



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

物流學碩士 學位論文

부산항 신항 배후물류단지 제도개선방안

指導教授 南奇燦

2008年 6月

韓國海洋大學教 海事産業大學院

港 灣 物 流 學 科

河 魚 育

本 論 文 을 河 魚 育 의 物 流 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함

위원장 김 환 성 인

위 원 남 기 찬 인

위 원 신 창 훈 인

2008년 6월 일

한국해양대학교 대학원

Abstract

Suggestion to Institutional improvement in the Distripark at Busan New Port

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.

Busan New Port is now developing their logistics hinterland to become the hub-port of Northeast Asia . The formation of 1,056,000 square meter hinterland of north port in Busan is in the stage of completion and 22 mutinational corporations are going to move in there .

Now Busan International Distribution Center ,Co,. Ltd is conducting their value-added logistics operations. Even though the circumstances are constantly changing, detailed studies related to the hinterland are insufficient that substantive issues such as develoment plans and the present status, managerial and revitalization schemes of logistics center etc are not fully covered.

This paper reviews institutional improvement in the distripak at Busan new port . Observes the operation model of the moving in enterprise of Pusan free trade area and investigates free trade area legal and system,

<목 차>

Abstract..... 1

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적..... 5
제2절 연구동향..... 6
제3절 연구범위 및 방법..... 8

제2장 자유무역지역의 제도 고찰

제1절 자유무역지역의 일반적 고찰..... 9
1. 자유무역지역의 의의와 유형..... 9
2. 자유무역지역의 경제적 효과..... 14
3. 자유무역지역의 입지 및 시설요건..... 16
제2절 자유무역지역 운영제도 고찰..... 19
1. 자유무역지역의 운영 및 지정에 관한 법률..... 19
2. 개정주요사유..... 21

제3장 부산항 신항 배후물류단지의 운영모델

제1절 부산항 신항 배후물류단지 일반현황..... 24
1. 부산항신항 배후물류단지 개발계획..... 24
2. 외국인 투자 및 입주기업 현황..... 27
제2절 부산항 신항 배후물류단지 운영모델..... 32
1. 다국적 기업 유치 기업 사례..... 32

제4장 부산신항 배후물류단지의 활성화 방안

제1절 법률 및 제도 개선..... 35
1. 복잡한 행정절차 및 규제 개선..... 35
2. 자유무역지역의 운영제도 개선..... 36

제2절 시설 및 물류서비스 측면	39
1. 부지 확보 및 기반시설 확충	39
2. 원활한 물류서비스 제공	39
제3절 비용절감 측면	40
1. 저렴한 배후물류단지 임대료	40
2. 조세혜택 및 인센티브 확대	42

제5장 요약 및 결론

제1절 연구의 요약 및 정책적 제언	44
제2절 연구의 한계 및 향후 연구과제	44

[참 고 문 헌]	46
------------------	-----------

< 표 차 례 >

<표 1-1> 항만배후단지 선행연구.....	7
<표 2-2> 기능에 따른 자유무역지역 분류.....	14
<표 2-3> 자유무역지역 도입에 따른 경제적 파급효과.....	17
<표 2-4> 자유무역지역의 입지·시설 요건.....	
<표 2-5> 개정주요사유.....	
<표 3-1> 부산항 신항 배후물류단지 개발계획.....	26
<표 3-2> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획.....	27
<표 3-3> 1차 입주기업 현황.....	31
<표 3-4> 2차 입주기업 현황.....	32
<표 3-5> 3차 입주기업 현황.....	33
<표 4-1> 마산수출자유지역과 비교.....	38
<표 4-2> 자유무역지역의 화물 반입 관련 규정.....	39
<표 4-3> 항만자유무역지역 항만배후단지 임대료.....	42
<표 4-4> 외국 경쟁항만 배후단지 임대료 수준.....	43
<표 4-5> 자유무역지역 인센티브 제도.....	46

< 그림 차 례 >

<그림 3-1> 자유무역지역 개념도.....	11
<그림 3-2> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획.....	28
<그림 3-3> 옹동지역 개발계획.....	29
<그림 3-4> 가구조립전경.....	34
<그림 3-5> 생활용품 작업전경.....	35

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

오늘날 세계는 공존과 무한 경쟁시대로 접어들었으며, 세계경제의 글로벌화에 따른 급격한 국제물류 환경변화로 세계 주요국가 간에는 물류주도권 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 2004년 부산항 신항 북 권 배후물류단지 37만평에 자유무역지역으로 지정하여, 조립,가공등 고부가가치 환적 물량 창출을 통한 동북아 물류 중심국가를 추진하고 있다

따라서 본 연구는 부산항신항 자유무역지역의 입주기업의 운영모델을 살펴보고, 이를 지원하기 위한 자유무역지역법률 등 제도를 고찰하여, 이제 운영적 측면에서 이제 걸음마 수준인 부산항 신항 배후물류단지의 활성화 방안을 제시하는데 목적이 있다.

제 2 절 연구동향

그동안 배후물류단지와 관련하여 해외제도 및 정책비교분석 등 다각적인 검토가 있었다. 백종실(1999)은 아시아 주요국의 항만배후부단지 관련 물류 정책을 비교분석하였으며, 김형태(2001)는 일본의 항만배후단지 운영 제도 및 개념을 한국의 배후단지제도와 비교하였다.

이성우(2002)는 선진항만의 배후단지 비폴르 통한 한국의 배후부지 여건 및 문제점을 제기했으며, 길광수(2003)는 항만배후단지의 효과적인 지원을 위한 국내 법. 제도의 개선을 주장했다.

김정수(2004)는 부산신항 배후단지의 용지 실패 파악을 통한 배후부지의 부족한점을 제기했으며, 윤병구(2005)는 부산신항 배후단지가 실질적인 부가가치를 창출할수 있는 산업단지와 연계된 항만물류 클러스터, 국제물류센터 형태개발을 제안했다.

또한, 이성우(2007)는 연계산업과 시너지효과를 위한 연관기능 집적화·전문화 추진·국제물류 네트워크 강화·도시 연계성 강화 등을 주장하였으며, 장현석(2007)은 경제자유구역·항만활성화 등 배후단지와 유기적인 관계에 있는 것들의 문제점 성찰을 통해 배후단지 활성화를 주장했다.

<표1-1> 항만배후단지 선행 연구

연구자	연구내용
백종실 (1999)	<ul style="list-style-type: none"> · 아시아 주요국의 항만배후지 물류 정책 비교,분석,시사점 도출 · 정부부처 및 지자체와 협조체제 구축제안
김형태 (2001)	<ul style="list-style-type: none"> · 일본 항만배후단지 개념,운영제도 비교 검토하여 시사점 도출 · 항만당국의 직간접적 참여 필요성 제시
이성우 (2002)	<ul style="list-style-type: none"> · 한국의 배후단지 개발방향의 문제점도출,개선방안 제시 · 성공적 개발을 위해 해외 사례 벤치마킹과 국가 지원 필요성 · 항만배후단지 활성화를 위해 유치 가능 업종 및 기업체 파악 및 수요조사 필요성 제시
길광수 외1인 (2003)	<ul style="list-style-type: none"> · 항만배후단지 관련 국내,법 제도분석하여 개선방안 제시 · 항만배후단지로 개발후 지속적인 관리및 운영이 되기 위한 관리,운영과 관련한 조문의 제정이 필요
김정수 외1인 (2004)	<ul style="list-style-type: none"> · 부산신항 배후단지의 효율적 이용을 위해 문제점 지적및 효율적 운영방안 제시 · 초기에 배후단지의 활성화를 위해 전시부지와 물류부지의 용지 확대와 상업및 공공용지의 축소
윤병구 외3인 (2005)	<ul style="list-style-type: none"> · 부산 신항이 거점항만이 되기 위한 항만배후부지 전력요인 추출하고 적합성 여부 실증 · 동북아 물류환경에 대응 하기 위해 항만배후부지 복합운송의 중심화및 산업단지와 연관된 항만 클러스터 필요성 언급 · 다양한 부가서비스 활동을 통한 최적의 서비스 제공과 적정 이윤의 창출을 도모
이성우 (2007)	<ul style="list-style-type: none"> · 항만배후단지와 배후도실르 중심으로 물류혁신 클러스터 방안 · 물류산업의 기능강화추진, 연계산업과의 시너지를 위해 집적화 전문화 · 대형물류기업 유치르 통한 지식과 기술분야의 효율성 극대화와 물류네트워크 강화를 통한 물류혁신클러스터 구축방안 제시
장현석 (2007)	<ul style="list-style-type: none"> · 부산 신항 배후단지의 시설적 ,운영적,정책적 문제점 도출하여 해결방안 제시 · 복합운송의 확대와 지역산업단지와의 연계를 제시

자료 : 길광수 박석현.2003 “항만배후부지 개발관련 법제도 비교연구”,
한국해양수산개발원

김정수·신계선,2004,“부산신항만 항만배후단지 개발 현황과 효율
적인 이용방안에 관한 연구”,한국항만경제학회,제20집 제2호
pp101-128

김형태,2001“일본의 항만배후단지 개발·운영제도와 시사점”한국
해양수 산개발원

백종실,1999,“아시아 주요국 항만배후지 물류 거점화 정책비교
연구” 한국해양수산개발원

윤병구의3인,2005 “동북아 물류 거점화를 위한 항만배후부지 구
축 전략 에 관한 실증 연구”,한국항해항만학회지,제29권제10호
pp897-906

이성우,2002,“우리나라 항만배후단지 개발방향과전략”,한국해양수산
개발원

이성우,2007,“우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안”

장현석,2007,“부산신항만 배후물류단지의 활성화 방안”

제 3 절 연구범위 및 방법

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

우선 자유무역지역의 운영에 관한 법률 등 문헌조사를 통해 관련 이론 등을 고찰하였고, 부산항 신항 자유무역지역의 입주 기업인 부산국제물류의 실제운영 사례등을 통한 제도의 미비점 향후 개선방향 등을 분석하였다.

본 연구는 부산항의 항만배후물류단지라는 좁은 지역을 연구대상으로 한 한계는 있으나, 기존의 제조형 기업이 입주한 마산 수출자유지역의 운영 형태와는 상이한 국제물류기업이 운영하는 항만자유무역지역의 운영 방향 및 활성화 방안을 제시하고자 한다.

일반적인 자유무역지역과는 성격이 조금 다른 항만배후물류단지의 특성에 맞는 활성화 방안을 강구하고자 하였으며, 특히, 실제 운영모델을 대상으로 하였다는 데 그 의미가 있다 하겠다.

본 연구는 총 5장으로 구성되었으며, 제1장에서는 연구의 목적과 방법 등에 대해 기술하였고, 제2장에서는 자유무역지역의 제도에 대한 연구하였으며, 제3장에서는 부산항신항 자유무역지역의 운영모델을 살펴보고, 제4장에서는 부산항 신항 배후물류단지의 활성화 방안을 살펴보고, 제5장에서는 결론부분으로서 분석결과를 요약하는 한편, 정책적 제언을 제시하였다.

제 2 장 자유무역지역 제도 고찰

제 1 절 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·운영¹⁾ 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.

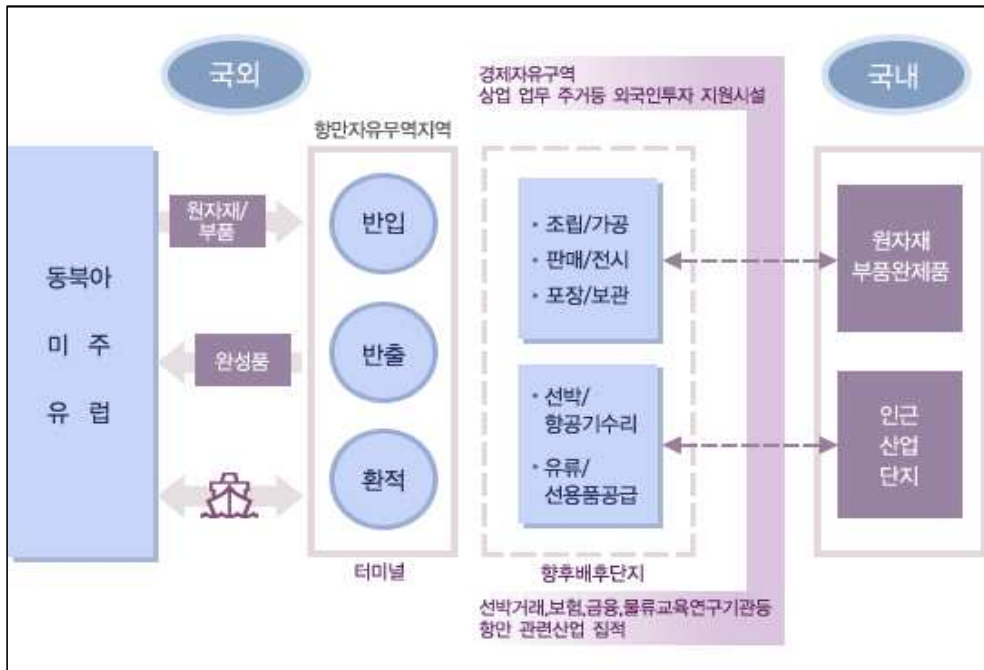
한 나라의 국경선과 관세선(Customs Line)은 일치하는 것이 보통이다. 그러나 자유무역지대, 관세동맹 또는 자유무역지역과 같은 제도가 있는 경우에는 국경선과 관세선이 일치하지 않는다. 자유무역지역은 국경선 내에 있는 구역이지만 일정한 범위 내에서 관세관련 법률의 적용이 배제되는 관세선의 바깥에

1) 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.

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 것이다²⁾.

「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 지식경제부장관이 지정한 지역이다. 따라서 관세영역은 각종 세법의 적용을 받는 지역으로 자유무역지역 이외의 지역을 가리킨다.

<그림 2-1> 자유무역지역 개념도



2) 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 항만도시 전체가 비관세 지역이므로 제도적으로 외국에 준하는 지역이기 때문에 자유항도시 주민과 시외 주민간 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·항만 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 특정 지역에 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 부가가치 증대, 외국기업유치에 목적을 두고 있다. 수출가공구에서는 수출화물에 대해 비과세이나 수입화물은 반드시 가공지대에서 가공되는 수출품의 원자재로 사용될 것을 요구하고 있으며, 수입 원자재와 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 수출가

공구로는 대만 카오슝의 수출가공구(Export Processing Zone)를 들 수 있다.

(2) 지대의 주요 수행기능에 따른 분류

해당지대가 주로 수행하는 기능에 따라 자유무역지역을 다음의 <표 2-2>와 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 2-2> 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 등의 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.³⁾

2. 자유무역지역의 경제적 효과

3) 박명섭, 「국제물류의 이해」, 법문사, 2003, p.250.

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, 소독 등 공익에 관한 법규는 철저히 지켜야 한다.

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

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 골라서 싸게 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 비관세 반입, 토지 및 건물의 임대, 공장운영에 대한 세 감면 등 각종 인센티브, 통관

면제로 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.⁴⁾

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

<표 2-3> 자유무역지역 도입에 따른 경제적 파급효과

기대효과	자유무역지역 도입전	자유무역지역 도입후
동북아 물류거점기지화	<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.

3. 자유무역지역의 입지 및 시설요건

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

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 개발시기와 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, 법적지위, 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 바람직할 것이다.

2) 시설요건

일반적인 자유무역지역의 주요시설은 세관·검역·세무·출입국 등 행정관련 사무소와 자유무역지역 관리사무소, 물류·유통시설과 물류·유통서비스를 위한 정비·수리·지원시설·공장 등 생산시설과 생산서비스를 위한 정비·수리 시설, 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, 국제회의 산업, 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), 항만운송관련 사업(항만용역업, 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 2-4> 자유무역지역의 입지·시설 요건

요 건	세 부 사 항
입 지	<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
시 설	<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.

제 2 절 자유무역지역의 운영제도 고찰

1. 자유무역지역의 운영 및 지정에 관한 법률

자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률은 최초 1970.1월1일 수출자유지역 설치법(법률2180호)로 제정이 되었다.

제정의 목적은 임해의 특수 지역에 수출자유지역을 설치하여 외국인의 투자를 유치하여 수출의 진흥, 고용의 증대를 통한 국가경제발전에 기여함이 목적이다. 수출자유지역 설치법 제정이래 총 16회의 개정을 거쳐 2000.1.12일 자유무역지역의 지정등에 관한 법률로 법률 개명 및 개정이 되었다.

개정의 주요 사유는 종전의 제조 중심의 수출자유지역을 자유로운 제조와 무역활동 등이 보장되는 자유무역지역으로 개편하는 한편, 자유무역지역 입주기업체에 대한 규제를 합리적으로 완화하고, 입주기업체에 대한 지원을 강화함으로써 외국인투자유치 등을 촉진할수 있도록 하기위해 법령 개명 및 개정이 되었다.

개정의 주요 골자는

- i) 수출을 목적으로 하는 제조업 중심으로 운영하던 종전의 수출자유지역을 자유무역지역으로 확대개편하여, 제조업외에 무역업을 영위하는 자도 입주할 수 있게 함으로써 자유로운 제조 및 무역활동이 보장될 수 있도록 하고, ii) 자유무역지역은 공항이나 항만의 주변지역 또는 산업단지등 사회간접자본시설이 충분히 확보될 수 있는 지역을 지정하도록 함. iii) 종전의 수출자유지역에 입주하는 자는 입주기업체와 지원기업체로 구분하여 이를 관리하였으나, 앞으로 자유무역지역에 있어서는 그 구분을 없애도록 하는 한편, 종전에 입주가 허용되지 아니하였던 무역업의 입주를 허용함으로써 자유무역지역을 통한 중계무역이 활성화되도록 함. iv) 종전에는 수출자유지역안에서 물품을 이동하는 경우에는 이를 신고하거나 보고하도록 하였으나, 앞으로 자유무역지역에 있어서는 이를 폐지함으로써 자유로운 영업활동이 보장되도록 함.
- v) 자유무역지역의 입주기업체에 대하여는 교통유발분담금을 면제하는 등 각종 규제를 완화함

또한 2004.3.22 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률(법률제7210호)로 전문개정 되었으며, 전문개정 이유는 관세법 등에 대한 특례가 인정되는 제조업중심의 자유무역지역과 물류업중심의 관세자유지역을 일원화하도록 하고, 자유무역지역에 입주하는 외국인투자기업 등에 대한 국·공유재산의 임대조건 및 임대료 감면 등 각종 지원제도를 확대하여 외국인투자환경을 개선함으로써 외국인투자유치의 효과를 제고하며, 무역의 진흥·국제물류의 원활화 및 지역개발의 촉진을 도모하려는 것임.

개정의 주요내용은

i) 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률을 전문개정하여 국제물류기지육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률을 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률에 통합하고, 제조업중심의 자유무역지역과 물류업중심의 관세자유지역을 제조업과 물류업 등이 유기적으로 연계되도록 자유무역지역으로 일원화 함.

ii) 종전에는 자유무역지역의 관리권자는 산업자원부장관이 되도록 하였으나, 앞으로는 자유무역지역중 산업단지의 경우에는 산업자원부장관, 공항 및 배후지 등에 대하여는 건설교통부장관, 항만 및 배후지에 대하여는 해양수산부장관이 관리권자가 되도록 하여 자유무역지역별로 전문적이고 특성있는 관리가 이루어지도록 함.

iii) 종전에는 자유무역지역안에 입주하여 사업을 영위할 수 있는 자는 외국인투자기업으로서 수출을 주목적으로 하는 제조업 중 물류업 등을 영위하고자 하는 자로 한정하였으나, 앞으로는 외국인투자기업외의 자로서 수출을 주목적으로 하는 제조업, 물류업 등의 사업을 영위하고자 하는 자도 입주할 수 있도록 하되, 관리권자는 외국인투자기업, 고도기술수반사업을 영위하는 자 등에 대하여 우선적으로 입주허가를 하도록 하여 자유무역지역에서의 제조·무역활동이 활발히 이루어지도록 함(법 제10조 및 제11조제2항).

iv) 자유무역지역안에 있는 지방자치단체가 소유하는 토지 또는 공장 등을 입주기업체 또는 지원업체에게 임대하거나 매각할 수 있도록 하고, 그 임대료 또는 매각가격은 지방재정법의 규정에 불구하고 조례가 정하는 바에 의하도록 하며, 그 임대기간은 입주기업체의 경우 50년의 범위 이내로, 지원업체의 경우 10년의 범위 이내로 할 수 있도록 하여 입주기업체 등에 대한 지원을 강화함.

v) 자유무역지역안에 입주한 외국인투자기업은 외국인투자촉진법에 의한 외국

인투자지역에 입주한 외국인투자기업으로 보아 그 토지·공장 등에 대한 임대료를 감면할 수 있도록 함.

vi) 입주기업체가 자유무역지역안으로 반입하고자 신고한 기계·기구·설비 및 장비와 그 부분품 등 내국물품에 대하여는 관세 등을 면제하거나 환급하고 부가가치세의 영세율을 적용하며, 자유무역지역안에서 입주기업체간에 공급 또는 제공하는 외국물품 등과 용역에 대하여도 부가가치세의 영세율을 적용하도록 함.

개정이후 2008.3.29일까지 총 9차례의 일부 개정을 거쳐 현재에 이르고 있다

2. 개정주요사유

<표 2-5> 개정 주요 사유

법명	일시	개정문	개정사유
수출자유지역법	1970.1.1	제정	임해의 특수 지역에 수출자유지역을 설치하여 외국인의 투자를 유치하여 수출의 진흥,고용의증대를 통한 국가경제발전을 기여함이 목적이다
1차개정	1972.12.9	일부 개정	관리주체의 일원화 ,부지조성및 임대가격과 역외가공처리등 보완
2차개정	1973.3.5	일부 개정	정부조직법 개편에따른 공업단지관리청 신설로 관리권 이양
3차개정	1975.12.31	일부 개정	항만청신설에따른 정부조직개편
4차개정	1976.12.31	일부 개정	정부조직법 개정
5차개정	1977.12.16	일부 개정	정부조직법 개정
6차개정	1980.12.31	일부 개정	수출을증진 위해 제조/가공등 내국업체 입주등
7차재정	1983.12.31	일부 개정	외자도입법 개정에따른 개정
8차개정	1989.4.1	일부 개정	토지,건물,동산등 감정평가
9차개정	1993.3.6	일부 개정	정부조직법개정
10차개정	1994.1.7	일부 개정	외국인토지취득및 관리에관한법률개정으로 개정
11차개정	1996.12.31	일부 개정	노동관계조정법 개정으로 개정
12차개정	1997.12.31	일부 개정	공인회계사법 정비로 개정
13차개정	1997.12.31	일부 개정	행정절차법 시행으로
14차개정	1998.5.25	일부 개정	외국인토지취득 완화
15차개정	1998.12.30	일부 개정	수출품 품질향상에관한 법률개정으로
16차개정	1999.2.5	일부 개정	운영상 미비점 개선
17차개정	2000.1.12	법명 개정	자유무역지역의 지정등에관한법률
18차개정	2000.12.29	일부 개정	세관절차간소화등 운영상미비점 개선
19차개정	2001.8.14	일부 개정	절차간소화등 운영상 개선
20차개정	2002.1.26	일부 개정	도시교통정비계획 수립절차의 미비점을 보완
21차개정	2002.12.30	일부 개정	운영상 미비점 개선.보완
22차개정	2004.3.22	법명개명	제조업중심의 자유무역지역과 물류업중심의 관세자유지역을 일원화, 외투기업 지원제도를 확대 법명개명: 자유무역지역의 지정및 운영에 관한 법률

법명	일시	개정문	개정사유
23차개정	2005.1.14	일부 개정	부동산가격공시및감정평가에 관한 법률의 개정에 따른 일부개정
24차개정	2006.3.3	일부 개정	대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법률의 개정에 따른 일부개정
25차개정	2006.12.26	일부 개정	자유무역지역의 입주자격에 대한 구체적인 기준을 대통령령으로 정하도록 등 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임.
26차개정	2006.12.30	일부 개정	교통시설 투자재원의 지속적인 확보를 위하여 휘발유·경유에 대하여 부과하였던 교통세를 대중교통의 편의성 증진과 에너지·환경 관련 투자재원으로도 사용할 수 있도록 명칭을 교통·에너지·환경세로 변경하고, 그 과세시한을 2006년 12월 31일에서 2009년 12월 31일까지로 연장하는 한편, 2005년 7월에 개정된 「특별소비세법」에 따른 경유의 2007년도 세율 인상계획에 맞추어 경유에 대한 세율을 현행 리터당 404원에서 2007년 7월 1일부터 454원으로 변경하려는 것임.
27차개정	2007.4.11	일부 개정	법 문장의 표기를 한글화
28차개정	2007.7.27	일부 개정	특수임무수행자 지원 및 단체설립에 관한 법률의 개정에 따른 일부개정
29차개정	2007.8.3	일부 개정	물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률의 개정에 따른 일부개정
30차개정	2007.12.31	일부 개정	개별소비세법의 개정에 따른 일부개정
31차개정	2008.2.29	일부 개정	기획재정부를 신설하는 등 정부기능을 효율적으로 조정으로.

자료: 법제처 <http://www.klaw.go.kr>

제 3 장 부산항 신항 배후물류단지의 운영모델

제1절 부산항 신항 배후물류단지 일반 현황

1. 부산항신항 배후물류단지 개발계획

오늘날 국제경제 및 물류환경은 국제물류 관리체계를 변화시키고 있다. 특히, 거점물류 네트워크 체제로의 전환은 세계 주요항만들의 다국적기업 물류기업 유치에 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.

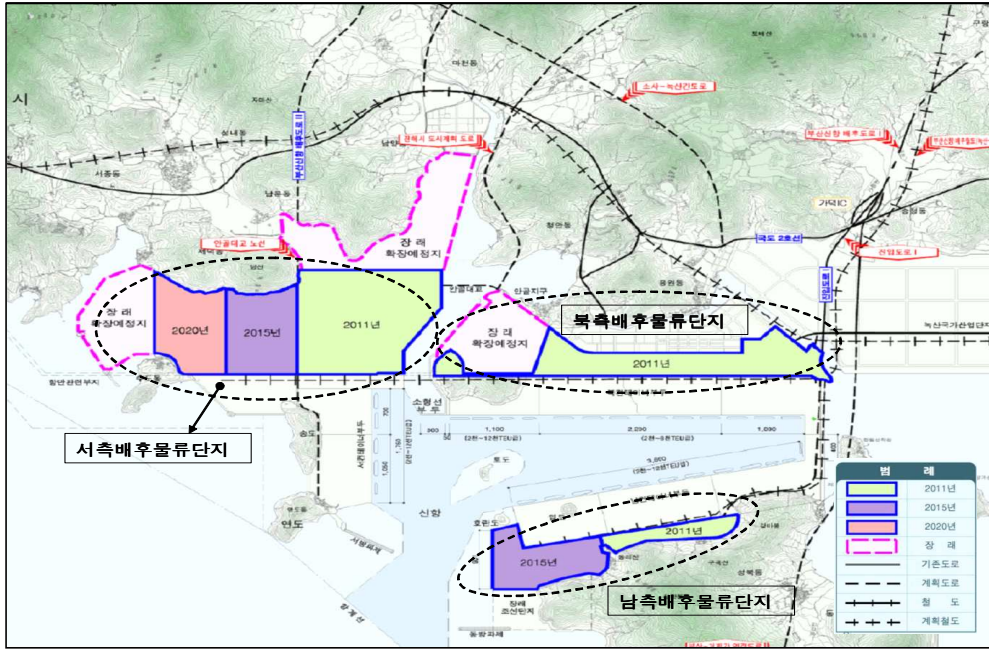
항만자유무역지역으로 지정되어 있는 부산항 신항은 대규모 항만개발과 동시에 배후단지를 개발하고 있다. 신항 배후단지는 크게 북측배후단지, 남측배후단지, 서측배후단지(웅동지역)로 구분하여 개발하고 있으며, <표 3-1>과 같이 2020년까지 총 7,890천㎡의 부지를 공급할 계획이다.

<표 3-1> 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 3-1> 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 개발계획은 <표 3-2>와 같다.

<표 3-2> 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)

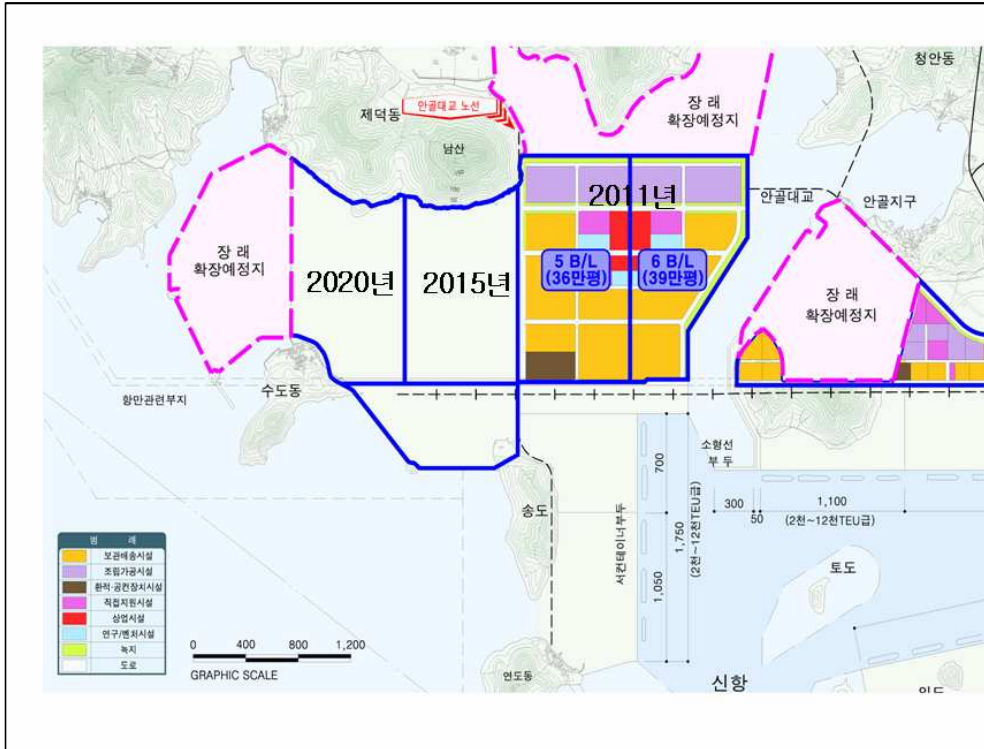
<그림 3-3> 북측배후물류단지(물류용지) 단계별 개발계획



자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com)

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

<그림 3-4> 용동지역 개발계획



자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com)

2. 외국인 투자 및 입주기업 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 3-3> 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 259억 원이고, 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 3-4> 2차 입주기업 현황

합작기업명	컨소시엄 구성현황	자본금 (백만원)	외자규모 (백만원)
C&S국제물류센터	천일 정기화물자동차 후지트레이딩 <i>sanyo maritime</i> <i>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 대련은회국제화운 태영상선	14,600	2,900
씨스테인웨그동부 디스트리파크부산 (주)	<i>C.Steinweg</i> <i>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 입주 의사를 보이고 있으나 한정된 부지 면적으로 수요를 충족하지 못하고 있다. 따라서 충분한 배후부지를 조속히 개발하여 이들 수요에 부응하고, 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 3-5> 3차 입주기업 현황

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

자료 : 부산항만공사 내부자료.

주 : 굵은체는 외국기업임.

제 2 절 부산항 신항 배후물류단지 운영모델

1. 다국적 기업 유치 기업 사례

부산신항의 배후물류단지는 1차 입주기업인 부산국제물류가 2007년 7월 장하여 본격적인 운영을 시작 하였으며 일본의 사무용가구 유통 및 제조사인 우찌다양행, 유럽계 다국적 생활용품 회사인 레킷벤키저, 터키의 원단 제조사인 ISKO사등 다국적 기업을 유치하여 아시아의 CDC 기능을 수행하고 있다

1) 우찌다양행

우찌다 양행은 1910년에 설립된 일본의 사무용가구 제조 및 유통회사로 연매출 1조 5,000억원 규모이며 ,주요사업부문은 사무용가구부문, 교육 및 학교사업부문, IT사업부문으로 사업 영역을 전개중인 글로벌 기업이다

사무용가구 사업부문은 미국최대의 가구 제조회사인 스틸케이스사(미국 디트로이트소재)의 아시아 총판매권을 보유하고 있으며, 학교 및 교육사업부문은 대학교등 학교의 강의실등 구축사업 및 연필, 지우개등 사무용품을 제조하고 있다. IT 사업부문은 교육 소프트웨어 , IT와 연계된 전자 칠판, 유비쿼터스 사무공간을 제작 판매중이다. 해외진출은 말레이시아, 홍콩, 중국, 미국, 독일등에 진출하였으며 국내 사무용 가구 회사인 코아스웰과 업무 제휴로 국내 간접적으로 진출하고 있다.

우찌다양행의 부산신항에서의 물류스킴은 아래와 같다

i) 미국의 스틸케이스사의 의자본체 및 프랑스산 의자부품의 조립 후 일본 소비처로 배송

ii) 국내 수도권 소재의 벤더로부터 구매한 제품 및 중국산 및 일본산 부품과 조립 후 일본 배송

iii) 완성된 제품의 수도권 등 국내 소비자 배송으로 크게 나누어지고 있다.

우찌다 양행의 부산신항 자유무역지역 활용후 효과는 i) 물류비 및 조립비

용의 절감 효과, ii) 부산신항에서 검품후 일본 등 최종 소비처 배송으로 불량을 감소로 소비자의 반송률이 저하되었으며, 특히 국내 벤더사의 반품 비용이 절감이되고 있으며, iii) 국내소비시장에 직접 배송으로 국내소비시장 진출의 교두보 역할을 수행하고 있다

<그림 3-4> 가구조립 전경



2) 레킷벤키저

레킷벤키저사는 글로벌 생활용품 제조 및 유통기업으로 국내의 옥시를 인수한 기업이며, 전세계 생활용품시장을 양분하고 있는 글로벌 기업이다.

프랑스 및 폴란드 등의 생산공장에서 생산한 제모제 및 일본 요코하마 공장에서 생산한 식기 세척기용 세제를 부산신항에서 검품, 조립, 라벨링 후 일본 및 동남아시아로 배송중이다

<그림 3-5> 생활용품 작업전경



식기 세척제 (SUMO) 재포장 (포장단위 변경, 국내는 25개로 , 태국등 동남아는 18개로 재적입



RASERA (제모제) 일본/유럽산 스프레이 , 중국산 블리스터 , 국산 포장재 곁합후 아시아 배송)



식기세척기용 세제 SHRINK WRAPPING 및 재포장 작업

3) ISKO사

터키의 ISKO사는 미국,중국,일본등 동남아시아에 청바지 원단을 공급하고 있으며, 필리핀, 베트남 등 환태평양시장의 급격한 청바지 원단 수요 증가 및 배송의 편리를 위해 부산신항을 아시아 CDC로 활용하고 있다.

이스코사는 생산된 원단을 자유무역지역인 부산 CDC에 보관 후 아시아 시장에 판매되는 시점에서 부산 신항CDC에서 배송 중이다.

제 4 장 부산신항 배후물류단지의 활성화 방안

동북아 물류중심항만을 표방하고 있는 우리나라 항만은 항만배후에 종합물류 단지를 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.

또, 부산신항 배후물류단지 1단계를 2006년 4월 부산신항 CFS(주)운영을 시작으로 2007.7월 부산국제물류(주) 개장 및 운영중에 있으며 2008년4월 대한통운 BND를 시작으로 스타인웨그, 퍼스트클래스로지스틱스, 세방등 단계적인 운영이 예정이 되어 있다

이제, 본격적인 부산신항 배후물류단지 운영에 앞서 자유무역지역의 제도개선, 시설 및 물류서비스 측면, 비용절감 등의 측면으로 활성화 전략을 수립하여야 한다.

제 1 절 법률 및 제도개선

1. 복잡한 행정절차 및 규제 개선

외국기업이 부산항 신항 배후물류단지에 투자함에 있어 복잡한 행정절차 및 규제의 개선이 필요하다고 지적⁵⁾하고 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 외국투자자들에 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

5) 정홍식, 2008, "부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 활성화 방안"에 관한 연구

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. 자유무역지역의 운영 제도 개선

부산 신항 자유무역지역의 운영의 법률적인 근간이 되는 “자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률”은 기존 마산 수출 자유지역의 설치법에 근간을 두고 있으며, 이는 제조기업중심의 입주 업종에 맞추어져 있는 현실이다. 제조기업이 자사의 물품을 자유무역지역으로 반입하여 조립 및 가공 후 외국으로 수출하는 기존의 개념에서 부산신항 배후물류단지는 국제물류기업이 입주하여 글로벌 기업으로부터 위탁받은 물품을 조립 가공하여 외국으로 재수출하는 형태로 업무상 매우 다른 형태이므로 이에 적합한 법률 및 제도적인 개선의 필요하다.

<표 4-1> 마산수출자유지역과 비교

구분	마산수출자유지역	부산신항 배후단지
입주업체	제조기업	국제물류기업
반입물품의 소유여부	입주기업이 물품 소유자	화주로부터 위탁받음 소유권 없으며, 위탁받아서 보관및 가공 업무 수행
국내법인의 유무	국내에 법인이 존재	화주기업이 국내에 없는 경우 발생

예를 들면 자유무역지역내에서 외국물품을 반입신고 및 사용소비신고 할 때 규정상 주체는 입주 기업체만이 할수 있다. 하지만, 입주기업체는 물류기업으로 자가명의 반입화물은 전무하며 선적서류상에 shipper, Consignee,Notify와 상이하게 신고할 수밖에 없으며, 이에 따라 외국의 대형 화주 기업은 물품의 소유권 상실의 우려가 발생할수 있다.

자유로운 물류 및 무역, 가공을 보장하여 외국의 대형 화주 기업을 유치하기 위해서는 입주기업체가 아닌 외국기업도 반입신고서상에 기재가 가능하도록 개선이 이루어져야 한다. 또한 역외 작업도 전면 허용이 되어야 할 것이다. 물류기업은 자가 명의 수출실적이 없으며, 항만 배후지에서의 조립 및 가공의 업무가 매우 세분화 및 복잡화 이루어지는 추세이므로 이에 대한 개선이 시급하다고 할 수 있다..

<표 4-2> 자유무역지역의 관련 규정

구분	관련 규정
자유무역지역 지정 및 운영에 관한 법률	<p>제29조 (물품의 반입 또는 수입) ① 다음 각호의 1에 해당하는 물품을 자유무역지역안으로 반입하고자 하는 자는 관세청장이 정하는 바에 따라 세관장에게 반입신고하여야 한다.</p> <p>1. 외국물품. <하략></p> <p>제30조 (국외로의 반출 및 수출) ① 외국물품등을 자유무역지역에서 국외로 반출하고자 하는 자는 대통령이 정하는 바에 따라 세관장에게 신고하여야 한다. <하략></p>
자유무역지역 지정 및 운영에 관한 법률 시행령	<p>제19조 (국외반출신고) 법 제30조의 규정에 의하여 물품반출신고를 하고자 하는 자는 다음 각호의 사항을 기재한 국외반출신고서를 세관장에게 제출하여야 한다 1. 물품의 품명·규격·수량·가격 및 품목분류번호</p> <p><2호이하 생략></p> <p>제24조 (역외작업신고 등) <전략></p> <p>② 역외작업의 범위는 당해 입주기업체가 전년도에 원자재를 가공하여 수출한 금액의 100분의 60 이내로 한다.</p>
자유무역지역 반출입물품의 관리에 관한 고시	<p>제3-1조(외국물품의 반입신고) ① 법 제29조제1항제1호의 규정에 의하여 외국물품을 자유무역지역으로 반입하고자 하는 자는 다음 각호의 1에서 정하는 바에 따라 세관장에게 반입신고를 하여야 한다.</p> <p><1호 및 3호 생략> 2. 외국물품을 사용 또는 소비할 목적으로 반입하고자 하는 자는 「관세법시행령」 제246조제2항의 규정에 의한 수입신고서 서식을 사용하여 수입통관시스템에서 정한 전자문서로 세관장에게 반입신고(이하 “사용소비신고”라 한다)를 하여야 한다. 다만, 수입신고대상인 물품은 제외한다.</p> <p>② <전략> 제1항제1호의 규정에 의한 반입신고는 법 제10조제1항제2호 및 제3호(제조·가공·수리·보수·조립·건설 등의 기능을 수행하는 입주기업체에 한한다)의 입주자격을 갖춘 자가 행하는 것을 원칙으로 한다.</p>

제 2 절 시설 및 물류서비스 측면

1. 부지 확보 및 기반시설 확충

배후물류단지에 입주하는 외국기업은 그 사업의 특수성에 따라 대규모 부지를 필요로 하기 때문에 개장 초기부터 저렴하고 충분한 물류용지가 확보될 수 있도록 하여야 할 것이며, 대형물류기업일수록 향후 이용 가능한 부지확장성이 입지 선정시 중요한 요인으로 작용되고 있다.

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 협력을 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.

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 정책적

인 지원이 뒷받침되어야 할 것이다. 또한 기존 부산항과는 달리 신항에는 아직 까지 피더 네트워크가 구축되어 있지 않으므로 피더선부두 확충, 하역요율 차별화 등 피더 네트워크 활성화를 위한 다양한 지원정책이 필요하다 하겠다.

그리고 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 연계를 통해 부산신항 활성화에 기여할 수 있을 것이다.

제 3 절 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 펼수 있는 기반이 마련되었다.

또한 부산항 신항 배후물류단지는 자유무역지역으로 지정되어 해양수산부는 2004년 7월 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」 제17조제2항의 규정에 의하여 항만자유무역지역의 입주기업 등에게 임대하는 국유의 항만배후단지 및 건물에 적용할 임대료를 <표 4-3>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 4-3> 향만자유무역지역 향만배후단지 임대료

향 만	조 건		임 대 료	적용 기간
부산향 향만배후단지	기본 임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	m ² 당 월 300원	3년
	우대 임대료	· 외국인투자기업중 자유무역지역법상의 물류업 종을 영위하는 기업	m ² 당 월 150원	
	공시지가 임대료	· 입주기업중 자유무역지역 지정목적에 부합하 지 않다고 해양수산부 장관이 판단되는 기업	공시지가×50/1,000 (국유재산법-연간)	
부산향 신항개발지구 향만배후단지	기본 임대료	· 기본적으로 입주기업체의 경우	m ² 당 월 260원	
	우대 임대료	· 외국인투자기업중 자유무역지역법상의 물류업 종을 영위하는 기업	m ² 당 월 40원	
	공시지가 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 4-3>과 같이 우대임대료를 적용하여 더 많은 외국기업이 부산향 신항 배후물류단지에 투자하도록 유도하고 있다. 이런 정책으로 부산향 신항 배후물류단지는 <표 4-4>와 같이 외국 경쟁항만에 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 4-4> 외국 경쟁항만 배후단지 임대료 수준

(단위 : 천원/m²·년)

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

자료 : 부산향만공사, 「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 4-5>과 같이 다양한 조세인센티브를 제공하고 있다. 물류업종이며 500만불 이상을 투자한 경우에는 법인세, 소득세, 취득·등록세 등을 3년간 100%, 그 후 2년간 50%를 감면하고 있으며, 입주기업의 자유무역지역 반입 외국물품에 대해서 관세가 면제되고, 또한 입주기업이 반입한 내국물품 및 자유무역지역내 기업간 거래에 대해서는 부가가치세 영세율이 적용된다. 이와 같은 조세 인센티브는 입주기업에게 매력적인 조건으로 인식되고 있으나, 수혜조건인 외국자본이 5백만불이 되어야 하므로 실질적인 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 물류비 절감에 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.

<표 4-5> 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	
○ FTZ내에서는 등록업체간의 물품이동 및 양도, 외국 물품의 사용/소비 및 보수작업 등 각종 부가가치 물류활동에 대한 세관신고 절차 간소화	

제 5 장 요약 및 결론

제 1 절 연구의 요약

본 연구에서는 부산항 신항 배후물류단지의 제도 및 운영모델을 고찰하여 부산신항 활성화 방안을 도출하고자 하였다.

첫째, 법률 및 제도의 개선이 필요하다

복잡한 행정절차 및 규제를 개선을 해야 하며, 특히 경제자유구역과 자유무역지역으로 이중으로 지정되어 있어 법률적용의 혼란이 초래되고 있으며, One-Stop 행정서비스를 위해서는 경제자유구역청의 행정적 독립이 필요하다.

또한, 자유무역제도의 운영 제도 개선이 필요하다

자유무역지역의 운영제도가 제조업 중심의 마산자유지역의 운영제도에 기반을 두고 있기에 항만배후지에서의 운영과 다소 상이하며, 실제 운영상에서 나타나는 문제점을 계속 보완해야 한다.

둘째, 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.

그리고, 역내 피더 네트워크를 확충해야 하며, 종합물류기업을 집중적으로 육성하여 원활한 물류서비스 제공을 통한 다국적 대형 기업을 유치해야 한다

셋째, 신항 배후물류부지 운영업체의 비용 절감을 통한 경쟁력을 확보해주어야 한다. 한시적으로 적용되는 배후물류단지의 저렴한 임대료를 유지시켜 입주기업의 경영의 투명성을 확보해야 하며, 조세감면 등 인센티브 적용 완화하여야 한다.

제 2 절 연구의 한계 및 향후 연구과제

본 연구는 부산항 신항 배후물류단지 운영모델 연구를 통해 신항배후물류단지의 운영모델을 정립하고, 부산신항의 활성화를 위한 법률 및 제도를 고찰하

였다.

그러나 본 연구는 다음과 같은 한계가 지적될 수 있다. 첫째 부산신항 배후 물류단지의 입주업체의 입주 및 운영활성화 전에 최초 입주기업만의 사례 등을 통한 연구로 일반화 하기에는 어렵다는 아쉬움이 남았으며, 향후 입주기업이 더 늘어나면 보다 더 심층적인 연구가 필요하다 하겠다. 둘째 현업에서의 업무 추진상의 애로등을 바탕으로 하였기에 전문적인 제도의 개선등을 제시하는데 어려움이 있다

향후 이러한 문제점을 개선및 보완할수 있는 후속적인 연구수행이 기대된다.

[참 고 문 헌]

1. 국내 문헌

- 관세청, 「관세자유지역 업무편람」, 2001, pp.3~4.
- 박명섭, 「국제물류의 이해」, 법문사, 2003, p.249.
- 박영민, “인천국제공항의 허브화를 위한 자유무역지역의 활성화방안에 대한 연구,” 서강대학교, 2005.
- 부산시, 「부산항 관세자유지역 활성화를 위한 연구」, 2003.
- 부산항만공사, 「부산신항 배후단지개발 연구」, 2005.
- 원종근, 「국제경영학」, 박영사, 1996.
- 조진만, 「[해양포커스] 신항 배후부지 화물창출」, 국제신문, 2007.
- 한국교통연구원, 「교통발전의 발자취 100선」, 2005.
- 한국해양수산물개발원, 「우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구」, 2000.
- 길광수 박석현.2003 “항만배후부지 개발관련 법제도 비교연구”,한국해양수산물개발원
- 김정수·신계선,2004,“부산신항만 항만배후단지 개발 현황과 효율적인 이용방안에 관한 연구”, 한국항만경제학회,제20집 제2호 pp101-128
- 김형태,2001“일본의 항만배후단지 개발·운영제도와 시사점”한국해양수산물개발원
- 백종실,1999,“아시아 주요국 항만배후지 물류 거점화 정책비교연구” 한국해양수산물개발원
- 윤병구외3인,2005 “동북아 물류 거점화를 위한 항만배후부지 구축 전략에 관한 실증 연구”,한국항해항만학회지,제29권제10호 pp897-906
- 이성우,2002,“우리나라 항만배후단지 개발방향과전략”,한국해양수산물개발원
- 이성우,2007,“우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안”
- 장현석,2007,“부산신항만 배후물류단지의 활성화 방안”
- 김범식,2004,“관세자유지역의 활성화 방안 연구
- 정홍식,2008,“부산항 신항 배후물류단지의 외국인직접투자 활성화 방안에

관한 연구

2. 외국 문헌

- E. G., Frankel, *The Concept of Free Ports and Their Contribution*, IAPH, 1985.
- 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.
- UNCTAD, “Trends and Determinants, New York and Geneva: United Nations,” *World Investment Report*, 1998.

3. 인터넷 사이트

- 법제처 (www.klaw.go.kr)
- 부산지방해양수산청(www.pusan.momaf.go.kr).
- 부산진해경제자유구역청(www.bjfez.go.kr).
- 부산항만공사(www.busanpa.com).