

# 韓中兩國修交에 따른 우리 나라 西海岸地域의 自由港設置可能性

金 德 洙\*

## 目 次

I. 序 論	IV. 우리 나라 西海岸地域의 自由港設置可能性
II. 韓中兩國貿易의 背景과 現況	1. 우리 나라 西海岸地域 自由 港設置의 基本要件
1. 韓中兩國貿易의 背景	2. 우리 나라에 있어서 自由港 設置의 論議過程
2. 韓中兩國貿易의 現況	3. 우리 나라에 있어서 自由港 設置의 效果와 問題點
3. 韓中兩國貿易의 擴大展望	4. 우리 나라 西海岸地域에의 自由港設置可能性
III. 韓中兩國經濟開發計劃의 實態	V. 結 論
1. 우리 나라 西海岸地域의 經濟開發計劃	
2. 中國環渤海灣의 經濟圈 開發計劃	

## I. 序 論

1978年 12月 中國 第11次 3中全會에서 中國은 經濟體制改革 및 對外經濟開放政策을 決定·發表한 이래, 中國經濟는 思想에서부터 理論 및 制度는 물론 政策에 이르기까지 多角的이고 획기적인 改革措置가 一連의 均衡을 이루면서 추진되고 있다. 특히 中國은 自國의 經濟開發을 위하여 資本主義 市場經濟機能을 導入하면서까지 中國式 社會主義 건설에 전념하고 있을 뿐만 아니라 經濟性提高를 위하여 非政治的 形態의 經濟改革과 資本 및 技術流入 등 諸方面에 있어서 對外開放政策

\* 群山大學校 貿易學科 副教授, 經營學博士.

도 과감히 추진하고 있는 것이다.

이에 따라 對外開放政策의 主要 核心課題中的 하나인 對外貿易과 外資導入의 開放은 물론 對外貿易政策에 있어서까지도 과거 自立自主的인 自力更生의 고정관념을 指向하고 相互平等主義에 立脚한 對外開放原則을 主唱하고 있는 것이다. 이러한 諸現狀들은 韓中兩國交易에도 이미 나타나고 있는 것이며 이에 대한 特別한 研究가 무엇보다도 요구되고 있는 實情이다.

本稿는 韓中間의 地政學的 性格은 물론 中國의 對外經濟改革·開放政策이 우리 나라와의 經貿協力에 어떻게 作用할 것인지를 念頭하면서 兩國의 지속적인 相互補完的 經貿協力에 초점을 두고, 이에 대하여 우리의 입장에서 먼저 國際自由貿易港의 設置可能性에 따른 理論的, 實務的 提案을 提供하려는데 그 目的을 두었다.

本研究는 모두 5個章으로 構成되어 있는데, 第I章 序論에 이어 第II章에서는 韓中兩國貿易의 背景 및 現況을 살펴보고, 第III章에서는 韓中兩國經濟開發計劃의 實態를 檢討해 보았다. 그리고 第IV章에서는 韓中兩國經貿發展에 따른 具體的 代案으로서 우리 나라 西海岸의 一個地域을 自由港 候補地로 선정하여 事例研究分析(case study)한 후, 이어 第V章에서 本研究의 結論을 맺었다.

한편 本研究의 수행에 따른 研究方法으로는 韓國, 台灣, 中國, 香港, 日本, 美國 등 研究團體에서 發行하는 刊行物 및 各種 報告書資料를 多角的으로 分析·檢討하여 韓中兩國貿易의 擴大에 따른 우리 나라 自由港設置의 可能性도 함께 모색해 보았다.

## II. 韓中兩國貿易의 背景과 現況

### 1. 韓中兩國貿易의 背景

韓國과 中國과의 貿易關係는 1970年代 初期부터 이미 始作되었는데

1973년 韓國은 西海岸大陸棚所有權을 둘러싸고 中國과의 接觸을 試圖했다.

이 接觸을 機會로 하여 韓中 양국 간에는 첫 貿易交流가 보이기 시작했는데 韓國政府는 1973年 6月 23日 社會主義國과의 交流方案으로 政經分離政策을 採用할 것을 發表하고 同年 12月에는 「貿易去來法」을 改正, 韓國企業에 의한 社會主義國과의 貿易을 正式으로 認定하기로 했다. 이에 의하면 韓國企業은 第3國을 통하여 社會主義國과의 貿易을 小規模이지만 實行하게 되었으며, 正式統計에 의하면 對中貿易에 관해서는 1975年 경부터 香港經由에 의한 交易을 볼 수 있게 되었다. 단지 그것이 本格화된 것은 '78年 末에 中國이 對外開發政策의 導入을 決定한 以後의 일이다. '79년의 韓中貿易 總額은 1,880 美\$에 불과했지만 1981년 韓中 貿易額은 6億 美\$에 달했고 이듬해인 '82년에는 다시 1億 5,000 美\$로 減少하였다.

1983년에는 1億 6,000 美\$가 되었으나 그 후 몇 가지 事件이 發生하므로써 이것이 成長의 契機가 되었다. 즉, 1983年 5月 卓長仁 등 6人的 中國民航機 空中拉致事件이 發生하였다. 乘客 및 飛行機의 返還問題를 協議하기 위하여 韓國은 中國과 直接交渉의 機會를 얻을 수가 있었을 뿐만 아니라 雙方的 代表는 처음으로 正式國名으로 서로를 부르게 되었다. 이 事件發生으로 韓中關係는 好轉하기에 이르러 1984년 韓國政府는 中國에 居住하고 있는 韓國僑民의 한국방문을 許可하고 肉親과의 對面도 實現시켰다. 同時에 中國이 主催하는 商業博覽會 및 스포츠 交流에도 參加하게 되었다. 따라서 1984年 韓中貿易總額은 3億 4,500 美\$에 達하였고 이를 1983年과 比較하면 2倍 以上の 成長을 보였다. 1985년에 일어난 中國魚雷艇事件 또한 中國과 韓國과의 直接交流를 행하는 契機를 提供하였으며 따라서 1985年 香港을 經由한 韓中貿易額은 總 6億 400 美\$로 急成長하였다.

1985年 6月에는 中國의 代表團이 韓國을 訪問하고, 韓國의 經濟企劃院에 대하여 서울 올림픽이 開催되기 以前에 北京 및 서울에 民間連絡代表事務所를 設置하고 雙方經濟交流를 促進시키자고 提案하였다.

그 후 中國은 여러 차례 經濟調整이라는 紆余曲折을 겪으면서도 1989年 韓中貿易額은 31億 4,190 美\$의 規模에 이르렀는데 이는 韓國의 對共產圈(東區의 舊社會主義國 포함) 貿易에서 7割 以上을 점하는 높은 비중으로 成長했다. 특히 '84~'89年은 韓中兩國貿易이 急成長하게 된 時期인데 그 背景을 보면 韓國側의 要因으로서는 美國을 中心으로 한 保護主義의 擡頭이다. 韓國의 巨額의 對美貿易黑字發生은 美國의 貿易摩擦을 초래시키는 要因이 되었고 '86年 이후 韓國은 台灣과 같이 換率의 切上을 要求받게 되었다. 더구나 美國은 '88年 1월에 아시아 新興工業國에 대하여 GSP(一般特惠關稅) 供與를 撤廢할 것을 決定하므로서 이듬해인 '89年初를 期하여 韓國도 「途上國에서의 卒業」을 要求받게 되었다. 一連의 이러한 일 때문에 限界를 느낀 韓國은 從來까지의 輸出對美依存에서 탈피하여 中國·蘇聯·東歐 등을 中心으로 한 輸出市場의 多角化를 推進해 나가게 된 것이다. 이에 따라 市場多角化의 目標가 巨大한 潛在市場을 갖는 中國이었다는 것은 말할 필요도 없고, 이것은 '92 韓中兩國修交를 契機로 對社會主義外交는 積極姿勢로 連繫되었다.

한편 中國도 '85年 6月 韓國의 經濟企劃院에 對하여 北京 및 서울에 民間連絡代表事務所의 設置를 提案하는 등 韓國과 經濟交流緊密化에 意慾을 보임과 同時에 在韓華僑의 中國訪問, 스포츠 交流의 人的交流에도 熱意를 보여 韓中關係는 蜜月時代를 맞이하기에 이르렀던 것이다.

그러나 '89年 6月 天安門事件과 同年 후반부터 活性化된 東歐諸國의 民主化運動 이후 微妙한 變化를 가져왔는데 天安門事件은 對外的으로 中國政府의 政策繼續性이나 그 維持能力에 대한 강한 不信感을 갖게 되는 結果를 가져왔으며 韓國政府 및 企業의 反應도 그 例外는 아니었다. 天安門事件 이전에는 大宇, 三星 등 財閥企業集團이 對中國 비즈니스에 積極的인 態度를 보이고 있었는데, 이 事件後에는 그 戰略을 再考하여 投資計劃의 연기를 調整하였을 뿐만 아니라 蘇聯의 페레스트로이카, 東歐의 民主化가 進行되는 중에 韓國政府나 企業의 輸出

市場 多變化戰略의 比重도 中國에서 차츰 蘇聯·東歐에로 옮겨졌다. 이러한 狀況下에 中國도 北韓과 같이 社會主義強硬路線을 堅持함은 물론, '90年 1月の 戒嚴令 解除後는 以前과 같은 諸外國의 信賴를 되찾는데에 成功하지 못하는 것처럼 보였다. 단 韓國政府는 東歐諸國의 잇따른 韓國承認에 자신을 갖게 되었고, 今後 對共產圈接近政策을 더욱 進行시켜 蘇聯 및 中國의 韓國承認을 實現시키려고 노력하였다. 그것은 中蘇와의 關係緊密化가 南北交流의 促進에도 連繫된다고 생각하기 때문이다. 한편 中國政府도 國內經濟의 再建에는 海外에서의 資金導入이 不可缺이라는 認識下에 「中外合併經營企業法」의 改正(90年 4月)을 先頭로 西側再接近을 進行하고 있다. 이것은 적어도 政府의 立場에서 볼 때 一時的 소강상태를 벗어나 다시 交流活性化에의 기운이 높아가고 있는 것처럼 보인다. 따라서 '90年 4月에는 모스크바-上海-서울 간 定期航路가 改設되고, '92年 8月에는 韓中兩國 間에는 修交되기에 이를 것이다. 결론적으로 말해서 韓國은 市場多角化와 北韓과의 交流促進을 위하여, 中國은 國內經濟의 早期回復을 위하여라는 各各의 實態와 名分으로 韓中兩國의 經濟交流促進에 대한 利害關係가 다시 一致하는 情勢가 되어가고 있는 것이다.

## 2. 韓中兩國貿易의 現況

韓中 양국 간의 一般貿易은 1978년부터 始作된 中國의 對外開放政策을 契機로 해서 점차 擴大해 나갔다. 1979年の 韓中間貿易規模는 겨우 1,900 美\$였으나 '87년에 14.8億 美\$, '88년에는 30.9億 美\$로 대폭 增加했다. 韓國의 對中輸出은 '79年の 400 美\$에서 '88年の 17億 美\$로 9年間에 425倍에 달했고, 또 輸入은 1,500만 美\$에서 13.9億 美\$로 92倍가 되었다. 그러나 '89년에는 天安門事件과 緊縮政策때문에, 韓中間貿易規模는 1.8%의 增加에 불과하였다. 이것은 輸入이 17億 美\$로 前年比 22.9% 增加된 반면, 輸出은 14.4億 美\$로 15.4% 減少하였다. 특히 '89年 下半期の 輸出은 前年同期比 39.5% 減少하였다.

韓中貿易方式은 주로 香港을 經由하는 間接貿易의 形態를 취하고

있으며 '88年 香港을 통한 貿易의 比率은 對中 全體의 66.9%였는데 당시의 貿易擴大를 위해서는 直接貿易에의 轉換이 요구되었다.

韓中貿易 중 韓國의 貿易總額을 占有하는 比重을 보면, '79년에는 겨우 0.05%에 불과했는데, '88년에는 2.7%까지 增加했다. 또 中國側에서 보면 貿易總額에서 점유하는 比重은 '79年の 0.06%에서 '88년에는 3.0%로 增加되어 兩國에 있어서는 그 重要性이 점차 增大되어 가고 있다는 것을 알 수 있다. 한편 韓國의 對中貿易이 對社會主義國家貿易에 접하는 比重은 '88년에는 87.2%(輸出 90.1%, 輸入 83.8%)를 記錄하여 壓倒的이다.

다음에 韓國의 對中貿易構造를 보면, 輸出은 纖維, 電氣, 電子, 鐵鋼 등인데 비해 輸入은 穀物, 纖維原料, 石炭, 化學原料 등 一次產品이 주된 品目を 이룬다. 輸出을 分析해 보면 '87년에는 化學製品(22.1%), 纖維(22.3%), 鐵鋼金屬製品(21.4%), 電氣·電子(20.7%)가 大宗이고 '88년에는 電氣·電子가 對中總輸出의 46%를 占하였으며, 한편 機械類輸出의 比率은 '88年 16.4%에 불과하였다. 다음에 輸入을 보면 옥수수, 原絲 등의 農産物, 石炭 등의 鑛産物, 織物, 生絲 등의 纖維가 大宗이고 '88년에는 각각 27.8%, 16.0%, 33.8%를 占하고 있다.

이와 같은 韓中兩國貿易의 輸出入商品構造를 보면 韓國은 中國과의 貿易關係를 促進시키는데 있어 貿易의 補完性을 자주 強調하게 되는데 이는 中國의 豊富한 天然資源, 예컨대 原油, 石炭 등과 韓國經濟의 成長經驗, 先進技術 및 機械類製品, 重化學製品 등과의 交換을 強化하므로써 韓國과 中國의 經濟成長을 同時促進시킬 수 있을 것이라고 생각했기 때문인 것이다. 1980년에 韓國國際經濟研究院이 發表한 보고서에 의하면 韓國이 當時 中國을 向한 輸出商品中에서 가장 發展可能性을 가진 商品은 船舶·化學肥料·鐵鋼製品 및 기타의 一次製品·纖維 등이 物망에 올랐다. 그 반대로 中國에서 韓國에 輸入하는 可能性商品은 原油, 動物性雜貨, 原料 등이라고 하였다.

한편 韓國이 香港을 經由하여 처음으로 輸入한 中國製品은 주로 生絲類·綿·亞麻 등이었으며, 1983年 以後에는 無煙炭 및 原油 등의 輸

入이 서서히 增加되었다. 中國이 香港을 經由하여 韓國으로부터 輸入한 製品中 가장 일찍이 그리고 가장 量이 많은 것은 黑白 TV였다. 또한 中國이 韓國으로 輸出한 品目으로는 강냉이가 16.5%, 生絲類가 16.2%, 其他 石炭·綿·人造纖維類·亞麻·蕎麥 등이었다.

'88年の 對中貿易의 品目別構成比를 보면 韓國의 對中輸出 中 10% 以上の 比重을 갖는 것으로서는 電氣·電子(46%), 化學製品(18.6%), 一般機械(16.4%), 纖維(11.5%) 등을 들 수가 있다. 이에 대하여 中國에서의 輸入 中 纖維(33.8%), 農産物(27.8%), 鑛産物(16.0%), 鐵鋼·金屬(14.2%)이 10% 以上の 比重을 갖는 主要品目이 되고 있다. 즉, 纖維의 分野에서는 兩國間에서 어느 정도 水平分業의 狀況이 보이기는 하지만 그 以外에는 韓國이 中國의 國內産業으로는 감당할 수 없는 耐久消費財, 資本財 등을 많이 供給하고, 中國은 韓國에서 不足한 天然資源이나 原材料를 補填한다는 것이다. 이러한 垂直分業의 狀況은 輸出入品目を 더욱 세분화해서 보면 더욱 明確히 나타난다. '88年の 對中輸出入의 上位 10 品目を 보면, 韓國의 主要 輸出品은 모두 工業製品이 점하고 있고, 電子部品, VTR 등 高附加價值製品이 上位에 오르고 있다. 한편 輸入品目は 鐵鋼, 石炭, 植物油 등 모두 中國의 豊富한 天然資源에 의존하는 것으로 나타나고 있다.

社會主義國과의 貿易發展性을 볼 때, 이러한 中國과의 相互補完關係의 存在는 하나의 큰 判斷資料가 될 것이다. 그 밖에 中國 以外에서 이러한 關係가 成立될 可能性이 있는 것은 또 하나의 資源大國인 소련뿐이지만 地理的 條件 등을 考慮한다면 中國의 優先順位는 가장 높다고 할 것이다.

韓中兩國間的 投資 및 金融關係를 分析해 보면, 먼저 '86年の 亞細亞 올림픽을 契機로 韓中間에 友好的인 분위기가 助成됨과 同時에 投資商談이 빈번해 졌는데 그 實積은 아직 微微한 것이다. 最近의 資料에 의하면 韓國企業이 中國에서 生産을 開始하기 위하여 韓國銀行의 許可를 얻은 事業件數는 總計 25件, 投資額은 4,500 美\$ 정도이다. 이 중 現在 操業中인 事業은 14件이고 1,600 美\$에 불과하였다. 業種別로

보면 水産業이 5件, 家電製品이 2件, 기타로써는 玩具, 假髮, 縫製, 食料, 텐트 貿易이 各各 1件이다. 韓國의 對中投資는 中國의 低廉한 勞動集約的産業을 中心으로 하고 있다는 것을 알 수 있다. 地域別로 보면 中國의 沿海開放地域을 中心으로 福建, 北京, 遼寧, 山東省 등에도 각각 進出하고 있으면서 中國의 投資環境變化에 따른 敏感한 反應을 보이고 있다. 따라서 韓國의 對中投資는 아직 大企業에 의한 實驗的인 進出 혹은 個人的인 緣故에 의한 投資가 中心이 되고 있다.

그러나 今後, 韓國의 國際市場에서의 役割과 國內産業構造의 變化 그리고 中國市場에 對한 投資情報의 調査·研究가 活潑化됨에 따라 이미 原料上, 賃金上昇 등에 의하여 限界에 直面하는 勞動集約産業, 특히 많은 中小企業이 中國投資에 參加할 것으로 생각된다.

특히 韓中間金融協力の 면에서는 '86年 2月 「韓國外換銀行香港支店」이 香港 「상해은행심천지점」과 換取引(Corres.) 契約을 締結하고 계속하여 同年 7月에는 中國의 「交通銀行香港支店」과 8月에는 「中國銀行香港支店」과도 各各 換取引契約을 締結했다. 최근에는 「韓國外國換銀行」의 香港現地法人인 KAF(韓國外換銀行아시아財政公司)가 韓國의 銀行으로서는 最初로 中國國營企業인 「華潤公司」에 500 美\$의 支分으로 경영에 參加하였다.

그 외에도 經濟交流擴大의 基本인 人的交流의 면에 있어서는 특히 '88年の 올림픽을 契機로 대폭 擴大되었는데 이중 經濟人的 訪問은 韓國이 20倍, 中國이 17倍로 增加하였고 '88年 4月부터 各種經濟使節團의 相互派遣이 始作되었으며 특히 韓中兩國修交 이후 兩國間 人的交流는 더욱 활발히 교류되고 있는 추세이다.

### 3. 韓中兩國貿易의 擴大展望

韓國의 經濟發展戰略은 對外開放政策이다. 이것은 1961년에 本格的인 經濟開發計劃을 推進하기 始作한 이래 繼續된 戰略이고, 앞으로도 繼續될 것이다. 市場이 좁고 賦存資源이 적은 韓國으로서는 이 戰略이 發展의 唯一한 길이다.



貿易依存도와 輸出의 成長寄與率을 보면, 韓國이 얼마나 海外市場에 依存하고 있는가를 알 수 있다. 1982~1989年間 輸出 對 GNP 比率은 平均 31.3%이고, 輸出의 成長寄與率은 年平均成長率 10.1% 중 3.6%를 占하고 있다. 이 때문에 韓國에 있어서 貿易 혹은 對外貿易은 앞으로 도 여전히 主要한 成長要因이며 對外通商貿易을 어떻게 잘 推進하는가에 따라 先進國이 되는 基本戰略이기도 하다.

또 輸出의 地域別 構成을 보면, 지금까지 美·日에 치우쳐 있던 輸出市場構成의 多邊化가 韓國貿易政策의 繼續的인 課題의 하나라는 것을 생각할 때 對社會主義國과의 貿易擴大는 대단히 바람직스럽다고 생각된다.

'86年 이후 韓國은 國際收支의 黑字擴大와 같이 海外投資도 活潑化되고 있다. 더욱이 '87年 6.29 宣言 이후, 社會全般의 民主化過程에서 나타난 激烈한 勞使關係의 갈등과 急激한 賃金引上은 企業의 海外進出을 加速化시키고 있다. '86年 이후, 韓國의 海外直接投資는 急速히 增加하여 '89년에는 369件 9億 2,700 美\$에 達했다. 直接投資의 地域別構成을 보면 北美와 東南 아시아 地域이 '86年과 '89年の 경우 全體의 3/4이 되고 있다. 北美의 경우는 輸入規制를 피하기 위한 市場確保型 투자가 주이다. 東南 아시아의 경우는 低廉한 勞動力確保를 위한 原價節減型投資와 資源確保型投資가 竝行하고 있다. 즉, 低廉한 勞動力의 確保와 資源確保를 위한 投資의 視點에서 보면, 社會主義國家에의 投資可能性이 대단히 크다고 할 수 있다. 또한 對先進國投資는 어디까지나 市場確保의 視點에서인데, 技術水準面에서 先進國에 비하여 뒤지고 있다고 생각한다면 進出에는 限界가 있는 것이다. 한편 社會主義國家에서의 對外開放의 물결과 韓國의 對北方政策은 中國, 蘇聯, 東區諸國에 대한 經濟交流擴大의 可能性이 充分하다고 할 것이다.

특히 中國의 經濟改革과 對外開放政策은 한마디로 말하면 「過去와 같이 經濟發展을 阻止하는 體制에 대해서는 改革과 調整을 實施함과 同時에 對外開放政策을 實行하고 外國의 先進技術과 經濟建設經驗, 科學技術과 管理經驗 등을 吸收하고 外國의 資本을 끌어들여 開發을 推

進하자는 것이다.

또 對外開放政策은 經濟開發戰略으로서 開發經濟學의 理念上 매우 큰 妥當性을 가지고 있는데 中國의 경우 勞動力 剩餘國이고 賃金이 他國에 비하여 低廉하며 勞動集約的製品에 比較優位를 갖고 있기 때문에 勞動力을 最大限 活用할 수 있는 戰略이 重要하다고 하겠다. 이에 따라 中國은 對外開放戰略을 選擇하여 發展시키고 있다고 생각된다. 최근 이러한 戰略의 中國的 解釋(version)이 소위 王建의 「國際大環值論」인데 이것은 勞動集約 製品을 輸出하고 獲得한 外貨로 重化學工業發展을 위하는 設備技術을 導入하자는 것이다. 그것이 '88年の 對外開放政策의 主要內容이 되고 거기에 따라서 沿海地區開發政策도 採擇되었다고 한다.

中國은 人口 12億 중 60%가 農業에 從事하고 工業도 後進的인 部門이 많다. 經濟開發은 一面에서는 農業部門의 人口를 어떻게 해서 第2, 第3次 産業으로 移動시키느냐라는 것이다. 일찍이 對外開放政策이 有效하다는 것은 이미 NIES의 開發經驗에서 立證된 事實이다. 흔히 말하는 것과 같이 經濟開發戰略은 對外開放戰略 혹은 外向的 開發戰略과 內向的 開發戰略이 그 예로 들어지는데 兩戰略을 比較하면 第一은 內向的 戰略으로서 이는 資源이 非效率的 配分이 되기 쉽기 때문에 中國과 같은 勞動力 剩餘國에서는 失業 또는 不完全雇用問題의 解決에는 그리 效果的이 못된다. 이에 대하여 外向的 戰略은 國際比較優位에 基因하여 資源의 效率的 配分과 勞動力 剩餘國에 있어서의 生産費用의 擴大가 가장 容易하게 이루어지며 이에 따라 外向的 戰略에 의한 産業構造는 當然히 勞動集約的 産業을 中心으로 이루어지게 된다. 그리고 이러한 産業은 勞動力 過剩國이 比較優位를 갖고 있는 産業으로서 國際市場으로부터의 競爭이 增加하기 때문에 企業家は 費用을 줄일 수 있는 勞動集約的 技術을 選擇하게 될 것이다. 第二는 市場規模面에서 享受할 수 있는 動態的 利益과 效率性으로서 이는 內向的 戰略보다 훨씬 外向的 戰略에 의하여 얻어진다고 생각된다. 이러한 主張은 外向的 戰略에 基因한 台灣, 香港, 新加坡, 韓國 등에서의 經驗으

로 이미 입증된 바 있다. 第三은 外向的 戰略으로서 이는 貿易과 競爭力動因의 自主的 作用에 대한 障害要因이 비교적 작다는 것이다. 만일 輸出에 關聯하여 政府의 關與 혹은 支援이 있어도 市場과 장려금이 더 좋게 作用하는 政策이 나올 可能性이 많은데 비하여 內向的 戰略은 높은 關稅와 數量的 規制 등의 自由貿易에 대한 障害要因을 隨伴하기 때문에 그것은 資源配分에 있어서의 高度의 國家關與를 가져 오게 되고 또한 政策的 誤謬 등이 繼續될 可能性이 많다. 이는 官僚的 政策決定이 市場動因의 自由的 作用을 壓倒할 것이기 때문이다. 무엇보다도 企業家的 能力을 自主的으로 活潑化시키는 데에는 市場의 競爭的 動因의 投入이 必要하며 이를 根據로 하여 볼 때 中國의 對外開放政策은 “長期不變의 國策이다”라고 할 수 있겠다.

과거 10餘年間 中國의 對外開放政策은 괄목할 만한 成果를 거두면서 經濟特區의 建設, 沿海開放城市와 經濟開發地區의 開發, 對外貿易, 外資導入, 外國의 先進技術과 管理經驗導入 등 多方面에 걸쳐서 많은 成果를 올려 왔다.

그러나 中國의 經濟開發이 지난 '89年 6月의 天安門事件을 계기로하여 앞으로 얼마간 經濟改革과 對外開放政策에 있어서 後退하지 않을 까하는 疑問이 다소 提起되고 있기는 하지만 이미 開放政策에 따라 數億의 人口가 都市와 沿海開發地區에 移動하고 있으며 이러한 人口移動은 하나의 큰 흐름이 되고 있는데, 이것을 막는 데는 이미 政府當局의 統制能力은 그 限界를 넘어서고 있다고 생각된다. 經濟環境을 올바르게 調整하고 經濟秩序를 整頓하고 改革, 開放政策을 進行시키는 過程에서 잘못된 方向을 是正하기 위해 緊縮政策을 推進하는 것은 舉示經濟統制技能側面에서 본다면 不可避한 일이며, 이것은 결코 改革·開放의 後退가 될 수 없을 것이다. 따라서 今後도 中國의 經濟改革, 對外開放政策은 여전히 擴大되어 나갈 것이며 더욱 市場經濟方式의 範圍를 擴大·適用하여 外資誘致를 위한 「對外經濟法」과 投資環境도 함께 改善·擴大해 나가게 될 것이다. 이에 따라 以後의 開放戰略은 經濟特區→ 沿岸開放城市→ 沿岸經濟開發區→ 內地의 沿江→ 沿線(道

路, 鐵道)→ 沿邊→ 其他內地的 順序에 입각하여 점차 擴大·推進될 것이 확실시 된다.

한편 우리 나라의 對中投資의 進展狀況을 보면 '85年 11월에 契約이 成立된 漢斯物産을 始作으로 '89年 6月の 天安門事件까지 進出한 韓國企業은 14社이고, 그 後도 '89年 末까지의 半年동안에 14個社가 進出을 계획하고 있다. 件數面에서는 오히려 投資活動은 強勢를 나타내고 있는 것이다. 中國은 비교적 低賃金인데다 良質의 勞動力을 獲得할 수가 있기 때문에 有力한 投資先임에도 틀림이 없을 것이며 中國이 天安門事件 이후 다시 對外開放政策의 繼續을 明確히 表明하고 있는 '90年 이후 大規模投資도 점차 實行에 옮겨질 可能性은 더욱 높고 擴大速度도 더욱 빨라질 것이다.

특히 '92年 8月 韓中兩國修交에 따른 中國과의 接觸增加에 의하여 本格的으로 韓國產業界는 中國과의 直接貿易, 더욱 나아가서는 中國의 直接投資, 工場設立을 추진은 물론 몇개의 大企業들은 中國語의 人材養成에 努力할 뿐만 아니라 香港 및 中國에 駐在員을 늘리고, 駐在機關 혹은 事務所를 設立하여 中國의 經濟貿易情報를 收集하는 등 直接貿易을 강화하는데 必要한 準備를 더욱 서두르고 있는 것이다. 이외에도 韓國과 中國과의 地理的 近隣性에 따른 直接投資에 의한 運賃節約, 輸送時間短縮 등 그 利點 또한 많은 것이다. 뿐만 아니라 韓國의 西海岸地域 開發計劃도 中國과의 貿易擴大를 目標로 開發을 서두르고 있어 이를 對中貿易의 前進基地點으로의 利用 등 현재 韓國의 產業界는 모두 對中國貿易의 可能性을 積極적으로 모색하고 있는 실정이다.

### Ⅲ. 韓中兩國經濟開發計劃의 實態

#### 1. 우리 나라 西海岸地域의 經濟開發計劃

韓國內 地域間的 經濟格差, 특히 嶺南地域(慶尙南·北道)과 湖南地

域(全羅南·北道)과의 經濟的 格差는 地域間的 感情對立을 誘發하여 政治問題에까지 比化되고 있다. 따라서 政治的, 經濟的 觀點에서 볼 때 이 地域間的 感情問題를 早速히 解決하지 않으면 안된다. 따라서 政治的·經濟的 課題를 안고 무엇보다도 이 問題를 解決하지 않으면 政治·經濟的 安定을 바랄 수 없는 狀況下에 있다고 해도 과언은 아니다.

한편 韓國은 經濟的 安定的인 成長에 따라 東 아시아 諸國中에서는 比較的 높은 成長을 하여 工業力의 強化가 눈에 띄고 있으므로, 美國을 비롯하여 歐美諸國으로부터 市場開發의 壓力은 날이 갈수록 強化되어 가고 있다. 또한 國內으로는 政治·經濟面에서 民主化·自由化를 推進하지 않으면 안되는 問題를 안고 있으며, 國際적으로는 先進諸國과의 貿易摩擦, 市場開放壓力과 資本·金融의 自由化 등으로 韓國은 지금까지 經驗하지 못한 또 다른 큰 시련에 直面하고 있다. 따라서 韓國은 '92年 韓中修交를 契機로 하여 北方政策에로의 전환을 圖謀할 뿐만 아니라 그간 反共國家 일변도에서 벗어나 社會主義諸國과의 交流를 促進하기 위하여 政經分離政策에 따라 資本·技術 등 側面에서 公산국가와의 人的交流를 推進하고 있는 것이다.

따라서 韓國經濟는 이제 從來와 같은 對美·對日一邊倒의 輸出依存에서 脫皮하지 않는 한 通貨切上, 資本·金融의 自由化, 市場의 大幅開發이라는 壓力은 날이 갈수록 加重될 것은 明確한 일이다. 이러한 壓力은 基盤이 약한 國內産業에 큰 損失을 줄 뿐만 아니라 특히 脆弱한 中小企業을 비롯하여 零細한 農漁村에 커다란 被害가 되는 것은 當然하다. 이러한 狀況에서 政府는 2000년을 향하여 黃海經濟權의 開發計劃, 소위 西海岸工業地域 經濟開發計劃의 建設計劃書를 立案하여 이미 몇 개의 大型 프로젝트를 推進하고 있는데 이러한 構想은 國內의 政治的·經濟的 側面에서 뿐 아니라 對外通商摩擦의 解消와 北方政策(社會主義國家와의 經濟流促進)의 一環으로써 큰 期待가 되고 있다.

韓國의 政府나 企業에 있어서 對中 비즈니스가 今後의 經濟戰略中

에서 큰 役割을 할 것이라는 것은 充分히 認識되고 있는 것으로 생각되며 現在 韓國에서 實施되고 있는 西海岸 프로젝트도 앞으로의 對中國과의 비즈니스 可能性을 豫測함과 同時에 國內적으로는 政治·經濟 問題解決策으로도 고려하고 있는 것으로 생각된다.

따라서 對中經濟交流의 觀點에서 서해안 지역개발계획을 말하면, 韓國의 西海岸地域은 黃海를 사이에 두고 中國의 山東省, 요녕성 등과 隣接하고 있고, 對中貿易을 촉진하는데는 地理적으로 有利한 條件에 있다. 그러나 이 地域은 원래 開發이 늦은 地域으로 그 人口는 '75년 939萬 9000人에서 '87년에는 892萬 9000人으로 減少現象을 나타내고 있다. 또 인프라 整備面에서도 全國水準에서 보면 發展이 落後되어 있다. 특히 貿易에 必要한 商業用港灣의 數字面에서도, 規模面에서도 壓倒적으로 不足한 狀況이고, 더욱 港口와 國內各地를 連結하는 交通網의 整備가 더욱 要望되고 있는 實情이다. 한편 國內적으로는 西海岸地域의 經濟的 落後는 政治問題에까지 發展되고 있어 早急한 開發促進이 期待되고 있으며 더욱이 輸出不振에 의한 정체된 低迷한 景氣를 부활시키고, 內需擴大를 圖謀하여 市場開放에 의한 貿易摩擦의 緩和를 進行시키기 위하여는 西海岸 프로젝트 실시는 韓國政府에 있어서는 當然한 政策課題라고 할 수 있는 것이다.

政府는 이 西海岸 프로젝트가 成功하면 2001年의 西海岸地域의 人口는 87年을 基準해서 2.5% 增加하며, 914萬 8000人에 달하고 1人當 GRP는 177.9% 增加하여 469.7萬 원에까지 높아진다고 예측하고 있다. 더욱이 産業基盤에 관해서 工業團地面積이 '87년에 比하여 270.9% 增加인 135Km<sup>2</sup>, 港灣荷役能力은 108.2% 增加인 1億 826萬 톤이 된다는 등 大幅의인 改善이 豫想됨은 물론 많은 有望産業도 함께 이곳에 設立될 計劃인 것이다. 다음 <表 1>은 우리 나라에 있어서 西海岸地域 開發計劃의 經濟的 效果를 나타낸 것이다.

韓國政府는 2001年까지를 目標로 總額 22兆 3,133億 원을 投入하여 126件의 對象事業을 推進할 計劃으로 되어 있다. 事業費의 配分으로서 는 政府가 13兆 8,873億 원(62.2%), 地方自治團體가 7,672億 원(3.5%),

政府投資機關이 5兆 7,362億 원(25.7%)를 出資하게 되어 있고, 나머지 1兆 9,266億 원(8.6%)는 民間資本을 誘致할 計劃이다. 事業의 內譯을 보면 産業基地 6個所, 地方工業團地가 16個所, 高速道路, 鐵道, 空港, 港灣이라는 輸送體系가 29個所, 댐 建設 등 水資源開發이 13個所, 上下水道의 整備가 29個所, 通信, 電源開發이 5個所, 觀光開發이나 文化·教育에 관한 것이 25個所, 地域開發이 3個所로 되어 있다. 특히 西

<表 1> 우리 나라 西海岸地域開發計劃의 經濟效果

	單位	1987(A)	2001(B)	(B)/(A) (%)
總人口	千人	8,929	9,148	2.5
地域總生産	兆 원	15.1	42.3	180.1
1人當 GRP	千 원	1,690	4,697	177.9
工業團地面積	Km <sup>2</sup>	36.4	135.0	270.9
港灣荷役能力	千 t	51,968	108,258	108.2
高速道路	Km	425	1,042	145.2
貨櫃	천 TEU	0	2,400	-
上水道供給量	리터/人	252	430	70.6
下水道供給量	리터/人	168	385	129.2

資料: 國土開發研究院, 서울.

海岸高速道路에는 2兆 1,417 億 원으로 最大의 事業費가 計上되고 있어 西海岸地域의 大動脈으로 地域經濟의 活性化에 크게 寄與할 것으로 注目되고 있다.

이러한 西海岸 프로젝트에 따른 工業團地地域이 開發되어 仁川에서 浦項에 이르는 U字型 海岸工業團地地帶가 形成됨은 물론 總 505 Km의 西海岸 中斷고속도로가 開通되는 날에는 韓國의 全域이 一日生活圈을 形成하게 되는 것이다.

## 2. 中國環渤海灣의 經濟圈 開發計劃

1980年代는 中國의 對外開放政策이 實施된지 10年이 되고 그간 開放의 進行에 따라서 改革의 度數도 높아짐과 同時에 外國과도 相當히 相互依存과 補完關係도 強化되었다고 할 수 있겠다. 中國은 일찍부터

水域을 中心으로 하는 經濟開發이 形成되었는 바, 華南의 珠江 델타 地域, 華東의 長江 델타 地域, 민남(廈門, 장주, 泉川) 델타 地域 및 華北, 東北의 渤海를 둘러싸고 있는 沿海經濟開發區가 바로 그것이다. 이러한 環黃海經濟開發區는 實際는 一種의 輕微한 對外經濟合作形態로써 當該地區의 地方政府가 自發的으로 促進한 것이며 또한 共同으로 近隣의 海外市場開拓을 目標로 外向發展한 것이라고 할 수 있겠다. '80년대를 돌이켜 보면 珠江 델타 地域 등 南部地區는 地理·政策·血緣(華僑) 등 要因에 의하여 일찍부터 그 外向的 經濟發展은 長足の 進歩를 이루었다.

이에 비하여 北地區인 環渤海經濟圈은 比較적 發展이 느리고, 開放의 水準 또한 낮은 편이다. 그러나 만일 앞으로 이 經濟圈開發이 順調로 이루어진다면 그 發展 潛在力은 그 어느 地區보다 經濟實力이나 地理環境 등으로 볼 때 크다고 할 것이다.

특히 環渤海經濟圈은 亞細亞·太平洋의 主要 窓口로서 開放政策의 主導可能性이 높은 지역으로 渤海를 둘러싸고 韓半島를 바라보는 3省 2市는 河北省·遼寧省·山東省과 北京市·北은 遼寧省의 단둥, 南은 山東省의 靑島市 사이의 海岸線은 거의 1 萬里에 달하고 海域의 面積은 8萬 平方 Km에 達한다. 陸地는 약 17萬 平方 Km인데 이는 韓國의 약 1.7배가 된다.

環渤海經濟圈은 바다에 面한 地區에서 그 奧地까지 세 가지로 분류되는데 그 첫째는 沿海 도시로 단둥·천주·秦皇島·당산·天津·東營·烟台·滄州·靑島 등이다. 둘째는 內陸에 펼쳐진 100 Km의 扁狀 地帶인데 遼東南·冀東·腰東半島 등을 포함한다. 셋째는 華北과 東北의 一部地域인데 전국에서 처음으로 開放된 14個 沿海 都市 중 5個가 여기에 포함되어 있다. 이 외에도 國務院이 批准推進하고 進行中인 經濟體制綜合改革試點의 都市가 渤海沿岸에 所在하는 것이 7個가 있다.

環太平洋地區 經濟合作의 情況으로 分析해 보면, 環渤海經濟圈은 東北地區의 中樞에 位置하고 環太平經濟合作의 重要한 地區이기도 하다.

地理上으로 太平洋西岸과 東北亞細亞 交通의 要衝일 뿐만 아니라



北으로는 舊蘇聯과 鐵道로 連結되어 있기 때문에 東北鐵道를 利用할 경우 유럽까지 全行程 13,000 Km를 運送日數 29日 소요되므로 運送비용은 海路만을 가는 것에 비하여 20~30% 저렴하다. 또 東南으로는 韓半島와 近接해 있고, 특히 韓國의 西海岸의 輸出加工地域인 裡里 및 牙山과 群山의 二大港灣과 相對하고 있어 環渤海經濟圈의 經濟力은 中國經濟中에서도 相當히 높은 比重을 점하고 있는데 그 특징을 보면 第一은 豊富한 鑛物資源을 갖고 있으며 또 鐵鑛의 매장량은 全國의 약 11%를 占하고 同經濟圈內에 있는 勝利·遼河·河北·大港의 4大油田의 產油量은 全國總生産量の 약 1/2을 점한다. 이것과는 別途로 開丹·遼北 등 中國屈指의 大炭田이 있는데 이는 中國의 루르 地方이라고 일컬어지고 있다. 第二는 工業基盤이 두텁다는 것으로 이 地區의 工業生産高는 1986年 1,065億 1,000 美\$에 달한다. 특히 圈內의 京津唐綜合工業에는 그의 化學·冶金·機構·電子·車輛·纖維雜貨·建材 등의 工業이 全國 各種의 業種中에서도 相當한 地位를 점하고 있다. 全國 160 餘個의 業種分類中 북경은 149, 天津은 150餘個를 갖고 있다. 第三은 都市建設의 速度는 빠르고 인프라는 比較的 完備되어 있다는 것이다. 뿐만 아니라 都市의 綜合 서비스 機能도 一定水準을 具備하고 있다는 것이다. 이와 같이 '80년대 중반부터 環渤海經濟圈은 正式으로 協力軌道에 올랐으며 1986年, 「環渤海地區經濟連合市長席會」가 탄생하여 一般業務를 處理하는 常設機關이 設置되어 域內·15個市地區의 經濟情報의 窓口가 되었다. 이 機關의 推進 아래 圈內의 橫斷的 經濟聯合이 急速히 發展하고 있음은 물론 金融의 分野에서는 「環渤海地區工商銀行金融連結網」이 만들어져 地區 간의 資金融資는 10億 元餘가 되고 있으며 技術의 分野에서도 「技術市場共作網」이 形成되어 지금은 經濟圈의 合作이 더 한층 強化되고 있다는 것이다.

한편 이 지역의 對外貿易現況과 展望을 보면 對外開放 10年 以來 河北·遼寧·山東 및 北京·天津의 貿易은 長足の 發展을 이루고 있으며 輸出의 規模는 急速히 擴大하고 있는데 1987年 輸出金額을 보면 3省 2市는 모두 全國 10位 以內에 들어 있다. 遼寧 第3位, 天津 第6位,

河北 第7位, 山東 第4位, 北京 第10位이다. 商品構造를 보면 第1次 產品의 比重은 낮고, 工業製品의 比重이 比較的 빨리 上昇하고 있다. 이것은 이 地區의 生産·經營·技術이 向上하고 國際競爭力이 높아지고 있는 것을 보여주고 있다는 것이다. 輸出入先을 보면 3省 2市의 國·地域別 貿易에는 2個의 特徵이 있는데 第一은 多角化로 160餘個의 나라 및 地域과 貿易關係를 갖고 發展시키고 있다. 第二는 重點化인데 主된 相對는 아시아·太平洋地域, 특히 日本·香港·美國 3大 市場이다.

중국은 '84년 말 12期 三全會議에서 「獨立自主外交原則」을 採擇하고 國際間相互依存, 門戶開放, 企業 및 貿易振興 등, 中國의 對外政策의 變更을 발표하고 對外關係에 있어서 實利主義의 路線을 내세우고 있다. 그 후 '87年 下半期에는 中國의 非友方好的 國家群에서 韓國을 除外하는 方針을 내세우고 對韓國經濟交流의 意思를 間接的으로 表明하므로써, 韓國의 經濟界에서도 여기에 好感을 갖고 對中國進出의 機會를 노리고 있는 것이다. 1992年 韓中兩國修交를 契機로 政府 혹은 民間 차원에서 公式, 非公式 通路를 통하여 接觸이 이루어져 兩國利害가 一致하고 현재에는 政府의 貿易事務所, 金融機關間의 換取引(corres.) 契約, 直航路開設 등 從來의 香港經由의 貿易形態에서 서서히 直交易에로 그 擴大가 進行되고 있는 狀況에 있다. 한편 韓國으로서도 中國과는 地理的으로 가장 隣接해 있는 것으로 인하여 經濟交流의 發展的 基調는 韓國經濟에 크게 寄與할 것은 當然한 일이다. 韓國은 世界 10大 交易國으로 浮上하여 經常收支의 黑字持續이 豫想되므로써 先進諸國과의 通商摩擦은 날로 深化될 것이 豫想되며, 12億의 人口와 廣大한 市場을 保有한 中國을 매력적인 新市場으로서 큰 關心을 갖지 않을 수 없는 狀況에 있다.

특히 中國은 黃海를 사이에 두고 海岸地域一帶를 對外 開放하여 工業開發地域으로 指定하고 있으며, 對岸의 韓國西海岸開發計劃과 우연이라고는 하지만 兩國兩岸計劃이 一致하고 있다는 것이다. 따라서 兩國이 計劃的으로 産業間의 分業을 着實하게 協助한다면 어느 部에서

는 國際分業이 相當히 進展될 것으로 展望된다. 특히 一部の 自動車部品, 電子·電氣部品, 機械部品, 金屬製品, 織物製品(衣類 등) 등은 兩國의 分業部門으로서 對象이 되고 있는 것이다. 또한 당분간은 設備産業事業의 커다란 進展은 期待할 수 없지만, 時間을 두고 技術者의 研修, 合理的經營方法, 原價意識高揚 등을 習得한다면 머지않은 將來에 中規模의 設備産業 및 中程度의 技術製造業의 進出도 可能할 것으로 판단된다.

현재는 勞動集約的 産業이고 量産部品, 量産品의 領域을 벗어나지 못할 것으로 생각되나 合理的工場經營方法이 定着한다면 앞으로 4~5 年內에는 現在보다도 높은 수준의 技術集約的 製品도 登場할 것으로 期待되고 있다. 단지 中國의 社會間接投資의 充實化의 進展 如何에 따라 더 높은 製造業의 進出도 可能할 것으로 判斷되므로, 이 部門의 強化가 더욱 要望되고 있다.

#### IV. 우리 나라 西海岸地域의 自由港設置可能性

##### 1. 우리 나라 西海岸地域 自由港設置의 基本要件

우리 나라 西海岸地域에 있어서 自由港設置의 基本要件은 먼저 大陸과의 交易을 위한 前哨基地化, 地域開發의 促進, 落後된 地域經濟의 活性化를 위한 工業基盤의 강화, 快適한 環境助成을 위한 産業公團化, 事業의 經濟性提高 등으로 하였다. 따라서 이같은 基本要件을 實現하기 위하여 西海岸時代의 據點役割 強化, 設置效果의 地域의 擴散, 成長·有望業種의 誘致, 工團機能의 效率的 配分, 快適한 工團造成과 事業의 經濟的 추진 등이 이루어져야 한다고 본다.

특히 大陸과의 直接交易 可能性이 커짐에 따라 西海岸의 어느 特定地域에 設置되는 自由港은 大陸交易의 關門으로 중요한 役割을 담당하리라 예상된다. 또한 우리 나라에 設置되는 自由港은 香港이나 싱가

포르에서 취한 類型에서 우리의 國家 事情 내지는 특성에 맞는 要素를 부가시킨 새로운 形態의 自由港 設置가 必要할 것으로 判斷된다.

이와 함께 自由港 설치에 있어 그 基本開發要件方向을 보면, 첫째는 環太平洋時代의 交易을 위한 國際自由貿易港의 開發로서 中心的인 活動으로는 外國船舶의 入出港 및 碇泊, 外國商品의 保管, 組立, 加工, 包裝, 製造 및 이를 뒷받침하는 交易, 金融, 保險, 倉庫業 등의 商業業務活動 등 全般에 이르기까지는 폭 넓은 自由化가 許容되는 自由開放港으로 構成하며, 아울러 內·外國人의 投資活動과 모든 商業活動 및 居住活動에 이르기까지 特惠가 주어지는 特殊投資獎勵地域으로 造成하여야 할 것이다.

둘째, 國家安保와 國際的 地位를 向上시키기 위한 國際情報文化의 造成이다. 즉, 海外投資家, 專門家, 高級技術者, 外來觀光客 및 國際行事參與者들의 빈번한 往來가 自由로이 許容됨으로써 國際的 規模의 空港, 港灣施設과 더불어 現代의 水準의 通信施設의 確保와 함께 이에 따른 國際的 範圍의 各種 政治·經濟 및 社會·文化行事와 이들의 主管, 關聯團體를 積極的으로 유치하여 相互交流 등 國際交流活動의 增進을 위한 機能 및 施設을 마련하고 名實相符한 國際交流地로서의 役割을 담당해야 할 것이다.

## 2. 우리 나라에 있어서 自由港設置의 論議過程

우리 나라에 있어서의 自由港의 設置論議가 처음으로 거론된 것은 日帝植民地下의 近代化過程에서 부터였다고 한다. 즉, 1922年(大正 11年)에 釜山商工會議所가 釜山港에 自由港區 設置를 要望하고 이것을 中央銀行에 建議하였는데<sup>1)</sup>(1922年 12月 4日) 결국 成功하지 못하였다. 그러나 解放 이후 自由港 設置에 대하여 論議되기 시작한 것은 1955年 경 自由黨政權때 당시 政府에 의하여 自由港市의 形態로 濟州道나 釜山을 擇하자는 建議가 있었다. 그 후 1963年 6월에 外國人投資誘引

1) 柴田銀次郎, 自由港の研究23, 同文館, 1955, p.168.

方案으로서 濟州道 全域에 걸친 自由地域 設定 및 濟州港과 濟州市에 국한된 自由地域設定을 檢討하였으며, 이어 다시 1966년에는 濟州道를 特定地域으로 選定하여 開發코자 하는 등 그간 數次에 걸쳐 論議되었다. 그러던 중 濟州道 自由港設置에 관한 本格的인 構想은 1972年 2月에 大統領 指示에 의해 靑瓦台 觀光開發計劃團이 作成한 濟州道綜合開發計劃에서 비롯되었다고 할 수 있으며 그 후에도 여러 차례에 걸쳐서 濟州道에 自由港設置問題가 學論되었지만 아직도 그 實現은 보지 못하고 있는 實情이다.<sup>2)</sup>

### 3. 우리 나라에 있어서 自由港設置의 效果와 問題點

#### (1) 經濟的 效果

우리 나라에 있어서의 自由港의 設置에 대한 經濟的 諸效果에 대하여 살펴 보면 다음과 같다.

##### ① 輸出增大效果

우리 나라에 자유항을 설치하여 運營하게 될 경우 中繼貿易이나 再輸出의 促進에 의한 輸出增大의 效果를 期待할 수가 있다.

##### ② 雇傭增大效果

自由港에서 商品을 組立加工, 製造, 包裝, 再包裝, 商標附着 등의 活動과 더불어 貨物을 荷役, 換積하거나 運送하는 데에는 人力이 必要하게 되며, 이러한 人力은 自由港周邊 遊休勞動力이나 職業訓練所에서 供給된다.

2) 지금까지의 濟州道 自由港設置의 推進過程을 살펴 보면 다음과 같다. 1973년 大統領 指示에 의한 「濟州道綜合開發計劃」樹立(靑瓦台 觀光開發計劃書). 1975년 建設部 用役に 의한 「濟州道 特定自由地域開發 構想」報告書 作成. 1980년 經濟科學審議會가 中心이 되어 회원북, 회원남, 해남만, 고금, 도양, 골약, 앵강만, 사등 안정, 망제포, 대정 등 11個 地域을 自由港 候補地로 選定한 다음 最終的으로 濟州道 大靜地區를 適地로 判斷함. 1983년 12월 濟州道 用役に 의한 「濟州道綜合開發計劃」案 및 作成(國土開發研究院). 1984년 2월 政府, 濟州道の 「國際自由港 開發計劃」發表. 1984년 7월 政府, 濟州道地域의 「國際自由地域 造成計劃」案 保留 發表. 1985년 1월 政府, 濟州道地域의 「國際自由港 造成計劃」案 白紙化 發表. 1988년 12월 政府, 濟州道の 「國際自由化地域」再檢討 發表.

## ③ 技術向上效果

自由港內에 진출한 企業體는 技術者를 自由港內에 派遣하여 技術訓練을 擔當시키거나 技術普及을 할 수 있으며, 또한 現地人을 母企業에 派遣하여 技術研修를 시키거나, 特許權使用料(royalty)를 提供하고 技術(know-how)을 導入하기가 容易하므로, 우리 나라에 自由港을 設置할 경우 國內 入住企業體가 外國技術을 導入하여 從業員의 技術向上을 提高시킴으로써 이들의 國內 技術普及을 통한 技術向上을 꾀할 수가 있을 뿐만 아니라, 先進國의 技術開發에 따른 尖端産業關聯下請業의 發達도 함께 가져올 수 있다.

## ④ 外貨稼得增大效果

自由港을 設置·運營하는 國家는 雇傭에 의한 賃金, 對地域原資材輸出代錢土地 및 建物使用料, 動力 등의 諸間接資本 使用料와 諸租稅 및 各種 公課金 등의 外貨稼得額을 內容으로 하는 外貨稼得增大의 效果를 얻을 수 있다.

따라서 우리 나라에 自由港을 設置할 경우에는 위 內容의 外貨稼得과 輸出增大를 통한 外貨獲得 以外에도 觀光施設의 規模에 따라서는 쇼핑과 娛樂施設의 利用 등으로 觀光收入을 增大시켜 外貨稼得增大의 效果를 가져올 수도 있다.

## ⑤ 外國人 直接投資增大效果

自由港이 어떤 형태의 製造活動에 대하여 理想的인 立地를 提供하여 주고, 同地帶로 搬入되는 部品 및 原資材에 대하여는 關稅를 免除하여 주며, 또 賃貸料나 勞賃 등이 自國보다 相對的으로 低廉하기 때문에, 外國企業體는 同地域內로 直接投資를 하게 된다. 그러므로 우리 나라에 自由港을 設置하게 될 경우에는 同地域이 外國企業의 直接投資를 誘致하여 外資導入의 誘導路로서의 役割을 充分히 遂行할 것이며, 그와 더불어 外國企業의 直接投資는 우리 나라의 投資財源의 調達을 緩和시켜 줄 것이다. 이 以外에도 自由港의 經濟的 效果는 輸入自由化의 충격을 최소화할 뿐만 아니라, 金融業의 國際的 進出基盤提供, 輸出增大를 위한 國內資源과 서비스, 資本의 利用增大 및 國內製造商

品과 自由港地域에 대한 마케팅 販賣機會의 增大 등을 期待할 수 있다. 따라서 우리 나라에 本格的인 自由港을 設置할 경우, 너무 조급하게 서두르지 않고 環太平洋時代의 交易을 위한 國際自由貿易實現이라는 것을 豫想하여, 外國船舶의 流出入港 및 碇泊, 外國商品의 保管·加工·製造·販賣·金融·商業業務 등에 이르기까지 폭넓은 自由化가 許容되어야 함은 물론, 더 나아가서는 內外國人의 投資活動과 모든 商業活動 및 居住生活面에도 特惠가 주어지는 投資獎勵地域으로 保護·育成하여야 할 것이다.

그 밖에도 우리 나라에 自由港을 設置하게 될 경우 다음과 같은 政治·社會的 效果를 期待할 수도 있다.

첫째, 최근 韓半島 周邊政勢가 環太平洋時代의 到來에 따라 여러 가지 새로운 樣相으로 展開되고 있을 뿐만 아니라, 國際政治 및 國際經濟의 根本的인 構造에도 變化가 일어나고 있어, 우리 나라는 前例없는 機會와 挑戰의 時期를 맞고 있다. 이러한 때에 自由港의 設置는 國際政治나 國際經濟의 突變事態에 對應할 수 있는 緩衝地帶의 役割을 修行할 수 있다는 점을 考慮하여 美·日·中·蘇의 極東 角逐場에서 緩衝地帶로서의 役割遂行과 外國人 投資의 積極的 誘致로 인한 集團으로 인한 集團防衛體制 構築 및 韓國의 平和的 이미지의 國際社會에의 宣揚 등의 諸效果를 거둘 수 있다.

이에 따라 外國人 投資의 積極的 誘致로 經濟安保를 강화하며 非適性 共產圈과의 經濟交流態勢를 갖춤으로써 國際活動·安保的 寄與效果를 期待할 수 있을 것이다.

둘째, 未來의 大規模 潛市場으로 각광을 받고 있는 人口 12億의 中國은 최근 經濟를 開放하여 現代化 計劃을 樹立·推進하고 있으며, 이에 所要되는 物資를 確保하기 위하여 西方과의 交易을 擴大하고 있다. 이러한 中國의 一連의 改革은 開放主義를 바탕으로 展開된다는 점에서, 우리 나라 經濟에도 鼓舞的인 影響을 줄 것이며, 한편으로는 中國이 開放政策을 發展시켜 나가면 우리와의 相互關係의 幅이 그만큼 넓어지고 距離는 그만큼 가까와 질 것으로 期待된다. 또한 地政學的으

로 中國과의 交易에 매우 有利하게 位置한 우리 國家는 對中國進出을 위한 前進基地構築의 效果 역시 擡頭되고 있다.

셋째, 第5次 經濟社會發展 5個年計劃 修正計劃에서 政府는 均衡있는 地域發展을 위하여 地域開發促進을 위한 制度的 裝置를 마련할 것이라고 하였다.<sup>3)</sup> 또한 1991年을 目標年度로 한해서 1987년부터 始作되는 第6次 經濟社會發展 5個年計劃의 밝혀진 要綱에서도, 역시 그 目標의 하나가 地域開發格差를 是正한 地域社會發展이다. 그러므로 이러한 地域社會의 展開·發展이 自由港을 設置·運營함으로써 얻을 수 있는 國土의 均衡發展效果의 하나로 期待할 수 있는 現時點에서, 우리나라 自由港設置는 政府의 地域開發促進을 위한 制度的裝置로도 適合한 것이며, 그것은 역시 政府의 施策에도 부응하는 것이라고 할 수 있다.

## (2) 問題點

現時點에서 本格的인 自由港을 設置하기에는 國內外 與件上 어려울 것이므로, 國際政治·經濟環境與件의 變化에 따라 段階的 造成方法을 檢討하여야 할 것인 바, 最近 우리 國家는 國際政治的 變化와 함께 北方外交政策 등으로 對中國關係가 더욱 進展된 감이 없지 않으나, 당분간 中國과 北韓間의 密着關係가 持續된다고 볼 때, 아직도 對中國關係의 展望은 아직도 不透明하다고 볼 수 있는 것이다. 따라서 對中國進出前進基地로서의 役割이 크게 重要視되고 있는 群山에 自由港을 設置하게 될 경우, 中國은 中國의 對外開放擴大政策에 따른 中國內의 經濟特區 및 經濟開發區와 群山自由港과의 競爭을 意識하여, 우리 國家 商品은 물론 우리 國家 經由에 대해서도 기피할 可能性이 농후하므로 群山自由港의 對中國進出前進港地로서의 役割 수행가능성은 아직 未知數이다. 뿐만 아니라 現在 우리 國家가 처해 있는 與件에 비추어 볼 때, 群山에 自由港을 設置하는 問題는 國際的 不道德分子들의 溫床이 될 수도 있으며, 또 反國家的 破壞分子들의 浸透를 容易하게 할 우려

3) 大韓民國政府, 第5次 經濟社會發展 5個年計劃 修正計劃(1984~1986), 1983, p.70.



도 있어, 密輸나 國防上의 問題에서 감당키 어려운 점이 發生할 可能性도 排除할수 없다는 것이다.

한편 세계적인 自由港으로 名聲을 얻고 있는 香港 및 싱가포르는 極東과 西歐 및 北美를 主對象市場으로 하여, 極東-東南亞-中東-西歐를 잇는 海運地理上의 要地에 位置하여 있을 뿐만 아니라, 原資材 生産地이며 主要工產品 消費地인 東南亞 諸國에 地理的으로 近接해 있다는 것이다.

반면 우리 나라의 群山은 軍事的인 觀點에서는 重要性을 가지고 있다고 할 수 있으나, 國際貿易港으로서는 極東에 치우쳐 中國航路 以外에는 國際定期航路의 寄港基地化가 困難하므로, 香港과 싱가포르에 比하면 相對的으로 地政學的 條件이 不利하다고 할 수 있다. 특히 自由中國이 우리 나라의 政治, 文化, 地理, 經濟的으로 대단히 類似하고 經濟構造도 基本的으로 비슷하며 貿易類型이나 貿易環境에 있어서도 우리 나라와 그다지 큰 差異點을 가지고 있지 않음에도 불구하고, 外國人들이 自由中國의 輸出加工區를 成功的인 事例로 指摘하고 있는 것은 우리 나라의 輸出自由地域은 期待했던 만큼의 經濟的 效果를 成就시키지 못한 것으로 評價하고 있기 때문이다. 왜냐 하면 우리 나라의 既存 輸出自由地域에는 생각보다도 여러 가지 問題點이 散在해 있는 등 運營成果에 있어서의 不振을 나타내고 있기 때문인 것이다.

그러므로 群山에 새로운 自由港을 設置하게 되더라도 過去 우리 나라의 輸出自由地域 設置·運營의 結果에 비추어 볼 때, 반드시 香港과 싱가포르와 같이 成功을 거둘 수 있을 것이라고 確言하기에는 어려움이 뒤따르고 있는 것이다.

또한 우리 나라 輸出自由地域의 實態를 볼 때, 馬山輸出自由地域이나 裡里輸出自由地域을 막론하고, 그 經營目的을 싼 勞賃에 의한 輸出의 擴大에만 두고 가장 강조되어야 할 貿易團體의 公共性 및 相互性을 바탕으로 하는 利益의 極大化에 두지 않은 것은 周知의 事實이다. 따라서 장래에 設置된 自由港의 經濟理念은 貿易團體의 利益을 도모하기 위하여서는 最小의 費用 및 支出으로써 最大의 效率과 利益을 提

供하는 方向으로, 다시 말하면 輸出에 의한 利潤動機(profit motive)에서 貿易에 의한 奉仕(service motive)에로 轉換하는 것이 가장 시급한 自由港經營의 根本的인 理念이 되어야 할 것이다. 그것은 自由港이 지니고 있는 公共性, 社會性 등을 감안하여 自由港 事業의 社會的 責任을 自覺하고 社會經濟 全般의 利益과 調和시키면서 貿易團體의 利益을 最大限으로 實現하여 個別 貿易企業에 最小의 費用으로 最大의 效果를 提供하는 經營理念을 實踐에 옮길 때 비로소 具現될 수 있기 때문이다.

끝으로 群山의 自由港 設置가 우리 나라의 産業構造에 어떠한 영향을 미칠 것인가도 充分히 검토되어야 할 것이다. 즉, 自由港이 1個港 정도 設置되는 경우에는 크게 問題될 것이 없겠으나 앞에서 살펴 본 우리 나라 實情에의 適應展望에서나 政府의 環太平洋交易政策은 물론 對共產圈 開放擴大政策에 비추어 볼 때, 앞으로 複數港으로 發展할 可能性은 充分히 있는 것이며 이런 경우, 우리 나라 經濟는 全面的인 開放體制를 갖추게 될 것이고, 이에 따라 基幹産業도 어느 정도 萎縮될 危險性도 存在하고 있는 것이다.

이와 같이 自由港에 의한 全面的 開放體制는 對外依存度を 높여 急變하는 世界景氣의 沈滯에는 견디기 어려울 것으로 본다. 이런 점에서 볼 때, 自由港의 設置問題는 적어도 國力을 지키는 産業構造와 調和해야 한다는 점에서 스스로 限界性이 있는 것이며, 따라서 금반 自由港은 그 設置에 앞서 이의 國民經濟에 미칠 영향 등에 대하여 充分히 經濟的 充當性 檢討도 事前에 고려되어야 할 것이다. 특히 過去 여러 나라의 自由港制度가 衰退하게 된 가장 直接的인 理由는 自由港의 存在가 外國商品의 去來가 繁盛하는데 반하여, 國內商品의 貿易은 關稅障壁이 障壁이 되어 위축을 불가피하게 하는 경향이 현저하게 나타났기 때문이었다는 歷史的인 事實도 看過해서는 안될 것이다.

#### 4. 우리 나라 西海岸地域에의 自由港設置可能性

##### (1) 自由港設置 候補地의 選定과 要件

自由港의 候補地選定에 있어서 一次的인 立地基準은 먼저 西海岸時代의 開發에 따른 對中國과의 交易基地로서 그 機能과 役割을 원만히 수행할 수 있도록 地政學的 位置, 海運, 港灣, 背後地, 空港 및 管理上의 容易與否 등을 考慮하여 選定基準으로 하였다. 뿐만 아니라 既存設置의 活用度도 높으면서 周邊地域과의 機能連繫는 물론, 既存 市場化地域과의 마찰을 피할 수 있도록 分離·統制가 容易하며, 주변에 自然景觀地 및 文化財 등이 豊富하여 都市環境의 質的 向上을 維持하고 장래의 都市發展 및 成長에 따른 擴張에 무리가 없으면서 都市內 諸般 相衝機能, 施設의 按配가 有利한 곳을 選定基準으로 하였다. 이 밖의 選定基準으로서는 用水, 電力 등의 動力資源供給이 容易한 곳으로서 基盤施設의 投資費가 적게 들며, 用地 確保上 土地利用現況條件에서 有利하고, 土地所有 및 地價 등에서 比較的 問題가 적은 곳을 選定の 基準으로 하였다.

1次調査를 통하여 選定の 對象이 西南海岸地區, 仁川, 牙山, 群山(古群山列島 포함), 木浦, 莞島, 光陽 가운데 仁川, 牙山, 群山이 選定되었으며, 그 다음 2次現地調査를 통하여 最終的으로 群山(古群山列島)이 가장 有利한 適地로 判斷되었다. 群산에 國際自由港區를 設定할 경우 다른 地域에 비하여 自由港으로서의 다음과 같은 潛在力과 함께 그 能力基盤이 考慮되었다.

첫째, 大型船舶의 接岸이 可能하다는 것이다(古群山島의 경우 最大 30,000 D.W.T. 級, 港內水深 -10.0m). 自由港은 一般的으로 國際商港의 性格을 가지므로 大型船舶의 接岸이 必學的인 要素이며, 이는 輸送貨物의 輸送費用節減으로 인한 貨主의 本自由港에 대한 寄港意慾을 增大시킬 것이며, 또 世界的인 趨勢인 船舶의 大型化에 부응하는 要素로서 本自由港은 컨테이너船 30,000 D.W.T. 級이 自由롭게 入出港할 수 있도록 港內水深 (-)10.0m 以上 確保가 可能하다.

둘째, 背後 幅 300m 以上の 港灣敷地 確保가 可能하다는 것이다. 즉, 岸壁 背面的 野積場 造成面積은 貨物의 處理能力을 決定하는 要所로서 컨테이너 埠頭, 野積場을 考慮하여 最小限 幅 300m 以上の 港灣

敷地 確保가 可能하다는 것이다.

셋째, 港區分設定이 容易하다는 것이다. 自由港地域이 他地域과는 다른 特殊地域으로 고려될 것을 前提로 할 때, 古群山島는 天然적으로 그 獨立性を 維持하면서 運營하기가 容易한 地域이 될 것이다.

넷째, 前方地(foreland)와 背後地(hinterland)와의 連繫성이 良好하다. 즉, 隣近地域에 背後地가 充分하며, 특히 부진한 裡里輸出自由地域을 吸收하여 活性化할 수 있는 方案도 考慮할 수 있을 것이다. 뿐만 아니라 前方地로서 中國은 물론 對東北亞貿易과 連關하여 相互 連繫성이 어느 地域보다도 좋은 地域이라고 할 수 있을 것이다.

그 밖에도 群山, 특히 古群山島의 自然 및 地形上 特徵은 主波向인 北西 내지 西波向에 대하여 防波堤施設이 없이도 天然적으로 靜穩을 維持할 수 있는 곳이며, 仙遊側灣과 新侍島側灣을 泊地로 하면서 그 背後 干潟地 약 330 萬坪을 活用할 수도 있는 最適地인 것이다.

한편 이와 같은 自由港의 選定에 따른 施設助成의 基本方向은 國際 自由港으로서 選定區域에 대해서 埋立 및 買收方法을 擇하고 段階別 都市開發 패턴(pattern)과 貿易業務活動 展望에 따른 開發區域을 設定하여 投資費用의 效率性を 提高시키도록 하는 것이다.

## (2) 群山의 自由港設置要件

### ① 自由港의 潛在能力測定

群산에 自由港을 設置함으로써 中國과의 效率的인 交易關係가 成就할 수 있는 期待目標와 그 地域과 國家가 갖는 政治經濟的·自然的·與件과 潛在能力을 먼저 考慮하여야 할 것이다. 뿐만 아니라 여러 가지 能力과 與件에 대한 正確한 豫測과 政策的인 調査에 의해 自由港의 設置를 위한 開發時期와 規模·開發水準 등에 대한 決定도 綜合的으로 이루어져야 한다고 본다.

### ② 制度 및 法規의 準備

群山自由港의 設置를 위해서는 먼저 여러 가지 關聯法과 制度, 行政的인 政策 등에 대한 事前檢討도 있어야 한다고 본다. 大部分의 경우 自由港의 設置를 위한 準備는 中·長期的으로 마련되어 10~20년에

걸쳐 存續하는 것이 通例이다. 따라서 自由港에서 稅金의 免除 및 自由港의 法的 地位, 財政的 準備, 土地나 建物 등에 대한 具體的인 政策이 準備되어야 한다. 뿐만 아니라 國際自由港의 시설은 단순한 工場 團地나 新都市를 建設하는 것에서 더 나아가, 여기에 外資를 誘致하며 外國觀光客의 自由出入을 許容케 하는 特殊性이 있으므로, 現行 各種 單行法에 散發적으로 規定되고 있는 여러 가지 制度에 補完과 變更이 필요하다. 따라서 여러 가지 單行法들을 改正하는 것 보다는 自由港建設에 필요한 特別法(가칭 “國際自由港建設 및 管理運營에 관한 特別法”)의 제정이 바람직하며, 그 主要內容은 自由港建設에 필요한 土地의 取得과 利用規制方案, 外國人의 居住와 外資의 誘致에 필요한 土地의 事項, 推進機構의 構成에 필요한 事項 등이 포함되어야 한다고 본다.

한편 國際自由港建設과 管理運營을 위한 特別法의 制定에 앞서, 現行法規中에서 國際自由港의 建設에 關聯이 될 것으로 판단된다. 따라서 現行法制度로 보아 國際自由港建設과 同港의 管理運營에 關聯하여 改正이 檢討되어야 할 法規는 ① 出入國管理法, ② 出入國管理法施行令, ③ 出入國管理法施行法則, ④ 內國稅 適用에 관한 法規, ⑤ 外國人 土地法, ⑥ 輸出自由地域設置法, ⑦ 關稅法, ⑧ 外資導入法, ⑨ 外國人 證錄法 등이다.

그리고 「國際自由港建設 및 管理運營에 관한 特別法」은 自由港의 建設 및 管理運營에 관한 事項과 建設段階의 建設主體에 관한 事項 및 外國人에 관한 事項 등도 規定되어야 하는데, 그 內容을 살펴보면 다음과 같다. ① 國際自由港의 立地決定, ② 國際自由港의 性格 및 地位規定, ③ 建設機構와 管理機構, ④ 自由港 基本計劃 및 關係基本施設計劃의 決定, ⑤ 土地의 取得 및 利用에 관한 規定 등.

### ③ 廣範圍한 輸出市場의 確保

群山自由港은 결국 製品을 市場에 판매해야 하며, 특히 그 市場은 世界를 對象으로 하여야 하는데, 國際市場은 그 規模가 방대하며 競爭이 극심한 점을 감안할 때, 群山自由港은 반드시 市場確保에 대한 事

前的인 調查와 長·短期的인 研究가 先行되어야 한다고 본다.

#### ④ 勞動力과 輸送施設의 確保

群山自由港에서는 相對的으로 低廉한 勞動力에 의한 加工貿易이 盛行할 利點이 있는 반면, 自由港을 支援하는 背景施設로서 背後交通網의 擴充이 切實히 要求된다. 이와 같은 勞動力과 背後交通網의 確保 없이는 自由港의 成功은 期待하기 어렵다고 본다.

#### ⑤ 텔리포트·시스템(teleport system)의 導入

高度의 情報 서비스를 提供하는 텔리포트·시스템은 國際交易活動에 關聯되는 國際情報交換을 조장함으로써 交易促進을 도모할 수 있다. 따라서 急速한 변화와 複雜한 情報을 衛星通信地球局 등 첨단의 通信裝備로 迅速히 供給하는 텔리포트·시스템의 導入은 200年을 내다보는 우리의 國民經濟에 큰 意義를 갖는다고 할 수 있다.

#### ⑥ 弘報 및 마케팅 管理

自由港을 對象으로 한 弘報의 一般的인 推進方法에 있어서는 國內 産業環境에 관한 情報가 政府의 獎勵策과 投資家들이 利用할 수 있는 서비스의 形態, 그리고 自由港의 特徵과 活動領域 등 各種 弘報資料를 提供하는 일이다. 즉, 海外有力經濟紙에의 廣告 및 言論人の 活用과 政府行政機關의 海外駐在公館 및 大韓貿易振興公社, 國內銀行 海外支店, 綜合商社 등의 海外支社와 協力하여 直接 또는 매스컴을 통한 弘報도 가장 바람직하다고 본다. 이러한 弘報 네트워크(net work)를 통한 弘報媒體(media)는 自由港 設立背景과 投資與件은 물론 國內經濟 構造 및 海外與信 등 各種 弘報資料를 新聞, 라디오, 텔레비전 등 大衆媒體와 獨立廣告物, 專門誌 등을 통하여 弘報와 案內를 하여야 한다.

#### ⑦ 自由港設置에 따른 投資費의 財源調達

財源調達은 이 事業의 成敗를 左右하는 關鍵이 되므로 所要資金의 合理的 調達方案을 마련하여, 自由港建設이 國際化時代에 큰 影響力을 發揮할 수 있도록 하여야 할 것이다. 따라서 本自由港의 投資費確保는 다음과 같은 基本方針下에서 그 財源을 마련토록 하여야 할 것이다.

첫째, 自由港建設은 政府投資資金과 民間資本으로 調達, 投資하되 性格上 國際自由港이라는 特性을 감안, 外資導入과 多國籍企業의 參與에 의한 財源을 적극 誘導, 確保토록 하여야 할 것이다.

둘째, 年間負擔은 可及의 平準化하고 建設期間中 發生되는 收入을 最大限 回轉運用하여 官民負擔을 緩和하여야 할 것이다.

셋째, 外資는 建設初半期에 導入하고 建設後半期 以後에는 內資를 重點 投資하여야 할 것이다.

넷째, 外資는 民間部門에서만 導入하되 對外資比率은 60 : 40 정도로 區分 調達하여야 할 것이다.

다섯째, 土地는 全量 國家에서 導入하여 造成後 綠地 및 公共用地를 除外한 나머지는 內·外國人民間에게 全量 賃貸하고 그 期間을 長期化하여야 할 것이다.

여섯째, 民間投資部門은 必要時 各種 投資惠澤을 賦與한다는 등으로 自由地域 造成計劃에 따른 投資費 確保方案을 提示하여야 할 것이다.

그 밖에도 自由港의 諸機能을 圓滑히 수행하기 위하여서는 出入國 管理事務所, 稅務署, 警察署, 關稅廳事務所, 地方海運港灣廳, 金融機關, 郵遞局, 電信電話局, 教育廳, 醫療施設, 福祉施設 등 支援機關의 도움도 함께 필요하다고 본다.

## V. 結 論

지금까지 韓中兩國 貿易에 관한 一般的 考察로부터 韓中兩國間的 黃海의 兩岸開發計劃을 살펴보면서 우리 나라에 있어서의 自由港 設置의 可能性과 諸效果도 함께 分析·檢討하여 보았다. 이에 따라 과연 앞으로 우리 나라에도 自由港 設置가 가능할 것인가를 豫測하는 것은 經濟政策을 樹立하는데 있어서 매우 重要한 意義를 가진다고 본다. 우리 나라에서도 이미 自由港의 일종인 輸出自由地域이 馬山과 裡里에

設置되어 運營되고는 있지만, 20餘年이 경과되어 가는 現時點에서 期待한 만큼의 큰 成果를 이루지 못하고 있는 實情이다. 따라서 自由港으로서의 所期の 目的을 達成하기 위한 앞으로의 課題는 현재 우리 나라의 輸出自由地域의 性格에서 시급히 脫皮하여 홍콩이나 함부르크型的 自由港을 設置하는 일이다. 따라서 本研究가 示唆하는 바는 特殊한 馬山 輸出自由地域과 같은 輸出産業地域으로서의 工業港的 性格의 自由港에서 홍콩과 같은 商港的 性格의 自由港으로의 轉換을 주장하는 것이다.

中國은 開放政策의 實效性을 높이기 위하여 經濟特區를 擴張·分散시키는 한편 特別行政區域도 數個地域에 新設하는 등 1國 2體制의 한 날개인 市場經濟圈을 擴張시키면서 多樣化시키고 있다. 海南島의 開發과 함께 南通, 淺談, 天津 및 上海 등 지역의 自由港化는 그 一環策에 속하는 것이다. 뿐만 아니라 中國은 山東省地域에 韓國研究「센타」설립, 對韓貿易 專擔會社 設立, 그리고 韓國專用工團 등을 設置하는 등 韓國과의 經濟交流과 經濟協力を 本格的으로 推進하기 위한 準備를 갖추고 있다. 따라서 우리 나라도 이에 對應하는 西海岸의 一個道, 예를 들어 全羅道의 1個 地域을 對中國前進基地로 指定하는 한편 특별히 群山에 自由港을 開發하는 措置를 취함도 바람직하다고 본다. 그리고 中國研究는 물론 蘇聯研究 및 東歐研究 등 共產圈關係 研究所를 設置하고 이에 對應하는 貿易 및 經協專擔機構도 함께 設置하여야 할 것으로 본다.

따라서 이와 같이 中國이 經濟特區와 經濟開放區를 設置하고 對西方 및 對韓經濟協力を 推進함에 대하여 우리 나라도 이에 相應하는 自由港 등을 指定함은 매우 바람직한 조치라고 본다.

한편 우리 나라에서의 自由港設置는 外國資本의 直接投資誘致를 위한 與件造成에는 一助가 되는 必要與件이기는 하나, 自由港 設置만으로 現在 우리 나라가 當面하고 있는 外資誘致의 모든 問題가 解決되리라는 뚜렷한 確信을 갖기 어렵다는 점과, 우리 나라가 現在 直面하고 있는 政治, 經濟, 軍事的인 難題의 克服이 時急한 狀況에서 國際港



灣施設建設, 用水開發, 高速道路建設, 國際通信網設置 및 貿易情報센터建設 등 自由港造成에 막대한 投資財源이 소요된다는 점 및 自由港建設 후에 우리 나라가 自由港으로서의 機能을 홍콩 및 함부르크와 같이 圓滑하게 發揮하기까지는 상당히 오랜 時日이 소요된다는 점 등을 감안할 때, 우리 나라에 있어서의 自由港設置問題는 성급한 選擇 대신에 지금부터라도 段階的으로 慎重하게 檢討되어야 할 것이다.

지금까지 우리 나라는 世界經濟與件을 被動的으로 受容하면서 國益을 극대화하는 비교적 단순한 選擇이 可能하였으나, 이제는 우리 나라도 國際收支黑字規模가 擴大되고 世界經濟의 多邊化가 深化됨에 따라, 國際經濟秩序 形成에 被動的 受容者가 아닌 能動的 主體로 參與하여 成就한 黑字基調下的 先進國型 貿易體制의 定立을 追求하지 않으면 안될 段階에 이르고 있는 것이다.

뿐만 아니라 政治民主化와 더불어 經濟民主化에 대한 욕구가 확산되고, 또한 韓中修交를 계기로 하여 對北方經濟協力與件도 成熟되면서 共產圈國家들과의 經濟交流도 擴大되어 가는 것을 勘案할 때, 우리 나라에 있어서의 自由港 設置의 展望은 매우 밝다고 할 수 있다.

끝으로 우리 나라에 있어서 自由港設置를 위하여 檢討되어야 할 立地條件 몇 가지를 보면, 첫째 最近의 아시아, 太平洋地域의 貿易動向의 變化와 快適한 環境을 중시하는 企業, 個人工場 등의 立地性變化를 들수 있으며, 政府도 開放政策을 國內外에 公約하여 國際競爭力 向上에 크게 努力하고 있다는 점이다. 이러한 脈絡에서 우리 나라를 環太平洋地域에서의 橋頭堡의인 國際自由港으로 開發하는 일은 同時에 우리 나라 貿易의 基盤을 確固히 하는데 있어서도 크게 기여할 수 있을 것이다.

둘째, 法的·制度的·管理的 側面에서 본다면 自由港은 國家에 따라 特別法, 條約 및 大統領命에 의거하여 設置運營되고 있는데, 우리 나라 實情에 맞는 自由港의 形態 및 規模를 導入함으로써 財政支援體系, 事業完工後의 運營管理組織體制, 最小의 行政的 制限과 統制, 出入節次의 迅速 및 간편 등 行政的인 面에 대해서도 事前에 充分히 고려되

어야 할 것이다.

셋째, 自由港의 機能을 效果的으로 遂行할 수 있도록 支援하는 施設面에서 본다면, 貨物處理가 容易할 수 있는 交通施設을 갖춘 良港과 함께 外國人 住居團地, 銀行施設, 倉庫施設, 製造 및 加工施設, 各種 비즈니스 센터 및 쇼핑 센터, 文化慰樂空間 등의 下部構造의 確報가 必須的으로 要求된다.

넷째, 自由港의 設置에는 그 時期問題가 重要하다고 본다. 왜냐 하면 世界的인 自由港인 香港이 1997年 7月 1日자로 中國의 主觀下에 들어가게 됨에 따라 國際貿易과 國際觀光을 擔當할 代替地域의 適地로 台灣, 싱가포르, 泰國 등이 3色戰으로 第2의 香港을 目標로 하고 있다. 특히 日本도 神戶, 大阪, 橫濱, 沖繩 등에 自由港設置論議가 오래 전부터 與論되고 있어 一連의 世界自由港에 있어서의 環境의 변화는 우리 나라에 있어서의 自由港設置에 대한 妥當性 檢討의 時期의 重要性을 예고해 주고 있는 것이다. 이러한 점을 勘案할 때, 우리 나라의 自由港 設置는 늦어도 '90年代 末까지는 그것이 實現段階에 들어가도록 強力히 推進되어야 할 것이다.

끝으로 이 論文에서 提示된 우리 나라에 있어서의 自由港設置의 妥當性은 물론 그 自體가 마스터 플랜(master plan)이 될 수는 없는 것이며, 단지 이를 위한 하나의 提案이요 輪廓이기는 하지만, 앞으로 우리 나라 自由港設置가 實現되기 위해서는 여기에서 指摘한 問題點들의 解決이 先行되어야 한다는 것을 무엇보다도 強調하고자 한다.

## 參考文獻

金英昊, “自由港設置의 必要性에 對한 考察”, 『港灣研究』, 韓國港灣研究會, 1987. 2.

金德洙, “韓國에 있어서의 自由港區設置에 관한 研究”, 檀國大學校 大

學院 博士學位論文, 1989.

白權鎬, 中國의 對外開放政策의 回顧와 展望(共產圈經濟), 韓國産業研究院, 1988.

群山市, 群山産業基地開發計劃, 1987. 12.

群山市, 群山市地域經濟 中・長期發展構想(1989~2001), 1989. 12.

魚凡之, 中國經濟改革與調整, 香港, 銀域有限公司, 1986.

行政院經濟建設委員會, 中共經濟情勢, 台北, 1988, 1989.

中華經濟研究院, 中國大陸經濟研究論叢 第三輯, 台北, 1987.

陳雨晨, 中共經濟建設的戰略與佈局, 中華經濟研究院, 台北, 1987.

蕭樹川, 自由港與國際貿易區, 台北, 1958.

王 洸, 航港新論, 台北, 海運出版社.

張劍, 當代中國經濟概述, 廣東人民出版社, 1989. 5.

孫孺・許陸主 編, 中國經濟特區的理論實踐, 北京, 經濟科學出版社, 1988.

王慧 等, 中國的投資環境, 北京, 荒風書局, 1987.

中國對外經濟年鑑編輯委員會, 中國對外經濟貿易年鑑, 北京, 1981~1990.

中國沿海近隣經濟研究委員會, 中國沿岸地域發展戰略の動向とアジア NIES, ASEANの對應, 東京, 産業研究所, 1990.

中國沿海近隣經濟研究委員會, “中國沿海地區とアジアNIES”, 『ASEANとの重層的發展の分析』, 東京, 産業研究所, 1989.

日本經濟協會, 中國の投資環境, 東京, 蒼蒼社, 1989.

柴田銀次郎, 自由港の研究, 同文館, 1955.

高村忠也, “自由港制度論”, 『海事論叢』, 海披專門學院, 1949.

Thoman, R.S. “Free Ports and Foreign Trade Zones”, *Maryland Cornell Maritime Press*, 1956.

Axirlrod, Eric. *The Political Economy of the Chinese Revolution*. Hong Kong: Union Research Institute, 1972.

Baum, Richard, ed. *China's Four Modernizations: The New*

*Technological Revolution*, Boulder, Colo.: Westview, 1980.

Bechtel Eastern Limited, "Cheju Island International Free Trade Area", *Korea Research Institute for Human Settlements*, Seoul, Korea, 1983.

Diamond, Walter H. and Dorothy B. Diamond, "Tax-Trade Zones of the World", *Mathew Bender*, 1987.