장기 발전전략으로서의 부산의 국제상업도시화에 관한 연구1)

김 길 수*

A Study on Developing Pusan as an International Trade City

Kim Kil-Soo

〈목 차〉

Abstract

This study aims at suggesting a series of ideas to develop Pusan as an international trade city. The idea facilitates freer flow of human being, goods and information in and around Pusan, which, once implemented, will make Pusan area more competitive in Northeast Asia.

Ⅰ. 서 론

최근, 변화되고 있는 경영패러다임 중 하나는 지구촌화(글로벌화)현상이다. 지구촌 패러다임하에서는 생산, 판매, 조달의 장소가 일정치 않으므로 이를 국경없는 생산(borderless production)이라 부르고 있다. 세계 어느 곳에서든 관계없이 싼 재료를 구입하여 생산원가가 적게 드는 저임금의 장소에서 생산하고, 이렇게 생산된 제품은 세계 각국을 판매 장소로 하여 수출입되고 있다. 즉, 원자재 구매의 세계화, 제품생산의 세계화, 판매의 세계화로 요약된다. 이 글로벌화의 과정에 중요한 역할을 하는 것이 국제물류이며 국제물류를 공간적으로 파악할 때 부산은 중요한 지점에 위치하고 있다.

---

1) 본 논문은 1999년 11월 12일 부산호텔에서 있었던 '부산경제발전 청사진 제시 대토론회'에서 주제발표되었던 논문으로 그 당시의 발표의 편의를 위해 엄격한 의미에서의 논문의 틀을 유지하지 않았고, 또 이를 교정하지 않은채 이 논문집에 게재하였음을 양해 바란다.

* 한국해양대학교 해사수송과학부 부교수

즉, 부산은 세계경제발전의 엔진이라 할 수 있는 동북아에서 그 중심에 위치해 있다는 의미에서의 '지위(地位)'와 세계항로상에서의 대권위에 위치해 있다는 의미에서의 '지위(地位)'를 동시에 가지고 있다.

부산항의 지리적 이점과 경제적 이점(제조공업이 발달하여 기계 및 전자제품을 값싸게 공급할 수 있는 능력)을 살려 향후 다국적 기업들이 우리나라를 거점으로 삼을 수 있도록 하여야 하며 또 소량 다품종 무역 상인들을 유치할 수 있어야 한다. 신발산업의 퇴조 이후로 부산에는 뚜렷한 주도산업이 나타나지 않고 있으며 현재 경제활동 중에 있는 부산의 산업들은 상대적으로 저부가가치형이다. 저부가가치형의 원시적인 산업이라고 할 수 있는 철강산업, 경공업, 해운산업, 항만관련산업 및 조선기자재산업만으로는 희망적인 미래를 논할 수 없다.

미래는 현재의 투자 및 아이디어 창출에 달려있다. 부산의 목적지는 무엇이어야 하며 어디로 가야 할까? 이것이 오늘 우리가 고민해 보아야 할 사항이다. 부산경제가 위기라고 하는 진단이 있다. 위기(危機)는 위험과 기회를 동시에 포괄하고 있는 것으로 미래를 위한 현재의 대응이 무엇보다도 중요하다는 것을 일깨워준다.

부산을 물류·정보·금융 중심의 환태평양 거점도시로 육성하자고 하는 것은 이미 공론화되어 있으며 어느 정도 사회적 합의가 도출되어 있다. 그러나 구체적인 방법론에 들어가면 공론(公論)은 공론(空論)으로 문자적 결합이 바뀌어 버린다. 본 논문에서 부산경제의 장기발전모델로서 제시하고자 하는 것은 부산의 국제상업도시화이다. 이 제안의 요체는 인류(人流)와 물류(物流)가 원활히 흐르게 하여 부산을 명실공히 국제적인 물류거점의 상업도시화로 재탄생시키는데 그 목적이 있다.

Ⅱ. 미래항만으로서의 외국항만의 예

외국의 항만의 추세를 볼 때 미래의 항만들은 항만지역을 자유항으로 지정하여 기존의 연결·환적·일시보관 기능에서 탈피하여 부가가치물류(Value-added logistics: VAL)를 수행하는 기능을 가지게 될 것이다. 상품의 가공, 조립, 포장 등의 부가가치활동을 위해서는 항만부근에 충분한 배후지를 확보해야 하며 항공 및 내륙과의 연계수송체제를 확립해야 하고 물류 인프라라고 할 수 있는 정보, 통신, 금융, 보험 등의 지원기능이 존재하여야 한다.

따라서 미래의 항만은 금융, 통신, 유통 등이 복합적으로 존재하는 복합기능지역이 될 것이다. 물류 중심항으로서 선진화되어 있는 유통거점항만으로는 싱가폴, 홍콩, 로테르담등을 들 수 있다. 이 중 로테르담항은 항만 근처에 물류기능을 집약시킨 Distripark을 건설하여 운영하고 있다.

1. 네덜란드

1) 로테르담 항만

네덜란드는 자유항(Free Port) 또는 자유무역지대(Free Trade Zone)를 운영하고 있지는 않으나 「자유항보다 더 자유로운 로테르담항」으로 불릴 만큼 편리하고 효율적인 제도를 운영하고 있다. 국제물류

센터를 통하면 수입자의 소량주문에도 제품을 공급할 수 있는 서비스 제도가 마련되며 개별적인 수출에 의한 수송비 증가문제도 물류센터의 대량보관, 하역, 수출 등으로 비용을 줄일 수 있게 되어 있다. 국제물류센터의 기능은 보세창고, 국제포워딩 업무, 수출입업무, 사무실 임대 등 서비스업을 포함한 종합적인 물류기능도 포함된다.

로테르담항의 1998년중 컨테이너 취급물량은 6백3만TEU로 싱가포르, 홍콩, 카오슝에 이어 세계 4위이다. 네덜란드의 경우 항만배후지에 종합물류업무를 수행할 수 있는 대규모 유통단지를 조성해 단순히 화물을 적·양하하는 보세구역에 그치는 것이 아니라 가공, 포장, 장기보관, 판매, 재수출등 모든 경제활동을 수행하는 종합적인 기능항만으로 운영하고 있다. 특히 보세창고는 자유무역지대보다 더 편리하고 융통성 있는 보세창고 제도로서 세관직원의 입회나 사전 승인 없이도 보세창고 내로 물품을 자유로이 입출고시킬 수 있다.

2) 암스테르담의 스키폴 공항

이곳은 매일 2천만개 이상의 꽃과 식물의 경매가 이루어지는 화훼경매시장 물류거점으로 유명하다. 세계 각지에서 화훼가 네덜란드 경매시장에 모여들고 경매후 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아는 물론 미국과 일본 등지로 스키폴 공항을 통해 신속하게 수송되고 있다.

화훼는 신속성이 요구되므로 공항주변에 이 물류단지가 형성되었지만 항만 배후지에도 같은 논리가 성립될 수 있다. 선박은 신속성보다는 대량수송, 저렴성이 그 특성이므로 이를 잘 활용하는 지혜, 즉, 국제상업도시의 조성이 필요하다.

네덜란드는 유럽에 진출한 미국 기업의 유럽 물류센터의 57%와 일본 기업의 유럽 물류센터의 56%가 네덜란드에 위치할 만큼 세계화 기업들이 선호하는 장소다. 이처럼 많은 세계화 기업들이 네덜란드의 유럽 물류센터를 활용하는 이유는 지정학적인 위치, 잘 갖춰진 교통 인프라, 효율적으로 운영되는 물류센터 외에 유창하게 외국어를 구사하는 전문인력을 바탕으로 고객이 원하는 부가가치 서비스를 제공하기 때문이다.

네덜란드의 물류·유통센터는 정보시스템을 바탕으로 고객의 주문에 따라 공장에서 생산된 부품이 적기에 물류센터에 공급되고, 물류·유통센터에서 고객이 원하는 사양대로 제품을 조립하여 고객에게 신속하게 배달되는 시스템을 구축하고 있다. 세계화 기업들은 네덜란드의 물류센터를 이용함으로써 교통 ·통신비 절감, 효율적인 재고관리, 납품주기 단축, 고객에 대한 신속한 서비스 등의 혜택을 누릴 수 있다.

외국 보세물품은 세금, 관세, 공과금 등의 부과없이 구입할 수 있으며 보세구역 내에서 다양한 부가가치 활동 즉 포장, 재포장, 중량측정, 견본채취, 상표부착, 청소, 혼합 등의 기능은 물론 조립과 가공도 가능하다.

2. 싱가포르

싱가포르는 자유항이다. 항만 배후지에는 총 2백50만평의 초현대식 화물유통단지가 있다. 이들 유

통단지는 자유무역지대로 선포되어 화물의 분배, 가공, 저장, 유통관리, 검사, 확인, 재포장 등이 이루어진다. 현재 싱가포르에는 5백개 이상의 다국적 기업이 진출해 지역물류기지로 사용하고 있으며 6천여개의 세계 물류기업이 집중해 있다. 예를 들어 TV를 생산할 때 부품을 싱가포르로 수입해 그것을 말레이시아로 수송한 다음 그곳에서 조립된 완제품을 다시 싱가포르로 수입하여 검사 포장하여 창고에 보관한 후 최종수출국으로 보내는 형태로 진행된다.

Ⅲ. "국제상업도시"의 개념

1. 조작적 정의

국제상업도시란 아래의 여러 준거기준(criteria)에서 국제적으로 높은 수준을 유지하는 곳을 말한다.

ㅇ상업조건, 즉, 가격 및 품질 면에서;

ㅇ물류(物流), 즉, 상품의 가공, 상품의 이동, 상품의 전시와 판매, 중개 무역, 수출입면에서;

ㅇ인류(人流), 즉, 출입국, 관광 및 쇼핑면에서;

ㅇ정보류(情報流), 즉, EDI 및 전자상거래의 면에서;

ㅇ인프라, 즉, 외화반출입, 교통편의, 관세면에서.

그러므로 국제상업도시란 "상업조건, 물류(物流), 인류(人流), 정보류(情報流), 물류인프라의 기준으로 볼 때 국제적으로 높은 수준을 유지하는 도시"로 정의 할 수 있다. 국제상업도시에서는 제조활동이 아닌, 물류활동을 통해 부가가치를 창출하게 되지만 강력한 물류활동은 제조부문에 상당한 활력을 가져올 것으로 기대된다.

2. 유사개념의 검토

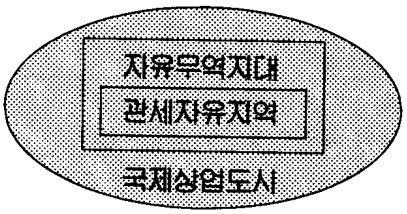
국제상업도시와 유사한 개념으로는 '자유무역지대(Free Trade Zone)', '자유항만구역(Free Port Area)', '자유항만도시(Free Port Town)'가 있다.

ㅇ**자유무역지대**(Free Trade Zone): 항만 내 지역은 물론 항만에 인접한 지역 또는 내륙의 특정지역을 비관세지역으로 지정하고 화물의 자유로운 반출입과 중개를 보장한다. 자유무역지대를 지정하는 이유는 국제적 중개무역과 상업을 촉진시키기 위한 것이다. 일정조건 하에서 반출입화물에 대하여 관세행정과 통제로부터 제외시켜 주는 제도이다. 이 화물들은 관세 등 제세공과금이 면제되는 것뿐만 아니라 화물의 반출입·유통·가공이 자유롭게 보장된다.

ㅇ**자유항만구역**(Free Port Area): 부두에 인접한 지역의 일부를 자유항으로 설정한 것으로 상품에 대해서는 비관세 혜택이 주어지지만 거주는 허용되지 않는다. 화물의 자유로운 입출항을 용이하게 하기 위해서이다. 이것은 우리나라의 관세자유지역과 유사하다.

ㅇ**자유항만도시**(Free Port Town): 도시 전체가 비관세지역이고 거주가 허용된다

국제상업도시는 '자유무역지대(Free Trade Zone)'와 유사하다. 그러나 오늘 제시되는 국제상업도시는 '자유무역지대(Free Trade Zone)'에 여러 기능을 함께 부여한 것이다.



〈그림 1〉 국제상업도시의 개념적 범위

3. 부산의 "국제상업도시화"의 혜택

화물이 국제상업도시를 경유함에 따라 운임·창고료·보험료·수수료 등이 국내에 부가가치의 형태로 남게 된다. 또 무역업·제조업·해운항만업·금융업 등 각 방면에 걸쳐 고용창출의 기회를 가져온다. 외화가득을 통해 무역수지도 개선되는 효과가 있다.

특히 국제상업도시의 항만 배후지에 자유무역지대를 설치하면 수송시간, 수송비용을 절약해 수출기업의 경쟁력이 높아진다. 또 항만구역·임해공간의 물류기능이 활성화되고 국제물류센터와 인접공단과의 연계기능이 강화됨으로써 물류산업뿐만 아니라 제조업의 경쟁력을 제고시킬 수 있다. 국제상업도시화의 혜택을 열거하면 다음과 같다.

ㅇ고용창출에 의한 실업률의 감소를 통해 지역사회의 경제적 안정에 기여,
ㅇ외화가득의 증대,
ㅇ외국자본의 손쉬운 도입,
ㅇ선진기술의 도입을 통한 지역경제의 활성,
ㅇ항만 물동량 증가로 인한 해운/항만의 발전,
ㅇ해운/항만의 관련산업 발전,
ㅇ부가가치의 창출,
ㅇ시장활성화를 통한 3차 산업의 발달,
ㅇ시장규모의 확대와 관광객 유치.

4. 부산의 잠재력

부산은 지정학적인 면에서 일본·대만 등 경쟁국에 비해 양호한 여건을 보유하고 있으나 항만시설의 부족, 항만운영 시스템의 후진성, 서비스의 질 등의 면에서 불리하다는 평가를 받고 있다. 〈표 1〉 은 부산지역의 물류 인프라의 개략적인 상황을 요약한 것이다.

〈표 1〉 부산지역의 물류인프라 요약

항 만 기 능	• 동북아 중심항 • 수출입 컨테이너 화물의 관문
배 후 공 단	• 신평장림, 녹산, 진해, 마산, 창원, 울산 등의 중화학공업단지가 있음
공단화물의 특성	• 금속기계, 섬유류, 석유화학등 제조업
도 로	• 고속도로 4개 노선, 국도 6개 노선 • 항만화물의 배후지 통과로 도로여건
철 도	• 부산, 경남권 내 총 10개 노선(화물 철도능력 부족
항 공	• 김해국제공항
물류센터의 주요기능	• 가덕신항 배후지는 보관, 하역, 유통가공 등 종합물류기지화 • 북항측은 수출입 · 환적화물 처리기지
개 발 가 능 부 지	• 가덕도 배후부지 1백8만 평 • 용당 CY부지 등 소규모 산재

※ 자료 : 해양수산개발원, 「해양 21세기」

부산지역의 배후지는 경제가 상당히 활성화되어 있으나 물류거점으로서의 부산의 물류인프라는 별로 선진화되어 있지 않다. 부산에 관세자유지역을 지정하고 물류거점화함으로써 부산을 국제상업도시화하면 시너지 효과가 크게 나타날 것이다.

Ⅳ. "국제상업도시화"의 실행 방안

1. 제1과제 : 관세자유지역의 유치

관세자유지역을 설치함으로써 효율적인 국제물류 · 생산체제 구축 및 매력적인 경영환경을 조성하고 국내외 기업의 물류 및 생산거점으로서의 투자를 촉진할 수 있다. 관세자유지역은 외국기업들의 투자를 촉진하기 위해 관세면제 등 세제상 혜택을 부여하는 지역이다. 이 지역 내에서는 생산기능(제조, 조립, 가공)과 물류기능(수 · 배송, 환적, 장치, 보관)이 일어나며 기타 물류 인프라(보험, 금융, 법률)가 조성되고 이러한 활동에 따라 인류(人流)가 늘어나 관광수입등이 늘어난다.

관세 및 기타 통관절차가 생략되므로 거래비용을 절감할 수 있고 단축된 보관기간 만큼 자본회전율이 높아진다.

1) 울타리 없는 관세자유지역

관세의 이탈을 방지하는 가장 손쉬운 방법은 울타리를 치는 것이다. 울타리는 관리감독이 용이한 이점은 있으나 방대한 부지가 필요한 점과 그 부지 안에 생산시설을 해야하는 등 문제와 불편이 더 많다. 발달된 감시, 관리 System을 구축하면 울타리가 없어도 충분히 통제해 나갈 수 있다.

가. 수출용 각종 생산공장, 보관창고(저온창고포함), 상점, 전시관을 포괄적인 관세자유지역으로 지정해야 한다.

▷ 현행 보세운송제도는 이동하는 관세자유지역으로 볼 수 있으며 울타리가 없어도 문제가 없이 잘 운용되고 있는 우수한 제도이다.

▷ 수출을 목적으로 하는 생산공장, 가공공장, 재포장 공장, 상점 등을 단위 관세자유지역으로 지정할 때 예측되는 문제점은 현행 감시, 관리 제도로도 해결 가능하나 필요하다면 더욱 강화하면 될 것임. 국내면세점이 별 문제점 없이 운용되고 있음을 볼 때 어려운 문제는 아니다.

나. 부산의 각 지역특성에 맞게 관세지역을 지정한다.

▷ 부산의 각 지역, 예컨대 각 구청별로 그 지역 나름대로의 특성이 있음. 이 지역특성에 맞는 산업을 지정하고 이 산업을 그 지역의 "관세자유지역산업'으로 지정할 수 있을 것이다.

▷ 예를 들어, 해운대구는 관광; 중구는 해운, 항만산업; 영도는 조선 및 조선기자재; 수영구는 귀금속 유통; 서구 및 사하구는 수산물 유통 등으로 지정하고 중점 육성할 수 있도록 관세자유지역으로 지정한다.

2) 소규모업자에 대해서도 관세자유지역의 이점을 누리게 한다.

"보세공장"제도는 이미 시행되고 있으나 이 보세공장보다 훨씬 작은 규모의 공장과 상점 및 소규모 전시관까지도 관세자유지역으로 지정하여 수입한 완제품 및 부품을 분할, 조립, 혼합, 라벨링 등을 할 수 있게 하여야 함. 아래에 열거하는 사업의 경우 소규모라도 관세자유지역으로 지정한다.

가. 분할 소 포장

나. 분할

다. 반제품을 국산부품과 혼합

라. 분할 수입된 부품을 단순 라벨링한다든지 조립할 경우

3) 해역도 관세자유지역으로 지정한다.

해양수산부에서는 남외항의 일부를 통과선박자유항으로 지정한바 있고 현재 매우 성공적으로 운용되어 국익에 기여하고 있다.

○'97. 12 ~ '98. 12(1년간) : 2130척 입항 - 8160만 달러 외화가득.

○'99. 1 ~ '99. 6(6월간) : 1163척 입항 - 4400만 달러 외화가득.

이를 발전시켜 남외항의 일부해역을 "통과선박관세자유항(가칭)"으로 지정할 것을 제안한다. 이 해역에서 할 수 있는 영업형태로는 다음과 같은 것이 있다.

가. 선용품 선적 및 이적(일반선용품, 유류, 식수, 부속, 의장품, 각종비품, 식음료 등);

나. 선박끼리의 선용품 이적 또는 환적;

다. 선박으로부터 양육된 선용품의 다른 경로를 통한 제 3국으로 반송;

라. 육상의 반송물품을 선박을 통한 제 3국으로 반송;
마. 선용품의 수량제한 조치를 풀면 선용품의 판매량이 증가하여 수출증대 효과;
바. 화물의 선적, 이적 및 환적, 분할, 재포장, 혼합, 가공, 라벨링;
사. 내외국인의 승하선;
아. 긴급수리 및 선박운항상 필요업무의 지원.

▶ 해결되어야 할 문제점으로는 다음과 같은 것들이 있다.
가. 안보의 저해와 관세행정의 문란과 개항질서법의 위반행위;
나. 외화 밀반출입에 대한 대책;
다. 면세물품의 국내유입 방지대책;
라. 수출완료 시점의 정의 및 구비서류의 명확화;
마. 이 해역 내에서의 수출하는 자의 주소로 수출면장 발부;
바. 기상악화시의 묘박지 이동;
사. 해상설치물 및 장기정박 외국선박의 관리문제.

2. 제2과제 : 인류(人流)의 원활화

국제상업도시의 성공조건 둘째는 출입국에 따르는 제약을 과감히 개선하는 것이다. 즉, 국제상업도시가 되려면 인류(人流)가 막힘과 거침이 없이 매우 자유로워야 한다. 이를 위해 다음과 같이 제언하고자 한다.

1) No Visa제도의 확대

일정요건을 갖추기만 하면 방문자의 국적에 관계없이 국내외의 출입이 자유롭도록 No visa 제도를 확대실시 해야 한다.

2) 중국인의 국경통과증 인정

현재 중국인들과 대만인들은 비자(Visa)가 아닌 국경통과증으로 매우 자유롭게 왕래하고 있다. 이에 우리 나라도 이들의 국경통과증으로 출입국 비자에 대신하도록 한다.

3) 외국선원들의 출입국 간소화

비자 대신 OK board 및 선박대리점의 보증으로도 선원 및 선원가족의 출입국이 가능하도록 해야 한다.

4) 방문외국인의 입국 후 국내관리

입국한 방문객의 국내활동을 관리하는 방법을 찾아 제도화하여야 한다. 즉 입국심사를 간소화하여 출입국을 보다 더 자유롭게 하되 입국후의 관리를 강화한다.

3. 제3과제 : 물류(物流)의 신속화

국제상업도시의 세번째 조건은 물류가 원활하여야 한다는 것이다. 즉. "관세자유화"와 병행하여 수출입조건을 아래와 같이 대폭 자유화시켜야 한다. 아래의 제도가 도입되면 ① 부품산업이 육성되고, ② 한 개라도 수출가격으로 판매가 가능하므로 가격경쟁력이 향상될 것이고, ③ 외국인 쇼핑관광의 유치효과가 나타날 것이다.

1) 소량다품종의 수출을 위한 제도개선

가. 선 수출면장 제도 도입

나. Buyer 미 확정 수출제도 도입

2) 중개무역제도를 활성화한다.

재수출조건인 경우 잡화에서부터 자동차에 이르기까지 어떠한 상품도 수입이 원활해야 하며 수입되는 모든 제품/상품의 장기보관, 분할통관 및 재수출시 제도상 어떤 제약도 가하지 말아야 한다. 전자상거래를 위해 고급전산망을 구축하고 수출자 및 수입자가 명시되지 않는 경우의 수입/수출되는 상품에 검사와 승인 등 국내규정을 적용하지 말아야 한다. 이 제도의 도입에 따른 혜택으로는 다음과 같은 것들을 열거할 수 있다.

가. 이 제도를 도입하여 활성화시키면 선진각국의 제품과 중국 및 러시아 제품까지를 포함해서 그 상품들을 현지보다 저렴한 가격으로 판매가 가능하다.

나. 취급상품은 패션잡화에서 자동차에 이르기까지 소량다품종으로 "국제상업도시"인 부산에서 One stop shopping으로 구매 가능하다는 강점이 있다.

다. 소규모의 소자본 외국상인들이 부산에서 직접 구매할 경우 그들의 국내에서 수입할 때 보다 저렴한 가격으로 구매할 수 있다.

라. 세계유명 메이커 제품의 단가파괴가 가능하다.

마. 한국을 찾는 관광객이 찾는 상품이 없거나 있어도 국제시세보다 비싸거나 품질이 조잡할 경우 쇼핑관광객의 이동으로 관광객은 급감될 것이다.

4. 제4과제 : 관세 및 부가세의 환급

어떠한 외국인/외국관광객이라도 국제상업도시에서 구매하는 물품에 대해서는 관세 및 부가세가 부과되지 않아야 하고 부과된 물품에는 관세와 부가세를 환급해 주어야 한다.

가. 소량다품종의 구매는 물론 이 보다 더 소규모인 소위 "보따리장사"에서 부터 한 개만을 사는 쇼핑관광객에 이르기까지 관세 및 부가세의 환급제도를 신설한다.

나. 관세 및 부가세 환급 제도의 신설 입법취지에 부응할 수 있도록 상품의 품질향상과 수준유지를 위한 제도 도입이 필요하다.

다. 제품이 고급화되었을 경우에도 국내판매가격이 관세 및 부가세를 부과한 만큼만 영향을 받는 합리적인 가격이어야 한다.

라. 관세와 부가세의 부정환급을 차단, 예방하기 위한 철저한 대책이 요망된다.

이 제도의 도입에 따른 혜택으로는 다음과 같은 것들이 열거될 수 있다.

- 국제가격경쟁력이 상승된다.
- 영세한 중소기업의 수출산업이 발달한다.
- 쇼핑관광객에 의한 외화가득이 증가한다.
- 외국인 쇼핑관광의 유치에 의한 수출 외의 부수적 효과가 유발된다.

5. 제5과제 : 호텔, 위락시설 / 카지노

카지노의 내국인 출입제한제도가 단점도 많으나 장점도 무시할 수 없다. 한국의 상인과 외국의 관광객이 여유시간을 즐길 수 있는 시설이 필요하다.

1) 카지노의 내국인 출입제한제도 재고

▶ 세계수준의 카지노 개장과 내국인 출입제한조치를 개선한다.

카지노 관광객의 유치를 위해서 국제수준의 카지노 개설이 필요한다. 또한 내국인의 출입을 제한하는 것은 그 실효성이 없다. 그들은 외국에 나가서 수십만 달러를 쓰므로 외화유출의 역효과만 있다.

2) 위락시설

▶ 상인이나 관광객이 여유시간을 즐길 수 있는 위락시설이 필요하다. 그 예로서는 다음과 같은 것들이 있다.

▷ 세계인을 위한 국제적인 노래방,

▷ 세계수준의 Sea Food 전문점,

▷ 미국 Broadway 와 같은 문화공간,

▷ 백화점식 면세점과 귀금속 시장 등.

모든 시설과 공간, 상점들이 관광객을 위해 제공될 수 있을 때 국제상업도시인 부산은 외국손님들로 인해 번영을 누릴 것이다. 이는 부산의 지리적인 이점과 "국제상업도시"라는 매력 때문으로도 많은 손님이 찾아 올 것이기 때문이다.

6. 제6과제 : One Stop Shopping의 촉진

One stop shopping 이 가능해야 한다. 대형 선박에서부터 일반잡화에 이르기까지 종류와 그 양에 관계없이 무엇이든 부산에서 구매가 가능하도록 쇼핑시장을 육성해야 한다.

▶ 중국상인, 관광객을 위해 "위엔화"의 통용이 가능하도록 해야 한다.

중국인구의 5%정도는 국민소득이 US $20,000을 상회할 것이라고 추측하고 이 5%는 우리 나라 전체인구의 1.6배이다.

▶ 상품가격의 국제경쟁력이 제고되어야 한다.
  ▷ 수출용으로 수입된 상품의 이동, 분할, 재포장, 라벨링, 가공 등에 관세상 문제가 없어야 한다.
  ▷ "울타리 없는 관세자유지역" 즉 도시에 산재해 있는 수출용 생산시설들과 상점들이 개별적으로 "관세자유지역"으로 지정될 수 있어야 한다.
  ▷ 상품의 고급화, 규격화 등에 정부의 지원과 투자가 있어야 한다.

7. 제7과제 : 전자상거래망의 구축

▶ 모든 상품의 판매망이 전산화되어야 한다.
  ▷ 인터넷을 통해 상담이 손쉽게 이루어 질 수 있어야 한다.
  ▷ 세계 어느 곳에서나 전산망을 통해 부산국제상업도시의 시장정보를 얻을 수 있어야 한다.

8. 제8과제 : 상품 상설전시관

365일 항상 열려있는 상설 무역/상품전시관을 개설해야 한다.

▶ 일년 열두 달 년 중 무휴(외국인의 활동편의를 위함)로 개점되는 상품전시장의 개설이 꼭 필요하다.
▶ 이 전시장 전체가 "관세자유지역"으로 지정되어야 한다.
▶ 이 전시장은 가칭 "국제상업도시촉진법(가칭)"만의 적용을 받아야 한다. 국내의 제반법규와 검사 제도를 초월하되 국제공인규격에 맞아야 한다.
▶ 이 전시장에는 세계의 모든 수입상품과 국산품이 전시될 수 있어야 한다.
▶ 이 전시장으로 수입되는 모든 물품과 상품에 대해서 국내 법규로 제약을 두어서는 안된다. 단 화약 총포류, 마약류, 기타 국가와 국민의 안위를 저해할 수 있는 물품과 상품은 제외한다.
▶ 이 전시장내에서는 모든 수입상품의 분할, 소포장, 가공, 조립, 혼합, 라벨링이 무관세로 가능해야 한다.
▶ 이 전시장내의 입주조건은 국적과 민족에 따라 제약을 두어서는 안된다.

9. 제9과제 : 저개발 지역의 적극적(proactive) 이용

1) 북한의 노동력 이용

▶ 북한을 포함한 저개발 지역을 이용한 상품제조와 판매를 전략적 대안으로 고려. 북한을 포함한 저개발 국가에서 제조하는 노동집약형 산업제품의 경우 생산원가의 70%정도가 생산 인건

비이므로 이를 이용하면 원가를 절감할 수 있어 국제경쟁력이 제고될 수 있다.

▶ 북한의 나진, 선봉지역은 홍콩, 대만, 일본에 의해서 장악되고 있다.

▷ 이 지역에 진출할 수 있는 기회가 모든 국민에게 동일, 균등하게 주어져 생산원가를 줄일 수 있어야 한다.

▷ 북한의 저렴한 인건비를 이용하는 것은 다 같은 민족인 우리의 몫이어야 한다.

▶ 국제상업도시 부산에 공장이나 본사를 둔 다음 업체들의 나진, 선봉지역의 진출 기회를 우선적으로 부여한다.

▷ 노동집약형 산업체,

▷ 신발제조 업체,

▷ 섬유, 의류업체,

▷ 조선 및 조선관련업체,

▷ 중개무역을 원하는 업체.

▶ 나진, 선봉지구가 성공할 경우 북한의 다른 지역을 경제특구로 지정하도록 유도하여 더 많은 기회를 얻을 수 있도록 한다.

2) 저개발 지역의 이용에 의한 경제적 영토 확장

우리 나라가 동북아 각국의 저개발 지역을 이용하여 생산원가를 절감할 수 있는 방안을 찾아야 한다. 또한, 러시아나 중국의 경우 영토가 광대하여 지역별 발전편차는 매우 크므로, 이 편차를 이용하여 생산원가를 절감하는 방안도 모색되어야 할 것이다.

▶ 러시아의 캄차카 지역, 남미의 칠레, 뉴질랜드, 남아연방 등과 "국제상업도시 부산"사이에 자유무역협정을 체결하여 경제적 영토확장의 효과를 노려야 한다.

▷ 러시아의 캄차카는 그 넓이가 한국의 5배 정도, 인구는 50만 정도로서, 어업을 제외하고는 변변한 산업이 없다. 캄차카 주 정부와 협의 상호 이익을 보장하는 토대 위에 우리 나라에서는 적조로 인해 거의 황폐화되어 가는 "기르는 어업기지"의 모색이 필요하다.

▷ 캄차카, 알류션 열도 근해는 명태의 주 생산지이므로 명태 가공공장을 설립하는 방안 모색. 현재는 일본, 대만, 중국이 어획물처리의 전부를 장악하고 있다.

▷ 국제상업도시인 부산에서 가공하여 재수출할 수 있는 캄차카 지역의 원자재를 개발한다.

▷ 캄차카의 온천지역을 개발하여 국제상업도시 부산과 연계한 관광상품화 전략을 모색한다.

▷ 상대적으로 저렴한 인건비를 이용하여 산업기지를 건설한다.

10. 제10과제 : 10만 선원양성책

상선의 초급사관 및 보통선원은 저임금의 제3국에서 공급받고 있다. 이를 우리국민으로 대체할 필요가 있다.

▷ 선원직은 해상의 고립성과 위험성 때문에 대표적인 3D 직종으로 인식되어 실업률이 높음에도 지원자가 없어 현재 우리 나라 상선의 보통선원은 필리핀, 중국의 조선족, 미얀마 등으로부터 공급받고 있다.

▷ 그러나 해운업은 해운영업력과 인사관리가 양대 핵심 축인바 우수한 선원의 확보만이 선박 운항 상 발생하는 눈에 보이지 않는 손실을 막을 수 있다. 또한 선원인력은 유사시에 해군력과 직결되므로 일반 직업관으로 보아서는 안되고 국가기간산업인력으로 인식해야 할 것이다.

▷ 우리 국민의 일자리 확보가 만족될 때 북한주민을 선원으로 이용할 수 있다면 통일비용 절감대책으로서 북한주민에게 자립기회를 줄 수도 있을 것이다.

• 선원인력 10만을 양성하는 방안으로서 :

- 국가기간산업으로서 병역특례제도 도입,
- 선박직원법을 개선하여 해군전역자의 상선 사관화 방안,
- 기타 선원우대 정책도입.

11. 제11과제 : 특수은행 설치(해사은행 또는 다른 특수은행).

지금까지 해운업, 항만업, 조선업에 관련된 영세 중소기업에 대한 금융지원은 일반기업과 같은 수준이었거나 그 이하였다. 따라서 국제수준의 2-3배를 상회하는 고금리는 해운 및 항만 관련기업이 육성되는데 결정적 걸림돌이 되었다.

▷ 오늘날 세계 각국의 금융시장은 유럽의 EU에서 보는 바와 같이 국경의 지리적 제약을 넘어 하나의 시장인 금융 범세계화(Financial Globalization)로 급속히 변화하고 있다. 이와 함께 세계의 유수 금융기관들은 각방면의 전문인력과 전문화된 설비를 가지고 기존은행의 업무영역과는 다른 별개의 특수분야 / 영역에 들어와서 특수금융을 함으로써 수익률제고와 국제경쟁력을 향상시키는 금융의 분업화 (때로는 겸업화)가 진행중이다.

▷ 이러한 전 세계적인 금융산업의 발빠른 변화에 능동적으로 대처하고 금융의 국제경쟁력을 가지기 위해서는 기존의 은행이 가지고 있는 여러 가지 고질적 병폐로부터 자유로워야 하므로 해사전문은행의 설립이 매우 긴요하다. 이 해사전문은행의 설립은 외국인이 가지고 있는 국내시중은행에 대한 불신을 해소할 수 있으며 경쟁력 있는 조선산업을 비롯하여 해사관련 해외자본의 유입도 촉진시킬 수 있을 것이다.

▷ 아울러 국내에서 가장 낙후된 지방경제를 활성화시키는데 이러한 전문은행의 설립은 중요한 역할을 담당하게 될 것이며, 특히 이미 설립된 선물거래소와 연계시키면 엄청난 상승효과를 기대할 수 있다.

▷ 이 해사은행은 해운, 수산, 항만, 해양, 조선, 선박수리, 조선기자재, 항만용역업, 선용품업, 해외취업선원 등 모든 해사 관련인들의 기금으로 설립하고 본점은 부산에 두어야 할 것이다.

12. 제12과제 : 해양시설, 석유시추·정제시설 및 선박·항만부문의 하드웨어를 연구할 연구소(가칭 '선박항만기계연구소')의 설립

항만도시인 부산에 확실한 해운항만 실무관련 전문연구기관이 없다. 울산, 거제 등 부산근교에는 세계 일류 조선소가 있으나 조선과 관련한 중요 연구소가 없다. 해운업, 항만업, 화물중개업, 조선업 등 해운항만산업 마저도 중앙집중화 되어 있어서 이러한 산업들의 현장감 부족으로 적절한 대응이 미비했었다. 선박항만기계연구소를 설립하여 조선 및 해양기자재의 기술개발과 항만의 선진화를 꾀해야 한다. 수리시장의 경우 현재는 경쟁력이 있으나 현재의 기술개발 단계에서는 제3국으로 수리시장이 이동할 가능성도 크다. 그러므로 외부의 지원으로 수리연구소를 설치하여 수리업계를 지속적으로 교육시켜야 한다. 또한 일년에 각 수리업체가 한 두 번밖에 쓰지 않는 고가의 시험장비와 특별공구(Instrument 포함)를 이 연구소에서 구입하여 임대해 주는 것이 바람직하다.

- ㅇ해양시설과 석유시추 및 정제시설은 고도의 기술이 요구된다.
- ㅇ선박수리연구소는 수리업계의 영세성 때문에 수리기술이 답보상태이다. 따라서 위 두 업종에는 외부지원에 의한 연구소가 필요하다.
  - ▶ 해양시설과 석유의 시추 및 정제설비는 현재 외국기술에 의존하여 건설/설치되고 있다.
    - ▷ 향후 우리의 기술에 의해서 제작, 설치 및 수리를 할 수 있도록 하려면 지금부터 이 방면의 투자가 적극적으로 이루어져야 한다.
    - ▷ 이를 위해 첫 단계는 연구소를 설치하고 우선 수리 Team을 양성하여 국내 시설부터 수리를 시작하고 제반 기능이 적정 수준에 도달했을 때 외국시설에도 수리용역서비스를 제공할 수 있는 수준까지 끌어올려야 한다.
    - ▷ 육성된 기능과 설계가 합쳐지면 독자적인 해양시설물과 석유관련시설의 개발이 쉽게 이루어 질 것이다.

13. 제13과제 : 국제비즈니스 학교의 설립

네덜란드가 세계적인 물류중심지로 각광받는 이유 중의 하나가 1개 이상의 외국어를 구사할 수 있는 숙련된 전문인력이 풍부하다는 것이다. 네덜란드인의 80% 이상이 유창하게 영어를 구사할 수 있고, 66% 이상이 독일어를 구사할 수 있으며, 25%가 프랑스어를 구사할 수 있다. 세계화 기업들이 자국어 외에 영어, 독일어, 불어 등 2~3개 외국어를 유창하게 구사할 수 있는 트럭기사 및 물류센터 운영자와 의사소통에 전혀 불편을 느끼지 않는 네덜란드를 물류거점으로 삼고 있는 데에는 그만한 이유가 있는 것이다.

부산항의 국제상업도시화가 성공하기 위해서는 인적 자원의 뒷받침이 있어야 한다. 이들은 영어, 중국어, 러시아어를 구사할 수 있어야 하므로 어학과 항만 및 무역에 관한 전문적인 교육을 할 국제비즈니스 학교를 독자적으로, 혹은 어느 대학이나 고교의 병설기구로 설립할 필요가 있다.

V. 추진주체

서비스의 일류화를 위해 선진항만을 벤치마킹하고 이의 실행을 위한 '세계항만 21'(가칭)이라는 캐치프레이즈로 부산항을 세계적 자유항만인 국제상업도시로 만들어 나가야 한다. 국제상업도시는 저절로 생성되거나 가만 두어도 혼자 육성되지 않다. 부산국제상업도시로 지정, 육성하려면 먼저 독립된 추진기구가 설치되어야 한다. 이를 추진하기 위해 "부산국제상업도시"(가칭) 추진기구를 설립한다.

- "부산국제상업도시" 의 추진 특별 부서(Task Force Team)를 추진능력이 있는 관련 부서에 설치해야 한다.
- 많은 정부부처들과의 업무 연계성으로 보거나 업무의 성질상 국제성을 띄고 있으므로 지방자치단체인 부산시의 힘만으로는 불가능하므로 재경부, 해양수산부, 법무부 등 정부 각 부처와의 협의체를 구축하여야 한다.

VI. 결 론

한국기업은 그 어떤 다른 나라의 기업보다도 더 기업활동의 세계화를 급속히 진행시켜 왔다. 이 과정에서 원자재와 부품을 신속하고 효율적으로 가공지까지 이송할 수 있는, 또 생산된 완제품을 수요시장까지 값싸게 운송할 수 있는 국제 물류 네트워크의 구축이 필수불가결하였다. 물류서비스는 파생수요(derived demand)이기 때문에 기업의 국제화 단계보다 한발 늦게 국제화되어 가고 있다. 이러한 '그럴듯한' 이유 때문에 한국의 물류 발전 단계가 심화되어 있지 않은 사실에도 어느 정도 위안을 받게 되는지 모르겠다. 그러나 이제는 변해야 할 때이다.

더욱이 다품종 소량생산체제가 본격화되고 고객들의 요청이 다양해지면서 업체들은 더욱 더 고도화된 물류 체제를 요구하고 있으며, 따라서 국제물류관련 기능을 집약화해야 할 필요가 있다. 항만의 기능은, 지금까지는, 하역·이송 등 단순히 해륙간 연결 기능에만 국한되었으나 이제 유통, 가공, 장기보관 등의 기능까지 포함하는 종합물류센터화하는 것이 세계적 추세다. 부산항만을 종합물류센터화한 것이 국제상업도시이다.

부산이 국제상업도시화 되면 중개무역·위탁무역을 촉진시킬 수 있고 이에 따라 해운·창고·보험·금융 등의 인프라가 발달하게 되며 부산의 제조업·가공업 등도 활성화될 것이다.