

## 광양만 항만배후단지 개발의 활성화 전략



홍정식\*

관세사  
광양관세사무소

항만배후단지 활성화 전략으로 Port Business Valley(PBV) 라는 개념은 항만에 항만배후단지, 산업단지 및 배후도시로 연계되는 종합경제 클러스터를 구축하자는 모델이다.

이에 다시 배후 물동량 공급권역인 전남지역 광주시 및 전북지역도 포함하는 것이 좋을 듯싶다.

광양항컨부두는 제한된 배후 공급권 때문에 항만배후단지를 통한 버팀목이 될 수 있는 자재 물동량 창출이 절대적으로 필요하다.

동쪽 배후단지는 195만㎡, 서쪽 배후단지는 193만㎡인 광대한 배후단지를 가지고 있다.

그리하여 광양항컨부두와 그 배후부지는 2002년의 관세자유지역으로부터 출발하였는데, 이는 항만을 중심으로 한 일정 지역을 지정, 운영하여 당해 지역을 국제물류 중심지로 육성하는 지역인데, 관세자유지역에서 할 수 있는 부가가치활동은 단순조립과 가공(processing), 냉동·절단·상표부착, 선별, 구분, 가축의 도축작업 등으로 세번(HS)의 10단위가 변경되는 않는 범위 내에서의 작업이므로 부가가치가 창출되지 않고, 한국산(Made in Korea)로 인정받지 못하게 되었다.

또한 2003년 10월 30일에 광양만권경제자유구역이 지정되었다.

그리하여 우리 정부는 배후단지를 활용한 고부가가치 “화물창출형” 항만으로 도약시키기 위해 신규 물동량 및 부가가치를 창출하기 위한 대안으로 관세자유지역과 자유무역지역을 통합하여 제조업을 유치할 수 있는 자유무역지역으로 제도를 일원화하게 되었다.

그러나 항만과 항만배후단지는 항만법을 적용받아 이곳에 가공·조립 등

\* 원산지관리사, 물류관리사

만 허용되고 제조업을 유치할 수 없게 되었다.

그 후 2009년 6월 9일 항만법이 개정 공포되어 2009년 12월 10일부터 제조업이 완전하게 허용되었다.

그러나 10여 년이 지난 현시점에서 평가해 볼 때 고부가가치 화물창출형 종합항만을 추구하는 목표는 항상 똑같았으나, 실제 시행되고 있는 실제의 구체적 시책은 역방향으로 운영된 실정이다.

동쪽 배후단지는 현 입주 기업체 30개 중 제조업체 수는 4개 업체 13%에 불과하고, 서쪽 배후단지는 총 17개 입주기업 중 제조업체는 5개로 29%의 실적을 보이고 있다.

원래 자유무역지역은 외국물품을 반입신고만 하고 무관세로 기계] 기구] 설비 및 장비와 그 부분품] 원재료] 유탄유] 사무용 컴퓨터 및 건축자재를 반입하여 공장을 건설하고 원재료를 사용하여 제품을 제조하여 외국으로 국외 반출신고를 하거나 국내로 수입통관하는 지역이다.

또한 FTA 허브국가인 우리나라는 FTA Hub&Spoke FTA 비즈니스모델을 이용하여 우리와 체결한 FTA 체결국(아세안 FTA 체결국, 중국 등)으로부터 값싼 원재료를 무관세로 수입하여 완제품을 제조한 후 원산지를 충족하는(국내부가가치 51% 이상) 조건으로 한국산으로 우리와 체결한 또 다른 FTA 체결국인 미국] EU 등 거대시장으로 수출하는 것이 주목적이었다.

중국은 상해의 비즈니스 거점화 계획을 1단계는 제조업거점 2단계는 무역 및 금융거점 3단계는 물류거점 등 단계적으로 발전시켰다.

그리하여 상해항 배후지에 보세구, 경제기

술개발구, 하이테크 산업개발구, 수출가공구(5개소) 등이 설치되어 있어 자체 수출입 화물을 창출하고 마지막 단계에 양산항이라는 세계적인 컨부두를 건설하여 약진하고 있다.

그러므로 우리나라도 항만배후부지 및 연관 산업 클러스터에 경쟁력 있는 제조업의 특화 육성을 통해 부가가치 높은 물품을 생산하는 국제 공급 연쇄망의 중요한 기지로 편입하여 높은 수출입물품을 생산하는 전략적 항만을 육성하여야만 할 것이다.

이는 항만배후단지 및 인근산업단지에 교역] 생산 복합형 자유무역지역을 확실하게 추진하자는 뜻이다.

또한 우리의 수입통관제도는 입항전수입신고와 보세구역도착전 신고를 통하여 화물이 배후부지의 물류시설인 단순 창고에 들어가지 않고 부두에서 직통관하는 부두직통관제도를 시행하고 있으므로, 단순 보관 물류시설은 크게 필요 하지 않는 것이 현 실정이다.

그전에 불행하게도 광양항 배후단지 임대료 체계는 2010년 7월 29일부터 우대 임대료 체계로 변경되어 제조업에 대해 물류업 보다 차별을 두어서 우대 임대료를 적용하지 않는 제도로 운영해 현재에는 물류업의 월  $m^2$ 당 임대료는 129원이고 제조업은 월  $m^2$ 당 임대료가 258원이 되고 있다.

더욱이 약 10년 전에는 입주기업 선정 평가에 있어서도 물류업보다 제조업이 불리한 평가를 받은 적도 있었다.

현재에는 두 업종간에 큰 차별은 철폐되었으나 가점분야에서 화물 창조 국내 제조기업은 입주허가신청일 이전 1년 이내의 수출액이 해당 기간 중 총매출액의 100분의 50인 경

우에 수출액 규모별 가점에서 50% 이상 65% 미만 (+1) 점 이하 관계 법령이 개정되었으므로 중소기업은 30% 이상 50% 미만 (+1) 점부터 시작하고 중견기업은 40% 이상 50% 미만 (+1) 점으로 시작하고 대기업만 50% 이상 65% 미만 만이 (+1) 점부터 시작하는 것이 중소기업, 중견기업을 배려하는 시책이 될 것이다.

서쪽 배후단지에는 현재 미분양 지구가 5개 지역으로 6만 4천㎡이나 올해 6월 중 분양공고 예정으로 있다.

그리하여 시간적으로 제약이 있으므로 식품과 복합물류zone 구분 의의를 살려 가능한 한 제조업 위주로 선정하여 화물 창출의 소기 목적을 달성하기를 바라는 바이다.

항만배후부지 임대 기간은 50년이고, 또한 3년마다 이를 갱신해야 한다.

이러한 조건하에서 임대하여 막대한 시설투자가 필요한 공장을 지을 생각을 할 수 있을지가 의문이다.

그러므로 지금부터는 과거 실패를 만회하기 위한 발상의 전환이 필요한 시기가 아닌가 생각해본다.

지금과 같이 물류업 위주로 입주가 앞으로 계속된다면 화물 창출은 물 건너 가는 것이기 때문이다.

현 자유무역지역법 제17조에는 국유토지 또는 공장 등의 매각이 규정 되어있어,

관리권자는 국유토지 등을 중앙관서장으로부터 관리전환 받거나, 기획재정부 장관의 관리 처분에 대한 지정을 받아 입주기업체에 임대하거나 매각할 수 있으므로, 임대는 자본 회수 장기간이고 해당 지방자치단체는 분양을

선호하므로 앞으로는 나머지 배후부지는 분양 쪽으로 정책을 선호하는 것이 시행착오를 방지하는 근본 대책이 될 것이다.

참고로 광양항 배후부지 매각 권한을 여수 지방해양수산청이 가지고 있다.

그러므로 북쪽 배후부지 106, 712㎡는 2020년부터 개발하여 자유무역지역과 경제자유구역이 지정될 예정이므로, 이것부터라도 분양하는 제도로 전환 하는 것이 필요하다고 생각된다.

울촌 2산단 지역은 현재 전남도와 해양수산부가 공동 개발 계획하에 현재 제3단계 광양항 준설공사 투기장으로 착공되어 현재 66% 정도 매립이 완성되어 가고 있다.

매립이 완료되면 자유무역지역과 경제자유구역이 지정되어야 한다.

이 중 1/3 정도 항만배후부지 예정지이고 나머지 2/3 정도는 울촌2산단 예정지이다.

그러므로 이곳의 항만배후 지역 중 적어도 1/2 만큼은 제조업체에 분양하는 목표를 세우고 지금부터 차분히 계획과 준비 작업을 하여 명실공히 자유무역지역의 소기의 성과 발휘할 수 있는 배후부지가 되었으면 희망한다.

그래야만 소득효과, 고용효과와 화물창출효과가 극대화되기 때문이다.

그 구체적 방안으로 컨부두 서쪽 배후부지에 광양시에서 추진하여 수출 표준형 공장(신지식 산업센터)가 좌절되었고, 울촌1산단 내에 울촌자유무역지역이 2005년 12월 12일에 지정되어 약 17개 업체가 입주 되었으나, 당초 초기에는 여기에도 수출 표준형 공장을 건립하려고 추진하였으나 좌절되고 말았다.

그러므로 울촌2산단 내의 항만배후부지에

창원의 수출 표준형 공장을 벤치마킹하여 이를 강력히 지역사회가 총력을 다해 추진하는 방향이 바람직하다고 생각된다.

광양항컨부두가 540 TEU의 트리거롤에 걸쳐있고, 하역 설비의 자동화, 154KU 변전소 건설 문제 등이 산적해 있지만 앞으로 비전을 보면 희망적이라 생각된다.

광양만 항만 주변의 임대 지역에는 황금산단, 세풍산단(중소협력형 외국인 투자지역지정)이 있고, 울촌1,2,3 산단이 있으며 여천 국가산단이 가동되고 있고 묘도 준설토 매립장, 갈사만조선산업단지, 대송산업단지 등이 개발 중에 있다.

그러므로 이곳에서 제조업을 많이 유치하여 배후권역 내에서 화물 창출되면 광양항은 활성화되리라 굳게 믿는다.

다만, 지역에서 행정기관인 각 시청과 경제구역청, 여수해양수산청 그리고 여수광양항만공사와 각 시에 있는 상공회의소에서 지역개발과 광양항의 중요성을 같이 인식하고 합심하고 산단 개발에 동부지역인들의 협력과 참여가 필수적이라고 생각된다.

또한 지역민의 친기업적인 정신도 함양되어야만 한다.

특히 전남동부도청의 설립을 계기로 여수·순천·광양·하동·남해·고흥을 포함하는 광역시 통합 문제는 언제 가는 이를 해야 할 숙제라고 생각한다.

광양시 배후도시 인구는 15만 이어서 다른 세계 항만과는 경쟁할 수 없기 때문이다.

최근에 다행스럽게도 여수·순천·광양의 행정 협의회에서 광양항 서쪽 배후복지와 울촌산단간의 광양항 내부 순환도로 건설을 해수

부 신임 장관에 건의 한 일은 참으로 잘 한 일이라 생각된다.

울촌·해룡·세풍·황금산단의 물동량 처리가 훨씬 편리해지게 된다.

이도 꼭 필요한 것이므로 지역민의 모든 합심이 필요한 과제이다. 關