

광양항 및 광양만권 경제자유구역의 활성화 방안에 관한 연구

The development device of Gwangyang port and Gwangyang bay
in accordance with its free economic zone

장홍훈*

목 차

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| I. 서 론 | IV. 광양항 및 광양만권 경제자유구역의
문제점과 발전방안 |
| II. 동북아 주요 항만의 물류거점지로의
경쟁추세 | V. 결 론 |
| III. 광양만권 경제자유구역의 지정 및 계획 | |

Key Words: Gwangyang port, Gwangyang bay, Free Economic Zone

Abstract

With the globalization of economy, there is keen competition among countries to be a logistics hub and companies are striving to be first in establishing logistics system centering on advantageous sites, especially airport and seaports, to perform supply, production and distribution. Korea competing with Northeast Asia countries is also working out strategies in order to make Korea peninsula a logistics center of Northeast Asia taking advantage of its geographical strength. Gwangyang port has designated as Free Economic Zone together with Pusan and Jinhae, Incheon from October 24th, 2003. However, the introduction of Free Economic Zone in Korea lagged behind other major countries and it has a lot of operational problems.

Approximately 600 areas worldwide are designated and operated as a Free Economic Zone and Gwangyang port and its surrounding area has several points to be settled as one of FEZ. First one is its limited functions and related laws. Next is imperfection on development, investment and management system of the hinterland. Lack of promotion activities could be one of the problems.

This paper analyzes the above problems and presents various measures to activate Gwangyang Port and Gwangyang Free Economic Zone as follows Benchmarking to promote Gwangyang Free Economic Zone as follows Benchmarking other countries' system, governmental support, introduction & logistics functions, early development of the hinterland, supply of effective one-stop service, investment attraction into the area and diversified promotion & marketing activities.

* 순천대학교 경영통상학부 부교수

I. 서론

최근 세계 각 국은 자유무역주의를 표방하면서도 자국과 주변국을 보호하고 역내교역을 활성화하기 위하여 경제블럭을 설치·운영하고 있기도 하지만 국가간의 국경없는 무역이 이루어지고 있으며 기업도 점차 글로벌화 되어 가고 있다. 모든 국가는 국제무역의 증진과 함께 항만에 많은 물동량을 유치하기 위한 노력을 계속하고 있으며 이를 국가의 당면과제로 삼고 있다. 이러한 추세 속에 한국이 속한 동북아도 항만간의 경쟁이 치열해지고 있고, 또한 중국경제와 무역거래량이 급성장함에 따라 동북아의 교역량이 점차 증가하고 있으며 이에 따라 각 국의 항만간의 물동량 유치도 치열해지고 있다. 특히 동북아 각 국은 수출입 물동량을 적극적으로 유치하기 위하여 컨테이너항만의 개발을 추진하고 있으므로 앞으로 동북아의 컨테이너 항만간의 경쟁은 더욱 치열하게 전개될 전망이다.

이와 같이 세계 각 국은 경제·무역 및 기업의 글로벌화로 인하여 국제물류의 흐름을 주도하기 위하여 국가마다 물류거점화의 경쟁을 치열하게 전개하고 있으며, 특히 홍콩, 싱가포르, 중국, 대만, 네덜란드 등은 범 정부차원에서 국가 경제발전의 주요한 전략으로 자국을 세계물류중심화로 발전·유지시키기 위해서 노력하고 있다. 이를 위해서 세계 각 국에서는 주요 항만을 중심으로 하여 자유항, 자유무역도시, 관세자유지역, 자유무역지역(자유무역지대), 경제자유구역 등과 같은 것을 설치·운영하여 단일구역 내에서 다양하고 자유로운 국제물류 활동을 이행할 수 있도록 함으로써 자국 항만 및 인근지역에 수출입물동량을 유치하여 국제무역을 증진시킬 수 있도록 지원하고 있다. 그리고 경제자유구역을 중심으로 지방정부도 지역경제의 활성화를 위하여 외국인의 투자를 유치하기 위하여 노력하고 있고, 세계적인 기업들도 이러한 경제자유구역을 중심으로 기업활동 및 국제물류활동을 활발히 수행하고 있다.

이러한 국제적인 추세에 따라 우리나라도 항만 및 주변지역에 투자를 적극 유치하고 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하기 위하여 2003년 10월 24일에 인천, 부산·진해, 광양만권을 경제자유구역으로 지정하였다. 따라서 본 논문은 광양만권이 경제자유구역으로 지정됨에 따라 광양만권의 발전과 함께 광양항이 국제물류거점지로의 확립·발전시키기 위한 자체 여건에 대하여 고찰하고, 광양만권 경제자유구역의 문제점과 한계성을 살펴봄으로써 이에 대한 발전방안을 제시한다.

II. 동북아 주요 항만의 물류거점지로의 경쟁추세

1. 동북아 주요 항만의 물동량 변동추이

<표-1>에서 보는 바와 같이 세계 주요 항만의 컨테이너 화물 처리실적을 살펴보면,

홍콩은 2002년도에 이어 2003년도에도 세계 1위를 고수하였다. 홍콩은 중계무역항으로 원래 수출입물동량이 많을 뿐만 아니라 싱가포르와 상해항간에 유일하게 존재하는 심해항만이기 때문에 중국으로 수출입되고 있는 화물의 환적항 역할을 하고 있다. 앞으로 중국 무역거래량이 급격히 상승할 것으로 보이므로 홍콩의 컨테이너 물동량 처리량은 당분간 계속 세계 1위를 고수할 것으로 예상되며, 싱가포르가 2위, 상해항이 3위, 심천항이 4위, 부산항이 5위를 차지하였다. 2003년의 컨테이너화물의 처리실적을 보면, 전년대비 연평균 증가율이 상해항이 21.8%, 심천항이 29%의 물동량을 처리함으로써 최근 중국의 항만 물동량 처리량이 급속하게 증가하고 있다. 상해항과 심천항은 5년 연속 20%~30%의 물동량 증가세를 기록하고 있으며 현재의 증가율이 지속될 경우 수년 내에 세계 1, 2위 항만으로 도약할 수 있을 것으로 예상된다.

<표-1> 세계 주요 항만의 컨테이너화물 처리실적 및 분석

(단위: 천 TEU)

항만별	1999	2000	2001	2002	2003	연평균 증가율(%)
홍콩	16,211 (1)	18,098 (1)	17,826 (1)	19,144 (1)	20,449 (1)	4.8
싱가포르	15,945 (2)	17,087 (2)	15,571 (2)	16,941 (2)	18,411 (2)	2.9
상해	4,216 (7)	5,613 (6)	6,334 (5)	8,620 (4)	11,280 (3)	21.8
심천	2,986 (11)	3,993 (11)	5,076 (8)	7,614 (6)	10,650 (4)	29.0
부산항	6,440 (4)	7,540 (3)	8,073 (3)	9,453 (3)	10,408 (5)	10.1
카오슝	6,985 (3)	7,426 (4)	7,541 (4)	8,493 (5)	8,840 (6)	4.8
L·A	3,829 (8)	4,879 (7)	5,184 (7)	6,106 (8)	7,179 (7)	17.3
로테르담	6,342 (5)	6,275 (5)	6,096 (6)	6,506 (7)	7,107 (8)	2.3
함부르크	3,738 (9)	4,248 (9)	4,689 (9)	5,374 (9)	6,138 (9)	10.4
앤티워프	3,614 (10)	4,082 (10)	4,218 (11)	4,777 (10)	5,445 (10)	8.5
두바이	2,845 (13)	3,058 (15)	3,502 (13)	4,194 (13)	5,152 (11)	12.6
포트클랑	2,550 (15)	3,207 (12)	3,760 (12)	4,533 (11)	4,841 (12)	13.7

자료: ① "항만의 컨테이너화물 처리실적 및 분석", 한국컨테이너부두공단 홈페이지
 ② ()는 물동량처리실적 순위임.

이러한 중국의 컨테이너 화물 급증추세는 앞으로도 지속될 전망이다, 동북아의 중심에 위치한 우리나라는 중국의 환적화물 처리 등에 힘입어 컨테이너 물동량이 점차 증가할 것으로 예상된다. 우리나라 환적화물의 약 60%는 對중국 물량이고, 이중 약 75%는 상해항을 포함한 북중국 항만(청도, 대련, 천진)이 기 종점이며, 우리나라는 북중국과 일본서부지역에 대한 환적화물이 계속 증가할 것으로 전망된다. 그리고 앞으로도 저렴한 임금의 상품을 가진 중국이 당분간은 전 세계의 시장을 확장해 나갈 것으로 추정되므로 중국의 항만 물동량은 점차 증가할 것으로 예상된다.

2. 광양항의 개발계획과 물동량의 증가추이

광양항은 국토이용의 효율성을 극대화하고 낙후지역을 개발하기 위한 정부 구상의 일환으로 개발되었으며, 오늘날 국제무역에 있어서 동북아지역과의 교역확대에 따른 물동량의 증가와 동북아 지역 및 동남아지역에 대한 전진기지로서의 서남해안 항만 특히 광양항의 역할이 더욱 강조되고 있다. 광양항은 시대적 요청에 의하여 탄생한 항만으로 서 천혜적인 항만 요소와 광활한 배후부지를 갖추고 있고, 부산항과 더불어 양항체제(兩港體制)를 유지함으로써 우리나라의 중심항과 환적항의 역할을 담당하고 있다. 광양항이 활성화됨으로써 체선없이 효율적으로 항만이 운영될 수 있게 되었고, 항만배후권역의 지역산업에 물류비용의 감소와 기타 기업의 영업여건을 좋게 할 수 있어 많은 기업을 이 지역에 유치하고 있으며, 지역경제에도 좋은 영향을 주고 있다.

광양항은 다른 항만보다 뒤늦은 1998년에 개장되었으나 정부와 지방자치단체의 적극적인 지원과 노력으로 급격한 발전을 거듭하였다. <표-2>에서 보는 바와 같이 1998년 말에 개장되어 33,768 TEU의 컨테이너 물동량을 처리하였으나 개장 2년째인 1999년에는 417,344 TEU를 처리함으로써 전년보다 급속한 신장율을 기록하였다. 2000년에는 642,230 TEU, 2001년도에는 855,310 TEU, 2002년도에는 1,080,333 TEU, 2003년도에는 1,183,876 TEU를 처리하여 1999년부터 컨테이너 처리량이 꾸준히 증가하고 있다.

그리고 2002년에는 광양항에 세계적인 허치슨(Hutchison)사와 허치슨 포트 홀딩스 그룹 멤버(A member of the Hutchison Port Holdings Group)인 한국국제터미널주식회사(KIT: Korea International Terminals)가 광양항에 가세함으로써 광양항을 자동적으로 국제적인 항만으로 홍보하는 역할을 하고 있고 많은 물동량을 유치할 수 있어 전년보다 물동량이 훨씬 증가할 것으로 예상된다. 2004년 9월 현재 광양 컨테이너 부두의 운영선사로는 대한통운, 한국허치슨, 한진해운, 세방기업, 동부건설, KIT 등이 있으며, 광양항은 우리나라 컨테이너 화물 처리량의 비중에 있어서 부산항 78.9%에 이어서 광양항이 9%를 차지해 인천항의 6.2%보다 앞서 있으며, 우리나라 항만 중 두 번째로 물

동량을 많이 처리하는 항만으로 성장하였다.

<표-2> 전국 컨테이너 화물 처리량 및 집중도 현황

(단위: TEU, %)

구분	전국	부산항	광양항	인천항	울산항	기타항
1998년 (비중)	6,677,565 (100.0)	5,891,168 (88.2)	33,768 (0.5)	514,847 (7.7)	125,829 (1.9)	111,953 (1.7)
1999년 (비중)	7,687,871 (100.0)	6,439,589 (83.8)	417,344 (5.4)	574,656 (7.5)	149,493 (1.9)	106,789 (1.4)
2000년 (비중)	9,116,448 (100.0)	7,540,387 (82.7)	642,230 (7.0)	611,261 (6.7)	236,296 (2.6)	86,274 (1.0)
2001년 (비중)	9,990,111 (100.0)	8,072,814 (80.8)	855,310 (8.6)	663,042 (6.6)	258,468 (2.6)	140,477 (1.4)
2002년 (비중)	11,889,798 (100.0)	9,453,356 (79.5)	1,080,333 (9.1)	769,791 (6.5)	276,537 (2.3)	309,781 (2.6)
2003년 (비중)	13,139,516 (100.0)	10,366,881 (78.9)	1,183,876 (9.0)	820,130 (6.2)	315,268 (2.4)	453,361 (3.5)

자료: “컨테이너화물 집중도 현황”, 한국컨테이너 부두공단 홈페이지

Ⅲ. 광양만권 경제자유구역의 지정 및 계획

<표-3>에서 보는 바와 같이, 재정경제부는 2003년 10월 24일 광양만권인 광양시 870만평, 여수시 968만평, 순천시 473만평, 경남 하동군 380만평 등 총 5개 지구 24개 단지 2,691만평을 경제자유구역으로 지정하였다. 재정경제부는 Hub항으로서 광양항의 잠재력을 활용하여 해외 유수 물류기업을 유치, 화물의 저장·분류·전시·가공·조립하고 제3국으로 반출하여 부가가치 창출을 이루어야 하며, 기존 석유화학, 제철산업 등을 활용한 전·후방 연관산업을 전략수출 산업으로 육성하기로 하였다. 즉, 광양항의 동북아 중심항으로서의 지리적인 이점과 잠재력, 인접한 POSCO, 여수 화학단지 등을 활용하여 21세기 동북아의 물류기지과 석유·제철산업 클러스터를 형성한다는 계획을 세웠다.

단계별 개발계획으로는 1단계(2002~2010) 993만평, 2단계(2011~2015) 868만평, 3단계(2016~2020) 830만평을 개발하기로 하여 광양만권이 동북아 물류교역 첨단산업 및 관광레저의 Hub지역으로 개발될 수 있도록 목표를 설정하였다. 또한 광양항을 동북아 비즈니스 중심도시로 육성하기 위한 외국인기업 투자자에 대하여 One-Stop Service체계를 구축할 수 있게 하였다. 특히 환경친화적인 개발을 도모하면서 관광 위락단지를 포함하여 외

국민의 경영여건과 쾌적한 생활환경을 조성하는데 개발의 역점을 둘 계획이다.¹⁾

경제자유구역의 지구별 개발방향으로는 첫째, 광양지구 권부두 및 배후단지 등 6개 단지 390만평은 부가가치 복합물류, 물류제조업, 서비스업 등을 유치한다. 둘째, 울촌지구 5개단지 851만평은 신소재, 기계부품, 에너지, 항만 및 물류기지 제조업, 정밀화학 항공물류 등 산업기능을 유치한다. 셋째, 신덕지구 6개 단지 771만평은 학교, 고급병원, 쇼핑센터 등 외국인의 경영활동과 국제화된 주거단지를 유치한다. 넷째, 화양지구 2개 단지 299만평은 관광 위락, 레저단지, 골프장, 요트, 해양시설, 콘도시설을 유치하여 외국인의 경영환경을 지원하는 기능을 부여한다. 다섯째, 경남 하동지구 5개 단지 380만평은 산업, 업무, 주거 등 광양지구와 상호 보완적인 기능을 수행하도록 개발계획을 세우고 있다.²⁾

<표-3> 광양만권 경제자유구역의 지정 및 계획

구분	면적	지역	비고
지역별 개발계획	24개 지구 (27개 단지) 88.98km ² (2,691만평)	광양항 권부두 A지구, 광양항배후지(1단계), 광양제철 CTS, 울촌1산단, 광양항배후지(2단계), 성황배후단지, 황금산단, 광양복합물류유통단지, 용강배후단지, 신대 덕례배후단지	광양시(870만 평)
		울촌1산단, 신대배후단지, 해룡산단, 선월배후단지, 신대 덕례배후단지	순천시(473만 평)
		화양1·2단지, 울촌1산단, 여수공항, 울촌2산단, 광양항권부두 B지구, 울촌 3산단	여수시(968만 평)
		갈사만매립지, 갈사만매립 배후지역, 덕천 배후단지, 두우 배후단지, 대송산단	하동군(380만 평)
기능별 계획	22.28km ² (674만평)	권부두(광양), 권부두(울촌), 권부두 배후지(1·2단계), 광양제철 CTS, 여수공항, 광양복합물류유통단지, 선월 배후단지, 덕천 배후단지	복합물류·국제업무기능
	35.06km ² (1,060만평)	울촌1·2·3산단, 황금산단, 성황 배후단지, 해룡 산단, 갈사만 매립지, 대송산단, 갈사만매립 배후지역	생산기능
	31.64km ² (957만평)	신대 배후단지, 신대·덕례 배후단지, 용강 배후단지, 두우 배후단지, 화양1·2단지	관광·위락·주거 및 지원기능

자료: 광양만권발전연구원, “광양항 Report”, 광양시, 2003.11, pp.9-11.

1) 광양만권발전연구원, “광양항 Report”, 광양시, 2003.11, p.5.
 2) 광양만권발전연구원, “광양항 Report”, 광양시, 2003.11, p.6.

IV. 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 문제점과 발전방안

광양항을 물류거점으로 발전시키고 광양만권 경제자유구역을 활성화 하기 위한 방안을 정확히 분석·제시하기 위해 국내외 기업체, 국적선사·선주단체, 국내외 포워딩업체, 수출입업체, 국내외 유통·물류업체, 국가기관 및 관련단체, 무역관련업체, 공무원, 서비스업체, 기타 등을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 본 설문조사는 2004년 1월 10일부터 2월 28일까지 실시하였고, 설문조사방법으로 우편과 방문하는 방법으로 수집하였으며, 회수한 설문서의 표본은 총 119개로 컴퓨터의 통계 프로그램인 SPSS를 이용하여 분석하였다.

1. 국내외 투자의 유치

광양만권 경제자유구역이 활성화되기 위해서는 국내외 투자업체를 유치하는 것이 가장 중요한 사안인데, 투자업체를 유치하기 위해서는 국내외 투자업체들이 투자할 수 있는 환경을 조성해야 하고, 외국인투자기업의 경영환경을 개선해야 하며, 외국인의 생활환경을 개선해야 한다. 이를 위해서는 외국인과 투자업체에 대한 편의를 제공해야 하고, 무역·조세·통관, 금융·외환, 증권·공정거래, 노사관계 등에 대해 분야별로 문제점과 개선방안을 마련하여 연차별로 경영환경을 개선하는 계획을 수립·추진해야 한다. 또한 재경부 주관 하에 관계부처, 경제단체, 외국인투자기업 대표로 TF(Task Force)팀을 구성하여 계획을 수립·수행해야 한다.

광양항 및 광양만권 경제자유지역에 투자할 의사가 있는지의 여부에 대하여 국내외 기업체, 국내외 포워딩업체, 수출입업체, 국내외 유통·물류업체, 국가기관 및 관련단체, 무역관련업체, 공무원, 서비스업체 등을 대상으로 설문·조사하였는데, 119개의 응답자 중에 투자의사를 밝힌 업체는 총 68개 업체로 조사되었다. <표-4>에서 보는 바와 같이 투자의사를 밝힌 업체나 기관들의 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 투자의사에 대한 인식에 어떠한 차이가 존재하는지를 알아보기 위하여 분산분석을 실시하였다. 분산분석의 결과, 유의확률이 0.019이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다. 특히 국내외 유통물류업체, 무역관련업체, 공무원 등은 광양항 및 광양만권 경제자유구역이 발전할 가능성이 있기 때문에 적극적인 투자의사를 나타내고 있다. 따라서 광양항 및 광양만권 경제자유구역에 국내외 투자를 유치하기 위해서는 중앙정부·지자체·기관이 이에 대한 대책을 마련해야 하고 투자유치 노력이 절실히 요구된다.

<표-4> 광양항 및 광양만권 경제자유구역에 투자할 의사

구분	평균(표준편차)									F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관,관 련단체	무역관 련업체	공무원	서비스 업체	기타	
광양항 및 광양만권 경제자유 구역에 투자할 의사	2.67 (1.58)	2.00 (0.00)	1.00 (0.00)	3.70 (1.52)	3.33 (1.03)	4.00 (0.00)	5.00 (0.00)	2.83 (1.11)	3.40 (1.71)	0.019

- (주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
- 2. $p < 0.05$

2. 국내외 투자업체에 대한 인센티브의 혜택 확충

광양만권 경제자유구역에 국내외 기업체를 유치하기 위해서는 투자업체에 대한 인센티브를 확충할 필요가 있으며 입주업체의 생활여건을 개선할 대책을 마련하여야 한다. 설문조사에 의하여 투자의사를 밝힌 업체들은 입주조건으로 저렴한 시설 및 임대료를 최우선으로 선택하고 있다. 따라서 동북아 역내는 물론 우리와 경쟁관계에 있는 중국, 홍콩, 싱가포르, 대만 등을 감안할 때 광양만권 경제자유구역이 성공하기 위해서는 입주업체에 대한 인센티브를 적극적으로 확충하고 이를 홍보해 나가야 할 것이다. 또한 광양만권 경제자유구역에 세계적인 기업의 투자를 유치·확대하기 위해서는 법·제도적 장치가 마련되어야 하고, 이들 기업이 투자를 시행할 때 투자, 입지, 법·제도, 관련업체, 전문인력의 양성 및 확보 등에 관한 정보를 쉽게 확보하여야 하며, One-stop Service로 투자업체들의 투자 및 행정절차를 간결하고 신속하게 수행할 수 있는 시스템을 구축해야 한다.

광양만권 경제자유구역을 활성화하기 위해서 정부 및 지자체에서 인센티브를 부여한다면 투자할 수 있는지의 여부에 대해 문항별로 중요도를 조사하여 빈도분석을 하였다. <표-5>에서 보는 바와 같이 빈도분석의 결과를 보면, 즉, “물동량의 확보를 위하여 화주에게 실질적인 인센티브를 부여할 필요가 있다”라고 응답한 업체는 92개(93.9%)로 나타났다. 또한 “정기선의 항로 확충을 위하여 국가적 차원의 각종 인센티브 제도를 마련할 필요가 있다”라고 응답한 업체는 90개(93.8%)로 나타났다. 그리고 “국내외 업체의

입주유치를 위하여 적극적인 인센티브 등을 부여하면 투자할 수 있는지”의 여부에 대하여 응답한 업체는 77개(92.8%)로 나타났다. 따라서 이러한 인센티브의 부여가 절대적으로 필요하다고 응답하였고 이러한 인센티브가 마련되면 투자하겠다는 업체들이 상당히 많다는 것을 알 수 있다.

<표-5> 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 투자업체에 대한 인센티브의 방안
(단위: 개, %)

구 분	전혀 아니다	약간 아니다	보통이다	약간 그렇다	매우 그렇다	합 계
물동량의 확보를 위하여 화주에게 실질적인 인센티브의 부여	0(0.0)	4(4.1)	2(2.0)	32(32.7)	60(61.2)	98(100.0)
정기선의 항로 확충을 위한 국가적 차원의 각종 인센티브 제도의 마련	0(0.0)	0(0.0)	6(6.3)	30(31.3)	60(62.5)	96(100.0)
국내외 업체의 입주유치를 위한 적극적인 인센티브의 부여	0(0.0)	0(0.0)	6(7.2)	32(38.6)	45(54.2)	83(100.0)

광양만권 경제자유구역이 활성화되기 위해서는 광양항의 물동량이 확보되어 항만이 발전해야 한다는 것이 전제조건이라 할 수 있다.³⁾ 이와 같은 광양만권 경제자유구역을 활성화하기 위해 투자업체에게 인센티브를 제공하는 방안에 대하여 관련업체나 기관들이 어떠한 인식차이를 보이고 있는지 분산분석을 통하여 확인하였다.

<표-6> 광양항에 물동량의 확보를 위한 화주의 인센티브 제공

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국적선 사,선 주단체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관,관 련단체	무역관 련업체	공무원	서비스 업체	기타	
물동량의 확보를 위하여 화주에게 실질적인 인센티브 제공	4.82 (0.40)	4.00 (0.00)	5.00 (0.00)	5.00 (0.00)	4.54 (0.85)	4.18 (0.75)	5.00 (0.00)	4.50 (0.70)	4.86 (0.36)	4.09 (0.81)	0.013

(주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
2. p<0.05

3) 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률 시행령 제4조(경제자유구역의 지정시 고려사항) 제1-2항에 “항만의 경우에는 정기국제컨테이너선박항로가 개설되어 있고, 연간 1천만 톤 이상의 화물을 처리할 수 있으며, 2만 톤급 이상의 컨테이너선박용 전용부두가 있을 것”라고 규정되어 있다.

<표-5>의 세 가지 인센티브의 부여 방안 중 <표-6>에서 보는 바와 같이, 분산분석결과 광양항에 물동량의 확보를 위하여 화주에게 실질적인 인센티브를 부여해야 한다는 것만이 0.013으로 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이를 보였다. 특히 국내외 기업체, 국적선사·선주단체, 국내외 포워딩업체, 수출입업체, 국내외 유통물류업체, 국가기관·관련단체, 무역관련업체, 공무원, 서비스업체 등이 인센티브 제공의 중요성을 강조하고 있다.

3. 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅 강화

광양항은 물론 광양만권 경제자유구역은 아직 국제적으로 인지도가 낮아 발전 가능성에 대한 전망이 불투명할 것으로 예상된다. <표-7>에서 보는 바와 같이, 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅을 강화할 필요성이 있는지의 여부에 대하여 설문을 실시하여 119개의 표본 중 102개 업체가 응답하였고, 홍보·마케팅 강화의 필요성에 대하여 응답한 업체나 기관들의 인식에 어떠한 차이가 존재하는지를 분산분석을 통하여 확인하였다. 분석결과를 보면 유의확률이 0.000이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다.

<표-7> 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅 강화의 필요성

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국적선 사, 선 주단체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관, 관 련단체	무역관 련업체	공무원	서비스 업체	기타	
광양항 및 광양만권 경제자유 구역의 홍보·마 케팅을 강화	4.09 (1.13)	3.00 (0.00)	5.00 (0.00)	5.00 (0.00)	4.92 (0.27)	4.64 (0.67)	4.50 (0.57)	5.00 (0.00)	4.56 (0.70)	5.00 (0.00)	0.000

(주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
2. p<0.05

따라서 세계적으로 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 인지도를 높이기 위해서 정부 및 지방자치단체가 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 홍보·마케팅을 적극적으로 이행할 필요가 있다. 이를 위해서는 외국의 기업 및 물류·유통업체, 외국교육기관, 외국인 전용 의료기관 및 약국 등을 대상으로 광양항을 세계적인 항만으로 인식하게 하고, 광양만

권 경제자유구역에 투자 및 외국인의 입주를 유치할 수 있도록 홍보 및 마케팅 활동을 강화해야 한다. 그리고 광양항에 수출입 물동량이 증가하고 국내외 기업이 투자 및 입주를 할 수 있도록 국내외 기업, 화주 및 국내외 투자자들에게도 “광양항 및 광양만권 경제자유구역을 이용하여 받을 수 있는 이점과 인센티브” 등을 인식하게 홍보해야 한다. 이를 위해서 지방자치단체는 외국의 투자유치를 위한 투자유치단의 파견, 고객 방문 및 면담, 선전 및 간행물 발간, 관련 인사 방문 및 잠재적인 고객 초청 및 홍보, 세계적 세미나 개최, 항만 및 경제자유구역에 관련된 다양한 관련 행사를 실시하여야 한다.

<표-8>은 광양항을 홍보·마케팅 하는 수행방법에 대한 설문 중 3개를 선택하도록 하는 다중응답을 실시한 결과, 응답자들은 “국외선사에 대한 홍보 강화”에 83개(26.7%), “국내외 화주에 대한 홍보 강화”에 67개(21.5%), “정부의 지원”에 65개(20.9%), “국내선사에 대한 홍보 강화”에 35개(11.3%), “세미나 개최 및 포럼활동 강화”가 24개(7.7%) 등의 순으로 응답하였다. 이에 대한 주요 응답의 우선 순위를 살펴보면 광양항이 아직 활성화되지 못한 근본적인 문제점이라는 것을 알 수 있다. 따라서 정기선의 확충을 위해서 국외선사에 대한 홍보를 강화해야 하므로 지방자치단체는 지속적인 Port Sales를 수행해야 한다. 국내외 화주에 대한 홍보를 강화하기 위해서는 제반 항만사용료 혜택, 인센티브의 제공, 물류비를 절감할 수 있는 방안 등을 마련해야 한다. 정부의 지원도 광양항의 발전에 중대한 영향을 미치는 요소로 작용하므로 정부와 지방자치단체가 홍보를 위해 협력하는 방안이 필요하다.

<표-8> 광양항의 홍보·마케팅 수행방법

(단위: 개, %)

구 분	응답업체
국내선사에 대한 홍보 강화	35(11.3)
국외선사에 대한 홍보 강화	83(26.7)
세미나 개최 및 포럼활동 강화	24(7.7)
항만관련 유인물의 간행·배포	15(4.8)
정부의 지원	65(20.9)
전라남도의 협조	3(1.0)
각 국에 홍보사절 파견	4(1.3)
외국 항만간의 자매결연 체결	15(4.8)
국내외 화주에 대한 홍보 강화	67(21.5)
합 계	311(100.0)

주: 다중응답 빈도분석

4. 효율적인 One-stop Service 체제의 확립

광양항 및 광양만권 경제자유구역에 투자를 유치하기 위해서는 투자자에게 불편함이 없도록 여러 가지 서비스를 제공하여야 한다. 이를 위해서는 첫째, 프로젝트 매니저에 의한 One-stop Service를 제공하여야 한다. 우선 One-stop Service 체제를 확립하기 위해서는 외국인투자촉진법시행령을 개정하여 프로젝트 매니저(PM: Project Manager)⁴⁾가 투자상담부터 인·허가 및 사업개시에 이르기까지 투자의 전 과정을 지원할 수 있도록 제도화해야 한다. 외국인투자추진 과정에서 발생하는 문제는 일차적으로 PM⁵⁾ 및 관계부처 TF(Task Force)팀이 해결하고, 미결과제는 외국인투자위원회 및 국무회의에 상정하여 해결하도록 해야 한다.⁶⁾

광양만권 경제자유구역에 50억 원 규모 이상의 대규모 투자 Project에 대해서는 전담 공무원 또는 정부 내의 TF 구성 등을 통해 투자애로사항을 지원하는 방안을 검토해야 하며 투자업체⁷⁾의 물류센터 및 가공공장 설립관련 인·허가 절차를 대폭 간소화하는 등 특단의 조치가 필요하다.⁸⁾ 따라서 사업개시 후에는 외국인투자기업별 애로사항을 청취하고 해결해주는 「Home Doctor」를 지정하여 철저한 사후관리 서비스를 제공·활성화해야 한다. Home Doctor는 외국인투자 ombudsman, 경제자유구역 ombudsman과 긴밀한 협조를 통해 신속한 애로사항을 해결하고, 외국인투자 ombudsman을 규제개혁위원회 위원으로 위촉을 추진해야 한다.⁹⁾

- 4) PM을 지정하기 위해서는 Invest KOREA가 투자상담 단계에서 PM을 지정하고, 투자정보를 입수한 관계부처 및 지자체는 Invest KOREA에 PM 지정을 요청하여야 한다. PM은 투자자를 밀착 지원하고, 인·허가를 대행처리 해야 하고, PM이 요청하는 사항에 대하여 각 부처 및 지자체는 이에 대해 적극적으로 협조해야 한다. 또한 PM은 관계부처 TF팀 및 지자체 인·허가지원팀에 참여하고, 이를 위해 외국인투자전담조직을 중앙부처 및 시·군에도 확대·지정해야 한다.
- 5) 외국인투자촉진법시행령 제21조(2)~(4)에 프로젝트매니저(Project Manager)의 여러 가지 사항에 대하여 규정하고 있다. 제21(2)에서는 PM의 지정 및 운영에 관하여 규정하고 있는데, 대한무역투자진흥공사의 장은 외국투자가 또는 외국인투자기업의 투자업무를 효율적으로 지원하기 위하여 외국투자가 또는 외국인투자기업별로 소속직원 또는 파견관을 프로젝트매니저로 지정할 수 있다. PM이 수행하는 업무는 주로, ①외국투자가 또는 외국인투자기업의 요청에 의한 자료 또는 정보의 수집·제공 및 면담의 알선, ②법 제9조·제13조·제14조 및 제14조의 2의 규정에 의한 외국인투자관련 지원에 관한 의견제시, ③법 제15조 및 제17조의 규정에 의한 외국인투자와 관련한 업무지원과 민원의 대행, ④주택임차, 학교입학의 안내 등 외국투자가 또는 외국인투자기업의 임·직원과 그 가족의 생활정착지원, ⑤그밖에 외국인투자와 관련된 업무 등을 수행한다.
- 6) 산업자원부, 「외국인투자유치 종합대책」, 2003, p.7.
- 7) 광양만권 경제자유구역에 입주하고자 하는 희망기업은 최초 담당자 1인과의 접촉만으로 투자상담에서 공장건설에 이르기까지 모든 업무처리가 가능하도록 해야 한다.
- 8) 한국해양수산개발원·중앙대학교, 「광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구」, 용역보고서, pp.426-427.

둘째, 공무원과 일선행정기관이 신속하게 투자유치 업무를 처리해야 하고 전문성을 제고하는 노력을 해야 한다. 광양만권 경제자유구역에 외국인의 투자를 유치하기 위하여 “외국인투자촉진법상의 인·허가 신속처리 규정”을 제정하여 반드시 이행해야 한다. 만약 한 개의 인·허가를 받으면 관련된 다른 여러 가지 인·허가를 함께 받은 것으로 처리하는 일괄처리민원의 경우, 사후감사와 민원발생 우려 등으로 분할 처리하는 사례가 없도록 그 이행을 확보해야 한다. 그리고 법정기한 내 처리하지 않은 경우 인·허가된 것으로 간주하는 “의제처리규정”¹⁰⁾을 엄격히 시행해야 한다. 또한 민원담당 공무원에 대하여 의제처리규정 교육을 강화해야 하고, 법정기한 내 처리되지 않은 경우 의제 처리 된다는 사실을 PM이 투자자에게 통보해야 한다.¹¹⁾

5. 정부 차원의 지원강화

사회간접자본시설확장을 둘러싼 대기업 여론수렴과정에서 투자업체들이 가장 어려움을 피력한 부분은 착수에서부터 완공에 이르기까지 정부 또는 공공부문의 행정적·재정적 지원을 확대해 시설의 조기완공이 촉진될 수 있도록 협조해 달라는 내용이었다. 또한 도로, 항만, 공항 등의 사회간접자본시설뿐 아니라 민간기업의 공장건설, 물류단지 조성 등에 있어서도 수많은 규제와 절차가 존재하고 있으며, 이러한 제도적 제약요인이 국가경제의 활력을 저해하고 있다. 이러한 문제들을 개선하기 위해 정부는 각종 법규와 제도개선을 통해 민간의 자금이 사회간접자본시설의 건설에 자유롭게 유입되게 하고, 또한 투자업체가 행정적 간섭이 최소화된 상태에서 물류시설의 건설 및 운영에 전념할 수 있도록 제반 유인책이 거론되어 왔다. 광양항 및 광양만권 경제자유구역이 활성화되기 위해서는 정부의 적기의 항만시설의 건설과 SOC의 확충, 과감하고 적극적인 제도 개선이 필요하다.

광양항에 아무리 민간의 자금과 경영기법을 도입한다고 해도 개발규모 자체가 거대한 대단위 투자사업일 뿐 아니라 착공에서 운영개시까지 장기간의 시간이 소요된다는 점에서 정부 및 지자체의 지원과 협조를 필요로 할 수밖에 없다. 그래서 정부는 투자자

9) 산업자원부, 「전계보고서」, p.7.

10) 민원처리기관의 장 또는 파견관은 다른 법령의 규정에 불구하고 일괄처리민원사무, 개별처리민원사무 및 직접처리민원사무를 대통령령이 정하는 처리기간 내에 처리하여야 하며, 그 처리기간 내에 허가 등의 거부에 관한 통지를 하지 아니하는 경우에는 처리기간이 만료된 날의 다음날에 그 허가 등이 있는 것으로 본다. 이 경우 처리기간 내에 허가 등의 거부에 관하여 통지를 하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 서면으로 외국인투자진흥관과 외국투자자 또는 외국인투자기업에게 그 사유를 통보하여야 한다.(외국인투자촉진법 제17조제5항)

11) 산업자원부, 「전계보고서」, pp.8-9.

의 투자마인드를 유도할 수 있는 여건을 조성하는 기능을 담당하지 않으면 안 된다.¹²⁾

광양항을 활성화하기 위해서 정부에서 지원할 수 있는 방안을 제시하여 문항별로 중요도를 조사하여 빈도분석을 하였다. <표-9>에서 보는 바와 같이 빈도분석의 결과를 보면, 물류전문교육원의 설립 필요, 항만관련법규의 완화, 광양항의 대내외 인지도를 위한 홍보, 광양항의 항만관련 인프라를 확충, 정기선의 항로 확충을 위한 국가적 차원의 각종 인센티브제도의 마련, 터미널의 공동운영으로 운영비 절감 및 내륙운송비의 절감, 광양만권 경제자유구역에 외국기업의 투자 유치 및 Local 화물의 확보 등에 대하여 정부의 지원이 필요한지의 여부에 대해서 대부분 응답자들이 절대적으로 지원이 필요하다고 응답하였다.

<표-9> 광양항의 활성화를 위한 정부의 지원방안

(단위: 개, %)

구 분	매우 중요하지 않음	약간 중요하지 않음	보 통	약간 중요함	매우 중요함	합 계
물류전문교육원의 설립	2(2.1)	8(8.3)	40(41.7)	34(35.4)	12(12.5)	96(100.0)
항만관련법규의 완화	0(0.0)	8(8.3)	35(36.5)	47(49.0)	6(6.3)	96(100.0)
광양항의 대내외 인지도를 위한 홍보	0(0.0)	0(0.0)	16(16.7)	43(44.8)	37(38.5)	96(100.0)
광양항의 항만관련 인프라를 확충	0(0.0)	2(2.1)	5(5.3)	41(43.6)	46(48.9)	94(100.0)
정기선의 항로 확충을 위한 국가적 차원의 각종 인센티 브제도의 마련	0(0.0)	0(0.0)	6(6.3)	30(31.3)	60(62.5)	96(100.0)
터미널의 공동운영으로 운영비 절감 및 내륙운송비의 절감	0(0.0)	0(0.0)	25(26.0)	36(37.5)	35(36.5)	96(100.0)
광양만권 경제자유구역에 외 국기업의 투자 유치 및 Local 화물의 확보	0(0.0)	0(0.0)	8(8.3)	28(29.2)	60(62.5)	96(100.0)

이와 같은 정부의 지원 방안에 관한 관련업체나 기관들의 인식의 차이를 알아보기 위하여 분산분석을 실시하였다. 분석결과 인식차이가 있는 지원 항목만을 선정하여 <표-10>, <표-11>, <표-12>, <표-13> 등과 같이 정리하였다. <표-10>은 광양항에 물류전문교육원의 설립방안에 대한 인식차이 결과로 유의 확률이 0.042이기 때문에 집단 간에

12) 한국경제정책평가연구원, 「광양 자유무역항 지정방안에 관한 연구」, 용역보고서, 1996.1, pp.312-313.

(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다. 특히 국가기관·관련단체, 무역관련 업체와 공무원은 물류전문교육원을 적극적으로 설립하여야 한다고 주장하고 있다.

<표-10> 광양항에 물류전문교육원의 설립

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국적선 사,선 주단체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관,관 련단체	무역 관련 업체	공무원	서비스 업체	기타	
물류전문 교육원의 설립	3.27 (1.19)	2.00 (0.00)	3.00 (0.00)	3.50 (0.57)	3.15 (0.88)	3.82 (0.75)	4.00 (1.15)	4.00 (0.00)	3.50 (0.52)	3.82 (0.85)	0.042

- (주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
2. $p < 0.05$

<표-11>은 광양항의 대내외 인지도를 위한 홍보방안에 대한 인식차이 결과로 유의확률이 0.008이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다. 특히 국내외 기업체, 국적선사·선주단체, 국가기관·관련단체, 무역관련업체, 서비스업체 등이 광양항의 대내외 인지도를 위하여 적극적으로 홍보해야 한다고 언급하고 있다. 광양항은 신생항만이므로 국내외에 많이 알려지지 않았기 때문에 대내외 인지도의 제고를 위하여 적극적인 홍보활동을 전개하여야 한다.

<표-11> 광양항의 대내외 인지도를 위한 홍보

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국적선 사,선 주단체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관,관 련단체	무역 관련 업체	공무원	서비스 업체	기타	
인지도 제고를 위한 홍보	4.09 (0.30)	5.00 (0.00)	3.00 (0.00)	3.50 (0.57)	3.46 (0.85)	4.23 (0.71)	4.00 (0.00)	3.50 (0.70)	4.67 (0.49)	4.36 (0.79)	0.008

- (주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
2. $p < 0.05$

<표-12>는 광양항의 항만관련 인프라 확충에 대한 인식차이의 결과로 유의확률이 0.013이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다. 특히 광양항의 항만관련 인프라를 확충해야 광양만권 경제자유구역이 활성화될 수 있다고 주장한 집단은 국내외기업체, 국적선사·선주단체, 수출입업체, 국내외유통물류업체, 국가기관·관련단체, 무역관련업체, 서비스업체 등이다.

<표-12> 광양항의 항만관련 인프라를 확충

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내외 기업체	국적선 사, 선 주단체	국내외 포워딩 업체	수출입 업체	국내외 유통물 류업체	국가기 관, 관 련단체	무역 관련 업체	공무원	서비스 업체	기타	
항만관련 인프라를 확충	4.64 (0.50)	5.00 (0.00)	-	4.00 (0.00)	4.23 (0.90)	4.09 (0.30)	4.00 (0.00)	3.50 (0.70)	4.83 (0.38)	4.55 (0.67)	0.013

(주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
 2. $p < 0.05$

<표-13>은 광양항 및 광양만권 경제자유구역에 투자를 유치하고, Local화물을 확보해야 한다는 인식차이 결과로 유의확률이 0.014이기 때문에 집단 간에(업종별간에) 유의한 차이가 있음을 보여주고 있다. 특히 국내외 기업체, 국적선사·선주단체, 국내외 포워딩업체, 수출입업체, 국내외 유통물류업체, 무역관련업체, 서비스업체 등이 중요성을 강조하고 있다. 현재 광양항 및 광양만권 경제자유구역의 당면과제는 국내외투자를 유치하여 국내외기업체, 화주, 선주, 물류업체가 다종·다양하고 많아야 하며, Local화물이 확보되어야 항만이 활성화 될 수 있다.

<표-13> 광양항 및 광양만권 경제자유구역에 투자 유치 및 Local화물의 확보

구분	평균(표준편차)										F Sig. (유의 확률)
	국내 외기 업체	국적선 사, 선 주 단체	국내외 포워딩 업체	수출 입 업체	국내외 유통물 류업체	국가 기관, 관련 단체	무역 관련 업체	공무원	서비 스 업 체	기타	
국내외기업 의 투자유치 및 Local화물의 확보	4.64 (0.50)	4.00 (0.00)	5.00 (0.00)	4.50 (0.57)	4.62 (0.75)	3.82 (0.40)	5.00 (0.00)	4.50 (0.70)	4.67 (0.49)	4.64 (0.65)	0.014

(주) 1. 평균값이 높을수록 적극적(긍정적) 반응을 보임
 2. $p < 0.05$

V. 결 론

최근 다국적기업은 물류전략에서 변화를 기하고 있고, 다국적기업의 물류전략이 '국가 1거점' 전략에서 물류여건이 양호한 1국가를 선정하여 주변지역을 관리하는 '지역 1

물류거점 전략으로 변화함에 따라 각 국의 물류중심화 경쟁이 치열해지고 있으며, 이에 따라 글로벌 물류서비스 등장으로 인한 국제물류네트워크의 형성도 변화가 심해지고 있다. 동북아지역에 위치하고 있는 국가들은 항만을 중심으로 관세자유지역, 경제자유구역, 자유무역지역(자유무역지대), 자유무역도시, 자유무역항 등과 같은 제도를 운영하여 자국을 국제거래의 중심지와 물동량의 집산지로 유치하려는 노력이 점차 치열해지고 있다. 특히 상해항의 건설은 우리나라 해운·항만의 성장을 크게 위협할 뿐만 아니라 부산항과 광양항의 활성화를 저해하고 있다.

그러나 우리나라 항만은 이에 대해 적극적인 대응방법을 모색하고 있지 않고 있을 뿐만 아니라, 중국항만의 성장으로 인해 수출입물동량을 빼앗기고 있으며, 이로 말미암아 선주 및 화주가 불안하여 선박의 취항을 미루고 있는 실정이다. 따라서 우리나라도 동북아 각 국에서 지정·운영하고 있는 관세자유지역, 경제자유구역, 자유무역지역(자유무역지대), 자유무역도시, 자유무역항 등과 같은 제도와 세계적인 해운·항만에 관련된 제도 등에 대응하기 위하여 여러 가지 방안을 마련하여야 한다. 또한 이러한 지역 및 기업체에서 필요로 하는 전문인력을 양성할 필요가 있으므로 교육을 담당할 수 있는 전문연수기관을 설립할 필요가 있다.

광양항 및 광양만권 경제자유구역을 활성화하기 위해서는 첫째, 국내외 투자업체를 많이 유치하는 것이 성공의 관건이라고 할 수 있다. 둘째, 국내외 투자를 많이 유치하기 위해서는 국내외 투자업체에 대한 인센티브의 혜택을 확충하여야 한다. 셋째, 광양항 및 광양만권 경제자유구역을 외국에 적극적으로 홍보해야 하고 마케팅 활동을 강화해야 한다. 넷째, 국내외 투자업체들이 불편함이 없도록 효율적인 One-stop Service 체제를 확립해야 한다. 다섯째, 광양항 및 광양만권 경제자유구역에의 투자업체에 대해서 정부 차원의 지원을 강화해야 한다.

현재 광양항 및 광양만권 경제자유구역은 몇 가지 장점을 가지고 있지만 단점도 많으므로 이에 대한 대책을 마련하여야 하고, 적극적으로 물동량을 유치하여야 하며, 홍보 및 마케팅 활동을 강화해야 한다. 광양항이 활성화되어야 국내외 투자를 유치할 수 있으므로 광양항이 성공할 수 있다. 다행스럽게도 광양항 자유무역지역이 2004년 7월 22일에 지정되었고, 자유무역지역은 이미 관세자유지역으로 지정되어 있는 광양항에도 적용되며 경제자유구역과 중첩·지정되는 지역에 대하여 우선 적용되므로 광양항에의 투자 및 물류촉진이 활성화 될 것으로 생각된다. 따라서 광양항과 광양만권 경제자유구역은 전혀 관련이 없는 것 같지만, 광양항이 발전되어야 광양만권 경제자유구역에 국내외 투자가 활성화 될 수 있으므로 상호보완적이라 할 수 있으므로 병행하여 발전시키는 것이 필요하다 하겠다.

참 고 문 헌

국 내 문 헌

1. 강종희·우종균, "우리나라의 동북아 물류거점화 전략과 관세자유지역제도의 발전방향", 무역상무연구 제16권, 한국무역상무학회, 2001.8
2. 관세청, 「관세자유지역업무편람」, 2001.8
3. 백종실, "중국의 자유무역지대 운영에 관한 연구", 월간 해양수산 통권 제196호, 2001.1
4. 산업자원부, 「외국인투자자유치 종합대책」, 2002
5. 양창호, "동북아 물류중심기지를 이끌어 갈 광양항 자동화 컨테이너터미널", 한국해운물류학회, 2002.4
6. 장홍훈, "광양항의 Global e-Port화 전략에 관한 연구", 통상정보연구 제6권 제2호, 한국통상정보학회, 2004.8
7. _____, 「광양항의 Global e-port화를 위한 전자무역활성화 방안연구」, 용역보고서, 순천광양상공회의소, 2003.3
8. _____의, 「광양항의 동북아 물류네트워크 강화방안」, 용역보고서, 광양시, 2004.5
9. _____, "우리나라 항만하역물류관리의 효율화 방안", 한국항만경제학회지 제14권, 한국항만경제학회, 1998.8
10. 전라남도·경상남도, "광양만권 경제자유구역 개발계획", 용역보고서, 2004. 4
11. 정재원·김승철, "전자상거래 확산에 따른 우리나라 해운·항만물류정보시스템 구축방안에 관한 연구", 2002.
12. 중앙대학교·해양수산개발원, "광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구", 용역보고서, 2000. 10

외 국 문 헌

1. Arnab K. Basu, "Locational Choice for Free Trade Zone: S Comment", *Journal of Development Economics Vol.50*, Published by Elsevier Science B.V, 1996.
2. Arvind Panagariya, Rupa Duttagupta, "Politics of free trade areas: Tariffs Versus Quotas", *Journal of International Economics 1*, Published by Elsevier Science B.V, 2002.
3. E. Pollock, "Factors Affecting the Development a Free Port", The Fourteenth International Port Economics Conference July 9-10, 1999, 4. ESCAP, Country-Level Seminar on Shipping and Port Development Strategies, U.N. ESCAP, 2001.
5. George F. Hanks and Lucinda Van Alst, "Foreign Trade Zones", *Manage Accounting*, January 1999.
6. Gilman, Sidney, "The Size Economies and Network Efficiency of Large Containerships," *International Journal of Maritime Economics*, Vol. 1, No.1, 1999, pp.39-59.
7. Hans Ludwig Beth, "Port Management Textbook Containerization", Institute of Shipping Economics and Logistics, 1985, pp.246-247.
8. Lynette Knowles Mathur and Ike Mathur, "The Effectiveness of the Foreign-Trade Zone as an Export Promotion Program: Policy Issues and Alternatives", *Journal of Macromarketing*, Fall 1997, p.20.
9. Zeine, J., "Facing the Liner Shipping Revolution: Strategies for North American ports," *Proceedings of the 1999 Halifax Conference, IAME*, 1999, pp.221-237.
10. Zhao, M., Droge, C., and Stank, T.P., "The Effects of Logistics Capabilities on Firm Performance," *Journal of Business Logistics*, 22(2), 2001, pp.91-107.