

관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화방안 연구

2001. 12

백종실, 우종균

목 차

제1장 서 론 1

- 제1절 연구의 배경 및 목적 1
- 제2절 관세자유지역의 기존문헌 검토 3
- 제3절 연구방법 및 범위 5

제2장 물류산업군집화와 관세자유지역 7

- 제1절 물류산업군집화와 물류네트워크 구축 7
 - 1. 산업군집화 7
 - 2. 물류네트워크 구축과 국제물류센터 입지 11
- 제2절 관세자유지역의 의의와 글로벌 기업 유치강화 16
 - 1. 관세자유지역의 의의 16
 - 2. 관세자유지역내 글로벌 기업 유치강화 18

제3장 관세자유지역의 특징과 주요 유치기능 20

- 제1절 관세자유지역의 개념과 특징 20
 - 1. 관세자유지역의 특징과 도입목적 20
 - 2. 관세자유지역 도입 예정지역 및 추진현황 22
- 제2절 관세자유지역의 주요 기능, 역할 및 유치업종 25
 - 1. 관세자유지역의 기능 및 역할 25
 - 2. 관세자유지역의 유치업종 분석 30
- 제3절 국내 외국인투자기업 대상 설문조사 36

1. 설문조사 개요	36
2. 설문조사 결과분석	37

제4장 국내외 관세자유지역 운영여건 분석 44

제1절 우리나라 관세자유지역의 투자절차 및 인센티브	44
1. 관세자유지역의 투자절차	44
2. 관세자유지역의 인센티브	45
3. 관세자유지역특별법과 다른 관련 법률과의 관계	46
제2절 외국인투자촉진법 및 외국인 투자절차 검토	49
1. 외국인투자촉진법의 주요 내용	49
2. 외국인투자촉진법의 외국인 투자절차	51
3. 외국인투자자에 대한 인센티브 검토	52
4. 외국인투자 지원제도	53
5. 외국인투자촉진법의 관세자유지역 적용 여부	54
제3절 외국 자유무역지대의 인센티브 및 투자절차 검토	58
1. 홍콩	58
2. 싱가포르	60
3. 중국	62
4. 아랍에미레이트	66

제5장 우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가 68

제1절 평가방법 선정	68
1. 선행연구 및 이론 검토를 통한 평가요인 선정	69
2. 평가대상 관세자유지역 선정	74
3. 관세자유지역 경쟁력 평가모델 선정	75
제2절 관세자유지역의 경쟁력 평가	80
1. 관세자유지역 제도 분야	80

2. 우리나라의 외국인투자환경	92
3. AHP를 통한 관세자유지역 경쟁력 평가	96

제6장 관세자유지역의 글로벌 해운·물류기업 유치강화 전략 101

제1절 관세자유지역 투자유치 기반 조성 전략	102
1. 전략의 방향	102
2. 세부 전략	103
제2절 세계화기업의 투자유치 환경 개선 전략	123
1. 전략의 방향	123
2. 세부 전략	123

제7장 결론 및 정책건의 138

제1절 결 론	138
제2절 정책건의	140

참 고 문 헌 143

표 목 차

<표 2-1>	물류센터 입지요인	14
<표 3-1>	항만 관세자유지역 도입 계획	23
<표 3-2>	인천국제공항 관세자유지역 개발모형 및 규모	24
<표 3-3>	우리나라 관세자유지역의 기능	25
<표 3-4>	관세자유지역의 기능에 따른 도입 시설	26
<표 3-5>	관세자유지역의 기능에 따른 물류흐름 분석	28
<표 3-6>	세계 주요 물류거점의 기능 및 시설	31
<표 3-7>	세계 주요 관세자유지역과 우리나라 관세자유지역의 기능 및 시설 비교	32
<표 3-8>	우리나라 관세자유지역의 유치가능 업종 및 관련 기업분야 검토	34
<표 3-9>	가공·조립기능 유치에 따른 유치기업의 변화	35
<표 3-10>	설문조사 대상 주체 및 설문조사	36
<표 3-11>	설문응답 주체의 특성	37
<표 3-12>	설문응답주체의 투자규모	37
<표 3-13>	설문응답 주체의 투자 년수	38
<표 3-14>	한국의 투자환경 평가 : 100점 만점 평가	38
<표 3-15>	한국의 투자환경 평가 : 3~5년 전과의 비교	39
<표 3-16>	한국 투자환경의 문제점	39
<표 3-17>	신규투자 및 추가투자 의향	40
<표 3-18>	외국과의 통관절차 비교	41
<표 3-19>	외국에 비해 통관절차가 불편한 이유	41
<표 3-20>	관세자유지역 제도의 인지도	42
<표 3-21>	관세자유지역제도의 도입이 외국인투자에 미치는 영향	42
<표 3-22>	관세자유지역 입주의향	43
<표 4-1>	관세자유지역특별법의 인센티브	46

<표 4-2>	외국인투자촉진법의 주요 내용	49
<표 4-3>	외국인투자촉진법의 시행에 따른 주요 투자환경변화 내용	52
<표 4-4>	외국인투자지원센터의 조직과 역할	53
<표 4-5>	조세감면 대상별 적용여부	55
<표 4-6>	국유재산 임대법에 의한 임대료 감면 혜택 부여 여부	55
<표 4-7>	투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면 대상	56
<표 4-8>	우리나라의 업종별 외국인투자 현황	57
<표 4-9>	홍콩의 외국인 투자제도	58
<표 4-10>	홍콩의 외국인 투자기업에 대한 인센티브 제도	59
<표 4-11>	홍콩의 외국인 투자우대 및 투자제한 제도	59
<표 4-12>	싱가포르의 외국인 투자제도	60
<표 4-13>	싱가포르의 외국인 투자기업에 대한 인센티브 제도	61
<표 4-14>	싱가포르의 외국인 투자제한 및 투자금지 제도	61
<표 4-15>	중국의 외국인투자 관련 법률 개정 조향	63
<표 4-16>	중국 관세자유지역의 외국인 투자기업에 대한 인센티브 제도	65
<표 4-17>	중국 경제특구의 인센티브	66
<표 4-18>	아랍에미레이트의 외국인투자 인센티브	67
<표 5-1>	세계화기업 해외직접투자 이론과 투자결정요인	70
<표 5-2>	산업입지이론과 투자결정요인	71
<표 5-3>	해외직접투자의 주요 결정요인	72
<표 5-4>	관세자유지역의 경쟁력 결정요인	73
<표 5-5>	관련 이론 및 선행연구 결과를 이용한 관세자유지역 경쟁력 평가요소 선정	74
<표 5-6>	평가 대상 관세자유지역 선정	75
<표 5-7>	계층구조분석법의 분석과정	77
<표 5-8>	해외 주요 관세자유지역의 입주절차 비교	81
<표 5-9>	주요국의 외국인 투자기업 설립시 허가 종류(건)	82
<표 5-10>	외국인 투자기업 설립시 소요일수(일)	82
<표 5-11>	투자절차 및 투자제한분야의 경쟁력 비교	83

<표 5-12>	투자절차 및 투자제한분야의 경쟁력 평가결과	84
<표 5-13>	세계 주요 관세자유지역의 유형별 분류	85
<표 5-14>	관세자유지역 기능 측면에서의 경쟁력 평가결과	86
<표 5-15>	비교 대상국 관세자유지역의 기능 비교	86
<표 5-16>	관세자유지역특별법의 인센티브 관련 규정	87
<표 5-17>	한국 · 홍콩 · 싱가포르 · 중국 · UAE의 인센티브제도 비교	88
<표 5-18>	관세자유지역 인센티브제도 분야의 경쟁력 평가결과	89
<표 5-19>	해외 주요 관세자유지역의 생산요소비용 비교	91
<표 5-20>	관세자유지역 요소비용 분야의 경쟁력 평가결과	91
<표 5-21>	우리나라의 사회 · 경제 · 정치적 경쟁력 변화 추이	92
<표 5-22>	해외 주요 비교 대상국의 사회 · 경제 · 정치 환경 비교	93
<표 5-23>	외국어 사용능력 평가 결과	94
<표 5-24>	해외 주요 비교대상국의 전문인력 공급능력 비교	95
<표 5-25>	해외 주요 비교대상국의 인프라 수준 비교	96
<표 5-26>	평가요소별 계층구조 및 일관성 지수 산출 결과	96
<표 5-27>	투자절차에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과	97
<표 5-28>	기능 및 유형에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과	97
<표 5-29>	생산요소에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과	97
<표 5-30>	인센티브에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과	97
<표 5-31>	사회 · 경제환경에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과	98
<표 5-32>	국내외 주요 관세자유지역의 경쟁력 평가 결과	98
<표 6-1>	관세자유지역 외국인투자 활성화 전략의 방향	102
<표 6-2>	외국인기업에 대한 단계별 서비스 요구사항	105
<표 6-3>	관련주체별 관세자유지역 투자 · 입주 지원주체 운영의 장단점	108
<표 6-4>	관세자유지역 투자지원팀의 관련 주체간 지원기능	109
<표 6-5>	관세자유지역지원팀 창설을 위한 관세자유지역특별법 개정안	110
<표 6-6>	관세자유지역지원팀 창설을 위한 외국인투자촉진법 개정안	111
<표 6-7>	관세자유지역 투자 · 입주절차 개선을 위한 관세자유지역특별법 개정안	113
<표 6-8>	관세자유지역 인센티브 분야의 법 · 제도 개선방안	116

<표 6-9>	주요국 관세자유지역의 가공·조립기능 보유여부 및 주요 기능	118
<표 6-10>	관세자유지역의 가공·조립기능 도입방안 비교	119
<표 6-11>	관세자유지역 외국인투자 유치 기반 강화 전략	123
<표 6-12>	관세자유지역 정보시스템의 주요 내용	125

그림목차

<그림 2-1>	산업군집화와 경제정책	9
<그림 2-2>	노르웨이의 해운산업군집화	10
<그림 3-1>	관세자유지역 운영개념도	20
<그림 3-2>	관세자유지역 도입지역	22
<그림 3-3>	인천국제공항 관세자유지역 위치	24
<그림 4-1>	외국인투자촉진법에 의한 투자절차 개선	51
<그림 5-1>	우리나라 관세자유지역 경쟁력 평가 프로세스	68
<그림 5-2>	주요 OECD 국가의 숙련수준별 연평균 취업증가율	94
<그림 5-3>	우리나라의 인프라 경쟁력 순위(IMD 평가)	95
<그림 5-4>	국내외 주요 관세자유지역의 경쟁력 평가 결과	98
<그림 6-1>	관세자유지역내 글로벌 해운·물류기업 유치강화 전략의 목표	101
<그림 6-2>	투자·입주절차 합리화전략의 방향	103
<그림 6-3>	관세자유지역 투자지원팀 구축 방안	106
<그림 6-4>	관세자유지역 투자지원팀의 구성 및 업무체계	108
<그림 6-5>	관세자유지역 투자지원팀 구축에 따른 투자절차 개선 효과	112
<그림 6-6>	법·제도 기반조성 전략의 방향	114
<그림 6-7>	관세자유지역의 마케팅 주체 연관도	121

요 약

1. 연구의 배경 및 목적

□ 연구의 배경

- 2001년말 부산항 및 광양항 관세자유지역이 지정될 예정이나 구체적인 입주절차, 내 외국인 투자절차, 외국인 투자에 대한 인센티브 등 내용이 세부적으로 규정되지 않아 글로벌 물류기업의 유치가 활성화되기 어려울 것으로 예상됨.
- 외국인투자촉진법, 자유무역지역법은 제조업의 투자에 초점을 두고 있어 물류기업의 유치에 어려움. 따라서 동북아 물류거점화를 촉진시키기 위한 관세자유지역의 활성화를 위해서는 글로벌 물류기업이 용이하고 편리한 투자제도와 절차 확립, 간편한 입주절차, 적극적인 마케팅을 통한 투자유인정책이 필요한 시점임.

□ 연구의 목적

- 관세자유지역에 글로벌 물류기업의 유치확대를 위하여 관세자유지역의 투자제도 및 절차, 입주절차의 개선방안을 제시하고, 이들 물류기업을 유인할 수 있는 적극적인 마케팅 전략을 수립하며, 성공적인 관세자유지역의 운영을 위해 필수적인 글로벌 물류기업의 유치강화방안을 모색하고, 이들이 편리하고 용이하게 투자, 입주할 수 있는 여건을 제공하는 방안을 제시하는데 있음.

2. 연구 방법 및 범위

□ 연구방법

- 문헌조사 및 관련법과 제도를 비교·검토하고, 정부 및 관련업계의 종사자 또는 전문가를 대상으로 한 설문조사 및 면접조사를 실시하였으며, 조사결과를 AHP(계층구조 분석법)을 통하여 관세자유지역의 경쟁력 평가를 실시함.

□ 연구범위

- 글로벌 기업의 관세자유지역 투자유치 확대를 위한 입주절차 및 투자절차를 분석, 체계화하고, 인센티브 및 행정서비스와 관련한 규정상 개선방향을 제시함.

3. 관세자유지역의 특징과 주요 유치기능

□ 관세자유지역의 개념

- 관세자유지역은 국가의 관세선 외측에 위치하여 관세법이 적용되지 않는 제한된 구역으로 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제특구를 의미

□ 관세자유지역 도입 계획

- 정부는 2001년내에 부산항, 광양항, 인천국제공항을 관세자유지역으로 지정하고 동 지역을 동북아의 물류거점으로 육성할 계획임

〈항만 관세자유지역 도입 계획〉

구 분			토지면적(m ²)	비 고
부산항	본지정지	신선대터미널, 감천 한진터미널 등	1,277,443m ²	
	예정지	북항 용당부지, 감천 선기조합부지 등	897,208m ²	
광양항	본지정지	1단계 부두, 2단계 1차부두	1,387,500m ²	
	예정지	2단계 2차부두, 동측 항만관련부지 등	1,007,917.3m ²	
인천항	본지정지	내항(1-8부두)	1,112,000m ²	
	예정지	4부두 배후지, 삼성 PSA 부두 등	2,467,000m ²	

주 : 인천항 관세자유지역 도입계획은 미확정

- 인천국제공항 관세자유지역은 2010년에 30만평, 2020년에 60만평 규모로 개발할 예정임
 - 2010년 : 물류시설 13만평, 지원시설 2만 7,000평, 기타 18만평

□ 관세자유지역의 기능

- 관세자유지역특별법은 관세자유지역의 기능을 등록사업과 지원사업으로 구분
 - 등록사업은 i) 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공(재정경제부장관이 산업자원부장관과 협의하여 정하는 단순가공에 한한다. 이하 같다) ii) 물품의 보수

(재정경제부령이 정하는 것에 한한다. 이하 같다) iii) 국제운송주선·국제선박거래
기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업 등임

- 지원사업은 금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유
지역의 운영에 필요한 사업 등임

4. 국내외 관세자유지역 운영여건 분석

□ 관세자유지역의 투자절차

- 관세자유지역특별법은 관세자유지역에 투자·입주하고자하는 자는 관세자유지역 관리
권자와 입주계약을 체결하고 관세장에게 등록하도록 규정하고 있음
- 관세자유지역특별법 및 시행령에서는 이 이외의 절차는 규정되어 있지 않으며 관세
자유지역 도입이 이루어지지 않아 실무적인 절차가 확립되어 있지 않은 상황임
- 외국인투자지원센터는 외국인투자지역, 자유무역지역을 중심으로 하는 투자지원과
행정서비스를 실시하고 있으며 관세자유지역에 대한 지원체계 역시 확립되어 있지
못한 상황임

□ 관세자유지역의 인센티브

- 관세자유지역특별법은 입주자에 대해 법인세 감면, 임대료감면 등의 인센티브를 제공
할 수 있도록 규정하고 있음(특별법 제 28~33조). 또한 외국인투자 관련 사항은 외국
인투자촉진법을 적용함
- 그러나 이들 법의 인센티브 규정은 글로벌 해운·물류기업의 특성에 맞도록 보다
확대·개선해야할 필요성이 높음
- 외국인투자촉진법의 경우 우리나라의 외국인투자지원을 위한 대표적인 법률임에도
불구하고 제조업체 위주로 인센티브를 제공하도록 규정하고 있으며 관세자유지역
입주업체에 대한 지원규정은 전혀 없는 상황임

□ 외국 주요 관세자유지역 투자절차 및 인센티브

- 외국 주요 관세자유지역은 외국인 투자기업이 쉽고 편리하게 투자할 수 있도록 전담
행정지원체계를 구비하고 있음
- 특히 싱가포르, 네덜란드 등은 투자 전 단계부터 투자이후 관리 단계까지 관련 정

보를 제공하고 행정절차를 대행하는 등 다각적인 지원체계를 구비하여 글로벌기업이 가장 투자하기 편리한 지역으로 평가되고 있음

- 중국의 경우 1990년대 후반부터 과감한 제도개선을 통해 싱가포르, 홍콩 수준의 투자절차를 마련한 바 있으며 특히 다각적인 인센티브를 제공하는 등 외국인기업의 투자유치 확대전략을 추진하고 있음
- 최근 관세자유지역 제도를 도입한 아랍에미레이트의 경우도 투자절차의 간소화와 인센티브 강화를 중심으로 하는 제도개선을 통해 편리하고 신속한 투자절차를 마련하고 있음

5. 우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가

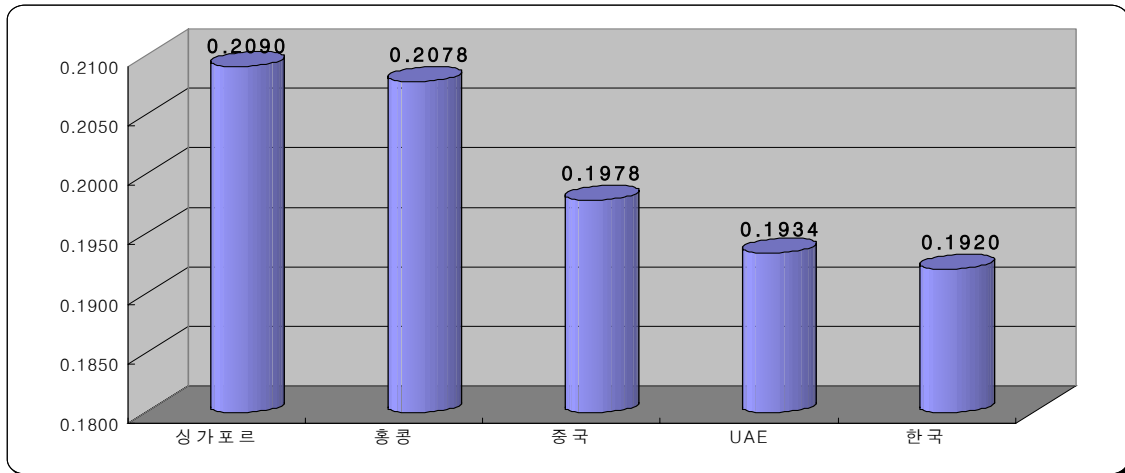
□ 평가방법 개요

- 관련 선행연구 분석을 통해 평가요소를 선정하고 관세자유지역, 국제물류 관련 전문가그룹을 통한 설문조사를 실시한 후 계층구조분석법(AHP)을 이용하여 국별 경쟁력을 평가함

□ 관세자유지역 경쟁력 평가결과

- 경쟁력 평가 결과 싱가포르가 가장 높은 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 나타났으며 이어 홍콩, 아랍에미레이트, 중국, 한국의 순으로 경쟁력이 높은 것으로 나타났음
- 우리나라는 평가대상국 중 가장 낮은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 평가되었음
- 특히 싱가포르, 홍콩 등 전통적인 국제물류거점은 물론 중국, 아랍에미레이트 등 신흥 관세자유지역 보다는도 경쟁력이 낮은 것으로 나타남

〈국내외 주요 관세자유지역의 경쟁력 평가 결과〉



□ 관세자유지역의 제도개선 필요 사항

구 분	글로벌 해운·물류기업 유치 확대를 위한 개선 필요부문
투자절차	<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역 투자·입주절차의 확립 필요 • 관세자유지역 투자·입주 지원조직 필요 • 투자·입주절차의 간소화 방안 필요
유형 및 기능	• 가공·조립 기능 확대(산업단지, 자유무역지역, 보세공장 등과의 연계 필요)
인센티브	<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역의 특징에 맞는 인센티브제도 마련 - 글로벌 해운·물류기업 투자여건에 맞는 인센티브제도의 개선 필요

6. 관세자유지역내 글로벌 해운·물류기업 유치강화 방안

□ 전략의 목표와 방향

- 관세자유지역 투자유치 기반강화 전략 및 외국인투자환경 개선 전략으로 구성하고 즉시 관세자유지역에 적용할 수 있는 전략을 수립함을 목적으로 함
 - 관세자유지역 투자유치기반 조성전략은 투자절차의 합리화, 법·제도 기반조성, 입주·지원제도 마련 등으로 구성
 - 글로벌 해운·물류기업 투자유치 환경개선전략은 전문물류 기능 및 인력 육성, 관리·운영체계의 합리화, 인프라·네트워크 구축 등으로 구성

□ 관세자유지역 투자유치기반 조성전략

- 관세자유지역의 외국인투자 유치강화 기반 조성을 위해서는 i) 외국인투자·입주 절차의 확립과 이에 대한 법·제도 개선 ii) 해운·물류기업에 적합한 인센티브제도 마

런 iii) 마케팅 기능 강화 등이 요구됨

- 이를 위해서는 관세자유지역투자지원팀을 구성하고 KOTRA 외국인투자지원센터와 연계 운영함으로써 i) 외국인기업의 관세자유지역 투자지원 절차의 일원화를 도모하고 ii) 관세자유지역 입주계약 및 신고절차를 대행하며 iii) 관련 법·제도 개선을 주도하고 마케팅기능을 강화해야할 필요성이 높음

□ 글로벌 해운·물류기업 투자유치 환경개선

- 해운·물류기업의 투자유치 환경 개선을 위해서는 i) 글로벌 기업들이 국제관행하에 편리하게 영업활동을 수행하고 부가가치 물류활동을 수행하는데 지장을 초래하지 않도록 운영합리화가 이루어져야 하며 ii) 관세자유지역에 적합한 정보시스템이 구축되어야 하고 iii) 전문물류업체와 전문물류인력 육성전략이 요구되며 iv) 해외 공항만 연계체계 및 내륙연계수송망의 효율적인 구축이 요구됨

7. 결 론

□ 관세자유지역의 글로벌 해운·물류기업 유치강화방안

- 주요국들은 수출입 확대와 외국인 투자유치 확대를 위한 산업군집화를 적극 추진중임. 관세자유지역은 우리나라가 동북아 물류중심화로 발돋움하는데 필수적인 물류산업의 군집화지역으로서 많은 글로벌 물류기업을 유치할 때 성공적으로 운영할 수 있음.
- 싱가포르나 중국보다 10년 이상 늦게 출발한 우리나라 관세자유지역은 매력적인 인센티브나 행정절차 등 차별화된 여건을 제시할 때 글로벌 물류기업을 유치할 수 있음. 글로벌 기업의 투자절차와 입주절차를 대폭 간소화하고, 파격적인 인센티브를 제시하며, 가공조립 등 허용기능을 대폭 확대하여 글로벌 물류기업의 유치를 강화해야 함.
- 글로벌 물류기업의 유치강화를 위한 전략으로서 다음의 8가지 방안을 제시하였음.
 - 관세자유지역투자지원팀을 운영하여 투자절차 간소화 및 마케팅 담당
 - 1명의 전담자가 최초 정보제공부터 입주 완료시까지 one stop service 제공
 - 글로벌 물류기업에 대한 인센티브 기준 완화를 위한 관련법의 개정 추진
 - 관세자유지역에 모든 가공조립기능을 허용하고 단계적으로 기능 확대

- 투자지원팀을 중심으로 총괄마케팅을 전개하며 다양하고 공격적인 마케팅활동 추진
- 관세자유지역 정보시스템 구축 및 입주업체간 유기적인 입주업체협의체 구성, 그리고 간접·사후관리를 위한 설비 및 임대시설 건축, 지자체 등과 협조체제구축
- 전문물류기업 및 전문물류인력 육성을 통한 글로벌 물류기업 지원체제 구축
- 항만배후단지의 시급한 개발, 연계수송체제 구축을 위한 인프라, 해외물류네트워크의 구축 강화

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

정보통신 및 수송기술의 발달과 그에 따른 경제활동의 세계화는 무역구조 뿐만 아니라 국제물류체계에도 급속한 변화를 가져왔다. 국제물류체계의 변화중 두드러진 특징의 하나는 바로 글로벌 제조업체와 물류유통업체들이 기업활동을 수행하기에 편리하고 유리한 특정 지역을 중심으로 전세계적인 조달·생산·물류 네트워크를 구축하고 있다는 점이다. 따라서 국제물류서비스체제를 구축하기 용이한 거점 항만이나 공항과 그 배후지는 이들 글로벌 기업들의 공급사슬관리(Supply Chain Mnagement)상 핵심거점 또는 국제물류입지로 부상하고 있다.

이처럼 국제물류입지에 대한 수요가 점차 확대되자 세계 각국은 자국의 항만이나 공항지역을 자유무역지대로 지정하고 파격적인 혜택과 편의를 제공하는 등 이들 글로벌 기업들을 유치하기 위하여 치열한 경쟁을 전개하고 있다. 자유무역지대는 현재 전세계적으로 800여 지역에서 운영중에 있으며, 동북아 국제물류 주도권을 놓고 우리나라와 경쟁관계에 있는 싱가포르, 일본, 홍콩(중국), 대만 등의 자유무역지대는 이미 글로벌 기업들의 SCM 및 국제물류거점으로서 확고한 지위를 구축하고 있다.

싱가포르는 이미 1969년부터 주요 항만·공항과 그 배후지역을 자유무역지대로 지정하여 글로벌 기업의 생산·물류활동을 적극 활성화해왔고, 일본도 1987년부터 오키나와 자유무역지대를 운영해왔으며, 대만도 1965년부터 수출가공지역을 운영해왔다. 중국조차도 1990년부터 자유무역지대를 운영해왔으며, 유수의 글로벌 기업들이 다수 입주하여 활동하는 등 생산·물류기지로서 자유무역지대의 수요가 확대되자 면적을 확대하는 등 활성화정책을 적극 추진중이다. 주요국들은 이미 거점항만과 물류센터의 건설, 시설·장비의 자동화, 기반시설의 구축은 물론 규제완화, 정보화와 더불어 외국인 투자의 활성화를 적극 추진중이다.

이에 반해 우리나라는 2000년에야 겨우 기능면에서 주요국들의 자유무역지대와 유사한 관세자유지역을 도입하기 위한 법적 기반을 마련하였고 2002년부터 본격적으로 시행할 준비를 하고 있는 단계에 머물러 있는 실정이다. 내년부터 일부 항만과 그 배후지에서 시행할 관세자유지역은 정부가 의욕적으로 추진중인 동북아 물류중심화 전략의

핵심수단이 될 것이라는 점에서 그 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다. 관세자유지역의 도입에 관한 한 후발주자인 우리나라가 21세기에 동북아의 물류주도권을 확보하기 위해서는 경쟁자인 중국이나 대만보다 훨씬 유리하고 편리한 환경을 구축하지 않으면 안된다. 그러나 실제로는 우리나라 관련 법과 규정이나 각종 유·무형의 인프라면에서 경쟁국보다 오히려 뒤지고 있는 것으로 나타나 이에 대한 개선이 시급히 요구되고 있다.

〈연구 추진체계〉



관세자유지역의 활성화를 통한 우리나라의 동북아 물류중심화를 조기에 달성하기 위해서는 첫째, 글로벌 물류기업이 편리하고 용이하게 투자할 수 있는 투자 및 입주제도와 절차를 확립하고 둘째, 광범위한 부가가치 물류활동을 수행할 수 있도록 조립·가공 기능을 개방적으로 허용하며 셋째, 공격적인 마케팅전략을 통하여 적극적인 투자유인 정책을 추진해야 한다. 그러나 「관세자유지역특별법」은 관세자유지역의 기능과 역할에 대한 내용을 주로 규정하고 있을 뿐 입주절차, 내외국인의 투자절차, 외국인 투자에 대한 인센티브 등을 세부적으로 규정하고 있지 않다. 또한 관세자유지역의 홍보가 미흡하여 글로벌 물류기업들이 충분히 인지하고 있지 못할 뿐만 아니라 관세자유지역에 입주할 의사가 있더라도 투자절차나 입주절차 그리고 인센티브 등이 간소화되고 명확하게 제시되지 않아 글로벌 물류기업의 투자유치가 용이하지 않을 것으로 예상된다.

따라서 이 연구는 이제 막 도입된 우리나라의 관세자유지역제도가 주요 경쟁국의 자유무역지대와 비교분석하여 글로벌 기업들을 성공적으로 유치할 수 있는 구체적인 개선방안을 강구하는데 그 목적을 두고 있다.

제2절 관세자유지역의 기존문헌 검토

1990년대 중반부터 부산항과 광양항을 중심으로 자유무역항에 대한 연구가 시작되었다. 부산상공회의소와 부산경제연구원이 1995년 1월 『부산자유무역항 구축방안』, 한국경제정책평가원이 1996년 1월 『광양 자유무역항 지정방안에 관한 연구』를 수행하였다. 이들 연구보고서는 항만환경변화, 자유항의 종류와 외국 사례, 주요 항만의 경쟁전략, 자유무역항 도입 타당성 및 구축방안을 제시하는데 초점을 두었으며 현재 추진중인 관세자유지역의 운영방안은 심도있게 검토되지 않았다.

한국해양수산개발원은 1998년 7월 - 12월에 걸쳐 『우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구』를 수행하였다. 이 보고서는 외국의 자유무역지대를 ‘관세자유지역’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 세계경제 및 국제물류환경변화, 관세

자유지역의 도입필요성, 세계 주요국 자유무역지대의 특징과 시사점을 분석하였고, 관세자유지역의 도입방안 및 경제적 기대효과를 분석하였다. 따라서 이 보고서는 우리나라 관세자유지역의 도입필요성에 초점을 두고 관세자유지역특별법 제정시 주요 법안 내용 등을 중점적으로 분석하는 등 관세자유지역 도입에 크게 기여하였으나, 글로벌 기업의 유치방안에 대한 심층적 분석은 충분히 이루어지 못하였다.

중앙대학교 국제무역물류연구소는 2000년 2월 평택항이 관세자유지역보다는 자유무역지역으로 지정하는 것이 타당하다는 의견을 제시한 『평택항 관세자유무역지역 지정에 관한 타당성조사』 보고서를 발간하였다. 한국해양수산개발원은 2000년 5월 『우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구』를 발간하였다. 이 보고서는 부산항, 광양항, 인천항 등 주요 항만을 대상으로 지정우선순위 선정, 지정규모, 유치가능산업, 관리 및 운영방안 등에 대하여 심층분석을 하였다는 점에서 기존의 국내 및 외국의 선행연구와 차별화되고 있다. 그동안 자유무역항¹⁾, 수출자유지역²⁾ 등에 관한 연구는 국내에서도 다수 수행되었고, 해외에서 자유무역지대에 관한 연구도 다수 수행되었으나, 퍼지이론을 적용하여 우리나라 주요 항만을 대상으로 관세자유지역 지정우선순위를 분석하였는데, 우선지정지역으로 선정된 부산항, 광양항, 인천항에 이어 울산항, 마산항, 군산항 등의 순으로 나타났다. 아울러 관세자유지역특별법의 법적, 제도적 요건충족은 물론 실현 가능한 지정·도입 및 관리·운영방안을 구체적으로 제시하고 있다.

한국해양수산개발원은 2000년 10월 『인천국제공항 주변지역 개발연구 - 관세자유지역 도입 연구』 보고서를 발간하였다. 이 보고서는 인천국제공항이 명실상부한 동북아 허브공항으로서 인천국제공항 동측 지역 60만평을 관세자유지역으로 지정, 운영하는 방안을 제시한 국내 최초로 공항 관세자유지역에 대한 연구이다.

지금까지 살펴본 바와같이 국내 및 해외에서 수행된 자유항, 자유무역지대, 그리고 관세자유지역과 관련한 문헌은 대부분 도입타당성, 개략적인 개발 및 관리운영방안, 개괄적인 마케팅방안, 경제적 파급효과 등에 중점을 두고 검토되었다. 우리나라 관세자유지역제도는 최근에야 도입되었고 아직까지 시행되지 않았기 때문에 기존 문헌들은 대부분 관세자유지역내 물류기업 유치방안에 대한 심층적인 검토가 이루어지지 않았다.

-
- 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 발전방향』, 1998
 산업연구원, 『수출자유지역의 제도개편 및 신규지정방안』, 1999.8

2002년 1월부터 지정·운영될 부산항과 광양항 관세자유지역에 글로벌 물류기업의 투자 유치를 확대하기 위해서는 투자절차나 입주절차의 간소화, 글로벌 물류기업이 필요로 하는 가공조립기능의 확대 필요성, 관세자유지역 운영합리화 방안 등 주요국의 자유무역지대보다 매력적인 관세자유지역 투자여건을 조성하기 위한 심층적인 연구가 필요한 시점이다.

제3절 연구방법 및 범위

이 연구는 우리나라 관세자유지역특별법과 외국인투자 관련 법·제도 및 인센티브를 비교·검토하여 관세자유지역에 글로벌 물류기업 유치확대를 위한 방안을 제시하였다. 아울러 싱가포르, 홍콩, 중국, 아랍에미레이트(UAE)의 자유무역제도의 투자절차와 인센티브를 비교·검토한 후 우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가를 실시하였다. 경쟁력 평가를 통하여 우리나라 관세자유지역의 강약점을 분석하여 강점은 더욱 강화시키고, 약점은 보완할 수 있는 글로벌 물류기업 유치강화전략을 제시하였다.

이 연구는 다음과 같은 방법으로 검토되었다.

첫째, 문헌조사 및 인터넷 검색 등을 통하여 관세자유지역과 관련한 국내 사례 및 해외 사례를 수집하여 비교·분석하였고,

둘째, 현행 관세자유지역특별법 및 외국인투자촉진법의 내용에 대한 면밀한 분석을 통하여 관세자유지역에 글로벌 물류기업 유치를 강화하기 위하여 필요한 법·제도 및 절차를 검토하였으며,

셋째, 외국인투자업체 및 전문가를 대상으로 설문조사를 실시하였고, 해양부, 재경부, 산자부, 외국인투자지원센터, 관련 업·단체의 외부전문가와 수시로 면담하여 각 주체별로 관세자유지역의 도입에 따라 현안사항으로 부각되고 있는 사항에 대한 의견을 수렴하였으며,

넷째, 우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가시 계층구조분석법(Analysis Hierarchy Process)을 통하여 분석을 실시한 후 강약점을 제시하였다.

이 연구는 다음과 같은 내용으로 구성되었다. 제2장에서 산업군집화와 네트워크구축, 그리고 주요국의 자유무역지역에 대한 검토를 통하여 관세자유지역 활성화의 필요성과 글로벌 기업유치강화의 필요성을 고찰하였고, 제3장에서는 관세자유지역의 특징과 주요 기능 그리고 외국인 투자업체를 대상으로 실시한 설문조사 내용을 기술하였다. 제4장에서는 국

내외 관세자유지역 운영여건을 분석함으로써 관세자유지역의 투자여건, 외국인투자제도 그리고 외국의 투자제도를 고찰하였다. 제5장에서는 전문가를 대상으로 설문조사를 실시하고 AHP 분석을 통하여 우리나라 관세자유지역의 경쟁력을 평가하고 강약점을 도출하였다. 제6장은 제5장에서 도출한 강약점을 중심으로 글로벌 물류기업 유치를 강화하기 위한 방안을 제시하였다.

제2장 물류산업군집화와 관세자유지역

제1절 물류산업군집화와 물류네트워크 구축

관세자유지역은 물류센터와 조립가공시설 그리고 물류활동과 관련한 기업들이 공·항만 지역에 군집화된 지역이자 해상 또는 영공과 육지가 만나는 연결점으로서 국내 및 외국과 네트워크가 구축되어 있는 비관세지역이다. 관세자유지역은 글로벌 기업들이 조달, 생산, 유통활동을 수행하는 물류시설이 군집된 공간으로서 잘 갖춰진 물류네트워크가 기본적으로 요구되는 지역이다. 아울러 글로벌 기업들은 관세자유지역내 국제물류센터를 중심으로 신속하고 편리하게 조달, 생산, 유통활동을 전개하기 때문에 국제물류센터 입지선정시 여러 가지 요소를 고려하여 결정한다.

관세자유지역에 대한 이론적 배경으로서 물류산업군집화에 필수적인 물류네트워크 구축과 국제물류센터의 입지선정시 고려요소에 대한 문헌조사를 실시하였다.

1. 산업군집화

생산성과 네트워크가 중시되는 신경제에 있어서 산업군집화의 중요성은 강조되고 있다. 오늘날 기업은 정보통신·수송기술의 발전과 전자상거래의 활성화로 자본, 상품, 정보, 기술을 전세계로부터 온라인 또는 오프라인을 통하여 신속하고 용이하게 조달할 수 있게 되었다. 이론적으로 볼 때 개방된 세계시장, 신속한 수송, 광속의 통신은 입지의 역할을 감소시키고, 입지선정 자체가 글로벌 기업의 핵심경쟁력을 좌우하는 원천이 될 수는 없다. 그러나 실제로 많은 글로벌 기업들은 국제적으로 특정지역 또는 특정국가에 군집화되어 경영활동을 수행하는 경향을 나타내고 있으며, 입지자체가 여전히 중요한 경쟁력의 원천의 하나로 인식되고 있다.

Porter는 이러한 현상을 군집화(Clusters)³⁾로 파악하였고, 대표적인 예로서 실리콘밸리와 할리우드를 꼽았으며, 세계적인 뮤쥔얼펀드회사(보스톤), 섬유관련 기업(북캐롤라이나), 자동차관련 기업(독일 남부), 패션신발(북부 이탈리아)의 경우를 예로 제시하였다⁴⁾. Porter는

3) 포터는 군집화를 특정분야의 기업 또는 단체가 상호연계되어 지역적으로 집중된 현상을 나타내는 것으로 파악하였다. 군집화는 부품, 기계, 서비스와 같은 특정 상품의 공급자간 군집화나 유통경로나 고객과 관련한 하부구조 그리고 정부, 대학, 연구소 등과의 군집화를 나타내는 것으로 파악하였다.

군집화에 대한 개념⁵⁾으로서 관련기업, 공급자, 서비스제공자, 산업과 관련산업과 연계된 기업, 관련기관(대학, 연구소, 정부기관, 무역협회 등)까지 포함한 관련산업이나 기관이 특정 지역에 집중되는 것을 나타내는 것으로 파악하였다. 관련기업들이 특정지역에 밀집하는 산업군집화는 선진국에서 찾아볼 수 있는 특징중의 하나지만 점차 각국으로 확대되고 있다. 산업군집화는 특정산업에 대한 특화 비교우위를 가진 경제블럭으로서 기술과 전문인력을 활용한 시너지효과를 극대화하여 생산성 향상을 도모하고 외국인 투자 등 신규투자와 지역 발전을 도모할 수 있기 때문에 중요성이 강조되고 있다.

연구자나 정책담당자들은 군집화에 대해서 각각 다양하게 정의하고 있다. Feser와 Bergman⁶⁾은 군집화에 대하여 구매자-판매자 연계, 지역적 군집화, 비즈니스관련 지역기관의 군집, 경쟁적인 협조체제구축 등 관련기업간 그룹으로 파악하였다. Rosenfield⁷⁾는 군집화를 유사하거나 관련된 기업이 상호 시너지효과를 거두기 위하여 느슨하지만 지역적으로 군집된 형태를 나타내는 것으로 파악하였다.

Porter는 신경제에 있어서 산업군집화가 수출증가를 가져오고 외국인 투자를 유인할 수 있기 때문에 국가 또는 지방자치단체의 경쟁력을 좌우할 뿐만 아니라 기업, 정부기관, 대학 등과 새로운 형태의 대화의 장을 마련하는 중요한 역할을 한다고 주장하였다⁸⁾. 정부는 인프라 구축, 전문인력 양성, 경쟁과 관련한 법률제정 및 인센티브 제시, 장기적인 경제발전 계획, 특정 지역 또는 산업발전방안 등을 수립하고 추진하기 때문에 산업군집화에 커다란 영향을 미치는 것으로 파악하였다. 정부와 지자체가 산업군집화를 발전시키기 위한 절차나 제도를 정비하고 인센티브를 제시하는가에 따라 산업군집화의 성공여부가 좌우된다고 주장하였다. 정부와 지자체는 성공적인 산업군집화를 위하여 과학과 기술, 교육과 훈련, 수출과 외국인 투자촉진 등 각 분야에 대한 우선순위와 정책수립을 추진해야 하기 때문에 중요한 문제로 등장하고 있다. 특히 외국인 투자유치와 수출 촉진을 위한 산업군집화는 선진국 뿐만 아니라 개도국에서도 중요한 정책으로 각광을 받고 있다.

호주 남부는 지역경제의 활성화를 위하여 SABV2010(South Australian Business Vision 2010)을 마련하여 산업군집화 프로그램을 추진중이며, 2000년 중반 OECD도 이탈리아

4) M. E. Porter, "Clusters and the New Economics of Competition", *Harvard Business Review*, November-December 1998, pp.77-90.

5) M. E. Porter, "Location, Competition, and Economic Development : Local Clusters in a Global Economy", *Economic Development Quarterly*, February 2000, P.16

6) E.J. Feser and E.M. Bergman, "National Industry Cluster Templates : A Framework for Applied Regional Cluster Analysis", *Regional Studies*, Vol.34.1., 2000. p.3,

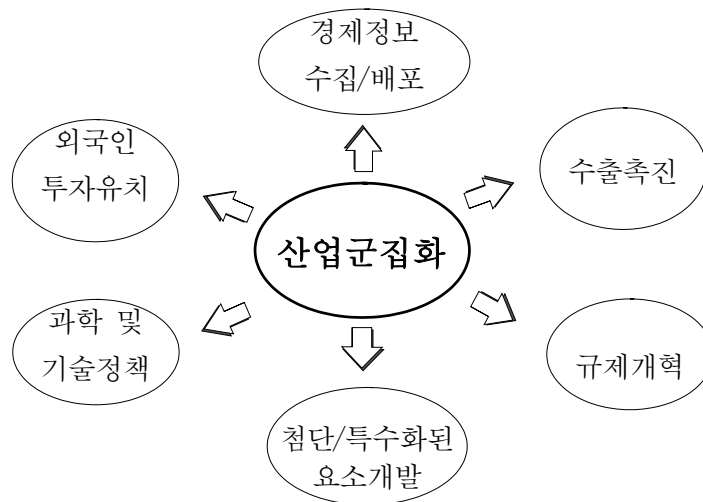
7) S. Rosenfeld, *Industrial Strength Strategies : Regional Business Clusters and Public Policy*. Aspen Institute, Washington, DC, 1994

8) M. E. Porter, *op. cit.* p.16

Bologna에서 개최된 장관급 회의에서도 중소기업의 발전을 위하여 산업군집화가 필요한 것으로 인식하였다. 산업군집화는 국가차원, 범국가적 차원에서도 경제정책의 일환으로 추진되고 있다. 산업군집화가 경제정책과 밀접한 관련이 있음은 다음 그림에서 알 수 있다.

〈그림 2-1〉

산업군집화와 경제정책



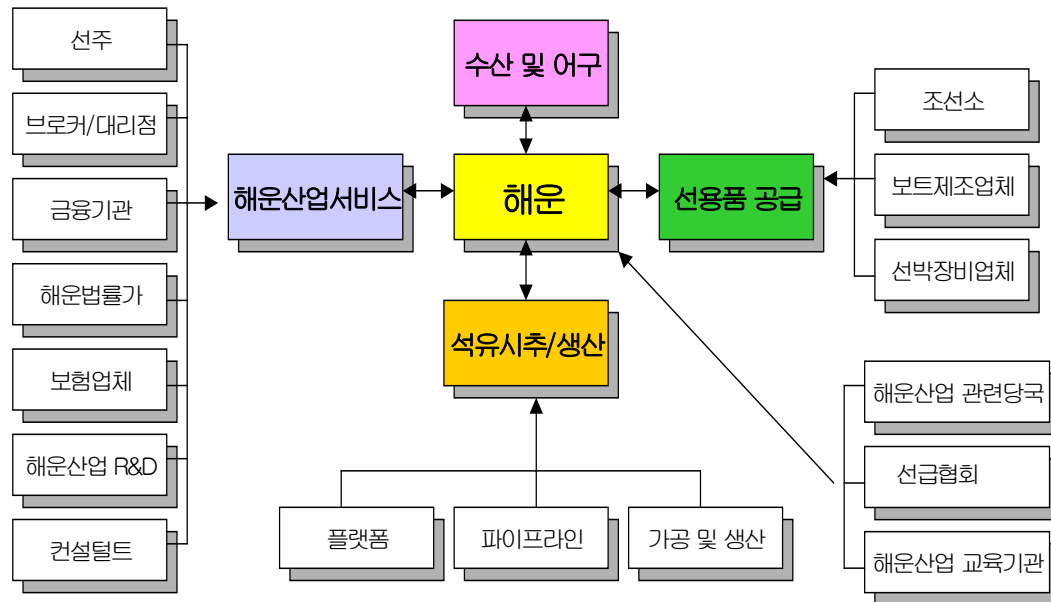
자료 : M. E. Porter, "Location, Competition, and Economic Development : Local Cluster in a Global Economy", Economic Development Quarterly, February 2000, p.29

Porter는 군집화가 3가지 형태 즉 i) 특정 지역에 기반을 둔 기업의 생산성 향상을 통하여, ii) 기술혁신의 방향과 속도에 따라 사업을 추진함으로써, iii) 집단화된 지역내에서 신사업의 형성을 자극함으로써 경쟁력 향상에 커다란 영향을 미치는 것으로 설명하였다. 포터는 입지가 경쟁력의 중요한 요소임에는 틀림없으나 과거와는 다른 중요성을 가진다고 주장하였다. 즉 과거에는 천혜의 항만, 저렴한 노동력과 같은 투입비용요소가 입지선정시 중요한 요인으로 간주되었으나, 오늘날은 글로벌 소싱으로 비용상 단점을 극복할 수 있기 때문에 투입물의 생산적 이용이 경쟁우위에 더욱 많은 영향을 미친다고 주장하였다.

Porter는 성공적인 산업군집화중 하나의 예로서 노르웨이의 해운산업군집화를 설명하였다. 나라도 작고 임금수준도 높지만 세계 해상물동량의 10%를 처리하는 노르웨이는 산업군집화를 통하여 생산성 향상과 혁신을 추진해왔기 때문에 경쟁우위를 확보하고 있다. 해운업체 및 조선업체 외에 보험업체, 금융업체, 관련 대학과 연구소, 해운법률가 등 다양한 관련산업과 공급업체 그리고 관련기관들이 군집되어 있기 때문에 가능하다.

〈그림 2-2〉

노르웨이의 해운산업군집화



자료 : M. E. Porter, Address - The Future of New Zealand and Its Economy, Wellington Town Hall, November 1998, p.8에서 재인용

오늘날 경쟁은 개별기업의 규모나 투입물의 접근성에 의해서 좌우되는 것이 아니라 생산성이나 효율적인 네트워크에 의해 절대적인 영향을 받는다. 따라서 기업은 생산성의 제고 및 네트워크의 강화를 위해서는 군집화를 감안하여 입지를 선정할 필요성이 제기되고 있다. 지역적, 문화적, 제도적 근접성은 기업간 밀접한 관계, 많은 양질의 정보, 강력한 인센티브, 기타 이점을 제공한다. 이러한 근접성은 세계 경제가 보다 복잡화, 지식산업화, 다이나믹화됨에 따라 입지선정의 중요한 요인이 되고 있다. 신경제에 있어서 경쟁우위는 생산성 향상과 시너지 효과를 창출할 수 있는 산업군집화를 통하여 경쟁자가 흉내낼 수 없는 기술, 서비스, 상품을 개발하고 판매할 때 가능하다.

군집화는 일상적인 거래관계와 수직적 통합 사이에 위치하는 새로운 공간적 조직형태로서 가치연쇄(value chain)를 창출하는 대안으로 인식되고 있다. 일상적 거래관계로서 불연속적인 구매자와 공급자간 거래가 아니라 기업과 단체들이 한 지역에 근접해 있음으로써 신뢰와 협조관계를 구축할 수 있다. 군집화는 수직통합에서 야기될 수 있는 경직성과 일상적 거래에서 발생할 수 있는 불확실성을 배제할 수 있다는 이점이 있기 때문에 효율성과 탄력성을 추구하는 중요한 수단으로 인식되고 있다.

산업군집화와 관련한 문헌조사에 비추어볼 때 우리나라도 수출촉진과 외국인 투자유치 확대를 위하여 산업군집화를 적극 추진해야 한다. 외국인 투자지역과 같은 군집화는 물론 동북아 물류중심국가를 실현하기 위한 물류산업군집화의 필요성이 강조되고 있다. 곧 관세자유지역이라는 물류산업군집화를 통하여 수출촉진과 외국인 투자유치를 도모해야 할 시점이다. 관세자유지역은 공항 또는 항만지역에 물류관련기업, 수출입업체, 금융 및 정보업체, 관련 정부기관 등이 군집화됨으로써 글로벌 기업들이 조립, 가공, 상표부착 등 부가가치 물류활동 수행시 시너지 효과를 높일 수 있는 지역이다. 그동안 생산과 관련한 특정지역이 주요 산업군집화의 대상지역이었다면 관세자유지역은 부가가치 물류활동과 관련한 물류시설 및 물류기업의 군집화지역으로 볼 수 있다.

2. 물류네트워크 구축과 국제물류센터 입지

1) 물류네트워크 구축

경제활동의 세계화와 전자상거래의 확산으로 대부분의 기업들은 경로구조를 재평가하여 고객관계관리, 규모의 경제, 속도와 정확성을 추구하고 있다. 또한 많은 기업들은 수직적 통합 대신에 가치네트워크(value networks)를 구축하여 경쟁우위를 확보하고, 핵심역량의 일부 또는 가치연쇄상의 인프라 요소를 제공하는 파트너와 제휴관계를 확대하고 있다.

Juga⁹⁾는 글로벌 네트워크 조직은 수직적 통합을 실시하지 않더라도 글로벌 수준에서 레버리지 효과와 기술변화를 촉진시키는 것으로 파악하였다. 네트워크 조직은 자사중심의 운영이나 관리범위를 확대시킨 확장된 기업(extended enterprise)으로서 기업의 물류흐름과 사업과정을 지원, 결합시키는 것으로 파악하였다. Copacino¹⁰⁾는 기업들이 가치네트워크를 구축하는 이유로서 첫째, 확장된 기업으로서 효율적인 관계를 통하여 별도의 자산투자 없이도 수직적 통합의 이점을 향유할 수 있고, 둘째, 완전한 수직통합을 위해 막대한 자산투자보다는 주주의 이익창출과 투자자산의 효율적 활용에 더 많은 관심을 두고 있으며, 셋째, 경영자원의 효율적 활용을 위하여 핵심역량을 제외한 나머지 분야는 전문가나 전문기업으로부터 아웃소싱을 선호하고 있다는 점을 지적하였다.

Coyle 외 2인¹¹⁾은 고객이 요구하는 물류서비스의 수준이 고도화되어 보다 효율적이며 신

9) Juga Jari, "Organizing for Network Synergy in Logistics: A Case Study", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.26, No.2, 1996, pp.40-51

10) W. C Copacino, "The emergence of "value networks"", *Logistics Management & Distribution Report*, August 1999, p.8.

속하고 정확한 물류서비스를 요구하고 있고, 공장 또는 물류시설이 고객과 공급자시장간 공급연쇄상에 위치하고 있기 때문에 효율적인 물류네트워크의 설계가 중요하다고 주장하였다. 이들은 신도시나 새로운 경제권으로 부상하는 지역(아시아 등)에 물류센터가 집중되는 현상이나 미국기업들의 글로벌 소싱 확대, 동구권의 자유화, EU의 단일경제권 형성에 따라 이들 지역에 물류센터나 해외공장의 이전을 고려하는 것 등을 예로 제시하였다. 또한 기업 지배구조의 변화에 따라 전문물류기업으로부터 물류서비스를 아웃소싱하는 등 물류서비스 전략이 다양화되고 물류네트워크의 변화도 필연적이며, 따라서 물류비용을 포함한 경영활동 전체의 비용절감을 위하여 물류네트워크 및 전반적인 공급연쇄의 평가와 조정이 필요한 것으로 파악하였다. 나아가 경쟁우위확보를 위하여 물류서비스 수준과 물류시설 네트워크 비용의 재검토가 필요하다는 점도 지적하였다. 예를 들면 FedEx는 물류거점을 공항주변에 설치하여 제조업체나 유통업체가 고객의 요구에 따라 상품의 재고관리 지원과 신속한 인도 서비스를 제공함으로써 서비스 수준을 향상시키고 자사창고를 직접 관리할 경우보다 물류비용을 대폭 낮출 수 있도록 지원하고 있다.

Engdahl은 글로벌 SCM을 구축함에 있어서 영향을 미치는 요소로서 인건비, 해상운임, 관세 및 관세환급, 경제블럭, 법인세, 환율 등 외에 글로벌 물류네트워크 구축비용, 상품 또는 서비스 인도시간까지 고려해야 한다고 주장하였다¹²⁾. Ballou는 물류네트워크 구축시 물류센터의 입지선정에 영향을 미치는 요인으로서 수송시간, 경쟁, 지역사회의 태도, 교통접근성 등 비경제적인 요인이 많은 것으로 파악하고, 입지선정계획 수립시 구매 또는 생산비, 물류센터까지 수송비, 물류센터 보관비, 화물처리비, 세금, 보험 등 총비용이 최소화되는 곳을 선정한다고 주장하였다¹³⁾. 이들 연구자들이 물류네트워크 또는 글로벌 SCM 구축시 비용이나 시간 등을 중요한 고려요소로 파악하고 있다는 점에서 볼 때 공항 또는 항만과 인접한 물류거점은 글로벌 물류기업들이 선호하는 입지로 볼 수 있다.

Bart Vos와 Berg는 입지선정요소인 인건비, 노동생산성, 연료비, 수송비, 무역장벽, 세금 정책, 환율 등이 급변하는 상황에서 기업들은 글로벌 전략 수립시 성과를 극대화할 수 있는 지역에 가치연쇄의 부분을 적절히 할당해야 한다고 주장하였다¹⁴⁾. 다국적 기업들이 여러 국가에 분산된 물류센터나 공장의 활동을 감시하고 조정하기 위한 물류네트워크를 구축

11) J. J. Coyle, E. J. Bardi, and C. J. Langley Jr., *The Management of Business Logistics*, West Publishing Company, 1997, pp.450-453

12) L. F. Engdahl, "Optimizing Global Supply Chains", *Annual Conference Proceedings, CLM*, 1997, pp.343-360

13) R. H. Ballou, "Logistics Network Design: Modeling and Informational Considerations", *International Journal of Logistics Management*, Vol.6, No.2, 1995, pp.39-54

14) Bart Vos and E. van den Berg, "Assessing International Allocation Strategies", *The international Journal of Logistics Management*, Vol.7, No.2, 1996, pp.69-83.

하는 것은 네트워크의 중요성을 인식하고 있기 때문이다. 기업의 전략적 입지결정은 가치연쇄상 필요한 원재료나 부품의 공급으로부터 국제물류관리를 통하여 최종 고객에게 상품을 인도하기까지 전체적인 가치연쇄의 성과를 극대화시키는데 초점을 두고 있다.

과거 글로벌 생산공장이나 물류센터의 입지선정시 주로 수송비, 환율, 세금, 인건비 등 비용과 관련한 양적인 문제에 관심이 집중되었다. 그러나 비용에 기초한 입지선정은 장기적인 이점을 제공할 수 있는 질적인 요소의 중요성을 과소평가하기 쉽다¹⁵⁾. 기업들은 세계무역환경변화, 새로운 생산시스템, 신기술에 따라 대형화, 첨단기술도입 외에 지역시장에 초점을 둔 분산화된 네트워크를 구축하고 있다. 경제활동의 세계화와 국제물류체제의 고도화로 점차 각 공장이나 물류센터가 대형화되고 유연성을 가지며, 그 위치도 비용에 기초하기 보다는 해당 지역의 인프라와 전문인력의 수준에 따라 결정되고 있다.

21세기 기업의 경쟁우위는 파트너들과 이러한 가치네트워크를 얼마나 효율적으로 구축하는가에 따라 좌우되며, 이러한 네트워크 구축능력을 발전시키기 위해서는 문화적, 기술적, 운영적인 측면 등 모든 방면의 변화를 고려하지 않으면 안된다. 또한 가치네트워크는 물류, 제조, 고객서비스가 아웃소싱 또는 가치네트워크와 조화를 이루어야 하기 때문에 물류관리자 또는 공급연쇄관리자들도 이러한 요소를 감안하여 입지선정을 해야 한다.

연구자마다 물류네트워크 구축시 고려요인에 대하여 다소 차이는 있으나 대체로 다음과 같이 요약할 수 있다. 물류네트워크 구축시 고려요소로서 시장/고객과의 접근성, 네트워크구축가능성, 기업의 군집화 가능성, 노동여건과 토지비용, 신속한 수송가능성과 기반시설, 세제와 인센티브 등을 들 수 있다. 관세자유지역에 글로벌 물류기업을 유치하기 위한 고려요소로서 물류기업과 관련기관의 군집화, 노동여건과 전문물류인력, 기반시설 등 인프라, 세제와 인센티브, 관련기관간 협조체제구축, 물류네트워크 구축 등을 들 수 있다. 이들 고려요소중 일부는 관세자유지역의 경쟁력 비교시 감안하여 평가한다.

2) 국제물류센터의 입지

국제물류관리상 물류센터는 원재료, 반제품, 부품, 완제품 등의 시간적 효용을 증대시키는 역할을 한다. 고객서비스의 중요성이 강조되면서 시장지향형 물류센터는 리드타임을 단축하여 고객에게 서비스를 제공하며, 특히 고객이 원하는 시간과 장소에 따라 상품과 서비

15) A. D. MacCormack, L. J. Newman III, and D. B. Rosenfeld, "The New Dynamics of Global Manufacturing Site Location", *Sloan Management Review*, Vol.35, No.4, Summer 1994, pp.69-80

스를 제공할 수 있도록 해준다.

물류센터는 국제물류관리상 혼재, 혼합, 분류, 상표부착 등 다양한 부가가치 서비스를 제공할 수 있게 해준다. 혼재는 소량의 화물을 대량화물화하여 수송비의 절감이 가능하게 하고, 혼합은 다른 공장이나 생산자가 생산한 다양한 색상, 크기, 형태 등의 부품, 반제품, 상품을 물류센터에 보관하였다가 고객의 주문에 맞춰 원하는 상품을 제공할 수 있다. 크로스독킹(cross docking)¹⁶⁾은 이러한 상품혼합기능을 용이하게 해준다. 고객이 주문시 물류센터에 인도가능한 상품이 있으면 고객만족도를 증대시키고 매출을 향상시킬 수 있다.

T.H. Brush 외 2인은 해당지역의 인프라와 기술인력의 수준이 다국적 기업의 물류센터 및 공장입지선정에 큰 영향을 미치는 요인으로 파악하였다¹⁷⁾. 과거 물류센터나 공장입지선정의 기준은 규모의 경제, 수송비, 요소비용우위와 같은 비용요소를 강조해왔으나, 최근 국가 및 지역적 특성인 무역장벽과 환율보다는 핵심고객 및 주요 시장과의 접근성을 중요한 입지요인으로 분석하였다. 이들이 제시한 입지요인은 다음과 같다.

〈표 2-1〉 물류센터 입지요인

그 룹	주 요 요 소	입지결정요인
네트워크상 노드	○ 하부구조 노드와의 접근성 ○ 상부구조 노드와의 접근성	○ 주요 시장과의 접근성 ○ 핵심 고객과의 접근성 ○ 핵심 공급자와의 접근성 ○ 기타 시설과의 접근성
국가 및 지역적 특성	○ 정부정책 ○ 사회적 특성 ○ 규제완화 등	○ 지역무역정책 ○ 정부의 보조금 ○ 환율위험 ○ 언어, 문화, 정치 ○ 잘 구축된 인프라 ○ 노동관습 및 규제 ○ 환경규제

자료 : T. H. Brush, C.A. Maritan and A. Karnani, "The Plant Location Decision in Multinational Manufacturing Firms: An Empirical Analysis of International Business and Manufacturing Strategy Perspectives", *Production and Operations Management*, Vol.8, No.2, Summer 1999, p.112.

T.B. Gooley는 아시아지역에서 물류활동 수행시 입지선정을 위하여 고려해야 할 요소로서 다음과 같은 4가지를 열거하였다¹⁸⁾.

16) 크로스독킹은 다양한 공급자로부터 상품이 트럭단위로 물류센터에 도착하면 추후에 피킹을 위하여 보관장소에 보관하지 않고 곧바로 특정고객에게 수송할 대기중인 트럭에 적재할 상품대기장소로 옮기는 작업을 말함.

17) T.H. Brush, C.A. Maritan and A. Karnani, "The Plant Location Decision in Multinational Manufacturing Firms: An Empirical Analysis of International Business and Manufacturing Strategy Perspectives", *Production and Operations Management*, Vol.8, No.2, Summer 1999, pp.109-131

18) T.B. Gooley, "The Changing Face of Asia: How It affects Logistics", *Logistics Management and Distribution*

첫째, 지역 및 물리적인 인프라
 둘째, 공급자와 고객과의 접근성
 셋째, 정치적 안정 및 세제
 넷째, 국제무역조건

산업별, 개별 기업별로 입지선정시 고려할 요소는 차이가 있다. 예를들면 섬유, 가구, 가정용품 등 노동집약적인 상품을 생산하는 기업은 기능인력이 풍부하고 인건비가 저렴한 지역을 선호한다. 그러나 컴퓨터, 반도체, 통신장비 등 첨단산업제품을 생산하는 기업은 고급기술을 가진 전문인력의 확보가 용이한 지역을 선호하고, 제약, 음료, 출판물 등 물류비용이 높은 비중을 차지하는 산업은 물류인프라나 물류비용을 중시한다. Coyle 외 2인이 제시한 입지선정시 주요 요소는 다음과 같다¹⁹⁾.

첫째, 노동여건
 둘째, 신속하고 안전한 수송가능성
 셋째, 시장과 고객의 접근성
 넷째, 삶의 질
 다섯째, 세금 및 인센티브
 여섯째, 공급자 네트워크
 일곱째, 토지비용 및 기반시설
 여덟째, 기업차원의 선호도

Handfield²⁰⁾는 국내 SCM에 비하여 국제 SCM은 지역적, 시간적으로 차이가 있고, 복수의 물류센터나 영업장소, 수요와 공급의 다양성에 따른 기회확대, 글로벌 SCM에 따른 추가비용이 발생하는 것으로 파악하였다. Poirier은 3M이 공급연쇄관리 네트워크구축시 몇가지 요소를 고려하여 생산공장이나 물류센터의 입지를 선정하는 것으로 파악하였다²¹⁾. Poirier은 3M이 공급연쇄관리 네트워크구축시 고려할 요소로 제시한 내용은 다음과 같다.

첫째, 전체적인 공급연쇄로서 원재료, 공급자, 공장, 창고, 고객 등 유기적인 네트워크구축

Report, February 1998, p.5

19) J. J. Coyle et al, op. cit. pp.442-446

20) R. B. Handfield and E.L. Nichols. Jr, *Introduction to Supply Chain Management*, Prentice Hall, NJ, 1999, p.49

21) C. C. Poirier, *Advanced Supply Chain Management*, Berret-Koehler Publisher Inc., SF, 1999, pp.181-184

둘째, 비용 뿐 아니라 공급자 리드타임, 생산사이클타임, 경유타임 등 시간
 셋째, 국제무역요소로서 관세, 관세환급, 이전가격, 환율 등
 넷째, 복합운송수단으로서 해상수송, 항공수송, 도로 및 철도수송 등

국제물류센터의 입지선정과 관련한 문헌조사결과를 요약하면 공·항만과 인프라 구축, 전문물류인력과 노동여건, 세금과 인센티브, 물류네트워크 구축, 법·제도적 환경, 공급자네트워크, 핵심고객과 시장과 접근성, 신속한 수송가능성이 중요한 고려요소로 인식되고 있다. 물류산업군집화와 물류네트워크 구축시 고려요소와 중복되는 공·항만과 인프라 구축, 전문물류인력과 노동여건, 세금과 인센티브, 물류네트워크 구축 외에 법제도적 환경에 대하여 관세자유지역의 경쟁력 비교시 감안하여 평가한다.

제2절 관세자유지역의 의의와 글로벌 기업 유치강화

전세계적으로 800여개 이상의 관세자유지역이 운영되고 있다. 각국마다 경제정책이나 환경에 따라 설치목적 등은 상이하나 대체로 수출입 무역활성화, 외국인 투자유치확대, 고용창출, 부가가치 물류활동을 통한 국부창출 등을 목적으로 설립되어 운영되고 있다.

관세자유지역을 운영하고 있는 국가 또는 운영주체 등은 글로벌 기업들을 유치하기 위하여 공항, 항만, 철도 등 인프라를 구축하고 다양한 인센티브를 제시하고 있다. 관세자유지역은 수출입 무역활성화와 외국인 투자유치를 위하여 다른 지역보다 많은 혜택을 부여한 지역으로서 주요국들이 국가경쟁력 강화를 위한 차원에서 중점적으로 육성하고 있다.

1. 관세자유지역의 의의

관세자유지역은 공항 또는 항만과 인접한 지역으로서 관세가 면제되는 비관세지역이자 일반지역과는 다른 통관절차나 제도가 적용되는 지역이다. 주요국들은 공항 또는 항만인접 지역에 관세자유지역을 지정함으로써 세계 시장과 직접 네트워크를 구축할 수 있도록 추진해왔으며, 수출입 무역활동의 촉진과 외국인 투자유치 확대를 위하여 관세자유지역과 관련한 특별법을 제정하고 관세면제 외에 세제상 인센티브, 투자 및 입주절차 간소화 등을 제

시하고 있다. 관세자유지역의 운영주체 또는 관련기관은 인터넷, 전문지, 홍보물을 통하여 관세자유지역 입주업체가 누릴 수 있는 혜택을 홍보하는 등 적극적으로 글로벌 기업 투자 유치정책을 펴고 있다.

주요국들은 일찍부터 관세자유지역을 중심으로 무역확대와 외국인 투자유치를 도모하기 위해서 도입하였다. 싱가포르나 홍콩은 자국 물류센터의 장점으로 지정학적 위치, 생산성, 관련산업의 군집화 등을 제시하고 있다. 싱가포르나 로테르담이 국가생존전략 또는 국가성장전략의 하나로써 국가역량을 집중하는 국제물류거점화는 곧 국제물류센터를 중심으로 글로벌 기업들이 조달, 생산, 유통활동을 수행할 수 있는 공간을 조성하고 유치하는 데 있다.

네덜란드 HIDC(Holland International Distribution Council)의 Radstaak과 Ketelaar은 다국적 기업들과 물류서비스 제공자들이 전세계적으로 규모를 확대해감에 따라 각 대륙의 주요 공·항만을 중심으로 글로벌 네트워크를 구축할 필요성을 인식하고 있다고 주장하였다. 주요국들은 글로벌 기업들이 국제항공·해상서비스를 동시에 필요로 하기 때문에 이들을 유치하기 위하여 공항과 항만을 동시에 정비할 필요가 있다고 주장하였다. 이들은 공항과 항만이 잘 정비된 지역은 물류센터, 부가가치활동, 조립공장, 물류컨트롤센터 등을 설립하기에 유리한 입지로서 각광을 받게 될 것으로 예상하였다²²⁾.

HIDC는 물류활동의 군집화가 다국적 기업의 생산 및 물류활동의 세계화와 밀접한 관련이 있으며, 세계화 기업의 종합적인 조달·생산·물류서비스 수요는 공·항만이 함께 갖춰진 지역에 'gateway economies'의 기회를 제공하는 것으로 파악하였다. 세계화 기업이 선호하는 국제물류거점은 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 현대화된 공·항만과 물류시설, 숙련되고 전문화된 인력, 인프라·정보통신이 뒷받침된 물류네트워크가 충분히 뒷받침되어야 하며, 이러한 국제물류거점이 곧 로테르담과 암스테르담 등의 EDC(European Distribution Center)라고 홍보하고 있다.

미국의 경우 자국기업의 해외이전방지를 통한 고용창출이 관세자유지역의 설치목적상 중요한 요인이기 때문에 물류기능 외에 모든 생산기능을 허용하고 있다. 미국은 거의 모든 주에 관세자유지역이 설치되어 있으며, 2000년말 현재 미국 관세자유지역에서 처리한 화물가액은 1,700억달러, 종업원수는 34만인, 수출액은 170억달러에 이르는 것으로 나타났다²³⁾.

22) Ben G. Radstaak and M.H. Ketelaar, *Worldwide Logistics*, HIDC, 1999, pp.134-141.

23) 미국 FTZ 위원회 인터넷자료

2. 관세자유지역내 글로벌 기업 유치강화

관세자유지역이 각국으로부터 각광을 받는 이유는 경제활동의 글로벌화로 원재료, 부품, 상품이 다양한 형태로 빈번하게 이동하기 때문이다. 글로벌 기업들이 관세자유지역을 중심으로 조달, 생산, 유통활동을 전개하는 추세이기 때문에 관세자유지역에 이들을 유치하는 것이 수출입 무역촉진과 외국인 투자유치를 강화하는 국부창출의 방안으로 인식하고 있다.

싱가포르나 로테르담은 자국 물류센터의 장점으로 지정학적 위치, 생산성, 관련산업의 군집화 등을 제시하고 있다. 싱가포르나 로테르담이 국가생존전략 또는 국가성장전략의 하나로써 국가역량을 집중하는 국제물류거점화는 국제물류센터를 중심으로 글로벌 기업들이 조달, 생산, 유통활동을 수행할 수 있는 공간을 조성하고 유치하는 데 있다. 싱가포르는 GDP의 7%가 물류산업일 만큼 물류산업의 중요성을 인식하고 있으며, 1997년부터 물류산업의 경쟁력 강화를 위하여 LEAP(Logistics Enhancement and Applications Program)를 운영하고 있다. 싱가포르는 5개 자유무역지대²⁴⁾를 중심으로 글로벌 기업²⁵⁾의 지역운영본부 설치 시 인센티브를 제공하는 등 아태지역의 국제물류거점화를 추진하고 있다.

네덜란드 HIDC(Holland International Distribution Council)의 Radstaak과 Ketelaar은 다국적 기업들과 물류서비스 제공자들이 전세계적으로 규모를 확대해감에 따라 각 대륙의 주요 공·항만을 중심으로 글로벌 네트워크를 구축할 필요성을 인식하고 있다고 주장하였다. 주요국들은 글로벌 기업들이 국제항공·해상서비스를 동시에 필요로 하기 때문에 이들을 유치하기 위하여 공항과 항만을 동시에 정비할 필요가 있다고 주장하였다. 이들은 공항과 항만이 잘 정비된 지역은 물류센터, 부가가치활동, 조립공장, 물류컨트롤센터 등을 설립하기에 유리한 입지로서 각광을 받게 될 것으로 예상하였다²⁶⁾.

HIDC는 물류활동의 군집화가 다국적 기업의 생산 및 물류활동의 세계화와 밀접한 관련이 있으며, 세계화 기업의 종합적인 조달·생산·물류서비스 수요는 공·항만이 함께 갖춰진 지역에 ‘gateway economies’의 기회를 제공하는 것으로 파악하였다. 세계화 기업이 선호하는 국제물류거점은 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 현대화된 공·항만과 물류시설, 숙련되고 전문화된 인력, 인프라·정보통신이 뒷받침된 물류네트워크가 충분히 뒷

24) 싱가포르 자유무역지대는 항만지역에 PSA FTZ, Pasir Panjang FTZ, Jurong FTZ, Sembang FTZ, 그리고 창이공항에 14만평의 FTZ를 설치하여 운영중이다. 싱가포르 자유무역지대는 항만, 공항, IT 그리고 전문인력이 뒷받침되는 국제물류거점으로서 Fedex, Danzas, UPS, TNT 등 글로벌 물류기업들이 활동하고 있다.

25) 싱가포르는 포춘 500대 기업의 15%를 포함한 세계 5000개 이상의 다국적 기업이 싱가포르에서 활동하고 있다고 홍보하고 있다.

26) Ben G. Radstaak and M.H. Ketelaar, Worldwide Logistics, HIDC, 1999, pp.134-141.

받침되어야 하며, 이러한 국제물류거점이 곧 로테르담과 암스테르담 등의 EDC(European Distribution Center)라고 홍보하고 있다.

중국은 1990년대초부터 대외개방, 신기술 도입, 무역확대를 목적으로 자유무역지대(保税區)를 도입하고 세제상 및 외환거래상 인센티브를 제시하여 글로벌 기업의 유치를 강화하고 있다. 상해시는 2001년부터 2005년까지 제10차 5개년 계획중 4대 핵심사업분야의 하나로 물류산업을 육성할 예정이며, 그 일환으로 外高橋 자유무역지대를 일류 물류거점으로 육성할 예정이다. 상해시는 外高橋 자유무역지대를 일류 물류거점으로 육성하는데 12억달러를 투자할 예정이며, 수송플랫폼, 정보플랫폼, 정책플랫폼을 구축하여 2010년까지 外高橋 자유무역지대에서 연간 2,000만톤의 화물을 처리, 수출입가액은 400억달러에 이를 것으로 추정하였다. 상해시는 항만, 공항, 정보인프라 등 지정학적인 이점을 살리고 외국인 투자유치 등 인센티브를 제공하여 外高橋 자유무역지대를 아태지역의 구매, 유통, 환적센터화하고, 2005년까지 10개 선사, 20개 3PL 제공업체, 100개 지역물류업체를 유치할 예정이며, 2010년까지 이들 업체를 2배로 확대할 예정이다. 상해와 인접한 寧波 자유무역지대²⁷⁾는 寧波항만국, 寧波자유무역지대 관리위원회, 스페인의 바르셀로나 항만국과 합작으로 물류센터 프로젝트를 추진중이다. 북경과 인접한 天津港 자유무역지대²⁸⁾도 글로벌 기업 유치를 위하여 세제상 인센티브, 절차간소화를 적극 추진중이다.

아랍에미레이트도 유럽, 아시아, 아프리카의 중간지점에 위치한 지정학적 이점을 이용하여 다수의 자유무역지대를 운영하고 있는데 관세면제는 물론 50년간 법인세 면제 등 인센티브를 제시하고, 행정절차의 간소화를 통하여 1주일 이내에 회사설립 및 입주절차가 가능하도록 함으로써 글로벌 기업의 유치를 강화하고 있다. 일본은 수입화물의 축진을 위하여 공항과 항만지역에 수입축진지역(Foreign Access Zone)을 지정하여 운영하고 있으나 이외에 오키나와 자유무역지대를 운영하고 있다. 오키나와 자유무역지대는 지역산업의 축진을 도모하기 위하여 세제혜택, 수송부문의 규제완화, 통관절차의 간소화, 인프라 구축을 추진하고 물류산업, 정보통신산업, 관광분야의 글로벌 기업의 유치강화를 도모하고 있다.

주요국들은 관세자유지역을 중심으로 수출입 확대와 외국인 투자유치를 도모하고 있으며, 다양한 인센티브와 간소화된 절차를 통하여 글로벌 기업유치를 강화하고 있다.

27) 면적 2.3km²의 寧波자유무역지대는 2001년까지 35개국에서 3,700개 기업이 입주하고 있으며 25억달러가 투자되어 영파지역의 경제성장에 지대한 역할을 하고 있다. 외국인 투자액은 1993년 4,100만달러에서 2000년에는 2억 320만달러로 증가하였다.

28) 면적 3.8km²의 천진항 자유무역지대는 94개국의 기업들이 입주하여 약 300억달러를 투자하고 있다. 천진항 자유무역지대는 절차간소화를 통하여 4시간 이내에 문전수송이 가능하도록 하고, 자유무역지대내에서 처리하는 화물가액이 1000만달러 또는 수출입가액이 5백만달러 이상일 경우 3년간 토지사용료를 면제하고 있다.

제3장 관세자유지역의 특징과 주요 유치기능

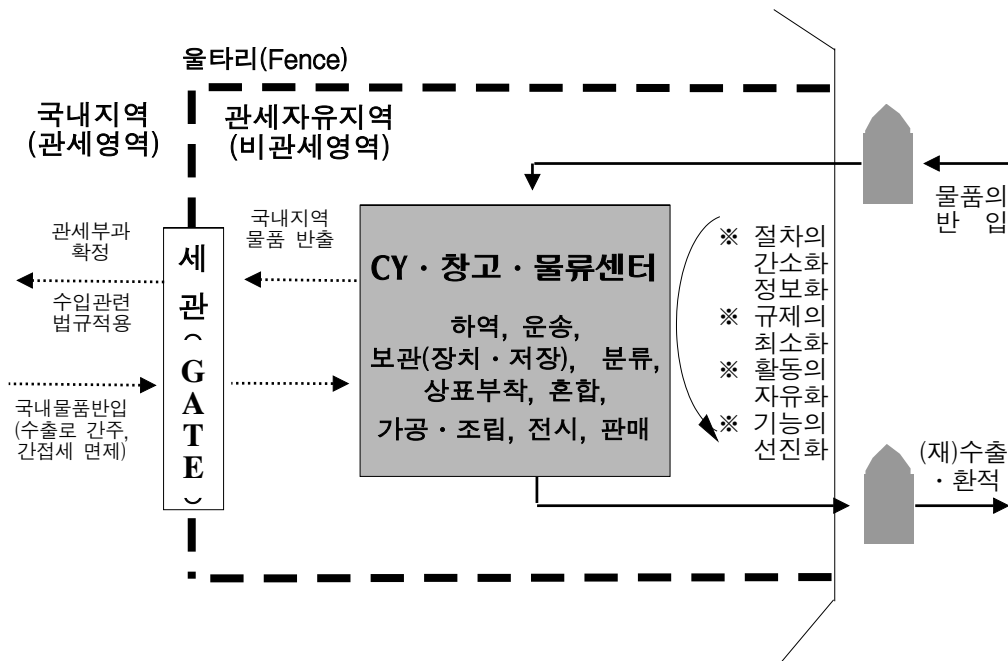
제1절 관세자유지역의 개념과 특징

1. 관세자유지역의 특징과 도입목적

우리나라는 1999년 12월, 「국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률」이 국회에서 통과됨에 따라 현재 전 세계적으로 국제운송 및 물류, 무역, 금융, 비즈니스의 중심지로 활용되고 있는 자유무역지역(free trade zone)²⁹⁾을 도입할 수 있는 제도적 기반을 마련하였다.

관세자유지역은 국가의 관세선 외측에 위치하여 관세법이 적용되지 않는 제한된 구역으로 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제특구를 의미한다.

〈그림 3-1〉 관세자유지역 운영개념도



29) 자유무역지역은 각 국별로 국가별·지역별 특성 및 설치목적에 따라 지대명칭을 Free Port, Free Zone, Free Port & Zone, Industrial Free Zone, International Zone, Trade Development Zone 등으로 다양하게 사용하고 있음. 현재 국제적으로 자유무역지역(Free Trade Zone)이라는 용어를 관련 유사지역을 대표하는 공통명칭으로 사용하고 있음. 우리나라는 관세자유지역이란 명칭을 사용하고 있기 때문에 본 연구에서는 용어를 관세자유지역으로 사용함.

관세자유지역은 도입국에게는 자국의 경제활성화 및 물류거점화를 도모하는 전략으로 활용되고 있으며, 글로벌 기업에게는 자사의 글로벌 경영전략을 추진하는 지역물류거점으로 활용되고 있다. 특히 최근 국제경제환경 및 물류체계의 급속한 변화에 따라 국제물류거점화를 위한 국가간 경쟁이 치열하게 전개되고 있는 가운데 관세자유지역은 각국의 국제물류거점화를 추진하기 위한 핵심전략으로 평가되고 있다.

세계적인 물류대국인 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등은 경쟁력 있는 물류인프라와 물류시스템을 구축하고 관세자유지역제도를 도입·운영함으로써 경제, 물류, 금융 및 비즈니스 기능을 특화하여 세계적인 물류거점으로 성장한 바 있다. 또한 최근에는 멕시코, 칠레, 콜롬비아 등 남미지역과 아랍에미레이트, 이란, 이집트 등의 중동지역 국가는 물론 중국, 일본, 대만, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등 아시아지역 국가들도 자국 경제 및 외국인투자의 활성화 및 자국 항만의 물류거점화를 도모하기 위해 관세자유지역제도를 앞다투어 도입하고 있다. 이러한 추세에 따라 관세자유지역은 전 세계적으로 800여 지역에서 도입·운영되고 있으며 비 관세자유지역과 차별화된 기능과 경쟁력을 확보하면서 지역경제·물류거점으로 성장하고 있다. 특히 향후 세계 3대 경제권으로 성장할 것으로 기대되는 동북아 지역에서는 최근 급속한 경제성장을 지속하고 있는 중국을 비롯하여 일본, 대만, 홍콩 등이 모두 관세자유지역제도를 도입·운영하고 있어 우리나라는 상대적인 경쟁력 약화 위험에 직면하고 있다.

이에 정부는 우리나라가 향후 동북아경제권의 물류주도권을 확보하여 글로벌 경제시스템 및 국제물류관리체계의 변화를 주도함으로써 동북아의 물류거점으로 성장할 수 있도록 하기위해 관세자유지역특별법을 제정하였다. 이 법은 관세자유지역의 도입목적은 “공항·항만 등을 중심으로 하는 일정지역을 관세자유지역으로 지정·운영하여 국가간의 물류를 원활하게 함으로써 당해 지역을 국제적인 물류중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지하는 것³⁰⁾”이라고 밝힘으로써 관세자유지역을 동북아의 물류거점으로 성장시키고자 하는 의지를 표명하고 있다. 또한 관세자유지역을 “당해 지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법과 부가가치세법·특별소비세법·주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역³¹⁾”으로 정의하고 지정 대상지역³²⁾은 항공법 제2조 제5호의 규정에 의한 공항 및 배후지, 항만법 제2조 제1호의 규정에 의한 항만 및 배후지, 유통단지개

30) 관세자유지역특별법 제1조. “목적”

31) 관세자유지역특별법 제2조. “정의”

32) 관세자유지역특별법 제5조. “지정요건”

발촉진법 제2조 제1호의 규정에 의한 유통단지, 화물유통촉진법 제2조 제7호의 규정에 의한 화물터미널로 규정하고 있어 국제물류체계의 결절점인 항만과 공항 그리고 그 배후지, 유통단지와 화물터미널 등을 국내 법·제도 및 각종 규제로부터 자유로운 경제특구로 개발하여 국제물류사업을 영위하기에 편리한 환경을 조성하는 한편 관련 국내외 기업의 적극적인 투자를 유도하여 우리나라의 주요 항만을 동북아의 물류거점으로 육성하고자 하는 적극적인 의지가 반영된 것이라 할 수 있다.

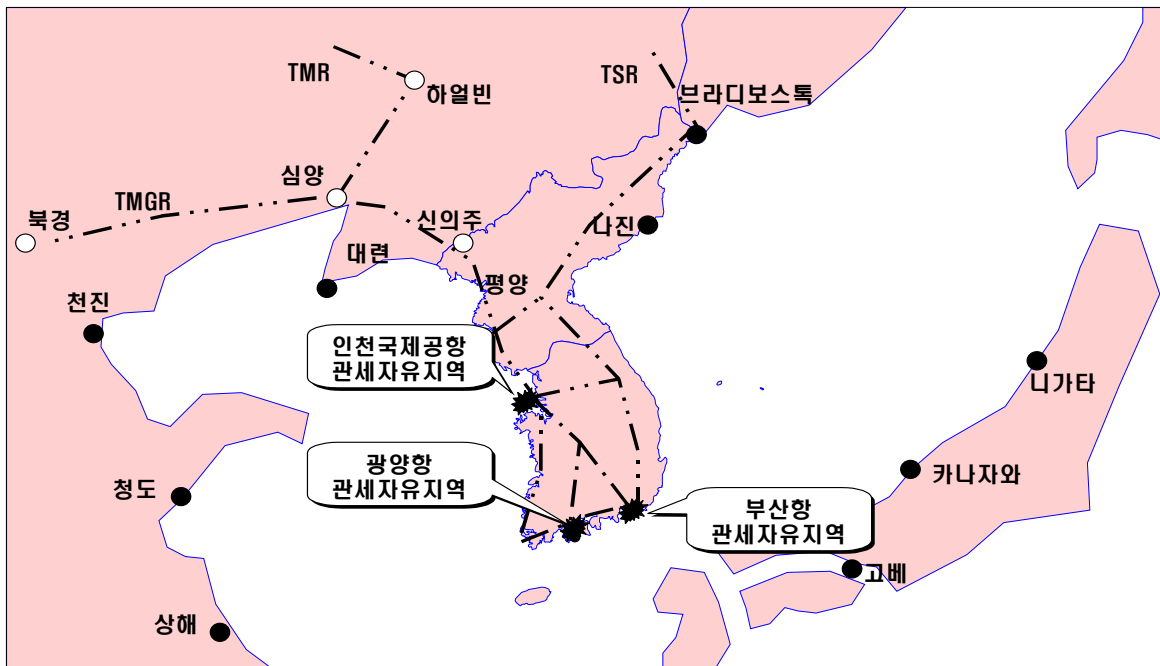
이러한 점은 관세자유지역이 i) 법·제도 측면에서의 경직성을 획기적으로 개선하고 ii) 기업활동의 세계화와 국제물류체계 변화에 대한 적극적인 대응수단으로 활용할 수 있으며, iii) 항만의 종합물류기지화를 통해 우리나라를 동북아의 국제물류거점화 할 수 있는 획기적인 전략적 실천수단이며 iv) 항만과 배후도시·산업의 연계발전수단이라는 점에서 중요한 의미를 가지고 있다고 할 수 있다.

2. 관세자유지역 도입 예정지역 및 추진현황

관세자유지역특별법의 제정과 함께 정부는 관세자유지역의 효율적인 도입과 성공적인 운영을 기하기 위해 소수정예주의에 입각한 관세자유지역 도입정책을 실시하고 있다.

〈그림 3-2〉

관세자유지역 도입지역



이는 국제물류거점화의 잠재력이 높은 3~4개의 공항, 항만을 지정하여 세계 최고 수준의 기반시설과 이용절차를 갖추 수 있도록 집중 육성하여 도입효과를 극대화하려는 목적을 가지고 있는 것이다. 이를 위해 정부는 관세자유지역특별법의 규정에 엄격한 지정요건을 적용함으로써 무분별한 관세자유지역 난립을 방지하고 국제물류거점화를 향한 국가역량의 집중화 및 투자예산의 효율적 배분을 도모하고 있다.

1) 항만 관세자유지역 도입 예정지역

정부는 2001년내에 부산항, 광양항, 인천국제공항을 관세자유지역으로 지정하고 동 지역을 동북아의 물류거점으로 육성할 계획이다. 부산항 관세자유지역은 본지정 지역이 127만 7,443㎡, 예정지역이 89만 7,208㎡규모로 개발될 예정이며 광양항 관세자유지역은 본 지정 지역이 138만 7,500㎡, 예정지역이 100만 7,917.3㎡ 규모로 지정될 예정이다. 한편 인천항은 관세자유지역 지정지역이 확정되지 않은 상태이나 내항과 남항지역을 대상으로 하고 있으며 지정규모는 357.9만㎡(부두 145.7만㎡, 배후지 212.2만㎡)이다(<표 3-1> 참조).

〈표 3-1〉

항만 관세자유지역 도입 계획

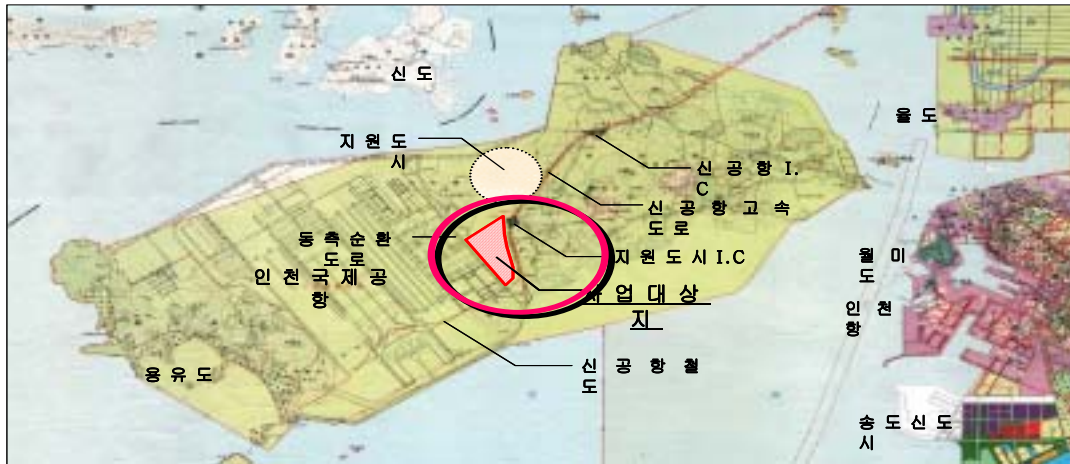
구 분			소 재	토지면적	소유자
부산항	본지정지	신선대터미널	부산시 남구 용당동	999,800m ²	국유지(해양수산부)
		감천 한진터미널	부산시 사하구 구평동	130,026m ²	(주)한진해운
		감천 구제일제당부지	부산시 사하구 구평동	147,617m ²	한국토지공사
		합 계		1,277,443m ²	
	예정지	북항 용당부지	부산시 남구 용당동	127,344m ²	국유지(해양수산부)
		감천 선기조합부지	부산시 사하구 구평동	287,664m ²	대선조선(주)
		감천 대선조선매립지	부산시 사하구 다대동	482,200m ²	대선조선(주), (주)대우
		합 계		897,208m ²	
광양항	본지정지	1단계 부두	광양시 도이동	840,000m ²	국유지(해양수산부)
		2단계 1차부두	광양시 도이동	547,500m ²	국유지(해양수산부)
		합 계		1,387,500m ²	
	예정지	2단계 2차부두	광양시 도이동	533,000m ²	국유지(해양수산부)
		동측 항만관련부지	광양시 도이동	409,000m ²	국유지(해양수산부)
		부두인접도로	광양시 도이동	65,917.3m ²	국유지(해양수산부)
		합 계		1,007,917.3m ²	
인천항	본지정지	내항(1-8부두)	인천시 항동	1,112,000m ²	국유지(해양수산부)
	예정지	4부두 배후지	인천시 항동	706,000m ²	사유지(다수)
		인천남항매립지 등	인천시 송도	1,515,000m ²	국유지(해양수산부)
		삼성 PSA 부두	인천시 송도	246,000m ²	삼성
		합 계		2,467,000m ²	

주 : 인천항 관세자유지역 도입계획은 미확정

2) 공항 관세자유지역 도입 예정지역

공항 관세자유지역은 기존 국제공항 중 김포공항, 부산 김해공항과 새로 개발된 인천국제공항 등이 고려되었으나 인천국제공항 배후지역에 우선 도입하는 것으로 결정되었다. 인천국제공항 관세자유지역은 인천국제공항 우측 유수지 지역에 개발될 예정으로 공항 화물터미널, 연육교 등과 인접해 있어 물류체계의 효율성 강화가 가능하며 인천항과의 연계성이 뛰어나 향후 동북아의 물류거점으로서의 역할을 수행할 수 있을 것으로 전망된다.

〈그림 3-3〉 인천국제공항 관세자유지역 위치



인천국제공항 관세자유지역은 관세자유지역제도 도입에 따라 기능적 특화 및 동북아 국제물류거점화를 통해 2010년에는 420만톤, 2020년에는 736만톤의 국제화물을 유치할 수 있을 것으로 예측되고 있으며 이에 따라 개발 규모는 2010년에 30만평, 2020년에는 60만평으로 개발될 예정이다.

〈표 3-2〉 인천국제공항 관세자유지역 개발모형 및 규모

단위 : 톤

구 분		2010	2015	2020
수요규모	물류시설	131,606	169,052	222,194
	지원시설	27,298	28,422	30,016
	기타(도로, 녹지 등)	178,698	225,574	289,774
	합 계	337,602	423,048	541,984
개발규모		30만평	-	60만평

자료 : 한국해양수산개발원, 인천국제공항 주변지역 연구, 2001. 10

제2절 관세자유지역의 주요 기능, 역할 및 유치업종

1. 관세자유지역의 기능 및 역할

1) 관세자유지역의 도입 기능 및 시설

관세자유지역특별법은 관세자유지역의 기능을 등록사업과 지원사업으로 구분하고 있다(<표 3-3> 참조). 등록사업은 ㉠ 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공(재정경제부장관이 산업자원부장관과 협의하여 정하는 단순가공에 한한다. 이하 같다) ㉡ 물품의 보

수(재정경제부령이 정하는 것에 한한다. 이하 같다) ㉔ 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업의 세 가지로 구분하고 있다³³⁾. 특히 국제물류관련사업은 선박 또는 항공기(선박 또는 항공기의 운영에 필요한 장비를 포함한다)의 수리·정비 및 조립업과 연료·식수·선식·기내식 등 선(기)용품 공급업의 두 가지 업종으로 규정하고 있다³⁴⁾.

〈표 3-3〉 우리나라 관세자유지역의 기능

구 분		법 률	시 행 령
주 기 능	물류사업	물품의 하역·운송·보관·전시·판매 등	
	단순가공사업	재정경제부장관이 산업자원부장관과 협의하여 정하는 단순가공	포장, 상표부착, 품질조사, 선별, 분류, 혼합, 세정, 해체, 절단 및 이와 유사한 작업으로서 제조·가공에 해당하지 않는 작업
	물품보수사업	재정경제부령이 정하는 물품의 보수	
	국제물류관련사업	국제운송주선, 국제선박거래 등 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업	국제운송주선, 국제선박거래, 선박·항공기 운송장비의 수리·정비·조립업과 선식·기내식 공급업 등 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업
지 원 기 능		금융, 통관 등 등록업체의 지원과 관세자유지역의 운영에 필요한 사업	· 금융, 보험, 통관, 세무, 회계, 무역업 · 정보처리, 폐기물수집처리업 · 요식, 숙박, 목욕, 세탁, 이용업 · 항만용역업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 또는 선박관리업

주 : 관세자유지역 특별법을 기초로 KMI 재작성.

한편 지원사업은 금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역의 운영에 필요한 사업으로서 재정경제부령이 정하는 사업(이하 “지원사업”이라 한다)으로 규정하고 있다³⁵⁾. 그 세부 사업은 ㉑ 금융업, 보험업, 통관업, 세무업, 회계업 ㉒ 폐기물 수집·처리업 ㉓ 정보처리업 ㉔ 요식업, 숙박업, 목욕업, 세탁업, 이용업, 부동산 임대업 ㉕ 항만운송사업법시행령 제2조제1호의 규정에 의한 항만용역업(선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 사업을 제외한다), 해운법 제34조의 규정에 의한 해운중개업·해운대리점업·선박대여업 또는 선박관리업 등이다.

33) 관세자유지역특별법 제4조. “관세자유지역의 지정”, 제4호

34) 관세자유지역 특별법 시행령 제2조. “국제물류관련사업”

35) 관세자유지역 특별법 제4조. “관세자유지역의 지정” 제5호.

이러한 기능에 따라 관세자유지역에 유치될 수 있는 시설은 등록사업에 따른 물류시설과 지원사업에 따른 지원시설 그리고 통제시설과 기타시설로 구분할 수 있다(<표 3-4> 참조).

등록사업에 따른 시설로는 물류사업, 단순가공사업, 물품 보수사업, 국제물류 관련사업의 4가지 사업을 영위하기 위한 시설 즉, 항만법 제2조에 규정되어 있는 기본시설과 물류시설(CY, CFS, 창고(보관, 집배송), 복합운송거점시설 등) 등이 포함된다. 지원기능에 따른 도입시설은 관련 사업체의 사무실, 휴게시설, 주차장, 급유시설 그리고 요식, 숙박, 목욕, 세탁 등을 영위할 시설 등이 포함된다. 또한, 기타시설로는 관세자유지역에서의 관리, 출입국, 경비, 행정서비스 등을 담당하는 통제시설 및 관리시설과 컨벤션 지원시설 그리고 녹지, 친수공간, 상하수시설, 오폐수 처리시설 등이 관세자유지역에 입주할 수 있다.

〈표 3-4〉 관세자유지역의 기능에 따른 도입 시설

구 분		도 입 시 설
주 기 능	물 류 사 업	<ul style="list-style-type: none"> • 항만법 제2조에 규정되어 있는 기본시설 • 물류시설: CY, CFS, 창고(보관, 집배송), 복합운송거점시설
	단순가공 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 작업시설, 사무실, 창고(보관, 배송)
	물품 보수사업	<ul style="list-style-type: none"> • 작업시설, 사무실, 창고(보관, 배송)
	국제물류 관련사업	<ul style="list-style-type: none"> • 작업시설, 사무실, 창고(보관, 배송)
지 원 기 능		<ul style="list-style-type: none"> • 지원시설 : 주유소, 주차장, 휴게시설, 입주업체 사무실, 관련건물 <ul style="list-style-type: none"> - CIQ, 금융, 보험, 통관, 세무, 회계, 무역업 - 정보처리, 폐기물 수집·처리업 - 요식, 숙박, 목욕, 세탁, 이용업
통제·관리 기능		<ul style="list-style-type: none"> • 통제시설 : 정문, 울타리, 경비초소 등 • 기관 : 관리권자 사무실, 세관, 출입국관리소, 행정서비스기관 등
기 타		<ul style="list-style-type: none"> • 유통·컨벤션 기능 : 도매시설, 국제회의장, 전시장 • 녹지·친수공간, 도로·전력·상하수도·오폐수처리시설 등

주 : 관세자유지역 특별법을 기초로 KMI 재작성.

2) 관세자유지역의 역할

① 관세자유지역의 물류체계 분석

관세자유지역은 관세자유지역특별법에서 규정하고 있는 바와 같이 국가간의 물류를 원활하게 하는 역할을 수행한다. 관세자유지역은 관세법이 적용되지 않는 제한된 구역으로 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제특구이기 때문에 기존의 항만(공항)에서 수행하던 물류체계는 기능 측면에서 보다 전문적으로, 경영활동 측면에서는 보다 다양하고 편리

한 체계로 변화하게 된다.

관세자유지역 도입에 따른 항만(공항)의 물류체계는 기본적으로 수출, 수입, 재수출, 환적의 4가지 기본 기능을 수행하며 이에 따라 10가지 물류유형과 14가지의 물류흐름이 발생될 것으로 전망된다.

첫째, 수입은 「직반출」, 「CY(창고) 경유 후 수입」, 「부가물류서비스 후 수입」 등의 세 가지 물류흐름이 발생될 것으로 전망된다. 「부가물류서비스 후 수입」의 경우 주로 국내시장을 목표로 하는 글로벌기업과 해외 부품조달 국내기업의 국내 수입(반입)에 이용될 것으로 보인다. 이러한 기능은 관세자유지역의 도입에 따라 새롭게 창출되는 서비스의 유형으로 부가가치창출 및 글로벌기업의 국내시장진입 확대를 유도할 수 있는 기능이라 할 수 있다.

둘째, 수출의 경우 「직수출」, 「창고(CY/CFS) 경유 수출」, 「부가물류서비스 후 수출」, 「보관 및 부가물류서비스 후 수출」 등의 네 가지 유형이 발생될 것으로 보인다. 이 중 「부가물류서비스 후 수출」의 경우, 우리나라 기업이 국내외 부품을 관세자유지역 내에서 조달 받아 가공·조립 등 부가가치물류 서비스를 받고 수출하는 것으로 중계무역, 재수출의 활성화에 큰 영향을 미치게 될 것으로 보인다.

셋째, 환적은 경우, 「일반 환적(반입→보관→선적)」, 「부가물류서비스 후 환적」, 「부가가치물류서비스 후 CY/CFS 또는 창고에 보관 후 환적」 등 세 가지 유형이 발생될 수 있을 것으로 보인다. 「부가물류서비스 후 환적」은 라벨링, 재포장 등 단순 물류서비스를 받는 경우이며, 창고(CY/CFS) 보관 후 환적되는 경우는 글로벌기업이 부가물류서비스를 통해 완제품화하여 동북아경제권 내 수요발생 시점에 맞추어 해당 지역으로 즉시 반출하는 유형으로 물류거점의 전형적인 역할이다. 이러한 기능은 관세자유지역의 도입에 따라 새롭게 발생되는 물류체계의 유형으로 관세자유지역의 부가가치 창출을 담당하는 중요한 기능이라 할 수 있다.

넷째, 재수출은 기술적 특화 분야에서 발생될 수 있는 물류흐름으로 국내에 반입되어 국내 가공·조립, 제조 등을 실시한 후 관세자유지역으로 다시 반입되어 선적되는 물류흐름이다. 이러한 경우는 국내에 글로벌 생산기지가 위치하고 있는 경우, 고도의 국내부품을 이용하여 가공·조립, 생산하는 경우에 이용될 수 있는 것으로 관세자유지역에서 허용되지 않는 기능(제조, 생산 등)이 존재함에 따라 발생될 수 있는 물류흐름이라 할 수 있다.

이러한 물류체계를 종합적으로 살펴보면 다음 <표 3-5>와 같이 정리할 수 있는데, 이 그림은 화물의 흐름을 기준으로 작성된 것으로 지원기능 및 기타기능은 제외한 것이다.

〈표 3-5〉 관세자유지역의 기능에 따른 물류흐름 분석

물 류 유 형		물 류 흐 름
수입	• 직반출	① 하역→통관→게이트
	• CY/CFS(창고)경유	② 하역→CY/CFS(창고)→통관→게이트
	• 부가물류서비스후 수입	③ 하역→CY/CFS(창고)→부가물류서비스→통관→게이트→수입 ↑국내 부품, 재료(포장, 보수 등)
수출	• 직수출	④ 통관→게이트→선적
	• 창고(CY) 경유 수출	⑤ 통관→게이트→창고(CY/CFS)→선적
	• 부가물류서비스 후 수출	⑥ 통관→게이트→부가물류서비스→(CY/CFS)→선적 ↑부품수입, 창고보관 및 국내 부품
		⑦ 통관→게이트→창고→부가물류서비스→(CY/CFS)→선적 ↑부품수입, 창고보관 및 국내 부품
환적	• CY 장치 후 환적	⑧ 하역→CY/CFS→선적
	• 창고(CY/CFS) 보관후 환적	⑨ 하역→CY/CFS→창고→(CY/CFS)→선적
	• 부가물류서비스 후 환적	⑩ 하역→CY/CFS→창고→부가물류서비스→(CY/CFS)→선적 ↑부품수입, 창고보관 및 국내 부품
		⑪ 하역→CY/CFS→부가물류서비스→(CY/CFS)→선적 ↑부품수입, 창고보관 및 국내 부품
		⑫ 하역→CY/CFS→부가물류서비스→(CY/CFS)→선적
재수출	• 수입(반입)→부가물류서비스→재수출	⑬ 하역→(CY/CFS)→수입→부가물류서비스→반입→창고(CY/CFS)→선적
		⑭ 하역→(CY/CFS)→수입→부가물류서비스→반입→선적 ↑단순 부가물류서비스

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성.

② 관세자유지역의 역할과 성공의 조건

관세자유지역의 기능과 이에 따른 물류체계를 분석한 결과 관세자유지역은 우리나라 항만(공항)의 물류체계를 개선하고 물류기능의 다각화·전문화를 촉진하는 역할을 수행하게 될 것으로 보인다.

첫째, 관세자유지역은 항만(공항)에 기존에 이루어지지 않았던 새로운 물류흐름을 발생시켜 물류기능을 확대·강화하는 역할을 담당한다. 즉, 관세자유지역은 항만(공항)의 기존 기

능을 모두 유지하면서 다각적인 부가가치물류 기능을 항만(공항) 및 배후단지에 도입함으로써 기존에 항만과 배후물류단지에서 각각 발생되었던 물류흐름³⁶⁾을 통합하고 이를 통해 부가가치 창출 효과를 극대화시키는 역할을 수행할 수 있다.

둘째, 관세자유지역은 부가가치물류기능을 강화함으로써 글로벌기업의 SCM기반 글로벌물류관리체계를 지원할 수 있는 전문물류 기능의 도입과 발전을 도모하는 역할을 담당한다. 그간 우리나라의 항만(공항)은 수출입 중심의 물류기능을 수행하여 물류서비스 기능은 수출입지원, 보관, 관세행정지원 등 단순한 수준에 머물러 있었다. 그러나 관세자유지역의 도입에 따라 보다 다각적이고 전문화된 서비스 기능이 요구됨에 따라 이를 지원할 수 있는 글로벌 물류기업의 입주와 국내 물류기업의 전문물류기능 확보가 빠르게 이루어질 것으로 보인다. 이에 따라 우리나라의 항만(공항)은 지금까지와는 달리 다각적이고 전문화된 물류서비스를 제공할 수 있는 고도화된 서비스제공 능력을 확보하게 될 것으로 보인다.

셋째, 관세자유지역은 금융, 보험, 컨설팅, 컨벤션 등 항만(공항)의 물류체계를 지원하는 기능을 강화하여 항만(공항)을 국제비즈니스 거점으로 성장시킬 수 있는 역할을 수행한다. 그간 항만(공항)은 국제 비즈니스 거점으로서의 역할을 수행하지 못해 왔는데 그 가장 중요한 원인은 항만(공항)이 관세선으로 분리되어 있어 전시, 판매, 컨벤션, 금융 및 보험 기능 등이 이루어지지 못했으며 관련 전문인력의 출입이 엄격하게 통제되었기 때문이다. 그러나 관세자유지역의 도입에 따라 전시, 판매, 컨벤션 산업과 수출입 지원산업이 관세자유지역 내에서 이루어질 수 있어 이러한 비즈니스 산업이 통합적으로 이루어질 수 있는 여건이 갖추어진다.

그러나 관세자유지역이 이러한 역할을 수행하기 위해서는 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 충분한 배후공간이 요구되며 이를 효율적으로 지원할 수 있는 고도화된 물류기능이 요구된다. 이러한 배후공간과 물류기능이 부족할 경우 관세자유지역은 충분한 기능을 수행할 수 없으며 그 만큼의 부가가치 창출이 어렵게 된다. 이러한 측면에서 광양항과 인천국제공항은 충분한 배후물류단지를 보유하고 있어 항만(공항)과 배후물류단지를 연계함으로써 관세자유지역 도입에 따른 부가가치창출이 효율적으로 발생될 수 있을 것으로 보이나 부산항, 인천항의 경우 배후물류단지의 부족에 따라 부가가치 창출에 제약요건이 많이 발생될 것으로 보인다.

36) 기존에는 두 지역의 물류체계가 관세선으로 분리되어 있어 통합적 운영이 어려웠음. 네덜란드, 홍콩, 싱가포르 등 주요 물류거점들은 관세자유지역제도의 도입을 통해 항만(공항) 및 배후단지 지역에서 발생하는 물류흐름을 통합시킴으로써 효율적인 물류체계 구축과 이를 통한 부가가치 창출효과를 극대화시킨바 있음

2. 관세자유지역의 유치업종 분석

1) 우리나라와 세계 주요 관세자유지역의 기능 비교

세계 주요 관세자유지역들은 세계경제환경의 변화와 이에 따른 글로벌기업의 거점물류체계화 추세에 맞추어 글로벌기업의 글로벌 경영전략에 대응하는 고도의 국제물류관리체계 수용능력, 글로벌기업이 활용할 수 있는 충분한 물류시설과 효율적인 물류체계, 국제복합운송체계 구축, 자유로운 경제환경조성을 위한 법·제도적 개선 등을 통한 경쟁력 강화를 도모하고 있다. 이에 따라 항만 및 배후지의 시설과 기능은 그 항만의 경쟁력을 결정하는 가장 중요한 요소가 되고 있다.

싱가포르, 홍콩 등 세계 주요 물류거점들은 물류·유통시설 및 지원시설, 첨단산업기지, 국제교류 및 비즈니스, 도시기능 등을 포함하고 있으며 이러한 기능들은 상호간의 시너지효과를 통해 항만 기능의 다양화, 고도화를 촉진시키고 있다. 세계 주요 물류단지들은 다음 <표 3-6>에서 나타나 있는 바와 같이 물류·유통기능, 생산 및 가공·조립 기능, 국제교류 및 비즈니스 기능, 도시 기능 등을 복합적으로 갖추고 있으며 이러한 기능들이 유기적으로 연계함으로서 국제 비즈니스거점으로서의 역할을 수행하고 있다.

우리나라 관세자유지역의 주요기능은 관세자유지역특별법에 의거 물류사업, 단순가공사업, 물품 보수사업, 국제물류 관련사업으로 구분할 수 있는데 이는 국제물류 측면에서의 경쟁력을 확보하는데 필요한 대부분의 기능을 보유하고 있는 것이라 판단할 수 있다. 즉, 우리나라 관세자유지역은 국제물류 관리 측면에서 세계 주요 관세자유지역의 기능에 뒤떨어지지 않는 기능을 보유할 수 있도록 규정하고 있는 것이다. 그러나 세계 주요 관세자유지역이 제조, 조립, 가공 등의 기능을 포함하여 국제물류서비스와 생산·조립서비스를 통합하여 제공함으로서 글로벌기업의 생산·물류거점으로 육성하고 있는 추세와는 달리 우리나라의 관세자유지역은 제조기능을 허용하지 않고 있다.

이에 따라 우리나라 관세자유지역은 글로벌기업의 생산거점으로서의 기능을 수행하기 어려울 것으로 보이며 이에 따라 생산-국제물류를 연계하는 국제물류거점으로서의 역할을 수행하는 데는 제한이 있을 것으로 판단된다.

<표 3-6> 세계 주요 물류거점의 기능 및 시설

구 분	주요 기능	주요 시설	부수시설, 기타
물류유통 기능	물류·유통시설	트럭·철도·항만터미널	트럭터미널, 철도주차장, 부두시설
		CY(CFS), 창고단지	냉동창고, 자동창고, 야적장, 등
		도매단지	상품전시, 판매
		공동배송센터	집하장, 분류센터, 트럭회사
		유통센터	선별, 검량, 상표부착, 포장
		국제물류센터	비관세물류촉진지역
	물류·유통지원 시설	정보·통신시설	통신회사, 정보회사
		전시장	상품전시장
		회의장, 연구소, 연수소	회의장, 물류·유통 연구소, 연수원
		관련회사 사무실	물류·유통관련 회사, 무역회사
		선박, 자동차, 장비, '컨'수리·정비시설	정비공장, 부품회사, 수리소
		휴게소, 급식시설, 주유소	
물류유통 기능	물류·유통지원 시설	위락시설, 쇼핑센터	이미용실, 오락실, 세탁소, 음식점 등
		포장기기, 팔레트, POS, 물류설비	포장, 하역, 정보, 물류설비업체 등
		검수, 검정, 통관, 보험, 금융, 행정서비스	검수·검정, 세관, 보험, 은행, 검역, 해양청
생산기능	첨단 산업기지	선용품, 기자재, 기타 항만부대서비스	선용품, 예부선, 급수, 급유, 청소, 선식
		첨단산업업종유치 연구소, 연수기관	전자, 통신, 신소재, 정밀화학, 항공 첨단산업업종의 연구 및 연수
국제교류 기능	공단과 연계	가공, 조립, 개발	부품, 원재료, 상품의 가공조립공장
	국제업무, 금융	국제금융, 무역, 마케팅센터	국제외환·증권시장, 은행, 무역회사 등
	국제교류, 교환	국제컨벤션센터, 상품전시장, 국제문화센터	국제전시장, 국제회의장, 이벤트홀, 국제협력센터
	국제관광	마리나, 테마파크, 해상스포츠	수상호텔, 수족관, 해양공원, 요트장
도시기능	도시시설	국제정보	정보센터, 위성지구국, 통신망
		주거단지	근린생활시설, 아파트, 휴양시설
		공원, 녹지, 광장, 도로	쾌적한 환경조성
		스포츠, 레저시설	운동장, 테니스장,
		의료, 교육, 문화시설	교육시설, 음악당, 병원, 극장
		상업, 업무시설	쇼핑센터, 백화점, 유흥음식점, 호텔, 여행사, 일반회사
도시기능	도시시설	주차장	주차빌딩, 주차시설

우리나라 관세자유지역과 세계 주요 관세자유지역의 기능을 비교해보면 다음과 같은 결과를 얻을 수 있다.

첫째, 국제물류 측면에서는 유사한 기능과 시설을 갖추고 있다.

둘째, 생산기능 측면에서는 해외 주요 관세자유지역이 생산, 조립 등 전 산업 기능을 보유하고 있으나 우리나라 관세자유지역은 단순 조립·가공산업으로 한정하고 있다.

셋째, 국제교류기능 측면에서는 대부분 유사한 기능을 갖추고 있으나 우리나라 관세자유지역특별법은 관광기능을 배제하고 있어 컨벤션 및 국제 비즈니스 산업의 활성화를 도모하는데 한계가 있을 것으로 보인다.

넷째, 도시기능 측면에서는 세계 주요 관세자유지역들이 지역 내에 국제 비즈니스 단지를 조성하고 도시기능 및 관광기능을 접목하고 있는데 반해 우리나라 관세자유지역특별법은 도시기능 및 관광기능을 배제하고 있기 때문에 이에 대해서는 상대적으로 경쟁력을 갖출 수 없을 것으로 보인다.

이러한 차이점 중 가장 중요한 기능적 문제는 국제물류기능과 생산기능의 효율적 연계가 어렵다는 점이다. 특히 생산기능을 제한적으로 허용하고 있어 최근 글로벌기업의 투자가 「물류거점화 형성을 통한 네트워크 구축」이라는 형태로 변화되면서 국제물류관리 기능과 생산·조립·가공 등의 기능을 통합화하고 있는 추세를 감안할 때 글로벌기업의 전략적 Needs를 모두 수용하기 어려우며 이들 기업의 투자를 유치하는데 제약요소가 될 것으로 보인다.

〈표 3-7〉 세계 주요 관세자유지역과 우리나라 관세자유지역의 기능 및 시설 비교

구 분		세계 주요 관세자유지역	우리나라 관세자유지역	차 이
국제물류기능	물류시설	○	○	
	물류지원시설	○	○	
생산기능	산업기지	○	-	단순 조립산업으로 생산, 조립기능 제한
국제교류기능	국제업무	○	○	
	국제비즈니스	○	○	
	국제관광	○	-	관광기능 배제
	국제정보	○	○	
문화, 레저기능	주거·레저	○	-	도시기능 배제
	사업단지	○	-	

자료 : KMI

2) 관세자유지역의 주요 유치기능 업종

① 관세자유지역 유치기능 업종

우리나라 관세자유지역 특별법에서 규정하고 있는 입주업체³⁷⁾는 물류사업자(물품의 하역,

37) 관세자유지역특별법 제2조 제4호(가·다목) 및 제5호, 관세자유지역특별법 시행령 제2조 제1호 및 제2호 참조

운송, 보관, 전시, 판매 또는 가공업체), 물류보수업체, 국제물류관련사업체(국제운송주선, 국제선박거래 기타 시행령이 정하는 국제물류 관련사업체), 지원업체(금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집과 처리업체 등), 선(기)용품 공급업체(선박 또는 항공기의 수리, 정비 및 조립업, 연료, 식수, 선식, 기내식 등) 등이다.

관세자유지역 입주업체는 하역, 운송, 부가가치물류업체, 화주, 지원업체 등으로 구분되어 있으나 이 중 관세자유지역 활성화의 요건이 되는 입주업체는 글로벌 해운·물류기업과 글로벌기업이라 할 수 있다. 관세자유지역이 동북아의 물류거점으로 성장하기 위해서는 글로벌기업의 투자와 이들 업체를 지원하는 전문물류업체의 활성화가 반드시 요구되기 때문이다. 그러나 위에서 살펴 본 바와 같이 우리나라의 관세자유지역은 국제물류기능에 초점을 맞추고 있으며 제한된 범위 내에서의 단순가공만을 허용³⁸⁾하고 있어 글로벌기업의 투자를 유치하는데 한계가 발생된다. 즉, 가공·조립기능의 제한에 따라 가공·조립과 국제물류기능을 함께 추구하는 글로벌기업은 입주가 불가능하며 오직 국제물류 기능만을 추구하는 기업만이 입주가 가능하다.

이러한 기능적 제한은 최근 국제 경제 및 물류관리체계의 변화를 수용하지 못하는 것으로 글로벌기업의 투자유치 확대, 관세자유지역의 활성화를 저해하는 요소이다. 즉, 최근 글로벌기업의 국제물류관리체계는 SCM체계에 기반을 둔 거점물류 네트워크체계로 이루어져 생산·물류 체계의 일원화·시스템화를 도모하고 있으며 소비지 중심의 조립, 물류체계를 통해 원가의 절감과 물류체계의 합리화를 꾀하고 있다. 따라서 글로벌기업의 물류센터는 국제물류기능 뿐만 아니라 가공·조립기능이 필수적이라 할 수 있다.

② 가공·조립기능 도입에 따른 관세자유지역 유치가능 업종 변경

관세자유지역은 부가가치 물류기능을 확대하는 경우 현재 입주가능 업체의 범위를 상당히 확대할 수 있을 것으로 보인다.

〈표 3-8〉 우리나라 관세자유지역의 유치가능 업종 및 관련 기업분야 검토

38) 관세자유지역특별법 시행령은 단순가공을 포장, 상표부착, 품질조사, 선별, 분류, 혼합, 세정, 해체, 절단 및 이와 유사한 작업으로서 제조·가공에 해당하지 않는 작업으로 규정

구 분		내 용
하 역	개 념	• 항공, 육상, 항만 내에서 화물을 운송장비에 적재 및 하역하는 산업활동으로서 산업분류상 화물 취급업(산업 분류번호 631)에 해당
	내 용	• 항공, 항만 하역업체
운 송	개 념	• 항공, 육상, 해상화물을 운송하는 산업활동으로서 산업분류상 운송업(산업분류 번호 601, 603, 611, 621, 622)에 해당
	내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 항공운송업 : 주요 항공사의 화물영업부서 및 항공화물 특송업체 • 해상운송업 : 국내외 선사 • 육상운송업 : 관세자유지역과 항공화물터미널간, 관세 자유지역과 항만간, 관세 자유지역과 내륙 화주문전간 운송을 담당하는 국내외 운송업체 • 운송장비임대업체 : 운송장비 임대업체(산업분류번호 7112) 및 세계 주요 컨테이너리스업체
보 관	개 념	• 타인 또는 다른 업체의 부품, 원료, 반제품, 완성품 등 각종 물품의 보관설비를 갖추어 운영하는 산업활동으로서 산업 분류상 창고업(산업 분류번호 632)이나 컨테이너장치장
	내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 전문물류업체 : 글로벌 창고 네트워크 형성업체 • 운송 및 하역업체 : 항공, 해운 운송 및 하역업체 • 입주업체 : 가공조립, 부가가치물류서비스 제공업체 • 입주화주 • 글로벌 물류기업 • 글로벌기업
부가가치 물류(단순)	개 념	• 단순 부가가치물류서비스업
	내 용	• 단순부가가치 물류업체 : 포장, 상표부착 등 부가물류서비스 업체
부가가치 물류(복합)	개 념	• 글로벌 네트워크 개념으로 관세자유지역을 이용하는 글로벌 기업
	내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 글로벌 물류기업 : 한국에 물류거점을 유치하고자 하는 기업 <ul style="list-style-type: none"> - 국제포워더, 특송업체, 제3자물류업체 • 글로벌기업 : 한국에 물류거점을 유치하고자 하는 기업
비즈니스	개 념	• 국제 비즈니스 기업
	내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 무역업 • 컨벤션업 • 전시/ 판매업
지원업체	개 념	• 물류, 비즈니스 지원 기업
	내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 금융업체 : 은행, 보험, 신용업체 • 기타 : 요식업, 청소, 경비업 등

가공·조립기능 도입에 따른 관세자유지역 입주가능 기업은 하역, 운송, 보관, 단순 부가가치물류 및 지원업체 등 기본적 물류분야에 해당되는 기업은 기존 입주가능 업체의 범위와 동일하다. 그러나 복합 부가가치물류 분야에 대한 입주가능업체의 종류와 범위는 크게 변화한다.

글로벌 해운·물류기업의 경우 운송, 보관 등 기본적 기능만을 수행하는 업체만이 입주가능했으나 가공·조립기능의 도입이 이루어지는 경우 입주가능업체는 글로벌기업의 제3자 물류업체로서 조달, 가공·조립, 물류관리, 보관 등 전 물류관리체계를 지원할 수 있는 업종으로 그 범위가 크게 확대된다.

한편 글로벌기업의 경우 가공·조립기능 도입에 따라 관세자유지역을 글로벌 물류거점으로 활용할 수 있는 요건이 갖추어지기 때문에 우리나라와 동북아 시장 진출을 목적으로 하는 글로벌기업(제조, 중화학공업 등은 제외)은 대부분 투자가능 기업으로 분류할 수 있다.

〈표 3-9〉 가공·조립기능 유치에 따른 유치기업의 변화

구 분	현행 입주가능업체	가공·조립기능 추가에 따른 입주 가능업체
하 역	<ul style="list-style-type: none"> • 화물취급업 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일
운 송	<ul style="list-style-type: none"> • 항공, 항만 하역업체 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일
운 송	<ul style="list-style-type: none"> • 운송업(항공운송업, 해상운송업, 육상운송업, 운송장비임대업) 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일
보 관	<ul style="list-style-type: none"> • 운송 및 하역업체 • 글로벌기업(보관기능 위주) 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일
부가가치 물류(단순)	<ul style="list-style-type: none"> • 단순부가가치 물류업체: 포장, 상표부착 등 부가물류서비스 업체 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일
부가가치 물류(복합)	<ul style="list-style-type: none"> • 글로벌 물류기업: 운송, 보관기능만을 필요로 하는 업체 • 글로벌기업: <ul style="list-style-type: none"> - 운송, 보관기능만을 필요로 하는 업체(완성품 수입업체) - 한국시장만을 도모하는 업체 	<ul style="list-style-type: none"> • 글로벌 물류기업(전문물류업체) <ul style="list-style-type: none"> - 가공·조립 지원업체 - 전문물류업체는 전 업체가 가능 • 글로벌기업(생산, 물류거점 유치가능) <ul style="list-style-type: none"> - 가공·조립, 물류지원 기능 필요한 업체(글로벌기업 대부분 해당) - 동북아경제권을 도모하는 업체
비즈니스	<ul style="list-style-type: none"> • 무역업 • 컨벤션업 • 전시/ 판매업 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일 <ul style="list-style-type: none"> - 단, 가공·조립기능 도입에 따라 전시·판매 업체의 이용횟수 증가
지원업체	<ul style="list-style-type: none"> • 금융업체: 은행, 보험, 신용업체 • 기타: 요식업, 청소, 경비업 등 	<ul style="list-style-type: none"> • 동일



제3절 국내 외국인투자기업 대상 설문조사

1. 설문조사 개요

1) 설문조사의 목적

설문조사의 목적은 국내에 투자하고 있는 외국인기업을 대상으로 우리나라 외국인투자 제도에 대한 평가와 관세자유지역에 대한 인지도를 조사함으로써 관세자유지역 외국인투자 촉진전략을 수립하는데 있다.

2) 설문조사의 대상 및 회수율

설문조사는 외국인투자기업 55개사를 대상으로 실시하였으며 관세자유지역의 특징을 고려하여 자유무역지역, 외국인투자지역, 국가 및 지방 산업단지, 일반지역에 투자하고 있는 기업을 대상으로 하였다. 또한 업종별로는 제조업체, 물류업체 및 대리점업체 등을 대상으로 함으로써 관련 산업에 투자하고 있는 기업의 의사를 공정하게 반영하고자 계획하였다.

설문조사는 설문응답자 특성분석, 한국의 투자환경, 관세자유지역 관련사항 등 3개 부문으로 구성되어 있으며 총 문항수는 18개 문항이었다. 그 결과 총 설문배포 55매 중 22매가 회수되어 회수율은 40%를 나타내었다.

〈표 3-10〉 설문조사 대상 주체 및 설문조사

구 분	설문배포(매)	설문회수(매)	회수율(%)
국가공단 입주외국인기업	13	5	38.46
외국인투자지역 입주외국인기업	6	2	33.33
자유무역지역 입주외국인기업	17	10	58.82
일반지역 외국인기업	19	5	26.32
합 계	55	22	40.00

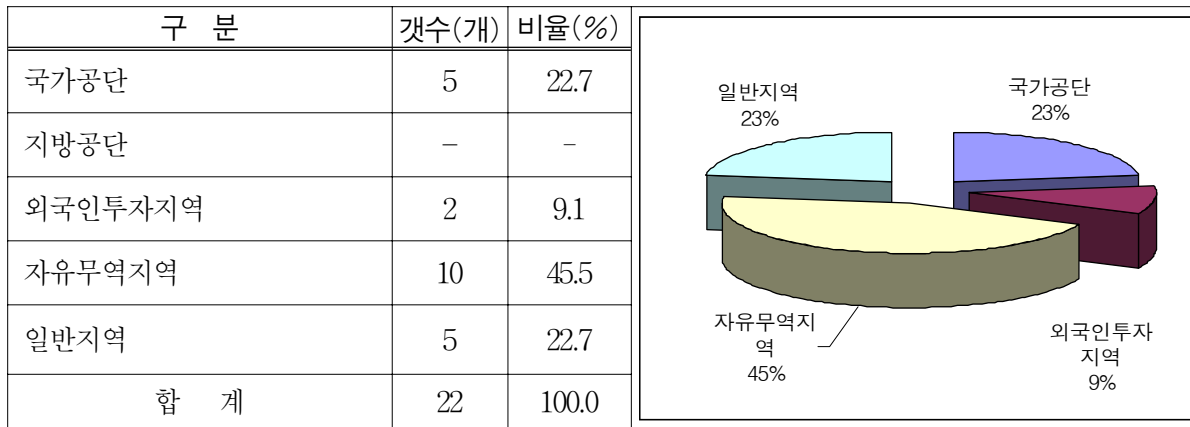
주 : 기타는 해양수산부, 한국해양수산개발원 및 기타 전문가

2. 설문조사 결과분석

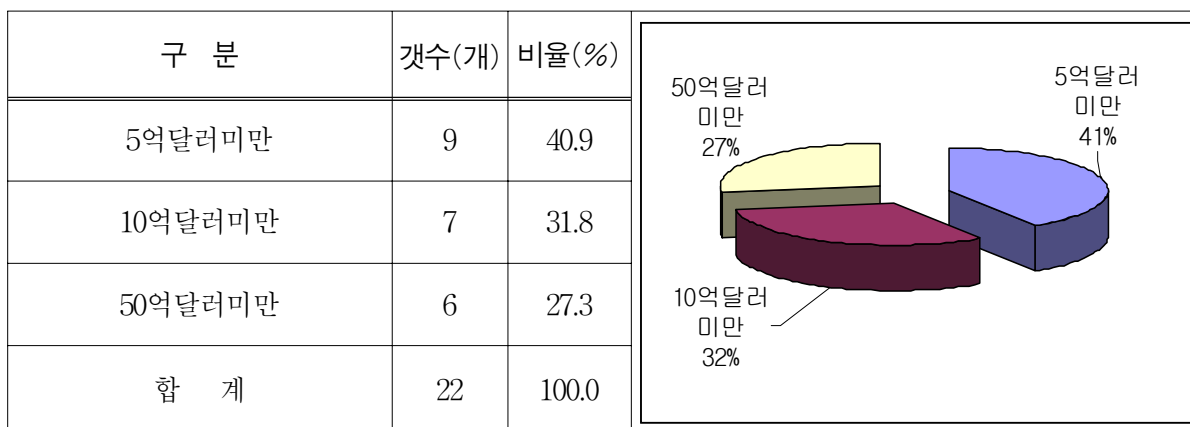
1) 설문 응답자의 특성분석

설문 응답은 자유무역지역 입주업체가 45.5%, 국가공단 및 일반지역 입주업체가 각각 22.7%로 가장 높은 비중을 나타내었다. 업종별로는 제조기업이 17개 업체, 물류기업이 5개 업체 그리고 기타기업이 1개 업체인 것으로 나타났다. 한편 설문 응답 외국인투자기업의 투자규모는 5억달러 미만이 27%, 5억달러 이상 10억달러 미만이 31.8% 그리고 10억달러 이상 50억달러 미만이 27.3%를 차지하고 있는 것으로 나타났으며 투자 년수는 4~5년, 5~7년차 기업이 총 기업의 72.8%, 1~3년, 7년 이상 기업이 각각 13.6%를 차지하였다. 이에 따라 설문응답자는 각 외국인투자자의 투자 위치, 투자규모, 년수 및 업종 측면에서 우리나라의 투자환경을 대변할 수 있는 특징을 가지고 있는 것으로 볼 수 있다.

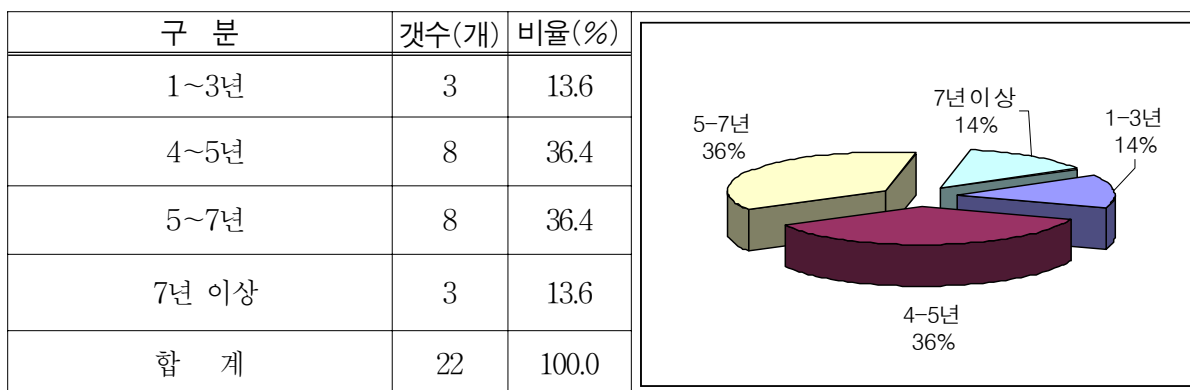
〈표 3-11〉 설문응답 주체의 특성



〈표 3-12〉 설문응답주체의 투자규모



〈표 3-13〉 설문응답 주체의 투자 년수



2) 한국의 투자환경

(1) 한국의 외국인투자 환경

설문 응답자들은 한국의 투자환경에 대해 최적 수준의 투자환경을 100점으로 볼 때 41~60점으로 평가한 그룹이 18.2%, 61~80점으로 평가한 그룹이 54.5% 그리고 81~90이라고 평가한 그룹이 27.3% 수준을 보여 대체로 61~80점 수준이라고 평가하였다. 이는 1998년 한국해양수산개발원과 관세청이 외국인투자자에 대해 조사했던 설문조사³⁹⁾시 우리나라의 투자환경 수준을 60점 이하(총 설문 응답자의 69%)로 평가했던 것에 비해 평가수준이 향상된 것이라 할 수 있다. 그러나 설문 응답자의 51%가 자유무역지역 등 다양한 인센티브 혜택을 부여받고 있는 지역에 위치하고 있음을 감안 할 때 우리나라의 전반적인 투자환경이 크게 향상된 것으로 판단하는 것은 어려운 것으로 보인다.

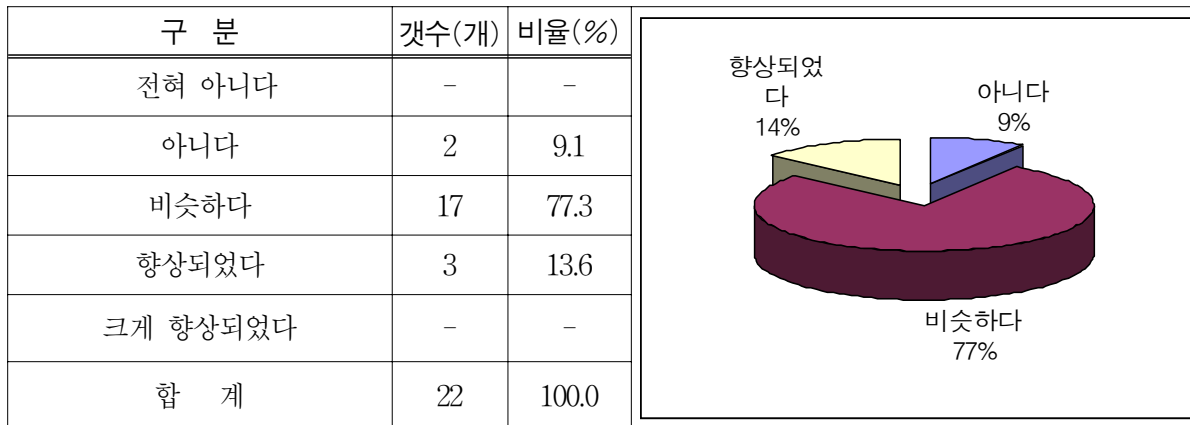
〈표 3-14〉 한국의 투자환경 평가 : 100점 만점 평가

구 분	갯수(개)	비율(%)	
40점 이하	-	-	
41-60점	4	18.2	
61-80점	12	54.5	
81-90점	6	27.3	
합 계	22	100.0	

한편 설문 응답자들은 한국 투자환경의 향상여부에 대한 평가에서 3~5년 전보다 향상되었다는 응답이 13.6%, 비슷하다라는 응답이 77.3% 그리고 아니다라는 응답이 9.1%를 차지하였다(〈표 3-15〉 참조). 이러한 결과는 그간 외국인투자촉진법 제정 등 다양한 외국인투자 환경 개선 정책에도 불구하고 대부분의 외국인투자업체들은 우리나라의 투자환경이 큰 변화가 없다고 인식하고 있는 것으로 해석할 수 있다.

〈표 3-15〉 한국의 투자환경 평가 : 3~5년 전과의 비교

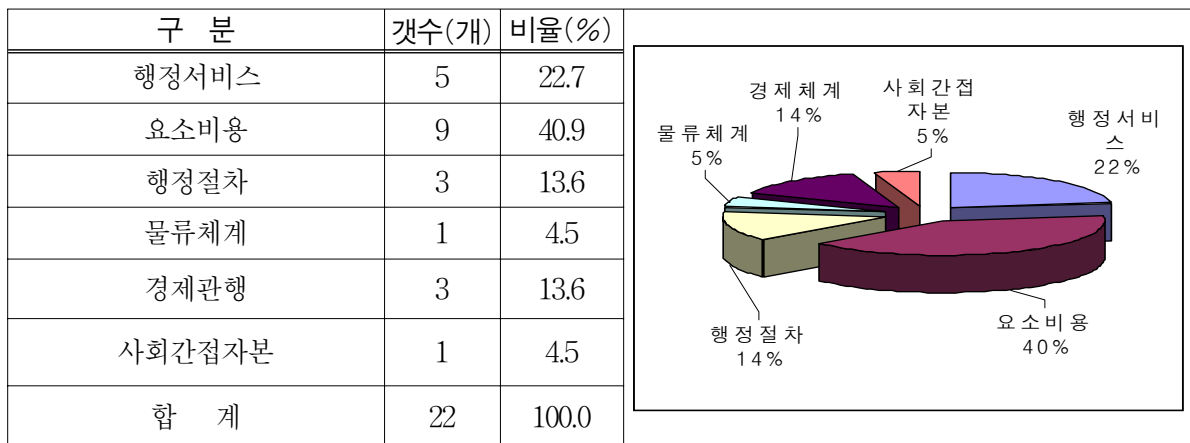
39) 한국해양수산개발원, 우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입 연구, 1998. 12.



(2) 한국 외국인투자환경의 문제점

외국인투자업체들은 우리나라의 투자환경의 문제점으로 높은 요소비용(40.9%), 행정서비스체계의 미비(22.7%), 행정절차의 비효율성(13.6%), 경제관행(13.6%) 등을 지적하였다(<표 3-16> 참조).

<표 3-16> 한국 투자환경의 문제점



이러한 결과는 오랜 동안 우리나라 외국인투자정책의 문제점으로 지적되어 온 것이며 1998년 한국해양수산개발원, 관세청 공동 설문조사⁴⁰⁾의 결과와 동일하다. 1998년 설문조사에서 나타난 우리나라 투자환경의 문제점은 높은 요소비용(25%), 행정서비스 미흡(23%)이 가장 높은 비중을 차지했었는데 이는 외국인투자업체들이 인식하고 있는 문제점들이 아직 개선되지 못하고 있음을 의미하는 것이라 볼 수 있다.

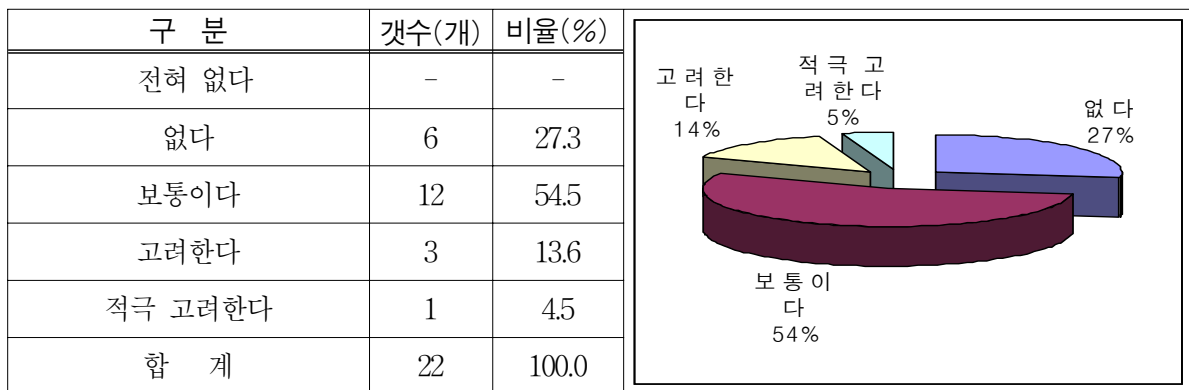
40) 한국해양수산개발원, 우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입 연구, 1998. 12.

(3) 신규투자 및 추가투자 의향

설문 응답자의 대 한국 신규투자 및 추가투자에 대한 의견은 “고려하고 있다”라는 응답이 18.2%, “보통이다”라는 응답이 54.5%, 그리고 “고려하고 있지 않다”라는 응답이 27.3%인 것으로 나타나 전체적으로는 신규투자나 추가투자에 대한 계획이 미비한 가운데 관망층이 대부분을 차지하고 있는 것으로 분석되었다(<표 3-17> 참조).

이러한 결과 역시 1998년 한국해양수산개발원, 관세청 공동 설문조사의 결과와 유사하다. 1998년 설문조사에서는 “신규 및 추가투자계획이 없다”라는 응답이 24%, “투자를 계획하고 있다”라는 응답이 23%, 그리고 “보통이다”라고 응답한 관망계층이 53%인 것으로 조사된 바 있다. 이러한 결과는 우리나라의 경제상황과 투자환경에 따라 투자가 가능한 계층이기 때문에 보다 다각적인 유인책정책을 활용해야 할 것으로 보인다.

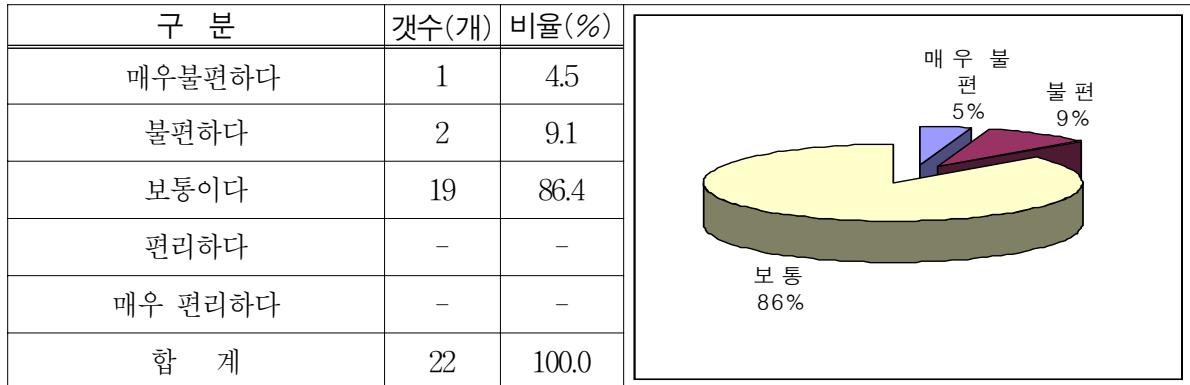
〈표 3-17〉 신규투자 및 추가투자 의향



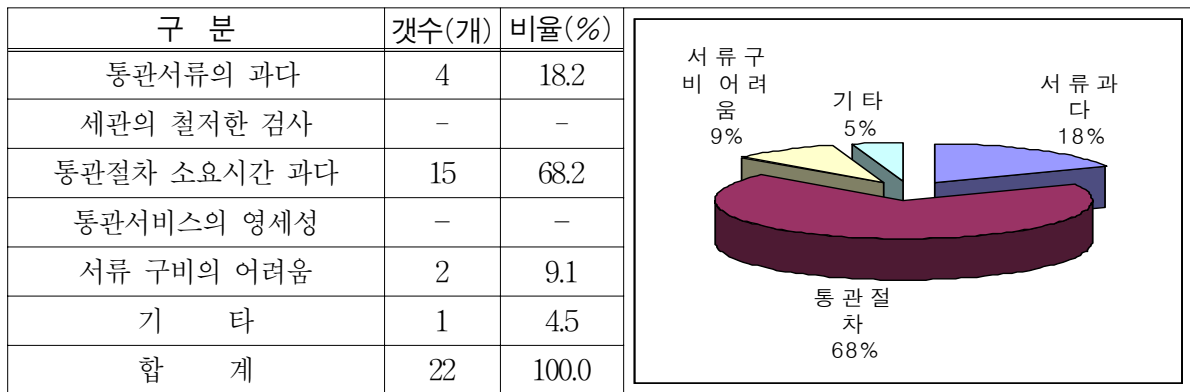
(4) 통관절차의 효율성

설문응답자들은 우리나라의 통관절차는 대체로 불편하다고 느끼고 있는 것으로 나타났다. 설문 응답결과 86.4%가 보통이다라고 응답했으며 13.6%가 불편하다고 응답하였고 특히 매우 불편하다는 응답도 4.5%에 달하고 있다(<표 3-18> 참조). 한편 통관절차의 불편 이유에 대해서는 총 응답자의 68.2%가 통절차 소요시간의 과다를 선택하였으며 통관서류의 과다(18.2%), 서류구비의 어려움(9.1%) 등이 제시되었다.

〈표 3-18〉 외국과의 통관절차 비교



〈표 3-19〉 외국에 비해 통관절차가 불편한 이유

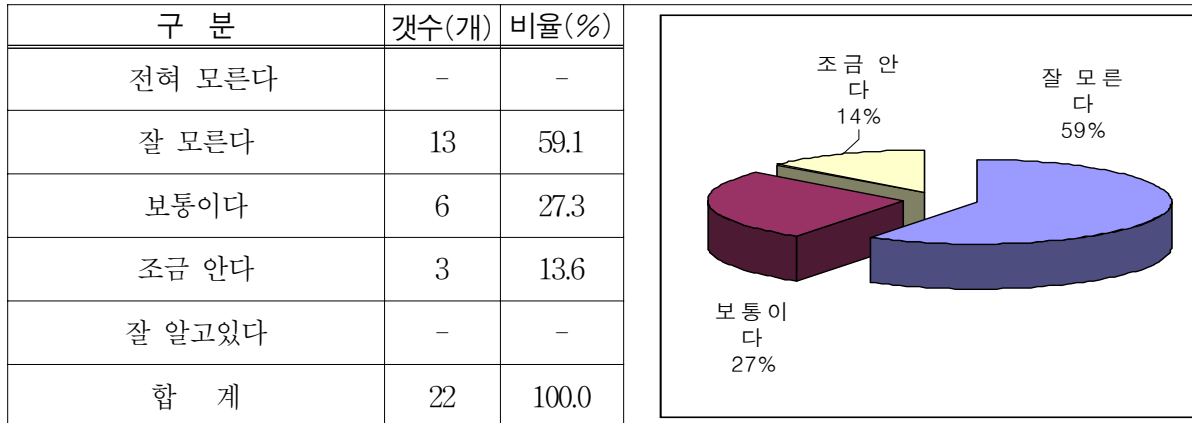


3) 관세자유지역 관련 사항

(1) 관세자유지역에 대한 인지도

설문 응답자들은 대부분 우리나라의 관세자유지역제도를 잘 모르고 있는 것으로 나타났다. 총 응답자의 59.1%가 관세자유지역제도를 잘 모른다고 응답했으며 조금 안다는 응답이 13.6%, 그리고 보통이다라는 응답이 27.3%인 것으로 나타났다(<표 3-20> 참조). 이에 따라 총 응답자의 86.4%가 관세자유지역 제도를 잘 모르고 있는 것으로 판단할 수 있다. 이러한 결과는 관세자유지역 제도가 1999년 특별법으로 제정되었으나 2년여 동안 제도의 도입이 이루어지지 않고 있으며 이에 따라 홍보, 마케팅 역시 효율적으로 이루어지지 못했기 때문인 것으로 판단된다.

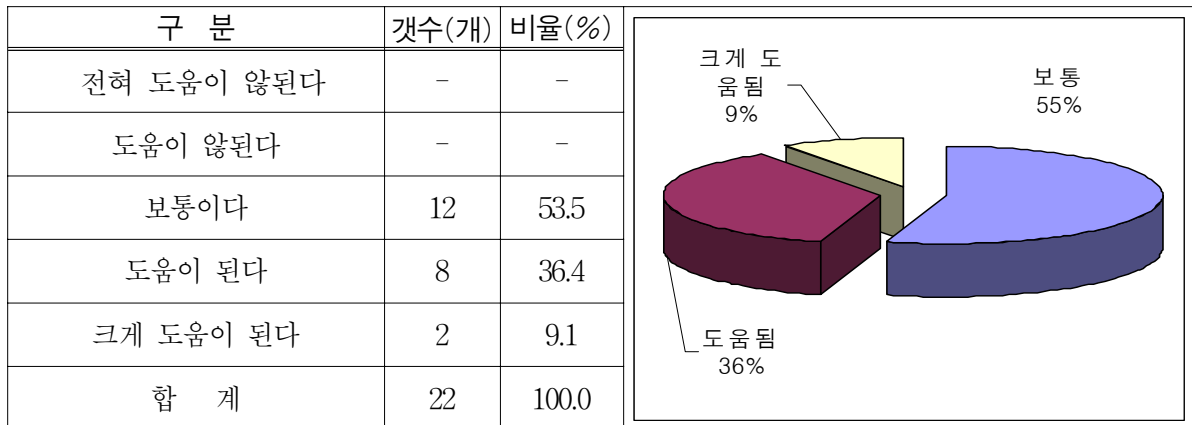
〈표 3-20〉 관세자유지역 제도의 인지도



(2) 관세자유지역 도입의 효과

설문응답자들은 관세자유지역이 우리나라 외국인투자 정책에 도움이 된다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. 총 응답자의 45.5%가 외국인투자 유치에 도움이 된다고 응답하였으며 54.5%는 보통이다라고 응답하여 대체적으로 긍정적인 효과가 나타날 것으로 전망하였다(<표 3-21> 참조).

〈표 3-21〉 관세자유지역제도의 도입이 외국인투자에 미치는 영향

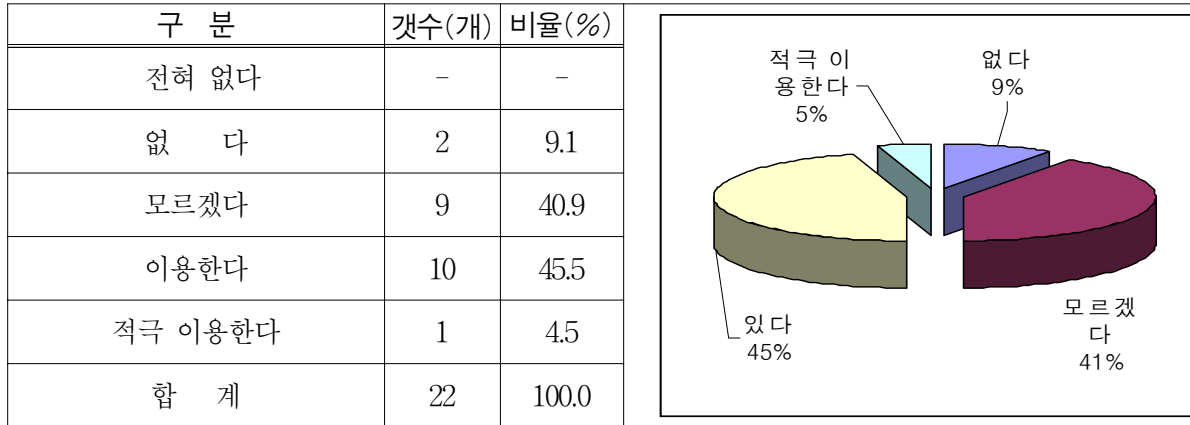


(3) 관세자유지역 입주여부

설문응답자들은 관세자유지역제도 도입에 따라 관세자유지역에 입주할 의사가 강한 것으로 나타났다. 설문응답 결과 45.5%가 관세자유지역에 입주한다고 응답하였으며 45%가 적극 입주한다고 응답하여 총 응답의 50%가 관세자유지역 입주의사를 가지고 있는 것으로 나타났다. 한편 40.9%는 모르겠다고 답하여 일단 관망하고 향후 발전 정도와 제도에 대한

평가가 이루어진 후 결정한다는 의사를 나타내었다(<표 3-22> 참조).

〈표 3-22〉 관세자유지역 입주의향



4) 설문조사의 시사점

설문조사 결과 설문 응답자들은 한국의 투자환경이 정부의 다양한 외국인투자 환경 개선 정책에도 불구하고 만족할 만한 수준으로 개선되지 못하고 있는 것으로 인식하고 있어 우리나라의 외국인투자유치정책이 큰 효과를 거두지 못하고 있는 것으로 평가하고 있는 것으로 조사되었다. 설문조사자들이 인식하는 우리나라의 투자환경의 문제점은 높은 요소비용, 행정서비스체계의 미비, 행정절차의 비효율성 등인 것으로 나타나 높은 요소비용과 행정서비스 수준의 비효율성이 투자환경 개선에 악영향을 주고 있는 것으로 나타났다.

관세자유지역 관련 조사에서는 외국인투자자들이 대부분 우리나라가 관세자유지역제도를 도입한다는 것을 모르고 있는 것으로 나타났으나 이들은 관세자유지역이 도입되는 경우 대부분 입주할 의사가 있다고 응답함으로써 적극적인 마케팅과 홍보를 실시하는 경우 관세자유지역의 외국인기업 유치는 용이하게 이루어질 수 있을 것으로 조사되었다.

제4장 국내외 관세자유지역 운영여건 분석

제1절 우리나라 관세자유지역의 투자절차 및 인센티브

1. 관세자유지역의 투자절차

관세자유지역특별법은 관세자유지역의 입주에 대해 입주자격, 입주등록, 영업정지 및 등록 취소, 건물 등의 임대·양도의 제한, 건물 등을 설치하는 자 등에 관한 특례 등으로 규정하고 있다.

1) 투자·입주자의 자격

관세자유지역특별법은 관세자유지역 입주 가능 주체를 i) 등록사업을 하고자 하는 자 ii) 지원사업을 하고자 하는 자 iii) 국가기관 또는 공공기관 등으로 정의⁴¹⁾하고 있다.

동 법에서 정의⁴²⁾하고 있는 등록사업자는 관세자유지역 내에서 i) 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공(재정경제부장관이 산업자원부장관과 협의하여 정하는 단순가공에 한함) ii) 물품의 보수(재정경제부령이 정하는 것에 한함) iii) 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업 등을 영위하는 자를 의미한다. 또한 지원사업자는 금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역의 운영에 필요한 사업으로서 재정경제부령이 정하는 사업을 영위하는 자를 의미⁴³⁾한다.

그러나 관세자유지역특별법은 i) 미성년자 ii) 금치산자 및 한정치산자 iii) 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자 iv) 관세자유지역특별법 또는 관세법을 위반하여 징역형을 선고 받고 그 집행이 종료되거나 집행을 받지 아니하기로 확정된 후 2년이 경과되지 아니한 자(형의 집행유예기간이 만료된 자는 예외) v) 관세자유지역특별법 제36조 내지 제38조, 제41조, 제44조, 관세법 제269조 내지 제271조 또는 제274조의 규정에 의하여 벌금형 또는 통고처분을 받은 자로서 그 벌금형 또는 통고처분을 이행한 후 2년이 경과되지 아니한 자(다만, 제47조, 관세법 제279조 또는 제280조의 규정에 의하여 처벌된 본인·법인 또는 개인은 제외) vi) 관세자유지역특별법 제13조의 규정에 의하여 등록된 취소된 후 2년이 경과되지

41) 관세자유지역특별법 제10조(입주자격)

42) 관세자유지역특별법 제2조(정의) 제4항

43) 관세자유지역특별법 제2조(정의) 제5항

아니한 자 vii) 관세 또는 내국세를 체납한 자 등은 관세자유지역에 입주할 수 없도록 규정⁴⁴⁾하고 있다. 따라서 관세자유지역 입주 대상기업은 등록업체, 지원업체 및 국가기관 또는 공공기관 등이며 국내, 국외기업에 대한 차별을 두지 않는 것으로 볼 수 있다.

2) 관세자유지역 투자·입주절차

관세자유지역특별법은 입주자격이 갖추어진 자는 관세자유지역에 입주하기 위해 관세자유지역 관리권자⁴⁵⁾와 입주계약을 체결⁴⁶⁾하고 관세장에게 등록⁴⁷⁾하도록 규정하고 있다. 그러나 외국인기업에 대한 행정지원체계, 입주계약 및 등록방법 등에 대한 세부사항이 규정되어 있지 않는 등 실무적인 절차가 확립되어 있지 않은 상황이다. 외국인투자자에 대한 행정지원을 담당하고 있는 외국인투자지원센터 역시 외국인투자지역, 자유무역지역을 중심으로 하는 투자지원과 행정서비스를 실시하고 있으며 관세자유지역에 대한 지원체계나 지원인력을 확보하고 있지 못한 상황이기 때문에 현재 관세자유지역에 입주하고자 하는 외국인기업에 대한 행정적 지원방법은 없는 상황이다.

2. 관세자유지역의 인센티브

관세자유지역특별법은 관세자유지역 입주자에 대해 i) 외국물품 등의 사용·소비, 지역 내 가공, 보수 물품에 대한 관세면제 ii) 지역 내 이동 화물에 대한 부가가치세 영세율 적용 iii) 법인세 감면 iv) 임대료 감면 등 다양한 인센티브를 제공할 수 있다고 규정하고 있다(<표 4-1> 참조).

관세자유지역특별법은 관세자유지역 내에서 수행되는 물류활동에 대해 관세부과 없이 자유롭게 경영활동을 수행할 수 있는 여건을 제공하고 있다. 즉, 등록업체는 관세자유지역 내에서 수입신고 및 관세납부 없이 외국물품 등을 사용·소비할 수 있으며, 관세자유지역에서 가공 또는 보수한 물품은 관세영역⁴⁸⁾으로 반출될 때에 관세를 부과하도록 규정하여 관세자유지역 내에서의 자유로운 부가가치물류활동을 수행할 수 있도록 하고 있다.

또한 입주기업에 대해 다각 적인 조세감면 혜택을 부여하고 있다. 즉, 반입신고를 한 내

44) 관세자유지역특별법 제11조(등록사업의 등록 등) 제3항

45) 관리권자는 해당 관세자유지역에 입주하고자 하는 자와 입주계약을 체결하고, 지역내 공공의 용지 및 시설을 유지·보수 또는 개량하는 등의 업무를 수행하는 자를 의미 : 관세자유지역특별법 제2조(정의)

46) 관세자유지역특별법 제11조 제2항

47) 관세자유지역특별법 제11조

48) 관세자유지역외의 국내지역을 의미, 관세자유지역특별법 제2조 제2항

국물품 또는 관세자유지역 내에서 등록업체간에 공급하거나 제공하는 외국물품등과 용역에 대해서는 부가가치세 영세율을 적용⁴⁹⁾하고 있으며 등록업체에 대하여는 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세 등 조세를 감면⁵⁰⁾하고, 등록업체에게 국가소유의 토지·공장 기타의 재산을 임대하는 경우 대통령령이 정하는 바에 따라 임대료를 감면⁵¹⁾할 수 있도록 규정하고 있다.

〈표 4-1〉 관세자유지역특별법의 인센티브

구 분		내 용	관련 규정
관세 면제	외국물품 등의 사용·소비	• 등록업체는 관세자유지역안에서 수입신고 및 관세납부 없이 외국물품 등을 사용·소비할 수 있음	제28조
	지역내 가공, 보수 물품	• 관세자유지역에서 가공 또는 보수한 물품은 이를 외국으로부터 우리나라에 도착된 외국물품으로 보아 관세영역으로 반출될 때에 관세를 부과	제29조
부가가치세 영세율 적용		• 반입신고를 한 내국물품 또는 관세자유지역안에서 등록업체간에 공급하거나 제공하는 외국물품등과 용역	제31조
법인세 감면		• 등록업체에 대하여는 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세 등 조세 감면	제32조
임대료 감면		• 등록업체에게 국가소유의 토지·공장 기타의 재산을 임대하는 경우 대통령령이 정하는 바에 따라 임대료 감면	제33조

3. 관세자유지역특별법과 다른 관련 법률과의 관계

1) 관세법·항만법 및 물류 관련법률과의 관계

관세자유지역은 그 범위가 항만, 공항, 물류단지, 유통단지 등을 포함⁵²⁾하고 있어 항만법, 공항법, 유통단지개발촉진법 등과 밀접한 관계를 가지고 있으며 기능적으로는 관세법에 의한

49) 관세자유지역특별법 제31조 (부가가치세 영세율의 적용)

50) 관세자유지역특별법 제32조 (법인세 등의 감면)

51) 관세자유지역특별법 제33조 (임대료의 감면)

52) 관세자유지역특별법 제5조(지정요건) 제1항은 관세자유지역 지정 대상지역을 i) 항공법 제2조 제5호의 규정에 의한 공항 및 배후지 ii) 항만법 제2조 제1호의 규정에 의한 항만 및 배후지 iii) 유통단지개발촉진법 제2조 제1호의 규정에 의한 유통단지 iv) 화물유통촉진법 제2조 제7호의 규정에 의한 화물터미널 등으로 규정하고 있음.

관세영역과 인접하고 있으며 관세행정의 대상이 되기 때문에 관세법과도 밀접한 관련이 있다. 관세자유지역특별법과 물류 관련 법률과의 관계를 살펴보면 i) 관세자유지역특별법은 관세자유지역의 지정·운영방안을 “공항·항만 등을 중심으로 하는 일정지역을 관세자유지역으로 지정·운영하여” 라고 규정⁵³⁾하여 관세자유지역은 기존의 공항, 항만, 물류단지, 유통단지를 대상으로 지정하고 운영하는 지역으로 규정하고 있으며 ii) 관리권자의 정의를 “수도권신공항건설촉진법·항공법·신항만건설촉진법·항만법·유통단지개발촉진법 및 화물유통촉진법 등 관계법령에 의하여 지정 대상지역을 관리하는 자”로 규정⁵⁴⁾하여 관세자유지역의 관리는 기존지역을 관리하던 주체가 관리권을 부여받아 관리권자로서의 지위를 갖게되는 것으로 볼 수 있다.

이러한 점에서 관세자유지역특별법은 기존의 공항, 항만, 물류단지, 유통단지를 관세자유지역으로 지정하고 이 지역에서의 발생되는 물품의 반입, 반출 및 용역의 제공 등의 물류활동에 대해 관세법·부가가치세법·특별소비세법 및 주세법 등 세법에 대한 특례를 인정하는 제도인 것으로 볼 수 있다. 즉, 관세자유지역특별법은 이들 시설에 대한 개발은 그대로 기존 관련 법률에 의해 적용하고, 관세자유지역으로 지정한 경우 각 시설을 규정하고 있는 개별법률에 의해 동일한 기능을 수행하나 관세자유지역특별법에 의한 특례를 추가적으로 부여하여 각 시설의 기능을 강화하는 제도라 할 수 있다. 이에 따라 관세자유지역특별법과 물류관련 법률은 상호 보완적인 관계를 가지고 있는 것으로 해석할 수 있다.

한편 관세자유지역특별법과 관세법의 관계를 살펴보면 관세자유지역특별법은 관세자유지역에는 이 법에 규정된 사항을 제외하고는 관세법을 적용하지 않는 것으로 규정⁵⁵⁾하고 있어 관세자유지역은 관세법의 적용을 받지 않는 지역임을 명시하고 있다. 관세자유지역특별법이 규정하고 있는 관세법 적용사항은 관세자유지역 반출입 화물에 관한 규정과 관세부과 및 환급에 관한 규정으로 구분할 수 있다. 관세자유지역 반출입 화물에 관한 규정은 관세자유지역으로의 반입⁵⁶⁾, 국외로의 반출⁵⁷⁾, 건품의 반출⁵⁸⁾, 역외작업⁵⁹⁾ 보세운송⁶⁰⁾, 물품의 반입·반출의 금지⁶¹⁾ 등이며 관세부과 및 환급에 관한 규정은 가공 또는 보수한 물품에 대한 관세부과⁶²⁾,

53) 관세자유지역특별법 제1조 (목적)

54) 관세자유지역특별법 제2조 (정의) 제3항

55) 관세자유지역특별법 제3조 (관세법과의 관계)

56) 관세자유지역특별법 제17조 (관세자유지역으로의 반입)

57) 관세자유지역특별법 제18조 (국외로의 반출)

58) 관세자유지역특별법 제21조 (건품의 반출)

59) 관세자유지역특별법 제22조 (역외작업)

60) 관세자유지역특별법 제23조 (보세운송)

61) 관세자유지역특별법 제26조 (물품의 반입·반출의 금지 등)

62) 관세자유지역특별법 제29조 (가공 또는 보수한 물품에 대한 관세부과)

관세 등의 면제 또는 환급⁶³⁾ 등이다.

2) 외국인투자 관련 법률(외국인투자촉진법)과의 관계

우리나라의 외국인투자 관련 기본법령은 외국인투자촉진법, 동법 시행령 및 시행규칙, 외국인투자에 관한 규정(재정경제부 고시)이며 관련 법·규정은 외국인투자 및 기술도입에 관한 규정, 외국인투자 등에 관한 조세감면 규정, 조세특례제한법 등이 있다. 이 중 외국인투자촉진법은 외국인투자 관련 법령의 근간이 되는 법률로 외국인투자에 대한 지원과 편의 제공을 통하여 외국인투자의 유치를 촉진함으로써 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적⁶⁴⁾으로 하고 있다.

외국인투자촉진법은 이 규정하고 있는 외국인투자⁶⁵⁾는 외국인투자촉진법과 관계 법령에 의하여 외자로서의 요건을 충족하는 외국인직접투자만을 대상으로 하고 있으며 외국인투자촉진법에 의한 절차를 거쳐 설립된 법인의 경우에도 국내법에 의해 설립된 내국법인이므로 각 개별법⁶⁶⁾ 상 순수 국내법인에게 적용되는 법률의 적용을 받아야하며 각 개별 법률에 의한 인·허가를 받아야만 당해 사업의 영위가 가능하다. 또한 외국환 및 대외거래에 관한 사항은 외국인투자촉진법에서 규정하고 있는 것을 제외하고는 외국환관리법에서 정하는 바에 따르도록 되어 있다. 즉, 외국인투자촉진법은 외국인투자촉진법과 관계 법령에 의하여 외자로서의 요건을 충족하는 외국인직접투자에 대한 투자 목적물의 범위 확대⁶⁷⁾, 외국인투자 제한 관련 행정사항 축소⁶⁸⁾, 외국인투자지역 지정 조건 완화⁶⁹⁾, 외국인투자기업 투자 관련 행정절차 완화⁷⁰⁾ 등을 규정하고 있으나 투자기업의 개별사항에 대해서는 개별법의 적용을 받도록 규정하고 있다. 이러한 측면에서 외국인투자촉진법은 외국인투자촉진법과 관계 법령에 의하여 외자로서의 요건을 충족하는 모든 외국인투자자에 대해 상기의 인센티브를 제공할 수 있다. 이에 따라 관세자유지역에 투자하는 외국인기업은 외국인투자촉진법과 관계 법령에 의하여 외자로서의 요건을 충족하는 경우 외국인투자촉진법에 의한 행정지원과 인센티브를 제공받을 수 있다.

이러한 측면에서 외국인투자촉진법은 외국인투자자에 대한 행정지원 및 인센티브 제도를

63) 관세자유지역특별법 제30조 (관세 등의 면제 또는 환급)

64) 외국인투자촉진법 제1조 (목적)

65) 외국인투자촉진법 제2조는 외국인투자를 i) 외국인이 이 법에 의하여 대한민국법인(설립중인 법인을 포함한다) 또는 대한민국 국민이 영위하는 기업의 경영활동에 참여하는 등 당해 법인 또는 기업과 지속적인 경제관계를 수립할 목적으로 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 법인이나 기업의 주식 또는 지분(이하 "주식 등"이라 한다)을 소유하는 것 ii) 외국인투자기업의 해외모기업 및 그 모기업과 대통령령이 정하는 자본출자관계가 있는 기업이 당해 외국인투자기업에 대부하는 5년 이상의 차관으로 정의함

66) 상법, 전기통신사업법, 약사법, 관광진흥법, 식품위생법, 향만법 등 업종에 따라 적용하는 개별법률을 의미

67) 외국인투자촉진법 제2조 제1항 제7호

68) 외국인투자촉진법 제4조 제4항

69) 외국인투자촉진법 제18조 제2항

70) 외국인투자촉진법 제21조 제2항, 제3항

규정하는 기본법이며 관세자유지역 투자 외국인기업에 대해서는 관세자유지역특별법에서 규정하고 있는 내용을 제외한 사항에 대해 적용할 수 있는 법률이라 할 수 있다.

제2절 외국인투자촉진법 및 외국인 투자절차 검토

1. 외국인투자촉진법의 주요 내용

우리나라는 본질적으로 한국의 투자제도를 글로벌 스탠다드에 일치시키지 않고서는 글로벌 경쟁시대에 최적의 투자입지를 선택하려는 글로벌기업의 투자유치를 확대하기 어렵다는 인식 하에 기존의 외국인투자제도를 획기적으로 개선하기 위한 노력을 경주해 왔다. 특히 IMF 관리체제 이후 외국인투자 유치에 대한 필요성이 크게 부각되면서 정부는 1998년 9월 16일, 외국인투자촉진법을 제정하고 관련 법령의 정비를 실시하였다. 외국인투자촉진법은 i) 규제·관리 위주에서 외국인투자의 촉진·지원 중심으로 법령 체계를 개편하였으며 ii) 지방정부의 외국인투자유치 재량을 확대함으로써 외국인투자 유치를 촉진하고 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 그 목적으로 하고 있다.

이에 대한 주요 규정을 살펴보면 외국인투자촉진법은 i) 외국인투자 관리에 관한 사항을 최소한으로 축소하였으며 ii) 인·허가제도 간소화로 신속한 투자절차 진행을 가능하도록 하였으며 iii) KOTRA에 투자지원센터를 설치하여 투자기업에 대한 One-stop 서비스를 제공하고 iv) 투자기업에 대한 조세지원을 확대하고, 각종 보조금을 지급하는 등 다양한 인센티브제도 도입함으로써 투자자의 투자 관련 법·제도 및 행정절차의 간편화를 도모하고 있다. 또한 외국인투자 관련 법·제도 체계는 외국인투자촉진법, 외국인투자촉진법시행령, 외국인투자촉진법 시행규칙, 외국인투자 및 기술도입에 관한 규정, 외국인투자 등에 관한 조세감면 규정, 조세특례제한법 등으로 축소·개편되었으며 그 내용 역시 국제적 수준으로 향상되었다.

〈표 4-2〉 외국인투자촉진법의 주요 내용

구 분	내 용
연 혁	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인투자에 대한 지원과 편의제공을 통한 외국인투자 유치를 촉진함으로써 국민경제의 건전한 발전에 이바지하기 위하여 1998. 9. 16 제정(2000년 12월 16일 개정)
주요 내용	① 규제·관리 위주에서 외국인투자의 촉진·지원 중심으로 법령 체계 개편 <ul style="list-style-type: none"> • 외국인투자 관리에 관한 사항을 최소한으로 축소 • 인·허가 제도 간소화로 신속한 투자절차 진행 • KOTRA에 투자지원센터를 설치하여 One-stop 서비스 제공 • 조세지원을 확대하고, 각종 보조금 지급 등 다양한 인센티브제도 도입

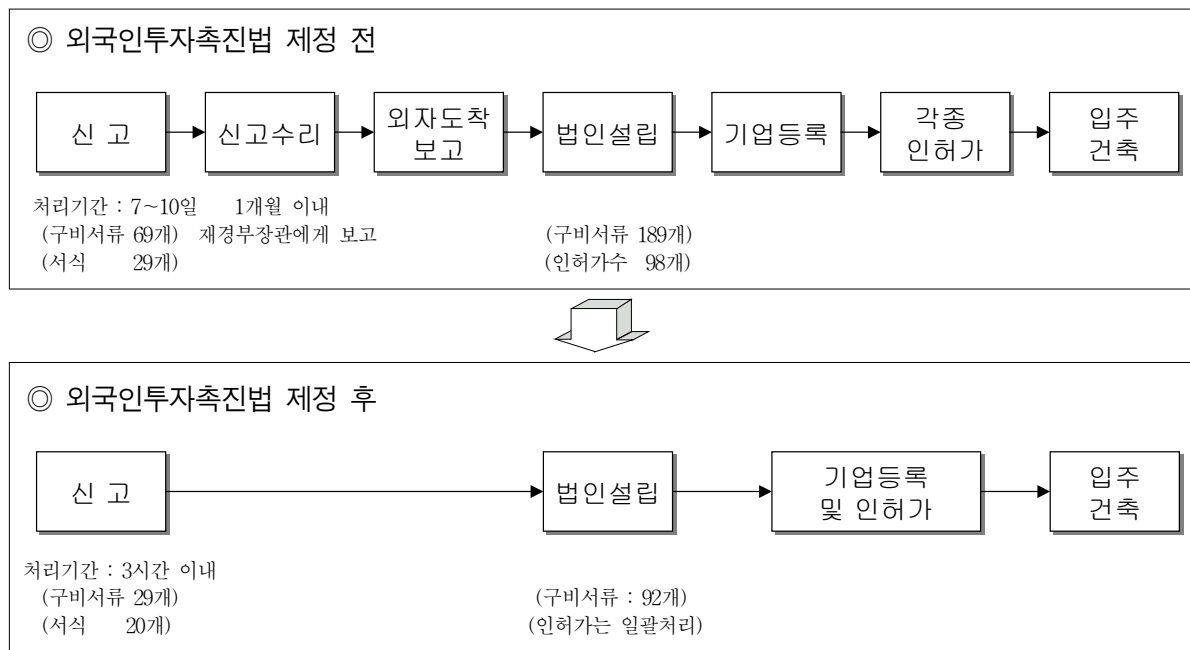
구 분	내 용
주요 내용	② 지방정부의 외국인투자유치 재량 확대 <ul style="list-style-type: none"> • 지방정부가 지방세 감면, 토지 등의 임대료 감면, 외국인투자지역 후보지 선정토록 하는 등 외국인투자유치 재량확대 • 지자체의 투자유치 노력에 대한 중앙정부의 재정적 지원
개정사유	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인이 투자할 수 있는 출자목적물의 범위에 부동산 또는 주식 등을 추가하고, 2인 이상의 외국투자자가 동일한 지역에 투자하는 경우에도 외국인투자지역으로 지정할 수 있도록 외국인투자지역의 지정요건을 완화 • 외국인투자기업의 등록요건을 완화하여 외국투자자에 대한 지원을 강화하는 등 외국인투자에 관한 환경을 개선하여 외국인의 투자촉진 도모
주요 내용	① 외국인투자 목적물의 범위 확대 <ul style="list-style-type: none"> • 외국인투자를 위한 출자목적물을 현재는 현금·자본채 또는 산업재산권 등으로 한정하고 있는 바, 지적재산권과 외국인이 소유하는 국내 부동산 및 주식을 출자목적물의 대상에 추가하여 외국인투자가 촉진되도록 함 (법 제2조 제1항 제7호). ② 외국인투자 제한 관련 행정사항 축소 <ul style="list-style-type: none"> • 산업자원부장관은 관계행정기관의 외국인투자제한에 관한 현황을 통합하여 매년 공고하도록 하고 있는 바, 관계행정기관이 통합공고의 내용을 개정하거나 추가하고자 하는 경우에는 산업자원부장관과 미리 협의하도록 함(법 제4조 제4항). ③ 외국인투자지역 지정 조건 완화 <ul style="list-style-type: none"> • 지금까지는 외국인투자지역을 하나의 외국투자자를 대상으로 하여 지정하였으나, 앞으로는 2인 이상의 외국투자자가 동일한 지역에 투자하기 위하여 외국인투자지역의 지정을 희망하는 경우 일정한 조건 하에서 이를 허용할 수 있도록 하고, 외국인투자지역으로 지정된 지역이 지정기준에 적합하지 아니하게 된 경우에는 이를 해제할 수 있도록 함 (법 제18조 제2항 및 제18조의 2 신설). ④ 외국인투자기업 투자 관련 행정절차 완화 <ul style="list-style-type: none"> • 종전에는 외국투자자가 출자목적물의 납입을 완료한 후 외국인투자기업으로 등록할 수 있었으나, 앞으로는 출자목적물의 납입을 완료하기 전이라도 이 법에 의한 외국인투자의 기준에 해당하면 등록할 수 있도록 하고, 외국인투자기업 등록증을 양도하거나 출자목적물을 가장납입하는 경우에는 외국인투자기업의 등록을 말소하도록 하는 등 외국인투자기업에 대한 사후관리를 강화함 (법 제21조 제2항 신설 및 법 제21조 제3항).

2. 외국인투자촉진법의 외국인 투자절차

외국인투자촉진법은 외국인투자기업의 형태를 i) 신주 등의 취득에 의한 투자⁷¹⁾ ii) 기존주식 등의 취득에 의한 투자⁷²⁾ iii) 장기차관 방식의 투자⁷³⁾ iv) 합병 등에 의한 주식 등의 취득⁷⁴⁾ 등 4가지로 구분하고 있다. 각 투자형태는 투자대상, 투자지역 등 각 조건에 따라 투자절차가 조금씩 상이하다.

그러나 외국인투자촉진법의 제정에 따라 i) 투자절차 및 투자 관련 서류의 축소 ii) 외국인투자에 따른 행정처리기간 단축 iii) 신고수리제 폐지⁷⁵⁾ 및 단순신고제 도입 iv) 사전신고제 도입⁷⁶⁾ 등 투자절차의 개선이 이루어짐에 따라 외국인의 투자절차는 다음 <그림 4-1>과 같이 “신고→법인설립→기업등록 및 인허가→입주·건축”의 기본적인 형태로 단순화되었으며 이러한 절차는 외국인투자지원센터를 통해 쉽게 지원 받을 수 있게 되었다.

<그림 4-1> 외국인투자촉진법에 의한 투자절차 개선



71) 외국인투자촉진법 제5조, 법인인설 또는 기존 법인의 증자시 신주인수를 통한 투자를 의미

72) 외국인투자촉진법 제6조, 국내법인(외국인투자기업 포함)의 기발행 주식 취득에 의한 투자를 의미

73) 외국인투자촉진법 제8조, 장기차관 도입에 의한 투자를 의미

74) 외국인투자촉진법 제7조, i) 외국인투자자가 당해 외국인투자기업의 준비금, 재평가적립금 등이 자본으로 전입됨으로서 주식 등을 취득한 경우 ii) 합병의 경우 다른 기업이 소유하고 있던 주식 등에 의하여 합병 후 존속 또는 신설되는 법인의 주식을 취득하는 경우 iii) 외국인이 외국인투자기업의 주식 등을 외국투자자로부터 매입, 상속, 유증, 증여하여 취득한 경우, 외국인투자자가 취득한 주식 등으로부터 생긴 과실의 출자로 인해 주식 등을 취득한 경우 iv) 외국인이 전환사채 또는 신주인수권부사채를 주식으로 전환한 경우 등이 포함

75) 신고수리제도는 외국인투자 신고서의 실질적 내용을 심사하여 허가하는 제도로 심사내용의 과다로 즉시 처리가 이루어지기 어려웠으나 외국인투자촉진법에 의해 단순신고제로 바뀌면서 형식과 관련 서류만을 심사하여 처리기간이 크게 단축됨

76) 사전신고 가능 부문은 신주취득, 기존주식 취득, 장기차관 등이며 사후신고 부문은 합병 등에 의한 주식취득 임

3. 외국인투자자에 대한 인센티브 검토

외국인투자촉진법은 일정조건 이상의 투자기업에 대한 인센티브를 강화하여 외국인투자기업이 투자하는데 매우 유리한 조건을 제공하고 있다. 외국인투자촉진법의 외국인투자기업에 대한 인센티브는 i) 기술도입 대가에 대한 조세면제 ii) 국유재산 임대 및 임대료 감면 iii) 투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면 등 3개 분야로 구분할 수 있다(<표 4-3> 참조).

〈표 4-3〉 외국인투자촉진법의 시행에 따른 주요 투자환경변화 내용

구 분	주요 이슈	주 요 내 용	
기술도입대가에 대한 조세면제	대 상	<ul style="list-style-type: none"> 고도기술사업 445개 분야, 산업지원 서비스업 89개 분야 등 총 534개 기술사업을 대상 	
	인센티브 내용	<ul style="list-style-type: none"> 당해 계약에서 최초로 그 대가를 지급하기로 한 날부터 10년간(7년간 100%, 3년간 50%) 조세면제(법인세·소득세·취득세·등록세·재산세 및 종합토지세 등) 	
국유재산 임대 및 임대료 감면	대 상 (외국인투자촉진법 제13조 제6항)	<ul style="list-style-type: none"> 외국인투자지역에 있는 토지 외국인기업 전용단지에 있는 토지 국가산업단지에 있는 토지 	
	인센티브 내용	<ul style="list-style-type: none"> 임대기간 : 50년까지 연장 임대료 감면 <ul style="list-style-type: none"> 감면범위 : 50~100% / 20년까지 분할납부가능 	
투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면	대 상	투자규모	<ul style="list-style-type: none"> 조세특례제한법 제121조의 2 제1항의 규정에 의하여 조세감면의 결정을 받은 사업으로서 외국인투자금액이 미화 1백만달러 이상인 사업
		업 종	<ul style="list-style-type: none"> 외국인투자금액이 미화 1천만달러이상인 제조업업체
		투자위치	<ul style="list-style-type: none"> 외국인투자지역에서 외국인투자기업이 영위하는 사업
	인센티브 내용	<ul style="list-style-type: none"> 임대기간 : 50년까지 연장 임대료 감면 <ul style="list-style-type: none"> 감면범위 : 50~100% / 20년까지 분할납부가능 	

4. 외국인투자 지원제도

정부는 외국인투자촉진법의 제정 및 개정에 따라 외국인투자 유치 관련 정보제공 및 행정지원을 전담할 기구에 대한 필요성이 발생하여 경제장관간담회('98.4.8) 및 외국인투자촉진법에 근거하여 한국무역투자진흥공사(KOTRA)를 투자진흥전담기관으로 지정하였다. 이에 한국무역투자진흥공사는 외국인투자지원센터(KISC : Korea Investment Service Center)를 설립하고 관련 업무를 추진하고 있다. 외국인투자지원센터는 투자전략팀, 종합행정지원실, 투자 옴부즈만 등 3개 팀으로 구성되어 있는데 각 팀의 업무내용과 역할은 다음 <표 4-4>와 같다.

〈표 4-4〉 외국인투자지원센터의 조직과 역할

구 분	내 용	
설립근거	<ul style="list-style-type: none"> 경제장관간담회('98.4.8) 및 외국인투자촉진법에 근거하여 한국무역투자진흥공사(KOTRA)를 투자진흥전담기관으로 지정 	
조 직	<ul style="list-style-type: none"> KOTRA의 외국인투자 전문직원, 산업자원부, 재정경제부, 문화관광부, 환경부, 경기도 등 정부부처 파견 공무원 및 변호사, 회계사 등 특별 채용된 민간전문가 그리고 산업단지공단 등 유관기관 파견원 등 총 95명으로 구성 	
주요 업무	가. 투자전략팀 : 사업팀, 투자유치팀, 투자홍보팀, 해외투자진출팀	
	주요 업무	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 외국인 투자유치 종합계획 수립 / 투자동향 조사/분석 ▶ 국내외 관계부처 및 유관기관과 업무협조 ▶ 투자홍보 설명회 개최
	나. 종합행정지원실 : 행정지원팀, 투자상담팀	
	주요업무	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 외국인투자신고 접수 및 처리 / 인·허가 처리 대행 ▶ 업종별·분야별(조세,법무,환경 등) 투자상담
	다. 외국인투자 옴부즈만 : 고충처리 1, 2팀	
	주요 업무	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 외국인투자기업의 애로사항 조사/해결 및 증액투자 지원 ▶ 대정부 보고 및 건의 / 유관기관과의 협력사업
현황 및 문제점	<ul style="list-style-type: none"> 투자 전과정에 대한 행정지원은 이루어지지 못하고 있음 <ul style="list-style-type: none"> - 특히 전문분야(해운, 물류, SOC 투자 등)에 대한 지원체계 미흡 외국인투자촉진법에 의거 외국인투자지역, 자유무역지역, 국가산업단지 중심의 행정지원을 실시하고 있음(산업자원부 중심의 행정체계) 관세자유지역에 대한 행정지원체계 전무 	

5. 외국인투자촉진법의 관세자유지역 적용 여부

외국인투자촉진법은 외국인투자에 대한 지원과 편의제공을 통하여 외국인투자의 유치를 촉진함으로써 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다⁷⁷⁾. 따라서 외국인투자촉진법은 i) 외국인투자금지 또는 투자제한 업종을 제외한 전 업종에 대해 ii) 국내 전지역에 대한 투자⁷⁸⁾에 대해 적용되는 것으로 볼 수 있다. 따라서 외국인투자촉진법의 규정은 관세자유지역에도 동일하게 적용된다고 할 수 있다.

그러나 외국인투자촉진법의 규정은 관세자유지역에 제한적으로 적용된다. 투자지원 및 투자절차에 관련된 사항은 전 외국인투자자에 대해 적용되는 사항이기 때문에 관세자유지역에도 그대로 적용되나 인센티브에 관련된 사항은 관세자유지역 적용에 한계가 있다. 이는 외국인투자촉진법의 인센티브제도가 i) 대규모의 투자를 실시하는 제조업체 또는 첨단 기술보유기업을 대상으로 하고 있어 인센티브 적용기준이 높다는 점 ii) 외국인투자지역, 자유무역지역 등 국가산업단지에 입주하는 기업을 대상으로 하고 있다는 점 iii) 외국인투자촉진법이 산업자원부 소관 법률이기 때문에 산업자원부가 관리하는 지역과 산업분야에 초점을 맞추고 있다는 점에 따라 그 특징과 소관 부서가 다른 관세자유지역의 적용이 어렵기 때문이다. 외국인투자촉진법에 의한 인센티브제도와 관세자유지역의 적용관계를 살펴보면 다음과 같다.

1) 조세감면 부문

외국인투자촉진법의 조세감면대상은 i) 고도기술 수반사업 436개 부문 ii) 산업지원 서비스업 97개 부문 iii) 외국인투자지역 입주기업 iv) 기타 외국인투자유치를 위해 조세감면이 불가피하다고 인정되는 사업으로 규정되어 있다. 각 분야별 조세감면 대상 포함여부를 살펴보면 고도기술 수반사업, 산업지원서비스업 등은 관세자유지역은 해당되지 않는다⁷⁹⁾. 또한 외국인투자지역 입주기업이라는 조건은 외국인투자지역에만 한정된다. 한편 기타 외국인투자유치를 위해 조세감면이 불가피하다고 인정되는 사업에는 물류기업의 포함여부가

77) 외국인투자촉진법 제1조(목적)

78) 다만, 외국인투자촉진법은 투자규모가 일정수준 이상인 기업에 대해 인센티브를 제공하고 투자지역에 대해서는 외국인투자지역으로 지정하여 다양한 인센티브를 제공하고 있어 인센티브 측면에서는 차이가 있음

79) 조세면제 대상 고도기술산업 대상은 총 8개항목으로 구성되어 있으나 해운·항만부문의 대상산업은 건설/사회기반시설 분야의 자동컨테이너터미널 설비(게이트용 검사관리 설비, 안벽 및 야드 크레인, AGV 및 물류 설비)에 국한되어 있음. 또한 조세면제 대상 주요 산업지원서비스 분야의 경우에도 건설/사회기반시설 분야의 자동컨테이너터미널 설비로 국한하고 있어 물류업체에 대한 지원 사항은 없음

명확하지 않으나 이는 업체에 따라 다르게 적용 받기 때문에 관세자유지역 입주기업의 경우 완전한 적용은 어려운 것으로 볼 수 있다.

〈표 4-5〉 조세감면 대상별 적용여부

조세감면 대상	관세자유지역	자유무역지역	외국인투자지역
● 고도기술수반사업(436개)	×	○	○
● 산업지원서비스업(97개)	×	○	○
● 외국인투자지역 입주기업	×	×	○
● 기타 외국인투자유치를 위해 조세감면이 불가피하다고 인정되는 사업	△	○	○

2) 국유재산 임대 및 임대료 감면

국유재산에 대한 임대료 감면은 i) 외국인투자지역에 있는 토지 등 ii) 공업배치 및 공장설립에 관한 법률 제35조의 3 제1항의 규정에 의한 외국인기업전용단지에 있는 토지 등 iii) 산업입지 및 개발에 관한 법률 제6조의 규정에 의한 국가산업단지에 있는 토지 등을 대상으로 하고 있다. 임대료 감면의 주요 내용⁸⁰⁾은 i) 임대기간의 연장(50년 범위내에서 결정) ii) 투자업종과 투자목적에 따라 임대료 감면(50~100%) 등이다. 관세자유지역의 경우 국유재산 임대료 감면의 대상이 되지 않기 때문에 임대료감면이라는 인센티브를 받을 수 없다.

〈표 4-6〉 국유재산 임대법에 의한 임대료 감면 혜택 부여 여부

구 분	관세자유지역	자유무역지역	외국인투자지역
외국인투자지역에 있는 토지	-	○	○
외국인기업 전용단지에 있는 토지	-	○	○
국가산업단지에 있는 토지	-	○	○

3) 투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면

80) 외국인투자촉진법 제13조 제6항 재정경제부장관 또는 국유재산의 관리청은 다음 각호의 1에 해당하는 국가소유의 토지 등을 대통령령이 정하는 사업을 영위하는 외국인투자기업에 임대하는 경우에는 산업자원부장관과 협의하여 공업배치 및 공장설립에 관한 법률 제36조와 산업입지 및 개발에 관한 법률 제38조의 규정에 불구하고 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 토지 등의 임대료를 감면할 수 있다.

1. 제18조의 규정에 의한 외국인투자지역에 있는 토지 등
2. 공업배치 및 공장설립에 관한 법률 제35조의3제1항의 규정에 의한 외국인기업전용단지에 있는 토지 등
3. 산업입지 및 개발에 관한 법률 제6조의 규정에 의한 국가산업단지(이하 "국가산업단지"라 한다)에 있는 토지 등

외국인투자촉진법 시행령 제19조(국·공유재산의 임대 등)는 국유재산 임대료 감면의 대상이 되는 외국인투자촉진법 제13조 제6항의 "대통령령이 정하는 사업"을 다음에 해당되는 사업으로 정의하여 투자규모 및 업종에 따라 임대료 감면의 여부와 그 수준을 다르게 제시하고 있다. 임대료 감면의 대상은 다음과 같다.

첫째, 법 제18조의 규정에 의한 외국인투자지역에서 외국인투자기업이 영위하는 사업

둘째, 조세특례제한법 제121조의 2, 제1항의 규정에 의하여 조세감면의 결정을 받은 사업으로서 외국인투자금액이 미화 1백만달러 이상인 사업

셋째, 외국인투자금액이 미화 1천만달러이상으로서 제조업(한국표준산업분류상의 제조업을 의미)을 영위하고자 하는 사업

넷째, 사회간접자본의 확충, 산업구조의 조정 또는 지방자치단체의 재정자립 등에 상당한 기여를 하는 사업으로서 산업자원부장관이 법 제27조의 규정에 의한 외국인투자위원회(이하 "위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 정하는 사업. 따라서 본 규정에 의해 임대료 감면 혜택을 받을 수 있는 사업은 다음 <표 4-7>과 같다.

<표 4-7> 투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면 대상

구 분	감 면 대 상
투자규모에 따른 분류	• 조세특례제한법 제121조의 2 제1항의 규정에 의하여 조세감면의 결정을 받은 사업으로서 외국인투자금액이 미화 1백만달러 이상인 사업
업종에 따른 분류	• 외국인투자금액이 미화 1천만달러이상인 제조업업체
위치에 따른 분류	• 외국인투자지역에서 외국인투자기업이 영위하는 사업
경제적 효과	• 사회간접자본의 확충, 산업구조의 조정 또는 지방자치단체의 재정자립 등에 상당한 기여를 하는 사업으로서 산업자원부장관이 법 제27조의 규정에 의한 외국인투자위원회(이하 "위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 정하는 사업

이에 따라 관세자유지역 투자기업이 외국인투자자가 임대료 감면을 받기 위해서는 첫째, 외국인투자자의 투자금액이 미화 100만달러 이상이거나 둘째, 사회간접자본의 확충, 산업구조의 조정 또는 지방자치단체의 재정자립 등에 상당한 기여를 하는 사업으로서 산업자원부장관이 법 제27조의 규정에 의한 외국인투자위원회(이하 "위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 정하는 사업이어야 한다.

그러나 관세자유지역의 경우 투자대상 업종이 물류기업 및 지원산업으로 제조업에 비해 대체로 투자금액이 소규모로 이루어진다는 점에서 관세자유지역 투자자의 경우 임대료 면제의 혜택을 보기 어려울 것으로 보인다. 1999년 우리나라의 산업별 외국인투자 현황을 기준으로 산업별 평균 투자금액 현황을 살펴보면 관세자유지역 입주대상인 운수·창고업의 경우 214만 6,000달러로 임대료 감면 대상에 속하는 것으로 나타났다. 그러나 운수업의 투자가 장비투자, 설비투자 등에 따라 보다 큰 규모의 투자가 이루어짐을 감안하면 창고업의 경우 100만달러 이상의 투자가 이루어지는 비율이 상대적으로 적을 것으로 예상되어 임대료 감면이 어려울 것으로 보인다.

한편 금융업(1,661만 5,000달러), 보험업(1,374만 9,000달러)의 경우 대규모의 투자가 이루어진 것으로 나타났으나 이러한 투자는 중앙 금융기관으로의 투자가기 때문에 관세자유지역 입주 금융기관에 대한 임대료 감면 여부는 불투명하다. 이러한 측면에서 관세자유지역 입주업체에 대한 인센티브 강화를 위한 정책이 요구된다.

〈표 4-8〉 우리나라의 업종별 외국인투자 현황

단위 : 천달러

구 분	업체수	투자금액	평균투자금액
섬유/의류	123	303,889	2,471
제지/목재	43	1,109,988	25,814
전기/전자	451	1,957,891	4,341
운송용기기	123	1,403,717	11,412
기타제조업	193	121,472	629
제조업	2,203	11,685,960	5,305
전기/가스	4	178,965	44,741
건설업	47	122,504	2,606
도소매업	244	1,603,169	6,570
무역업	1,112	990,475	891
음식점업	107	96,271	900
숙박업	86	4,843,640	56,321
운수/창고	105	225,377	2,146
금융업	103	1,711,327	16,615
보험업	19	261,233	13,749
부동산업	6	1,930	322
기타서비스	673	1,213,603	1,803
서비스업	2,506	11,248,494	4,489
합 계	4,746	23,188,792	4,886

자료 : 산업자원부

주 : 1999년 외국인투자 현황을 기준으로 KMI 재작성

제3절 외국 자유무역지대의 인센티브 및 투자절차 검토

우리나라의 외국인 투자절차는 외국인투자촉진법의 제정과 개정에 의해 보다 자유롭고 편리하게 개선되었으며 이러한 제도적 개선에 의해 관세자유지역 역시 외국인투자가 보다 효율적으로 이루어질 수 있는 기반이 마련되었다. 이러한 투자절차의 개선은 글로벌 스탠다드로 한 걸음 다가선 것으로 평가되고 있으나 세계 주요국이 이미 이러한 제도를 오래 전에 마련한 것에 비해 시기적으로 늦은 것이라고 지적되고 있다. 세계 주요국별 투자절차를 보면 미국, 유럽과 아시아의 경쟁국인 홍콩, 싱가포르 등은 외국인투자에 대해 내국인 대우를 보장하고 있는 반면 중동, 기타 아시아 국가들은 투자절차의 개선을 통해 글로벌 스탠다드와 유사한 수준으로 개선시키고 있는 것을 볼 수 있다. 이에 본 연구에서는 아시아의 홍콩, 싱가포르와 중국, 일본 그리고 중동의 아랍에미리트⁸¹⁾를 대상으로 투자절차와

81) 아랍에미리트는 최근 자유무역지대를 도입하고 투자절차 개선과 인센티브 제공 등 외국인투자 유치를 위한 다양한 조치를 취하고 있어 비교 대상국으로 포함함

제도 그리고 인센티브 수준을 비교해보고자 한다.

1. 홍콩

1) 투자제도

홍콩은 영국에 의해 일찍이 자유항으로 지정된 지역으로 외국인투자에 대해서도 법·제도로적으로 자유로운 체제를 도입하고 있다. 홍콩의 투자제도는 내국인 대우에 의거하여 내국인과 동일한 법률의 적용을 받는다. 투자기업의 형태는 개인기업(Sole Proprietorship), 합자기업(Partnership), 일반회사(Corporation), 지점(Branch) 등 4개로 구분되며 투자절차는 신고주의를 채택하고 있어 매우 편리한 것으로 평가되고 있다.

〈표 4-9〉 홍콩의 외국인 투자제도

구 분	투자기업형태	투자절차
내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 개인기업(Sole Proprietorship) • 합자기업(Partnership) • 일반회사(Corporation) • 지 점(Branch) 	<ul style="list-style-type: none"> • 기업설립은 신고주의를 채택하고 있어 별다른 제한이 없음 <ul style="list-style-type: none"> - 외국인투자자에 대한 내국인 대우 • 법인등기소에 등기신청 <ul style="list-style-type: none"> →회사설립증서발행 →사업등록처에 등록신청 →사업자등록증 수취

2) 투자우대 및 투자제한 제도

홍콩은 외국인투자에 대해 기본적으로 내국인 대우를 보장하고 있기 때문에 외국인투자에 대한 우대나 제한은 거의 없다. 그러나 홍콩정부는 첨단기술업체, 제조업체, 물류업체 등 부가가치 창출의 기회가 높은 산업의 투자유치 활성화를 도모하고 있으며 동 기업에 대해서는 다양한 세제 측면에서의 인센티브를 제공하고 있다.

〈표 4-10〉 홍콩의 외국인 투자기업에 대한 인센티브 제도

구 분	외국인 투자기업에 대한 인센티브
내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 소득발생지원칙에 따라 영토내 발생된 소득에 대해서만 과세 • 관세 및 물품세는 4개품목(주류, 담배, 석유, 메틸알콜)에 대해서만 부과 • 재산세는 15%단일세로 재산순가치의 20%공제 인정 • 소득세는 누진세체계임 • 이득세는 법인은 16%, 개인은 15% 부과 • 상속세는 누진세 체계 적용

한편 투자제한 부문은 일부 공공분야(우편, 상수도, 항구, 공항, 철도 등)로 제한하고 있으며 이에 대한 단계적인 개방을 추진하고 있다.

〈표 4-11〉 홍콩의 외국인 투자우대 및 투자제한 제도

구 분	투자우대 부문	투자제한 부문
내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 기본적으로 투자우대 부문은 없음 -그러나 실질적으로 홍콩정부는 첨단기술업체, 제조업체, 물류업체의 투자유치 활성화를 도모하고 있음 -투자기업에 대해 다각적인 인센티브 제공 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 일부공공분야(우편, 상수도, 항구, 공항, 철도 등)를 제외하고 특별한 제한 없음

2. 싱가포르

1) 투자제도

싱가포르는 오랜 식민지 경험에 따라 유럽의 자본주의를 일찍이 체득한 국가로 1819년 초대 영국인 총통인 Sir Raffles가 자유항을 선언한 바 있으나 1965년 독립과 함께 사회주의 노선 채택하고 자유항제도를 포기하는 등 일련의 정치적 변화가 경험하였다. 그러나 1969년 자유무역지역법⁸²⁾을 제정하면서 자유로운 경제제도를 도입하였다. 현재 싱가포르는

세계적인 외국인투자 대상지역으로 부상하였으며 이에는 자유롭고 효율적인 경제제도가 중요한 역할을 한 것으로 평가되고 있다.

싱가포르의 투자제도는 내국인 대우에 의거하여 내국인과 동일한 법률의 적용을 받는다. 투자기업의 형태는 i) 회사(Company) ii) 지점(Branch) 또는 자회사(Subsidiary) iii) 대표사무소(Representative Office) iv) 공동출자(Partnership) 또는 단독기업(Sole Proprietorship) 등 5개로 구분되는데 이러한 형태는 유럽과 미국 기업의 해외진출시 설립하는 투자기업의 형태를 반영한 것이다. 투자절차는 사업등록법에 의거 i) 합작선선정 ii) 투자사업허가 신청(TDB) iii) 등록신청서 제출(RCB) iv) 설립취지서 제출(RCB) v) 설립인가서 발급(RCB) 등의 5단계의 절차에 의해 이루어진다.

〈표 4-12〉 싱가포르의 외국인 투자제도

구 분	투자기업형태	투자절차
내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 회사(Company) • 지점(Branch) 또는 자회사(Subsidiary) • 대표사무소(Representative Office) • 공동출자(Partnership) 또는 단독기업(Sole Proprietorship) 	<ul style="list-style-type: none"> • 사업등록법에 따라 <ul style="list-style-type: none"> →합작선선정 →투자사업허가신청(TDB) →등록신청서제출(RCB) →설립취지서제출(RCB) →설립인가서발급(RCB)

2) 투자우대 및 투자제한 제도

싱가포르는 외국인투자에 대해 기본적으로 내국인 대우를 보장하고 있기 때문에 외국인 투자에 대한 우대는 거의 없다. 그러나 싱가포르 정부는 자국의 고용증진, 총생산 증가, 부가가치 창출 증대를 도모하기 위해 첨단 정보·기술업체, 제조업체, 물류업체 등의 투자유치를 확대하기 위한 다양한 마케팅정책을 추진하는 한편 동 기업에 대해서는 다양한 세제 측면에서의 인센티브를 제공하고 있다.

〈표 4-13〉 싱가포르의 외국인 투자기업에 대한 인센티브 제도

82) Free Trade Zones Act(Chapter 114), 관세법(Customs Act, Chapter 70)의 특별법 형태로서, 24개 조항으로 구성

구 분	외국인 투자기업에 대한 인센티브
내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 조세감면: 경제확장촉진법, 소득세법에 따라 EBD에 해당인센티브 신청 • 선도기업인센티브: 5~10년간 법인세면제 • 사후선도기업인센티브: 5년간 법인세면제 • 확장인센티브: 10만\$이상 확장시 추가이익분에 대한 법인세면제 • 투자공제: 신규투자시 50%까지 소득공제 • 승인된 해외차입: 20만\$이상의 해외차입시 세금면제 • 벤처자본 인센티브 • 해외투자 인센티브 • 서비스 수출: 수출이 매출의 20%이상일 때 수출액의 90%내에서 과세면제 • 운영본부: 50만\$이상 자본금의 운영본부(글로벌기업 본부)는 10년까지 소득의 10% 우대세율 적용 • R&D 이중세액공제

한편 싱가포르의 금융서비스 산업 및 항공사, 해운사 지분 제한, 외국인 고용비율 제한 등 5개 부분에 대한 투자제한을 실시하고 있으며 무기제조 및 판매, 공공산업 및 통신 부문에 대해서는 투자금지 정책을 추진하고 있다.

〈표 4-14〉 싱가포르의 외국인 투자제한 및 투자금지 제도

구 분	투자제한 부문	투자금지부문
내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 금융서비스업은 설립의 제한은 없으나 지분비율은 40%로 제한 • 맥주, 담배, 냉장고, 에어컨 생산업체는 제조업통제법에 따라 상공부의 인가, 감독을 받음 • 신문사, 항공사, 해운사는 관련법에 따라 지분소유가 통제됨 • 외국인고용비율은 제조업 50%, 서비스업 30%로 제한 • 주거용 부동산구입은 주택개발공사의 허가필요 • 신규공장설립시 환경부평가 필요 	<ul style="list-style-type: none"> • 무기제조 및 판매 • 공공산업 및 통신

3. 중국

1) 투자제도

중국의 외국인 직접투자 유치는 1978년 덩소평의 개혁·개방정책 시행이후 정부당국의 경제정책 기조 및 국내외 정세 변화에 따라 다소의 기복은 있었으나 지속적으로 추진되어

2000년말 현재 외국인 투자기업이 36만 4,345개사, 투자금액은 미화 3,486억달러에 달하여 미국에 이어 세계 제 2위의 외국인투자 유치국의 지위를 유지해오고 있다. 이런 추세는 아직까지 중국의 외국인투자 관련법규 및 제도 적 장치 미비 등 대 중국 투자의 불리한 요소가 잠재되어 있다는 평가에도 불구하고 중국의 고도성장과 막대한 소비시장의 확대에 의한 것으로 분석되고 있다. 그러나 중국의 외국인투자 유치는 2001년부터 실시되는 중국의 제 10차 5개년 개발계획과 중국의 WTO 가입이후 수반되는 중국 투자환경 개선에 대한 기대로 보다 높은 증가추세를 보일 것으로 전망되고 있다.

중국의 외국인투자유치 확대 정책의 근간은 신외자장려정책(新外資獎勵政策)이다. 신외자장려정책은 1998년 이후 외자도입액의 격감에 따른 중국정부의 대응정책으로 1999년 9월 8~9일에 福建省 廈門에서 개최된 「제3회 중국투자무역상담회」에서 채택된 바 있다. 신외자장려정책은 외국인 투자자의 불만 및 요구사항을 받아들여 기존 외국인투자정책을 개선한 것으로 외국인투자 관련 법률을 개정함으로써 외국인투자기업에 대한 소득세, 관세 및 증치세, 임대비용 할인 등 다양한 인센티브를 제공할 수 있는 기반을 조성하였다.

한편 중국은 각 지역별로 신외자장려정책을 통해 확대한 인센티브 이외의 별도의 인센티브를 제공하고 있다. 특히 각 지방정부가 경제성장 및 외국인투자 확대를 위해 도입한 자유무역지역, 첨단산업단지, 수출가공구 등 특별경제구역들은 각 경제구역 마다 별도의 인센티브를 제공함으로써 중앙정부 차원에서 제공하는 인센티브 보다 그 범위와 수준 측면에서 외국인투자기업에게 유리한 것으로 평가되고 있다.

2) 투자우대 및 투자제한 제도

(1) 중앙정부 차원에서의 인센티브

중국의 중앙정부 차원에서의 인센티브는 소득세 부문에서의 기업소득세 감면, 재투자시 투자비 환급, 기타 감면 등이 있으며 관세 및 증치세 부문에서는 수입관련 세제우대, 수출관세 면제, 도시보호 건설세 면제, 고정자산투자방향 조절세 감면, 경지(토지)점용세 면제 등이 있다.

〈표 4-15〉 중국의 외국인투자 관련 법률 개정 조항

구 분	기존 법률 조항	수정내용
소득세	기업소득세 감면	<ul style="list-style-type: none"> ● 생산성 외상투자기업은 경영기간이 10년 이상일 경우 수익 창출년도 부터 1, 2년은 기업소득세를 면제하며 3년-5년까지 50% 징세한다. ● 항구, 부두 건설 외자 합자경영기업은 15%의 세율로 기업 소득세를 징수하며 경영기한 15년이상일 경우 수익창출년도 1-5년까지 기업소득세를 면제하고 6년부터 10년까지 50% 징수한다. ● 외국 투자기업이 생산한 제품 수출시 세법 규정에 의거한 감면기간 만기후 당해연도 수출상품이 기업생산품의 70% 이상을 차지하면 기업소득세를 50% 감면한다. 그러나 경제 특구와 경제기술개발구 등의 경우 15%의 세율로 기업 소득세를 납부한 기업이 동 조건에 부합할 경우 10% 세율로 징수한다. ● 외국인 투자기업 중 선진기술기업은 관련 세법규정에 의거, 각종 우대기간 만료 후에도 3년간 50% 감면을 연장한다. ● 농업, 임업, 목업에 종사하는 외상투자기업과 경제가 발전 하지 못한 지역에 설립한 외상투자기업은 상술 규정에 의거 감면기간이 만기 후에도 기업의 신청에 의거 국무원 주관 세무부서가 허가, 향후 10년간 15%-30% 기업 소득세를 감면한다. ● 외국인투자 장려산업에 대하여 성, 자치구, 직할시 인민정부는 실제 상황에 근거 지방소득세를 감면할 수 있다.
	재투자시 환급	<ul style="list-style-type: none"> ● 외국인 투자기업의 외국투자자가 기업이 취득한 이윤으로 재투자시(등록자본을 증액한다거나 신규 기업에 투자, 경영 기한 5년이상일 경우) 투자자의 신청을 통해 관련기간이 허가하여 재투자에 대해 이미 납부한 소득세의 40%를 환급한다.
소득세	기타감면	<ul style="list-style-type: none"> ● 외국기업이 중국내에서 기관을 설립하지 않고 중국내에서 이윤, 이자, 임대 특허권 사용비용 등으로 소득을 취하였거나, 설립하였다 하더라도 동 이익이 설립 기관과 아무런 관련이 없을 시에는 20%의 소득세를 납부한다. 단 아래 사항에 대해서는 소득세를 감면한다. ● 외국투자자가 외국투자기업으로부터 취득한 이윤은 소득세를 면제한다. ● 국제금융기관이 중국정부 및 중국 국가은행에 융자해서 취득한 이윤은 소득세를 면제한다.

구 분	기존 법률 조항	수정내용
소득세	기타감면	<ul style="list-style-type: none"> • 외국은행이 우대금리로 중국 국가은행에 제공한 융자금에 대한 이윤은 소득세를 면제한다. • 과학연구, 에너지 개발, 교통발전, 농림목축업 생산 및 개발을 위해 제공한 기술로 취득한 특허권 사용료는 국무원 세무관련 부문의 비준을 거쳐 10%의 세율로 소득세를 징수하며 그중 기술이 선진적이거나 조건이 우대일 경우 소득세를 면제할 수 있다.
관세 및 증치세 관련	수입관련 제세	<ul style="list-style-type: none"> • 98년 1월 1일부로 외상투자산업목록의 장려, 제한 율류에 속하면서 기술이전 외상투자항목일 경우 투자총액내에서 수입되는 자체 이용 설비(외상투자항목 면세 불가항목이외)에 대해서 수입관세 및 각종 증치세 등을 면제한다. 규정에 부합하는 항목은 계약서에 의거 설비, 부품등을 면세로 수입할 수 있다. • 외상투자기업이 생산하여 판매하는 제품에 필요한 부품, 원자재 등은 수입관세 및 수입 관련 세를 면제한다. 상품의 수출계약을 이행하기 위해 수입하여 수출상품에 직접 사용한 것은 수입관세 및 수입관련 제세를 면제한다.
	수출관세	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인 투자기업은 생산한 제품을 수출할 때 수출제한 품목 혹은 국가가 규정한 기타 규정외에는 수출관세를 면제
	도시 보호 건설세	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인 투자기업과 외국기업에 대해서는 도시보호건설세를 징수하지 않는다.
	고정자산투자방향 조절세	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인 투자기업과 외국기업은 중국경내에서 진행한 고정자산 투자에 대하여 고정자산 투자방향 조절세를 징수하지 않는다.
	경지(토지)점용세	<ul style="list-style-type: none"> • 외자기업이 점용한 경지에 대해서 경지 점용세를 면제할 수 있다.

자료 : 中國情報ハンドブック, 2000

(2) 중국 경제특구의 인센티브

① 관세자유지역의 인센티브

중국에는 약 20여개의 관세자유지역(Free Trade Zone)이 도입되어 있는데 각 관세자유지역은 별도의 특별법에 의해 설치되어있다. 이에 따라 각 관세자유지역에서 제공하고 있는 인센티브는 범위나 수준이 조금씩 상이하다. 그러나 대체로 관세면제, 세제감면, 임대료감

면 등 그 내용이나 대상은 동일하다. 이러한 측면에서 본 연구에서는 최근 설립된 珠海관세자유지역(Zhuhai Free Trade Zone)⁸³⁾의 관세자유지역법(Regulation of Zuhai Free Trade Zone)을 기준으로 중국 관세자유지역의 인센티브 제도를 검토하고자 한다.

珠海관세자유지역은 외국인직접투자에 대한 국가차원에서의 인센티브와는 별도로 입주기업에 대해 부가가치세, 소비세, 기업세, 소득세 등 다양한 세제혜택을 부여하고 있다. 특히 관세자유지역내에서의 물품판매에 대해서는 증치세를 면제하는 등 관세자유지역내에서의 자유로운 경제활동을 보장하고 있다.

〈표 4-16〉 중국 관세자유지역의 외국인 투자기업에 대한 인센티브 제도

구 분	외국인 투자기업에 대한 인센티브
관세면제	● 관세자유지역내 반출입된 화물에 대해서는 관세면제(통관시 관세부여)
부가가치세	● 관세자유지역내 입주기업에 대해 13~17% 감면
소 비 세	● 담배, 술, 유류 등 일부를 제외한 품목에 대해 3~45% 감면
기 업 세	● 제조 및 물류기업은 3~5% 감면 ● 금융 및 보험업에 대해서는 8% 감면
증 치 세	● FTZ내 기업이 생산한 제품을 FTZ 내에서 판매한 것은 증치세 면제
기업소득세	● 외국인투자기업에 대한 기업소득세는 10~15% 수준으로 감면
개인소득세	● 관세자유지역내 외국인투자기업의 외국인직원에 대해 5~45% 감면
기타 세제	● 토지세 : FTZ내 토지사용으로 인한 소득의 30~60% 감면 ● 토지사용세 : 감면 비율 4Y/m ² ● 도시건축 및 교육세 : 8% 감면

자료 : Zhuhai Free Trade Zone

② 경제개발지구의 인센티브

중국 경제개발지구의 종류는 경제특구, 연안개방구, 연안개방도시 등이 있으며 경제개발지구 도입 지역은 경제특구가 5개 지역, 연안개방구가 47개 지역, 연안개방도시가 50여 지역으로 약 100여개에 이르고 있다. 이들 지역 역시 각 개발지구별로 별도의 법령을 통해 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 본 연구에서는 중국 경제개발지구 중 가장 대표적인 지역인 경제특구를 대상으로 인센티브제도를 검토하고자 한다.

경제특구는 중국 정부의 개방정책에 따라 도입된 산업단지로 각 성의 경제, 산업 중심지역 역할을 하고 있다. 경제특구는 관세자유지역과 산업단지의 중간적 성격을 가지고 있는 지

83) 珠海관세자유지역은 광해둥에 위치하고 있는 관세자유지역으로 1996년 11월 개장한 이후 광동성의 산업, 물류중심지로 성장한 중국 남부지역의 대표적인 관세자유지역임

역으로 외국인투자의 확대를 위해 중앙정부에서 제공하는 인센티브 보다 강력한 인센티브 정책을 실시하고 있으며 각 인센티브는 지속적인 외국인 투자기업과의 협의를 통해 개선되고 있다.

〈표 4-17〉 중국 경제특구의 인센티브

구 분	인 센 티 브 내 용
기업소득세	<ul style="list-style-type: none"> 경제특구 내에 설립한 사무소, 생산, 경영의 외국기업은 기업소득세를 15%로 감면. 경제특구 소재 도시에 설립한 외상투자기업은 24%의 세율로 기업소득세를 감면. 기술집약, 지식형 항목, 외상투자기업이 3000만달러 이상 투자했을 경우, 투자 회수기간이 비교적 긴 항목, 에너지 교통, 항구 혹은 국가장려항목일 경우에는 15%의 세율로 기업소득세를 감면 서비스 업종 기업에 대해서 외상투자액이 500만달러 이상, 경영기간 10년이상 일 경우 기준을 거쳐 이익 창출시점 1년간은 기업소득세를 면제하고 2, 3년은 50% 감면. 경제특구 내 외자은행, 중외합자은행 등 금융기관, 외국투자자 투입 자금 혹은 분행이 본점에서 투입한 자금이 1000만달러 초과하고 경영기간이 10년이상일 때 15%의 세율로 기업소득세를 감면.
증치세	<ul style="list-style-type: none"> 경제특구 내 기업이 생산한 제품을 특구 내에서 판매한 것은 증치세를 면제 - 경제특구 내 단위와 개인이 특구 내에서 가공, 수리, 도매, 소매 행위를 했을 때 규모를 불문하고 6%의 세율로 증치세를 징수.
관 세	<ul style="list-style-type: none"> 경제특구 내 기업이 생산 제품을 수출할 때 국가 수출제한 품목 혹은 국가의 다른 규정을 제외하고는 수출관세를 면제.
영업세	<ul style="list-style-type: none"> 경제특구 내 설립한 외상투자 및 외국금융기업은 특구 내 영업수입에 의존 등록자본금 등기일로부터 5년 동안 영업세를 면제.

자료 : 中華人民共和國對外貿易經濟合作部 자료

4. 아랍에미레이트

1) 투자제도

아랍에미레이트는 중동의 산업·물류거점으로 새롭게 부상하고 있는 국가로 그간 자본 집약형 산업인 석유 화학공업과 수입 대체형 제조업(중소기업) 등을 중심으로 하는 산업구조를 보유하고 있었으나 경제성장의 한계에 직면하게 되자 항만, 공항을 중심으로 하는 공

업지역을 관세자유지역으로 지정하고 이들 지역을 유럽, 아시아, 아프리카를 연계하는 산업·물류단지로 육성한다는 정책을 추진하고 있다.

아랍에미레이트는 항만지역에 3개(두바이지역의 아벨알리 FZ, 샤르자 지역의 아즈만 FZ, 합리야 FZ), 공항지역에 2개(두바이 지역의 두바이국제공항 FZ, 아즈만 지역의 샤르자국제공항 FZ) 등 총 5개의 관세자유지역을 보유하고 있는데 이들 지역은 모두 유럽, 아시아 국가들의 물류거점으로 부상하고 있다. 이들 관세자유지역은 국가주도로 개발되어 첨단시설을 자랑하고 있으며 항만, 공항과 직접 연계되어 있어 효율적인 물류체계를 구축할 수 있도록 배치되어 있다. 아랍에미레이트 관세자유지역의 외국인투자자에 대한 인센티브는 ① 관세면제 ② 기업세, 개인소득세 면제 ③ 장기임대 확보(저렴한 임대료) ④ 저렴한 에너지 공급 ⑤ 저렴한 노동력 제공 등 세계 주요 관세자유지역 보다 높은 수준을 유지하고 있다.

2) 투자우대제도

아랍에미레이트의 외국인투자 우대제도는 미주, 아시아 및 유럽지역의 관세자유지역 보다 강력한 인센티브를 제공하고 있다. 특히 외국인투자기업에 대한 세금 및 소득세 100% 면제, 관세면제, 법인세 및 개인소득세 면제 등이 기본적으로 제공되고 있으며 외국인투자기업의 외화송출이 자유롭게 이루어질 수 있다. 또한 투자기업이 자유롭게 물류단지나 생산시설을 개발하고 이용할 수 있도록 다양한 분양체계를 갖추고 있다.

〈표 4-18〉 아랍에미레이트의 외국인투자 인센티브

구 분	인센티브	비 고
투자부문	<ul style="list-style-type: none"> • 100% 외국인투자 허용 • 100% 세금면제 • 소득세 면제 • Free Zone 입출입 화물에 대한 관세 면제 • 투자업종 및 범위에 대한 규제 없음 	
세제부문	<ul style="list-style-type: none"> • 법인세, 개인소득세 면제 	
시설측면	<ul style="list-style-type: none"> • 항만, 공항 연계성 보장 • 임대부지에 대한 투자자의 자유로운 시설 구축 허용 • 기 구축 시설(물류단지 및 Office Unit) 사용 가능 • 첨단 정보서비스 제공 • 풍부하고 저렴한 에너지 공급 • 입주자 생활편의 시설 제공 • 저렴하고 풍부한 노동력 제공 	

제5장 우리나라 관세자유지역의 경쟁력 평가

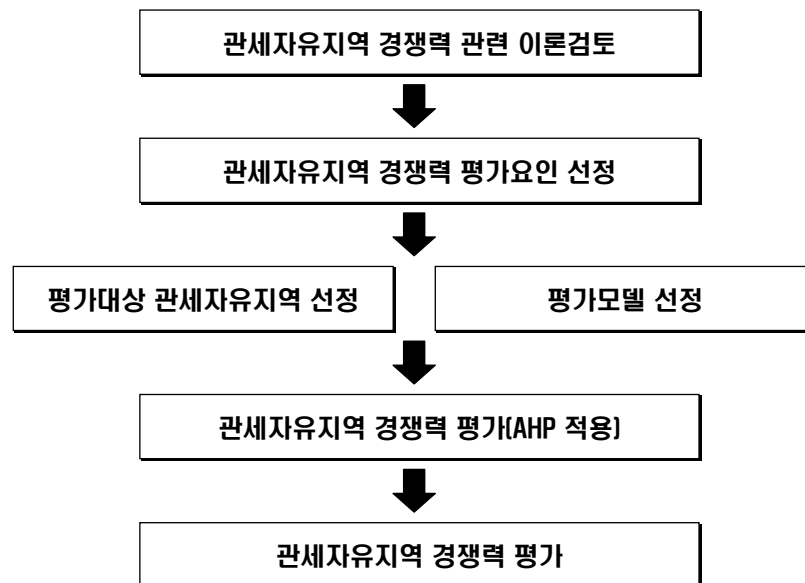
제1절 평가방법 선정

관세자유지역의 경쟁력 평가는 i) 관세자유지역 경쟁력 관련 이론 및 선행 연구를 통한 평가요인 선정 ii) 평가대상 관세자유지역 선정 iii) 평가모델 선정 iv) 평가의 4단계를 통해 실시되었다.

평가요인 선정은 관세자유지역 관련 이론 및 선행연구의 부족에 따라 외국인투자기업의 투자이론 및 한국해양수산개발원의 관세자유지역 관련 연구를 기준으로 관세자유지역의 경쟁력 결정요인을 추출하고 이를 대상으로 평가요인을 추출하는 방법을 이용하였다. 평가대상 관세자유지역의 선정은 우리나라 관세자유지역과의 경쟁관계를 고려하여 지리적으로는 아시아지역의 관세자유지역을 대상으로 하였으며 가장 최근 제도를 도입하여 운영하고 있는 중동지역의 관세자유지역을 평가대상으로 선정하였다. 한편 평가모델의 선정은 우리나라가 아직 관세자유지역을 운영하고 있지 않고 있기 때문에 외국 주요 관세자유지역과 정량적 측면에서의 평가에 한계가 있다는 점을 감안하여 관련 전문가그룹을 대상으로 설문 조사를 실시하고 이를 효율적으로 반영할 수 있는 의사결정모델을 적용하였다.

〈그림 5-1〉

우리나라 관세자유지역 경쟁력 평가 프로세스



1. 선행연구 및 이론 검토를 통한 평가요인 선정

관세자유지역은 현재 전 세계적으로 800여개 지역에서 도입·운영되고 있으며 관세면제, 투자에 따른 인센티브 확대, 정부지원 확대 등 일반지역보다 우수한 투자환경을 보유하고 있기 때문에 글로벌기업의 주요 투자대상지역으로 활용되고 있다. 특히 경제 및 국제물류 환경의 변화에 따라 글로벌기업의 글로벌 네트워크화 전략이 보편화되어 항만, 공항 등 관세자유지역을 중심으로 글로벌기업의 투자와 글로벌 경영활동이 크게 확대되고 있다.

이러한 관세자유지역을 중심으로 하는 국제투자가 활발하게 진행되고 있음에도 불구하고 관세자유지역을 대상으로 하는 이론이나 논문은 크게 부족한 실정이며 특히 관세자유지역의 경쟁력 분석을 대상으로 하는 이론이나 연구는 전무한 실정이다. 이에 본 연구에서는 국제경제학 분야의 해외직접투자 이론과 경영학 분야의 산업입지이론 그리고 UN 및 한국 해양수산개발원 연구 등을 대상으로 선행연구 및 이론 검토를 실시하고 이를 바탕으로 관세자유지역 경쟁력 평가요인을 선정하였다.

1) 국제경제학 분야의 해외직접투자 이론

해외직접투자이론은 해외직접투자가 국제적으로 중요한 경제현상으로 부각된 1900년대 초부터 경제학의 중요한 부분으로 인식되었다. 초기의 해외직접투자는 국제자본이동의 측면이 강했기 때문에 별도의 이론이 요구되지 않았으나 해외투자의 확대와 그 형태의 다변

화가 나타나면서 거시경제학적 측면에서 해외직접투자를 설명하려는 헉서-오린모델, 사무엘슨과 먼텔의 요소가격 균형이론 등의 연구가 제시⁸⁴⁾되었다. 그러나 이러한 거시경제학적 연구의 한계에 따라 기업 자체에 목적을 둔 연구가 시도되었는데 이러한 연구는 기업의 국제화 단계론⁸⁵⁾, 독점론적 우위이론⁸⁶⁾, 과점적 경쟁이론⁸⁷⁾ 등이 있으며 이를 미시-기업행태론적 연구로 구분하고 있다. 그러나 세계 경제의 글로벌화와 이에 따른 해외직접투자 형태의 다각화, 네트워크화에 따라 해외직접투자 관련 이론은 절충이론, 생태학적이론 등 보다 기업의 전략적차원에서 그 원인을 찾는 연구로 그 방향이 전개되고 있다.

이에 본 연구에서는 전략적 측면에서의 해외직접투자 이론을 중심으로 검토하고자 한다. 전략적 측면에서의 해외직접투자 이론은 전략적 동기 관점에서의 투자와 산업조직론적 관점에서의 투자로 구분된다. 전략적 동기 관점에서의 투자는 시장지향적 직접투자(Market Oriented FDI), 생산효율지향형 투자(Production Efficiency Oriented FDI), 기술지향형 직접투자(Technology Oriented FDI), 자원지향형 투자(Resource Oriented FDI) 등으로 구분된다. 또한 산업조직론적 관점에서의 투자는 수직적 통합(Vertical Integration Type), 수평적 통합(Horizontal Integration Type) 그리고 다각적 통합(Conglomerate Integration Type)으로 구분된다.

이러한 각 이론은 글로벌기업의 해외투자 목적과 형태를 기준으로 정립된 것으로 글로벌기업의 다각적인 투자형태를 반영하고 있다. 전략적동기 관점에서의 해외투자 이론은 시장, 생산효율성, 기술지향 등 기업 전략적 측면에서의 경쟁력 강화를 위한 투자형태를 설명하고 있는 것으로 그 주요 투자 결정원인은 기업의 전략에 따라 상이하나 대체로 대상국 또는 대상지역의 경영전략 측면에서의 투자이익을 향유할 수 있는 요인에 따라 결정된다. 한편 산업조직 관점에서의 투자는 수직적, 수평적, 통합적 통합을 목적으로 하는 것으로 기업의 생산, 판매, 조달 등 통합 조달-생산-물류 차원에서의 효율성 강화를 위한 투자라 할 수 있다. 따라서 이러한 형태의 투자는 기업의 생산, 국제물류관리 요소의 우위성에 의해 결정된다(<표 5-1> 참조).

<표 5-1> 글로벌기업 해외직접투자 이론과 투자결정요인

84) Thomas G. Parry, *The Multinational Enterprise*, Greenwich, Connecticut : JAL Press, pp. 19~20.

85) E. J. Kolde, *International Business Enterprise*, Prentice-Hall, 1968.

86) C. P. Kindleberger, *American Business Abroad*, New Haven : Yale University Press, 1969

87) F. Knickerbocker, *Oligopolistics Reaction and Multinational Enterprise*, Boston : Havard University Press, 1973.

구 분	투자이론 및 투자 결정요인		
전략적 동기 관점	○ 시장지향형 직접투자(Market Oriented FDI)		
	개 념	● 현지국 시장의 개척, 확보, 유지를 위한 투자	
	결정요인	● 시장규모, 투자유치정책, 조세·무역제도 등	
	○ 생산효율지향형 투자(Production Efficiency Oriented FDI)		
	개 념	● 생산요소 비용절감 및 생산효율성 확보를 위한 투자	
	결정요인	● 요소비용, 투자유치정책, 조세·무역제도 등	
	○ 기술지향형 직접투자(Technology Oriented FDI)		
	개 념	● 선진기술이나 경영지식을 습득하기 위한 투자	
	결정요인	● 기술수준, 지식·기술 육성지역 유무 등	
	○ 자원지향형 투자(Resource Oriented FDI)		
	개 념	● 자원의 안정적 확보를 위한 투자	
	결정요인	● 부존자원의 규모, 조세·무역제도 등	
산업조직 관점	○ 수직적 통합(Vertical Integration Type)		
	개 념	● 생산단계의 통합을 위한 투자로 전후방통합이 해당	
	결정요인	● 기업 Cluster 가능성, 국제분업체계 구축의 용이성 등	

구 분	투자이론 및 투자 결정요인		
산업조직 관점	○ 수평적 통합(Horizontal Integration Type)		
	개 념	● 세계적으로 동일한 상품을 동일한 수준으로 생산하기 위한 투자	
	결정요인	● 시장규모, 투자유치정책, 조세·무역제도 등	
	○ 다각적 통합(Conglomerate Integration Type)		
	개 념	● 생산, 수요 측면에서 여러분야의 사업을 여러 지역에 걸쳐 투자·실시함으로써 사업상의 리스크를 분산하기 위한 투자	
	결정요인	● 시장규모, 인력조달의 용이성, 투자유치정책, 조세·무역제도 등	

2) 산업입지이론

고전적인 산업입지이론은 개별기업 또는 생산공장단위의 입지결정시 장소, 규모, 경제성, 생산비용 등을 종합적으로 고려하여 최적입지(optimal location)에 관해 의사결정을 내리기 위한 기본 틀을 제시하고 있다. 즉 전통적인 산업입지결정이론은 투자자들이 최소의 비용으로 최대의 이익을 창출한다는 경제원칙에 입각하여 최적의 입지를 찾는 데 도움을 주는 이론적인 뒷받침을 제시하는데 그 목적이 있다. 그러나 전통이론은 수송비용 등 계량화가 가능한 객관적인 요인에 초점을 맞추므로써 계량화가 어려운 무형의 요인, 즉 정부정책, 수요자의 취향, 산업특성 등 주관적인 요인들을 고려하지 않아 이를 보완하기 위한 다양한

새로운 이론들이 개발·제시되고 있다.

이러한 주요 이론으로는 최소비용이론, 최대수익이론, 이윤극대화 입지이론, 공간비용 입지이론, 행태론적 입지이론, 요소평가 입지이론 등이 있으며 그 주요 내용과 투자결정요인은 다음 <표 5-2>와 같다.

<표 5-2> 산업입지이론과 투자결정요인

구 분		투자이론 및 투자 결정요인
최소비용 이론	개 념	●비용으로 환산할 수 있는 토지·건물·설비비용, 수송비용, 전기·가스·수도 등 공공사업비용, 각종 제세공과금, 노동비용 등의 총비용이 최소가 되는 곳에 입지를 선정하는 것이 가장 효율적
	결정요인	●요소비용, 수송비용 등
최대수요 이론	개 념	●기업의 입지가 수송비를 최소화하는 곳 외에 수요를 극대화할 수 있는 곳, 즉 총수입을 극대화할 수 있는 곳에 위치하게 된다는 이론
	결정요인	●수송비용, 시장규모 등
이윤극대화 입지이론	개 념	●이윤을 극대화할 수 있는 산출량을 분석하여 이를 수용할 수 있는 곳에 입지를 선정한다는 이론. 즉, 평균수입과 평균비용의 차이가 가장 큰 지역이 적정입지
	결정요인	●평균수입 극대화 및 평균비용 극소화 가능지역

구 분		투자이론 및 투자 결정요인
공간비용 입지이론	개 념	●평균생산비의 지역간 차이에 따라 직접투자가 발생. 개발비용의 수준이 낮고 수송비가 낮은 지역이 최적 투자지
	결정요인	●개발비용 및 수송비
행태론적 입지이론	개 념	●기업은 입지를 선정할 때 이윤극대화 외에 결정자의 개인적 성향, 환경적 요소, 제도적 요소, 생산의 효율성, 영업권의 확대 등 다양한 행태에 바탕을 두고 적정입지를 선정
	결정요인	●정보획득, 노동력, 입지 확보 용이성 등
요소평가 이론	개 념	●요소평가이론은 입지결정에 영향을 미치는 계량적·비계량적 요소들을 모두 나열하고 소요입지 상황에 따라서 각 요인들에 가중치를 부여한 후 대안별로 각 요소를 평가하여 그 중에서 최적안을 선정하는 방법임
	결정요인	●업종, 전략 등에 따라 다각적인 평가요소 추출하여 이를 기준으로 분석

3) UN 연구

UN은 1998년 “World Investment Report”에서 글로벌기업의 투자결정요인을 i) 투자정책요인 ii) 경제적 요인 iii) 기업활동 환경요인 등 세 가지로 구분하고 이들 투자결정요인을 충족하는 지역에 글로벌기업의 투자가 집중되고 있다고 밝힌 바 있다(<표 5-3> 참조).

〈표 5-3〉 해외직접투자의 주요 결정요인

구 분	주요 결정요인
투자정책 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 경제적, 정치적, 사회적 안정성 • 법·제도적 안정성 • 무역 및 조세정책
경제적 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 시장규모 및 성장률 • 사회간접자본 효율성 • 자본 및 생산요소의 비용
기업활동 환경 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 투자 인센티브 • 사회적 환경 • 비즈니스 관행

자료 : UN, *World Investment Report 1998*, 1998

UN의 연구는 지난 10년간 글로벌기업들의 투자패턴 및 투자결정요인 분석을 통해 이루어진 것으로 그간 다른 해외투자이론이 해외투자의 원인을 경제적 요인에 초점을 맞추었던 것과는 달리 투자정책요인, 경제적 요인, 기업활동 환경요인 등 경제, 정치 및 사회 분야로 그 투자 결정요인을 확대했다는 점에서 큰 의미를 갖는다.

4) 한국해양수산개발원, 강종희의 연구⁸⁸⁾

한국해양수산개발원 강종희 등은 관세자유지역의 경쟁력 결정요인을 글로벌기업의 경영전략 수용능력, 관세자유지역의 기능 및 유형, 배후경제권의 규모, 투자여건의 건실성, 인프라의 효율성, 경제·문화적 특성 등 6개 분야로 구분하였다.

동 연구에서는 관세자유지역의 경쟁력을 관세자유지역의 기능(글로벌기업의 경영전략 수용능력, 관세자유지역의 기능 및 유형), 시장지향성(배후경제권의 규모), 법·제도(투자여건의 건실성), 인프라의 효율성, 경제·문화적 특성 등으로 구분함으로써 관세자유지역의 경쟁력을 판단하는 기준을 세부적으로 제시하였다.

〈표 5-4〉 관세자유지역의 경쟁력 결정요인

88) 한국해양수산개발원, 광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구, 2000. 10

구 분	경쟁력 결정 요인
글로벌기업의 경영전략 수용능력	<ul style="list-style-type: none"> • 글로벌기업의 SCM체계, 국제물류관리 지원능력 • 전문물류기능,
관세자유지역의 기능 및 유형	<ul style="list-style-type: none"> • 생산, 물류, 판매 등 글로벌 네트워크 차원에서의 경영활동 지원 가능한 기능과 유형 보유 여부
배후경제권 규모	<ul style="list-style-type: none"> • 배후 경제권의 시장규모 • 배후 경제권의 산업·경제 규모
투자여건의 건실성	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인투자제도 및 인센티브 • 무역, 외환제도의 국제성
인프라의 효율성	<ul style="list-style-type: none"> • 항만, 공항 및 배후 물류단지 규모 및 효율성 • 국제복합운송체계의 효율성
경제·문화적 특성	<ul style="list-style-type: none"> • 전문인력 공급 능력 • 경제, 사회 관행 구축

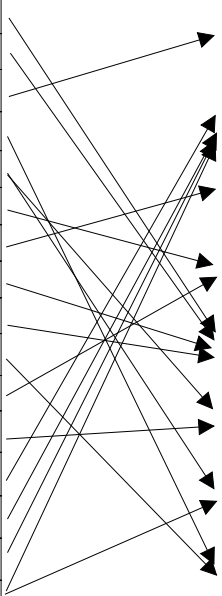
자료 : 한국해양수산개발원, 광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구, 2000. 10

5) 관세자유지역 경쟁력 평가요인 선정

이상과 같이 해외직접투자 및 관세자유지역의 경쟁력 결정요인에 대한 이론 및 선행연구 결과를 기준으로 관세자유지역 경쟁력 평가요소를 선정하였다. 이론 및 선행연구의 경쟁력 요인들은 대부분 관세자유지역의 경쟁력과 밀접한 관계를 가지고 있으나 일부 요인들은 중복되기도 하고 관세자유지역 보다는 국가차원에서의 경쟁력과 관계가 깊은 것도 있기 때문에 유사한 요인, 관세자유지역과 관련이 적은 요인은 관련 요인과 통합하는 과정을 수행했다. 이에 따라 관세자유지역의 경쟁력 평가요인은 관세자유지역 관련 부문과 외국인투자환경(국가부문) 부문으로 구분하였으며 각각 4개 요소로 분류하여 총 8개 요소로 압축하였다(<표 5-5> 참조).

이에 따라 선정된 평가요인은 관세자유지역 평가부문 4개 요소(투자절차 및 제한, 기능 및 유형, 인센티브, 요소비용), 외국인투자 환경부문 4개 요소(사회·경제환경, 전문인력 공급능력, 인프라수준, 시장규모)이다.

<표 5-5> 관련 이론 및 선행연구 결과를 이용한 관세자유지역 경쟁력 평가요소 선정

구 분		주요 결정요인	통합방향	통합 평가요소	
현지국 관련 사항	투자정책 요 인	•경제, 정치, 사회적 안정성		•투자절차 및 제한	관세자유 지역
		•법·제도적 안정성		•기능 및 유형	
		•무역 및 조세정책		•인센티브	
	경제적 요 인	•시장규모 및 성장률		•요소비용	
		•사회간접자본 효율성		•사회·경제 환경	외국인 투자환경 (국가부문)
		•자본 및 생산요소의 비용		•전문인력 공급능력	
	기업환경 요 인	•투자 인센티브		•인프라 수준	
		•사회적 환경		•시장규모	
		•비즈니스 관행			
투자자 관련 사항	전략적 요 인	•시장규모 및 성장률			
		•생산효율 및 비용			
		•기술수준			
	산업조직 요 인	•수직적·수평적 통합			
		•다각적통합			
	글로벌 네트워크	•국제물류거점			
		•글로벌 네트워크 지원능력			


2. 평가대상 관세자유지역 선정

평가대상 관세자유지역의 선정은 첫째, 우리나라와 경쟁관계를 가지고 있는 관세자유지역이며 ii) 관세자유지역제도를 최근에 도입하여 새로운 운영환경을 구성한 관세자유지역이고 iii) 성공적으로 운영되고 있는 것으로 평가되는 지역 등 세 가지 조건을 기준으로 이루어졌다.

우리나라와 경쟁관계를 가지고 있는 관세자유지역은 중국, 홍콩, 싱가포르, 대만, 일본 등이 고려될 수 있으며 최근 도입 관세자유지역은 중국, 아랍에미레이트 등이 있다. 이들 지역 중 성공적으로 운영되고 있는 것으로 평가되고 있는 지역은 싱가포르, 홍콩, 중국, 아랍에미레이트 등으로 대상국가 중 일본과 대만은 제외하였다.

중국의 경우 우리나라와 직접적인 경쟁관계를 가지고 있다는 점에서 의미가 있으며 홍콩, 싱가포르의 경우 세계적인 수준의 관세자유지역을 운영하고 있는 것으로 평가되고 있어 제도의 도입을 목전에 두고 있는 우리의 입장에서 큰 의미가 있는 것으로 볼 수 있다. 또한 아랍에미레이트의 경우 최근 관세자유지역 제도를 도입하여 최근 크게 활성화되고 있는 등 우리나라와 상황이 유사하기 때문에 평가대상으로서의 의미를 가진다고 할 수 있다.

〈표 5-6〉 평가 대상 관세자유지역 선정

평가요소	대상국가		선정국가
경쟁관계	중국, 홍콩, 싱가포르, 대만 일본		중국, 홍콩, 싱가포르, UAE
최근 도입여부	중국, UAE		
성공여부	중국, 홍콩, 싱가포르, UAE		

3. 관세자유지역 경쟁력 평가모델 선정

관세자유지역의 경쟁력 평가모델 선정은 관세자유지역 경쟁력 평가요인을 이용하여 합리적으로 경쟁력을 평가하기 위한 방법론을 결정하는 것을 목적으로 한다. 관세자유지역 경쟁력 평가는 우리나라가 아직 관세자유지역을 도입하지 않은 상태이기 때문에 이에 대한 경쟁력을 평가하는데 한계가 있다. 이에 따라 본 연구에서는 관세자유지역 관련 전문가그룹을 선정⁸⁹⁾하여 이들을 대상으로 한 설문조사와 면담조사를 통해 상대적인 경쟁력 평가를 실시하였다. 설문조사를 통한 경쟁력 평가는 설문조사 대상자의 주관적 의사를 배제하고 정량적, 정성적 평가결과를 객관화하기 위한 방안으로 의사결정 모델을 적용하였다.

1) 평가모델의 선정

의사결정이란 특정 현상을 과학적이고 객관적으로 분석하여 어떤 규칙을 정함으로서 합리적인 의사결정을 할 수 있도록 체계화하는 방법이다. 일반적으로 의사결정 이론은 그 방법론에 의해 크게 규범적 모형과 기술적 모형으로 구분할 수 있으며 변수의 통제가능성 여부에 따라 확정적 모형과 확률적 모형으로 구분할 수 있다. 이들 모형들은 특정 사용목적에 따라 개발된 것으로 의사결정에 있어 장·단점을 모두 포함하고 있기 때문에 이 중 최적 분석방법을 선정하기 위해서는 연구의 목적과 방법을 고려해야 할 필요성이 있다. 이에 본 연구에서는 i) 평가의 방법론에 의한 선정단계 ii) 평가 세부내용 측면에서의 선정단계 등 2단계를 거쳐 방법론을 선정하였다.

평가방법론에 의한 선정단계에서는 본 연구의 목적이 국내외 관세자유지역의 경쟁력 분석은 정성적, 정량적 비교를 통해 평가해야 하며 평가항목의 내용이 평가의 성격과 평가자 그룹에 따라 그 중요도가 상이할 수 있다는 점을 고려하여 평가방법은 규범적 모형, 확률

89) 본 연구의 전문가그룹은 관세자유지역, 국제물류 관련 전문가 15인으로 구성하였음. 평가위원은 관련 업체 실무자(5인), 대학 및 학계 전문가(5인), 연구단체 전문가(5인) 등으로 총 15명임.

적 모형을 모두 적용해야 할 범주에 있다고 평가하였다. 이에 따라 다양한 모형중 다목적 효용함수법, 선형계획법, 다목적계획법 및 계층구조분석법(AHP) 등을 1차 적용모델로 선정하였다. 평가세부내용 측면에서의 선정단계에서는 평가자 그룹의 주관적의사를 배제하여 객관적 평가를 실시할 수 있는 방법론을 선정해야 하기 때문에 독립적인 요소와 종속적인 요소가 혼재되어 있는 평가요소를 객관화할 수 있는 기능을 갖추고 있는 방법론이 요구된다. 이러한 의사결정 모형들을 검토해 볼 때 가장 적합한 모형은 계층구조분석법(AHP : Analysis Hierarchy Process)이라 판단된다. 다기준 의사결정모델로 가장 많이 활용되고 있는 AHP는 OR 방법으로 대처하기가 명확하지 않은 문제의 해결을 위해 개발되었으며, 최종목표, 평가기준, 대체안을 각각 해당되는 곳을 연결하여 계층구조로 나타낸 뒤 계층도에서 최종목표를 달성하기 위해서 어떤 대체안을 선택할 것인가를 결정하는 방법⁹⁰⁾이다. 이 기법은 인간의 사고와 유사한 방법으로 문제를 분석하고 분해하여 구조화할 수 있다는 점과 모형을 이용하여 상대적 중요도 또는 선호도를 체계적으로 비율척도(Ratio Scale)화하여 정량적인 형태로 결과를 얻을 수 있다는 점에서 다양한 장점이 있다.

2) AHP 분석과정 및 이론적 배경

① 분석과정

AHP 분석과정은 다음 <표 5-7>과 같이 7단계를 통해 이루어진다. 이를 간단하게 4개과정으로 정리하면 문제정의 단계(단계 1) → 계층구조의 설정(Structuring)(단계 2) → 가중치의 설정(Weighting)(단계 2~5) → 검토(단계 7)로 구분할 수 있다.

<표 5-7> 계층구조분석법의 분석과정

90) T. L. Saaty, 『The Analytic Hierarchy Process』, McGraw-Hill, 1980.

구 분	분 석 내 용	비 고
단계 1	• 문제의 정의 및 요구사항 파악	
단계 2	• 평가항목 선정 및 배치 : 계층구조 구성	
단계 3	• 평가항목의 이원비교 및 이원비교행렬 작성	
단계 4	• 고유팩터(eigenvector)와 고유치(eigenvalue) 계산 • 평가항목간 가중치 산정 및 일관성 평가	
단계 5	• 모든 계층구조 평가항목에 대한 2~4단계 반복 계산	
단계 6	• 대안별 평가치 산정 및 최적 대안 선정	
단계 7	• 일관성 검토 및 재검토	

② 분석방법

AHP 분석의 방법은 다음과 같이 정의 할 수 있다. n개의 평가항목에 대해 nC2 회의 의 원비교를 수행하면 아래 이원비교행렬 A를 구성할 수 있다. 이 때 행렬 A를 구성하는 a_{ij} 는 w_i/w_j 의 추정치이다. 행렬 A는 $a_{ji}=1/a_{ij}$, 주대각선의 원들이 모두 1이 되는 성질을 가진다.

$$A = \begin{bmatrix} w_1/w_1 & w_1/w_2 & \cdots w_1/w_n \\ w_2/w_1 & w_2/w_2 & \cdots w_2/w_n \\ \vdots & \vdots & \ddots \vdots \\ w_n/w_1 & w_n/w_2 & \cdots w_n/w_n \end{bmatrix}$$

A와 평가항목간 가중치 행렬 w는 식(1)의 관계를 갖는다

$$\begin{bmatrix} w_1/w_1 & w_1/w_2 & \cdots w_1/w_n \\ w_2/w_1 & w_2/w_2 & \cdots w_2/w_n \\ \vdots & \vdots & \ddots \vdots \\ w_n/w_1 & w_n/w_2 & \cdots w_n/w_n \end{bmatrix} \cdot \begin{bmatrix} w_1 \\ w_2 \\ \vdots \\ w_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} nw_1 \\ nw_2 \\ \vdots \\ wn \end{bmatrix} \quad \cdots \cdots (1)$$

즉, $A \cdot w = n \cdot w \quad \cdots \cdots \cdots (2)$

식(2)는 n개의 연립방정식 체계에서 non-zero 해를 구하는 고유치 문제(eigenvalue problem)이다. 식 (3)은 일반적인 고유치 문제를 표현하는 식으로서 이원비교행렬 A의 특성방정식(characteristic equation)의 특성근(characteristic root) 또는 고유치(eigenvalue)를 산출하는 과정에서 w를 유도할 수 있다.

$$A \cdot w = \lambda \cdot w \quad \dots\dots\dots (3)$$

단, λ : eigenvalue ; w : λ 에 상응하는 eigenvector

식 (3)은

$$(A - \lambda I)w = 0, \text{ 단 } 0 \text{은 } (n \times 1) \text{ 열벡터 } \dots\dots\dots (4)$$

로 표현할 수 있다. 식(4)는 n 개의 선형연립방정식이며 w 에 대한 non-trivial에 해를 얻기 위해서는

$$|A - \lambda I| = 0 \quad \dots\dots\dots (5)$$

가 성립하여야 한다. Laplace 전개에 의해 식(5)를 전개하면 λ 에 대한 n 차 연립방정식을 얻는다. 이 전개식으로부터 λ 에 대한 n 개의 해를 구할 수 있다. λ 값을 식(4)에 대입하면 w_i 와 w_j 는 상대적 비율만을 가지므로 λ 에 상응하는 eigenvector를 그 합이 1이 되도록 정규화(normalization)하여 w_i 값을 구한다. 이렇게 구한 w 가 고유치 λ 에 상응하는 eigenvector이며, λ_{\max} 에 상응하는 eigenvector를 평가항목간 가중치로 사용한다.

일관성 검증(consistency test)방법은 다음과 같다.

이원비교행렬 A 가 완전한 기수적 일관성(cardinal consistency)를 갖는 경우 특성방정식의 근거 λ_{\max} 만이 n 의 값을 갖고 나머지 근들은 모두 0이다. 즉,

$$\lambda_{\max} = n; \lambda_i = 0, (\text{단, } \lambda_i \neq \lambda_{\max}) \dots\dots\dots (6)$$

이 성립한다. 왜냐하면,

$$\sum_{i=1}^{\infty} \lambda_i = \text{trace}(A) \quad \dots\dots\dots (7)$$

즉, 'eigenvalue의 합 = 행렬 A 의 대각행렬의 합'의 관계가 성립하는데, 식(1)에서 보는 바와 같이 이원비교가 완전한 일관성을 가진 행렬 A 의 대각행렬의 합은 n 이 되고 식(6)의 관계가 성립한다.

쌍체비교에 대한 응답이 완전한 일관성을 가지고 있지 않은 경우

$$\lambda_{\max} > n \quad \dots\dots\dots (8)$$

의 관계가 성립한다. 따라서, λ_{\max} 가 n 에 가까울수록 평가자가 쌍체비교에서 일관성 있는 판단을 내렸음을 알 수 있다는데 착안하여 일관성지수(consistency index : CI를 식(8)로 정의할 수 있다.

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} \quad \dots\dots\dots (8)$$

식(6)과 식(7)에서 일관성지수는 λ_{\max} 를 제외한 나머지 고유치의 평균값을 나타내는 것으로 해석할 수 있으며, 그 수치가 작을수록 일관성이 높은 것을 의미한다. 비일관성 비율(inconsistency ratio : IR)을 측정하는 방식은 Saaty가 개발한 Expert Choice법을 주로 사용하는데 이는 식(9)와 같이 정의한다.

$$IR = \frac{CI}{RI} \quad \dots\dots\dots (9)$$

단, IR = 비일관성 비율

CI = 일관성 지수

RI = 동일한 크기의 쌍체비교에서 무작위로 응답할 때 얻어지는 일관성지수의 평균값

Satty는 비일관성 비율이 0.1 미만이면 이원비교는 합리적인 일관성을 갖는 것으로 판단하고, 0.2이내일 경우 용납할 수 있으나, 그 이상이면 일관성이 부족한 것으로 평가하였다.

제2절 관세자유지역의 경쟁력 평가

1. 관세자유지역 제도 분야

(1) 관세자유지역 제도 : 투자절차 및 제한

우리나라의 외국인 투자제도는 외국인투자촉진법의 시행에 따라 많은 부분에서 국제적인 수준으로 개선된 것으로 평가되고 있다. 특히 투자절차 및 제도 측면에서 살펴보면 우리나라의 투자제도는 싱가포르, 홍콩 등 동북아 경쟁국에 비해 뒤떨어지지 않는 수준을 보유하고 있다. 그러나 관세자유지역의 투자여건은 관세자유지역이 자유롭고 편리한 투자와 경영 환경을 조성하여 외국인투자 확대를 도모한다는 법 취지에도 불구하고 경쟁국에 비해 투자절차 지원이 미비하고 투자기업의 업종이 제한되는 등 제도적인 측면에서 상대적으로 경쟁력이 약한 것으로 평가된다.

① 투자 및 입주절차

우리나라 관세자유지역특별법은 투자절차에 대해 명확한 규정이나 그 방법 그리고 이에 대한 행정지원체계에 대한 내용이 규정되어 있지 않다. 다만, 관세자유지역특별법은 기업이 관세자유지역에 입주하기 위해서는 관세자유지역 관리권자⁹¹⁾와 입주계약을 체결⁹²⁾하고 관세장에게 등록⁹³⁾하도록 규정하고 있다.

이에 따라 관세자유지역에 입주하고자 하는 외국인기업은 관리권자와 직접 입주계약을 체결하고 관세장에게 등록해야 한다. 또한 관세자유지역 입주자에 대한 행정지원체계가 명확하지 않아 외국인기업의 경우 입주계약을 체결하는데 상당한 어려움이 있을 것으로 전망된다. 이러한 경우 외국인투자촉진법을 준용하여 외국인투자지원센터에서 투자자에 대한 정보제공 및 행정지원을 수행할 수 있을 것으로 보이나 현재 외국인투자지원센터는 외국인투자지역, 자유무역지역을 중심으로 하는 투자지원과 행정서비스를 실시하고 있으며 관세자유지역에 대한 지원은 아직 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

외국 주요 관세자유지역의 입주관련 규정을 살펴보면 미국, 영국 등은 관세자유지역 관리·운영권자가 입주신청서 수령, 입주여부 결정 등의 업무를 수행하는 한편 입주 판정을 받은 경우 투자자의 투자 및 입주절차에 대한 행정지원을 실시하고 있다. 싱가포르의 경우 관세자유지역 관리운영권자가 입주신청서를 받고 입주여부를 결정하나 행정지원서비스는 정

91) 관리권자는 해당 관세자유지역에 입주하고자 하는 자와 입주계약을 체결하고, 지역내 공공의 용지 및 시설을 유지·보수 또는 개량하는 등의 업무를 수행하는 자(관세자유지역특별법 제2조 정의)

92) 관세자유지역특별법 제11조 제2항

93) 관세자유지역특별법 제11조

부가 담당하고 있다. 특히 싱가포르 정부는 입주지역에 대한 정보제공, 입주에 따른 행정서비스 등을 One-stop Service로 실시함으로써 외국인투자자가 편리하게 투자·입주할 수 있는 여건을 마련하고 있다. 아랍에미레이트의 경우 Port Authority가 관세자유지역 운영을 함께 담당하고 있으며 관세자유지역 입주·투자 및 행정절차에 대한 통합 서비스를 제공한다.

〈표 5-8〉 해외 주요 관세자유지역의 입주절차 비교

구 분	관련 법령	관리운영권자	입주절차의 특징
미 국	• Foreign Trade Zones Act	FTZ Board	<ul style="list-style-type: none"> • FTZ 위원회가 입주자의 자격요건, 입주 여부결정, 관리 등을 담당 <ul style="list-style-type: none"> - FTZ 위원회가 행정지원 실시 • 법에 신청자, 신청요건, 신청절차 명시
영 국	<ul style="list-style-type: none"> • Customs and Exercise Management Act, 1979 • Notice 334, Customs Free-zones, 1994. 12 	세 관	<ul style="list-style-type: none"> • 기업활동 허가 신청서(입주신청서)제출 <ul style="list-style-type: none"> - 세관이 입주허가서 발부 - 정부가 투자절차 지원 • 법에 신청자, 신청요건, 신청절차 명시
싱가포르	• Free Trade Zones Act	Authority 정부산하기관, 민간기업	• 투자신청과 함께 정부가 모든 투자·입주절차 행정서비스 실시
중 국	• 각 관세자유지역 특별법	administration of the FTZ Administrative Committee	• 각 주 FTZ 사무국(Municipal Planning Bureau)에서 입주, 건축 관련 행정서비스 실시
홍 콩	• 기본법(The Basic Law) 제114조, 제116조	전역이 자유항	• 외국인투자자에 대해 내국인과 동일한 대우 보장
UAE	• Free Trade Zones Act	Port Authority	• 각 FTZ Port Authority가 입주 및 투자신청, 행정지원 등을 모두 담당

한편 주요국의 외국인투자기업 설립시 허가종류(건수) 현황을 살펴보면 홍콩, 싱가포르, 스리랑카, 영국 등이 허가건수 2건으로 가장 높은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 나타났으며 이어 대만, 일본, 개나다 등이 3건으로 높은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 나타났으나 우리나라의 경우 허가건수가 10건으로 최하위 경쟁력 보유국가로 조사되었다. 이러한 결과는 중국이 허가건수 6건으로 우리나라 보다 경쟁력이 높은 것으로 평가된 것을 볼 때 향후 신속한 개선이 요구되는 부분이라 할 수 있다.

〈표 5-9〉 주요국의 외국인 투자기업 설립시 허가 종류(건)

순위	국 가	허가건수
1	홍콩, 싱가포르, 스리랑카, 영국	2.0
5	대만, 일본, 캐나다, 덴마크, 이집트, 에스토니아, 핀란드, 독일, 스위스, 아이스랜드, 아일랜드, 네덜란드, 이스라엘, 뉴질랜드, 자메이카, 태국, 나이지리아, 폴란드	3.0
24	아르헨티나, 체코, 도미니카, 라트비아, 필리핀, 남아프리카, 미국, 우루과이	4.0
33	요르단, 짐바브웨	4.5
35	호주, 오스트리아, 프랑스, 헝가리, 말레이시아, 노르웨이, 파나마, 포르투갈, 스웨덴, 터키, 베트남, 칠레	5.0
55	인도네시아, 스페인	5.5
57	중국, 볼리비아, 콜롬비아, 온두라스, 러시아	6.0
72	한국, 인도, 이탈리아	10.0

자료 : WEF, *World Competitiveness Report*, 2001

또한 외국인투자기업 설립시 소요일수 역시 우리나라가 크게 낮은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 평가되고 있다. 우리나라는 외국인투자기업 설립시 소요일수가 30일로 조사되어 일본, 대만, 중국, 미국 등과 유사한 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 조사되었으나 이는 홍콩(9일), 싱가포르(21일)에 비해 크게 경쟁력이 낮은 수준이다.

〈표 5-10〉 외국인 투자기업 설립시 소요일수(일)

순위	국 가	일 수	순 위	국 가	일 수
1	아일랜드	5	15	스위스	24
2	영국	7	16	스웨덴, 자마이카	25
3	홍콩	9	18	러시아	26
4	이스라엘, 네덜란드, 뉴질랜드, 노르웨이	10	19	한국, 일본, 대만, 미국, 호주, 중국, 덴마크, 프랑스, 독일, 파나마, 태국, 베트남,	30
8	아일랜드, 루마니아	15	43	나이지리아	31
10	라트비아, 우크라이나	20	44	트리니다드	33
12	싱가포르	21	45	오스트리아	35
13	캐나다	22	46	아르헨티나, 헝가리, 콜롬비아, 인도네시아, 터키, 남아프리카,	45
14	핀란드	23	52	니카라과	48

자료 : WEF, *World Competitiveness Report* 2001.

이러한 측면에서 우리나라의 관세자유지역은 현재 싱가포르, 홍콩, UAE, 미국, 영국 등에 비해 입주절차상의 경쟁력은 약한 것으로 평가되나 중국보다는 높은 경쟁력을 확보하고 있

는 것으로 평가할 수 있다. 그러나 향후 투자·입주절차가 확정되고 해양수산부와 KOTRA의 긴밀한 협조체계가 이루어진다면 높은 경쟁력을 확보하게 될 것으로 전망된다.

② 투자제한

우리나라 관세자유지역특별법은 관세자유지역 입주가능업종을 물류산업 중 i) 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공 ii) 물품의 보수 iii) 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류 관련사업 등 세 가지 산업과 금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역의 운영에 필요한 사업⁹⁴⁾인 지원사업으로 규정하고 있다. 이에 따라 관세자유지역의 투자 가능업종은 물류업, 단순가공업, 물품보수업, 국제물류 관련업 그리고 지원산업으로 제한된다.

외국 주요 관세자유지역의 경우 물류, 지원산업은 물론 생산, 조립, 가공산업과 금융산업까지 포괄적으로 입주하여 자유로운 경영활동을 수행할 수 있도록 하고 있다. 즉, 홍콩, 싱가포르, 아랍에미레이트, 중국의 관세자유지역이 제조업, 물류업, 운송업, 무역 및 금융업 등 다양한 업종에 대해 자유로운 투자를 허용하고 있는 반면 우리나라의 관세자유지역은 물류업 중심의 외국인투자를 허용하고 있어 상대적인 제도적 투자제한이 존재하는 것으로 나타났다.

〈표 5-11〉 투자절차 및 투자제한분야의 경쟁력 비교

구 분		홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
투자 절차	투자기업 형태	자유로움	자유로움	조건 엄격	자유로움	자유로움
		서구식 기업형태로 투자 가능				
	투자절차	투자신고제	투자인가제	투자심사제	투자신고제	단순신고제
		내국민대우 보장		정부승인 필요	투자절차 지원제도 ※관세자유지역은 투자 및 절차상의 지원기능 미비	
투자 제한	투자제한 업종	제한 없음 공공분야 제외	인가감독필요, 지분비율제한 지분소유통제 제도 있음 ※공공분야, 사회안전 차원에서 의 제한 존재		제한 없음	물류업, 단순 부가가치서비스 업 등으로 한정
	기업활동 의 제한	규제 없음	고용, 환경 분야 제한	다양한 규제	규제 없음	통관 관련 보고의무

③ 전문가 그룹 평가

94) 관세자유지역 특별법 제4조. “관세자유지역의 지정” 제5호.

전문가 그룹은 우리나라의 외국인투자제도는 국제적인 수준으로 개선되어 있으나 관세자유지역의 투자제도는 법·제도적 측면에서의 미비와 국제물류 중심의 기능 및 입주업종 제한에 따라 비교 대상 관세자유지역에 비해 상대적으로 경쟁력이 낮은 것으로 평가했다. 특히 관세자유지역 입주절차의 규정미비와 기능 및 입주업종의 제한은 투자 가능 외국인투자기업의 투자의지를 약화시키고 투자에 따른 메리트를 축소⁹⁵⁾시켜 외국인투자유치에 어려움이 발생할 것으로 전망하였다. 그러나 관세자유지역 지정과 함께 투자절차 및 행정지원체계에 대한 규정확립을 실시하고 관세자유지역의 기능을 가공·조립분야로 확대한다면 경쟁국에 비해 경쟁력이 결코 뒤지지 않을 것으로 전망했다.

전문가 그룹의 관세자유지역의 투자절차 및 투자제한 분야 평가결과 싱가포르가 가장 높은 경쟁력을 갖추고 있는 것으로 평가되었으며 이어 홍콩, 아랍에미레이트, 중국, 한국 순으로 경쟁력을 갖추고 있는 것으로 나타났다(<표 5-12> 참조). 이에 따라 우리나라의 관세자유지역은 동 분야에서 경쟁국 관세자유지역에 비해 경쟁력이 낮은 것으로 평가되었다.

〈표 5-12〉 투자절차 및 투자제한분야의 경쟁력 평가결과

구 분		홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
투자절차	기업형태	A	A	B	A	B
	투자절차	B	A	B	B	B
투자제한	투자제한 업종	A	A	B	A	C
	기업활동 제한	A	A	B	A	B
평가 결과		94	95	90	94	88

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

이러한 평가결과는 스위스 국제경영개발원(IMD)의 국제경쟁력 평가 결과와도 일치하고 있다. 국제경영개발원(IMD)은 World Competitiveness Yearbook 2001에서 우리나라의 “회사설립 용이도” 평가에서 비교대상국 47개국 중 36위로 평가하였으며 “외국기업에 대한 국내시장 접근성” 평가에서는 39위로 평가하였다. 이러한 결과는 아시아 주요 경쟁국인 싱가포르, 홍콩, 대만 및 중국 보다 뒤떨어지는 수준이다.

(2) 관세자유지역의 기능

95) 글로벌기업은 가공·조립 및 물류관리 기능을 통합하는 글로벌 거점물류체계를 선호하고 있는데 이는 SCM체계를 기반으로 하는 조달, 생산, 물류 연계체계를 구축함으로써 비용을 절감하고 시장접근성을 강화하고자 하는 것임. 그러나 우리나라 관세자유지역은 가공·조립기능을 제한함으로써 SCM 기반 거점물류체계의 네트워크 역할을 하는데 어려움이 있음 따라서 글로벌기업이 관세자유지역에 투자하는 경우 조달, 생산 기능을 포기하고 단순 물류관리기능만을 추구해야 하기 때문에 상대적으로 메리트가 적다고 할 수 있음

관세자유지역의 기능은 글로벌기업의 경영전략을 수용할 수 있는 기능을 보유하고 있는가를 판단하는 요소로 글로벌기업이 자사의 물류거점을 선정할 때 고려되는 가장 중요한 판단요소 중 하나이다.

최근 국제경제 및 물류체계의 변화에 따라 글로벌기업의 경영전략은 SCM체계에 기반을 둔 글로벌 네트워크전략으로 빠르게 변화하고 있다. 이에 따라 글로벌기업은 각 경제권에 1~2개의 거점물류센터를 구축하고 이를 중심으로 글로벌 차원에서의 조달-생산-판매 등 일련의 경영활동을 수행하기 때문에 이를 지원할 수 있는 국제물류관리체계의 중요성이 보다 강조되고 있다. 이에 따라 글로벌기업은 자사의 물류거점을 구축함에 있어 자사의 국제물류관리체계를 효율적으로 지원할 수 있는 기능과 시설을 갖춘 지역을 선호한다. 이에 따라 관세자유지역의 기능 측면에서의 평가는 관세자유지역 제도적 측면에서의 기능과 각 국가의 국제물류산업의 경쟁력이 중요한 평가요소가 되고있다.

한편 주요국 관세자유지역의 기능을 살펴보면, 관세자유지역은 현재 전 세계적으로 750여 지역에서 도입·운영되고 있는데 각 국가, 지역마다 그 도입목적과 유형이 다르며 이에 따라 기능과 역할이 상이하다는 것을 알 수 있다. 대만, 중남미 지역 국가 등은 외국인투자의 활성화, 수출입 및 자국경제의 활성화 등을 목적으로 관세자유지역을 도입하였기 때문에 생산, 제조 중심의 기능이 강하다. 그러나 미국의 경우 자국기업의 해외이탈 방지, 자국내 기업활동의 촉진, 수입화물에 대한 자국부품비율 상승 등의 목적으로 관세자유지역을 운영하고 있으며 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등은 지정학적으로 유리한 입지조건을 이용하여 국제물류 기능의 유치·촉진을 목적으로 관세자유지역을 도입·운영하고 있다. 일본의 경우 무역, 물류산업의 활성화를 위한 Free Trade Zone과 시장개방, 수입촉진을 위한 Foreign Access Zone을 도입하고 있다(<표 5-13> 참조).

〈표 5-13〉 세계 주요 관세자유지역의 유형별 분류

구 분	산업기능 강화	국제물류기능 강화	수입촉진
국 가 명	대만, 중동 국가 멕시코 등 남미국가	싱가포르, 홍콩, 네덜란드	일본
	미국, 중국, UAE		
한국의 위치		○	

이에 따라 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등은 국제물류 기능을 특화하고 있는 관세자유지역으로, 대만, 중동지역 및 남미지역 국가의 관세자유지역은 산업기능을 강화하기 위한 관세

자유지역으로 분류할 수 있으며 미국, 중국, 아랍에미레이트 등은 산업기능과 물류기능을 모두 강화하기 위한 지역으로 볼 수 있다. 그러나 국제물류기능을 특화하고 있는 싱가포르, 홍콩, 네덜란드의 관세자유지역 역시 산업기능을 완전히 배제하고 있지는 않다. 이들 지역 역시 국제물류기능을 특화하면서 필요에 따라 다양한 산업 및 부가가치 물류활동을 수행할 수 있는 기능을 허용함으로써 국제물류기능의 강화를 도모하고 있다. 그러나 우리나라 관세자유지역은 산업기능을 배제하고 국제물류 기능의 강화를 도모하고 있는 관세자유지역으로 분류할 수 있다. 이러한 측면에서 우리나라의 관세자유지역은 주요국의 관세자유지역보다 경쟁력이 뒤떨어지고 있는 것으로 판단할 수 있다.

전문가 그룹 역시 기능측면 평가에서 우리나라 관세자유지역의 경쟁력을 비교 대상국보다 상대적으로 뒤떨어 질 것으로 전망하였다. 평가 결과 홍콩, 싱가포르가 상대적으로 높은 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 평가되었으며 중국, 아랍에미레이트, 한국 등이 상대적으로 경쟁력이 약한 것으로 평가되었다.

〈표 5-14〉 관세자유지역 기능 측면에서의 경쟁력 평가결과

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
기 능	A	A	B	B	C
평가 결과	95	95	90	90	85

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

이는 세계 주요 관세자유지역이 국제물류기능과 가공·조립기능을 유기적으로 연계함으로써 다각적인 부가가치를 창출하고 있음에도 불구하고 우리나라의 관세자유지역은 가공·조립기능을 배제하여 기능적 측면에서 불완전한 체계로 도입되기 때문인 것으로 나타났다(〈표 5-15〉 참조).

〈표 5-15〉 비교 대상국 관세자유지역의 기능 비교

구 분		홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
국제물류 기능	물류기능	○	○	○	○	○
	전문물류기능	○	○	△	△	△
	물류지원 기능	○	○	○	○	○
가공·조립 기능		○	○	○	○	×

따라서 전문가 그룹은 관세자유지역이 보다 강력한 경쟁력을 확보하기 위해서는 기존 국

내 제도의 범위를 벗어나 주요국 관세자유지역과 같은 자유롭고 편리한 그리고 제약이 없는 관세자유지역으로 발전시켜야 하며 그 첫걸음으로 가공·조립기능의 도입이 반드시 이루어져야 한다고 지적하였다.

(3) 인센티브 제도

인센티브제도는 외국인투자자에 대한 대표적인 투자유인책으로 세계 주요국들은 인센티브제도를 효율적으로 활용함으로써 외국인투자의 확대를 도모하고 있다. 우리나라 역시 외국인투자 촉진법 시행을 통해 외국인투자기업에 대한 인센티브제도를 보다 강화한 바 있다. 그러나 관세자유지역의 경우 관세자유지역 특별법에 의해 인센티브 내용이 규정되어 있으나 실질적으로 외국인투자기업에게 해당되는 인센티브는 법인세와 임대료 감면 조항의 두 가지이나 이 역시 ‘감면가능’이라는 조항에 따라 제한적으로 적용된다. 또한 외국인투자에 대한 각종 인센티브제도를 규정하고 있는 외국인투자촉진법을 적용 받기에도 한계⁹⁶⁾가 있다.

〈표 5-16〉 관세자유지역특별법의 인센티브 관련 규정

구 분		내 용	관련 규정
관세 면제	외국물품 등의 사용·소비	• 등록업체는 관세자유지역안에서 수입신고 및 관세납부 없이 외국물품 등을 사용·소비할 수 있음	제28조
	지역내 가공, 보수 물품	• 관세자유지역에서 가공 또는 보수한 물품은 이를 외국으로부터 우리나라에 도착된 외국물품으로 보아 관세영역으로 반출될 때에 관세를 부과	제29조
부가가치세 영세율 적용		• 반입신고를 한 내국물품 또는 관세자유지역안에서 등록업체 간에 공급하거나 제공하는 외국물품등과 용역	제31조
법인세 감면		• 등록업체에 대하여는 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세 등 조세 감면	제32조
임대료 감면		• 등록업체에게 국가소유의 토지·공장 기타의 재산을 임대하는 경우 대통령령이 정하는 바에 따라 임대료를 감면 가능	제33조

관세자유지역 경쟁력 평가 비교 대상국의 인센티브제도를 살펴보면 홍콩과 싱가포르의 외국인투자기업에 대한 내국인대우를 보장하고 투자규모에 따른 부분적 세제지원제도를 도

96) 제4장 제2절 5) 외국인투자촉진법의 관세자유지역 적용 여부 참조

입하고 있는 반면 아랍에미레이트, 중국의 관세자유지역은 외국인 투자기업에 대해 강력한 세제상·임대비용상의 인센티브를 제공하고 있다(<표 5-17> 참조). 특히 아랍에미레이트의 경우 외국인투자기업에 대해 100% 단독투자 허용, 관세·법인세 및 개인세 면제 등 파격적인 인센티브를 제공하고 있으며 중국의 경우 중앙정부와 지방정부가 각각 외국인투자기업에 대한 인센티브의 범위와 규모를 크게 확대하는 정책을 추진하고 있다.

〈표 5-17〉 한국·홍콩·싱가포르·중국·UAE의 인센티브제도 비교

구 분	금융지원	세 제 지 원	임 대 지 원
싱가포르	• 내국인 대우	<ul style="list-style-type: none"> • 선도기업인센티브 <ul style="list-style-type: none"> - 5~10년간 법인세면제 • 사후선도기업인센티브 <ul style="list-style-type: none"> - 5년간 법인세면제 • 운영본부:50만\$이상 자본금의 운영본부는 10년까지 소득의 10%우대세율적용 • 투자공제: 신규투자시 50%까지 소득공제 • 승인된해외차입:20만\$이상의 해외차입시 세금면제 	• 내국인대우
홍콩	• 내국인 대우	<ul style="list-style-type: none"> • 관세·물품세 면제 <ul style="list-style-type: none"> - 관세 및 물품세는 4개품목(주류, 담배, 석유, 메틸알콜)에 대해서만 부과 • 재산세는 15% 단일세로 재산순가치의 20%공제 인정 • 소득세는 누진세체계임 • 이득세는 법인은 16%, 개인은 15% 부과 • 상속세는 누진세체계임 	• 내국인대우
중 국	-	<ul style="list-style-type: none"> • 항구, 부두 건설 외자 합자경영기업은 15%의 세율로 기업소득세를 징수하며 경영기한 15년이상일 경우 수익창출년도 1-5년까지 기업소득세를 면제하고 6년부터 10년까지 50% 징수 • 외국 투자기업에 대해 수출상품이 기업생산품의 70%이상을 차지하면 기업소득세를 50% 감면 • 외국인 투자기업 중 선진기술기업은 관련 세법규정에 의거, 각종 우대기간 만료 후에도 3년간 50% 감면 연장 • 외국인투자 장려산업에 대하여 성, 자치구, 직할시 인민정부는 실제 상황에 근거 지방소득세 감면가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인 투자기업과 외국기업에 대해서는 도시보호 건설세 면제 • 외자기업이 점용한 경지에 대해서 경지 점용세 면제

구 분	금융지원	세 제 지 원	임 대 지 원
UAE	<ul style="list-style-type: none"> • 100% 외국인투자/반출 허용 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% 세금면제 • 소득세 면제 • Free Zone 입출입 화물에 대한 관세 면제 • 법인세, 개인소득세 면제 	<ul style="list-style-type: none"> • 타지역보다 저렴한 임대료 체계
한 국	<ul style="list-style-type: none"> • 내국인 대우 	<ul style="list-style-type: none"> • 세제 지원 <ul style="list-style-type: none"> - 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세 감면 가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 국가소유의 토지·공장 임대시 <ul style="list-style-type: none"> - 임대료 감면 가능

전문가 그룹은 우리나라 관세자유지역의 인센티브제도는 비교 대상국에 비해 경쟁력이 낮은 것으로 평가하였다. 관세자유지역에 대해 강력한 인센티브제도를 도입하고 있는 아랍에미리트, 중국, 싱가포르 등이 상대적으로 높은 경쟁력을 갖추고 있는 것으로 평가되었으며 외국인투자기업에 대해 별도의 인센티브 없이 내국인대우만을 실시하고 있는 홍콩과 우리나라의 관세자유지역이 상대적으로 경쟁력이 낮은 것으로 평가되었다(<표 5-18> 참조).

〈표 5-18〉 관세자유지역 인센티브제도 분야의 경쟁력 평가결과

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
금융지원	B	A	B	A	B
세제지원	B	A	A	A	B
임대지원	B	B	A	A	B
평가 결과	90	93	93	95	90

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

전문가 그룹은 우리나라의 외국인투자자에 대한 인센티브 제도는 외국투자촉진법의 제정에 따라 국제적인 수준으로 개선되었으나 관세자유지역의 경우 투자·입주업체에 대한 적용이 어렵기 때문에 관세자유지역의 목적과 기능에 맞는 인센티브 제도의 개선이 요구된다고 지적하였다. 이는 외국인투자촉진법이 해외 제조업체의 투자유치를 목적으로 인센티브의 기준이 마련됨에 따라 발생한 현상이기 때문에 국제물류기업의 투자규모와 업종을 고려한 인센티브 제도의 도입으로 적극적인 투자유치를 실시해야 할 필요성이 높음을 지적한 것이다.

스위스 국제경영개발원(IMD) 역시 World Competitiveness Yearbook 2001에서 “외국인투자자의 투자인센티브제도 매력 정도” 평가에서 우리나라의 외국인투자자에 대한 인센티브제도를 세계 47개 비교 대상국 중 25위로 평가하여 우리나라의 인센티브제도가 외국인투자자에게 큰 매력이 없음을 지적한 바 있다. 이는 1998년(32위), 1999년(42위)에 비해 크게 향상된 수준이나 아시아 주요 경쟁국인 대만(23위), 싱가포르(2위)는 물론 중국(16위)에도 크게 뒤떨어지고 있는 것으로 관세자유지역뿐만 아니라 우리나라의 외국인투자 활성화를 위해서는 향후 인센티브제도의 개선이 반드시 이루어져야 함을 보여주고 있다.

(4) 생산요소비용

투자대상국의 요소비용은 투자자의 투자결정에 중요한 영향을 미치는 요소이다. 요소비용은 요소평가이론, 시장지향형 투자이론 등 입지선정이론에서 중요한 요소로 판단되고 있는 것으로 주로 비교되는 요소비용은 임대료, 임금, 수송비, 기타 공공요금 등이 있다. 본 연구에서는 비교 대상 요소비용을 토지가 및 임대료, 임금수준, 생산에 필요한 전기·수도·통신요금, 법인세와 소득세 등 기업활동과 관련한 비용을 대상으로 하였다.

해외 주요 관세자유지역의 생산요소 비용을 비교해보면 임금수준은 중국, 아랍에미레이트가 비교 대상 5개국 중 가장 저렴한 수준을 보이고 있으며 홍콩, 싱가포르가 높은 수준을 나타내고 있다. 지가수준은 홍콩과 우리나라가 높은 수준이며 중국과 아랍에미레이트가 비교 대상 5개국 중 가장 저렴한 수준을 보이고 있다.

우리나라의 경우 관세자유지역의 개장을 앞두고 있어 정확한 임대료를 산정하기 어려우나 지가와 보상가가 높은 수준이며 항만의 경우 대부분 매립·조성하는 경우가 많아 부지조성원가가 높기 때문에 상대적으로 지가(분양 및 임대료)가 높게 나타나고 있다. 특히 현재 부산신항 배후단지의 경우 매립지의 수심이 깊어 부지조성비가 100만원/평당을 상회할 것으로 예상되고 있고, 광양항 배후단지의 경우에도 부지조성비가 40만원/평당을 상회할 것으로 예상됨에 따라 국내 다른 산업단지의 분양가보다도 높은 수준을 나타낼 것으로 예상된다. 따라서 관세자유지역내 글로벌 기업유치는 토지비용을 낮출 수 있는 정책에 따라 성공여부가 결정될 만큼 커다란 영향을 미칠 것으로 보인다.

이러한 측면에서 우리나라의 생산요소 비용은 경쟁국의 관세자유지역 특히 중국의 관세자유지역 보다 크게 높은 수준을 보이고 있어 상대적으로 경쟁력이 낮은 것으로 판단된다 <표 5-19> 참조).

〈표 5-19〉 해외 주요 관세자유지역의 생산요소비용 비교

구 분		홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
임 금	일반노동자(\$/월)	843~1,822	976	100	700	730~1,338
	엔지니어(\$/월)	1,610~3,837	1,987	200	1,000	1,066~1,679
	중간관리자(\$/월)	2,455~3,876	3,113	200	1,500	1,529~2,136
지 가	공장분양가(\$/월·m ²)	368	9.28~20.5	2	2.18~4.09	110
	사무실임대료(\$/월·m ²)	38~57	34.6	2	24	30.8
	주택임대료	2,584~4,651	2,632~2,806	-	-	1,990
공공요금	업무용전력요금(\$/KW)	0.13	0.041~0.047	-	0.06	0.04
	국제전화기본료(\$/월)	12.7	7.3	-	-	1.8
	업무용수도요금(\$/m ³)	0.60	0.70	-	-	0.35

자료 : ジェトロセンサー, 「アジア 主要都市・地域の投資關聯コスト比較」, 1998. 10./ KOTRA 해외투자정보 / UAE HAMRIYAH

FTZ 홍보자료를 기준으로 KMI 재작성

주 : 1) 지가기준

- 공장분양가(한국:천안외국인전용단지/홍콩:TaiPo공업단지/싱가포르 주룽공단/중국:무한경제개발지구/UAE:함리야 FTZ)
- 사무실임대료(한국:종로 영풍빌딩/홍콩:금중빌딩/싱가포르:Int'l Plaza/중국:무한경제개발지구/UAE : 함리야 FTZ)
- 주택임대료(한국:용산지구/홍콩:Taikoo Sing/싱가포르:벨리파크)

2) 공공요금기준 : 1996~1998년 기준

3) 중국임금 수준은 2000년 무한경제개발지구 평균임금 적용

전문가그룹은 우리나라 관세자유지역의 생산요소 비용이 동북아의 경쟁국인 중국보다 크게 높은 수준을 보이고 있어 글로벌기업의 투자유치에 상당한 어려움이 있을 것으로 전망하였다. 특히 임금수준과 지가가 큰 차이를 보이고 있어 관세자유지역이 동북아의 물류거점으로서의 역할을 수행하는데 많은 제약이 있을 것으로 전망하였다. 이에 따라 관세자유지역의 요소비용 분야의 경쟁력 평가 결과 우리나라 관세자유지역의 인센티브 제도는 중국, 아랍에미레이트 보다는 경쟁력이 낮으나 홍콩, 싱가포르와는 유사한 수준을 보이고 있는 것으로 평가되었다(<표 5-20> 참조).

〈표 5-20〉 관세자유지역 요소비용 분야의 경쟁력 평가결과

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
임금수준	C	B	A	A	B
지가수준	C	B	A	A	B
평가 결과	85	90	95	95	90

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

2. 우리나라의 외국인투자환경

1) 사회·경제·정치 환경

관세자유지역은 국가의 관세선 외측에 위치하여 관세법이 적용되지 않는 제한된 구역으로 국내 법·제도와 경제관행이 제한적으로 적용되기 때문에 외국인투자자가 자유롭게 경영활동을 수행할 수 있는 여건을 제공할 수 있다. 그러나 관세자유지역 투자·입주기업은 직·간접적으로 우리나라의 사회, 경제 및 정치적 환경에 영향을 받으며 기업의 경쟁력 강화를 위해 그러한 영향에 적극적으로 대응하고자 다각적인 노력을 추진한다. 이러한 측면에서 투자국의 사회, 경제 및 정치적 환경은 외국인투자기업에게 중요한 투자결정 요인이 된다.

우리나라의 사회, 경제 및 정치적 측면에서의 외국인투자환경은 매우 열악한 수준으로 평가되고 있다. IMF 관리체계 이후 사회, 경제적 측면에서 다양한 구조조정과 기업경쟁력 강화를 위한 조치에 따라 많은 부분에서의 개혁이 이루어졌으나 아직도 외국 주요 기관들은 우리나라의 투자환경이 크게 미흡한 수준인 것으로 평가하고 있다.

IMD는 『World Competitiveness Yearbook 2001』에서 우리나라의 사회·경제·정치적 환경을 아시아지역 국가 중 중위권그룹으로 분류하고 경제운영성과 부문을 제외한 정치, 경제적 부문에서는 중위권에서 정체를 하고 있는 것으로 평가한 바 있다(<표 5-21> 참조). 동 평가에서 “경제운영의 성과” 부문은 IMF 관리체계 이후 경제정책의 성공을 고려하여 중상위권으로 평가하였으나 “정부행정의 효율성” 부문과 “기업경영의 효율성” 부문은 모두 하위권으로 평가하였다. 이러한 결과는 정부개혁의 미흡, 시장개입 등 정책적인 측면과 투명하지 못한 기업의 관행, 노동시장의 경직, 글로벌 대응노력의 부족 등 사회·경제적인 문제가 그 원인으로 지적되었다.

〈표 5-21〉 우리나라의 사회·경제·정치적 경쟁력 변화 추이

구 분	1997	1998	1999	2000	2001	순위 변동의 특징
경제운영의 성과	21	22	38	13	19	●점차 개선
정부행정의 효율성	38	42	43	33	31	●점차 개선되나 중위권에서 정체
기업경영의 효율성	28	35	40	27	31	●중위권에서 정체

자료 : IMD, World Competitiveness Yearbook 2001

주 : 순위는 47개국 비교 순위

전문가그룹은 우리나라의 사회·경제·정치적 환경이 비교대상국 보다 경쟁력이 낮으나 많은 부분에서 꾸준한 개혁이 이루어지고 있어 향후 개선될 가능성이 높은 것으로 평가하였다. 특히 관세자유지역의 도입에 따라 동 지역을 중심으로 사회·경제적 측면에서의 변화가 나타날 것으로 전망하였다.

전문가그룹의 평가결과 우리나라의 사회·경제·정치적 환경은 싱가포르나 홍콩에 비해서는 크게 경쟁력이 뒤떨어지는 것으로 나타났으며 빠른 경제개방 및 시장경제 전환을 도모하고 있는 중국에 비해서도 경쟁력이 떨어지고 있는 것으로 평가되었다(<표 5-22> 참조). 한편 아랍에미레이트의 경우 최근 중동지역 위기라는 악재가 작용하고 있으나 이미 유럽-중동-아시아 및 아프리카를 연결하는 경제, 물류거점으로 부각되고 있는 등 최근 경제·사회적 평가가 높게 나타나고 있어 사회·경제적 환경은 우수한 것으로 평가되었다.

<표 5-22> 해외 주요 비교 대상국의 사회·경제·정치 환경 비교

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
사회·경제환경	A	A	B	B	C
평가 결과	95	95	90	90	85

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

2) 전문인력 공급능력

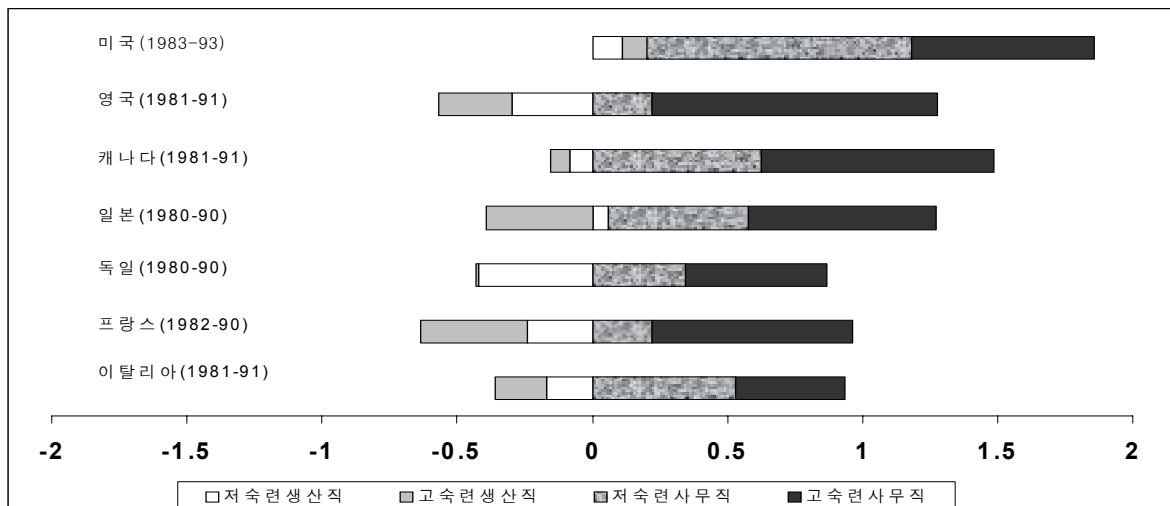
전문인력 공급능력은 해외투자기업이 피투자국에서 본국에서와 동일한 수준의 경영활동을 수행할 수 있는 가를 결정하는 중요한 요소이다. 최근 세계 경제의 글로벌화와 IT 산업의 발전 그리고 산업·경제 관리·운영체계의 고도화에 따라 고도의 능력을 갖춘 전문인력의 수요가 크게 증가하고 있다.

주요 OECD 국가의 숙련수준별 연평균 취업증가율 현황을 살펴보면 생산직보다는 사무직이 보다 높은 취업률을 보이고 있으며 저숙련 인력보다 고숙련 인력의 취업률이 상대적으로 높게 나타나고 있다(<그림 5-2> 참조). 이러한 현상은 글로벌 네트워크체계를 구축하고 지역 물류·생산거점을 구축하고 있는 글로벌기업이나 외국인투자기업에게는 더욱 뚜렷하게 나타날 것으로 보인다.

이러한 측면에서 전문그룹 역시 우리나라의 전문인력 공급능력은 평가대상국가들 보다 크게 뒤떨어지고 있는 것으로 평가하였다. 우리나라의 경우 높은 교육의지가 높고 학력수

준이 상대적으로 높으나 물류, 국제운송, 국제비즈니스 등 전문분야를 담당할 수 있는 인력이 상대적으로 부족하며 특히 언어소통능력이 부족하여 외국인투자기업이 경영활동을 수행하는데 많은 제약이 있는 것으로 평가되었다.

〈그림 5-2〉 주요 OECD 국가의 숙련수준별 연평균 취업증가율



자료 : OECD, "OECD Data on Skills: Employment by Industry and Occupation," STI Working Papers, 1998

주요 경쟁국의 외국어 구사능력을 살펴보면 싱가포르, 홍콩 등은 영어구사 능력이 매우 높은 수준을 보이고 있다. 홍콩의 경우 영어와 광둥어가 법적 언어이며 싱가포르의 경우 총 인구의 95% 이상이 영어를 사용하고 영어생활자가 45%에 이르고 있다. 중국의 경우 고학력층을 중심으로 영어 구사가 가능하나 대체로 구사능력이 양호한 것으로 평가되고 있으며 아랍에미리트의 경우 상위계층을 중심으로 영어구사가 가능한 것으로 알려져 있다.

한편 가치관 측면에서는 싱가포르와 홍콩은 오랜 식민지 경험에 따라 서구식문화에 익숙한 것으로 평가되고 있으나 중국, 아랍에미리트, 우리나라 등은 서구식 문화에 익숙하지 않은 것으로 평가되고 있다.

〈표 5-23〉 외국어 사용능력 평가 결과

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
외국어 사용능력	언어소통 가능 (영어와 광둥어가 법적 언어)	언어소통 가능 (영어생활자 45%)	언어소통능력 보통 (고학력자 중심)	언어소통 열악 (상위계급 중심으로 영어생활 가능)	언어소통 열악
가치관	식민지 경험으로 서구문화에 익숙	식민지 경험으로 서구문화에 익숙	서구문화에 익숙하지 않으나 개방의지가 높음	서구문화에 익숙하지 않음	서구문화에 익숙하지 않음

전문가그룹의 평가결과 우리나라는 언어능력, 문화적 가치관 측면에서 싱가포르나 홍콩 및 아랍에미레이트에 비해 크게 경쟁력이 낮은 것으로 평가되었으며 같은 문화권에 속해있는 중국에 비해서도 경쟁력이 낮은 것으로 평가되었다.

〈표 5-24〉 해외 주요 비교대상국의 전문인력 공급능력 비교

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
언어 능력	A	A	B	B	C
가 치 관	A	A	A	A	B
평가 결과	95	95	92.5	92.5	88.5

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

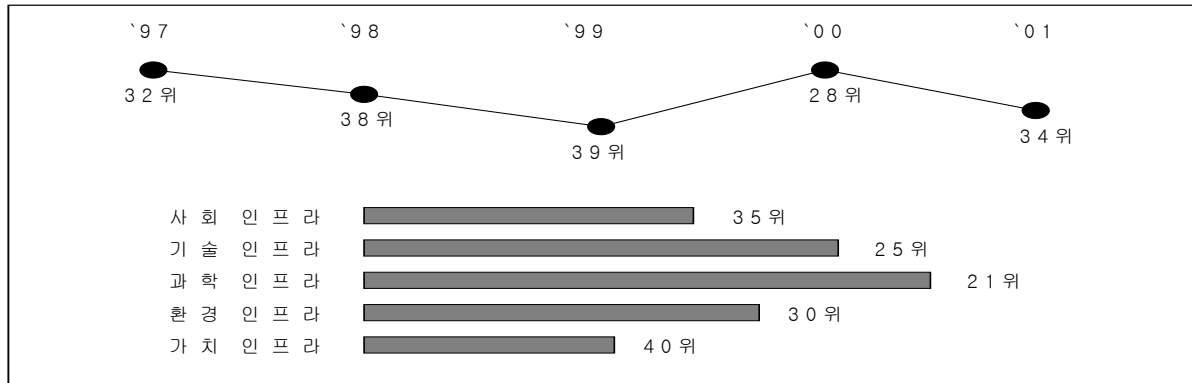
3) 인프라 수준

인프라는 교육·문화시설, 보건·의료·복지 등의 시설, 국토보전·도시계획관계 등의 모든 시설 등의 일반적 경제활동의 기초 조건을 구성하는 자본시설을 의미한다. 따라서 인프라는 외국인투자기업에게는 자사의 경영체계를 효율적으로 운영할 수 있는 기본적인 여건을 제공하는 것으로 해외투자지역 결정에 영향을 미치는 가장 중요한 요소 중 하나이다.

IMD는 『World Competitiveness Yearbook 2001』의 인프라수준 평가⁹⁷⁾에서 우리나라의 인프라 수준을 중하위권(34위)으로 평가하였다. 이는 2000년 28위 수준에서 6단계 하향 조정된 것으로 우리나라의 인프라 수준이 아시아 지역에서도 중하위권에 속해있으며 수준의 향상이 이루어지지 못하고 있음을 의미하는 것이다.

〈그림 5-3〉 우리나라의 인프라 경쟁력 순위(IMD 평가)

97) IMD는 인프라 경쟁력 평가 대상을 경제인프라, 기술인프라, 보건인프라, 가치체계문화인프라 등 5개 분야로 구분함



자료 : IMD, World Competitiveness Yearbook 2001

주 : 순위는 47개국 비교 순위

이에 대해 전문가 그룹은 우리나라의 인프라 부족현상을 지적하고 비교대상국 중 가장 경쟁력이 낮은 수준인 것으로 평가하였다. 특히 관세자유지역과 관련하여 가장 밀접한 관계를 가지고 있는 해운 및 항공인프라 분야의 부족은 심각한 수준인 것으로 평가되었다. 항공인프라의 경우 인천국제공항의 개장에 따라 시설 면에서 높은 경쟁력을 갖추었지만 항만의 경우 항만의 부족과 항만개발사업의 지연에 따라 내적으로는 항만시설 부족에 따른 물류체계의 비효율성이 강화되고 있고 대외적으로는 대규모 항만개발사업을 추진하고 있는 중국에 비해 경쟁력을 잃어 가는 상황임을 지적하였다. 이에 따라 평가결과는 싱가포르와 홍콩이 가장 높은 경쟁력을 갖춘 것으로 평가되었으며 중국, 아랍에미레이트가 경쟁력을 확보하고 있고 한국이 가장 경쟁력이 낮은 것으로 평가되었다.

<표 5-25> 해외 주요 비교대상국의 인프라 수준 비교

구 분	홍 콩	싱가포르	중 국	UAE	한 국
경제·사회 인프라	A	A	B	B	B
해운 인프라	A	A	B	B	C
평 가 결 과	95	95	90	90	87.5

주 : 평가기준 : A : 95점, B : 90점, C : 85점, D : 80점

3. AHP를 통한 관세자유지역 경쟁력 평가

1) 계층구조 및 일관성 지수

① 평가요소별 계층구조 및 일관성 지수

전문가그룹 대상 설문조사 결과, 평가요소별 계층구조 및 중요도는 다음 <표 5-26>과 같이 산출되었다. 산출결과는 일관성지수, 일관성지수 대비 확률지수(CR/IR)의 수치 역시

유의도가 높은 것으로 나타났다.

〈표 5-26〉 평가요소별 계층구조 및 일관성 지수 산출 결과

구 분	투자절차	기능·유형	인센티브	생산요소	사회경제환경	전문인력	인프라수준
투자절차	1.00	1.50	1.65	0.80	0.30	0.20	0.30
기능 및 유형	1.45	1.00	1.50	1.20	1.50	0.98	0.56
인센티브	1.65	1.50	1.00	0.40	0.80	1.10	0.50
생산요소	1.20	1.40	0.40	1.00	0.25	0.30	0.40
사회경제환경	1.00	1.05	1.20	1.10	1.00	0.20	0.50
전문인력	0.98	1.20	0.65	0.45	0.20	1.00	0.25
인프라수준	0.50	0.45	0.45	0.65	0.98	0.25	1.00
○ 일관성지수 : 0.03854 / ○ CI/RI : 0.042729							

② 비교대상국가별/평가요소별 계층구조 및 일관성지수 산출결과

비교대상 국가별 평가요소별 계층구조 및 일관성지수 산출결과는 다음과 같이 나타났다
(〈표 5-27〉 참조).

〈표 5-27〉 투자절차에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과

	싱가포르	홍콩	중국	UAE	한국
싱가포르	1.00	0.90	0.70	0.70	0.90
홍콩	1.10	1.00	0.72	0.73	0.94
중국	1.40	1.45	1.00	0.90	1.10
UAE	1.50	1.35	1.12	1.00	1.20
한국	1.15	1.15	0.90	0.80	1.00
○ 일관성지수 : 0.0204 / ○ CI/RI : 0.0227					

〈표 5-28〉 기능 및 유형에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과

	싱가포르	홍콩	중국	UAE	한국
싱가포르	1.00	1.00	1.70	1.60	1.20
홍콩	1.05	1.00	1.50	1.50	1.30
중국	0.55	0.53	1.00	0.80	0.90
UAE	0.64	0.62	1.10	1.00	0.80
한국	0.85	0.88	0.80	0.90	1.00
○ 일관성지수 : 0.0092 / ○ CI/RI : 0.0158					

〈표 5-29〉 생산요소에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과

	싱가포르	홍콩	중국	UAE	한국
싱가포르	1.00	1.15	1.45	1.32	0.95
홍콩	0.85	1.00	1.52	1.42	1.02
중국	0.45	0.40	1.00	1.12	1.45
UAE	0.50	0.48	1.10	1.00	1.35
한국	1.21	1.02	1.00	0.75	1.00
○ 일관성지수 : 0.0321 / ○ CI/RI : 0.0427					

〈표 5-30〉 인센티브에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과

	싱가포르	홍콩	중국	UAE	한국
싱가포르	1.00	1.10	0.80	0.50	0.80
홍콩	0.90	1.00	0.70	0.80	0.70
중국	1.20	1.30	1.00	1.10	0.80
UAE	1.10	1.20	1.05	1.00	0.95
한국	1.20	1.20	1.00	0.90	1.00
○ 일관성지수 : 0.0270 / ○ CI/RI : 0.0465					

〈표 5-31〉 사회·경제환경에 대한 계층구조 및 일관성지수 산출 결과

	싱가포르	홍콩	중국	UAE	한국
싱가포르	1.00	1.00	1.60	1.50	1.10
홍콩	1.00	1.00	1.40	1.40	1.20
중국	0.55	0.53	1.00	0.90	0.80
UAE	0.64	0.62	1.10	1.00	0.90
한국	0.85	0.88	0.75	0.80	1.00
○ 일관성지수 : 0.0092 / ○ CI/RI : 0.0158					

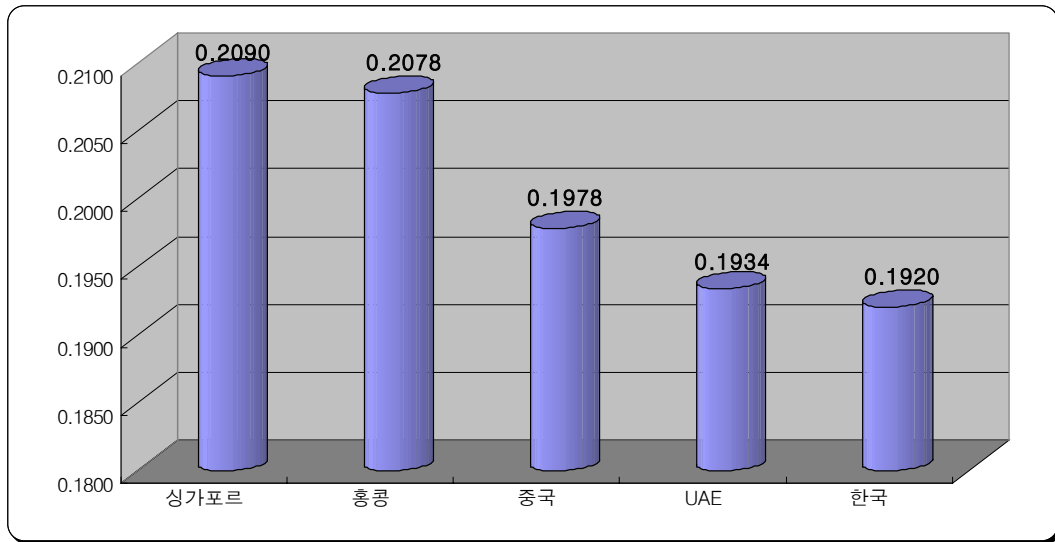
③ 평가결과

이상과 같이 국내외 주요 관세자유지역의 경쟁력을 평가한 결과 싱가포르가 가장 높은 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 나타났으며 이어 홍콩, 아랍에미레이트, 중국, 한국의 순으로 경쟁력이 높은 것으로 나타났다. 평가 결과 우리나라는 중국, 아랍에미레이트와 유사한 수준을 나타냈으나 싱가포르, 홍콩에 비해서는 경쟁력이 현저히 낮은 것으로 나타났다.

〈표 5-32〉 국내외 주요 관세자유지역의 경쟁력 평가 결과

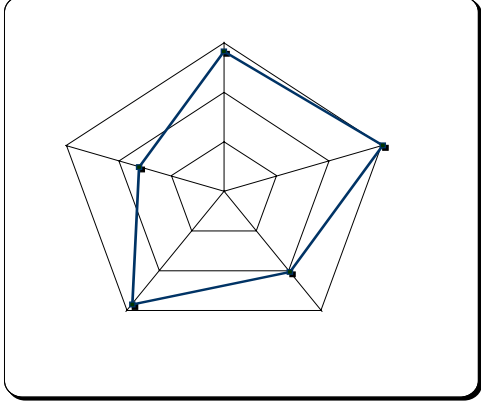
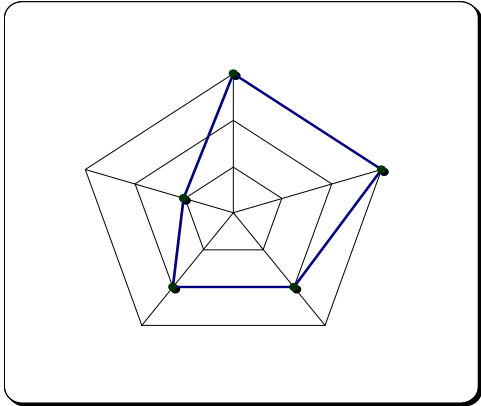
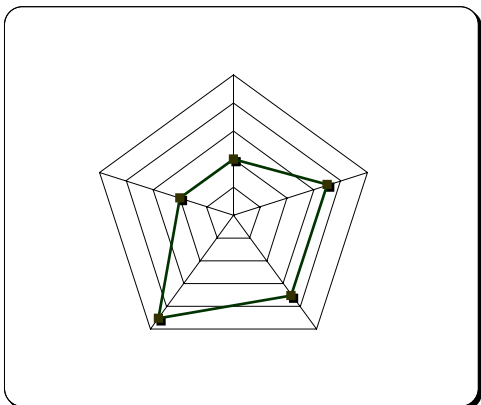
구 분	싱가포르	홍콩	중국	UAE	한국
평가치	0.2090	0.2078	0.1978	0.1934	0.1920

〈그림 5-4〉 국내외 주요 관세자유지역의 경쟁력 평가 결과



④ 강약점 평가

㉠ 관세자유지역 제도 부문 강약점 평가

투자절차 및 투자제한 부문	강 점
	<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역특별법의 투자절차 및 지원부문 개정으로 절차 확립하면 경쟁력 확보가능
	약 점
	<ul style="list-style-type: none"> • 투자절차 및 지원주체 불명확 → 제도적 개선 및 절차 확립 필요 • 가공·조립기능 불허에 따라 업종제한 불가피
관세자유지역의 기능 부문	강 점
	<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역의 유형은 글로벌 해운물류기업 유치에 적합
	약 점
	<ul style="list-style-type: none"> • 생산·조립기능의 배제로 글로벌 물류·생산거점 역할 수행 제한 <ul style="list-style-type: none"> - 세계경제 및 물류관리체계의 변화 수용하지 못하고 있음 - 생산·물류 복합기능 허용 필요
관세자유지역의 인센티브 부문	강 점
	<ul style="list-style-type: none"> • 인센티브제도는 물류기업유치에 알맞도록 개선하면 높은 경쟁력 보유 <ul style="list-style-type: none"> - 적용 요건을 물류기업에 알맞도록 개선해야 할 필요성이 높음
	약 점
	<ul style="list-style-type: none"> • 행정지원 주체 불명확 → 제도적 개선 및 절차 확립 필요 • 외국인투자촉진법에 반영되어 있지 않음 <ul style="list-style-type: none"> - 외국인투자자가 정보 수집시 관세자유지역 인식못할 가능성 높음

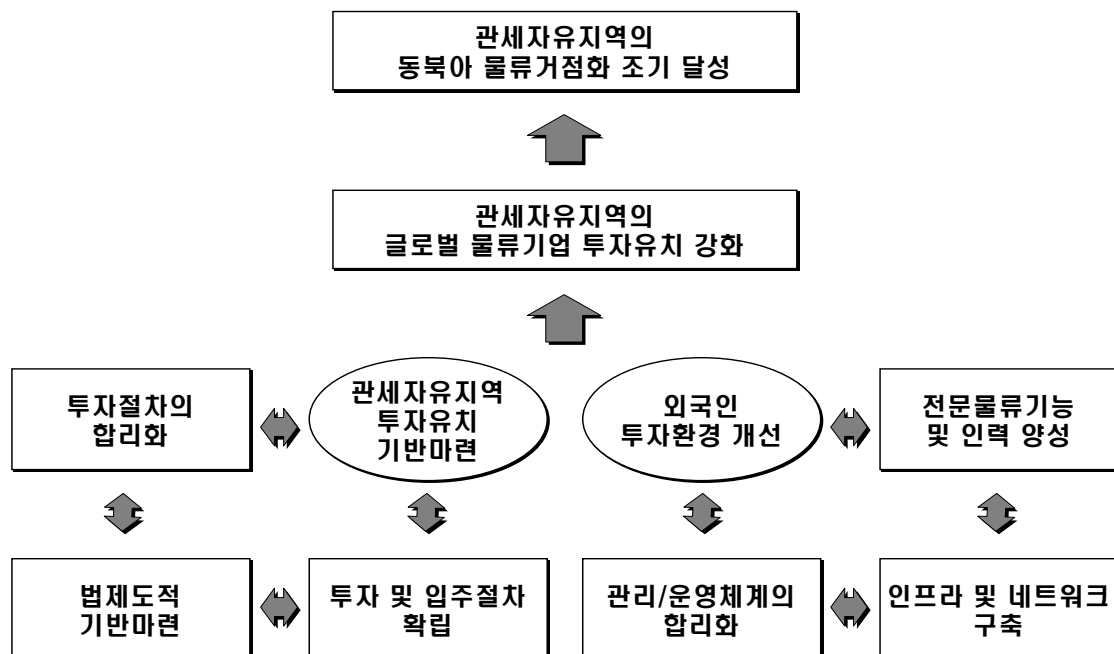
관세자유지역의 요소비용 부문	강 점
	약 점
	<ul style="list-style-type: none"> ● 항만 관세자유지역의 경우 매립비용이 높아 임대, 분양비용이 상대적으로 높음 <ul style="list-style-type: none"> - 항만 배후단지 조성의 국비보조 필요 ● 경쟁국인 중국 보다 생산요소 비용이 크게 높음 <ul style="list-style-type: none"> - 동북아 경제권내 경쟁력 낮은 상황
경제 및 문화환경 부문	강 점
	<ul style="list-style-type: none"> ● 세계화를 위한 국민적, 경제적 개선 노력 ● 관세자유지역을 통해 새로운 경제, 문화 환경 확립 가능
	약 점
	<ul style="list-style-type: none"> ● 경제, 문화적 개방성 부족 ● 경제, 기업 관행의 비효율성 존재 <ul style="list-style-type: none"> - 기업 투명성 부족
전문인력 및 인프라 부문	강 점
	<ul style="list-style-type: none"> ● 국민적 자질 및 학력수준 높음 ● 지속적인 인프라 확충 ● 동북아 물류거점화정책 적극 추진
	약 점
	<ul style="list-style-type: none"> ● 인프라 시설 부족 <ul style="list-style-type: none"> - 항만, 물류관련 인프라의 조속한 개발 필요 ● 외국어 구사능력 부족

제6장 관세자유지역의 글로벌 해운·물류기업 유치강화 전략

관세자유지역의 글로벌 해운·물류기업 유치강화 전략은 i) 관세자유지역의 투자제도 및 인센티브제도 개선을 통해 글로벌 해운·물류기업의 투자확대를 도모하는 전략이며 ii) 관리·운영체계의 합리화, 인프라 확충, 전문기능 및 인력 확충 등을 통해 외국인기업의 투자환경을 조성하는 전략이다. 이에 이 연구에서는 관세자유지역의 글로벌 해운·물류기업 유치강화 전략을 「관세자유지역 투자유치기반 조성전략」과 「외국인 투자유치기반 조성전략」으로 구분하고 세부 추진전략을 제시하였다.

「관세자유지역 투자유치기반 조성전략」의 세부 추진전략은 i) 관세자유지역의 투자·입주절차 합리화 ii) 법·제도 기반 조성 iii) 마케팅 강화 전략 등으로 구성된다. 또한 「외국인 투자유치기반 조성전략」은 i) 관세자유지역 관리·운영체계의 합리화 ii) 인프라 및 네트워크 구축 iii) 전문물류기능 및 인력양성 전략 등으로 구성된다.

〈그림 6-1〉 관세자유지역내 글로벌 해운·물류기업 유치강화 전략의 목표








제1절 관세자유지역 투자유치 기반 조성 전략

1. 전략의 방향

「관세자유지역 투자유치 기반조성 전략」의 목표는 관세자유지역의 제도 개선을 통해 글로벌 해운·물류기업의 투자유치 기반을 조성하는 것으로 그 주요 세부전략은 i) 관세자유지역의 투자·입주절차 합리화 ii) 법·제도 기반 조성 iii) 마케팅 강화 전략 등이다.

세부 전략별 내용을 살펴보면 「관세자유지역의 투자·입주절차 합리화 전략」은 글로벌 해운·물류기업이 관세자유지역으로 쉽고 편리하게 투자할 수 있는 제도를 확립하는 전략이며 「법·제도 기반조성 전략」은 관세자유지역의 인센티브제도를 개선하는 전략이고 「마케팅 강화 전략」은 마케팅 전담기구 설립을 통해 마케팅 추진체계를 구축하는 전략이다.

〈표 6-1〉 관세자유지역 외국인투자 활성화 전략의 방향

투자절차의 합리화	투자절차 합리화		<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역 관련 투자, 입주 정보제공 기능 확충 • 관세자유지역 외국인투자 지원 기구 설립 <ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역 투자 및 입주 절차 지원 • 외국인투자 관련 컨설팅 기능 신설 • 해수부 담당부서 설립 및 KOTRA 지원팀 파견
	입주절차 확립		<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역 투자·입주절차 관련 규정 확정 • 해양수산부, 건교부, 관세청, 지방자치단체, 관세자유지역 관리권자 등이 상호 업무지원, 연계를 통해 절차간소화 추진
법·제도 기반 조성	인센티브 개선		<ul style="list-style-type: none"> • 자유지역 통합 인센티브 기준 조정 <ul style="list-style-type: none"> • 제조업, 물류업, 금융·서비스업 등으로 세분화 • 지자체 인센티브 부여권한 강화
	기능 개선		<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역의 기능 다각화 추진 <ul style="list-style-type: none"> • 가공·조립 기능 도입 • 전문물류기능 육성 및 활성화
마케팅 강화 전략			<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역 마케팅 전담주체 설정 <ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역 투자지원조직과 연계하여 마케팅전략 추진 • 해양수산부, 건교부, 관세청, 지방자치단체, 관세자유지역 관리권자 등이 상호 업무지원, 연계를 통해 절차간소화 추진

2. 세부 전략

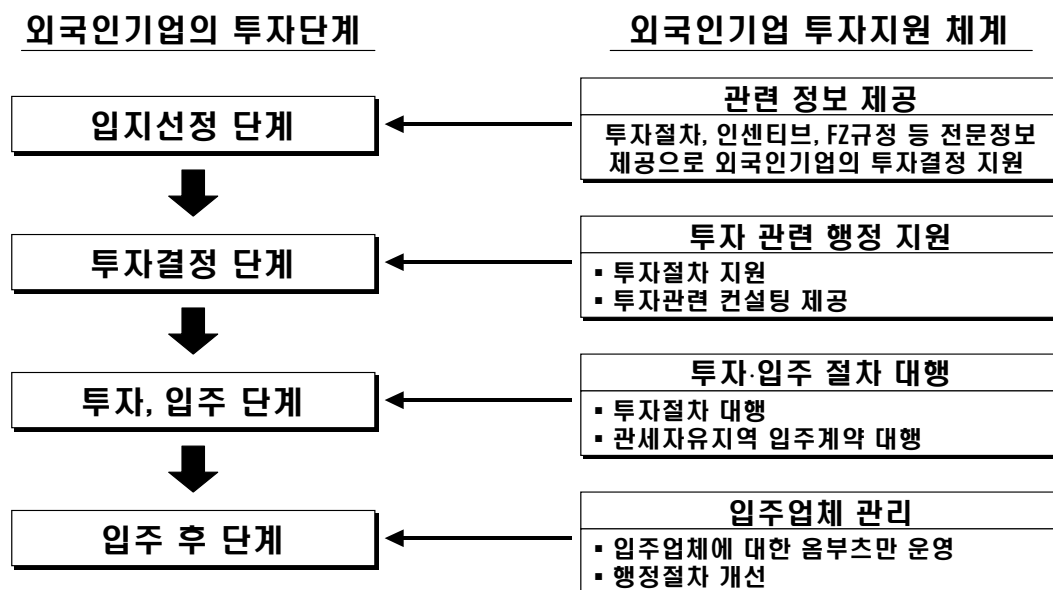
1) 투자절차의 합리화 전략

(1) 투자·입주절차 개선을 위한 세부 지원기능 검토

『투자절차의 합리화전략』은 관세자유지역 투자·입주절차를 정립하고 세계화기업과 글로벌 해운·물류기업의 투자환경을 획기적으로 개선하는데 목적이 있다.

관세자유지역특별법은 입주절차에 대해 입주희망기업이 관세자유지역에 입주하기 위해서는 관세자유지역 관리권자와 입주계약을 체결하고 관세장에게 등록하도록 규정하고 있을 뿐 투자절차 및 행정지원체계에 대한 명확한 규정이 없다. 따라서 관세자유지역에 입주하고자 하는 외국인기업은 관세자유지역 입주를 결정하기 위해 정보를 제공받거나 투자·입주를 위한 행정적 지원을 받기 어려워 외국인기업의 경우 입주계약을 체결하는데 상당한 어려움이 있을 것으로 보인다. 따라서 투자·입주절차의 개선은 외국인기업에 대한 투자 정보제공, 투자절차 간소화, 투자 관련 행정지원절차 마련, 관세자유지역 입주 외국인기업에 대한 행정지원절차 마련 등 투자결정 단계부터 입주 후 관리단계까지의 전 과정에 대한 지원기능을 마련하는 전략이다(<그림 IV-2> 참조). 각 단계별 특징과 단계별로 요구되는 세부 지원기능은 다음과 같다.

〈그림 6-2〉 투자·입주절차 합리화전략의 방향



① 입지선정 단계

입지선정 단계는 외국인기업이 동북아의 각 물류거점을 대상으로 시장규모, 경영활동 수행의 적정성, 물류체계, 투자절차의 편리성, 인센티브 등 자사의 투자목적에 적합한 평가기준에 따라 적정 투자지역을 선정하는 단계이다. 이 단계에서 외국인기업은 각 지역에 대한 정확한 정보를 획득하기 위해 다각적인 노력을 수행하며 수집된 정보를 바탕으로 최적 투자지역을 결정한다.

따라서 관세자유지역이 외국인기업의 투자유치를 확대하기 위해서는 동북아 지역에 투자 의사를 가지고 있는 기업을 검색·선정하고 입지선정 단계에서부터 투자기업의 투자목적에 맞는 관련 정보를 제공함으로써 관세자유지역 투자에 따른 이점을 적극 홍보해야 할 필요성이 있다.

이를 위해서는 i) 현재 외국인기업에게 투자 관련 정보를 제공하고 있는 기관⁹⁸⁾들이 외국인기업에게 관세자유지역에 대한 정보를 제공할 수 있도록 지속적으로 관련 정보를 전달하고 ii) 이에 대해 자세한 정보를 얻기 원하는 기업과 직접 접촉하여 상세한 정보를 제공하여 외국인기업의 투자유치를 확대 할 수 있는 기능이 요구된다.

② 투자결정 단계

투자결정단계는 외국인기업이 관세자유지역에 대한 정보를 바탕으로 투자를 결정하는 단계로 해외투자를 위한 관련 행정절차와 투자에 따른 제반 사항을 마련하는 단계이다. 따라서 이 단계에서는 외국인기업이 신속하고 편리하게 투자할 수 있도록 투자 및 입주절차에 대한 상세한 정보를 제공하고 관세자유지역 입주 후 효율적으로 경영활동을 수행할 수 있도록 컨설팅 서비스를 통해 전문정보를 제공함으로써 외국인기업의 신속한 투자를 유도하는 기능이 요구된다.

③ 투자·입주 단계

투자·입주단계는 외국인기업이 투자신고하는 시기부터 관세자유지역에 입주하기까지의 단계로 i) 행정지원 및 대행 기능이 요구되며 ii) 해운·항만 및 국제물류관리체계에 대

98) 해외에서 대 한국 투자유치 지원을 하고 있는 기관은 외교통상부 재외공관, 한국무역협회 해외지부 및 해외무역관 등이 있음

① 외교통상부 재외공관 : 2001년 6월 기준으로 대사관 90개국, 영사관 30개소, 대표부 5개소가 개설되어 있음

② 한국무역협회 해외지부 : 미국(뉴욕지부), 유럽(브뤼셀지부), 중국(북경지부), 일본(동경지부) 등 4개국에 개설

③ 해외 무역관 : 아시아지역 10개, 북미 11개, 유럽 15개소 등 총 36개소에서 운영중이며 주요 업무는 해외시장 조사대행, 해외 세일즈 출장 지원, 바이어 방한 지원, 수출 인콰이어리 발굴, 해외시장정보 수집, 대 한국 투자환경 홍보 및 투자 인콰이어리 개발 등임

한 전문 정보를 제공하는 기능이 요구된다. 현재 외국인기업의 투자지원은 외국인투자지원 센터(KISC : Korea Investment Service Center)가 담당⁹⁹⁾하고 있으나 관세자유지역에 대한 정보제공이 이루어지지 못하고 있으며 글로벌 해운·물류기업에게 해운·항만 및 국제물류 관리체계에 대한 전문 정보를 제공할 수 있는 인력 역시 부족한 실정이다. 또한 관세자유 지역 입주계약 및 세관장 신고를 대행하기 위해서는 관세자유지역 관리권자 및 관련 지역 세관장과의 업무협조가 요구되나 현재 이러한 협력체계는 구축되어 있지 못한 상황이다. 따라서 관세자유지역 관리권자, 세관장과의 협력체계 구축을 통한 행정지원 및 대행 기능과 전문정보제공 기능을 모두 수행할 수 있는 기능이 요구된다.

④ 입주 후 단계

입주 후 단계는 외국인기업이 관세자유지역에 입주하고 경영활동을 수행하는데 나타난 경영상의 애로사항과 관세자유지역의 문제점을 개선하는 단계이다. 특히 관세자유지역은 제도가 새로 도입됨에 따라 새로운 물류체계¹⁰⁰⁾가 발생되나 이를 효율적으로 지원할 수 있는 행정체계의 수립도 이루어져 있지 못한 상황이기 때문에 외국인기업의 다양한 애로사항이 발생할 것으로 전망된다. 따라서 이러한 사항을 조사·분석하고 이를 조기에 해결할 수 있는 기능이 요구된다.

⑤ 외국인기업 투자·입주지원의 필요 기능

이상과 같이 외국인투자기업에 대해 지원이 요구되는 서비스를 단계별로 검토한 결과, 관세자유지역의 투자·입주 지원절차의 개선을 위해서는 전문정보 제공능력을 갖춘 단일화된 지원주체의 설립을 통한 투자 및 행정지원절차의 단일화가 요구되는 것으로 나타났다.

〈표 6-2〉 외국인기업에 대한 단계별 서비스 요구사항

99) 인·허가 처리 대행, 외국인투자신고 접수 및 처리 등 행정지원서비스 제공

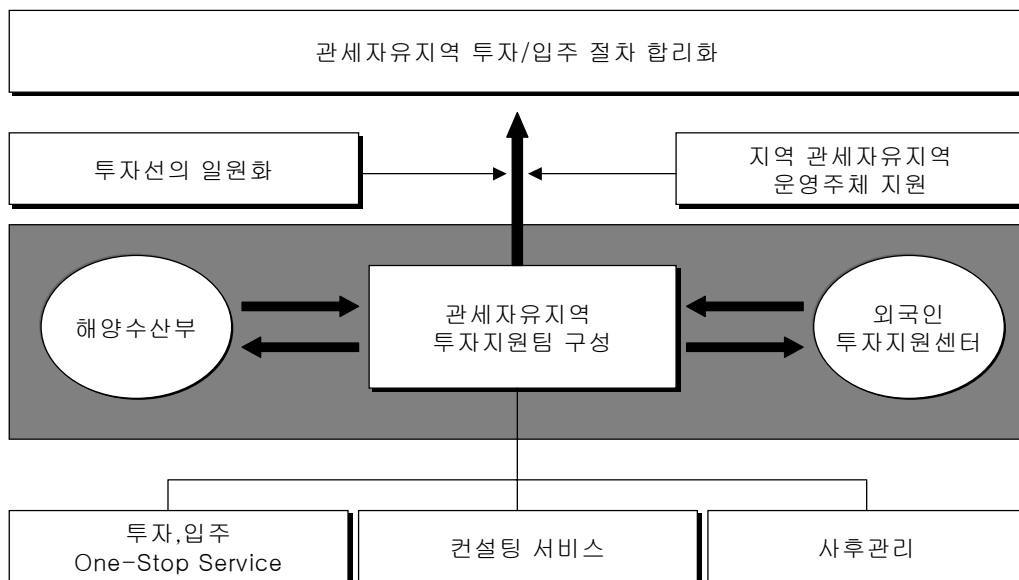
100) 관세자유지역은 역내 지역에서의 부가가치물류서비스(가공·조립기능 포함)의 활성화를 도모하는 제도이기 때문에 현재 항만, 공항에서 발생되지 않는 새로운 물류체계가 나타남. 예를 들어 국외 부품을 이용하여 관세자유지역 내에서 완제품으로 가공·조립되거나 국외 부품과 국내 부품을 이용하여 완제품으로 가공·조립되는 경우에 대한 관세부과의 기준이 마련되어 있지 않으며 이에 대한 관세부과나 비즈니스 지원을 위한 추적 관련 절차도 마련되어 있지 못함

구 분	지원 내용	요구되는 기능
입지선정 단계	• 관련 정보 제공	<ul style="list-style-type: none"> • 전문 정보 제공능력 • 단일화된 지원 주체(투자선의 단일화) • 투자절차의 일원화 • 투자후 단일화된 지원 주체
투자결정 단계	• 투자절차지원 • 투자 관련 컨설팅 제공	
투자·입주 단계	• 투자절차 대행 • 관세자유지역 입주계약 대행	
투자 후 단계	• 옴부즈만 운영	

(2) 외국인기업 지원기능 확보를 위한 관세자유지역 지원조직 설립방안

관세자유지역이 외국인투자기업의 유치와 이들 기업에 대한 지원체계를 확보하기 위해서는 위에서 검토한 바와 같이 단일화된 지원주체의 설립을 통한 투자 및 행정지원절차의 단일화가 요구된다. 그러나 현재 관세자유지역특별법에는 이러한 기능을 수행할 수 있는 조직이나 행정체계에 대한 법적 근거가 없기 때문에 법개정을 통해 이에 대한 근거를 마련하고 해양수산부, 건설교통부, 관세청, 지방자치단체 등 관련 주체를 중심으로 이 기능을 수행할 수 있는 조직¹⁰¹⁾을 설립해야할 필요성이 있다.

〈그림 6-3〉 관세자유지역 투자지원팀 구축 방안



① 관세자유지역 투자지원팀의 운영주체 선정

101) 관세자유지역 지원주체의 명칭은 연구의 편의를 위해 가칭 관세자유지역 투자지원팀으로 함

관세자유지역 지원주체는 관세자유지역 투자희망업체에 대한 전문 정보제공과 입주지원 서비스 등 전문기능을 보유하는 한편 관련 정부 부처 및 각 국내 관세자유지역 관리권자와 긴밀한 협력체계를 구축하고 상호 지원하는 역할을 수행해야 한다. 따라서 관세자유지역 지원주체는 다음과 같은 기능을 보유하고 있어야 한다.

첫째, 관세자유지역에 대한 전문지식과 노하우를 보유하고 있어야 한다. 관세자유지역 투자·입주 지원업체는 외국인투자자에 대해 관세자유지역의 현황과 기능, 입주가능 지역 등에 대해 전문적인 정보를 제공할 수 있는 전문지식을 갖추고 있어야 한다.

둘째, 국제물류, 항만 및 배후단지 관련 전문지식과 노하우를 보유하고 있어야 한다. 관세자유지역은 항만 및 공항과 그 배후단지에 도입되는 지역이기 때문에 투자·입주의사를 가지고 있는 대상은 국제물류기업과 국제물류기능 강화를 도모하고 있는 세계화기업이 주 대상이 된다. 따라서 이에 대한 전문지식을 가지고 효율적으로 투자·입주절차는 물론 투자 이후 물류체계 구축에 대해서도 정보를 제공할 수 있는 능력을 갖추고 있어야 한다.

셋째, 관련 주무부처 및 각 관세자유지역 관리권자와 긴밀한 협력체계를 구축하고 상호 지원할 수 있는 체계를 구축할 수 있어야 한다. i) 투자·입주측면에서는 관세자유지역 입주절차가 관리운영권자와의 입주계약, 세관장 신고 등으로 이루어지기 때문에 이를 중앙에서 통합적으로 처리하기 위해서는 해양수산부, 관세청 및 지방자치단체와 긴밀한 협력체계를 구축함으로써 원활한 행정처리를 도모해야할 필요성이 높다. ii) 마케팅 측면에서는 각 관세자유지역의 마케팅활동을 통합적으로 지원하고 개발 관세자유지역의 경우 개발초기부터 외국인투자자에 대한 마케팅과 투자유치 활동을 병행함으로써 조기 활성화를 도모할 수 있는 기능을 갖추어야 한다.

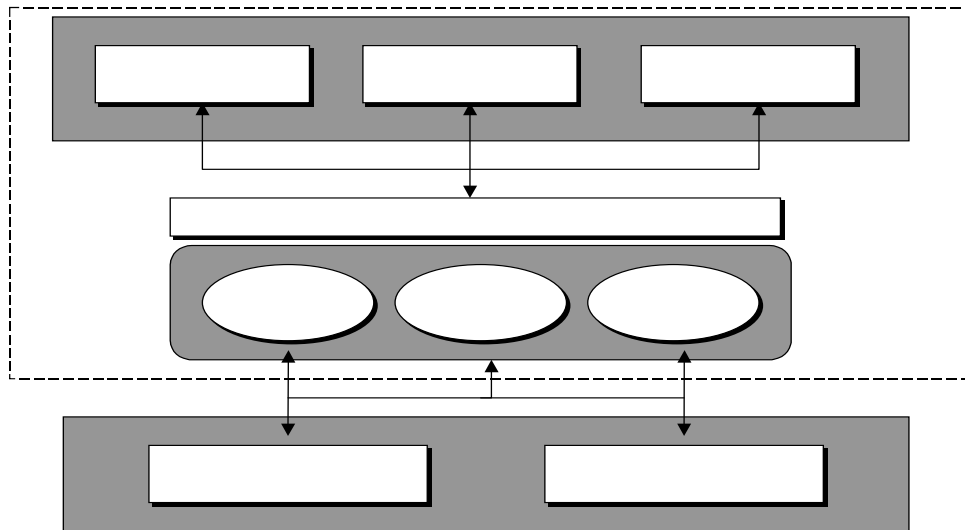
이러한 측면에서 현재 외국인투자촉진법에 의거 투자지원서비스를 제공하고 있는 외국인투자지원센터를 이용하는 데는 한계가 있다. 즉, 현재 외국인투자지원센터는 i) 외국인투자촉진법에 의해 지원 가능한 외국인투자지역, 자유무역지역에 대한 투자지원을 주로 실시하고 있다는 점 ii) 업무적으로는 서비스 분야가 우리나라 투자환경 정보와 법인설립 지원 등에 그치고 있기 때문에 관세자유지역 투자희망업체에 대한 전문적인 정보제공 및 투자·입주절차지원에 한계가 있다는 점 iii) 항만, 공항 및 배후단지에 대한 기능과 물류체계에 대한 전문정보 제공기능에 한계가 있다는 점 iv) 투자·입주자에 대한 최적 입지선정, 물류체계구축 등에 관한 컨설팅 기능제공에 한계가 있다는 점 등에 따라 외국인투자지원센터가 관세자유지역의 투자·입주지원 기능을 모두 담당하는 데는 한계가 있다.

따라서 관세자유지역 투자지원팀의 운영자로 고려될 수 있는 주체는 외국인투자지원센터, 항만 관세자유지역의 관리·운영주체인 해양수산부, 공항 관세자유지역의 관리·운영주체인 건설교통부, 관세자유지역의 통관 및 보안을 담당하는 관세청 등이 있다. 각 관련주체별 장단점을 살펴보면 기능적 측면에서는 각 주체 모두가 필요한 전 기능을 독자적으로 모두 전담하기는 어려울 것으로 보인다. 즉, 외국인투자지원센터는 위에서 논의한 바와 같이 전문지식의 부족과 인력의 부족으로 전 기능을 담당하는데 한계가 있으며 중앙정부의 경우 관세자유지역의 관리·운영을 담당하는 주체로서 관세자유지역에 대한 전문지식을 보유하고 있으나 실질적인 투자 관련 행정서비스 제공능력의 부재로 관리·운영을 전담하는데는 한계가 있다.

〈표 6-3〉 관련주체별 관세자유지역 투자·입주 지원주체 운영의 장단점

구 분		외국인투자지원센터	중앙정부	관세청
기능	기능	협상 및 지원능력 부족 해운·항만 및 물류 관련 분야의 전문지식 부족	협상 및 지원능력 부족 투자절차, 지원 관련 전문지식부족	협상 및 지원능력 부족 투자절차, 지원 관련 전문지식부족
	조직	관련 조직 및 인원 확충 필요	관련 조직 및 인원 확충 필요	관련 기능부재로 새로운 조직과 기능 창설 필요
	서비스	중앙정부, 지자체 협력체계 필요	외국인투자지원센터 협력체계 필요	외국인투자지원센터 및 중앙정부 지원 필요
설립절차		기존 조직내 부서마련으로 운영가능	관련 조직 전면 창설 필요	관련 조직 전면 창설 필요
해외 FZ의 행정지원주체		네덜란드	싱가포르, 중국, UAE, 미국 등	유럽지역 FZ

〈그림 6-4〉 관세자유지역 투자지원팀의 구성 및 업무체계



이러한 측면에서 관세자유지역 투자지원팀은 관세자유지역 관리권자인 중앙정부 각 부처 (해양수산부, 건설교통부, 재정경제부, 관세청 등)와 외국인투자자에 대한 행정지원주체인 외국인투자지원센터, 각 관세자유지역의 관리권자 등이 통합적으로 각 기능을 분담하여 담당하는 Task force팀으로 구성하는 것이 효율적일 것으로 판단된다. 즉, 관세자유지역 투자 지원팀은 KOTRA 외국인투자지원센터 내에 Task force팀으로 구성하되 외국인투자지원센터의 조직상 별도의 팀으로 구성하고 투자지원센터와 각 관세자유지역을 연계하는 기능을 수행하는 것이 바람직할 것으로 보인다.

② 관세자유지역지원팀의 역할

관세자유지역지원팀은 투자전략수립, 투자절차지원 및 사후관리의 세 가지 기능을 수행해야하며 각 기능별로 외국인투자지원센터와 지방 관세자유지역간 업무연계를 통해 보다 효율적으로 실질적인 행정지원체계가 이루어질 수 있도록 조율하는 역할을 담당해야 한다.

첫째, 입지선정 단계에서는 글로벌 해운·물류기업 중 잠재투자자를 선정하고 지속적인 마케팅을 실시하는 역할을 수행해야 한다. 이러한 역할은 외국인투자지원센터와는 공동으로 업무를 실시하되 지방 관세자유지역과는 개발계획, 지정계획 등을 고려하여 이러한 정보를 잠재투자자에게 홍보하는 매개 역할을 수행해야 한다.

둘째, 투자결정 단계에서는 상담, 정보제공 서비스를 외국인투자지원센터와 공동으로 제

공하되 글로벌 해운·물류기업에 대한 보다 전문적인 정보제공이나 상담서비스를 담당해야 한다. 한편 투자결정시에는 투자자에 대한 컨설팅 서비스 제공을 통해 투자자의 최적투자 입지선정 및 물류체계 구축에 대한 전문적인 정보를 제공해야 한다. 이러한 경우 전문 연구기관과의 협력체계를 구축하여 보다 효율적으로 컨설팅 서비스가 이루어질 수 있는 기반을 조성해야 한다.

〈표 6-4〉 관세자유지역 투자지원팀의 관련 주체간 지원기능

구 분	지 원 기 능	
	관세자유지역지원팀	지방 관세자유지역
투자전략 수립	<ul style="list-style-type: none"> ● 해운·물류 잠재투자자 선정 ● 마케팅전략 공동수립 	<ul style="list-style-type: none"> ● 개발계획, 지정계획과 연계하여 홍보 전략 수립
투자절차 지원	<ul style="list-style-type: none"> ● 투자자 상담, 정보제공 서비스 지원 ● 투자자 컨설팅서비스 <ul style="list-style-type: none"> - 최적입지 선정 - 국제물류관리체계 구성 지원 	<ul style="list-style-type: none"> ● 관세자유지역 관리운영주체, 세관장과 입주계약 및 신고절차 연계 ● 세부 입주 현황자료 지원
사후관리	<ul style="list-style-type: none"> ● 애로사항 조사, 해결 	<ul style="list-style-type: none"> ● 경영 및 정보체계 지원

또한 투자시에는 각 지역 관세자유지역의 관리운영권자와 협력체계를 구축하여 투자지원팀에서 관리권자와의 입주계약과 세관장 신고를 한번에 실시할 수 있도록 함으로써 투자절차의 간편화를 도모해야 한다.

셋째, 사후관리 단계에서는 외국인투자지원센터와 공동으로 투자기업에 대한 애로사항조사와 이에 대한 해결을 주도하며 중앙정부에서 실시할 수 있는 개선사항을 관세자유지역 운영주체와 함께 개선하는 역할을 해야한다.

③ 법·제도 개선

관세자유지역지원팀의 창설을 위해서는 다음과 같은 법·제도적 개선이 요구된다.

첫째, 관세자유지역특별법에 관세자유지역지원팀의 구성에 관련 사항을 규정하고 이에 대한 지원체계를 구축해야 한다. 관세자유지역특별법의 개정사항은 다음과 같다.

〈표 6-5〉 관세자유지역지원팀 창설을 위한 관세자유지역특별법 개정안

구 분	내 용
개정사항	<ul style="list-style-type: none"> ● 제00조(관세자유지역지원팀 등의 설치) ① 관세자유지역의 외국인투자자와 관련된 상담·안내·홍보·조사와 민원사무의 처리 및 대행 기타 외국투자자 및 외국인투자기업에 대한 지원업무를 종합적으로 지원하기 위해 대한무역투자진흥공사법에 의한 대한무역투자진흥공사 외국인투자지원센터에 관세자유지역지원팀을 파견할 수 있다.
개정사항	<ul style="list-style-type: none"> ② 관세자유지역지원팀은 재정경제부, 해양수산부, 건설교통부가 주관이 되어 구성하며 재정경제부의 관리를 받는다. 단, 대한무역투자진흥공사의 장과 미리 협의하여야 한다. ③ 관세자유지역과 외국인투자관련업무에 대하여 상당한 지식과 경험이 있는 재정경제부, 해양수산부, 건설교통부, 지자체 및 지역 관세자유지역 소속 담당자를 중심으로 운영하며 투자지원센터 각 부서와 유기적 협력체계를 구축하고 업무를 지원한다. ④ 재정경제부장관은 관세자유지역 지원업무를 수행하기 위하여 필요한 경우에는 관계행정기관 및 외국인투자자와 관련된 법인 또는 단체에 대하여 공무원 또는 유관기관의 임·직원을 투자지원센터에 파견 근무하도록 요청할 수 있다. 다만, 공무원의 파견을 요청할 때에는 미리 주무부장관과 협의하여야 한다.

둘째, 외국인투자촉진법에 관세자유지역지원팀의 구성을 반영하고 대한무역투자진흥공사법 및 규정에 외국인투자지원팀 조직에 관세자유지역지원팀을 포함해야 한다. 외국인투자촉진법은 제15조(외국인투자지원센터 등의 설치)에서 외국인투자지원센터의 조직과 구성원에 대해 규정하고 있는데 동 조에 다음과 같이 “외국인투자지원센터의 기능 및 업무확대를 위해 조직 내에 관세자유지역지원팀을 둘 수 있다”라고 명시함으로써 조직화 시키는 것이 필요하다. 한편 관세자유지역지원팀은 외국인투자지원센터에 파견되어 있으나 주무부처는 재정경제부로 통일하고 재정경제부 규정에 따른 인사, 후생복지 처우를 받도록 한다.

〈표 6-6〉 관세자유지역지원팀 창설을 위한 외국인투자촉진법 개정방안

구 분	에 서	으 로
개정사항	제15조 (외국인투자지원센터 등의 설치)	제15조 (외국인투자지원센터 등의 설치)
	① _____ ~	① _____ ~
	⑧ _____	⑧ _____ ⑨외국인투자지원센터의 기능 및 업무확 대를 위해 조직내에 관세자유지역지원 팀을 둘 수 있다

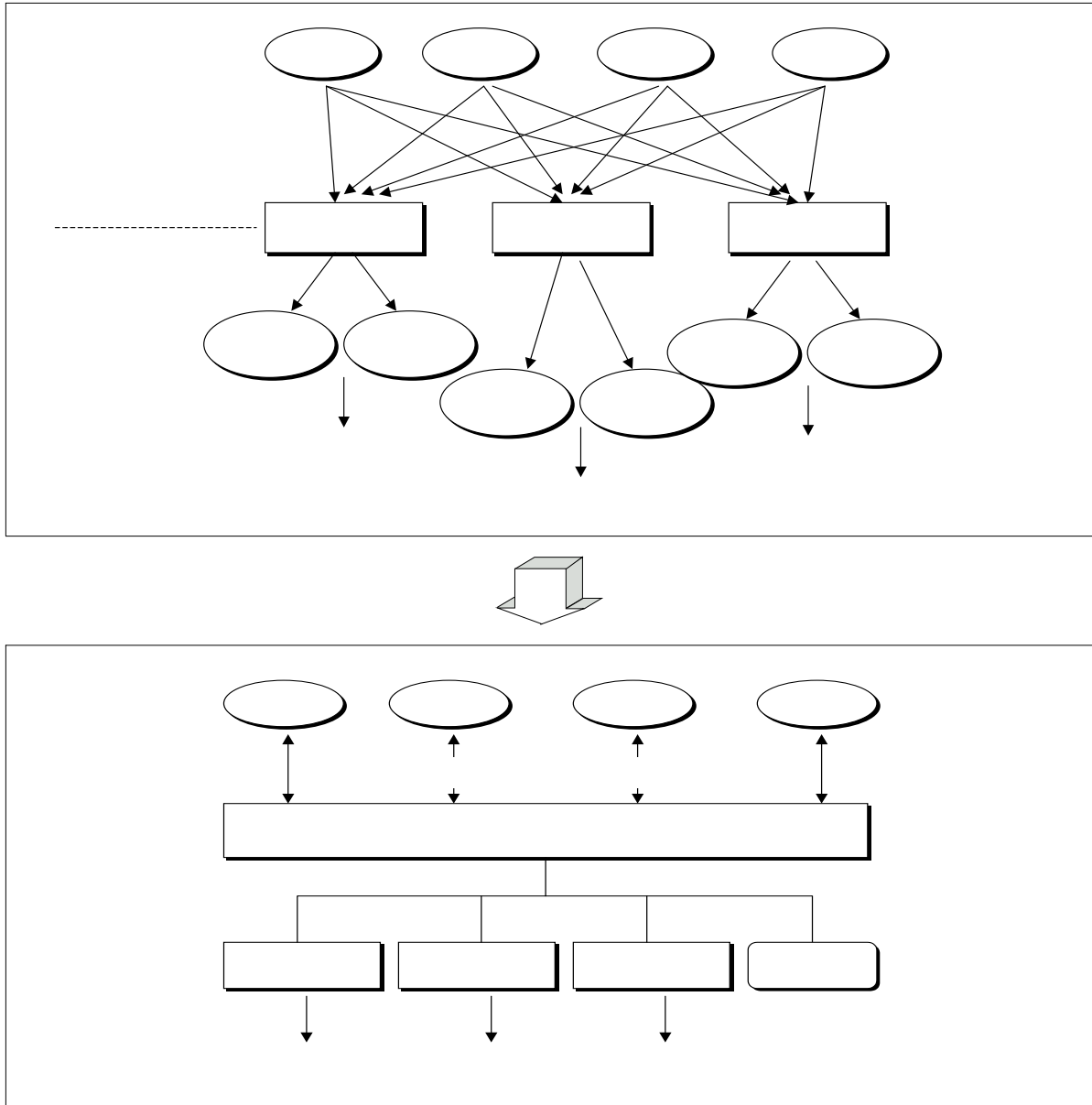
(3) 관세자유지역 투자지원팀을 통한 투자·임주서비스 개선 방안

① 투자·임주절차 간소화 방안

관세자유지역 투자지원체계는 관세자유지역 투자지원팀을 통해 투자상담 및 투자절차의 일원화를 도모할 수 있다(<그림 6-5> 참조).

투자지원팀을 통한 투자절차가 이루어지지 않을 경우 개별 해운·물류기업이 관세자유지역에 접촉하여 투자 관련 정보를 습득해야하며 투자시에는 투자 대상 관세자유지역의 관리운영권자와 투자계약을 체결하고 담당 세관장에게 신고함으로써 입주가 가능하다. 또한 투자 후에도 관세자유지역 관리운영권자와 애로사항에 대한 조사, 개선을 협의해야 하는 등 투자절차가 상당히 복잡하게 이루어진다. 그러나 관세자유지역 투자지원팀을 통해 투자절차를 개선하는 경우 외국인기업의 입지선정 단계부터 투자 후 단계까지 단일화된 접촉 주체에 의해 단계적이고 체계적인 서비스를 제공할 수 있다. 특히 투자상담 및 투자행정 지원체계의 일원화가 가능하며 관세자유지역 입주계약 및 세관장 신고를 동시에 할 수 있어 투자절차의 간소화가 가능하다.

<그림 6-5> 관세자유지역 투자지원팀 구축에 따른 투자절차 개선 효과



또한 관세자유지역 투자자지원은 투자상담에서 투자완료(입주)에 이르는 전과정을 지원하는 체계가 되어야 한다. 즉, 투자를 희망하는 글로벌 해운·물류기업이 투자의사를 밝힐 경우 특정 담당자가 최초 정보제공에서부터 투자과정, 관세자유지역 입주계약, 입주 등에 이르는 전 투자 및 입주과정을 담당하여 투자자에 대한 컨설턴트로서의 역할을 수행해야 한다. 이러한 지원체계는 네덜란드, 프랑스 등에서 도입된 제도로 외국인투자자에 대한 편리성 제공과 신용을 강화시켜 외국인투자 환경을 개선할 수 있을 것으로 보인다.

이러한 투자·입주절차의 개선은 첫째, 관세자유지역의 투자·입주절차가 확립되어 있지 않은 상황에서 이를 규정화 할 수 있는 방안이며 둘째, 외국인투자촉진법에 의해 설립된 외국인투자지원센터의 기능을 효율적으로 활용할 수 있으며 셋째, 관세자유지역의 운영주체(해양수산부, 건설교통부 등 중앙정부와 관세자유지역 관리권자)와의 연계성을 향상시킬 수 있는 방안이라 할 수 있다.

② 법·제도 개선

관세자유지역의 투자·입주절차의 개선을 위해서는 관세자유지역특별법에 관세자유지역 지원팀의 구성에 관련 사항을 규정하고 이에 대한 지원체계를 구축해야 한다. 이를 위한 관세자유지역특별법의 개정안은 다음과 같다.

〈표 6-7〉 관세자유지역 투자·입주절차 개선을 위한 관세자유지역특별법 개정안

구 분	예 서	으 로
개정사항	<ul style="list-style-type: none"> • 제11조(등록사업의 등록 등) ① 관세자유지역안에서 등록사업을 영위하고자 하는 자는 세관장에게 등록하여야 한다. 이 경우 대통령령이 정하는 중요사항을 변경하는 경우에도 또한 같다. ② 제1항의 규정에 의한 등록을 신청하고자 하는 자는 미리 관리권자와 입주계약을 체결하여야 한다. ③ _____ 	<ul style="list-style-type: none"> • 제11조(등록사업의 등록 등) ① _____ ② _____ ③ 관세자유지역에 입주하고자 하는 외국인투자자는 관세자유지역지원팀을 통해 세관장 등록 및 입주계약을 체결할 수 있다. 세관장과 관리권자는 이에 대한 행정지원을 실시하여야 한다. ④ 기존 제3항

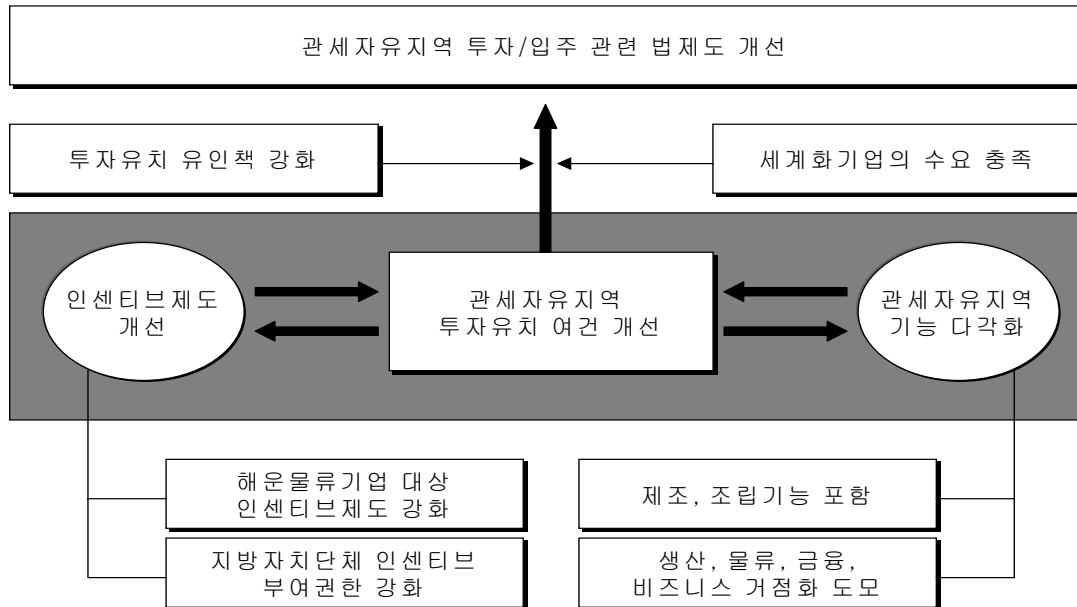
2) 법·제도 기반 조성전략

(1) 법·제도 기반조성 전략의 방향

관세자유지역의 법·제도 기반조성 전략은 인센티브 개선전략과 관세자유지역 기능 다각화전략으로 구분할 수 있다(<그림 6-6> 참조). 인센티브 개선전략은 제조업 기준으로 이루어져 있는 인센티브제도를 관세자유지역에 대해서는 현실적인 부여기준에 의거하여 다양한 인센티브를 부여받을 수 있도록 개선하는 전략이다. 이는 글로벌 해운·물류기업에 대한 투자 유인책을 강화하는 전략인 동시에 우리나라의 인센티브제도를 개선하는 전략이라 할

수 있다.

〈그림 6-6〉 법·제도 기반조성 전략의 방향



한편 관세자유지역의 기능 다각화는 관세자유지역에 제조, 조립기능 등을 추가함으로써 세계화기업의 수요¹⁰²⁾를 충족하고 우리나라의 동북아 물류거점화를 촉진시키는 전략이라 할 수 있다. 이러한 사항은 모두 법·제도적 개선을 통해 이루어질 수 있는 상황으로 본 연구에서는 법·제도적 개선전략으로 분류하였다.

(2) 인센티브 개선 방안

① 외국인투자촉진법 개선방안

우리나라의 외국인투자자에 대한 인센티브제도는 외국인투자촉진법에 의해 규정되어 있다. 동 법은 인센티브 적용대상 및 요건을 i) 고도기술수반사업 및 산업지원서비스업 ii) 국유재산 임대료 감면 iii) 투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면 등 세 가지로 구분하고 있다. 그러나 이러한 인센티브 적용대상 및 요건은 제조업체를 기준으로 규정되어 있어 관

102) 세계화기업은 최근 국제물류관리체계를 SCM체계에 기반을 둔 글로벌 네트워크체계 구축을 통해 『조달-생산-판매-물류』 등 전 경영활동을 1개 경제권의 1개 거점에서 수행하는 거점물류체계로 개편하고 있어 생산과 국제물류관리 기능의 통합은 관세자유지역의 필수적인 과제임

세자유지역에 투자·입주하고자 하는 물류기업은 업종, 투자지역 및 투자규모 측면에서 인센티브 혜택을 적용받기 어렵다.

고도기술수반사업 및 산업지원서비스업 부문¹⁰³⁾에서는 적용대상기업이 고도기술수반사업 436개부문, 산업지원서비스업 97개 부문으로 규정되어 있는데 해운·물류업은 ‘컨테이너터미널운영사업’만이 유일하게 포함되어 있다. 따라서 관세자유지역 입주대상 사업인 i) 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공산업 ii) 물품 보수업 iii) 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업 등은 조세감면 혜택을 받기 어렵다.

국유재산 임대료 감면 부문¹⁰⁴⁾에서는 감면대상이 i) 외국인투자지역의 토지 ii) 외국인기업 전용단지의 토지 iii) 국가산업단지에 있는 토지 등 세 지역으로 한정되어 있어 동 법상 관세자유지역 입주외국인기업은 임대료감면 혜택을 받지 못한다¹⁰⁵⁾.

투자규모 및 업종에 따른 감면 부문¹⁰⁶⁾에서는 인센티브 적용 대상을 i) 투자규모 측면에서는 조세특례제한법 제121조의 2 제1항의 규정에 의하여 조세감면의 결정을 받은 사업으로서 외국인투자금액이 미화 1백만달러 이상인 사업 ii) 업종 측면에서는 외국인투자금액이 미화 1천만달러이상인 제조업업체 iii) 투자위치 측면에서는 외국인투자지역에서 외국인투자기업이 영위하는 사업 등으로 제한하고 있다. 즉, 업종별로는 미화 1천만달러 이상 투자하는 제조업체로 규정하고 있고 투자위치별로는 외국인투자지역에 투자하고 있는 외국인기업으로 제한하고 있어 관세자유지역에 입주하는 해운·물류기업은 인센티브제도의 혜택을 받을 수 없다. 이러한 측면에서 관세자유지역의 조기 활성화와 이를 통한 국제물류거점화를 실현하기 위해서는 관세자유지역에 대한 현실적인 인센티브제도의 마련이 필요하다.

관세자유지역의 인센티브 확대는 관세자유지역특별법이나 외국인투자촉진법의 개정으로 시행할 수 있다. 그러나 i) 외국인투자촉진법이 한국의 외국인투자를 지원하기 위한 대표 법이고 ii) 외국인투자자가 투자정보 획득을 위해 최초로 검색하는 법률로 동 법의 중요성이 크며 iii) 외국인투자지원센터라는 지원기능을 보유하고 있다는 측면에서 관세자유지역 특별법 보다는 외국인투자촉진법의 개정을 통해 동 법에 관세자유지역을 명시하는 것이 보다 유리할 것으로 판단된다. 외국인투자촉진법 개정방안은 다음 <표 6-8>과 같다.

103) 외국인투자촉진법 제9조 외국인투자자에 대한 조세감면

104) 외국인투자촉진법 제13조 제6항

105) 그러나 관세자유지역특별법 제33조(임대료의 감면)에 의거 관세자유지역은 법인세 등을 감면받는 등록업체에게 국가소유의 토지·공장 기타의 재산을 임대하는 경우에는 국유재산법 제25조 제1항·제38조의 규정에 불구하고 대통령령이 정하는 바에 따라 임대료를 감면할 수 있음

106) 외국인투자촉진법 시행령 제 19조

〈표 6-8〉 관세자유지역 인센티브 분야의 법·제도 개선방안(외국인투자촉진법 개정안)

구 분	예 서	으 로
조세감면 대상	<ul style="list-style-type: none"> 고도기술수반사업 436개부문, 산업지원 서비스업 97개부분에 대해 조세감면 산업지원서비스업 부문에 컨테이너터미널사업만이 포함 	<ul style="list-style-type: none"> 산업지원서비스업에 국제물류산업 포함 (국제물류산업은 다음 업종을 의미) <ol style="list-style-type: none"> ① 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공산업 ② 물품 보수업 ③ 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련 사업
투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면	<ul style="list-style-type: none"> 투자규모 <ul style="list-style-type: none"> -조세특례제한법 제121조의 2 제1항의 규정에 의하여 조세감면의 결정을 받은 사업으로서 외국인투자금액이 미화 1백만달러 이상인 사업 	<ul style="list-style-type: none"> 다음과 같은 조항 삽입 <ul style="list-style-type: none"> -단, 관세자유지역 입주 물류기업의 경우 조세특례제한법 제121조의 2 제1항의 규정에 의하여 조세감면의 결정을 받은 사업으로서 외국인투자금액이 미화 오십만달러 이상인 사업
	<ul style="list-style-type: none"> 업종 <ul style="list-style-type: none"> -외국인투자금액이 미화 1천만달러이상인 제조업업체 	<ul style="list-style-type: none"> 다음과 같은 조항 삽입 <ul style="list-style-type: none"> -단, 관세자유지역 입주 물류기업의 경우 미화 삼백만달러 이상인 업체
	<ul style="list-style-type: none"> 투자위치 <ul style="list-style-type: none"> -외국인투자지역에서 외국인투자기업이 영위하는 사업 	<ul style="list-style-type: none"> 다음과 같은 조항 삽입 <ul style="list-style-type: none"> -외국인투자지역, 관세자유지역, 자유무역지역에서 외국인투자기업이 영위하는 사업
	<ul style="list-style-type: none"> 경제적 효과 <ul style="list-style-type: none"> -사회간접자본의 확충, 산업구조의 조정 또는 지방자치단체의 재정자립 등에 상당한 기여를 하는 사업으로서 산업자원부장관이 법 제27조의 규정에 의한 외국인투자위원회의 심의를 거쳐 정하는 사업 	<ul style="list-style-type: none"> 상동

주 : 각 부문의 법조항은 다음과 같음

- 조세감면대상 : 외국인투자촉진법 제9조 외국인투자에 대한 조세감면
- 투자규모 및 업종에 따른 임대료 감면 : 외국인투자촉진법 시행령 제19조

② 지방자치단체의 인센티브 부여권 강화

관세자유지역 특별법은 등록업체에 대하여는 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종합토지세 등의 조세를 감면할 수 있다고 규정¹⁰⁷⁾하고 있다. 이에 따라 지방자치단체는 지방세에 한하여 인센티브를 제공할 수 있다. 이 때 지방세는 지방자치단체의 범위에 따라 상이¹⁰⁸⁾하나 관세자유지역 입주 외국인기업에 대해 인센티브를 부여할 수 있는 지방세는 취득세, 등록세, 종합토지세 등과 일부 목적세 등이 포함된다. 따라서 지방자치단체가 자신의 행정구역내 관세자유지역의 조기활성화와 외국인 투자유치 확대를 위해 부여할 수 있는 지방세의 범위는 지방자치단체 마다 상이하나 관세자유지역특별법에서 규정하고 있는 조세제한특례법의 범위보다 넓을 수 있다.

이러한 측면에서 지방자치단체가 제공할 수 있는 인센티브의 범위를 보다 확대하여 관세자유지역의 인센티브를 보다 강화할 필요가 있다. 중국의 경우 중앙정부의 인센티브와는 달리 각 지방자치단체가 행정구역내 위치하고 있는 특별보세구, 관세자유지역 등에 별도의 인센티브를 제공하고 있으며 이러한 인센티브 강화는 관세자유지역간 경쟁을 통해 외국인 투자기업에게 보다 유리한 투자조건을 제공하는 역할을 담당하고 있다.

이에 따라 지방자치단체가 관세자유지역 입주 외국인투기업에 대해 보다 다각적인 인센티브를 제공¹⁰⁹⁾할 수 있도록 해야하며 이를 위해 관련 정부부처와 다각적인 협력체계를 구축해야 한다. 특히 지방자치단체는 관세자유지역 개발시에는 개발 주체중 하나로서 적극적인 행정지원과 중앙정부와의 업무협조체계를 수행할 수 있는 행정체계를 갖추도록 해야 한다.

(3) 관세자유지역 기능 개선 방안

우리나라의 관세자유지역은 국제물류기능의 특화를 통해 우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하는데 그 목적이 있다. 이에 따라 관세자유지역은 i) 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공산업 ii) 물품 보수업 iii) 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업 등을 중심으로 다각적인 물류활동을 수행할 수 있도록 하고 있으며 이들 기능을 효율적으로 지원할 수 있는 금융, 컨설팅 등 각종 지원산업이 주

107) 관세자유지역특별법 제32조(법인세 등의 감면)

108) 지방자치단체의 지방세 항목은 다음과 같음

- 특별시·광역시 : 취득세·등록세·주민세·자동차세·농지세·담배소비세·도축세·경주마권세(지방세법 6조 1항),
- 도 : 취득세·등록세·면허세·경주마권세(동법 6조 2항)
- 구 : 면허세·재산세·종합토지세(동법 6조 3항)
- 시·군 : 주민세·재산세·종합토지세·자동차세·농지세·담배소비세·도축세(동법 6조 4항)

109) 지방세의 감면은 지방세법 3조 1항(지방세의 세목·과세객체·과세표준·세율 기타 부과·징수에 필요한 사항은 조례로서 정할 수 있다)에 의거 조례제정으로 가능

요 기능으로 포함되어 있다. 따라서 우리나라의 관세자유지역은 국제물류거점의 기능을 할 수 있는 여건을 갖추고 있는 것으로 볼 수 있다. 그러나 최근 국제경제 및 물류환경의 변화에 따라 글로벌기업의 경영전략이 SCM체계에 입각한 글로벌 네트워크체제로 빠르게 변화함에 따라 이들 기업의 물류거점은 조달-생산-판매-물류관리 등 전 경영활동을 통합 운영하는 형태로 변모하고 있다. 세계적으로 22개의 생산거점을 확보하고 있는 SONY사의 경우 SCM체계에 입각하여 이들 생산거점을 중심으로 글로벌 물류네트워크를 구축하고 있으며 TOYOTA Motors사의 경우도 세계 39개 생산거점을 중심으로 생산, 판매 및 물류관리 체계를 구축하고 있다. 이러한 변화에 따라 최근 국제물류거점은 국제물류관리 기능뿐만 아니라 가공, 조립 등 SCM체계를 지원할 수 있는 기능이 요구되고 있다.

이러한 측면에서 우리나라의 관세자유지역 역시 SCM체계의 효율적 지원기능을 갖추기 위해서는 가공, 조립 등 부가가치물류기능을 확대해야 할 필요성이 높다. 현재 관세자유지역은 보수작업¹¹⁰⁾에 해당되는 범위에서의 작업이 허용되고 있어 HS코드 10단위가 변화해서는 안된다. 그러나 최근 글로벌기업들의 경영전략을 효율적으로 지원할 수 있는 기능을 갖추기 위해서는 컴퓨터조립산업, 반도체산업 등과 같은 가공, 조립 기능의 수용이 요구된다.

세계 주요 관세자유지역의 경우 최초 설립시부터 또는 일부 법률개정을 통해 대부분 국제물류기능과 제조기능을 함께 보유하고 있다(<표 6-9> 참조).

<표 6-9> 주요국 관세자유지역의 가공·조립기능 보유여부 및 주요 기능

110) 보수작업은 물품의 현상을 유지하거나 물품의 성질이 변하지 않는 범위 안에서 개장, 구분, 분할, 합병 기타 유사한 작업(포장, 분류, 검사, 수리, 원산지표시, 선별, 기능보완 등)을 의미, 관세법 제158조, 관세법 시행령 제177조, 보세화물관리에 관한 고시 제172조

구 분	관련 법령	가공·조립 기능 보유여부	주요 내용
미 국	• Foreign Trade Zones Act	○	• 물류, 제조, 가공, 전시 기능 허용 • 제조, 가공, 전시, 파기의 인가를 얻고자하는 경우 세관장에게 신청서 제출
영 국	• Customs and Exercise Management Act, 1979	△	• 작업이 상품 제조공정이 아닌 경우에 한하여 물품의 조립 또는 장착(탑재) 허용
싱가포르	• Free Trade Zones Act	○	• 물품의 조립, 혼합 또는 기타의 조작 허용 - 관리권자에게 통지 → 서면허가 필요
중 국	• Shanghai Waigaoqiao FTZ Act	○	• 수출입 무역, 물품혼재, 가공, 물품의 보관과 운송, 상품의 전시와 거래, 금융서비스
홍 콩	• 기본법(The Basic Law)	○	• 자유항으로 투자금지 업종을 제외한 전 산업 허용
대 만	• 수출가공구 설치관리 조례(1997. 5.)	○	• 제조, 가공조립, 연구, 개발, 무역, 컨설팅, 창고, 운송, 포장 기능 허용
UAE	• Free Trade Zones Act	○	• 산업 및 물류기능 허용

유럽, 싱가포르, 홍콩 등은 가공, 조립 등 물류부가가치 기능 향상을 위한 범위에서의 기능을 허용하고 있는 반면 미국, 중남미 등은 제조기능까지 허용하고 있다. 이에 따라 미국의 경우 관세자유지역내 생산물품에 대해서는 원산지비율에 따른 관세부과제도를 실시하고 있기도 하다. 이를 정리하면 국가마다 제조의 범위는 상이하나 대체로 가공기능 중 일부(제조에 해당되지 않는 범위에서의 가공기능)와 조립기능을 포함하는 한편 제조(중화학공업 등), 생산기능 등은 배제하고 있음을 알 수 있다.

이러한 측면에서 우리나라 관세자유지역이 가공 및 조립기능을 보유할 수 있는 방안은 i) 관세자유지역내에 가공, 조립기능을 포함하는 방안 ii) 관세자유지역과 기타 산업지역(국가산업단지, 자유무역지역, 보세공장 등)을 연계하여 운영하는 방안 등 2가지 방안이 고려될 수 있다(<표 6-10> 참조).

관세자유지역내에 가공·조립기능을 포함하는 방안은 관세자유지역 입주 글로벌기업의 경영전략을 효율적으로 지원할 수 있는 기능을 확보하는 전략일 뿐만 아니라 투자·입주 활성화에 큰 도움이 될 수 있는 필수적인 방안이라 할 수 있다. 다만 이러한 경우 관세행정체계의 개선을 통해 가공·조립기능을 커버할 수 있는 제도적 마련이 요구된다.

한편 관세자유지역과 기타 산업지역(국가산업단지, 자유무역지역, 보세공장 등)을 연계하여 운영하는 방안은 관세자유지역의 현재 기능을 그대로 유지하면서 인근 산업단지를 활용함으로써 가공, 조립 기능을 보완할 수 있기 때문에 법·제도적 개정 없이 기능적인 보완을 할 수 있다는 장점이 있다. 또한 관련 산업의 집적화를 통해 지역산업을 발전시킬 수 있다는 장점도 가지고 있다. 그러나 현재 관세자유지역 도입 예정지역 중 광양항을 제외한

지역은 산업기능이 입주할 수 있는 배후단지가 없기 때문에 제한이 있을 수 있으며 산업단지와의 관세자유지역의 관리체계 및 주관부서 상이에 따른 연계체계의 효율성 약화가 나타날 수 있다는 단점이 있다.

〈표 6-10〉 관세자유지역의 가공·조립기능 도입방안 비교

구 분	관세자유지역에 기능 포함	산업지역과의 연계
장 점	<ul style="list-style-type: none"> ●글로벌기업 SCM 지원기능 확보 ●글로벌기업 투자유치 강화수단 	<ul style="list-style-type: none"> ●보세운송을 이용하여 가공, 조립기능 보완 가능 ●지역산업 발전효과 기대
단 점	-	<ul style="list-style-type: none"> ●항만, 공항 배후단지 규모 부족으로 산업지역 입주 제한 ●관세자유지역과 산업지역의 효율적인 연계체계 구축 어려움(주관 부서의 상이에 따른 협력체계 약화)

이러한 측면에서 관세자유지역의 기능 강화를 위해서는 미국, 싱가포르와 같이 관세자유지역내에 물류부가가치 창출을 위한 가공, 조립기능을 허용하되 관세자유지역 관리권자가 허용하는 업체에 대해 한정적으로 허용하는 방안이 적합할 것으로 보인다. 이러한 방안은 무절제한 가공, 조립산업의 유입을 방지하고 물류부가가치를 확대하며 세계화기업의 수요를 충족시킬 수 있는 방안이 될 수 있다.

3) 마케팅 강화 전략

(1) 마케팅전담조직의 도입

관세자유지역의 마케팅기능 강화는 관세자유지역에 대한 외국인투자 유치 확대 방안일 뿐만 아니라 관세자유지역이 도입된 항만, 공항에 대한 인지도와 경영환경 향상에 대한 강한 홍보효과를 창출할 수 있는 전략이다. 그러나 우리나라 관세자유지역은 마케팅전략의 추진이 이루어지지 못하고 있었던 것이 사실이다. 이 연구의 설문조사에서도 국내에 투자하고 있는 대부분의 외국인기업조차 관세자유지역제도 도입을 모르고 있는 것으로 조사되어 마케팅 부재에 대한 심각성이 제시된 바 있다.

이러한 결과는 i) 우리나라 관세자유지역제도가 1998년 12월, 관세자유지역특별법 제정 이후 바로 이루어지지 못하고 지정 관련 행정절차가 2년 이상 지체되어 왔으며 ii) 항만과 공항 관세자유지역의 추진주체가 상이하여 마케팅 기능을 담당할 주체가 불확실했으며 iii) 관세자유지역 도입주체(해양수산부, 건설교통부 및 지방자치단체)가 마케팅 추진기능과 조

직을 보유하고 있지 않아 마케팅전략을 추진할 수 없었다는 점등에 원인이 있다.

따라서 관세자유지역의 효율적인 마케팅전략 추진을 위해서는 초기 및 중·장기적 관점에서 마케팅전략 수립과 관세자유지역에 대한 홍보와 외국인투자 유치 확대를 위한 전문적 기능을 갖춘 마케팅 추진주체의 설립이 요구된다.

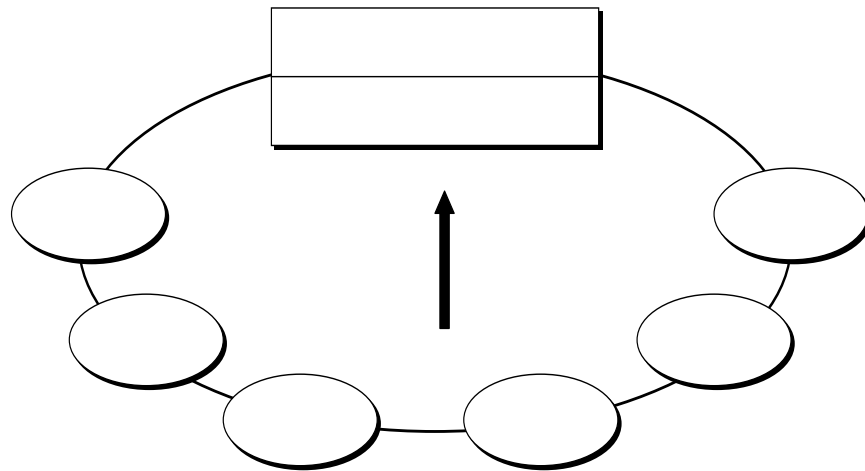
관세자유지역의 마케팅을 담당해야할 주체는 해양수산부, 건설교통부, 지방자치단체, 관세자유지역 관리권자 등이다. 그러나 관세자유지역의 마케팅을 담당해야할 주체는 각 관세자유지역을 운영하고 관리해야하는 의무를 가진 관리권자라 할 수 있다. 외국 관세자유지역의 경우 관리권자가 마케팅을 담당하고 있으며 해당 지역의 항만당국, 공항당국이 이를 지원하고 있다.

우리나라의 경우 항만 관세자유지역의 관리권자는 해양수산부이고 공항 관세자유지역의 관리권자는 건설교통부 혹은 인천국제공항공사이기 때문에 마케팅전략을 수립하고 이를 추진해야하는 의무는 해양수산부와 건설교통부에게 있다. 그러나 이들 두 정부부처가 마케팅전략을 추진하기에는 다양한 제약이 발생될 것으로 보인다. 즉, 마케팅 담당조직을 구성하기 위해서는 조직 및 기능의 창설, 담당인원 마련, 관련 재정보호, 정부 부처간 협력체계 구축 등 여러 가지 어려운 점이 따른다. 이러한 측면에서 관세자유지역 투자·행정지원 기능을 갖추게 될 관세자유지역 투자지원팀이 마케팅전략을 수립하고 이를 추진하는 역할을 담당하는 것이 가장 효율적일 것으로 판단된다.

이러한 경우 관세자유지역 투자지원팀은 i) 외국인투자지원과 마케팅기능을 동시에 수행함으로써 각 기능의 상호 연계성을 높이고 보다 효율적인 업무체계 구축이 가능할 것으로 보이며 ii) Task-Force Team으로 운영되어 구성에 따른 각 정부부처의 부담을 최소화시킬 수 있으며 iii) 각 관련 주체와의 협력체계 강화를 통해 보다 체계적이고 강력한 마케팅 추진능력을 확보할 수 있을 것으로 전망된다(<그림 6-7> 참조).

<그림 6-7>

관세자유지역의 마케팅 주체 연관도







(2) 마케팅전담기구의 기능

관세자유지역 마케팅 담당주체는 중장기 마케팅전략을 수립하고 이를 추진하는 주체로서 i) 잠재 외국인투자자 발굴 및 이들에 대한 마케팅 추진 ii) On-line, Off-line 측면에서의 홍보·마케팅 자료 작성 및 배포 iii) 정기적인 국제 홍보 로드쇼개최 iv) 관세자유지역 관련 컨설팅 기능 확보 및 컨설팅 결과의 제공 v) 관세자유지역 관련 전문 정보제공 등의 기능을 수행해야 한다.

잠재 외국인투자자 발굴 및 정기적인 국제 홍보 로드쇼 개최는 해외 대사관, 무역관, 홍보관 등과의 연계체계 구축을 통해 실시함으로써 비용의 절감과 기능적 연계를 도모하는 것이 효율적일 것으로 보인다. 이를 통해 각 경제권·국가·대상기업의 업종에 따른 특성을 반영하는 마케팅전략을 추진할 수 있을 것으로 보인다.

홍보·마케팅 전략의 경우 On-line, Off-line 전략이 동시에 추진되어야 한다. 특히 사이버마케팅을 위한 사이트 구축을 통해 실시간으로 세계 전 기업을 대상으로 하는 마케팅전략을 추진하고 회원가입 및 회원관리 시스템을 구축하여 마케팅과 잠재고객 관리를 동시에 추진하는 것이 요구되며 이 사이트를 통해 투자상담까지 실시할 수 있어야 할 것이다.

컨설팅기능 확보 및 결과제공은 보다 전문적인 마케팅기능을 제공하는 것으로 동북아 경제권의 최적투자지역 선정, 물류체계 관련 전문정보제공, 우리나라 투자환경 제공 등 관세자유지역 관련 연구결과를 제공하여 외국인기업이 적극적으로 투자를 할 수 있는 기반을 조성해야할 필요성이 높다.

주요기능		추진전략
잠재 외국인투자자 발굴 및 이들에 대한 마케팅 추진		<ul style="list-style-type: none"> ● 잠재고객 발굴 <ul style="list-style-type: none"> - 마케팅 타겟작성 - 맞춤형 마케팅 실시(업체 특성에 맞는) ● 국별·업체별 정보지원·제공
On-line, Off-line 측면에서의 홍보·마케팅 자료 작성 및 배포		<ul style="list-style-type: none"> ● 홈페이지 구축 및 E-Biz체계 구축 ● 관련 홍보자료 작성 배포
정기적인 국제 홍보 로드쇼 개최		<ul style="list-style-type: none"> ● 정기 국제 투자·홍보 로드쇼 개최 ● 대사관, 무역관, 홍보관 등과 연계하여 상시 홍보체계 구축 ● 관세자유지역 Name-Value 강화
관세자유지역 관련 컨설팅 기능 확보 및 컨설팅 결과의 제공		<ul style="list-style-type: none"> ● 관세자유지역 관련 연구기능 확보 <ul style="list-style-type: none"> - 관련 연구자료 배포로 신뢰도 확대 ● 입주기업에 대한 컨설팅 서비스 실시




제2절 세계화기업의 투자유치 환경 개선 전략

1. 전략의 방향

관세자유지역에 글로벌 해운·물류기업 유치를 강화하기 위해서는 현재보다 투자유치환경을 한층 개선해야 한다. 글로벌 해운·물류기업들은 우리나라 관세자유지역에 입주하여 활동하기에 편리하고 다양한 부가가치물류서비스를 제공할 수 있는 여건이 조성되어야 입주하기 때문이다. 따라서 글로벌 물류기업 투자유치 환경개선을 위한 방안은 관세자유지역 운영합리화, 전문물류기능 및 전문인력 육성방안, 그리고 인프라 및 네트워크 구축방안에 대하여 검토하기로 한다.

〈표 6-11〉

관세자유지역 외국인투자 유치 기반 강화 전략

관리운영체계의 합리화		<ul style="list-style-type: none"> • 관세자유지역에 적합한 정보시스템 구축 • 관세자유지역 관리 및 운영체계의 합리화
전문물류기능 및 전문인력 육성		<ul style="list-style-type: none"> • 전문물류기능 강화방안 • 전문물류인력 육성방안
인프라 및 네트워크 구축		<ul style="list-style-type: none"> • 항만 및 배후단지 개발 및 기능강화 • 복합운송체계 및 해외 네트워크 구축 • 외국 주요 항만 및 자유무역지대와 협력체계 구축 • 외국인 거주환경 정비

2. 세부 전략

관세자유지역에 글로벌 물류기업 유치를 강화하기 위해서는 현재보다 투자유치환경을 한층 개선해야 한다. 글로벌 물류기업들은 우리나라 관세자유지역에 입주하여 활동하기에 편리하고 다양한 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 여건이 조성되어야 입주하기 때문이다. 따라서 글로벌 물류기업 투자유치 환경개선을 위한 방안으로서 관세자유지역 운영합리화, 전문물류기능 및 전문물류인력 육성방안, 그리고 인프라 및 네트워크 구축방안에 대하여 검토하기로 한다.

(1) 관세자유지역운영 합리화

관세자유지역을 성공적으로 운영하기 위해서는 글로벌 기업들이 국제적 관행 하에 편리하게 영업활동을 영위할 수 있고 부가가치 물류활동을 수행하는데 지장을 초래하지 않도록 운영합리화가 이루어져야 한다. 즉 관세자유지역은 관세가 면제되는 특정지역으로서 엄격하게 관리하되 자유로운 영업활동을 보장하는 사후관리와 간접관리체계가 구축되어야 하며, 이를 위하여 관세자유지역에 적합한 정보시스템의 구축이 시급히 추진되어야 한다. 아울러 관세자유지역은 다수의 물류기업 및 관련기업이 군집화된 지역으로서 시너지효과를

높이기 위해서는 관세자유지역의 관리 및 운영체계가 합리화되어야 한다.

① 관세자유지역에 적합한 정보시스템 구축

관세자유지역특별법은 정보시스템구축에 대하여 명시적으로 규정하지 않았으나 물품의 반출입, 보세운송, 폐기, 견품의 반출, 재고기록 및 재고조사를 위하여 관세자유지역에 적합한 정보시스템 구축을 통하여 DB를 구축한 일괄행정관리체계가 필수적이다. 관세자유지역은 기존의 수출입 화물의 통관절차보다는 반입·반출 및 재고절차에 중점을 두고 관리하기 때문에 이에 적합한 정보시스템 구축이 필요하다. 관세자유지역에 적합한 정보시스템의 구축필요성은 다음과 같다.

첫째, 관세자유지역이라는 새로운 제도 도입에 따른 업무지원 필요

둘째, 관세자유지역내 영업활동 지원 및 관세행정의 효율화

셋째, 관세행정 외에 마케팅 활동을 지원하기 위한 정보시스템 구축

넷째, 사이버 관세자유지역을 실현하기 위한 포털사이트 구축

관세자유지역에 적합한 정보시스템을 구축함으로써 재고기록의 보관, 보고, 재고감사에 이르기까지 관세행정의 간소화, 정확화를 기할 수 있으며, 투명한 정보관리를 통하여 편리한 관세자유지역 반출입 관리가 가능하다. 글로벌 기업들은 대부분 공급사슬관리(SCM)체제를 구축하고 있기 때문에 이들 시스템과 연계될 수 있는 정보시스템을 구축하여야 입주업체들이 편리하게 이용할 수 있다. 또한 관세자유지역 정보시스템은 마케팅 활동을 지원하기 위한 수단으로서 투자절차, 인센티브, 간소화된 반출입 시스템 등 외국인 투자기업에 대한 홍보 및 마케팅 활동을 지원하도록 한다. 아울러 사이버 관세자유지역을 실현하기 위한 포털사이트를 구축함으로써 국가적 이미지를 제고하고, 전자상거래 확대에 따라 사이버 마케팅 또는 국제비즈니스 확대를 추진할 수 있도록 해야 한다.

〈표 6-12〉

관세자유지역 정보시스템의 주요 내용

구 분		내 용
운영관리 시스템	물류운영	•물류정보, 입출고관리, 재고관리, 철도수송, 보세운송, 수출입 통관관리 정보 등으로 구성
	업체관리	•입주업체관리, 재고관리, 정산관리, 임대관리 등
	시설물운영	•시설물 관리, 도면관리, 시설유지보수관리, 장비관리, 설비, 전기, 조명, 주차, 가스 등 설비제어 등
	게이트관리	•원자재/부품/반제품, 화물, 인력의 게이트 반출입 관리, 관세자유지역 외곽감시, 내부경비 등
	일반관리	•인사관리, 재무관리, 기획, 행정관리, 대외업무 등
정보기반 구축		•정보기반구조로서 확장성, 유연성, 안정성 등을 보장할 수 있는 기반 구축
D/B체제 구축		•통합정보시스템운영시 발생하는 각종 정보를 저장하고 통합관리할 수 있는 체계를 마련하기 위한 DB 구축
그룹웨어시스템		•운영업무를 효율적이고 유연하게 수행하도록 하고 조직내부의 정보공 유체계를 구축하기 위하여 그룹웨어 구축
보안체계		•외부의 불법적인 침입으로부터 관세자유지역내 정보시스템을 보호하기 위한 보안체제 구축

관세자유지역 정보시스템은 관세자유지역내 기능수행과 관련한 기관 또는 정보망과 연계하여 운영해야 한다. 정보시스템은 선박입출항, 통관, 출입국관리, 검역은 물론 금융, 보험, 수송 및 보관 등 물류서비스와 관련한 종합물류서비스망과 연계되어 입주업체가 자료를 관리·보관하고 대외적으로 보고 및 감사자료 제출, 업체간 상호정보교환에 불편함이 없도록 구축되어야 한다. 나아가 글로벌 기업들의 SCM체제에 부응할 수 있는 최신화된 정보시스템을 구축함으로써 관세자유지역을 중심으로 입주업체들이 국제물류서비스를 제공할 수 있도록 해야 한다.

② 관세자유지역 관리 및 운영체계의 합리화

관세자유지역은 기본적으로 공항만과 배후지에 설치되나 지역에 따라 관리 및 운영주체가 상이한 경우가 많다. 항만관세자유지역의 경우 항만은 반드시 해양수산부가 관리주체가 되나 배후지역의 소유권이 해양수산부가 아닌 지방자치단체나 개인소유 부지의 경우 지방자치단체도 관리주체가 될 수 있다. 관세자유지역특별법상 관리주체는 신항만건설촉진법, 항만법 등 관계법령에 의하여 해당 지역을 관리하는 자로 규정하고 있어 항만관세자유지역

은 대체로 해양수산부장관이 관리주체가 되도록 하고 있다.

가능하다면 항만시설 관리주체가 관세자유지역 관리까지 일원화하여 관리하는 것이 대외적인 마케팅이나 항만과 관세자유지역간 연계운영이 가능하다는 점에서 바람직하다. 말레이시아 탄정펠레파스항과 배후의 관세자유지역은 PTP(Port of Tanjung Pelepas)가 일원적으로 관리하고 있으며, Port Klang항이 항만운영과 자유무역지대를 별도로 운영할 경우보다 훨씬 효율적이라고 주장한 점은 시사하는 바가 크다.

그러나 민자부두의 건설이 확대되고 대규모 항만배후단지까지 관세자유지역으로 지정되는 경우가 대부분이기 때문에 향후 관리주체에 대한 재검토가 필요할 것으로 예상된다. 인천남항 PSA부두나 제3섹터법인방식으로 개발될 광양항 배후단지의 경우 현행법상 관리주체인 해양수산부 단독으로는 입주업체관리나 대외업무수행에 어려움이 예상되기 때문이다. 따라서 단기적으로는 해양수산부(지방해양수산청)가 관리주체로서 실질적인 관세자유지역 운영주체와 상호 긴밀한 협조체제를 구축하여 운영할 필요가 있다.

첫째, 관세자유지역내 등록업체·지원업체 등 입주업체와 지원기관, 항만운영자간 입주업체협의체를 구성하여 주기적으로 관세자유지역 관리운영상 발생하는 문제점을 협의하여 해결하고 대외기관과 협조체제 구축 및 마케팅·홍보방안에 대하여 검토하도록 해야 한다.

둘째, 관세자유지역의 관리는 엄격하게 하되 입주업체들이 불편을 느끼지 않도록 최신화된 정보시스템 또는 자동인식시스템을 도입하여 간접적으로 그리고 사후적으로 관리할 수 있는 시스템을 구축해야 한다. 예를 들면 정문에 자동인식시스템을 설치하여 반출입되는 차량이나 컨테이너의 정보를 파악하도록 하고, 사전에 입수한 정보와 대조하여 확인하도록 한다.

셋째, 글로벌 물류업체가 스스로 창고나 물류시설의 건설을 원할 경우에는 직접 건설할 수 있지만, 관세자유지역 운영주체 또는 부동산임대업체가 미리 창고나 물류시설을 건설하여 희망하는 소규모 입주업체가 임대하여 물류활동을 수행할 수 있는 공간을 확보하는 것도 물류기업을 유치하는데 유리하다.

넷째, 관세자유지역의 활성화가 지역경제활성화에 지대한 영향을 미치는 점을 고려하여 관세자유지역 관리 및 운영주체는 지방자치단체 및 지역상공인 등과 긴밀한 협조체제를 구축하고, 지방자치단체와 글로벌 물류기업을 유치하기 위한 지방세 감면방안 등을 적극 검토한다.

(2) 전문물류기능 및 전문인력 육성

전문물류기능 강화 및 전문인력 육성은 관세자유지역 뿐만 아니라 우리나라 전체적으로 추진해야 할 과제이다. 특히 관세자유지역은 공항만 또는 그 배후지로서 곧바로 수출입 및 환적화물이 통과 또는 경유하는 지역으로서 고도화된 전문물류서비스와 전문물류인력이 뒷받침되어야 성공적으로 운영될 수 있다. 관세자유지역의 활성화를 도모하고 국내외 물류기업을 유치하기 위해서는 전문물류업체나 전문물류인력을 충분히 활용할 수 있는 여건이 조성되어야 한다.

① 전문물류기능 강화방안

관세자유지역은 세계 유수의 물류기업과 관련기업이 주로 입주하여 영업활동을 수행하게 된다. 세계 유수의 물류기업은 글로벌 기업의 조달, 생산, 유통활동을 대행하기 때문에 고객의 욕구를 충족시켜줄 수 있는 고도화되고 특화된 물류서비스를 제공하고 있다. 따라서 세계 유수의 물류기업들이 우리나라 관세자유지역에 입주할 경우 다른 지역과 비슷하거나 그 이상의 물류서비스를 제공할 수 있는 여건이 조성되어야 한다.

유수의 유럽 및 미국 포워더를 비롯한 물류업체들은 자체적으로 세계적인 네트워크를 구축하고 화주의 욕구에 적합한 고도화된 물류서비스를 제공하기 위한 장비나 시설, 정보시스템을 갖추기 어렵기 때문에 다른 물류업체와 전략적 제휴를 통하여 네트워크를 구축하고 있다. 또한 물류업체중에는 냉동품, 위험화물, 자동차 및 자동차부품 등 특정화물 분야에 특화하거나 특정지역 또는 특정화주와 제휴관계를 구축하여 전문물류서비스를 제공하는 경우도 많다.

미국 3PL 시장은 이미 보편화되어 제조업 및 유통업체의 70% 이상이 물류서비스의 아웃소싱을 활용하고 있으며, 3PL 제공업체들은 점차 미국내, 북미 지역은 물론 세계적인 네트워크를 구축하고 국제물류서비스를 제공하기 위한 전략을 추진중이다. 미국 3PL 제공업체들은 전통적인 물류서비스 외에 고도화된 부가가치 물류서비스를 제공하기 위한 전략을 개발중이다. 미국 3PL 제공업체 매출액의 30%는 국제물류서비스로부터 발생하며, 향후 3년내로 국제물류서비스 부문의 매출액 비중은 42% 정도로 확대될 것으로 예상하고 있다.

미국 3PL 제공업체 임원들은 전자상거래의 잠재력에 대하여 상당한 관심을 보이고 있고, 향후 3년내 전자상거래 수행고객과 관련한 매출액 규모가 상당히 증가할 것으로 전망하고 있으며, B2C보다는 B2B 부문의 물류서비스 분야의 매출액 성장을 예상하고 있다.

유럽에서도 오래전부터 계약물류가 보편화되었다. 유럽 물류업체들은 일부는 글로벌화 전략을, 다른 일부는 틈새시장전략을 추진하고 있는데 주로 중소물류업체들이 틈새시장 전략을 추진하고 있다. 유럽에서 활동중인 일본계 또는 미국계 물류업체의 일부는 유럽에 진출한 특정화주의 요청에 따라 특화된 서비스를 제공하고 있다. 아울러 냉동화물이나 위험 화물 등 특수화물의 보관이나 수송시 특수장비나 시설은 물론 노우하우가 필요하기 때문에 이러한 분야에 특화된 서비스를 제공하여 경쟁우위를 확보하는 경우가 많다. 예를들면 Frans Maas는 영국의 제록스사와 10여년 전부터 제휴관계를 구축해왔으나 처음부터 포괄적으로 물류서비스를 제공해왔던 것은 아니다.

따라서 우리나라 관세자유지역에 유수의 물류기업을 유치하기 위해서는 우리나라 물류기업들도 미국이나 유럽의 3PL과 같은 역량을 갖춰 다양화되고 고도화된 물류서비스를 제공하도록 해야 한다. 즉 우리나라 3PL 업체들도 물류기획으로부터 물류재구축까지 모든 분야에 대한 노우하우를 가지고 고객의 경영전략에 적합한 최적의 물류시스템을 설계하고 제안할 수 있는 능력을 가지고 외국 물류기업들을 지원해야 한다. 또한 고객의 물류시스템, 조달 및 생산물류시스템, 다른 경영전략에 기초하여 다른 물류회사의 서비스를 이용하는데 필요한 최적의 물류유통시스템을 추천할 수 있는 능력을 가지고 있어야 한다. 아울러 물류유통서비스를 제공하는 다른 물류기업들과 네트워크를 구축하여야 하고, 국내 전국적인 네트워크는 물론 글로벌 기업들의 경영활동을 지원할 수 있는 세계적인 네트워크를 구축하여 고객들의 경영활동을 지원할 수 있도록 해야 한다.

아울러 3PL 기업들은 고객들의 원료 및 부품 등의 조달, 보관, 수배송, 인도 등 다양하고 막대한 규모의 정보를 처리하고 가공할 수 있는 정보시스템 기술능력을 확보해야 한다. 특히 전자상거래가 확대되고 관련산업내 SCM체제구축이 확산됨에 따라 3PL 기업들은 SCM 내 기업들과 상호 정보를 교환하고 고객에게 최적의 의사결정을 지원할 수 있는 정보시스템을 구축하지 않으면 안된다. 물론 이러한 정보시스템과 함께 고객들에게 컨설팅이나 전자상거래 기반구축과 관련된 전문지식은 물론 물류유통과 관련된 노우하우는 물론 언어능력도 갖춘 전문인력의 확보는 필수적이다. 특히 미국이나 유럽에서 등장하고 있는 Fourth Party Logistics(4PL)이 점차 확산될 전망이기 때문에 국내 물류업체들도 정보시스템을 갖추고 컨설팅 능력을 보유한 물류기업으로 발돋움할 수 있는 기반을 마련해야 한다.

② 전문물류인력 육성방안

유수의 물류기업이 우리나라 관세자유지역에 입주할 경우 일부 핵심 인력을 제외하고는 대부분의 인력은 국내 인력으로 충당하게 된다. 전문물류인력의 확보는 미국이나 일본의 물류업계도 해결해야 할 과제의 하나로 인식할 만큼 중요한 비중을 차지하고 있다. 특히 우리나라는 외국어 구사능력을 비롯한 물류전문지식을 갖춘 전문물류인력의 부족이 심각한 상태이다.

㉠ 외국어 구사능력을 갖춘 전문물류인력 육성

외국 물류기업이 요구하는 물류인력은 우선적으로 외국어 구사능력을 갖춰야 한다. 네덜란드, 싱가포르, 홍콩이 글로벌 기업이 선호하는 국제물류거점으로 인식되고 있는 것은 곧 물류인력의 외국어 구사능력이 뒷받침되고 있기 때문이다. 네덜란드의 경우 영어를 구사할 수 있는 인구가 80%, 독어를 구사할 수 있는 인구 66%, 불어를 구사할 수 있는 인구 25% 등 2개 외국어 이상을 구사할 수 있는 비율이 50%를 상회하고 있어 다수의 미국, 아시아 기업들이 진출하여 영업활동을 수행하는데 지장이 없다는 점이 네덜란드를 물류국가로 인식시키는 큰 역할을 하였다. 싱가포르의 경우도 영어는 물론 중국어도 공용어로 사용하기 때문에 많은 다국적 기업들이 싱가포르에 지역운영본부 등을 설치하여 운영하고 있다.

따라서 우리나라도 관세자유지역의 활성화를 위해서는 전문물류인력이 영어는 물론 중국어, 일어를 구사할 수 있는 능력을 갖추도록 해야 한다. 외국어 구사능력이 없다면 아무리 고도의 물류전문지식을 가지고 있더라도 의사소통이 불편하기 때문에 효율적인 물류서비스를 제공하는데 한계가 있다. 따라서 다음과 같은 방법을 통하여 관세자유지역에서 근무하는 물류인력은 외국어 구사능력을 갖추도록 해야 한다.

첫째, 관세자유지역에 근무하는 물류인력 채용시 일정 수준 이상의 외국어 구사능력을 갖춘 자를 채용한다. 가능한 토익 또는 토플, 중국어나 일본어 능력 검정시험의 일정 점수 이상자를 대상으로 채용하도록 유도한다.

둘째, 관세자유지역에 근무중인 인력에 대해서도 지속적으로 외국어 연수교육을 받도록 추진하고, 물류기업의 연수비용에 대해서는 지방세 감면 등의 혜택을 부여하는 방안을 검토한다. 외국어 구사능력은 지속적으로 언어를 사용하고 구사해야 향상되기 때문에 외국 물류기업 담당자와 원활한 의사소통이 이루어질 수 있는 수준까지 향상되도록 연수교육을 강화한다.

셋째, 물류관리사 시험에 외국어 시험을 추가하여 외국어 구사능력을 평가하도록 한다. 현재 물류관리사 시험은 외국어를 제외한 물류관리, 화물운송, 보관하역, 법규에 대해서만

평가하고 있으나 외국어 시험을 추가하거나 다른 외국어자격시험의 일정점수 이상자에 대해서 물류관리사가 될 수 있도록 한다.

넷째, 물류인력의 해외근무를 통하여 실질적인 외국어 구사능력을 배양하도록 한다. 우리나라 물류업체의 대형화가 추진되고 해외네트워크를 구축하여 해외에서도 물류서비스를 제공할 경우 물류인력을 해외에 배치하여 외국어 구사능력을 배양할 수 있는 기회를 확대하도록 한다.

㉔ 기술과 정보에 정통한 물류인력의 양성 및 확보

기업은 보다 기술에 정통하고, 광범위한 경험을 가지고 있으며, 물류전반에 대한 폭넓은 이해를 가지고 다른 기능부분의 담당자들과 상호 조화될 수 있는 자질을 갖춘 물류관리자를 요구하고 있다. 물류전략이 고도화됨에 따라서 기업은 운영적인 측면보다는 컴퓨터·통신 기술에 해박하고 탁월한 리더쉽과 협조적인 팀워크를 이루어나갈 인재를 선호한다. 물류관리자의 자질로서 해박한 기술적 지식, 리더쉽, 팀워크가 중시되는 이유는 기업들이 수송·유통관리전략으로부터 공급연쇄관리전략으로 전환하고, 그에 초점을 맞춘 물류전략을 추진하고 있기 때문이다.

싱가포르 무역개발위원회(Trade Development Board : TDB)는 Infocomm Development Authority(IDA) 및 Chartered Institute of Transport Singapore(CITS)와 공동으로 물류전문가 양성과정을 개설하여 운영하고 있다. TDB가 물류전문가 양성과정을 설치하려는 목적은 싱가포르를 국제물류거점으로 육성하기 위하여 SCM 기술과 정보기술전문가를 지속적으로 육성하고 물류전문가의 자질향상과 동기유발이 필요하기 때문이다. 물류전문가 양성과정은 재무, 의학, 기술분야 전문가를 대상으로 정보기술에 대한 교육을 강화하는 것으로 1차적으로 국가차원에서 아시아 지역차원으로 그리고 궁극적으로는 세계적 수준의 물류전문가를 육성할 계획이다. TDB는 향후 3년 이내에 150인의 물류전문가를 육성할 예정이며, 싱가포르국립대학 및 Nanayang Technological 대학교수들이 강의를 담당하고 평가하도록 하고 있다.

물류관리자의 자질은 정보 및 컴퓨터의 기술적인 이해는 기본이며, 리더쉽, 태도, 커뮤니케이션 능력, 고객서비스의 이해 그리고 완결성과 같은 유연한 기술이 더욱 중요시되고 있다. 기업들은 기술적인 변화는 물론 고객, 파트너, 공급자와의 복잡한 매트릭스가 형성되고 있는 물류환경에서 효과적으로 실력을 발휘할 수 있는 융통성있고 개방적인 사고를 가진 인재를 필요로 하기 때문이다. 일부 기업은 기존의 유통 및 화물관리자가 보유하지 않은

기술을 가진 인재를 첨단기술회사로부터 스카우트하여 수송 또는 유통분야에 배치하기를 원할 만큼 기술인력을 필요로 한다.

따라서 관세자유지역에 근무할 전문물류인력은 기초적, 기술적인 소양을 튼튼히 하고, 개개인도 기업에 필요한 물류관리자가 되기 위하여 컴퓨터 기술을 최신화하고 기술발전에 앞서가는 인재로서 유연하고 개방적인 사고능력을 가지도록 육성해야 한다.

㉔ 물류전문인력 양성기관 확대

선진국 물류기업은 지식과 기술을 융합한 물류지식산업화에도 앞서가고 있다. 글로벌 기업들은 이미 IT를 활용한 e-지식경영을 적극 추진하고 있기 때문에 물류기업도 지식과 기술능력으로 무장하고 수배송, 하역, 재고관리, 컨설팅 등 맞춤형·통합물류서비스능력을 갖춰야 하기 때문이다. 3PL 등 전문물류서비스시장이 보편화된 미국의 경우 전문물류인력의 수요가 공급을 앞서고 있기 때문에 석사과정을 중심으로 물류관리 및 SCM분야의 전문인력육성을 확대하고 있다.

홍콩과학기술대학(Hong Kong University of Science and Technology)도 글로벌물류시대에 필요한 물류전문가 양성과정을 2001년초 개설하였다. 홍콩과학기술대학의 경영학부와 엔지니어링학부가 공동으로 개설한 물류전문가 양성과정(Master of Technology Graduate Diploma in Global Logistics)은 물류분야의 최신 연구, 개념, 프로토콜을 이용한 물류전문가 양성에 초점을 두고 있다. 홍콩 무역개발위원회의 경제전문가로부터 포워딩업체의 관리자에 이르기까지 다양하게 참여할 수 있도록 개방된 물류전문가 양성과정의 참여학생은 주말에 캠퍼스에 머물면서 수업을 받게되며, 이러한 과정을 통하여 상호 친밀감을 높이고 네트워크를 구축할 수 있도록 하고 있다. 석사과정 수준의 교육프로그램은 기술 및 경영분야에 초점을 두어 기술에 관한 지식과 경영 노하우를 터득할 수 있도록 하고 있다.

홍콩의 물류전문가 양성과정은 총 30주간의 교육과정으로서 8일의 산업현장 방문도 계획되어 있으며 세미나, 업체방문, 포럼 등으로 수업이 진행된다. 물류전문가 양성과정의 목적은 급변하는 정보통신·컴퓨터기술혁신, 국제물류체계하의 지식경영시대에 어디에서 부가가치를 창출할 것인가 등 새로운 아이디어를 개발하는데 초점을 두고 강도높은 교육을 실시하고 있다.

독일은 유럽내 물류전문가의 수요가 급증함에 따라 향후 수년내에 최소한 10,000명의 물류전문가를 양성하기 위한 교육을 실시할 예정이다. 독일 교통부장관인 Kurt Bodewig씨는

일부 대학들의 물류관련 학과 신설을 촉구하면서 독일 경제에 있어서 물류시장의 중요성이 날로 증대되고 있고 특히 수송시스템의 효율화가 필요하기 때문에 각 분야에 정통한 물류 전문가를 양성하여 물류산업분야의 일자리를 창출하고 유지할 계획을 수립해야 한다고 주장하였다.

외국에 비하여 우리나라가 물류인력 양성기관은 소수에 불과하다. 4년제 대학중 물류관련 학과가 개설된 학교는 한양, 신라, 남서울, 영산, 홍익, 계명, 한라, 대진, 서울산업, 동의, 강원, 동서대학교 등 12개교이며, 물류관련 과목을 강의하는 24개 대학은 산업공학, 경영학, 도시공학, 교통공학과 등에서 일부 과목을 강의하고 있다. 물류관련 전문대학은 두원공과대, 서울보건대, 한국철도대, 양산대, 군장대, 공주영상정보대 등이 있으며, 대학원은 명지대 유통대학원, 인하대 국제통상물류대학원 정도이다.

따라서 우리나라 전문물류인력을 지속적으로 확보하기 위해서는 전문물류인력 양성기관의 확대가 필수적이다. 특히 부산항, 광양항, 인천항 및 인천국제공항이 위치한 지역에는 물류산업 군집화가 가능하도록 전문물류인력 양성기관을 확대해야 한다. 우선적으로 국공립 대학에 물류관련학과를 개설하여 물류인력을 양성하고 재교육을 강화하도록 한다. 전문물류인력 양성기관은 창고운영, 재고관리, 고객센터, 수송, 구매, 예산, 회계, 예측분야 등 공급연쇄와 관련된 모든 지식을 갖추고 언어능력·IT활용능력이 탁월한 전문물류인력을 육성해야 한다. 기업간 제휴가 확대되고 지식과 기술이 접목된 물류체제는 공급연쇄내 모든 구성원과 효과적인 정보교환, 의사소통이 중요하기 때문이다. 특히 여러 물류분야의 인력양성도 중요하나 물류지식과 정보기술에 정통한 전문물류인력을 육성해야 한다.

전문물류인력 육성정책은 일부 대학 또는 교육부 차원에서 추진되기 보다는 건설교통부, 산업자원부, 해양수산부, 정보통신부 등 물류·정보통신인력과 관련된 범정부차원에서 검토되어야 할 필요가 있다. 21세기 물류지식산업화를 위한 전문물류인력은 특정 분야만의 전문인력이 아니라 SCM상 다방면의 지식과 기술에 정통해야 하기 때문에 해당 인력양성과 관련된 부처의 의견을 종합적으로 반영해야 하기 때문이다. 전문물류인력 양성대상자는 물류, 정보, 컨설팅 등 각 분야의 경험과 지식을 갖춘 자중에서 소수의 전문가를 선정하여 물류지식과 정보기술을 중점적으로 교육시켜야 한다.

관세자유지역에서 근무할 전문물류인력은 이론교육만으로 부족하기 때문에 양성기간 이수 후 실제 항만 또는 물류시설 등 물류현장과 업무공간에 파견되어 해당분야의 경험과 실무를 습득할 수 있는 상당기간의 실무수습기간을 가지도록 해야 한다. 실무실습은 물류기

획에서부터 운영실무, 예산, 예측, 컨설팅 등 다방면에 걸쳐 경험할 수 있도록 하고, 외국어 구사능력을 갖춰 명실상부한 전문물류인력으로 육성하는 방안을 도입해야 한다. e-SCM, E-Logistics 등 전자상거래와 물류가 융합된 물류지식산업화가 진전된다고 예상할 때 부산 경남지역, 전남광양지역, 인천경기도 지역에 물류인력양성기관을 확대하고 다방면에 정통한 전문물류인력을 양성하도록 해야 한다.

(3) 인프라 및 네트워크 구축

관세자유지역의 성공적인 운영은 공항만을 중심으로 해외 공항만과 네트워크구축은 물론 내륙연계수송망을 어떻게 효율적으로 구축하는가에 따라 달려있다. 오늘날 국제물류체계는 네트워크구축을 통한 시너지효과 창출 및 시간단축을 기본요소로 하고 있다. 관세자유지역은 물류센터와 마찬가지로 효율적인 국내 및 해외 네트워크를 구축할 때 활성화될 수 있고 성공적으로 운영될 수 있다. 인프라 및 네트워크 구축을 위하여 추진해야 할 과제는 항만 및 배후단지 개발 및 기능강화, 복합운송체계 및 해외네트워크 구축, 외국 주요 항만 및 자유무역지대와 협력체제 구축, 외국인 거주환경 정비 등이다.

① 항만 및 배후단지 개발 및 기능강화

글로벌 기업들은 하드웨어 및 소프트웨어 물류인프라가 잘 갖춰지고 물류비 절감이 가능한 지역을 중심으로 조달·생산·판매거점화를 추진하고 있다. 많은 기업들은 e-commerce 체계 구축과 함께 ‘Think global, act local’ 대신 ‘Act global, act local’의 G-commerce체제로 전환을 적극 추진하면서 주요 공·항만에 공급연쇄거점을 구축하고 있다. 따라서 21세기 동북아 물류중심지가 될 우리나라는 이들 글로벌 기업들이 선호하는 관세자유지역을 공급연쇄거점으로 조성하기 위하여 항만 및 배후단지 개발을 추진하고 부가가치 물류기능을 수행할 수 있도록 해야 한다.

북캐롤라이나대학의 케난연구소 소장인 Kasarda씨는 세계 시장과 네트워크 구축이 용이한 이점을 살릴 수 있는 공항은 첨단산업 및 물류유통산업을 발전시킬 수 있는 필수적인 인프라라고 주장하고, 우리나라의 인천국제공항, 홍콩의 첵랍콕공항, 말레이시아의 쿠알라룸푸르공항 등은 신속한 수송을 필요로 하는 첨단제조업 및 물류유통업의 욕구를 충족시키는 사례로 제시하였다. 공항이 경제성장의 필수적인 인프라로서 필리핀의 수빅만은 1995년

Fdex사의 아태지역 hub로서 자리잡음으로써 괄목할만한 경제성장을 이룩하였다. UPS사는 1999년 온타리오국제공항에서만 3,150톤의 항공화물을 처리하였는데 LA의 Staples, EToys, Toysrus.com, Home Shopping Network와 같은 같은 기업들이 공항을 중심으로 물류유통 시설을 운영하고 있기 때문이다. 공항만은 경제성장의 필수적인 인프라이기 때문에 공항만 시설확충이 시급히 이루어지도록 해야 한다.

첫째, 관세자유지역에 세계 유수의 물류기업을 유치하기 위해서는 항만 또는 공항을 이용하는 고객들이 편리하고 신속하게 이용할 수 있는 인프라가 먼저 정비되어야 한다. 우선적으로 관세자유지역이 도입될 부산항 및 광양항은 대형 컨테이너선이 기항할 수 있는 컨테이너부두를 시급히 확충하고, 주요 정기선사가 광양항이나 부산항을 환적거점으로 이용할 수 있도록 초대형·초고속 컨테이너선이 동시에 기항할 수 있도록 해야 한다. 중국 항만개발이 가속화되고 있는 시점에서 부산항과 광양항이 load center의 지위를 확보하려면 선점화가 필요하다.

둘째, 생산성이 높으며 다양한 부가가치 물류활동이 이루어질 수 있는 항만배후단지도 시급히 개발하여야 한다. 특히 부산항과 인천항의 경우에는 항만배후단지가 매우 협소하거나 부족한 실정이기 때문에 관세자유지역으로서 부가가치 물류활동을 수행하는데 어려움이 많다. 따라서 컨테이너부두와 인접한 ODCY 또는 배후단지를 관세자유지역으로 포함시켜 부가가치 물류활동을 강화하도록 유도하고, 전문물류업체가 관세자유지역에 입주하여 활동할 수 있도록 적극 유치해야 한다. 2001년 5월 항만법의 개정으로 항만배후단지의 개발이 용이해졌기 때문에 향후 건설되는 항만배후단지를 적극적으로 개발하여 외국 물류업체들을 적극 유치하도록 해야 한다.

셋째, 공·항만을 연계한 네트워크를 구축하고 관세자유지역에 유수의 선도적 물류·유통업체를 우선적으로 입주시키도록 해야 한다. 또한 관세자유지역에 물류솔루션업체(건설팅업체), IT업체, 물류유통업체를 군집화시키고 관세자유지역과 연계될 수 있는 자유무역지역, 배후산업단지의 물류기기업체, 조립가공업체와 관세자유지역내 물류업체와 협조체제를 구축하여 물류공동화 등 시너지 효과를 발휘하도록 하여 물류지식산업화를 촉진시켜야 한다.

② 복합운송체계 및 해외 네트워크 구축

항만관세자유지역은 공항만과 배후지에 설치되지만 환적화물을 중심으로 한 부가가치물류활동에 초점을 둔 많은 글로벌 기업을 적극 유치하기 위해서는 현대화된 공항과 효율적인 연계수송체계가 구축되어야 한다. 그러나 인천국제공항을 제외한 김해·사천·여수공항

은 글로벌 기업들이 이용하기에는 공항시설이 턱없이 부족하고 현대화가 미흡하다. 향후 항만관세자유지역의 활성화를 위하여 국내 및 글로벌 기업들이 해운 또는 항공서비스를 선택하여 신속한 국제물류서비스를 제공할 수 있는 주변 공항시설의 확충도 조속히 추진하여야 한다.

싱가포르의 컨테이너부두는 창이공항과의 거리가 불과 20Km 미만이고, 공항도 상당히 현대화되어 있어 글로벌 기업들이 해운·항공을 통한 국제물류활동을 수행하기에 용이하다. 홍콩의 HIT, MTL 등 컨테이너부두도 최근에 건설된 첵랍콕공항과 불과 30Km 거리에 위치하여 해운·항공서비스를 동시에 활용할 수 있다. 상해 外高橋 FTZ도 상해항 컨테이너부두는 물론 1999말 개장된 푸둥신공항과 20Km 거리에 위치하고 있고, 대만 카오슝항 근처의 수출가공구도 카오슝공항과 인접해있다. 주요국 FTZ는 컨테이너부두의 확충·현대화는 물론 인접지역의 국제공항시설을 확충하여 글로벌 기업들이 해운·항공서비스를 선택적으로 이용하여 신속한 국제물류서비스를 제공할 수 있는 복합운송체계가 구축되어 있다.

우리나라 공항만간 그리고 다른 수송수단간 연계수송체제는 아시아 주요 FTZ의 공항만 연계수송체제와 비교해볼 때 아주 미흡하다. 인천항은 인천국제공항이 인접해있지만 연계도로여건이 미흡하다. 김해공항은 국제항로가 개설되어 있기는 하나 군용공항으로서 공항면적이 협소하고 2,740m×45m 규모의 활주로 1개가 설치되어 있으며 추가로 3,200m×60m 규모의 활주로를 건설중이나 국제적인 네트워크를 갖춘 공항으로서 미흡하다. 사천공항과 여수공항은 군용공항으로서 활주로도 1개이고 국제적인 네트워크도 구축되어 있지 않은 지방공항으로서 광양항 관세자유지역내 글로벌 기업들에게 신속한 항공서비스를 제공하는 것이 거의 불가능하다.

또한 국내 공항만 또는 물류거점과의 복합운송체계의 구축은 물론 해외 거점항만 또는 거점공항과 네트워크를 구축하여 글로벌 기업들이 해운 또는 항공서비스를 선택적으로 이용할 수 있도록 해야 한다. 즉 항만 또는 공항 관세자유지역과 국내 주요 산업단지 또는 생산거점간 철도, 도로, 연안수송망을 구축하여 신속한 내륙수송이 이루어지도록 하고, 우리나라 공항만과 외국 공항만간 간선헤로 및 지선헤로 네트워크가 구축되도록 해야 한다. 특히 우리나라 공항만은 중국과 일본의 공항만과 네트워크를 긴밀하게 구축하여 관세자유지역을 중심으로 환적화물 및 지역운행본부 거점으로 활용될 수 있도록 해야 한다.

③ 외국 주요 항만 및 자유무역지대와 협력체제 구축

외국 주요 항만 및 자유무역지대와 협력체제 구축은 앞서 살펴본 해외네트워크 구축과

밀접한 관련이 있다. 해외네트워크 구축이 주로 물류·수송활동과 관련한 사항이라면 협력 체제 구축은 인적, 물적 교류의 확대와 밀접한 관련이 있다. 외국 주요 항만 및 자유무역지대와 긴밀한 협력체제 구축이 필요한 이유는 우리나라 기업의 상당수가 생산공장을 해외로 이전하고 있고, 해외에서 생산된 부품, 반제품, 완제품을 국내로 반입, 부가가치 물류활동을 통하여 재수출할 경우 우리나라 공항만 관세자유지역을 최대한 활용하도록 하기 위함이다.

아울러 외국 주요 항만 또는 자유무역지대와 협력체제를 구축함으로써 우리나라 관세자유지역에 대한 홍보를 강화할 수 있으며, 외국계 물류기업을 우리나라 관세자유지역에 유치하는데 한층 유리하기 때문이다. 우리나라는 지정학적으로 그리고 산업적으로 중국 및 일본과 중간적인 위치에 있기 때문에 특히 중국과 일본 주요 항만 및 자유무역지대와 협력체제구축시 우리나라 관세자유지역을 경유하는 화물이 증가할 것으로 기대되기 때문이다.

주요 항만 또는 자유무역지대와 협력체제구축방안은 다음과 같다.

첫째, 우리나라 해외이전 기업이 많이 입주해있는 중국의 자유무역지대 또는 경제특구가 설치된 항만 또는 도시와 자매결연을 맺어 교류를 강화하거나 양국간 상호 항만대표부 등을 파견하여 우리나라 관세자유지역을 적극 홍보하고 우리나라 해외이전 기업의 활동에 대한 간접적 지원을 강화한다. 중국 15개 자유무역지대는 대부분 항만지역에 위치하고 있으며, 상해항, 영파항, 천진항, 대련항, 하문항 등을 들 수 있다.

둘째, 기간항로와 떨어져 있고 우리나라 공항만 관세자유지역을 경유하는 것이 편리하고 물류비가 저렴한 일본 서안지역의 수입촉진지역이 위치한 항만과 자매결연을 확대하거나 홍보사절단을 주기적으로 파견하여 관세자유지역의 이점을 최대한 홍보한다. 일본 서안항은 사카이항, 센다이항 등을 들 수 있다.

④ 외국인 거주환경 정비

최근 외국인투자지원센터에 투자상담을 하는 외국인 투자기업의 상당수는 입지선정시 생산요소, 인센티브도 중요하나 자신들이 특정지역에서 생활할 때 삶의 질에 대해서도 많은 관심을 가지고 있는 것으로 나타났다. 다시말하면 우리나라 관세자유지역이나 외국인투자지역이 양호한 인센티브를 제시하더라도 자신과 가족의 삶이 만족스럽지 못하고 불편하다면 입주하지 않기 때문에 관세자유지역 주변의 외국인 거주환경을 잘 정비하여야 한다.

상당수의 외국인 투자기업들은 자신의 삶의 질과 관련한 거주환경을 고려하여 수도권 지역에 공장 또는 사무실을 설치하는 것을 선호하는 것으로 알려졌다. 수도권 지역은 서울과

비교적 거리상 가깝고 문화, 의료, 교육 등 서비스를 충분히 향유할 수 있는 여건이 갖춰져 있기 때문이다. 한편 관세자유지역은 기본적으로 거주가 곤란하기 때문에 관세자유지역 주변지역 또는 주변도시에 외국인들이 거주하기에 알맞는 환경을 조성해야 한다. 부산은 제2의 도시로 그런대로 외국인 거주환경이 갖춰져 있다고 볼 수 있으나 광양은 아직까지 이러한 환경이 갖춰지지 않았다고 볼 수 있다.

따라서 관세자유지역이 설치된 지방자치단체는 관세자유지역이 해당 지역경제활성화에 미치는 영향을 감안하여 적극적으로 외국인 거주환경을 정비해야 한다. 외국인 거주환경을 정비하기 위해서는 가능한 외국인들이 집단적으로 거주할 수 있는 공간을 별도로 조성할 필요가 있으며, 해당 공간내 또는 근접지역에 외국인을 위한 학교, 병원, 편의시설, 음식점 등이 갖추는 등 쾌적한 환경을 조성해야 한다. 특히 부산신항, 광양항의 경우처럼 항만개발, 관세자유지역 지정, 주변도시개발이 동시에 추진될 경우 미리부터 외국인 거주환경을 배려하여 쾌적한 환경조성을 위한 도시계획을 수립할 필요가 있을 것으로 판단된다.

제7장 결론 및 정책건의

제1절 결 론

주요 국가와 지자체들은 수출입 확대와 외국인 투자유치 등을 목적으로 산업군집화를 적극

추진하고 있다. 지식사회화, 복잡화, 다이나믹화되는 경제환경하에서 정부와 지자체들은 관련산업의 군집화를 통한 생산성 향상 등 경쟁우위를 확보하기 위하여 관련 법률의 정비, 제도개선 등 중요한 역할을 담당하고 있다. 관세자유지역은 우리나라가 동북아 물류중심국가로 발돋움하는데 필수적인 물류산업이 군집화된 지역으로서 가능한 많은 글로벌 기업들을 유치할 때 성공할 수 있다.

글로벌 기업들은 기업활동을 수행하기에 편리하고 유리한 거점 항만·공항과 그 배후지를 핵심적인 공급사슬관리와 국제물류입지로 선호하고 있다. 싱가포르, 중국(홍콩) 등 주요국은 일찍부터 지정학적인 이점을 최대한 활용하고 전문인력과 인프라가 정비된 공·항만을 중심으로 글로벌 기업을 유치하기 위한 국제물류거점 선점화를 추진해왔다. 공·항만 배후의 자유무역지대 운영을 통한 외국인 투자유치는 중요한 국가전략의 하나이다.

우리나라는 2002년부터 관세자유지역을 지정하여 운영할 예정이다. 싱가포르는 30년전부터 자유무역지대를 운영해왔고, 중국도 10년전부터 운영해온 데 비하여 우리나라 관세자유지역은 이제 시작이다. 싱가포르나 중국보다 늦게 관세자유지역을 도입한 만큼 파격적으로 매력적인 조건을 제시하지 않는 한 글로벌 물류기업을 유치하는데 많은 어려움이 있을 것으로 예상된다. 글로벌 기업들이 거대한 중국시장을 목표로 진출을 가속화하고 있는 시점에서 중국의 자유무역지대보다 차별화된 여건을 조성하여 글로벌 기업을 유치해야 할 필요성이 제기되고 있다.

따라서 글로벌 물류기업의 투자절차, 관세자유지역내 입주절차, 강력한 투자 인센티브 등을 명확하고 간편하게 제시하고 적극적인 관세자유지역의 마케팅을 통하여 많은 글로벌 물류기업들이 하루속히 입주하여 활동하도록 하는 것이 관세자유지역을 성공적으로 운영하는 지름길이다. 아울러 가공조립 등 글로벌 물류기업이 수행가능한 기능을 폭넓게 허용함으로써 관련 기업의 군집화를 촉진하고 엄격하게 물품을 관리하되 정보시스템과 자동화설비 등을 통한 간접적, 사후적 물품관리로 입주업체들의 불편함을 최소화하도록 해야 한다.

우리나라 관세자유지역과 싱가포르, 중국, 홍콩, 아랍에미레이트의 자유무역지대의 경쟁력을 평가하여 강점은 지속적으로 발전시키고 약점은 보완하여 글로벌 기업들을 적극 유치하도록 정부, 지자체, 관련업계 모두가 노력해야 한다. 결론적으로 관세자유지역내 글로벌 물류기업 유치강화를 위한 전략과 유치기반강화를 위한 전략으로 구분하여 다음과 같이 크게 8가지 방안을 제시하였다.

첫째, 관세자유지역내 글로벌 물류기업의 투자절차 간소화를 위하여 관세자유지역과 항만

배후단지에 대한 통합적인 투자지원기구를 설립하여 운영하여야 한다. 관세자유지역만을 위한 별도의 투자지원기구가 아니라 KOTRA의 외국인투자지원센터에 해양수산부, 건교부, 관세청 직원을 파견하여 구성된 ‘관세자유지역투자지원팀(가칭)’을 운영하고 투자에 대한 컨설팅기능을 강화해야 한다.

둘째, 글로벌 물류기업의 관세자유지역내 입주편의를 위하여 관세자유지역투자지원팀중 1명이 전담자로서 최초 정보제공으로부터 투자과정, 입주계약, 입주 등 one stop service를 제공할 수 있도록 하고, 관세자유지역내 입주절차와 관련한 규정도 간편하고 명확하게 제시해야 한다.

셋째, 제조업과 관광업 중심으로 된 외국인투자촉진법상 인센티브 부여 기준을 글로벌 물류기업에게 적합한 수준으로 조정하고, 외국인투자지역 외에 관세자유지역에 입주하는 글로벌 물류기업들도 인센티브를 받을 수 있도록 외국인투자촉진법 또는 관세자유지역특별법을 개정하여야 한다. 아울러 지방자치단체는 취득세, 등록세, 종합토지세 등 가능한 지방세 감면을 글로벌 물류기업에게 가능한 많은 인센티브를 제시할 수 있도록 조례의 개정도 추진해야 한다. 또한 공·항만배후의 관세자유지역은 대부분 매립된 지역으로서 조성원가가 높아 분양가 또는 임대료 수준이 높기 때문에 기반시설의 정부지원 등을 통하여 글로벌 물류기업에게 파격적으로 낮은 토지비용을 제시하도록 해야 한다. 또한 인건비도 중국 등에 비해 높기 때문에 중국교포나 외국인 노동자를 고용하여 활용할 수 있는 방안을 적극 검토하여 요소비용을 낮추도록 해야 한다.

넷째, 글로벌 물류기업들이 관세자유지역내에서 다양한 부가가치 물류활동을 수행할 수 있도록 가공조립활동을 폭넓게 허용하도록 해야 한다. 관세자유지역특별법을 개정하여 가공조립 등 허용기능을 광범위하고 명확하게 개정하여 컴퓨터조립이나 반도체가공 등의 활동이 제한을 받지 않도록 해야 한다.

다섯째, 관세자유지역 마케팅은 각 관세자유지역에서도 담당하나 관세자유지역투자지원팀이 총괄적으로 우리나라 관세자유지역에 대한 마케팅을 실시하도록 한다. 설문조사결과에서도 나타났듯이 우리나라 관세자유지역에 대한 인지도가 낮으므로 지금부터 다양한 방법으로 공격적인 마케팅 활동을 전개하여 글로벌 물류기업을 유치하도록 해야 한다.

여섯째, 관세자유지역 운영체계의 합리화를 위하여 관세자유지역에 적합한 정보시스템을 구축해야 하고, 입주업체와 관련기관이 유기적인 입주업체협의체를 구성하여 대외기관과 협조체제 구축은 물론 마케팅 방안에 대하여 심도있게 검토하도록 해야 한다. 아울러 간접

관리·사후관리를 위한 자동화설비를 가능한 활용하고, 글로벌 물류기업중 소규모 업체가 이용할 수 있는 물류시설이나 창고를 미리 건설하여 임대할 수 있도록 하며, 관세자유지역 관리주체는 지자체 및 지역상공인과 긴밀한 협조체제를 구축해야 한다.

일곱째, 전문물류기업 및 전문물류인력을 육성하여 글로벌 물류기업을 지원할 수 있도록 해야 한다. 특히 외국어 구사능력을 갖추고, 기술과 정보에 정통한 전문물류인력을 육성하며, 관세자유지역이 위한 지역에 전문물류인력 양성기관을 확대해야 한다.

여덟째, 항만 및 배후단지 개발을 시급히 추진하고 다양한 부가가치 물류활동이 이루어질 수 있도록 기능을 강화해야 한다. 공·항만배후의 관세자유지역은 물론 철도, 도로 등 인프라를 조속히 개발하여 관세자유지역내에서 다양한 부가가치 물류활동이 전개되도록 하고, 내륙수송망은 물론 항공과 해운 등 해외물류네트워크의 구축을 강화하여 글로벌 물류기업들이 신속하고 용이하게 인적, 물적 교류가 가능하도록 해야 한다. 아울러 외국인 거주환경을 정비하여 글로벌 물류기업의 종사자들이 쾌적한 환경에서 생활할 수 있도록 인프라 및 네트워크를 구축해야 한다.

제2절 정책건의

2002년부터 관세자유지역 도입이 시작되나 글로벌 물류기업을 유치하기 위한 투자환경은 아직도 미흡하다. 글로벌 물류기업을 유치하기 위한 방안을 시급히 추진하지 않고서는 관세자유지역의 활성화는 물론 동북아 물류중심화 전략도 제대로 추진하기 어렵다. 앞에서 연구된 내용을 바탕으로 글로벌 물류기업의 유치강화를 위하여 시급히 추진해야 할 정책을 살펴보기로 한다.

첫째, 관세자유지역투자지원팀 구성 및 운영

제조업과 관광업에 대한 외국인투자지원이 외국인투자지원센터를 중심으로 이루어지고 있으므로 해양부, 건교부, 관세청 직원이 참여하는 관세자유지역투자지원팀을 구성하여 관세자유지역에 입주할 글로벌 물류기업의 투자지원활동을 적극 추진해야 한다. 관세자유지역 투자지원팀은 글로벌 물류기업의 투자절차나 입주절차는 물론 입지선정, 파트너선정과 같은 컨설팅업무 그리고 우리나라 관세자유지역 전체의 마케팅활동까지 담당할 수 있도록 범위를 확대하도록 한다.

해양수산부 등 관련부처내에도 관세자유지역의 투자지원 및 운영효율화를 담당하는 전담인력을 배치하고 지속적으로 관세자유지역 운영효율화 방안과 마케팅 강화방안을 추진할 수 있도록 해야 한다.

둘째, 관세자유지역특별법의 개정

아시아 주요국의 자유무역지대가 제조, 가공, 조립 등 다양한 부가가치 물류활동을 수행할 수 있도록 허용하고 있는데 비하여 우리나라 관세자유지역은 환적화물에 대한 가공조립기능만 허용하고 있어 글로벌 물류기업을 유치하는데 한계가 있다. 관세행정상 업무수행의 곤란으로 제조기능까지 확대하기 어렵다는 의견이 있으나 글로벌 물류기업의 수요가 가공조립은 물론 제조기능까지 포함된다면 관세자유지역특별법을 개정하여 적극적으로 글로벌 물류기업을 유치할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

또한 현행 관세자유지역특별법은 이미 조성된 배후단지 등에 적용하도록 되어 있으나 우리나라 공항만 배후지가 매립에 의해 조성되고 있어 토지비용이 높다는 점과 투자절차가 선진국에 비해 복잡하고 불편하다는 점을 감안하면 조성단계에서부터 관세자유지역으로 지정하는 것이 요소비용을 낮출 수 있고, 인허가 등과 관련한 법률의 의제처리로 간소화된 투자절차를 제시할 수 있기 때문이다.

아울러 세제 감면과 인센티브에 대해서도 가능한 명확하게 관세자유지역특별법에 명시하도록 개정해야 한다. 법인세, 소득세 등 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 조세를 감면할 수 있다고 규정하고 있으나 명확하게 ‘감면한다’로 개정해야 하며, 지방자치단체가 제시할 수 있는 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등에 대해서도 조례를 개정하여 조세를 감면할 수 있도록 해야 한다. 외국인투자자와 관련한 인센티브가 관세자유지역에 입주하는 글로벌 물류기업에게도 적용될 수 있도록 완화된 적용기준을 별도로 규정하거나 관세자유지역특별법에 인센티브 혜택을 명시적으로 제시해야 한다.

셋째, 저렴한 요소비용 제시방안 강구

관세자유지역은 관세면제 등 인센티브 혜택을 부여하고 있으나 중국의 자유무역지대보다 요소비용이 높기 때문에 글로벌 물류기업에게 매력적인 투자환경을 제시하기 위해서는 가능한 저렴한 비용으로 영업활동을 수행할 수 있도록 해야 한다. 우선 토지비용과 관련하여 장기적인 계획하에 항만배후단지를 조성하도록 함으로써 매립비용을 절감하고, 이미 개발되었으나 분양이나 임대 미흡한 산업단지로서 항만과 인접한 산업단지의 분양가를 과격적으로 저렴하게 제시함으로써 글로벌 물류기업을 유치하도록 해야 한다.

또한 중국에 비해 인건비가 높기 때문에 중국 교포 등 저렴한 임금의 외국인이 관세자유지역에서 근무할 수 있는 방안을 강구함으로써 중국 자유무역지대와 경쟁할 수 있는 환경을 조성한다. 현재 제조업분야에서 산업연수인력으로서 상당수 외국인 노동자들이 취업하고 있기 때문에 관세자유지역에서도 이들 외국인 노동자들이 근무하도록 함으로써 글로벌 물류기업의 유치를 강화하도록 한다.

넷째, 전문물류인력 양성 적극 추진

선진국에서도 전문물류인력의 양성은 매우 중요한 문제로 다뤄지고 있다. 싱가포르나 홍콩은 이미 전문물류인력 양성을 위한 프로그램을 운영하고 있지만 아직 우리나라는 전문물류인력의 양성에 매우 소극적이다. 전문물류인력이 뒷받침되지 않고서는 글로벌 물류기업을 유치할 수 없기 때문에 교육부, 해양부, 건교부, 산자부 등 범부처차원에서 전문물류인력 양성정책을 수립하고 추진해야 한다.

특히 전문물류인력은 외국어 구사능력을 갖추고 기술 및 정보분야에 정통해야 하기 때문에 관세자유지역에서 근무하는 인력에게 지속적인 어학연수교육을 실시하고, 관세자유지역 대학에 물류 및 정보통신관련학과를 신설하여 물류인력을 양성하도록 해야 한다. 관세자유지역을 중심으로 물류산업, 정보산업, 첨단산업이 군집화되어 시너지효과를 얻을 수 있도록 전문물류인력 양성기관도 관세자유지역 주변에 다수 설치되어야 한다.

참 고 문 헌

□ 논문 및 보고서

- 강명주, “현대기업이 지향해야 할 10가지 마케팅관점”, 마케팅, 1998.
- 김동기, “글로벌라이제이션 시대의 마케팅 전략”, 『마케팅』, 1997. 2.
- 김영수, “투자자유지역의 바람직한 설치방향”, 『KIET 실물경제』, 1998. 2.
- 김정남, “96년 마케팅계획 성공전략”, 『마케팅』, 1995. 12.
- 김화섭, “동북아시아 기능적 경제통합의 효과분석”, 『산업연구』, 제2집 제2호, 산업연구원, 1996. 9.
- 박남규, “우리 나라 컨테이너 물류 EDI 시스템의 개념적 설계에 관한 연구”, 한국해양대학교, 1995.
- 박명섭, 문태수, 서상범, “국내 물류정보 시스템의 구축전략 연구 - 문제점 분석과 상황모델의 개발을 중심으로”, 『경영학연구』, 1995.
- 반병길, 『국제 마케팅론』, 박영사, 1988.
- 백종실, “대만의 자유무역지대 운영에 관한 연구”, 월간 『해양수산』, 한국해양수산개발원, 1999. 2.
- _____, 『아시아 주요국 항만배후지 물류거점화 정책 비교 연구』, 한국해양수산개발원, 1999. 12.
- 신길수, “변화하는 환경, 마케팅도 변해야 한다”, 『마케팅』, 1998. 2.
- 이 철, “수출 마케팅 정책과 수출 성과의 관계에 관한 실증적 분석”, 『경영학연구』, 1992. 11.
- 이경숙·김홍식·최태현, “외국, 투자유치 이렇게 하고 있다”, KIET 실물경제, 한국 산업연구원, 1998. 3.
- 이동만, 최종민, “우리나라 기업의 정보시스템 효율화 제고전략”, 『경영학연구』, 1989.
- 이헌수, “물류시스템 통합 및 정보화 전략 연구”, 『물류와 경영』, 1997.
- 임종관, 『21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안』, 해운산업연구원, 1993.
- 최동현, 『WTO 해운서비스 협상대책(Ⅱ)』, 해운산업연구원, 1995. 12.
- 최종희, “해운·항만분야 물류정보의 효율적인 전자문서교환(EDI)서비스 시스템 구축방안”, 월간 『해양수산』, 한국해양수산개발원, 1999. 2.
- 하동우·한광식, 『우리나라 컨테이너항만의 마케팅전략 수립에 관한 연구』, 한국해양수산개발원,

1998. 12.

한국해양수산개발원, 「광양항 배후부지 활용방안」, 한국컨테이너부두공단, 1997. 12

한국해양수산개발원, 「우리나라 주요항만의 국제물류 중심화 방안」, 해양수산부, 1997. 12.

_____, 「인천남항 국제물류유통단지 개발 계획」, (주)대우, 1998. 12

_____, 「부산신항 복합물류단지 개발사업 기본계획」, 부산신항만 주식회사, 1998. 12.

_____, 「인천남항 매립지 활용 기본계획」, 한국컨테이너부두공단, 1997. 12.

_____, 「철도의 물류서비스체제 구축방안」, 철도청, 1996. 12.

_____, 「초고속선 개발 계획」, 1998. 12

_____, 「관세자유지역 도입방안 연구」, 1998. 12.

_____, 「우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구」, 1998. 12

해운산업연구원, “물류 EDI 네트워크 기본설계 보고서”, 1993.

□ 서적 및 자료

건설교통부, 「건설교통백서」, 2001. 2.

건설교통부, 「건설교통통계연보」, 2001.

교통통신부(대만), 「교통통계요람」, 1998.

교통협력회(일본), 「교통연감」, 1999.

대만 경제부 수출가공구관리처, 「수출가공구법규록편」, 1998. 6

대만 수출가공구 및 과학공업원구에 대한 인터넷자료, 1998, 8

대만국가과학위원회 과학공업원구관리국, 과학공업원구설치관리조례 및 시행세칙, 1998. 8

마산수출자유지역기업협회, 주요국의 외국인투자유치정책, 1998. 6

산업연구원, 「중국경제정보」, 제18호, 1997. 7. 2.

산업연구원, 「마산수출자유지역 발전계획수립을 위한 연구」, 1990.

산업연구원, 「인도의 자유무역지대와 진출기업현황」, 1986.

산업연구원, 「인도의 투자안내」, 1984.

선주협회(일본), 「해운통계요람」, 1990-1996.

손병해, 「경제통합론」, 법문사, 1993.

- 재정경제부, 「외국인 투자기업 현황」, 1998. 9.
- 채서일, 「마케팅」, 학현사, 1998.
- 한국무역협회, 「무역통계」, 2001.
- 한국물류협회, 「'99물류대상 수상사례집」, 1999.
- 한국선주협회, 「외항선박보유현황」, 1985-1996.
- 한국수출입은행 인터넷자료, 국가별 투자환경, 1998, 11
- 한국항공진흥협회, 「항공통계자료」, 1996.
- 한국해양수산개발원, “감시관세 행정 발전계획”, 「21世紀 관세 행정 발전방향」, 한국관세연구소, 1997. 12
- 한국해양수산개발원, 「경인ICD 신규사업추진 타당성 조사」, (주)경인 ICD, 1996. 8.
- 한국해양수산개발원, 「경인운하 시설사업 기본계획 및 기본설계」, 한국수자원공사, 1996. 6.
- 한국해양수산개발원, 「IMF경제체제하에서의 항만개발정책방향」, 1998. 10.
- 해운산업연구원, 「해운통계요람」, 1986-2000.
- 해운항만청, 「한국 컨테이너 수송실적」, 1995.

□ 외국 자료

- ACI, *Worldwide Airport Traffic Statistics*, 1996.
- An Asia Law & Practice Book, *India Investment Manual*, 1995.
- Anon., "Lloyd's Ports of the World 1998", Lloyd's of London Press, 1998.
- Anon., "Lloyd's Ports of the World 1998", Lloyd's of London Press, 1998.
- Balassa, B.(1962), *The Theory of Economic Integration*, Allen & Unwin, London.
- Blonk, W.A.G., *Transport and regional development*, Saxon House, 1979.
- Cargo news China*, April/May 1997.
- Carlo degli Abbati(1986), *Transport and European Integration*.
- CLM, *Re-configuring European Logistics System*, 1996.
- Commission of the European Communities, *Programme for implementation of the common transport policy*, Brussels, 23 May 1962, Doc. VII/COM(62) 88 final.
- Commission of the European Communities, *The Future Development Of The Common*

Transport Policy - A Global Approach to the Construction of a Community Framework for the Sustainable Mobility.

Commission of the European Communities, *Transport in the 1990s*, January 1993.

Containerisation International Yearbook, 각호

Davies, G., “*Trade marketing strategy*”, London: Paul Chapman, 1993.

Day J., Reynolds P., and Lancaster G., “A marketing strategy for public sector organisations compelled to operate in a compulsory competitive tendering environment”, *The International Journal of Public Sector Management*, vol. 11, no. 7, pp. 583-595(13), 1998.

Dhanani S., O’ Shaughnessy N. and Louw E., “Marketing practices of UK high technology firms”, *Logistics Information Management*, vol. 10, no. 4, pp. 160-166(7), 1997.

Diamond, Walter H. & Diamond, Dorothy B., *Tax-Free Trade Zones of the World*, Matthew Bender, 1988.

Dobbins R. and Pettman B.O., “Implement a winning marketing strategy”, *Management Research News*, vol. 21, no. 6, pp. 10-16(7), 1998.

Dobbins R. and Pettman B.O., “Implement a winning marketing strategy”, *Management Research News*, vol. 21, no. 6, pp. 10-16(7), 1998.

Drewry, *Pacific Rim Trade and Shipping-The Powerhouse of World Shipping in the 21st Century*, April 1993.

Drewry, *Short Sea Container Markets*, Drewry, 1997.

DRI/Mercer, *World Sea Trades Services*.

EIU, *Financial Investment in India*, 1998.

Firat A. F., Dholakia N. and Venkatesh A., “Marketing in a postmodern world”, *European Journal of Marketing*, vol. 29, no. 1, pp. 40-56(17), 1995.

Gibb, R. & Michalak, W.(1994) *Continental Trading Blocs - The Growth of Regionalism in the World Economy*, John Wiley & Sons, Chichester.

Hooley G. J., Cox T., Shipley D., Beracs J. and Kolos K., “The marketing implications of foreign direct investment in private Hungarian firms”, *International Marketing Review*, vol. 12, no. 5, pp. 7- 17(11), 1995.

International Transport workers’ Fedeation, *European Merchant Shipping - Towards a Common Maritime Transport Policy*.

- John J. Cotle/Edward J. Bardi/ C. John Langley Jr., *The Management of Business Logistics: Sixth Edition*, West Publishing Company, 1998.
- Jon Kirkegaard, *Internet Technology And Strategic Sourcing*, Annual Conference Proceedings, Council of Logistics Management, 1997.
- Jurgen Erdmenger(1981), *The European Community Transport Policy-Towards a Common Transport Policy*.
- Lloyd's Register of Shipping, *World Fleet Statistics*, 각 호.
- National Magazine Company Ltd., *Containerization International Yearbook*, 1980-1997.
- NYK, *World's Containership fleet and its operations*, NYK, 1994.
- Ocean Shipping Consultants, *The Asian Crisis: Implication for Rehional Containerisation*, Ocean Shipping Consultants Ltd.1998.
- OECD, *Korea : Maritime Transport*, DSTI/MTC(95)27.
- PSA, *A Report of the Port of Singapore Authority*, 1997.
- Samuel K. Skinner, *National Transportation Strategic Planning Study*, US Department of Transportation, 1990.
- Singhanian & Co, *Financial Collaboration & Investment in India*, 1997.
- United Nations, *ESCAP/UNDP Model port Tariff Structure Final Report*, UN, 1998.
- _____, *Monthly Bulletin of Statistics*..
- _____, *Review of Maritime Transport 1990-1999*.
- _____, *World Investment Report*, 2000.
- World Bank, *China : the transport sector*, 1985.
- _____, *Transport in China*, 1985.
- _____, *Global Economic Prospects and The Developing Countries*, April 1993.
- Y. Hayuth & D.K.Flemming, *Concepts of Strategic Commercial Location : In the Case of Container Ports*, Maritime Policy & Management Vol. 21. Sept. 1994.
- 中國 國務院發展研究中心 特別課題組, “<中華經濟協力體系>의 發展趨勢”, 『지역경제』, 대외경제 정책연구원, 1997. 2.
- 黒田定明, “북동아시아에서 철도의 현상과 과제”, 『운수와 경제』, 일본총합연구소, 東京, 1999.5.
- 加藤一誠, “인터모달리즘을 어떻게 평가할 것인가”, 『운수와 경제』, 일본총합연구소, 東京,

- 1999.3.
- 宮下國生, “물류혁신시대에서 해운과 공운의 인터액션”, 『해사산업연구소보』, 해사산업연구소, 東京, 1999.6.
- 韓鍾吉, “조선반도에서 남북 경제교류활성화가 물류에 미치는 영향”, 『해사산업연구소보』, 해사산업연구소, 東京, 1999.4.
- 千須和 외 1인, “현대항만의 최고 단계로서의 항만네트워크”, 『해사산업연구소보』, 해사산업연구소, 東京, 1998.11.
- 汪正仁, “북동아시아에서 국제컨테이너물류의 중계무역항의 관점에서 본 神戸港・부산항의 경쟁력”, 『해사산업연구소보』, 해사산업연구소, 東京, 1998.1.
- , “대만에서 항만관련사업의 민영화에 관한 일고찰”, 『항만경제연구 No37』, 일본항만경제학회편, 1998.
- 長塚誠治, 『21世紀海運と造船』, 成山堂書店, 東京, 1998.
- Japan Shipping Gazette, “2000年 定航界展望” 2000.12.
- 日本郵船株式會社, 『調査月報』, 1999. 8/9.
- 渡辺悌爾, “글로벌경쟁하의 항만정책”, 『항만경제연구 No36』, 일본항만경제학회편, 1997.
- 中山武彦, “항만의 국제비교에 관한연구”, 『항만경제연구』, 일본항만경제학회, No., 36, 1997. 高雄港務局, 『高雄港』, 1997.
- ジェトロセンサー, 『アジア 主要都市・地域の投資關聯コスト比較』, 1998. 10.
- 海事産業研究所, 『國際定期航路における船社間提携の再編に關する調査』, 1996. 3.
- 山本 浩, “輸入促進のための港灣整備”, 『港灣』, 1993. 3
- 相原俊郎, “FAZの概要とその効果”, 『港灣』, 1994. 10
- 運輸省港灣局民間活力推進室, “民活法及びFAZ法の改正について”, 『港灣』, 1996. 3
- 丸山 隆英, “FAZ制度及び計劃承認地域の概要”, 『港灣』, 1995. 7
- 中田 信載, “FAZは國內物流基地である”, 『港灣』, 1996. 3
- 輸入の促進及び對内投資事業の圓滑化に關する臨時措置法
- 日本海新時代における鳥取縣の國際物流據點化, とっとり政策總合研究センタ, 1997.
- 國際物流フォーラム, とっとり政策總合研究センタ, 1997.
- 莊司 喜博, 日本海側港灣の新たな飛躍に向けて, 港灣, 1997. 5.
- 數字でみる物流, 日本運輸省, 1997.
- 鳥取縣を取り巻くの國際物流の現状, とっとり政策總合研究センタ, 1996. 3.