소하고 있다. 이는 중국의 고도성장 및 한·중·일 간 상호 보완적인 분업구조에 기인한 것으로 판단된다.

문제는 이러한 역내 단일시장화의 흐름 속에서 한국 제품이 점차 경쟁력을 잃어가고 있다는 점이다. 동북아 역내교역에서 한국의 무역적자는 2000년 57억 원에서 2008년 182억 원으로 증가하였고 중국의 수출산업 고도화 전략으로 인해 역내 높은 품질의 중국산 제품의 시장점유율이 빠르게 확대되면서 한국 제품을 위협하고 있는 실정이다. 이러한 추세는 더욱 가속화될 전망으로 이에 대한 적절한 대비가 필요한 시점이다.

3) 동북아 항만 간 경쟁 심화

세계 10대 항만 중 7개 항만이 집중되어 있는 한·중·일 항만 간 경쟁은 더욱 심화되고 있다.

|표 3-1| 세계 10대 항만의 컨테이너물동량 추이

단위 : 만 TEU

순위	2000		2005		2009		2010	
	항만	물동량	항만	물동량	항만	물동량	항만	물동량
1	홍콩	1,810	싱가포르	2,319	싱가포르	2,587	상하이	2,907
2	싱가포르	1,704	홍콩	2,260	상하이	2,521	싱가포르	2,843
3	부산	754	상하이	1,808	홍콩	2,098	홍콩	2,353
4	가오슝	743	선전	1,620	선전	1,810	선전	2,251
5	로테르담	628	부산	1,184	부산	1,198	부산	1,416
6	상하이	561	가오슝	947	두바이	1,112	닝보/저우산	1,314
7	LA	488	로테르담	925	광저우	1,101	광저우	1,255
8	LB	460	함부르크	809	닝보/저우산	1,042	칭다오	1,201
9	함부르크	425	두바이	762	칭다오	1,026	두바이	1,160
10	앤티워프	408	LA	749	로테르담	974	로테르담	1,115

자료 : CI Yearbook, 각 년도; CI On-line, 2011.

중국의 상하이 양산항은 2005년 개장한 이후 급속한 성장으로 2010년 싱가포르를 제치고 컨테이너물동량 기준 세계1위에 올랐으며 닝보, 광저우, 칭다오항 역시 빠르게 성장하여 모두 10위권 안에 진입하였다. 중국은 중·장기계획과 단기계획을 수립하여 시행하고 있으며 항만운영의 지방화 및 민영화 그리고 주요 항만 간 통합을 통해 ‘협력적 경쟁구도’를 구축하고 항만경쟁력을 제고하고 있다. 또한 중국은 항만배후에 보세구역, 경제기술개발구, 경제특구, 수출가공구역 등을 지정하는 등 물류시설 정책을 활발히 진행하고 있으며, 물동량 둔화 억제와 더불어 주요 항만의 경쟁력을 향상하기 위해 2010년 현재 총 12개의 보세항만구역(保税港区)의 개발을 본격화하고 있다. 이러한 보세항만구역들이 활성화되면, 국내 수출환적화물유치는 물론 국제컨테이너 환적화물 물동량도 증가할 수 있을 것으로 전망된다.

|표 3-2| 중국의 항만 간 통합추진 현황

구분	통합시기	통합 내용
타이창-장자강-창수	2002. 08.	쑤저우항으로 통합
르자오-란산	2003. 05.	르자오항으로 통합
옌타이-핑라이	2005. 05.	옌타이항으로 통합
칭다오-웨이하이	2005. 12.	웨이하이항 컨터미널 공동 경영
닝보-저우산	2006. 01.	통합(공동운영협의회)
다롄-진저우	2006. 09.	진저우항 컨터미널 지분 참여, 전략적 파트너십 구축
옌타이-룽커우	2006. 04.	옌타이항으로 통합
팡청-진저우-베이하이	2007. 02.	통합하여 신규 북부만(통킹만) 국제항만그룹 발족
칭다오-르자오	2007. 05.	르자오항 컨터미널 공동 경영
샤먼-장저우	2007. 08.	샤먼항으로 통합
상하이-주장	2007. 09.	상하이-주장 2007.9 SIPG, 주장항 70% 지분 매입, 향후 90%까지 확대
다롄-친황다오	2007. 10.	친황다오항 컨터미널 공동 경영

자료 : 한국해양수산개발원, 「지구촌 해양·수산」 해운·항만, 제396호, 2007.

이에 비해 고베, 오사카, 도쿄항 등 일본의 주요 항만은 물동량이 감소하여 2010년 현재 모두 20위권 밖으로 밀려나 있는 상황이다. 일본의 항만은 높은 항만 비용과 제조업의 해외 이전에 따른 자체 물동량 감소 등에 기인한 것으로 슈퍼중추항만 계획으로 이러한 고비용·저생산성 문제를 극복하고자 노력하고 있다.

4) 선박대형화 추세 지속

1990년대 후반부터 시작되어 지금까지 지속되고 있는 선박의 대형화 추세는 최근에 더욱 가속화되고 있다. 2003년 이후로 등록된 8,000TEU급 이상 선박 수는 차츰 증가하고 있으며, 2005년에는 47척에서 2010년 260척으로 약 5.5배 증가하였다. 또한 2009년 11.6%를 차지하였던 8,000TEU급 선박의 비중

은 2010년 현재 17.7%에 달하고 있으며 2011년, 2012년에 인도예정 8,000TEU 급 이상 선박은 각각 98척, 53척으로 컨테이너선의 대형화가 지속적으로 이뤄지고 있음을 보여 준다. 또한 2010년 3월 기준으로 유럽항로를 중심으로 1만 TEU 이상의 선박이 39척 운항되고 있다. 그리고 2015년까지는 2010년 현재의 1.8배 규모인 219척이 추가로 인도될 예정이며 이 가운데 1만 3,000TEU 이상의 선박이 94척 건조될 예정이다.

[표 3-3] 연도별 8,000TEU급 선박량 현황(2010년 5월 말 기준)

단위 : 척, 천TEU

연도	등록선대		인도예정선대	
	척	천TEU	척	천TEU
2003	2	16.1	-	-
2004	15	124.1	-	-
2005	47	396.8	-	-
2006	109	948.7	-	-
2007	154	1,362.0	-	-
2008	199	1,780.6	-	-
2009	234	2,125.4	-	-
2010	260	2,363.6	63	709.3
2011	323	3,072.9	98	1,139.5
2012	421	4,212.4	53	622.2
2013	474	2,834.6	3	40.5
2014	477	4,875.1	2	20.1
2015	479	4,895.2	1	10.1

자료 : Clarksons(<http://www.clarksons.com>)

이러한 선박의 대형화 추세는 선복 과잉으로 인한 운임 하락이 예상되며 기항지 수를 축소시켜 중심항의 경쟁을 가속화시킨다. 선박이 대형화될수록 TEU당 소요 자본비와 연료비의 부담이 줄어드는 것으로 나타나 이

러한 현상은 당분간 계속될 가능성이 높다.

따라서 충분한 항만배후단지의 확보로 대형선박 기항의 경제성을 확보할 수 있는 항만의 화물집화 잠재력 확충이 필요하며 이를 위해 FTA 등 무역자유화 조치의 영향을 많이 받는 산업부문과 기업의 항만배후단지 입주가 필요하다.

5) 한-미 FTA, 한-EU FTA 체결

2010년 10월, 한국과 유럽연합(EU)이 FTA에 공식 서명하였다. EU는 세계 최대 단일 경제권이다. 동아시아 국가로서 최초로 EU와 FTA를 체결함으로써 역내 경쟁국인 중국과 일본에 비해 EU시장 진출에 유리한 고지를 선점하게 되었다. 또한 2010년 12월에는 미국과 FTA 쟁점을 타결하였다. 이로 인해 관세 철폐에 따른 소득증대 및 수출입의 증대가 예상된다. 제조업 가운데는 자동차, 섬유, 철강, 생활용품의 생산 및 수출이 크게 증가할 것으로 예상되고 있다. 이러한 수출의 증가는 항만물동량 증가를 가져올 것으로 예상되고 또한 항만배후단지에 외국인 직접투자 유치도 활발해질 것으로 기대된다. 따라서 자유무역지역의 확대 지정을 통해 이러한 기회에 적극 대처할 필요가 있다.

2. 국내 항만배후단지 개발·운영 현황

1) 부산항 항만배후단지

(1) 배후단지 지정 및 조성 현황

부산항 신항 항만배후단지는 북측 컨테이너터미널, 남측 컨테이너터미널, 옹동지구로 구분되어 총면적 670만 4,005m²에 이르고 있다. 북측 컨테이

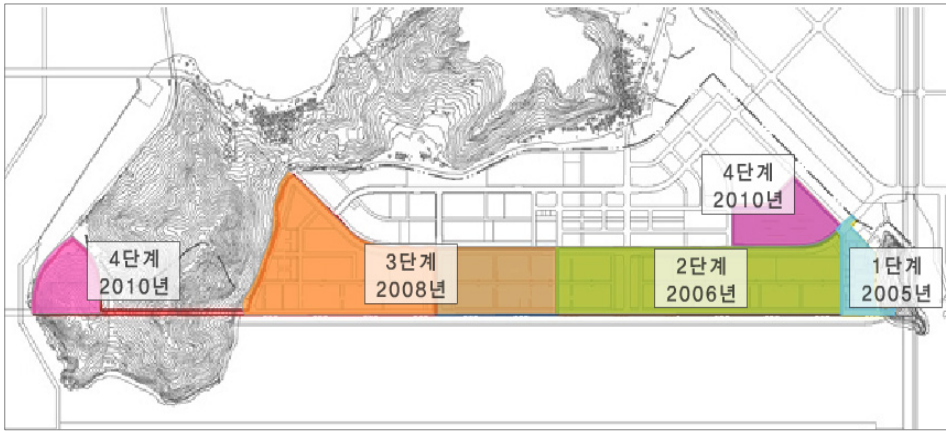
너터미널 항만배후단지 지정면적은 170만 3,927m²로 2009년 10월 보관배송 시설, 조립가공시설, 환적 및 공테이너 장치시설이 복합물류시설로 통합되었으며, 일부 면적이 조정되어 총 1,448m²가 증가하였다. 현재 3단계 조성이 완료되어 일부는 운영 중에 있다. 남측 컨테이너터미널 항만배후단지는 142만 1,488m² 그리고 웅동지구 항만배후단지 357만 8,590m²가 지정되었다. 웅동지구는 2009년 9월 3일자로 자유무역지역으로 추가 지정되었으며 2011년까지 기반시설 조성을 완료를 목표로 하고 입주기업 선정은 2010년부터 시작하였다.

표 3-4 | 부산항 항만배후단지 현황

구분	북·컨'배후단지		남·컨'배후단지		웅동지구 배후단지		합계	
	m ²	구성비 (%)	m ²	구성비 (%)	m ²	구성비 (%)	m ²	구성비 (%)
합 계	1,703,927	100.0	1,421,488	100.0	3,578,590	100.0	6,704,005	100.0
1. 복합물류시설	1,043,838	61.2	847,746	59.7	2,157,746	60.3	4,049,330	60.4
• 보관배송시설	-		477,048	33.6	1,420,114	39.7	1,897,162	28.3
• 조립가공시설	-		88,515	6.2	589,950	16.5	678,465	10.1
• 환적 및 공컨 장치시설	-		282,183	19.9	147,682	4.1	429,865	6.4
• 복합물류시설	1,043,838	61.2	-	-	-	-	1,043,838	15.6
2. 지원시설	67,627	4.0	181,820	12.8	437,768	12.2	687,215	10.3
• 직접지원시설	67,627	4.0	102,280	7.2	150,691	4.2	320,598	4.8
• 상업시설	-		42,657	3.0	194,431	5.4	237,088	3.5
• 연구/벤처시설	-		36,883	2.6	92,646	2.6	129,529	1.9
3. 공공시설	592,462	34.8	391,922	27.5	983,076	27.5	1,967,460	29.3
• 도로	480,209	28.2	199,214	14.0	644,443	9.5	1,323,866	19.7
• 녹지	112,253	6.6	192,708	13.5	338,633	18.0	643,594	9.6

주 : 국토해양부 항만배후단지 지정 변경 고시, 2009. 10. 19.

자료 : 국토해양부 항만정책과 내부자료



자료 : 부산신항 홈페이지(<http://www.pnitl.com>)

|그림 3-3| 부산신항 북권 항만배후단지 공급 규모 및 시기

(2) 운영 현황

북측 컨테이너터미널 항만배후단지는 2011년 현재 3단계 조성이 완료되었고 BIDC, 대한통운, FCL 등 20개 업체가 운영 중이며 한진신항만 로지스틱스, SI물류 등 10개 업체가 건설 중에 있다. 용동지역 배후단지는 현재 대한통운SB, 선쓰타로지스틱스 등 16개 업체의 선정이 끝난 상태이다.



자료 : 부산신항 홈페이지(<http://www.pnitl.com>)

|그림 3-4| 부산신항 물류부지 입주업체 배치도

2) 광양항 항만배후단지

(1) 배후단지 지정 및 조성 현황

광양항 항만배후단지는 전라남도 광양시 황금동 공유수면 배후단지 일원에 총면적 387만 7,703㎡로 지정되었다. 하포 동측 194만 3,810㎡는 현재 조성이 완료되어 임대 중이며 하포 서측 193만 3,893㎡는 설계 완료 후 공사 중에 있다.

표 3-5 | 광양항 항만배후단지 현황

시설별	면적		구성비(%)	비고
	㎡	평		
합 계	3,877,703	1,173,000	100.0	
1. 복합물류시설	2,227,093	674,000	57.5	
• 보관배송시설	1,239,219	375,000	32.0	
• 조립가공시설	909,932	275,000	23.5	
• 환적 및 공컨장치시설	77,942	24,000	2.0	
2. 지원시설	450,677	136,000	11.6	
• 직접지원시설	159,256	48,000	4.1	
• 상업시설	266,397	81,000	6.9	
• 연구/벤처시설	25,024	7,000	0.6	
3. 공공시설	1,199,933	363,000	30.9	
• 도로	522,790	158,000	13.5	
• 녹지	677,143	205,000	17.4	

주 : 국토해양부 항만배후단지 지정 고시, 2006. 12. 27.

자료 : 국토해양부 항만정책과 내부자료



자료 : 여수지방해양항만청 홈페이지(<http://yeosu.mltm.go.kr/>)

| 그림 3-5 | 광양항 동측 및 서측 항만배후단지

(2) 운영 현황

동측 배후단지는 조성이 완료되어 현재 93%의 임대율을 보이고 있다. 입주는 총 20개 업체로 이 중 로지스윌인터내셔널, 동부복합물류 등 13개 업체는 운영 중, 2개 업체는 공사 중, 그리고 5개 업체는 건축 예정이다.

광양항 배후물류단지 현황

- 동측 1단계 입주자선정 (06.02.08)
- 동측 2-1단계 입주자선정 (07.03.13)
- 동측 2-2단계 입주자선정 (07.12.13)
- 황금물류센터 입주자선정 (06.12.13)
- 동측 2단계 입주자선정 (09.09.03)
- 황금물류센터 추가선정 (10.01.22)
- 동측 2단계 추가선정 (10.09.07)

입주기업 운영현황
 ● 운영중 : 13개
 ● 공사중 : 2개
 ● 준비중 : 5개



자료 : 여수지방해양항만청 홈페이지(<http://yeosu.mltm.go.kr/>)

| 그림 3-6 | 광양항 물류부지 입주업체 배치도

3) 인천항 항만배후단지

(1) 배후단지 지정 및 조성 현황

인천항 항만배후단지는 북항, 남항, 신항 배후단지로 구분되어 있어 총 면적 533만 7,729m²에 이르고 있다. 이 중 북항 항만배후단지 56만 4,646m²와 남항 항만배후단지 중 아암 1단지 100만m²는 현재 조성이 완료되어 운영 중이다. 그리고 아암 2단지 262만 6,000m²는 현재 개발 중에 있다. 신항 항만배후단지 248만 4,774m²는 개발 예정이다.

표 3-6 | 인천항 항만배후단지 현황

시설별	면적		구성비(%)	비고
	m ²	평		
합 계	2,288,299	692,000	100.0	
1. 복합물류시설	1,350,317	408,000	59.0	
• 보관배송시설	852,041	258,000	37.2	
• 조립가공시설	212,913	64,000	9.3	
• 환적 및 공컨장치시설	285,363	86,000	12.5	
2. 지원시설	230,476	70,000	10.1	
• 직접지원시설	131,973	40,000	5.8	
• 상업시설	66,352	20,000	2.9	
• 연구/벤처시설	32,151	10,000	1.4	
3. 공공시설	707,506	214,000	30.9	
• 도로	533,364	161,000	23.3	
• 녹지	174,142	53,000	7.6	

주 : 국토해양부 항만배후단지 지정 변경 고시, 2009. 3. 10.

자료 : 국토해양부 항만정책과 내부자료



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

[그림 3-7] 인천항 항만배후단지 현황 및 개발계획

(2) 운영 현황

현재 조성이 완료된 아암물류 1단지에는 한중물류, 우련국제물류 등 12개 업체가 입주 중이며, 1개 업체는 2011년 물류센터 건립 후 입주가 예정되어 있다.

4) 평택·당진항 항만배후단지

(1) 배후단지 지정 및 조성 현황

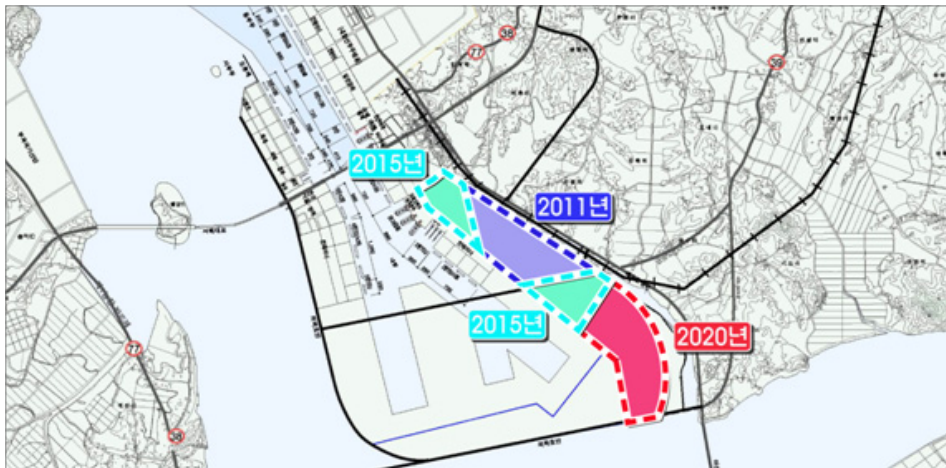
평택·당진항 항만배후단지는 경기도 평택시 포승면 신영리 준설토 투기장 일원에 총면적 262만 7,364㎡로 지정되어 있으며 이 중 1단계인 142만 8,000㎡가 조성되어 현재 90% 임대가 완료되었다.

표 3-7 | 평택·당진항 항만배후단지 현황

시설별	면적		구성비(%)	비고
	m ²	평		
합계	2,627,364	795,000	100.0	
1. 복합물류시설	1,743,402	527,000	66.3	
• 보관배송시설	1,239,686	375,000	47.2	
• 조립가공시설	418,772	126,000	15.9	
• 환적 및 공컨장치시설	84,944	26,000	3.2	
2. 지원시설	223,424	68,000	8.5	
• 직접지원시설	88,227	27,000	3.4	
• 상업시설	95,643	29,000	3.6	
• 연구/벤처시설	39,554	12,000	1.5	
3. 공공시설	660,538	200,000	25.2	
• 도로	459,228	139,000	7.7	
• 녹지	201,310	61,000	17.5	

주 : 국토해양부 항만배후단지 지정 고시, 2006. 12. 27.

자료 : 국토해양부



자료 : 경기평택항만공사 홈페이지(<http://www.gppc.or.kr/>)

그림 3-8 | 평택·당진항 항만배후단지 현황 및 개발계획

(2) 운영 현황

1단계 지역에 현재 13개 업체가 선정되어 이 중 PLS, 유성 TNS 등 5개 업체는 운영 중에 있으며, 영진로지스틱스 등 4개 업체는 건설 중이고, KJ로지텍 등 3개 업체는 입주 예정 중에 있다.



자료 : 경기평택항만공사 홈페이지(<http://www.gppc.or.kr/>)

|그림 3-9| 평택·당진항 물류부지 입주업체 배치도

제 4 장 국내 항만배후단지 운영 여건 및 법·제도 분석

1. 국내 항만배후단지 운영 여건

1) 국내 항만배후단지 관리·운영 현황

우리나라의 항만배후단지는 부산항 신항, 광양항, 인천항, 평택·당진항 등 4개 항만은 개발되어 운영 중에 있으며, 나머지 4개항(마산항, 울산항, 목포항, 포항항)은 개발 중에 있다. 본 연구에서는 그중 부산항 신항 및 광양항의 운영 현황을 중심으로 살펴본다.

부산항 신항 북‘권’배후단지는 2006년 12월 부산신항 CFS를 시작으로 2010년 현재까지 19개 입주업체가 입주를 완료함에 따라 본격적인 운영 단계에 있다. 현재 북‘권’배후단지에 입주하였거나 입주할 예정에 있는 기업은 총 30개 기업이며 임대면적은 102만 m^2 로 개발면적의 83.9%가 임대된 상태이다. 30개 기업 중 현재 입주가 완료되어 운영 중에 있는 기업은 19개 기업이며, 3개 기업은 공사 중에 있다. 나머지 8개 기업은 4단계 지역에 입주할 계획이다.

광양항의 경우에는 ‘동측 배후단지’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 m^2 로 ‘동측배후단지’ 조성면적의 57.2%에 이른다.

| 표 4-1 | 부산항 신항 북권 배후단지 입주업체 현황

단계별 (업체수)	업체명	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	실시협약 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

자료 : 부산항만공사 홈페이지(www.busanpa.com)

표 4-2 | 광양항 동측 배후단지 입주업체 현황

구분	개발면적(m²)	임대면적(m²)	입주기업
동측 배후단지 1단계	386,146	166,902	한국파렛트풀(주), 제석재가공물류센터, 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), 피비우스로드(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	

자료 : 한국컨테이너부두공단 홈페이지(www.kca.or.kr)

2) 우리나라 자유무역지역의 경쟁력 현황

항만배후단지의 운영 여건을 내부적으로 평가하는 것도 중요하지만, 해외에서 평가하는 우리나라 항만배후단지의 위상을 함께 검토하는 것도 매우 중요한 의미를 가진다. 해외에서는 항만배후단지라는 개념을 사용하지 않고 자유무역지역(Free Zone 또는 Free Trade Zone)으로 통칭하고 있다. 본 연구에서는 FDI에서 발표한 Global Free Zones of the Future 2010/2011의 자료를 바탕으로 검토해 보고자 한다.

우선 이 연구에서는 전 세계 700개 이상의 특구를 분석하여 분야별로 순위를 제시하였으며, 특구라는 개념에는 Free Trade Zone, Special Economic Zone 및 Country Zone 모두가 포함되어 있다.

이 연구에서 사용한 평가 기준은 7가지로 구성되는데, 세부적인 평가 항목은 다음과 같다.

[표 4-3] Global Free Zone 평가 기준

평가 기준	평가 항목
경제적 잠재력 (Economic Potential)	• 특구의 면적 • 개발을 위해 사용가능한 부지 면적 • 총 고용자 수 • 운영 중인 기업 수 • 기업의 성장률(2009~2010) • 총 처리 물동량 • 총 수입 물동량 • 총 수출 물동량 • GDP 성장률(최근 5개년) • GDP 성장률(2008~2009) • 인플레이션 • 글로벌 경쟁력 지수(WEF)
비용 효율 (Cost Effectiveness)	• 산업시설 비용 • 창고 비용 • 기타 상업시설 비용 • 미개발된 부지 비용 • 수도 요금 • 전기 요금 • 가스 요금 • 저임금 노동자 비용 • 중간임금 노동자 비용 • 고임금 노동자 비용
인센티브 (Incentives)	• 제공되는 인센티브 • 제공되는 행정서비스

[표 4-3] Global Free Zone 평가 기준(계속)

평가 기준	평가 항목
시설 (Facilities)	• 주요 산업 • 창고시설의 범위 • 제공되는 어메니티(Amenities)
운송 (Transportation)	• 계획된 인프라 사업 • 특구 내의 수송인프라 현황 • 특구 인근의 수송시설 현황
FDI 촉진 전략 (FDI Promotion Strategy)	• 관련 기업 CEO 인터뷰(정성적 평가)
항만 (Port)	• 총 처리 능력 • 총 처리 물동량 • 총 수입 가치 • 총 수출 가치 • 최대 입항 가능 선박 크기 • 접근항로 수심 • 정박 수심 • 안벽 수심 • 유류부두 수심 • 평균 조수간만의 차 • 가용한 크레인 수 • 제공되는 항만서비스 종류 • 항만시설의 품질
공항 (Airport)	• 공항의 개요 • 공항의 전체 규모 • 공항의 화물터미널 수 • 총 여객 이용량 • 총 처리 물동량 • 항공기 주기장 수 • 활주로 수 • 어메니티(Amenities) • 공항 수송 인프라 품질

자료 : FDI, *Global Free Zones of the Future 2010/2011*, 2010.

이상의 평가 항목을 바탕으로 평가한 결과는 다음과 같이 나타났다. 우선 전체 Free Zone 중 가장 경쟁력 있는 곳은 상하이 와이가오차오(外高橋) 자유무역지역으로 선정되었다. 상하이 와이가오차오 자유무역지역은 국내외 9,000개 이상의 기업이 입주하고 있으며, 이 중 1/3이 외국인 투자기업으

로 구성되어 있으며, 특히, 시설과 항만 부분에서 가장 경쟁력 있는 특구인 것으로 평가되었다. 우리나라의 경우 마산자유무역지역이 공동 25위 수준인 것으로 평가되었으며, 부산항, 광양항, 인천항 등 우리나라 주요 공항만을 끼고 있는 경제자유구역 중에서는 순위에 포함되지 않았다.

|표 4-4| Global Free Zone 평가 순위

순위	Free Zone	국가
1	Shanghai Waigaoqiao Free Trade Zone	China
2	Dubai Airport Free Zone	UAE
3	San Luis Potosi	Mexico
4	Aqaba Special Economic Zone	Jordan
5	Free Port of Ventspils	Latvia
6	Dubai Knowledge Village	UAE
7	DuBiotech	UAE
8	Tanger Free Zone	Morocco
9	Bahrain Logistics Zone	Bahrain
10	Dubai Media City	UAE
11	Lodz Special Economic Zone	Poland
1	Industrial Estates of Thailand	Thailand
2	Bahrain International Airport	Bahrain
13	Jebel Ali Free Zone	UAE
14	Free Trade Zones of Guatemala	Guatemala
15	Dubai Studio City	UAE
16	Walbrzych Special Economic Zone	Poland
17	Togo Export Processing Zone	Togo
18	Clark Freeport	Philippines
19	Klapeda Free Economic Zone	Lithuania
20	Dubai International Academic City	UAE
21	Industrial and Free Zone Kukuljanovo	Croatia
22	Dahej Special Economic Zone	India
23	Bahrain International Investment Park	Bahrain
24	Masan Free Trade Zone	South Korea
25	South Carolina Foreign Trade Zone	USA

자료 : FDI, *Op. cit.*, 2010.

각 분야별로 세부 항목의 평가 순위에서는 전체 25위권에 포함되지는 않았지만, 분야별로 경쟁력 있는 특구가 제시되어 있는데 본 연구와 관계가 높은 비용, 시설, 인센티브, 촉진전략 4가지 부분에 대해 살펴보면 다음과 같다.

우선 비용 부문에서는 필리핀의 Clark Freeport가 가장 경쟁력 있는 지역으로 선정되었으며, 시설은 상하이의 와이가오차오, 인센티브는 두바이의 Dubai Knowledge Village, 촉진전략은 두바이의 Dubai Media City로 선정되었다. 비용 부문에서는 주로 저비용 경쟁력을 가지고 있는 개발도상국 중심으로 이루어졌으며, 인센티브와 촉진전략에서는 대부분 UAE 특구 중심으로 순위가 이루어졌다.

[표 4-5] Global Free Zone 분야별 평가 순위

비용	Free Zone	국가	시설	Free Zone	국가
1	Clark Freeport	Philippines	1	Shanghai Waigaoqiao FTZ	China
2	Togo Export Processing Zone	Togo	2	Bahrain International Investment Park	Bahrain
3	Chittagong Export Processing Zone	Bangladesh	3	Babrain Logistics Zone	Bahrain
4	Free Port of Ventspils	Latvia	4	Aqaba Special Economic Zone	Jordan
5	International Media Production Zone	UAE	5	Klaipeda Free Economic Zone	Lituania
6	Rezekne Special Economic Zone	Latvia	6	Shannon Free Zone	Ireland
7	San Luis Potosi	Mexico	7	Dubai Airport Free Zone	UAE
8	Mauritius Freeport	Mauritius	8	Tanger Free Zone	Morocco
9	Industrial Estates of Thailand	Thailand	9	Free Trade Zones of Guatemala	Guatemala
10	Starachowice Special Economic Zone	Poland	10	Bahrain International Airport	Bahrain

| 표 4-5 | Global Free Zone 분야별 평가 순위(계속)

인센티브	Free Zone	국가	추진 전략	Free Zone	국가
1	Dubai Knowledge Village	UAE	1	Dubai Media City	UAE
2	Dubai Media City	UAE	2	Dubai Airport Free Zone	UAE
3	Ajman Free Zone	UAE	3	Dubai Knowledge Village	UAE
4	Dubai Intenet City	UAE	4	DuBiotech	UAE
5	ZonAmerica	Uruguay	5	Dubai Studio City	UAE
6	Dubai Silicon Oasis	UAE	6	Lodz Special Economic Zone	Poland
7	Lodz Special Economic Zone	Poland	7	Free Port of Ventspils	Latvia
8	Sharjah Airport Intenational FZ	UAE	8	Free Trade Zones of Guatemala	Guatemala
9	La Zona Franca de Iquique	Chile	9	Bahrain International Airport	Bahrain
10	DuBiotech	UAE	10	Bahrain Logistics Zone	Bahrain

자료 : FDI, *Op. cit.*, 2010.

이 외 상하이 와이가오차오 FTZ를 제외한 동북아 지역의 특구 중에서 부문별 순위에 포함된 것은 수송 부문에서 우리나라의 마산자유무역지역이 5위, 다롄자유무역지역(Dalian Free Trade Zone)이 9위를 차지하는 데 그쳤다.

이상의 분석 결과를 바탕으로 추정해 볼 수 있는 시사점은 다음과 같다. 우선 마산자유무역지역이 포함되었다는 것은 기본적으로 우리나라의 산업단지형 자유무역지역은 대상에 포함된 것으로 판단된다. 그러나 부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항 등 공·항만형 자유무역지역과 경제자유구역의 경우에는 두 가지 측면에서 해석할 수 있다. 첫째, 분석대상에 포함되지 않았다면, 정부의 강력한 의지 하에 대규모 예산을 투입하여 개발된 특구에 대한 홍보가 절대적으로 부족하다는 것을 알 수 있다. 둘째, 분석대상에 포함되었으나, 부문별 상위권(10위권)에 오르지 못했다면 다양한 부문에서 경쟁력이 매우 취약하다는 것을 반증한다고 할 수 있다.

따라서 어떠한 가정하에서도 현재 우리나라의 자유무역지역 또는 경제자유구역의 경쟁력 및 대외 홍보는 취약하다 할 수 있다. 마산자유무역지역의 경우에도 ‘운송여건’ 부문에 있어 유일하게 상위권에 포함되었을 뿐 모든 특구에 거의 동일하게 적용되고 있는 비용, 인센티브, 촉진전략 등에서는 경쟁력이 취약하게 나타났다. 즉, 우리나라 특구 전체의 경쟁력이 높지 않다고도 확대 해석할 수 있다.

2. 국내 항만배후단지 관리·운영상 문제점

우리나라 항만배후단지의 관리·운영 측면에서 대두되고 있는 문제점을 정리하면 다음과 같다.

1) 입주기업의 부가가치 및 물동량 창출 부족

우리나라 항만배후단지 입주기업의 부가가치 창출 활동이 미흡하다는 것은 정량적으로 표현할 수 있는 통계 수집 체계가 갖추어져 있지는 않지만, 일반적으로 알려져 있는 상황이다. 즉, 정성적인 관점에서 서술해 보면, 현재 항만배후단지 입주기업 중 많은 기업들이 단순 보관과 이에 수반하는 상하차 작업만을 수행하고 있다는 것이다. 실제 사업을 제안할 시에는 다양한 부가가치 활동을 수행할 수 있는 것으로 제안하고 있으나, 실제 운영 단계인 현실에서는 많은 괴리가 있다.

실제 부가가치 영업을 수행하고 있는 일부 기업의 경우에도 부가가치 활동(자동차 재조립, 상품의 재포장 등)을 유치하기 위해 많은 노력과 시행 착오를 거쳐서 현재는 안정화 단계에 이르고 있다. 즉, 항만배후단지에서 부가가치 활동이란 화물을 처리하다보면 자동적으로 발생하는 활동이 아니라 새롭게 유치해야 하는 영업상품인 것이다. 따라서 기업들은 부가가치 활동을 유치하기

위한 노력을 기울여야 하는 것이다.

그럼에도 불구하고 현재 입주기업의 경우 부가가치 활동을 유치할 정도의 해외 영업망이 약하고, 외국인의 직접적인 경영 참여도 없으며, 국내의 기존 화물 중심으로 영업하고 있어 부가가치 활동 부족현상은 더욱 가중되고 있다.

물동량 창출 측면에서도 동일한 현상이 발생하고 있다. 현재 부산항 신항 및 광양항을 중심으로 많은 기업들이 입주하여 운영 중에 있다. 그러나 일부 기업을 제외하고 항만배후단지 입주기업 대부분이 입주 선정 과정에서 제시한 비즈니스 모델을 현실에 적용하지 못하고 있어 실질적인 물동량 창출 효과가 극히 미흡한 상황에 있다. 특히, 광양항의 경우에는 2009년 실적 기준 2개 업체를 제외하고는 계획 대비 실적이 50%에도 미치지 못하고 있는 실정이다. 부산항의 경우에는 일부 기업은 100%를 넘어서는 실적을 처리하고 있으나, 계획 대비 미진한 기업들도 많이 나타나고 있다.

【표 4-6】 부산항 신항 및 광양항 입주기업 물동량 처리실적(2009년 기준)

구분	입주기업체	운영 개시	화물처리실적(2009)	
			물동량	계획 대비
부산항	부산신항CFS	2006.12	18,107	66%
	BIDC(주)	2007.7	41,767	63%
	(주) C&S 국제물류센터	2008.12	34,977	84%
	셋방부산신항물류(주)	2008.9	18,960	88%
	(주)동방물류센터	2009.3	3,305	30%
	씨스테인웨그디스트리파크부산(주)	2008.6	8,485	22%
	퍼스트클래스로지스틱스(주)	2008.9	8,120	106%
광양항	대한통운BND(주) I	2008.6	19,616	149%
	삼성테스코(주)	2008.4	537	48%
	세방광양국제물류(주)	2008.4	537	24%
	동부광양물류센터	2008.4	3,379	17%
	케이카티로지스틱스	2008.1	1,133	13%
	대한통운(주)	2008.3	2,903	43%
	동부광양물류센터	2008.3	3,800	22%
	한국팔레트폴(주)	2009.5	5,340	59%
	(주)피비우스로드	2008.10	690	53%

자료 : 국토해양부, 「항만자유무역지역 입주기업체 평가체계 구축」, 2010. 12.

이는 입주기업 선정 평가 과정에서 선정되기 위해 자사 기업의 실제 운영 모델 또는 특화된 모델보다는 일반적으로 활용되고 매력적인 모델을 제시하고 있기 때문에 실제 운영 이후 그 모델을 실현하기 어렵기 때문이다. 이 문제는 비단 과거의 지나간 문제인 것이 아니라 현재에도 빈번하게 발생하고 있기 때문에 시급한 개선 대책의 필요성이 매우 높다.

2) 신규 물동량 창출 기반 미약에 따른 경쟁 심화

항만배후단지(자유무역지역) 입주기업의 경우에는 외국인 지분 10% 이상이 포함되어야 우대임대료를 적용받기 때문에 모든 입주기업이 외국인 지분을 포함하고 있다. 따라서 기존 사업계획서 제출 시 장래 물동량 창출 및 유치 계획에서도 이러한 외국인 기업을 활용하여 해외의 신규 물동량을 창출할 것으로 제안하고 있다.

그러나 현실에서는 대부분의 입주기업이 우대임대료 적용을 위해 형식적으로 외국인 기업의 지분을 포함시키는 현상이 일반적인 실정이다. 따라서 항만배후단지 입주기업이 컨소시엄 기업을 활용하여 해외의 신규 물동량을 창출하는 것은 현실적으로 어려운 실정이다. 이러한 이유로 실적평가 대상기업(입주 이후 3년 경과 기업)들의 평가에서도 계획 대비 외국인 투자가 지연되거나 투자 자체가 되지 않아 많은 감점을 받고 있는 실정이다.

이와 같이 입주기업이 특화된 신규 비즈니스 모델의 실현이 어렵기 때문에 선정된 이후에도 해외의 신규 물동량 창출보다는 기존의 국내 물동량 유치에 치중하고 있다. 이는 대부분의 입주기업이 동일하게 처해 있는 상황으로서 입주기업 간 기존 물동량 유치를 위해 치열한 가격경쟁을 부추기는 원인이 되고 있다.

특히, 기본 물동량이 상대적으로 부족한 광양항 항만배후단지 입주기업의 경우에는 가격 경쟁에 따른 채산성 약화가 지속되고 있으며, 평택·

당진항의 경우에는 유사한 형태의 기업(Pre-Delivery Inspection : PDI)이 50% 이상 입주하여 동일 품목에 대한 치열한 경쟁이 예상되고 있다.

3) 국가 인센티브 실효성 부족 및 부담 가중

항만자유무역지역(부산항, 광양항, 평택·당진항 등)에서 국세 감면 또는 면세를 위해서는 「조세특례제한법」에서 살펴본 바와 같이 물류기업의 경우 외국인투자지역(「외국인투자촉진법」제18조 제1항 제2호)에서는 1,000만 달러 이상의 외국인 투자가 이루어져야 하고, 경제자유구역 내에서는 500만 달러 이상의 외국인 투자가 이루어져야 한다. 그러나 항만배후단지에 입주하는 물류기업의 특성상 외국자본이 500만 달러 이상을 직접 투자하기는 어려운 상황이다. 외국인투자 지분 10%, 환율 1,000원/USD를 기준으로 역으로 환산해 보면 외국인투자지역의 경우에는 전체 투자비가 1,000억 원이 되어야 하며, 경제자유구역의 경우에는 500억 원이 되어야 한다. 물류기업의 부지를 구입하지 않고 순수하게 시설투자만으로 이와 같은 높은 금액을 투자하는 것은 현실과 맞지 않다.

실제 부산항 신항 및 광양항 입주기업의 외국인 투자 금액을 살펴보면, 평균적으로 100만~200만 달러 수준으로 500만 달러 이상 조건을 만족하는 기업은 100% 외국인투자 지분을 가진 1개 업체에 불과한 현실이다. 따라서 실제 인센티브 혜택을 받기 위한 최소 투자금액 조건 하향 조정에 대한 요구가 지속적으로 발생하고 있는 실정이다. 아울러 입주기업의 운영 초기에는 적자 운영을 하는 기업이 많아 인센티브보다는 저리의 자금 지원을 요청하고 있는 실정이다.

이러한 상황에서도 항만배후단지 입주기업은 임대료와 함께 공동분담금을 납부하여야 하나 이 수준이 임대료 수준과 유사하게 책정되어 기업의 불만과 부담이 가중되고 있다. 특히, 연약지반 침하에 따른 유지보수비까지도 공동분담을 요구하는 사례도 발생하여 기업들의 초기 운영 어려움을 더

육 가중시키고 있는 실정으로 이에 대한 정부 지원 또는 금액 축소 등의 조치가 필요하다.

4) 항만배후단지 기업 유치 활성화 지연

자유무역지역 입주기업 조건은 제조업의 경우 수출액이 총매출액의 50%, 물류기업의 경우 수출입거래 비중이 총 거래물량의 50% 이상인 경우로 제한하고 있어 경쟁력 있는 다양한 기업의 입주가 제한되고 있다. 실제 운영 측면에서 보면 수출액과 수출입거래 비중이 전체의 50% 이하를 점유하는 기업이라 하더라도 실제 항만물동량과 부가가치는 더 많이 창출할 수 있는 기업이 다수 있는 것으로 판단된다. 반면 50% 기준을 상회하는 기업이라 하더라도 항만이용 물동량이 부족하거나, 상대적인 부가가치가 낮을 수 있다.

이러한 문제의 간접적인 결과로 부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항 등에 조성된 항만배후단지의 임대율을 기준으로 살펴보면 대부분의 부지가 거의 임대된 상황에 있으나 실제 운영되고 있는 기업을 살펴보면 임대율과 많은 차이를 보이고 있다. 이는 기업의 내부 상황에 따른 공사착수 지연, 외국인 기업 지분 미반영, 사업권 반납, 소송 등 여러 문제가 발생하고 있기 때문이다.

아울러 기업의 다양한 요구에 능동적으로 대응하지 못한 점도 있다. 예를 들면 외국인 노동자 고용인원 제한이 그 하나다. 현행 제도에서는 자유무역지역 내 물류기업의 외국인 노동자 고용인원이 「외국인근로자의 고용 등에 관한 법률」에 의거 최대 10명까지 가능하나 항만형 자유무역지역 입주기업의 경우 단순 노동인력에 대한 수요가 높아 외국인 고용 비율 확대 필요하다. 외국인 노동비율의 경우 노동부와의 협의가 필요하나, 물류관련 업종인 도·소매업, 운수업, 냉동·냉장창고업의 허용인원 확대에 대한 적극적인 대응책이 없어 제도 개선에 어려움을 겪고 있는 실정이다.

5) 국내 기업 역차별 우려

향만배후단지 입주기업의 경우 상기 언급된 바와 같이 우대 임대료 적용을 받기 위해서는 외국인 지분 10%의 포함이 필수 조건으로 되어 있다. 그러나 국내 물류기업의 경우에도 충분한 경쟁력을 가지고 있으며, 신규 물동량 창출 측면에서도 유리한 조건을 갖추고 있으나, 실질적인 외국인 지분 참여가 없다는 이유로 입주기업 선정 평가에서 불리한 대우를 받는 경우가 발생하고 있다. 이는 향만배후단지 활성화 관점에서 보면 가상의 외국인 지분을 가지고 있는 다국적 기업보다는 국내 기업을 유치하는 것도 바람직하기 때문에 이와 관련한 규정의 개선이 필요하다고 판단된다.

우리나라와 유사한 상황(기업 입주 및 활성화 부족)에 있는 타이완의 경우에는 기존의 제도(해외 기업과 국내 기업 차등)를 개선하여 국내 기업에 대해서도 외국 기업과 동일한 조건 및 인센티브를 제공하고 있는 점을 참고해 볼 필요가 있다.

이러한 문제점은 국내 외국인직접투자 추이를 통해서도 파악할 수 있다. 최근 3년간(2008~2010) 우리나라의 평균 해외직접투자액은 223억 6,000 달러에 이르나, 평균 외국인직접투자 유치규모(도착액 기준)는 68억 달러에 불과하여 심한 불균형 상태에 있다.

|표 4-7| 연도별 해외직접투자액 및 외국인직접투자액 실적

단위 : 백만 달러, %

구분	해외직접투자			외국인직접투자		
	신고액	투자액	비중	신고액	도착액	비중
2005	9,662	7,189	74.40	11,565	9,621	83.19
2006	19,409	11,620	59.87	11,247	9,124	81.12
2007	29,969	22,219	74.14	10,515	7,854	74.69
2008	36,850	23,843	64.70	11,711	8,374	71.51
2009	29,973	20,084	67.01	11,484	6,722	58.53
2010	33,061	23,159	70.05	13,070	5,311	40.64

주 : 해외투자는 한국수출입은행, 외국인투자는 지식경제부 내부 자료를 참조하였음

해외직접투자의 경우 2000년부터 2010년까지의 투자 누계액이 약 82%로 나타나 최근에 들어 해외직접투자가 커지고 있음을 알 수 있다. 이와 같이 해외 진출이 급증하고 있는 것은 국내에 비해 저렴한 노동력과 잘 정비된 산업단지, 각종 인센티브 제공, 방대한 시장 등 해외시장이 주는 매력 때문으로 볼 수 있다.

|표 4-8| 연도별 해외직접투자액 실적

단위 : 건, 개, 천 달러, %

구분	신고건수	신규법인수	신고금액	송금횟수	투자금액
2000	3,913	2,108	6,204,525	5,563	5,245,126
2001	4,005	2,177	6,482,621	6,556	5,296,928
2002	4,742	2,507	6,663,293	7,965	3,978,578
2003	5,410	2,816	6,468,134	9,228	4,739,739
2004	7,161	3,788	8,963,924	13,151	6,486,307
2005	8,839	4,434	9,662,266	16,250	7,187,866
2006	10,148	5,228	19,408,796	18,854	11,619,902
2007	11,898	5,692	29,968,902	21,199	22,219,326
2008	10,548	4,025	36,849,539	18,933	23,843,195
2009	7,490	2,477	29,972,912	13,512	20,084,151
2010	7,911	2,846	33,061,161	13,257	23,158,644
합계	82,065	38,098	193,706,073	144,468	133,859,762
비중	79.03	78.32	80.48	82.96	81.96
총누계액	103,841	48,645	240,684,733	174,132	163,329,456
'80~'99 누계액	21,776	10,547	46,978,660	29,664	29,469,694

자료 : 한국수출입은행(www.koreaexim.go.kr)

해외지역별로 살펴보면 해외직접투자는 누계액 기준으로 아시아 지역이 44.7%, 북미 23.6%, 유럽 18.1%순으로 나타났고 아시아 지역에서 중국의 비중이 가장 높게 나타났다. 이와 같이 중국 등 아시아 지역의 투자 비중이 높게 나타난 것은 자원이나 신기술 확보라는 목적보다는 단순 비용절감을 목적으로 투자한 것으로 볼 수 있다.

표 4-9 | 지역별 해외직접투자액 실적

단위 : 건, 개, 천 달러, %

지역	신고건수	신규법인수	신고금액	송금횟수	투자금액
아시아	74,014	33,870	120,638,592	129,954	78,469,961
	68.63	67.60	45.08	71.96	0.4472
중동	1,008	446	9,099,303	2,528	2,946,258
	0.93	0.89	3.40	1.40	0.0168
북미	20,943	10,946	61,794,117	29,290	41,394,266
	19.42	21.85	23.09	16.22	0.2359
중남미	3,022	1,150	19,794,499	4,648	13,358,561
	2.80	2.30	7.40	2.57	0.0761
유럽	5,438	2,093	40,637,462	7,440	31,768,695
	5.04	4.18	15.19	4.12	0.1811
아프리카	704	330	3,650,664	1,665	2,534,558
	0.65	0.66	1.36	0.92	0.0144
대양주	2,716	1,267	11,970,282	5,078	4,996,832
	2.52	2.53	4.47	2.81	0.0285
합 계	107,845	50,102	267,584,919	180,603	175,469,131
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

주 : 1) 1980년부터 2011년 6월까지 누계액 기준임

2) 중국의 누적 투자액은 337억 원으로 아시아 전체의 약 43%를 차지하고 있음

자료 : 한국수출입은행(www.koreaexim.go.kr)

전술한 바와 같이 2000년대 해외직접투자의 급격한 증가와 관련하여 사회 일각에서는 산업공동화 현상(hollowing-out effect)에 대한 우려가 제기 되는 측면도 있다. 이는 국내에 투자할 생산기지를 해외로 이전함으로써 국내 생산 및 고용 감소가 어느 정도는 발생할 수 있기 때문이다. 그러므로 해외직접투자가 증가할수록 국내산업 구조를 고도화하고 경쟁력을 높일 수 있는 기회가 점차 줄어들 수밖에 없는 실정이다.

또 한편으로 국내 기업이 해외로 투자를 확대하는 현상이 심화될 경우 외국 기업의 국내투자 유치를 축소시킴으로써, 해외직접투자와 외국인직접

투자 간 격차를 더 벌리는 원인이 될 수 있다.

송무호(2005)의 연구¹⁾에서 “제조업의 해외 진출은 산업의 구조조정 및 경쟁력 기반의 구축과 함께 진행되어야만 한다.”고 하였다. 그리고 “높은 인건비, 고지가, 정부의 과도한 규제, 강성 노조의 존재 등 국제경쟁력은 갈수록 열악해지고 있다.”고 하였다.

변재웅(2007)의 연구²⁾에서는 “해외 이전이 가속화되는 것은 단순히 가격경쟁력 제고만을 고려한 결정으로 판단하기에는 무리가 있으며, 고비용·저효율의 생산구조 외에도 법률적 규제, 조세 문제 등 각종 규제 등도 기업의 해외 진출을 촉진하는 요인이 된다.”고 하였다.

결국 항만배후단지의 외국인 기업에 대한 조세 혜택 및 인센티브의 제공 등 각종 우대조치는 결국 국내 기업에 대한 역차별로 이어지게 되고 국내 기업의 해외 진출은 물론 산업공동화 현상을 가속화시킬 수 있다고 본다. 다른 각도에서 보면 항만배후단지의 부가가치를 제고한다는 차원에서 외국인투자를 유치하기 위해 여러 혜택을 부여하는 것은 나름대로 일리가 있다. 그러나 우수한 국내 기업의 발을 묶어 놓고 외국인투자만을 강조한다면 훗날 국내에 산업공동화가 야기될 가능성이 높다고 본다. 외국 기업은 경영 환경이 악화되면 언제라도 떠날 수 있음을 주목해야 한다.

6) 시사점

상기에서 살펴본 바와 같이 항만배후단지 운영단계에서는 다양한 문제점이 도출되고 있다. 그 이유는 여러 가지가 있겠지만, 아직까지도 우리나라 항만배후단지 운영은 초기 단계에 있는 것이 가장 큰 이유로 판단된다.

1) 송무호, “최근 산업공동화 실태와 대응방안에 관한 연구”, 『창업정보학회지』, 제8권 제1호, 한국창업정보학회, 2005. 3, p. 65.

2) 변재웅, “한국 산업공동화의 평가에 관한 연구”, 『무역학회지』, 제32권 제2호, 한국무역학회, 2007. 4, p. 230.

그 다음으로는 입주기업의 신규 물동량 및 부가가치 창출 역량이 충분하지 않다고 판단된다. 이는 입주기업 선정 과정에서 제기되는 여러 가지 문제점도 그 하나의 원인으로 판단된다. 또한 세계적인 추세와는 달리 아직까지도 국내 기업에 대한 차별이 존재하고 있다는 것이다.

운영 초기 단계라서 발생하는 문제점은 시간이 지남에 따라 성숙해지겠지만, 이미 선정된 기업에 대해서는 사후 관리를 통해 개선해 나가는 조치가 필요할 것으로 판단된다. 사후 관리의 강화는 기존 기업이 인지하지 못하고 입주하였기 때문에 시행 이후 여러 가지 논란이 발생할 수도 있지만, 항만배후단지의 활성화를 위해서는 필수적으로 필요한 조치라 판단된다. 아울러 역량 있는 국내 기업에 대한 동등한 인센티브 제공을 통해 실질적인 항만배후단지 활성화를 최우선 목표로 해야 할 것이다.

3. 항만배후단지 관련 법·제도 분석

본 절에서는 우리나라 항만배후단지와 관련한 「항만법」, 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」(이하 ‘자유무역지역법」), 「수도권정비계획법」, 「조세특례제한법」 등의 현황 및 문제점을 살펴본다.

1) 항만법

(1) 현황

항만법에서 항만배후단지와 관련한 법률들은 ‘제5장 항만배후단지’에 종합적으로 규정하고 있다. 2010년에 개정된 항만법에서는 제조업도 본격적으로 입주가 가능(항만법 제2조제5항 다목 지원시설에 ‘화물의 조립·가공·포장·제조 등을 위한 시설’을 포함)하게 됨에 따라 여러 가지 관련 법률과의

조정 사안이 증가하고 있는 실정이다. 그러나 항만법 자체적으로는 시장에서 요구되는 여러 사항들에 대한 지속적인 개선작업이 이루어지고 있다.

(2) 문제점

2009년 항만법은 개정을 통해 지원시설에 ‘화물의 조립·가공·포장·제조 등을 위한 시설(항만법 제2조제5항 다목)’을 포함하여 제조업의 항만배후단지 입주를 허용하고 있다. 그러나 인천항, 평택·당진항은 수도권에 포함되어 있어 그 항만배후단지도 「수도권정비계획법」의 적용을 받고 있다. 「수도권정비계획법」에서는 공장을 ‘인구집중유발시설(제2조제3항)³⁾’로 정의하고, 수도권정비계획을 수립하게 규정[제4조(수도권정비계획의 수립)제4항 : ‘인구집중유발시설 및 개발사업의 관리에 관한 사항’]되어 있다. 이러한 수도권 정비계획에서는 권역을 과밀억제권역, 성장관리권역, 자연보전권역 등으로 구분하고 있는데, 인천시(경제자유구역)는 과밀억제권역⁴⁾에, 평택시는 성장관리권역⁵⁾에 포함되어 있다. 따라서 인천항 및 평택·당진항 항만배후단지에 입주하고자 하는 제조업의 경우에도 ‘공장’ 설립으로 간주되어 그 규모를 500m² 이하로 제한⁶⁾받게 되어 있다.

-
- 3) ‘인구집중유발시설’이란 학교, 공장, 공공 청사, 업무용 건축물, 판매용 건축물, 연수 시설, 그 밖에 인구 집중을 유발하는 시설로서 대통령령으로 정하는 종류 및 규모 이상의 시설을 말한다.[수도권정비계획법 제2조(정의) 제3항]
 - 4) 제7조(과밀억제권역의 행위 제한) ① 관계 행정기관의 장은 과밀억제권역에서 다음 각 호의 행위나 그 허가·인가·승인 또는 협의 등(이하 ‘허가 등’이라 한다)을 하여서는 아니 된다.
 1. 대통령령으로 정하는 학교, 공공 청사, 연수 시설, 그 밖의 인구집중유발시설의 신설 또는 증설(용도변경을 포함하며, 학교의 증설은 입학 정원의 증원을 말한다. 이하 같다)
 - 5) 제8조(성장관리권역의 행위 제한) ① 관계 행정기관의 장은 성장관리권역이 적정하게 성장하도록 하되, 지나친 인구집중을 초래하지 않도록 대통령령으로 정하는 학교, 공공 청사, 연수 시설, 그 밖의 인구집중유발시설의 신설·증설이나 그 허가 등을 하여서는 아니 된다
 - 6) 제3조(인구집중유발시설의 종류 등) 법 제2조 제3호에 따른 인구집중유발시설은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설을 말한다. 이 경우 제3호부터 제5호까지의 시설에 해당하는 건축물의 연면적 또는 시설의 면적을 산정할 때 대지가 연결하고 소유자(제3호의 공

2) 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률

(1) 현황

『자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률』 중 항만배후단지와 연관된 부분은 자유무역지역에 입주 가능한 기업조건과 관련한 것이다. ‘자유무역법 제10조(입주자격) 및 시행령 제7조(입주자격)’에서는 자유무역지역에 입주할 수 있는 자를 규정하고 있는데, 세부적 기준은 다음과 같다. 개략적으로 정리하여 설명하면 항만자유무역지역에 입주하는 제조업의 경우 총생산액 중 수출액의 비중이 50% 이상 되어야 입주가 가능하고, 도매업의 경우에는 수출입거래 비중이 50% 이상 되어야 입주가 가능하다는 것이다.

【표 4-10】 자유무역지역 입주조건

법령 제10조(입주자격)	시행령 제7조(입주자격)
1. 수출을 주목적으로 하는 제조업종의 사업을 하려는 자로서 수출 비중 등이 대통령령으로 정하는 기준을 충족하는 자	① 법 제10조 제1항 제1호에서 “수출비중 등이 대통령령이 정하는 기준”이란 제8조에 따른 입주허가 신청일 이전 1년 이내의 수출액이 해당 기간의 총매출액의 100분의 50 이상인 경우를 말한다.
1의2. 제조업종의 사업을 영위하려는 외국인투자기업으로서 외국인투자비중 등이 대통령령이 정하는 기준에 해당하는 자	② 법 제10조 제1항 제1호의2에서 “외국인투자비중 등이 대통령령이 정하는 기준”이란 「외국인투자촉진법 시행령」 제2조 제2항에 따른 외국인투자에 해당하는 경우를 말한다. <신설 2007.6.26>

공 청사인 경우에는 사용자를 포함한다)가 같은 건축물에 대하여는 각 건축물의 연면적 또는 시설의 면적을 합산한다. <개정 2009. 7. 27., 2011. 3. 9.>

1. 생략

2. 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제2조 제1호에 따른 공장으로서 건축물의 연면적(제조시설로 사용되는 기계 또는 장치를 설치하기 위한 건축물 및 사업장의 각종 바닥면적의 합계를 말한다)이 500m² 이상인 것

표 4-10 | 자유무역지역 입주조건 (계속)

법령 제10조(입주자격)	시행령 제7조(입주자격)
2. 수출입거래를 주목적으로 하는 도매업종의 사업을 영위하려는 자로서 수출입거래비중 등이 대통령이 정하는 기준에 해당하는 자	③ 법 제10조 제1항 제2호에서 “수출입거래비중 등이 대통령이 정하는 기준”이란 제8조에 따른 입주허가 신청일 이전 1년 이내의 수출입거래물량이 해당 기간의 총거래물량의 100분의 50 이상인 경우를 말한다. <신설 2007.6.26>
3. 물품의 하역·운송·보관·전시 그 밖에 대통령이 정하는 사업을 영위하고자 하는 자	④ 법 제10조 제1항 제3호에서 “그 밖에 대통령이 정하는 사업”이라 함은 다음 각호에 해당하는 사업을 말한다. 1. 국제운송주선·국제선박거래, 포장·보수·가공 또는 조립하는 사업 등 복합물류 관련 사업 2. 선박 또는 항공기(선박 또는 항공기의 운영에 필요한 장비를 포함한다)의 수리·정비 및 조립업 등 국제물류 관련 사업 3. 연료·식수·선식(船食) 및 기내식(機內食) 등 선박·항공기용품의 공급업 4. 물류시설관련 개발업 및 임대업
4. 입주기업체의 사업을 지원하는 업종으로서 대통령이 정하는 업종의 사업을 영위하고자 하는 자	⑤ 법 제10조 제1항 제4호에서 “대통령령이 정하는 업종”이라 함은 다음 각호의 업종을 말한다. 1. 금융업, 2. 보험업, 3. 통관업, 4. 세무업 5. 회계업, 6. 「해운법」 제33조에 따른 해운중개업·해운대리점업·선박대여업 및 선박관리업, 7. 「항만운송사업법 시행령」 제2조제1호 가목 내지 다목의 규정에 의한 행위를 하는 항만용역업, 8. 교육·훈련업, 9. 유류판매업, 10. 폐기물의 수집·운반 및 처리업, 11. 정보처리업, 12. 음식점업, 13. 식품판매업, 14. 숙박업, 15. 목욕장업, 16. 세탁업, 17. 이용업 및 미용업, 18. 그 밖에 입주기업체의 사업을 지원하는 업종으로서 지식경제부장관이 필요하다고 인정하여 고시하는 업종

자료 : 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률(2011. 7. 기준).

(2) 문제점

자유무역지역법 중 개선이 필요한 것은 상기에서 제시된 입주자격 중 에서 수출액 비중과 수출입거래 비중이다. 이는 지속적으로 제기되어 오고 있으나, 개선되지 않은 것 중에 하나지만 반드시 개선되어야 하는 중요한 사안이기도 하다. 초기 자유무역지역법은 제조업에 기반을 두고 제정되었 기 때문에 물류업에 그대로 적용하는 것은 현실과 많은 괴리가 발생하고 있다. 특히, 항만배후단지라는 특수한 지역에 입주하는 기업의 경우에는 더욱 현실에 부합되지 않은 자격조건이라 할 수 있다.

따라서 실제 항만배후단지라는 특수한 지역에 입주하는 기업의 여건, 현황 등에 부합하도록 적절한 조정이 필요하다고 판단된다.

3) 조세특례제한법

(1) 현황

조세특례제한법에서 항만배후단지와 관련한 내용은 외국인투자기업에 대한 조세감면의 기준에 관한 사항이다. 조세특례제한법 시행령 제116조의 2(조세감면의 기준 등)에서는 법 제121조의 2(외국인투자에 대한 법인세 등의 감면) 제1항 제1호(‘국내산업의 국제경쟁력 강화에 긴요한 산업지원 서비스업 및 고도의 기술을 수반하는 사업’)의 규정에 의한 법인세·소득세·취득세 및 재산세 감면에 관한 사항을 규정하고 있다.

(2) 문제점

「조세특례제한법」 시행령 제116조의 2(조세감면의 기준 등)에 따르면 외국인투자 등에 대한 조세특례는 ‘산업지원서비스업’과 ‘고도의 기술을 수반하는 사업’의 두 가지 사업 중 어느 하나에 해당하는 사업을 영위하기 위

하여 공장시설을 설치 또는 운영하는 경우로 한다고 되어 있다.⁷⁾

산업지원서비스업은 ‘부가가치가 높고 제조업 지원 등 다른 산업의 발전을 지원하는 효과가 큰 서비스업으로서 국내산업의 국제경쟁력 강화를 위하여 필요하다고 인정되는 사업’이다. 반면 고도의 기술을 수반하는 사업은 ‘국내에서의 개발수준이 낮거나 개발이 되지 아니한 기술을 수반하는 사업으로서 국내산업의 국제경쟁력 강화를 위하여 필요하다고 인정되는 사업’을 의미한다.

이를 세부적으로 살펴보면 「외국인투자촉진법」 제18조 제1항 제2호의 규정에 의한 외국인투자지역 안에서 새로이 시설을 설치하는 것(「조세특례제한법」 제116조의 2 제3항)으로서 “「항만법」 제2조 제5호의 규정에 의한 항만시설을 운영하는 사업과 동조 제7호의 규정에 의한 항만배후단지에서 영위하는 물류산업(「조세특례제한법」 시행령 제116조의 2 제3항 제3호 다목)”은 미화 1,000만 달러 이상의 사업을 영위하는 것으로 제한하고 있다. 또한 동조 제5항 제3호에서는 「경제자유구역법」 제2조 제1호의 규정에 의한 경제자유구역 안에서 새로이 시설을 설치하는 것에서도 「항만법」 제2조 제5호의 규정에 의한 항만시설을 운영하는 사업과 동조 제7호의 규정에 의한 항만배후단지에서 영위하는 물류산업 및 「자유무역지역법」에 의한 입주기업은 미화 5백만 달러 이상의 사업을 영위하는 것으로 제한되어 있다.

그러나 항만배후단지에 입주한 물류기업은 그 특성상 제조업과 같은 대규모 투자가 필요하지 않아 물류기업에게는 높은 수준으로 평가되고 있다. 실제 2009년 기준 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지 입주기업의 평균 외국인 투자금액이 10억 원 수준(부산항 신항 11억 3천만 원, 광양항 8억 원)

7) 조세특례제한법 시행령 제116조의 2(조세감면의 기준 등) : “외국인투자 등에 대한 조세 특례는 ‘조세특례제한법’ 제121조 2의 제1항 제1호에 의하여 법인세·소득세·취득세 및 재산세를 감면하는 외국인투자는 기획재정부장관이 연 1회 이상 「외국인투자촉진법」 제 27조에 따른 외국인투자위원회의 심의를 거쳐 정하는 두 가지 사업 중에 어느 하나에 해당하는 사업을 영위하는 경우로 한다”라고 되어 있음.

임을 감안하면 실질적으로 혜택을 받을 수 있는 기업이 거의 없다고 할 수 있다. 2010년에도 부산항 신항의 경우 평균 5억 8천만 원, 광양항은 6천만 원으로 2010년까지의 누계를 집계하더라도 500만 달러는 현실과 많은 괴리가 있다. 따라서 실제로도 부산항 신항의 경우 단 1개 기업만이 세금 감면 혜택을 받고 있는 실정이다.

표 4-11 부산항 신항 및 광양항 항만배후단지의 외국인 투자금액

구분	2009	2010	누계
부산항 신항	11억 3천만 원	5억 8천만 원	17억 1천만 원
광양항	8억 원	6천만 원	8억 6천만 원

자료 : 각사 내부자료 종합

따라서 「항만법」에 의한 항만배후단지에 입주하는 물류기업이 설치하는 시설에 대해서는 「조세특례제한법」에서 금액을 대폭 축소하는 것이 현실에 부합되며, 실질적인 외국인 유치 효과가 있을 것으로 판단된다.

4) 시사점

항만배후단지 관련 법·제도의 검토 결과 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있다.

첫째, 항만배후단지와 관련한 항만법 개정 시 관련된 법률과 파급효과에 대한 세밀한 검토가 부족하였다는 것이다. 즉, 항만법 자체적으로는 지속적인 개선을 하고 있으나, 실제 적용 단계에서는 관련 법률의 변경 없이 진행하는 것에 대한 문제점이 발생하고 있다. 항만배후단지에 제조업의 유치가 가능하도록 항만법을 개정하였으나, 수도권 항만배후단지에 영향을 미치는 수도권정비계획법의 제약을 받는 것에 대한 검토 부족이 가장 좋은 사례라 할 수 있다.

둘째, 항만배후단지(자유무역지역) 입주기업에게 실질적인 인센티브를

제공하는 법·제도는 대부분 다른 법률에서 다루고 있으며, 지속적인 개선을 요구하고 있으나 다른 산업과의 형평성을 고려하여 이루어지지 않은 실정이다.

셋째, 개별적인 법률 개선작업으로는 현실적인 진전이 어렵다는 것이다. 단순히 항만법상에서 필요하기 때문에 타 법의 개선을 요청하는 것은 한계가 있다는 것이다. 특구 형태로 사업이 진행되고 있는 자유무역지역(항만형 포함), 경제자유구역, 항만배후단지 등 전체 법률의 통합적인 개선작업이 필요하다.

넷째, 개선의 필요성은 인정되지만, 개선 자체가 어려운 법률이 많다는 것이다. 특히, 「수도권정비계획법」, 「조세특례제한법」 등은 현실적인 개선이 쉽지 않은 것이 주지의 사실이다. 따라서 이러한 법률의 개선을 위해서는 계량적인 개선 논리가 필요할 것이다.

제 5 장 해외 선진사례 분석

1. 중국

1) 양산항 링강신청 개발 및 운영 현황

(1) 개발 현황

링강신청(臨港新城)은 중국 최대의 자유무역지대로 링강그룹에 의해 개발 및 운영되는 지역이다. 링강신도시는 크게 산업구와 주거구로 나뉘며 산업구 면적은 218km²이고 주거구는 100km²이다. 링강신도시는 중공업구, 주거구, 물류단지, High Tech Park, Synthesis Industry Park 등 총 5개 지역으로 구분된다. 이 중 주거구와 중공업구, 물류단지 전부 또는 일부 입주하여 운영 중에 있으며 High Tech Park, Synthesis Industry Park는 현재 개발 중에 있다.



그림 5-1 링강신청 계획도

(2) 운영 현황

현재 운영 중인 지역은 중공업구, 물류단지, 그리고 주거구이다. 중공업구는 총면적 33km²로 개발된 지 7년차이며 주로 해양, 자동차, 발전, 항공, 전자 관련 중공업 장비업체가 입주해 있고 현재 72% 이상 운영 중에 있다. 2010년에만 100여 개 업체가 입주하여 운영 중이며 총 200여 개 업체가 입주해 있다. 총면적 21.5km²의 물류단지는 창고 및 환적지역, 표준창고지역, 그리고 양산자유무역항지역 등 3개 구역으로 구분된다. 이 중 양산자유무역항지역만이 보세구역으로 지정되어 있다. 여기에는 China shipping, 프로로지스틱스, 한진 등 글로벌 물류기업이 입주해 있다. 주거구는 크게 주거지구, 녹지 및 공원구역, 그리고 상업 및 금융, 사무실 등이 입주할 계획이며 현재는 주거구 1기 건설구가 진행 중에 있다.

2) 중국 보세제도

(1) 중국 보세제도 변화

중국의 보세제도는 중국의 경제 발전과 함께 변화해 왔다. 특히 1978년 이후 중국의 개혁개방의 기치 아래 개발전략으로 전환함으로써 경제가 크게 발전하게 되고 이런 경제환경의 변화 및 기업의 요구에 따라 보세제도의 변화·발전도 이뤄져 왔다. 개혁개방 이전인 1940년대 보세창고를 보세제도의 시작으로 볼 수 있다. 이후 경제가 급속도로 성장하면서 1990년대 보세구, 2000년에는 수출가공구, 2003년 보세물류원구, 2005년 보세항구 등을 거쳐 현재의 자유무역항으로 발전하였다. 이러한 변천 과정을 단계별로 구분하면 다음과 같다.⁸⁾

8) 심영수·현인규·주염, “한·중 보세구역제도의 비교 분석”, 『물류학회지』, 제20권 제5호, 한국물류학회, 2010, pp. 27~53.

| 표 5-1 | 중국 보세구역의 변천과정 및 전환

단계	제도	기간	제도 도입 배경, 특성 및 주요 사항
기원 단계	보세창고	'49~'90	• 보세창고 및 수출특별관리창고의 설립 • 해관특수구제도의 기원
초보 발전 단계	보세구	'90~'96	• 대외개방 확대 및 외국자본 유치, 선진기술 도입을 위해 제도 도입 • 각 보세구 자체에 맞는 맞춤형 조례 제정 • 중국 당국이 통일적인 관련 법규를 제정하지 못함
고속 발전 단계	보세구	'97~'00	• 하드웨어 건설 위주에서 법률, 관리체제, 정보망 등 소프트웨어 건설 위주로 전환 • 기능 개발에서 정책의 안정으로 전환(국제성 원칙, 특수성 원칙, 서비스성 원칙 등)
전략 조정 단계	수출 가공원구	'01~'03	• 세관의 편의제공으로 수출 촉진 유도 목적 • 자유무역구로 전환할 각종 정책적인 준비, 홍보활동 진행 • 물류기능을 주요 기능으로 발전시켜 보세구역 배후지 물류업의 발전을 이끌어 냄
체제 전환 단계	보세 물류원구	'03~'06	• 구항연동(항만과 보세구 간 기능 및 업무의 통합)을 위한 초보적 시도 • 15개 보세구 중 상하이, 선전 등 1~2개의 보세구를 시험구역으로 선정, 문제점 분석, 경험 축적
	보세항구, 종합 보세구	'07~'10	• 구항연동의 심화 및 발전 • 중국 특색을 고려하여 과도하고 불필요한 상호 경쟁을 방지한다는 원칙 하에서 상하이, 선전 외의 4~5개의 보세구를 자유무역구로 전환(“예” 상하이 이북과 이남 해안선상에 2~3개, 광시지역에 1개 등)
	자유 무역항	'11~'15	• 2, 3개의 자유무역지역을 세계 일류수준으로 조성하여 국제항구, 국제물류, 국제전람 등 기능을 중점적으로 발전시킴

자료 : 심영수·현인규·주염, “한·중 보세구역제도의 비교 분석”, 『물류학회지』, 제20권 제5호, 2010, pp. 27~53를 바탕으로 재작성

① 보세구

보세구는 중국의 개혁개방 이후 더 많은 외국자본과 선진기술을 도입하고자 1990년대 연안지역에 설립한 특수경제구역이다. 1990년 상하이 외 고교 보세구 설립을 시작으로 텐진(天津), 다롄(大連), 닝보(寧波), 샤먼(廈門),

장자강(張家港) 등 15년간 15개의 보세구를 설치하여 운영 중에 있다. 보세구는 보통 수출입이 활발하게 이뤄지는 항만지역에 자리 잡고 있으며 수출입 관세가 면제되고 대폭 간소화된 수출입 통관절차를 제공한다.

보세구 설립 이전에도 보세창고 제도가 있어서 항만지역 수출입 화물에 대한 보세 및 보관기능을 제공하였으나 여러 가지 한계⁹⁾가 존재하였다. 보관기능에만 치우쳐 있었고, 무엇보다 수출입 화물에 대한 간단한 가공조차 수행이 불가능하여 부가가치 창출이 힘들었다. 또한 다른 국가의 자유무역지역(FTZ)에서 일반적으로 제공하는 다양한 우대정책이 제공되지 않았다. 이에 다양한 관세특혜, 수출입허가 면제, 가공수출품 생산 가능 및 완성품 및 필요 자재에 대한 자유로운 수출입 등을 제공하는 보세구를 주요 항만지역에 설립하게 되었다.

보세구에서 제공되는 주요 혜택은 다음과 같다.

표 5-2 | 중국 보세구 제공 혜택

구 분	주요 혜택
관세 등 특혜	• 보세구 내 기초시설 건설을 위해 수입하는 기계, 설비는 관세 및 부가가치세를 면제 • 보세구 내 기업이 수입하는 자가사용 목적의 생산관리설비, 건축재료 생산용 연료 및 설비에 소요되는 부품에 대해서는 별도로 징세하도록 규정한 경우 외에는 관세 및 부가가치세를 면제 • 보세구 내 기업이 수출물품 생산을 위해 수입하는 원재료, 부품, 포장용기 및 포장재료에 대해서는 관세 및 부가가치세를 면제 • 보세구 내 기업이 가공 생산한 수출제품 또는 재수출화물에 대해서는 수출관세대상 품목인 경우에도 수출관세를 면제 ※ 현재 중국은 광산물 등 주요 자원성 물품 30종에 대해 20~30%의 수출관세를 부과 • 보세구 내 수출가공에 종사하는 생산성 외국투자기업에 대해서는 기업소득세를 반감(30% ⇒ 15%)

9) 강윤호 외, 「한·중 항만배후단지에 관한 연구」, KMI-KMU 국제물류 학연구공동연구센터, 2011.

| 표 5-2 | 중국 보세구 제공 혜택(계속)

구 분	주요 혜택
수출입허가 면제	• 해외에서 수입하는 보세구 내 사용 기계설비, 기초건설물자 등에 대해서는 수입허가 면제 • 보세구 내 가공수출제품 생산에 소요되는 원재료 및 보세구 내 보관 후 재수출되는 물품에 대해서는 수입허가 면제 • 보세구 내 가공제품의 수출 시 수출허가 면제
기타 특혜	• 보세구 내 외국 기업은 무역회사를 설립할 수 있으며, 보세구 내 기업의 대외수출입업무 대행, 중계무역 등 수행 가능 • 수출입업무 종사 외국 기업은 보세구 내에서 간단한 가공행위 수행 가능 • 보세구 내외 간의 화물이동은 수출입으로 간주하며 보세구의 기업이 보세구 내 기업에 수출화물 등을 공급하는 경우 부가가치세 등 수출환급 가능 • 보세구 내 보세창고에 보관된 중계물품 물품은 세관의 동의를 받아 보세창고 내에서 분류, 선별, 표지부착 및 인쇄, 포장의 개장 및 교환 등 간단한 가공정리가 가능하나, 실질성 가공행위는 수행 불가

② 수출가공구

수출가공구란 중국 국무원이 인가하고 세관이 관리 감독하는 경제기술 개발구 내의 특정지역으로 가공구 내에서 가공무역을 수행하는 기업에 대해 각종 혜택을 제공하고 있다. 수출가공구 입주기업으로는 수출가공기업, 창고기업, 운수업 등이 있으며 수출가공구 내에서는 상업소매, 일반무역, 중개무역 등의 업무는 할 수 없다.

90년대 말 중국 전역의 가공무역을 전체 중국 수출입 총액의 60% 이상을 차지하게 되었고, 이러한 가공무역의 빠른 성장에 따라 기본 보세구 제도의 문제점을 노출하게 되었는데, 특히 해관 관리감독이 미치지 못하는 곳이 많이 발생하게 되었다. 또한 중국의 WTO 가입 후 관세 및 비관세 무역장벽의 완화와 수입 확대에 발생할 수 있는 무역적자를 막기 위해 수출 증대를 위한 수출가공구를 개설하게 되었다. 또한 기존 가공무역에서 발생 하던 밀수, 탈세 여러 부정적인 부분을 해결하기 위해 시장은 더 많은 규범을 필요로 하게 되었다. 즉 중국은 기존의 ‘萬山放養’(온 산에 방목하여 양

을 키움) 식의 가공무역을 ‘舊域圈養’(구역에 양을 가두어 키움) 식으로 바꾼 것이다.

보세구와 수출가공구는 모두 수출가공이 가능하고 국무원의 비준이 필요하며 생산에 필요한 기계, 설비, 금형 및 수리용 부품, 수출상품에 필요한 원자재, 부품, 포장재료, 소모성 자재, 업무에 필요한 사무용품 등에 면세가 적용되고, 외환 심사수속이 필요 없는 등 공통점을 많이 가지고 있지만 주요 기능과 물품 반출입 등에서는 분명한 차이를 보이고 있다.

【표 5-3】 보세구와 수출가공구 비교

구분	보세구	수출가공구
기능	• 국제무역, 수출가공, 보세창고, 상품전시 등의 업무 가능	• 수출가공에 한정. 소매, 무역, 중계 무역 및 기타 수출가공구와 무관한 업무 불가
판매	• 내수, 수출 모두 가능	• 수출만 가능
증치세 환급	• 보세구역 벗어난 후 환급수속 • 보세구역 내 무역기업이 중국 관세 구역 내 상품을 구입하여 수출한 후 환급수속	• 중국 상품의 수출가공구 내 반입 즉시 환급수속 • 수출가공구 내 기업에 제품을 판매한 중국 관세권 내 기업이 환급수속
계좌개설	• 정상거래용 외화계좌와 자본거래 외환계좌는 기업 등록지 소재의 은행에 개설. 다만, 자본거래 계좌는 등록지 이외 지역 개설 가능	• 원칙적으로 수출가공구 내 은행에 외화계좌 개설. 다만, 수출가공구 내 은행이 없을 경우 외환관리국이 지정한 은행에 개설 가능
위탁가공	• 세관의 인가를 얻어 보세구역 밖에서 위탁가공 가능	-
물품 반출입	• 보세구역에 반입된 물품은 관련 절차 후 역외 반출 가능	• 수출가공구에 반입된 물품은 반드시 역내에서 실질적인 가공 후 역외 반출 가능

자료 : Korea Fine News, “수출가공구와 보세구”, 2007. 1. 11.

③ 보세물류원구

보세물류원구는 보세구, 수출가공구 등 기존 무역특구 제도의 문제점을 개선하고 물류혁신에 초점을 맞추어 고안된 제도로 보세구의 기능과 물

류기능이 복합된 제도를 말한다. 2003년 12월 중국 정부의 비준을 상하이 외고교보세물류원구(上海外高桥保税物流园区)를 시작으로 2008년까지 총 10개의 보세물류원구가 설립되었다.

보세물류원구는 기존 보세구가 가지는 여러 가지 한계를 개선하기 위해서 설립되었다. 보세구제도하에서는 보세구 내로 반입된 화물이 중국 경외로 반출되지 않으면 수출로 인정되지 않아 증치세 환급혜택을 누릴 수 없다. 또한 대부분의 보세구들이 항구와의 연계성이 떨어져 항만을 중심으로 한 효율적인 물류서비스 제공이 어렵고, 2004년 중국의 유통시장 개방 후 외국 기업들의 무역패턴이 변화되어 환적화물의 비중이 크게 늘었지만 보세구는 기존의 문제점을 그대로 안고 있어 자유무역지역으로서의 매력을 상실하게 되었다. 중국 정부는 이러한 문제를 해결하기 위해 보세구의 기능에 물류기능을 더한 보세물류원구를 설립하게 되었다.

보세구와 보세물류원구를 비교하면 다음과 같다.

표 5-4 | 보세구와 보세물류원구 비교

구분	보세구	보세물류원구
세제 혜택	• 구내 수출입 화물 면세	• 좌동
증치세 환급 수속시점	• 경내로부터 보세구에 반입된 화물이 보세구를 벗어나 국외 반출 이후	• 물류원구 반입과 동시에 환급수속 가능
중국 내 생산제품의 구 경유재 수입 여부	• 불가능	• 가능
구내 물자유통	• 자유로운 물자유통 가능, 구내 유통 시 부가세 및 소비세 면제	• 좌동
항만과의 접근성	• 보세구별 편차 큼	• 근접성 뛰어남
주요 입주 업종	• 물류, 가공, 무역, 금융	• 물류, 무역

자료 : KOTRA 청도무역관, 청도 보세물류원구 설명자료, 2006.

http://upfile.haoshandong.net/pds/h/c0_10524-kotra.pdf

보세물류원구의 특징점은 다음과 같다.¹⁰⁾ 첫째, 수출증치세 환급이 빨라 기업 재무개선에 도움을 준다. 즉 기존 보세구와는 달리 원구에 반입만 되면 수출로 인정된다. 둘째, 항만과의 근접성으로 신속한 통관수속이 가능하다[區港聯動]. 셋째, 삼각무역 형태일지라도 외국 본사의 매출실적으로 회계처리가 가능하다. 넷째, 불필요한 물류비용을 감소시키고 무역거래 시간을 절약하게 된다. 다섯째, 물류원구를 통한 화물거래는 외환결제로 인정받기 때문에 국내 거래에 수반되는 위안화로 환전할 필요성이 없다. 여섯째, 원구 내에서는 화물이 자유롭게 유통되며, 부가세 및 소비세가 면제된다.

④ 보세항구

보세항구는 보세구, 수출가공구, 보세물류원구의 정책적 장점을 모두 유지하면서 기존 정책에 내재되어 있는 무역규제 및 세관감독의 문제를 한층 보완해 개방적이고 다양한 인센티브를 제공하며 지리적 입지가 뛰어난 세관 특수 관리감독구역이다. 보세항구는 보세 창고저장, 보세 가공, 국제 중계, 국제 배송, 국제 구매, 국제 항구 이전, 검출·정비 등 기능을 두루 갖추고 있고, 구내 기업은 편리한 수출입 절차, 조세 혜택, 완화된 무역규제, 간소화한 업무절차 등 다방면의 혜택을 누릴 수 있다.

중국의 WTO 가입 이후 관세율이 낮아져 기존 보세구역의 보세효과가 감소되어 경제특별구역으로서의 매력이 줄어들어 보다 강화되고 항만과의 연동성은 높은 자유무역지역의 필요성이 대두되었다. 이에 따라 중국 정부는 보세항구를 설립하게 되었다. 보세항구는 기존 보세구와 비교하면 항만과의 연계성이 뛰어나며, 수출가공구와 비교하면 인접도시와 더욱 밀접한 경제적 관계를 형성하고 있으며, 보세물류원구와 비교하면 수출가공업무를 확대해 우수한 임항가공업 여건을 갖추고 있다.

10) http://upfile.haoshandong.net/pds/h/c0_10524-kotra.pdf

⑤ 종합보세구

종합보세구는 이러한 보세항구의 기능을 갖추고 내륙지역의 경제발전 및 무역활성화를 위해 설립된 세관특별관리구역이다. 종합보세구는 보세구 중 가장 우대정책이 많고 많은 기능을 가진 보세구로 항만에 지정된 보세항구(항만과 일체)의 기능과 기타 보세구의 모든 기능을 포함하는 내륙에 설립된 세관의 특수감독관리지역이다. 항만과 원거리에 있는 내륙 화주의 물류비 절감을 위해 인접한 지역에 보세항구와 동일한 기능 및 혜택을 가진 보세구역을 지정한다. 이러한 종합보세구의 주요 정책은 다음과 같다.

- 국제무역, 수출가공, 보세창구 및 기타 보세구 기능 수행
- 가공, 무역, 사업서비스 기업 등 모든 기능의 기업 입주 가능
- 국제 원자재 조달 시 관세, VAT, 소비세 면제
- 외국인투자기업은 일정 기간 지방소득세 면제(투자규모에 따라 차등 적용)
- 화물이 종합보세구 반입 시 수출관세 환급
- 외국인투자기업 이용 건물 건설 또는 구매 시 5년간 건물세 면제
- 외국인투자기업의 국외 송금, 외환계좌 개설, 외환결제 가능
- 토지사용권 취득 후 양도, 전세, 저당 등에 법률의 보호 받음
- 중서부지역 투자기업은 재정보조, 토지사용, 경영서비스 등 특별 우대

⑥ 자유무역항

최근 중국은 상하이 와이가오차오, 양산항, 푸둥공항 등 3대 보세구를 통합, 확대 개편하여 상하이항을 세계 최고 자유무역단지로 설립할 계획이다. 이를 위해 무역장벽 철폐, 수출입 통관절차 간소화, 수출입 관세 면제 추진 예정으로 주요 정책은 다음과 같다.

- 통관·세무 등 수출입 절차 간소화
- 항만의 물류환경 대폭 개선
- 쇼핑 중심지 건설

이러한 정책을 기반으로 기존 보세구 입주기업의 유치를 확대하고 대형 면세점, 글로벌 명품 브랜드 등 쇼핑 중심지 건설을 위한 기업 유치 노력을 기울이고 있다.

표 5-5 | 중국 자유무역지대 비교

구분	보세구	수출가공구	보세물류원구	보세항구	자유무역항
법제정 시점	1990년	2000년	2003년	2005년	2009년
운영구역	상하이 와이가오차오 보세구 지정 이후 15개 운영	상하이 등 최초 15개 지정 이후 현재 58개 운영	상하이 와이가오차오 보세물류원구 이후 현재 15개 운영	상하이 양산보세항구 이후 현재 14개 운영	상하이항 자유무역항 지정
2005년 이후 추가 지정	없음	없음	없음	있음	-
입주 제한 (수출금액 비중 규정)	없음	있음	있음	없음*	-
생산/재가공/반 입 제품의 국내 판매 시	- 해당 제품에 대해 면제 되었던 관세 만 부과	- 해당 제품에 대 한 관세와 가산 세 부과 - 비용과 행정절 차로 특수한 경 우를 제외하고 전량 수출	- 해당 제품이 내수용일 때 : 관세와 가산 세 부과 - 수출용일 때 : 면제되었던 관세만 부과	- 해당 제품에 대해 면제 되었던 관세 만 부과	-
관세 환급시점	보세구역을 벗어난 후 환급	반입 즉시 환급	반입 즉시 환급	반입 즉시 환급	-
주요 업종	제조/물류	제조	단순재가공 /물류	제조/물류 /상품전시 /R&D	-
비고	- 면세, 보세 등 우대 정책	- 보세구와 큰 차이 없으나, 전부 또는 대 부분이 수출용	- 보세구 및 보세 구 인접 항만 내 설립 - 가공 및 제조 불가	- 보세구/수출 가공구/보세 물류원구와 항만의 일체화	- 2020년까지 홍콩항과 같 은 자유무역 항으로 개발 - 비관세구역을 모든 항만으 로 확대

자료 : Korea Fine News, “수출가공구와 보세구”, 2007. 1. 11.

(2) 보세구제도 기능 비교

초기의 보세구는 기본적인 창고보관, 국제무역, 제품전시 및 가공만이 가능했으나 수출가공구며 보세항구/종합보세구는 거의 모든 기능이 다 가능해졌다.

표 5-6 | 중국 보세제도별 기능 비교

구분	보세구	수출가공구	보세물류원구	보세항구/종합보세구
창고보관	○		○	○
국제무역	○		○	○
국제구매/판매/배송	X		○	○
검사측정/유지보수	X	X	○	○
제품전시	○		○	○
가공	○		간단한 가공/ 부가가치서비스	○
연구개발	X		X	○
항만작업	X	X	X	○

자료 : Korea Fine News, “수출가공구와 보세구”, 2007. 1. 11.

2. 타이완

1) 자유무역지역 개요

타이완은 아시아 물류중심 정책의 일환으로 2003년 7월 10일 ‘자유무역항 설립 및 관리에 대한 법’(Act for the Establishment and Management of Free Ports)을 제정하였다. 이 법안으로 면세지역이 항만 및 인근 일반 공업단지까지 확대되었으며 현재 5개의 항만자유무역지역(Keelung Port, Taipei Port, Taichung Port, Kaohsiung Port, Suao Port FTZ)이 지정되었다. 현재는 타

이와 최초의 자유무역항인 Keelung Port FTZ를 비롯하여 Taipei Port, Taichung Port가 운영 중이다. 타이완의 자유무역지역은 국가개발계획 원칙에 따라 개발되며 중앙정부의 기금이나 민관합작, BOT 방식 등으로 개발되었다. 타이완 자유무역항의 주요 특징은 자유무역지역 내에서는 사람, 화물, 금융, 기술 등의 유통이 자유롭고 자율관리체제로 인해 타이완 정부의 규제가 적으며 통관 등의 행정을 전산화와 창구단일화로 간편화했다. 또한 고부가가치 가공과 제조 등의 가능하고, 다양한 세제 혜택, 원활한 외국인 노동자 고용 및 외국인 투자, 다양한 기업의 입주 가능, 자유무역항 외부에 위치한 기업과의 협업 가능 등 부가가치 창출 및 항만물동량 증대를 위한 다양한 노력을 경주하고 있다.

2) 주요 관련 법령

자유무역항 관련 법 및 제도로는 크게 ‘자유무역항 설립 및 관리에 관한 법’, ‘자유무역항 설립 신청에 관한 규정’, ‘자유무역항 통관에 관한 규정’, ‘자유무역항 입주기업의 운영 및 관리에 관한 규정’ 등이 있으며 이외 항만별로 사용료 규정 등이 따로 존재한다.

(1) ‘자유무역항 설립 및 관리에 관한 법’(Act for the Establishment and Management of Free Ports)

총 43개 조항으로 이루어진 이 법령은 타이완의 무역자유화와 국제화를 진흥시키고 인적, 물적, 금전적, 기술적 자원의 흐름을 조율하고 타이완의 국가경쟁력을 강화하여 국가 경제발전을 도모하기 위해 마련된 법안이다. 이 법안은 2003년 제정되어 타이완 자유무역항 설립 및 관리에 대한 법적 근거를 제공하고 있다. 자유무역항의 개발의 절차(기획 → 지방정부 및 관련 부처 협의 → 재무장관의 예비 동의 → 정부 승인 등 → 개발 등), 개발

주체, 관리기관 및 담당업무, 외국인 투자, 제한 품목, 과세 및 면세 규정, 자유무역항 입·출 규정 등의 내용을 포함하고 있다.

(2) ‘자유무역항 설립 신청에 관한 규정’(Regulations Governing Applications for the Establishment of Free Ports)

‘자유무역항 설립 및 관리에 관한 법’ 제9조에 근거하여 제정된 규정으로 자유무역항 설립에 필요한 개발 대상지역의 위치 조건, 신청절차, 서류, 타당성 계획 보고서 작성, 준공 및 운영허가 등에 대한 내용을 규정하고 있다.

(3) ‘자유무역항 통관에 관한 규정’(Regulations Governing Customs Clearance for Goods in Free Ports)

‘자유무역항 설립 및 관리에 관한 법’ 제17조에 근거하여 제정된 규정으로 통관절차, 위기관리 체계, 전산화를 통한 세관신고 및 절차의 단순화를 통한 자유무역항 내에서의 화물의 원활한 흐름 등의 운영사항을 규정하고 있다. 주요 내용으로는 세관신고 및 운영의 전산화, 적용범위, 화물 입·출에 따른 세관신고 절차, 추가 세금 납부의 경우, 면세조건, 도난이나 자연재해로 인한 화물파손 등의 위기상황 대처, 운영기업의 퇴출에 대한 문제, 자유무역항 게이트 경비에 관련된 사항 등이 다뤄지고 있다.

(4) ‘자유무역항 입주기업의 운영 및 관리에 관한 규정’(Regulations Governing The Operation and Management of Enterprises within Free Ports)

‘자유무역항 설립 및 관리에 관한 법’ 제14조에 근거하여 제정된 규정으로 총 23개 조항으로 구성되어 있다. 주요 내용으로는 자유무역항 입주가 가능한 기업범위, 희망 기업의 신청과정(자유무역항에서 기업을 운영하고자

하면 토지 및 시설에 대한 예약신청을 담당 행정기관에 해야 하고, 이를 위해서 제출해야 하는 관련 서류 및 계약금에 대한 규정), 설립승인 신청서 제출 및 검토과정(1단계 검토), 운영승인 신청서 제출 및 검토과정(2단계 검토), 자유무역항 지정 이전 해당지역에 입주해 있던 기존 기업의 운영승인 과정, 운영기업에 대한 관리 및 감독 규정, 퇴출규정 등을 다루고 있다.

3) 운영 실태

타이완의 자유무역지역 운영은 항만별로 항무국이 관리하고 있으며 중국 항만의 급속한 성장으로 물동량 창출에 어려움을 겪고 있어 항만개발 방향이 항만 부가가치 창출에 집중되고 있다. 특히 Keelung Port FTZ는 지식산업, Taipei Port FTZ는 벌크화물, Taichung Port FTZ는 첨단산업 등 자유무역지역별 특화가 잘 이뤄져 있어 상호 필요 없는 경쟁을 줄이고 항만의 운용효율을 높이고 있다(표 5-4 참조). 항만별¹¹⁾로 살펴보면 다음과 같다.

표 5-7 | 타이완 항만별 FTZ 산업특화 현황

구분	총규모(ha)		주변산업단지		FTZ 기능	비고
	현재	확장 후	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, 자동차물류센터 등	창고 및 물류기능	현재 FTZ에 여유 공간이 있어 신규산업 유치 가능

11) <http://taiwan-ftz.com>

| 표 5-7 | 타이완 항만별 FTZ 산업특화 현황(계속)

구분	총규모(ha)		주변산업단지		FTZ 기능	비고
	현재	확장 후	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, 바이오기술, 환경규제기술		

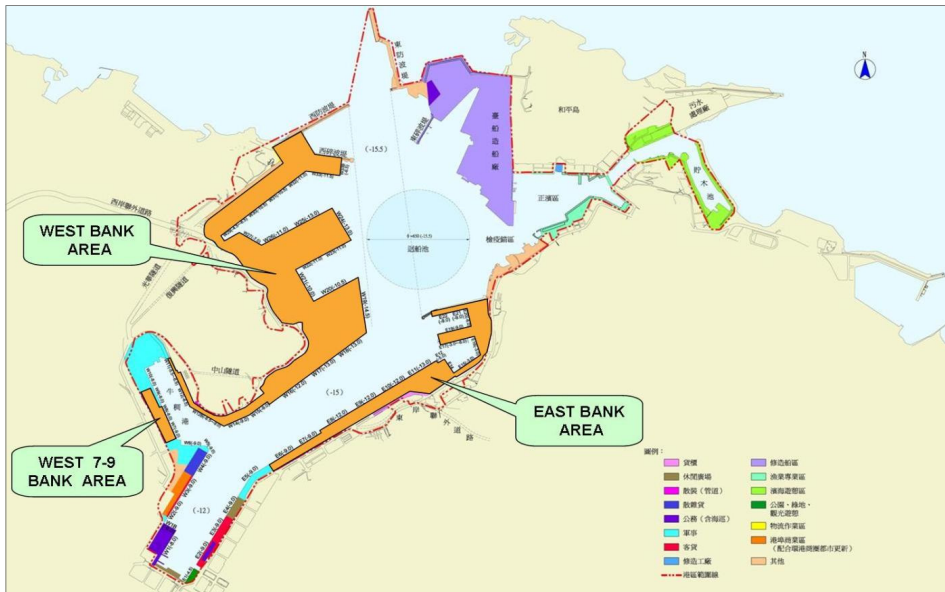
자료 : 국토해양부, 「한·EU FTA 체결에 따른 항만자유무역지역 기업유치전략 연구」, 2010.

(1) 지룽항 자유무역지역(Keelung Port Free Trade Zone)

지룽항 자유무역지역은 지룽항의 동측 제방 6~22번 부두와 서측 제방 7~33번 부두에 걸쳐 지정되어 있으며 총면적은 71.16ha에 이르는 타이완 최초(2004년)의 자유무역지역이다. 지룽항은 타이완 북부의 소비 및 정치의 중심지인 타이베이 수도권에 인접해 있으며 인근 과학단지(Xizhi, Nangang, Neihu) 및 산업단지(Dawulun, Ruifang, and Liudu)와 연계되어 있다.

지룽항 자유무역지역은 지룽항과 더불어 해운, 국제물류, 보관, 대형 중계도매, 다자국가 간 무역기지 역할을 수행하고 있다. 주요 장점으로

1번 및 3번 고속도로와 직접연결, 인근에 타이완 자원의 52%가 위치, 지룽항 컨테이너터미널 및 산업단지와 인접한 위치, 통관 및 물류의 전산화 등을 들 수 있다. United Logistics International Co., Une Rainbow Co., Ltd., Bel Air Motors Limited Taiwan Branch(H.K.) 등 총 13개 업체가 입주해 있다.



자료 : <http://www.klhb.gov.tw>

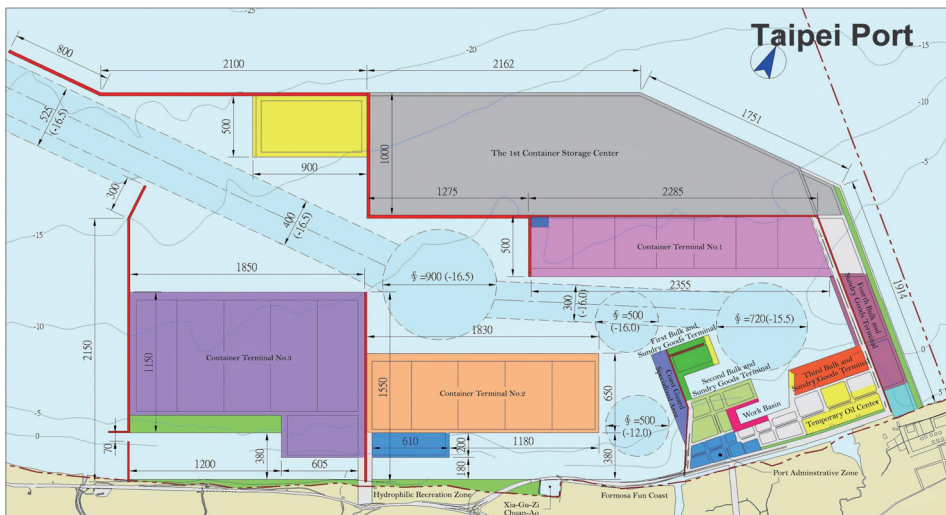
[그림 5-2] 지룽항 자유무역지역

(2) 타이베이항 자유무역지역(Taipei Port Free Trade Zone)

타이베이항 자유무역지역은 지룽항만국 타이베이 지부에 의해 개발되었으며 총면적은 79ha에 이르고 있다. 타이베이항은 총 3,102ha의 면적을 아우르고 있으며 컨테이너터미널과 항만 인프라의 개발 계획 일정에 맞춰 자유무역지역의 운영범위에 포함될 예정이다.

타이베이항은 지룽항의 5배에 이르는 광대한 배후단지를 가지고 있으며 현재는 자동차 및 유류화학 물류기지로 역할 수행 중에 있다. 타이베이

자유무역지역 역시 타이베이 수도권에 인접해 있으며 Tucheng, Wugu, Linkou, Shulin 등의 대규모 산업단지와 연계되어 있다. 또한 Taoyuan 국제공항 23km 거리에 위치해 있다. 차후 유류 저장, 컨테이너 및 벌크화물 센터, 친수 및 해양관광 센터 등을 개발할 계획을 가지고 있다. Tonglit Logistics Co., Ltd., Formosa Petrochemical Corporation, Bom Ami Enterprise Co., Ltd. 등 3개 기업이 입주해 있다.



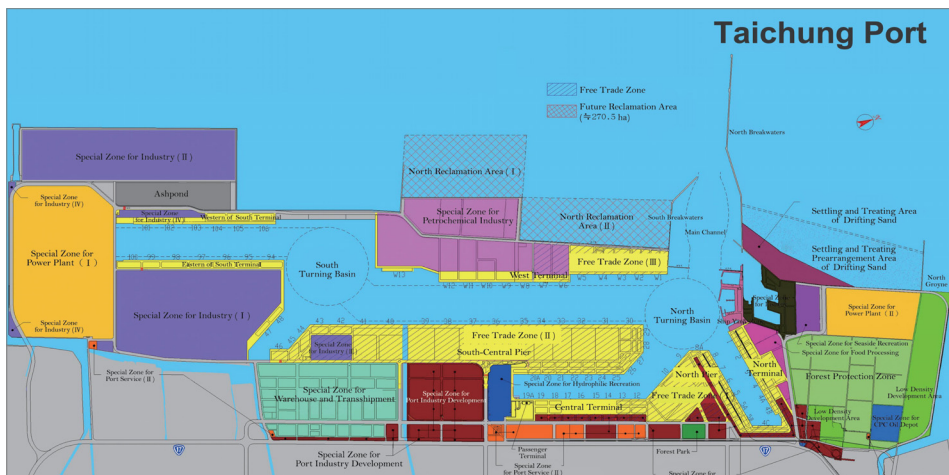
자료 : TAIWAN Free Trade Zone 홈페이지(<http://taiwan-ftz.com>)

|그림 5-3| 타이베이항 자유무역지역

(3) 타이중항 자유무역지역(Taichung Port Free Trade Zone)

타이중항은 타이중 항만국에 의해 개발되었으며 1단계가 2005년 10월, 2단계가 2006년 8월부터 운영 중이다. 타이중항 자유무역지역은 총면적 536ha로 타이완 최대의 자유무역지역이며 1-18, 20A-46 부두와 서측 1에서 7번 야드에 걸쳐 위치해 있다. 또한 항만전문산업지역(Port's Professional Industries Areas)의 82.55ha도 항만자유구역으로 편입될 예정이다.

타이중항은 타이완 중부에 위치해 있으며 Cingcyuangang 국제공항과 고속도로로 연결되어 있어 항만/항공 연계수송에 편리한 지점에 위치하고 있다. 또한 상하이-홍콩 루트상에 위치해 있다. 타이중항 FTZ는 타이중항 수출가공구, 타이중항 산업단지, Changhua 연안산업단지, 타이완중부 과학단지, 타이중 산업단지, 기계기술산업단지, Tanzih 수출가공구 등 다양한 산업 및 수출가공구에 인접해 있다. 현재 보관, 조립, 재가공, 물류 기능을 수행하고 있다. Elite International Marketing & Management Co., Ltd., China Container Terminal Corp, US CATSCAN TAIWAN LTD. 등 13개 업체가 입주해 있다.



자료 : TAIWAN Free Trade Zone 홈페이지(<http://taiwan-ftz.com>)

|그림 5-4| 타이중항 자유무역지역

3. 네덜란드

1) 로테르담항 배후물류단지 개요

유럽의 관문인 네덜란드 로테르담항은 배후지역에 Massvlakte, Botlek, 그리고 Waal/Eemhaven 등 3개 물류센터를 운영하고 있다. Eemhaven 물류단

지는 1989년부터 운영을 시작하였고 Botlek항만 지역에 위치한 Botlek 물류단지는 이듬해인 1990년부터 운영을 시작하였다. 이후 유럽 물류의 주도권을 지속적으로 유지하기 위해 최신 물류거점의 필요성이 필요하게 되었고 그에 따라 로테르담항 입구의 삼각주 지역을 개발하여 1998년부터 Massvlakte 물류단지 운영을 시작하였다.



자료 : Port of Rotterdam 홈페이지(www.portofrotterdam.com)

[그림 5-5] 로테르담항만 배후물류단지

2) 로테르담항 배후물류단지 운영 현황

로테르담항의 각 물류센터는 각기 다른 주요 품목을 다루고 있는데 Botlek과 Eemhaven은 물류창고 중심의 구개념 단지로 Botlek은 석유화학제품, 그리고 Waal/Eemhaven는 기술집약적 전자산업 화물과 농산품을 다루고 있다. 가장 늦게 개발된 Massvlakte는 유럽 내에서 가장 중요한 컨테이너 물류단지로 리복, 한국타이어, 애플 등 다양한 다국적 기업들이 입주하여 창고 보관은 물론 직접 가공, 조립 등의 작업을 수행하여 유럽시장의 전진기지로 활용하고 있다.

|표 5-8| 네덜란드 로테르담항 물류센터 운영 현황

구분	Maasvlakte	Botlek	Waal/Eemhaven
총면적	34,000m ²	1,040,300m ²	650,000m ²
창고면적	20,000m ²	300,000m ²	200,000m ²
확대가능성	아주 높음	높음	없음
연계터미널	ECT Delta, APM, P&O Nedlloyd	Inland shipping Rail Chemical Center (2개)	Rail Service Center Short Sea Center Multi-purpose Terminals Hanno/Uniport
특징	1km 이내 5대 운송시스템과 연계 글로벌제조업체 및 물류업체의 유럽지역 물류센터 역할 수행	석유화학제품의 특화지역	기술집약적 전자산업의 물류기지로 특화 농산물 제품 집산지 Waalhaven Business Center와 근접
입주기업	DHL/Excel, Reebok, Archer Daniel Midlans, Pro Logis, Nippon Express, Hankook Tiers, Epson, Kloosterboer		Maersk Logistics, Nippon Express, Menio Logistics, Geodis, Vitesse, Unitor, Ziegler, Huding & Veder, VAT Logistics and Eurofrigo/Nicherei Prologis, Miteui, Soko, TPV

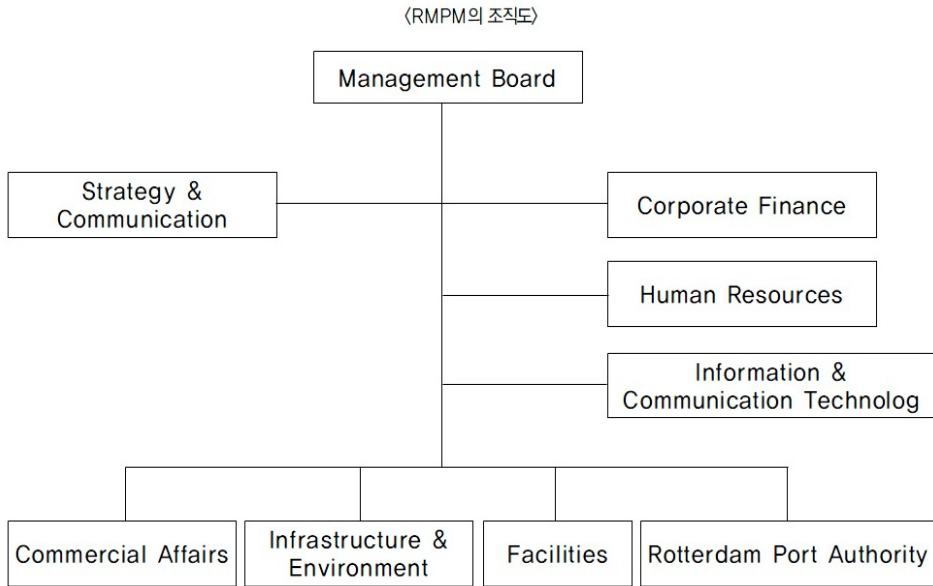
자료 : Port of Rotterdam 홈페이지(<http://www.portofrotterdam.com>)

3) 물류단지 특징

(1) 자체 항만/물류단지 개발 및 운영 조직(Rotterdam Municipal Port Management : RMPM)

Maasvlakte 물류단지를 비롯한 로테르담항의 개발 및 운영은 정부 주도가 아닌 Rotterdam Municipal Port Management(RMPM)에 의해 이뤄진다. RMPM은 로테르담시의 공공사업국, 도시개발 및 주택서비스 등 다수의 시 서비스 관련 대표들을 포함한 하나의 별도 공기업이다.¹²⁾ RMPM는 보다 빠르고 단순화된 행정서비스를 제공하고 있으며 Maasvlakte 물류단지에 입주

하고자 하는 화주, 선사, 3자물류업체 등의 요구를 수용할 수 있도록 유기적으로 운영되고 있다.



자료 : 유신코퍼레이션 건설기술연구소, 「광양항 배후단지 개발을 위한 해외선진사례 조사 보고서 II」, 2003.

〔그림 5-6〕 로테르담항 RMPM 조직도

(2) 자가 운영 보세창고 제도

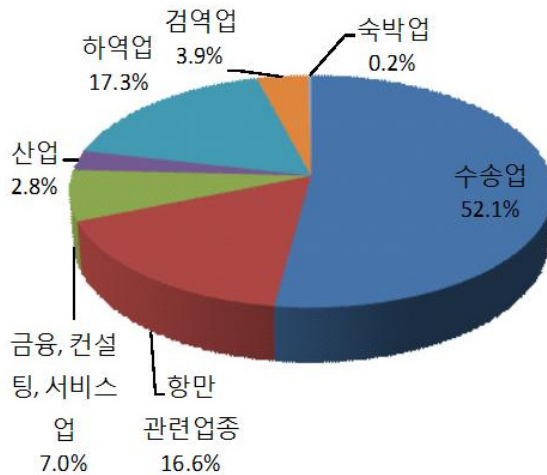
로테르담 항만의 물류단지 자체는 자유무역지역(Free Zone)은 아니지만 물류단지에 입주해 있는 각각의 업체가 하나의 자유무역지역 또는 자유무역지점(Free Point)으로 간주될 수 있다. 각 기업이 보안규정, 세관과의 전산망 연결 등의 정해진 일정 조건을 만족시킨다면 해당 기업은 세관으로부터 보세관련 면허(license)를 취득하여 자가 운영 보세창고를 운영할 수 있다.

12) 유신코퍼레이션 건설기술연구소, 「광양항 배후단지 개발을 위한 해외선진사례 조사 보고서 II」, 2003.

자가 보세창고는 세관직원의 입회나 사전허가 없이도 자가 보세창고 내로 물품을 자유로이 입·출고 시킬 수 있다. 이러한 자가운영 보세창고 제도는 자유무역지역보다 더 편리하고 융통성 있는 제도로 화물의 유통을 더욱 빠르고 효율적으로 만들어 준다.

(3) 물류단지 주요 입주 업종

로테르담의 항만배후단지에는 약 2,950여 업체들이 입주하고 있으며 이중 일부 금융 및 컨설팅 등 서비스 업종(7.0%), 정유, 화학 등 제조업체(2.8%), 그리고 숙박업체(0.2%) 등이 입주해 있으나 그 비율은 낮은 편이며 주로 물류기업 및 관련 업체들이 입주해 있다.



자료 : 로테르담항 설명자료

【그림 5-7】 로테르담항 배후단지 입주기업 업종별 입주 비중

이처럼 로테르담항 배후단지는 항만·물류 기업이 주를 이루고 있으나 Massvlakte를 중심으로 보관 및 유통 등 물류 기능 이외에 조립, 포장, 라벨링, 품질검사 등 다양한 부가가치 활동도 활발히 하고 있다.

4. UAE(두바이)

1) 두바이 자유무역지역 현황

UAE는 제벨 알리 자유무역지역(Jebel Ali Free Zone) 설립을 시작으로 1987년 후자리아 자유무역지역, 1988년 아즈만 자유무역지역(Ajman Free Zone) 등 1980년대 총 3개의 자유무역지역을 설립하면서 본격적인 자유무역지대 활성화를 추진하였다. 특히 두바이 지역은 UAE에서 가장 적극적으로 자유무역지역 개발 및 활성화를 추진하고 있는 곳으로 UAE 전체 35개 자유무역지역 중 23개가 두바이에 위치하고 있다. 2009년 두바이 자유무역지역 총 수출입 금액은 719억 달러로 두바이 전체 수출입 금액(2,018억 달러)의 35.6%를 차지¹³⁾하는 등 자유무역지역은 두바이 및 UAE의 무역에서 큰 비중을 차지하고 있다.

두바이 자유무역지역의 주요 수출 대상 국가는 이란, 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르 등 인접한 걸프 연안의 중동지역 국가들로서 2009년 총 수출 금액은 305억 1,200만 달러에 이르고 있다.

표 5-9 | 두바이 자유무역지역 수출 현황(2009)

단위 : 백만 달러

국가	금액	비율
이란	5,620	18.4%
사우디아라비아	4,116	13.5%
이라크	2,564	8.4%
인도	1,876	6.1%
쿠웨이트	1,023	3.4%
카타르	988	3.2%
파키스탄	844	2.8%

13) 두바이 상공회의소, 2010.

|표 5-9| 두바이 자유무역지역 수출 현황(2009)(계속)

국가	금액	비율
리비아	549	1.8%
요르단	523	1.7%
아프가니스탄	466	1.5%
기타	17,158	56.2%
합계	30,512	100.0%

자료 : KOTRA

2) 두바이 자유무역지역의 장점

두바이 자유무역지역은 통신, 편의시설, 수송망 등 입주기업체를 위한 필수적인 인프라가 잘 갖추어져 있고 23개 자유무역지역별로 산업별 특화가 이루어져 있어 다양한 기업의 입주가 가능하다. 또한 자유무역지역 내에서는 외국인 지분 소유가 100% 가능하며 수출입 관세 면제, 다국적 기업 및 외국인 투자자의 수익 송금 가능, 소득세 및 법인세 면제 등 다양한 혜택을 제공하고 있다. 이로 인해 전 세계 6,400여 기업이 두바이 자유무역지역에 입주하고 있으며 국내 기업은 29개 업체가 제벨 알리 자유무역지역 등에 입주하고 있다.

|표 5-10| 두바이 자유무역지역 리스트

순번	자유무역지대 명	설립연도	웹사이트
1	Jebel Ali Free Zone Authority	1985	www.jafza.ae
2	Dubai Airport Free Zone	1996	www.dafza.ae
3	Dubai Media City	2000	www.dubaimediacity.com
4	Dubai Internet City	2000	www.dubaiinternetcity.com
5	Dubai Cars &Automotive Zone	2000	www.ducamz.ae
6	Gold &Diamond Park	2001	www.goldanddiamondpark.co
7	Dubai Knowledge Village	2002	www.kv.ae
8	Dubai Metals &Commodities Centre	2002	www.dmcc.ae

| 표 5-10 | 두바이 자유무역지역 리스트(계속)

순번	자유무역지대 명	설립연도	웹사이트
9	Dubai Silicon Oasis	2002	www.dso.ae
10	International Media Production Zone	2003	www.impz.ae
11	Dubai Maritime City	2003	www.dubaimaritimecity.com
12	Dubai Healthcare City	2003	www.dhcc.ae
13	Dubai Studio City	2004	www.dubaistudiocity.com
14	Dubai International Financial Centre	2004	www.difc.ae
15	Dubai Industrial City	2004	www.dubaiindustrialcity.ae
16	Dubai Outsource Zone	2005	www.dubaioutsourcezone.com
17	Dubai Biotech & Research Park	2005	www.dubitech.com
18	Dubai Logistics City	2005	www.dubailogisticscity.ae
19	Heavy Equipments & Trucks Free Zone	2006	www.aafz.ae
20	Dubai Flower Centre	2006	www.dubaiflowercentre.com
21	International Humanitarian City	2007	www.ihc.ae
22	Dubai Techno Park	-	www.tp.ae
23	Dubai Auto Zone	-	www.daz.ae

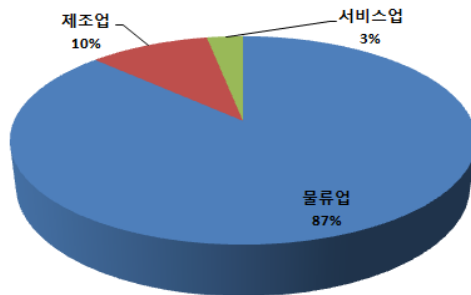
자료 : KOTRA

3) 제벨 알리 자유무역지역

두바이 제벨 알리 자유무역지역은 1985년에 개발된 곳으로 100km² 규모이며 UAE를 포함한 중동의 관문으로서의 역할을 수행하고 있다. 두바이 제벨 알리 자유지역은 두바이 GRP의 25%를 담당하고 있으며 16만여 명의 고용효과를 가지고 있다.¹⁴⁾ 또한 항만물동량 창출에도 역할을 하고 있어 제벨 알리항의 컨테이너 물동량의 25%가 제벨 알리 자유지역에서 생산되고 있다.

두바이 제벨 알리 자유지역에는 다양한 기업이 입주해 있으며 주요 산업은 포장, 라벨링, 조립 등을 포함하는 물류업(87%), 석유화학산업 등 제조업(10.0%), 은행 등 서비스업(3%)이 입주해 있다.

14) JAFZA 홈페이지(<http://www.jafza.ae/en/about-us>)



자료 : 제벨 알리 설명자료

〔그림 5-8〕 제벨 알리 자유지역 입주기업 업종별 입주 비중

제벨 알리 자유지역은 물류업이 주를 이루고 있으나 조립, 포장, 라벨링 등 활발한 부가가치 활동 및 500여 제조업체로 인해 제벨 알리 항만의 물동량 창출에 큰 도움이 되고 있다. 또한 중동지역의 물류중심지로 자리 잡았으며 잘 발달된 배후 수송망 등으로 인해 높은 경제적 효과를 발생시키는 항만배후단지의 역할을 수행하고 있다.

〔표 5-11〕 두바이 제벨 알리 자유무역지역 입주기업 현황

국적	기업명	제품	시설	기능
미국	Black & Decker	전기 전자 (자동) 기기	창고, 사무실	판매 (Trading), 포장(Packing) 및 기술지원
	Ford Middle East	자동차 및 부속품	창고, 사무실	판매, 서비스 훈련
한국	Samsung gulf electronics FZE	전자제품	창고, 사무실	삼성전자 제품 판매
	Daewoo electronics Middle East FZE	전자제품	창고, 사무실	대우전자 제품 판매
	Mobis Part Middle East FZE	자동차 부속품	창고, 사무실	보관, 판매
일본	Sony Middle East FZE	전자제품	창고	판매
	Nippon Express	고무제품, 전자제품	창고, 사무실	판매
	Sharp Middle East FZE	전자제품	창고, 사무실	판매

자료 : Jafza, Jafza directory 홈페이지(<http://www.jd.ae>), 2011.

5. 오스트리아

1) 빈 내륙항만 물류단지 개요

오스트리아 최대의 유통 센터인 빈 내륙항만 물류단지는 라인-메인-다뉴브 운하를 따라 유럽을 잇는 거대한 단지로, 350만m²의 면적을 아우르는 이 단지 시설은 다뉴브 내에서 가장 큰 공용 항구에 위치하고 있다. 북해로부터 1,500km 떨어져 있고 흑해로부터 2,000km 떨어져 있어 빈 내륙항만물류기지는 수운, 철도, 도로가 연결되어 세 가지 운송수단에 바로 접근할 수 있는 장점(Trimodal Cargo Handling System)을 보유하고 있다. 창고 및 물류센터와 철송의 직접적인 연계로 물류시스템의 효율을 강화하고 있으며 무엇보다 내륙운하시스템의 발달로 물류비용을 절감하고 있다.



[그림 5-9] 빈 내륙물류단지 위치도

2) 빈 내륙항만 운영 현황

Hafen Wien의 면적은 350헥타로 Wiener Hafen 그룹이 1873년부터 Freudenau 항구, Albern 항구, Lobau 항구의 3개 Cargo Port를 운영하고 있으며, 매년 1,700여 개의 화물선이 이동하고 있다.



그림 5-10 | Hafen Wien 운영 현황

Freudenau항구는 화물을 취급하는 중심시설로 벌크화물 취급시설, 컨테이너 터미널, 자동차 터미널, 유통센터 및 창고, 세관 등의 시설을 갖추고 있다. 컨테이너 터미널은 8,000TEU를 저장할 수 있는 능력을 가지고 있고, 3대의 컨테이너 크레인, 장치장, 7개의 철도 작업선 등을 가지고 있으며 이 작업선을 통하여 일주일에 120개의 열차가 운행되고 있다. 그리고 항만 안벽까지 철도와 도로가 유기적으로 연결되어 있어 효율적인 운영이 가능하다. 자동차 터미널은 1만여 대의 자동차를 보관할 수 있는 공간을 가지고 있으며, 선박을 통하여 들어오는 자동차를 트럭을 이용하여 오스트리아를 비롯한 인근 국가에 운송한다. 그 외에도 벌크화물 터미널 및 유통센터 등이 위치하고 있어 다양한 벌크화물 및 일반잡화를 처리하고 있다.

Albern항구는 건축자재(양회 및 모래), 양곡, 철강제품을 처리하고 있다. 항만과 벌크화물 저장창고가 컨베이어로 연결되어 있으며, 철도의 상하역을 용이하게 하기 위하여 호퍼차를 이용한 하화시설을 갖추고 있다.

6. 종합 및 시사점

1) 경제 상황 및 시대 요구에 따른 변화

자유무역지역은 항상 같은 형태로 지속되어 온 것이 아니라 상황에 따라 계속 변화하여 왔다. 중국의 경우, 빠른 경제성장 및 산업구조의 변화 등 경제적 여건, 대외적 경제구조의 변화 등에 따라 자유무역지역도 보세구, 수출가공구, 보세물류원구, 보세항구, 자유무역항 제도 등을 지속적으로 변화시켜 나가 국내외적 경제흐름에 잘 적응하여 높은 성장을 이뤄내고 있다.

대만은 자유무역지역 내에서 사람, 화물, 금융, 기술 등의 유통을 자율 관리 체제로 변화시키고, 정부의 규제를 최소화하는 방향으로 통관 등의 행정을 간편화시켰다. 또한 입주기업을 위한 세제혜택과 원활한 외국인 노동자 고용 및 자유무역항 외부에 위치한 기업과 협업이 가능하도록 하는 등 부가가치 창출을 위한 정책을 추진하고 있다.

로테르담과 두바이의 항만배후단지에는 핵심기능의 물류활동뿐만 아니라 물류단지의 활동에 시너지 효과를 낼 수 있도록 정유, 화학 등 제조업체와 금융 및 컨설팅 등의 서비스 업체, 그리고 호텔 등 숙박업체 등의 지원기능도 입주를 허용하고 있다. 오스트리아 최대의 유통 센터인 빈 내륙 항만물류단지는 라인-메인-다뉴브 운하를 따라 유럽을 잇는 거대한 단지로써 창고 및 물류 센터와 철송의 직접적인 연계로 물류시스템의 효율성을 높이고 있다.

향후 우리나라의 항만배후단지가 활성화되고 고부가가치를 창출하기 위해서는 상기의 항만배후단지의 사례와 같이 다양한 세제상의 혜택을 부여하고, 필요할 경우 입주제한의 완화 등 제도 개선을 추진할 필요가 있다. 또한 항만배후단지에 입주 가능한 업체를 물류와 제조업체로 한정하지 않고 시너지 효과를 낼 수 있도록 연구, 금융, 컨설팅, 쇼핑 및 숙박 등의 지

원기능도 입주가 가능하도록 제도적인 보완이 필요하다 하겠다.

2) 자유무역지역의 기능 확대

중국은 초기 보세기능만을 수행하던 보세창고에서 현재 보세항구 제도 및 자유무역항 제도를 도입하여 보관 및 배송의 단순 물류기능에 제조, 금융, 전시, R&D 기능을 항만배후지역에 부여하여 부가가치 창출을 이끌어내고 있다. 특히 상하이 린강신청의 경우, 전자, 항공 등 첨단산업의 부품 및 장비 산업을 유치하여 세계적인 부품제조 단지를 이루었고, 두바이의 경우에는 물류기능 외에 제조 및 서비스 기능을 강화하였다. 이처럼 시대가 변함에 따라 세계의 자유무역지역들은 초기 단순 물류 및 보세 기능에서 탈피하여 제조, 상업, 연구에까지 그 기능을 확대해 나가고 있다.

3) 지역별 특화

지역별로 각 자유무역지역을 특화하여, 심화되는 국제경쟁 속에서도 경쟁력을 잃지 않도록 하였다. 타이완의 경우 지역별로 취급 물품 및 산업을 특화하였고, 로테르담항 역시 Botlek, Eemhaven, Massvlakte의 3대 배후물류단지별로 취급 품목을 전문하여 경쟁력을 확보하였다.

4) 법·제도 개선을 통한 적극적 투자 유치

타이완 역시 우리나라와 마찬가지로 중국 항만의 약진으로 인해 항만물동량 증가율이 대폭 축소되었으나 이를 극복하기 위해 법·제도를 마련하여 자유무역항을 지정하였다. 특히 FTZ 내에 사람, 화물, 금융 등이 자유롭게 유통될 수 있게 제도를 정비하였다. 특히 입주기업 범위 확대, FTZ 외부 기업과의 협업 가능 등의 유연성, 외국인 고용 확대, 다양한 세제 혜택

등을 제공하여 기업 유치에 노력하고 있다.

유럽의 관문인 네덜란드 로테르담항은 보다 유연하고 효율적인 자가 운영 보세창고제도와 민·관이 함께 참여하는 RMPM제도를 통해 항만물류를 활성화시키고 세계적으로 가장 높은 부가가치를 창출하는 항만 중 하나로서 앞서나가고 있다.

두바이 자유무역지역은 정부의 적극적인 개발의지와 입주기업 위주의 정책 등으로 6,400여 다양한 기업들을 유치하여 두바이 경제의 중심으로 자리 잡았다. 다양한 세제 혜택, 자유무역지역별 기능 특화, 잘 발달된 인프라, 자유무역 지역 내 100% 지분 소요 등 외국인 투자자에 대한 적극적 지원 등으로 중동지역의 물류중심으로 자리 잡았다.

제 6 장 향만배후단지 부가가치 극대화를 위한 중 · 장기 발전전략 수립

1. 중 · 장기 발전 방향

상기에서 정리된 현황, 문제점 및 해외사례를 기반으로 하여 향만배후단지의 부가가치 극대화를 위한 정책방향은 ‘향만배후단지의 실질적 부가가치 창출’, ‘향만배후단지의 글로벌 입주 경쟁력 확보’, ‘향만자유무역지역의 확대’로 종합 · 정리할 수 있다. 이는 부가가치 창출이 가능한 다양한 기업이 입주 또는 확대될 수 있는 법 · 제도적 여건과 부지의 제공, 저렴한 임대료 및 다양한 혜택을 받을 수 있는 부지의 확대, 물류 · 제조뿐만 아니라 다양한 부가가치 활동이 이루어질 수 있는 여건 조성 등 3가지 관점에서 제시된 것이다.

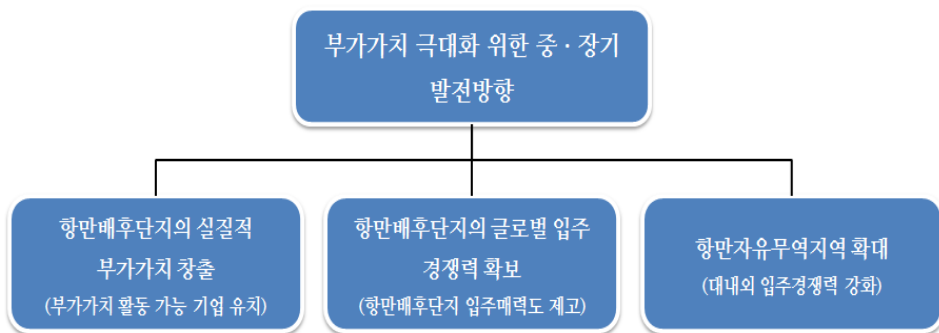


그림 6-11 부가가치 창출 극대화를 위한 향만배후단지 중 · 장기 발전 방향

1) 항만배후단지의 실질적 부가가치 창출

항만배후단지에서 부가가치를 창출하고 극대화하는 핵심은 부가가치 활동이 가능한 기업을 유치하는 것이라 할 수 있다. 실제로 항만배후단지에서 부가가치 창출 활동이 가능하도록 하기 위해 관련한 Biz. Model의 개발 지원, 인센티브 강화 등이 제공된다 하더라도 부가가치 활동이 불가능한 기업이 입주한다면 부가가치 창출을 극대화하는 것은 현실적으로 어렵다. Biz. Model 지원, 인센티브 제공이 의미 없다는 것이 아니라 그 무엇보다 가장 중요한 것은 이러한 모든 혜택을 제공받을 수 있는 기업이 있어야 한다는 것이다. 이를 위해서는 입주기업의 선정 단계에서부터 철저한 검증을 통해 부가가치 창출 가능성을 판단해야 한다. 그러나 우리나라의 경우 적합한 기업(부가가치 활동 가능 기업) 여부를 판단할 수 있는 Tool이 없으며, 적합한 기업이 없을 시 입주할 때까지 이미 조성된 부지를 비워 두기도 여건상 어려운 실정이다. 그렇다면 가장 좋은 방법은 입주 신청 기업이 부가가치 창출이 가능한지 여부를 정량적으로 검증할 수 있는 Tool을 개발하는 것이다. 그러나 이것 또한 현실적으로는 어렵다. 이미 입주한 기업의 부가가치 창출 활동을 평가하는 것도 마련되지 않아, 정성적인 평가로 대체하고 있다. 이를 보완할 수 있는 방법은 입주한 기업이 부가가치 창출 활동을 할 수 있도록 독려하는 것이라 판단된다. 각 기업별 맞춤형 Biz. Model을 개발하여 제공하는 것도 가능한 대안이기도 하지만 기업의 영업 자료 공개, 기업별 실현 가능성 등을 고려하면 현실적으로 쉽지 않다고 판단된다. 따라서 입주기업의 관리·운영 측면에서 이러한 활동을 유도할 수 있도록 페널티와 인센티브를 제공하는 방안이 마련되어야 할 것이다. 또 다른 방안으로 다양한 기업이 유치될 수 있는 장치의 마련도 필요할 것이다. 항만자유무역지역 내에서 창출 가능한 부가가치 활동의 종류가 다양하듯이 기업 또한 다양한 기업이 입주하여야 다양한 활동이 이루어질 수 있다. 따라

서 자유무역지역법에서 정하고 있는 수출입 물동량 수준, 거래 비중 등의 기준 조정을 통해 일정 물동량도 처리가 가능하면서 부가가치 활동을 할 수 있는 기업이 입주할 수 있도록 해야 할 것이다. 물론 입주 기준을 조정한다고 하여 부가가치 활동 기업이 입주한다고 단언하기는 어렵지만, 다양한 기업의 입주 자체가 다양한 부가가치 활동의 가능성을 높여 주는 것은 분명하게 기대할 수 있다.

2) 항만배후단지의 글로벌 입주 경쟁력 확보

항만배후단지의 글로벌 입주 경쟁력 확보는 앞서 설명된 부가가치 창출 및 극대화가 가능한 다양한 기업들이 우리나라 항만배후단지에 입주하고 싶어 하는 매력을 가질 수 있도록 양호한 제반 여건을 조성하는 것이다. 또는 입주 이후에도 부가가치 창출 활동을 위한 노력을 지속할 수 있도록 하는 것이다. 물론 입주경쟁력을 제고한다고 해서 부가가치 활동이 가능한 기업이 입주한다는 의미는 아니지만, 그 가능성은 충분히 높아질 수 있다고 판단된다. 앞서 살펴본 바와 같이 항만자유무역지역과 동일한 입주 조건과 인센티브가 제공되는 마산자유무역지역의 경우 운송여건 부문에서만 유일하게 상위권에 포함되었을 뿐 그 외의 주요 6개 부문에서는 개발도상국의 자유무역지역에 비해서도 그 경쟁력이 떨어진다고 평가받은 실정이다. FDI Intelligence의 평가 결과와 무관하게 우리나라 자유무역지역의 운송 인프라, 항만, 공항 여건 등은 해외 사례와 비교하여도 대부분이 높게 평가될 수 있는 충분한 경쟁력을 갖추고 있는 게 현실이다. 그러나 그 외 제반 비용, 시설, 인센티브, 촉진전략 등은 개선의 여지가 있다고 판단된다.

이 중 제반 비용 부문을 제외하고 항만배후단지의 경쟁력 강화를 위해서는 항만배후단지와 관련한 법·제도의 정비도 필수적이다. 특히, 항만자유무역지역 입주기업에게 제공은 가능하나 실질적인 혜택을 제공받지 못하

고 있는 인센티브 제공 기준에 대한 완화가 필요할 것이다. 아울러 물류·제조뿐만 아니라 다양한 부가가치 활동이 가능하도록 항만배후단지의 기능을 확대하는 것도 필요하다. 다양한 해외사례를 기준으로 살펴보면 항만배후단지의 입주 수요는 물류, 제조뿐만 아니라 상업, 전시, 숙박, 관광, 기타 제조 외 산업(화학 등) 등 다양한 업종으로 확대되고 있다. 이러한 수요는 항만배후단지의 새로운 부가가치 활동에 포함할 수 있다. 따라서 항만배후단지 기능의 확대를 통한 진정한 신규 부가가치가 발생할 수 있도록 해야 할 것이다.

3) 항만자유무역지역의 확대

항만자유무역지역의 확대는 대내외 입주 경쟁력이 높은 더 많은 자유무역지역을 입주기업에게 제공하는 의미와 동일하다. 즉, 이를 통해 더 많은 기업이 단순 항만배후단지가 아닌 항만자유무역지역에 입주할 수 있도록 하는 효과가 있다. 현재 우리나라 항만자유무역지역의 경우 부산항 신항, 광양항, 평택·당진항 등에 지정되어 있으나, 수도권의 핵심거점인 인천항에는 자유무역지역이 지정되어 있지 않고 있다. 동일한 항만배후단지 내에서도 자유무역지역으로 지정된 지역과 지정되지 않은 지역은 입주 경쟁력에서 많은 차이가 있는 것은 주지의 사실이다.

아울러 항만자유무역지역의 확대의 핵심 요인은 저렴한 임대료의 제공이다. 자유무역지역으로 지정되지 않은 경우에는 공시지가 기준의 임대료를 적용하고 있기 때문에 항만자유무역지역의 개발 목적과 전혀 부합되지 않는 상황이 발생하고 있는 것이다. 실제 인천항의 경우 같이 수도권이지만 자유무역지역으로 지정되어 있는 평택·당진항과 약 2배의 임대료 차이가 나고 있다.

2. 중 · 장기 발전전략

1) 항만자유무역지역의 지정 확대

항만자유무역지역 확대 필요성을 정리하면 다음과 같다.

(1) FTA 효과 극대화

제3장에서 언급되었던 바와 같이 국제 분업화 및 심화되는 국내외 항만 간 물동량 경쟁으로 인해 국내 항만물동량의 증가세가 둔화되고 있는 실정이다. 따라서 이제 물동량 확보보다는 항만배후단지 활성화를 통한 항만의 부가가치를 높이는 것이 중요하다 판단된다. 특히 역내 시장의 통합이 가속화되고 FTA 등으로 인해 세계적으로 자유무역이 확대되고 있는 상황 하에서 외국인의 투자를 유치하고 항만의 국제물류를 원활히 하기 위해서는 ‘경제 전체의 개방 및 규제 완화를 하지 않으면서도 국제 분업화에 효율적으로 참여하여 경제적인 이익을 얻고자 하는 국가들이 선택하는 차선의 정책방안’¹⁵⁾인 자유무역지역의 확대 지정을 통해 FTA 이득을 많이 받는 자동차 같은 산업의 항만배후단지 유치가 절실히 필요하다.

(2) 외국인 투자 유치 강화

또한 현재 내항 일부만 자유무역지역으로 지정되어 있는 인천항 등 수도권권에 근접한 항만의 배후물류단지에 자유무역 지정을 확대할 경우 높은 외국인 투자 유치 효과를 기대할 수 있어 자유무역지역의 지정 취지를 극대화할 수 있으며 이로써 지역경제 활성화에 크게 기여할 수 있다.

15) Spinanger, D., “Objectives and Impact of Economic Activity Zones - Some Evidence from Asia”, *Review of World Economics*, Vol. 120, No. 1, 1984, p. 65.

(3) 항만배후단지 기능 확대에 따른 추가수요 반영

기존 항만배후단지의 물류기능 외에 제조시설의 입주가 가능해져 이에 따른 항만배후단지의 추가수요를 반영하기 위해 자유무역지역의 추가 지정의 필요성이 높아지고 있다. 또한 비즈니스, 금융, 관광전시, 연구 기능 등이 포함된 부가적인 항만배후단지 개념의 도입 가능성이 높아짐에 따라 추가적인 수요가 발생할 가능성이 높아졌다.

2) 정부 재정지원 비율 확대

항만자유무역지역에 부가가치 창출이 가능한 다양한 입주기업의 유도를 위해서는 저렴한 임대료 제공도 매우 중요한 요인 중의 하나이다. 그러나 저렴한 임대료 제공의 핵심 요인은 정부의 재정지원 비율을 확대하는 것으로 이어진다. 항만배후단지의 조성 목적 자체도 저렴한 배후부지를 제공하여 고부가가치 창출이 가능한 국내외 물류·제조기업을 유치하는 것으로서 그 맥락을 같이 하고 있다. 그러나 실질적으로는 정부 재정지원이 미흡 또는 지연됨에 따라 항만배후단지 조성 자체가 지연되거나, 저렴한 임대료 제공 자체가 어려운 것이 현실이다. 동일한 항만배후단지라고 하더라도 자유무역지역의 지정 여부에 따라 임대료 차이는 크게 발생할 수밖에 없는 현실이다.

따라서 본 연구에서는 정부 재정지원 비율의 확대를 위한 정량적인 논거를 제공하고자 한다. 그 이유는 현재까지 정부 재정지원의 근거는 대부분 정성적인 필요성에 근거하고 있어 그 타당성이 부족하여 정상적인 예산을 확보하는 데 어려움을 겪었기 때문이다.

본 연구에서는 항만공사의 투자비 회수 측면과 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지와 미지정 항만배후단지와의 임대료 차이를 비교하여 정부 재정지원의 근거를 확보하고자 한다.

(1) 투자비 회수 측면 검토¹⁶⁾

① 투자비 회수기간 기준

가. 기본 전제

본 연구의 분석 대상은 부산항 신항(북컨), 광양항(서측, 동측), 인천항(아암물류1단지) 등을 대상으로 한다. 그 이유는 자유무역지역으로 지정된 부산항 신항 및 광양항과 미 지정된 인천항과의 비교·분석을 통해 그 필요성을 강조하기 위한 것이다. 분석에서 사용된 비용의 기본 전제는 다음과 같다.

표 6-1 분석의 기본 전제

• 준공년도 불변가격(현재가치 적용 안함) • 할인을 미적용(임대료 산정이 아닌 투자비회수 관점으로 미 적용) • 항만배후단지 임대면적, 총사업비는 1차 기본계획 및 현재 공사 기준 자료 적용			
구분		물류부지 임대 면적(m ²)	총 사업비(백만 원)
부산항 신항(북컨)		1,204,203	268,251
광양항	서측	1,031,115	387,600
	동측	1,112,613	284,300
인천항(아암물류2단지)		1,476,258	312,500

나. 분석 결과

항만배후단지별 투자비 회수기간의 분석 결과를 요약하면 부산항 및 광양항의 경우에는 현재 임대료 기준으로서는 투자비 회수에 대부분 50년 이상이 소요되어 항만공사의 입장에서는 단독 개발 자체가 불가한 상황이다. 반면 인천항의 경우에는 공시지가 임대료를 징수하기 때문에 투자회수

16) 부산항 신항, 광양항 투자비 회수 검토내용은 「항만배후단지 임대료 산정체계 개선에 관한 연구」(2010.12)결과를 준용하였으며, 인천항은 추가 분석하여 비교·검토함

기간은 짧은 것으로 나타난다. 항만별로 분석 결과를 살펴보면 우선 부산항 신항의 경우 최저 우대임대료(43원/m²/월) 적용 시 투자 회수에 50년 이상이 소요되고 기본임대료 적용 시는 49년 소요되는 것으로 분석되었다.

| 표 6-2 | 임대료별 부산항 신항 투자회수기간 산정

구분	우대임대료	기본임대료	공시지가
임대료(10년 고시)	43원/m ² /월	281원/m ² /월	1,463원/m ² /월
임대면적	1,204,203m ²	1,204,203m ²	1,204,203m ²
월간 임대료	52백만 원	338백만 원	1,761백만 원
연간 임대료	621백만 원	4,061백만 원	21,134백만 원
투자비 회수기간	50년 이상	49년	11년 11개월

주 : 우대임대료는 외국인투자금액에 따라 43원(300만 달러 이상), 106원(100만~300만 달러), 168원(100만 달러 미만) 각각 적용(국토해양부 공고 제2010-700호)

광양항 서측의 경우에는 우대임대료, 기본임대료, 공시지가 적용 모두 투자 회수에 50년 이상 소요되는 것으로 분석되었다.

| 표 6-3 | 임대료별 광양항 서측 투자회수기간 산정

구분	우대임대료	기본임대료	공시지가
임대료(10년 고시)	30원/m ² /월	200원/m ² /월	408원/m ² /월
임대면적	1,031,115m ²	1,031,115m ²	1,031,115m ²
월간 임대료	31백만 원	206백만 원	421백만 원
연간 임대료	371백만 원	2,475백만 원	5,052백만 원
투자비 회수기간	50년 이상	50년 이상	50년 이상

광양항 동측은 우대임대료, 기본임대료 적용 시 50년 이상이 소요되나 공시지가 적용 시에는 40년 9개월이 소요되는 것으로 분석되었다.

【표 6-4】 임대료별 광양항 동측 투자회수기간 산정

구분	우대임대료	기본임대료	공시지가
임대료(10년 고시)	30원/m ² /월	200원/m ² /월	408원/m ² /월
임대면적	1,112,613m ²	1,112,613m ²	1,112,613m ²
월간 임대료	33백만 원	223백만 원	454백만 원
연간 임대료	401백만 원	2,670백만 원	5,452백만 원
투자비 회수기간	50년 이상	50년 이상	40년 9개월

인천항(아암물류1단지)은 우대임대료를 500원/m²/월로 가정했을 경우 (자유무역지역 미지정으로 우대임대료가 없어 약 500원 수준으로 가정함) 약 30년 소요되고, 공시지가 기준에서는 약 10년 소요되는 것으로 분석되었다. 즉, 인천항 아암물류단지의 경우 높은 임대료로 투자 회수에는 비교적 단기간이 소요되나 경쟁국가에 비해 임대료 수준이 매우 높은 실정이다.

【표 6-5】 임대료별 인천항 투자회수기간 산정

구분	가정 1	기본임대료	공시지가
임대료	500원/m ² /월	1,300원/m ² /월	1,708원/m ² /월
임대면적	1,476,258m ²	1,476,258m ²	1,476,258m ²
월간 임대료	738백만 원	1,919백만 원	2,521백만 원
연간 임대료	8,858백만 원	23,030백만 원	30,257백만 원
투자비 회수기간	29년 8개월	12년 7개월	9년 10개월

주 : 아암물류단지 임대료는 09년 25%, 10년 35%, 11년 24% 감면하여 현재 약 1,300원/m²/월 수준

② 투자비 회수기간 30년 기준 임대료

가. 기본전제

항만배후단지 조성 이후 투자비 회수기간을 30년으로 한정했을 경우의 임대료 수준을 산정하기 위한 기본 전제는 다음과 같다. 대부분의 기본 전제는 객관성을 확보하기 위해 일반적인 SOC 사업에 적용되는 전제를 적용하였다.

|표 6-6| 투자비 회수기간 30년 가정 분석의 기본 전제

- 투자회수기간 : 30년 전제(SOC 사업에 일반적 적용)
- 연간 임대료 인상 수준 : 1.2%(연평균 개별공시지가 인상률)
- 사회적 할인율 : 5.5% 적용
- 투자 형태 : 100% 자기자본으로 민간투자

나. 분석 결과

우선 부산항 신항의 경우 투자회수기간을 30년으로 고정하였을 경우 현재가치 미고려 시 619원/m²/월, 현재가치 고려 시 1,119원/m²/월로 산정되어, 현재의 임대료 수준과 비교하면 매우 큰 차이를 보이고 있다.

|표 6-7| 투자회수기간 30년 기준 부산항 신항 임대료

임대 기간	현재가치 미 고려 시		현재가치 고려 시	
	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)
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

광양항 서측의 경우에는 현재가치 미고려 시 1,044원/m²/월, 현재가치 고려 시 1,889원/m²/월로 산정되었다.

|표 6-8| 투자회수기간 30년 기준 광양항 서측 임대료

임대 기간	현재가치 미 고려 시		현재가치 고려 시	
	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)
10년	38,760	3,133	49,000	3,960
20년	19,380	1,566	29,503	2,384
30년	12,920	1,044	23,375	1,889

광양항 동측은 현재가치 미고려 시 710원/m²/월, 현재가치 고려 시 1,284원/m²/월로 산정되었다.

표 6-9 | 투자회수기간 30년 기준 광양항 동측 임대료

임대 기간	현재가치 미 고려 시		현재가치 고려 시	
	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)
10년	28,430	2,129	35,913	2,690
20년	14,215	1,065	21,640	1,621
30년	9,477	710	17,145	1,284

주 : 우대임대료(106원, 168원) 적용 시 50년 이상 소요

인천항은 현재가치 미고려 시 588원/m²/월, 현재가치 고려 시 1,064원/m²/월로 산정되었다.

표 6-10 | 투자회수기간 30년 기준 인천항 임대료

임대 기간	현재가치 미고려 시		현재가치 고려 시	
	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)	연간임대료 (백만 원)	임대료 (원/m ² /월)
10년	31,250	1,764	39,476	2,228
20년	15,625	882	23,786	1,343
30년	10,417	588	18,846	1,064

③ 정부 재정지원 50% 적용 시(투자회수 30년 기준)

투자회수기간을 30년으로 하고 정부 재정지원 비율을 50%로 가정했을 경우의 임대료를 산정하면 다음과 같다. 부산항 신항의 경우에는 정부 재정 50% 적용했을 경우 월 560원/m²의 임대료 책정이 필요한 것으로 분석되었다.

|표 6-11| 정부 재정 50% 지원 기준 부산항 신항 임대료 수준

단위 : 원/m²/월

임대 기간	현재가치 미고려 시		현재가치 고려 시	
	민간 100%	정부 50%	민간 100%	정부 50%
10년	1,856	928	2,345	1,172
20년	928	464	1,413	706
30년	619	309	1,119	560

광양항 서측은 월 960원/m², 동측은 월 642원/m² 높은 임대료가 적용되어야 하는 것으로 분석되었다.

|표 6-12| 정부 재정 50% 지원 기준 광양항 서측 임대료 수준

단위 : 원/m²/월

임대 기간	현재가치 고려 안 함		현재가치 고려	
	민간 100%	정부 50%	민간 100%	정부 50%
10년	3,133	1,566	3,960	1,979
20년	1,566	783	2,384	1,192
30년	1,044	522	1,889	969

|표 6-13| 정부 재정 50% 지원 기준 광양항 동측 임대료 수준

단위 : 원/m²/월

임대 기간	현재가치 고려 안 함		현재가치 고려	
	민간 100%	정부 50%	민간 100%	정부 50%
10년	2,129	1,065	2,690	1,345
20년	1,065	532	1,621	810
30년	710	355	1,284	642

인천항의 경우에도 정부 재정 50% 적용 시 월 671원/m²의 높은 임대료 적용이 필요한 것으로 분석되었다.

|표 6-14| 정부 재정 50% 지원 기준 인천항 임대료 수준

단위 : 원/m²/월

임대 기간	현재가치 고려 안 함		현재가치 고려	
	민간 100%	정부 50%	민간 100%	정부 50%
10년	1,764	882	2,228	1,114
20년	882	441	1,343	817
30년	588	294	1,064	671

④ 경쟁 항만과의 임대료 비교

우리나라와 직접적인 경쟁이 이루어진다고 판단되는 중국의 다롄항과 비교해 보면, 투자 회수기간 30년 기준 정부 재정지원 50%를 적용해야 비용 경쟁력을 확보할 수 있는 것으로 분석되었다.

그러나 중국의 경우 본 연구에서 적용한 공식 임대료를 그대로 적용하지 않고 투자건별로 할인 금액을 적용하고 있어 실질적 임대료는 더욱 낮은 수준이라 할 수 있다. 따라서 실질적인 경쟁력을 확보하기 위해서는 우리나라의 임대료 또한 분석된 수준보다 더욱 저렴하게 책정되어야 한다.

|표 6-15| 경쟁 항만과 임대료 비교 분석

단위 : 원/m²/월

구분		부산항 신항	광양항		인천항	다롄항	칭다오항
			서측	동측			
정부 재정 미지원 시	임대료	1,119	1,889	1,284	1,064	750	1,728
	수준	149	252	171	142	100	230
정부 재정 50% 지원 시	임대료	560	969	642	671	750	1,728
	수준	75	129	86	89	100	230

(2) 항만자유무역지역 및 인천항 임대료 비교

항만자유무역지역으로 지정된 부산항 신항, 광양항, 평택·당진항과 인천항의 기본임대료 비교 결과 인천항은 부산항 신항 대비 4.6배, 광양항 대

비 6.5배, 수도권 항만인 평택·당진항 대비 1.9배 높은 것으로 나타났다. 아울러 인천항 배후물류단지(아암1단지)는 자유무역지역이 아니어서 우대 임대료의 적용도 없는 상황이다.

【표 6-16】 항만자유무역지역 및 인천항 항만배후단지 임대료 비교

구분		항만자유무역지역			인천항 (아암1단지)
		부산항 신항	광양항	평택· 당진항	
기본임대료		281 원/m ² /월	200 원/m ² /월	700 원/m ² /월	1,298 원/m ² /월
우대 임대료	100만 달러 미만	168 원/m ² /월	120 원/m ² /월	500 원/m ² /월	-
	100만~300만 달러 미만	106 원/m ² /월	75 원/m ² /월		-
	300만 달러 이상	43 원/m ² /월	30 원/m ² /월		-

자료 : 부산항 및 광양항 자유무역지역 임대료(국토해양부 공고 제2010-700호), 항만자유무역지역 국유 평택·당진항 항만배후단지의 임대료(국토해양부 공고 제2009-438호)

인천항 항만배후단지는 항만자유무역지역 지정이 추진되고 있으나, 자유무역지역 지정 이후 저렴한 임대료 제공을 위해서는 최소 50% 이상의 정부 재정지원이 이루어져야 할 것이다. 정부 재정 50% 지원, 30년 투자회수 기준의 경우 671원/m²/월의 임대료 적용이 가능하며, 이를 통해 동일한 수도권 항만인 평택·당진항(700원/m²/월)과 유사한 수준으로 제공 가능하다.

(3) 인근 산업단지 공시지가 대비 임대료 비교

항만자유무역지역으로 지정된 부산항 신항, 광양항, 평택·당진항과 인천항 인근의 산업단지 공시지가와 비교 결과에서도 인천항의 배후단지 임대료가 상대적인 차이가 적은 것으로 나타났다.

즉, 인천항의 경우 공시지가에 할인율 24%를 적용하여 임대료를 낮추고 있으나 형평성 차원에서 보면 타 항만과 임대료 수준에서 많은 차이가

발생하여 기업 유치 경쟁력은 상대적으로 낮은 수준에 있다.

표 6-17 | 항만배후단지 및 인근 산업단지 임대료 비교

구분		항만자유무역지역			인천항 (아암1단지)
		부산항 신항	광양항	평택·당진항	
항만배후단지 a) (우대임대료 기준)		43 원/m ² /월	30 원/m ² /월	500 원/m ² /월	1,298 원/m ² /월
인근 산업 단지	평균 공시지가	590,455/m ²	94,500/m ²	578,545/m ²	935,625/m ²
	국유재산법 기준 임대료(50/1000) b)	29,523/m ²	4,725/m ²	28,927/m ²	46,781/m ²
단순비교 (b/a)		687배	158배	58배	36배

주 : 1) 부산항 신항 인근산업단지는 녹산공단 기준

2) 광양항 인근 산업단지는 광양국가산업단지 기준

3) 평택·당진항 인근 산업단지는 평택 반원 및 시화국가산업단지 기준

4) 인천항 인근 산업단지는 인천남동국가산업단지 기준

5) 부산항 신항, 광양항, 평택당진항 입주기업의 경우 대부분 우대임대료를 적용받기 때문에 현실적 측면에서 우대임대료를 비교 대상으로 함

자료 : 국토해양부, 부동산공시가격 알리미(www.realtyprice.or.kr)

(4) 소결

이상의 다양한 분석 결과를 중심으로 결론을 제시하면 항만공사가 있는 항만배후단지(부산항, 광양항, 인천항, 울산항)는 50%, 그 외 항만배후단지는 100%의 정부재정 지원이 필요하다.

재정지원 없이 항만공사가 단독으로 투자할 경우 투자비 회수에 장기간 소요되어, 독립채산제로 운영되는 PA의 재정악화가 우려되기 때문에 대규모 투자 자체에 어려움이 있다. 또한 이러한 문제로 인한 투자지연에 따른 항만배후단지 적시 공급 어려움은 결국 항만배후단지 전체의 경쟁력 약화요인이 될 것이다. 따라서 최소한 정부재정 지원이 50% 이상이 되어야 주요 경쟁국인 중국의 항만배후단지 대비 경쟁력 확보가 가능하며, 항만배후단지의 적기 공급도 가능할 것이다.

[표 6-18] 항만배후단지별 정부 재정지원 비율(안)

구분	2015년				2020년			
	재정		민자		재정		민자	
	1차계획	2차계획	1차계획	2차계획	1차계획	2차계획	1차계획	2차계획
부산항	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
광양항	100%	50%	0%	50%	100%	50%	0%	50%
인천항	25%	50%	75%	50%	25%	50%	75%	50%
평택·당진항	50%	100%	50%	0%	50%	100%	50%	0%
울산항	100%	50%	0%	50%	-	50%	-	50%
목포신항	100%	100%	0%	0%	-	100%	-	0%
포항영일신항	100%	100%	0%	0%	100%	100%	0%	0%
마산항	0%	100%	100%	0%	-	-	-	-

3) 항만배후단지 관리·운영 강화

(1) 항만배후단지 관리·운영 강화의 필요성

우리나라 항만배후단지 운영 초기에 입주한 기업들 중 상당수는 상기 제5장에서 언급된 바와 같이 항만배후단지 관리·운영 주체가 입주 실적 확보를 위해 조급하게 유치한 면이 없지 않다. 이에 따라 원래 제안된 만큼의 충분한 물동량을 확보하지 못하고, 항만배후단지 활성화도 지연되고 있는 실정이다. 이러한 문제점에도 불구하고 최근까지도 입주 실적이 부족한 점을 감안하여 적정하지 않은 기업을 선정하는 경우가 발생하고 있다.

따라서 본 연구에서는 우선 항만배후단지 입주 실적이 부족하고, 기업 유치가 지연되더라도 좀 더 나은 기업을 유치하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 아울러 기존 입주업체도 실적이 저조한 경우에는 다른 기업을 위해 적정한 조치를 취하는 것이 물동량 유치 동기를 부여하는 방안이 될 수 있을 것이다. 이에 관리·운영 부문의 강화가 필요하다. 즉, 강력한 관리·운영을 통해 입주기업 선정 초기에 부적합한 기업이 들어오지 않도록 하고 이후에도 신규 물동량 창출을 위한 최선의 노력을 다해야 할 것이다.

(2) 항만배후단지 관리·운영 강화 방안

① 선정 단계

가. 의견 청취 의무화

항만배후단지 입주 선정 단계에서 가장 중요한 것 중 하나는 입주기업의 내용 및 의견을 청취하는 시간을 필수적으로 두어야 할 것이다. 이는 중요성이 떨어진다고 생각될 수도 있으나, 실제로는 입주기업들의 가수요를 사전에 차단하는 효과가 있다. 단순히 사업보고서로만 평가를 하게 되면 정확한 진위를 파악할 수 없으며, 평가의 정확도도 떨어지게 되어 있다. 일부 선정 과정에서 의견 청취가 생략되는 경우가 있으나, 모든 입주 공고 시에는 발표, 질의응답 시간을 가질 수 있도록 정확하게 규정해야 한다.

나. 입주기업의 면적 제한

입주기업의 임대 면적 제한은 한 기업이 너무 많은 부지를 확보하게 되면 향후 당해 기업의 위기 발생 시 항만배후단지 전체의 위기로 파급될 가능성이 매우 높다. 또한 다양한 기업들에게 기회를 제공하는 관점에서도 너무 많은 부지를 할애하는 것은 바람직하지 않은 것으로 판단된다. 항만배후단지는 현실적으로 장기간의 조성시간이 소요되는바 한 기업에게 한번 대규모 부지를 임대하게 되면 다시 되돌리기 어려운 상황이다. 따라서 본 연구에서는 기존 임대 면적을 포함하여 최대 3만 평 이상은 임대할 수 없도록 규정화하는 것이 필요할 것이다. 다만, 기업 특성상 3만 평 이상의 면적이 필요한 상황에서는 국토해양부 장관의 허가를 받아 임대할 수 있도록 하는 예외 규정을 두어 완전한 제한은 하지 않는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

다. 사전 적격성 검사 제도 시행

사전 적격성 검사 제도를 시행해야 하는 이유는 제한된 시간 내에 많은 항목을 평가하는 것이 기업 선정 과정에서 오류를 발생시킬 수 있기 때

문에 운영과 그 외 내용을 분리하여 평가하는 것이 바람직할 것으로 판단되기 때문이다. 실제 평가 배점에 있어서도 운영 부분이 가장 큰 비중을 차지하고 실제 운영에 들어가서 활성화 여부를 결정하는 것도 운영 부분이다. 따라서 정량적으로 평가가 가능한 부분은 사전 적격성 검사를 통해 1차 후보군을 선정하고, 2차 평가는 운영 부분에만 집중하여 입주 신청 기업의 물동량 확보 계획을 신뢰성을 면밀하게 검토하는 것이 필요할 것이다.

이는 사후 관리 강화 이전에 기업의 화물 유치 가능성 등을 판단할 수 있는 유효한 규정으로 활용될 수 있다.

② 선정 이후 단계

가. 연간 평가제도 도입

현행 항만배후단지 관리 운영 지침에는 입주 후 3년이 지난 시점부터 실적 평가를 하게 되어 있다. 이는 입주기업 운영의 안정화 차원에서 3년이라는 시점을 정해 두고 있다. 그러나 입주기업의 경우 3년간 화물 유치를 위한 계획을 세우는 것이 아니라, 운영 시점부터 일정 물동량을 확보해야 하는 것이 타당하다. 기업의 입장에서든 당연한 논리일 것으로 판단된다. 따라서 연간 평가제도를 시행하되 초기 운영의 어려움을 반영하여 단계별로 적용하는 것이 바람직하다. 즉, 운영 1년차에는 계획 물동량 대비 40% 수준부터 시작하여 3년 시점에서는 80%까지 확대하도록 하는 방안을 도입해야 한다. 이러한 연간 평가제도는 기업의 입장에서 볼 때, 입주 선정과정상 제시하는 장래 물동량을 부풀려 제안하지 못하도록 작용하는 장치가 될 것이며, 항만배후단지의 조기 활성화에도 크게 기여할 것으로 판단된다.

나. 사후 인센티브 제도 도입 고려

사후 인센티브 제도는 차별적 임대료 적용을 통해 시행할 수 있다. 즉, 운영 초기부터 우대임대료를 적용하기보다는 기본적으로 기본임대료를 적용하고, 물동량 처리실적을 평가하여 목표 실적에 부합했을 경우 우대임대

료를 적용하여 그 차액을 인센티브 형태로 되돌려주는 방안이다. 이러한 방안은 관리주체로서는 상당한 부담을 가질 수 있으나, 실제 운영 활성화를 위해서는 고려해 볼 만한 사안이라 판단된다. 아울러 인센티브 제도를 좀 더 세분화하여 목표 물동량을 초과하는 부분에 대해서도 인센티브를 줄 수 있도록 임대료 제도를 개선하는 것도 검토해 볼 만하다.

다. 입주기업 실적관리체계 마련

현재 입주기업의 실적은 기업이 보고하는 자료를 기준으로 파악하고 있다. 그러나 현 시스템에서는 실제 기업이 보고하는 자료의 신뢰성을 정확하게 파악하는 것이 어려운 현실이다. 그렇다고 해서 기업이 제출하는 물동량 자료만으로 실적을 평가하는 것도 오류가 발생할 가능성이 높다.

따라서 화물 처리실적을 정확하게 파악할 수 있는 자료 형태, 증빙 서류 등을 규정화하고, 세관 등과의 협조를 통해 정확한 자료를 파악할 수 있는 시스템의 마련이 시급하다.

③ 기대효과

이상에서 제시된 항만배후단지 관리운영의 강화는 우선 적합한 기업이 입주할 수 있는 기반이 될 수 있을 것이다. 일부 기업의 경우 입주 이후 여러 가지 문제로 인하여 항만배후단지 활성화를 지연시키고 있거나, 신규 물동량을 전혀 창출하지 못하는 경우가 발생하고 있다. 따라서 이러한 점을 사전에 방지하는 효과를 기대 할 수 있다.

두 번째로 기업에 대한 동기 유발효과가 클 것이다. 선정 과정에서의 평가 강화, 사후 관리 강화 등을 통해 기업이 물동량 유치에 더 많은 노력을 기울일 수 있도록 할 것이며, 가수요를 가지고 입주하는 경우도 방지하게 될 것이다.

세 번째로는 항만배후단지의 활성화 유인이다. 물론 엄격한 선정 기준, 사후 관리로 인해 입주기업 수가 줄어들거나 장기간이 소요될 가능성은 있

으나, 입주한 기업의 물동량 창출로 항만배후단지는 오히려 활성화 될 수 있을 것이다. 따라서 이러한 정책들은 단기간이 입주기업 수를 확대하고자 하는 정책으로서는 어려우며, 좀 더 시간이 소요되더라도 진정한 적정 기업을 유치하는 방향으로 패러다임을 변화시켜야 한다.

4) 법·제도 정비

(1) 법·제도 정비의 필요성

현재까지 우리나라 항만배후단지를 활성화시키기 위해 많은 정책들을 도입하고 관련 법·제도 개선이 이루어져 왔다. 그러나 이러한 정책 수립과 개선들은 관리부처인 국토해양부의 권한 범위 내에서 이루어졌을 뿐 직접적으로 관련성이 높은 타 부처의 개선은 현실적인 한계로 이루어지지 않고 있다.

그러나 항만배후단지에 기업의 입주를 확대하고, 실질적인 혜택이 입주 기업에게 가기 위해서는 여러 입주 조건, 세제 혜택 조건 등의 시급한 정비가 필요하다. 과거 국토해양부에서는 여러 차례에 걸쳐 타 부처의 법·제도 개정을 요구하였으나, 타 부처 역시 이해관계가 있고 산업의 전반적인 분야를 다루고 있기 때문에 특정 기업을 위한 제도 개선 여지가 높지 않은 실정이다.

그럼에도 불구하고 이러한 제도가 개선되어야 하는 것은 항만배후단지의 활성화를 위해서는 현실에 맞는 제도 개선이 이루어지지 않으면 안 되기 때문이다. 우리나라 항만배후단지는 여타 산업단지나 경제자유구역과 같이 분양이 아닌 임대 형태로서 그 시작부터가 입주기업에게는 매력도가 떨어지고 있으며, 제조업과는 달리 일부 대형 글로벌 물류기업을 제외하고는 전 세계 대부분의 기업이 중소형 규모이기 때문이다. 또한 초기부터 자체 물동량을 창출하기보다는 기존 항만에서 처리하는 물동량을 기반으로 하기 때문에 초기부터 대규모 투자를 하기가 어려운 것이 산업의 현실이다. 따라서 이러한 점을 감안하고 항만형 자유무역지역의 진정한 효과를

높이기 위해서는 항만배후단지의 특성을 반영한 제도 개선이 필요하다. 항만배후단지에 대한 예외 조항은 현실적인 여건을 반영하는 것으로서 논란의 여지도 크지 않을 것으로 판단된다.

(2) 법·제도 정비방안

본 연구의 법·제도 정비방안에서는 입주 조건을 완화하여 입주 가능 기업의 범위를 대폭 확대하고, 더 많은 기업이 다양한 인센티브를 받을 수 있는 방향으로 검토한다.

① 입주조건 개선(「자유무역지역법」)

「자유무역지역법」은 앞장에서 제시된 바와 같이 물류기업의 입주 조건에 대한 완화가 필요하다. 우선 「자유무역지역법」 제10조(입주자격)에서 규정하고 있는 제조업 및 물류업의 총매출액 및 총 거래물량에 대한 완화가 필요하다. 본 연구에서는 항만배후단지 입주 제조업의 경우에는 총매출액의 100분의 40% 이상을 제안하고자 한다. 그 이유는 우리나라 전체 제조업의 최근 6년간 수출액 비중이 38.5% 수준으로서 최근 증가추세를 보이고 있지만 항만배후단지에는 산업형 자유무역지역과 같이 대규모 제조공장이 들어오기는 현실적으로 어렵기 때문에 평균적인 측면에서 40% 수준의 적용이 타당할 것으로 판단된다. 항만배후단지의 제조업 입주 허용은 제조업을 중심으로 항만배후단지가 운영된다기보다는 물류업으로만 부족한 수요를 제조업까지 확대한다는 개념이며, 산업단지와 같은 굴뚝형 대규모 공장의 입주가 아니기 때문에 40%를 적용해도 큰 문제가 없을 것으로 판단된다.

| 표 6-19 | 우리나라 제조업 전체 생산액 대비 수출액 비중 (2004~2009)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	평균
제조업 생산액 (10억 원)	747,966	800,332	858,279	948,644	1,122,986	1,121,973	933,363
제조업 수출액 (백만 달러)	252,527	283,087	323,861	369,589	419,880	361,791	335,123
연도별 평균 환율	1,144	1,024	955	929	1,103	1,276	1,072
제조업 수출액 (10억 원)	288,825	289,918	309,314	343,407	463,279	461,773	359,419
비중	38.6%	36.2%	36.0%	36.2%	41.3%	41.2%	38.5%

주 : 연도별 평균 환율은 해당 연도의 한국은행 중가기준 평균환율임

자료 : 산업연구원 산업통계 ISTANS, 산업별 통계 > 제조업

| 표 6-20 | 자유무역지역법 시행령 개선안

에서	으로
제7조(입주자격) ①법 제10조제1항제1호에서 “수출비중 등이 대통령령이 정하는 기준”이란 제8조에 따른 입주허가 신청일 이전 1년 이내의 수출액이 해당 기간의 총매출액의 100분의 50 이상인 경우를 말한다. <신설 2007.6.26.> ②..... ③법 제10조제1항제2호에서 “수출입거래 비중 등이 대통령령이 정하는 기준”이란 제8조에 따른 입주허가 신청일 이전 1년 이내의 수출입거래물량이 해당 기간의 총거래물량의 100분의 50 이상인 경우를 말한다. <신설 2007.6.26>	제7조(입주자격) ①법 제10조제1항제1호에서 “수출비중 등이 대통령령이 정하는 기준”이란 제8조에 따른 입주허가 신청일 이전 1년 이내의 수출액이 해당 기간의 총매출액의 100분의 50 이상인 경우를 말한다. 다만 「항만법」 제2조(정의)에 따른 항만배후단지에 입주하는 제조기업은 100분의 40으로 한다. ②..... ③법 제10조제1항제2호에서 “수출입거래 비중 등이 대통령령이 정하는 기준”이란 제8조에 따른 입주허가 신청일 이전 1년 이내의 수출입거래물량이 해당 기간의 총거래물량의 100분의 50 이상인 경우를 말한다. <신설 2007.6.26>

수출입거래 주목적의 도매업종의 경우에는 총거래물량의 100분의 50 이상을 조건으로 정하고 있다. 그러나 항만배후단지 입주 도매 및 물류기

업의 경우에는 영업 초기에는 기존의 항만물동량 처리에 치중될 수밖에 없기 때문에 50% 이상의 수출입 물동량을 확보하는 것이 어렵다. 따라서 초기에는 총 거래물량의 40% 수준으로 하향 조정하고, 단계별로 확장하는 것이 대안이 될 수 있을 것이다.

② 최소투자금액 개선(「자유무역지역법」)

다음으로 항만배후단지 입주기업이 실제 인센티브 혜택을 받기 위한 최소 투자금액 조건 하향 조정에 대한 필요성이 매우 높다. 본 연구에서는 우리나라 항만배후단지 제도 여건 및 입주 가능한 물류기업의 여건을 반영하여 100만 달러 수준으로 하향 조정하는 것이 타당할 것으로 판단된다. 중국의 20만 달러, 두바이의 무제한 등의 정책을 참고하여 우선 소규모의 투자라도 적합한 기업을 입주시키고, 활성화시켜 규모를 확대하는 방안도 필요할 것으로 판단되기 때문이다. 아울러 현재 우리나라 항만배후단지에 입주한 기업의 투자규모를 살펴보면, 대부분이 100만 달러 이하로서 100만 달러를 설정하는 것도 물류기업에게 매우 높은 장벽으로 작용하고 있다.

기획재정부에서는 최소투자금액에 대한 규정을 고도기술수반사업 또는 대규모 투자를 유치하기 위한 목적으로 하고 있으나, 항만형 자유무역지역에 입주하는 기업의 경우에는 대규모 투자라는 것이 어렵기 때문에 현실에 맞는 제도로 수정하는 것이 필요하다고 판단된다.

아울러 입주기업의 운영 초기에는 적자 운영을 하는 기업이 많아 인센티브보다는 저리의 자금 지원을 요청하고도 있다.

③ 수도권 제조업 입주 확대(「수도권정비계획법」)

수도권정비계획법 시행령 제3조(인구집중유발시설의 종류 등)에 따르면 제조시설도 인구집중유발시설로 간주되어 항만배후단지 내 공장 설립을 연건평 500㎡으로 제한하고 있어 인천항, 평택·당진항 등 수도권 항만배후단지에 중형 이상 규모의 공장 설립 기회 자체를 박탈하는 원인이 되고 있다.

따라서 현행 수도권정비계획법하에서는 항만배후단지에 입지할 제조시설의 규모가 크게 제약받음에 따라 물동량 및 부가가치를 창출할 수 있는 항만입지형 제조시설을 유치하는 데 한계가 있다.

그러나 항만배후단지에 들어서는 제조기업의 경우에는 수도권정비계획법에 의한 인구집중유발시설로 간주하기 어려우며, 오히려 도심과 이격되어 있는 항만배후단지의 종합적인 발전을 위해서는 어느 정도 인구의 유발이 필요한 상황이다. 따라서 수도권정비계획법상에서 항만배후단지에 들어서는 제조기업의 경우는 예외 규정으로 두거나, 현행 항만시설 운영업체 선정과 같이 항만 관리주체(기관)의 책임하에 입주기업을 자율적으로 선정할 수 있는 조치가 필요하다.

| 표 6-21 | 수도권정비계획법 시행령 개선안

에서	으로
제3조(인구집중유발시설의 종류 등)..... 1..... 2. 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 공장으로서 건축물의 연면적(제조시설로 사용되는 기계 또는 장치를 설치하기 위한 건축물 및 사업장의 각 층 바닥면적의 합계를 말한다)이 500제곱미터 이상인 것	제3조(인구집중유발시설의 종류 등)..... 1..... 2. 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제2조 제1호에 따른 공장으로서 건축물의 연면적(제조시설로 사용되는 기계 또는 장치를 설치하기 위한 건축물 및 사업장의 각 층 바닥면적의 합계를 말한다)이 500제곱미터 이상인 것. 다만 「항만법」 제2조(정의)에 따른 항만배후단지에 입주하는 제조기업은 제외한다.

④ 인센티브 조건 완화(「조세특례제한법」)

본 연구에서는 외국인 투자지역 안 또는 경제자유구역 내에 설치되는 물류기업의 시설은 약 200만 달러로 하는 것을 제안한다. 개정 방법으로는 물류시설과 관련된 「조세특례제한법」 시행령 제116조의 2 제3항 제3호 전

체의 금액을 200만 달러로 하향 조정하거나, 항만배후단지를 200만 달러 제한 조항으로 이동하는 방안이 있을 수 있다.

다음으로 조세특례제한법 제104조의 24에 의하면 해외 진출기업의 국내 복귀에 대하여 소득세 및 법인세의 세액을 감면하는 조항이 신설(2010. 12. 27) 되었다.¹⁷⁾ 그러나 그 이외의 인센티브는 법·제도적으로 규정화되어 있지 않기 때문에 저렴한 토지의 제공과 더불어 외국인 노동자 사용에 대한 사용 제한 기준을 대폭 완화할 필요가 있다.

아울러 조세특례제한법 제104조의 24에 의하면 수도권 지역에 이전하는 것을 제한하고 있는 현행 규정도 폐지해야 할 것이다. 조세특례제한법 제130조에서도 수도권과밀억제권역의 투자에 대한 조세감면 배제¹⁸⁾ 조항이 있어서 수도권지역의 항만배후단지에 기업을 유치하는 데 문제가 있기 때문이다. 중국의 보세항구의 경우 입주 제한 규정이 없으며 국내 판매 시

17) 조세특례제한법 제104조의 24(해외 진출기업의 국내복귀에 대한 세액감면) ① 내국인이 대통령령으로 정하는 바에 따라 국외에서 2년 이상 계속하여 운영하던 사업장을 국내(수도권은 제외한다. 이하 이 조에서 같다)로 이전하여 2012년 12월 31일까지 창업하거나 사업장을 신설하는 경우에는 이전 후의 사업장에서 발생하는 소득에 대하여 이전일이 속하는 과세연도와 그 다음 과세연도 개시일부터 4년 이내에 끝나는 과세연도에는 소득세 또는 법인세의 100분의 100에 상당하는 세액을 감면하고, 그다음 2년 이내에 끝나는 과세연도에는 소득세 또는 법인세의 100분의 50에 상당하는 세액을 감면한다. ② 제1항에 따라 소득세 또는 법인세를 감면받은 내국인이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 사유가 발생한 과세연도의 과세표준신고를 할 때 대통령령으로 정하는 바에 따라 계산한 세액을 소득세 또는 법인세로 납부하여야 함.

- 사업장을 이전하여 사업을 개시한 날부터 3년 이내에 그 사업을 폐업하거나 법인이 해산한 경우. 다만, 합병·분할 또는 분할합병으로 인한 경우는 제외함.
- 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업장을 국내로 이전하여 사업을 개시하지 아니한 경우

18) 조세특례제한법 제130조(수도권과밀억제권역의 투자에 대한 조세감면 배제) ① 1989년 12월 31일 이전부터 수도권과밀억제권역에서 계속하여 사업을 경영하고 있는 내국인과 1990년 1월 1일 이후 수도권과밀억제권역에서 새로 사업장을 설치하여 사업을 개시하거나 종전의 사업장을 이전하여 설치하는 중소기업이 수도권과밀억제권역에 있는 해당 사업장에서 사용하기 위하여 취득하는 사업용 고정자산(대통령령으로 정하는 디지털방송장비 및 대통령령으로 정하는 정보통신장비는 제외한다)으로서 대통령령으로 정하는 증설투자에 해당하는 것에 대해서는 조세감면을 적용하지 아니함. 다만, 대통령령으로 정하는 산업단지 또는 공업지역에서 증설투자를 하는 경우에는 제외함.

해당 제품에 대해 면제되었던 관세만 부과(가산세는 부과하지 않음)하고 있는 실정이다. 이를 고려한다면 우리나라 항만배후단지에 적용되고 있는 규정은 인근 경쟁국에 비해 입주 매력도가 상당히 낮은 수준에 있다. 수출입 물동량이 폭발적으로 증가하고 있어 상당히 높은 수준의 규정을 두어도 기업 입주 유치에 큰 영향을 받지 않는 중국의 경우에도 이러한 낮은 수준의 조건을 두는 것은 참고할 만하다 판단된다.

우리나라의 법인세 면제 혜택은 입주 후 3년간 100% 면제, 추가로 2년간 50% 감면(조세특례제한법)하고 있다. 그러나 중국은 이윤 발생 때까지 100% 면제, 이어 2년간 50% 감면하고 있으며, 수출 비중이 70% 이상인 기업에 대해선 10%의 세율을 적용하고 있다. 아울러 두바이의 경우는 50년간 법인세 면제, 수출입 관련 세금을 부과하지 않는 실정이다. 따라서 초기 투자액을 대폭 낮추거나, 중국 수준으로 하향 조정할 필요가 있다고 판단되며, 규모별로 차등을 두거나 감면기간을 연장하는 방안도 고려할 수 있다.

| 표 6-22 | 규모별 차등 적용 방안

적용 방안
• 50만 달러 : 3년 50% • 100만 달러 : 3년 100%, 2년 50% • 500만 달러 : 5년 100%, 2년 50%

제 7 장 결론 및 정책 제언

1. 결 론

FTA 확산 등 세계경제의 글로벌화가 심화되면서 국가 간 교역량의 대부분을 처리하는 항만 및 배후단지의 중요성이 증대되고 있는 가운데, 글로벌 금융위기 이후에는 항만물동량의 창출 및 부가가치 증대를 위해 항만 배후단지의 기능과 역할 증대에 총력을 기울이고 있다. 중국은 보세구(FTZ) 기능을 강화하고 있으며 타이완의 경우 제조업 중심의 수출가공구(EPZ)를 생산·교역·물류 복합형인 창고환적특별구(WTSZ)로 전환하는 한편 6개의 수출가공구를 추가 지정·개발하고 있다.

우리나라의 경우에도 항만배후단지 개발 이후 기업들이 입주가 진행되고 있으나, 관련 법·제도 및 관리·운영 체제 미흡으로 인해 입주기업들의 고부가가치 창출 활동 미흡과 항만배후단지 전체 경쟁력 제고가 미진한 상황에 있다. 따라서 본 연구에서는 항만배후단지 운영과 관련한 문제점과 법·제도의 미비한 점을 개선하여 실질적인 항만 지원단지의 역할을 수행하고, 부가가치를 창출할 수 있는 방안을 마련하고자 하였다.

1) 항만배후단지의 중요성 증대

세계 항만물동량은 2000년 이후 연간 10% 내외의 성장을 지속해 왔으나, 세계경제 블록화로 대륙 간 화물 이동 감소, 선진국 성장세 둔화 및 잦은 경제위기로 최근 증가율이 감소하고 있다. 아울러 EU, ASEAN, NAFTA 등 세계시장의 통합 가속화, 세계경제의 성장 동력인 동북아 지역의 항만 간 경쟁 심화, 선박의 지속적 대형화 및 국제 분업화로 인한 생산네트워크

의 국제화(Global Production Network : GPN) 등으로 항만의 화물집하능력 및 물동량 창출 여건이 더욱 중요시되고 있다. 이러한 배경에 따라 항만의 자체 물동량과 부가가치 창출 원동력이 되는 항만배후단지의 중요성도 그 어느 때보다 높다. 따라서 주요 글로벌 항만들도 항만배후단지를 지속적으로 조성해 오고 있으며, 기업 유치를 위한 다양한 인센티브 제공, 비즈니스 모델 개발 및 정주환경 개선 등을 매우 적극적으로 추진하고 있다.

2) 항만배후단지 관리·운영상의 다양한 문제점 대두

(1) 항만배후단지 관련 법·제도 실효성 부족

법·제도적인 측면에서는 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지에 입주하는 기업과 직접적으로 관련한 입주조건, 조세감면 기준 등이 물류기업의 특성과 맞지 않아 실효성이 떨어지고 있다. 자유무역지역 입주조건인 경우에는 기존 수출촉진 목적을 위해 제조업에 적용되던 「자유무역지역법」의 입주기준(수출 비중 50% 이상)을 그대로 물류업에 적용하여 항만배후단지에 입주하여 운영될 물류업의 특성에 부합되지 않는 부분이 있다. 조세감면 기준의 경우에는 물류업에 적용하는 최소 투자금액 조항이 실제 물류업의 투자현황과 배치되어 물류기업이 법에서 정하는 인센티브를 받을 수 있는 가능성은 매우 낮다고 판단된다.

(2) 물동량 및 부가가치 창출 미약

현재 우리나라 항만배후단지에 입주한 기업의 물동량 및 부가가치 창출 수준은 매우 미약한 수준에 머물고 있다. 그 주요한 이유로는 기본적으로 항만배후단지 운영 자체가 초기 단계에 있으며, 이와 더불어 입주기업 선정 시 기업에서 제안한 비즈니스 모델을 실제 운영단계에서 적용하지 못

하고 있기 때문이다. 아울러 해외 신규 물동량 창출의 경우에도 외국인 투자지분이 형식적으로 참여한 경우가 많아 실제 영업에 관여하지 않기 때문이다. 이러한 문제점들로 인해 계획 대비 처리실적이 미미하며, 특히 광양항의 경우에는 대부분의 기업이 계획 대비 50%에도 미치지 못하는 실적을 기록하고 있다.

(3) 낮은 정부 재정지원 비율 및 국내 기업 역차별

정부의 재정지원도 부족하다. 항만배후단지의 조성 목적은 다국적 기업을 유치하여 항만물동량 및 부가가치 창출 기반을 조성하는 것이다. 이를 위해서는 우선적인 부지 확보와 경쟁력 있는 저렴한 임대료 제공이 우선되어야 한다. 그럼에도 불구하고 정부의 재정지원 부족 및 지연에 따라 계획 대비 부지 조성도 지연되고 있다. 아울러 자유무역지역 미지정 항만의 배후단지는 투자비 회수를 위해 높은 임대료가 적용되고 있다. 시장형 공기업인 항만공사가 조성하는 부지의 경우에는 국유재산법에 따라 공시지가를 적용하고 있는데, 정부 재정지원 비율이 낮은 경우에는 임대료 수준이 높을 수밖에 없는 실정이다. 동북아 지역에서 경쟁국들도 우리와 동일한 목적하에 항만배후단지를 조성하여, 투자기업의 입장에서 선택의 폭이 넓어진 상황에서 부지 조성 지연과 상대적으로 높은 임대료는 경쟁력을 약화시킬 수밖에 없는 결과를 가져온다.

아울러 국내 기업에 대한 역차별 우려도 지속적으로 제기되고 있다. 항만배후단지 조성 취지가 외국 기업 유치를 위한 것이기는 하지만, 외국인 투자를 통한 활성화가 지연될 경우 강소(強小) 국내 기업의 유치로 우선활성화를 추진하는 것도 하나의 전략이 될 수 있다. 그러나 실제 국내 기업의 경우 입주기업 선정 과정에서 상대적으로 낮은 점수를 확보할 수밖에 없는 구조로 역차별에 대한 여지가 남아 있는 실정이다.

(4) 대외 인지도 취약

이러한 내부 평가뿐만 아니라 외부 평가에서도 좋은 점수를 받지 못하고 있는데, 최근 FDI가 조사한 전 세계 자유무역지역 평가에서 우리나라의 경우 마산자유무역지역만이 순위에 포함되는 데 그쳤다. 이러한 이유는 두 가지로 볼 수 있는데, 하나는 실질적인 경쟁력이 열위에 있거나, 아니면 조사대상에 포함되지 않은 것이다. 그러나 어느 경우라 하더라도 문제는 있다. 특히, 전 세계 700개 이상의 자유무역지역을 대상으로 하는 조사에서 대상에 포함되지 않았다면 그만큼 대외적인 홍보가 미진했다는 것이며, 이는 외국인투자가 활성화되지 못하는 하나의 문제인 것으로 판단될 수 있다.

3) 주요 국가는 지속적 개선 및 여건 개선 추진

우리나라와 같이 항만배후단지의 개발 및 운영을 중요시하는 중국, 타이완, 네덜란드, UAE 등은 기업이 입주 매력도를 높이기 위해 지속적으로 제도를 개선하고 양호한 여건을 형성해 나가고 있다. 우선 중국은 보세구 제도를 시행하고 있는데, 기업의 다양한 요구에 대응하여 보세구 → 수출가공구 → 보세물류원구 → 보세항구/종합보세구 → 자유무역항 등으로 개념을 확대 개선해 나가고 있다. 이러한 다양한 형태의 보세구를 갖춤으로써 기업은 자사의 운영 특성에 맞는 특구에 입주가 가능하다. 타이완은 기존 제조업 중심의 수출가공구(EPZ)를 생산·교역·물류 복합형인 창고환적 특별구(WTSZ)로 전환하고, 수출가공구도 추가 지정·개발하고 있다. 아울러 자국의 강소(強小)기업을 유치하기 위해 외국 기업과 동일한 인센티브를 지원하고 있다. 유럽의 허브 네덜란드와 중동의 허브 두바이에서도 자유무역지역을 조성 지원하고, 기업들이 입주할 수 있는 최적의 여건을 제공할 수 있도록 강력한 인센티브를 제공하고, 다양한 부가가치를 창출하고 있다.

이와 같이 세계 주요 항만배후단지(자유무역지역)에서는 기업의 다양한 요구에 신속하게 대응하기 위해 범정부적인 차원에서 법·제도적 장치를 개선해 나가고 있다.

4) 부가가치 극대화 전략 필요

이러한 상황에서 우리나라도 항만배후단지를 조기에 활성화하고 항만을 지원하며 부가가치를 창출하는 항만배후단지의 원래 기능을 갖추기 위해서는 법·제도 개선 및 기반 여건 마련 등 부가가치 극대화 전략이 필요하다. 현재까지 제시된 부가가치 활동의 정의, 해외사례, 국내외 운영 여건, 우리나라의 위상 등에 기초하여 항만배후단지의 부가가치 극대화를 위한 정책방향으로 ‘항만배후단지의 실질적 부가가치 창출’, ‘항만배후단지의 글로벌 입주 경쟁력 확보’, ‘항만자유무역지역의 확대’로 정리하였다. 이는 부가가치 창출이 가능한 다양한 기업이 입주 또는 확대될 수 있는 법·제도적 여건과 부지의 제공, 저렴한 임대료 및 다양한 혜택을 받을 수 있는 부지의 확대, 물류·제조뿐만 아니라 다양한 부가가치 활동이 이루어질 수 있는 여건 조성 등 3가지 관점에서 제시한 것이다.

5) 자유무역지역 지정 확대 필요

역내 시장의 통합이 가속화되고 FTA 등으로 인해 세계적으로 자유무역이 확대되고 있는 상황에서 외국인의 투자를 유치하고 항만의 국제물류를 원활히 하기 위해서는 자유무역지역의 확대 지정을 통해 다양한 산업의 항만배후단지 유치가 절실히 필요하다. 이러한 관점에서 자유무역지역의 확대 지정은 매우 중요한 핵심경쟁력이라 할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 항만자유무역지역의 확대를 위한 방안으로 i) 항만배후단지의 자유무

역지역 지정 확대 ii) 신규 산업단지의 자유무역지역 지정, iii) 신규 택지의 자유무역지역 지정, iv) 기존 운영 산업단지의 자유무역지역 지정 등 4가지 방안을 제시하였다. 아울러 유사제도의 통합도 필요하다. 현재 자유무역지역, 경제자유구역, 외국인투자지역 등은 지정 목적, 특징 등이 기본적으로 유사하기 때문에 이러한 제도를 통합 운영하여 시너지 효과를 제고하는 전략의 추진도 필요할 것이다.

6) 관리·운영 체계 재정비

항만배후단지 활성화를 위한 다양한 여건의 조성도 중요하지만, 적합한 입주기업을 선정하고, 입주한 기업을 효율적으로 관리·운영하여 배후단지의 활성화뿐만 아니라 기업도 성장할 수 있는 기반의 제공도 병행해서 추진되어야 한다. 이를 위해서는 항만배후단지 관리·운영의 강화가 필요하다. 기업의 선정단계에서는 기업의 의견 청취를 의무화하여 가수요를 방지하고, 입주기업의 최대 면적을 제한하여 다양한 기업이 유치되도록 하며, 기업 선정과정에서 불필요한 시간 낭비를 줄여 우수한 기업 선정을 위해 사전 적격성 제도의 도입 검토가 필요하다. 기업을 선정한 이후에는 현재 3년 단위의 평가제도를 연간 단위로 변경하되 연도별로 차별화된 비중을 적용하고, 현재의 임대료 부과 체계를 개편하여 사후에 인센티브 형태로 임대 임대료를 적용하는 방안의 고려도 필요하다. 아울러 효과적인 기업 평가를 위한 실적 관리 등도 시급히 마련되어야 할 것이다.

7) 법·제도 정비

항만배후단지에 기업의 입주를 확대하고, 부가가치 활동을 높이기 위해서는 여러 입주 조건, 세제 혜택 조건 등의 시급한 정비가 필요하다. 따라서 우리나라의 경우 항만형 자유무역지역의 진정한 효과를 높이기 위해

서는 항만배후단지의 특성을 반영한 제도 개선이 필요하다. 이를 위해 우선 자유무역지역법에서 규정하고 있는 현행 50% 이상의 수출입액 및 수출입 거래 비중을 40%로 완화하는 조치가 있어야 할 것으로 판단된다. 또한 자유무역지역법의 최소투자금액도 현행 500만 달러에서 100만 달러로 하향 조정하는 방안도 마련할 필요가 있다. 그리고 수도권 항만배후단지에 적용되는 「수도권정비계획법」의 특례조항을 마련하여 항만배후단지에 입주하는 제조기업의 공장설립 제한면적(연건평 500m²) 규정을 적용받지 않도록 해야 할 것이다. 또한 「조세특례제한법」에서 규정하고 있는 인센티브 조건도 현행 500만 달러에서 200만 달러로 하향 조정하고, 법인세 면세 혜택도 중국과 두바이의 경우와 같이 기업 유치의 확대와 입주기업의 활동을 지원하는 차원에서 현행 수준보다 더 확대할 필요가 있다.

2. 정책 제언

1) 범부처적 TF 구성 및 추진

(1) 구성의 필요성

항만형 자유무역지역 활성화를 위해 개선이 필요하다고 제시된 법·제도 대부분은 관리부처인 국토해양부 소관이 아닌 것들이 대부분이다. 따라서 그 필요성에 대해서는 인정되지만, 다른 산업과의 관계를 고려하여 개선이 쉽지 않은 상황이다.

따라서 기존의 업무 체계로는 관련 법률의 개선이 어려울 것으로 판단되기 때문에 이를 위한 별도의 TF를 구성하여 추진하는 것이 절대적으로 필요할 것이다.

(2) 구성 및 추진 방안

본 연구에서 제안하는 TF는 ‘(가칭)경제특구 법률 개선 TF’로 하여 구성하고, 관련 부처 담당부서 전체가 포함될 수 있도록 추진되어야 한다. 구성에 대한 제안도 ‘경제정책조정회의’에 상정하여 범부처적 차원에서 추진될 수 있도록 해야 한다. 이는 국토해양부에서 검토하여 타 부처에 제안 및 협의하는 수준으로서는 동의를 얻기가 어렵거나 소극적일 가능성이 높기 때문이다. 왜냐하면 개별 부처에서 직접 관리하는 산업의 경우 현재 법률이 적정하기 때문에 항만배후단지 입주기업을 위해 적극적인 노력을 기울일 필요성을 갖지 못할 수 있기 때문이다. 따라서 항만배후단지 활성화를 경제특구 전체의 활성화 정책에서 도출할 수 있는 접근 변화가 필요하다. 이러한 접근 방식의 변화를 통해 정책 추진의 현실성을 제고할 수 있을 것이다.

표 7-1 TF 구성 부처별 업무 담당

부처	법률 및 담당부서
국토해양부	• 국토의 계획 및 이용에 관한 법률(도시정책과) • 항만법(항만정책과) • 수도권정비계획법(규제개혁법무담당관)
기획재정부	• 조세특례제한법(조세특례제도과)
지식경제부	• 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률(입지총괄과) • 산업집적 활성화 및 공장설립에 관한 법률(입지총괄과) • 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률(경제자유구역기획단)

(3) 운영방안

이상의 TF를 효과적으로 운영하기 위해서는 구체적인 목표와 개선할 제도의 우선순위를 정하는 것이 필요하다. 본 연구에서는 다음의 TF 운영 방안을 제안한다.

|표 7-2| TF 운영방안

구분	운영방안
TF 개최 및 주관	• 개최 : 분기별(분기별 이해관계자 의견 수렴) • 주관 : 국토해양부 항만정책과(항만배후단지 관리 부서) • 운영 : 전체 Pool을 구성하여 개선 제도 관련 부서 간 협의(동시다발적 개선보다는 단계별 추진이 바람직)
우선순위	• 제도의 개선 가능성, 용이성, 시급성 및 타 산업에의 영향 등을 종합적으로 고려하여 선정(2014년 이전까지 개선) ① 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률(2012) ② 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률(2012) ③ 국토의 계획 및 운영에 관한 법률(2013) ④ 조세특례제한법(2014) ⑤ 수도권정비계획법(2014)

2) 자유무역지역 지정 효과 분석

항만자유무역지역의 확대를 위해서는 「자유무역지역법」상에 제시된 지정 요건¹⁹⁾을 완화하는 것도 필요하지만, 더욱 현실적인 것은 항만자유무역지역 지정에 따른 효과 분석 및 제시를 통해 확대 논리를 개발하는 것이 필요하다.

최근 일부 경제자유구역도 그 효과의 불확실성 및 개발 포기·지연 등으로 인해 지정 규모를 축소하는 움직임을 보이고 있는 실정에 있어, 단순히 항만자유무역지역 입주기업에 대한 저렴한 임대료 공급 차원에서 지정 확대가 필요하다는 논리는 현실적으로 받아들여지기 어려울 것으로 판단된다. 따라서 해외 성공사례의 맞춤형 분석과 국내 사례를 통해 항만자유무

19) 3. 항만 : 다음 각목의 요건을 갖추고 있을 것[자유무역지역법 시행령 제4조(지정요건)]
가. 연간 1천만 톤 이상의 화물을 처리할 수 있고, 정기 국제컨테이너 선박항로가 개설되어 있을 것
나. 3만 톤급 이상의 컨테이너선박용 전용부두가 있을 것
다. 「항만법 시행령」 별표 1의 규정에 의한 육상구역의 면적 및 그 배후지의 면적이 50만제곱미터 이상이고, 배후지는 당해 항만과 접하여 있거나 전용도로 등으로 연결되어 있어서 항만과의 물품이동이 자유로운 지역으로서 화물의 보관·포장·혼합·수선·가공 등 항만의 물류기능을 보완할 수 있을 것

역지역의 지정에 따른 계량적인 효과를 분석하여 제시하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

효과 분석은 일반적인 산업연관분석을 이용한 지역경제 파급효과가 아닌 실질적인 물동량 창출 효과, 부가가치 증대 효과 등을 지정 전후를 비교하여 제시해야 할 것이다. 이를 위해서는 조기에 별도의 프로젝트를 진행하여 인정 가능한 효과 분석이 진행되어야 할 것이다.

3) 정부 재정지원 비율 확대

(1) 투자비 회수 측면 검토

부산항 및 광양항의 경우에는 현재 임대료 기준으로서는 투자비 회수에 대부분 50년 이상이 소요되어 각 항만공사의 입장에서는 단독 개발 자체가 거의 불가능한 상황이다. 반면 인천항의 경우에는 공시지가를 감안한 임대료를 징수하기 때문에 투자회수에는 비교적 단기간이 소요되나 경쟁항만에 비해 임대료 수준이 매우 높은 실정이다.

한편, 항만배후단지 조성 이후 투자비 회수 기간을 30년으로 한정했을 경우 부산항 신항과 광양항 서측 배후단지의 임대료 수준은 각각 매월 1,119원/m²과 1,044원/m²(현재가치 고려)로 산정되어, 현재의 임대료 수준²⁰⁾과 비교하면 매우 큰 차이를 보이고 있다. 투자회수기간을 30년으로 하고 정부 재정지원 비율을 50%로 가정했을 경우의 임대료를 산정하면 부산항 신항은 매월 560원/m²의 임대료 책정이 필요한 것으로 분석되었다. 또한 광양항 서측은 960원/m², 광양항 동측 642원/m², 인천항은 671원/m²의 높은 임대료 적용이 필요한 것으로 분석되었다.

20) 부산항 신항(광양항) 항만배후단지의 경우 매월 m²당 우대임대료와 기본임대료는 각각 43원(30원)원과 281원(200원)을 적용하고 있음.

(2) 항만자유무역지역 및 인천항 임대료 비교

인천항의 기본임대료는 부산항 신항 대비 4.6배, 광양항 대비 6.5배, 평택·당진항 대비 1.9배 정도로서 자유무역지역으로 지정된 3개 항만에 비해 매우 높은 것으로 나타났다. 아울러 인천항 아암1단지는 자유무역지역으로 지정되어 있지 않아서 우대임대료를 적용할 수 없는 상황이다.

인천항 항만배후단지는 항만자유무역지역으로의 지정이 추진되고 있으나, 자유무역지역 지정 이후 평택항과 유사한 수준의 저렴한 임대료 제공을 위해서는 전술한 바와 같이 최소 50%의 정부 재정지원이 필요한 실정이다. 인천항의 경우 공시지가에 할인율 24%를 적용하여 임대료를 낮추고 있으나 타 항만의 임대료보다 높은 수준이기 때문에 기업 유치 경쟁력은 상대적으로 낮을 수밖에 없다.

(3) 소결

항만배후단지 개발을 위한 정부 재정지원 비율은 부산항, 광양항, 인천항 및 울산항 등 항만공사가 있는 항만은 50%, 그 외 항만은 100%가 필요하다. 정부가 재정지원을 하지 않는 조건으로 각 항만공사가 단독으로 투자할 경우 투자비 회수에 장기간이 소요될 뿐만 아니라 재정악화로 조립 자체가 어렵게 된다. 따라서 최소한 정부의 재정지원이 50% 이상이 되어야 그 나름대로의 경쟁력 확보는 물론 항만배후단지의 적기 공급도 가능할 것이다.

4) 사후 관리 규정 강화

항만배후단지 입주기업 모두에 해당하는 것은 아니지만, 상당수의 기업이 실질적인 신규 물동량 및 부가가치 창출 여력이 없는 기업인 것은 주지의 사실이다. 이는 초기 항만배후단지 입주기업 선정 과정에서 유치 실적 확보를 위해 서둘러 기업들을 선정한 것에서도 비롯된다. 이러한 상황

에서는 이미 입주한 기업에 대한 사후 관리를 철저하게 하는 것이 하나의 방안이 될 수 있다.

따라서 항만배후단지의 조기 활성화도 중요하지만, 실질적인 활성화를 위해서는 어느 정도의 시간이 소요되더라도 확실한 기업을 입주시키는 것이 필요할 것이다. 물론 이러한 규정으로 인해 조성된 항만배후단지를 장기간 비워 두고, 이미 선정된 기업에게 또 다른 규제가 발생하는 것은 관리 부처에게 큰 부담이 될 수 있다. 그러나 항만배후단지의 진정한 활성화를 위해서는 조기에 도입하여 향후 입주기업 선정부터는 개선이 이루어져야 할 것이다.

아울러 「항만배후단지 관리지침(제2011-669호)」에도 입주기업에 대한 ‘평가 기준’의 제시뿐만 아니라 평가 결과 기준을 달성하지 못했을 경우의 패널티에 대해서도 명확하게 규정해 놓을 필요가 있다. 평가 기준은 세부적으로 적시되어 있으나, 평가 이후의 처리 과정에서 대해서는 언급이 되어 있지 않다. 패널티에 대한 규정 또한 관리부처 및 기관의 입장에서는 부담으로 작용할 수는 있으나, 입주기업 선정 단계에서부터 가수요를 방지하고, 실제 물동량 창출 여력이 부족한 기업의 입주를 사전에 차단하는 효과도 있을 것이다.

5) 자유무역지역 추가 지정

(1) 국내 항만형 자유무역지역 현황

우리나라에서는 자유무역지역을 생산중심형(산업단지형) 자유무역지역과 물류중심형(항만형, 공항형)으로 구분하여 운영하고 있다. 현재 국내의 항만형 자유무역지역 현황은 다음과 같다.

|표 7-3| 항만형 자유무역지역 현황

구분	부산항	광양항	인천항	포항항	평택·당진항
지정일	'02. 1. 1.	'02. 1. 1.	'03. 1. 1.	'08. 12. 8.	'09. 3. 30.
면적(천m ²)	9,452	8,879	2,405	709	1,429
관리기관	지방해양항만청 부산항만공사	지방해양항만청 컨테이너공단	지방해양항만청 인천항만공사	지방해양항만청	지방해양항만청

(2) 자유무역지역 지정 확대 방안

항만형 자유무역지역 지정의 확대를 위해서는 기본적으로 다음의 대안을²¹⁾ 고려해 볼 수 있다.

- 항만배후단지의 자유무역지역 지정
- 신규 산업단지의 자유무역지역 지정
- 신규 택지의 자유무역지역 지정
- 기존 운영 산업단지의 자유무역지역 지정

① 항만배후단지의 자유무역지역 지정

자유무역지역 확대방안으로 가장 먼저 고려할 수 있는 것이 자유무역지역으로 지정되어 있지 않은 항만배후단지를 자유무역지역으로 지정하는 방안으로 항만배후단지는 기본적으로 보관/운송/배송 등의 국내외 물류를 담당하므로 특별한 법이나 제도의 변경 없이 자유무역지역으로 확대 지정이 가능하다. 현재 우리나라는 ‘항만배후단지 종합계획(2006)’에 따라 부산항, 광양항, 인천항 등 총 8개 지역에 항만배후단지를 개발 중에 있으며 이 중 부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항, 포항항의 배후단지 전부 또는 일부가 자유무역지역으로 지정되어 있다.

부산항 배후단지의 경우 북측 배후지 중 물류용지(121만 5,000m²)가 자

21) 광양시, 「광양 자유무역지역 확대방안 연구용역」, 2010, p. 159.

그러나 인천항의 경우는 총 배후단지 면적 중 533만 8,000m² 중 내항 240만m² 만이 자유무역지역으로 지정되어 있고 현재 운영 중에 있는 첨단 물류단지인 아암물류 1단지 등은 자유무역지역으로 지정되지 않았다. 이로 인해 아암물류 1단지 입주업체들은 자유무역지역으로 지정되어 있는 부산항 배후단지 입주업체들에 비해 m²당 4배에 달하는 임대료를 부담하고 있고, 규제도 많아 배후단지 활성화에 어려움을 겪고 있는 실정이다. 인천항 배후단지의 부가가치 창출을 위해서는 항만배후단지에서의 제조·가공이 활성화되어야 한다. 따라서 타 배후단지에 비해 경영상 불이익을 해소할 수 있도록 현재 자유무역지역으로 지정되어 있는 애플 아암물류 1단지 등을 자유무역지역으로 확대 지정할 필요가 있다. 현재 항만형 자유무역지역으로 지정되어 있지 않은 울산항, 마산항, 목포항 배후단지에 대해서도 자유무역지역 지정 확대에 대한 고려가 필요하다.

또한 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지의 상업시설 및 연구/벤처 시설이 미지정인 경우 항만배후단지 활성화를 위해 자유무역지역으로 지정하는 것이 바람직하며 이 또한 별도의 법이나 제도 변경 없이 정부 부처 간 합의를 통해 지정이 가능하다. 현재 운영 중인 부산신항 북권 배후단지의 경우도 전체 조성면적 1,703m² 중 물류용지(121만 5,000m²)만이 자유무역지역으로 지정되어 있고, 광양항 역시 상업시설(27만m²) 및 연구/벤처시설(2만m²)은 지정되어 있지 않다. 상업시설 및 연구벤처시설 입주기업 중 단지 내 사용을 위한 실험기자재 등을 반입할 경우 자유무역지역이 아니기 때문에 관세를 납부해야 하는 등 어려움이 발생하므로 항만배후단지의 활성화를 위해서는 상업시설 및 연구/벤처시설의 자유무역지역 지정이 필요하다.

② 기존 운영 산업단지의 자유무역지역 지정

자유무역지역 지정 확대에 있어 기존 항만배후의 산업단지에 항만형 자유무역지정을 고려해 볼 수 있다. 이 경우 항만배후의 제조시설과 항만의 물류시설이 연계할 수 있다는 장점이 있으나 이미 기존 물동량에 반영

되어 있을 가능성이 높고, 기 운영되고 있는 단지이기 때문에 새로운 투자가 발생하기 힘들다는 문제가 있다. 또한 기존 산업단지를 자유무역지역으로 확대 지정할 경우 입주 제한 조건(수출액 비중 50% 이상)을 채우지 못하는 기존 업체는 이전하게 되어 그에 따른 여러 갈등 상황이 발생할 수 있다. 또한 자유무역지역은 유지 및 관리를 위해 ‘임대’방식 채택이 필요하므로 일반적으로 ‘분양’을 하는 산업단지의 특성상 토지를 수용해야 하는 어려움이 따른다. 따라서 기존 산업단지에 (항만형) 자유무역지역을 확대 지정하려면 기존 산업단지 업체와의 합의, 토지수용에 대한 재원 마련, 입주 제한조건 완화 등의 조치가 필요하다.

③ 신규 산업단지의 자유무역지역 지정

제조업 중심으로 개발 예정인 산업단지는 자유무역지역 입주조건에 합당하므로 정부 부처 간의 합의를 통해서 자유무역지역으로 확대 지정이 가능하다.

④ 신규 택지의 자유무역지역 지정

주거기능은 현재로서는 자유무역지역의 취지 및 기능에 해당하지 않기 때문에 신규 택지를 자유무역지역으로 지정하기 위해서는 법 개정이 우선해야 한다. 따라서 택지에서 산업단지로 전환한 후 다시 자유무역지역으로 지정하는 것이 빠르고 편리하다. 그러나 장차 원활한 자유무역지역의 확대 지정 및 활성화를 위해서는 장기적으로는 중앙부처와 함께 자유무역지역에 주거기능을 포함하는 것에 대한 법·제도 변경을 위한 협의를 하는 것이 바람직하다고 판단된다.

(3) 소결

FTA, 시장 단일화, 국제 분업화 가속 등 변화하는 국내외 항만물류 여건에 적절히 대응하기 위해서는 항만형 자유무역지역 지정 확대가 필요하

다. 경쟁 상대인 중국의 대형 항만들도 자유무역지역의 지정을 확대하고 있는 실정에서 항만의 경쟁력을 갖추기 위해서는 항만배후단지 및 그 주변의 자유무역지역 지정 확대는 바람직하다 판단된다. 기존 산업단지를 자유무역지역으로 지정하기 위해서는 많은 어려움이 있으나 그 외의 기존 항만배후단지나 건설 예정인 산업단지 및 택지 등은 정부 부처 간 또는 정부와 기업, 그리고 지역주민 간의 협의를 통해 자유 무역 지역으로의 확대 지정이 가능하다. 또한 장기적으로는 법·제도의 정비 및 재원 마련을 통해 기존 산업단지의 자유무역지역 지정 확대도 고려해야 한다. 항만형 자유무역지역 지정 확대는 국내 항만의 경쟁력을 강화하여 급변하는 세계경제 속에서도 유연하게 대처할 수 있게 해 주는 힘이 될 것이다.

6) 자유무역지역 및 유사제도의 통합

자유무역지역 지정 확대를 통한 항만배후단지의 운영성과를 제고하게 위해서는 유사제도와와의 통합 연계운영이 필요하다. 자유무역지역, 경제자유구역, 외국인투자지역은 모두 외국인 직접투자를 유치하기 위한 특별지역이다.

(1) 제도별 운영 현황 및 특징

자유무역지역, 외국인투자지역, 경제자유구역을 종합, 비교해 보면 유치대상이 외국인 투자기업이라는 점은 유사하지만 3개 제도 간 아래와 같은 차이점을 보이고 있다.

|표 7-4| 3개 제도의 비교

구분	자유무역지역	경제자유구역	외국인투자지역
법적 근거	자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률	경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법	외국인투자촉진법
지정 목적	외국인투자유치, 무역진흥, 지역균형발전, 국제물류기지 육성	외투유치, 국가경쟁력 강화, 지역균형발전	외국인투자유치
설치 배경	1970년 도입 해외자본유치, 선진기술도입, 수출 진흥 도모	2002년 동북아비즈니스 중심국가 실현정책의 일환으로 추진	외국인투자 유치를 목적으로 단지 또는 개별부지 제공
지정 권자	산단형 : 지식경제부장관 *자유무역지역위원회	지식경제부장관 *경제자유구역위원회	시·도지사 *외국인투자위원회
관리 권자	산단형 : 지식경제부장관 항만형 : 국토해양부장관 공항형 : 국토해양부장관	경제자유구역청	시·도지사
설치 현황	12개 지역(산단형 7, 물류형 5)·예정지역 2개소 : 김제, 평택·당진항)	6개 지역(인천, 광양, 부산·진해, 군산·새만금, 황해, 대구·경북)	41개 지역(단지형 12개, 개별형 29개)
특징	생산, 물류 등 기업생산 활동에 특화	외국인의 정주개념의 생활편의시설 및 공간 제공	외국인투자유치 목적으로 외국인의 희망지역에 부지를 단기간에 제공

자료 : 부산·진해 및 인천경제자유구역청 내부자료를 활용하여 재작성

자유무역지역은 일정 규모의 산업단지, 항만, 공항을 자유무역지역으로 조성하여 제조, 생산, 수출, 물류 등 무역 및 물류 진흥 및 기업 활동에 특화되어 있다. 산업의 지역경제 활성화 기조에 따라 지역 선도형 외투기업 유치, 낙후지역 활성화를 목적으로 생산·물류·경제 활동 공간을 제공한다.

반면 경제자유구역은 광범위한 지역을 설정하여 주거, 의료, 교육, 방송, 금융 등 복합 주거지역으로서의 도시(생활) 공간으로 제조·물류 연관 산업 뿐만 아니라 서비스업과 함께 입주, 외국 기업의 생활편의시설 확보에 주력하고 생활공간 환경개선을 목적으로 특화되어 있다. 대상 면적과 범위 등에서 광의의 경제특구로 개발하고 있어, 과대한 비용이 투입되고 경제성과를 달성하기까지는 장기간이 소요된다.

또한 외국인투자지역은 외국인투자유치 촉진을 목적으로 외투기업에 간결한 절차 속에 단기간 내 입지 및 지원 등을 제공하는 특화된 맞춤형 공간으로 개별형(위치 제한 없음), 단지형(산업단지 내) 유형별로 외국인투자위원회 심의를 거쳐 외국인투자자가 희망하는 지역으로 적합한 입지를 제공한다.

(2) 세부 차이점 및 개선사항

① 입주자격 비교

국내 기업보다는 외국인투자기업을 우대하여 국내 기업에 대한 역차별 문제가 제기되고 있는 실정이다.

표 7-5 | 3개 제도의 입주자격 비교

구분	입주자격	
자유무역 지역	국내 기업 또는 100% 외국인 단독 투자기업 또는 합작기업으로 외국인 지분이 10% 이상	
경제자유 구역	○ 5년형 인센티브	○ 7년형 인센티브
	국내 기업 또는 100% 외국인 단독 투자기업 또는 합작기업으로 외국인 지분이 10% 이상	
외국인 투자 지역	○ 단지형	○ 개별형
	100% 외국인 단독 투자기업 또는 합작기업으로 외국인 지분이 30% 이상	100% 외국인 단독 투자기업 또는 합작기업으로 외국인 지분이 10% 이상

자료 : 부산·진해 및 인천경제자유구역청 내부자료를 활용하여 재작성

② 조세 감면 및 요건 비교

조세 감면을 위한 최소 기준은 제조업 1천만 달러, 물류업 5백만 달러이다. 물류관련 업종 외국인투자 기업이 임대료의 감면 및 법인세 등의 조세감면 혜택을 받기 위해서는 초기 투자액이 500만 달러 이상으로 경쟁국에 비해 높은 수준이므로 최소 기준 이하의 투자기업도 입주를 허용하는 대신 조세 감면 사항을 차등화하는 방안도 고려할 필요가 있다.

|표 7-6| 3개 제도의 조세 감면 사항 비교

구분	조세 감면	
자유 무역 지역	- 제조업 1천만 달러 이상, 물류업 5백만 달러 이상 - 법인세, 소득세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세를 3년간 100% 면제, 이후 2년간 50% 감면(외국인투자촉진법 제9조 및 조세특례제한법 제121조의 2) 입주업체의 FTZ반입 외국 물품에 대해 관세 면제 - 입주기업체가 반입한 내국 물품 및 FTZ 내 기업 간 거래에 대해서는 부가가치세 영세율 적용 - 임시수입부가세, 주세, 특별소비세, 교통세, 농특세, 교육세 면제(자유무역지역법 제45조)	
경제 자유 구역	○ 5년형 인센티브	○ 7년형 인센티브
	- 제조업·관광업 : 1천만 달러 이상 - 물류업·외국의료기관 : 5백만 달러 이상 - R&D : 1백만 달러 이상 & 석사 이상 연구원 10인 이상 상시 - 개발사업자 : 외국인 투자금액 3천만 달러 이상 또는 외국인 투자비율 50% 이상으로 총 사업비 5억 달러 이상인 개발사업자	- 제조업 : 3천만 달러 이상 - 관광업 : 2천만 달러 이상 - 물류업 : 1천만 달러 이상 - R&D : 2백만 달러 이상 & 석사 이상 연구원 10인 이상 상시 고용
	- 관세 5년간 면제(수입자본재) - 국세(법인세, 소득세) 3년간 100% 면제, 다음 2년간 50% 감면 - 취득세, 등록세 15년간 100% 면제	- 관세, 특소세, 부가세 5년간 면제 - 국세(법인세, 소득세) 5년간 100% 면제, 다음 2년간 50% 감면 - 취득세, 등록세 15년간 100% 면제
외국인 투자 지역	○ 단지형	○ 개별형
	- 제조업 : 1천만 달러 이상 - 물류업 : 5백만 달러 이상	- 제조업 : 3천만 달러 이상 - 관광업 : 2천만 달러 이상 - 물류업 : 1천만 달러 이상 - R&D : 2백만 달러 이상
	- 관세 5년간 면제(수입자본재) - 국세(법인세, 소득세) 3년간 100% 면제, 다음 2년간 50% 감면 - 취득세, 등록세 15년간 100% 면제	- 관세, 특소세, 부가세 5년간 면제 - 국세(법인세, 소득세) 5년간 100% 면제, 다음 2년간 50% 감면 - 취득세, 등록세 15년간 100% 면제
공통	법인세율 : 1억 이하 13%, 1억 초과 25%	

자료 : 부산·진해 및 인천경제자유구역청 내부자료를 활용하여 재작성

③ 경영활동 지원 검토

투자규모, 고용인원 및 수출 비중에 따라 임대료 감면을 차등화하고 있으나 수출입 물동량 기준의 제도화도 필요하다.

【표 7-7】 경영활동 지원 제도의 주요 내용

구분	주요 내용
법적 근거	- 경자법 16조 ②, ④, ⑤ - 외국인투자촉진법 시행령 제19조 - 부산광역시공유재산 및 물품관리조례 제26조 - 경상남도 공유재산관리조례 제32조 - 인천광역시 공유재산관리조례 제27조, 제32조, 제39조
임대	- 국·공유지에 대해 50년간 임대 가능 - 임대료는 토지가액에 10/1,000 이상 요율을 곱하여 산출한 금액 적용
임대료 감면	▷ 100% 1백만 달러 이상 고도기술수반사업 - 외투금액 2천만 달러 이상 1일 고용인원 300명 이상 - 외투금액 5백만 달러 이상 부품·소재 전용분야 기업 - 전체 생산량의 50% 이상 수출, 국내 부품 및 원·부자재 100% 조달사업 - 전체 생산량의 100% 수출사업
	▷ 75% - 외국인 투자금액이 1천만 달러 이상~2천만 달러 미만 1일 고용인원 200명 이상~300명 미만 - 전체 생산량의 50% 이상 수출, 국내부품 및 원·부자재 조달비용이 75% 이상~100% 미만 사업 - 전체 생산량의 75% 이상~100% 미만 수출사업
	▷ 50% - 외국인 투자비율이 5백만 달러 이상~1천만 달러 미만 1일 고용인원 100명 이상~200명 미만 - 전체 생산량의 50% 이상 수출, 국내 부품 및 원·부자재 조달비용이 50% 이상~75% 미만 사업 - 전체 생산량의 50% 이상~75% 미만 수출사업
매 입	(국·공유재산)수의계약에 의한 사용수익 허가 또는 대부나 매각 가능

자료 : 부산·진해 및 인천경제자유구역청 내부자료를 활용하여 재작성

④ 외국인 생활여건의 개선 검토

양호한 외국인 생활 여건은 투자유치 활동에 많은 도움이 되기 때문에 교육기관의 적정규모 및 위치, 개교시기 등 교육 환경과 의료 환경에 대해서는 불편함이 없도록 체계적인 준비가 필요하다.

|표 7-8| 외국인 생활여건 관련 제도

인센티브	주요 내용	관련 법령
외국어 서비스 제공	• 공문서 외국어로 발급하거나 외국어로 된 공문서 접수·처리 등	경자법 제20조
우수한 교육 환경	• 외국교육기관(초중고 및 대학) 설립 및 운영 허용 • 부지의 매입, 시설의 건축 또는 학교의 운영에 필요한 자금을 지원하거나 부지제공 • 외국교육기관설립·운영에 관한 특별법 제정으로 각종 규제 완화 *초중고 내국인학생 입학 허용(재학생의 30% 이내) 등	경자법 제22조 IFEZ외국교육기관특별법
안전한 의료 환경	• 외국의료기관 또는 외국인전용 약국의 개설 및 운영 허용 • 의료기관의 부대사업(보양온천 등)에 관한 특례 인정 • 외국의료기관특별법 제정 예정	경자법 제23조 & 제23조의2
외환거래	• 미 합중국 화폐 1만 달러 이하의 경상거래에 따른 대가는 거래당사자간에 외환으로 직접 지급 가능	경자법 제21조
기 타	• 외국인전용 카지노업(외투금액 5억 달러 이상) 허가 등의 특례 허용 • 유선방송의 외국방송 채널 수 확대 구성·운용 • 외국인전용 임대주택용지로 총주택공급세대 수의 1/100~10/100까지 공급	경자법 제23조의3, 제24조 & 제24조의2

자료: ‘경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법’의 내용을 활용하여 재작성

⑤ 각종 규제 및 부담 완화

물류업에 종사하게 될 근로자 중에서 외국인 고용 비율을 확대할 필요가 있다. 입주기업체당 50명으로 한정되어 있는 외국인 고용제도는 제조업으로 한정하고 국제물류 관련 업종으로 외국인 고용제도 확대 적용이 필요하다.

|표 7-9| 각종 규제 및 부담완화 제도

인센티브	주요 내용	관련 법령
노동규제 완화	• 국가유공자, 장애인, 고령자 등 의무고용 배제 • 파견근로자 기간 및 대상 업무 규제 배제 • 무급휴일, 무급생리휴가 허용 등	경자법 제17조 ①, ④ & ⑤
「수도권정비계획법」 적용배제	• 입주외투기업에 대하여 「수도권정비계획법」 제7조(과밀억제권역의 행위 제한), 제8조(성장관리권역의 행위 제한), 제12조(과밀부담금의 부과징수), 제18조(인구집중유발시설 총량규제) 및 제19조(대규모 개발사업에 대한 규제)를 적용하지 아니함.	경자법 제17조 ③
외환거래 자유	• 경상거래에 따른 대가를 외환으로 직접 지급할 수 있음.	경자법 제21조

자료 : 인천경제자유구역청 내부자료(www.ifez.go.kr)

⑥ 행정절차의 간소화

불필요한 행정절차를 간소화하고 입주기업 지원 극대화 방안 마련이 필요하다.

|표 7-10| 행정절차 간소화 제도

인센티브	주요 내용	관련 법령
계획의 지정 및 승인 간주	○ 경제자유구역 지정이 있을 때 다음 각 호의 지정, 수립 또는 승인 간주 - 도시개발구역의 지정 및 도시개발 사업계획의 수립 - 예정지구의 지정 및 택지개발 계획의 승인 - 국가산업단지·일반지방산업단지 및 도시첨단산업 단지의 지정 - 관광지 및 관광단지의 지정 - 물류단지의 지정 - 도시개발계획의 수립 또는 변경과 국토해양부장관의 승인 - 공유수면 매립기본계획의 변경 - 연안통합관리계획 및 연안관리지역계획의 변경 - 하천기본계획, 수도정비기본계획, 하수도정비기본계획 등의 변경	경자법 제8조
고시 또는 공고로 간주	○ 실시계획승인이 고시된 때 - 초지법, 산지관리법, 농지법 등 39개 개별법은 허가 등의 고시, 공고한 것으로 간주	경자법 제11조

자료 : ‘경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법’의 내용을 활용하여 재작성

7) 항만배후단지 기능 확대

(1) 항만배후단지 기능 확대의 필요성

제5장에서 전술한 바와 같이 중국은 초기 보세구로부터 현재 보세항구 제도 및 자유무역항 제도를 도입하여 보관 및 배송의 단순 물류기능에 제조, 금융, 전시, R&D 기능을 항만배후지역에 부여하여 부가가치 창출을 이끌어 내고 있다. 또한 로테르담항의 경우 비관세효과를 극대화하여 특정 품목에 대한 경쟁우위를 차지하기 위해 물류센터별로 품목을 특화하여 처리하고 있다. 상하이 링강신청의 경우, 전자, 항공 등 첨단산업의 부품 및 장비 산업으로 특화하여 세계적인 기업을 유치, 높은 경쟁력을 갖추고 있는 실정이다. 이에 우리나라도 항만배후단지 개발과 관리·운영을 활성화하고 배후단지의 경쟁력을 높여 부가가치 창출을 극대화하기 위해서는 배후단지의 입주 제한 조건 및 업종 등을 고려하여 기존 물류 및 단순제조 기능뿐 아니라 금융, 주거, 전시, R&D 기능을 강화하기 위해 항만배후단지의 기능 확대가 필요하다. 특히 우리나라의 경우 항만배후단지의 물류활동에 대한 지원기능이 부족하여 활성화에 어려움을 겪고 있다. 부산항 신항 등에 개발된 항만배후단지는 배후 도심과의 접근성 및 교통이 불편해 인력 수급에 어려움을 겪고 있고, 대부분 자가용을 이용하고 있어 주차시설이 부족하며, 야간에는 배후단지가 공동화되는 문제점이 있다. 또한 물류용지 위주로 개발되어 항만과 함께 상승효과를 일으킬 수 있는 상업, 비즈니스, 금융 시설들의 지원이 어려운 상황이다.

(2) 항만배후단지 기능

① 항만배후단지 기능 확대 방향

전술된 문제점들을 해결하기 위해서 항만배후단지의 물류기능을 지원하는 상업, 전시, 연구, 관광, 숙박시설 등을 항만배후단지의 기능에 포함시킨다.

② 항만배후단지 추가 입주시설

기본적으로 항만배후단지의 물류지원기능을 갖춘 시설의 입주를 상정한다. 세분하면 업무시설, 판매시설, 근린생활시설, 숙박시설, 운동시설, 교육 및 연구시설, 주거시설, 전시시설 등이 입주할 수 있다. 그러나 주거시설의 경우 야간작업 시 불빛 공해, 화물운송 차량의 운행에 따른 소음, 도로 파손 및 이산화탄소 배출 등의 공해 유발에 따른 민원의 제기 등의 이유로 입지시설에 포함하는 데 신중을 기할 필요가 있다. 인천남항, 부산항 신선대 부두, 마산항 등의 항만에 대한 인근 주거민들의 민원 제기 사례가 있는 것을 고려하면 주거시설의 항만배후단지 입주는 보다 심도 깊은 논의가 필요하다고 판단된다. 또한 모든 항만배후단지에 획일적으로 입주시설을 일정 비율로 정하여 입주시키기보다는 항만별/시설별 특성에 맞는 입주시설 계획 수립이 필요하다.

표 7-11 | 항만배후단지 기능 확대에 따른 입주 가능시설 유형 및 특징

구분	세부시설 내용	비고
업무시설	- (공공업무시설) 국가 또는 지방자치단체의 청사와 외국 공관의 건축물	
	- (일반업무시설) 금융업소, 사무소, 신문사, 오피스텔, 그 밖에 이와 유사한 시설	
판매시설	- 도매시장, 소매시장, 상점	
근린생활시설	- 근린생활시설	
숙박시설	- 일반(호텔, 여관), 관광(관광호텔, 휴양 콘도미니엄 등)	
운동시설	- 탁구, 볼링, 테니스, 골프연습장, 체육관, 운동장 등	
교육연구시설	- 학교, 교육원, 직업훈련소, 학원, 연구소, 도서관	
주거시설	- 단독주택, 공동주택	신중히 고려

(3) 시사점

세계적으로 항만은 단순한 하역 및 운송의 물류기능을 수행하는 하나의 지점에서 벗어나서 물류, 생산, 정보 및 지역경제의 중심으로 거듭나고 있다. 이에 따라 항만배후단지도 기존의 보관 및 배송기능에 제조, 금융, 국제무역, 연구개발, 전시 등을 수행할 수 있는 다기능 체제로 변화하고 있다. 우리나라도 이러한 변화에 대응하기 위해 물류 및 제조 등의 항만배후단지 기존 기능에 금융, 상품전시, 국제무역, R&D, 판매 기능을 추가하여 항만 및 배후도시와의 연계를 이뤄 내어 지역경제 활성화 및 항만배후단지의 부가가치 창출을 도모해야 한다.

8) 해외투자 유치 기관 간 업무협조 협약 체결 추진

(1) 업무협조 협약 체결의 필요성

국내 항만배후단지의 경우 지역별 항만공사와 지자체 등이 글로벌 기업의 유치활동을 추진한다. 그리고 각 지역별 경제자유구역(FEZ)의 경우 해당 경제자유구역청이 외국인 투자기업을 대상으로 유치활동을 추진하고 있다. 그런데 부산항 신항, 광양항 등의 항만배후단지는 자유무역지역(FTZ)과 경제자유구역으로 중복 지정되어 있어 항만공사, 지자체, 그리고 경제자유구역청 등 3개 기관에서 기업 유치활동을 벌이고 있다. 문제는 자유무역의 확대를 통해 항만물동량 증가를 목적으로 하는 자유무역지역과 외국인 직접투자의 증가를 목적으로 하는 경제자유구역의 글로벌 투자기업 유치의 선정기준이 서로 상충할 수 있다는 점이다. 경제자유구역청이 많은 노력을 통해 MOU를 체결한 투자의향 외국인 기업이 항만공사의 입주업체 선정기준에 미달되어 유치를 못하는 경우가 발생하고 있다. 그리고 항만배후단지 입주업체 선정기준이 물류·제조기업으로 한정되어 다양성 부가가치를 창

출할 수 있는 기업을 유치하는 데 애로가 발생하고 있다. 따라서 우수한 글로벌 기업을 유치하여 부가가치를 창출하기 위해서는 유치 관련 기관 간 긴밀한 업무협조가 필요하다.

(2) 유관기관 간 상호 업무협조 협약 체결 추진

부산항 신항 등 항만배후단지의 부가가치 창출을 위해 각 지역별 경제자유구역청은 글로벌 기업 유치업무와 관련하여 정부나 해당 지역별 항만공사와 업무협조를 통한 상호 업무협조 협약을 맺어 업무 간 상충을 막고 발생하는 갈등을 해소해야 한다. 이러한 업무협조 협약을 통해 정부는 물론 각 항만공사와 경제자유구역청은 업무의 시행착오를 줄일 수 있고 발생할 수 있는 갈등을 해소할 수 있다. 업무협조 협약 사항으로 글로벌 기업을 항만배후단지에 유치하는 데 따른 기업 유치 선정기준 조정, 해외 투자유치 합동 추진, 해외 투자기업과 MOU 합동 체결, 홍보 브로슈어 및 홈페이지 등 공동 홍보활동, 지속적인 포럼 개최 등으로 갈등 해소 및 불필요한 업무 중복을 막을 수 있을 것이다. 특히 기업유치 선정기준에는 총 매출액에 대한 수출액 비중, 제조업과 물류업 등의 기업유형별 최소 투자금액의 한도, 그리고 외국 기업과의 합작기업에 따른 외국인 지분 한도 등의 내용이 포함되어야 하며 특히 중국의 Waigaoqiao FTZ, 두바이 제벨 알리자유지역(Jebel Ali Free Zone : JAFZ) 및 네덜란드의 Maasvlakte 등 외국의 사례와 같이 항만배후단지 입주기업 선정 시 업종 제한을 완화하여 무역업 등 입주를 희망하는 다양한 기업에게 공정한 기회를 부여해야 한다. 그러나 한번 항만배후단지에 입주한 기업의 퇴출이 실질적으로 어려운 것을 고려하여 업종 제한을 완화하는 대신 유치기업에 대한 심사를 강화하여 배후단지 공간을 다 채우지 못하더라도 우수한 기업만을 유치해야 하며 이를 위한 유관기관 간 공동노력이 필요하다.

9) 국내 기업의 역차별 해소

최근 경제자유구역에 투자한 국내 기업에게 동일한 조세 혜택을 주는 방안이 추진되는 과정에 있기 때문에 이러한 시점을 활용하여 관련 법률을 전반적으로 검토하여 확대해야 할 것이다. 자유무역지역을 가지고 있는 거의 대부분의 국가도 초기에는 국내 기업과 외국인 투자기업에 차별적인 인센티브를 제공하였으나, 입주기업 확대, 자국 기업 육성 등을 위해 현재에는 국내 기업에게 동일한 조건을 부여하는 방향으로 선회하고 있다. 즉, 자국 기업의 입주도 자유무역지역의 활성화에 크게 기여할 수 있다는 것을 반증하는 것이다. 따라서 우리나라도 이미 논의가 시작되었기 때문에 국내에 복귀하는 해외 진출 기업과 연계하여 인센티브를 제공할 수 있도록 해야 할 것이다.

아울러 항만배후단지는 외국인 투자기업만을 우대할 것이 아니라 우선적으로 기업 활동이 양호한 국내 기업 유치를 통해 항만배후단지의 부가가치를 높이는 동시에 항만의 경쟁력을 강화하기 위한 정책으로 방향 전환이 필요하다. 즉, 제조 및 물류 활동이 양호한 국내 기업을 항만배후단지에 유치하고 외국 기업과 같은 혜택을 보장한다면 국내 기업의 해외 진출 일부를 항만배후단지 투자로 돌릴 수 있고, 이와 연계된 외국인투자 유치도 용이할 것으로 기대된다.

이러한 방향으로 정책을 전환함으로써 국내 기업의 역차별 문제를 해결할 수 있고 양질의 국내 기업을 유치함으로써 항만배후단지의 활성화는 물론 국내외 관련기업 및 유관기관의 투자 유치에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다. 실제 영국, 네덜란드, 아일랜드 및 싱가포르의 경우 외국인투자자에 대해 차별적인 특혜를 부여하는 것이 아니라 이미 자국 경제의 발전 단계에 맞는 전략적 업종과 투자자를 유인하는 전략으로 전환하였다.²²⁾

22) KOTRA, 「외국사제로 본 투자환경 개선방향」, 2004. 8. pp. 87~134.

영국은 철저한 내외국 기업 평등주의에 입각하고 있어 외국인투자가만을 위한 특별한 세제혜택은 없다. 주요 EU 회원국 중 가장 낮은 법인세율을 실시, 개발촉진지구에 투자하는 경우 공장 건설을 위한 자본비용 및 연구개발비의 100%에 대해 세금을 면제, 사업용도의 건물, 기계류구입 비용에 대해 연 25%의 감가상각비를 인정, 세제 혜택을 부여하고 있다.

네덜란드는 외국인 투자기업을 위한 명문화된 인센티브는 없으며, 국내 기업과 동일한 지원을 받고 있다. 기업 설립 및 운영이 용이한 법과 제도를 갖추고 있으며, 외국인도 비교적 간단하게 회사를 설립할 수 있다. 외국법에 의거하여 설립된 기업은 국내 기업과 동일한 법적 지위를 갖게 되며, 특히 외국 투자기업에 대한 외환 통제는 완전 자유화되어 있다.

아일랜드는 대부분의 선진국과 마찬가지로 아일랜드 또한 조세 및 투자 인센티브에 있어 자국 기업 및 외국 기업을 차별하지 않고 있다. 아일랜드의 법인세는 2003년 1월부터 12.5%의 법인세를 부과하고 있으며 EU국가 가운데 가장 낮으며, 대외수출의 80%를 외투기업이 차지하기 때문에 외국인 투자 유치는 아일랜드 생존의 관건이라고 할 수 있다.

싱가포르는 투자유치 목표가 기존 고용 창출·지역 개발에서 산업구조 고도화로 정착되면서 세계 초우량기업 유치를 최우선과제로 추진하고 있다. 그러나 현실적으로는 여전히 외국인투자 유치를 고용 창출과 내수진작에 활용하고 있는 실정이다. 싱가포르의 조세 감면과 금융 지원(보조금 지급 및 융자 지원)에 근거한 투자인센티브를 구축하고 있으며, 특히 간접금융지원, 투자기업의 합작파트너로서 실질적인 소유지분 투자 등 여러 제도를 병행하여 시행하고 있다. 싱가포르의 인센티브 종류는 다음과 같다.

|표 7-12| 싱가포르의 인센티브 종류

구분	내용
개척자격 (Pioneer Status)	• 싱가포르 내에서 생산되지 않는 제품 생산을 위한 신기술 도입의 경우 제품유형, 기술수준에 따라 5~10년간 법인세를 26% 감면함. 면세 기간 중 손실은 기간종료 후로 이월이 가능하며 또한 개척자격 기간 종료 후 추가 개척 자격(Post Pioneer)으로 인가받게 되면 최장 10년간 10%의 법인세율 적용
생산설비 확장 (Expansion Incentive)	• 기존 제조기업이 1천만 싱가포르달러 이상의 생산설비를 확장할 경우 확장부분의 소득에 대해 확장일로부터 최고 10년까지 법인세 감면
투자소득 공제 (Investment Allowance Incentive)	• 개척자격기업과 수출기업에 대한 세제지원조치를 받지 않은 기업이 승인된 산업분야(제조, R&D, 건설, 식수절약) 활동을 위한 자본설비에 5년의 법정기한 내 투자를 시행할 때 신규 투자액의 50%까지 과세소득에 대한 세금 감면
사업본부 설치 (Operational Headquarters)	• 국제적인 조직망을 갖춘 기업으로서 싱가포르 내에 본사업무를 담당하는 현지 법인을 설립하여 해외 자회사를 관리하는 경우 관리비·이자·로열티·외환거래수입·역외투자수입 및 기타 소득에 대해 설립 후 최고 10년까지 본부 법인 또는 해외자회사로부터의 소득에 대하여 5~10%의 세율을 적용하며, 외국 원천배당소득은 10년간 비과세이며 비과세 소득으로 지불되는 배당금에 대해서도 비과세
가속 감가상각 지원 (Accelerated Depreciated Scheme)	• 기계설비에 대한 통상적 감가상각율(초기 20%, 매년 5~20%) 대신, 컴퓨터 및 자동화설비·산업용 로봇 등에 대해 연 100% 또는 33.3%의 감가상각을 인정해 주거나 산업용 건물에 대하여 25년간의 감가상각 인정
해외 융자액에 대한 지원 (Approved Foreign Loan Scheme)	• 생산설비 구입을 위해 해외금융기관으로부터 20만 싱가포르 달러 이상 융자를 받은 경우(단, 면세액이 해외에서 과세가 되지 않을 경우) 이자에 대한 원천과세 감면
금융 지원	• 금융 지원은 법률에 의한 것이 아니라 투자진흥 담당기관인 경제개발청(EDB)과 기타 유관기관들의 자체 지침에 의해 시행되고 있으며, 다만 경제 발전에 필요하다고 판단되는 대규모 투자는 경제개발청이 개별 투자건마다 비공개로 지원 폭 결정

한편, 인천발전연구원의 연구²³⁾에 의하면 외국인투자 유치를 주요 목적으로 삼고 있는 현행 경제자유구역제도와 정책기조를 수정해야 한다는 지적이 나왔다. 이 연구에 의하면 “기존의 경제자유구역 관련 법령, 제도, 정책이 과도하게 외자 유치를 강조하고 있어 결과적으로 국내 기업이 역차별을 받고 외국 투자기업이라는 명분하에 불투명한 계약이 맺어지기도 하는 부작용을 낳았다고” 주장했다. 또한 “경제자유구역은 대부분 신규 개발 지이기 때문에 기존기업의 존재를 전제로 하는 선진국형 M&A형 외자 유치가 이루어질 수 없고, 한국 경제가 발전하고 생산요소 비용이 높아져 그린필드형 외자 유치에도 일정한 한계가 있음에도 불구하고 외자 유치가 강조되어 본질과 무관한 성과 논란이 일어나고 국내 기업이 역차별당하는 문제점이 발생했다.”고 지적했다.

그리고 현대경제연구원에서 수행한 과제²⁴⁾에 따르면 외국인직접투자 에 대한 네 가지 편견에서 벗어나야 하며, 향후 새로운 시각과 접근이 필요 하다고 제시하고 있다. 즉, 외투기업이 자기 권리는 철저하게 요구하지만 책임과 의무에는 소홀한 불평등 계약의 사례가 다수 발견되고 있다고 하였다. 또한 외투기업은 연구개발과 기술이전을 활발하게 하고 인센티브에 비례하여 투자규모를 늘리고 조세 감면 등 특혜²⁵⁾를 선호한다는 편견을 갖고 있지만 실상은 그렇지 않은 경우가 많다고 지적한 바 있다. 투자 인센티브 측면에서도 내국인을 차별하는 조세감면 인센티브는 점차 줄여 나가고 내·외국인 모두에게 적용되는 현금지원제도를 늘려 나가며, 노사관계를

23) 허동훈, 「경제자유구역 국내 기업 역차별 문제 개선방안」, 인천발전연구원, 2010. 12.

24) 김동열, “외국인투자 부진과 활성화 과제”, 「잠재성장률 2%p 제고를 위한 경제주평(세계경제 패러다임 변화와 한국경제)」, 10-38(통권 418호), 현대경제연구원, 2010. 10. 1. pp. 10~15.

25) 외투기업이 가장 시급하게 개선되어야 할 분야라고 제시한 항목은 ‘노사관계’(2006년 조사 34.6%, 2007년 조사 38.3%, 2008년 조사 26.7%)였고, ‘조세부담 완화’는 네 번째 응답률을 보였음. ‘조세부담 완화’는 2006년 조사에서 13.2%, 2007년 조사 13.8%, 2008년 조사에서는 19.2%로 다소 높아지는 경향을 보임.

선진화 하는 등 외국인투자 관련 제도와 소프트웨어의 경쟁력을 강화하는 것이 효과적이라고 제안하고 있다.

이와 같은 주요 해외국가의 사례와 최근의 관련 주장들을 고려해 보면 결국 외국 기업에 차별적 인센티브를 제공하는 것은 자유무역지역의 활성화에 큰 기여를 하지 못하고 있음을 반증하고 있다. 따라서 전면적인 확대가 어렵다고 하더라도 입주하는 외국인 기업의 수만큼 국내 기업에게도 동일한 혜택을 지원하는 방안은 충분히 실행 가능할 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

<국내 문헌>

- 강운호 외, 「한·중 항만배후단지에 관한 비교 연구」, KMI-KMU 국제물류학연공동연구센터, 2011.
- 국토해양부, 「한·EU FTA 체결에 따른 항만자유무역지역 기업유치전략 연구」, 2010.
- _____, 「항만자유무역지역 입주기업체 평가체계 구축」, 2010.
- _____, 「지구촌 해양·수산」, 해운·항만, 제396호, 2007.
- 길광수·박선현, 「항만배후단지 개발 관련 법·제도 비교 연구」, 한국해양수산개발원, 2003.
- 김동열, “외국인투자 부진과 활성화 과제”, 「잠재성장률 2%p. 제고를 위한 경제주평(세계경제 패러다임의 변화와 한국 경제)」, 10(38), 현대경제연구원, 2010.
- 김찬호·이연경·김근섭·최영석, 「항만배후단지 임대료 산정체계 개선에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2010.
- 김학소, 「아시아 자유무역지역 설립과 투자교류를 통한 항만배후단지 활성화 방안에 대한 연구」, 한국해양수산개발원, 2004.
- 광양시, 「광양 자유무역지역 확대방안 연구용역」, 2010.
- 변재웅, “한국 산업공동화의 평가에 관한 연구”, 「무역학회지」, Vol. 32, No. 2, 한국무역학회, 2007.
- 백종실·우종균, 「관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001.
- 송무호, “최근 산업고도화 실태와 대응방안에 관한 연구”, 「창업정보학회지」, Vol. 8, No. 1, 한국창업정보학회, 2005.

- 심영수 · 현인규 · 주염, “한 · 중 보세구역제도의 비교분석”, 『물류학회지』, Vol. 20, No. 5, 한국물류학회, 2010.
- 유신코퍼레이션 건설기술연구소, 『광양항 배후단지 개발을 위한 해외선진 사례 조사 보고서 II』, 2003.
- 이성우 · 고현정 · 김찬호 · 김근섭, 『국제 분업화에 따른 항만배후단지 기업 유치 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2007.
- 인천항만공사, 『신규 항만배후단지 관리 · 운영방안 연구용역』, 2009.
- 허동훈, 『경제자유구역 국내 기업 역차별 문제 개선방안』, 인천발전연구원, 2010.
- “수출가공구와 보세구”, Korea Fine News, 2007.
- KOTRA(대한무역투자진흥공사), 『외국 사례로 본 투자환경 개선방향』, 2004.
- KOTRA 청도무역관, 청도 보세물류원구 설명자료, 2006.

<국외 문헌>

- Drewry Shipping Consultants, *Annual Container Market Review and Forecast*, 2001~2010.
- FDI, *Global Free Zones of the Future 2010/2011*, 2010.
- Informa, *Containerisation International Yearbook*, 각 년도.
- Spinanger, D., “Objectives and Impact of Economic Activity Zones-Some Evidence from Asia”, *Review of World Economics*, Vol. 120, No. 1, 1984.

<온라인 자료>

- 경기평택항만공사 홈페이지(<http://www.gppc.or.kr>)
- 국토해양부 홈페이지(<http://www.mltm.go.kr>)
- 국토해양부 부동산공시가격 알리미(<http://realtyprice.or.kr>)
- 법제처 홈페이지(<http://www.moleg.go.kr>)
- 부산진해경제자유구역청 홈페이지(<http://www.bjfez.go.kr>)

부산항만공사 홈페이지(<http://busanpa.com>)
산업연구원 산업통계 ISTANS(<http://www.istans.or.kr>)
여수지방해양항만청 홈페이지(<http://yeosu.mltm.go.kr>)
여수광양항만공사 홈페이지(<http://www.ygpa.or.kr>)
인천경제자유구역청 홈페이지(<http://www.ifez.go.kr>)
인천항만공사 홈페이지(<http://www.icpa.or.kr>)
한국수출입은행(<http://www.koreaexim.go.kr>)
해운항만물류정보센터 홈페이지(<http://www.spidc.go.kr>)
Clarksons(<http://www.clarksons.com>)
Jebel Ali Free Zone(<http://www.jafza.ae>)
Keelung Harbor Bureau(<http://www.klhb.gov.tw>)
Port of Rotterdam(<http://www.portofrotterdam.com>)
TAIWAN Free Trade Zone(<http://taiwan-ftz.com>)
http://upfile.haoshandong.net/pds/h/c0_10524-kotra.pdf
<http://www.ci-online.co.uk>

부가가치 창출 극대화를 위한
항만배후단지 발전방안 연구

2011年 12月 29日 印刷
2011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 매봉산로 45		
전 화	02-2105-2700	FAX:	02-2105-2800
등 록	1984년 8월 6일	제	313-1984-1호

組版・印刷/ 비전테크 1588-0233 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337