

# 경제자유구역의 발전방향과 통합정보 관리 시스템 도입방안 -군산항을 중심으로-\*

## Directions of Development of Economic Free Zone and Managing System of Integrated Trade Information

김용환(Kim, Yong-Hwan)\*\*

### 요 약 (ABSTRACT)

최근 경제자유구역에 관한 법률이 통과되면서 인천, 부산, 광양항이 그 첫 번째 대상지로 지정될 예정이다. 그러나 경제자유구역 제도는 동북아 비즈니스 중심국가 상업의 일환으로 매우 중요한 사업이지만 수도권과 대도시 중심의 지역간 불균형발전 초래, 유사한 제도인 자유무역지역이나 관세자유지역, 국제자유도시, 외국인투자자유지역 등과의 중복성으로 자칫 비효율적인 투자가 우려되고 있다.

본 연구는 군산항 인근을 경제자유구역으로 지정할 필요성과 잠재력을 제시하고, 경제자유구역 제도의 발전방향과 유사지역과의 통합정보 관리시스템 도입방안을 제시하고자 한다.

**Key Word** : 군산항, 경제특구, 경제자유구역, 외국인투자, 통합관리시스템

목 차	
I. 연구배경 및 목적	IV. 경제자유구역제도의 과제 및 통합정보관리 필요성
II. 환황해 경제권의 환경변화와 경제자유구역 지정 내용	V. 경제자유구역의 발전방향 및 통합정보 관리 시스템 도입방안
III. 군산항 인근 경제자유구역 지정 필요성 및 잠재력	* 참고문헌

## I. 연구배경 및 목적

새로 수립된 국토계획상 전주·군장광역권은 환황해축(목포·광주-군산·전주-인천)과 남부내륙축이 교차하는 환황해권시대 대중국진출의 전진기지로서 국제교역 거점, 생산중심권역으로 육성하며, 지역간 균형발전 차원에서 영호남의 균형발전을 도모하고, 환동해권과 환황해권을 연결하는 연계교류의 활성화에 중점을 두고 있다.

그러나 동북아 비즈니스 중심국가 실현계획에는 국토계획상의 전략과는 달리 인천중심의 수도권, 광양중심의 서남권, 부산중심의 동남권에 편중되어 있어, 서해안시대의 전략적 요충지인 전주·군장 지역 개발과 서해안개발 문제가 미흡하게 제시되어 있어 환황해권 시대 동북아 비즈니스 중심국가

\* 본 논문은 호원대학교 교내학술연구구성비의 지원에 의해 연구되었음.

\*\* 호원대학교 국제비즈니스학부 교수

실현에 걸림돌로 작용하고 있다.

또한 남부내륙축이 동 계획상 누락되어 있어 국토계획상의 영호남 균형발전, 환동해권과 환황해권 연계발전 취지와는 배치되는 계획이다. 특히, 군산·장항지역은 전북지역의 유일한 수출입항으로서 서해안의 중부권과 서남권의 교차지점에 위치하고 있어 개발잠재력이 큰 항만이다. 비록 세계 주요 정기선 간선항로의 기항지는 되지 못할지라도 서해남부지방의 항만으로 나름대로 중요한 역할을 담당하고 있다.

그러나, 최근 경제자유구역에 관한 법률이 통과되면서 인천, 부산, 광양항이 그 첫 번째 대상지로 지정될 예정이다. 그러나 경제자유구역 제도는 동북아 비즈니스 중심국가 상업의 일환으로 매우 중요한 사업이지만 수도권과 대도시 중심의 지역간 불균형발전 초래, 유사한 제도인 자유무역지역이나 관세자유지역, 국제자유도시, 외국인투자유치지역 등과의 중복성으로 자칫 비효율적인 투자가 우려되고 있다.

본 연구는 현 경제자유구역 제도의 문제점을 살펴보고, 군산항 인근을 경제자유구역으로 지정할 필요성과 잠재력을 분석하며, 경제자유구역 제도의 발전방향과 유사지역과의 통합정보 관리시스템 도입방안을 제시하고자 한다.

## II. 환황해 경제권의 환경변화와 경제자유구역 지정 내용

### 1. 환황해 경제권의 환경변화

#### (1) 세계경제의 블록화와 지역경제권 형성

1980년대 말 동구권경제가 붕괴되기 시작하면서 지구상에서는 이념과 체제에 의한 경쟁이 종식되고 시장경제체제에 의한 세계경제질서가 보편화되는 계기가 되었다. 즉 탈냉전 후 세계경제는 두 가지의 새로운 경쟁질서에 따라 재편되고 있음. 첫째는 세계경제의 다극화와 상호의존성 증대라는 측면에서 UR타결에 따른 세계무역기구(WTO) 중심의 세계주의를 들 수 있고, 둘째는 EU, AFTA, NAFTA, MERCOSUR 등의 결성에 따른 지역별 경제단위 형성을 들 수 있는데 각각은 정보, 통신혁명 등 기술 혁신의 확산 및 가속화에 힘입어 새로운 국제 경쟁환경을 조성하고 있다.

이러한 경쟁질서를 자세히 살펴보면, 지역별 경제단위의 형성은 역외경제권에 대하여 차별적인 경제환경을 형성함으로써 단기적으로는 범세계적인 무역자유화를 추구하는 WTO체제와 배치되는 듯 보이지만 장기적으로 보면, 미국 아시아 유럽의 3극체제로 분화하여 세계경제를 다극화하고, 개별국가 및 지역경제의 통합을 확산시킴으로써 결국 세계의 경제통합을 촉진시킬 것으로 예상된다.

지역경제단위별로 살펴보면, EU는 1999년 이후 역내 통화통합과 더불어 외교, 법무, 내무, 통상 등 모든 분야에서 공동협력을 추진하고, 동시에 북미, 아시아 등과 경제협력의 광역화를 시도하고 있으며, 미국 주도의 NAFTA는 EU의 움직임에 대응하여 중남미와 카리브해 지역을 포괄하는 미주자유무역지대(FTAA) 창설을 준비하고 있다.

<표 1> 세계 3대 운송권의 해상 컨테이너 물동량 전망

(단위 : 백만TEU)

구 분	1990년(%)	2000년(%)	2010년(%)	연평균 증가율(%)	
				1990~2000	2000~2010
동북아운송권 (화남운송권)	11.75(13.7)	27.63(16.8)	57.33(21.5)	8.9	7.6
유럽운송권	9.97(11.6)	24.90(15.2)	47.50(17.8)	9.6	6.7
북미운송권	22.74(26.6)	38.16(23.2)	62.16(23.3)	5.3	5.0
세계전체	17.06(19.9)	29.27(17.8)	47.70(17.9)	5.5	5.0
세계전체	52.60(100.0)	164.20(100.0)	267.00(100.0)	6.7	5.0

자료 : 해운산업연구원, 「동아시아지역에 있어서 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망」, 1993.

또한, 유럽과 북미의 지역주의 또는 블록화가 현실화되면서 동아시아에서도 지역주의 논의가 전개되고 있다. 그러나, 이러한 움직임은 동아시아를 하나의 경제권으로 통합하는 대지역주의에 의한 블록화보다는 소지역주의에 근거한 지역경제권을 지향하고 있다.<sup>1)</sup>

대표적인 지역경제권을 살펴보면 한국, 일본, 중국의 동북지방, 러시아의 극동지역과 북한으로 구성되는 동북아 경제권, 대만, 홍콩, 중국남부로 구성되는 화남 경제권, 그리고 아세안 6개국을 중심으로 하는 동남아 경제권을 들 수 있다.

동북아경제규모의 성장과 함께 교역신장에 따른 해상 컨테이너 물동량이 크게 증가할 것으로 예측되는데 동북아 운송권에 화남경제권인 중국남부, 홍콩, 대만을 모두 포함한 동아시아 전체 기준으로 환산하여 보면, 2010년에는 세계 전체 물동량의 39.3%를 차지하여 세계 3대 운송권 중에서도 가장 많은 물동량을 처리할 것으로 전망된다.

(2) 아시아지역 항만물류 네트워크 형성

1970년대 이전의 해운·항만물류 체계는 부정기선을 중심으로 각각의 항만들이 복합적인 기능을 수행하면서 수평적으로 연결된 형태였다. 1970년대에서 1980년대 중반까지의 해운·항만물류체계는 컨테이너 터미널 중심의 중심항만과 주변항만 체계(Hub & Spoke System)를 형성하여 국제 모항(母港)의 기능을 가진 항만이 급속히 대형화되었다.

그러나 1980년대에서 1990년대 중반까지의 해운·항만물류 체계는 중국의 국제사회 참여로 역내 운송이 증가하면서 서서히 변화하기 시작하여 1990년 중반 이후부터는 해운·항만물류체계의 네트워크가 다양화되었다.

결국, 이러한 화물량 유치를 위하여 선박이 대형화, 고속화되고 화물의 특성별로 수송형태가 전문화됨에 따라 기존 세계간선항로상의 중심 항만들은 치열한 경쟁을 통하여 더욱 강화된 1순위권 네트워크인 세계 간선항로망을 형성하면서 거대한 1순위권 항만(핵심항만, Hub Port)의 위상을 확보하고자 노력하고 있다.

기존 세계 간선항로상에 포함되지 않은 대형항만들과 신흥대형항만들도 2순위권 항만(중요항만, Important Port)으로서 화물의 특성과 수요에 따라 별도의 항로인 2순위권 네트워크를 형성하면서 주변의 3순위권 항만(지역항만, Local Port)을 연결함으로써 복잡한 형태의 복합순위수송망체계

1) 김용환·여기태·장병권, “동북아중심국가실현계획과 군장지역 경제특구 지정 필요성”, 「전북포럼」, 전북경제사회연구원, 2002. 3.

(MONS: Multi-Order Network System)가 형성되고 있다.

(3) 국내 해운·항만여건변화

1) 항만시설의 변화

국내 총 항만물동량은 1998년 IMF 구제금융 도입 후 심각한 경기위축에 따라 전년대비 9.5%가 감소한 것을 제외하고 꾸준히 증가하여 2000년에는 7억 7,433만톤을 처리하였으며, 연평균 증가율은 9.39%(1970년 기준 10.5%)에 달하였다.<sup>2)</sup>

항만시설에 대한 수요는 양과 질 모두 크게 변화하고 있는데 비해 1999년 현재 우리나라 항만은 그 동안 정부의 노력에도 불구하고 여전히 초라한 수준을 면하지 못하고 있는 실정이다. 부두시설의 경우 142km(일본 1,800km : 12.7배, 북한 14km : 1/10)이며, 동시접안 시설은 589척(부산 108, 인천 71, 광양 54), 하역능력은 연당 418백만톤(부산 85, 인천 57, 광양 54)의 능력을 갖추고 있다.

2) 항만 관리·운영제도의 개선

우리나라의 항만관리운영제도는 국유국영항 체제에서 국유민영체제로 전환되고 있음. 즉, 무역항의 개발 및 관리는 해양수산부에서 담당하며, 부두운영은 부두운영회사(TOC)에서 관할하는 형태를 띄고 있다. 연안항의 경우 개발은 해양수산부에서 주관하고, 관리·운영은 지방자치단체에 위임된 상태임. 또한, 항만시설의 적기 공급, 운영의 효율화를 위해 항만관리운영체제의 개편 추진의 일환으로 단계적인 항만자치공사제(Port Authority) 도입을 추진하고 있으며, 자립운영이 가능한 항만부터 단계적 실시할 예정이다.

3) 항만운영의 글로벌 네트워크화

또한, 정기선해운의 글로벌 제휴체제가 진전되면서 주요선사들이 운항선대의 기항지를 축소시킴에 따라 물동량이 소수의 중심항만으로 집중되고 있다.

이에 따라 중심항만으로서의 지위를 확보하기 위한 항만간의 경쟁이 심화되고 컨테이너터미널 운영업체들은 타 항만에 대한 직접투자를 확대하는 한편 개별 항만들의 운영체제를 네트워크화하고 있다.

이와 같은 항만운영의 네트워크화는 개별항만이 주요선사들의 기항지에서 제외되는 위험을 분산시키고 환적화물의 효율적인 유치와 연계수송을 실현시킬 수 있다.

## 2. 경제자유구역 제도의 주요내용

정부의 동북아 비즈니스 중심국가 실현방안에 의하면 동북아 물류중심지화 및 동북아 비즈니스 거점화 추진 등 크게 두 가지 방향으로 정리할 수 있다.

먼저, 물류 중심지화 추진과 관련하여 인천공항, 부산, 광양항 확충을 통해 동북아 중심공항 및 메가 허브포트로 개발하고, 중장기적으로 남북 철도연결을 통한 유라시아 대륙과의 연계를 추진한다는 계획이다. 이와 관련하여 국내외 물류 네트워크의 구축, 관세자유지역 지정 및 국제물류지원센터 설

2) 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각년도.

립 등 관련제도를 정비하는 방향으로 내용이 설정되어 있다.

동북아 비즈니스 거점화와 관련해서는 인천공항 인근지역과 부산신항, 광양항 배후지역을 경제자유구역으로 지정하고, 경제자유구역의 개발효과를 전국적으로 확산시키는 한편, 지방 핵심거점을 개발함으로써 지역균형발전을 도모할 계획으로 있다.<sup>3)</sup>

특히, 경제자유구역내 외국인 투자유치 및 촉진을 위한 대책으로 세제지원을 포함하여, 기업에 유리한 노동환경 조성, 공업배치법 적용면제 등 입지제한 철폐 및 대기업에 대한 추자총액 제한 배제 등 특혜적인 지원내용이 들어 있다.<sup>4)</sup>

### 3. 경제자유구역 제도의 문제점

#### (1) 기존 유사제도와와의 모호성

지금까지 정부가 추진한 외자유치 관련 제도로는 1994년의 외국인기업 전용단지 지정을 시작으로 1998년의 외국인 투자지역 지정 그리고 기존의 수출자유지역을 개편한 자유무역지역(2000년), 관세자유지역(2000년)과 금년에 지정된 제주국제자유도시(2002년) 등이 있다. 지정목적에 있어서 특징적인 것은 외국인기업 전용단지의 경우 제조업 투자촉진을 통한 외자유치라는 점을 들 수 있고, 제주국제도시의 경우는 특정지역 개발을 목적으로 이루어진 것이라는 점이다. 입주자격을 외국인투자지역, 외국인기업전용단지, 경제자유구역 등이 외국인투자기업으로 한정하고 있는데 반해서 관세자유지역, 자유무역지역 및 제주 국제자유도시는 내국인에 대해서도 허용하고 있는 점이 중요한 특징이라고 할 수 있다.

여기서 관세자유지역과 자유무역지역은 관세법상 비관세지역이라는 점에서 큰 차이가 없으나 자유무역지역은 제조중심의 기능에 역점을 두고 있는데 비해 관세는 물류중심의 기능을 수행하고 있는 점이 차이점이다.

현재 마산, 의산, 군산이 자유무역지역으로, 부산, 광양, 인천공항 배후지가 2002년부터 관세자유지역으로 지정되어 있다. 또한 1994년도에 도입된 바 있는 외국인 전용공단제도의 시행지역은 천안, 광주 평동 및 대불공단 등 3곳이다. 이에 비해 경제자유구역은 규제완화, 조세감면 등 경영지원과 교육, 복지 등 생활환경의 영역까지를 포괄하는 종합적인 기업환경의 개선에 초점을 두고 있다.<sup>5)</sup>

3) 임성복, "경제특구 지정에 따른 문제점과 개선방안", 「광주 전남 비전 21」, 광주전남발전연구원, 2002.

4) 삼성경제연구소, 「경제특구의 성공적 추진방안」, 2002. 9.

5) 전경련, 「경제특구 관련제도의 실태와 시사점」, 2002. 8.

<표 2> 경제자유구역과 유사제도와와의 비교

구 분	경제자유구역	현행 국내 도입 형태		
		국제자유도시	자유무역지역	외국인기업 전용단지
개 념	초일류 기업의 유치/집적	외국기업들의 경제활동 중 일부보장	관세유보를 통한 수출 지원	제조업 관련 외국 기업들의 집단
도 입 목 적	국가경쟁력 제고	관광 활성화 (지역경제활성화)	외자유치 (지역경제활성화)	외자유치 (지역경제활성화)
지 역 특 성	최고의 여건 (무규제, 무세금, 무위험 등)	규제완화 지역 (행정/조세/언어/주거 생활 등)	관세부담이 없음	인센티브 (조세지원)
수 혜 대 상	국내의 기업	외국기업 우대	외국기업 우대	외국기업 우대
사 례	-	제주도	마산, 익산 등	천안, 평동

자료 : 삼성경제연구소, 「경제특구의 성공적 추진방안」, 2002. 9.

또한, 그동안 외국자본과 기업의 유치 및 수출 촉진을 위한 목적에서 도입된 유사한 여러 제도들이 여러 지역에서 시행되고 있으나 상당수의 사업은 아직도 그 성과가 불분명한 실정이다. 이와 같은 유사한 외국인 투자촉진사업들이 제 기능을 발휘하고 있지 못한 이유는 근본적으로 정부의 체계적인 계획수립과 사업추진이 뒷받침되지 않고 있는데 기인한다고 할 수 있다. 현실적으로 보면 이미 정부에서 마련한 여러 가지 관련제도들을 최대한 활용하여 당초의 기대대로 성과가 나타날 수 있도록 정부의 총력적인 지원과 후속조치가 무엇보다도 필요하다. 새로운 사업의 시행으로 인해 기존 유사제도와 사업계획이 차질이 예상되기 때문에도 경제자유구역의 도입은 신중해야 한다는 점을 지적하고 싶다.

<표 3> 외국인투자 촉진제도 비교

구 분	관세자유지역	자유무역지역	외국인기업 전용단지	외국인 투자지역	제주국제도시	경제자유구역
법 적 근 거	관세자유지역의 지정 및 운영에 관한법률	자유무역지역 지정등에 관한법률	공업배치 및 공장설립에 관한법률	외국인투자촉진법	제주국제자유도시특별법	경제자유구역의 지정 및 운영에 관한법률
주 무 처	재경부	산자부, 해양수산부 (항만)	산자부	산자부	건교부	재경부
지 정 목 적	외자유치, 수출진흥을 위한 세법특례 인정	외자유치, 무역진흥을 위한 관련 규제완화	외국인의 제조업투자촉진	외자유치	내·외국인 투자유치를 통한 제주도 개발	외국인친화적 경영환경 및 생활여건 조성
지 정 위 치	부산, 평양, 인천공항	마산, 익산, 군산	천안, 평동, 대불	제한없음	제주지역	영조, 김포, 송도, 부산, 평양
입 주 자 격	내·외국인	내·외국인	외국인	외국인	내·외국인	외국인

자료 : 전경련, 「경제특구 관련제도의 실태와 시사점」, 2002. 8.

(2) 국내의 특정기업 특혜사업 우려

경제특구는 세계적인 수준에서 기업 활동의 자유를 보장해 주고, 각종 규제와 세금 등에서 예외를 인정하는 특별지역을 의미하는 것으로서 이 지역에 진출하는 국외기업 내지 국내기업은 상당수준에서 배타적인 이익을 얻게 된다.

또한, 자칫 수도권지역에 대규모 산업단지를 희망해 왔던 몇몇 대기업만이 無규제, 無세금, 無과업, 無위험이라고 하는 경제자유구역이 갖는 이상적인 환경 속에서 많은 특혜와 기업 이윤을 추구할 것이 자명하다는 사실이다. 이는 최근 몇몇 기업들이 이미 경제자유구역 내에서의 자신들의 영역확보에 힘을 쏟는 데에서도 확인할 수 있다. 세계 초일류 기술을 보유하고 있거나 세계시장 점유율이 1, 2위를 다투는 외국기업들의 경우 우리나라 시장에 대한 잠재력 평가와 이에 따른 현지 생산거점 형성 등에 대한 판단은 이미 종료되었다고 볼 수 있다.

우리나라의 경우 자동차, 통신기기, 금융, 대형유통 등 각 부문에 걸쳐서, 대부분의 제조, 서비스 분야에 있어서 국내기업과의 시장점유 조정이 완료된 상태에서 실패가 예상되는 추가적인 사업진출 시도가 거의 없을 것이라는 점이다. 외국자본 유입을 촉진하고 세계유수의 기업, 비즈니스의 동북아 거점조성이라고 하는 사업목표가 변질되고 마는 결과를 초래할 수 있다는 점을 간파해서는 안 된다. 결국 초특혜의 성격을 갖는 경제자유구역 내의 새로운 생산, 비즈니스 환경이 자칫 국내업체를 위한 특혜지구가 될 수 있다는 우려감이 있다. 더욱이 국내에 이미 진출해 있는 외국 기업이든 국내 대기업이 그나마 일부 지역적으로 분산해 있는 국내생산 거점을 정리하고 경제자유구역으로 집중할 것으로 예상되기 때문에 신규 산업용지 수요발생에 따른 기업입지는 거의 없을 것으로 보여 소외지역의 산업공동화만을 가속화시킬 것으로 판단된다.

(3) 투자사업비 조달 등 기타 문제점

투자사업비 확보와 관련해서는 정부는 경제자유구역 개발에 소요되는 대부분의 자금을 민자유치나 김포매립지 개발이익 환수금으로 충당한다는 입장이다. 그러나 수천조원이 소요될 것으로 예상되는 초대규모 투자사업에 대해서 투자사업비 등 자금조달 내역에 관한 체계적인 마스터플랜이 마련되지 않은 상태이다. 민간참여가 정부의 기대에 못 미칠 경우 자금조달에 차질이 발생하게 되는 등 사업의 성공 자체보다도 실패에 따른 심각한 부작용이 예상된다. 경제자유구역 계획이 단순히 청사진으로만 그치지 않고 국민적인 공감대를 형성하기 위해서는 보다 현실적으로 구체적인 재원조달계획이 수립되지 않으면 안 된다. 여기에는 사업유형별, 사업위차별 예산소요액과 공공부문 및 민간부문의 분담비율, 중앙정부 및 자치단체간의 분담비율 등이 포함되어야 한다.<sup>6)</sup>

한편 경제자유구역 내에 외국기업을 유치하기 위해서는 주변국들에 비해 사회경제적인 환경과 각종 인센티브 면에서 크게 우위에 있어야 하나 전반적으로 보면 주변국 경제특구들에 비해 입지여건, 생산비, 인프라 등에서 여전히 불리하다고 판단된다. 외국의 외자유치제도를 보면 홍콩과 싱가포르의 국가 전체가 자유무역지대로 발전하였고, 지역이 넓은 중국은 6개 경제특구를 지정하여 집중적으로 지원하고 있다.

6) 허재완, 「경제특구와 국토정책」, 2002.

<표 4> 외국 경제자유구역과의 비교

사례	장점	면적	인센티브	주관부처
멕시코 마킬라도라	미국시장 인접 저렴한 노동력	국경 20km 이내 -해안과 내륙으로 확대	관세 면제 통관 간소화	멕시코 투자청 지방정부
아일랜드	유럽 인접 S/W인력 풍부	아일랜드 전체 (한반도의 1/3)	외국인기업 법인세 10%	투자개발청 (IDA)
네덜란드	배후 유럽시장 물류·인프라	네덜란드 전체 (남한의 1/2)	(2002년부터 국내외 모두 12.5%)	투자진흥청 HIDC(물류)
중국 푸둥	중국시장 잠재력 각종 특혜	533km <sup>2</sup> (1.6억평)	우대조치 없음	경제특구 관리위원회
싱가포르	배후 동남아시아 물류·인프라	싱가포르 전체 (1.8억평)	수출관련 소득세의 90% 10년간 면제	경제개발청 (EDP)

싱가포르의 경우 조세지원보다는 협조적인 노사관계, 낮은 노동비용, 영어 인프라, 국제 금융 중심지, 정부의 개방성, 거대 내수시장 구축 등 전반적인 경영환경 개선을 통해 외자를 유인하고 있다.<sup>7)</sup> 중국은 거대한 내수시장과 낮은 임금을 강점으로 경제특구 등 특정지구를 지정하여 외자유치 창구 역할을 하도록 하고, 세금감면 등 우대조치를 제공하고 있다. 향후 중국의 외자유치 방향은 양적인 투자유치에서 질적인 투자유치를 지향하고 차별적인 우대정책도 내국민 우대의 시장위주 정책으로 전환함과 동시에 세계우대도 점진적으로 철폐할 추세이다.

또한 중국, 싱가포르 등과 비교해 볼 때 세계지원의 경우는 우리나라의 경제자유구역은 좀더 우위에 있다고 평가되나, 내수시장, 고용관계, 물류 인프라, 사회문화 인프라 등 여러 가지 측면에서 볼 때 상대적으로 열악한 수준으로 전체적으로 외국기업 및 투자자의 수준으로 전체적으로 외국기업 및 투자자의 유인이 기대수준에 못 미칠 것으로 전망된다.

이 경우 자칫 외국기업에 대한 유인 확대를 위해 규제완화, 조세감면, 노동시장제도 변혁 등 사회, 경제적인 각종 제도와 관행을 국내 타 지역에 비해서 큰 차이를 나타낼 경우, 이러한 유인과 개발효과가 내국기업이나 국내에 진출해 있는 다른 외국계 기업에 대한 역차별을 유발함으로써 비특구 지역들과의 갈등의 여지가 있기 때문에 심각한 사회경제적인 무리가 있을 것으로 예상된다.

다른 한편 경제자유구역 사업계획은 우리나라의 극히 일부에 해당하는 몇 개 지역을 대상으로 하고 있으나 기타 지역에 대해서는 '지역균형발전정책'이라는 원론적인 연계성만 언급하고 있다. 즉 경제자유구역을 국제경쟁력을 갖춘 국가경제의 성장동인으로 육성하며, 이러한 경제자유구역의 개발효과를 인근지역으로 확산한다는 취지인데, 개발지역이나 개발 방향에 대한 언급 역시도 구체성이 결여된 선언적인 수준에 머물고 있다.<sup>8)</sup>

### III. 군산항 인근 경제자유구역 지정 필요성 및 잠재력

앞서 살펴 본 바와 같이 환황해 경제권의 물동량 변화와 아시아권의 항만물류 네트워크 형성 및

7) 전경련, 「경제특구 관련제도의 실태와 시사점」, 2002. 8.

8) 21세기지역포럼, 「동북아 비즈니스 중심국가 추진계획에 대한 우리의 견해」, 2002. 4.



국내 해운항만여건을 검토해 볼 때, 군산항은 어느 항만에 비해서도 경제자유구역으로 지정될 필요성 및 당위성과 발전잠재력을 보유하고 있다.

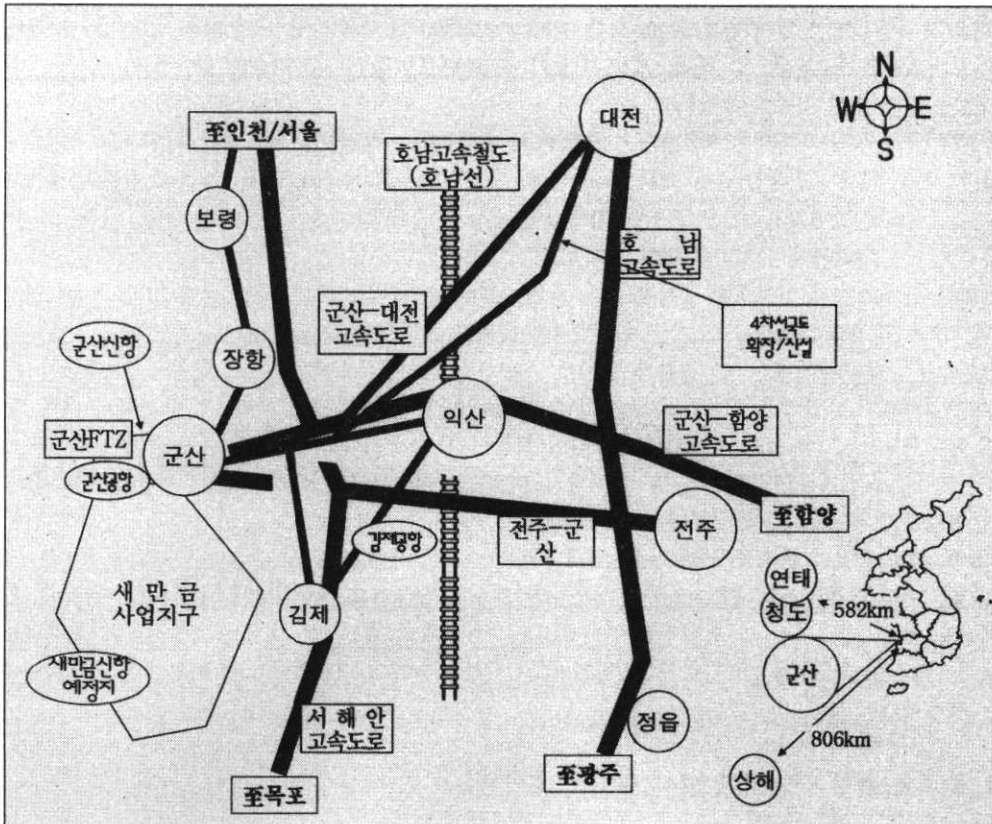
또한, 그동안 추진되어 온 경부축 위주의 발전과 남동해안 중심의 통상질서를 서해안 및 환황해권 중심으로 이동시키고, 동서간 균형발전을 추구한다는 측면에서 볼 때 군산지역의 경제자유구역의 지정은 타당성과 잠재적 발전 가능성을 모두 보유하고 있다고 할 수 있다.

### 1. 대규모 국가사업 실행으로 최상의 발전잠재력 보유

전주·군장지역은 유사 이래 최대규모의 국책사업이 완료되었거나 진행 중이어서 제반 인프라나 산업발전여건이 충만한 상태이다.

서해안고속도로의 완공으로 수도권과의 거리가 2시간대로 단축되었으며, 전주-군산산업단지간 고속화도로가 2002년 완공되어 전주-군산-익산권이 30분이내의 생활권이 되었다. 또한, 군산-함양간, 군산-대전간 고속도로가 조만간 완공예정이어서 군산지역은 충청·대전권, 전북권의 배후권 중심지역으로 부상하고 있다.

<그림 1> 전북지역의 인프라 잠재력



또한 호남고속전철의 완공과 군산-장항간 철도연결사업이 완공되면 장항선이 호남/전라선과 연결되어 서해안의 철도체계가 완공될 것이며, 2005년 김제공항이 건설 완료될 예정이어서 배후단지를 뒷받침할 모든 기반시설이 확충되어 있다. 또한, 군장신항만 건설은 서해안에서 인천을 제외하고는 유일하게 5만톤급 선박이 접안할 수 있는 항만을 2003년까지 조성목표로 추진되고 있다. 따라서 이 지역은 수도권, 부산항, 광양항과 비교하여 사회간접자본이 충분히 조성되어 있으며 특히, 산업 클러스터가 형성되어 제조업에 특화된 경제자유구역으로 차별화가 가능한 지역이다.

## 2. 군산자유무역지역 지정으로 외국인투자기업 집적지 및 동북아 새로운 생산, 물류거점으로 부각

산자유무역지역은 2000년 10월 6일 산업자원부 고시 105호로 지정되어 군산시 오식도동 군장국가산업단지 내에 38만 여평(예정지 52만 여평)을 확보하고 2004년 5월까지 사업비 1,900억원(용지매입비 : 1,100억원, 표준공장 등 부대시설비 800억원)을 투입하여 제조, 물류 및 산업지원서비스업 등을 유치하기 위한 공사가 추진 중에 있다.

자유무역지역 입주자격은 출자지분 중 외국인 투자비율이 10/100 이상인 외국인 투자기업을 대상으로 하고, 주 입주 업종은 수출을 주목적으로 하는 제조업과 물류업(창고, 운송, 하역, 포장, 전시, 판매, 보수업) 및 산업 지원업(금융, 통관, 의료, 정보처리 등 지원사업, 후생복지사업, 기타 무역업 및 무역대리업)을 대상으로 하며, 기계, 자동차 및 관련부품업종, 고도기술의 첨단업종, 서비스지원 사업을 입주 우선 업종으로 정하고 있다.

한편 군산자유무역지역은 외국인 투자기업에게 파격적인 인센티브를 제공하면서 투자를 유인하고 있다. 행정·통관·수출입 등에 대한 One-stop 지원서비스를 제공하고, 법인세와 소득세에 대해서 7년간 100%를 감면하고 3년간 50%를 감면하며, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세를 15년간 100% 감면하며, 수입관세를 유보하고 있다.

또한, 공장용지의 임대료를 공시지가의 0.5% 수준(40원/m<sup>2</sup>/월)으로 정하고 임대기간을 50년(연장가능)으로 정하고 있으며, 고도기술 수반사업에 대해서는 10년간 무상 임대키로 하였다.

군산자유무역지역은 생산 및 물류가 동시에 가능한 복합자유무역지역으로서 군장국가산업단지 내 38만평(예정지 포함 90만평)에 2003년 외국인기업 입주를 목표로 현재 매립작업이 진행 중이며, 현재 외국인투자기업의 유치 홍보와 입주상담이 활발히 진행 중이다.

군산시는 군산자유무역지역 등 투자 희망기업 방문시 체계적이고 적극적인 상담활동을 위해 군산시 청사에 외국어와 경제통상분야의 우수인력으로 구성된 투자유치전담팀을 가동하고, 시 청사 건물 7층에 13평 규모의 투자유치상담전용공간을 마련하여 운영하고 있다.

2001년 4월 29일부터 5월 6일까지 독일 뉘른베르그 중고기계 박람회장에 '군산자유무역지역' 홍보관을 설치·운영하는 등 현지에서 뉘른베르그 상공회의소 회원사를 대상으로 투자유치 설명회를 개최하였으며, 독일 R&P사와 군산산업단지에 5천만달러 규모의 대체에너지 사업에 대한 투자의향서를 체결하기도 하였다.

## 3. 중국과 가장 근거리에 입지 대중국 교역관문으로 부상

중국본토의 최대항만인 Shanghai항, Daian항 및 Qingdao항을 중심으로 살펴보면, 먼저, Shanghai항은 2000년 561.2만 TEU를 처리하여 세계에서 4번째로 높은 성장속도를 나타내고 있다. 1998년 21.7%, 1999년 37.3%, 2000년 33.8% 등 1998년 이후 매년 지속적으로 괄목할 만한 성장세를 기록하고 있으며, 이는 항만의 영향력을 증가시켜, 화주나 서비스공급자로 하여금 지역내 교역항로와 전체적인 선박일정을 재조정하도록 하고 있다.

<표 5> 중국 주요 항만과의 거리

구 분	주요항만과의 거리		
	군산항	부산항	인천항
상해항	435 해리	492 해리	502 해리
대련항	305 해리	543 해리	280 해리
청도항	314 해리	502 해리	382 해리

중국북부에 위치한 Dailan항 및 Qingdao항은 비교적 소형항만이지만 각각 36.6%와 36.4%의 높은 물동량 증가율을 기록하였다.

한편, 중국 본토항만은 2005년을 기점으로 홍콩항의 물동량을 넘어설 것으로 전망되고 있으며, 2011년이 되면 1999년 대비 391%가 늘어난 5억 9천6백만TEU에 이를 전망이다.

중국본토의 최대항인 상해항과의 거리를 비교해 볼 때 군산항은 부산항, 인천항보다 가까운 위치에 있으며, 대련, 청도항의 경우에는 불과 300여해리 내에 위치하고 있어서 가장 중국 활발한 교류가 기대된다.

#### 4. 광활한 산업용지 보유

군산지역은 900만평에 이르는 군산국가공단, 군장국가공단, 군산지방공단 등 광활한 양질의 산업용지와 금강유역의 풍부한 공업용수의 공급이 가능하다.

특히 최근에는 산업자원부로부터 전북지역 특화산업으로 자동차부품 및 기계산업을 지정받아 군산국가공단에 “자동차부품 혁신센터”를 건립하고 있으며, 자동차부품산업 집적화단지들을 조성하여 주로 인천지역에 분포하고 있는 많은 자동차부품 제조기업들이 군산국가공단으로 입주하고 있다. 또한, 대우자동차가 GM으로 매각되면서 군산지역은 대우-GM 본사가 유치되어 향후 우리나라 자동차산업의 매카로 주목받고 있다.

<표 6> 산업단지조성 및 분양현황(2000년말 현재)

산단별	구분	조성기간	사업비(억원)	조성면적(천평)	분양계획면적(천평)			분양률(%)	입주업체(개)	고용인원(명)
					계	분양	미분양			
군산국가		'89-'94	2,401	2,065	1,450	1,249	201	86.1	52	3,731
군산지방		'78-'89	617	1,714	1,014	1,014	-	100	47	5,137
군장국가		'91-2005	8,999	4,820	2,121	469	1,652	22.1	3	조성중(25%)

전라북도의 산업단지 3개(1개는 조성 중), 지방산업단지 9개(1개는 조성 중)이며, 기 조성된 공단 중 군산 국가산업단지, 정읍 제2공단, 정읍 제3공단, 김제 중소공단 등의 일부 미분양 용지가 있다.

또한, 대우자동차가 GM으로 매각되면서 군산지역은 대우-GM 본사가 유치되어 향후 우리나라 자동차산업의 메카로 주목받고 있다.

## 5. 서해안시대 군장신항만의 역할중대 및 새만금신항 건설

군산항은 중국의 항만들과 지리적으로 근접한 거리에 위치하고 있으며, 특히 TCR의 출발점이 되는 중국의 강소성에 있는 연운항과 근접되어 있다. 또한 군산항은 연안피더서비스 측면에서 살펴봐도 부산과 광양항의 물동량을 처리 할 수 있는 지리상 중계지점에 유치하고 있으며, 국외의 고베, 홍콩, 카오슝 등의 근해 컨테이너 피더서비스를 개설할 수 있는 유리한 여건을 가지고 있다.

### (1) 군장신항만 개발

군장신항만 개발과 관련하여 군산(장항)항의 위상은 크게 제고될 것이다. 군장신항개발은 1990년에 시작하여 2011년까지 22년동안 2단계에 걸쳐 총 사업비 10,730억원을 투입하여 도류제 16km, 방파제 5.8km, 안벽 13km를 축조하는 사업으로 최대 10만톤급 선박을 비롯하여 대형선박 60척이 동시 접안이 가능하며, 연간 3,523만톤 화물을 처리 할 수 있는 능력을 확보하게 된다.

또한 임해지역으로서 군장산업단지가 2021년까지 개발이 완료되면 4,096만평의 광활한 산업단지를 확보 할 수 있어 항만배후지의 경제규모가 확대되어 물류가 크게 증대 될 수 있다.

한편, 물류를 원활히 유통시킬 수 있는 군장신항만을 비롯해 김제공항, 군산-장항간 철도연결 등 사회간접자본시설의 확충으로 물류 유통센터로서의 발전적 계기를 맞고 있다. 이렇게 될 경우 군산(장항)항은 물류유통단지의 화물을 해상 운송하는 전진기지로서의 역할을 담당해야 할 것이다.

그리고 타 수송수단과의 쉽게 연계 가능하기 때문에 서해남부 경제권 및 환황해 경제권의 지역중심항으로서의 기능을 수행할 수 있게 될 것이다. 또한 전북, 충청도 및 중국을 배후세력권으로 하는 서해남부권의 항만물류중심기지로서의 역할을 담당하는 중요한 위상을 갖는 항만이 될 것이다.

### (2) 군장신항만의 역할중대 및 거점육성 필요성

#### 1) 물동량증가 및 처리능력부족

2000년 2천7백52TEU에 불과하던 군산항의 취급 컨테이너물동량은 2001년도 1만8천TEU로 무려 6.5배나 증가하였다. 또한 2001년 해양수산부의 전국무역항 항만기본계획 용역결과 오는 2006년 군산항의 컨테이너예상물동량은 33만4천TEU, 2011년 46만4천TEU, 2020년 88만3천TEU로 급격히 증가할 것으로 전망된다.

이와 같은 현상은 특히 지난해말 서해안고속도로가 개통되고, 오는 5월 전주~군산간 고속화도로가 개통예정이며, 이에 따라 군산항의 배후 육상물류 여건이 크게 호전된 이유에서 기인한다.

또한, 현재 조성중인 38만평규모의 군산자유무역지역과 약 9백만평규모의 군장국가산업단지가 본격 운영될 경우 군산항이 대 중국과 동남아 컨테이너물류중심지로 부각될 것으로 예상된다. 이에 따라 군산항에서 컨테이너부두(2천TEU급 3척)가 오는 2006년부터 가동된다고 해도 하역능력이 32만

1천TEU에 그칠 것으로 예상되며, 하역능력기준으로 산정 할 경우 1만3천TEU나 부족한 것으로 나타났다.

## 2) 배후 세력권의 활성화

배후세력권은 항만의 배후권으로 항만에서 취급하는 화물의 대부분이 발생, 도착하는 지역이며 항만 취급화물량 등을 추정할 때 기본이 되는 개념으로서 항만화물의 유통범위를 기준으로 하여 설정한다.

따라서 세력권 설정은 항만에 미치는 영향의 정도에 따라 지역적 범위를 고려하여 사회경제적인 측면에서 직접적으로 영향을 미치는 직접세력권과 제 경쟁항만과의 관계에서 상대적으로 유리하게 영향을 미치는 지역인 간접세력권으로 나눌 수 있다.

군산항의 직접세력권은 군산항을 중심으로 반경 50km이내 지역인 군산시, 전주시, 서천군 등 군산항과 직접적으로 연관성을 가지게 되는 지역이다. 또한 군산항을 중심으로 간접세력권은 반경 100km 이내 지역인 전라 남·북도와 대전, 충청남도 등 군산항을 해상수송의 거점 항만으로 활용할 것으로 예상되는 지역이다.

직·간접 세력권에 포함되는 배후지의 현황을 살펴보면 다음과 같다. 군산의 배후산업권에는 군산국가산업단지, 군산지방산업단지, 전주산업단지, 익산산업단지, 정읍산업단지 그리고 군장국가산업단지 등이 입지해 있으며, 특히, 군산은 자유무역지역의 지정을 이미 받은 상태이다.

한편, 군산항의 개선된 물류환경 변화에 따라 간접배후지인 대전·충남권의 대중국 교역량 역시 향후 지속적으로 증가 할 것으로 예상된다. 따라서 군산항은 배후세력권인 전북 및 대전·충남의 대중국 항만물동량 잠재력으로 인해서 현재의 항만시설 비하여 개선되고 확장된 항만인프라를 요청받고 있다.

## 3) Feeder Service 항만으로서의 필요성 증대

국내 주요 항만의 컨테이너 물동량의 증가에 따른 연안 컨테이너 운송은 1995년 광양~부산항로가 (주)한진에 의해 개설되었고, 1996년에는 군산~부산항로가 대한통운에 의해 연안컨테이너 시장 개척차원에서 신규로 개설된다.

그러나 1996~1997년의 군산~부산의 컨테이너 취급현황이 저조하자 이 항로에 취항하였던 대한통운은 항로 선적율이 양방향 모두 15%이하의 저조한 수준으로 막대한 적자를 감수하다 현재는 중단상태에 있다. 하지만 전용컨테이너 야드 및 시설의 대폭확충, 연안 컨테이너선의 지속적 확충, 연안선에 대한 각종 세제 혜택을 외항선수준으로 부여, 출입항 절차의 간소화 등의 정책적·제도적 지원이 병행된다면 연안컨테이너 운송은 계속적으로 증가 할 것으로 전망된다.

특히, 부산항이나 광양항을 동북아 물류중심항만으로 육성하기 위해서는 지방의 중소 컨테이너 항만의 개발을 결코 소홀히 할 수 없다는 점에서 중부 서남권에 위치한 군산항은 이들 중심항만의 피더서비스 항만으로서의 중요성을 띄고 있다.

## 4) 지역중심항으로서의 여건확보

군산 전주간 고속화 도로의 건설, 서해안 고속도로의 개통, 군산국제 여객 부두건설, 군산 함양간 고속도로 건설, 군산 대전간 고속화도로 건설, 군산 장항간 철도연결 및 군장국가 산업단지와 항만

부두까지의 인입철도 건설 등 항만물동량과 내륙연계운송과 관련이 있는 사회간접자본시설의 확충이 이미 이루어졌거나, 시행중에 있어 전북 뿐만 아니라 충남지역 역시 군산항에 접근하는 것이 용이해졌다. 또한 중국과의 교역증대를 위한 관문항으로서, 중국 대륙횡단철도(TCR)의 한국 시발항으로서 여진 역시 서해안권에 형성된 항만중 가장 우수하다.

## 6. 풍부한 관광자원 보유

### (1) 고군산군도의 국제해양관광단지 개발에 따른 관광수요 증대

해양수산부는 전국을 10대 해양관광권으로 나누고 새만금 지구와 연결된 고군산군도를 체류형 해양위락단지로 조성할 계획이다. 새만금 지역내 국내외 관광객을 대상으로 해양위락 및 휴양형 관광지 개발될 전망이다. 국제해양관광단지에는 각종 숙박시설과 국제회의장, 카지노장은 물론 각종 해상·육상 레포츠 시설을 도입하고 첨단 관람시설을 도입할 예정이다.

### (2) 풍부한 생태자원의 보유와 해양건강공원으로서의 발전가능성 풍부

고군산군도는 깨끗하고 풍부한 갯벌을 보유하고 있어 이를 국내외 관광객의 건강관광상품으로 개발할 경우 관광자원으로서 높은 가치를 가질 수 있다. 최근들어 해수탕, 해수요법 등의 해수건강욕이 각광을 받고 있으며 선진국형 해양요법(탈라소 요법)의 도입되고 있어, 고군산군도에도 다양한 해양관광자원과 환경을 이용하여 해양건강종합센터의 조성시 경제성도 높을 것으로 예측된다.

### (3) 금강-해안 연계 크루즈 관광산업의 잠재력 풍부

금강 하구둑에서 내항, 해상신도시, 외항, 비응도, 고군산군도, 부안, 고창으로 이어지는 수로는 풍부한 자연·문화자원을 보유하고 있어 해양 크루즈산업의 발전에도 크게 기여할 수 있을 것이다. 특히 고군산군도를 체류거점으로 삼을 경우 1박2일 또는 2박3일의 관광상품으로 개발하여 군산시내, 고군산군도, 변산 및 고창지역을 방문하게 함으로써 지역소득증대는 물론 고용창출 효과가 매우 클 것으로 전망된다.

### (4) 블루 투어리즘(Blue Tourism)의 발전가능성 풍부

국민관광수요가 육상에서 점차 해상 관광수요로 전환됨에 따라 이러한 요구에 부응하기 위하여 해양관광개발에 더욱 역점을 두어야 한다. 해양수산부에 의하면, 국민의 해양관광도 종전의 해수욕 중심의 단순한 패턴에서 어촌체험관광, 갯벌 등 체험관광, 해양레저·스포츠 및 크루즈 관광의 증가로 전체 관광에서 차지하는 비중이 2000년의 25.9%에서 2010년에는 31.4%, 2020년에는 40.8%, 2030년에는 45.7%로 계속 증가할 전망이다.

이에 따라 풍부한 해양관광자원을 보유하고 있는 군장지구 및 인근지역을 대상으로 다종다양한 블루투어리즘을 육성하여 국민 관광수요의 변화에 적극 부응할 필요가 있다. 특히 고군산군도 지역은 풍부한 어종 및 우수한 낚시감을 보유하고 있다는 점에서 선진국형 전천후 낚시공원을 조성함으로써 대규모적인 낚시체험관광객의 유치 가능할 것으로 전망된다.

## IV. 경제자유구역 제도의 과제 및 통합정보관리 필요성

### 1. 경제자유구역 제도의 과제

경제자유구역을 효율적으로 운영하기 위해서는 경영여건이나 생활환경, 재정지원 등이 동북아의 다른 나라들보다 상대적으로 우위에 있어야 할 것이다. 그러면 경제자유구역 지정·운영 시 먼저 고려되어야 할 과제들을 검토해 보면 다음과 같다.

#### (1) 차별화된 경제자유구역의 추진

경제자유구역은 개발의 용이성, 개발 진행 상황 및 주변국가의 개발속도 등을 고려하여 단계적으로 개발되어야 한다. 따라서 개발이 용이하고 개발잠재력이 풍부한 광양항 중심의 서남권개발은 동북아 물류·교류의 중심지화를 기본목표로 하여 광양항과 주변지역은 동북아 환적화물의 중심지화를 위한 종합물류형 경제자유구역으로 지정하는 것이 바람직 할 것이다. 그리고 광주는 과학기술형 경제자유구역으로 하며, 목포항과 대불산단, 무안국제공항 주변지역은 생산·물류중심지화를 위한 산업·무역형 경제자유구역으로 지정·운영하고 장기적으로 국제자유도시로 육성하는 차별화 전략이 필요하다.

광양항과 주변지역을 포함한 종합물류형 경제자유구역은 광양항 컨테이너 부두, 하포 동·서측배 후부지, 울촌산단, 해룡산단을 경제자유구역으로 지정하여 항만관련산업과 물류·유통 지원시설, 그리고 국제교류기능인 동북아 해운센터와 런던고속거래소 등을 배치하여 동북아 해운비즈니스 중심지로 육성하여 할 것이다.

광주 과학기술형 경제자유구역은 외국인 전용단지와 첨단산업단지를 범역으로 하여 광산업과 영상 정보산업, 해운관련 디자인 산업 등을 집중적으로 육성하고, 외국인 전용단지의 확대 지정, 국제비즈니스센터 설치, 무역전시박람회 등을 개최하여 첨단 정보 및 국제중심도시로 개발되어야 한다. 목포 산업·무역형 경제자유구역은 목포 대불산단, 신외항, 무안국제공항 주변지역을 중심으로 지정하며, 신외항 주변지역에는 국제물류산업센터와 디지털 네트워크산업 육성, 대불산단과 무안국제공항 주변지역에 자유무역지역과 관세자유지역을 지정하여 생산·물류중심지화, 회원관광단지를 국제적 휴양·관광단지로 개발하여야 할 것이다.

#### (2) 지방자치단체의 경제자유구역 관리기능 강화

현재 우리나라는 중앙정부의 특별지방행정기관이 난립하여 자치단체의 효과적인 경제정책 추진을 제약하고 업무 중복하고 인한 비효율성을 노정하고 있다. 특히 중소기업청과 지방노동청, 통계청의 지방사무소, 조달청의 시도지청 등이 여기에 해당된다. 이런 여건 속에서 정부가 경제자유구역을 관장하는 중앙행정기관을 별도로 신설할 경우 지방자치단체는 공간만 빌려주는 결과를 초래하여 지역의 특색을 반영하는 개발방안의 수립 및 지역주민의 자발적인 참여유에도 한계가 있다.

그러므로 경제자유구역의 성격상 중앙정부의 참여가 불가피하나 경제자유구역을 관장하는 특별행정기관의 구성 및 운영에 지방자치단체가 주도적으로 참여할 수 있는 조치가 필요하다. 즉, 경제자유구역 내 외환업무나 출입국 업무 등은 중앙정부가 주도하되 외국인 투자와 교육, 그리고 일반행정

업무 등을 지방자치단체가 주도적으로 운영하여야 할 것이다.

(3) 현실적인 재원조달 방안 제시

동북아 비즈니스 중심국가 발전계획은 국가산업지도를 획기적으로 바꿀만한 대작업이므로 천문학적 수준의 예산이 필요할 것으로 예상된다. 특히 수도권 서부지역을 동북아의 핵심거점으로 개발하기 위해서는 공항, 항만 등 하드웨어 투자를 대폭 늘려야 하며, 학교, 병원 등 외국인 거주환경을 개선하기 위해서도 상당한 돈이 필요하다. 그러나 정부는 대부분의 소요자금을 민자유치나 김포매립지 개발이익 환수금으로 충당한다고 밝히면서 예산규모에 대해서는 입을 다물고 있는 실정이다.

경제자유구역계획이 단순히 청사진으로만 그치지 않고 국민적 공감대를 얻으려면 보다 구체적이고 현실적인 재원조달계획을 제시하여야 한다. 즉, 전체적으로 필요한 재원은 얼마이며, 어떤 방식으로 조달할지 구체적인 방안을 제시하여야 한다. 그리고 조달계획에는 사업유형별, 사업장소별 예산소요액과 공공부문 및 민간부문의 분담비율, 중앙정부 및 자치단체간의 분담비율 등이 포함되어야 할 것이다.

(4) 경영환경 및 생활환경의 획기적인 개선

동북아 비즈니스 중심으로 도약하기 위한 거점으로써 경제자유구역을 성공적으로 육성하기 위해서는 대국적 차원에서 지원 및 제도개선이 필요하다. 특히 외국기업 친화적인 경영환경과 생활환경부문에 획기적인 제도 개선이 시급하다.

경영환경개선은 수익성 보장을 위한 특별지원제도가 마련되어야 한다. 중국의 경제자유구역에서도 도입된 것과 같이 단기적인 수익을 창출할 수 있도록 관광 등과 같은 단기적 수익사업도 허용하는 것이 바람직한 것이다. 그리고 경제자유구역 내에 국내기업의 진출을 허용하여 국내 경제발전과의 연계를 도모하고 외국 투자기업의 투자에 적합한 환경을 조성하여야 할 것이다.

또한 경제자유구역 내 입주 외국기업에 대하여 영국의 기업유치지역(Enterprise zone)과 같이 도시계획적 혜택 부여방안도 마련되어야 한다. 즉, 경제자유구역 내 입주기업에 대해 용적율, 건폐율 적용상의 혜택이나 개발사업의 인·허가 절차 생략 및 간소화 등이 부여되어야 한다.

비용절감을 위해서는 소득세제 등의 감면정책의 시행과 회전기간 단축을 위해 행정절차의 간소화 및 경제자유구역 내 무비자 입국 등이 허용되는 방안을 검토하여야 한다. 아울러 조세감면의 대상이 되는 외국인 투자기업의 범위를 최대한 확대하고 싱가포르, 홍콩, 중국보다 경쟁우위에 있는 세계 인센티브 확대방안을 강구하여야 한다. 그리고 토지임대 및 사회간접자본 사용 내용과 외환거래 특혜를 부여하는 방안 검토도 필요한 시점이다.

한편 편안하고 쾌적한 생활환경을 제공하기 위해서 생활환경의 내용에 교육, 복지(의료 포함), 청소, 대중매체, 통신, 교통, 쇼핑, 관광, 공동체 활동, 언어, 안전(범죄), 소방(기타 재해) 등이 포함되어야 한다. 그리고 외국기업유치를 촉진하기 위해서는 경제자유구역 내에 외국인 학교, 종합병원 등은 조기에 운영되도록 관련규정을 마련하여야 한다. 아울러 의료시설은 주요 국가의 의료보험이 적용될 수 있도록 하며, 경제자유구역내 외국인을 위한 문화, 보험, 용자 등 각종 사회복지 프로그램을 시행할 수 있도록 지원방안도 모색되어야 할 것이다.

2. 경제자유구역의 통합정보관리 필요성



(1) 자유무역지역 제도도입의 비효율성

자유무역지역 제도의 도입은 배후권 화물유통산업의 활성화, 직간접 고용창출, 외화기득, 수출경쟁력 증대, 해외자본투자의 증대, 잠재적 기술이전의 증대, 중계무역과 환적항 기능의 증대, 금융산업 및 해운산업의 발전효과 등을 가져온다.

그러나, 자유지역제도는 직접적인 이익을 추구하기 위한 제도가 아니라 직접적인 투자를 통해 발생하는 간접적인 이익을 추구하는 제도이다. 따라서 자유무역지역 제도를 시행하기 위해서는 제도의 실시와 구역의 설정 등도 중요하겠지만, 불확실한 미래의 파생이익을 보다 구체화 할 수 있는 비즈니스모델의 창출과 이용자들의 이해와 자유무역지역을 관리하는 주체간의 상충되는 이해를 조정하거나 모순을 해소하는 것이 매우 중요할 것이다.<sup>9)</sup>

자유무역지역의 설치운영에 의해 야기될 수 있는 문제점으로는 첫째, 자유지역제도 도입에 따라 포기하는 조세수입 만큼의 과중한 경제부담, 즉, 자유지역 제도의 도입에 따라 지방자치단체에서 포기하는 조세수입 만큼의 경제적 부담이 지역경제에 부담이 될 수도 있으며, 둘째, 국제무역 질서상의 불안요인으로 작용할 수도 있으며, 셋째, 자유지역 제도로 인해 유인될 수 있는 선복량을 미리 예측할 수 없다는 불확실함에도 불구하고 먼저 경제적인 부담을 감수해야 한다는 위험부담도 있고, 넷째, 외국투자에 지나치게 의존하다 보면 과도한 외자의존형의 지역 경제구조가 형성될 수 있으며, 다섯째, 밀수 등에 의한 국민경제의 침식 등을 들 수 있음에 유의해야 할 것이다.<sup>10)</sup>

또한, 자유지역제도가 도입될 경우 자유지역 내에 소재 한 업체와 구역밖에 소재한 업체와의 형평성 문제 등도 소홀히 할 수 없는 문제이다. 특히 문제시 될 수 있는 점이 앞서 세 번째 문제점인 선투자에 따른 불확실한 수익 보장과 다섯 번째 문제점에 해당하는 자유지역 내의 밀수의 가능성 등이 다.

자유무역지역은 일반적으로 항만이나 수로, 철도, 간선도로 등을 이용한 접근이 용이하면서도 국내지역으로부터는 접근을 차단하기 쉬운 곳에 설치하는 것이 효과적이다. 그래서 대체로 섬이나 임해구역 등 물동량이 반출·입이 많고 배후에 상업·공업단지를 갖춘 대규모 무역항이나 국제공항 인근에 지정되는 경향이 많고 자연적으로 외부차단이 이루어지지 않을 경우 인위적으로 펜스를 설치하고 출입구인 게이트를 설치하여 세관관련 공무원들의 엄중한 감시가 불가피하다. 그래서 자유무역지역제도를 언급할 때에는 펜스의 설치나 보안장치에 대한 언급, 그리고 출입구 게이트나 검사장에 대한 규정이 엄격하고 세밀하게 이루어진다.

그러다 보니 원래 자유지역제도 자체가 추구하는 구역 내에서의 자유로운 활동보장이나 외부로부터의 원자재 수입 및 조달, 자유지역 내 근로자의 출입에 상당한 제약이 뒤따르게 되어 자칫 관련 입주업체의 입장에서는 오히려 불편만 가중되는 결과가 초래할 수도 있다.<sup>11)</sup>

또한, 앞서 여러 가지 자유무역지역 제도의 문제점을 나열하였지만, 자유무역지역 제도 자체가 가진 절대적 한계성으로 지적할 수 있는 것으로는 첫 번째 문제점인 자유지역 제도도입에 따라 포기하는 조세수입과 세 번째, 자유지역 제도로 인해 유인될 수 있는 선복량을 미리 예측할 수 없다는 불

9) 이러한 문제해결의 방법은 최신의 IT기술을 도입시키고는 추진하기 어려울 것이다.

10) 동아대학교 지능형통합항만관리연구센터, 「Free Zone 활성화를 통한 지역경제 및 항만발전 전략에 관한 워크샵자료집」, 2001. 9 참조.

11) 이러한 모순을 해결하는 유일한 방안은 세관당국이 물리적인 체크를 안보고 실시간 물류이동이나 관세부과 등의 업무를 할 수 있게 하는 최신 IT 기술로서 상당부분을 해결할 수 있을 것이다.

확실함에도 불구하고 먼저 막대한 경제적인 부담을 감수해야 한다는 위험부담 등을 들 수 있다.

이러한 부담은 제도를 시행하는 주체인 재정경제부나 산업자원부의 입장에서도 부담이거니와 지역 조세를 감면해야 하는 지자체나 자유지역 내 입주하게 되는 입주업체 들에게도 공히 부담으로 작용하여 자칫 제도자체가 활성화되지 못하는 결과를 초래할 수도 있다.

## (2) 경제자유구역 통합정보 관리시스템의 필요성

따라서 경제자유구역 제도를 시행하는 정부부처나 입주업체들은 자유지역 자체가 커다란 수익을 발생시켜 주리라는 환상을 버리고 자유지역의 설치나 입주자체에 기울이는 노력만큼 아니 그보다 훨씬 많은 노력을 자유지역의 활성화방안 및 자유지역 내 수익창출을 위한 자체 비즈니스 모델 개발에 더욱 노력을 기울여야 한다.

그래서 자유지역 내 입주업체의 수익은 입주업체들 간의 공동화사업이나 협업화 형태를 통해서만이 창출될 수 있다고 하는 현실적이고 엄격한 시각을 유지하는 것이 중요하다. 소극적으로는 공동화 사업을 지원하고 운영하는 자체적인 운영위원회의 운영이나 자유지역통합관리시스템의 도입과 운영에 필요한 재원을 마련하기 위해서라도 비즈니스모델의 창출은 반드시 필요하다.

구체적으로 자유지역내 입주업체의 수익창출 모형으로는 입주업체들 간의 공동 원자재구입이나 공동판매의 경우를 상정해 볼 수 있으며, 공동마케팅 노력과 중앙정부와 지자체의 후원을 받는 지역마케팅(regional marketing)의 형태도 고려해 볼 수 있다.

나날이 발전하는 정보화의 추세 속에 개별업체들의 ERP(전사적자원관리) 시스템의 도입이 불가피하다고 본다면 기왕 비싼 시스템을 도입하면서 유사한 지역 내 유사한 업종의 기업들이 고가시스템을 따로 구입할 필요는 없을 것이다. 이러한 공동 ERP시스템이 포함된 통합관리시스템의 구비는 향후 기업간 정보의 공유나 협동화사업 추진과정에서 추가적인 투자나 노력을 절감할 수 있다는 점에서도 큰 의의가 있다.

아울러 단일 자유지역 내에는 유사한 업종이나 관련업종들이 밀집해 있을 것이므로 원자재의 공동구입이나 공동판로의 개척, 공동홍보 등에 유리할 것으로 사료되며, 이러한 과정을 수행하는 과정에 인터넷 웹 환경의 이용은 불가피할 것이므로 입주업체 전체를 아우르는 포털환경의 구축을 통한 전체 자유지역의 홍보와 마케팅, 그리고 내부에 입주하는 개별업체 홍보의 병행은 필수적이라 할 수 있다.

특히 자유무역지역과 같이 구역 내에 제조업체가 입주하는 경우에는 원자재와 중간 생산물, 완제품 등을 생산하는 기업끼리 부분적인 공급연쇄망(Supply chain)을 형성하는 문제도 궁극적으로는 고려해 볼 수 있으며, 이러한 경우 제조업의 경쟁력을 비약적으로 향상시키는데 도움이 될 수 있을 것이다.

# V. 경제자유구역의 발전방향 및 통합정보 관리시스템 도입방안

## 1. 경제자유구역의 발전방향

### (1) 경제자유구역 제도개선 방안

우리나라에는 경제자유구역, 외국인기업전용단지, 외국인 투자지역, 자유무역지역, 관세자유지역, 국제자유도시 등 기능이나 유인 면에서 유사한 제도가 많아 새로운 경제자유구역제도의 도입은 자칫 외국인 투자자들에게 혼란을 초래하고, 기존 제도의 실용성마저 저하시킬 우려가 있다.

앞서도 강조한 것처럼 이미 시행되고 있는 제도도 기대한 성과를 충분히 거두지 못하고 있는 상황에서 일부지역만을 경제자유구역으로 지정할 경우 이 같은 문제는 지속될 수밖에 없다.<sup>12)</sup>

즉 IT, 디지털 미디어 인프라 구축, 외국 기업 경영환경 개선, 외국인 생활여건 개선, 행정적 지원 등에 관해서 계획되고 있으나, 이러한 분야는 글로벌 시대에 있어서 어느 특정 경제자유구역에만 적용될 사안이 아니고 우리나라 전 지역을 대상으로 해야 한다는 점이다. 그 이유는 지금까지 모든 지방자치단체에서 외국자본의 유치와 투자증대를 위해 각종 관련계획을 수립하여 추진하여 왔고, 앞으로도 계속 추진해 나갈 것이기 때문에 당연히 중복되는 내용인 셈이다.

다만 지방자치단체 차원에서는 그 권한과 재원상의 한계가 있기 때문에 이에 대한 국가적인 차원에서의 과감한 지방이양이 요구된다는 점이다.<sup>13)</sup> 말하자면 지금까지 우리나라가 특정 경쟁국들에 비해 외국인 투자활동이 활발하게 이루어지지 못한 것은 지역의 문제가 아니라 각종 규제와 글로벌화 규범에서 벗어난 행정체제에서 비롯된 점이 많다는 점이다.

본래 경제자유구역의 발상은 계획경제 체제를 유지하면서 특정지역을 선택적으로 개방하여 경제발전의 거점지역으로 활용하자는 취지에서 구상된 것이나, 지금과 같이 국내외 시장이 통합된 글로벌 경쟁시대에는 적합하지 않다.

따라서 세계화 시대에 우리나라를 동북아 비즈니스 중심국가로 육성하기 위해서는 특정 지역내의 특정기업에만 특혜를 주는 방식보다는 이러한 유인책을 전국적으로 확대하는 적극적인 대응책이 필요하다. 경제자유구역의 대상 범위를 전국으로 확대해야 한다는 점에 대해서 많은 긍정적인 의견이 있으나, 이는 추상적인 측면이 없지 않다. 현실적으로 단기간에 국제기준에 부합되는 제도의 운용과 민간부문의 참여가 용이하지 않기 때문에 불가피하게 단계적인 절차에 따라야 할 것이다.<sup>14)</sup>

우선, 현재 정부가 계획하고 있는 경제자유구역의 핵심지역인 인천을 중심으로 하는 수도권 서부지역에 대해서는 인천공항을 중심으로 하는 항공물류 기능의 보완적인 확대와 대 중국 교역물량 급증에 따른 항만물류 기능이 국제적인 규격과 수준에서 부강할 필요성이 있다.

하드웨어 측면에서의 장기적인 대규모의 시설투자가 요구된다는 점에 공감한다. 그러나 이 경우 순수한 공항물류 및 해운물류 기능에 국한해야 한다는 점을 강조하고자 한다.

아울러 장애 동북아 최대의 국제공항인 인천공항의 인근지역을 중심으로 지금 계획되고 있는 국제업무 기능과 첨단산업지역 사업계획은 앞서 문제점으로 지적한 것철검 제외토록 하는 것이 타당하다고 본다. 그 이유는 세계적인 국제공항 주변에 적정한 초소규모의 국제적인 컨벤션 시설지구나 업무, 상업지역이 일정 규모 포함되어야 하는 점에는 동의 할수 있지만 정부의 구상처럼 동북아 비즈니스를 선도하는 수준으로까지 끌어올릴 이유는 없다고 보기 때문이다. 현재 서울을 비롯한 수도권 지역이 보유하고 있는 인프라와 기능을 연계하여 운영하는 것이 무엇보다도 중요하다.

12) 1998년에 조성된 대불공단은 주변산업의 미비와 인프라 부족으로 입주업체가 7군데로 저조한 분양률을 보이고 있다.

13) 21세기지역포럼, 「동북아 비즈니스 중심국가 추진계획에 대한 우리의 견해」, 2002.

14) 임성복, “경제특구 지정에 따른 문제점과 개선방안”, 「광주전남비전21」, 광주전남발전연구원, 2002.

둘째, 광양, 부산권에 대한 물류중심항만(Mega Hub Port) 개발과 관련하여 최근 동북아 지역의 컨테이너 물동량이 급증하고 있고 장래에는 지속적인 증가가 예상되기 때문에 정부의 계획안대로 진행되는 것이 바람직하다는 의견이다. 다만 대규모 투자사업에 따른 민자유치가 용이하지 않을 전망이다. 이어서 컨테이너공단에 대한 정부의 대폭적인 재정지원 확대로 사업이 차질없이 진행될 수 있도록 해야 할 것이다.

광양과 부산항은 남북철도와 도로의 연결로 「일본-여수·목포-신의주-중국」 및 「일본-부산-러시아-유럽」의 국제물류의 기착지로서의 중요성이 예상되기 때문에도 사업구상이 결코 과다하다고 볼 수 없다.

이와 함께 부산·광양항의 배후부지 개발과 관련하여 정부에서는 기존의 단순 하역에서 물류·조립·무역·국제업무 등을 수행하는 종합물류거점 항만으로 육성한다는 구상인데, 인천공항 배후지역 개발에 못지않은 매우 중요한 국가적인 전략사업으로 보고, 정부의 예산지원은 물론 보다 실용성 있는 사업계획을 세워야 할 것이다.

셋째, 자유 무역지역, 외국인투자지역, 제주 국제도시 등 외국인 투자유치를 위한 각종 제도의 운영과 관련하여 성공적인 사업진행을 위해서 정부에서는 필요하다면 각종 지원제도를 개선하는 한편, 이번 경제자유구역 지정에 따라 적용하고자 하는 각종 규제완화 등 인센티브를 추가적으로 도입해 볼 필요성이 있다고 본다. 정부에서 지구지정은 하였지만 관련 인프라의 부족과 제도 및 환경개선이 불충분하여 자칫 유명무실해질 우려가 있기 때문에 이 시점에서 경제자유구역에 준하는 사업추진이 이루어져야 한다. 특히 만일 정부가 구상하고 있는 수도권 서부지역내의 경제자유구역에 첨단산업생산지역을 설정할 경우 기존의 자유무역지역과 외국인투자지역 내에 입지코자 하는 국내의 기업은 거의 없을 것으로 예상되기 때문에 반드시 철회되어야 할 것으로 생각된다.

넷째, 한국의 산업여건과 기술경쟁력 측면에서 볼 때 지식창조형 경제자유구역의 지정이 필요하다는 점이다. 모두가 공감하는 것처럼 21세기는 과학기술과 지식·정보가 주도하는 사업영역이 핵심을 이룰 전망이다. 선진국의 최첨단 연구기술개발과 R&D 역량을 갖춘 기업과 연구소가 몰려들 수 있는 국제적인 연구환경의 조성이 필수적이다. 지식창조형 경제자유구역 지정대상은 최첨단 기술연구소가 밀집되어 있는 대덕연구단지과 인근에 조성 중에 있는 대덕 테크노밸리가 국내에서는 최적지이다.

세계 각국의 유사한 사례를 검토해 보면 장래의 경제자유구역 지정이 신산업 분야를 중심으로 하는 R&D, 연구 기술 역량의 극대화와 국제비즈니스 환경에 있어서의 중추적인 기능을 목적으로 추진되고 있다는 점을 감안해 볼 때, 종전의 생산중심형, 국제교역중심형, 생산 교역복합형에서 탈피하여 지식 창조형의 경제자유구역으로 이행해야 함은 당연하다고 하겠다.

## (2) 외국인기업 투자유치 촉진전략

### 1) 선도 외국인투자기업 유치를 위한 환경조성 및 체계적인 활동 강화

외국인투자 친화적인 환경 조성을 위해서는 우선 중앙정부 및 지자체, 상공회의소, 관련업종 단체 등 민·관 유관기관 간에 유기적 연계 하에 체계적인 투자유치 전략을 수립·시행하여야 한다.

Global standard 차원의 규제완화를 지속적으로 추진하고, 노동·조세·교육·의료·주택 등 외국인 경영·생활환경의 개선 및 외국인투자기업의 노사안정 및 고충처리 활동을 강화하며, 항만·도로·철도 등을 군산자유무역지역 입주시기에 맞추어 조기에 구축하여야 하며, 투자 가능성이 높은 타겟기업을 선정하여 전략적 유치활동을 전개하여야 할 것이다.

자유무역지역 투자유치업종에 기술 집약적인 훈련기관을 포함하는 방안의 검토할 필요가 있다. 이들은 고가의 훈련장비를 사용하므로 비관세지역인 자유무역지역을 선호하며, 중국 상하이 외고교보세구에는 비행훈련기관, 중동 두바이 자유무역지역에는 GM자동차 훈련기관이 각각 입주하여 활발히 운용되고 있다.

외국인 투자유치를 통해 고질적 영국병을 치유하고 경제회생에 성공한 영국의 경우 외국인투자의 첫번째 관심사를 고용창출에 두고 있다. 좋은 일자리를 많이 창출할 수 있는 세계기업을 유치함으로써 특정 지역경제는 활성화될 수 있는 전기를 마련하게 된다.

영국에는 중앙정부차원의 투자유치국(IBB)이 있지만 이보다는 잉글랜드 지방정부의 경우 반관·반민 형태의 북부개발공사(NDC), 서부개발공사(WDC) 등의 조직과 웨일즈개발청(WDA), 스코틀랜드 투자유치청(LIS) 등의 지방정부차원 기구들의 활동에 더 크게 의존하고 있다. 영국투자유치기구 중 가장 먼저 설립된 곳은 웨일즈 개발청이며, 영국전체 외국인투자유치의 20%를 인구 5%밖에 안 되는 웨일즈 지방이 차지하여 높은 투자유치 실적을 나타내고 있다.

따라서 자유무역지역에 효과적인 외국인투자유치를 통해 지역경제를 활성화해 나가려면 영국과 유사한 투자유치조직을 설립해야 할 것이다.

## 2) 외국인투자기업에 대한 조세감면 및 지원 확대

현행 조세감면대상 요건을 완화하여 기술력 있는 중소 외국인 투자기업에 대해 투자유인책이 될 수 있도록 추진하여야 한다. 감면대상 요건의 완화수준은, 세계 각국의 90%이상의 자유무역지역에서 조세감면제도를 도입·운영하고 있으므로 주요 경쟁국들의 감면수준 정도를 감안하여 조정하여야 할 것이다.

또한, 외국기업의 초기 정착비용 완화 방안이 절대적으로 필요하다. 외국기업의 국내투자는 투자를 통한 이윤창출과 투자자금의 안정된 회수를 원하기 때문에 외국기업의 초기 국내 정착시 발생하는 투자비용의 조기회수를 가능케 하도록 세계상의 특례조치의 마련을 검토할 필요가 있다. 외국인 투자기업에 대해 조세감면 등 소극적인 자세에서 한차원 높여 유럽국가들과 같이 지역개발을 위하여 보조금·융자금제도 등 각종 인센티브를 적극 활용하여야 한다. 즉, 프랑스, 영국 등 EU지역에서는 일반화되고 있는 임금보조, 교육훈련비 보조와 유능한 전문기술자 유치를 위한 보조전문기술자 장려금, 그리고 마케팅개발 보조금 등의 도입도 검토할 필요가 있다.

## 3) 외국인 투자기업의 지방유치 지원

외국기업의 지방유치는 신규투자를 통해서 뿐 아니라 국내에 기 진출해 있는 외국계기업의 지방이전을 통하여 이루어지도록 기존 투자업체에 대한 사후지원이 필요하며 이를 위하여 지방에 항만, 도로, 국제공항 등 사회간접자본이나 병원, 레저시설 등 생활편의 시설이 갖추어지도록 지방에 대한 정부의 재정지원이 요구된다.

또한 지방정부는 지방의 외국인투자유치를 촉진하기 위해 현재 자치단체에서 운영하는 각종 자금의 지원을 확대할 필요가 있다. 수도권 기업의 지방이전과 관련해서는 이전비용의 보조, 사무소 임대료 보조, 정보통신망 구축과 관련된 비용의 보조 등의 혜택이 부여되도록 하는 방식이다.

## 2. 경제자유구역 통합정보 관리시스템 도입방안

(1) 국가역량을 집중하는 통합추진체제 구축

한편 경제자유구역 기능 통합을 통한 국가역량의 집중이 필요하다. 현재 우리나라에는 경제자유구역의 기능과 비슷한 제도가 많이 도입되어 있다. 즉, 자유무역지역, 외국인투자지역, 관세자유지역 등 경제자유구역의 기능적 통합이 요구된다. 특히 관세자유지역과 자유무역지역의 기본적 차이는 단지 내에 제조업을 수용할 수 있느냐 없느냐의 차이밖에 없다. 따라서 거의 비슷한 양법(兩法)을 분리할 아무런 실익이 없으므로 통합하여 운영하는 것이 바람직하다. 아울러 경제자유구역의 기능적 통합과 관리·운영체계의 단일화, 관련 투자절차 및 행정의 일원화 등을 통해 경제자유구역 관련정책을 통합화하고 외국인투자 유치 관련 행정절차를 단순화하여 우리나라의 경제자유구역을 동북아의 물류·비즈니스 거점으로 육성할 필요성이 있다.

(2) 경제자유구역 통합관리 환경조성

경제자유구역에는 많은 공동화사업이 활성화될 것이며, 이에 따라 공동으로 사용하는 시설이나 장비가 늘어날 것이므로 이에 대한 관리수단으로서의 자유무역지역 통합관리시스템이 반드시 도입되어야 할 것이다.

자유지역 자체가 보안시설의 성격이 강하므로 펜스나 검사소, 폐쇄회로 카메라 등의 보안시설도 생겨날 것이고, 각 업체에 공급될 전력, 상하수도, 도로, 통신망 등의 지원시설도 필요할 것이다. 아울러 냉동·내장컨테이너를 장치하기 위한 전력공급이 가능한 장치장도 필요할 것이며, 이러한 공동시설물을 효율적이고도 체계적으로 관리할 수 있는 통합관리 환경이 절실히 필요하다. 더욱이 자유지역에 입주하는 업체들의 효과적인 설계나 배치를 위해서도 자유지역 내 토지나 도로 등 토지나 공동시설을 통합관리 할 수 있는 환경의 형성은 바람직 할 것이다.

(3) 경제자유구역 정보공유체제 구축

또한, 인사, 회계, 영업, 경영정보, EDI 등을 인터넷 환경에서 통합적으로 구축한다면 언제 어느 때라도 즉시 확인이 가능하며, 화물과 관련한 항목에 있어서는 화주나 선사, 관세사 등 관련주체가 인터넷으로 접속하여 언제나 확인이 가능하게 될 것이다.

또한, 현재 창고업체들 간의 경쟁관계로 인하여 효과적인 정보공유가 불가능하기도 하지만 정보공유 자체를 꺼리는 경향도 있으므로 업체의 상황을 충분히 반영하면 자사의 자료의 보안은 유지하면서 최대한 공동마케팅의 시너지효과를 유발할 수 있다.

예를 들어, 자사의 영업오프라인과 거래가격 등은 보안으로 하는 것은 원칙으로 하되, 현재 창고의 적재율과 적재항목 등을 공개하여 화주들이 검색할 수 있게 함으로써 대 화주 서비스 제공이 가능하고 담당실무자들 간의 신속한 협의 및 의사교류가 가능한 커뮤니티 라인을 구축하는 등 유통시기를 놓친 수산물이나 기타판로가 막힌 물품의 유통기능을 지원할 수 있는 공동 마케팅 모델개발을 통한 구역 내 업체간의 시너지 효과를 유발할 수 있다.

또한, 각 업체들이 현재 사용하고 있는 관리 시스템의 장단점 및 업무프로세스를 검토한 후 보세 종합구역 내 물류들의 흐름을 즉시 인터넷에서 확인 가능하며, 특히 내국물과 외국물의 입고절차 및 관리가 번거롭다는 지적이 많으므로 이를 인터넷상에서 실시간 파악 가능하게 하고 화주 및 통관업체의 자기물건관리, 운송업체정보 그리고 여유창고공간의 효율적 정보공유가 가능하게 한다면 상당부분의 문제점들은 해결이 가능할 것이다.

실제 위험물과 노후시설 및 관리 시설(선적, 주차장 등)에 관한 세부 측량 등을 통한 GIS 맵구축 및 공간DB구축 작업은 그 규모가 방대하지만, 단기적으로는 이미지를 파악할 수 있으며 장기적으로 GIS 맵구축 및 공간 DB구축 작업을 수행한다면 궁극적인 시설관리도 가능할 것으로 판단된다.

현재 X25등의 EDI프로토콜 방식의 프로그램 인스톨비용 및 비용이 고가이고 속도가 느리다는 지적이 줄곧 되어오고 있는 실정이며, 기존 업체의 재고관리 시스템과 EDI 프로그램상의 품목간에 호환이 되지 않아 관리자가 이중으로 기입해야 하는 문제점이 있다. 또한 실제 전산상의 오류가 자주 발생함에 따라 화주의 불편사항이 지속적으로 지적되는 바 인터넷 기반으로 참고재고관리와 EDI 모듈의 통합환경을 구축할 수 있을 것이다.

## 참고문헌

- 군산시, 「군장산업단지 주변여건 분석자료」, 1999.
- 군산시, 「21세기 새로운 도약을 준비하는 해」, 1999.
- 군산시, 「군산개항 100주년기념 군산시 발전 시민 대강연회 자료」, 1999.
- 군산시, 「군장산업단지 주변여건 분석자료」, 1999.
- 군산시, 「군산통계연보」, 1998.
- 군산시·군산상공회의소·호원대학교, 「군산자유무역지역 발전방안 세미나자료집」, 2000. 4.
- 김용환, “군·장 수출자유지역의 발전방향과 지역경제의 과제”, 「산업경제연구」, 한국산업경제학회, 1999. 12.
- 김용환, “전북지역 외국자본 투자유치 활성화 방안”, 「산업경영연구」, 호원대학교 산업경영연구소, 2000. 8.
- 김용환·여기태·장병권, “동북아중심국가실현계획과 군장지역 경제특구 지정 필요성”, 「전북포럼」, 전북경제사회연구원, 2002. 3.
- 김준동, 「외국인직접투자의 장애요인과 촉진방안」, 대외경제정책연구원, 1997.
- 김학소, “21세기 동북아 물류중심 기지화를 위한 수출자유지역 도입방안에 관한 연구”, 「평양항 국제 Forum 및 국제학술 발표대회 논문집」, 1997.
- 노성호·김영수, 「투자자유지역의 설치 및 제도구축방안」, 정책토론회자료 94-2, 산업연구원, 1994. 대외경제정책연구원, KIEP동향분석 속보 제01-16호, 2001년 6월 25일 참조.
- 대한상공회의소, 「산업구조 촉진을 위한 경제특구 활용방안」, 1998.
- 동아대학교 지능형통합항만관리연구소, 「Free Zone 활성화를 통한 지역경제 및 항만발전 전략에 관한 워크샵자료집」, 2001. 9.
- 마산자유무역지역관리소·마산자유무역지역기업협회, 「마산수출자유지역 25년사」, 1997.
- 마산자유무역지역기업협회, 「주요국의 외국인 투자유치 정책과 수출자유지역의 발전방향」, 1998.
- 마산자유무역지역기업협회, 「마산수출자유지역의 경제적 효과와 활성화 방안」, 1996.
- 산업연구원, 「권역별·지역별 산업발전비전과 특화산업 진흥전략」, 1997.
- 산업연구원, 「수출자유지역의 제도개편 및 신규지정 방안(산업자원부 최종용역결과보고서)」, 1999.
- 삼성경제연구소, 「경제특구의 성공적 추진방안」, 2002. 9.

- 21세기지역포럼, 「동북아 비즈니스 중심국가 추진계획에 대한 우리의 견해」, 2002. 4.
- 이은재, 「관 동해시대하에서 영동남부지역의 자유무역지대 지정에 관한 연구」, 「동북아경제연구」, 제11권 제2호, 2000.
- 익산자유무역지역관리원, 「익산수출자유지역 현황」, 1999.
- 임성복, 「경제특구 지정에 따른 문제점과 개선방안」, 「광주전남비전21」, 광주전남발전연구원, 2002.
- 전경련, 「경제특구 관련제도의 실태와 시사점」, 2002. 8
- 전라남도, 「대불국가산업단지 활성화 대책」, 1998.
- 전라북도, 「군장수출자유지역 추진현황」, 1999.
- 조상필, 「동북아 비즈니스 중심국가 실현을 위한 경제특구 도입시 고려할 과제」, 「리전인포」, 2002.
- 한국산업단지공단, 「한국산업단지총람」, 1999.
- 한국산업단지공단, 「외국인투자자를 위한 공장설립 가이드」, 1999.
- 한국해양수산개발원, 「우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구」, 1998.
- 해양수산부, 「항만기본계획 재정비」, 1999. 12. pp. 42-43.
- 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각년도.
- 해운산업연구원, 「동아시아지역에 있어서 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망」, 1993.
- 허재완, 「경제특구와 국토정책」, 2002.
- Branch, A. E., Element of Port Operation and Mangagement, London : Chapman and Hall, 1986.
- Bolin, R. L., The Changing World of Free Zones, The Flagstaff Institute, 1999.
- Bolin, R. L., Export Processing Zones Move to High Technology, The Flagstaff Institute, 1997.
- Foreign-Trade Zones Board, 1998 Annual Report, 1999.
- UNCTAD, World Investment Report 1999 : Transnational Corporations and Competitiveness, United Nations, 1999.
- World Bank, Export Processing Zones, Washington D.C., 1998.