

■ 論 文 ■

인천항 관세자유지역 지정시 당면과제 고찰 *

Consideration of Urgent Facing Strategies for the Designation of Customs Free Zone of Incheon City

박 창 호
(인천발전연구원 연구위원)

이 기 철
(동아대학교 교수)

노 홍 승
(부산광역시 정책개발연구실 책임연구원)

여 기 태
(우석대학교 교수)

목 차

- I. 서 론
- II. 인천항 관세자유지역의 여건 분석
- III. 당면과제 분석
- IV. 관세자유지역 통합관리운영시스템 구축
- V. 결 론

Key Words : 관세자유지역(CFZ: Customs Free Zone), 관세자유지역통합관리운영시스템

ABSTRACT

This study is intended for the development of urgent facing strategies for the designation of a CFZ(Customs Free Zone) in Incheon city. First, it analyzes the current status of the Incheon CFZ. Next, it suggests several strategies for successfully growing the CFZ of Incheon City. Finally, it develops and proposes a method for establishing an integrated management system for the effective management of the CFZ. The key findings of this study are as follows: First, the CFZ should provide state-of-the-art movement of port logistics, create new added value caused by the movement of logistics, and provide other public support. The Incheon CFZ should be developed in three stages: an inducement stage in 2002-2005, a growth stage in 2005-2008, and an implementation stage in 2008-2011. Second, The parties responsible for the management of the CFZ would be as follows: for the port area, the Ministry of Maritime and Fisheries; for the back space of CFZ, Incheon City; and for port management, port management companies. However, a committee for CFZ management is strongly suggested for the improved efficiency and effectiveness of CFZ management. Furthermore, additional regulations ensuring the role of local government will likely be necessary for the successful designation and sustainable management of the CFZ. Third, For the creation of additional revenue, reformation of the current laws of the CFZ are recommended in the area of business administration. Fourth, A strategic marketing plan that supports the successful management of the companies of the CFZ will be a key component in the success of the CFZ. Thus, the new marketing plan should be developed in the near future based on case studies of other CFZs. Fifth A method for an integrated CFZ management system was developed and suggested for the comprehensive and transparent management of port logistics.

* 본 논문은 한국과학재단 지정 동아대학교 지능형 통합항만관리연구센터의 지원에 의한 것임.

I. 서론

유럽은 해양을 확보한 나라 또는 도시가 세계를 제패한다는 말이 나온 진원지답게 북유럽의 한자동맹(Hanseatic League)도시들과 지중해 연안의 자유도시들은 오늘날 전 세계적으로 퍼져 있는 자유도시와 자유지역, 해운동맹의 기원이 되고 있으며 나아가 20세기 국가단위의 동맹체인 국제동맹과 국제연합(UN), 유럽연합(EU), 북미자유무역협정(NAFTA) 등의 기본 이념을 제공하고 있다.

UNCTAD보고서(1996)에 “자유항(Freeport) 또는 자유무역지역(Free Trade Zone)의 형태는 자유공업지역(Industrial Free Zone)과 자유상업지역(Commercial Free Zone) 등 기능별로 분류되며 자유공업지역은 수출품을 생산하기 위한 제조에 초점을 둔 반면, 자유상업지역은 중개무역과 환적화물의 유통에 초점이 있다. 그리고 자유항은 항만 인근에 있는 자유무역지역이다.”라고 규정되어 있다.

싱가포르와 홍콩 등은 이 개념이 통합되어 있는 자유도시이며 우리나라와 중국은 이 두 가지 개념을 구분하여 제도화하였다. 우리나라의 관세자유지역과 중국의 보세구는 자유상업지역, 우리나라의 자유무역지역과 중국의 경제특구, 경제기술개발구 등은 자유공업지역으로 생각할 수 있을 것이다.

싱가포르, 함부르크 등 세계 주요 항만도시들은 자유무역지역을 설정하여 단일 구역 내에서 자유롭고 다양한 복합물류 활동을 영유할 수 있도록 함으로써 항만의 물동량 유치에 촉진을 하는 한편 세계적인 기업들의 물류 거점항만으로서 역할을 수행하고 있으며 홍콩은 도시 전체가 자유도시이다.

이러한 추세에 따라 우리나라도 지리적으로 유리한 위치에 있는 점을 활용하여 국제 주요공항, 항만 등을 21세기 동북아의 물류거점으로 육성하기 위해 관세자유지역을 도입하고자 관계법령을 제정하였다(국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률, 1999. 12. 28).

이에 인천항도 국제물류거점으로서 갖춘 장점을 살려 인천신공항 배후 관세자유지역계획과 연계하고 인천항과 그 배후지에 관세자유지역을 지정함으로써 인천항을 근거리로 하는 해운·물류산업을 지원하고 인천항의 경쟁력을 제고시켜 우리나라 수도권의 국제물류기지 역할을 수행할 수 있는 기반을 조성하고자 한다.

그래서 본 연구에서는 인천항을 관세자유지역으로 지정할 경우 당면하게 되는 과제를 고찰하기 위하여 먼저 제 2장에서 관세자유지역 지정 대상지의 여건을 분석하였다. 그리고 제 3장에서 관세자유지역 지정시의 당면과제를 분석하고 제 4장에서는 관세자유지역의 효율적인 통합관리운영시스템을 구축하는 방안을 모색하여

제 5장에서 결론으로 제시하기로 한다.

Ⅱ . 인천항 관세자유지역의 여건 분석

1. 인천항 관세자유지역의 대상지와 예정지 현황 분석

(1) 관세자유지역 지정을 위한 개발 가능지역 선정

인천항 일원의 개발가능지역을 도출하는 과정은 먼저 자연적 조건을 감안하여 기존 무역항 기능을 수행중인 인천내항을 중심으로 항만에서 지리적으로 인접해 있는 구역을 우선 고려대상으로 하고 선정된 대상지 중 지형적인 여건과 기존 개발여건을 감안하여 개발불가능지역, 도시용도로 기개발지역 등을 제외한 지역을 개발 가능지역으로 1차 선정한다.

〈표 1〉 개발가능지역의 구분

구 분	해당지역
기존개발지역	현재 진행중인 도시개발사업 구역, 도시용도로 기 개발된 구역
개발가능지역	미개발지역으로서 장차 항만 또는 항만배후용도로 활용 가능한 지역
개발억제지역	도시계획상 공원, 유원지
개발불능지역	특수시설이 입지한 구역, 개발제한구역, 하천, 공유수면

1차 선정작업을 통해 도출된 대상지 가운데 사유지로서 장치산업시설(사이로, 냉동창고 등)이 입지해 있거나 기존취락이 형성되어 있는 지역, 주요도로 등이 계획되어 있어 개발자체가 불가능한 지역은 계획 고려대상에서 제외한다.

개발계획 대상지역은 추후 관세자유지역의 활성화를 위하여 관세자유지역의 용도에 적합한 형태로 개발하거나 외국기업을 유치할 수 있도록 계획한다.

인천광역시와 해양수산부가 추진하고 있는 관세자유지역 지정 추진 대상지와 예정지는 다음과 같다.

1) 지정 대상지: 2,515,071평방미터(m²)

대상지1: 인천내항 제 1부두에서 8부두구간 1,818,548 평방미터(m²)

대상지2: 제 4부두 배후지 696,523 평방미터(m²)⁵⁾

2) 지정 예정지: 인천남항 일원 2,813,222 평방미터(m²)⁶⁾

예정지1: 남항동편 1,563,582 평방미터(m²)

예정지2: 남항 제 1, 2 준설토투기장; 878,507 평방미터(m²)

(학익하수종말처리장 예정부지 312,000m² 제외)

예정지3: 삼성 PSA터미널; 352,000 평방미터(m²)

예정지4: 제 4부두 배후지 추가 대상지; 19,133 평방미터(m²)

3) 추후 예정 대상지: 인천국제유통단지 등

한국과 네델란드 정부가 공동으로 추진하여 온 인천국제유통단지는 외국 유통업체가 참여하고 국제적인 물류활동이 활발히 전개될 것으로 예상되는 바 관세자유지역법의 취지에 적합한 시설계획이므로 인천국제유통단지 조성시 관세자유지역으로 지정할 필요가 있다.

그 외 인천남외항계획의 제2차 전국무역항기본계획에 반영됨에 따라 인천남외항 배후지역인 송도신도시의 유통시설단지 등이 추후 관세자유지역 후보로 주목받고 있다.

(2) 관세자유지역의 기능계획

1) 기능계획의 목적

관세자유지역에 기능계획을 수립하는 목적은 먼저 고부가가치성 항만 및 물류산업 활동을 지원하는데 있다.

그리고 증가하는 인천항 수요에 적절히 대응하는 적정 기능계획을 수립함으로써

5) 대상지 2는 사유지가 대부분이므로 관세자유지역의 최종 구역 설정은 토지소유주와 협의가 완료되어야 하므로 대상지 일부가 구역이 조정될 수 있음.

6) 예정지역 중 사유지에 대한 최종 구역 설정은 토지소유주와 협의가 완료되어야 하므로 대상 예정지 일부가 구역 조정이 될 수 있음.

토지생산성을 높이고 고부가가치 유통단지의 배치를 통하여 지역경제를 활성화하는데 있다.

2) 기능계획의 단계

도출된 각 지역 개발계획의 수립과정은 먼저 향후 인천항 일대의 항만물동량 수요추정을 통하여 산정된 물동량을 토대로 필요한 시설면적을 산출하고, 개발가능지 공급량을 고려하여 인천항 업무단지의 활성화 및 경쟁력 향상에 부응할 수 있도록 기능을 배분한다.

이 경우 본 계획의 대상지는 기본적인 항만물류 업무지원시설과 물류관련 시설 등 현재 정부에서 추진중인 관세자유지역 성격에 부합되는 각종 기능을 부여함을 원칙으로 한다.

3) 기능계획의 방향

우리나라 수도권외 국제물류를 활성화하고 인천지역 항만물류산업 발전을 위한 지원기반을 확보하는 방향으로 기능계획을 수립한다.

기능계획은 지구의 입지여건과 교통접근성, 주변 부지 이용도를 종합적으로 고려하여 지역특성을 극대화할 수 있는 방향으로 추진한다.

기능계획은 지구의 특성상 ① 항만물류 고도화 기능, ② 부가가치 활동 기능, ③ 공공 및 지원 기능, ④ 기타 기능 등 크게 4가지로 구분한다.

① 항만물류 고도화 기능

선박의 접안 이후 하역, 이송, 보관, 환적 또는 배후수송 과정 등, 소위 항만물류 과정의 첨단자동화와 컨테이너 터미널 관리운영에 직접 관련된 기능을 수행한다. 세부시설로는 부두, CY, CFS, 창고 등이 있다.

② 부가가치 활동 기능

관세자유지역 지정의 목적에 부합하는 부가가치 물류활동, 상업·서비스, 유통·금융 등의 기능을 수행한다. 세부시설로는 부가가치물류시설, 상업·서비스시설, 유통·금융시설 등이 있다.

③ 공공 및 지원 기능

부두구역의 관리와 지역 내에서의 부가가치 활동을 지원하는 공공 서비스 및 통

제 기능을 수행한다. 세부시설로는 공공·지원시설, 통제시설 등이 있다.

④ 기타 기능

기타 공원, 녹지 및 도로 등 완충 및 기반 기능시설이 있다.

4) 인천항 관세자유지역 계획기능별 주요 수행 업무

이상의 기능을 세부적으로 배치하여 인천항 관세자유지역에 도입될 계획 기능별 주요사업과 수행업무를 표로 나타내면 표 2와 같다.

〈표 2〉 관세자유지역 대상지의 계획기능별 주요사업 및 수행업무

계획기능	시설구분	시설명	주요 사업 및 수행업무
항만물류 고도화 기능	부두시설	① 부두	· 하역, 운송, 보관, 환적 등
		② CY·Apron	· 선원·선박 안전관리 및 지원 서비스
		③ CFS·창고	· 항만관리운영시스템 · 터미널 이용정보시스템
부가가치 활동 기능	물류· 상업시설	④ 부가가치 물류시설	· 보관업 및 공동창고관리 · 창고증권 발행(권위 있는 외국창고업체 유치) · 포장, 상표부착, 품질조사, 선별, 분류, 혼합 작업 · 상품의 조립, 가공업, 제조업 일부 ※ 재정경제부의 관세자유지역법 개정 후 · 농·수·축산품 가공업
		⑤ 상업· 서비스 시설	· 선용품·선식·기부속 공급 및 수리업 · Seaman's Club · 선원 수급 및 교육 · 여행알선, 유흥, 요식, 숙박, 목욕, 세탁, 이용업
		⑥ 유통· 금융시설	· 금융, 보험, 상품 및 견본 전시·판매업 · 항만용역업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 또는 선박 관리업
공공 및 지원기능	공공지원시설	⑦ 공공·지원 시설	· 통관, 세무, 회계, 무역업 · 정보처리, 폐기물수집처리업
	통제시설	⑧ 통제시설 및 기관	· 정문, 울타리, 경비초소 등 · 관리·운영자 사무실, 세관, 출입국관리소, 행정기관
기타기능	기타	⑨ 완충 및 휴게시설	· 공원, 전망대, 녹지, 도로, 휴게시설 등

2. 추진단계 및 방법

관세자유지역의 지정에 따른 동 지역의 개발계획은 관세자유지역이 지정될 2002년부터 3년 단위로 2011년까지 크게 도입기, 성장기, 안정기 등 3단계로 추진되며 그 방법은 다음과 같다.

(1) 1단계 (2002~2005): 도입기

1단계는 인천내항에 관세자유지역을 지정함으로써 처음으로 관세자유지역 제도를 도입하는 단계로서 항만구역에서도 물류부가가치 활동을 시작할 수 있게 된다. 항만구역에 입지한 업체들의 사업 영역이 법적으로 확장될 수 있으므로 관세자유지역의 취지에 적합한 사업을 준비하는 단계이다. 또한 4부두배후지의 업체들은 국제물류관련사업 중 적합한 사업을 외국기업과의 합자 또는 외자유치를 통하여 더욱 적극적으로 모색해 보는 단계이다.

1) 항만구역(인천내항) 대상지 1

: 인천내항 제1부두에서 8부두구간 1,818,548 평방미터(㎡)

항만구역은 내항(inner harbor) 중심체계이며 갑문은 현 상태대로 유지한다.

인천내항에서 취급하고 있는 사료용 부원료와 고철, 원목 등은 북항의 전용부두가 건설되는 대로 이전을 추진하며, 내항에는 컨테이너와 잡화를 취급하는 화물부두와 여객선부두를 중심으로 운영한다.

한편, 2단계에서 대상지로 지정 받을 예정지(삼성-PSA터미널)를 선정해 둔다.

2) 배후지(4부두 배후지) 대상지 2

: 제4부두 배후지 696,523 평방미터(㎡)

관세자유지역 대상지인 4부두배후지는 물류중심(외자도입, 기반시설정비) 시설을 유치한다. 입주업체의 사업 성공을 위하여 기존업체의 국제물류 중심형 업종 전환 및 국내외기업과의 합자를 유도하고 다국적기업과 외국의 대형 국제물류회사를 유치한다.

한편, 2단계에서 대상지로 지정 받을 예정지(남항구역)를 선정해 둔다.

(2) 2단계 (2005~2008): 성장기

2단계는 1단계에서 기 지정된 관세자유지역 대상지들의 사업이 활발히 진행되는 한편, 1단계에서의 예정지가 새로운 대상지로 지정되는 단계이다.

그리고 대상지로 지정되지 않은 기존 예정지를 포함한 새로운 예정지를 지정하여 3단계에서 대상지로 지정 받을 수 있도록 준비하는 단계이다.

1) 항만구역(인천내항, 삼성-PSA터미널)

: 기 지정지역(인천내항 제1부두에서 8부두구간 1,818,548 평방미터(m^2))과 신규 지정지역(삼성 PSA터미널; 352,000 평방미터(m^2))

2단계 기간에는 인천내항(inner harbor)을 효율적으로 활용하기 위하여 내항 갑문의 최적관리시스템(optimal control system)을 구축한다. 즉, 갑문 내의 수량조절을 신속하고 효율적으로 수행하기 위한 시설을 보완하고 첨단기법의 갑문관리운영 시스템을 구축한다.

한편, 기존의 무역항(국제여객, 컨테이너, 잡화 부두) 기능에 레저항(크루즈, 유람 여객 부두)기능을 추가한다.

그리고 인천내항의 한계를 극복하기 위하여 본격적으로 외항을 개발한다. 즉, 인천 남항과 삼성-PSA터미널 등을 개발하여 무역항 기능은 점차 외항으로 분산하고 기존 항에는 점차 국제여객 및 관광·레저항 기능을 강화한다.

또한, 급속히 증가하는 인천항의 수요에 대비하여 송도 전면 해상을 중심으로 인천남외항을 개발하여야 한다.

2) 배후지(4부두 배후지, 남항일원)

: 기 지정지역(제4부두 배후지 696,523 평방미터(m^2))과 신규지정지역 (남항동편 1,563,582 평방미터(m^2), 남항 제 1, 2 준설토투기장; 878,507 평방미터(m^2), 제4부두 배후지 추가 대상지; 19,133 평방미터(m^2))

2단계인 성장기에는 기 지정된 4부두 배후지에서 남항구역으로 관세자유지역을 확대 지정하는 단계로서 기존 관세자유지역에는 고부가가치물류와 제 3차 물류 산업을 중점(시설첨단화, 경영혁신)으로 유치하고 세계적인 대형 유통회사와 보험 및 금융회사를 적극적으로 유치한다. 신규 지정된 남항구역의 관세자유지역에는 인천항의 국제물류기능을 지원할 수 있는 시설을 갖춘다.

(3) 3단계 (2008~2011): 안정기

1) 항만구역(인천내항, 삼성-PSA터미널)

: 기 지정지역(인천내항 제1부두에서 8부두구간 1,818,548 평방미터(㎡), 삼성 PSA터미널: 352,000 평방미터(㎡)) 유지

3단계인 안정기의 인천항은 삼성-PSA터미널 등을 중심으로 한 외항체계(Open Port System)를 적극 활용하고 내항(inner harbor)은 컨테이너전용부두를 제외하고는 여객선(국제, 연안), 고속 Feeder, 크루즈선(Coastal, Island, Port), 요트와 유희선(Yacht & Pleasure Boats) 중심항 기능을 강화한다.

한편, 본격적인 외항시대를 대비하여 신남항과 인천남외항 일부를 예정지로 지정해 둔다.

2) 배후지(4부두 배후지, 남항일원, 인천국제유통단지)

: 기 지정지역(제4부두 배후지 696,523 평방미터(㎡), 남항동편 1,563,582 평방미터(㎡), 남항 제 1, 2 준설투투기장: 878,507 평방미터(㎡), 제4부두 배후지 추가 대상지: 19,133 평방미터(㎡))과 신규지정지역(인천국제유통단지 등)

4부두 배후지에는 유통, 금융, 국제 비즈니스 중심지역으로 기능을 전환하고 남항 일원은 고부가가치형 국제물류 기능을 중심으로 발전시킨다.

그리고 인천국제유통단지를 본격 개발하여 인천지역의 국제유통거점으로 활용할 수 있도록 하고 인천항 및 인천국제공항과 효과적으로 연계하여 해상과 항공을 통한 국제물류 활성화를 도모한다.

한편, 인천남외항 배후지 일부를 예정지로 지정해 둔다.

Ⅲ. 당면과제 분석

1. 관세자유지역의 관리주체 및 운영

(1) 인천항 관세자유지역의 관리주체

인천항 관세자유지역의 지정신청은 인천항의 관할기관인 해양수산부와 제4부두

배후지의 관할기관인 인천광역시가 공동 신청하기로 하였다. 그러나 현행법상 인천항관세자유지역의 신청권자는 명시되어 있으나 관리권자는 명확히 규정되어 있지 않으며 지방자치단체의 역할과 권한이 미약하여 관세자유지역의 원활한 추진에 어려움이 있어 현재 추진 중인 관세자유지역법 개정시 지방자치단체의 역할을 명시해 두어야 한다.

지방자치단체가 관할권을 가진 항만배후지는 해당 지방자치단체가 관리권자로 볼 수 있으므로 인천항 관세자유지역 지정시 관리주체는 인천내항은 해양수산부(인천지방해양수산청)가, 제 4부두배후지는 인천광역시가 각각 관리주체가 될 것이다. 그리고 관세자유지역 예정지로 지정 추진 중인 삼성·PSA부두는 민자부두로서 BOT방식으로 운영될 예정인바, 동 부두는 항만법에 의거한 매립지로서 사용계약 만료시 소유권은 해양수산부에 귀속되므로 해양수산부(지방해양수산청)가 관리주체가 되어야 하며, 인천남항 매립지(1차 및 2차)는 해양수산부의 준설토투기장으로 조성된 부지이고 한국컨테이너부두공단이 해양수산부로부터 무상임대 받아 개발을 추진 중이므로 해양수산부가 관리주체가 되어야 한다.

(2) 관세자유지역 운영위원회의 구성

관세자유지역의 관리와 더불어 운영방안도 모색하여야 하는 바, 인천내항 관세자유지역의 부두운영은 이미 부두운영회사(TOC)제도가 있으므로 부두운영회사가 담당하고, 4부두 배후지의 각 시설물의 운영은 해당 시설물의 투자자가 운영하는 것이 효과적이다. 아울러 인천남항 매립지, 삼성·PSA부두 등도 해당 시설물에 대한 투자자 또는 컨소시엄 형태의 운영주체가 각각 시설물을 운영하는 것이 효과적이다. 그러나 해양수산부(지방해양수산청)와 인천광역시는 전체적인 관세자유지역의 통합 운영을 위하여 '관세자유지역 운영위원회'를 구성하는 것이 효율적이다.

(3) 지방자치단체의 역할

관세자유지역의 성공적인 지정과 활성화를 위해서는 지방자치단체의 역할이 대단히 중요한 바, 지방자치단체의 역할을 법적으로 보장해 주어야 한다. 그러므로 관세자유지역법 및 시행령을 개정하여 이에 대한 규정을 명확히 해야한다.

인천항 관세자유지역의 경우, 부산항이나 광양항과는 달리 항만배후지의 부가가치물류활동에 관세자유지역의 성패가 좌우되기 때문에 4부두배후지 관세자유지역 대상지의 성공적인 지정과 운영에 필요한 제반 시설투자와 행정지원을 아끼지 말

아야 한다. 또한 외국의 유사지역과 경쟁력을 갖추기 위해서는 인천광역시가 주도하여 관세자유지역의 관리운영체계를 정비하고 관세자유지역의 마케팅계획을 수립하여 관세자유지역의 활성화를 위한 정부와 지자체 및 입주업체의 단합된 협력과 노력을 유도하여야 한다.

2. 현행 관세자유지역법상 한계 개선

현행 관세자유지역법은 선진 외국의 자유지역 뿐만 아니라 이웃 나라인 중국의 보세구에 비해서도 사업활동의 허용범위가 제한되어 있는 바, 관세자유지역에서의 효과적인 사업활동과 시너지효과 창출을 위하여 유통가공, 조립 등 제조업에 대한 규정을 완화하는 방향으로 동법 및 동법 시행령의 개선이 필요하다.

또한 통제시설의 설치와 관리운영방법, 지정대상지의 법적근거와 관리권자, 입주업체의 제한 및 등록절차 등 관세자유지역법의 내용이 인천국제공항과 부산신항, 광양항 등 신규개발지역에 대한 관세자유지역 지정시 적용하기 용이하게 구성되어 있어 기존 부산항과 인천항 등 기 개발된 지역에 적용할 수 있는 내용이 보완되어야 한다.

첫째, 현행 “HSK 10단위가 변하지 않는 수준의 제조업”에 대한 규제를 물류과정의 유통가공은 허용하는 수준까지 완화하도록 한다. 특히 국내 반입이 없이 임가공 후 재수출하는 제조업은 최대한 허용하도록 한다.

둘째, 통제시설의 설치와 관리 및 운영 주체의 명기를 포함한 관세자유지역의 통제시설 설치기준을 명확히 규정하여야 한다. 특히 관세자유지역에서의 물류관리가 On Line 상에서 실시간으로 확인될 수 있는 시스템을 갖추기만 하면 화물 위치 확인을 위한 현장확인과 신고를 생략하는 등 시행령 및 시행규칙을 개정하여 각종 신고 절차를 과감히 생략하도록 한다.

셋째, 관세자유지역의 관리운영체계에 대한 내용을 관세자유지역법의 시행령 및 시행규칙에 포함하여 관세자유지역의 지정시 통제시설 설치에 대한 규정을 명확히 하고 투명한 관세행정을 담보할 수 있는 근거를 마련하도록 해야 한다.

넷째, 외국인 3000만 달러 투자시 직접세 면제 등의 조세 감면 규정은 현실성이 없으므로 물류기업 투자에 적절한 수준인 300만 달러 투자 정도로 완화하고, 관세자유지역에서는 외국인의 고용을 가능한 한 자유롭게 허용할 수 있도록 한다.

다섯째, 관세자유지역의 관리권자에 대한 규정을 명확히 하고 관세자유지역의 활성화에 지방자치단체가 기여할 수 있도록 지방자치단체의 역할에 관한 사항을 규정하도록 한다.

3. 마케팅계획의 수립

새로이 시행되는 관세자유지역(Customs Free Zone: CFZ)의 성공적인 운영을 위해서는 바람직한 마케팅전략 수립은 물론, 세부적이고도 구체적인 마케팅 추진방안을 마련하여 마케팅활동을 조직적으로 추진하는 것이 중요할 것이다.

마케팅전략을 수립하기 위해서는 첫째, 관세자유지역 대상지에 대한 면밀한 분석이 선행되어야 하는데, 관세자유지역 대상지의 내부적인 강점 및 약점에 대한 분석과 평가, 인천지역 이외의 관세자유지역 대상지의 강·약점, 인천지역 관세자유지역이 직면한 외부적인 기회와 위협에 대한 분석 및 평가가 먼저 수행되어야 한다.

이러한 분석을 바탕으로 인천지역 관세자유지역의 강점을 부각시키고 약점을 보완하는 형태로 마케팅 전략이 수립되어야 한다.

아울러 이러한 거시적 마케팅전략은 인천항 관세자유지역에 투자하려는 자본가들의 수요(Needs)를 면밀하게 파악하여 이들의 욕구를 만족시킬 수 있는 관세자유지역 개발계획이 되어야 하며 관세자유지역에 대한 투자계획, 투자유치촉진을 위한 전략이 되어야 한다.

인천항 관세자유지역 대상지는 크게 인천내항과 4부두배후부지로 구분된다.

그 중 인천내항의 토지는 대부분이 국유지인 반면, 4부두배후부지는 대부분이 사유지이다.

그러므로 항만구역은 관리주체인 해양수산부가 관세자유지역에 적합한 각종 사업을 계획할 수 있으며 국내외 자본을 유치하여 항만시설을 개선하고 국제물류관련 사업을 추진할 수가 있다. 특히 인천내항은 5부두와 6부두 등 가용부지가 많으며 인천북항 건설에 따른 벌크화물의 이전시 가용부지는 더욱 많아질 전망이어서 관세자유지역 용도에 적합한 항만부가가치 활동이 매우 효과적으로 수행될 수 있는 지역이다.

한편, 4부두 배후부지는 대부분이 사유지이지만 보세장치장을 비롯한 항만물류관련 사업장이 대부분이며 오랫동안 항만관련 사업에 종사하여 온 경험이 풍부한 사업자들이 많고 그동안 저밀도로 토지를 이용하고 있어서 관세자유지역이 지정될 경우 부가가치 물류활동이 쉽게 이루어질 수 있는 곳이다.

그러나 기존 토지의 소유주와 입주업체 대부분이 추가투자 여력이 없고 법정관리 상태에서 토지를 매각하고자 하는 업체도 있어 고부가가치 물류활동을 위한 시설투자가 어려운 실정이다.

그러므로 신규사업자가 토지를 매입하거나 합자 또는 임대형태로 투자하여 관세

자유지역에 적합한 사업을 추진할 수 있도록 외자유치를 유도하여야 한다.

이러한 실정을 감안해 볼 때 인천항 관세자유지역 지정시 입주업체가 성공적으로 사업을 수행하기 위해서는 반드시 마케팅 전략계획을 수립하여야 한다.

특히 인천지역에 처음으로 도입되는 관세자유지역 제도의 원만한 정착을 위해서는 인천지역이 갖고 있는 강점요인과 약점요인을 정확히 파악하고 주변환경의 기회요인과 위협요인을 면밀히 파악하여야 하며, 인천항 관세자유지역에서 성공적으로 사업을 영위하기 위해서는 타 지역과 비교하여 경쟁 우위에 있는 사업과 경쟁 관계에 있는 사업을 잘 구분하여야 한다.

그리고 외자를 유치하여야 만이 관세자유지역의 발전이 가능하기 때문에 외자유치 대상을 찾아야 하는 바, 마케팅전략계획을 수립하여 전략 목표(Strategic Goal)를 잘 설정하고 적극적인 세일즈(sales) 활동을 전개하여야 한다.

관세자유지역의 마케팅전략계획을 수립하기 위해서는 무엇보다도 잠재적인 투자기업에 대한 Needs 분석이 요구되며, 투자자 욕구를 미리 파악하여 그에 적합한 형태로 관세자유지역을 계획·개발하고, 관세자유지역에 대한 투자비용 결정, 투자유치 촉진을 위한 마케팅전략계획을 수립하여야 한다.

또한 주요국의 유사제도에 대한 벤치마킹을 통하여 인천지역 실정에 적합한 국제물류형 관세자유지역에 대한 방향성을 정립하고, 관세자유지역에 외국 기업의 투자유치를 촉진시킬 수 있도록 촉진전략을 마련하는 것이 중요하다.

초기 관세자유지역의 투자유치 기간 중에 외국투자를 성공적으로 유치하기 위해서는 지자체와 같이 강력한 리더쉽을 가지는 기관이 마케팅전략을 수립하고, 관세자유지역의 목적과 가장 부합되는 목표기업에 대하여 우선적인 유치 노력을 집중하는 과정이 필요하다.

외국기업의 인천지역에 대한 심리적 부담감을 극복하기 위하여 우선적으로 해당분야에서 유망한 선도기업을 유치하는 것이 다른 외국기업에게도 추가적인 진출을 수월하게 유도할 수 있는 방법이며, 인천지역 투자환경 개선, 안정적인 노사관계의 구축, 투자촉진정책의 실시, 인터넷 홍보강화로 인천지역에 대한 인지도를 향상시키고 인식부족을 제거하여 지역 이미지 개선 홍보로 관세자유지역 마케팅을 강화할 수 있을 것이다. 그리고 원스톱 서비스 제공, 다양한 인센티브의 제공 등 투자관련 지원책을 적극 제시함으로써 물류거점 활성화와 외국인 투자유치를 극대화할 수 있게 될 것이다.

Ⅳ. 관세자유지역 통합관리운영시스템 구축

1. 통합관리운영시스템 구축의 필요성

관세자유지역은 국제물류활성화를 위하여 지정된 지역에 대해서는 관세를 부과하지 않는 지역이므로 관세자유지역에서 관세구역으로 유입되는 물류는 철저히 관리되어야 한다. 그러므로 관세자유지역의 관리운영시스템을 잘 갖추어 관세청으로부터 화물의 유출입이 안전하고 투명하게 통제되고 있음을 입증 받을 수 있어야 한다. 그런데 현재까지 이 구역의 시설물과 물류의 관리를 위한 시스템 구축이 가시화되지 않아 통제시설을 추가로 설치하여야 하고 관세영역으로의 반출물동량에 대한 엄격한 검사가 이루어져야 하므로 자유로운 물동량의 유출입에 지장을 초래하는 바, 관세자유지역을 총괄 관리하고 유출입 물동량의 투명한 관리를 위한 관세자유지역관리운영시스템을 조속히 구축하여야 한다. 이는 인천광역시와 입주업체간에 협의를 거쳐 시설물관리시스템은 인천광역시에서, 유출입 물류관리는 입주업체에서 각각 주도적으로 시스템을 구축하도록 해야 한다.

2. 통합관리운영시스템 구축방법

(1) 관세자유지역 지정대상지의 입지 및 기반시설 현황 분석

관세자유지역 대상지 내에 이미 조성되었거나, 되고 있는 모든 항만 관련 시설에 대한 공간자료를 입력, 관리, 조작, 분석, 출력하기 위한 항만 시설물 데이터베이스는 공간위상관계(Topology)를 설정한 GIS(Geographic Information Systems) 공간 DB로 구축하고 구축된 DB의 검색, 조회 및 공간분석이 가능하도록 한다.

기존 항만의 제반 해상 및 육상 시설물과 관련시설은 육해도 통합수지도상에 벡터형태의 공간 DB를 구축한 후, 구축된 기본 GIS DB를 기반으로 인터넷상에서 항만 시설물 관리 정보를 제공할 수 있도록 한다.

항만 시설 사용자의 요구별, 업무별에 맞는 주제도별 데이터베이스를 분석, 조회, 갱신, 출력할 수 있는 DB를 구축한다.

항만관련 시설의 보수·유지에 필요한 공간 및 속성정보를 효과적으로 제공함으로써 항만 시설물 이용의 효율성을 증진시킨다.

항만 시설의 노후화에 따른 교체시기, 적정 효율성 분석, 물동량 변동에 따른 대체 및 확장, 개설, 이전 등 여러 업무의 의사결정에 필요한 공간 및 속성정보를 효

과적으로 제공한다.

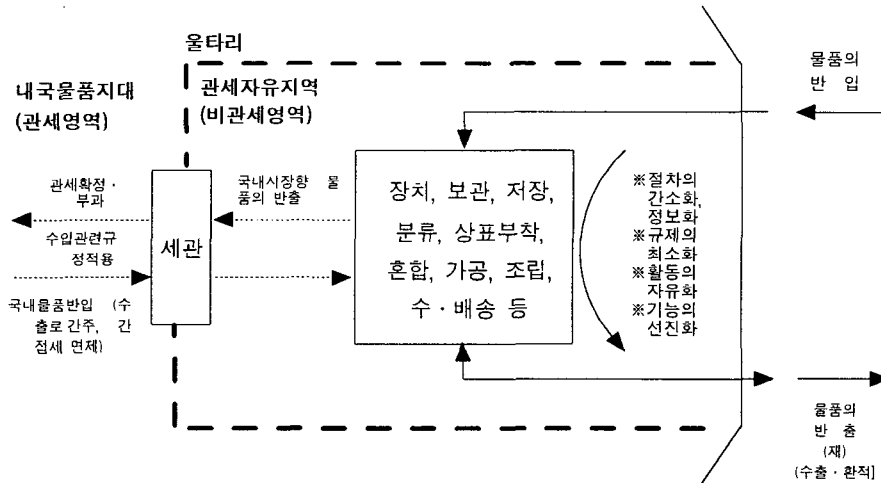
관세자유지역 내에 추후 조성될 항만관련 시설에 대한 공간자료를 처리(입력, 관리, 조작, 분석, 출력)하기 위한 항만시설물 데이터베이스는 위상관계(Topology)를 설정한 GIS(Geographic Information Systems) 공간 DB로 구축하고 구축된 DB의 검색, 조회 및 공간분석에 근거하여 추후 항만시설 정비계획과 관련된 의사결정을 지원하도록 한다.

(2) 대상지 내의 토지이용 및 입주해 있는 업체 실태 파악

오늘날 전 세계에서 설치·운영중인 자유지역은 반·출입 외국화물에 대한 관세 행정과 통제(관세장벽)로부터 제외시켜 국제물류 촉진, 중계 및 위탁 무역의 촉진, 고용 및 물류부가가치 창출, 외국자본 유치 및 기술 이전, 지역경제 활성화 등을 도모하고 있으며, 과거 중계무역 중심의 자유항 개념에서 출발한 자유지역은 점차 중계무역 기능 외에 다음과 같은 다양한 기능을 허용함으로써 그 기능과 역할이 더욱 확대·복합화 되고 있다.

- ① 생산기능: 가공, 조립, 제조, 혼합 등
- ② 물류기능: 적양하, 장치, 야적, 보관, 환적, 저장, 분류, 분배 등
- ③ 거래 및 물류촉진기능: 판매, 전시, 무역, 금융, 수배송, 운송주선 등

그러므로 오늘날에는 생산중심형, 물류중심형, 생산·물류 복합형 등의 관세자유 지역 구분이 불필요하고 관세자유지역의 다기능화 또는 지역별 특성화 추세가 나타나고 있다.



〈그림 1〉 관세자유지역 운영 개념도

관세자유지역 대상지에 대한 토지이용 현황은 고해상도 인공위성 자료를 이용하여 토지이용 분류에 용이한 원격탐사(remote sensing)기법으로 항만시설물의 위치와 규모를 종류별로 구분해서 파악하고 GIS 데이터베이스로 구축할 필요가 있다.

대상지역 내 업체현황은 각종 통계자료와 실태조사 결과를 연동하여 GIS데이터베이스를 구축함으로써 업종별 사업체, 종사자, 매출액, 사업형태 등을 지역별 또는 각종 통계분석 형태별로 분석이 가능하도록 하여 관세자유지역 내의 현황이 파악될 수 있도록 한다.

(3) 외국의 유사제도 하의 관리시스템 사례 조사

세계적으로 수백 개의 유사제도가 있으며 각 국은 설치목적 및 유형에 따라 반입화물의 청소, 개장, 상표부착, 혼합, 가공·조립, 제조, 재포장, 전시, 판매, 재수출 등의 다양한 추가 기능을 허용하고 있다.

우리나라의 경우, 관세자유지역은 관세법 상 외국에 준하는 지위를 갖는 지역으로, 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법과 부가가치세법·특별소비세법·주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역으로 간주해 반출입 외국물품에 대해서는 관세법을 적용하지 않으며, 이 지역에 반입되는 내국물품(수출품)에 대해서는 관세·주세·특별소비세 등을 면제하거나 환급하고 부가가치세의 영세율(零稅率)을 적용해 관세자유지역에 관하여는 특별법에 규정된 사항을 제외하고 관세법을 적용하지 않을 예정이다.

현재까지 이러한 제도 속에 잘 설치, 운영되고 있는 선진항만(싱가포르, 함부르크 등)의 관리시스템 사례를 국내에 반영하기 위한 사전 연구는 현지 방문을 통하여 파악하고 정리할 필요가 있다.

(4) 관세자유지역의 항만시설 및 토지이용 관리시스템 개발

항만시설 및 토지이용 관리시스템은 관세자유지역 내의 효율적인 토지이용과 항만·물류시설의 원활한 관리를 위한 기반 시스템으로서 원료와 완제품 등의 통관과 유출·입(Inbound/Outbound) 과정을 체계적으로 관리할 수 있는 통합관리 시스템의 근간을 이루는 시스템이다.

먼저, 항만시설관리시스템은 다음의 정보를 제공한다.

- ① 기존 시설물의 보수·유지 또는 추후 계획시 필요한 의사결정 지원 정보
- ② 시설물의 효율적 유지관리를 위한 기본적 정보

- ③ 각종 안전사고의 예방과 긴급한 상황에 대처하기 위한 정보 그리고 토지이용 관리시스템은 다음의 정보를 제공한다.
- ① 관세자유지역 토지 내 자원(창고, 야드, 장비, 인력 등)관리를 위한 통합정보
- ② 항만지역 내의 개별 토지이용 변화에 따른 물류정보

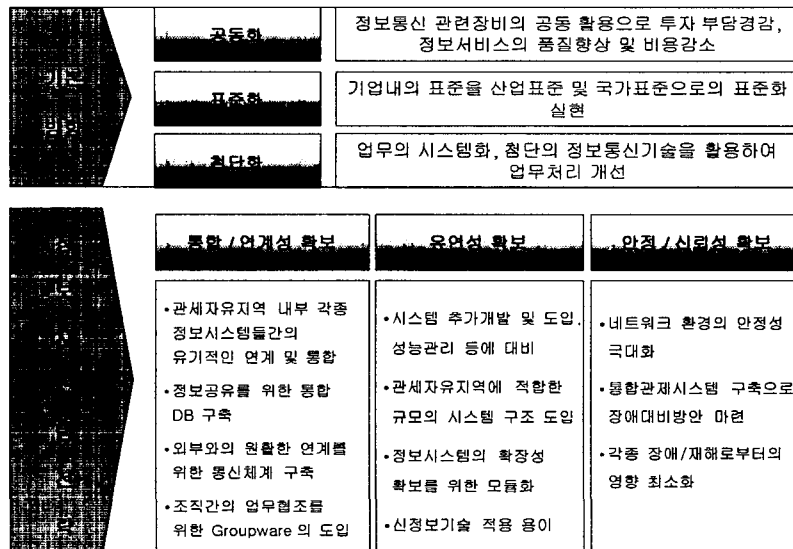
(5) 관세자유지역의 통합관리시스템 개발

① 통합관리시스템의 특성

관세자유지역 내에서 실시간으로 모든 물류정보를 모니터링할 수 있는 관리 시스템을 구축하기 위해서는 단위구역별, 물류과정별로 MIS를 구축한 뒤 이를 통합하여 관리하는 통합관리시스템을 구축할 필요가 있다.

통합관리시스템은 화물이 관세자유지역 내의 시설과 토지에서 유통(하역, 이송, 보관, 조립, 가공, 판매)되는 전체 과정을 On-Line 상에서 실시간으로 검색이 가능하고 전체 지역의 화물관련(선주, 화주, 수송업자, 무역중개업자, 화물 종류, 서비스지역 등) 정보를 즉시 파악할 수 있는 시스템으로서 구역별, 분야별로 구축된 시스템을 체계적으로 연계하여 통합 관리하는 시스템이다.

② 시스템의 개발 방향 및 전략



〈그림 2〉 시스템의 개발 방향 및 전략 개념도⁷⁾

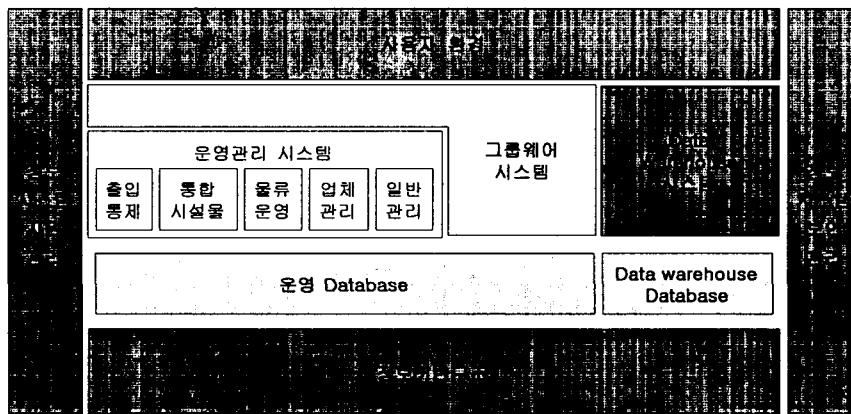
이 시스템은 우리나라에서 처음으로 적용되는 관세자유지역의 항만시설과 토지 이용 및 화물관리에 관한 통합관리시스템인 만큼 선진 외국의 사례를 잘 분석하여야 한다. 그러므로 먼저, 선진 외국 항만(싱가포르, 함부르크 등)을 방문하여 실태 조사를 수행한다.

그리고 통합관리시스템의 활용이 관세자유지역법에 근거하고 관세법 관련 규정에 적합하여야 하므로 국내외의 법·제도를 면밀히 분석하여 적법한 시스템을 개발한다.

또한 시스템의 이론 개발보다는 사용자 요구분석을 통해 실제 관리기관과 관련 업체가 편리하게 활용할 수 있는 현실적인 시스템을 개발한다.

끝으로 처음부터 다기능을 수행하는 복잡한 시스템을 개발하기보다는 단순한 기능부터 수행하면서 점차 복잡한 기능을 추가할 수 있도록 확장 가능한 개방형시스템(Open System)으로 개발한다.

③ 통합정보시스템 설계의 내용



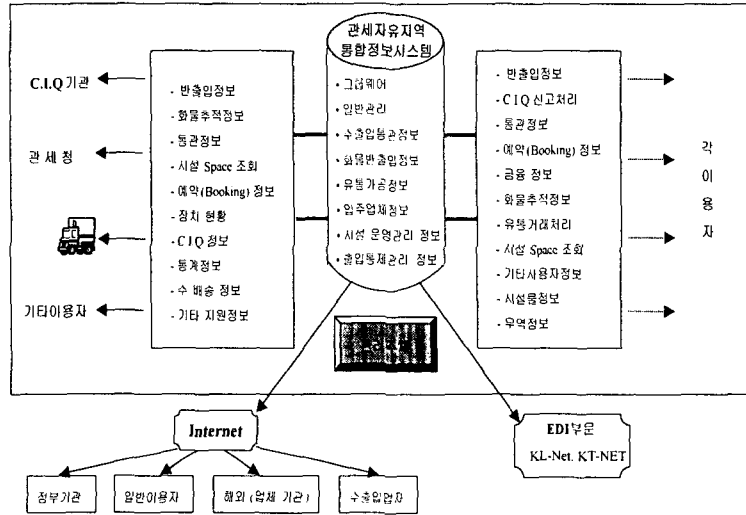
- 정보기반 구조: 정보시스템 가동을 지원하는 네트워크, 서버시스템, 시스템 소프트웨어
- 데이터 베이스: 운영업무를 수행하는데 필요한 정보를 관리
- 응용시스템: 군산 FTZ 업무를 수행하는 어플리케이션 시스템
- 사용자환경: 입주업체, 관련기관 및 일반사용자 등 최종 사용자 환경
- 정보시스템 자원/보안관리: 정보시스템 환경의 자원관리 및 보안관리

〈그림 3〉 통합관리시스템의 구성도⁸⁾

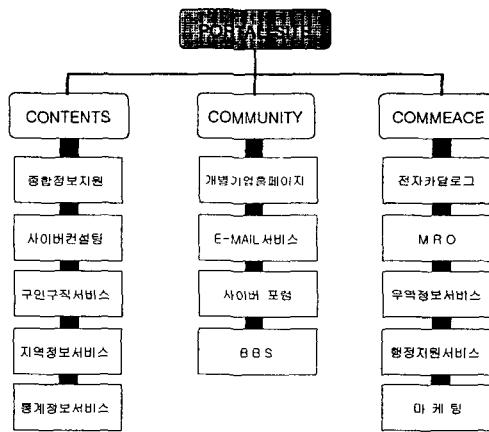
7) 동아대학교 지능형통합항만관리연구센터, 「자유무역지대 통합관리시스템의 구성요소」, p. 8, 「Free zone 활성화를 위한 지역경제 활성화 및 항만발전전략에 관한 워크샵」, 군산지방해양수산청, 2001. 8.

관세자유지역 통합관리시스템의 구축을 위하여 먼저 목표시스템의 구성요소를 설정하고 Potal Site를 구축한 다음 Network를 구축하기로 한다.

먼저, 목표시스템의 구성요소를 포함한 목표시스템 개념도와 Potal Site구성도 및 시스템의 H/W와 N/W의 구성도를 도시하면 <그림 4>, <그림 5>와 같다.



<그림 4> 목표 시스템의 개념도⁹⁾



<그림 5> Potal Site구성도¹⁰⁾

8) 전계서, p. 12.

9) 전계서, p. 21.

10) 전계서, p. 33.

④ 시스템 개발의 추진체계

추진체계는 크게 연구분야와 시스템 개발분야로 구분하여 추진한다. 구체적인 개발목표, 추진방법 및 추진체계는 <표 3>과 같다.

<표 3> 시스템개발의 추진체계

항목 단계	개발목표	추진방법	추진체계
1단계	관세자유지역의 입지 및 기반시설 현황 분석	-통합수치도 기반의 항만시설물 데이터베이스 구축 -국내외 유사기술 분석	-시스템개발팀 -관리주체
2단계	관세자유지역 대상지의 토지이용 및 입주해 있는 업체 현황 및 의식조사·분석	-부산해운·항만통계자료의 GIS 데이터베이스 구축 -관세자유지역내 토지이용분류 및 데이터베이스 구축	-시스템개발팀 -관리주체
3단계	외국 유사제도하의 관리시스템 사례 분석	-국내·외 제도 비교분석 -적법한 시스템구축 요인 규명	-시스템개발팀 -관리주체
4단계	관세자유지역 항만시설 및 토지이용관리시스템 개발	-항만시설통합관리시스템 -토지이용 관리시스템	-시스템개발팀 -관리주체
5단계	관세자유지역 통합관리시스템 개발 및 활용방안 모색	-이용자중심 시스템 개발 및 활용 방안 사전 모색	-시스템개발팀 -관리주체 -입주업체

V. 결 론

본 연구에서는 인천항 관세자유지역의 지정에 따른 인천항의 국제물류활성화를 위하여 당면한 과제를 분석하였으며 관세자유지역의 효율적인 통합관리운영시스템 구축 방안을 모색한 결과 다음과 같은 결론에 도달하였다.

첫째, 관세자유지역에 도입될 기능은 항만물류고도화 기능, 부가가치물류활동 기능, 공공 및 지원 기능, 기타 기능으로 구분되고 2002년부터 2011년까지 도입기(1단계: 2002~2005)와 성장기(2단계: 2005~2008)를 거쳐 안정기(3단계: 2008~2011)

로 정착되는 3단계 추진 방안을 제시하였다.

둘째, 관세자유지역의 관리주체 및 운영방안을 모색한 결과, 항만구역은 해양수산부(인천지방해양수산청)가, 항만배후구역은 인천광역시가 관리주체가 되는 것이 적합하며, 항만구역 관세자유지역의 부두운영은 부두운영회사가 담당하고 배후부지의 관세자유지역은 투자자가 담당하는 것이 바람직할 것이다. 그러나 전체적인 관세자유지역의 운영효율화를 위하여 '관세자유지역 운영위원회'를 구성하는 것이 바람직할 것이다. 그리고 관세자유지역의 성공적인 지정과 활성화를 위하여 지방자치단체의 역할을 법적으로 보장해 주어야 한다.

셋째, 현행 관세자유지역법으로는 사업범위가 좁고 사업체에 대한 혜택이 부족하므로 사업지원을 강화하고 규제를 완화하기 위하여 관세자유지역법과 동법시행령 및 시행규칙을 개정하는 방안을 제시하였다.

넷째, 인천항 관세자유지역 지정시 입주업체가 성공적으로 사업을 수행하기 위해서는 반드시 마케팅 전략계획을 수립하여야 하는 바, 외국 사례를 분석하고 인천항 관세자유지역의 마케팅 계획을 수립할 것을 제안하였다.

끝으로 관세자유지역을 총괄 관리하고 유출입 물동량의 투명한 관리를 위하여 관세자유지역관리운영시스템을 구축하는 방안을 제시하였다.

참 고 문 헌

1. 길광수, 「우리나라 관세자유지역제도의 이해」, 『월간해양수산』, 한국해양수산개발원, 2000. 5.
2. 김천식, 「세계 주요항만의 컨테이너 물동량추이와 경쟁력전략」, 『한국항만경제학회지』, 제16권, 2000. 7.
3. 김학소, 김의준, 성숙경, 「항만투자의경제적효과에 관한연구」, 한국해양수산개발원, 2000. 12.
4. 김형근, 「동북아 물류중심기지 구축을 위한 투자규모 확대 필요」, 『해양수산동향』, 해양수산개발원, 2000. 11.
5. 대한무역투자진흥공사, 『중국 투자 실무 가이드 무공자료 99-15』, 1999. 6.
6. 방희석, 이충배, 「우리나라 항만관리구조 개선방향」, 『한국항만경제학회지』, 제14집, 1998. 7.
7. 백종실, 「아시아 주요국 항만배후지 물류거점화정책비교연구」, 한국해양수산개발원, 1999. 12.

8. 신승식, 김수엽, 「해운·항만 물류정보화를위한기반조성연구」, 한국해양수산개발원, 2000. 12.
9. 신승식, 김수엽, 한광석, 이병우, 박일란, 「해상교통 D/B구축을 위한 기본설계」, 한국해양수산개발원, 1999. 12.
10. 신태용, 「21세기를 향한 중국의 산업정책과 한·중 산업협력에의 시사」, 산업연구원, 1999. 7.
11. 심기섭, 「컨테이너터미널 운영업체의 경영전략」, 『월간해양수산』, 통권 제189호, 한국해양수산개발원, 2000. 6.
12. 이광복, 「군산자유무역지역의 지정배경 및 활성화방안」, 제2회 국제물류유통세미나 자료, 2000. 11.
13. 임중관, 「한·중 항로 컨테이너물동량과 인천항의 위상」, 『월간해양수산』, 통권 제193호, 한국해양수산개발원, 2000. 10.
14. 전일수, 『국제복합운송시스템』, 21세기한국연구재단, 1997. 12.
15. 정필수, 김형태, 『새로운 항만개발 및 관리제도의 구축방안』, 한국해양수산개발원, 1998. 12.
16. 천진항보세구관위회변공사, 『천진항보세구』, 2000.
17. 『항만』, Vol. 22. 3·6·9·12호, 1998., Vol. 23. 봄·여름·가을·겨울호, 1999., Vol. 24, 여름·가을호, 한국항만협회, 2000.
18. 『해양정책연구』, 제14권 제2호, 한국해양수산개발원, 1999.
19. Comtois, C., "The Integration of China's Port System into Global Container Shipping," *GeoJournal*, Vol. 48, 1999, pp. 35-42.
20. Frankel, Ernst G., *Port Planning and Development*, A Wiley-Interscience Publication, New York, 1987.
21. Slack, B., "Containerization Interport Competition and Port Selection," *Maritime Policy and Management Policy and Management*, Vol. 12, No. 4, 1985, pp. 293-303.

논문투고일: 2001. 8. 26

논문심사일: 2001. 10. 5

논문판정일: 2001. 11. 20