

碩士學位論文

우리나라 自由貿易地域과
經濟自由區域의 問題點과 改善方案



濟州大學校 經營大學院

貿易學科 貿易專攻

金 詒煥

2009年 2月

우리나라 自由貿易地域과
經濟自由區域의 問題點과 改善方案

指導教授 黃正奉

金 詒煥

이 論文을 貿易學 碩士學位 論文으로 提出함

2009年 2月

金施煥의 貿易學科 貿易專攻 碩士學位 論文을
認准함

審査委員長 _____ (印)

委 員 _____ (印)

委 員 _____ (印)

濟州大學校 經營大學院

2009年 2月

The Problems and Improvement Plans of Free Trade Zone and Free Economic Zone in Korea

Si-Hwan, Kim

(Supervised by professor Jeong-Bong, Hwang)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement
for the degree of Master of International Trade

2009. 2.

This thesis has been examined and approved.

Department of International Trade
GRADUATE SCHOOL OF BUSINESS ADMINISTRATION
CHEJU NATIONAL UNIVERSITY

목 차

I. 서론	1
1. 연구의 배경과 목적	1
2. 연구의 범위와 방법	3
II. 경제특구의 특성과 경제적 효과	5
1. 경제특구의 개념과 발전과정	5
2. 경제특구의 유형 및 특성	9
3. 우리나라의 경제특구 도입과정	16
4. 경제특구의 경제적 효과	23
III. 경제특구의 주요국 사례	28
1. 홍콩	28
2. 싱가포르	33
3. UAE 두바이	40
4. 중국상해 푸둥신구	44

IV. 우리나라의 자유무역지역과 경제자유구역의 비교.....	52
1. 우리나라의 자유무역지역과 경제자유구역의 도입목적.....	52
2. 자유무역지역과 경제자유구역의 지정에 관한 비교.....	54
3. 자유무역지역과 경제자유구역의 지정현황 및 운영현황.....	58
4. 자유무역지역과 경제자유구역의 입주업종과 입주자격 비교.....	69
5. 자유무역지역과 경제자유구역의 주요 인센티브 비교.....	71
V. 우리나라 자유무역지역과 경제자유구역의 문제점과 개선방안...	76
1. 자유무역지역과 경제자유구역의 문제점.....	76
2. 자유무역지역과 경제자유구역의 개선방안.....	85
VI. 요약 및 결론.....	99
참고문헌.....	102
ABSTRACT.....	106

표 목 차

<표-1> 전통적 경제특구의 주요명칭.....	6
<표-2> 경제특구의 유형 및 내용.....	10
<표-3> 제주도 국제자유지역 개발 추진 과정.....	18
<표-4> ‘자유무역지역의 지정등에 관한 법률’의 주요개정 내용.....	22
<표-5> 홍콩 일반현황.....	29
<표-6> 싱가포르 일반현황.....	34
<표-7> 싱가포르항의 시설현황.....	36
<표-8> 싱가포르의 투자 인센티브 제도.....	39
<표-9> 두바이 일반현황.....	40
<표-10> 2007년도 세계 10대 컨테이너 항만 물동량 및 증가율.....	41
<표-11> 중국상해 푸둥신구 일반현황.....	45
<표-12> 2007년 푸둥과 상하이, 중국전체의 주요 경제 지표 비교.....	46
<표-13> 중국의 경제특구와 푸둥신구의 비교.....	47
<표-14> 중국상해 푸둥신구의 개발구별 유치산업.....	51
<표-15> 자유무역지역의 지정요건.....	56
<표-16> 물류중심형 자유무역지역.....	59
<표-17> 생산중심형 자유무역지역.....	60
<표-18> 자유무역지역 신규 및 확대 지정.....	62
<표-19> 경제자유구역 지정현황.....	63
<표-20> 인천의 지구별·단계별 시행계획.....	64
<표-21> 광양만권의 지구별·단계별 시행계획.....	65
<표-22> 부산·진해권의 지역별·단계별 시행계획.....	66
<표-23> 3개 지역의 경제자유구역 비교.....	67
<표-24> 경제자유구역 인센티브 내용.....	74

<표-25> 자유무역지역 관리운영 체계·····	76
<표-26> 3개 경제자유구역청의 국비지원 비교·····	80
<표-27> 경제자유구역내 외투기업의 총사업비 및 외자규모 추이·····	81
<표-28> 경제자유구역과 상해 푸둥신구의 초기 5년 외국인 투자유치 건수 비교···	82
<표-29> 자유무역지역과 경제자유구역 비교·····	84
<표-30> 항만형 자유무역지역의 관리기관별 업무분장·····	94



그림 목 차

<그림-1> 경제특구의 개념	7
<그림-2> 경제특구의 유형별 종류	14
<그림-3> 경제특구의 발전 방향	16
<그림-4> 국내물류수송 기반의 정비	26
<그림-5> 광역적 공간통합	27
<그림-6> 자유무역지역 개념도	53
<그림-7> 자유무역지역의 지정절차	55
<그림-8> 자유무역지역과 경제자유구역 현황도	68
<그림-9> 자유무역지역의 관리체계	77
<그림-10> 자유무역지역과 경제자유구역의 통합 연계 운영 개념도	91
<그림-11> 광의 및 협의의 원스톱서비스	95

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

1) 연구의 배경

동서 냉전시대가 끝이 나고 교역자유화추세의 흐름으로 세계경제는 새로운 변화의 양상을 보여주고 있다. 이제 세계 각국은 이데올로기의 차이에 의한 구별이 사라지고 자국의 경제적 이익을 추구하는 경쟁의 시대가 도래한 것이다. 이는 세계화와 지역화라는 양면적이고 역설적인 두 가지의 새로운 양상이 동시에 추진되는 현상을 보여준다. 즉, WTO체계의 출범, 무역 및 투자 등 국제통상의 각 분야에 있어서 관세·비관세장벽의 축소, 그리고 교통 및 통신의 발달 등에 의한 자유무역을 전 세계적으로 확대되고 있고, 한편으로는 유럽의 EU(유럽연합), 북미의 NAFTA(북미자유무역협정), 남미의 MERCOSUR(남미공동시장) 등과 같은 지역 간의 블록화 역시 가속화 되고 있는 것을 말한다. 여기에 2007년 DDA(도하개발어젠다) 협상이 재개되면서 다자간 통상협상 및 무역자유화 논의가 진전되고 있으며, 2007년 7월 기준으로 현재 205건의 FTA(자유무역협정)가 체결되어있는 상황이고 이중 114건이 2001년 이후 새롭게 체결된 협정이다. 그리고 이러한 FTA 체결국간의 교역은 이미 전 세계 교역 중 55%를 초과하고 있다.(무역통상진흥 종합시책, 2008)

특히 동북아 경제권이 EU, NAFTA와 함께 세계 3대 교역권으로 급성장함에 따라 세계 경제의 성장을 주도하고 있는 환경 하에서, 지역 경제 및 물류주도권을 확보하고 자국을 동북아 비즈니스의 거점으로 하려는 국가 간 경쟁이 어느 지역보다도 치열하게 나타나고 있다. 이러한 동북아 경제권에서의 국가 간 물류 및 비즈니스 주도권 경쟁의 특징은 경쟁적 물류 인프라 개발과 경제특구(Special Economic Zone)제도의 도입이라고 할 수 있다. 즉, 동북아 주요국들은 자국의 항만과 공항을 동북아의 물류 및 비즈니스 거점으로 육성하고자 대규모의 투자

를 통해 인프라를 확충하는 한편, 경제특구제도의 도입을 통해 파격적인 인센티브와 글로벌 수준의 물류 및 비즈니스 환경을 제공하여 국제화물과 글로벌 기업의 투자를 적극 흡수하는 전략을 구사하고 있다.(김용진, 2003, p.164)

우리나라는 1970년 마산 수출자유지역을 지정은 시작으로 개발도상국의 지위를 이용하여 국내 산업을 적극적인 수출지향적인 정책을 펼침으로서 산업화에 성공하였다. 그러나 이후 자본축적의 확대에 의하여 경제성장의 지속에는 한계가 있었으며, 노동력 역시 인구 증가율은 줄어들고 교육기회가 단기간에 대폭 확대되어 과거와 같은 양적 성장을 기대할 수 없고 노동비용의 우위도 유지하는데 어려움이 도출되었다. 이후 우리나라는 1997년 IMF 외환위기에 직면하여 국가경제의 회복과 세계 경제의 글로벌화에 대처하기 위해 외국인투자의 중요성을 인식하고 관세자유지역의 도입을 논의하는 등 외국인투자유치정책을 꾸준히 추진하여 왔다. 특히 동북아 경제권 내에서 홍콩과 싱가포르, 상해 등이 동북아 비즈니스의 거점으로 육성하기 위한 계획을 경쟁적으로 추진함으로써 이에 대한 국가적 대응이 절실하였으며, 외환위기 이후 1998년부터 2000년까지 3년 동안 급격하게 증가하였던 외자유치 금액이 감소세로 반전되자 이에 대응하기 위한 방안이 모색되었다. 이 기간 관세자유지역 제도가 도입되어 항만과 공항을 중심으로 지정 및 운영에 들어갔으며 수출자유지역은 자유무역지역으로 개편 운영되어졌다. 그리고 정부는 우리나라를 동북아 경제허브 및 동북아 물류 중심국가의 건설 전략을 수립하여 “동북아 비즈니스중심 국가 구상”에 반영하여 단기간 내에 경쟁국 수준의 매력적인 투자환경, 기업 비즈니스 활동 환경을 조성하는 방법으로 특정 지역에 대해 선진 인프라 구축과 대폭적인 규제완화를 골자로 하는 경제특구 정책을 채택하게 된다.(임성훈, 2006, p.1)

이에 따라 관세자유지역과 자유무역지역으로 분리 운영되어 오던 것을 자유무역지역으로 통합하여 운영하기 시작하였고, 부산·진해, 광양만권, 인천 등 3곳에는 경제자유구역이 지정되어 운영되기에 이른다.

2) 연구의 목적

우리나라는 세계 경제의 변화에 적응하고 중국을 중심으로 한 동북아 경제권

에서 비즈니스 거점으로 발돋움하기 위한 위치에 있다. 이미 세계 각국은 생산, 물류, 비즈니스, 기술혁신 기능 등이 결합된 경제특구를 개발하고, 입주하는 기업에는 각종 인센티브를 제공하는 방법으로 외국인 투자의 유치에 적극 나서고 있다.

우리나라는 국제자유항의 도입을 논의한 것을 시작으로 마산 수출자유지역을 지정 운영하고 현재 10곳의 자유무역지역과 6곳의 경제자유구역을 지정 및 운영하고 있다. 하지만 아직 외국인 투자유치의 실적이 미비하고 성공적인 경쟁력을 갖추었다고 하기에는 이르다. 또한 자유무역지역과 경제자유구역은 외국인 자본의 유치와 지역경제의 활성화 등의 기본 목적이 유사하고, 외국인 투자자의 입장에서 비슷한 제도의 지역이 16곳이나 되어 투자 결정시 혼란을 초래할 수도 있다.

그러므로 동북아 경제권 내에서 경쟁력있는 투자지역을 갖추기 위하여 우리나라에서 운영 중인 자유무역지역과 경제자유구역에 대한 비교연구의 필요성이 제기된다. 그리고 자유무역지역과 경제자유구역의 비교에 앞서 두 제도에 대한 이해를 높이기 위하여 경제특구제도에 대한 고찰이 선행되어야 할 것이다. 이를 통하여 두 제도가 가지는 문제점을 도출하여 발전적인 개선방향을 제시하는 것이 본 논문의 목적이 될 것이다.

2. 연구의 범위와 방법

본 논문은 우리나라 자유무역지역과 경제자유구역의 비교에 관한 연구이다. 자유무역지역과 경제자유구역은 경제특구의 유형으로서 외국인 자본의 유치와 지역경제의 발전 등의 목적으로 운영되어 지고 있다. 따라서 본 논문에서는 우선 경제특구제도의 이론적 고찰을 통하여 경제특구제도에 대하여 이해하고 해외의 경제특구 성공사례를 연구하여 현재 우리나라에서 운영 중인 자유무역지역과 경제자유구역을 비교함으로써 두 제도의 문제점 및 개선방안을 도출하는 것을 본 연구의 주된 범위로 설정하였다.

상술한 연구범위에 따라 연구의 내용을 효과적으로 논술하기 위하여 본 논문

은 그 구성상 서론을 포함하여 6개장으로 구분한다. 서론인 제1장에서는 연구의 목적과 연구의 범위 및 방법에 대하여 서술한다. 제2장에서는 경제특구의 개념과 발전과정을 고찰한 후 경제특구의 유형을 개관하고 우리나라에서 경제특구가 논의되어지고 도입된 과정을 약술한다. 제3장에서는 성공적인 경제특구를 운영 중인 홍콩, 싱가포르, UAE의 두바이, 중국상해 푸둥신구 등 4곳의 사례를 살펴본다. 제4장에서는 우리나라에서 운영 중인 자유무역지역과 경제자유구역의 상호 비교를 통하여 각 제도의 특성을 고찰한다. 그리고 제5장에서는 자유무역지역과 경제자유구역의 문제점을 검토하여 이를 보완할 수 있는 개선방안을 제시한다. 마지막으로 결론에서는 각 장별 요약과 결론을 도출하여 본 연구의 한계점과 시사점을 언급하였다.

한편 설정된 본 연구의 연구목적을 달성하기 위한 연구방법으로는 문헌적 연구방법을 선택하였다. 문헌연구에 있어서는 자유무역지역과 경제자유구역에 관련된 국내외 학자들의 저서 및 연구논문은 물론, 연구단체의 학술지 및 해운, 무역기관의 각종 보고서와 간행물 그리고 각 단체들의 홈페이지에 등록된 자료들을 다각적으로 분석·검토하였다. 또한 본 논문이 자유무역지역과 경제자유구역에 관한 것이므로 제도적 근거가 되는 관련 법규의 내용을 분석하였다.

II. 경제특구의 특성과 경제적 효과

1. 경제특구의 개념과 발전과정

1) 경제특구의 개념

경제특구(Special Economic Zone)는 국내의 다른 지역과 차별되는 제도를 특정지역에 적용함으로써 외국기업들이 선호하는 여건을 조성하기 위해 설정된 특별경제지구이다.(박병원, 2002) 유엔산업개발기구(UNIDO)에서는 경제특구란 “어떤 한 국가 내에서 정책적으로 특별히 선정된 공업단지지역으로 이곳에 진출하여 기업을 설립하여 경영활동을 벌이도록 유도하기 위하여 설정된 지역이다”라고 정의하고 있다. 즉, 일반적으로 경제특구란 일정 구역을 지정하여 그 구역 내에서 다른 지역과 달리 일정한 경제 활동 부문에 대해 예외적인 조치를 허용해 주는 특별 지역을 통칭한다고 할 수 있다. 여기서 예외적인 조치는 경제특구의 목적과 유형에 따라 다양하나 대체로 규제를 완화해 주거나 관세 및 조세 등을 경감해 주는 형태로 나타난다.(남덕우외, 2003, p.121)

현재 전 세계적으로 조성된 경제특구는 약 850여개 이상으로 자유무역지역(Free Trade Zone), 외국무역지역(Foreign Trade Zone), 자유공업지역(Industrial Free Zone), 자유지역(Free Zone), 수출자유지역(Export Free Zone), 수출가공지역(Export Processing Zone) 등과 같이 설치국가의 경제상황, 설치지역의 입지조건, 설치목적 등에 따라 매우 다양한 형태로 선진국 및 아시아, 중남미, 아프리카 등 70여 개국 이상에서 설치하여 운영되고 있다. 또한 최근에는 선진국에서 새로운 형태의 경제특구들이 모색되고 있으며, 이러한 경제특구의 성장은 다수의 국가들이 경제특구를 단순한 무역정책의 수단이 아닌 경제개발 전략의 한 수단으로서 활용하고 있기 때문인 것으로 볼 수 있다.

경제특구의 성공적인 특징을 살펴보면 <그림-1>에서 보는 바와 같이 초일류

기업의 유치 및 집적을 통한 클러스터화와 대외 네트워크가 구축되고, 생산, R&D, 금융 중심의 세계적 복합 거점이 되고 있으며, 지식 창출을 통한 경제성장과 산업고도화의 핵심지역으로 성장하여 국내법을 적용받지 않는 특별 행정자치 지구 등을 갖추고 있다는 것이다.

<표-1> 전통적 경제특구의 주요 명칭

명칭	설치 지역 또는 명명 기관
자유무역지역 (Free Trade Zone)	전통적 용어(19세기 이후)
외국무역지역 (Foreign Trade Zone)	미국, 인도
자유공업지역 (Industrial Free Zone)	아일랜드, 리베리아
자유지역 (Free Zone)	아랍에미리트
마길라도라 (Maquiladora)	멕시코
수출자유지역 (Export Free Zone)	아일랜드
수출자유지역 (Free Export Zone)	한국
수출가공지역 (Export Processing Zone)	필리핀, 말레이시아, 파키스탄, 싱가포르
경제특구 (Special Economic Zone)	중국
투자진흥지역 (Investment Promotion Zone)	스리랑카

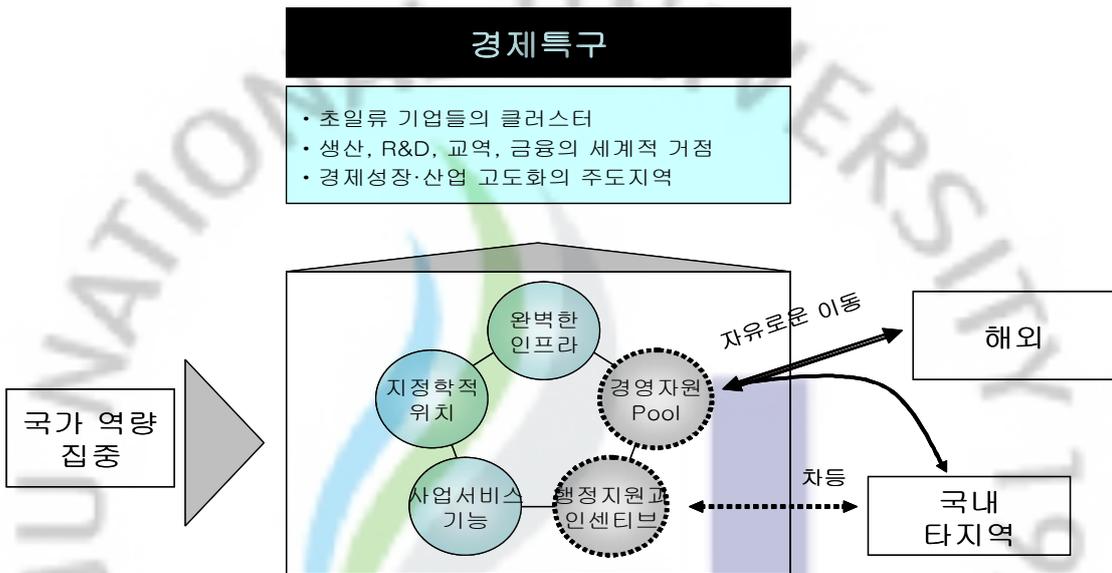
(자료: 남덕우외, 한국경제 생존 프로젝트 경제특구, 2003, p.123)

이러한 경제특구는 단순한 외자유치 수단이 아니라, 모든 기업이 최상의 조건에서 자유롭게 활동할 수 있는 공간을 제공하는 것으로, 양질의 경영자원과 인프라 등에서 승부가 결정 된다고 할 수 있다.

우리나라는 개발도상국의 지위를 이용하여 국내 산업을 적극적인 수출지향적

인 정책을 펴 산업화에 성공하였으나 자본축적의 확대에 의한 경제성장의 지속에는 한계가 나타났다. 그리고 노동력 역시 인구 증가율이 줄고 교육기회가 단기간에 대폭 확대되어 과거와 같은 양적 성장을 기대 할 수 없고 노동비용의 우위도 유지하는데 어려움이 있다.(서문성, 2008, p.62)

<그림-1> 경제특구의 개념



(자료 : 박재룡, “경제특구의 성공적 추진방안”, 삼성경제연구소, CEO Information 제364호, 2002. 9. 4)

2) 경제특구의 발전과정

경제특구의 기원은 로마제국의 자유무역거점이나 중세의 자유도시 또는 대영제국의 자유항(Free Port)까지로 거슬러 올라가기도 한다. 자유항¹⁾의 유래는 B.C 2000년경의 페니키아시대에서 시작되어, 12~17세기 지중해 자유도시와 한자동맹 자유(항)도시를 중심으로 성장하였고, 현대의 자유항은 약 100여년 전 독일의 함부르크에서 완성되어 미국과 극동지역에서 큰 성공을 거두었다. 중세의 자유항은

1) 일반적으로 국제자유항이라고 하는 것은 한나라가 일정한 조건하에서 외국화물에 대하여 자유로운 흐름을 허용하는 지역이라고 정의할 수 있으며 구체적으로 한나라의 관세행정과 통제로부터 제외된 항으로서 관세 및 각종 제세공과금이 면제된다. 뿐만 아니라 지역 내에서 상품의 반출과 반입 그리고 가공처리, 저장 등이 자유로운 특정지역이다.

지중해를 중심으로 발달하였는데 이때 설치된 Livorno항(또는 Leghorn)(1574년), Genoa항(1590년)에 자유무역항이라는 특권이 주어져 근대적 의미의 자유항으로서 효시를 이루었다. 당시의 자유항은 자유성이 약하여 선박과 화물의 입·출항, 보관은 허용되었으나 상품의 가공, 제조 등은 허락되지 않았다. 중세의 자유항은 18세기 초 신흥해운국에 밀려 점점 몰락하게 되고 함부르크, 싱가포르, 홍콩과 같은 폭넓은 자유성을 가진 자유항이 등장하게 되었다.

함부르크는 1881년 5월 25일 자유항시가 되었으며, 싱가포르와 홍콩은 각각 1819년, 1841년 영국의 식민지로서 자유항으로 고시되어 오늘날까지 아시아와 유럽을 잇는 중계무역항으로서 발전하였다.

제2차 세계대전 후 자유항은 자유항이라기보다 자유무역지역이라는 이름으로 전 세계 곳곳에 설치되기에 이르렀고 특히 개발도상국은 국가경제개발, 수출증진 및 다양화전략으로 자유무역지역을 설치 운영하게 되었다. 여기서 자유무역지역의 개념은 국가의 관세선 외측에 위치한 제한된 비관세지역으로서 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전을 부여하고, 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제활동특구를 의미한다.(진형인외, 1999, p.85)

1948년에 파나마가 콜론시에 콜론자유지대를 설치하여 중남미 시장의 개척의 거점이 되었고 특히 아일랜드의 샤논국제자유항이 거둔 좋은 성과가 세계 각처에 파급되면서 아시아에서는 미국의 영향력을 받아 1959년 오키나와에 자유항의 일종인 외국무역지대가 설치되었다. 이후 1966년 대만의 카오슝에 '고용수출가공부'가 설치되었으며, 우리나라는 대만의 수출가공구를 모델로 하여 1970년, 1973년에 각각 마산과 이리에 수출자유지역을 설치하였다. 특히 싱가포르는 1819년에 도입한 자유항제도를 포기하고 1969년 자유무역지대법(Free Trade Zones Act)를 제정·시행한 이후 오늘날 가장 성공적으로 자유무역지대를 운영하고 있다. 이와 같이 경제특구는 중계무역중심의 중세 이탈리아형 자유항보다는 중계무역, 가공, 제조, 상품전시 등을 허용하는 현대적 자유무역지대가 설정, 계속 확대되어 발전되었다.(김범중, 1990, pp.60~62)

한편 경제특구라는 용어가 본격적으로 사용된 것은 1979년 중국이 대외 개방정책의 일환으로 동남부 연해지역에 한해 적극적인 시장경제체제의 허용 및 개

방을 추진하면서부터다. 중국은 1978년 12월 개최된 중국 공산당 11기 회의에서 기존의 이데올로기 우선정책을 경제건설 우선정책으로 전환하고 1979년 광둥성의 선전, 주하이, 산터우, 샤먼 등 4개 지역에 경제특구를 설치하여 해외기업을 유치해서 수출 가공 산업은 물론이고, 상업·금융·관광분야까지 개방하여 수출 지향적 산업구조를 만들려고 노력하였다.

이것이 성공을 거두자 1984년 동부해안 도시인 상해, 다이렌, 톈진, 칭다오, 광저우 등 14개 도시에 경제기술개발특구를 설치하여 제조업 중심의 수출 가공 산업을 일으켰다. 그리하여 지금의 선전과 상해 푸둥지구를 건설하여 현재로는 중국의 국가급 경제특별지역은 모두 150여개에 달하고 있다.

이러한 경제특구의 개념은 중국에만 한정된 것이 아니라 일본, 대만 등 세계 각국에서 법적·제도적으로 국내의 다른 지역과 구분하여 생산, 무역, 조세상의 특별한 대우가 주어지는 자유무역지대, 국제투자자유지역, 수출자유지역 등과 같은 지역들을 총칭하는 것으로 보편화되었다.(강한균, 2005, pp.247~248)

2. 경제특구의 유형 및 특성

전 세계적으로 수백 개에 달하는 경제특구의 유형 및 특성은 설치 목적, 설치 국가의 경제 상황 및 설치 지역의 입지 조건 등에 따라 크게 다르다. 이러한 까닭에 분석자의 다소 주관적인 기준에 따라 현존하는 여러 가지 경제특구들을 구분하고 분류할 수밖에 없는 실정이다. 참고로 삼성경제연구소에서는 경제특구의 유형을 생산 중심형, 국제 교역 중심형, 생산 교역 복합형, 지식 창조형 등으로 구분하기도 하였다. 또 국토연구원에서는 무역·물류형, 제조·가공형, 복합형, 업무형 등 네 가지로 유형을 구분한바 있다.

여기서는 기능적인 측면을 고려하여 경제특구를 무역 중심형, 생산 중심형, 역외 금융 센터 및 복합형 등 네 가지 유형으로 분류하여 그 특성을 살펴보도록 하겠다. 또한 새롭게 추구되는 미래형 경제특구 유형을 살펴봄으로써 경제특구제도의 발전방향을 모색한다.

1) 무역 중심형 경제특구

무역 중심형 경제특구의 가장 일반적인 형태로는 자유무역지역(Free Trade Zone)을 들 수 있다. 자유무역지역이란 국내의 여타 지역과 공간적으로 분리된 일정 구역으로서, 구역 내의 수입 물품에 대해 수량제한, 관세 및 물품세의 지불, 외환 통제, 기타 소비자 보호를 위한 각종 규제 등을 면제받는 지역을 말한다. 이러한 자유무역지역에 반입된 물품들은 저장, 분류, 전시될 수 있을 뿐만 아니라, 지역 내에 입지한 공장에서 가공, 조립되어 해외로 자유롭게 수출될 수 있다. 그러나 자유무역지역내의 물품들이 국내로 반입될 경우에는 통상적인 수입 쿼터를 적용받거나 관세 및 물품세 등을 지불해야 한다.

<표-2> 경제특구의 유형 및 내용

구분	내용	사례지역
무역 중심형 특구	<ul style="list-style-type: none"> • 지리적 이점·물류인프라 등을 활용한 국가 간 교역기능을 촉진하기 위한 지역 	<ul style="list-style-type: none"> • 한국의 물류중심형 자유무역지역(부산, 인천 등) • 미국의 외국무역지역 • 일본의 수입촉진지역
생산 중심형 특구	<ul style="list-style-type: none"> • 가장 일반적인 경제특구의 유형으로 저렴한 생산비용 및 세제상 혜택 등을 이점으로 기업의 생산거점을 유치하는 지역 • 산업의 종류나 공간적 범위 등에 따라 세분가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 한국의 생산중심형 자유무역지역(마산, 군산 등) • 멕시코의 마길라도라 • 대만의 카오슝 수출가공구, 신주 과학공업원구 • 일본의 테크노폴리스 • 중국 경제특구
역외 금융 센터	<ul style="list-style-type: none"> • 금융관련 제반 규제와 조세 등을 완화하거나 철폐하여 국제금융을 의도적으로 유치하기 위해 설정한 특정지역 	<ul style="list-style-type: none"> • 바레인 • 리부안(말레이시아)
복합형 특구	<ul style="list-style-type: none"> • 교역·생산·금융·관광 등이 결합한 형태로 제조업 외에 서비스 등까지 포함한 종합적인 비즈니스 중심지역 	<ul style="list-style-type: none"> • 한국의 경제자유구역, 제주국제자유도시 • 홍콩, 싱가포르, 중국 푸둥, 두바이(UAE)

(자료: 서울대 행정대학원, “경제자유구역관리체제의 효율화 방안에 관한 연구”, 2004.09.26, p.57)

자유무역지역의 규모는 공항에 있는 면세점처럼 아주 소규모의 것으로부터 홍콩, 싱가포르처럼 국가 전체를 차지하는 대규모에 이르기까지 매우 다양하다. 또한 기능에서도 단순한 저장 기능만을 수행하는 ‘보세창고’가 있는가 하면, 제조업 및 서비스업 전체에 걸쳐 다양한 기능을 수행하는 자유무역지역도 있다.

이러한 다양한 형태를 갖는 자유무역지역의 기본적 특징은 무역에 대한 관세 및 수량 제약, 행정적 규제 등을 경감함으로써 설치 국가의 보호 장벽 수준을 낮추는 것에 있다고 볼 수 있다. 이외에도 자유무역지역은 다음과 같은 활용 이점을 가지고 있다. 첫째, 전 세계 모든 지역으로부터 수입된 물품들은 통상적인 통관 절차를 거치지 않고 빠른 시간 내에 하역되어 저장된다. 또한 일반적으로 자유무역지역 내에서는 쿼터 제한이나 본드 규제를 적용받지 않기 때문에 쿼터 이상을 저장시켜 놓았다가 쿼터를 활용할 수 있을 때마다 곧바로 반출시킬 수 있다.

둘째, 자유무역지역을 이용하는 기업은 물품이 자유무역지역 내에 머물러 있거나 해외로 수출될 경우에는 관세를 지불하지 않아도 되기 때문에 자금의 흐름을 개선할 수 있다. 자유무역지역 내 반입 물품은 세관 당국의 감시를 받기는 하지만 세관의 보호 아래 있는 것으로 간주되지 않기 때문에 소유자는 언제든지 자기 물품에 대한 완전한 권리를 가진다. 즉, 보세 창고 보관증을 이용하여 은행 대출을 받을 수 있으며 권리의 양도 및 담보 활용이 가능하다.

셋째, 자유무역지역 내의 일정 공간은 전시장으로 활용할 수 있다. 이러한 기능은 특히 진출국 내에 독자적인 판매 시설을 갖고 있지 못한 외국기업들에게 매우 유용한 서비스라고 할 수 있다.

무역 중심형 경제특구의 형태에는 자유무역지역 이외에도 자유항(Free Port), 통과지대(Transit Zone), 자유구역(Free Perimeter), 중계무역지역(Entrepot) 및 수입촉진지역(Foreign Access Zone) 등이 무역 중심형 경제특구에 속한다. 우리나라의 경우에는 물류 중심형 자유무역지역을 들 수 있으며, 부산항과 광양항, 인천항, 인천국제공항 등 4곳에 설치 운영되고 있다.

2) 생산 중심형 경제특구

생산 중심형 경제특구는 세계 각국에 가장 널리 보급되어 있으며, 그 형태 또

한 다양하다는 점에서 가장 대표적인 경제특구의 유형이라고 할 수 있다. 제조업
부문의 외국인 투자 유치를 활성화할 목적으로 조성한 생산 중심형 경제특구는
주로 제조업을 위한 공업 단지를 중심으로 형성되고 있다.

이러한 생산 중심형 경제특구는 다시 그 세부 유형에 따라 서로 상이하기도
하지만 거의 공통적으로 적용될 수 있는 특징들을 정리할 수 있는데 다음과 같다.

첫째, 투자자유지역 내에서 수출 상품 생산에 필요한 원자재는 무관세로 어떠
한 수량 제한도 적용받지 않고 수입될 수 있다. 그러나 이러한 원자재 수입의 무
관세화는 내수 판매의 경우에 통상적으로 해당되지 않는다. 또한 국내 원자재 및
중간재 구입의 경우에는 보통 투자자유지역과 국내 경제와의 후방 연계
(backward linkages)를 활성화하기 위해 지원하는 환불(rebate)이나 환급
(drawback) 등에 의해 보조를 받을 수 있다.

둘째, 투자자유지역 내에서는 법인세, 소득세 등이 보통 3년에서 10년 기간 동
안 면제 또는 감면되는 세제 혜택이 주어진다.

셋째, 투자자유지역에서는 입주 회사들의 행정 비용을 줄이고 불필요한 납기
지연을 방지하기 위해 행정부서의 지소가 설치되어 원스톱 서비스(one-stop
service)를 제공하는 것이 일반적이다. 또한 원자재나 자본재의 수입과 상품의 수
출에 필요한 서류가 대폭 간소화되고 국내 경제에 적용되는 각종 규제를 면제받
게 된다. 이처럼 면제되는 규제 내용들에는 외국인 투자 기업의 이익의 본국 송
환에 대한 제한, 외국인 고용에 대한 제한, 노동 절약적인 자본 시설재 수입에
대한 규제 사항 등이 있다.

넷째, 일반적으로 투자자유지역 내에는 기타 지역보다 우수한 도로망, 통신시
설 등의 사회간접 자본 시설이 설치된다. 또한 전기 및 수도사용에 대해 보조가
제공되고 타 지역보다 임대료가 낮게 설정된다.

이러한 공통적인 특징을 지닌 여러 형태의 투자자유지역에 대해 우선적으로
해당되는 지역의 범위 및 설치 목적 등을 기준으로 나누어 보면, 크게 수출가공
지역(EPZ : Export Processing Zone), 광역형 수출가공지역, 선진기술 기업 유치
를 위한 특정공단, 국내 산업 구조 고도화를 위한 첨단 산업단지 등과 그 외에
그들과는 다른 고유한 특징을 지닌 중국의 경제특구를 들 수 있다. 우리나라의
경우에는 생산 중심형 자유무역지역을 들 수 있으며, 마산과 익산, 군산, 대불 등

6개 곳에 설치 운영되고 있다.

3) 역외 금융 센터(Offshore Banking Center)

역외 금융(Offshore Banking)이란 일국 은행의 해외 사무소(Agency), 해외 지점(Branch), 또는 자은행(Subsidiary Bank)이 본국 밖에서 영업 활동을 하는 것을 말한다. 여기서 해외 사무소는 대출이나 자금 이전 업무는 담당할 수 있지만 예금은 취급하지 못하고, 해외의 자은행은 주재 국가의 국내 은행과 같은 업무를 취급하고 같은 규제를 받으나 본국의 규제는 받지 않는 것을 말한다. 또한 해외 지점은 주재국 국내 은행과 같은 업무를 취급하고 주재국과 본국의 규제를 함께 받는 경우를 말한다.

역외 금융 센터란 이러한 역외 금융을 담당하는 기관들이 모여 있는 지역으로서, 은행 업무에 대한 제반 규제와 조세 등을 완화하거나 철폐함으로써 국제 금융 업무를 의도적으로 유치하기 위해 설정한 특정 지역을 말한다.

현재 세계적으로 바하마, 바레인, 말레이시아의 라부안, 홍콩, 룩셈부르크, 싱가포르 등에 70여 개의 역외 금융 센터가 있고, 이들 중 일부는 실제의 예금이나 대출 업무를 취급하는 것이 아니라 바하마나 케이만 군도와 같이 장부 기록상으로만 자금 중계의 역할을 하는, 이른바 ‘페이퍼(Paper)’ 센터²⁾들이다.

4) 복합형 경제특구

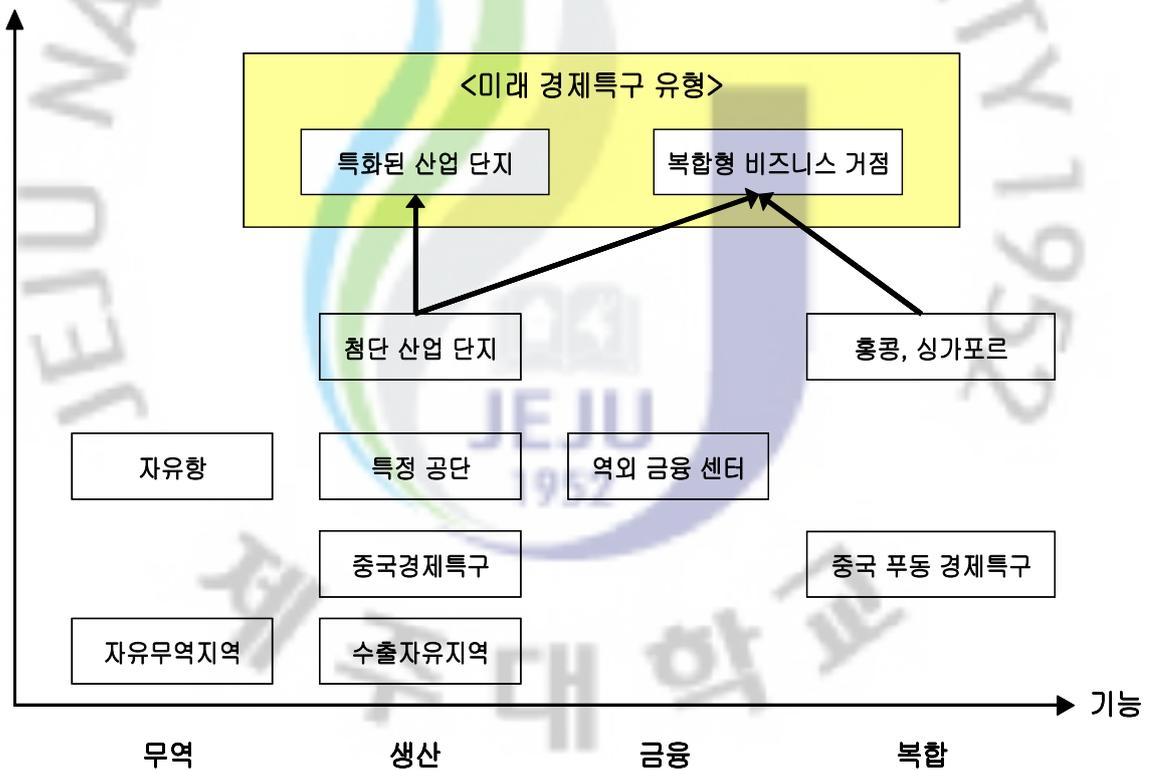
복합형 경제특구는 무역 중심형 경제특구, 생산 중심형 경제특구 및 역외금융 센터 등이 복합적으로 결합된 형태를 의미한다. 이에 따라 제조업뿐만 아니라 무역·생산·금융 등 경제활동에 대한 폭 넓은 자유가 보장되는 지역이 이에 해당한다. 따라서 복합형 경제특구는 국제 비즈니스의 중심지 역할을 담당하고 있다. 싱가포르·홍콩·아일랜드·중국 푸둥신구·두바이 등이 대표적인 예가 된다. 한국의 경제자유구역·제주국제자유도시는 이러한 복합형 경제특구에 해당하는 것으로 볼 수 있다.(정대철, 2007, p.15)

2) 물리적 실체 없이 서류형태로만 존재하는 회사를 가르침.

5) 미래의 경제특구 유형과 발전방향

세계화, 정보화, 지식 집약화로 요약되는 21세기의 경제 변화에 따라 기존의 경제특구도 변화 또는 진화될 전망이다. 앞으로 나타날 경제특구의 유형은 한마디로 지식 창조형 특구라 할 수 있다. 지식 창조형 특구란 기존의 특구 기능(생산, 교역, 금융 등)이 지식(Knowledge)이라는 매개체와 결합되면서 지속적으로 새로운 지식을 자가 발전식으로 업그레이드해 가는 형태라 할 수 있다. 즉, 지식 기반 경제 시대(Knowledge-based economy)³⁾를 맞이하면서 지식과, 정보의 창출, 확산, 분배, 활용 등이 모든 경제 활동의 핵심이 되기 때문이다.

<그림-2> 경제특구의 유형별 종류



(자료 : 남덕우외, 한국경제 생존 프로젝트 경제특구, 2003, p.125)

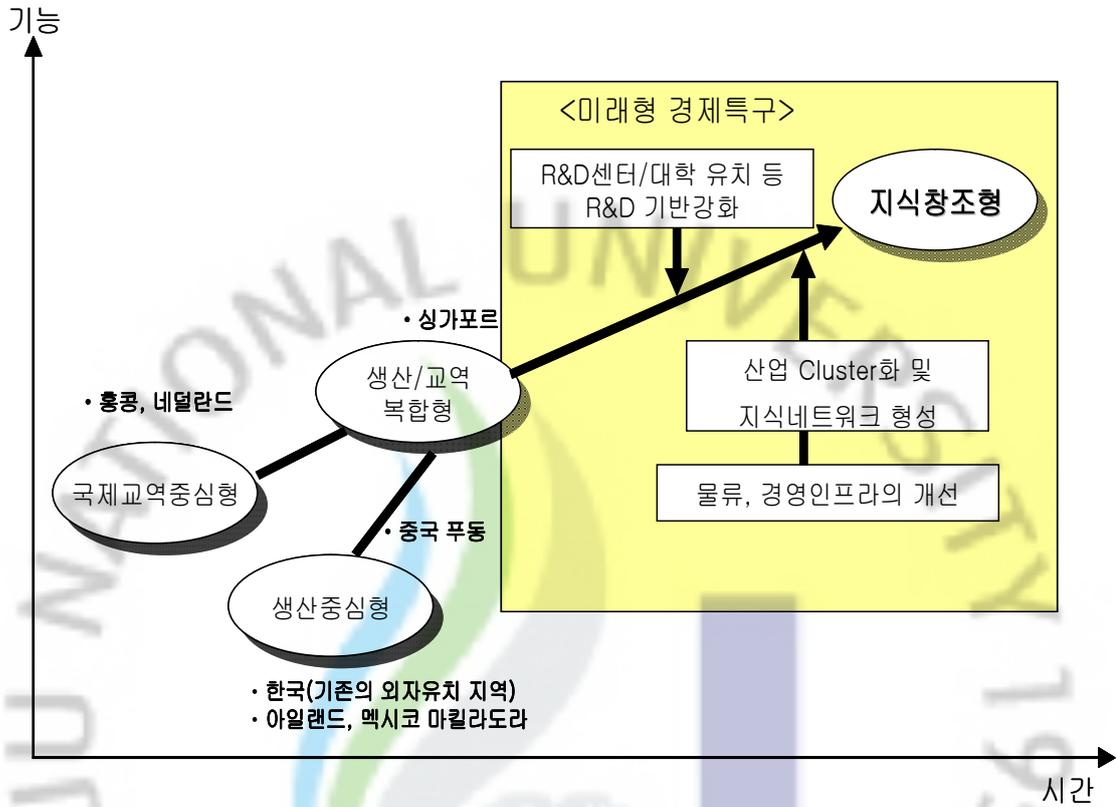
3) OECD 정의에 의하면 지식 기반 경제란 지식의 창출과 확산, 활용에 근거한 경제를 말한다. 지식 기반 경제는 생산 활동에서 기존 생산의 3요소 이외에 지식에 의존하는 비중이 높고 지식이 가장 중요한 의미를 지니는 경제, 사회 구조를 의미하는 것이다.

이에 따라 지식 수준이 경쟁력의 척도가 되며, 첨단 기술 및 지식 집약서비스가 전체 산업에서 차지하는 비중이 높아지는 등 산업의 고부가가치화가 형성될 것이다. 결국 미래의 경제특구에서는 지식 가치를 높이는 집적지로서의 역할이 중요해질 것이고, 그러기 위해서는 경제특구의 기능이나 구성 요소 등이 기존 특구와는 훨씬 달라져야 할 것이다. 때문에 향후 경제특구의 구성요소는 인적 자원 수준과 기술 수준에 초점이 맞추어질 것이며, 이에 필요한 것들은 주로 교육 기관, 연구 개발 센터, 지식 및 기술 교류 센터, 인력 및 정보 네트워크 등이 될 전망이다. 업종 역시 제조업 중심에서 지식 집약적 서비스 업종까지 다양화될 것으로 예상된다.

이러한 맥락에서 볼 때, 미래의 경제특구는 기존의 경제특구에서 진화되어 나타날 수도 있고, 아니면 처음부터 지식 창조형 특구로 출발하는 경우도 있을 수 있다. 예를 들면, 기존 산업 단지 형태의 생산 중심형 경제특구가 지식을 기반으로 하는 고도화된 첨단 기술력을 보유한 산업 단지(IT, BT분야 등의 특화된 산업 단지)로 발전하는 형태가 될 것이다. 또한 기존의 복합형 경제특구에서 IT, BT 등 지식 기반 산업과 무역, 금융이 결합되면서 나타나는 비즈니스 거점 형태로 있을 것이다. 대표적으로 싱가포르의 경우, 기존의 복합형 경제특구에서 지식 창조형으로 진화하는 사례가 될 것으로 예상된다.

반면 한국의 대구·경북 경제자유구역의 경우 글로벌 지식 창조형 경제자유구역을 비전으로 정하고, 이를 실천할 수 있는 구체적 목표와 전략을 수립하고 있다.

<그림-3> 경제특구의 발전 방향



(자료 : 박재룡, “경제특구의 성공적 추진방안”, 삼성경제연구소, CEO Information 제364호, 2002. 9. 4)

3. 우리나라의 경제특구 도입과정

1) 국제자유항제도의 도입논의

현재 자유무역지역과 경제자유구역, 제주국제자유도시 등 한국에서 경제특구의 형태로 운영 중인 제도의 도입에 대하여 살펴보면 우선 가장 먼저 우리나라로의 도입을 논의하였던 국제자유항제도로 거슬러 올라간다.

우리나라에 있어서의 국제자유항의 설치 논의가 처음으로 거론된 것은 일제식민지하의 근대화 과정에서부터였다고 한다. 즉, 1922년(대정11년)에 부산상업회의소가 부산항에 자유항구 설치를 요망하고 이것을 중앙정부에 건의하였는데(1922년 12월 4일) 결국 성공하지 못하였다. 그리고 해방이후, 자유항 설치에 대한 논의가 다시 시작된 것은 1955년경 자유당정권 당시 다시 정부에 의하여 자유항시의 형태로 제주도나 부산을 택하자는 건의가 있었다. 그 후 1963년 6월에 외국인투자 유인방안으로서 제주도 전역에 걸친 자유지역 설정 및 제주항과 제주시에 국한된 자유지역 설정을 검토하였으며, 이후 다시 1966년에는 제주도를 특정지역으로 선정하여 개발코자 하는 등 그간 수차례에 걸쳐 논의하였다.

제주도 국제자유항 설치에 관한 본격적인 구상은 1972년 2월에 대통령 제시에 의해 청와대 관광개발계획단이 작성한 제주도종합개발계획에서 비롯되었다고 할 수 있었으며, 그 후에도 여러 차례에 걸쳐서 제주도의 자유항 설치 문제가 거론·추진되었지만 그 실현은 보지 못하고 있다가 국토개발연구원(미국의 Bechtel사, 한국개발연구원 등이 참여)이 지난 1982년 12월 10일에서 1983년 10월 31일(325일)까지 조사 연구한 사상 최대 규모의 국제적 연구용역보고인 “특정지역제주도종합개발계획구성안”을 작성하여 제출한 바 있다. 이 용역보고는 1982년부터 2001년까지 4단계에 걸쳐 구체적으로 수립되었으나 1985년 1월에 백지화가 발표된 바 있다. 그러다가 지난 1989년부터 다시 제주도 국제자유도시 설치를 재검토하여 추진되고 있다. 한편, 제주도는 2006년 2월에 「제주특별자치도설치및 국제자유도시조성을위한특별법」이 제정되고 이를 토대로 같은해 7월 제주특별자치도가 출범되었다.

이처럼 처음 부산을 시작으로 제주도에 국제자유항제도와 유사 국제자유화 제도 도입을 위해 많은 논의가 있었으나 성공가능성이 불투명하다거나 투자재원의 과다, 투자효과의 불확실성 등의 이유로 유보되었었다. 하지만 이러한 국제자유항제도의 도입 연구는 부산·광양항의 관세자유지역 제도로 발전하였고 또한 제주국제자유도시 출범의 기본 모태가 된 것이다.

<표-3>은 그간 논의된 기존의 제주도 국제자유지역 개발 추진 과정을 정리한 것이다.

<표-3> 제주도 국제자유지역 개발 추진 과정

년도별	주요내용	추진결과
1963	* 자유구역 설정구상(건설부) - 외국인 투자유인방안으로 자유 지역 설정검토	* 광범위한 자유화는 국가보안상 손실 등으로 부정적 결론
1972	* “제주도 종합개발 계획”수립	* 실현하지 못함
1975	* 특정지역 개발 구상을 위한 기초 조사(한국건설부)	* 무역, 관광, 금융 기능 등을 검토 * 정책적 미비로 실효 못봄
1980	* 자유항 구상(건설부) - 제주도 등 11개후보 지역 중 최종 적으로 대정지구를 적지로 판단함	* ‘경제기획원’은 성공가능성이 불 투명하고 투자소요액이 막대하다는 이유로 자유항 설치 유보
1983	* 국제자유지역 조성계획수립 - 국토개발연구원이 Bechtel사와 공동용역 수행	* 84년 투자재원의 과다, 투자효과 의 불확실성 등의 이유로 유보
1988	* 제주도의 “국제자유화지역” 재검토	* 보류
1989	*기본계획수립 국토연구원이 Jones Lang Lasalle 와 공동용역 수행	* 현재 진행 중(1989. 8. 27 - 2000. 4. 30)

(자료 : 김덕수, “제주도 국제자유도시화와 장보고의 범화사”, 「신해양시대 제주도 국제자유도시 건설에 따른 범화사지 복원의 현대적 의미」, 범화사지복원추진위원회, p.58)

2) 수출자유지역과 자유무역지역 도입과정

1960년대부터 시작된 경제개발 5개년 계획에 의해 우리나라는 수출 제일주의 경제 정책을 추진하였다. 이러한 경제 정책은 경제 개발을 추진하는데 필요한 재원을 외자에 크게 의존하였으며, 수출 형태도 원자재를 수입하여 이를 가공한 뒤에 수출하는 방식이었기 때문에 수입액 역시 상당한 것이어서 국제수지가 좋지

못한 편이었다. 이에 따라 수출 확대와 국제수지 개선을 위해서는 임해 지역에 특수수출지역을 설치해야 할 필요성이 제기된 것이다.

수출자유지역 설치에 대한 구상은 처음으로 전국경제인연합회(전경련)의 건의에서 발단된 것으로 알려져 있다. 이후 1967년 자유중국(현 대만)의 카오슝 자유무역지역을 시찰하고 돌아온 전경련은, 1969년 청와대 수출 진흥 확대회의에서 해안 지대에 특수자유지역 설치를 공식 제기하고, 정부는 1969년 7월 자유지역 설치를 공식 발표함으로써 수출자유지역 설치에 관한 구상이 마무리되었다. 전경련의 건의를 받아들인 정부에서는 수출자유지역의 적지를 선정하기 위해 20여 군데의 후보지 중 포항, 울산, 부산, 마산, 삼천포, 여수, 목포, 인천 등 8개 지역을 적격지로 압축하고, 다시 최종 입지 선정에 착수하여 1969년 8월 마산을 수출자유지역 예정지로 결정하였다. 이에 정부는 법률적 기반을 마련하기 위해 “수출자유지역설치법”을 제정하기에 이르렀다. 당시 설치 목적은 수출자유지역설치법 제1조에 ‘외국인의 투자를 유치함으로써 수출의 진흥, 고용의 증대 및 기술의 향상을 기하여 국가 경제의 발전에 기여’하는 것으로 명문화하였다.

이와 같이 우리나라는 1970년 수출위주의 외국인투자를 유치할 목적으로 수출자유지역설치법을 제정하였고, 이에 따라 1970년 마산 수출자유지역이 설치되었고, 1973년에는 익산 수출자유지역이 추가 설치되었다. 당시 수출자유지역에서는 수출품의 처리와 가공 및 생산만을 허용하고, 수입 외국물품의 구역 외 반출은 원칙적으로 금지시켜 중계무역을 취급하지 않는 수출가공단지로서의 역할에 중점을 두었다.

이후 제조업과 물류기능이 통합되어 운영되는 것이 세계적인 추세라는 것을 감안하고, 첨단산업과 물류산업에 대한 외국인 투자유치를 가속화하기 위하여, 산업자원부에서는 2000년부터 수출자유지역을 자유무역지역으로 전면 개편하였다. 자유무역지역으로의 개편의 기본방향은 제조업 중심으로 운영되던 수출자유무역지역을 제조·물류·무역을 포괄하는 개념으로 확대하는 것이었다.

3) 관세자유지역의 도입과정

관세자유지역이 도입되었던 시기의 국제물류 환경은 급증하는 컨테이너 물동

량을 처리하기 위해 아시아 각국은 항만시설에 대한 대대적인 투자계획을 세워 놓고 있었고, 세계 유수의 선사들도 급증하는 동아시아 컨테이너 수송물량을 두고 치열한 경쟁을 벌였으며 대형선에 의한 일부항만에의 선택적 기항과 화물집화에 있어서 핵심과 주변부(Hub and Spoke) 전략을 구사하고 있었다. 또 대형선 사끼리 전략적 제휴를 통해 선박, 하역기기 및 전용터미널선의 공동이용 등을 통해서도 비용절감에 나서고 있었는데 이런 점들이 모두 항만의 집중과 대형 중심항의 출현을 예고하고 있었다.

이에 우리나라는 동북아 중심이라는 지리적 이점을 활용하여, 우리나라 주요 공·항만을 21세기 동북아의 물류거점기지로 육성, 국제물류 환경의 변화에 적절히 대응함으로써, 세계적 물류기업과 국제 컨테이너선 유치 등 ‘물류산업의 활성화’를 도모해야만 되는 시기였다.

관세자유지역의 법률의 제정 추진까지의 경위는 1998년 7월~10월까지 관세청에서 한국해양수산개발원에 「우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역 도입방안 연구」⁴⁾라는 연구 용역을 의뢰하였으며, 그 내용은 미국·홍콩·싱가포르 및 네덜란드 등의 관세자유지대를 비교분석하고 국내진출 다국적기업 등에 대한 조사 실시 및 분석을 통해 제도 도입을 정부에 권고하였고, 1998년 12월 관세청 주관으로 관세자유지역 설치에 관한 공청회를 개최하는 등 제도도입을 적극적으로 추진하였다.

관세자유지역 도입은 1999년 8월 재정경제부에서 법률안을 확정하여 관계부처 협의 및 입법예고를 하고, 1999년 9~10월 법률안을 확정하여 관계부처 협의 및 입법예고를 하고, 1999년 12월 28일 근거법률인 「국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률」을 제정하여 공포하게 되었다. 동법 시행령(2000. 5. 29) 및 시행규칙(2000. 6. 1)이 각각 공포되었으며, 관세청에서는 ‘관세자유지역반출입물품의관리에관한고시’를 제정하여 시행하였다.(2000. 12. 1)(서영철, 2006, p.52)

관세자유지역법의 제정에 따라 우리정부는 2002년 부산항과 광양항을 관세자유지역으로 지정하였으며, 2003년에는 인천항과 인천국제공항을 관세자유지역으로 지정하여 우리나라 주요 항만과 공항의 물류 및 비즈니스 환경을 획기적으로

4) 한국해양수산개발원(KMI)은 1998. 12월 최종보고서를 한국관세연구소에 제출하였다. (연구책임자 진형인)

개선하는 정책을 추진하였다.

4) 관세자유지역과 자유무역지역의 통합

재정경제부가 도입한 관세자유지역 제도는 지리적으로 유리한 위치를 적극 활용하여 국제적인 물류기지를 유치, 물류산업을 활성화함으로써 우리나라의 주요 공·항만을 21세기 동북아의 물류거점기지로 육성하기 위한 것이었고, 산업자원부의 자유무역지역 제도는 기존 제조 중심의 수출자유지역 제도를 개편하여 자유로운 제조와 무역·유통활동을 보장함으로써 외국인 투자유치, 국제무역의 진흥 및 지역개발 등을 촉진하는데 목적이 있었다.

두 제도는 제조업을 제외하고는 양 지역에서 모두 물류업과 무역업을 허용하고 있다는 점과 양 지역의 지정에 관한 법체계도 유사하다는 점에서 사실상 같은 제도가 양립되고 있다는 지적이 있었다. 이와 같이 양 제도는 그 근본 목적과 지정효과는 별다른 차이점이 없음에도 불구하고 이원화된 채로 운영하면서 기능의 중복성과 관련하여 문제가 제기 되었고, 특히 외국인 투자자의 입장에서는 양 법규의 이원화로 인해 불필요한 혼란과 정부정책에 대한 신뢰성을 떨어뜨리는 결과가 되어 그 동안의 성과가 미진한 것으로 판단되었다.

이에 정부는 2003년 제조업 중심의 자유무역지역과, 물류업 중심의 관세자유지역을 각각 독립적으로 운영하여 왔던 것을 통합하기로 하고, 제조업과 물류업이 유기적으로 연계되도록 자유무역지역으로 일원화하였다. 이러한 수순의 일환으로 2004년 ‘자유무역지역법’의 전문개정과 함께 ‘관세자유지역법’을 ‘자유무역지역법’에 통합하게 되었다.

<표-4> ‘자유무역지역의지정등에관한법률’의 주요개정 내용

구분	주요개정내용	관련법조항	비고
자유무역지역과 관세자유지역의 통합	‘국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률’을 ‘자유무역지역의지정등에관한법률’에 통합하고, 제조업중심의 자유무역지역과 물류업중심의관세자유지역을 자유무역지역으로 일원화 함.	제1조 및 부칙 제2조	개정
관리권자의 다양화	자유무역지역중 산업단지는 산자부장관, 공항 및 배후지 등은 건교부장관, 항만 및 배후지는 해수부장관이 관리권자가 되도록 함. ⁵⁾	제8조	개정
입주 허용업종의 확대	제조업, 물류업 등의 산업을 영위하고자 하는 외국인투자기업외의 자도 입주할 수 있도록 하되, 관리권자는 외국인투자기업, 고도기술수반사업을 영위하는 자등에 대하여 우선적으로 입주허가를 함.	제10조 및 제11조 제2항	개정
지자체 소유 토지 또는 공장 등의 임대 및 매각	지방자치단체가 소유하는 토지 또는 공장 등을 입주기업체 또는 지원업체에게 임대하거나 매각할 수 있도록 하고, 그 임대료 또는 매각가격은 지방제정법의 규정에 불구하고 조례가 정하는 바에 의하도록 함.	제18조	신설
외국인 투자기업에 대한 임대료 감면 등	자유무역지역안에 입주한 외국인투자기업은 외국인투자촉진법에 의한 외국인투자지역에 입주한 외국인투자기업으로 보아 그 토지·공장 등에 대한 임대료를 감면할 수 있도록 함.	제20조 제1항	개정
관세 등의 면제 또는 환급	입주기업체가 자유무역지역안으로 반입하고자 신고한 기계·기구·설비 및 장비와 그 부분품 등 내국물품에 대하여는 관세 등을 면제하거나 환급하고 부가가치세의 영세율을 적용하며, 자유무역지역안에서 입주기업체간에 공급 또는 제공하는 외국물품 등과 용역에 대하여도 부가가치세의 영세율을 적용하도록 함.	제45조	개정

(자료 : ‘자유무역지역의지정등에관한법률’ 참조 재구성, 2008)

5) 2008년 새정부 수립 후 부처간 통합이 이루어진 뒤 산업단지는 지식경제부장관이 관리권자가 되고, 공항 및 항만 등의 배후지는 국토해양부장관이 관리권자가 되었다.

5) 경제자유구역의 도입과정

우리나라 경제자유구역 추진배경은 동북아시아가 중국의 위상이 제고 되고 있는 가운데 세계 3대 교역권의 하나로 비중이 확대 되고 있으며 세계물동량 중 동북아 비중이 1998년 27.0%, 2000년 28.1%, 2006년에는 30.1%로 증가하였으며, 세계 10대 항만 중에 싱가포르, 상해, 부산, 카오슝항 등 아시아 중심항만이 위치하고 있다.

급증하고 있는 동북아 물동량과 주변국간 경쟁이 심화 되고 있는 가운데 중국은 상해항을 세계 최대 항만으로 건설 중에 있으며, 세계경제의 국제화 흐름에 따라 아시아 각국은 자국을 국제비즈니스 중심지로 육성하려는 노력을 활발히 전개 중에 있다. 각국 정부의 비즈니스 중심지화 추진은 싱가포르의 경우 1998년 경제개발청(EDB)에서 지식기반산업 중심지화 계획 “Industry 21”을 발표하였으며, 홍콩은 1995년부터 1997년까지 특별 추진팀을 구성하여 비즈니스 중심지화 전략을 마련하였고, 대만은 아태지역 지역운영센터(APROC)화라는 비전하에 동북아 거점화를 추진 중에 있다.

이러한 대외 환경의 변화 속에서 경제대국 일본과 중국 사이에 위치한 한국은 동북아의 경제 활동이 중요하며 한국경제의 생존전략과 번영을 위한 전략이 필요하다고 할 수 있다. 이와 같이 우리나라를 동북아 비즈니스 중심국가로 육성한다는 발표 이후 추진된 경제자유구역제도는 2002년 11월 30일 「경제자유구역법 지정및운영에관한법률」안이 공포되었다. 이에 정부는 2003년에 인천, 부산·진해와 광양만권에 경제자유구역을 지정하여 운영 중이며, 2007년 말 추가로 평택·당진, 대구·경북, 군산·새만금 등 3곳을 추가 지정하였다.

4. 경제특구의 경제적 효과

경제특구의 지정 및 육성을 통해 얻을 수 있는 기대효과는 크게 산업발전, 소득증대, 국제교류, 지역발전 등의 네 가지 측면에서 나누어 살펴볼 수 있다.

첫째, 경제특구를 육성하여 첨단 고도기술 및 서비스 부문은 외국인 직접투자를 유치하고 기술이전, 지식확산, 전시효과를 통해 국내산업의 경쟁력을 제고할 수 있다. 둘째, 경제특구 설치를 통해 대외적인 보호 장벽을 완화하여 무역을 증진하고 이를 통해 국민경제의 활성화와 국민 소득증대를 도모할 수 있다. 셋째, 경제특구에서 제공되는 인센티브와 최소한의 규제로 자유로운 기업환경이 조성되고 있는 긴밀한 국제교류를 도모할 뿐만 아니라 국가전체의 경제규제 완화 및 자유화를 촉진하게 된다. 넷째, 경제특구는 거점개발 효과와 관련 산업의 전·후방 연계효과를 통해 지역균형발전에 기여할 수 있다. 선진 외국기업의 투자에 의한 직접고용 및 관련 산업에 의한 간접고용이 창출되어 지역경제를 활성화, 고도화하는 효과를 가져오게 된다.

경제특구는 지역균형발전을 염두에 두기보다는 국가 전체의 경제발전에 기여하기 위한 전략으로 설치되는 것이 보편적이다. 이는 경제특구가 요구하는 입지조건을 살펴보다라도 농촌지역과 같은 낙후지역보다는 사회적, 물적 인프라가 완비된 도시지역에 설치되는 것이 외국인투자 유치를 위해 유리한 입장에 있다는 사실에서도 입증된다.(이남구, 2003, p.29)

1) 우리나라 자유무역지역의 경제적 효과

우리나라에서 지정 운영 중인 자유무역지역의 경제적 효과는 외국인 투자촉진, 국제교역거점 구축, 지역 균형발전 기여, 산업구조 고도화 촉진 등이 있다.

첫째, 자유무역지역 내에 특성화된 투자환경 조성을 통하여 외국인의 투자를 촉진시킨다. 자유무역지역은 저렴한 임대용지 제공, 보세기능, 생산 및 물류·유통 기능의 복합화, 관리기관의 원스탑 서비스 등 다양한 기능과 종합적인 지원을 제공하고 있다. 그리고 저렴한 산업 용지의 선공급으로 입주와 동시에 사업개시가 가능하며 소규모 투자라도 입주요건만 충족되면 지원을 받을 수 있으므로 첨단산업 분야의 외국인 투자의 유치에 적합하다.

둘째, 국제교역거점으로서 발돋움할 수 있다. 자유무역지역 내에서 물류·유통 기능을 가공 및 제조기능과 복합화하여 국제거래기능을 활성화 시킬 수 있고, 자유무역지역 내에서의 외국기업과 국내기업의 연계 활성화를 통해 국내기업의 경

쟁력을 제고할 수 있다.

셋째, 지역균형발전에 기여한다. 각 지자체가 자유무역지역을 지역의 여건에 따라 생산 중심형, 교역 중심형 또는 복합형으로 탄력적으로 운영할 수 있게 함으로써 지역산업의 진흥 및 지역개발의 주요 수단으로 활용할 수 있다.

넷째, 산업구조의 고도화 촉진이다. 세계적인 기술력과 시장망을 가진 다국적 기업이 입주함에 따라 새로운 자본재의 도입과 첨단기술의 이전, 선진 경영 노하우의 전파 등으로 국내 기업들의 생산성을 높이고 산업구조 고도화에 기여할 수 있다.(군산자유무역지역관리원, 2008)

2) 우리나라 경제자유구역의 경제적 효과

우리나라의 경제자유구역의 경제적 효과를 부산·진해 경제자유구역의 예를 들어 살펴보면 다음과 같다. 부산·진해 경제자유구역의 기대효과는 크게 지역경제 파급효과와 국토균형발전의 효과가 있다.

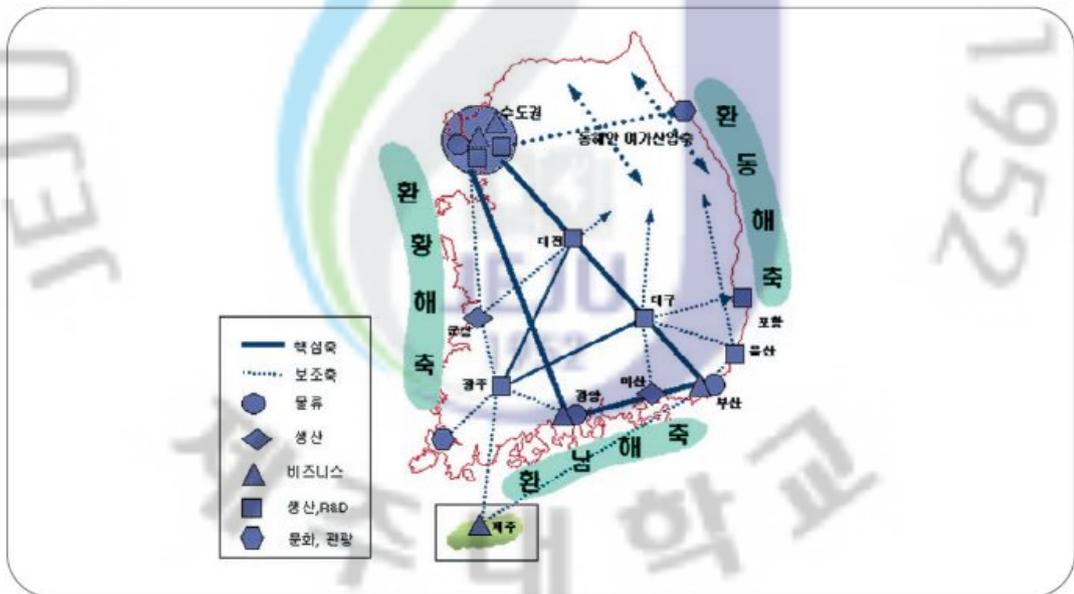
우선 지역경제의 파급효과로서 첫째, 부산·진해 경제자유구역의 개발에서 사회간접자본(SOC) 구축으로 인한 파급효과는 국민 경제 전체적으로 생산액, 부가가치 그리고 고용효과로 구분하면 각각 18조 2,000억원, 7조 5,000억원 그리고 연 14,000명에 이른다. 둘째, 경제자유구역 건설로 유입된 민간 및 외국자본투자가 국민경제에 미치는 파급효과는 생산액 93조 1,000억원, 부가가치 38조 5,000억원 그리고 연 72,000명의 고용증가가 예상된다. 셋째, 부산·진해 경제자유구역 개발의 장기 파급효과는 경제자유구역에 외국자본이 유입되어 지속적인 생산활동이 일어나고 지역에서 생산된 제품에 대해 수요가 지속적으로 발생하는 경우이다. 국민 경제에 미치는 장기 파급효과는 생산액 증가 38조 2,000억원, 부가가치 12조 4,000억원, 고용증가 연 22,000명으로 예상된다. 이상 세 가지 파급효과를 종합하여 부산·진해 경제자유구역 개발의 총 거시경제적 파급효과는 생산유발 144조원 부가가치 유발 58조원, 고용유발 11만명에 이를 것이며, 이러한 경제효과의 주요한 부분은 지역내에서 발생할 것이다.

또한 부산·진해 경제자유구역의 기대효과로 국토균형발전의 효과가 있다. 부산·진해 경제자유구역은 공간적으로는 신항만을 중심으로 부산 강서구 일부지

역과 진해 일부지역이지만, 국제적 컨테이너항만을 구축하는 국가적 사업으로 그 영향력은 지역적 차원에 머물지 않고 국토 공간체계에 큰 영향을 미칠 것이다. 먼저 수도권과 부산·진해 및 광양 경제자유구역을 연계하는 삼각형 모양의 물류수송기반을 형성하여 생산, 비즈니스, R&D 등의 기능을 지원하고 견인하는 중심축으로서의 역할을 담당할 것이다.

<그림-4>와 같이 수도권이 항공물류 중심이라면 부산·진해권은 해양물류 중심으로 특화하여 관련사업의 집적으로 해양수도로서의 역할을 수행할 것이다. 국가 균형발전과 지방분권의 선도지역으로 수도권과 쌍벽을 이루는 동남권을 형성하여 현재의 수도권으로의 국토이용 집중화 현상을 완화시킬 것이다. 부산 및 경남권으로 인구유입효과가 발생하며 국내 기업 중추관리기능의 입지와 물류관련 다국적 기업본부 입지로 국제 경제권을 형성할 것이다.

<그림-4> 국내 물류수송기반의 정비

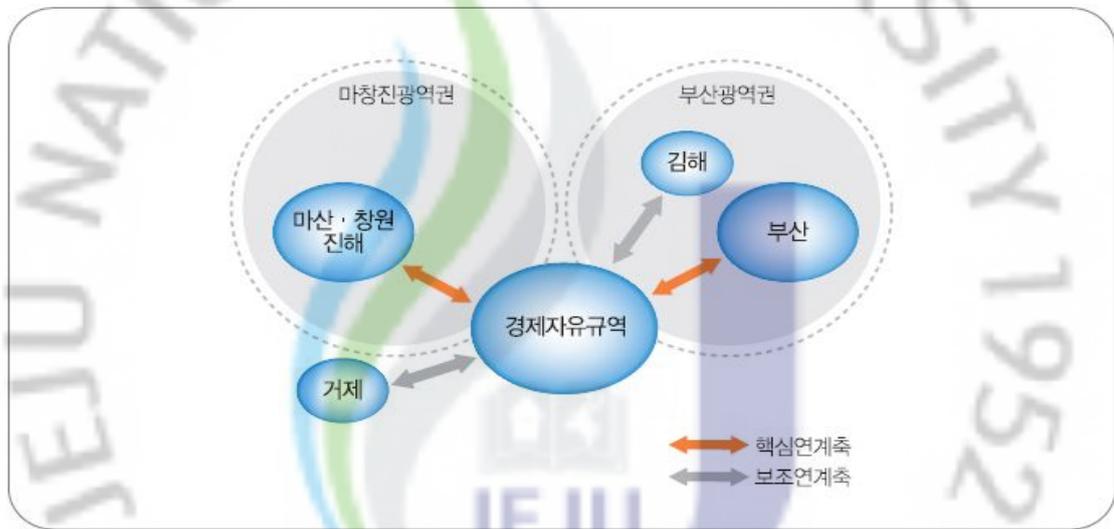


(자료 : 부산·진해경제자유구역청, “부산·진해경제자유구역백서”, p.47)

그리고 경제자유구역 건설에 따라 부산과 서부경남권간의 연계성 강화와 공간적 통합효과가 기대된다. 지역적 파급효과를 넘어 인근지역까지 영향을 미쳐 해

상물류 관련기업과 첨단산업의 입지로 산업구조가 개선되며 새로운 동남권 해상물류관련 연구 및 산업 클러스터 형성과 기존의 동남권 산업 집적지를 지원하는 중추지역으로 발전할 것이다. 다음으로, 공간적 재편으로 부산·진해권의 새로운 서부산권 및 서부경남의 경제공간이 형성될 것이며 부산권의 공간구조가 현재의 부산도심과 경제자유구역으로 분산되어 도심의 혼잡완화와 용지부족 현상을 타계할 수 있다. 그리고 새로운 교통망의 형성으로 지역내 각 기능간의 연계가 강화될 것이다.(부산·진해 경제자유구역백서, pp.46~48)

<그림-5> 광역적 공간통합



(자료 : 부산·진해경제자유구역청, “부산·진해경제자유구역백서”, p.48)

이와 같이 경제자유구역 제도 운영을 통해 나타나는 파급효과로는, 투자환경 조성을 위한 다양한 사업의 결과나 제도 자체의 투자유인 등에 의한 효과가 있고, 이는 경제자유구역을 개발하는 본래 목적이 된다. 직접적인 수요증가 및 생산물의 공급에 의해 나타나는 생산·부가가치·고용 측면의 효과, 외국인 직접투자의 외부효과 등이 발생된다. 또한 경제자유구역이 지정된 지역의 발전효과가 있고, 이러한 경제자유구역의 개발계획의 추진과정 및 완료 이후 운영과정에서 유발되는 경제적 성과가 중장기적으로 국가 경제가 발전하게 되는 효과로 작용할 것이다.

Ⅲ. 경제특구의 주요국 사례

1. 홍콩

1) 일반현황

홍콩은 세계적인 무역과 금융의 중심지로 동아시아 최고의 국제도시로 역할하고 있다. 국토 면적이 1,092km²에, 인구 694만 명에 불과하지만 명실상부한 세계적 수준의 국제도시로 평가받고 있다. 홍콩의 현재 일반현황을 보면 <표-5>와 같다.

홍콩은 장강 삼각주의 입구에 위치하여 평균수심 12~14m, 조석간만의 차 2.2m인 천연항이다. 장강 입구에 위치한 지리적 조건으로 면적 945km², 인구 3억 명에 달하는 중국경제발전의 중심지인 화남지방의 관문에 위치하고 있으며, 새로 건설된 렌타우(Lantau)섬의 첵랍콕 공항에서 20여분 거리에 있다.(김종명외, 2004, p.415) 홍콩항은 세계 컨테이너처리량에 있어 싱가포르와 치열한 선두 다툼을 벌였으나 2003년 연간 2천만 TEU의 처리량을 보이며 1위를 한 이후로 싱가포르에게 1위의 자리를 내어 주었으며 최근에는 상해에 2위 자리까지 내주면 3위로 내려앉았다.

홍콩항은 24시간 가동을 멈추지 않는 자유무역항으로써 포스트 파나마스급 초대형 컨테이너선 18척이 동시에 접안할 수 있을 만큼 크고 넓다. 매주 80여개의 세계적인 선사들의 선박 450여척이 입항해 화물을 싣고 내린다.(김홍인, 2006) 또한 세계 각지와의 연결성과 연결 빈도도 최고 수준이다. 매주 전 세계 140개 지역을 향한 800편의 비행편이 개설되어 있다. 또 홍콩은 고품질의 시설과 훌륭한 소프트웨어, 그리고 탁월한 IT 기술 환경과 더불어 운영에 대한 풍부한 경험과 유연성도 갖추고 있다. 관료적 형식주의가 최소화 되어 있으며, 다국적 3자적 물류 네트워크도 이미 잘 발달되어 있다.(김철환, 2007)

<표-5> 홍콩 일반현황

구분	일반현황
일반	위치 : 중국 남부 해안 면적 : 1,092km ² (한반도의 1/204) 기후 : 아열대성 인구 : 6.9백만 명 (2006) 수도 : 도시국가 민족 : 중국인(95%) 언어 : 영어, 중국어(광둥어) 종교 : 불교, 도교, 기독교
경제	GDP : 1,895억 달러(2006) 1인당GDP ; 27,466달러(2006) 화폐단위 : Hong Kong Dollar(HK\$) 회계연도 : 4. 1 ~ 3. 31 산업구조 : 금융·서비스업 22.3%, 도소매·무역 27.8%, 수송·통신업 10.4%(2005) 주요수출품 : 의류, 전기기계, 보석류 주요수입품 : 원자재, 자본재, 석유류 주요부존자원 : - 경제적강점 : 자유무역항으로 무역 및 금융의 중심지 경제적약점 : 부존자원 빈약, 제조업 기반 미약

(자료 : 한국수출입은행(<http://www.koreaexim.go.kr>), 2007)

2) 홍콩 자유항의 개념과 도입배경

홍콩은 전통적인 자유항(Free Port)으로서, 중세 지중해 자유항도시(Free Port City)와 같이 경제적으로 독립된 하나의 항만도시국가 형태를 취하면서 항만 및 인접하는 전 지역을 비관세지역으로 두고, 화물의 장치, 가공·제조는 물론 개인의 거주 및 소비에 이르기까지 광범위한 자유를 부여해 주고 있다. 그러나 홍콩과 같은 전통적 의미의 자유항은 정치적인 이유 등으로 대부분 없어졌으며, 홍콩이 유일하게 현존하는 대표적인 자유항이다.

홍콩은 제1차 아편전쟁(1835년) 및 그에 따른 남경조약(1842년)에 의해 영국의 직할식민지가 되었으며, 초대 총독인 포팅거 경(Sir Pottinger)이 “홍콩은 자유항

(Free Port)으로 모든 선박에 대하여 차별을 금지한다”고 선언(1842년)함으로써 자유무역항으로 지정되었다.

홍콩이 자유무역항으로 지정된 것은 지배국인 영국의 중상주의와 세계적인 자유무역주의 사조를 배경으로 하고 있다. 즉 영국은 섬유관련 인도제품을 홍콩을 경유하여 무가공 상태 그대로 또는 가공하여 중국에 수출하고 역으로 중국에서 자기, 은 등을 수입하기 위해 홍콩 전체를 자유무역항으로 지정한 것이다. 더욱이 영국은 홍콩이 지리적으로 중국의 남단에 위치하여 동남아의 입구인 동시에 동북아와 동남아의 지리적 교통요충지라는 천혜의 입지조건을 활용, 홍콩을 중계 자유무역항으로 육성하게 되었다.(길광수, 1999, p.32)

3) 홍콩 자유항의 특징

홍콩항은 최근까지 세계 1~2위의 컨테이너 처리실적으로 유지하고 있는 세계 최대의 컨테이너항만으로, 세계적인 중계무역 중심지로서 전체 교역액의 3/4 이상이 중계무역이다. 전체 수출액 중 82%가 재수출액에 달해, 물류·유통의 거점 역할과 기능을 충실히 수행하고 있다고 볼 수 있다. 홍콩이 이와 같은 국제적인 물류 유통거점항의 지위를 유지할 수 있는 배경으로는 i) 개방경제, 자유무역 및 자유기업활동 보장정책, ii) 세계 유일의 민간 소유·관리 항만 체계, iii) 생산 및 소비 배후 단지로서의 중국남부(광둥성) 인접, iv) 천혜의 양항, v) 국제 금융시장의 중심지, vi) 공·항만의 인프라시설 발달, vii) 수출입(환적) 화물에 대한 최소한의 세관 절차, viii) 정부의 적극적인 지원 등을 들 수 있다. 이외에도 홍콩의 경우 1842년 자유항 선언 이후 160여 년간 자유항체제를 운영하면서 정부는 물론 시민들의 의식도 자율화·개방화됨에 따라 홍콩 자유항에 대한 투자자들의 인식도 긍정적으로 정착하게 된 점도 중요한 요인이 되고 있다.

홍콩자유항의 강점 중 하나는 수출입 및 환적 절차에서의 간소화다. 홍콩의 경우 세계 유일의 전통적인 자유항으로서, 일반 수출입 및 환적화물의 세관절차는 사실상 전무하고 사후관리에 중점을 두고 있으나, 과세물품, 총기류, 밀수, 마약 등 사회 안전과 공공보건 등과 관련해서는 사전에 엄격하게 감시 및 관리하고 있다. 또한 홍콩항의 화물 처리 생산성은 단연 최고다. 하루 18척의 선박이 입항

하여 작업을 마치고 나가는데 평균 6~8시간 정도밖에 걸리지 않는다. 인근 경쟁항만 보다 2~3시간 빠르다. 그리고 컨테이너 선적과 관련된 최신 터미널 운영 시스템인 nGen(next generation)의 가동과 철저한 노무 관리가 중요한 포인트라는 게 홍콩항의 자랑이다. 1996년 1세대 운영시스템이 탄생한 이후 2세대 nGen이 선보이면서 모든 화물 관리와 작업이 빨라졌다.

이밖에도 터미널 정문에 트레일러가 도착하기 전에 화물을 가장 편리하게 싣고 내릴 수 있도록 위치가 지정되어 있으며, 휴대폰 메시지와 음성을 이용해 트레일러 운전사에게 적재위치를 알려주거나 긴급 상황을 전파하는 시스템도 운영하고 있다.(김홍인, 2006)

홍콩의 또 다른 특징 중 하나는 세계에서 유일하게 민간중심의 공·항만 관리·운영체제가 확립되어 있다는 것이다. 홍콩항은 민간기업이 개발과 설계, 운영을 담당하고, 정부는 항만 개발 시 참여회사와 개발계약을 체결하는데만 관여한다. HIT, MTL, DPA, HIT-COSCO 등 4개 회사가 각각 운영하는 콰이청(Kwai Chung) 터미널은 면적이 53km², 총 9개 터미널에 24개의 선석으로 이루어진다. 여기서 홍콩항 전체 컨테이너 처리량의 60%이상을 담당한다. 이밖에 미드스트림(Mid-stream), 리버 트레이드(River Trade) 터미널과 기타 일반 부두 등이 컨테이너와 함께 다양한 화물을 취급한다. 워낙 컨테이너 처리물량이 많아 전체의 20% 정도는 홍콩 앞바다에서 바지(barge)작업으로 처리하는데, 인명사고나 화물손상 등의 위험이 있지만 본선이 접안하여 작업하는 경우보다 40%의 비용 절감 효과가 있다고 한다.

4) 홍콩 자유항의 주요 인센티브

홍콩 자유항의 주요 인센티브 내용 중 조세상 인센티브 내용을 살펴보면 다음과 같다. 홍콩의 조세정책은 기본법(Basic Law) 제108조에 의거, 낮고 단순한 세율, 한정된 세목, 광범위한 공제, 소득발생지 원칙, 납세자에의 선택권 부여 등과 같은 조세상의 인센티브를 제공하고 있다.

내용을 살펴보면 먼저 홍콩의 조세는 소득 발생지 원칙에 의거, 홍콩 영토 내에서 발생한 소득원천에 대해서만 과세하며, 납세의무자의 거주지 여부와는 무관

하다. 다만 홍콩 영토 내에서 발생한 소득이라도 타국에서 기과세한 경우에는 비과세한다. 그리고 조세의 자기산정 신고 원칙에 의거, 홍콩 거주 또는 임시거주자는 재산(Property)세, 이득(Profit)세, 소득(Salaries)세를 본인의 선택에 따라 자기가 산정하여 종합과세 신고할 수 있으며, 부부간 소득에 대해서는 분리 또는 합산 신고의 선택권을 부여하고 있다.

관세는 없으며 과세물품조례(Dutiable Commodities Ordinance)에 의거, 4개 품목(주류, 담배, 메틸알콜, 석유)에 대해서만 물품세(Excise Tax)를 부과한다. 1998년 2월 18일부로 개정 발효된 세율에 따르면, 알콜음료의 경우 20℃에서 용량측정 시 알콜 농도 30% 이상이면 100%, 20℃에서 용량측정 시 알콜 농도 30% 미만이면 30%, 그리고 와인에 대해서는 60%의 세율을 부과하고 있다. 담배는 각 1,000갑당 HKD766, 시거 HKD986/kg, 중국제 담배 HKD188/kg, 기타 담배류는 HKD928/kg를 각각 적용하고 있다. 연료유의 경우 항공기용 연료유는 HKD6.51/ℓ, 경디제오일HKD2.00/ℓ, 자동차용 연료유(유연휘발유) HKD6.82/ℓ, 자동차용 연료유(무연휘발유) HKD6.06/ℓ를 각각 부과하고 있으며, 메틸알코올은 ℓ당 HKD840를 부과하고 있다. 그러나 과세물품조례에 의거, 과세물품의 제조에 사용된 납세물품, 세관장의 서면 동의하에 홍콩에서 수출된 납세물품, 홍콩 영외 또는 부분적으로 홍콩 영내외에서 사용된 순등록톤 60톤 이상의 선박용 납세연료유 등에 대해서는 납세금액을 초과하지 않는 범위 내에서 세금을 환급받을 수 있다.

그리고 재산(Property)세는 15% 단일세율로서, 재산의 순가치(이자비용 제외)에 대해 20%의 공제를 인정해주고 있다. 소득(Salaries)세는 누진세율 체계를 유지하고 있는데, 순소득 HKD35,000까지는 2%, HKD70,000까지 7%, HKD105,000까지 12%를 각각 적용하며, HKD105,000 이상의 소득에 대해서는 17%를 부과하고 있다.

또한 이득(Profit)세는 단일세율을 적용하는바, 법인의 경우 16%, 법인이 아닌 경우 15%이며, 배당소득 및 이자소득에 대해서는 비과세를 하고 있다.

이밖에 증여세는 없고, 사망에 따른 상속(Estate)세를 누진세율로 적용하고 있는데, HKD75,000까지는 비과세, HKD75,000 ~ 90,000은 5%, HKD105,000까지는 10%를 각각 부과하고, HKD105,000 초과 시에는 15%를 적용하고 있다.(길광수,

1999.04)

조세이외의 인센티브에는 첫째, 지리적 여건을 들 수 있다. 홍콩은 생산과 소비를 위한 배후지역(광동성)과 천혜의 항만조건을 갖추고 있어 물류·유통·가공 중심지로서의 기능을 수행하고 있다. 둘째, 기업 활동의 자유를 보장하는 것이다. 1842년 초대 영국 총독이 홍콩을 자유항이라고 선언한 이후, 홍콩은 영국의 시장 경제 불간섭주의에 의해 100년이 넘는 기간 동안 서구 자본주의 체제하에 있었다. 이러한 홍콩의 역사적 전통은 경제체제 측면에서는 물론 언어·문화 등에서 외국(특히 서양)과의 이질감을 해소함으로써 투자 및 기업 활동을 유인할 수 있는 중요한 요소로 작용해 왔다. 셋째, 민간 중심의 효율적인 공·항만 운영체계를 갖추고 있다는 것이다. 앞서 본바와 같이 홍콩항의 컨테이너터미널은 모두 4개 민간회사에 의해 소유 운영되고 있어 민간의 창의와 효율이 최대한 발휘될 수 있으며, Port Authority 및 항만노조가 존재하지 않음으로써 민간 중심의 효율적인 항만운영이 이루어진다. 이처럼 복수의 민간회사에 의해 공·항만의 운영이 이루어짐으로써 저비용 양질의 서비스 제공이 가능하여, 세계적 수준의 국제 경쟁력을 유지하고 있다.

2. 싱가포르

1) 일반현황

싱가포르는 1965년 독립하여 제조업 기반과 국내자본이 거의 없는 가운데 처음부터 외자유치를 통한 발전전략을 선택하였고 2005년 이후 세계 컨테이너 물동량 처리 1위 국가로서 지식 창조형 경제특구로의 길로 발전하고 있다. 국토면적 약 700km²의 우리나라 서울시만한 도시국가이며 인구는 약 400만 명이 넘는다. 다민족 국가로서 중국어, 말레이어, 인도계 타밀어와 영어를 공용어로 채택하고 있다.

국가 총 GDP는 약 1068억 달러이고 일인당 GDP가 약 2만5천 달러가 넘는 선진국이다. 싱가포르의 교역규모를 살펴보면 수출 약 1,800억 달러, 수입 약 1,600

억 달러로서 전자제품, 석유화학제품, 의약품 등이 주 종목이며, 말레이시아, 미국, 일본, 홍콩과의 교역비중이 높다. 실업률은 약 4%로 안정적이며, 외환보유고는 1,128억 미달러 정도이다.

싱가포르의 일반현황은 다음 <표-6>와 같다.

<표-6> 싱가포르 일반현황

구분	일반현황
일반	면적 : 697.1km ² (서울시크기와 비슷) 인구 : 424만 명 (장기체류 외국인 75만명 포함) 인종 : 중국계 76.2%, 말레이계 13.8%. 인도계 8.3% 종교 : 불교와 도교 51%, 이슬람교 14.9%, 기독교 14.6%, 힌두교 4.0% 언어 : 다민족 국가로서 중국어, 말레이어, 인도계 타밀어, 영어를 공용어로 채택
경제	GDP : 1,068억 달러 1인당GDP : 25,191달러 교역규모 : 수출 1,796억 달러, 수입 1,638억 달러(전자제품, 석유 화학제품, 의약품 등이 주 종목이며, 말레이시아, 미국, 일본, 홍콩과의 교역비중이 높음) 실업률 : 4.0% 외환보유고 : 1,128억 미달러(US\$1=SS\$1.6903)

(자료 : 경제자유구역기획단(<http://www.fez.go.kr>), 2008)

2) 싱가포르 자유무역지역의 도입배경 및 목적

싱가포르는 1819년 영국 동인도회사의 무역기지 설립을 계기로 영국의 식민지가 되면서 자유항으로 고시되었다. 당시 영국은 싱가포르에 특별히 보호해야 할 자국 산업이 존재하지 않았기 때문에 자유무역주의 사조를 배경으로 수입을 장려하기 위해 문호를 완전히 개방하였다. 특히 영국의 싱가포르의 지리적 이점을 활용한 지배·경영 방식을 도입하여 싱가포르를 자유 중계무역항으로 적극 육성시키기로 한 것이다.

그 결과 1830년대에 이르러 싱가포르는 첫째, 중국·인도·유럽을 왕래하는 대

부분의 선박들이 싱가포르를 경유한다는 점, 둘째, 바타비아(네덜란드), 마날라(스페인) 자유항이 수입품에 대해 세금을 부과한데 반해 싱가포르는 무관세라는 점, 셋째, 상업 및 산업왕국인 영국의 식민지로서 본국으로부터의 적극적인 지원이 있다는 점 등의 세 가지 면에서 경쟁항만에 비해 유리한 여건을 가지게 되었다. 이러한 이점을 배경으로 영국의 상인들뿐 만 아니라 중국 상인들도 자유항으로서의 이점, 정비된 영국의 법률시스템, 싱가포르의 전략적 위치 등을 활용하기 위해 싱가포르에 진출하게 되었다.

그러나 싱가포르는 1965년 말레이연방으로부터 독립한 이후 사회주의국가 노선을 채택하면서 1969년 9월 1일부터 자유항제도를 폐지하고 자유무역지대 제도를 도입하였다. 자유항에서 자유무역지대로의 전환에도 불구하고 싱가포르는 아시아권의 관문적 역할에 유리한 입지적 조건을 활용하여 국제물류중심기지 기능을 수행하는 자유무역지대를 성공적으로 운영하고 있다.(길광수, 1999.6, pp.263~264)

3) 싱가포르 자유무역지역의 기능 및 설치현황

싱가포르 자유무역지역은 공·항만에 입지한 환적(Transshipment) 중심의 전형적인 물류형 자유무역지대로서, 총 수출입 화물의 80% 이상이 환적화물로 구성되어 있다. 특히 싱가포르는 환적화물을 적극 유치하기 위해 최소한의 절차(Port-Net에 의한 Manifest 신고 등)로 환적이 이루어지도록 하는 동시에 환적화물에 대한 장치료, 하역료, 컨테이너 Handling Charge을 일반화물보다 우대하는 등의 각종 인센티브를 부여하고 있다.

이외에도 항만설비 및 Port-Net에 의한 항만 운영기술의 선진화로 최소 8시간 이전에 신청하면 환적이 가능하도록 환적처리 절차가 신속·편리하게 이루어질 수 있도록 하고 있다.

싱가포르는 총면적이 서울특별시 면적과 비슷한 647.5km²에 불과한 도시국가로, 자유무역지대는 총 5개소에 설치되어 있다. 이 가운데 창이(Changi Airport)공항에 설치된 공항지역 자유무역지대 1개소를 제외하고 나머지 4개소는 항만지역에 설치되어 있다.

항만지역에 설치된 자유무역지대 가운데 가장 규모가 큰 자유무역지대는 케펠

(Keppel), 탄중 파가(Tanjong Pagar), 브라니(Brani) 3개 컨테이너 터미널로 구성된 케펠 자유무역지대(Keppel FTZ)로, 총 78만 3천 평의 부지에 30개의 컨테이너 전용선석을 가지고 있다. 서남부에 위치한 주룽 자유무역지대(Jurong FTZ)는 주로 건설화물을 취급하는 재래부두 자유무역지대이며, 북부에 위치한 셈바왕 자유무역지대(Sembawang FTZ)는 자동차 등 각종 벌크화물을 취급하는 자유무역지대이다.(길광수, 1999.6, p.267)

한편, 싱가포르항의 시설현황을 살펴보면 선석의 경우 주룽이 5개, 탄중 파가가 8개, 케펠이 14개, 브라니가 9개, 파시르판장이 9개가 있으며, 선석길이는 총 12,014m에 수심은 최대 16m로 대형선박이 정박할 수 있는 시설을 보유하고 있다. 또한 140개의 크레인으로 수용능력은 2,400만 TEU이며, 면적은 339만㎡이다. 싱가포르항의 시설현황은 <표-7>과 같다.(김정주, 2008, p.3)

<표-7> 싱가포르항의 시설현황

구분	선석수	선석길이 (m)	수심(m)	면적 (천㎡)	C/C (대)	운영자
주룽	5	1,700	11~16		15	JPP
탄중파가	8	10,314	11~14.6	800	27	PSA
케펠	14		9.6~14.6	960	37	
브라니	9		12~15	790	29	
파시르 판장	9		15	840	32	PSA/COSCO
계	45	12,014	9.6~16	3,390	140	

(자료 : Containerization International Yearbook, 2007)

4) 싱가포르 자유무역지역의 주요 인센티브

(1) 조세상의 인센티브

자유무역지대에 반입되는 모든 물품에 대해서는 기본적으로 관세 및 부가가치세가 부과되지 않고, 자유무역지대에서 관세영역(국내)에 반입할 때에만 관세 및

부가가치세를 부과한다.

자유무역지대에서 재수출 또는 환적되는 물품이나, 재수출 및 환적에 사용·소비하기 위해 자유무역지대로 반입되는 물품, 그리고 자유무역지대 내에서 거래된 물품에 대해서는 부가가치세를 부과하지 않고 있다.

(2) 환적화물에 대한 인센티브

싱가포르를 경유하는 환적화물에 대해 무료장치 허용기간을 우대해 주고 있다. 일반 수입화물에 대한 보관료 면제기간이 2일인데 반해 환적화물(재수출 화물 포함)에 대해서는 9일간 무료장치를 허용하고 있으며, 특히 컨테이너 야드(CY)가 한가할 경우 28일까지 무료장치를 연장해 주고 있다.

또한 싱가포르항은 환적화물에 대해 자국의 로컬화물보다 우대하고 있으며, 이와 함께 장기체류를 방지하는 동시에 환적화물의 조기반출을 촉진하기 위해 체류시간에 대해서 12시간 단위로 요금을 할인하도록 규정하고 있다. 즉, 12시간 내에 환적화물이 반출되면 약 35% 정도의 하역비를 할인받을 수 있다.

(3) 최신 항만시설 및 선진화된 항만관리·운영기술로 이용의 편의 극대화

싱가포르에서는 대부분의 컨테이너 화물을 부두 내(On Dock)에서 처리하고 있으며, 부두에 설치된 갠트리 크레인(Gantry Crane)과 야드 크레인(Yard Crane) 등의 하역시설 처리능력도 매우 우수하고, 설치대수도 많다.

이외에도 싱가포르는 환적화물 처리를 위한 최적의 시스템인 포트넷(Portnet)⁶⁾과 CargoD2D⁷⁾ 등의 물류정보시스템을 도입해 항만이용자와 항만 운영 당국간

6) 포트넷(Portnet)이란 IT전문회사와 전략적 파트너 관계를 맺어 항만운영의 효율성을 극대화 시키는 시스템이다. 이 시스템은 IT인프라를 통해 해운회사와 화물 운송업자 등 항만이용자의 비용을 절감하고 화물선적 및 하역시간을 최소화하여 생산성을 극대화 시키는 방법을 제공하고 있다. 예컨대 항만이용자의 경우 온라인으로 선박이 정박할 선적을 선택하고 하역 서비스, 야드 크레인 및 예인선 등을 사전에 예약할 수 있어 항만적체를 통한 비용 및 시간상의 낭비를 줄이게 한다. 항만 당국의 경우에는 컨테이너 화물의 하역상황, 냉동화물의 기온 유지와 같은 화물의 상태, 컨테이너 화물의 위치 및 이동, 선적의 상황 및 환적 상황 등을 실시간 살피고 통제할 수 있게 한다. 결국 이 시스템은 항만 경쟁력 제고에 큰 역할을 하고 있다.

7) CargoD2D체제란 온라인을 통해 화물 및 물류서비스와 운송서비스의 공급자와 소비자를 연결시켜주는 글로벌 네트워크이다. 이 체제는 화물예약시스템(Cargo Reservation System)이라고도 하며, 화주가 화물운송이 필요한 경우 다양한 물류서비스 참여자들과 온라인상으로 거래를 하고 비용과 시간을 고려해 가장 합당한 물류 공급망을 이용할 수 있도록 해주는 시스템이다. 이러한 시스템을 통해 화주는 door-to-door 서비스를 제공받을 수 있게 되고, 물류 공급망 참여자들을 화물운송 수요를 파악하여 서비스를 제공할 수 있기 때문에 항만 경쟁력을 극대화 하면서 효율성도 제고할 수 있게 된다.

모든 정보를 실시간 송수신하고 있다. 즉 컨테이너가 항에 들어오기 전에 미리 관련 정보를 전달받아 최적의 연결지점을 확보해 놓고 화물이 도착하는 즉시 목적지까지 가는 다른 배와 연결시켜주는 역할을 하게 된다. 이러한 운영체제 역시 여타 항만에 비해 싱가포르 항만이 환적항만으로서 경쟁력을 누릴 수 있는 중요한 요인이 되고 있다.(김정수, 2008, pp.4~5)

(4) 싱가포르의 투자 인센티브

제조업 기반과 국내자본이 빈약했던 싱가포르는 외자유치를 통한 발전전략을 선택하였으며 초기에는 고용창출과 지역개발이라는 목표로 투자유치가 진행되었으나 점차 산업구조 고도화로 정착되면서 세계 초우량 기업 유치를 최우선 과제로 추진하고 있다.

싱가포르는 경제개발청(EDB : Economic Development Board)⁸⁾을 중심으로 전 국을 경제특구화 하여 다국적 기업들의 투자를 끌어 들이는 고도화 방향으로 국가 발전을 추진하고 있다. 싱가포르는 이러한 투자를 유치하기 위하여 투자인센티브제도를 시행하고 있으며 이 제도는 거의 대부분 국내외의 기업을 구분하지 않고 적용하고 있다. 또한 투자의 중장기계획과 목표를 고수하고, 미시적이고 구체적인 유치분야를 설정하고 접근하여, 심층적인 사전조사에 의해 설득력 있는 투자를 유도한다. 싱가포르의 투자인센티브의 세부내용은 다음 <표-8>과 같다.

8) 싱가포르 경제개발청(EDB)은 1961년 재무부 소속으로 설립되어 1979년 이후 현재까지 통상산업부 법정기관이며 국내외를 포괄하는 넓은 범위에서 경제개발 기능을 담당하고, 외국인 투자유치에 막대한 공헌을 해왔으며, 여전히 싱가포르 경제발전을 책임지고 각종 인센티브 수립운영에 주도적인 역할을 하고 있다.

<표-8> 싱가포르의 투자 인센티브 제도

구분	세부내용
<p>신규진출기업 (Pioneer Status)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 싱가포르 내에서 생산되지 않는 제품 생산을 위한 신기술 도입의 경우 제품유형, 기술수준에 따라 5~10년간 법인세율 26%를 감면 · 면세 기간 중 손실은 기간 종료 후 이월 가능 · 개척 자격 기간 종료 후 계속 진출 기업(Post Pioneer)으로 인가를 받게 되면 최장 10년간 10%의 법인세율이 적용
<p>생산 설비 확장 (Expansion incentive)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 기존 제조 기업이 1,000만 싱가포르 달러 이상의 규모로 생산 설비를 확장하는 경우 확장 부분의 소득에 대해 확장일로부터 최고 10년까지 법인세를 13% 감면
<p>투자 소득 공제 (Investment Allowance Incentive)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 개척 자격 기업과 수출기업에 대한 세제 지원조치를 받지 않은 기업은 승인된 산업 분야(제조, R&D, 건설, 식수절약) 활동을 위한 자본 설비에 5년의 법정 기한 내 투자를 시행할 경우 신규 투자액의 50%까지 과세소득에 대한 세금을 감면
<p>지역 본부 설치 (Operational Headquarters)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 국제적인 조직망을 갖춘 기업으로서 싱가포르 내에 본사 업무를 담당하는 현지 법인을 설립하여 해외 자회사를 관리하는 경우 관리비, 이자, 로열티, 외환거래 수입, 역외 투자 수입 및 기타 소득에 대해 설립 후 최고 10년까지 본부 법인 또는 해외 자회사로부터의 소득에 대해 5~10%의 세율을 적용 · 외국 원천 배당소득은 10년간 비과세 혜택을 부여 · 비과세 소득으로 지불되는 배당금에 대해서도 비과세
<p>가속 감가상각 지원 (Accelerated Depreciation Scheme)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 가계 설비에 대해 통상적 감가상각률(초기 20%, 매년 5~20%) 대신 컴퓨터 및 자동화 설비, 산업용 로봇 등에 대해 연 100% 또는 33.3%의 감가상각을 인정해 주거나 산업용 건물에 대하여 25년간의 감가상각을 인정
<p>해외 융자액에 대한 지원 (Approved Foreign Loan Scheme)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 생산 설비 구입을 위해 해외 금융 기관으로부터 20만 싱가포르 달러 융자를 받은 경우(단, 면세액이 해외에서 과세가 되지 않을 경우)에 이자에 대한 원천 과세를 감면
<p>금융지원</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 법률이 아닌 싱가포르 경제개발청(EDB)과 기타 유관 기관들의 자체 지침에 의해 시행 · 단, 경제발전에 필요하다고 판단되는 대규모 투자는 싱가포르 경제개발청이 개별 투자건마다 미공개로 지원폭을 결정

(자료 : 경제자유구역기획단(<http://www.fez.go.kr>), 2008)

3. UAE 두바이

1). 일반현황

두바이는 중동지역 비즈니스 및 관광의 허브로서 최근 급부상하고 있는 곳이다. 두바이는 UAE(아랍에미리트)의 제2의 도시이면서 경제 수도인데, 국내에는 세계 3대 유종의 하나인 두바이유(Dubai oil) 때문에 더욱 친숙한 곳이다. 두바이는 석유자원 고갈에 대비하여 80년대 중반 이후 자유무역지대 조성 등의 노력을 경주해 왔으며, 지금은 무역항 중심의 중동지역 허브를 넘어서 산업 및 관광의 세계적 거점을 지향하고 있다.

두바이는 UAE(아랍에미리트)내 7개 토후국 중 하나로 면적은 4,114km²(서울의 약 7배), 인구는 140만 명에 불과하지만, GDP는 UAE 전체 GDP의 25%를 차지하고 있다. UAE는 세계 3위의 산유국(매장량 983억 배럴)이면서 세계 4위의 가스 보유국(매장량 204조 Cubicfeet)이지만 대부분 자원이 아부다비에 집중되어 있고 두바이는 부존자원이 빈약하고 두바이의 GDP중 비 석유부문의 비중이 93%에 달할 정도로 석유에 대한 의존도가 낮다.(박재룡외, 2005, p.2)

<표-9> 두바이 일반현황

구분	일반현황
일반	면적 : 4,114km ² (서울시의 약 7배) 인구 : 약 140만 명, 매년 10만명씩 증가(자국민20%, 외국인80%) 인종 : 중국계 76.2%, 말레이계 13.8%. 인도계 8.3% 종교 : 이슬람교 등 언어 : 아랍어
경제	GDP : 1,030억 달러, GDP 성장률은 7.4%, UAE GDP의 25% 1인당 국민소득 : 2만 9천 달러(두바이 국적자의 경우 5만 달러 상회) FDI(2005) : 180억 달러 석유매장량 : 40억 배럴(2007년 GDP중 석유부문의 비중 3%) 원유생산량 : 20만 배럴/day(사우디아라비아의 2%수준)

(자료 : 박재룡, 2005 내용참조)

중동지역 중심항만인 두바이항은 2007년 전년 대비 20.0% 증가한 1,070만 TEU를 처리하여 세계 7대 컨테이너항만으로 자리매김하였다. 세계 10대 컨테이너항만 중 컨테이너물동량이 20.0% 이상 증가한 항만은 <표-10>에서 보는 바와 같이 각각 22.9%와 20.5% 증가한 청도항과 상해항 뿐이다.

<표-10> 2007년도 세계 10대 컨테이너 항만 물동량 및 증가율

단위 : 만TEU, %

순위		항만명	2007년	2006년	증감율
'07	'06				
1	1	싱가포르	2,794	2,479	12.7
2	2	상해	2,615	2,171	20.5
3	3	홍콩	2,339	2,354	2.0
4	4	선전	2,019	1,847	14.2
5	5	부산	1,326	1,203	10.2
6	6	로테르담	1,079	965	11.7
7	7	두바이	1,070	892	20.0
8	8	카오슝	1,026	977	4.9
9	9	함부르크	990	886	1.7
10	10	청도	946	770	22.9

(자료 : CI Yearbook 참조)

두바이항의 높은 컨테이너물동량 증가율은 제벨 알리 자유무역지대(Jebel Ahli Free Trade Zone : JAFZ) 활성화로 인한 수출입 물동량 증대와 터미널운영사인

DP World의 세계화 전략에 기인하고 있는 것으로 분석되고 있다.

2) 두바이 자유무역지역제도의 개념과 특징

1996년 두바이 정부는 2011년까지 석유의존 경제구조에서 완전 탈피하는 것을 목표로 하는 ‘두바이 에미리트 경제개발계획’이라는 장기 계획을 수립하였다. 두바이 에미리트 경제개발계획의 주요 목표는 첫째, 석유의존 경제구조로부터 완전 탈피 둘째, 2011년 까지 GDP 중 비석유 산업의 구성 비율을 100%로 확대 셋째, 자본집약적 산업을 육성하여 외국 노동력의 유입을 억제, 마지막으로 민간분야 투자여건 개선, 교통 통신 등 사회간접자본에 대한 투자 확대, 각종 경제통계 체계화 등을 추진하는 것이다.

두바이는 중계무역을 위한 자유무역지대, 지식경제 대응을 위한 정보산업 클러스터 등을 조성하여 최적의 비즈니스 여건을 조성하려고 하였으며, 여기에는 지리적 이점 활용, 비석유 부문 육성의 목적으로 자유무역지대를 조성하고 외국기업들을 적극 유치하였다. 두바이의 대표적인 자유무역지대는 제벨 알리(Jebel Ali) 자유무역지대(1985년 설치), 두바이 공항자유무역지대(1996년)등이 있다.

제벨 알리 자유무역지대(Jebel Ahli Free Trade Zone : JAFZ)는 1985년 설치된 중동 최초의 경제특구로서, 제벨 알리 항구의 배후지역에 위치하고 있다. JAFZ는 중동 인근국가, 서남아시아, 아프리카, 동유럽 등을 연결하는 중계무역거점을 지향하고 있다. 전체 면적은 100km²인데 2004년 현재 100개국의 2,200개사가 입주해 있으며, 입주기업의 국별 비중은 중동 35%, 아시아태평양 28%, 유럽 27% 등이며, 혼다, 필립스, 소니, 노키아, 삼성 등 글로벌 기업들이 대부분이다.

지난 20년간 JAFZ는 외국기업 진출과 중계무역을 통해 빠르게 성장하였는데 그동안 JAFZ에 직접 투자한 외자는 40억 달러를 상회하며 고용 인력은 5만 명에 달한다. 또한 두바이의 교역 40%가 이 곳 JAFZ를 통해 이루어지고 있고, 중동 지역에 진출한 대부분의 외국기업들이 물류센터를 설치하였다.(박재룡외, 2005, p.7)

3) 두바이 제벨 알리 자유무역지역의 성과와 성공요인

두바이 제벨 알리 자유무역지역의 성과로는 우선 대외적으로 ‘외자유치를 통한 자국경제 활성화와 중계무역 중심지 구축’ 목표를 성공적으로 완수하였다는데 의의가 있다고 하겠다. 그리고 그 내용으로 1985년 최초 설립 시 입주 업체 19개사에서 2004년도 2,700개사로 140배 증가한 것을 볼 수 있는데, 이는 매년 15~20%씩 업체수가 증가한 수치이다. 자유무역지역 내 입주업체 출신지역을 보면 중동업체가 1,000개사, 유럽업체가 700개사, 인도 등 서남아시아업체가 450개사, 미국업체가 250개사, 동북아업체가 200개사, 아프리카업체가 100개사 등으로 구분된다. 업종별로는 무역 등 유통업이 74%로 다수를 차지하며, 제조업도 22%나 되며 나머지 운송 등 서비스업이 4% 정도로 구분된다. 이중 한국기업은 ‘04년 말 기준으로 현대, 삼성, LG, 대우 등 18개사가 진출해 있다.

두바이 제벨 알리 자유무역지역의 또 다른 성과로서 경제적 파급효과를 들 수가 있겠다. 제벨 알리 자유무역지역이 지정된 1985년 이후로 2004년 말 기준으로 약 20년간 제벨 알리 자유무역지역에 투자된 외자규모는 40억 달러를 상회하였으며, 자유무역지역 내 직접고용인력은 약 5만 명으로 추정되고 있다. 그리고 주택, 금융, 물류, 교통, 통신 등 파생경제 효과도 최소 50억 달러로 추정되고 있다.

이러한 두바이 제벨 알리 자유무역지역의 성공요인으로는 4無 2多를 들 수가 있다. 우선 4無에는 無세금, 無제한 외환거래, 無스폰서, 無노동쟁의가 있다. 즉, 관세, 법인세, 소득세, 지방세 등 각종 세금이 전혀 없고, 다만 매년 영업허가를 갱신할 때 등록비만 교부할 뿐이다. 또한 입주기업이 경제활동을 통해 얻은 수익 전부를 본국으로 송금이 가능하고 외국인의 100% 기업 소유권을 인정한다. 여기서 스폰서 제도란 경제활동 시 UAE 국민을 동업자로 선정하는 것을 의미한다.

그리고 2多란 다양한 물류여건, 다양하고 편리한 지원시스템으로서 우선 물류여건으로 세계최대 인공항구인 제벨 알리항과 두바이 국제공항을 통한 물류망을 구축하고 있다. 그리고 제벨 알리 자유무역지역내에 제벨 알리 자유무역지역 운영을 총괄하는 운영국 외에 UAE 항만청, 관세청, 우체국, 수전력청, 통신공사, 이민국, 소방서, 경찰서, 대부분의 시중은행 등 도시 운영에 필요한 모든 시설과 기관이 입주해 있어 다양하고 편리한 지원시스템을 구축하고 있다. 그리고 이러한 지원시스템은 제벨 알리 자유무역지역 외 지역과는 비교가 안될 만큼 신속하고 정확하다.(경제자유구역기획단, 2008)

4) 두바이의 지식산업의 거점

두바이는 90년대 후반부터 정보산업의 세계적 허브를 지향하고 있으며, 세계 최초로 'Technology And Media Free Zone'을 조성하였다. 'Technology And Media Free Zone'이란 인터넷 시티, 미디어 시티, Knowledge Village의 3가지로 구성되어 있다.

인터넷 시티는 e-비즈니스와 ICT(Information and Communications Technology) 산업의 허브를 목표로 하여 2000년에 개장하였다. 이는 1999년 왕세자가 사막이던 이 지역을 1년 만에 IT기지로 조성하겠다고 공언하였는데 그것이 실현된 것으로서, 현재 마이크로소프트, 오라클, HP, IBM, 캐논, 시스코 등 700개사가 입주해 있고 5,500명의 고급인력이 근무 중에 있다. 그리고 2001년 개장한 미디어 시티는 미디어 기업들에게 창조하는 자유(Freedom to Create)'를 제공하는 것을 모토로 하고 있으며, CNN, CNBC, Saudi Research and Publishing(SRPC), Taj TV 등 850개 기업에 5,000명의 미디어 관련 인력들이 근무하고 있다.⁹⁾ Knowledge Village에는 인터넷 시티와 미디어 시티에 입주한 기업들에게 인력을 공급하는 대학들이 밀집해 있는데 여기에는 'Middlesex University Dubai' 등 영국계와 호주계 분교 6개가 입주해 있다.

4. 중국상해 푸둥신구

1) 일반현황

“어제의 주역은 홍콩이었지만 내일은 상해다”라는 말이 있다. 이 말은 요즘 잘 나가는 상해의 경제를 묘사할 때 홍콩언론들이 흔히 쓰는 말이다. 또한 상해에서

9) 이 지역도 JAFZ처럼 자유무역지대로 지정되어 각종 세금 감면 혜택을 받고 있지만 중동국가 특성상 금기 시되어 있는 'red tape(성인용 시정물)' 등의 시정이 이 곳에서는 허용되는 등 입주 기업들이 창조적 기업 활동을 적극적으로 허용하고 있다.

의 푸동을 이야기할 때 다음과 같이 묘사되곤 한다. “중국이 용이고 상해가 용의 머리라면 푸동은 여의주이다” 이 말은 푸동이 중국의 개방·개혁을 통한 경제발전의 핵심지역으로서의 역할을 한다는 것을 의미한다.

경제특구로 지정된 푸동 지역의 면적은 약 570km²이며, 황푸강의 동쪽에 위치하고 있다고 하여 푸동신구라 이름 붙여졌다고 한다. 푸동 지역은 상해시 총 면적 6,341km²의 약 11분의 1 수준으로, 푸서 지역보다도 넓다. 2007년 기준으로 푸동의 인구는 약 280만 명이고, GDP는 2007년 기준으로 2750억 위엔으로 상해시 전체 GDP의 1/4을 차지하며, 1인당 GDP는 1만 달러를 초과한 것으로 추정된다. 2007년 기준으로 지방재정수입이 약 260억 위엔이고 교역액은 약 1280억 달러의 규모이다. 도착을 기준으로 본 외국인 투자액은 약 33억 달러이다.

<표-11> 중국상해 푸동신구 일반현황

구분	일반현황
일반	위치 : 상해시를 동서로 가르는 황푸강 동쪽에 위치 면적 : 570km ² (상해시 6,340km ² 의 약 1/11) 인구 : 약 280만 명(2007년 기준)
경제	GDP : 2750억 위엔(2007년 기준) 1인당GDP : 약 1만 달러(2007년 기준) 지방재정수입 : 260.8억 위엔(2007년 기준) 교역액 : 1280.52억 달러 (2007년 기준) 외국인투자액(도착기준) : 33.06억 달러(2007년 기준)

(자료 : 경제자유구역기획단(<http://www.fez.go.kr>), 2008)

다음 <표-12> 에서 보면 알 수 있듯이 상해는 중국에서 차지하는 비중이 아주 크다는 것을 알 수 있다. 중국 전체 본토 크기의 1%도 안되는 지역에서 중국전체 교역액의 약 13%, 외국인 투자액의 10%를 차지하고 있는 것이다.

이러한 상해의 발전에는 푸동지구의 역할이 컸음을 보여준다. 푸동이 상해 전체 면적의 약 9% 임에 반해 상해 전체 GDP의 약 23%, 외국인 투자액은 약 42%, 그리고 교역액은 상해 전체 교역액의 절반에 약간 못 미치는 약 45%라는 어마

어마한 실적을 나타내고 있는 것이다.

<표-12> 2007년 푸둥과 상해, 중국전체의 주요 경제 지표 비교

구분	푸둥	상해	푸둥이 상해에서 차지 비중	중국 전체	상해가 중국에서 차지하는 비중
면적	570km ²	6340.5km ²	9.0%	960만km ²	0.06%
상주인구	280만 명	1858만 명	15.1%	132129만 명	1.4%
GDP	2750.76 억 위엔	12001.16 억 위엔	22.9%	246619 억 위엔	4.9%
지방재정 수입	260.8 억 위엔	2102.63 억 위엔	12.4%	5조 13 억 위엔	4.1%
교역액	1280.52 억 달러	2829.73 억 달러	45.2%	21738 억 달러	13.0%
외국인 투자액 (도착기준)	33.06 억 달러	79.2 억 달러	41.7%	748 억 달러	10.6%

(자료 : 상하이 통계공보, 푸둥신구정부공작보고, 중국통계공보 자료를 참고해
KOTRA 상하이 무역관 자체 작성)

2) 중국상해 푸둥신구 개발배경

중국은 1978년 대외 개방 선언과 함께 1979년부터 관련 법규의 제정과 더불어 대외 개방 정책의 구체적인 시행의 일환으로 경제특구의 설치와 대외개방지역 지정 등 외국인 투자 유치를 위한 법적, 제도적 정비를 서둘러 왔다. 중국의 대외 개방은 동남부 연해 지역을 중심으로 추진되어 왔으나, 1992년 덩샤오핑의 남방순회강화 이후 중국 전역으로 확산되었다.

중국 정부는 지난 1984년 상해를 개방 도시로 지정한 데 이어 1990년 푸둥지

역을 경제특구로 지정하고 전면 개방을 선언하면서 대대적인 개발을 추진하였다. 푸둥 지역은 남부 광둥성의 경제특구보다 10여년 늦게 시작되었지만, 중국의 대표적 경제특구로 인식되고 있다.

푸둥 지역에 대한 개발이 본격화된 것은 1988년 5월, 당시 상하이 시장쩌민 공산당 당위원회 서기와 주룽지 상해시장의 주도 아래 푸둥 개발 국제 심포지움이 개최되고 대외적으로 개발 계획이 공개되면서부터이다.

<표-13> 중국의 경제특구와 푸둥신구의 비교

구분	경제특구	푸둥신구
설립시기	· 1980년대	· 1990년대
위치	· 화난지구 · 광둥성 선전, 산터우, 주하이 (1980. 8) · 푸젠성 샤먼(1980.10) 및 하이난섬(1988. 4)	· 화둥지구 · 황금해안(태평양)과 황금수로(양쯔강)의 교차점(상해)에 위치
개방분야	· 자본주의 경제 제도의 종합실험장 · 대폭적인 경제 자주권 부여 · 생산 및 비생산 분야를 포함	· 21세기 동북아의 금융 무역 센터를 목표로 상업, 부동산, 무역, 금융 등의 분야도 개방
지역범위	· 제한된 지역 내에서의 실험	· 장강 일대의 개발을 통한 국가 전체의 발전을 위한 전략적인 사업
업종	· 위탁가공 및 노동 집약적 산업 위주	· 기술 집약적인 하이테크 산업 위주
자본규모	· 대체로 소규모	· 대규모가 많음
유입자본	· 유입된 자본은 주로 홍콩, 대만, 싱가포르 등 화교 자본 및 외자	· 국가의 정책적인 배려에 의해 국내자본(전체의 50% 이상)도 집중투입

(자료 : KOTRA 중국 지역본부 상하이 무역관, 「푸둥개황」, 2002, p.6)

이러한 중국의 푸둥 개발 사업은 “세계를 향한, 21세기를 향한, 현대화를 향한” 이란 기치 아래 상해 시를 21세기 중국 경제의 중심지이자 태평양 서안의 금융, 무역의 중심지로 육성하겠다는 원대한 구상 속에 추진되었다. 여기에는 상해 구시가(푸서지구)의 인구 과밀 및 심각한 교통·주택·공해 문제 해소를 위한 도시 기능의 분산을 도모하는 등 상해의 도시 현대화를 추구한다는 목적뿐 아니라 중국 대외 개방 확대의 주요 창구 역할과 아울러 연해 지역의 산업과 기술을 양쯔강 유역과 내륙 지역의 자원과 시장에 연계시킴으로써 지역간 격차 해소와 국민 경제의 균형 있는 발전을 도모한다는 목적도 포함되어 있었다.(남덕우외, 2003, pp.263~264)

3) 중국상해 푸둥신구의 3단계 개발계획

푸둥신구의 개방과 개발과정은 대략 개발초기단계, 중점개발 단계, 전면개발단계(기능의 특화와 고도화 병행 개발단계)의 3단계로 구분할 수 있다.

개발초기단계는 1980년대 중반부터 개최해온 상해시와 푸둥지구 도시발전 전략에 관한 각종 세미나와 푸둥지구의 개발구상과 여론조성을 추진하며, 1990년 4월 18일, 중국 공산당 중앙위원회와 국무원이 푸둥지구 개발 개방 방침을 확정하고, 그 이후 정책과 조직영역에서의 준비 작업을 진행한 1995년 말까지의 기간이라 할 수 있다. 이 기간 중에는 지휘시스템을 건립하고 푸둥지구 발전계획을 수립하고 관련정책과 법규를 제정하였으며, 또한 3개 중점개발 소구인 육가취 금융무역구, 금교 수출가공구, 외고교 보세구의 초기건설공정을 진행하면서 중국인 및 외국인 투자유치를 위한 기반과 여건을 조성하기 위한 대내외 선전을 확대한 시기였다.

1996~2000년까지는 2단계로서 중점개발단계에 해당된다. 이 단계에는 실질적인 개발 개방작업을 지원하기 위한 선도정책을 실시하고, 상술한 3개 중점소구 외에 장강 고급과학기술지구를 추가한 4개 특화기능의 중점개발단지 개발업무를 담당할 국유개발공사를 설립하고 국유 토지를 자본금으로 투입하였다. 또한 기존 시가지인 푸서지구와의 연결 교통망과 항만 및 에너지 통신시설 등 기반시설 확충하여 비교적 완비된 푸둥지구를 1차적으로 완성하는데 초점을 맞추었다. 특히 푸

동지구는 다기능적이고 국제화된 첨단 도시의 모습을 갖출 수 있도록 건물의 외관과 스카이라인이 고려되었으며, 건물은 인텔리전트 빌딩으로 설계되어 쾌적함과 첨단 기능을 부여하였다.

2001년부터 2030년까지 3단계는 기능의 특화와 고도화를 추진하는 기능의 특화와 고도화 병행추진단계, 즉 전면개발단계이다. 이 단계에서는 푸둥신국제공항 1기 공사 완공 개통, 외고교 항만, 지하철 2호선, 푸둥신공항 연계도로 등을 건설하여 기반시설의 기초를 다지고, 3차산업을 금융, 무역 위주로 특성화·고도화를 추진하였다. 특히 3단계는 상해 전역을 전면 개발하여 대의 지향 경제를 중심으로 현대화된 공업기지와 금융, 무역, 과학기술, 정보의 중심지구로 발전시킨다는 계획을 세워 적극적으로 추진하고 있다.

이러한 단계별 개발계획아래 1990년대부터 본격적인 개발과 개방이 추진된 푸둥지구는 도시 기반시설 건설과 현대적 산업체계를 건립하고 기능을 고도화하면서 중국 내륙시장과 세계를 연결하면서, 상해시가 목표로 내건 ‘국제 경제·금융·무역중심’을 향하여 꾸준히 전진하며, ‘중국 개혁개방의 상징’, ‘현대화 건설의 축소판’으로 역할하고 있다.(이광국의, 2004, p.238)

4) 중국상해 푸둥신구의 4대 국가급 개발구

푸둥 지역은 육가취(陸家嘴), 외고교(外高橋), 금교(金橋), 장강(長江) 등 4개 지역별로 유치산업을 특화하는 전략을 추진하였다.

육가취는 금융, 무역, 증권 보험 등 금융산업을, 금교는 하이테크산업 위주의 수출가공업, 외고교는 초기에는 보세창고 위주였으나, 현재는 IT(Information Technology) 기업을, 장강은 유전자, 생물의학 등 BT(Biological Technology) 및 IT 관련 산업을 적극 유치하여 왔다.

우선 육가취 금융개발구는 남포(南浦)와 양포(揚浦) 두 개의 교량과 황푸강 하저(河底) 터널로 푸서지구와 연결되어 있으며 제3차 산업 중심지로서 개발되고 있다. 전체 계획면적은 28km²이고 이중 개발된 면적은 5.8km²이다. 이 지구는 다시 금융무역구, 죽원(竹園)무역구, 용양(龍陽)무역구로 세분화되며, 황푸강을 사이에 두고 푸서의 외탄을 마주하고 있는 푸둥신구의 중심지역이다. 현재 동 개발구에

는 400여 동의 현대화 빌딩이 건설되어 있고, 금융·보험·투자·무역 부문의 내
외자기업 약 1,000여개가 설립되어 있다. 그 중 다국적기업 지역본부 및 대표처
가 34개, 은행·보험·증권 등 금융기구가 143개가 설립되어 있다. 최근에는
CBD(Central Business District)¹⁰기능에 필요한 정보서비스업, 금융보험업, 유통
업 발전에 중점을 두고 있다.

외고교 보세개발구는 푸동의 동북부에 위치하여 양자강 하구에 접하고 있으며
종합자유무역구로서 보세창고, 수출입 가공산업, 중계무역, 관리단지 등으로 구성
되어 있다. INTEL, HP, 필립스, IBM, JVC, 삼성, 대우 등 유명한 다국적기업이
진출하여 있고 2004년 기준으로 72개 국가의 약 6,000개 기업이 입주해 있다. 이
들 기업의 총 투자금액은 73억 달러이고 포춘(Fortune)지 선정 500대 기업 중 73
개 기업이 투자를 하고 있다.

금교 수출가공개발구는 푸동신구의 중부에 위치하여 전체 계획면적 27km²의 수
출 가공 및 국제무역 개발구이다. 최근 금교수출가공개발구는 다국적기업의 지역
제품 생산기지, R&D 센터, 국제구매센터로서 발전하고 있다. 2003년 기준으로
역내 공업생산액은 1,083억 위엔으로 상해시의 1/10, 푸동의1/4을 차지하였고, 전
자통신, 현대가전, 의약, 자동차제조 등 4대 산업의 생산기지로 자리매김하였다.
금교 수출가공개발구에는 GM, KODAK, VOLVO, SKF, HITACHI, SIMENS,
LG 등 세계 우수기업 60개 업체가 입주하여 총 투자액은 102억 달러에 달하며,
포춘지 선정 500대 기업 중 32개 기업이 투자하고 있다. 개발구내의 공업 총 생
산액은 매년 50%의 증가속도로 증가하고 있다. 개발구내 진출기업의 주요 생산
품목은 완성차 및 부품, 가전, 컴퓨터 소프트웨어, 의약품 등이 있다.

장강 하이테크개발구는 푸동신구의 중부에 위치하여 계획면적 25km² 중 개발면
적이 10km²이고, 이 곳 개발구는 국내외 선진기술을 도입하여, 마이크로 전자, 컴
퓨터 소프트웨어, 통신설비, 신소재 등 첨단 분야의 산업을 육성하는데 중점을
두고 있다. 중국 국무원 기전부(機電部)가 5억원을 투자하여 통신 분야 소프트웨
어 기업을 설립한 것을 비롯하여 미국의 모토롤라, 스위스 호프만제약 로쓰제약,

10) CBD(Central Business District)란 중심업무지구를 말하며 도시, 특히 대도시에서 상업 기능이 집중된 지
역을 말한다. 중심 업무 지구의 특징은 ① 높은 밀도의 토지사용, ② 높은 지대와 지가, ③ 높은 접근성,
④ 기업본사, 중앙관청, 금융기관, 백화점 등 중추 관리 기능과 고급 서비스 기능이 밀집, ⑤ 도시 내 다른
지역에 비해 상주 인구가 적다는 것이다.

미쓰시다, SKB 등 주로 통신 및 제약업체가 진출해 있고, 2002년 말 기준으로 투자 프로젝트 564건에 투자액은 90.01억 달러를 기록하고 있다. 장강 하이테크 개발구에서는 첨단기술을 접목한 문화산업 육성에도 역점을 두고, 문화산업과 문화시장 시스템을 구축하고 있고, 개발구내 100여 개 첨단기술 창업기업과 50여 개 연구개발 기구, 전문가 3만 명이 집적하고 있다. 장강 하이테크개발구는 이러한 관련 기술을 활용하여 점차 커지고 있는 아동시장을 겨냥하여 애니메이션, 온라인 게임, 전자 출판 등을 위한 하드웨어를 구축하고 있다.(경제자유구역기획단, 2008)

<표-14> 중국상해 푸둥신구의 개발구별 유치산업

개발구	유치산업
육가취 금융무역구 (Lujiazui Finance and Trade Zone)	금융, 무역, 증권, 보험 등을 적극 유치해 상해의 첨단 금융무역 지역으로 육성
금교 수출가공구 (Jingiao Export Processing Zone)	하이테크 산업을 중심으로 한 수출가공 지역(20km ²)
외고교 보세구 (Waigaoqiao Free Trade Zone)	국제자유무역지대(10km ²)로 황푸강을 따라 형성된 부두를 바다로 옮긴다는 계획을 수립하고, 약 1,000억 위안을 투자할 계획
장강 하이테크 개발구 (Zhangjiang Hi-Tech Park)	하이테크 기술 개발 지역(25km ²), 유전자, 생물의학 등 BT 및 IT 관련 투자 유치 지향

(자료 : 경제자유구역기획단(<http://www.fez.go.kr>), 2008)

VI. 우리나라의 자유무역지역과 경제자유구역의 비교

1. 우리나라 자유무역지역과 경제자유구역의 도입 목적

우리나라에서 운영되고 있는 자유무역지역과 경제자유구역의 법률을 각각 살펴보면 제1장 총칙 제1조로 목적이 명시되어 있다. 각 법률에서 말하는 각 제도의 목적은 다음과 같고 이를 통하여 비교 할 수 있다.

우선 우리나라의 「자유무역지역지정및운영에관한법률」(이하 ‘자유무역지역법’)에서 설치 목적은 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등이 보장되는 자유무역지역을 지정·운영함으로써 외국인투자의 유치, 무역의 진흥, 국제물류의 원활화 및 지역개발을 촉진하여 국민경제의 발전에 이바지하는 것이다.¹¹⁾

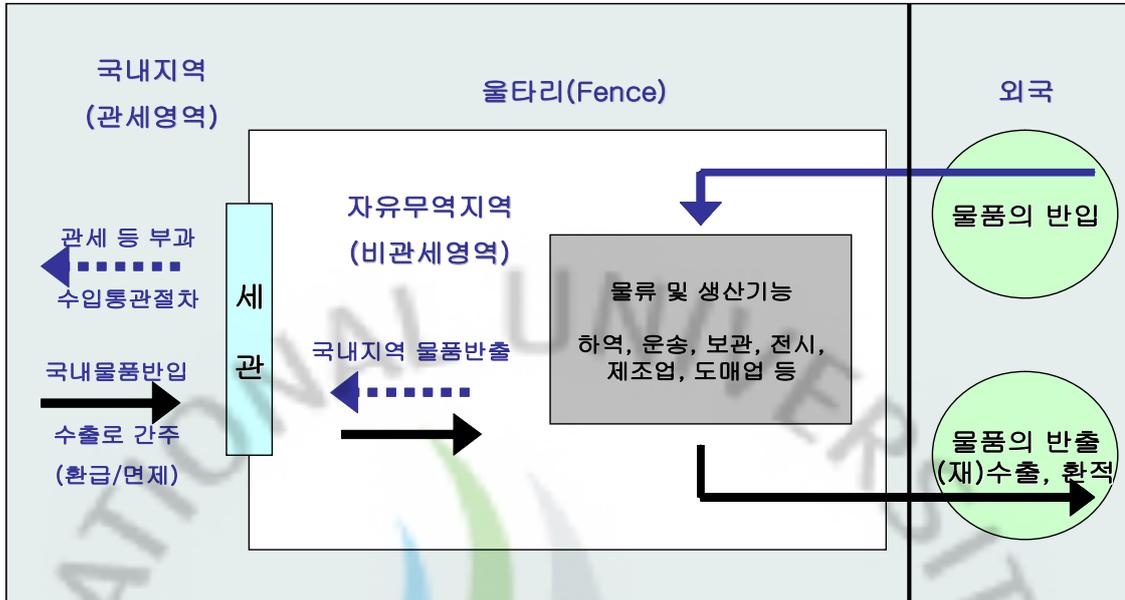
즉, 자유무역지역(Free Trade Zone)의 개념은 국가의 관세선 밖에 위치하여 관세법이 적용되지 않는 제한된 구역으로 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면세특전을 부여하여 화물의 반·출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제활동 특별구역을 의미하고 있다. 자유무역지역의 주 목적은 반·출입 외국화물에 대해 관세 행정 통제(관세장벽)로부터 독립시켜 그에 따른 물류 부가가치 창출, 외국인 투자유치 및 기술이전, 고용창출을 통해 국가 및 지역경제활성화에 이바지하는데 두고 있다.(강용수외, 2003, p.164)

이와 비교하여 우리나라의 「경제자유구역의지정및운영에관한법률」(이하 ‘경제자유구역법’)에서 설치 목적은 경제자유구역의 지정 및 운영을 통하여 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선함으로써 외국인 투자를 촉진하고 나아가 국가경쟁력의 강화와 지역간 균형발전을 도모하는 것으로 명시되어 있다.¹²⁾

11) 자유무역지역법 제1조 목적

12) 경제자유구역법 제1조 목적

<그림-6> 자유무역지역 개념도



(자료 : 인천국제공항공사(<http://www.airport.or.kr/iftz/>), 2007)

즉, 경제자유구역(Free Economic Zone)의 개념은 외국인 투자기업의 경영 환경과 생활 여건을 개선함으로써 외국인 투자를 촉진하고 국가 경쟁력 강화와 지역 간 균형발전을 도모하기 위한 지역으로, 외국인 투자 유치 정책의 일환으로서 외국자본과 기술의 활발한 국내 유치를 유도하기 위해 일정구역을 지정하여 그 구역 내에서 국내의 여타 지역과는 달리 각종 인프라제공은 물론 세제 및 행정적 특혜 등을 주기 위해 예외적인 조치를 허용해주는 특별지역을 통칭한다.

자유무역지역과 경제자유구역의 개념과 목적을 비교한 바에 따르면 크게는 외국인 투자를 촉진하고 국가 및 지역경제의 활성화에 이바지한다는 공통점이 발견된다. 이를 위해 특정지역을 지정하고 그 지정구역 안에서 조세상의 특혜와 같은 투자 인센티브를 제공한다는 기본적인 맥락 역시 일치한다.

이에 반해 두 지역이 다소 차이를 보이는 것은 자유무역지역이 외국인 투자를 통한 물류부가가치 실현을 위해 관세법과 대외무역법 등의 관련 법률에서의 특혜를 통한 물류업·제조업 등의 유치와 국제물류의 원활화를 위한 산업특구임에 반면, 경제자유구역은 물류·제조업·서비스업 등 산업기능과 주거·교육·의료 등 도시기능을 하는 특별행정구역으로서, 조세 및 임대료 감면 등을 통해 외국인

투자기업의 경영활동과 생활여건을 개선하는 지역이라는 것이다. 즉, 자유무역지역은 특정 지역에서의 외자유치를 위해 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등을 보장하는 것으로서 외국인 기업의 투자를 유치하는 지역으로 무관세지역으로서 산업특화지역을 의미하고, 경제자유구역은 이러한 외국인 투자 기업의 유치를 위한 기본적인 인프라 제공뿐만 아니라 외국 기업의 경영환경과 생활환경을 개선하는 특별행정구역으로서 경제자유구역이 자유무역지역을 좀 더 포괄하는 개념이라고 볼 수 있다.

하지만 이러한 차이점은 두 제도의 기본 목적인 외자 유치와 국가 경쟁력 강화, 지역경제발전이라는 공통된 부분에 세부항목으로 포함시킬 수 있는 부분이다. 외국인 투자기업의 입장에 봤을 때 두 지역 간의 확연한 차이점을 구분하기 힘들 것이며 이는 투자기업으로 하여금 투자 결정의 의사결정에 혼란을 줄 수 있는 부분이 될 수 있다.

2. 자유무역지역과 경제자유구역의 지정에 관한 비교

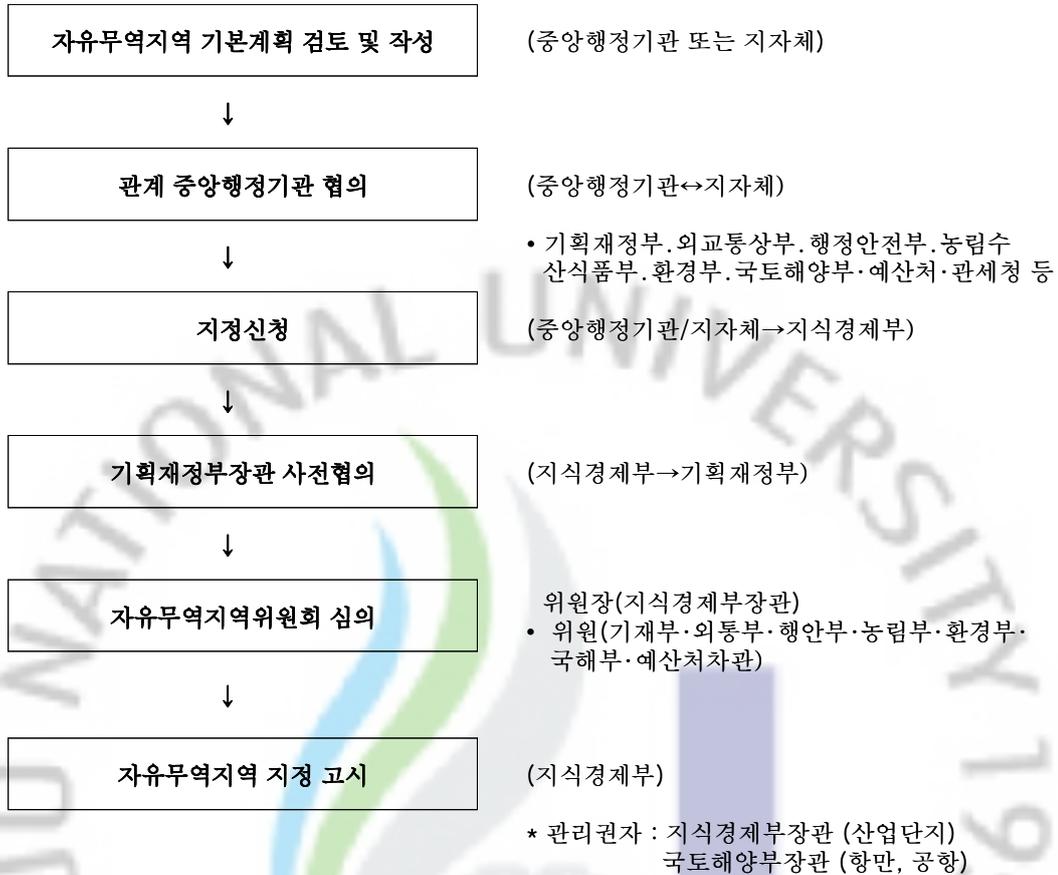
1) 자유무역지역의 지정

(1) 자유무역지역의 지정 절차

자유무역지역과 경제자유구역의 지정에는 지식경제부 장관이 지정권을 가지고 있으며 각 구역에 있어서의 지정절차는 조금 차이가 난다.

자유무역지역은 2004.06.23 관세자유지역과 자유무역지역의 통합 후 당시 산업자원부장관과 재정경제부장관의 협의 하에 산업자원부장관이 자유무역지역의 지정권을 가지게 되었으나 2008년 새정부 출범이후 관계부처의 통합이후 지식경제부장관이 지정권을 가지고 있다. 그러나 자유무역지역 내의 각종 시설에 대한 관리권자가 나누어져 있는 특징을 가지고 있는데 산업단지는 지식경제부장관, 공항 및 배후지, 물류터미널 및 물류단지 등의 관리는 국토해양부 장관이 각각 담당하고 있다.

<그림-7> 자유무역지역의 지정절차



(자료 : 기획예산처 보도자료 재구성, 2008)

<그림-7>에서 보는 바와 같이 자유무역지역의 지정을 받으려면 중앙행정기관의 장이나 특별시장·광역시장·도지사 또는 제주특별자치도지사(이하 ‘시·도지사’라 한다)는 관계 중앙행정기관의 장 및 관계 시·도지사와의 협의를 거쳐 지식경제부장관에게 자유무역의 지정을 요청해야 한다. 이 경우 시·도지사는 자유무역지역 관리권자에게 그 시·도지사를 대신하여 관계 행정기관의 장 및 관계 시·도지사와 협의하여 줄 것을 요청할 수 있으며, 요청을 받은 자유무역지역 관리권자는 특별한 사유가 없는 한 이에 응해야 한다. 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사는 자유무역지역의 지정을 요청하고자 하는 때에는 자유무역지역기본계획을 작성하여 이를 지식경제부장관에게 제출하여야 한다. 그러면 지식경제부장관은 지정이 요청된 지역의 실정, 지정필요성 및 지정요건을 검토한 후 자유무

역위원회의 심의를 거쳐 자유무역지역을 지정한다. 이때 지식경제부장관은 자유무역지역을 지정하고자 하는 경우에는 미리 기획재정부장관과 협의하여야 한다. 그리고 지식경제부장관은 자유무역지역 지정에 관한 내용을 고시하고, 그 내용을 지체 없이 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통지하여야 한다.¹³⁾

(2) 자유무역지역의 지정요건

자유무역지역의 지정시 지식경제부장관은 자유무역지역의 지정요건 등을 검토하여 자유무역지역위원회와 심의과정을 거치는데 이때 지정요건에 대하여 살펴보면 다음과 같다.

<표-15> 자유무역지역의 지정요건

구분	항만	공항	유통단지, 화물터미널
화물처리능력	연간 1천만톤 이상	연간 30만톤 이상	연간 1천만톤 이상
면적 (부두+배후지)	50만㎡	30만㎡	50㎡
국제정기항로	개설+3만톤급이상의 컨테이너전용부두	개설	국제정기항로와 무관
기타	* 연계교통시설(도로 및 철도)이 개발, 조성되어 있을 것 * 외국물품의 불법유출 및 도난방지와 검사에 필요한 검사장 등 통제시설을 설치할 것		

(자료 : 이기웅·곽현, 자유무역지역 화물관리제도 개선방안에 관한 연구 재구성, 통상정보연구 제8권 제1호, 2006)

첫째, 산업단지, 공항 및 배후지, 유통단지, 화물터미널, 항만 및 배후지 등에 대하여 화물처리능력 등 대통령이 정하는 기준에 적합하여야한다. 여기서 대통령이 정하는 기준을 살펴보면, 우선 산업단지의 경우는 공항 및 항만에 인접하여 화물의 국외로의 반출·반입이 용이한 지역을 말한다. 그리고 공항의 경우는 연간 30만톤의 화물을 처리할 수 있는 정기국제항로가 개설되어 있어야 하고, 화물터미널 등 항공화물의 보관·전시·분류 등에 사용할 수 있는 지역 및 그 배후

13) 자유무역지역법령 제4조 자유무역지역의 지정 등

지의 면적이 30만㎡ 이상이고, 배후지는 당해 공항과 접하여 있거나 전용도로 등으로 연결되어 있어서 공항과의 물품이동이 자유로운 지역으로서 화물의 보관·포장·혼합·수선·가공 등 공항의 물류기능을 보완할 수 있는 지역이어야 한다. 항만의 경우에는 연간 1천만 톤 이상의 화물을 처리할 수 있는 정기국제컨테이너 선박항로가 개설되어야 하고, 3만 톤급 이상의 컨테이너선박용 전용부두가 있어야 하며, 그 배후부지면적이 50만㎡ 이상이고, 항만에 접하여 있거나 전용도로 등으로 연결되어 항만과의 물품의 이동이 자유로운 지역으로서 화물의 보관·포장·혼합·수선·가공 등 항만의 물류기능을 보완할 수 있는 지역이어야 한다. 이외에 유통단지 및 화물터미널의 경우, 연간 1천만 톤 이상의 화물을 처리, 반입물량의 50% 이상이 외국반입이어야 하며, 외국반입물량의 20% 이상이 국외반출에 해당되어야 한다. 또한 유통단지 또는 화물터미널의 면적이 50만㎡ 이상의 부지를 확보할 것이 요구되고 있다.¹⁴⁾

둘째, 도로 등 사회간접자본시설이 충분히 확보되어 있거나 확보될 수 있어야 하며, 셋째 물품의 반입·반출을 효율적으로 관리하기 위하여 필요한 시설로서 대통령령이 정하는 시설(이하 '통제시설'이라 한다)이 설치되어 있거나 통제시설의 설치계획이 확정되어 있어야 한다. 여기서 대통령령이 정하는 시설이라 함은 담장·출입문·경계초소 그 밖에 외국물품의 불법유출 및 도난의 방지를 위하여 필요한 시설로서 관세청장이 정하여 고시하는 면적·위치 등에 관한 기준을 충족하는 시설을 말하며 또한 반입물품 및 반출물품을 검사하기 위한 검사장으로서 관세청장이 정하여 고시하는 면적·위치 등에 관한 기준을 충족하는 시설을 말한다.

2) 경제자유구역의 지정

(1) 경제자유구역의 지정 절차

경제자유구역의 지정을 받으려면 우선 특별시장·광역시장 또는 도지사(이하 '시·도지사'라 한다)는 지식경제부장관에게 경제자유구역의 지정을 요청하여야 한다. 이때 시·도지사는 경제자유구역개발계획을 작성하여 이를 제출하여야 한다. 그러면 지식경제부장관은 경제자유구역위원회의 심의·의결을 거쳐 시·도지

14) 자유무역지역법 시행령 제4조 지정요건

사가 제출한 경제자유구역개발계획을 확정하고 경제자유구역을 지정한다. 또한 경제자유구역의 지정방법에는 지식경제부장관이 경제자유구역의 개발이 필요하다고 인정하는 경우 관할 시·도지사의 동의를 얻은 후 경제자유구역위원회의 심의·의결을 거쳐 경제자유구역개발계획을 수립하고 경제자유구역을 지정할 수 있다. 이처럼 지식경제부장관이 경제자유구역을 지정한 때에는 그 내용을 관보에 고시하고, 지체 없이 이를 관할 시·도지사에게 통지하여야 한다.

(2) 경제자유구역의 지정 시 고려사항

경제자유구역의 지정에 있어 경제자유구역위원회는 심의·의결을 함에 있어 여러 가지 사항들을 고려하여야 한다. 그 내용으로는 우선 외국인의 투자유치 및 정주가능성을 고려하고, 지역경제 및 지역균형발전에 대한 파급효과, 필요한 부지확보의 용이성 및 개발비용, 광역교통망·정보통신망·용수·전력 등 기반시설, 환경적으로 건전하고 지속가능한 발전의 가능성, 지방자치단체의 지원체계 및 지원내용 등이 있으며, 그 밖에 대통령령이 정하는 사항들을 고려하여야 한다.¹⁵⁾ 여기서 대통령령이 정하는 사항이라 함은 전문 인력의 확보의 용이성 및 인력수급, 경영환경·생활여건 등 배후 도시의 서비스 수준, 경제자유구역개발의 현실성과 그 밖에 지식경제부장관이 필요하다고 인정하는 사항을 말한다.¹⁶⁾

3. 자유무역지역과 경제자유구역의 지정현황 및 운영현황

1) 자유무역지역의 지정 및 운영현황

마산(1970년)과 익산(1973년)을 수출자유지역으로 처음 지정하여 운영한 이래로 자유무역지역은 2004년 제조업 중심의 자유무역지역과 물류업 중심의 관세자유지역을 ‘자유무역지역’으로 통합되면서 제조업과 물류업이 연계된 복합형 자유

15) 경제자유구역법 제5조 경제자유구역의 지정시 고려사항

16) 경제자유구역법 시행령 제4조 경제자유구역의 지정시 고려사항

무역지역으로 전환되었다. 이에 관세자유지역으로 운영되어 오던 부산항, 광양항, 인천항 및 공항은 물류형 자유무역지역으로 흡수되어졌다. 통합된 자유무역지역의 관리운영 체계를 살펴보면 자유무역지역의 지정권자는 지식경제부장관이지만 유형에 따라서 그 관리권자가 다르다. 즉, 산업단지형 자유무역지역의 관리권자는 지식경제부장관이고 관리기관은 자유무역지역관리원이고, 항만형 자유무역지역의 관리권자는 국토해양부 장관이 되며 관리기관은 지방해양수산청과 항만공사 등이 있다. 그리고 공항형 자유무역지역의 관리권자는 항만청과 같이 국토해양부장관이 되고, 관리기관은 서울지방항공청과 공항공사 등이 되겠다.

현재는 6개의 생산 중심형 자유무역지역과 4개의 물류 중심형 자유무역지역이 지정되어 운영 또는 개발 중에 있다. 6개의 생산 중심형 자유무역지역에는 마산, 익산, 군산, 대불, 동해, 울촌 지역이 있고, 물류 중심형 자유무역지역으로는 부산항, 광양항, 인천항 및 인천공항이 현재 지정되어 운영 또는 개발 중에 있다.

먼저 물류중심형 자유무역지역에 대하여 살펴보면 <표-16>과같이 부산항과 광양항이 관세자유지역으로 지정됨에 따라 2002년 1월에 지정 운영되었고 이듬해 인천항이 지정 운영되었으며 인천국제공항은 2005년 4월 지정 예정되었다가 2007년 12월 31일 지정운영 중에 있다.

<표-16> 물류중심형 자유무역지역 운영현황(2007.12)

구분	부산항	광양항	인천항	인천국제공항
지정일	2002.1.1	2002.1.1	2003.1.1	2005.4.6 / 2007.12.31
면적(천 m ²)	5,451	6,755	2,294	3,015
입주업체 수(개)	25 (22)	26 (25)	15 (0)	550 (12)
화물유치량(천 톤)	19,970	9,820	하역업체	-
투자유치(천 달러) (외국인투자)	455,900 (80,794)	343,900 (108,155)	기존 국내업체	108,900

(자료 : 지식경제부 보도자료, 2008)

주 : 인천항 자유무역지역에는 기존 입주업체 10개사 포함.

그리고 생산 중심형 자유무역지역의 지정과 운영현황을 살펴보면 다음 <표-17>과 같다.

<표-17> 생산중심형 자유무역지역 운영현황(2007.12)

	마산	익산	군산	대불	동해	울촌
지정일	1970.1.1	1973.10.8	2000.10.6	2002.11.21	2005.12.12	2005.12.12
총면적(천 m ²)	954	310	1,254	1,156	248	343
입주업체 수(개) (가동업체, 외투업체)	89 (82, 52)	31 (30, 6)	27 (4, 6)	30 (15, 21)	-	1 (-, 1)
수출(천 달러)	3,256,000	150,387	13,916	280,000	-	-
수입(천 달러)	1,921,162	82,651	514	13,000	-	-
투자유치(천 달러) (외국인투자)	216,973 (128,388)	43,968 (5,313)	158,417 (20,000)	319,000 (63,000)	-	50 (50)
고용(명)	7,510	1,294	1,901	2,326	-	20
임대료(건물1층) (토지)	965원/m ² /월 130원/m ² /월	631원/m ² /월 94원/m ² /월	652원/m ² /월 80원/m ² /월	- 64원/m ² /월	-	-
비고	16만m ² 확장 준공(06.12.15)	2010년까지 매각추진	2005.10.24 개원	2003년 ~08년	2006년 ~09년	2006년 ~09년

(자료 : 지식경제부 보도자료, 2008)

먼저 마산자유지역은 이미 1970년에 설치된 대표적인 자유무역지역이다. 마산 자유무역지역은 외국인의 투자를 유치함으로써 수출의 진흥, 고용의 증대, 기술의 향상으로 국가 및 지역경제 발전에 기여함을 목적으로 조성된 우리나라 최초의 외국인 전용산업단지이다. 2000년 7월 13일부터 “자유무역지역의지정등에관한 법률”에 따라 생산은 물론 무역·물류·유통·정보처리·서비스업 등의 새로운

기능이 추가된 “자유무역지역(Free Trade Zone)”으로 확대 개편되어 운영되고 있으며, 국내에서 외국인 투자기업들이 제일 많이 밀집해 있는 산업단지이다. 마산자유지역에 입주할 수 있는 업체는 외국인투자기업으로서 제조업, 창고·운송·하역 등 물류업, 금융, 통관, 정보처리 등 입주 기업 지원업종이다. 입주 우선 업종으로는 첨단기술산업, 고도기술수반산업, 산업지원서비스업 등이며, 제조업으로는 전기전자, 정밀기기, 기계장비, 통신기기, 광학기기, 부품소재 및 기타 연관업종이 우선 입주 대상이다.(마산자유무역지역관리원, 2008)

군산자유무역지역은 외국인 투자유치를 통한 국제무역의 진흥과 지역경제 활성화와 국토의 균형개발을 위하여 2000년 10월 지정된 최대 규모의 자유무역지역으로써 생산·무역·물류·유통 등이 복합된 국제적 수준의 자유무역지역이다. 군산자유무역지역 내 입주할 수 있는 자격은 외국인 투자기업이어야 한다. 국내기업도 입주할 수 있으나 수출비중이 높거나 외국인 투자 기업의 협력업체인 경우만 허용하고 있다. 입주 업종은 자동차, 기계, 조립 금속 관련 업종을 우선적으로 입주시키고 있다.

대불자유무역지역은 2002년 11월 21일에 한국에서 4번째로 지정된 자유무역지역으로서 전라남도 영암군 대불국가산업단지 내 지정되었다. 단지 내에는 대불항이 운영 중에 있고 인근에 목포 신 외항이 건설 중(2011년 준공예정)에 있다. 인근에 대불국가산업단지와 대불외국인기업전용단지가 함께하고 있다. 대불자유지역 내 입주 할 수 있는 자격은 외국인투자기업이어야 한다. 국내기업도 입주할 수 있으나 수출비중이 높거나 외국인투자기업의 협력업체인 경우만 허용하고 있다. 입주 업종은 제조업, 물류업, 금융 등 입주 기업 지원업종 등인데, 제조업의 경우는 기계, 자동차, 철강, 금속, 조립 금속 등의 업종을 우선적으로 입주시키고 있다.(고한익, 2006, p.20)

지식경제부는 자유무역지역위원회 심의를 거쳐 2008년 12월 8일에 울산, 김제, 포항항, 평택·당진항 4곳을 자유무역지역으로 신규 지정하고 마산, 부산항, 광양항 3곳은 기존 자유무역지역을 확대 지정하였다. 특히, 이번 자유무역지역 조성 사업은 처음으로 지식경제부와 지자체가 공동으로 추진하기로 함에 따라 자유무역지역의 운영에 대한 지자체의 역할을 강화하고 지자체가 보다 적극적으로 기업유치에 나설 수 있게 되었다.

<표-18> 자유무역지역 신규 및 확대 지정

생산형	울 산	마 산	김 제
사업기간	2009 ~ 2012	2009 ~ 2014	2009 ~ 2011
면적	1,297,482m ²	953,576m ² (기존지역으로 면적변경 없음)	991,740m ²
총사업비	2,607억원	1,356억원	705억원
기타	본 지정	변경(확대) 지정	예정지역(신규) 지정

항만형	포항항	부산항 (신항일부)	광양항	평택·당진항	부산항 (용동지구)
사업기간	2008~2010	2006~2011	2005~2012	2005~2010	2006~2011
면적	709,531m ²	1,393,068m ²	2,215,028m ²	1,429,000m ²	2,484,000m ²
총사업비	자유무역지역 지정으로 채원투입 없으며 항만조성으로 채원투입				
기타	본 지정	변경(확대) 지정	변경(확대) 지정	예정지역(신규) 지정	예정지역(확대) 지정

(자료 : 지식경제부 보도자료, 2008)

울산자유무역지역은 물류·무역·생산기능을 복합 조성하고 동남권 산업벨트와 연계한 클러스터로의 성장을 유도하여 첨단산업 위조로의 산업구조 고도화를 추진할 계획이다. 마산자유무역지역은 1970년 조성이후, 노후화된 표준공장을 첨단 표준공장으로 재건축하고 물류공간을 현대화하여 외투기업 및 수출기업의 생산환경을 개선하고 새로운 수요를 창출할 계획이다. 또한 김제자유무역지역은 새만금군산 경제자유구역과 상호 보완적인 산업입지 요건을 갖추게 되어 전북 내륙권의 개발 촉진 및 외국인투자유치 등 시너지효과가 기대된다. 지식경제부는 산업단지형의 자유무역지역 지정에 따른 생산유발 효과는 연간 3천 700억원, 신규 고용창출 효과는 2천 700여명으로 예상되며, 항만형은 연간 500만 TEU의 물동량 증가와 1만 8천600여명의 신규 고용창출 효과가 기대된다고 예상하였다.

2) 경제자유구역의 지정 및 운영현황

경제자유구역은 2003년 7월부터 인천, 부산·진해, 광양 등 3개의 지역이 지정

되어 추진·운영 중에 있으며 2007년 12월에는 황해(평택·당진), 새만금·군산, 대구·경북 등 3곳의 경제자유구역을 추가 지정하였다. 기존 세 지역의 가시적 성과가 없다는 비판에도 불구하고 이번 추가 지정된 것은 “3+3”을 통한 시너지 효과로 세계적 경쟁력을 갖춘 경제특구로 거듭나기 위함이다. 이로서 경제자유구역은 기존의 3곳과 추가 지정된 3곳을 합하여 총 6곳의 지역으로 지정되어 추진 중에 있다. 지정된 각 지역의 기본 내용은 아래 <표-19>와 같다.

<표-19> 경제자유구역 지정현황

구분	지정일	위치	면적	기간
인천	'03. 8. 6	송도, 영종 및 청라 일원 총 3개 지구	209km ²	'20년까지 단계별추진 - 1단계 : '08년까지 - 2단계 : '20년까지
부산·진해	'03.10.27	부산 강서구 및 경남 진해시 일원 총 5개 지역 16개 지구	104.8km ²	'20년까지 단계별추진 - I-1단계 '06년까지 - I-2단계 '10년까지 - II 단계 '20년까지
광양만권	'03.10.27	여수·순천·광양시 및 경남 하동군 일원 총 5개 지구	90.38km ²	'20년까지 단계별추진 - 1단계 : '10년까지 - 2단계 ; '15년까지 - 3단계 : '20년까지
황해	'07.12.21	평택·당진항 인근 충남 및 경기 일원 총 5개 지구	68.13km ²	'25년까지 단계별추진 - 1단계 : '13년까지 - 2단계 ; '19년까지 - 3단계 : '25년까지
새만금·군산	'07.12.21	전라북도 군산시, 부안군, 새만금 간척지 및 고군산군도 일원 총 4개 지구	96.3km ²	'30년까지 단계별추진 - 1단계 : '20년까지 - 2단계 ; '30년까지
대구·경북	'07.12.21	대구광역시, 경산시, 영천시, 구미시 일원 총 10개 지구	34.74km ²	'20년까지 단계별추진 - 1단계 : '13년까지 - 2단계 ; '20년까지

(자료 : 지식경제부 보도자료 재구성, 2008)

(1) 인천경제자유구역

인천경제자유구역은 인천광역시 송도(연수구), 영종(중구), 청라지구(서구) 일원에 위치하고 있으며, 총면적은 6,336만평에 달한다.

세계의 급격한 흐름에 대응하고 중국의 급부상 등 동북아 경제권의 경쟁관계에서 우위를 점하기 위한 전략으로 동북아경제 중심국가의 실현은 중요한 의미를 가진다. 이러한 동북아경제 중심권의 실현을 위한 거점으로서 국제공항 및 항만, 광역교통시설, 수도권 배후지역이 위치하고, 필요한 부지의 확보가 용이한 인천지역을 경제자유구역으로 지정한 것이다.

개발계획은 1단계는 2008년까지, 2단계는 2020년까지로 나누어 개발되고 있으며 지구별·단계별 시행계획은 <표-20>과 같다.

인천경제자유구역의 개발이 완료되면 생산, 부가가치 및 고용 등의 부문에서 긍정적인 경제적 파급효과가 있을 것으로 기대된다. 인천발전연구원의 분석에 의하면 생산유발액 53조 4,350억원, 부가가치 유발액 22조 4,370억원, 신규 고용창출은 약 13만명이 될 것으로 추정하고 있다. 조성사업비는 1단계가 10조 400억원, 2단계가 4조 7,210억원으로 총 14조 7,610억원이 소요될 것으로 예상된다.(김기환, 2004, p.38)

<표-20> 인천의 지구별·단계별 시행계획

	1단계(2008)	2단계(2020)
송도지구	<ul style="list-style-type: none"> - 국제업무·IT산업 개발(1~8공구) - 인천지하철 1호선 연장 - 제3 경인고속도로 건설 	<ul style="list-style-type: none"> - 9~11 공구 개발 - 국제업무단지 추가 조성
영종지구	<ul style="list-style-type: none"> - 국제공항·물류단지 개발 - 제2 연륙교 설치 	<ul style="list-style-type: none"> - 주거·관광단지 추가 조성 - 제3 연륙교 설치
청라지구	<ul style="list-style-type: none"> - 국제금융·레저단지 개발 - 공항철도 건설 	<ul style="list-style-type: none"> - 제2 외곽순환고속도로 건설

(자료 : 김기환, 경제자유구역 추진현황과 개선과제, 2004)

(2) 광양만권 경제자유구역

광양만권 경제자유구역은 전라남도 여수·순천·광양시와 경상남도 하동군 일원에 위치하고 있으며, 5개 지구 24단지로 총 2,691만평에 달한다.

광양만권은 허브항으로서의 광양항의 잠재력을 활용, 해외 우수 물류기업을 유치하고, 화물의 저장·분류·가공·조립 등을 거쳐 제3국에 반출함으로써 부가가치를 창출할 수 있다. 또한 기존의 석유화학, 제철산업 등을 활용한 전후방 연관 산업을 전략수출산업으로 육성함으로써 기간산업과 연계된 신산업 부문에서의 성장 가능성도 있다.

개발계획은 1-1단계(2003~2006), 1-2단계(2010년까지), 2단계(2015년까지), 3단계(2020년까지)로 나누어지고, 특히 1-1단계는 상해 등과의 경쟁을 고려하여 항만 및 배후부지의 조기 집중개발을 추진하고 있다. 지구별·단계별 시행계획은 <표-21>와 같다.

<표-21> 광양만권의 지구별·단계별 시행계획

	1-1단계	1-2단계	2단계	3단계
광양	-컨테이너부두8선석 -진주~광양간고속도로	-컨테이너부두3선석 -배후지 47만평	-컨테이너 부두 5선석 53만평	-
울촌	-	-여수 공항 확충 -전라선 복선 전철화	-컨테이너부두9선석 -2산단 개발	-3산단
신덕	-자동차 부품	-해룡산단 개발	-복합물류 유통단지	-주거, 교육, 의료단지
화양 하동	-화양지구 관광휴양단지	-관광·생산 기반시설	-레저, 위락 -생산기반 추가	-레저, 위락 -물류해운

(자료 : 김기환, 경제자유구역 추진현황과 개선과제, 2004)

경제자유구역이 활성화되면 광양만권의 외국인투자는 현재보다 약 5배가 증가한 120억 달러에 이를 것으로 전망되며, 생산유발 효과는 105조원, 고용창출은 160만 명 정도가 예상된다. 특히 광양항 3단계가 끝나는 2020년 이후에는 무류산

업이 주력산업으로 성장할 것이 예상됨에 따라 지역경제의 활성화에 기여할 것으로 보인다.(김기환, 2004, p.39)

(3) 부산·진해 경제자유구역

부산·진해 경제자유구역은 세계적 항만 물류 및 국제 해사 업무의 거점화와 생산기능을 포함한 외국인 투자유치의 동남권 거점화를 비전으로 하고 있다. 부산·진해 경제자유구역은 부산광역시 강서구와 경상남도 진해시 일원에 위치한 5개 지역으로 총 3,154만평 규모이다. 부산·진해의 신항만 지역을 동북아 해양 물류의 중심거점으로 육성하고, 첨단산업단지와 R&D센터를 조성하여 동남권의 생산거점 및 R&D 기능을 강화하는 것을 목표로 하고 있다.

개발계획은 1-1단계는 2006년까지, 1-2단계는 2010년까지, 2단계는 2020년까지로 단계적으로 시행한다. 지역별·단계별 시행계획은 <표-22>과 같다.

<표-22> 부산·진해권의 지역별·단계별 시행계획

	1-1단계(2006)	1-2단계(2010)	2단계(2020)
신항만 지역	- 항만·물류·유통단지 - 국제업무시설 개발	- 주거·지원단지 - 신항진입·배후철도 건설	- 신항배후지 남측
지사 지역	- 부산과학산업단지	- 부산 경전철 건설	- 국제업무·주거단지
명지 지역	- 신호산업단지 개발	- 주거·휴양 첨단생산단지 - 명지대교 건설	-
용동 지역	-	- 조선R&D, 첨단생산단지 - 신항진입도로 건설	- 물류·유통, 주거단지
두동 지역	-	- 첨단생산, 국제업무, 교육·R&D 시설조성	-

(자료 : 김기환, 경제자유구역 추진현황과 개선과제, 2004)

국토연구원의 추정에 의하면 부산·진해 경제자유구역이 성공적으로 추진될 경

우 외국인투자 유치 155억달러, 생산유발 효과 95조원, 부가가치 창출효과 39조원, 고용유발 효과 152만 명 등의 파급효과가 예상된다.

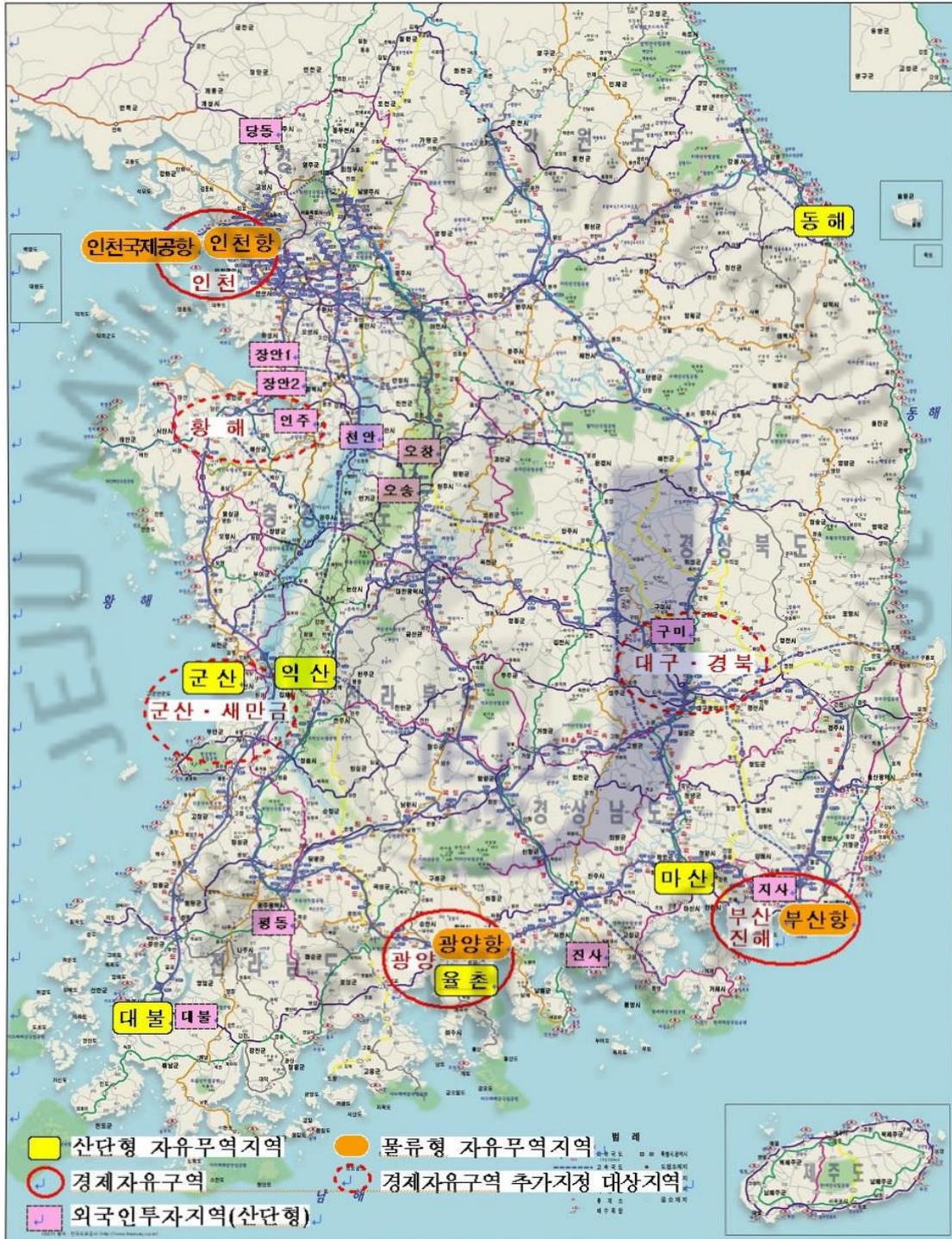
<표-23> 3개 지역의 경제자유구역 비교

구분	인천	부산·진해	광양만권
위치 면적	인천 3개지구(송도, 영종, 청라) 209km ²	부산시 강서구, 진해시 일원 104.8km ²	광양만(여수, 순천, 광양, 경남, 하동일원) 90.38km ²
핵심 계획	항공물류·금융·첨단산업육성	항만물류, 산업단지육성, F1(국제자동차경기)경주장 건설	항만물류, 산업단지육성, 관광
주요 추진 사업	<ul style="list-style-type: none"> ▲영종지구 <ul style="list-style-type: none"> - 물류·비즈니스단지 조성 - 공항 지원도시 건설 - 제2연륙교 설치 ▲송도지구 <ul style="list-style-type: none"> - 국제업무센터 - 지식정보산업단지, R&D, IT 등 - 인천지하철 1호선 연장 - 제3경인고속도로 건설 ▲청라지구 <ul style="list-style-type: none"> - 국제금융·해저단지 개발 - 공항철도 건설 	<ul style="list-style-type: none"> ▲신항만지역 <ul style="list-style-type: none"> - 2006년까지6선적 (25만평) 우선 완공 ▲명지지역 <ul style="list-style-type: none"> - 외국인CEO등을 위한 주택공급, 종합병원 유치 - 르노삼성차 등과 관련된 첨단생산기지 유치 ▲지사지역 <ul style="list-style-type: none"> - 기계·자동차 관련한 R&D 센터 유치 - 신항만지역의 배후인구를 수용하는 주택 공급 ▲두동지역 <ul style="list-style-type: none"> - 경제자유구역의 생활중심지로 개발 - 외국인을 위한 종합병원 유치 ▲웅동지역 <ul style="list-style-type: none"> - 2000억원을 투입해 오는 2009년 열릴 F1경주대회 경주장 건설 	<ul style="list-style-type: none"> ▲광양항 <ul style="list-style-type: none"> - 상하이와의 경쟁을 위해 8선석을 32선석으로 확충 - 122만평 배후부지에 국제해운비즈니스센터, 물류인력양성대학 등 설립 ▲울촌산업단지 <ul style="list-style-type: none"> - 석유화학, 자동차부품, 제철 관련한 외국기업 유치, 여수공장 확장 ▲신덕지구 <ul style="list-style-type: none"> - 외국인전용병원, 외국인학교 유치 - 외국인타운등 관광객 등을 겨냥한 국제관광도시로 육성 ▲화양지구 <ul style="list-style-type: none"> - 골프장, 숙박시설, 공원등 위락시설 배치 - 한려해상국립공원 등과 연계한 관광벨트 형성 ▲하동지구 <ul style="list-style-type: none"> - 광양제철 연관 산업단지 기능도시로 개발

(자료 : 고한익, “경제자유구역제도의 실태와 개선과제”, 동아대학교 동북아국제대학원 석사학위논문, 2006.12)

아래 <그림-8>은 자유무역지역과 경제자유구역의 지정 현황도이다.

<그림-8> 자유무역지역과 경제자유구역 현황도



(자료 : 지식경제부 보도자료, 2008)

<그림-8>에서 보는 바와 같이 자유무역지역과 경제자유구역 지정현황을 비교하여 보면 지정구역 중 절반이상이 동일한 지역을 중심으로 형성되어 있다. 즉, 경제자유구역을 중심으로 살펴보면 우선, 부산·진해 경제자유구역의 경우 부산항 자유무역지역을 포함하고 마산자유무역지역이 연계되어 있으며, 광양만권의 경제자유구역 역시 광양항 자유무역지역과 울촌 자유무역지역을 포함한다. 인천 경제자유구역의 경우는 인천항과 인천공항의 자유무역지역을 지역적으로 포함하고 있다. 이에 새로이 지정된 경제자유구역의 경우 군산·새만금 경제자유구역의 경우 군산과 익산 자유무역지역이 포함되어 있으며, 대구·경북 경제자유구역의 경우 구미 산업단지, 황해 경제자유구역의 경우 장안, 천안, 연주 등의 산업단지가 연계해 있는 것을 알 수 있다.

4. 자유무역지역과 경제자유구역의 입주업종과 입주자격 비교

1) 입주업종

자유무역지역과 경제자유구역에 입주하는 업종에는 각 특별지역의 주요 운영목표에 따라 조금씩 상이하다. 우선 자유무역지역에 입주하는 업종을 크게 보면 수출을 주목적으로 하거나 외국인 투자기업으로서 제조업종의 사업을 영위하는 자, 수출입거래를 주목적으로 하는 도매업을 영위하는 자, 물품의 하역·운송보관·전시 등의 업종, 국제운송주선 및 국제선박거래, 포장·보수·가공 또는 조립하는 사업 등 복합물류관련 사업과 금융업 등 각종 서비스업 등이 해당된다. 이에 자유무역지역에 입주 시에는 정해진 입주자격이 있으며 그러한 자격요건을 갖추어야 만이 입주할 수가 있다.

반면 경제자유구역은 퇴출 업종을 제외하고는 입주업종에 제한을 두고 있지 아니한다. 즉, 경제자유구역은 자유무역지역과 달리 광범위한 지역에 지정되고, 외국인 투자기업의 경영 및 생활환경에 대한 전반적인 개선을 위한 지역으로서

입주업종으로는 고도기술수반산업, 산업지원서비스업, 제조업, 물류업, 관광업, 지식기반사업(IT, BT, NT 등), 디지털 콘텐츠산업, 금융업 각종 산업 등이 있다.

입주업종을 비교해보면 자유무역지역에 입주 가능한 업종들이 경제자유구역에 입주 가능하며 오히려 자유무역지역에 입주한 기업들의 생활환경, 경영환경 등을 지원해주는 제반 서비스업종들이 경제자유구역에 포함되어 있으므로 그 범주가 경제자유구역이 더 넓다고 볼 수 있다.

2) 입주자격

앞서 언급한바와 같이 자유무역지역에는 입주업종에 있어 일정한 자격요건을 두고 있지만 경제자유구역에 있어서는 퇴출 업종을 제외하고는 입주하는데 특별한 자격요건을 두고 있지 않다. 즉 두 특별지역에 입주하는데 있어 자격 요건은 자유무역지역은 입주가능한 자격요건을 정해놓은 Positive 방식이라고 볼 수 있고, 이에 반해 경제자유구역은 입주자격에는 제한이 없으나 퇴출 업종이라는 법률상 제한을 두는 것으로 Negative 방식으로 볼 수 있겠다.

우선 자유무역지역에 입주할 수 있는 자격에 대한 내용을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 수출을 주목적으로 하는 제조업종의 사업을 영위하려는 자로서 수출비중이 매출액의 50% 이상을 수출하는 기업이다. 둘째, 제조업종의 사업을 영위하려는 외국인투자기업으로서 외국인 투자금액이 최소 5천만원 이상으로서 외국인 투자비율이 자본금 대비 10% 이상인 기업이다. 셋째, 수출입거래를 주목적으로 하는 도매업종의 사업을 영위하려는 자로서 총 거래물량 중 50% 이상을 수출입 거래를 하는 기업이다. 넷째, 물품의 하역·운송·보관·전시, 그 밖에 대통령이 정하는 사업¹⁷⁾을 영위하고자 하는 기업이다. 다섯째, 입주기업체의 사업을 지원하는 업종으로서 대통령이 정하는 업종의 사업을 영위하고자하는 기업이다. 여기서 대통령이 정하는 업종에는 금융업, 보험업, 통관업, 세무업, 회계업, 해운중계업·해운대리점업·선박대여업 및 선박관리업, 항만용역업, 교육·훈련업, 유통관

17) “그 밖에 대통령이 정하는 사업”이라 함은 다음 각호에 해당하는 사업을 말한다. i) 국제운송주선·국제선박거래, 포장·보수·가공 또는 조립하는 사업 등 복합무류관련 사업, ii) 선박 또는 항공기(선박 또는 항공기의 운영에 필요한 장비를 포함한다)의 수리·정비 및 조립업 등 국제물류관련사업, iii) 연료·식수·선식 및 기내식 등 선박·항공기용품의 공급업, iv) 물류시설관련 개발업 및 임대업

매업, 폐기물의 수집·운반 및 처리업, 정보처리업, 음식점업, 식품판매업, 숙박업, 목욕장업, 세탁업, 이용업 및 미용업, 그 밖에 입주기업체의 사업을 지원하는 업종으로서 지식경제부장관이 필요하다고 인정하여 고시하는 업종이 있다. 여섯째, 대통령이 정하는 공공기관으로서 여기에는 지방단체 및 지방자치단체가 전액 출자·출연한 법인, 국민연금관리공단, 국민건강보험공단, 한국수출보험공사, 한국공항공사, 인천국제공항공사, 한국컨테이너부두공단, 항만공사 및 한국철도공사가 해당된다.¹⁸⁾

반면 경제자유구역은 앞서 설명한 자유무역지역과는 달리 입주업종에 대하여 특별한 자격을 두고 있지는 아니하나 경제자유구역의 운영목적에 비추어 경제자유구역에 입주하는 것이 부적절하다고 판단되는 업종 또는 시설에 대하여 퇴출업종으로 정하여 해당 지역에 입주를 제한하고 있다. 퇴출업종에 해당하는 업종 또는 시설은 다음과 같다. 첫째, 쾌적한 정주환경을 저해하는 업종 또는 시설이다. 둘째, 대기·토양 및 해양환경에 유해한 업종 또는 시설이다. 셋째, 경제자유구역에서 기업환경 또는 생활여건을 저해하여 외국인투자유치를 저해할 수 있는 업종 또는 시설, 마지막으로 기술이전 또는 고용창출의 효과 등에 있어 국가경제발전의 기여도가 현저하게 낮다고 판단되는 업종 또는 시설이 퇴출업종으로 정하고 있다. 지식경제부장관은 퇴출업종 등이 경제자유구역에 입주한 경우에는 해당기업의 영업정지 또는 시설의 폐쇄를 명할 수 있다.¹⁹⁾

5. 자유무역지역과 경제자유구역의 주요 인센티브 비교

1) 자유무역지역의 주요 인센티브

자유무역지역은 한 국가 내에서 교역, 생산, 투자 등의 경제활동에 대해 예외적인 조치를 허용해주는 법적·지리적 특정지역으로서 외국으로 간주되는 지역

18) 자유무역지역법 제10조 입주자격, 자유무역지역법 시행령 제7조 입주자격 참조

19) 경제자유구역법 제29조 고시, 경제자유구역법 시행령 제30조 퇴출업종등

이다. 따라서 이 지역은 외국으로 간주하여, 반입물품에 대해 관세를 면제하고, 통관절차를 간소화하고, 해당국가의 각종 규제가 완화되는 지역이다, 그러므로 이 지역에서는 자유로운 기업 활동이 가능하고, 또한 법인세, 소득세 등 조세감면과 임대료 감면 등 다양한 인센티브를 제공한다.

자유무역지역에서 제공하는 인센티브를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 세제상의 혜택이다. 자유무역지역은 그 지역이 국내에 있지만 관세법상 외국으로 취급되므로 등록업체는 외국으로부터 자유무역지역내에 반입된 외국물품을 수입신고 및 관세 등의 납부 없이 등록사업에 사용할 수 있다. 여기서 관세는 수입물품에 부과되는 관세, 특별소비세, 주세, 교통세, 농어촌특별세, 교육세 및 부가가치세를 의미한다. 그리고 자유무역지역내에 입주한 업체가 반입한 국내물품 및 자유무역지역내 기업간 거래에 대해서는 「수출용원재료에대한관세등환급에관한특례법」의 규정에 의하여 수출 또는 공급하는 것으로 보아 관세, 임시수입부가세, 주세, 특별소비세, 교통세, 농어촌특별세 및 교육세를 면제하거나 환급해준다.²⁰⁾ 반입신고를 한 내국물품의 수입시 납부한 관세 등의 환급은 환급사무처리고시의 규정을 준용한다.(길광수, 2003, p.49) 또한 자유무역지역 내에 반입한 내국물품은 부가가치세법 규정에 의해서 수출하는 재화로 간주하여 부가가치세의 영세율을 적용한다. 또한 자유무역지역 안에서의 입주기업간의 공급하거나 제공하는 외국물품 등과 용역에 대해서도 부가가치세의 영세율을 적용하고 있다.²¹⁾ 그리고 1,000만불 이상 투자한 외국제조기업이나 500만불 이상 투자한 외국물류기업에 대해서는 법인세, 소득세에 대해서 2005년 이후 입주한 기업은 3년간 100% 면제되며 이후 2년간 50%를 감면해 주고 있고, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세는 5년간 100%, 3년간 50%를 감면한다. 그러나 2004년 입주기업에 대해서는 법인세와 소득세를 각각 7년간 100% 면제, 3년간 50% 감면하던 것을 3년간 100%, 2년간 50% 감면으로 수혜 폭을 줄였다.(김종철, 2006, p.54)

둘째, 임대료의 감면이다. 외국인투자기업에 대하여 미화 1천불 이상 투자하는 경우 임대료를 10년간 100% 감면받을 수 있다. 자유무역지역의 임대료의 수준은 마산자유무역지역 수준의 저렴한 요율(자가공장 용지 임대료의 경우 월 130원/

20) 자유무역지역법 제 45조 1항

21) 자유무역지역법 제45조 2항, 3항

m²)²²⁾을 제시한다. 지식경제부장관 또는 국유재산의 관리청은 자유무역지역법 규정에 따라 법인세 등을 감면받는 외국인 등록업체에게 국가소유의 토지, 공장 기타의 재산을 임대하는 경우 국유 재산법 관련규정에도 불구하고 임대료를 감면할 수 있다. 입주 외국인기업에 대해서 임대료의 감면율은 최대 100분의 100의 범위 안에서 감면을 추진해주며, 당해 국유재산의 관리청이 정하도록 되어 있다. 따라서 임대료를 받고자 하는 외국인 등록업체는 당해 국유재산의 관리청에 감면신청을 하여야 한다. 국유 및 공유부지에 대해서는 최대 50년까지 무상 임대하는 특혜를 제공하며 영구시설물 건축을 허용한다.

셋째, 원스탑 서비스의 제공이다. 자유무역지역 내에서는 등록업체간의 물품의 이동 및 양도, 외국물품의 사용·소비 및 보수작업 등 각종 물류부가가치 활동에 필요한 세관 신고절차를 대폭 간소화하며 업체가 자율적으로 반입화물에 대한 재고관리 등을 할 수 있도록 규정하는 등 물류활동의 신고절차를 간소화하고 있다. 또한 자유무역지역은 입주허가에서부터 공장건축허가, 외자도입, 통관 등 입주기업체의 생산 및 수출입활동 전반에 대한 업무를 지식경제부(자유무역지역관리원), 세관 등 정부기관이 상주하여 현지에서 종결 처리하는 체제를 갖추고 있으며, 그 외에 은행, 운수, 창고, 하역업 등을 영위하는 지원업체가 역내에 입주하여 입주기업체의 사업활동을 지원하고 있다.

2) 경제자유구역의 주요 인센티브

경제자유구역은 자유로운 기업 활동을 보장하고 각종 규제 및 세금 등에서 예외를 인정하는 특별지역을 의미한다. 이러한 경제자유구역은 외국인 투자 및 거주에 유리한 국제화된 기업 환경 및 생활환경을 조성하여 외국인 자본의 유치를 촉진함으로써 선진산업구조로의 전환을 도모하고 국제적 기업 활동의 중심거점을 육성하기 위한 것이다. 이와 같은 목표를 위해 경제자유구역에선 입주 기업체에 대해 규제완화, 조세감면 등 경영지원을 물론 교육, 복지, 행정, 노동 등 다양한 분야에서 인센티브를 제공하고 있다.

일반적으로 우리나라의 경우 중국, 싱가포르보다는 세제혜택은 높은 수준이나

22) 마산자유무역지역관리원

내수시장, 노사관계, 물류 인프라. 사회문화 인프라 수준에서는 상대적으로 여건이 좋지 않다.(김기환, 2004)

경제자유구역에 대한 특례 사항은 「경제자유구역의지정및운영에관한법률」에서 규정하고 있다. 제공되는 인센티브의 내용에는 세제지원, 자금지원, 금융환경개선, 기업진입 부담 완화, 고용 및 노사환경, 영어 인프라 확충, 인력양성, 경영·생활 애로 사항 해소기구 설치, 행정적 지원, 외국 병원 및 약국 개방, 외국 방송의 개방이 있다. 각 부문별로 제공되는 인센티브 내용은 다음 <표-24>와 같다.

<표-24> 경제자유구역 인센티브 내용

구분	제도개선 내용
세제지원	<ul style="list-style-type: none"> - 소득·법인세 : 3년간 100%, 2년간 50% 감면 * 허용업종 확대 (외투자역 대비) <ul style="list-style-type: none"> · 제조업(5,000만 달러, 1,000명 → 1,000만 달러, 100명) · 물류업(3,000만 달러 → 500만 달러) · 관광업(2,000만 ~ 3,000만 달러 → 1,000만 달러) - 자본재 수입 관세 면제(3년간) - 취득세·등록세·재산세·종토세 : 3년간 100%, 2년간 50% 감면 - 외국인근로자에 대한 과세특례 : 국내 근로소득의 30% 금액 비과세 또는 17% 단일세율 적용(신청시)
자금지원	<ul style="list-style-type: none"> - 외국기업에 임대하는 부지조성, 토지 등의 임대료 감면, 외국인 편의시설 설치 소요자금 지원 - 외국기업에 대하여 국·공유재산의 임대료 감면 및 수익계약에 의한 사용·수익허가 또는 대부·매각 허용 - 도로 등 주요 기반시설 설치에 대한 재정 지원
금융환경개선	<ul style="list-style-type: none"> - 1만 달러의 범위내에서 경상거래에 따른 대가를 대외지급수단으로 직접 지급 허용
기업진입부담완화	<ul style="list-style-type: none"> - 수도권 규제 완화(공장총량제, 과밀부담금 등) - 중소기업 고유업종제 배제, 의무고용제 배제 등(국가유공자, 장애인, 고령자)

고용 및 노사환경	<ul style="list-style-type: none"> - 월차유급휴가 적용 배제 - 무급휴일 및 무급생리휴가 허용 - 경제자유구역위원회의 심의·의결을 거쳐 근로자과건 업종 확대 및 과건기간 연장 가능
영어인프 라확충	<ul style="list-style-type: none"> - 외국기업 및 외국인의 편의증진을 위해 공문서를 외국어로 발간·접수·처리
인력 양성	<ul style="list-style-type: none"> - 경제자유구역위원회의 심의·의결을 거쳐 교육부장관이 승인하는 경우 외국학교 법인에 의한 외국교육기관 설립 허용 - 외국인학교 입학에 대한 내국인 제한 금지 - 외국교육기관에 대하여 부지매입, 시설, 건축 또는 학교 운영에 필요한 자금지원 및 부지 공여 - 국제고등학교에서의 외국인 교원 임용 허용
경영·생활 애로사항 해소기구 설치	<ul style="list-style-type: none"> - 외국인투자 ombudsman 사무실 설치 - 국제 상사분쟁 중재기관 설치(대한상사중재원 지부)
행정적 지원	<ul style="list-style-type: none"> - 경제자유구역기획단 설치 및 시·도지사 직속의 전담행정 기구 설치를 통해 신속하고 체계적인 행정서비스를 제공
외국병원 및 약국 개방	<ul style="list-style-type: none"> - 외국인자본에 의한 외국인 전용 병원·약국 설립 허용 - 의료자격에 대한 예외 허용 - 일정기준 충족시 외국 의사·약사의 면허 인정
외국방송 개방	<ul style="list-style-type: none"> - 외국방송 재송신 채널 비율 확대(종합유선방송에 대해 20%까지)

(자료 : 경제자유구역기획단(<http://www.fez.go.kr>), 2008)

<표-24>에서 보는 바와 같이 경제자유구역에서 지원하는 주요 인센티브는 자유무역지역의 주요 인센티브인 세제감면, 임대료의 감면, 원스탑 서비스의 제공과 같은 기업활동에 관한 인센티브를 포함하고 있을 뿐만아니라 외국인 투자기업의 생활환경, 교육환경, 의료환경 등을 지원해주는 광범위한 투자 인센티브를 제공하고 있다.

V. 우리나라 자유무역지역과 경제자유구역의 문제점과 개선방안

1. 자유무역지역과 경제자유구역의 문제점

1) 자유무역지역의 문제점

(1) 자유무역지역의 운영체계상 문제점

자유무역지역에서는 자유무역지역에 대한 지정권자와 관리권자가 서로 상이하
여 입주희망 기업에 혼란을 초래하고 있다. 앞서 본바와 같이 자유무역지역 지정
권자는 지식경제부장관이다. 하지만 관리권자는 자유무역지역 유형에 따라 나뉘
다. 즉, 생산 중심형 자유무역지역에는 지식경제부장관, 물류 중심형 자유무역지
역에는 국토해양부장관이 각각 관리권자가 된다. 또한 각각의 자유지역 내에서도
구분별 관리기관이 다른 복잡한 체계를 가지고 있다. 즉, <표-25>에서 보는 바
와 같이 물류 중심형 자유무역지역의 경우 항만형 자유무역지역과 공항형 자유
무역지역의 지정권자는 지식경제부장관이 되고 관리권자 역시 국토해양부 장관
이 되나 관리기관을 보면 항만형 자유무역지역의 경우는 지방해양수산청과 항만
공사 등이 관리기관이 되며, 공항형 자유무역지역의 경우에는 서울지방항공청과 공
항공사 등이 관리기관이 된다.

<표-25> 자유무역지역 관리운영 체계

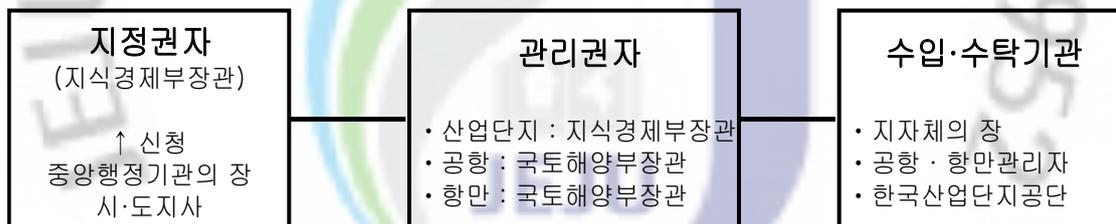
유형	유형	지정 현황	지정권자	관리권자	관리기관
생산 중심	단지형 (6개)	마산, 익산, 군산, 대불, 동해, 울진	지경부 장관	지경부장관	자유무역지역 관리원(마산·군산)
				국해부장관	지방해양수산청 항만공사 등
물류 중심	항만형 (3개)	부산항, 광양항, 인천항			국해부장관
	공항형 (1개)	인천공항		공항공사 등	

(자료 : 지식경제부 보도자료, 2007)

또한 각 자유무역지역의 입지지역에 따라 준거 법률이 각각 상이하게 적용되는 점도 복잡하게 하는 요인이 된다. 예를 들면, <그림-9>에서 보는 바와 같이 자유무역지역의 지정권은 지식경제부장관에게 있다. 그리고 입주기업체 및 지원기업체의 사업활동 지원이나 공공시설의 유지 및 관리, 각종 지원시설의 설치 및 운영 등에 대하여 자유무역지역을 구분하고 있으며 이에 따라 관리권자가 이원화되어 있다. 입지지역에 대한 적용 법률도 산업단지는 산업입지 및 개발에 관한 법률, 공항 및 배후지는 항공법, 유통단지는 유통단지개발촉진법, 화물터미널은 화물유통촉진법, 항만 및 배후지는 항만법에 의해 준거해야 한다.

그 외에도 투자자에 대한 입주 계약, 등록방법 등 실무적인 절차를 명확히 규정하고 있지 않아서 상담창구가 지식경제부, 국토해양부 및 지방자치단체로 분산되어 있어 입주 협상의 일관성을 유지하고 입주와 관련된 여러 가지 행정적 지원 등을 기대하기 어려운 실정이다.

<그림-9> 자유무역지역의 관리체계



(자료 : 김종철, “부가가치 물류창출을 위한 자유무역지역의 효율적 운영방안” 재구성, 2006)

(2) 물류 중심형 자유무역지역의 가공 및 조립기능의 부진

현재 물류 중심형 자유무역지역 중에서 과거 관세자유지역이었던 부산항, 광양항, 인천항 등의 항만형 자유무역지역에서의 가공 및 조립 기능을 부여한 물류기업의 입주나 가동현황이 매우 부진한 실정이다. 과거 관세자유지역법의 가장 큰 걸림돌은 역내에서 가공, 조립 기능을 배제하고 단순 부가가치기능 만을 허용하고 있어 다국적기업의 투자조건을 충족하지 못할 뿐만 아니라 국제물류, 생산,

비즈니스 기능을 통합적으로 지원하는데 한계가 있었다는 것이다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 관세자유지역에서 금지되던 가공·조립기능을 허용하여 국제물류의 거점으로 육성시키고자 자유무역지역법으로 통합을 하였었다.

세계의 주요 자유무역지역들과 비교해 봐도 대부분 가공, 조립기능을 보유하여 글로벌기업들의 투자 유치 및 부가가치 창출을 확대하는 역할을 수행하고 있다. 특히 근접해 있는 중국, 대만 등은 모두 물류기능은 물론 가공, 조립 기능을 허용함으로써 다국적기업의 경영전략을 적극 지원하고 있다.

(3) 자유무역지역 입주업체 규제에 대한 문제점

현재 자유무역지역에 입주하기 위해서는 자유무역지역법 제11조(입주허가)에서 “자유무역지역에 입주하여 사업을 영위하고자 하는 자는 관리권자의 입주허가를 받아야 한다”고 명시함으로써 관리권자의 입주허가를 받도록 하는 허가제를 채택하고 있다. 또한 동법 제10조에 의해 현행 자유무역지역에 입주할 수 있는 자는 수출을 주목적으로 하거나 외국인투자기업으로서 제조업종의 사업을 영위하고자 하는 자, 수출입거래를 주목적으로 하는 도매업을 영위하고자 하는 자, 물품의 하역·운송·보관·전시 등의 사업을 영위하고자 하는 자, 입주기업체의 사업을 지원하는 업종을 영위하고자 하는 자, 한국공항공사 등의 공공기관, 국가기관 중 하나에 해당하는 자로 한정하는 Positive 방식을 취하고 있다.

이는 자유무역지역에 입주하기 위한 기업체에 대한 제한과 입주허가의 절차를 받아야하는 절차상의 불편의를 제공한다고 볼 수 있다. 현행 입주허가제의 경우 이전 관세자유지역법에서의 입주계약 후 등록제보다 그 규제 정도가 한층 강화된 것이라고 볼 수 있다.

2) 경제자유구역의 문제점

(1) 경제자유구역의 비효율적인 인센티브의 문제점

전반적으로 경제자유구역은 주변국의 경제특구에 비해서 입지여건, 생산비, 인프라 등에서 여전히 불리하다는 평가를 받고 있다. 아직까지 경제자유구역 개발 계획의 초기라는 점을 감안하더라도 미흡한 생활환경과 경직된 제도 때문에 기

업유치에 어려움을 겪고 있는 실정이다. 세금 및 인센티브 측면에서 일반 외국인 투자지역보다 혜택을 더 주는 것이 없을뿐더러 인허가 절차도 마찬가지로 복잡한 과정을 거쳐야 한다. 경제자유구역법에 따라 인·허가를 받을 수 있다고 하지만, 경제자유구역법 자체가 특별법이 아닌 일반적이기 때문에 결국 일반 개별법이 규정한 절차를 밟아야 하는 복잡한 절차로 인해 외국인투자기업의 투자에 걸림돌이 되고 있다. 이에 대해서는 절차상의 간편화를 위해서라도 경제자유구역법의 특별법으로의 전환이 시급하게 보인다.

그리고 세제혜택을 주는 업종에 대해서도 그 투자업종 대상이 크게 제한돼 있다는 것도 투자유치의 걸림돌로 작용하고 있다. 현행 경제자유구역법은 세제혜택을 주는 투자업종을 공장을 수반한 제조업과 물류산업, 관광 호텔업으로 제한하고 있다. 즉, 의류 판매가 주된 사업인 다국적 기업의 아시아 영업본부가 입주한다고 해도 공장이 없다는 이유로 세제 감면을 받을 수 없게 되어 있는 것이다. (대한상공회의소, 2007, p.8)

그리고 경제자유구역의 행정 인허가 절차가 길고 복잡한 것도 문제가 되고 있다. 현재 개발사업 시행자는 개발계획에 부합되는 실시계획을 작성해서 승인 받아야 하나, 이 과정에서 관계부처의 협의가 원활하지 못해 사업추진이 지연되거나 일부 포기하는 사례가 발생하기도 하였다. 이는 경제자유구역 개발사업에 있어 순차적인 협의 절차를 따를 경우 광양만권의 화양지구의 경우처럼 최장 12개월 정도의 사업승인절차가 걸리는 문제점을 보여주는 것이다. 경제자유구역내 개발사업의 사업승인절차에 대한 획기적인 대책이 마련되지 않으면 경쟁국가의 경제특구와의 격차는 더욱 벌어질 것으로 보이는데 시급하게 해결방안을 모색하여야 할 것이다.

(2) 경제자유구역의 제도규제로 인한 문제점

현재 「수도권정비계획법」, 「산업집적활성화및공장설립에관한법률」 등의 법규로 인하여 경제자유구역 내 국내 대기업의 투자를 제약하고 있다. 내용인즉, 「수도권정비계획법」에 따라 과밀억제권역(인천)에서는 취득세 및 등록세가 여타지역의 3배 증가되고 있으며, 대학 및 대규모시설 입주시 수도권정비위원회의 심의가 필요하여 경제자유구역의 개발속도를 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 그리고 「산업집적활성화및공장설립에관한법률」은 과밀억제지역·성장관리지역

및 자연보존지역 내에서 공장건축면적 500㎡ 이상 공장의 신설·증설을 제한하고 있다. 현재 경제자유구역에서는 경제자유구역법에 의해 입주외국인투자기업에게는 수도권정비계획법이 적용배제 조치가 허용되고 있다. 이러한 제한은 국내 우수한 기업의 투자유치가 곤란한 실정이다.

(3) 경제자유구역에 대한 재정지원 문제점

경제자유구역사업은 막대한 재원을 필요로 하는 대규모 사업이다. 인천의 경우 14조 7,610억원, 광양의 경우 13조 7,400억원, 부산의 경우 7조 6,902억원이 소요될 것으로 추산하고 있다. 이러한 개발산업은 도로 등 도시기반 인프라 구축과 부지조성 등에 막대한 자금이 소요된다.

재원조달 방법으로는 국고지원, 시도(일반회계, 특별회계, 지방채 등), 민자(project financing 등), 외자 등 다양한 방안을 검토할 수 있다. 기 지정된 3개 경제자유구역의 재원조달 방안을 보면 해당 지자체 37.8%, 국고지원 30.8%, 민자·외자 22.5%, 기타 8.9%로 구성되어 있다.

국비 지원의 경우 <표-26>에서 보는 바와 같이 경제자유구역법 제18조 및 동법시행령 제17조의 규정에 의거하여 국비 보조율이 50%로 제한되고 있다. 이러한 무조건적인 국비보조 50%의 규정은 상대적으로 재정이 미약한 경제자유구역의 경우 개발사업에 큰 차질을 가져다주어 외국인 투자유치에 큰 걸림돌이 될 수 있다.

<표-26> 3개 경제자유구역청의 국비지원 비교

구분	사업기간	사업비	'04년	'05년	'06년	'07이후
계		9,313	239	1,150(100)	2,307(100)	5,617
광양(4건)	'04~'08	1,084	30	127(11.0)	315(13.7)	612
부산(3건)	'04~'09	2,271	40	316(27.5)	660(28.6)	1,255
인천(6건)	'04~'08	5,958	169	707(61.5)	1,332(57.7)	3,750

(자료 : 광양만권경제자유구역청(<http://www.gfez.go.kr>), 2008)

주 : 사업비는 국비임, 지방비는 50%매칭 해야됨, () 지원율.

초기투자유치가 중요한 점을 미루어 볼 때 단편 일률적인 국비 보조율 50%의 제한은 부산이나 인천에 비해 상대적으로 지방재정이 부족한 광양만권의 경우 개발사업의 추진에 많은 어려움을 나타내고 있다. 특히, 이제 6개의 경제자유구역이 지정되어 개발을 추진하는데 있어 지방재정의 역량에 따라 융통성 있는 지원이 가능하게 제도적으로 수정할 필요가 있을 것이다.

(4) 경제자유구역의 외자유치 실적 미비

현재 인천, 부산·진해, 광양 등 3개 경제자유구역의 외국인 투자유치 규모가 지지부진한 것으로 나타나고 있다.

<표-27>에서 보는바와 같이 외국인투자기업의 외국인 투자금액은 경제자유구역 사업에 대한 외국기업의 기대감으로 2002년에는 40.3억 달러를 유치하였지만 이후 2003년 0.4억 달러, 2004년 4.2억 달러, 2005년 6.5억 달러, 2006년 2.4억 달러에 머물고 있다. 총사업비의 경우도 2002년에 129.5억 달러에 달했지만 이후 2003년 15.9억 달러, 2004년 27.6억 달러, 2005년 25.4억 달러, 2006년 9.0억 달러였다.

반면 지난 1990년부터 개발된 중국의 상해 푸둥신구는 외자유치 규모가 1990년 0.3억 달러에서 2005년에는 56.5억 달러로 꾸준히 증가하는 추세를 보이는 등 성공적인 경제거점으로 부상하고 있다. 경제자유구역과 중국의 상해 푸둥신구를 단순비교하기는 무리가 있지만 우리 경제자유구역의 외자유치의 성과가 미흡한 것은 사실이다.

<표-27> 경제자유구역내 외투기업의 총사업비 및 외자규모 추이

단위: 백만달러

연도	2002	2003	2004	2005	2006	합계
총사업비	12,949.3	1,591.4	2,764.7	2,539.6	900.6	20,745.6
외자규모	4,034.0	37.9	420.6	651.2	235.7	5,379.4

(자료 : 각 경제자유구역청에서 자료를 취합하여 정리, 2007)

또한 국내 경제자유구역의 외국인 투자유치 건수도 2002년 2건, 2003년 1건, 2004년 7건, 2005년 8건, 2006년 16건 등 총 34건에 그치고 있다. 이는 상해 푸둥신구의 개발초기 5년('90~'94)동안의 투자유치 건수 2,646건의 1.3%에 불과한 결과이다.

<표-28> 경제자유구역과 상해 푸둥신구의 초기 5년 외국인 투자유치 건수 비교

년도	경제자유구역					중국상해 푸둥신구				
	'02	'03	'04	'05	'06	'90	'91	'92	'93	'94
건수	2	1	7	8	16	28	92	567	924	1,035

(자료 : 각 경제자유구역청에서 자료를 취합하여 정리, (중국) 상해통계연감)

3) 자유무역지역과 경제자유구역의 공통 문제점

자유무역지역과 경제자유구역은 각각의 운영체제와 비효율적인 인센티브, 제도상의 규제로 제도 운영에 어려움을 겪어 왔다. 그리고 그에 대한 각각의 개선방향을 제시해 보기도 하였으나 가장 큰 문제점은 따로 있다. 바로 이러한 지역이 기능과 제도 목적 상 중복되는 부분이 많이 있어서 외국인투자기업의 입장에서선 복잡하고 혼란을 초래하는 부작용이 그것이다. 1994년의 '외국인기업전용단지' 지정을 시작으로 1998년의 '외국인투자지역' 지정, 기존의 수출자유지역을 개편한 '자유무역지역(2000)', '관세자유지역(2000)', '경제자유구역(2002)', '제주국제자유도시(2003)'와 같이 지금까지 정부가 추진한 외자유치관련 사업 및 제도는 그 종류 및 내용이 조금씩 차이가 있을 뿐 외자유치를 통한 부가가치창출이라는 큰 목적에 벗어나지 않음에도 불구하고 각각 따로 난립하여 운영되어 와서 많은 혼란을 초래하였고 각각의 제도의 특성을 제대로 살리지도 못하였다.

이전 '관세자유지역'이 '자유무역지역'과 통합된 것은 제조업 중심의 자유무역지역과 물류업 중심의 관세자유지역을 통합함으로써 외국인투자환경을 개선하고 우리나라가 동북아 경제물류 중심으로 성장할 수 있는 제도적 기반을 마련하고

자 한 것이다. 자유무역지역은 제조업과 물류업이 연계된 복합형 자유무역지역으로 전환·발전하는 것이 시너지 효과를 발휘할 수 있고 이것이 국제적인 추세였다. 그런데 당시 상당한 유사성을 갖고 있는 이들 제도가 실질적으로 분리·운영됨으로 인해 외국인 투자자들에게 많은 혼란을 초래하는 부작용이 있었던 것이다.

관세자유지역과 자유무역지역이 자유무역지역으로 통합된 이후에도 자유무역지역은 경제자유구역과 완전히 다른 제도라고 생각하기는 힘든 점이 있다. 현재 운영 중인 자유무역지역과 경제자유지역은 한반도 내에서 외국투자기업을 대상으로 유치경쟁을 할 수 밖에 없으며 설정된 지역 역시 다소 중복되어 있는 경향이 있다.

물론 자유무역지역이 조세 및 임대료 감면과 관세 및 부가가치세 면제 등을 통한 물류업·제조업 등의 유치와 국제물류의 원활화를 위한 산업특구이고, 경제자유지역은 물류·제조업·서비스업 등 산업기능과 주거·교육·의료 등 도시기능을 하는 특별행정구역으로서, 조세 및 임대료 감면 등을 통해 외국인투자기업의 경영활동과 생활여건을 개선하기 위한 지역이라는 차이점은 알고 있으나 그 중 물류업과 제조업 등을 포함하는 외자유치를 지원하는 지역에서 유사성을 알 수 있다. 비슷한 두 제도가 서로 양립하여 좁은 한반도 안에서 외국인 투자의 유치에 경쟁을 하는 것은 엄청난 재원의 소비와 인력자원의 소비가 뒤따를 것이다. 아직도 외국인 투자기업은 이 두지역의 명확한 차이를 인지하고 있다고 보기 힘들다.

<표-29>에서 보는 바와 같이 지정 목적에서부터 입주자격, 외국인투자기업에 대한 조세정책, 임대료 제공 등의 내용이 중복이 되는 것을 볼 수 있다.

이에 지금까지 자유무역지역과 경제자유구역의 비교를 통해 두 지역의 문제점을 살펴보았다. 또한 이러한 문제점을 통하여 앞으로 두 제도가 서로 연계되어 발전해 나갈 수 있는 개선방향을 모색해보자.

<표-29> 자유무역지역과 경제자유구역 비교

	자유무역지역	경제자유구역
법적 근거	• 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률	• 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률
지정 목적	• 외자유치, 무역진흥, 국제물류 원활화, 지역개발	• 외자유치, 국가경쟁력 강화, 지역균형발전
지정 권자	• 지식경제부 장관 - 시도지사, 중앙행정기관장은 지정요청 가능	• 지식경제부 장관 - 시도지사 지정요청 가능
관리 권자	• 지식경제부 장관(산단형) • 국토해양부 장관(물류형)	• 시도지사
지정 위치	• 산업단지, 항만, 공항, 유통단지, 화물터미널 등	• 국제공항, 국제항만 주변 지역, 내륙지역 확대(2007년 추가지정)
입지 형태	• 비관세지역, 집적지역	• 특별행정구역 (2,000만~6,000만 평)
지정 지역	• 마산, 익산, 군산, 대불, 동해, 울춘(산단형) • 부산, 광양, 인천, 인천공항(항만·공항형)	• 인천, 부산·진해, 광양만권 3개 지역(2003년) • 황해(평택·당진), 대구경북(대구, 경산, 영천, 구미), 새만금·군산(2007년)
입주 자격	• 외투기업, 내국기업 • 제조업(수출주목적), 물류업, 무역업, 지원 서비스업 등	• 외투기업 • 제조업, 물류업, 주거, 의료, 교육, 외국방송, 금융 등
외투 기업 조세 감면	• 법인세, 소득세 3년간 100%, 2년간 50% • 지방세 8~15년 • 감면조건 - 제조업 1,000만 달러 이상 - 물류업 500만 달러 이상	• 법인세, 소득세 3년간 100%, 2년간 50% • 지방세 8~15년 • 감면조건 - 첨단제조 및 관광 1,000만 달러 - 물류 500만 달러 이상

관세 부과	• 관세유보(수입물품, 자본재)	• 자본재 3년간 관세면제
임대료	• 부지가액의 1%	• 부지가액의 1%
임대료 감면	• 외투기업 100% 감면	• 감면을 미결정(관리청이 결정)
자금 지원	• 지정단계에서 부지매입분담 비율 결정 • 국비 최대 75%	• 분담 비율 미결정
행정 지원 업무 처리	• 층장소 설치 - 관세·조세의 부과·징수, 출입국관리 - 우편·통신, 검역, 노무에 관한 사무	• 시도지사 직속 전담행정기구 설치 - 경제자유구역청 - 국가 위임 사무, 시도 사무 등 수행

(자료 : 관련 법률 등을 근거로 작성, 2007)

2. 자유무역지역과 경제자유구역의 개선방안

1) 자유무역지역의 개선방안

자유무역지역의 문제점은 우선 운영체계상의 문제점과 물류 중심형 자유무역지역에서의 가공 및 조립기능의 부진, 입주체에 대한 규제가 있었다. 이에 대한 개선방향으로 첫째, 자유무역지역의 관리권자와 관리기관의 복잡화에서 오는 혼란을 개선하기 위해선 관리권자의 전담기관의 설치를 추진해 볼 수 있다.

자유무역지역에서의 국제물류기능을 효율적으로 관리·운영하고 체계적인 지원시스템을 갖기 위해서는 관리권자의 역할을 수행할 전담기관이 필요하다고 할 수 있다, 우선 외국인 투자를 유치할 전담지원업무와 입주기업에 대한 경영지원,

각종 행정 및 편의 지원, 통제시설의 설치와 유지·관리, 마케팅의 역할을 수행할 전담기관이 필요하다. 이렇게 되면 각 자유무역지역별 관리권자가 상이한데서 오는 혼란을 줄일 수가 있고 전담기관의 외국인투자기업의 유치에서부터 개별관리가 가능해지는 것과 동시에 일률적인 행정서비스를 지원할 수 있게 되는 것이다.

경제자유구역의 경우는 자치단체별로 별도의 전담조직을 두어 경제자유구역청에서 원활한 서비스의 제공과 외국인투자기업을 유치하기 위해서 전담하고 있다. 또한 원스톱서비스와 음부즈만 제도를 도입하여 선진서비스를 지향하고 있으나 자유무역지역은 이에 대한 별도의 지원기구가 없는 실정이다. 따라서 자유무역지역 내에서 관리권자와 관리기관이 각각 다른 복잡한 운영체제의 개선을 위해서는 국제물류투자기업을 적극 유치하고 행정지원과 마케팅 활동업무를 전담할 수 있도록 하는 전담기관의 설립이 필요하다.

둘째, 현재의 가공·조립은 제조업 중심의 기존의 자유무역지역인 익산, 마산 등지에서 이루어지고 있으나 다각적인 부가가치의 물류활동을 촉진하고 경제적 효과를 창출하기 위해서는 부산, 인천, 광양 등의 공·항만 배후지에서 이루어져야 그 효과가 제고될 것이다. 특히 우리나라가 갖고 있는 고도의 가공·조립기능을 활용하여 동남아나 일본, 중국에서 부품을 반입하고 이를 가공·조립한 후 재수출하는 시스템을 목적으로 한 글로벌기업을 유치하는데 유리할 것이다.(길광수, 2002, p.56)

물류, 가공 및 조립을 관리·운영하는데 있어서 그 운영형태는 미국, 말레이시아 등과 같이 물류지역과 가공·조립지역을 별도로 구분하여 운영하는 방안과 싱가포르, 중국, 대만과 같이 통합 관리하는 방안이 있을 수 있다. 그러나 중요한 것은 물류지역과 가공조립지역을 통합관리할 수 있는 것이 바람직하나 한국과 같이 배후부지의 협소로 이것이 여의치 않은 경우 효율적으로 연계할 수 있는 제도적 장치가 마련되어야 한다. 즉, 물류형 자유무역지역의 배후지 부족 문제를 각 항만을 포함하여 설정 중인 경제자유구역제도와의 연계에서 그 해결책을 찾을 수 있을 것이다.

셋째, 입주자격에 있어서 Positive 방식은 입주에 있어서 제한되는 업종을 제외하고는 원칙적으로 입주신청에 제한을 두지 아니하는 Negative 방식으로 전환되어야 할 것이다.

현행 Positive 방식은 제조 및 물류활성화라는 측면에만 고려한 나머지 자유무

역지역의 최종 목적은 부가가치창출이라는 대명제를 소홀히 하지 않았나 하는 면이 있다. 자유무역지역은 주로 공단 및 공항, 항만에 위치하여 지리적으로 제조 및 무역, 물류 기업이 주요 입주대상이 될 것임에도 그 대상을 일일이 제한한다는 것은 시장경제원리에도 맞지 않을뿐더러 급격히 변동하는 세계 흐름의 변화에 뒤처지는 경우가 우려된다 할 수 있다.(이기웅외, 2006, pp.14~15)

여기에서 입주자격을 Negative 방식으로 변경함에 따라 발생하는 무분별한 업종의 입주에 대해서는 허가권자가 자유무역지역 설립목적에 현저히 부적합할 경우에 한하여 제한을 둘 수 있도록 하여 자유무역지역 활성화를 통한 부가가치창출이라는 목적에 적극 대처할 수 있는 기반을 제도적으로 발전시켜야 할 것이다.

2) 경제자유구역의 개선방안

경제자유구역의 운영에 있어서의 문제점은 비효율적인 인센티브 제도와 경제자유구역내의 제도적 규제, 재정지원상 문제점, 외자유치의 실적 미비이다. 이에 대한 개선방향으로 다음을 제시한다.

첫째, 경제자유구역내에서 외국인투자의 활성화를 위하여 절차상의 간편화를 위해서 경제자유구역법의 특별법으로의 전환을 추진하여야한다. 그리고 현행 경제자유구역법에 대하여 경제자유구역내 외국인투자에 대해서는 제조·물류·관광업뿐만 아니라 고도기술수반산업(IT, BT, NT), 산업지원서비스업(문화·디지털컨텐츠 관련 기술, 시스템 관리운영 및 기술자문)까지 법인세, 소득세, 취·등록세 등 감면 혜택을 부여할 필요가 있다. 또한 경제자유구역내에서의 개발사업에 대한 간편한 승인절차가 제공되어야 한다.

둘째, 제도적 규제의 개선방향으로 현재 경제자유구역내 입주외국인투자기업 대상으로만 허용되고 있는 수도권정비계획법 적용배제 조치가 국내투자기업에도 허용될 필요가 있다. 경제자유구역 입주 국내기업에 대한 대기업의 투자가 활성화 되면 지식창조형 산업육성 기반 조성과 외국인 투자 유치를 촉진할 수 있다.

또한 경제자유구역에서는 노동시장의 유연화를 위한 방안과 집단 노사관계 개선을 위한 차별화된 조치가 필요하다. 싱가포르의 경우 노동조합은 정부의 엄격한 통제를 받고 있으며, 노동자 파업은 물론 5명 이상 모여 집회를 여는 것도 불

법으로 규정할 정도로 노조활동을 규제하고 있다.(정형근외, 2008, p.5)

우리나라는 싱가포르 수준까지는 아니더라도 우선적으로 경제자유구역 내에서는 근로기준법에서 정한 경영상 이유에 의한 해고, 즉 정리해고의 요건을 대폭 완화하는 등, 채용 및 해고의 유연성을 제고할 필요가 있다. 노사 관계의 제도 개선을 위해서는 불법파업 등에 대한 공권력의 즉각적인 대응 및 노동위원회 조정 및 판정이 신속하게 이루어지도록 제도적 지원이 시행될 필요가 있다. 또한 외국기업을 대상으로 노동행정에 대한 종합컨설팅서비스를 시행함으로써 노사문제로 인한 투자위험을 해소할 수 있는 상시적 운영체계를 구축할 필요가 있다.

그리고 지방정부 차원에서도 적극적인 규제완화 노력이 필요하다. 지방자치단체차원에서는 취득세, 등록세 경감 등 할 수 있는 지원 및 규제완화 사항이 있으나 개선을 회피하고 있다. 하지만 경제자유구역 활성화를 위해서는 해당 지방자치단체는 조례 또는 규칙의 개정을 통해 세제지원 및 각종 규제완화를 적극적으로 추진할 필요가 있다. 행정기구(경제자유구역청)에 위임이 필요한 사무에 대해서는 지방자치단체 조례 또는 규칙 개정을 통해 위임하여야 한다. 또한 지방자치단체가 규제완화를 적극적으로 추진하도록 하기 위해 지방자치단체의 규제완화 계획을 개발계획에 반영시켜 추진하도록 유도할 필요가 있다.

셋째, 재정지원상 문제점을 해결하기 위하여서는 i) 개발이익이 구역 내로 재투자 될 수 있도록 해야 한다. 현재는 경제자유구역청이 독립된 회계를 갖고 있지 않아 탄력적인 투자가 곤란하고, 구역 내 발생한 개발이익이 타지역의 사업에 전용될 우려가 있으므로, 관련재원이 특별회계로 운영될 필요가 있으며, 부지매각 수입이 발생되거나 발생이 예상되는 사업을 중심으로 관련수입이 구역 내에 다시 재투자될 수 있도록 해야 한다. ii) 경제자유구역에 대한 효과적인 국고지원 체계를 구축할 필요가 있다. 각 부처 소관의 국고지원사업 선정시 경제자유구역 내 사업이 우선 반영될 수 있도록 지원해야 한다. 또한 경제자유구역 기반시설 등 모든 국비지원을 경제자유무역위원회로 일원화함으로써 전략적인 중요도에 따라 차별적·즉각적으로 지원할 수 있는 체계를 구축할 수 있을 것이다. 특히 외국 연구소, 교육기관 등 비수익성 사업의 전략적 유치를 위해 탄력적으로 지원할 수 있는 기금을 조성할 필요가 있다. iii) 경제자유구역의 운영 또한 효율성·경제성에 근거하여 진행될 수 있도록, 각 지역별 운영성과에 대한 평가 시스

템을 구축하여 성과에 따라 중앙정부의 재정이 지원될 수 있도록 해야 할 것이다. 정부의 재정을 늘리는 데는 한계가 있고 경제자유구역은 6개로 확대되어 있어 각 지역별로 지원될 수 있는 정부보조금의 규모도 축소될 수밖에 없는 실정이다. 효율적인 정부지원을 위해서는 현재 공기업을 대상으로 시행되는 바와 같이 각 구역별 제도개혁 및 운영 추진 성과 등을 주기적으로 평가하고, 그 결과에 따라 다음 해의 정부 지원을 차등 적용할 필요가 있다. iv) 경제자유구역의 성공적 추진을 위해서는 중앙정부 차원의 적절한 재정지원이 필수적이긴 하지만 보다 자생적인 발전을 위해서는 보다 적극적으로 민자와 외자의 참여를 유도할 필요가 있다. 특히 국고, 지방비를 경제자유구역과 같은 대규모사업에 투입할 수 있는 재원의 규모는 한계가 있기 때문에 부족한 재원은 민자나 외자유치가 상당부분을 부담하여야 한다. 특히 민간 부문을 통한 재원조달 방법은 외국인투자기업의 유치와 국내 기업의 경제특구 참여도를 가늠할 수 있는 간접적인 척도도 되기 때문이다.

넷째, 경제자유구역의 외자유치의 문제를 효과적인 외자유치 지원을 위한 조직개편으로 해결책을 모색할 필요가 있다. 우선, 경제자유구역의 지원체계가 개발사업 중심에서 외자유치를 목적으로 정비·강화될 필요가 있다. 최근까지도 경제자유구역사업이 초기 개발단계에 머물러 있어 지원체계 또한 아직 개발사업에서 나타나고 있는 문제를 중심으로 개선하고 있는 실정이다. 그러나 경제자유구역의 사업추진의 핵심목적이 외자유치에 있을 뿐만 아니라 일부 지역의 경우 인프라 개발사업이 상당부분 완료되어 가고 있다는 점에서, 외자유치 확대를 위한 직접적인 지원체계가 시급히 보완되어야 한다. 이를 위해서 싱가포르 EDB(Economic Development Board)와 아일랜드 IDA(Industrial Development Agency)의 사례를 벤치마킹하여 외자유치 추진 체계를 정비할 필요가 있다. 현재 외자유치 관련 정부조직은 관련 업무에 따라 지식경제부(투자정책관, 경제자유기획단), 무역투자진흥공사(KOTRA), 국토해양부, 지방자치단체(광역자치단체)에 분산되어 있으며, 이들 간의 연계체계는 미비하다. 외국의 선진사례의 경우, 경제자유구역의 관리와 외자유치 정책을 하나의 기관에서 총괄하거나 여러 기관이 담당할 경우 통합적인 조정기구를 운영하고 있다. 우리나라의 경우 현재 지식경제부 장관이 위원장을 맡고 있는 외국인 투자위원회를 대통령직속 위원회로 격상하여 외자유치관련 정책의 조율

과 통합, 조정, 연계 기능을 담당하도록 하는 방안을 모색할 필요가 있다.

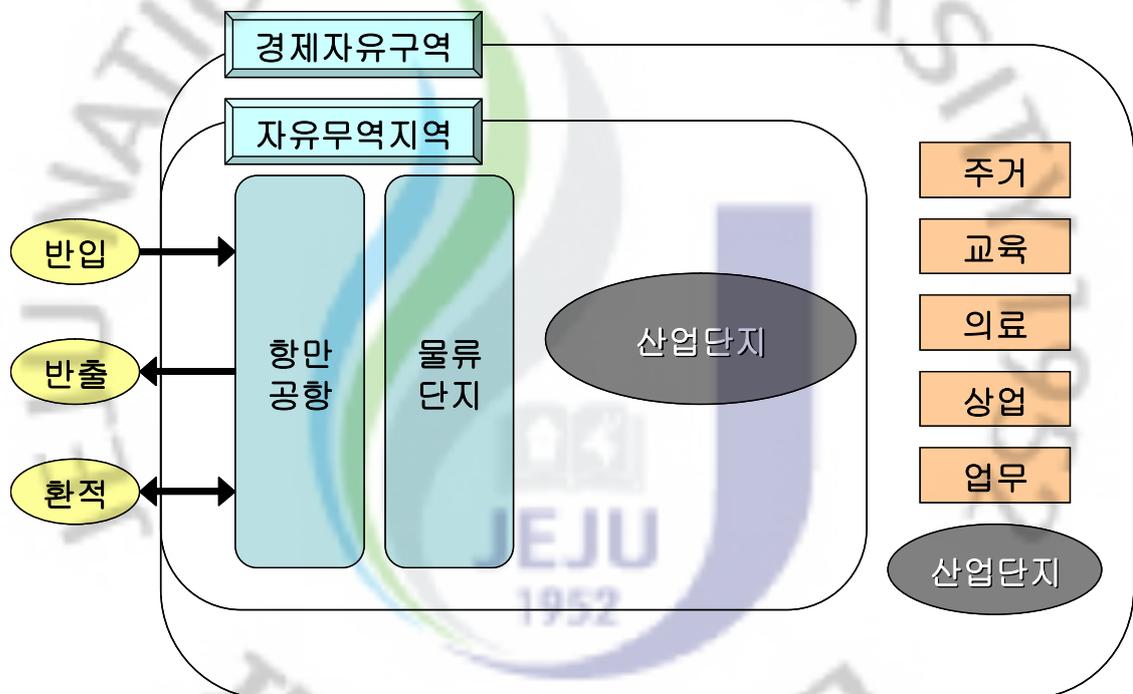
3) 자유무역지역과 경제자유구역의 통합 및 연계 운영 필요

자유무역지역과 경제자유구역은 서로 차이점이 있는 제도임에는 분명하지만 두 제도가 외국인투자를 유치하여 부가가치를 창출하는 것에 주목적을 두고 있다는 점에서 두 제도의 운영 성과를 제고하기 위해 통합 및 연계운영이 필요하다고 본다. 이 두 지역은 외국인직접투자(FDI)를 유치하기 위한 특별지역으로서 정책목적이 같고, 외국인투자기업을 유인하기 위한 세제지원상의 인센티브 역시 법인세 및 소득세 3년 면제, 2년 감면으로 같다. 그러나 자유무역지역은 관세 면제 등에, 경제자유구역은 외국인투자기업의 생활환경 및 경영환경의 개선 등에 초점을 두고 있는 점이 차이점이라고 할 수 있다. 즉, 경제자유구역은 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선함으로써 외국인투자를 촉진하고 국가경쟁력 강화와 지역 간 균형발전을 도모하기 위해 도입한 특별행정구역으로서 자유무역지역과의 공통점은 외국인직접투자 유치가 목적이며, 비관세 지역이라는 점이고, 차이점은 경제자유구역은 규모가 크고 주거, 의료, 교육, 업무 등의 도시 기능을 수행하는데 비해 자유무역지역은 기업활동에 초점을 두고 있다는 것이다. 이 두 지역은 신정부가 출범하면서 단행한 정부조직개편에서 자유무역지역과 경제자유구역의 소관부처가 지식경제부로 조정이 되면서 앞으로의 통합 및 연계 운영의 가능성이 더 높아질 것으로 보인다. 실질적으로 더욱 규모가 큰 경제자유구역의 범위 안에 자유무역지역이 포함되어 있을 경우 자유무역지역의 생산, 물류 기업의 집적에 따라 경제적 효과가 클 것으로 기대된다.

첫째, 공간적으로 경제자유구역은 자유무역지역을 포함 할 수 있다. 경제자유구역에는 자유무역지역으로 기능할 수 있는 산업단지, 공항, 항만 등을 포함한다. 현재 공·항만 자유무역지역인 부산항, 광양항, 인천항 및 인천공항 자유무역지역은 부산·진해 경제자유구역, 광양만권 경제자유구역, 인천 경제자유구역의 안에서 기능하고 있다. 그리고 새롭게 지정된 대구·경북 경제자유구역, 새만금·군산 경제자유구역, 황해 경제자유구역 역시 인근에 생산 중심형 자유무역지역과 산업단지 등이 있어서 통합 및 연계 운영시 공간적으로 큰 무리가 없어 보인다.

둘째, 기능적으로 경제자유구역은 자유무역지역을 포함할 수 있다. 경제자유구역에서는 자유무역지역의 주요기능인 제조업과 물류업, 무역업, 연관 서비스업뿐만 아니라 주거, 의료, 교육, 방송, 금융 관련의 업종이 입주할 수 있다. <그림-10>에서 보는 바와 같이 경제자유구역은 자유무역지역의 제조, 물류, 무역업 등을 중심으로 하는 외국인 투자기업에 대해 주거, 교육, 의료 등과 같은 생활여건과 외국인투자기업의 경영환경을 제공하여 상호 운영상의 효과를 기대할 수 있다.

<그림-10> 자유무역지역과 경제자유구역의 통합 연계 운영 개념도



(자료 : 박재곤, 자유무역지역 정책의 추진 방향, 2008)

이와 같이 자유무역지역과 경제자유구역을 통합하거나 연계 운영함으로써 자유무역지역은 생산, 물류 등 기업활동에 특화하고, 경제자유구역은 교육, 의료 등 서비스산업이나 외국인 기업의 경영 및 생활환경 개선에 특화할 수 있다. 경제자유구역의 인센티브를 공통적으로 제공하면서, 자유무역지역은 관세 면제, 부가가치영세율, 저가 임대부자, 수출입 관련 원스톱 서비스 등의 특별한 인센티브를

제공할 수 있다. 우리나라가 동북아의 비즈니스 중심국이 되기 위해서는 다국적 기업의 중심에 지역본사(RHQ) 등을 유치하는 것이 중요한데, 경제자유구역은 이들 기업들에게 양호한 정주여건을 제공할 수 있다. 또한 두 제도가 통합 및 연계 운영이 될 경우 경제자유구역법에 의해 도시개발이 이루어지고 해당 지역에 자유무역지역이 지정될 경우는 지방자치단체의 개발의지가 강하고, 생활환경의 개선으로 외국인 투자가 확대되며, 조세감면, 임대료 등 인센티브제를 향유할 수 있는 장점이 될 것이다. 이러한 통합을 위해서는 단계적으로 운영권을 일원화 하여 통합 할 수 있도록 하는 방안이 검토될 만하다.

하지만 이러한 자유무역지역과 경제자유구역의 양 제도간의 통합 및 연계 운영을 위해서는 세부적인 검토가 요구될 것이다.

첫째, 자유무역지역과 경제자유구역은 외국인직접투자의 유치라는 정책적 목적은 같다고 할 수 있지만, 두 지역이 수행하는 기능면에서 차이가 있다. 즉, 자유무역지역은 제조업, 물류업, 무역업 등 기업활동을 주로 수행하는 지역이지만, 경제자유구역은 도시의 일부로서 기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하는 특별행정구역으로 도시의 일부로서 기능을 수행하고 있다. 이와 같은 두 제도의 수행 기능상의 차이로 인해 생산 중심형 자유무역지역은 국가가 직접 운영하고 있고, 물류형 자유무역지역은 항만공사, 공항공사 등 전문기관이 운영하고 있으며, 경제자유구역은 지자체 및 지자체 조합이 운영하고 있다. 따라서 각각의 경제특구의 유형과 특징에 맞는 전문성과 노하우가 축적되어 있는 기관이 운영하는 것이 중요하다고 할 수 있는데, 자유무역지역과 경제자유구역의 통합 및 연계운영을 계획 시 이를 잘 고려할 필요가 있다.

둘째, 자유무역지역과 경제자유구역은 각각 제도의 역사와 운영 성과에 차이가 있어 이를 감안할 필요가 있다. 생산 중심형 자유무역지역은 수출자유지역으로서 출발한 30년 이상의 역사가 있고, 특히 마산자유무역지역의 경우 성공사례로 평가될 정도로 성과를 거두고 있다. 또한 물류형 자유무역지역도 세계 5위의 컨테이너처리량을 기록하고 있는 부산항과 인천국제공항 등에 설치되어 가시적인 성과를 거두고 있는 것으로 평가되고 있다. 그러나 2003년 지정된 경제자유구역의 경우 아직 입주기업의 유치실적이 미흡한 것으로 평가되고 있다. 또한 자유무역지역에도 생산중심형과 물류중심형 자유무역지역이 나뉘어져 있고 그 운영지역

이 10곳이나 되지만 각각 지역에서의 운영성이나 역량이 다르며, 경제자유구역 역시 기존의 3곳의 부산·진해, 인천, 광양만권 경제자유구역과 새로이 지정된 3곳의 경제자유구역을 포함하여 6곳이 지정 운영에 들어감으로써 고려해야 할 부분이 많아질 것이다.

자유무역지역과 경제자유구역의 통합 및 연계 운영의 목적 중 하나가 이러한 제도의 혜택상 수요자인 기업의 투자결정을 유인하고, 기업의 경영활동을 지원하기 위한 것인 만큼, 철저하게 기업의 입장에서 정책의 일관성을 유지하면서 불편을 느끼지 않도록 유의할 필요가 있다. 따라서 단순히 두 제도를 물리적으로 통합시키는 방안보다는 앞으로 이들 제도 간의 단계적 통합 및 연계 운영을 통해 그 성과를 제고하고, 각 제도의 운영과정에서 서로의 경험과 노하우를 공유함으로써 성과가 좋은 제도가 다른 제도를 견인할 수 있도록 세부 방안 마련이 요구된다.

4) 행정적 원스톱 서비스 구현

원스톱서비스(one-stop service)라는 말을 문자 그대로 해석하면 “투자자가 한 곳에서 투자에 관련한 모든 서비스를 받는 것”이 된다. 자유무역지역에서나 경제자유구역에서 투자유치의 성과가 부진할 때면 원스톱서비스 미흡의 문제가 항상 문제점으로 제기되어 왔다. 경제자유구역의 경우 각 구역마다 경제자유구역청을 두어 그나마 원활한 행정서비스가 이루어지지만 자유무역지역의 경우에는 다르다, 산단형 자유무역지역에는 자유무역지역관리원이 있어 원스톱서비스를 어느 정도 구현중에 있지만 물류형 자유무역지역의 경우에는 상당히 복잡한 절차를 거쳐야 한다. 우선 항만형 자유무역지역의 경우 관리권은 국토해양부에 속하지만 그마저 관리권이 지방청에 위임되었으며 통제시설 유지관리, 입주기업 유치 등의 일부 업무는 항만청과 컨테이너관리공단에 위탁해 있는 실정이다.

<표-30>에서와 같이 각각의 기간별 업무가 다르며 인·허가 및 관리, 지원의 담당기관이 다른 것을 알수 있다. 이러한 형태로는 원스톱서비스의 능률적인 구현이 매우 어렵다고 본다.

<표-30> 항만형 자유무역지역의 관리기관별 업무분장

기관별	업무분장
해양수산부	<ul style="list-style-type: none"> • 물류단지 투자유치 총괄 및 정책 지원 • 자유무역지역 제도 운영 및 관리·운영 총괄지원
부산·여수청	<ul style="list-style-type: none"> • 입주허가 및 건축허가 • 공동시설(도로, 전기, 상하수도 등) 및 통제시설(게이트, 울타리 등) 설치 • 기타 자유무역지역 행정업무 지원
BPA·권공단	<ul style="list-style-type: none"> • 기업대상 유치활동 • 입주기업 유치 공고·선정 및 관리·지원 • 통제시설 및 공동시설 유지 관리 • 토지 등 임대 및 임대료 징수, 공동시설 유지관리비 징수

(자료 : 국토해양부 내부자료 재구성, 2008)

앞서 경제자유구역의 경우에는 경제자유구역청이 있어 원활한 행정서비스의 지원은 가능하다고 하였다. 하지만 경제자유구역청 역시 자유무역지역과 마찬가지로 외자유치의 부진함을 각 관리청에서의 원스톱서비스의 미흡함 때문이라고 할 수 있을것인가 물으면 반은 맞는 말이고 반은 틀린 말이 된다. 그 이유는 우리나라에서 사용하는 원스톱서비스에 대한 개념정의를 어떻게 할 것인가와 관련 있다. 우리나라에서 원스톱서비스는 해외 잠재투자자 발굴에서 입지선정, 선정된 입지에 공장설립과 설립 후 사후서비스까지 한 곳에서 전담하는 서구 투자유치 기관의 원스톱서비스와는 달리 입지선정 이후 법인설립 및 공장건설 과정에서 일괄적인 인허가 처리를 강조한 행정지원상의 원스톱서비스를 일컫는다. 전자가 광의의 원스톱서비스라면 후자는 협의의 원스톱서비스 개념이다. 협의의 원스톱서비스라면 우리나라의 경제자유구역청의 경우 서비스 수준이 낮다 할 수 없지만 <그림-11>에서와 같이 광의의 서비스 개념에 적용한다면 잠재투자자의 발견에서 투자자의 방한을 유도하는 개념에는 한 없이 부족한 것이다.

인천 경제자유구역청의 경우 협의의 원스톱서비스의 경우 우리나라의 어느 경제특구지역보다 원스톱서비스 제공수준에 앞서 있다. 이는 인천시로부터 위임 받은 임무를 직접 처리해 주기 때문에 그 만큼 인허가 단계의 생략이 가능하기 때

문이다. 물론 이처럼 반드시 한 곳으로 허가권을 이전시켜야 원스톱서비스가 가능한 것은 아니다. 인허가권을 소유한 기관이 달라도 기관간 협조체제가 잘 구비되어 있다면 굳이 인허가권을 한 곳으로 조정할 필요는 없다. 영국에서 원스톱서비스가 원활한 것은 제도의 문제이기보다도 공조적 유연성이 더 큰 작용을 한다.(임성훈, 2006, p.18)

<그림-11> 광의 및 협의의 원스톱서비스

		프로세스	서비스 내용
광역의 원스톱서비스	협의의 원스톱서비스	잠재투자자 발굴 ↓ 해외 IR ↓ 개별상담 ↓ 투자자 방한 유도 방한	<ul style="list-style-type: none"> 투자자 수요분석 타겟리스트 선정 해외 IR단 파견 투자질의 처리 현지 방문상담 레드카펫 서비스
	광역의 원스톱서비스	입지선정 ↓ 인센티브 협상 ↓ 외투등록/회사설립 ↓ 공장건설 ↓ 사후관리	<ul style="list-style-type: none"> 현장안내 및 방문 조세감면/현금보조 수준결정 투자신고처리 회사설립 등기 공장설립승인 건축허가/공장등록 애로사항 수집 재투자 유도

(자료 : 임성훈, '동북아경제중심을 위한 경제자유구역 외자유치전략', 2006 자료 재구성)

그렇다면 광의의 윈스톱서비스가 원활히 지원되지 않아 외자유치가 부진할 수 있는 이유는 우리나라의 투자유치조직이 갖는 한계로서 잠재 투자자 발굴에 대한 내부능력이 미약하다는 것이다. 지자체의 투자유치전담인력의 부족, 해외네트워크 부족 등은 투자서비스의 상류활동(upstream activities)인 잠재투자자 발굴 및 접촉활동에 제약을 발생시킨다. 이를 보완하는 방법은 Invest KOREA(IK)와 유관기관과 공조체계를 구성하는 것이다. IK는 해외에 36개 투자거점무역관을 운영하고 있다. 또한 외부전문가를 특채하여 분야별 전문가 풀을 형성해 두고 있다. 우리나라의 경제특구지역들이 자체 해외네트워크를 조직하기 전까지는 IK의 네트워크를 적극 활용하는 것이 해외 투자선 발굴에 도움이 될 것이다.

여기서 IK네트워크를 적극 활용한다는 것은 기획투자유치에 활용한다는 것이다. 기획투자유치란 일반적인 경제특구의 투자여건에 대한 정보를 IK 해외 네트워크에 통보하고 잠재투자자가 발굴될 때까지 기다리는 것이 아니라, IK와 공동의 투자프로젝트 기획안을 작성하여 업종별, 국적별, 형태별 잠재투자자 명단을 입수하여 각 투자자에 대한 맞춤형 홍보활동을 추진하는 것을 말한다. 최근에 경제자유구역청의 경우 인천경제자유구역청의 요청으로 각 경제자유구역청에 IK의 직원 1명이 파견되었다.²³⁾

5) 국가적인 관점에서의 선택과 집중

앞서 본 자유무역지역과 경제자유구역은 외국인 자본투자에 있어서 내부 경쟁적인 모습이 되어서는 안 된다. 우리나라는 싱가포르나 홍콩, 상해 푸둥신구에 비해 최소 10년 이상 늦은 시점에서 주위 경쟁국들과 경쟁하기 위하여 자유무역지역과 경제자유구역 등 경제특구의 활성화를 추진 중에 있다. 경제자유구역의 경우 동북아 비즈니스중심 국가 구상에 의하여 동북아에서 지리적인 이점을 활용하여 동북아 경제중심지를 실현하기 위한 비즈니스 허브 개념에서 시작되었다. 최초 다국적 기업의 지역본부 유치 등을 목적으로 하였으나, 대구·경북경제자유구역, 새만금·군산경제자유구역, 황해경제자유구역 등 3개 구역이 추가 지정되

23) 2005. 6.16일 제1차 물류·경제자유구역회의 보고대회(재경부, 건교부, 해수부, 국민경제자문회의) 당시 인천경제자유구역청의 건의로 이와 같은 조치가 시행됐다.

면서 6개 구역으로 확대 지정된 현재의 경제자유구역은 규제완화특구의 개념으로 확대되었으며, 각종 규제와 개방에 대한 사회적 합의가 어려운 산업(주로 서비스업)에 대한 투자유치 확대가 주요 목적이 되고 있다. 또한 기존 3개의 경제자유구역이 확실한 성과를 보여주지 못하고 있는 시점에서 지역 개발에 중점을 둔 경제자유구역의 추가 지정은 외자유치에 있어서 질적인 향상이 아닌 양적인 구역을 늘리는 모양새만 된 것이다. 국내 안에서 외자유치 건에 대하여 서로 경쟁하는 것도 분명 가치가 있겠지만 결국 우리나라에 들어올 외국인 투자기업의 유치에 경쟁을 몰입한 나머지 국가적인 차원에서 경쟁에서 소홀해지는 모습을 보일 우려가 있다. 우수한 공·항만을 보유한 기존의 경제자유구역이 더욱 경쟁력 있는 경제특구의 모습으로 발전해 나갈 때 세계의 외국인 투자기업은 한국으로 눈을 돌릴 것이다.

자유무역지역의 선정에 있어서도 2000년 이후에는 낙후 지역 개발을 위하여 신청지역의 평가시 사전 타당성 검사를 실시하고 있는 실정이다. 동해와 울춘이 2005년 12월 자유무역지역으로 추가 지정되었을 당시 신청 지역은 울산, 평택, 동해, 포항, 울춘, 제주 등 6곳이 신청하였었다. 이중 울산의 경우 자유무역지역의 신규지정을 위한 타당성 평가결과 지정 당위성 부재 등의 이유로 높은 평가를 받지 못하였었다. 이때 지정 당위성 부재의 내용은 첫째, 산업구조고도화는 자유지역지정으로 해결할 사안이 아니고, 둘째, 지방산업단지(신산업단지) 조성비용을 자유지역지정으로 해결하려는 것은 부적절하며, 마지막으로 낙후지역을 우선 지원한다는 국가균형발전의 정책이 주 내용이었다. 이와 같이 우리나라 국가안에서 만의 관점으로 자유무역지역의 지정 및 운영에 힘쓴다면 국가내 지역의 평준화는 조금씩 해결되겠지만 세계 유수의 경제특구와의 경쟁에서는 밀려날 수밖에 없을 것이다.

이를 위해서는 10곳의 자유무역지역과 6곳의 경제자유구역에 있어서의 국가적 관점으로 선택과 집중의 역량을 발휘하는 지혜가 필요한 때이다. 이제 우리나라는 각 자유무역지역과 경제자유구역에 있어서 선택과 집중의 원칙에 따라 중복성이 최소화되고 수익성이 담보될 수 있는 신중한 발전전략을 수립할 필요가 있다.

경제자유구역의 경우 각 구역마다 중복적 기능을 가지는 것을 각 구역의 특성

을 살릴 수 있게 기능의 분화 및 특성화를 이루고 자유무역지역과의 통합 및 연계운영을 통하여 역량을 집중하여야 한다. 즉 기존의 3개 지역의 경우 IT·BT 산업 및 물류 중심지로 각각 특화할 필요가 있다. 인천, 부산·진해, 광양만권은 초기 구상단계에서부터 물류중심지로의 성격이 강하였으며, 역내 인프라 구축 측면에서도 물류중심지로의 발전전략이 적절해 보인다. 특히 이 지역에는 물류형 자유무역지역도 도입되어 운영되어 지고 있으므로 앞으로 상호 통합 및 연계운영을 통한 산업클러스터화를 이루면 그 효과가 더욱 커 질 것이다. 새로이 경제자유구역으로 지정된 대구·경부, 황해, 새만금·군산의 경제자유구역은 기존의 생산형 자유무역지역과의 통합 및 연계 운영의 가능성을 전제하에 두면 더욱 상호 발전적인 체계를 갖출 수 있을 것이다.

따라서 정부는 각 지역이 주력분야별로 차별화·중심지역화 될 수 있도록 장기비전 및 발전전략을 수립하여 지원할 필요가 있으며, 국가경쟁력 강화 위원회와 미래전략위원회가 이를 위해 적극적인 역할을 해야 하는 시점이다. 또한 단기적인 성과보다는 장기적인 관점에서 효율적인 경제특구제도의 환경을 구축하는데 주력하여야 할 것이며, 지역 분배의 차원보다는 국가 경쟁력 차원에서 선택과 집중의 전략적 투자유치가 이루어질 필요가 있다.

VI. 요약 및 결론

동북아경제권이 EU와 NAFTA에 이어 세계 3대 경제권으로 급부상하고 있고, 냉전체제 이후 세계화와 지방화의 양면적인 큰 흐름 속에 세계는 점차 교역자유화 양상을 보이고 있다. 중국을 선두로 하여 동북아경제권이 세계 경제의 성장을 주도하고 있는 가운데 동북아 지역 내 국가들은 경쟁적으로 물류인프라의 개발과 경제특구제도의 도입에 박차를 가하고 있다. 이미 중국을 비롯한 싱가포르, 홍콩 등이 한국보다 앞서 경제특구의 도입을 통해, 지역 경제 및 물류주도권을 확보하고 자국을 동북아 비즈니스 거점으로 하려는 전략을 취하고 있다. 이에 우리나라 역시 동북아 비즈니스 중심국가 실현의 중요성을 인식하고 경제특구의 활성화를 통한 외자유치의 전략을 세우고 있다.

여기서 경제특구란, 국내의 다른 지역과 차별되는 제도를 특정지역에 적용함으로써 외국기업들이 선호하는 여건을 조성하기 위해 설정된 특별경제지구를 말한다. 경제특구는 무역 중심형, 생산 중심형, 역외금융센터, 복합형 경제특구의 유형을 지니고 있으며, 초창기에는 무역 또는 생산 중심형의 단순기능을 하던 경제특구는 점차 제조업 뿐만 아니라 무역·생산·금융 등 경제활동에 대한 폭 넓은 자유가 보장되는 지역으로 발전하였으며, 미래의 경제특구는 세계화, 정보화, 지식 집약화로 요약되는 21세기의 경제변화에 따라 점차 지식 창조형으로 발전해 나갈 것이다.

우리나라는 1922년 부산에 자유항구 설치를 중앙정부에 요청한 것을 시작으로 제주도에 국제자유항 및 자유지역 등의 경제특구 설치가 검토되었었고, 이후 1970년 정부의 수출드라이브 정책에 힘입어 마산에 수출자유지역이 설치되기에 이른다. 이후 부산항과 광양항, 인천항, 인천공항의 관세자유지역의 도입의 논의가 이루어지고 2000년 이후 수출자유지역은 자유무역지역으로 개편되기에 이른다. 하지만 관세자유지역과 자유무역지역은 사실상 같은 제도가 양립한다는 지적 속에 실질적인 외자유치의 실패를 안고 자유무역지역으로 통합된다. 통합된 자유무역지역은 생산형 자유무역지역과 물류형 자유무역지역으로 분류하여 현재 10곳이 지정되어 운영 또는 개발 중에 있다. 그리고 우리나라를 동북아 중심국가로

육성한다는 목표아래 경제자유구역이 도입되어 현재 6곳이 지정되어 운영 또는 개발 중에 있다. 이러한 경제특구제도의 경제적 효과는 크게 산업의 발전, 소득의 증대, 국제교류 및 지역의 발전으로 나타난다.

우리나라에서 운영 중인 자유무역지역과 경제자유구역은 외국인 투자유치 및 국가와 지역경제의 활성화에 이바지한다는 유사한 제도의 목적아래 특정지역을 지정하고 그 지정 구역 안에서 투자 인센티브를 제공하는 모습을 보이고 있다. 두 제도간의 차이점으로는 자유무역지역이 물류업과 제조업 등의 유치와 국제물류의 원활화를 위한 산업특구임에 반해, 경제자유구역은 산업기능과 도시기능을 하는 특별행정구역으로서, 외국인투자기업의 경영활동과 생활여건을 개선하는 지역이라는 것이다. 자유무역지역과 경제자유구역은 그 관리권자가 지식경제부장관, 국토해양부장관, 각 시·도 경제자유구역청으로 다르지만 그 지정권자가 지식경제부장관으로 같다.

자유무역지역과 경제자유구역에서 제공하는 주요 인센티브를 비교해보면, 투자기업에 대한 세제상의 인센티브와 임대료의 감면, 원스탑 서비스의 제공 등의 유사한 인센티브를 제공하는 반면, 경제자유구역에서는 외국인 투자기업의 생활환경, 교육환경, 의료환경 등을 지원해주는 보다 광범위한 투자 인센티브를 제공하고 있다.

우리나라에서 지정 및 운영 중에 있는 자유무역지역과 경제자유구역은 각각의 운영체계와 비효율적인 인센티브, 제도상의 규제로 제도 운영에 어려움을 겪어왔다. 하지만 두 제도가 운영되어 오면서 가장 큰 문제점은 두 경제특구 지역이 기능과 제도 목적 상 중복되는 부분이 많이 있어서 외국인투자기업의 입장에서선 복잡하고 혼란을 초래하는 부작용이라고 할 수 있다. 이에 대해 다음과 같은 개선방향을 제시해 본다.

첫째, 자유무역지역과 경제자유구역의 통합 및 연계운영이 필요하다. 자유무역지역과 경제자유구역은 서로 차이점이 있는 제도이지만, 두 제도가 외국인투자를 유치하여 부가가치를 창출하는 것에 주목적을 두고 있다는 점에서 서로 상이한 제도로 투자자의 혼란을 주기보다는 통합 및 연계 운영의 방안을 마련해야 할 것이다. 이 두 제도가 통합 및 연계 운영이 된다면, 자유무역지역은 생산·물류 등 기업활동에 특화하고, 경제자유구역은 교육·의료 등 서비스산업이나 외국인기업의 경영 및 생활환경 개선에 특화할 수 있다.

둘째, 자유무역지역과 경제자유구역에서의 행정적 원스톱 서비스를 구현하는 것이다. 현재 입지 선정의 과정에서 시작되는 협의의 원스톱 서비스로서는 해외 경쟁 지역과의 경쟁에서 우위를 선점하기 힘들다. 외국인 투자기업의 현지 투자 유치활동을 포함하는 즉, 각 투자 가능 국가에서의 잠재 투자자 발굴에서 개별 상담에 따른 한국을 방문하게 하는 과정의 광의 개념의 원스톱 서비스를 구현함으로써 외국기업의 투자유치에 경쟁력을 갖추어야 할 것이다.

셋째, 국가적인 관점에서의 선택과 집중이다. 현재 지정 및 운영 중인 자유무역지역 및 경제자유구역의 경우 16곳으로서 국가 경쟁력으로서의 지역 개발이 아닌 낙후지역의 개발을 위한 국가균형발전의 방향으로 나아가는 모습이다. 분명 국가균형발전도 중요하지만 우리나라 안에서 지역 간 균형 발전을 위한 내부 경쟁의 방법으로는 주변 경쟁국가의 경제특구와의 경쟁에서 밀려 날 것이다. 이제 우리나라는 각각의 자유무역지역과 경제자유구역에 있어서 선택과 집중의 원칙에 따라 중복성이 최소화되고 수익성이 담보될 수 있는 신중한 발전전략을 수립할 필요가 있다. 따라서 정부는 각 지역이 주력분야별로 차별화와 중심지역화 될 수 있도록 장기비전 및 발전전략을 수립하여 지원할 필요가 있고, 보다 장기적인 관점에서 지역 분배의 차원보다 국가 경쟁력의 확보라는 선택과 집중의 전략적 투자유치가 필요하다.

지금까지 본 논문에서는 경제특구의 이론적 고찰과 우리나라에서 운영되고 있는 자유무역지역과 경제자유구역에 대한 비교 연구를 하였다. 또한 두 제도간의 비교를 통해 문제점을 도출하고 앞으로 두 제도가 통합 및 연계 운영 될 수 있는 가능성을 제고해 보았다. 하지만 두 제도의 통합 및 연계 운영 방법의 효율적인 모델을 제시하지 못한 점과 우리나라가 동북아 비즈니스 중심국가라는 목표 하에 운영 중인 여러 유사제도간의 비교가 부족한 점은 못내 아쉽다. 하지만 자유무역지역과 경제자유구역간의 비교를 통해 두 제도에 대한 이해를 높였고, 이를 통해 두 제도가 가지는 문제점을 도출 할 수 있었다. 그리고 두 제도가 상호 발전할 수 있는 개선방향을 제시하였다는 것이 본 논문이 가지는 의의가 될 것이다.

참 고 문 헌

1. 국내 문헌 및 논문

- 강영문, “광양만권경제자유구역의 투자유치 전략”, 관세학회지 제8권 제3호, 한국 관세학회, 2007
- 강용수·정대철, “자유무역지역 제도비교를 통한 마산항 발전방향”, 한국항만경제학회지 제19집 제1호, 2003.6
- 강한균, “부산·진해경제자유구역 지정이 동남권 경제에 미치는 경제적 효과”, 국제경영리뷰 8권 2호, 한국국제경영관리학회, 2004.12
- 고한익, “경제자유구역제도의 실태와 개선과제”, 동아대학교 동북아국제대학원 석사학위논문, 2006.12
- 길광수, “홍콩자유항제도에 관한 연구”, 월간 해양수산 통권 제175호, 1999.04
- _____, “싱가포르 자유무역지대 운영에 관한 연구”, 한국해운학회지 제28호, 1999.06
- _____, “동해항 관세자유지역 도입방안”, 해운물류 : 이론과 실천, 제6호, 한국해운물류학회, 2003
- _____, “부산항 관세자유지역 활성화 방안”, 월간 해양수산 통권 제213호, 해양수산개발원, 2002.6
- 김기환, 경제자유구역의 추진현황과 향후과제, 월간 KIET 산업경제, 산업연구원, 2004.06
- 김덕수, “제주도 국제자유도시화와 장보고의 범화사”, 범화사지복원추진위원회, p.58
- 김범중, “외국의 자유항제도와 우리나라 자유항 설치가능성 검토”, 월간 해운산업동향 Vol.70, 한국해양수산개발원, 1990
- 김용진, “우리나라의 관세자유지역의 전망에 관한 연구”, 한국항만경제학회지 제19집 제2호, 2003.12
- 김정주, “싱가포르 및 홍콩항의 비교분석에 의한 부산 신항의 발전전략”, 경제학 공동국제학술대회, 2008.02
- 김종명·김분태, “국내외 항만비교를 통한 부산신항만 관세자유지역의 최적 유형과

- 운영형태”, 대한경영학회지 제42권, 2004.02
- 김종철, “부가가치 물류창출을 위한 자유무역지역의 효율적 운영방안”, 국제상학 제21권 제1호, 2006.03
- 김철환, “홍콩 자유무역항으로 아시아 허브항 유지전략”, 해양한국, 2007.8
- 김홍인, “성장과 퇴보의 갈림길에 선 홍콩”, 해양한국 2006.2
- 남덕우외, “한국경제 생존 프로젝트 경제특구”, 삼성경제연구소, 2003
- 대한상공회의소, 정책보고서 “경제자유구역 활성화를 위한 개선방안”, 2007.03
- 박병원, “경제특구와 한국경제의 미래”, 한국경제연구학회·산업연구원 추계정책포럼, 서울, 2002.10
- 박재룡, “경제특구의 성공적 추진방안”, CEO Information 제364호, 삼성경제연구소, 2002.09.04
- 박재룡 외, “두바이 세계로 열린 중동의 허브”, CEO Information 제499호, 삼성경제연구소, 2005.05.04
- 박재곤, “자유무역지역 정책의 추진 방향”, 월간 KIET 산업경제, 산업연구원, 2008.06
- 박용안, “주요국의 자유항제도와 우리나라의 추진방안”, 해양수산동향 통권 제158호, 1997.11
- 박태원, “국제자유항제도의 도입효과에 관한 연구”, 경남대학교 경영대학원 석사학위논문, 2000.12
- 변재용, “우리나라 자유무역지역·관세자유지역에 관한 비교 연구”, 경남대학교 경영대학원 석사학위논문, 2002.06
- 우성구·여성구, “마산 자유무역지역의 효율적인 운영방안에 관한 연구”, 국제상학 제18권 제1호, 한국국제상학회, 2003.04
- 이광국·오세경, “상하이 푸둥지구의 개발벤처마킹을 통한 부산 경제자유구역 개발 방향 연구”, 아시아연구, 한국아시아학회, 2004
- 이기웅·곽현, “자유무역지역 화물관리제도 개선방안에 관한 연구”, 통상정보연구 제8권 제1호, 2006.03.25
- 이남구, “자유무역지역(FTA)의 확장과 CEO의 대응”, 전문경영인연구 Vol.6, 한국전문경영인학회, 2003
- 임성훈, “동북아경제중심을 위한 경제자유구역 외자유치전략”, 동북아경제연구 Vol.18, 한국동북아경제학회, 2006.08

산업자원부 보도자료, “자유무역지역의 효율적 운용을 위한 자유무역지역지정 및 운영에 관한 법률 개정”, 2006.12.02

서문성, “우리나라 경제자유구역 현황과 운영전략에 관한 연구”, 해운물류연구 Vol56, 한국해운물류학회, 2008.03

서영철, “한국 보세구역제도의 발전방향에 관한 연구”, 부산대학교 경영대학원 경영학석사 학위논문, 2006.08

정대철, “부산·진해경제자유구역의 효율적 운영방안”, 2007.06

정형곤·나승권, “경제자유구역의 성공적 추진을 위한 신정부의 정책과제”, KIEP 오늘의 세계경제, 2008.5.26

지식경제부 보도자료, “황해, 새만금·군산, 대구·경북 등 3곳 경제자유구역 추가 지정”, 2008.04.25

진형인·백종실·박용안·우종균, “우리나라를 동북아 국제물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역(자유무역지대) 설치 방안”, 해운물류연구 Vol.29, 한국해운물류학회, 1999.12

통상산업부·마산수출자유지역관리소, “마산수출자유지역 25년사”, 1997

한국수출입은행, “중국투자 환경과 투자사례”, 해외경제연구소, 2002.06

한국수출입은행, “상하이시 경제현황과 투자현황”, 해외경제연구소, 2002.11

해양수산부, “관세자유지역 중장기 발전전략 연구”, 2002.12

광양만권경제자유구역청, “광양만권경제자유구역백서”, 2004.03 ~ 2007.03

부산진해경제자유구역청, “부산·진해경제자유구역백서”, 2004.03 ~ 2006.10

인천경제자유구역청, “인천경제자유구역백서”, 2005.10 ~ 2007.10

2. 해외 문헌 및 논문

Ernest, G. Frankel, “The Concept of Free Ports and their Contribution”, in Hansa special edition, IAPH, 1985

_____, “Privatization, Joint Venturing, and Financing Free Port and Free Enterprise”, Proceedings of the 11th International Port Conference on

- Free Port & Free Zone, Port Training Institute · Port of Rotterdam, 1995
- E. Pollock, "Factors Affecting the Development a Free Port", 「The Forteenth International Port Economics Conference」, July 9-10, 1999.
- Marc, Evertse and Bert Kruk, "General Introduction on Free Zones", Proceedings of the 11th International Port Conference on Free Port & Free Zone, Port Training Institute · Port of Rotterdam, 1995
- Munasser, saeed, "Free Economic Zones and their Importance," Proceedings of the 11th International Port Conference on Free Port & Free Zone, Port Training Institute · Port of Rotterdam, 1995

3. 참고 홈페이지

- 경제자유구역기획단 - www.fez.go.kr
- 국토연구원 - www.krihs.re.kr
- 국토해양부 - www.mltm.go.kr
- 군산자유무역지역관리원 - www.ftz.go.kr/gunsan
- 광양만권경제자유구역청 - www.gfez.go.kr
- 대한무역투자진흥공사 - www.kotra.or.kr
- 마산자유무역지역관리원 - www.ftz.go.kr
- 부산·진해경제자유구역청 - www.bjfez.go.kr
- 인천경제자유구역 - www.ifez.go.kr
- 산업연구원 - www.kiet.re.kr/index.jsp
- 지식경제부 - www.mke.go.kr
- 한국수출입은행 - www.koreaexim.go.kr
- 한국해양수산개발원 - www.kmi.re.kr

ABSRTACT

The Problems and Improvement Plans of Free Trade Zone and Free Economic Zone in Korea

Si-Hwan, Kim

Department of Intenational Trade

Graduate School of Business Administration

Cheju National University

Supervised by Professor Jeong-Bong, Hwang

There are keen competition for making world distribution and business position to introduce Special Economic Zone in Northeast Asia as Hong Kong, Singapore and Shanghai, because of the fastest growth of Northeast Asia Economic Zone as third Economic Zone in world. So Korean government designated and operated Free Trade Zones in ten areas and Free Economic Zones in six areas.

This thesis studies to compare Free Trade Zone with Free Economic Zone in Korea. It was preceded to study Special Economic Zone for comparative study of Free Trade Zone and Free Economic Zone. And also analyzed overseas cases that successfully estimated as Special Economic Zone, Hong Kong, Singapore, UAE Dubai, Pudong's zone in Sanghai.

And It was enhanced the understanding of both zones to compare things, definition, purpose, designated and operating status, principal incentives, etc. Both Zones are similar to the political purpose that promotes foreign direct investment and contributes to the economic growth of nation and region. But

there are differences that Free Trade Zone is type of industrial special zone but Free Economic Zone is type of special administration zone. Through comparison Free Trade Zone and Free Economic Zone, there are drawn the problem and in this connection presented the improvement direction.

In order to accomplish efficiently the purpose of both zones, it needs to make a plan to combine or connect operation, and embodies the wide notion of one-stop service. And from now the government have to promote the policies of choice and concentration that include Free Trade Zones and Free Economic Zones in national point of view.

Key words : Special Economic Zone, Free Trade Zone, Free Economic Zone

