



# 환 황해권 자유지역 연계망 구축전략과 기대효과

국토연구원 동북아발전연구센터 소장 김 원 배

동북아시아에서 국지적 경제통합의 필요성은 크게 두 가지 이유를 들 수 있다. 첫째, 동북아의 지정학적 특성 상 국가간의 공식적 협정을 통한 경제협력체의 구성이 여의치 않으며, 둘째는 공식적 경제협력체를 구성하기 위해서는 지역적 편차 극복과 지방 및 민간차원에서의 자발적 협력을 최대한 활용할 필요가 있기 때문이다. 정책의 실행 차원에서 보더라도 국지적 통합은 국가간 지역블록의 형성에 비해 비교적 단기간에 최소한의 제도적인 준비로도 가능하다는 이점이 있다.

국지적 경제통합의 기대효과로는 무역확대, 투자증진, 그리고 보완적 분업체계의 형성 등 다양한 효과를 기대할 수 있다. 지방경제의 입장에서는 무시할 수 없는 규모의 효과와 직접투자를 통한 자유지역 연계망내 보완적 분업체계의 형성은 자유지역(거점도시)간의 기술격차와 국가간의 무역수지불균형을 개선할 수 있다는 점에서 한·중·일 3국 모두에게 이익을 줄 수 있는 매우 중요한 효과라고 볼 수 있다.

동북아의 국지적 경제통합에서 환황해권이 특히 유리한 이유는 세 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 환황해권은 3억에 가까운 인구를 가지고 있고, 산업기반, 노동력, 기술 측면에서 세계 유수의 제조업 생산기지라 될 잠재력을 갖추고 있으며, 구성 지역간의 산업구조가 보완적인 성격을 지니고 있다. 둘째, 환황해권 도시·지역간에 교역과 투자 및 인적교류가 지난 10여년간 증대되어 도시간 연계망 구축을 위한 기반시설이 확보되어 있다. 셋째, 권역내 지방정부와 기업들이 보다 밀접한 연계를 갖고자 하는 의지가 강하다. 또한 환황해권내 다수 도시들이 상호 유사한 개념의 자유지역을 이미 갖추고 있어 자유지역 연계망의 형성을 통한 국지적 경제통합의 가능성이 매우 높다고 할 수 있다.

환황해권 내 자유지역 연계망 구축에 적합한 협력 대상 산업으로는 전자, 자동차부품, 정보기술 및 환경산업 등의 제조업, 그리고 물류산업을 서비스분야의 대상산업으로 추천할 수 있다. 그리고 후보도시의 선정기준으로 개별 도시의 기업환경(산업기반, 인프라 조건, 노동시장여건), 자유지역(거점도시)간 경제·물리적 연계발달의 정도, 자유지역과 배후지역간의 연계를 적용할 경우 다리엔, 친황다오, 톈진, 옌타이, 웨이하이, 칭다오, 인첸, 군산, 마산, 부산, 기타큐슈, 후쿠오카, 나가사키, 구마모토, 오이타 등이 후보도시로 제안할 수 있다.

자유지역 연계망 구상을 실현시키기 위해서는 관련 지방정부의 선도적인 노력이 필수적이다. 다행히 환황해권 거점도시들은 초국경적 협력에 적극적인 자세를 보이고 있고, 지역기업들도 전략적 제휴와 기업간 네트워크 형성에 관심을 가지고 있으므로 자유지역 연계망 구축의 전망은 어둡지 않다고 하겠다. 그러나 지방정부의 제한된 능력을 감안할 때 연계망 구축은 단계적으로 실행할 수 밖에 없다. 우선 환황해권 자유지역간의 동질성 확보, 무역원활화를 위해 통관절차를 포함한 거래비용 절감 조치 시행, 투자와 무역촉진을 위한 자유지역 공통의 유인제도 등 3단계의 실행방안이 검토될 수 있다.

자유지역 연계망 구축전략을 구체적으로 살펴보면 크게 제도적 부문과 물리적 부문으로 구분할 수 있다. 제도적 부문에서의 조치로는 다음 세 가지를 들 수 있다.

## (1) 자유지역내 외국인 직접투자유치를 위한 유인제도

중국이나 한국에서 실시 중이므로 별도의 조치가 필요치 않으나 투자유치대상 업종의 확대가 필요하다. 물류관련업종이나 무역지원 서비스에 대한 세금

감면 확대, 투자관련 규제의 완화와 더불어 각 자유지역의 유인제도와 기업환경을 유사한 수준으로 조정할 필요가 있다. 이는 자유지역 연계망 구축의 목적이 권역내 투자자 외에도 권역 외 다국적 기업의 투자를 끌어들이는 데에 있기 때문이다. 따라서 자유지역간의 과도한 투자유치경쟁보다는 네트워크 전체의 효율성과 통합성 제고에 따른 유치노력이 필요하다. 이와 더불어 환황해권 자유지역간의 분업의 형태 또는 산업특화에 대한 논의와 조정이 필요할 것이다. 일본에 비해 발전정도가 떨어지는 한국과 중국의 경우, 기업간의 협의를 통해 주문자생산방식이나 직접투자를 통한 공정간 분업 또는 전략적 제휴를 유도하는 자유지역간의 인센티브 설정도 필요하다.

## (2) 자유지역 연계망내 무역활성화를 위한 유인제도

무역활성화를 위한 관세면제나 삭감이 필요하다. 관세관련 정책은 한·중·일 3국 모두 중앙정부 소관이므로 일단 거점도시에 자유지역을 설정하게 되면 관세면제의 혜택을 누릴 수가 있다. 환황해권에서는 개략적으로 전자, 자동차, 물류, 환경산업을 대상산업으로 볼 수 있다. 이들 산업의 자유지역 내 및 자유지역간의 거래에 대한 관세감면 혜택은 외국인 직접투자유치에 커다란 유인으로 작용할 수 있을 것이다.

또한 역내 생산네트워크의 구축과 동북아 분업체제의 발전에 기여하는 투자에 대해 소속된 도시들이 공동으로 획기적인 투자인센티브 제공과 더불어 기업 내 거래에 대한 관세를 인하하는 혜택을 부여하는 방안은 지역내 분업생산체제를 구축하려는 다국적기업의 투자수요를 크게 증대할 수 있을 것이다. 예를 들면, 해외의 자동차회사가 기타큐슈 및 부산에는 완성차공장, 다리엔이나 칭다오에 부품공장을 세우고 역내 생산체제를 구축하고자 할 경우 위와 같은 인센티브제도는 자유지역 연계망의 효과를 최대화하는 길이 된다.

## (3) 자유지역내 통관절차 간소화, 수송·물류효율성 개선, 기술·서비스표준 통일

관세관련 정책은 국가간 합의 사항이나 통관절차나 수송, 기술 및 서비스 활동의 표준화에 관한 부분은 중앙정부의 위임 하에 지방정부나 민간기업차원에서 개선할 수 있는 여지가 많다. 많은 시간과 비용이 소요되는 현재의 통관절차는 자유지역간에 대폭

간소화할 수 있을 것이다. 우선 24시간 세관 운영체제, 화물도착 전 수입인가제, 수출입화물 인가의 단일창구화 등이 실시되어야 한다. 이를 위해서는 싱가포르의 'TradeNet' 과 같은 정보시스템을 호환성 협의를 통해 3국 공히 도입할 필요가 있다.

기술표준화는 통관절차나 항만출입절차와 달리 많은 시간을 요하는 분야이기는 하나, 앞서 언급한 대 상산업에서 부품이나 소재의 표준화 및 ISO 인증체계의 통일을 민간주도로 달성할 수 있을 것이다. 동북아 물류체계에서 팔렛규격의 표준화 등 물류표준화 및 공동화는 물류비용의 절감과 물류서비스의 제고, 환황해권 자유지역 연계망의 물류기능 효율화를 가져와 관세감면 못지않은 무역 및 투자활성화 효과를 창출할 것이다.

한편, 물리적인 부문에서의 조치로는 우선 관련 인프라의 공동개발을 통해 환황해권내 지방간 협력을 증진시키는 방안을 들 수 있다. 항만이나 내륙 수송 시설 및 물류관련시설이 부족한 중국의 경우 한·중·일 3국의 기업들이 공동투자형식으로 시설을 확충하고 시설운영 노하우를 공유하면 환황해권 자유지역연계망에서 질 높은 물류서비스를 제공할 수 있을 것이다. 또한 환황해권 자유지역간의 컨테이너 풀 시스템이 도입된다면 한·중·일 3국의 수출입불균형에서 발생하는 공컨테이너와 물류비용 증가요인을 제거할 수 있다. 장기적으로 해운 및 항공과 연결된 육로 수송로를 확보함으로써 육해공의 복합수송체제를 구축해야만 환황해권의 물류비용을 절감시킬 수 있을 것이다. 이외에도 환황해권 자유지역간의 분업 및 지역생산체제 구축에 필요하고 동시에 환황해권의 입지적 자산을 증대시키는 산업별 특수인프라의 형성도 중요한 과제이다. 예를 들어, 환황해권의 자동차부품산업의 지역적 생산체제가 효율적으로 구축되기 위해서는 자유지역간을 운행하는 자동차부품전용 선박의 도입과 자동차부품과 관련된 정보시스템 설립이 필수적인 요소가 될 것이다.

이러한 자유지역 연계망 구축을 위한 추진기구로는 새로운 협의기구보다는 기존의 동아시아(환황해권) 시장회의를 활용하면서 환황해권 도시간 협의체를 구성하고 그 산하에 자유지역 연계망 구축 추진 위원회를 두는 것이 바람직할 것이다. 또한 자유지역 지정 등은 주요 정책이므로 중앙정부와의 긴밀한 협력관계를 구축하는 한편, 지방중심적 경제협력체를 이루어내기 위해서는 무엇보다도 민간부문의 협력과 지원을 얻어내는 것이 중요하다고 하겠다. **물류**