자료Ⅱ

인천국제공항 관세자유지역(안) 개요

Ⅰ. 배경 및 목적

급속도로 심화되는 국제 물류환경 속에서 인천공항 관세자유지역을 성공적으로 개발하기 위해서는 주변 경쟁국가보다 비교 우위를 점할 수 있는 제반 여건과 체계를 구축해야 하는 바, 인천공항의 지리적 잇점과 인천공항 관세자유지역의 특성 등을 감안하여 동 지역 내에서의 신속·정확한 물류처리를 유도하고 입주자의 편의를 극대화 할 수 있는 관세자유지역 개발 및 관리운영방안을 수립하는데 있음.

Ⅱ. 사업개요

▶ 위　　치 : 화물터미널 동측 제5활주로 인근
▶ 규　　모 : 1단계 992,000㎡
(2020년까지 1,984,000㎡ 개발)
▶ 사업기간 : 2001. 2~ 2005. 6
▶ 총사업비 : 약 3,071억원
- 부지조성 및 기반시설공사(이하 『단지조성공사』라 함.) : 1,016억원
- 상부 건축물 공사 : 2,055억원

▶ 주요 유치업종
- 등록업종 : 하역, 보관, 운송, 전시, 판매, 가공, 보수, 물류관련 산업 등
- 지원업종 : 은행, 보험, 통관, 세무, 정보처리, 음식업, 부동산 임대업 등

Ⅲ. 추진경위 및 현황

▶ '99.12.28 : 관세자유지역법 제정(법률제6054호, 재정경제부)
▶ '00. 1 ~ '00.10 : 인천공항주변〔관세자유지역〕개발연구용역시행 (한국해양수산개발원)
▶ '01.2 ~ '02.12 : 관세자유지역 단지조성(부지 및 기반시설) 설계용역 시행(한국종합기술개발공사+우대기술단)
▶ '01. 3. 15 : 관세자유지역 개발계획 수립(사개8000-145)
- 단지조성공사는 국가로부터 위탁받아 시행
- 상부 건축시설은 실수요자인 입주업체가 개발

▶ '01. 12. 11 : 관세자유지역 기본계획 수립(물류4300-92)
- 토지이용계획 및 시설배치계획 수립
- 직반송로 설치 (설계만 시행하고 공사시기는 추후 결정)

▶ '02. 02. 01 : 관세자유지역 예정지역 지정(재정부고시 제2002-5호)
- 단지조성공사는 공항공사가 자체사업으로 시행하고 필요시 기반시설 등 재원의 일부를 국고 지원
- 상부 건축시설은 공항공사가 투자 유치하여 실수요자인 입주업체가 개발

▶ '02. 10. 17 : 관세자유지역 사업추진계획 수립(제47차 이사회 의결)
- 관세자유지역 단지조성 설계용역 결과에 의거 공사 및 감리를 추진하고 소요예산은 최대한 국고로 지원 받아 시행 하되 부족분은 공항공사의 자체 자금으로 시행

▶ '02. 6 ~ '03. 01 : 관세자유지역 입주조건 산정연구용역시행(딜로이트 투쉬 기업금융)
▶ '02. 12. 30 : 관세자유지역 단지 조성 공사 착공
(금강종합건설+효자건설+대제종합건설)
▶ '03. 01. 29 : 관세자유지역 관리 및 운영방안 공청회 실시
▶ '03. 03. 25 : 관세자유지역 조성 사업 심의 위원회 개최
- 토지소유방안, 직반송로 및 내부터미널 설치, 최소 임대면적, 사업자 선정 방안 및 절차 등은 원안의결하고, 토지임대료, 사업추진방식 및 구내 영업료 부과 등은 수정 필요

Ⅳ. 개발방안

❶ 토지이용계획

▶ 기본방향
- 인천국제공항 관세자유지역을 동북아 국제 비즈니스 거점지역으로 개발 및 발전
- 국제특송센터, 국제유통단지, 항공화물 창고, 장기환적화물 창고, 농림축산물 창고, 지원업체 사무실과 공공기관 등을 건설하여 국제물류기업과 다국적 기업 적극 유치
- 관세자유지역 내 유치시설간 연계성을 확보하여 물류처리 효율성 제고

▶ 도입기능 및 유치업종
- 물류활동과 유통가공활동을 수행할 수 있는 물류 · 생산 복합형 기능도입
- 주요 유치업종은 물류유통업, 항공기 수리 및 정비업, 기내식 등 기용품의 공급업, 물류지원서비스업 및 단순 가공업 등임

▶ 토지 이용계획
- 국제특송센터는 신속한 업무처리를 위해 지원업체 사무실 인근지역내 배치
- 관세자유지역의 중추기능인 국제유통단지는 주간선도로 좌우측에 배치
- 기타 저층 형태의 창고시설은 고도제한 높이가 가장 낮은 서측 지구변에 배치
- 관세자유지역내 진출입 화물의 효율적인 관리와 각시설의 연계성을 제고하기 위해 단지 진입 좌측변에 지원업체 사무실과 공공기관 배치

❷ 건축계획

▶ 건축배치 : 남.북향으로 배치하고 단지내 이동차량간 간섭사항과 차량 이동거리가 최소가 될 수 있도록 진출입 위치 배치
- 공항공사와 사전 협의시 진출입 위치 조정 가능

▶ 건폐율과 용적율 : 관세자유지역의 기능과 특성등을 감안해 구역별 건폐율과 용적율을 차등 적용
- 관세자유지역 설계시 인천광역시 도시계획 조례(자연녹지지역)상의 규정에 의거 건폐율과 용적율을 결정하였으나, 건설교통부의 유권해석 결과(건축58550-2822, '02.12.12)에 의거 상향조정이 가능한바 별도의 방침을 득해 건폐율(50%)과 용적율(100%)을 조정할 예정

▶ 고도제한 높이 : 제5활주로를 감안해 서측 경계로부터 180m구간은 15m이하로 설정하고 나머지 구간은 전이표면의 경사도(1:7)에 의거 고도제한 높이를 설정

▶ 건축한계선 : 관세자유지역내에서의 원활한 내부 동선 구성과 개방감 확보를 위해 획지경계로부터 간선도로변은 3.0m, 보조간선도로변은 2.0m거리의 건축한계선을 설정하여 건축물 배치

❸ 개발계획

▶ 주요 시설 현황
- 부지 및 기반시설 : 도로, 주차장, 각종 공급시설 등
- 상부 건축 시설
  - 물류시설 : 국제특송센터내 창고, 국제유통단지내 창고, 항공화물 창고, 장기환적화물 창고, 농축산물 창고등
  - 지원업체 사무실 : 은행, 식당, 투자회사, 보험회사, 정보처리회사등
  - 공공기관 : 세관, 검역소, 관리사무소등
- 통제시설 : 검사장 , 경비 및 보안 초소, Gate Booth 등

▶ 개발주체
- 부지 및 기반시설 : 공항공사에서 시행중('04.12월 완료 예정)
- 상부 건축 시설
  - 관세자유지역내 물류시설은 입주업체의 전문성과 운영 노하우등을 감안해 실수요자인 입주업체가 개발하고 투자 유치가 부진한 부문에 대해서는 공항공사가 별도의 방침을 득해 일부 건축물 공사를 시행
  - 지원업체 사무실과 공공기관은 공항공사에서 별도의 방침을 득해 시행
  - 통제시설은 관세자유지역 고시 제4조에 의거 관리권자인 공항공사가 설치

건축계획에 의한 개발 규모 (단위 : m, ㎡)

구 분		부지면적	건축면적	건폐율(%)	건축연면적	용적율(%)	층고(층)
전체부지		992,000	163,937	8.8	326,129	32.9	
시설부지		501,626	163,937	32.1	326,129	65.0	
	소 계	467,906	147,941	31.1	265,605	57.7	
물류시설	국제특송센터	64,156	19,247	30.0	38,494	60.0	2
	국제유통단지	252,351	75,705	30.0	151,411	60.0	2
	항공화물창고	78,621	27,517	35.0	39,311	50.0	1.5
	장기환적화물창고	34,432	12,051	35.0	17,216	50.0	1.5
	농림축산물창고	38,346	13,421	35.0	19,173	50.0	1.5
지원시설	소 계	33,720	15,996	47.4	60,524	179.5	
	지원업체 사무실	25,075	12,538	50.0	50,150	200.0	4
	공공기관	8,645	3,458	40.0	10,374	120.0	3

주) 자료 : 관세자유지역 실시설계 보고서(한국종합개발기술공사, 2002.12)

▶토지 소유 주체

- 관세자유지역(예정지역) 지정요청서
  - · 단지조성공사는 공항공사가 자체사업으로 시행
  - · 국가에 조성토지의 소유권을 귀속시킨후 국가로부터 국유재산을 무상으로 임대받아 입주업체에 전대
- 공항공사가 무상 임대받은 국유재산(토지)을 입주업체에게 전대할 경우 전대자는 기부를 전제로 건설교통부장관의 승인을 받아 영구 시설물을 건축할수 있으나(공항공사법 제 12조) 아래와 같은 문제점이 예상
  - · 전대자가 임대한 토지를 타인에게 임대하거나 사용·수익할 수가 없어 상부건축물의 재임대가 불가
  - · 전대자가 기부를 전제로 상부건축물을 개발할 경우에는 정부주도의 상부 건축물 공사가 불가피함
  - – 현재 시행중인 관세자유지역 조성 사업의 경우도 공항공사의 자체사업으로 추진할 것이 아니라 국가의 위탁 사업으로 추진되어야 할 것임.
  - – 아울러 정부에서 민간투자법으로 상부 건축물 공사를 추진할시 대상사업의 지정 불투명, 행정기간의 과다 소요, 경쟁탈락업체에 의한 민원초래 등이 우려
  - · 관세자유지역 조성사업 심의시 입주희망업체가 BOT 방식과 BOO방식을 선택하여 제시하는 방안이 건의된 바 있으나 BOO방식의 채택이 불가하여 장래 여건변화시 탄력적인 대처 곤란
- 따라서 관세자유지역내에서의 자유로운 영업활동을 유도하고 동 지역의 효율적인 관리 및 운영을 통해 대 고객 서비스 수준을 제고해 나가기 위해 공항공사가 관세자유지역 조성토지를 소유함.

▣임 대 료

- 토지 임대료
  - · 관세자유지역 조성 원가에 의한 토지 임대료가 년간 약 26,315원/㎡이나, 주변 경쟁국가와의 가격 경쟁력을 제고하기 위해 중국 상하이 보세구와 비슷한 수준의 기본임대료(10,500원/㎡) 산정

(단위:원/㎡/년)

국제유통단지	국제특송센터, 장기환적화물 창고 항공화물 창고, 농축산물 창고	지원업체 사무실
₩8,500	₩10,500	₩11,600

  - · 건물 임대료 : 화물터미널의 평균 임대료 (162,694원/㎡/년) 적용
- 시설사용료
  - – 단지를 관리 및 운영하는데 소요되는 최소비용을 충당하기 위한 관리비로서 총 투자비의 1% 적용

※공동주차장 주차료 수입, 공동시설 사용료, 공급시설 대납료등

❹ 주변 지역과의 연계방안

▶ 동북아 비즈니스 중심국가 실현방안의 일환으로 인천공항 인근지역이 『영종도 무의도 경제자유구역(산업물류단지)』으로 개발될 예정인 바 인천공항 관세자유지역과의 연계 개발 방안 강구 필요

▶ 경제자유구역 내 산업물류단지와의 효율적인 운영을 위해 영종도.무의도 경제자유구역 지정시 인천공항 관세자유지역을 포함시키되 산업물류단지는 재수출 화물을 생산하는 기능을 수행하고 관세자유지역은 생산된 화물의 가공, 조립 및 물류등의 기능이 수행될수 있도록 관련기관에 건의

- 관세자유지역 확장시 단지조성공사에 대한 국고지원 근거 마련
- 외국인 기업에 대한 조세감면 범위 확대 (물류업의 경우 3,000만불에서 1,000만불로 하향조정 가능)
- 외국인 기업을 위한 주거, 교육, 의료, 금융시설등 설치 가능

V. 관리 및 운영계획

❶ 기본방향

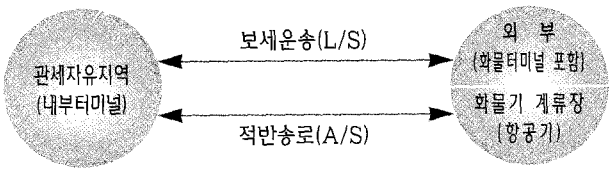
▶신속.정확한 물류처리 시스템을 구축하여 물류비용 최소화

- 현재 설계 진행중인 직반송로에 대한 공사를 조속 착수하여 관세자유지역내 대상화물을 신속처리 할 수 있는 물류처리 시스템을 구축하고, 아울러 동지역내 단순가공 및 조립화물을 집화하여 조립할 수 있는 내부터미널을 관세자유지역 내 설치
- 관리권자와 관세자유지역 내 입주업체간 운영책임을 명확히 구분하여 업무처리 효율성을 제고
- 공항공사가 관세자유지역내 공공시설을 관리하되 특정부분에 대해서는 아웃소싱업체등을 통해 관리하고 개별건축물은 입주자 협의회에서 관리 및 운영
  - · 물류처리 효율성을 제고할수 있는 쾌적한 작업환경을 조성

❷ 화물처리 절차

▶화물의 이동형태

- 관세자유지역내 대상화물은 장기환적화물, 일반 및 특송화물, 농축산물, 단순가공 및 조립 화물등으로 구분되며, 화물형태에 따라 직반송로 또는 L/S도로를 이용.



• 수입화물
· 직반송로이동(화물기 계류장 내부터미널 창고) :
- 지상조업사가 Dolly 또는 A/S허가차량등을 이용해 내부터미널까지 운송
-역내운송(내부터미널 창고)은 포워더 또는 화주가 담당
-자사항공기와 지상조업장비를 갖춘 항공사 또는 특송업체는 내부터미널을 경유해 역내창고까지 대상화물을 직접 운송
· L/S도로이동(화물터미널 L/S도로 창고)
-지상조업사가 대상화물을 기존의 화물터미널로 이동시킨후 현도화물로 분류
-보세운송사업자가 관세자유지역내 물류창고까지 보세운송

• 수출화물
· 직반송로이동(내부터미널 화물기 계류장)
-포워더 또는 화주가 대상화물을 내부터미널까지 운송
-내부터미널에서 화물기 계류장까지의 운송은 지상조업사가 담당
-자사항공기와 지상조업장비를 갖춘 항공사 또는 특송업체는 내부터미널을 경유해 화물계류장까지 직접 운송
· L/S 도로이동(관세자유지역 화물터미널 화물계류장)
-포워더 또는 화주가 대상화물을 RFC상태로 조립하여 기존의 화물터미널까지 보세운송
※RFC(Ready For Carrige) : 관련서류와 화물이 완비되어 곧바로 항공운송이 가능한 상태

▶관세자유지역 진출입 절차

• 주진출입로
· 차 량
-허가된 차량은 관세자유지역을 자유롭게 진입할수 있고 진출시에는 불법반출화물을 관리하기 위해 검사장에서 세관의 불시 검사 실시
-허가되지 않은 차량은 경비초소에서 임시출입증을 발급받아 통행하고 진출시 경비초소에 반납
· 인 력
-허가된 자는 관세자유지역을 자유롭게 통행할수 있고 일반내방객(이용객)은 경비초소에서 임시출입증(1회용)을 교부받아 통행하고 진출시 경비초소에 반납

• 직반송로
· A/S지역내 차량은 관세자유지역과 연결되어 있는 직반송로를 통해 관세자유지역으로 직접 이동
· 직반송로 설치시 Dolly와 A/S 허가차량간 간섭을 최소화 하기 위해 왕복 4차선의 도로 설치

▶창고 반출입 절차

• 국제유통단지
· 국제 유통단지는 제3국 등에서 원자재 또는 반제품을 반입하여 단순가공 및 조립공정 등을 거쳐 반제품 또는 완제품을 생산한 후 제3국 등에 재수출입 할 수 있는 지역으로
· 국제유통단지내 창고주가 창고내 반출입되는 모든 물품에 대해 반출입 신고를 시행하고 단순가공 및 조립등을 통해 재수출입되는 화물에 대해서는 포워더에게 동 화물의 처리를 위탁

• 특송화물창고
· 특송화물창고는 특송업체가 관리 및 운영하는 창고시설로서 특송화물의 특성등에 의거 환적특송화물과 일반 특송화물로 구분
-환적특송화물은 특송업체가 이용하는 항공기간 이적화물로서 특송창고내 반출입시 동일한 형태의 화물로 운송되는바 특송화물 창고 반출입시 반출입신고를 생략하고
-일반특송화물은 국내 반출입되는 특송화물로서 특송업체가 특송창고내 반출입물품에 대해 수출입.반출입신고를 시행하고 수출화물은 특송화물 창고내에서 내부터미널을 경유해 화물계류장으로 이동할수 있으며 수입화물의 경우는 내부터미널을 경유해 특송화물 창고로 이동

• 항공화물 창고
-포워더가 항공화물창고내 수출입 화물에 대해 수출입 신고를 시행하고 수출화물은 포워더 창고내에서 조립한 후 내부터미널에 반입시키며 수입화물의 경우는 내부터미널에서 분류한 후 포워더 창고로 이동

• 환적화물 창고
· 환적화물 창고는 항공기간 이적을 위해 대상화물을 장기보관하는 창고시설로서 창고내 반입된 화물은 항공기 스케쥴에 의거 동일한 형태의 화물로 반출되는바 항공화물 창고 반출입시 반출입 신고를 생략 하고 반입화물은 내부터미널을 경유해 환적화물창고에 입고되며 반출화물은 내부터미널을 경유해 화물계류장으로 이동

Ⅵ. 사업시행자 선정계획

❶ 사업추진 방식

▶공항공사와의 임대차 계약에 의거 입주업체에게 토지를 제공하고 입주업체가 상부건축물을 건축하되 준공과 동시에 당해시설의 소유권을 인정하는 BOO방식으로 추진.

• 관세자유지역 조성사업 심의시 사업시행자가 BOT방식과 BOO방식을 선택하여 제시하는 방안이 건의된바 있으나, BOT방식의 경우 공항공사에서 별도의 인센티브(세금감면 등)를 제공할수 없기 때문에 대부분의 입주업체가 BOO방식을 선호

· 따라서 입주업체에게 상부건축물에 대한 소유권을 인정하여 관세자유지역의 조기 활성화를 유도하고, 토지 임대기간은 10년단위로 연장 계약할수 있게 하여 향후 물류환경이 개선될 시 임대료의 현실화로 공항공사의 임대수입을 최대한 확보.

❷ 입주 조건

▶최소 임대 면적

• 관세자유지역의 용도(자연녹지지역)와 국내 유사시설의 시설규모등을 감안해 최소 임대면적(1개 획지단위)을 제시하였으며 획지의 합병이 가능

· 과소한 획지 규모는 가급적 배제하였으며 기본적인 시설이외에 주차 및 녹지공간등을 확보할수 있도록 충분한 획지규모 확보

· 획지 형상은 가급적 정형화 시켰으나 1단계 국제유통단지 획지중 일부가 부지형상 및 간선도로 여건등으로 인해 불가피하게 부정형화 됨.

기능별 획지 면적

구 분	장변X단변	획지당 평균면적(㎡)
장기환적화물창고	138~160mX110~130m	16,766
항공화물창고	138~150mX100~110m	15,918
국제특송센터	138~140mX110~120m	16,686
국제유통단지	130~160mX100~120m	16,866
농축산물창고	90~140mX70~90m	12,782

주) 자료 : 관세자유지역 실시설계 보고서(한국종합기술개발공사, 2002.12)

▶최대 건축 가능 면적 : Ⅳ.개발방안(❷.건축계획) 참조

• 토지 임대 기간 : 10년 (10년 단위로 연장계약 가능)

• 각종 사용료 및 보증금

· 토지 임대료(국제유통단지, 특송센터, 장기환적화물창고, 항공화물 창고, 농축산물 창고 등)

· 관세자유지역의 초기 입주율을 제고하기 위해 실시협약 체결년도에 따라 토지임대료를 차등 적용

실시협약 체결연도	토지임대료(원/㎡/년)	비 고
2005년 이내	₩10,500	• 매년 공시지가 상승률 적용
2006년 이후	공시지가X5%	• 매년 공시지가 적용

주) '05년 이내 실시협약 체결 업체는 '06년 이내 또는 '06년 이후 토지 임대료중 적은 것을 선택할수 있음.

· 관세자유지역내 대상화물의 처리비율을 제고하고 기존 창고시설과의 형평성등을 유지하기 위해 포워딩 창고시설에 대해서는 관세자유지역 내외에서 발생하는 화물량에 의거 토지임대료를 정산

-토지 임대료 부과 기준 : 실시협약 체결 년도에 따라 년간 10,500원/㎡ 또는 공시지가의 5% 부과

-토지 임대료 정산방안

① 관세자유지역내 총 화물량은 재고 기록부상의 반입 총물량을 기준하고 동 지역내 발생화물은 아래 화물을 합해 산정

-관세자유지역을 경유해 재수출되는 화물 : 적하목록 등으로 확인

-관세자유지역내 입주업체가 수입한 화물 : 적하목록 등으로 확인

-관세자유지역내 생산·수출한 화물 : 수출신고필증 등 으로 확인

② 관세자유지역내에서 처리한 화물에 대해서는 실시협약 체결 년도에 따라 년간 10,500원/㎡ 또는 공시지가의 5%을 적용하고 관세자유지역이외 지역에서 처리한 화물은 화물터미널 지역의 토지 임대료를 적용

예) 관세자유지역내에서 처리한 화물량이 40% 이고 관세자유지역이외의 지역에서 처리한 화물량이 60%인 경우의 토지임대료는 아래와 같음

☞토지임대료 : 10,500 0.4 + 31,000(화물터미널 지역 적용시) 0.6 = 22,800원

③ 공항공사는 관세자유지역내외에서 처리한 화물량을 확인하기 위해 포워딩 업체로 하여금 관련 증빙서류(재고기록부, 적하목록, 수출신고필증 등)를 제출케 하고 년말에 토지임대료를 정산

- 토지 임대료는 실시협약 체결일 부터 부과하되 초기 입주예정업체에 대한 인센티브를 부과하기 위해 2005.12.31일 까지 토지 임대료를 면제

• 공급시설 사용료 : 우리공사의 사용료 부과 기준에의거 징수

• 공동시설 관리비 : 공항공사가 입주업체와 협의하여 당해연도 단지 운영에 필요한 예산을 책정하고 사업자의 토지 임대면적과 종업원수에 각각 50%의 가중치를 적용하여 공공시설 관리비를 산정한 후 분기별 징수

• 보증금

· 사업참가 신청 보증금 : 사업계획서상 총사업비의 5%를 사업계획서 제출전에 납부

· 사업 이행보증금 : 실시협약에서 확정한 총사업비의 10%를 사업시행자 지정후 60일 이내에 납부해야 하고 추후 건설사업비가 증가될 경우 추가로 징수

· 임대보증금 : 최초 토지임대차 계약체결시 1년분의 토지 임대료를 선납

❸ 사업시행자 선정 방안

▶기본 방향

• 정부에서 민간투자법으로 관세자유지역 내 상부건축물 공사를 추진할 시 대상사업의 지정 불투명, 행정기간의 과다 소요, 경쟁탈락 업체에 의한 민원초래 등이 우려

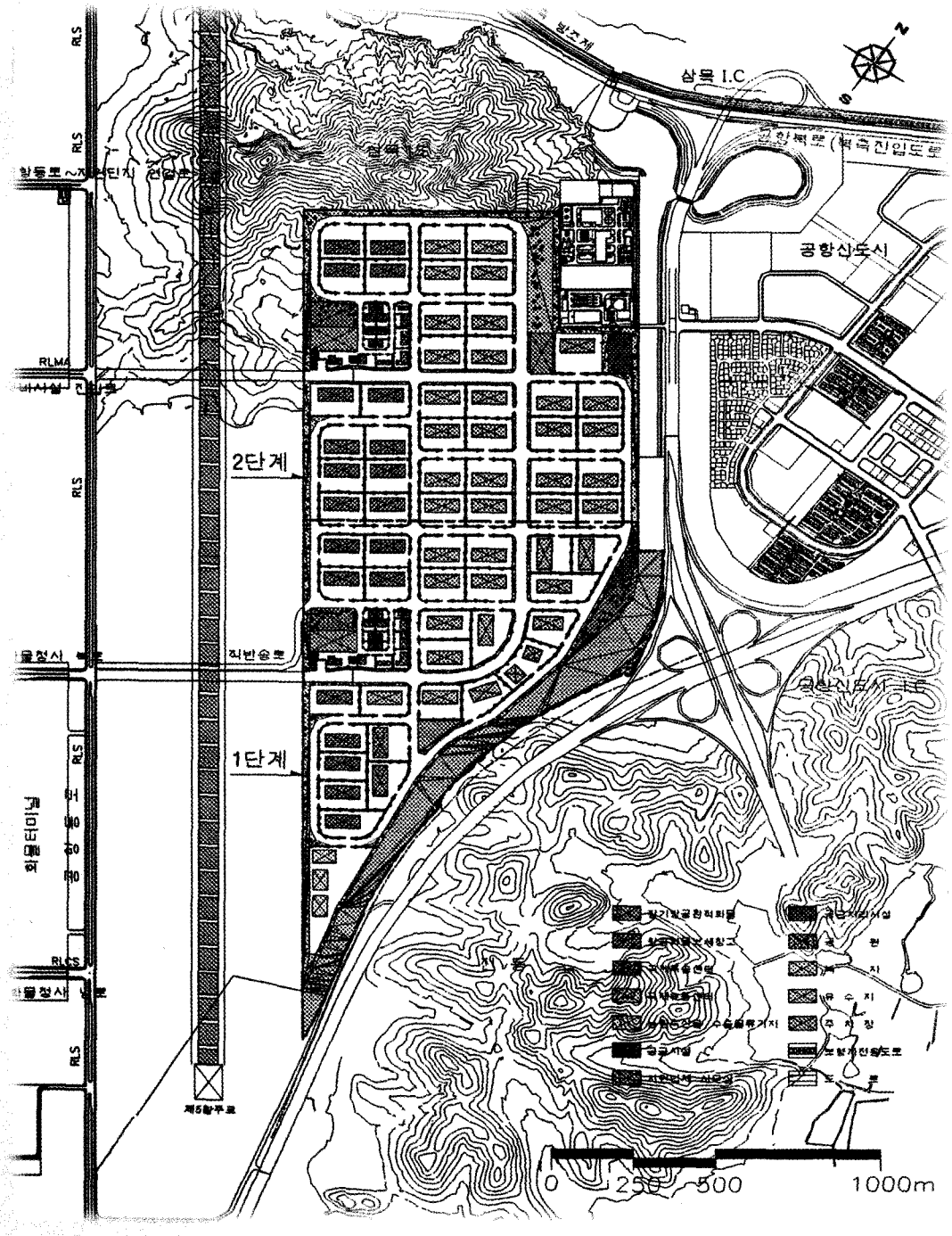
• 따라서 관세자유지역내 상부건축물을 신속 개발하여 주변 경쟁국가와의 경쟁력을 제고해 나가기 위해서는 국

내 유사시설의 사례와 같이 공항공사에서 입주우선순위에 의거 사업시행자를 선정하고 수촉법에 의거 건설사업을 시행한 후 공항공사의 단위시설별 관리 운영계획에 의거 관세자유지역을 관리 및 운영

▶사업시행자 선정 방안

▶사업시행자 선정절차

Ⅷ. 향후추진 계획

- ▶ 2003. 05 : 관세자유지역 사업기본계획 수립
- ▶ 2003. 06 : 사업시행자 모집 공고
- ▶ 2003. 12 : 실시협약 체결
- ▶ 2004. 12 : 관세자유지역 지정 및 실시계획 승인
- ▶ 2004. 08 ~ 2005. 06 : 상부건축공사 시행
- ▶ 2005. 07 : 관세자유지역 운영개시

관세자유지역 시설배치 계획