

부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구

정홍자* · 최해범**

A Study of the Activation Plan for the Hinterland of Busan New Port

Hongja Jeung · Haebum Choi

Abstract : The ports have been confronted with rapid environmental changes. This means that it is imperative to enhance the competitiveness by resolving the chronic and difficult problems regarding Busan New Port. This paper, hence, suggests how to activate the hinterland of the New Port. The New Port was designed to become a leading logistics port in Northeast Asia and its economic ripple effect was expected to be much greater with the construction of New Port Hinterland. The government should also seek to supply the sufficient land as well as establish port clusters with various port-related industries, which enables the New Port to survive the forthcoming harsh environmental changes and meet the diverse demands. Those measures also enable the New Port to overcome the deterioration of the competitiveness and enjoy the economies of scale. The cluster-based hinterland policy framework is sure to be very efficient but should be complemented with infrastructure policies for the better policy-mix.

Key Words : Busan New Port, Container Terminal, Port Hinterland

▷ 논문접수: 2011.07.30 ▷ 심사완료: 2011.09.25 ▷ 게재확정: 2011.09.27

* 창원대학교 경상대학 국제무역학과 박사과정, jhkgarden@korea.kr, 055)225-6977

** 창원대학교 경상대학 국제무역학과 교수, choih@changwon.ac.kr, 055)213-3323

I. 서론

항만배후단지의 기능은 물류기능뿐만 아니라, 생산, 국제교류, 도시기능 등 복합적인 성격을 지닌 공간으로 개발하고 있다. 특히 항만의 경쟁이 심화되면서 항만을 소유하는 국가에서 다른 항만과의 차별화된 전략으로 물류, 제조, 상업, 친수 등 다양한 정책을 포함하여 경쟁력을 확보해야 하는 상황으로 더욱 급속히 이루어지고 있다.

그래서 부산항 신항에 대규모 배후단지를 지정·조성하여, 글로벌 물류기업 유치 및 항만 부가가치 창출에 기여하기 위해 다양한 항만 연관산업과 지원시설 조성을 통해 항만 클러스터(Port Cluster)를 구축하여, 글로벌 선도항만으로서 미래의 급격한 물류 환경변화와 다양한 수요에 대응할 수 있는 실질적인 정책연구의 필요성이 요구되고 있다.

항만배후단지 활성화 관련하여 국내·외 주요선행연구를 검토한 결과 항만배후부지의 개발과 발전전략, 글로벌 물류기업 및 외국인 투자 유치방안, 항만배후단지 부가가치 창출품목 선정 및 운영을 위한 법·제도 연구 등이 주를 이루었다.

<표 1> 항만배후단지 주요 선행연구

연구자	연구대상	연구방법	연구내용
정봉민(2006)	동북아물류 중심화 발전전략	해외주요항만들의 발전사례	물류 비교우위 부분 도출하여 발전전략 제시
이성우 외 (2007)	항만배후단지 기업유치 방안	DB분석을 통한 우리나라경쟁우위산업 도출 및 인터뷰조사	항만배후단지를 활용한 기업들의 물류비즈니스 패턴분석을 통해 경쟁력제고 방안 모색
길광수 외 (2003)	항만배후단지 개발 및 관리·운영 지원위한 법·제도	항만배후단지관련 국내 법·제도 비교분석 및 문헌조사	항만배후단지 개발과 관리·운영을 효과적으로 지원위한 법제도 개선방안 제시
박홍균(2011)	항만물류배후단지 효율성 분석	항만물류배후단지 효율성을 CCR·BCC모형이용측정	국제환경 맞춤형 항만배후단지조성 규모·지역별 특성전략 투자유치
이언경 외 (2009)	항만배후단지 유치품목 선정 연구	중량(x축),금액(y축) Matrix작성 후 수익 기여 품목 선정	항만에서 물동량 처리에 따른 수익이 큰품목은 수출입 금액이 큰품목과 중량이 무거운 품목임
LU,C.S.(2003)	항만배후부지 국제유통센터에 대한 마케팅 전략	화주대상 설문조사를 통한 요인분석 결과 시장 세분화 수행	부가가치서비스, 물류지원서비스, 유통서비스, 정보와 수송, 화물관련 서비스 요인 발견

이에 부산항 신항 및 배후단지 조성과 입주업체 현황을 연구 분석한 후, 글로벌 경쟁력을 확보하는 부산항 신항의 배후단지 발전목표 및 전략을 모색하여 활성화할 수 있는 정책방안을 제시하고자 한다. 따라서 산업사회 변화에 알맞은 항만배후단지 조성으로 부산항 신항의 다양해진 항만 배후기능을 통해 물류산업 활동의 성장과 발전으로 지역

주민에 대한 고용창출과 소득 및 세수증대의 경제적 파급효과를 기대할 수 있다.

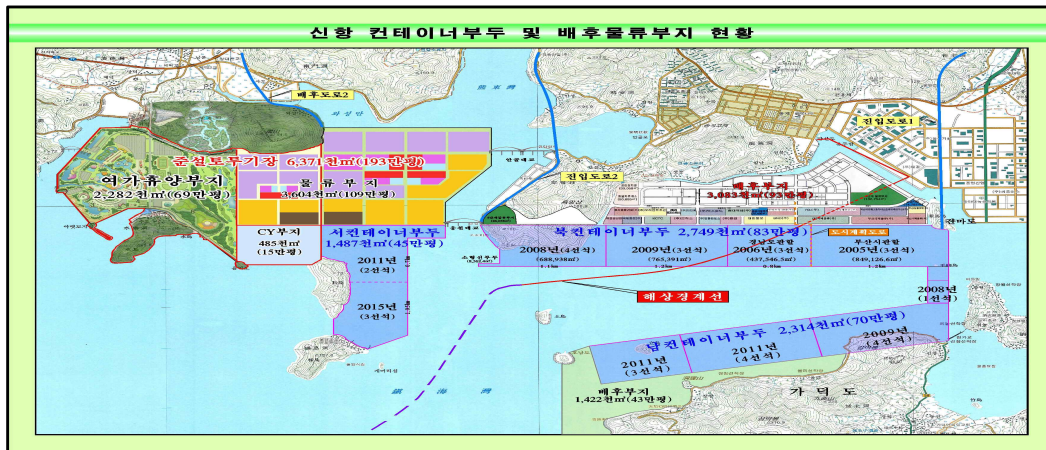
Ⅱ. 부산항 신항 및 배후단지 현황 분석

1. 부산항 신항 운영 현황 분석

1) 부산항 신항 시설 현황

부산항 신항은 창원시 진해구 웅동 및 부산시 강서구 가덕해역 일원에 조성되고 있으며, 진해항과 부산항의 중간지점에 위치하고 있다. 항만으로서 입지여건은 신항이 건설되고 있는 가덕도와 진해만 일대지역은 항만입지조건 중 가장 중요한 자연적 조건인 조석간만의 차이가 적고, 기존 국제항로의 접근성이 양호하며, 기존 부산항의 배후지원이 가능하다. 신항의 개발목적은 국제 컨테이너선 주항로 상 중심항의 위상 확보와 동북아 경제권의 관문항으로서의 기반시설과 기능시설 및 첨단물류정보시스템이 완비된 미래형 종합국제물류항만으로 개발하고, 동북아 환적화물을 집중 처리하는 고부가가치 항만으로 개발되며, 장기적으로 물류·정보기능뿐만 아니라 비즈니스·휴양·레저·관광기능까지 수행할 수 있도록 조성되어지고 있다.

<그림 1> 부산항 신항 컨테이너부두 및 배후물류부지 현황



자료: 국토해양부, 2010.

그래서 21세기를 대비한 동북아 국제 물류·비즈니스 중심항만 구축을 통한 국가 경쟁력 제고를 위해 2020년까지 건설계획인 제3차 전국항만기본계획이 확정·고시되면서 현

제 운영 중인 19선석을 포함해 총 45선석을 개발하고, 제조·물류기업이 입주하는 항만 부지 23,142천㎡가 조성되면서 동북아물류중심의 종합물류항만이 될 것이다.

<표 2> 제3차 부산항 신항 기본계획 주요 내용

구분	계	제2차 기본계획(기존)	제3차 기본계획(신규)
계	45선석	32선석	13선석
북권부두	컨부두 13선석	컨부두 13선석	-
남권부두	컨부두 11선석	컨부두 11선석	다목적부두 2선석
	다목적부두 3선석	다목적부두 1선석	
	잡화부두 1선석	잡화부두 1선석	
서권부두	컨부두 10선석	컨부두 5선석	컨부두 5선석
	피더부두 4선석		피더부두 4선석
	다목적부두 1선석	일반부두 1선석	다목적부두 1선석
	양곡부두 1선석		양곡부두 1선석
	일반부두 1선석		일반부두 1선석

2) 부산항 신항 물동량 현황

우리나라 전체 컨테이너 물동량의 74%를 처리하는 부산항은 2010년 14,183천TEU의 처리물동량으로 세계 5위 항만의 지위를 꾸준히 지키고 있으며, 부산항 신항은 2006년 1월 3선석 개장한 후 2006년 238천TEU로 부산항 전체의 2%에 불과하였으나, 2010년에는 5,480천TEU로 급격히 증가하였고, 2011년도는 7,600천TEU의 목표물동량으로 부산항 전체 약 50%의 비중은 터미널 운영업체가 부산항 북항에서 신항으로 옮겨오면서 부산항의 중심이 신항으로 바뀔 것으로 전망된다.

신항은 동북아 물류거점 항만 구축을 목적으로 글로벌 물류업체유치를 위한 경쟁력있는 배후단지 조성으로 고부가가치 클러스터를 구축하여 다양한 항만관련 산업과 지원시설(전시관, 컨벤션센터, 세일즈)의 효율적인 배치로 항만 활성화에 주력을 하고 있다.

<표 3> 부산항 신항 컨테이너 처리물동량 현황

(단위 : TEU, %)

구분	부산항 총계	북항 외		신항	
		물동량	비중	물동량	비중
2006년	12,039	11,801	98.0	238	2.0
2007년	13,261	12,682	95.6	579	4.4
2008년	13,453	11,873	88.3	1,579	11.7
2009년	11,980	9,290	77.5	2,691	22.5
2010년	14,183	8,702	61.4	5,480	38.6
2011년 목표물동량	15,070	7,570	50.2	7,500	49.8

자료: 부산항만공사, “부산항 신항 컨테이너 처리실적”, 2011.

2. 부산항 신항 배후단지 조성 및 운영 현황 분석

1) 부산항 신항 배후단지 조성 현황

부산항 신항은 인접 지역에 대규모 배후단지를 지정·조성하여, 글로벌 물류기업 유치 및 항만 부가가치 창출에 기여하기 위해 다양한 항만 연관산업과 지원시설 조성을 통해 항만 클러스터(Port Cluster)를 구축하여, 글로벌 선도항만으로서 미래의 급격한 물류 환경변화에 맞추어 다양한 수요에 대응할 수 있는 충분한 확장부지를 확보할 계획이다.

부산항 신항 배후단지의 활동인구 중 상근인구가 장래에 추가 고용이 발생하지 않을 것으로 가정하여 이용인구는 장래 1인당 통행횟수 증가 등 제반 요인들로 인해 통행량의 증가가 예상되며, 상업 및 업무시설의 면적을 연면적으로 환산시 상업시설은 2층으로, 업무시설은 1.5층으로 가정하여 산정했을 때 목표연도별 활동인구를 예측한 결과 2015년 활동인구는 북컨테이너 배후단지 38,894명, 남컨테이너 배후단지 70,142명, 서컨테이너 배후단지(웅동지구) 197,912명으로 전체 306,948명으로 산정 추정된다.

<표 4> 부산항 신항 배후단지 연도별 활동인구(예측)

(단위 : 년, 명)

구 분	상근인구			이용인구			활동인구		
	2011	2015	2020	2011	2015	2020	2011	2015	2020
북컨 배후단지	8,832	8,832	8,832	30,062	30,062	30,062	38,894	38,894	38,894
남컨 배후단지	4,078	11,805	11,805	12,937	58,337	58,337	17,015	70,142	70,142
웅 동 지 구	20,452	26,515	32,119	134,882	171,397	198,914	155,334	197,912	231,033
합 계	33,362	47,152	52,756	177,881	259,796	287,313	211,243	306,948	340,069

자료: 국토해양부, 부산항 신항 항만배후단지 지정, 2011.4.

그래서 항만배후단지는 항만과 연계되어 개발되기 때문에 부산항 신항의 단계별 개장이 차질없이 이루어져야 배후단지의 물류기업 유치도 원활하게 이루어 질 것이다. 항만 시설과 더불어 항만과 내륙을 연계하는 도로, 철도 등 수송인프라 시설의 조속한 완공이 이루어져야 한다. 또한 입주기업 제품의 수송과정에 차질이 발생하지 않도록 경쟁국가의 물류센터와 소비시장을 연결하는 선박 서비스 항로를 확충하고 경쟁력있는 피더 네트워크를 구축해야 한다.

부산항 신항 개발 기본계획 도로 중 신항만 배후도로계획에 의해 북·남컨 터미널의 물동량 처리를 위한 신항만 배후도로는 가덕IC에서 대동JC(대구-대동간 고속도로와 연결)로 연결되어 동측으로 진입하는 진입도로와 북서측의 마천동 부근에서 국도2호선과 연결되어 서측으로 진입하는 도로를 계획하고 있으며 교통시설물로는 웅동지구와의 연

결을 위한 웅천대교, 안골대교가 서측에 계획되어 있다.

(1) 부산항 신항 북컨테이너 배후단지

부산항 신항 북컨테이너 배후단지에는 1,703천㎡(515천평)의 복합물류시설과 상업시설이 개발되고 있다. 물류용지는 부산항 신항의 북측에 위치하고 있어 직접적으로 지원할 수 있는 최적지로 볼 수 있으며 이용자의 편의성을 도모하고, 북측 주거단지와 연계된 가로망을 계획하여 완공된 후에는 진해지역의 상업 및 업무 중심지역으로 발전할 것으로 전망된다.

<표 5> 북 컨테이너 배후단지 이용계획

시 설 별	면 적		구성비 (%)	비고
	㎡	평		
합 계	1,703,927	515,000	100.0	
1. 복합물류시설	1,043,838	316,000	61.2	
• 보관배송시설	-	-	-	
• 조립가공시설	-	-	-	
• 환적 및 공컨장치시설	-	-	-	
• 복합물류시설	1,043,838	316,000	61.2	
2. 지원시설	67,627	20,000	4.0	
• 직접지원시설	67,627	20,000	4.0	
• 상업시설	-	-	-	
• 연구/벤처시설	-	-	-	
3. 공공시설	592,462	179,000	34.8	
• 도로	480,209	145,000	28.2	
• 녹지	112,253	34,000	6.6	

자료: 국토해양부, 부산항 신항 항만배후단지 지정, 2011.4.

(2) 부산항 신항 서컨테이너 배후단지(웅동지구)

서컨테이너 배후단지(웅동지구)에 3,579천㎡(1,082천평)는 물류 및 유통시설, 상업시설의 개발을 단계별로 추진한다. 배후단지의 규모가 상당히 크고 북컨테이너 부두와 인접하고 있어 종합물류단지로 개발 가능하며, 상대적으로 항만시설을 위한 용지가 많이 확보되어 있지만 11선석의 추가적인 개발 계획으로 물류용지가 부족할 것으로 예상됨에 따라 선석개발에 따른 추가 배후부지도 확보할 계획이다.

<표 6> 서 컨테이너 배후단지(웅동지구) 이용계획

시설별	면적		구성비 (%)	비고
	m ²	평		
합계	3,579,815	1,082,894	100.0	
1. 복합물류시설	2,180,504	659,602	60.9	
• 보관배송시설	1,291,502	390,679	36.1	
• 조립가공시설	814,929	246,516	22.8	
• 환적 및 공컨장치시설	74,073	22,407	2.1	
2. 지원시설	433,269	131,064	12.1	
• 직접지원시설	144,045	43,574	4.0	
• 상업시설	192,462	58,220	5.4	
• 연구/벤처시설	96,762	29,271	2.7	
3. 공공시설	966,042	292,228	27.0	
• 도로	629,026	190,280	17.6	
• 녹지	337,016	101,947	9.4	

자료: 국토해양부, 부산항 신항 항만배후단지 지정, 2011.4.

도시 내 주요지역을 연결하는 도로로서 대량의 통과 교통처리를 목적으로 하며 도시의 골격을 형성하는 주간선도로는 녹산산업단지내 대로 1-21호선(해안순환도로)과 안골대교(웅동단지 연결)를 연결하는 동서방향도로를 주간선도로(폭원40m)로 계획하여 복합물류단지 외 주거 및 상업·업무시설 사이에 배치할 계획이다. 또한 주간선도로를 축으로 동서 2개축, 남북 2개축의 보조간선도로와 집산도로 및 국지도로 등의 도로계획이 되어 있다.

(3) 부산항 신항 남컨테이너 배후단지

남컨테이너 배후단지는 1,421천m²(430천평)규모로 준설토투기장으로 매립하는 일부(120천평)를 2-3단계 부두와 같이 우선적으로 개발해서 2015년까지 조성할 계획으로 물류 및 유통시설, 공원, 녹지 등 기반시설 유치를 목적으로 하고 있으며, 자체적인 유기적 기능권으로 지원중심기능을 집적하여 배치하며, 물류기능을 집단화하여 시너지효과를 유도하여 중심시설 좌우측에 조성할 계획이다. 한편 가덕도와 인접하고 있어 놀차만 지구와 연계 개발이 가능하고 이 경우 부족한 항만 배후부지를 충족시킬 수 있을 것으로 보인다.

<표 7> 남 컨테이너 배후단지 이용계획

시설별	면적		구성비 (%)	비고
	m ²	평		
합계	1,421,488	430,000	100.0	
1. 복합물류시설	847,746	257,000	59.7	
• 보관배송시설	477,048	144,000	33.6	
• 조립가공시설	88,515	27,000	6.2	
• 환적 및 공컨장치시설	282,183	86,000	19.9	
2. 지원시설	181,820	55,000	12.8	
• 직접지원시설	102,280	31,000	7.2	
• 상업시설	42,657	13,000	3.0	
• 연구/벤처시설	36,883	11,000	2.6	
3. 공공시설	391,922	118,000	27.5	
• 도로	199,214	60,000	14.0	
• 녹지	192,708	58,000	13.5	

자료: 국토해양부, 부산항 신항 항만배후단지 지정, 2011.4.

2) 부산항 신항 배후단지 입주기업 운영 현황

부산항 신항 내에서도 배후부지 개발 완료 또는 입주 진행한 지역은 북컨테이너 배후 물류부지(1~4단계)이며, 서컨테이너 배후단지과 남컨테이너 배후단지는 여전히 부지기반 조성 개발 중에 있다. 향후 배후단지 개발이 단계별로 진행되면서 입주업체들이 본격 가동될 예정이어서 향후 부산항 신항 운영의 중요한 변수가 될 전망이다.

<표 8> 부산항 신항 서컨테이너 배후단지 입주 계획

(단위 : 업체수)

합계	서컨배후단지 (웅동지구)			
	1단계 (51)			2단계
	1차	2차	3차	
71	16 (12년 5월 입주예정)	10 (12년 말 입주예정)	25 (13년 말 입주예정)	20 (14년 말 입주예정)

자료: 부산항만공사, 내부자료, 2011.5.

부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구

북권의 배후단지 1~4단계 부지면적을 총1,204천㎡(364천평)의 조성으로 물류업체가 30개사이며, 배후부지 입주를 희망하는 업체 수요는 계속적으로 증가하고 있다. 총 30개의 입주예정 기업 중 21개 업체가 입주를 마치고 기운영중이며, 나머지 9개 업체도 2011년 중에 건설을 준공하여 입주 및 가동할 예정이다.

<표 9> 부산항 신항 북권테이너 배후부지 입주업체 운영 현황

단계별 (업체수)	업 체 명	운영상태	준공(예정)일	건축면적(㎡)	임대면적(㎡)
1단계 (2)	부산신항CFS	운영중	'06.02.16	5,424.00	20,915.6
	BIDC(주)	운영중	'07.07.23	16,165.00	30,963.4
2단계 (7)	(주)C&S 국제물류센터	운영중	'08.12.16	37,516.00	66,430.0
	BIDC(주)	운영중	'09.01.30	37,860.00	72,718.8
	세방 부산신항물류(주)	운영중	'08.09.22	21,030.00	49,680.3
	(주) 동방물류센터	운영중	'09.02.27	17,578.00	37,017.8
	씨스테인웨그동부 디스트리파크부산(주)	운영중	'08.06.12	31,374.00	66,095.4
	FCL(주)	운영중	'08.09.03	14,700.00	37,774.6
	대한통운 BND(주)	운영중	'08.06.18	17,851.70	37,017.4
3단계 (13)	보고 로지스틱스	운영중	'11.01.12	4,886.50	30,230.0
	케이엔로지스틱스(주)	운영중	'10.08.31	17,746.00	33,058.0
	신대륙물류(주)	공사중	'11년 중	7,438.84	33,058.0
	(주)범한판토스 부산신항물류센터	운영중	'10.07.07	12,631.14	26,962.0
	신항국제물류(주)	운영중	'10.10.30	18,140.31	34,714.0
	현대코스코로지스틱스(주)	운영중	'10.05.11	16,869.92	30,979.0
	대한통운 BND(주)	운영중	'11.07.11	13,293.95	27,659.0
	부산글로벌물류센터(주)	운영중	'10.10.11	12,707.99	26,962.0
	디케이엘씨(주)	운영중	'09.11.09	14,775.81	24,793.0
	엠에스디스트리파크(주)	운영중	'10.03.19	14,421.37	33,058.0
	(주) 부산크로스독	운영중	'10.03.29	16,701.03	30,979.0
	(주) 지엔지	운영중	'10.05.26	6,394.52	18,182.0
	한진케리로지스틱스(주)	운영중	'09.11.18	8,191.14	16,529.0
4단계 (8)	후지글로벌물류센터	공사중	'11년 중	-	20,060.0
	SI 물류	공사중		-	40,553.0
	한진신항만로지스틱스	협상중		-	20,838.0
	보고 CNS	공사중		-	33,740.0
	(주)부산신항로지텍	공사중		-	33,881.0
	우성국제물류	공사중		-	33,179.0
	GW 코퍼레이션	공사중		-	20,543.0
YJ 국제물류	공사중	-	22,058.0		

자료: 부산항만공사, 내부자료, 2011.6.

또한 부산항 신항 서권테이너 배후부지 3,579천㎡(1,084천평)의 개발규모에는 2012년

5월경에 16개 업체(물류업체 11개사, 제조업체 5개사)가 입주할 계획이며, 2012년 말 10개사, 2013년 25개사, 2014년 20개사를 유치할 계획으로 모두 71개 업체가 입주하게 된다면, 컨테이너부두와 배후단지 그리고 배후 물류산업단지가 연계된 고부가가치 항만클러스터 형성을 통해 국내외 물류·제조기업을 유치하는 효율적인 항만물류 업무중심지로 조성될 전망이다.

<표10> 부산항 신항 서컨 배후단지 입주예정 업체

구분	업체명	면적(m ²)	비고
1	CNK주식회사	40,016	물류
2	대한통운SB(주)	48,426	물류
3	Global Distribution Center	39,936	물류
4	HTIL	39,435	물류
5	산스타로지스틱스	39,379	물류
6	동신국제복합제조물류센터(주)	74,744	제조
7	STX GLC	39,376	물류
8	(주)SHI	38,225	제조
9	스타코(주)	37,399	제조
10	한일-IGC 컨소시엄	37,397	제조
11	(주)인터지스물류센터	37,324	물류
12	대건국제물류	16,529	물류
13	BNP로지스틱스(주)	37,324	물류
14	(주)이엔케이	37,397	제조
15	비아디씨(주)	37,324	물류
16	부산유로지스(주)	33,060	물류

자료: 부산항만공사, 내부자료, 2011.1.

3. 부산항 신항 배후단지 관련 법령 및 선정기준

1) 배후단지 투자 관련 법령

자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률은 물류업 중심의 관세자유지역과 제조업 중심의 자유무역지역을 통합하여 외국인투자 환경을 개선함으로써 외국인투자유치 효과를 극대화하고 무역의 진흥, 국제물류의 원활화 및 지역개발 등을 촉진하여 국민경제 발전에 이바지하여 우리나라를 동북아 경제중심 국가로 발전시킬 목적으로 제정되었다.

한편 국토해양부는 항만 내 조립·가공을 허용하고 관련업체가 항만 내에 제조활동을 수행할 수 있도록 항만법을 2009년 12월 개정하여 제조업체가 항만구역 내에서 화물의 조립, 가공, 포장, 제조 등을 수행할 수 있는 법적·제도적 환경을 이미 조성해 놓았다. 따라서 컨테이너 부두와 항만배후단지가 연계된 항만클러스터 형성을 통해 국내외 물류기업과 제조기업을 유치하여 항만물류 업무중심지로 조성하고자 하는 것이 개정 항만법의 목적이다.

2) 배후단지 입주업체의 선정 기준

입주업체의 선정은 아무리 좋은 산업이라 하더라도 입주업종의 결정은 관련 규정 안에서만 허용될 수 있다. 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률 제10조에 의거 입주업종을 제조업종, 외국인 투자 제조기업, 도매업종, 물류업 및 기타 부대기관으로 규정해서 입주업체에 일정한 제한이 있음을 분명히 규정하고 있다.

자유무역지역의 입주허용 주체를 보다 구체적으로 살펴보면, 우선 자유무역지역의 입주 주체는 수출을 주목적으로 하는 제조업종(제조업종의 사업을 영위하려는 외국인투자기업 포함), 수출입거래를 주목적으로 하는 도매업종, 물류업, 지원업종, 공공기관, 국가기관으로 한정된다. 다만, 수출을 주목적으로 하는 제조업이 아니라 하더라도 국제물류의 원활화, 지역개발 등을 위해 필요한 경우에는 입주를 허용할 수 있다.

물류업체 선정 평가기준은 사업능력, 사업 및 운영계획, 투자 및 자금조달 계획, 건설 계획 등을 포함하여 종합적으로 평가하되, 신규 고부가가치 화물 유치 및 지역경제 활성화 등 사업과 운영계획에 중점을 두고 선정기업을 평가한다.

Ⅲ. 부산항 신항 배후단지 활성화 방안

1. 부산항 신항 배후단지 발전 목표

과거 항만배후단지의 기능은 물류기능이 주된 기능이었으나, 근래에 들어서는 물류의 기능뿐만 아니라, 생산, 국제교류, 도시기능을 포함하는 복합적인 성격을 지닌 공간으로 조성하고 있다. 특히 이러한 현상은 항만의 경쟁이 심화되면서 항만을 소유하는 도시 및 국가에서 다른 항만과의 차별화된 전략을 통하여 경쟁력을 확보해야 하는 상황이 발생됨에 따라 더욱 급속히 이루어지고 있다. 특히 생산기능에 있어서도 단순히 산업단지의 성격을 지니는 것이 아니라, 외자유치 및 외국기업의 유치를 위하여 경제자유구역으

로 지정하는 등 과거의 항만배후부지가 가지고 있던 기능은 완전히 변화되었다고 할 수 있다. 그래서 항만배후단지의 운영 및 관리에 있어서도 과거와 같은 시스템으로 운영되어서는 안 될 것이다.

그리고 부산항 신항을 동북아 물류중심 항만으로의 위상을 정립하기 위해서는 선도적인 항만인프라 구축 및 운영·관리 시스템 효율화를 통해 최고의 글로벌 경쟁력을 확보하고 수출입 컨테이너 및 환적물동량 증대 노력과 함께 부가가치의 제고가 최우선적인 목표가 되어야 할 것이다. 이를 위한 정책방향은 항만배후단지의 이용도를 극대화함으로써 고부가가치 화물창출형 항만으로 나아가는 것이다. 그래서 컨테이너부두와 항만배후단지, 배후물류단지가 연계된 항만클러스터 형성을 통해 항만물류 업무중심지로 조성하여 배후단지에 국내외 물류·제조기업을 적극적인 유치를 통하여 글로벌 물류센터 또는 물류중심기지로 육성·발전시켜 나가는 것이 핵심이다.

따라서 상하이 양산항의 대대적인 개발 및 북중국항만의 개발, 일본의 수퍼중추항만 프로젝트에 따른 항만 재정비 그리고 로테르담, 싱가포르, 말레이시아, 대만 등도 항만 개발과 함께 항만배후단지를 활용한 부가가치물류 활성화에 적극 참여하는 등 부산항 신항을 둘러싼 세계 항만환경이 급격히 변화하고 있다. 특히 이들의 영향은 부산항 신항에 매우 신속하고 광범위하게 나타나고 있다. 항만간에 직거래 활성화로 인하여 향후 양적 측면에서의 물동량 증대 전략은 한계를 나타냄에 따라 질적 측면에 초점을 맞춘 전략으로의 방향 전환이 매우 필요한 시점이다.

2. 부산항 신항 배후단지 활성화 방안

1) 항만 배후 인프라시설 조속한 완공

해외 선진항만의 경우 계획적인 항만물류 인프라 시설로 인해 배후도시를 연결하는 결절점으로서 항만의 기능을 보완하고 부가가치를 증진하는 배후물류단지의 역할을 강화시키고 있다. 유럽 로테르담항의 장점은 유럽 8개국, 26개 항구를 잇는 내륙운하와 5개 간선도로망, 4개의 철도노선 연계 도로망이며, 로테르담 항만은 기본적인 인프라시설을 제공하는 데 가장 큰 중점을 두어 유럽 전역과 24~48시간 내에 연계를 가능토록 하고 있다.

또한 싱가포르는 21km에 이르는 해안선을 따라 물류벨트를 조성하고 있으며 Keppel Distripark, Alexandra Distripark, Pasir Panjang Distripark, Tanjong Distripark 4개의 물류센터, 동쪽은 Changi 국제공항과 연결되어 있고, 서쪽으로는 Jurong산업지역과 연결되어 있어 제조업체, 유통업체, 포워딩업체, 무역업체, 창고업자에게 제조, 생산, 국제

물류 활동을 수행하기에 적합한 위치를 제공함으로써 항만-공항-배후단지-산업지역을 연계하는 물류체계를 구축하고 있다.

부산항 신항의 당초 사업계획을 보면 2011년까지 수립되어져 있으나 각 공정별 기간 내에 완공이 불투명하여 특히 2-4단계부터 2-5단계의 경우 2010년에 가동 될 예정이었으나 미개발 상태로 남아 있다. 조속히 개발하여 운영할 수 있도록 적극적인 지원 대책이 필요하며 우선 정부에서 시공하여 설비투자금액이 없는 해운업체나 종합물류기업에 정부가 보장하여 진행하는 방식도 검토해 볼 수 있을 것이다. 또한 부산항 신항의 배후연계 교통망 공사가 2007년 착공 예정이었던 제2배후도로의 경우 현재까지 착공되고 있지 않으며 계속 지연되고 있는 실정이다. 배후철도 또한 당초 2009년 복선 완공 예정이었으나, 단선만 2010년 12월에 개통하여 전체공정은 계속 지연되고 있다.

따라서 항만배후단지는 항만과 연계되어 개발되기 때문에 부산항 신항의 단계별 개장이 차질없이 이루어져야 배후단지의 물류기업 유치도 원활하게 이루어 질 것이다. 항만 시설과 더불어 항만과 내륙을 연계하는 도로, 철도 등 수송인프라 시설의 조속한 완공이 이루어져야 한다. 또한 입주기업 제품의 수송과정에 차질이 발생하지 않도록 경쟁국가의 물류센터와 소비시장을 연결하는 선박 서비스 항로를 확충하여 경쟁력있는 허브항만으로 구축해야 한다.

또한 배후단지가 제대로 조성되지 않은 상태에서 항만시설이 개장된다면 항만관련 산업의 집적이 어렵게 되고 또한 항만의 기능도 조속한 시일 내에 활성화되기가 어렵다는 것이다. 신항의 항만물류기능이 활성화되기 위해서는 항만시설과 항만 배후단지가 동시에 조성 및 개장이 되어야 한다. 그래서 항만 배후단지의 활성화를 위해서는 북컨테이너부두의 배후단지 및 남컨테이너부두의 배후단지, 서컨테이너부두 배후단지(웅동지구)의 조성이 터미널의 개장과 동시에 운영될 수 있도록 개발 시기를 앞당겨야 한다.

2) 항만 관리·운영주체 및 정책추진의 일원화

부산항 신항은 민자사업과 정부사업으로 되어 있어서 정부차원의 홍보와 외국자본의 투자유치를 위한 적극성이 부족할 수 있다. 항만주체는 부산항만공사로 일관되어 있으나 관리측면에서 항만개발과 운영 및 마케팅 분야에 구분이 없어 항만개발 시행주체들의 일관성이 없는 중복현상으로 인하여 다른 국가들의 자유무역지역처럼 입주기업들을 위한 one-stop 서비스가 제대로 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

또한 항만배후단지의 경우 총괄적인 관리는 국토해양부와 부산항만공사이지만 부산신항만(주)에 배후단지 개발을 일임한 상태에서 부산항만공사가 항만배후단지 내의 물류단지(1,205천㎡)를 관리운영은 물론 마케팅까지 하고 있으며, 나머지 배후단지 개발은

부산신항만(주)가 부산도시공사에 2차 개발 위탁한 상태이다. 이러한 점은 실제로 항만을 개발하는 과정에서 환적물동량의 감소분만큼 배후단지의 활용으로 자체물동량을 창출해야 하는데 이렇게 배후단지의 개발을 부산도시공사에 재위탁하는 것은 개발비 상승으로 인한 항만발전에 도움이 되기는 어렵다.

따라서 부산항 신항이 다른 경쟁항만보다 경쟁력을 확보하기 위해서는 운영의 주체를 일원화해서 개발해야 할 것이다. 현재 부산항 신항 배후단지는 자유무역지역과 경제자유구역으로 중복 지정되어 있어 법률적용의 혼란이 초래되고 있다. 또한 항만배후단지 경우 항만과 연계적인 토지이용계획으로 행정기관(국토해양부, 경제자유구역청, 부산시, 경상남도, 창원시, 부산항만공사, 부산도시공사)의 행정처리 및 항만과 도시간의 갈등이 발생할 수도 있다. 따라서 일관성 있는 법규 및 관련 정책 추진의 일원화를 위해 통합적인 조직 관리를 통하여 항만과 배후단지 및 기타 부대시설 등을 일괄 처리할 수 있도록 해야 할 것이다.

3) 고부가가치 및 화물창출형 글로벌 제조기업의 유치

항만배후단지가 활성화되기 위해서는 고부가가치 업종위주의 유치 전략이 필요하다. 그래서 가장 우선적으로 추진해야 할 사항은 항만배후단지에 대한 글로벌 물류기업의 적극적인 유치를 통하여 부산항 신항의 배후단지를 글로벌 물류센터로 육성하는 것이다. 글로벌 생산네트워크의 변화 추세에 따라 글로벌기업들의 물류기중점이 항만배후단지로 이동해 항만지역을 중심으로 제조거점, 물류거점, R&D거점 등이 형성되고 있는 점을 반영하여 배후단지 또는 인근 경제자유구역 내 국내 U턴기업/글로벌제조기업의 유치 등의 다국적기업 유치도 병행하는 것이 바람직하다.

저부가가치 업종의 경우 중국이나 개발도상국과의 경쟁에서 생산요소비용 및 인건비 등에서 불리하기 때문에 경쟁력을 확보하기 어렵고, 고부가가치업종의 경우 생산요소비용보다 품질이나 인력의 기술수준, 적시성, 사회경제적 환경 등을 보다 중요시하기 때문에 경쟁력을 확보하기가 용이하다.

Arthur D. Little(2003)사 조사에 따르면 항만·공항관련 산업의 부가가치 창출효과 유치대상 업종 중 고부가가치 물류관련 업종을 전체적으로 볼 때 물류관련 업종의 부가 생산활동의 경우 하역지수를 1로 볼 때 보관/운송은 0.12, CFS는 4.4, 부가서비스(조립·가공·포장) 20의 지수는 상대적으로 조립·가공·포장 등 부가서비스의 부가가치 생산활동 지수가 매우 높은 것으로 나타났다.

따라서 글로벌 제조기업의 유치에서도 제조기업의 생산기지 유치보다는 글로벌 제조업의 동북아 영업법인, 물류센터, 물류기지 등의 물류인프라 기술력을 중시하는 제조업

중의 물류부분이 주요 유치대상이 되어야 할 것이며, 대표적으로 NOKIA, EPSON, SONY 등의 동북아 배송, 집하의 기지 등을 들 수 있다. 이는 항만법 개정으로 향후 제조업이 항만배후단지 내에 입주가 허용됨에 따라 이러한 글로벌 제조기업의 유치는 항만배후단지의 기능성 제고 및 물류산업 유발효과 등을 통한 지역경제의 활성화 및 동북아 중심항만으로써 국가의 위상을 높일 수 있다.

4) SCM 네트워크 구축을 통한 유치업종 다양화

오늘날 항만은 배후단지를 통해 항만운송 중심에서 물류산업 중심으로 변해가고 있으며 화주 및 물류기업은 물류비 절감을 위해 해상운송 및 육상운송거리의 단축을 통하여 원가를 절감하고자 한다. 이 모든 것이 가능한 국가와 항만을 선호하고 있으며 이에 따라 화물에 대한 부가가치 활동을 내륙에서 터미널 직배후로 이전하고 있다. 특히 글로벌 물류기업들은 물류센터 입지선택의 중요사항은 항만 네트워크, 풍부한 항로서비스를 제공하는 항만 그리고 충분한 배후단지 등을 꼽고 있다.

전 세계적으로 물류산업은 지금까지의 단순 배달 서비스 제공에서 벗어나 통합적인 일괄 물류서비스 제공이 대세를 이루고 있다. 특히 최근 주목 받고 있는 통합서비스는 SCM(Supply Chain Management)없이 불가능 할 만큼 IT를 기반으로 하는 확장 개념의 물류 서비스를 제공하고 있다. SCM은 생산·유통에 필요한 원자재 조달에서부터 공급, 판매와 더불어 서비스 이후의 피드백 서비스에 이르는 활동을 말한다. 오늘날 기업들은 글로벌 경영을 추구하면서 기업의 시장을 확장함으로써 구매와 생산을 각 지역 거점에 배치하여 비용절감과 고객만족을 추구하면서 글로벌 경쟁의 우위를 차지하려고 노력하고 있다. 국제적으로 확장된 기업들은 그들의 공급체인들을 소유함에 따라 글로벌 물류 네트워크를 구성하고 있다.

그래서 국외에 현지법인, 현지공장, 영업법인, 물류센터 등을 구축하고 있으며 글로벌 고객 및 공급선과의 정보교환, 네트워크 및 조직을 통합 관리하는 글로벌 SCM 기업을 유치하여 향후 조성하게 되는 서컨테이너 배후단지와 남컨테이너 배후단지에 물류혁신을 성공적으로 실행하고 있는 국내 및 해외 글로벌 SCM 기업을 유치하여 물류의 전 과정을 공급망으로 묶어 제공하는 고도의 시스템을 통해 기업물류의 아웃소싱을 받아 최저 비용으로 최고의 서비스를 제공하는 동북아 물류의 중심기지로 이용할 수 있게 하여야 할 것이다.

5) 자유무역지역 인센티브 강화 및 세제지원 다각화

부산항 신항 배후단지에 입주하는 국내외 물류기업에 대해 다양한 조세 인센티브를 제공하고 있다. 항만배후단지에 국내외 기업들을 유치하기 위해서는 경쟁국가에 비해 보다 나은 조건을 제공하여야 하나 현재 부산항 신항 배후단지의 관리운영 제도인 자유무역지역은 여전히 미흡하다고 할 수 있다. 자유무역지역의 입주조건을 보면 주요 경쟁국인 중국과 두바이와 비교시 상대적으로 불리한 상황이며 제도적 유연성도 부족하여 자유무역지역에 외국기업을 유치하는데 많은 장애가 되고 있다는 것이다.

반입물품에 대해서는 간접세를 지원하고 있고, 외국인 투자 인센티브로서 법인세, 소득세의 7년간 100% 감면해 주고, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세를 5년간 100% 감면해 주고 있다. 이와 같은 조세 인센티브는 입주기업들에게 매력적인 조건으로 인식되고 있으나, 수혜조건이 까다로워 실질적인 수혜기업의 수는 많지 않다. 현재 5백만불의 최소 투자조건은 많은 국내외 입주기업들이 충족시키지 못할 가능성이 높다. 그래서 부산항 신항 배후단지에 입주하는 기업 대부분이 조세 인센티브를 받을 수 있도록 수혜조건을 완화하여 부산항 신항 배후단지의 입주 매력도를 제고하여야 한다.

최소 투자조건의 기준을 대폭 완화하여 입주기업의 부담을 줄이고, 항만배후단지 입주업체와 일정기간 이상의 장기계약을 체결하여 입주하지 못하는 물류기업에 대하여도 인센티브를 제공할 수 있는 방안을 마련하여 추가적인 업체의 참여를 유도하여야 한다. 제3자 물류업체 육성 및 촉진을 위해 제3자 물류업체에게도 법인세를 감면할 수 있도록 법적, 제도적 근거를 마련하여 외국 자본 및 외국기업을 유치하기 위해 다각적인 세제 지원 제도를 도입하여 광범위한 외국인투자 유치활동을 통하여 자유무역지역의 배후부지 기능을 강화해 나가야 할 것이다.

6) FTA를 활용한 기업유치 전략 및 사후관리 시스템 확보

부산항 신항 활성화를 위해서는 항만배후단지와 연계한 FTA활용 방안을 강구해야 할 것이다. 현재 여러 국가들과 FTA를 추진하고 있어 우리나라가 우위공정에 있는 산업과 중국, 일본 그리고 아시아 지역의 수출입 제품들을 부산항 신항 항만배후단지의 기능과 접목시킬 경우 다양하고 실효성 있는 비즈니스 모델 발굴이 가능할 것이다. 이는 지역 경제 활성화에 크게 기여할 수 있는 기업유치에 주요한 전략으로 활용할 수 있을 것이다.

또한 부산항 신항 관련 기업유치 주체들은 국제분업에 연계된 전략적 비즈니스 모델의 지속적인 개발이 필요할 것이다. 특히 제품별, 국가별 원산지 규정에 대한 심도 깊은 분석을 통해 부산항 신항에 실행 가능한 비즈니스 모델의 발굴이 필요하다. 또한 국제분업 현상에 대한 검토와 모니터링, 기업들의 글로벌 네트워크 전략 분석 및 산업별 동

항 등을 동시에 종합 분석하여 시장 지향형 비즈니스 모델을 개발해야 할 것이다.

그리고 부산항 신항 배후단지에 기 유치된 기업들에 대한 사후관리 시스템을 도입하여 기업들의 니즈, 성공사례, 신규 비즈니스 모델 발굴 및 현재 기업활동의 문제점 등을 파악하여 기업유치시 적절한 마케팅 자료로 활용해야 할 것이다. 기 유치된 기업들에 대한 사후관리 시스템으로 사후 모니터링, 재협상, 재투자 혹은 재대출 등을 도입하여 입주한 기업들의 기업활동 내역, 정보, 니즈 등에 대한 시스템 확보의 적절한 결과를 토대로 신규 기업 유치를 위한 마케팅 전략을 수립해야 할 것이다. 또한 주요 비즈니스 성공사례와 기업유치 사례 등을 작성하여 마케팅 활동에 해당사례를 적극 홍보하고 체계적인 사후관리 시스템을 발굴하여 기업들의 입주 사후 관리가 될 수 있도록 하여 기업간 네트워크를 통한 자연스러운 마케팅도 유도해야 할 것이다.

7) 자유무역지역과 경제자유구역의 유기적 네트워크 강화

물류비 절감 및 부가가치 화물창출을 위해 항만과 그 주변 지역의 개발 및 이용에 관한 법률을 통합하여 개발절차를 간소화하고 효율적인 사업 추진을 돕기 위해 항만배후단지 내 제조시설까지 입주가 가능하게 되었고, 주변 부산·진해경제자유구역보다 파격적인 임대료와 인센티브를 제공함으로써 제조업체들의 가세로 더욱 치열한 항만배후단지 입주 경쟁을 일으킬 것으로 예상된다. 또한 이는 항만배후단지와 경제자유구역의 기능적 충돌을 일으킬 수 있다. 그래서 배후단지 입주기업간 과당경쟁을 방지하고 상호 Win-Win게임의 영업을 유도하기 위해서는 업체의 자율적 노력뿐만 아니라 부산항만공사의 정책적 노력이 필요하다.

일반적으로 경제자유구역에는 외국인투자 유치정책의 일환으로 외국자본과 기술의 활발한 국내 유치를 유도하기 위해 각종 인프라 제공은 물론, 세제 및 행정적 특혜 등을 주기 위해 선정된 특정지역 또는 공업단지이다. 이는 항만지원시설인 항만배후단지보다 포괄적인 배후부지 지원시설의 개념이며 또한 지리적으로도 부산·진해경제자유구역 내에 부산항 신항 항만단지가 위치하고 있는 보다 포괄적인 개념을 가진다.

부산·진해경제자유구역과 부산항 신항 배후단지는 각각 다른 인센티브와 임대료를 적용하고, 각기 다른 역할과 기능을 수행하고 있다. 이는 더욱 파격적인 투자 유치 정책을 실시하는 항만배후단지 내에 일반 제조시설(생산라인)의 입주가 가속화 될 경우 항만배후단지는 제한된 부지 내에서 항만 지원시설로서의 물류기지, 물류 허브의 기능 및 역할에 제약을 받을 수밖에 없으며, 경제자유구역 역시 항만 배후물류단지의 입주를 희망하는 기업에 의해 인센티브 및 임대료 정책의 개정이 불가피하게 될 수 있다.

물류기업에만 적용되던 항만배후단지의 기존 우대 임대료(㎡당 43원) 및 법인세 관련

인센티브 제도가 향후 조성 될 서컨테이너 배후단지과 남컨테이너 배후단지도 지속적으로 적용되고, 단순 제조업까지 확대되어 적용 될 경우, 부족한 항만배후부지는 입주 경쟁 과열뿐만 아니라 궁극적인 목표인 동북아 물류중심 기지화 및 물류거점으로써의 입지조성에도 문제가 생길 수 있다. 따라서 경제자유구역과 항만배후단지의 유기적 조성을 위해서는 각각의 기능이 충돌하지 않는 업종 유치가 우선 되어져야 한다.

8) 물류기업 유치를 위한 지속적인 마케팅 활동

국내외 물류기업의 원활한 유치를 위해서는 물류기업의 항만배후단지 진입 형태별로 차별적인 인센티브 전략과 마케팅을 수행하여야 한다. 차별화 가능한 물류기업의 진입 형태는 물류비용 절감형, 부가가치 물류기능 활용형, 생산기지 및 소비시장을 위한 물류센터 설치형으로 구분 할 수 있는데, 차별화 전략은 기업유치를 위해 현재 경쟁국가에서 제공하고 있는 다양한 인센티브 중 차별화가 가능하며 효과적인 마케팅 영역을 검토하여 수행하여야 한다.

물류비용 절감형 입주기업들에게는 물류기업과의 마케팅 협력을 통한 유치를 가속화하여야 하며, 현지 물류기업과 네트워크를 가지고 있는 에이전사를 활용하여 조기 입주 할인과 재수출, 고비중 업체할인을 임대료에 반영하여 조세감면과 함께 인센티브로 제공해야 한다. 부가가치 물류기능 활용 입주 기업들에게는 대량 부지임대와 재수출, 고비중 업체 할인을 임대료에 반영하고 조세감면과 함께 지속적인 마케팅 활동을 제공해야 한다.

국내 생산기지 및 소비시장을 위한 물류센터 설치형 입주기업들에게는 정부 보조금을 통하여 물류설비 확장에 우선 지원할 수 있도록 하며, 이를 통하여 배후단지 입주를 생산지로부터 유인하는 마케팅을 해야 할 것이다.

또한 기업유치를 위한 마케팅 활동을 수행할 때 동북아 경쟁항만의 항만배후단지와 비교하여 부산항 신항 배후단지가 가지고 있는 비용경쟁력을 적극적으로 홍보해야 한다. 즉 경쟁상황에 있는 일본에 비하여 저렴한 창고 임대료 및 관리비용이 소요되며, 일본 전역의 항만과 피더 네트워크가 구축되어 있다는 것을 홍보하여 국제 물류기업 및 국제 소비시장으로 진출하고자 하는 기업을 유치할 수 있도록 해야 할 것이다.

IV. 결 론

부산항 신항은 동북아 물류중심항만으로 발전하고자 하는 궁극적인 목적이 물류중심

화를 통해 발생하는 경제적 부가가치를 극대화하고자 하는 것임을 고려할 때 부가가치 물류서비스를 제공하는 항만배후단지 개발은 부두시설 확충만큼이나 중요한 과제이므로 부산항 신항 배후단지 활성화를 위한 방안을 제시하고자 한다.

먼저, 항만배후단지는 항만과 연계 개발되기에 부산항 신항의 단계별 개장이 차질없이 조성되고 배후단지의 물류기업 유치도 원활하게 이루어져 항만시설과 더불어 항만과 내륙을 연계하는 수송인프라 시설이 조속히 완공되어 입주기업의 제품 수송과정에 차질이 발생하지 않도록 선박 서비스 향로를 확충할 수 있는 경쟁력있는 허브항만으로 구축해야 한다.

둘째, 부산항 신항이 주변항만보다 경쟁력을 확보하기 위해서는 운영의 주체가 일관성 있는 법규 및 관련 정책 추진의 일원화를 위해 통합적인 조직 관리를 통해 항만과 배후단지 및 기타 부대시설 등을 일괄 처리할 수 있도록 해야 할 것이다.

셋째, 배후단지에는 물류관련업종 외에 물류업무와 밀접한 관련성을 가진 고부가가치 화물창출형 글로벌 제조업도 함께 적극적으로 유치하여 항만배후단지의 기능성 제고 및 물류산업유발 효과 등을 통한 지역경제의 활성화 및 동북아 중심항만으로써 국가위상을 높일 수 있다.

넷째, 서컨테이너 배후단지와 남컨테이너 배후단지에 물류혁신을 성공적으로 실행하고 있는 국내 및 해외 글로벌 SCM 기업을 유치하여 현지법인, 현지공장, 영업법인, 물류센터 등 물류의 전 과정을 공급망으로 묶어 제공하는 고도의 시스템을 통해 최고의 서비스를 제공하는 동북아 물류의 중심기지로 이용할 수 있도록 하여야 할 것이다.

다섯째, 항만배후단지 입주업체에 인센티브를 제공할 수 있는 방안을 마련하여 추가적인 업체의 참여를 유도해야 한다. 제3자 물류업체 육성 및 촉진을 위해 제3자 물류업체에게도 법인세를 감면할 수 있도록 법적, 제도적 근거를 마련하는 것이 필요하다.

여섯째, 여러 국가들과 FTA를 추진하고 있어 우리나라가 우위공정에 있는 산업과 중국, 일본 그리고 아시아 지역의 수출입 제품들을 부산항 신항 배후단지의 기능과 접목시킬 경우 다양하고 실효성 있는 비즈니스 모델 발굴이 가능할 것이다. 이는 지역 경제 활성화에 크게 기여할 수 있는 기업유치에 주요한 전략으로 활용할 수 있을 것이다.

일곱째, 경제자유구역과 항만배후단지의 시너지 효과를 이룰 수 있도록 각각의 기능에 충실 할 수 있게 하여야 할 것이며, 끝으로 해외자본과 해외기업을 유치하기 위해 이들을 지원하기 위한 외국인의 입장에서 서비스 제공할 수 있는 효과적인 마케팅 영역을 검토하여 수행하여야 한다.

따라서 다양한 기능의 항만배후부지 개발을 통해 물류산업 활동의 성장과 발전에 기여해야하므로 배후단지의 활성화를 이루기 위해서는 단순히 토지의 공급뿐만 아니라 제도적으로 관련시설 운영 및 접근성 강화 등 다양한 요소가 바탕이 되는 정부의 재정지원과 민자유치를 활성화하는 노력이 요구된다.

참 고 문 헌

- 길광수·박선현, “항만배후단지 개발관련 법·제도 비교 연구”, 『기본보고서』 한국해양수산개발원, 2003.12, 1-195.
- 김율성, “부산항 신항 배후 국제물류도시 조성제언”, 『부산발전연구원』, 2010, 3-8.
- 국토해양부, “부산항 신항 항만배후단지 지정”, 국토해양부 고시 제2011-148호, 2011.4.
- 국토해양부, “제3차 전국 항만기본계획(2011~2020)”, 국토해양부 고시 제2011-402호, 2011.7.
- 마문식·유홍성·김병일, “인천신항 배후물류단지의 지역 경제파급효과”, 『한국항만경제학회지』, 제25집 제4호, 2009, 83-106.
- 박홍균, “광양·부산항의 항만물류배후단지 효율성 분석”, 『한국항만경제학회지』, 제27집 제1호, 2011, 13-30.
- 부산항만공사, “2010년도 부산항 컨테이너화물 처리 및 수송실적”, 2011.5. 1-55.
- 부산항만공사, “부산항 신항 옹동 배후단지 1단계 입주업체 선정안내서”, 2010.10, 1-59.
- 부산항만공사, “부산항 신항 옹동 배후물류단지 수요조사”, 『부경대학교 항만물류경영연구소』, 2010.9, 1-87.
- 유주영, “인천항 배후물류단지 실태분석을 통한 개선방안 연구”, 『연구보고서』 인천발전연구원, 2009.12, 9-22.
- 윤병구·곽규석·안기명·김명재, “동북아 물류거점화를 위한 항만배후부지 구축전략에 관한 실증연구”, 『한국항해항만학회지』, 제29권 제10호, 2005.12, 897-906.
- 이성우·고현정·김찬호·김근섭, “국제분업화에 따른 항만배후단지 기업유치 방안 연구”, 『기본보고서』 한국해양수산개발원, 2007.12, 1-299.
- 이연경·장지선·길광수, “부가가치 창출을 위한 항만배후단지 유치품목 선정 연구 : 인천항 사례를 중심으로”, 『한국해운물류학회지』, 제25권 제3호, 2009, 639-663.
- 정봉민·이종필·김찬호, “동북아 물류중심항의 실효성 제고를 위한 물류 비교우위부문 도출 및 발전방향”, 『기본보고서』 한국해양수산개발원, 2006.12, 1-245.
- 정현재·여기태·김종길, “항만 배후단지 운영에 기여하는 수출입품목 선정에 관한 연구 : 인천항 중심으로”, 『한국항해항만학회지』, 제34권 제3호, 2010, 229-234.
- 조성제, “동북아 물류허브를 위한 항만배후단지 중심의 국제체계 구축방안”, 『한국관세학회지』, 제5권 제2호, 2004.8, 151-175.
- Arthur D. Little, “광양항 배후단지 글로벌 물류기업 유치전략”, 『광양항 port sales 제안서』 전남도청, 2003.12, pp3-79.
- Lu, C.S., “Market Segmentation Evaluation and International Distribution Centers,” *Transportation Research Part E*, 2003, 49-60.
- Notteboom, T., and Rodrigue, J., “Port Regionalization : Towards a New Phase in Port Development,” *Maritime Policy and Management*, Vol. 32, No. 3, 2005, 297-313.

국문 요약

부산항 신항 배후단지 활성화 방안에 관한 연구

정홍자 · 최해범

우리나라는 항만환경의 급격한 변화에 맞춰 부산항의 만성적인 화물적체 해소로 국가 경쟁력을 제고하고, 동북아물류 중심항의 위치를 선점하기 위한 핵심적인 전략으로 부산항 신항이 건설되고 있다. 신항의 건설과 함께 항만부두 및 배후부지가 국내 최대 항만 물류단지로 부상하고 있어 주변 지역에 미치는 경제적 파급효과 역시 막대할 것으로 전망된다.

그래서 부산항 신항에 대규모 배후단지를 지정·조성하여, 글로벌 물류기업 유치 및 항만 부가가치 창출에 기여하기 위해 다양한 항만 연관산업과 지원시설 조성을 통해 항만 클러스터(Port Cluster)를 구축하여, 글로벌 선도항만으로서 미래의 급격한 물류 환경변화와 다양한 수요에 대응할 수 있는 충분한 확장 부지를 확보할 계획이다.

이에 부산항 신항 건설 및 배후단지 조성현황과 입주업체 운영현황을 분석한 후, 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있는 부산항 신항의 배후단지 발전목표와 전략을 모색하여 부산항 신항 배후단지의 활성화 방안을 제시하여 항만배후부지 개발을 통해 다양해진 항만기능으로 물류 산업 활동의 성장과 발전에 기여하도록 한다.

핵심 주제어 : 부산항 신항, 컨테이너부두, 항만배후단지