View metadata, citation and similar papers at core.ac.uk

provided by K

환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안

Strategies and Measures for Building a Localized Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region

Ⓒ 2001, 국토연구원

국토연 2001-3

환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안

Strategies and Measures for Building a Localized Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region

김원배 · 김경석

國土硏究院

연 구 진

연구책임 · 김원배 선임연구위원
연 구 반 · 김경석 연구위원

국토연 2001-3 · 환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안

글쓴이 · 김원배, 김경석 / 발행자 · 이정식 / 발행처 · 국토연구원
출판등록 · 제2-22호 / 인쇄 · 2001년 7월 25일 / 발행 · 2001년 7월 31일
주소 · 경기도 안양시 동안구 관양동 1591-6 (431-712)
전화 · 031-380-0426(정보자료팀) 031-380-0114(대표) / 팩스 · 031-380-0474
값 · 6,000원 / ISBN · 89-8182-149-6
http://www.krihs.re.kr

Ⓒ 2001, 국토연구원

* 이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와는 상관없습니다.

서 문

본 연구는 2000년에 시행한 「환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략」의 후속연구로서 자유지역 연계망 구축을 통한 환황해권의 국지적 통합의 전략과 방안을 제시하고 있다. 최근 세계경제의 블록화 경향이 농후해지고, 이에 대한 동북아시아 국가들의 대응책이 다각도로 논의되고 있는 시점에서 시의적절한 연구라고 생각된다. 물론 국가간의 협정을 통한 동북아 자유무역지대의 형성이나 더 넓게는 동아시아 통화동맹이 바람직한 대안으로서 제시되고 있으나, 어떤 형태이건 동북아지역 경제협력체의 형성은 시간이 걸릴 것으로 보인다. 그 이유는 동북아의 특수한 정치, 안보, 경제적 상황에서 비롯되고 있다. 이러한 상황인식에서 본 연구는 실현가능성이 비교적 높은 지방중심적 국지적인 경제통합을 과도기적 대안으로서 제시하고 있다. 구체적으로는 동북아시아에서 가장 성장잠재력이 높은 환황해권을 대상으로 거점지역을 선정하고 이들 거점지역을 무역 및 투자의 자유지역으로 지정하여 하나의 네트워크로 형성하자는 제안이다.

동북아시아 국가들의 오래된 중앙집권적 정치체제 전통으로 인해 지방중심적 경제협력의 가능성은 그동안 과소평가되어 온 것이 사실이다. 그러나 시장경제의 세계화에 따라 국가의 역할이 재조정될 수 밖에 없는 상황에서, 도시지역을 중심으로 하는 국지적 협력과 통합의 경향은 억압할 것이 아니라 고무되어야 한다고 생각된다. 동북아의 경제통합이 궁극적으로 주민복지의 향상에 있고 동시에 지역공동체 의식에 기반을 두지 않으면 안되기 때문이다. 지역공동체 의식의

형성은 결국 사람들 간의 교류를 통한 상호이해와 신뢰에 바탕을 두어야 하므로, 교류의 장소를 제공하는 도시가 중심이 될 수 밖에 없다.

본 연구의 수행과정에서 개최한 한·중·일 3국의 전문가 회의에 참여하여 자유지역 연계망 구상에 대한 비판과 조언을 해주신 일본의 콘도 타케히코(近藤健彦) 교수, 타카키 나오토(高木直人) 선생, 중국의 천 위에(陳鉞) 교수, 라오 요우링(饒友玲) 교수, 양 샤오청(楊紹成) 선생, 그리고 국내의 송희연 교수, 박삼옥 교수, 이창재 박사, 정인교 박사, 김화섭 박사, 이성봉 박사, 박창호 박사에게 감사드린다. 그리고 자유지역 연계망 구축의 정책적 방안에 대해 실무적 차원에서 여러 가지 조언을 해 주신 다리앤자유무역지대 관리위원회 장 커(張克) 부주임, 많은 제약조건 하에서도 연구수행에 충실하고자 했던 연구진과 연구내용에 대해 많은 조언을 주신 연구심의위원들에게도 감사를 드린다. 끝으로 본 보고서가 동북아 경제협력에 관심을 가진 정책입안가, 전문가, 관련 기업인들에게 발상의 다각화를 위한 하나의 준거가 되기를 바란다.

2001년 7월

국토연구원

원장 이 정 식

요 약

본 연구는 환황해권의 국지적 경제통합을 위한 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안을 모색하는 것을 주요 목적으로 하고 있다. 동북아시아에서 국지적 경제통합의 필요성은 크게 두 가지 이유에 기인한다고 볼 수 있다. 첫째는 동북아에서 국가간의 공식적 협정을 통한 경제협력체의 구성이 여의치 않기 때문이다. 둘째는 공식적 경제협력체가 구성되기 위해서는 지역적 편차 극복과 지방 및 민간 차원에서의 자발적 협력을 최대한 활용할 필요가 있기 때문이다. 이러한 근본적인 이유 외에도 국지적 경제통합은 전면적인 국가간 경제통합의 과정적 방안 또는 실험적 모형으로서의 가치를 지닌다.

정책실행의 차원에서 보더라도 국가간 지역블록의 형성이 상당한 시간과 비용을 소요하는 데 반하여, 국지적 통합은 비교적 단기간에 최소한의 제도적인 준비만으로도 가능하다는 이점이 있다. 기대효과 측면에서도 무역확대효과, 투자증진효과, 그리고 보완적 분업체계의 형성 등 다양한 효과를 가져올 수 있다. 물론 국가간의 자유무역지대 형성에서 발생하는 무역확대효과를 국지적인 자유지역 연계망에서 기대할 수 없음은 자명하다. 그러나 자유지역 연계망 형성에 참여하는 지방경제의 입장에서는 무시할 수 없는 규모의 효과를 발생한다고 볼 수 있다. 직접투자를 통한 자유지역 연계망내 보완적 분업체계의 형성은 자유지역(거점도시)간의 기술격차와 국가간의 무역수지불균형을 개선할 수 있다는 점에서 매우 중요한 효과라고 볼 수 있다.

중국과 한국 모두 경제구조의 조정과 경쟁력 제고를 위해 외국인 직접투자 유치노력을 적극적으로 펼치고 있고, 일본 또한 장기적인 경제침체를 극복하기 위한 돌파구 마련에 적극적인 만큼 자유지역 연계망 형성을 통한 보완적 분업체계를 환황해권에 실현시키는 것은 한·중·일 3국 모두에게 실익을 가져다 줄 수 있는 길이다. 보완적 분업체계의 형성은 3국의 동종 산업에서의 중복투자 및 해외시장에서의 과다경쟁 등 부정적 효과를 감소시킬 수 있을 뿐만 아니라 해외 직접투자의 주도적인 역할을 담당하는 다국적 기업의 환황해권으로의 유치에도 유리하다.

국지적 경제통합의 필요성 및 효과에 대한 분석과 아울러 본 연구에서는 구체적인 정책실현의 장소로서 환황해권을 대상으로 하고 있다. 동북아의 국지적 경제통합에서 환황해권이 유리한 이유는 간단하게 세 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 환황해권은 3억에 가까운 인구를 가지고 있고, 산업기반, 노동력, 기술 측면에서 세계 유수의 제조업 생산기지가 될 잠재력을 갖추고 있으며, 구성 지역간의 산업구조가 보완적인 성격을 지니고 있다. 둘째, 환황해권 도시·지역간에 교역과 투자 및 인적교류가 지난 10여 년간 증대되어 도시간 연계망 구축을 위한 기반시설이 확보되어 있다. 셋째, 권역내 지방정부와 기업들이 보다 밀접한 연계를 갖고자 하는 의지가 강하다. 이러한 환황해권 전체차원의 비교우위에 더하여, 환황해권내 다수 도시들이 명칭과 성격은 다소 상이하나 자유지역의 개념에 근사한 지역을 이미 갖추고 있으므로 자유지역 연계망의 형성을 통한 국지적 경제통합의 가능성이 매우 높다고 할 수 있다.

환황해권내 자유지역 연계망 구축을 위해서는 사전적으로 환황해권에 적합한 협력대상 산업에 대하여 협의하고, 자유지역 연계망에 포함될 거점도시를 선정할 필요가 있다. 협력 대상산업에 대한 세밀한 분석은 본 연구의 범위를 벗어나므로 본 연구에서는 대상산업의 선정기준과 간접적인 자료에 의거하여 대상산업의 후보군을 제시하는 데 그쳤다. 선정기준은 거점도시의 기존 산업기반, 한·중·일 3국의 협력 가능성, 해당산업에서의 지역생산체제 구축여건 등을 중점적

으로 살펴 보았다. 초보적인 분석을 통해 본 연구에서는 전자, 자동차부품, 정보기술 및 환경산업을 제조업 분야의 협력 대상산업으로 그리고 물류산업을 서비스분야의 대상산업으로 추천하였다. 대상산업선정의 목적이 주어진 자원의 제약조건 하에서 협력의 효과성을 달성하기 위한 것이므로 자유지역 연계망의 형성과정에서 얼마든지 추가적인 대상산업의 발굴이 가능하다.

자유지역 후보도시를 선정하는 기준은 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 첫째는 개별 도시의 기업환경(산업기반, 인프라 조건, 노동시장여건), 둘째는 자유지역(거점도시)간 경제·물리적 연계발달의 정도, 그리고 셋째는 자유지역과 배후지역간의 연계이다. 이러한 기준에 부합하는 도시로는 다리앤, 친황다오, 톈진, 옌타이, 웨이하이, 칭다오, 인천, 군산, 마산, 부산, 키타큐슈, 후쿠오카, 나가사키, 구마모토, 오이타 등이다. 이 중에서도 다리앤, 톈진, 칭다오, 인천, 부산, 키타큐슈, 후쿠오카는 도시규모나 배후지와의 연계 그리고 산업기반에서 매우 큰 잠재력을 가진 거점도시이므로 1차적 후보도시로 제안하였다. 이외의 도시들은 자유지역 연계망의 형성이 어느 정도 진전된 후에 참여시킬 수 있을 것이다. 자유지역 연계망 구축의 목적이 배타적 지역연합을 형성하자는 것이 아니므로 연계망은 확장가능하다.

본 연구에서 제안하고 있는 환황해권 자유지역 연계망이 구축되었다고 했을 때의 기대효과는 무역확대, 투자증대와 보완적 산업구조 구축, 그리고 통상적인 지역개발 효과를 들 수 있다. 무역확대효과는 국가차원에서 협의할 관세인하·철폐에 따르는 효과를 제외하면, 주로 무역원활화(통관절차개선, 표준화, 물류체계개선 등)에 따르는 무역확대효과가 있을 수 있다. 자유지역간의 거래비용의 감소, 보완적 분업체계의 구축, 그리고 자유화의 정도가 제고되면 역내외에서 환황해권 자유지역 연계망내로의 투자가 증대될 것으로 예상된다. 특히 자유지역 연계망내의 거래비용 절감이 이루어지고, 연계망 고유의 입지우위가 갖추어진다면 역내외 다국적 기업의 진출이 활발할 것으로 예상되어 상당한 투자증대 효과가 발생할 것이다. 자유지역 연계망을 통한 배후지역에의 긍정적 파급효과는 물론

이고 개별 자유지역의 경기변동에 따른 부정적 영향도 타 자유지역과의 연계망을 통해 희석시킬 수 있다. 이는 자유지역 연계망이 향후 예상되는 세계경제의 빈번한 위기상황에서 도시지역 경제의 위기대응 능력을 강화시켜 주는 매우 중요한 역할을 담당할 수도 있음을 시사한다.

자유지역 연계망 구상을 실현시키기 위해서는 관련 지방정부의 선도적인 노력이 필수적이다. 다행하게도 환황해권 거점도시들이 초국경적 협력에 적극적인 자세를 보이고 있고, 지역기업들도 전략적 제휴와 기업간 네트워크 형성에 관심을 가지고 있으므로 자유지역 연계망 구축의 전망은 어둡지 않다고 하겠다. 그러나 지방정부의 제한된 능력을 감안할 때 연계망 구축은 단계적으로 실행할 수 밖에 없다. 따라서 본 연구에서는 다음과 같은 단계적 접근방식을 제안하였다. 제 1단계에서는 환황해권 자유지역간의 동질성을 확보하고, 제 2단계에서 무역 원활화를 위해 통관절차를 포함한 거래비용 절감 조치를 시행하고, 제 3단계에서는 투자와 무역촉진을 위한 자유지역 공통의 유인제도를 도입하는 것이다.

마지막으로 본 연구에서는 자유지역 연계망 구축의 추진기구 형성을 제안하였다. 공동추진기구 구성에 있어 새로운 협의기구를 만드는 것보다는 기존의 동아시아(환황해권) 시장회의를 활용하는 것이 효과적일 것이다. 선행연구에서 제안한 바와 같이, 환황해권 도시간 협의체를 구성하고 그 산하에 자유지역 연계망 구축 추진위원회를 두는 것이 바람직할 것이다. 자유지역 지정 등 주요 정책분야에서 중앙정부의 동의를 얻어야 하므로 중앙정부와의 긴밀한 협력관계를 구축할 필요가 있다. 동시에 지방중심적 경제협력을 이루어내기 위해서는 무엇보다도 민간부문의 협력과 지원을 얻어내는 것이 중요하다고 하겠다.

차 례

서문 ····· i
요약 ····· iii

제 1 장 서론

1. 연구의 배경 및 목적 ····· 1
2. 연구의 대상 및 방법 ····· 4

제 2 장 동북아 경제통합 논의의 현황과 전망

1. 동북아 경제통합을 위한 논의와 진전 ····· 7
2. 동북아 국가간 자유무역지대 형성의 전망 ····· 10
3. 국가간 자유무역지대의 대안으로서의 국지적 통합 ····· 12

제 3 장 환황해권 자유지역 연계망 구축의 필요성과 전제조건

1. 환황해권 경제협력의 현황과 전망 ····· 17
2. 자유지역 연계망 구축의 필요성 ····· 21
3. 자유지역 연계망 구축의 전제조건 ····· 24

제 4 장 환황해권 자유지역의 실태

1. 자유지역의 현황과 유형 ····· 35
2. 자유지역의 실태 ····· 50
3. 공통점과 차이점 ····· 55

제 5 장 자유지역 연계망 구축전략과 추진방안 및 기대효과

1. 자유지역 연계망 구축전략 ····· 61
2. 추진방안 ····· 65
3. 자유지역 연계망 구축의 기대효과 ····· 68

제 6 장 결론

참고문헌 ····· 81
SUMMARY ····· 87
부록 ····· 91

표 차례

<표 2-1> 한·중·일 3국간 무역수지 불균형 (1995~1999) ····· 9
<표 2-2> 동북아 역내수출의 관세철폐효과 ····· 11
<표 2-3> 동북아 역내무역의 관세철폐효과 ····· 11

<표 3-1> 환황해권의 주요지표 ····· 18
<표 3-2> 환황해권 주요도시의 투자비용 ····· 19
<표 3-3> 한·중·일 3국간 교역현황 ····· 20
<표 3-4> 한·중·일의 주요품목별 경쟁관계 ····· 23
<표 3-5> 환황해권내 주요 항만도시 개관 ····· 28
<표 3-6> 환황해권내 도시들의 주요 경제협력대상국 ····· 29
<표 3-7> 보하이만 경제벨트의 국립개방지역 ····· 31
<표 3-8> 거점도시 선정기준과 자유지역 연계망 대상도시 ····· 33

<표 4-1> 중국내 주요 자유무역지대의 주요경제지표 ····· 41
<표 4-2> 큐슈지역의 4개 FAZ의 개요 ····· 53
<표 4-3> 동북아 3국의 자유지대 특성 비교 ····· 59

<표 5-1> 주요 추진전략과 중앙정부 및 민간의 협력분야 ····· 68
<표 5-2> 동북아내 자유지역 연계망의 무역촉진효과 ····· 71

<부록표-1> 세계 국가별 자유지대 운영실태 ····· 93
<부록표-2> 일본 큐슈기업과 한·중기업의 네트워크 유형 ····· 99
<부록표-3> 한·중·일(큐슈) 기업제휴 유형 ····· 100

그림 차례

<그림 3-1> 세계 100대 다국적기업의 업종별 분포 ····· 26
<그림 3-2> 세계 100대 다국적기업의 업종별 다국화지수 (1997) ····· 26
<그림 3-3> 환황해권 거점도시와 배후지역 ····· 30

<그림 4-1> 중국 자유무역지대 분포도 ····· 37
<그림 4-2> 일본의 FAZ(Foreign Access Zones) 위치 ····· 42
<그림 4-3> 키타큐슈 FAZ ····· 52
<그림 4-4> 마산수출자유지역의 배치도 ····· 54

CHAPTER 1

서 론

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

동북아의 경제협력은 관련 당사국의 협력의지에도 불구하고 커다란 성과를 거두지 못하고 있다. 유럽연합이나 북미가 자유무역협정이나 긴밀한 경제협력관계를 통해 그 외연을 넓혀나가고 있는 반면에 동북아를 포함한 동아시아지역에서는 경제의 블록화에 대응하는 체계적인 움직임이 아직 미흡한 상황이다. 정치경제체제의 이질성, 불안정한 안보상황, 경제발전수준의 차이 등 동북아의 특수성으로 인해 유럽연합과 같은 동질적인 경제통합체를 동북아에서 단시일내에 기대하는 것은 어렵다는 것이 일반적인 전망이다.

역으로 이러한 어려움이 있기 때문에 더욱 더 동북아국가간의 경제협력과 교류가 필요하다는 주장이 가능하다. 안보와 경제는 불가분의 관계로서 경제의존성의 심화는 지역안보에 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 상정해 볼 수 있다. 실제로 밀접한 경제의존관계를 가진 국가간에 파국으로 치닫는 경우가 극히 드물다는 현실도 이러한 가정을 어느 정도 뒷받침해준다. 또한 발전수준의 차이도 통

합에 장애요인이기는 하나, 뒤집어 보면 경제적인 상호보완성의 근거가 되어 경제협력에 긍정적인 요인이 된다. 따라서 동북아 경제협력은 지역의 안정과 공동번영을 위해 관련국의 정부나 시민 모두가 함께 추구해야할 목표임은 자명하다. 문제는 어떠한 방식으로 현재의 교역을 중심으로 하는 경제관계를 한 차원 높여 좀 더 긴밀한 경제협력 및 통합으로 발전시켜 나갈 것인가에 달려 있다.

동북아의 경제협력 증진에 관한 접근은 크게 두 가지로 나누어 볼 수 있는 데 첫째는 국가간의 협정을 통한 하향적인 접근방법이며, 둘째는 지방이나 민간차원의 자발적 협력을 통한 상향적인 접근방법이다. 최근 동북아의 경제협력을 국가차원에서 제도화하기 위한 논의가 시작된 바 있으나, 한・중・일 3국간의 무역수지불균형, 미국이나 유럽에의 높은 경제의존도 등 복잡다기한 각국의 이해관계로 인하여 아직 논의차원에 머물러 있다. 반면, 지방차원의 국지적인 경제협력은 제도적인 환경의 미비에도 불구하고 꾸준히 지속되어 오고 있으나, 아직은 단순한 교류와 협력차원에 머물러 있다. 관련국들의 일부지역만을 포함하는 국지적인 경제협력은 국경의 개방에 따른 일시적인 현상으로 간주되어 그 중요성이 과소평가되는 경향이 있다. 그러나 세계경제의 재영역화라는 관점에서 보면 지속적인 현상으로 볼 수 있다.[1] 어쨌든 지방차원의 협력도 지난 10여년간의 성과에도 불구하고 질적인 변화를 도모하지 않으면 안되는 전환점에 이르고 있다.

이와 같이 동북아의 경제협력을 위한 하향적 그리고 상향적 접근방식 모두 한계를 노정시키고 있는 현 상황에서 취할 수 있는 전략은 두 가지 접근방식을 동시 병행적으로 추진하거나, 아니면 상향적 접근방식을 우선하고 점차 이를 국가차원으로 확대해나가는 것일 것이다. 동북아의 정치·경제적 특수성을 감안할 때 후자의 전략이 보다 현실성이 높은 것으로 판단할 수 있다. 후자의 전략을 취한다고 해도 궁극적인 목표는 국가간 전면적인 경제협력체계를 구축하는 것이므로 전자의 전략과 별 차이가 없다. 어떤 전략적 선택이건 경제협력의 증진을 위한

1) 경제의 세계화에 따라 기존 국민국가의 역할중 일정부분이 초국가적 기구(UN, WTO, IMF등)로 이전되고, 동시에 국가내부에서도 중앙에서 지방으로의 권한이양이 일어나는 현상을 재영역화라고 할 수 있다.

노력이 동북아의 안정과 공동번영을 위해 절실하게 필요하다는 점은 재삼 강조할 필요가 없을 것이다.

또한 상향적 접근방식을 우선으로 하는 전략적 접근은 동북아의 진정한 안정과 번영이 지역내 모든 주민의 주변국가에 대한 이해와 지역에 대한 공동체 의식에 기반하지 않으면 안된다는 명제를 근거로 하고 있다. 즉 주민간의 이해와 신뢰를 기반으로 아래에서부터 점진적으로 지역공동체를 형성해 나가야 한다는 것이다. 인적, 물적 교류의 중심이 되는 도시지역은 당연히 상향적 접근방식에서 기본 단위가 되고 국지적인 경제통합은 이러한 거점도시를 중심으로 이루어질 수 밖에 없다. 따라서 국가간 경제협력을 위해서나 지역주민의 상호이해를 증진시키기 위해서도 지방중심적 경제협력의 접근방식을 이론적, 현실적 차원에서 점검해 볼 필요가 대두된다.

2) 연구의 목적

이러한 배경하에 본 연구는 동북아의 국가간 경제협력의 보완적 또는 과도기적 방안으로서 환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안을 마련하는 것을 목적으로 한다.[2] 환황해권 자유지역 연계망은 환황해권이라고 하는 권역에서 국지적인 경제통합을 이루기 위한 하나의 방편이다. 이러한 목적을 달성하기 위해 본 연구는 첫째, 우선 자유지역 연계망 구축의 필요성과 구체적 장소로서의 환황해권의 여건에 대해 검토하고자 한다. 둘째, 자유지역 실태분석을 근거로 연계망 구축에 필요한 조건들을 살펴보고 연계망이 구축되었을 때의 기대효과를 정성적으로 논의하고자 한다. 셋째, 자유지역 연계망 구축의 전략과 추진방안을 제시하고자 한다.

---

2) 국토연구원, 중국의 공간계획 및 지역경제 연구소, 일본의 큐슈경제연구소가 공동으로 수행한『환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략』이라는 연구에서 환황해권 도시간 협의체의 설치를 제안한 바 있다(Kim 2000). 이 연구는 무역투자, 물류, 관광 등 협력이 가능한 세 분야 외에도 자유지역을 연계하여 하나의 네트워크로 구축하는 아이디어도 제시하고 있다.

2. 연구의 대상 및 방법

1) 연구의 대상

국지적 경제통합의 한 형태로서 자유지역 연계망을 제안하고 있는 본 연구는 기본적으로 동북아의 경제협력을 궁극적인 목적으로 삼고 있기 때문에 동북아를 연구의 외연적인 분석대상으로 한다. 특히 지난 10여 년간 동북아 경제통합과 관련한 논의의 현황과 전망부분에서는 주로 한·중·일 3국을 대상으로 한다. 그러나 논의의 초점이 동북아 전체가 아닌 환황해권이라고 하는 국지적 지역에 국한되므로 주로 환황해권과 권역내의 자유지역을 연구의 주요 공간적 대상으로 설정하였다. 공간적 대상과 관련하여 본 연구는 2000년도에 수행한 「환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략」에서 설정한 환황해권의 공간적 범위를 그대로 채택하였다.

전면적인 동북아의 경제통합이 장기적인 이상이라면, 본 연구에서 다루고 있는 국지적 경제통합은 보다 실천가능성이 높은 중단기적 개념일 수가 있다. 따라서 정책의 시간적 지평을 설정함에 있어서는 절대적인 시간을 못박기는 어렵지만 대체적으로 5년 이내의 시간적 범위에서 정책구상의 실현가능성을 가늠해 볼 수 있을 것이다.

2) 연구의 방법

본 연구에서 취한 방법은 기본적으로 두 가지이다. 하나는 문헌검토를 중심으로 동북아 경제통합에 관한 논의를 정리하는 것이고, 다른 하나는 자유지역 연계망 구상에 관한 관련 당사국 및 지방의 전문가와 정책담당자의 의견을 수렴하는 것이다. 두 번째 목적을 위해 국제회의를 개최하여 전문가의 시각에서 본 자유지역 연계망의 필요성과 실현가능성을 검토하였다.[3] 좀 더 폭넓은 의견수렴을 위해 자유지역 연계망 후보 도시로 선정된 다리앤, 톈진, 인천, 부산, 키타큐슈, 후

쿠오카 등 각 도시의 전문가에게 해당 도시의 정부관계자 및 기업인들과 자유지역 연계망 구상에 대한 면담을 의뢰하였다.[4)]

이와는 별도로 자유지역 연계망 구축의 기대효과중 무역활성화 조치에 따른 효과를 계량적으로 추정하기 위해 본 연구에서는 외부 전문가를 협동연구자로 활용하였다.

---

3) 부록 회의일정 및 의제참조.

4) 각 거점도시에서의 의견수렴은 기대했던 만큼의 성과를 거두지는 못하였다. 면담에 응해주신 분들의 명단은 부록 참조.

CHAPTER 2

동북아 경제통합 논의의 현황과 전망

1. 동북아 경제통합을 위한 논의와 진전

다수의 동북아 전문가들이 동의하듯이 동북아에서 공식적인 경제협력기구를 갖출 필요성에 대해서는 어느 정도 공감대가 형성되어 있다. 문제는 언제, 어떻게 이러한 기구를 갖출 수 있는가 하는 것이다. 동북아 경제협력의 주축을 이루고 있는 한·중·일 3국은 정치·경제체제, 경제발전단계 및 기술수준에서 상당한 차이를 보이고 있다. 이들 세 나라는 장래 정치·경제체제의 상이성을 극복한다고 하더라도 잠재적인 배타적 민족주의를 극복해야만 공식적인 기구 구성에 대한 합의가 가능할 것이다. 동북아의 핵심국가는 아니지만 동북아 경제협력에 관심을 가진 러시아, 북한, 몽고, 타이완을 포함할 경우, 체제문제, 경제발전의 차이 등 동북아 경제협력기구 구성에 대한 견해차이는 더욱 증폭될 수 밖에 없다. 어쨌든 동북아에서 공식적인 경제협력기구나 경제통합이 일어나기까지는 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상된다.

동북아의 경제협력에 대한 그간의 성과와 협력확대를 위한 논의를 정리해보면 다음과 같다. 우선 동북아의 경제협력은 시장주도적, 비대칭적, 그리고 비제도적 특징을 지닌다. 이러한 특징을 지니게 된 배경에는 동북아의 특수한 정치·

경제적 상황을 들 수 있다. 냉전시대의 막이 내렸다고는 하나 남북한은 아직도 평화적인 관계를 맺지 못하고 있어 안보 불안요인을 제공하고 있다. 한반도를 둘러싼 안보문제와 함께 미·중·일·러 4강의 유동적인 역학관계 등은 당분간 동북아 경제협력의 장애요인으로 작용할 것으로 보인다. 이러한 여건을 감안할 때 지난 10여년간의 동북아 경제교류와 협력은 결코 과소평가할 수는 없을 것이다. 한·중·일 3국간의 교역증대나 인적교류의 증대는 괄목할 만한 것이었고 3국간의 협력적인 경제체제를 구축하는 데 기초를 마련한 것도 사실이다. 흔히 언급되어 온 동북아 국가간의 경제적 상호보완성을 기본 동인으로 하여 한·중·일 3국간의 지리적 근접성을 활용하려는 민간부문의 투자와 교역이 2000년대 이전의 동북아 경제협력의 주도적인 동력이었다고 볼 수 있다. 물론 국가차원에서의 문호개방, 외교관계수립, 경제협력관련 상호협정체결 등의 노력이 민간부문 협력에 기여한 바도 무시할 수는 없을 것이나, 동북아경제협력의 제도적인 틀을 구축하지 못했다는 점에서 주도적인 역할을 했다고 보기는 어렵다.

동북아 경제협력의 비대칭성은 주로 국가간의 경제발전 수준과 구조적 차이에서 발생하는 것으로 그 대표적인 사례가 국가간 무역수지의 불균형이다 <표 2-1>. 한국은 기반산업의 미숙으로 일본 의존적인 경제구조와 그 결과로 만성적인 무역적자의 문제를 안고 있고, 중국과 일본은 산업구조 측면에서 한·일관계보다 더 심한 수직적 관계를 가지고 있다. 비록 중국이 1차 산품이나 일부 노동집약적 2차 산품에서의 대일수출로 무역흑자를 누리고 있지만 양국의 경제가 균형적 발전관계를 맺고 있다고 보기는 어렵다. 물론 고전적 무역이론에 따르면 이러한 비대칭성이 무역확대의 요인이 되기는 하나 경제통합에 이르는 과정에서는 장애요인이 될 수 있다.

세 번째로 동북아의 경제협력을 비제도적 협력관계라고 특징지울 수 이유는 지역전체를 포괄하는 제도적인 협력기구가 부재하기 때문이다. 현재 동북아 경제협력은 근본적으로 쌍무적 협력관계를 중심으로 움직이고 있으며, 다국간 협력은 환경분야를 위시한 소수의 분야를 제외하면 전무하다. 이를 극복하기 위해

<표 2-1> 한·중·일 3국간 무역수지 불균형 (1995～1999)

단위: 백만달러

기준국 \ 대상국		한 국	중 국	일 본
한 국	1995	-	+1,797	-15,509
	1996	-	+2,953	-15,394
	1997	-	+3,625	-13,060
	1998	-	+5,493	-4,581
	1999	-	+4,818	-8,279
중 국	1995	-3,600	-	-541
	1996	-4,957	-	+1,698
	1997	-5,749	-	+2,830
	1998	-8,755	-	+1,411
	1999	-9,420	-	-1,369
일 본	1995	+13,962	-13,988	-
	1996	+13,389	-18,578	-
	1997	+11,491	-20,135	-
	1998	+3,258	-16,897	-
	1999	+6,951	-19,620	-

주: 1) 무역수지는 기준국 입장에서의 수치이며, 기준국 통계자료를 활용
2) 중국은 홍콩 및 마카오를 제외한 본토만을 지칭
자료: IMF, Direction of Trade Statistics Yearbook 2000

동북아 경제협의체 등에 대한 제안이 있어왔으나 그 실현은 미지수이다. 다만 ASEAN+3(한·중·일) 회의에서 한·중·일 3국의 정상회담을 통해 3국간 회의를 정례화하고 동북아경제협력을 위한 공동연구를 추진하기로 한 것은 성과로 볼 수 있다. 한·중·일 3국간 회의의 정례화는 ASEM에서 EU에 대한 동북아의 입장 개진을 가능하게 할 수 있고, APEC에서도 동북아 3국의 역할과 위상을 제고시킬 수 있을 것으로 보인다(이창재外 1999).[5)]

5) 중국전문가들 간에는 ASEAN+3를 동아시아 경제협의체로 만들어야 한다는 의견이 있다. 한·중·일 3국은 미국시장 의존도가 높아 미국의 지지없이는 3국간 경제협력체 구성이 불가능하므로 ASEAN을 포괄하는 보다 넓은 범위의 경제협력 협의체 구성이 보다 용이할 것으로 보고 있다. 그러나 이미 말레이시아 수상 마하티르가 제창한 동아시아 경제코커스가 미국의 반대와 일본의 소극적인 태도로 무산된 예에서 알 수 있듯이 ASEAN+3 도 결속력을 갖춘 지역경제협력체로 발전하기는 어려울 전망이다.

그러나 한·중·일 3국이 공식적인 경제협력체의 창설에 합의하기까지는 상당한 시간이 걸릴 것으로 보인다. 이는 앞서 언급한 동북아 경제협력의 안보와의 상관관계, 경제협력의 비대칭성 등이 장애요인으로 작용할 것으로 보이기 때문이다. 특히 무역수지의 불균형은 배타적 민족주의를 촉발시킬 우려가 많고, 실제로 한·중·일 및 한·일간의 자유무역협정에 관한 연구결과 해석에서도 드러나고 있다.

2. 동북아 국가간 자유무역지대 형성의 전망

한·중·일 3국간의 전면적인 자유무역협정은 3국의 국민경제에 긍정적인 영향을 가져오기는 하나 나라별로 상이한 무역수지효과를 초래하고 비교열위에 있는 산업에서 대량실업을 가져올 수도 있는 위험을 가지고 있다(Cheong 2001, 김영한 2000). 한·중·일 또는 한·일간의 자유무역협정에 관한 연구 결과에 따르면, 자유무역(관세철폐)이 비록 상당한 무역확대효과를 발생시킬 것이나 단기에는 한·일간의 무역수지 불균형을 악화시킬 것이라고 예시하고 있다(<표 2-2>, <표 2-3> 참조).[6] 일본측의 입장은 장기적으로는 경쟁증대효과로 인하여 양국 모두 많은 혜택을 누릴 수가 있고 특히 한국에 더욱 유리할 것이라고 한다(Institute of Developing Economies 2000). 그 이유는 한국과 일본 기업간의 경쟁증대는 양국 기업간 전략적 제휴를 촉진시켜 역내 투자를 활성화시킬 것이고 외국기업의 투자를 유인함으로써 산업활성화를 가져오게 되는데, 이 때 생산비용에 있어 유리한 한국은 당연히 일본기업이나 외국기업의 투자를 일본보다 많이 흡수하게 될 것이기 때문이다. 결론적으로 생산성증가에 따른 동태적 효과는 일본보다 한국

6) 한중일 3국의 관세율을 일률적으로 비교하기는 매우 어렵다. 1999년의 단순평균 관세율을 보면 일본은 4.4%, 한국은 8.9%, 중국은 16.0%로 중국이 단연 관세율이 높다. 그러나 중국이 WTO에 가입하게 되면, 단순평균 관세율은 인하될 것으로 짐작할 수 있다. 한편, 3국의 무세화 품목비중을 보면 일본이 44.4%로 가장 개방되어 있고, 한국과 중국은 각각 4.4%, 3.1%로 비슷한 수준에 있다(정인교外 1999).

<표 2-2> 동북아 역내수출의 관세철폐효과

단위: 백만 달러

목적지 / 출발지	한 국	일 본	중 국	계
한 국	-	332	22,386	22,718
일 본	8,507	-	52,122	60,629
중 국	4,665	19,310	-	23,975
계	13,172	19,642	74,508	107,322

주: 국별 1차산업 및 제조업분야의 예상수출증가액
자료: Cheong 2001

<표 2-3> 동북아 역내무역의 관세철폐효과

단위: 백만 달러

목적지 / 출발지	한 국	일 본	중 국	역내무역수지 예상변화	무역수지* (1997)
한 국	-	-8,174	17,721	9,546	-9,680
일 본	8,175	-	32,812	40,986	-6,999
중 국	-17,721	-32,812	-	-50,533	-16,679

주: * 한·중·일 3국만을 고려
자료: Cheong 2001

에 더 많은 혜택을 가져온다는 것이다(Institute of Developing Economies 2000, Cheong 2001).

그러나 자유무역협정에 따른 정태적 및 동태적 효과에 대한 한·일 양국의 시각차이는 상존하고 있다. 자유무역의 효과예측의 문제는 별도로 하더라도, 자유무역을 실현하기 위해서는 양국간의 신뢰와 공감대가 형성되어야만 한다. 바로 이런 이유로 양국 연구진이 공동으로 발표한 커뮤니케에서 밝히고 있듯이, 미래에 대한 비전 공유와 자유무역협정을 위한 의지가 중요한 것이다(Institute of Developing Economies and Korea Institute for International Economic Policy 2000). 비록 자유무역에 대한 양국의 입장이 협정타결로 이어지지는 않고 있으나, 양국의 국책연구기관간의 공동연구를 통하여 지유무역협정의 가능성을 천착하고 심

화되고 있는 세계화에 대응하기 위한 공동노력의 필요성에 공감했다는 사실 자체는 커다란 의미를 지닌다.

어쨌든, 한·일, 한·중·일 자유무역협정 등 다양한 협력방안의 제안과 동북아 국가간에 경제협력과 교류확대, 나아가서 경제통합의 필요성에 대한 인식에도 불구하고 실질적으로 구체적인 성과를 내지 못하고 있는 주된 이유는 이를 실천할만한 정치, 사회적 합의가 아직 이루어지지 않고 있기 때문이다.

3. 국가간 경제협력 대안으로서의 국지적 통합

국가간 경제협력의 대안으로서 지방중심의 국지적인 교류와 협력이 있을 수 있다. 지방중심의 협력이 물론 중앙정부 차원의 협력을 대체할 수는 없으나 국가간협력으로 진행하는 하나의 과정적 방안으로서 효과적일 수 있다. 실제로 지방간 협력은 지난 10여년간 활발하게 진행되어 왔고, 어느 정도의 성과를 거두고 있는 것도 사실이다. 지방중심적 접근은 중앙정부의 배제를 의미하지는 않으며, 지방당국, 기업, 지역주민 등 기본적으로 국가단위보다 아래 단계의 주체들에 의해 운영되는 방식이다. 지방중심적 접근은 또한 국지적 경제통합의 촉진으로 나타나는 경우가 많다. 국지적 경제통합은 국가간 경제통합과 달리 뚜렷한 이론적 근거를 갖추고 있는 아니지만, 하부지역경제권(Sub-regional Economic Zone), 성장삼각(Growth Triangle), 자연적경제지역(Natural Economic Territory)과 같은 개념으로 발전되어 왔다(Chia 1992, Scalapino 1992, Thant, Tang & Kakazu 1998). 국경을 초월한 인근 지방이나 도시간 경제협력은 SIJORI(싱가포르-말레이시아의 조호르-인도네시아의 리아우)나 남중국성장삼각(홍콩·광둥-후지안-타이완) 등의 예에서 보듯이 국가차원의 제도적인 변화없이도 국지적으로 긴밀한 통합지역경제를 형성할 수가 있다. 또한 이러한 국지적인 경제통합은 공식적인 경제블록보다 더 적은 비용과 시간으로 구축될 수 있다(Tang and Thant 1998).

이러한 국지적 경제통합은 결국 시장과 민간에 힘에 의해 인근지역간의 상호이익을 극대화한다는 논리로 요약될 수 있다. 제도와 의식의 변화도 정부가 주도하기보다는 기업이나 민간차원에서 교역과 투자 및 인적교류를 통하여 상호이해를 증진시켜 점진적으로 이루어진다는 점에서 정부주도적 접근방식과는 다르다고 할 수 있다.

한편 지방의 시각에서 보면 지방중심적 국지적 경제통합은 지방경제의 다각화와 제휴의 기회를 제공한다. 이는 경제의 세계화에 따라 국가라는 보호막의 약화되고 지방화에 따라 자율적 의사결정의 범위가 확대되어 가는 추세와 밀접하게 연결되어 지방경제가 보다 능동적으로 외부적 변화에 대응해야만 한다는 명제를 제시하고 있기 때문이다. 이미 1997년 아시아경제위기에서 드러났듯이 일부 지역·지방은 위기에 매우 취약한 것으로 나타나고 있어 지역·지방차원에서의 대응능력 강화가 시급한 실정이다. 환언하면, 지역기업이나 지역단위의 행정조직은 외부환경변화에 따른 취약성을 극복하기 위해 국경을 초월해서 인근지역과의 협력을 도모하지 않을 수 없으며 그 필요성이 국가보다 훨씬 절박하다고 할 수 있다. 위기시 이웃지역에 도움을 구하는 것은 자연스러운 반응이며 이는 위험부담을 최소화하기 위한 투자전략과도 부합한다. 따라서 국지적 경제통합은 위기의 부정적 효과를 감소시킬 뿐만 아니라, 시장확대에 따른 규모 및 범위경제를 실현하는 데에도 유리하다.

동북아의 국지적 경제통합의 가능성은 여러 학자들이 제시한 바가 있으며, 지리적 범위는 황해권, 동해권, 두만강 등 바다와 강 중심으로 논의되어 왔다(손병해 1992, 오용석 1995, 김화섭 1996, 齊藤優 1998, 이창재 1998, 김창남·천인호 2000, Kim 2000, UNDP 1995, Ogawa 1998). 국지적 경제통합모형은 기본적으로 지역내의 개방적 거점도시를 중심으로 상호교류와 협력을 통해 거점도시간 시너지효과를 창출하여 지역내의 경제통합을 달성하고자 하는 것이다. 대표적인 모형으로는 거점도시를 자유무역지대로 개방하고 연결하는 선형자유무역지대를 들 수 있다(손병해 1992). 선형자유무역지대는 동북아 지역이 가지고 있는 체제

장벽과 발전격차 장벽을 극복하면서 부분적으로 무역확대효과도 가져올 수 있는 장점을 가지고 있다고 한다. 이외에도 교역과 투자에 필수적인 물류시스템에 기반을 두고 국지적인 통합을 제창하는 모형도 있다(송희연 1998).

동남아의 SIJORI나 남부중국 성장삼각만큼 활발한 투자와 교류가 일어나고 있지는 않지만 환황해권과 환동해권에서 지방정부중심으로 보다 긴밀한 경제협력을 도모하고자 하는 노력은 지속되어 왔다. 먼저 환황해권을 중심으로 살펴보면, 1991년에 구성된 동아시아(환황해권)도시 시장협의회, 1992년에 구성된 한·일해협권 시도지사 회의, 1994년에 설립된 아시아-태평양 도시 시장회의가 국경을 건너 도시 및 지역간의 협력증진을 지속해오고 있다. 이러한 기구들이 실질적인 경제협력보다는 행사위주의 교류에 그치고 있는 것이 사실이나, 앞으로 상설사무국을 갖추고 실질적인 의제개발에 노력한다면 황해권을 중심으로 하는 국지적인 경제통합의 기초를 닦고 좀 더 긴밀한 경제협력을 위한 계기를 마련해 줄 수 있을 것으로 예상된다(Kim 2000).

환동해권에서는 동북아 자치단체회의, 환동해권 확대거점 도시회의, 환동해권 4개국 지방도시 서미트 등 3개의 협의체가 존재하며 주로 도시간 교류협력의 증진을 통하여 환동해권의 공동번영을 목적으로 하고 있으며, 환동해 4개국 지방도시서미트의 경우에는 실무분야별 협력기구와 관광촉진협의회가 구성되어 있다. 그러나 환동해권의 경우 인구 백만이상 대도시의 부재, 인프라 개발수준의 미흡, 핵심산업의 취약성으로 인하여 환황해권보다는 국지적인 경제통합의 여건이 성숙되어 있지 않다고 볼 수 있다(Kim 2000).

동북아지역에서는 국가간 경제협력의 노력에도 불구하고 경제협력체를 구성하기에는 한계를 안고 있다. 이념과 체제의 상이성, 경제통합에서 발생할 손익에 대한 각국의 입장차이, 그리고 과거 역사에 대한 부담 등이 경제공동체 형성에 주요 장애요인이 되고 있다. 이에 따라 국가간 경제통합에 대한 대안—비록 장기적인 대안은 아니지만—으로서 지방중심적 국지적 경제통합을 고려할 수 있다.

일부 경제학자들의 시각에서 보면, 국지적 경제통합은 낮은 단계의 통합으로

서 국지적 편의성을 증진시킬 수 있을지 몰라도 전면적인 자유화에 커다란 도움이 되지 못한다는 비판이 있을 수 있다. 그러나 국지적 경제통합은 배타적인 성격을 갖는 것이 아니며, 전면적인 개방에 앞서 공간적으로나 부문적으로 제한적인 개방을 한다는 점에서 오히려 전면적인 개방과 자유화를 촉진하는 역할을 한다고 볼 수 있다.

CHAPTER 3

환황해권 자유지역 연계망 구축의 필요성과 전제조건

1. 환황해권 경제협력의 현황과 전망

환황해권의 지리적 범위에 대한 합의가 이루어진 것은 아니지만 대체적으로 중국의 산둥, 허베이, 랴오닝, 베이징, 톈진, 한반도, 그리고 일본의 큐슈지방을 포함하는 지역으로 설정할 수 있다(Kim 2000). 일부 학자들은 중국의 상하이, 장수성도 포함되어야 한다고 주장하는 경우도 있고, 오히려 더 좁게 한반도의 서부지역과 큐슈지역의 일부만 포함시키는 경우도 있다(Kim 1991, 九州通商産業局 2000). 북한도 당연히 환황해권의 지리적 범위에는 포함되어야 하나, 현실적으로 협력에 참가하는 것은 불가능하므로 분석에서 제외되었다. 이러한 지리적 범위에 속하는 환황해권은 인구 총 2억 8천만 명으로 동북아 총인구의 약 20%를 차지하는 지역이다 <표 3-1>.

세계경제에서 환황해권이 차지하는 위상은 두드러지지는 않으나, 세계 유수의 제조업 생산기지가 될 잠재력은 갖추고 있는 지역이다. 특히 선박, 철강 및 자동차 생산에서 환황해권은 주목할만한 위치에 있다. 환황해권의 이러한 잠재력은 지역내 기술 및 물류네트워크를 통해 충분히 발휘될 수가 있을 것이다(Kim 2000, 九州通商産業局 2000).

<표 3-1> 환황해권의 주요지표

지역구분	면적 (천㎢)	인구(백만명)		GDP (십억$)		수출 (십억$)		누적FDI* (십억$)	
		1991	1998	1991	1998	1991	1998	1991	1998
중국	9,600	1,158.0	1,248.0	406.3	958.9	62.1	183.8	43.7	454.6
랴오닝성	148	39.9	41.6	20.2	46.9	5.6*	8.1	3.5	21.9
허베이성	188	62.2	65.7	18.1	51.4	1.7*	3.1	0.4	14.3
산 둥 성	157	85.7	88.4	29.5	86.5	3.5*	10.4	1.8	22.0
베 이 징	16	10.9	12.5	10.5	24.3	1.3*	10.5	2.4	21.7
톈 진	12	9.1	9.6	6.3	16.1	1.8*	5.5	1.3	21.1
소계	521	207.8	217.8	84.6	225.2	13.9	37.6	9.4	101.0
일본	378	124.0	126.0	3,478.6	4,672.7**	314.5	386.9	-	-
큐슈7현 및 야마구치현	48	14.9	15.0	331.6	458.7**	14.6	23.9	-	-
한국	99	43.3	46.9	295.1	321.3	71.9	132.3	-	32.5***
환황해권	668	266.0	279.7	711.3	1,005.2	100.4	193.8	-	-

주: * Foreign Direct Investment utilized (실제 활용된 해외직접투자)
* 1990년 자료, ** 1996년 자료, *** 2000년 1월까지의 해외직접투자 누적액
자료: Kim 2000

환황해권은 아직 국지적인 통합에 이르는 단계에까지 미치지는 못하나 지난 1990년대에 괄목할만한 경제교류의 신장을 경험하였다. 특히 일본과 한국의 중국 보하이만지역[7]에 대한 투자는 3국간 경제적 협력의 기반을 조성하였다. 이미 1970년대 후반에 시작된 일본경제의 산업구조조정과 1980년대 후반이후 시작된 한국경제의 산업구조조정은 산업기반과 저비용생산의 이점을 지닌 중국 보하이만지역에 집중적인 투자를 초래하였다. <표 3-2>에서 예시한 바와 같이 환황해권 주요 도시간에는 투자비용의 차이가 크고, 이러한 차이는 구성지역간 경제적 상호보완성의 한 단면을 보여주고 있다. 이와 같이 1990년대 이후로 환황해권내 경제교류는 주로 지역간 상호보완성을 활용하고자 한 민간기업이 주도하였다. 결과적으로 무역과 투자의 신장은 현격하게 증대하였고, 인적교류 또한 급속하게 확대되었다.

7) 중국 보하이만지역은 본문에서 언급된 산둥·허베이·랴오닝성과 베이징·톈진시를 지칭한다.

<표 3-2> 환황해권 주요도시의 투자비용

단위: 달러

구 분		키타큐슈	서 울	베이징	샹하이	다리앤
임금	노 동 자		536～1,159	177	126～272	54～195
	기 술 자	3,041*	1,002～1,509	309	181～544	72～278
	중간관리층		1,544～1,966	566	290～906	62～458
	법정최소임금		$345／월	$50／월	$51.10／월	$37.45／월
당 지가		233～245	127	60	25	46

주: 2000년 12월 조사결과
* 1998년 후쿠오카縣 제조업 정규직고용자 1인당 월별 평균현금수입
자료: Takaki 2001

무역에서 국가내 하부지역별 통계가 없으나, 환황해권이 한·중·일 3국의 무역에서 차지하는 비중을 감안할 때 국가간 무역의 증가속도보다 빠르게 신장되었을 것으로 유추해 볼 수 있다. 참고로 한·중간의 1991년 무역 총액이 44억 달러였으나, 1999년에는 226억 달러로 5배 이상 확대되었다. 중국과 일본간의 무역도 1991년 202억 달러에서 1999년 662억 달러로 3배이상 증대되었다. 한국과 일본간에는 1998년 한국의 경제위기로 인하여 일시 감소하기도 하였으나, 1999년의 무역규모는 1991년 대비 1.2배정도 증가하였다 <표 3-3>.

한·중·일 3국간의 무역증대는 양적인 측면에서만 아니라 질적인 변화도 초래하고 있다. 1990년대 후반에는1990년대 초반의 산업간 교역에서 벗어나 조금씩이나마 산업내 교역이 확대되고 있다는 점이다. 예를 들면, 철강, 화학제품, 전기기계와 같은 산업에서 산업내 무역이 증가하고 있어, 3국간 수평적 협력의 가능성을 확대시키고 있음을 알 수 있다(Kim 1998).

투자부문에서 중국 보하이만지역은 한국의 대중국 직접투자액의 3분의 2, 일본의 대중국 직접투자액의 약 40%를 유치하였다(Kim 2000). 중국 보하이만지역에 대한 한국의 투자는 주로 비용절감차원에서 이루어졌고, 일본의 투자는 성장하는 중국내수시장 확보를 목적으로 하는 것이 주를 이루고 있다. 최근에는 한국에서도 중국내수시장에 진출하기 위한 투자가 증대되고 있다. 흥미있는 점은 일

<표 3-3> 한·중·일 3국간 교역현황

단위: 백만 달러

구 분		중 국		일 본		한 국		세 계		역내비율(%)	
		1991	1999	1991	1999	1991	1999	1991	1999	1991	1999
중국*		-	-	20,284	66,167	3,245	25,036	135,701	360,938	17.3	25.3
	수출	-	-	10,252	32,399	2,179	7,808	71,910	195,150	17.3	20.6
	수입	-	-	10,032	33,768	1,066	17,228	63,791	165,788	17.4	30.8
일본**		22,853	66,520	-	-	32,469	39,227	551,785	730,629	10.0	14.5
	수출	8,605	23,450	-	-	20,088	23,089	314,786	419,367	9.1	11.1
	수입	14,248	43,070	-	-	12,381	16,138	236,999	311,262	11.2	19.0
한국***		4,444	22,552	33,476	40,005	-	-	153,395	264,495	24.7	23.7
	수출	1,003	13,685	12,356	15,863	-	-	71,870	144,745	18.6	20.4
	수입	3,441	8,867	21,120	24,142	-	-	81,525	119,750	30.1	27.6

주: * 중국 발표자료, ** 일본 발표자료, *** 한국 발표자료
자료: IMF, 1996, 2000 Direction of Trade Statistics Yearbook

본의 큐슈지역에서 대중 직접투자의 상당부분이 과거 일본과 연고를 지녔던 랴오닝성 등에 집중되고 있다는 사실이다. 한국과 일본의 투자자는 중국 보하이만 지역의 제조업생산역량에 첨예한 관심을 가지고 있어, 환황해권에서의 통합된 제조업생산체계의 구축이 현실성이 높음을 시사하고 있다. 실제로 일본 큐슈지역에서는 환황해권의 기술, 생산 및 지식기반의 공유를 통한 국지적 경제권의 구축을 이미 제안한 바 있다(九州通商産業局 2000). 그러나 투자에 있어 중국에서 한국이나 일본으로의 투자가 극히 소액에 머물고 있는 것은 경제협력 관계에 있어 비대칭성을 보여주는 것이며, 당분간 권역내 투자는 일본과 다소 뒤쳐지지만 한국이 주도할 수밖에 없음을 시사한다.

환황해권에서 경제협력과 교류는 동북아 전체 차원과 마찬가지로 양자간 형태에 머물러 있어, 환황해권의 잠재력을 충분히 활용하지 못하고 측면이 있다. 쉬운 예로 3국간의 무역불균형에서 비롯되는 공(空)컨테이너 문제를 들 수 있다. 일본은 중국에서의 수입초과로 공컨테이너를 되돌려 보내고 있고, 한국은 중국에로의 수출초과로 컨테이너 부족을 겪고 있다(Kim 2000, 九州經濟調査協會

2000). 만약 3국의 주요 교역항만과 선사들이 환황해권내 3각 수송에 합의한다면, 공컨테이너 문제는 쉽게 해결될 수 있을 것이다. 양자간 협력에서 3자간 협력으로의 전환은 수송분야에서만 아니라 산업분야에서도 상당한 혜택을 가져다 줄 것으로 예상된다. 예를 들어 철강이나 전자전기제품에서 3국간 분업을 통한 통합적 지역생산체계의 구축은 환황해권내 산업의 세계적 경쟁력을 제고시켜 권역전체의 발전에 기여할 것이다. 삼각협력은 또한 양자간 협력보다 많은 기회와 보다 안정적인 관계를 가져다 줄 것으로 예상할 수 있다(Chen 1995).

2. 자유지역 연계망 구축의 필요성

환황해권뿐만 아니라 동북아 지역 전체 차원에서 전면적인 자유무역이 불가능한 상황에서 국지적 경제통합이 보다 유효한 방안임은 앞 절에서 이미 언급한 바 있다. 국지적 경제통합에서 환황해권을 대상으로 한 이유는 이 권역이 동북아에서 타 권역보다 훨씬 큰 잠재력과 현실적인 가능성을 지니고 있기 때문임도 지적하였다. 환황해권의 경제협력과 교류를 촉진하기 위해서는 현재의 양자간 협력구도를 3각 협력으로 전환시킬 필요가 있고, 개방을 통하여 권역전체의 경쟁력을 높일 필요가 있다. 비록 권역에 속한 중국이나 한국의 주요 도시들이 개별적으로 개방정책을 채택하고는 있으나, 상호연관성을 결여하고 있어 권역내 도시들간의 시너지효과는 창출하지 못하고 있다. 따라서 권역내 거점도시에 자유지역을 설정하고 자유지역간의 연계망을 구축하는 것은 시너지효과의 달성뿐만 아니라, 통합된 국지적 경제지역의 형성을 촉진함으로써 동북아 지역의 경제협력 증진에도 기여할 수 있다.

여기에서 자유지역 연계망과 도시간 네트워크 체계 구축과의 관계를 점검해 볼 필요가 있다. 본 연구에서 주장하는 지방중심적 국지적 경제통합에 있어 도시간 네트워크 구축은 필수적인 과정이다. 일반적으로 도시간 네트워크 구축은 국

지적 통합을 전제로 한 형태와 공통의 도시문제에 대처하기 위한 형태로 나누어 볼 수 있다. 유럽의 유로시티(Eurocities)와 같은 협의체는 후자에 속하며, 선행 연구에서 주장한 바 있는 환황해권 도시간 협의체는 전자에 속한다(Kim 2000). 즉 지역통합과 네트워크 경제를 추구하는 형태의 도시간 연합을 추구한다고 볼 수 있다. 그러나 본 연구에서 제안하는 거점도시내 자유지역 연계망 구축은 경제의 국지적인 개방과 자유화를 전제조건으로 한다는 점에서 일반적인 도시간 연계망과 다르며, 오히려 기본적인 성격상 자유무역지대와 가깝다. 따라서 자유지역 연계망은 도시간 연계망이라는 물리적 형태에 자유무역 및 투자를 보장하는 성격을 가미한 특수한 양식이라고 규정할 수 있다.

환황해권에서의 자유지역 연계망 구축의 필요성은 무엇보다 권역내 투자를 통한 상향적 산업구조 조정과 특화에 있다. 동아시아의 경제성장에서 직접투자의 역할이 막중하였다는 일본 학자의 주장대로, 직접투자를 통한 상향적 산업구조 조정은 한국을 포함한 아시아 신흥공업국이나 중국을 위시한 개발도상국에 두드러진 현상이다(小島淸 1997). 1970, 1980년대의 동아시아지역에의 직접투자는 구미 자본과 일본 자본에 의해 주도되어 왔고, 1980년대 후반 이후는 한국을 포함한 아시아 신흥공업국가들이 가세하여 국제분업을 가속화시켜 오고 있다. 직접투자에 의한 국제분업과 상향적 산업구조조정의 과정은 안행모형(a flying geese model)으로 표현되고 있다. 小島淸(1997)의 지적대로 안행모형 또는 직접투자주도형 산업협력은 동아시아 국가간 산업과 수출구조의 중복 등 몇 가지 문제점을 안고 있다. 한국과 일본은 철강, 반도체, 무선전화기 등 여러 수출품목에서 경쟁관계에 있고, 중국도 한국과 섬유, 의복, 가전제품에서 경쟁관계를 보이고 있다(정인교外 1999) <표 3-4>.

산업구조와 수출구조의 중복외에도 안행모형의 문제는 선행개발국과 개도국의 기술 및 소득격차가 지속될 가능성이 높다는 데에 있다. 예를 들어 만약 일본이 기러기편대의 선봉역할을 하고 중국이나 한국이 일본을 따라간다면, 중국과 한국은 일본과의 격차를 줄이는 것이 매우 힘들 수도 있다. 이 점이 중국학자들

<표 3-4> 한·중·일의 주요품목별 경쟁관계

단위: 백만 달러, %

HS코드	품 목 명	한국수출액	한 국	중 국	일 본
2710	석유, 역청유	112	0.8	-	-
3920	플라스틱제판, 필름	127	7.8	-	18.9
4011	고무타이어	183	5.7	3.7	25.0
4202	가방류	176	4.6	24.0	-
5407	합성섬유직물	220	29.3	-	16.0
6001	파일직물	127	41.9	-	-
6110	저지, 오버, 가디건	350	4.9	3.4	-
6201	남성용 코드	210	10.8	21.1	-
6204	여성용 정장, 재킷	236	3.1	4.0	-
6205	남성용 셔츠	154	5.6	8.3	-
6403	신발류	140	1.6	46.2	-
7117	액세서리	112	23.8	35.5	-
7208	평판압연철강	238	10.9	-	7.7
7306	철강 중공프로파일	143	15.5	4.9	5.4
8429	불도저, 그레이저	176	7.2	-	40.2
8471	컴퓨터 및 주변기기	2,219	5.0	0.2	22.8
8473	컴퓨터관련 부품류	1,918	8.0	3.7	19.1
8504	변압기, 변환기	118	2.0	16.5	8.9
8516	전자오븐 등 가열기	384	15.5	34.3	4.2
8518	마이크로폰, 확성기	149	6.6	25.0	10.1
8521	비디오	106	3.5	8.1	34.9
8523	녹음기	209	10.1	5.7	49.3
8525	무선전화기, 캠코더	412	6.2	5.2	38.3
8527	라디오 카세트	158	2.6	16.1	6.7
8534	인쇄회로	133	6.4	7.2	12.5
8541	다이오드 트랜지스터	115	3.1	4.0	30.7
8542	전자집적회로	5,862	17.7	0.5	20.1
8703	승용차량	1,904	2.6	-	31.4
8708	자동차부품	164	0.8	0.9	27.6
경 쟁 품 목 수			29	22	20

주: 1) HS 4단위를 기준으로 1997년 한국의 대미수출액이 1억달러를 넘는 품목을 중심으로 주요경쟁국들과 경합하고 있는 품목의 미국 수입시장 점유율임
2) '-'표시는 수출액이 미미하여 한국과 경합상태가 아닌 것으로 나타난 품목임
3) 한국의 주요 수출품목중 브라운관(HS8540), 컬러TV(HS8525), 선박(HS8901), 각종 화학제품 등은 미국시장에서의 경합품목이 아니므로 제외하였음

자료: 정인교外 1999, p.25.

간에 안행모형에 대한 의구심이 많은 이유이다. 이러한 문제점을 극복하기 위한 한 가지 방안은 산업내 분업을 촉진하여 해당국가(예를 들면, 한·중·일 3국)간의 수출과 수입을 확대하는 것이다. 동종산업에서의 제품차별화나 동종품목에서의 공정간 분업 등은 동종산업에의 중복투자를 줄이고 수출시장에서의 불필요한 경쟁을 감소하는 방안이 될 수 있다. 상이한 발전수준에 있는 한·중·일 3국간에는 공정분업이 보다 유효한 방법일 수 있으며, 이 방안은 저개발국에 보다 유리할 것으로 기대된다.

따라서 환황해권에서 자유지역 연계망을 구축하여 역내투자뿐만 아니라 역외투자를 유치한다면 환황해권에서 3국이 모두 혜택을 누릴 수 있는 국제분업을 촉진할 수 있을 것이다. 동시에 분업을 통해 통합된 지역생산체계를 갖추게 되면 지역전체로서의 경쟁력을 제고시킬 수 있을 것이다.

3. 자유지역 연계망 구축의 전제조건

직접투자를 통한 산업협력의 논리는 국지적 자유지역연계망에도 적용할 수 있다. 직접투자를 통한 산업협력은 모든 산업과 모든 지역에서 동시에 발생할 수 없으므로 특정지역과 산업에 국한하여 일어날 수 밖에 없다. 따라서 환황해권 자유지역연계망 구축에서도 한·중·일 3국의 해당지역간 산업협력에 합당한 산업과 해당지역내 거점이 될 자유지역을 선정할 기준이 필요하다.

우선 산업선정에 있어서는 네 가지 기준을 설정해 볼 수 있다. 첫째는 한·중·일 3국간 산업내 무역비중이 높은 산업을 대상으로 할 수 있다. 둘째는 지역내에서 장래 성장이 예상되는 산업이다. 예를 들면, 정보기술 및 물류, 관광산업 등이 있을 수 있다. 셋째, 국지적 차원에서 규모의 경제를 달성할 수 있는 최소적합규모의 기준이 있다(김화섭 1996). 이상의 기준에서 보면 제조업분야에서는 자동차부품과 전자산업이 가장 유망하다.[8] 그 이유는 두 산업 모두 산업간 연관효과가 크고 단순부품조립에서 고기술 마이크로프로세서까지 다양한 기술수준을 포괄

하기 때문이다. 정보기술 산업도 한·중·일 3국이 가진 첨예한 관심과 장래 성장 가능성을 고려할 때 우선적인 협력대상 산업이다. 청정연소기술이나 자원재생 등을 포함하는 환경산업도 환황해권지역에서 협력대상으로 고려할 수 있다. 그러나 대상을 서비스 산업으로 확대해 보면, 물류산업이나 관광산업도 환황해권 거점도시들이 지닌 입지적 성격과 경관, 역사 등 자원면에서 3국이 협력하기에 적합한 산업으로 간주할 수 있다. 그러나 협력 대상산업의 선정은 한 나라나 지방에서 결정할 수 있는 사항이 아니고 3국의 협의체에서 결정될 사항인 만큼, 후속 연구에서 면밀한 분석과 검토가 필요할 것이다.

산업선정에 있어 네번째 기준은 지역생산체제의 구축가능성이다. 특정산업에 필요한 재료나 부품의 조달이 단일 국가에서 쉽게 이루어진다면, 구태여 지역적 또는 세계적인 조달체계를 갖출 필요성이 없을 것이다. 대부분의 다국적기업이 비용절감차원에서 지역 및 글로벌 소싱을 하는 경향이 증가하고 있으므로 이러한 지역적 생산체계를 갖춘 다국적 기업의 산업별 분포를 감안하여 협력대상 산업을 선정할 수 있을 것이다. 화학, 전기·전자, 자동차 등은 다국적 기업의 진출이 두드러진 산업인데 동북아내지 환황해권의 산업구성으로 보아 전자와 자동차가 유리함을 알 수 있다(<그림 3-1>, <그림 3-2> 참조).[9]

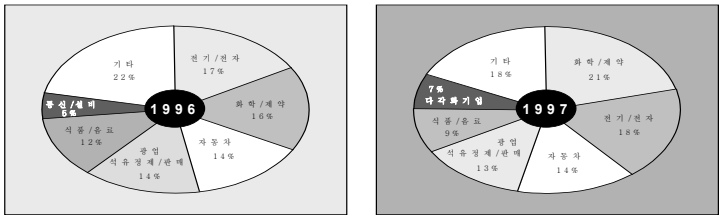
전기·전자와 자동차부품산업에서의 환황해권의 지역생산체제 구축의 가능성은 한국의 다국적기업의 중국진출에서도 엿보인다(대한상공회의소 1997, 김원배 1997). 현대의 경우 자동차와 전자, 중공업 등에서 중국으로의 진출이 활발하며,

---

8) 한·일해협권 연구기관협의회(1999)에서는 부산-경남지역과 북부큐수지역간에 자동차부품산업에서의 협력가능성을 모색한 바 있다. 김창남(2000)은 부산-후쿠오카-상하이 3 도시협력을 제안하면서 자동차부품산업이 가장 유망하다고 주장하고 있다. 그 이유는 3 도시 모두 일정 수준의 자동차산업기반과 조립생산분야에서의 경쟁관계를 가지고 있으나 부품분야에서 직접적인 경쟁관계에 있지 않기 때문이라고 밝히고 있다. 뿐만 아니라 부품산업의 재편과 세계적인 자동차메이커들의 부품 글로벌 소싱이 증가하고 있어 부품산업에서의 협력유인이 존재한다고 한다. 김화섭(1996)은 전자산업은 최소적정규모를 가지면서 동북아지역에 강한 생산기반이 존재하고 있으므로 동북아 3국간 협력대상 산업이 될 수 있다는 주장을 펴고 있다.

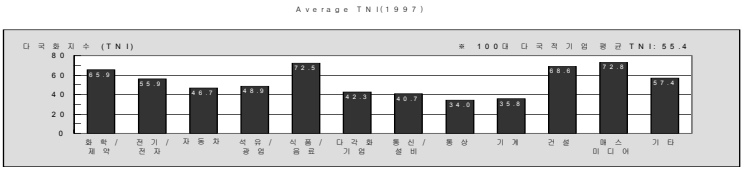
9) 세계적 자동차기업의 다국적화 전략에 관해서는 Belis-Bergouignan, Berdvenave and Lung (2000) 참조. 일본계 다국적 전자기업의 세계차원의 입지행위에 관한 실증적 연구로는 Fujita and Ishiii (1998) 참조.

<그림 3-1> 세계 100대 다국적기업의 업종별 분포



주: ‘화학/제약’에 Montedison(이탈리아 화합섬회사) 포함
‘식품/음료’에 British American Tobacco, Philip Morris, McDonalds 포함
자료: UNCTAD/Erasmus database

<그림 3-2> 세계 100대 다국적기업의 업종별 다국화지수 (1997)



주: TNI는 TransNationality Index의 약어임
자료: UNCTAD/Erasmus database

환황해권내 칭다오나 다리앤은 핵심적인 투자거점으로서의 위치를 점하고 있다. 삼성의 경우도 중국을 3대권역(화북, 화동, 화남)으로 나누어 지역생산체제를 구축한다는 전략을 가지고 있는 바, 화북에서는 톈진를 중심으로 한 전자산업의 지

역적 생산체계를 구축해 오고 있다.[10] LG그룹도 삼성과 마찬가지로 보하이만, 장강삼각주, 주강삼각주라고 하는 중국의 3대 핵심경제지구를 중심으로 현지 생산체제의 구축을 서두르고 있으며, 보하이만지역에서는 주로 전자와 화학산업에서 톈진을 거점으로 지역생산체제를 구축해 오고 있다. 대우그룹의 경우는 1997년 금융위기로 인해 그룹해체의 과정을 밟아 오고 있으나, 그룹해체 이전의 전략은 산둥성의 웨이하이, 칭다오 등을 거점으로 자동차 부품 및 조립생산 라인을 구축하는 것이었다. 이와 같이 한국에 본사를 둔 다국적기업의 투자전략이 전자와 자동차관련업종에 집중되어 있다는 것은 환황해권에서의 지역생산체제 구축의 가능성이 크다는 것을 반증한다고 하겠다.

다음으로 산업협력에 적합한 입지를 선정해야 하는데, 이 경우 다양한 요인이 선정기준에 포함될 수 있다. 크게 보면 네 가지 선정기준이 가능하다. 첫째로 개별지역의 산업기반, 노동시장여건, 교통·통신인프라의 발달정도 등 도시내적인 여건, 둘째로 배후지의 규모와 자유지역과 배후지역간의 산업 및 교통연계, 셋째로 자유지역(도시)간의 국경을 초월한 경제 및 물리적 연계기반, 그리고 마지막으로 자유지역의 존재여부이다. 이러한 입지선정의 기준은 자유지역의 지역발전에 미치는 효과와 자유지역 연계망 전체에 대한 기여효과라고 하는 두 가지 목적과 연관되어 있다고 할 수 있다. 특히 세 번째 기준은 지역전체의 경쟁력 제고차원에서 개별입지에 대한 고려사항보다 오히려 더욱 중요한 기준이 된다.

여기에서 자유지역연계망 설정 대상도시 선정에 있어 중요한 고려요인인 도시내부적 기반, 배후지역과의 관계 및 기존의 경제적 물리적 연계에 대해서 간략히 살펴보면 아래와 같다.

다리앤, 칭다오, 인천, 부산, 후쿠오카, 키타큐슈 등 환황해권 주요 거점도시는 <표 3-5>에서 제시한 바와 같이 모두 백만이상의 인구를 가진 대도시이다. 그리고 각 도시가 배후지역경제 전체에서 차지하는 비중도 상당히 높다. 특히 수출에의 기여도는, 이들 도시가 생산기능을 갖춘 항만도시라는 특성상 두드러짐을 알

10) 삼성가전업체의 톈진을 중심으로 한 지역생산체제의 형성에 관해서는 최승철(1999) 참조.

<표 3-5> 환황해권내 주요 항만도시 개관

도 시	면적 (천)	인구(백만명)		GDP (십억$)		수출 (십억$)		누적FDI (십억$)	
		1991	1998	1991	1998	1991	1998	1991	1998
톈 진	11.92	8.8	9.6	6.3	16.1	-	5.4	-	26.7*
다 리 앤	12.57	5.2	5.4	3.8	11.3	1.7	4.5	3.9	14.2
칭 다 오	10.65	6.7	7.0	3.7	10.6	0.3	3.8	0.9	8.5
인 천	0.96	2.0	2.5	11.8	25.5	3.1	5.7	-	0.8
부 산	0.75	3.8	3.8	21.5	24.2	6.5	5.1	-	1.0
후쿠오카	0.34	1.2	1.3	42.5	59.4	2.2	3.7	-	-
키타큐슈	0.48	1.0	1.0	27.6	34.9	4.2	5.8	-	-

주: 1) Foreign Direct Investment utilized (실제 활용된 해외직접투자)
2) * 1999년말까지 누적된 투자액
3) 1991년에는 5.3227RMB/$, 1998년에는 8.2791RMB/$ 환율적용 (中國統計年鑒 1999)

자료: Kim 2000
中國城市統計年鑒 1992, 1997. 中國統計年鑒 1999
http://www.tinet.tj.cn/tjgk/tjgk-e.htm

수 있다(7개 도시의 환황해권 인구 점유율이 10.9%인 데 비해 수출은 환황해권 전체 수출의 17.5%, GDP는 18.1%를 점한다).

이들 거점 도시는 광대한 배후지의 관문역할을 수행한다. 다리앤은 동북지역 경제의 대외창구 역할을 수행하고 있고, 톈진도 베이징-톈진-친황다오로 구성된 중국 수도권 경제의 관문역할을 하고 있다. 칭다오는 옌타이, 웨이하이와 함께 산둥성 경제의 대외개방 거점으로서 중요한 역할을 수행하고 있다. 인천과 부산은 각각 수도권과 부산-경남권의 관문 및 권역내에서의 핵심적 기능을 담당하고 있다. 키타큐슈와 후쿠오카는 인구 규모면에서 여타 황해권 거점도시보다 뒤떨어지지만, 경제적인 역할과 비중에서는 앞서 있는 도시이며 각자 나름대로 일본의 10% 경제로 불리우는 큐슈지역경제를 선도하고 있는 도시들이다.

환황해권에서 국경을 건너 도시간 교류와 협력의 정도를 살펴보면, 다음과 같다. 중국도시별 해외무역 통계에 의하면 다리앤, 톈진, 칭다오는 일본 및 한국과

<표 3-6> 환황해권내 도시들의 주요 경제협력대상국

도시 및 지역	주요 무역상대국	주요 투자상대국
다 리 앤	일본, 한국, 노르웨이, 홍콩	홍콩, 일본, 미국, 한국
칭 다 오	한국, 일본, 미국, 홍콩	한국, 홍콩, 일본, 타이완
인 천	일본, 중국	말레이시아, 일본, 미국
부 산	일본, 중국, 미국	일본, 미국, 네덜란드
키타큐슈	중국, 미국, 한국	중국, 한국
큐 슈	한국, 중국	중국, 홍콩, 타이완, 싱가포르

자료: Kim 2001

밀접한 교역관계를 맺고 있는 것으로 나타났다(Kim 2000). 이들 도시의 외국인직접투자에 있어서도 일본과 한국이 주요 투자원천국임을 알 수 있다 <표 3-6>. 한편 한국의 인천과 부산의 경우 최대교역국은 중국과 일본이다.[11] 인천과 부산 두 도시의 외국인 직접투자 실적에서 보면, 일본이 각각 1위와 2위를 차지하고 있다. 키타큐슈의 경우, 중국과 한국이 교역이나 투자에서 가장 중요한 대상국이며, 그 중에서도 환황해권내 지역이 중심이 되어있다. 후쿠오카의 경우에도 중국 및 한국과의 경제교류가 중요한 위치를 점하고 있다. 인적교류의 측면에서도 큐슈지역은 중국 및 한국과 밀접한 연관을 맺고 있다. 대부분의 여객이 비행기나 배를 이용하고 있으므로 큐슈지역 도시들과 황해권 도시들과의 교통연계도 원활함을 짐작할 수 있다. 실제로 항공수송에서 후쿠오카는 큐슈 제 1의 공항으로서 환황해권내 서울, 부산, 베이징, 다리앤과 빈번한 운항스케줄을 가지고 있다(九州經濟調査協會 2000).

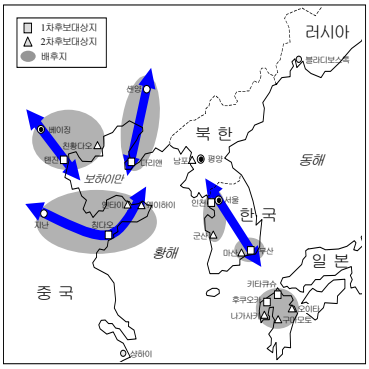
앞에서도 언급했지만 이들 항만도시들은 배후지와 밀접한 연계를 확보하고 있다. 예를 들면, 다리앤항은 인구 약 1억의 중국 동북지역의 수출입물자 대부분을 담당하고 있다. 톈진, 칭다오, 인천, 부산, 키타큐슈, 후쿠오카 등도 인구 5백만에서 3천만에 달하는 배후지를 각각 지원하고 있다. 후보도시로 고려할 수 있는 한

11) 자료부재로 국가하위 지역단위로 세분된 무역통계는 없다.

국의 군산이나 마산, 중국의 옌타이, 일본의 쿠마모토, 나가사키 등은 소규모의 배후지를 갖춘 항만도시이다. 어쨌든 이들 대상도시들은 각자의 배후지와 긴밀한 경제 및 교통연계망을 갖추고 있으므로 자유지역에서 발생하는 발전효과를 배후지로 확산하는 긍정적 역할을 담당할 수 있다. 부언하면, 자유지역연계망내에서의 자유로운 자본, 정보, 상품 및 사람의 이동은 해당 도시들의 상향적 산업구조 조정과 경제성장을 발생시키게 되고, 이러한 효과는 자유지역을 가진 항만도시 주변지역의 발전효과를 수반하게 된다.

마지막으로 자유무역지역, 수출자유지역, 관세자유지역 등 어떤 형태로든 자유지구의 존재가 현실적으로 입지선정의 중요한 요인이 된다. 우선 중국의 다리

<그림 3-3> 환황해권 거점도시와 배후지역



<표 3-7> 보하이만 경제벨트의 국립개방지역

구 분	소 재 도 시
경제·기술 개발지역	다리앤, 칭다오, 톈진, 옌타이, 친황다오, 셴양, 하얼빈, 창춘, 잉코우, 베이징, 웨이하이
자유무역지역	다리앤, 칭다오, 톈진
첨단기술지역	다리앤, 칭다오, 톈진, 웨이하이, 셴양, 하얼빈, 창춘, 지난, 웨이팡, 지보, 안산, 다칭, 지린
관광·휴양지역	진시탄(다리앤), 실라오런(칭다오)
수출가공지역	다리앤, 웨이하이, 옌타이, 베이징, 휘춘

자료: Zhang 2001

앤, 톈진, 칭다오는 이미 자유무역지구와 고기술개발구를 지정, 운영하고 있음을 알 수 있다 <표 3-7>. 한국의 군산과 마산, 중국의 옌타이는 수출자유지구로 지정되었고, 인천과 부산은 관세자유지역으로 지정할 예정이다. 일본의 경우는 중국이나 한국과 다른 자유지역의 성격을 띄고 있다. 키타큐슈와 나가사키에 수입촉진지구(Foreign Access Zone)가 지정되어 있으나, 이는 통상적인 자유무역지구와는 달리 수입촉진을 목적으로 수출입상들에게 교통비용의 절감과 수입관련 업무지원에 중점을 두고 지정되었다. 엄밀하게 보면, 수입촉진지구는 자유지역의 개념에 포함시킬 수는 없다. 한국이나 중국의 자유지역과 동일한 성격을 구비하기 위해서는 중앙정부로부터 보세구역으로 지정되어야만 한다.

보다 중요한 것은 이들 자유지역이 일관된 네트워크를 형성하기 위해서 관세, 통관절차, 물류서비스 등 분야에서 동일한 또는 유사한 제도적 장치를 갖추어야만 한다는 점이다. 그렇지 못할 경우 환황해권 전체로서 세계적 수준에서의 지리적 이점이나 산업의 기능적 전문화의 혜택을 누리지 못하게 되기 때문이다(Lee 1998). 이러한 통합효과는 환황해권내 개별 자유지역들이 지방경제활성화를 위해 외국인 투자유치를 적극적으로 벌이는 노력과는 별도의 네트워크효과라고 볼 수 있으며 자유지역연계망 구축의 근본적 의미라고 할 수 있다.

환황해권내 자유지역들이 유사한 제도적 장치를 갖춘다고 해서 네트워크 효과

를 지속적으로 유지할 수 있는 것은 아니다. 자유지역들을 묶는 접착제가 필요하다. 예를 들면, 자유지역이 설정된 해당 도시정부나 기업들이 네트워크내의 여타 자유지역에 대한 우대조치를 실시해야만 자유지역연계망이 효력을 발휘할 수 있을 것이다. 지방정부나 기업차원에서 고려할 수 있는 조치로서는 우호적인 수송가격, 일관성을 갖춘 복합물류서비스, 기술집적에 기여하는 유치기업에 대한 지방세감면 등을 들 수 있다.

환황해권내 주도적인 투자자로서 그리고 제일의 수출시장으로서의 일본의 역할을 감안할 때, 키타큐슈와 후쿠오카가 반드시 범용기술 제품의 생산을 위한 자유지역으로 지정될 필요는 없을 것으로 보이나, 환황해권 도시간 무역과 투자활성화를 위한 관세자유지역을 지정할 필요는 있을 것이다. 이미 키타큐슈가 표방한대로 무역, 금융, 교통, 물류분야에서 거점역할을 할 수 있도록 일본 중앙정부가 키타큐슈와 후쿠오카에 관세자유지역 지정을 검토할 수 있을 것이다(Takaki 2001, Kim 2000).

위의 제반요인을 고려할 때, 환황해권 국지적 자유지역연계망의 1차적 대상도시로서 중국의 다리앤, 톈진, 칭다오, 한국의 인천, 부산, 그리고 일본 큐슈의 키타큐슈와 후쿠오카를 일차적으로 꼽을 수 있다.[12] 이외에도 중국의 옌타이, 웨이하이, 친황다오, 한국의 마산과 군산, 일본의 나가사키, 쿠마모토, 오이타 등도 후보로 고려할 수 있으며, 북한의 개방개혁이후에는 남포도 고려대상이 될 수 있다.

12) 일본 九州通商産業局(2000)은 큐슈의 4개 수입촉진지역(키타큐수, 나가사키, 쿠마모토, 오이타)과 한국의 마산, 익산(이리), 부산, 그리고 중국의 다리앤, 친황다오, 톈진, 옌타이, 웨이하이, 롄윈강, 샹하이를 연결하는 환황해산업교류특구의 설치를 제안한 바 있다.

<표 3-8> 거점도시 선정기준과 자유지역 연계망 대상도시

선정기준 / 대상도시	내부적 여건	배후지의 규모 및 연계	초국경적 도시간 연계	자유지역 존재여부
다 리 앤	★★★	★★★	★★★	유
톈 진	★★★	★★★	★★★	유
칭 다 오	★★★	★★★	★★★	유
인 천	★★★	★★★	★★★	유
부 산	★★★	★★★	★★★	유
키타큐슈	★★★	★★★	★★★	개편요
후쿠오카	★★★	★★★	★★★	신설요
옌 타 이	★★	★★	★★	유
웨이하이	★★	★★	★★	유
군 산	★★	★★	★★	유
마 산	★★	★★★	★★	유
나가사키	★★	★★	★★	개편요
구마모토	★★	★★	★★	개편요
오 이 타	★★	★★	★★	개편요
남 포	★	★★★	★	신설요

주: ★★★ 양호, ★★ 보통, ★ 취약

CHAPTER 4

환황해권 자유지역의 실태

1. 자유지역의 현황과 유형[13)]

세계적으로 자유지역의 형태를 빌어 국제무역과 화물유통을 촉진하기 위한 지대를 운영하고 있는 국가는 70여개국[14)] 이상인 것으로 나타난다. 그 형태는 자유지역(Free Zone), 자유무역지대(Free Trade Zone), 수출가공지대(Export Processing Zone), 무역개발지대(Trade Development Zone), 물류지역(Logistics Zone), 자유항(Free Port) 등 매우 다양하게 나타나며, 동북아의 주요 국가인 한국, 일본, 중국 역시 다양한 형태의 자유지대를 운영 혹은 계획하고 있다(<부록표-1> 참조).

이들 자유지대는 향후 동북아 국가간 교류와 경제발전의 관문 역할을 할 것임이 틀림없으며, 여기에서는 국가별 다양한 자유지대의 개요와 형태를 비교하여 향후 상호 교류의 걸림돌을 도출하고 해결하는 기초자료를 제공하고자 한다.

---

13) 해양수산개발연구원, “우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구”, 1998 및 International Conference on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region, 2001 의 발표자료를 종합하여 작성한 것임

14) Lloyd's of London Press, "Lloyd's Ports of the World 1998". (본 자료에서는 세계 71개국의 자유무역지대에 대한 자료를 수록하고 있음)

1) 중국

중국의 자유지대는 최근 10년 동안 중국 사회개혁 및 대외개발경제정책의 일환으로 경제성장을 주도하고 있는 연해 “경제벨트”를 따라 다양한 형태의 개방지구가 지정되었으며, 그 형태는 경제 및 기술개발지대(Tech. & Econ. Development Zones), 자유무역지대(Free Trade Zones), 첨단기술지대(High Tech Zones), 수출가공지대(Export Processing Zones), 관광 및 휴양지대(Tourism & Recreation Zones) 등이 있다.

중국 최초의 자유무역지대는 1990년 9월에 처음으로 지정된 상하이 푸동지역의 外高橋이며, 그 후 다리앤 등이 추가로 지정되어 2000년에는 15개소 850만평이 설치 운영되는 것으로 나타나고 있다 <그림 4-1>. 이러한 중국의 자유무역지대는 생산·물류 복합형이며, 주로 일반지역과의 분리를 위해 울타리를 치고, 전용통로를 통해서만 진출입이 가능하도록 하고 있다. 자유무역지대와 유사한 수출가공지구도 현재 15개 지구가 지정, 운영되고 있다.[15)]

그러나, 위에서 언급한 다양한 형태의 자유지대를 모두 합치면 약 1,000여개에 달하며 국가단위의 자유지대만도 약 34개에 이르는 것으로 나타난다.

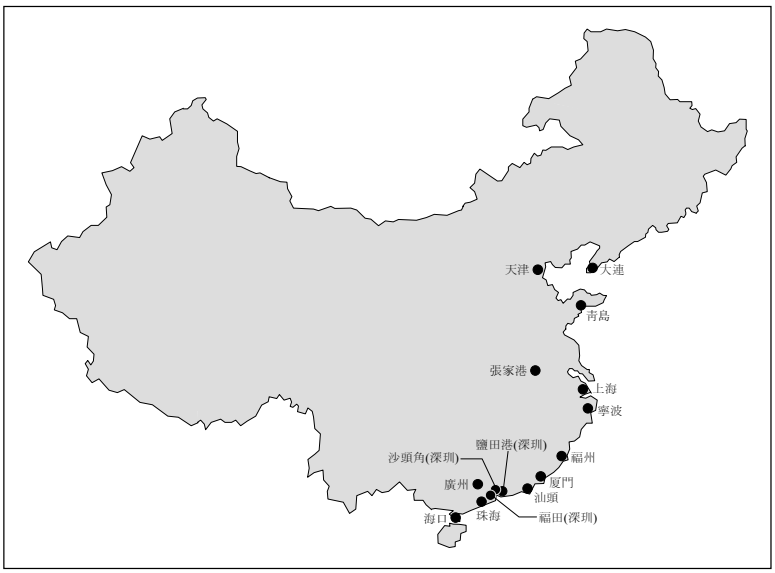
(1) 관계법령

중국에서 자유무역지대를 규정하는 법률은 관세법이며, 여기에서 자유무역지대의 관세면제·감면을 규정하고 있으며, 이 규정에 입각하여 각 지방정부별로 자유무역지대운영규칙을 마련하여 시행하고 있다.

---

15) 수출가공지구는 자유무역지구와 유사한 성격을 가지나 차이점도 있다(Zhang, 2001). 원료나 부품을 수출가공지구내로 반입할 경우 수출로 인정되어 세금반납이 가능한 반면, 자유무역지구는 그러하지 아니하다. 수출가공지구에서 생산된 제품은 국내반입의 경우 완제품의 가격에 대해 관세를 부여하나, 자유무역지구는 수입원료나 부품에 대해서만 관세가 부여된다. 수출가공지구와 관세지역간의 거래는 반드시 외화로 결제되어야 하나, 자유무역지구의 경우는 인민폐나 외화 모두 가능하다. 중국의 15개 수출가공지구는 훈춘, 다리앤, 톈진, 탠란, 베이징, 송지앙, 쿤산, 수저우, 장수, 항저우, 샤먼, 션전, 광저우, 청두 등이다.

<그림 4-1> 중국 자유무역지대 분포도



주: Zhang(2001)을 참고하여 작성

세부적으로 살펴보면, 정해진 화물과 물품에 대해서는 관세면제 또는 감면혜택을 부여하는 것으로 규정하고 있으며(관세법 제39조), 이들 대상 품목은 경제특구와 같이 특별히 인정되는 지역, 중국합작투자기업, 중국협력기업, 외국투자기업과 같이 특별히 인정된 기업의 수출품과 수입품으로 규정(관세법 제40조)하고 이들의 세부사항은 국무원에서 결정하는 것으로 되어 있다.

세부규정은 통일되어 있지 않으며, 지방정부별로 제정하여 적용하고 있으며, 세관별로 반출입 화물의 감독을 위한 규칙을 제정하거나, 자유무역지대 관리위원회가 세부규칙을 별도로 제정하여 시행하는 경우도 있다.

⑵ 자유무역지대의 법적 지위

중국에서의 자유무역지대는 경제 및 무역활동을 위하여 특별한 행정이 이루어지는 시설이 갖추어진 지역으로, 경제특구, 경제기술발전지대, 항만의 내부 또는 인접지역에 위치하도록 규정하고 있으며, 관세 및 수입관련대금이 면제되는 것으로 규정하고 있다.

⑶ 기능

자유무역지대내에서는 가공, 전시, 분류, (재)포장, 상표부착, 상표표시, 장치, 보관, 환적, 수출입무역업, 금융서비스업, 물류업 등 다른 국가에 비해 비교적 광범위한 활동을 허용하고 있다.

⑷ 신청 및 지정

이들 자유무역지대의 지정은 지방정부의 승인요청에 의하여 국무원(수상, 부수상, 장관, 각료들로 구성)이 지정 승인하고 있다. 중국이 지방자치제도가 발달하여 공항 및 항만관리가 지자체에 의해 이루어지고 있는 데 반해 자유무역지대는 중앙정부의 통제하에 있는 실정이다. 그러나, 실제 지대내 기업설립을 위한 승인 및 면허발급은 10~30일 정도 소요되어 비교적 신속한 행정서비스를 제공하고 있다.

⑸ 지정 및 설치

자유무역지대 관리위원회로부터 권한을 위임받은 자유무역지대 개발 기업은 지대 내 공공시설의 건설과 관리를 담당하고, 지대 내 기업과 연구소를 위한 서비스를 제공한다. 그리고, 이러한 지정 및 설치에 대한 기간 제한은 없으며, 허가취소에 대한 별도의 규정도 없으나, 환경오염유발, 국가안보 위협, 사회적 공익손상 등의 우려가 있는 모든 사업은 금지되어 있으며, 이들 규정을 위반할 경우 행정제재를 가할 수 있도록 하고 있다.

⑹ 관리 및 운영 주체

중국의 자유무역지대는 행정과 운영이 분리되어, 각 지방 자유무역지대 관리위원회는 지대내 행정관리, 외국인 투자에 대한 심사·승인, 지대운영에 관한 법·규정 제정, 개발계획·산업정책 기획 등의 업무를 담당하고 있다. 반면에 토지개발, 종합적인 운영관리는 관리위원회로부터 위임받은 개발기업이 수행하고 있다.

⑺ 반출입 제한 물품 및 비과세 대상

중국 자유무역지대내 반출입품목은 기본적으로 제한이 없으나, 환경오염 유발, 국가안보 위협, 사회적 공익손상 등의 우려가 있는 품목의 반입은 금지하고, 보안, 공공위생, 환경보전에 부정적 영향을 미칠 수 있는 품목은 법적인 검사와 실험을 거치도록 하고 있다.

특히, 기계, 장비, 사무용품, 연료, 예비품 등에 대해서는 비과세 규정을 두고 있으며, 물품이 자유무역지대에서 자유무역지대 이 외의 지역으로 이송되는 경우에는 관세 및 수입관련 세금을 부과할 수 있다. 그 외, 자유무역지대를 경유하여 수출된 화물은 관세환급을 받을 수 있다.

⑻ 토지관리

중국의 경우에는 자유무역지대 입주기업에게 토지이용, 건설, 합법적 취득, 양도, 리스, 취득토지의 담보제공을 허용하고 있다.

⑼ 주요 인센티브

관세상에는 자유무역지대내 수출입, 환적 및 보관화물, 지대내 생산에 필요한 원재료, 부품, 예비품, 포장재료, 건설사업에 필요한 기계, 장비, 자산, 그리고 지대내 기업과 연구소가 필요로 하는 기계, 장비, 적정량의 사무용품, 연료, 유지보수를 위한 예비품 등에 대해서는 관세를 면제하고 있다. 그 외 관세혜택으로는

지대에서 관세영역으로 반출될 경우 해당물품에 사용된 수입원재료와 부품의 양에 비례하여 관세를 부과함으로써 관세경감혜택을 받을 수 있으며, 지대를 경유한 수출품에 대해서는 관세를 환급 받을 수 있다.

이러한 관세 이외의 인센티브로는 대폭 간소화된 수출입 통관절차 및 세관관리 방법을 들 수 있다. 예를 들면, 지대내 사용설비, 건설자재에 대한 수입허가 면제, 지대내 가공·수출품의 원재료, 지대내 보관 후 재수출되는 물품에 대해 수입허가 면제, 지내대 가공품의 수출시 수출허가 면제 등을 들 수 있다.

또한 지내대 상품 부가가치세 면제 및 법인세의 면제와 감면[16] 그리고 지대내 기업의 자유로운 지정외국환 사용가능 및 관세영역간 이동상품에 대한 외환증명과 취소절차 불필요 등을 들 수 있다.

(10) 성과

외자유치를 통한 경제발전을 위해 도입된 중국의 자유무역지대는 국내외 입주업체, 투자액, 수출입실적 등이 꾸준히 증가하고 있어 비교적 성공적인 것으로 평가받고 있다. 대표적인 예로 톈진은 1997년 말 3천여개 업체가 등록되어 있고 500여개 업체가 개업을 하였으며 투자액도 37억달러에 달하는 것으로 나타난다. 표에서 예시한 바와 같이 2000년 현재 중국의 자유무역지대의 성과는 괄목할 만한 수준에 이르고 있다 <표 4-1>.

16) 지대내 생산품의 지대내 판매시 생산관련세금 면제, 지대내 10년 이상된 제조업체의 경우 첫 번째 이익발생연도로부터 2년간 법인세 면제, 3~5년째 법인세 50% 감면, 10년 이상된 비제조업체의 경우 첫 번째 이익발생연도 법인세 면제, 2~3년째 법인세 50% 감면 등의 혜택이 있음

2) 일본

일본의 자유지대는 FAZ(Foreign Access Zones)과 FTZ(Free Trade Zone) 등 크게 두 가지 형태로 구분할 수 있다. FAZ는 남태평양 오키나와의 약 9천평 규모에

<그림 4-2> 일본의 FAZ(Foreign Access Zones) 위치

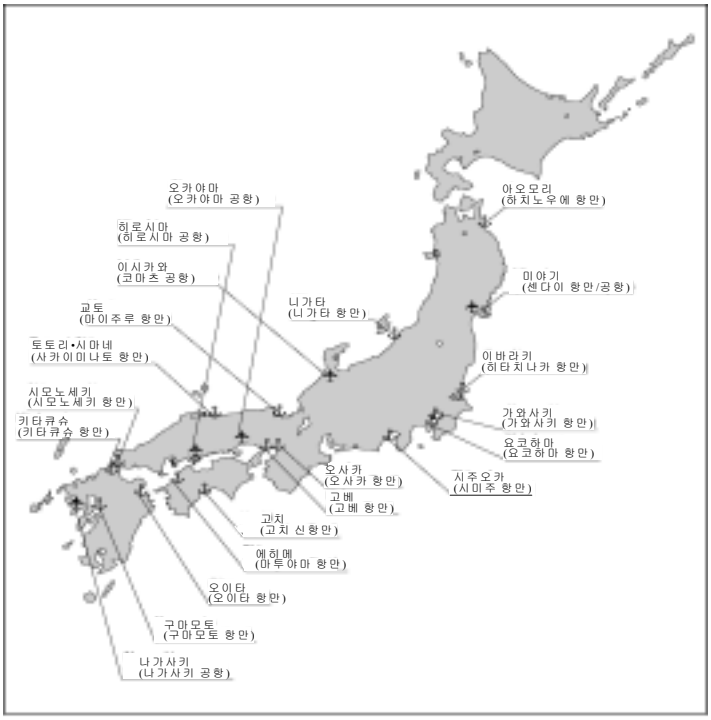


Fig.1 The Location of FAZs in Japan

자료: Takaki 2001

유일하게 설치되어 있으며, 창고, 전시장, 야적장 시설 등으로 구성되어 있다. 반면에 FAZ는 현재 22개가 설치 운영중에 있는 것으로 나타나고 있다 <그림 4-2>. 그러나, 일본의 자유지대는 미국이나 다른 선진국의 자유지대가 제공하고 있는 관세, 통관 등의 혜택이 매우 미약한 실정이다.

⑴ 관계법령

FAZ는 수입촉진 및 대내투자사업의 원활화에 관한 임시조치법에 의해, 그리고 FTZ는 오키나와 진흥개발특별조치법에 의해 추진되고 있으나, 자유무역지대의 경우에는 관세법에 의한 허가도 별도로 받아야 한다.

⑵ 자유무역지대의 법적 지위

FAZ는 항만, 공항 및 그 주변지역에 수입에 관한 시설, 사업, 활동을 집약시킨 곳으로 비관세영역은 아니나 세제, 금융상의 혜택은 부여하고 있다. 반면, FTZ는 오키나와현 지사가 신청한 지역을 오키나와 개발청장관이 승인·지정한 지역으로 비관세영역은 아니며, 관세법상 혜택을 받으려면 별도의 세관 보세지역 또는 총합보세지역 허가를 받아야 한다.

⑶ 기능

FAZ는 수입품의 보관과 분배, 전시, 제조, 가공, 도매, 저장 등의 기능을 가지고 있으며, FTZ는 제조, 가공, 보관, 장치, 포장, 전시, 도매, 품질조사, 조정, 수출입무역업 및 중계 등 비교적 다양한 기능을 포함하고 있다. 결국, 이들 일본의 자유지대는 보세제도의 활성화를 통한 수입촉진에 목적이 있다.

⑷ 신청 및 지정

FAZ는 지자체의 신청에 의해 통상산업성 장관이 승인을 하고, FTZ는 오키나와현 지사의 승인신청에 의해 오키나와 개발청장관이 승인하였다.

⑸ 지정 및 설치

FAZ는 공항이나 항만 주변에 위치할 것, 충분한 물량이 수입되고 있거나 수입이 예상될 것, 동지역설립으로 수입촉진이 예상될 것 등의 요건이 충족되어야 한다. 반면 FTZ는 법인으로서 무역 내지 그와 관련된 사업을 행할 것, 해당사업을 해당지역내에서 행하는 것이 적당하다는 취지를 개발청 장관으로부터 인정받을 것, 사업계획이 수행가능한 자금계획을 가질 것 등의 요건을 제시하고 있다.

그러나, 허가받은 법인 등이 법률의 규정에 위반하거나 허가기준에 적합하지 아니할 때에는 사업인정을 실효시키거나 취소하도록 규정하고 있다.

⑹ 관리 및 운영 주체

FAZ는 초기에는 지자체, 1~2년 후에는 제3섹터가 관리하도록 규정하고 있으며, FTZ는 오끼나와현청이 직접 관리·운영하나 필요시 토지조성, 시설정비, 토지 및 시설관련 사업을 위한 특별법인의 설립이 가능하도록 하고 있다.

⑺ 반출입 제한 물품 및 비과세 대상

반출입 품목의 제한은 없으며, 기본적으로 수입관세율이 낮아 관세면제의 실익은 없는 것으로 나타난다. 그리고 FTZ의 경우 원료과세와 제품과세 중 택일하여 과세하는 방법을 제시하고 있다.

⑻ 토지관리

지대 신청요건에 제3섹터가 소유 또는 관리하는 토지 및 시설로 제한하고 있으며, 입주업체는 사용료를 임대료 또는 리스형태로 납부하도록 하고 있다.

⑼ 주요 인센티브

일본의 경우에는 다른 나라와는 달리 특별한 인센티브가 없는 것으로 나타난다. 그러나, 특정 기계류에 대해서는 세금을 감면해 주고 있는데, 예를 들면 기계 및 장비에 25%, 건물에 12%의 세금감면 혜택을 주고 있다.

(10) 성과

실제 일본의 경우에는 관세율이 낮고, 지대가 높아 외국물품을 수입, 보세상태에서 제조, 가공할 이득이 없으며, 실제 자유무역지대로서의 역할과 기능이 미흡하고 운영상 실패한 것으로 평가받고 있다. 오키나와의 나하 자유무역지구는 1988년에 오키나와 육성특별법에 의해 설치되었으나 인센티브가 충분치 않아 커다란 성과를 거두지 못하고 있다. 1998년 현재, 10개 미만의 기업이 입주해 있는 실정이다. 1998년에 일본정부는 나카구수쿠 특별자유무역지구를 설치하고 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 예를 들면, 법인세 면제나 청년근로자 고용지원 등 오키나와에만 유일한 인센티브를 제공하고 있다. 특별자유무역지구에 주어진 인센티브는 구체적으로 법인세 35% 감면, 법인비즈니스세와 법인거주세 면제, 자유무역지구내 가공제품의 일본내 반입경우 원료나 제품에 대한 선택적 세금부과 조치, 고용 20인 이상 기업에 대한 지원과 청년근로자 채용에 따른 지불임금의 1/3 또는 1/2 지원이다. 나카가수쿠 특별자유무역지구는 원료와 부품을 수입해서 가공제조한다는 목적아래 설립되었으므로 외국의 수출가공지구에 가깝다. 그러나 높은 토지비용과 임금, 그리고 오키나와에서 일본까지의 높은 수송비용으로 인해 아직 입주기업이 많지 않다(2001년 2월 현재, 4개기업 입주).

수입촉진지역은 수입관련인프라에 대한 저리융자, 부동산 구입 및 고정자산에 대한 세제혜택에도 불구하고 큰 성과를 거두지는 못하고 있는 것으로 나타났다. 특히 종합보세구역을 갖추지 못한 수입촉진지역은 기업들이 입주할 만큼의 인센티브가 주어지지 않아 소기의 성과를 거두지 못하고 있다고 한다(Takaki 2001).

3) 한국

한국의 자유지대로서 경제특구 형태는 수출자유지역과 관세자유지역이 있다. 이 중에서 수출자유지역은 마산과 익산에 공단형태로 건설되어 운영되고 있으며, 최근(2000년 7월)에는 무역자유지역으로 전환되었다. 마산수출자유지역은 외국인의 투자를 유치함으로써 수출의 진흥, 고용의 증대, 기술의 향상을 기하여

국가 및 지역경제 발전에 기여함을 목적으로 1970년 1월 특별법에 의하여 우리나라에서 처음으로 설치된 외국인전용 공단으로서 가장 좋은 외국인 투자환경을 제공하고 있으며 국내에서 외국인 투자기업들의 제일 많이 밀집해 있는 공업단지이다.

반면에 관세자유지역은 2000년 5월에 재정경제부에서 공포한 것으로 항만과 공항 등지에 무관세 및 각종 세제혜택이 주어지고, 통관처리가 생략되는 것은 물론 물류·가공센터를 설립하는 외국 투자기업은 국유재산 임대료 및 법인세 소득세 취득세를 전액 감면받는 혜택을 누릴 수 있다.

지금까지는 인천항이 관세자유지역으로 확정되었으며, 기타 부산항과 양산 ICD, 광양항, 인천신공항, 동해항 등이 후보지로 거론되고 있다.

(1) 관계법령

수출자유지역은 "자유무역지역의 지정 등에 관한 법률"에 의해 추진되고 있으며, 관세자유지역은 "국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률"에 따라 추진되고 있다.

(2) 자유무역지대의 법적 지위

수출자유지역은 외국인 투자유치 및 수출진흥을 위해 입주업체에 대해 외국인 투자신고, 공장건축허가, 수출입 승인 등 모든 행정업무를 산업자원부 마산자유무역지역관리원에서 처리하는 일괄서비스체제(One-Stop Service System)를 구축하여 편의를 제공하고 있으며, 외국인 투자에 대해서는 관련법령의 일부배제, 조세감면, 저렴한 임대료 및 지원시설 등 각종혜택을 부여하고 있다. 특히 비관세지역으로서 어느 지역보다도 수출입 활동이 편리한 수출가공구(Free Trade Zone)이다.

관세자유지역은 물품의 반입 및 반출, 용역의 제공 등에 관세법, 부가가치세법, 특별소비세법 및 주세법 등 세법에 대한 특례가 인정되는 지역으로 이 법에서 규정된 사항을 제외하고는 관세법을 적용하지 않는 것을 원칙으로 하고 있다.

⑶ 기능

수출자유지역이나 관세자유지역 모두 외국인에게 좋은 투자환경을 제공하기 위해 조성된 것으로 관세자유지역의 경우 물품의 하역, 보관, 운송, 전시, 판매, 가공 외에도 금융, 보험, 통관, 폐기물처리 등 각종 지원사업이 가능하도록 규정하고 있다. 수출자유지역의 경우에도 역시 창고, 운송, 하역, 포장, 전시, 판매, 보수 등의 기능을 포함하고 있다.

⑷ 신청 및 지정

수출자유지역은 중앙행정기관의 장이나 특별시장, 광역시장, 또는 도지사가 산업자원부장관에게 자유무역지역의 지정을 요청할 수 있다. 관세자유지역 역시 중앙행정기관의 장이나 특별시장, 광역시장, 또는 도지사가 신청하고 재정경제부장관이 지정하는 것으로 되어 있다.

⑸ 지정 및 설치

수출자유지역의 지정을 위해서는 공항, 항만의 주변지역, 산업단지 주변에 제조·물류시설의 설치 등을 위한 충분한 부지의 확보가 가능하고, 도로 등 사회간접자본시설이 충분히 확보되어 있거나 확보될 수 있을 것을 명시하고 있다. 관세자유지역 역시 공항 및 항만배후지, 유통단지, 화물터미널의 주변지역으로 항만의 경우 연간 1천만톤 이상의 화물처리 능력과 3만톤급 컨테이너 전용부두 시설을 갖추고 정기 컨테이너 항로가 개설되어 있어야 하며 부두와 배후지를 합한 총면적이 100만㎡를 넘어야 한다. 공항은 연간 50만톤 이상의 화물처리능력과 50만㎡이상의 면적을 갖추어야 한다. 또한 유통단지와 화물터미널은 연간 1000만톤 이상을 처리하되, 반입물량의 50%가 외국화물이고 이중 20%이상이 환적화물이어야 하는 등의 조건이 제시되고 있다.

또한 관세자유지역의 경우 계약이 정지 혹은 실효되는 경우, 5년간 3회 이상의 영업정지를 받는 경우 등에는 등록을 취소할 수 있도록 규정하고 있다. 수출자유

지역 역시 자유무역지역의 지정사유가 없어졌다고 인정되거나 관계 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사로부터 지정해제요청이 있는 경우에는 자유무역지역의 지정을 해제하거나 지정된 자유무역지역의 일부를 축소할 수 있다.

⑹ 관리 및 운영 주체

관세자유지역과 수출자유지역 모두 해당지역의 지정 또는 그 변경에 관한 사항을 심의하기 위하여 위원회를 둘 수 있으며(관세자유지역위원회, 자유무역지역위원회), 특히 관세자유지역의 경우 권한의 일부를 소속기관 장이나 관세청장에게 위임할 수 있다.

⑺ 반출입 제한 물품 및 비과세 대상

각 국의 반출입 제한품목은 유사한데, 우리나라 역시 국민보건 또는 환경보전에 지장을 초래하는 물품, 기타 관세자유지역의 지정목적에 부합되지 아니하는 물품은 반출입을 제한할 수 있다.

⑻ 토지관리

수출자유지역의 경우 입주기업체는 분양받은 토지는 산업자원부장관에게 양도하는 것이 원칙이나, 입주기업체로 하여금 산업자원부장관이 선정한 다른 입주기업체나 입주자격이 있는 제3자에게 양도하게 할 수 있다.

⑼ 주요 인센티브

관세자유지역의 경우에는 우선 관세의 감면이 가장 큰 인센티브로 나타난다. 즉, 지역내에서 사용할 원자재의 경우 내국물품의 수량 또는 가격을 가공 또는 보수한 물품의 세율표준에서 공제하며, 반입신고를 한 내국물품에 대해서는 임시수입부가세, 주세, 특별소비세, 교통세, 농어촌특별세 및 교육세를 면제하거나 환급한다. 그 외에도 반입신고를 한 내국물품에 대해서는 수출하는 재화로 보아

부가가치세의 零稅率을 적용한다. 그 외에도 법인세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등의 조세를 감면할 수 있으며, 국유 토지나 공장의 임대료를 감면할 수 있다.

수출자유지역 역시 다양한 인센티브가 주어지고 있는데, 법인세, 소득세, 취득세, 재산세, 종합토지세 등의 조세를 감면할 수 있으며, 또한 외국물품과 내국물품을 원재료로 하여 제조·가공·조립 등을 한 물품에는 관세를 부과하나, 원재료로 사용한 내국물품에 대하여는 당해 내국물품 반입당시의 가격 또는 수량을 제조·가공·조립 등을 한 물품의 과세표준에서 공제한다.

특히, 입주기업체에 대하여는 국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률이나 중소기업의 사업영역 보호 및 기업간협력증진에 관한 법률을 적용하지 않으며, 공장에 대하여는 도시교통정비촉진법의 교통유발부담금을 면제한다.

또한 국가 또는 지방자치단체는 자유무역지역내 입주기업체의 기술개발활동 및 인력양성을 촉진하기 위하여 필요한 자금을 지원할 수 있고, 공장 등의 유지·보수와 의료시설, 교육시설, 주택 등 각종 기반시설의 확충에 노력하며, 그 소요자금을 지원할 수 있다.

(10) 성과

위와 같이 외국인투자를 유치하기 위하여 조성된 자유무역지역은 세계수출가공지역협회(WEPZA)가 인정하는 대표적인 성공사례로 평가받고 있으며, 개도국의 외자유치 정책의 모델이 되고 있다. 1999년 현재 마산자유무역지역은 78개의 업체가 입주해 있고, 약 13,000명을 근로자를 고용하고 있으며, 1998년 수출실적은 24억 달러에 달했다. 익산은 마산보다 영세하여 1999년 현재 28개사만 입주해 있고 수출액은 1998년에 9,600만 달러였다. 비록 마산자유무역지역이 일정한 성과를 거두었다고는 하나, 제조업위주의 수출가공으로서는 한계에 이르렀고 생산, 무역, 물류, 서비스업 등의 복합적인 자유무역지역으로 발전되어야 할 것이다(김인중 2000).

2. 자유지역의 실태

지금까지 언급한 국가별 자유지역의 개요 및 주요 내용에 대해 살펴보았으며, 여기에서는 이러한 규정과 제도아래에서 직접 운영되고 있는 환황해권 도시들의 자유지역 사례를 검토하고자 한다.

1) 다리앤, 톈진 및 칭다오 자유무역지역

다리앤 자유무역지구는 일본과 밀접한 관계를 맺고 있으며, 현재 165개의 일본 기업이 입주해 있다. 이 중 124개는 무역관련기업이며 35개는 가공기업이고 나머지 6개는 물류와 관련된 기업이다(Zhang 2001). 이외에도 일본가공기업이나 물류기업과 관련된 300개의 기업이 입주해 있다고 한다. 한국기업의 입주도 점차 증가하는 추세에 있으며 전체 외자기업중 3번째를 차지하고 있다. 다리앤에 입주한 수출가공기업에 대한 투자의 95%는 일본과 한국에서 그리고 물류기업의 90% 이상 투자도 일본과 한국이 차지하고 있다.

톈진자유무역지구도 톈진과 일본간의 경제교류를 반영하여 일본기업 200여개가 입주해 있고 한국도 무역관련 기업과 자동차판매관련 기업이 입주해 있다. 1999년 현재 톈진자유무역지구의 입주기업 총수는 3000여에 달하고 36억달러의 투자를 유치한 바 있으며, 그 중 80%는 외자이다(Yang and Rao 2001). 외국인 투자액에서 톈진자유무역지역은 중국내 1위를 차지하고 있다. 1999년 자유지역 반출입 화물량은 46억 달러, 컨테이너 물동량은 198,000 TEU에 달했다고 한다.

칭다오 자유무역지구는 한국이 강세를 보이는 지구로서 75개의 한국기업이 입주해 있다. 일본기업은 숫자에서는 열세이지만 총투자액에서는 한국을 능가하고 있다. 일본기업의 투자는 주로 전자, 식료, 자동차부품 등에 집중되어 있고, 이토추, 마루베니, 수미토모와 같은 대형 무역업체가 입주해 있다.

이들 3개 자유무역지구는 비교적 성공적으로 운영되고 있으나 한국과 일본의 자유지역과 연계망을 갖추기 위해서는 극복해야 할 몇 가지 문제점을 안고 있다

(Zhang 2001). 첫째, 중국의 개방화정책에도 불구하고 무역자유화의 정도가 일본이나 한국보다는 낮다. 예를 들면, 중국의 관세율은 한국이나 일본에 비해 2~3배 가량 높다. 또한 부가가치세를 포함한 실질적인 세부담이 대단히 높은데, 무관세인 경우에도 수입상품에 대한 실제 세부담은 17%에 달한다. 무관세상품도 수입허가, 수량제한, 임계가격 등의 규제를 받기 때문에 중국시장에 들어오기가 자유롭지 않다. 이러한 중국전체의 낮은 자유화수준은 중국내 자유무역지구가 한국이나 일본의 자유무역지구와 연계망을 갖추는 데 장애요인으로 작용할 것으로 보인다.

둘째, 중국세관의 전자정보교환 등 현대화 노력에도 불구하고 세관행정이 관료적으로 이루어지고 있다. 통관의 지역별 관리체계나 통관절차의 경직적 운영, 그리고 특정 딜러와 브로커의 통관업무 독점 등 통관상의 부정과 비용상승 초래요인이 많다. 이는 중국정부의 투명한 통관체계 수립과 절차의 간소화가 이루어지지 않았기 때문에 발생하는 문제들이라고 볼 수 있다.

2) 일본 큐슈지역 수입촉진지역

일본의 22개 수입촉진지역(FAZ) 중에서 큐슈지역에는 키타큐슈, 나가사키, 오이타, 구마모토 등 4개의 FAZ가 있다. 전술한대로 이들 지역은 외국투자에 대한 큰 인센티브를 제공하지는 않지만, 정부지원하에 수입촉진을 위한 장점을 지니고 있다. 수입촉진지역은 문자 그대로 수입관련시설과 업무를 특정지역에 집중시켜 수입을 촉진하기 위해 설정된 지역이다. 수입관련 인프라 개발을 위해 저리융자, 부동산 구입 및 고정자산 등에 대한 세제혜택이 주어졌고, 정부와 민간합작의 제 3섹터가 주체가 된 개발이 이루어졌다. 이들 인프라는 대부분 수입제품의 수송, 수입관련 업무시설(전시, 정보센터, 디자인센터 등), 수입상품 관련 보관 및 가공시설이며 수입화물 관련사업도 지원대상이 된다. 지원내용은 수입관련 기계, 장비, 건물 등에 대한 특별감가상각, 지방세 감면, 지불보증 및 보험이다.

큐슈지역에 대표적인 키타큐슈 수입촉진지역은 세가지 주요한 수입촉진 기능

및 시설을 갖추고 있다. 첫째는 키타큐슈 수입촉진센터로서 제3섹터 방식에 의해 운영되는 기구로서 수입관련 시설을 관리하고 도소매상들에게 수입관련정보를 제공하고 구매자 중개, 수입거래 및 절차에 관한 상담, 통역 및 법적 자문 서비스 등을 제공하고 있다. 둘째는 아시아-태평양 수입마트로서 종합무역업무센터 기능을 제공하고 있다. 전시시설과 사업미팅 및 수입거래의 장소를 제공하고 있다. 셋째, 수입상품의 유통을 원활하게 하기 위해 키타큐슈 국제화물배송센터와 물류센터를 갖추고 있으며, 간단한 부가가치 작업이 가능하다.

<그림 4-3> 키타큐슈 FAZ

자료: Takaki 2001

키타큐슈 수입촉진지역은 자동차수입 및 배급, 국제식품 배급 및 가공, 주택건설자재의 수입 및 가공 등 새로운 산업기능을 육성하여 수입촉진지역의 확대를 모색하고 있으나, 불충분한 인센티브로 인해 커다란 효과는 거두지 못하고 있다고 한다(Takaki 2001). 키타큐슈 수입촉진지역의 아시아-태평양 수입마트는 입주자가 적어 곤란을 겪고 있다. 또한 세금감면 혜택이 주어지는 사업의 범위가 특별 통합지구내 수입관련 활동에만 국한되어 있어 사업의 범위확대가 필요한 것으로 알려져 있다. 새롭게 개발된 히비키나다 항만지역이나 키타큐슈 공항지역에도 특별통합지구나 종합보세구역의 확대지정이 필요하며, 일본의 수입촉진지역이 한국·중국의 자유무역지대와의 양립성을 갖추기 위해서는 무엇보다도 무관세혜택을 부여하는 종합보세구역 지정이 필요하다고 한다 <그림 4-3>.

<표 4-2> 큐슈지역의 4개 FAZ의 개요

구 분	키타큐슈 FAZ	나가사키 FAZ	오이타 FAZ	구마모토 FAZ
위 치	키타큐슈市 후쿠오카縣	오마무라市 나가사키縣	오이타市, 베푸市	구마모토市, 마시키市
설립연도	1992	1992	1993	1994
주요항만 및 공항	키타큐슈항	나가사키공항	오이타항	구마모토항
프로젝트 기 구	(주) 키타큐슈 수입촉진센터	(주) 국제 항공화물 터미널	(주) 국제무역센터	(주) 구마모토 FAZ
개 요	대상지역은 고쿠라역의 북쪽 출구 및 키타큐슈市 항만지역을 포함함 1단계 프로젝트실적: 모지區 다찌노우라 지역에 키타큐슈 국제화물 배송센터(KID) 설립 고쿠라역 북쪽출구 지역에 아시아·태평양수입마트(AIM) 설립	나가사키공항 섬부근 및 반대편 해안포함 1단계 프로젝트실적: 공항섬에 항공사 화물처리시설 설치 화물대행사 빌딩을 갖춘 나가사키공항 국제집배송센터 건설 2단계 프로젝트실적: 반대편 해안에 수입 지원시설 설치	오이타항의 오자이 부두지역에 배송 및 비즈니스 지원시설(아시아 각국발화물에 대한 큐슈동부의 수입기반) 설치	구마모토항의 배송센터가 1999년 봄에 운영개시되었음

자료: Takaki 2001

종합보세구역 제도는 1992년 관세법 개정에 따라 생겨난 새로운 제도로서 수입촉진지역내에 설정되고 일반 통관절차가 생략될 뿐만 아니라 관세와 내국소비세가 일본 국내로 반입되기까지는 보류된다. 현재 일본에 4개만 종합보세구역으로 지정되어 있다. 이들 보세구역을 갖춘 4개의 수입촉진지역 외 나머지 수입촉진지역은 관세상의 특혜를 누릴 수가 없다(Takaki 2001).

3) 한국의 자유무역지역과 관세자유지역

현재 환황해권내 대상(후보)도시중 실제 자유지역을 운영중인 도시는 마산 하나이다. 마산자유무역지역은 총면적 793,010㎡(24만평)의 규모로 제1공구와 제2공구로 조성되어 있으며 정부에서 직접 관리하는 국가공업단지이다.

현재 마산자유무역지역에는 외국인단독투자 29개사, 합작투자 15개사, 내국인

<그림 4-4> 마산수출자유지역의 배치도

업체 31개사로 총 75개사가 입주해 있으며 총생산의 98%를 수출하고 있다. 특히, 이 지역에는 세계적으로 유명한 소니그룹의 (주)한국소니전자, 일본 산요그룹의 (주)한국동경전자, (주)한국동경실리콘, (주)한국 TT 등 3개사, (주)한국카시오, (주)한국시티즌, 핀란드의 NOKIA사가 전액투자한 휴대폰 제조업체 (주)노키아 티엠씨 등 유수한 다국적기업이 입주해 있다.

새롭게 설립될 관세자유지역의 후보지역은 인천항, 인천공항, 광양항, 부산항이 있으나, 운영중인 관세자유지역은 없다. 인천항 관세자유지역 대상지는 214만여㎡로 1~8부두 158만 1,464㎡와 4부두 배후지 56만 1,734㎡ 등으로 구성되어 있다. 인천발전연구원은 인천항에 관세자유지역이 운영될 경우 물동량 160만 TEU 증가, 8천여명의 고용창출, 7억 5천만 달러 상당의 부가가치 창출 등의 효과를 기대할 수 있다고 분석하고 있다.

3. 공통점과 차이점

한국, 중국, 일본의 자유지대의 설치 및 운영에는 유사한 점도 많으나, 기본적인 목적부터 상이한 점들이 많이 나타난다. 따라서, 향후 자유지대의 연계망 구축을 위해서는 무엇보다는 이러한 상이한 점들을 조정하여 가급적 단일화되고 통일된 기준이 적용되는 자유지대를 형성하는 것이 바람직하다. 여기에서는 각 분야별로 3국 자유지대의 유사점과 차이점을 제시하고자 한다.

한국과 중국의 자유지대는 경제 및 기술발전을 통한 대외경쟁력 강화를 목적으로 하는 반면에 일본의 자유지대(오키나와 자유무역지대 제외)는 수입을 촉진하기 위하여 설치되고 있다.

이들의 법적 지위 역시 한국과 중국의 자유지대는 비관세지역으로 많은 혜택을 향유하고 있으나, 일본의 자유지대는 비관세지역이 아니며 관세법상의 허가를 별도로 필요로 하고 있다. 반면, 세제 및 금융지원의 혜택은 공히 받고 있는

것으로 나타난다. 이들의 기능은 3개국 모두 유사하여, 물류(보관, 환적 등), 가공처리기능, 기타 금융, 보험 등 지원사업이 다양하게 이루어지고 있다.

지정주체 역시 유사한데, 지방자치단체의 신청에 의해 중앙관련부처의 장이 승인하는 형태로 강력한 중앙통제하에 놓여있는 것으로 나타난다. 지정 및 설치요건을 살펴보면, 한국의 경우 비교적 세세한 규정을 제시하고 있으며, 중국은 비교적 융통성있는 규정을 가지고 있다. 또한, 취소에 관한 규정은 한국과 일본이 명시하고 있는 반면에 중국은 이에 대한 특별한 규정을 제시하지 않고 있다.

관리 및 운영은 국가마다 상이하게 나타나는데, 중국의 경우 행정과 운영·관리가 분리되어 관리위원회와 개발기업을 별도로 운영하고 있는 반면에, 일본은 초기에는 지자체가 운영하다 향후 제3섹터가 운영하는 방식(FAZ)과 승인기관이 직접 운영·관리하는 방안 및 특별법인 설립방법(FTZ) 등 다양한 방법을 운영하고 있다. 반면 한국은 중앙이 직접 통제하고 있으며, 해당 위원회와 관세청장에 위임하는 것도 함께 활용하고 있다. 운영체제문제와 관련하여 중국은 중앙정부의 간섭이 지나치다는 지적도 있다. 예를 들면, 자유지역 행정이 관료화에 따른 비능률을 안고 있다. 특히 세관의 통제권한이 지나치게 비대하여 자유무역의 원칙을 지키기가 어려운 실정에 있다(Zhang 2001). 따라서 3국이 환황해권 자유지역 연계망을 갖추기 위해서는 공히 자유지역관리의 독립성을 보장하여 자율적인 운영이 가능토록 해야만 한다.[17]

반출입물품에 대한 제한은 3국이 모두 유사하여 국민건강, 환경보전 등 국익을 해하는 물품의 반출입을 제한하고 있다. 또한, 비과세품목은 중국과 한국의 경우 명시하여 혜택을 부여하고 있으나, 일본의 경우에는 수입관세율이 낮아 비과세의 실익이 없는 것으로 나타난다.

토지는 중국의 경우 이용에 가장 유연한 자세이며, 한국은 승인기관의 허가를 필요로 하고, 일본 역시 토지처분에 있어 제한적으로 허용을 하고 있다.

---

17) 중국의 WTO가입을 계기로 상하이, 톈진 등 자유무역지대를 갖춘 핵심도시에서 규제에서 자유로운 새로운 형태의 자유지역 구상을 내놓고 있다고 한다(大連保稅區域管理委員會 부주임 張克 씨와의 이메일 교신, 2001. 7. 2).

주요 인센티브는 한국과 중국의 경우 많은 세제·관세감면 혜택과 지대의 활성화를 위한 각종 지원을 하고 있는 반면에, 일본의 경우에는 일부 품목에 대한 세금감면 혜택 외에는 뚜렷한 지원사항이 없는 것으로 나타난다.

이상의 논의에서 한·중·일 3국의 자유지역 연계망구축 가능성에 대해 개략적인 검토가 가능할 수 있다. 중국과 한국은 양국의 자유지역의 성격이 유사하고 설립목적도 동일하여 쉽게 연계화를 달성할 수 있는 반면, 일본은 오키나와 자유무역지역을 제외한 수입촉진지역은 그 성격이 일반 자유무역지역과는 판이하게 달라 한국이나 중국의 자유지역과 양립시키기가 쉽지 않음을 알 수 있다. 그러나 일본이 점하고 있는 동북아에서의 위치로 보아 중국이나 한국과 반드시 동일한 성격의(예를 들어, 제조업중심의) 자유지역을 설정할 필요는 없으며, 비관세영역 설정, 입주기업에 대한 세제혜택 및 지원책의 강화가 필요한 것으로 나타났다.

자유지역 연계망 구축에 있어 고려해야할 사항중의 하나는 중국의 자유지역 운영과 관련된 사항이다. 예컨대, 환황해권 자유지역 연계망의 구축에 소요되는 시설투자나 네트워킹 비용은 모두 지방정부의 몫이 된다. 따라서 지방정부 입장에서는 쉽게 자유지역 연계망에 참여할 수가 없다. 이에 대비하여 한국의 부산이나 인천은 이미 국제적인 네트워크를 갖추고 있으므로 별도의 네트워크비용이 들지 않고, 한국정부가 계획하고 있는 무서류통관이 2001년에 시행되면 통관절차가 간소화될 것이다. 일본도 자유지역의 성격은 중국이나 한국과 다르지만 기본적인 시설과 국제적인 운영시스템을 갖추고 있으므로 자유지역 연계망 구축에 커다란 비용을 소요하지 않을 것이다. 따라서 네트워킹에 필요한 하드웨어와 소프트웨어 구축에 필요한 비용조달문제를 고려해야만 할 것이다.[18)]

일본의 수입촉진지역은 제정목적 자체가 일반적인 자유지역과는 다르기 때문에 한국이나 중국의 자유지역과 동일한 성격을 갖추도록 하는 것은 어려우나,

---

18) 大連保稅區域管理委員會 부주임 張克씨에 의하면 전자정보교환시스템(EDI) 설치비용이 적지않다고 한다. 또한 중국의 전자정보교환시스템이 한국과 일본의 시스템과 호환가능한지의 여부도 아직 확실하지 않다고 한다. 또한 한국 및 일본과의 네트워킹 여부에 관한 결정도 중앙정부의 관세청의 허가를 받아야만 한다고 한다.

최소한의 조건은 구비하는 것이 바람직하다. 큐슈지역의 입장에서는 키타큐슈 수입촉진지역에 종합보세구역을 설정하여 수입관련 활동을 보다 활성화시킬 필요가 있다. 예를 들면, 히비키나다 항만에 종합보세구역을 지정하는 것이다. 또한 실제적으로 큐슈지역의 중심공항 역할을 하는 후쿠오카 공항에 종합보세구역을 갖춘 수입촉진지역을 신설하여 환황해권 도시들과 교역 및 투자를 증진시킬 필요가 있다. 그러나 일본의 경우 이미 환황해권내 다수의 도시가 생산기능을 강조하는 자유지역을 가지고 있고, 이들간의 외국인 투자유치 경쟁이 치열한 만큼 수출가공위주의 자유지역을 조성할 필요는 없어 보인다. 다만, 자본집약적인 고기술분야 산업이나 국제업무관련 활동을 유치하기 위한 인센티브의 제공은 가능할 것으로 판단된다.

한국의 자유무역지역이나 관세자유지역은 기본적으로 같은 개념이나 관할부처가 재정경제부와 산업자원부로 나뉘어 있어 유인제도상의 차이 및 운영상의 차이가 불가피하게 발생할 가능성이 높다. 외국인투자자에게 줄 수 있는 혼란을 방지하고 실질적인 성과를 거두기 위해서는 두가지 제도를 통합할 필요가 있다.

<표 4-3> 동북아 3국의 자유지대 특성 비교

구 분	중 국	일 본	한 국
관계법령	관세법(중앙), 자유무역지대 운영규칙(지자체), 세관별 상세규정 가능	FAZ: 수입촉진 및 대내투자사업의 원활화에 관한 임시조치 FTZ: 오끼나와 진흥개발 특별조치법 (관세법 허가 별도 필요)	수출자유지역: "자유무역지역의 지정 등에 관한 법률" 관세자유지역: "국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률"
법적지위	비관세지역, 경제특구	비관세지역은 아님 세제, 금융상 혜택 부여	비관세 특별지역 (각종 세제 혜택 부여)
기 능	가공, 전시, 분류, (재)포장, 상표부착, 상표표시, 장치, 보관, 환적, 수출입무역업, 금융서비스업, 물류업 등	FAZ: 수입품 보관과 분배, 전시, 제조, 가공, 도매, 저장 FTZ: 제조, 가공, 보관, 장치, 포장, 전시, 도매, 품질조사, 조정, 수출입무역업 및 중계 등 다양한 기능 ※ 목적: 수입촉진	관세자유지역: 물품의 하역, 보관, 운송, 전시, 판매, 가공, 금융, 보험, 통관, 폐기물처리 등 각종지원사업 수출자유지역: 창고, 운송, 하역, 포장, 전시, 판매, 보수 등의 기능
신청·지정	신청: 지방정부 승인: 국무원(중앙통제)	FAZ: 지자체 신청, 통상산업성 장관 승인 FTZ: 오끼나와현 지사 신청, 오끼나와 개발청 장관 승인	신청: 중앙행정기관의 장이나 특별시장·광역시장 또는 도지사신청 지정: 수출자유지역 산업자원부장관 관세자유지역 재정경제부장관
지정·설치	자유무역지대 관리위원회, 자유무역지대 개발 기업 지정 및 설치에 대한 기간 제한 없음 환경오염유발, 국가안보 위협, 사회적 공익손상 등의 우려시 행정제재	FAZ · 공항이나 항만 주변 · 충분한 물량이 확보 · 수입 촉진이 예상되는 곳 FTZ · 법인으로서 무역 내지 그와 관련된 사업을 행할 것 ※ 취소 규정 있음	수출자유지역 · 공항, 항만 주변지역, 산업단지 주변 제조·물류시설 확보가능한 곳 · 도로 등 사회간접자본시설 확보 관세자유지역 · 공항 및 항만배후지, 유통단지, 화물터미널의 주변지역 · 항만 -연 1천만톤 이상의 화물처리능력 -3만톤급 컨테이너 전용부두 -정기 컨테이너 항로 개설 -부두와 배후지 총면적 100만㎡ · 공항 -연 50만톤 이상의 화물처리능력 -면적은 50만㎡이상 · 유통단지와 화물터미널 -연 1000만톤 이상 처리 -반입물량 50%가 외국화물
관리 및 운영주체	지방자유무역지대관리위원회 : 행정 개발기업: 운영 및 관리	FAZ: 초기 지자체, 1~2년 후 제3섹터 관리 FTZ: 오끼나와현청이 직접 관리·운영, 필요시 특별법인 설립	관세자유지역위원회 자유무역지역위원회 ※ 관세자유지역은 권한·일부를 소속기관 장이나 관세청장에 위임 가능
반출입제한 및 비과세대상	제한 없음 기계, 장비, 사무용품, 연료, 예비품 등 비과세	반출입품목의 제한 없음 수입관세율이 낮아 관세면제실익 없음 FTZ의 경우 원료과세와 제품과세 중 택일하여 과세하는 방법 제시	국민보건 또는 환경보전에 지장을 초래하는 물품, 기타 관세자유지역의 지정목적에 부합되지 아니하는 물품은 반출입 제한

(<표 4-3> 계속)

구 분	중 국	일 본	한 국
토지관리	토지이용, 건설, 합법적 취득, 양도, 리스, 취득토지의 담보제공 허용	제3섹터가 소유 또는 관리하는 토지 및 시설로 제한 입주업체는 사용료를 임대료 또는 리스형태로 납부	분양받은 토지는 산업자원부장관에게 양도하는 것이 원칙 산자부장관이 지명하는 제3자에게 양도 가능
주 요 인센티브	관세면제: 자유무역지대내 수출입, 환적 및 보관화물, 지대 내 생산에 필요한 원재료, 부품, 예비품, 포장재료, 건설사업에 필요한 기계, 장비, 자산, 지대내 기업과 연구소가 필요로 하는 기계, 장비, 적정량의 사무용품, 연료, 유지보수를 위한 예비품 등 관세혜택: 지대에서 관세영역으로 반출될 경우 해당물품에 사용된 수입원재료와 부품의 양에 비례하여 관세를 부과함으로써 관세경감혜택 부여 및 지대를 경유한 수출품에 대해서는 관세를 환급 받을 수 있다. 대폭 간소화된 수출입 통관절차 및 세관관리 방법: 지대내 사용설비, 건설자재에 대한 수입허가 면제, 지대내 가공·수출품의 원재료, 지대내 보관 후 재수출되는 물품에 대해 수입허가 면제, 지내대 가공품의 수출시 수출허가 면제 지내대 상품 부가가치세 면제 및 법인세의 면제와 감면 지대내 기업의 자유로운 지정외국환 사용가능 및 관세영역간 이동상품에 대한 외환증명과 취소절차 불필요	특별한 인센티브가 없음 일부 특정 기계류 세금 감면 · 예: 기계 및 장비에 25%, 건물에 12%의 세금감면혜택	관세 및 세금 감면 · 세율표준에서 공제, 임시수입부가세, 주세, 특별소비세, 교통세, 농어촌특별세 및 교육세를 면제하거나 환급 · 부가가치세의 零稅率 · 법인세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등의 조세 감면 · 국유 토지나 공장의 임대료 감면 기타 지원 · 국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률, 중소기업의 사업영역 보호 및 기업간 협력증진에 관한 법률 미적용 · 공장에 대하여는 교통유발부담금 면제 · 기술개발활동 및 인력양성을 위한 資金 지원 · 공장의 유지·보수와 의료시설·교육시설·주택 등 각종 기반시설의 확충에 노력하며 소요 자금 지원

CHAPTER 5

자유지역 연계망 구축전략과 추진방안 및 기대효과

1. 자유지역 연계망 구축전략

환황해권내 자유지역 연계망구축은 한·중·일 3국의 해당 지방정부의 합의가 전제되어야만 하고, 중앙정부차원에서의 지원이 있어야만 가능하다. 지방정부간 합의를 도출하기 위해서는 우선적으로 자유지역연계망의 취지와 목표에 대한 공감대가 형성되어야 할 것이다.[19] 본 연구에서는 자유지역 연계망 구축전략의 제도적 부문과 물리적 부문을 구분하여 검토하고자 한다.

1) 제도적 부문

자유지역 연계망 구축에 필수적인 제도적 조치로서 세 가지를 들 수 있다.

① 자유지역내 외국인 직접투자유치를 위한 유인제도
② 자유지역 연계망내 무역활성화를 위한 유인제도
③ 자유지역내 통관절차의 간소화, 수송과 물류효율성 개선, 기술표준의 통일

19) 환황해권 시장회의를 구성하고 있는 다리앤, 톈진, 인천, 부산, 키타큐수, 후쿠오카 등의 지방정부는 환황해권내에서의 보다 긴밀한 협력관계를 구축하고자 노력하고 있다. 큐슈지역은 독자적으로 환황해권 교류특구의 설치라는 제안을 내놓은 바가 있다.

(1) 자유지역내 외국인 직접투자유치를 위한 유인제도

자유지역내 외국인 직접투자 유치를 위한 유인제도는 중국이나 한국의 자유지역에서 실시중이므로 별도의 조치가 필요하지는 않을 것이지만, 투자유치대상업종의 확대가 필요하다. 물류관련업종이나 무역지원 서비스에 대한 세금감면 등 유인제도를 확대 적용하는 것이 바람직하고, 투자관련 규제의 완화와 더불어 각 자유지역간의 유인제도와 기업환경을 유사한 수준으로 조정할 필요가 있다. 이는 자유지역 연계망 구축의 목적이 개별 자유지역으로 권역내 투자자를 유치하는 데 그치지 않고 권역외 다국적 기업의 투자를 끌어들이는 데에 있기 때문이다. 따라서 권역내 자유지역간의 과도한 개별 투자유치경쟁보다는 네트워크 전체의 효율성과 통합성 제고에 따른 유치노력이 필요하다는 점을 강조할 수 있다.

이러한 투자유치를 인센티브 확대와 더불어 환황해권 자유지역간의 산업특화에 대한 논의와 조정이 필요할 것이다. 앞서 언급한 협력산업의 대상선정도 중요하지만 분업의 형태 또는 산업내에서의 특화에 대한 논의가 있어야만 한다. 일본에 비해 발전정도가 떨어지는 한국과 중국의 경우, 기업간의 협의를 통해 주문자 생산방식이나 직접투자를 통한 공정간 분업 또는 전략적 제휴를 유도하는 자유지역간의 인센티브 설정도 필요할 것이다. 이런 관점에서 큐슈경제조사협회가 조사한 큐슈기업과 한국 및 중국기업간의 다양한 네트워크 양식 및 전략적 제휴가 중요한 참고자료가 될 수 있을 것이다(<부록표-2>, <부록표-3> 참조).

(2) 자유지역 연계망내 무역활성화를 위한 유인제도

무역활성화를 위한 유인제도로서 관세면제나 삭감이 필요하다. 관세관련 정책은 한·중·일 3국 모두 중앙정부 소관이므로 일단 거점도시에 자유지역을 설정하게 되면 관세면제의 혜택을 누릴 수가 있다. 산업선정에 대한 좀 더 면밀한 분석이 있어야 하나, 환황해권에서는 개략적으로 전자, 자동차, 물류, 환경산업을 대상으로 볼 수 있다. 이들 산업에 대한 자유지역내에서의 관세감면 및 자유지역간의 거래에 대한 관세감면 혜택이 주어지게 되므로, 이는 외국인 직접투자유치에

커다란 유인으로 작용할 수 있을 것이다. 역내 생산네트워크의 구축과 동북아 분업체제의 발전에 기여하는 투자에 대해서는 환황해권 자유지역 연계망에 소속된 도시들이 공동으로 획기적인 투자인센티브 제공과 더불어 기업내거래에 대한 관세를 인하하는 혜택을 부여할 방안을 고려할 수 있다. 이 경우 지역내 분업생산체제를 구축하고자 하는 다국적기업의 경우 자유지역연계망을 활용하고자 하는 수요가 크게 증대될 수 있을 것이다. 예를 들면, 르노자동차회사가 키타큐슈 및 부산의 완성차공장 외에 다리앤이나 칭다오에 부품공장을 세우고 역내 생산체제를 구축하고자 할 경우 위와 같은 인센티브제도는 자유지역 연계망의 효과를 최대화하는 길이 된다.

⑶ 자유지역내 통관절차 간소화, 수송·물류효율성 개선, 기술·서비스표준 통일

관세관련 정책은 국가간 합의가 매우 중요한 사항이나 통관절차나 수송, 기술 및 서비스 활동의 표준화에 관한 부분은 중앙정부의 위임하에 지방정부나 민간기업차원에서 노력하여 개선할 수 있는 여지가 많다. 많은 시간과 비용이 소요되는 현재의 통관절차는 자유지역간에 대폭 간소화할 수 있을 것이다. 통관 및 항만출입 관련업무가 대부분 시간적으로 제한되어 있거나 휴일에는 쉬는 경우가 일반적인데 이를 24시간 개방함으로써 이용자의 편의를 증진시킬 수 있다. 물론 항만이나 통관관련 업무가 아직도 중앙정부 소관인 경우가 있으나, 다리앤과 같이 독립된 항만공사 체제를 갖춘 경우에는 지방차원에서 해결가능할 것이다.[20]

기술표준화는 통관절차나 항만출입절차와 달리 많은 시간을 요하는 분야이기는 하나, 앞서 언급한 대상산업에서 부품이나 소재의 표준화 및 ISO 인증체계의 통일을 민간주도로 달성할 수 있을 것이다. 동북아 물류체계에서 팔렛규격의 표준화 문제는 이미 거론된 바 있으므로 별도의 논의는 필요로 하지는 않겠지만, 물류표준화 및 공동화는 물류비용의 절감과 물류서비스의 제고 측면에서 매우 긴요한 과제라고 할 수 있다(임호규, 최윤희 1995). 물류표준화 및 공동화는 환황

20) 부산도 곧 독립적인 항만공사를 발족시킬 전망이다.

해권 자유지역 연계망의 물류기능 효율화를 가져와 관세감면 못지 않은 무역 및 투자활성화 효과를 창출할 것이다.

한·중·일 3국이 정도의 차이는 있지만 공통적으로 안고 있는 문제중의 하나는 번잡하고 고비용을 요하는 통관절차이다. 일본의 경우 수입물품의 도착에서 반입인가까지의 시간은 해상화물의 경우 평균 3.6일, 항공화물의 경우 1.3일이 소요된다고 한다. 미국에서는 화주가 예정도착일보다 60일 이전에 신고하고 세관당국은 도착예정 5일전에 수입허가를 내준다는 것과 비교하면 일본의 통관절차가 상당히 비능률적임을 알 수 있다. 중국이나 한국세관 모두 유사한 문제를 지니고 있으므로 통관절차의 대폭적인 간소화를 위한 노력이 필요하다. 우선적으로 24시간 세관 운영체제, 화물도착전 수입인가제, 수출입화물 인가의 단일창구화 등이 실시되어야만 한다. 이를 위해서는 싱가포르에서 시행하고 있는 'TradeNet'과 같은 정보시스템을 3국 공히 도입할 필요가 있다.[21] 물론 일본과 한국에서 유사한 제도를 도입하고 있으나, 시스템간의 호환성문제에 관해 보다 긴밀한 협의가 있어야만 할 것이다.

2) 물리적 부분

위에서 언급한 제도적 부문과 관련된 정책보다는 덜 긴요하지만, 물류관련 인프라의 공동개발은 환황해권내 지방간 협력을 증진시키는 촉매역할을 할 수 있다. 항만이나 내륙 수송시설 및 물류관련시설이 부족한 중국의 경우 한·중·일 3국의 기업들이 공동투자형식으로 시설확충을 도모하고 시설운영에서의 노하우를 공유하게 되면 환황해권 자유지역연계망에서 질 높은 물류서비스를 제공할 수 있을 것이다. 또한 황해권의 공컨테이너 문제는 한·중·일 3국의 선사들의 공동노력으로 쉽게 해소될 수 있다. 환황해권 자유지역간의 컨테이너 풀 시스템이

21) 싱가포르의 TradeNet은 1989년에 도입되어 무역거래의 효율성개선에 획기적인 공헌을 하였다고 한다(http://www.tradenet.gov.sg).

도입된다면 한·중·일 3국의 수출입불균형에서 발생하는 공컨테이너와 물류비용 증가요인을 제거할 수 있다.

일본의 키타큐슈나 후쿠오카의 경우 최근 첨단물류시스템의 구축이 진행되고 있으나 한국과 중국은 많은 시설투자를 필요로 하고 있다. 동시에 환황해권 자유지역을 연결하는 보다 편리하고 신속한 해운 및 항공노선의 개발이 이루어져야 한다. 장기적으로 해운 및 항공과 연결된 육로 수송로를 확보함으로써 육해공의 복합수송체계를 구축해야만 환황해권의 물류비용을 절감시킬 수 있을 것이다.

물류 및 수송관련 인프라의 확충 외에도 환황해권 자유지역간의 분업 및 지역 생산체제 구축에 필요하고 동시에 환황해권의 입지적 자산을 증대시키는 산업별 특수인프라의 형성이 매우 중요한 과제이다. 예를 들어, 환황해권의 자동차부품 산업의 지역적 생산체계가 효율적으로 구축되기 위해서는 자유지역간을 운행하는 자동차부품전용 선박의 도입과 자동차부품과 관련된 정보시스템 설립이 필수적인 요소가 될 것이다.

2. 추진방안

환황해권 자유지역 연계망의 구축은 국가간 자유무역협정에 대한 대체전략이 아니라 보완적인 전략으로 간주할 수 있다. 따라서 자유지역 연계망의 실현에 있어 중앙정부의 협조하에 지방정부 및 민간기업이 주체가 되어야 한다. 추진주체로서 지방정부가 우선적으로 해야할 일은 자유지역 연계망의 필요성과 이익에 대해 중앙정부를 설득시키는 것이다. 이러한 노력은 각 도시별로 산발 추진하기보다는 환황해권 자유지역연계망에 속한 도시들의 지방정부가 공동으로 추진하는 것이 훨씬 효과적일 것이다. 공동추진체 구성에 있어 새로운 협의기구를 만드는 것보다는 기존의 동아시아 시장회의[22]를 활용하는 것이 효율적일 것이다.

22) 동아시아 시장회의는 본 연구에서 제시한 다리앤, 톈진, 칭다오, 인천, 부산, 키타큐슈를 포함하여 시모노세키, 옌타이, 울산시로 구성되어 있으며 모두 환황해권 도시들이다.

동아시아시장회의에서 환황해권 자유지역 연계망 구축에 대한 합의가 이루어지면 추진위원회를 구성하여 단계적인 추진작업에 들어갈 수 있을 것이다. 추진위원회에서 1단계로 논의할 사항은 환황해권 자유지역간의 동질성 확보를 위한 것이다. 관세 및 외국인 직접투자에 대한 혜택의 범위, 그리고 자유지역간의 수송비용 및 정박비용 등에 관한 우대조치를 조정 협의할 수 있을 것이다. 지방정부차원에서 정책지원 프로그램은 지방세감면, 특별감가상각, 저리융자 등의 조세 금융혜택이 가능하며, 지방항만관리청과 협의하여 항만시설의 연중무휴 24시간 이용체제와 자유지역간의 항만이용요금의 감액 등이 포함될 수 있다.[23)]

두 번째 단계에서는 통관절차, 자유지역간 무역관련 전자정보교환, 물류표준화 및 공동화작업을 추진하는 것이 바람직하다. 특히 전자정보교환(Electronic Data Interchange)시스템은 증가하고 있는 전자상거래에 대비하여 세관업무의 효율화를 위해 필수불가결한 과제이다. 환황해권 자유지역들이 전자상거래시스템을 도입하고 자유지역간에 정보교환에 있어 UN/EDIFACT를 이용하는 메시지 표준화 방식을 채택할 필요가 있다(World Customs Organization 2000).

세 번째 단계에서는 환황해권 자유지역들간에 자유지역 연계망에서의 투자와 무역을 촉진하는 공통의 유인제도를 협의하여 도입하는 것이 필요할 것이다. 자유지역간의 산업협력과 연계망 전체의 입지적 가치를 증대시키기 위한 인센티브의 도입이 필요한데, 특히 전자, 자동차부품, 환경관련 산업의 다국적기업을 유치하기 위한 산업특정적 인프라의 확충과 산업집적지구의 육성이 바람직하다.[24)] 저렴한 대지임대료, 기반시설의 제공, 환황해권 공유의 정보 인프라, 물류시스템 등의 투자에 대한 저리융자 등 공동이익을 위한 유인책이 마련되어야 할 것이다. 금융과 관련해서 환황해권 자유지역에 투자를 원하는 기업에 대한 채무보증을 3국간의 관련 금융기관에서 협의, 시행할 수 있을 것이다.[25)]

---

23) 키타큐슈에서는 자매도시인 다리앤, 인천에서 출발하는 컨테이너 선박에 대해 정박비용 20% 감액정책을 실시하고 있다고 한다(Takaki 2001).

24) 다국적 기업의 입지행위에 관한 최근 연구결과에 의하면 관련산업의 집적, 산업특정적 인프라 및 지원서비스, 그리고 무형의 지적 자본이 1990년대 이후 다국적기업의 입지에 중요한 영향을 미친다고 한다(Dunning 1998).

25) 키타큐슈 수입촉진지역을 위해 설립된 KIPRO는 한국산업은행과 신요정보교환 등 양자간 협정에 의한 채무보증을 시행한 바가 있으므로 이를 3국간에 확대 실시하는 것은 그다지 어려운 일은 아닐 것으로 생각된다(Takaki 2001).

1단계에서는 중앙정부의 관련부서와 긴밀히 협력하되 지방정부간의 협의에 의해 추진하고, 2단계부터는 중앙정부의 참여하에 추진하여야 실질적인 성과를 거둘 수 있을 것으로 보인다.[26)]

자유지역 연계망이 효율적으로 작동하기 위해서는 민간부문의 참여가 필수적이다. 특히 수송과 물류관련 업체의 적극적인 참여 없이는 물류표준화 및 공동화를 달성하기 어렵기 때문이다. 동시에 자유지역 연계망의 주된 목적인 산업협력과 산업구조 고도화를 달성하기 위해서 환황해권에 관심을 가진 다국적 기업과 긴밀히 협력할 필요가 있다. 이미 환황해권 일부지역에 생산시설을 갖춘 다국적 기업의 경우 지역생산체제를 구축할 가능성은 높으며, 환황해권 자유지역 연계망이 이들 다국적기업의 지역적 생산 플랫폼을 제공한다면 이를 활용하고자 할 것이다. 예를 들면, 르노자동차의 경우 큐슈지역과 부산에 공장을 확보하고 있으므로, 다리앤이나 기타 황해권 도시에 부품공장을 설립한다면 환황해권 자유지역 연계망이 제공하는 이점을 용이하게 활용할 수 있게 된다. 동시에 다국적기업이 자유지역 연계망을 활용하여 지역생산체제를 갖추게 되면 지역고용창출은 물론이고 지역내 부품이나 소재의 표준화를 이루는 데에도 크게 기여할 것이다.

이상의 자유지역 연계망구축 추진시책은 지방정부의 힘만으로는 추진 불가능한 것이 동북아 3국에 공통된 현상이다. 따라서 지방이 주도적으로 할 수 있는 시책, 중앙정부의 협력이 필요한 분야, 그리고 민간부문의 참여가 필요한 분야를 구분하여 단계적으로 추진하는 것이 실현가능성이 높을 것이다 <표 5-1>.

26) 九州通商産業局에서 제안한 환황해 산업교류특구에서도 지방차원의 시책과 중앙차원의 시책을 구분하여 정리하고 있다(加峯隆義 2001)

<표 5-1> 주요 추진전략과 중앙정부 및 민간의 협력분야

전 략	세부내용	지방주도 실현가능분야	중앙협력 필요분야	민간협력 필요분야
투 자 자유화	투자유치	지방세감면 설비투자저리융자 채무보증 대지임대료 인하 등	국세감면, 금융지원	
	대상업종 및 지역확대	제조업외 물류, 관광, 교역관련 업종으로 확대 보세구역 지정(일본)	법개정을 통한 자유지역 업종제한 철폐	
	분업촉진	협력산업의 선정 분업구조 유도	다국적 기업 황해권 생산체제 구축에 대한 유인	기업간 네트워크 및 전략적 제휴
무 역 자유화	관세인하		자유지역생산제품의 국내반입에 대한 관세인하 (수입재료·부품에만 관세부과)	
	기업내거래 관세인하		다국적 기업 역내거래에 대한 관세인하	
무 역 활성화	통관절차 개선	통관절차간소화 교역정보체계 구축	전자통관제도 등 도입 지원	
	물류비용 절감	항만업무 24시 가동 항만이용요금 감액 통합물류정보체계구축 공컨테이너 문제	지방항만청의 자율적 운영 지원	물류업체 참여
	부품 및 기술 표준화	물류관련 표준화 지원	부품 및 기술 표준화 지원	표준화의 선도적 역할
네트워크 인프라	전자정보교환 시스템 구축	지방재정 지원	중앙재정지원	사용자입장에서 시스템지원
	물류·수송·통신 인프라 확충	지방재정 지원	중앙재정지원	민간부문 투자참여

3. 자유지역 연계망 구축의 기대효과

환황해권에 속한 거점도시의 지방정부와 한·중·일 3국의 중앙정부가 자유지역 연계망 구축에 동의하고 앞 절에서 논의한 전략과 방안을 채택한다면 우리는 크게 무역확대, 투자증진, 지역개발이라는 세 가지 효과를 기대할 수 있다.

선행연구에서는 자유지역연계망의 혜택을 주로 무역효과로 파악하였다(손병해 1992, 김화섭 1996). 그러나 자유지역이 대상국가들의 경제에서 차지하는 비중이 미미하므로 전면적인 자유무역협정에서 발생하는 무역창출효과와는 같은 차원에서 논의할 수 없다. 손병해와 김화섭의 연구에 의하면 지역내 부품교역에 따른 무역확대효과와 자유지역내에서 생산된 제품에 대한 국내시장 반입에서의 관세우대혜택으로 인한 무역굴절효과가 있을 수 있다고 한다. 그러나 무역확대를 위한 전면적 자유무역협정과 달리 무역확대효과는 자유지역연계망의 주된 목적이 아니다. 오히려 투자증대를 통한 산업협력과 이에 부수하는 무역확대가 자유지역연계망의 주된 목적이라고 할 수 있다.

산업협력과 무역확대 외에도 개별 자유지역 설정에 따른 효과는 일반적인 자유무역지구(Free Export Zone)에서 발생하는 외국인 직접투자유입과 관세장벽제거를 통한 무역확대를 들 수 있다. 고용창출과 외화획득은 개별자유지구의 직접적인 혜택으로 간주할 수 있으며, 산업연관효과에 의한 자유지역 주변부에서 발생하는 발전효과는 간접적인 효과로 볼 수 있다.

1) 무역확대효과[27)]

자유지역 연계망은 국가간의 자유무역지대협정과 달리 가맹국간의 자유지구에만 국한되므로 전면적인 관세철폐를 적용하는 국가간 자유무역지대와는 상이한 무역효과를 가져온다. 자유지역 연계망에서는 대외 공통관세 등 무역상의 역외 차별조치가 수반될 수 없으므로 생산면에서의 무역창출 효과는 생겨나지 않는다. 그러나 역내 무역증대에 의한 총무역창출효과는 발생할 수 있다(손병해 1992). 환황해권에서 언급한 거점도시들은 대부분 주요 공업지역을 포함하고 있고 자유지역내에 생산기능을 장려하고 있으므로 자본재 및 중간재 산업에서 자국생산이 역내 선진국(일본)으로부터의 수입을 대체하는 효과는 기대할 수 있다.

27) 무역확대효과에 대한 부분은 본 연구의 일환으로 개최된 회의에 대외경제정책연구원의 정인교 연구위원이 제출한 논문을 바탕으로 작성하였다.

동시에 자유지역 연계망은 국별로 설치된 자유지역의 다각적 무역매개기능으로 인한 무역굴절효과를 발생시키게 된다. 다만 국내 자유지역에서 비자유지역으로의 반출입에 대한 관세제도에 따라 효과가 달라진다. 예를 들어 부산에 설치된 자유지역에서 한국내로 반입된 제품에 대해 외국으로부터 직수입한 제품과 동일한 관세를 적용한다면 자유지역과 국내시장간의 무역굴절 효과는 발생하지 않게 된다. 그러나 자유지역내에서 타국으로부터 원재료와 부품 등을 무관세로 수입하여 생산된 고유의 현지제품은 국내제품으로 간주될 수 있으므로, 국내에 자유반입(혹은 특혜관세 반입)이 가능할 경우에는 간접무역굴절효과가 발생하게 된다. 그러나 WTO규정에 따라 특혜관세를 부과할 수는 없으므로, 무역굴절효과에 의한 역내 무역확대효과는 기대하기 어렵다.

이상의 자유지역과 비자유지역간의 관세여부를 중심으로 보는 무역확대효과는 소수의 거점도시내 자유지역에 국한되어 발생하므로 국가간 자유무역지대 결성에 따른 전면적인 관세철폐의 무역확대효과와 비견할 만한 수준은 아니다. 오히려 자유지역 연계망의 목적은 관세장벽의 철폐나 감소에 따른 무역확대 효과보다 비관세장벽의 감소에 따른 무역확대 효과에 있다고 볼 수 있다. APEC 국가들 간의 관세 및 비관세장벽 제거에 따른 효과분석 연구에 따르면, 비관세장벽의 제거가 교역액의 약 10% 증가효과를 가져올 수 있다고 한다(Dee et al. 1996). 여기서 비관세장벽이라 함은 통관절차, 기술표준, 경쟁정책, 조달 및 규제 등을 포함하는 광범위한 제도를 지칭한다. 바꾸어 말하면, 비관세 분야에서의 장애를 제거하는 것은 무역거래비용을 감소시키는 효과를 가져온다는 것이다. 동북아의 무역여건과 국지적 자유지역 연계망의 한계를 감안할 때 무역활성화 효과는 일부 비관세분야에만 적용된다고 가정해 볼 수 있다. 특히 환황해권 거점 항만도시들간의 자유지역 연계망에서 통관과 관련된 절차가 중요한 장애요인이므로 통관절차의 간소화에 따른 물류비용절감이 10%도 발생한다고 가정하고 CGE 모형을 실행하였다.[28)]

28) CGE모형의 상세에 관해서는 Cheong(2000) 참조

물류비용 10% 절감은 자유지역 연계망내 거점도시들간에 특혜관세를 부과하는 효과와 동일하다. 부언하면 수입업자는 물류비용절감에 따른 만큼 역내 수입에 대해 낮은 가격을 적용하게 되어 역내 수입을 촉진하는 결과를 낳게 된다. CGE 모형에 따른 추산결과는 <표 5-2>와 같다. 즉 자유지역 연계망 구축에 따른 무역확대효과는 약 24억 달러정도가 되며, 중국이 가장 큰 혜택을 보는 것으로 나타났다. 그러나 여기에 사용된 모형이 완전경쟁을 가정한 정태적 모형이므로 규모의 경제나 동태적 효과를 고려하지 않았다. 또한 통관절차 등의 간소화 등 수출입 절차의 투명성 제고에 따른 자유지역내 외국인 직접투자의 증가는 무시하였다. 직접투자의 증가는 당연히 무역증대를 수반하게 된다. 따라서 규모의 경제, 동태적 효과, 투자에 따른 효과 등을 감안하면 위에서 제시한 무역확대효과는 하한치로 간주할 수 있다.

<표 5-2> 동북아내 자유지역 연계망의 무역촉진효과

단위: 백만 달러

목적지 / 출발지	한 국	일 본	중 국	계
한 국	-	327	197	524
일 본	439	-	478	917
중 국	173	811	-	984
계	612	1,138	675	7,322

주: 1995년 기준
자료: Cheong 2001

2) 투자 및 지역개발효과

자유지역연계망의 주된 효과는 직접투자를 통한 상향적 산업구조 조정효과와 한·중·일 3국간의 조화로운 국제분업구조(통합적 지역생산체제) 구축에 있음은 앞에서 밝힌바 있다. 현재 개별자유지역이 제공하고 있는 투자인센티브와 더불어 자유지역 연계망에 고유한 투자인센티브가 주어진다고 가정했을 때, 상당한

투자효과가 있을 것으로 예상되나 그 효과를 계량적으로 추정하는 것은 불가능하다. 또한 자유지역 연계망 고유의 투자효과는 환황해권 자유지역들이 어떤 수준의 네트워크를 형성하는 가에 달려 있다.[29] 네트워크의 핵심적 요인은 자유지역 연계망(또는 보다 넓게 환황해권 지역)내의 거래비용이다. 거래비용은 크게 제도적인 장애에 따른 비용(주로 비관세적 장벽이라고 볼 수 있음)과 물류비용으로 나눌 수 있다. 만약 환황해권 자유지역간에 전자정보교환체계가 갖추어지고, 통관절차가 세계관세기구가 권고하는 수준으로 통일화되고, 보다 신속하고 효율적인 물류서비스체제가 갖추어 진다면 네트워크내에서의 거래비용이 크게 감소시킬 수 있다. 거래비용의 감소와 자유지역간의 협력적 분업체제는 전기전자, 자동차 산업 등 부품과 소재의 지역적 소싱(region-wide sourcing)을 필요로 하는 다국적 제조업체들에게 상당한 매력요인으로 작용할 수 있고 이들 기업의 환황해권 자유지역 연계망내 입지를 유도할 수 있을 것이다.

자유지역은 자유지역내 수출입 관세면제와 입주기업에 대한 법인세 및 소득세 감면 등의 혜택을 받는 것이 일반적이다. 따라서 개별 자유지역은 수출입활동과 관련한 서비스에서 발생하는 이익을 얻게되고 자유지역내에서 가공산업을 목적으로 하는 외국인 직접투자에서 발생하는 부가가치 효과를 획득하게 된다. 이러한 직접적인 고용 및 소득효과 외에도 선진기술의 도입에 따른 산업고도화 효과와 투자기업의 현지부품 및 재료 구매에 따른 자유지역 외 국내 타지역에서의 생산증대 효과를 누릴 수가 있다. 이러한 개별적 자유지역의 지역개발효과 이외에 자유지역 연계망에서 오는 지역개발효과는 먼저 자유지역들간의 협력적 분업에 따른 국외투자의 증대를 들 수 있다. 또한 자유지역 연계망 형성에서 투자자유화조치, 선진적인 항만운영기법과 통관운영체제의 도입 등 제도적인 부문에서 발생하는 효과는 비록 그 측정이 쉽지 않지만, 자유지역과 자유지역이 설정된 거

29) 자유지역단위가 아닌 동북아 전체 차원에서도 투자와 관련하여 협력의 필요성은 제기되어 왔다. 예를 들면, 역외국으로부터의 투자유치라는 측면에서 한·중·일 3국은 개별적 또는 경쟁적인 투자유치 노력보다 협력관계를 강화함으로써 동북아지역 전체에 유입되는 역외국투자의 규모를 확대할 수 있다(이성봉外 1999).

점도시 경제의 효율성 증대효과는 무시할 수 없을 것이다. 그리고 자유지역들 간의 국지적 경제통합은 개별 경제의 외부환경 변동에 따른 충격을 희석시키는 효과를 가진다. 아시아 경제위기이후 국가내 도시지역경제의 심각한 후유증을 감안하면, 국경을 넘어 행해지는 주변지역과의 경제통합은 개별지역의 경기변동에 따른 리스크를 감소시킴과 동시에 새로운 성장의 활력소를 제공하는 한 가지 방안이 될 수 있다.

CHAPTER 6

결 론

자유지역 연계망 구축의 필요성은 동북아의 특수한 정치·경제적 상황에서 비롯된다는 점을 강조할 수 있으나, 보다 근본적으로는 세계화에 따른 도시, 지역, 국가차원에서의 다층적 대응노력의 일환으로 볼 수 있다. 국가간의 자유무역협정이나 통화동맹 등 거시적 차원의 경제통합은 세계의 지역화 경향에 대응하기 위해서나 국가간 경제협력을 확대하기 위해서도 필요하다. 이러한 국가 단위에서의 노력은 다양한 지역이나 계층의 합의를 반드시 전제하지 않는다는 점에서 지방차원의 교류협력을 활성화시킬 것이라는 보장은 없다. 유럽연합의 예에서 보듯이 지역통합과정은 비록 경제적인 동인에서 출발하더라도 궁극적으로는 지역내 구성원의 미래에 대한 비전의 공유와 지역에 대한 의식이 뒷받침될 때만이 실질적인 효력을 발휘할 수 있다. 즉, 다양한 민족과 계층의 상호이해가 전제되어야만 한다는 것이다. 이러한 측면에서 지방차원의 교류협력은 설사 제도적인 틀을 갖추지 않더라도 지역 통합의 핵심적인 요소인 상호이해와 신뢰를 증진시킴으로써 거시적 차원의 경제협력이나 통합을 가능하게 하는 밑거름의 역할을 한다고 볼 수 있다.

본 연구에서는 국가차원의 전면적 경제통합의 보완적 접근방법의 하나로서 지방중심적 국지적 경제통합을 제시하고, 환황해권 자유지역 연계망 구축이라는

정책구상을 실천하기 위한 전략과 방안을 도출하고자 하였다. 관련정부(중앙과 지방)의 정책담당자나 민간기업에 대한 면담을 통하여 정책구상의 타당성에 대한 현실적인 검토를 충분히 수행하지 못한 것은 본 연구의 한계이나, 한·중·일 3국의 전문가협의를 통한 의견수렴을 시도함으로써 최소한의 공통분모를 모색하고자 하였다.

일반적으로 국지적 경제통합은 국가간 공식적인 경제통합에 비해 제도적, 행정적 조치의 소요가 훨씬 덜 하다. 국가의 일부지역만 포함되는 게 상례이므로 정치·경제적 리스크가 적은 반면, 국지적 통합의 긍정적 효과는 남중국(홍콩, 광둥, 푸지앤, 타이완)의 예에서 보듯이 주변지역으로 파급이 용이하다는 점에서 유리하다. 제도적 요구조건이 많지 않다는 것은 곧 비용과 시간이 절약된다는 의미이다. 무역블록(자유무역협정)과 달리 국지적 통합은 시장확대보다는 수출확대를 목표로 하므로 동북아의 현실에 더욱 적합하다고 할 수 있다. 국지적 통합은 또한 개별적으로 설치된 수출자유지역과 달리 통합에 참여하는 지역 전체의 경쟁력을 높인다는 점에서 지역공동이익의 창출이 가능하다. 이와 관련하여 국지적 통합의 또 한가지 이점은 외부경제 환경의 변동에 따라 발생하는 부정적 효과에 대한 완충역할이다.

국지적 경제통합이 자유지역 연계망이라는 특수한 형태를 통하여 구현될 때에는 통상적인 무역확대효과 외에 투자증진효과와 협력적 산업구조 조정효과를 가질 수 있다. 투자증진효과는 개별 자유지역의 투자유치효과를 넘어서서 자유지역 연계망 형성에 따른 효과를 의미하는 데, 이는 자유지역 연계망이 고유의 네트워크 효과를 발생할 경우에만 가능하다. 예를 들면, 환황해권 자유지역간에 투자와 물자의 흐름에 관한 통합정보망이 구축되고 자유지역 항만간의 신속하고 효율적인 물류서비스체제가 갖추어 지면, 거래비용의 감소로 인하여 네트워크로서의 효과가 생길 수 있다. 이렇게 될 경우 자유지역 연계망은 개별지역의 합이 아닌 네트워크로서 역내외 투자를 유치할 수 있게 된다. 특히 지역생산체제를 염두에 두고 있는 다국적기업이나 주변국기업과의 전략적 제휴를 도모하는 기업에

게는 매력적인 투자입지가 될 수 있다.

환황해권에서 이와 같은 국지적 통합의 장점을 살릴 수 있는 손쉬운 방안은 국경을 건너 한정된 거점지역간에 동질적인 경제공간을 구축하는 것이다. 따라서 본 연구에서는 기 설치된 유사한 성격의 자유지역을 기반으로 환황해권 자유지역 연계망을 제안하고 구축전략과 추진방안에 대해 검토하였다. 환황해권을 동북아에서 국지적 통합이 가능한 지역으로 선정한 이유는 세 가지를 들 수 있다. 첫째, 환황해권이 3억 가까운 인구를 가진, 세계적으로 손꼽히는 유수한 제조업 생산능력을 갖춘 지역이기 때문이다. 둘째, 환황해권 연안도시들간에 이미 상당한 물적, 인적 교류가 진행되고 있기 때문이다. 셋째, 환황해권 주요 거점도시들이 이미 자유지역이거나 자유지역에 유사한 지역을 갖추고 있기 때문이다. 이러한 환황해권의 특징은 환동해권이나 여타 동북아의 소권역에 비해 동질적 경제공간을 구축하는 데에 있어 훨씬 유리한 위치에 있음을 말해준다.

그러나 환황해권의 국지적 경제통합은 단순히 위와 같은 조건만 갖추어졌다고 해서 달성되는 것은 아니며, 자유지역 연계망 고유의 입지적 자산가치를 창출해야만 가능하다. 역내외 투자자의 입장에서 환황해권 자유지역 연계망에 대한 투자를 확대하기 위해서는 환황해권 자유지역간 거래비용이 여타 유사한 국지적 경제지역에 비해 낮아야만 한다. 따라서 거래비용의 감소를 위한 다방면의 노력이 필요한 데 그 내용은 주로 투자와 무역활성화와 관련된 조치들이다. 이외에도 환황해권 자유지역 연계망이 경쟁력을 갖추기 위해서는 모든 산업에서의 경쟁력 강화보다는 특정산업에서의 집적을 통한 경쟁력 강화가 필요하고, 이를 뒷받침하는 산업특정적 인프라의 확충이 이루어져야만 한다.

환황해권에서의 전략산업의 선정은 기존의 산업기반, 장래 산업구조의 변화전망, 한·중·일 3국의 협력 가능성, 해당산업의 지역생산체제 구축 가능성 등 다양한 요인들을 고려하여 결정되어야 할 사항이나 환황해권의 발전에 관심을 가진 지방정부들의 산업발전 전략도 충분히 고려되어야만 한다. 본 연구에서는 전자, 자동차부품, 정보기술 및 환경산업을 제조업분야에서의 대상산업으로 그리고 물

류산업을 서비스분야의 대상산업으로 추천하였다. 그러나 본 연구의 여러 가지 제약요인으로 인해 대상산업의 세계적 수준에서의 경쟁력을 분석, 검토하는 작업은 차후 연구과제로 미루었다. 환황해권 자유지역 연계망 구상이 보다 설득력이 있고 해당 정부의 적극적인 참여를 도출하기 위해서는 개별 국가내 지역의 입장에서가 아니라 세계적 차원에서 환황해권 산업의 경쟁력을 분석하고, 이에 근거하여 구체적으로 어떤 산업에서 공동의 경쟁우위를 확보할 수 있는가를 보여줄 필요가 있다.

협력대상산업의 선정과 마찬가지로 어떤 거점도시들을 하나의 네트워크로 묶을 것인가도 중요한 작업중의 하나이다. 본 연구에서는 개별자유지역의 기업환경(산업기반, 인프라 조건, 노동시장여건), 자유지역(거점도시)간 경제·물리적 연계발달의 정도, 그리고 자유지역과 배후지역간의 연계라는 세 가지 기준을 제시하였고, 이에 적합한 1차적 후보도시로 다리앤, 톈진, 칭다오, 인천, 부산, 키타큐슈와 후쿠오카를 제안하였다. 그러나 후보도시의 선정은 어디까지나 추진상의 문제이며 참여의사를 가진 도시를 배제할 필요는 없다. 따라서 황해권의 친황다오, 옌타이, 웨이하이, 군산, 마산, 나가사키, 구마모토, 오이타 등도 자유지역 연계망에 동참할 수 있을 것이다.

이와 같이 열린 국지적 경제 통합은 본 연구에서 주장하고자 하는 지방중심적 협력모형의 핵심적인 특성이라 강조할 수 있다. 그러나 지방중심적 경제협력이 국가간 경제통합에 대한 대안이라고 주장하는 것은 아니다. 제 1장에서 밝힌 바와 같이 지방주도에 의한 경제협력이나 통합은 국가차원의 통합에 대한 보완적 역할을 수행하는 것이며, 국가간 통합이전에 과도기·실험적 성격을 지닌 것으로 볼 수 있다. 그렇다고 해서 지방중심의 협력이 일정 단계이후에 불필요한 것이 아니라, 오히려 국가간 통합에서 불가피하게 발생할 지역적 편차를 극복하고, 아래로부터의 자발적인 참여를 이끌어내는 필수적인 요소임을 간과해서는 안된다.

본 연구의 실천적 의미는 지난 10여년간 환황해권 도시간에 추진되어온 지방간 협력과 교류를 한 차원 높이는 데 있다. 물론 동북아의 중앙집권적 전통을 고

려할 때 지방의 권한과 역할이 매우 제한되어 있음은 주지의 사실이다. 그러나 거역할 수 없는 세계화와 민주화의 과정에서 지방분권은 필연적인 추세임을 감안할 때 지방중심의 협력과 교류를 과소평가하는 왜곡된 시각은 교정되어야만 한다. 물론 현실적으로 지방정부의 제한적 능력을 감안할 때 자유지역 연계망 구축에 있어 중앙정부의 지원과 민간부문의 적극적인 참여가 반드시 필요하다. 따라서 본 연구에서는 환황해권 자유지역 연계망 구축을 단계적인 방법을 통해 접근하고자 하였다. 여기에서 강조되어야 할 것은 이러한 과정을 통해 지방정부의 역량을 배양하는 계기로 삼고, 지역주민의 이웃 국가에 대한 이해도를 높여야 한다는 점이다.

참고문헌

김영한. 2000. “한중일 FTA의 경제적 효과분석”. 『한중일 산업협력 심포지움』. 삼성경제연구소.

김원배外. 1998. 『동북아경제와 한반도 구조개편 전략』. 국토연구원.

김원배. 1997. “황해 국지경제권의 공간적 분업과 지역개발”. 『황해 국지경제권의 투자와 공간분업에 관한 워크샵』 (국토연구원 중국과학원 지리연구소 공동주최, 10. 29).

김인중. 2000. “마산자유무역지역의 발전방향”. 『마산자유무역의 발전방향에 관한 세미나』 (산업자원부 마산자유지역관리원 외 주최 세미나, 10. 20).

김창남, 천인호. 2000. 『동북아 지역 해양도시간 경제협력모델 구상: 부산, 상하이, 후쿠오카간의 경제협력을 중심으로』. 대외경제정책연구원.

김화섭. 1996. 『동북아시아 지역경제통합에 관한 연구』. 영남대학교 대학원 무역학과 박사학위논문.

대외경제정책연구원. 2000. 『동북아 비즈니스 중심지화 전략』.

대한상공회의소. 1997. 『한국기업의 대중국 투자현황과 전망』.

손병해. 1992. 『동북아경제협력권 형성을 위한 선형자유무역지대 구상과 그 기대효과』. 대외경제정책연구원.

송희연. 1998. “동북아지역 로지스틱스 발전모형”. 김창남 외 공저, 『동북아지역 경제협력구도와 전망』. 도서출판 삶과 꿈.

오용석. 1995. “동북아 경제협력의 물결모형”, 『북방경제연구』 제 7호.

이문형. 2000. 『21세기 중국 승용차 산업의 발전전략과 한중협력 증진방안』. 산업연구원.

이성봉外. 1999. 『동북아 경제협력: 투자협력』. 대외경제정책연구원.

이창재. 1998. “동북아 경제협력의 올림픽 모형”. 김창남외 공저, 『동북아지역 경제협력 구도와 전망』. 도서출판 삶과 꿈.

이창재外. 1999. 『동북아 경제협력: 전략연구 <총괄편>』. 대외경제정책연구원.

임호규, 최윤희. 1995. 『동북아지역 물류의 표준화와 공동화 추진방안』. 교통개발연구원.

정인교外. 1999. 『동북아 경제협력: 관세, 통상 등 지역경제협력』. 대외경제정책연구원.

최승철. 1999. 『한국가전업체의 초국경적 생산네트웍 형성에 관한 연구』. 단국대학교 대학원 박사학위 논문.

한국해양수산개발원. 1998. 『우리나라를 동북아 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구』.

한일해협권 연구기관협의회. 1999. 『한일해협권의 지역비교연구』.

加峯隆義. 2001. “한일 자유무역협정에 관한 연구”. 『해협권연구』 No.1, 145-160.

九州經濟調査協會. 2000. “經濟危機後 環黃海都市 戰略”. 『NIRA 硏究報告書』 No. 20000002.

九州通商産業局. 2000. 『九州國際化推進: 環黃海圈 共創をめざして』.

國家統計局. 1999. 『中國統計年鑒』. 中國統計出版社.

國家統計局. 1992, 1997. 『中國城市統計年鑒』. 中國統計出版社.

小島淸 1997. “直接投資主導型 經濟成長”. 『世界經濟評論』 3月號, 25-36.

齊藤優. 1998. “東北アシア 開發協力のニュ-パラダイム”. 『世界經濟評論』 3月號, 38-44.

Belis-Bergouignan, Gerad Bordenave and Yannick Lung. 2000. "Global strategies in the automobile industry," *Regional Studies* 34 (1): 41-53.

Chen, Xiangming. 1995. "The evolution of free economic zones and the recent development of cross-national growth zones". *International Journal of Urban and Regional Research* 19(4): 593-621.

Cheong, Inkyo. 2001. "Trade facilitation effects of a joint network of free zones in the Yellow Sea region". *International Conference on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region*, March 29-30, Anyang, Gyeonggi, Organized by Korea Research Institute for Human Settlements.

Cheong, Inkyo. 2000. "A study on the feasibility of economic integration in Northeast Asia". *The Korean Economic Review* 16(1): 89-105.

Chia, Siow Yue and Lee, Tsao-Yuan. 1992. "Subregional economic zones; a new motive force in Asia-Pacific development". *The 20th Pacific Trade and Development Conference*, Washington DC, September.

Dee, Philippa, Chris Heisler and Greg Watts. 1996. *The impact of APEC free trade commitment*. Australian Industry Commission, Canberra, requoted from Cheong 2001.

Dunning, John H. 1998. "Location of the multinational enterprise: a neglected factor?" *Journal of International Business Studies* 29(1): 45-66.

Fujita, Masahisa and Ryoichi. 1998. Global location behavior and organization dynamics of Japanese electronics firms and their impact on regional economics," in A. D. Chandler, Jr., P. Hagstrom, and O. Solvell ed., *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategy, Organization, and Regions*, Chapter 15, pp. 343-383. Oxford: Oxford University Press.

IMF. 1996, 2000. *Direction of Trade Statistics Yearbook.*

Institute of Developing Economies. 2000. *Toward Closer Japan-Korea Economic Relations in the 21st century*. Summary Report.

Institute of Developing Economies and Korea Institute of International Economic Policy. 2000. *Towards Closer Japan-Korea Economic Relations: Proposal for Formulating a 21st Century Partnership (Joint Communique)*.

Khanna, Jane and Lee, Chang-Jae. 1996. *Introduction. Seminar Proceeding on Economic Interdependence and Challenges to the Nation-State*. Pacific Forun CSIS and Korea Institute for International Economic Policy.

Kim, Won Bae. 2001. "Economic Cooperation in Northeast Asia and the Need for the Free Zone Network in the Yellow Sea Sub-Region". *International Conference on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region*, March 29-30, Anyang, Gyeonggi, Organized by Korea Research Institute for Human Settlements.

Kim, Won Bae. 2000. *Inter-City Networking Strategy in the Yellow Sea Sub-Region*. Korea

Research Institute for Human Settlements.

Kim, Won Bae ed. 1998. *Restructuring the Korean Peninsula for the Twenty-First Century*. Korea Research Institute for Human Settlements.

Kim, Won Bae. 1991. "Yellow Sea Economic Zone: Vision and Reality". *Journal of Northeast Asian Studies* X: 35-55.

Lee, Ki-Suk. 1998. "Building a world-class network and free trade zones," in Won Bae Kim, ed., *Restructuring the Korean Peninsula for the Twenty-First Century*, pp. 175-194. Korea Research Institute for Human Settlements.

Myo Thant, Min Tang and Horoshi Kakazu. 1998. *Growth Triangles in Asia: A New Approach to Regional Economic Cooperation, Second Edition*. Oxford University Press.

Ogawa, Yuhei. 1998. "The 'East Asian Mediterranean Economic Sphere' and inter-city cooperation". *The Asia-Pacific Center Journal of Asian-Pacific Studies*, Second Issue, 31-43.

Scalapino, Robert A. 1992. "The United States and Asia: future prospects," *Foreign Affairs*, Winter 91/92: 19-40.

Singapore TradeNet. [Online]. Available: http://www.tradenet.gov.sg/

Takaki, Naoto. 2001. "Japanese-style free zones: the cases of the Kitakyushu FAZ and the Okinawa FTZ." *International Conference on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region*, March 29-30, Anyang, Gyeonggi, Organized by Korea Research Institute for Human Settlements.

Tang Min and Myo Thant. 1998. "Growth triangles: conceptual and operational consideration," in Myo Thant, Min Tang and Horoshi Kakazu ed. *Growth Triangles in Asia: A New Approach to Regional Economic Cooperation, Second Edition*. Oxford University Press.

Tianjin Information Center. No date. *A Survey of Tianjin* [Online]. Available: http://www.tinet.tj.cn/tjgk/tjgk-e.htm. [2001, June 27].

UNDP (United Nations Development Programme). 1995. "Tumen River Area Development Programme". *Press Release*, 30 May.

World Customs Organization. 2000. *Kyoto Convention: General Annex Guidelines*, Chapter 7, Application of Information Technology.

World Customs Organization. [Online]. Available: http://www.wcoomd.org/

Yang, Shaocheng and Rao Youling. 2001. "Tianjin new coastal area--striding toward a comprehensive free trade zone". *International Conference on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region*, March 29-30, Anyang, Gyeonggi, Organized by Korea Research Institute for Human Settlements.

Zhang, Ke. 2001. "Analysis on the incorporation of China's FTZs in the Yellow Sea Region into Northeast Asian Network of Free Zones". *International Conference on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region*, March 29-30, Anyang, Gyeonggi, Organized by Korea Research Institute for Human Settlements.

SUMMARY

Strategies and Measures for Building a Localized Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region

Won-Bae Kim, Gyeong-Seok Kim

The primary purpose of this study is to devise strategies and measures for building a localized network of free zones in Yellow Sea Sub-Region. The need for localized economic integration in Northeast Asia arises from two reasons: one is difficulties involved in making a formal economic cooperation body between nations in Northeast Asia and the other is the necessity to fully utilize spontaneous cooperation and initiatives from local entities and the private sector for the formation of an economic cooperation body in Northeast Asia. In this respect, localized economic integration can be regarded as an intermediate process or an experimental model towards a more formal and full-blown economic cooperation arrangement between nations.

Localized economic integration has several advantages vis-a-vis trading blocs. First, it does not require as much administrative and institutional arrangement as does trading bloc. In other words, localized economic cooperation or integration can be achieved with less time and costs. Second, it will bring significant benefits to the region in question. Localized economic cooperation will accompany trade and investment expansion. More importantly, it will assist in building a complementary division of labor among the constituent member cities of the area. The localized network of free zones, however, is not expected to produce as large trade expansion effect as the free trade area agreement between nations does. Nonetheless, the benefits will be substantial for the local economies to be involved in the

network of free zones. The complementary division of labor or a cooperative industrial structure within the localized network will contribute to mitigating technology gaps and trade imbalances among cities and nations in Northeast Asia.

China and Korea are actively seeking foreign direct investment for the restructuring of their economies, whereas Japan is desperate to find a way out from the long-drawn economic stagnation. Therefore, there exists an incentive for all the three countries to build together a complementary division of labor through a localized network of free zones in the Yellow Sea Sub-Region (YSSR). The anticipated benefits of the localized network of free zones include not only the reduction of overlapping investments in the same industry and increasing competition in export markets among the three countries but also the attraction of foreign direct investment from multinational companies into the YSSR.

The YSSR is a target space to materialize the idea of the localized network of free zones. The reasons for targeting the YSSR are three-fold. First, the YSSR has a great potential to become one of major manufacturing zones in the world. With a total population of 300 million, the YSSR has a strong foundation of industrial production such as electronics, car components, and steel. Firm-to-firm networking is also increasing in the YSSR. Second, the YSSR has a minimum level of infrastructure required for connecting cities across borders. As a matter of fact, inter-city transport linkages have been expanding for the last 10 years to accommodate increasing trade and travel within the YSSR. Third, local governments and enterprises feel a strong need to promote inter-city cooperation. Furthermore, several cities in the YSSR have designated zones close to the concept of free zone even though their names and character are somewhat different. All these facts indicate a strong possibility of forming a localized network of free zones in the YSSR.

In order to materialize the idea of a localized network of free zones, however, local governments need to discuss and agree on two things. First, they should select appropriate industries for cooperation, in particular, to achieve a harmonious division of labor. Second, they should discuss which cities should be included in the network. The selection of industries, however, should be based on a rigorous analysis of industrial structure and networking within the YSSR, which requires a separate research. This study provides selection criteria and a potential set of industries for cooperation based on

secondary sources. The industry selection criteria are the existing industrial base of major cities, the probability of cooperation among the three countries of China, Korea, and Japan, and the conditions for establishing a regional production system in the given industry. A preliminary investigation suggests that electronics, automobile parts and components, information technology, and environment industries could be target industries in the manufacturing sector and the logistics industry in the service sector. This list can be, however, changed and extended if resource constraints facing the YSSR are relaxed or if industrial development in the YSSR takes a different course in the future.

The selection criteria of candidate cities for free zones are three-fold: 1) the business environment (industrial base, infrastructure endowment, labor market condition) of a city; 2) the level of economic and physical linkages of a city (free zone) with other cities (free zones) in the network; and 3) the interconnectedness of the free zone with its hinterland. Cities meeting these criteria either partially or fully are Dalian, Qinghuangdao, Tianjin, Yantai, Weihai, Qingdao in China, Incheon, Gunsan, Masan, and Busan in South Korea, and Kitakyushu, Fukuoka, Nagasaki, Kumamoto, Oita in the Kyushu region of Japan. Among these, Dalian, Tianjin, Qingdao, Incheon, Busan, Kitakyushu, and Fukuoka are the first tier of candidate cities since they have a larger population size and industrial capacity, more cross-border connections and hinterland linkages. The rest of those cities mentioned above can be considered after the network of free zones takes a shape and begins to function.

Anticipated effects of the network of free zones include trade expansion, investment expansion, the formation of a complementary industrial structure, and regional development in a conventional sense. The trade expansion effect will mainly arise from trade facilitation measures such as the improvement of customs clearance procedures, standardization, and the improvement of logistics services. The reduction of transaction costs, a harmonious cross-border division of labor, and the ascent of the level of economic liberalization will bring more investment into the network of free zones in the YSSR. In particular, locational advantages specific to the network will encourage multinational companies to move into the region. The development of the network of free zones will spread out to hinterland areas. More importantly, the network of free zones can have a cushioning effect when a city economy faces external shocks such as economic crisis, which appear to occur more frequently in a globalized economy.

In order to materialize the network of free zones, it is essential for concerned local governments in the YSSR to take an initiative. Fortunately, the prospect is not grim since the local governments of major coastal cities in the YSSR are active in promoting cross-border cooperation and local enterprises are interested in forming inter-firm networks and strategic alliances. The limited power of local governments in decision-making and financing, however, allows only a gradual approach in collaboration with the central government. Three-phases are proposed. In the first phase, institutional compatibility should be secured between the free zones, i.e., to create a homogenized economic space. Local governments should adopt measures to reduce transaction costs within the network including the simplification of customs clearance procedures and integrated logistics services in the second phase. In the third phase, local governments should introduce a common set of incentive measures to increase trade and investment in the network.

Finally, the study suggests to form an organization to implement the network idea upon the consent of local governments in candidate cities. The effective and less costly way to form an organization is to utilize the existing forum such as the Association of Mayors of East Asian (the Yellow Sea Region) Cities. As suggested in the previous study on Inter-City Networking Strategy in the Yellow Sea Sub-Region, the first step would be to organize an inter-city council and then to establish a working committee for the network of free zones under the council. Some of major decisions including the designation of free zones and the reduction of customs duty are not in the purview of local governments. Local administrations should, therefore, consult closely with the relevant agencies in the central government. At the same time, it is critical for local administration to cooperate with the private sector since enterprises and local associations of industries and commerce are the real force behind a locally-centered cross-border economic cooperation.

부 록

1. 본문관련 참고자료 ····· 93

2. 한·중·일 워크샵 프로그램 ····· 101

3. 환황해권 자유지역에 관한 면담응답자 명단 ····· 107

부록1 본문관련 참고자료

<부록표-1> 세계 국가별 자유지대 운영실태

국 가	명 칭	지 역	면적(만평)	유 형	주 요 시 설	유 인 책
아르헨티나	La Plata Free Zone	La Plata	9	창고, 유통, 환적	창고시설 (산업용: 5천평, 상업용: 2천평)	무세 무기한 보관 지대내 물품양도 자유
아 루 바	Aruba Free Zone	Oranjestad	4	제조, 유통, 환적	창고시설(4천평)	2% 수익세, 수출입 관세면제 행정절차 단순
호 주	Trade Development Zone	Darwin	61	창고, 유통	8천여평 공장부지 외에 지대제공 및 공공시설 완비	아시아 수출입에 대해 관세 및 세제 혜택
오스트리아	Logistic Zone Triol	Triol	2	창고, 제조, 유통	창고 6천평	
바 하 마	Freeport	Grand Bahama Island	4억 7천	창고, 제조	창고 5천평	2054년까지 소득세, 관세, 소비세 면제 자본소득세,수출입관세 무세
방글라데시	Chittangong Export Processing Zone	Chittagong	55	제조	11개 블록 1만 2천평의 빌딩구역	각종 세금면제 등 다양한 유인책 제공
칠 레	Zona Franca De Iquique	Iquique	73	창고, 제조	창고시설	관세·수출입세 면제 무기한보관 부가세 면제 기계, 장비, 건물투자에 대한 세제혜택
콜롬비아	Zona Franca Industrialy Commercial	Buenaventura	5	창고, 제조	보관시설 1만 7천평	자본투자 자유, 세금·관세 무세, 이익금의 해외송금 자유, 외환자유
	Palmaseca Free Zone	Cali	18	창고, 유통, 제조	창고시설	자본투자 자유, 세금·관세 무세, 이익금의 해외송금 자유, 외환자유
코스타리카	Alajuela, Cartago, Heredia Free Zone & Industrial Park	Alajuela, Cartago, Heredia	개발중	창고, 제조 유통		각 지대 운영시기: Alajuela(1989년), Cartago(1979년), Heredia(1988년)
크로아티아	Free Zone 'Teina'	Svilajska, Osijek	5	제조, 창고	자유지역빌딩 2만 7천평	관세면제 지대내 제조용기계, 장비, 원료, 연료에 대한 세금면제 저율의 양도소득세 고정자산에 대한 가속상각 수출세 면제 저렴한 에너지(가스) 등

(<부록표-1> 계속)

국 가	명 칭	지 역	면적(만평)	유 형	주 요 시 설	유 인 책
사이프러스	Famagusta Free Port & Zone	Famagusta	16	창고, 제조	창고: 4천5백평 야적장: 2만4천평 빌딩구역: 약 1만평	생활관련 세금면제 보관료 면제: 풀컨에 대해 최초 15일 및 공컨은 30일
덴 마 크	Copenhagen Freeport	코펜하겐	19	창고, 환적	보관시설 7만평 및 야적장	건물·기계·장비 설치허용 보관물품 관세면제
지 부 티	Djibouti Free Zone	Portauto	4.5	창고,제조	보관시설 3만평	법인세·법인소득세 면제 외환자유 유치대상 산업용 건물, 장비 및 이익에 대해 10년간 비과세
도미니카	Bani Industrial Free Zone 외 16개	산토도밍고 15개 외 산티아고, La Rommana 각 1개	28 외 다양	제조 (산티아고 소재, IFZ는 제조, 창고)	제조·가공 시설	지대내 제조용 기계, 장비, 원료 수입관세 면제 대미 수출용 특정물품 수입세 면제 입주산업별 기타 세제혜택 부여
이 집 트	Alexandria Free Zone 외 6개소	Alexandria 외 4개지역	400 (AFZ)	창고, 제조 (5개전체)	창고·제조 시설	세금 및 관세면제 수익 및 투자자본 해외송출 허용 외국인 소유허용
엘살바도르	San Bartolo Manufacturing Free Zone 외 6개소	산살바도르 외	16 (SBMFZ)	창고,제조	창고·제조 시설	10년간 수출입관련 세금 및 관세 면제
핀 란 드	Hanko Freeport 외 3개소	Hanko 외 3개지역	50 (HFP)	창고	창고 및 야적장	무기한 장치, 투자세금 공제 수출품의 관세환급 및 장치
프 랑 스	Dunkerque Economic Activity Zones	Dunkirk	907	창고, 제조, 유통, 환적	관련시설	지방세 면제 투자액의 27%까지 보조금 지급, Soft Loan 등
	Port Autonome Du Havre	Le Havre	3,000	창고,제조	창고시설 70여만평 외 관련시설	보관물품 소득세면제 관세 및 세금 면제 무기한 보관, 최소한의 절차
그 리 스	Port of Piraeus	Piraeus	10	창고	관련시설	지대 경유 물품 관세면제 및 투자 비과세
과테말라	Znoa Libra De Industrialy Comercio Santo Tomas De Castilla	과테말라 시티	10.6	창고,제조	창고 7천평 및 관련시설	지대내 제조용 원료, 기계, 장비에 대해 무세 국세 및 지방세 면제
온두라스	Zona Libra De Puerto Cortes	Puerto Cortes	8	창고,제조	보관 등 관련시설	지대내 제조용 기계, 장비, 원료, 공급품에 대해 관세면제 수출규제, 공과금 없음 소득세, 법인세, 판매세 면제

(<부록표-1> 계속)

국 가	명 칭	지 역	면적(만평)	유 형	주 요 시 설	유 인 책
인 디 아	Falta Export Processing Zone 외 2개소	캘커타 외 Chennai, Cochin	34 (FEPZ)	창고, 제조	창고 등 관련시설	수익세면제, 지대내 제조용 물품 비과세, 100% 외국인 투자 허용
	Kandla Free Trade Zone	Kandla	86	창고, 제조	창고 등 관련시설	5년간 수익세 면제 또는 세금공제 지대내 제조용 원료, 기계, 장비에 대해 비과세 국내시장 조달 자본재에 대한 재고세 비과세 100% 외국인 투자 허용 이익 및 배당금 송금 허용
	Santacruz Electronics Export Processing Zone	멈바이 (봄베이)	12	창고, 제조	창고 등 관련시설	5년간 수익세 면제 지대내 제조용물품 비과세 임대료의 단계적 할인 100% 외국인 투자 허용 이익 및 배당금 송금 허용
인도네시아	Batam Industrial Development Zone	자카르타		제조	제조·창고시설	지대내 사용원료 또는 재수출용물품 관세면제 저율의 법인세 및 공제제도
이 란	Kish Free Zone	Kish		창고	창고시설	
아일랜드	Ringaskiddy Cork Freeport	Cork	104	창고	창고시설	부가세 및 관세유예 쿼터 적용배제 무기한 보관, 각종 세제혜택
	Shannon Free Zone	Shannon	76	제조, 국제 서비스기업	빌딩, 전시공간, 기타 관련시설	2010년까지 제조시설에 대한 법인세 10% 적용 및 국제 서비스분야에도 2005년까지 동율적용
이스라엘	Haifa Free Port Zone 외 2개소	Haifa 외 Ashdod, Eilat	9 (HFPZ)	창고, 제조	창고 등 관련시설	관세면제, 수출입면허 면제 7년간 소득세, 부가세, 기타 세금 면제 재산세 면제, 외환사용 자유
이탈리아	Free Port of Trieste	Trieste	53	창고, 유통, 환적	창고 등 관련시설	EU의 비관세영역으로서, 국내 반입 이전까지 외국물품의 지위유지 및 관세 및 부가세 유보 지대내 외국물품 조달·가공 후 제3국 수출시 관세면제
자메이카	Kingston Export Free Zone	킹스턴	4.2	창고, 제조, 유통, 환적	빌딩구역 5천평 등 관련시설	관세면제, 외환송금 자유 법인세 없음
요 르 단	Aqaba Free Zone	Aqaba	213	창고, 제조	창고 등 관련시설	12년간 소득세 면제 지대내 반입물품 및 장비에 대한 관세면제 등

(<부록표-1> 계속)

국 가	명 칭	지 역	면적(만평)	유 형	주 요 시 설	유 인 책
라이베리아	Liberia Industrial Free Zone	Monrovia	14	창고, 제조	창고 등 관련시설	5년간 법인소득세 면제 1년간 임대료 면제 기계, 장비, 원료, 부품에 대한 관세면제 투자, 이익, 배당금 송금허용 고정자산에 대한 가속상각
말레이시아	Johor Port Free Trade Zone	Johor	18	창고, 제조	창고 등 관련시설	지대내 사용원료, 기계, 부품에 대한 수입관세 면제 수출품에 대한 관세 비과세
	Bayan Lepas International Free Zone	Penang (국제공항)	1.8	창고, 유통	창고 등 관련시설	저렴한 임대료
말 타	Malta Freeport	Malta	5	창고, 유통, 환적	보관시설 8천평 및 3백평 규모의 창고 10개동	관세, 소비세, 소득세, 인지세, 외환통제 등 면제
모리셔스	Mauritius Freeport	Port Louis	12 (단계적 개발중)	창고, 유통, 환적	창고 등 관련시설	최초 20년간 배당세 면제 법인세 면제 하역료 50% 감면 이익금의 송금 자유
모 로 코	Tangier Free Zone	Tangier	1.7	창고, 제조	관련시설	수익세 면제, 외환자유 국내조달이 어려운 원료, 기계, 장비 수입세 면제 외국인 수유 100% 허용
앤틸레스 (네덜란드령)	Curacao Free Trade Zone	Curacao	7	창고, 제조, 유통, 환적	약 3만평의 보관시설 등 관련시설	지대반입물품 수입관세면제 수출품에 2% 수익세 부과 수출유인책
파키스탄	Karachi Export Processing Zone	Karachi	37	창고, 제조	보관시설 등 관련시설	2000년까지 무세 및 이후 25% 적용 노동법 적용면제
파 나 마	Colon Free Zone	Colon	100	창고, 제조	창고 등 관련시설	외국자본투자 무제한 세금면제 자본, 이익의 해외송금 자유 원료, 기계, 부품에 대한 수입관세 면제 생산품 전량 수출기업에 대해 수출이익세, 소득세, 판매세, 생산세, 자본·재산세 면제 등
필 리 핀	Bataan Export Processing Zone	Bataan	484	제조	관련시설	수출입 관세 면제 단순한 수출입 절차 최초입주기업에 6년간 소득세 면제 및 기타 기업은 4년간 면제

(<부록표-1> 계속)

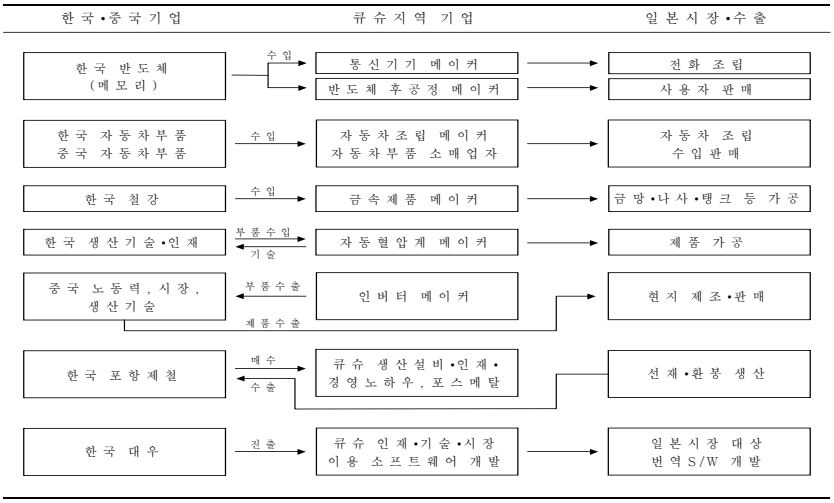
국 가	명 칭	지 역	면적(만평)	유 형	주 요 시 설	유 인 책
폴 란 드	Free Zone Szcsecin-Swinoujscie	Szcsecin	3.3	창고,제조	관련시설	지대내 사용 기계, 장비, 원료에 대한 관세면제
푸에르토리코	Foreign Trade Zone No.7 & Subzones 7B, 7C, 7D	San Juan	5 (Zone) 123 (s-z)	제조,유통	빌딩, 보관시설 등 관련시설	자산 또는 법인소득세 면제 국내인 소득세 90% 감면
루마니아	Sulina Free Port	Sulina		창고,유통,환적,제조	창고 등 관련시설	관세 및 부가세 면제 등
슬로베니아	Free Zone Koper	Koper	140	창고, 제조, 유통	창고 등 관련시설	지대내 제조에 사용되는 원료, 기계, 장비, 연료에 대한 관세면제 최초 5년간 수익에 대한 세금면제 이자, 수익의 해외송금 허용 고정자산에 대한가속상각
스리랑카	Katunayake Export Processing Zone	Katunayake	61	제조, 조립	빌딩 등 관련시설	10-20년간 15%의 세금우대 플랜트, 기계, 원료, 프로젝트관련 물품수입에 대한 관세면제 100% 외국인소유 허용
스 웨 덴	The Free Port of Malmo	Malmo	10	창고, 제조	창고 등 관련시설	지대내 물품에 대해 관세, 부가세, 기타 세금 면제, 수출세 면제
시 리 아	The Syrian-Jordanian Industrial Free Zone	Deraa	181	창고, 제조	창고 등 관련시설	수출입 물품에 대한 관세 및 세금면제 모든 사업활동 세금면제 지대내 설치한 프로젝트에 대해 15년간 소득세 및 재산세 면제
타 이	Bang Pa In Industrial Estate	Bang Pa In	8	제조	관련시설	기계, 장비, 원료에 대한 수입관세 면제 수출품에 대한 수출관세 및 부가세 면세
	Laem Chabang Industrial Estate & Export Processing Zone	Laem Chabang	22	제조	관련시설	상동
튀 니 지	Bizerta Free Zone	Bizerta	14	창고, 제조, 유통, 환적	창고 등 관련시설	최초 10년간 법인세 면제 투자자유, 수익양도 및 투자자본 해외송금 허용
베네주엘라	Puerto Libre Zona Franca Island of Margarita	Island of Margarita	9억 8천만 (섬 전체)	창고, 제조	관련시설	재투자에 대한 세금공제 유치대상산업에 대해 10년까지 세금면제 수입관세없이 국내판매가능

(<부록표-1> 계속)

국 가	명 칭	지 역	면적(만평)	유 형	주 요 시 설	유 인 책
터 키	Antalya Free Trade Zone 외 6개소	Antalya 외 6개지역	19 (AFTZ)	창고,제조	관련시설	지대반입 모든 물품에 대해 관세면제 수입제한 및 외국인 투자제한 없음 개인 및 법인 소득세 면제 외환자유 외국인 임직원 고용 허용 20년까지 임대허용 지대내 생산품의 국내시장 반입허용
아 랍 에미리트 연 합 국	Fujairah Free Zone	Fujarirah	0.9 (구획당)	제조,창고,조립,유통	관련시설	100% 외국인 투자 허용 자본, 이익 100% 송금허용 수출입관세 및 개인세 면제 외환자유 당국이 행정업무 일괄처리

자료: 한국해양수산개발원 1998,『우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구』

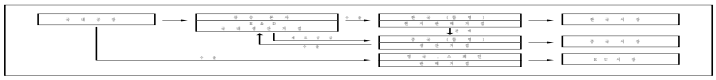
<부록표-2> 일본 큐슈기업과 한·중기업의 네트워크 유형



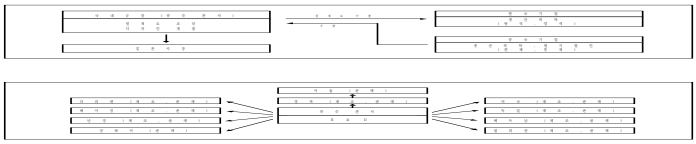
자료: 九州經濟調査協會 제공

<부록표-3> 한·중·일(큐슈) 기업제휴 유형

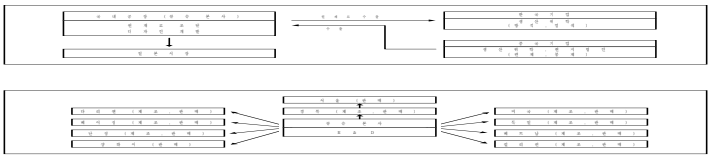
(a) 화학발광체 제조: 한·중과 제휴하여 제 3국 수출



(b) 니트제품: 한·중과 생산분업체제



(c) 도자기: 현지조달, 현지생산체제



자료: 九州經濟調査協會 제공

부록2 한·중·일 워크샵 프로그램

International Conference on

Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region

Anyang, Gyeonggi, Korea
March 29-30, 2001

Organized by Korea Research Institute for Human Settlements
Supported by Incheon Development Institute

First Day (March 29)

Morning
9:00～9:10
Welcoming Remarks: Lee Jeong Sik (President, Korea Research Institute for Human Settlements)

Session I: The Network of Free Zones in the YSR and Economic Cooperation in Northeast Asia

Moderator: Song Hee Yhon (Incheon University)

Presentation
9:10～10:50
Paper 1: Kondo Takehiko (Ritsumeikan Asia-Pacific University)
The Idea of Japan-Korea Free Trade Agreement and Some Related Matters
Paper 2: Chen Yue & Rao Youling (Nankai University)
The Possibilities and the Economic Effects of Setting Up a Network of Free Trade Zones in the Yellow Sea Region

Paper 3: Kim Won Bae (Korea Research Institute for Human Settlements)
Economic Cooperation in Northeast Asia and the Need for the Free Zone Network in the Yellow Sea Sub-Region
Paper 4: Cheong Inkyo (Korea Institute for International Economic Policy)
Trade Facilitation Effects of a Joint Network of Free Zones in the Yellow Sea Region

Break
10:50～11:10

Discussion
11:10～12:40
Commentators
Park Sam Ock (Seoul National University)
Lee Chang Jae (Korea Institute for International Economic Policy)
Kim Hwa Seob (Korea Institute for Industrial Economics and Trade)
Lee Seong Bong (Korea Institute for International Economic Policy)

Lunch
12:40～2:10

Afternoon

Session II: The Network of Free Zones as Inter-Local Cooperation

Moderator: Lee Ki-Suk (Seoul National University)

Presentation
2:10～3:50
Paper 5: Zhang Ke (Administration of Dalian Free Trade Zone)
Analyses on the Incorporation of Chinas FTZs in Yellow Sea Region into Northeast Asia Network of Free Zones
Paper 6: Park Chang Ho (Incheon Development Institute)
Suggestions to Establish a Cooperation System among Free Zones in the Yellow Sea Region: With a Focus on Incheon and the Three Northeastern Provinces of China
Paper 7: Takaki Naoto (Kyushu Economic Research Center)
Japanese-Style Free Zones: The Cases of the Kitakyushu FAZ and the Okinawa FTZ

Paper 8: Yang Shaocheng (Administrative Commission of Tianjin Economic-Technological Development Area) & Rao Youling (Nankai Univ.)
Tianjin New Coastal Area Striding toward a Comprehensive Free Trade Zone

Break
3:50～4:10

Discussion
4:10～5:45
Commentators
Park Jehoon (Incheon University)
Kim Yang Hee (Korea Institute for International Economic Policy)
Cheong Young Rok (Yonsei University)

Dinner hosted by President of KRIHS
6:00～

Second Day (March 30)

Session III: Synthesis and Suggestions - Institutional and Physical Infrastructure Necessary for the Network of Free Zones

Morning
9:30～11:30

Presentation
Paper 9: Kim Gyeong Seok (Korea Research Institute for Human Settlements)
The Role of Logistics in the Networking of Free Zones in the Yellow Sea Region

Free Discussion by all participants

Lunch
11:40～13:00

Afternoon
A half-day tour around Incheon Port

한-중-일 경제협력 및 환황해권 자유지역 연계망에 관한 국제회의

경기도 안양시 국토연구원
2001. 3. 29~30

주관: 국토연구원
후원: 인천발전연구원

■ 첫째날 (3. 29)

환영사 (09:00~09:10)
이정식, 국토연구원장

제 1세션: 환황해권내 자유지역 연계망 및 동북아 경제협력

사회: 송희연, 인천대학교 동북아국제통상대학장

발표 (09:10~10:50)
近藤健彦, 리츠메이칸 아시아-태평양 대학교
"일·한 자유무역협정에 관한 구상 및 그 제반사항들"
陳鉞 & 饒友玲, 南開大學校
"환황해권 자유무역지대 연계망 구축의 가능성 및 경제적 파급효과"
김원배, 국토연구원
"동북아 경제협력 및 환황해권 자유지역 연계망의 필요성"
정인교, 대외경제정책연구원
"환황해권 자유지역 공동 연계망의 무역촉진효과"

중간휴식 (10:50~11:10)

토론 (11:10～12:40)

박삼옥, 서울대학교 지리학과
이창재, 대외경제정책연구원
김화섭, 산업연구원
이성봉, 대외경제정책연구원

오찬 (12:40～14:10)

제 2세션: 지역간 협력체로서의 자유지역 연계망

사회: 이기석, 서울대학교 지리교육학과

발표 (14:10～15:50)

張克, 大連保稅區域管理委員會
"환황해권내 중국 FTZ의 동북아 자유지역 연계망속으로의 편입에 대한 분석"
박창호, 인천발전연구원
"환황해권 자유지역간 협력체계 구축을 위한 제안: 인천과 중국 동북3성을 중심으로"
高木直人, 九州經濟調査協會
"일본식 자유지역: 키타큐슈 FAZ와 오키나와 FTZ의 사례"
楊紹成 (天津經濟技術開發區管理委員會) & 饒友玲 (南開大學校)
"포괄적 자유무역지대를 향하여 활보하고 있는 톈진 신연안지역"

중간휴식 (15:50～16:10)

토론 (16:10～17:45)

박재훈, 인천대학교 무역학과
김양희, 대외경제정책연구원
정영록, 연세대학교 국제대학원

만찬 (18:00～)

국토연구원장 주최

■ 둘째날 (3. 30)

제 3세션: 종합 및 토론 - 자유지역 연계망 구축에 필수적인 제도 및 물리적 인프라

발표 및 자유토론 (09:30～11:30)

김경석, 국토연구원

"환황해권 자유지역 연계망에 대한 물류의 역할"

오찬 (11:40～13:00)

인천항만 투어 (13:00～)

부록3 환황해권 자유지역에 관한 면담응답자 명단

피 셩하오	(중국 국제신탁투자, 국제연구부문 소장)
다이 륀장	(중국 국제경제관계협회 부회장)
샤오 상치앤	(중국 태평양경제협력포럼 국가위원회 부주임)
푸 정더	(톈진 사회과학원 경제연구소장)
천 샤오하이	(톈진 일본경제연구소장)
린 카이밍	(보하이경제지 발간부소장)
피 치앤셩	(톈진 신연안지구 관리위원회 주임)
구오 셩리	(보하이 경제발전공사 부경리)
리 쉬에렁	(톈진 중티앤국제투자회사 총경리)
린 팡	(톈진 괴다그룹 총경리)
장 커	(다리앤 보세구관리위원회 부주임)
다카키 나오토	(큐슈경제조사협회 연구위원)