

# 동북아허브 발전전략에 대한 고찰

## A Study on the Development Strategy for the Hub of Northeast Asia

이재기\*

---

### 목 차

---

- |                      |                |
|----------------------|----------------|
| I. 서론                |                |
| II. 동북아허브구상          | IV. 동북아허브 발전전략 |
| 1. 배경                | 1. 물류허브        |
| 2. 정부의 구상            | 2. 경제특구        |
| III. 동북아지역내 협력       | 3. 금융허브        |
| 1. 동북아지역 경제협력의 필요성   | V. 결론          |
| 2. 동북아지역 경제통합의 주요 이슈 |                |
- 

Key Words: 동북아허브, 경제특구, 외국인직접투자, 산업클러스터

---

### Abstract

---

The purpose of this paper is to investigate the development strategy for the Hub of Northeast Asia. Those countries such as Singapore, Taiwan, Hong Kong and China competing us are trying to concentrate on their core capacity. Based on the severe competition surrounding us, we are confronting with a transitional period to upgrade competitiveness.

It is acknowledged that the building of economic hub of Northeast Asia is essential to become an advanced country. Therefore, it is becoming an urgent task that Korean government should formulate the development strategy of building efficient transportation network, economic special zone and financial hub.

---

---

\* 호서대학교 경상학부 교수, leejk@office.hoseo.ac.kr, (041)560-8341, 011-417-7608

## I. 서론

2003년 2월말에 출범한 참여정부는 동북아 허브(Hub) 건설을 핵심국정과제의 하나로 제시했는데 이는 지정학적으로 동북아의 중심에 위치한 장점과 1990년대 이후 세계경제의 새로운 중심축으로 급부상하고 있는 중국과 인접해 있는 기회를 활용하여 우리경제를 재도약 시키겠다는 구상으로 해석할 수 있다.

현실적으로 동북아 허브 건설이라는 과제는 중국의 급속한 경제발전에 따라 우리의 주력산업이 위기의식을 느끼면서 비롯되었다고 할 수 있다. 국내외 주요 경제분석기관의 발표자료에 따르면 향후 5~10년 내에 중국은 대부분의 산업에서 우리의 경쟁력과 필적하거나 오히려 추월할 가능성이 큰 것으로 지적되고 있다.

본 고에서는 정부의 동북아 허브 구상과 관련하여 동북아 경제중심국을 향한 발전전략에 대해 살펴보고자 한다.<sup>1)</sup>

## II. 동북아 허브 구상

### 1. 배경

우리의 국가경쟁력이 거의 향상되지 않고 있는데 반해 중국, 대만 등 경쟁국들의 국가경쟁력이 우리보다 나은 상황에서 동북아 허브의 건설은 우리 경제의 생존전략이자 미래가 달려있는 절박한 과제일 수밖에 없다. 그러나 일부 경제학자들은 우리가 과연 동북아의 허브가 될 수 있는지에 대해 근본적인 의문을 제기하고 있다. 일본의 경우 1990년대 이후 10년 넘게 장기불황에 처해 있지만 여전히 미국에 이어 세계 제2위의 경제대국이자 아직도 제조업에 관한 한 세계 제1의 경쟁력을 보유하고 있으며 중국 역시 세계에서 가장 역동적으로 경제성장을 하고 있으며 국내총생산(GDP : Gross Domestic Product)과 교역규모에서 이미 세계 6~7위를 나타내는 인구 13억의 거대시장을 보유한 경제강국으로 부상하고 있다.

이들 두 국가를 극복하고 우리가 이 지역의 경제 허브국이 되겠다는 목표는 일견 공허하게 여겨질 수도 있으나 여기서 경제 허브국이 의미하는 바는 기능적인 측면(functional aspect)에서의 중심이지 규모나 경쟁관계에서의 중심을 지향하는 것은 아니

---

1) 전국경제인연합회, 전경련, 2003. 4. 참조.

다. 즉, 경제관 인간과 제품, 그리고 자본의 흐름이기 때문에 이러한 흐름에서 우리가 중심지가 되고자 하는 것이다. 동북아국가들간에 경제적 네트워크를 통해 효율적인 분업체제를 형성함으로써 상호 win-win 하는 시스템을 구축하여 우리가 그 중심적인 역할을 하는 의미로도 해석할 수 있다.

## 2. 정부의 구상

동북아 허브국을 실현하는 방안으로서 정부는 네 가지 방안(물류중심지, 비즈니스 거점, IT 등 첨단산업 집적화, 금융중심지)을 제시하고 있다. 정부의 실현방안은 2002년 7월에 발표한 '동북아 비즈니스 중심국가 실현방안'과 2003년 3월에 발표된 '우리 정부의 경제운용방향' 등에 구체적인 내용이 포함되어 있다.

우선 이들 세 방안에 대해 간략히 지적하면 '물류중심지 추진전략'은 인천공항과 부산·광양항을 확충하여 동북아 중심공항과 항만으로 개발하고 국내외 물류네트워크의 구축, 국제물류지원센터 건립 등 관련제도를 정비함으로써 물류전반의 경쟁력을 제고시킨다는 것이다. '비즈니스 거점 추진전략'은 인천공항 인근지역과 부산신항·광양항 배후지역을 경제특구로 지정하여 외국인직접투자(FDI : Foreign Direct Investment)를 적극적으로 유치함으로써 복합비즈니스 중심지로 만든다는 것이며 'IT 등 첨단산업 집적화전략'은 특정지역에 첨단산업의 연구개발센터를 집중시켜 이를 중심으로 특정한 산업클러스터를 창출한다는 것이다. 또한 금융중심지추진전략은 외국인들의 대규모투자를 활성화시키기 위해서 자금조달비용(financing cost)을 낮추는데 초점을 맞추고 있다.

이들 네 가지 방안 중 'IT 등 첨단산업 집적화 전략'은 아직은 준비가 되어있지 않아 단기적 전략으로는 부적합하여 중장기적 전략으로 추구하여야 하는 것으로 평가되고 있어서 비교적 여건이 조성되어 있고 단기적으로 가시적인 성과를 거둘 수 있는 '물류중심지 추진전략', '경제특구 추진전략', 그리고 '금융중심지 추진전략'에 대해 구체적으로 살펴보고자 한다.

## Ⅲ. 동북아지역내 협력

### 1. 동북아지역 경제협력의 필요성

북미지역, 유럽연합과 더불어 세계경제의 3대축으로 지칭되는 동아시아지역이 지난

1997년 동아시아외환위기(EAFEC : East Asian Foreign Exchange Crisis)이후 경제통합을 추진하고 있다. 일본, 중국 등 동북아는 물론이고 미국, 인도 등과의 자유무역협정(FTA : Free Trade Agreement) 체결을 추진 중이다. 또한 'ASEAN + 3 정상회의'와 관련된 회의(EAVG, EASG)에서는 동아시아 차원의 FTA를 검토 중에 있다.

이러한 경제협력 동향 중 우리에게 있어 가장 중요한 것은 동아시아 경제의 약 90%를 차지하는 동북아의 한·중·일 3국이 지역주의에 공식참여하였고 3국간 FTA의 체결가능성도 검토하였다는 점이다. 한·중·일 3국의 FTA 정책은 향후 동아시아 경제통합의 방향을 결정지을 것으로 기대된다.

동아시아의 FTA는 다양한 채널을 통해 달성될 수 있지만 다수의 경제학자들은 동북아의 한·중·일 3국간 FTA를 체결하고 이를 동남아의 AFTA와 연계시키는 것이 가장 바람직한 것으로 지적하고 있다.

동북아의 역사적 관계를 간단히 살펴보면 한국은 일본의 한반도 강점에 따라 주권을 오랜 기간 상실한 바 있으며 중국은 중·일전쟁을 통해 일본의 직접적인 피해국으로 고통을 당한 바 있다. 그러나 제2차세계대전 이후 냉전시대에는 정치 및 이념의 차이로 인해 한국과 일본은 중국과 대립·갈등관계에 놓여 있었으며 지역내 패권경쟁, 영토분쟁, 과거사 문제, 중국의 사회주의적 경제체제, 경제적 격차 지속 우려 등으로 동북아 3국간 경제통합에 대한 논의는 사실상 불가능하였다. 그러나 구소련의 붕괴로 인해 냉전이 종식된 후 정치 및 군사적 대립관계가 약화되고 동아시아 금융위기 이후 인근국가와의 경제협력 강화 필요성을 각국이 인식하게 되면서 3국간 FTA 논의가 시작되었다.

동북아 한·중·일 3국간 지역경제협력 강화의 필요성을 다음 네 가지 측면에서 살펴보고자 한다.

**1) 동북아 3국의 긴밀한 경제협력의 직·간접효과가 매우 큼**

경제발전단계 및 인적·물적 자원의 차이에 따른 보완성에 비추어 이들 국가간에 경제협력이 강화되면 동북아는 NAFTA, EU에 필적하는 경제블록이 될 수 있을 것으로 전망되고 있다. 이는 역내국 상호간 무역장벽의 제거를 통해 무역자유화를 실현함으로써 지속적인 경제성장을 도모할 수 있기 때문이다.

**2) 역내 정치적 안정의 제고**

한·중·일 FTA는 역내의 정치적 안정을 위해서도 필요하다. 한·중·일 3국간 갈등관계를 협력의 동반자관계로 발전시키는 데는 경제적 협력의 강화가 필수적이라고 할 수 있다. 최근 일본과 중국이 동남아지역의 국가들과 경쟁적으로 FTA체결을 추진하는 배경에는 경제적인 측면 외에 지역적 패권확보를 위한 정치적 목적과 깊이 연관되어 있다. 또한 일본이 한국과 FTA를 체결하려는 것도 중국의 부상을 견제하면서 동아시아

경제통합의 주도권을 확보하려는 전략으로 해석할 수 있다. 한·중·일 FTA는 중국을 역내국으로 포함시킴으로써 일·중간 지역패권경쟁보다는 동북아, 넓게는 동아시아 공존번영을 위한 협력의 관계로 발전시킴으로써 지역의 발전과 안정을 도모할 수 있다.

### 3) 중국시장에 대한 효율적 접근 가능

한·중·일 FTA는 1990년대 이후 세계에서 가장 역동적인 경제성장세를 시현하고 있는 중국시장에의 효율적 접근을 가능하게 한다. 향후 중국경제의 지속적인 고성장 전망으로 인해 우리의 수출 및 경제성장에 중국시장의 중요성이 더욱 커질 것으로 예상된다. 향후 20여년간 중국경제가 연평균 7%대의 성장세를 실현할 경우 구매력기준으로 평가할 때 2020년에는 중국의 GDP가 19조 6,000만 달러로 세계 1위의 경제대국으로 부상할 것이란 분석도 제기되고 있는 실정이다.

향후 중국경제는 세계무역기구(WTO) 가입 이후 중국의 수출시장 접근확대, 2008년 북경올림픽 및 2010년 세계박람회 개최, 서부대개발사업 추진 등으로 외형적인 경제성장의 지속이 예상된다. 또한 중국경제의 이러한 고성장 유지는 외국인직접투자의 유입과 주요 선진경제권의 활발한 기술이전, 저렴하고 우수한 노동력, 세계최대의 내수시장 규모, 급속한 기술발전 등에 기인한다. 중국경제는 국유기업의 비효율성, 사회주의 체제의 한계, 금융부실, 급속한 경제발전 에 따른 빈부격차의 심화 등 다수의 성장제약 요인을 가지고 있지만 향후 경제개혁 및 개방정책의 지속으로 고도성장의 잠재력이 세계에서 가장 높은 국가임에는 재론의 여지가 없다.

<표 1> 중국과 세계 주요 국가의 경제성장 속도 예측치 비교

(단위 : %)

국 가 명	1950~1998	1913~1998	2000~2020 <sup>1)</sup>
독 일	3.62	2.16	3.60
미 국	3.44	3.18	3.00
일 본	5.95	4.31	3.00
중 국	5.97	3.32	7.10
세 계	3.92	3.01	3.90

주 : 1)은 예측치임

또한 중국은 WTO 가입을 계기로 시장개방을 확대하고 있으며 지속적으로 통상제도를 개선시켜 나가고 있다. 자본주의 시장경제체제로의 전환과 세계경제체제로의 편입이 가속화되고 있는 가운데 그 동안 양적인 경제성장에서 질적인 경제성장, 즉 투입물의 효율성 증대를 추구하고 있다. 경제시장으로 세계최대 인구(13억~14억으로 추산됨)의

소득증가로 소비수요가 증대됨으로써 이러한 내수가 안정적 경제성장을 가능하게 할 것으로 기대된다.

세계적 경영컨설팅기관인 A. T. Kearney가 최근에 1,000개의 기업을 대상으로 조사하여 발표한 '2002년 FDI 신뢰지수(2002 FDI Confidence Index)'에 따르면 중국은 세계 1위의 투자대상국가로 조사되었다. 1998~2001년 조사에서는 미국이 세계1위자리를 유지하였으며 중국은 미국의 뒤를 이어 가장 투자하고 싶은 국가로 평가된 바 있다.

한편, 일부 경제분석기관들은 중국경제의 미래에 대한 지나친 낙관을 경계하는 분석을 제기하고 있어 주목을 끌고 있다. 이들 분석기관은 중국경제의 리스크 요인으로 금융기관 및 국유기업의 개혁지연, 노동력의 질적 효율성 제고 부진, 민간의 저축률 하락으로 인한 투자부진, 노령화 사회진입으로 인한 재정적자의 증가, 민주화 요구 증대로 인한 사회불안정 심화 등을 지적하고 있다. 그러나 다수의 경제분석기관들은 중국의 이러한 경제성장 제약요인들에도 불구하고 경제개혁·개방정책이 중국지도부의 강력한 리더십하에 차질없이 추진되고 있어서 중국경제는 향후 20여년간 연평균 7%대의 고도성장을 지속할 수 있을 것으로 예상하고 있다.

최근 중국에 대한 수출증가에도 불구하고 중국의 수입규제조치 강화, 수입시장 다변화 전략 등의 영향으로 중국시장내에서 한국상품의 점유율은 오히려 하락하고 있어 중국경제의 성장속도를 한국의 대중국 수출증가가 따라가지 못하는 양상을 보이고 있다. 한국의 중국수입시장 점유율은 1998년 10.7%에서 2000년에는 10.3%로 낮아졌고 2002년에는 9%대로 하향추세를 보이고 있다.

#### 4) 역내 수요창출기반의 확대

한·중·일 3국간 FTA가 체결되면 세계경제의 침체에 대비한 역내수요창출기반이 확대된다. 한·중·일을 포함한 동아시아 지역의 경제는 미국 등 역외국가의 수입수요에 크게 의존하고 있는 것이 사실이며 경제발전 추진전략에 있어서 산업 및 기술수준이 가장 앞서있는 일본이 경제발전단계의 선두에 서고 한국·싱가포르·대만 등 선진개도국들이 일본을 잇고 그 다음에 후발개도국들이 위치하는 기러기형 경제발전 모델(flying-geese economic development model)을 채택하였다.

그러나 중국이 전통적인 가공산업에서부터 최첨단 IT제품까지 전영역의 공산품을 생산하고 이 지역 최선진국인 일본이 10년 이상 장기적인 경제침체 상태에 있으며 이로 인해 신산업 개발이 지연되고 있다. 또한 제조업의 급속한 해외이전으로 인해 산업공동화 현상이 발생하고 있고 이로 인한 실업률 상승으로 이 지역 후발개도국에 대한 산업 및 기술이전이 부진해짐으로써 역내 산업구조조정이 지연되고 있다. 특히 일본은 고령화사회 진전으로 노동인력의 부족을 겪고 있으며 IT, 서비스, 금융 등 고부가가치 산업으로의 재편이 절실히 필요하나 아직도 전기, 전자, 자동차 등 제조업이 산업의 핵심을

구성하고 있다.

따라서 동북아지역은 자동차, 반도체, 기계류, 석유화학, 조선 등에서 과잉설비의 문제를 내포하고 있다. 한국과 일본의 경우 석유화학업계의 통폐합이 극히 부진한 편이며 자동차 및 부품업계는 국내업체보다는 구미업체 주도로 산업재편이 이루어지고 있다. 이러한 산업협력을 효율적으로 달성하고 국가간 분업시스템을 제고하기 위해서 경제관계가 밀접한 국가간 FTA가 유효한 수단임은 주지의 사실이다.

한편, IT산업의 급속한 발전과 정보통신혁명으로 다국적기업들(MNCs : Multinational Corporations)의 활동이 강화되고 기업의 합병 및 퇴출이 용이해졌으며 첨단기술(high-tech)은 물론이고 기존제품에 대한 지적재산권(intellectual property rights) 보호, 표준화 필요성 대두, 경쟁정책의 국제적 조화 등을 위한 지역내 협력 필요성이 대두되고 있다. 동북아 지역은 한자문화권과 불교문화권의 공유 및 지리적 인접성 등으로 3국 기업간 협력의 잠재성과 상기한 산업협력의 필요성에도 불구하고 그 동안 역내기업들 간에는 협력이 제대로 이루어지지 못하였다고 평가할 수 있다.

동북아 3국간 FTA 체결은 역내기업들이 상호협력하면서 협력의 인센티브를 제공할 수 있기 때문에 산업구조조정 및 산업협력의 원활화를 도모하고 인적·물적 교류를 활발히 추진함으로써 역내기업들이 지역경제의 환경변화에 적응할 수 있는 역량을 강화하도록 유도할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

## 2. 동북아지역 경제통합의 주요 이슈

한·중·일간 경제협력을 공식적·제도적으로 뒷받침하는 역내경제통합과 관련한 주요 이슈를 정리해 본다.

### 1) FTA에 대한 3국간 입장차이

#### ① 한국의 입장

한국은 아직 동북아내 한·일 양자간 FTA와 한·중·일 3자간 FTA에 대한 입장을 확고히 정리하고 있지 않은 것으로 보인다. 이미 일본과의 FTA 논의가 수년간 지속되고 있는 상황에서 현실적으로 일본의 협상논의 요구를 지연시키기 어려운데다 한·일 FTA의 경제적 혜택에 대한 국내 경제분석기관간에 전망이 엇갈리고 있고 FTA에 대한 국민적 공감대 형성도 부족한 실정이다. 또한 한국의 산업계에서는 일본과의 FTA 보다는 한·중·일 FTA를 더 선호하고 있으며 동북아에서 중국이 배제된 가운데 한·일 양국이 FTA를 실현할 수 있을지에 대해서도 의문이 제기되고 있다.<sup>2)</sup>

② 일본의 입장

일본은 최근에 싱가포르와 FTA를 체결한 데 이어 한·일 FTA를 다음으로 진행시키는 전략을 구상 중에 있다. 즉 일본은 한·중·일 FTA 논의가 진행될수록 중국의 부상을 견제하기 위한 차원에서 한·일 FTA를 진전시키기 위한 방안을 보다 적극적으로 모색하고 있다.

③ 중국의 입장

중국은 양자간 FTA보다는 한·중·일 3국간 FTA를 선호하고 있다. 중국은 2002년에 한·중·일 3국간 FTA의 타당성 검토를 제안한 바 있는데 이는 일본이 주도하는 한·일 FTA에 참여하기보다는 처음부터 3국이 동등한 입장에서 추진하는 FTA를 선호하고 있는 입장을 반영하였다고 할 수 있다.

2) 한·중·일 FTA의 대상범위

FTA의 대상범위를 두 측면(경제적 측면, 비경제적 측면)에서 살펴볼 수 있다.

① 경제적 측면

한·중·일 FTA를 경제적 측면에서 고려할 때 협정의 형태는 무역, 투자 및 서비스, 무역규범 등이 포함되는 포괄적인 것이 되어야 한다. 여기서의 핵심사항은 농·어업과 취약제조업의 포함여부, 즉 무역자유화의 범위를 어떻게 설정하는가 이다. 이미 일본은 한국과의 FTA 논의에서 농산물에 대한 자유화의 난점에 대해 지적한 바 있으며 한국과 중국은 일부 제조업에 대한 예외조치를 요청할 수도 있다. 경제통합효과의 극대화를 이루기 위해서는 각국이 극히 민감한 일부 품목을 제외하고는 모든 품목을 무역자유화의 대상으로 포함시켜야 한다.

② 비경제적 측면

한·중·일 FTA가 보다 성공적이 되기 위해서는 경제통합 이외에도 사회적·문화적 통합까지도 이를 수 있게 중장기적인 관점에서 추진되어야 한다. 경제통합만으로도 각국은 상당한 실익을 얻을 수 있지만 경제통합을 기초로 하여 동북아의 정체성(identity)이 제고되고 지역안정이 이루어질 때 경제통합의 시너지효과가 배가된다.

이러한 예는 유럽통합과정을 통해 살펴볼 수 있다. 당초 제1, 2차 세계대전을 경험한 독일과 프랑스는 유럽에서의 전쟁을 근본적으로 방지할 수 있는 방안으로 군비산업인 유럽석탄철강공동체(ECSC)를 발족시켰고 이를 점진적으로 확대하여 유럽공동체(EC), 유럽연합(EU)을 탄생시켰으며 화폐, 사회적·문화적 통합과 더불어 정치통합(political integration)까지도 이루려 하고 있다. 이러한 결과 서유럽은 역사상 유래가 없는 전후

---

2) 한국의 입장으로서 산업계, 학계, 관계의 공동연구를 통해 일본과의 FTA를 지속적으로 논의하는 한편 중국이 제안한 한·중·일 FTA를 동시에 검토하는 것이 보다 현실적인 대처방안이 될 것으로 보인다.

50년 이상을 전쟁없이 지낼 수 있었다.

이에 비해 동북아는 정치 및 이념적 차이가 여전히 상존하고 있어서 경제통합의 주요 장애요인이 될 수 있으나 이러한 불안요인을 완화시키기 위해서는 사회적·문화적 통합을 목표로 중장기적 시각하에 경제통합을 추진해야 한다.

### 3) 중심추진국가의 선정

한·중·일 FTA의 추진에 있어서 어느 국가가 중심국가가 되느냐 하는 것도 일본과 중국간에 첨예하게 이해관계가 대립되어 있는 문제이다. 일본과 중국은 이 지역에 있어서 패권경쟁을 치열하게 전개하고 있어 어느 한 국가가 주도하는 것을 원치 않고 있다. 이러한 상황에서 한국이 동북아 경제통합에서 조정자(coordinator)의 역할을 수행할 수 있다. 조정자의 역할을 담당하기 위해서는 개방과 개혁 및 합리적인 사고를 지닌 인적 자원의 육성, 투명한 경제체도의 정착, 국제협상에서의 정치외교적인 능력함양 등이 선결조건이라고 할 수 있다.

## IV. 동북아허브 발전전략

### 1. 물류허브

상기한 네 가지 방안 중 현재로서 가장 가능성이 높다고 볼 수 있는 것이 바로 물류 중심지전략이라고 할 수 있다. 특정지역 또는 국가가 물류중심지가 되기 위해서는 우선적으로 지정학적 위치가 가장 중요하다고 할 수 있다. 이러한 맥락에서 볼 때 현재 동북아전지역은 세계에서 가장 역동적으로 경제성장을 시현하고 있는 지역으로 역내교역이 지속적으로 확대되고 있으며 이에 따라 역내 물동량도 크게 증가하고 있다. 이러한 상황에서 우리가 바로 동북아 중심에 위치하고 있어 최상의 지리적 조건을 갖추고 있는 것이다.

특히 세계의 생산기지로서 입지를 확고히 구축하고 인구 13억의 세계 최대의 소비시장으로 부상하고 있는 중국이 우리와 인접해 있다는 것이 최상의 조건을 갖출 수 있는 여건이 되고 있다. 2002년 중국의 수출규모는 약 3,200억 달러, 수입규모는 약 2,900억 달러로 총교역규모가 6,000억 달러를 초과하였다. 중국의 교역규모는 매년 큰 폭의 증가세를 시현하고 있어 향후 물동량이 크게 증가할 것으로 예상된다.

이러한 양호한 조건을 바탕으로 이미 우리는 동북아 물류의 상당부분을 담당하고 있다. 부산항은 컨테이너 화물처리량이 세계항만 중 3위를 기록하고 있고 대한항공은 항

공화물처리량이 세계항공사 중 2위를 나타내고 있다. 부산·광양항과 인천공항은 세계 해운과 항공의 주요 간선항로를 연결하는 위치에 있다. 즉, 부산·광양항은 미국·일본과 중국을, 그리고 인천공항은 중국·동남아와 미국을 연결하는 위치에 자리잡고 있다.<sup>3)</sup>

항만이나 공항의 하드웨어적인 인프라나 입지 등에 있어서는 우리가 다른 경쟁국들보다 양호한 조건을 갖추고 있지만 한편으로 취약한 부분도 다수 존재하는 것이 사실이다. 특히 동북아 국가들 중 가장 불안정한 노사관계나 높은 물류비용, 교육시스템의 후진성, 열악한 외국인 거주환경, 복잡한 행정절차와 규제 등은 우리가 물류중심지를 지향하는데 있어서 시급히 개선해야 될 과제로 지적되고 있다.

최근 동북아국가간 역내 물류거점화 국가가 되기 위한 선점경쟁이 치열하나 한국은 그동안 낙후된 국내 물류 개선에 소홀하였다고 평가할 수 있다. 기존의 물류중심전략을 변화된 환경에 맞추고 보완하여 동북아 물류중심 선점과 획기적인 물류발전을 도모해야 한다.

이를 추진하기 위한 발전전략으로서 제도정비 및 초기시설 확보에 주력하기 위한 선택과 집중, 선점과 차별화정책의 시행과 그 동안 문제점으로 지적되어온 사항들에 대한 보완, 그리고 국내물류와 국제물류의 개선을 병행 추진하여야 한다.

우선 인천공항을 동북아 중추공항으로 육성하고, 부산·광양항을 동북아 물류 중심항만으로 육성해야 하며 이를 위해 교통시설 투자배분 조정, 물류 전문기업 육성, 물류거래 투명화, 물류인력 양성, 국제물류 지원제도 및 물류기업 유치, 막힘없고 서류없는 물류시스템 및 동북아 철도망을 구축해야 한다.

## 2. 경제특구

물류중심지와 함께 동북아 중심국가 건설에 주요한 실현방안으로 채택된 것이 '비즈니스 거점화 전략'인데 그 구체적인 방법이 경제특구지정이라고 할 수 있다. 경제특구는 2002년 11월에 '경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률'이라는 명칭으로 국회를 통과하였고 2003년 중에 시행될 예정으로 있다.<sup>4)</sup>

3) 또한 한국은 물류기반시설이 동북아지역의 어느 국가보다도 양호한 편이라고 할 수 있는데 특히, 세계 최고의 보급률을 자랑하는 초고속통신망, 높은 인터넷이용률 등 잘 발달된 IT인프라와 통신시스템이 타지역에 비해 강점을 보이는 부분이라고 볼 수 있다.

4) 정부는 2003년 8월 5일 '경제자유구역위원회'를 개최하여 인천 송도와 영종도, 청라지구(김포 매립지) 6,366만평에 대한 경제자유구역 지정안을 심의하여 2020년까지 14조 7,600억원을 투입하여 인구 49만명의 계획도시로 개발하기로 최종 의결하였다. 지정안에 따르면 송도지구는 국제업무와 정보기술(IT) 등 첨단산업단지, 영종지구는 항공산업과 국제물류산업 중심단지로, 청라지구는 관광·레저 및 국제금융의 중심지로 2008년까지 1단계, 2020년까지 2단계로

경제특구는 일국의 경제전체를 대상으로 개방화나 규제완화를 추진하기 어려울 때 우선 특정지역부터 적용한 뒤 차츰 타지역으로 확대시켜 나가기 위해 채택하는 방법이다. 경제특구의 대표적인 예로는 중국이 1980년대에 심천 등 4개 도시(후에 해남도를 추가)를 대상으로 지정한 것을 들 수 있다. 중국의 경제특구정책은 이후 중국의 대외개방을 전인하면서 결과적으로 성공을 하였다고 평가할 수 있다.

경제특구가 성공하기 위해서는 기업하기 좋은 환경을 만드는 것이라고 할 수 있다. 여기에는 제도나 인프라, 배후시장의 존재 등과 같이 기업경영과 관련된 요소, 그리고 주거·교육·문화·의료시설 등 기업에 근무하는 직원들의 생활환경과 관련된 요소들이 모두 포함된다. 그 중에서도 특히 제도적인 측면에서는 국제기준, 소위 글로벌 스탠더드(Global Standard)가 제대로 통용되는지가 중요한 요소로 작용한다.

경제특구제도가 국제기준에 적합하게 설정되기 위해서는 특구에서만 적용되는 제도에 대해서 국민, 특히 이해관련집단의 협조가 필수적이라고 할 수 있다. 경제특구의 취지를 고려하지 않은 채 특구와 특구 외지역에 적용되는 제도간의 형평성문제가 논의의 대상이 된다면 경제특구의 성공가능성은 어렵게 된다. 이번 '경제자유구역법'이 제정되는 과정에서 이러한 문제가 제기되었는데 가장 핵심적인 두 이슈는 노동관련 및 외국교육기관 설립에 관한 조항과 국내기업에 대한 역차별 문제이다.

### 1) 노동관련 및 외국교육기관 설립에 관한 조항

노동관련조항에서는 당초 파견근로자의 범위와 기한에 대해 제한을 두지 않기로 했다가 전문업종에 한해 적용하는 것으로 수정하였으며 외국교육기관은 국내외 법인을 막론하고 자유롭게 설립할 수 있게 하려했으나 최종적으로는 외국법인만 가능하도록 하였다.

### 2) 국내기업에 대한 역차별 문제

경제특구에 진출하는 외국기업에 대한 특혜는 기존의 '외국인투자촉진법'에서 적용되는 수준과 거의 유사하지만 경제자유구역의 개념 자체를 '외국인투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하기 위한 지역'으로 한정하고 있어 기본적으로 국내기업과의 연계성이 배제되어 있다고 할 수 있다. 외국의 유사한 특구 운영사례에 비추어 볼 때 외국기업만을 대상으로 한 특구개발이 어느 정도 효과를 발휘할 수 있을지는 의문시되고 있다고 할 수 있다.

---

나누어서 건설된다. 이곳에 입주하는 외국인 투자기업에 대해서는 입주 후 3년간 소득세와 법인세 등이 완전 면제되고, 이후 2년간 50%가 감면된다. 재정경제부는 개발이 완료되면 생산과 부가가치 유발액이 76조원에 이르고 13만명의 고용유발효과가 발생할 것으로 예상하고 있다.

한편, 정부의 경제특구설치계획과 관련하여 전국경제인연합회는 최근에 주한외국기업 61개사를 대상으로 '경제특구의 실효성에 관한 주한외국기업인 의식조사'를 실시한 바 있는데 동 보고서에 따르면 한국경제특구의 종합경쟁력 수준은 동아시아 5개 주요 경쟁국(지역)과 비교해 싱가포르를 물론이고 홍콩과 상해에도 크게 뒤져 4위에 그친 것으로 나타났다.<sup>5)</sup>

<표 2> 주요 경쟁국(또는 경쟁국 특구)과 입지비교

	싱가포르	홍콩	상해 (중국)	한국	탄정 (말레이시아)
종합경쟁력	100.0	75.0	73.5	54.4	16.2
· 항목별 경쟁력					
- 세 제	100.0	83.1	49.2	50.8	35.6
- 영어사용	100.0	76.1	14.1	20.7	22.8
- 고용조건	57.6	50.8	100.0	62.7	49.2
- 행정서비스	100.0	63.2	11.5	32.2	13.8
- 교육여건	100.0	86.3	21.9	43.8	6.8
- 주거·생활·인프라	100.0	67.2	37.5	68.8	25.0
- 비즈니스 인프라	100.0	64.9	28.6	58.4	10.4

주 : 1) 한국은 인천(영종도 및 송도), 김포 등 수도권 지역 기준임.  
 2) 종합경쟁력은 각 평가 항목별 1~3위까지 역순으로 3, 2, 1의 가중치를 부여하여 합산한 후, 최우수 국가(지역)를 100으로 산정하여 나머지 국가(지역)의 수준을 지수화 한 것임.

주한외국기업이 평가한 동아시아 주요 경쟁국(지역)별 입지조건 종합경쟁력은 최우수 지역인 싱가포르를 100으로 할 경우 말레이시아의 탄정(Tanjung, 16.2), 한국의 경제특구(54.4), 상해(73.5), 홍콩(75.0), 싱가포르(100)의 순으로 나타났다. 이번 조사에서 싱가포르는 고용조건을 제외한 전 분야(고용조건 최우수지역은 상해임)에서 최우수 입지조건을 보유한 것으로 평가되었다.

항목별로는 한국의 경제특구 입지조건이 고용조건과 주거·생활 인프라만 중상위로 평가된 반면, 여타 항목(세제, 영어사용, 행정서비스, 교육여건, 비즈니스 인프라)에서는 경쟁국 대비 매우 낮은 수준으로 평가되었다. 특히 영어사용, 행정서비스, 교육여건 수준은 싱가포르에 크게 뒤떨어져 있고 홍콩과 비교해서도 절반수준 정도로 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 이번 설문결과는 Fortune Global 100대 기업의 동북아 지역본부가 홍콩, 싱가포르에 각각 22개, 21개 분포되어 있는데 반해 서울은 1개뿐인 현실에서

5) 전국경제인연합회, 전경련, 2002. 12. 참조

도 잘 나타나고 있다.

주한외국기업들이 경제특구 입주에 관심을 갖는 주요 이유로는 세제혜택(40%)이 가장 큰 것으로 나타났으며 관련기업 및 인프라 집적효과(25%), 고용유연성(25%), 행정서비스(10%)의 순으로 조사되었다.<sup>6)</sup> 또한 입주시기로는 특구설치 완료후 1년 이내 입주하겠다는 응답이 60%, 3년 이내 입주하겠다는 응답이 40%로 나타났다.

경제특구 중 최대 선호지역은 김포(30.2%)와 영종도(29.1%)로 나타났으며 송도(24.4%), 부산(15.1%) 광양항(1.2%)은 선호도가 다소 떨어지는 것으로 조사되었다. 특구별로는 영종도의 경우 물류 및 관련기업 집적효과 등 3개 항목, 김포의 경우 인력공급, 교육여건, 주거·생활 인프라 등 4개 항목이 타지역에 비해 상대적으로 가장 우수할 것으로 답하였다.

<표 3> 경제특구 중 최대 선호지역 및 선호요인

(단위 : 빈도수)

	영종도	송도	김포	부산	광양만
·물류	15	5	7	6	1
·인력공급	7	9	11	3	-
·기타 비즈니스 인프라	9	7	9	3	-
·교육여건	5	7	9	4	-
·주거·생활 인프라	5	8	11	4	-
·관련기업 집적효과	8	5	5	6	1
·기타	1	1	-	-	-
총 계	50	42	52	26	2

주한외국기업은 한국정부의 경제특구 설치계획안에 대해서 67.3%가 긍정적으로 평가했는데 정부계획안의 전반적 평가에 대한 설문에서 주한외국기업인들은 다소 만족(53.9%), 다소 미흡(30.8%), 매우 만족(13.5%) 순으로 응답하였다. 항목별로도 대체적으로 긍정적인 평가가 우세하나 만족도는 전반적 평가의 경우에 비해 떨어진 것으로 나타났다. 항목별 만족도는 행정서비스 67.9%, 고용조건 63.8%, 교육여건 61.0%, 영어사용 60.3%, 세제 59.3%, 주거·생활 인프라 58.6%로 조사되었다.<sup>7)</sup> 그러나 현지점에서 경제특구에 입주할 의사가 없거나 미정이라고 응답한 기업이 57개사로 95%로 나타났고 입주의사가 있다고 응답한 기업은 3개사로 5%에 불과하여 경제특구 지정에도 불구하고

6) 이번 조사에서는 입주계획은 미정이나 관심있는 업체도 응답하였는데 우선순위별로 2개를 기재한 업체에 대해서는 1순위 응답에 가중치를 100% 부여하였다.

7) 항목별 만족도는 (매우 만족 + 다소 만족) / 전체응답수로 측정하였다.

고 주한외국기업의 참여도는 저조할 것으로 조사되었다.<sup>8)</sup>

주한외국기업들은 현재 추진되고 있는 경제특구의 실효성을 제고시키기 위해서는 세계혜택(24.8%), 노동유연성 확대(16.6%), 영어 인프라 추가확충(11.5%), 주거·생활 인프라 개선(10.3%) 등 경제특구의 인센티브 개선의 필요성을 지적하였다. 또한 경제특구와 관계없이 기업규제의 원칙적인 폐지(15.9%)를 비롯하여 비즈니스 인프라의 획기적 확충(14.0%)이 필요하다는 응답도 상대적으로 높게 나타나 국내기업 경영환경의 전반적인 개선이 경제특구의 성공적 추진을 위한 핵심사항이 될 것으로 보인다.

### 3. 금융허브

동북아 금융허브 발전전략을 세계적 경영컨설팅 회사인 맥킨지(McKinsey & Compnay)가 아시아·태평양 금융CEO를 대상으로 실시한 설문을 중심으로 살펴보고자 한다.

<표 4> 금융허브로서의 아시아 국가(도시) 선호도 순위

순 위	국 가	장 점	단 점
1	홍 콩	· 개방된 시장, 영어사용, 낮은 세율	· 심각한 환경오염
	싱가포르	· 세계혜택, 개방된 시장, 영어사용	· 협소한 국내시장 규모
2	도 요	· 고객, 상당한 규모의 시장, 매력적인 삶의 질	· 높은 원가, 법적 토대 미흡
	상 하이	· 엄청난 성장 잠재력, 탄탄한 인프라	· 중국의 나머지 지역들은 상당히 낙후된 상태
3	베 이 징	· 의사결정권자들과의 용이한 접촉	· 상하이에 비해 개발이 뒤떨어짐 · 후진적 법률시스템
	서 울	· 개선된 인프라 및 강한 경기 회복력	· 제약이 많은 법률·규제시스템 · 변동이 심한 통화·자본시장 · 영어구사능력이 떨어짐
4	타이페이	· 낮은 원가	· 취약한 인프라, 정치불안정, 부적절한 인적자원 및 법률구조
	시 드 니	· 탄탄한 인프라, 풍부한 인재 풀 및 높은 생활수준	· 지리적으로 동떨어짐 · 상대적으로 소규모의 경제

자료 : McKinsey

8) 입주 의사가 없는 경우에 그 이유로는 현 사업장의 입지에 만족하기 때문이라는 응답이 56.3%로 과반수 이상을 차지했으나 관련기업 및 비즈니스 인프라 집적효과를 기대하기 어렵다는 응답도 29.2%에 달해 경제특구의 성공적 운영에 의문을 제기하였다.

맥킨지는 서울이 동북아 금융허브가 되기 위해서는 외국인투자여건을 획기적으로 개선해야 하며 향후 2~3년내로 이러한 여건을 개선시켜야 하는 시간적 제약(time constraint)을 지적하였다. 맥킨지는 2003년 7월 23일 발표한 자료에서 2002년 3월부터 6월까지 4개월간 주요 외국금융회사 최고경영자(CEO)를 대상으로 설문조사한 결과 이 같이 나타났다고 밝혔는데 외국인이 평가하는 금융허브로서의 서울의 선호도는 홍콩·싱가포르, 도쿄·상하이 등에 이어 북경과 함께 3위 그룹에 속했다.

이들은 서울이 동북아의 금융중심지가 되기 위해서는 지나치게 구속적이고 시장원리예 반(反)하는 규제와 법률 관행, 낮은 영어구사력, 호전적인 노조 등의 문제가 반드시 해결되어야 한다고 지적하였다. 이들이 지적한 8개 권고사항을 중심으로 살펴보고자 한다.<sup>9)</sup>

**1) 법적·규범적 시스템 개혁 및 자유화**

해외금융기관 CEO들은 비효율적인 기업들에 유리하게 작용하는 규제 및 세금제도 철폐를 권고하였다. 정부의 기업규제관행의 중단, 주주의 권리나 기업지배구조 기준의 강화, 정부관료의 영향력과 권력의 약화를 주문하였다. 일부 CEO는 한국은 정부규제를 악용하여 효율성이 떨어지는 국내기업을 보호하려는 성향이 너무 강함을 지적하였다.

**2) 세금인하**

금융기관의 영업지 선택에 비용, 세금, 인센티브 등이 크게 좌우하고 있는데 한국의 경우 기업연소득이 1억원 미만일 때 15%, 1억원 초과분에는 27%의 법인세를 부과시키고 있으며 개인소득세는 최저 9%, 최고 36%를 나타내고 있다. 이에 비해 싱가포르는 법인세가 100% 감면되는 경우도 있으며 외국기업에서 근무하는 외국인에게는 개인소득세를 징수하지 않고 있다. 주식에 대한 배당소득도 한국은 15% 원천징수하고 있으나 싱가포르나 중국은 비과세이다.

**3) 노동시장의 유연성 및 노동력의 질 향상**

한국은 여전히 연공서열에 대한 보상이 강한 기업문화를 가지고 있음을 지적하고 있다. 이들 CEO는 노조가 가장 심각한 문제라고 언급하면서 노동시장의 유연성(flexibility of labor market)을 보장하는 시장주도형 노동법 개발과 집행을 지적하였다.

**4) 환율의 완전자유화**

외국의 주요 금융회사 CEO들은 한국 외환시장의 불필요한 행정요건의 과다를 지적했는데 일례로 국내 외환시장의 개장시간(세계에서 점심시간에 폐장하는 유일한 외환

---

9) 조선, 2003. 7. 24. 참조.

시장임을 지적함)에 대해 언급하였다.

#### 5) 법률서비스 시장의 개방

이들 CEO는 외국변호사들도 국내에서 자유롭게 영업할 수 있어야 한다고 언급했는데 태국의 경우 외국인들도 당장 현지법 부문에서 영업할 수 있음을 지적하였다. 이들은 외국법률법인들이 합작사 또는 단독진출의 형태로 한국에서 활동하는 것을 허용할 것을 권고하였다.

#### 6) 영어사용의 적극권장

싱가포르가 아시아뿐만 아니라 세계적인 금융중심지가 된 데는 영어를 공용어로 사용하는 것이 크게 작용했다고 언급하면서 상하이 및 베이징 시민들의 영어구사력도 급속히 향상되고 있음을 지적하였다. 이에 비해 서울은 여전히 이들 경쟁도시에 비해 영어구사력이 떨어지는 것을 지적하면서 영어의 제2 공용어 지정을 검토할 만하며 영어교육여건을 강화시키기 위해 더욱 많은 원어민 교사들을 확보할 것을 제안하였다.

#### 7) 도시계획 및 교통기반시설 개선

신공항의 위치가 서울에서 너무 멀리 떨어져 있으며 다른 시장과의 연결성 및 입출국시의 용이성 등에서 홍콩이나 싱가포르에 비해 뒤떨어짐을 지적하였다. 서울도심과 공항을 연결하는 전용고속철도의 건설을 제안하였다.

#### 8) 외국인 생활여건의 개선

외국매체의 수단이 더욱 광범위하게 확보되어야 하며 국내 외국인학교의 수업료가 지나치게 비싼 것 등을 지적하였다.

## V. 결론

동북아허브 국가 건설은 우리나라를 동북아에서 가장 기업환경이 우수한 국가로 만들고 국가경쟁력을 이지역 최고수준으로 제고시키는 것을 의미한다. 기업하기 좋은 환경을 갖추기 위해서는 사회간접자본(SOC)시설 등 하드웨어적 인프라와 법률·제도와 같은 소프트웨어적 인프라가 동시에 고려되어야 한다. 우리의 경우 하드웨어적 인프라 보다는 소프트웨어적 인프라에 있어서 경쟁력이 뒤처진다고 보아야 한다. 따라서 외국 투자자와 관련하여 과감한 규제완화(deregulation)와 원스톱서비스와 같은 행정서비스

의 획기적 개선이 이루어져야 한다. 우리와 경쟁관계에 있는 홍콩, 상하이, 싱가포르, 대만도 나름대로 동아시아의 경제허브가 되기 위해 국가의 전역량을 결집시키고 있다. 동아시아 허브전략을 구상하고 있는 이들 국가 또는 도시의 공통점으로는 정치적 안정과 사회적 일치성, 안보와 평화, 경제적 안정성 및 투명성, 노동시장의 유연성에 바탕을 둔 성숙한 노사관계, 개방성 등을 지적할 수 있다.

우리의 경우 상대적인 장점을 가지고 있는 해상화물과 제조업, 정보기술(IT) 등의 분야에 경쟁력을 집중시켜 물류를 국가 주요 산업으로 육성하는 것이 바람직한데 이는 역내국가간 교역활성화는 물론 동북아국가간 경제협력을 심화시킬 것으로 예상되기 때문이다. 또한 금융허브가 되기 위해서는 금융·보험 부문의 안정적인 개방정책을 통해 통화의 유동성을 확보하는 것과 더불어 유럽연합(EU)과 같이 통화통합을 통하여 금융허브로의 부상을 모색해야 한다.

무엇보다 동북아 허브국이 되기 위해서는 국민정서의 대결집이 긴요하다고 할 수 있다. 국민정서의 결집이란 반대의견과 토론을 허용하는 것이 된다. 친미와 반미, 민족공조와 한미공조 같은 갈등적이고도 이분법적인 소모적 논쟁을 타파하고 합리적 토론을 통해 국민정서를 결집해야 한다. 또한 한반도 긴장완화를 위한 남북한 경제관계의 증진 및 중국, 일본을 비롯한 동북아 각국과도 협력체제를 공고하게 구축해 나가는 것도 동북아허브국 건설에 있어서 핵심적인 과제로 인식해야 한다.

## 참 고 문 헌

1. 대외경제정책연구원, “동아시아 주요국의 경제 허브화 전략”, 2003. 12.
2. 대외경제정책연구원, 세계경제, 2003. 12.
3. 대외경제정책연구원, 세계경제, 2004. 1.
4. 전국경제인연합회, “경제특구의 실효성에 대한 주한외국기업의 의식조사”, 2002. 12.
5. 전국경제인연합회, 전경련, 2003. 4.
6. 전국경제인연합회, 전경련, 2004. 1.
7. 조선일보, 2003. 7. 24
8. 한국무역학회, 「21세기 허브 코리아」, 2003. 4.
9. 한국무역학회, KOTIS
10. 한국산업경제연구원, 신용경제, 2003. 6.
11. 한국은행, 한은정보, 2003. 6.
12. 한국은행, 한은정보, 2003. 12.
13. A. T. Kearney, 2002 FDI Confidence Index, 2002. 10.