

부산항 관세자유지역 제도의 도입과 그에 따른 항만물류관련업체의 실태와 의식고찰

이선미* · 이철영**

*한국해양대학교 대학원, **한국해양대학교 물류시스템 공학과 교수

The Actual Condition and Perception of Port Logistics Related Firms According to the Adoption of Busan Free Trade Zone

Seon-Mi Lee* · Cheol-Yeong Lee**

*Graduate school of Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

**Prof. Department of Logistics Engineering, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 우리나라도 1999년 관세자유지역 제도에 관한 특별법이 제정되면서 관세자유지역에 대한 제도적 기반을 마련하게 되었다. 그러나, 이러한 연구의 대부분은 선진국 성공사례의 벤치마킹과 부산항을 비교분석함으로써, 그 발전방안을 제시하고 있어 실제 부산항의 항만물류기능을 수행하고 있는 현 업체 및 실제 시장에 대한 고찰은 매우 부족한 실정이다. 따라서, 본 연구는 이러한 취지에서 관세자유지역 제도의 도입이라는 변화에 가장 큰 영향을 받는 대상인 항만물류관련업체들의 실제 시장실태를 구조적으로 분석하고, 그러한 분석결과를 기반으로 관세자유지역에 대한 업계의 의식을 고찰하는 것을 연구의 목적으로 한다.

핵심용어 : 항만물류, 관세자유지역, 부산항, 군집분석

ABSTRACT : Currently, the adoption of FTZ(Free Trade Zone) has been recognized as one of the most important strategies for becoming hub port in the world. For this reason, various policies for successful implementation and adoption of FTZ have been presented, and a special law related this FTZ was actually built in 1999.

In the mean time, a port logistics industry is deeply related to the successful implementation of FTZ. However, although many research about FTZ have been conducted, there have been little previous studies about port logistics firms and FTZ. Thus, the aim of this study is to investigate a market structure of firms related to Port Logistics effectively and to analyze the perception of these firms about FTZ in Busan.

KEY WORDS : Port Logistics, Free Trade Zone, Busan Port, Clustering Analysis

1. 서 론

해운환경의 변화와 더불어 세계경제의 글로벌화, 기업경영의 글로벌화로 국제 물동량이 증가하면서 항만에 있어서 Hub & Spoke전략이 대두되고 있다. 이에 따라, 세계 주요 국가들은 물류거점의 주도권 확보를 위한 정책의 일환으로 항만을 국가 전략산업으로 간주하고, 항만을 보다 효율적으로 운영함으로써 자국의 경제적 이익과 부가가치창출을 도모하고자 노력하고 있다. 이러한 추세에 따라 동북아의 주요 국가들 사이에도 동북아

국제 물류시장의 주도권 확보를 위해 대규모 항만시설의 건설 및 항만서비스의 고도화와 다양화를 통해 항만물류산업을 육성하는 관련 법·제도 및 국내외 기업의 투자환경 조성 등 효율적 운영을 위한 다각적인 방안을 적극적으로 모색하고 있다. 게다가, 동북아 주요국들은 항만의 물리적인 인프라 증대는 물론, 자국항만의 목적과 특성에 맞게 자유무역지대(Free Trade Zone)를 설정·운영하여 국가 경쟁력의 향상을 추구하고 있다. 우리나라도 이러한 변화에 적극적으로 대처하기 위해 1999년 정부가 PA(Port Authority)제도의 도입을 결정하고, 이를 위한 추

*정회원, hangdani@hotmail.com 051)410 4911

**종신회원, yiici@hanara.kmaritime.ac.kr, 051)410 4911

진위위원회가 계획을 추진 중에 있으며, 1999년 『국제 물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률』의 국회통과를 계기로 관세자유지역제도의 도입에 대한 제도적 기반을 마련하였다.

특히, 관세자유지역제도는 “By product”라는 물류의 특성을 고려해 항만에서의 보다 많은 물동량 유치와 부가가치 활성화를 목적으로 한 제도로써 세계 800여개 지역에서 도입·운영중이며, 싱가포르, 홍콩, 미국, 네덜란드, 중국 등에서 성공적으로 운영해 오고 있다. 이에 따라, 우리나라도 2001년부터 부산항과 광양항을 대상으로 관세자유지역제도를 시행하고, 이와 관련한 개발방향 및 육성책에 대한 다각적인 연구가 수행되어 왔다.

한편, 관세자유지역과 관련한 기존연구(한국해양수산개발원, 2000 : 한국수산개발원, 1998 : 한국수산개발원, 2003)에는 크게 “관세자유지역제도의 도입 필요성”, “관세자유지역제도의 효율적 도입·운영방안”, “관세자유지역의 활성화를 위한 운영방안”에 주목한 연구가 있다. “관세자유지역 제도의 도입필요성”에 관한 연구는 주로 세계 경제의 추세와 선진국의 관세자유지역 제도 도입의 성공사례를 중심으로 그 도입 필요성을 설명하고 있으며, “관세자유지역제도의 효율적인 도입·운영방안”에 관한 연구는 동북아지역 선진 주요 항만과의 벤치마킹을 통해 부산항 관세자유지역의 경쟁력 평가 및 운영방안, 개선점을 도출하고 있다. 그리고, “관세자유지역의 활성화를 위한 운영방안”에 관한 연구는 부산항 관세자유지역의 특성상 부가가치발생을 최대로 할 수 있는 글로벌(물류, 제도)기업의 유치방안에 대한 연구가 이루어져 왔다.

그러나, 이러한 연구의 대부분은 선진국 성공사례의 벤치마킹과 부산항의 여건을 비교분석하고, 그 발전방안을 제시하고 있어서 실제 부산항의 항만물류기능을 수행하고 있는 현 업체 및 실제 시장에 대한 고찰은 매우 부족한 실정이다.

국가마다 지정학적 여건 및 특성이 다르듯이, 실제 항만물류관련산업의 시장형성 구조도 업종별 규모나 특성이 다르다고 볼 수 있다. 즉, 실제 시장형성구조를 제대로 파악하여 관련업계의 의사를 효율적으로 반영하지 못한다면, 아무리 좋은 제도와 계획안을 갖추었더라도, 국내기업들을 성공적으로 유치하지 못할 가능성이 높고, 극단적인 경우, 오히려 국내 원활한 시장 흐름에 방해가 될 수도 있다. 또한, 이러한 여건이라면, 외국기업의 성공적인 유치도 크게 기대하기 어렵다.

따라서, 본 연구는 이러한 취지에서 관세자유지역 제도의 도입이라는 변화에 가장 큰 영향을 받는 대상인 항만물류관련업체들의 실제 시장실태를 구조적으로 분석하고, 그러한 분석결과를 기반으로 관세자유지역에 대한 업계의 의식을 고찰하는 것을 연구의 목적으로 한다. 본 연구의 구성은 2장에서는 관련문헌을 통해 관세자유지역의 개념을 살펴보고, 3장에서는 부산시에 위치한 항만물류관련업체를 대상으로 실시된 『2000년 기준, 부산시 해운·항만업체전수조사 보고서』(부산광역시, 2000)의 전수조사 데이터를 이용하여, 여러 가지 분석을 수행한다. 4장에서는 분석된 결과를 토대로 앞으로의 방향에 대해 고찰하고, 5장에 본 연구의 결론을 맺고자 한다.

2. 관세자유지역과 부산항

2.1 관세자유지역의 개념과 특징

관세자유지역은 법적·지리적으로 국가의 관세선 외측에 위치하여 대부분의 관세법 규정이 적용되지 않는 제한된 구역으로, 통관절차·관세 및 제세공과금 등의 면제특권을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계·장치·보관·혼합·채포장·가공·조립 등의 물류부가가치활동을 자유롭게 수행할 수 있는 지역을 말한다(길광수, 2000). 즉, 공간적 범위는 국내이지만, 그 지정 지역안에서 이루어지는 물류 및 생산 활동에 대한 사항을 외국으로 간주하는 제도이다. 따라서, 관세자유지역 내에서 물류활동에 부여된 자율성과 입주기업에 대한 혜택으로 글로벌 기업들은 관세자유지역을 국제물류거점으로 이용하며, 국가는 이 지역을 자국의 물류거점화 및 경제 활성화의 공간으로 활용할 수 있다.

2.2 우리나라의 관세자유지역의 특징과 부산항

우리나라의 관세자유지역의 특성은 1999년에 제정한 『국제 물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률』을 살펴봄으로써 알 수 있다.

이 특별법의 목적은 “공항·항만 등을 중심으로 하는 일정지역을 관세자유지역으로 지정·운영하여 국가간의 물류를 원활하게 함으로써 당해 지역을 국제적인 물류중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 한다.”라고 규정되어 있는데 이것은 관세자유지역의 지정과 활성화로 동북아 국제물류시장의 중심지로의 자리를 확보하고자 하는 것으로 볼 수 있다. 또한, “당해 지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법·부가가치세법·특별소비세법 및 주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역으로서 재정경제부장관이 지정하는 지역”을 관세자유지역이라고 정의하고 다음의 Table 1에서 명시한 기능을 수행하는 업체를 “등록업체”, “지원업체”로 규정하고 이를 통해, 관세자유지역내에서 물류부가가치 창출을 도모하고자 한다.

Table 1 The business type in Free Trade Zone

등록 사업	가. 물품의 하역·운송·보관·전시·판매 또는 가공 (재정경제부장관이 산업자원부장관과 협의하여 정하는 단순가공에 한함.)
	나. 물품의 보수 (재정경제부령이 정하는 것에 한한다.)
	다. 국제운송주선·국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류관련사업
지원 사업	금융, 보험, 통관, 폐기물의 수집·처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역의 운영에 필요한 사업으로서 재정경제부령이 정하는 사업

이외에도, 외국인 투자에 대한 혜택 및 지역내 반·출입활동 및

운영, 기업의 재고관리 등과 관련된 관세제도에 대한 전반적인 내용을 규정하고 있다.

2001년 12월, 관세자유지역위원회가 부산항의 다음지역에 관세자유지역을 지정하였다(Table 2 참조).

광양항과 함께 국내 최초로 관세자유지역으로 지정된 부산항은 기존 부두시설을 중심으로 지정·운영됨에 따라, 제도 개선, 운영상의 노하우 축적, 해외홍보 등에 주력할 예정이며, 근접한 배후지의 연계성을 통해 효율적으로 운영할 계획이다(길광수, 2001). 이러한 관세자유지역제도는 현재 부산의 입장에서는 항만물류산업의 활성화를 위한 하나의 중요한 육성책이 되며, 아울러 지역경제 발전을 위한 방안이기도 하다.

Table 2 The free trade zone of Busan Port

위치	사업체명	면적	소유주
신선대 터미널지역	(주)신선대 컨테이너 터미널	1,000천m ²	해양수산부
북항 용당 LME창고지역	세방기업(주)	16천m ²	해양수산부
천일 CY지역	천일정기 화물자동차(주)	7천m ²	해양수산부
한진 터미널 지역	(주)한진해운	130m ²	(주)한진해운
제일 제당 매립지	한국토지공사	148천m ²	한국토지공사

(부산지방 해양수산청 <http://pusan.momaf.go.kr>)

3. 분석

부산시 항만물류관련산업의 시장형성실태를 파악하기 위해, 업체의 실태 및 규모를 파악하는데 기본이 되는 업종별 사업체 수, 종사자 수, 매출액을 변수로 군집분석을 실시하고, 그 분석 결과를 토대로 관세자유지역에 대한 의식조사를 분석하였다. 한편, 본 연구에서는 “물류분류”상 표준산업분류는 없으나, 실제, 부산시에서 많은 부분을 차지하는 선박알선업 외 12개 업종을 기타화물운송관련서비스업(물류코드33)의 세부분류에 포함하여 분류한 부산시의 임의분류를 하나의 업종으로 수용하여, 분류상 총 31개를 항만물류관련산업으로 두었다.

3.1 부산시 항만물류관련산업의 시장구조

군집분석의 결과와 군집결과에 대한 검증절차를 거쳐 항만물류관련산업은 5개 군집으로 나누어졌다(Table 3 참조). 1군집에는 매출액은 작으나, 종사자 수와 사업체수는 많은 편이며, 일반 화물 자동차 운송업, 수상화물 취급업, 선박알선업, 선박급유업 4개의 업종이 여기에 속하며, 2군집은 사업체 수, 종사자 수, 매출액이 모두 작은 업종들로써 아래의 Table 3에서 보듯이 대부분의 관련 업종이 이에 속한다. 3군집은 업체 수는 적으나, 종사

자 수와 매출액이 아주 큰 외항운송업으로 부산시 항만물류관련업체의 전체 매출액에서 약 40%를 차지하는 고부가가치 산업이라 할 수 있다. 4군집은 사업체수와 매출액은 작으나 종사자 수가 많으며, 위험물품보관업, 선박대리점업, 강선건조업이 이에 속한다. 5군집은 사업체수와 종사자 수는 많으나 매출액은 작은 업종으로 물품공급업, 화물운송주선업이 이에 속한다.

Table 3 The result of clustering analysis

군 집	업 종(부여번호)
1 (4업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 일반 화물 자동차 운송업(A01) ◦ 수상화물 취급업(C02) ◦ 선박알선업(C05) ◦ 선박급유업(C12)
2 (22업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 용달 및 개별 화물 자동차 운송업(A02) ◦ 일반창고업(A04) ◦ 내항 화물 운송업(B01) ◦ 냉장 및 냉동 창고업(B02) ◦ 농산물 창고업 (B03) ◦ 기타 창고업(B05) ◦ 항구 및 기타 해상터미널 운영업(B06) ◦ 항공 및 육상화물 취급업(C01) ◦ 화물 포장업(C04) ◦ 선원중개업(C06) ◦ 검수,검정, 검량업(C08) ◦ 항만용역업(C09) ◦ 예선업(C10) ◦ 항만통신업(C13) ◦ 선박관리업(C14) ◦ 통관대행업(C15) ◦ 기타소수업체(C16) ◦ 기타 소프트웨어 자문, 개발 및 공급업(C17) ◦ 컨테이너 임대업(D01) ◦ 기타 운송장비 임대업(D02) ◦ 그외 기타 산업용 기계장비 임대업(D03)
3 (1업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 외항 화물 운송업(A03)
4 (3업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 위험물품 보관업(B04) ◦ 선박대리점업(C07) ◦ 강선건조업(E01)
5 (2업종)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 물품공급업(C11) ◦ 화물운송주선업(C03)

Table 4 The result of ANOVA

변수	군집	N	평균	표준편차	F	유의 확률
사업체 수	1	4	108.25	121.06	7.710	.000
	2	21	21.48	22.56		
	3	1	57.00			
	4	3	58.67	66.00		
	5	2	291.00	246.07		

	합계	31	54.81	94.83		
종사자수	1	4	2333.50	2654.76	3.118	.032
	2	21	542.29	545.05		
	3	1	2590.00			
	4	3	2489.00	3723.60		
	5	2	3057.50	1904.24		
	합계	31	1190.13	1697.83		
매출액	1	4	548928.75	175339.89	2379.091	.000
	2	21	49445.52	54710.10		
	3	1	7846342.00			
	4	3	1807015.67	103490.53		
	5	2	1508562.50	61182.41		
	합계	31	629631.77	1472604.19		

3.2 관세자유지역에 대한 의식조사

앞서 수행한 군집분석의 군집별, 관세자유지역에 대한 향만물류관련업체의 의식을 고찰하기 위해 다음의 의식조사 내용을 분석하였다. 관세자유지역에 대한 향만물류관련업체들의 의식을 파악하기 위해서 “관세자유지역에 대한 인지도”와 “관세자유지역으로의 포함여부에 대한 찬반의사”를, 관세자유지역제도에 대한 업계의 경제적 관점에서의 기대정도를 파악하기 위해서 “관세자유지역 포함 시 연간 예상매출액”을, 관세자유지역제도에 도입에 따른 업체의 이전여부에 대한 의식을 파악하기 위해 “업체의 관세자유지역의 미포함 시 관세자유지역내로의 이전 의사 여부”을 질문사항으로 의식조사를 분석하였다.

1군집은 관세자유지역에 대한 인지도가 높은 업체 중 56.8%가 관세자유지역내로 이동시 예상되는 매출액이 1000만원이하이며, 관세자유지역내로 포함되는데 찬성한 업체 중 65.1%가 예상매출액을 3000만원이하로 예상하였다. 즉, 1군집은 관세자유지역에 대한 경제적 이익이 작을 것이라고 기대하고 있다. 그러나, 예상매출액이 1000만원이상으로 기대한 업체들의 경우, 업체가 관세자유지역내 미포함시 자의적 이동에 반대하는 업체보다 이동에 찬성하는 업체가 더 많았으며(Fig. 1 참조), 2군집은 관세자유지역에 대한 인지도가 높은 업체의 경우, 해당지역 포함시 예상되는 기대이익이 다양하게 나타났다. 그러나, 예상매출액이 3000만원이상 5000만원이하로 한 업체들은 업체가 관세자유지역내에 미 포함시에도 자의적으로 이동하고자 하는 업체가 더 많았다(Fig. 2 참조). 3군집은 업체가 관세자유지역내에 미포함 된다면, 자의적으로 해당지역으로 이동하고자 하는 업체와 그렇지 못한 업체의 비율이 43.8% : 56.3%로, 다른 군집(약 30%:70%)보다 관세자유지역내로의 이동에 근소하나마 탄력적인 것으로 나타났으며 또한, 예상매출액을 500만원이상 3000만원이하로 예상한 기업은 해당지역으로의 자의적 이전에 반대하는 비율보다 이전하겠다는 의사를 가진 업체가 더 많았다(Fig. 3 참조). 4군집은 관세자유지역에 대해서 “자세히 안다”고 한 업체 중 약 63.6%가 예상매출액을 3000만원이상으로 기대하고 있어, 다른 군집보다 예상매출액을 크게 생각하고 있었다. 그러나, 예상매출액에 상관없이 자의적 이동에 대해서는 약 70% 이상이 반대하는 것으로 나타나, 비록, 경제적 이익이 크더라도 업체가 관세자유지역내에 미포함시 자의적으로 이동할 의

향은 없는 것으로 나타났다(Fig. 4 참조). 5군집은 관세자유지역내로 포함시 예상되는 매출액이 3000만원이상이라고 답한 업체의 경우, 업체가 관세자유지역으로 포함되지 않아도 자의적으로 해당지역으로 이동하겠다는 의사를 가진 업체가 50%이상으로 관세자유지역으로의 이전에 긍정적인 반응을 보였다(Fig. 5 참조).

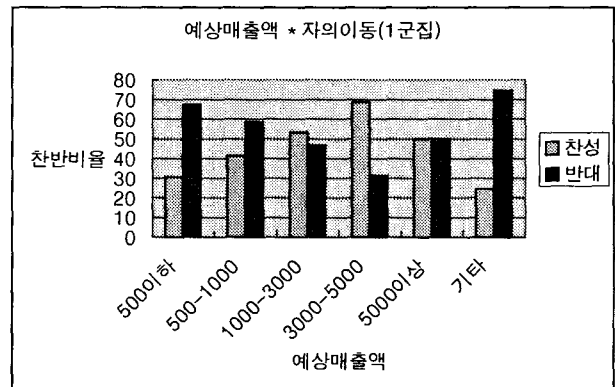


Fig. 1 Expected earnings * Voluntary movement (cluster1)

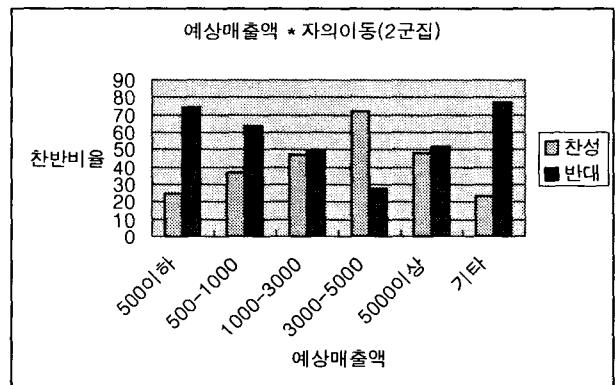


Fig. 2 Expected earnings * Voluntary movement (cluster2)

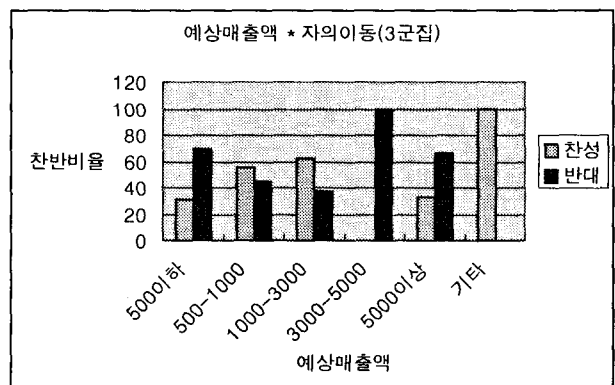


Fig. 3 Expected earnings * Voluntary movement (cluster3)

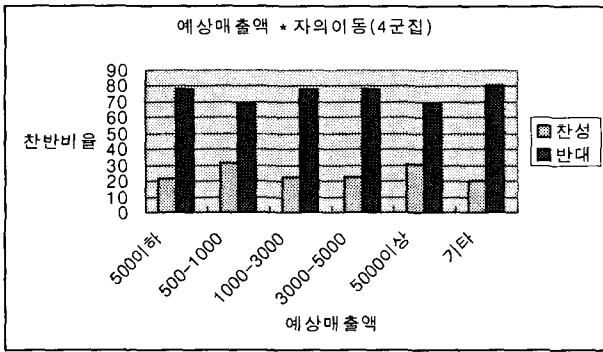


Fig. 4 Expected earnings * Voluntary movement (cluster4)

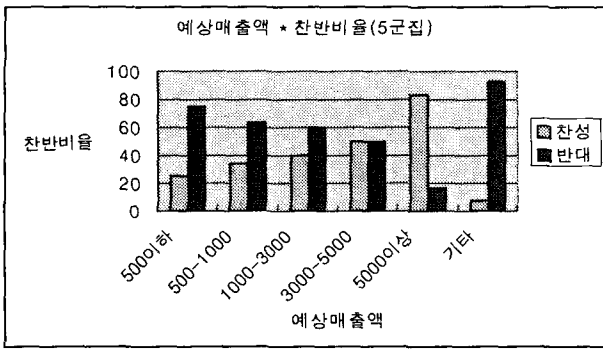


Fig. 5 Expected earnings * Voluntary movement (cluster5)

4. 고찰

부산시에 위치한 항만물류관련업체의 시장형성의 구조는 5개의 군집으로 나누어지며, 각 군집별 특성을 가지고 있다. 우선, 1군집의 업종들은 종사자 수와 사업체 수가 많은데 비해서 매출액이 작고, 게다가 관세자유지역에 포함되더라도 예상 매출액은 크지 않을 것으로 생각하고 있다. 따라서, 1군집의 경우 부산시의 항만물류관련산업 육성에 있어서 매출액 증대와 관련한 육성방안에 초점을 둘 필요가 있다. 2군집은 사업체 수, 종사자 수, 매출액 모두 다른 군집에 비해서 작다. 그러나, 2군집에 속하는 업종을 살펴보면, 항만의존도가 높은 항구 및 기타 해상터미널 운영업, 항만용역업, 예·도선업과 일반화물 자동차 운송업, 일반창고업 등 운송, 보관, 하역, 지원서비스에 속하는 다양한 업종이 2군집에 속한다. 그러나 사업체수, 종사자 수, 매출액이 모두 상대적으로 낮으며, 관세자유지역에 대한 예상 매출액도 작으므로 이 군집의 업종을 육성시에는 규모의 영세성을 고려하여야 할 것이다. 3군집은 사업체 수가 작은 반면, 종사자 수와 매출액이 큰 군집으로 부산시 항만물류관련산업 중 가장 효율적으로 이루어지고 있는 것으로 보인다. 또한, 앞서 수행한 관세자유지역에 대한 분석을 보면 업체가 관세자유지역내로 이동시 예상되는 매출액은 작지만, 관세자유지역내로 이전하고자 하는 경향은 다른 군집보다 더 탄력적이므로, 관세자유지역에 대한 관심도가 상대

적으로 높은 것으로 파악된다. 그러나 해당 매출액 중 부산시의 다른 지역으로 유출되는 경우가 17.2%로 업체의 이익이 지역 외로 이출되는 것에 대한 방안도 아울러 고려되어야 한다. 4군집은 종사자 수가 많은 반면, 매출액이 작으므로 이를 보완할 수 있는 육성책이 요구된다. 또한, 관세자유지역에 대한 의식조사의 분석에서도 업체가 관세자유지역으로 이전하는 것에 대한 경향은 부정적이므로, 관세자유지역내로 유치 시, 매출액 향상과 더불어 사업의 수행에 있어서 제도적으로 편리를 제공한다는 필요시 업체의 관세자유지역에 대한 인식전환을 위한 적극적인 방안이 모색되어야 할 것으로 보인다. 5군집도 사업체 수와 종사자 수에 비해 매출액이 작으므로 육성방향에 있어서 매출액의 증대를 위한 방안이 제고되어야 할 것이다. 즉, 분석 결과로부터 부산시 항만물류관련산업은 업종에 따라 그 상황과 특성이 매우 다르므로, 육성책 또한 차별적으로 접근해야 할 필요가 있는 것을 알 수 있다. 더불어, 관세자유지역에 대한 부산시 항만물류관련업체의 의식조사를 분석한 결과, 전반적으로 관세자유지역에 대한 인식도 및 관세자유지역에 업체가 포함되는 것에는 대부분 찬성을 함으로 관세자유지역에 대해서는 긍정적으로 생각하고 있으나, 관세자유지역내로의 포함시 예상되는 매출액이 작으며, 업체의 관세자유지역 지정에 미포함 시 자의적 이동에 대한 의사는 부정적인 경향이 강하므로, 관세자유지역에 대한 업계의 기대치가 낮다는 것을 알 수 있다. 따라서, 보다 적극적인 관세자유지역의 운영에 대한 총괄적인 계획안의 홍보가 절실하다.

5. 결론 및 시사점

동북아 물류중심률 목표로 우리나라도 신항만 개발, PA 및 관세자유지역제도의 도입 등 동북아 물류중심거점으로 주도권 확보를 위해 다양한 노력을 기울이고 있다. 또한 이러한 노력의 일환으로 현재 각처에서 부산항과 광양항의 관세자유지역제도 도입을 비롯하여 관세자유지역의 활성화를 위한 방안과 부산항 관세자유지역의 활성화를 위한 문제점까지 다양한 연구가 진행되고 있다. 특히, 부산항은 협소한 배후지문제, 외국인투자에 대한 홍보부족, 종합적인 육성계획의 미흡 등 운영상의 문제점과 제한적인 법·제도 등 여러 문제점들이 지적되고 있다(길광수, 2002). 한편, 전 세계 관세자유지역은 이미 800여개가 존재하고 있으며, 싱가포르와 홍콩항, 중국항 등 아시아 주요 항만들은 우리나라보다 더욱 빠른 시기에 관세자유지역 제도를 도입하여 성공적으로 운영하고 있으므로(길광수, 2000) 관세자유지역 제도의 도입·운영의 초창기에 있는 부산항이 이러한 항만보다 더 나은 항만이 되도록 하기 위해서는 부산항 관세자유지역의 원활한 운영과 경쟁력 제고의 실현이 중요하다. 이런 의미에서 본 연구에서 업계의 정확한 실태와 거기에 따른 차별화된 적극적인 홍보와 육성책의 필요성을 제시한 것은 관세자유지역의 성공적인 수행과 활성화 측면에서 검토되어야 할 부분으로 사료

된다.

전 세계의 모든 관세자유지역이 원활히 운영되는 것은 아니다. 일본, 중남미, 서남아시아 국가들은 실제로 관세자유지역의 운영에 어려움을 겪고 있다(우종균, 2001). 따라서, 관세자유지역의 운영을 성공적으로 수행하기 위해 항만물류관련업체의 관세자유지역에 대한 공감대 형성은 중요한 요소임에 틀림없다. 본 연구에서는 부산시 항만물류관련산업의 시장구성 형성에 대한 파악으로 규모를 중심으로 수행하였으나, 업종의 고유한 특성 및 업체마다의 상황과 관련된 정성적인 요소 등을 반영할 경우, 관세자유지역에 대한 업계의 보다 자세한 의식구조의 분석이 가능할 것이다. 또한, 본 연구에서 사용된 의식조사의 데이터는 단순질문방식을 통한 답변이 대부분이어서, 보다 엄밀하고 다양한 분석을 위해서는 추가적인 의식조사와 설문문의 구성이 필요하다. 따라서, 이러한 사항들이 추후과제로 남아있다. 더불어 이 연구에서 이용한 부산시의 『2000년 기준, 부산시 해운·항만업체전수조사 보고서』의 자료는 2000년 12월에 작성된 것으로 다소 시간차가 있으나, 현재의 상황과 비취 봤을 때 크게 문제될 부분이 아니라고 생각되며, 전수조사에 의한 분석이라는 점에서 그 의미를 찾을 수 있다.

참 고 문 헌

- [1] 국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률, 법률 제 06305호
- [2] 길광수(2002):부산항관세자유지역 활성화방안,해양수산, 통권213호, pp.45-59
- [3] 길광수(2000):우리나라 관세자유지역제도의 이해, 해양수산, 통권188호, pp.18-38
- [4] 부산광역시(2000):2000년 기준 부산지역 해운·항만업체전수조사보고서
- [5] 우종균(2001):우리나라 관세자유지역의 국제물류거점화 전략, 통권201호, pp.49-66
- [6] 한국해양수산개발원(2001):관세자유지역의 글로벌 물류기업유치강화방안 연구
- [7] 한국해양수산개발원(2003):부산항 관세자유지역 활성화를 위한 연구(요약)
- [8] 한국해양수산개발원(2000):우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구
- [9] 한국해양수산개발원(1998):우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안