

제주공항 자유무역지역 지정 및 발전방안 연구

방희석* · 서수완** · 김승철***

목 차

I. 머리말	IV. 제주공항 자유무역지역 지정 및 개발에 관한 인식도
II. 제주공항 자유무역지역 환경변화	V. 제주공항 자유무역지역 지정 및 발전방안
III. 제주공항 자유무역지역 추진여건	VI. 결론 및 제언

I. 머리말

경제활동의 글로벌화로 국가간, 기업간 경쟁이 치열하게 전개됨에 따라 기업들은 세계 주요지역에 생산 및 물류거점을 구축하여 경쟁우위를 확보하기 위한 전략을 적극 추진하고 있다. 미국, 네덜란드, 일본, 싱가포르, 홍콩, 중국, 대만 등 주요국들은 자국내 특정지역을 자유지역으로 지정함으로써 외국기업 유치와 부가가치 물류서비스 제공에 많은 노력을 기울이고 있으며 특히 동북아 지역에 위치한 싱가폴은 Industry 21, 홍콩은 비즈니스 중심지화 전략, 대만은 아태지역 지역운영센터화(APROC) 등 각국 정부는 비즈니스 중심지화를 위해 노력을 경주하고 있다.

정부는 우리나라의 지정학적 위치를 활용, 공항·항만 등 물류시설의 확충과 외국인 친화적인 경영·생활여건을 조성함으로써 동북아의 비즈니스 및 물류중심지로 육성을 통해 세계 유수 기업 및 금융의 동북아 거점으로서의 위상을 정립하기 위한 계획을 추진중에 있다. 그 일환으로 이미 [외국인투자촉진법](1998.11)을 제정하였고, [국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률, 이하 관세자유지역법](1999.12) 및

* 중앙대학교 상경학부 교수

** 한국관세무역연구원 연구위원

*** 동북아물류유통연구소 전임연구원

[자유무역지역의 지정 등에 관한 법률, 이하 자유무역지역법](2000.1)을 제정하는 등 동북아 국제비즈니스 및 물류중심지화를 위한 작업을 추진중에 있으며 2002년 11월 14일 국회 본회의를 통과한 [경제자유구역법](재수정안)은 이러한 외국인 투자확대를 촉진하여 지역경제 활성화와 동북아경제중심이란 목표를 달성하고자 하고 있다. 이와는 별도로 제주도를 동북아지역의 관광, 휴양, 쇼핑, 비즈니스 및 금융의 중심지로 육성하기 위한 「제주국제자유도시 개발계획」을 추진하고 있다.

제주도는 그 동안 관광 및 1차산업의 육성과 발전에만 집중해 온 탓에 산업기반이 취약한 상태이며, 이를 뒷받침 할 수 있는 공·항만과 같은 사회간접자본의 규모 또한 매우 빈약한 실정이다. 제주공항이 국제공항으로서의 제 기능을 발휘하고 현재 추진중인 국제자유도시 활성화에 기여하기 위해서는 제주공항 인근을 자유무역지역으로 조성하여 공항 및 항만과 연계된 제조·가공·수출촉진 뿐만 아니라 관련물류산업의 발전 기반을 마련해야 할 필요성이 제기되고 있다.

본고는 「제주국제자유도시 개발계획」의 선도프로젝트중 하나로 추진되고 있는 제주공항 자유무역지역의 추진여건을 검토하고 이의 지정 및 발전방안을 제시하는 데 목적이 있다.

II. 제주공항 자유무역지역 환경변화

1. 자유무역지역 개념

자유무역지역은 통관절차와 관세가 면제되어 상품생산이나 원료의 반입 등이 자유로운 구역이라고 할 수 있는데, 국가와 학자에 따라 상이하게 정의되며 역사적 발전과정을 살펴볼 때 대개는 항만지역을 중심으로 발전해 왔다.

미국세관위원회는 재수출용품을 취급하고 관세법의 적용을 받지 않는다는 점에서 일반세관지역과 구별되는 특정지역으로서 수입상품이 국내시장으로 유입되지 않는 한, 관세가 면제되는 지역으로 정의하고 있으며 항구내 또는 항구의 인접지역에 있는 독립된 폐쇄지역으로 일반인의 역내거주를 허용하지 않을 뿐 아니라 하역시설, 연료공급시설, 상품장치시설 및 수륙운송시설 등을 갖추고 있으며, 지역내의 상품들은 관세가 면제되거나 세관원의 감시를 받지 않고 양륙장치되고 상표가 부착되고 재포장, 가공, 재수출될 수 있고, 공공위생, 선박검사, 우편사업, 노동조건, 이주 등 관세부과를 제외한 기타 사항에 관한 법률이 일반세관지역과 동일하게 적용되고 있다.¹⁾

이에 비해 중국을 비롯한 구사회주의권 국가의 예에서 살펴보면 자유무역지역은 제조업체의 유치를 위한 정책수단으로서 활용되어 왔으며 자유무역지역 보다는 경제특구

1) 한국경제정책평가연구원, 「광양자유무역항 지정방안에 관한 연구」, 1996.1, pp.41~45.

(economic free zone)라는 용어로 인식되고 있으며 이는 우리나라의 자유무역지역, 외국인전용공단제도 등과 유사하다²⁾

자유지역(free zone)이란 한 나라가 국제무역과 상업을 촉진시키기 위해 일정한 조건 하에서 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하고, 외국화물에 대하여 개방된 지역을 말하는데, 즉 한 나라의 관세행정과 통제로부터 제외된 지역으로서 관세 및 제세공과금이 감면되고 지역내에서의 상품의 반입, 반출, 가공처리, 저장 등이 자유로울 뿐만 아니라 자본 및 인력의 이동과 관련인력의 거주까지도 포함하는 자유로운 특정구역(special zone)을 지칭하며 이는 우리나라 경제자유구역 및 제주국제자유도시 추진내용과 유사하다.

<표 1> 관세자유지역과 자유무역지역 비교

구 분	관세자유지역	자유무역지역
개 념	물품의 반입·반출 및 용역의 제공 등에 대해 부가세·특소세·주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역	대외무역법·관세법 등 관계법률에 의한 규제를 완화하여 자유로운 제조·유통·무역활동 등이 보장되는 지역
근거법률	국제물류기지육성을 위한 관세자유 지역의 지역 및 운영에 관한 법률	자유무역지역의 지정 등에 관한 법률
지정권자	재정경제부장관	산업자원부장관
지정대상지역	공항만 및 배후지 유통단지·화물터미널	공항·항만 주변지역 산업단지, 기타
주요 지원업종 (입주가능업종)	물류업 (물류·선박수리업 등)	제조업 (제조, 물류, 무역업 등)
내국물품 반입시 수출인정여부	모든 내국물품	수출용원재료로 반입된 내국물품
내외국기업의 입주제한여부	내외국기업의 입주제한 없음	우선 외국인투자기업 입주
내국물품의 반입신고	불필요	불필요
지정절차	시도지사 또는 중앙행정기관장이 관계 중앙행정기관의 장과 협의 후 재경부에 지정요청→위원회 심의→재경부 지정	시도지사 또는 중앙행정기관장이 관계 중앙행정기관의 장과 협의 후 산자부에 지정요청→위원회 심의→산자부 지정
입주절차	관리권자와 입주계약 체결후 세관장에게 등록	산자부장관 허가
조세지원	<ul style="list-style-type: none"> ○감면대상 - 물류업: 외국인투자금액이 3천만달러 이상 ○감면내용 - 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종합토지세 감면 	<ul style="list-style-type: none"> ○감면대상 - 제조업: 고도기술수반사업, 외국인투자금액이 3천만달러 이상이고 신규 고용인원이 300명 이상 - 물류업: 외국인투자금액이 3천만 달러이상 ○감면내용 - 조세특례제한법이 정하는 바에따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종합토지세 감면 - 고용증대 등 국민경제에 상당한 기여을 한 외국인투자기업에 대해서는 추가로 임대료 감면가능

2) 허재완, "경제특구와 국토정책", 「동북아비즈니스 중심국가 실현방안 심포지엄」, 바른사회를 위한 시민회의, 2002.7, p.41.

우리나라의 경우 기존 제조업 중심 수출자유지역에 무역업, 물류업 등 다양한 업종의 입주를 허용함으로써 종합형 자유무역지역으로 바꾸는 내용을 중심으로 하는 자유무역지역법을 지정 공포한 바 있으며 관세자유지역은 물류업이 중심이 되고 있는 반면 자유무역지역은 제조업과 제조업을 지원하는 물류업 뿐 아니라 무역, 금융, 정보처리업 등 다양한 업종이 입주할 수 있다. 두 제도간의 보다 구체적인 차이점은 다음 표와 같이 요약될 수 있다.

제주도에 지정될 제주공항 자유무역지역은 제주도의 제조·물류기반 확충을 위해 현행 자유무역지역 보다 입주자격 및 조세지원을 강화하고 있으며(제주국제자유도시특별법에 특례규정) 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 제주도내 자유무역지역 입주기업에 대해 소득세 또는 법인세를 3년간 100%, 2년간 50% 감면하고 사업용 재산의 취득·보유에 대해 취득세·등록세·재산세 및 종합토지세를 3년간 100%, 2년간 50% 감면한다.

둘째, 입주기업 감면 대상사업의 경우 제조업은 총사업비 미화 1천만불이상, 상시고용 100명 이상, 물류업은 총사업비 미화 1천만불이상을 대상으로 하여 기존 자유무역지역(외국인투자 미화 3천만불, 신규고용 300인 이상)보다 감면대상 사업을 확대하였다.

특히 기존 자유무역지역의 경우 조세감면 혜택이 외국인투자기업에 한정된 반면 제주공항 자유무역지역은 내국인도 조세감면 혜택을 받을 수 있다.

<표 2> 현행 자유무역지역과 제주공항 자유무역지역 비교

구 분	자유무역지역	제주공항 자유무역지역
법적근거	자유무역지역지정 등에 관한 법률	자유무역지역지정 등에 관한 법률(제주국제자유도시특별법에 특례규정)
지정목적	외자유치, 무역진흥, 지역개발	제주지역의 제조 및 물류 발전 기반 마련
지정위치	항만·공항의 주변지역, 산업단지	좌동
입주자격	제조업, 물류업, 무역업, 지원서비스업 등	제조업, 물류업, 무역업, 지원서비스업 등
조세감면	외국인투자기업의 경우 미화 3천만불이상 투자, 고도기술, 산업지원 서비스에 한해 법인세, 소득세 10년 감면 (7년 100%, 3년 50%) 지방세 8년(5년 100%, 3년 50%)	내·외국인 상관없이 총사업비 미화 1천만불 이상의 제조업과 물류업에 대해 법인세, 소득세 5년(3년 100%, 2년 50% 감면). 단, 외국인 투자금액 미화 3천만불이상에 대해서는 현행 제도 적용가능
관리권자	산업자원부	좌동
관세부과	관세유보	좌동
입주자격	외국인투자기업	내·외국인
지역특성	비관세지역	좌동
행정지원	원스톱서비스	좌동

2. 대내외 환경변화

1) 국제물류흐름의 변화

국제사회는 세계화(Globalization)라는 단어로 특징지어지며 기업간 및 국가간의 상대적인 경쟁력이 전체 국가경제에 미치는 영향이 점점 더 커지고 있다. 첨단 기술, 교통 및 통신의 발달로 국가간의 경계선이 무의미하게 된 현 시점에서 세계화 시대에서 생존하기 위해 경쟁국보다 나은 기업 환경 및 투자 환경을 다국적 기업에게 제공하기 위해 치열하게 경쟁하고 있다. 세계화 시대(Globalization Era)에 걸맞는 투자환경이란 효율적이고 편리한 국제물류유통이 가능한 환경으로 해석할 수 있다. 세계화 시대에 기업은 생산유통망을 전 세계적으로 관리하면서 물류 네트워크가 편리한 곳에 지역거점을 마련해 지역별 물류의 효율화를 도모하기 때문이다.

(1) 국제물류의 중요성 증대

국제물류관리 중요성이 부각됨에 따라 다국적기업이 기업경영을 세계화하고 전 세계적인 생산 판매활동을 지원하는 효율적인 시스템의 구축이 필요하다. 생산측면에서 기업경영전략에 입각한 전 세계적인 자원의 확보, 부품의 조달, 생산관리 등 경영활동의 경쟁력을 결정하는 요소가 되고 있으며 판매측면에서 전 세계적인 소비수준의 향상, 소비자의 개성화와 이에 따른 다품종 소량 생산 및 적시물품공급의 필요성이 증대되면서 적절한 물품을 적절한 품질과 적절한 양으로 적절한 시기에 적절한 장소로 적절한 이미지를 주면서 적절하게 이동하는 효율적인 국제물류체계의 구축이 기업의 경쟁력을 좌우하는 중요한 요소가 되고 있다.

(2) 종합적 물류서비스 수요의 증대

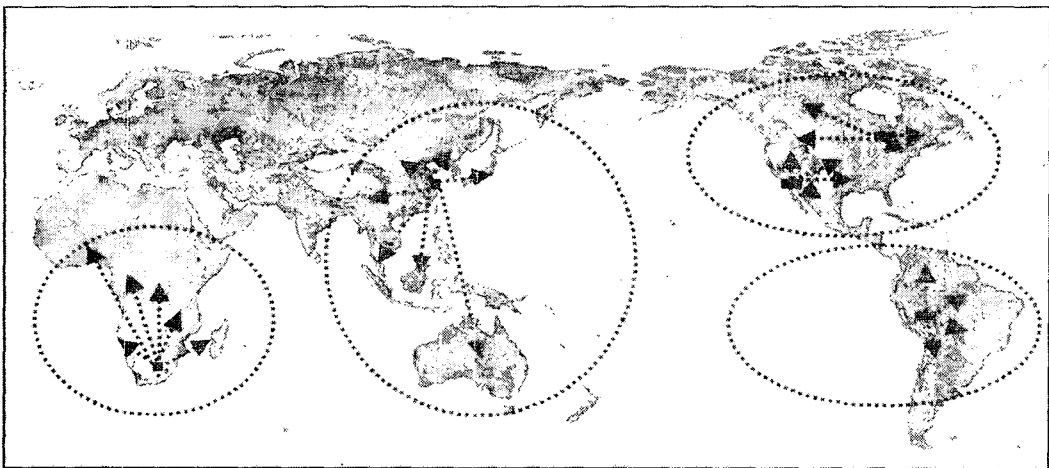
공급망관리(Supply Chain Management: SCM)는 공급자로부터 최종 고객까지 고객의 가치 창출을 위한 전과정을 관리하는 것으로서 이러한 SCM은 공급망에 관련된 많은 기업 또는 전문물류업체를 최대한 활용하는 추세를 보이고 있다. 우리나라도 SCM 기법이 급속히 확산될 전망이고 항공물류업체들도 제조업체, 유통업체와 SCM상 동등한 파트너로서 수출입 및 통관, 내륙수송은 물론 전자상거래 환경에 맞는 업체간 네트워크 구축이 요구된다.

(3) 국제물류관리체계의 변화

과거의 물류방식은 각 지점에서 다른 지점으로 직접 주고받는 형태였으나 1980년대의 국별현지물류체계를 거쳐 점차 몇 개의 지점을 한 구역으로 묶어 담당하는 거점물

류체계 방식으로 변화하고 있다. 세계화 기업은 각 지역의 원료부품의 조달, 조립가공, 생산, 판매마케팅, 인사, 재무 및 R&D 등 기업활동의 전부 또는 일부를 특정 경제권의 투자가치가 높은 지역에 배치하고 동 지역을 지역거점으로 삼아 지역 경영활동을 수행하고 있다. 이 거점물류시스템을 통하여 경영환경변화에 신속히 대응하는 한편 경영전략에 따라 각 거점간의 조달생산판매를 효율적으로 연계하여 국제물류관리의 효율성 극대화를 도모하고 있다.

<그림 1> 거점물류체계(Hub & Spoke System)



(4) 전문물류업체와의 전략적 제휴를 통한 국제물류관리체계 구축

세계화기업에게 국제물류관리의 비중이 높아지면서 물류체계의 개선, Supply Chain Management 및 Contract Logistics의 활용, 생산물류의 표준화 등 다양하고 복합적인 물류활동수행이 요구된다. 소비자의 서비스 욕구 증가에 따라 물류서비스의 맞춤화(Tailoring), 통합화(Integration) 현상이 대두되고 있어 국제 물류관리의 전문성이 점차 증가하고 있으며 세계화기업은 막대한 자본과 경영지원이 필요한 국제물류관리에 대하여 전부 혹은 일부를 전문물류업체에게 위탁하는 이른바 전략적 제휴방식을 채택함으로써 물류관리의 효율성 증대 및 경쟁력의 강화를 도모하고 있다. 세계화기업들은 전문물류업체들과의 전략적 제휴를 통해 직접적으로는 물류비용의 절감, 유연성 향상 등의 효과를 얻을 수 있었으며 간접적으로는 기업경영 활동에 보다 집중하게 됨으로써 기업경영의 효율성이 증가하는 결과를 획득하였고

2) 동북아 시장의 변화

(1) 동북아시아권의 성장

중국과 일본, 우리나라가 위치한 동북아시아는 경제 및 교역에서 빠른 성장을 보여왔으며, 국가간 교역도 꾸준히 증가하였고 향후 지속적인 성장이 예상된다. 동북아 역내 교역 비중은 1980년 15.8%에 불과하였으나, 1985년에 21.0%, 1990년에 23.8% 그리고 2000년에는 34.7%로 높은 증가 추세를 나타내고 있다. 아울러 동북아지역은 2020년 세계총생산(GDP)의 30%, 2006년 세계물동량의 30.1% 수준까지 성장할 것으로 추정되며, 세계3대 교역권 중 하나로 성장할 것으로 예측되고 있다.

<표 3> 동북아지역 역내 교역 비중의 추이

(단위: %)

구분	1980	1985	1990	2000
동북아지역의 역내교역비중	15.8	21.0	23.8	34.7
ASEAN의 역내교역 비중	13.2	14.0	12.5	15.3
EU의 역내교역 비중	44.2	50.0	55.2	47.5
NAFTA의 역내교역 비중	33.0	32.6	41.3	29.0

자료: 김화섭, 동북아시아 기능적 경제통합의 효과분석, 「산업연구」 제2집 제2호, 산업연구원, 2000

(2) 동북아시아 허브 선점을 위한 경쟁심화

아시아 각국간 21세기 아시아 경제의 허브를 선점하기 위한 경쟁이 심화되고 있다. 중국 상해, 홍콩, 싱가포르 등은 이미 경쟁 대열에 진입해 있고, 우리나라도 경제자유구역 개발을 통해 동북아경제중심으로의 도약을 모색하고 있다. 또한 지난 10년 동안 장기불황을 겪어온 일본도 허브 경쟁에 돌입하기 위한 준비를 하고 있다. 지금까지 아시아의 허브는 홍콩, 싱가포르로 인식되어 왔으나, 최근에는 상해가 새로운 동북아의 중심 허브로서 주목받고 있다.

한국은 경쟁국가에 비하여 글로벌 사업환경(Global Business Environment) 측면을 고려할 때 안정적인 노사 환경, 외국인 교육 시설 및 생활 환경, 언어 소통의 편리성, 법률제도와 규제 효율화, 및 적절한 세제 혜택 제공 등과 같은 항목에서 열악함을 나타내고 있는 것으로 평가되며 현 동북아 시장의 상황에서 각 경쟁국가의 허브화를 위한 최근의 정책적 노력을 살펴보면 다음과 같다.

<표 4> 아시아 국가들의 허브화 경쟁을 위한 최근 정책적 노력

싱가포르	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2010년까지 세계 3백대 기업의 아시아 지역본부 유치로 추진 ○ 86년부터 다국적 기업 지역 본부 유치 제도 시행(세계 혜택과 경영 자금 지원) ○ 법인소득세와 개인소득세 세율을 3개년에 걸쳐 20%로 인하 ○ 소득세를 인하에 따른 정부의 세수감소분(약 9% 감소 예상)의 절반 정도를 보전하기 위해 간접세인 물품서비스세(GST)를 현행 3%에서 5%로 인상할 계획
홍콩	<ul style="list-style-type: none"> ○ 행정 편의주의 철폐 ○ 외국인 교육 시설 확충 ○ 국제회의 개최 등을 통한 이미지 구축 노력 ○ 부가세와 영업세가 없는 단순한 조세제도 시행
중국 (상해)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국투자촉진센터를 통한 적극적인 투자유치 활동 ○ 상해항(2010년 완공 예정)과 푸둥 공항(2005년) 등의 설비 증설 추진 ○ 각 지방별로 지가인하 보조금 지급 등 각종 인센티브 지급 ○ 세관의 비준을 거쳐 보세창고와 보세공장 설립 ○ 푸둥 신시가지내 외국인 편의 시설 건설, 복수 비자 발급, 연구 개발 우대 혜택 등을 제공

자료: Deloitte & Touche 요약, 2003

(3) 중국의 부상

중국 WTO 가입에 따른 아시아 물류업계에 대한 영향력이 증대되고 있다. 중국의 WTO 가입은 중국의 수출 확대를 의미하는 것으로, 특히 중국의 수출 엔진이라고 할 수 있는 장강유역(Pearl River Delta) 지역에서 북미와 유럽으로 가는 물동량이 확대되고 상해, 북경, 광주 및 심천의 수출 물동량이 증가가 예상된다. 즉 유통경로가 점차 개방되고, 운송 및 물류업체들에게 스스로 물품 교역, 유통 및 판매를 할 수 있도록 시장 접근을 확대하는 것으로 외국 기업들에 대한 중국 진출 발판을 넓힐 것으로 예상된다.

아울러 대중국 외국인 직접투자가 증가하고 있는데, 중국 언론 발표에 따르면, 외국인 직접투자가 꾸준히 증가하고 있어 2002년 FDI 규모가 500억달러를 넘어선 것으로 추정된다. 이는 WTO가입에 따른 변화 중 하나이며, 다국적 기업들이 연구개발센터와 본사를 중국으로 이전, 자신들의 투자 패턴을 변화시키고 있는 점에 주목할 필요가 있다. 현재 중국에 개설된 다국적기업 산하 연구개발센터는 120개가 넘는 것으로 추산되고 향후 5년내 이 숫자가 두 배로 늘어날 것으로 전망이다. 또한 싱가포르의 주요 다국적 기업들 중 상당수가 중국을 비롯한 인도네시아, 말레이시아, 태국 등으로 이전해갔으며, 주요 이유는 싱가포르의 높은 영업비용 및 노동비용 그리고 싱가포르의 경기침체의 영향으로 인한 결과로서 이와 같은 다국적 기업들의 생산기지 해외 이전은 싱가포르의 실업률을 높이고, 경제성장에 부정적으로 작용함에 따라 <표 4>에서 살펴본 바와

같이 최근 경쟁력 유지 방안을 마련하고 있다.

3) 국내 환경 및 정책의 변화

아시아국가간의 동북아시아 허브로의 부상을 위한 경쟁 및 이를 위한 동북아 물동량 선점을 위한 주변국간의 경쟁이 가속화됨에 따라서, 정부는 생존전략으로서 동북아 비즈니스 중심국가 실현계획을 제시하고 있다. 이 계획을 통하여 정부는 한국이 생산, 교역 등 동북아 경제권 형성에서 중심축 역할을 수행할 수 있도록 사회간접자본(SOC), 정보통신(IT), 물류, 정부 서비스의 역량을 강화하고 외국인 투자 및 다국적 기업의 지역본부 유치에 본격화하려는 마스터 플랜을 실현하고자 하고 있다.

이와 관련하여 향후 유럽 및 중남미를 비롯한 세계 각 국으로의 마케팅 활동을 강화하기로 하고 전경련, 무역협회, 대한상공회의소, 중소기업협동조합중앙회 등 경제단체를 중심으로 비즈니스 사절단의 유럽과 중남미 파견을 계획하고 국내 글로벌 기업 환경을 개선하기 위하여 경제자유구역, 자유무역지역, 외국인투자 촉진 지역, 산업공단지역 조성을 추진할 계획이며, 외국인 투자를 적극 유치하기 위해 인프라 구축(물류 및 정보통신 환경), 세제 지원, 경영환경 개선(노사문제) 및 생활환경 개선(교육 및 의료) 부분에 대한 세부 계획안을 수립 중에 있으며 특히, 정부는 이 중에서 관세자유지역의 개발 및 산업물류단지 조성 등 물류 부문의 발전과 촉진을 위한 개발 및 제도 개선에 각별히 신경을 쓰고 있으며, 동북아 경제중심 추진 계획의 방향과 대략적인 내용은 다음과 같다.

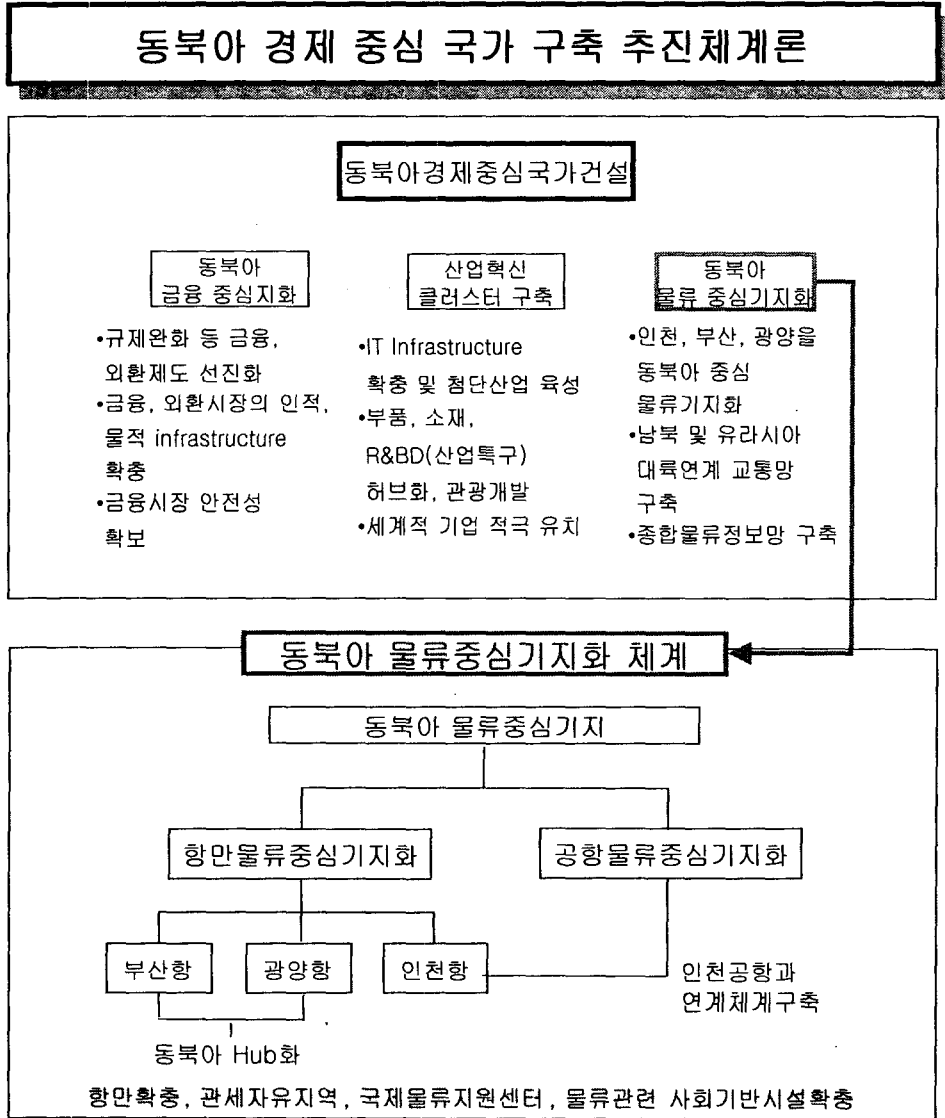
정부는 2002년 우리나라를 “동북아 비즈니스 중심국가”로 육성한다는 기본구상을 발표하였고 2003년에는 더욱 포괄적 내용으로 수정하여 “동북아 경제중심” 구축이라는 국가 Vision을 제시하였다.(<그림 2> 참조).

첫째, 동북아 물류 중심화 추진, 인천공항, 부산, 광양항 확충을 통해 동북아 중심공항 및 메가허브항만으로 개발하고, 중장기적으로 남북철도 연결을 통한 유라시아 대륙과의 연계를 추진하고 국내외 물류 네트워크를 구축, 관세자유지역 지정 및 국제물류지원센터 설립 등 관련제도를 정비한다.

둘째, 동북아 경제중심국가 추진, 동북아 경제 중심 국가건설비전은 물류중심국가건설, 산업혁신 클러스터의 육성 및 금융중심국가 건설을 통해 달성한다. 중심물류기지 구축은 우수한 Infrastructure의 조기 구축이 필수적으로 요구되며 산업혁신 클러스터 구축은 민간 부문과의 효과적인 연계, 금융중심기지 구축은 금융제도의 자유화가 전제 조건이다.

셋째, 인천공항을 동북아 중심공항으로 육성, 인천공항 배후부지를 국제업무단지 및 물류단지로 조성하여 이를 관세자유지역으로 지정함으로써 항공·물류 핵심거점으로 육성한다.

<그림 2> 동북아 경제중심과 물류중심 체계도



자료 : 대통령직 인수위원회 백서, 2003

넷째, 부산신항·광양항 개발, 상해신항만 개발(2011년)전까지 부산항(총 30선석) 및 광양항(총 25선석)을 추가개발하고, 초대형 컨테이너 선박을 수용할 수 있는 대수심 터미널을 확충하며 부산·광양항의 배후부지를 기존의 단순하역에서 물류·조립·무역·

국제업무 등을 수행하는 종합물류 거점항만으로 육성한다.

다섯째, 물류네트워크의 구축 및 물류제도 정비, 인천 신공항 및 송도신도시 개발에 따라 대형 컨테이너선 및 중국 환적화물을 대상으로 수도권 항만 기능을 확대하기 위하여 송도 남외항을 신항만으로 개발하고 인천공항·부산항·광양항 등의 배후지역을 관세자유지역으로 지정·개발하고 단순보관 및 환적뿐만 아니라 조립·가공 등 고부가가치 물류활동이 이루어지도록 추진한다. 아울러 동북아 물류중심지 실현에 필요한 국제물류 H/W, S/W 인프라를 구축하고, 국제물류산업을 육성하기 위해 국제물류촉진법 제정을 추진하고 항만시설 확장과 병행하여 신속한 통관지원을 위해 증가추세에 있는 환적화물에 대한 세관절차의 간소화를 추진한다.

여섯째, 인천공항 및 부산항·광양항 인근의 경제자유구역 지정, 공항,항만 등 경제특구로서의 기초적인 여건이 조성되어 있는 부산항·광양항 인근지역을 인천공항과 함께 경제자유구역으로 지정한다. 광양항 인근지역의 경우 광양항의 환적 거점기능과 광양, 여수, 순천 등의 배후산업기능을 지원하는 지역으로 개발한다.

Ⅲ. 제주공항 자유무역지역 추진여건

1. 제주지역 여건변화

과거 제주의 개발 계획과 결과를 살펴보면, 제주도는 1960년대 이후 40여 년 가까운 개발의 역사를 가지고 있으나 아직도 충분한 경쟁력을 갖추고 있지 못한 편이며 발전의 여지가 많은 만큼 지속적인 개발의 의지가 필요한 실정이다.

제주도는 「제주도개발특별법」에 따라 계획된 「제주도 종합개발계획」이 1994년부터 추진됨으로써 도민들의 실질적 참여와 지역적 여건을 반영하고 장래의 여건 변화에 적절히 대처할 수 있도록 정책방향과 지침을 설정하는 등 개발을 위한 기틀을 마련했다고 볼 수 있으나 여전히 문제점과 개선방안이 산적해 있는 상황이라고 할 수 있다. 그러나 제주도를 국제자유도시로 육성·발전시키기 위해 「제주국제자유도시특별법」을 2002년 1월26일 공포함에 따라 제주도는 21세기 제주지역의 자율적인 발전기반을 마련하고 세계화를 통한 동북아 중심축으로 부상할 획기적인 전환기에 있다. 특히 지역경제기반을 확충하며, 삶의 질을 제고하기 위해 관광, 비즈니스, 물류, 교역, 금융 등 지식기반산업의 복합적 전략기지로써 친환경적 복합형 국제자유도시로 탈바꿈할 전망이다.

국제자유도시의 개발관련 주요 의사결정과 관련기관간의 의견조정은 국무총리를 위원장으로 하는 「제주국제자유도시 추진위원회」에서 총괄하고 있으며 제주도에서는 국

제자유도시 개발을 효율적으로 뒷받침하기 위해 법률·국제정치·경제분야 전문가 등이 참여하는 전담기구를 설치·운영하고 있다. 물론 제주도의 국제자유도시 개발은 단기간에 이루어질 수 있는 계획은 아니지만 법·제도적 뒷받침을 통해 꾸준히 추진되어 나간다면 지역산업의 발전여건이 획기적으로 호전될 가능성이 매우 높다. 현재는 선도 프로젝트 추진 등 사업의 특성을 감안하여 동 프로젝트의 공공성과 사업성을 동시에 추구할 수 있도록 제주국제자유도시 특별법에 의거한 특수독립법인인 제주국제자유도시 개발센터를 2002년 5월 15일 설립운영하고 있으며 아울러 지방행정 차원의 지원을 위해 제주도청에 국제자유도시추진단을, 제주시청에 국제자유도시지원과를 설치운영하고 있다.

2. 제주지역 경제현황 및 지역특성

자연환경을 살펴보면 제주도는 아열대성 기후조건으로 각종 특용작물 재배가 가능하고 청정지역의 하나로 좋은 자연경관을 가지고 있으며, 지질적 특성 때문에 양질의 지하수 생산이 가능하지만 지표수가 부족하여 수자원은 거의 지하수에 의존하고 있다.

제주도의 인구는 1990년 이후 소폭의 증가세를 보이고 있으나 전국 대비 인구비율은 1.2% 내외 수준에서 큰 변화는 없으며 2000년 12월 현재 취업인구는 전국의 1.3%인 26만9천명이며, 이중 농림·어업 부문이 7만3천명으로 도내 취업인구의 27.1%, 광·공업 부문은 1만명으로 3.7%, 사회간접자본 및 서비스업 부문은 18만6천명으로 69.2%를 나타내고 있다.

산업구조 변화추이를 살펴보면 지역내 총생산(99년 기준)은 경상가격으로 약 4조5천억원에 전국대비 비중이 약 1%이고, 산업구조는 농림수산업 26.6%, 제조업 3.4%, 서비스업 및 기타부문은 55.5%이며 제조업 비중이 생산액 기준으로 전국대비 0.1%에 불과한 수준이다.

제주도의 산업별 비용 및 역내수요 구조를 살펴보면 전업종에 걸쳐 전국평균 대비 상당히 높은 생산비용을 부담하고 있는 데, 이는 대부분 투입재의 역외조달에 기인한 탓이다.

사회기반시설 현황을 살펴보면 먼저 항공교통 부문의 경우 제주공항은 활주로 2, 계류장, 착륙대 및 4만6,648m²의 여객터미널, 1만7,078m²의 화물터미널, 1,525대가 동시에 주차 가능한 5만6,610m²의 주차시설을 갖추고 있으며, 시설 수용능력은 활주로가 연간 14만3천회의 항공기 이착륙이 가능하며 계류장은 A300급 15대를 동시에 주기할 수 있다. 또한 여객터미널은 연간 764만명의 이용이 가능하고, 화물터미널은 연간 34만톤의 화물처리가능하다. 2001~2006년 기간중 국내선 및 국제선 화물 수송량의

연평균 증가율은 각각 6.7%와 9.46%로 2006년 국내선 화물수송량은 39만4천톤, 국제선 화물 수송량은 5,350톤이 될 것으로 전망되며, 2007년 이후 2011년까지는 국내선 및 국제선 화물 수송의 연평균 증가율은 각각 6.82%와 14.11%로 2011년 국내선 화물 수송량은 54만8천톤, 국제선 화물수송량은 1만350톤에 이를 것으로 예상된다.

도로 부문의 경우 2000년 기준 총연장은 2,619km이며 포장율은 82%으로서 2000~2006년 기간 중 도로길이는 연평균 1.1%로 증가, 2006년 도로길이는 2,766km, 도로포장율은 85%에 달할 것으로 전망되며, 2007년 이후 2011년까지 연평균 1.15% 증가하여 2011년에 도로길이 2,929km, 도로포장율은 87%에 달할 것으로 전망된다.

해상운송 부문의 경우 2000년 기준 화물수송량은 837만1천톤이지만 2001~2006년 기간 중 해상화물수송량은 연평균 4.46% 증가해 2006년에는 1,087만3천톤이 되고, 2007~2011년 기간 중 해상화물수송량은 연평균 5.5% 증가하여, 2011년에는 1,421만1천톤에 달할 것으로 전망된다.

전력 부문의 경우 2000년 기준 발전량은 190만239MWh이며 전력사용량은 170만 4,939MWh으로서 2001~2006년 기간중 연평균 7.42% 증가하여 2006년의 발전량은 291만9천MWh, 전력사용량은 261만9천MWh, 2007~2011년 기간 중 발전량 및 전력사용량은 연평균 6.3% 증가하여 2011년의 발전량은 396만1천MWh, 전력사용량은 355만1천 MWh에 이를 것으로 예상된다.

도내 총생산 중 금융보험업의 비중은 6% 안팎의 수준이며 최근들어 그 비중이 다소 낮아지는 경향을 보이고 있으며 도내 사업체의 종사자 중 금융보험업 종사자 비중은 6~8% 수준이며, 이는 전국의 6.57%와 비슷한 수준이다.

제주지역에 대한 외국인 직접 투자규모는 우리나라 전체 유치금액에서 차지하는 비중이 2000년말 기준으로 2.8%이며 업종별 유치현황은 관광중심의 제주지역산업 구조의 특성을 반영하여 호텔을 중심으로 한 숙박업이 투자액의 대부분을 차지하고 있는 실정이다.

3. 제주공항 자유무역지역 입지여건 및 성패요인

제주공항 자유무역지역이 성공하기 위해서는 글로벌 기업들의 투자, 생산, 물류, 마케팅, 금융 등의 경영활동을 효율적으로 수행할 수 있는 경영환경을 갖출 수 있는 지가 중요한 관건이며, 또한 투명한 상관행, 영어 등 외국어 사용의 편리함, 자유로운 경제활동 보장 등 사회·문화적인 환경의 제공도 중요하게 고려될 수 있다. 외국인 직접투자를 확대하기 위해 유치전략도 강화할 필요가 있으며, 값싸고 풍부한 노동력의 대량 공급, 금융 인센티브의 적극적인 도입 등도 필수 요소이다.

제주공항 자유무역지역의 입지여건 SWOT 분석결과는 아래와 같다.

<표 5> 제주공항 자유무역지역 입지여건 SWOT 분석

강점(Strength)	약점(Weakness)
-동북아 중심에 위치한 지정학적 유리성 -도로 및 전력·통신기반시설의 확보 -섬지역으로서 차별화된 법적용 가능성 -양질의 자연환경 및 기후 -국제자유도시 추진에 따른 물동량 증가	-1, 3차산업위주로 된 산업구조의 양극화 -지역경제 규모의 영세성과 취약한 수요기반 -숙련된 노동력 부족과 고급인력의 유출 -제조업 등 빈약한 산업입지 여건 -입주수요를 자극할 수 있는 인센티브의 부족 -지역 조성을 위한 막대한 재정 투입의 부담
기회(Opportunity)	위협(Threat)
-제주 경제의 질적 향상에 기여 -국제자유도시계획 추진 등 법적 근거 마련 -정보화사회 도래로 입지적 한계 극복 -제주지역에 새로운 산업 유치를 통한 제조업 기반의 확보 -물류산업의 선진화 및 국제화에 기여	-국내 유사한 개발계획에 따른 중복투자 -자연환경의 훼손 우려 -제주 고유의 동·식물 생태계 파괴 염려 -값싼 노동력 유입으로 도민의 고용문제 대두와 사회적 일탈행위의 증대 우려 -개발에 따른 지가상승 등 물가상승 압력

4. 제주공항 자유무역지역 비전과 개발방향

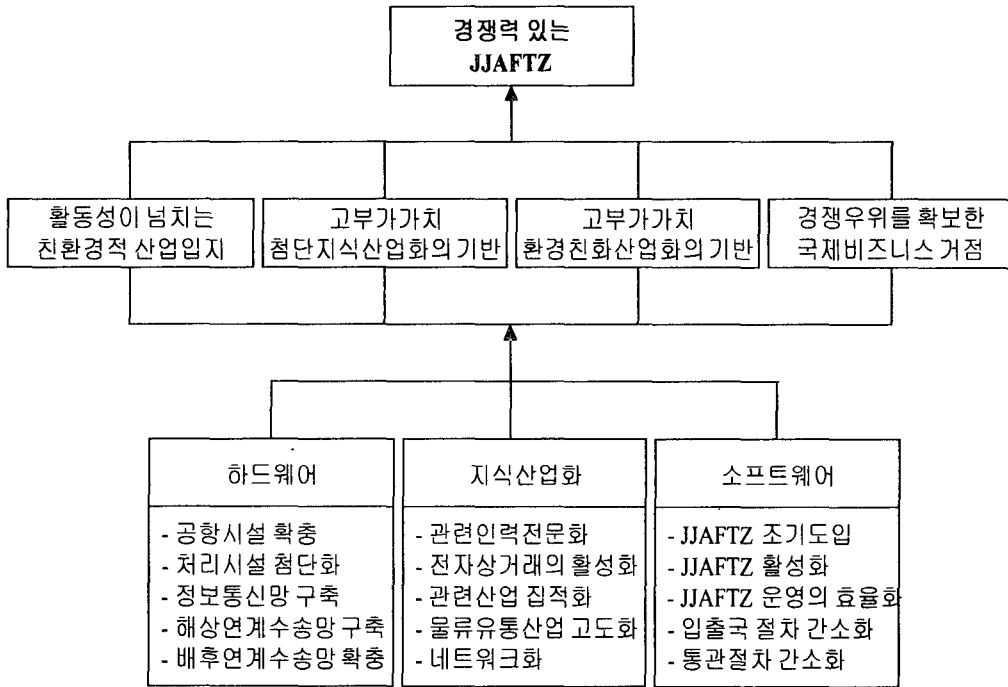
제주지역은 중국과 일본을 연결하는 지정학적 입지여건과 우리나라의 숙련공을 이용한 동아시아 지역의 첨단지식산업과 환경친화산업의 거점확보에 목적을 둔 외국기업들을 유치해야 할 것이다. 따라서 제주공항 자유무역지역의 비전은 고부가가치 첨단지식산업과 환경친화산업에 기초를 둔 국제비즈니스 거점으로서의 육성이며, 다음과 같은 개발목표를 가진다..

- 활동성이 넘치는 친환경적 산업입지 확보
- 경쟁우위를 확보한 국제비즈니스 거점 확보
- 고부가가치 첨단지식산업화의 기반 제공
- 고부가가치 환경친화산업화의 기반 제공

이러한 비전을 달성하기 위해서는 하드웨어 측면에서 공항시설 확충, 화물처리시설의 첨단화, 정보통신망 구축, 해상연계수송망 구축 및 배후연계수송망 구축이 이루어지고 소프트웨어 측면에서 입출국절차 간소화, 통관절차간소화 및 JJAFTZ의 조기도입 및 활성화 및 지식산업화 측면에서 관련인력 전문화, 전자상거래 활성화, 관련산업집적화, 물

류유통산업 고도화 및 네트워크화와 같은 사항이 보완 충족되어야 한다.

<그림 3> 제주공항 자유무역지역(JJAFTZ) 개발방향



IV. 제주공항 자유무역지역 지정 및 개발에 관한 인식도

1. 조사개요

제주공항 자유무역지역 지정 및 개발에 관한 관련업체의 인식도를 파악하기 위해 설문조사를 실시하였다. 조사방법은 전화, 팩스, 우편, 이메일 및 방문조사를 병행 실시하였으며 조사대상으로 제조업체는 한국무역협회 회원사중 수출액 기준 상위 500개사중 자유무역지역 입주자격이 있는 업체를, 물류업체는 현재 영업중인 물류관련업체 중 자유무역지역 입주자격이 있는 업체를 전문가집단은 전국 각 대학 및 관련연구소에 근무하는 관련자를 외국기업은 국내에 진출해있는 외국기업중 주한외국상공회의소 회원사

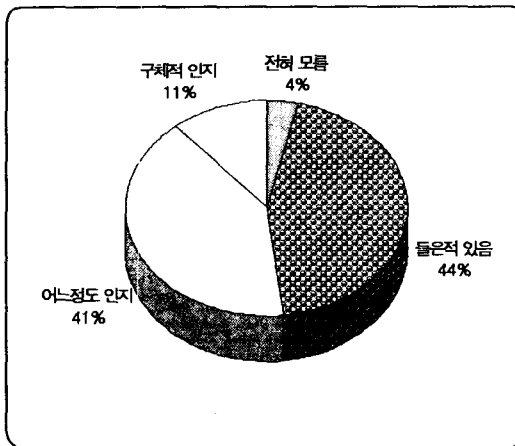
로 있는 제조업체와 유통업체를 대상으로 하였다. 배포된 설문지는 총 600부로서 회수된 것은 120부로 회수율은 20% 였고 코딩과정에서 응답내용이 부실한 12개 설문지를 제외한 유효응답율은 18%로 나타나 분석에는 108부의 설문지가 사용되었다.

2. 분석결과

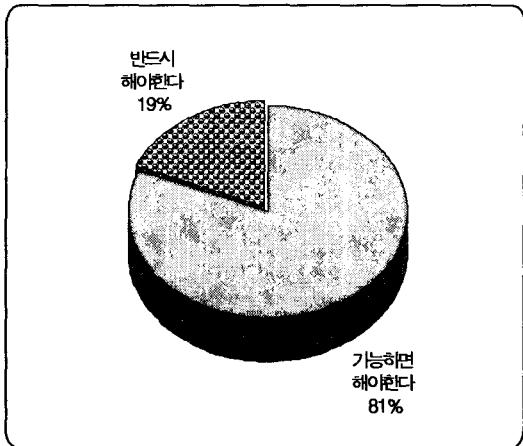
1) 제주공항 자유무역지역 개발당위성

제주공항 인근에 자유무역지역을 지정·개발한다는 사실을 대부분 인지하고 있으며 구체적으로 들은 적이 있다 44.4%, 어느 정도 알고 있다 40.7% 순으로 조사되었으며 구체적인 개발계획의 내용까지도 인지하고 있는 경우가 11.1%로 나타났다. 아울러 제주공항 인근에 자유무역지역을 지정·개발하는 방안의 당위성에 대해서는 응답업체 모두 개발을 해야하는 것으로 인식하고 있으며 가능하면 해야한다 81.5%, 반드시 해야한다 18.5%로 조사되었다.

<그림 4> JJAFTZ 인지여부

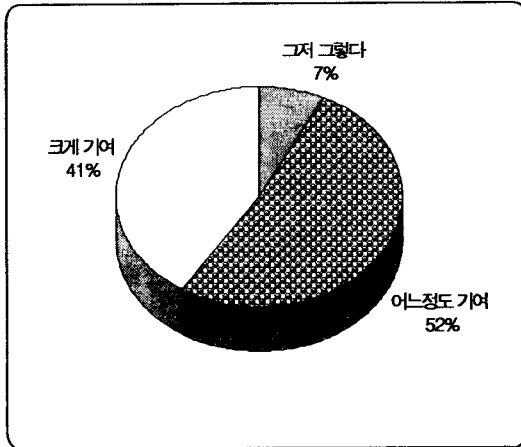


<그림 5> JJAFTZ 개발당위성

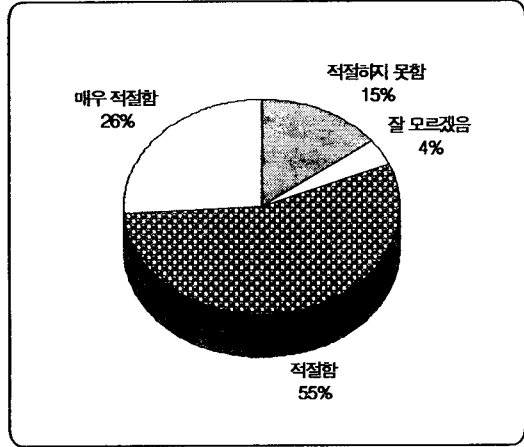


자유무역지역 지정·개발하는 방안의 적합성에 대해서는 응답업체 대부분이 적절한 조치인 것으로 인식하고 있었으며 적절하다 55.6%, 매우 적절하다 25.9, 부적절하다 14.8% 및 잘 모르겠다 3.7%로 응답하였다. 아울러 자유무역지역을 지정·개발할 경우 지역경제 활성화 기여가능성에 대하여 응답업체 대부분 긍정적으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다.

<그림 6> JJAFTZ 개발이 지역경제 활성화 기여가능성



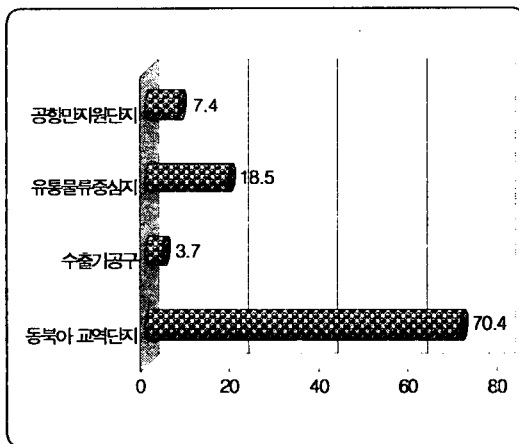
<그림 7> JJAFTZ 개발적절성



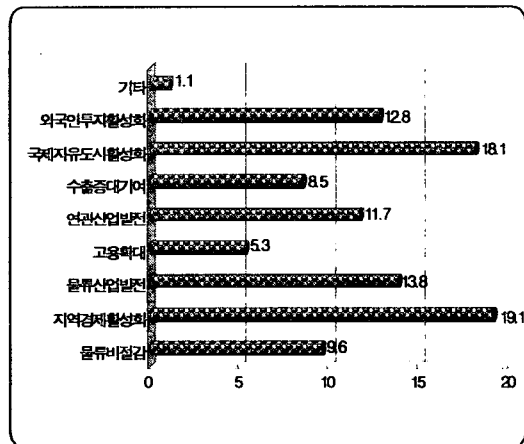
2) 제주공항 자유무역지역 개발방향과 기대효과

제주공항 자유무역지역을 개발하는 경우 수행해야 할 주요 역할로 동북아 교역단지가 70.4%로 가장 높게 나타났으며, 유통물류중심지 18.5%, 공항만지원단지 7.4% 및 수출가공구 3.7%의 순으로 나타났다. 아울러 동 지역이 자유무역지역으로 개발되었을 경우 지역경제 활성화(19.1%)와 제주국제자유도시 활성화(18.1%)에 미치는 효과가 가장 클 것으로 나타났다.

<그림 8> JJAFTZ 개발방향



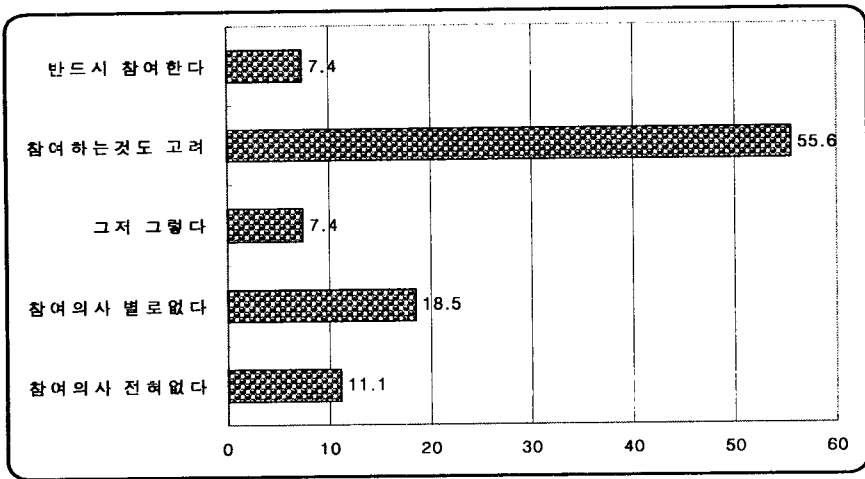
<그림 9> JJAFTZ 개발시 기대효과



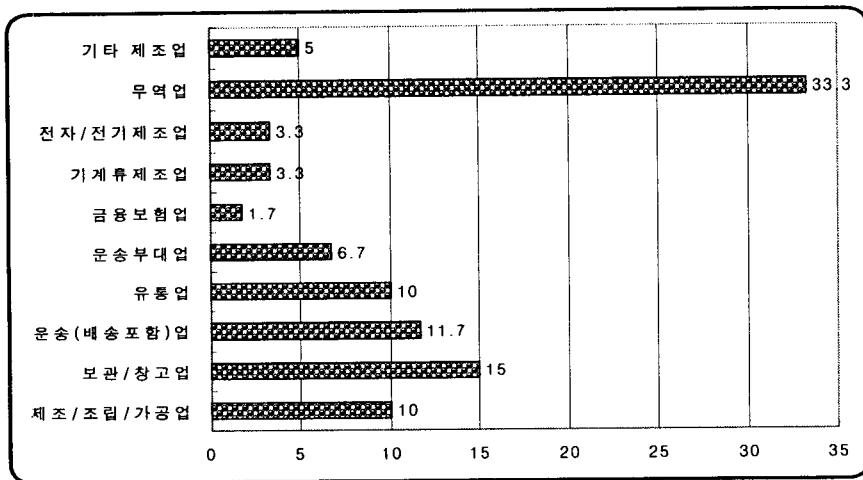
3) 제주공항 자유무역지역 참여가능성

제주공항 자유무역지역 참여여부에 대해 응답업체들은 다소 유보적인 입장을 취하고 있는 것으로 나타났는데, 이는 현재 응답업체가 동 사업의 성공가능성에 대한 확신이 부족한 까닭에 기인하는 것으로 판단된다.

<그림 10> JJAFTZ 개발시 참여여부

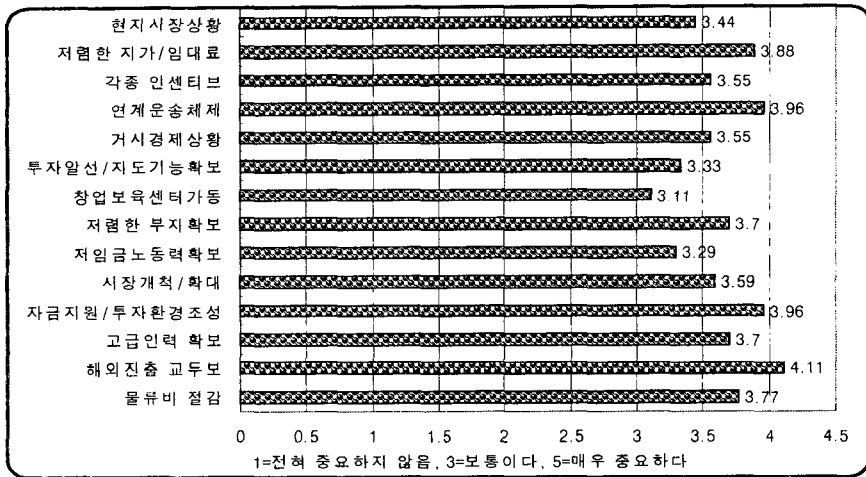


<그림 11> JJAFTZ 참여(고려)시 관심분야



제주공항 자유무역지역 참여(고려)시 관심이 있는 분야로는 무역업이 33.3%로 가장 높았고 이어 보관/창고업 15%, 운송(배송포함)업 11.7%, 제조/조립/가공업 10%, 유통업 10% 등의 순으로 나타났다. 특히 무역업의 경우 제조와 수출입활동을 병행하는 업자와 수출입거래만을 전문적으로 수행하는 업자 모두 동 지역에 유치되어야 할 것이다.

<그림 12> JJAFTZ 투자결정요인

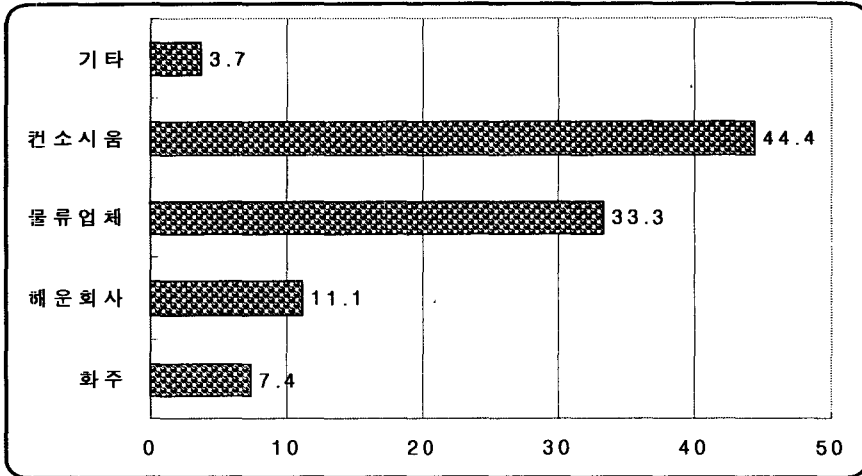


제주공항 자유무역지역 투자결정요인으로는 해외진출 교두보 확보(4.11), 자금지원/투자환경조성과 연계운송체제(3.96), 저렴한 지가/임대료(3.88), 물류비 절감(3.77), 저렴한 부지확보와 고급인력확보(3.70), 시장개척/확대(3.59), 각종 인센티브 및 거시경제상황(3.55) 등의 순으로 중요한 것으로 조사되었다.

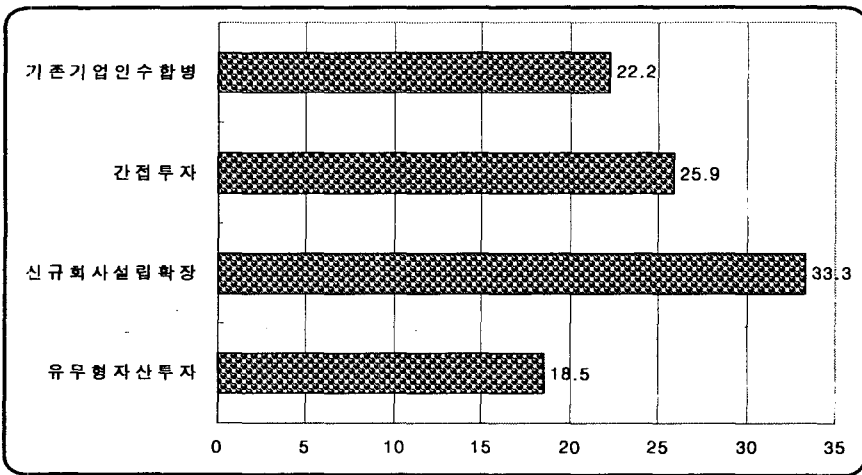
가장 바람직한 투자자는 컨소시엄의 형태(44.4%)를 가장 선호하고 있으며 창고업자 및 복합운송인 등의 물류업체(33.3%)의 순으로 나타났고 하주(수출입업체)는 7.4%에 불과한 것으로 조사되었다. 이는 재원조달가능성, 사업전망 및 입주업체의 규모 등을 감안한 결과라고 볼 수 있다.

바람직한 투자방식은 비교적 다양하게 나타나고 있는데, 살펴보면 신규회사 설립 및 확장이 33.3%로 가장 높게 나타났고 뒤를 이어 간접투자자의 형태도 25.9%로 조사되었으며 기존기업을 인수합병(M&A)하는 형태도 22.2%, 유무형자산투자방식은 18.5%로 나타났다.

<그림 13> JJAFTZ 투자자



<그림 14> JJAFTZ 투자방식

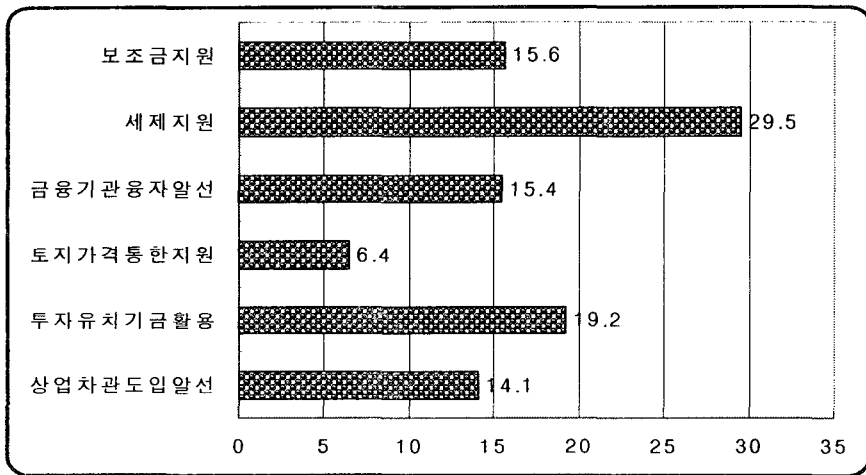


제주공항 자유무역지역에 대한 투자유치를 강화하기 위한 재원지원방법은 매우 다양하게 나타나고 있는데, 우선 탄력적인 세제지원이 29.5%로 가장 높게 나타났으며 뒤를 이어 자유무역지역 투자유치기금을 조성하여 활용하는 방법이 19.2%, 보조금 지원 15.6%, 금융기관 융자알선을 통한 지원 15.4%, 입주기업에 대한 상업차관을 도입을 알선하는 것이 14.1% 및 토지가격/사용료를 통한 지원 순으로 조사되었다.

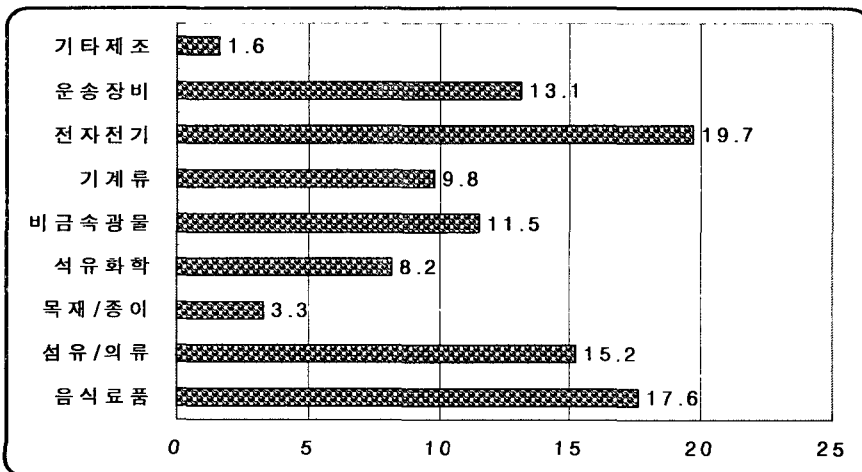
즉 응답업체들은 입주후 세제지원에 대한 기대가 매우 높다는 것을 알 수 있으며 토

지분양 또는 임대료를 통한 지원에 대한 기대치는 가장 낮게 나타났다. 특히 자유무역 지역 투자유치기금을 조성하여 활용하는 방안도 매우 높게 나타났는데 이를 위한 법제도 정비가 필요할 것으로 판단된다. 또한 입주업체에 대한 상업차관도입을 알선하는 방안은 그 실효성이 다소 떨어지는 것으로 판단되는 데 이는 우리나라의 OECD 회원국가입을 전후하여 국내기업 또는 정부가 해외시장에서 상업차관을 들여오기가 매우 어렵기 때문이다.

<그림 15> JJAFTZ 투자유치 강화를 위한 재원지원방안



<그림 16> JJAFTZ 유치유망산업



제주공항 자유무역지역에 유치유망산업으로는 전자/전기제조가공업이 가장 유망한 것으로 예상하고 있으며, 뒤를 이어 음식료품제조가공업, 섬유/의류제조가공업, 운송장비제조가공업 및 비금속광물제조가공업 순으로 조사되었다. 구체적으로 전자/전기제조가공업은 19.7%, 음식료품제조가공업 17.6%, 섬유/의류제조가공업 15.2%, 운송장비제조가공업 13.1% 및 비금속광물제조가공업 11.5% 순으로 조사되었고 기계류제조가공업, 석유화학제조가공업 및 목재/종이제조가공업 등은 큰 비전이 없는 것으로 조사되었다.

4) 시사점

분석결과에 따르면 제주공항 자유무역지역의 개발은 매우 적절하며 당연히 추진해야 하는 것으로 나타났으며, 특히 지역경제 및 제주국제자유도시 프로젝트 활성화에 상당한 기여를 할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

제주공항 자유무역지역 투자결정요인으로는 해외진출 교두보 확보가 가장 높았으며, 투자형태로는 컨소시엄을, 투자방식으로는 신규회사 설립 및 확장을, 그리고 투자유치를 강화하기 위한 재원지원방법으로는 탄력적인 세제지원이 가장 높게 나타났다.

그러나 동 지역 참여가능성은 상당히 유보적이며 가장 높은 관심을 가지는 분야로는 무역업과 보관/창고업으로 나타났으며 유치유망산업으로 전지전자와 음식료품, 섬유/의류 및 운송장비업으로 조사되었다.

V. 제주공항 자유무역지역 지정 및 발전방안

1. 자유무역지역 개발방안

자유무역지역에 개발해야 할 시설의 종류는 입주가 허용된 사업자가 이용할 수 있는 시설로 한정하며 동 지역에 필요한 시설은 제조시설, 물류시설, 지원시설 및 기반시설의 네 가지 종류로 구분될 수 있으며 그 내역을 살펴보면 다음과 같이 요약될 수 있다.

<표 6> 제주공항 자유무역지역 개발시설

분류	입주업체	
	제조업·물류업 등	지원업체
사업자	-외투법시행령에 의한 외국인투자제한업종에 해당하지 아니하는 제조업 -보관·운송·하역·포장·전시·판매 및 보수사업자 -무역업체	-금융·통관·정보처리 등 입주기업체의 사업을 지원하는 업종 -근로자의 후생복지를 위하여 필요한 업종
시설종류	-제조시설 -물류시설(창고·운송·하역·포장·전시·판매·보수용 시설)	- 금융·통관·정보처리 등의 사무실 - 폐기물 수집처리시설 - 기타시설
시설형태	-제조시설 및 화물터미널, 창고 -대규모점포, 공동집배송단지 -농수산물 도매시장, 공판장, 물류센터 및 축산물 가공작업장 -농수산물가공시설(냉동·냉장시설) -수리·정비시설 및 주유소 등	-사무실, 건물 등 -정보처리시설 -의료, 교육, 연구시설 및 전시시설 -편의시설, 관람편의시설 -주택(단독주택, 공동주택, 기숙사, 숙박시설, 운송시설, 위락시설, 근린생활시설 및 근린공공시설)

<표 7> 제주공항 자유무역지역 개발시설 정의 및 내역

구 분	정 의	시설내역
기반시설	자유무역지역 개발에 필요한 기반시설	용지조성, 공공시설
생산시설	물품의 제조에 필요한 생산시설	자가공장, 표준공장
물류시설	입주한 제조업체가 사용할 시설	화물터미널, 창고, 사무실
지원시설	지원업체 및 지역내 출입, 상주자를 위한 시설	사무실, 편의점, 금융기관

<표 8> 제주공항 자유무역지역의 업종별 시설소요규모

(단위 : m²)

형태	토지면적	건물면적
일반창고	271,200	204,200
냉동저장실	19,000	14,300
오피스빌딩	41,700	41,700
단순가공조립	196,400	91,800
면세쇼핑	12,700	12,700
합 계	541,000	318,800

자료 : 「제주도 국제자유도시 개발타당성 조사 및 기본계획」

개발에 필요한 소요시설규모는 「제주도 국제자유도시 개발타당성 조사 및 기본계획」에서 잠정적으로 계획한 것을 참조하여 제시하면 <표 8>과 같으며 이를 토대로 연간 예상임대료 수입추정결과는 <표 9>에 제시하였다. 일반적으로 투자비의 조달능력은 투자비의 규모에 따라 상이하나 특정사업에 소요되는 투자비가 방대하더라도 수익성이 확실히 보장되면 조달능력은 크게 문제가 되지 않는다. 여기서는 자유무역지역에 개발해야 할 시설개발사업의 수익성 및 개발비 조달가능성을 개발되는 시설물 모두를 임대하여 임대료로 시설사용료 수입을 회수한다고 가정하여 전망하였고, 그 결과 제주공항 자유무역지역 연간 예상임대료 수입은 207,199만원/년 인 것으로 추정되었다.

<표 9> 제주공항 자유무역지역 연간 예상임대료 수입

이용형태	연면적(㎡)(평)	단위면적당 임대료수준	소계(만원/년)
일반창고	86,075(25,822)	21,000	54,226
냉장·냉동창고	14,300(4,290)	48,000	20,592
오피스빌딩	41,700(12,510)	48,000	60,048
가공·조립	91,800(25,740)	21,000	54,045
면세쇼핑	12,700(3,810)	48,000	18,288
합계	364,700(109,410)	-	207,199

개발기간은 입주수요 전망과 토지수용 및 매입에 소요되는 기간 등에 따라 조정될 수 있으며, 사업비의 조달가능성과 관련하여 개발계획상의 일정에 따라 재원이 안정적으로 공급될 수 있다면 큰 문제가 되지 않겠지만 그렇지 않은 경우 사업자체가 지연될 수 있는 가능성도 있으므로 전체개발면적을 동시에 개발하는 방안과 단계별로 나누어 개발하는 방안을 구분하여 검토할 필요가 있다.

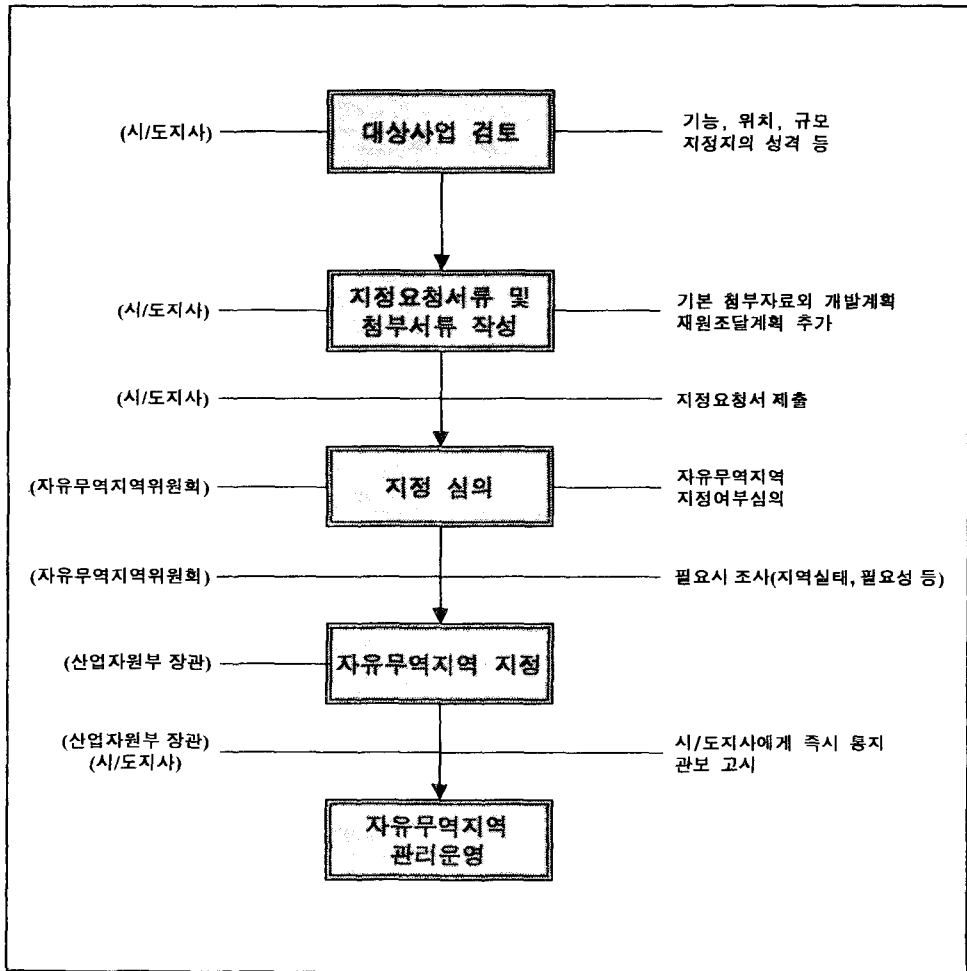
제주공항의 1차 시설확충계획이 끝나는 시점이 2010년임을 감안할 때 실질적으로 동사업이 조기에 완공되더라도 공항의 처리능력이 이를 뒷받침하지 못할 가능성이 매우 높다. 이러한 수요변화에 대응하기 위해 제주공항 시설확충계획을 조기에 완료한다고 가정할 때, 제주공항 자유무역지역은 제주공항 1차 시설확충계획의 종료시점에 1단계 및 원래의 목표년도인 2010년에 2단계 완공을 목표로 개발하는 방안을 제시할 수 있다.

개발주체 및 방식으로 우선 부지조성은 인프라로서 분할개발이 불가능하고 전체지역의 통일적인 개발구상에 의거 일원적으로 추진해야 하기 때문에 정부가 시행하되 실제 개발사업수행은 한국토지개발공사와 같은 공공기관이 담당하는 것이 바람직할 것이다.

상부시설은 제조시설, 물류시설 및 지원시설 등으로 구분되는 데, 여기서 제조 및 물류시설은 민간기업이 직접개발 또는 공공기관에서 개발하여 민간기업에 임대하는 방식으로 구분될 수 있다(민간자본의 유치가 부진한 부문). 지원시설은 대부분 상업성이 있

고 운영상의 노하우·신속성 및 전문성이 요구되기 때문에 공공기관에서 건설하기보다는 실제 운영할 민간기업이 건설하는 것이 바람직할 것이다.

<그림 17> 제주공항 자유무역지역 지정절차



관리운영주체 및 방식을 결정하기 위해 동 지역 시설을 공동시설과 개별시설로 구분할 경우 공동시설에는 기반시설, 통제시설, 공공시설(녹지, 주차장, 공동구, 상하수도 및 전력 등) 등이, 개별시설에는 공장건물, 창고건물, 편의건물, 금융기관 및 식당 등이 포함될 것이다. 공동시설은 분할할 수 없는 특성을 지니고 있기 때문에 기본적으로 단일 주체에 의해 관리되는 것이 적절하다. 이러한 경우 산업자원부 산하기관인 자유무역지역관리원에서 이를 전담하여 관리하고 개별건물은 건설주체에 의해 관리되는 것이 바

람직할 것이다.

제주공항 자유무역지역 지정시기는 부지조성단계에서 국내외 투자유치를 활성화하기 위해 동 지역을 부지조성사업 착공과 동시에 자유무역지역 예정지로 지정하는 것이 필요하다.

상기 전술한 내용을 토대로 자유무역지역의 지정절차를 도표화하면 <그림 17>과 같다.

2. 투자유치방안

제주공항 자유무역지역(JAFTZ)은 제주공항의 배후지역에 조성되며 제조가공기지로서, 공항만연계시설로서, 프로젝트사업으로서의 특성을 가진다고 볼 수 있다. 따라서 동 지역 마케팅의 1차적 목적은 개발계획에 대한 충분한 홍보를 통해 가장 적합한 업체를 입주시키는 것이며 이후의 궁극적인 목적은 동 지역을 고부가가치 첨단지식산업과 환경친화산업에 기초한 비즈니스 거점으로 육성에 두어야 할 것이다.

동 지역에 대한 투자유치 활성화를 위한 전략요인은 투자환경개선, 인력관리개선, 세제·자금지원개선, 제도 및 기구개선, 투자유치개선 및 토지이용개선측면에서 제시할 수 있다.

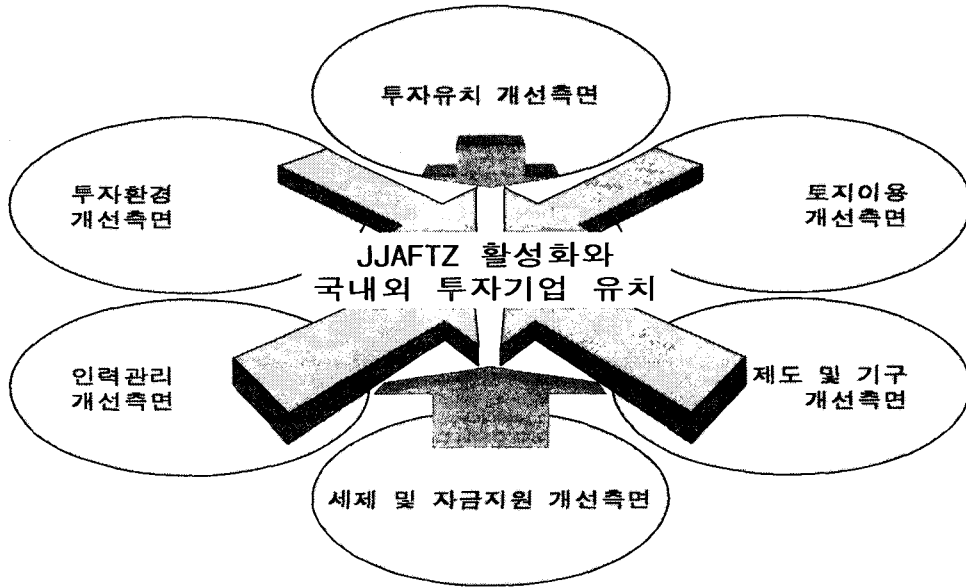
투자환경개선측면에서 공공기관 적극 참여와 지원, 관련연구기관과의 연계, 행정절차 간소화, 단력적인 보조금 지급과 같은 노력이, 인력관리개선측면에서 노무공급 유연성 확보, 전문인력 공급 등의 노력이, 세제·자금지원개선측면에서 각종규제완화, 세액의 추가감면, 투자자금저리융자 및 금융기관알선 등과 같은 노력이, 제도·기구개선측면에서 중앙 및 지방정부의 관련제도 및 지원기구 정비, 통합정보시스템 확보, 외국투자기업에 대한 인센티브제 확대방안 등의 노력이, 투자유치개선측면에서 고용복지제도 개선, 창업보육센터 운영 및 지원, 투자유치기금 조성, 행정서비스 지원체제 개선, 투자유치 패키지프로그램 설정 등과 같은 노력이 그리고 토지이용개선측면에서는 토지이용 규제개선, 저렴한 가격의 용지 분양 및 임대를 위한 노력이 필요할 것이다.

이에 따라 제주공항 자유무역지역 투자유치 활성화를 위한 마케팅전략의 기본구도를 제시하면 <그림 18>과 같다.

아울러 동 지역 마케팅의 중장기 기본목표는 우리나라 국제 비즈니스 거점화 비전과 제주공항의 비전을 감안하여 설정할 수 있을 것이다. 국가적 차원에서 보면 동 지역은 우리나라 항공화물의 수출입생산기지로서 자리잡아야 하는데, 이는 자유무역지역의 1차적 기대효과를 수출입 교역을 중심으로 하는 국제무역의 증대에서 찾아야 하기 때문이다. 동북아 및 글로벌 차원에서는 국가 및 동 지역의 비전을 실현하는 중요한 인프라로

서 역할을 수행해야 하기 때문에 동북아시아에서의 고부가가치 첨단지식산업과 환경친화산업에 기초한 국제비즈니스 센터로 설정해야 할 것이다.

<그림 18> 제주공항 자유무역지역 투자유치를 위한 마케팅 전략구도



전술한 내용들을 종합해 볼 때 제주공항 자유무역지역에 유치가능하고 제조 및 단순 가공이나 보수작업이 용이한 업종은 전술한 문헌연구, 사례분석 및 실증분석 결과와 동 지역 비전과 목표 등을 감안하여 경박단소하면서도 첨단지식과 환경친화측면에 바탕을 둔 산업이 유망할 것으로 예상할 수 있다

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 고부가가치산업 : 의약품산업, 보석가공업, 1차산업가공업 2. 하이테크/IT산업 : 컴퓨터 및 주변기기, 항공기·선박부품산업, 통신장비와 부품산업, 반도체 및 전자부품산업, 메카트로닉스산업 3. 기타 경공업/조립가공업 : 광산업(영상, 광학, 음향) |
|--|

VI. 결론 및 제언

제주공항 자유무역지역은 제주국제자유도시 프로젝트의 성패와 연계되어 있으며 대

규모의 투자비가 소요되는 범국가적인 사업이다. 제주공항 자유무역지역 개발은 제주국 제자유도시 개발프로젝트의 성공적 수행과 지역경제 발전에 대한 기여 및 잠재투자자들의 니즈 표출 등을 통해 당위성이 확인되고 있으며 조기착공 및 지정신청과 외국인 투자기업 유치에 강화하기 위해 다음과 같은 정책적 추진방안을 제안하고자 한다.

첫째, 원활한 개발을 촉진하기 위하여 사전 마케팅활동을 활성화해야 할 것이다. 제주공항 자유무역지역은 개발프로젝트로서 성공적인 소기의 성과를 얻기 위해서는 개발 계획과 연계된 사전마케팅 활동이 관건이다. 이는 경쟁관계에 있는 중국이 자국내 주요 공항만지역에 자유무역지역을 지정 추진하여 적극적으로 외국인 투자유치에 나서고 있다는 점을 감안할 때 더욱 그 필요성이 요구된다고 볼 수 있다. 자유무역지역 지정 신청 이전이라도 우선적으로 전담 마케팅팀을 구성하고 동시에 외부에 홍보위원을 위촉하여 마케팅 투자와 투자로드쇼를 개최하여 사전마케팅 활동을 강화해 나가야 할 것이다.

둘째, 자유무역지역 입주 유치를 위한 보다 적극적인 인센티브 제공을 사전에 모색할 필요가 있다. 실증분석 결과 잠재 입주희망자들은 저렴한 임대료와 세금감면 혜택 등에 대한 높은 관심을 나타내고 있으며, 현재 인센티브 수준 보다 파격적인 수준의 혜택을 희망하고 있다. 수요자의 희망수준에 단순하게 부응하는 것만이 능사는 아니지만 세계 주요국의 사례에서 나타난 바와 같이 자유무역지역의 성공과 활성화는 투자기업을 우선적으로 유치할 수 있는 유인책을 강화하는 데 있다. 따라서 제주공항 자유무역지역의 경우에도 최소한 경쟁관계에 있는 중국과 국내 다른 유사지역 보다 과감하고 경쟁력 있는 인센티브제를 적극 모색하고 이를 홍보해 나가야 할 것이다.

셋째, 지속적인 사업추진과 구체화를 위한 후속 연구와 실천이 필요하다. 신속한 정부의 재정 지원 등을 위해서는 정부에서 실시하는 대규모 개발사업에 대한 예비타당성 조사를 통과해야 하는 바, 동 사업 추진을 위한 대안에 대한 설득성을 높이는 연구가 이루어져야 할 것이다 또한 제주도에서는 현재 산업연구원(KIET)에서 수행하고 있는 제주공항 자유무역지역의 활성화를 위한 마스터플랜 수립용역(2003.4.~12)의 완료결과를 토대로 우선유치업종 및 투자유치방안 등에 대한 검토와 보다 세부적이고 체계적인 활성화계획을 수립해야 하며 자유무역지역에 투자가 가능한 업체를 확보하기 위한 전략적 연구와 지역 및 국가적 대안이 마련되어야 할 것이다.

넷째, 제주공항 자유무역지역이 성공적으로 개발 운영되기 위해서는 공항개발계획에 대한 재검토를 통해 새로이 창출되는 수요에 적절히 대응할 수 있어야 한다. 제주공항 확장계획의 목표년도는 2010년으로 되어 있지만 그보다 이전에 자유무역지역의 조성 및 운영이 이루어질 경우 현재 포화상태에 있는 제주공항의 시설능력으로는 이를 감당할 수 없을 뿐만 아니라 제주 국제자유도시 개발 프로젝트의 전체 추진일정과의 부합하지 않는다. 이에 따라 제주공항 확장계획의 종료시기를 보다 앞당기고 아울러 제주공

항 자유무역지역의 조성 및 운영에 따른 추가적으로 발생하는 수요전망을 바탕으로 제주공항 확장계획의 규모를 재조정할 필요가 있다.

마지막으로 제주공항 자유무역지역을 Sea & Air 비즈니스 센터로 개발하기 위한 항만건설을 추진해야 할 것이다. 항만건설은 제주공항 자유무역지역에서 상당부분 중국과의 교역물량이 발생할 것으로 전망되는 바 반드시 추진되어야 하며 제주공항-자유무역지역-제주항을 연결하는 효율적인 트라이앵글 연계운송망과 지역개발방안을 검토해야 할 것이다.