

광양만권 자유무역지역의 기능 강화 방안에 관한 연구

김 현 덕*

* 순천대학교 물류학과 교수

Alternatives for Strengthening the Function of Free Trade Zone in Gwangyang Bay Area

Hyun-Duk Kim*

*Dept. of Logistics, College of Social Sciences, Suncheon National University

요 약 : 최근 자유무역지역은 물류 기능에 생산 기능을 적절히 보완하는 복합형을 지향하는 것이 일반적이다. 그럼에도 불구하고 광양만권 자유무역지역은 전통적인 물류 기능에만 집중되어 생산 기능 도입을 통한 부가가치 창출은 미흡한 수준에 있다. 따라서 자유무역지역을 지역 및 국가 발전의 성장 동력으로 활용하기 위한 기능 강화 방안이 제시되어야 한다. 기능 강화를 위해서는 생산 기능 도입을 통합 복합형 자유무역지역 지향과 관리·운영상의 효율화 방안이 필요한 것으로 분석된다. 주요 연구 결과를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 단기적으로는 기존에 자유무역지역으로 지정되어 있는 서측 배후단지의 일부를 활용하여 생산 기능을 강화하고, 중장기적으로는 자유무역지역의 확대·지정을 통한 생산 기능의 강화가 필요하다. 둘째, 효율적인 관리·운영을 위해 단기적으로는 자유무역지역 간의 협력체계를 구축하는 것이 필요하며, 중장기적으로는 자유무역지역 간의 중복된 기능을 단일화하고 통합·관리하는 정책적 방안이 필요하다.

핵심용어 : 자유무역지역, 광양항, 관리·운영, 물류 기능, 생산 기능

Abstract : Recently, Free Trade Area generally moves toward a complex and total zone carrying out the logistics and production function simultaneously. Nevertheless, Free Trade Area of Gwangyang Bay Area performs a traditional logistics function only without a introduction of production function. Therefore, the purpose of this research is to suggest alternatives for strengthening the function of Free Trade Area of Gwangyang port. The main findings of this research is summarized as followings. First, a complex and total Free Trade Area through enhancing a production function is to be established. Second, for an efficient management & operation of Free Trade Area, a cooperative system establishment between Free Trade Areas and a single operation system is necessary.

Key words : Free Trade Area, Gwangyang port, Management & Operation, Logistics-functioned, Production-functioned

1. 서 론

자유무역지역은 설치하는 국가의 경제 수준, 입지적 여건 그리고 정책적 목표에 따라 명칭과 주요 기능과 역할이 상이하다. 일반적으로 자유무역지역은 기능과 역할에 따라 물류 중심의 자유무역지역, 생산 중심의 자유무역지역 그리고 물류와 생산 기능을 혼합한 복합형 자유무역지역으로 구분할 수 있으며, 복합형을 지향하는 것이 일반적이다. 우리나라 자유무역지역은 생산 중심의 산업 단지 자유무역지역 8개 지역과 물류 중심의 자유무역지역 6개 지역을 합쳐 총 14곳의 자유무역지역이 지정·운영되고 있다. 특히, 광양항 배후물류단지는 물류 중심의 자유무역지역 중에서도 초기 단계인 전통적인 단순 물류 기능을 제공하고 있는 수준에 있다. 주로 선적, 하역, 보관, 운송, 환적 등의 물류기능을 담당하고 있어 초기의 목표인 부분적인 가공이나 조립 등을 통한 부가가치 창출은 미흡하다고 할 수 있다. 또한 자유무역지역의 관리·운영상에 있어서

도 관리권자, 관리기관 그리고 관리주체가 상이하여 운영상의 비효율이 발생하고 있다. 한편, 최근의 자유무역지역은 복합형 자유무역지역으로 전환하거나 운영의 일원화를 지향하는 추세에 있다. 본 연구의 목적은 주요 자유무역지역의 도입 기능 분석과 현황 분석을 통해 광양만권 자유무역지역의 기능을 강화하기 위한 방안을 제시하는 것으로, 광양만권의 전반적인 발전과 연계한 경쟁력 평가 등의 실증 분석을 통해 제시하기 보다 이론적·정책적 측면에 한정된 기초 연구이다.

이러한 연구 목적을 달성하기 위해 주요 자유무역지역의 운영 사례 분석, 유형별 자유무역지역 도입 기능 분석 그리고 광양만권 자유무역지역의 현황과 문제점 분석을 실시하였다.

2. 자유무역지역의 유형과 주요 사례 분석

2.1 자유무역지역의 정의

자유무역지역은 외국인투자의 유치, 무역의 진흥, 국제물류

* 종신회원, hdkim@sunchon.ac.kr 061)750-5114

의 원활화, 지역 개발 등을 촉진하기 위해 지정·운영하는 지역으로 한 국가 내에서 교역, 생산, 투자 등의 경제활동에 대해 비관세 등 예외적인 조치를 허용해 주는 특정지역을 말한다. 따라서 반입물품에 대한 관세의 면제, 통관절차의 간소화, 각종 규제의 완화로 자유로운 기업 활동이 가능하다. 또한 법인세, 소득세 등의 조세감면과 임대료 감면 등 다양한 인센티브가 제공되는 지역이다. 경제전체의 개방화와 규제완화를 하지 않으면서 국제 분업 체계에 효율적으로 참여하여 경제적인 이익을 얻고자 하는 국가들이 선택하는 차선의 정책 방안으로 보기도 한다(박, 2008).

2.2 주요 자유무역지역의 사례 분석

자유무역지역은 설치하는 국가의 경제 상황과 발달 정도, 지정학적 여건 그리고 정책적·경제적 목표에 따라 명칭과 도입 기능이 상이하하며, 일반적으로 세 가지 유형으로 구분할 수 있다(박, 2008). 첫째, 물류 중심의 자유무역지역이다. 이는 입지적 장점을 활용하여 주로 항만, 공항 그리고 배후단지에 지정되며, 무역과 물류 활동의 촉진이 주요 목적이다. 둘째, 생산 중심의 자유무역지역으로 수출 증진, 고용 창출 그리고 기술 이전과 확산을 촉진하기 위해 주로 산업 단지에 지정된다. 이러한 유형은 제조업 분야의 외국인직접투자 유치에 주요 목적이 된다. 유형별에 따른 주요 도입 기능과 사례는 Table 1 과 같다.

Table 1 Objective & function of Free Trade Area by type

유형	목적	주요 도입 기능	사 례
물류 중심	물류활동 촉진	<ul style="list-style-type: none"> 물류 기능: 하역, 장치, 환적, 분류, 보관, 운송 등의 기능 거래 기능: 중계무역, 수출입무역, 전시·판매 등의 기능 교류 기능: 국제회의, 관광, 전시, 광고의 국제 컨벤션센터 기능 	자유항, 통과지대
생산 중심	기술 이전, 산업구조의 고도화	<ul style="list-style-type: none"> 생산기능: 제조, 가공, 조립 등의 기능 제품조정기능: 상표부착, 포장, 유지보수, 수리, 혼합, 품질검사 및 관리 등의 기능 	수출 가공구
생산 물류 복합	경제 활동 촉진	<ul style="list-style-type: none"> 물류기능중심 → 물류/거래기능(초기) + 생산기능 + 교류기능 생산기능중심 → 생산기능(초기) + 물류/거래기능 + 교류기능 	미국의 자유무역 지역

마지막으로 물류와 생산 기능을 혼합한 복합형 자유무역지역으로 규제 완화와 개방을 통해 자유로운 경제활동을 보장하는 형태이다.

유형별 자유무역지역의 주요 사례는 다음과 같다. 첫째, 물류 중심의 자유무역지역으로 하역, 운송, 포장, 상표 부착, 전시 등의 물류 기능을 중심으로 가공 및 조립의 일부 생산 기능을 수행한다. 이러한 유형의 대표적인 사례는 싱가포르의 자유무역지역을 들 수 있다.

둘째, 생산 중심의 자유무역지역이다. 제조업 부문의 외국인 직접투자 유치를 목적으로 설치하며, 우리나라의 마산, 군

산, 울촌 자유무역지역과 대만의 수출 가공구가 대표적인 사례이다(백, 1999). 이러한 유형은 제조, 가공, 조립, 상표 부착, 포장, 품질 관리의 생산 기능을 주로 수행한다. 한편, 대만의 수출 가공구는 단계적으로 물류 기능을 도입하여 복합 기능의 자유무역지역으로 발전하고 있다.

마지막으로, 생산 기능 중심에서 물류 기능을 도입하거나, 물류 기능 중심에서 생산 기능을 도입하여 발전한 복합형 자유무역지역으로 형태로 미국의 자유무역지역이 대표적인 사례이다.

이러한 세 가지 유형에도 불구하고 자유무역지역은 물류 기능과 생산 기능을 적절히 보완하여 모든 경제 활동이 가능한 복합형을 지향하며, 물류 중심의 항만 자유무역지역이 주도적인 역할을 하는 것이 일반적이다(박, 2008; 광양시, 2008).

3. 우리나라 자유무역지역의 운영 현황

우리나라 자유무역지역은 생산 중심의 산업 단지과 물류 중심의 항만·공항배후물류단지로 구분할 수 있다. 구체적인 현황은 Table 2, 3과 같으며, 생산 중심의 산업 단지 자유무역지역 8개 지역과 물류 중심의 자유무역지역 6개 지역을 합쳐 총 14곳의 자유무역지역이 지정·운영되고 있다. 생산 중심의 자유무역지역은 과거 수출자유지역, 물류 중심의 자유무역지역은 과거 관세자유지역으로 지정(한국해양수산개발원, 2001) 되어 운영되었으나, 2004년부터 자유무역지역으로 통합하여 운영 중에 있다(산업연구원, 2005).

Table 2 Production-functioned Free Trade Area in Korea

구분	마산	익산	군산	대불	동해	울촌	울산	김제
지정일	1970.1.1	1973.10.8	2000.10.6	2002.11.21	2005.12.12	2005.12.12	2008.12.8	2008.12.8
면적 (천㎡)	953	309	1,256	1,157	248	343	1,297	991
관리 기관	자유무역지역 관리원							

자료: 지식경제부.

생산 중심의 자유무역지역은 마산, 익산, 군산, 대불, 동해, 울촌, 울산, 김제 등 8개 지역이 지정되어 있다. 또한 광양항, 부산항, 인천항, 인천국제공항, 평택·당진항 그리고 포항항 등 6개 지역에 물류 중심의 자유무역지역이 지정·운영되고 있다.

Table 3 Logistics-functioned Free Trade Area in Korea

구분	광양항	부산항	인천항	포항항	평택·당진	인천공항
지정일	2002.1.1	2002.1.1	2003.1.1	2008.12.8	2009.3.30	2005.4.6
면적 (천㎡)	8,879	9,452	2,405	709	1,429	3,014
관리 기관	지방해양항만청 컨테이너부두공단	지방해양항만청 항만공사	지방해양항만청 항만공사	지방해양항만청	지방해양항만청	서울지방공항공청 인천국제공항공사

자료: 지식경제부.

우리나라 자유무역지역의 관리권자는 생산 중심은 지식경제부 장관이며, 물류 중심은 국토해양부 장관으로 서로 상이하다. 또한 관리 기관도 상이하여 생산 중심의 자유무역지역은 국가가 직접 운영하는 반면, 물류 중심의 자유무역지역은 국가가 직접 운영하거나 항만공사 및 공항공사 등의 기관도 운영하고 있는 실정이다. 유형별 관리방식도 자유무역지역에 따라 다소 차이가 있다.

산업단지는 지식경제부 소속의 자유무역지역 관리원에서 직접 관리하며, 배후물류단지는 컨테이너부두공단을 포함한 항만공사와 공항공사 등에 일부 관리 업무를 위탁하여 관리하고 있다. 물류형의 경우 정부기관이 주요 업무를 담당하고, 항만공사와 공항공사 등은 비교적 단순한 유지 관리 업무를 수행하고 있다. 따라서 자유무역지역이 동일한 경제자유구역 하에 있을지라도 유형에 따라 관리권자, 관리기관 그리고 역할 등이 서로 다른 특성을 가지고 있다. 따라서 단계적인 측면에서 볼 때 동일한 경제자유구역 내에 있는 자유무역지역 간에는 상호 협력 또는 통합 관리의 필요성이 대두된다.

Table 4 Management & operation of Free Trade Area in Korea

유형	지정 현황	관리권자	관리기관	관리업무내용
산업단지형	마산, 익산, 군산, 대불, 동해, 울촌 등	지식경제부장관	자유무역지역관리원	관리업무 전반
항만형	부산항, 광양항, 인천항 등 5개	국토해양부장관	지방해양수산청	주요 업무
			항만공사/컨테이너부두공단	일반 관리업무
공항형	인천공항	국토해양부장관	서울지방항공청	주요 업무
			공항공사 등	일반 관리업무

자료 : 지식경제부.

4. 광양만권 자유무역지역의 기능 강화 방안

4.1 광양만권 자유무역지역의 현황과 문제점

현재 광양만권 경제자유구역 내에는 물류 중심의 광양항 자유무역지역과 생산 중심의 울촌 자유무역지역이 지정·운영되고 있다. 이 중 광양항 자유무역지역은 총 8,879천㎡로 주요 지정구역은 컨테이너부두, LME 창고 부지, 동측 및 서측 항만부지, 철송장, 중마 매립지, 그리고 기타 도로 등을 포함하고 있다. Table 5는 광양항 자유무역지역의 현황을 나타내고 있다.

울촌 자유무역지역은 2005년 12월 지정되어 2007년 시설공사에 착공하였으며, 2010년 6월 조성 공사가 완료되었다. 울촌 자유무역지역은 343.6천㎡로 공장용지, 유통업무시설용지, 공공시설용지 등을 포함하고 있으며, 주요 현황은 Table 6과 같다. 입주 시설로는 자가 공장용 부지 약 260.7천㎡, 표준 공장 12.7천㎡ 그리고 지원시설 80.5천㎡로 구성되어 있으며, 이 중 표준 공장은 건축 예정에 있다. 표준 공장은 생산 시설만 갖추면 즉시 가동할 수 있는 아파트형 공장으로서 생산 기능의

강화를 위해서는 시급히 건축되어야 한다.

Table 5 Gwangyang Port Free Trade Area

구분	지정구역	면적(천㎡)	지정일자
자유무역지역 (중전 관세자유지역 통합)	• 컨테이너부두 1단계	840	2002.11
	• 컨테이너부두 2-1단계	548	
	• LME 창고부지	52	2003.3.28
	소 계(천㎡)	1,440	
1차 확대지정	• 컨테이너부두 2-2, 3-1, 3-2단계	2,597	2004.12.31
	• 동측 항만관련부지(LME 창고)	340	
	• 서측 항만관련부지	155	
	• 동측 배후단지	1,524	
	• 동측 철송장	174	
	• 중마매립지	167	
	• 기타 도로 등	358	
	소 계(천㎡)	5,314	
2차 확대지정	• 서측배후단지(서측 철송장 포함)	2,091	2008.12.8
	• 냉동냉장창고, 복합운송창고	34	
	소 계(천㎡)	2,125	
총 면적(천㎡)		8,879	

자료: 컨테이너부두공단.

Table 6 Yulchon Free Trade Area

구분	총 면적(천㎡)	비 중(%)
공장용지	260.7	75.9
공원·녹지	22.2	6.4
유통업무시설용지	8.2	2.4
공공시설용지	52.5	25.3
계	343.6	100.0

자료: 울촌 자유무역지역관리원.

광양항 자유무역지역의 입주 기업 현황을 보면, 입주 기업 대부분의 업종이 주로 보관·창고업 등의 물류 기능에 집중되어 있음을 알 수 있다. 즉, 대부분의 기업이 단순 보관을 위한 물류 기능에 제한되어 있을 뿐만 아니라, 화물 물량도 계획 대비 실적이 미흡한 실정이다. 즉, 투입요소에 비해 산출요소인 컨테이너 처리실적이 낮아 국내 타 항만에 비해 비효율적인 항만으로 나타났다(류, 2005). 따라서 배후물류단지 및 산업단지를 연계한 운영 방안이 필요하거나, 배후단지 및 산업단지 활성화에 기여하는 수출입 품목 선정에 대한 연구가 필요하다(윤·곽·안, 2005; 정·여·김, 2010). 또한 현재와 과거의 투자절차, 제한 속성, 생산요소 비용속성 등을 포함한 국내의 자유무역지역의 경쟁력 평가를 통해 해당 지역의 기능 강화 방안을 제시하는 것이 바람직하다(한국해양수산개발원, 2001). 백 등(2001)은 이 보고서에서 정부 및 관련업체의 종사자 또는 전문가를 대상으로 설문 및 면접조사를 실시하였으며, 계층구조분석(AHP)을 통하여 관세자유무역지역의 경쟁력 평가를 실시하였다. 그러나 본 논문에서는 실증 분석에 근거한 국내외 자유무역지역의 경쟁력 평가를 통한 기능 강화보다는 생산기능과 관리운영 측면 즉, 이론적 측면으로 연구의 범위를 한정하여 결과를 도출하고자 한다. Table 7은 광양항 자유무

역지역의 입주기업 현황을 나타낸 것이다.

Table 7 Firms' list of Free Trade Area in Gwangyang Port

구 분	입주기업	화물창출(TEU)		고용(명)		입주
		계획	실적	계획	실적	
복합창고	동부복합물류(주)	7,450	893	25	7	'09.7
동측 배후단지 1단계	한국팻트플(주)	6,000	5,340	13	6	'09.5
	국제석재가공물류센터(주)	25,500	124	188	8	'08.9
	케이카티로지스티틱스(주)	300	1,133	6	15	'08.1
	대한통운(주)	450	2,903	5	15	'08.4
	(주)동부광양물류센터	17,000	3,800	56	10	'08.3
	소 계	49,250	13,300	268	54	
동측 배후단지 2-1단계	동부복합물류(주)	52,000	10,185	56	5	'08.10
	㈜피비우스로드	13,000	690	143	42	'08.10
	동방광양물류센터(주)	5,500	-	19	-	'10.6
	(주)케미칼지	22,000	-	70	-	'10.9
	(주)한신T&S	11,000	-	80	-	'10.6
	임대모집중					
	소 계	103,500	10,875	368	47	
동측 배후단지 2-2단계	동부광양스틸유통센터(주)	59,000	-	56	-	'10.6
	비아이디씨(주)	9,000	-	24	-	'10.9
	(주)광양국제물류	5,500	-	38	-	'10.6
	㈜대현우드	26,000	271	25	7	'09.10
	삼성테스코(주)	10,000	-	62	-	'10.11
	아이씨모터스(주)	35,000	-	38	-	'10.6
	(주)엠스틸인터내셔널	4,500	-	93	-	'10.9
	포워드 창고건립 부지					
소 계	149,000	271	336	7		
황금 물류센터	세방광양물류센터(주)	22,000	537	40	8	'08.4
	삼성테스코(주)	9,000	537	45	10	'08.4
	동부광양물류센터(주)	17,000	3,379	21	3	'08.4
	로지스올인터내셔널(주)	29,000	348	56	3	'08.4
	비아이디씨(주)	8,000	1,293	24	3	'08.4
	소 계	85,000	6,094	186	27	
합 계	394,200	31,433	1,183	142		

자료: 컨테이너부두공단.

오늘날의 항만과 인근 산업단지를 포함한 배후단지의 개념은 화물을 보관하는 장소 뿐 만아니라 화물의 부가가치를 창출시키는 공간으로 인식이 바뀌고 있다(정·여·김, 2010; 허·김, 2008; 강·임·남·최·이, 2011). 이러한 측면에서 항만 배후단지를 항만과의 시너지 효과를 제고하고 부가가치 및 관련 산업 활동의 활성화 및 이용자의 편익제공에 기여하는 항만과 배후도시간의 완충 공간이라고 정의하고 있다(김, 2008). 광양항 자유무역지역의 도입 기능을 주요 해외 자유무역지역과 비교하면 Table 8과 같다(박, 2008). 광양항 자유무역지역은 물류 중심의 자유무역지역 중에서도 초기 단계인 전통적인 단순 물류 기능을 제공하고 있는 수준에 있음을 알 수

있다. 주로 선적, 하역, 보관, 운송, 환적 등의 물류기능을 담당하고 있으며, 초기의 목표인 부분적인 가공이나 조립 등을 통한 부가가치 창출은 여전히 미흡한 수준에 있는 것으로 분석된다.

Table 8 Function of Free Trade Area of by country

구 분	대만 수출가공구	싱가포르 자유무역지역	미국 자유무역지역	광양항 자유무역지역
물류 기능	○	◎	○	○
거래 기능	◎	◎	◎	△
교류 기능	○	◎	◎	△
생산 기능	○	○	◎	X

주: ◎=제공, ○=보통, △=미흡 X=제공 안함.

따라서 항만을 포함한 물류 중심의 자유무역지역도 생산 기능의 도입을 통해 복합형 자유무역지역으로 발전하는 추세(박, 2008)에 있으므로 거래기능과 교류기능을 보완하여 복합형 자유무역지역으로 발전하기 위해서는 생산기능에 대한 보완 또는 강화가 필요한 것으로 판단된다. Table 9는 울촌 자유무역지역 현황을 나타낸 것으로 총 4개 업체가 입주하여 있으나, 입주 기업수와 규모가 작고, 입주 비율이 낮아 광양만권 자유무역지역을 활성화하는 데에는 한계가 존재한다. 입주 가능 면적은 공장용지 약 260.7천㎡와 유통업무시설용지 약 8.2천㎡로 총 268.9천㎡에 이르며, 이중 입주 면적은 약 58.9천㎡로 입주율이 약 21.9%에 불과하다. 이러한 원인으로는 느린 조성공사, 최근의 경기 침체 그리고 광양항 자유무역지역과의 연계 운영 방안의 미흡 등이 언급될 수 있다. 따라서 미시적인 측면에서는 자유무역지역 간 공동 투자 및 입주 유치 활동과 조속한 표준공장의 건립이 필요하며, 거시적인 측면에서는 효율적인 관리·운영 방안을 검토할 필요가 있다.

Table 9 Firms' list of Yulchon Free Trade Area

입주기업	주생산품	투자국
(주)한국체서피크	금속철강	미국
(주)엘티아이	공작기계	일본
비지켄엔솔루션(주)	기타 정밀화학제품	대만
(주)지와이씨	산업용 특수 장갑	오스트리아

자료: 울촌 자유무역지역관리원.

Table 10은 광양항 자유무역지역의 관리·운영 현황을 나타낸다. 광양항 자유무역지역은 물류 중심의 자유무역지역으로 관리권자는 국토해양부장관이며, 관리기관은 여수지방해양수산청과 일부 관리 업무를 위탁받아 수행하는 한국컨테이너부두공단이다. 반면, 울촌 자유무역지역의 관리권자는 지식경제부장관이며, 자유무역지역 관리원에서 관리하고 있어 광양만권 자유무역지역의 관리·운영상의 효율을 기하기 어려운 단점을 가지고 있다(산업연구원, 2007, 박, 2008).

Table 10 Management & operation of Free Trade Area in Gwangyang Port

구 분	주요업무
국도해양부	<ul style="list-style-type: none"> •물류단지 투자유치 총괄 및 정책지원 •자유무역지역 제도 운영 및 관리운영 총괄지원
여수지방 해양수산청	<ul style="list-style-type: none"> •입주기업 입주허가 및 건축허가 •공동시설(도로, 전기, 상하수도 등), 통제시설(게이트, 울타리 등) 설치 •기타 자유무역지역 행정지원 업무
한국컨테이너 부두공단	<ul style="list-style-type: none"> •기업대상 투자유치 활동 •입주기업 유지공고, 선정 및 관리, 지원 •통제시설 및 공동시설 유지관리 •토지 등 임대 및 임대료 징수, 공동시설 유지관리비 징수 •출입증 발급 및 관세청 통보

자료: 컨테이너부두공단.

4.2 광양만권 자유무역지역의 기능 강화 방안

상기에서 언급한 바와 같이 국내의 자유무역지역의 경쟁력 평가를 통한 기능 강화보다는 생산기능과 관리운영 측면으로 연구의 범위를 한정하여 결과를 도출하고자 한다. 제시된 문제점을 바탕으로 광양만권 자유무역지역의 기능 강화를 위해서는 생산 기능 도입을 통한 복합형 자유무역지역 지향과 관리·운영상의 효율화 방안이 필요한 것으로 판단된다.

첫째, 생산 기능의 강화가 필요하다. 생산기능의 강화는 자유무역지역으로 지정되어 있는 기존 구역을 활용하거나 자유무역지역의 확대·지정을 통하여 도입하는 것이 바람직하다. 현재 지정되어 있는 구역을 활용할 경우, 생산 기능을 도입할 수 있는 구역은 서측배후단지로 판단된다. 단기적으로는 서측 배후단지의 일부를 활용한 생산 기능의 강화 전략이 필요하며, 장기적으로는 자유무역지역의 확대·지정을 통한 생산 기능의 강화가 필요한 것으로 판단된다. 최근의 자유무역지역은 단순 기능보다는 복합 기능을 지향하고 있으며, 자유무역지역을 도시 및 국가 발전의 성장 동력으로 활용하기 위한 전략을 추구하고 있다. 따라서 광양항 자유무역지역도 현재의 물류 기능에 생산 기능을 강화하여 복합 기능 혹은 종합 기능을 수행할 수 있는 자유무역지역으로 확대·발전시킬 필요성이 있다.

자유무역지역은 외국인직접투자 유치를 통한 고용 창출과 수출 확대, 무역 및 물류 촉진, 기술 및 경영 노하우 이전 및 확산 등의 경제적 목적과 국가균형발전이라는 정책적 목적을 동시에 추구하고 있다(박, 2008). 자유무역지역을 신규 지정하거나 확대·지정할 경우 고려해야 할 요소로 산업 기반이 양호하고, 관련 기업의 집적, 인적·물적 인프라가 구축되어 있어 추가적인 인센티브나 유인책을 제공할 때 글로벌 비교우위를 갖는 투자 환경 제공이 가능한 지역이 유리하다. 광양만권 자유무역지역은 인근에 제철 산업 및 석유화학산업이 발달되어 있고, 항만배후단지를 비롯한 컨테이너부두 그리고 물류 인프라가 양호하여 이러한 조건을 충족하고 있다고 볼 수 있다(광양시, 2008; 김, 2010). 또한 광양만권 자유무역지역은 항만과의 접근성이 양호하고, 원부자재의 반입과 완제품의 수출에 소요되는 물류비용이 낮을 뿐 아니라 관련 산업이 집적

되어 있어 입지적 비교 우위를 제공하고 있다.

둘째, 관리·운영상의 효율이 필요하다. 최근에는 생산 중심의 자유무역지역 혹은 물류 중심의 자유무역지역 등도 물류 혹은 생산 기능의 강화와 연계를 통해 생산·물류 기능의 복합 자유무역지역으로 발전해 나가는 추세에 있다. 현재 광양만권 경제자유구역 내에는 물류 중심의 광양항 자유무역지역과 생산 중심의 울촌 자유무역지역이 지정·운영되고 있다. 광양항 자유무역지역의 관리권자는 국도해양부장관이며, 울촌 자유무역지역의 관리권자는 지식경제부장관으로 서로 상이하다. 관리기관도 광양항 자유무역지역은 지방청과 한국컨테이너부두공단이, 울촌 자유무역지역은 마산 자유무역지역 관리원에서 관리하고 있는 실정이다. 따라서 단기적으로는 지역별·유형별 특성에 부합하는 기존 관리 기관이 담당하도록 하되, 단계적으로 자유무역지역 간의 연계를 강화하고 협력체계를 구축하는 것이 바람직하다. 자유무역지역 수요자인 외국인 투자기업의 경영활동을 지원하기 위해서는 정책의 일관성을 유지하면서 협력·연계 방안을 검토하는 것이 필요하다. 또한 투자유치 단계별로 관계 기관 협력체계의 구축 등을 통해 외국인 투자유치계획 및 실행의 일관성을 유지해야 한다. 즉, 투자설명 및 홍보의 초기단계에서부터 협상단계 그리고 계약 체결에 이르기까지 유기적 협력체계를 구축해야 한다. 각 제도의 기능에 맞는 전문성과 노하우를 축적한 기관이 자유무역지역의 운영을 주도할 수 있도록 세부 운영 방안의 수립이 필요하다.

중장기적으로는 울촌 자유무역지역과 광양항 자유무역지역 간의 중복된 기능을 단일화하고 통합·관리하는 방안을 검토할 필요가 있다. 단순한 물리적 통합보다는 두 자유무역지역 간의 기능적 통합 및 연계 협력 그리고 일원화 등에 대한 검토가 필요하다.

5. 결 론

본 논문의 주요 연구 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 생산 기능을 강화하여 복합 기능 혹은 종합 기능을 수행할 수 있는 자유무역지역으로 확대·발전시킬 필요성이 있다. 이를 위해 단기적으로는 서측 배후단지의 일부를 활용한 생산 기능의 강화 전략이 필요하며, 장기적으로는 자유무역지역의 확대·지정을 통한 생산 기능의 강화가 필요한 것으로 판단된다. 광양만권 자유무역지역은 인근에 제철 산업 및 석유화학산업이 발달되어 있고, 항만배후단지를 비롯한 컨테이너부두 그리고 물류 인프라가 양호하여 복합 기능을 수행할 수 있는 조건을 충분히 갖추었다고 볼 수 있다.

둘째, 관리·운영상의 효율이 필요하다. 단기적으로는 자유무역지역의 지역별·유형별 특성에 부합하는 기존 관리 기관이 담당하도록 하되, 유형이 상이한 자유무역지역 간의 연계를 강화하여 시너지 효과를 제고하기 위해서는 협력체계를 구축하는 것이 바람직하다.

중장기적으로는 중복된 기능을 단일화하고 통합·관리하는

방안을 검토할 필요가 있다. 단순한 물리적 통합보다는 두 자유무역지역 간의 기능적 통합 및 연계 그리고 일원화가 중요하다.

본 논문의 한계는 국내외 자유무역지역의 경쟁력 평가, 해당 지역의 수출입 품목 등 실증적 분석을 통해 해당 지역의 기능 강화 방안을 제시하기보다 이론적 측면에서 접근하였다는 데 있다. 백 등(2001)이 실시한 현장 담당자 혹은 정책 담당자 설문 조사 및 실증 분석을 통한 연구 결과 도출은 향후 수행되어야 할 연구 과제이다.

후 기

이 논문은 2008년 순천대학교 학술연구비 공모과제로 연구되었음.

참 고 문 헌

- [1] 강달원, 임동석, 남기찬, 최철희, 이동운(2011), “부산항 부가가치 창출 방안에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 35권 1호, pp. 93-100.
- [2] 김병일, 유홍성, 이현우(2008), “인천항 배후단지 서비스의 고객행동의도 결정요인에 관한 연구”, 한국항만경제학회지, 24권 4호, pp. 115-137.
- [3] 김현덕(2010), 동북아 고부가가치 녹색물류산업 거점육성을 위한 물류·유통산업 진흥계획수립 조사연구 보고서
- [4] 광양시(2008), 동북아 자유무역도시 추진 전략 보고서
- [5] 류동근(2005), “부산항과 광양항 컨테이너 터미널 운영의 효율성 비교 분석에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 29권 10호, pp. 921-926.
- [6] 박재곤(2008), “자유무역지역 정책의 추진 방향”, KIET 산업경제
- [7] 백종실(1999), “대만의 자유무역지역 운영에 관한 연구“, 월간 해양수산, 한국해양수산개발원
- [8] 산업연구원(2005), 울산자유무역지역의 지정 타당성 조사 및 기본계획 수립연구 보고서
- [9] 산업연구원(2007), 자유무역지역의 활성화 및 효율적 관리체계 구축방안 보고서
- [10] 윤병구, 곽규석, 안기명(2005), “동북아 물류거점화를 위한 항만배후부지 구축전략에 관한 실증연구”, 한국항해항만학회지, 29권 10호, pp. 897-906.
- [11] 울산 자유무역지역관리원 홈페이지
- [12] 허운수, 김윤성(2008), “21C 종합항만을 위한 부산항의 추진과제 평가”, 한국항해항만학회지, 32권 1호, pp. 57-63.
- [13] 정현재, 여기태, 김종길(2010), “항만 배후단지 운영에 기여하는 수출입품목 선정에 관한 연구”, 한국항해항만학회지, 34권, 3호, pp. 229-234.
- [14] 지식경제부 홈페이지
- [15] 한국컨테이너부두공단 홈페이지

[16] 한국해양수산개발원(2001), 관세자유지역의 글로벌 물류 기업 유치 강화방안 연구 보고서

원고접수일 : 2011년 7월 11일

심사완료일 : 2011년 8월 15일

원고채택일 : 2011년 8월 16일