

物流學碩士學位論文

부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 활성화 방안에
관한 연구

*An Empirical Study on Stimulating Foreign Direct
Investment in the Distripark at Busan New Port*

指導教授 柳 東 瑾

2008年 2月

韓國海洋大學教 海事産業大學院

港 灣 物 流 學 科

鄭 鴻 植

< 목 차 >

<i>Abstract</i>	vi
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구범위 및 방법	2
제2장 외국인직접투자의 이론 및 사례연구	4
제1절 외국인직접투자의 개념	4
제2절 외국인직접투자의 이론	8
제3절 외국인직접투자의 경제적 효과	9
1. 경제성장 효과	10
2. 국제수지 및 무역 효과	11
3. 고용효과	12
4. 기술이전 효과	13
제4절 국내 외국인직접투자 사례연구	15
1. 외국인직접투자 현황	15
2. 유치성공 및 실패사례	22
제3장 부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 실태 31	
제1절 자유무역지역의 일반적 고찰	31
1. 자유무역지역의 의의와 유형	31
2. 자유무역지역의 경제적 효과	36
3. 자유무역지역의 입지 및 시설요건	38
제2절 부산항 신항 배후물류단지 개발계획	41
1. 배후물류단지	42
2. 컨테이너부두	44
3. 배후 수송망	45
제3절 부산항 신항 배후물류단지의 외국인투자 현황	47

제4장 외국인직접투자 유치확대를 위한 실증분석	51
제1절 조사개요	51
1. 조사의 배경 및 목적	51
2. 조사의 대상 및 방법	51
제2절 설문내용 분석	52
1. 응답자 특성	52
2. 분석 결과	54
제5장 외국인직접투자 유치 활성화 방안	64
제1절 시설 및 물류서비스 측면	64
1. 부지확보 및 기반시설 확충	64
2. 원활한 물류서비스 제공	65
제2절 비용절감 측면	66
1. 저렴한 배후물류단지 임대료	66
2. 조세혜택 및 인센티브 확대	68
제3절 제도개선 및 마케팅활동 측면	70
1. 복잡한 행정절차 및 규제 개선	70
2. 물류산업 전문인력 양성 확대	71
3. 노동시장의 유연성 제고	72
4. 투자유치를 위한 마케팅활동 강화	73
제6장 요약 및 결론	74
제1절 연구의 요약 및 정책적 제언	74
제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제	76
[참 고 문 헌]	77
[부 록]	80

< 표 차 례 >

<표 2-1> 해외투자 구분	4
<표 2-2> 외국인투자촉진법에서의 외국인직접투자의 유형 분류	6
<표 2-3> 외국인 투자가를 위한 투자입지 지정현황(2006년 현재)	16
<표 2-4> 외국인직접투자 유치현황	21
<표 3-1> 기능에 따른 자유무역지역 분류	35
<표 3-2> 자유무역지역 도입에 따른 경제적 과급효과	38
<표 3-3> 자유무역지역의 입지·시설 요건	41
<표 3-4> 부산항 신항 배후물류단지 개발계획	42
<표 3-5> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획	43
<표 3-6> 부산항 신항 컨테이너부두 개발계획	45
<표 3-7> 부산항 신항 배후수송망 개발계획	46
<표 3-8> 1차 입주기업 현황	48
<표 3-9> 2차 입주기업 현황	49
<표 3-10> 3차 입주기업 현황	50
<표 4-1> 설문지 회수결과	52
<표 4-2> 업종분류별 현황	52
<표 4-3> 매출액 규모	53
<표 4-4> 종업원 규모	53
<표 4-5> 응답자의 직급·직위	54
<표 4-6> 항만배후물류단지에 대한 투자 시 주요 고려 요소	55
<표 4-7> 부산항 신항에 투자한 주된 이유	56
<표 4-8> 투자결정 만족도	57
<표 4-9> 물류환경 만족도	57
<표 4-10> 임대받은 토지면적의 적정성	58
<표 4-11> OptiLogis 프로그램의 인지도	59
<표 4-12> 단기전망	59
<표 4-13> 중기전망	60

<표 4-14> 장기전망	60
<표 4-15> 투자 확대 의향	61
<표 4-16> 타기업에 신행배후물류단지 투자를 권유할 의향	62
<표 4-17> 투자유치확대를 위해 추진해야 할 중점 개선과제	63
<표 5-1> 항만자유무역지역 항만배후단지 임대료	67
<표 5-2> 외국 경쟁항만 배후단지 임대료 수준	68
<표 5-3> 자유무역지역 인센티브 제도	70

<그림 차례>

<그림 2-1> 외국인 직접투자 유치 현황	22
<그림 3-1> 자유무역지역 개념도	32
<그림 3-2> 부산항 신항 배후물류단지 개발계획	42
<그림 3-3> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획	43
<그림 3-4> 옹동지역 개발계획	44
<그림 3-5> 부산항 신항 컨테이너부두 개발계획	45
<그림 3-6> 부산항 신항 배후수송망 개발계획	46
<그림 4-1> 항만배후물류단지에 대한 투자 시 주요 고려 요소	55
<그림 4-2> 부산항 신항에 투자한 주된 이유	56
<그림 4-3> 투자유치확대를 위해 추진해야 할 중점 개선과제	63
<그림 5-1> 부산·진해 경제자유구역 옹동지역	65

Abstract

*An Empirical Study on Stimulating Foreign Direct
Investment in the Distripark at Busan New Port*

CHUNG, HONG SIK

Department of Port and Logistics
The Graduate School of
Korea Maritime University

Today, the world is facing an era of unlimited competition and coexistence, due to the rapid globalization with changing of logistics environment and extends fierce competition to acquire national initiative for logistics business.

In this regard, each country is focusing on the development of large-scaled port construction with vast logistics distripark to attract foreign enterprises, and also Korea is accelerating inducement of foreign investment by enacting related laws and regulations for developing distripark as well as granting various incentives.

This study was intended to seek ways to strengthen investment attraction by survey on entire foreign enterprises which invested in distripark of Busan New Port.

As a result of survey, foreign enterprises need the earliest expansion of industrial infrastructure facilities and continued low-rent policy as well as expansion of various incentives. In addition, it is strongly needed to improve administrative procedures and regulation, and enhance flexibility in labor market with education of expertise.

Therefore, MOMAF and Busan Port Authority should focus on earliest development of Ung-dong district for revitalizing logistics distripark and succession of government policies as well as expansion of various incentives with strengthening overseas marketing activities and educating expertises.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

오늘날 세계는 공존과 무한 경쟁시대로 접어들었으며, 세계경제의 글로벌화에 따른 급격한 국제물류 환경변화로 세계 주요국가 간에는 물류 주도권 확보를 위한 물류거점화 경쟁이 치열하게 전개되고 있다.

세계 시장의 개방으로 국가간 자본, 기술 등의 생산요소의 자유로운 이동이 가능함에 따라 생산원가를 최소화 할 수 있고 판매시장이 확보된 지역으로 거점을 옮기는 기업경영전략이 보편화되고 있으며, 이는 인터넷 등 정보통신 수단의 급격한 발달로 상품의 유통·판매가 한결 수월해졌기 때문이다.

이러한 국제 무역환경의 변화를 배경으로 해운·항만물류의 환경도 다양하게 변하고 있다. 선박의 대형화·고속화는 물론 하역기술의 혁신과 EDI에 의한 신속한 정보처리 등이 가능해짐에 따라 대형항만과 배후물류지역을 확보하고 있는 Hub항을 중심으로 물류거점이 형성되고 있다.

이에 따라 세계 각 국가들은 대형항만개발에 집중투자를 하고 배후에는 대규모 생산·물류단지를 개발하여 외국기업들의 투자유치에 심혈을 기울이고 있다.

우리나라는 1960년 「외자도입촉진법」의 제정으로 외국인직접투자에 대한 제도적 장치를 마련하였고, 1998년에는 「외국인투자촉진법」을 제정하여 본격적인 외국인직접투자 유치를 추진해오고 있다. 그러나 물류거점의 입지로서 내륙보다는 상대적으로 유리한 항만과 인접한 배후지역을 물류거점단지로 개발하고 외국기업을 유치하는 데는 그동안 소홀한 경향이 있었으나 최근에는 부산항, 광양항 등에 대규모 물류단지를 조성하여 외국인투자유치에 박차를 가하고 있다.

외국인직접투자를 유치하는 궁극적인 목적은 외국인직접투자가 국내 경제에 미치는 경제적 파급효과를 극대화하여 지속적인 경제발전을 도모하는 데 있다고 할 수 있다. 그러나 외국인직접투자의 지속적인 유치를 위해서는 산업 인프라시설 확대 등 투자여건 개선은 물론 규제완화 및

다양한 투자 인센티브 제공 등 정부당국의 적극적인 투자촉진을 위한 노력이 이루어져야 할 것이다.

따라서 본 연구는 우리나라의 외국인직접투자 현황을 고찰하고, 이제 걸음마 수준인 부산항 신항 배후물류단지의 투자 실태를 분석함으로써 외국인투자기업들의 현지 투자 및 경영에 대한 애로사항과 문제점들을 파악하여 지원방안을 모색하는 한편, 부산항 신항 배후물류단지의 투자 활성화를 촉진하기 위한 전략적 대안을 강구하는데 그 목적이 있다.

제2절 연구범위 및 방법

본 연구에서는 부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자유치에 대한 문제점과 활성화 방안을 모색하기 위해 다음과 같은 범위와 방법으로 수행하였다.

우선 외국인직접투자에 관한 문헌조사를 통해 관련 이론 및 경제적 효과 등을 고찰하였고, 국내 투자사례 중 성공한 경우와 실패한 경우를 살펴보았다.

그리고, 부산항 신항 배후물류단지를 연구 범위로 설정하여 이곳에 투자한 외국투자가 현황을 조사하고, 전체 외국투자를 설문대상으로 하여 전수조사를 함으로써 애로사항과 문제점들을 분석하였다.

본 연구는 부산항의 항만배후물류단지라는 좁은 지역을 연구대상으로 한 한계는 있으나, 일반적인 외국인투자지역과는 성격이 조금 다른 항만 배후물류단지의 특성에 맞는 활성화 방안을 강구하고자 하였으며, 특히, 외국투자가 전체를 대상으로 전수조사를 하였다는 데 그 의미가 있다 하겠다.

본 연구는 총 6장으로 구성되었으며, 제1장에서는 연구의 목적과 방법 등에 대해 기술하였고, 제2장에서는 외국인직접투자의 이론 고찰 및 사례를 연구하였으며, 제3장에서는 자유무역지역의 이론을 살펴보고 부산항 신항 배후물류단지의 개발계획 및 외국인투자현황을 조사하였다. 제4

장에서는 설문조사를 통해 외국인직접투자의 애로사항과 문제점을 분석하였고, 제5장에서는 외국인직접투자 유치 활성화 방안을 살펴보았으며, 제6장에서는 결론부분으로서 분석결과를 요약하는 한편, 정책적 제언을 제시하였다.

제2장 외국인직접투자의 이론 및 사례연구

제1절 외국인직접투자의 개념

해외투자는 국제경제거래라는 측면에서 크게 두 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 재화와 용역의 거래인 경상거래이고 둘째, 생산요소로서의 자본거래이다. 특히 자본거래는 장기와 단기의 국제대차거래, 외국증권 및 주식의 거래, 기업의 해외직접투자 등을 말하는데 이들 거래를 총체적으로 해외투자(foreign investment) 또는 국제투자(international investment)라 하며 종종 자본의 국제적 이동이라는 표현을 사용하기도 한다. 해외투자를 구분하면 <표 2-1>과 같다.

<표 2-1> 해외투자 구분

해외투자 (foreign investment)	금융자산 (financial asset)	예금(bank deposits)		단기 금융투자
		채권(bonds)	단기채권	
			장기채권	
	주식 (equity shares that do not give management control)			장기 금융투자
실물자산 (real asset)	경영권 일부 장악 (equity shares in operationally controlled foreign firms)			직접투자
	경영권 소유 (wholly-owned foreign means of production)			

자료 : 양홍승, “한국의 외국인 직접투자 정책에 관한 연구,” 호남대학교 석사학위논문, 2002, p.6.

일반적으로 해외직접투자는 해외간접투자의 상대적인 개념으로 사용되며, 국제가능자본이라는 측면에서는 동일하다고 볼 수 있으나, 피투자기업에 대한 경영통제의 행사 유무에 그 차이가 있다고 할 수 있다.

이러한 해외직접투자의 개념을 Robock and Simmonds는 간접투자와의

는 달리 경영참가에 의해 수반되고 투자자에게 효율적인 통제권을 주는 투자로 정의하였으며,¹⁾ Root는 한 국가에 입지하였으나 타국의 거주자에 의해 효율적으로 통제되는 투자라고 하였고,²⁾ 일본의 Kojima는 해외 기업의 경영과 이익에 대한 통제권을 주목적으로 하는 자본이동으로 정의하고 있다.³⁾ 한편, IMF의 정의에 따르면 해외직접투자란 투자가가 자신이 거주하고 있는 국가 이외에서 사업활동을 수행하고 있는 기업의 경영에 계속적으로 관여할 수 있는 권리를 획득하기 위해 수행하는 투자로서, 그 목적은 기업 경영에 대해 유효한 발언권을 확보하는데 있다고 한다.

국내 학자들의 견해로, 원동근(1996)은 경영지배 또는 통제권을 행사함으로써 직접 사업을 수행하기 위한 투자,⁴⁾ 김시경(1991)은 새로운 사업체의 신설 및 인수에 의한 통제력을 행사할 수 있는 투자자본율을 획득하여 장기적으로 직접경영을 위한 투자이행,⁵⁾ 조동성(1994)은 피투자기업의 경영에 직접 참가함을 목적으로 자본, 경영능력, 기술, 상표 등의 생산요소를 복합적으로 해외에 이전시키는 기업활동이라고 정의하고 있다.⁶⁾

위와 같은 개념의 해외직접투자는 방향성에 따라 Inbounding FDI(Foreign Direct Investment)와 Outbounding FDI로 나뉘는데 전자를 해외직접투자라고 하며, 후자를 외국인직접투자라 정의한다. 따라서 본 연구에서는 전자를 후자와 구별하여 외국인직접투자에 대한 내용을 살펴보고자 한다. 외국인직접투자의 정의를 살펴보자면, 먼저 UNCTAD보고서는 외국인직접투자를 투자관계에 있는 자회사에 장기적인 관계와 지속적인 조정을 목적으로 투자한 경우라 하여 포트폴리오투자와 구별해 정의하고 있다.⁷⁾

1) S. H., Robock, and K., Simmonds, *International Business and Multinational Enterprises*, Richard D. Irwin INC., 1983, p.6.

2) F., Root, *International Trade and Investment*, South-Western Publishing Co., 1984, p.40.

3) K., Kojima, *Direct Foreign Investment: A Japanese Model of Multinational Operation*, Croom Helm: London, 1978, p.57.

4) 원동근, 「국제경영학」, 박영사, 1996, p.119.

5) 김시경, 「국제기업경영론」, 삼영사, 1991, p.113.

6) 조동성, 「국제경영학」, 경문사, 1994, p.271.

7) UNCTAD, "Trends and Determinants, NewYork and Geneva: United Nations,"

우리나라의 경우 외국인투자촉진법 시행령(제2조)에서 “외국인직접투자는 외국인이 국내기업의 경영활동에 참여하는 등 국내기업과 지속적인 경제관계를 수립할 목적으로 주식 또는 지분을 소유하는 것으로 국내기업의 의결권 있는 주식 총수 또는 출자 총액의 10%이상을 소유하고 그 의결권을 행사하는 경우를 말한다(합작투자 계약서, 기타 관계 증빙서류에 의하여 외국인이 국내기업의 경영에 실질적인 영향력을 행사한다는 사실이 객관적으로 입증되는 10%미만의 투자 포함). 또한 외국인투자기업의 해외모기업 및 그 모기업과 자본출자 관계에 있는 기업이 당해 외국인투자기업에 대부하는 5년 이상의 장기차관을 포함하고 있다.” 라고 정의하고 있다.

「외국인투자촉진법」상의 외국인직접투자를 유형별로 구분하여 본다면 <표 2-2>와 같다.

<표 2-2> 외국인투자촉진법에서의 외국인직접투자의 유형 분류

유 형	내 용
신주등의 취득	신설법인의 설립(단독 혹은 합작) 또는 국내기업(외국인투자기업 포함)의 증자에 참여하는 것
기존주식 등의 취득	국내기업(외국인투자기업 포함)의 기존 국내인 주주가 소유하고 있는 주식을 외국투자가가 취득하는 것
장기차관	해외 모기업이 외국인투자기업에 5년 이상의 장기차관을 대여하는 것
합병 등에 의한 주식취득	외국인 투자가가 당해 외국인투자기업이 다른 기업과 합병하는 때에 소유하고 있던 주식 등에 의하여 합병 후 존속 또는 신설되는 법인의 주식 등을 취득하는 경우 등등

자료 : 박용규·송영필·강신겸, “외국인직접투자 촉진을 위한 정책 과제,” 삼성경제연구소, 1999, p.8.

이와 같이 외국인직접투자는 현지기업의 지분소유비율에 따라 단독 및 합작투자 목적물에 따라서 신규 및 인수·합병(M&A)으로 구분할 수 있다.

이러한 여러 정의를 종합하여 보면 “외국인직접투자는 경영권을 통제

World Investment Report, 1998.

할 목적으로 다른 나라의 실물기관의 소유권 일부 또는 전부를 일정기간 취득하여 경영에 실질적인 영향력을 행사하는 투자행위” 라고 정의 할 수 있다.

이처럼 정도의 차이는 있으나 통제권 확보를 위한 일정비율 이상의 해외지분을 외국인직접투자 요건으로 명시하고 있다. 위의 개념에 따른 외국인직접투자는 다음과 같은 특징을 가진다. 첫째, 투자동기 면에서 단순히 이자나 유동성 확보만을 지향하는 유가증권 투자 또는 배당소득만을 목적으로 하는 주식매입과는 달리 해외사업에 대하여 직접적으로 영향력을 행사하여 경영지배를 하는 것이 목적이다. 둘째, 그 구체적 형태면에서 단순한 화폐적 형태의 자본이동뿐만 아니라 유형·무형의 경영자원 즉, 외면상으로는 경영자를 중핵으로 하고 실질적으로는 경영관리상의 지식과 경험, 특허(patent), 노하우(know-how)는 물론 마케팅방법 등을 포함한 광범위한 전문적·기술적 지식의 판매, 원료구입, 자금조달 등 시장에 있어서의 지위·상표 혹은 신용, 정보수집·연구개발을 위한 조직 등을 포함한 포괄적 이전을 의미하고 있다는 점에서 수출이나 라이선싱과 구별된다. 셋째, 자본의 수출인 동시에 기업의 수출로서 한 국가의 기업이 국내지향 및 해외지향 경영에서 현지 지향 및 세계지향 경영으로 전환하기 위한 필요조건이다.

한편 외국인직접투자(foreign direct investment)를 논의할 때 직접투자와 직접투자를 수행하는 다국적기업(multinational enterprises)을 동일한 것으로 간주하는 경우가 많다. 그러나 다국적기업은 다국적 생산과 판매 활동을 하는 경제주체라고 할 수 있으며, 직접투자는 경제행위의 수단이라고 할 수 있다. 따라서 직접투자와 다국적기업 형태가 거의 동일한 현상인 것처럼 보이고 이들은 불가분의 관계에 있다고는 하지만 동일한 것이 아니다.

제2절 외국인직접투자의 이론

외국인직접투자의 기원은 18세기 영국의 식민지투자자로 거슬러 올라가지만 일반적으로 1900년대 이후로 본다. 외국인직접투자는 제2차세계대전까지 증권투자를 중심으로 한 간접투자였으나, 제2차세계대전 이후 국제간의 자본이동으로 변화하였다. 이로 인해 1960년대부터 국제기업의 해외투자전략을 이론화 내지 모형화 하려는 시도가 학자들간에 일어났다. 하지만 이 이론들은 국제무역이론에 비해 크게 낙후되어 있는데, 그 이유는 첫째, 짧은 역사성 둘째, 자본이동의 심리적 요인이 많이 작용하는 미래의 상상수익률을 고려해야 하는데 따른 어려움 등이었다.⁸⁾

외국인직접투자 이론은 연구관점에 따라 산업조직론적, 국제자본이동론적, 거시경제론적, 종속이론적, 기업행위론적, 기업성장론적, 통합이론의 모색 등 여러 가지 관점에서 제시되었다.⁹⁾ 이들을 크게 세 가지 방법으로 분류한다면 첫째, 거시경제론적 접근방법(국제자본이동이론, 종속이론) 둘째, 미시기업행위론적 접근방법(독점적우위이론, 제품수명주기이론, 내부시장이론) 셋째, 미시-거시통합론적 접근방법(절충이론) 등으로 구분할 수 있다.

거시경제론적 접근은 외국인직접투자를 국제 무역환경의 변화에 따른 대응조치로 파악하고 국민 경제적 비교 생산비의 관점에서, 국제정치·경제구조의 측면을 고찰한 것으로 전체적인 관점에서 외국인직접투자 현상이 일어나는 이유와 효과 등을 설명해 준다. 하지만, 실제 직접투자를 행하는 다국적기업의 입장에서 많은 사업형태 중 “왜 직접투자를 택하는가, 그리고 여러 가지 불리한 점을 안고 해외시장에서 현지국 기업과 효과적으로 경쟁할 수 있는 비교우위의 원천이 무엇인가”에 대해서는 명확한 설명을 하지 못한다는 한계가 있다.

미시기업행위론적 접근은 대부분 외국인직접투자를 행하는 기업 주체적인 입장에서 이론을 전개하고 있어 다국적기업이 해외직접투자를 하는

8) 정혜문, “우리나라 외국인투자의 문제점 및 그 개선방안에 관한 연구,” 건국대학교 석사학위논문, 1985, pp.5~6.

9) 박재석, “대한 외국인직접투자의 국가별 분포에 관한연구,” 서울대학교 석사학위논문, 1999, p.42.

이유, 비교우위의 원천 등을 구체적으로 잘 설명하고 있다. 그러나 이들은 대부분 부분적이고 일면적인 설명밖에 갖고 있지 못해서 보다 일반적이고 보편적인 이론의 필요성이 요청된다.

미시-거시통합론적 접근은 이러한 미시요인과 거시요인을 동시에 고려함으로써 개별적 외국인직접투자 이론들을 종합화·일반화하려는, 보다 진전된 통합모델이라고 할 수 있다.¹⁰⁾

제3절 외국인직접투자의 경제적 효과

생산요소로서의 외국인직접투자가 개발도상국에 미치는 효과에 대한 분석은 경제발전 학자들의 주요 관심의 하나였다. 자본이동의 효과는 투자대상국이 선진국인가 또는 개도국인가에 따라 다르게 나타나는데, 외국인직접투자의 효과는 선진국보다 개도국에서 더 크게 나타난다. 그 결과 외국인직접투자 효과에 대한 관심은 개도국에 대한 효과에 더 집중되어 왔다.

최근에 와서는 외국인직접투자에 대한 치열한 논쟁이 전개되고 있다. 한 쪽은 외국인직접투자가 첨단기술과 경영노하우를 이전하여 주고 고용을 창출하며 기업경영의 투명성을 높이고 수출을 늘려 준다는 소위 “일석오조론”으로 외국인직접투자의 필요성을 역설한다. 다른 한 쪽은 외국인직접투자로 알짜배기 기업들이 헐값으로 해외에 매각되어 막대한 국부가 유출되고 주요 기간산업이 외국자본의 손에 넘어가고 있어 외국인직접투자를 억제하고 경계해야 한다는 주장을 펴고 있다.

또한 각국의 사례에 대한 실증분석 결과를 보면 Fry는 1960~1970년대 중남미 국가의 경우, 수입대체산업의 육성이나 국제수지 적자 보전을 목적으로 한 외국인직접투자가 크게 늘어난 결과, 경제성장촉진 및 수입증대보다는 외국인투자기업의 시장지배력 강화 등 부정적 효과가 크게 나타났다고 분석하였다.¹¹⁾ 반면, Thomsen은 1980~1990년대 동아시아

10) 박재석, 상계서, pp.42~43.

국가의 경우 외국인직접투자의 확대가 국내자본증대 및 경제성장과 수출증대에 큰 도움을 준 것으로 분석하였다.¹²⁾

이처럼 효과 분석에 대해서는 아직도 학자들간에 찬반론이 지속되고 있으나, 발생요인이 다양하기 때문에 이에 대한 분석방법도 다양하며, 각 개도국이 처해 있는 경제여건 및 발전단계, 자본의 이동형태, 규모 등에 따라 그 효과가 다르게 나타나기 때문에 한가지로 정형화한다는 것은 무리가 있다.

이러한 외국인직접투자는 외국인투자기업의 이익 창출이라는 경영원리 하에서 투자형태별, 투자원천국별로 현지국 경제에 미치는 영향은 다양하게 나타난다고 할 수 있다.

이와 같은 외국인직접투자의 효과를 크게 나누어 본다면, 첫째 경제성장 효과, 둘째 국제수지 및 무역 효과, 셋째 고용 효과, 넷째 기술이전 효과로 살펴 볼 수 있다.¹³⁾

1. 경제성장 효과

외국인직접투자는 현지국의 입장에서 볼 때 외자도입의 한 형태이다. 국내 저축률이 저조하고 국내자본과 외환부족이 경제성장의 장애요인인 개도국 입장에서는 외국자본의 도입은 투자증대효과를 얻을 수 있다. 외국자본이 국내 부가가치 창출에 기여하고 그 자본이 직접 유입된 산업에서는 생산증가효과를 가져온다. 이러한 직접적인 생산증가 효과와 더불어 외자도입은 국내의 전후방 관련효과에 의한 생산증가와 부가가치창출을 통해 간접적으로 국내생산과 부가가치 창출에 기여한다. 그리고 외국인직접투자의 부가가치 창출효과가 비교적 정적인 효과라면 외국인직접

11) J. F., Maxwell, "Foreign Direct Investment, Financing and Growth", in B. Fisher, Investment and Financing in Developing Countries, Baden-Baden, 1994, pp.181~214.

12) T., Stephen, "Southeast Asia: The Role of Foreign Direct Investment Policies in Development," *OECD Working Paper on the International Investment*, 1999, pp.17~29.

13) 양홍승, "한국의 외국인직접투자 정책에 관한 연구," 호남대학교 석사학위논문, 2002, p.20.

투자의 동적효과는 현지국의 경제성장을 촉진하는 효과라고 할 수 있다.

또한 외국인직접투자는 국내 고정자산형성에 기여하여 국내 총투자를 증대시켜 국민총생산 증대, 고용확대, 수출증대 등 다양한 경제적 파급효과를 가져와서 현지국의 경제성장에 기여하게 된다. 즉, 외국인직접투자를 통한 투자의 증대는 그 자체가 소득증대를 초래할 뿐만 아니라 생산요소로서의 자본스톡을 증대시킴으로써 생산가능곡선을 확장시키게 되는데 이는 지속적인 소득증대를 가능케 하는 잠재력의 확대를 의미한다. 또한 투자의 증대는 자본 대 노동의 비율을 높임으로써 산업구조를 자본집약적인 형태로 고도화시키며 동시에 노동생산성을 높임으로써 보다 높은 부가가치 창출을 통한 경제성장 촉진효과를 갖게 된다.

그러나 이런 긍정적인 효과만을 가져다주는 것이 아니라 외국인직접투자는 현지국 시장과 산업을 잠식할 경우에는 현지국 기업들의 자생력이 없어져서 외국기업에 종속되는 결과를 가져올 수 있다. 이것을 장기적인 측면에서 보면 지나친 외국인투자는 국내시장이 잠식되고 산업기반을 상실하여 경제성장에 역효과를 초래할 수 있다.

2. 국제수지 및 무역 효과

외국인직접투자가 국제수지에 미치는 효과는 무역수지와 무역외수지 그리고 자본수지 등으로 나누어 볼 수 있다. 그러나 국제수지 효과에 대해서는 일률적으로 단정지을 수 없고 투자대상국의 경제상황, 직접투자의 형태 및 구체적 생산성향에 따라 다르게 나타날 수 있다. 특히 무역수지에 대한 효과는 현지시장의 규모나 시장점유율의 변화 여부, 중간재의 현지조달비중, 투자형태 등에 따라 달라지게 된다. 다시 말해 특정시장의 규모나 시장점유율 등이 변하지 않는다고 보면 기업의 직접투자에 의한 해외생산은 해외시장에 대한 여러 가지 접근 방법 즉, 본국으로부터의 수출, 직접투자에 의한 현지생산 또는 라이선싱에 의한 생산 중 하나를 선택하는 문제로 귀착하게 된다. 따라서 이러한 경우 직접투자에 의한 현지생산은 본국으로부터의 수출을 대체하게 되며, 현지국의 입장

에서 볼 때에는 외국인직접투자가 수입을 감소시켜 무역수지를 개선하는 효과로 나타나게 된다. 현지에서 생산된 상품의 현지시장점유율이 증가 되면 본국 모기업으로부터 원자재·부품 등 중간재 수입이 증가 할 수도 있으나, 대체로 시간이 경과함에 따라 중간재의 현지조달비중이 높아지면서 무역수지개선 효과가 나타나게 된다.

제3국에 대한 수출을 목적으로 하는 생산거점형의 외국인직접투자는 내수판매를 목적으로 하는 외국인직접투자보다 무역수지개선 효과가 더 크게 나타날 수 있다. 특히 수출지향적인 다국적기업들은 디자인·포장 그리고 제품의 질에 대한 외국소비자의 기호 등 외국시장에 대한 정보를 바탕으로 수출을 증가시키는 것은 물론 이러한 정보를 다른 국내기업에게 파급시킴으로써 다른 국내기업들의 수출증대에도 도움을 주게 된다. 이는 다국적기업의 국내자회사들에게 파급시킴으로써 외국시장비용을 감소시키는 역할을 한다.

그리고 다국적기업이 제3국 시장에 대해 수입자유화를 위한 로비를 하게 되면 다른 국내기업들 역시 그 나라 시장에 대한 수출을 증대시키는 이득을 얻을 수도 있다. 한편 외국인직접투자는 기술도입에 따른 현지기업의 로열티 지급, 이익의 송금, 해외차입금에 대한 원리금 상환 등에 의하여 무역외수지를 악화시킬 수 있다. 그리고 자본유입의 증대로 인해 환율이 절상됨으로서 경상수지를 악화시키는 요인이 되기도 한다.

3. 고용효과

외국인직접투자는 기업 활동에 필요한 직접적인 고용창출뿐만 아니라 관련 기업의 고용을 확대시키는 간접적인 고용창출 효과도 커지고, 그 결과 소득의 증대도 실현되며, 이로 인해 외환유동성의 안정적인 확보가 이루어진다.

그러나 외국인직접투자가 고용에 미치는 효과 역시 일률적으로 단정지을 수 없고 국내 경제상황, 직접투자의 형태 및 구체적 생산성향에 따라 다르게 나타날 수 있다. 대체로 외국인직접투자는 직접적 또는 간접적으

로 현지국의 고용을 창출한다.

우선 직접적으로는 외국인투자기업이 현지국에 공장을 건설하고 생산성과 경영관리 등에 필요한 현지인력을 채용함으로써 고용이 창출된다. 간접적인 고용창출 효과는 다시 전방고용창출 효과와 후방고용창출 효과로 나누어지는데, 전자는 외국인투자기업에 의해 생산된 완제품의 유통·분배 등과 관련된 현지기업의 고용이 확대되는 효과를 말하며, 후자는 외국인투자기업에 중간, 원자재 등 부품을 공급하는 현지국 기업의 고용이 확대되는 효과를 말한다.

이 외에도 외국인직접투자는 신기술 및 선진경영기업 등의 도입을 통해 투자대상국의 산업경쟁력을 강화시킴으로써 간접적으로 고용을 창출하기도 한다.

이처럼 외국인직접투자는 직접적인 고용창출뿐만 아니라 관련 업종의 생산증대를 유발하여 거미줄처럼 얽혀있는 관련기업의 고용을 증대시키는 간접적인 고용증대 효과를 보게 된다.

고용증대 효과는 노동집약적인 산업의 비중이 클수록 높게 나타나게 된다. 이러한 투자는 후발 개도국에서 볼 수 있는 일반적인 형태라고 할 수 있고, 반면, 외국인직접투자가 국내경쟁기업의 약화를 유발하여 고용을 감소시킬 수 있는 소지도 있으나 그 영향은 크지 않다고 본다.

4. 기술이전 효과

외국인직접투자는 일반적으로 선진국으로부터 이루어지는 경우가 많기 때문에 현지로부터 들어오는 기계·장치 등의 자본재를 도입할 경우 당해 자본재에는 대부분 선진 기술이 함께 들어오므로 기술이전의 효과가 크게 나타난다.

이러한 외국인 기술이 국내에 도입되는 형태는 크게 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째, 국내기업이 외국의 기술보유기업과 계약을 체결하여 해당 기술을 직접적으로 도입하는 형태가 있고, 둘째, 선진기술이 물적자본이나 인적자본에 체화되어 국내에 유입·확산되는 형태가 있다. 외국

인직접투자에서는 위와 같은 두 가지 형태의 기술도입이 모두 이루어진다. 우선 외국인 모기업이 국내에 설립한 자회사에 기업내부거래를 통하여 직접적으로 기술을 공여함으로써 기술도입이 이루어진다. 또한 외국인투자기업은 자본재 및 시설재의 도입을 통해 이들 재화에 체화된 기술을 도입하는 간접적인 기술도입 효과도 갖게 된다. 이와 같이 직·간접적으로 도입된 기술은 여러 경로를 통해 국내 다른 기업에 전파되는 기술파급 효과(spillover effect)를 갖게 된다. 그리고 이러한 파급 효과 또는 외부 효과(external effect)는 모기업과 자회사간의 직·간접적인 기술도입보다도 더욱 중요한 역할을 하는 것이다.

기술도입이 이루어진 후의 파급 효과로는 크게 후방연계 효과(Backward Linkage Effect), 전방연계 효과(Forward Linkage Effect), 연구 개발(R&D) 활동, 그리고 인력이동에 의한 효과로 나누어 볼 수 있다. 즉, 후방연계 효과는 국내부품업체는 설비조달 업체가 외국인투자기업에 대해 부품이나 설비를 공급하는 과정에서 또는 외국인투자기업이 국내하청 기업들에 대해 기술지원을 하는 과정에서 발생한다. 한편 전방연계 효과는 후방연계효과를 통하여 생산된 제품이 다른 국내기업 제품 생산에 투입되어 국내기업의 기술력 제고를 가져오게 하는 효과를 말한다. 이러한 파급 효과는 외국인투자기업이 현지시장, 소비자의 기호, 영업관습 등에 보다 익숙한 현지기업과 경쟁하기 위해서는 현지기업보다 우월한 기업특유의 우위를 갖고 들어오기 때문에 발생한다. 또한 현지법인의 연구·개발활동이나 기술연수 프로그램에 의한 기술인력 양성을 통하여 인적자본에 체화된 형태로 기술파급 효과를 가지며, 이외에도 외국인투자기업에 고용되어 기술 및 경영기법을 익힌 경영자 및 기술인력이 다른 국내기업으로 직장을 옮기거나 새로이 창업함으로써 국내산업 기술을 확산시키고, 외국인투자기업이 이들에 대해서 창업을 지원하기도 한다.

이렇게 도입되는 기술은 국내기업의 기술혁신에 매우 긍정적인 영향을 주게 되고 선진화된 기술은 기업의 생산관리 개선은 물론, 2차·3차 적인 영향을 미쳐 생산성 증대, 나아가 수입대체 등 국내생산 기술과 경제 구조에 지대한 영향을 미치게 된다.

이처럼 외국인직접투자의 기술이전 효과는 새로운 종류의 자본재나 그 생산 기술을 도입하는 것을 보다 용이하게 하여 경제성장률을 높이는 효과를 갖게 된다. 더불어 우리나라의 외국인투자기업은 해외기술의 도입 창구로서의 중요한 기능을 해 오고 있다.

제4절 국내 외국인직접투자 사례연구

1. 외국인직접투자 현황

1) 외국인투자를 위한 투자입지 지정현황

우리나라의 산업입지제도는 일반 산업단지와 외국인투자기업을 위한 산업단지로 나눌 수 있다. 일반 산업단지는 관리권자를 기준으로 국가산업단지, 지방산업단지, 농공단지로 나눌 수 있다. 국가산업단지는 국가기간산업, 첨단과학기술산업, 수출자유지역 등을 배치하거나 개발촉진이 필요한 낙후지역 또는 두 개 이상의 특별시·광역시·도에 걸치는 지역에서 지정된다. 지방산업단지는 산업의 적정한 지방분산을 촉진하고 지역경제의 활성화를 위하여 지정되며, 농공단지는 농어촌 주민의 소득증대를 위한 산업을 유치·육성하고 위해 지정된다.

외국인투자기업을 위한 산업입지제도는 외국인 전용단지, 외국인투자지역, 자유무역지역 등이 있으며, 최근에는 경제자유구역과 제주국제자유도시를 지정하여 운영하고 있다. 외국인전용단지는 산업단지 내, 외국인투자지역은 투자자가 원하는 지역, 자유무역지역은 항만·공항 주변지역 및 산업단지 내, 제주국제자유도시는 제주첨단과학기술단지·제주투자진흥지구 내에 두도록 하고 있다. 외국투자를 위한 투자입지 지정현황은 <표 2-3>과 같다.

<표 2-3> 외국인 투자자를 위한 투자입지 지정현황(2006년 현재)

구분	외국인전용단지	외국인투자지역	자유무역지역	경제자유구역	제주국제자유도시
지정위치	산업단지내	제한없음 (외국인투자기업이 선택하는 지역)	항만, 공항주변지역, 산업단지	항만, 공항주변지역, 산업단지	투자진흥지구, 자유무역지역, 첨단과학기술단지
지정현황	11개단지 (광주평동, 충남천안, 충북오창, 전남대불, 경남진사, 경북구미 등)	26개지역 (충남천안, 충남연기, 경기평택, 충북음성, 전북전주, 전남여수, 경남사천, 양산 등)	8개지역 (마산, 익산, 군산, 대불, 부산항, 광양항, 인천항, 인천공항)	3개지역 (부산·진해, 인천, 광양)	제주
입주자격	외국인투자기업 (투자지분30% 이상)	외국인투자기업 (일정조건을 충족하는 제조업, 서비스업, 물류, SOC, R&D 센터)	국내외 기업 (제조, 물류, 무역, 지원서비스업, 외국인지분율10%이상)	외국인투자기업 (1천만불 이상 투자하는 제조업, 관광호텔업, 종합유원시설업, 국제회의 시설업과 5백만불이상 투자하는 항만·공항시설 운영업 등)	첨단산업, 관광산업, 문화산업, 노인복지시설운영사업
임대료지원	· 백만불 이상, 고도기술수반:100% 감면 · 오백만불 이상, 일반제조업:75% 감면	100%감면	최대 100%감면	· 외국기업에 임대하는 부지조성, 토지 등에 임대료 감면 · 외국인 편의시설 설치소요자금 지원	· 대체조립비, 대체조지조성비, 농지조성비에 대해서는 50%감면 · 투자시설용 국·공유지는 50년간 임대 및 사용료를 감면
세제지원		· 국세(7년100%, 3년50%) · 지방세(5년100%, 3년50%)	· 제조업 1천만불 이상, 물류업 5백만불 이상 (국세7년·지방세5년간100%, 국세3년·지방세3년50%)	· 소득·법인세 3년간 면제, 그 후2년간 50%감면 · 자본재 수입관세 3년간 면제 · 취득세·등록세·재산세·종토세 3년간 면제, 그후 2년간 50%감면	· 법인세, 소득세, 지방세 3년간 100%, 이후 2년간 50%감면 · 1천만불 이상 (법인세, 소득세, 지방세를 3년간 100%, 이후 2년간 50%감면, 자본재수입시 수입관세도100%)

자료 : KOTRA - invest KOREA 홈페이지

외국인기업전용단지란 정부가 저렴한 가격으로 공장 부지를 제공함으로써 경쟁력과 기술력이 있는 외국기업의 투자를 유치하기 위해 지정한 산업 단지를 말한다. 우리나라의 공장부지가격은 일반적으로 경쟁국에 비해 높아 공장설립형 투자 시 투자 결정의 장애요인으로 작용해 왔다. 또한 외국기업들은 공장용지의 매입보다는 임대방식을 선호하는데 한국의 공장용지 공급체계는 임대방식보다는 분양방식이 대부분으로 임대용

부지가 극히 부족한 실정이었다. 이러한 문제를 해결하기 위해 정부는 산업 단지의 일부를 중앙정부와 지방 정부의 재정으로 구입하고 이를 저렴한 가격으로 임대 공급함으로써 양질의 외국기업의 수요를 충족하려는 것이 외국인전용단지의 조성 목적이다.

실제로 외국인전용단지의 임대료는 토지가격의 1%만을 부과하고 있으며, 투자 규모가 크고 첨단기술을 가진 투자업체에게는 임대료를 감면해 주고 있다. 행정적 지원으로 한국산업단지공단은 외국인전용단지 입주 시 투자신고, 사업자등록, 입주신청, 입주계약, 공장설립등록에 이르는 모든 행정절차를 무료로 해 주고 있다. 2006년 현재 전국적으로 11개 전용 단지가 지정되어 운영되고 있다.

과거 정부나 지방자치단체에서는 산업 공단을 먼저 개발하고 나중에 외국인투자를 유치했다. 그러나 외국인투자가 입장에서는 그들의 필요를 충족시킬만한 산업 공단을 찾는 데 애로점이 많았다. 이러한 단점을 보완하기 위해 「외국인투자촉진법」을 만들어 외국인투자가가 외국인투자위원회 승인을 받은 후, 투자하길 원하는 특정 지역을 외국인투자지역(FIZ)으로 지정할 수 있도록 하였다. 2006년 현재 우리나라에는 26개의 외국인투자지역이 지정되어 있다.

특정지역이 외국인투자지역으로 선정되기 위해서는 외국인 투자업체가 새로이 공장을 설립해야 한다. 그리고 주식 취득이나 사업양수형 외국인 투자와 같이 실제 공장을 새로 설치하지 않는 형태의 외국인직접투자는 외국인투자지역의 지정 대상이 아니다.

2004년 정부는 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」을 전면 개정하여 제조업 중심의 '자유무역지역'과 물류업 중심의 '관세자유지역'을 통합하였다. 종전의 자유무역지역에는 수출을 주목적으로 하는 외국인투자기업으로 입주자격을 제한하였으나 외국인투자기업 이외의 기업도 입주 가능토록 하고, 종전의 관세자유지역에는 하역·보관·단순가공업종만 입주할 수 있었으나 제조업종까지 입주를 허용하였다. 또한 국유재산법 및 지방채정법에 대한 특례를 인정하여 국·공유의 토지 또는 공장 등을 저가의 임대료, 장기임대(50년)가 가능하게 하여 대규모 외국인투자를 위한 유인책으로 활용할 수 있게 하였다.

자유무역지역에 입주한 업체 중 고도기술산업, 산업지원서비스업인 외국인투자기업과 투자금액 10백만 달러 이상의 제조업 외국인투자기업 및 투자금액 500만 달러 이상의 물류업 외국인투자기업 등에 대해서는 세제상의 인센티브를 부여하고 있다. 또한 입주업체에 대한 지원내용은 국세인 법인세와 소득세는 소득발생 연도부터 3년간 100%, 이후 2년간 50%를 감면해 주고 있으며, 지방세인 재산세, 취득세, 종토세, 등록세에 대해서는 소득발생 연도부터 3년간 100%, 이후 2년 50%를 감면해 주고 있다. 특히 지방세의 경우는 지방자치단체의 조례로 15년 범위 내에서 감면기간 및 비율결정이 가능하다.

또한 자유무역지역은 일정의 보세구역으로, 외국으로부터 수입된 원자재와 시설재에 대한 관세, 특별소비세, 부가세가 유보되며, 외국인투자신고 후 3년 이내에 도입되는 자본재에 대해서는 관세 면제도 가능하다. 자유무역지역은 정부가 직접 조성한 공단으로 외국투자자에게 공장 및 대지를 저렴하게 임대하고 있다. 임대료는 지역마다 차이가 있지만 대체로 국내일반지역의 1/5수준이다.

1970년에 지정된 우리나라의 대표적인 자유무역지역인 마산자유무역지역을 비롯해 2006년 현재 8개 지역이 자유무역지역으로 지정되어 있으며, 부산항 신항의 배후물류단지도 자유무역지역으로 지정되어 있다.

경제자유구역은 외국인투자기업의 경영환경과 생활여건을 개선함으로써 외국인투자를 촉진하고 국가 경쟁력 강화와 지역 간 균형발전을 도모하기 위한 지역으로, 외국인투자 유치정책의 일환으로서 외국자본과 기술의 활발한 국내유치를 유도하기 위해 일정구역을 지정하여 그 구역 내에서 국내의 여타 지역과는 달리 각종 인프라제공은 물론 세제 및 행정적 특혜 등을 주기 위해 예외적인 조치를 허용해주는 특별 지역을 통칭한다. 2006년 현재 부산·진해지역, 인천지역, 광양만권 경제자유구역 등 3개 지역이 지정되어 있다.

2) 외국인직접투자의 추이와 현황

우리나라에 대한 외국인직접투자는 경제개발계획이 시작된 1962년 이

후 차관위주의 소극적인 투자가 이루어졌는데, 이는 외국인투자기업에 대한 일반의 부정적인 인식이 강했기 때문이다.

그러나 1980년대 중반부터는 개도국의 채무불이행 사태 등에 영향을 받아 국제금융시장이 불안정해진 가운데 우리나라에서도 외채누증 문제가 주요 경제현안으로 대두되면서 차관위주의 외자도입 정책을 외국인직접투자 유치정책으로 전환함에 따라 외국인직접투자가 점차 활기를 띄기 시작하였다.¹⁴⁾

이에 따라 1962~1986년 중 연평균 82건, 1.5억 달러에 불과하였던 외국인직접투자가 1987~1989년 중에는 연평균 358건, 11.5억 달러로 크게 증가하였다.

1990년대 들어 노사분규가 빈번해지고 임금 및 지가가 급속히 상승하는 등 국내투자환경이 악화되면서 외국인직접투자는 일시 정체되는 양상을 보였으나, 1990년대 중반이후 외국인 투자 자유화업종이 확대되고 투자절차가 간소화되는 등 적극적인 외자유치 정책을 실시함에 따라 투자건수와 금액이 크게 증가하여 1997년에는 1,056건에 69.7억 달러의 유치실적을 보였다.

1997년 말 외환위기를 거치면서 적극적인 외국인직접투자 유치노력을 전개하여 1998년에는 1,402건에 88.5억 달러를 유치하였으며, 2000년에는 4,145건에 152.5억 달러를 유치하여 우리나라가 외환위기를 극복하는데 큰 역할을 하였다. 그러나 2001년 이후 외국인직접투자는 감소세를 보여 2003년에는 2,568건에 64.7억 달러를 유치하는데 그치고 있다. 이는 경기적 요인과 구조적 요인이 복합적으로 작용한 결과인데, 경기적 요인으로서 세계경기의 둔화와 불확실성 지속에 따른 투자수요의 감소가 요인이며, 구조적 요인으로서 한국의 대규모 기업집단의 구조조정 차원에서 투자유치 붐이 저하된 것과도 관련이 있다하겠다.

이후 2004년부터는 다시 투자가 활기를 띄기 시작하면서 2006년 현재에는 3,109건에 112.3억 달러를 유치하는 등 외국인직접투자가 증가하기 시작하였다.

다음으로 외국인 투자를 국가별로 살펴보면, 최초의 외국인투자는 미

14) 한국은행, 「외국인투자 동향과 향후 정책방향」, 1998, p.2.

국에 의한 것으로 1962년 357만 달러의 규모였다. 1960년대 후반부터는 한·일 수교에 따라 일본에 의한 직접투자가 증가하였다. 이러한 추세는 1968년에 일본이 1,117만 달러로 미국의 848만 달러를 추월하였으며, 1980년대 말까지 일본에 의한 직접투자가 가장 높은 비중을 차지하였다. 그러나 외환위기 이후인 1997년 이후부터는 미국에 의한 직접투자가 가장 높은 비중을 차지하였다. 중국의 경우 국교수립 이후인 1989년부터 투자가 이루어졌는데 현재까지는 미미한 수준이지만 중국경제의 성장과 함께 투자가 증가할 것으로 예상된다.

우리나라에 대한 외국인직접투자의 두드러진 특징은 일부 특정국에 편중되는 현상이 나타나고 있다는 점이다. 즉 1960년대에는 경제규모가 작고 대외신인도가 낮은 상태에서 미국, 일본 등의 일부국가에 편중된 현상은 어쩔 수 없다고 하더라도, 1990년대 초반까지만 해도 미국, 일본의 투자비중이 1990년 68.9%, 1991년 37.4%, 1992년 59.7%, 1993년 60.0%, 1994년 56.1%, 1995년 54.8%에 달하였다. 그러나 외환위기 이후에는 투자선이 다변화되는 추세를 보여 미국의 직접투자는 크게 변동이 없었으나 일본의 경우 장기불황에 따른 투자욕의 감소로 크게 감소되는 현상을 보였다. 1990년대 후반이후부터는 EU국가들의 투자가 두드러지게 증가하였고, 기타 국가들의 투자비중도 계속 증가하여 미국, 일본의 비중이 상대적으로 감소하고 있는 추세이다. 1990년 이후 외국인직접투자 유치 현황은 <표 2-4>와 같다.

<표 2-4> 외국인직접투자 유치현황

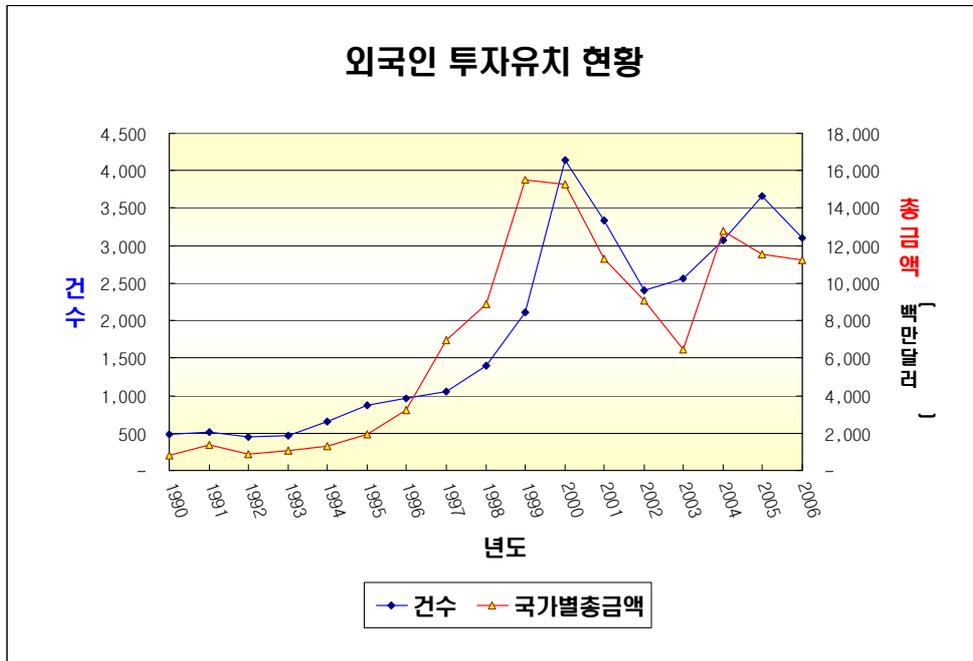
(단위 : 백만달러)

구분	건수	국가별 총금액	미국	일본	독일	홍콩	네덜 란드	스위스	영국	프랑스	중국	기타
1990	482	802 (100.0)	318 (39.6)	236 (29.3)	62 (7.8)	3 (0.4)	36 (4.5)	19 (2.4)	45 (5.6)	22 (2.8)	0.1 (0.0)	61 (7.6)
1991	510	1,396 (100.0)	297 (21.2)	226 (16.2)	68 (4.9)	10 (0.7)	599 (42.9)	74 (5.3)	19 (1.3)	29 (2.1)	0.7 (0.0)	74 (5.3)
1992	445	895 (100.0)	379 (42.4)	155 (17.3)	120 (13.5)	10 (1.1)	44 (4.9)	37 (4.1)	24 (2.6)	29 (3.3)	1 (0.1)	96 (10.7)
1993	458	1,045 (100.0)	341 (32.6)	286 (27.4)	36 (3.4)	75 (7.2)	131 (12.6)	7 (0.7)	71 (6.8)	40 (3.8)	7 (0.7)	51 (4.9)
1994	646	1,315 (100.0)	311 (23.6)	428 (32.5)	60 (4.6)	43 (3.3)	67 (5.1)	11 (0.8)	25 (1.9)	56 (4.3)	6 (0.5)	308 (23.4)
1995	876	1,949 (100.0)	643 (33.0)	425 (21.8)	45 (2.3)	58 (3.0)	170 (8.7)	10 (0.5)	87 (4.5)	35 (1.8)	11 (0.6)	465 (23.9)
1996	967	3,204 (100.0)	875 (27.3)	255 (8.0)	95 (3.0)	229 (7.1)	205 (6.4)	162 (5.1)	79 (2.5)	90 (2.8)	6 (0.2)	1,208 (37.7)
1997	1,056	6,972 (100.0)	3,189 (45.7)	266 (3.8)	398 (5.7)	85 (1.2)	831 (11.9)	103 (1.5)	259 (3.7)	411 (5.9)	7 (0.1)	1,423 (20.4)
1998	1,402	8,855 (100.0)	2,970 (33.5)	509 (5.8)	785 (8.9)	38 (0.4)	1,323 (14.9)	76 (0.9)	61 (0.7)	399 (4.2)	8 (0.1)	2,716 (30.7)
1999	2,104	15,544 (100.0)	3,739 (24.1)	1,762 (11.3)	959 (6.2)	460 (3.0)	3,322 (21.4)	140 (0.9)	480 (3.1)	750 (4.8)	27 (0.2)	3,905 (25.1)
2000	4,145	15,254 (100.0)	2,921 (19.1)	2,452 (16.1)	1,627 (10.7)	123 (0.8)	1,775 (11.6)	25 (0.2)	86 (0.6)	607 (4.0)	76 (0.5)	5,562 (36.5)
2001	3,341	11,285 (100.0)	3,881 (34.4)	776 (6.9)	459 (4.1)	167 (1.5)	1,234 (10.9)	50 (0.4)	433 (3.8)	426 (3.8)	70 (0.6)	3,789 (33.6)
2002	2,409	9,093 (100.0)	4,491 (49.4)	1,403 (15.4)	284 (3.1)	234 (2.6)	451 (5.0)	31 (0.3)	115 (1.3)	111 (1.2)	249 (2.7)	1,724 (19.0)
2003	2,568	6,471 (100.0)	1,242 (19.2)	542 (8.4)	370 (5.7)	55 (0.8)	162 (2.5)	21 (0.3)	871 (13.5)	150 (2.3)	50 (0.8)	3,008 (46.5)
2004	3,077	12,791 (100.0)	4,717 (36.9)	2,262 (17.7)	487 (3.8)	90 (0.7)	1,309 (10.2)	70 (0.5)	642 (5.0)	180 (1.4)	1,165 (9.1)	1,869 (14.6)
2005	3,667	11,564 (100.0)	2,690 (23.3)	1,879 (16.2)	705 (6.1)	820 (7.1)	1,150 (9.9)	40 (0.3)	2,308 (20.0)	85 (0.7)	68 (0.6)	1,819 (15.7)
2006	3,109	11,233 (100.0)	1,701 (15.1)	2,108 (18.8)	484 (4.3)	165 (1.5)	800 (7.1)	229 (2.0)	705 (6.3)	1,174 (10.5)	40 (0.4)	3,827 (34.1)

자료 : 통계청 홈페이지(KOSIS)

- 주 : 1. 신고기준임
2. ()는 비중

<그림 2-1> 외국인 직접투자 유치 현황



2. 유치성공 및 실패사례

우리나라는 1997년 외환위기 이후 외국인직접투자를 외환위기의 극복 동력과 새로운 성장동력으로 삼기 위해 많은 노력을 해 왔다. 외환위기 당시에는 외국인 직접투자는 기업신설형보다는 기존 기업을 인수하거나 합작의 형태로 외국인 자본이 유입되었다. 그동안 유치한 많은 외국인직접투자 중 아래의 경우가 대표적인 성공 및 실패사례라 할 수 있을 것이다.

1) 성공사례

(1) OTIS-LG

OTIS-LG는 1999년 엘리베이터 업계 세계1위의 미국오티스(OTIS)와

국내 1위의 LG산전간 합작으로 설립하였다. 2003년말 현재 OTIS-LG는 국내시장 점유율 50%로서 아시아 시장 점유율 1위를 차지하고 있다. OTIS-LG의 모기업인 OTIS는 세계 최초로 엘리베이터·에스컬레이터를 발명한 150년 전통의 세계1위의 기업이다. 세계 승강설비부문에 독보적인 존재인 OTIS는 전세계 200여국에 진출해 있으며, 미국, 일본, 독일, 한국 등 5개국에 전세계를 커버하는 제품의 연구개발을 위한 글로벌 엔지니어링센터를 운영하고 있다. 세계무대에서 OTIS-LG의 강점은 200여개 국가에 퍼져있는 OTIS 글로벌 네트워크이다. OTIS-LG는 전세계의 OTIS 글로벌 네트워크를 이루는 현지법인들과 유기적인 협조 혹은 경쟁관계 속에 각종 주주정보와 기술정보등을 공유하고 있으며, 세계를 무대로 수출비중을 높여 가고 있다. 특히 OTIS의 핵심기술 개발기지는 LG산전이 자리하고 있는 창원중양연구소이다.

대부분 외국인 직접투자의 경우 비용절감과 시장확보의 차원에서 제조공장의 설립을 위주로 하고 있는데 반하여, 기술이전과 기술습득이 용이한 중양연구소를 국내에 유치한 것은 바람직한 외자유치의 표본이라고 할 수 있다. 창원중양연구소는 OTIS의 5대 글로벌 연구소중의 하나로, 미국, 일본, 독일 등의 글로벌 엔지니어링 센터와 함께 전세계에 공급될 글로벌 제품을 개발하고 있다. 창원중양연구소는 2000년 1월 LG·OTIS SIT로 출발하였는데 우수한 연구인력과 핵심역량을 바탕으로 OTIS Global Component 및 System개발에 주도적 역할을 수행함으로써 OTIS World Wide Engineering Center로부터 그 능력을 인정받아 지난 2001년에 OTIS 역사상 최단시일인 2년만에 OTIS엔지니어링 센터로 승격하였다. 특히 국내 엘리베이터 업계에서는 유일무이한 e-비즈니스 사업능력을 구축함으로써 기존의 엘리베이터 산업에 첨단 디지털산업이 접목된 차세대 사업영역을 창조했다는 평가를 받고 있다.

(2) NOKIA TMC

마산수출자유지역에 설립되어 있는 NOKIA TMC는 미국의 TANDY Corporation과 핀란드의 NOKIA OYI간의 합작투자계약에 따라 1984년 9월에 셀룰러 이동무선전화기 및 관련 전기기기의 제조 및 판매를 목적

으로 마산자유무역지역내에 설립되었다. 설립당시 보통주 자본금 2,320백 만원을 TANDY와 NOKIA가 각각 50%씩 소유하였으나 1993년 9월 TANDY의 지분이 NOKIA에 양도됨으로써 현재 회사의 지분 100%를 NOKIA사 소유하고 있으며 2003년 현재 자본금 165억원, 매출액 3조708 억원, 순이익 1,238억원, 종업원수는 723명에 달하는 한국내 최고의 외국 인투자기업이다.

NOKIA TMC는 경남 마산시 자유무역지역 내에 본사와 공장을 두고 있으며 생산하는 휴대전화 전량을 해외로 수출한다. 단일회사지만 한해 수출액이 25억 달러에 이를 정도로 많고, 마산자유무역지역에서 차지하는 비중(2002년 기준 58%)이 절대적이다. NOKIA TMC는 먼저 외형면 에서 다른 기업을 압도한다. 매출액의 경우 3조원을 넘어 외국기업 가운데 압도적 1위를 차지하였으며 단일공장으로 세계 최초로 휴대전화 누적 생산대수 1억대를 돌파하였으며 해외 공장 14개 가운데 가장 뛰어난 실적을 가지고 있다.

(3) 팬아시아 페이퍼 코리아

팬아시아 페이퍼 코리아(Pan Asia Paper Korea Co.)는 1998년 12월 세계 최대 신문용지 업체인 캐나다의 아이티비 컨솔리 데이티드(Abitibi Consolidated), 유럽지역 최대의 신문용지 제조업체인 노스케 스코그(Norske Skog)가 함께 설립한 팬아시아 페이퍼(Pan Asia Paper Co., Pte Ltd)의 자회사이다

팬아시아 페이퍼 코리아는 한솔제지를 인수하여 1998년 12월 신문용지 및 중질지의 제조, 가공 및 판매업을 목적으로 설립되었다. 한솔제지 주식회사와 회사의 주주사인 팬아시아 페이퍼가 사업양수도계약을 체결하였고, 이에 의거 한솔제지 주식회사의 전주공장을 인수하여 1999년부터 정상적인 영업활동을 개시하였다. 팬아시아 페이퍼 코리아는 1998년 12월 외국인투자기업으로 등록되었으며, 2003년 12월 팬아시아 페이퍼 청원주식회사를 흡수·합병하였다. 2003년말 현재 싱가포르에 소재하고 있는 팬아시아 페이퍼가 지분을 100%소유하고 있으며 매출액은 5,690억원, 순이익은 561억원, 종업원 수 970명에 달하는 국내 최대의 신문용지 제조

회사이다.

본사인 팬아시아 페이퍼는 싱가포르에 위치해 있으며 전주와 청원, 상하이, 태국 4곳에 공장을 두고 연간 150만톤 이상의 신문용지를 생산할 수 있는 시설을 보유하고 있다. 그 중에서도 전주와 청원 공장을 관할하고 있는 팬아시아 페이퍼 코리아는 전체 생산량의 82%가량을 담당하고 있어 팬아시아 페이퍼그룹의 주력사로 자리잡고 있다. 팬아시아 페이퍼 코리아는 연간 약 75만톤의 국산 폐지를 재활용함으로써 30년생 소나무 기준으로 연간 1,070만 그루의 산림자원을 보호하는 효과를 낳고 있다. 또한 생산된 제품의 30%이상을 주로 북미, 호주와 아시아 지역에 수출함으로써 국내 경제에도 큰 기여를 하고 있다.

(4) 볼보 건설기계 코리아주식회사

볼보 건설기계 코리아 주식회사는 1998년 5월 굴삭기, 로더 등 건설기계의 제조 및 판매를 목적으로 설립되었으며, 1998년 7월 외국인투자기업으로 등록되었다. 볼보건설기계코리아는 1998년 6월 삼성중공업(주)로부터 건설기계사업과 관련된 자산 및 부채를 양수하였으며, 수차의 증자를 거쳐 2003년말 현재 납입자본금은 3,446억원, 매출액 7,187억원, 순이익 299억원, 종업원수 1,308명이다.

1998년 당시 볼보의 한국투자는 IMF이후 이루어진 첫 번째 대규모 투자하였으며 이를 통한 볼보의 성공적 변신은 다른 글로벌 회사들의 한국투자를 촉진시키는 계기가 되기도 하였다. 현재 볼보는 수출 위주 정책과 글로벌 경영방식 도입을 통해 한국의 대표적 외국인투자기업으로 성장하였으며, 한국에 정착한 글로벌 기업들 중 가장 성공적인 기업으로 평가 받고 있다.

볼보는 삼성중공업의 건설기계 사업부문을 인수한 뒤, 당시 10여종의 다양한 제품을 생산하고 있던 체제를 굴삭기 위주로 단일화하는 전략을 펼쳤다. 이를 통해 한국의 창원공장을 글로벌시장에서의 전진기지로 삼고 기존의 주요시장이던 북미와 유럽은 물론 성장 잠재력이 큰 아시아와 남미시장에서의 입지를 강화하겠다는 방침을 세웠다. 이러한 계획에 따라 스웨덴 Eslov에 위치하고 있던 굴삭기 공장을 폐쇄 후, 창원공장을

명실상부한 불보건설기계그룹 굴삭기 비즈니스 라인의 전진기지로 삼아 판매와 마케팅, 생산과 R&D 등을 총괄하도록 했다.

부품 국산화율을 전체 제조비용 대비 80%이상을 달성함으로써 국내 부품 산업의 활성화를 꾀하는 한편, 우수업체에 대해서는 개발된 부품을 전세계 불보 계열사에서도 사용될 수 있도록 지원 육성함으로써 해외 수출 길을 터주는 등 지역 경제 발전에도 크게 이바지하고 있다. 수출 위주의 정책과 맞물려 불보의 이러한 노력은 인수 당시 670억원의 적자를 내던 부실 기업을 2년만인 2000년 253억원의 흑자기업으로 탈바꿈시키는데 성공했다.

(5) 라파즈코리아

라파즈코리아 유치과정을 살펴보면 1999년 11월 KOTRA를 통해 라파즈사의 국내 공장증설 정보를 입수하게 되었다. 그리하여 건축자재 수요 시장이 수도권 대도시에 몰려 있고, 입지여건 분석결과 부곡공단에 당진항이 있어 인천 등 수도권으로 곧바로 해상수송이 가능하고, 육로로는 서해안고속도로 개통이 임박하여 타 지역에 비하여 물류비 절감, 산업단지 분양가 저렴 등이 유리하다고 판단했다. 이에 따라 충남도에서는 투자유치팀을 구성하여 프랑스 아비뇽 본사에 파견하여 외국인투자가 측에 유리한 투자환경을 설명하는 등 적극적인 활동을 펼쳐왔다.

2000년에는 당진에 위치한 부곡공단 43,190평에 입주계약을 체결하였고, 2002년 라파즈코리아 당진공장이 준공되었으며 투자금액은 7,380만달러에 달하였다. 투자유치과정에서 발생한 문제점으로는 석고생산에 따른 비산먼지 등 환경오염을 발생시켜 이에 따른 지역주민의 반대와 민원이 불가피하게 발생하게 된다. 외자유치에 따른 근본적인 민원의 목적을 파악하여 이를 해소하고자 행정기관, 라파즈, 지역주민이 참여한 주민설명 및 토론회의를 마련하여 총 16회에 걸쳐 민원 해결을 위한 대안을 제시하였다.

외자유치는 무엇보다도 지역발전에 유인책이 있고 주민의 동의가 있어야 성공할 수 있다. 충남도의 경우 라파즈사측으로부터 공장가동시 지역주민을 우선 고용하고 원료수송에 지역차량을 이용한다는 합의를 이끌

어냄으로써 투자유치를 하는데 큰 힘을 얻을 수 있었다. 이에 따라 LG 에너지와 협약, 부두시설을 공동 사용토록 주선해 줌으로써 2001년 9월에 공장기공식을 거행하게 되었다.

세계적인 건축자재회사인 프랑스 라파즈사의 첨단제조공장설비로 환경친화 제품을 생산함으로써 국내시장은 물론 중국, 동남아 등 수출 시장 개척의 교두보 역할에 기여할 것으로 예상되며, 또한, 당진화력발전소에서 배출되는 부산물을 전량 수집하여 산업폐기물을 재활용함으로써 환경오염 예방 및 수입대체 등 일석이조의 효과를 누리게 되었다.

(6) 태양유전

미국, 중국, 말레이시아 등 12개국에 생산법인을 둔 다국적 일본기업인 태양유전은 경남 사천시 진사지방산업단지의 52,000평의 부지에 2억3천만달러를 투자하였다. 태양유전의 생산품인 적층콘덴서(Multi Layer Ceramic Capacitor)는 텔레비전, 휴대폰, 컴퓨터 등 각종 전자제품에서 축전지 역할을 하는 핵심부품으로서 수요가 공급을 초과하는 대표적인 성장산업이다. 극소화·고집적화가 핵심기술로 국내에서는 저용량 제품만 생산이 가능해 기술습득이 필요한 부분이었다. 이러한 태양유전의 유치과정을 살펴보면 1998년말 경남 공무원들이 외국기업 애로사항 청취 등을 위해 마산수출자유지역내의 한국태양유전을 방문하였다.

이 회사 최고경영자인 가와다 미쓰구 사장은 한국에 대해 긍정적인 시각을 가지고 있었고, 경남 공무원의 현장방문 등의 적극적인 유치의지에 따라 1999년 4월 태양유전측에서는 투자확대를 위해 상담을 의뢰해 왔으며, 이후 6월까지 4차례의 실무협의와 일본본사 투자조사단의 현장방문 등이 이어졌다. 당초 한국에 3,000만 달러 투자를 고려하였으나, 상담과정에서 멕시코 투자계획을 철회하고 한국 투자계획을 2억불로 상향 조정하였다.

태양유전 입주지인 진사지방산업단지는 당초 항공단지로 개발하였기 때문에 태양유전이 입주하기 위해서는 공단개발계획과 실시설계의 변경이 필요했다. 그러나 환경영향평가 협의 등에는 행정처리 소요기간이 6개월 이상 걸리며, 건축허가 등을 득해 착공까지 최소 1년 이상 소요가

예상되었다. 급기야 태양유전에서는 투자계획 차질을 우려해 투자규모 축소 및 투자협약 체결연기를 통보해 왔지만, 민간기업 출신인 투자유치 과장은 일본 현지로 달려가 경남의 노력을 설득하였으며, 환경부 등 관련기관을 직접 방문하여 협조를 받아냈다. 형식적이고 불필요한 절차를 과감히 축소하고 생략함으로써 문제를 극복할 수 있었다.

태양유전의 추가투자지역을 경남으로 결정하게 된 주된 요인은 최초 투자에서 경남도가 보여준 공장건축허가 등 각종인허가 절차대행, 공장가동에 필요한 특수전력인입문제, 오폐수 처리시설, 종업원 채용업무대행 등 완벽한 행정서비스에 대한 깊은 신뢰가 있었다. 특히 1999년 9월 태양유전 사업계획서를 접수하여 그해 10월 공장기공식까지 단 49일만에 모든 행정절차를 마침으로써 투자유치에 성공하였다.

2) 실패사례

(1) 다우코닝사

다우코닝사는 미국 미시건주에 근거를 둔 실리콘분야의 세계적 다국적 기업으로 1999년 당시 21개의 해외 생산시설이 있었고, 1997년 매출액은 26억달러에 이르는 회사로 1990년초 점증하는 아시아시장에 대비하여 60만평의 부지에 28억 달러 규모를 투자하여 70만톤의 첨단 실리콘제품을 생산하는 공장건설을 계획하였다. 이러한 투자에 따른 파급효과로는 2004년 기준으로 1,500명 고용과 연간 수입대체효과 2,500억원, 수출증대 26억달러가 예상되었다.

최초 접촉은 1996년 2월 주한미상공회의소 회원을 대상으로 한 전북도 투자설명회에 한국다우코닝의 스미스부사장이 참석하여 전북도의 투자유치노력에 강한 인상을 받고 본사에 보고하여 한국을 투자대상지로 본격 검토하였다. 전북도는 우선 한국 다우코닝사 사장단을 초청하여 입지 및 투자여건을 설명하고, 투자시 다우코닝의 요구사항에 대하여 적극적인 협력의사를 밝혔다.

다우코닝사는 아시아프로젝트의 입지 선정팀을 구성하여 투자지역 선정작업에 착수하여 한국, 중국, 말레이시아 3개국을 최종후보지로 압축하

였다. 전북도는 도지사를 비롯한 담당자들이 다우코닝 유치에 총력을 기울였으며, 다우코닝 본사는 후버 아시아지역 부사장, 앤더슨 사장단, 입지선정팀 등이 총 8회에 걸쳐 전북도를 방문하였다.

1997년 4월 전북도는 공장부지로 새만금지역을 제시하고 후보지 검토 요청을 하여 입지선정팀이 현지방문 실시한 결과 입지여건에 대해 긍정적 평가를 내렸다. 새만금지역에 대해 다우코닝사는 2003년까지 60만평 공장부지 조성, 부지사용은 연간임대료 100만달러에 99년간 임대, 4만톤급 전용부두 및 항만배후부지 5만평 사용, 수입원자재 관세 면제, 보세공장 지정, 전기료 인하, LNG사용, 항만에서 공장까지 파이프라인 건설허용 등 6가지 요구사항을 제시하고 1997년 11월까지 수락여부를 통보해 줄 것을 요구하였다. 이에 전북도는 관계부처와 협의를 하는 한편 결정이 늦어지자 최종결론을 연기해 줄 것을 요구하였다.

전북도는 다우코닝사의 투자유치에 다른 파급효과를 제시하며, 다우코닝사의 요구사항에 대한 중앙정부차원의 해결을 요청하였으나 관련부처는 서로 다른 입장을 나타냈으며 신속한 합의도출에 실패하였다. 결국 다우코닝사의 요구 시한내에 결정을 내리지 못하고 다우코닝사의 요구사항중 전기료 인하와 관세면제 외에는 요구사항 전체를 수용하고 1998년 12월 정부의 지원 사항을 다우코닝사에 통보하였으나, 1999년 2월 입지선정팀장인 샌더슨이 내한하여 여러 가지 이유를 들어 투자포기 의사를 통보하면서 다우코닝사의 아시아프로젝트 입지는 말레이시아로 결정되었다.

(2) 페어차일드

미국의 페어차일드는 1957년 세계 최초의 반도체 기업으로 설립되어 오늘의 실리콘 밸리를 창시하였고, 1997년 재설립되어 멀티-마켓용 고성능 반도체로 급속한 성장을 하고 있다. 이 회사는 세계 6개국에 12개의 생산시설과 17개국에 Direct Sales Office를 갖추고 전 세계에 종업원 11,000명, 매출액이 약 18억달러에 달하는 세계적 기업이다.

페어차일드 코리아 반도체는 한국최고의 반도체 업체인 한국반도체를 모태로 1999년 삼성전자 부천공장과 종업원 전원을 고용승계하여 1999

년 4월에 설립된 세계적인 전력용 반도체 전문기업이다. 또한 이회사는 2000년에 최우수 외국인투자기업상을 수상하였고 2001년에는 4억 달러 수출탑을 수상하는 등 지역경제발전에 큰 역할을 한 기업이다.

페어차일드 코리아 반도체는 생산능력 확대 및 동남아 거점으로 활용하기 위해 2억 달러에 달하는 대규모 투자를 계획하고 있었다. 왜냐하면 당시 소재지가 경기도 부천시인 까닭에 수도권 정비계획법에 의한 과밀억제지역이어서 기존 공장의 증설도 3,000㎡ 이내로 행위제한이 되어 있어 지속적인 추가투자계획에도 불구하고 공장증설이 불가능한 상태였기 때문이다. 이에 따라 경기도에서는 각종 수도권 규제의 완화 및 폐지를 수차례 건의하였으나 수도권의 인구집중 및 국토의 균형발전 등을 이유로 수용이 되지 않았다. 이에 따라 페어차일드 코리아 반도체는 본사와의 협의를 통해 중국의 쑤저우에 2억 달러를 투자하여 74,300㎡ 규모의 반도체 패키징 및 테스트 공장을 건립하였으며 향후 3단계로 공장을 조성, 중국에서 로직, 디스크리트, 아날로그 제품을 생산한다는 계획을 수립하였다.

이상과 같이 제2장에서는 외국인직접투자의 일반적인 개념 및 경제적 효과와 국내 투자의 성공 및 실패사례를 살펴보았다. 본 연구의 목적은 부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 유치활성화를 위한 방안을 강구하고자 하는 것이므로 다음 장에서는 부산항 신항 배후물류단지의 일반적 현황 및 외국인투자 현황을 살펴보고 이들 외국투자기업을 대상으로 실증분석을 통해 방안을 강구해 보기로 한다.

제3장 부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 실태

제1절 자유무역지역의 일반적 고찰

1. 자유무역지역의 의의와 유형

1) 자유무역지역의 개념

경제적 글로벌화가 진전되면서 글로벌기업들은 주요 경제권의 공항과 항만으로 생산과 물류의 거점을 재배치 해오고 있다. 즉 글로벌 기업들은 시장 및 고객과의 접근성, 국제물류네트워크의 이용가능성, 물류비의 절감 가능성, 법·제도의 투명성과 활용성 등이 높아 국제물류활동을 수행하기 용이하고 편리한 항만과 공항 및 배후지역을 물류거점기지로 선호하고 있다. 이에 따라 주요 경제권의 구심적 위치에 있는 중심항만과 공항들은 글로벌 기업들을 유치하기 위해 이미 우리나라의 자유무역지역과 유사한 자유무역지대(Free Trade Zone)를 설치·운영¹⁵⁾ 중에 있다.

자유무역지역제도는 기본적으로 외국물품 등을 반입해서 물류상의 부가가치 활동을 수행한 후 다시 외국으로 반출되는 물품을 주요 대상으로 하고 있는데 이러한 물품의 대표적인 예는 환적물품과 중계무역물품이라고 할 수 있다. 즉 이러한 물품을 대상으로 하는 국제물류업체에게 영업활동상의 자유를 최대한 보장함으로써 국제물류를 촉진하기 위한 제도이다. 그러나 자유무역지역은 이 지역을 거쳐 국내로 수입되는 물품에 대해서까지 특별히 세관절차를 간소화하고자하는 제도는 아니다.

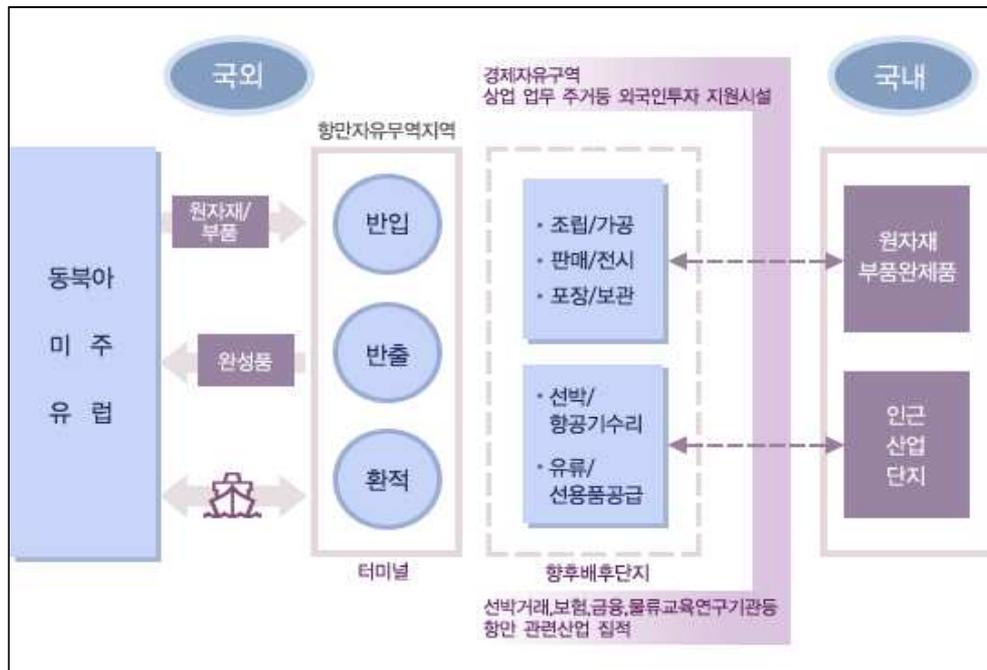
한 나라의 국경선과 관세선(Customs Line)은 일치하는 것이 보통이다.

15) 자유무역지역의 유형은 역사적 발달정도, 설치국의 입지조건, 설치국가의 경제상황과 설치목적에 따라 명칭이나 운영형태가 다양하다. 예로 자유무역지대(Free Trade Zone), 외국무역지대(Foreign Trade Zone), 경제특구(Special Economic Zone), 수출가공지대(Export Processing Zone), 자유항(Free Port)등과 같이 유사 용어들이 사용되고 있다. 현재 국제적으로 자유무역지대(Free Trade Zone)라는 용어를 유사지역을 대표하는 공통명칭으로 사용되고 있으며 전 세계에 800여개의 자유무역지역이 설치·운영 중에 있다.

그러나 자유무역지대, 관세동맹 또는 자유무역지역과 같은 제도가 있는 경우에는 국경선과 관세선이 일치하지 않는다. 자유무역지역은 국경선 내에 있는 구역이지만 일정한 범위 내에서 관세관련 법률의 적용이 배제되는 관세선의 바깥에 위치한 구역이다. 관세선 밖에 위치하는 구역이기 때문에 통관절차, 관세 및 제세공과금 면제특전이 부여되어 화물의 반출입 및 중계, 가공활동 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법률적, 지리적 측면에서의 특별한 취급을 받는 지역인 것이다.¹⁶⁾

「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」에 의하면 “자유무역지역”이라 함은 관세법·대외무역법 등 관계 법률에 대한 특례와 지원을 통하여 자유로운 제조, 물류, 유통 및 제조활동 등을 보장하기 위한 지역으로 중앙행정기관의 장이나 특별시장, 광역시장 또는 시·도지사의 요청을 받아 산업자원부장관이 지정한 지역이다. 따라서 관세영역은 각종 세법의 적용을 받는 지역으로 자유무역지역 이외의 지역을 가리킨다.

<그림 3-1> 자유무역지역 개념도



16) 관세청, 「관세자유지역 업무편람」, 2001, pp.3~4.

2) 자유무역지역의 유형

자유무역지역은 역사적 발달정도와 설치지역의 입지조건, 설치국가의 경제상황과 설치목적 등에 따라 명칭이나 허용되는 활동이 매우 다양하나 크게 다음과 같이 구분할 수 있다.

(1) 지대의 성격과 자유도에 따른 분류

첫째, 자유항 도시(Free Port City)가 있다. 자유항 도시는 중세 지중해 자유도시항구처럼 자유항 고유의 기능을 가진 자유무역항(Free Trade Port)을 말하며, 경제적으로 독립된 하나의 항만도시국가 형태를 취하고 있다. 자유항은 상업항만이 위치한 도심지역을 자유지역으로 설정하여 선박과 화물의 입출항이 자유롭고 화물의 보관·저장, 제조·가공, 포장, 분류 및 재포장, 상표부착 등을 허용하는 광의의 자유항이다. 전형적인 자유항도시는 항만 내 항만에 접속하는 지역을 관세선 밖으로 두고, 지역 내에서 개인의 거주와 소비를 허용하고 화물장치는 물론 상품의 제조·가공까지 허용하는 등 광범위한 자유를 부여해 준다. 자유항도시는 항만 도시 전체가 비관세 지역이므로 제도적으로 외국에 준하는 지역이기 때문에 자유항도시 주민과 시외 주민 간 이해관계대립이 발생하고 면세, 밀수 등의 감시가 어려운 단점이 있다.

둘째, 자유항구(Free Port District)가 있다. 자유항구란 항만 전체가 아닌 특정항만 또는 항만에 인접한 구역의 일부를 자유항으로 설정한 곳을 말한다. 자유항은 외국화물의 반출입이 자유롭고 저장, 제조·가공, 포장, 재포장, 상표부착 등도 허용되나 자유항도시와는 달리 지역 내에 개인거주를 허용하지 않는다. 또한 자유항구에서는 미과세화물이나 면세 또는 환급을 받은 화물의 소비 및 계속적 사용도 허용되며, 재수출을 위한 가공업이나 일반 공업도 허용된다. 자유항구의 대표적인 항만은 함부르크항이며, 싱가포르의 경우 세계 제2차 대전 이전 만 해도 자유항도시에 속하였으나 현재는 자유항구 개념을 지닌 자유무역지대에 속하고 있다.

셋째, 자유무역지대(Free Trade Zone)이 있다. 자유무역지대는 공·항

만 내 지역은 물론 공·항만에 인접한 지역 또는 내륙의 특정지역을 비관세지역(Duty Free Zone)으로 지정한 곳을 의미한다. 자유항도시 및 자유항구가 선박과 화물의 자유로운 입출항에 따른 중계항으로서의 기능과 역할에 중점을 둔 반면 자유무역지대는 중계무역 촉진에 목적을 두고 있다. 화물이 지대 내에 있는 동안에는 세관절차를 밟지 않고 관세도 부과되지 않으며 자유롭게 외국화물의 반출입, 이적, 장치·저장, 혼합, 제조·가공, 포장, 재포장, 상표 부착 등이 가능하고 이들 물품의 재수출도 이루어지나 개인의 거주는 금지된다. 자유무역지대는 오늘날 중계무역과 재수출 등 국제무역과 상업을 촉진하기 위해 도입되면서 가장 폭넓은 개념으로 사용되고 있다. 자유무역지대를 설치·운영 중인 대표적인 국가는 미국, 싱가포르 및 중국 등이 있다.

넷째, 자유지구(Free District)가 있다. 자유지구란 규모가 매우 작은 특정 항만지역 또는 단지 화물의 장치나 처리만을 위해 비관세로 인정해 주는데 그치는 좁은 지역을 말한다. 이곳에서는 개인의 거주를 허용하지 않으며, 가공무역을 위한 외국물품의 조립, 혼합, 가공, 제조 등도 인정하지 않기 때문에 자유지구는 보세창고와 같은 성격을 갖고 있다.

다섯째, 수출자유지역(Free Export Zone)이 있다. 국가가 일정한 지역(대부분 임해지역)을 지정하여 관세법의 적용을 전부 또는 일부 배제하거나 완화시켜주는 일종의 보세구역의 성격을 띤 지역을 말한다. 수출자유지역은 자본과 기술이 부족한 국가가 무역자유화와 수출산업육성, 그리고 외국기업을 직접 또는 합작투자의 형식으로 유치하기 위해 제도적으로 도입한 지역이다. 동지역에서는 중계무역을 제외한 제조, 가공, 포장, 혼합 등 수출에 관련된 기업 활동을 보다 자유롭게 허용하며 관세법, 외국환관리법 등 조세상의 제한을 배제 내지 완화해 주고, 무역센터 등 모든 간접시설을 지원해주고 있다.

여섯째, 수출가공구(Export Processing Zone)가 있다. 일반적으로 임해 특정지역에 공업단지를 설치하여 기계류 및 원자재가 면세로 수입되고 이를 이용한 완제품은 수출하도록 요구되는 지역을 의미한다. 수출가공구는 일반적으로 재수출이나 무역중계를 위한 상업적 이익을 추구하는 것이 아니라 직접 생산 또는 가공에 참여하여 수출증대, 고용 및 부가가

치 증대, 외국기업유치에 목적을 두고 있다. 수출가공구에서는 수출화물에 대해 비과세이나 수입화물은 반드시 가공지구에서 가공되는 수출품의 원자재로 사용될 것을 요구하고 있으며, 수입원자재와 부품이 역내에서 가공되어 무관세 또는 최소한의 관세로 타 지역에 재수출되어야 하는 조건을 갖고 있다. 수출가공구는 1960~70년대 개도국들이 자국의 수출산업 육성과 수출증대를 목적으로 관세면제, 수출을 위한 원자재 및 시설의 자유로운 수입을 허용하면서 급격히 발전되었는데 대표적인 수출가공구로는 대만 카오슝의 수출가공구(Export Processing Zone)를 들 수 있다.

(2) 지대의 주요 수행기능에 따른 분류

해당지대가 주로 수행하는 기능에 따라 자유무역지역을 다음의 <표 3-1>과 같이 분류할 수 있다. 국제물류유통 촉진을 위한 물류 중심형 자유무역지역과 외국인 투자유치, 수출입 무역활성화, 첨단과학기술 도입 등이 목적인 생산 중심형 자유무역지역, 그리고 복합적 기능을 목적으로 하는 물류·생산 복합형 자유무역지역으로 분류할 수 있다.

<표 3-1> 기능에 따른 자유무역지역 분류

명 칭	목 적	사 례
물류중심형 자유무역지역	· 국제물류유통 촉진	홍콩, 싱가포르
생산중심형 자유무역지역	· 외국인 투자유치, 수출입 무역 활성화, 첨단과학기술 도입	중국, 대만 등 개도국
물류·생산 복합형 자유무역지역	· 국내기업의 해외이탈 방지 · 자국 내 기업활동 촉진 · 고용창출 · 국제무역활성화	미국

자료 : 박명섭, 「국제물류의 이해」, 법문사, 2003, p.249, 저자 재작성.

과거 중계무역중심의 자유항 개념에서 출발한 자유무역지역은 기업의 생산 및 물류활동이 다양화·고도화됨에 따라 다기능·복합화 되는 추세이다. 따라서 단순한 화물의 중계기능 외에 제조·조립·가공·혼합 등

생산기능, 환적·장치·보관·저장·분류·혼재 등의 물류기능, 판매·전시·무역·금융·운송주선 등의 거래 및 물류촉진 기능 등을 허용함으로써 그 기능과 역할이 더욱 확대되고 있다.¹⁷⁾

2. 자유무역지역의 경제적 효과

일반적으로 자유무역지역에서는 화물에 대한 관세면제, 외국물품의 처리가공, 지역 내에서의 제조업, 창고운영 및 상품전시 허용, 선박 입출항에 대한 특혜, 지역 내 거주허용(부분적으로 제한하는 경우도 있음) 등 법적·제도적 특혜를 통하여 다음과 같은 경제적 효과를 얻을 수 있다.

첫째, 외국화물의 가공 및 제조품 무역의 진흥을 도모할 수 있다. 원료품을 수입하는 경우에는 정식 수입절차를 받은 후 관세를 납부하고 제조공장에 반입하여야 하므로 상당히 번거로운 편이다. 그러나 자유무역지역에서는 복잡한 절차 없이 쉽게 가공 및 제조가 이루어지므로 제조품 무역이 진흥될 수 있다.

둘째, 국제상품시장의 형성을 기대할 수 있다. 자유무역지역에 견본전시장이 만들어지면 해외물품이 다량으로 모이게 되어 무관세, 무기한 장치의 편익을 이용하여 일부 물품은 다시 해외로 수출되고 또 다른 일부는 수입되는 시장이 형성되어 해외물품이 이곳에서 집중될 수 있다.

셋째, 부분적인 무역장벽을 제거할 수 있다. 자유무역지역에서는 폭약, 병기, 마약, 기타 유해품 등 관세법상의 수입 금지품을 제외한 거의 모든 화물은 복잡한 통관절차를 거치지 않고 반출입이 가능하다. 그러나 관리자에 대한 신고와 허가는 필요하며, 화물의 검역, 소득 등 공익에 관한 법규는 철저히 지켜야 한다.

넷째, 고용증대효과를 꾀할 수 있다. 자유무역지역에는 중계무역, 상품가공처리, 관리 등 직접 고용인이 필요함은 물론 무역업, 제조업, 해운항만업, 금융업 등 여러 분야의 제 산업을 유지할 인력이 필요하게 되므로 고용창출의 기회가 발생한다.

17) 박명섭, 「국제물류의 이해」, 법문사, 2003, p.250.

다섯째, 외화 가득효과이다. 자유무역지역을 설치·운영하는 국가는 고용에 의한 임금, 원자재 수출대금, 중개수수료, 토지 및 건물임대료, 용수 등 간접자본 사용료 및 제세공과금을 거두어들임으로써 외화 가득 효과를 얻을 수 있다.

여섯째, 수출가공무역의 촉진효과를 기대할 수 있다. 각국의 주요 원산품이 모이게 되어 국내 제조업계는 필요에 따라 우수한 원자재를 골라싸게 구입할 수 있기 때문에 생산원가가 낮아지게 되어 국내 제조업 진흥에 도움이 될 수 있고, 특히 우리나라와 같이 원자재의 대부분을 수입해오는 국가의 경우 수출가공무역을 더욱 촉진시킬 수 있을 것이다.

일곱째, 외국자본의 유치 및 신기술의 유입을 기대할 수 있다. 원료의 비관세반입, 토지 및 건물의 임대, 공장운영에 대한 세 감면 등 각종 인센티브, 통관면제로 인한 상품 수출입의 자유로움 등을 이용하기 위한 외국자본의 유입은 국내자본부족을 메울 수 있으며, 자본투자에 수반되는 외국의 신관리기법 또는 신기술의 유입은 국내의 경제발전에 기여할 수 있다.¹⁸⁾

우리나라의 경우에는 자유무역지역의 도입을 통해 동북아 물류거점기지화를 구축하여 국내경제기반의 안정화와 물류 및 관련 산업의 발전 등 <표 3-2>와 같은 효과를 기대할 수 있다.

18) E. G., Frankel, *The Concept of Free Ports and Their Contribution*, IAPH, 1985, pp.117~118.

<표 3-2> 자유무역지역 도입에 따른 경제적 파급효과

기대효과	자유무역지역 도입전	자유무역지역 도입후
동북아 물류거점지화	<ul style="list-style-type: none"> · 각종 규제로 물류활동 제약 · 생산 및 판매활동 곤란 	<ul style="list-style-type: none"> · 규제완화로 물류활동 활성화 · 기업의 경영활동의 편리
우리나라 공·항만의 국제경쟁력 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 생산 및 판매활동기능 미흡 · 국제무역거래 지원기능 미미 · 부가가치물류활동 미흡 	<ul style="list-style-type: none"> · 생산 및 판매활동 적극지원 · 국제거래 및 업무기능 강화 · 부가가치 물류활동의 활성화
공·항만관리 및 운영의 활성화	<ul style="list-style-type: none"> · 각종 절차로 공·항만내 물류 활동의 지연 · 공·항만운영의 비효율성 발생 	<ul style="list-style-type: none"> · 절차폐지로 물류활동 신속화 · 공·항만운영의 효율성 제고 · 질높은 물류서비스 개발가능
국가 및 지역경제 활성화	<ul style="list-style-type: none"> · 가공 및 중계무역 부진 · 외국기업 유치에 불리 	<ul style="list-style-type: none"> · 무역촉진으로 부가가치 증대 · 외국기업 유치를 통한 선진적 기술 및 경영기술 도입가능 · 지역소재 기업의 발전
국내 경제기반의 안정화	<ul style="list-style-type: none"> · 금융산업 미성숙으로 자본 조달 불편 	<ul style="list-style-type: none"> · 금융산업 발달로 자본조달 용이 · 질높은 저렴한 외국상품 수입 으로 물가안정에 기여
물류산업 및 관련산업의 발전	<ul style="list-style-type: none"> · 대량화물 유치가능성 상실 · 물류업체 및 관련 산업의 매출증대기회 상실 	<ul style="list-style-type: none"> · 대량의 화물유치 가능 · 물류업체의 매출증대 · 공·항만시설사용료 수입증가

자료 : KMI, 「우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구」, 2005, p.76. 저자재작성.

3. 자유무역지역의 입지 및 시설요건

자유무역지역의 입지 및 시설기준은 자유무역지역의 설치목표에 따라 먼저 유치가능 업종들을 정할 수 있으며, 세계적으로 균일한 일률적인 기준은 없는 실정이다.

1) 입지요건

첫째, 자유무역지역의 잠재능력 측정이다. 어떤 지역에 자유무역지역을 설치함으로써 성취할 수 있는 기대목표와 그 지역과 국가가 갖는 경제적, 자연적 여건과 잠재능력을 먼저 고려하여야 한다. 여러 가지 능력과 여건에 대한 정확한 예측과 정책적인 조사에 의해 자유무역지역의 개발

시기와 규모 그리고 개발수준 등에 대한 결정이 가능하다. 관세행정상의 적용지역으로부터 차단된 자유무역지역이 설치되고, 그 안에 필요한 편익시설이 구비되어야 한다. 이러한 지역의 면적이 어느 정도나 되어야 하는가는 이 지역 내에서 어떤 경제활동이 예정되어 있는가와 밀접하게 관련이 되며, 필요시 확정될 수 있어야 한다.

둘째, 제도 및 법규의 준비이다. 자유무역지역의 개발을 위해서는 먼저 여러 가지 관련법과 제도 그리고 행정정책 등에 대한 사전정리가 있어야 한다. 대부분의 경우 자유무역지역의 준비는 중·장기적으로 마련되어 10~20년에 걸쳐 존속한다. 자유무역지역에서 세금의 면제 및 자유, 법적 지위, 재무적 준비 그리고 토지나 건물 등에 대한 구체적인 정책이 준비되어야 한다.

셋째, 광범위한 수출시장의 확보이다. 자유무역지역은 결국 제품을 시장에 판매해야 하며, 그 시장은 세계를 대상으로 한다. 국제시장은 그 규모가 막대하고 경쟁이 극심한 점을 감안할 때 자유무역지역은 반드시 시장 확보에 대한 사전적인 조사와 장·단기적인 연구가 있어야 한다.

넷째, 노동력과 수송시설 및 용수의 확보이다. 자유무역지역에서는 상대적으로 저렴한 노동력에 의한 가공무역이 성행한다. 또한 지대를 지원하는 배후시설로서 배후교통망의 확충이 절실히 요구된다. 이와 같은 노동력과 배후 교통망뿐만 아니라 생산 활동에 필요한 건물이나 공업용수, 에너지 등의 공급 시설의 확보 없이는 자유무역지역의 성공은 기대하기가 어렵다.

다섯째, 편리한 공·항만시설과 좋은 입지조건이다. 자유무역지역은 무엇보다도 세계 주요 국가들과 서로 무역을 하는데 적합한 지역에 입지하여야 한다. 즉 육상, 해상, 항공의 교통이 원활한 곳에 입지하는 것이 바람직 할 것이다.

2) 시설요건

일반적인 자유무역지역의 주요시설은 세관·검역·세무·출입국 등 행정관련 사무소와 자유무역지역 관리사무소, 물류·유통시설과 물류·유

통서비스를 위한 정비·수리·지원시설·공장 등 생산시설과 생산서비스를 위한 정비·수리시설, 배후수송망과 복합운송거점시설 등이다.

우리나라 자유무역지역의 시설물에 대한 법적 요건을 간단히 살펴보면, 항만과 그 배후지역의 자유무역지역 지정시 요건은 공간적 조건으로 항만구역 내 화물보관 처리시설 및 인접배후지역의 물류·유통단지 및 산업단지 공간을 포함하도록 한다. 항만시설 운영은 항만법과 신항만건설촉진법의 규정에 의한 사업자가 운영하며, 배후지 물류·유통단지 및 산업단지는 각 시설주 및 관리자가 운영하도록 한다.

항만구역 자유무역시설물은 기본시설(상옥, 창고, 화물터미널, 공장, 국제회의산업, 전시·도매시설, 검역소 등), 지원시설(금융, 보험, 법률, 정보, 업무 사무실과 급유·급수시설, 도로, 수도, 도시철도, 하수도 등)이 있다. 영업형태는 항만구역 내에서 항만운송사업(항만하역사업, 검수사업, 검정사업), 항만운송관련사업(항만운역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업), 관련업체(항만관리업, 항만운영업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박관리업, 복합운송주선업, 도선업, 예선업, 화물운송업, 통관업, 정보통신업, 보세운송업)가 있다. 항만구역 외 배후지에는 화물터미널, 창고업, 복합운송주선업, 유통단지, 산업단지 등이 있다.

한편, 공항과 그 배후지역의 자유무역지역 기본요건은 공항구역 내 화물처리 시설 및 인접배후지역의 물류·유통단지 및 산업단지 공간을 포함한다. 공항시설은 항공법에 의한 사업자가 운영하며, 배후지 물류·유통단지 및 산업단지는 각 시설주 및 관리자가 운영하도록 한다. 공항지역 자유무역지역이 갖춰야 할 시설물은 기본시설(화물장치장, 전시시설, 캐터링공장, 화물터미널, 창고, 공장, 국제회의산업, 전시 및 도매시설, 검역소 등), 지원시설(금융, 보험, 법률, 정보, 업무 사무실과 급유·급수시설, 도로, 수도, 도시철도, 하수도, 항만 등)이 있다.

자유무역지역을 활성화하기 위해서는 지정시 최소한의 기본요건만을 구비한 후 지속적으로 국내외 기업을 유치하여 운영을 확대시키는 것이 바람직하다. 따라서 자유무역의 지정 후 신규시설물 설치 및 운영업체의 등록 및 취소가 매우 편리하게 이루어지도록 해야 하며 자유무역지역에

입주·영업하는 등록업체와 지원업체를 구분하여 부여하는 혜택을 차별화 하는 방안도 검토되어야 한다.

<표 3-3> 자유무역지역의 입지·시설 요건

요건	세부사항
입지	<ul style="list-style-type: none"> · 거점항만·공항과 인접 · 배후수송망과의 연계성과 접근성 우수 · 지리적으로 국제물류거점, 외국인 투자유치, 시장개척에 유리 · 일정규모 이상의 면적이거나 확장가능 면적이 충분한 지역
시설	<ul style="list-style-type: none"> · 화물관련 처리시설 및 배후지 기반시설이 조성·완료되어 있음 · 환적·보관·수송·하역 및 제조·가공 등 시설 및 장비의 완비 · 울타리, 출입구, 세관·검역·세무·출입국관리소 통제시설 설치 완료 · 상·하수도, 전기, 오폐수처리시설, 연계수송거점, 도로 등 · 공·항만과 그 배후지역의 경우 공·항만에 필요한 기본시설과 지원시설을 갖추어야 함

자료 : 이동원, “우리나라 항만개발정책과 평택항 개발방향,” 「제14차 한국항만경제학회 국제학술발표대회」, 1997.

제2절 부산항 신항 배후물류단지 개발계획

오늘날 국제경제 및 물류환경은 국제물류 관리체계를 변화시키고 있다. 특히, 거점물류 네트워크 체제로의 전환은 세계 주요항만들의 다국적 기업 물류기업 유치를 위한 치열한 경쟁을 야기하면서 항만시설의 대형화와 복합화, 항만기능의 다각화와 고도화를 촉진하고 있다. 항만이 단순히 화물의 하역기지가 아닌 국제복합물류기지로서의 역할이 강조되면서 보관, 하역, 조립, 가공, 포장, 통관 및 배송 등의 종합물류기능을 수행할 수 있는 항만배후단지 확충이 절대적으로 요구되고 있는 것이다.

이에 따라 정부에서는 부산 강서구 송정동 및 진해시 용원동 일대에 대규모 신항만을 개발하고 있으며, 배후에 물류단지를 조성하여 국제물류기업 유치를 추진하고 있다.

1. 배후물류단지

항만자유무역지역으로 지정되어 있는 부산항 신항은 대규모 항만개발과 동시에 배후단지를 개발하고 있다. 신항 배후단지는 크게 북측배후단지, 남측배후단지, 서측배후단지(웅동지역)로 구분하여 개발하고 있으며, <표 3-4>와 같이 2020년까지 총 7,890천㎡의 부지를 공급할 계획이다.

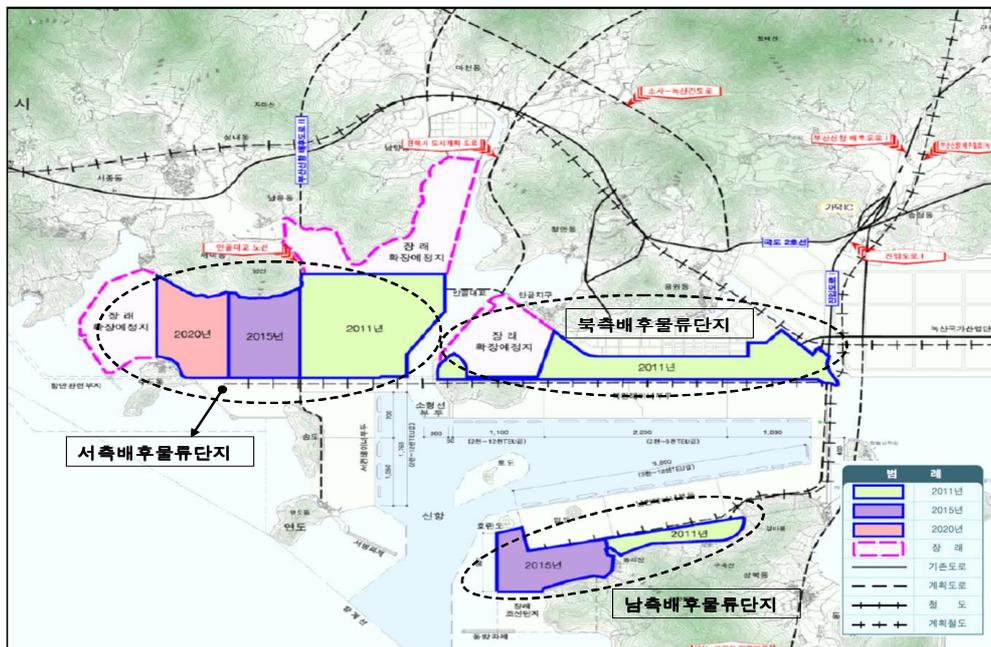
<표 3-4> 부산항 신항 배후물류단지 개발계획

(단위 : 천㎡)

구 분	2011년	2015년	2020년(누계)
합 계	4,650	6,703	7,890
북측배후물류단지	1,703	1,703	1,703
남측배후물류단지	463	1,421	1,421
서측배후물류단지	2,484	3,579	4,766

자료 : 해양수산부 고시 제2006-92호, 「항만배후단지 개발 종합계획」.

<그림 3-2> 부산항 신항 배후물류단지 개발계획



자료 : 해양수산부 고시 제2006-92호, 「항만배후단지 개발 종합계획」.

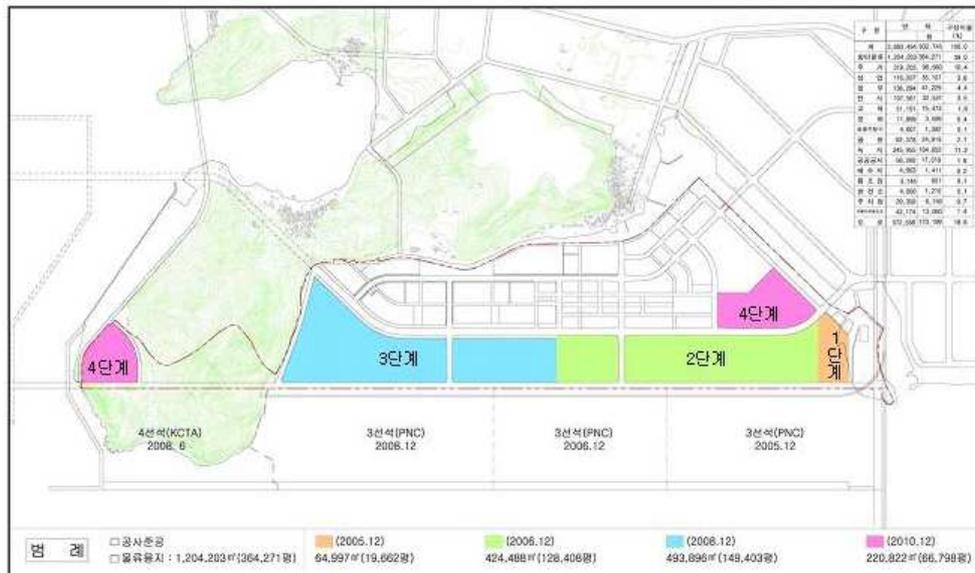
현재 개발 중인 북측배후물류단지는 2011년까지 총 1,703천㎡를 조성할 계획으로 4단계로 나누어 개발 중이며 2007년 현재 2단계 사업이 준공되었다. 전체 1,703천㎡ 중 순수물류용지는 1,204천㎡로서 단계별 개발 계획은 <표 3-5>와 같다.

<표 3-5> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획

구 분	합 계	1단계	2단계	3단계	4단계
조성기간	2005~2010	2005. 6	2006. 12	2008. 12	2010. 12
조성면적 (천㎡)	1,204	65	424	494	221

자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com)

<그림 3-3> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획

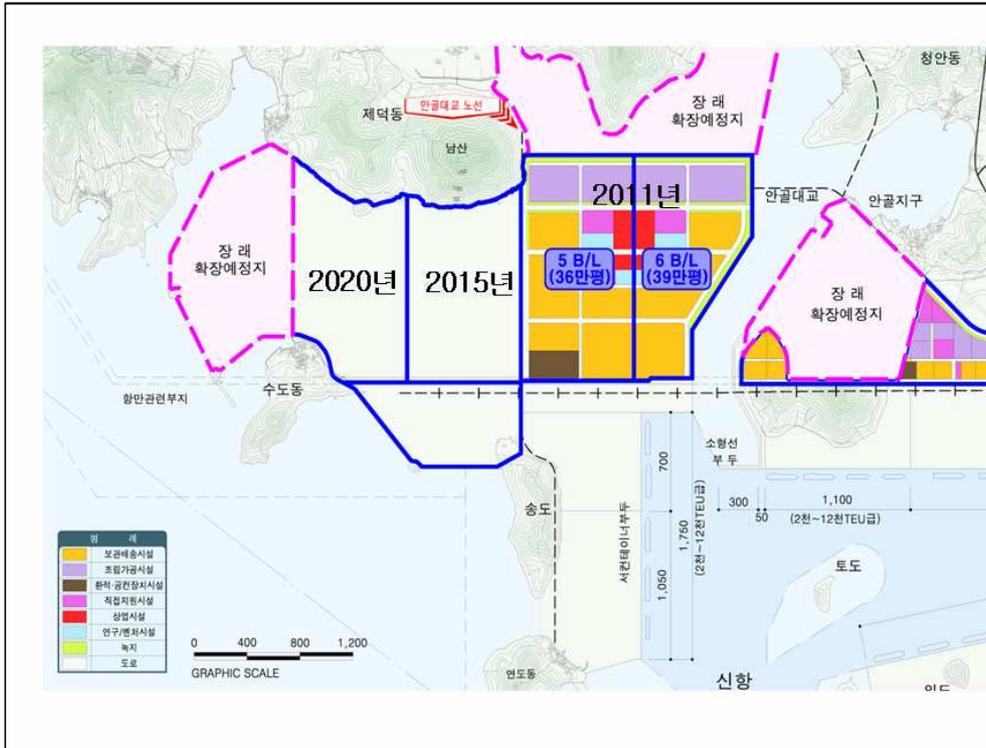


자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com)

남측배후물류단지는 2015년까지 1,421천㎡를 조성할 계획이며 현재 준설토 투기를 위한 호안을 건설 중에 있다. 또한 서측배후물류단지(옹동지역)는 2020년까지 4,766천㎡를 조성할 계획이며, 그 중 1단계로 2011년까지 2,484천㎡를 해양수산부와 부산항만공사가 공동으로 투자하여 개발

할 계획이다.

<그림 3-4> 용동지역 개발계획



자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com)

2. 컨테이너부두

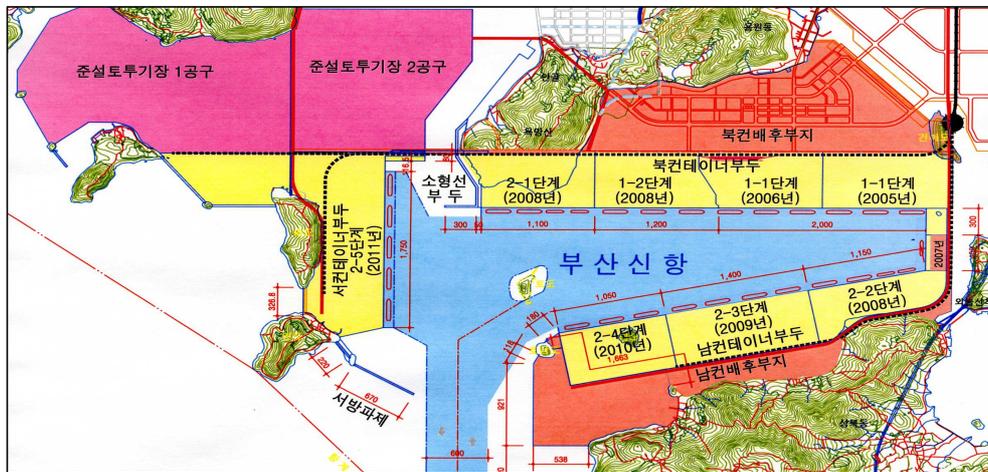
부산항의 만성적인 화물적체를 해소하여 국가경쟁력을 제고하고 21세기를 대비한 동북아 국제물류중심항만을 구축하기 위하여 1996년부터 부산항 신항을 개발하고 있다. 부산항 신항은 부산시 강서구 송정동 및 진해시 용원동 일원에 약 10조원의 사업비를 투입하여 컨테이너부두, 방파제, 배후도로 및 철도 등을 2011년 완공목표로 개발하고 있으며, 특히 부두건설에는 세계 유수의 선사, 터미널운영사 등이 참여함으로써 항만물동량 증대는 물론 신항활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다.

<표 3-6> 부산항 신항 컨테이너부두 개발계획

구 분	계	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
○ 선 석 수	30	3	3	1	11	4	3	5
- 정 부	1	-	-	1	-	-	-	-
- 민 자	16	3	3	-	3	4	3	-
- 부산항만공사	13	-	-	-	8	-	-	5

자료 : 부산항만공사 내부자료.

<그림 3-5> 부산항 신항 컨테이너부두 개발계획



자료 : 부산항만공사 내부자료.

3. 배후 수송망

부산항 신항의 배후수송망은 <표 3-7>과 같이 도로와 철도로 나누어 개발되고 있다. 도로의 경우 제1배후도로는 가덕IC와 초정IC를 연결하는 도로로서 대부분의 구간이 준공된 상태이며, 제2배후도로는 신항 서측에서 밀양JCT에 연결되도록 계획되어 있고, 항만진입도로는 신항에서 제1배후도로와 연결되는 구간으로서 2005년에 준공되었다.

철도의 경우 배후철도는 녹산에서 삼랑진으로 연결되도록 계획되어 있고 항만진입철도는 신항에서 배후철도와 연결되도록 되어 있다. 배후철

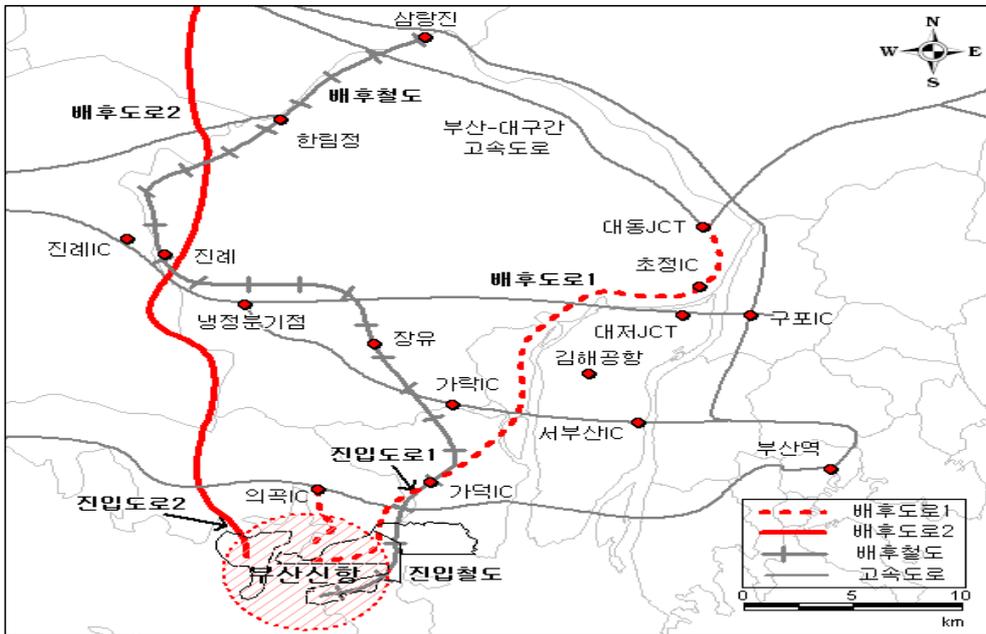
도는 당초 단선이 먼저 개통되고 복선화하는 계획이지만 공사구간에 대한 토지 보상문제로 개통이 지연될 것이 예상된다.

<표 3-7> 부산항 신항 배후수송망 개발계획

사업명	구간	사업기간	사업개요	시행기관	비고
배후도로 I	가덕IC~초정IC	1994~2008	도로 22.9km (4-8차로)	부산시 경남도	일부 준공
배후도로 II	신항~밀양JCT	2007~2011	도로 38.7km (4-6차로)	해양수산부	
진입도로	신항~가덕IC	2002~2005	도로 3.76km (4차로)	해양수산부	준공
배후철도	녹산~삼랑진	1999~2011	철도 38.8km	해양수산부 철도시설공단	
진입철도	신항~녹산	2004~2008	철도 2.9km	해양수산부	

자료 : 부산지방해양수산청 홈페이지(www.pusan.momaf.go.kr).

<그림 3-6> 부산항 신항 배후수송망 개발계획



자료 : 부산지방해양수산청 홈페이지(www.pusan.momaf.go.kr).

제3절 부산항 신항 배후물류단지의 외국인투자 현황

부산항 신항 배후물류단지는 신항 북측, 남측 및 서측으로 나누어 개발되고 있으며 현재 개발 중인 북측배후물류단지의 경우 부지조성 단계에 따라 2005년부터 현재까지 3차에 걸쳐 국내외 기업들이 합작한 총 20개의 컨소시엄이 입주하였고, 이 중에는 34개사의 외국기업이 합작형태로 약 775억원을 투자하였다.

이들 기업에게는 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」에 의거 외국인투자 우대정책의 일환으로 월 m^2 당 40원의 임대료로 최장 50년에 이르는 부지사용권을 보장하고 있다. 그러나 부산항만공사와 체결한 「사업시행을 위한 실시협약」의 사후관리 조항에 따르면 입주기업이 영업개시이후 사업계획서상 목표물량의 일정비율 이상을 창출하지 못하면 임대료를 인상한다는 단서조항이 있으며, 이는 단순투자만 하고 항만물동량 창출에 대한 소극적인 자세를 미연에 방지하고 항만배후물류단지의 활성화를 위한 조치이다.

1차 입주기업 선정은 2005년 11월 3개 컨소시엄이 신청하여 1개 컨소시엄이 선정되었다. 동 컨소시엄에는 국내기업 1개사, 외국기업 2개사로 구성되어 있으며 외국인 투자액은 약 54억원으로서 2007년 7월 운영을 시작하였다. 주로 건축자재, 와인, 생활용품 등을 신항물류센터에서 조립, 라벨링 등 부가가치 물류를 수행하여 일본으로 재수출하는 방식으로 사업을 추진하고 있다. 투자한 외국기업은 화물터미널, 냉동창고 등 보관업과 JR철도와 연계를 통한 복합운송, 내항운송 등 운송업을 같이하는 종합물류업종이다.

1차 입주기업선정의 대표적인 특징으로는 중국 양산항의 개장에 대비하여 경쟁력확보 차원에서 조기에 부지를 조성하고 외국기업을 유치하였다는 것이다.

<표 3-8> 1차 입주기업 현황

합작기업명	컨소시엄 구성현황	자본금 (백만원)	외자규모 (백만원)
부산국제물류(주)	(주)대우로지스틱스 닷재팬 후쿠오카운수	11,000	5,390

자료 : 부산항만공사 내부자료.
주 : 굵은체는 외국기업임.

2차 입주기업선정은 북측배후단지 2단계 조성부지에 2006년 6월 17개 컨소시엄이 신청하여 7개 컨소시엄이 선정되었다. 이처럼 신청율이 높은 것은 신항 배후물류단지에 대한 홍보와 관심이 매우 높아졌다는 것을 알 수 있다. 선정된 7개 컨소시엄에는 국내기업 13개사, 외국기업 13개사로 구성되어 있으며 이중 일본기업 7개사, 중국기업 3개사, 기타지역 3개사로서 외국인 투자액은 약 259억원이고, 2008년 상반기 운영개시를 목표로 현재 물류센터를 건축 중에 있다. 주로 자동차부품, 조선부품, 생필품 등을 신항물류센터를 거점으로 부가가치 물류를 통해 재수출하는 모델을 계획하고 있으며, 특히 LME화물을 주로 취급하는 네덜란드 기업인 스테인웨그는 외국지분을 70%까지 참여하고 향후 사업 확대를 구상하고 있다.

<표 3-9> 2차 입주기업 현황

합작기업명	컨소시엄 구성현황	자본금 (백만원)	외자규모 (백만원)
C&S국제물류센터	천일 정기화물자동차 후지트레이딩 <i>sanyo maritime sam skip B.V.</i> 한국후지쓰	7,900	2,900
부산국제물류(주)	(주)대우로지스틱스 <i>DAT-JAPAN</i> 후쿠오카운수 <i>BIDC-JAPAN</i>	11,000	5,400
SDH국제물류(주)	세방(주) 신화금집단유한공사 동원산업	2,500	1,000
(주)동방물류센터	(주)동방 대련선성국제물류 대련은휘국제화운 태영상선	14,600	2,900
씨스테인웨그동부 디스트리파크부산(주)	<i>C.Steinweg Warehousing(F.E.)Pte Ltd</i> 동부건설(주)	17,100	11,900
퍼스트클래스 로지스틱스(주)	한국도심공항터미널 골드프라임홀딩스리미티드 시모노세키해륙운송 한솔CNS GW국제물류	3,000	600
BND(주)	대한통운 나루인터내셔널 하츠무라제일창고	7,700	1,200

자료 : 부산항만공사 내부자료.

주 : 굵은체는 외국기업임.

3차 입주기업선정은 북측배후단지 3단계 조성부지에 2006년 11월 15개 컨소시엄이 신청하여 12개 컨소시엄이 선정되었다. 선정된 12개 컨소시엄에는 국내기업 20개사, 외국기업 21개사가 합작하였으며, 이 중 일본기업 13개사, 중국기업 7개사, 기타지역 1개사로서 외국인 투자액은 약 463억원이다. 주로 주류, 사무용품, 조선부품, 생필품 등을 재수출하는 모델로 사업구상을 하고 있으며, 특히 냉동·냉장품을 취급하는 기업과 공컨테이너 대여업을 주로 하는 기업이 처음으로 참여하고 있다.

부산항 신항 배후물류단지는 당초의 우려와는 달리 많은 외국기업들이 입주의를 보이고 있으나 한정된 부지 면적으로 수요를 충족하지 못하고 있다. 따라서 충분한 배후부지를 조속히 개발하여 이들 수요에 부응

하고, 상대적으로 입주가 어려웠던 제조업 등도 유치하여 항만물동량 창출을 해 나가야 할 것이다. 이렇게 된다면 외국인 투자도 지속적으로 늘어나게 될 것이며 신항도 활성화 될 것이다.

<표 3-10> 3차 입주기업 현황

합작기업명	컨소시엄 구성현황	자본금 (백만원)	외자규모 (백만원)
보고 COLD(주)	해용공산업(주) <i>H.K.C.K. Corp. Ltd.</i>	10,000	4,800
KCTC&NYK 부산물류센터	KCTC <i>NYK LINE</i>	20,000	9,000
BNS 로지스틱스(주)	봉진종합건설(주) 상해승통유한공사	7,000	700
판토스 신항물류센터	(주)범한판토스 <i>Qingdao Ocean Earth Int'l Logistics Co., Ltd</i> <i>Pantos Logistics(HK) Co., Ltd</i> <i>Pantos Logistics Japan Inc</i>	17,300	3,920
델타 디스트리파크(주)	(주)오리엔트조선 (주)아이바 (주)골드본드엔터프라이즈 (주)도쿄도	23,892	2,450
HCL(주)	현대택배(주)(51%) <i>COSCO Logistics Co., Ltd</i> 현대상선(주) 현대엘리베이터(주)	19,708	1,450
부산신항물류센터 (주)	(주)한진 미쯔이물산 시노트렌스 Korchina Logistics Holdings Ltd. 남성해운 <i>Daiichi Transportation & Terminal Co, Ltd</i>	29,658	5,880
국제종합물류	국제통운(주) <i>DAIEI SHIPPING(주)</i> 희길(상해)국제물류유한공사 태영상선(주)	25,101	2,500
Molax-Seino Logix Distripark Co.,Ltd.	(주)모락스 <i>SEINO LOGIX CO.</i>	10,290	1,000
(주)부산크로스독	(주)맥스피드 STX팬오션(주) (주)포스인터내셔널 로커에버스인터내셔널 재팬스타코퍼레이션	23,405	6,800
지티씨로지스틱스	(주)지티씨 <i>Tianjin Huihang Consolidation Services Co., Ltd</i> (주)골드웨이	7,000	300
Busan Newport Distripark II(주)	대한통운(주) 물코리아(유) 키타자와(주)	25,340	7,450

자료 : 부산항만공사 내부자료.

주 : 굵은체는 외국기업임.

제4장 외국인직접투자 유치확대를 위한 실증분석

제1절 조사개요

1. 조사의 배경 및 목적

부산항 신항 배후물류단지는 자유무역지역으로 지정되어 있고 현재 조성된 북측 단지에 총 34개의 외국기업이 국내기업과 컨소시엄형태로 투자하고 있다. 자유무역지역은 외국인투자유치를 목적으로 하고 있어 항만배후물류단지의 활성화 성공을 위해서는 많은 외국기업의 투자참여가 필수적이라고 할 수 있다..

이러한 배경에서 본 연구에서는 외국기업이 부산항 신항 배후물류단지에 투자하는 목적 및 효과, 개선사항, 기타 건의사항 등을 파악하여 투자시 애로사항 등에 대해 개선하고, 추후 지속적인 투자를 유도하기 위한 방안을 도출하는데 그 목적이 있다.

2. 조사의 대상 및 방법

본 조사는 부산항 신항 배후물류단지에 투자한 외국기업(34개 업체) 전체를 대상으로 설문 조사하였으며, 2007년 9월부터 10월까지 약 2개월간 팩스 및 E-mail을 통해 실시한 결과 30개 업체가 응답하여 88.2%의 회수율을 보였다.

본 조사의 설문지는 국문, 영문, 일문, 중문의 4개 언어로 작성·배포하였으며 표지를 포함한 6페이지로 구성하고 만족도 및 중요도에 대하여 5점~7점 척도로 표시토록 작성하였다(부록 참조).

주요내용으로는 부산항 신항 배후물류단지에 투자한 주된 이유 및 투자 만족도, 향후 사업전망 및 투자 확대 의향, 시급히 개선해야 될 과제 등으로 구성하였다.

<표 4-1> 설문지 회수결과

대상	배포방법	배포수	회수	회수율	유효이용설문
신항배후물류단지 투자 외국기업	E-mail FAX	34	30	88.2 %	30

제2절 설문내용 분석

1. 응답자 특성

1) 업종분류

설문응답자의 업종분류를 보면 물류업이 16개(53%), 운송업이 5개(17%), 포워딩업 및 종합상사가 각각 4개(13%), 창고업이 1개(3%)로 나타났다.

<표 4-2> 업종분류별 현황

업종	업체수	비율(%)
물류업	16	53.3
운송업	5	16.7
포워딩	4	13.3
종합상사	4	13.3
창고업	1	3.4
계	30	100.0

A 3D pie chart illustrating the distribution of respondents by industry. The largest segment is Logistics at 54%, followed by Transport at 17%, Forwarding at 13%, General Trading at 13%, and Warehouse at 3%.

업종	비율(%)
물류업	54%
운송업	17%
포워딩	13%
종합상사	13%
창고업	3%

2) 매출액 규모

매출액이 100억원미만 기업이 6개(20%), 100억원~500억원미만 기업이 9개(30%), 500억원~1,000억원미만 기업이 6개(20%), 1,000억원이상 기업이 9개(30%)로 나타났다. 응답회사의 특성을 보면 종합상사는 상대적으로 매출규모가 다양하지만 운송업과 창고업은 상대적으로 소규모인 것을 알 수 있다.

<표 4-3> 매출액 규모

매출액	업체수	비율(%)
100억원이하	6	20.0
100억원~500억원미만	9	30.0
500억원~1,000억원미만	6	20.0
1,000억원이상	9	30.0
합계	30	100.0

3) 종업원 규모

종업원수가 100명이하 기업이 10개(33%), 100명~500명미만 기업이 12개(40%), 500명~1,000명이하 기업이 2개(7%), 1,000명이상의 기업이 6개(20%)로 나타났다.

<표 4-4> 종업원 규모

매출액	업체수	비율(%)
100명이하	10	33.3
100명~500명미만	12	40.0
500명~1,000명미만	2	6.7
1,000명이상	6	20.0
합계	30	100.0

4) 설문응답자 직급·직위

설문응답자는 임원급이 14명(46%), 부장 또는 차장이 11명(37%), 과장이 5명(17%)이었다. 본 조사가 방문에 의한 직접조사가 아니라 메일에 의하여 실시한 조사라는 것과 응답자의 신분이 다양한 점을 고려하면 업체의 대표성을 지닌 공식의견이라기보다는 업체 종사자의 일반적인 의견이라고 추측된다.

<표 4-5> 응답자의 직급·직위

직급·직위	인원수	비율(%)
과장급 이하	5	16.7
차장·부장급	11	36.7
임원급이상	14	46.6
합계	30	100.0

2. 분석 결과

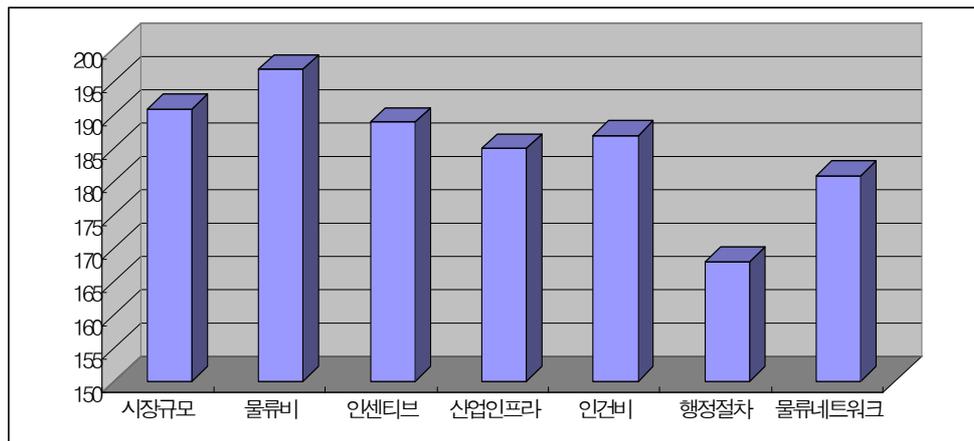
1) 투자 시 고려 요소

외국투자가는 항만배후물류단지에 투자시 일반적으로 물류비 절감 정도, 단지배후의 시장규모 및 성장잠재력, 정부의 인센티브 수준 등의 순으로 고려할 부분이라고 응답하였으나, 이외에도 산업인프라시설 구비정도, 노동력의 수준, 행정규제 정도 등 전반적인 여건도 매우 중요한 것으로 나타났다. 이는 투자결정시 관련된 제반 여건들이 모두 중요하며 어느 한 부문이라도 미흡할 경우 투자를 보류할 수도 있다는 것을 알 수 있다.

<표 4-6> 항만배후물류단지에 대한 투자 시 주요 고려 요소

구 분	빈도(가중점수)	비율	우선순위
시장규모 및 성장잠재력	191	14.72	2
물류비 절감	197	15.18	1
정부의 인센티브	189	14.56	3
산업인프라 시설	185	14.25	5
노동력의 수준 및 인건비	187	14.41	4
행정절차 및 행정규제	168	12.94	7
글로벌 물류네트워크 구축 가능성	181	13.94	6
합계	1,298	100	

<그림 4-1> 항만배후물류단지에 대한 투자 시 주요 고려 요소



2) 투자 이유

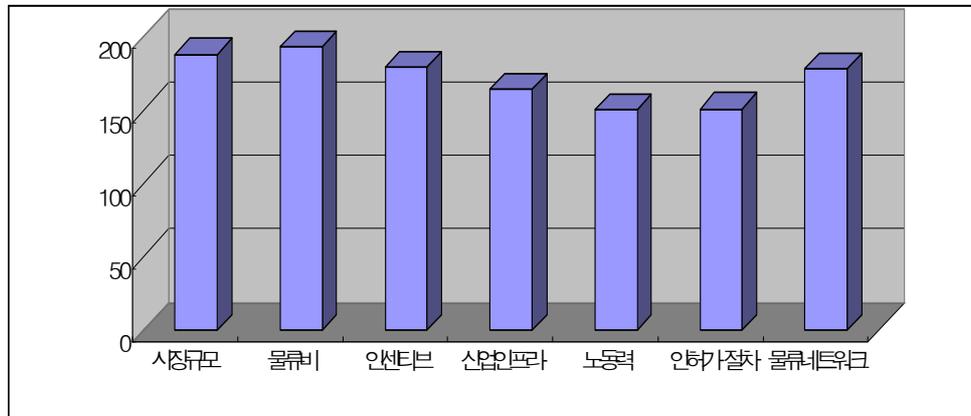
외국투자자들이 부산항 신항 배후물류단지에 투자하는 주된 이유는 물류비 절감, 시장규모 및 성장잠재력 요소가 가장 높게 나타났으며 정부의 인센티브, 글로벌 물류네트워크 구축 가능성이 높게 평가된 것으로 나타났다. 그러나 산업인프라시설, 인허가 절차, 노동력 수준 등에 대해

서는 상대적으로 낮게 나타나 이 부분에 대한 정책 강화가 필요한 것으로 파악되었다.

<표 4-7> 부산항 신항에 투자한 주된 이유

구 분	빈도(가중점수)	비율	우선순위
시장규모 및 성장잠재력	188	15.63	2
물류비 절감	193	16.04	1
한국정부의 인센티브	179	14.88	3
잘 구축된 산업인프라 시설	164	13.63	5
고도의 기술을 지닌 노동력	150	12.47	7
신속한 인허가 절차	151	12.55	6
글로벌 물류네트워크 구축가능성	178	14.80	4
합계	1,203	100	

<그림 4-2> 부산항 신항에 투자한 주된 이유

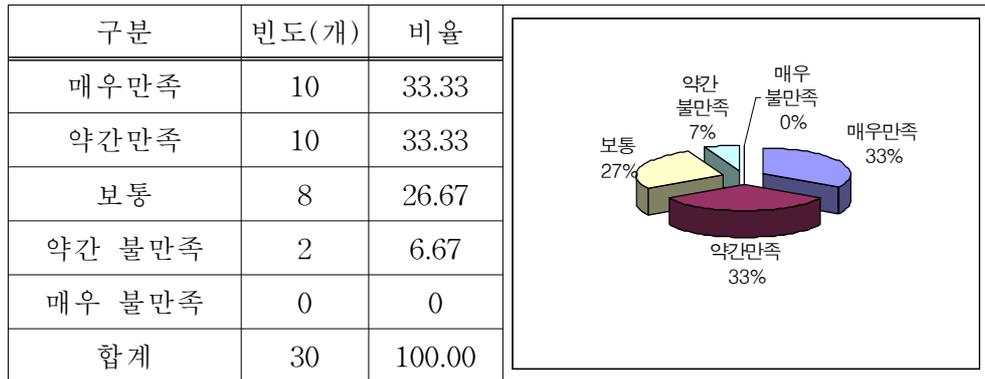


3) 투자 결정 만족도

부산항 신항 투자 결정에 대한 만족도에 대하여 외국투자자의 66%에 해당하는 20개 업체에서 투자 만족을 보인 반면, 약 7%가 불만족을 표

시험에 따라 대체적으로 만족하는 것으로 나타났다. 외국투자가 중 일본 기업은 2개사, 중국기업은 6개사가 투자에 매우 만족하는 것으로 나타났다.

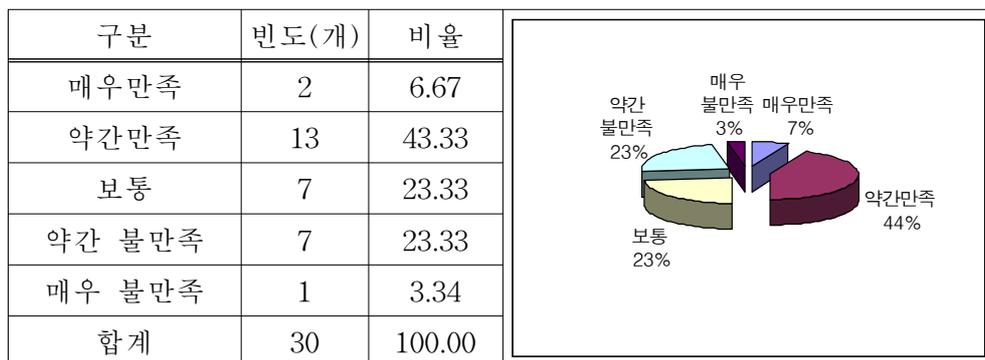
<표 4-8> 투자결정 만족도



4) 물류환경 만족도

부산항 신항의 물류환경 만족도 질문에는 외국투자자의 50%인 15개사가 만족을 나타냈으며, 26%인 8개사가 불만족을 나타내었다. 불만족을 나타내는 외국투자자는 부산항 신항 산업인프라가 조성되지 않은 것에 대한 불만을 나타낸 것으로 판단된다.

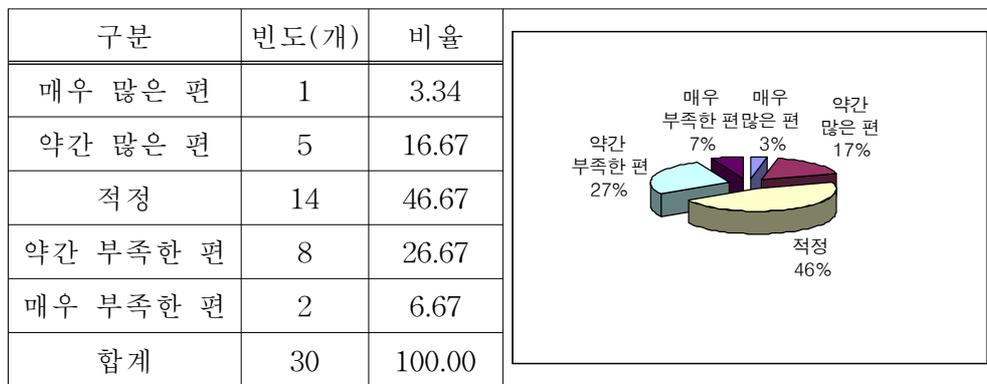
<표 4-9> 물류환경 만족도



5) 토지면적의 적정성

부산항 신항에 임대받은 토지면적의 적정성에 대한 질의에 대한 외국 투자가의 63%인 19개사가 임대받은 토지면적이 적당하다고 의견을 나타내었으며, 34%인 10개사는 부족하다고 의견을 제시하였는데, 특히 일본, 중국기업은 임대받은 토지면적이 부족하다고 하였으나, 기타지역의 외국기업은 지금 임대받은 토지가 적정한 것으로 나타났다.

<표 4-10> 임대받은 토지면적의 적정성

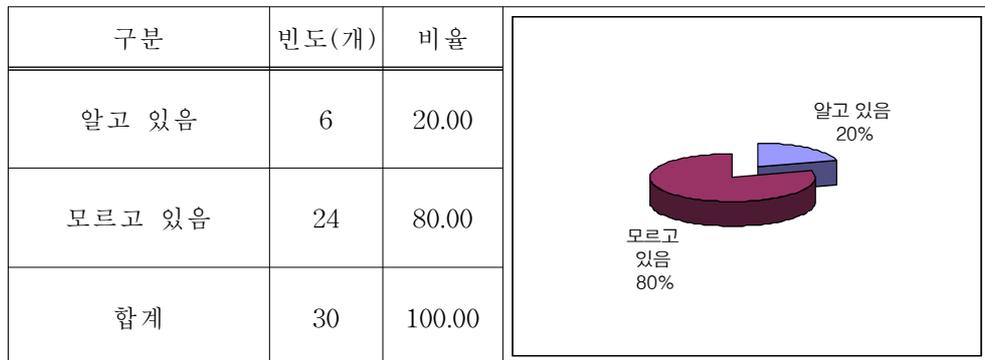


6) 정부의 『의사결정 지원시스템』 인지도

정부(해양수산부)에서 제공하고 있는 『물류거점 선정을 위한 의사결정 지원시스템(OptiLogis 프로그램)』을 알고 있는 외국투자가는 20%인 6개사만 알고 있으며, 24개사는 전혀 알지 못하는 것으로 나타났다. 또한 OptiLogis 프로그램을 알고 있는 외국투자가도 프로그램을 활용을 하지 않는 것으로 나타났다.

따라서, 동 시스템을 보강하여 적극 활용할 수 있도록 적극적인 홍보가 필요하다 하겠다.

<표 4-11> OptiLogis 프로그램의 인지도

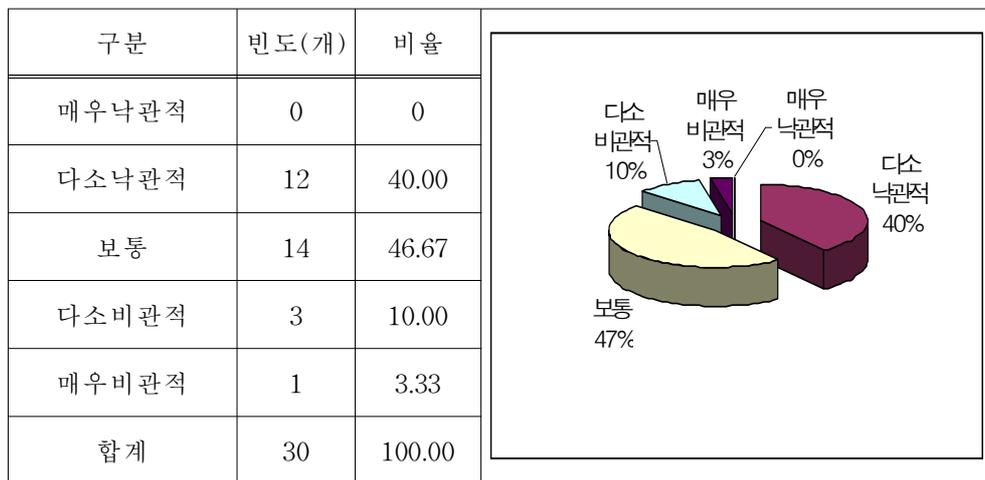


7) 투자한 사업에 대한 향후 전망

(1) 단기전망(사업개시후 3년간)

부산항 신항 배후물류단지에 사업 개시후 3년간에 대한 외국투자가의 의견은 사업추진에 있어 산업인프라 부족, 선사 기항 등 여러 가지 사업추진에 애로가 발생할 것으로 판단하고 있으며, 이로 인해 단기전망에 대해서는 보통적인 입장을 나타내고 있다.

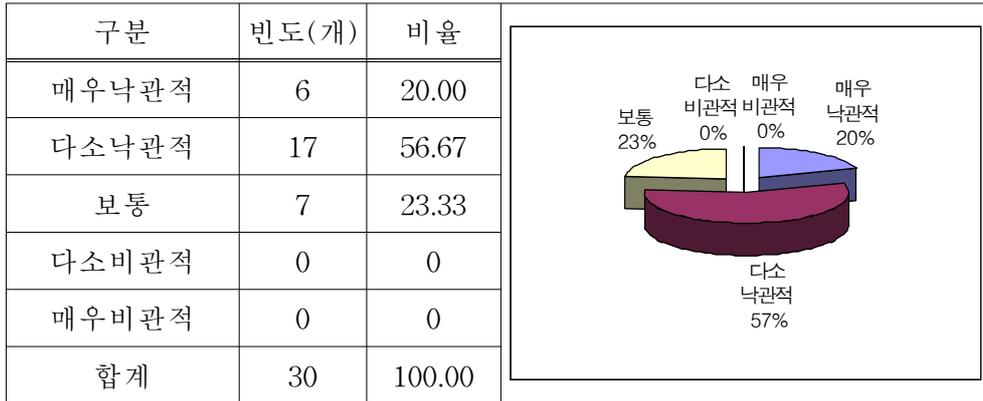
<표 4-12> 단기전망



(2) 중기전망(4년~10년)

부산항 신항 운영이 본격적인 궤도에 오르는 시기인 사업개시 후 4년 이후인 중기전망에 대해서는 외국투자가의 77%인 23개사가 낙관적으로 전망하였다.

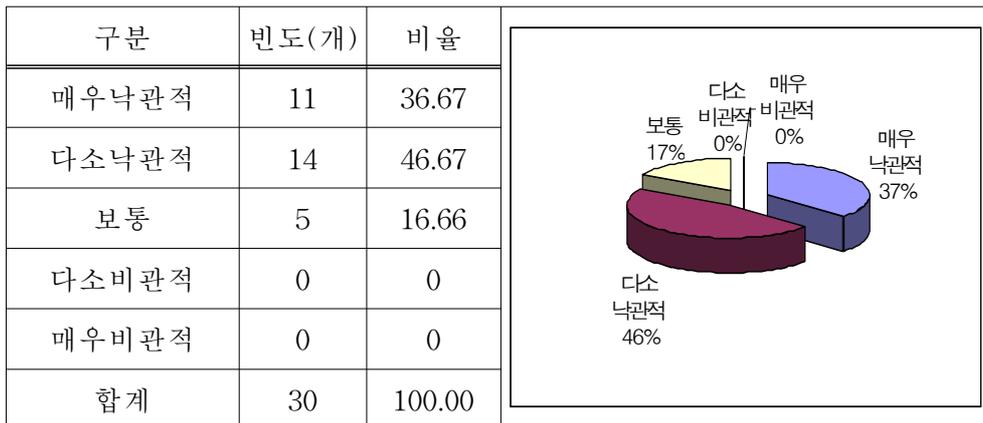
<표 4-13> 중기전망



(3) 장기전망(10년 이후)

부산항 신항 운영이 활성화되는 시기인 장기전망에 대해서는 83%인 25개사가 낙관적으로 보고 있는 것으로 나타났다.

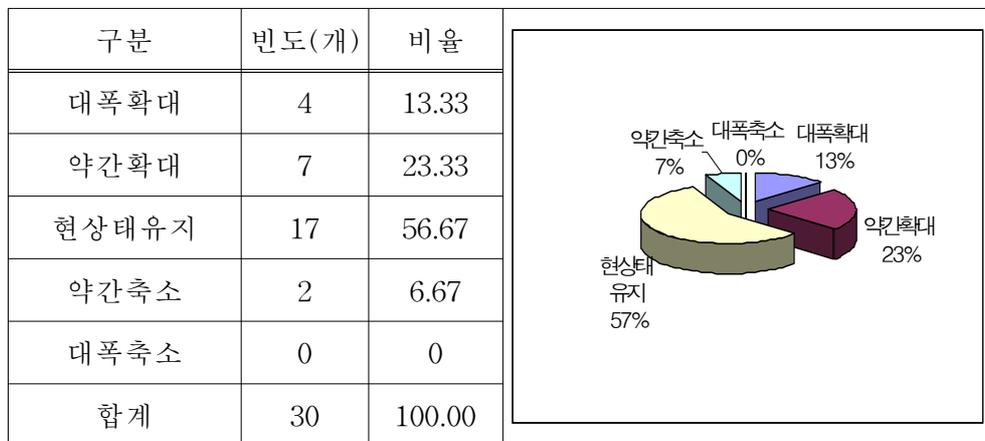
<표 4-14> 장기전망



8) 투자 확대 의향

향후 부산항 신항 배후물류단지에 투자 확대 의향에 대한 질문에 외국 투자자의 57%인 17개사가 현상태유지, 36%인 11개사가 투자확대를 할 의향이 있는 것으로 나타났다. 이를 볼때 외국투자자는 부산항 신항 배후물류단지에 대한 투자확대의향에 대하여 긍정적인 반응을 나타낸 것으로 판단된다.

<표 4-15> 투자 확대 의향



9) 투자 권유 의향

타기업에게 부산항 신항 배후물류단지에 투자를 권유할 의향이 있는지에 대한 질문에 권유는 43%, 보통이 54%로 대부분의 기업들이 타기업에게 권유할 의향을 보임으로써 부산항 신항 배후물류단지가 투자 가치가 있음을 나타내고 있다.

<표 4-16> 타기업에 신항배후물류단지 투자를 권유할 의향

구분	빈도(개)	비율
적극권유	6	20.00
약간권유	7	23.33
보통	16	53.34
권유안함	1	3.33
적극말립	0	0
합계	30	100.00

구분	비율
보통	54%
약간권유	23%
권유안함	3%
적극권유	20%
적극말립	0%

10) 중점 개선과제

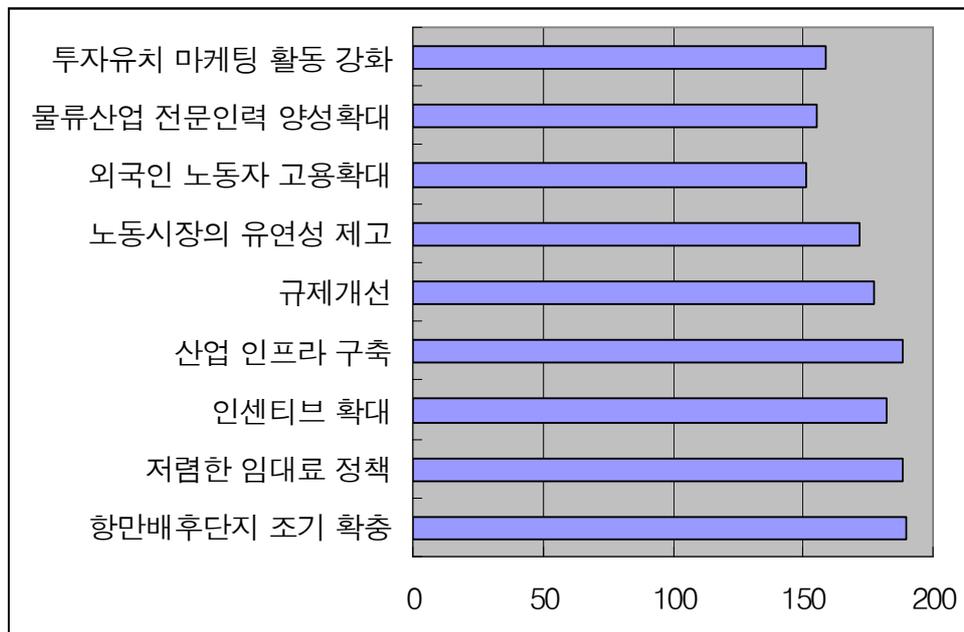
부산항 신항 배후물류단지의 투자유치확대를 위해 가장 중점을 두고 추진해야 할 개선과제에 대한 질문에는 항만배후단지 조기 확충, 저렴한 임대료, 산업인프라 구축, 다양한 인센티브 확대 등이 가장 시급한 것으로 나타났고, 행정절차 및 규제개선, 노동시장의 유연성 제고 등이 다음 순으로 나타났으며, 마케팅 활동 강화, 전문인력 양성, 외국인노동자 고용확대 등은 상대적으로 개선 요구가 낮은 것으로 나타났다. 그러나, 전체적으로 보면 모든 요소들 간의 비율이 비슷한 것으로 나타나 전반적으로 개선이 필요하다는 것을 알 수 있다.

이를 종합해 보면 부산항 신항 배후물류단지의 투자유치 활성화를 위해서는 다양한 정책들이 개선되어야 하나, 무엇보다도 우선 단지 및 인프라시설 조기확충이 매우 절실한 것으로 나타나고 있어 이에 대한 대책이 시급하다고 할 수 있고, 저렴한 임대료 정책도 한시적인 것이 아니라 지속적으로 유지하는 정책이 필요한 것으로 판단된다.

<표 4-17> 투자유치확대를 위해 추진해야 할 중점 개선과제

구 분	빈도(가중점수)	비율	우선순위
항만배후단지 조기 확충	190	12.16	1
저렴한 임대료 정책	188	12.04	2
다양한 인센티브 확대	182	11.65	4
산업 인프라 구축	188	12.04	2
복잡한 행정절차 및 규제개선	177	11.33	5
노동시장의 유연성 제고	172	11.01	6
외국인 노동자 고용확대	151	9.67	9
물류산업 전문인력 양성확대	155	9.92	8
투자유치 마케팅 활동 강화	159	10.18	7
합계	1,562	100	

<그림 4-3> 투자유치확대를 위해 추진해야 할 중점 개선과제



제5장 외국인직접투자 유치 활성화 방안

동북아 물류중심항만을 표방하고 있는 우리나라 항만은 항만배후에 종합물류단지를 확보하지 못하고 있는 실정이었으나, 부산항 신항 개발시 항만배후단지의 중요성이 부각되어 우리나라에서는 처음 부두개발과 동시에 항만배후단지가 개발되었다. 항만배후단지에 외국기업을 유치하는 목적은 물동량 확보를 통한 항만 활성화 및 물류거점기지 구축은 물론 국내경제에 미치는 경제적 파급효과를 극대화하여 지속적인 경제발전을 도모하는 것이라 할 수 있다. 이를 위해서는 배후단지에 입주 가능한 외국기업의 요구사항을 파악하고 이를 만족시킬 수 있는 법·제도적 정책 마련을 통해 공격적이며 지속적인 기업유치 전략을 수립하여야 한다.

부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 유치활성화 전략으로서는 실증분석 결과를 볼 때 크게 시설 및 물류서비스 측면, 비용절감 측면, 제도개선 및 마케팅활동 측면으로 나누어 살펴볼 수 있다.

제1절 시설 및 물류서비스 측면

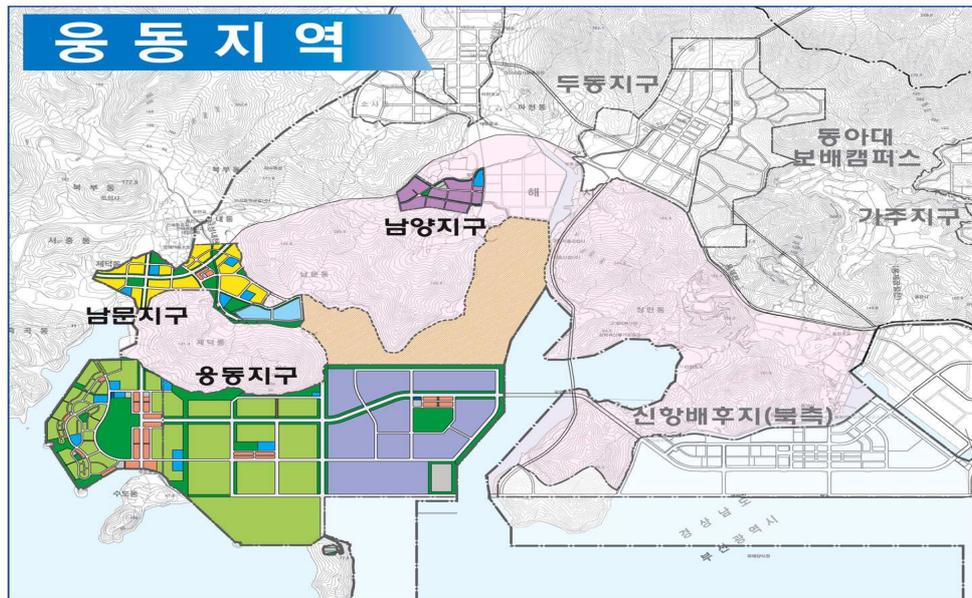
1. 부지확보 및 기반시설 확충

배후물류단지에 입주하는 외국기업은 그 사업의 특수성에 따라 대규모 부지를 필요로 하기 때문에 개장 초기부터 저렴한 물류용지가 확보될 수 있도록 하여야 할 것이며, 대형물류기업일수록 향후 이용 가능한 부지확장성이 입지 선정시 중요한 요인으로 작용되고 있다. 또한 부산항 신항 배후물류단지에는 일본기업의 관심도가 높아지고 있으므로 입주수요 증가에 대비해야 한다. 다시 말해 부산항 신항 배후물류단지의 경쟁력은 정부 및 부산항만공사가 어느 정도 규모의 배후물류단지를 매입 또는 개발하여 얼마만큼 경쟁력 있는 임대료로 제공하느냐에 따라 달라질 수 있을 것이다. 정부와 부산항만공사에서는 이러한 제반사항을 고려하여 현재 신항 북측배후부지, 남측배후부지, 서측배후부지(웅동지역)에 배후물류단지 조성을 위한 개발계획을 수립하고 개발 중에 있다.

그러나 외국물류기업과 국내물류기업간의 협작을 통한 시너지효과와 기업활동을 지원하기 위한 클러스터 구축 등을 위해서는 보다 많은 부지를 확보하여 이에 대비하여야 할 것이다. 따라서 부산항 신항 배후의 부산·진해경제자유구역 및 인근지역을 추가로 개발을 서둘러야 할 것이며, 녹산 및 신호산업단지와의 연계하여 개발할 필요가 있다.

또한 배후물류단지의 경쟁력은 항만의 활성화 정도와 관련이 매우 크므로 신항 건설이 계획대로 차질 없이 추진되어야 할 것이며 항만과 내륙을 연결하는 배후도로, 철도 등 배후 인프라시설도 조속히 갖추어져야 할 것이다.

<그림 5-1> 부산·진해 경제자유구역 옹동지역



자료 : 부산진해경제자유구역청 홈페이지(www.bjfez.go.kr).

2. 원활한 물류서비스 제공

부산항 신항 배후물류단지 활성화와 외국기업 투자유치 확대를 위해서는 입주기업의 원활한 물류활동 지원이 필수적이다. 이를 위해서는 먼저

물류센터와 소비시장을 연결하는 선박서비스 항로를 확충하여야 하고, 경쟁력 있는 피더 네트워크를 구축해야 한다. 일본과의 피더 네트워크는 비교적 잘 구축되어 있지만 일본 서안지역 항만과의 피더망은 보다 더 확충되어야 할 것이며, 특히 중국 및 동남아시아 항만과의 피더 네트워크 활성화를 위해서는 정부의 정책적인 지원이 뒷받침되어야 할 것이다. 또한 기존 부산항과는 달리 신항에는 아직까지 피더 네트워크가 구축되어 있지 않으므로 피더선부두 확충, 하역요율 차별화 등 피더 네트워크 활성화를 위한 다양한 지원정책이 필요하다 하겠다.

그리고 부산항 신항 배후물류단지에 입주할 외국기업의 경우 물류서비스를 위탁할 전문적인 국내물류기업 확보 여부가 입주에 대한 의사결정에 큰 영향을 미치고 있다. 그러나 국내물류기업의 현 주소는 외국기업이 기대하는 수준이상의 종합적인 물류서비스를 제공할 수 있는 기업이 매우 한정적이라고 할 수 있다. 따라서 이러한 전문적인 물류서비스를 제공할 수 있는 종합물류기업을 집중적으로 육성해야 할 것이며, 이를 통해 국내 물류기업의 국제적인 경쟁력을 제고 하여야 할 것이다. 또한 이러한 국내기업들이 부산항 신항 배후물류단지에 입주할 수 있도록 세제 혜택 등 외국기업에 상응하는 다양한 지원을 함으로써 외국기업과의 연계성을 통해 외국인투자 유치에 기여할 수 있을 것이다.

또한 배후물류단지 입주기업의 원활한 물류활동을 위해서는 차량 및 화물 등의 반출입정보 등을 실시간으로 제공할 수 있는 종합정보시스템이 구축되어야 할 것이다. 이를 위해 부산항만공사에서는 2007년부터 시스템을 개발하고 있으나 보다 빠른 시일 내에 구축함은 물론 체계적인 운영을 위한 준비를 철저히 하여야 할 것이다.

제2절 비용절감 측면

1. 저렴한 배후물류단지 임대료

배후물류단지 임대료는 입주기업 측면에서 비용절감에 가장 민감한 요소로 나타났으며, 그 수준은 타 경쟁항만에 비해 경쟁력을 가진 요율수준이 필수적이라고 말할 수 있다. 부산항 신항 배후물류단지는 민간사업자인 부산신항만(주)로부터 사업권을 인수한 부산도시공사에 의해 개발·임대시 경쟁항만에 비해 현저히 높았으나, 정부와 부산항만공사가 신항 활성화를 목적으로 물류용지를 매입하여 개발하면서 저렴한 임대료 정책을 필수 있는 기반이 마련되었다.

또한 부산항 신항 배후물류단지는 자유무역지역으로 지정되어 해양수산부는 2004년 7월 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」 제17조 제2항의 규정에 의하여 항만자유무역지역의 입주기업 등에게 임대하는 국유의 항만배후단지 및 건물에 적용할 임대료를 <표 5-1>과 같이 공고하였으며, 2007년 7월에 동 지역의 임대료를 같은 수준으로 계속 유지하는 것으로 재공고하였다. 이에 따라 부산항만공사가 소유한 부지도 정부와 같은 수준의 임대료를 징수하기로 결정하여 기업유치에 힘쓰고 있다.

<표 5-1> 항만자유무역지역 항만배후단지 임대료

항 만	조 건		임 대 료	적용 기간
부산항 항만배후단지	기본 임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	m ² 당 월 300원	3년
	우대 임대료	· 외국인투자기업중 자유무역지역법상의 물류업 종을 영위하는 기업	m ² 당 월 150원	
	공사가 임대료	· 입주기업중 자유무역지역 지정목적에 부합하 지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
부산항 신항개발지구 항만배후단지	기본 임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	m ² 당 월 260원	3년
	우대 임대료	· 외국인투자기업중 자유무역지역법상의 물류업 종을 영위하는 기업	m ² 당 월 40원	
	공사가 임대료	· 입주기업중 자유무역지역 지정목적에 부합하 지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	

자료 : 해양수산부 공고 제2007-215호(2007. 7. 30.).

특히 외국인투자기업에 대해서는 <표 5-1>과 같이 우대임대료를 적용하여 더 많은 외국기업이 부산항 신항 배후물류단지에 투자하도록 유도하고 있다. 이런 정책으로 부산항 신항 배후물류단지는 <표 5-2>와 같이 외국 경쟁항만들에 비해 현저히 저렴한 임대료를 적용시킬 수 있었다.

그러나 현 임대료정책은 매 3년마다 재공고하도록 되어 있어 외국기업이 투자 결정하는데 불안요소로 작용하고 있어 현재의 임대료 수준을 지속적으로 유지한다는 정책제시가 필요하다 하겠다.

<표 5-2> 외국 경쟁항만 배후단지 임대료 수준

(단위 : 천원/㎡·년)

항만별	부산항신항	싱가폴	상하이	로테르담	심천
임대료	기본 : 3.12 우대 : 0.48	38	12	18	84

자료 : 부산항만공사, 「부산신항 배후단지개발 연구」, 2005.

2. 조세혜택 및 인센티브 확대

부산항 신항 배후물류단지에 입주하는 기업의 주요한 목적 중 하나는 물류비용을 절감하여 비용경쟁력을 높이기 위한 것이라고 말할 수 있다.

현재 부산항 신항 배후물류단지에 입주한 외국인투자기업에 대하여 <표 5-3>과 같이 다양한 조세인센티브를 제공하고 있다. 물류업종이며 500만불 이상을 투자한 경우에는 법인세, 소득세, 취·등록세 등을 3년간 100%, 그 후 2년간 50%를 감면하고 있으며, 입주기업의 자유무역지역 반입 외국물품에 대해서 관세가 면제되고, 또한 입주기업이 반입한 내국 물품 및 자유무역지역내 기업간 거래에 대해서는 부가가치세 영세율이 적용된다. 이와 같은 조세 인센티브는 입주기업에게 매력적인 조건으로 인식되고 있으나, 수혜조건인 외국자본이 5백만불이 되어야 하므로 실질

적인 수혜기업의 수는 많지 않을 것으로 생각된다. 따라서 부산항 신항 배후물류단지에 입주하는 기업 대부분이 혜택을 받을 수 있도록 수혜조건을 완화하여 입주 매력도를 제고하여야 할 것이다.

또한 외국기업은 비용절감의 방편으로 부산항 신항 배후물류단지를 경유하는 화물에 대해서는 이중관세 부과방지를 요구하고 있다. 우리나라와 같이 동북아 물류중심항만을 표방하고 있는 중국, 일본의 경우 중국에서 일본으로 수출되는 화물에 대하여 일반특혜관세를 적용하여 물류비절감에 효과를 주고 있으나 부산항 신항 배후물류단지에서 가공·포장되어 일본으로 수출되는 화물에 대해서는 특혜관세가 적용되지 않아 오히려 부산항 신항 배후물류단지를 경유하는 것이 물류비용을 상승시키는 요인이 되고 있다. 따라서 부산항 신항 배후물류단지에서 가공·포장되어 일본으로 수출되는 화물에 대해 일반특혜관세 적용이 가능토록 조속한 시일 내에 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다. 만약 일반특혜관세의 적용이 불가능하다면, 중국과 일본간 일반특혜관세가 적용되어 절감되는 비용보다 부산항 신항 배후물류단지를 경유하여 절감되는 타 물류비용이 더 크다는 것을 중국 및 일본 물류기업에게 적극적으로 홍보하여야 할 것이다.

<표 5-3> 자유무역지역 인센티브 제도

직접세 감면	
감면대상	- 1천만달러이상 투자 외국 제조기업 - 5백만달러이상 투자 외국 물류기업
감면내용	- 법인세, 소득세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세를 3년간 100% 면제, 이후 2년간 50%감면 (외국인투자촉진법 제9조 및 조세특례제한법 제121조의2)
간접세 면제 및 환급	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 입주업체의 FTZ반입 외국물품에 대해 관세 면제 ○ 입주기업체가 반입한 내국물품 및 FTZ내 기업간 거래에 대해서는 부가가치세 영세율 적용 ○ 임시수입부가세, 주세,특별소비세, 교통세, 농특세, 교육세 면제 (자유무역지역법 제45조) 	
임대료	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 우대임대료 적용(외국인투자기업 중 자유무역지역법상의 물류업종을 영위하는 기업)(자유무역지역법 제17조) <p><고시기준></p> <ul style="list-style-type: none"> - 부산항 감천배후단지 : 연간 약 150원/m² · 월 - 부산항 신항배후단지 : 연간 약 40원/m² · 월 	
물류활동 신고절차 간소화	
<ul style="list-style-type: none"> ○ FTZ내에서는 등록업체간의 물품이동 및 양도, 외국 물품의 사용/소비 및 보수작업 등 각종 부가가치 물류활동에 대한 세관신고 절차 간소화 	

제3절 제도개선 및 마케팅활동 측면

1. 복잡한 행정절차 및 규제 개선

외국기업이 부산항 신항 배후물류단지에 투자함에 있어 복잡한 행정절

차 및 규제 개선이 필요하다고 지적하고 있다. 우리나라의 외국인 투자환경은 정부의 정책적인 노력으로 최근에 많이 향상되고 있다. 1998년 「외국인투자촉진법」을 제정하여 세제 및 금융상의 지원, 인센티브 제공, 행정시스템 개편, 외국인투자지역의 설치 등 제도적 장치를 마련하였고, 외국인투자 제한조치도 지속적으로 완화하고 있다. 또한 대한무역투자진흥공사(KOTRA)의 역할을 확대하여 외국인투자 유치업무를 전담하는 외국인투자지원센터(Invest KOREA)를 설립하여 외국투자가들에 대한 투자상담, 행정지원, 사후지원은 물론 유관기관과의 협조체계 구축 등 광범위한 외국인투자 유치활동을 하고 있고, 특히 프로젝트 매니저(PM) 제도를 도입하여 투자상담과 인·허가 발급에서부터 사업을 개시할 때까지 모든 과정을 One-Stop으로 제공함으로써 투자환경 개선을 위해 노력을 해오고 있다.

그러나 이러한 정책적·제도적 개선노력의 효과를 높이기 위해서는 정책을 효율적으로 수행할 수 있는 전문인력의 양성은 물론 담당공무원에 대한 교육이 필요하며, 정부기관과 지방기관간의 유기적인 협력체계가 강화되어야 할 것이다.

부산항 신항 배후물류단지는 자유무역지역과 경제자유구역으로 중복 지정되어 있어 법률적용의 혼란이 초래되고 있어 이를 통합하여 하나의 특구형태로 운영함으로써 관련 정책의 일원화가 바람직할 것이며, 경제자유구역의 투자유치활성화를 위해서는 투자유치활동과 관련된 모든 업무를 독립적으로 수행할 수 있도록 경제자유구역청의 행정적·재정적 독립이 필요하다 하겠다.

2. 물류산업 전문인력 양성 확대

부산항 신항 배후물류단지가 활성화되기 위해서는 세계유수의 물류기업을 유치하여야 하며, 이러한 기업들은 고객의 다양한 요구를 충족시켜 줄 수 있는 고도화되고 전문화된 물류서비스 제공을 위해 전문인력 확보가 필수적이다. 외국인투자기업은 일부 핵심인력을 제외하고는 대부분의

인력은 국내인력으로 충당하게 되나, 우리나라는 외국어 구사능력을 갖춘 전문물류인력이 매우 부족한 상태이다. 네덜란드, 싱가포르, UAE 등이 글로벌기업이 선호하는 국제물류거점으로 인식되고 있는 것은 물류인력의 외국어 구사능력이 뒷받침되고 있기 때문이라 할 수 있다. 따라서 각 대학 및 연구소에서는 전문물류인력 양성을 위한 프로그램을 확대하여 인재를 배출하고 기업들은 산학연 협력을 통한 지역인재 활용에 적극 나서야 할 것이다. 또한 단지 내 근무자에 대한 지속적인 연수교육을 위해 물류전문 연수기관의 설립도 적극 추진되어야 할 것이다.

3. 노동시장의 유연성 제고

부산항 신항 배후물류단지에 투자한 외국기업들은 한국노동시장의 유연성 제고에도 큰 관심을 보이고 있다. 우리나라에 대한 외국기업의 투자 동기는 1990년대 이전에는 상대적으로 낮은 임금과 양질의 노동력 때문이라 할 수 있으나 이후에는 시장의 구매력이나 전략적 거점으로서의 위치 때문에 투자하는 것으로 나타나고 있다. 이와 같이 투자동기가 변하고 있음에도 불구하고 여전히 노사관계의 불안정을 이유로 투자를 망설이고 있는 것이 현실이며 투자결정에 있어 중요한 요소로 판단하고 있는 것이다.

부산항 신항 배후물류단지에는 2007년도에 1개 기업이 운영 중에 있으며 2008년도부터는 6개 기업이 추가로 운영할 예정으로 있으나, 실제로 항운노조가 노무독점권을 주장하며 노조원 채용을 요구하고 있어 마찰이 발생하고 있으며, 이에 따라 외국투자자들이 투자를 철수하는 것도 심각하게 검토하고 있다.

따라서 부산항 신항 배후물류단지의 투자유치 활성화를 위해서는 항운노조원이 아닌 기업의 상시고용체제로 운영되어 노사간의 안정이 시급하다 할 수 있으며, 이를 위한 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다.

4. 투자유치를 위한 마케팅활동 강화

부산항 신항 배후물류단지의 외국인투자 유치를 확대하기 위해서는 외국기업을 대상으로 마케팅활동을 강화하여야 한다. 이를 위해 정부와 부산항만공사에서는 차별화된 전략으로 직접 찾아가서 하는 맞춤형 마케팅을 추진하고 있으나 아직 초보적인 수준이라 할 수 있다. 차별화전략은 외국기업의 투자목적에 따른 사업형태, 즉 물류비용 절감형, 부가가치 물류기능 활용형, 생산·소비시장을 위한 물류센터 설치형 등에 따라 그에 걸 맞는 전략을 수립하고 홍보하는 것이라 할 수 있다. 경쟁항만에서 제공하고 있는 다양한 인센티브 중에서 차별화가 가능하며 투자를 유도할 수 있는 효과적인 인센티브 영역을 발굴하여 적극 홍보하는 것이 필요하다. 또한 기 투자한 기업과의 마케팅 협력을 통한 유치활동을 전개하여야 하며, 현재 외국기업과 네트워크를 가지고 있는 에이전시를 적극 활용하여야 할 것이다.

그리고 부산항이 가지고 있는 지리적 이점과 비용경쟁력을 적극 홍보하여 일본기업은 물론 일본소비시장으로 진출하고자 하는 외국기업을 적극 유치하여야 할 것이다.

또한 부산항 신항 배후물류단지에 투자를 희망하여 사업타당성을 검토하고 있는 외국기업을 파악하고, 타당성분석을 적극 지원하여 투자를 이끌어내는 활동이 수행되어야 할 것이다. 정부에서는 물류거점 선정을 위한 의사결정지원시스템(Optilogis program)을 개발하여 외국기업에 제공하고 있으나 홍보 미흡 및 시스템의 초보수준 등으로 잘 활용되지 않고 있다. 따라서 외국기업의 사업타당성 분석에 적극 활용될 수 있도록 시스템을 보완·확충하고 신뢰성 있는 최신정보를 제공하여야 할 것이며, 적극적인 홍보활동이 병행되어야 할 것이다.

제6장 요약 및 결론

제1절 연구의 요약 및 정책적 제언

본 연구에서는 부산항 신항 배후물류단지에 투자한 외국기업 전체를 대상으로 설문조사를 통해 애로사항 및 개선사항 등을 종합분석하여 투자유치 활성화 방안을 강구하고 정책적 제언을 하고자 하였다.

설문조사를 통한 분석결과를 보면 먼저 일반적으로 항만배후단지에 투자시 고려할 요소는 물류비 절감 여부가 가장 높았으며, 다음으로 시장규모 및 성장잠재력이 그 뒤를 따랐다. 부산항 신항 배후물류단지에 투자한 이유에 대해서는 물류비절감, 시장규모 및 성장잠재력, 다양한 인센티브 제도 순으로 나타나 일반적으로 투자시 고려하는 요소와 비슷하게 나타났으며, 물류비 절감 요소는 저렴한 임대료 정책에 기인하는 것으로 파악되었다. 투자만족도에 있어서는 대부분의 기업들이 만족하는 것으로 나타났으며 투자한 사업에 대한 향후 전망은 사업개시 후 4~5년 이후부터 매우 낙관적인 것으로 전망하고 있고, 또한 많은 기업들이 향후 투자를 확대할 의향을 보임으로서 배후물류단지의 활성화 전망을 밝게 하고 있다. 투자유치 확대를 위해서는 배후단지 조기확충 및 산업인프라 시설 조기구축이 가장 시급한 개선과제로 나타났으며 다양한 인센티브 확대정책도 시급한 과제로 나타났다. 또한 저렴한 임대료 정책도 지속적으로 유지해야 할 것이며, 행정절차·규제 개선, 노동시장 유연성 제고, 마케팅활동 강화 및 전문인력 양성 확대 순으로 나타났다.

이상에서 살펴본 분석결과를 근거로 부산항 신항 배후물류단지에 외국인직접투자 유치확대를 위한 몇 가지 정책적 제언을 하고자 한다.

첫째, 배후단지 및 산업기반시설을 조기에 확충하여야 한다. 현재 추진 중인 개발 시기를 최대한 앞당겨야 할 것이며 부산항 신항 배후의 경제자유구역 및 인근지역을 추가로 개발을 서둘러야 하고 녹산 및 신호산업단지와의 연계하여 개발하여야 할 것이다. 또한 배후물류단지의 경쟁력은 항만의 활성화와 밀접한 관련이 있으므로 신항의 건설이 차질 없이 추진되어야 할 것이며, 항만과 내륙을 연결하는 배후도로, 철도 등 배후

기반시설도 조속히 갖추어야 할 것이다.

둘째, 다양한 인센티브 제도를 확대 시행하여야 한다. 부산항 신항 배후물류단지내 투자유치 확대를 위해서는 투자기업의 물류비용 절감을 위한 정책을 적극 추진해야 하며, 이를 위해서는 먼저 저렴한 임대료 정책이 필요하고, 현재 시행하고 있는 임대료 수준을 지속적으로 유지하여야 할 것이다. 또한 각종 세제 혜택을 확대하고, 특히 일반특혜관세 적용이 가능토록 조속한 시일 내에 제도적 장치를 마련하여야 할 것이다.

셋째, 복잡한 행정절차 및 규제를 지속적으로 개선하여야 한다. 우리나라의 외국인투자 환경은 최근에 많이 향상되고 있고 외국인투자 제한 조치도 계속 완화되고 있다. 또한 외국인투자지원센터를 통해 각종 행정절차를 One-Stop 으로 제공하는 등 개선노력을 해오고 있으나 지속적으로 확대 추진하여야 할 것이며, 이러한 정책을 효율적으로 수행할 수 있는 인력 양성 및 담당공무원에 대한 교육이 강화되어야 할 것이다.

넷째, 물류산업 전문인력 양성에 노력하여야 한다. 외국인투자기업은 대부분의 인력을 국내인력으로 충당하게 되므로 외국어 구사능력을 갖춘 고도화되고 전문화된 물류서비스 제공이 가능한 전문인력 확보가 필수적이다.

다섯째, 노동시장의 유연성 제고에 힘써야 한다. 외국기업은 투자결정에 있어 노사관계의 안정성을 매우 중요한 요소로 판단하고 있으므로 이를 위한 제도적 장치마련에 힘써야 할 것이며, 나아가 외국인 노동자 고용확대도 신중하게 검토되어야 할 것이다.

여섯째, 기업 활동에 필요한 물류서비스를 적극 지원하여야 한다. 외국기업 투자유치 확대를 위해서는 기업의 물류활동이 원활히 이루어질 수 있도록 지원하는 것이 필수적이므로 외국기업이 기대하는 수준 이상의 종합적인 물류서비스를 제공할 수 있는 글로벌 물류기업을 집중 육성하여야 할 것이며, 물류단지 내 종합정보시스템도 구축하여 물류활동을 적극적으로 지원하여야 할 것이다.

일곱째, 다양한 물류 비즈니스 모델을 구축하여 제공하여야 한다. 외국기업의 투자유치를 위해서는 기업의 특성 및 대상에 따라 물류비 절감은 물론 화물유치에 유리한 다양한 물류 비즈니스 모델을 제공하는 것이 필

수적이므로 비즈니스 모델 개발 및 구축에 힘써야 할 것이다.

여덟째, 마지막으로 투자유치를 위한 마케팅 활동을 강화하여야 한다. 외국기업의 투자목적에 따른 사업 추진형태에 따라 차별화된 전략으로 맞춤형 마케팅을 강화하여야 할 것이며, 부산항이 가지고 있는 지리적 이점과 비용경쟁력 등을 적극 홍보하여야 할 것이다.

제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제

본 연구는 외국기업의 부산항 신항 배후물류단지 투자결정에 관한 실증분석을 통해 궁극적으로 외국인투자의 효율적인 유치와 부산항 신항 배후물류단지 활성화에 기여함을 목적으로 하고 있다. 그러나 본 연구는 다음과 같은 한계가 지적될 수 있다. 첫째 외국기업의 부산항 신항 배후물류단지 투자결정에 관한 실증분석을 함에 있어 기 투자한 34개 외국기업을 대상으로 분석하였으나 설문대상기업의 수가 적다는 한계가 있어 전수조사를 하였음에도 충실한 조사 분석이 되기 어렵다는 아쉬움이 남았으며, 향후 투자기업이 더 늘어나면 보다 더 심층적인 연구가 필요하다 하겠다. 둘째 본 연구에서는 외국기업의 투자결정요인에 관한 실증분석에만 중점을 두고 분석하였다. 따라서 향후 연구에서는 외국인직접투자자로 인한 지역경제의 파급효과는 물론 항만 및 배후물류단지 활성화와의 연관성 등 종합적인 실증분석과 함께 외국인투자 유치의 활성화를 위한 환경 및 제도분석 등 후속적인 연구수행이 기대된다.

[참 고 문 헌]

1. 국내 문헌

- 관세청, 「관세자유지역 업무편람」, 2001, pp.3~4.
- 권영택, “외국인 직접투자 환경 실태와 개선방안,” 한남대학교, 2006.
- 권할오, “외국인 직접투자유치 정책과 지방정부 역할에 관한 연구,” 경남대학교, 2006.
- 금성근, 「부산지역 기업유치 인센티브 강화방안」, 부산발전연구원, 2006.
- 김석진, “외국인직접투자기업의 투자지역 결정요인에 관한 실증연구,” 전북대학교, 2007.
- 김시경, 「국제기업경영론」, 삼영사, 1991.
- 김형태, 성숙경, 이종필, 「중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책과 시사점」, 한국해양수산개발원, 2003.
- 문희화, 「외자도입의 효과분석」, 한국산업경제기술연구원, 1983.
- 박명섭, 「국제물류의 이해」, 법문사, 2003, p.249.
- 박영민, “인천국제공항의 허브화를 위한 자유무역지역의 활성화방안에 대한 연구,” 서강대학교, 2005.
- 박용규, 송영필, 강신겸, 「외국인직접투자 촉진을 위한 정책 과제」, 삼성경제연구소., 1999.
- 박재석, “대한 외국인직접투자의 국가별분포에 관한연구,” 서울대학교, 1999.
- 부산시, 「부산항 관세자유지역 활성화를 위한 연구」, 2003.
- 부산항만공사, 「부산신항 배후단지개발 연구」, 2005.
- 양홍승, “한국의 외국인 직접투자 정책에 관한 연구,” 호남대학교, 2002.
- 원종근, 「국제경영학」, 박영사, 1996.
- 이광훈, 조혜영, “외국인직접투자의 기술과급효과 연구: IT산업 중심으로,” 정보통신정책연구원, 2003.

- 이동원, “우리나라 항만개발정책과 평택항 개발방향,” 「제14차 한국항만
경제학회 국제학술발표대회」, 1997.
- 이홍구, 「외국인 직접투자와 투자정책」, 한국개발연구원, 1994.
- 장윤중, 이문형, 신용대, 이병기, “한중일 3국의 외국인직접투자비 비교분
석,” 2004.
- 정혜분, “우리나라 외국인투자의 문제점 및 그 개선방안에 관한 연구,”
건국대학교, 1985.
- 조동성, 「국제경영학」, 경문사, 1994.
- 조진만, 「[해양포커스] 신항 배후부지 화물창출」, 국제신문, 2007.
- 한국교통연구원, 「교통발전의 발자취 100선」, 2005.
- 한국은행, 「외국인투자 동향과 향후 정책방향」, 1998.
- 한국해양수산개발원, 「우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한
연구」, 2000.

2. 외국 문헌

- E. G., Frankel, *The Concept of Free Ports and Their Contribution*,
IAPH, 1985.
- F., Root, *International Trade and Investment*, South-Western Publishing
Co., 1984.
- J. F., Maxwell, *Foreign Direct Investment, Financing and Growth, in
B. Fishered, Investment and Financing in Developing Countries*,
Baden-Baden, 1994, pp.181~214.
- K., Kojima, *Direct Foreign Investment: A Japanese Model of Multinational
Operation*, Croom Helm: London, 1978.
- S. H., Robock, K., Simmonds, *International Business and Multinational*

Enterprises, Richard D. Irwin INC., 1983.

T., Stephen, "Southeast Asia: The Role of Foreign Direct Investment Policies in Development," *OECD Working Paper on the International Investment*, 1999, pp.17~29.

UNCTAD, "Trends and Determinants, New York and Geneva: United Nations," *World Investment Report*, 1998.

3. 인터넷 사이트

부산지방해양수산청 (www.pusan.momaf.go.kr).

부산진해경제자유구역청 (www.bjfez.go.kr).

부산항만공사 (www.busanpa.com).

[부 록]

부산항 신항 배후물류단지내
외국인투자 활성화 방안에 관한 설문조사

안녕하십니까?

저는 금번에 석사학위 논문의 일환으로 “부산항 신항의 항만배후물류단지내 외국인투자를 활성화시킬 수 있는 방안”에 관해 실제 투자한 기업들을 대상으로 의견을 수렴하고자 설문조사를 실시하게 되었습니다.

본 설문은 부산항 신항 배후물류단지내 대한 한국정부의 개발방향과 추진정책 등에 대하여 외국인투자자들이 어떻게 평가하고 있으며, 어떤 애로사항들이 있었는지를 파악하여 외국인투자유치가 증대될 수 있는 방안을 강구할 목적으로 소중한 의견을 알아보고자 하오니, 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 응답하여 주시길 부탁드립니다.

귀하께서 응답하신 모든 내용은 절대 비밀이 보장되며, 연구목적으로만 사용되고 다른 목적으로는 사용하지 않을 것임을 약속드립니다. 감사합니다.

2007년 10월

한국해양대학교 해사산업대학원

- 지도교수 : 류 동 근
- 연구자 : 정 홍 식
- 전화 : 82-51-999-3130 - 팩스 : 82-51-988-0088
- E-Mail : chung@busanpa.com

1. 항만 배후물류단지에 투자 시 일반적으로 가장 고려해야 할 요소는 무엇이라고 생각하십니까? (항목별 중요도에 √ 표시 및 ()안에 우선순위 표기)

항 목	매우 중요함	보통					전혀 중요하지 않음	우선 순위
① 시장 규모 및 성장 잠재력	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 물류비 절감	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 정부의 인센티브(조세, 임대료 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 산업 인프라 시설(배후기반시설, 산업단지 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 노동력의 수준 및 인건비	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 행정절차 및 행정규제	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ 글로벌 물류네트워크 구축 가능성 (물류거점 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ 기타()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

2. 귀사가 부산항 신항 배후물류단지에 투자한 주된 이유는 무엇입니까? (항목별 중요도에 √ 표시 및 ()안에 우선순위 표기)

항 목	매우 중요함		보통		전혀 중요하지 않음	우선 순위		
① 시장 규모 및 성장 잠재력	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 물류비 절감	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 한국정부의 다양한 인센티브 (조세, 임대료 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 잘 구축된 산업 인프라 시설 (배후기반시설, 산업단지 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 고도의 기술을 지닌 노동력	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 신속한 인·허가 절차	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ 글로벌 물류네트워크 구축 가 능성(물류거점 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ 기타()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

- 다. 한국의 파트너 기업을 통해
- 라. 기타 ()

6-3. 귀사가 부산항 신항에 투자결정시 위 시스템을 활용하였습니까?

- 가. 활용함
- 나. 활용 안함

6-4. 활용하지 않았다면 그 이유는 무엇입니까?

- 가. 투자결정에 별로 도움이 되지 않을 것 같아서
- 나. 프로그램 이용방법이 복잡해서
- 다. 기타 ()

7. 귀사가 부산항 신항에 투자한 사업에 대하여 향후 전망을 어떻게 보십니까?

	매우 낙관적	다소 낙관적	보통	다소 비관적	매우 비관적
① 단기 전망 (사업개시 후 3년간)	①	②	③	④	⑤
② 중기 전망 (4년 - 10년 사이)	①	②	③	④	⑤
③ 장기 전망 (10년 이후)	①	②	③	④	⑤

8. 귀사는 향후 부산항 신항 배후물류단지에 투자를 확대할 의향이 있습니까?

- 가. 대폭 확대
- 나. 약간 확대
- 다. 현 상태 유지
- 라. 약간 축소
- 마. 대폭 축소

9. 귀사는 다른 기업들에게 부산항 신항 배후물류단지에 투자를 권유할 의향이 있습니까?

- 가. 적극 권유
- 나. 약간 권유
- 다. 보통
- 라. 권유 안함
- 마. 적극 말림

10. 부산항 신항 배후물류단지의 투자유치 확대를 위해 가장 중점을 두고 추진해야 할 개선과제는 무엇이라고 생각하십니까? (항목별 중요도에 √ 표시 및 ()안에 우선순위 표기)

항 목	매우 중요함	보통					전혀 중요하지 않음	우선 순위
① 항만배후단지 조기 확충	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 저렴한 임대료 정책	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 다양한 인센티브 확대(조세 감면 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 충분한 산업 인프라 시설 구축(배후기반시설, 산업단지 등)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 복잡한 행정절차 및 규제 개선	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 노동시장의 유연성 제고	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ 외국인 노동자 고용 확대	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ 물류산업 전문인력 양성 확대	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑨ 투자유치 마케팅 활동 강화	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑩ 기타()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑪ 기타()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑫ 기타()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

※ 통계처리를 위한 일반적인 질문입니다.

1. 소속회사명 및 국적 :
2. 업종 :
3. 2006년도 매출액 :
4. 종업원 수 :
5. 응답자의 직위 또는 직급 :
6. 근무년수 :

< 업무가 바빠심에도 불구하고 응답해 주셔서
대단히 고맙습니다 >

Survey on the ways of vitalizing foreign
investment in Distripark at Busan New Port

Ladies and gentlemen,

As the part of conducting the master's degree paper, this survey aims at finding out how to vitalize foreign investment in Distripark at Busan New Port by collecting opinions from foreign companies doing business in Korea.

By figuring out how the foreign investors evaluate the development directions and policies about Distripark at Busan New Port and what complaints they have regarding the policies, I would like to seek ways to boost foreign investment.

Thank you very much for taking time out of your busy schedule to fill out this survey.

Confidentiality of your answer will be guaranteed and the answer of survey will be only used for the study.

Thank you.

October, 2007

Graduate School of Maritime Industry
Korea Maritime University

Professor : Ryoo Dong Keun

Researcher : Chung Hong Sik

Telephone : 82-51-999-3130 Fax : 82-51-988-0088

E-Mail : chung@busanpa.com

1. What is the top priority when investing in hinterland at port?
 (Check \checkmark and fill out the number in the parentheses according to Top Priority; 1 is the most important and 8 the least important)

Categories	Very Important	Important	Never	Top Priority
① Market Scale and development potential	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
② Reducement of logistics cost	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
③ Government's Incentives (Tax, Lease Fees, etc)	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
④ Infrastructure (Hinter Infra, Industrial Complex, etc)	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
⑤ Labor quality and labor cost	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
⑥ Administrative procedure and regulation	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
⑦ Possibility to establish global network	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()
⑧ Etc()	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦			()

2. What is the reason to invest in the Distripark at Busan New Port?
 (Check \checkmark and fill out the number in the parentheses according to Top Priority; 1 is the most important and 8 the least important)

Categories	Very Important	Important	Never	Top Priority				
① Market Scale and development potential	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② Reducement of logistics cost	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ Government's Incentives (Tax, Lease Fees, etc)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ Infrastructure (Hinter Infra, Industrial Complex, etc)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ High quality of labor force	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ Speedy administrative procedure	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ Possibility to establish global network	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ Etc()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

6-2. If yes, how did you know the program?

- a. MOMAF Homepage
- b. Overseas Marketing Activities of Korean Government
- c. Through the Korean partner
- d. Etc ()

6-3. Did you utilize the above program when you made a decision to invest in Busan New Port?

- a. yes
- b. No

6-4. If not, what is the reason?

- a. Not so helpful in decision-making
- b. The program is complicate
- c. etc ()

7. What is your future prospect on your investment in Busan New Port?

	very optimistic	a little optimistic	somewhere in the middle	a little pessimistic	very pessimistic
① Short-term (3-year after start-up)	①	②	③	④	⑤
② Mid-term (between 4 ~ 10-year)	①	②	③	④	⑤
③ Long-term (After 10-year)	①	②	③	④	⑤

8. Do you have plan to expand your investment in Busan New Port?
- a. drastic expansion b. a little expansion c. no plan
 - d. a little contraction e. drastic contraction
9. Do you like to recommend other foreign company the investment in Distripark at Busan New Port?
- a. active recommendation b. passive recommendation
 - c. somewhere in the middle d. no recommendation e. dissuasion
10. What is the most important in activating investment in Distripark at Busan New Port? (Check \checkmark and fill out the number in the parentheses according to Top Priority ; 1 is the most important and 12 the least important)

Categories	Very Important							Never	Top Priority
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦		
① Secure Port Hinterland at an early stage	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
② Low lease fee	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
③ Expansion of various incentives	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
④ Establishment of sufficient industrial infrastructure	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑤ Complicate administrative procedure and regulation improvement	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑥ Review flexibility of labor market	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑦ Expansion of foreign labors' employment	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑧ Expansion of experts in logistics industry	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑨ Strengthen marketing activities to attract foreign investment	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑩ Etc ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑪ Etc ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	
⑫ Etc ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()	

※ This is for statistics.

1. Company and nationality :
2. Industry :
3. Revenue in 2006 :
4. Number of employees :
5. Title :
6. Working period :

<Thank you for taking your time out of your busy
schedule>

釜山新港背後物流団地における 外国人投資の活性化方案に関するアンケート調査

拝啓

時下ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

平素はひとかたならぬお引き立てを賜わり、厚くお礼申し上げます。

さて、私は、今回小生の修士論文の一環として、『釜山新港の港湾背後物流団地における外国人投資を活性化させる方案』について、背後物流団地に実際に投資した企業を対象に、ご意見をお聞きするためアンケート調査を実施させていただきたいと存じます。

このアンケートは、釜山新港の港湾背後物流団地における韓国政府の開発方向と推進政策などについて、外国人投資家はどのように評価しているのか、また、こういった問題点を抱えているのかなどを把握し、外国人投資が増大できる方案を工夫することを目的として皆様の貴重なご意見を聞かせて頂きたいと思っておりますので、ご多忙中誠に恐縮でございますが、お答えくださいますようお願い申し上げます。

お答えいただいた内容につきましては秘密を保持し、研究目的に限って使用し、ほかの目的には使わないこととお約束いたします。本調査の趣旨をご理解の上、ご協力いただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

敬具

2007年10月

韓国海洋大学校 海事産業大学院

指導教授：柳 東 瑾

研究者：鄭 鴻 植

TEL：82-51-999-3130 FAX：82-51-988-0088

E-Mail：chung@busanpa.com

問1. 港湾背後物流団地に投資する場合、一般的に最優先的に考慮すべき要素は何だと思いますか。(項目別重要度に√の表示及び()内に優先順位の番号表記)

項 目	ととも							優先 順位
	重要である	普通	全く 重要でない					
① 市場規模及び潜在成長力	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 物流コストの削減	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 政府のインセンティブ (税制、賃貸料など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 産業インフラ(背後基盤施設、産業団地など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 労働力の水準及び人件費	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 行政手続き及び行政規制	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ グローバル物流ネットワーク 構築の可能性(物流拠点など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧その他()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

問2. 貴社が釜山新港背後物流団地に投資を決定することになった主な理由は
 何ですか。(項目別重要度に√の表示及び()内に優先順位の番号表
 記)

項 目	ととも							優先 順位
	重要である	普通	全く 重要でない					
① 市場規模及び潜在成長力	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 物流コストの削減	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 政府のインセンティブ (税制、賃貸料など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 産業インフラ (背後基盤施 設、産業団地など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 技術力の高い労働力	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 迅速な認可・許可の手続き	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ グローバル物流ネットワーク 構築の可能性(物流拠点など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧その他()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

問10. 釜山新港の背後物流団地への投資誘致を拡大するために一番重点的に推進すべき改善課題は何だと思えますか。

(項目別重要度に√の表示及び()内に優先順位の番号表記)

項 目	重要度							優先順位
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	
① 港湾背後団地の早期開発	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 安い賃貸料政策	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 多様なインセンティブ拡大 (税制減免など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 充実した産業インフラの 構築(背後基盤施設、産業 団地など)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 複雑な行政手続き及び規 制改善	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 労働市場の柔軟性の向上	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ 外国人労働者の雇用拡大	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ 物流産業の専門人材の養 成拡大	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑨ 投資誘致マーケティング 活動の強化	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑩その他 ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑪その他 ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑫その他 ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

※ 統計的処理のための一般的な質問です。

1. 会社名及び国籍：
2. 業種：
3. 2006年度総売上高：
4. 従業員数：
5. 回答者の肩書き：
6. 勤務年数：

<ご多忙中にもかかわらずお答えいただき大変有難うございました>

有关在釜山新港腹地物流园区内
有效吸引外商投资的方案的问卷调查

您好：

本硕士论文为了进一步寻找在釜山新港腹地物流园区内有效地吸引外商投资的方案，从而收集更多建议，特别对现有投资釜山新港的企业进行此次调查。

本调查问卷是以掌握外国投资者对韩国政府就釜山新港腹地物流园区的开发规划及推进政策做何评价、有何问题为目的，以谋求更多吸引外商投资方案为目标，从中获得更多宝贵建议。希望您能抽出宝贵时间填写下列问题。

本调查问卷只用于研究目的，绝不用于其他用途，对您所回答的内容将绝对保密。真诚的感谢您的合作！

2007年10月

韩国海洋大学校 海事产业大学院

指导教师：柳东瑾

研究人：郑鸿植

电话：82-51-999-3130 传真：82-51-988-0088

E-Mail：chung@busanpa.com

1. 您认为在投资港腹地物流园区时，一般考虑最多的因素是什么？（请您根据重要度在数字后打“√”，并将数字填写在优先顺序内）

项 目	非常	一 般					一点都	优先 顺序
	重要					不 重要		
① 市场规模及成长潜力	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 降低的物流运输费	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 政府的优惠政策 (租税, 租金等)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 产业基础设施 (腹地基础设施, 产业园区等)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 劳动力水平及劳资	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 行政手续及限制	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ 构建全球物流网络的可能性 (物流据点等)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ 其它 ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

2. 贵公司投资釜山新港腹地物流园区的主要原因？

(请您根据重要度在数字后打“√”，并将数字填写在优先顺序内)

项目	非常 重要	一般	一点都不 重要	优先 顺序				
① 市场规模及成长潜力	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
② 降低的物流运输费	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
③ 政府的优惠政策 (租税, 租金等)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
④ 产业基础设施 (腹地基础设施, 产业园区等)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑤ 劳动力水平及劳资	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑥ 行政手续及限制	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑦ 构建全球物流网络的 <u>可能性</u> (物流据点等)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()
⑧ 其他 ()	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	()

6-4. 如果没有使用, 其理由是什么?

- A. 对决定投资没有太大帮助
- B. 系统的使用方法较为复杂
- C. 其他 ()

7. 贵公司如何看待今后在釜山新港的投资事业?

	非常 乐观	乐观	一般	不乐观	非常 不乐观
① 短期预测 (开始后3年内)	①	②	③	④	⑤
② 中期预测 (4年~10年内)	①	②	③	④	⑤
③ 长期预测 (10年以后)	①	②	③	④	⑤

8. 贵公司是否有意向扩大今后对釜山新港腹地物流园区的投资?

- A. 大幅扩大
- B. 略加扩大
- C. 维持现状
- D. 略微减少
- E. 大幅减少

9. 贵公司会推荐其他企业来釜山新港腹地物流园区进行投资吗?

- A. 大力推荐
- B. 略加推荐
- C. 一般
- D. 不推荐
- E. 彻底反对

10. 您认为为了吸引更多商机进入釜山新港腹地物流园区投资，最应该改善的是什么？

(请您根据重要度在数字后打“√”，并将数字填写在优先顺序内)

项 目	非 重 要	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	一 般	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	一 点 都 不 重 要	优 先 顺 序	
① 尽早扩大港口腹地园区		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
② 廉价的租金政策		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
③ 扩大多种优惠政策 (租税减免等)		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
④ 构建充分的产业基础设施 (腹地基础设施、产业园区等)		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑤ 改进复杂的行政手续及规定		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑥ 提高劳动市场的灵活性		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑦ 扩大外国劳动者的就业率		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑧ 扩大培养物流产业的专业人才		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑨ 强化吸引外资营销活动		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑩ 其他 ()		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑪ 其他 ()		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()
⑫ 其他 ()		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦											()

※ 为方便做统计处理的基本问题。

1. 所属公司名称及国籍：

2. 行业：

3. 2006年的销售额：

4. 职工数量：

5. 问答者的职位或级别：

6. 工龄：

<真诚地感谢您在百忙中抽出时间填写此份问卷调查>

감사의 글

뒤늦게나마 석사학위를 취득하고자 대학원에 입학한 지가 엇그제 같은데 어느새 2년이라는 세월이 흘러 조그만 결실을 맺게 되었습니다.

먼저 논문이 완성될 수 있도록 지속적인 지도와 격려해 주신 류동근 지도교수님, 논문심사를 해 주신 안기명 교수님, 김광희 교수님께 깊은 감사를 드립니다. 또한 논문작성에 많은 도움을 주신 연구실 손보라, 이동희 조교님께도 고마움을 전합니다.

그리고 바쁜 업무에도 불구하고 논문자료 수집 및 설문조사 하는데 적극 도와주신 직장동료 정성호님, 진규호님, 신진선님, 김인영님, 김소정님, 문미영님 등등 여러분께 감사드리며, 또한 배려와 지원을 아끼지 않으신 직장 선후배, 동료 분들에게도 감사드립니다.

특히, 대우로지스틱스를 비롯한 배후단지 입주기업 관계자분들께도 감사드립니다.

논문을 핑계로 주말마다 같이 있어주지 못함에도 이해하고 격려해 준 아내, 그리고 제법 어엿해 진 아들 희재, 속이 깊은 딸 유경이에게 미안한 마음과 고마움을 함께 전하면서 그 동안의 빛을 갚으리라 다짐해 봅니다.

다시 한번 도움을 주신 모든 분들께 깊이 감사드립니다.

정 홍 식 올림