

[Field Research]

A Study on the Revitalization of Distribution and Logistics in the Least Developed Free Economic Zones (FEZ)

후발 경제자유구역의 성공을 위한 물류유통 부문 활성화에 관한 연구*

Jae-Woan Jeon(전재완)**, Ki-Soo Kim(김기수)***

Abstract

Purpose – The objective of this paper is to explain the successful methods for the revitalization of distribution and logistics of the least developed FEZs (Saemangum, Yellow-sea, and Deagu-Kyengbuk) in Korea. With the recent changes in the economic terrain of Northeast Asia as with the rise of China, Korea has developed a logistics hub concept for improving the efficiency of logistics and distribution industry and its distribution and logistics policy has received positive worldwide evaluation. Therefore, we face severe competition and must always look for ways to address these problems.

Research design, Data, Methodology – This study adopts two methods to propose successful revitalization of distribution and logistics in the least developed FEZ. The first method investigates the limitation of these FEZs by analyzing the statutes, and the second one follows comparable cases. Thus, we first reviewed the efficient strategic political alternatives for the least developed FEZ, Yellow-sea, Seamangum-Gunsan, and Deagu-Kyeongbuk, through the relative institution system, law, and future plans. Next, we studied the Bin-hai Economic Free Section (Zone) in China as a comparable example. In order to analyze the competitiveness of logistics in the three FEZs (Yellow-sea, Seamangum-Gunsan, and Deagu-Kyeongbuk), the total factor productivity growth of regional manufacturing industries is divided into three sources: the external trade effect, scale effect, and technical change effect. However, this paper does not test for a positive contribution of external trade, which is a reason of non-building on these FEZs. A FEZ that shows a larger external trade effect than the others will have a comparative advantage in the logistics infrastructure and policy support. This study presented the newly applied Bin-hai FEZ in China, in order to make the studied FEZ as successful by applying the strategy of its distribution and logistics center.

Results – In Korea, there is an increased focus on the benefit of the regional development of regions such as the Free Economic Zones (FEZ). We have six FEZs, Incheon, Busan-Jinhae, Guangyang, Yellow-sea, Seamangum-Gunsan, and Deagu-Kyeongbuk. However, our

FEZs do not have various supporting factors needed for the logistics and distribution industry. Korea designated the above six places as FEZ and has operated to enhance national competitiveness and ensure a balanced regional development since 2003. However, most FEZs did not receive favorable feedback in the first business performance evaluation and it is necessary to take action for substantial improvements.

Conclusions – Especially, over the past 10 years, even though the FEZ policy has been implemented in an effort to promote success in distribution and logistics, there are still many underdeveloped industries in logistics. The main problem is the absence of revitalization of the high value added performance in the distribution and logistics industry. However, there is a limitation to this study. We have used non-empirical method based on a case study to arrive at our findings. Future studies should use appropriate statistical methods to supplement our results and provide a solution to this problem.

Keywords : Distribution and Logistics industry, Free Economic Zone(FEZ), Strategic factors.

JEL Classification : M30, M38, N95, R11.

1. 서론

중국의 부상 등 동북아 경제지형 변화에 따라 물류허브 발전 구상을 수립하고, 원가관리 차원에서 물류의 중요성을 인식하고 유통·물류산업 효율화를 추진해 온 유통·물류정책은 긍정적 평가되고 있다(Kim, 2011; Park, 2011). 지난 10여년 사이 국제 수준의 공항과 항만을 구축하고 전국적으로 6개의 경제자유구역을 설치하는 등 물류의 하드웨어적 측면에서 실적은 세계적으로 인정받고 있다.

그러나, 세계은행에서 통관·물류비용·물류인프라 분야 등 7개 지표를 평가하여 각국의 물류경쟁력 조사·발표한 바에 의하면, 우리나라는 대만보다도 낮은 세계 23위로 세계 7위 교역국, GDP 13위 국가에 비해서는 유통 및 물류의 국제경쟁력이 낮은 상황에 있다고 할 수 있다(Kim, 2009). 2010년에 World Bank Report(2010)에서 세계 155개국의 1000여 포워드 및 특송업체 대상 유통·물류 분야의 경쟁력 순위는 <표 1>과 같다.

* This work was supported by National Research Foundation of Korea Grant Funded by the Korean Government (MOEHRD)(NRF-2011-413-B00008).

** Research Professor, Jungseok Research Institute, Inha University, Korea. Tel:+82-32-860-9197. E-mail: dansol@inha.ac.kr.

*** Corresponding author, Professor, Kimpo College, Korea, Tel:+82-31-999-4665. E-mail: kisookim@empal.com.

<표 1> 세계 주요국의 물류 경쟁력 순위

	Rank	Rank Of Department					
		Customs (세관)	Infra (인프라)	Intl Transportation (국제운송)	Logistics (물류 경쟁력)	Cost (국내 물류비)	Time (정사성)
Germany	1	3	1	9	4	4	3
Singapore	2	2	4	1	6	6	14
Sweden	3	5	10	2	2	3	11
Netherlands	4	4	2	11	3	9	6
Japan	7	10	5	12	7	8	13
England (U.K.)	8	11	16	8	9	7	8
Hongkong	13	8	13	6	14	17	26
U.S.A	15	15	7	36	11	5	16
Taiwan	20	25	22	10	22	12	30
South Korea	23	26	23	15	23	23	28
China	27	32	27	27	29	30	36

Source : World Bank (2011), The survey of National Logistics'competition in world from http://databank.worldbank.org/ddp/home.do#ranking/#3/enterprise_survey/

경제자유구역 유통·물류서비스 육성 전략을 대대적으로 추진해 왔음에도 불구하고, 경제자유구역의 유통·물류산업의 여건은 국내 전체 여건보다 더 열악한 것으로 평가되고 있는데, 그 주요 이유로는 경제자유구역내 고부가가치 유통·물류업체가 없는 것으로 파악되며, 경제자유구역에 입주한 유통·물류업체들은 물동량 부족으로 출혈경쟁을 벌이고 있어, 임대단가 인상 등 경영 환경 악화 요인 발생시 자발적 퇴출업체들이 발생하고 있는 현상으로 보고되고 있다(Mae-il Business News Paper, 2010).

이러한 상황 하에서 본 연구는 우리나라 6개 경제자유구역 중 전개 속도가 가장 늦고 여러 가지 정책이 표류하고 있는 것으로 파악되어진 후발 경제자유구역인 황해, 새만금 그리고 대구경북 경제자유구역의 유통 및 물류현황을 살펴보고 이들의 유통 물류 거점화 방안에 대한 전략적 시사점을 제시하고자 한다.

2. 후발 경제자유구역의 개발 현황

2.1. 우리나라 경제자유구역 전반에 대한 개요

우리나라 경제자유구역의 개발현황을 사업 지구수로 분석해 보면, 총 사업 지구 수는 85개로 이중 13개 지구는 조성이 완료되었고, 34개 지구는 현재 개발 중에 있는 것으로 파악된다(Lee & Lee, 2010). 이들 사업 지구수를 크게 보면, 인천, 부산·진해, 광양만 권 등 선발 경제자유구역(Free Economic Zones: FEZ)은 사업진척이 상당 수준 이루어졌으나, 나머지 후발 경제자유구역은 진척이 더디며, 앞으로 몇 년 후이나 실질적인 진전이 가능할 것으로 전망(Seo, 2010)되고 있으며, 2012년 6월말 현재 경제자유구역별 개발 현황은 <표 2>와 같다.

<표 2> 경제자유구역별

(2012년 6월 현재)

	단위 지구수	개발진행상황별 지구수					
		시기 미도래	사업시행자 미선정	실시계획 미수립	개발중	조성 완료	
합계	85	6	17	18	34	13	
선발 FEZ	인천	27	0	1	6	14	6
	부산·진해	21	2	3	5	7	4
	광양만권	20	4	6	0	8	2
후발 FEZ	대구·경북	10	0	3	3	4	0
	새만금·군산	4	0	1	1	1	1
	황해	3	0	3	3	0	0

Source : 6 FEZs'Homepage data edited by Authors

국내 경제자유구역별 지정 현황은 <표 3>에 제시되어 있으며, 공항만을 보유한 지역을 중심으로 경제자유구역이 설치되어 있으며, 황해권 경제자유구역을 제외한 모든 경제특구의 완료시점을 2020년으로 설정하고 개발하고 있는 것으로 나타났다.

<표 3> 후발경제자유구역 지정 현황

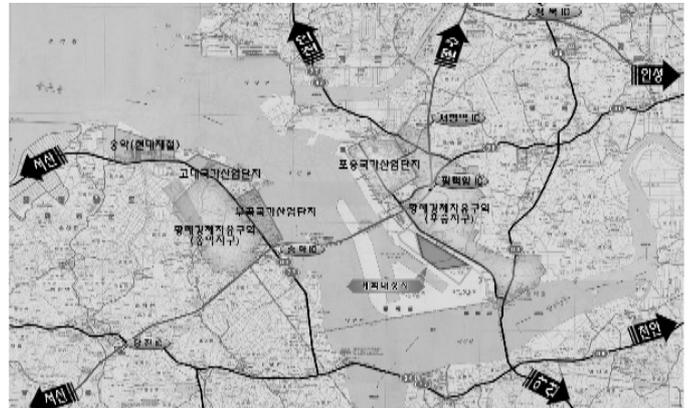
(2012. 4월 현재)

구분	경기·충남	대구·경북	전북	
명칭	황해	지식창조형	새만금·군산	
위치	충남(당진·아산·서산) 경기(평택·화성)	대구, 경북(포항·구미·영천·경산)	전북(군산·부안)	
면적	15.8km ²	32.354km ²	50.4km ²	
공항항만	평택·당진항	대구국제공항	군산·군장신항	
개발기간	완료	2025	2020	
	단계	I 08~13	I 08~13 II 14~20	I 08~20
		II 14~19 III 20~25		
지구	3개 지구 • 송악 6km ² • 인주 4km ² • 포승 5.8km ²	10개 지구 • 대구 10.8km ² • 포항 3.8km ² • 구미 6.2km ² • 영천 7.1km ² • 경산 6.3km ²	4개 지구 • 군장 17.4km ² • 새만금 28.6km ² - 산업 18.7km ² - 관광 9.9km ² • 고군산 4.4km ²	
총사업비	4조 8,746억원	8조 482억원	3조 9,479억원	
기투자금액	국	-	7,806억원	6,390억원
	지방	-	6,751억원	5,400억원
	민	-	6조 5,925억원	3조 3,089억원
기본구상	• 제조(자동차, IT, BT) • 부가가치물류 • 철강·메디컬 클러스터 • 레저관광	• 산업클러스터(모바일, 패션디자인, 부품소재) • 글로벌 R&D, 국제의료 등 • 주요 지구 산업코리도 개발	• 신재생 에너지 클러스터 • 레저관광벨트 구축) • 조립금속, 기계, 장비 클러스터 육성	

Source : least 3 FEZs'Homepage data edited by Authors

경제자유구역별 총사업비는 선발 경제자유구역(Free Economic Zones: FEZ)의 경우 12조~36조원으로, 후발 경제자유구역의 4조~8조에 비해 선발 경제자유구역의 사업비가 평균 3~4배 높은 수준이며(Park, 2006; Lee, 2009), 또한 총사업비의 상당부분은 민자유치로 충당되며, 부산진해 경제자유구역의 경우 총 사업비 15조원중 8조 7천억원이 민자로 투자하는 등의 민자유치 특히 외국인 투자유치가 성공의 중요 요인으로 평가받고 있다(Ryu, 2010).

또한, 각 경제자유구역은 해당 지역 여건에 적합한 산업발전 및 투자유치를 목표로 설정하고 있다. Hyundai Research institute(2010)에 따르면, 유통·물류서비스 육성을 주요 사업분야로 설정한 경제자유구역은 인천, 부산진해, 황해권이고, 나머지 지역에서는 제조업에 치중한 경제자유구역 발전 구상을 수립하고 있는 것으로 분석되었다.



<그림 1> 평택당진항 항만배후부지 개발계획도

2.2. 황해 경제자유구역의 개발 및 물동량 현황

2.2.1. 개발현황

황해 경제자유구역은 평택·당진항을 중심으로 우선적으로 항만 배후단지는 총 3단계에 걸쳐 개발하여 2020년 완공 계획하에 진행되고 있다. 2010년 9월에 1단계 공사가 완료되었으며 총 투자비는 820억원이 소요되었고, 현재 임대율은 76%이며 수입자동차 PDI 업체가 절대 다수를 차지하고 있음. 기본 임대료는 700원/m²/월, 외국인 우대 임대료는 500원/m²/월에 제공하고 있으며, 이에 대한 건설 계획은 <표 4>과 같다.

<표 4> 평택당진항 단계별 건설 계획

구분	1단계	2단계	3단계
조성면적	1,428천m ²	1,198천m ²	1,851천m ²
사업비	2,310억원	2,202억원	미정
사업기간	2006~2010년	2012~2015년	2020년

Source : Yellow-sea FEZ(2012), The introduction of yesfez and Yesfez magazine, from http://www.yesfez.go.kr/html/kr/plan/plan_030101.html

황해 경제자유구역은 충남 당진·아산과 경기 평택(포승) 지역에 설치되어 있으며, 평택·당진항을 중심으로 물류기능 수행하기 위해, 2025년 개발완료 목표(총 사업비 4조8,746억원)로, 주력육성 분야는 평택 포승지구(575만m², 36%)의 경우, 對중국 수출 전진기지(주거·상업·업무지원), 수도권외의 산업시설 집적을 위한 중소기업 클러스터 특화단지 조성(자동차산업 특화단지로 육성)하고 있으며, 당진 송악지구(602만m², 37.7%)는 철강클러스터로 육성(현대제철, 동부제강, 동국제강 등 기 입주)하고, 아산 인주지구(421만m², 26.3%)는 미래형 자동차부품산업 클러스터로 육성하려는 계획을 가지고 있다. 이와 같은 클러스터 계획을 완료하기 위해서는 각 클러스터 간 물류 및 유통활동을 원활하고자 하는 물류 및 유통 단지에 대한 향후 개발 계획이 필요하지만 현재 황해 경제자유구역의 경우 이와 같은 물류 및 유통 단지에 대한 계획이 전무하다고 할 수 있다. 이는 <그림 1>과 같은 평택당진항을 중심으로 한 항만 배후부지 계획을 통해 향후 발전방향을 제시하고 있으나 그 방향성이 물류유통 거점화와는 다소 거리가 있는 것으로 판단된다.

평택·당진항 배후부지를 제외하면, 평택당진 경제자유구역 일부 지구는 산업시설과 연계된 물류 유통단지 구축을 목표로 하고 있으나, 아직 부지매입조차 이루어지지 않고 있어 사실상 계획 단계인 것으로 볼 수 있다. 그러나, 황해 경제자유구역에는 평택항과 당진항이 있으나 물동량과 시설면에서 평택항이 당진항에 비해 2배 정도의 규모이며, 제3차항만기본계획(2011-2020)에 따르면 평택항에는 포승, 고대·송악, 원정 지역을 포함하여 32선석(컨테이너 2선석)이 건설될 예정이다.

2.2.2. 물동량 추이

2011년 12월말을 기준 컨테이너 처리량은 522,078TEU로 처리능력 대비 약 50% 시설만이 가동되고 있다. 컨테이너 처리량이 늘어남으로써 물류기업의 입주를 유인할 수 있으나, 기업 유치에 충분한 수준은 아닌 것으로 분석되었다. 아직 경제특구가 건설되어 있지 않아 경제특구로 볼 수 있는 물류는 없으며, 평택 및 인근 지역 물동량은 증가세는 일반화물의 경우 매년 15~25% 정도의 증가율을 보이고 있으며, 2012년에는 화물물동량이 1억톤을 초과할 수 있을 것으로 예상된다.

<표 5> 평택·당진항 컨테이너 및 화물 처리량 추이

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	전년 대비
컨테이너(TEU)	318,599	355,991	377,364	446,551	522,078	17% ↑
일반 화물(천톤)	48,093	50,723	51,321	76,681	95,219	24% ↑

<표 6> 평택·당진항 물동량 처리 현황

(단위 : 천톤, R/T)

	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
수입	21,980	22,759	24,102	26,861	31,610	33,421	34,568	52,135
수출	5,742	8,581	10,476	11,060	10,497	10,858	10,011	14,182
수출입계	27,722	31,340	34,578	37,922	42,107	44,279	44,579	66,317
환적수입	73	23	71	85	339	244	1,116	1,519
환적수출	0	22	69	60	241	275	595	1,044
환적계	73	45	140	145	580	519	1,711	2,563
연안	11,888	12,594	7,796	6,168	5,406	5,926	5,031	7,800
합계	39,683	43,979	42,514	44,235	48,093	50,723	51,321	76,681

Source : Ministry of Lands, Transport and Maritime affairs(2012), the Logistics volume of Peyngtack-Dangjin port from <http://spdic.go.kr>

또한 평택항은 자동차 수출과 수입이 동시에 이루어지는 유일한 항으로서(울산은 주로 수출, 인천은 주로 수입 위주) 수출은 주로 화성에 위치한 기아자동차, 쌍용자동차, 중고차, 환적차량 위주로 구성되며, 수입은 BMW, 아우디, 클라이슬러, 포드, 폭스바겐, 일본차량 등 거의 대부분의 수입차가 수입되고 있다(자유무역지역에 수입차 PDI(출고 전 검사, Pre Deliver Inspection업체 입주). 이는 기존 인천항을 이용하여 자동차 수출입 선적을 시행하던 선사들이 인천항의 낮은 처리효율과 입출항 편리성 등 문제로 2008년부터 수도권과 인접해 지리적 이점이 있는 평택항으로 항로를 바꾸고 있는 것으로 파악된다. 이러한 자동차 물동량은 하역능력대비 100%를 초과하였고, 자동차의 수입과 수출뿐만 아니라 환적량도 꾸준히 늘고 있어 평택항은 기존 4개의 자동차 전용선석에 추가로 1개를 건설할 예정인 것으로 분석되었다.

<표 7> 자동차 수출입 추이

(단위: 대)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	전년대비
평택당진	650,568	590,025	547,619	946,949	1,272,354	34% ↑

주: 2007년 처리실적은 수출실적 기준임.

이와 같은 평택·당진항의 물동량 증가에 따라, 평택·당진항 배후 유통 및 물류단지는 현재 1단계가 완공되어 운영 중이며 준설토 매립을 통해 2단계 유통 및 물류단지를 건설중에(자유무역지역으로 신청했으나 지정여부는 아직 미정)이다. 배후의 유통 및 물류부지 전체 면적은 146,265.4㎡로 그 중 71,995.3㎡는 이미 활용 중에 있으며, 나머지 74,270.1㎡는 잔여부지로 구성되어 있다.

유통 및 물류부지는 외국인투자기업 부지와 컨테이너부지(ODCY)로 구분되어 있으며, 면적은 각각 22,510.8㎡와 43,872.6㎡이고, 외국인투자기업 부지는 외국인투자법에 의한 외투기업 중 국내외 물류관련 사업을 영위하는 법인에 입주 자격이 있으며, 컨테이너부지에는 물류기업은 누구나 입주할 수 있도록 하고 있다.

2.3. 새만금군산 경제자유구역

2.3.1. 개발현황

2008년 지정된 새만금군산 경제자유구역은 새만금 4호 방조제 내에 위치하며, 2020년까지 총 사업비 3조9,479억원(공공 16.2%, 민자 83.8%) 투입 예정으로 주요 물류시설로는 6개의 부두와 국제여객부두를 구비한 군산항이 운영 중에 있다.

새만금경제자유구역은 새만금산업단지(17.4km², 전체의 36% 점유)를 중심으로 기존 군산2(군장)국가산업단지 등과의 기능간 연계에 의해 시너지 효과 극대화(주거·상업·업무지원)를 추구하고, 신재생 에너지를 중심으로 클러스터 구축을 통해 연구센터 및 유통·물류 집배송센터 구축(풍력 및 태양열 연구단지로 육성)에 초점을 두고 있다.

이외로는 새만금관광단지(9.9km², 19.7%)와 고군산 군도지구(4.4km², 26.3%)는 복합형 관광·레저, 해양문화 단지로, 군산2국가산단지구(18.7만㎡, 37.1%)는 종이 및 조립금속, 기계 및 장비 등을 통한 클러스터로 육성(현대중공업, 지엠대우, 두산인프라코어 등 기입주)할 계획을 가지고 있다.

<표 8> 군산항 개요

구분	내용	
항만의 개요	한반도 서해안의 중심부 금강하구에 위치한 군산항은 1990년대부터 중국 및 러시아의 교역량 증가에 따라 군.장신항만 개발을 적극 추진 중에 있어 서해 중부권 관문항으로서 군산항은 서해안시대 주역 가능성	
운영특징	제1,2,3부두	ㄷ자형으로 연결되어 있는 부두로서 대한통운(주), 세방기업(주)에 임대하여 운영되고 있음.
	제4부두	1997년에 대우자동차(주)에 건설하여 자동차전용부두로 운영하고 있음.
	제5부두	군·장신항만 건설계획에 따라 2000년 10월에 준공된 부두로서 대한통운(주), 세방기업(주), 한솔CSN(주)에 임대하여 운영되고 있으며, 현대 및 기아자동차 수출, 청정화를 하역은 물론 군산항과 홍콩간의 정기컨테이너선이 운항하고 있음.
	제6부두	2004년 5월에 준공된 신설부두로서 (주)선광, GCT(주)에 임대하여 운영되고 있으며 10만톤급 양곡싸이로와 겐트 리크레인 4기가 설치
	국제여객부두	군산항과 중국 청도항간에 국제여객선이 취항하고 있어 대중국 경제교류에 일익을 담당하고 있음.
주요 기항선사	- 천경해운 - 태영상선 - 장금상선 - 석도국제훼리 (카페리)	

Source : Seamangum-Gunsan FEZ(2012), The introduction of Gunsan port and SGFEZ, from http://www.sgfez.go.kr/content/index.php?gubun=introduction_force&dname=oran



<그림 2> 새만금군산 경제특구 용지이용계획도

2.3.2. 물동량 추이

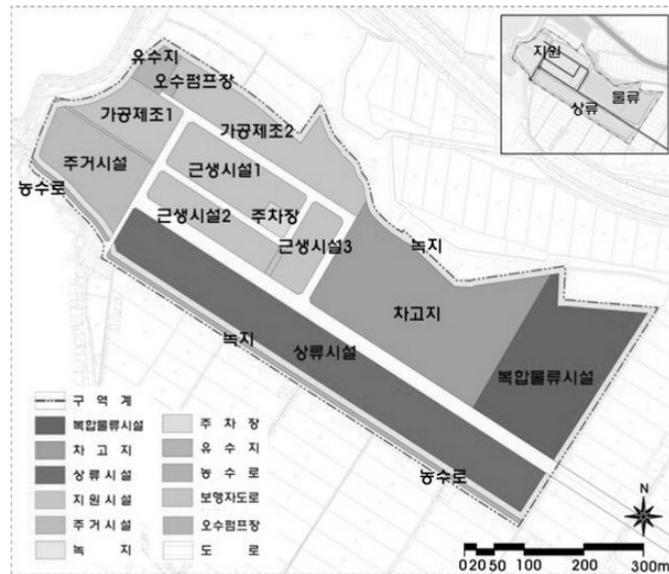
2010년과 2011년 군산항 컨테이너 취급물량이 늘었으나, 10만 TEU 규모로 물동량이 매우 낮은 상황으로 나타내고 있는데, 현재 군산항의 물동량은 군산항의 규모가 작고 부족하기 때문에 발생한 것으로 파악되며, 이에 따라 향후 경제자유구역이 활성화될 때의 부족에 대응하기 위해 새만금 신항 개발을 추진 중인 것으로 파악된다.

<표 9> 군산항 항목별 물동량 추이

연도	컨테이너(TEU)	벌크(R/T)	유류(R/T)
2007	28,783	12,972,241	4,277,652
2008	25,891	13,462,928	3,711,531
2009	68,160	12,553,924	3,009,654
2010	104,332	14,497,698	3,309,497
2011	114,744	13,556,705	2,992,713

2012년 9월 현재 경제자유구역 관련 기업의 실제 투자나 생산 활동이 없어 경제특구 물류관련 기업은 거의 없으며, 기존 군산2 국가산업단지 내에는 개별기업들의 자사 유통 및 물류가 대부분이며, 제3자 물류담당업체로는 (주) 대한통운이 있으나 전문 3PL보다는 화물운송을 수행하고, 일반 화물업체들이 다수 존재하고 있는 상황이다.

따라서 경제자유구역의 활성화로 인해 군산의 비류항을 중심으로 물동량이 증가하게 될 경우 현재의 물류담당 업체들로는 물류 활동을 처리하는데 문제가 있을 것으로 파악되기 때문에, 경제자유구역과 달리 군산지역 내 물동량 적체 해소를 대비하기 위해 2011년 8월 군산시 주도의 '군산복합물류단지 개발사업'계획을 수립 발표하고 개발 계획을 수립하여 운영하고 있다.



<그림 3> 군산복합물류단지 개발 계획도

사업이 완공되면 군산산업단지 물류 배후거점 조성, 군산권 물류기반 확충에 따른 물류비 절감, 물류 및 지원시설의 적정 배치로 인한 지역발전 견인 효과가 기대하고 있다. 이와 함께 경제자유구역 내 입주업체는 다수 있으나, 경제자유구역 지정 이전부터 영업하던 업체가 대부분인 상황이며, 이들 기업은 경제자유구역 내에 있으나 기존 군산산업단지 내에 이미 입주해 있던 제조업체들로 경제자유구역운영 방침에 따른 혜택이나 관리대상은 아님에 따라, 지원 방안을 모색해야 보다 원활한 유치가 가능할 것으로 판단된다.

즉, 이들 기업은 국가산업단지 관리관련 법에 의해 설치 운영하고 있기 때문에, 경제자유구역청의 입장은 이들 업체들을 경제자유구역에 포함시킴으로 새만금산업단지를 조성하고 투자유치를 위

한 배후산업으로 홍보하고 활용함으로써 시너지(Synergy)를 극대화 하려는 노력으로 파악된다.

2.4. 대구경북 경제자유구역

2.4.1. 개발현황

대구 경북 경제자유구역은 약 천만평의 대지에 대구, 포항, 구미, 경산, 영천일원 10개 사업지구 개발 계획 하에 총 사업비는 8조 482억원(국비 7,806억원, 지방비 6,751억원, 민자 6조5,925억원)으로 대부분이 민자로 총당 예정이다. 현재 사업계획단계이며, 구체적인 진전을 보기 위해서는 국비와 지방비 및 민간투자자 확보가 관건인 것으로 아직 구체적인 개발이 진전되지는 못하고 있는 것으로 파악된다. 대구 경북 경제자유구역의 경우 우리나라 유일의 내륙 경제자유구역으로 물류 및 유통활동에 대한 안배가 매우 미약한데 그 이유는 지식 및 첨단 산업을 위주로 개발하고자 한다는 점을 기존 경제자유구역과의 차별성으로 내세우기 위한 것이었다. 그러나, 이들 산업의 경우 특히 적시생산(JIT)을 위한 글로벌 물류 및 유통 거점의 활용화가 더욱 요구되고 있다는 점을 간과한 사항이라 할 수 있다. 따라서 대구경북 경제자유구역의 경우 기존 물류 및 유통 단지(예를 들어, 칠곡 ICD의 활용방안의 강구)와의 연계 방향에 대한 계획 및 발전 방향에 대한 모색이 필요할 것으로 판단된다 할 수 있다.

2.4.2. 물동량 추이

우리나라 6개 경제자유구역 가운데 유일하게 항만이 없는 경제자유구역으로 대부분의 유통 물류를 항공이나 내륙운송을 통한 유통 물류활동을 수행하고자 주요 사업역시 지식 및 첨단 IT와 BT 산업에 초점을 두고 있다. 그러나 이 지역의 대표적인 공항은 대구국제공항으로 국제선화물 물동량은 미미한 수준으로 <표 10>과 같은 물동량을 보이고 있다.

<표 10> 대구국제공항 국제선화물

(단위 : 톤)

연도	반입	반출	계
2003	890	688	1,577
2004	1,632	1,167	2,799
2005	1,881	1,502	3,383
2006	2,011	1,457	3,468
2007	2,028	1,580	3,608
2008	1,546	1,318	2,864
2009	578	597	1,175
2010	773	709	1,482
2011	984	905	1,889

Source : Korea Airports Corporation(2011), Air Traffic by Dae-Gu Airport from [http:// www. airport.co.kr](http://www.airport.co.kr)

대구국제공항은 면적 844m², 연간처리능력 17,000톤 규모의 화물터미널이 있지만, 국내선 용도이고, 국제선 전용 화물터미널은 없기 때문에, 국제선 화물 물동량도 반입, 반출 물량 합쳐도 연간

1,900톤 정도로 거의 물류 기능은 없다고 봐도 무방한 실정으로 파악된다.

따라서 2012년 5월까지 물류기업이 입주했거나 입주 예정인 업체는 없으며, 다수 제조업체들이 입주(MOU 체결 수준) 예정이지만, 아직 부지조차 매입되지 않은 상황이라 생산할 동이 이루어지기까지는 상당한 시일이 소요될 것으로 분석된다.

<표 11> 대구경북경제자유구역 입주(예정) 기관

구분	갯수	기업
테크노폴리스	53	나카무라토메정밀공업(주), 현대IHL(주),우리텍(주), (주)아이디알시스템, (주)신천, (주)맥스토텍, (주)상아뉴보텍, 대영코어텍(주), 브레이크(주), (주)대광소결금속, (주)신보 등
영천첨단부품	22	일본 (주)다이셀, (주)세원물산, (주)한중, (주)덕성, (주)씨아이씨테크, (주)영진, 한호산업(주), 현대글로벌(주) 등
영천하이테크	2	현대글로벌비스(주) 등
포항융합기술	1	(주)포스코파워(연료전지발전소)

Source : Daegu-kyungbuk FEZ(2012), The list of invitation company and organizations in DKFEZ, from http://www.dgfez.go.kr/page.php?mnu_uid=886&

3. 텐진-빈하이(天津-瀕海)신구 개발 사례

3.1. 빈하이 신구의 개황

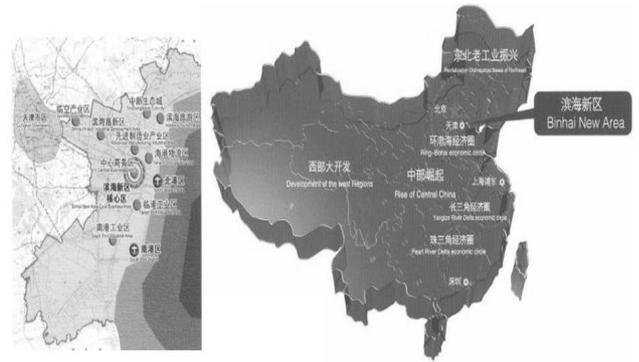
빈하이신구는 동북아시아역 중에서도 우리나라와 지리적으로 가장 인접해있고, 자본과 인력이 집중되고 있는 황해권의 초국경 경제통합 중심지로서 우리나라 경제자유구역 원용사례로 주목받고 있다.

상해의 푸둥신구(浦東新區)가 1990년에 지정되어, 상해 푸둥신구를 중심으로 한 장강삼각주 지역이 중국 경제의 중심으로 부상한 것에 힘입어, 텐진 빈하이신구는 1994년 텐진시가 상해 푸둥신구를 벤치마킹하여 경제기술개발구, 텐진항, 보세구 등을 포함하여 동부 임해지역에 새로 건설한 행정구역으로, 2006년 4월에 정식으로 ‘국가급 경제개혁 시험구’로 지정하였다(Culliane, K. 2007).

빈하이신구의 총 면적은 2,270km²이며, 해안선 길이는 153km이고, 상주인구는 약135만명이고, 건설된 면적은 183km²이다. 빈하이신구는 중국의 4대 직할시(베이징(北京), 상하이, 텐진, 충칭(重慶)) 중의 하나인 텐진시의 동쪽 연해지역에 위치해 있다.

빈하이 신구는 바다에 맞닿아 있는 탕구취(塘沽區), 한구취(漢沽區), 따강취(大港區)와 동리취(東麗區)일부, 진남취(津南區)일부 등 5개 행정구역을 포함하고 있으며, 텐진항, 텐진경제기술개발구(TEDA), 텐진항 보세구는 탕구취 안에 위치하고 있으며, 빈하이신구의 중심은 텐진경제기술개발구와 보세구를 확보하고 있다.

발해만 안쪽에 위치하고 있으며, 중국의 수도 북경 및 서북 내륙 공업지역들과 가장 가까운 항구를 가지고 있으며, 경제적으로 동북지역과 서북지역을 연결할 수 있는 통로에 자리 잡고 있으며, 빈하이신구 내에 텐진항과 빈해국제공항이 위치하고 있다.



<그림 4> 빈하이신구 위치

중국정부는 상해 푸둥신구의 경우 세계 경제·금융·무역의 허브로 성장시키고자 하고, 텐진-빈하이 신구의 경우 고도기술 제조, R&D, 중국 북방지역 항만·물류·유통의 허브로 성장시키고자 한다. 왜냐하면, 텐진은 북경에 비해 경제적 영향력은 낮으나, 상대적으로 잘 구비된 제조업기저로서의 적극적인 확대발전은 물론 운송과 물류중심기지 건설을 통해 북방지역의 경제중심지로 건설이 가능하기 때문이다.

이러한 중국정부의 정책에 따라 개발된 텐진 빈하이신구가 떠오르면서 환발해만 경제권이 새롭게 주목받기 시작하였다. 텐진은 북경과의 경쟁과 상해를 중심으로 한 장강삼각주 경제권, 광주와 심천을 중심으로 한 주강삼각주 경제권에 가려 있었으나, 빈하이신구를 중심으로 새로운 성장의 구심점으로 만들어 가고 있다.

<표 12> 빈하이신구 略史

시 기	주 요 사 항
1993. 7.	빈하이신구 개발을 위한 10개 조치 발표
1994.	빈하이신구 설립
1996. 12	리루이환(李瑞環) 정협주석 빈하이신구 방문
1999. 10	장쩌민(江澤民) 총서기 빈하이신구 방문
2000. 6	빈하이신구 내에 텐진수출가공구 설립 비준 획득
2001. 3	빈하이신구 홈페이지 개설 (www.bh.gov.cn)
2001. 9	빈하이신구 내에 중국 최초로 바이오산업 인규베이터 설립
2004. 3	텐진-빈해간 경전철 운행 개시(중국 최장)
2005. 6	원자바오(溫家寶) 총리 빈하이신구 방문 (15개 중앙부처 대표 대동)
2005. 10	후진타오(胡錦濤) 총서기 빈하이신구 방문
2006. 2	발해은행 개업
2006. 8	중국 국무원 ‘텐진동장보세항구(天津东疆保税港区)’설립 인허가
2007. 12	텐진항만 물동량 연간 3억 톤 돌파
2010. 12	텐진항 물동량 연간 4억 톤 돌파, 이중 컨테이너 1,000만 TEU

Source: Tiejin-binhai Special District(2012), The outline of development in Binhai SD, from <http://www.bh.gov.cn/introduct/01>

3.2. 텐진-빈하이신구 개발전략

중국정부는 텐진-빈하이 신구를 개발하는데 있어 중점기능구역 집중 육성(우리의 지구단위 육성계획과 유사)하여 개발과정에서 경쟁우위를 점하는 동시에 개발공간을 적기에 충분히 공급하기 위해 전략적으로 중점기능구역을 선정하여 집중 개발하고 있다.

앞에서 본 것처럼, 빈하이신구는 첨단제조 산업지역, 화학공업 지역, 항공물류지역, 항공산업지역, 임해(臨海)산업지역, 오락 휴양 지역, 비즈니스센터, 첨단기술산업지역으로 구성된 8개의 기능구로

이루어지고 있는데, 생태구는 싱가포르와 함께 협력하여 건설하며, 자연환경을 중심으로 한 아파트 중심의 생활지역구로서 보호 관련 된 22가지 기능설비가 되어있고, 무공해 쓰레기처리시설이 완비되어 있다.

또한 중국 북방 최대(33km²)의 동장 보세구를 설립하고 보세구 내에 6개의 대형 컨테이너 선석을 가진 보세항구를 건설하여, 국제화물 환적, 구매, 배송, 중계무역, 전시회, 수출가공 등의 기능을 갖는 국제자유무역지대로 육성하며, 베이징까지 연결되는 고속철도역이 있다.

빈하이신구 개발계획에서는 지역의 잠재력과 중국 경제성장을 선도하는 신흥 산업기지로서의 역할을 고려하여 중점육성산업을 제시하고 있는데, 이들 선정된 중점육성산업은 ① 금융, ② 물류, ③ 석유·화학, ④ 장비·제조, ⑤ 항공, ⑥ 전자·정보, ⑦ 의약바이오, ⑧ 신소재·신에너지의 8개 영역으로 선정되어 있다.

빈하이신구 중점육성산업 발전전략은 ‘대형프로젝트, 대형 산업 집적, 대형 산업망, 대형 시장망’인 특징을 가지고 있다. 특히 앵커 대기업과 대형프로젝트의 유치를 통해 지역경제 및 산업발전을 도모하도록 하고 있다.

<표 13> 빈하이신구의 각종 기능 단지

지역명칭	면적	주요 유치분야	비고
선진제조업지역	97km ²	IT, 제련, 하이테크 등	
화학공업지역	80km ²	석유화학, 해양화학, 정밀화학	
항공물류지역	100km ²	국제무역, 운송물류	동장보세항 33km ² 중 10km ² 는 자유무역구역
항공산업지역	102km ²	항공운송, 항공 산업, 수리	A320 항공기 일부 조립
임해 산업지역	150km ²	각종산업	
오락 휴양지역	75km ²	생태공원, 관광	
비즈니스 센터	10km ²	금융, 보험, 서비스 및 문화	
첨단기술 산업지역	36km ²	R&D 및 이의 산업화	

Source: Tiejin-bin Hai Special District(2012), The introduction of main functional districts in Bin Hai SD, from <http://www.bh.gov.cn/introduct/01>

거대한 배후시장을 활용할 수 있는 빈하이신구의 지리적 이점을 이용하기 위해 모토롤라, 도요타, 삼성전자 등 다국적 기업들이 독자 또는 합자 형태로 빈하이신구에 생산기지를 가지고 있으며, 구체적으로 전자, 자동차, 화공, 제약 등의 분야에서 세계 500대 기업 중 152개가 빈하이신구에 입주해 있는 상태이며, 매출액 상위 20개 기업을 보면, 발해만의 석유개발을 위한 중국 기업들을 제외하고는 대부분이 외자기업이며, 이중 미국은 독자형태로, 한국과 일본은 합자 형태로 진출해 있다.

3.3. 빈하이 신구의 투자유치전략

중국정부는 개발초기부터 텐진시 산하에 ‘텐진시정부 빈하이신구 관리위원회(天津市人民政府滨海新区管理委员会)’가 발족되어 빈하이신구 개발과 관련된 업무 전반을 총괄하도록 하였다. 이 관리위원회는 빈하이신구 경제사회발전계획 마련, 텐진시를 대표하여 빈하이신구 각 기능구역 발전계획 비준, 건설재원 관리, 텐진시와 빈하이

신구 간 업무 조정, 대외업무 관리, 기타 텐진시 요청업무 등을 수행하도록 하였다.

빈하이신구는 업종별, 사업규모별 서로 다른 투자 인센티브를 제공하고 있는데, 규모가 큰 투자일 경우 더 큰 재정보조와 세제 혜택을 부여하여 글로벌 기업들을 유인하고 있다. 이와 같은 유인책으로 외자 유치 중개기관 또는 개인에게 인센티브를 제공하는데, 유치금액이 3천만 위안 이상인 경우 유치금액의 0.03%를 500만 위안 범위 내에서 인센티브로 제공하며, 유치금액이 1천만~3천만 위안인 경우 유치금액의 0.05%를 9만 위안 범위내에서 인센티브로 제공하는 등 정부의 적극적인 투자 유치가 이루어지도록 하고 있다.

<표 14> 빈하이 신구 세제 혜택 및 우대조건

	본사·지역본부 이전	혁신기업·금융기관 설립	대형상업그룹, 유통·소매업
재정 보조	- 50억위안 이상 투자시 3천만위안 현금 보조 - 10억위안 이상 투자시 2천만위안 현금 보조 - 5억위안 이상 투자시 1천5백만위안 현금보조 - 1억~5억위안 투자시 1천만위안 현금 보조	입주기업을 전국적 규모와 지역 규모로 구분하여 전국적 기업인 경우 5백만 위안 보조 지역 규모 기업인 경우 2백만 위안 보조	투자금액의 3%까지 보조할 수 있으며, 최고 보조액은 5백만 위안 이하
세제 혜택	투자 후 법인세 3년간 100% 면제 5년간 50% 면제 영업이익 발생년도부터 상무중심 징수분을 3년간 100% 면제 5년간 50% 면제	투자 후 법인세 2년간 100% 면제 5년간 50% 면제 영업이익 발생년도부터 상무중심 징수분을 2년간 100% 면제 5년간 50% 면제	투자 후 법인세 2년간 100% 면제 5년간 50% 면제 영업이익 발생년도부터 상무중심 징수분을 2년간 100% 면제 5년간 50% 면제
사무 공간 제공	3,000m ² 면적 범위내에서 1천만위안까지 지원	1,000m ² 면적 범위내에서 5백만위안까지 지원	

Source: Tiejin-bin Hai Special District(2012), The outline of development, the tax and FDI support system, and main partial location in Bin Hai SD, from <http://www.bh.gov.cn/introduct/01>

3.4. 빈하이신구 향후 발전방향

중국 정부는 빈하이신구를 중국 제2의 푸둥신구(浦東新區)로 육성할 계획으로 개발하고 있다. 이를 위해 향후 5년간 연평균 GDP 성장률 목표를 17%로 설정하고, 항구 및 공항 확대·증축으로 동북아의 항공·해운물류중심으로 육성할 것을 천명한 바 있고, 기존의 제조업 기반 확충과 함께 과학기술, 금융부문도 중점 육성하고 있다.

이에 따라, 텐진시는 “텐진을 기반으로, 삼북(三北, 화북·서북·동북) 지역을 우선하되 중국 전체의 발전을 위해 기능하는 현대화된 동북아 제조업 가공기지이자 물류중심 건설”이라는 전략적 개발 방향을 설정하였다.

2011년 중국 공산당은 중앙위원회에서 제시한 ‘11·5규획건의(안)’으로 빈하이신구 발전이 힘을 받을 것으로 예상되며, 향후 5년간 발전 목표를 매우 높게 제시하였다. 그 대표적 내용으로

GDP 성장률 목표를 연평균 17%로 잡은 것이다. 이는 중국의 항 후 5년간 목표인 연평균 8%의 2배를 초과하는 수치이며, 텐진시 목표인 12% 보다도 훨씬 높은 수치이다.

이를 위해 중국 정부는 텐진- Binhai 신구를 항구 및 공항 확대·증축으로 동북아의 항공·해운물류 중심으로 육성하는 계획을 수립하였다. 이에 따라 텐진항에 2010년까지 매년 70억위안 이상을 투자하여 전체 항구면적을 100km²까지 확대(현재 30km²)하였고, 25만톤급의 심수항로, 30만톤급의 원유부두 건설, 북강항(北疆港) 지역 컨테이너 선석 16개 추가 건설 계획이다.

중국 북방 최대(33km²)의 동장(東疆)보세구를 설립하고 보세구 내에 6개의 대형 컨테이너 선석을 가진 보세항구 건설됨에 따라 주변지역의 화물의 유치가 용이해지므로 물동량이 증가되어 항만 경쟁력이 증대된다고 보고 있다.

2010년까지 여객수송량을 560만명(2005년 219만명), 화물 물동량을 50만(2005년 8만톤)까지 끌어올릴 계획을 추진하여 완료하였고, 그에 따라 다음 그림과 같은 텐진항의 물동량 증가가 이뤄졌다.



<그림 5> 텐진항 연간 물동량 증가 추이

3.5. Binhai신구를 통한 후발 경제자유구역내 물류 및 유통 거점화에 대한 시사점

앞에서 살펴본 바와 같이, Binhai신구는 그 규모나 물류 부문에서의 발전방향 등이 우리나라의 기존 경제자유구역과 후발 경제자유구역을 매우 위협하고 있는 요소이며, 국내의 개별 경제자유구역이 대응하기에는 매우 역부족이라 할 수 있을 만큼 동북아 지역의 대표적 경제특구라고 할 수 있다. 따라서 이에 대한 직접적인 비교 대상으로 삼을 수는 없으나, 우리나라의 물류 및 유통 분야의 서비스 발전성을 활용한 물류 및 유통 부문의 거점화를 통해 적정 물동량의 효율적 활용 방안을 모색하는 활동은 필요하다고 할 수 있다. 즉, 규모적 차원의 물류 유통 거점화 방향이 아닌 Binhai 신구와는 다른 차별적 특성을 가진 물류 및 유통 거점화 방향이 필요하다.

이를 위해서는 우리나라의 지정학적 특징을 연계한 거점화 방안이 필요하다. 즉, 중국 경제특구 내 거점화가 Binhai 뿐 아니라 중국내 특구의 거점화 방안이었다면, 우리는 특구 외 지역의 거점화를 통한 시간의 분쇄화(즉, 글로벌 JIT)를 제공하는 특화된 물류 거점을 확보할 필요가 있을 것이다. 이는 기존 경제자유구역이 내부 물류 및 유통 거점화 지역을 갖고 있는데 반해, 후발 경제자유구역의 물류 및 유통 거점화 계획이 미약한 부분에 대한 보완적 전략 제시안으로서의 역할도 활용할 수 있다는 장점을 확보할 수 있다.

각 후발 경제자유구역을 중심으로 한 글로벌 물자의 흐름을 분석한 각각의 최적 시간을 계산하고 이를 적시에 지원할 수 있는 최적 거리를 바탕으로 한 공동의 물류 및 유통 거점 시설을 확보하여 이를 공동운영하는 방안에 대한 모색이다. 이는 기존 경제자유구역 뿐만 아니라 Binhai 신구와 같은 중국내 여러 경쟁 경제특구와의 차별성을 확보하며 향후 지속적인 물동량 확보를 위한 방안으로 활용될 수 있을 것이다. 이를 위해서 우리나라 경제자유구역에 대한 법률적 및 제도적인 개선방안이 필요한데 그에 대해서는 다음 장에서 살펴보도록 하겠다.

4. 우리나라 경제자유구역의 문제점과 개선방안

4.1. 경제자유구역내 유통물류투자제도의 일반적 문제점

국내 경제자유구역은 2020-2025년 완료를 목표로 추진 중이므로 물류를 포함한 경제특구 내 비즈니스 활성화(Park, 2006; Kim & Ahn, 2006; Kim, 2006)를 기대하기에는 이른 시점이지만, 동북아 물류허브, 고부가가치 물류서비스 육성을 내걸고 경제자유구역을 추진한 지 9년이 된 상황을 고려하면 지금부터라도 물류산업 발전 장애요인을 완화 및 개선시켜야 할 것이다.

우리나라 경제자유구역의 가장 큰 문제점은 경제특구로서의 추진속도감이 낮고, 주관기관이 추진력을 확보할 수 있는 방안이 부족하다는 점이다(Lee, 2009). 우리나라 경제자유구역은 공항, 항만 등 입지조건, 균형발전 등이 지나치게 고려된 나머지 대도시와 연계를 고려하지 않은 섬과 같은 형태로 개발되면서 소프트웨어적인 시스템 구축 미흡한 것으로 분석되고 있다.

경제자유구역은 효율적인 업무추진을 위하여 One-stop 서비스시스템을 표방하고 있지만, 개발관련 인허가권이 국토부, 환경부, 농림부 등 다양한 기관에 분산되어 있어 제약요인으로 대두되고, 경제자유구역법은 행정절차 간소화를 위한 다양한 특례를 명시하고 있지만, 실제 운영상 일반지역과 동일한 행정절차를 거쳐야 하는 문제점으로 인하여 사업추진 지연 사례 나타나고 있는 것으로 기존 연구에서 분석되었다.

또한, 지역 여건 등을 고려하여 경제자유구역별 주력산업 분야를 서로 다르게 설정했음에도, 이를 달성하기 위한 각 구역별 정책수단 결여되어 있으며, 개발과정에서 6개 지역 간의 차별성이 부족할 뿐만 아니라 지역별 특성을 반영하지 못하며, 국제 경제 및 세계적인 물류여건 변화를 반영하지 못하고 있고 이에 따라 후발 경제자유구역의 경우 특히 기존 경제자유구역보다 개발에 어려움을 겪고 있는 것으로 파악된다.

<표 15> 경제자유구역별 주력산업 분야 비교

경제자유구역		주력 분야
기존	인천	해운·항공물류, 국제금융, 비즈니스, IT, BT, 전자, 정밀기기
	부산·진해	해운물류, 자동차, 기계, 조선
	광양만	해운물류, 신소재산업, 정밀화학
신규	황해	첨단산업(자동차부품, IT, BT), 부가가치 물류
	대구·경북	국제교육, 건강·의료, 게임, IT, 부품·소재
	새만금	해운물류, 자동차, 항공, 첨단부품소재, 신재생에너지, 바이오

4.1.1. 인센티브제도 현황 및 문제점

우리나라 경제자유구역의 경우 인센티브 제도에 있어 많은 문제점이 지적되고 있는데, 중국, 싱가포르, 두바이 등은 경제특구 입주 및 특혜제도 제공에 국내외 기업간 차등이 없으나, 국내에서는 외국 업체에만 혜택 제공함으로써 ‘역차별’의 주장으로부터 자유롭지 못한 것으로 나타나고 있다(Hong & Ki, 2007).

<표 16> 주요 경쟁국 경제특구와의 세제상 인센티브 비교

구분	한국 (경제자유구역)	싱가포르 (전국)	홍콩 (전국)	중국 (빈하이신구)	두바이 (JAFZ)
전담 조직	경제자유구역 위원회 경제자유구역 기획단	EDB(경제개발청)	Invest HK	경제특구 및 경제기술 개발구 관리위원회	PCFZC (항만·세관 자유무역공사)
소득 세율	최고 소득세율 35%(외국 기업인에 한해 17% 세율 적용 또는 소득액 30% 공제중 택일)	최고 소득세율 : 20% (0~20%)	최고 소득세율 : 17% (표준세율 15%)	최고 소득세율 : 45%	면제
법인 세율	22%*	17%**	16.5%	15~25%	면제
법인세 감면 대상	외국기업에 한함(국내기업 역차별)	EDB가 승인한 국내외 기업	별도의 세제 감면 없음	국내·외 기업간 차별 없고 업종별로 우대	국내·외 기업
세제 인센티브	법인세 등 3년간 100%, 그 후 2년간 50% 감면 (제조·물류·관광업) 법인세 등 5년간 100%, 그 후 2년간 50% 감면 (고도기술수반 사업·산업지원 서비스업)	선도기업 : 5~15년간 법인세 면제 개발확장 : 10년간 법인세율 13% 이하 적용 생산설비신규투자에 대해 3년간 매년 33.3% 감가상각 허용	없음	하이테크 기업에 대해 15% 우대 세율적용(일반업도 신제품 개발, 신기술 연구 개발 비용 발생에도 무형자산을 형성치 못한 경우 비용 50% 추가 공제)	부가가치세 면제 수입관세 무

주: * 한국의 경우 '09년 25%에서 '10년 22%로 인하하였음.
 ** 싱가포르의 경우 법인세율을 '07년 20%, '08년 18%, '10년 17%로 인하하였음

Source : Federation of the Korean Industries(2011), How to support the foreign direct investment, from <http://www.fki.or.kr/emagazine/ceoreport/default.aspx>

또한, 국내에는 경제자유구역 외에도 외국인투자지역, 자유무역지역, 기업도시 등 다양한 유사특구가 존재하나, 경제자유구역의 인센티브는 개발 면에서는 기업도시와, 입주기업 지원 면에서는 외국인투자지역과 유사하기 때문에 이에 대한 차별성을 인식할 수 없는 문제가 나타나고 있다(Park, 2006).

특히, 국내 기업에 대한 세제 인센티브는 외국인투자자로 한정하고 있으므로 국내기업 역차별이라는 불만이 있어 왔으며, 최근 경제자유구역의 기업유치가 부진을 면치 못하면서 국내 기업 유치를 위한 세제감면 등 제반 인센티브 제공 확대 논의가 진행되고 있다.

우리나라와는 달리 선진국들의 사례를 살펴볼 때, 특수지역 내

국내외 입주기업에 대해 제공되는 인센티브상의 차별은 공식적으로 존재하지 않은 것으로 나타나고 있다. 특히, 경제자유구역의 성패는 첨단산업에 특화된 앵커(anchor) 기업의 유치가 관건인 바, 국내외 기업 차별없이, 이와 같은 앵커기업 유치를 중심으로 하는 탄력적인 인센티브 제도로 전환될 필요가 있는 것으로 분석된다.

4.1.2. 경제자유구역내 고용 및 정주여건 문제

경제자유구역내 외국인 노동자의 경우 고급인력보다는 단순인력에 대한 수요가 더 높은 편이며, 인건비 절감 등의 이유로 정부 측의 숙소 제공 등의 요구가 제기되고 있다. 이러한 외국인 고용은 취업화물 및 업무의 다양성으로 인하여 의사소통이 중요하나 외국인노동자와 채용시 이를 담보하기 어렵고 제품손상에 따른 사업 손실이 인건비 절감효과보다 클 수 있다.

따라서 고급인력보다는 단순인력이, 정기채용보다 임시채용 형태를 선호되고 있으므로 인력공급회사를 통한 채용 등의 지원이 필요하며, 외국인 노동자에 대한 정부 측의 숙소 제공 등을 희망하고 있으므로 이에 대한 검토가 필요한 것으로 보인다.

또한, 국내 인력들중 병역특례에 대한 수요는 높은 편은 아니나 장비운영 및 IT인력 등에 대해서 일정 부분 수요가 존재하며 공익요원의 활용 등에 대한 수요 또한 존재하고 있다. 이는 인명사고 및 화물사고의 가능성, 소속감, 보안 등을 감안하여 병역특례에 대한 수요는 그다지 높지 않으나, 지게차 및 자동차 정비 등 장비운영부분 등과 IT인력에 대한 일정부분의 수요가 있으며, 공익요원을 경비 등으로 활용함으로써 공동분담금을 절감하는 부분에 대한 수요가 존재하고 있다.

우리나라 경제자유구역들이 대부분 항구를 기반으로 운영되고 있기 때문에, 항만에서 필요한 노동력을 공급하는 항운노조에 대한 개선이 필요한 것으로 보인다(Kim, 2011). 항운노조는 단가는 비싸지만 효율이 떨어지며 다른 직원의 근무의욕을 떨어뜨리는 부작용이 일부 있으므로 이에 대한 대책이 필요하며, 민간기업 차원에서는 항운노조의 지속적인 압력에 대응하기가 어려우므로 이 문제에 대한 정부의 대책이 요구되고 있는 것으로 파악된다.

특히 경제자유구역내 유통·물류기업 입주는 제조기업 입주와 밀접한 관계가 있어, 물류산업 활성화를 위해서는 제조기업 유치가 선행되어야 하고, 현재까지 제조업체 운영이 많지 않아 외국인 고용에 대한 큰 문제점은 대두되지 않은 상황이다.

이러한 측면에서 화이트 컬러 외국인 고용보다는 블루컬러 외국인 고용이 기존 산업단지를 중심으로 고용이 필요하나, 경제자유구역형별 지원정책은 갖고 있지 않은 것으로 파악되며, 향후 경제자유구역 활성화를 대비하여 외국인 노동자 고용 비율을 상향 조정해야 할 필요성이 있는 것으로 분석되었다.

현재 경제자유구역에는 외국인직접투자를 유치하기 위한 전략으로 외국학교, 외국병원 등의 시설과 각종 편의시설, 그리고 관광산업으로 카지노 유치(카지노 출입을 외국인만으로 한정하고 있기 때문에 투자측의 입장에서는 사업성이 떨어진다고 보는 견해)를 위한 홍보를 하고 있으나, 이와 관련된 법제도에 현실성이 결여되어 있고, 홍보는 하고 있으나 실제로 외국대학, 외국법인 병원, 카지노 유치가 가능할지 미지수이다. 이에 먼저 현실성 있는 법제도의 마련이 시급한 것으로 분석되었다.

경제자유구역 내 외국인 정주여건 개선을 위한 방향은 아래와 같이 제시되었으나, 현재까지 진척된 사례는 전무한 상황에서 외국인들의 투자유치에 많은 걸림돌로 작용하고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 17> 외국인 정주여건 개선 사항

구분	내용	비고
교육분야	외국인 교육기관(초/중/고/대학) 설립 가능	비영리 기관허용 내국인 입학가능
의료분야	외국병원 및 외국인 전용 약국 허용	내국인 진료 가능(병원)
주거분야	민영주택 10% 특별분양 (외투기업 종사자) 외국인 임대주택(주택용지 1~10%)	
관광분야	외국인 전용 카지노 개설 허용	
생활분야	공공서의 외국인 서비스 1만불 이하 외환거래 허용	

주) 경제자유구역 홈페이지 내용들 중 일부 발췌 새로이 구성하였음

이와 함께 경제자유구역이 대부분 지방이어서, 특성상 인재를 구하기가 쉽지 않은 상황이므로, 급여를 더 주어야 하는 경우가 많아서 경영에 애로사항이 많은 것으로 분석되었는데, 경제자유구역이 도심의 외곽지역에 위치하면서도 개발이 완료되지 않은 관계로 정주 여건이 열악하여, 도심에서 출퇴근하는 경우가 많다(Lee, 2002; Lee, 2004). 이러한 이유로 통근시간 및 비용 문제가 커서, 이직률도 높은 편으로 나타나고 이에 대한 각종 대안이 절실한 것으로 보인다.

이 밖에 기타 사항으로 우리나라 경제자유구역의 운영체제는 중앙정부와 지방정부로 이원화되어 있기 때문에 발생하는 각종 의사결정의 혼란과 늦은 의사결정에 대한 개선이 필요하다.

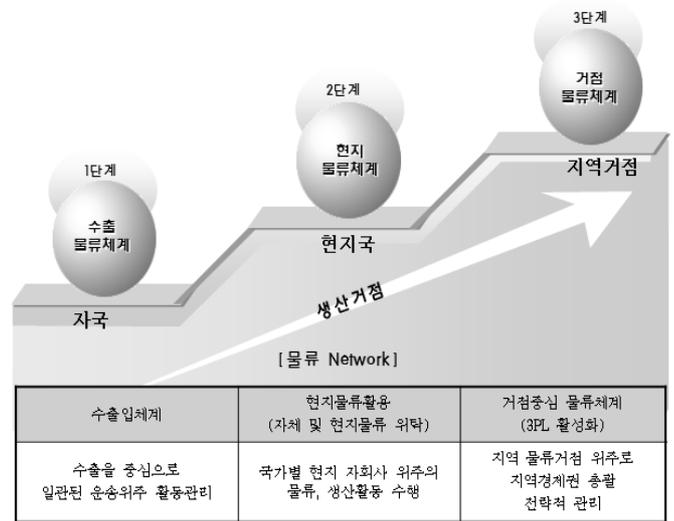
경제자유구역 지정을 시도지사가 요청하면 경제자유구역위원회의 심의의결을 통하여 지식경제부장관이 지정하도록 되어 있고, 지식경제부는 경제자유구역의 심의, 의결 등을 위한 경제자유구역 위원회를 구성하고, 경제자유구역의 정책을 총괄, 조정하는 비상설 협의체로서 지식경제부장관이 위원장을 맡고 있다(Yu & Hong, 2007). 또한 경제자유구역청은 인천을 제외한 대부분이 2개 이상의 지자체가 포함된 관계로 해당 지자체의 협의를 바탕으로 구성되어 지자체간의 이해 상충이 발생하는 경우가 자주 발생하고 있다.

4.2. 경제자유구역 개발 환경상의 문제점

4.2.1. 글로벌 물류네트워크의 패러다임 변화

유통·물류수단의 대형화·신속화가 이루어지고 있고, 운송수단의 대형화는 운송시장의 변화를 가져오고 있고, 특히 운송수단의 대형화로 인한 정기선 시장의 과점화는 대형선사 사이에서 집중되고 있는 실정이다(Baek, 2010).

이러한 상황에서 물류주체의 기능적 변화가 나타나고 있고, 물류수단의 대형화, 신속화로 인하여 물류 주체의 수직적, 수평적인 물류기업들의 인수합병이 광범위하게 확산되고 있으며, 제4차 물류로 요약되는 협업적 정보활동에서 비롯되는 범위의 경제가 부각되고 있는 것으로 파악되고 있다(Hwang & Jeong, 2011)



Source : Choi (2007).

<그림 6> 국제물류관리체계의 변화

특히, 환발해권의 부상에 따른 운송경로의 변화로 인해, 단일, 직선적인 국제해운을 중심으로 비용 최소화를 강조하던 기존의 국제운송경로가 물류거점의 역할 변화와 물류주체의 합종연횡에 의한 네트워크의 경제가 강조되면서 부가가치 창출을 유도하고 물류 수요에 적극적으로 부응하면서 단순한 최단거리의 간선경로가 아닌 물류수요 위주의 역내권역 활성화를 유도하는 비선형 간선항로로 바뀌게 되고 있는 것으로 나타나고 있다.

또한 유통·물류네트워크의 거점에 있어서 단순한 운송 거점이었던 허브항만의 기능과 역할이 지역경제 협력의 거점으로 다각화, 고도화되고 있으며, 기존의 제1세대 허브항만이 천혜의 지정학적 요소를 바탕으로 하는 단순한 운송거점이었던 반면, 제2세대는 환적의 효율성을 경쟁력으로 하는 배후단지를 지원하는 관문(Gateway)로서의 역할이 강조되고 있다(Kusago & Tzannatos, 1998).

4.2.2. 유통·물류허브로서의 국내 경제자유구역에 대한 문제점

첫째, 동북아 물류네트워크 내지는 비즈니스 허브로 성장하기 위한 최소한의 요소로 국제적인 협력의 장이 되기 위한 자유롭게 열린 경영환경의 조성이 필한 바, 이들 6개 지역은 글로벌 경영환경의 조성에 크게 미흡하며, 특히 후발 경제자유구역의 경우는 더욱 취약한 것으로 파악된다.

둘째 요소로는 물류네트워크의 다양한 협업적 경영기능의 통합과 연계가 자연스럽게 진행되기 위한 다기능 복합비즈니스의 공간적 기능연계 능력이 필수적인 바, 한국의 6개 경제자유구역은 이 같은 다기능 복합연계능력이 극히 취약한 것으로 분석된다.

마지막으로 환경이나 시설 및 제도에 못지않게 중요한 것이 바로 보이지 않는 경쟁력이라 할 수 있는 네트워크의 거버넌스의 부족이다. 물류네트워크의 거버넌스(Logistics network governance)란 시설이나 구조, 조직 등과 대비되는 개념(Kim, 2004)으로 물류수요 창출을 가능하게 하는 성과지향적인 사회, 문화적인 업무추진 아키텍처인데, 국내 경제자유구역은 이 부분에 취약한 것으로 나타났다.

4.2.3. 경제자유구역의 유통·물류거점화를 위한 성공요인

Kim(2010)의 연구에 의하면, 경제자유구역이 지니고 있는 지리적 여건, 주변 여건을 적극적으로 활용한 경제자유구역특성화 전략을 구사할 필요가 있는데, 특히 외국기업의 투자유치를 활성화 하는 전략을 수행하기 위해서는 <표 18>와 같은 유통물류거점화의 성공요인을 우선적으로 고려해야 한다고 주장하였다.

<표 18> 유통 물류거점화 성공요인

물류거점화 전략	주요 핵심요인	세부요인
경제자유구역 특성화	지정학적 위치	지리적 위치(공항, 항만), 접근성 배후지 규모 및 경제권
	물류체계	물류추진 전략 배후 수송체계 환적화를 처리
외국기업 투자유치 전략	인센티브 제도 강화 근로여건	조세 제도 산업입지 노사관계
	기업활동 편의성	정주여건 조성 서비스의 원활화(one stop svc) 관리운영의 선진화
	정부의 의지 및 역량	정부의 리더십 지원정책

Source: Kim (2010).

성공적인 경제자유구역내 유통물류거점화의 경우, 싱가포르, 상하이, 로테르담은 글로벌 기업들의 교역창구로서 공급자와 고객과의 시장접근성이 양호하고 국제물류거점 지역을 잘 활용하는 경향이 있다. 특히 홍콩, 싱가포르, 두바이, 상하이는 산업의 집적화가 이루어져 있고 배후경제권역이 형성되어 네트워크 구축을 통하여 시너지 효과를 창출하고 있는 것으로 알려져 있다.

이들 지역의 경제자유구역 내 유통·물류전문기업의 유치 및 육성을 통하여 공항, 항만에서의 물류네트워크 구축과 연계서비스가 이루어지는 시스템이 필요한 것으로 분석된다.

또한 경제자유구역에서는 기업들이 자유롭게 활동할 수 있도록 절차나 제도가 잘 정비되어야 할 것이다. 싱가포르, 홍콩, 네덜란드는 환적항으로서 환적화물 운송에 대한 무료장차시간이 연장되고, 정보시스템을 바탕으로 최소한의 통관절차나 서류 없이 업무를 처리할 수 있도록 공항과 항만에 유통 물류거점을 운영하고 있다.

이와 함께 우리나라 경제자유구역도 외국의 경제특구들과 같이 외국투자기업의 유치를 위해 과감한 인센티브제도를 실시할 필요가 있다. 싱가포르, 중국 등은 법인세·소득세 등의 조세감면 혜택을 국내보다 훨씬 유리하게 적용하고 있다. 싱가포르 경제특구의 경우 홍콩과 경쟁하기 위하여 최근 3년 동안 20%의 법인세율을 17%로 인하하였으며, 두바이의 경우 법인세가 0%로 국내 경제자유구역보다 보다 커다란 혜택을 제공하고 있는 것으로 파악되었다 (Kim, 2011, Woo, 2006; Seo & Han, 2010) .

마지막으로 경제자유구역이 성공하기 위해서는 정부의 세계적인 안목과 정치적 리더십이 필요하다. 두바이 제벨알리 자유무역지역이 성공할 수 있었던 것은 모하메드 국왕의 국제적인 안목과 실용적인 리더십의 역량이 크게 작용, 싱가포르도 경제개발청(EDB)을 설립하고 총리의 정치적 지원과 전문성을 바탕으로 외자유치와 관련된 공단 건설, 인력 공급, 세제상 인센티브, 외국근로자 정주시설 건설 등에 있어 범정부적 지원을 이끌어 내는데 강력한 추진권한과 자율성을 행사하여 가시적인 성공을 이끈 것으로

파악된다.

이처럼 성공 사례에 나타난 공통점 중의 하나는 노사분규의 억제를 통한 산업평화의 유지와 노동시장의 유연성을 위해 정부가 적극 노력하였다는 점이다. 특히 싱가포르의 노사분규가 원칙적으로 불법이고 두바이는 무노동 쟁의를 내세우며 푸동신구는 노조의 단체행동권을 인정하지 않는 것으로 나타났다.

5. 후발 경제자유구역별 유통물류의 발전을 위한 전략적 시사점

5.1. 유통물류 거점화를 위한 국내 경제자유구역 개편 방향

우선적으로 국내 경제자유구역에 대한 유통 물류 거점화를 위해서는 지속가능한 경제구역으로 발전시키기 위해 구조적 개선이 필요할 것이다(지식경제부, 2002). 국내 경제자유구역에 대한 행정 및 운영과 관련하여 조직적인 개선방안으로 증척되는 중앙 및 지방정부간의 갈등요소를 속히 제거하여 중앙정부는 환경 및 제도조성, 지방은 조력자가 아닌 협업 파트너로서의 PM활동을 보다 강화하는 방향으로 현장과 고객 밀착으로 상생의 업무분장이 이루어져야 할 것이다(Choi, 2011).

또한 기능적 개선방안도 필요한데, 동북아지역의 핵심 물류네트워크의 기능적 개선을 위해서는 무엇보다 다양한 이해당사자간의 중개기능이 효율적으로 체계화되어야 한다. 외국 경제특구의 경우, 외자유치를 위해서는 수단방법을 가리지 않고 적극적으로 지원하는 수많은 공무원들과 중개기관들을 볼 수 있는데 이들의 공통적인 특성은 권한과 책임이 분명하며, 성과에 따른 보상체계와 확실하다는데 있다. 반면에 우리나라의 경우, 수많은 자문기관, 지원기관들이 책임은 없고 단순히 지원하고 자문하는 조력자의 역할에 그쳐, 돌지 않는 풍차와 같이 그 기능이 극히 형식적이고 추상적인 경우가 많이 있어 오히려 지원보다는 혼선을 일으키는 비효율적 운영으로 걸도는 경우가 많다(Seo, 2005).

이와 함께 절차적 개선방안에 대한 검토도 필요한데, 동북아 물류네트워크의 거점이 되기 위해서는 무엇보다 유통·물류 자체가 흐름을 관리한다는 시각에서의 접근이 필요하다. 이를 위해서는 구조적, 기능적 개선방안을 절차적으로 통합하여 틈새 없는 윈스 틈서비스가 자유롭게 추진되도록 개방적이면서도 체계적인 절차 개선이 시급한 과제로 분석된다.

2011년 일본의 대지진 이후 일본의 부품 및 소재기업들이 중국 등지로 이전을 서두르고 있는데, 이와 같은 부품 및 소재산업의 재편과정에서 한국이 적극적으로 나서지 않는다면 유통물류거점의 인건은 고사하고 운송거점으로서의 부산항과 선진경제로 가기 위한 지속가능 성장의 기반마저도 흔들릴 가능성이 높다. 따라서 후발 경제자유구역은 일본 동북지역의 대지진이후 일본 기업의 유치를 적극 활용할 방안으로 통해 동북아의 역동적인 변화에 능동적으로 대처하고 진정한 의미에서 선택과 집중을 통한 전략적 육성이 필요하다면, 그 방향부터 다시 시작하여 시장의 신뢰를 얻어야 한다. 그리고 틈새 없는 절차적 기능과 구조의 복합적 물류네트워크의 구축을 위하여, 현장 중심의 성과지향이라는 새로운 패러다임 개발이 무엇보다 시급한 시점으로 파악된다.

5.2. 황해경제자유구역의 전략적 시사점

황해경제자유구역은 2008년 지정되었으나 현재까지 개발사업자 선정도 되지 않은 상황이다. 따라서, 현재 시점에서 유통·물류분야에 대한 전반적인 평가에는 다소 무리가 따르는 것으로 보인다. 그러나, 향후 개발 계획을 바탕으로 물류분야에 대한 평가를 시행한다면 최대 소비시장인 중국과의 지리적 인접성, 국내 최대 소비시장인 수도권과의 인접성, 경제자유구역내 항만(평택/당진항) 보유, 제 2 서해안고속도로 건설 등 각종 호재가 유기적으로 작용하여 물류분야의 발전 가능성이 높다고 판단된다.

이를 위해서는 황해 경제자유구역내에 위치한 항만(평택/당진항)과 인천국제공항과의 연계 프로그램, 향후 개발 예정인 배후물류단지가 유기적으로 연계되어야 한다는 전제가 필요하다. 즉, 부가가치물류 활성화를 통한 물류산업의 전반적인 발전 방향을 제시할 수 있으며, 물류활성화를 위한 다양한 기능적 연계와 집중화에 대한 연구수행이 반드시 필요한 것으로 분석된다.

또한, 황해경제자유구역은 물류관련 인프라와 배후산업단지에 대한 충분한 강점이 있음에도 불구하고 자체적인 물동량 확보 문제를 서둘러 개선하지 않으면 경쟁력 감소로 이어질 가능성이 높은 문제점을 안고 있다. 특히 일정규모의 물동량을 확보하기 위해서는 기존 주변지역과의 유기적 연계가 필요하다. 즉, 황해경제자유구역의 물류분야 육성목표를 달성하기 위해서는 전후방연계산업 및 주변산업단지와 연계되어 역할기능이 확대되어야 하는 것으로 판단된다.

현재 황해경제자유구역의 대부분을 차지하고 있는 충청남도 서북부지역(서산, 당진, 아산)의 물류거점 개발은 매우 미흡한 실정이다. 조속한 개발시행자 선정을 통해 황해경제자유구역 중심의 배후물류단지 조성이 필수적이라 할 수 있다.

향후 한중 FTA 체결 이후, 중국의 빠른 경제 성장에 따른 내수 수요 증가로 제3국 조달 원부자재 가공이 증가할 것으로 전망된다. 따라서 중국과 지리적으로 가장 인접한 지역에 위치한 황해경제자유구역에서의 부가가치물류 산업이 활기를 띠 것으로 예상되며, 이는 완제품의 조립·생산으로 공급사슬의 중국 중심 전환으로 서해안 항만의 성장으로 이어질 가능성이 클 것으로 전망된다.

또한 중국의 지속적 성장효과에 따른 물동량 증가와 해상운송 루트 변화가 예상된다. 즉, 중국 항만의 직기항 증가와 황해 경제자유구역의 신산업 분야 중심의 공급사슬 구성을 통한 부가가치 창출 역할 담당이 가능할 것으로 기대되며, 곡물과 농산물의 저장, 가공, 유통, 생산 등의 거점으로 황해 경제자유구역의 항만 물동량도 증가될 것으로 전망된다.

이에 따라, 평택·당진항 특성화 발전 전략이 절실히 필요한 것으로 판단된다. 이를 위해 조속한 개발계획 수립이 우선적으로 필요하겠지만 개발계획 수립시 정주여건의 조성보다는 평택항의 가장 큰 장점이라고 할 수 있는 자동차 수출입이 동시에 이루어지는 유일한 항만이라는 점과 배후시장이 가까이 있다는 점을 이용해 다양한 관련 산업 유치가 선행되어야 한다.

가령, 빈하이신구의 경우처럼 수입자동차 매장, A/S 시설, 자동차 관련 비즈니스가 가능한 기반시설 구축과 제도적 기반을 갖춘다면 후발주자로서의 황해경제자유구역의 발전 가능성을 높일 수 있다. 물론 자동차관련 물동량뿐만 아니라 수도권이라는 거대 배후시장에 공급할 수 있는 일반물품의 수입은 물론 자동차화물에 비해 부족한 일반화물의 수출물량 확대도 필수적인 것이다.

5.3. 새만금군산 경제자유구역의 전략적 시사점

전체적으로 보면 새만금군산 경제특구는 아직도 계획단계에 있어 물류 전망을 하기 어려움이 큰 것으로 보인다. 새만금경제자유구역은 다른 경제자유구역과 달리 총리실 산하 새만금종합기획단의 계획하에 움직이기 때문에 독자적인 물류배후단지 조성할 권한이 없으며(Kang, 2007 ;군산복합물류단지는 경제자유구역청내 관할 소관이 아님), 물동량 자체가 매우 부족한 상황이어서 물류기업은 투자를 관망 중인 것으로 판단된다.

유통물류 배후단지에 대한 중요성은 인지하나 경제자유구역의 입장에서는 새만금앞바다의 풍력발전소에 대한 입찰이후 배후단지에서 제조 및 보관 그리고 보관을 위한 정도의 배후물류단지에 대한 계획을 가진 정도이기 (결과적으로 2017년 이후 구체화될 것으로 판단) 때문에, 우선은 부지조성이 우선이며 이에 대한 계획을 수립 중이고, 항만물류배후단지에 대한 계획이 새만금기획단, 항만청, 군산·김제·부안 등 협의기구가 너무 많음에 따른 유관기관간 협력에 어려움이 있는 것으로 판단되고 있다.

특히, 새만금군산 경제자유구역의 경우 핵심 유치산업으로 친환경 신재생에너지(풍력 및 태양열 에너지) 산업에 대한 유치와 신재생 에너지 클러스터를 통한 산업기반과 관광자원의 연계를 목표로 경제자유구역 조성을 추진하고 있으나, 전체 개발 일정상 2017년 이들 산업에 대한 글로벌 기업유치활동을 본격화 할 것으로 계획함.

이에 이들 산업에 대한 유치 후 군산항 중심의 해운물류 배후단지 조성과 2014년 이후 군장산업단지 물류활동을 지원할 '군산 복합물류단지 조성'을 통해 공로 물류망 체계를 확립하겠다는 초기 계획은 세워져 있으나, 해운물류 배후단지와 공로중심의 복합물류단지간 구체적 연계계획은 현재 없는 상황이다.

따라서, 새만금군산 경제자유구역의 체계적이고 성공적인 개발을 위해서는 중국 상해이남 지역과의 정기 선로의 개척을 통한 한중간 물동량 확보를 바탕으로 군산항 배후물류단지의 활성화와 복합물류단지간의 연계를 위한 종합적인 물류활성화 계획이 우선적으로 고려될 필요가 있으며, 이러한 계획을 바탕으로 선제적 글로벌 기업의 유치활동이 필요한 것으로 판단된다.

새만금 군산 경제자유구역의 투자유치의 기본 방안의 경우, 앵커(Anchor; 기준)기업을 중심으로 관련 중소기업 및 벤처기업 그리고 R&D 기관을 중심으로 투자유형별 인센티브를 제공에 초점을 둔 계획이나, 2009년 국내 투자기업에 대한 실태조사 결과에 보면, 지역 Anchor기업에 해당하는 기업들과 주요 제조기업들은 직접투자시 국내외 물류활동의 지원을 가장 기본적 조건으로 인지하고 있는 것으로 파악됨에 따라 이에 필요한 방안의 모색이 우선적인 전략적 방향이라 할 수 있다.

그럼에도 불구하고, 새만금군산 경제자유구역은 다른 경제자유구역과는 달리 해외의 수출입 제품보다는 새만금간척지의 효율적 이용과 관광레저 그리고 국내의 전력공급원으로서 역할을 하는데 주요 목적을 갖고 있는 것으로 판단된다.

5.4. 대구경북 경제자유구역의 전략적 시사점

대구경북 경제자유구역의 유통 물류에 대한 가장 커다란 문제는 오늘날 경제활동 활성화에 있어 유통과 물류의 중요성이 큼에도 물류에 대한 계획이나 고려 자체가 없는 상황이라는 점이다. 대구경북 경제자유구역은 내륙지역이고 공항만이 없는 관계로 유통 및 물류에 대한 고려 없이 경제자유구역을 운영되고 있다. 이

에 대구지역의 주요 관심사항은 대구에 국제공항만 유치된다면 유통과 물류는 해결될 것으로 평가하고 있지만 이는 아직 정책적으로 고려될 수 없는 상황이므로, 이를 배제한 상태에서의 유통·물류에 대한 종합적인 전략적 계획이 필요한 것으로 분석된다.

철곡 ICD(Inland Container Depot) 복합물류단지를 중심으로 한, 유통·물류 네트워크를 구축함으로써, 수도권과 연결되는 종합유통·물류망을 갖춘다면 경제자유구역 활성화에 기여할 것으로 판단되며, 이를 위해서는 구미철도CY의 기능을 철곡 ICD 복합물류단지로 통합하여, 언양양산 ICD - 철곡 ICD - 의왕부곡 ICD 의 육상 컨테이너망을 구축하는 전략적 대안이 필요할 것이다.

이와 같은 유통·물류 거점화 전략을 토대로 대구-경북 특성에 맞는 데이터센터, 지식산업 쪽으로 특성화해서 미래 전략을 세우고 있으며, 우선 지역의 기업을 키워서 지역기업과 외국기업의 합작회사를 설립하는 방식으로 투자 유치를 해야 하며, 현재의 유통·물류산업은 단순히 기업의 제조 및 유통을 지원하는 데에 그치지 않고, 기업의 생산 및 유통 전체를 지원하는 SCM 영역으로 확장되고 있다는데 초점을 두고 전략화를 결정할 필요가 있다.

따라서 물류산업이 기업의 생산 및 유통 전체를 지원하는 SCM 영역으로 확장되고 있고, 경쟁도 이제는 단위기업 간의 경쟁에서 공급체인간의 경쟁으로 확대되고 있는 현상을 반영하여 10개 지구들 상호간의 SCM을 고려한 유통·물류기본계획 수립이 필요하다. 또한 물류서비스가 고부가가치화, 복합화, 글로벌화 되고 있으므로 글로벌 물류업체의 유치 등을 포함한 전략적인 정책 개발이 필요할 것으로 판단된다.

즉, 대구경북 경제자유구역의 '코리도'의 개념이 물리적 도로 개념을 중심으로 하는 물류적인 개념이므로, 4개의 코리도 상호간의 물류 네트워크와 4개의 코리도와 부산항과 울산항의 항만과 김해공항, 철곡 ICD 복합물류단지와의 연계성을 고려한 전략적 유통·물류거점화 계획을 완수하고, 4개의 코리도를 구성하고 있는 10개 지구들과 부산항 또는 울산항과의 유통·물류 네트워크에 대한 정밀한 계획 수립을 통하여, 경제개발에 있어서의 공항만이 없는 내륙지역의 불리함을 적극적으로 보완하여 차별화된 경제자유구역으로 보여줘야 할 것이다.

이와 같은 3개의 후발 경제자유구역에 대한 전략적 시사점을 제공해야 한다는 본 연구가 갖는 한계점은 다음과 같다.

먼저, 3개의 경제자유구역의 물류 및 유통 거점화에 대한 전략적 시사점을 제공하고자 하였으나, 이는 현재 후발 경제자유구역 개발에 영향을 미치고 있는 외부 환경으로 인해 개발계획 자체의 급속한 변화가 감지되고 있어 이러한 부문에 대한 실증 조사를 하지 못한 점에 대한 본 연구의 한계이다. 사실 유통 및 물류 부문에 있어서 현지 개발 담당자와의 면담을 통해 필요성은 인식하고 있으나 이에 대한 외국인 투자 유치에 집중하고 있는 담당부문자들로 인해 실증 조사를 수행하지 못해 이를 통해 전략적 시사점이나 제안을 도출하고자 하였으나 이를 실시하지 못해 주로 이론과 제도적 부문을 다룸으로써 본 연구가 목표로 했던 부문에 대한 연구를 진행할 수 없었던 한계를 갖고 있다.

둘째, 전략적 대안을 제시하는 또 다른 방안으로 해외 주요 성공과 실패사례를 비교 연구함으로써 후발 경제자유구역의 물류 및 유통 산업에 대한 주요 거점방안을 제시하고자 하였으나, 기존 해외 사례들 중 물류 및 유통 거점에 대한 성공과 실패사례를 적절하게 비교 연구할 수 있는 충분한 시간과 자료를 확보하지 못한 점이 변명 아닌 변명이 되고 있다.

따라서 향후 연구에는 이러한 본 연구가 갖고 있지 못한 요소를 보완할 수 있는 지속적인 연구가 되도록 연구의 방향과 목적을

좀 더 세분화하여 지속가능한 연구가 되도록 노력할 것이다.

Received: October 17, 2012.

Revised: January 20, 2013.

Accepted: February 15, 2013.

References

- Back, Dae-Young(2010), "A Study on the Strategy of the Activating the Kunsan Port of Changing Global Logistics Circumstances", *Journal of Korea Port Economic Association*, 26(1),32-45.
- Busan-Jinhae FEZ(2012), BJEZ focus & News, from http://www.bjfez.go.kr/sub/01_01.asp
- Choi, Yong-Rock(2007), *Comprehensive Chinese Logistics*, Seoul, Korea: BoMyeong Sa. p.36
- Choi, Yong-Rock(2011), "Implications on the Sustainable Development of the Free Economic Zone on the Logistics Network of Northeast Asia", *Korean Logistics Review*, 21(2), 85-108.
- Cullinane, K.(2007), "The Competitive Position of the Port of Hong Kong," *Proceedings of KASS(Korean Association of Social Science)*, 214-217.
- Daegu-kyungbuk FEZ(2012), The list of invitation company and organizations in DKFEZ, from http://www.dgfez.go.kr/page.php?mnu_uid=886&
- Federation of the Korean Industries(2011), How to support the foreign direct investment, from <http://www.fki.or.kr/emagazine/ceoreport/default.aspx>
- Gyangyangman Free Economic Zone(2012), An Introduce of GFEZ's New plan in 2013, from <http://www.gfez.go.kr/01kr/development/01develop/>
- Hong, Beom-Kyo & Ki, Eun-Sun(2007), "The supporting Tax of Major nations against FDI", *Korean Journal of Taxation Research*, 10, 13-23.
- Hwang, Kyeng-Soo & Jeong, Hyen (2011), "A Development Plan of Building Logistics Park by Traffic Volume Forecasting in Yellow Sea Free Economic Zone Hinterland", *Journal of Korean Distribution and Management*, 14(1), 89-93.
- Hyundai Research institute(2010), "A Study about the Depression of FDI", *The Journal of HRI*, 48, 13-23.
- Inchon Free Economic Zone:IFEZ(2012), An IFEZ performance of the first stage in 2002-2011 from http://www.ifez.go.kr/plan_01.do
- Kang, Hoe-Jae.(2007), "Foreign cases and Implications about the supporting Institution in Free Economic zone", *Space & Environment Policy*, 158, 117.
- Kim, Duck-Gap(2006), "The CSFs and implications of the Developed Complex FEZ", *Space Environment Policy*, 301, 209.
- Kim, Hyeng-Tae(2009), "The Evaluation of The North-East Asia Logistics base Port Policy", *The Annual Report of Korea Maritime Institute*.
- Kim, Hyun-Ah(2011), "The search of the Global Logistics Port and Revitalizing in Gyang-Yang FEZ", *The White Paper of National Assembly*. 535, 48-49,
- Kim, Jong-Chil(2010), "A Study on CSFs of International Logistics

- Base by Operational efficiency in Korean FEZ”, *Korean international commerce review*, 25(4), 200-205.
- Kim, Jun-Woo & Ahn, Young-Jin(2006), “Background and Dynamics of Free Economic Zones in Korea”, *Journal of the Korean Urban Geographical Society*, 9(3), 84-97.
- Kim, Kyeng-Seok(2004), “A Plan of Vitalization on the Logistics Base Functions in Free Economics”, Space, 2004-36, Korea Research institute for Human Settlements(KRIHS).
- Kim, Un-Soo(2011), “A Study on the Strategy of Port Business Valley in Incheon port”, The Annual Report of Incheon Development Institute
- Korea Airports Corporation(2011), Air Traffic by Dae-Gu Airport from [http:// www. airport.co.kr](http://www.airport.co.kr)
- Kusago, T. & Tzannatos, Z.(1998), “Export processing zone: A review in need of an update,” SP Discussion Paper No.9802,
- Lee, Chang-Jae(2002), “The Main Stream of Business Strategy on East-North Asia”,The Annual Report, 387. Korea Institute for International Economic Policy(KIEP)
- Lee, Dong-Hyun(2009), The direction of the international industry and Logistics City, Seoul, Korea: Parkyong-sa
- Lee, Meong-Hen & Lee, Jun-Yup(2010), “External Trade and Total Factor Productivity -A Logistics Competitiveness Analysis in the Free Economic Zones- ”, *Journal of northeast Asian economic studies*, 22(1),65-72.
- Lee, Soo-Haeng(2009), “A Study on Global Base of FEZ”, Keyong Gi Development Institute CEO Report 9, Keyong Gi Development Institute, 36.
- Lee, Won-Sup(2004), “The Basic implication of Leading City by localization ”,Space Environment Policy, 289, Korea Research institute for Human Settlements(KRIHS)
- Mae-il Business News Paper(2010), “No Freedom on Free Economic Zone”, MK Economy, 1571.
- Ministry of Lands, Transport and Maritime affairs(2012), the Logistics volume of Peyngtack-Dangjin port from <http://spdic.go.kr>
- Ministry of Strategy and Finance(2002), “The success cases and implication of foreign nations based on logistics”
- Park, Hong-Gyun(2011), “The Analysis of Efficiency on Background logistics in Gyang yang and Busan Port”, Paper of Korea Port Economic Association, The Korea Port Economic Association. 207
- Park, Hyeng-Seo.(2006), “The Policy of FEZ on changing of Consideration in Korea and Foreign”, Space and Environment, 301,Korea Research institute for Human Settlements(KRIHS)
- Park, Jae-Hyun(2006), “The Performance and Issue of BJFEZ”, SPACE, 301, Korea Research institute for Human Settlements(KRIHS)
- Ryu, Jong-Young(2010), “leading factor on developed Economy Industry as High efficient Logistics”, BJFEZ News(2010.7-8.), Busan- Jinhae FEZ
- Seamangum-Gunsan FEZ(2012), The introduction of Gunsan port and SGFEZ, from http://www.sgfez.go.kr/content/index.php?gubun=introduction_force&dname=oran
- Seo, Mun-Seong(2010), “A Study on the Present Status and Operational Strategies for Korea’s Free Economic Zone”, Shipping and logistics Research , 156, 115-125.
- Seo, Sang-Boem & Han, Sang-Young(2010), “A Study on the Development of Performance Management Scheme in the National Logistics Policy - Using Balanced Scorecard and Analytic Hierarchy Process ”, *Korean Logistics Review*, 20(3), 151-163.
- Seo, Soo-Woan(2005), “A Study on Strengthening the Function of Logistics Hub in Free Economic Zone according to International Logistics Environmental Changes”, *Korean Logistics Review*, 15(1),116-122,
- Tiejin-binhai Special District(2012), The outline of development, the tax and FDI support system, and main partial location in Binhai SD, from <http://www.bh.gov.cn/introduct/01>
- Woo, Ki-Jong(2006), “The Post Plan and Performance of FEZ on past 3years”, Space, 301, Korea Research institute for Human Settlements(KRIHS)
- World Bank (2011), The survey of National Logistics’competition in world from http://databank.worldbank.org/ddp/home.do#ranking/#3/enterprise_survey/
- Yellow-sea FEZ(2012), The introduction of yesfez and Yesfez magazine, from http://www.yesfez.go.kr/html/kr/plan/plan_030101.html
- You, Kwang-Hyun & Hong, Seung-Lin(2007), “A Study on the Selection of Industries Appropriate for Developing Logistics Clusters”, *Korean international commerce review*, 22(4), 120-132.