

物流學碩士 學位論文

釜山 新港灣 背後物流團地の
活性化 方案

*Suggestions to invigorate the hinterland
logistics complex of Busan New Port*

指導教授 朴 眞 希

2007年 8月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港灣物流學科

張 玟 錫

Suggestions to invigorate the hinterland logistics complex of Busan New Port

Jang hyun suk

Department of Port Logistics
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University

Abstract

In 2003, Busan Port popped up the third container management port in the world under the situation of increasing the amount of materials caused by Kobe earthquake, economic growth of China, fall in the exchange rate etc. However, Busan Port doesn't cope with changing environment such as overheated port development competition of Northeast Asia, increase in exchange rate and etc. In particular, the change of major export goods decreased the amount of materials directly/indirectly, and industries in Busan area have also moved to China due to increase in wages and worsening of management situation, therefore, creation of the amount of materials around Busan Port has reached the limits. Under this situation, Busan New Port development and Busan-Jinhae Free Economic Zone specification promoted since the latter half of 1990 were recognized as an important part of Busan economy and Busan Port's competition. Among them, the major role of

distribution support complex has been increasing in the area of Port's competition, it has been arising as an essential part of New Port Development. However, compared with competitive ports, various obstruction factors like infrastructure shortage, political conflicts and etc delayed development. For this reason, this study analyzed obstruction factors of distribution support complex of Busan New Port and suggested strategies for strengthening competitiveness. First, in order to solve the problem like insufficient infrastructure, this study suggested early construction of railroad to manage goods effectively, because current transportation network of Busan New Port is generally operated by public road transportation system. Also, this study suggested the conversion of the usage of northern container support complex to industrial/residential area and the expansion of Yongmang Mountain and Yongwon Dong site in order to improve service and cope with the demands of distribution companies at port by using railroad transportation. Second, policy improvement was suggested for integration of policy that is related with the current support complex in order to solve the conflicts between administration ministries and offices. Also, this study suggested the executive power of Busan New Port and support complex should be entrusted to Busan-Jinhae Free Economic Zone Authority to settle conflicts between Busan and Gyeongsangnamdo. As a result, it is expected to prevent social cost caused by conflicts between both local governments and the loss due to overlapping investment, and to promote unified development policy. Third, organization of economy research center was suggested in order to activate distribution support complex. This research center will provide support strategies for local distribution industries, and support not only New Port distribution support complex but also industrial complex in Free Economic Zone complex. In particular, this is suggested to promote transfer effect of the amount of materials through small and medium local distribution industries, after redevelopment of northern port of Busan port. Fourth, new strategic elements for competitiveness improvement through combined transport

activation and industry cluster connection were suggested. In order to activate combined transport, this study suggested that a strategy for connecting Gaduckdo discussed as proposed site for new airport construction and railroad transport site in New Port. Also, competitiveness security was suggested through expansion facilities for Wing-In-Ground Ship, new transport. To maximize the effect of distribution support complex, the connection strategy between industrial complex in Busan-Jinhae Free Economic Zone and industry cluster in Gyseongsangnamdo area was also suggested.

As mentioned above, this study identified the obstruction factors of competitiveness improvement strategy in port distribution support complex and suggested solutions - though only part of obstruction factors were mentioned. Busan New Port distribution support complex has still insecure latent factors, however, those latent factors may not appear through inducement of distribution companies or investment of foreign enterprises in the short run. In order to develop New Port and Busan-Jinhae Free Economic Zone in the long term, latent factors of distribution support complex should be analyzed continuously.

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구배경 및 목적	1
제2절 연구동향	2
제3절 연구방법	5
제2장 부산 신항만 배후물류단지 현황 및 계획	6
제1절 시설 및 인프라	6
1. 배후수송망 현황 및 계획	6
2. 배후물류단지	8
3. 경제자유구역	12
4. 동남권 신공항	14
제2절 운영적 현황	15
1. 해공복합운송(Sea and Air)	15
2. 해외배후물류단지 개발 현황	17
제3장 부산 신항만 배후물류단지 활성화 저해요인	26
제1절 시설적 문제점	26
1. 배후수송망 문제	26
2. 배후물류단지 부지문제	26
제2절 운영적 문제	28
1. 행정부처간의 배후물류단지 둘러싼 갈등	28

제3절 정책적 문제	30
1. 북항 재래부두 물동량의 이전효과 상실	30
2. 지역물류산업의 기여도 미흡	31
3. 배후물류단지의 고부가가치 산업의 유치부족	32
제4장 부산 신항만 배후물류단지 활성화 방안	34
제1절 시설적 개선방안	34
1. 수송망 정비사업의 지원체계 강화	34
2. 배후부지 추가확보	34
제2절 운영적 개선방안	36
1. 항만 및 배후물류단지와 관련된 정책의 일원화	36
2. 부산진해 경제자유구역의 행정권 독립	37
제3절 정책적 개선방안	38
1. 지역 중소 물류업체의 지원	38
2. 고부가가치 제품의 유치	43
3. 처리물품의 다국적화	44
4. 경제자유구역내 경제연구기관 설립	45
제4절 추가적 개선방안	46
1. 복합운송 활성화 방안	46
2. 부산 신항만 배후물류단지와 산업클러스터 연계	48
제5장 결론	50
참고문헌	52

표 목 차

<표 1-1> 항만배후단지 선행연구	4
<표 2-1> 부산 신항만 배후수송망 현황	7
<표 2-2> 부산 신항만 북 컨테이너 배후물류단지 조성 현황	10
<표 2-3> 부산 신항만 배후물류단지 입주업체 현황	11
<표 2-4> 부산 신항만 북 컨테이너 배후물류부지 조성계획	12
<표 2-6> 부산·진해경제자유구역 현황	13
<표 2-5> 부산·진해자유구역 단계별 개발계획	14
<표 2-7> 국내 주요항만별 해공복합운송(Sea and Air) 화물추이	16
<표 2-8> 김해국제공항 2단계 확장사업 개요	17
<표 2-9> 세계주요 항만 배후단지 특징	23
<표 3-1> 항만별 항만배후단지 현황 비교	27
<표 3-2> 부산 신항만 북 컨테이너 배후부지 토지이용계획	27
<표 3-3> 해상경계를 둘러싼 부산시 경남도의 의견비교	29
<표 3-4> 부산 신항만 배후부지에 대한 기관별 기본입장	30
<표 3-5> 부산북항 일반부두 컨테이너화물 처리량	31
<표 3-6> 부산시 해운항만업체 사업형태별 사업체, 종사자, 매출액 현황	32
<표 4-1> 인천, 광양, 부산 신항만 배후물류단지 입주기준	40
<표 4-2> 부가가치화물분류	44

그 립 목 차

<그림 1-1> 연구흐름도	5
<그림 2-1>부산 신항만 배후교통망 개발계획	8
<그림 2-2> 부산 신항만 북 컨테이너 배후물류단지 배치도	12
<그림 2-3> 신공항 후보지 입지분석	15
<그림 2-4> 동북아 경쟁항만의 항만물류단지 개발현황	18
<그림 4-1> 부산 진해 경제자유구역 옹동지역	36
<그림 4-2> 배후물류단지 교통망과 운송 시설별 입지	47
<그림 4-3> 부산·경남 클러스터 현황	49

제1장 서론

제1절 연구배경 및 목적

부산항은 1997년 IMF이후 환율 상승으로 인한 수출화물의 증가와 중국의 산업발전으로 인한 환적화물 증가로 2003년 세계 3위 컨테이너 처리 항만까지 부상하였다. 하지만, 2000년부터 자국 수출화물의 국외유출을 막기 위한 중국정부의 적극적인 항만개발 및 정비로 2006년 부산항은 상해, 선전항에 이어 세계 5위 하락하였다. 특히 중국의 항만개발은 부산항의 환적물량 상당부분을 차지하는 북중국항만을 포함하고 있어 부산항의 발전을 위한 새로운 항만의 경쟁력 강화방안이 제기되어왔다.

하지만 1990년대 이후 부산지역의 신발을 비롯한 경공업이 인근 중국 및 동남아로 이전함에 따라 부산내의 물동량 확보의 어려움과, 지리적으로 중국에 가까운 광양항 및 인천항의 항만개발은 부산항의 경쟁력을 더욱 약화시켰다.

이에 1990년대 중반부터 진행되었던 부산 신항만과 부산진해경제자유구역의 개발은 부산 경제 및 부산항 경쟁력의 중요한 부분으로 인식되어졌다. 그 중 항만의 경쟁력 요인으로 배후물류단지의 중요성이 높아지면서 부산 신항만 배후물류단지에 대한 관심이 증가하였다.

그러나 부산 신항만 배후물류단지는 배후물류단지 개장이전부터 물류용지 부족 및 임시로 지정된 행정구역으로 인한 지방정부간의 갈등 등 경쟁력에 저해요인이 많이 제기되어 왔으며, 현재에도 개발초기에 예상하지 못한 잠재적인 저해요인들로 인해 배후물류단지의 발전에 영향을 미치고 있다.

이러한 문제의식에 따라 본 연구는 부산 신항만 배후물류단지 활성화를 둘러싼 저해요인을 살펴보고, 장기적인관점에서 부산 신항만 배후물류단지의 활성화를 위한 전략적 방안을 유형별로 제안하려고 한다. 또한 부산 신항만 인근의 부산경남 산업단지 및 부산·진해 경제자유구역 연계를 통해 부산 신항만 배후물류단지뿐 아니라 지역경제 및 부산·진해경제자유구역의

활성화에도 기여할 수 있는 방안을 모색하는 것이 본 연구의 목적이다.

제2절 연구동향

그동안 배후단지와 관련해서 해외제도 및 정책비교분석, 배후단지의 개발에 대한 실증분석 등 다각적인측면의 연구가 있었다. 백종실(1999)은 아시아 주요국의 항만배후단지 관련 물류정책을 비교분석하여, 정부가 항만물류에 대한 장기적인 글로벌비전과 네트워크를 위한 접근성향상의 필요성을 주장했으며, 정부부처 및 지자체의 협조체제를 제안했다. 김형태(2001)는 가까운 일본의 항만배후단지 운영제도 및 개념을 한국의 배후단지제도와 비교하여, 한국의 항만배후단지에 항만당국이 직간접적인 참여의 필요성을 제시하였다. 이성우(2002)는 선진항만의 배후단지 비교를 통해 한국 항만배후단지의 여건 및 문제점 검토하고 개선방안의 필요성을 제안하였다. 길광수(2003)는 항만배후단지의 효과적인 지원을 위해서 관련 국내 법·제도의 개선이 필요하다고 주장하며 항만배후단지 및 유사단지의 법령의 정비 및 역할분담, 항만배후단지 개발한 후 지속적인 관리운영을 위한 관련 조문의 제정을 제안했으며 김정수(2004)는 부산 신항만 배후단지 용지실태 파악을 통해 선진항만의 배후단지에 비해 전시교류 부지 및 물류용지의 전환을 부족한 점을 제시하면서 배후단지 활성화를 위해 상업 및 공공용지의 축소를 제안하였다. 윤병구(2005)는 불확실한 동북아 물류환경에서 거점항만이 되기 위한 배후단지 전략적 요인을 추출하고 적합성 여부를 실증하여 부산신항 배후단지가 실질적인 부가가치를 창출할 수 있는 산업단지와 연계된 항만물류클러스터, 국제물류센터 형태 개발을 제안하였다. 또한 이성우(2007)는 우리나라 항만배후단지를 중심으로 한 물류혁신 클러스터화 방안을 국내외 여건에 맞게 제안하였으며 이를 위해 연계 산업들과 시너지효과를 위한 연관기능 집적화, 전문화 추진, 국내외 물류네트워크 강화와 도시 연계성 강화 등이 제고되어야 한다고 주장했다.

이처럼 기존의 연구는 배후단지의 활성화 및 발전을 위한 배후단지 자체의 비교와 문제점에 대한 언급이 많았다. 따라서 본 연구는 배후단지 뿐만

이 아니라 경제자유구역, 항만활성화 등 배후단지와 유기적인 관계에 있는 것들의 다각적인 문제점 성찰과 전략을 통해 배후단지 활성화에 대해 종합적인 접근을 하려한다.

<표 1-1> 항만배후단지 선행연구

연구자	연구내용
백종실 (1999)	<ul style="list-style-type: none"> · 아시아 주요국의 항만배후지 물류 정책을 비교, 분석하고 시사점 도출 · 정부부처 및 지자체와 협조체제 구축제안
김형태 (2001)	<ul style="list-style-type: none"> · 일본의 항만배후단지 개념·운영제도를 비교 검토하여 시사점 도출 · 한국의 항만배후단지에 항만당국의 직간접적인 참여필요성 제시
이성우 (2002)	<ul style="list-style-type: none"> · 한국의 항만배후단지의 개발 방향의 문제를 도출하고 개선방안을 제시 · 항만배후단지의 성공적인 개발을 위해서 해외의 성공사례 벤치마킹과 적극적인 국가 지원 필요성 언급 · 항만배후단지의 활성화를 위해 항만배후단지에 유치 가능한 업종 및 기업체 파악과 수요조사 필요성 제시
길광수 외 1인 (2003)	<ul style="list-style-type: none"> · 항만배후단지를 관련된 국내 법·제도 분석 효과적으로 지원하기 위한 개선방안 제시 · 항만배후단지로 개발한 후 지속적인 관리·운영이 되기 위해서는 개발 뿐 아니라 관리·운영과 관련한 조문의 제정이 필요
김정수 외 1인 (2004)	<ul style="list-style-type: none"> · 부산 신항만 배후단지의 효율적 이용을 위해 문제지적하고 효율적인 이용방안제시 · 초기에 배후단지 활성화를 위해 전시교류부지와 물류부지의 용지확대와 상업 및 공공용지의 축소 제안
윤병구 외 3인 (2005)	<ul style="list-style-type: none"> · 부산 신항만이 거점항만이 되기 위한 항만배후부지 전력요인을 추출하고 적합성 여부를 실증 · 동북아 물류환경변화에 대응하기 위해 항만배후부지 복합운송의 중심화 및 산업단지와 연관된 항만 클러스터 필요성 언급 · 다양한 부가서비스활동을 통한 최적의 서비스 제공과 적정 이윤의 창출을 도모
이성우 (2007)	<ul style="list-style-type: none"> · 항만배후단지와 배후도시를 중심으로 한 물류혁신클러스터 방안제시 · 항만배후단지의 물류혁신클러스터를 위해 물류산업의 기능강화 추진 및 연계산업들의 시너지 효과를 위한 집적화와 전문화 추진을 주장 · 대형물류기업의 유치를 통한 지식과 기술 분야의 효율성 극대화과 물류네트워크의 강화를 통한 물류혁신클러스터의 구축방안 제시

자료 : 길광수 박석현, 2003, “항만배후부지 개발관련 법제도 비교 연구”, 한국해양수산개발원

김정수·신계선, 2004, 부산 신항만 항만배후단지 개발현황과 효율적인 이용 방안에 관한 연구”, 한국항만경제학회, 제20집 제2호 pp 101-128

김형태, 2001, “일본의 항만배후단지 개발·운영제도와 시사점”, 한국해양수산개발원

백종실, 1999, “아시아 주요국 항만배후지 물류거점화 정책 비교연구”, 한국해양수산개발원,

윤병구의 3인, 2005, “동북아 물류거점화를 위한 항만배후부지 구축전략에 관한 실증연구”, 한국항해항만학회지, 제29권 제10호 pp 897-906

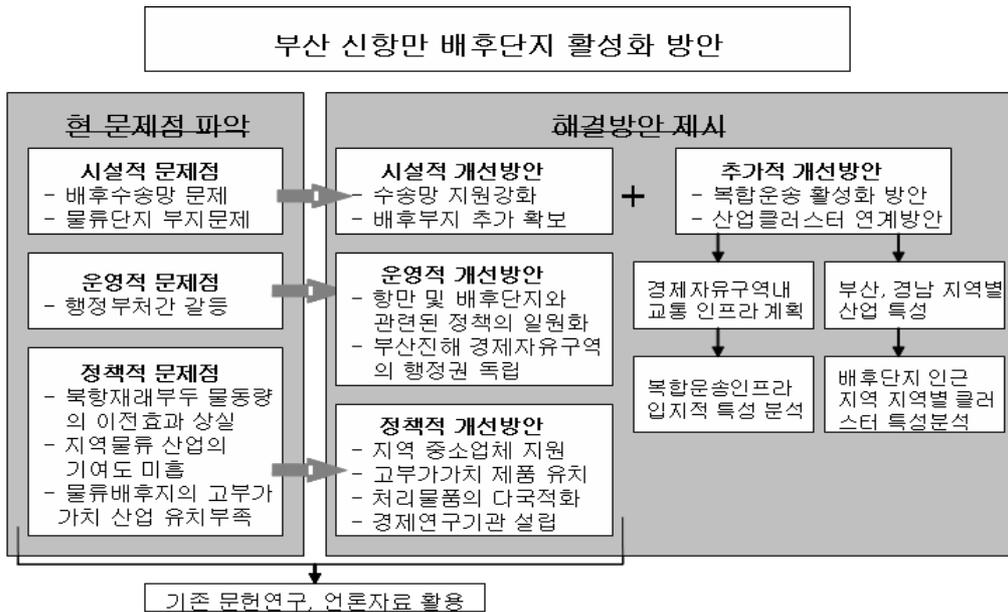
이성우, 2002, “우리나라 항만배후단지 개발방향과 전략”, 한국해양수산개발원

이성우, 2007, “우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안”

제3절 연구방법 및 구성

본 연구에서는 기존 연구를 참고하여 현재 제기되고 있는 부산 신항만 배후물류단지 문제점 및 해결책을 종합적인 차원에서 설명하기 위해 현재 신항만배후물류단지, 부산진해경제자유구역의 현황과 계획을 바탕으로 배후물류단지의 활성화를 위한 최적의 방안과 영향을 분석하였다.

본 연구의 구성은 배후물류단지의 문제점을 시설문제점, 운영적문제점, 정책적문제점으로 분류하여 설명하였다. 특히 시설문제의 경우 현재 추진 중인 배후물류단지의 수송망구축 지연과 수요에 대응하지 못하는 물류용지 공급 등 인프라측면에서 저해요인을 설명하였다. 그 외에 운영적 문제점과 정책적문제점은 아래 <그림1-1>처럼 운영측면에서 부딪치는 지방정부 및 중앙정부의 갈등과 정책적 측면에서 지원이 부족한 분야에 대해서 지적했다. 마지막으로 지적된 저해요인의 개선방안과 장기적인 배후단지의 활성화를 위한 추가적인 개선 방안으로 복합운송의 확대와 지역산업단지와의 연계를 제시하였다.



<그림 1-1>연구 개념도

제2장 부산 신항만 배후물류단지 현황 및 계획

제1절 시설 및 인프라

1. 배후수송망 현황 및 계획

1) 배후도로

부산 신항만 배후물류단지 및 신항만을 연결하는 도로는 <표 2-1> 처럼 배후도로와 진입도로로 구분되어 있다. 배후도로 경우 대부분의 구간을 부산시가 부담하고 있으며, 진입도로의 경우 해양수산부가 부담하고 있다. 현재 부산 신항만 배후도로의 경우 1단계공사(가덕~초정I.C) 대부분 구간이 준공한 상태이며, 제2배후도로는 부산 신항만 서항부두, 북측의 배후부지에 접속하여 대구·대동고속도로의 밀양 I.C에 연결되도록 계획되어 있다. 제1진입도로 경우 2006년1월 완공되어 부산 신항만 개항에 맞추어 먼저 개통된 신항만 제1배후도로 가덕 I.C~세산 삼거리 구간과 연결되어 있으며, 나머지 구간인 가락에서 초정I.C구간인 현재 시공 중에 있다. 부산 신항만에서 발생하는 물동량 중 진해, 창원 등 경남권 근거리 물량 처리를 위한 제2진입도로는 개발계획이 진행 중에 있다.

이외에 부산 신항만과 녹산공단을 연결하는 견마교 공사는 2005년12월 완공될 예정이지만 교각의 안전성 문제로 인한 공사 지연되고 있다.

2) 배후철도

현재 배후철도의 경우 1단계공사가 2008년 단선을 먼저 개통할 예정이었다. 하지만 공사구간에 대한 주민 보상문제로 2010년쯤에나 개통이 가능할 것으로 보이며 진입철도(녹산역~견마교) 역시 견마교의 교각문제로 인해 2010년 개통이 힘들 것으로 전망되고 있다.

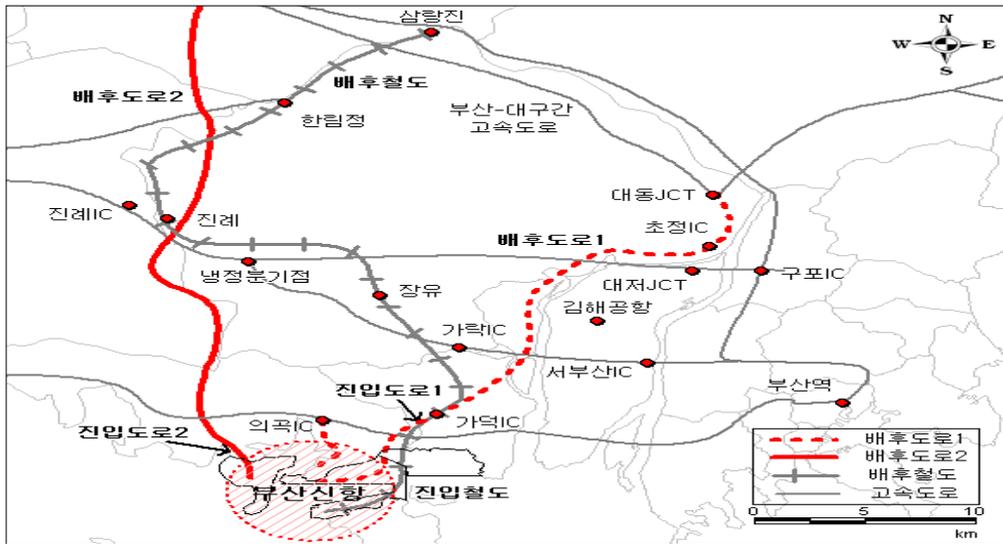
배후철도공사는 신항만 남항부두(녹산역)를 출발하여 장유와 진영을 거쳐 경전선 삼랑진역에 접속하도록 계획되어 있다. 배후철도는 해양수산부가 예산을 전액을 확보하고 철도공사가 건설과 유지관리 위탁하여 2008년까지

단선을 2011년에는 복선을 완공을 목표로 하고 있다.

<표 2-1> 부산 신항만 배후수송망 현황

사업명	구간	사업기간	사업개요	시행기관	비고
부산신항망 배후도로 I	가락IC~세산삼거리	96~2003	연장5.35km 폭40m(8차로)	부산광역시	준공
	세산삼거리~가락IC	94~2000	연장3.24km 폭=40m(8차로)	부산광역시	준공
	가락IC~조정IC	96~2007	연장=14.4km 폭=(4~6차로)	건설교통부	공사중
부산신항 진입도로I	부산신항동측 ~의곡교차로	2001~2006	연장=3.76km 폭=(4차로)	해양수산부	준공
부산신항 배후철도	삼랑진~녹산역	1999~2011	연장=38.8km 2008년(단선) 2011년(복선)	해양수산부 철도공사	공사중
부산신항 진입철도	녹산역~견마도	2004~2008	연장=2.92km	해양수산부	공사중
부산신항 배후도로II	부산신항서측 ~밀양	2006~2011	연장38.7km 폭=(4차로)	해양수산부	2008년 시공 예정
부산신항 진입도로II	안골교차로 ~의곡교차로	2007~2011	연장=2.9km 폭=(4차로)	해양수산부	시행 예정
부산신항 배후철도	삼랑진~녹산역	1999~2011	연장=38.8km 2008년(단선) 2011년(복선)	해양수산부 철도공사	공사중
부산신항 진입철도	녹산역~견마도	2004~2008	연장=2.92km	해양수산부	공사중
부산지하철	가덕~녹산~명지~송도 ~영도~대연		연장=34.6km	부산시	4호선

자료 : 손상락 외, 2004, “신항만 개발효과 극대화 방안”, 경남발전연구원, pp.14-15
박현 외, 2004, “부산신항 배후도로(2)”, 한국개발연구원, pp.37-38



자료: 부산항만공사(www. busanpa.com)
 박현 외, 2004, “부산 신항 배후도로(2)”, 한국개발연구원, p.37

<그림 2-1>부산 신항만 배후교통망 개발계획>

2. 배후물류단지

다국적기업의 국제물류 관리체계변화 즉 거점물류 네트워크 체제로의 전환은 세계 주요 항만들의 다국적기업 물류거점 유치에 위한 치열한 경쟁을 야기하면서, 항만시설의 대형화와 복합화, 항만기능의 다각화·고도화를 촉진하고 있다. 항만이 화물의 하역기지가 아닌 국제복합물류기지로서의 역할이 강조되면서 보관, 하역, 조립, 가공, 포장, 통관, 배송 등의 종합물류기능을 확보할 수 있는 배후물류단지 확충하는 것이 절대적으로 요구되고 있다.

이에 따라 국가물류기본계획¹⁾에서는 주요 수출입 거점지역에 하역, 보관, 수송, 포장기능을 비롯하여 무역, 유통, 금융, 정보통신등 부가기능을

1) 건설교통부, 2000, “국가물류기본계획”

검비할 수 있는 국제물류센터를 항만 배후공간에 개발하고, 국제물류센터로 들어오는 수출입 화물의 처리절차를 간소화, 일관책임운송 될 수 있도록 제도개선하며 선진물류기업이 보다 자유롭게 활동 할 수 있는 개방적인 영업활동 기반제공 확대를 추진하고 있다. 부산시는 2006년 발표한 부산발전 2020²⁾을 통해 부산 신항만 및 배후물류단지의 활성화기 위한 배후시설의 확충과 신항만 및 배후물류단지의 통한 지역경제발전을 지원하는 기능을 수립하였다. 특히 서부산 프로젝트 개발계획에서 부산 신항만 주변을 해상물류지원 및 국제해사 담당할 지역을 설정하여 부산 신항만 및 배후물류단지를 지원계획을 추진하고 있다. 특히 북항 일반부두 재개발산업과 연계한 항만시설 확충과 지역중소물류기업육성 통해 부가가치 물류서비스를 제공을 위해 부산진해 경제자유구역 응동지구 또는 북 컨테이너 배후물류단지에 추가적인 물류용지를 확보하려는 계획을 수립하고 있다.

부산 신항만 북 컨테이너 배후물류단지의 경우 총 37만평 규모의 물류부지로 조성하고 있다. 이 가운데 도로 등 공공용지를 제외한 순수 물류부지는 27만평뿐이며, 그 중 22만 평은 입주할 업체를 2006년 3차에 걸쳐 모두 선정하였다. 현재 이들 중 가장 먼저 선정된 1차 입주기업들이 입주하고 있다.

국내외 기업으로 이루어진 컨소시엄은 m²당 40원의 임대료로 최대 50년에 이르는 부지 사용권을 지급받을 수 있다. 하지만 입주업체들이 영업 개시 이후 3년차 시점에 목표물량 대비 70%를 처리하지 못하면 부지 사용료를 국유재산법에 따른 계산방식(공시지가×50/1000)으로 징수하고 80%에 미달하면 m²당 260원을 내야 한다. 이는 배후물류단지의 화물량 창출을 위한 조취로 혜택만 받고 신규화물 증대에 대한 소극적인 자세를 미연에 방지하고 사업을 촉진 시키는 위한 장치라할 수 있다.³⁾

현재 매립으로 인한 부지조성으로 기초공사비가 지역에 따라 평당 102만~235만 원이 들어 입주기업들의 초기투자 부담이 커 영세한 지역 중소

2) 부산광역시·부산발전연구원, 2006, “부산발전 2020 비전과 전략”

3) 조진만, 2007, “[해양포커스] 신항 배후부지 화물창출”, 국제신문

물류기업들은 배후물류단지의 입주가 힘들어 신항만 물류부지는 대기업들 및 이들과 컨소시엄을 이루는 해외기업들이 차지하고 있다. 이는 환적물동량 처리 및 항만물류처리에 경험이 많은 지역물류산업이 배후물류단지 입주의 탈락의 원인이 되었다.⁴⁾

<표 2-2> 부산 신항만 북 컨테이너 배후물류단지 조성 현황

구분	소계	1단계	2단계
조성 기간	2005~2007	2005.6	2006.12
조성 면적(평)	148,419	19,660	128,759

자료: 부산항만공사(www. busanpa.com)

4) 이경식, 2006, “신항 물류부지 대기업 안방 될 듯”, 국제신문

<표 2-3> 부산 신항만 배후물류단지 입주업체 현황

업체명	컨소시엄 구성현황	지역기업
부산신항CFS(주)	· (주)대한통운, (주)대우로지스틱스	
부산국제물류(주)	· (주)대우로지텍스, DAT-JAPAN, 후쿠오카 운수, 쇼지쓰로지스틱	
C&S국제물류센터	· 천일정기화물, 후지트레이딩, Sanyo maritime, Sam skip B.V 한국 후지쓰	천일정기화물
부산신항국제물류(주)	· (주)세방, 신화금집단유한공사, 동원산업	(주)세방
부산신항물류센터운영(주)	· (주)동방, 대련선성국제물류, 대련은회 국제화운, 태영상선	
(주)다이소인터내셔널	· 다이소산업, 한일맨파워	
부산신항국제물류(주)	· 한국도심공항터미널, 텐진진화물류그룹, (주)이와세운송, 한솔CNS, GW국제물류	
Busan Newport Distripark(주)	· 대한통운, 일본통운, 하츠무라제일창고, 돌코리아(유), (주)키타자와	
보코COLD(주)	· 해용공산업(주), H.K.C.K.Corp	해용공산업
KCTC & NYK	· KTCT, NYK. LINE	
BNS로지텍스(주)	· (주)봉진종합건설, 상해승통유한공사	(주)봉진종합건설
판토스 신항물류센터	· (주)범한판토스, Qindao Occan Earth Int'l, Pantos Logistics Co(JP), Pantos Logistics(HK) Co	
델타 디스트리파크(주)	· (주)오리엔트조선, (주)아이바, (주)골드본드엔트프라이즈, (주)도쿄도	(주)오리엔트조선
HCI(주)	· (주)현대택배, COSCO Logistics Co, (주)현대상선, (주)현대엘리베이터	
부산신항물류센터(주)	· (주)한진, 미쯔이물산, 시노트랜스, KORCHINA LOGISTICS, HOLDING LTD, 남성해운, Daiichi Transportation & Teminal Co.	
부산신항 S&D물류(주)	· C.Steinweg Warehouse(F.E), (주)동부건설	
국제종합물류	· (주)국제통운, DAIEI SHIPPING, (주)희길(상해)국제물류유한공사, (주)태영상선	(주)국제통운
Molax-Seino Logix Distripark Co.	· (주)모락스, SEINO LOGIX Co.	(주)모락스
(주)부산크로스독	· (주)맥스피트, STX팬오션, (주)포스인 터내셔널, 로커에버스 인터내셔널, 재팬스타 Corp	(주)포스인터내셔널
지티씨로지스틱스	· (주)지티씨, TIANJIN HUIHANG CONSOLIDATION SERVICES CO, (주)골드웨이	(주)지티씨

자료 : 조진만, 2007, "[해양포커스] 신항 배후부지 화물창출", 국제신문

2006년 1월 1차 입주기업이 입주하기 시작한 부산 신항만 배후물류단지
 는 크게 북 컨테이너 배후부지, 남 컨테이너배후부지, 그리고 차후 계획 중
 인 용동지구의 배후부지까지 세부분으로 분류 할 수 있다. 현재는 북 컨테
 이너 배후부지가 개발 중에 있으며, 1단계, 2단계, 3단계, 4단계로 구분하여
 2011년까지 약 36만평을 공급할 예정으로 있다. 부산 신항만 북 컨테이너
 배후부지의 경우 정부(해양수산부)와 부산항만공사가 신항만 주식회사로부
 터 배후부지를 각각 50%부담하여 배후부지를 매입하여 공급하고 있다.

<표 2-4> 부산 신항만 북 컨테이너 배후부지 조성계획

구분	소계	3단계	4단계
조성 기간	2008~2011	2008.12	2010.12
조성 면적(평)	215,853	149,079	66,774

자료 : 부산항만공사(www. busanpat.com)



출처 : 부산 신항만주식회사(www. pncport.com)

<그림 2-2 >부산 신항만 북 컨테이너 배후물류단지 배치도

3. 경제자유구역

부산 신항만 배후물류단지는 부산 신항만의 수출입화물 및 환적화물을
 처리하며 항만배후에서 항만물류서비스를 제공하는 지역이다. 부산 신항만

배후물류단지의 경우 입주기업의 대부분이 해외기업과 컨소시엄을 체결하고 있으며, 주로 화물의 조립, 포장, 가공, 판매 전시 등의 활동을 한다. 현재 부산 신항만 배후물류단지는 관세, 대외무역법 등 관련된 특혜 및 지원을 받을 수 있는 자유무역지역과 외국인의 경영환경 및 거주환경 개선을 취지로 조세감면 및 각종 행정적 지원 등을 받을 수 있는 경제자유구역으로 지정되어있다.

이런 점에서 배후물류단지의 경제자유구역 지정은 관세 및 대외무역법 이외에 인센티브 등의 행정적 지원을 통한 경영환경 개선으로 해외물류기업의 유치와 환적화물을 유치할 수 있고 외국인 거주환경 개선으로 R&D, 상업, 교육, 비즈니스 산업의 유치를 통해 항만물류동량을 유발할 수 있다.

이에 따라 정부는 부산·진해경제자유구역청을 중심으로 2020년까지 단계별로 경제자유구역을 5개 권역으로 개발하려 하고 있으며 2006년 1단계 개발은 마친 상황이다.

<표 2-5> 부산·진해경제자유구역 현황

위치	· 부산광역시 강서구, 경남 진해시 일원
면적	· 총면적 : 104.8km ² (3,171만평) · 신항만 : 11.3km ² (342만평) · 명지 : 13.0km ² (395만평) · 지사 : 37.8km ² (1,144만평) · 두동 : 21.1km ² (637만평) · 웅동 : 21.6km ² (653만평)
개발기간	· 2020년까지 단계별로 추진 · 1단계 : 2006까지 I -2단계 : 2010까지 II 단계 : 2020까지
사업규모	· 10조 6,485억원
시행방법	· 공영개발방식 원칙 (사업대상지역의 특성, 기능을 고려하고 부동산가격에 영향이 없을 경우 예외적으로 별도 사업방식 인정)

출처 : 경제자유구역기획단(www. fez.go.kr)

<표 2-6> 부산·진해자유구역 단계별 개발계획

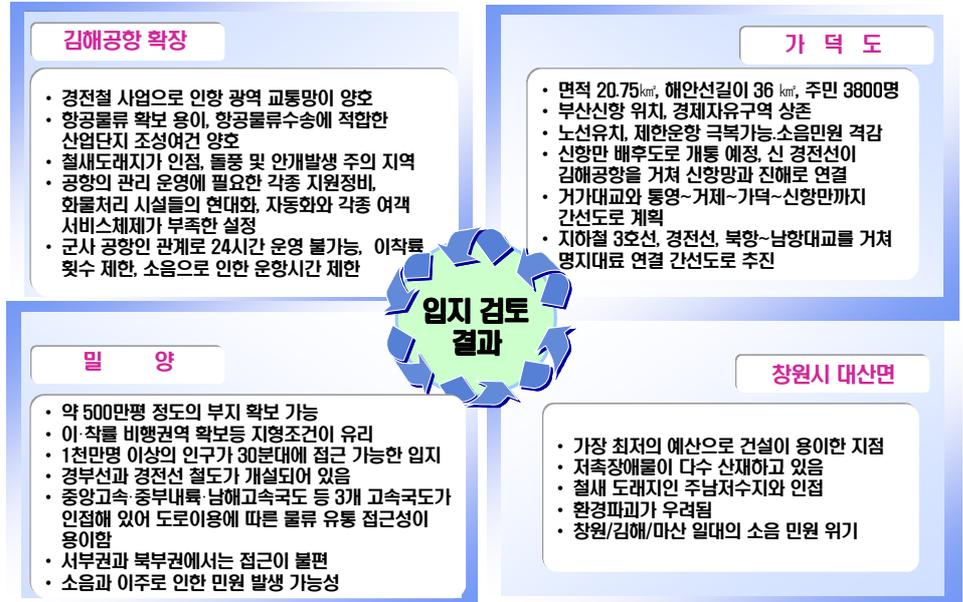
구분	1-1단계(2006년)	1-2단계(2010년)	2단계(2020년)
지사지역	*부산과학산업단지 ·첨단생산, 주거 및 지원 ·전문교육 R&D	-	*미음·송정지구 ·국제업무 및 해사업무 ·주거·지원, 여가· 휴양
명지지역	*산호산업단지 ·첨단생산 ·주거·지원	*명지·화전·서부산 ·첨단생산,물류유통단지 ·주거 및 지원 ·여가·휴양	-
웅동지역	-	*웅동·남문·남양지구 ·남산지구 ·전문교육 R&D ·첨단생산 여가·휴양	*웅동지구 ·물류·유통 ·주거·여가휴양
두동지역	-	*두동·가주·마천지구 ·첨단생산, 주거, 지원 ·전문교육 R&D	-
신항만지역	*신항배후지(북측) ·물류·유통 ·국제업무·해사, 주거·지원	-	*신항배후지(남측) ·물류·유통 ·지원시설

출처 : 부산·진해경제자유구역청, 2006, “부산진해경제자유구역 백서” p57

4. 동남권 신공항

점차 증가하는 경남권 항공수요를 충족시키기 위해 동남권 신공항 문제가 대두되고 있으며 부산 신항만은 신공항과의 연계를 통한 복합운송 활성화로 배후물류단지의 경쟁력이 높아지길 기대하고 있다. 항만에서 처리되는 화물의 경우 대부분 중량화물이고 부가가치측면에서 낮으며, 대부분 장거리 화물이다. 특히 부산 신항만 배후물류단지 입주기업의 상당수가 일본 및 중국에서 오는 환적화물임을 감안할 때 보다 부가가치성 큰 경량화물의 유치측면에서 신공항 건립은 그 시너지 효과가 클 것으로 본다. 현재 동남권 신공항 계획은 경남도 및 영남권 5개 도·시가 협력하여 계획을 추진하고 있으며 밀양, 가덕도, 창원, 마산, 하동, 거제 등 7개 지역이 후보로 추천되어지고 있다. 처음 동남권 신공항 계획은 부산김해공항의 발전을 위한

기능 확대추진사항에서 발전된 것이며 부산과 경남간의 신공항 유치경쟁이 심화되고 있는 실정이다. 현재 동남권신공항의 계획은 2005년 12월 건교부 중장기 종합계획에서 동남권의 국제선수요에 따른 김해공항이 장기적으로 검토해야 한다는 의견에서 2006년 대통령 재검토지시로 재추진되고 있어 향후 어느 후보지가 선택될지 관심이 커지고 있다.



자료: 황인식, 2007, “동남권 신공항 건설에 대한 경남의 대응전략”, 경남발전연구원, pp.5-9

<그림 2-3> 신공항 후보지 입지분석

제2절 운영현황

1. 해공복합운송(Sea and Air) 현황

국내 해공복합운송(Sea and Air)화물의 경로는 인천항-인천국제공항, 부산항-인천국제공항, 부산항-김해국제공항 등으로 나누어진다. 그 중 김해공항은 2006년 현재 9개국 17개 외국적 항공사가 취항하고 있으며, 23개

국제노선이 주당 340편을 운항하고 있다. 하지만 김해공항에서 처리된 국제 항공 화물은 48,000t 으로 전체 항공화물 처리량에서 차지하는 비율이 1.7%이며 2002년 2.9%를 정점으로 계속 하락하고 있다. 이는 항공화물을 취급할 수 있는 터미널 시설이나 국제노선의 절대부족으로 지역 내의 화물이 인천공항으로 빠져나가고 있기 때문이다.⁵⁾ 특히 부산과 경남의 전체 수출입 항공화물 중 각각 68.7%, 89.4%가 인천공항으로 빠져 나가고 있어 이들 화물을 인천공항까지 수송하는데 드는 운송비가 연 238억 원 이상 소요되고 최근 4년 간 1000억 원 이상이 비용을 낭비하고 있다. 이러한 문제는 김해공항의 해공복합운송(Sea and Air)화물에도 그대로 반영되어 <표 2-2>에서 보는 바와 같이 부산항의 해공복합운송(Sea and Air)화물이 점점 감소하고 있는 것을 알 수 있으며 이는 세계적으로 복합운송이 늘어남에 있어 부산항에 큰 부담감으로 작용하고 있다.

<표 2-7> 국내 주요항만별 해공복합운송(Sea and Air) 화물추이

(단위: 톤)

구분	2002	2003	2004	2005
부산항	6,728	5,145	2,136	852
인천항	13,109	21,867	3,1004	39,857
평택항	5,073	5,481	6,254	4,146
기타항	1,187	943	389	91
합계	26,097	33,436	39,783	44,946

출처 : 김울성, 2007, “물류중심도시를 위한 동남권 신공항의 필요성”, 부산발전포럼, p.28

5) 국제신문, 2007, “[사설] 항공화물도 빼앗기는 '물류도시 부산’

<표 2-8> 김해국제공항 2단계 확장사업 개요

구분	확장규모	사업효과
국제선 여객 터미널 신축	44,038m ²	처리능력 233만 명/년
국제선 화물터미널 구축	17,867m ²	15만 톤/년(현 12만 톤/년)
계류장 확장	183,893m ²	계류능력 23만대
유도로 보강	2743×45m ²	항공기 이착륙안전 확보
활주로 북측 안전구역 조성	263,573m ²	
전입로 입체교차로 신설	1식	공항 접근성 향상
주차장 확장	36,535m ²	

출처 : 부산발전연구원, 2003, “남부권 신국제공항 건설의 연구”

2. 해외 배후물류단지 개발현황

항만의 경쟁력이 항만시설의 확충에서 부가가치이익을 얻을 수 있는 물류배후단지로 그 초점이 변화하고 있다. 특히 중국 및 국내외에서 기존의 지리적 이점과 항만시설 확장으로는 더 이상 경쟁력을 얻을 수 없는 현실에서 경쟁항만은 항만의 시설확충 및 배후부지의 확보에 총력을 기울이고 있다. 중국의 경우 지방정부차원에서 항만개발이 치열하고 이루어지고 있는 가운데 대련 및 천진항 등이 자국에서 발생하는 환적화물을 확보를 위한 배후부지단지를 개발계획하고 있다. 또한 대만의 경우 항만 배후물류단지에 우리나라 산업단지 형태의 수출가공구의 개념을 확대하여 항만 및 공항을 통한 환적화물에 대한 서비스를 강화하고 있으며, 수출가공구의 경우 부산 신항만의 경우와는 다르게 제조업의 입주가 가능하다. 일본의 경우 한신 대지진 이후 환적화물에 대한 수요를 중국 및 부산항으로 화물이전 이후 침체기에 있는 항만산업을 활성화를 위해서 슈퍼 중추항 계획을 세워 고베, 오사카항, 요코하마, 도쿄항 등 중추항만으로 발전하기 위한 대 정부적인 지원책을 실시하려고 하고 있다.



출처 : 류재영, 2006, “항만배후단지 개발여건 및 주요방향 항만배후단지 개발방향 모색을 위한 심포지움”, 해양수산부 p21

<그림 2-4> 동북아 경쟁항만의 항만물류단지 개발현황

이처럼 정부 및 지방정부측면에서 동북아지역의 항만물류산업에 대한 경쟁이 심화되는 것은 역내의 물동량 증가와 단순한 환적화물의 처리보다 포장, 가공, 검사 등 부가가치활동이 항만 경쟁력의 요인으로 인식되면서 배후물류단지를 통한 경쟁력강화에 관심을 증대에 있다.

1) 배후단지 개발관리 주체측면

기본적으로 항만 배후물류단지의 개발에 관해서 그 관리주체는 각국마다 다르게 설정되어있다. 부산 신항만의 경우도 배후물류단지에 대한 개발이 정부주도하에 개발계획이 세워져있지만 배후물류단지의 운영·관리 및 부지의 소유에 대해서는 상당히 복잡하게 구성되어있다. 예를 들어 부산 신항만 북 컨테이너 배후물류부지의 소유는 부산 신항만 주식회사의 부지를 부산항만공사와 해수부가 50%씩 부지 매입하여 개발하고 있다.

일본에서 항만배후단지 조성사업⁶⁾은 항만관리주체인 지자체가 주도하고

있다. 즉 항만관리주체인 지차체가 직접 항만개발과 일체적으로 항만 배후 단지의 개발사업을 담당하고 있으며 항만배후단지의 조성사업은 녹지를 제외하고 기본적으로 ‘수익성 사업’으로 간주하여 중앙정부로부터 지원도 원칙적으로 없는 실정이다. 따라서 그만큼 초과수입이 발생할 경우에는 지차체의 다른 공공사업으로 환원시킬 수 있으나 손실이 발생하는 경우 지차체가 손실을 부담하기 때문에 매우 큰 공유수면 매립을 통한 항만배후단지의 조성사업에는 완전히 위임하지 않고 있다.

반면 대만의 카오슝항의 경우를 예를 들며 대만 교통국이 예산조정 및 항만개발, 운영, 관리업무 등을 맡고 실무사항은 카오슝의 항무국에서 운영되며 항만부지 역시 소유는 중앙정부가 항만관리 및 상부구조물에 대한 소유권을 지방정부에서 귀속된 이원화된 관리를 하고 있다.⁷⁾ 이렇게 중앙정부와 지방자치단체의 이원화된 항만관리는 약간의 차이는 있지만 독일의 함부르크항, 중국의 항만 관리에서도 비슷하게 나타나고 있다.

홍콩정부의 경우 항만 개발이나 운영에 절대 개입하지 않는다는 자본주의에 근거한 정책을 추구하고 있다. 이러한 측면 때문에 홍콩정부가 계획하는 신항만 및 배후단지 개발에 항만을 운영하는 민간기업들은 위험한 기반시설 투자를 지양하고 있다. 즉 이익극대화가 그들의 최종목적이기에 이미 투자된 시설에서 이익을 얻기를 원하기에 장기적인 항만 개발에 대한 부분은 어려운 면을 가지고 있다.⁸⁾

싱가포르에서는 항만개발 및 투자는 싱가포르해사항만공사와 싱가포르항만(주)에서 각각 담당하고 있다. 싱가포르해사항만공사는 입출항 수로시설 및 항로표지의 개발 및 유지를 싱가포르항만(주)은 항만건설의 계획에서부터 토지조성, 하역기계 개발, 투자, 및 관리운영까지 전반적으로 담당한다. 하지만 항만은 중앙정부기관인 Urban Redevelopment Agency(도시개발공사)가 소유하고 운영은 민영화하고 있다.

싱가포르 해사항만공사의 항만관리, 입출항 수로 및 항로표시 개발 및 유

6) 김형태, 2001, “일본의 항만배후단지 개발 운영제도와 시사점, 월간해양수산, 통권 206호

7) 신용만, 2006, “대만, 싱가포르, 일본 항만 물류시설 출장 보고서”, 해양수산부

8) 이성우, 2004, “기로에 선 홍콩의 항만정책”, 한국해양수산개발원, 해양수산동향, 제1139호

지에 소요되는 비용은 주로 선박입항료에 의해 일부는 항만투기료에 의해 내부적으로 조달되고, 재정운영상 독립채산제를 도입하고 있는 싱가포르항만(주)의 항만건설에 소요되는 제비용은 대부분 자체 운영수입으로 충당하고 일부 금융기관으로부터 차입하여 조달한다.⁹⁾

네덜란드의 항만은¹⁰⁾ 관리 형태에 따라 크게 시영항만과 법정공영항만으로 구별할 수 있다. 시영항만은 시위원회의 의한 별도의 항만관리기구에 의해 관리되며 법정공영항만은 Havenschap(항만관리공단)라는 항만관리기관에 해서 관리되고 있으며 대부분의 항만건설소요자금은 항만의 자치적인 운영에 의해 자기자금, 차입금 등으로 이루어지며 원칙적으로 시영항만에 대한 국가의 보조금이나 금융 등의 지원책을 시행하지 않고 있다. 다만 항만채정에서 적자가 발생하였을 때는 해당 시에서 적자부분을 보상해 주며 적자부분은 출자의 비율로 각각 나누어서 부담하고 있다.

2) 항만물류배후단지 유형측면

① 중국의 보세구¹¹⁾

중국에서는 법률적으로 항만배후단지를 정의 없다. 하지만 중국은 항만을 이용 산업을 항만 배후에 유치하기 위해 항만주위에 경제특구, 경제개발구, 보세구 수출가공구 등 각종 개발구가 위치하여 항만의 기능을 지원해 주고 있다.

그 중 13개 지역에 지정되어 있는 보세구의 경우 모두 항만도시에 위치해 있으며 화물은 보세상태로 보세구를 이용할 수 있어 항만배후물류단지의 개념과 가장 유사한 성격을 가지고 있다. 이런 보세구는 일정면적의 비관세영역으로 지정된 지역으로 반입되는 수입화물, 중계화물 및 보세구 내 보관화물에 대해서는 관세 및 수입세가 면제된다. 또한 보세구는 보세창고나 보세공장과 상이한 특별지역이기에 입주하는 국내외기업에게 기업규제 완화, 세제혜택을 부여하고 있으며 중국정부가 금지하는 수출입화물 및 특

9) 조진행, 1999, “주요국가의 항만개발투자제도에 관한 연구”, 한국해양수산개발원

10) 조진행, 전개서

11) 김형태, 2003, “중국의 보세구제도에 관한 연구= 상해 외고교 보세구를 중심으로”, 월간해양수산, 통권 제223호

수화물을 제외한 화물에 대해서 세관의 감독규제가 적용되지 않는다. 다만 보세구에서 생산된 제품이 중국 내수시장으로 판매될 때는 수입 원재제 부분에서 부과된다.

② 대만의 수출가공구¹²⁾

대만의 경우 중앙정부 차원에서 항만구역 또는 인근배후지역에 항만물류 배후단지의 개념으로 수출가공구를 두고 있다. 이들 지역은 대만 경제부가 수출입산업 육성을 위해 각종 규제 완화, 수속 절차 간소화, 수입관세 면제 등의 제도적 지원을 통해 생산 및 물류의 거점으로 삼는 지역이다. 최근 카오승항과 주변지역을 아시아태평양 경제 및 무역특별지역으로 지정하여 항만구역 내에 첨단산업, 부가가치 산업 외에 창고나 물류센터의 기능을 강화하고 있다. 현재 카오승을 중심으로 10개 지역 256만평이 형성되어 있다.

수출가공구는 1997년 제조업 및 국제무역업 중심에서 물류업과 기타 관련 산업으로 확대 개편되었다, 하지만 이러한 노력에도 불구하고 최근 중국과의 경쟁에 밀려 많은 제조업들이 중국으로 이전하고 있는 상황이다.

③ 일본의 자유무역지역(FTZ)¹³⁾

일본의 경우 항만배후지에 항만배후물류단지 개념의 자유무역지역과 수입촉진지역을 운영하고 있다. 자유무역지역은 기업입지를 활성화시키고 아울러 무역진흥을 도모하기위하여 지정한 지역으로 관세법에서 규정하는 보세구역제도와 입주기업에 대한 세제상의 우대조치를 결합시킨 제도로 오키나와지역에만 약 3ha가 지정되어있고, 보세장치장, 보세공장, 보세전시 등 다양한 형태의 보세지역이 집합된 장소이며 보관, 가공, 제조, 전시, 품질조사 등을 포함한 기능을 수행한다.

수입촉진지역(FAZ)은 일본의 엔고와 무역불균형 등 세계무역 불균형 등

12) 신용만, 2006, “대만, 싱가포르, 일본 항만 물류시설 출장 보고서”, 해양수산부

13) 백종실, 1999, “아시아 주요국 항만배후지 물류거점화 정책 비교연구”, 한국해양수산개발원, pp.1-203

세계무역환경 변화와 무역관련 인프라가 취약한 지방의 진흥을 위하여 3대 항만과 공랑 등 대도시권을 중심으로 22개의 지정하고 운영하고 있다.

FAZ 설치를 추진하는 것은 공 항만기능의 강화 더불어 공 항만 및 그 주변지역에 수입촉진지역을 설정, 해당지역에 수입관련시설(화물의 분류, 보관시설, 전시시설, 가공, 도소매업무용시설 등) 및 사업을 집적하여, 수입 화물 유통의 원활화를 추진하여 수입확대를 도모하는데 있다. 또한 수입촉진지역내에 수입촉진시설을 설치 운영 하는 자에 대하여 출자 용자, 세제상의 조치 등 각종 지원을 하고 있다.

④ 싱가포르 FTZ와 Distripark¹⁴⁾

싱가포르는 공항과 항만의 배후에 항만배후물류단지 개념의 FTZ (자유무역지대)와 Distripark을 세계 주요선사, 화주 특송업체의 국제업체의 국제물류거점으로 활용되고 있다. 싱가포르는 배후물류부지를 설정하여 자유지역지대와 Distripark을 동시에 운영 하고 있다. FTZ 나 Distripark은 모두가 항만 또는 인접지역에 위치하고 선사나 화주 등 물류센터로서 다양하다. 싱가포르 자유무역지대와 Distripark의 차이점은 자유무역지대가 비관세 지역으로 세관의 감독하에 엄격하게 운영되지만 Distripark는 관세 영역으로서 국내화물의 물류소통을 위한 물류센터의 역할을 하고 있다.

싱가포르 자유무역지대는 법에 금지된 품목을 제외하고는 대부분은 화물을 자유로이 자유무역지대에 반입될 수 있고 공공의 이익, 건강 또는 안전을 위협하거나 침해할 우려가 있는 화물의 반출은 금지될 수 있다. 또한 자유무역지대에서는 일반적인 물류활동인 저장, 판매, 전시, 분리, 재포장, 조립, 상표부착 등의 활동을 수행할 수 있다.

3) 정책 및 인세티브 측면

세계 주요 선진항만을 가진 국가들의 항만배후물류부지 개발 및 특징은 <표 2-9>같이 대부분 자유무역지역으로 지정되어있다. 또한 입주업체의

14) 백종실, 전개서

특성도 대부분 물류업을 중심으로 제조업, 무역관련 기업으로 범위가 넓게 되었으며 정책적으로 물류산업을 전략산업으로 인식하고 있다. 중국 대만은 제조업을 포함하는 반면 싱가포르, 홍콩, 네덜란드, 일본의 FTZ 는 물류, 유통, 창고업 등의 업종만 유치하고 있다. 15)

<표 2-9> 세계주요 항만 배후물류단지 특징

국가(지역)	내용	
상해보세구	입주업종 및 기업	· 물류형, 생산형, 무역형기업 · 국내외 기업
	단지의 특성	· 비관세영역 · 항만/공항 배후
	임대관계	· 분양가 : 50년간 100\$/m ² (타지역보다 높음) · 협상가능
	세제 등 인센티브	· 외국계기업 법인세 및 지방세 우대조치 · 관세유보 · 부가가면제
	물류업 정책	· 유치산업 장려
	외국인 생활환경	· 도심과 인접 · 외국인교육환경 개발
	기타특성	· 법인세면 : 국내외 기업 동등 대우 · 외국인자본 25%이상 출자기업이 500만달러이상 투자할 경우 · 이윤발생연도로부터 1년간 면제 추후 2년간 7.5%, 추후 15%(수출비율70% 이상시 10%) - 임대료면 : 국내외 기업 동등대우 · 50년간 10\$/m ² (협상 가능), → 0.5\$/m ² /월, 예)부산신항배후지는 0.75\$/m ² /월 - 간접세면: 국내외 기업동등대우
대만수출 가공구	입주업종 및 기업	· 제조업, 물류업 관련 국내외기업
	단지의 특성	· 비관세영역 · 항만/공항 배후
	임대관계	· 임대료 10.5元/월 · m ² · 일반지역은 공시시가의 5%
	세제 등 인센티브	· 국내외기업 동등 세율 · 법인세 및 지방세 우대, · 관세/부가가치세면제 · 저리용자
	물류정책	· 제조업과 동등조치 · 국가중요산업으로지정(96년) · 중요유치산업지정
	외국인 생활환경	· 도심가 인접 · 금융 및 복지수준 등 선진수준

15) 조성제, 2005, “동북아 물류허브를 위한 항만배후단지 중심의 국제체계 구축방안: 부산 신항만과 광양항만 중심으로”, 영남대 대학원 석사논문

	기타특징	<ul style="list-style-type: none"> · 법인세면 : 국내외 동등(기업소득이 5만NTS까지 면제, 5만에서 10만NTS까지는 15%, 10만NTS이상 25% 부과) · 간접세면 : 국내외 동등(관세, 수입, 화물세, 계약세, 등록세 면제/부가가치세 영세율적용(자국기업 5%)) · 임대료면 : 국내외 기업 동등 대우(0.3\$/m²/월) (일반지역은 공시지가 5%)
싱가포르 FTZ	입주업종 및 기업	· 물류/창고업 ,국내외기업
	단지의 특성	· 항만 및 공항 · 산업단지과 인접 · 비관세영역
	임대관계	· PSA사가 기본요율설정 · 입주기업이 협상가능
	세제 등 인센티브	· 국내외기업 동등세율, 관세유보 · 각종조세우대조치 · 부가가치세 감면
	물류업 정책	· 국가전략산업으로 지정(98년)
	외국인생활 환경	· 도심과 인접 · 금융 및 복지환경 선진수준
	기타정책	· 법인세면 : 법인세율 25%(국내외 동등) · 임대료면 : 관리주체가 입주기업과 협상에 의해 결정(국내외 동등)
홍콩	입주업종 및 기업	· 물류창고업 위주, 국내외기업
	단지의 특성	· 특정단지 없음 · 항만공항배후 · 자유항
	임대관계	· 민간기업 개발운영, 임대도 가능
	세제 및 인센티브	· 국내외기업 동등 세율 · 관세/부가가치세. 이자세 면제
	물류업 정책	· 국제물류시설 확충
	외국인생활 환경	· 도심과 인접 · 금융 및 복지환경 선진수준
네덜란드 물류단지	입주업종 및 기업	· 물류/창고업 · 국내외기업
	단지의 특성	· 산업단지와 인접 · 항만배후 · 관세영역
	임대관계	· 로테르담시(관리자)가 기본요율 설정, 협상가능
	세제 등 인센티브	· 국내외 기업동등 세율 · 조세당국과 세율합의 가능 · 보세창고내의 관세면제 · 보조금 부여가능
	물류업정책	· 유치전략산업
	외국인생활 환경	· 외국인 생활환경 개발 · 금융 및 복지환경 선진수준
일본 수입촉진 지역	입주업종 및 기업	· 물류업/도매업/가공업 · 국내외 기업
	단지의 특성	· 항만/공항 배후 · 제조단지와 인접 · 비관세영역

	임대관계	· 고정요율 · 지자체등이 감면조치 부여
	세계 등 인센티브	· 관세유보 · 부가가치세 면제 · 감각상각 특례 · 저리의 자금지원
	물류업 정책	· 유치전략 산업
	외국인생활 환경	· 도심과 인접 · 금융 및 복지환경 선진수준

자료 : 조성제, 2005, “동북아 물류허브를 위한 항만배후단지 중심의 국제체계 구축방안: 부산 신항만과 광양항만 중심으로”, 영남대 대학원 석사논문

제3장 부산 신항만 배후물류단지 경쟁력 저해요인

제1절 시설적 문제점

1. 배후수송망 문제

부산신항만 배후물류단지의 가장 중요한 배후수송로 중 하나인 건마교는 배후물류단지과 부산 최대 공단인 녹산 산업단지를 잇는 다리로, 이곳을 통해 신항의 필수 기반시설인 상·하수도관과 도시가스관이 가설되고, 녹산 산업단지를 비롯한 전국 각지의 화물이 유입되는 등 배후단지의 핵심적인 시설이다. 하지만 연약지반 탓에 교각의 기초말뚝들이 최대 1.4m나 기울어진 뒤 1년 넘게 속수무책으로 방치되고 있어 국내외 배후물류단지 입주 예정기업들 사이에 투자기피가 우려되고 있다. 또한 남항대교의 경우 현재 40%의 공정을 보이고 있지만 북항대교와 연결하기 위해서 고가도로형식으로 영도를 통과하려는 시와 영도를 터널 또는 지하로 건설을 요구하는 주민들과 대립 중에 있으며, 명지대교의 을숙도 철새 도래지 관통을 둘러싸고 부산시와 환경단체의 법정 공방까지 가는 문제점 등 배후수송망 사업 관련해 시민, 환경단체와 개발부처의 갈등으로 개발계획이 지연되고 있다.

2. 배후물류단지 부지문제

항만의 핵심적인 경쟁요인으로 배후부지가 부각되면서 부산 신항만의 경쟁력 향상을 위해서 배후물류단지의 용지확보와 역할에 대한 중요성이 커졌다. 하지만 2006년 12월 현재 3차까지 입주기업 기업이 완료된 부산 신항만 배후물류단지의 수요가 상당히 높으나, 일본, 중국 등의 다수 물류기업에 대한 추가수요에 대응할 만한 물류용지를 부족하다. 특히<표 3-1>와 같이 카오슝항을 제외하고 세계의 주요항만의 배후단지 규모와 부산 신항만의 배후물류부지의 면적을 비교할 때 아직까지는 배후부지가 상당히 부족하며, <표 3-2>에 보는 것처럼 현재 추진 중인 북 컨테이너 배후물류단

지의 물류부지로는 증가하는 물류용지의 수요를 감당할 수 없을 것으로 본다. 따라 추가적인 수요에 대응하기 위한 물류용지의 확보가 필요하다.

<표 3-1> 항만별 배후물류단지 현황 비교

구 분	로테르담	싱가포르항	카오슝항	부산신항
개발시기	1989년	1980년	-	-
배후지현황	Distripark 3개 (2,610,000㎡) Business park 5개 (2,680,00㎡)	Distripark 4개 (640,000㎡) 자유무역지대 6개 (4,240,000㎡)	Distripark 조성중 경쟁가공구역 6개 (84,00,000㎡) -대만전체 10개	Distripark 조성중 (1,215,000㎡)
배후지 주요기능	CFS 보관 유통, 냉장 냉동 저장기 능 부가가치활동	CFS 보관 유통, 부가가치활동	(중소)제조업체 가 대부분	CFS 보관 유통
Distripark 운영주체	로테르담 항만공사	PSA Corp	-	-

출처 : 허윤수·김울성, 2006, “세계주요 항만의 경쟁력 비교를 통한 부산항의 시사점”, 부산발전연구원, 동북아 물류동향, 1·2월호, p.78

<표 3-2> 부산 신항만 북 컨테이너 배후부지 토지이용계획

구 분	면적(평)	구성비(%)	비고	
총 계	932,745	100.0		
항만기능	복합물류단지	373,240	40.0	CFS(컨테이너 장치장) 집배송시설, 보관장치 가공조립공장
배후지원 기능 (도시)	주거	101,747	10.9	공동주택, 근린생활시설
	상업	35,149	3.8	백화점, 쇼핑센터
	업무	41,229	4.4	오피스텔
	전시교류	32,537	3.5	국제전시장, 박람회장등
	교육	10,285	1.1	초등 2개, 중등 1개교
	공용청사	4,950	0.5	문화시설 포함
	공급처리	9,836	1.1	변전소, 배전소, 펌프장, 주차장
	공공처리	323,772	34.7	공원, 녹지, 도로등
소계	559,505	60.0		

출처 : 허윤수, 2005, “부산 신항만 배후물류단지 개발사업의 쟁점”, 물류혁신, 제2권 제1호 권3호 p8 NURI 항만물류사업단

제2절 운영적 문제

1. 행정부처간의 배후물류단지 둘러싼 갈등

1) 부산-경남간 갈등¹⁶⁾

부산 신항만을 둘러싼 부산시와 경남도 간의 갈등은 부산 신항만 매립지에 대한 귀속으로부터 유발되었다. 부산 신항만의 북 컨테이너 부두와 배후부지의 경우 매립공사가 종료되면 토지가 지방자치단체에 귀속되어야 하는 문제가 발생하였고, 부산시와 경남도는 신규로 조성된 부지에 대한 관할권을 주장하고 있으며 현재 임시로 관할권을 지정하고 있다.

이에 부산시는 브랜드 가치측면과 항만운영에 대한 효율적인 운영을 위해서 항만 및 배후부지 관할권의 경남이전을 반대하고 있으며 경남도는 부산 신항만의 북항지역이 과거에 진해시 관할 수역이었기 때문에 진해시가 관할해야 한다는 입장이다.

이러한 부산시와 경남도간의 갈등은 해상의 경계에 따라 관할권이 크게 달라지기 때문이다. 만일 부산시가 주장하는 하는 대로 해상의 경계가 지정될 경우 북컨테이너 부두는 물론 배후부지 대부분이 부산지역에 속하며 이 경우 준설토 투기장을 제외한 사업면적 중 78%가 부산시 관할이 된다. 반면 경남도가 주장하는 해상경계에 따르게 되며, 남 컨테이너부두만 부산시에 속할 뿐 북 컨테이너부두와 배후부지 준설토 토기장 등 사업면적의 507만평 중 415만평과 30선석중 18선석이 경남도 관할권으로 되며 특히 배후지는 모두 경남도 관할권으로 들어간다.

이처럼 단일행정권을 주장하는 부산시와 항만의 발전에 단일행정권이 아무런 상관이 없다는 경남도의 갈등은 이미 문제에 대한 인식의 차이에 의해서 쉽게 풀리지 않는 문제로 보고 있다. 또한 이미 경남도가 헌법재판소에 권한 쟁의 소송을 신청하였기 때문에 추후 헌법재판소의 판결에 의해서 많은 변화가 있을 것을 보인다.

16) 김형태 외, 2006, “항만을 둘러싼 갈등요인과 해결방안 연구”, 한국해양개발연구원, pp.1-175

<표 3-3> 해상경계를 둘러싼 부산시 경남도의 의견비교

구분	부산시	경상남도
해상경계	<ul style="list-style-type: none"> · 망산도, 유주만을 포함하고 있음 · 녹산지구 편입시 수역의 관할권이전 	<ul style="list-style-type: none"> · 망산도 유주암은 진해시 지번 부여 · 녹산지구 편입시 해상구역은 불포함 · 녹산지역의 해역은 진해관할권에서 권한이 이권되지 않았음
사업면적	<ul style="list-style-type: none"> · 준설토 투기장을 제외한 사업 면적 중 78%(324만평 30선석중 52만평23선석)가 부산시 관할 	<ul style="list-style-type: none"> · 준설토 투기장 등 사업면적 507만평 중 415만평과 30선석 중 18선석이 경남도 관할권임
북컨테이너부두 연결	<ul style="list-style-type: none"> · 북컨테이너 부두는 녹산동, 건마도, 가덕도와 연결 	<ul style="list-style-type: none"> · 용원동과 연결되고 부산과는 폭 100m 수로로 분리됨
도시계획구역	<ul style="list-style-type: none"> · 북컨테이너 부두 지역은 이미 96년에 도시 계획구역으로 지정 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시계획선은 일방적 자의적이고, 행정구역 경계속의 효력이 없음
주민편입 의사	<ul style="list-style-type: none"> · 용원지역 주민이 부산편입 선호 	<ul style="list-style-type: none"> · 부산의 패권주의적 발상
항만발전	<ul style="list-style-type: none"> · 항만이 발전되기 위해서는 행정구역이 단일화되는 것이 바람직함 	<ul style="list-style-type: none"> · 항만의 발전과 단일 행정구역은 상관관계가 없음
항계	<ul style="list-style-type: none"> · 신항은 부산항계에 포함됨 	<ul style="list-style-type: none"> · 항계와 해상경계는 서로 다름 · 해상경계에 따라 항계를 재조정해야 함

출처 : 김형태 외, 2006, “항만을 둘러싼 갈등요인과 해결방안 연구”, 한국해양개발연구원, p.50

2) 재정부-해수부의 갈등

부산 신항만의 북컨테이너 배후물류단지의 경우 37만평의 물류부지에 주거용지, 상업용지 등의 도시기능 용지가 약 56만평이 계획되어 있기 때문에 서로 성격이 상이한 항만기능과 도시기능의 상충문제가 발생할 것이 예상되고 있다. 이에 추가적인 물류부지 확보가 필요하며 현재 남 컨테이너 배후부지, 용동지구 등 추가 배후물류부지로 거론되고 있다. 하지만 용동지구 경우 부산진해경제자유구역으로 재정경제부 산하의 부산진해경제자유구역에 의해 개발이 계획되고 있다. 특히 용동지구를 복합레저단지로 조성을 계획하고 있으며, 용동지역내의 여가휴양 부지 80만평, 물류부지를 77.4만평 그리고 잔여부지를 37.6만평으로 계획을 수립되어졌다. 하지만 해양수산부와 부산항만공사는 77.4만평규모의 물류부지로는 지속적으로 증가하는 물류부지수요의 충족하기에는 상당부분 부족하며, 상업기능과 물류기능은 서로간의 기능 충돌을 고려하여 상업기능의 용지변경 또는 추가적인 물류용

지의 공급을 요구하고 있다. 현재 해양수산부와 부산항만공사는 옹동지구의 물류용지를 141만평으로 확대할 것을 재경부와 부산진해자유구역에 요청하고 있다.¹⁷⁾

<표 3-4> 부산 신항만 배후부지에 대한 기관별 기본입장

구분	해양수산부(부산항만공사)	재정경제부 (부산진해경제자유구역청)
북측 배후부지(93만평)	06년까지 용역시행 검토 (국내기업 수요로 물류부지 확대검토)	해양수산부 영역을 통해 06년까지 검토
서측 배후부지(195만평)	여가휴가시설 54만평 제시 (물류용지 141만평 필요)	최소 80만평의 여가휴양시설 요구

자료 : 허윤수, 조삼현, 2006, “신항 항만배후단지 개발정책 혼란에 따른 부산광역시 대응 전략“, 부산발전연구원, p. 4

제3절 정책적 문제

1. 북항 재래부두의 물동량의 이전효과 상실

부산 북항의 재래부두는 오는 2008년부터 재개발이 실시할 예정이며, 부산항 북항에 인접한 ODCY 역시 2008년부터 점차 폐쇄할 예정이다. 현재 부산항 북항 재래부두의 컨테이너 처리량은 2004년 통계로 약 263만 TEU, 연간 물동량 처리 236만톤 처리하고 있다. 재래부두를 이용하는 피더선사는 재래부두의 저렴한 항만이용료 때문 부산항 북항에 입항하고 있어, 상대적으로 항만이용료가 비싼 신항만의 선석으로 이전 힘들 것으로 예상된다. 특히 부산항 북항 7,8부두를 재래부두의 대체부두로 개발할 예정으로 있어, 신항만으로 물동량 이전효과는 더욱 적을 것으로 본다. 이외 신항만으로 화물이전 및 효율적인 화물운송을 위해서 ODCY의 폐쇄를 인정하지만, 지속적인 환적화물의 감소 등으로 어려움을 겪고 있는 현실 속에서

17) 허윤수·조삼현, 2006, “신항 항만배후단지 개발정책 혼란에 따른 부산광역시 대응전략“, 부산발전연구원, pp.5

ODCY의 조기 폐쇄는 부정적인 입장에 있다. 하지만 부산항의 환적화물의 부산 신항만의 이전효과가 낮을 경우 부산 신항만으로 이전을 생각하고 있는 ODCY 업체뿐 아니라, 현재 입주할 예정인 물류업체에게도 잠재적인 성장요인을 잃은 상황이 될 것으로 본다. 따라서 부산신항만 배후물류단지 활성화와 북항의 환적물동량을 이전을 위한 정책적 지원이 필요하다.

<표 3-5> 부산북항 일반부두 컨테이너화물 처리량

구분	2004년			
	총화물량	컨테이너		
	R/T	R/T	TEU	비율(%)
1부두	4,373,108	4,202,100	278,671	96.09
2부두	4,623,023	3,678,560	254,323	79.57
3부두	7,407,278	7,190,006	401,989	97.07
중앙부두	8,280,622	7,985,462	441,704	96.44
4부두	17,520,450	17,108,825	917,745	97.65
7부두	6,239,456	5,503,563	304,487	88.21
8부두	446,765	436,113	31,456	97.62
합계	48,890,657	46,104,629	2,630,375	94.30

출처 : 권소현, 2005, “부산항 일반부두 재정비 여건분석”, 물류혁신, 제2권, 제3호 NURI 항만물류사업단, p.60

2. 지역물류산업의 기여도 미흡

2001년 부산광역시가 부산지역에 소재한 해운·항만관련사업체 조사에 의하면 업체수는 1,699개이고, 종사자수는 36,894명이며, 총매출액은 약 19조원으로 부산시 전체 매출액의 약 30%를 차지하고, 법인형태가 61.6%로 가장 많고, 본사가 타 지역에 있고 기업의 공장/지사/영업소 형태의 사업체가 본사가 부산에 있는 사업체보다 숫자적으로는 작고(31.0%), 종사자 수는 비슷하며(48.2%), 매출액측면에서는 월등히 많았다. (64.0%) 또한 타 지역에 본사를 두고 부산지역에 진출한 업체의 대부분 대형업체이며, 공장이나 지사/영업소의 매출액 약 12조원의 대부분이 타 지역으로 유출되고 있다.¹⁸⁾

이처럼 지역물류산업의 이익이 타 지역으로 유출로 인해 지역물류산업의 재투자가 발생하지 못해 다수의 지역물류업체가 소규모 자본금 및 경영상태를 유지하고 있다. 이러한 문제점은 부산신항만 북 컨테이너 배후물류단지에서 지방의 10여개 업체만이 배후부지의 입주된 결과를 만들었고, 신항만의 신규 물류창출을 주목적으로 하는 항만당국 기준에 충족하지 못하는 상태 되었다. 특히 지속적인 지역경제의 악화로 항만물류산업을 지역의 새로운 성장요소로 인식하고 있는 상황에서 항만당국의 지역산업에 대한 지원책 부족 및 관심 부족은 잠재적인 지역산업과 항만당국의 갈등요인으로 될 수 있을 것으로 보인다.

<표 3-6> 부산시 해운항만업체 사업형태별 사업체, 종사자, 매출액 현황
(단위: 개, 명, 백만원)

사업형태별 분류	사업체	종사자	매출액
합계	1669 (100%)	36,894 (100%)	19,518,585 (100%)
단독사업체	1094 (64.6%)	16,377 (44.3%)	6,583,302 (33.7%)
공장/지사/영업소	526(31.0%)	17,768 (48.2%)	12,494,034 (64.0%)
본사/본점	79(4.6%)	2,749(7.5%)	441,249 (2.3%)

출처 : 부산광역시, 2001, “부산시 해운·항만관련산업 조사”

3. 배후물류단지내의 고부가가치 산업의 유치부족

부산 신항만 배후물류단지의 입주 예정인 기업의 경우 세계적인 물류기업은 2~3개 기업 정도이며, 입주기업들의 대부분이 물류비 절감 및 자국상품의 가치상승을 위한 물류활동이기에 대부분 반제품의 조립이나, 포장, 라벨링 작업등을 주로 하고 있다. 하지만 이러한 단순 부가가치물류활동

18) 부산광역시, 2001, “부산시 해운·항만관련산업 조사”

은 경쟁항만에 비해 높은 임금으로 인해 상쇄될 가능성이 있어 고수익을 얻을 수 있는 고부가가치산업의 유치가 필요하다. 특히 중량화물 및 부가가치가 낮은 화물을 처리하는 경쟁항만에 비해 높은 수익을 얻을 없기에, 고가 가구 및 귀금속가공 등 같은 수익 극대화를 얻을 수 있는 고부가가치 화물을 취급하는 산업의 유치가 필요하다.

제4장 부산신항 배후물류단지 경쟁력 강화를 방안

부산 신항만 배후물류단지는 현재 주위 저해요소 제거를 통해서 경쟁력 강화를 제고 할 필요가 있으며 배후물류단지 뿐만이 아니라 배후물류단지 발전과 유기적인 관계에 있는 부산진해경제자유지역과 신항만 등 지속적인 경쟁력 요인을 발전시켜 배후물류단지 경쟁력방안을 제시 하려한다.

제1절 시설적 개선방안

1. 수송망 정비사업의 지원체계 강화

부산 신항만의 배후철도는 2008년 1단계 단선철도가 완공되지만 아직까지 항만으로 들어오는 화물의 대부분이 차량으로 출입하기에 운송수단의 다양성을 통한 효과적인 화물처리를 위해 배후철도의 복선을 조기에 건설하기 위한 예산확보가 필요하다, 또한 신항만과 광양만을 연결하는 연계철도 및 도로를 신설하여 두 항만간의 공조체계 유지를 통한 화물처리에 유동성을 향상시킬 필요가 있다. 특히 두 항만은 경쟁 및 갈등으로 서로간에 손실을 갖고 있는 상황에서 두 항만을 연계하는 인프라 조성을 통한 연계서비스를 강화는 두 항만의 경쟁력에 많은 도움을 줄 것이다.

또한 신항만 부두간 철송이 가능하게 하여 컨테이너 화물터미널 및 다목적 부두의 화물을 물류배후단지의 물류센터 및 CFS로 이송하여 화물을 대량으로 처리할 수 있는 서비스를 제공해 신속한 환적화물 처리와 공차를 줄여 철송의 경쟁력을 갖게 할 수 있다.

2. 배후부지 추가확보

제3장에서 설명한 것처럼 부산신항만 배후물류단지의 용지수요가 점차 증가할 것으로 보여 추가적인 부지의 확보를 위한 북 컨테이너 배후물류단

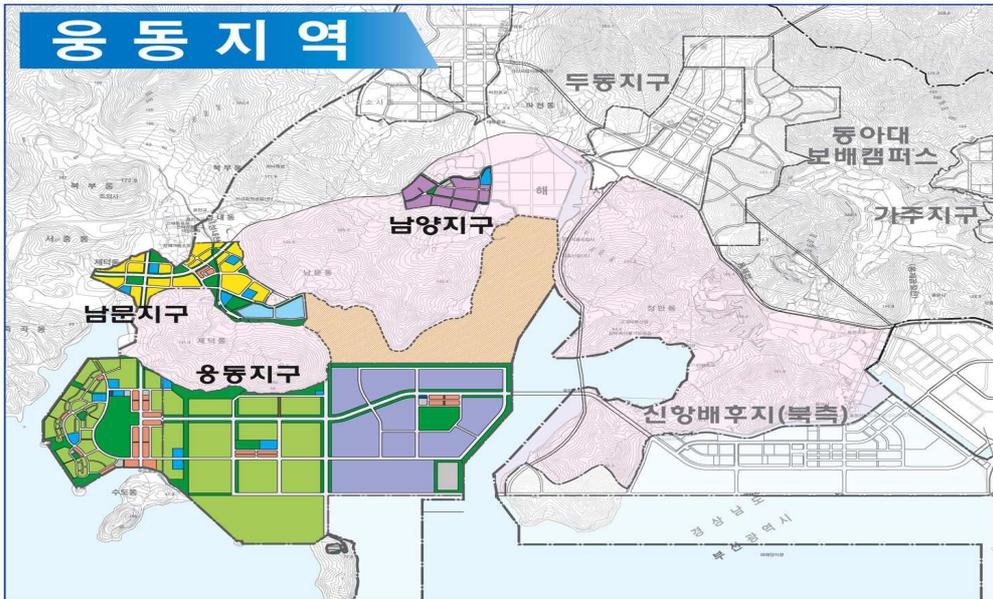
지의 상업용지의 용도 변경 및 남 컨테이너 물류부지 조기 조성, 옹동지구의 물류부지 확보 필요성이 제기되고 있다. 그 중 북 컨테이너 물류부지의 경우 현재 입주가 진행되고 있으나 입주한 물류기업들의 수요와 요구하는 물류용지를 감당할 수 없는 상황이며, 화물량이 많은 다국적 물류기업들을 유치에 힘든 상태이다. 실제로 물류기지 기능을 수행할 대형 물류센터와 창고시설을 건립하려면 1개 업체당 최소 1만~2만평 이상의 부지가 필요하다. 하지만 현재 북 컨테이너터미널 배후물류부지 37만평 중 공공용지를 제외한 순수 용지 27만평을 총 22개 컨소시엄이 이용하는 시점에서 추가적인 요구에 대응하기 위해서라도 주거 및 상업용지의 물류부지의 전환이 필요하다.

북 컨테이너 배후물류단지 계획부지의 변경은 크게 두 가지 측면에서 효과가 있다. 첫째 배후부지의 물류기능의 향상이다. 여유 공간을 활용한 다양한 물류기능이 가능하며, 둘째로 배후부지의 전환은 도심기능과 항만기능의 충돌로 인한 사회적비용 발생을 사전에 방지할 수 있으며 반대로 도심과 항만기능을 조화를 통해 항만기능의 향상에 도모 할 수 있다. 또한 2008년 부산 북항의 재개발로 인한 ODCY폐쇄로 인한 지역 항만물류 기업의 물류용지 공급처기능으로 지속적인 지역 항만물류 산업을 발전 효과가 있다. 단, 주거용지 및 상업용지를 위한 주거용지 10만평을 구입할 경우 1500억원 예산이 필요할 것을 인지한다면, 상업용지를 포함용지 구입은 배가 될 것이다.

따라서 항만기능의 상충하는 주거 및 상업업무, 교육 용지를 우선 매입하며 녹지지역 감소로 인한 환경문제로 공공용지에 대한 부분은 전반적인 환경영향 평가를 통한 용지매입이 우선시 되어야 하며, 지원기능 중 물류 배후단지에 직접 지원되는 전시교류 및 업무시설 등은 용지매입은 우선순에서 제외되어야 한다.

그 외에 부산 신항만 서측 컨테이너 배후지에 위치 있는 옹동지구는 항 개발시 발생하는 준설토의 투기를 목적으로 조성되었으며 2004년 11월 투기장 조성을 완료하고 2006년 3월 준설토 투기를 완료하여 총 195만평의 면적의 배후부지가 조성되었으나 충분한 물류 부지확보를 위해서 유보중인

웅동지역의 33만평의 부지확보가 필요하며, 영세한 지역물류기업에 대한 공급과 2008년부터 시작될 부산 북항 재개발 이후 지역기업의 물류기업 이진을 위한 장기적인 물류공급처의 역할을 위해 신항만 북 컨테이너 동쪽에 위치한 진해시 용원동 일대의 부지매입을 통해 추가적인 수요부지에 대응할 필요가 있다.



출처 : 부산진해경제자유구역청(www. bjfez.go.kr)

<그림 4-1> 부산 진해 경제자유구역 웅동지역

제2절 운영적 개선방안

1. 항만 및 배후물류단지와의 관련된 정책의 일원화

부산 신항만 배후물류단지는 산업자원부가 관세자유구역으로 지정하였고 부산진해경제자유지역은 재정경제부가 담당하고 있다. 해양수산부가 물류 배후단지의 개발을 진행하고 있어 혼선과 중복을 피하고 일관성 있는 정책을 위해 정확한 통계와 조사에 기반을 둔 정책대안과 배후물류단지의 개발

주체에 대한 통합이 요구되고 있다.

특히 옹동지구에 대한 해양수산부와 재정경제부의 갈등은 각 부처간의 하부 조직 사이의 대리전으로 장기간 부산 신행만 발전에 걸림돌로 여겨지고 있어, 물류에 관련된 모든 부처간의 합의점을 도출을 위해서 통합적인 조직이 필요하다.

2. 부산진해 경제자유구역의 행정권 독립

현재 경제자유구역으로 지정된 곳은 부산·진해경제자유구역, 광양만권경제자유구역, 인천경제자유구역 3곳이다. 인천을 제외하고 부산·진해 경제자유구역청, 광양만권 경제자유구역청은 부산시, 경남도청, 전남도청이 설립, 운영주체로 되어있으며, 인천경제자유구역청을 제외한 두 곳은 양 지역자치단체가 조합 형태로 그 업무를 행하고 있기에 각종 투자유치업무 및 개발사업 등에서 혼선이 생길 가능성이 크며, 자치단체의 조합 형태이기에 불완전한 운영형태로 인해서 전문성 및 자율성이 부족하다.

그리고 직원들의 대부분이 각 지방자치단체에서 파견된 인력으로 일정기간 후 소속기관의 다시 복귀해야 하며 주요 직책의 인력 또한 임시직 및 계약직으로 조직에 대한 기대감 및 연대의식이 약하고 특히 양 지방자치단체의 갈등의 중심인 옹동지구를 포함하고 있는 부산·진해자유경제구역의 경우, 양 지방자치단체의 이해관계로 인해 부산 신행만 배후물류단지의 개발에 대한 지원 및 행정권 영향을 약화 시킬 수 있는 우려를 안고 있다. 즉 부산 신행만뿐 아니라 부산·진해자유구역으로 지정에 대해서 행정권이 두 지방자치단체로 분산되어 실질적으로 부산·진해자유구역에 운영 및 관리하는 기관으로써의 기능을 상실하여 기능 없는 기관으로 변질 될 수 있다는 점이다.

또한 경상남도와 부산시의 해외투자 활동 역시 동일지역에 대한 중복으로 인력, 시간 낭비를 하고 있어 외국인 투자자들의 편의를 위해서는 투자유치 활동의 일원화로 One-Stop 서비스 체제를 확보해야 한다. 부산·진해경제자유구역청내에 외국인투자 유치 전담기관으로 설립되어있지만 투자

유치 등 본연의 역할을 제대로 해내지 못하고 있으며 내부조직 정비 및 운영방식을 결정하는 기본적인 권한도 없고 투자유치에 대해서도 각 지방자치단체가 주체가 되어 활동하고 있어 역할에 한계가 있다.

따라서 부산·진해 경제자유구역 및 구역내의 신항만 배후물류단지의 일원화된 행정적서비스 및 투자지원을 받기 위해 부산·진해 경제자유구역의 행정적 독립이 필요하다. 이를 위해서 경제자유구역청이 독창적으로 구역내 개발 및 외국인투자 유치업무에 집중할 수 있도록 조직과 역할의 범위를 재조정할 수 있는 인사권과 조직 정비권한을 위임받고, 부산·진해 경제자유구역에 대한 해양항만행정과 관련된 권한과 사무, 그리고 재원을 이양받아 실질적 부산 및 경남도의 행정 및 경제적 독립을 이루어야 한다.

제3절 정책적 개선방안

1. 지역 중소 물류업체의 지원

1) 물류배후지 단지의 입주 기준 조정

부산지역 항만물류산업의 매출액은 19조 5,180억원으로 제조업체의 18조 136억원을 상회하는 규모이며, 항만물류산업 관련업체 중 매출액 규모가 50억원 이하의 업체가 전체 항만물류산업에서 사업체수 대비 89.2%, 종사자수 대비 63.3% 매출액 대비 8.7%를 차지하고 있다. 매출액 규모가 1조원 이상인 사업체는 28개 업체로 전체 항만물류산업사업체수의 2.5%에 지나지 않으나 전체 매출액의 77.1%를 차지하고 있다. 따라서 이들 대규모 업체들이 항만물류산업을 주도하고 있으며, 나머지 업체들의 경우 사업체수는 많으나 매출액 규모면에서는 매우 영세하다. 이러한 기업경영조건은 부산신항만 북 컨테이너 배후물류단지 입주기업 선정에서 지역물류기업이 수도권 및 해외물류기업과의 입찰경쟁에서 선정이 배제되는 중요한 이유가 되었다. 그 후 지역여론에 의해서 3차 배후물류단지 입주기업 선정시 지역경제 활성화를 위해 신청법인의 주된 사무소 소재지가 공고일 현재 1년 이

상 부산, 경남 지역인 경우, 신규로 법인을 설립하여 신청하여 신청할 경우 동 신청법인의 주된 사무소를 부산, 경남지역에 설립하는 경우 등 조건에 충족될 때 추가가점을 적용하게 하였다.

하지만 이들 조건은 입주기업의 입주가능성을 증대시킬 뿐 이들 조건은 해외기업과 수도권 기업도 얻을 수 있는 조건으로 여전히 부족한 부분이 많다. 특히 대외적으로 인지도가 낮은 지역물류기업의 특성으로 생각할 때 해외기업과의 컨소시엄이 힘든 부분이다.

따라서 지역물류기업의 특성을 이해하며 지역물류산업의 경쟁력 증대를 위해 입주조건의 조정이 필요하다. 특히 대외적인 인지도 부족 및 자본금 확보를 단기간에 실현시키기 위해 지역물류기업들 사이의 컨소시엄 형성 및 입주조건을 충족될 수 있게 자생적인 펀드 조성시 추가가점을 적용하거나, 컨소시엄 구성기업의 매출액 및 자본금 비율을 통해서 가점을 적용하여 자발적으로 지역물류기업의 경영조건 및 입주조건을 충족시켜 나가야 한다. 또한 지역물류기업의 경쟁력 강화 방안으로 지역연구소 및 지역대학 간 산학연 체결을 통한 지역 인재활용 및 기업의 경쟁력 향상을 유도하고 가점제도를 적용하여 지역사회의 기여를 높이는 방안을 적용하여 장기적으로 배후물류단지의 경쟁력요소를 제공할 수 있을 것이다.

<표 4-1> 인천, 광양, 부산 신항만 배후물류단지 입주기준

공통점	
선정 자격	<ul style="list-style-type: none"> · 물품의 하역, 운송, 보관, 전시 등의 사업자 · 국제운송주선, 국제선박거래, 포장· 보관·가공 또는 조립하는 사업 등 복합물류 관련 사업 · 신규로 컨소시엄 구성 참여시 각 참여업체의 최소지분율은 10%이상이어야 함 · 사업신청인은 투자자금의 20%이상을 자기자본으로 조달해야함. · 외국법인은 국내법인가 유사한 면허 등을 갖추었거나 동등한 자격이 인정되는 업체.
선정 평가 원칙	<ul style="list-style-type: none"> · 신규 고부가가치 화물유치 및 지역 경제 활성화에 도움이 될 수 있는 사업과 운영계획에 중점을 두고 평가 · 사업능력, 운영계획, 투자 및 자금조달계획, 건설계획 등을 포함 종합적으로 평가 · 사업신청인의 화물유치계획, 총괄사업계획 항목에 중점을 두고 평가함 · 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률 제11조 제2항의 외국인투자기업 우선 입주허가원칙에 따라 외국인 투자기업이 국내 투자 및 화물창출에 기여하기 위해 관계기관과 투자양해각서(MOU)를 체결한 업체에 가점 부여 (광양항만은 5점을 부산 신항만은 2점을 가점)
특징	<p>1.부산의 배후물류단지의 선정에 대한 특징</p> <ul style="list-style-type: none"> · 외국화물유치와 국내물류기업의 육성차원에서 국내기업과 합작한 외국인투자 기업에 대해 가점 3점부여 · 지역경제 활성화를 위해 신청법인의 주된 사무소 소재지가 공고일 현재 1년 이상 부산, 경남 지역인 경우에는 3점부여 · 신규로 법인을 설립하여 신청하여 신청할 경우 동 신청법인의 주된 사무소를 부산, 경남지역에 설립하는 경우에는 가점 2점을 부여 <p>2.광양항만 배후물류단지의 선정에 대한 특징</p> <ul style="list-style-type: none"> · 외국인이 단독출자(외국인 지분 100%)한 외국인 투자기업 또는 국내기업과 합작한 외국인 투자기업(설립예정법인 포함)에 대해 가점 5점 부여 ※공동물류센터의 입주기업의 경우 MOU로 인한 가점 5점만 허용 <p>3.인천항만 배후물류단지의 선정에 대한 특징</p> <ul style="list-style-type: none"> · 「외국인투자촉진법」상의 외국인투자기업에 해당할 경우, 외국인투자지분율의 대소에 관계없이 동등한 가점(5점) 부여 · 단, 외국인 단독투자기업(외국인 지분 100%)의 경우에는 2점의 가점 부여 · 인천항만 배후물류부지의 경우 중소기업의 물류창고 운영을 위한 물류단지과 국제경쟁력 갖춘 종합물류센터로 개발을 위한 부지를 구분하여 분양하고 있음

주) 부산 신항만의 경우 3차 북 배후물류단지 입주신청조건임

2) 지역물류산업 합병 및 컨소시엄 지원

지역물류산업의 상당수가 부산항 북항 및 부산시 인근에 위치해 있으며 지역물류산업의 상당량이 피더선사의 물동량을 처리하고 있다. 하지만 북항 및 부산시 인근에 위치해 있어 집적화되지 않아 대규모의 단위를 이루고 있지 못하고 있다. 또한 2008년부터 북항의 재개발로 인해 피더선사의 물동량이 부산 신항만의 이전함으로써 부산항 북항의 재래부두에서 상당수 물동량을 처리하던 지역물류업체의 부산 신항만으로 이전이 필요하다. 그러나 배후단지 입주조건을 만족할 만한 수준의 서비스 및 물동량 창출이 미흡하여 부산 신항만으로 진입이 어려운 상황이므로 지속적으로 피더선사의 물동량 처리의 중요성 측면을 강조하여 틈새를 이용해야 한다. 특히 부산 신항만의 항만 사용료가 기존의 부산항 재래부두보다 높다는 측면에서 기존의 환적화물예 대한 장치업무 및 검사, 검수에서 가공, 조립 등 부가물류서비스와 같은 피더선사에 맞는 부가물류서비스를 제공하여 항만사용료를 상쇄할 수 있는 수준의 서비스가 필요하다.

이처럼 다양한 서비스의 활동을 하기 위해서는 현재 영세 업체들인 물류기업의 합병 및 컨소시엄 구축이 필요하다. 특히 규모의 경제를 구현하기 위해서는 지역물류기업들 중 선두기업이 필요하며, 지역물류산업의 구조조정을 통해서 대외적인 인지도를 높이기 위한 브랜드화를 추진해야 한다. 이를 위해서 정부가 현재 시행하고 있는 종합물류기업의 인증을 획득하여 물류기업으로써 입지를 키워야 하며 부산 신항만 배후물류단지의 산업단지 입주기업의 대화채널 증가를 통해 지속적인 사업 확대가 필요하다.

마지막으로 지역 자치단체를 중심으로 지역물류기업에 대한 지원책의 확대가 필요하다. 인천항 및 광양항은 정부의 지원책으로 공공물류센터를 건립하고 있다. 하지만 부산 신항만의 경우 대부분이 민자로 조성되기에 지역물류기업의 입주조건 충족되더라도 임대료 및 컨소시엄형태로 물류센터의 건립에 대한 비용 부담이 크다. 이에 지역자치단체가 중심에서 펀드를 조성하고 항만공사는 지원정책을 시행하여 지역물류산업의 서비스 확대 및 향상에 기여하여야 한다.

3) 피더선사 전용 공공물류센터 건립

지역물류기업의 주요 고객인 피더선사의 신항만 유치를 위한 방안으로 피더선사 전용 공공물류센터를 건립 추진해야 한다. 현재 피더선사가 부산항 북항을 이용하는 주된 이유가 저렴한 항만이용료 때문이다. 하지만 부산 신항만에 건설 예정인 소형선 전용부두의 항만이용료는 북항보다 높을 것으로 보고 있다. 따라서 피더선사의 신항만 유치를 위해서는 이들의 지불하는 항만 이용료를 상쇄할 수 있는 지역물류기업 중심의 피더선사 전용 물류센터가 필요하다. 현재 조성중인 북 컨테이너 배후물류단지의 37만평 중 지역물류기업의 입주가 가능한곳은 앞서 설명했듯 아직까지 시행 분양되지 않는 4단계지역과 웅동지구, 남 컨테이너 배후부지이다. 그러나 영세한 지역물류기업이 평균적으로 약 1만여평 정도로 분양되고 있는 물류용지를 극대화하기 위해서는 몇 가지 방안이 필요하다.

첫 번째로 영세성을 탈피하기 위해서 합병 및 컨소시엄을 필요하며, 두 번째로 피더선사의 효율적인 사업을 위해서 자동화를 추진하여 높은 공간적 효율성을 갖추어야 한다. 마지막으로 피더선사와 배후물류단지간의 최단지역 물류센터를 조성하는 것이며, 현재 조성된 북 컨테이너 배후물류단지에서 입주기업이 선정이 되지 않는 북 컨테이너 4단계 지역 까지가 가장 최적의 지역으로 거론 되고 있다. 이러한 조건이 충족된 물류센터는 상대적으로 높은 수준을 요구하는 대형물류기업에 비해서 경쟁력 있는 가격을 제시 할 수 있으며 특히 기존의 북항의 경험을 바탕으로 맞춤형 서비스를 제시하여 장기적인 신용거래가 가능하게 할 것이다. 이러한 맞춤형 서비스로는, 현재 한국 및 동북아시아에 성숙기로 들어선 제품을 피더선사의 국가로 이전하는 방법이다. 즉 피더선사 국가의 성장기에 들어간 제품을 한국에서 현지보다 높은 수준의 제품으로 제공하는 것이다. 또한 피더선사의 환적화물에 대한 관련 사무서비스까지 제공하여 물품의 입고부터 출고후 선적이 마무리될 때까지 전사적인 환적화물서비스를 제공을 통해 지역 중소 물류업체 뿐 아니라 배후물류단지의 활성화에도 기여할 것으로 본다.

2. 고부가가치 제품의 유치

부산 신항만의 배후물류단지 입주기업의 처리 물품형태는 주로 단순 가공하는 공정의 제품의 작업이 대부분이다. 당연히 신속하게 물품의 수배송하기 위해서는 단순한 공정의 제품이 유리할 것이다. 하지만 단순한 1~2 단계 공정으로는 많은 부가가치이익을 획득할 수 없으며 이러한 제품은 경제 환경에 민감한 제품들이 대부분이다. 또한 이러한 제품들은 개발도상국에서 취급하고 있으며 현재 한국에서는 성숙기에 진입 하였다. 따라서 개발도상국에 비해서 높은 임금수준으로 수익이 크지 않으며 현재 중국에서 생산된 저가 생활용품 대한 의존도가 점점 높아지는 상황으로 인해 부산 신항만 배후물류단지의 주요 환적화물이 중국의 연안항만으로 이전 하려고 하는 상황을 보더라도 저가 생활용품에 대한 배후물류단지의 입장의 변화는 필요하다. 따라서 저가 생활용품을 생산하는 경쟁항만의 배후단지에 비해서 고품질, 고급제품의 가공 조립하여 중국을 포함한 일본 등의 고소득층을 대상으로 고급제품을 공급하여 고수익모델을 개발해야한다. 특히 중국의 저가브랜드를 통해 수익의 극대화를 이루지 못한 중국의 많은 제품을 신항만 배후단지에 유치하여 2~3단계 공정을 통해 국적을 전환함으로써 수익을 보다 극대화 시켜야 하며 이외에도 현재 중국 및 일본 등으로 들어가는 북미, 유럽 고가의 가구 및 향수 등 사치품의 조립 및 포장 공정을 취급할 물류기지를 부산 신항만 배후물류단지에 유치할 필요하다.

<표 4-2> 부가가치화물 분류

제품	수익성	민감도(시장환경)
IT제품	●	○
기계부품	●	○
시계와 그부품	●	○
보석세공품	◎	○
가구	◎	●
화장품(화학제품)	◎	◎
의류	◎	◎
섬유원단	○	●
농수산물	○	●
잡화(일용품)	○	○

● = 높음, ◎ = 중간, ○ = 낮음

주1)수익성: 환적화물의 단계별 처리과정을 통해서 얻을 수 있는 수익

2)민감도: 시장변화에 환적물동량 변동 가능성

3. 처리물품의 다국적화

부산 신항만 배후물류단지의 주요 화물 대부분 북미 및 유럽으로 향하는 동북아시아국가들의 화물로 예상되며 일본 및 중국간 환적화물의 수요가 대부분으로 생각된다. 하지만 중국의 동북3성의 항만개발 및 일본 내륙 서안지역 항만의 배후단지 개발로 부산 신항만을 통한 물류환적은 그 수요가 장기적으로 감소할 것으로 보인다. 따라서 새로운 환적화물의 유치를 통해서 처리물품의 다국적화는 불가피하며 그런 면에서 최근 미국, 칠레와 FTA체결은 처리물품의 다국적화에 좋은 영향을 줄 것으로 보인다. 특히 미국과의 FTA체결은 미국산 고가제품을 한국에서 조립, 가공하여 일본 및 중국으로 물품을 수출할 수 있어 보다 많은 물동량을 창출 할 수 있다고 보며, 칠레와 FTA체결로 남미시장의 물동량 확보를 통해서 잠재력 있는 시장의 물동량을 초기에 확보할 수 있는 기회를 가진다고 본다. 마지막으로 중국 및 일본 항만과 경쟁에서 생존하기 위한 물류서비스 제공하기 위해서 남반부, 남미 등 기존의 물동량 이외의 지역의 화물을 유치하여 차별적인 물류서비스를 제공을 통해서 배후물류단지의 다양성을 강조하여 경쟁력을 향상 시켜야겠다. 특히 다목적 부두 및 소형 부두의 조기 조성을 통해서 남미, 남반부에서 생산되는 벌크화물의 수입처리 및 환적을 촉진하여

중국 및 일본등 동북 아시아 지역에 공급원으로써의 역할을 하도록 하며, 동북아에서 생산되는 자동차 및 기계 부품을 남미 및 남반부 지역으로 수출함으로써 새로운 해외시장 개척을 지원할 수 있을 것이다.

4. 경제자유구역내 경제연구기관 설립

동북아시아의 경제변화 및 경쟁은 갈수록 심화되고 있으며, 제품에 대한 수요변화 반응도 차이 있다. 이에 동북아시아의 주위 환경변화 뿐 아니라 환경에 민감하게 반응하지 않는 제품을 조사, 분석하여 배후물류단지내의 입주기업의 수익성 창출에 도움을 주고 배후물류단지 및 경제자유구역에 투자하려는 해외투자자들이 관심 갖는 시장의 특성과 업계정보 등을 전문적으로 연구하여 경쟁국에 보다 신속하게 대응하고 적절한 서비스를 제공하는 전문적인 연구기관이 필요하다. 이 연구기관은 외국인 초보투자자에게는 관심분야의 업계 현황, 통계, 시장정보 등 기초자료만 제공하고 요청이 있으면 특정분야에 대한 세부적인 투자자금 예상치, 수익성, 현지법인 운영방법 등을 무료 또는 실비만 받고 조사해 주거나 컨설팅을 제공하며 기존 외국인투자자들의 경우는 주기적으로 이메일 전송, 모임과 세미나 개최 등을 통해서 관련업종의 시장정보 등을 제공하고 정보를 공유할 수 있는 장소와 기회 등을 수시로 마련해 장기적인 투자를 유도한다.¹⁹⁾ 그리고 물류배후단지 및 경제자유구역내 산업단지의 입주기업의 경영 컨설팅이나 경영분석을 제공하여 경제자유구역의 기업들의 재투자를 유도하도록 한다. 특히 배후물류단지 입주기업에게 단지에 처리되는 제품군의 시장변화와 경쟁력 있는 제품군을 정보를 제공하여 지속가능한 수익성 모델을 제공하여 배후물류단지의 활성화 도움이 될 것으로 기대된다..

19) 이상원, 2004, “인천경제자유구역 투자활성화 방안에 대한 연구”, 인천대 국제경영대학원 석사 학위논문

제4절 추가적 개선방안

1. 복합운송 활성화 방안

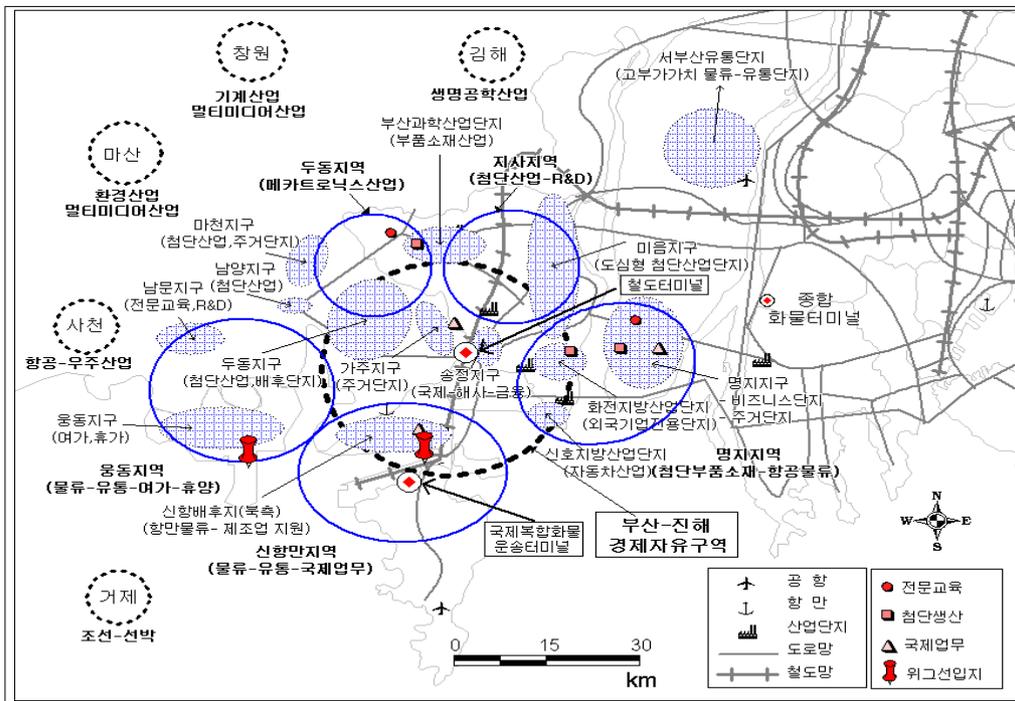
국경을 넘어서 경제교류가 긴밀해 짐에 따라 복합운송이 통합 운송시스템의 기본 요건으로서 당연시되는 추세다. 유럽의 경우 이미 복합운송이 핵심으로 자리 잡고 있으며 우리나라의 경우도 한·중·일을 포함하는 동북아 운송시스템이 가장 활발히 연구되는 주제이기도 하며 네덜란드의 로테르담이 철도, 트럭, 항공에 있어 일괄적인 복합운송서비스가 가능하여 하주의 편리성과 화물에 적합한 운송수단 선택권을 주어 세계적인 배후부지가 가능했던 점을 부산 신항만은 눈여겨 볼 필요가 있다. 당초 신항만 배후물류단지에 대륙철도를 연계한다는 계획은 신항만 구상초기부터 고려되었던 부분이나 동남권 신공항 건설의 이슈화와 위그선과 같은 신교통 수단의 발전은 운송의 다각화를 훨씬 더 발전시켜 줄 것으로 기대된다. 따라서 복합운송의 활성화를 위해 기존 신항만 배후 운송망계획에 이들 새로운 이슈에 대한 고려가 필요할 시기이다.

복합운송이 필요한 화물을 일괄되게 처리하는데 필수적인 복합운송화물터미널은 신항만 인근지역이다. 이에 따라 신공항 예정지로 유력한 가덕도²⁰⁾와 항만과 철도, 도로가 연결이 되어있는 남 컨테이너부두 배후물류단지가 가장 적합하다. 또한 가덕도 남 컨테이너부두 배후물류단지에서 신공항 건설 예정지까지 레일 건설이 추가적으로 고려되어야 할 것이다. 그리고 창원의 기계산업, 멀티미디어 산업, 마산의 환경, 멀티미디어 전략산업과 같이 그 특성상 해상운송과 항공운송이 필요한 화물이 결합되어 있는 산업 또는 해공복합운송(Sea-Air)에 적합한 화물이 있는 산업은 운송비의 감소와 편이를 위해 경남지역에서 경제자유지역으로 이전이 늘 것으로 예

20) 가장 현실성 있는 신공항 입지 후보지인 가덕도와 창원을 비교했을때 지리적으로 경상도의 중심이나 주변 지형적 여건(산지나 민간지역에 대한 소음)에 제약이 많은 밀양보다 토지 보상문제가 비록 밀양보다 비싸더라도 신항만, 자유경제지역과의 근접성, 민간지역에 소음의 영향이 상대적으로 낮고 항공기 운항의 용이성으로 신공항 건설 지역을 가덕도로 가정

상된다. 또한 Sea-Land(해운-공문) 또는 Air-Rail(항공-철도) 이 예상되는 화물들의 편의를 위해 경제자유구역내에 철도화물터미널이 필요할 것이다.

2010년 이후 상용화가 예상되는 대형위그선의 경우 200인승 대형위그선 내에 화물이 같이 적재될 것을 고려하면 항만이 존재하고 휴양, 편의시설이 들어설 것으로 보이는 서 컨테이너 부두(웅동지구)에 위그선 전용부두를 건설할 필요가 있으며, 위그선 특성상 가격보다 쾌속에 비중을 높게 두어 항공기와 복합운송이 가능할 것을 고려하면 남 컨테이너 부두에도 위그선 어느 정도 관련시설(정비지역, 전용부두 또는 부유시설)이 필요할 것으로 보인다.



자료: 건설교통부(www. moco.go.kr)
 경남남도, 2001,“제3차 경상남도 종합계획”
 부산광역시·부산발전연구원, 2006,“부산발전 2020비전과 전략”,p75
 부산 신항만주식회사(www.pncport.com)
 산·학·연 통합정보망(e-cluster.net)

<그림 4-2> 배후물류단지 교통망과 운송 시설별 입지

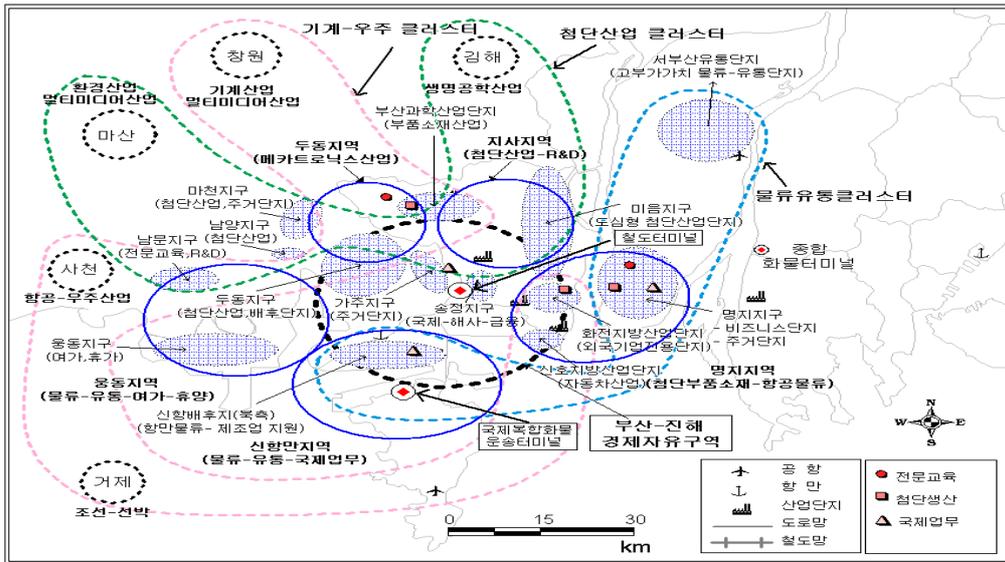
2. 부산 신행만 배후물류단지과 산업클러스터연계

시너지효과의 극대화와 경남지역과의 공존을 위해 기존 경제자유구역내 산업특성 뿐만이 아니라 경남권의 산업특성을 포괄하는 연구가 필요하다.

우선 기계산업과 항공, 조선, 자동차, 메카트로닉스, 부품소재산업은 중공업 중심의 산업으로 관련을 지었으며 첨단산업, R&D, 생명공학, 환경, 멀티미디어 산업은 고부가가치적이고 연구위주의 산업으로써 관련을 맺었다. 또한 물류, 유통 시설을 묶고 주거지역을 따로 분리시켜 기존 각 지역의 전략산업들과 경제자유구역 개발계획을 바탕으로 관련 산업끼리 클러스터를 형성해 보았다.

그 결과 기계산업, 항공, 조선 등 기계, 중공업 산업들은 경제자유구역 서쪽외곽 지역으로 발달 모양을 형성하며 길게 클러스터가 형성되어 특화된 모습을 보이며, 첨단산업, R&D 클러스터의 경우 경제자유구역 지사지역을 중심으로 김해 한 남북방향과 남문지구, 마천지구를 둘러싼 동서방향으로 발달된 모습을 보이고 있다. 물류 유통 클러스터의 경우 서부산권(서부산 유통단지, 명지지구)은 남북방향으로 항만배후부지 지역은 동서방향으로 길게 발달되어 있다.

부산과 경상남도간 행정지역의 분류를 고려하지 않는다고 가정하고 관련 산업 끼리의 집적도를 고려할 때 마천지구, 남양지구, 남문지구는 첨단, R&D 관련 산업은 이들 산업의 중심지인 지사지역과 거리가 상대적으로 떨어져 있다. 따라서 지사지역내의 부산과학산업단지지역으로 첨단산업 클러스터가 형성하는 것이 적합하다. 이와 반대로, 부산과학산업단지의 부품소재산업은 기계, 항공, 조선 지역의 입지측면에서 마천지구, 남양지구, 남문지구 이들 지역을 중심으로 집적화하는 것이 알맞다. 명지지역의 첨단부품소재산업은 관련 클러스터와 많이 떨어져 있어 적당하지 않다고 판단되며 물류지역으로 특화를 시키든지 외국인 기업전용단지와 비즈니스단지가 인근에 있고 도로교통이 편리하므로 이들 지역을 지원하는 컨벤션, 휴양지 위주로 특화하는 편이 좋다고 판단된다.



자료: 경남남도, 2001, "제3차 경상남도 종합계획"

부산광역시 · 부산발전연구원, 2006, "부산발전 2020비전과 전략", p75

부산 신항만주식회사(www.pncport.com)

산 · 학 · 연 통합정보망(e-cluster.net)

<그림 4-3> 부산 · 경남 클러스트 현황

제5장 결론

부산 신항만의 배후물류단지는 부산항과 지역경제의 활성화에 가장 중요한 부분으로 여기지고 있다. 특히 2006년 컨테이너 화물처리량 증가세가 감소된 상황에서 배후물류단지를 물동량 창출에 주목을 하고 있다. 하지만 경쟁항만에 비해 부족한 인프라와 배후물류단지를 둘러싼 지방정부간의 갈등 등 많은 부분에서 어려움을 겪고 있다. 이에 본 연구는 부산 신항만 배후물류단지 조성의 저해요인을 제거하고 활성화방안을 제시 하였다.

첫째, 시설적 문제에서는 현재 부산 신항만의 운송망은 대부분 공로운송을 통해서 이루어지고 있어 철도 및 항공등을 이용한 복합운송화물의 유치가 부족한 문제가 있다. 따라서 화물의 효율적인 처리를 위해 배후철도의 조기완공의 필요한 점과, 부족한 인프라 시설이 부족한 점을 지적한다. 이에, 해결점으로 철송을 이용한 항만내의 서비스 강화와 물류기업 수요에 충족하지 못하는 배후물류단지에 추가적으로 물류부지 확보할 수 있는 방법을 제시한다.

둘째, 행정부처간의 문제를 해결하기 위한 배후물류단지 관련된 정책의 통합관리가 필요하다. 부산 신항만 배후물류단지의 경우 중앙정부의 3부처의 정책이 혼합 적용되는 있어, 배후물류단지 입주기업 및 투자자를 위한 One-Stop 행정서비스가 요구되고 있다. 이에 본 연구는 배후단지를 둘러싼 행정권을 부산·진해 경제자유구역청로 일임을 통해 일원화된 행정적 서비스의 제공은 물론 배후물류단지의 둘러싼 중복투자 및 사회비용을 감소시킬 수 있는 방안을 제시한다.

셋째, 정책적 개선에 대해서는 현재 경영환경의 영세성 때문에 배후물류단지의 입주가 힘든 지역중소기업을 위해 단지 입주기준의 조정, 컨소시엄 및 합병 유도 등 통해 지원적정책의 필요하며, 단순공정 및 제한된 지역의 화물처리에서 고부가가치 및 화물의 다국적 화물을 유치로 경쟁항만에 비해 독창적인 물류 서비스 제공의 필요성이 주장하였다.

또한 경제자유구역내의 경제연구기관을 설립하여, 배후물류단지는 물론 부산·진해경제자유구역내의 해외기업 및 투자자에게 맞춤형 투자정보 제공

을 통한 장기적 투자유도와 물류배후단지 및 경제자유구역내의 기업에게 물류환경에 적합한 제품군과 수익성 모델의 제공을 통한 활성화 방안이 필요함을 강조하였다.

넷째, 추가적 개선방안에서는 기존의 신항만 배후수송망에 이슈가 되는 신공항 및 신교통수단인 위그선 등과의 연결을 통한 복합운송의 활성화와 배후물류단지 인근의 산업클러스터와 배후물류단지간의 연계를 통해 보다 최적의 산업입지가 될 수 있도록 강화할 것을 제안한다.

이와 같이 본 연구는 배후물류단지 경쟁력 강화방안에 영향을 주는 저해요인과 강화방안을 제안하였다. 하지만 본 연구가 지적한 저해요인은 전체 배후물류단지의 저해요인의 일부분에 불과하며, 아직까지 부산 신항만 배후물류단지는 많은 잠재적인 저해요인을 가지고 있다. 이러한 저해요인은 단기적으로는 물류기업의 유치 혹은 해외기업의 투자를 통해서 해소할 수도 있으나 장기적으로는 부산 신항만 발전 및 부산·진해경제자유구역의 발전에 저해요인으로 작용할 수 있다. 따라서 지속적인 배후물류단지의 잠재적 저해요인분석을 통해서 경쟁항만에 비해 높은 경쟁력을 제공할 수 있는 활성화방안을 마련해야 할 것이다.

그 외에 본 연구의 한계점으로 첫째 전문가 및 관련 실무자와 설문조사, 인터뷰 등을 통한 실증분석을 하지 못 하였다. 둘째 본 연구는 기존에 조사된 해외사례 및 한정된 국가의 사례를 의존하여 단편적인 방안만을 제시 하였다.

이러한 본 연구의 한계점을 극복하기 위해서는 정성적인 연구방법에서 정량화된 자료와 폭 넓은 연구관점을 통한 배후물류단지 활성화 방안을 필요하겠다.

참고문헌

- 건설교통부, 2000, “국가물류기본계획”
- 건설교통부, 2006, “제 4차 국토종합개발계획 수정”
- 국제신문, 2007, “[사설] 항공화물도 빼앗기는 ‘물류도시 부산’”
- 권소현, 2005, “부산항 일반부두 재정비 여건분석”, 물류혁신, 제2권, 제3호
NURI 항만물류사업단, p.60
- 권영인, 2001, “접근교통체계의 효율화 방안”, 월간교통, 통권38호, pp.19-23
- 길광수 박석현, 2003, “항만배후부지 개발관련 법제도 비교 연구”, 한국해양수산개발
양수산개발
- 김울성, 2007, “물류중심도시를 위한 동남권 신공항의 필요성”, 부산발전포
럼, pp.28
- 김정수·신계선, 2004, 부산 신항만 항만배후단지 개발현황과 효율적인 이
용방안에 관한 연구”, 한국항만경제학회, 제20집 제2호
- 김형태, 2001, “일본의 항만배후단지 개발 운영제도와 시사점, 월간해양수
산, 통권 206호
- 김형태, 2003, “중국의 보세구제도에 관한 연구= 상해 외고교 보세구를 중
심으로”, 월간해양수산, 통권 제223호
- 김형태 외, 2006, “항만을 둘러싼 갈등요인과 해결방안 연구”, 한국해양개발
연구원, pp.1-175
- 류재영, 2006, “항만배후단지 개발여건 및 주요방향 항만배후단지 개발방향
모색을 위한 심포지움”, 해양수산부
- 박영태 외, 2005, “우리나라 항만 경쟁력 강화를 위한 복합물류클러스터 구
축 방안에 관한 연구 -부산항과 광양항을 중심으로-”, 한국물류학회
지, 제15권, 제4호
- 부산광역시·부산발전연구원, 2006, “부산발전 2020 비전과 전략”
- 부산광역시, 2001, “부산시 해운·항만관련산업 조사”
- 부산발전연구원, 2003, “남부권 신국제공항 건설의 연구”

- 부산진해경제자유구역청, 2006, “부산진해경제자유구역 백서”
- 백종실, 1999, “아시아 주요국 항만배후지 물류거점화 정책 비교연구”, 한국해양수산개발원, pp.1-203
- 백종실, 2004, “중국화물 유치를 위한 홍콩의 물류인프라 정책 관련 연구”, 한국해양개발연구원
- 손상락 외, 2004, “신항만 개발효과 극대화 방안”, 경남발전연구원 pp.14-15
- 신용만, 2006, “대만, 싱가포르, 일본 항만 물류시설 출장 보고서”, 해양수산부
- 윤병구의 3인, 2005, “동북아 물류거점화를 위한 항만배후부지 구축전략에 관한 실증연구”, 한국항해항만학회지, 제29권 제10호 pp. 897-906
- 이경식, 2006, “신항 물류부지 대기업 안방 될 듯”, 국제신문
- 이상원, 2004, “인천경제자유구역 투자활성화 방안에 대한 연구”, 인천대 국제경영대학원 석사학위논문
- 이성우, 2002, “우리나라 항만배후단지 개발방향과 전략”, 한국해양수산개발원
- 이성우, 2004, “기로에 선 홍콩의 항만정책”, 한국해양수산개발원, 해양수산동향, 제1139호
- 이성우, 2007, “우리나라 항만배후단지 물류혁신 클러스터화 방안”
- 정봉현, 2005, “ 지방항만도시 배후지역의 화물 복합운송체계 형성전략 -광양항 배후단지를 중심으로-”, 한국항만경제학회지, 제21집, 제2호
- 조삼현, 2005, “부산과 상하이의 물류중심항만 경쟁력 비교”, 부산발전연구원
- 조성제, 2005, “동북아 물류허브를 위한 항만배후단지 중심의 국제체계 구축방안: 부산 신항만과 광양항만 중심으로”, 영남대 대학원 석사논문
- 조진만, 2007, “[해양포커스] 신항 배후부지 화물창출”, 국제신문
- 조진행, 1999, “주요국가의 항만개발투자제도에 관한 연구”, 한국해양수산개발원
- 박현 외, 2004, “부산신항 배후도로(2)”, 한국개발연구원, pp.37-38
- 허윤수, 2005, “부산 신항만 배후물류단지 개발사업의 쟁점 계간”, 물류혁신, 제2권 제1호, pp.4-11
- 허윤수, 김울성, 2004, “부산의 Sea&Air 운송현황 분석에 따른 개선방안 도

- 출”, 동북아물류동향, 통권5호, 부산발전연구원 pp. 54-62
- 허윤수, 2005, “부산 신항만 배후물류단지 개발사업의 쟁점”, 물류혁신, 제2권 제1호 통권3호 p8 NURI 항만물류사업단
- 허윤수, 김울성, 2006, “세계주요 항만의 경쟁력 비교를 통한 부산항의 시사점”, 부산발전연구원, 동북아 물류동향, 1·2월호 , p.78
- 허윤수, 조삼현, 2006, “신항 항만배후단지 개발정책 혼란에 따른 부산광역시 대응전략“, 부산발전연구원, pp. 4-5
- 허윤수, 최도석 , 2006, “부산항비전 2020(Ⅱ)”, 부산발전연구원, 동북아물류동향, 11·12월호, pp.59-91
- 홍금호, 2004, “중국, 일본, 대만 등의 Hub- Port추진에 대한 우리나라 항만 개발 대응방안”, 한국항만경제학회지, 제20집, 제2호
- 홍석진, 2007, “물류관리사 국제물류론”, pp. 166-167
- 황인식, 2007, “동남권 신공항 건설에 대한 경남의 대응전략”, 경남발전연구원, pp.5-9

건설교통부(www. mocy.go.kr)

경남도청(www. provin. gyeongnam.kr)

경남발전연구원(www. kndi.re.kr)

경제자유구역기획단(www. fez.go.kr)

국제신문(www. kooje. co. kr)

부산광역시(www. busan, go, kr)

부산발전연구원(www. bdi.re. kr)

부산 신항만주식회사(www. pncport.com)

부산일보(www. pusanilbo.co.kr)

부산진해자유구역청(www. bjfez.go.kr)

부산항만공사(www. busanpa. com)

해양수산부(www. momaf go .kr)

해양수산개발원(www. kmi.re.kr)

Hoen, A, Clusters: Determinants and Effects, CPB Netherlands bureau for Economic Policy Analysis August 2001

Porter, M cluster of Innovation: Regional Foundation of Us Competitiveness, Council on Competitiveness, 2002

P. W. De Langen, Governace in Seaport Clusters, Erasmus University Rotterdam, Mimemo, 2002

Port of Rotterdam([www. portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com))