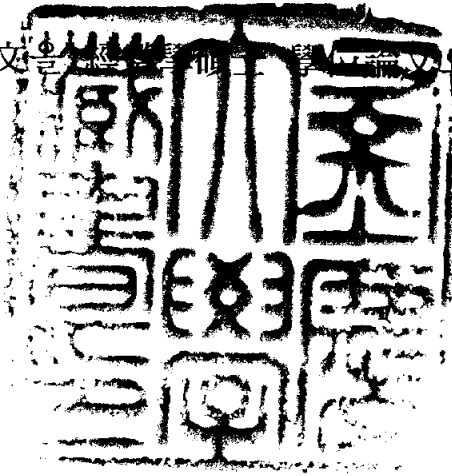


經營學碩士學位論文

關稅自由地域의 活性化 方案에  
관한 研究

指導教授 金 銀 塚

이 論文을 經營學碩士學位論文으로 提出함



2003年 2月

釜慶大學校 經營大學院

國際貿易學科(海運港灣管理專攻)

曹 國 星

曹國星의 經營學碩士 學位論文을 認准함

2002年 12月

主 審 經濟學博士 李 鎮 雨 (印)

委 員 經營學博士 河 明 信 (印)

委 員 經濟學博士 金 銀 採 (印)

# 〈 次 例 〉

I. 序言 .....	1
1. 研究內容과 目的 .....	1
2. 先行研究 檢討 .....	2
II. 關稅自由地域의 一般的 背景 .....	6
1. 關稅自由地域의 導入目的 .....	6
2. 關稅自由地域의 主要機能 .....	9
3. 關稅自由地域의 立地條件 .....	10
4. 關稅自由地域 設置의 經濟的 效果와 問題點 .....	12
III. 關稅自由地域과 港灣環境의 變化 .....	19
1. 對外的 環境變化 .....	19
2. 對內的 環境變化 .....	24
IV. 關稅自由地域의 外國事例와 示唆點 .....	28
1. 유럽 및 미국의 關稅自由地域 .....	28
2. 아시아의 關稅自由地域 .....	37
3. 기타 外國事例 .....	49

<b>V. 우리나라 關稅自由地域의 推進方向</b> .....	<b>54</b>
1. 關稅自由地域의 成敗要因 .....	54
2. 우리나라 關稅自由地域의 運營實態 .....	59
3. 우리나라 關稅自由地域의 國際物流據點化 成功戰略 .....	64
<b>VI. 結言</b> .....	<b>72</b>
<b>&lt;參考文獻&gt;</b> .....	<b>77</b>

## 〈表次例〉

〈표 1〉 主要 國들의 關稅自由地域의 導入目的 .....	7
〈표 2〉 關稅自由地域의 主要機能 .....	9
〈표 3〉 關稅自由地域의 雇傭創出 .....	13
〈표 4〉 國籍船社의 海外  전용터미널 確保現況 .....	21
〈표 5〉 物流費用과 서비스간의 重要度 比較에 관한 研究 .....	23
〈표 6〉 싱가포르항의 物流센터 現況 .....	40
〈표 7〉 일본의 FAZ 造成 推進現況 .....	48
〈표 8〉 主要 國別 關稅自由地域의 特性整理 .....	52
〈표 9〉 關稅自由地域의 指定現況 .....	61
〈표 10〉 釜山港 關稅自由地域內 投資希望業體 現況 .....	63
〈표 11〉 港灣機能의 變遷段階 .....	64
〈표 12〉 主要港灣 背後地 確保現況 .....	65

## 〈그림次例〉

[그림 1] 關稅自由地域 運營 模型圖 .....	8
[그림 2] 釜山港 關稅自由地域 圖面 .....	75
[그림 3] 光陽港 關稅自由地域 鳥瞰圖 .....	76

# A Study on the effective scheme of Customs Free Zone in Korea.

Kook-Sung Cho,

*Major in Shipping and Port Management  
Graduate School of Business Administration  
Pukyong National University*

## **ABSTRACT**

The trend of global economy and international logistic industry is that each country has begun a war over securing a dominant spot in logistics. Especially, North East Asian countries have expanded harbor facilities and strived to increase management efficiency to function as a major harbor of logistics in this area, and through massive importation of foreign capitals they continually put in an effort to become a central harbor in Pan East Sea area.

The shipping and port industry has been slow in adapting to e-logistics and e-commerce and even more importantly to the use of the Internet and Intranet to effectively integrate and improve multi-modal logistics operations. Recent studies indicate that only about 20% of the door-to-door costs of moving goods are spent on actual transportation, with the rest spent equally on physical interfaces and on soft services, such as information management and transaction costs. Shipping and port operations will not become more profitable unless we reduce these two major or dominating cost categories. Similarly, much closer customer or user involvement must be encouraged and facilitated to assure greater logistics operating and capacity use efficiency. To accomplish this requires a technological revolution of the port and shipping industry

management on one hand and a much closer customer or user involvement on the other.

This thesis deals with the operation and management of customs free zone. Chapter I introduces the purpose and scope of the study. Chapter II discusses the characteristics and effects of customs free zone. Chapter III analyzes the changing environments of global shipping and ports. Chapter IV tackles the implications of foreign customs free zone. Chapter V reviews success and failure factors and propelling directions of customs free zone. Finally Chapter VI suggests strategies and policies for success of customs free zone.

As the support to enforce shipping industry, clustering, an establishment of logistic network and an assignment of neighboring area as a custom free zone must be done. And, as a marketing strategy, strong promotion, importation of international shipping and logistics firms should be done. Additionally, a port sales activity through the internet could minimize time and cost and maximize efficiency.

# I. 序 言

## 1. 研究内容과 目的

1999년 12월 「國際物流基地 育成을 위한 關稅自由地域의 지정 및 운영에 관한 법률(이하 '關稅自由地域 特別法'으로 칭함)」이 국회에서 통과됨에 따라 우리나라는 현재 전 세계적으로 國際物流, 무역, 경제의 중심지로 활용되고 있는 關稅自由地域을 항만, 공항 및 물류 단지에 도입할 수 있는 여건을 갖추었다.

關稅自由地域은 국가의 관세선 외측에 위치하여 關稅法이 적용되지 않는 제한된 구역으로, 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제 특전을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제활동 특구를 의미한다. 또한 關稅自由地域에 입주하고 있는 기업에 대해서도 임대조건, 금융, 행정서비스 등에 대한 다양한 인센티브를 부여하고 있어 기업이 경영활동을 수행하는데 있어 최적의 조건을 갖추고 있다. 이에 따라 關稅自由地域은 차별화된 경쟁력을 갖춘 경제·무역·물류특구로서의 역할을 수행하면서 세계화기업에게는 자사의 國際物流據點으로 활용되고 있으며 關稅自由地域 運營國家에게는 자국의 物流據點化 및 經濟活性化를 도모하는 전략적인 경제지구로 활용되고 있다.

그러나 이들 모든 關稅自由地域이 지역 경제권의 物流據點으로 활용되고 있는 것은 아니며, 모든 關稅自由地域이 성공적으로 운영되고 있는 것도 아니다. 싱가포르, 홍콩, 미국, 네덜란드, 중국 등 몇몇



국가들은 關稅自由地域制度를 활용하여 자국의 공·항만을 지역 경제권의 國際物流據點으로 성장시킨 반면 일본, 중남미, 서남아시아 국가들은 關稅自由地域의 활성화에 어려움을 겪고 있다.

‘우리나라의 東北亞 國際物流 中心基地化 戰略’을 21세기 국가전략으로 채택하고 있는 우리나라는 처음 도입되는 關稅自由地域制度를 통해 우리나라의 공·항만을 동북아에서 가장 경쟁력 있는 物流據點으로 육성해야할 필요성이 크다. 이를 위해서 국제경제 및 물류환경의 변화, 關稅自由地域의 투자 주체인 세계화기업과 글로벌 해운·물류기업 등 수요자의 Needs 등을 정확히 파악하여 우리나라 關稅自由地域의 약점은 보완하고 강점은 더욱 강화하는 적극적인 전략이 요구된다.

이러한 측면에서 본 논문은 세계 주요 關稅自由地域의 운영사례를 통한 성패요인을 분석하여 2002, 1월 도입, 시행초기에 있는 우리나라 關稅自由地域의 성공적 운영을 위한 방안을 제시하는 데 그 목적이 있다.

## 2. 先行研究 檢討

1990년대 중반부터 釜山港과 光陽港을 중심으로 自由貿易港에 대한 연구가 시작되었다. 부산상공회의소와 부산경제연구원이 1995년 1월 『釜山自由貿易港 構築方案』, 한국경제정책평가원이 1996년 1월 『光陽 自由貿易港 指定方案에 관한 研究』를 수행하였다. 이들

연구보고서는 港灣環境變化, 자유항의 종류와 외국 사례, 주요 항만의 경쟁전략, 자유무역항 도입 타당성 및 구축방안을 제시하는데 초점을 두었으며 현재 추진중인 關稅自由地域의 運營方案은 심도있게 검토되지 않았다.

한국해양수산개발원은 1998년 7~12월에 걸쳐 『우리나라를 東北亞의 物流據點으로 育成하기 위한 關稅自由地域 導入方案 研究』를 수행하였다. 이 보고서는 외국의 自由貿易地帶를 關稅自由地域 이라는 용어로 국내 최초로 사용하였다. 이 보고서는 외자유치와 글로벌 기업의 경영활동상 장애요인을 해소시켜주는 특별구역을 공항과 항만 등에 지정하여 글로벌 기업이 물류와 조립 · 가공 · 생산활동을 전개할 수 있도록 함으로써 동북아 물류중심국가로 발전하는데 초점을 두고 있다. 이 보고서는 世界經濟 및 國際物流環境變化, 關稅自由地域의 導入必要性, 세계 主要國 自由貿易地帶의 특징과 시사점을 분석하였고, 關稅自由地域의 도입방안 및 경제적 기대효과를 분석하였다. 따라서 이 보고서는 우리나라 關稅自由地域의 도입필요성에 초점을 두고 關稅自由地域特別法 制定시 주요 법안 내용 등을 중점적으로 분석하는 등 關稅自由地域 導入에 크게 기여하였으나, 글로벌 기업의 유치방안에 대한 심층적 분석은 충분히 이루어지지 못하였다.

중앙대학교 국제무역물류연구소는 2000년 2월 평택항이 關稅自由地域보다는 자유무역지역으로 지정하는 것이 타당하다는 의견을 제시한 『평택항 관세자유무역지역 지정에 관한 타당성조사』 보고서를 발간하였다. 한국해양수산개발원은 2000년 5월 『우리나라 港灣區域

內 關稅自由地域 導入에 관한 研究』를 발간하였다. 이 보고서는 釜山港, 光陽港, 仁川港 등 주요 항만을 대상으로 지정우선순위 선정, 지정규모, 유치가능산업, 관리 및 운영방안 등에 대하여 심층분석을 하였다는 점에서 기존의 국내 및 외국의 先行研究와 差別化되고 있다. 그동안 자유무역항<sup>1)</sup>, 수출자유지역<sup>2)</sup> 등에 관한 연구는 국내에서도 다수 수행되었고, 해외에서 自由貿易地帶에 관한 연구도 다수 수행되었으나, 퍼지이론을 적용하여 우리나라 주요 항만을 대상으로 關稅自由地域 지정우선순위를 분석하였는데, 우선지정지역으로 선정된 부산항, 광양항, 인천항에 이어 울산항, 마산항, 군산항 등의 순으로 나타났다. 아울러 關稅自由地域特別法의 법적, 제도적 요건충족은 물론 실현 가능한 지정 · 도입 및 관리 · 운영방안을 구체적으로 제시하고 있다.

한국해양수산개발원은 2000년 10월 『仁川國際空港 周邊地域 開發 研究 - 關稅自由地域 導入 研究』 보고서를 발간하였다. 이 보고서는 인천국제공항이 명실상부한 동북아 허브공항으로서 인천국제공항 동측 지역 60만평을 關稅自由地域으로 지정, 운영하는 방안을 제시한 국내 최초의 空港 關稅自由地域에 대한 연구이다.

지금까지 살펴본 바와같이 국내 및 해외에서 수행된 自由港, 自由貿易地帶, 그리고 關稅自由地域과 관련한 문헌은 대부분 도입타당성,

- 
- 1) 김덕수, 자유항에 관한 고찰, 『국제학술발표회논문집』, 제2집, 국제해운항만학회, 1989.  
김범중, 외국의 자유항제도와 우리나라 자유항 설치가능성 검토, 『해운산업동향』, 해운산업연구원, 1990. 7.  
부산상공회의소 · 부산경제연구원, 『부산자유무역항 구축방안』, 1995. 1.
  - 2) 대한무역진흥공사, 『아시아 각국의 수출가공지대』, 1983.  
마산수출자유지역기업협회, 『주요국의 외국인 투자유치 정책과 수출자유지역의 발전 방향』, 1998.  
산업연구원, 『수출자유지역의 제도개편 및 신규지정방안』, 1999. 8.

개략적인 개발 및 관리운영방안, 개괄적인 마케팅방안, 경제적 파급 효과 등에 중점을 두고 검토되었다. 우리나라 關稅自由地域制度는 최근에야 도입되었기 때문에 기존 문헌들은 대부분 關稅自由地域內 물류기업 유치방안에 대한 심층적인 검토가 이루어지지 않았다.

2002년 1월부터 지정·운영되고 있는 부산항과 광양항 關稅自由地域에 글로벌 물류기업의 투자유치를 확대하기 위해서는 투자절차나 입주절차의 간소화, 글로벌 물류기업이 필요로 하는 가공·조립기능의 확대 필요성, 關稅自由地域 運營合理化 方案 등 주요국의 自由貿易地帶보다 매력적인 關稅自由地域 投資與件을 조성하기 위한 심층적인 연구가 필요한 시점이다.

## II. 關稅自由地域의 一般的 背景

### 1. 關稅自由地域의 導入目的

#### 1) 關稅自由地域의 意義

어떠한 국가가 外國企業에 적용하는 特別 經濟政策은 크게 政策的 接近方式(Regime Approach)과 地域的 接近方式(Territorial Approach)으로 구분할 수 있다. 政策的 接近方式은 지역에 상관없이 모든 기업을 대상으로 특별정책을 실시하는 것이며, 地域的 接近方式은 어떤 특정지역을 선정하여 특별한 정책을 적용하는 것을 의미한다. 이러한 특별구역은 공간적·지리적 구분 없이 순수하게 법적인 성격만을 갖는 형태도 있고, 법적인 성격과 지리적인 성격을 동시에 갖는 형태도 있다.

地域的 接近方式이 적용되면서 법적인 성격과 지리적 성격을 동시에 갖는 가장 대표적인 유형이 關稅自由地域 制度이다. 關稅自由地域은 關稅法이 적용되지 않은 제한된 구역으로 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전을 부여하여 수입화물의 반출입과 증계 등을 자유롭게 수행할 수 있다. 이러한 關稅自由地域에서는 설치목적 및 유형에 따라 반입화물의 장치, 보관, 저장에서부터 상표부착, 혼합, 재포장, 가공·조립, 제조, 전시, 재수출 등에 이르기까지 다양한 추가활동이 許容된다.

국내법상 關稅自由地域은 당해 지역에서의 물품의 반입 또는 반출

및 용역의 제공에 대하여 關稅法, 附加價値稅法, 特別消費稅法, 酒稅法 등의 稅法에 대한 특례가 인정되는 지역으로서 「關稅自由地域 特別法」 제4조의 규정에 의하여 지정된 지역을 의미한다. 따라서 關稅領域은 關稅法과 각종세법의 적용을 받는 지역으로, 關稅自由地域 이외의 지역을 가리킨다.<sup>3)</sup>

## 2) 關稅自由地域의 導入目的

外國貨物에 대해 관세행정의 편의를 제공하고 세관통제(관세장벽)를 최소화함으로써 증계 및 위탁무역의 촉진, 國際物流·流通의 促進을 통해 고용 및 물류부가가치 창출, 외국자본 유치 및 기술이전, 국가 및 지역경제 활성화 등을 목적으로 하고 있다.

<표 1> 主要國들의 關稅自由地域의 導入目的

국 가		목 적
한 국		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 국제물류중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전 도모</li> </ul>
싱가폴, 홍콩, 네덜란드 등		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 지정학적 이점을 활용, 국제물류거점기지 조성으로 물류부가가치 창출</li> </ul>
중 국		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 외국인 투자유치 및 경제활성화, 수출입 및 증계무역의 활성화 등 다외교역 확대</li> <li>● 국제물류기지 역할</li> </ul>
대 만	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 수출가공구</li> <li>● 과학공업원구</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 투자 및 수출촉진</li> <li>● 첨단과학기술 도입과 인재육성</li> <li>● 고급과학기술 발전 촉진</li> </ul>
미 국		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 국내기업의 해외이탈 방지 및 자국기업 유지·확장</li> <li>● 고용창출 및 국제무역거래 촉진</li> </ul>

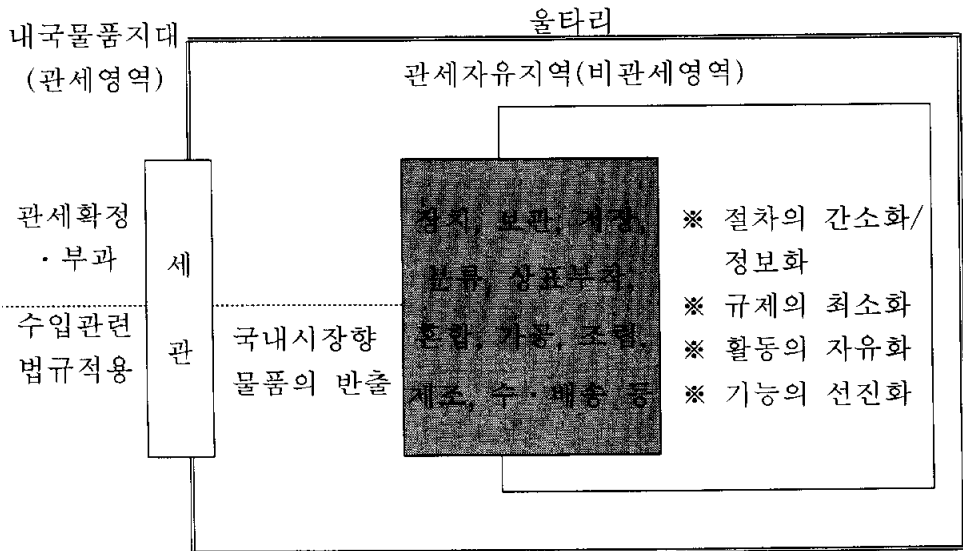
자료 : 한국해양수산개발원(KMI)

3) 월간 해양수산, 2000년 5월호, 한국해양수산개발원

우리나라에 앞서 關稅自由地域을 도입한 主要國들의 關稅自由地域의 導入目的은 각국의 산업정책이나 경제수준에 따라 다소 상이하나 크게 첫째,수출입 무역 촉진, 둘째, 외국인 투자유치 활성화, 셋째, 물류·유통기능 강화를 통한 國際物流據點基地化 등에 두고 있다(<표1> 참조).

우리나라 關稅自由地域의 導入目的은 항만(공항) 등을 중심으로 하는 일정지역을 關稅自由地域으로 지정하여 국가간의 물류를 원활하게 함으로써 당해 지역을 국제적인 물류중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지하는 데 있다. 환언하면 우리나라가 지리적으로 유리한 위치에 있는 점을 적극 활용하여 국제적인 물류기지를 유치하고 물류산업을 활성화함으로써 우리나라의 주요 항만(공항) 등을 21세기 동북아의 物流據點基地로 육성하는 데 있다.

[그림 1] 關稅自由地域 運營 模型圖



## 2. 關稅自由地域의 主要 機能

關稅自由地域은 자유로운 경제 활동을 수행할 수 있는 독립적인 非關稅 領域으로서, 지대내 반입물품의 장치·보관·분류·환적 등의 기본적인 물류기능, 제조·가공·조립 등의 생산기능 외에 무역·보험·법률서비스 등의 부수적 기능 등 다양한 기능을 수행하고 있으며, 기본기능 및 부수기능은 아래와 같다.( <표2>참조)

<표 2> 關稅自由地域의 主要機能

구 분	기능 유형	세부 기능
기본기능	물류기능	하역, 장치, 야적, 보관, 환적, 분배, 혼재
	물류촉진기능	물류업, 수·배송업, 주선업, 재고관리
	생산기능	가공, 조립, 제조, 조작, 혼합, 파기, 멸각
	제품조정기능	개장(改裝), 샘플링, 품질조사 및 조정, 등급 부여, 상표부착 및 표시, 점검, 보수, 수선, 세정, 해체, 디자인, (재)포장
	거래기능	중계무역(재수출), 수출·입 무역, 판매(도매 가격), 경매, 주문처리
	거래촉진기능	전시, 상담실, 거래결제시스템
	정보전달기능	EDI 물류 및 상류 정보시스템, POS, VAN, Stock Recording System, 정보자료센터
부수기능	업무지원 및 공공서비스 기능	CIQ, 공동 관리운영건물, 회의실, 주차장 연구개발, 컨설팅, 보험, 법률, 금융서비스
	교류기능	국제교류살롱, 국제컨벤션센터
	위락기능	식당, 위락·오락·휴양시설, 공원·녹지
	인재연수기능	연수실, 숙박시설

자료 : 박명섭, 글로벌운송물류론, 법문사, 2001.



### 3. 關稅自由地域의 立地條件

關稅自由地域은 여러 가지 다양한 형태로 세계 도처에서 중요한 경제적 역할을 담당하고 있다. 그러나 모든 關稅自由地域에 대한 투자가 성공적일 수는 없다. 막대한 투자와 장비를 설치하고도 큰 역할을 하지 못하거나 시설을 제대로 활용하지 못하는 경우도 있다. 關稅自由地域의 성공여부는 그 關稅自由地域이 정당한 비용이나 가격으로 정당한 곳에 정당한 서비스와 시설을 제공하느냐에 달려 있다. 즉 關稅自由地域의 성공은 모든 필요한 투입요소와 가격 그리고 서비스 질과 여타의 경쟁력에 달려 있다고 볼 수 있다. 여기에서 투입요소는 수송시설과 배후시설 그리고 수송비용과 커뮤니케이션, 노동 등으로 構成된다.

關稅自由地域을 설립하거나 운영할 때 先決條件으로서 고려해야 할 것들은 다음과 같다.

#### ① 關稅自由地域의 潛在能力 測定

어떤 지역에 關稅自由地域을 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 關稅自由地域의 개발시기와 규모 그리고 개발수준 등에 대한 결정이 가능하다. 관세행정상의 적용지역으로부터 차단된 關稅自由地域이 설치되고, 그 안에 필요한 편익시설이 구비되어야 한다. 이러한 지역의 면적이 어느 정도나 되어야 하는가는 이 지역내에서 어떤 經濟活動이 예정되어 있는가와 밀접하게 관련이

되며, 필요시 확장될 수 있어야 한다.

## ② 制度 및 法規의 準備

關稅自由地域의 開發을 위해서는 먼저 여러 가지 關聯法과 制度 그리고 행정정책 등에 대한 사전정리가 있어야 한다. 대부분의 경우 關稅自由地域의 준비는 중·장기적으로 마련되어 10~20년에 걸쳐 존속한다. 關稅自由地域에서 稅金의 면제 및 자유, 법적지위, 재무적 준비 그리고 토지나 건물 등에 대한 구체적인 정책이 준비되어야 한다.

## ③ 廣範圍한 輸出市場의 確保

關稅自由地域은 결국 제품을 시장에 판매해야 하며, 그 시장은 세계를 대상으로 한다. 國際市場은 그 규모가 막대하고 경쟁이 극심한 점을 감안할 때 關稅自由地域은 반드시 시장확보에 대한 사전적인 조사와 장단기적인 研究가 있어야 한다.

## ④ 勞動力과 輸送施設 및 用水의 確保

關稅自由地域에서는 상대적으로 저렴한 노동력에 의한 가공무역이 성행한다. 또한 지대를 지원하는 背後施設로서 背後交通網의 확충이 절실히 요구된다. 이와 같은 노동력과 배후교통망 뿐 아니라 생산활동에 필요한 건물이나 공업용수, 에너지 등의 공급시설의 확보 없이는 關稅自由地域의 성공은 기대하기가 어렵다.

## ⑤ 便利한 港灣施設과 좋은 立地條件

關稅自由地域은 무엇보다도 세계 주요국가들과 서로 무역을 하는데 적합한 지역에 입지 하여야 한다. 즉 陸上, 海上의 交通이 원활한 곳에 입지 하는 것이 바람직할 것이다. 關稅自由地域은 교역면이나

운송면에서 아주 유리한 지리적인 위치에 있을 때에만 성공할 수 있는 바, 이들 條件은 세계의 주요 무역항로상에 위치하는가 또는 主要 生産地와 얼마나 인접해 있으며, 주요 소비중심지와도 가까이 위치하는가 등이다. 가장 잘 운영되는 關稅自由地域은 도심 가까이에 위치하는 것인 바, 여기에 있을 경우 港灣의 利用이 편리하다. 산업에 필요한 기초시설이나 서비스의 질도 매우 중요한 선결조건이다. 關稅自由地域은 국가간에 무역을 하는 과정에서 발생하는 복잡한 절차와 통관상의 문제들을 간소화하여 법적 제도적으로 보호하는 운영의 한 형태라 할 수 있다. 또한 國家나 地域의 특성에 따라 그 운영방식도 다양해질 수 있으며 이로부터 기대하는 효과도 다르다. 關稅自由地域을 신설할 때에는 충분한 조사와 연구가 선행되어야 그 經濟的 效力을 증대시킬 수 있다.

#### 4. 關稅自由地域 設置의 經濟的 效果와 問題點

##### 1) 關稅自由地域의 經濟的 效果<sup>4)</sup>

###### ① 貿易增大 效果

關稅自由地域의 역할은 특정지역을 關稅自由地域으로 지정하고 이곳에 여러 가지 법적, 재정적 및 제도적 특혜를 부여함으로써 수출과 수입을 효율적으로 운영하여 국민경제에 도움을 주는데 있다. 關稅自由地域을 설치하는

---

4) 박명섭, 부산자유무역항 구축방안, 부산상의, 1995, pp86~87

경우 중계무역이나 再輸出 혹은 加工貿易의 促進에 의한 수출증대의 효과를 기대할 수 있다. 關稅自由地域 내에서 가공을 하여 다시 국외로 貨物을 搬出하는 경우에는 국내에서 조달한 부품, 원재료를 섞어서 사용하는 것도 가능하며, 이 경우에는 內國消費稅가 부과되지 아니한다.

② 雇傭增大 效果

關稅自由地域內에서 상품을 조립, 가공, 제조, 포장, 재수출과 상표부착 등의 활동과 더불어 화물을 하역, 환적 하거나 수송하는 데에는 많은 人力이 必要하게 되어 주변지역의 유희노동력에 대한 需要가 創出된다. 이러한 직접 고용인이 필요함은 물론 무역업, 제조업, 해운항만업, 금융업 등 각 부문에서 關稅自由地域活動과 관련된 산업을 유지하기 위한 인력이 필요하게 되므로 고용창출의 기회가 발생하게 되는 것이다. 함부르크 자유항의 경우 自由港 管理事務所는 200명이 관리하며 60,000여명의 雇傭機會를 創出하고 있다. <표 3>에서 보는 것처럼 關稅自由地域의 고용창출효과는 개도국의 경우 괄목할 만한 것이다.

<표3> 關稅自由地域의 雇傭創出

(單位: 名)

구 분	관세자유지역	자유항(FP)	산업자유지역(IFZ)
개도국과 NICs	75,000	2,000,000	3,500,000
선진국	18,000	220,000	492,000
계	93,000	2,220,000	3,992,000

자료 : “Aid, Free Zones In Developing Countries” Paper No. 18., EIU-Special Report 171, 1984.

### ③ 外國의 直接投資 增大效果

關稅自由地域은 어떤 형태의 제조활동에 대하여 이상적인 입지를 제공하고, 주로 이 지대에 반입되는 부품 및 원재료에 대한 관세를 면제해 주며, 또한 임대료와 노임 등이 저렴하고 소득세 감면과 같은 우대조치를 취하므로, 外國業體는 이 지대내로 直接投資를 하게 된다.

### ④ 技術向上과 外貨加得效果

關稅自由地域內的 진출 기업체는 기술자를 파견하여 기술훈련을 담당시키거나 기술보급을 할 수 있다. 또한 현지인을 해외 모기업에 파견하여 기술연수를 시키거나 로얄티를 제공하고 노하우를 도입하기가 용이하다. 이에 따라 關稅自由地域을 설치한 국가는 기술향상을 꾀할 수 있다. 雇傭에 의한 賃金, 원자재 수출대금, 중계 수수료, 토지 및 건물 임대료, 용수 및 동력 등 간접자본 사용료 및 제세공과금을 거두어들임으로써 外貨稼得 效果는 물론 무역수지의 개선효과도 얻을 수 있다.

### ⑤ 國際的인 情報센터화

최근 産業發展面에서 첨단기술에 의한 정보화(informationalization)와 연성화(softization) 추세가 뚜렷하다. 이러한 추세는 종전의 제2차 산업에 포함되던 부문은 제3차 산업으로 전환시키는 근본적 産業構造의 再編을 促進하고 있다. 또한 경제전반에 걸친 로지스틱스의 확산과 서비스의 고도화로 국내외 시장에서 물류와 정보화 산업이 중심적 과제로 부각하고 있다. 關稅自由地域을 設置하여 세계각국과 인적 물적교류가 빈번하게 되면, 제품의 가격, 용도와 성능에 대한 정보를 우선적으로 접하여 집적할 수 있으므로 정보센터의 역할을 수행할 수 있다. 그리하여 그곳이 情報基地化되면 세계 각국의 외환, 금리와 금융상품 및 실물상품의 현물 및 선물시세에 대한 정

보 뿐 아니라 世界經濟의 흐름 등에 대한 정보를 보유할 수 있으므로 綜合的인 國際複合機能都市로의 성장이 가능하다.

#### ⑥ 海運港灣業의 活性化

關稅自由地域의 설치에 따라 中繼貿易이 빈번해지면 해운업이 활성화됨은 필연적이다. 항구를 중심으로 내국선은 물론 각국의 정기, 부정기선의 출입이 잦아지면 그에 따른 항만부대 사업도 큰 이익을 얻을 수 있다. 한편 자유항에서는 세관의 간섭이 없으므로 여기에 출입하는 선박은 번거로운 輸出入節次를 요하지 않고 자유롭게 하역을 할 수 있으므로 정박일수를 단축하여 경비의 절약을 기할 수 있다. 또한 關稅自由地域은 화물이 내륙을 통과할 필요가 없는 즉 부두내 컨테이너 야적장에서만 작업이 이루어져 교통체증을 유발하지 않고 하역수입 효과가 큰 환적화물을 보다 많이 유치 할 수 있다.

#### ⑦ 金融産業의 活性化

關稅自由地域이 國際物流據點의 역할을 원활히 하기 위해서는 자체적으로 국제금융의 중심적 기능을 갖거나 인접지역에 국제금융센터가 있어야 한다. 주변에 국제금융 중심지가 결여되어 있는 여건하에서는 關稅自由地域에 이 기능을 갖추지 않으면 안 된다. 일차적으로는 關稅自由地域 업무의 개시와 동시에 은행, 증권, 보험 등의 업무도 개시되어야 한다. 關稅自由地域의 발전과 더불어 외환, 금, 증권 및 채권 등이 자유롭게 거래되고 장·단기 자본 공급기능을 갖는 국제금융센터가 형성되기 위해서는 政策的으로 그러한 환경을 조성해야 한다. 關稅自由地域 내에서는 내국인과 외국인 모두 外貨, 금, 有價證券 및 기타 資本의 自由去來가 이루어질 수 있는 완전한 금융자유화가 법적 및 제도적으로 보장되어야 한다. 경험적으로 關稅自由地域의

발전을 촉진시키는 原動力은 지대내의 金融自由化에 의한 자체 자본공급능력이라고 볼 수 있다.

## 2) 關稅自由地域 設置의 問題點

세계의 主要 自由港에서 성공한 사례는 아일랜드의 Shan Non 關稅自由地域, 말레이시아의 Johor항, 독일의 Hamburg항 그리고 홍콩과 싱가포르를 들 수 있다. 실패한 경우로는 인도의 Kandla로서 1965년에 시작했으나 背後交通手段 不足 등의 이유로 실효를 보지 못했으며, 인도네시아와 필리핀의 경우에도 별로 큰 효과를 보지 못한 것으로 분석되고 있다.<sup>5)</sup>

우리나라에 關稅自由地域을 설치한다 하더라도 과거 우리나라의 기존 수출자유지역의 운영의 결과에 비추어 볼 때 홍콩이나 싱가포르처럼 성공할 것이라고 확신하기에는 어려움이 따른다. 더구나 國際金融機能이 아주 빈약한 점을 고려하면 더욱 그러하다. 關稅自由地域을 통한 국내 또는 지역경제의 活性化에 대한 반론으로서, 關稅自由地域 내의 각종 산업들은 host country의 국내경제와 관련하여 후방연쇄효과가 거의 없다는 점을 제기할 수 있다.

즉, 關稅自由地域內的 외국인 투자 기업들은 다국적 기업 형태를 취하면서 본국의 부품들을 운반하여 關稅自由地域 내의 값싼 노동력으로 단순 조립하는 과정을 취하고 있기 때문에, host country의 국내경제보다는 외국인 투자기업의 국제생산망과 더욱 더 밀접한 산업연관관계를 맺고 있다는 것이다. host country는 고용의 증대효과도 별로 없다. 예를 들어, 두바이항의

---

5) 김홍섭, 자유항의 역할과 선결조건, 한국항만연구회, 1992, p. 55.

경우, 값싸고 질 좋은 勞動力을 대부분 필리핀, 말레이시아 등 영어가 능통한 동남아시아권의 국가로부터 공급받고 있기 때문에 host country의 雇傭 創出效果는 거의 없는 실정이다.

따라서, 先進技術의 導入을 통한 자국 경제에서의 노동 및 관리는 질적 수준 개선도 기대할 수 없다. 외화수입의 증대가 실질적으로 이루어지지 않는다. 즉, 關稅自由地域內에서의 외국인 투자를 촉진하기 위한 세제상의 각종 혜택 및 자유로운 과실송금제도 등의 도입으로 host country가 갖는 외환상의 장점은 별로 없다. 關稅自由地域을 위하여 새로운 항만개발을 할 경우 상당한 기간 동안 막대한 투자재원을 필요로 한다. 따라서 港灣開發의 特性上 大規模의 先行投資와 이에 따른 투자효과의 장기 회입은 자유항 건설에 큰 障礙要因이 될 수 있다. 또한 현재 우리나라가 처해 있는 여건에 비추어 볼 때, 밀수나 국방상의 문제에서 감당하기 어려운 문제도 발생할 可能性도 排除할 수 없다. 關稅自由地域에 대해서 자주 제기되는 반대론은 주로 세관에서 비롯되는데, 소위 밀수입 증가의 위험이라고 하는 것이다. 또한 현지상인이 필요한 輸入許可를 뒤에 획득할 목적으로 바람직하지 않은 소비물자를 과도하게 대량으로 구입하여 關稅自由地域에 저장하는 경우도 있을 것이라고 하는 것이다.

예상되는 위험은 적당한 예방적 주의와 규제가 행해지면 크게 감소할 수 있다. 밀수입의 경우, 稅關檢査를 받지 않고 국내에 불법으로 들어오는 화물의 반입은 關稅自由地域에서 하는 것이 훨씬 용이하다. 지역내의 稅關 監督은 아주 한정되어 있으므로, 24시간 근무하는 감시원과 수위를 두어 방위를 철저히 해야 한다. 밀수에 대한 강한 처벌은 이러한 행위를 저지할 수 있을 것이다. 엄격한 감독을 위해 關稅自由地域의 입구의 수는 2개 또는 3개, 4



개로 한정하는 것이 좋을 것이다. 허가없는 사람은 地域內에 들어갈 수 없도록 해야 하며, 모든 입항화물의 Manifest는, 關稅自由地域의 管理者와 세관의 통제목적뿐만 아니라, 법률로 금지된 물품과 위험 화물이 지역내에 반입되는 것을 방지하기 위하여 반드시 提出되어야 한다.

### Ⅲ. 關稅自由地域과 港灣環境의 變化

#### 1. 對外的 環境變化

##### 1) 中心港灣間의 競爭深化<sup>6)</sup>

中心港灣은 세계간선항로상에 위치하면서 주변항만에 화물의 운송과 관련된 제반서비스를 제공하는 港灣으로 지역경제 및 주변지역과의 경제협력에 중추적인 역할을 수행할 뿐만 아니라 貨物의 취급, 船舶의 기항에 따른 막대한 수입으로 地域經濟 및 國家經濟에 큰 기여를 하게 된다. 中心港灣은 자국의 화물 외에 환적화물의 취급비율이 높은 것이 특징이다.

그리고, 港灣에도 市場原理가 도입되어 국가간, 동일국가내의 항만간 또는 동일 항만내의 부두간에 치열한 競爭體制가 確立되고 있다. 이들은 항만요율의 인하, 서비스질의 향상, 항만비용의 절감 등을 통한 선박과 화물의 유치에 위해 치열한 競爭을 하고 있다.

國家間的 競爭體制를 보면 홍콩, 싱가포르, 카오슝간의 경쟁, 일본의 고베와 한국의 부산, 중국의 상해와 한국의 釜山間的 貨物의 유치경쟁, 동일국가간의 競爭은 일본의 고베와 오사카, 도쿄와 요코하마, 대만의 카오슝과基隆, 한국의 부산항과 광양항 등을 들 수가 있다.

---

6) 배병태, 부산항의 환적화물 유치증대방안, 한국항만경제학회지, 1999.8, pp.184-185.

이처럼 항만간의 경쟁이 치열한 狀況에서, 초대형 컨테이너선을 운항하는 定期船社들간의 피더 서비스망을 구축하고 있는 실정이다. 따라서 世界の 주요항만들은 광대한 권역을 대상으로 환적항의 기능을 갖춘 중심항만으로서의 지위를 確保하기 위하여 충분한 하부 기반시설의 확충, 터미널 시설의 현대화·자동화·효율적인 情報시스템의 構築, 항만요율의 탄력적 운용, 무료장치기간의 확대 등의 港灣運營의 效率化를 위한 다각적인 조치를 취하고 있다.

또한 大型 定期船 船社들은 고객들의 화물의 즉시인도의 요구에 부응하고, 항만에서의 하역작업을 원활히 수행하여 전체적인 운항스케줄을 유지하기 위한 안정적인 스케줄의 보장과 경쟁사에 대한 경쟁력을 강화하고, 비용을 절감하기 위해 각 항만에 전용터미널의 確保에 주력하고 있다. 그리고 항만당국의 입장에서는 많은 자본을 투자하여 건설한 터미널이 기항선사에 대한 홍보 부족으로 그 활용도가 떨어지거나, 선사의 기항회피로 物動量이 떨어질 경우 항만운영에 상당한 차질을 보이기 때문에 항만당국은 충분한 선석을 확보하여 專用船席을 원하는 船社들의 요구를 충족시키는 방향으로 推進되고 있다.

우리나라 國籍船社들도 미국, 일본, 대만 등 여러지역에 전용 터미널을 운영하고 있으며, 一部 地域에서는 항만당국 및 전용터미널 운영체와의 협의를 통하여 전용터미널을 사용하는 것과 같은 效果를 얻고 있다. 또한 國內的으로도 부산항의 감만부두, 감천부두 및 광양항 제1段階埠頭가 한진해운, 현대상선, 조양상선 등 선사의 전용터미널로 利用되고 있다.

<표 4> 國籍船社의 海外전용터미널 確保 現況

국 가	항 만	터미널명	선 석	길 이	면적 (천m <sup>2</sup> )	G/C (기)	임차 기간(년)	선사명
미 국	시애틀	T-46	1	308	253	2	10	한진해운
	롱비치	7th Street	2	548	159	3	15	한진해운
		CUT	3	594	610	8	20	현대상선
		A88-96	3	1,090	692	6	10	한진해운
	뉴욕	-	2	762	130	4	25	한진해운
	타코마	브레이어	2	610	202	4	30	현대상선
일 본	오사카	OC-1	1	340	109	2	10	한진해운
	동경	아오미	1	340	117	2	10	한진해운
대 만	카오슝	75 Berth	1	320	112	3	7	현대상선
		78 Berth	1	320	186	3	30	한진해운
독 일	함부르크	유로카이	1	330	100	3	-	한진해운

자료 : 하동우외, 『컨테이너항만의 물류경쟁력 국제비교』, 한국  
해양수산개발원, 1998, p.9

## 2) 國際物流環境과 港灣特性的 變化

물류의 글로벌 供給網(Global Supply Chain)을 갖춘 초국적 기업, 전문 로지스틱스 서비스 제공업체의 등장으로 메가허브항에 의한 大陸間 國際物流 네트워크가 형성되고 있다.

그래서 대륙간 물류연계체계를 구축하기 위하여 巨大港灣과 巨大空

港을 요구하게 되고, 항만을 대규모 유통센터화 시켜서 부가가치 운영, 조립생산기지, 로지스틱스 센터화를 가능하도록 하고 있다. 이것에 추가하여 國際物流를 원활하게 遂行할 수 있는 정보, 인적, 물적 자원의 전반적 구비를 요청하고 있다. 즉, www 서비스 및 職員教育 서비스를 할 수 있는 항, ICT 기술(information communication technology) 활용, 숙련정보인력이 운영할 수 있는 항, 화물 집산의 물리적 기능은 물론 상품제조, 가공 등의 고부가가치기능, 신속한 정보의 교환과 처리에 의한 서비스기능의 강화 및 집중화된 항 등이다.

### 3) 港灣顧客의 needs 變化<sup>7)</sup>

최근 企業經營에서 강조되고 있는 점은 고객의 만족을 최대한으로 충족시키는 것으로써 質的 서비스의 重要性은 그 어느 때보다도 강조되고 있다. 항만은 과거 독점적 위치에서 경쟁적 위치로 변화함에 따라 고객을 확보하기 위하여 貨主 및 船社가 원하는 要求(needs)를 파악하여 이를 충족시키지 않으면 살아남을 수 없게 되었다. 이는 비용과 서비스간의 重要度 比較에 관한 研究를 살펴보면 더욱 명백해 진다.

物流費用과 서비스간의 重要度에 관련된 연구는 1970년대 이후 지금까지 계속되어 오고 있으며, 대표적인 연구사례들을 살펴보면 <표 5>와 같다. 1970년대 들어 국제해상운송에 참여하는 船社나 貨主들이 운송비용보다는 제공되는 서비스, 즉 運送時間의 短縮이나 信賴性, 클레임 처리능력, 화물통제 능력 등 복합적인 서비스 요인에 더

---

7) 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물유치 확대방안 연구, 2000.9, pp.20-21.

욱 많은 關心을 가지고 있다는 것을 알 수 있다. 그러나 費用이 顧客들에게 꾸준하게 중요한 要素로 인식되고 있음을 간과해서는 안될 것이다.

<표5> 物流費用과 서비스간의 重要度 比較에 관한 研究

연구자	연 도	연 구 대 상	주요 연구결과
Saleh	1970	1000명의 운송담당자(406)	비용보다 서비스가 중요
Bardi	1971	펜실바니아주 화주(169)	비용보다 서비스가 중요
Evans & Southard	1974	210개 오클아오마 화주	비용보다 서비스가 중요
Johns	1975	미국 전역 139개 화주	비용보다 서비스 요인이 중요(서비스 요인 : 신뢰성, 운송시간, 클레임 처리능력 순)
Stock & Lalonde	1977	미국내 357개 화주	운송수단 선택시 서비스 요인이 보다 중요
Foster	1977	2000명의 미국제조회사의 운송 및 유통담당자(500)	비용보다 서비스 요인이 중요
McGinnis	1979	미국내 1000개 화주(351)	운송시간과 신뢰성이 비용보다 중요
Pearson	1980	영국의 화주	비용보다는 서비스지향적임을 밝힘
Brand & Grabner	1985	미국내 화주	서비스가 비용보다 우선
Burg & Daley	1985	52개 내륙수로를 이용하는 선·화주	서비스가 비용보다 중요
Quinn	1987	무역관련 잡지 구독자	서비스가 비용보다 중요
APC사	1990	미국의 화주	서비스(정시인도, 수송책임완수 체제)가 비용(운임)보다 중요

자료 : 조찬혁, 『수출화주의 국제운송인 선정에 관한 연구』, 중앙대학교 박사학위논문, 1994, pp.56-59.

## 2. 對內的 環境變化

### 1) 綜合的 物流센터로서의 港灣機能變化<sup>8)</sup>

經濟活動樣式의 변화와 항만에 대한 새로운 수요는 전통적 항만기능에 더하여 새로운 기능을 요구하고 있다. 즉 産業構造의 高度化, 國際物流體系의 發展 등에 따라 하역뿐만 아니라 보관, 포장, 유통가공, 환적 등이 이루어지는 종합적 물류센터로서의 역할이 요구되고 있다. 港灣은 내륙과 바다를 연결하는 據點 또는 貨物이 통과하는 경유지로서의 역할에서 나아가 종합물류기지, 地域 및 國家 經濟活動의 中心地, 産業基地, 열린 生活空間으로서 기능에 대한 要求가 增大되고 있다.

다시 말하면 都市機能과 분리된 또는 市民生活과 분리된 특수지역으로서의 항만보다는 도시기능과 조화를 이루는 지역경제활동과 밀접한 관계를 갖는 생활에 활력을 부여하는 살아있는 공간으로서의 기능이 강조되고 있는 것이다. 항만의 종합적 물류기능을 수행하기 위해서 기존 항만관련법 등이 개정 보완되어야 하며 港灣管理體系의 선진화 노력이 강조되고 있다. 그 대표적인 양상을 항만 민영화, 항만인력교육강화, 항만시설최대효율화 目標가 중요시되고 있다.

### 2) 港灣마케팅 活動強化<sup>9)</sup>

항만간 경쟁이 치열해지면서 시설 확충은 물론 소프트웨어에 이르

---

8) 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물유치 확대방안 연구, 2000.9, pp.23-24.

9) 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물유치 확대방안 연구, 2000.9, p.24.

기까지 항만관리운영 전반에 걸쳐 항만마케팅이라는 개념이 도입되고 있다. 우리나라를 둘러싼 주변 동아시아 國家 港灣間的 경쟁은 21세기 중심항으로 부상하기 위한 戰略의 일환으로 포트세일즈(Port Sales)가 강화되고 있는 실정이다. 항만시장을 이용하는 顧客을 中心으로 형성되는 항만 마케팅은 시장 기회를 어떻게 이익화 하는가를 조사 분석하고 대안을 適用·評價하는 행위라고 할 수 있다. 이를 위해 各 國家마다 새로운 전략으로 항만 시장관리를 통하여 이용자를 만족시키는 戰略을 樹立하고 있으며 흔히 SWOT 접근방식이 活用되고 있다. 항만마케팅의 범위는 貨物量 誘致의 소극적 자세에서 벗어나 외국자본유치, 선진항만운영전문회사유치, 主要國 直接訪問을 통한 이용자 접촉과 홍보활동강화 및 범국가적 차원에서의 정부, 민간, 학계의 협력으로 항만마케팅을 수행할 수 있는 보다 積極的인 姿勢가 필요하다.

### 3) 港灣運營의 商業性 導入과 글로벌화<sup>10)</sup>

港灣은 競爭環境의 기류를 타고 새로운 상황에 부응하기 위해 변화할 수밖에 없었는데 가장 근본적인 변화 가운데 하나는 항만관리와 관련한 태도 및 정책이다. 港灣의 開發 및 運營에 있어서 “商業性(commercialism)”의 도입이 그것이다. 최근 많은 국가들이 민간자본을 투입하여 항만을 건설·운영하거나 또한 정부가 건설했을 지라도 민간에게 위탁·임대하여 운영하고 있는데 이러한 港灣民營化도

10) 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물유치 확대방안 연구, 2000.9, pp.21-22.



商業性的 導入이라 할 수 있다.

1990년대 들어 세계 주요 컨테이너터미널 運營業體들은 定期船社의 지속적인 제휴와 합병에 따른 하역서비스 수요의 감소와 선사들의 경영난으로 항만비용 절감에 대한 요구가 계속되면서 자신들의 운영위험을 분산시키고 동시에 추가 수입원을 확보하기 위해서 事業領域을 全世界로 擴大하고 있다.

HPH사는 홍콩항을 중심으로 工業生産과 商業活動이 活性化되어 중국남부와 중부지역의 물류네트워크를 構築하여 홍콩항과의 피더수송 가능성을 제고시키고 있으며 全世界 기간항로의 항만간 수송서비스를 擴大시키고 있다. PSA Corp.는 중국과 동남아시아 지역간 광범위한 항만네트워크를 構築하고 나아가서는 중동, 유럽, 인도 등 전세계 항만의 연결을 추진하고 있다. 이러한 컨테이너터미널 運營業體들의 글로벌네트워크 구축은 대자본의 해외투자와 운영이 확대될수록 더욱 강화될 것으로 예상되며 네트워크 항만에서 제외될 경우 화물유치가 어려워져 港灣産業의 성장은 기대하기 어렵게 될 것이다. 이에 오늘날의 현대적인 항만은 실질적으로 제반 상업적인 서비스센터로서의 役割을 다하여야 하며, 國際貿易 및 運送을 위한 物流據點으로서의 요건을 갖추어야 할 것이다.

#### 4) 港灣設施의 急増과 現代化 및 大型化<sup>11)</sup>

우리나라를 비롯한 대부분의 동아시아 지역 컨테이너 항만은 대형

---

11) 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물유치 확대방안 연구, 2000.9, pp.22-23.

항로들로서 규모가 방대하고 배후지역의 컨테이너 物動量 增加를 배경으로 급격한 시설확장을 계획하고 있거나 추진중에 있다. 이에 따라 동 地域에서의 컨테이너 港灣施設의 과중문제가 우려되고 있으며 이들 항만간의 생존경쟁 또한 더욱 치열해질 것으로 예상된다. 컨테이너 物動量의 증가와 컨테이너선의 大型化에 적극 대처하기 위해 이미 개발되어 있는 부두는 물론 향후 개발계획중인 부두의 안벽길이 전면수심의 확장과 하역장비 등의 시설을 大型化, 現代化하고 있다. 터미널의 경우 충분한 선석수를 확보하여 규모의 경제를 추구하고 있다. 보통 1개의 터미널에 4-10개의 선석을 확보함으로써 선석의 效率的인 利用과 야드의 회적 이용을 동시에 도모하고 있다.

#### 5) 터미널 運營의 自動化<sup>12)</sup>

海上運送 費用節減 要求에 부응하기 위해 각 국 주요항만들은 터미널운영방식을 개선하는 운영효율화 노력에 박차를 가하고 있다. 점차 높아지는 人件費와 부족한 勞動力 問題를 해결하고, 土地利用과 作業能率의 極大化를 꾀하기 위한 尖端化 要求가 세계적으로 증가하고 있으며, 그 일환으로 자동화된 새로운 컨테이너터미널 개발이 활발히 추진되고 있다. 네덜란드 ECT의 경우 이미 1980년대 말에 自動化 컨테이너터미널의 개념을 확립하고 1997년에 2세대 자동화 컨테이너터미널을 가동하였으며 현재는 제 3세대 자동화 컨테이너터미널의 일부 기능을 가동하고 있거나 추진을 계획중에 있다.

---

12) 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물유치 확대방안 연구, 2000.9, p.23.

## IV. 關稅自由地域의 外國事例와 示唆點

### 1. 유럽 및 미국의 關稅自由地域

#### 1) 독일의 함부르크항

함부르크항은 중세 한자동맹시대 自由市로부터 발전한 자유항으로 자유성의 범위가 좁은 이탈리아형 自由港(中繼貿易만 허용)과는 달리 自由港制度의 거의 모든 조건을 수용하고 있는 자유성의 범위가 상당히 넓은 완전한 自由港이라 할 수 있다.<sup>13)</sup> 함부르크항은 독일 엘베강 하구에 위치한 인구 170만, 총 면적 26백만평인 세계 最大規模의 港灣으로 유럽의 주요도시와 도로, 철도, 내륙수로와 직접 연결될 수 있는 전략적 要衝地에 자리잡고 있다.

동항은 이러한 입지적 우위를 바탕으로 화물의 처리에서 그치지 않고 유럽의 綜合物流據點으로 역할을 수행하기 위해 충분한 保管施設을 확충해 나가고 있다. 동항이 갖추고 있는 保管施設은 항만내 일반창고 270천평, 자유항지역의 창고 123천평, 보관빌딩 92천평, 내륙통과지역의 보관빌딩 및 창고 132천평, 보세창고 34천평, 냉동창고 77천평 등이다. 독일에는 함부르크 이외에도 Bremerhaven, Cuxhaven, Enden, Kiel 등에 關稅自由地域을 설치·운영하고 있다. 그 중에서도 함부르크 自由港은 가장 규모가 크고 활동적이며 東西 및 南北間의 交易을 위한 지역으로서 유럽 내륙지역과 전 세계 항로

13) 柴田銀次郎, “自由港について”, 「光域港灣の開發と發展」, 新戸市企劃局調査部, 1968, P.428.

에 연결되어 320여개(1985년 기준)<sup>14)</sup>의 정기선 서비스가 실현되고 있으며 유럽 최대의 창고 등 保管施設을 갖추고 있다. 함부르크자유항은 구자유항 및 신자유항의 2개 지역으로 구분된다.

구자유항은 1858년에 설립되었으며, 一般貨物과 과일을 취급할 수 있는 6~8층의 대형건물과 중앙운송시설인 창고타운이 있다. 신자유항은 해상에 직접 설치한 135천평의 종합저장단지와 197천평의 컨테이너야드 및 창고, 2,480천평에 달하는 74개의 환적장이 있으며, 이 밖에도 곡물, 원유, 제품, 과일, 커피, 수산물, 식용유 등의 각종 화물을 처리할 수 있는 특수시설들이 있다. 이들 自由港地域은 내륙수로 운송은 물론 철도망과 고속도로 등 배후수송망이 잘 갖추어져 있으며, 港灣에서 11km 떨어진 곳에 비행장이 자리잡고 있다. 자유항 출입선박 및 화물은 原則적으로 關稅와 通關節次가 면제되며, 自由港 내에서는 하역, 운송, 견본전시, 분류, 포장, 환적, 상품 제조, 조립, 가공 등의 물류활동이 자유롭게 이루어지고 있다. 또한 독일내 소비상품이 自由港에서 반출되는 경우 관세가 부과되며, 자유항 반입 제품은 수출로 간주하여 關稅가 免除된다. 함부르크 자유항에 출입하는 선박이나 화물은 원칙적으로 關稅免除이며 稅關通關節次도 免除된다. 지역내에서 상품의 하역, 운송, 견본전시, 분류, 재포장, 상표부착, 전시, 저장, 조선, 선박수리 및 환적의 기능 이외에도 製造, 組立, 加工作業을 許容하고 있다. 특히 함부르크항이 지금까지 成功的인 自由港으로 발전할 수 있었던 주요인<sup>15)</sup>을 살펴보면, 우선 ① 엘

14) Hans Rebhan, "The Hamburg Free Port system: Pre-Conditions and Importance." *Proceeding of the 14th Conference, IAPH, 1985*, p.129.

15) 방희석, 「광양 자유무역항 제정 방안에 관한 연구」, 한국경제정책평가연구원, 1996. 1, pp. 58~59.

배강을 통과하여 부두에 접안할 때까지 통관, 입항 및 검역등의 行政 統制가 자유롭고, ② 수출입, 환적화물을 시간제약 없이 장기간 보관가능하고, ③ 화물의 검사, 표본품 등에 대한 세관통제를 하지 않으며, ④ EU역내로 반입되는 수입품만 통관 절차를 취하도록 하고 있다. 또한 ⑤ 조선 관련업의 자유로운 活動을 保障하고, ⑥ 상업적 제품의 가공을 허용하며, ⑦ 自由港內에서는 운송관련 서류만 있으면 자유롭게 유통가능하며, ⑧ 製品을 만들고 남은 부분의 원료나 자재에 대하여 무세조치를 취함으로써 세금을 절감할 수 있는 편의를 提供하기 때문이다.

서구의 主要한 關稅自由地域의 經驗은 그 관계제국의 국내경제에 대한 이익을 충분히 확증하고 있다. 함부르크와 브레멘에 있는 自由港의 在庫는 서독의 價格安定에 기여했다고 한다. 코펜하겐의 自由港의 수입에 관한 역할은 그 항의 공식설명에 나오는 다음 문장에 의해 가장 잘 예시되고 있다. 『이 항은 자유항 찬성론자가 예상했듯이, 자유항이 개설된 이후 아주 단시간에, 가치 있는 中繼 센터로 되었음이 분명해졌다. 그뿐만 아니라 自由港은 특히 코펜하겐내와 그 주변에 있어서 일반적인 貿易發展에서 보인 기여도는 산정 할 수 없을 만큼 지대하였다. 自由港은 中繼港으로서 예정되었지만, 그것은 점차 중요한 貿易의 中心地가 되었다.』

關稅自由地域의 이들 이점과 기타 편의가 충분히 달성될지의 여부는 일반적인 地理的 및 經濟的 條件에 의할 뿐 아니라, 이 지대의 自由港의 形態와 規定에 크게 의존하고 있다.

## 2) 영국의 關稅自由地域

영국의 關稅自由地域은 關稅領域 밖에 위치하는 지역으로 유럽연합(EU: European Union)의 역외국가로부터 수입되는 물품에 대하여 EU 관세영역의 적용을 받지 않는 특정 지역을 말한다. 따라서 關稅自由地域에 반입되는 물품에 대하여 수입관세와 수입 부가가치세 등의 징수가 유예되며 환적, 장치, 보관, 재포장, 조립, 가공 등이 허용된다. 關稅自由地域에서는 관세 및 부가가치세의 면제 이외에도 역외국가 쿼터 제한의 적용에서 배제, 낮은 保險料, 金融支援 등의 인센티브가 주어지고 있으며, 영국의 關稅自由地域에 투자하는 기업은 영국 政府 및 地方自治團體로부터 저리의 금융지원 등 각종 혜택을 부여받고 있다.

영국은 항만과 공항의 對外貿易 및 國際物流機能의 強化를 통하여 유럽지역에서의 外國人 投資의 유치에 있어 우위를 선점하고 國家競爭力을 제고하기 위해 1984년 2월에 사우스햄튼(Southampton), 리버풀(Liverpool), 카디프(Cardiff) 등의 항만과 벨파스트(Belfast), 프레스트윅(Prestwick), 버밍엄(Birmingham) 등의 공항에 關稅自由地域制度를 도입했다.

1985년 12월에 개장한 사우스햄튼 關稅自由地域은 운영 주체가 Southampton Free Trade Zone Limited이며, 영국항만협회, Trafalgar House 건설회사, McGregor Cory 창고(주), Bleinwort Benson 등 네 개의 민간기업이 컨소시엄으로 참여하고 있으며, 규모는 1만 7,610평으로, 항만 물류 중심형 關稅自由地域이다. 이 지대의

이용업체는 수출입업체, 선사 및 포워딩 대리점, 運送人 및 製造業體들이다. 세계 100여개 업체가 이용하고 있으며 한국, 일본 등 아시아 지역 업체들도 다수 포함되어 있다.

리버풀 關稅自由地域은 1984년 11월에 운영을 개시하였으며, 철도와 직접 연결되고 도로와의 연계성도 뛰어난 항만 物流中心型 關稅自由地域이다. 리버풀 항의 소유 運營業體로서 항만청의 기능을 수행하고 있는 Mersey Docks and Harbour Company<sup>16)</sup>에 의해 운영되고 있으며, 영국의 우수한 물류업체들이 입주하여 80여개국의 100여개 업체의 수입물량을 처리하고 있다. 창고 3만평을 포함하여 101만평의 규모인 리버풀 關稅自由地域은 1997년에 3,340만톤의 화물을 처리하여 1억 6,850만 파운드 (2억 7,630만 달러)의 매출을 기록했다.

1995년 1월에 개장한 영국에서 가장 최근에 조성된 힐 (Hull) 關稅自由地域의 規模는 현재 1만 2천평 (창고는 6천평)에 불과하지만 향후 확장할 계획이다. 이 지대의 運營 主體는 Transport Development Group Limited<sup>17)</sup>이다.

1986년 11월에 West Midlands Freeport Ltd.에 의해 개설된 버밍햄 關稅自由地域은 버밍햄 國際空港과 인접하여 영국의 주요 도시와 도로 및 철도로 연결되는 교통의 요충지에 위치하고 있다. 이 지대의 규모는 3만 7천평으로 1,700평 규모의 창고(50~700평 규모의 28개 단위 창고로 구성)를 운영하고 있는 空港 物流中心型 關稅自由地域이다.

---

16) 1995년 1월에 개장한 영국 동남부의 쉬니어스 (Shneers) 자유항 (34만 4천 평)을 개발하여 운영하고 있는 기업임.

17) 이 회사는 영국과 유럽 전역에 250개의 데포를 운영하고 있으며, 창고 면적이 24만 2천 평에 이르는 연 매출액 5억 파운드 (8억 2천만 달러)의 대기업임.

영국 關稅自由地域의 主要 特徵은 다음과 같다.

① 항만을 중심으로 중계 및 위탁무역의 촉진, 물류부가가치 창출, 외국자본유치 및 기술이전, 고용창출, 地域經濟活性化 등을 목적으로 關稅自由地域의 도입이 확산되고 있다.

② 關稅自由地域에 대한 관리체제가 비교적 엄격하다. 關稅自由地域의 운영과 관련하여 세관의 사전허가를 필요로 하는 사항이 많고, 關稅自由地域의 관리 운영자에게 關稅自由地域 物品의 반입, 장치, 반출, 통관 등과 관련하여 많은 재량권을 부여하는 반면, 세관에 보고해야 하는 의무 사항도 매우 많다.

③ 關稅自由地域에서 비관세 작업을 위해서는 함부르크 항과는 달리 세관의 허가를 받아야 하기 때문에 關稅自由地域의 입주업체들의 물품의 가공, 포장 등 통상적인 작업에 대한 추가적인 시간이 소요되고 있다.

④ 관세 및 부가가치세의 면제 이외에도 역외국가 쿼터제한의 부적용, 낮은 보험료, 금융지원 등의 인센티브가 關稅自由地域에 주어지고 있다.

⑤ 關稅自由地域의 運營主體가 항만의 운영주체인 Mersey Docks and Harbour Company와 Transport Development Group Ltd.와 같이 물류전문기업이다.

### 3) 미국의 外國貿易地帶

미국의 保稅倉庫制度는 1848년 이뤄졌으며, 뉴욕의 롱아일랜드에



자유항설치를 위한 논의가 있었다. 1차 세계대전 이후 자유항 논의가 상공회의소를 중심으로 한 民間商業團體에 의해 활발하게 진행되었으며, 1919년 자유지대협회(The Free Zone Association)가 조직되어 동 협회가 자유항지대설치법안을 작성하였다.

동 협회는 自由港地區設置法을 하원의 The Committee on Ways and Means에 제출하였으나 동 위원회내 다수파인 保護貿易論者들의 반대로 통과되지 못하였다. 1921년 자유지대의 자유란 말을 개칭하여 外國貿易地帶法(Foreign Trade Zones Act)으로 수정된 법안이 하원과 상원을 통과하였으나 대통령의 거부로 통과되지 못하였다. 1924년에도 역시 동 법안은 통과되지 못하였는데, 주된 반대의견은 다음과 같다.

- ① 미국의 港灣은 유럽항만에 비해 中繼貿易에 적합하지 못함
- ② 外國貿易地帶內 외국 제조업체는 미국 製造業體의 위협이 됨
- ③ 보세창고, 관세환급제도가 있으므로 外國貿易地帶를 설치할 필요가 없음
- ④ 外國貿易地帶의 무역장려만으로 국내제조업체에 이익이 적음
- ⑤ 外國貿易地帶內 貨物만을 적재한 선박에 대해 입항허가를 하면 타 항만 화물을 혼적한 선박에 대해서는 불편한 시설이라는 이유에서였다.

1929년 대공황이후 민주당 루스벨트 대통령의 집권기인 1934년 외 국무역지대법(Foreign Trade Zones Act)이 제정되었다. 주요내용은

- ① 지대설립자가 공공법인과 사법인 모두 가능.
- ② 지대내 제조 및 전시를 금지.

③ 상무장관, 재무장관, 국방장관의 3인의 外國貿易地帶委員會 (Foreign Trade Zones Board)를 설치하여 지대에 관한 설립허가, 기획통제, 경영감독의 실권을 부여하였다.

최초로 外國貿易地帶가 설치된 곳은 뉴욕항(1936년 1월)이었고, 이후 모빌항(1937년), 뉴오린즈항(1945년), 샌프란시스코항(1948년), 로스앤젤레스항(1949년), 시애틀항(1949년)등으로 이뤄졌으며, 1950년에는 外國貿易地帶法을 개정하여 동지대내 제조와 전시를 허용하게 되었다. 제조<sup>18)</sup>와 전시를 하기 위해서는 지대관리자가 外國貿易地帶委員會의 허가를 받아야 하며 제조작업에 사용되는 외국화물은 세관의 감독하에 있게 된다. 이로써 외국무역지대는 세관관할 밖의 외국화물(중계를 목적으로 한 외국화물)과 세관감독하의 外國貨物이 함께 처리되게 되었다.

미국의 외국무역지대제도는 공공복리를 위해 경영되어야 하며, 지대의 사용은 공평하게 공개적으로 이뤄져야 한다. 關稅法上 수출입을 금지하고 있는 貨物과 地帶管理者가 부적당하다고 인정하는 화물의 장치와 반입은 금지되며, 출입자는 일정한 인식표를 부착해야 한다. 미국에서는 “外國貿易의 促進을 장려하기 위하여(to expedite and encourage foreign commerce)” 外國貿易地帶法이 통과된 이래 1986년 9월 1일 현재 127개의 關稅自由地域과 92개의 하부지대(sub zone)를 갖고 있었다.<sup>19)</sup>

1995년 현재 48개 洲 203개의 외국무역지대가 설치허가되어, 134개

---

18) 미국의 관세법상 제조란 미국관세율표상(HTSUS : Harmonized Tariff Schedule of the United States) 상품 분류가 바뀌지는 어떠한 실질적 일을 의미함.

19) 김재하, “Are FTZS Foreign to You”, 「항만연구」, 1989. p.60.

가 운영 중이다. 각 지대내에 物流서비스 機能과 製造 機能을 유치하여 자국내 雇傭誘發과 附加價値를 창출하고 있다.

미국의 港灣管理는 대부분 지방자치제도이나 자유항의 관리만은 외국무역지대법에 의하여 상무성, 재무성, 국방성 장관들로 구성된 外國貿易地帶委員會(The U.S. FTZ Board)의 엄격한 통제에 따르고 있다. 또한 외국무역지대 전국협회(NAFTZ: The National Association of FTZ)는 외국무역지대 운영, 제정에 관한 이익을 대변하고 실질적 정보교환 역할을 수행하고 있다. 따라서 미국의 外國貿易地帶(FTZ)는 함부르크형과 이탈리아형의 절충형이라고 할 수 있다.<sup>20)</sup>

지대내 화물은 반출입절차와 목적에 따라 5종류 -비특권외국화물(non privileged foreign merchandise), 특권외국화물(privileged foreign merchandise), 특권내국화물(privileged domestic merchandise), 비특권내국화물(nonprivileged domestic merchandise), 지대한정화물(zone limited merchandise)- 로 구분된다. 5종류의 화물중 通關節次가 없고 세관의 감독도 없이 반출입되며 장치되는 화물은 비특권 外國貨物 뿐이다. 비특권외국화물은 外國貿易地帶 管理者에게 신고수속만으로 반출입 절차가 끝나게 된다. 단 세관이 세입을 위해 필요하다고 인정할 때에는 비특권외국화물에 감독과 규제를 할 수 있다.

이밖에 미국내에는 外國貿易地帶에 근접해 있지만 무역지대가 갖고 있는 특혜를 누리면서 제조업 기능을 갖는 하부지대(Subzone)제도도 있다. 이러한 하부지대 관리자가 되려는 자는 外國貿易地帶委員會에 인가를 받아야 한다. 外國貿易地帶內에서는 상품의 수입, 저

---

20) 柴田銀次郎, 前掲論文, p.430, p.444

장, 판매, 상표부착, 검인, 진열, 상품전시, 분해, 재포장, 조립, 분배, 외국 혹은 국내상품과의 혼합, 처리, 제조, 환적 및 재수출이 허용되며 건물이 임대되어 있는 기간에는 대지도 함께 임대된다. 그러나 지대내 거주는 제한하고 있으며 內國稅法을 따르는 많은 상품들은 지대내에서 제조될 수 없고 외국상품의 소매도 허용되지 않고 있다. 또한 쿼터제에 묶여 국내반입이 어려운 상품이 국내반입 가능할 때까지 또는 가공·제조되어 쿼터적용을 받지 않는 품목으로 바뀔 때까지 지대내에 보관이 가능하나, 공중이익, 보건, 안전에 위해가 되는 품목은 지대내 반입이 허용되지 않는다.

## 2. 아시아의 關稅自由地域

### 1) 싱가포르항

싱가포르는 초대 영국총독인 레플즈경이 자유항임을 선언한 이후 자유항으로 역할을 해오다, 1965년 말레이시아로부터 독립하였을 때 자유항을 포기했다. 그 이후 1969년 自由貿易地帶법(Free Trade Zones Act)을 제정한 후 외국의 國際貨物을 자국의 空港과 港灣에 적극 유치하고 있다.

싱가포르는 아시아-북미항로의 서쪽 종점이라고 할 수 있으며, 아시아-유럽항로의 중간기항지라 할 수 있다. 싱가포르는 이러한 지정학적인 위치를 십분 활용하기 위해 지속적이고 사전적인 港灣投資를 계속하여 적절한 항만시설을 확보하고 있으며 컨테이너 터미널 경영

의 효율화, 이용선사에 대한 인센티브 부여, 港灣利用者에게 최대한의 편의 제공, 신속·정확한 정보시스템 등의 뒷받침 등을 통하여 환적화물의 비중이 전체 취급 화물의 약 70%에 이를 만큼 환적화물 유치를 통한 중심항(hub port) 전략을 추진해 나가고 있다.

실제로 싱가포르항은 Port-Net를 도입하여 본선도착 전에 서류를 전자식으로 송부하여 체선 현상의 해소, 신속한 통관, 선적, 양하, 야드 운영계획 수립 등을 행함으로써 항만 이용자에게 비용절감은 물론 모든 편리를 제공하고 있다.

싱가포르는 일찍이 물류산업이 國際交易活動의 핵심임을 인식하고 물류시설의 확충과 關稅自由地域의 도입 그리고 이에 따른 법·제도적 개선을 지속적으로 추진하여 國際物流 中心化에 성공했다. 그 결과 다국적 기업의 투자적격지로 평가받아 다국적 기업의 國際物流 및 貿易 中心地로 성장하는 한편 아시아 지역의 經濟 및 金融 中心地로 발전하였다.

싱가포르에는 현재 500여개의 다국적 기업과 6000여개의 세계 물류기업이 진출하여 地域物流基地로 사용하고 있다. 싱가포르항의 부지는 총 1,437천평, 컨테이너부두의 면적이 669천평으로 전체 부두면적의 46.6%를 차지하고 있으며, 일반터미널이 368천평, 창고가 320천평, 기타부지 8만평 등이다. 처리화물의 지속적인 증가는 주변국인 ASEAN제국의 눈부신 경제발전의 결과 처리물동량이 급격히 증가하였기 때문인데 싱가포르가 세계적인 중심항이 되어 이들 물량을 처리할 수 있게 된 것은 여러 가지 이유가 있으며 이 중 중요한 것은 지속적인 港灣開發 및 整備라고 할 수 있다.

특히 단순한 중계 중심항으로서의 기능을 벗어나 구역내 가공 공업이 발달한 이유는 地理的인 위치뿐만 아니라 국제 주요 교역루트 측면에서 유리한 정박지, 부두의 원활한 기능수행, 고무, 주석, 석유 등 원재료가 집산 되고 있기 때문이다. 싱가포르의 背後施設은 물류 시설을 포함하여 정비가 잘 되어 있으며 터미널을 포함한 일부지역은 關稅自由地域으로 지정되어 일수에 관계없이 과세대상화물의 보세취급을 받을 수 있도록 하고 있다.

關稅自由地域으로 지정을 받고 있는 곳은 케펠터미널, TPT, 쥘롱항, PPT 및 셈바왕 터미널과 창이 空港을 들 수 있다. 케펠 디스트리팍(Keppel Distripark)(11만 2천㎡)등에 총 250만㎡의 초현대식 화물유통단지를 개발하여 화물의 분배, 가공, 저장, 혼재, 유통관리, 검사, 화인, 재포장의 서비스를 제공하고 있다. 이를 대부분의 지역이 關稅自由地域으로 선포되어 있다. 關稅自由地域內에 싱가포르 항만국(Port of Singapore Authority; PSA)은 연 43만㎡의 유개창고 스페이스와 이곳의 약 4배에 달하는 오픈 화물야드 및 7개소의 CFS(연 밀바닥 면적 41만㎡)를 운영하고 있다. 또한 항만배후지 2~3Km 이내에 민영을 포함 연 200만㎡의 유개창고가 輸出入 및 中繼輸送에 이용되고 있다.

<표 6> 싱가포르항의 물류센터 현황

구 분	면 적 (평)	시 설	현 황
Keppel Distripark	34,000	물류센터 : 2층 4개동 사무실 : 5층 1개동 CY : 800 TGS 기계장비수선실 식당, 주차장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 싱가포르의 관세자유지역 내에 위치, Tanjong Pagar, Keppel, Brani의 터미널과 연결</li> <li>• 2층(14m)의 창고에는 고단적 자동화창고 시스템 채택</li> <li>• PSA와 EDI연결</li> <li>• 전산화된 게이트 관리시스템</li> </ul>
Alexandria Distripark	64,000	물류센터 : 10층 5개동 주차장, 사무실, 식당	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 싱가포르 최대의 Distripark</li> <li>• 창고, 제조, 유통 등 300여업체 입주</li> <li>• 중량물 취급 가능</li> </ul>
Pasir Panjang Distripark	60,000	창 고 : 1층 8개동 물류센터 : 3층 1개동	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 170여개 다국적 기업 및 운수업체 입주</li> </ul>
Tanjong Pagar Distripark	20,000	물류센터 : 5층 2개동	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 터미널에서 가까운 곳에 위치. 동쪽 해안선과 Ayer Rajah 고속도로의 접근성 양호</li> <li>• 시간에 민감한 제품의 물류센터로 이용</li> </ul>

자료 : KMI 조사자료, 2000

## 2) 홍콩항

홍콩은 憲法인 基本法 (The Basic Law)에 홍콩을 自由港으로 규정하고 있으며, 1997년 7월 주권반환 이후에도 중·영 공동선언에 따라 자유항으로서의 지위를 유지하고 있다. 홍콩은 자원이 부족한 열악한 環境에서도 해운, 무역, 금융 및 산업의 중심지로서 일찍부터 괄목할 만한 성장을 해온 특별한 항구도시로서, 1842년 남경조약에 의해 영국의 식민지가 된 이래 영국의 重商主義와 自由貿易主義를 배경으로 100여년에 걸쳐 中繼貿易港으로 번영을 누려 왔다. 地理的

으로는 중국 남단에 위치하고 동남아의 입구에 위치하여 교통통신의 요충지로서 좋은 立地條件을 갖추고 있다.

영국과 중국과의 홍콩반환협정에 의하여 1997년 7월 1일부터 중국에 반환되었으나 현재까지 정치, 경제, 사회 체제를 그대로 계속 유지하면서 자유항으로서의 제기능을 수행하고 있다.

홍콩은 세계적인 中繼貿易 中心地로서 전체교역의 3/4 이상이 중계무역, 전체수출의 82%가 재수출이며 해운자유주의 원칙에 입각하여 정부차원에서 해운분야에 대한 특별한 지원정책은 거의 이루어지지 않고 있고, 대부분의 상품은 거의 무관세로 수출입 된다. 다만 산업보호차원이 아닌 홍콩정청의 財政收入의 確保를 위한 목적으로 석유제품, 담배, 알콜음료 등 일부 품목에 한하여 관세를 부과하고 있을 뿐이다.<sup>21)</sup>

또한 홍콩은 租稅面에서 매우 관대한 제도를 실시하는 것 외에도 외국환거래에도 이와 똑같은 관대한 제도를 실시하고 있다. 1973년 이후 홍콩의 모든 외환통제는 폐지되었으며, 이를 계기로 홍콩은 國際金融의 中心地로 부상하였다. 따라서 은행은 어떠한 통화로든 해외자산에 자유롭게 투자할 수 있게 되었으며, 이에 따라 홍콩은 아시아 달러 거래시장으로 성장함과 동시에, 홍콩의 自由港制度를 성공시키게 된 다른 요인이 되었다. 결국 홍콩항이 세계적인 자유 중계항으로 발달하게 된 요인은 자유방임적 경제원칙을 고수하고, 정부의 민간경제활동 개입을 최소화하였으며 세율인하, 무관세, 무역 및 외환 거래의 完全 自由化를 단행한 데서 찾을 수 있다.

홍콩항은 세계 최대의 컨테이너터미널인 콰이청(Kwai Chung)터미

---

21) 김범중, 전계론문, pp.74-75.



널이 있으며, 여기에는 HIT, MTL, Sea-Land, HIT-COSCO 등 4개의 터미널이 있다. 콰이칭 터미널은 총면적 53km<sup>2</sup>로 총 18개의 선석이 있고, HIT터미널은 총면적 275천평에 10개선석, 장치능력은 68,954TEU, CFS면적은 20천평 이다. MTL터미널은 총면적 245천평에 5개선석, 장치능력은 46,529TEU, CFS면적은 6천평이며, Sea-Land 터미널은 총면적 51천평에 1개선석, 장치능력은 6,444TEU, CFS면적은 42천평 이다. 또한, HIT-COSCO터미널은 2개 선석에 6천평의 CFS를 갖추고 있다.

홍콩항은 증가하는 컨테이너 物動量에 대비하고, 世界的인 위상을 유지하기 위해 향후 2006년까지 홍콩 전체면적의 1.2%에 해당되는 363만평의 港灣用地를 개발공급하기 위하여 대규모 항만 개발계획을 추진하고 있다. 매립지역은 항만 서측에서 란타우섬(구룡반도에서 홍콩섬 쪽으로)으로 연결되어 2011년까지 17개 선석의 컨테이너 터미널이 건설될 계획이다. 이는 컨테이너터미널 건설, 배후부지 확보, 선박수리, Rivertrade를 위한 터미널건설, 고속도로 등 도로망 정비, 수로 준설, 홍콩섬의 터널과 가교를 건설하여 중국 본토와 홍콩섬을 철도로 輸送하는 장대한 계획이다.

### 3) 대만의 關稅自由地域

關稅自由地域으로 간주되는 대만의 수출가공구(소재지: 카오슝, 타이chung, 난쯔)와 과학공업원구(소재지: 신추, 타이난)의 유형을 구분해보면,

수출가공구는 주로 수출산업 전용단지로서 수출품 생산 거점형 關稅自由地域이며, 과학공업원구는 尖端技術 開發·研究團地로서 製造工場, 기술인력양성 학교, 주거단지가 배치된 研究團地로서 생산 및 연구중심형 연구단지로 분류할 수 있다. 1965년부터 대만 경제부가 중심이 되어 원료 및 부품을 수입, 가공수출을 통한 대외무역을 활성화하기 위해 수출가공구를 설치하였다. 전자, 정밀공업, 고도기술공업의 발전을 위하여 각종 규제를 완화하고 수속절차를 간소화하는 등 輸出入을 自由化하고, 수입관세를 면제한 生産據點이다.

대만의 과학공업원구는 1978년부터 대만 행정원 국가과학위원회가 전자, 정밀공업, 고도기술공업 등 과학기술의 도입과 과학기술 인재의 육성을 위해 설치, 尖端産業 技術開發의 요람으로서 융자금 제공, 세제혜택, 관세혜택이 주어진다.

세계상의 우대 및 정책적 배려를 하고 있는 대만의 수출가공구와 과학공업원구의 設置目的은 첫째, 투자 및 국제무역의 촉진, 둘째, 尖端科學技術의 도입과 인재의 육성을 통한 기술의 선진화, 셋째, 貿易自由化를 통한 경제활성화에 초점을 두고 있다.

대만의 수출가공구와 과학공업원구는 정책적으로 輸入品에 대한 관세면제나 一括的인 行政處理를 하고 있으나 기본적으로 관세영역으로 간주된다는 점에서는 비관세 영역으로 운영하고 있는 關稅自由地域과는 다소 차이가 있다. 輸出加工區는 담장 또는 타지역과 구분하는 시설물을 설치하여 관세영역과 엄격하게 분리해서 관리하며, 과학공업원구의 경우에는 보세지역에 대해 울타리 등의 격리 시설을 설치하여 비교적 엄격하게 관리하고 있다. 주요국의 關稅自由地域과

는 달리 주거단지가 과학공업원구내에 위치함으로써 생산업체, 연구소, 학교 등 과학공업원구내 근무자의 거주지를 제공하면서, 안락하고 자족적인 지역으로 육성하고 있는 점이 특이하다.

결론적으로 대만의 關稅自由地域은 미국, 유럽, 싱가포르 등과 같은 비관세영역으로 운영하는 것이 아니고 關稅領域과 隔離施設을 설치하여 엄격한 반출입 관리를 하고 있으며, 보관, 하역, 환적, 조립가공, 포장 등 다양한 부가가치 활동을 수행하도록 하고 있다.

#### 4) 인도의 輸出自由地域

인도의 수출자유지역은 Kandla (Gujarat주 소재: 1965년 설립), Santacruz Bombay (Maharashtra주 소재: 1973년 설립) 외에 Madras (Tamilnadu주 소재:1984년 설립) Falta (West Bengal주 소재: 1984년 설립) Cochin (Kerala주 소재:1983년 설립) Noida (Uttar Pradesh주 소재), Vishakhapatnam (Andhra Pradesh주 소재) Surat의 8개 지역에 있다. 위의 輸出自由地域중 Santacruz EPZ에서는 전자상품만을 취급하도록 한정되어 있고 나머지 輸出自由地域은 모든 상품이 제조되어 輸出될 수 있다.

인도의 7개 (Surat EPZ 제외) 輸出自由地域에는 1995년 9월 현재 총 502개 기업이 입주하고 있으며, 1994/1995년 수출실적은 272억 루피 (약 8억 4,200만 달러)로 인도의 총 수출실적 8,300억 루피의 약 3.3%를 점하고 있다. 7개 수출자유지역 중 가장 수출실적이 높은 곳은 산타크루즈 EPZ로 155개 업체가 입주해 있으며, 수출실적은 154

억 (4억 7,600만 달러) 루피를 기록했다. 인도 최초의 關稅自由地域인 칸드라 輸出促進地域(EPZ: Export Processing Zones)은 1965년 칸드라항 근처에 설치되었으며, 칸드라(Kandra)항은 서해안주요항개발위원회(West Major Port Development Committee)에 의해 개발되었다. 칸드라는 칼츠츠만(Kalchchh)에 위치하고 있는 도시로서 봄베이 북서방 520km에 위치하고 있으며, 칸드라 수출촉진지역은 칸드라항에서 약 9.6km에 입지하고 있는 지역으로서 一般的으로 KAFITZ라고 부르고 있다.

연계 수송망으로서는 부주 공항이 약 60km 떨어져 있고, 철도로는 아메다바트와 300km, 봄베이 하고는 약 791km 떨어져 있어서 교통이 다소 불편한 편이다. 칸드라항은 칸드라운하에 접하고 있으며, 인도 서북부의 관문항으로서 배후에는 규자라드주 북부, 라제스탄주, 하리아나주, 판자브주, 델리주 등이 있다. 칸드라 輸出促進地域은 최초 10년간 불과 23개사의 소규모 기업만이 조업할 정도로 기업유치에 어려움을 겪었는데, 이는 숙련노동자의 부족, 교통불편, 시장 제휴 전략 미비, 전화 및 팩스 등의 통신시설 미약, 자금 및 經營技術의 不足 등이 주원인으로 지적되고 있다.<sup>22)</sup>

1978년 인도정부는 委員會를 構成하여 유치실패의 원인을 규명하는 한편 신속한 발전을 위한 대책을 강구하였다. 동 委員會는 그 대책으로서 면세기간제도, 칸드라에 항공편 개설, 자본재·원재료 등의 수입에 대한 포괄수입허가제의 확립, 연간최저 30%의 가속감가상각규정, 주·국의 판매세, 시장세, 전력세 등 지방세 및 국세의 면세 등의

---

22) 박용안, “주요국의 자유항제도와 우리나라의 추진방향”, 「해양수산동향」(통권 제 158호) 한국해양수산개발원, 1997.11., p.15.

다방면의 건의를 하였다. 인도정부는 이에 따라 1981년부터 5년간 완전면세기간을 설정하고 동 지역의 발전을 촉진하려 했으며, 인접 300에이커를 輸出促進地域으로 확정하는 등의 조치를 취하였다.

현재 인도정부에서 제공하고 있는 輸出促進地域(EPZs)에 대한 인센티브와 輸出促進工團(units that are 100% export oriented: 100% EOUs)<sup>23)</sup>에 대한 인센티브는 다음과 같다.<sup>24)</sup>

- ① 수입 산업제품에 대한 관세면제
  - ② 외국인에 대해 100%의 지분인정
  - ③ 공장운영의 최초 8년에서 5년간 기업소득에 대한 과세면제, 수출에 대해서는 이후 기간에 대해서도 세금면제
  - ④ 공장부지 및 표준설계공장에 대한 저렴한 임대료 제공
  - ⑤ 외환 거래수익의 모기업과 관련기업에 출연허용
  - ⑥ 중앙정부와 지방자치단체(주정부)의 판매세 면제
  - ⑦ 國內關稅地域(Domestic Tariff Area: DTA)에서 EOUs와 EPZs로 공급할 경우 수출로 간주하며, 수출관세(excise duty)를 면제하여 고품질의 원·부자재의 조달이 가능토록 함
  - ⑧ 외환거래시 외환계정으로 50% 해외송금 수신을 인정하고 있음
- 이밖에도
- ① 總賣出額에 대한 수출금액에 비례하여 소득세에서 수출 이윤세를 면제
  - ② 국내 판매시 인정되는 로얄티 지불비율 5%에서 8%까지 인정

23) 수출촉진지역(EPZs)은 수출목적만을 위해 기업활동이 이루어지며 위치가 특정하게 지정되는 반면, 수출촉진공단(100%EOUs)은 위치가 특정하게 지정되지 않는데 차이점이 있음.

24) 한국해양수산개발원, 「우리나라 주요항만의 국제물류 중심화 방안」(월간보고서 073), 1996.6., p.314.

하는 등 수출관련 인센티브제를 실시하고 있다.

최근 인도에서는 製造業 및 商品輸出을 目標로 하는 輸出自由地域 制度에 대한 반성이 일고 있다. 인도의 통상산업회의소 (The Associated Chamber of Commerce and Industry of India : ASSOCHAM)는 기존의 수출자유지역에 대한 한계를 인식하고, 수출자유지역을 關稅自由地域으로 전환할 것을 주장하고 있다. 또한 동 회의소는 수출자유지역의 규모를 더욱 확대하고 잘 정비된 社會 間接資本을 成功要因으로 주장하며 외국인 투자를 통한 기술유입효과를 강조하고 있다. 인도에서 전개되고 있는 논의와 초창기 칸드라 지역에서의 실패사례는 물류서비스 기능과 제조 기능을 적절히 조화시키는 제도운용이 바람직하며, 수출자유지역내 企業誘致를 위해서는 잘 정비된 SOC 시설과 조세감면제도, 숙련된 노동력 제공 등 다양한 인센티브를 제공하는 노력이 요구되는 점을 시사하고 있다.

## 5) 일본의 FAZ

일본은 港灣區域의 保稅地域制度를 유지하여 왔으나, 1993년 關稅 法을 개정하여 지정보세지역, 보세상옥, 보세공장, 보세전시장 등 기능을 갖춘 종합보세지역제도를 시행하고 있다. 綜合保稅地域 내에서는 외국화물의 자율적 관리를 허용하고 있다.

현재 일본에서는 『오키나와진흥개발특별조치법』에 의거하여 오키나와에 5년간 38조원을 투입하고 대대적 규제 철폐를 통하여 關稅自由地域을 설치하여 동아시아 지역의 무역, 정보, 물류중심지를 추진

하고 있다. 다만, 홍콩인에 대한 무비자입국을 허용하며 관세, 법인세 감면 등 대대적인 규제 철폐로 기업하기 좋은 심을 지향하고 있다. 종래에 개별적으로 처리해왔던 외국 화물의 처리, 보관, 가공, 전시를 한 곳에서 종합적이며 집중적으로 처리하여 수입의 원활화를 기하는 제도를 도입하였다. 이미 일본은 1992년 「輸入促進 및 對內投資事業 圓滑化에 관한 臨時措置法」을 제정하여, 항만, 공항 및 그 주변 지역을 수입관련 시설로 정비함과 동시에 수입관련업자의 事業活動을 活性化하기 위하여 輸入促進地域(Foreign Access Zone; FAZ)을 설정하여 정책적 지원을 하고 있다. 다음 <표 7>은 일본 각지에 조성되고 있는 FAZ 시설의 개요를 요약한 것이다.

<표 7> 일본의 FAZ 造成 推進 現況

위치	목표 수입량 (2000년)	사업규모	면적
가와사키항	5,033만톤	· 1기: 430억엔, 2, 3기 미정	· 총면적 34ha 중 1기 10ha
요코하마항	4,395만톤	· 유통센터 약650억엔 · Import Mart 약 250억엔	· 유통센터 약 9.3ha · Import Mart 미정
오사카항	2,400만톤	· World Trade Center 1,000억엔 · Asia Pacific Trade Center 1,200억엔	· World Trade Center 2ha · Asia Pacific Trade Center 7ha
고오베항	3,988만톤	· K-ACT 54.4억엔, · 유통단지 100억엔 · 국제유통센터 미정	· 총면적 9.6ha
시모노세키항	349.7만톤	· 국제종합유통센터 23.5억엔 · 하역시설, 창고 7억엔, · 기타 물류시설 5억엔	· 국제종합유통센터 0.8ha · 하역, 창고 0.4ha, · 물류시설 0.4ha
키타큐슈항	2,928만톤	· 물류창고 36억엔, · 국제종합유통센터 310억엔	· 물류창고 불명 · 국제종합유통센터 2.7ha

일본의 FAZ는 수입의 원활화를 위해 항만, 공항, 그리고 주변지역에 입지하며 輸入 去來 및 輸入品 流通에 관련되는 시설, 사업, 그리고 활동을 집적하고 있다. 기타큐슈 FAZ에는 대규모 컨테이너 터미널을 항만에 조성하고 수입을 촉진하는 기능으로서 항만 배후지에 항만물류기능, 輸入貨物의 집배기지, 그리고 종합유통센터를 조성하여 북구주를 통한 수입화물의 효율적인 국내배송을 추진하고 있다. 港灣 背後圈에 국제화물 터미널을 정비하는 이외에 국제 비즈니스센터, Import Mart시설을 조성하여 화물과 사람의 交流據點化를 추구하고 있으며, 이를 통해 수도권으로 수입화물을 효율적으로 배송함과 함께, 소비자에 대해 수입품 정보를 제공하고 소비자의 다양한 수요에 민첩하게 대응하고 있다.

### 3. 其他 外國 事例

베이루트에 설립된 關稅自由地域은 주로 중계를 위한 지대였다. 이것은 直接的인 水際線은 없고 (바다와 접하지 않았고) 약간 떨어진 배후에 위치하고 있다. 제3국의 하주에게 송부된 내륙화물은 양륙됨과 동시에, 關稅自由地域으로 세관감시하에 수송된다. 그리고 인근제국에서 육상수송되어 외국으로의 적출이 계획되어 있는 것은, 거래가 완료되거나 적당한 선박의 도착을 기다리는 동안에는 장기간 혹은 단기간 이 지대내에 장치할 수 있다. 바다에서 내륙으로의 그리고 내륙에서 바다로 어느 중계에 있어서도, 화물의 완전한 내용이 관련서류와 함께 지대의 관리자에게 제출되어야만 한다. 여러 형식과 다양한 목적으로 혼합된 關稅自由地域은 여러 개도국에 설치되어



큰 성공을 거두고 있다.

중앙 아메리카에 있어서 파나마의 콜론 關稅自由地域은 화물의 처리, 조립 및 재포장에 기능의 중점을 두고, 제품을 라틴 아메리카와 카리브해 지역 및 일부는 미국으로 배송하고 있는 혼합적 성격의 중규모 關稅自由地域으로서, 아주 성공한 고전적인 예이다. 작은 규모에도 불구하고 콜론의 關稅自由地域에는 섬유공장, 인쇄공장, 유아·부녀복의 공장, 약제 공장을 들만큼의 여유 부지가 있으나, 석유 정제, 석유화학, 대규모 자동차 조립공장과 같은 주요 산업을 들 여지는 없다. 그럼에도 불구하고 175개 이상의 외국회사가 이 지역내에서 투자를 행하며, 또한 가공품, 완성품 혹은 단지 포장에 필요한 제품의 배송센터를 설치하고 있다.

中近東에서는 1967년의 전쟁 직전인 1966년에 이집트 정부에 의해 포트 사이드에 중요한 關稅自由地域을 설치하는 야심적인 계획이 시작되었다. 이 지대를 중계와 지역적 상업과 공업을 위해 의도되었다. 아카바에서는 함부르크 형 및 코펜하겐형의 중계, 무역, 상공업을 위한 關稅自由地域의 계획이 1967년에 준비되었다. 그러나 아랍, 이스라엘 분쟁에 의해 일어난 경제불황으로 인해 실시할 수 없었다.

유고슬라비아와 불가리아의 국경 근처 북부 그리스의 사로니카港에는 아주 특이한 關稅自由地域이 설치되었다. 그리스의 외국무역 및 중계를 위한 일반적인 형식의 「그리스 關稅自由地域」에 덧붙여, 이 港의 중앙에 2국간 협정에 의해 유고슬라비아의 수송을 위해 설치된 유고슬라비아 關稅自由地域이 있었다. 이 후자의 지대는 유고슬라비아에 의해 운영되고 있었는데, 그리스의 노무자가 荷役을 위해 雇傭되고 있었다. 이 지대는 유고슬라비아의 생산품 출구로서 사

용되었다. 그 生産品은 주로 아드리아海의 여러 항에서 높은 산에 의해 비교적 멀리 떨어진 이 나라의 남부로부터 온 곡물 및 광석이다. 불가리아로의 중계는 그리스 關稅自由地域에서 취급되고 있는데, 그 지역은 이 항의 외국무역의 대부분이 집중하는 곳이다.

필리핀은 수빅만에 자유무역항을 설치하여 원자재의 수입관세, 부가가치세, 면허세 등 모든 지방세와 국세를 면제하고 있다. 수출입은 모두 면세이고 법인세는 35%에서 5%로 감면하여 주고 있다.

또한 우간다에서는 1996년 미국의 지도 하에 Lake Victoria에 關稅自由地域을 설치하기로 결정하였다. 동 지역은 미국과 우간다에 본부를 둔 AAI(Astra Alanda International)이라는 民間會社가 개발을 담당하고 있으며 동 지역의 마케팅, 교육, 연구를 제공할 수 있는 자회사를 설립하였다. 동 지역의 개발재원은 世界銀行으로부터 자금지원을 받을 예정이다.

중국항만 중 歷史的으로 가장 오래 된 상해항은 컨테이너 선석 7개의 중국 최대항만이며 중국의 經濟發展에 따라 가장 발전가능성이 큰 항만이나 수심이 9.4-10.5m로 얕아서 대형선의 기항이 어려운 단점을 지니고 있다. 이러한 단점을 극복하기 위하여 상해 항만당국은 양쯔강의 수심준설, 외항인 Waigaoqiao에의 항만시설 확충 등을 추진하고 있으며, 이들 개발에 소요될 막대한 예산을 절감할 수 있는 대안으로서 상해부근에 대수심 항만을 개발하는 계획<sup>25)</sup>을 추진 중이다. Ningbo와 위성항만인 Beilungang은 수심이 깊어 大型船의 寄港에 어려움이 없다는 장점을 지니고 있으며, 물동량의 증가에 대비하여 5개의 선석을 개발하여 200만TEU를 처리할 계획을 추진 중이다.

---

25) Ningbo의 개발

중국의 경우 1990년부터 상하이에 10km<sup>2</sup>의 Waigaoqiao 關稅自由地域을 설립하기로 결정한 후 1994년에 5.5km<sup>2</sup>를 개발하였으며 1991년에는 천진항에 7.1km<sup>2</sup>의 關稅自由地域을 설치하였다.

우리들이 물류기지로서의 항만을 研究對象으로 함에 있어서는 이상과 같이 세계 각 항에서 생성·변천되어 온 自由貿易港 및 關稅自由地域 이라고 불리우는 항만의 활성화에 대한 특수한 형태를 이해하지 않으면 안 된다. 중세 때부터 각 항구에서 실시되어온 자유항의 설치는 무엇보다 ‘中繼貿易’에 의해 경제적·정치적 이익이나 고용의 증진을 초래하고자 하는 정부나 산업계의 요망을 배경으로, 국내적 관점 특히 지역발전이나 경제성장에 심대한 影響力을 미친 것으로 평가되어 왔다. 오늘날 자유무역항은 “약 500개 항에 이르는데, 특히 그 3분의 2는 開發途上國에 있으며 남미에 약 63개 그리고 북미에도 약 40개가 있고 또한 앞으로 약 20여개 항이 계획되어 있다.”고 지적되고 있다.

<표8> 主要國別 關稅自由地域 特性整理

국 별	현 황 및 특 성
독 일 함부르 크 항	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 독일 엘베강 하구에 위치한 전력적 요충지</li> <li>· 유럽내륙지역과 전세계 항로에 연결되어 320여개 정기선 운항</li> <li>· 창고,보관빌딩 ,환적장등을 갖춘 유럽 종합물류 거점항구</li> <li>· 자유항 출입 선박 및 화물은 관세가 면제되고, 세관통관절차도 면제</li> <li>· 지역내에서 하역, 전시, 재포장, 조립·가공 등 모든 작업 허용</li> </ul>
영 국 관세자 유지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>· EU역외국가 수입물품에 대하여 EU관세영역을 적용받지 않는 지역</li> <li>· 사우스엠티 등 3개항만, 벨파스트 등 3개 공항에 관세자유지역 도입</li> <li>· 운영주체가 항만운영 물류전문 기업임</li> <li>· 관세면제외에 쿼터제한 비적용, 금융지원 등 각종 인센티브 부여</li> <li>· 지역내에서 환적, 보관, 조립, 가공 등 모든 작업 허용</li> </ul>

국 별	현 황 및 특 성
미 국 외국무 역지대	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대공황 이후 1934년 루즈벨트 집권기에 관련법 제정</li> <li>· 1995년 기준 48개주에 203개 외국무역지대 허가</li> <li>· 자유항은 상무성등3성으로 구성된 [외국무역지대위원회]에서 관리</li> <li>· 공중이익, 보건안전위해품목은 지대내 반입불허 등 규제가 심함</li> </ul>
싱가포 르 항	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지정학적으로 아시아-유럽항로의 중간 기항지</li> <li>· 환적화물 유치를 통한 중심항 전략추진(환적화물 전체의 70% 차지)</li> <li>· 물류시설 확충과 법제도 개선을 통한 국제물류 중심화에 성공</li> <li>· 케펠 디스트리팩 등에 총250만㎡의 초현대식 화물유통단지 개발</li> <li>· 지역내에서 분배, 저장, 재포장, 가공까지의 서비스를 제공</li> </ul>
홍콩항	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 중국의 남단에 위치하고 동남아 입구에 위치하여 교통통신의 요충지</li> <li>· 세계적인 중계무역 중심지→전체교역 3/4이 중계무역</li> <li>· 1973년 외환통제 폐지를 계기로 국제금융 중심지로 부상</li> <li>· 세계최대 컨테이너터미널인 콰이칭 터미널 중심 → 물류시설 확충</li> <li>· 자유방임적 경제정책 고수 및 정부의 민간경제활동개입 최소화</li> </ul>
대 만 관세자 유지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 관세자유지역을 수출가공구와 과학공업원구로 2원화 하여 운영</li> <li>· 미국,유럽 등 국가와는 달리 관세자유지역을 관세영역으로 운영</li> <li>· 관세자유지역 물품은 관세영역과 격리시설설치→엄격한 반출입 관리</li> <li>· 지역내에서 하역, 환적, 조립가공 등 모든 작업허용</li> <li>· 융자금 제공, 각종규제완화, 세제 혜택 등 지원</li> </ul>
인 도 수출자 유지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 인도의 수출자유지역은 kandla를 중심으로 8개지역 설치운영</li> <li>· 세제혜택, 저렴한 임대료 제공 등 각종 인센티브 부여</li> <li>· 숙련노동자부족, 교통불편, 통신시설 미약 등으로 제도운영에 어려움</li> <li>· 최근 수출자유지역제도를 관세자유지역 제도로 전환모색</li> </ul>
일 본 F A Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 1992년 「수입촉진및대내투자사업원활화에관한임시조치법」 제정 → FAZ운영</li> <li>· 가와사키, 요코하마,오사카항 등 6개항을 지정운영</li> <li>· 수입의 원활화를 위해 수입화물 집배기지, 종합유통센터 설치</li> <li>· 지역내 대규모 컨테이너 터미널 구비로 수입화물의 국내배송 추진</li> </ul>

## V. 우리나라 關稅自由地域의 推進方向

### 1. 關稅自由地域의 成敗要因

현재 전 세계적으로 關稅自由地域은 800여 지역에서 도입·운영되고 있다. 이들 關稅自由地域은 도입 목적에 따라 그 기능과 역할이 상이하나 대체적으로 국제운송의 거점, 국내외 기업의 생산기지 또는 中繼貿易據點 등으로 활용되면서 외국인 투자의 확대, 생산 및 수출입 증가, 부가가치 창출, 해운·항공산업 활성화, 고용확대, 기술이전 등을 도모함으로써 국가경제의 活性化를 촉진하는 공간으로 인식되고 있다.

그러나, 이들 모든 關稅自由地域이 성공적으로 운영되고 있는 것은 아니다. 싱가포르, 홍콩, 미국, 네덜란드 등은 세계적인 物流據點으로 평가되고 있는 반면 일본, 중남미, 중동 등의 關稅自由地域들은 외국인기업의 투자 저조에 따라 활성화되지 못하고 있는 것으로 평가된다. 이러한 세계 關稅自由地域의 成敗原因은 여러 가지 분야에서 찾을 수 있다.

가장 근본적인 문제로 關稅自由地域의 導入目的인 國際運送據點화와 세계화기업의 直接投資 및 國際物流據點화를 효율적으로 달성할 수 있는 능력에서 원인을 찾아 볼 수 있겠고, 최근에 들어서는 세계화企業들이 세계 경제환경 및 國際物流 管理體系의 변화에 따라 글로벌 네트워크 구축을 통해 지역거점을 형성하고 이를 네트워크화하는 地域物流據點 構築戰略을 효율적으로 추진하기 위한 방안으로 海

外直接投資를 실시하고 있는 추세로 변화하고 있다.

해외직접투자의 주요 결정요인을 關稅自由地域의 특징과 기능에 연결해보면 關稅自由地域의 成敗要因은 첫째, 세계화기업의 경영전략 수용능력, 둘째, 關稅自由地域의 기능 및 유형의 적합성, 셋째, 배후경제권의 규모, 넷째, 투자여건의 건실성, 다섯째, 인프라의 효율성, 여섯째 경제·문화적 특성의 여섯 가지로 구분 할 수 있다.

### 1) 世界化企業의 經營戰略 收容能力

현 세계 경제는 情報·通信 技術의 발달로 인하여 전 세계 시장이 단일시장으로 축소되고 있다. 그 결과 세계 각 국가와 기업들은 고 효율·저비용을 근간으로 전 세계적 시장을 단일 시장으로 간주하고 통합적인 관점에서 ‘調達-生産-物流-販賣活動’을 동시에 추구함으로써 효율적인 경영전략을 추진하고 있다.

이러한 측면에서 世界化企業들은 자사의 지역본부를 구축함에 있어 자사의 경영전략을 효율적으로 수행할 수 있는 지역을 선호하게 되는데 그 주요 판단 기준은 다음과 같다. 첫째, 자사의 經營戰略 즉 SCM체계를 효율적으로 지원할 수 있는 시설과 능력을 갖추고 있는 지역이며, 둘째, 國際輸送 네트워크가 확보되어 있어 글로벌 네트워크를 효율적으로 운영할 수 있는 지역, 셋째, 專門物流서비스를 제공할 수 있는 능력을 갖추고 있는 지역, 넷째, 자사의 투자, 생산, 물류, 마케팅, 국제금융 등의 經營活動을 효율적으로 수행할 수 있는 지역들을 선호하고 있다.

이러한 맥락에서 국제수송 및 국제물류 관리부문에서 경쟁력을 확보하고 있으며, 전문물류서비스 提供機能을 강화하고 있는 홍콩, 싱가포르, 네덜란드 등은 世界化企業의 투자 적격지로 높게 평가받고 있다.

## 2) 背後 經濟圈의 規模

世界化企業들은 투자지역 결정에 있어 투자 대상국이 위치하고 있는 경제권 전체를 대상으로 보고 있다. 예를 들어 유럽경제권의 경우 네덜란드의 로테르담, 독일의 함부르크, 프랑스의 르하브르 등은 유럽경제권의 교역, 國際物流의 관문으로 이용되고 있으며, 아시아의 경우 싱가포르가 동남아 경제권의 物流據點으로, 홍콩은 동남아의 중화경제권과 중국의 교역 관문으로 그리고 상하이선 중국의 物流據點으로 활용되고 있다.

현재 國際物流據點地域으로 경쟁력을 확보하고 있는 지역들은 광대한 배후경제권과 시장을 보유하고 이를 國際物流據點으로 활용하고 있음을 알수가 있다.

## 3) 投資與件의 健實性

세계화기업은 국제경제환경과 자사의 경영전략에 의거 자유로운 투자·회수 그리고 자유로운 경영활동이 보장되는 지역을 國際物流據點으로 선택한다. 피투자국의 투자여건은 투자제도, 외환제도, 사

회적·정치적 안정성 등의 요소로 판단 할 수 있다. 投資制度와 外換制度는 투자관련 인·허가 절차, 토지매입, 기업설립 등에 관한 효율성과 투자자금 유입·송금의 자율성 등을 판단하는 요소이며, 사회적·정치적 안정성은 해외투자기업이 보유하는 본원적인 리스크인 政治的·社會的 리스크를 말한다.

현재 세계 대부분의 關稅自由地域은 世界化企業의 投資를 유인하기 위해 각종 혜택을 주고 있음을 알 수 있다. 세제상의 감면, 토지임대료 인하 등 다양한 인센티브 제공을 통해 유인하고 있다.

#### 4) 인프라의 效率性

關稅自由地域은 각종 부가가치 물류서비스를 제공하고 國際物流, 생산, 교역, 정보의 중심지 역할을 수행한다. 이러한 기능과 역할을 수행하기 위해 기본 전제가 되는 것이 인프라의 效率性이다. 인프라는 항만시설, 수송체계, 물류시스템, 정보시스템, 물류시설 등은 물론 항만관련 인적자원 및 서비스까지 포함되는 광범위한 概念이다.

항만 關稅自由地域의 주요 인프라는 항만 및 배후물류시설, 배후교통망, 정보통신망을 일컫는 하드웨어 측면과 광역 수송네트워크, 정보통신체계, 사회문화체계, 정부 및 행정서비스, 해운 및 물류관련 전문인력을 일컫는 소프트웨어 측면을 들 수 있다. 그러나 하드웨어와 소프트웨어의 인프라 모두가 競爭力을 갖추고 있어야 物流據點의 시너지 효과를 얻을 수 있다.

현재 동북아 대부분의 港灣들은 大規模 投資를 통해 하드웨어 측



면인 항만시설을 현대적인 시설로 개발하고자 노력하고 있다. 그러나 소프트웨어 측면에서의 인프라 구축에는 큰 성공을 거두지 못하고 있다. 이에 비해 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등은 하드웨어 및 소프트웨어 측면에서의 競爭力을 갖추고 두 기능을 복합적으로 운영됨으로써 강력한 시너지효과를 창출하고 있다.

### 5) 社會·文化 및 經濟的 特性

사회·문화적 특성은 사회, 언어, 관습 등을 포괄하는 개념이며 경제적 특성은 그 사회의 경제체제와 상관습, 법·제도 등을 포괄하는 개념을 말한다. 현재 세계적인 物流據點으로 평가되고 있는 지역, 즉 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등은 서구문화에 익숙한 지역들로서 국내외기업의 경제활동에 대한 정부의 규제나 진입장벽이 없거나 낮은 수준을 유지하고 있다. 또한 영어문화권에 속해있어 국제 비즈니스를 수행하는데 불편이 없어 세계 주요 화주, 선사 등 국제 물류 관계자들이 經濟活動을 하기에 편리한 환경을 제공하고 있다.

### 6) 關稅自由地域의 機能과 類型的 適合性

현재 세계 각국에서 關稅自由地域을 도입·활용하고 있으나 그 설치목적과 유형에 따라 그 기능과 역할이 상이하다. 중국, 대만, 멕시코 등에서는 생산, 제조 중심의 기능이 강하게 나타나고 있고, 미국의 경우에는 자국기업의 해외이탈 방지, 자국내 企業活動의 촉진 등

을 목적으로 운영하고 있으며, 홍콩, 네덜란드 등은 지정학적으로 유리한 立地條件을 이용하여 國際物流機能의 촉진·유치를 목적으로 운영하고 있다.

최근의 世界化企業들이 자사의 物流據點을 구축함에 있어서 글로벌 경영체계를 효율적으로 연계시킬 수 있는 國際物流 네트워크 시스템의 구축에 그 초점을 맞추고 있기 때문에 국제운송과 國際物流 관리체계부문에 특화된 기능을 보유한 지역을 선호하고 있다.

이러한 측면에서 싱가포르, 홍콩, 네덜란드의 유형인 國際物流管理 중심의 복합적인 기능을 보유하고 있는 유형이 世界化企業의 선호대상이 되고 있는 것으로 볼 수 있다.

## 2. 우리나라 關稅自由地域의 運營實態

### 1) 關稅自由地域의 導入背景

#### ① 韓半島의 東北亞 物流中心基地 構築은 21C生存戰略

우리나라는 지난 세기 제조업중심의 수출의존형 국가개발전략으로 짧은 기간내에 비약적인 발전을 이룩하였으나, 이러한 전략은 아시아 개도국, 특히 중국의 급부상으로 점차 한계상황에 이르게 되었다. 이러한 상황을 극복하기 위한 새로운 국가 發展戰略中の 하나가 동북아 물류중심기지 구축이다.

物流中心化란 다른 나라의 생산 및 소비활동 가운데 대외 아웃소싱이 가능한 부분을 자국에 유치하여 집중시키는 것을 말하며,

우리과 지정학적으로 위상이 비슷한 네델란드, 싱가포르, 홍콩, 대만 등은 일찍부터 물류중심화 전략을 통해 엄청난 부를 축적하고 있다.

② 우리나라 港灣은 國際物流據點化 基地로서 높은 潛在力 保有

우리나라는 세계해상 기간항로상의 길목과 중국, 일본 등을 망라한 동북아경제권 중심에 위치하고 있고 특히 세계3위의 컨테이너 처리항만인 부산항을 비롯하여 인천, 광양 등 우수한 港灣施設을 갖추고 있어, 수출입 화물뿐 아니라 중국, 일본 등 외국으로부터 화물의 환적중심기지로 이용되고 있다.

향후에도 政府財政과 民間資本을 동원해서 컨테이너 부두 개발 계획(2011년까지 부산항 30개 선석, 광양항 33개 선석 확충)과 항만배후지 개발계획(2011년까지 부산항 113만평, 광양항 70만평)을 추진중에 있어 國際物流據點化 基地로서 잠재력이 높다.

③ 國際的인 物流中心地 跳躍을 위한 細部戰略으로 關稅自由地域 導入

關稅自由地域制度는 우리나라의 항만과 공항 및 그 인접지역을 關稅自由地域으로 지정하여 관세 등 제반세금을 면제하고, 통관절차를 획기적으로 간소화 함으로서 환적 및 중계화물의 유치, 물류산업 활성화, 외국인투자유치 등을 통해 國家 및 地域經濟의 활성화를 도모하기 위한 제도이다.

동제도의 도입을 위해 재정경제부 및 관세청에서는 「國際物流基地 育成을 위한 關稅自由地域指定 및 運營에 관한 法律」 등 관련법령을 제정 완료하였고 해양수산부에서는 한국해양수산개발원에 「우리나라 항만구역내 關稅自由地域導入에 관한 研究」 용역을

마쳤으며 지방자치단체, 해양수산청, 세관 등 관련기관 합동기획단을 구성하여 설명회개최 등 실무적 준비를 하였다.

## 2) 關稅自由地域 指定現況

<표9>

관세자유지역	지정지역 및 면적	예정지역 및 면적	지정일자
부 산 항	· 신선대부두 한진감천부두 일원 · 1,277천㎡	· 신선대 용당부지, 선기조합 및 대선조선 매립지 · 890천㎡	2002.1.1
광 양 항	· 광양항 1단계 및 2단계 1차부두 · 1,388천㎡	· 항만관련부지 및 부두인접 도로 · 1,007천㎡	2002.1.1
인천국제공항		· 5활주로 예정지역 동편 · 992천㎡	2002.2.1
인 천 항	· 인천내항(1~8부두) · 1,712천㎡	· 4부두배후지 및 삼성-PSA 부두 · 584천㎡	지 정 요 청 중

※부산항, 광양항의 관세자유지역 도면 및 조감도는 pp75-76참조

## 3) 關稅自由地域 運營 現況

### ① 컨테이너 埠頭施設中心으로 1단계 關稅自由地域 示範的 運營

釜山港 關稅自由地域은 1단계로 38만7천평을 지정하였으며 이중 업체의 가용부지는 8만평에 불과하고 2,3단계에 걸쳐 2011년까지

120만평의 港灣 및 背後物流團地를 조성 운영할 계획이다. 광양항은 1단계로 42만평을 지정하였으며 앞으로 2,3단계에 걸쳐 2011년까지 110만평을 지정·운영할 계획이다. 따라서, 현시점에서 배후부지 부족으로 제도가 지향하는 고부가가치 國際物流活動을 원활히 수행하는데는 한계가 있다.

- ② 關稅自由地域 설치이후 부산 및 광양에 13개업체가 등록·영업중이며 환적화물은 釜山港의 신선대부두와 한진감천부두의 경우 전년동기대비 38%와 27%, 광양항의 경우 96% 각각 증가하였다.(02.9월말 현재)
- ③ 부산, 광양항을 2001.11.17. 영국런던금속거래소(LME)가 LME 화물 취급항만으로 인정한데 이어 창고를 건립하는 등 동북아 지역의 비철금속 供給基地로 조성추진
- ④ 關稅自由地域內 多國籍 業體 등의 投資意向 急增  
釜山港 關稅自由地域內 투자의향을 보인 多國籍企業 등은 17개사에 이르며, 델러스, 다우케미컬사는 동북아 물류센터를 우리나라로 이전하는 문제를 검토하고 있다.<표10>참조)

<표10> 釜山港 關稅自由地域內 投資希望 業體現況

회 사 명	업 종	투 자 내 용
Misawa Homes사(일본)	가구가공수출	유럽등에서 목재를 수입, 가공 조립후 동북아 수출
Henry Bath&SON사	창고업	LME창고업 국내창고업과 제휴운영
C.Steinweg사	창고업	LME창고업 국내창고업과 제휴운영
Cotnelder사	창고업	LME창고업 국내창고업과 제휴운영
Mitsui Soko사(일본)	창고·운송업	수입물품을 동북아지역 센터로 배송하는 중간기지
Rich Products(미국)	식품가공업	동북아 수출기지로 활용
Trans International(일본)	창고업	국내창고업과 제휴운영
B&Q PLC(영국)	가정용품매장	대형창고 설립
LUKE사(독일)	자동차부품제조업	자동차 부품 제조
Bolvo사	자동차수입	임시보관창고 및 임대
부산항업협회의 6개사	창고·보관업	선용품 유통센터

자료: 釜山港 關稅自由地域 活性化 推進報告, 부산광역시, 2002

⑤ 關稅自由地域 統合物流管理 시스템 構築

항만부두와 背後地를 통합적으로 관리할 수 있는 정보통합관리시스템 구축을 위하여 2005년까지 3단계사업으로 추진중에 있으며 1단계사업(ISP 및 BPR 구축)예산은 현재 해양부와 정통부가 협의중에 있다.

- ⑥ 세계적 외국선사와 신선대터미널 운영회사간의 대형 항만 개발 및 운영 합작 PROJECT 추진중(연간 70만TEU 물동량 유치)

### 3. 우리나라 關稅自由地域의 國際物流據點化 成功戰略

#### 1) 하드웨어적 인프라 戰略

##### ① 關稅自由地域 指定範圍 및 背後敷地 早期 確保

가. 현재 3년간 예정지역으로 지정된 釜山港 선기조합 부지 등 27만평과 광양항 동측항만 관련부지 등 30만평은 항만배후부지용도로 운영할 계획이므로 가급적 빠른 시일내에 개발함으로써, 물류센터 등 국제복합물류단지를 구축하여 최적의 부가물류서비스 기능을 수행 (<표11참조>)

<표11> 港灣機能의 變遷段階

구분	1단계		2단계		3단계
항만기능	장치, 하역		장치, 하역, 수송등 항만관련 서비스		항만서비스를 포함한 종합물류서비스
터미널 환경	재래부두 중심		재래터미널, 전용터미널 확충		전용터미널
배후지 기능	· 항만시설로서의 배후지 없음 · ODCY 확대	⇒	· 항만시설로서의 배후지 없음 · ODCY 축소	⇒	배후지에서의 물류센터 기능(Distri-Park 중심)
항만 예	70년대 부산항		현재 부산항		로테르담항, 미래의 부산항, 광양항

자료 : 부산항 관세자유지역 지정 요청서. 해양수산부, 부산광역시

2001

나. 선진항만은 컨테이너 1선석당 30~50천평의 배후부지를 갖추고 있으나, 釜山港은 3천평에 불과하여 배후부지 개발 시급(<표12>참조)

<표12>主要港灣 背後地 確保現況

국가명	항만명	선석수	배후지 면적(천평)	선석당 면적(천평)	배후지용도
한 국	부산항	21	62	3	관세자유지역
싱가포르	Keppel의 3개항	37	1,226	33	자유무역지역(4개)
대 만	카오슝항	27	853	32	수출가공구, 특별지역
네델란드	로테르담	22	748	34	물류센터(3개소)
중 국	상하이항	19	1,980	110	자유무역지대
	천진항	49	1,510	31	천진 자유무역지대

자료 : 부산항 관세자유지역 활성화 추진보고 부산광역시 2002.

## ② 인프라 및 네트워크 構築

오늘날 國際物流 體系는 네트워크 구축을 통한 시너지 효과 창출 및 시간단축을 기본요소로 하고 있다. 關稅自由地域은 물류센터와 마찬가지로 효율적인 국내 및 해외 네트워크를 구축할 때 활성화될 수 있고, 성공적으로 운영될 수 있다. 인프라 및 네트워크 구축을 위해 추진 해야할 과제는 다음과 같다.

### 가. 港灣 및 背後團地 開發 및 機能強化

關稅自由地域에 세계유수의 물류기업을 유치하기 위해서는 항만 또는 공항을 이용하는 고객들이 편리하고 신속하게 이용할 수 있는 인프라가 먼저 정비되어야 한다. 우선적으로 부산항과 광양항은 대형컨테이너선이 기항할 수 있는 컨테이너 부두를 시급히 확충하여 주요 정기선사가 환적거점 기지로 이용할 수 있도록 하여야 한다.



또한, 생산성이 높으며 다양한 附加價值 物流活動이 이루어질 수 있는 항만 배후단지도 시급히 개발해야 한다. 현재 부산항과 광양항은 항만 배후단지가 매우 협소하여 關稅自由地域으로서 부가가치 물류활동을 거의 수행할 수 없는 형편이다.

#### 나. 複合運送體系 및 海外네트워크 構築

關稅自由地域은 환적화물을 중심으로한 부가가치 물류활동에 초점을 둔 많은 글로벌 기업을 유치하기 위해서는 현대화된 국내공항과 효율적인 연계수송체계가 구축되어야하며, 공항만 關稅自由地域과 국내 주요산업단지 또는 생산거점간 철도, 도로, 연안 수송망을 구축하여 신속한 내륙수송이 이루어지도록 하고 우리나라와 외국 공·항만간의 간선 및 지선 항로 네트워크도 구축되어야 한다.

#### ③ 關稅自由地域內 統合物流 關稅情報시스템 早期 構築

關稅自由地域인 港灣과 背後地를 效率的으로 統合管理 하는 統合物流 管理情報시스템을 조기 구축하여 물류를 원활히 하며, 현행 세관에서의 컨테이너 화물에 대한 B/L별 검사체계에서 컨테이너별 검사체계로 전환하고 컨테이너 화물에 대한 정보 공유를 위해 관세청과 터미널 운영사의 전산시스템을 상호 연계하여야 한다.

#### ④ 關稅自由地域 物動量 增加로 인한 交通混雜 解消 方案 講究

<釜山港>

2011년을 기준 關稅自由地域 指定으로 인한 컨테이너 物動量은 연간 약 68만 TEU정도 늘어나 배후도로 등에 영향을 줄 것으로

보이며 현재 부산항 컨테이너 물동량의 94%가 북항에서 처리되고 있으나 2005년 이후에는 부산신항만이 개장운영에 들어감에 따라 2011년에는 부산항 컨테이너 물동량은 북항이 47.2%, 신항이 50.1%로 이원화 되어 극심한 交通量은 다소 해소될 것으로 보이나, 關稅自由地域과 국내지역간 타·항만간의 물류흐름을 보다 원활히 하고 關稅自由地域 경쟁력을 높이기 위해서는 다음과 같이 공사가 진행중인 부두순환도로를 조기 완공하여 交通混雜을 해소하여야 한다.

- 내부순환도로(총 연장 : 61.39km) : 13개사업 구간중 5개구간 완공, 8개구간 '02~'07까지 완공예정
- 외부순환도로(총 연장 : 87.03km) : 10개사업 구간중 5개구간 완공, 5개구간'03~'08까지 완공예정
- 광역외곽순환고속도로(총 연장 : 85km) : 7개사업 구간중 2001년 중 1개구간 완공 '04~'11까지 완공예정

#### <光陽港>

2011년 기준 關稅自由地域 指定으로 컨테이너 물동량은 연간 약 43만 TEU정도가 늘어나 동측 배후도로 등에 영향을 줄 것으로 보이나 「광양항 배후도로 교통영향평가」에서 권고한 규모이상으로 도로가 건설되어 關稅自由地域指定에 따른 혼잡은 발생하지 않을 것으로 예상되나, 배후부지 발생 물동량 167만 TEU 순증가로 인해 關稅自由地域內(배후지역과 항만간)도로상에는 상당한 영향을 줄 것으로 보여 背後地域內 도로시설 확충이 필요하다.

- ⑤ 關稅自由地域 豫定地 開發을 위한 財源早期確保

### < 釜山港 >

關稅自由地域 豫定地로 고시된 신선대 용당부지는 이미 개발 완료되어 사용중에 있으므로 물류시설재배치 계획이 확정되는 시점에서 민자 또는 비 관리청 항만공사 등 재원확보 방안을 강구중에 있으며, 감천항 서편부지는 선기조합 및 대선조선(주)와 대우건설에서 항만 관련 시설조성을 계획하고 있으며 동 事業費 1,532억은 민자유치를 통해 조달예정이다.

※ 關稅自由地域 早期完工을 위한 開發資金 外資 調達

- 부산신항 1단계 개발·운영 : 투자자인 미국의 CSX World Terminals(CSXWT)사가 사업규모 5만톤급 9선석의 운영부분에 부산신항만(주) 주식의 25%를 확보하여 참여(약4억불)
- 부산항 4단계 감만부두 확장 : 투자자인 대만 외항선사 Eaergreen 및 Uniglory사가 사업규모 5만톤급 2선석, 5천톤급 1선석의 운영부분에 3천만불(35%지분) 투자
- LME지정창고 운영업체 유치 및 지정창고 건설·운영확대 : 전 세계 LME비철금속의 20%이상을 확보하고 있는 영국의 헨리베쓰, 네델란드 스타인 백사 등의 外國企業 誘致

### < 光陽港 >

항만배후지 조성관련 총비용은 410억원으로 99년도부터 252억원을 집행하였고 2002년이후 158억원의 예산으로 공사가 진행될 예정으로 있어 조기완공을 위해 豫算確保에 주력해야할 필요가 있으며, 정부는 2011년까지 33선석의 컨테이너 부두와 동 항만배후지 개발 재원 확보방안 일환으로 外資誘致를 積極推進

- 광양항 2단계 부두 및 3단계 1차부두 : 투자자인 KIT Ltd(Hutchison, 현대상선, 한진해운 컨소시엄)사가 사업규모 2단계 7선석 운영권 및 3단계 4선석 우선협상권을 가지고 약 2억불의 開發債券을 買入
- 광양항 「컨테이너」 부두 3단계 開發 : P&O Port, Maersk-Sealand등에서 광양항 컨테이너 터미널 3단계 건설 및 운영에 참여키 위해 사장단 일행이 컨테이너 터미널 현장을 방문하여 투자 의사를 밝힌 가운데 구체적 건설 및 운영방법 진행중
- 광양항 背後敷地 開發 : 캐나다 다국적 기업인 AGRA Inc와 공동협력을 위한 양해 각서를 2000. 3. 27광양시에서 교환하였으며, 약 2,454억원의 사업비가 소요되는 배후지(1,944,000㎡)개발 사업 수익성 분석 연구용역결과가 나오는 대로 投資誘致

## 2) 소프트웨어적 인프라 戰略

### ① 法·制度的 裝置 補完

가. 외국인 투자 유치 활성화를 위해 투자감면 한도액(3천만불이상) 획기적 완화조정

나. 關稅自由地域에서 국내로 화물반입시 밀수등 방지를 위한 통제를 현재보다 강화할 경우 關稅自由地域指定의 긍정적 효과보다는 부작용이 훨씬 클것이 우려되므로 동 제도가 정착될 때까지는 현행 통제시스템 유지

다. 關稅自由地域 관리조직은 현재 관리권자인 해양수산부로 되어 있으나 운영활성화를 위하여 관련기관, 업체, 統合協議機構인 「關稅自由地域운영협의회」로 변경

② 專門物流機能 및 專門物流 人力育成

關稅自由地域은 공항만 또는 그 背後地에서 곧바로 수출입 및 환적화물이 통과 또는 경유하는 지역으로서 고도화된 전문물류서비스와 전문인력이 뒷받침되어야 성공적으로 운영될 수 있다.

가. 專門物流機能 強化

關稅自由地域에 유수의 물류기업을 유치하기 위해서는 우리나라 물류기업들도 미국이나 유럽의 3PL업체들과 마찬가지로 물류기획에서부터 물류재구축까지 모든 분야에 대한 노하우를 가지고 고객의 경영전략에 적합한 최적의 물류시스템을 설계하고 제안할 수 있는 능력을 보유하여야 한다.

나. 外國語 構思能力을 갖춘 專門物流 人力育成

關稅自由地域活性化를 위해서는 전문물류인력이 영어는 물론 중국어, 일어를 구사할 수 있는 능력을 갖추도록 해야한다. 외국어 구사능력이 없다면 아무리 고도의 物流專門知識을 가지고 있더라도 의사소통이 불편하기 때문에 효율적인 물류서비스제공에 한계가 있다.

따라서, 다음과 같은 방법을 통하여 외국어 구사능력을 갖추도록 해야 한다.

첫째, 關稅自由地域에 근무하는 물류 인력채용시 일정수준이상의 외국어 구사능력을 갖춘자를 채용한다.

둘째, 外國語構思能力은 지속적으로 언어를 구사해야 향상되기 때문에 외국인과의 원활한 의사소통이 이루어 질 수 있는 수준까지 研修教育을 강화한다.

셋째, 물류관리사 시험에 外國語 試驗을 추가하여 외국어 구사능력을 평가한다.

넷째, 물류인력의 海外勤務를 통하여 실질적인 외국어 구사능력을 배양하도록 한다.

#### 다. 專門物流人力 養成機關 擴大

우리나라전문물류 인력을 지속적으로 확보해나가기 위해서는 전문물류인력 養成機關의 擴大가 필수적이다. 특히, 부산항, 광양항, 인천항 및 인천국제공항이 위치한 지역에는 물류산업의 군집화가 가능하도록 專門物流人力 養成機關을 擴大하여야 한다.

#### ③ 海外競爭港灣 關稅自由地域 벤치마킹 推進

우리보다 앞서 關稅自由地域을 지정하여 외국기업유치에 성공을 거두고 있는 중국 상해항, 네델란드 로테르담항, 홍콩항, 싱가포르항 등의 Free Trade Zone 운영노하우에 대한 벤치마킹추진

#### ④ 關稅自由地域에 대한 國內外 弘報強化

가. 환태평양 친선항만 회의 등 國際會議 參加 및 우리나라 유치를 통하여 積極弘報

나. Loyed'List 등 항만관련 전문지에 광고개재 및 언론홍보 방영  
다. 중국 상해항 등 자매결연 항과의 협력방안, 환적화물유치 등 방문단을 구성하여 항만 세일즈 추진

라. 홍보용 책자, 인터넷, 해외공관 등을 통한 국내외 積極弘報

## VI. 結言

우리나라의 關稅自由地域의 導入은 공항, 항만의 기능을 획기적으로 개선하고 외국인기업의 투자여건을 세계적인 수준으로 향상시킴으로써 우리나라의 동북아 物流據點化를 촉진하는 구체적이고 공격적인 전략이라 할 수 있다. 이에 따라 關稅自由地域은 그간 우리나라의 國際物流據點化와 해외직접투자 유치확대의 주요 실패원인으로 지적되어 오던 문제들, 즉 무역 및 國際物流 管理體系의 경쟁력 미비, 과도한 규제 및 행정절차 등을 혁신적으로 개선시킬 수 있는 제도라 할 수 있다.

그러나 關稅自由地域은 그 導入만으로 성공을 장담할 수 없다. 성공적으로 國際物流據點 역할을 수행하고 있는 關稅自由地域은 국제경제 및 물류체계의 변화에 빠르게 대응하고 수요자의 Needs를 적절하게 지원할 수 있는 능력을 확보하고 있는 일부 지역에 국한되고 있다.

이러한 측면에서 우리나라의 關稅自由地域이 東北亞의 物流據點으로 성장하기 위해서는 세계화 기업의 경영전략 수용능력, 關稅自由地域의 기능 및 유형, 배후경제권 규모, 투자여건의 건설성, 인프라의 효율성, 경제·문화적 특성 등 여섯 가지 關稅自由地域의 成功要因에 대한 경쟁력을 확보해야 한다. 이러한 요인은 단기적인 개선과 함께 중·장기적인 개선을 추진해야 할 필요가 있으며 근본적인 사회·경제적 개혁이 수반되어야 한다.

현재 우리나라는 부산항, 광양항이 2002. 1월부터 關稅自由地域으

로 지정되어 운영되고 있으며 올 연말까지는 인천항이 새로 지정될 전망이다.

본 논문은 우리나라 보다 먼저 關稅自由地域制度를 도입하여 성공적으로 운영하고 있는 홍콩, 싱가포르, 상해, 로테르담 등과 제도시행에 어려움을 겪고있는 인도 등 여러나라의 運營實態를 검토해 봄으로써 다음과 같은 關稅自由地域의 活性化 方案을 제시하는데 초점을 두었다.

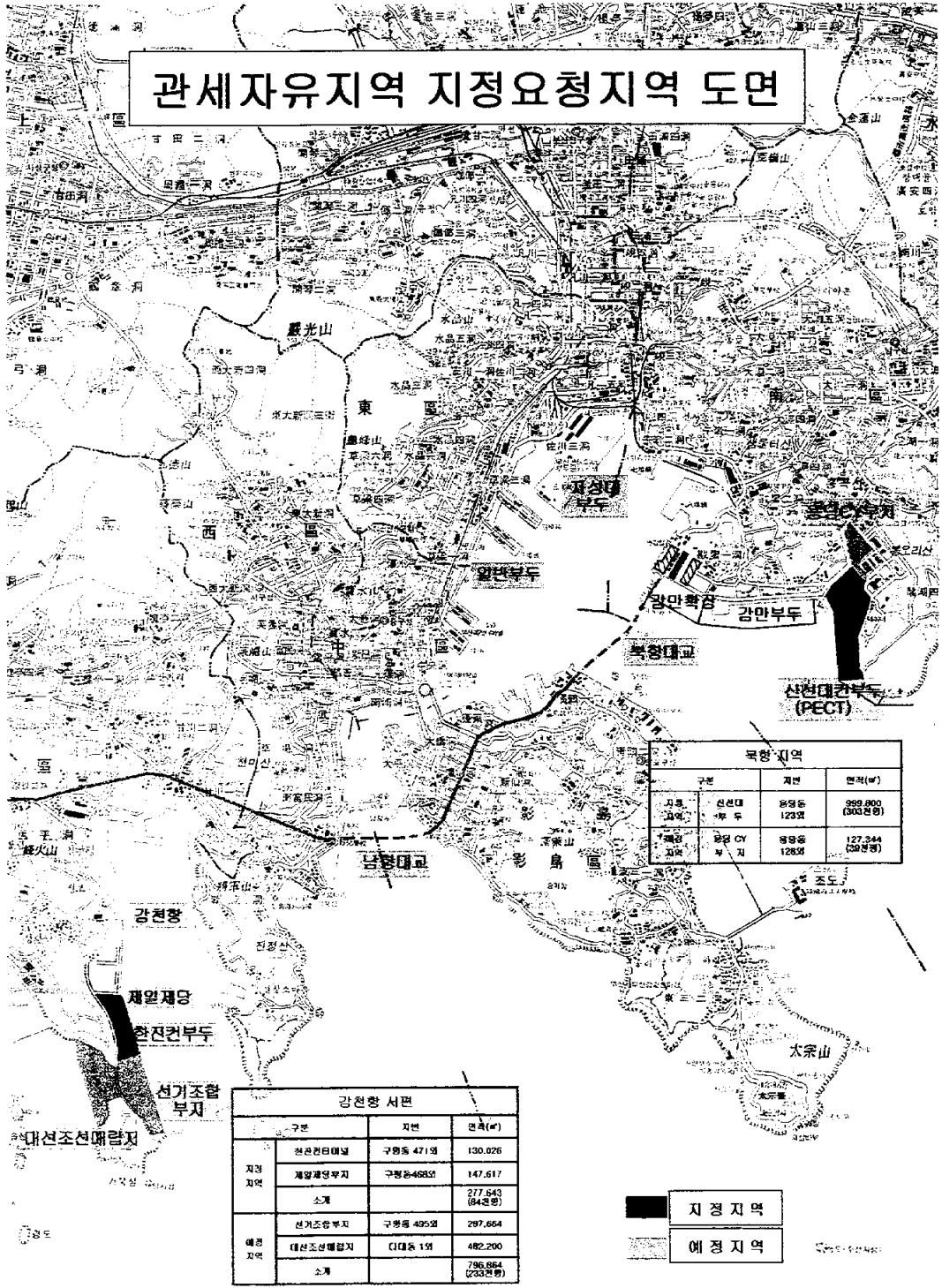
우리나라는 地政學的으로 東北亞 經濟圈中心에 위치한 유리한 점을 살려서 하드웨어적 인프라전략으로는 첫째, 關稅自由地域指定範圍 및 배후부지 조기확보 둘째, 인프라 및 네트워크 구축 셋째, 關稅自由地域內 통합물류 관리 시스템 조기구축 넷째, 關稅自由地域 指定에 따른 교통혼잡 해소방안 강구 다섯째, 關稅自由地域 예정지 개발을 위한 財源 早期確保가 필요하고, 소프트웨어적 인프라전략으로는 첫째, 법제도적장치 보완 둘째, 전문물류기능 및 전문물류인력 양성 셋째, 해외경쟁항만 關稅自由地域 벤치마킹 추진 넷째, 關稅自由地域에 대한 홍보를 강화 해야한다

끝으로, 關稅自由地域制度를 2002, 1월부터 일부 기존 컨테이너부두를 시범적으로 指定, 運營함으로써 하역, 보관, 운송, 환적 등 아직까지는 일부기능에 국한되고 있어 資料蒐集에 한계가 있었고, 또한 研究經驗이 부족하여 활성화 방안 제시를 위한 問題點 導出에 많은 어려움이 있었다. 바라건대 우리나라의 關稅自由地域은 앞으로 2,3단계에 걸쳐 항만의 추가건설과 배후부지 확보를 통하여 비로소 동제도의 완벽한 시행을 바라볼 수 있는데, 본 研究結果가 시행에 있어



많은 참고가 되었으면 하는 마음 간절하다. 또한 본 論文을 바탕으로 향후 關稅自由地域의 運營으로 인한 附加價值 創出이 얼마만큼 발생하는지 그 시너지 효과에 대해 연구해 볼 필요성이 있다고 생각된다.

# 관세자유지역 지정요청지역 도면



구분	지번	면적(㎡)
지정 지역	신현대부두	558,880 (363천평)
예정 지역	강진항 부지	127,344 (82천평)

구분	지번	면적(㎡)	
지정 지역	전관컨터터널	구명동 471호	130,026
	제일제당부지	구명동-468호	147,617
예정 지역	소계		277,643 (84천평)
	선거조합부지	구명동 495호	287,664
예정 지역	대선조선해양지	0대동 1호	482,200
	소계		796,864 (523천평)

지정 지역  
 예정 지역



## <參考文獻>

- 길광수, “싱가포르 自由貿易地帶 運營에 관한 研究” 한국해운학회지, 1999. 6.
- “동북아 물류중심기지화 조기 실현을 위해 우리나라 항만에 自由貿易地帶 도입 시급”, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 1998. 9.
- “홍콩항 自由貿易地帶 運營에 관한 研究”, 「한국해운학회지」, 1999. 6.
- 김덕수, 自由港에 관한 考察, 『국제학술발표회논문집』, 제2집, 국제해운항만학회, 1989.
- 김범중, 외국의 자유항제도와 우리나라 자유항 설치가능성 검토, 『해운산업동향』, 해운산업연구원, 1990. 7.
- 김재하, “Are FTZS Foreign to You”, 「항만연구」, 1989.
- 김홍섭, 자유항의 역할과 선결조건, 한국항만연구회, 1992.
- 박명섭, 釜山自由貿易港 構築方案, 부산상의, 1995.
- 글로벌 운송물류론, 법문사, 2001.
- 박연성, “世界都市의 條件과 戰略 - 중국 상하이”, 「부산발전포럼」, 2000. 3.
- 박용안, “인도 自由貿易地帶의 제도 및 시사점”, 「해양수산」
- “主要國의 自由港制度和 우리나라의 進出方向”, 「해양수산동향」, 1997. 11.
- 박태원, “영국의 自由貿易地帶 運營現況과 示唆点”, 「해양수

- 산」, 2000. 4.
- 방희석, “광양 자유항 모델과 배후부지 활용방안에 대한 연구”, 제 13차 한국항만경제학회 국제학술발표대회.
- 배병태, 부산항의 환적화물 유치증대방안, 한국항만경제학회지, 1999. 8.
- 백종실, “臺灣의 自由貿易地域 運營에 관한 研究” 「해양수산」, 한국해양수산개발원, 1999.
- “일본의 輸入促進地域 및 自由貿易地帶 運營에 관한 研究” 「해양수산」, 한국해양수산개발원, 2000. 3.
- 백종실, 진형인, 박용안, 우종균, “우리나라를 동북아 국제물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역(自由貿易地帶) 설치방안”, 한국해운학회지, 1999. 12.
- 관세청, “미국의 自由貿易地帶(Foreign Trade Zone)운영현황”, 1998. 7.
- 대한무역진흥공사, 『아시아 각국의 수출가공지대』, 1983.
- 마산수출자유지역기업협회, 『주요국의 외국인 투자유치 정책과 수출자유지역의 발전방향』, 1998.
- 무역일보(2000.1.21), 제15204호, “부산광역시의 초일류 국제물류거점도시로의 발전 전략”, 부경대학교 물류세미나 자료, 1998. 6.
- 부산광역시, “국제물류기지육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률시행령안”, 2000. 2.
- “국제수산물류중심도시 추진을 위한 연구용역 중간보고 및 수산물종합 보세구역 공청회”, 수산행정과, 1999. 5.

- 부산상공회의소·부산경제연구원, 『釜山自由貿易港 構築方案』, 1995. 1.
- 산업연구원, 『수출자유지역의 제도개편 및 신규지정방안』, 1999. 8.
- 한국컨테이너부두공단, 우리나라의 환적화물 유치 확대방안연구, 2000. 9.
- 한국해양수산개발원, “동남아시아 주요국의 컨테이너항만 개발계획과 시사점”, 1999. 11.
- “우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구”, 1998. 12.
- 월간해양수산 2000년 5월호.
- 「우리나라 주요항만의 국제물류 중심화 방안」(월간보고서), 1996. 6 .
- 柴田銀次郎, “自由港について”, 「光域港灣の開發と發展」, 新戸市企劃局調査部, 1968 .
- Hans Rebhan, “The Hamburg Free Port system: Pre-Conditions and Importance.” Proceeding of the 14th Conference, IAPH, 1985.