

우리나라의 동북아 물류거점화전략과 관세자유지역제도의 발전방향

姜淙熙* · 禹宗均**

-
- I. 관세자유지역제도의 도입배경
 - II. 관세자유지역제도의 주요 내용
 - III. 주요국의 운영사례 비교
 - IV. 관세자유지역제도 발전전략
 - V. 결 론
-

I. 관세자유지역제도의 도입배경

1. 경제의 글로벌화에 대응한 국가경쟁력 강화전략

경제의 글로벌화 진전과 새로운 경쟁체계의 대두

○ 세계경제는 WTO 체제 정착에 따른 자유무역주의 대두, 정보통신기술 발달 등에 따른 경제활동의 시간적·공간적 제약 축소 등으로 단일시장화가 가속화되고 있음

- 더욱이 EU, NAFTA, APEC 등 지역공동체들은 보다 거대한 통합단계를 밟음으로써 지구차원의 거대한 단일경제 형성을 촉진하고 있음

○ 이 같은 글로벌화의 진전으로 지구촌경제의 활동범위 및 깊이가 급변함에 따라 국경을 넘어선 무한경쟁시대가 지속되고 있으며, 세계경제의 상호의존성이 심화되면서 개별국가의 경제운용도 상당한 제약을 받고 있음

* 한국해양수산개발원 해운물류연구실장 선임연구위원

** 한국해양수산개발원 해운물류연구실 연구원

- 반면에 글로벌화의 진전은 각국과 기업에게 새로운 시장의 접근기회를 제공함으로써 세계일류의 경쟁력을 구비한 국가·지역·기업에게는 무한한 가능성과 기회를 제공하고 있음

- 이에 따라 세계경제는 적극적인 대응 없이는 경쟁력을 상실하는 무한경쟁 시대(mega - competitive age)로 진입하게 되었음

□ 기업과 국가의 경쟁력 결정요인 변화

○ 국제경제 시스템의 변화에 따라 국제 경제 및 물류관리체계가 고도화, 다양화됨에 따라 세계화기업의 국제경영, 투자 및 비즈니스 체계가 근본적으로 변화하고 있으며 이러한 변화에 따라 국가의 경쟁력 결정요인 역시 근본적인 변화에 직면하고 있음

○ 경제의 글로벌화가 급진전됨에 따라 상품 및 생산요소의 국가간 이동을 증대시킴으로써 국가경쟁력 결정요인을 근본적으로 변화시키고 있음

- 기업활동의 초국적화와 더불어 상품 및 생산요소(자연자원, 자본, 노동 등)와 경제주체(기업, 개인 등)의 국제이동성이 증대하면서 국민경제(국가·지역경제)의 부존자원 개념이 달라지고 있음

• 국제경쟁력 : 고정성이 높은 자원의 유지확보, 이동성이 높은 자원의 국내유치 여부에 의해 결정

※ 고정성이 높은 자원 : 미숙련 노동, 제도와 관행, 과학기술, SOC 등

※ 이동성이 높은 자원 : 자본, 기업, 전문인력

○ 이에 따라 각국 정부는 해외자본의 유치, 무역촉진 및 자유화 등을 위해 기업경영환경 개선을 경제정책의 핵심과제로 선정, 추진하고 있음

- 그동안 국내문제로 간주되어 온 정책·제도·관행 등이 기업의 시장접근 및 경쟁력, 생산·투자·교역의 흐름을 좌우함에 따라 국제적 수준으로의 재편이 불가피하게 됨

○ 한편 SOC 분야를 비롯한 우리나라의 국가경쟁력은 주요 선진외국에 비해 크게 낮은 것으로 평가되고 있음

- 2000년 4월 스위스 국제경영개발원(IMD)이 발표한 「2000년 세계 경쟁력 연감」에 따르면 우리나라는 조사대상 47개국중 28위(1999년 38위)를 기록하였음(<그림 1> 참조)

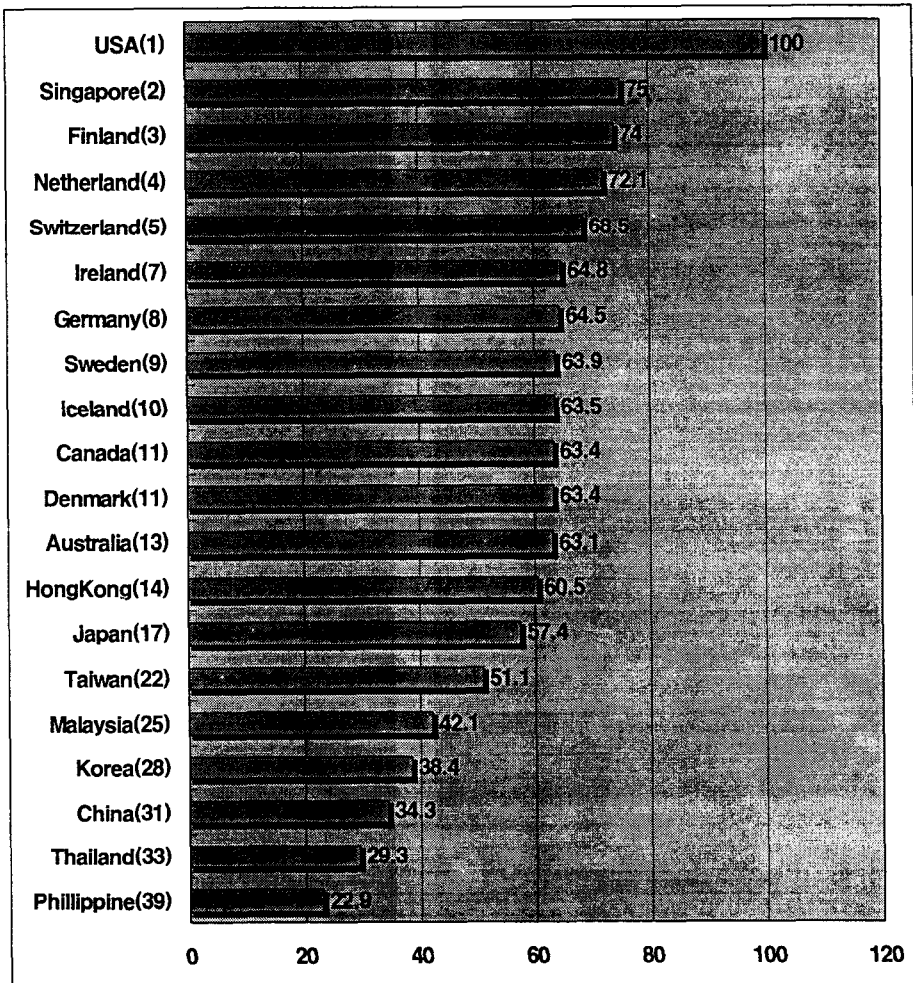
• 부문별 순위 : 정부행정서비스 26위, 과학기술수준 22위, 인적자원 26위,

국제화수준 30위, 금융환경 34위, 기업경영효율 33위, SOC 31위

※ 우리나라는 제반 약점 보완후에도 최고 25위의 경쟁력을 가지게 될 것으로 예상함

※ 실천방안 권고 : i) 민간주도의 자유시장경제체제로의 전환, ii) 기업경영과 정부행정의 투명성과 책임성 확보, iii) 노동시장의 유연성 증가, iv) 모험적인 기업가정신 장려, v) 한국경제의 글로벌 경제로의 통합

<그림 1> 세계 주요국의 국가경쟁력 순위(2000년)



자료 : IMD, World Competitiveness Scoreboard 2000.

- 또한 Harvard 대학교 Jeffrey D. Sachs & Andrew M Warner 교수팀이 World Economic Forum 1999에서 발표한 '1999년도 국가경쟁력 순위²⁾'에 따르면 우리나라는 조상대상 59개국중 22위를 기록하였음

○ 따라서 우리나라가 21세기 세계적인 국가경쟁력을 보유하기 위해서는 경제·사회 모든 분야에서의 획기적인 제도개선 등을 통해 이동성이 낮은 자원의 국내 경제활동 여건을 최적화하고 이동성이 높은 자원을 국내에 유치해야 함

- 국내 경제활동 여건을 최적화하기 위해서는 경제제도 및 관행의 합리화, SOC 확충 등을 통해 기업환경을 개선해 줌으로써 국내 자원의 생산성과 효율성을 제고해야 함

- 이동성이 높은 해외자원을 유치하기 위해서는 국내의 정책·법제·표준·규제 등에 관한 규범을 국제적 기준(Global Standard)으로 합치시켜야 함은 물론 경쟁국에 비해 더욱 더 매력적인 기업활동여건을 조성해야 함

- 이를 위해 정부는 i) 보다 폭넓고 강도 높은 규제개혁 추진, ii) 시장경제로의 경제정책 전환에 따른 간접관리방식 채택, iii) 국제적 기준으로의 국내 경제제도 및 질서 재편, iv) 정책의 예측가능성과 투명성 제고 등에 심혈을 기울여야 할 것임

○ 이러한 의미에서 관세자유지역제도(Free Zone)³⁾는 국가경쟁력을 강화·유지시켜 줄 수 있는 유효한 정책적·법제적 수단이 됨

- 첫째, 국내자원을 집적하여 경제활동 여건을 최적화함으로써 국내자원의 생산성과 효율성을 제고할 수 있는 획기적 수단(자원의 해외이탈 방지 및 글로벌 차원에서의 확충)

- 국제적 기준으로의 국내 경제제도 및 질서 개혁 수단
- 기존 경제제도와 관행의 합리화를 위한 경제특별구역
- 정부의 규제와 간섭이 배제되면서 민간중심의 간접관리방식 적용

- 둘째, 국제적 기준에 부합하는 경제활동 여건을 보장함으로써 이동성이 높은 해외자원을 유치할 수 있는 유효한 수단

2) 조사부문 : 개방성, 정부, 금융, 인프라, 기술, 경영, 노동, 제도 등 8개 부문

3) 자유무역지역은 각 국별로 국가별·지역별 특성 및 설치목적에 따라 Free Port, Free Zone, Free Port & Zone, Industrial Free Zone, International Zone, Trade Development Zone 등 다양한 명칭으로 불리우고 있음. 현재 국제적으로 자유무역지역(Free Trade Zone)이라는 용어를 관련 유사지역을 대표하는 공통명칭으로 사용하고 있음. 우리나라는 관세자유지역(Free Zone)이란 명칭을 사용하고 있기 때문에 본 글에서는 용어를 관세자유지역으로 통일함.

- 경제적 효과 입증으로 이미 800여개 지역에서 도입·운영중
- 자유로운 생산·물류·교역거점기지 역할 수행으로 이동성이 높은 해외 자원유치에 기여

※ 우리나라 역시 국가경쟁력 강화를 위해 「우리나라의 동북아물류거점화」를 국가 전략으로 채택한 바 있으며 지난 2000년 5월에는 신통상국가론⁴⁾을 발표하고 국가의 21세기 목표를 국제물류, 서비스 및 첨단산업위주의 물류거점국가화로 천명한 바 있음

2. 세계화기업의 생산·물류거점 유치수단

□ 기업경영의 글로벌화와 국제물류관리체계의 중요성

○ 경제의 글로벌화에 따른 상품 및 생산요소의 국가간 이동성 증대는 기업 활동의 범세계화를 가속화시키고 있음

- 세계화기업은 전세계에서 가장 저렴한 비용으로 가장 높은 효율을 얻을 수 있는 곳을 찾아 초국가적인 글로벌 경영활동을 전개하고 있음

• 기업경영의 글로벌화로 세계화기업의 생산과 매출이 대부분 해외에서 이루어지고 있음(TOYOTA : 전세계 39개 생산거점, 150개국 부품협력업체, 300여개국 딜러 보유)

- 선진국 세계화기업들은 글로벌 경쟁에 능동적으로 대처하기 위해 전략적 제휴나 인수합병을 통해 경쟁력을 제고해 나가고 있음

○ 경영활동의 세계화 및 소비자욕구의 다양화에 따라 국제물류관리체계의 효율성이 기업의 경쟁력을 좌우하는 중요한 요소로 부각되고 있음(<그림 2> 참조)

- 국제물류관리는 전 세계적인 자원의 확보·부품조달·생산관리·판매 및 마케팅측면에서 경영활동의 경쟁력을 결정하는 중요한 요소가 됨

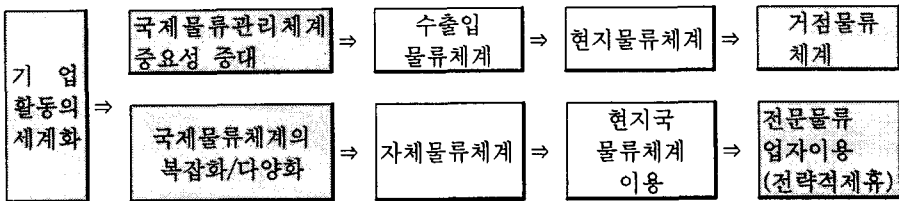
- 세계화기업은 주요 경제권별 생산·물류 거점체계를 구축하고, 이들 거점을 연계하는 네트워크를 통해 국제물류를 관리하고 있음

4) 2000년 5월에는 대통령은 21세기 국가정책의 기본방향을 만능공업대국화에서 국제물류, 서비스 및 첨단산업 중심의 지역경제 물류축으로 전환하여 우리나라를 네덜란드나 싱가포르와 같은 “작지만 강한 나라”로 성장시킨다는 신통상국가론을 발표하였음.

• 세계화기업은 주요 경제권의 물류중심지, 즉 유럽의 로테르담, 아시아의 싱가포르, 홍콩 등에 지역거점 물류체계를 구축, 국제물류관리를 집중화·통합화하고 있음

- 또한 세계화기업은 국제물류관리의 전부 또는 일부를 전문물류업체와의 전략적 제휴(Outsourcing)를 통해 관리함으로써 물류관리의 효율성을 증대시켜 경쟁력을 강화하고 있음

<그림 2> 기업경영의 세계화에 따른 국제물류관리체계 변화



자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

□ 세계화기업의 생산·물류거점 유치수단으로서의 관세자유지역제도

○ 이처럼 경제의 글로벌화에 따른 세계화기업들의 초국가적 경영활동 전개로 관세자유지역제도는 세계화기업의 생산·물류거점기지를 유치하기 위한 중요한 전략수단임

- 세계화기업은 지역 물류거점(regional logistics center)에 자사의 물류기지를 구축하고 이를 연계하여 글로벌 네트워크를 구축한 후 자사의 경영전략에 의거 글로벌 경영·생산·국제물류관리체계를 시스템화하는 거점물류체계를 구축하고 있음

- 이러한 세계화기업의 대표적인 지역 경제·물류거점은 유럽의 네덜란드, 아시아의 홍콩, 싱가포르 등으로 이들 지역은 세계화기업의 투자와 「조달-생산-운송-판매-마케팅-회수」 등 전 경영활동 그리고 이에 수반되는 금융, 무역 및 국제 비즈니스산업이 집중됨으로써 실질적인 지역경제의 중심지 역할을 수행하고 있음

- 이들 지역 경제·물류거점들은 세계화기업의 글로벌경영전략을 효율적으로 지원할 수 있는 능력을 확보하고 있는 지역으로 국제 수송체계(해운·항공 및 내륙운송 네트워크)의 중심지로서 배후지역에 대단위의 첨단 물류단지를

보유하고 있으며 고도의 전문물류(3rd Party logistics) 및 E-Biz 기능을 보유하고 있으며 세계화기업이 투자·경영활동을 편리하게 수행할 수 있는 법·제도적 기반과 전문인력을 보유하고 있는 지역임

- 따라서 세계화기업들이 선택하는 지역 물류거점은 i) 지역적으로는 공·항만 및 물류단지를 중심으로 하고 있으며 ii) 기능적으로는 고도의 전문물류 및 E-Biz기능을 보유하고 있으며 글로벌 수준의 경영환경을 보유하고 있는 지역임

※ 즉 우리나라가 추구하고 있는 관세자유지역은 세계화기업의 생산·물류거점이 되기 위한 필요조건인 동시에 이들 기업의 효율적인 국제물류관리활동을 지원하기 위한 충분조건이라 할 수 있음

3. 21세기 일류국가 도약을 위한 물류거점화수단

치열해지고 있는 국가간 물류거점화 경쟁

○ 경제의 글로벌화에 따른 급격한 국제물류환경 변화로 세계 각국은 국제물류중심화를 국가경제발전의 주요 전략으로 채택하는 등 물류주도권 확보를 위한 물류거점화 경쟁이 치열함

- 특히 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등 주요 경제권의 구심적 위치에 있는 국가들은 지리적 이점을 활용, 국제물류중심지화로 물류부국 건설을 위해 국가적 역량을 집중하고 있음

• 싱가포르, 홍콩, 네덜란드 등 국제물류중심지는 세계화기업의 우선투자대상지역이 되면서 세계의 경제·무역·금융중심지로 부상

※ 싱가포르 : 국제물류의 핵심거점인 항만산업을 “경제적 왕관(economic crown)을 장식하는 빛나는 보석(jewel)”으로 간주

※ 네덜란드 : 오늘날 유럽의 경제성장을 주도하는 국가로 탈바꿈하게 된 배경에는 항만을 주축으로 한 물류산업이 커다란 자리를 차지. 특히 ‘유럽의 관문’이라는 별칭에 어울리게 유럽 컨테이너화물의 40%를 처리하여 물류 중추기능을 담당하는 로테르담항은 네덜란드의 산업중심이자 경제의 원동력으로서 ‘물류부국 네덜란드’를 이끌고 있음

• 물류거점항만을 운영하는 대부분의 국가에서는 자국항만을 “경제적 성장

을 이끄는 엔진(economic engine)”으로 인식

※ 물류거점항만은 ‘고부가가치산업이 조밀하게 응집된 생산·물류의 중심지’로서 국가·지역 경제성장의 견인차 역할을 담당하고 있기 때문임

○ 이러한 세계적인 추세에 따라 동북아의 주요 국가·항만간에도 국제물류 주도권 확보를 위해 법·제도 및 투자환경조성 경쟁이 치열함

물류거점화 전략수단으로서의 관세자유지역제도

○ 동북아 국가들과 경쟁관계에 있는 우리나라도 지리적 이점을 활용, 국가 차원에서 한반도를 동북아의 물류중심기지로 육성하기 위한 전략을 적극 추진 중임

- 부산항과 광양항을 물류비용이 저렴한 대형 컨테이너중심항만으로 육성하고, 나아가 환적화물·부가가치물류활동·정보활동·비즈니스·문화 및 레저 기능을 갖춘 첨단형 종합기능항만(Penta Port)으로 개발

- 국토종합개발계획과 연계한 6대 권역별 거점항만 및 피더부두 개발로 국가경제의 균형적 발전을 도모

- 항만구역 및 인접지역에 물류단지·유통단지·복합화물터미널·집배송단지 등을 포함한 종합물류단지와 연계수송시설을 확충하여 항만을 종합물류기지로 육성

○ 그러나 하역·장치 등에 한정된 Hub 항만의 기능, 국내산업과의 형평성 관세 등 간접세 지원이 곤란하고 관세법 적용이 불가피한 기존의 국가제도(물류단지, 보세구역, 수출자유지역제도 등)와 관행 하에서는 자유롭고 편리한 물류부가가치 창출이 곤란하고 물류산업과 연계된 다국적기업 등을 유치할 수 없음

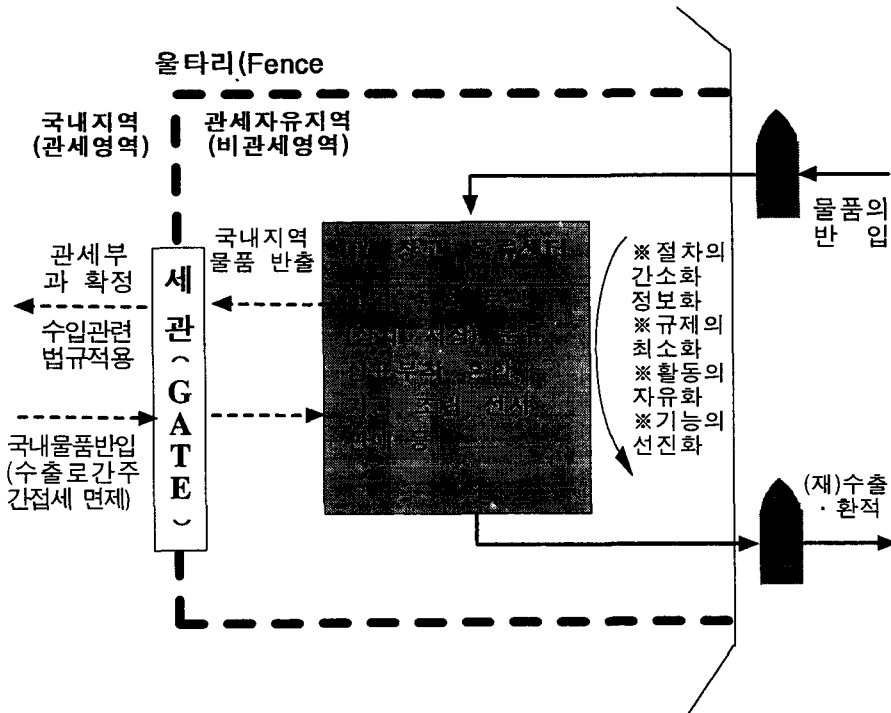
- 따라서 재경부·관세청·해양수산부 등 정부부처에서는 21세기에 급격한 증가가 예상되는 동북아의 국제물류를 우리나라에 유치하기 위해서는 싱가포르, 홍콩, 중국, 일본 등과의 경쟁에서 우위를 확보하는 것이 절실하다는 인식 하에 관세자유지역제도를 도입

II. 관세자유지역제도의 주요 내용

1. 관세자유지역의 개념 및 정의

- 관세자유지역이란 국가의 관세선 외측에 위치한 제한된 구역으로서 통관 절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전을 부여, 화물의 반출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제활동특구를 의미함
 - 설치목적 및 유형에 따라 반입화물의 재포장, 상표부착, 혼합, 가공·조립, 제조, 전시, 재수출 등의 다양한 추가기능이 허용됨(<그림 3> 참조)

<그림 3> 관세자유지역 운영개념도



자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

○ 국내법상 관세자유지역은 당해 지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공에 대하여 관세법, 부가가치세법, 특별소비세법, 주세법 등의 세법에 대한 특례가 인정되는 지역임

- 즉 국내 관세자유지역은 「관세자유지역법」에 의거, 일정한 요건과 절차에 따라 지정된 지역으로서, 관세법의 적용이 배제되는 지역임

※ 관세영역 : 관세법과 각종 세법의 적용을 받는 지역, 관세자유지역 이외의 국내지역

2. 관세자유지역의 지정요건 및 지정절차

□ 지정요건

○ 「관세자유지역법」에는 관세자유지역의 무분별한 난립을 방지하고 향후 국제물류중심지로 발전할 가능성이 높은 지역을 집중 육성하기 위해 관세자유지역 지정요건을 엄격하게 설정해 놓고 있음

- 따라서 관계법령에 의한 항만 및 배후지, 공항 및 배후지, 유통단지, 화물터미널이 관세자유지역으로 지정되기 위해서는 다음과 같은 일정요건을 갖추고 있어야 함

▶ 시설능력 및 화물 반출입 요건⁵⁾

- 공항 : 정기국제항로 개설, 연간 50만톤 이상의 화물처리 능력
- 항만 : 정기 국제컨테이너선박항로 개설, 연간 1천만톤 이상의 화물처리능력, 3만톤급 이상의 컨테이너선박용 전용부두 구비
- 유통단지 및 화물터미널 : 연간 1천만톤 이상의 화물처리능력, 반입물량의 100분의 50 이상이 외국으로부터 반입. 외국으로부터 반입된 물량의 100분의 20 이상이 국외로 반출되거나 반출될 것

▶ 면적요건

- 공항 : 화물터미널 등 항공화물의 보관·전시·분류 등에 사용가능한 지역의 면적과 배후지 면적의 합이 50만㎡ 이상
- 항만 : 육상구역의 면적과 배후지의 면적을 합하여 100만제곱미터 이상

5) 관세자유지역특별법 시행령 제4조 지정요건

• 유통단지 및 화물터미널 : 50만㎡ 이상

※ 배후지 : 공·항만과 접하여 있거나 전용도로 등으로 연결되어 있어서 공·항만과의 물품의 이동이 자유로운 지역으로서, 화물의 보관·포장·혼합·수선·가공 등 공·항만의 물류기능을 보완할 수 있는 지역

▶ 연계교통시설요건

• 관세자유지역과 주요 간선도로를 연결하는 도로로서, 왕복 4차로(철도가 있는 경우에는 왕복 2차로) 이상인 포장도로

▶ 통제시설요건

• 물품의 반입·반출을 효율적으로 관리하기 위해 필요한 시설

※ 필요 통제시설

i) 담장, 출입문, 경비초소, 기타 외국물품의 불법유출 및 도난방지를 위해 필요한 시설

ii) 반입물품 및 반출물품을 검사하기 위한 검사장 및 검사설비

지정절차

○ 「관세자유지역법」에는 지정요건을 갖춘 주요 공·항만 등을 관세자유지역으로 지정하기 위한 지정관련 당사자들의 역할과 지정절차 등을 규정하고 있음

- 지정요청자는 당해지역의 관리권자인 중앙행정기관의 장이나 특별시장·광역시장 또는 도지사(이하 “시·도지사”라 함)임

- 지정요청에 의해 관세자유지역의 지정여부를 결정하는 주체는 재정경제부장관임

• 재정경제부장관은 관세자유지역 지정요청을 받은 날로부터 6월(제출서류의 보완, 별도 추가조사 필요시 3월의 범위 내에서 연장 가능)이내에 관세자유지역위원회의 심의를 거쳐 지정여부를 결정해야 함

• 관세자유지역위원회 : 재정경제부장관(위원장), 외교통상부장관, 행정자치부장관, 산업자원부장관, 건설교통부장관, 해양수산부장관, 기획예산처장관 등 7개부처 장관으로 구성

※ 관세자유지역실무위원회 : FZ위원회의 심의안건 사전 검토·조정 및 위임사항 처리(위원장 : 재정경제부 차관)

○ 관세자유지역을 지정요청하기 위해서는 지정요청서에 당해 지역의 위치·경계 및 지번을 표시한 도면(조감도 포함)과 함께 다음 사항에 관한 자료를 첨부하여 재경부장관에게 제출해야 함

- 관세자유지역 지정의 홍보, 국제물류기지로의 육성 등에 관한 계획
- 외국인 투자전망, 물류산업의 활성화, 고용증진 등 관세자유지역 지정에 따른 경제적 효과의 분석
- 당해지역 시설 현황과 화물처리능력 및 처리현황
- 기존입주업체의 현황과 관세자유지역 지정에 찬성하지 않는 기존입주업체에 대한 대책
- 관계 중앙행정기관의 장과의 협의내용
- 연계교통시설 현황
- 통제시설 현황 및 향후 설치계획
- 2인 이상 관리권자 존재시 관할지역 범위와 통제시설 설치비용 부담방법
- 관세자유지역 지정에 따른 물동량 증가로 인해 발생할 교통혼잡 및 정체의 정도와 이의 해소를 위한 시설확충 계획
- 예정지역 개발계획 및 자원조달계획

3. 관세자유지역의 기능

일반적 기능

○ 오늘날 전세계 800여개소에 설치·운영중 관세자유지역의 기능을 종합하면 기본기능과 보조기능으로 구분됨

- 기본기능은 물류 및 물류촉진, 생산보완, 제품조정, 거래 및 거래촉진, 정보전달 등임
- 보조기능에는 업무지원, 공공서비스, 국제교류지원, 위락, 교육훈련 및 연수 등의 기능이 포함됨(<표 1> 참조)

<표 1> 관세자유지역의 일반적 기능

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

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

우리나라 관세자유지역의 기능 및 입주절차

○ 국내 「관세자유지역법」에서 허용하는 기능은 사업유형별로 i) 등록업체 사업, ii) 지원업체사업, iii) 국가기관 또는 공공기관 서비스 등으로 구분됨(<표 2> 참조)

- 전세계 관세자유지역의 기능과 비교해 국내 관세자유지역에서 수행할 수 있는 기능은 물류활동 및 물류부가가치 활동에 초점을 두고 있음

※ 세계화기업의 생산·물류거점 역할 수행을 위해서는 가공기능의 확대·강화는 물론 제조기능까지 추가 검토

○ 「관세자유지역법」에서 허용하는 사업을 영위하고자 하는 등록업체, 지원업체, 국가기관 또는 공공기관은 관세자유지역 관리권자와 입주계약을 체결해야 함

- 관세자유지역내 사유지 소유업체는 관리권자와 별도의 입주계약을 체결할 필요가 없음

- 특히 등록사업을 영위하고자 하는 자는 관리권자와 입주계약 체결후 필요한 서류를 첨부하여 세관장에게 등록해야 등록사업을 수행할 수 있음
 - 등록업체는 외국물품 등을 사용하여 건물 또는 공장(설비 포함)을 설치할 수 있으며, 타등록업체 외의 자(즉 지원업체)에게 임대 또는 양도할 수 없음
- 다만 세관장으로부터 임대허가를 받은 경우에는 40%까지 임대가능함

<표 2> 우리나라 관세자유지역의 주요기능

사업유형	주요기능	세부기능
등록사업	<ul style="list-style-type: none"> • 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공 ※ 가공 : 재경부장관이 산자부장관과 협의하여 정하는 단순가공 	<ul style="list-style-type: none"> • 운송 : 구내운송, 항만하역운송 • 보관 : 장치, 저장 • 판매 : 역내판매, 재수출, 중계무역, 통과선박(항공기)에 대한 급유·급수·선원공급·용품공급, 외국적선박간 물품·용품의 공급(이적, 환적) • 단순가공 : HSK10단위가 변하지 않는 가공
	<ul style="list-style-type: none"> • 물품의 보수 (재경부령이 정하는 것) 	<ul style="list-style-type: none"> • 포장, 상표부착, 품질조사, 선별, 분류, 혼합, 세정, 해체, 절단 및 기타 이와 유사한 작업으로서, 제조·가공에 해당하지 않는 작업
	<ul style="list-style-type: none"> • 국제운송주선, 국제선박거래, 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업 	<ul style="list-style-type: none"> • 국제물류관련사업 <ul style="list-style-type: none"> - 선박 및 항공기 또는 이들 운송수단의 운영에 필요한 장비의 수리·정비 및 조립업 - 선식 및 기내식의 공급업
지원사업	<ul style="list-style-type: none"> • 금융, 통관, 폐기물 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역 운영에 필요한 사업(재경부령이 정하는 것) 	<ul style="list-style-type: none"> • 금융, 보험, 통관, 세무, 회계, 무역업 • 정보처리, 폐기물 수집·처리업 • 요식, 숙박, 목욕, 세탁, 이용업
공공서비스 기관	<ul style="list-style-type: none"> • CIQ, 관리운영 건물, 컨벤션센터, 국제회의장 및 전시장, 주차장 등 	<ul style="list-style-type: none"> • 기타 관세자유지역 운영에 필요한 공공서비스

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

4. 입주업체에 대한 세제 및 행정절차상의 인센티브

지역내 반입물품에 대한 관세 등 간접세 면제

○ 등록업체는 관세자유지역으로 반입하는 기계, 기구, 설비, 장비, 원재료, 부분품, 건축자재 등 사업목적 달성에 필요한 외국물품 등을 수입신고 및 관세 납부 없이 사용·소비할 수 있음

- 다만 i) 식음료품·담배·유류(전기를 포함)·주류 등 소비재와 후생복지용품, ii) 사무용 컴퓨터를 제외한 사무용비품 및 소모품, iii) 비영업용 승용자동차 등 관세자유지역과 관세영역에서 겸용하고자 하는 물품과 동 부분품, iv) 기타 사업목적의 달성에 직접 소요되지 아니한다고 관세청장이 인정하는 물품 등은 제외됨

○ 반면에 등록업체 외의 자는 관세자유지역 안에서 수입신고와 관세납부가 있기 전에 외국물품 등을 사용·소비해서는 안됨

○ 반입신고를 한 모든 내국물품에 대해서는 수출로 간주하여 관세, 임시수입부가세, 주세, 특별소비세, 교통세, 농어촌특별세 및 교육세를 면제하거나 환급함

- 또한 반입신고를 한 내국물품에 대해서는 부가가치세법에 의거, 수출하는 재화로 간주하여 부가가치세의 영세율을 적용함

- 아울러 관세자유지역안에서 등록업체간에 공급하거나 제공하는 물품과 용역에 대해서도 부가가치세의 영세율을 적용함

외국인 투자업체에 대한 직접세 감면

○ 관세자유지역내에서 등록사업을 영위하는 외국인투자업체에 대해서는 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세, 소득세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등 직접세를 감면할 수 있음(외국인투자촉진법 적용)

※ 관련 인센티브는 <표 3> 참조

○ 법인세 등의 직접세를 감면받는 등록업체가 국가소유의 토지, 공장, 기타의 재산을 임대하는 경우에는 국유재산법의 규정에도 불구하고 임대료를 100% 범위 안에서 감면해 줄 수 있음

□ 행정절차상의 혜택

- 지역내 자유로운 영업활동 보장 및 화물관리의 폐지
 - 지역내 입주업체간 이동물품 등에 대해 세관의 관리가 생략되며, 세관관리는 관세자유지역을 통과(Gate 반출입)하는 경우에만 실시함
 - 또한 관세자유지역 내에서는 가공, 환적, 보수, 포장, 유통 등 물류부가가치 활동에 관련된 모든 작업을 허용하며 반입물품에 대한 사용신고 및 작업결과에 대한 보고절차 생략
 - 따라서 등록업체는 자율적으로 재고관리(Stock Recording)를 실시하며, 세관은 기록이행 여부만 확인(Spot Check)함 : 재고관리 및 기록이행 확인 정보통신망에 의해 철저관리
- 각종 검사절차의 생략
 - 지역에 반입·사용되는 원재료 등에 대한 개별법상의 수입요건 구비여부에 대한 세관장의 확인이 생략됨
 - 다만 동 물품이 관세영역인 국내반입을 위해 수입되는 경우에만 개별법에 의한 수입요건 구비여부를 확인받음

<표 3> 우리나라 관세자유지역의 세제상, 임대상 인센티브

한 국	주 요 인 센 티 브
세제상 인센티브	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 국세면제/감면 <ul style="list-style-type: none"> - 고도기술산업, 산업지원서비스업, 외국인투자지역입주사업, 수출자유지역입주사업 : 10년간 감면 ◦ 지방세면제(취득세, 재산세, 종합토지세, 등록세) 면제 <ul style="list-style-type: none"> - 고도기술산업, 산업지원서비스업, 외국인투자지역입주사업, 수출자유지역입주사업 : 5년간100%, 그후3년간50%감면 - 해당시도지사의 재량에 따라 8~15년간 감면 - 자본채 수입시 면제 ◦ 기존외국인투자기업이 업종을 변경해도 동일한 혜택 부여
임대관련 인센티브	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 국유재산임대혜택강화 <ul style="list-style-type: none"> - 임대기간 : 20년→50년 - 구매조건 : 1년까지 납기연장가능 / 20년 분할납부가능 - 임대료 감면 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 외국인투자지역입주기업 100%감면 ▶ 100만달러이상 고도기술산업 : 최대 100%감면 ▶ 1000만달러이상의 제조업체 : 최대 75% 감면 ▶ 국가산업단지 내의 국유재산은 최대 50%감면

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

5. 관세자유지역제도 도입에 따른 기대효과

○ 관세자유지역제도 도입을 통해 기대할 수 있는 주요 효과는 다음과 같음
(<표 4> 참조)

<표 4> 관세자유지역 도입에 따른 기대효과

기대효과	관세자유지역 도입전	관세자유지역 도입후
동북아물류 거점 기지화조기실현	<ul style="list-style-type: none"> · 각종 규제로 물류활동 제약 · 배후지와 연계육성이 곤란해 물류거점화 애로 	<ul style="list-style-type: none"> · 각종 규제개혁으로 물류 및 부가물류활동 활성화 · 자유롭고 편리한 기업 경영활동 보장 및 각종 인센티브 부여 · 배후지와 연계육성으로 물류거점화 유리
우리나라 공·항만 국제경쟁력강화	<ul style="list-style-type: none"> · 생산·물류·무역·국제교류 및 거래기능 미흡 · 부가가치물류활동 미흡 	<ul style="list-style-type: none"> · 생산·물류·무역·국제교류 및 거래 기능 적극 지원 · 부가가치물류기능 활성화에 따른 공·항만의 종합물류기지화로 경쟁우위 확보
공·항만 관리·운영의 선진화	<ul style="list-style-type: none"> · 각종 절차로 공·항만내 물류활동지연 · 공·항만과 배후지의 분리로 운영의 비효율성 발생 	<ul style="list-style-type: none"> · 절차폐지로 물류활동 신속화 · 공·항만과 배후지의 연계 운영으로 운영의 효율성 제고 · 일괄정보서비스 제공 등으로 물류체계의 효율성 증대 · 질 높은 다양한 부가물류서비스 개발가능
국가 및 지역 경제 활성화	<ul style="list-style-type: none"> · 가공 및 중계무역 부진 · 외국기업 유치에 불리 	<ul style="list-style-type: none"> · 무역촉진으로 부가가치 증대 · 외국기업 유치를 통한 선진기술 및 경영기법 도입가능 · 지역소재 관련산업·기업의 발전
국내 경제기반의 안정화	<ul style="list-style-type: none"> · 금융산업 미성숙으로 자본조달불편 · 불필요한 거래비용 지불 	<ul style="list-style-type: none"> · 금융산업 발달로 자본조달이 용이 · 거래비용 절감 · 질 높고 저렴한 제품의 국내공급으로 물가안정에 기여
물류산업 및 관련 산업의 발전	<ul style="list-style-type: none"> · 대량화물 유치가능성 상실 · 물류업체 및 관련산업의 매출증대기회 상실 	<ul style="list-style-type: none"> · 대량화물 유치 가능 · 물류업체의 매출증대 · 항만시설사용료 수입 증가

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

- 공·항만과 배후지를 연계한 특정지역을 국제적인 종합물류거점기지로 육성함으로써 우리나라의 국가적 목표인 동북아 국제물류거점화 조기 실현
- 주요 공·항만 관세자유지역을 세계화기업 등의 생산, 물류, 무역, 국제교류 및 거래활동의 중심거점으로 활용함으로써 공·항만의 국제경쟁력 제고
- 각종 신고 및 검사절차 등 물류활동에 관한 규제철폐, 물류체계의 효율성 증대, 일괄정보서비스 제공, 질높은 물류서비스 개발 등으로 공·항만 관리·운영의 선진화 달성
- 수출입 및 중계무역 촉진, 세계화기업 유치를 통한 선진기술·경영 및 관리기법 도입, 국내관련산업의 발전, 고용 및 부가가치 창출 등으로 국가 및 지역경제 활성화 도모
- 자금유통 증대에 따른 금융기관 발전 및 저렴한 투자비 조달, 질높고 저렴한 상품의 국내시장 공급 등으로 국내 경제기반의 안정화 도모
- 반출입 화물량 증가에 따른 항만하역 등 물류관련산업의 매출액 증대

Ⅲ. 주요국의 운영사례 분석

1. 도입목적

□ 현황

○ 지경학적으로 유리한 입지조건을 가진 국가들은 지리적인 이점을 활용하여 국제물류유통 유치·촉진을 통한 물류거점화 및 물류부국 창출에 목적을 두고 있음(<표 5> 참조)

- 미국은 국내기업의 해외이탈을 방지하고 자국내 기업활동을 유지·확장시킴으로써 고용을 창출하고 국제무역을 촉진하는데 주목적을 두고 있음

- 이밖에 중·개도국은 외국인 투자유치 촉진 및 수출입 교역확대가 주목적이었으나, 최근 들어서는 국제물류거점화에 중점을 두는 경향이 있음

<표 5> 세계 주요국의 관세자유지역 도입목적

국 가(도입년도)	도입목적	
싱가포르(1819년 자유항 → 1969년 자유무역지대)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주요 경제권의 관문적 역할에 유리한 입지조건을 활용하여 국제물류거점기지화 및 물류부국 창출 	
홍 콩(1842년)		
함부르크(1888년)		
네덜란드(1980년대 중반)		
중 국(1990년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 당초 외국인의 중국내 투자유치 및 경제활성화, 수출입무역 활성화 등 대외교역 확대가 주목적 ○ 최근에는 물류센터 건설 및 물류서비스의 강화로 동북아 및 세계 물류거점기지화를 목표 	
미 국(1936년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국내기업의 이탈방지 및 자국기업의 국내활동 존치 등으로 고용창출 및 국제무역거래 촉진 	
멕시코(1964년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국인 국내투자 촉진 및 고용창출 	
대 만	수출가공구(1965년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국인 투자유치 및 수출촉진을 위한 생산거점
	과학공업원구(1978년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 첨단과학기술의 도입·인재육성·과학기술의 고도화
	특별창고지역	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항만구역내 물류유통활동 강화로 아태지역 물류센터거점화
일 본	자유무역지구(1987년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기업입주 촉진 및 무역진흥
	수입촉진지역(1992년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수입촉진의 원활화, 지역경제발전 도모 (수출 및 중계무역 촉진목적은 아님)
영 국	자유지역(1984년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공·항의 대외무역 및 국제물류기능 강화
한 국(2000년)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공·항만을 중심으로 국가간의 물류를 원활하게 함으로써 당해 지역을 국제적인 물류중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지 	

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 조사자료

시사점

○ 우리나라가 관세자유지역을 도입하려는 목적은 지리적으로 유리한 위치에 있는 점을 적극 활용하여 국제적인 물류기지를 유치하고 물류산업을 활성화함으로써 우리나라의 주요 항만을 21세기 동북아의 물류거점기지로 육성하기 위한 것임

- 이 같은 도입목적은 싱가포르와 홍콩, 네덜란드 등 지정학적으로 전 세계 주요국의 관세자유지역 운영실태에 비추어 볼 때 시의적절한 것으로 판단됨

- 그러나 기업경영활동의 세계화가 확산되면서 기업의 생산·물류거점이 주

요 경제권의 공·항만으로 전면 재배치되고 있는 현실에 비추어 볼 때 우리나라 관세자유지역 도입목적에 국내외 기업의 생산거점 유치 목적도 포함되어야 할 것임

2. 정의 및 법적지위

현 황

○ 세계 주요국에 설치된 관세자유지역의 법적지위는 크게 i) 관세자유지역 관계법령에 의해 관세법의 적용을 받지 않는 비관세영역과, ii) 관세법의 적용을 받지만 관세법 또는 관계법령에 의해 관세부과가 유보된 지역으로 대별됨(<표 6> 참조)

- 싱가포르의 경우에는 관세법의 적용을 받지 않는 지역으로, 울타리에 의해 관세영역과 엄격히 분리되어 있음

- 미국에서는 관세법상 미국의 관세영역밖(outside a nation's customs territory)으로 간주되어 접근이 제한된 지역으로 규정하고 있음

- EU에서는 공동체 관세영역밖(outside the customs territory of the Community)의 경계가 설정된 제한된 지역(enclosed area)으로 규정되어 있음

○ 이에 반해 중국에서는 관세법의 적용을 받지만 경제 및 무역활동을 위하여 특별한 행정의 이루어짐으로써 지역내 물품에 대해서는 관세와 수입관련 세금을 면제해 주고 있음

- 대만에서도 관세법의 적용을 받지만 수입관세가 면제되고 보세범위 내에서 보세편의를 제공받을 수 있도록 하고 있음

시사점

○ 관세자유지역이 활성화되어 성공적으로 운영하는 국가의 경우 해당지역을 관세법의 적용을 받지 않는 독립적인 비관세영역으로 엄격히 구분하여 설치·운영하고 있음

○ 우리나라의 관세자유지역도 주요 외국과 같이 관세법의 적용을 받지 않는 비관세영역으로, 관세영역과 엄격히 구분하여 설치·운영토록 명시되어 있음

<표 6> 세계 주요국 관세자유지역의 정의

국가	정의 및 법적지위
싱가포르	<ul style="list-style-type: none"> ○ 재무부장관이 지정·고시하며 관세법의 적용을 받지 않는 지역 ○ 울타리에 의해 관세영역과 엄격히 분리되며, 정부 또는 민간기관이 운영
홍콩	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중국의 특별행정구로서 독립적인 관세영역 ○ 홍콩 전역이 비관세지역으로, 법률에 달리 규정하지 않는한 관세 비과세
중국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세법 적용을 받지만 경제 및 무역활동을 위하여 특별한 행정이 이루어지는 시설이 갖추어진 지역 ○ 경제특구, 경제기술발전지대, 항만의 내부 또는 인접지역에 위치하며, 관세 및 수입관련세금 면제
미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 개항(開港 : port of entry) 내부 또는 근처에 입지한 접근이 제한된 구역으로, FTZ Board(위원회)의 허가를 받은 기관(공공기관 또는 민간기업)의 책임 및 세관의 감독 하에 공익의 원칙에 따라 운영되는 곳 ○ 관계법령에 의해 법적으로 미국의 관세영역밖에 위치하는 지역
멕시코	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일반적인 비관세영역의 자유무역지대가 아니라 관세법의 적용을 받지만 관계법령에 의해 외국인 투자기업에 대해 관세 및 세제, 금융상의 인센티브를 제공
대만	<p><수출가공구></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 투자 및 무역(수출) 촉진을 위해 행정원이 지정·설치한 지역 ○ 수출입이 자유롭고 수입관세가 면제된 지역 ○ 비관세영역은 아니나 경제부가 보세범위를 확장, 보세조건 부여 <p><과학공업원구></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 행정원이 지정·설치한 지역으로, 세제혜택, 관세혜택 등이 주어지는 곳 ○ 비관세영역은 아니나 원구내 보세범위를 지정, 보세편의 제공
일본	<p><수입촉진지역></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 항만, 공항 및 그 주변 지역에 수입에 관한 시설, 사업, 활동을 집약시킨 곳 ○ 비관세영역은 아니나 세제, 금융상의 혜택은 부여 <p><자유무역지구></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 오키나와현 지사가 신청한 지역을 오키나와 개발청장관(중앙행정기관)이 승인·지정한 지역 ○ 비관세영역은 아니며 관세법상의 혜택을 받으려면 별도의 세관 보세지역 또는 총합보세지역 허가를 받아야 함 <p><총합보세지역></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 각종 보세기능을 종합적으로 이용할 수 있는 장소로서, 공익성을 가진 법인(제3섹터) 등 수입관련시설·토지 관리자의 신청에 의해 세관장이 허가한 보세구역 ○ 관세유보지역으로서, 보세장치장·보세공장·보세전시장 등의 개별 보세기능을 종합적으로 활용할 수 있는 특정지역 전체에 허가한 곳
EU	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수입관세목적상 유럽연합(EU)의 역외국가로부터 수입되는 물품이 EU 관세영역의 적용을 받지 않는 폐쇄된 지역 ○ 비관세영역으로서 자유지역 반입물품에 대해서는 관세, 수입부가가치 등의 징수를 유예
한국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 당해 지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법·부가가치세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역 ○ 비관세영역으로서 반출입 외국물품에 대해서는 관세법을 적용하지 않으며, 내국물품에 대해서는 관세·특소세 등을 면제 또는 환급하고 부가세 영세율을 적용

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 조사자료

3. 설치지역

현황

○ 대부분의 국가에서 설치·운영중인 관세자유지역은 생산활동과 물류·유통활동이 편리한 주요 공·항만에 입지해 있으나, 미국에서는 공·항만은 물론 내륙지 전역에 산재해 있음(<표 7> 참조)

- 싱가포르의 경우에는 모든 항만과 공항(창이공항)에 설치·운영중임
- 중국에서는 대체로 연안지역에 있으며, 그 중에서도 항만과 공항에 인접한 지역에 대부분 설치되어 있음

- 대만의 카오슝·난쯔 수출가공구는 카오슝항에, 타이쑹 수출가공구는 타이쑹항에 인접해 있음

• 신추과학공업원구는 중정공항에, 그리고 타이난 과학공업원구는 카오슝항에 각각 인접해 있음

- 독일은 함부르크항 등 6개의 항만을 자유항으로 지정하여 운영중이며, 영국은 항만 5개소, 공항 2개소에 각각 관세자유지역을 설치·운영중임

○ 한편 미국에서는 General-purpose Zone(GPZ ; 일반지대)과 Subzone(SZ ; 준지대)의 두 가지 유형을 설치·운영중임(2000. 2 기준으로 GPZ은 238개, SZ은 383개임)

- GPZ은 공·항만으로부터 60 범정마일 또는 90분 이내에 위치하고 있음

• GPZ은 단일빌딩, 산업단지, 외항부두, 국제공항 등과 같이 단일 또는 복수의 부지로 구성되어 있음

- SZ는 위치에 제한이 없으며, 개별기업의 제조활동을 목적으로 설치·운영됨

시사점

○ 미국을 제외하고 대부분의 국가에서 설치·운영중인 관세자유지역은 효율적인 생산활동과 국제물류활동을 지원하고 국제물류거점 역할을 수행할 수 있는 공·항만에 입지해 있음

- 이는 항만이 중계무역과 국제물류·유통활동을 수행하기 용이한 지역이라는 점 외에 오늘날 세계화기업들이 생산 및 물류거점으로 공·항만을 선호하

기 때문임

- 우리나라도 우선적으로 주요 공·항만에 관세자유지역을 설치·운영할 예정이어서 세계적인 추세에 부합하나, 내륙지역에의 도입여부는 제반 경쟁력 측면에서 보다 면밀한 검토가 요구되고 있음

<표 7> 세계 주요국 관세자유지역 입지

국가	관세자유지역 입지
싱가포르	○ 4개 컨테이너부두와 2개의 일반부두(전 항만에 설치·운영) ○ 창이공항 1개소
홍콩	○ 홍콩 전역이 자유항
중국	○ 연안지역의 경제특구·경제기술발전지대를 중심으로 15개 설치 ○ 중국 남부지역에 집중적으로 설치
미국	○ GPZ는 개항(開港 : port of entry, 공·항만)으로부터 60 법정마일 또는 90분 이내의 거리에 설치토록 의무화 ○ SZ는 입지에 제한이 없으며, 개별기업 단위로도 설치·운영 가능
멕시코	○ 제한은 없으나, 공·항만 인접지역에 주로 설치
대만	<수출가공구> ○ 타이충수출가공구 : 타이충항에 인접 ○ 카오슝수출가공구 : 카오슝항에 인접 ○ 비관세영역은 아니나 경제부가 보세범위를 확정, 보세조건 부여 <과학공업원구> ○ 신추과학공업원구 : 중정공항 40분, 타이페이시 1시간 거리에 입지 ○ 타이난과학공업원구 : 카오슝항까지 1시간 거리
일본	<수입촉진지역> ○ 공·항만 주변에 의무적으로 입지 <자유무역지구> ○ 나하 공·항만 인근에 입지해 있으며, 공·항만 중간지점에 위치 <총합보세지역> ○ 설치지역의 제한은 없음
EU	○ 설치지역의 제한은 없으나, 물류·유통활동을 편리하게 수행할 수 있는 공·항만 및 인접지역 입지
한국	○ 일정한 지정·설치요건을 충족하는 공·항만(배후지 포함) 또는 공·항만과의 거리제한이 없는 국내 유통단지 및 화물터미널

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 조사자료

4. 운영성과

□ 현 황

○ 세계 주요국의 사례분석 결과, 세계 제1위의 컨테이너항만인 홍콩이 가장 성공적인 사례로 꼽히고 있는 가운데 제2위의 컨테이너항만인 싱가포르도 매우 성공적으로 관세자유지역을 운영하고 있는 것으로 나타남(<표 8> 참조)

- 로테르담과 함부르크, 멕시코는 성공적인 것으로 평가받고 있으며, 중국의 관세자유지역은 그동안 비교적 성공적으로 운영되어 오면서 최근에는 급성장세를 보여 선발주자들을 위협하고 있음

• 중국의 관세자유지역에는 세계화기업들의 투자가 확대되고 있는 가운데 이들 업체를 중심으로 하는 국제교역 및 해상운송 규모도 급속히 팽창되고 있음

※ 상해 외고교 FTZ(약 99만평) : 1999년말 현재 약 4,000개 업체가 유치되어 48억달러가 투자되었음. 투자자는 주로 홍콩 650개 업체이상, 미국 200개 업체, 일본 200개 업체, 대만 180개 이상의 기업들이 주로 참여함. 참여업체는 GE, HP, Intel, Monsanto, JVC, 일본의 9대 종합상사, Schneider, Xerox, 파이오니아, Philips 등임

※ 천진항 FTZ(151만평) : 1997년말까지 약 3,000개의 중국 및 외국기업체가 天津港 자유무역지대에 등록하였고 투자액은 약 37억달러에 이룸. 미국, 홍콩, 캐나다, 싱가포르, 호주, 독일, 한국 등 78개국 업체는 물론 중국 25개 지방의 업체도 참여함

• 중국 관세자유지역은 연안지역을 중심으로 항만 및 공항 주변에 설치·운영됨으로써 항만 컨테이너물동량이 급증하고 있음(<표 9> 참조)

※ 2000년 상해항의 컨테이너 물동량은 561만TEU로 세계 6위의 항만으로 도약

※ 이외에도 심천항, 천진항, 하문항, 대련항, 영파항 등 관세자유지역이 설치된 주요 항만의 컨테이너물동량도 급속히 증가

※ 중국은 자유무역지대를 비롯한 경제특구, 연해개방도시 등 특정지역을 중심으로 외국인 투자가 확대되어 1997년의 경우 대외무역액 3,251억달러 중 47%가 외국인 투자기업이 담당하고 있으며, 기업수만도 약 15만개에 이룸

<표 8> 세계 주요 항만의 컨테이너화물 처리실적 및 세계 순위(단위 : TEU)

순위	항만명	'99년	2000년	증가율(%)	국가명
1	(1) 홍콩	16,210,792	* 18,100,000	9.8	중국
2	(2) 싱가포르	15,944,793	17,040,000	6.9	싱가포르
3	(4) 부산	6,439,589	7,540,387	17.1	한국
4	(3) 카오슝	6,958,361	7,425,832	6.3	대만
5	(5) 로테르담	6,343,242	* 6,300,000	△0.7	네델란드
6	(7) 상해	4,210,000	* 5,612,000	33.3	중국
7	(8) 로스앤젤레스	3,828,852	4,879,429	27.4	미국
8	(6) 롱비치	4,408,480	4,600,787	4.4	미국
9	(9) 함부르크	3,738,307	* 4,250,000	13.7	독일
10	(10) 안트워프	3,614,246	* 4,100,000	13.4	벨기에
11	(11) 심천	2,984,000	* 3,959,000	33.8	중국
12	(22) 탄중프리오크	2,118,547	3,368,629	59.0	인도네시아
13	(16) 포트 클랑	2,550,419	3,206,428	25.7	말레이시아
13	(12) 뉴욕/뉴저지	2,863,342	* 3,178,310	11.0	미국
15	(13) دبي	2,844,634	3,058,886	7.5	아랍에미리트
16	(15) 도쿄	2,695,589	* 2,960,000	9.8	일본
17	(14) 웨릭스토티	2,776,000	* 2,800,000	0.9	영국
18	(18) 브레멘/브레머헤븐	2,180,955	2,712,420	24.4	독일
18	(17) 자이오아타우로	2,253,401	2,652,701	17.7	이태리
20	(20) 요코하마	2,172,919	* 2,400,000	10.5	일본

자료 : Containerisation International, March 2000, p. 85.

주 : 1) ()안은 전년도 순위 2) "*" 표시된 처리량은 추정치임

<표 III-9> 중국 주요 항만의 컨테이너화물 처리실적 단위 : 만TEU, %

구분	1998년	1999년	증가율
상하이(Shanghai)	307	421	37.1
셴첸(Shenzhen)	195	298	52.8
칭다오(Qingdao)	121	154	27.3
탄진(Tianjin)	102	130	27.5
황푸(Huangpu)/광저우(Guangzhou)	85	118	38.8
시아멘(Xiamen)	65	85	30.8
다리안(Dalian)	53	74	39.6
닝보(Ningbo)	35	60	71.4
중산(Zhongshan)	39	43	10.3
푸조우(Fuzhou)	25	32	28.0
합계	1,027	1,415	37.8

자료 : Containerisation International, Mar. 2000.

- 미국의 경우 Sub-Zone은 매우 성공적으로 운영되고 있다고 볼 수 있으나, GP-Zone의 경우에는 사용허가 신청 및 운영실적이 부진함
- 영국의 자유지역은 성패를 판단하기 곤란한 발전단계에 있으나 활성화되지 못하고 있다고 볼 수 있으며, 오랜 역사를 가진 대만의 수출가공구 또한 대체로 운영에 실패한 것으로 판단됨
- 한편 일본의 3가지 제도는 모두 기능과 역할, 그리고 운영면에서 실패한 것으로 평가받고 있음

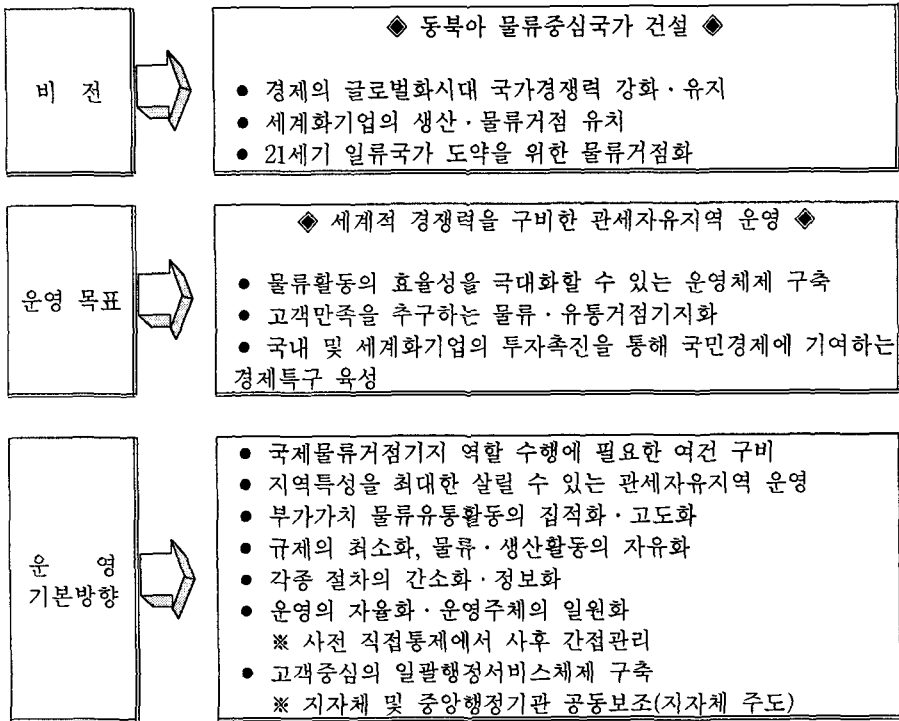
□ 시사점

- 대부분의 국가에서 관세자유지역 관리·운영은 관세영역내 자국산업과의 역차별 문제를 고려하여 비교적 엄격하게 이루어지고 있음
 - 그러나 그와 같은 엄격한 관리·운영제도에도 불구하고 상당수의 국가가 관세자유지역을 성공적으로 운영하고 있는 것은 이용자의 요구에 부합하는 제반 하부시설의 완비, 물품의 반출입 등 이용 절차상의 자유 및 자율성·신속성·편리성 보장, 획기적인 유인책 제공, 지역의 보완시설(보세창고 등)과의 연계성 확보 등을 최우선의 운영전략으로 설정하고 있기 때문임
 - 홍콩 자유항 운영상의 주요 특징 및 시사점은 i) 민간중심의 항만 운영체계, ii) 세계 최대의 물류유통거점 역할 수행, iii) 수출입 및 환적 절차의 최소화, iv) 보세창고의 엄격한 관리 및 일반창고 관리의 자율화 등임
 - 싱가포르는 i) 모든 공·항만에 관세자유지역 설치·운영, ii) 철저한 외곽관리 및 반입물품의 사후관리, iii) 지역내 자유로운 환적 및 재수출 등 물류 부가가치 활동 허용, iv) 보세창고의 관세자유지역 기능 보완 및 물류센터 완비, v) 정보기술 활용을 통한 일괄정보서비스 제공, vi) 성공적인 환적중심의 물류형 관세자유지역 운영, vii) 민간경영기법의 도입으로 부두운영의 효율화 및 선진 항만운영기술의 공격적 마케팅 등을 실시중임
 - 중국에서는 i) 경제특구에 비해 관세 및 제세 공과금 등에 대한 다양한 인센티브 제공, ii) 지자체와 관련기관간 합작투자에 의한 관세자유지역 개발, iii) 반출입 물품의 사후관리, iv) 수출입 절차의 간소화, v) 환적 및 보관물품 적극 유치 및 부가가치물류활동 촉진, vi) 공·항만(컨테이너부두) 및 물류기반시설 확충 등이 이루어지고 있음
 - 따라서 지역관리는 비교적 엄격하게 실시하되 그에 걸맞는 입주기업의

경영 자율성을 최대한 보장해 주면서 외국의 성공요인을 최대한 반영하여 이
용자(고객) 위주로 지역의 관리·운영 및 업무처리절차를 구축해야 함

IV. 관세자유지역제도 발전전략

1. 운영목표 및 기본방향



2. 도입 대상지역 선정

규모의 경제 및 소수 정예주의에 입각한 관세자유지역 선정

<기본방침>

- 관세자유지역 도입목적에 부합하고 국제물류거점화에 유리한 3~4개 내

외의 소수 공·항만을 대상으로 지정, 세계 최고수준의 기반시설과 이용절차를 갖추 수 있도록 집중 육성함으로써 도입효과를 극대화함

- 지정요건을 엄격히 정한 것은 도입초기 무분별한 관세자유지역 난립을 방지하고 소수 정예의 공·항만 육성에 국가적 역량을 집중하기 위한 것임

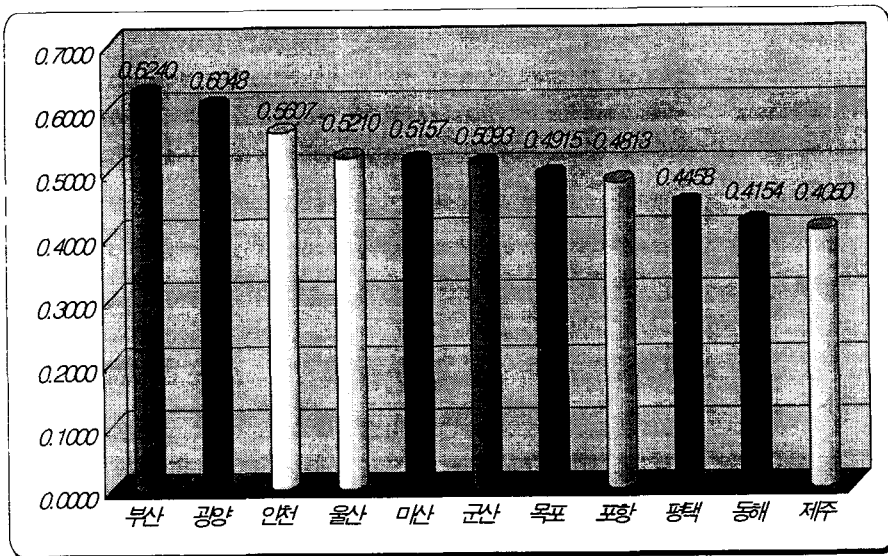
○ 관세자유지역 도입예정지는 공항은 인천국제공항 배후지역이며 항만은 후보지선정에 관한 이론적 고찰을 토대로 항만입지, 시설 및 물동량, 항만물류 체계, 항만지원서비스수준, 배후지 경제규모 등을 기준으로 부산항·광양항·인천항을 우선지정 항만으로 선정하였음(<표 10> 및 <그림 4> 참조)

<표 10> 우리나라 관세자유지역 우선지정항만 선정결과

구 분	부산	광양	인천	울산	마산	군산	목포	포항	평택	동해	제주	
평가점수	0.6240	0.6048	0.5607	0.5210	0.5157	0.5093	0.4915	0.4813	0.4458	0.4154	0.4050	
순 위	우선지정항만			추후 지정예정항만								

한국해양수산개발원, 우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입 연구, 2000. 5.

<그림 4> 우리나라 관세자유지역 우선지정항만 선정결과



자료 : 한국해양수산개발원, 우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입 연구, 2000. 5.

○ 특히 항만의 경우 i) 처리화물의 특성, ii) 항만 및 배후지의 현 기능, iii) 부가물류서비스단지 조성에 필요한 배후부지 보유정도 및 확장가능성, iv) 물류유형 등을 고려하여 도입기능 및 유형을 설정한 결과, 항만별 기능특화가 바람직한 것으로 나타났음

- 부산항 : 환적 및 단순 부가물류서비스 기능 특화 ⇒ 환적중심형 관세자유지역으로 개발

- 광양항 : 부가물류서비스기능 및 관련시설 확충을 통해 환적과 부가물류서비스기능에 특화함으로써 환적·부가물류서비스중심형 관세자유지역으로 개발

- 인천항 : 단기적으로 단순부가물류서비스기능에 특화하고 장기적으로는 부가물류서비스기능 및 시설 확충을 통해 부가물류서비스중심형 관세자유지역으로 개발

<표 11> 우리나라 주요 공·항만의 관세자유지역 도입예정지 및 추진방향

단위 : 천㎡

구 분		부두면적	배후지면적	지정범위
항만	부 산 항	4,466	1,314	신선대부두, 감만부두, 감만확장부두, 우암·7부두, 자성대부두, 일반부두, 감천동부두, 감천서부두, 영도 청학동
	광 양 항	1,923	2,511	광양항 동측 배후지
	인 천 항	1,457	2,122	내항, 제4부두 배립지, 남항유통단지, 삼성 PSA부두
공항	인천국제공항	-	992	관세자유지역 물류단지

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

3. 관세자유지역의 발전전략

관세자유지역의 성패요건

○ 관세자유지역은 현재 전 세계적으로 800여 지역에서 도입 운영되고 있으나 모든 지역이 지역 경제의 물류거점 역할을 성공적으로 하고있지는 못함

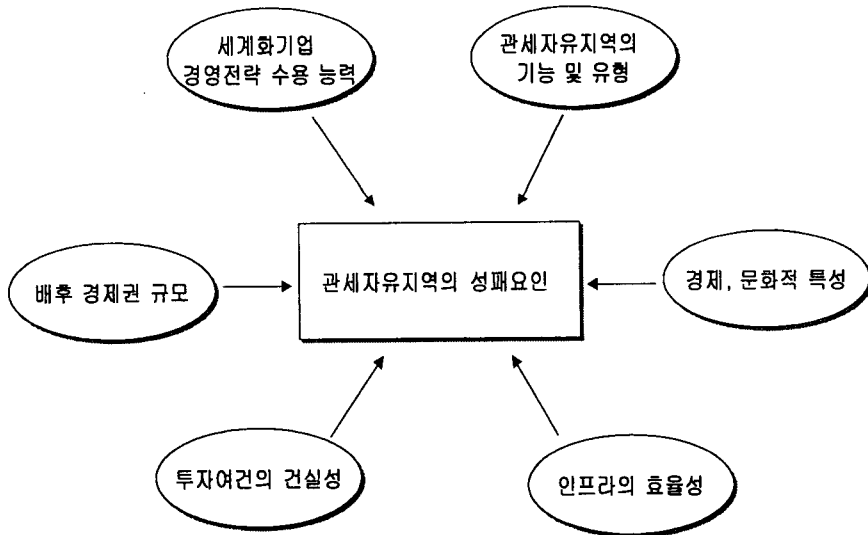
- 성공적으로 물류거점 역할을 수행하고 있는 관세자유지역은 홍콩, 싱가포르, 네덜란드, LA, NY 등 일부지역에 불과하며 이들 지역은 국제경제 및 물류

체계의 변화에 빠르게 대응하고 수요자 및 투자자의 Needs를 적절하게 지원할 수 있는 능력을 확보하고 있는 지역임

- 따라서 우리나라 관세자유지역이 동북아의 물류거점으로 성장하기 위해서는 다음과 같은 여섯 가지 관세자유지역의 성공요건을 확보하고 세계적인 경쟁력을 구비해야 함

○ 관세자유지역의 성패요인은 첫째, 세계화기업의 경영전략 수용능력 둘째, 관세자유지역의 기능 및 유형의 적합성 셋째, 배후경제권의 규모, 넷째, 투자여건의 건실성 다섯째, 인프라의 효율성 여섯째, 경제·문화적 특성의 여섯 가지 분야로 구분할 수 있음(<그림 5> 참조).

<그림 5> 관세자유지역의 성패요인



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

관세자유지역 발전전략

○ 첫째, 세계화기업의 경영전략 수용능력 측면에서는 전문물류업체 육성 및 국제적인 전문물류업체의 투자유치 확대를 통해 세계화기업의 글로벌 경영

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

전략을 지원할 수 있는 전문적이고 다각적인 기능을 확보해야 함. 또한 항만 및 배후물류단지의 연계체계를 강화함으로써 국제운송과 물류서비스가 동일한 장소에서 동일한 시간에 이루어질 수 있는 시스템을 구축해야 함

○ 둘째, 관세자유지역의 기능 및 유형 측면에서는 관세자유지역의 기능에 제조 및 조립기능을 추가하여 국제물류기능과 산업기능이 연계적으로 이루어질 수 있는 시스템을 구축해야 함. 또한 관세자유지역특별법을 개발지역과 기존지역에 모두 지정할 수 있도록 규정을 보완하고 여건이 충족되는 지역에 관세자유지역을 효율적으로 지정할 수 있는 여건을 마련해야 할 필요성이 큼

○ 셋째, 배후경제권 규모 측면에서는 관세자유지역이 동북아 경제권의 시장을 모두 커버할 수 있는 효율적인 해운·물류네트워크를 구축함으로써 동경제권의 상업, 물류, 비즈니스 거점으로 성장할 수 있는 여건을 구축해야 함. 또한 동북아지역 다자간 해운·물류협의를 구축하고 보다 효율적으로 교류할 수 있는 기반을 구축해야 함

○ 넷째, 투자여건의 건실성 측면에서는 관세자유지역 입주업체에 대한 보다 명확하고 가시적인 인센티브를 제공함으로써 세계화기업의 투자유치를 강화할 수 있는 체계를 구축해야 함. 특히 물류기업의 투자유치 확대를 위한 법·제도적 장치가 마련되어야 하며 이들 기업이 투자를 시행할 때 투자, 입지, 법·제도, 관련업체 그리고 전문인력 확보 등에 관한 정보를 쉽게 확보하고 One-Stop으로 투자 및 행정절차를 수행할 수 있는 시스템을 구축해야 함

○ 다섯째, 관세자유지역을 조기에 지정하고 지정-개발-투자유치-활성화의 단계가 전략적으로 이루어질 수 있는 여건을 갖추어야 함. 즉, 관세자유지역 지정 예정지역에 대한 사전행정조치를 통해 지정 준비단계부터 적극적인 마케팅전략을 수립하고 관세자유지역의 도입을 마케팅전략으로 활용할 수 있도록 보다 유기적인 지정전략이 요구됨

<표 11> 우리나라 주요 공·항만의 관세자유지역 도입예정지 및 추진방향

단위 : 천 m²

구 분	추진 전략
세계화기업의 경영전략 수용능력	<ul style="list-style-type: none"> · 전문물류업체 육성 및 투자유치 확대 · 항만 및 배후물류단지 연계체계 강화
관세자유지역의 기능 및 유형	<ul style="list-style-type: none"> · 제조 및 조립기능 강화 · 항만 관리운영체계의 선진화 · 개발법으로 개정 필요
배후경제권 규모	<ul style="list-style-type: none"> · 동북아 해운·물류 네트워크 구축(해운, 항공 및 철도) · 동북아 해운·물류 다자간 협력체계 강화
투자여건의 건실성	<ul style="list-style-type: none"> · 세계화기업 및 물류기업의 관세자유지역 투자절차 확립 및 인센티브 확대 · 관세자유지역 조기지정을 통한 투자유치 강화
인프라의 효율성	<ul style="list-style-type: none"> · 항만 및 배후지 조기 개발 · 배후지의 첨단 국제물류단지화 추진 · 배후 연계교통망 구축(도로, 철도 등)
경제·문화적 특성	<ul style="list-style-type: none"> · 해운 및 국제물류 전문인력 양성 · 투명한 경제 및 사회 관행 구축 · 서비스정신 제고
기 타	<ul style="list-style-type: none"> · 관세자유지역 정보통신망 구축 및 환적시스템 개선 · 관세자유지역 마케팅체계 구축 및 강화 · 국제 비즈니스, 금융, 해운산업 육성

자료 : 한국해양수산개발원(KMI) 작성

○ 여섯째, 인프라의 효율성 측면에서는 하드웨어 및 소프트웨어 인프라를 동시에 개발·발전시킬 수 있는 지속적이고 적극적인 전략이 요구됨. 특히 개발·계획되어 있는 항만 및 배후지의 조기 개발을 통해 충분한 인프라시설을 확보해야 하며 중국보다 먼저 항만 및 배후지 시설을 확보함으로써 동북아의 해운·물류주도권을 확보해야 함.

- 한편 항만은 컨테이너선의 대형화 및 초고속선의 상용화 추세에 대응할 수 있는 시설로 구축해야 하며 배후시설은 첨단 물류기능을 확보할 수 있도록 구축되어야 함.

○ 일곱째, 경제·문화적 측면에서는 해운·물류관련 전문인력의 양성을 통해 세계화기업을 지원하고 관세자유지역에서 발생하는 무역, 금융 및 국제물류 시스템을 지원하는 기능을 강화해야 함

- 또한 사회적으로는 투명한 경제 및 사회관행을 구축함으로써 국내외 기업

이 경제원칙에 입각한 경영활동을 수행할 수 있는 여건을 구축해야 함

○ 여덟째, 기타 부분으로는 향후 관세자유지역이 법제정 취지에 맞는 국제 물류거점으로 성장하기 위해서는 i) 관세자유지역을 지원할 수 있는 정보통신망의 구축 ii) 관세자유지역 마케팅체계 구축 iii) 국제 비즈니스, 금융, 해운 산업 등 관련 지원산업의 육성전략이 수반되어야 함

V. 결 론

○ 우리나라의 관세자유지역 도입은 공항, 항만의 기능을 획기적으로 개선하고 외국인기업의 투자여건을 세계적인 수준으로 향상시킴으로써 우리나라의 동북아 물류거점화를 촉진하는 구체적이고 공격적인 전략임

- 이에 따라 관세자유지역은 그간 우리나라의 국제물류거점화와 해외직접투자 유치확대의 주요 실패원인으로 지적되어 오던 문제들 즉, 무역 및 국제물류 관리체계의 경쟁력 미비, 과도한 규제 및 행정절차 등을 혁신적으로 개선시킬 수 있는 제도라 할 수 있음

○ 그러나 관세자유지역은 그 도입만으로 성공을 장담할 수는 없음. 현재 세계적으로 800여개의 관세자유지역이 운영되고 있으나 이 모든 지역이 성공적으로 국제물류거점으로 성장한 것은 아님

- 성공적으로 국제물류거점 역할을 수행하고 있는 관세자유지역은 국제경제 및 물류체계의 변화에 빠르게 대응하고 수요자 및 투자자의 Needs를 적절하게 지원할 수 있는 능력을 확보하고 있는 일부 국가, 일부 지역에 국한되고 있음

○ 이러한 측면에서 우리나라의 관세자유지역이 동북아의 물류거점으로 성장하기 위해서는 관세자유지역의 성공요인인 세계화기업의 경영전략 수용능력, 관세자유지역의 기능 및 유형, 배후경제권 규모, 투자여건의 건실성, 인프라의 효율성, 경제·문화적 특성 등 여섯 가지 성공요인에 대한 경쟁력을 확보해야 함.

- 이러한 요인은 단기적으로 이루어질 수 있는 것은 아니며 중·장기적인 측면에서의 근본적인 사회·경제적 개혁이 수반되어야 함

○ 대통령은 지난 2000년 5월, 첨단산업, 국제물류산업 기능 강화를 통해 우

리나라를 네덜란드나 싱가포르와 같은 “작지만 강한 나라”로 성장시킨다는 신통상국가론을 발표한바 있음

- 이는 21세기 국가목표를 만능 공업국, 수출대국화에서 국제물류, 서비스 인프라, IT산업 등 고부가가치 산업으로 전환하고 우리나라를 동북아 물류거점화로 전환했음을 의미하는 것임

- 이러한 측면에서 관세자유지역의 도입은 제도의 도입에 머무르지 않는 실질적으로 우리나라를 작지만 강한 나라로 성장시킬 수 있는 전략으로 추진되어야 함

參 考 文 獻

- 김동기, “글로벌라이제이션 시대의 마케팅 전략”, 마케팅, 1997. 2.
- 김영수, “투자자유지역의 바람직한 설치방향”, KIET 실물경제, 1998. 2.
- 김우호, “컨테이너터미널의 글로벌 네트워킹 전략에 대비해야,” 해양수산동향 제939호, 한국해양수산개발원, 1999. 7.
- 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.
- 박태원, “영국의 자유무역지대 운영현황과 시사점”, 월간 해양수산, 한국해양수산개발원, 1998. 11.
- 백종실, “대만의 자유무역지대 운영에 관한 연구”, 월간 해양수산, 한국해양수산개발원, 1999. 2.
- _____, “국제물류거점화를 위한 외국인 투자환경 개선방안”, 월간 해양수산, 한국해양수산개발원, 1998. 11.
- _____, 아시아 주요국 항만배후지 물류거점화 정책 비교 연구, 한국해양수산개발원, 1999. 12.
- 우종균, “우리나라의 21세기 물류거점화를 위한 관세자유지역의 지정방안,” 해양수산, 한국해양수산개발원, 2001. 3.

- _____, “우리나라의 관세자유지역의 국제물류거점화 전략,” 해양수산, 한국해양수산개발원, 2001. 6.
- 이경숙 · 김홍석 · 최태현, “외국, 투자유치 이렇게 하고 있다”, KIET 실물경제, 한국산업연구원, 1998. 3.
- 이동만, 최종민, “우리나라 기업의 정보시스템 효율화 제고전략”, 경영학연구, 1989.
- 임종관, 21세기 동북아경제권 형성에 대비한 화물운송센터 구축방안, 해운산업연구원, 1993.
- _____, 동북아지역 Hub-Port 경쟁여건에 관한 연구, 서강대학교 무역학과 석사학위 논문, 1995.
- 조계석, 홍동희, 최종희, 수출입화물의 일괄정보서비스(One-stop Information Service)에 관한 연구, 해운산업연구원, 1996. 10.
- 최종희, “해운 · 항만분야 물류정보의 효율적인 전자문서교환(EDI)서비스 시스템 구축방안”, 월간 해양수산, 한국해양수산개발원, 1999. 2.
- 하동우 · 한광석, 우리나라 컨테이너항만의 마케팅전략 수립에 관한 연구, 한국해양수산개발원, 1998. 12.
- 한국해양수산개발원, 우리나라 주요항만의 국제물류 중심화 방안, 해양수산부, 1997. 12.
- _____, 인천남항 국제물류유통단지 개발 계획, (주)대우, 1998. 12
- _____, 부산신항 복합물류단지 개발사업 기본계획, 부산신항만주식회사, 1998. 12.
- _____, 관세자유지역 도입방안 연구, 1998. 12.
- _____, 우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구, 1998. 12
- 해운산업연구원, “물류 EDI 네트워크 기본설계 보고서”, 1993.
- 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.
- Business International Corp., *Global Stategic Planning*, Business International Corporation, 1997.
- Cargo news China, April/May 1997.
- CLM, *Re-configuring European Logistics System*, 1996.
- 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.*, 2000.

- Containerisation International Yearbook, 각호
- 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, 1998.
- Dhanani S., O' Shaughnessy N. and Louw E., "Marketing practices of UK high technology firms", *Logistics Information Management*, vol. 10, no. 4, 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.
- EIU, Financial Investment in India, 1998.
- Hugh O'Mahony, Opportunities For Container Ports, Cargo Systems, 1998.
- IMF, International Financial Statistics Yearbook, 1997~1999.
- International Transport workers' Federation, 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.
- LLP Ltd, LLOYD'S PORTS OF THE WORLD 1999. 1999.
- National Magazine Company Ltd., Containerisation International, November 1995.
- National Magazine Company Ltd., Containerization International Yearbook, 1980-1997.
- Ocean Shipping Consultants, The Asian Crisis: Implication for Regional Containerisation, Ocean Shipping Consultants Ltd.1998.
- PSA, A Report of the Port of Singapore Authority, 1997.
- The World Bank, World Development Indications 1997~1999.
- The World Bank, World Tables 1995~1999.
- United Nations, ESCAP/UNDP Model port Tariff Structure Final Report, UN, 1998.

- _____, Monthly Bulletin of Statistics..
- 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.
- 林克彦, “국제물류시장에서 기능통합과 기업연대,” 해사산업연구소보, 해사산업연구소, 東京, 1999.5.
- 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.
- 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.
- ジェットロセンサー, 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の概要とその效果”, 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.

ABSTRACT

A study on Korean Free Zone and it's growing strategy

Kang Jong Hi, Woo Jong Kyun

The objective of the study is to propose to the strategy to make korean main ports to international logistics center in Northeast Asia. so this study's construction is constructed four steps. First, analysis the environment of economy, business and logistics industry in Northeast Asia. Second, analysis the constructions and characters of Free Zone Act. Third, analysis of Korean Government's policy about Free Zone. Forth, propose the growing strategy of Free Zone.

In 1999 Northeast Asia was adopted in Korea, which will facilitate the process and strengthen the international logistics capability as a international logistics hub in Northeast Asia. But only adoption in the point of law is not enough to growing korean main seaport and airport to a international logistics hub. so various strategies are needed.

In this study, we propose the growing strategies that are to establish and manage the free zone of ports and its hinterland are: the establishment of a long-term vision of international logistics complexes, the improvement of the proximity to markets/customers by way of linkage of global networks, the activation of the industrial complex in hinterland, the development of the skilled labor and the labor climate, the cooperation between governmental bodies and government/provincial bodies, continuous development of logistics infrastructure and so on.

Keywords : Free Zone
