한국항해항만학회지 제27권 제4호, pp. 409~412, 2003 (ISSN-1598-5725)
Journal of Korean Navigation and Port Research

"특구형 국제물류센터"구축 전략에 관한 연구

김 길 수*

* 한국해양대학교 해사수송과학부

A Study on the Strategy to Establish "Specialized International Logistics Centre" in Korean Peninsula

*Gil-Soo Kim**

* *Faculty of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University*

요 약 : 본 연구는 한국경제의 장기발전모델로 한반도의 어느 구역에 "특구형 국제물류센터"를 설립하는 방안을 제시하고 있다. 이 제안의 요체는 인류(人流)와 물류(物流)가 원활히 흐르는 "물류 경제 특구"를 건설하여 한반도를 동아시아의 물류거점으로 재탄생시키자는 것이다. 설문조사로 물류센터 유치에 있어서의 한국의 경쟁력을 분석하였고 설문 조사시 수집되었던 각종 아이디어를 정리하여 "물류센터"의 성공적 지정 전략을 제시하였다.

핵심용어 : 항만경쟁력, 물류센터, 물류경쟁력, 경제특구

Abstract : *This study presents an idea on establishing "International Logistics Centre" in Korean Peninsula as a long-term development model for Korean economy. The essence of this idea is to build a "specialized logistics area" where logistics and human being flow freely and make it a logistics center for the East Asia. The study has performed a questionnaire survey to find out the competitiveness of Korea itself compared with some competing countries. It finally suggested some idea on how to establish successful "International Logistics Centre."*

Key words : *port competitiveness, logistics center, logistics competitiveness, specialized economic zone*

1. 서 론

본 연구에서는 한국경제의 장기발전모델로서 한반도 "국제물류센터"를 제안한다. 이 제안의 요체는 인류(人流)와 물류(物流)가 원활히 흐르는 "물류 경제 특구"를 건설하여 한반도를 동아시아의 물류거점으로 재탄생시키자는 것이다.

한반도 "국제물류센터"는 가격, 품질, 상품의 가공, 상품의 이동, 상품의 전시와 판매, 중개무역, 수출입, 출입국, 관광, 쇼핑, 외화 반출입, 교통 편의, 관세 등에 있어서 동북아시아에서는 물론이려니와 국제적으로도 뒤지지 않는 조건을 갖춘 구역을 말한다. 그러나 이러한 것 중 가장 핵심이 되는 것은 "범지구적인(global) 상품의 가공 및 이동"이다. 이러한 범지구성 때문에 한반도 "국제물류센터"는 "특구형 국제물류센터"로 조성되어 외국인이 아무런 제한없이 투자할 수 있도록 하여야 한다. "특구형 국제물류센터"는 세제 혜택 등의 이유로 국부가 유출될 가능성이 있다. 그럼에도 불구하고 "특구형 국제물류센터"에서의 부가가치 물류활동은 한국 경제 전체의 부(富)를 증대시키게 될 것이다.

"특구형 국제물류센터"는 아래의 여러 준거기준(criteria)에서 국제적으로 경쟁력 있는 수준을 유지하는 곳을 말한다.

- 물류(物流), 즉, 상품의 가공, 상품의 이동, 상품의 전시와 판매, 중개 무역, 수출입면에서;
- 인류(人流), 즉, 출입국, 관광 및 쇼핑면에서;
- 정보류(情報流), 즉, EDI 및 전자상거래의 면에서;
- 인프라, 즉, 외화반출입, 교통편의, 관세면에서.
- 삶의 질, 즉 외국인의 생활면에서.

그러므로 "특구형 국제물류센터"란 "상업조건, 물류(物流), 인류(人流), 정보류(情報流), 물류인프라의 기준으로 볼 때 국제적으로 높은 수준을 유지하는 특별 구역"으로 정의할 수 있다.

2. 물류 센터로서의 한국 항만의 경쟁력

2.1 주요국 물류센터 여건 비교

아래의 <Table 1>은 비교 대상 5개국별로 물류센터의 조성을 위한 투자환경을 비교한 것이다. 우선 노동력의 질은 근로자의 자질 및 태도 면에서 한국, 일본, 싱가포르가 대만이나 홍콩에 비해 나은 것으로 평가되고 있다. 기업활동에 소요되는 요소비용을 비교하면, 우리나라의 임금수준은 일본에 비해서는 상당히 낮은 수준에 있으나 싱가포르와는 비슷

* 대표저자 : 김길수(정회원), gilsoo@hhu.ac.kr, 051-410-4242

하고, 대만, 홍콩보다는 높다. 금리수준은 우리나라가 다른 4개국에 비해 매우 높은 수준으로 금융조달비용의 부담이 크다. 우리나라의 부동산 가격 역시 대만이나 홍콩에 비해 높고, 특히 토지이용절차의 복잡으로 용지의 적기 확보도 어려운 실정이다.

Table 1 Comparisons of the economic environment around logistics centre

구분		싱가포르	홍콩	대만	일본	한국
생산요소	노동력의 질	◎	×	○	◎	◎
	임금수준	○	◎	◎	×	○
	토지가격	◎	○	◎	×	×
	금리수준	◎	◎	◎	◎	×
	금융서비스	◎	◎	×	◎	×
정보서비스		◎	◎	×	◎	○
교통기반시설		◎	◎	○	◎	×
제도운영		◎	◎	×	○	×

주 : ◎ 양호, ○ 보통, × 미흡
자료: 김길수 외, *부산 신항만 화물유치를 위한 마케팅 전략에 관한 연구*, 부산신항만(주), 2002. 6, p.47.

2.2 항만 인프라 경쟁력(IMD)

2002년 IMD[1]의 항만 인프라 국가경쟁력의 평가에서 한국은 28위로서 싱가폴(1위), 네덜란드(4위), 홍콩(5위), 대만(20위), 일본(22위)보다 아래에 있으며, 중국(35위)보다는 약간 상위에 있다. 하지만 중국은 상해 신항만 개발(2010년)을 시행하여 동북아시아 허브 항의 패권을 놓고 부산항과 경쟁을 벌이고 있다.

2.3 물류경쟁력 비교 요약

아시아 주요 항만의 물류경쟁력을 비교한 결과를 요약하면 <Table 2>와 같다. 한국(대표적으로 부산)이 경쟁력을 가지고 있는 부분은 "항만입지", "항만시설" 및 "물류비용" 등이며 한국이 별로 경쟁력을 가지고 있지 않은 분야로는 "서비스 수준" 및 "물류서비스 환경"을 들 수 있다.

Table 2 Port competitiveness in terms of logistics

구 분	주요 비교 항목	싱가포르	홍콩	대만 (카오슝)	일본 (고베)	한국 (부산)
항만입지	• 중심성	◎	◎	○	×	◎
	• 중계성	◎	◎	○	×	◎
항만시설	• 시설능력 및 물동량	○	○	◎	◎	◎
서비스수준	• 항만운영체제	◎	◎	◎	◎	○
	• 서비스 질	◎	◎	×	◎	×
물류비용	• 항만물류비용	○	×	○	×	◎
물류서비스 환경	• 물류 네트워크의 정비	◎	◎	○	○	×
	• 물류센터 조성	◎	◎	○	◎	×
	• 관세자유지역의 도입	◎	◎	○	◎	×

주 : ◎ 양호, ○ 보통, × 미흡
자료 : 김길수 외, *부산 신항만 화물유치를 위한 마케팅 전략에 관한 연구*, 부산신항만(주), 2002. 6, p.51.

3. 물류센터 유치에 있어서의 한국의 경쟁력

3.1 입지 결정 변수의 추출, 모델의 설정 및 설문조사

문헌조사와 파이롯 서베이를 통해 물류센터의 입지를 결정하는 변수들을 추출하였으며 설문조사에 의해 16개의 중요 변수를 추출하였고 이에 대해 각국의 경쟁력을 질문하였다. 다음과 같은 설문조사 대상자에 대하여 직접 면담 혹은 e-mail을 통하여 설문을 실시하였다.

- 영국(학자 및 물류회사): 6인
- 독일(학자 및 물류회사): 2인
- 미국: 7인
- 한국거주 외국인(다국적 기업 관계자): 10명

상기의 설문 대상자들이 응답한 결과를 집계한 결과 변수의 상대적 중요도는 아래와 같이 나타났다. 최고점은 10점 만점이며 모든 피면접자의 점수를 가중 평균하였다.

Table 3 The variable of "conditions at the location" and its weight(maximum:10)

입지결정변수	상대적 중요도	입지결정변수	상대적 중요도
1. 시장규모 및 지역 성장 잠재력	6.7	9. IT/e-commerce	4.5
2. 지정학적 위치	6.9	10. 토지(비용)	4.8
3. 복합운송 가능성	7.0	11. 법인세(수준)	5.2
4. 노동(노사관계, 노동의 질)	7.3	12. 자유무역지대 (존재 여부)	5.4
5. 정치적 안정	7.4	13. 주거 공간(삶의 질)	5.5
6. 정부 서비스(비즈니스 마인드)	7.5	14. 금융	5.7
7. 물류(선진업체/물류비)	8.4	15. 인류(人流)의 원활 정도	5.8
8. 생산요소(가격, 품질)	8.5	16. 근로소득세(외국인)	6.3

경쟁 대상인 각국의 총 잠재력은 아래의 식 Ti로 표현된다.

$$Ti = \Sigma Wi \cdot Ci$$

여기서
Wi: 각 변수별 가중치
Ci: 각 변수별 각국의 잠재적 유치 가능성
Ti: 각국의 총 잠재력

1) www01.imd.ch/wcy

Table 4 The potentiality of competing nations

입지결정변수	일본	중국	한국	입지결정변수	일본	중국	한국
1. 시장규모 및 지역 성장 잠재력	7.5	8.9	7.1	9. IT/e-commerce	8.9	5.6	8.1
2. 지정학적 위치	7.7	6.7	7.5	10. 토지(비용)	4.1	8.0	6.2
3. 복합운송 가능성	8.5	6.1	7.9	11. 법인세(수준)	6.1	6.9	6.9
4. 노동(노사관계, 노동의 질)	8.1	6.3	7.4	12. 자유무역지대 (존재 여부)	6.4	7.2	6.8
5. 정치적 안정	8.0	5.7	7.1	13. 주거공간 (삶의 질)	7.5	5.1	7.0
6. 정부 서비스 (비즈니스 마인드)	7.3	6.0	7.3	14. 금융	7.7	5.2	7.2
7. 물류 (선진업체/물류비)	7.7	5.5	7.4	15. 인류(人流)의 원활 정도	6.1	5.3	6.5
8. 생산요소 (가격, 품질)	4.9	8.5	6.7	16. 근로소득세(외국인)	5.9	6.7	6.4

입지결정변수	일본	중국	한국	입지결정변수	일본	중국	한국
1. 시장규모 및 지역 성장 잠재력	63.7	66.7	63.1	9. IT/e-commerce	56.0	49.8	45.3
2. 지정학적 위치	64.6	51.5	50.2	10. 토지(비용)	23.7	32.8	49.6
3. 복합운송 가능성	63.7	51.8	48.1	11. 법인세(수준)	34.7	42.0	47.6
4. 노동 (노사관계, 노동의 질)	59.9	51.0	46.6	12. 자유무역지대 (존재 여부)	35.2	46.0	48.9
5. 정치적 안정	58.4	45.6	40.4	13. 주거공간 (삶의 질)	40.5	38.2	35.7
6. 정부 서비스(비즈니스 마인드)	51.1	43.8	43.8	14. 금융	40.0	40.0	37.4
7. 물류 (선진업체/물류비)	53.1	42.3	40.7	15. 인류(人流)의원활 정도	29.2	32.3	34.4
8. 생산요소 (가격, 품질)	32.8	41.6	56.9	16. 근로소득세 (외국인)	26.5	39.5	42.8

3.2 경쟁력 평가

<Table 4>에서와 같이 아시아 3국 중 일본이 가장 경쟁력을 가지고 있는 입지조건으로는 "지정학적 위치", "복합운송 가능성", "노동(노사관계, 노동의 질)", "정치적 안정", "정부 서비스(비즈니스 마인드)", "물류(선진업체/물류비)", "IT/e-commerce", "주거 공간(삶의 질)" 및 "금융"등이 있는 것으로 파악되었다.

아시아 3국 중 중국이 가장 경쟁력을 가지고 있는 입지조건으로는 "시장규모 및 지역 성장 잠재력", "생산요소(가격, 품질)", "토지(비용)", "법인세(수준)", "자유무역지대(존재 여부)" 및 "근로소득세(외국인)" 등인 것으로 나타났다.

아시아 3국 중 한국이 가장 경쟁력을 가지고 있는 변수로는 "정부 서비스(비즈니스 마인드)", 법인세(수준) 및 "인류(人流)의 원활 정도" 등이 있는 것으로 나타났는데 16개 변수 중 한국이 경쟁력을 가지고 있는 변수가 단지 2개에 불과하다는 사실은 한국의 실상을 적나라하게 대변해 주는 것이라 할 수 있다.

각 변수의 중요도와 각국의 '피평가지표'를 곱하여 얻은 값(이를 '최종평가치'라 한다)은 <Table 5>와 같다.

각국의 '최종평가치'의 합계는 각 국의 실제적 경쟁력의 총체라 할 수 있다. 그 합계는 다음과 같다.

Table 6 Sum of final evaluation values

	일 본	중 국	한 국
합 계	733.8	715.6	732.2

이 수치가 보여주는 바는 일본과 한국은 최종평가치가 거의 비슷하여 입지 경쟁력에서 거의 유사한 반면 중국은 상당히 뒤쳐져 있다는 것이다.

4. "특구형 국제물류센터"의 지정 전략

대부분의 인터뷰 대상자들은 싱가포르나 홍콩에 물류센터가 있음을 상기시키며 동아시아 지역에도 싱가포르나 홍콩과 유사한 물류센터가 설치되어야 한다는데 동의하고 있었다. 또한 다국적 기업들이 싱가포르나 홍콩에 물류센터를 설치하기 이전에 먼저 직접투자(FDI)를 먼저 했었다는 사실을 상기할 필요가 있다고 응답하였다. 동북아에는 지역 물류센터(distribution centre: DC)를 가진 다국적 기업이 없는데 이는 동북아 지역에 있어서 무역·운송 자유화가 이루어지지 않았기 때문에 나타나는 현상이다.

동아시아 지역에서 3PL 업체는 왕성한 활동을 보이고 있으나 이들이 다국적 기업의 물류서비스 업체로서의 3PL 역할은 하지 못하고 있다. 3PL이 4PL로 기능하기 위해서는 IT가 그 기반이 되므로 IT 인프라 수준이 높은 곳이 물류거점화 되기 쉽다. 이런 측면에서 한국은 그 가능성이 높은 곳 중의 하나라고 할 수 있다.

설문분석을 행한 결과 "국제물류센터"를 유치하기 위해서는 국가적인 차원에서 다음과 같은 사안이 개선되어야 할 것으로 파악되었다.

Table 7 Items to be resolved by the central government

과제	구체적 내용/해결 방안
• 정부의 원스톱 서비스	• 추진 기구의 구성
• 산업평화	• 노조와의 합의
• 교통 인프라 수준	• 도로 및 철도 등의 고도화
• 토지사용 규제	• 싼 토지의 공급
• 외환 및 금융	• 외환 전면 자유화 및 금융 서비스의 개선
• 노사관계 및 이민법	• 인류(人流)의 원활화를 위한 각종 규제 완화

Table 8 Items to be resolved by the Authority of "Specialized Logistics Centre"

과제	구체적 내용/해결 방안
• 교통연계성 및 시장 접근성	• 철도의 연결, 부산·경남·울산과의 광역 교통망
• 적극적 해외 기업유치 마케팅	• 국제 물류 산업 분야에서 세계를 선도하고 있는 스타급 기업인 UPS, FedEx, DHL, Danzas, Bax Global 등과 같은 3PL 서비스 업체들을 유치
• 주거 공간의 선진화	• 회사에서 반경 도보 15분 거리 내에 아파트와 아이들 학교, 골프연습장, 수영장, 외국인 학교, 병원 등 모든 시설이 위치해 있어야 함
• 대학의 유치	• 국내에 선진 해외대학을 유치/국제자유항 내나 인근에 기업이 필요로 하는 고급 기술인력들을 양성하고 공급하는 대학을 다수 유치
• 해역도 "특구형 국제물류센터"의 관내 구역으로 지정	• 선용품 선적 및 이적/화물의 선적, 이적 및 환적, 분할, 재포장, 혼합, 가공, 라벨링 등이 가능하게 구역 지정
• 물류은행의 설치	• 해운, 수산, 항만, 해양, 조선, 선박수리, 조선기자재, 항만용역업, 선용품업, 해외취업선원 등 모든 해사 관련인들의 기금으로 설립
• 국제비즈니스 학교의 설립	• 세계화 기업들이 자국어 외에 영어, 독일어, 불어 등 2~3개 외국어로 물류센터 운영자와 의사소통에 불편을 느끼지 않도록

5. 결 론

성공적인 "특구형 국제물류센터"를 구축하기 위해서는 "특구형 국제물류센터"가 명실상부한 "한국 속의 외국"이 될 수 있도록 여건을 조성해야 한다. "특구형 국제물류센터"는 외국인이 투자하기 좋고 기업하기 편리한 곳이어야 한다. 이를 위해 세제 혜택을 비롯한 파격적인 각종 우대정책을 펴야 외국기업이 "특구형 국제물류센터"를 찾을 것이다. 기업환경 뿐만 아니라 외국인을 위한 교육, 주거, 레저 등 생활전반에 대해서도 대책을 세워야 한다.

특히, 낮은 소득세, 서구식 법률시스템, 자유로운 외환거래, 전세계를 아우르는 금융시스템 및 교육시스템 등이 갖추어져야 할 것이다. 또한 안정된 노사관계는 외자유치의 전제 조건이라 할 수 있다.

그리고 "특구형 국제물류센터" 건설과 운영을 담당하는 독립기구를 설치하고 전권을 부여하여야 한다. 싱가포르의 경제개발청(EDB)와 말레이시아의 산업개발청(MIDA)과 같은 독립기구를 설치하여 독립기구가 기업마인드를 갖고 일할 수 있도록 기관장, 조직구조, 급여 등과 같은 조건을 파격적으로 인정하여야 한다. 이러한 기구아래에서 일률적이고 양적인 인센티브가 아닌 해당 기업이 원하는 맞춤형 인센티브를 제공하여야 한다.

참고문헌

[1] 국제물류촉진지역연구회(1998), 21세기를 지향하는 부산항 발전 100대 과제, 8.26.

[2] 국제물류촉진지역연구회(1999), 부산 경제의 활성화를 위한 제언, 8.15.

[3] 김길수(1999), 장기발전전략으로서의 부산의 국제상업도시화에 관한 연구, 해사산업연구소보, 한국 해양대학교, 12月

[4] 김길수(2002), ULCS의 경제성 분석에 관한 연구, 8月

[5] 방희석(2000), 뉴 밀레니엄 시대의 우리나라 항만개발 정책방향에 관한 고찰, 중앙대학교 부설 국제무역물류연구소 『국제무역물류연구논총』, 7月

[6] 부산광역시·부산발전연구원(2002), 동북아비즈니스 중심도시의 부산비전과 실행전략(안), 4.30.

[7] 삼성경제연구소(2002), 『경제특구의 성공적 추진 방안』, CEO Information, 9.4.

[8] 이정현(2001), 컨테이너선의 대형화와 항만의 변화, 한국컨테이너부두공단 Container Terminal 통권 14 호, 2月

[9] 이창수(2002), "경제특구와 비즈니스 중심국가", 동북아비즈니스 거점화를 위한 경제특구 개발 방향, 대한국토·도시계획학회, 4月

[10] 경련(2002), 경제특구 관련제도의 실태와 시사점, 8月

[11] A. Asher(2000), The Liner Shipping of 2020, Containerization International, Jan.

[12] Michael Circha(2001), Serving Tomorrow's Mega-Size Container Ships: The Canadian Solution, International Journal of Maritime Economics, 3, pp.318-332.

[13] Richard Gray & Gil-Soo Kim (2001), *Logistics and International Shipping, IIMA.*

원고접수일 : 2002년 10월 24일
원고채택일 : 2003년 7월 25일