

자유무역지역 제도비교를 통한 마산항 발전방향

The development of Masan Port through comparison of Free Trade Zones

강용수* · 정대철**

목 차

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| I. 서론 | IV. 자유무역제도 적용성 검토를 통한 |
| II. 자유무역지역 제도연구에 대한 고찰 | 마산항 발전방향 |
| III. 항만의 물류체계와 개발방향 | V. 결 론 |

Key Words: 자유무역지대, 자유무역지역, 관세자유지역, 항만, 통상제도, 지역경제

Abstract

The purpose of this paper is to investigate CFZ(custom free zone) and FTZ(free trade zone) in Korean FTZ Sytem and develop Masan Port in Korea Local Port. The main point of this discussion is to approach the efficient method in developing Masan Port through comparison CFZ and FTZ.

For this purpose, this paper is searched the present situation of logistics in Korea and Northeast Asia, also discussed the concept of FTZ in international status. Then CFZ accepted by Korean government started from the concept of FTZ and is the logistic-centered FTZ in the middle of three model, production-centerde model, production-logistic combination, and logistic-centered FTZ.

But CFZ in centering logistic excepted the fundamental manufacture in Korean production. and is almost the same about other various sides, i. e. law and enforcement ordinance. etc

This problem is decreasing the efficiency in Korean commercial system.

Thus this paper indicate the view point and rightness of region economic through study of FTZ and CFZ in Masan Port. This paper says that FTZ is better then CFZ in Masan Port with comparing superior position about economic development direction, industrial structure, Foreign investment attraction, business fluctuation, national-local renovation.

Therefore this paper concludes that the development of Masan Port needs the effort as follow : first, Masan Port must apply in enlarging FTA into Free Tree Area. Second, the government must develop the high-density and medium-small scale in Masan Port. Third, the local government must promote the amount of demand in Masan Port logistic. Forth, the government must actively propel great-sphere development in present Masan Port.

* 창원대학교 무역학과 교수, yskang@sarim.changwon.ac.kr, (055)279-7362

** 경남발전연구원 연구위원, dcjeong@kndi.re.kr, (055)239-0115

I. 서론

한동안 지역에서는 신문지상과 TV와 같은 언론 매체를 통해 마산항에 대한 관세자유지역의 지정과 자유무역지역의 확대지정으로 양분되어 각종 논의가 제기되었다. 이러한 논의 전개는 검은 고양이든(관세자유지역) 흰 고양이든(자유무역지역) 쥐(지역경제활성화)만 잡으면 된다는데 그치게 된다. 뿐만 아니라 정부 부처인 재정경제부 또는 산업자원부가 각 제도의 발전방향과 추진계획에서 설정한 오류를 발견하여 그것을 바로 잡아 국가 및 지역경제에 도움이 되는 방안도출에 소홀했다는 점도 제기된다.

이러한 문제점은 정부나 지방자치단체는 물론 이를 연구하는 전문가들의 방안설정이 너무 지역정서에 몰입한 결과가 아닌가 생각한다. 따라서 중앙정부로부터 나오는 재원의 효율적 배분은 커녕 투입에 따른 산출효과의 막연한 기대의 가능성만 증폭 될 것이다. 더 나아가 지방화를 염두에 두면서 전개할 개발방안으로 각종 제도개혁을 통한 진정한 지방발전의 자치권에 대한 회의마저 들게 할 정도이다.

본 연구는 이러한 시각에서 탈피하여 세계시장을 목표로 하여 국가자원의 효율적 운용이란 차원에서 자유무역제도라는 통상제도의 본질을 파악하고, 그에 부합하는 방안 마련에 주안점을 두고자 한다. 그러면서 특정 지방자치단체나 지역민의 수요에만 접근하는 지역이기주의를 차단하고, 자치단체간 더 이상의 소모적인 논쟁을 피하면서 국가경제나 지역경제 활성화에 기여할 수 있는 통상제도 도입의 효율성 연구에 기반을 두고 있다.

따라서 본 연구는 종래 자유무역지역 제도의 사례분석에서 정부가 받아들인 관세자유지역의 개념과 설정에서부터 나름대로 견해를 제시하고, 마산항을 지역경제활성화의 수단으로서 볼 때 효율적인 제도도입과 발전방안에 주안점을 두고 있다. 연구의 구체적 목적으로는 첫째, 자유무역지역과 관세자유지역이라는 두 제도의 기능 및 역할에 있어 경남 경제와 부합하는 제도로써 어느 제도가 우위성을 갖는지 검토해 보고자 한다. 두 번째는 두 제도의 적용성을 마산항 개발과 연계하여 그 발전 방향에 대한 과제를 도출함을 목적으로 한다.

II. 자유무역지역 제도연구에 대한 고찰

1. 관세자유지역의 도입배경 및 목적

경제의 글로벌화로 물류환경이 급격하게 변화하면서 세계 각국은 이에 대응하여 주요 권역에 위치한 항만간 물류의 주도권을 확보하기 위한 물류거점화 경쟁이 치열할 것으로 파악되고 있다. 특히 한국의 경쟁국인 싱가포르, 네덜란드, 홍콩, 중국 등 주요 외국은 국가차원에서 국제물류중심화를 국가 경제발전의 주요한 전략으로 채택하고 있다.

이에 한국은 동북아 국가들이 물류의 주도권 확보를 위해 대규모 항만시설을 확충하고 항만기능을 다양화·고도화하는 한편, 통상구조상의 법과 제도를 정비하여 투자환경조성에 위기감을 가지게 되었다. 또한 동북아 국가들과 경쟁관계에 있는 한국이 Hub 항만의 건설, 기존의 국가제도와 관행, 한정된 항만기능만으로는 물류부가가치 창출이 곤란하고 물류산업과 연계된 다국적기업 등을 유치할 수 없어 국제물류기지로 성장하는데 한계가 있음을 판단했다. 그래서 정부는 한반도의 지리적 이점을 활용하여 동북아의 물류중심기지로 육성하여 21세기 증가하는 동아시아의 물류유치를 위해 주요 경쟁국과 경쟁에서 우위를 확보하는 전략을 적극적으로 마련하는 대안이 시급했던 것이다.

이러한 인식 하에서 정부는 관세자유지역제도 시행에 대비하여 세계 주요 항만의 관세자유지역 운영현황 분석을 통해 성공요인을 도출한 후 객관적이고 합리적인 기준 하에 최적의 관세자유지역 후보지를 선정하는 연구용역을 시행했다. 이어 정부는 1999년 12월 28일 공포된 「국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률안」을 통해서 급변하는 수요측면에 대응하는 항만 기능을 재정립할 수 있는 종합적인 전략으로 국내외 물류 및 생산거점 유치에 따른 물류부가가치 창출로 국가 및 지역경제 활성화를 도모하는 실천 대책으로 보았다.

2. 자유무역지역의 개념과 기능¹⁾

1) 자유무역지역(FTZ)²⁾ 연구에서의 관세자유지역 개념도출

(1) 자유무역지역의 개념과 목적

자유무역지역의 개념은 국가의 관세선 밖에 위치하여 관세법이 적용되지 않는 제한된 구역으로 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면세특전을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제활동 특별구역을 의미하고

- 1) 한국해양수산개발원, 「우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입 방안연구」, 1998년 12월 자료와 해양수산개발연구원, 「우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구」, 2000년 4월 자료를 중심으로 전개함. 그 이유는 이들 보고서가 관세자유지역 지정에 대한 정부의 의사결정에 지대한 영향을 미쳤던 가장 중요한 요인이기 때문임.
- 2) Free Trade Zone(FTZ)에 대해서는 자유무역지역과 자유무역지대로 혼용되어 사용되고 있다. 편의상 본 용어를 자유무역지역으로 통일하여 명명하기로 함

있다.

자유무역지역의 주목적은 반출입 외국화물에 대해 관세행정 통제(관세장벽)로부터 독립시켜 그에 따른 물류 부가가치 창출, 외국인 투자유치 및 기술이전, 고용창출을 통해 국가 및 지역경제활성화에 이바지하는데 두고 있다.

설치 목적 및 유형에 따라 장치, 보관, 저장에서부터 상표부착, 혼합, 재포장, 가공·조립, 제조, 전시, 재수출에까지 다양한 산업활동을 추가적으로 허용하고 있다.

(2) 자유무역지역의 주요기능

자유무역지역은 자유로운 경제활동을 수행할 수 있는 독립적인 非관세영역으로서 지역 내 반입물품의 장치·보관·분류·환적 등의 기본적인 물류기능, 제조, 가공·조립 등의 생산기능 외에 무역·보험·법률서비스 등의 부수적 기능 등 다양한 기능을 수행하고 있다.

<표 1> 자유무역지역의 주요기능

구분	기능 유형	세부 기능
기본기능	물류기능	·하역, 장치, 야적, 보관, 환적, 저장, 분배, 분류, 혼재
	물류촉진 기능	·물류업, 수·배송업, 주선업, 재고관리
	생산기능	·가공, 조립, 제조, 조작, 혼합, 파기, 멸각
	제품조정기능	·개장(改裝), 샘플링, 품질조사 및 조정, 등급부여, 상표부착 및 표시, 점검, 보수, 수선, 세정, 해체, 디자인, 포장 및 재포장
	거래기능	·중계무역 및 재수출, 수출·입 무역, 판매(도매거래), 경매, 주문처리
	거래촉진기능	·전시, 상담실, 거래결제 시스템
	정보전달기능	·EDI물류 및 商流 정보시스템, POS, VAN, Stock Recording System, 정보자료센터
부수기능	업무지원 및 공공서비스 기능	·CIQ, 공동 관리운영건물, 회의실, 주차장 ·연구개발, 컨설팅, 보험, 법률, 금융서비스
	교류기능	·국제교류살롱, 국제컨벤션센터
	위락기능	·식당, 위락·오락·휴양시설, 공원·녹지
	인재연수기능	·연수실, 숙박시설

<표 2> 자유무역지역과 관세자유지역의 비교

구분	자유무역지역	관세자유지역
근거법률	자유무역지역의 지정 등에 관한 법률	국제물류기지육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률
주관부서	산업자원부	재정경제부
개념	대외무역법·관세법 등 관계법령에 의한 규제를 완화하여 자유로운 제조·유통·무역활동 등이 보장되는 지역	당해지역에서의 물품의 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법·부가세법·특소세법 및 주세법 등 세법에 의한 특례가 인정되는 지역
관세법상 성격	○비관세지역 : 동법에 규정된 사항을 제외하고는 관세법 적용배제	○비관세지역 - 좌 등
대상지원 및 지정요건	○제조·물류시설 설치 등을 위한 부지확보가 가능한 공항·항만의 주변지역 및 산업단지 등 단, 관세자유지역으로 지정되지 않은 항만의 경우 자유무역지역으로 지정가능	○공항 : 연간 50만톤 이상의 화물처리능력과 면적이 50만m ² 이상인지역 ○항만 : 연간 50만톤 이상의 화물처리 능력과 3만톤급 이상의 컨테이너선박용 전용부두 구비된 100만m ² 이상인 지역 ○유통단지 및 화물터미널 : 연간 1천만톤 이상의 화물처리능력과 면적이 50만m ² 이상인 지역
지정절차	○시도지사 또는 중앙행정기관장이 관계중앙기관의 장과 협의 후 산자부에 지정요청→위원회 심의→ 산자부지정	○시도지사 또는 중앙행정기관장이 관계중앙기관의 장과 협의 후 재경부에 지정요청→위원회 심의→ 재경부지정
위원회	○자유무역지역위원회(위원장 : 산자부장관, 위원 : 대통령령으로 정함)	○관세자유지역위원회(위원장 : 재경부장관, 위원 : 관계부처 장관)
관리권자	○산업자원부 장관 -산자부장관은 권한 중 일부를 시도지사, 중앙행정기관의 장 또는 소속기관의 장, 법인에 위탁가능	○항만법 등 관계법령에 의하여 지역을 관리하는 자로서 입주하고자 하는 자와 입주계약을 체결하고 그 지역안에 공공용지·시설을 유지·보수·개량하는 자
입주업종	○제조업·물류업 ○무역업 및 무역대리점 ○기타(금융, 보험, 통관, 정보처리업 등) 단, 필요시 재경부장관과 협의하여 국내업체도 입주가능	○하역·운송·보관·전시·판매 또는 단순가공 등의 물류업 ○물품의 보수 및 국제운송주선·국제선박거래 등 국제물류관련업 ○금융·보험·통관 등 지원사업
입주절차	○산자부장관 허가	○관리권자와 입주계약 체결후 세관장에게 등록
조세지원	○감면대상 - 제조업 : 고도기술사업, 외국인투자금액이 3천만불이상이고 신규고용이 300명 이상 ○물류업 : 외국인투자금액이 3천만불이상 ○감면내용 - 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종합소득세 감면 - 고용증대 등 국민경제에 상당한 기여를 한 외국인투자기업에 대해서는 추가로 임대료 감면가능 ※ 위의 조세감면 금액기준은 조세특례제한법에 의거 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률의 시행(2000.7.13)이후 최초로 지정되는 자유무역지역부터 적용됨	○감면대상 - 물류업 : 외국인투자금액이 3천만불 이상 ○감면내용 - 조세특례제한법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·취득세·등록세·재산세·종합소득세 감면
기업지원	○입주업체의 기술개발활동 및 인력양성을 위한 자금지원 가능	○없음

자료 : 산업자원부 마산자유무역지역관리원, 마산자유무역지역기업협회 내부자료

3) 한국의 관세자유지역 도입개념과 기능

한국은 관세자유지역 도입에 따른 자유무역지역의 생산중심형, 생산·물류중심형, 물류중심형이라는 유형 중에서 물류중심형을 선택하여 실행계획을 수립한 것이다. 이를 정부가 관세자유지역으로 도입하면서 개념을 국내법상 당해 지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법, 부가가치세법, 특별소비세법, 주세법 등의 세법에 대한 특례가 인정되는 지역으로서 『국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률』 제4조의 규정에 의해 지정된 지역으로 정의하고 있다.

국내법상 정의된 관세자유지역의 기능은 물품처리, 물품보수, 국제물류사업, 지원기능 등이 있으나, 주된 기능은 관세자유지역의 국제물류거점기능을 강화하는데 있다. 이를 위해 국내법에 명시된 사업의 대상범위를 명확히 규정한 사업이 보관, 판매, 단순가공, 보수, 국제선박거래 등으로 되어 있으며, 또한 분류, 분배, 상표부착, 등급부여, 洗淨, 분리, 재포장, 조립, 혼합, 선용품 공급 등의 부가가치 물류활동에 대해서도 규정하고 있다. 이의 기능은 자유무역지역에서의 기능에서 제조영역을 배제하였음을 명확히 하고 있다.

3. 주요국 자유무역지역³⁾의 특징 및 시사점

1) 싱가포르

싱가포르는 컨테이너부두, 일반화물부두, 벌크화물부두에 이르기까지 모든 항만을 자유무역지역으로 지정하여 철저한 외곽관리 및 반입물품의 사후관리를 하고 있다. 그러나 지역 내 물류활동의 자유를 최대한 보장하는 사후확인에 그치고 있다. 환적이나 재수출시에는 Port-Net를 통해 적하목록만 제출하면 가능하도록 신속한 접근(Fast-Connect)체계인 환적시스템을 도입하여 신속한 환적 작업을 수행한다.⁴⁾

보세창고 기능을 수행하는 주요 물류센터(Distripark)가 항만 자유무역지역내에 있거나 바로 인접해 있어 배후지 활용도를 극대화하고 있다. 항만이용자가 수출입 관련 정보를 한 접촉점에서 입력하면, 모든 관련 기관에 즉시 전달·처리·확인할 수 있는 시스템 개발·운영하면서 정보기술 활용을 통한 일괄정보서비스를 제공하고 있다.

2) 홍콩

홍콩항의 경우 민간 중심의 항만 운영체계인데, 4개의 컨테이너터미널 모두 민간회

3) 이 항목을 한국해양수산개발연구원이 자유무역지역을 관세자유지역으로 변경하여 설정한 것임.

4) 처리물량의 약 80% 이상(추정치는 89%)이 환적화물로 구성된 세계 최대의 컨테이너 환적항만임.

사가 소유·운영하여 민간의 창의와 효율이 최대한 발휘되고 있으며, Port Authority 및 항만노조가 존재하지 않아 효율적인 항만운영이 이루어지고 있다. 또한 세계 제2위의 컨테이너 처리항만으로, 환적화물이 25.7%를 차지해서, 전체 수출입 중 41%를 차지하는 재수출 비율을 고려할 경우 환적화물 비중이 66.7%에도 물류·유통거점 역할과 기능을 충실히 수행하고 있다.

일반 수출입 및 환적화물의 세관절차는 사실상 전무하고 사후관리에 중점을 두면서 수출입 및 환적절차를 최소화하고 있다. 환적화물에 대하여는 입·출항시 적하목록을 제출하면 세관검사 등 모든 세관절차가 종료되는 단순구조로 되어있다.

3) 중국

중국은 지방자치단체와 관련기관간 합작투자형태로 자유무역지역을 개발하고 있다. 상해 주정부가 자유무역지역의 전체적인 관할권을 소유하고 항만당국이나 세관이 선박의 입출항과 통관절차 등을 감독 및 통제한다. 즉 지방정부 산하의 공공법인인 개발회사가 보험회사, 투자신탁회사 등과 합작투자형태로 인프라 및 기반조성작업을 추진하고, 부지의 분양 및 임대 에 대해서도 책임을 지며, 마케팅에 대해서도 직접 담당한다.

또한 중국은 제조업이 주기능이면서 부가가치 물류활동, 물류기능을 촉진하기 위한 중계무역 및 가공무역의 활성화를 적극 추진하고 있다. 여기에 지속적으로 증가하는 수출입 물동량을 처리하기 위하여 주요 항만의 대형화와 더불어 지속적인 항만개발을 추진하고 있다. 그 예가 천진항, 대련항, 상해항, 심천항 등은 이미 100만TEU 이상의 처리 항만을 확보하고, 특히 상해항 이남의 항만은 수심이 깊고 홍콩과도 가까워 항만의 확충이 급속히 추진되고 있다.

4. 한국의 관세자유지역 지정 및 개발방향

1) 관세자유지역 지정 및 설치 방향

법률적으로 항만 관세자유지역의 지정신청은 해양수산부 장관 또는 시도지사가 할 수 있으며, 시도지사가 항만 관세자유지역 지정·신청 시 중앙행정기관의 장인 해양수산부 장관과 사전에 협의를 거치도록 하고 있다⁵⁾. 또한 항만 관세자유지역의 지정 및 설치 허가주체는 재정경제부 장관이나 사실상 관세자유지역위원회의 심의를 거쳐야 한다. 여기서 관세자유지역위원회는 관세자유지역의 위치, 경계, 면적, 역할과 목적, 경제

5) 주요 외국의 사례에서는 경제부처의 장으로 구성된 위원회가 지정주체가 되는 경우는 미국 FTZ Board, 중국 국무원, 대만 행정원으로 되어 있고, 소관부처의 장이 직접 지정주체가 되는 경우는 싱가포르 재무부장관, 일본 오키나와 개발청장, 멕시코 상공진흥부임. 이는 상기보고서 내용을 인용함

적 영향 그리고 국민경제기여도 등을 고려하도록 되어 있다.

2) 후보지 선정

정부의 관세자유지역 지정을 위한 배경이 되는 기존의 항만의 관세자유지역지정에 대한 연구보고서에서 항만을 선정하기 위하여 각 항만에 대해 경쟁력을 설정하고 평가하였다.

항만경쟁력 평가에 지역적 특성을 고려하고, 각 변수의 독립적인 요소와 종속적인 요소를 모두 수용하여 비가법성을 충족할 수 있는 퍼지이론을 적용했다고 한다.⁶⁾ 그러나 기존의 설정과 적용성에 대해 명확하지 못해 객관성이 확보되기에는 많은 논란이 제기될 것으로 본다. 어쨌거나, 평가결과에서 부산, 광양, 인천항이 관세자유지역 우선 지정 항만으로, 울산, 마산, 군산항 등 8개 항만은 추후 지정 예정 항만으로 선정되었다.

<표 3> 퍼지적분 평가에 따른 우리나라 관세자유지역 지정 우선항만

구분	부산	광양	인천	울산	마산	군산	목포	포항	평택	동해	제주
순위	우선지정 항만			추후 지정 가능 항만							
퍼지평가	0.6240	0.6048	0.5607	0.5210	0.5157	0.5093	0.4915	0.4813	0.4458	0.4154	0.4050

3) 지정항만의 특화개발

부산항의 경우는 물동량과 물류기능이 상대적으로 풍부하지만 배후지의 면적이 상대적으로 부족하며 확장이 어렵다는 단점으로 파악되고 있다. 따라서 부산항은 환적화물 유치 및 단순부가물류서비스의 제공에 기능적 특화를 추진하는 지원시설과 기능을 강화하는 것으로 설정했다.

광양항은 컨테이너 물동량의 높은 증가추세 전망과 함께 200만평에 달하는 배후부지의 보유가능성에서 단순 부가가치 물류 서비스, 단순가공, 조립산업 등을 유치하는 것이 유용하다고 판단했다. 여기서 물류기능은 물론 세계화기업의 투자유치를 통한 무역, 금융기능의 확대가 가능할 것으로 보임에 따라 광양항 배후부지를 이용한 종합적인 물류, 무역기능의 특화추진을 요청했다.

인천항의 경우 수출입 및 연안 컨테이너화물을 주로 취급하고 있으나 이의 증가요인에 대한 배후부지 확장의 어려움이 노정하고 있어 수출입화물을 대상으로 하는 단순 부가가치물류서비스 기능을 특화하는 한편 이의 지원시설을 강화하는 것이 요청되었다.

6) 퍼지이론에 대해 연구참여자(가)는 다양한 특성을 지닌 변수를 흡수하고 인공지능적 요소(인간의 사고나 판단 등의 본질적 요소인 애매함(fuzziness))를 통한 정성적, 정량적 처리방법을 도출하는데 가장 적합한 방법으로 평가하고 있음

따라서 각 도입지역의 관세자유지역은 부두의 시설, 배후지 규모, 배후 물류기능 등에 의하여 부산항은 「환적중심형」⁷⁾, 광양항은 「환적 및 조립·가공중심형」⁸⁾, 그리고 인천항은 「단순 부가가치물류서비스 중심형」⁹⁾으로 각각 관세자유지역 개발방향을 설정하고 있다.

Ⅲ. 항만의 물류체계와 개발방향

1. 물류체계 현황 및 문제점

1) 동북아 현황

동북아 물류체계 현황에 대해서는 해상운송 및 내륙운송 현황을 살펴보면 문제점을 살펴보기로 하자. 해상운송현황을 동북아 국가의 컨테이너 물동량 추이를 통해서 살펴보면 다음과 같다. 동북아 국가별 컨테이너 물동량은 1986년 764만TEU로 세계 전체 물동량 6,088만TEU의 12.5%를 점유한 것이 1995년 2,155만TEU로 세계 14,735만TEU의 14.6%로 점유율이 증가했다. 1995년을 기준으로 할 때, 중국은 468만TEU, 일본 1,238만TEU, 한국은 449만TEU를 차지함을 나타나고 있다.

<표 4> 동북아 국가의 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천TEU)

구분	1986	1990	1991	1992	1993	1994	1995
중국	487	1,204	1,506	2,011	2,785	4,046	4,679
일본	5,615	7,956	8,782	8,782	9,349	10,417	12,381
한국	1,533	2,348	2,571	2,571	3,071	3,826	4,488
동북아	7,635	11,508	12,824	12,824	15,282	18,307	21,548
세계	60,877	85,597	93,646	93,646	113,212	128,320	147,348

주 : 동북아는 3개국의 합계

자료 : 해양수산개발원, 관세자유지역 도입방안 연구, 1998. 12. p.27에서 인용

- 7) 「환적중심형 관세자유지역」은 부두의 규모가 일정 수준 이상으로 환적화물의 수용이 용이하고 CY, CFS가 충분한 지역으로, 단순 부가가치물류서비스를 부분적으로 제공할 수 있는 능력을 보유하고 있는 지역에 적용함
- 8) 「환적 및 조립·가공중심형 관세자유지역」은 「환적중심형 FTZ」 기능을 수행할 수 있는 능력을 보유하고 있음은 물론 항만으로서 배후 물류단지의 규모가 충분하여 전문물류 서비스 제공을 할 수 있는 지역에 적용함
- 9) 「단순 부가가치물류서비스 중심형 관세자유지역」은 중·소형 또는 컨테이너 비전용부두를 보유한 항만에 적용할 수 있는 유형으로, 환적기능보다는 수출입화물 또는 부가가치물류서비스를 받고자 하는 화물을 유치하여 단순 물류서비스를 제공하는 지역에 적용함

동북아 주요 항만별 컨테이너 물동량 현황을 살펴보면¹⁰⁾ 다음과 같다. 중국항만의 컨테이너 물동량은 1993년까지 증가하는 추세를 보이다가 1994년 이후 급증하는 추세를 보이고 있다. 중국 최대의 컨테이너항인 상해항의 물동량은 1985~1990년까지 연평균 17.7%씩 증가하였으며, 1990년 이후 5년간 27.3%로 증가하는 추세를 보였다.

주요 컨테이너 항만의 물동량 점유비율을 살펴보면, 상해항의 경우 1985년 45.2%에서 1995년 32.6%로 12.6%나 하락하였으며, 천진항의 경우 1985년 33.1%에서 1995년 15.0%로 18.1%나 하락하는 추세를 보였다. 상해항이나 천진항의 연간 물동량규모는 한국의 부산이나 일본의 고베, 요코하마, 도쿄 등에 비해 적다. 그 원인으로서 상해항이나 천진항의 점유비 하락 현상은 컨테이너 처리시설의 부족으로 파악되고 있다.

일본 항만의 물동량은 대체로 저조한 증가추세를 보이고 있으나, 오사카, 나고야는 1990년 이후 10% 이상 높은 증가추세를 보이고 있다. 부산항은 연평균 증가율이 1990년까지 15.4%로 증가한 반면에, 1993년까지는 8.5%로 저조한 수준을 보이다가 1995년 다시 상승세로 회복되었다.

2) 한국의 해운물류 현황과 문제점¹¹⁾

동북아지역 해운산업이 세계해운에서 차지하는 비중을 보면¹²⁾, 러시아를 제외하고 중국, 홍콩, 대만, 한국, 일본 등 5개국은 실질 소유선대에서 세계 전체선대의 27.5%를 차지하고 있다. 반면에 시장 규모 면에서는 세계 전체시장의 18.8%에 불과하여 시장규모의 비중보다 많은 선대를 보유하고 있는 실정이다.

이에 대해 내재하는 문제점을 국제물류서비스 측면에서 살펴보면 다음과 같다.¹³⁾

첫째, 중국과 대만 등 증가되는 물동량에 대비하여 항만시설의 확충이 되어있지 않다는 점이 대두된다. 최근 5년 간 수출입 컨테이너 물동량이 연평균 43.1%의 높은 증가율을 보이고 있으면서 부가가치가 높은 환적컨테이너 물동량의 비중에서 볼 때, 홍콩(1997년) 66.7%, 싱가포르(1996년) 88.4%를 차지하고 있다. 이에 비해 부산항(1997년)은 18.3% 수준으로 매우 미흡하다는 점이 지적되고 있다. 둘째, 종합물류서비스 제공능력이 결여되어 있는 내부적인 요인으로 한국의 국제복합운송업(Freight Forwarder)이 영세하면서 복합일관수송기능 미흡, 해외지사 설립부진, 수입원 불확실¹⁴⁾, 영업구조 불균

10) 전계서 p. 28-29를 참조할 것

11) 전계서 p. 33-38를 요약 및 정리함

12) 전계서 p. 36의 <표 3-8>을 참조하기 바람

13) 전계서 p. 37-38 내용을 참조 바람

14) 주요 수입원은 제반 수송관련 대행서비스에 대한 주선 수수료, Consolidator에서 창출되는 운임차액 등이 주류를 이루고 있음. 그러나 현행 제도상 주선 수수료 또는 집화보상이 공식화되어 있지 않고 각종 서비스에 대한 영업과정별 요율이 제정되지 않아 유동적인 수입에 의존

형하다¹⁵⁾는 점이다. 게다가 포워드업체가 1996년부터 1995년 25개 업체에서 1998년 683개 업체로 증가하면서 난립하고 있다는 점이 지적된다. 셋째, 제도적 문제¹⁶⁾로서 복합운송법체계 정비가 미흡하고, 통관절차의 문제, 집하 보상금의 미지급, 항만배후지의 창고시설부족, 그리고 국내 포워드업체가 외국 포워드업체에 대한 영업의존도가 크다는 점을 들고 있다. 넷째, 전문물류업체 활성화가 되어 있지 않다는 점이다. 복잡하고 다양해지는 국제물류관리로 인해 수송, 창고업은 물론 종합적인 서비스를 제공하는 전문물류업자 활용이 전 세계적으로 확대되고 있는 추세이다. 그런데 여기서 주로 활용하고 있는 보고서¹⁷⁾에서는 한국의 제조업 육성에 있어 물류의 중요성을 인식하지 못하여 기업물류관리에 관심부족 또는 초보단계로서 물류전담조직과 전략이 미흡하다는 점을 제기되고 있다.

2. 한국항만의 현황과 물동량 추이

<표 5> 항만시설현황(무역항 : 2001년 기준)

구분	합계	인천	평택	대산	보령	군산	장항	목포	부산	마산
안벽(m)	104,406	10,802	2,320	-	-	3,409	330	3,230	21,854	4,604
방파제(m)	51,740	2,233	240	-	-	1,785	-	-	3,919	-
잔교(기)	113	22	8	16	2	3	1	21	3	6
물양장(m)	51,655	2,229	330	807	90	1,239	968	3,330	9,189	1,749
집안능력	639	76	17	16	2	25	3	18	113	27
구분	울포	장승포	진해	고현	울산	완도	여수	광양	삼천포	통영
안벽(m)	100	-	1,293	122	14,182	620	1,089	13,590	1,765	1,076
방파제(m)	1,385	226	122	-	4,438	300	2,016	-	910	1,477
잔교(기)	-	4	-	-	-	4	8	-	2	10
물양장(m)	-	1,151	123	192	111	2,182	2,334	504	1,763	2,421
집안능력	1	-	9	3	90	4	8	63	9	6
구분	제주	서귀포	동해	삼척	목호	속초	옥계		포항	
안벽(m)	2,416	630	3,412	776	1,141	917	940		9,516	
방파제(m)	3,330	2,071	2,110	880	1,414	1,361	2,003		6,217	
잔교(기)	-	-	1	-	-	-	1		-	
물양장(m)	754	817	-	1,258	823	2,007	-		2,156	
집안능력	17	5	15	7	6	6	5		44	

자료: 항만운영정보서비스, 항만운영통계, 2003. 3

하는 실정임

- 15) 전체 취급물동량의 약 80% 이상이 수출화물에 치중, 수입화물은 20% 미만에 불과하여 영업활동의 구조적 불균형을 초래하여 경영이 불안정한 상태임
- 16) 자세한 내용은 전계서 p. 51-54를 참조 바람
- 17) 전계서 p. 55. L16에서 살펴볼 수 있음

한국은 현재 2001년을 기준으로 할 때, 전국적으로 안벽이 104,406m, 방파제 51,746m, 잔교가 113기, 물양장 51,655m, 접안 능력이 635에 이르고 있다. 이중 안벽의 전국비중은 부산의 경우 안벽 20.93%, 인천 10.34%, 광양 13%에 이르고, 물양장은 부산 17.78%, 인천 4.35%, 광양 0.97, 접안 능력에 있어 부산은 17.68%, 인천 11.89%, 광양 9.86%에 이르고 있다.

최근 동북아 Hub물류중심 항만으로 설정하고 있는 부산항, 인천항, 광양항의 전국 대비 비중은 안벽의 경우 41.30%, 방파제의 경우 11.89%, 물양장의 경우 23.8%, 그리고 접안능력 경우 39.43%에 해당하고 있다.

<표 6> 선박 입·출항(총괄)

구분	총계		입 항									
	척	총톤수	외 항 선						연 안 선		합 계	
			국적선		외국선		계		척	톤	척	톤
연 월	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤				
1994	254,406	1,103,889,549	11,415	82,173,843	26,744	348,697,772	38,159	430,871,615	89,100	121,739,924	127,259	552,611,539
1998	278,370	1,442,739,733	13,763	110,473,135	33,837	476,156,361	47,600	586,629,496	91,480	130,519,267	139,080	717,148,763
2002	370,250	1,963,127,060	17,815	129,857,721	49,239	689,819,454	67,054	819,677,175	118,079	157,619,526	185,133	977,296,701
연증가율	4.95	7.56	5.78	6.23	8.15	9.17	7.39	8.49	3.81	3.71	4.94	7.50
구분	출 항											
	국적선		외 항 선				연 안 선		합 계			
	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤		
1994	11,497	83,455,904	26,550	346,082,182	38,047	429,538,086	89,100	121,739,924	127,147	551,278,010		
1998	13,817	110,766,870	33,993	484,304,833	47,810	595,071,703	91,480	130,519,267	139,290	725,590,970		
2002	17,775	129,930,207	49,263	698,280,626	67,038	828,210,833	118,079	157,619,526	185,117	985,830,359		
연증가율	5.67	6.15	8.25	9.40	7.42	8.64	3.81	3.71	4.95	7.63		

자료: 항만운영정보서비스, 항만운영통계, 2003. 3(2002년 자료는 추정치임)

1994년에서 2002년 기간동안 외항선 입항의 경우 척수에 있어 38,159척에서 67,054척으로 연평균 7.39%씩 증가하였으며, 톤수에 있어 430,871천 톤에서 819,677천 톤으로 연평균 8.49%씩 증가를 보였다. 외항선 출항의 경우 척수에 있어 38,049척에서 67,038척으로 연평균 7.47%를, 톤수는 429,538천톤에서 828,210천 톤으로 연평균 8.64%의 증가했다. 동기간에 한국내 전체 입·출입항 내역은 전국 항만의 입·출항(합계)의 경우 척수에 있어 254,406척에서 370,250척으로 연평균 4.95%, 톤수는 1,103,889천톤에서 1,963,127천톤으로 연평균 7.56%의 성장률을 보이고 있다.

또한 동기간 동안에 입·출항의 경우 외항선과 연안선이 척수에 있어 30:70대의 비에서 36: 64로, 톤수에 있어 78:22에서 84:16으로 변화되어 시간이 경과함에 따라 수출입구조로의 물동량 이동을 보여주고 있다.

한국항만의 물동량(화물) 추이를 살펴보면, 1980년부터 2001년까지(22년간) 연 평균 증가율이 8.14%로 증가율을 보이면서 전국합계 9,751,751천톤을 기록하고 있다. 그 물동량 순위에 있어 1위가 울산, 2위 광양, 3위 인천, 4위 부산, 5위 포항, 6위 마산, 7위 대산, 8위 동해, 9위 평택, 10위 군산 등의 순으로 나타나고 있다.

최근 10년 간인 1992년부터 2001년까지 전국항만의 물동량은 8.14%의 증가를 보이면서 6,896,593천 톤을 기록했다. 물동량 순위에 있어 1위가 울산, 2위 광양, 3위 인천, 4위 부산, 5위 포항, 6위 대산, 7위 평택, 8위 동해, 9위 여수, 10위 마산 등의 순으로 나타나고 있다.

<표 7> 항만별 국내 물동량(화물) 추이

(단위 : 천톤, %)

지역	1980-2001(22년간)			1992-2001(최근 10년간)			지역	1980-2001(22년간)			1992-2001(최근 10년간)		
	입·출항	전국 비중	연증 가율	입·출항	전국 비중	연증 가율		입·출항	전국 비중	연증 가율	입·출항	전국 비중	연증 가율
전국	9,751,751	100.00	9.65	6,896,593	100.00	8.14	서귀포	12,074	0.12	3.6	5,740	0.08	-2.43
부산	1,521,118	15.60	9.07	985,205	14.29	9.18	속초	4,358	0.04	-3.72	459	0.01	3.37
인천	1,523,463	15.62	8.99	1,044,756	15.15	6.09	여수	144,545	1.48	11.82	113,625	1.65	-1.32
마산	385,670	3.95	7.75	102,907	1.49	6.24	옥계	39,843	0.41	36.88	39,653	0.57	77.44
거제	72	0.00	24.21	39	0.00	25.96	육포	12,762	0.13	21.91	7,887	0.11	15.92
고현	11,320	0.12	0	9,387	0.14	27.33	완도	6,078	0.06	11.74	3,772	0.05	-2.26
광양	1,591,961	16.32	10.37	1,138,664	16.51	6.69	울산	1,745,026	17.89	9.88	1,290,705	18.72	7.68
군산	131,323	1.35	11.21	96,827	1.40	7.74	장항	9,358	0.10	16.61	6,152	0.09	22.78
대산	329,673	3.38	25.82	321,147	4.66	25.82	제주	54,543	0.56	5.11	27,064	0.39	-2.03
동해	274,897	2.82	7.77	166,763	2.42	3.94	진해	25,522	0.26	3.93	13,226	0.19	11.71
목포	61,606	0.63	10.15	44,405	0.64	12.19	태안	27,586	0.28	52.48	27,586	0.40	0
목호	81,174	0.83	0.64	35,541	0.52	4.39	통영	3,962	0.04	6.39	1,427	0.02	5.31
보령	91,117	0.93	17.35	72,887	1.06	13.89	평택	245,751	2.52	27.38	230,367	3.34	24.96
삼척	78,101	0.80	8.44	56,489	0.82	8.36	포항	803,065	8.24	5.21	445,631	6.46	3.72

자료: 해양수산개발원, 해운수산통계, 홈페이지 자료를 이용하여 추계함

한국 항만의 하역능력 현황에서 전국항만의 경우 1995년 285,200천톤에서 2001년 469,585천톤으로 연평균 8.92%의 증가를 지속하였다. 절대적 규모를 점하고 있는 주요 무역항의 경우 9.5%의 신장율을 기록했다. 이 중 부산항의 경우 연평균 13.11%를 성장 하면서 전국항만의 21.80%를 차지할 정도의 하역능력을 보여주고 있다. 인천항과 광양항은 각각 하역능력 신장율을 8.08%, 10.21%를 기록하면서 전국 내 비중도 13.10%, 19.04%를 기록하고 있다. 동북아 물류중심지 Hub항만으로 설정한 부산항, 인천항, 그리고 광양항 3항만은 연평균 10.17% 증가하면서 전국 항만 내 하역능력 비중은 53.58%를 차지할 정도로 확장되었다.

그 외 중요 무역항 하역능력 순위 연평균 증가율을 살펴보면 포항 2.51%, 울산

6.2%, 동해 9.7%, 삼천포 27.36%, 마산 10.23%, 군산 32.52%, 보령 1.63% 등으로 나타나 실제 물동량 이동과 하역능력과는 괴리되어 있음을 나타내고 있다.

3) 항만시설 수급전망 및 개발방향

(1) 총 항만시설 수급전망

한국은 총 항만물동량이 1996~2011년 기간 동안 2.1배로 급신장을 전망하면서 항만 개발계획이 지연될 경우 시설부족현상은 계속 심화될 것으로 파악되고 있다. 시설부족 현상이 심화될 가능성은 1996년 113백만 톤에서 2011년에 이르렀을 때, 계획대로 개발되지 않을 경우 706백만 톤, 기존항 개발계획만을 고려하는 경우 294백만 톤, 신항만까지 개발되는 경우 103백만 톤 정도의 처리부족을 예상하고 있다. 이러한 전망에서 결국 7대 신항만개발 계획이외에도 별도의 추가적인 신항만개발이 필요할 것으로 판단하고 있다.

<표 8> 전국 항만시설 수급전망

(단위 : 백만톤)

구분		1996년	2001년	2006년	2011년
총물동량		718	997	1,255	1,498
시설소요화물량(A)		436	649	844	1,001
하역능력(1996년 기준)(B)		323	323	323	323
기존항계획반영(C)		323	564	633	707
신항만계획반영(D)		323	596	739	898
과부족	(B-A)	-113	-326	-521	-678
	(C-A)	-113	-85	-211	-294
	(D-A)	-113	-53	-105	-103
시설확보율(%)	(B/A)	74.1	49.8	38.3	32.3
	(C/A)	74.1	86.9	75.0	70.6
	(D/A)	74.1	91.8	87.0	89.7

주 : 시설소요화물량에는 컨테이너의 환적 및 연안물동량 내장화물톤수는 제외되어 있음

(2) 컨테이너물동량시설 수급 전망

컨테이너물동량은 수출입컨테이너 뿐만 아니라 중국 등으로부터의 환적물동량이 증가함에 따라 계속 높은 증가세를 예상하고 있는데, 특히 환적화물이나 연안화물은 항만 시설개발에 의해 여건이 갖춰질 경우 주로 수송비용면에서의 이점 때문에 크게 증가할 것으로 보고 있다. 환적화물의 증가여부는 국내시설의 확충 여부 외에도 북중국항만의 시설확충, 상해, 고베, 카오슝 등 여타 대형항만간의 대중국화물 유치 경쟁, 대형컨테이너선사의 북중국항만 직기항여부 등 선사경쟁전략 등에 따라 영향을 받을 것이다. 그러나 여기서 선박의 대형화, Hub항 중심운항체계 개편 등이 대세임을 감안하면, 부산항

이나 광양항은 고속환승시스템으로 하는 것이 효율적이다.

그러나 컨테이너 모선이 기항하는 부산이나 광양항의 경우 기존 개발계획(부산항 4단계 4선석, 광양 18선석(5만톤급 기준)이 예정대로 추진되어도 선석이 크게 부족할 것으로 판단하고 있다. 컨테이너 선석 부족에 대해서는 2001년 13선석(5만톤급), 2011년 40선석(5만 톤급 31선석, 2만톤급 9선석)으로 파악되고 있다.

<표 9> 컨테이너 항만시설 수급전망(신항만계획 포함)

(단위 : 천TEU, 선석)

구분	1996년	2001년	2006년	2011년	
물동량(A)	5,370	9,854	13,954	19,224	
수출입	4,257	6,706	9,144	11,868	
환적	944	1,740	2,663	4,076	
연안	169	1,408	2,147	3,280	
총 소요선석수	25	50	70	99	
전용	20	35	48	65	
피더	5	15	22	34	
시설현황 및 개발계획	전용	부산 : 7	부산 : 4 광양 : 8	가덕 : 7 광양 : 5	가덕 : 8, 광양 : 5 인천 : 2
	피더	부산일반부두 및 기타항	부산: 8, 광양: 4 기타항 : 12	가덕: 3, 아산: 2 기타항 : 7	가덕 : 6, 아산 : 2 인천:4, 기타항:12
하역능력(B)	2,785	8,913	12,717	18,869	
전용	1,860	3,360	6,000	10,320	
피더	925	12,273	6,717	8,549	
과부족(B-A)	-2,589	-941	-1,237	-355	
추가 소요선석	전용	-8	-2	-3	-3
	피더	-7	-4	-7	2

주: 1) 총 소요선석수는 현능력을 제로(0)로 가정하고 물동량 수요만을 기준 산정한 선석수임

2) 전용선석 물량은 수출입화물 + [(환적+연안)/2]

3) 피더선석 물량 : (환적+연안)/2로 계산되었음

자료: 마산항만청 내부자료

(3) 중장기 항만개발의 기본방향

정부가 추진하는 항만개발의 방향은 첫째, 동북아 중심항만을 위한 제3세대형 대형 중추항만의 개발이다. 이는 국제물류비가 가장 저렴한 대형중추항만의 개발로 경쟁우위를 확보하는 동시에 지정학적인 이점을 살려 물류, 금융, 정보 등의 중심기능을 수행할 수 있는 동북아 중심 항만개발로 환적화물을 유치하고 부가가치를 창출하고자 하는 목적이다. 둘째, 권역별 거점항만을 개발한다는 것이다. 이는 국토계획과 연계, 국가발전을 지원하고 서해안시대 도래 및 북방교역 확대를 대비하고, 신 산업지대의 배후항만개

발로 산업물동량의 원활한 수송을 위해 도로, 철도 등 배후수송시설의 적기확충으로 연계수송체계를 구축한다는 것이다. 셋째, 항만시설의 항만별 기능을 특화한다는 것이다. 이는 항만을 기능별로 특화 개발하여 효율을 극대화시키고, 기존 항만의 운영효율 제고로 화물처리능력을 배가하는데 두고 있다. 넷째, 연안수송의 활성화를 도모하는데 두고 있다. 이는 내륙 수송시설 능력의 한계에 따른 연안수송을 활성화하는 방안으로 연안 대량화물 해상수송 분담율을 높이는데 두고 있다. 다섯째, 종합화물유통기지 항만으로 개발한다는 것이다. 이는 국제물류시스템의 진전에 대비하기 위한 종합화물유통기지로서의 항만건설에 주력하는데 있다. 관계기관과 협의, 항만완공시기에 맞추어 배후 수송 시설을 조기에 확충하는 것이다. 여섯째 종합항만에 걸맞는 공간창출이다. 이는 항만과 도시가 조화된 쾌적하고 친근한 생활공간을 조성하면서 국제화, 정보화 진전에 따른 새로운 항만공간을 조성하는데 두고 있다.

4) 동남권 항만별 총 물동량 전망

항만물동량 전망은 전국 항만의 물동량은 1996년 7억 1,873만톤에서 2011년에는 14억 9,786만톤으로 연평균 5%씩 증가할 것으로 전망되는데 따라 동남권 항만의 물동량은 2011년 5억 5,877만 톤으로서 연평균 4.4%와 전국비중도 37.3%가 전망되고 있다. 연평균 증가율에 있어 부산항 3.3%, 울산항 5.3%, 포항항 3.2%를 전망하고 있는데 반해 마산항은 이들 항만 중 가장 높은 연평균 6.0%의 증가를 전망하고 있다.

<표 10> 동남권 항만별 총 물동량 전망(1997~2011)

(단위 : 천톤, %)

구분	전국	부산항	울산항	포항항	마산항	동남권계	비중
1996년	718,734	97,598	129,468	45,470	11,513	294,262	40.94
2001년	997,320	114,977	194,399	55,072	17,862	397,461	39.85
2006년	1,255,032	136,980	229,827	61,697	21,028	467,315	37.24
2011년	1,497,863	158,190	279,462	72,972	27,596	558,768	37.30
연평균증가율 (1997~2011)	5.02	3.27	5.26	3.20	6.00	4.37	-

주 : 동남권 총계에는 삼천포, 통영, 고현, 옥포, 장승포 및 진해항 통계포함
 자료 : 마산항만청 내부자료

2. 마산항 현황 및 발전방향

1) 마산항 개발의 개요

최근 마산지방해양청은 자체적인 발전방향에 관한 '마산해양청 21세기 비전'을 발표했다. 이의 추진방향은 마산항을 연근해 중형선박 기지항만으로 특화발전, 환경친화적

연안관리, 살기좋은 어촌 건설을 위한 기반 조성, 지역사회와 함께 하는 해양수산 행정으로 되어 있다.

발전설정에 있어 나타나고 있는 마산항의 강점은 배후 경상남·북도 지역 내 다수의 산업단지 조성으로 수송 수요창출의 잠재력이 크고, 인근 창원산업단지내의 자동차 생산시설과 부두구역내 전용 장치장 확보는 자동차 수출 입지에 이점으로 작용할 수 있다는 점을 들고 있다. 단점은 대형 컨테이너항인 부산항과 광양항 사이에 위치, 항로 개설과 화물집하가 상대적으로 불리하고, 부두시설이 도심에 인접, 부두기능에 제약, 태풍 등 기상악화시에도 정온을 유지하는 천혜의 항만이나 긴 협수로 통과에 따른 비용 발생, 인근 부산·광양항의 정책적 투자에 비해 마산항은 투자소외로 항만의 여건이 낙후되어 있다는 점을 들고 있다.

2) 마산항 전망 및 현황

(1) 마산항 시설현황

마산항의 총 안벽 연장은 3,838m로서 부두별 접안능력이 제1부두 8천 톤급 2척, 제2부두 1천 톤급 3척, 그리고 제3, 4, 5부두의 경우 각각 2만 톤급 2척, 5척 및 2척이 동시접안 할 수 있는 시설을 갖추고 있다. 서항부두에는 2만 톤급 3척이 동시 접안 할 수 있으나 준설 및 부두 진입도로가 완료되지 않은 상태이다.

<표 11> 부두별 항만시설현황

부두별	구분	연장 (m)	수심 (m)	대상선박 (DWT급×B)	야적장 (천㎡)	하역능력 (천TON)	비고
안벽	제1부두	292	(-)8.0	8,000×2	19	682	고철, 원목, 광석류
	제2부두	385	(-)5.0	1,000×3	2	368	유류, 폐기물
	제3부두	420	(-)11.0	20,000×2	38	956	철재, 잡화, 냉동어,농산물
	제4부두 물양장	1,050 (60)	(-)11.0	20,000×5 소형선	139	2,516	컨테이너, 자동차, 기자재, 잡화, 시멘트
	제5부두	420	(-)11.0	20,000×2	404	956	원목, 고철, 모래
	서항부두	821	(-)11.0	20,000×3	29	1,433	원목, 철재, 고철
	한중부두	240	(-)11.0	20,000×1	-	1,080	기계, 기자재
	유공부두	130	(-)7.0	3,000×1	-	-	유류
물양장	삼성부두	80	(-)4.0	3,000×1	-	680	기계, 기자재
	구항물양장	(667)	(-)4.0	소형선	-	267	유류, 수산물
	풍양부두	(1,022)	(-)2.0	소형선	34	80	골재류
돌판	쌍용돌판	(88)	(-)7.0	5,000×1	-	756	시멘트
	한일돌판	(80)	(-)7.0	3,000×1	-	-	섬유원료
	효유돌판	(105)	(-)7.5	6,000×1	-	-	유류
합계		3,838(2,022)		23선석	665	9,774	

주 : 1) ()내는 물양장 및 잔교시설.

2) 제3부두 창고는 면적 3,600㎡, 연간보관능력은 11,880톤임.

3) 제4부두 야적장은 부두 서측 야적장 포함.

4) 제5부두 야적장은 배후의 연약지반 포함.

(2) 연도별 품목별 전용부두 개발규모 전망

<표 12> 연도별 품목별 전용부두 개발규모

구분		2001년	2006년	2011년	2020년	대표선형
양곡	시설소요	4	5	6	6	1만~2만톤급
	하역능력	0	0	0	0	
	과부족	-4	-5	-6	-6	
	적정능력	665	665	665	665	
	소요선석	4	0	0	0	
시멘트	시설소요	4,161	4,665	5,407	7,308	1만톤급
	하역능력	2,496	2,496	2,496	2,496	
	과부족	-1,665	-2,911	-2,911	-4,812	
	적정능력	832	832	832	832	
	소요선석	-2	-3	-3	-6	
목재	시설소요	819	965	1,138	1,341	2만톤급
	하역능력	856	856	856	856	
	과부족	37	-109	-282	-485	
	적정능력	428	428	428	428	
	소요선석	0	0	-1	-1	
자동차	시설소요	1,041	746	631	555	1대는 10R/T
	하역능력	3,024	3,024	3,024	3,024	
	과부족	1,983	2,278	2,393	2,469	
	적정능력	3,024	3,024	3,024	3,024	
	소요선석	1	1	1	1	
모래	시설소요	608	991	1,477	1,941	3천톤급
	하역능력	0	0	0	0	
	과부족	-608	-991	-1,477	-1,941	
	적정능력	518	518	518	518	
	소요선석	-1	-2	-3	-4	
철강제품	시설소요	3,838	4,401	4,860	4,174	2만톤급
	하역능력	4,762	4,762	4,762	4,762	
	과부족	924	361	-98	588	
	적정능력	1,166	1,166	1,166	1,166	
	소요선석	1	0	0	-1	
잡화	시설소요	2,745	4,011	7,425	10,560	2만톤급 3만톤급 2만톤급 3만톤급
	하역능력	1,992	2,092	2,196	2,306	
	과부족	-753	-1,919	-5,229	-8,254	
	적정능력	498	523	549	577	
	소요선석	623	654	687	721	
		-2	-3	-7	-10	
		0	-1	-2	-3	
유류	시설소요	3,278	3,569	4,626	5,879	5천톤급
	하역능력	885	885	885	885	
	과부족	-2,393	-2,684	-3,741	-4,994	
	적정능력	590	590	590	590	
	소요선석	-4	-5	-6	-8	
비컨소계	시설소요	15,472	18,108	24,392	31,764	
	하역능력	13,812	13,931	14,055	14,185	
	과부족	4,850	7,176	13,034	19,857	
	소요선석	-9	-14	-23	-33	
컨테이너 (천TEU)	시설소요	103	123	146	215	2만톤급
	하역능력	83	83	83	83	
	과부족	-20	-40	-63	-132	
	적정능력	107	107	107	107	
	소요선석	0	0	-1	-1	
소요선석	총계	-9	-14	-24	-34	

자료 : 마산항만청 내부자료

기능조정 후 하역능력을 바탕으로 단계별 소요 선석을 산정한 결과 2001년 8선석, 2011년 23선석 및 2020년 33선석이 개발되어야 하는 것으로 추산하고 있다.

(3) 기능재배치

마산지방해운항만청에서 고려하고 있는 기능재배치의 개요는 다음과 같다.

<표 13> 부두별 기능 재배치

부두별	접안능력	부두별 처리품목		비고
		기능배치전	기능배치후	
제1부두	8,000DWT×2	고철, 원목, 무연탄, 광석, 철재	-	
제2부두	1,000DWT×3	유류, 폐기물	-	
제3부두	20,000DWT×2	기계, 철재, 광석, 농수산물, 펄프	잡화	
제4부두	20,000DWT×2	컨테이너	컨테이너	
	20,000DWT×2	원목, 모래, 시멘트, 철재, 펄프, 폐기물	잡화	현재 3선석
	20,000DWT×1	자동차	자동차	
	8,000DWT×1	-	시멘트	계획
제5부두	20,000DWT×2	고철, 원목, 철재, 유류, 모래	목재	
	20,000DWT×4	철재, 기계	철재	1선석 : 한중부두 3선석 : 계획
	20,000DWT×2	-	시멘트	축조중
	6,000DWT×1	유류	유류	호유돌핀
	3,000DWT×1	유류	유류	한일돌핀
유공부두	3,000DWT×1	유류	유류	매립
삼성부두	3,000DWT×	기계, 기자재	철재	
서항부두	20,000DWT×3	원목, 고철, 철재, 참치, 광석	-	
중앙부두	물양장	모래	-	

자료 : 마산항만청 내부자료

제1부두에 대해 본 부두 전면을 매립하여 업무지원시설용지 및 친수성 공간을 확보하는 한편 도시용지로 개발하면서 현재 제1부두의 부두기능은 제외하고 있다. 제2부두는 3,000WT 4선석을 계획하면서 관공선 및 관리부두로서의 기능부여이다. 제3부두는 배후의 수출자유지역 입지를 감안하여 잡화부두의 기능을 부여하고 있다. 제4부두는 컨테이너 전용부두(20,000톤급×2선석), 잡화부두(20,000톤급×2선석), 자동차 전용부두(20,000톤급×1선석), 시멘트전용부두(8,000DWT×1선석)로 설정했다. 제5부두는 향후 배후공단 및 조성 야적장의 용도를 감안하여 기능을 특화하고 민자 전용부두에 당초 부두기능을 부여하면서 목재전용부두(20,000DWT×2선석(정부부두)), 철재부두(20,000DWT×2선석), 철재부두(20,000DWT×1선석), 시멘트전용부두(20,000DWT×2선석), 유류부두(6,000DWT×1선석), 유류부두(3,000DWT×1선석)을 설정했다. 중앙부두(물양장)에 대해서는 시설의 노후화와 낮은

전면수심(-3.5m 이하) 등의 이유로 부두기능에서 제외하고 있다. 서항부두(5,000DWT×3)는 배후지역에 주거 및 상업지역이 있으므로 부두전면을 매립하여 친수공간을 확보하고 업무 지원 시설용지 및 도로용지로 개발하는 것으로 되어 있다. 유공부두(3,000DWT×1)는 도시 계획상 주거지역으로 고시될 예정이므로 시설 이전을 예상하고 있다.

IV. 자유무역지역제도의 적용성 검토를 통한 마산항 발전방향

1. 제도도입의 요인별 검토

1) 자유무역지역 및 관세자유지역 도입의 전제요건

지역경제활성화를 위해서 어떤 제도를 도입하는 것이 합리적인가? 자유무역지역과 관세자유지역은 모두 법률 및 시행령에서 물품의 반출입과 용역의 제공에 대해 관세 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역으로서 지정지역에 대해 '항만 및 배후지'를 설정하여 운영할 수 있도록 정하고 있다. 또한 해역에서 통과선박 또는 입출항 선박에 물품을 공급하거나 서비스를 공급하는 업체들의 경우 항만 관세자유지역에 입주하면 해역을 별도의 자유무역지역 및 관세자유지역으로 지정하지 않더라도 관세자유지역과 동일한 혜택 수혜가 가능하도록 되어 있다.

그러나 두 제도의 성공가능성을 높이기 위해서는 배후지역의 경제적 현황, 지리적 위치, 생산요소비용, 배후지원시설 등의 조건을 면밀히 검토하여야 한다. 여기에 정부의 안으로 수용하고 있는 관세자유지역 지정에 대해서는 많은 문제점이 내재하고 있다. 여기에 대해서는 다음 단락의 요인별 분석을 통해서 언급될 것이다.

2) 두 제도의 요인별 적용을 통한 우위성 검토

(1) 제조업 중심의 경남산업구조

경남은 제조업중심의 산업구조를 이루고 있는데 1991년의 경공업 31.0%, 중화학공업 69.0%인 상태에서, 1997년에 경공업이 26%, 중화학공업이 74%인 중공업중심의 구조로 전환되었다. 중화학공업 중에서 소재산업과 조립가공산업의 비중이 1991년 각각 21.0%, 69.8%에서 1997년 21.7%, 74.4%로 조립가공산업의 절대 우위 구조와 소재산업의 영세성을 보이고 있다¹⁸⁾.

그 중 자본재 생산부문이 미약한데, 이는 자본재 산업의 미성숙으로 핵심부품의 수입의존도가 높은 자동차, 선박, 기계 등의 산업은 전체적 부가가치 증가 기여도가 낮은

18) 자세한 것은 경상남도, 지역산업진흥계획, 1999. 12와 제3차 경상남도 종합계획2001. 8을 참조바람

데 기인하고 있다. 또한 도내산업은 기술집약적이 아닌 단순 자본집약적 가공조립에 치우쳐, 환율변동 등의 변화에 민감한 구조를 가지고 있다.

경남제조업의 전국대비 특화도를 살펴보면¹⁹⁾, 울산 분리 후 음식료품, 고무·플라스틱, 비금속 광물제품, 1차 금속산업, 조립금속제품, 기타 기계 및 장비, 의료정밀·광학기기·시계, 자동차 및 트레일러, 기타운송장비, 재생재료 가공처리업 부문에 있는 것으로 나타나고 있다.

따라서 경남의 경제현황이라는 요인에서 볼 때, 경남은 제조영역을 제외한 물류 중심형인 관세자유지역을 도입하는 것 보다 제조업이 중심이 되면서 무역업 등 기타 물류시설을 강화하고 있는 생산·물류 병합형인 자유무역지역 제도를 경남 내 도입하는 것이 지역경제활성화에 우위성을 입증하고 있다.

(2) 경상남도 경제발전 방향

경상남도는 제3차 경상남도 종합계획에서 경남의 경제발전 방향으로 1998년 현재 지역총생산이 31조 5,630억 원에서 2020년 191조 4,750억 원을 목표로 설정하고 있다.

경남의 산업구조는 제조업중심에서 점차 서비스 업종의 비중이 보다 크게 증가할 것이 예상되었다. 또한 기술 및 지식기반산업을 육성시키기 위해서 제조업 대비 첨단산업의 비중을 1998년 현재 15%에서 2020년 47.3%까지 제고시키고, 동기간 GRP 대비 R&D 비중을 3.8%에서 8.0%까지 제고시키는 목표를 설정하고 있다.

더욱 중요한 점은 경상남도가 경남경제를 활성화시키기 위하여 경남제조업의 근간이 되는 기계산업, 생명공학산업, 항공우주산업, 멀티미디어산업, 환경산업, 조선산업, 그리고 벤처산업육성 계획을 수립하여 추진하고 있다²⁰⁾는 것이다. 즉 앞에서 살펴본 바와 같이 단순제조업 중심의 경제현황에서 나아가 경남경제의 운용의 방향에서 기술 및 지식집약형 제조업으로 육성하겠다는 의지가 명확하다 할 수 있다. 이의 연장선상에서 경상남도 종합계획에서 설정한 향후 20년 간 경제발전을 위한 경제부문별지표에 있어서는 다소 허구적 요인이 존재한다 하더라도 성장의지와 발전방향은 그대로 받아들여야 할 것이다. 이 역시 자유무역지역이 관세자유지역 보다 경남 경제 특성에 부합한다고 볼 수 있다.

(3) 외국인투자유치

다음은 외국인투자유치 문제를 두 제도에 적용시켜 보자. 그 이유는 한국 정부가 두

19) 기타 자세한 내용은 정대철, 경남의 외국인직접투자 환경분석 및 전략연구(I), 경남개발연구원, 1999. 6. p. 33-40을 참조할 것

20) 이에 대한 자세한 내용은 경상남도 지역산업 5개년 계획(2000-2004) 및 경상남도 지역산업 고도화 전략을 각각 참조하기 바람

제도를 도입한 배경에 있어 국가 및 지역경제활성화에 있어 가장 중요한 요인으로 삼고 있기 때문이다.

자유무역지역과 관세자유지역을 설정하게 될 때, 외국인 투자유치 실적자료의 근간이 되는 한국내 외국인투자기업체 현황에서 산업별(금액기준)로 1998년부터 2000년 10월까지의 변화를 보면 서서비스의 증가율이 다소 앞서지만 제조업과 서비스는 동반성장하고 있다.

제조업에 대한 투자는 6,157백만불로 전년동기대비 16.5% 증가하였으며, 업종별로는 전기 및 전자(1,774백만불), 기계(1,506백만불), 운송용기기(811백만불), 금속(695백만불), 화공(574백만불) 등의 순위를 기록했다. 서비스업에 대한 투자는 6,010백만불로 전년동기대비 22.4% 증가하였는데, 도·소매업, 숙박업, 운수창고업, 전기 및 가스업, 부동산업, 기타서비스업에 대한 투자는 증가한 반면 금융업, 보험, 무역업 등은 감소하였다. 즉 이는 제조업종의 비중이 크다는 점을 살펴볼 수 있다. 따라서 자유무역지역의 외국인투자에 있어 관세자유지역에 비해 유치요인의 발생요건이 많다고 할 수 있다.

(4) 지역 경제활성화 효과

자유무역지역의 경우 제도의 보완이 이루어지기 전의 수출자유지역의 사례(마산)에서 지역경제 파급효과를 살펴보면, 고용창출은 IMF에 의한 영향 감축, 노동비용의 상승과 무역환경의 변화 등으로 노동집약적 산업구조가 자본 및 기술집약적 산업으로의 가능성이 높음에 따라 고용의 안정성과 창출효과가 크다고 할 수 있다. 무역진흥효과는 '99년도에는 28억불, 2000년도의 40억불 이상의 수출전망이라는 구축, 외화가득효과로 수출액의 40% 이상의 외화가득(1999년도 : 8억 5,300만 달러), 기술이전효과로는 노키아, 소니, 산요 등의 투자본사로부터 첨단기술과 시설재 등의 무상지원을 통한 지적자본의 지속 이전, 역외가공효과 역외가공 수탁업체(294사)의 56%가 마산과 창원에 자유무역지역 종업원의 1/2에 해당하고, 그리고 지방재정 확대효과는 1998년도의 경우 국세 및 지방세 563억 원을 비롯하여 각종 공과금, 임금, 원부자재 및 물품구입비 등에서 기여했다. 이러한 효과는 제조업을 기반으로 했기 때문에 가능했던 것이다.

관세자유지역에 대해서는 사례가 없어 검정을 통한 효과측정이 어렵기 때문에 논리적 추론을 통해 살펴볼 수밖에 없다. 관세자유지역에서 취급하고 있는 업종에 따른 물류서비스창출에 있어 고용효과가 적게 나타난다고 볼 수 있다. 즉, 단순가공, 조립, 혼합과 같은 업종을 수용하여 재수출할 수 있는 배후단지를 설정한다고 하지만 물류중심의 서비스업종을 바탕으로 하기 때문에 수요창출기반이 약하다고 볼 수 있다. 또한 관세자유지역은 자유무역지역의 경우 지역경제 내 일반(관세)지역의 지역기업체에 역외가공을 인정한다는 측면과 대비할 때, 역내지역과 역외지역의 연계성을 취약하다는 점이 지적된다. 또한 두 제도의 효과로 볼 수 있는 중계·가공무역의 진흥, 항만수입의

제고, 거래비용의 절감 및 물가안정, 해운산업의 활성화, 금융산업의 발전, 외국자본유치 및 기술이전도 악화될 수밖에 없는 점이 대두된다.

(5) 대내외 경기변화

다음 관세자유지역과 자유무역지역에 대해서 대내외 경기변화를 적용시켜 두 제도의 지역경제활성화 가능성을 살펴보자. 즉 이 요인파악은 물류중심형의 관세자유지역과 제조·물류병합형의 자유무역지역에 대내외 경기 침체를 적용시켜 비교할 때 어느 제도가 유리할까에 초점이 주어진다. IMF와 같은 경제적 충격인 대내외 경기침체에 일관관세지역의 제조업은 엄청난 타격을 받았지만 자유무역지역내 제조업체는 영향을 거의 받지 않았다. 또한 자유무역지역 역외가공업체의 생산활동에도 일정한 가동률을 유지시켜 주어 지역경제의 안정화에 기여한 바도 있다.

이와는 달리 관세자유지역에서 고려하고 있는 물류서비스, 단순가공 등의 업체는 대내외 경기 침체 시 재수출에 필요한 그 기본이 되는 제조업 물량의 감소를 통해 업체가동율을 악화시키게 된다. 이는 자유무역지역에서 설정하고 있는 제조업과 같은 자체적인 물량확보 즉, 공급기반이 없어 해운산업 등 물류기능을 활성화시킬 수 없다는 점이 크게 부각된다. 또한 물류 서비스기능 만으로는 관세자유지역이 대외 경기침체라는 변화에는 즉각적인 충격으로 역내 공동화 현상의 심화가 예상된다. 그리고 제조업과 물류서비스업에 대한 경기변화의 인과성을 고려해보면, 제조업의 경기가 물류서비스업 경기를 유도하는 것이다. 물론 물류서비스의 효율화는 어느 정도 제조생산활동에 기여한다. 그러나 물류서비스 기능의 활성화는 기본적으로 제조업 성장에 따른 물량확보를 밑바탕으로 하기 때문이다.

(6) 국가 및 지역경제의 혁신체제

최근 정보기술의 발달 및 생산체계의 수직적 및 수평적 분화로 인해 혁신은 기업내부 조직의 상호작용은 물론 기업 간 네트워크를 통해서 이루어진다. 또한 기업은 전략적 연구 및 기술개발 제휴가 R&D의 위험분산과 비용감소를 위해 증가하고 있는데, 그 이유는 기술변화가 극심하고 기술융합이 활발한 최근 경제환경에서 대기업조차도 단독으로 혁신에 필요한 지식과 전문기능의 습득이 자체적으로는 어렵기 때문이다. 또한 기업은 혁신창출에서 미비한 점을 보완하기 위해 공급자, 고객, 그리고 경쟁자에 의존할 필요성을 키지고 있다. 특히 제조업체와 지식집약 서비스기업과의 활발한 상호교류는 이러한 상호 의존성이 커지고 있는 것이다.

이러할 때, 향후의 지역경제활성화를 위한 지역혁신체제구축을 고려할 때는 제조업 중심의 산업구조적 현황에서 자유무역지역이라는 제도도입이 관세자유지역제도 도입보다 훨씬 효용성이 높다고 할 것이다.

2. 마산항의 발전방향

1) 마산항의 자유무역지대화

마산항개발계획에서 마산항 자유무역지대(Free Trade Area) 지정으로 발전계획을 설정하고 있다. 그 범위에 있어 마산자유무역지역(Masan Free Trade Zone)을 포함한 자유무역지대로 확대 지정을 상정할 수 있다²¹⁾. 이의 방안으로 마산항 광역개발 1단계 완료까지 당시의 마산수출자유지역을 포함한 마산항 전역을 자유무역지대로 설정하는 것을 시도하였던 것이다.

이에 대한 추진필요성은 세계 경제가 블록 화되고 블록 내 개별국가는 자유무역지대 설정으로 교역강화 추세의 연장선상에서 당위성이 입증된다. 또한 앞의 분석에서도 언급한 경남의 산업 구조적 현황과 부합되어 더욱 그 당위성은 확고해진다고 볼 수 있다. 또한 마산항만의 편의성 제고를 통한 인적, 물적, 자본교류의 증대로 경쟁력을 향상시키고, 인근 부산·광양항의 관세자유지역 지정과 보완성을 연계하면서 독립적인 특화개발항만으로서 기대할 수 있다.

주요국 사례의 경우도 물리적 요건 제한보다는 자유무역지역 설치에 따른 경제적·재정적 요건, 즉 도입시의 경제적 효과에 대해서 심도 있게 검토하는 경향을 보이고 있다. 이에 마산항을 외국과의 정기선 항로개설을 확대하는 방안을 모색하면서 자유무역지역(FTZ) 지정을 통해 항만의 경쟁력을 제고할 수 있다면, 자유무역지역으로 지정하는 것이 합리성을 갖는다 하겠다.

2) 마산항의 고밀도 개발

관세자유지정을 위한 연구에 있어 큰 비중을 차지하고 있는 것이 항만의 규모와 지역균형개발이었다. 그러나 대규모 항만을 건설하면서 21세기 항만의 기능 중 세계시장에서의 접근에 있어 속도문제가 소홀하게 취급되고 있다. 이는 물류비용의 최소화로 접근하는 방식에 있지 않다. 물동량 기지가 크다는 것은 생산품의 흐름에 있어 정지된 형태인 재고량을 많이 수용한다는 측면에서 수송의 지체를 발생시키고, 대규모 선박을 통한 수송은 그 만큼 선적기간 및 수송기간의 연장이 결국 물류비용을 상승시키는 요인이 된다. 또한 물동량 확보문제와 연계할 때, 항만의 물동량은 어디에서 공급되며, 수요되는가가 문제이다. 따라서 항만은 인접한 지역의 물량을 주 공급원으로 하는 게 효율적이다. 수송문제에 있어 대형선박(10-20만톤급)은 중소규모의 선박(2-3만톤급)보다 하역, 수송속도 등에 있어 시간상의 지체에 따른 많은 물류비용을 수반한다. 그러므로 중소규모의 선박이 대규모 선박에 비해 향후 경박단소의 산업물동량에 대비할 때, 효과적

21) FTZ와 FTA는 개념상 약간의 차이가 있다. 그 차이는 영어식 표기에 있어 마지막 단어인 Zone과 Area로 되어 있고, 마산항을 교역항으로 볼 때 그 성격에 있어서는 같으나 범위설정 은 FTA가 FTZ보다 한 국가 내 자유무역 영역의 확대된 범위로 볼 수 있음

이다.

이러한 요인들을 염두에 둔다면, 항만개발의 시급성은 부산항, 광양항, 인천항 보다는 울산항, 마산항, 군산항, 목포항 등에 대한 개발이 우선되어야 할 것이다. 이를 경상남도는 he자치단체와 연대하여 마산항 개발을 위한 중앙정부의 지원을 강력히 주장하여야 한다.

3) 항만 물동량 수요확대²²⁾

앞에서 살펴본 바와 같이, 마산 항만청에서 수출물량 조사결과에서 일본으로의 수출물량 현황에 있어 수출 총중량은 '97년 144,336톤으로 공산품 123,913톤(85.8%), 농산물 11,159톤(7.7%), 수산물 9,264톤(6.5%), '98년은 130,631톤으로 공산품 96,908(74.2%), 농산물 20,980(16.0%), 수산물 12,743(9.8%)을 기록했다.

경남수출품의 항만이용에서 응답업체 92개 사 중 부산항 이용이 62개사(67.3%)로 대부분이며, 마산항 4개 사(4.3%), 부산·마산항 동시이용 5개 사(5.4%), 통영항 1개 사(1.0%)이며 농수산물은 마산항 이용업체가 없다는 점이다. 수송 수단별로 살펴보면 주로 전용화물선 및 컨테이너 이용 물량임을 나타내고 있다. 시 군 별 물량순위는 마산, 창원, 양산, 진해 순서로 나타났다.

여기서 항만조성을 위해서는 단기적으로 첫째, 기존의 물량에서 마산자유무역지역의 확대조성(또는 관세자유지역 지정) 후 증대되는 물량증가를 염두에 두고, 둘째, 지역적 범위를 마·창·진을 중심으로 한 수요대상지에서 확대하는 방안을 강구하고, 셋째, 마산 항으로의 교통의 접근성을 높여 경남을 비롯하여 경북, 대구 등으로 확대하고, 경남 전역의 수송화물을 수용하도록 하는 공격적 항만수요 확대 전략으로 나가야 한다.

4) 마산항 광역개발의 조기 추진

마산항 개발계획에서 기존 부두 중 마산 도심에 인접된 부두의 대체시설을 확보하면서, 신규 대규모 항만을 조성(2011년까지), 3만 톤급 5선석 등 20선석과 부지 57만평(1조원 투입)을 조성한다는 것이다.²³⁾ 그러나 추진 상 문제점으로 민자유치촉진법의 민간투자법으로의 변경 및 현대산업개발의 내부사정으로 지연되었으며, 개발계획에 소형 선박 계류지가 반영되지 못하고 있는 것이다. 이에 대한 지속적인 개발방안이 마련되어야 할 것이다.

22) 마산항만청 조사개요에 있어 조사기간은 '98. 12. 15~'99. 2. 8, 조사대상은 경남지역 무역등록업체 126개사, 조사방법은 설문조사 및 관세청 자료조사, 일본으로의 수출 총중량은 관세청 자료를 활용하고 나머지 자료는 설문지에 의거 집계, 설문응답 업체수 106개사(응답률 83.4%)임. 본 연구에서는 조사내용 중 일본으로의 수출물량, 수출항만이용 현황만을 이용함

23) 이를 위한 그간의 추진경위를 살펴보면, 1998년 2월에 마산항 기본계획 변경을 고시했으며, '99년 5월에 마산항 배후도로 기본설계용역을 완료했음

다음 중형 컨테이너 정기항로 개설 추진을 서둘러야 할 것으로 본다. 이 계획은 계획에서 부산·광양항의 틈새시장을 개발하고, 중국·동남아·일본 등 중형컨테이너 정기항로의 기지화를 목표로 삼고, 그 추진을 위해 경남도와 마산항발전협의회가 공동으로 마산항 배후 수출입 화물의 특성에 맞는 배후 산업단지에 대형 하주를 유치하는 것을 설정하고 있다. 이를 추진하는 방안으로 신규 정기항로 개설에 있어 마산-폴란드(대우국민차 현지부품 조달), 마산-동남아(창원·구미 LG전자제품 수출), 마산-시모노세키(농수산물 수출)를 설정했다. 기존항로 활성화를 위해 마산-청도항(중국)간 자매결연 추진, 대중국 수출입화물 적극유치(900만톤중 37만톤만 마산항 이용)를 설정한 것에 대한 구체적인 실행계획이 모색되어야 할 것이다.

제5부두 조기개발계획은 도심권 부두취급에 따른 공해성 화물의 민원발생을 대체입지로 수용하고, 배후부지에 비해 접안시설 부족과 배후부지의 효율적 활용이 부진하다는 점과 마산항 광역개발 대비하여 대체 부두시설을 확보하여 벌크화물 유치를 촉진해야 한다.

5) 부두기능의 재조정

이는 마산시권 소재 부두가 도심에 연접되어 부두기능이 상실 및 제약되어 있고, 마산항의 주력부두인 제4부두의 기능이 전문화되지 못하여 효율성이 저하되어 있는 문제점에서 출발하고 있다. 그래서 부산항이 컨테이너 중심항만으로 운영됨에 따라 마산항으로 유입되는 벌크화물을 수용하는 쪽으로 방향을 설정하고 있는 것이다. 따라서 제4부두를 컨테이너 및 자동차 전용부두화하며, 서항부두를 펄프, 농수산물 취급부두로 기능을 전환하고, 제5부두를 고철, 원목 등 재래화물 취급부두로 기능을 전환하는 것으로 되어 있다. 이를 추진하는 방안으로 첫째, 제4부두의 기능을 강화시키기 위해 TOC의 단일 기업화를 추진하고, 자동차 장치 효율 제고를 위한 카-싸이로 건립, 야적장 확장을 위한 창원특수강부지 120천㎡ 확보 추진한다는 것이다. 둘째, 서항부두를 정비하여 기능조정을 위해 부두 내 불법가건물(구 국제여객터미널)을 철거하여 부두기능을 회복해야 한다.

V. 결 론

본 연구자는 앞에서 동북아 및 한국의 물류현황을 파악하고, 자유무역지역 및 관세자유지역 사례분석에서 정부가 받아들인 기존의 연구서인 관세자유지역의 개념과 설정에 대해 나름대로 견해를 제시하고 경남의 경제활성화에 효율적인 방향을 거론하였다..

정부의 관세자유지역은 자유무역지역(FTZ)개념에서 출발하고 있다. 그런데 관세자유지역 설치 및 유형에 있어 자유무역지역이 설정한 장치, 보관, 저장에서부터 상표부착, 혼합, 재포장, 가공·조립, 제조, 전시, 재수출에까지 다양한 산업활동을 추가적으로 허용하는 것에서 제조업부문을 삭제하고 공항을 수용하고 있다. 이는 앞의 장에서 설명하였듯이 한국의 관세자유지역도입은 자유무역지역의 생산중심형, 생산·물류중심형, 물류중심형이라는 유형 중 물류중심형을 선택하여 이를 실행수단화로서의 실행계획을 수립한 것에 불과한 것이다.

법률과 시행령에 있어 자유무역지역과 관세자유지역의 비교에서 볼 때, 근거법률과 주관 부서에 있어 재정경제부와 산업자원부로 분리되어 있고, 관세법, 지정절차, 입주절차 상에 있어서는 별다른 차이점이 없다. 또한 입지요건에 있어 두 제도가 공히 항만과 물류를 공동으로 설정하고 자유무역지역은 산업단지, 관세자유지역은 공항을 독립적으로 설정하고, 기능에 있어 자유무역지역은 제조기능과 물류기능을 수용한데 반해, 관세자유지역은 물류중심으로 되어있다. 지정대상에 있어 자유무역지역이 전국 산업단지 및 항만을 설정한데 반해, 관세자유지역은 부산항, 광양항, 인천항, 인천 신공항에만 설정했으며 기타항에 대해서는 2006년 이후에나 가능성이 예고되고 있는 정도에 불과하다. 기업지원에 대해서는 자유무역지역만 해당되고 있고, 대상지원 및 지정요건에 대해서는 각 제도가 분리되어 있는 설정하고 있다.

이를 개선하는 방안으로 자유무역지역이나 관세자유지역이라는 두 제도의 요인별 적용에서 즉, 첫째, 제조업중심의 경남산업구조 현황, 둘째, 3차 경상남도 종합발전계획과 연계, 셋째, 외국인투자유치 확보, 넷째, 국가 및 지역 경제활성화 측면, 다섯째, 경기변화의 적용, 여섯째, 국가 및 지역경제의 혁신체제를 기대할 때 자유무역지역이 우위성을 보였다.

그래서 마산항만의 발전을 위해서 다음과 같은 노력이 필요하다고 본다. 첫째, 마산항을 자유무역지대로 확장하는 것이다. 둘째, 고밀도 중소규모 개발방식으로 전개해야 한다. 셋째, 공격적 항만 수요확대를 모색해야 한다. 넷째, 마산항 광역개발을 적극적으로 추진해야 한다. 다섯째, 부두기능의 재조정을 서둘러야 한다. 여섯째, 마산항 자유무역지역 지정을 위해 반드시 민·관의 일치된 견해로서 중앙정부에 요청하는 일이다. 일곱 번째, 마산항의 발전을 위해 중앙정부의 계획으로 설정하도록 지방자치단체 차원의 발전계획을 수립하고 전국적인 여론의 추진 절차를 밟아야 한다.

참 고 문 헌

1. 건설교통부, 제4차 국토종합계획, 부문별 계획, 1999. 10
2. 경상남도, 제3차 경상남도 종합계획, 2001. 8
3. 경상남도, 경상남도 지역산업 5개년 계획 및 경상남도 지역산업 고도화 전략. 1999. 12
5. 교통개발연구원, "우리나라 물류체계의 효율성 진단-국가물류비 및 총 요소 생산성 결정요인", 1997. 12
6. 국토개발연구원, "동북아경제와 한반도 구조개편 전략", 1998. 12
7. 김양희, 김종길, 「韓·日 자유무역협정이 외국인투자자에 미치는 영향과 정책적 시사점」, 대외경제정책연구원, 조사분석(Policy Analyses II), 2001. 12. 30
8. 김학소·성숙경, "항만투자가 국민경제에 미치는 효과," 『해양수산』 통권196호, 한국해양수산개발원, 2001. 01
9. 동북아 비즈니스 중심국가 발전기획단, "동북아 비즈니스 중심국가 실현방안", 국민경제자문회의 및 경제정책조정회의 보고자료, 2002. 7. 29
10. 무역협회, 대외경제정책연구원, 「WTO 뉴라운드와 한국의 대응」, 2001. 4. 24
11. 산업연구원, 「지역산업발전 중·장기계획수립을 위한 연구」, 2001. 2
12. 산업자원부, "지역산업진흥계획의 수립", 보도자료, 1999. 3. 14
13. 이기환·김대봉, "항만개발의 경제적 수익분석," 『해운학회지』 제30호, 한국해운학회, 2000.6,
14. 재정경제부, "경제특별구역의 지정및운영에관한법률(안)", 2002. 8. 19
15. 재정경제부, "최근 경제동향과 현안과제", 2002. 4. 18
16. 전일수, 김학소, 김범중, 『우리나라 컨테이너 항만의 국제경쟁력 제고방안에 관한 연구』, 해운산업연구원, 정책자료090, 1993. 12
17. 정대철, 경남의 외국인직접투자 환경분석 및 전략연구(I), 경남개발연구원, 1999. 6.
18. 정대철 외 2인, "지방의 과학기술 진흥방안", 경남포럼·경남발전협의회 주최 서정욱 과학기술부 장관 초청 토론회 세미나 논문, 1999. 7. 22
19. 정대철, "지역경제활성화를 위한 마산자유무역지역의 역할증대 방안", 마산자유무역지역 출범 기념 세미나 제2주제 논문, 2000. 10. 20
20. 조진행·김재봉, "우리나라 항만개발 투자제도 개선방안에 관한 연구," 『해운학회지』 제30호, 한국해운학회, 2000.6
21. 한국해양수산개발원, 「동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구」, 1998. 12
22. 한국해양수산개발원, 「우리나라 항만구역 내 관세자유지역도입에 관한 연구」, 2000. 5. 26
23. 해양수산개발원, 해운수산통계, 홈페이지 자료
24. Han, Chul-Hwan, "An Empirical Study on the Determinants of Port Performance and Efficiency," Proceedings of the 2nd International Gwangyang Port Forum and Int'l Conference for the 20th Anniversary of Korean Association of Shipping Studies, Korean Association of Shipping Studies, April 24-26, 2002
25. Roll, Y. and Y. Hayuth, "Port Performance Comparison Applying Data Envelopment Analysis(DEA)," Maritime Policy and Management, Vol. 20, No. 2, 1993
26. Valentine, V.C., and R. Gray, "Competition of Hub Ports: A Comparison between Europe and the Far East," Proceedings of the 2nd International Gwangyang Port Forum and Int'l Conference for the 20th Anniversary of Korean Association of Shipping Studies, Korean Association of Shipping Studies, April 24-26, 2002