

동아시아 주요국의 FTZ 화물관리 개선방안에 관한 비교연구

- 홍콩, 대만, 상해 FTZ 비교 -

A Comparative Study on the Cargo Management of FTZ in East Asia
- HongKong, Taiwan, Shanghai FTZ -

김태인(Tae-In Kim)

엘리트관세사법인 대표 관세사

목 차

- | | |
|------------------------------------|----------|
| I. 서론 | IV. 결론 |
| II. 동아시아 주요국 FTZ 화물관리 및
세관절차 비교 | 참고문헌 |
| III. 동아시아 주요국 FTZ 화물관리
개선방안 | Abstract |

Abstract

The objective of this paper is to analyze the competitiveness of the Cargo Management improvement of FTZ(Free Trade Zone) in East Asia and to suggest several measures to improve it. To the end, various comparisons are made between the FTZ of Incheon and those in Hongkong, Taiwan, Shanghai. Competitive advantages of Incheon's FTZ over others lie in its better contiguity, frequency, quality service, and convenient connections associated with the airport. To be viable, however, the Incheon's FTZ needs to have strong supports from the central government such as more SOC investment, early introduction of RFID/UBIQUITOUS, improvement of customs process and logistics system, and competitive incentives to bring in more international channel hubs to this area. With these implemented promptly as suggested, the Incheon's FTZ will draw its competitive advantages over those in Taiwan and Shanghai and will play an vital role to bring in more MNEs to Korea.

Key Words : FTZ, Free Tade Zone, Cargo Management, East Asia FTZ

I. 서론

홍콩, 상해, 대만 등 동아시아 주요국들은 형태는 다르지만 자유무역지역(FTZ) 설치 및 활성화를 통해 일찍부터 외투기업을 유치하여 왔다.

자유무역지역(FTZ)이란 관세법·대외무역법 등 관계 법률에 대한 특례와 지원을 통하여 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등을 보장하기 위하여 중앙행정기관의 장 및 시도지사의 요청에 의하여 산업자원부장관이 지정한 지역을 말한다.¹⁾

홍콩은 전체가 관세가 없는 자유무역항(Free port) 제도를 일찍부터 도입 및 운영해 오고 있고, 대만은 가공수출구(加工出口區) 제도를 운영하여 왔으나 '자유무역항설치관리조례'를 제정하여 자유무역항 제도로 발전시키려는 움직임이 있으며, 중국 상해는 푸둥(Pudong)개발계획에 따라 외고교보세구(Waigaoqiao FTZ)를 운영해 오고 있다. 한국의 인천국제공항 FTZ는 2002년에 지정되어 2006년 4월 1일에 운영을 개시 하였다.

본 연구는 한국(인천국제공항), 홍콩, 상해, 대만의 FTZ 세관절차와 화물관리절차를 비교·분석하여 각국의 FTZ 제도개선에 시사점을 제시함에 목적을 두었다.

본 연구의 II장에서는 동아시아 주요국인 한국(인천국제공항) FTZ, 홍콩 자유항, 상해 Waigaoqiao FTZ, 대만 가공수출구(加工出口區)의 세관절차와 화물관리절차를 비교하였다. III장에서는 FTZ 세관절차와 화물관리절차의 비교결과 및 시사점을 기초로 하여 아시아 주요국의 FTZ 화물관리 개선방안을 4가지 부문으로 제시하였다.

고객중심의 화물관리 개선방안으로 첫째, 효율적인 FTZ 화물관리시스템으로 개선 및 도입(M/F제출로 환적화물 처리, Pick & Pack 개념 수용, 재고관리 월별확인, 계류장 직반출 도입) 둘째, 사후관리 및 간접관리체제로 화물관리체제 전환(화물관리 차별화, 환적물품·외국물품의 반출절차 단순화) 셋째, 신속통관 및 전산화 유도(편의통관제도 및 계류장 직반출, 모든 반출입을 인터넷신고로 유도) 등의 절차 개선 등을 제안하였다.

위 제안들이 개선되고 도입되었을 때, 각국의 FTZ는 동아시아 물류 Hub 유치를 위한 최적의 물류관리 프로세스를 가지게 될 것이며 차별화 된 경쟁우위로 작용할 것이다.

동아시아 FTZ의 실제 화물관리 절차에 관한 최초의 비교연구이므로 선행연구가 부족하였음을 밝혀두는 바이며, 본 연구는 문헌연구 방식을 채택하였다.

1) 「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한법률」 제2조

II. 동아시아 주요국 FTZ 화물관리 및 세관절차 비교

1. 인천국제공항 FTZ 화물관리 및 세관절차

우리나라도 일찍이 수출자유지역²⁾ 등을 설치하여 외국인투자기업을 유치하였으나, 2004년에 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률³⁾을 제정하여 관세자유지역을 자유무역지역(FTZ)⁴⁾ 개념으로 통합하고 법령을 통일하여 운영하고 있다.⁵⁾

〈표 2-1〉 아시아 주요국의 자유무역지역 허용 기준

구 분	주요 허용기준	관련 법령
싱가포르	물품의 조립, 혼합, 기타조작	Free Trade Zones Act
중국상해	수출입, 무역, 가공·조립, 보관·운송, 전시와 거래, 금융서비스	Shanghai Waigaoqiao FTZ Act
홍콩	투자금지 업종을 제외한 전 산업	The Basic Law
대만	제조, 가공조립, 연구, 개발, 무역, 컨설팅, 운송기능	가공수출구 설치관리조례(1997.5)
한국	제조·물류·유통 및 무역활동 등	「자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률」(2004.3)

자료: 조상필, 리전인포 제93호, 광주전남발전연구원, 2004.7, p.2. 재구성

1) FTZ 반출입 화물 신고절차

인천국제공항 FTZ는 「자유무역지역 반출입물품의 관리에 관한고시」(관세청고시 제2004-28호)에 의해 규정된 9개 반출입 화물관리 및 신고절차로 운영되고 있다.

- 2) 수출자유지역은 한국 공업화과정에서 부족한 제조업 투자재원을 유치하기 위해 외국인의 투자촉진과 고용증대, 기술향상을 목적으로 1970년 1월 제정된 '수출자유지역설치법'에 따라 경상남도 마산시와 전라북도 익산시 2곳에 지정·개발되었다
- 3) 「국제물류기지육성을위한관세자유지역의지정및운영에관한법률」과 「자유무역지역의지정등에관한법률」을 통합하여 2004년 3월 22일에 「법률 제7210호」로 제정되었다.
- 4) 자유무역지역의지정및운영에관한법률 제2조 - 자유무역지역(FTZ)이란 관세법·대외무역법 등 관계법률에 대한 특례와 지원을 통하여 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등을 보장하기 위하여 중앙행정기관의 장 및 시도지사의 요청에 의하여 산업자원부장관이 지정한 지역을 말한다.
- 5) 부산항 3개, 광양항 1개, 인천항 1개, 인천국제공항 1개, 마산·익산·군산·대불 각각 1개, 총 8개 지역에 총면적 19,918,000㎡ 이 2006년 6월 현재 자유무역지역으로 지정되어 있다.

(1) 외국물품 반입신고

인천국제공항 FTZ 으로 반입되는 외국화물의 경우는 세관에 별도의 신고를 하지 않고 FTZ 물류창고에서 House B/L 단위로 보세운송 도착보고를 하는 것으로 대신하고 있다.

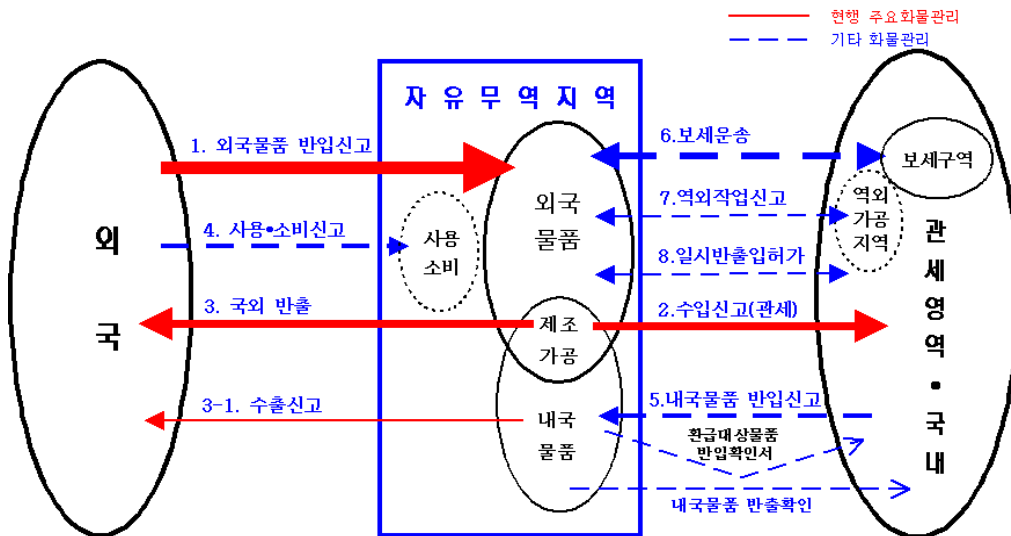
(2) 수입신고

FTZ에서 외국물품 등을 관세영역으로 반출하기 위해서는 수입통관시스템에 수입신고를 하여야 한다. 현재 수입화물에 대한 통관은 인천공항세관 수입1과에서 담당하고 있다.

(3) 수출·반출신고

외국물품등을 FTZ에서 국외로 반출하고자 할 경우, 수출통관시스템에 국외반출신고를 하여야 한다.6 현재 수출 및 환적화물에 대한 통관은 인천공항세관 통관지원과에서 담당을 하고 있다.

[그림 2-1] 자유무역지역 반출입 요약도



자료 : 「자유무역지역 반출입물품의 관리에 관한고시」 (관세청고시 제2004-28호), 재구성

(4) 사용·소비신고

외국물품을 사용 또는 소비할 목적으로 반입하고자 하는 자는 수입통관시스템을 통해 세관장에게 반입신고(이하 “사용·소비신고”라 한다)를 하여야 한다.

6) 고시 제3-5조(국외반출신고) 및 제3-6조(수출신고) : 신고서에 기재사항은 품명/규격/수량/가격/HS 등, 포장 등, 원산지 등, 사업자내용 및 통관고유번호 등 이다.

(5) 내국물품 반입신고

기계·기구·설비 및 장비와 그 부분품 등을 관세영역에서 FTZ 内로 반입하고자 하는 자는 물품반입 확인서를 작성하여 반입확인신청을 하여야 한다.

(6) 보세운송신고

FTZ와 다른 FTZ 또는 보세구역 간에 한하여 가능하며 관세법상 보세운송절차를 준용한다.

(7) 역외작업신고

외국물품등을 가공 또는 보수하기 위하여 관세영역으로 반출하고자 하는 경우에 범위, 기간, 물품, 장소 등을 정하여 신고하여야 한다.

(8) 일시반출허가

자유무역지역에 반입된 외국물품등의 수리, 전시, 시험검사 등의 목적으로 관세영역으로 일시 반출하고자 하는 자는 세관장의 허가를 받아야 한다.

2) FTZ 반출입 화물 재고관리

(1) 입주기업체의 재고기록 관리대상 및 서류보관

입주기업체는 반출입 물품의 재고관리에 필요한 사항을 기록·관리하여야 하며 관련 서류를 5년간 보관하여야 한다.

(2) 재고관리 확인 및 조사

세관장은 입주기업체의 재고관리에 필요한 물품관리체계⁷⁾ 및 업무처리체계⁸⁾를 확인한 후 그 결과에 따라 업체의 물품검사 및 재고조사를 함에 있어 차등 관리할 수 있다.⁹⁾

3) 인천공항 FTZ 현황 및 개선

인천국제공항 FTZ¹⁰⁾의 현재 입주기업체로는 화물터미널 지역(보관업)의 기존 22개 특허보세구역 중

7) 입주기업체에서 물품에 대한 반출입사항 등 물품관리에 관한 사항을 장부 또는 자료보존매체에 의거 기록하고 동 기록을 유지해서 최종적으로 결산보고서 재무제표 및 관련 부속서류와 연계되어 보세화물의 재고 등을 파악 관리하는 일련의 체계.

8) 당해업체에서 물품의 반입·반출 및 재고관리와 관련한 부서간의 업무의 분담, 분담업무에 대한 권한과 책임의 정도, 업무의 적정성 확인을 위한 일상적 조치사항·확인주기 및 발견된 오류의 신속한 정정 등 물품관리업무의 적정성을 확보하기 위한 업체 내부의 경영조직 및 업무수행방식.

9) 고시 제4-1조(업무처리체계 등의 확인)

KAL(대한항공창고) 및 아시아나 항공화물을 포함한 11개 업체¹¹⁾가 자유무역지역으로 포함되었으며, 공항물류단지에 보관업으로 입주하였거나 입주예정인 업체는 현재 12개 업체이다. 현재 제조업체는 없고, 모두 보관업(창고업)으로 입주해 있다.¹²⁾

<표 2-2> 공항물류단지 입주기업체 현황(2006. 04)

1월 입주업체	3월-8월 입주업체	8월 이후 입주업체
(주)KWE코리아, 범한종합물류(주), 삼성전자로지텍(주)	인천국제물류센터(48개포워딩업체), 백마화물, 인천에어카고(6개업체), 하나로티엔에스	헝커코리아, 조양국제종합물류, 단석산업, 해우지엘에스, 한국면세점협회

자료 : 관세청, “인천국제공항 자유무역지역의 이해와 정리”, 2006. 3, p.15

건교부와 인천국제공항공사, 관세청 등 정부기관이 2001년부터 5년 동안 야심차게 추진하고 노력한 끝에 설치·개시된 인천국제공항 FTZ는 인천국제공항의 4가지 차별화된 경쟁력을 기반으로 외국인투자기업과 다국적기업의 동북아시아 물류 Hub 및 국내물류기업을 유치하고 활성화시키기 위해 거시적·전략적 Master Plan을 가져야 한다.

이러한 관점에서 인천국제공항 FTZ가 동북아시아의 종합적인 물류거점으로 성장하기 위해서는 이 전 연구의 결과인 아래 <표2-3>의 개선이 필요하다.

<표 2-3> 인천국제공항 FTZ 개선방안

개선방안	세부방안
1. SOC 등 정부지원책 확대 및 선택과 집중방향 설정	1) SOC 이용료 부담완화 2) 친환경 전략과 선택과 집중전략(물류기업위주의 투자육성 및 지원) 3) 국내 물류기업의 육성 4) 저렴한 기본시설 구축과 물류전문가 육성 5) 관리권자의 역할 확대와 One-Stop 지원체제 구축 6) 입주 희망업체의 요구사항 수용 및 유연한 운영시스템 구축
2. 조업절차 등 FTZ 운영시스템 개선	1) 화물터미널의 Bar-code 관리시스템 및 RFID 도입 2) 하기업자 반독점 선정방식의 개선 3) 항공사 및 화물터미널 운영지도부의 운영개선

10) 총 면적 2,093,000㎡(약 63만평)이 지정되었으며, 공항물류단지 992,000㎡(약 30만평)와 화물터미널지역 1,101,000㎡(약 33만평)으로 구성.

11) (주)대한항공, 인천항공화물터미널(주), 아스공항(주), (주)샤프, 한국복합운송주선업협회, 한국관세사회 인천공항지부, DHL코리아, 한국공항(주), TNT코리아, FEDEX코리아, 스위스포트코리아

12) 입주기업체에 대한 인센티브는 첫째, 세제지원으로 관세등(관세, 특소세, 주세, 교통세, 농특세, 교육세, 부가세) 과세보류, 국내에서 반입하는 내국물품에 대한 간접세 면제 및 환급(제45조), 부가가치세 영세율적용(제45조), 외국인투자기업체에 대한 법인세등(법인세, 소득세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세) 감면(제47조, 초기 3년 100%, 이후 2년 50% 감면), 입주기업체의 건물 및 건축 시설세 및 관세 등 감면이 있다.

	4) 수출화물의 RFC 작업개선방안
3. 배후지역(인천경제자유구역)과 연계 시스템 개발 및 발전	1) 배후 경제자유구역과 상호보완관계 체고 2) Ocean - Air 등 환적/복합운송시스템 구축
4. 물류 Hub 유치 중심의 세관절차 개선 필요	1) 효율적인 물류시스템 개선 및 도입 2) 제도적 지원 확대 3) 사후관리 및 간접관리체제로 화물관리체제 전환 4) 신속통관 및 전산화 유도

자료 : 김석태·김태인, “인천국제공항 자유무역지역(FTZ)의 발전방안에 관한 연구”, 국제지역학회 정책세미나, 2006. 5.

2. FTZ 화물관리 및 세관절차 비교

동아시아에서는 홍콩(자유항), 중국(상해 Waigaoqiao FTZ 외), 대만(加工出口區)이 FTZ와 유사한 제도를 운영하고 있다. 이하에서는 각국 FTZ의 세관절차와 화물관리절차를 살펴보았다.¹³⁾

1) 홍콩 자유항

(1) 자유항

홍콩은 전체가 관세가 없는 자유무역항(Free port)으로 무역절차가 간소화되어 있고 무역규제가 거의 없으며, 물품세(Excise tax)를 4개품목(술, 담배, 연료유, 메틸알콜)에만 부과하고 있다. 홍콩세관은 홍콩의 자유항으로서의 특색을 살리기 위하여 민간의 시장논리에 따라 움직이도록 세관의 관여를 필요 최소한도로 축소하는 것이 기본 방침이다.

(2) 화물관리

수출입화물에 대한 관리는 적하목록(M/F)을 중심으로 이루어 지며, 수출입물품에 대한 적하목록 제출시기는 선박항공기 입출항 후 7일(특별히 인정된 경우 14일) 이내에 상공부(Trade & Industry Department)와 통계청(Census & Statistics Department)에 제출하고 있다. 다만, 선박 입출항시 선박이 세관의 검사대상으로 선정된 경우에는 물품의 수출입통관 전에 세관에 적하목록을 제출하여야 한다.

환적화물의 경우는 입항 2~3일전에 적하목록(M/F)을 제출(출항시에는 출항일 세관근무시간내)해야 한다. 환적화물은 수입신고가 면제되며, 일반적인 환적의 경우 M/F제출로 모든 절차가 끝나지만, 무역관리 대상품목 및 금지품목의 경우 사전면허(Licence)이 필요하다.¹⁴⁾

13) 관세청 자료(<http://www.customs.go.kr>)를 근거로 작성하였다.

14) 자동차, 광학디스크 설비, 과세물품, 통제화학물질 등의 수입 및 판매자에 대한 관리를 위하여 이들 수입자 및 Distributor에 대하여 우리나라 수출입승인과 같은 사전 면허제도(Permit 및 License제도)를 운영하고 있다.

(3) 수입신고

수출입신고가 면제되는 물품(환적화물, 개인휴대품, 견본품 등)을 제외하고는 선적 또는 하역이 완료된 날로부터 14일 이내에 수출입조례에 따라 통계청(Census & Statistics Department)에 수출입신고서를 제출하여야 한다. 또한 신고수리의 개념이 없으며, 세관의 조치(검사 또는 검사면제)가 끝나면 본인이 화주라는 B/L 등 증빙서류를 구비 할 경우 언제든지 즉시 물품반출이 가능하다. 터미널 이용료(보관료 등)가 높으므로 장기간 방치할 이유가 없다.

세관 통관에 필요한 서류로는 B/L, 송품장, 기타 수입면허증, 반출허가증(removal permit) 등과 같은 서류가 있다.¹⁵⁾ 수입면허증 발급대상 품목은 하역 7일 이내에 수입면허증을 발급받아야 통관이 가능하다.

홍콩은 전체화물의 2.2%를 차지하는 과세물품(4가지)에 대하여만 물품세가 부과된다. 또한 수입제한 물품 또는 금지품 통제에 세관 검사의 목적이 있으므로 전체화물의 97.8%를 차지하는 비과세물품의 수입통관절차는 매우 단순하다.

(4) 화물검사

세관의 화물검사는 재정수입 차원이 아닌 사회안전과 보호차원에서 이뤄지고 있고 적하목록(M/F)이 가장 중요한 기본 화물자료이다.

홍콩세관은 2003년 4월부터 OBS(Open Bond System)제도를 도입하여 과세대상화물(술, 담배, 연료유, 메틸알콜)에 대한 물품 반입/반출/적재 등 업무처리시 세관원의 입회를 폐지하고, 정기 및 불시검사, 사후심사, 장부관리 등으로 대체하여 수출입자 편의 및 물류신속화를 제고하고 있다.

책람콕공항 공항에는 4개의 화물터미널에 총 13개의 세관검사장이 있으며, 세관검사장으로 검사대상 물품을 이동하여 검사하고 있다.¹⁶⁾ 과세화물 관리면허(Generalized Bonded Warehouse)를 받은 2개의 민간 화물터미널 운영회사(AAT, HACTL)가 화물터미널에서 반출시점까지 Computerized Storage System에 자동으로 관리한다.

2) 대만 가공수출구(加工出口區)

(1) 자유항 준비

대만 입법원에서는 2003년 7월 10일 대만을 아시아의 물류중심(logistics hub)으로 성장시키기 위한 조치의 하나로 '자유무역항설치관리조례'를 제정하였다. 동 조례 통과로 면세지역이 공항만 및 인근 일 반 공업단지까지 확대될 수 있게 되었다.

15) 수입면허증 발급대상 품목 : 마약류, 의약품, 동물, 살충제, 방사성 물질 및 기기(X-ray 장치 등), 폭발물, 쌀, 냉동육, 오존파괴물질, 좌측운전용 차량, 엔진(111.9kw 초과), 광학디스크기기, 복사기, 화학약품, 멸종위기 동식물, 전략물자(메모리칩, 광섬유, 핵무기 관련물질 등), 무기, 섬유, 가금류, 라디오 운송장비 등이다.

16) Super Terminal One: 6개 검사장, Asia Freight Terminal : 5개 검사장, HACTL Express Center : 1개 검사장, Air Mail Center : 1개 검사장이 있으며, 검사장비는 이동식 Container X-ray Scanning Vehicles, X-ray투시기, Ion Scan 등 한국과 거의 동일하다.

자유무역항(항만, 공항)내에서 통관절차를 거치지 않고 외국물품을 보관 또는 가공하여 제3국으로 수출할 수 있으며 관세, 화물세, 영업세, 담배세 및 주세, 항만서비스료 등 세금이 면제된다.

또한 자유항은 화물관리관제 및 인터넷을 이용한 통관 및 회계업무처리작업의 화물 자주관리를 실시하게 되며, 무역항내 자금의 국제화 추진과 One-stop 서비스 창구 마련을 통해 자유무역항 관리기관이 모든 업무를 통일 관리하게 된다. 현재 자유무역항은 까오슝항을 비롯하여 기룽, 台中, 花蓮, 麥寮항 및 桃園공항 등이 관심을 보이고 있다.

(2) 화물관리

수입 또는 통과화물은 항공기 도착후 24시간 내에 서면으로 적하목록(M/F)을 제출하여야 하며 항공기가 공항에 도착하는 때에 수입화물 적하목록을 세관에 신고하여 승인을 받은 후 하역절차를 수행한다.

(3) 수입신고

수입화물은 수입신고서를 세관에 제출하거나 전송하여 통관수속을 밟아야 한다. 수입화물의 수입신고는 화물을 선적한 운송수단 입항 다음날부터 15일 이내에 하여야 하며, 해운의 경우 선박이 부두에 도착하기 전 5일(컨테이너 전용선의 경우 7일) 내에 사전 신고할 수 있다. 검사대상 신고서는 심사부서를 거쳐 검사부서로 송부되는데 세관직원은 접수한 후 관련 절차에 따라 컴퓨터에 입력하여야 한다.

검사대상 신고서 신고인은 근무시간 종료 1시간 전 수입화물검사신청서를 통관전산망을 통해 세관에 전송한다. EDI 방식으로 전송하지 않는 경우 수입화물검사신청서를 Fax 등으로 세관 검사부서에 배부 신청할 수 있으며 검사부서에서는 검사신청 관련 정보를 관련 절차에 따라 컴퓨터에 입력하여야 한다.

전산망 이용업체는 화물 입고를 확인하고 EDI를 이용하여 수입화물검사신청서를 세관에 전송하여 배부할 수 있게 한다.

(4) 중계무역

중계무역 화물은 수입과 수출을 동시에 신고하여 세관심사 후 수출입신고를 동시에 검사하며, 통관수속은 먼저 수입부서에서 처리한 후 수출부서로 이송하여 처리한다.

원칙적으로 원래 도착항구에서 환적수출을 수행해야 하나 특별한 사정이 있어 다른 지역으로 운송하여 선적할 필요가 있는 경우 관할 세관의 승인을 받아 규정에 의거 호송하거나 보세운송트럭에 적재하여 전운(轉運) 방식으로 운송한다. 수입제한품, 수입금지품, 금지품, 일시수입 금지품과 수입허가화물과 다른 화물이 함께 있는 경우 모두 전운 신청할 수 없다. 원수입지세관은 상세히 심사하여 승인 여부를 결정하고 건별로 검사하여야 하며 수출지세관은 재검사하여야 한다.

(5) 가공수출구(加工出口區) 화물관리

대만정부에서는 국내투자자와 무역을 촉진하기 위하여 가공수출구를 설치하여, 입주 업체에 대해 세금 감면혜택 및 양호한 투자환경을 제공하고 있다. 가공수출구 域內 사업이란 역내에서 제조, 가공, 조립, 연구개발, 무역, 자문, 기술서비스, 창고, 운수, 하역, 포장, 수리 등과 재정부에서 정한 기타 관련 사업을 말한다. 가공수출구는 무역자유지역, 일반공업단지 및 보세지역을 결합한 것이다.

현재 대만 내에는 까오슝(高雄), 남재(楠梓) 및 태중(台中) 등 세 곳의 가공수출구가 설립되어 있다. 세관은 관세법규 및 「가공수출구설치관리조례(加工出口區設置管理條例)」, 「가공수출구설치관리조례시행세칙」, 「가공수출구관리처및분처업무관리규칙」, 「가공수출구입주업체화물및대장관리요령」 등 관련 규정에 의거 역내 화물의 관리 및 통관업무를 규범화하고 있다.

가공구 업무는 크게 역내 보세화물관리 업무와 통관업무로 구분되며, 그 중 보세화물관리 업무는 면세수입화물의 역외 수리 등, 견품·광고품의 휴대반출, 일반화물 휴대반입, 우편물 반출, 소량화물의 반출입으로 구분된다.

통관업무는 원재료 반입과 화물반출로 구분되며, 원재료 반입업무는 국외수입화물, 보세창고에서 반입, 과세구역에서 반입으로 구분되고, 화물 반출업무는 국외수출, 대장관리 입주업체물품의 보세공장에 의 반출, 과세구역업체 명의로 가공수출구에서 수출하는 경우, 가공수출구 상호간 또는 과학공업단지 간 화물의 운송, 내수판매, 역외 위탁가공, 폐품의 내수신청으로 구분된다.¹⁷⁾

입주업체는 域內에서 물품(원료, 반제품 및 제품)을 보관, 진열, 개장, 가공, 제조 및 기타 처리를 할 수 있다. 다만, 관리대장을 구비하고 화물 반출입 수량 및 금액을 상세히 기재하여 管理處 또는 세관에서 수시로 확인할 수 있도록 하여야 한다.

3) 상해 Waigaoqiao FTZ

(1) 설치배경

중국 정부는 1980년대 중반부터 상해의 경제를 활성화하는 방안을 모색하다가 1990년 4월 18일에 '푸둥개발계획'을 발표하였다.¹⁸⁾

상해 푸둥신구(Pudong New Area)는 5개의 구역으로 구성되어 있다.¹⁹⁾

이들 중 외고교보세구(外高橋保稅區 Waigaoqiao Free Trade Zone)는 1990년 6월 중국정부의 국무회의의 승인으로 설치되었다.

17) 관세청, “대만통관제도”, 2003, 8, pp.149-159.

18) 이 계획의 구상은 상해 푸둥신구(Pudong New Area)를 대외 개방형 경제의 거점으로 삼아 중국 경제의 중심지로 만드는 동시에 태평양 연안의 국제적인 금융, 무역, 정보 중심지로 만든다는 것이다.

19) 푸둥신구(Pudong New Area)의 면적은 523km² 로 서울시 면적(605km²)과 비슷하다. 상해시의 면적은 6,341km² 이다.

(2) 기능 및 설치현황

상해 Waigaoqiao FTZ²⁰⁾의 주요기능으로는 수입 및 수출 무역, 환적 및 중계무역, 물류 및 보관, 선적(Shipping) 서비스, 상품 전시 및 교환, 서비스 교역 및 제조 등 6가지 기능으로 구분할 수 있다.

[그림 2-2] 상해 Waigaoqiao FTZ



상해 Waigaoqiao FTZ의 Incentive 로는 관세 및 부가세 지급유예, 허가 및 승인 불필요, FTZ 내에서 자가사용 건설자재 및 장비 등의 관세면제, 특혜세금정책, 100% 외국 투자 기업의 보관, 물류, 무역, 제조시설의 설치를 들 수 있다.

<표 2-4> 상해 Waigaoqiao FTZ 특징 및 시사점

특징 및 시사점	내 용
2개의 국제공항 인접	푸동(Pudong)공항과 홍차우(Hongqiao)공항
막대한 정부지원	푸동 양산심수항 건설공사 - 린강(臨港)종합경제개발구 공사 - 2000억 위안(약 30조원) 국제금융허브추진 - 외환보유고 세계 1위(약 1조달러) 푸동 및 홍차우국제공항의 확장- 2010 EXPO 준비
배후단지확보 및 연계	푸동신구 - 금융·무역중심(5개구, FTZ, 양산심수항) 장강개발구 - 물류·산업중심(산업단지, 생활구역, 배후도시) 푸동정보항- 금융무역구 위치, 정보처리 및 기업정보 제공
상해세관정책	수출입관세율 조정(관세율 인하 및 방콕협정관세 적용 등) 수입허가증 관리품목 축소(자동차 등 폐지)
신속통관조치	입항전신고제도 도입 - 통관시간 0.9일에서 0.12일로 단축 Paperless EDI 통관시스템 도입 - 0.03일로 단축

20) 1차 개발된 8.5km² 를 포함하여 총 10km² 넓이를 차지하고 있으며, 상해도심까지 23km, 공항까지 홍차오공항까지 35km, 푸동공항까지 20km 거리에 있고, Waigaoqiao 컨테이너 항구까지는 2km 거리이다.

	보세운송방식 개혁 및 가공무역의 인터넷 신고 허용 인터넷 세금 징수시스템 도입 “5+2일 통관제도” 도입 - 365일 통관가능(휴일가능)
가공수출구 등 편의 통관제도	인터넷 신고 허용 등 편의 통관제도 송강가공수출구 - B/L 사후확인 등 신속통관 허용
Waigaoqiao FTZ	항공 직통관(空運直通式)제도 도입 - 종전 96시간에서 6시간으로 단축(세관통관시간 30분)

자료 : 관세청, 2005년 상해세관 통관설명회

(3) Waigaoqiao FTZ 반출입 절차

<표 2-5> Shanghai Waigaoqiao FTZ 반출입 절차요약

구분	필요서류	신고절차	시간
1. 내국물품 반입	수출증인서, 무역계약서, 상업송장, 포장명세서, 외국환증명서	FTZ GATE 등록 → FTZ EDI 반출입 신고 → 세관 수출신고필증 수취 → 입증서류 세관송부 → 세관수입 인가 → FTZ 장치관리시스템 반입	2일
2. 외국물품 반입(항공)	인증서, HAWB, 상업송장, 포장명세서, 비목재 포장증명서 원본 (유럽/미국/일본/한국), 기타 필요서류	입항 → 공항터미널 세관 관리장치장 → EDI 세관신고 → 세관 처리 및 체크 → 출고 게이트 세관봉인 → 내륙운송 → FTZ 입고 게이트 세관봉인 파기 → FTZ 장치관리시스템 반입	3일
3. FTZ 역내가공	Process handbook, 승인서, 포장명세서, Delivery note, 기타 필요서류	Pick & Pack → EDI 세관신고 → 세관처리 및 화물처리 → 화물반출 → 물품체크 및 인도	1일
4. 역외가공 반출	Process handbook, 승인서, 상업송장, 포장명세서, Delivery note, 기타 필요서류	Pick & Pack → EDI 세관신고 → 승인 및 화물처리 → FTZ 반출 → 세관 GATE 물품체크	1일
5. 수입신고	승인서, 수입면허, 계약서, 상업송장, 포장명세서, Delivery note, 기타 필요서류	Pick & Pack → EDI 세관신고 → 관세 및 부가세 고지서발급 → 제세납부 → FTZ 반출허가서 수령 → FTZ 반출 → 세관 GATE 물품체크	3일
6. 보세운송	수입보세운송화물신고서, 목적지 세관의 輸入保稅運送貨物聯系單, 보세운송手冊, 상업송장, 포장명세서, 운송서류 등	목적지 세관신고 → EDI 세관신고 → 입국지 세관 서류신고 → 입국지 세관 서류심사 및 화물검사 → 보세운송 허가 → 봉인 및 보세운송	2일

자료 : Panalpina china, “Introduction to Vendor Managed Inventory(VMI) in Waigaoqiao Free Trade Zone(FTZ)”, 2003, 재구성

(4) 신속통관제도 운영

가. 입항전 수입신고 허용

화물이 항구에 도착하기 이전에 해관수속(입항전 수입신고)을 밟도록 하여 항구에 화물이 도착하면 즉시 통관하도록 하고 있다. 종전 해관작업에 필요한 시간을 0.9일에서 0.12일로 단축하였다.

나. Paperless 통관 시범 운영 중

2002년 2월에 중국 최초로 Paperless EDI 통관시스템을 시범운영하여 Paper 통관시 소요되던 0.97일의 통관시간을 0.03일로 단축시켰으며, 현재 660개 기업에 대하여 1일 1,300건(1일 처리건수의 약 8%)을 Paperless EDI 통관시스템으로 처리하고 있다.

다. 가공수출구 등 특정지역 및 특정기업에 대한 편의 통관제도

첨단기술, 성실신고(高信用), 외국인 투자금액이 많은 기업 등 특정기업에 대하여 사전신고, 담보제공 편의, 해당기업 출장검사, 인터넷신고 등 편의 통관제도를 허용하고 있다.

松江가공수출구에 대하여는 상기 편의절차 이외에 즉시통관, B/L 사후 확인 등 신속통관을 허용하고 있고, 外高橋보세구는 항공직통관(空運直通式)제도를 도입하여 종전 통관시간 96시간을 6시간으로 단축(해관통관시간 30분)시켰다.²¹⁾

라. 보세운송방식 개혁

종전에는 입국지 세관에 신청하여 세관의 승인을 받고 화물 도착 후 보세운송 수속을 밟아 목적지 세관에서 통관절차를 수행하였으나, 현재는 수입기업이 목적지 세관에서 인터넷을 통하여 한번의 신고로 검사, 통관절차가 가능하도록 개선하였다.

마. 가공무역의 인터넷 신고 허용

종이서류 대신 인터넷으로 가공무역을 관리하여 90개 기업의 수출입(206억달러)을 인터넷으로 처리(총 가공무역의 30.1%)하고 있다.²²⁾

또한 인터넷 세금 징수시스템 도입하였고, “5+2일 통관제도” 도입하여 365일 통관시스템을 시행하고 있다.

2) FTZ 반출입 화물 신고절차 비교

앞에서 살펴본 상해 Waigaoqiao FTZ의 세관절차와 화물관리절차 등을 홍콩 자유항, 대만 가공수출구(加工出口區) 및 인천국제공항 FTZ 절차와 비교하였다.

- 21) 보통 화물이 공항에 도착하면 공항창고, 화물운송 대리창고로 운송된 후, 보세구 보세창고에 입고됨에 따라 이 과정에서 많은 시간이 소요되었다. 空運直通式제도는 상해공항 소속 공항화물 대리센터(機場貨代中心)를 통관대리회사로 지정하여 빠른 통로를 이용하면 화물이 공항에 도착하여 보세창고에 입고되기 까지 4~6시간 밖에 소요되지 않게 된다.
- 22) 인터넷 감독관리 이전보다 수출효율이 5.1배 향상(용달업 기준 측정시, 이전 : 7.5개월 수출액 9,300만불, 이후 : 5.5개월 수출액 3.47억불)되었다.

〈표 2-6〉 홍콩, 상해, 대만과 인천국제공항의 FTZ 신고절차 비교

주요절차	홍콩	대만	상해	한국
운영방식	자유항	가공수출구	外高橋 FTZ	인천공항 FTZ
1. 외국물품 반입신고	M/F제출 (입출항 후 7일 이내)	외국화물보세창고반입 신청서	FTZ 장치관리시스템 반입신고(1일)	보세운송 도착보고(1일)
2. 수입신고	수입신고서제출 (수입 후 14일 이내)	수입신고서	EDI 수입신고 (6시간)	수입통관시스템 신고(2시간)
3. 국외반출 수출신고	환적(M/F제출) 수출신고서제출	입주업체화물휴대수출 신청서, 수출신고서 (국외수출, 가공수출구, 보세공장)	EDI 반출신고(40분)	수출통관시스템 (10분)
4. 사용소비 신고	-	휴대반입	EDI 세관신고	수입통관시스템
5. 내국물품 반입신고	-	세관등기, 가공수출구반입물품신 고서(E3)	EDI 반출입 신고	물품반입확인서
6. 보세운송	과세화물 장기 보관시 세관허가 후 보세구역이동	域間운송신고서 (E7) 입주업체거래신고서	목적지 세관에 EDI 신고	화물관리시스템 보세운송신고
7. 역외작업 신고	-	역외가공신청서	EDI 가공신고	역외작업신고서
8. 일시반출입 허가	-	가공수출구화물과세구 역반출처리검사서, 수입신고서(2백만원이상)	EDI 반출입 신고	일시반출입 신고서
9. 장소	책랍록공항	高雄, 楠梓, 台中	푸둥공항→FTZ	인천공항 內

자료: 관세청자료(<http://www.customs.go.kr>) 등 재구성

3) FTZ 반출입 화물 재고관리 비교

홍콩 자유항, 상해 Waigaoqiao FTZ, 대만 가공수출구(加工出口區), 인천국제공항 FTZ의 화물재고관리 절차 등을 각각 비교하였다.

〈표 2-7〉 홍콩, 상해, 대만과 인천국제공항의 FTZ 재고관리 비교

	홍콩	대만	상해	한국
운영방식	자유항	가공수출구	外高橋 FTZ	인천공항 FTZ
재고관리	자유규제	대장관리실사업체에 자율권을 부여 하고 사후보고를 하게함.	월별사후보고,登記手冊	입주기업체의 재고기록 관리대상 및 서류보관(5년), 재고관리 확인 및 조사(년 1회)

자료 : 관세청자료(<http://www.customs.go.kr>) 등 재구성

대만의 경우 가공수출구 입주기업체에게 대장관리 실시를 장려하고 있으며 대장관리를 하는 업체의 경우 자율권을 부여하여 많은 혜택을 주고 있다.

면세수입화물의 域外 수리 등의 절차, 건품·광고품의 휴대반출의 절차, 과세구역(관세영역)에서 원 재료를 반입시 판매자가 보세공장 또는 화물배송센터 보세창고인 경우, 가공수출구에서 대장관리 입주 업체물품가 보세공장으로 반출하는 경우, 가공수출구 상호간 또는 과학공업단지간 域間 운송의 경우, 가공수출구에서 관세영역으로 내수판매를 하는 경우, 대장관리 입주업체 화물의 역외위탁가공시에도 대장관리를 실시하고 있는 입주업체는 자유롭게 입출고 가능하며 매월 월간보고를 실시하고 있다.

Ⅲ. 동아시아 주요국 FTZ 화물관리의 개선방안

1. FTZ 화물관리절차 비교 시사점

1) FTZ 반출입 화물 신고절차

인천국제공항 FTZ 의 경우는 현재 인터넷 통관 및 인터넷 화물신고가 가능함에 따라 EDI 신고 방식의 대만과 상해에 비해 신고방법과 처리시간에서 매우 효율적이다.

홍콩 자유항의 경우, 환적물품이나 외국물품의 반입에 있어서 적하목록(M/F) 제출만으로 신고절차를 단순하게 처리하고 있다.

상해 Waigaoqiao FTZ의 경우 PCS 단위로 Pick & Pack 을 하여 반출입하거나, PCS 자체로 반출입하는 경우도 반출입신고 및 재고관리가 가능하도록 제도적인 뒷받침이 되어 있다. 또한 空運直通式제도를 통해 화물이 공항에 도착하면 화물터미널을 거치지 않고 빠른 통로를 이용하여 바로 Waigaoqiao FTZ의 보세창고에 반입된다.

대만 가공수출구에 사용소비용적으로 외국물품을 반입하는 경우, 휴대반입이 허용되고 있다.

싱가포르나 홍콩의 경우는 가공·환적·보수·유지·분배·유통 등 물류업에 관련된 모든 작업을 허용하고 반입물품에 대한 사용신고, 작업결과 보고 절차를 생략하고 있다.

2) FTZ 반출입 화물 재고관리

인천국제공항 FTZ의 재고기록 및 재고관리 절차 및 규정은 상해나 대만의 경우와 대동소이하나 재고기록의 관리대상 및 서류보관 기간, 조사방법과 횟수에 있어 차이가 있다.

대만의 경우는 재고기록의 관리대상의 범위가 넓고, 보관기간이 길지 않으며, 다음달 15일 이전에 월별보고를 통해 관리의 효과를 높이고 있다.

대만은 가공수출구 상호간의 域間 운송과 가공수출구 域內 운송의 경우, 견품·광고품의 휴대반출 절차, 수입화물의 域外 수리 절차, 수탁가공건 신고, 역외위탁가공 신고, 가공수출구에서 관세영역으로 내수판매되는 경우에도 재고기록 관리대상의 범위에 포함시켜 대장관리를 실시하고 있다.

또한 대장관리의 월별보고를 통해 사후의 재고관리 확인 및 조사의 부담을 제거하고 있었다.

상해 Waigaoqiao FTZ의 경우는 Pick & Pack이 가능하도록 재고관리 및 대장관리를 하고 있었다.

싱가포르의 경우 가공·환적·보수·유지·분배·유통 등 물류업에 관련된 모든 작업을 업체가 자율적으로 재고기록(Stock Recording)을 관리하고 세관은 기록이행 여부만을 확인(Spot Check)하고 있다.

2. 수요자 중심의 화물관리 개선

1) FTZ 세관절차 개선

화물관리 비교 시사점을 근거로 대만, 상해, 인천국제공항 FTZ의 세관절차 개선사항을 아래와 같이 제안하였다. 홍콩은 자유항이므로 모든 절차가 자유롭기 때문에 개선사항을 제안하지 않았다.

〈표 3-1〉 홍콩, 상해, 대만과 인천국제공항의 FTZ 세관절차 개선

Customs process	Hongkong	Taiwan	Shanghai	Incheon Korea
환적화물	-	개선(M/F)	개선(M/F)	개선(M/F)
신고단위	-	개선(PCS)	-	개선(PCS)
반출입신고	-	개선(M/F)	개선(M/F)	개선(M/F)
휴대반출입	-	-	개선(신고생략)	개선(신고생략)
재고기록관리	-	개선(기록여부)	개선(월별보고)	개선(월별보고)
화물관리	-	개선(사후관리)	개선(사후관리)	개선(사후관리)

자료 : 관세청자료(<http://www.customs.go.kr>) 등 재구성

대만, 상해, 인천국제공항 FTZ는 효율적인 화물관리를 위해 세관절차 개선측면에서 홍콩처럼 환적 물품이나 외국물품의 반출입에 있어서 MASTER B/L 여부에 관계없이 적하목록(M/F) 제출만으로 신고 절차를 단순화해야 할 것이다.

대만수출가공구와 인천국제공항 FTZ는 상해 FTZ 처럼 Pick & Pack 관리가 가능하도록 PCS 단위로 반출입신고 및 재고관리를 허용해야 할 것이다.

상해 및 인천국제공항 FTZ는 대만이나 싱가포르처럼 사용소비목적으로 외국물품을 반입하는 경우 사용소비신고 없이 휴대반입을 허용해야 할 것이다.

인천국제공항 및 상해 FTZ는 대만처럼 FTZ 재고기록의 관리대상의 범위를 보세운송 및 휴대반출, 관세영역으로의 수입신고까지 넓히고, 월별보고를 통해 사후 재고관리 확인 및 조사의 부담을 제거시키는 동시에 실시간 관리효과를 높여야 할 것이다.

또한 인천, 상해, 대만 FTZ는 싱가포르처럼 성실업체의 경우는 궁극적으로 가공·환적·보수·유지·분배·유통 등 물류업에 관련된 모든 작업을 업체가 자율적으로 재고기록(Stock Recording)을 관리하고 세관은 기록이행 여부만을 확인(Spot Check)하는 사후관리체제로 발전시켜 나가야 할 것이다.

2) FTZ 물류시스템 개선

〈표 3-2〉 홍콩, 상해, 대만과 인천국제공항의 FTZ 물류개선

Logistics system	Hongkong	Taiwan	Shanghai	Incheon Korea
Pick & Pack	-	개선 (수용)	-	개선 (수용)
공항직통관제	-	개선 (도입)	개선 (확대시행)	개선 (계류장직반출)
사후관리체제	-	개선 (확대시행)	개선 (확대시행)	개선 (도입)
차등관리체제	-	도입 (대장관리)	개선 (도입)	개선 (확대시행)
Internet 신고	도입	도입	도입	개선 (확대시행)
RFID, UBIQUITOUS	도입	도입	도입	도입

자료: 관세청자료(<http://www.customs.go.kr>) 등 재구성

대만과 인천국제공항 FTZ는 효과적인 물류관리를 위해 BWT 거래 및 다국적기업과 물류기업의 유치를 위해서 Pick & Pack 개념²³⁾을 도입해야 할 것이다.

23) House B/L에서 일부 수량을 추출 후 재포장하여 제3의 B/L을 생성하여 국외로 반출하는 경우가 빈번하다.

또한 물류시스템 개선측면에서 상해의 空運直通式제도처럼 화물이 공항에 도착하면 Master B/L 단위의 화물의 경우는 화물터미널을 거치지 않고 바로 계류장에서 직반출 될 수 있도록 FTZ 물류시스템을 개선해야 할 것이다.

대만은 2003년 7월에 ‘자유무역항설치관리조례’를 제정하여 자유항 도입을 준비중에 있다. 상해는 FTZ 반입물품에 대하여 직통관제도를 확대시행 하여야 할 것이고, 인천국제공항 역시 FTZ 반입물품에 대하여 계류장 직반출을 허용해야 할 것이다.

대만과 상해는 PCS 단위의 반출입신고를 확대 개선해 나가야 할 것이지만, 인천국제공항 FTZ는 도입해야 하는 시점이다. PCS 단위의 반출입 허용은 입주업체에게 자율재고관리 대상과 범위를 확대시킬 것이며, 이에 따른 재고관리의 확인 및 조사의 부담은 월별보고를 통해 실시간 관리 효율은 높이고 사후 확인 및 조사의 부담은 제거시키는 방향으로 해소해 나가야 한다. 따라서 인천국제공항 FTZ의 화물관리체제를 사전관리에서 사후관리체제로, 직접관리에서 간접관리체제로 전환할 필요가 있다.

이를 위해서는 등록업체 화물관리 능력 및 신용도에 따라 세관 통제수준의 차별화가 전제되어야 한다. 즉, 대만, 상해, 인천국제공항 FTZ는 화물의 반출입 신고의무는 강화시키고 세관검사는 최소화하는 화물관리체제를 마련해야 할 것이다. 따라서 FTZ 로의 국내 반출입 물품은 엄격히 통제하고 외국물품의 반출입 또는 환적은 통관절차 생략 및 M/F 신고로 가능토록 해야 할 것이다.

3) 신속통관(RFID) 및 전산화(INTERNET, UBIQUITOUS) 유도

상해의 송강가공수출구는 편의통관제도를 도입하여 B/L 사후확인 및 인터넷 신고 허용 등 신속통관 허용하고 있다. Waigaoqiao FTZ는 항공 직통관(空運直通式)제도 도입하여 6시간(세관통관시간 30분)으로 통관시간을 단축하였다.

따라서 대만이나 인천국제공항 FTZ의 경우도 입주기업체들에게 편의통관제도 및 계류장 직반출 등을 도입하여 신속통관을 장려해야 할 것이다. 이를 실현하기 위해서는 바코드 기술의 한계를 극복하는 RFID 기술을 활용한 화물관리시스템에 도입하여 모든 화물의 반출입과 분류, 이동상황이 전산화되고 실시간 통제 및 관리가 선행되어야 할 것이다.

또한 싱가포르 FTZ, 홍콩 자유항, 대만 가공수출구, 상해 FTZ의 경우 모든 화물의 반출입신고를 EDI 방식으로 신고하고 있고, 향후 인터넷신고를 허용하는 방안을 계획하고 있다.

인천국제공항 FTZ는 관세청 통관포털사이트(<http://portal.customs.go.kr/>)를 활용하여 모든 반출입신고와 화물관리를 인터넷 방식으로도 허용하고 있다. 이를 통해 입주기업체의 반출입신고 비용절감효과를 거둘 수 있도록 지원하고 있다. 또한 더 나아가서 21세기의 지속적으로 각광받고 있는 유비쿼터스²⁴⁾ 컴퓨팅개념을 FTZ 화물관리 시스템에 도입함으로써 단순히 컴퓨팅 환경을 개선하는 것에 그치는 것이

24) 유비쿼터스 컴퓨팅, 또는 퍼베이시브 컴퓨팅(pervasive computing)이라고도 하며, 시간과 장소, 컴퓨터나 네트워크 여건에 구애받지 않고 자유롭게 네트워크에 접속할 수 있는 정보기술(IT) 환경 또는 그 패러다임.

아니라, FTZ 물류시스템의 혁신으로까지 이어질 수 있을 것으로 예상 된다.²⁵⁾

따라서 21세기 FTZ의 유치경쟁은 어느 국가가 먼저 신속통관과 전산화된 물류환경을 경제적이고 효율적으로 제공하느냐에 따라 경쟁우위 확보를 통해 승자가 결정될 것으로 예상된다.

IV. 결 론

본 연구는 한국(인천국제공항 FTZ), 홍콩(자유항), 대만(加工出口區), 상해(Waigaoqiao FTZ)의 세관절차와 화물관리절차를 비교·분석하여 각국의 FTZ 제도개선에 시사점을 제시함에 목적을 두었다.

본 연구의 III장에서는 FTZ 화물관리절차를 비교해 본 결과 및 시사점을 바탕으로 인천국제공항 FTZ, 대만(加工出口區), 상해(Waigaoqiao FTZ)에 있어서 3가지 고객중심의 화물관리 개선방안을 제안하였다. 첫째, 효율적인 FTZ 화물관리시스템으로 개선 및 도입(M/F제출로 환적화물 처리, Pick & Pack 개념 수용, 재고관리 월별확인, 계류장 직반출 도입) 둘째, 사후관리 및 간접관리체제로 화물관리체제 전환(화물관리 차별화, 환적물품·외국물품의 반출절차 단순화) 셋째, 신속통관(RFID) 및 전산화(INTERNET, UBIQUITOUS) 유도(편의통관제도 및 계류장 직반출, 모든 반출입을 인터넷신고로 유도) 등의 절차 개선 등을 제안하였다.

본 연구의 한계점으로는 대만(加工出口區), 상해(Waigaoqiao FTZ), 홍콩(자유항)에 대한 연구사례와 자료의 충분한 확보와 자료부족이 가장 큰 어려움이었다.

향후 이러한 자료와 사례들이 축적 및 보완하여, 통계분석을 통한 실증연구를 병행하여 연구를 계속 수행하고자 한다.

참 고 문 헌

- 고용기, “관세자유지역간의 동반자적 협력체제 구축을 위하여”, 「관세와 무역」 (5), 2003.
 관세청, 「2005년 상해세관 통관세미나」, 2005
 관세청, 「상해시 경제현황」, 2005
 관세청, 「주요국 통관제도 요람」, 2000
 관세청, 「싱가포르 통관편람」, 2004

25) 김의창, 박명수, “RFID를 활용한 유비쿼터스 기반의 물류관리 시스템 설계”, 국제 e-비즈니스학회 발표논문집, 2006.6.16, p.177.

- 관세청, 「홍콩 통관편람」, 2000
- 관세청, 「대만 통관제도」, 2003
- 교통개발연구원, 「인천국제공항의 허브화 전망과 대책」, 연구총서 97-05호, 1997.
- 김성용, “동북아 물류중심기지화를 위한 관세자유지역제도의 문제점 진단 및 개선방향”, 「관세와 무역」 (5), 해양수산부 항만물류기획과, 2003.
- 김석태·김태인, “인천국제공항 자유무역지역(FTZ)의 발전방안에 관한 연구”, 국제지역학회 정책세미나, 2006. 5.
- 김의창, 박명수, “RFID를 활용한 유통유통기반의 물류관리 시스템 설계”, 국제 e-비즈니스학회 국제 학술발표대회 논문집, 2006.
- 김제철, 예충열, 「항공화물수송부문의 경쟁력 강화방안」, 교통개발연구원, 연구총서 2002-11, 2002.
- 동북아경제중심추진위원회, 「동북아 물류중심 추진 로드맵」, 2003.
- 박승록, 「중국 일류기업을 찾아서」, 굿인포메이션, 2005.
- 박영태, 김이곤, “동북아 허브 항만을 위한 부산 신항의 활성화 방안”, 국제지역학회 2006년 춘계학술 논문집, 2006.
- 박용화, 「아시아지역의 공항개발현황과 경쟁력 분석」, 교통개발연구원, 1996.
- 박용화, 「동북아 허브공항을 실현하기 위한 인천국제공항의 발전전략」, 교통개발연구원, 2001.
- 박용화, 「인천국제공항 경쟁력 강화 방안」, 교통개발연구원, 연구총서 2001-09, 2001.
- 박현철, “인천공항 관세자유지역 현황 및 발전을 위한 정책방향”, 「관세와 무역」 (5), 건설교통부 신공항개발과, 2003.
- 백종실, “관세자유지역 활성화를 위한 물류기업 유치강화방안”, 「관세와 무역」 (5), 한국해양수산개발원 물류전략팀, 2003.
- 백종실, 우종균, “관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화방안 연구”, 한국해양수산개발원 기본연구 2001-18, 2001.
- 백종실, 황진희, “동아시아 물류구조 변화와 국제 물류네트워크의 구축방안”, 한국해양수산개발원 기본연구 2003-01, 2003.
- 백종실, “우리나라도 대만과 같이 공항만을 연계한 글로벌물류센터화 서둘러야”, 한국해양수산개발원, 해양수산동향 제 1000호, 2000.
- 백종실, “중국의 자유무역지대 운영에 관한 연구”, 한국해양수산개발원, 월간 해양수산 통권 제196호, 2001.
- 백종실, “주요 국제물류서비스 제공자의 글로벌화 전략”, 한국해양수산개발원, 월간 해양수산 통권 제 213호, 2002.
- 백종실, “중국 자유무역지대보다 매력적인 투자여건 제시해야”, 한국해양수산개발원, 해양수산동향 제 1047호, 2002.

- 상해총영사관, 「상해 물류인프라 현황과 시사점」, 21세기 상해 물류보고서, 2003.
- 엄광열, “남북한 교역활성화를 위한 동해선 제진역 세관유치방안”, 한국관세학회 정책세미나, 2006.
- 우종균, “관세자유지역, 이대로 갈 것인가?”, 한국해양수산개발원, 해양수산 현안분석 2003-05, 2003.
- 유광의, “허브공항의 경쟁력 확보를 위한 공항 사용료 정책: 인천 국제공항을 중심으로”, 한국항공대학교 항공교통학과, 1999.
- 이환호, “세계 항공운송산업의 환경변화와 우리나라의 대응방안”, 세종대학교, 2002.
- 이형룡, 김점남, 하인주, “허브(Hub)공항으로서 인천국제공항의 기회와 위협에 대한 연구”, 세종대학교, 2002.
- 인천국제공항공사, 「인천국제공항의 물류중심 전략 추진실태」, 동북아물류 세미나, 2004.
- 윤철수, “관세자유지역 운영상의 당면과제와 운영의 활성화 방안”, 「관세와 무역」(5), 2003.
- 인천공항세관, 「자유무역제도 편람」, 수출입통관국 통관지원과, 2005.
- 인천공항세관, 「인천국제공항 자유무역지역의 이해와 정리」, 수출입통관국 통관지원과, 2006년도 상반기 민·관 Work-Shop 자료, 2006.
- 조상필, 리전인포 제93호, 광주전남발전연구원, 2004.7
- 진형인, “관세자유지역 설치의 의의와 필요성”, 한국해양수산개발원, Global Logistics System 구축전략 세미나, 2000.
- China Free Trade Zone, ELEG
- Hunsoo Lee, Han Mo Yang, “Strategis for a global logistics and economic hub: Incheon International Airport”, Journal of Air Transport Management (9), 2003
- Panalpina china, “Introduction to Vendor Managed Inventory(VMI) in Waigaoqiao Free Trade Zone(FTZ)”, 2003.
- Xu Jianhua, “Strategy for the Port Logistics Industry Development in China and Prospect for the Corporation between China and Korea”, Shanghai Maritime University, China, 2003.
- 3U-Development, “Waigaoqiao Free Trade Zone: Starting Point of Your Business in China”, 2003.
- 인천경제자유구역청(<http://www.ifez.go.kr>)
- 인천국제공항공사(<http://www.airport.or.kr/>)
- <http://www.china-ftz.com/>