

부산항 관세자유지역에 대한 항만물류관련업체의 의식고찰

이 선 미* · 이 철 영**

*한국해양대학교 대학원, **한국해양대학교 물류시스템 공학과 교수

The Perception of Port Logistics Related Firms According to the Adoption of Busan Free Trade Zone

Seon-Mi Lee* · Cheol-Yeong Lee**

*Graduate school of Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

**Prof. Department of Logistics Engineering, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 우리나라도 1999년 관세자유지역 제도에 관한 특별법이 제정되면서 관세자유지역에 대한 제도적 기반을 마련하게 되었다. 그러나, 이러한 연구의 대부분은 선진국 성공사례의 벤치마킹과 부산항을 비교분석함으로써, 그 발전방안을 제시하고 있어 실제 부산항의 항만물류기능을 수행하고 있는 현 업체 및 실제 시장에 대한 고찰은 매우 부족한 실정이다. 따라서, 본 연구는 이러한 취지에서 부산시 관세자유지역 제도의 도입에 따른 항만물류관련업체들의 실제 시장실태를 구조적으로 파악하고, 그러한 분석결과를 기반으로 관세자유지역에 대한 업계의 의식을 고찰하는 것을 연구의 목적으로 한다.

핵심용어 : 항만물류, 관세자유지역, 부산항, 군집분석

Abstract : Currently, the adoption of FTZ(Free Trade Zone) has been recognized as one of the most important strategies for becoming hub port in the world. For this reason, various policies for successful implementation and adoption of FTZ have been presented, and a special law related this FTZ was actually built in 1999.

In the mean time, a port logistics industry is deeply related to the successful implementation of FTZ. However, although many research about FTZ have been conducted, there have been little previous studies about port logistics firms and FTZ. Thus, the aim of this study is to investigate a market structure of firms related to Port Logistics effectively and to analyze the perception of these firms about FTZ in Busan.

Key words : Port Logistics, Free Trade Zone, Busan Port, Clustering Analysis

1. 서 론

해운환경의 변화와 더불어 세계경제의 글로벌화, 기업경영의 글로벌화로 국제 물동량의 흐름이 거점 중심의 물류체계로 구축됨에 따라, 항만에 있어서 Hub & Spoke 전략이 대두되고 있다. 이에 따라, 세계 주요 국가들은 물류거점의 주도권 확보를 위한 정책의 일환으로 항만을 국가 전략산업으로 간주하고, 이를 통해 자국의 경제적 이익과 부가가치창출을 도모하고자 노력하고 있다. 이러한 추세에 따라 동북아의 주요 국가들 사이에도 대규모 항만시설의 건설과 같은 물리적 인프라의 증대와 관련 법·제도의 개선을 통해 항만서비스의 고도화와 다양화를 추구하고 있다. 특히, 전 세계 800여개 지역에서 도입·운영중인 관세자유지역제도는 싱가포르, 홍콩, 함부르크, 미국 등에서 성공적으로 운영됨으로서 이러한 국가들의 관세자유지역을 세

계적인 경제, 금융, 무역, 물류중심으로 부상하게 하였다. 우리나라도 이러한 변화에 적극적으로 대처하기 위해 1999년 『국제 물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률』의 제정을 계기로 관세자유지역제도의 도입에 대한 제도적 기반을 마련하였으며, 관세자유지역제도의 효율적 도입·운영과 활성화방안에 대한 다각적인 연구가 수행되고 있다.

관세자유지역제도는 관세자유지역에 대한 특별법의 목적에서 제시한 바와 같이 우리나라의 국제 물류 발전을 위하여 특별하게 관세 혜택을 제공하는 일정 공간을 지정하여, 글로벌 물류기업이 우리나라를 근거로 하여 물류활동을 원활히 수행하도록 하는 제도로서, 글로벌 물류기업의 유치와 통한 물류부가가치 창출의 극대화를 주 목적으로 하고 있다. 아울러, 관세자유지역은 일반지역보다 관세혜택 및 행정의 탄력적 운영으로 항만물류산업에 있어서 클러스터¹⁾효과가 기대됨으로, 지정지역 뿐 아

* 대표저자 : 이선미(정회원), hangdani@hotmail.com 051)410-4911

** 종신회원, yici@hanara.kmaritime.ac.kr 051)410-4331

1) 클러스터란 하버드 대학 M. Porter 교수가 제창한 개념으로, 특정분야에 있어서 관련기업, 전문성이 높은 공급업자, 서비스 제공업자, 관련업계에 속한 대학, 관련단체 등 관련기관의 지리적으로 집중, 경쟁하고 있는 상태를 말한다.

나라 배후지의 물동량 증가 및 항만물류기능에 대한 수요증가가 예상된다. 따라서, 관세자유지역제도의 도입에 따른 항만물류산업의 클러스터 효과를 극대화하기 위해 국내·외 (항만)물류기업의 유치방안(한국해양수산개발원, 1998; 해양수산개발원, 2001; 부산광역시, 2003) 및 경제적 파급효과(이, 2001 ; 한국해양수산개발원, 2000 ; 심기섭, 2003)와 홍보방안에 관련한 연구(길광수, 2001)가 수행되어 왔다.

한편, 기존 연구들은 주로 세계 경제 추세와 선진국의 관세자유지역제도 도입의 성공사례를 중심으로 그 도입의 필요성을 설명하고 이를 벤치마킹하여 우리나라 관세자유지역의 경쟁력을 분석, 효율적 도입 및 지정지역의 활성화를 위한 글로벌 물류 및 제조기업의 유치방안 등에 관한 연구로서 대부분이 외국 투자기업을 대상(한국해양수산개발원, 1998; 부산광역시, 2003)으로 수행되었으며, 국내 물류업체를 대상으로 한 연구(부산광역시, 2003)의 경우, 전국에 있는 항만물류업체를 대상으로 분석하여, 실제 항만물류기업의 대부분이 집중되어 부산항의 항만물류기능을 수행하고 있는 현 업체의 현실적인 실태와 업종별 관세자유지역에 대한 의식고찰과 관련한 기반연구는 부족한 실정이다.

즉, 글로벌 물류기업의 유치와 더불어 항만물류산업의 유치를 통한 관세자유지역 및 관련산업의 활성화를 도모하고자 하는 우리나라의 입장에서, 관세자유지역의 운영 초기단계 및 추후 활성화 계획 수립 시, 실제 항만물류관련산업의 시장형성구조에 따른 업계의 현실적 여건의 정확한 파악과 관세자유지역 도입에 대한 의식고찰은 보다 구체적인 유치방안 수립 시에 앞서 수행되어야 할 기본연구에 해당된다고 말할 수 있다. 따라서, 본 연구는 이러한 점에 주목하여 부산시 항만물류관련업체들의 실제 시장실태를 구조적으로 분석하고, 그러한 분석결과를 기반으로 관세자유지역에 대한 업계의 의식을 고찰하는 것을 연구의 목적으로 한다.

연구의 구성은 2장에서는 관련문헌 고찰 및 부산항 관세자유지역을 살펴보고, 3장에서는 부산시에 위치한 항만물류관련업체를 대상으로 실시된 『2000년 기준, 부산시 해운·항만업체 전수조사 보고서』(부산광역시, 2000)의 전수조사 데이터를 이용하여, 여러 가지 분석을 수행한다. 4장에서는 분석된 결과를 토대로 평가 및 시사점을 살펴본 후, 5장에 본 연구의 결론을 맺고자 한다.

2. 관련문헌 고찰 및 부산항 관세자유지역

2.1 관련문헌 고찰

관세자유지역은 법적·지리적으로 국가의 관세선 외측에 위치하여 대부분의 관세법 규정이 적용되지 않는 제한된 구역으로, 입주기업에게 통관절차·관세 및 제세공과금 등의 면제특권을 부여하여 물류부가가치활동을 자유롭게 수행할 수 있도록 한 지역이다. 이러한 입주기업에 대한 혜택과 물류활동에 부여된 자율성으로 글로벌 기업들은 관세자유지역을 국제물류거점

으로 이용하며, 국가는 이 지역을 자국의 물류거점화 및 경제활성화의 공간으로 활용할 수 있다.

우리나라의 관세자유지역과 관련한 기존 연구로, 한국해양수산개발원(1998)에서는 세계의 자유무역지대제도를 비교·분석하고, 우리나라의 관세자유지역 도입에 따른 경제적 파급효과를 도출함으로써 공·항만 및 공단지역을 중심으로 한 관세자유지역제도의 도입 필요성을 제시하였으나, 이 연구는 관세자유지역에 대한 특별법 제정 이전의 연구로 관세자유지역제도의 도입, 운영에 관한 전반적인 내용을 소개하는 수준에 머물러 있다. 그러나, 2000년에 수행된 동기관의 연구인 한국해양수산개발원(2000)에서는 퍼지이론을 적용하여 관세자유지역 우선지정항만을 선정하고, 우선지정항만에 대한 세부적인 운영 및 관리방안을 제시, 해당지역의 활성화를 위한 마케팅전략 및 경제적 파급효과 등을 보다 구체적으로 제시하였다. 한편, 부산광역시(2000)에서는 부산시에 기반을 둔 전체 해운·항만관련업체를 대상으로 업체의 실태조사 및 PA, 관세자유지역, 장애 업종 전환에 관한 의식조사를 수행하였다. 그러나, 관세자유지역에 대한 업계 전체의 의식조사가 주목적이었으므로, 업종별 세분화된 분석결과가 제시되지 않았다. 다음으로, 한국해양수산개발원(2001)에서는 국가별 관세자유지역의 경쟁력을 AHP (Analytic Hierarchy Process)법으로 평가하고, 우리나라 관세자유지역의 성공적인 운영을 위해 글로벌 물류기업의 유치 방안을 제시하였다. 덧붙여, 최근, 부산광역시(2003)에서는 부산항 관세자유지역으로 지정된 용당지역부지(신선대컨테이너 터미널)과 감천지역부지(한진 감천 컨테이너 터미널)를 중심으로 한 부산항 관세자유지역의 세부 운영방안 및 부지 활용 방안, 마케팅 전략 등에 관한 세부적인 활성화 방안을 제시하였다.

2.2 우리나라 관세자유지역의 개념과 부산항

우리나라의 관세자유지역의 특성은 1999년에 제정한 『국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률』을 살펴봄으로써 알 수 있다.

이 특별법에서 관세자유지역제도는 “공항·항만 등을 중심으로 하는 일정지역을 관세자유지역으로 지정·운영하여 국가간의 물류를 원활하게 함으로써 당해 지역을 국제적인 물류중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적”하는

Table 1 The business type in Free Trade Zone

등록사업	가. 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공 (재정경제부장관이 산업자원부장관과 협의하여 정하는 단순가공에 한함.)
	나. 물품의 보수 (재정경제부령이 정하는 것에 한한다.)
	다. 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업
지원사업	금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역의 운영에 필요한 사업으로서 재정경제부령이 정하는 사업

Table 2 The free trade zone of Busan Port

위치	사업체명	면적	소유주
신선대터미널지역	(주) 신선대 컨테이너 터미널	1,000천m ²	해양수산부
북항 용당 LME창고지역	세방기업(주)	16천m ²	해양수산부
천일 CY지역	천일정기 화물자동차(주)	7천m ²	해양수산부
한진 터미널 지역	(주)한진해운	130m ²	(주) 한진해운
제일 제당 매립지	한국토지공사	148천m ²	한국토지공사

(부산지방 해양수산청 : <http://pusan.momaf.go.kr>)

것으로 되어 있다. 즉, 이것은 관세자유지역의 지정과 활성화로 동북아 국제 물류시장의 중심지로의 자리를 확보하고자 하는 것으로 볼 수 있다. 또한, “당해 지역에서의 물품의 반입·반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법·부가가치세법·특별소비세법 및 주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역으로서 재정경제부 장관이 지정하는 지역”을 관세자유지역이라고 정의하고 다음의 Table 1에서 명시한 기능을 수행하는 업체를 “등록업체”, “지원업체”로 규정하고 있다.

이외에도, 외국인 투자에 대한 혜택 및 지역내 반·출입활동 및 운영, 기업의 재고관리 등과 관련된 관세제도에 대한 전반적인 내용을 규정하고 있다.

2002년 1월, 관세자유지역위원회가 부산항의 다음지역에 관세자유지역을 지정하였으며(Table 2), 광양항과 함께 부산항 관세자유지역은 기존 부두시설을 중심으로 지정·운영됨에 따라, 제도 개선 및 사업범위의 확대 등 근접한 배후지의 연계를 통해 효율적으로 운영될 계획(부산지방해양수산청, 2003)이다.

3. 분석

3.1 연구 방법

군집분석(Cluster Analysis)은 다양한 특성을 가진 다수의 데이터들을 유사한 특성을 가진 집단으로 분류하는 데 쓰이는 기법(허명희, 1999)이므로, 본 연구에서는 항만물류관련산업의 시장형성구조를 파악하기 위해 업종별 사업체 수, 종사자 수, 매출액을 변수로 군집분석을 수행하며, 도출된 군집의 타당성을 검토하기 위해서 업종별 사업체 수, 종사자 수, 매출액을 독립 변수로, 군집들을 종속변수로 하여 군집들의 유사성에 대한 검증 절차를 수행하고자 한다. 검증절차로는 2개 이상 집단 간의 차이를 알아보는 분산분석(ANOVA)을 실시하고, 군집분석의 결과를 토대로 관세자유지역에 대한 항만물류관련 업체들의 의식조사를 분석한다.

한편, 본 연구에서는 “물류분류”상 표준산업분류는 없으나, 실제, 부산시 항만물류관련 산업의 많은 부분을 차지하는 선박알선업 외 12개 업종을 기타화물운송관련서비스업(물류코드33)의 세부분류에 포함하여 분류한 부산시의 임의분류를 하나의 업종으로 수용하여, 분류상 총 31개 업종을 항만물류관련산업

으로 둔다.

3.2 부산시 항만물류관련산업의 시장구조

분석결과 및 검증과정을 거쳐(Table 3), (Table 4), 항만물류관련산업은 Table 3과 같이 5개의 군집으로 나누어졌다. 1군집은 매출액은 작으나, 종사자 수와 사업체수는 많은 편이며, 일반 화물 자동차 운송업, 수상화물 취급업, 선박알선업, 선박금융업 4개의 업종이 여기에 속하며, 2군집은 사업체 수, 종사자 수, 매출액이 모두 작은 업종들로서 아래의 Table 3에서 보듯이 대부분의 관련 업종이 이에 속한다. 3군집은 업체 수는 적으나, 종사자 수와 매출액이 아주 큰 외항운송업으로 부산시 항만물류관련업체의 전체 매출액에서 약 40%를 차지하는 고부가가치 산업이라 할 수 있다. 4군집은 사업체수와 매출액은 작으나 종사자 수가 많으며, 위험물품보관업, 선박대리점업, 강선건조업이 이에 속한다. 5군집은 사업체수와 종사자 수는 많으나 매출액은

Table 3 The result of cluster analysis

군 집	업 종(부여번호)
1 (4개 업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 일반 화물 자동차 운송업 ◦ 수상화물 취급업 ◦ 선박알선업 ◦ 선박금융업
2 (21개 업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 용달 및 개별 화물 자동차 운송업 ◦ 일반창고업 ◦ 내항 화물 운송업 ◦ 냉장 및 냉동 창고업 ◦ 농산물 창고업 ◦ 기타 창고업 ◦ 항구 및 기타 해상터미널 운영업 ◦ 항공 및 육상화물 취급업 ◦ 화물 포장업 ◦ 선원중개업 ◦ 검수,검정, 검량업 ◦ 항만용역업 ◦ 예선업 ◦ 항만통신업 ◦ 선박관리업 ◦ 통관대행업 ◦ 기타소수업체 ◦ 기타 소프트웨어 자문, 개발 및 공급업 ◦ 컨테이너 임대업 ◦ 기타 운송장비 임대업 ◦ 그외 기타 산업용 기계장비 임대업
3 (1개 업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 외항 화물 운송업
4 (3개 업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 위험물품 보관업 ◦ 선박대리점업 ◦ 강선건조업)
5 (2개 업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 물품공급업 ◦ 화물운송주선업

Table 4 The result of ANOVA

변수	군집	N	평균	표준편차	F	유의확률
사업체수	1	4	108.25	121.06	7.710	.000
	2	21	21.48	22.56		
	3	1	57.00	.		
	4	3	58.67	66.00		
	5	2	291.00	246.07		
	합계	31	54.81	94.83		
종사자수	1	4	2333.50	2654.76	3.118	.032
	2	21	542.29	545.05		
	3	1	2590.00	.		
	4	3	2489.00	3723.60		
	5	2	3057.50	1904.24		
	합계	31	1190.13	1697.83		
매출액	1	4	548928.75	175339.89	2379.091	.000
	2	21	49445.52	54710.10		
	3	1	7846342.00	.		
	4	3	1807015.67	103490.53		
	5	2	1508562.50	61182.41		
	합계	31	629631.77	1472604.19		

작은 업종(매출액은 규모면에서 1군집의 약 3배이지만, 전체 항만물류관련산업에서 작은 군집으로 여겨짐)으로 물품공급업, 화물운송주선업이 이에 속한다.

3.3 관세자유지역에 대한 의식조사

앞서 수행한 군집분석의 군집별 관세자유지역에 대한 항만물류관련업체의 의식을 고찰하기 위해 다음의 내용을 분석하였다. 먼저, 관세자유지역에 대한 항만물류관련업체들의 의식을 파악하기 위해서 업종별 “관세자유지역에 대한 인지도”와 “관세자유지역으로의 포함여부에 대한 찬반의사”를 분석하였다. 다음으로, 관세자유지역제도에 대한 업계의 경제적 관점에서의 기대정도를 파악하기 위해서 “관세자유지역 포함 시 연간 예상매출액”을, 관세자유지역 제도에 도입에 따른 업체의 이전여부에 대한 의식을 파악하기 위해 “업체의 관세자유지역의 미포함 시 관세자유지역내로의 자의적 이동의사 여부”를 질문사항으로 분석하였다.

1군집은 관세자유지역에 대한 인지도가 높은 업체 중 56.8%가 관세자유지역내로 이동시 예상되는 매출액이 1000만원 이하이며, 관세자유지역내로 포함되는데 찬성한 업체 중 65.1%가 예상매출액을 3000만원이하로 예상하였다. 즉, 1군집은 관세자유지역에 대한 경제적 이익이 작을 것이라고 기대하고 있다. 그러나, 예상매출액이 1000만원이상으로 기대한 업체들의 경우, 업체가 관세자유지역내 미포함시 자의적 이동에 반대하는 업체보다 이동에 찬성하는 업체가 더 많았으며(Fig. 1), 2군집은 관세자유지역에 대한 인지도가 높은 업체의 경우, 해당지역 포함시 예상되는 기대이익이 다양하게 나타났다. 그러나, 예상

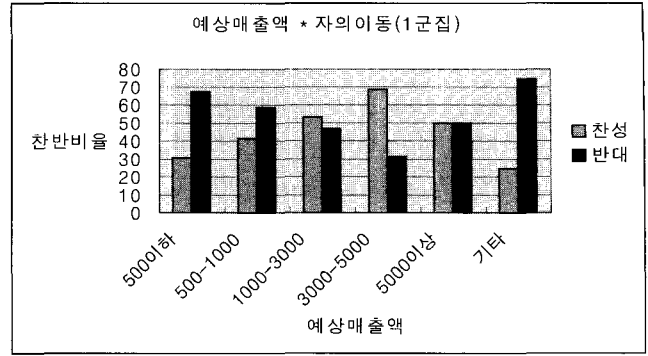


Fig. 1 Expected earnings * Voluntary movement (cluster1)

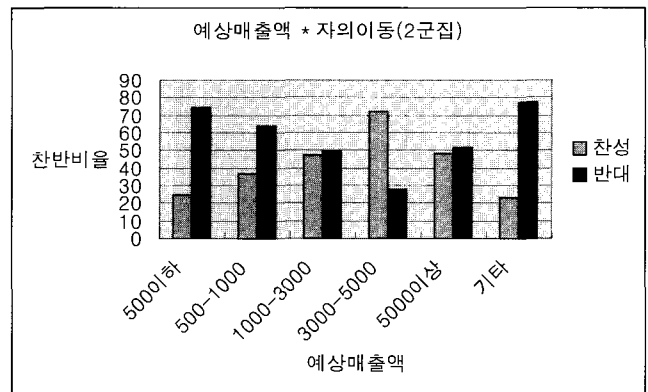


Fig. 2 Expected earnings * Voluntary movement (cluster2)

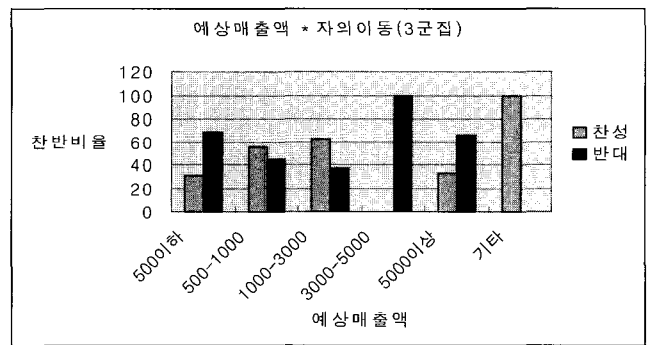


Fig. 3 Expected earnings * Voluntary movement (cluster3)

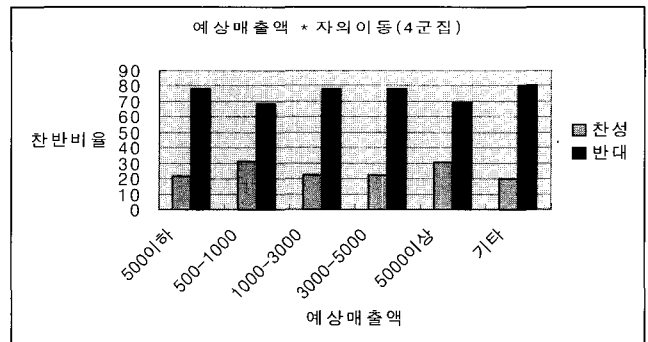


Fig. 4 Expected earnings * Voluntary movement (cluster4)

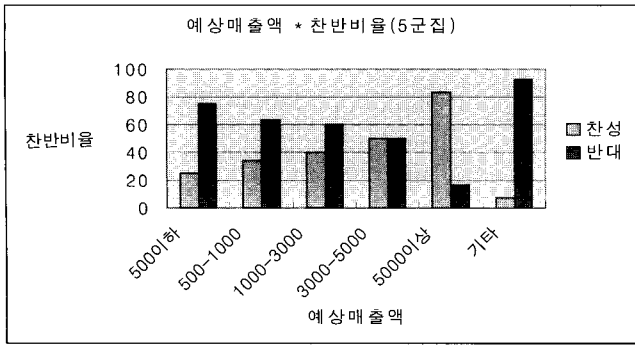


Fig. 5 Expected earnings * Voluntary movement (cluster5)

매출액이 3000만원이상 5000만원이하로 한 업체들은 업체가 관세자유지역내에 미 포함시에도 자의적으로 이동하고자 하는 업체가 더 많았다(Fig. 2). 3군집은 업체가 관세자유지역내에 미 포함 된다면, 자의적으로 해당지역으로 이동하고자 하는 업체와 그렇지 못한 업체의 비율이 43.8% : 56.3%로, 다른 군집(약 30%:70%)보다 관세자유지역내로의 이동에 근소하나마 탄력적인 것으로 나타났으며 또한, 예상매출액을 500만원이상 3000만원이하로 예상한 기업은 해당지역으로의 자의적 이전에 반대하는 비율보다 이전하겠다는 의사를 가진 업체가 더 많았다(Fig. 3). 4군집은 관세자유지역에 대해서 "자세히 안다"고 한 업체 중 약 63.6%가 예상매출액을 3000만원이상으로 기대하고 있어, 다른 군집보다 예상매출액을 크게 생각하고 있었다. 그러나, 예상매출액에 상관없이 자의적 이동에 대해서는 약 70%이상 반대하는 것으로 나타나, 비록, 경제적 이익이 크더라도 업체가 관세자유지역내에 미포함시 자의적으로 이동할 의향은 없는 것으로 나타났다(Fig. 4). 5군집은 관세자유지역내로 포함시 예상되는 매출액이 3000만원이상이라고 답한 업체의 경우, 업체가 관세자유지역으로 포함되지 않아도 자의적으로 해당지역으로 이동하겠다는 의사를 가진 업체가 50%이상으로 관세자유지역으로의 이전에 긍정적인 반응을 보였다(Fig. 5).

4. 평가 및 시사점 도출

본 연구의 분석결과로부터, 부산시에 위치한 항만물류관련업체의 시장형성의 구조는 크게 5개의 군집으로 나누어지며, 각 군집별로 고유한 특성을 가지고 있는 것을 알 수 있다.

우선, 1군집의 업체들은 종사자 수와 사업체 수가 많은데 비해서 매출액이 작고, 게다가 관세자유지역에 포함되더라도 예상 매출액은 크지 않을 것으로 생각하고 있다. 또한, 예상매출액을 1000만원이상으로 기대하고 있는 기업의 경우, 관세자유지역 내 미포함시 자의적 이동에 찬성한 기업이 많으므로, 1군집의 경우, 부산시의 항만물류관련산업에 있어서 업체의 영세성을 고려한 매출액 증대와 관련한 유치안에 초점을 둘 필요가 있다. 2군집은 사업체 수, 종사자 수, 매출액 모두 다른 군집에 비해서 작다. 그러나, 2군집에 속하는 업종을 살펴보면, 물류분류상 표준산업분류에는 없으나, 항만물류관련산업에 많은 부분

을 차지하여 부산시에서 세부분류 한 기타화물운송관련서비스업(12개업종) 중 8개 업종, 물류시설운영업(물류코드2)의 창고업(물류코드21)에 속하는 5개 업종 중 4개 업종, 물류장비 임대업(물류코드4)인 3개 업종 모두가 2군집에 속한다. 또한, 다양한 업종이 속한만큼 관세자유지역에 대한 예상매출액도 다양함으로 2군집의 경우, 매출액뿐만 아니라, 업종의 전문성과 다양성을 고려한 유치방안이 요구된다. 3군집은 사업체 수가 작은 반면, 종사자 수와 매출액이 큰 군집으로 부산시 항만물류관련산업 중 가장 효율적으로 이루어지고 있는 것으로 보인다. 또한, 앞서 수행한 관세자유지역에 대한 분석을 보면 업체가 관세자유지역내로 이동시 예상되는 매출액은 작지만, 관세자유지역내로 이전하고자 하는 경향은 다른 군집보다 더 탄력적이고, 예상매출액이 작은 기업도 관세자유지역으로의 자의적 이동에 대해서 긍정적이므로, 관세자유지역에 대한 관심도가 상대적으로 높은 것으로 파악되었다. 따라서, 관세자유지역의 범위내로 유치 시 업체이전에 따른 업무의 편의성과 이전 후 업무효율화를 위한 방안이 고려되어야 한다. 그러나 해당 매출액 중 부산시 외 다른 지역으로 유출되는 경우가 17.2%로 업체의 이익이 지역 외로 이출되는 것에 대한 방안도 아울러 고려되어야 한다. 4군집은 종사자 수가 많은 반면, 매출액이 작으므로 이를 보완할 수 있는 유치방안이 요구된다. 또한, 관세자유지역에 대한 의식조사의 분석에서도 관세자유지역에 대한 예상매출액은 큰 반면, 관세자유지역으로 자의적 이동에 대한 경향은 부정적이므로, 관세자유지역내로 유치 시, 업종별 특성에 대한 이해와 업체의 이전에 따른 제도적 지원책 및 매출액 향상을 고려해야 하며, 관세자유지역에 대한 인식전환을 위한 적극적인 홍보방안이 모색되어야 할 것으로 여겨진다. 5군집도 사업체수와 종사자 수에 비해 매출액이 작으며, 3000만원이상의 예상매출액을 기대한 업체의 경우 관세자유지역내로의 자의적 이동에 긍정적인 것으로, 영세성과 매출액 증대를 위한 방안이 제고되어야 할 것이다.

이상의 분석결과로부터, 부산시 항만물류관련산업은 업종에 따라 그 상황과 특성이 매우 다르다는 것을 알 수 있다. 따라서, 관세자유지역의 운영과 활성화를 위해 업체의 유치 및 육성책 또한 항만물류관련업체의 전체적인 구조를 고려하여 차별적으로 접근해야 할 필요가 있을 것으로 사료된다.

5. 결론

본 연구는 부산시 관세자유지역제도의 도입에 따른 항만물류관련업체들의 실제 시장실태를 구조적으로 분석하고, 관세자유지역제도의 도입에 대한 업계의 의식을 고찰한다는 목적하에서 수행되었다. 분석결과, 부산시 항만물류관련업체는 업종별 매우 다른 여건과 규모를 보이고 있어, 관세자유지역과 관련한 업계의 의식도 매우 다르다는 것을 알 수 있었다. 1군집과 5군집은 유치 시 업체의 영세성을 고려한 매출액 증대 방안이 요구되며, 2군집은 업종의 전문성과 다양성을 고려한 유치방안, 3군집은 관세자유지역내로 유치 시, 그에 따른 이전업무의 편의성 및

업무효율화를 위한 방안이 고려되며, 4군집은 업종별 사업의 특성 이해와 업체의 이전에 따른 제도적 지원책 및 관세자유지역에 대한 인식전환을 위한 적극적 홍보방안이 모색되어야 한다는 것을 알 수 있었다.

한편, 관세자유지역 제도의 도입·운영의 초창기에 있는 부산항이 동북아 주요 항만보다 더 나은 항만이 되도록 하기 위해서는 부산항 관세자유지역의 원활한 운영과 그에 따른 물류부가가치 창출을 극대화한 항만물류산업의 경쟁력제고가 무엇보다 중요하다. 이러한 의미에서, 본 연구는 업계의 정확한 실태에 따른 차별화된 유치방안의 필요성을 제시한 것은 관세자유지역의 성공적인 수행과 활성화 측면에서 기본적으로 검토되어야 할 사항으로 사료된다.

본 연구에서는 부산시 항만물류관련산업의 시장구성 형성에 구조를 파악하기 위해 업종별 규모를 중심으로 수행하였으나, 업종의 고유한 사업특성 및 업체마다의 여건과 관련된 정성적인 요소 등을 반영할 경우, 관세자유지역에 대한 업계의 보다 구체적인 의식구조의 분석이 가능할 것이다. 또한, 본 연구에서 사용된 의식조사의 데이터는 단순질문방식에 의한 답변이므로, 관세자유지역의 활성화를 위해서 글로벌 물류기업과 국내 및 부산지역의 물류기업의 의식차이를 분석할 수 있는 추가적인 의식조사와 세부적인 설문구성이 추후과제로 남아있다. 더불어 이 연구에서 이용한 부산시의 『2000년 기준, 부산시 해운·항만업체전수조사 보고서』(부산광역시, 2000)의 자료는 2000년 12월에 작성된 것으로 다소 시간차가 있으나, 현재의 상황과 비춰 봤을 때 크게 문제될 부분이 아니라고 생각되며, 전수조사에 의한 분석이라는 점에서 그 의미를 찾을 수 있다.

참 고 문 헌

- [1] 국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률, 법률 제 06305호
- [2] 길광수(2001):우리나라 항만 관세자유지역의 홍보방안, 해양수산, 통권 제224호 pp28-40
- [3] 부산광역시(2000):2000년 기준 부산지역 해운·항만업체전 수조사보고서
- [4] 부산지방해양수산청(2003):부산해양수산 중장기 발전계획
- [5] 심기섭(2003):부산항 관세자유지역의 경제적 파급효과에 관한 연구, 해양수산, 제 224호 pp28-40
- [6] 이수호, 손애희(2001):부산항 관세자유지역의 경제적 파급효과에 관한 연구-부산신항만 1단계 준공시점을 대상으로-, 한국항만경제 학회지, 제17집, 제 1호
- [7] 한국해양수산개발원(1998):우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안
- [8] 한국해양수산개발원(2000):우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구
- [9] 한국해양수산개발원(2001):관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화방안 연구
- [10] 한국해양수산개발원(2002):Port Cluster 구축 및 효과에 관한 연구
- [11] 한국해양수산개발원(2003):부산항 관세자유지역 활성화를 위한 연구
- [12] 한국해양수산개발원, 중앙대(2000):광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구
- [13] 허명희(1999):사회과학을 위한 통계적 방법, 자유아카데미

원고접수일 : 2003년 4월 21일

원고채택일 : 2003년 10월 13일