

# 物流中心型 自由地帶의 類型과 機能에 관한 研究

孫 愛 暉\* · 李 秀 昊\*\*

## A Study on Types and Functions of the Logistics-Focused Free Zone

Ae-Hwi Sohn · Soo-Ho Lee

### < 목 차 >

제1장 문제제기	제3장 물류중심형 자유지대의 특성과 기능
제2장 자유지대에 대한 개념과 발전과정	제4장 요약 및 정책제언

### Abstract

This paper proves the possibility of establishing a logistics-focused free zone at Pusan Port. It considers the locational factors of the Pusan Port for establishing the logistics-focused free zone, and suggests policy prescriptions for improving the locational factors of Pusan Port. In so doing the paper looks at historical development of the idea of the free zone and actual worldwide cases and experiences of the free zone.

It complements previous research results on the free zone by examining the types and functions of both the logistics-focused free zone and manufacture-focused free zone, and providing some case studies. The criteria of selecting the location of the logistics-focused free zone are based on logistics promotion functions centering on the port area and the establishment of the value-added logistics functions centering around the hinterland of

\* 한국해양대 대학원 무역학과 박사과정

\*\* 한국해양대학교 국제무역경제학부 교수

Pusan Port.

We found that the logistics promotion functions of Pusan Port needs to be further strengthened in order to effect a good result from introducing the logistics-focused free zone to Pusan, and specifically, Pusan Port needs to make up the foundation for establishing the value-added logistics functions and to supplement the inadequate logistics functions.

제 1 장 문제제기

우리 나라의 물류중심형 자유지대 설치를 위한 경제적 목표는 제한 없는 물류 흐름을 통해 국제물류·유통을 촉진하여 부가가치 확대와 고용 창출 등의 거시경제적인 지표의 향상과 외국인투자 유치를 촉진해 지역 및 국내경제를 활성화하고자 하는 것이다.<sup>1)</sup>

부산항으로는 동북아 경제권역에서 물류거점센터로서의 입지 확립을 위한 목적에서 항만 물류중심형 자유지대 제도 도입이 요구된다. 부산의 미래가 항만물류에 있고 지역경쟁력의 요체임을 인식하여, 항만지역에 제도적으로 자유지대를 설치함으로써 동제도하에서 가능한 물류서비스를 제공하여 추가물동량 확보, 특히 환적물동량 증대와 함께 자유지대내로 물류기업을 적극 유치, 물류산업 활성화를 통해 정보통신산업, 금융산업 등의 발달, 이를 기반으로 국제업무기능 및 상업·교역·금융지대와 같은 다원적 기능을 보유하게 하여 동북아경제권역에서 물류거점으로서의 입지를 확립하려는 것이다.

이에 본 논문에서는 부산항 물류중심형 자유지대 도입을 위한 기초연구로서 자유지대 제도에 대한 기존의 연구동향과 세계적 전개과정을 살핀 후 물류중심형 자유지대의 물류촉진기능과 부가가치물류기능을 중심으로 입지요인을 제시하면서, 부산항의 입지여건 제고를 위해 정책제언하고자 한다.

제 2 장 자유지대에 대한 개념과 발전과정

제1절 개념에 대한 논의

2.1.1 정의에 대한 논의

자유지대에 대한 용어와 정의는 해당국가나 학자에 따라 다양하게 나타나고 있다.

해당국가의 우선순위 투자정책 또는 개발정책 등에 따라 자유무역지대, 수출가공지대, 외국무역지대, 특별경제지대 등 특별한 규칙없이 필요용어를 선택하여 사용하고 있으며, 학자나 연구기관에 따라 자유항, 투자자유지역, 자유경제지대, 자유경제무역지대, 투자무역자유지역, 경제특구, 보세창고,

1) 재정경제부 「국제물류기지육성을위한관세자유지역설치및운영에관한법률안」 입안목적

< 표 2.1 > 국가 및 기관에 따른 자유지대의 諸명칭 비교

명 칭	사용국가 및 연구기관
Free Trade Zone	Tradition Term since 19th Century : ILO(1982) 싱가포르(1969), 중국(1990), 일본 오키나와(1959(미)→1987)
Foreign Trade Zone	미국(1936), India(1983)
Industrial Free Zone	아일랜드(pre-1970), UNIDO(1971), 리베리아(1975)
Free Zone	UNCTAD(1973), USAID(1982), United Arab Emirates(1983), 함부르크(1888), 영국(1984)
Maquiladoras Industry Plan	Mexico(1964)
Export Free Zone	아일랜드(1975), UNIDO(1976)
Free Export Zone Intergrated Bonded Area	한국(1971, 1973, 1999)
Customs Free Zones	한국(1999), 영국(1994)
Export Processing Free Zone	UNIDO(1976), UNCTAD(1983)
Free Production Zone	Starnberg Institute(1977)
Export Processing Zone	Harvard University(1977), APO(1977), WEPZA(1978), UNIDO(1978), World Bank(1978), The Economist(1979), ILO(1983), 대만(1965), 필리핀(1977), 말레이시아(1980), 파키스탄(1980)
Exporting Processing Entrepots	인도네시아(1993)
Special Economic Zone	중국(1979)
Free Port	홍콩(1842), 싱가포르(1819)
Investment Promotion Zone	스리랑카(1981)
Free Economic Zone	UN(1991), 러시아(1994)
Free Export Processing Zone	OECD(1984)
Foreign Access Zone, Intergrated Bonded Area	일본(1992, 1993)
Free Warehouse	함부르크(1988), 로테르담(1980년대 중반)
Science-based Industrial Zone	대만(1978)

자료 : UN(1991), *The Challenge of Free Economic Zones*, 이상호(1995), '무역투자자유지역의 효과와 유형 분석', 「항공산업연구」, 통권35집, 세종대 항공산업연구소, 정의광(1997), 「부산의 국제업무 거점성을 위한 기능 확보와 무역투자자유지대 조성」, 부산상공회의소, 한국해양수산개발원(1998), 「우리 나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안」등을 종합하여 작성.

역의금융센터, 관세자유지역 등 다양한 용어로 정의되고 있다.(표 2.1, 표 2.2 참고)

본 논문에서는 각 국가나 도시에 설치된 특별경제지역을 '자유지대(Free Zones)'<sup>2)</sup>라 총칭하고, '당해지역에 특별히 부과된 목적과 기능을 증대시키기 위한 제도로서 내외국인 구별없이 관세 면제나 세제 감면, 각종 행정 및 제도적 규제 최소화와 절차 간소화가 적용되는 개방화된 특별경제구역'으로 정의하기로 한다.

2) It was mentioned that the term free zone is used as a general expression for all types for free zones.(Saeed Munasser, Saeed Munasser(1995), *Free Economic Zones and their Importance, Proceedings of the 11th International Port Conference on Free Ports & Free Zones*, Port Training Institute, Port of Rotterdam, p.2

<표 2.2> 자유지대에 대한 諸정의 비교(다음 면과 연결)

명 칭	학자 (기간)	내 용
자유항 (Free Port)	Alan E. Branch(1986)	자유항(Free Port)은 관세자유지역 혹은 관세상 범으로는 외국영토이면서 해안에 면해 있는 특정지역이다.
	Ernest G.Frankel (1987)	자유항이란 관세절차의 부담없이 상품이 저장 처리 가공되는 지역이며 자유항은 자유무역지역으로 자주 운용되고 있다.
	UNCTAD(1996)	자유항은 항만인근에 있는 자유무역지역이다.
자유지대 (Free Zone)	H.G.Grubel (1984)	자유지대는 정부의 조세정책이나 규제가 적용되지 않도록 지리적으로 구분해 놓은 특정경제지역이다.
자유경제지대 (Free Economic Zones)	러시아 자유경제지대법 (1994)	자유경제지대는 러시아연방 관세구역의 일정한 지역에 설치하여 동법에 의거 대외 교역을 비롯한 경제정책상의 우대조치를 부여하는 지역이다. 설치목적은 수출잠재력의 개발, 외환소득 확대, 대외경제활동의 활성화, 외국인투자 및 내국인투자, 첨단과학기술, 그리고 경영기법의 도입 등이다.
	Saeed Munasser (1995)	자유경제지대는 외국과의 경제적·기술적 관계에서 특별개방정책과 무역절차 단순화, 효율적 운영이 가능한 지역이다.
자유경제무역 지대(Free Trade Zone)	북한 자유경제무역 지대법(1993)	자유경제무역지대는 특혜적인 무역 및 중계수송과 수출가공, 금융, 봉사지역으로 선포한 일정영역으로 조선민주주의인민공화국의 주권이 행사되며 국가가 특별히 세운 제도와 질서에 따라 경제무역활동을 진행하는 지역이다.
자유무역지대 (Free Trade Zone)	김학소 (1998)	자유무역지대란 한 나라가 국제무역과 상업을 촉진시키기 위하여 관세행정과 통제로부터 제외시킨 항으로 관세 및 체세공과금이 면제되며, 지역내 상품 반출입, 가공 처리, 저장 등이 자유로운 특정구역이지만 형법 민법 등 법적 제한은 적용된다.
무역투자자유지역 (Free Trade Zone)	이상호 (1998)	무역투자자유지역은 일정한 경제활동분야에 대해 관세 조세 금융 행정상 예외적인 우대조치가 허용되는 특별지역이다.
경제특구 (Special Zone)	한홍렬 (1998)	특정지역에 한정하여 국가가 규제를 완화하는 한편 각종 혜택을 부여함으로써 수출입 및 투자 등 국경간 경제활동을 촉진시키는 것으로 경제특구란 자유항, 자유무역항, 보세구역, 투자자유지역 등 정부가 특별히 지정하는 모든 지역을 포괄하는 개념이며 전통적으로 자유무역지역이나 수출가공지역을 지칭한다.
투자무역자유 지대(Free Trade Zone)	정의광 (1997)	투자무역자유지대는 수출 및 내수증진에 필요한 투자 촉진을 위하여 각종 혜택을 부여하는 관세 및 무역자유지역으로 자유항과 공단지역, 무역, 금융, 주거, 상업, 관광, 유통, 배후도시기능, 국제공항 등을 포함하는 자유지역과 개방화된 특별경제구역으로서의 관광특구, 국제금융센터, 교육특구, 자유항 등 모든 기능이 국제화된 국제자유산업도시 및 내외국인 구별없이 특별법에 의거 관세면제, 세제감면, 해외자본 유입 허용, 일괄행정지원, SOC개발권 허용 등 최상의 투자조건이 주어지는 사업지구의 성격을 복합적으로 갖는 지역이다.
투자자유지역 (Free Trade Zone)	최남용 (1996)	투자자유지역은 내외국인 투자유치를 목적으로 기업에 최상의 투자여건을 마련, 각종규제로부터 자유롭게 해준다는 의미이다.
	박헌주 (1998)	투자자유지역이란 외국의 자본과 기술 등을 적극적으로 유치하기 위해 세제, 사회간접자본시설, 인력공급 등을 지원하고 경제활동의 자유를 보장하기 위해 특별히 지정하는 지역으로, 외국기업의 투자거점을 마련해 주기 위해 조성하는 지역으로 투자기업들에게는 토지와 기반시설, 물·전력 등을 싸게 공급하고, 각종 조세를 감면하며, 원료나 중간재 설비 등의 수입에 대해서도 관세를 면제해 주는 지역이다.
	이성봉의 (1998)	투자자유지역은 한 국가가 일정한 지역을 지정하여 그 지역내의 투자활동(주로 제조업)에 대해서 다른 지역과 구분되는 우호적 예외조치를 허용하는 특정지역이다.
관세자유지대 (Customs Free Zones)	영국Customs & Excise (1994)	자유지대는 비유럽연합(EC)화물이 유럽연합 관세 관할구역 밖에서 관세절차를 처리할 수 있는 제한된 구역이다.
	한국해양수산개발원 (1998)	국가의 관세영역밖에 위치한 제한구역으로 통관절차가 완전히 생략되고 관세를 부과하지 않는 등 관세법 적용이 배제되는 법적 지리적 경제활동특구류의 의미한다.

자료 : 러시아자유경제지대법 제1장 총칙 제1조(러시아정부 1994. 5. 9 상정), 북한 자유경제무역지대법(1993. 1. 28. 최고인민회의상설회의결정 제28호, 1993. 4. 8. 최고인민회의 제9기 제5차회의 승인) 제1장 제2조, 제4장 제25조, 제26조, United Kingdom Notice 334(1994. 12), Customs Free Zones 등을 종합하여 작성.

### 2.1.2 유형에 대한 논의

자유지대의 유형은 자유지대의 지리적 위치나 규모, 자체 기능, 정부나 기업의 정책목적 등을 기준으로 구분되고 있다.

Ernest G. Frankel(1987)<sup>3)</sup>은 자유지대의 지리적 위치에 따라 분류하고 있다. 자유지대가 입지하고 있는 위치가 항만, 내륙 또는 도심인지에 따른 분류이다. 항만지역에 설치하는 자유지대는 자유무역지대(Free Trade Zones), 자유항(Free Ports), 산업자유지역(Industrial Free Port)이 있으며, 자유항 개념이 도심부에 도입된 것이 사업지역(Enterprise Zones)이다.

矢野剛(1933)<sup>4)</sup>의 경우는 기존항만중 관세를 부과하지 않는 특수한 항만형태를 자유항(Free Port)이라 칭하여, 규모에 따라 항만지역의 자유지대를 自由港市(Free Port City), 自由港區(Free Port Quarter), 自由地區(Free Zone)의 3가지 형태로 구분하였다.

秋山龍·佐藤肇(1973)<sup>5)</sup>는 자유지대와 수제선(水際線)과의 인접여부에 따라 구분하고 있는데, 첫 번째 유형은 주로 중계목적으로 설치되며 수제선과 큰 관계없이 항만배후지에 설치하는 유형이며, 두 번째 유형 또한 해당국으로의 수입과 중계에 똑같은 비중을 두는 유형으로 수제선 없이도 가능하다. 두 유형 다 상업적 성격을 띠고 있으며 상품의 전시는 허용되고 장려된다. 세 번째 유형은 수제선에 가깝고 넓은 면적을 요하는 형태로 중계 및 상공업 진흥을 위해 상품의 포장, 혼합, 건조, 정제(精製) 등이 창고내 조작으로 허용되며 자유지대 조직을 필요로 한다. 이 형태는 시가지, 전기, 가스, 수도, 주택, 학교 및 병원을 가진 공업도시에서 용이하며 주거를 인정한다.

Saeed Munasser(1995)<sup>6)</sup>는 자유지대는 각국의 정책 목적에 따라 설치되며, 그 유형은 자유항, 자유무역지대, 수출가공지역, 사업지역, 특별경제지역, 자유금융지역, 자유보험지역 등 7가지로 구분하고 있다. 자유무역지대(Free Trade Zones)는 미국에서는 외국무역지대(Foreign Trade Zones)의 형태로, 유럽에서는 관세자유지역(Customs Free Zone)의 형태로 존재하고 있으며, 특별경제구역(Special Economic Zones)은 수출가공지역(Export Processing Zones)이 발전된 형태로서 수출가공지역과의 차이점은 다부문의 진흥을 목적으로 한다는 점이며, 공업제품 생산과 함께 건설 프로젝트, 농업생산품의 교역과 서비스, 관광, 특정산업까지 포함한다. 수출가공지역은 특별경제구역내의 생산지역(Production Zones)으로도 설치될 수 있으며, 사업지역(Enterprise Zones)은 기업이 이동한 후 침체가 야기될 수 있는 지역의 경제촉진수단으로 설치된다.

Eric. E. Pollock(1999)<sup>7)</sup>은 자유지대를 개발 취지에 따라 운송목적 위주의 자유지대와 산업개발 목적 위주의 자유지대로 구분하고 있다. 전자의 대표적 형태를 자유항(Free Ports)과 환적지역(Transit Zones)을, 후자의 대표적 형태로 수출가공지역(Export Processing Zones)과 수입가공지역(Import Processing Zones)을 들고 있다.

3) Ernest G. Frankel(1987), Port Planning and Development, John Wiley & Sons, pp.236~241

4) 矢野剛(1933), 「商港論」, 二里木書店, 昭和18年, pp.325~328

5) 秋山龍·佐藤肇(1973), 「開發途上國における港灣の諸問題」, 昭和48年, pp.255~268

6) Saeed Munasser, op. cit., pp.4~5

7) Eric E. Pollock(1999), Factors Affecting the Development a Free Port, Proceedings of the Fourteenth International Port Economics Conference(제14차 한국항만경제학회 국제학술발표대회 논문), pp.27~29

국내 학자의 경우 최남용(1996)<sup>8)</sup>은 자유지대의 설치 목적을 내외국인의 투자 유치를 위해 기업에게 최상의 투자여건을 마련해 주기 위한 것으로 보며, 그 유형은 자유무역지대(Free Trade Zone), 수출 가공지역(Export Processing Zones), 경제특구(Special Economic Zone), 자유전초기지(Free Perimeter), 특별관세특혜지대(Special Customs Privileges)로 구분하고 있다.

오용석(1994)<sup>9)</sup>은 기존의 유형외에 부문특화형 자유지대라는 개념을 도입하고 있다. 즉 무역중심의 자유항·중계무역항, 공업형의 가공수출구, 공업과 무역형이 결합된 공업·무역결합형자유지대, 범위가 한 도시나 일정행정구역에 망라하고 산업분야도 복합적이며 다양한 광역복합형자유지대, 특정기능을 특화한 부문특화형의 과학기술개발구·관광특구로 구분하고 있다.

정용주(1995)<sup>10)</sup>는 자유지대를 외국기업에 적용할 수 있는 특별경제정책의 일환으로 보고 있으며, 그 유형은 종합특별산업지대(Integrated Special Industrial Economic Zone), 대외교역경제지대(Foreign Trade Economic Zone), 기능·분야별경제지대(Functional·Sectoral Economic Zone), 도시국가 형태의 자유경제지대로 구분하고 있다.

박헌주(1998)<sup>11)</sup>의 경우 자유지대의 형태가 생산중심형에서 국제교역중심형과 역외금융센터로 발전하여 왔고, 최근 들어 복합형 투자자유지역이 일반적인 형태라고 전제하면서, 기능별로 생산중심형 투자자유지역, 국제교역중심형 투자자유지역, 역외금융센터, 복합형 국제자유지역으로 나누고 있다.

## 제2절 자유지대의 역사적 발전과정

자유지대의 세계적 전개과정 및 우리 나라에서의 도입과정은 다음과 같다.

첫째, 자유지대에서의 자유성의 확대과정으로 보면, 중계기능 중심에서 그후 지대내 화물처리·가공·제조기능이 허용되었고, 이어 전시기능과 제조물품의 소비행위, 금융거래 등이 허용되는 과정이 진행되고 있다. 자유지대의 발전과정은 중세시대부터 19세기 이전까지는 중계무역에 의해 경제적·정치적 이익이나 고용 증진을 원하는 정부와 산업계의 요망을 배경으로 한 상업무역항으로서 그 유형이 단순하였다. 20세기초에도 자유지대는 상품경제의 형성과 발전에 따라 제국주의에 의한 식민지 혹은 부속국가에 설치되어 번영을 구가하였으나 여전히 중계무역에 비중을 둔 형태였다. 1929년의 대공황 후 전세계적으로 보호무역주의를 겪으면서 자유항의 관세 면제 기능만으로는 무역촉진기능을 달성할 수 없게 되자 모든 수입통제로부터 해방한다는 성격을 갖게 되고, 처리와 가공, 부분적인 제조 허용 등의 개념이 도입되게 되는데, 1936년 미국의 외국무역지대 설치와 1950년 관련법 개정 이후 전세계 대부분 자유지대에서 하역, 보관 등 기본적 물류기능외에도 제조를 허용하면서 가공,

8) 최남용(1996), '투자자유지역 설치를 통한 지역경제의 경쟁력 제고', 『경제학연구』제44집 제2호, 한국경제학회, pp.194~195

9) 오용석(1994), '동북아국제업무거점 형성을 위한 부산경제특구 설치방향', 부산권의 투자자유지역 설치방안 정책세미나, 발표논문, 부산발전시스템연구소, pp.30~31

10) 정용주(1995), 「러시아 자유경제지대 추진 현황」, 대외경제정책연구원, pp.17~18

11) 박헌주(1998), '투자자유지역 조성방안', 외국인 투자 촉진을 위한 투자자유지역 조성방안에 관한 세미나 발표논문, 국토개발연구원, pp.46~47

전시, 주문처리 등 기능이 확대되게 되었다. 현시점에서 자유지대는 중계무역기능 이외에도 제조·가공·혼합 등의 생산기능, 적양하·장치·야적·보관·환적·저장·분류·분배 등의 물류기능, 판매·전시·무역·금융·수배송·운송주선 등의 거래 및 물류촉진기능 등 다양한 기능을 포함하고 있어 그 기능이 크게 확대되었다.

둘째, 2차 대전 이전에는 항만을 중심으로 한 자유지대가 형성되었으나 전쟁 이후에는 내륙지역에도 자유항 개념을 도입한 자유지대가 설치되고, 선진국형과 중·개도국형으로 구분되기 시작한다. 설치대상지역의 입지적 특성이나 설치목적에 따라 항만이나 항만인근지역, 공항지역에는 자유항이나 자유무역지대 기능을 가지며 그의 지역에서는 제조가공지역의 성격을 갖고 있다. 선진국형과 개발도상국형으로 구분할 경우 선진국형 자유지대는 국제물류기능 확대, 국내산업활동의 유지·확장 및 고용 창출 등에 목적을 두고 있고, 중·개도국형 자유지대는 외국인투자 촉진 및 수출산업 육성 목적으로 수출가공지역, 외국인투자자유지역 형태가 존재하고 있다. 2가지 이상의 자유지대 제도를 운용할 경우에는 미국과 같이 자유지대 외곽에 생산기능을 보완하는 형, 중국과 같이 자유지대 안에 자유지대 기능을 다시 설정하는 형, 영국과 같이 항만지역과 내륙지역을 구분하여 교역중심, 제조중심형 자유지대를 별도로 운영하는 등 상이한 유형의 자유지대를 동시에 운영하기도 한다. 또한 동아시아지역 국가의 경우 자유지대 형성의 역사가 짧은데, 이는 이 지역 많은 국가들이 서구와 일본으로부터의 지배에서 해방된 후 자립성장기반을 마련하기 위해 수입대체산업 육성, 국내고용문제 해결, 기술 도입을 통한 경제 발전을 목표로 자유지대 제도를 도입했기 때문이다. 특히 동북아시아의 사회주의국가에서는 특정지역, 특히 연해지방을 통한 대외개방을 목적으로 하고 있고 한국과 일본의 경우는 지방 개발에 비중을 두고 있다.

셋째, 자유지대 운영의 성공은 로테르담이나 싱가포르 같이 자유지대 유형 선정시 강력한 정부의 지를 기초로 자유지대 제도 도입과 함께 인프라 조성 등 자유지대의 유형에 적합한 입지로 만들어서 시행될 경우 소기의 성과를 거둘 수 있다. 반면 자유지대의 운영 실패 원인은 초창기에는 부적격지대 입지나 시설 미비 요인이 많았으나 최근에는 운영·제도상 문제로 실패하는 사례가 늘고 있다. 인도의 칸드라지역 수출촉진지역은 대표적인 실패사례로 거론되는데 교통 불편, 숙련노동자 부족, 시장 제휴전략 미비, 자금 및 경영기술 미비 등으로 설치지역의 입지여건이 좋지 않았기 때문이다. 반면 '80년대 이후 설립된 일본의 FAZ나 나하자유무역지대, 말레이시아의 자유지대 등은 물동량이 상대적으로 많지 않은 저개발, 저성장지역에 정치적 고려와 미개발지역 성장정책 실시로 인해 실패한 사례라 할 수 있다. 영국의 물류중심형 자유지대도 지나치게 구속적인 지침 등 행정제도적 운영 측면의 문제로 현재까지 그다지 활성화되지 않고 있다.

넷째, 우리 나라에서의 자유지대 설치 논의는 20세기초 항만지역의 자유항 개념을 중심으로 전개되기 시작하다가 '70년대에 이르러 자유항의 변형형태로서 수출자유지역이 마산과 이리에 설치되었다. 이후 외국인투자촉진법 제정<sup>12)</sup>으로 외국투자자가 원하는 지역을 투자자유지역으로 지정하여 제조업을 중심으로 조세감면과 행정규제 완화를 제공하는 제도가 설치되면서 물류중심형 자유지대

12) '외국인투자촉진법'은 1998년 9월 2일 제정하여 동년 11월 17일부터 실시되었다.

설치에 대해서도 다시 관심이 모이기 시작했다. 한편 정부의 거점항만개발이라는 정책방향과 지방화의 진전에 따라 자유항, 자유무역지대(관세자유지역), 국제자유지대 조성이 제기되면서 부산, 제주도, 인천, 광양 등 지역차원에서 입지적 우위에 대한 논의를 중심으로 자유지대 설치 움직임이 시작되었으며, 정부에서는 비관세물류촉진지역(해양수산부), 관세자유지역(재정경제부), 자유무역지역(산업자원부), 국제자유도시(건설교통부) 등의 정책을 추진하고 있다.

### 제 3 장 물류중심형 자유지대의 특성과 기능

#### 제1절 물류중심형 자유지대·제조중심형 자유지대의 특성과 사례비교

##### 3.1.1 특성 비교

본 논문에서는 자유지대의 유형을 물류촉진기능과 부가가치물류기능에 중점을 둔 물류중심형 자유지대와 생산기능에 비중을 둔 제조중심형 자유지대로 구분한다.

두 유형의 공통점은 관세상 특혜가 주어지며, 자유지대 설치와 관리가 중앙집권적으로 이루어져 운영관리가 엄격하고, 비관세측면에서 지대내 반입 또는 소비·사용물품에 대해 부가가치세, 소비세 등 제세금을 면제·유보시켜 주며, 지대내 반출입, 기업활동에 따른 각종 절차 간소화 또는 면제 혜택을 주고 있다는 점이다.

반면 물류중심형 자유지대와 제조중심형 자유지대의 차이점은 입지 대상지, 목적과 기능, 운영형태 등으로 구분할 수 있다.

물류중심형 자유지대는 첫째, 입지조건에서 대규모 화물이 집산할 수 있는 항만이나 공항, 또는 그 배후지로서 물류중심기능을 수행하고 있는 지역 혹은 잠재력이 큰 지역이어야 한다. 공항의 경우 화물이 대량으로 집산되는 항만보다는 전략적 가치가 더 낮아<sup>13)</sup> 항만지역에 설치하는 것이 화물의 대량성 측면에서 정책효과가 더욱 크다.

둘째, 물류중심형 자유지대는 해운항만 환경변화와 밀접한 관련성이 있으며, 이는 물류중심형 자유지대의 기원이 교역 활성화를 위해 발생한 자유항인 만큼 항만의 특수한 형태로서의 이해가 필요한 부분이다. 항만의 기능이 수출입, 중개기능에 비중을 두었다가 최근 물류중심지로서의 역할이 높아짐에 따라 물류중심형 자유지대 설치를 통해 물류기능을 제고시키려는 목적으로 설치되고 있다.

셋째, 선박과 화물 입출항의 자유를 보장하는 체계로서 물류산업을 대상으로 인센티브가 제공되며 관세특혜 뿐 아니라 통관절차나 항만행정적 통제로부터의 특혜가 제조중심형 자유지대보다는 더 주어지고 있다.

넷째, Marc Evertse와 Bert Kruk의 자유지대 분류는 물류중심형 자유지대의 형태에 대해 잘 표현하고 있으며 전세계적으로 설치되어 있는 물류중심형 자유지대는 대체로 이 분류에 포함된다. 이 유

13) 김학소(1998), '21세기 동북아 물류중심지화화를 위한 자유무역지대 도입방안에 관한 연구', 제13차 한국항만 경제학회 국제학술발표대회, p.280



<표 3.1> Marc Evertse & Bert Kruk의 물류중심형 자유지대의 유형분류

구분	국가전체	섬과 같이 고립된 지역	도시내 보세무역창고	전체 항만지역	항만·배후지의 제한지역	보세구역
특성	· 전국토의 무관세 적용, 국경 지역에서 감시	· 교역관련 항만과 시설 개발, 인프라 스트럭처 완비	· 세관이 통제하는 창고, 국경과 보세창고간의 free access 필요	· 외부인(무역업자, 방문자) free access와 시설 제공	· 화물 access 용이, 외부로부터의 접근성 용이	· 지리적 한계가 없음. · 세관에 한달에 1회 보고 - stock과 화물위치, 수출입신고
장점	· 단순	· 새로운 free access 지역 창출	· 무역업자 유인	· 항만과 Free Zone 간 짧은 수송거리	· 항만과 Free Zone 간 짧은 수송거리	· 세관의 최소한의 간섭, 시간 절약
단점	· 輸入稅 손실	· 대규모 투자	· 세관통제 곤란	· 관련자의 free access 곤란		· 세관만 보관구역을 승인할 수 있음

자료 : Marc Evertse & Bert Kruk(1995), 'General Introduction on Free Zones', *Proceedings of the 11th International Port Conference on Free Ports & Free Zones*, Port Training Institute · Port of Rotterdam, pp.3~6

형은 6가지로 국가전체에 걸친 Free Zone, 섬과 같이 고립된 Free Zone, 항구내에 위치한 도시의 보세무역창고지역으로서의 Free Zone, 전체항만지역에 설정된 Free Zone, 항만이나 인접지역의 제한된 지역의 Free Zone, 건물이나 창고에 지정되는 보세구역 개념의 Free Zone이 있다.

제조중심형 자유지대는 첫째, 입지조건에서 크게 제한받지 않는다. 동 자유지대는 제조업의 수출입 또는 투자를 원활히 하는 체계로서 항만, 공항, 내륙지역 등 투자 및 시설이 유리한 지역이면 어디든 설치가 가능하다. 임항형 입지를 할 경우 수출시 유리하기는 하나 도로나 철도 등 사회간접자본시설의 공항·항만 연계체제가 조성이 되어 있는 지역이라면 입지에 크게 제한받지 않는다. 단 첨단산업단지의 경우에는 업체들간의 상호 상승작용을 창출하기 위한 관련업체들의 공간적 집적, 고급두뇌 및 최신정보의 집적을 위한 연구기관과의 인접성, 각종 도시서비스(생산자서비스)와의 근접성, 국제공항, 고속도로 등 주요기반시설과의 연계성, 쾌적한 주변환경 조성 등의 조건이 갖추어져야 하는 까다로운 입지조건이 필요한 산업으로 낙후지역에 첨단산업단지가 입주하기는 쉽지 않다.

둘째, 설치목적에 있어 제조업의 수출 촉진, 산업구조 고도화와 첨단산업 육성을 위한 해외자본과 투자, 선진기술 유입에 의한 발전을 도모하기 위해 조성되고 있다. 따라서 주로 제조업에 대한 투자 유치를 위해 국내법 제도의 적용 배제와 세제 혜택 등 각종 인센티브를 제공한다.

셋째, 규모에 따라 다섯 가지 유형으로 나눌 수 있는데<sup>14)</sup> 첫 번째 유형은 일정지역에 대한 공단형태의 수출자유지역(Fenced Export Processing Zone)으로 대만의 수출가공구나 우리나라의 수출자유지역이 있다. 두 번째 유형은 광역형 수출자유지역(Unfenced EPZ)인데 멕시코의 마킬라도라처럼 국경 또는 항만인근의 광역적 지역이며 역시 수출 진흥이 목적이다. 세 번째는 당해지역으로의 투자 유치를 목적으로 하는 공단형 투자자유지역인데 영국의 기업장려지구를 예로 들 수 있다. 넷째, 광역형 투자자유지역으로 공단개념은 아니며 일정기준에 따라 구분된 광범위한 지역을 설정하고 투자 활

14) 이성봉 외 2인(1998), 「외국인투자유치정책 : 국제적 성공사례와 시사점 - 투자자유지역」, 정책연구98~10, 대외경제정책연구원, pp.20~23

<표 3.2> 물류중심형·제조중심형 자유지대의 특성 비교

유형	내용	특징	사례
물류중심형 자유지대	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 화물이 집중되는 공항만과 배후지 입지.</li> <li>· 당해지역의 물류거점화 목적</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 수입물품에 대한 관세 및 각종 세금 감면·면제</li> <li>· CIQ 간소화</li> <li>· 물류기업에 대한 인센티브</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 홍콩, 함부르크자유항</li> <li>· 싱가포르 자유무역지대</li> <li>· 로테르담 보세구역</li> <li>· 미국 외국무역지대</li> <li>· 일본 FAZ</li> <li>· 영국 자유무역지대</li> </ul>
제조중심형 자유지대	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 입지조건에 제한받지 않음.</li> <li>· 제조업 유치, 수출 촉진, 산업구조 고도화 목적.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 원자재 무관세 및 각종 세제 혜택</li> <li>· 행정절차간소화</li> <li>· 제조업에 대한 인센티브</li> <li>· 첨단과학산업의 생산, R&amp;D 등에 대한 우대조치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 한국, 대만의 EPZ</li> <li>· 멕시코 마킬라도라</li> <li>· 첨단산업단지-일본 테크노폴리스, 대만 신추과학공업원구 등</li> <li>· 미국외국무역지대 중 일부</li> </ul>

성화를 위해 인센티브 등이 제공되는데 말레이시아의 MSC<sup>15)</sup>, 대만의 신추과학공업원구를 예로 들 수 있다. 다섯째는 개별기업형 투자자유지역으로 우리 나라의 외국인투자지역을 예로 들 수 있는데, 이는 개별투자기업을 대상으로 그 입지지역을 투자자유지역으로 지정하여 투자인센티브 등을 제공하는 개념이다.

### 3.1.2 사례 비교

#### 1. 함부르크항 물류중심형 자유지대(자유항)

함부르크항 물류중심형 자유지대는 현대 자유항제도의 전형이라 할 수 있으며 세계 각지의 물류중심형 자유지대는 이 자유항제도를 모방하여 제정되고 있다.

첫째, 함부르크항 물류중심형 자유지대는 지리적으로 엘베(Elbe)강 상류 약 100km지점에 위치하면서 75km<sup>2</sup>(2,268만평)의 규모로 운영되는 세계 최대규모의 항만인 함부르크항에 입지하고 있다. 특히 유럽의 주요도시와 내륙수로운송은 물론 철도망과 고속도로 등으로 직접 연결되며, 항만에서 11km 떨어진 곳에 공항이 위치하고 있고, 동서 및 남북간 교역을 위해 유럽 내륙지역과 전세계 항로 등 정기선 서비스가 실현되고 있는 전략적 요충지로 원근해운송은 물론 도로, 철도, 내륙수운 및 항공운송 등 복합연계운송에 필요한 물류인프라를 갖춘 유럽지역 수출거점인 동시에 보관·유통분배·제조 및 조립가공기지로서 활용되고 있어 물류중심형 자유지대 입지여건으로 최적조건을 갖추고 있다.

둘째, 항만의 물류기능 창출을 위해 원활한 유통시스템이 확보되어 있어, 자유지대에는 물류업자, 운송업자, 창고업자, 상사, 조선업, 가공제조업체 등 물류관련업 1,000개사 이상이 EU시장을 목표로 활동하고 있다. 지대내에서는 통관절차없이 모든 외국화물의 출입이 허용되고, 수출입, 환적, 수량 및 보관기간에 관계없이 관세와 부가가치세가 면제되고 있으며, 화물의 이동은 필요한 선적서류만

15) 멀티미디어 슈퍼회랑(MSC : Multi-Media Super Corridor)정책

있으면 모두 허용되며, 하역, 운송, 견본전시, 분류, 포장, 환적, 조립, 가공, 표시부착, 라벨링, 판매(도매) 등 물류 및 부가가치물류활동이 자유롭게 이루어지도록 각종 인센티브가 제공되고 있다.

셋째, 자유지대의 형태는 항만과 배후지역에 걸친 제한된 지역의 Free Zone으로 운영되고 있다. 항만면적의 21%인 16km<sup>2</sup>(484만평)에 지정되어 컨테이너, 일반화물, 유류, 냉동(장)화물 등 모든 화물을 취급할 수 있는 부두와 창고시설을 갖추고 있다.<sup>16)</sup>

## 2. 카오슝 수출가공구 · 신추과학공업원구의 제조중심형 자유지대

대만은 제조중심형 자유지대의 대표적 유형인 수출가공구와 첨단산업단지를 동시에 운영하면서 수입품에 대한 관세면제와 일괄적 행정처리를 하고 있다.

첫째, 입지적으로 카오슝 수출가공구(高雄Export Processing Zone)는 임항형 입지를 하고 있어 수출에 유리한 입지이며, 신추과학공업원구(新竹Science-Based Industrial Zone)는 어메니티를 고려한 내륙에 입지하고 있다.

둘째, 수출가공구는 제조업의 수출 촉진을 목적으로 설치되었고 과학공업원구는 산업구조 고도화와 첨단산업 육성을 위해 조성되었다. 수출가공구의 경우 '65년에 이르러 미국원조가 끝나자 대만 경제부에서 동아시아지역 최초로 '66년 카오슝항의 일부에 수출산업전용단지인 수출가공구를 설치하여 수출용상품의 제조, 가공 및 조립과 운송, 저장 등의 관련서비스를 허용하면서 원료 및 부품을 수입한 후 가공수출하는 것을 주기능으로 한다. 과학공업원구는 '78년에 대만 행정원 국가과학위원회에서 전자, 정밀공업, 고도기술공업 등 과학기술의 도입과 과학기술인재 육성, 국내 공업기술연구 장려를 위해 신추과학공업원구가 설치되어 개발도상국에서는 드물게 성공한 첨단산업단지로 평가 받고 있다.<sup>17)</sup>

셋째, 제조중심형 자유지대의 국가발전단계별 설치형태를 보았을 때 대만은 개발도상국 단계에서 수출자유지역을 설치하였고, 산업이 고도화되면서 첨단산업단지인 과학공업원구를 설치하였다. 대만의 수출가공구는 입주조건이 까다로와 수출목적의 상품 제조, 가공 조립기업과 창고, 수송, 하역, 적재, 양하, 포장 및 생산과정에 필요한 수선업무를 목적으로 하는 기업, 그리고 동가공구내 제품의 판매를 담당하는 기업만 입주할 수 있고, 입주기업에 대한 혜택도 적은 편이다.<sup>18)</sup> 공업화 초기에는 노동집약적 단순가공형태로 외국투자기업 유치로 통해 수출, 고용 등에 기여하였으나 경제의 급속한 발전에 따라 선진기술기업의 유치 필요성이 높아지면서, 첨단·고도기술부문에서 외국인직접투자를 유치하기 위해 수출가공구의 보완형태로서 신추과학공업원구가 설치된다. 동지역 유치업종은 전자공업, 정보처리, 정밀계측기, 정밀기계, 항공산업, 생물공학, 첨단과학산업 등으로 제한하고 있으며, 첨단산업 기술개발을 위한 연구기능 외에도 실질적인 생산시설을 직접 운영하면서, 융자금 제공, 기술개발 및 첨단제품에 대한 세제 혜택, 관세 혜택을 부여하고, 근무자의 거주지 제공에 대한 이점

16) 김범중(1990), '외국의 자유항제도와 우리나라 자유항 설치가능성 검토', 「해운산업동향」, 7월호, 해운산업연구원, p.70, 한국해양수산개발원, 전계서, p.162, p.184.

17) 장세훈(1998), 「첨단산업단지 조성 정책의 현황과 향후 전망」, 현안분석 제158호, 국회도서관, pp.32~33

18) 해양수산부(1997), 「항만편람(부록)」, p.189

과 외국인에 대해 내국인 대우를 하고 있다. 주거단지가 과학공업원구 내에 위치하여 자족적 지역으로 육성하고 있는 점도 특징이다.

넷째, 규모에 있어 수출가공구는 수출품생산형 자유지대로 일정지역에 대한 공간개념이며, 과학공업원구는 공간개념이 아닌 180만평이라는 광역개념으로 설치된 첨단기술 개발·연구단지로서 공장, 기술인력양성학교, 주거단지가 배치된 생산 및 연구중심형 연구단지이다.<sup>19)</sup>

## 제2절 물류중심형 자유지대의 입지요인과 필수기능

### 3.2.1 입지요인에 대한 선행연구

물류중심형 자유지대 대상지로서의 입지요인에 관한 국내의 학자들의 논의는 다음과 같다.

Ernest G. Frankel(김홍섭 역, 1992)<sup>20)</sup>은 자유지대 설치를 위한 선결조건으로 첫째, 그 지역의 경제적·자연적 여건과 잠재능력을 측정하여 능력과 여건에 대한 정확한 예측과 정책적인 조사에 의해 자유지대의 개발시기와 규모, 개발수준 등에 대한 결정이 가능해야 하며, 둘째, 제도 및 법규의 준비, 즉 여러 가지 관련법과 제도, 그리고 행정정책 등에 대한 사전정리가 되어 있어, 세금의 면제 및 자유성의 정도, 법적 지위, 재무적 준비, 토지나 건물 등에 대한 구체적인 정책이 준비되어야 한다. 셋째, 광범위한 수출시장의 확보, 노동력과 수송시설 및 용수 등 공급시설의 확보와 편리한 항만시설 및 자연적 입지요인을 들고 있다.

Marc Evertse와 Bert Kruk(1995)<sup>21)</sup>는 주요 해운루트와 소비중심지와 가까운 입지적 위치, 중요 국내 화물집산지, 피더선이나 배후수송수단 연결에의 원활한 서비스, 이웃국가나 항만의 수요, 정치적·사회적 안정, 적절한 항만시설과 화물처리시설, 운영과 관리, 세관, 적당한 가격에 대한 서비스, 금융, 출입국, 호텔, 해운대리점, 보험, 선박유지보수, 병크링과 같은 보조서비스, 충분한 면적과 용수, 전기, 통신 등의 시설, 적절한 배후지와와의 연계 등을 들고 있으며 특히 싼 노동력이 중요기능임을 강조하고 있다.

秋山龍와 佐藤肇(1973)<sup>22)</sup>는 자유지대의 성질과 범위에 영향을 미치는 제1의 요소로서 물리적 시설과 면적을 들고 있다. 컨테이너전용부두 9선석 및 환적장비를 설치할 수 있는 공간과 연안 피더선 부두 설치에 필요한 총해안선 연장 6,000m 이상을 확보할 수 있어야 하고, 충분한 여유수심을 지닌 곳으로 컨테이너야드, 상옥 및 관련물류시설을 설치할 수 있는 공간을 100만평 이상 확보할 수 있는 곳을 들고 있다.

미국 상무성(1970)<sup>23)</sup>에서는 자유지대의 입지요인을 좋은 장소(well-locates), 좋은 시설(well-

19) 신추과과학공업원구는 150만평에 대해 추가확장할 계획을 가지고 있다.

20) Ernest G. Frankel(김홍섭 역, 1992), '자유항의 역할과 선결조건', 제14차 국제항만협회총회 발표논문, 「항만연구(자유항편)」(계재지), 한국항만연구회, pp.55~57

21) Marc Evertse & Bert Kruk(1995), 'General Introduction on Free Zones', *Proceedings of the 11th International Port Conference on Free Ports & Free Zones*, Port Training Institute · Port of Rotterdam, pp.3~6

22) 秋山龍·佐藤肇, 前掲書, pp.255~268

23) US Department of Commerce, Bureau of International Commerce(1970), *Free Trade Zones and related Facilities Abroad*, Government Printing Office, p.14

equipped), 행정 지원(well-administered)의 3가지 조건이 기본적으로 갖추어져야 자유지대의 이점을 최대한 발휘할 수 있다 하였다.

최남용(1996)<sup>24)</sup>은 미국 상무성의 입지요인을 구체화하고 있다. 첫째, 지역적 면(well-locates)으로 제품의 매매시장이 인접해 있고, 수심 15m 이상, 5만톤급 컨테이너가 정박할 수 있는 국제항만지역이 바람직하며, 국제공항이 인접하고 충분한 노동력이 있어야 하며, 본국과의 거리 및 통제가 용이하도록 반도나 연육교로 연결된 도서지역이 이상적이다. 둘째, 시설적 면(well-equipped)으로는 화물 처리를 용이하게 할 수 있는 선적시설, 제반 용구취급시설, 환기장치, 온도조절장치, 다용도창고 등이 설치되어 있고, 충분한 전력 및 공업용수 공급이 가능하고, 은행, 우체국 등이 충분해야 하며, 입주자 가족을 위한 양질의 교육·의료·문화시설 등도 필요하다. 셋째, 행정적 면(well-administered)으로는 행정적 규제의 최소화, 출입시의 절차 신속, 손실과 도난으로부터 보호되고, 현실적인 임금수준이 보장되어야 한다. 세제 감면, 무관세 통관 등 각종 인센티브를 제공하고 공평한 과세절차가 시행되어야 한다. 그의 저렴한 가격 및 적정규모의 토지공급이 가능하고 기존개발공단과의 연계할 용도가 높은 지역, 교통여건이 양호하여 물류비 부담이 적은 지역, 지역균형개발효과가 높은 지역 등을 제시하고 있다.

노성호(1994)<sup>25)</sup>는 입지조건이 양호한 지역에는 어떤 유형의 자유지대가 설치되어도 성공확률이 높다고 하면서 국제항 및 국제공항 근접지역, 배후 도시기반이 양호한 지역, 토지 사용이 용이한 지역, 무역거점으로서의 지경학적 위치를 우위지역으로 들고 있다.

김학소(1998)<sup>26)</sup>는 물리적 요소 외에 경제적 요소를 추가하고 있다. 선박 입출항과 화물을 처리할 수 있는 접안시설, 하역시설, 장치시설 등이 필요하고, 제조공장, 저장창고 등을 유치하고 재수출이나 내륙반입을 위하여 분배센터 설치를 위한 넓은 면적 등의 물리적 요소 외에 경제적 측면을 고려하여 국내외 중계무역의 가능성, 수송수단과 그 비용, 저렴한 숙련노동 공급에 대한 평가가 중요하며, 관세정책 등 무역제도 및 법률적·제도적 행정시책이 큰 역할을 하게 된다고 하여 중요한 요소로 운영제도를 들고 있다.

### 3.2.2 입지요인으로서의 물류기능

#### 1. 물류촉진기능

물류중심형 자유지대 대상지 선정의 가장 중요한 요소는 지경학적 위치라 할 수 있다. 지경학적 위치는 고정적인 요소로서 항만터미널 및 배후지 경쟁력을 좌우하는 절대적 요소라 할 수 있으며, 자유지대의 선행연구와 기존의 중심항만의 입지여건 논의에서도 공통적으로 도출된 요소이다. 자유지대 입지요인에 대한 선행연구에서는 물류중심형 자유지대 적지로서 항만지역 혹은 항만접근성 우수지

24) 최남용, 전계서, pp.196~197

25) 노성호(1994), '무역투자자유지역 설치 구상', 부산권의 투자자유지역 설치방안 정책세미나, 발표논문, 부산발전시스템연구소, pp.24~25

26) 김학소(1998), '세계항만개발의 기조변화와 우리나라 자유무역지대 도입방안에 관한 연구', 「해양정책연구」 제13권, 해양정책연구소, pp.272~273

역, 적정시설을 확보한 지역, 법제도적 지원이 우수한 지역을 들고 있는데 공통적으로 지경학적 입지 우위지역을 들고 있다. 중심항만 경쟁력 결정요인에 관한 논의는 1980년대 이전의 연구에서는 '시설 측면'이 공통적이었으나 1990년대 이후에는 항만의 '지리적 위치'를 들고 있다. 이는 1980년대 이전까지는 1960년대 이후 컨테이너 시대에 적응하기 위한 시설 확보가 항만간 경쟁에서 중요하게 작용했으나 1980년대 이후 Hub & Spoke 체계 형성에 따라 화물 연계를 위한 '지리적 위치'의 중요성이 높아진 것 때문으로 해석할 수 있다.

본 연구에서는 이러한 선행연구 결과를 보완하여 물류중심형 자유지대의 주요 입지요인으로 물류 촉진기능과 부가가치물류기능을 들고자 한다.

물류촉진기능은 화물이 집산되는 항만에서 소비지까지 신속한 화물의 이동을 통해 물동량을 증대시키는 기능으로 시설적 측면과 제도적 측면의 연계가 중요하다. 이 기능은 지경학적으로 우수한 항만지역, 항만시설능력, 대내의 연계수송능력, 그리고 관세·통관제도 체계, 물류정보체계 등을 통해 평가할 수 있다.

물류촉진기능을 구성하는 요소는 첫째, 지경학적 우위성으로 대량의 물동량을 확보할 수 있는 국내의 생산지·수요지의 존재와 그 근접성, 교역·운송면에서 유리한 화물이동의 중심지로 기간항로 근접성과 파더항로가 구축된 중계성 확보지역, 그리고 자연적 양항으로서의 넓은 항만배후토지, 적정한 수심 등을 보유한 지역이면 경쟁력이 있다. 배후지역 화물과 타 배후지로의 중계수송화물 등 2종류의 화물을 처리할 수 있는 항만이 중계수송에서 선호되고 있으므로<sup>27)</sup> 대형배후수요지 존재는 대형중심항 계획 및 운영에 있어서 유치가 가능한 화물의 규모 등을 결정할 때 중요한 요인으로 작용하고 있다.

둘째, 시설적 측면에서 물동량 처리에 충분한 항만시설 확보와 항만개발계획이 수립·추진되고, 수요지로의 해상연계수송, 철도, 도로를 통한 운송시설이 구축되어 복합일관운송이 가능해야 한다.

셋째, 항만물류제도면에서 물류촉진을 위한 지원 위주의 관세제도가 운영되어 화물 유인과 반출입이 신속해야 한다.

넷째, 물류시설과 물류서비스의 공급자와 이용자간의 원활한 물류정보 교환을 위해 항만정보·수송시설정보·통관정보 등 물류활동을 통합하는 종합물류정보시스템이 구축되어야 한다.

## 2. 부가가치물류기능

물류촉진기능이 화물의 이동에 의한 것이라면, 부가가치물류(VAL : Value Added Logistics) 기능은 제품의 배송 뿐 아니라 배송과정 중 제품의 부가가치를 창출해 내는 기능이다.

부가가치물류개념의 등장은 물류 메카니즘의 변화과정을 통해서 알 수 있다. 직수출(공장→시장) 과정을 1세대로 볼 경우, 국별판매체계(공장→국가별로 설치된 창고→해당시장)가 2세대이며, 단일 관문을 이용한 국별판매체계는 3세대, 중앙집중형 유통분배체계(공장→유통분배기지→다수시장)가 4세대이고, 이어서 5세대라 할 수 있는 부가가치물류체계(공장→VAL기지(2-3개)→다수시장)로 연

27) Yehuda Hayuth & Douglas K. Fleming(1994), 'Concept of Strategic Commercial Location : the Case of Container Ports', *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 3, Taylor & Francis Ltd., p.188

결되어 가고 있다. 즉 부가가치물류란 생산→마케팅→연구개발이란 순차적인 기업패턴을 수정하여, 제조·유통·서비스업무를 통합, 동시에 상품재고나 비용을 최소화하는 것으로, 마무리 제조공정과 검사·포장·유통·서비스기능을 갖춘 중앙집중형 물류기지를 두고 고객이나 시장수요에 대응하여 제품 완성단계를 물류센터에서 수행하는 것이다. 이러한 부가가치물류서비스를 통해 원제품에 대한 한 가지 이상의 부가가치활동, 즉 재포장, 품질관리에서 조립, 판매 후 품질관리 및 수리에 이르기까지 서비스 영역이 확대되게 된다.<sup>28)</sup> 이 일련의 작업은 항만주변을 최적입지로 하는 전형적인 입항형 물류단지 내에서 이루어 질 수 있으므로 제조업과 유통업의 복합산물로 볼 수 있다.

부가가치물류기능은 항만능력과 높은 관련성이 있어 항만에서의 물동량이 보장되지 않으면 활성화되기 어렵다. 따라서 동기능은 항만과 일체된 개념의 물류단지와 관련물류산업의 발전을 통해 측정할 수 있으며, 배후 물류단지의 자유지대화로 가공, 처리 등의 과정에 대한 관세 면제와 절차가 배제되면 물류비 절감을 통해 그 기능이 높아지게 된다.

이에 첫째, 고객의 종합물류 요구에 부응하기 위해 항만과 연계되어 유통기능을 수행할 수 있는 물류단지시설이 필요하며, 둘째, 항만에서의 부가가치 창출과 부가가치물류기능 수행은 항만물류기업의 참여와 발전을 전제로 하므로, 물류산업의 활성화와 제도적 지원 등이 중요한 변수로 작용한다.

#### 제 4 장 요약 및 정책제언

본 논문에서는 자유지대에 대한 선행연구와 전세계적 자유지대의 전개과정을 통해 자유지대의 개념에 대해 명확히 하면서, 각국의 발전정도와 목적에 따라 자유지대의 설치형태가 조금씩 상이하며 설치대상지역의 입지적 특성 등에 따라 자유지대 유형과 운영내용이 구분되고 있음을 보았다. 아울러 자유지대에 대한 선행연구 결과들을 이론적으로 보완하여, 자유지대를 기능 중심으로 물류중심형 자유지대와 제조중심형 자유지대로 특성에 따라 구분한 후 적용사례를 제시하였다. 그리고 물류중심형 자유지대의 입지선정의 기준요인으로서 항만지역을 중심으로 한 물류촉진기능과 배후지를 중심으로 한 부가가치물류기능의 창출 정도를 제시하였다.

현재 부산항은 항만지역의 제도적 규제, 물동량 처리를 위한 항만시설능력 부족과 배후지 미개발 등으로 부가가치물류기능이 형성되어 있지 않고, 물류시설 부족시기에 맞추어 형성된 물류산업과 물류정책의 틀을 그대로 유지하고 있어, 종합물류시스템이 구축되어 있는 물류선진국들과 경쟁하기 어렵다는 문제점을 갖고 있다.

이에 물류중심형 자유지대 제도 도입의 입지여건을 갖추기 위해서는 부산항의 부족한 물류기능을 보완하여 선진물류항만의 수준에 이르는 물류기능을 구축해야 할 것이다. 물류촉진기능 강화를 위해서는 관세행정제도의 선진화를 통한 무관세시대예의 적응노력과 함께 항만물류망과 상류망, 자유지대가 연계된 종합물류정보망 체계를 갖추어 나가고, 부산신항만의 중단없는 개발을 비롯하여 항만시설과 운송시설의 확충이 요구된다. 부가가치물류기능 창출과 활성화를 위해서는 효율적인 항만 배후

28) 임영태(1998), '네덜란드의 부가가치물류시스템', 「국토」, 4월호, 국토개발연구원, p.83, 대한상공회의소 (1998), 「선진물류벤치마킹을 위한 유럽지역물류시찰보고서」, p.11

복합물류단지 시설 도입·배치와 함께 자유지대에서 처리할 환적화물 증대를 위한 제도 개발, 물동량을 처리할 항만물류산업의 발전기반이 조성되어야 할 것이다.

부산항의 미래는 항만을 통해 열려 있다. 이에 물류중심형 자유지대 설치를 통해 부산항 물동량 증대와 항만물류기업의 적극적 유치를 통해 동북아의 물류중심항만으로 나아가야 한다. 즉 항만의 기본적 기능인 수송·보관·하역기능에서 벗어나 배후물류단지에서의 분류·재포장·품질관리·제품시험·최종조립·단순가공·수리·수선·전시 등 부가가치물류기능을 지원하여 항만이용자 우선의 **total service**가 제공되는 항만의 복합물류단지화를 이루어야 하는 것이다.

### 참 고 문 헌

- 김범중(1990), '외국의 자유항제도와 우리 나라 자유항 설치가능성 검토', 『해운산업동향』, 7월호, 해운산업연구원
- 김학소(1998), '21세기 동북아 물류중심기지화를 위한 자유무역지대 도입방안에 관한 연구', 제13차 한국항만경제학회 국제학술발표대회
- \_\_\_\_\_ (1998), '세계항만개발의 기조변화와 우리 나라 자유무역지대 도입방안에 관한 연구', 『해양정책연구』 제13권, 해양정책연구소
- 노성호(1994), '무역투자자유지역 설치 구상', 부산권의 투자자유지역 설치방안 정책세미나, 발표논문, 부산발전시스템연구소 러시아 자유경제지대법(1994)
- 박용안(1997), '주요국의 자유항제도와 우리 나라의 추진방안', 『해양수산동향』, 11월호, 한국해양수산개발원
- 박헌주(1998), '투자자유지역 조성방안', 외국인 투자 촉진을 위한 투자자유지역 조성방안에 관한 세미나 발표논문, 국토개발연구원
- 북한 자유경제무역지대법(1993), 자유무역항 규정(1994)
- 손애휘(1999), 『부산항의 동북아 물류중심항만전략개발-동남아 중심항만 싱가포르항과 물류기능 비교 후』, 정책연구시리즈8, 부산광역시의회
- 손애휘·이수호(1998), '우리 나라 자유지대 제도 도입과 효율적 추진방향 -부산지역을 중심으로', 『인문사회과학연구논총』 제6호, 한국해양대
- 오용석(1994), '동북아 국제업무거점 형성을 위한 부산경제특구 설치방향', 부산권 투자자유지역 설치방안 정책세미나 발표논문, 부산발전시스템연구소
- 이상호(1995), '무역투자자유지역의 효과와 유형 분석', 『항공산업연구』, 통권 35집, 세종대 항공산업연구소
- 이성봉 외 2인(1998), 『외국인투자유치정책 : 국제적 성공사례와 시사점 -투자자유지역』, 정책연구98-10, 대외경제정책연구원
- 임영태(1998), '네덜란드의 부가가치물류시스템', 『국토』, 4월호, 국토개발연구원
- 장세훈(1998), 『첨단산업단지 조성 정책의 현황과 향후 전망』, 현안분석 제158호, 국회도서관
- 정용주(1995), 『러시아 자유경제지대 추진 현황』, 대외경제정책연구원
- 정의광(1997), 『부산의 국제업무 거점성을 위한 기능 확보와 무역투자자유지대 조성』, 부산상공회의소
- 최남용(1996), 『투자자유지역 설치를 통한 지역경제의 경쟁력 제고』, 『경제학연구』 제44집 제2호, 한국경제학회
- 한홍렬(1998), 『산업구조 개편 촉진을 위한 경제특구 활용방안』, 대한상공회의소
- 한국해양수산개발원(1998), 『우리 나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안』
- 해양수산부(1997), 『항만편람(부록)』
- Ernest G. Frankel(김홍섭 역, 1992), 『자유항의 역할과 선결조건』, 제14차 국제항만협회총회, 발표논문, 『항만연구-자유항편』(개제지), 항만연구회
- Alan E. Branch(1986), *Element of Port Operation and Management*, London
- CL McCarthy(1986), *Export Processing Zones as an Element of Export-Oriented and Regional Industrial*



- Development, *Development South Africa*, Vol. 3, No. 3
- Eric E. Pollock(1999), Factors Affecting the Development a Free Port, *Proceedings of the Fourteenth International Port Economics Conference*(한국항만경제학회 발표대회 논문)
- Ernest G. Frankel(1987), *Port Planning and Development*, John Wiley & Sons
- H. G. Grubel(1984), Free Economic Zones Good or Bad?, *Au Benwirtschaft* 39
- Marc Evertse & Bert Kruk(1995), 'General Introduction on Free Zones', *Proceedings of the 11th International Port Conference on Free Ports & Free Zones*, Port Training Institute, Port of Rotterdam
- Saeed Munasser(1995), Free Economic Zones and Their Importance, *Proceeding of the 11th International Port Conference on Free Ports & Free Zones*, Port Training Institute, Port of Rotterdam
- Singapore Free Trade Zone Act(1969)
- UN(1991), *The Challenge of Free Economic Zones*
- United Kingdom, Notice 334, Customs Free-Zones, HM Customs & Excise, December 1994
- US Department of Commerce, Bureau of International Commerce(1970), *Free Trade Zones and related Facilities Abroad*, Government Printing Office
- Yehuda Hayuth and Douglas K. Fleming(1994), 'Concept of Strategic Commercial Location : the Case of Container Ports', *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 3, Taylor & Francis Ltd.
- 山上徹(1988),「國際物流概論」, 白桃書房, 昭和63年
- 矢野剛(1933),「商港論」, 二里木書店, 昭和18年
- 秋山龍・佐藤肇(1973),「開發途上國における港灣の諸問題」, 昭和48年
- 通商産業省外(1996),「FAZの概要」



2019년 12월 10일

2019년 12월 10일

2019년 12월 10일

2019년 12월 10일

2019년 12월 10일

2019년 12월 10일

