

일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향

A Study on Revitalizing S. Korea's Special Economic
Zones for Enhancing Job Creation Function
- Focusing on Port SEZs -

2017. 10.

박성준 · 김은수 · 공영덕 · 김병주

보고서 집필 내역

〈연구책임자〉

박 성 준 : 연구 총괄, 제1장~제6장

〈연구진〉

김 은 수 : 제2장 1절, 제6장 1절

공 영 덕 : 제3장 1절, 제5장 1절

김 병 주 : 제3장 2절, 제5장 2절



요 약 · i

제1장

서 론 · 1

제1절 연구 배경과 목적	1
1. 연구 배경과 필요성	1
2. 연구의 목적	2
제2절 연구의 방법	3
1. 선행연구 검토	3
2. 연구 범위와 추진 방법	6

제2장

한중일 경제특구 시행 여건 변화 비교 · 7

제1절 세계 경제특구의 발전 과정	7
1. 경제특구의 개관	7
2. 세계 경제특구의 발전 추세	9
제2절 한중일 경제특구 시행여건 변화 비교	12
1. 중국의 해외 투자정책과 경제특구 여건 변화	12
2. 일본의 해외 투자정책과 경제특구 여건 변화	19
3. 한국의 해외 투자정책과 경제특구 여건 변화	25
제3절 항만 경제특구 발전을 위한 시사점	30

제3장

한중일 항만 경제특구 현황과 운영 실적 · 32

제1절 중국 항만 경제특구	32
1. 개요	32
2. 경제성장 및 일자리 창출 실적	39
제2절 일본 항만 경제특구	47
1. 개요	47
2. 경제성장 및 일자리 창출 실적	51
제3절 한국 항만 경제특구	54
1. 개요	54
2. 경제성장 및 일자리 창출 실적	61
제4절 종합 및 시사점	65
1. 경제특구 개발 및 운영 방식 개선점	65
2. 경제성장 및 일자리 창출 실적	66

제4장

한중일 항만 경제특구의 일자리 창출 경쟁력 비교 · 68

제1절 경제적 결정요인 비교	70
1. 시장 규모(총인구, GDP, 1인당 GDP, 성장률, 인프라의 질)	70
2. 임금 수준(평균 임금, 명목임금 상승률)	71
3. 인프라의 질	72
4. 경제특구의 규모와 기능	74

제2절 투자 인센티브 제도의 비교	76
1. 임대료 수준과 적용 방식	76
2. 조세 인센티브 수준 및 적용 방식	78
3. 관세율 및 적용 방식	83
제3절 규제 및 거버넌스 비교	84
1. 규제 개혁의 수준	84
2. 거버넌스	89

제5장

일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향 · 92

제1절 설문 개요	92
1. 조사 목적	92
2. 조사 대상 및 일시	92
3. 설문지의 설계	93
제2절 분석 결과	97
1. 응답자의 일반 특성	97
2. 설문 관련 응답 결과 분석	98

제6장

결론 및 정책제언 · 109

제1절 결론 및 시사점	109
1. 중국/일본, 국가 대전략과 연계한 특구 발전 방향 수립	109

2. 한중일 경제특구 정책, 항만도시를 중심으로 실행	110
3. 중국/일본은 규제완화 및 비즈니스 환경 개선에 집중	111
4. 경제 성장 및 일자리 실적, 중국의 우세 뚜렷	111
5. 한중일 경제특구 비교 시, 우리나라 외국인투자 매력도 크지 않아	112
6. 일자리 창출 관점 개선 1순위 ‘법/규제 절차의 효율성’, 2순위 ‘기술 및 혁신 능력 제고’	116

제2절 정책제언 118

1. 국가 전략에 조응하는 경제특구 정책으로의 전환	118
2. 투자 인센티브를 활용한 혁신형 경제특구로의 전환	119
3. 기업생태계 연결을 통한 기존 인프라의 효율화	120
4. 항만 경제특구의 광역화 추진	121
5. 외국인 투자 유치와 해외투자의 병행으로 글로벌 네트워크 거점화	122



〈표 1-1〉 선행연구와 본 연구의 차이점 비교	5
〈표 2-1〉 세계 경제특구의 유형과 주요 특징	8
〈표 2-2〉 중국 자유무역시범구의 중점 방향	17
〈표 2-3〉 일본의 국가전략특별구역 지정 현황	23
〈표 2-4〉 한국의 주요 경제특구 유형과 지정 현황	28
〈표 2-5〉 중국의 자유무역시범구 지정 현황	31
〈표 3-1〉 저장 자유무역시범구 구성 및 기능	38
〈표 3-2〉 푸젠 자유무역시범구 경제발전 주요 예측지표	44
〈표 3-3〉 일본 국가전략특구 규제개혁 사업 주요 사례	47
〈표 3-4〉 국가전략특구 시행 기간 일본·외국계 기업 주요 협력사례	52
〈표 3-5〉 도쿄권 국가전략특구 외국기업 유치 실적	53
〈표 3-6〉 우리나라 항만 자유무역지역 현황	54
〈표 3-7〉 우리나라 경제자유구역 지정 현황(2017년 12월 기준)	55
〈표 3-8〉 경제자유구역 최근 5년간 FDI 신고 실적	61
〈표 3-9〉 경제자유구역별 사업체수 및 고용 인원 현황	61
〈표 3-10〉 경제자유구역 주요 기반시설 지원 예산반영 현황	66
〈표 4-1〉 10대 투자요인 중요도 비교(2016 vs 2017)	69
〈표 4-2〉 한중일 시장 규모 주요 지표 비교	71
〈표 4-3〉 한중일 임금 수준 비교	72
〈표 4-4〉 한중일 항만 경쟁력 순위 비교	73
〈표 4-5〉 한국 항만배후단지 임대료 및 감면 수준(부지)	78
〈표 4-6〉 중국 광둥 자유무역구역(첸하이) 세제 인센티브 주요 내용	79
〈표 4-7〉 일본 국가전략특구 및 종합적 특구 적용 주요 세제 인센티브 비교	81
〈표 4-8〉 자유무역지역과 경제자유구역의 조세 인센티브 적용 내용	82
〈표 4-9〉 중국 외국기업 네거티브 리스트 항목 축소 과정	85
〈표 4-10〉 일본 국가전략특구 미래 중점 개발사업 분야(예시)	86
〈표 4-11〉 일본 국가전략특구법 특례적용 주요 특정사업	87

〈표 5-1〉 설문 주요 내용.....	93
〈표 5-2〉 응답자 기본정보 관련 설문지 설계.....	94
〈표 5-3〉 항만 경제특구의 일자리 창출 효과 관련 설문지 설계.....	94
〈표 5-4〉 다른 나라 경제특구 사례와 비교 관련 설문지 설계.....	95
〈표 5-5〉 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향 관련 설문지 설계.....	96
〈표 5-6〉 일자리 창출 제약 요인.....	101
〈표 5-7〉 우리나라 경제특구 문제점.....	104
〈표 5-8〉 기업 투자 확대 및 항만 경제특구 활성화를 위해 필요한 정부지원.....	108
〈표 5-9〉 기타 항만 경제특구 개선 정부 대책 관련 의견.....	108
〈표 6-1〉 한중일 시장 규모 주요 지표 비교.....	112
〈표 6-2〉 한중일 임금 수준 비교.....	113

〈그림 2-1〉 세계 경제특구의 현황.....	10
〈그림 2-2〉 중국 경제성장률 추이와 전망.....	14
〈그림 2-3〉 중국의 GDP 대비 경상수지 비중.....	15
〈그림 2-4〉 중국 자유무역시범구 현황.....	16
〈그림 2-5〉 일본의 해외직접투자 추이(1990~2012).....	20
〈그림 2-6〉 일본 실질 GDP 증가율(1980~2016).....	21
〈그림 2-7〉 일본 국가전략특구 지정 현황(2016년 현재).....	24
〈그림 2-8〉 한국의 수출 규모와 무역의존도.....	26
〈그림 2-9〉 해외직접투자 유출입 잔액.....	27
〈그림 2-10〉 우리나라 자유무역지역과 경제자유구역 분포.....	29
〈그림 2-11〉 주요국 GDP 대비 외국인 투자 비중(2015).....	30
〈그림 3-1〉 랴오닝 자유무역시범구 중 다롄 구역 구성.....	37
〈그림 3-2〉 2013년 4분기~2017년 1분기 상하이 GDP 성장률 변화.....	40
〈그림 3-3〉 첸하이·서커우 입주기업 업종별 부가가치 생산액 비중(2017년 1분기).....	42
〈그림 3-4〉 광둥(첸하이) 자유무역시범구 입주기업 부가가치 생산액 변동 추이.....	43
〈그림 3-5〉 푸젠 항만경제특구(샤먼) 입주 외국기업 리스트(일부).....	45
〈그림 3-6〉 랴오닝 자유무역시범구(다롄) 입주 기업 주요 산업 분포 현황.....	46
〈그림 3-7〉 오사카와 일본 주요 도시 GDP 비교.....	49
〈그림 3-8〉 부산진해 경제자유구역 연도별 외국인 투자 실적	62
〈그림 3-9〉 인천 경제자유구역 연도별 외국인 투자 실적.....	63
〈그림 3-10〉 광양만권 경제자유구역 연도별 외국인 투자 실적.....	64
〈그림 5-1〉 일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향 설문조사 개요.....	93
〈그림 5-2〉 설문조사 응답자 업종 및 내·외국 기업 구분.....	97
〈그림 5-3〉 응답자의 업무와 항만 경제특구 관련성과 근무년수	98
〈그림 5-4〉 현행 항만 경제특구의 일자리 창출 효과 여부.....	98
〈그림 5-5〉 항만 경제특구 세제/임대료 인센티브의 일자리 창출 효과 여부.....	99
〈그림 5-6〉 일자리 창출 관련 주요 세제/임대료 인센티브.....	100

〈그림 5-7〉 세제/임대료 인센티브 외 일자리 창출 촉진 요소.....	100
〈그림 5-8〉 외국 대비 우리나라 경제특구 일자리 창출 효과성.....	102
〈그림 5-9〉 외국 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 낮은 이유.....	103
〈그림 5-10〉 외국 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 높은 이유.....	104
〈그림 5-11〉 우리나라 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인.....	105
〈그림 5-12〉 일자리 창출 관점에서 항만 경제특구 내 입주 기업의 개선 방향.....	106
〈그림 5-13〉 일자리 창출 관점에서 정부의 개선 방향.....	107

요약

일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향

2017년 5월 출범과 동시에 새 정부는 일자리 창출의 주요 수단으로 경제특구를 적극적으로 활용한다는 목표 아래 자유무역지역 및 경제자유구역 등 우리나라 경제특구에 대해 대대적인 개혁에 시동을 걸었다. 경제자유구역을 예로 들면, 과다한 지구 지정으로 126조 원이란 막대한 재원이 소요될 것으로 예상되거나 개발 수요가 부족해 사업 추진이 지연되고, 외자유치 및 일자리 창출효과도 당초 기대 수준에 미치지 못하는 등 문제점과 한계를 노정하고 있다.

반면 중국과 일본 등 주변국은 자유무역시범구 및 국가전략특구 등 새로운 제도 개편을 통해 실질적인 성과를 얻고 있다. 중국은 2013년 9월 상하이 자유무역시범구 지정을 필두로 현재까지 11개의 자유무역시범구를 운영하며 지역 경제성장의 촉진, 기업유치 및 일자리 창출 효과를 거두고 있다. 자유무역시범구 시행 이전 성장률 6% 이하에 머물렀던 상하이의 경우, 2016년 이후 현재까지 18~28% 사이의 고공 성장률 행진을 이어가는 한편, 기업유치 수도 2016년까지 4만 2천 개로 3년간 신규 등록 기업수가 이전 20년의 총량을 뛰어넘는 성과를 보였다. 일본 10개 국가전략특구중 하나인 도쿄권 국가전략특구는 2013년 지정 이후 고부가가치 기업 50개사, 준고부가가치 기업 30개사 등 3년 사이 총 80개의 신규 외국기업을 유치했다. 반면 한국은 1970~2017년 6월까지 자유무역지역 전체 외국인투자 유치액은 신고 기준으로 23.9억 달러로 전체 유치액 1천 977억 달러의 0.8%에 그쳤으며, 고용인원 수도 항공항형 합계 약 1만 2천 명 수준에 그치고 있다.

중국의 항만 경제특구 성공 비결의 핵심은 네가티브 리스트의 도입 및 품목제한의 단계적 완화를 통해 일부 제한업종만 제외하고 거의 모든 분야의 기업투자를 허용한다는 데 있다. 일본의 국가전략특구의 핵심 성공 요인은 규제 개혁을 통해, 지역(지방자치단체)이 신청한 특정 사업을 승인할 때 공증인법·학교교육법·여관업법·의료법·건축기준법·도시계획법 등 광범위한 수준에서 특례를 적용해 기업활동 여건을 대폭 개선한 데 있다. 또한 우리나라 항만 경제특구가 근거

법(자유무역지역법 또는 경제자유구역법)에 따라 조세 인센티브를 일률적으로 적용하여 융통성이 부족한 반면, 중국과 일본은 지역의 요구와 유치하려는 기업의 성격에 따라 임대료·조세 인센티브를 매우 탄력적으로 적용하는 것도 경제효과와의 차이를 유발하고 있다.

한중일 항만 경제특구 비교에서 또 다른 중요한 차이점은 적용 범위다. 중국의 자유무역시범 면적은 통상 110km²이다. 일본 국가전략특구는 더욱 광범위하여 도쿄도, 가나가와현, 지바시, 나리타시로 구성된 도쿄권의 경우, 도쿄도 면적만 2,134km²로 서울시 605km²의 3배 이상이다. 경제특구를 광역으로 지정할수록, 행정절차가 간소화되는 등 행정의 낭비를 줄일 수 있다.

한편 우리나라 경제특구 입주기업과 전문가들을 대상으로 한 설문 조사에서는 우리나라 경제특구가 다른 나라에 비해 경쟁력이 낮은 이유에 대해 ‘상대적으로 미흡한 인센티브 제도’와 ‘행정 규제 과다’를 지목한 비율이 전체의 48.3%를 차지해, 인센티브 제도의 개선과 행정규제 완화가 시급한 것으로 나타났다. 또한 향후 일자리 창출 관점에서 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인으로도 ‘법/규제 절차의 효율성’ 및 ‘기술 및 혁신 능력’이 전체 60%의 비중을 차지해 규제 완화가 시급한 것으로 조사됐다.

이와 같은 비교·평가와 설문 조사 결과를 통해 도출된 일자리 창출을 위한 경제특구 개편 방향은 다음과 같다. 첫째, 국가 전략에 조응하여 일관되고 지속적인 경제특구 정책을 실현하기 위해 중국의 국가발전개혁위원회 및 일본 총리실처럼 강력한 중앙 조정기구의 신설이 필요하다. 둘째, 일률적인 인센티브 적용을 지양하고 경제특구 각각의 발전방향에 따라 특정 산업 분야나 업종에 맞게 조세 인센티브를 탄력적으로 적용할 수 있도록 법·제도 개선이 선행되어야 한다. 셋째, 항만을 내륙 산업거점과 연결하여 자연스럽게 산업연계를 이룰 수 있도록 기존 인프라를 효율화해야 한다. 넷째, 항만 경제특구의 면적이 넓을수록 해당 구역에 일관된 규제가 적용되어 행정낭비가 줄어들므로 항만 경제특구의 광역화를 추진해야 한다. 다섯째, 외국인 투자유치와 해외투자를 병행해 글로벌 제조물류 네트워크를 강화해야 한다.

세계 경제특구는 지역 연계 강화를 위해 대규모화·다기능화하고 있으며, 인센티브 중심에서 탈피

■ 전세계 경제특구는 세계 도시화와 글로벌 가치사슬, 글로벌 공급망 확산 등으로 과거 제조업 및 산업·무역 거점으로부터 글로벌 공급망의 주요 결절점으로 진화 중임

- 전세계 경제특구는 1980년대부터 증가, 오늘날 130개국 이상 국가에 약 4,300개가 존재
 - 오늘날 아시아 대륙은 세계 수출가공지역 근로자의 85%가 집중되어 있음
- 세계 경제특구는 양적 팽창 못지않게 질적 진화를 진행하고 있음
 - 과거 수출가공구는 지역 경제와의 연계 고리 없이 수출을 중심으로 한 특별한 구역으로 기능했다는 점, 인센티브에 지나치게 의존한다는 점 등이 한계로 지적됨
 - 이에 따라 중국 등 경제특구 주도국들은 아시아-아프리카 지역 산업·무역 연계, 국내 제조기지과 해외 산업기지의 동시 건설 등을 통해 글로벌 가치사슬 구축에 역점

■ 중국은 대외경제 여건변화에 발맞춰 2013년부터 개혁·개방 확대에 초점을 맞춘 '자유무역시범구'를 새롭게 시행

- 중국 자유무역시범구는 시장경제 확대, 상품무역 자유화, 서비스 무역 편리화, 금융 혁신을 중점 방향으로 설정하여, 중국 일대일로 구상과 연계 추진
 - 2013년 9월, 상하이 자유무역시범구를 처음 지정, 2015년 톈진, 광둥, 푸젠 등 추가 지정
 - 2017년 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시 등 7개를 신규 지정 (총 11개)

- 이중 항만이 입지한 상하이, 광둥, 푸젠, 텐진, 랴오닝, 저장 등 6개를 항만형 경제특구로 분류 가능
- 시장경제 확대의 핵심 수단으로 외국인 투자업종에 대해 ‘네가티브 리스트’ 제도를 도입해 단계적 축소(2013년 152개 제한 → 2015년 85개 제한 → 2017년 35개 제한)
- 상품 무역화와 관련, 공산품을 중심으로 무관세 추진 및 통관 제도를 지속적으로 개선

■ 일본은 ‘일본재흥전략’의 일환으로 2020년까지 외국인 투자액을 35조엔(약 3천억 달러)으로 늘린다는 계획하에 그 거점으로 10개의 ‘국가전략특구’ 지정

- 10개 국가전략특구는 도쿄권, 간사이권, 오키나와현, 니가타시, 야부시, 후쿠오카시, 센보쿠시, 센다이시, 아이치현, 히로시마현·이마바리시 등
- 이중 항만이 입지한 도쿄권, 간사이권, 센다이, 니가타, 아이치, 후쿠오카, 오키나와 등 7개 지역을 항만형 경제특구로 분류 가능
- 도입 목적은 경제사회의 구조개혁을 중점 추진하고, 산업의 국제 경쟁력을 강화하려는 것으로, 그 핵심은 해당 지역 규제를 대폭 완화하는 것임

중국과 일본은 자유무역시범구 및 국가전략특구제 실시 이후 높은 경제성장 및 기업유치 실적 등 성과를 이뤄내고 있으나, 한국 항만형 경제특구는 답보 상태

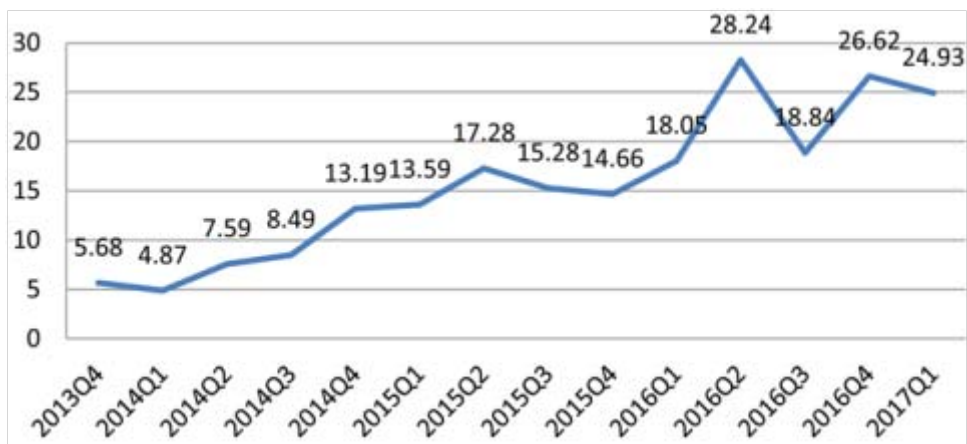
■ 중국 자유무역시범구는 상하이의 경우 제도 시행 이후 18~28%의 고공 성장을 행진을 이어가는 한편에 기업 유치 급증 등 일자리 창출 관련 뚜렷한 성과

- 상하이는 자유무역시범구 시행 이전 성장률 6% 이하에서 2016년 이후

- 2017년 1분기까지 18~28% 사이의 높은 경제 성장을 실현
- 기업 유치 수도 2016년 4.2만 개를 기록하며 3년간 신규 등록 기업수가 이전 20년간의 총량을 뛰어넘는 수준을 달성함

〈그림 1〉 2013년 4분기~2017년 1분기 상하이 GDP 성장률 변화

단위: %



자료: Scientific Research, *Shanghai Pilot Free Trade Zone and Its Effect on Economic Growth: A Counter-Factual Approach*, 2017

- 광둥 자유무역시범구 내 선전 구역의 첸하이와 셔커우 지역은 2012년 등록 기업수 5,215개에서 2016년 12만 4,600개로 증가했으며, 외자 유치를 통한 입주 기업이 4년간 20배 이상 증가함
- 2017년 1분기 첸하이 및 셔커우 자유무역시범구 내 4대 현대화 서비스업의 부가가치 생산액은 전년 대비 64% 증가한 315억 위안을 기록했으며, 이중 금융업과 현대 물류업 및 정보서비스업 부가가치 생산액이 각각 132억 위안, 88억 위안, 55억 위안 증가

■ 일본 국가전략특구의 경우, 도쿄권 국가전략특구를 중심으로 초대형 기업 및 외국인 기업 투자에서 성과를 거둠

- 일본무역진흥기구(JETRO) 보고서에 따르면, 2014~2015년간 스웨덴의 볼보테크놀로지, 다국적 의약업체 SanBio, 자동차 부품업체 Tecno Japan, 프랑스 화장품 기업 Pierre Fabre 등이 자사의 R&D 부문을 도쿄권을 비롯한 일본 국가전략특구에 입주함
- 도쿄권은 2013년 최초 국가전략특구 지정 이후, 고부가가치 거점설치 기업 5개사, 준부가가치 거점설치 기업 30개사 등 80개의 외국기업을 유치
 - 분야별로 정보통신 33개사, 의료건강 21개사, 환경 10개사, 기타 16개사 등임

〈표 1〉 일본 도쿄권 국가전략특구 외국기업 유치 실적

	2013	2014	2015	2016	합계
고부가가치 거점설치 기업	11	20	15	4	50
준 고부가가치 거점설치 기업	-	10	10	10	30

자료: Invest Tokyo(http://www.seisakukikaku.metro.tokyo.jp/invest_tokyo/japanese/case-studies/achievement.html) (검색일: 2017.10.20.)

■ 반면 한국 항만형 경제특구의 외국인 투자유치 실적 및 고용인원 수는 지속적으로 답보 상태에 있음

- 한국의 항만 경제특구는 자유무역지역 중 부산항, 인천항, 광양항, 평택당진항, 포항항 등 5개, 경제자유구역은 인천, 부산진해, 광양만권, 황해, 새만금군산, 동해안권 등 5개가 지정
 - 자유무역지역과 경제자유구역이 겹치는 지역을 하나로 볼 때 총 7개(부산/부산진해경제자유구역, 인천/인천경제자유구역, 광양/광양만권경제자유구역, 평택당진/황해경제자유구역, 포항자유무역지역, 새만금군산경제자유구역, 동해경제자유구역)임
- 1970~2017년 6월까지 자유무역지역 전체 외국인 투자 유치액은 신고기준

- 23.9억 달러로 전체 우리나라 외국인 투자 유치액 1천 997억 달러의 0.8% 수준
- 동기간 항·공항형 자유무역지역 고용인원 수는 합계 약 1만 2천 명 수준에 그침
 - 2016년까지 경제자유구역 전체 외국인 직접투자 유치 규모는 약 23억 달러 수준
 - 동기간 고용인원은 내국인 및 외투 기업을 합쳐 총 12만 6,463명으로 전년 대비 약 1만 1,000명 증가에 그침
 - 고용인원이 가장 많은 항만형 경제특구는 인천경제자유구역으로 2016년 6만 5천 명 수준이며, 두 번째로 많은 경제특구는 부산진해경제자유구역으로 동기간 3만 8천 명의 고용인원 수를 기록
 - 반면 2003년부터 2022년까지 총 사업비는 인천경제자유구역 48조 원, 광양만권 경제자유구역 17조 8천억 원 등 두 경제자유구역만 약 60조 원 수준임
 - 경제자유구역의 경우, 2013~2017년 5년간 주요기반 시설 지원에만 국고에서 총 2,170억 원의 예산이 반영됨

중국과 일본은 항만형 경제특구의 광역화를 공통으로 추진하고, 네가티브 리스트 적용(중) 및 과감한 규제 완화(일)를 통해 경제특구 활성화에 주력하는 반면, 한국은 일률적인 인센티브 제도로 경직적인 운영을 지속

■ 기업투자의 경제적 결정요인 중 임금 부문은 한국이 중일에 비해 대체로 불리함

- 외국인 투자유치의 중요 경제적 요인 중 하나인 임금 관련 지표 비교(월평균 임금, 명목 임금상승률, 단위 노동비용) 시 한국의 여건이 상대적으로

더 불리함

- 한국의 제조업 월평균 임금은 3,101달러로 일본 2,890달러의 상회
- 명목 임금상승률도 한국 3.60%로 중국 1.3~9.4%, 일본 0.5%에 비해 유리하지 않음

〈표 2〉 한중일 임금 수준 비교

구분	한국	중국	일본
월평균 임금(달러)			
1차산업	2,720.69	384.68	미상
제조업	3,101.85	696.87	2,890
서비스업	2,682.05	1,368 (정보기술서비스업)	2,455~4,385
(금융보험업)	4,317.65	-	4,385
명목임금상승률(%)	3.60	1.3~9.4%	0.5
단위 노동비용	0.591	0.302	0.470

자료: KOTRA, 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016, p.30, p.70, p.126을 토대로 작성

■ 중국과 일본은 네거티브 리스트, 규제개혁을 주요 수단으로 경제특구 활성화를 추구하는 반면, 한국은 임대료 및 일률적인 조세 인센티브에 의존

- 중국은 시장경제 확대의 핵심 수단으로 외국인 투자업종에 대해 ‘네가티브 리스트’ 제도를 도입해 단계적 축소(2013년 152개 제한 → 2015년 85개 제한 → 2017년 35개 제한)
- 일본은 지역(지방자치단체)이 신청한 특정 사업을 승인할 때 공증인법·학교 교육법·여관업법·의료법·건축기준법·도시계획법 등 광범위한 수준에서 특례를 적용해 기업 활동 여건을 대폭 강화

■ 중국과 일본은 임대료를 개별 협의에 따라 탄력적으로 적용하는 반면, 한국은

법률에 따라 일률적으로 임대료 산정

- 중국의 임대 비용은 일률적으로 적용되지 않으며, 개별적인 협의에 의해 결정
 - 대체로 임대료 수준은 투자 규모에 따라 좌우되며 투자 규모가 클수록 임대료 인하 폭이 큼
- 일본도 국가 차원의 임대료 인센티브 제도는 없으나 지방자치 단체별로 개별적인 협의에 따라 임대료 보조 혜택을 제공
 - 가나가와현의 경우, 공장·연구소 투자시 임대료의 1/3(총 한도 300만 엔)을 6개월간 현금 지급
- 한국의 임대료는 자유무역지역의 경우 기획재정부와 협의 사항으로, 임대료 수준을 낮게 제공하고 있으며, 이에 더해 외투 기업에 대해서는 임대료 감면을 적용해 국내 기업 역차별 논란이 발생
 - 미화 5백만 달러 이상 투자 시 3년간 50%, 1천만 달러 투자시 5년간 50% 감면

■ 중국과 일본의 조세 인센티브는 일률적이지 않으며 다양한 지원책을 지원하나, 한국은 법에 따라 일률적으로 인센티브 수준을 정하여 경직적으로 운영됨

- 중국은 상하이 및 광둥, 푸젠 자유무역시범구에서 15% 법인세율을 적용하며, 경우에 따라 일부 기업에 대해 5년간 법인세를 분납하도록 편의 제공
 - R&D 관련 장비 구입에 대해 관세와 부가가치세 면제, 기술이전 기업에 대해서는 과세 첫해 일정 범위 내 법인세 면제 등 추가적인 인센티브 제공을 통해 기술이전 활성화
- 일본은 경제특구에 법인세 인센티브를 제공하지 않으나 ‘아시아 거점화 지원사업’ 등 특정 사업에 대해 소득세 특례를 인정
 - 일본 법인세율은 2018년 4월부터 30.62%로 인하 예정
 - 아울러 R&D 관련 기계류 및 장비 구매에 대해 50% 감가상각 인정(건물, 시설, 구조물에 대해서는 25%까지 인정)

- 간사이권 국가전략특구의 오사카는 신에너지 산업 및 생명과학 분야 등 혁신산업 투자에 대해 최대 100%까지 부동산 취득세 감면, 최장 10년간 법인세 감면
- 한국의 경우, 투자 내용과 관계없이 법에 따라 일률적으로 조세 인센티브 적용
- 자유무역지역에서는 법인세, 소득세에 대해 3년간 100%, 3년 이후 2년간 50% 감면
- 경제자유구역은 법인세, 소득세 및 지방세를 3년간 100%, 3년 이후 2년간 50% 감면

■ 중국과 일본은 모두 경제특구 광역화를 통해 개혁과 혁신을 추구하고 있음

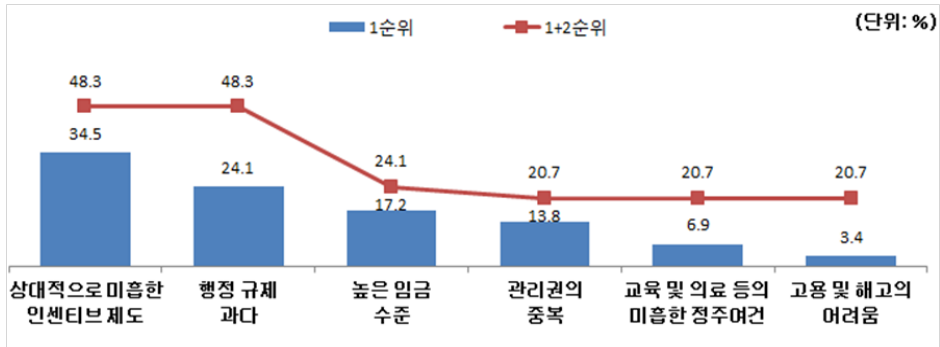
- 중국 자유무역시범구는 통상 110km² 내외로 지정, 동일한 지역에 대해 네가티브 리스트 적용을 통한 투자 확대, 관세 장벽 철폐를 통한 상품무역 자유화, 서비스업 개방수준 확대 등 서비스무역 편리화, 기타 금융혁신을 추진
- 일본 국가전략특구는 구역 면적을 정하지 않고 행정 단위를 중심으로 지정하고 있어 한중일 3국 중 가장 규모가 큼
- 도쿄권(도쿄도, 가나가와현, 지바시, 나리타시로 구성)의 경우, 도쿄도 면적 하나만 총면적 2,134km²로 서울시 면적(605km²)의 3배 이상임
- 한국 경제자유구역 8개를 합친 총면적은 309.66km²로 도쿄도 면적의 1/5 수준에 불과
- 도쿄권의 도쿄항 항만배후단지 면적은 10.28km²로 부산항자유무역지역(9.36km²)과 유사하나 도쿄항 항만배후단지를 포함한 도쿄권 국가전략특구 전체에 적용되는 제조업 관세율이 평균 0.2%에 불과해 관세로 인한 장벽은 거의 없다고 볼 수 있음

경제특구 입주기업 및 전문가 대상 설문 조사 결과, 향후 일자리 창출 관점 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인 ‘법/규제 절차의 효율성’ 및 ‘기술 및 혁신능력’이 전체의 60%를 차지해 규제완화가 시급

■ 우리나라 경제특구가 다른나라에 비해 경쟁력이 낮은 이유로는 ‘상대적으로 미흡한 인센티브 제도’와 ‘행정 규제 과다’가 전체의 48.3% 차지

- 항만 경제특구 입주기업 및 경제특구 관련 기관, 전문가 등 150개 기관 대상(최종 회수 설문 38부) 설문 조사 결과, 우리나라 항만 경제특구가 외국에 비해 일자리 창출 관점에서 경쟁력이 저하되는 요인에 대해 ‘상대적으로 미흡한 인센티브 제도’ 및 ‘행정 규제 과다’가 각각 34.5%, 24.1%(1, 2순위 합은 48.3%)로 나타남
 - 다음으로 ‘높은 임금 수준’(24.1%), ‘관리권 중복’(20.7%)으로 나타남
- 향후 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출을 좌우할 중요한 과제와 관련해서는, ‘법/규제 절차의 효율성’이 응답률 60%로 가장 높게 나타남
- 다음으로 ‘기술 및 혁신 능력’이 56.0%로, 법/규제 절차의 개편과 경제특구의 기술 및 혁신 능력 강화가 경제특구 성공의 관건이 될 것으로 파악됨
 - 최근 산업 간 경계의 파괴, 가치사슬의 재편 등 항만물류 산업을 둘러싼 변화에 입주 기업과 전문가들이 민감하게 반응하고 있음을 보여줌

〈그림 2〉 외국 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 낮은 이유



- 기업의 투자확대 및 항만 경제특구 활성화를 위한 정부의 지원에 대해서는 ‘경제특구 내 국내기업의 역차별 해소’와 ‘근로자의 접근성 강화’ 등이 지적됨

양질의 일자리 창출을 위한 항만 경제특구 건설을 위해서는 혁신형 기업 입주가 가능하도록 인센티브를 탄력적으로 적용하고, 글로벌 가치사슬 구축을 원활화를 위한 광역화를 추진해야

■ 장기 국가발전 계획에 따른 항만 경제특구 발전을 위해서는 중국 국가발전개혁위원회, 일본 총리실처럼 강력한 중앙 조정기구의 신설 필요

- 중국은 일대일로 구상 및 중국제조2025 등 국가 대전략과 연계하여 항만 경제특구 개혁을 추진하기 위해 국가발전개혁위원회라는 중앙 조정 기구를 가동
- 일본은 총리실이 매년 국가전략특구의 추진 성과를 점검하며 강력한 규제 개혁 뒷받침
- 우리나라도 청와대 또는 총리실 산하 조정기구 신설을 통해 신북방 정책 및 신남방 정책과 항만 경제특구 향후 발전 노력을 연계해야 함

■ 투자 인센티브의 탄력적 조정을 통한 혁신형 경제특구로의 전환 필요

- 중국과 일본 모두 지역 및 각 경제특구의 발전 방향에 맞게 투자 인센티브를 탄력적으로 적용
 - 중국은 산업 경쟁력 강화에 필요한 R&D 산업 부문에 대해서는 15% 법인세율 및 기타 세제 관련 지원을 통해 선진기술 및 신기술 개발을 전폭 지원
 - 일본 국가전략특구는 의료, 농업 현대화, 사물인터넷, 자율주행 기술 등 4차 산업혁명 분야 R&D에 사업을 중점적으로 지원
- 반면 한국은 자유무역지역법, 경제자유구역법 등을 통해 임대료, 법인세 등 조세 인센티브를 일률적으로 적용하는 한편, 시대에 뒤떨어진 입주자격을 고집하여 항만에서의 부가가치 물류활동 및 일자리 창출 능력을 떨어뜨리고 있음
 - 부산항 신항 연간 환적물동량 1,000만 TEU의 5%에 대해 부가가치 활동을 할 경우, 50만 TEU의 화물에 3만여 일자리의 추가 창출 가능

■ 기업생태계 연결을 통한 기존 인프라의 효율화

- 자유무역지역(항만형, 공항형, 산업단지형), 경제자유구역 등이 상이한 법·제도에 따라 칸막이 식으로 개발·운영되고 있어 무엇보다 산업 간 연계와 융·복합 활동이 필요한 시대 여건을 따라가지 못함
- 중국과 일본은 산업과 항만물류를 연계하여 자연스럽게 산업 생태계가 형성될 수 있도록 일관성 부여
 - 중국 신규 자유무역시범구인 랴오닝의 경우, 3대 거점으로 다롄, 잉커우 등 항만물류를 선양의 제조업과 연결, 물류와 산업의 동시 발전을 꾀함
 - 일본은 중후장대형 사업 개발보다는 기존 인프라를 활용하여 작지만 실속 있는 사업 및 기업활동을 위주로 비즈니스 여건 개선에 집중(일본은 산업 경쟁력을 갖춘 제조업 부문의 수입에 대해서는 매우 낮은 관세율을 유지하여 국가 전체적으로 실질적으로는 자유무역지역의 효과를 가짐)

■ 항만 경제특구의 광역화 추진

- 한국의 경제특구 성격에 따라 면적이 일률적이지 못하며 적용 대상 면적이 중국, 일본 등에 비해 협소
 - 자유무역지역의 경우, 포항항이 총 면적 0.84km²로 가장 작으며, 부산항도 9.36km²로 가장 크나 중국 자유무역시범구의 평균적인 면적 110km²의 1/10에 불과
 - 시 전체가 경제특구로 지정된 도쿄도의 경우, 도쿄항의 '임항지구'(우리나라 항만배후단지에 해당) 면적만 10.28km²이며, 도시 전체의 제조업 부문 수입 관세율이 매우 낮아 어디서나 물류와 제조업의 결합이 가능
- 항만형 경제특구의 면적이 넓을수록 해당 구역에 대해 일관된 규제와 적용되므로, 행정 낭비를 막을 수 있으며, 물류와 제조/항만과 항만배후지역 간 연계가 강화되어 가치사슬 구축에 유리

■ 외국인 투자유치와 해외투자를 병행한 글로벌 네트워크의 거점화 필요

- 오늘날 경제특구는 과거 수출 전진기지가 아닌 글로벌 공급사슬의 거점으로 변모하고 있음
- 한중 경제만 예를 들어도,, 지난 30년간 경제협력의 규모 확대는 무역에 의해 주도되었으나, 중국 경제의 고도화로 인해 무역 못지 않게 상호 투자가 증시되고 있음
- 중국은 일대일로 구상에 따라 자국 내 자유무역시범구를 해외 건설 경제특구와 연계하여 거대한 글로벌 가치사슬 구축에 나서고 있음
- 초국경 전자 상거래의 확대, 오프쇼어링과 리쇼어링의 혼재 현상이 강화되고 있는 상황에서 일자리 창출은 국내 산업보호만으로 기약되는 것이 아니라 해외 진출 및 해외 투자를 통해 글로벌 네트워크를 강화할 때 가능함
- 따라서 국내적으로는 물류와 제조의 융복합을 꾀하는 한편, 국제적으로는 해외투자 방향을 감안하여 글로벌 네트워크를 구축하는 방향에서 항만 경제특구를 거점으로 육성하려는 노력이 필요

제1장

서론 《

제1절 연구 배경과 목적

1. 연구 배경과 필요성

통상적으로 경제특구는 일정한 면적을 구획해 기업 활동의 편의와 다양한 인센티브를 제공하고, 이를 통해 국내외 기업의 투자를 받는 것을 공통점으로 한다. 경제특구는 다양한 정책 목표에 따라 설치·운영되지만, 대체로 해외직접투자(FDI) 유치를 통한 수출 촉진, 국가 또는 지역 단위의 산업 육성, 고용(일자리) 창출과 이를 통한 국가 경제 및 지역경제의 활성화 및 지역균형 발전 등을 주된 목표로 삼는다.¹⁾

경제특구는 자유무역지역(FTZs), 수출가공구(Export Processing Zones, EPZs), 경제기술 개발구, 첨단기술단지, 과학혁신 단지, 자유항, 기업단지(또는 기업 도시) 등 다양한 명칭과 형태로 존재한다.²⁾

오늘날 우리나라는 외국인투자지역, 자유무역지역, 경제자유구역, 기업도시 등 크게 4개 유형의 경제특구를 지정·운영하고 있다. 우리나라는 일찍이 1970 년대에 자유무역지역을 효시로 다양한 경제특구를 개발해 성공적으로 운영함으로써 한때 경제특구 모범국으로 평가받아 왔으나, 최근 들어 주변국 경제특구와의 치열한 경쟁, FTA 확산에 따른 차별화 요인 감소 등이 누적되면서 한계를 보이고 있다. 반면 주변 경쟁국인 중국, 일본 등은 경제특구 활성화를 위해 특구 통합, 거버넌스 개혁 등 제도 개혁에 과감한 드라이브를 걸면서 효과성 제

1) 자세한 논의는 본문 2장을 참조.

2) 이하의 내용은 Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015, p.2.

고에 박차를 가하고 있다.

이런 상황에서 2017년 5월 출범한 새 정부도 일자리 창출의 주요 수단으로 경제특구를 적극적으로 활용하는 방안을 모색하고 있다. 즉 국적과 무관하게 지역에 일자리를 만드는 기업을 최우선으로 지원하고, 그 일환으로서 경제특구에 입주한 국내기업을 외국인 투자수준으로 지원하는 등 경제특구 활성화를 일자리 창출의 지렛대로 활용하겠다는 방침을 명확히 한 것이다.³⁾

이와 같은 여건 및 정부 정책 변화는 현행 경제특구 문제점 파악에 대해 새로운 접근법을 요구하고 있다. 특히 지난 정부가 경제특구에 해마다 막대한 예산을 쏟아부었으나 취업유발계수가 현저하게 떨어지는 반면, 제조업 해외이전 가속화로 **고용 없는 성장**이 심화되고 있어 경제특구 효율성 개선을 위한 근본적인 방향 전환이 시급하다.

2. 연구의 목적

본 연구는 이러한 배경을 바탕으로 일자리 창출의 관점에서 항만 경제특구 효율화 방안을 제시하고자 한다. 이를 위해 우선 가장 가까운 경쟁 상대인 중국, 일본에서 최근 진행되어 온 경제특구 제도의 여건 변화와 성과를 비교·분석하여 경제특구를 활용한 일자리 창출 방안을 제시하고자 한다.

아울러 GDP 및 무역액에 따른 한중일 3국의 투자정책 추이를 비교·분석하여 경제특구에 대한 각국의 정책 변화 요인을 알아보고 우리나라의 해외직접투자(OFDI)와 외국인직접투자(IFDI)의 현황을 분석하여 적정성 여부를 파악하고자 한다. 현재까지 주요 제조업 수출국의 수출대비 해외직접투자 비중은 한국이 30%로 독일 87%, 일본 115% 등 다른 선진 경쟁국보다 현격히 떨어지고 있음을 보여준다.

끝으로 한중일 3국간 임금 수준, 임대료, 세제 혜택, 규제 수준, 거버넌스 수준 등을 종합적으로 비교·검토하여 문제점을 파악하는 한편, 문제점 해결 시 나타날 수 있는 고용창출 효과를 예상하여 바람직한 개선점을 제안하고자 한다.

³⁾ 경제정 관계부처 합동, 『새정부책방방향: 경제 패러다임의 전환』, 2017. 7. 25. p.9.

제2절 연구의 방법

1. 선행연구 검토

우리나라 항만 경제특구에 관한 연구는 주로 항만형 자유무역지역의 기능과 성격 재정립 방향에서 검토되어 왔다. 특히 자유무역지역은 1970년대 수출자유지역에 근거하여 변화하는 현실을 따라잡지 못한다는 지적을 받아왔다. 특히 근래에 접어들어 세계적으로 국가와 국가 간 자유무역협정(FTA)이 확산되면서 관세 혜택 등 기존의 경제특구에 주어졌던 다양한 인센티브가 차별성을 잃음에 따라 새로운 비즈니스 모델 개발에 관심을 집중하는 경향이 나타났다.

송주미 외(2013)의 『자유무역지역 유형별 Biz Model 구축 및 연계방안 연구』는 자유무역지역을 산업단지형과 물류형(항만형 및 공항형) 자유무역지역으로 구분하여 이와 같은 변화한 현실에 적용 가능한 비즈니스 모델을 제시하고 있다.⁴⁾ 또한 산업연관분석을 실시해 각 자유무역지역별 적합 업종이 유치되었을 때를 가정하여 생산유발효과와 부가가치유발효과, 취업유발효과 등의 파급효과를 분석하고 있다.

이성우 외(2014)의 『외국인 투자요인 변화에 따른 자유무역지역 기능 재정립 방안』은 새로운 환경변화에 따른 외국인 투자 유치 여건 변화를 중점적으로 분석하여, 이에 대응한 우리나라 자유무역지역의 기능 재정립 및 제도 개선 방안을 제안하고 있다.⁵⁾ 동 연구는 외국인 투자촉진 관점에서 우리나라 자유무역지역이 안고 있는 문제를 크게 관리권 분산 및 유사 제도의 혼재(경제자유구역, 외국인투자지역 등)로 지적하고 있다. 또한 자유무역지역 재활성화를 위해서는 자유무역지역 자체를 가공무역 및 국제물류 지역으로 활성화하거나(시나리오1), 무역 및 물류산업 중심(선도지역 1종), 지역개발 및 지역경제 활성화 중심(특화지역 2종)으로 재분류하여 발전시키는 방안(시나리오2)을 제안하고 있다.

박재곤 외(2015)의 『자유무역지역 지정 및 운영 고용영향평가 연구』는 산업

4) 송주미 외, 『자유무역지역 유형별 Biz Model 구축 및 연계방안 연구』, 한국무역협회, 2013.

5) 이성우 외, 『외국인 투자요인 변화에 따른 자유무역지역 기능 재정립 방안』, 한국해양수산개발원, 2014.

연관분석(거시분석), 기업 실태조사 및 선행회귀분석 등(이상 미시분석)의 방법을 통해 자유무역지역의 고용효과를 분석하고 있다.⁶⁾ 동 연구는 특히 상기 조사를 통해 자유무역지역이 전반적으로 기업성과를 제고하는 데에는 긍정적으로 기능하고 있으나, 적절한 인력수급이 가장 큰 애로사항으로 대두하고 있어 이를 해소할 것을 주요 과제로 지적하고 있다.

양금승(2015)의 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자 활성화 과제』는 자유무역지역 뿐만 아니라 경제자유구역, 외국인투자지역, 기업도시 등을 연구 대상으로 삼고 있어 가장 포괄적이라는 특징을 갖는다.⁷⁾ 동 연구에서는 우리나라 경제특구에 대한 외국인 투자 유치의 부진요인으로 ‘유사지역 중복과잉 지정 및 특구 간 차별성 미약’ ‘과도한 행정규제 및 행정지원 서비스 제공 미흡’ 등이 지적되고 있다. 아울러, 경제특구 산업용지 분양가가 싱가포르, 홍콩, 대만을 제외한 아시아 주요국의 2~3배에 이르고, 근로자 임금수준도 타 아시아 국가보다 2~8배 높아 인센티브 제공 측면에서 경쟁력을 잃어가고 있음을 지적하고 있다.

선행 연구 결과를 종합하면, 항만형 자유무역지역을 비롯한 우리나라 경제특구는 제도적인 측면에서 관리권 분산 및 중복, 유사지역 중복과잉 지정 및 특구 간 차별성 미약 등의 문제에 봉착해 있는 것으로 보인다. 아울러 FTA 확산 등으로 경제특구의 장점을 상실하고 있으며, 경제특구 지원제도, 즉 산업용지 분양가나 근로자 임금 수준 등에 있어서도 경쟁력을 상실하고 있어 특구 내 기업 유치는 물론, 이에 따른 일자리 창출의 효과를 살리지 못하고 있는 것으로 보인다.

6) 고용노동부·한국노동연구원, 『자유무역지역 지정 및 운영 고용영향평가 연구』, 2015.

7) 양금승, 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제: 경제자유구역, 자유무역지역, 외국인투자지역, 기업도시 중심으로』, 한국경제연구원, 2015.

〈표 1-1〉 선행연구와 본 연구의 차이점 비교

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1 <ul style="list-style-type: none"> - 과제명: 한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제 - 연구자(연도): 양금승(2015) - 연구목적: 한국 경제특구의 외국인 투자유치 활성화 과제 도출 	문헌조사 통계분석 설문조사	<ul style="list-style-type: none"> · 한국 경제특구의 외자 유치 성과 분석 · 한국 경제특구의 외국인 투자 유치 부진요인 검토 · 아시아 주요 경쟁국의 경제특구 운영 사례 시사점 · 외국인 투자활성화를 위한 정책 과제 도출
	2 <ul style="list-style-type: none"> - 과제명: 자유무역지역 지정 및 운영 고용 영향평가 연구 - 연구자(연도): 박재곤 외(2015) - 연구목적: 자유무역지역의 성과 평가 및 성과 제고방안 제언 	문헌조사 통계분석 설문조사 (실태조사)	<ul style="list-style-type: none"> · 자유무역지역 개요 및 일반 현황 · 산업연관모형(거시), 기업데이터 분석 등을 활용한 고용효과 분석 · 자유무역지역 고용확대 및 전반적 성과제고를 위한 정책 제언
	3 <ul style="list-style-type: none"> - 과제명: 외국인 투자요인 변화에 따른 자유무역지역 기능 재정립 방안 - 연구자(연도): 이성우 외(2014) - 연구목적: 세계 경제환경 변화에 따른 외국인 투자패턴 변화를 분석, 자유무역지역 기능 재정립 및 제도 개선 방안 제시 	문헌조사 통계분석 심층 면담 및 전문가 자문	<ul style="list-style-type: none"> · 우리나라 자유무역지역 현황 및 평가 · 글로벌 여건변화와 자유무역지역의 영향 · 중국, 대만, 미국 등 해외사례 분석 · 자유무역지역 기능 재정립 및 제도개선 방안
	4 <ul style="list-style-type: none"> - 과제명: 자유무역지역 유형별 Biz Model 구축 및 연계방안 연구 - 연구자(연도): 송주미 외(2013) - 연구목적: FTA 확산 등 대외적 여건변화에 따른 자유무역지역 Biz Model 제시 	문헌조사 통계분석 전문가 자문	<ul style="list-style-type: none"> · 글로벌 비즈니스 환경 변화와 자유무역지역 현황문제점 · 중국, 대만, 유럽 등 해외 사례 검토 · Biz Model 구축 및 제도개선 · 경제적 파급효과 분석
본 연구의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> - 과제명: 일자리 창출을 위한 우리나라 항만경제특구발전 방향 - 연구자(연도) 박성준 외(2017) - 연구목적: 한중일 3국의 정책여건 등을 심층 비교하고, 일자리 창출 관점의 방향 제시 	문헌조사 통계분석 전문가 자문 및 인터뷰, 설문조사	<ul style="list-style-type: none"> · 한중일 경제특구 정책시행 여건변화 및 정책 변화 비교 · 한중일 3국 경제특구 인센티브 비교 · 한중일 경제특구 일자리 창출효과 분석 · 일자리 창출관점 정책방향

자료: 저자 작성

2. 연구 범위와 추진 방법

일반적으로 외국인 투자는 자본형성 효과, 생산성 향상 효과, 고용 창출 효과 및 무역 촉진 효과가 있는 것으로 알려진다.⁸⁾ 따라서 경제특구에서의 고용 창출 효과를 높이기 위해서는 우리나라 경제특구의 내·외국인 투자 유치 및 기업 유치의 활성화가 1차 과제가 될 수 있다.

본 연구에서는 일자리 창출과 연계한 우리나라 항만 경제특구 발전 방안 마련을 위해 다음과 같은 방법에 따라 제시하고자 한다.

첫째, 세계 경제특구의 전반적인 발전 추세에 대한 검토를 통해 세계 경제 여건 변화에 따라 오늘날 경제특구에 새롭게 부여되고 있는 기능을 파악하여 활성화 방향의 시사점을 얻고자 한다.

둘째, 비교 대상은 지리적으로 가장 가까운 경제 협력 상대국이자 무역 의존도가 매우 높으며, 잠재적·실질적 경쟁국인 중국, 일본으로 하고자 한다. 이는 한중일 3국이 상호 무역의존도가 높은 협력 관계이면서 동시에 경쟁 관계에 있다는 사실에 기반을 두고 있다. 구체적인 비교 대상은 중국의 경우 11개 자유무역시범구(자유무역구역) 중 항만경제가 중요한 비중을 차지하는 상하이, 톈진, 광둥, 푸젠, 랴오닝, 저장 자유무역구역 등 6개, 일본은 국가전략특구 10개 중 도쿄, 센다이, 니가타, 아이치, 후쿠오카, 오키나와 등 6개로 국한한다.

다음으로, 이와 같은 이해를 배경으로 한국, 중국, 일본의 항만 경제특구 제도의 내용을 FDI 결정 요인의 관점에서 시장 매력도를 포함한 경제적 측면, 경제특구 지원 정책, 경제특구 거버넌스의 측면에서 비교해 각각의 장단점과 한국 경제특구 정책이 취해야 할 요소들을 추출하고자 한다.

아울러 약 150개 항만 경제특구 입주기업을 대상으로 항만 경제특구의 일자리 창출 효과 및 다른 나라와의 경쟁력 비교, 향후 개선방향을 주요 내용으로 실시한 설문 조사 결과를 분석하고자 한다.

끝으로 이와 같은 경로를 통해 우리나라 항만 경제특구 발전 방향을 종합적으로 제안하고자 한다.

⁸⁾ 한국은행 금융경제연구원, 『우리나라 FDI의 현황과 과제』, 2007, pp. 37~50.

제2장 한중일 경제특구 시행 여건 변화 비교 《

제1절 세계 경제특구의 발전 과정

1. 경제특구의 개관

경제특구는 자유무역지역(FTZs), 수출가공구(Export Processing Zones, EPZs), 경제기술개발구, 첨단기술단지, 과학혁신단지, 자유무역항, 기업단지(또는 기업도시) 등 다양한 유형으로 존재한다.⁹⁾ 일찍이 2007년 미국의 대외원조 실시기관인 미국국제개발처(USAID)는 경제특구를 변경경제협력구, 경제기술개발구, 경제개발구, 수출가공구, 자유무역구 등 모두 13개 유형으로 분류한 바 있다. Pakdeenurit 외(2014)는 이와 같은 경제특구를 목적 및 기능별로 재정리하여 6개 유형으로 제시한 바 있다(〈표 2-1〉 참조).

경제특구는 다음의 공통점을 공유한다. 첫째, 지리적으로 일정 구역을 구획하여 단일한 관리·행정 체제를 적용한다. 둘째, 구역에 입주한 투자자들에게 물질적인 편익을 제공한다. 셋째, 별도의 통관 구역을 정해 무관세 혜택 등 편익을 제공하며, 통관 절차를 간편하게 해준다. 넷째, 통상적으로 일국 내의 다른 지역에 적용되는 국내법보다 더 자유로운 경제 관련 법률에 따라 운영된다. 마지막으로, 기능의 고도화를 추구한다.

아울러 경제특구는 일반적으로 다음의 4가지 정책 목표(또는 목적) 중 1개 이상을 갖는 것으로 평가된다.

첫째, 해외직접투자의 유치이다. 둘째, 대규모 실업의 완화와 고용의 창출이다. 셋째, 국가의 경제개혁 전략을 지원한다. 넷째, 새로운 경제정책 또는 경제

⁹⁾ 이하의 내용은 Douglas Zhuhua Zeng, Global Experience with Special Economic Zones: Focus on China and Africa, World Bank Group, April 2015의 내용을 바탕으로 작성하였다.

접근법의 적용을 위한 시험장을 제공한다.

앞의 4대 정책 목표 중 마지막 두 개의 목표는 중국, 베트남, 북한, 러시아(선도경제개발구역 및 블라디보스토크 자유항 등) 등 사회주의 체제에서 시장 경제로의 전환 또는 개방을 추진하기 위한 국가 전략의 일환으로 경제특구가 활용되어 온 것과 관련 있다.

〈표 2-1〉 세계 경제특구의 유형과 주요 특징

유형	주요 특징
자유무역구 Free Trade Zone	· 무역, 선적, 수출입 등의 경제활동 촉진 및 활성화에 초점 · 무관세와 통관의 편리성 등을 특징으로 함 · 대외무역지역, 통상자유구역 등과 대체로 유사
수출가공구 Export Processing Zone	· 자유무역구와 유사하나 제조업체가 수출을 주요 목적으로 입주(보통 80% 이상을 수출하는 경우) · 수출에 따른 세제 혜택 및 규제 완화 · 경제개발구, 경제개발구 등과도 혼용됨
기업구역 Enterprise Zone	· 중앙 정부 또는 지방 정부에 의해 지정될 수 있음 · 해당 구역 내에서 삶의 질 향상, 기업 환경 개선 등을 중점적으로 추진하며, 이를 위한 재정 지원을 특징으로 함
산업단지 Single Factory	· 특정 산업의 특화된 발전을 목적으로 지정 · 산업단지(Industrial Park 또는 Industrial Estate)로도 분류되며, IT 단지, 소프트웨어단지 등도 이에 속함
자유항 Free Ports	· 상품 및 서비스 무역을 촉진하기 위해 항만구역에 지정 · 상품 무역 외에 관광, 여행, 쇼핑 등에 대해 무관세 등 세제 혜택을 부여하기도 함
특화구역 Specialized Zone	· 상기 유형의 경제특구 외에 세제 혜택 및 기타 특혜를 지원 · 기술단지, 석유화학구역, 물류 및 창고, 공항배후단지, 관광 및 레저촉진 구역, 재개발 기회구역(Reconstruction Opportunity Zone), 카지노구역 등을 포함

자료: P. Pakdeenurit, et al. "Special Economic Zone: Facts, Roles, and Opportunities of Investment". International MultiConference of Engineers and Computer Scientists 2014 Vol II, 2014,를 바탕으로 저자 작성

2. 세계 경제특구의 발전 추세

최초의 현대적 의미의 경제특구는 1959년 아일랜드 샤논에서 설립된 것을 효시로 한다. 1970년대 동아시아와 라틴아메리카 지역에서 주로 수출가공구 형태로 시작되어 노동집약적 제조업 부문에서 해외직접투자를 유치하기 위한 목적으로 설립되고 확산됐다. 수출가공구는 통상적으로 구역 내 생산 제품의 80% 이상을 수출하는 경우를 일컫는다. 수출가공구는 특히 한국, 타이완, 중국, 베트남, 방글라데시 등에서 성공적으로 운영되어 왔다.¹⁰⁾

경제특구는 특히 1980년대부터 비약적으로 늘기 시작해 오늘날 세계적으로 보편화되어 있다. 1986년에 47개국 176개에 불과했던 경제특구는 2015년 기준으로 130개국 이상 국가에 약 4,300개가 존재한다.¹¹⁾

경제특구는 내용상으로도 달라지고 있다. 과거 경제특구의 대세를 이루던 수출가공구는 지역 경제와의 연계 고리 없이 수출을 중심으로 한 특별구역(enclaves)으로 기능해왔다는 점, 인센티브에 지나치게 의존한다는 점이 한계로 지적되었다.¹²⁾

이에 따라 오늘날 경제특구는 지역 연계 강화를 위해 대규모화하고 다기능화하고 있으며, 인센티브 중심에서 탈피하는 경향을 보이고 있다. 경제특구의 중점 방향은 선발 경제특구 국가와 후발 경제특구 국가 간에 차이를 보이고 있다.

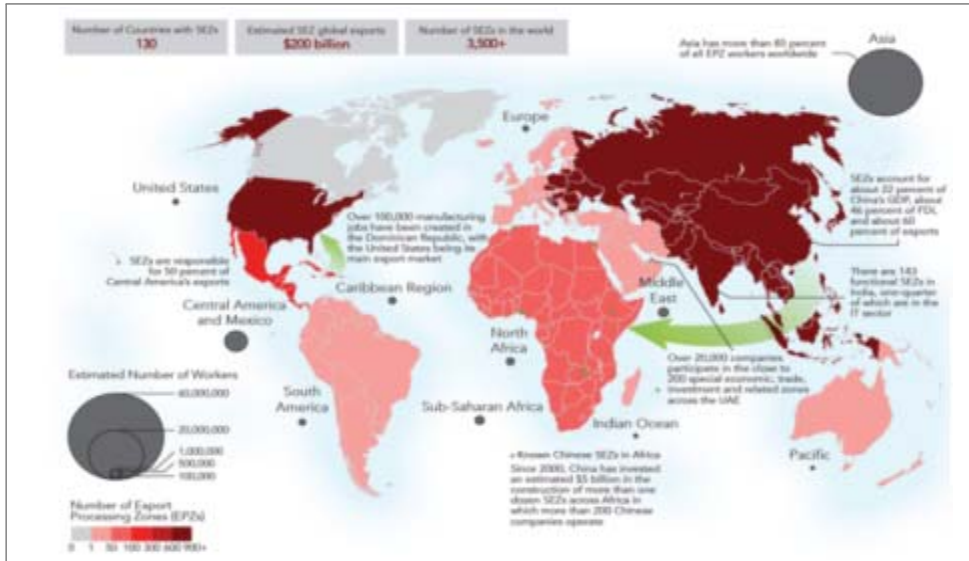
예를 들어 지난 1980년대 이래 경제특구 모범국으로 등장한 중국은 도시나 성 전체를 경제특구로 지정하여 시장 지향적 경제개혁을 다그치고 있다. 반면 사하라 이남 아프리카, 중동과 북아프리카 등 새롭게 경제성장을 이룩하고자 하는 지역의 국가들은 경제특구가 갖는 일자리 창출 기능에 더욱 더 주목하고 있다.

10) Pakdeenurit et al., "Special Economic Zone: Facts, Roles, and Opportunities of Investment," Proceedings of the International MultiConference of Engineers and Computer Scientists 2014 Vol II, IMECS 2014, March 2014.

11) "Not so special," *Economist*, April 4, 2015.

12) Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic Zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015, p.3.

〈그림 2-1〉 세계 경제특구의 현황



주: 고동색은 수출가공구가 600~900개로서 가장 많이 분포된 지역을 뜻하며, 왼쪽 하단 회색 원은 수출가공구 등 경제특구의 고용 인력수를 표시하고 있음(가장 큰 원은 고용인구 수 6천만 명을 뜻하며 이에 해당하는 지역은 아시아가 유일함).
 자료: Connectoraphy(<http://www.paragkhanna.com/home/2016/4/14/analyse-asia-podcast-connectivity-is-destiny>) (검색일:2017.10.12) 상기 그림은 파라그 카나, 『커넥토그래피 혁명』, 2017, p.43에도 보임.

오늘날 경제특구 운영이 가장 왕성한 곳은 아시아 대륙으로서, 세계 수출가공 지역 근로자의 85%가 아시아 지역에 있다. 특히 중국의 경제특구는 자국 GDP의 20% 이상, 외국인직접투자의 46%, 수출의 60%를 점유할 정도로 가장 발달해 있다. 다음으로 인도 또한 강력한 경제특구 육성 전략을 펼치고 있다. 인도에는 143개의 기능적 경제특구가 있으며, 이 가운데 25%는 정보통신 분야에 특화되어 있다.¹³⁾

아울러 최근에는 중동과 북아프리카에서도 지속적인 일자리 창출과 산업 육성의 주요 방법으로 경제특구 건설이 경쟁적으로 시도되고 있다. 예컨대 이집트는 10개의 자유구역(Free Zone)과 1개의 경제특구, 5개의 투자구역을 지정해 운영하고 있으며, 사우디아라비아도 경제특구의 일종인 산업도시(Industrial

¹³⁾ 파라그 카나, 『커넥토그래피 혁명 글로벌 연결 혁명은 어떻게 새로운 미래를 만들고 있는가?』 사회평론, 2017, p.43.

City)만 30개소를 운영하고 있다.

경제특구는 세계 도시화와 글로벌 가치사슬, 글로벌 공급망의 확산 등으로 과거 제조업 및 산업·무역의 거점으로부터 그 자체로 공급망의 주요 결절점으로서 생산과 대중, 대륙과 대륙을 연계하는 지점으로 변모하고 있다. 미주에서는 미국이 주요 수출시장으로 부상함에 따라 도미니카 공화국에 10만 개 이상의 제조업 기업이 경제특구를 중심으로 창출됐다.¹⁴⁾

경제특구를 통해 아시아와 아프리카 지역의 산업·무역 연계도 가속화하고 있다. 특히 중국은 일대일로 구상에 따라 2000년 이후 사하라 이남 아프리카에 150억 달러 이상을 투자하여 12개 이상, 주로 항만에 입지한 경제특구를 건설하며 아시아-아프리카 간 연계강화에 노력해 왔다.

현재 아프리카 대륙 경제특구에는 2백 개 이상의 중국 기업이 진출해 있는 것으로 알려지며, 일대일로 구상이 본격화함에 따라 향후 이러한 흐름은 더욱 더 빨라질 것으로 전망되고 있다.

러시아도 2014년~2015년 극동지역 개발을 위해 경제특구(선도개발구역, 블라디보스토크 자유항)를 지정해 외국인 투자를 유치하는 한편, 블라디보스토크 등 극동 지역 항만 배후지역을 중심으로 멀리 아세안(ASEAN) 지역과의 연결성 강화를 통해 동남아 국가들의 자본을 러시아 극동에 끌어들이기 위해 총력을 기울이고 있다.¹⁵⁾

14) 파라그 카나, 『커넥토프래피 혁명 글로벌 연결 혁명은 어떻게 새로운 미래를 만들고 있는가?』 사회평론, 2017, p.43.

15) 극동러시아 선도개발구역 및 자유항 현황 정보는 극동투자수출청 홈페이지(<https://investvostok.ru/en/>)를 참조.

제2절 한중일 경제특구 시행여건 변화 비교

1. 중국의 해외 투자정책과 경제특구 여건 변화

1) 신상태 이전 중국의 외국인 투자정책과 경제특구 정책

중국은 최근 수년 전까지도 전형적으로 외국인 투자를 유치해 경제를 발전시켜온 국가이다. 중국의 급속한 성장은 1978년 개혁개방의 시작 이후 지난 30여 년 이상 중국의 왕성한 외국인 투자 유치활동과 밀접히 연관되어 있다. 개혁개방 직전 중국의 1인당 소득은 674억 달러에 불과한 빈곤국이었다. 1개혁개방을 시작한 직후인 1980년 중국의 상품수출이 세계무역에서 차지하는 비중은 고작 1%에 불과했다.¹⁶⁾ 중국은 1978년 외국인 투자를 받기로 결정했으며, 1992년 수출제조업에만 국한했던 외국인 투자 접근권을 완화하고 부동산 시장도 개방하는 등의 조치를 통해 외국인 투자를 적극 유치하기 시작했다.

이때부터 중국의 GDP에서 외국인 투자의 비중은 급격히 늘기 시작했다. 1980년대 내내 1% 미만이었던 GDP 대비 외국인 투자는 1991년 처음으로 1%를 넘겼으며, 개방 확대 조치 이후 급격히 늘어 1994년에는 6%까지 치솟았다. 1985년 중국 경제의 세계 경제 점유율은 명목 기준 2.6%에 불과했던 반면, 미국은 35.7%에 육박하고 있었다. 중국의 성장 전략은 외국인 투자를 받아 경제 성장을 가속화시키는 데 집중됐다.

중국은 경제개방과 더불어 외국인 투자를 유치하는 직접적인 수단으로 경제특구 정책을 공격적으로 펼치게 된다. 신상태 이전 중국의 경제특구는 크게 3단계로 발전했다.

초기의 경제특구는 선전, 주하이, 산터우, 샤먼 등이었으며 수출가공구와 유사한 형태를 취했다. 낮은 세율, 간소화된 행정 서비스 및 관세 절차, 부품 및 공급품의 수입관세 면제 등을 주요 특징으로 했다. 두 번째는 1984년 덩샤오핑이 선전경제특구를 방문하여 14개 신규 ‘개방도시’를 지정하고, 경제기술개발구

¹⁶⁾ WTO, World Trade Report 2013 Factors shaping the future of world trade, 2013, p.58.

등을 설립한 것이다. 마지막 3단계는 1990년대 초반 상하이 푸동에 특구를 설립하고, 18개의 경제기술개발구를 추가로 지정한 것이다.

1992년 중국의 개방 정책이 중국 연안 지역 전체와 내륙의 모든 성도 및 자치구 수도로 확대되면서 중국 경제특구는 우후죽순처럼 늘기 시작했다. 2004년까지 중국의 산업단지가 약 7천 개로 늘어나자 중국 당국은 무분별한 난립과 팽창을 막기 위해 방만하게 운영되던 경제특구들의 지정 철회 또는 폐쇄 등의 정리에 들어가 2006년에 산업단지 수는 1,568개까지로 축소되었다.¹⁷⁾

좋은 투자 환경과 생산 요소의 적절한 배합을 특징으로 한 중국의 초창기 경제특구 제도는 대대적인 성공을 거둔 것으로 평가된다. 일례로 1980~1984년 중국 전체의 GDP 성장률은 약 10%였으나 선전 58%, 주하이 32%, 샤먼 13% 등 초기 경제특구들은 중국 전체 성장률을 훨씬 더 뛰어넘는 급속한 성장률을 기록했다.¹⁸⁾ 결과적으로, 산업단지 등을 포함한 모든 유형의 경제특구는 2010년 무렵까지 중국 GDP의 22%, 해외직접투자의 46%, 중국 수출액의 60%를 차지하며, 3천만 개 이상의 일자리를 창출한 것으로 평가받고 있다.¹⁹⁾

이 시기 중국 경제특구의 성공 요인으로는 중국 정부의 경제 개혁·개방에 대한 강력한 의지, 정부의 시장경제 전환에 대한 지원, 경제특구에서의 토지 개혁, 투자유치를 위한 각종 인센티브 제공 및 자율권 보장 등이 꼽힌다.²⁰⁾

1981년 이전까지 중국의 모든 토지는 국가에 속했다. 1981년 11월 광둥 정부가 최초로 선전 경제특구에 대해 임시 규제 채택을 통해, 모든 투자자가 토지 사용권을 경제특구 당국에 신청토록 함으로써 토지 사용에 대한 국가의 통제를 완화했으며, 이는 곧 다른 경제특구로도 확대됐다. 1987년까지는 중국 연안에 위치한 모든 경제특구가 외국인 투자자에게 토지 임대 허용됐다.

¹⁷⁾ Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic Zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015, p. 5.

¹⁸⁾ Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic Zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015, p. 4.

¹⁹⁾ Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic Zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015, p. 5.

²⁰⁾ Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic Zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015, pp. 6~7.

2) 신상태 전후 중국의 외국인 투자정책과 경제특구 정책

중국은 세계 경제 침체 및 경기 둔화로 2015년을 전후로 중속 성장(6~7%)을 목표로 한 신상태(신창타이)로 경제 정책을 수정했다. 대외 경제 여건의 변화에 따라 중국은 자국의 성장 모델을 ‘투자주도(investment-led) 및 수출 주도(export-driven) 모델’에서 ‘소비 주도(consumer-led) 모델’로 전환했으며, 이에 따라 세 가지 주요 과제가 대두됐다. 첫째는 경상수지 흑자(current account surplus)를 좀 더 지속가능한 수준으로 재조정하는 것이다. 둘째는 투자와 소비의 불균형(과잉 투자 및 소비 부진)을 조정하는 것이다. 셋째, 수출주도 경제시기 과도하게 성장했고 방만하게 운영됐던 국영기업(SOEs) 부문을 구조조정하고 민간기업의 역할을 확장하는 것이다.²¹⁾

〈그림 2-2〉 중국 경제성장률 추이와 전망



주: f는 2015년 기준 예측치(forecast)

자료: BMI/National Bureau of Statistics, Jul 2015.

²¹⁾ BMI Research, "The Three Keys to China's Next Stage of Development," Jul. 2015, pp. 7-8.

〈그림 2-3〉 중국의 GDP 대비 경상수지 비중



주: f는 2015년 기준 예측치(forecast).

자료: BMI/National Bureau of Statistics, Jul 2015.

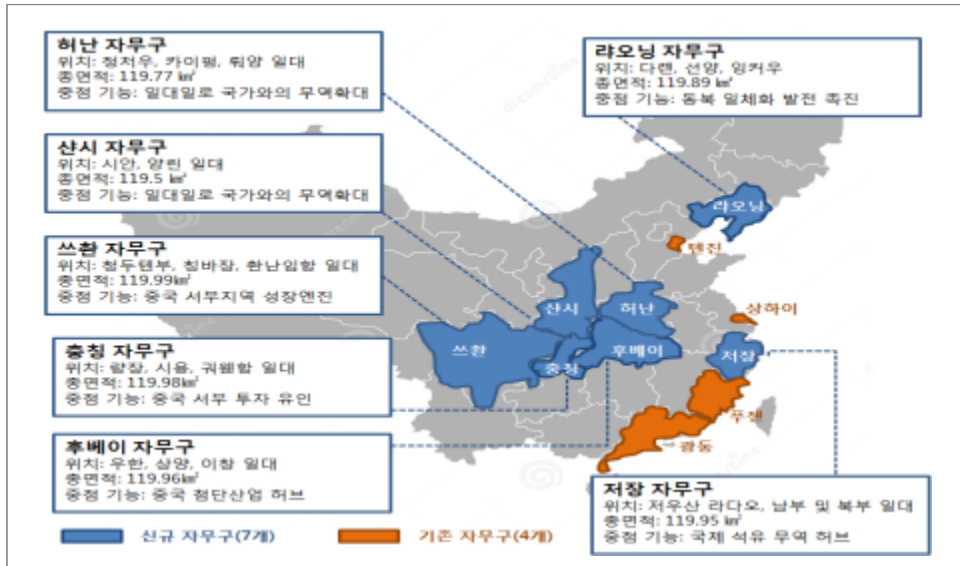
이와 같은 경제 정책은 대외적으로 일대일로 구상의 구체화 및 ‘중국제조 2025’의 추진과 동시에 이뤄졌으며, 이에 따라 투자정책과 동전의 양면인 경제특구 정책의 전환도 국가 전략 차원에서 전환이 시도됐다.

먼저 중국은 일대일로 구상을 천명하면서 이와 직접적으로 연동하여 자유무역시범구(이하 ‘자유무역구역’ 또는 ‘자무구’와 병칭)의 지정·운영이라는 새로운 경제특구 정책을 실시하기 시작했다. 최초의 자유무역구역인 상하이 자유무역구역 지정이 중국 일대일로 구상을 대외적으로 천명한 2013년 9월에 동시에 이뤄진 점은 주목할 만하다.

이후 중국 자유무역구역 정책은 2015년 4월 상하이 자유무역구역의 범위 확대 및 텐진, 푸젠, 광둥 자유무역구역의 추가 지정, 2016년 9월 랴오닝·저장·허난·후베이·충칭·스촨·산시 등 7개 신규 자유무역구역의 추가 지정 및 2017년 중국 국무원 비준을 통해 오늘에 이르고 있다. 편의상 2013년 9월 상하이 자유무역구역 지정 이후 2015년 확대 이전까지는 ‘1기 자유무역구역’, 2015년 4개

자유무역구역 체제는 ‘2기 자유무역구역’, 랴오닝성 등 중국 자유무역구역이 총 11개 늘어난 2017년 3월 이후를 ‘3기 자유무역구역’으로 지칭한다.

〈그림 2-4〉 중국 자유무역시범구 현황



자료: 중국 국무원, 「7개 신설 자유무역시범구 총체 방안」 인포그래픽을 바탕으로 재작성.

중국 자유무역구역은 시장경제 확대, 상품무역 자유화, 서비스 무역 편리화, 금융 혁신 등을 중점 방향으로 설정하고 있다. 먼저 시장경제 확대를 위해 중국은 네거티브 리스트 제도를 도입했으며, 2017년 3기에 이르기까지 외국인 자의 제한 범위를 지속적으로 완화하고 있다. 이를 통해 중국은 외국인 투자 업종을 2013년 당시 190개 조항(152개 제한)에서 2014년 7월 139개 조항(110개 제한)으로 축소했으며, 2015년 4월 이를 다시 122개 조항(85개 제한)으로 축소했다.

상품무역 자유화를 위해서는 공산품을 중심으로 무관세를 추진하는 한편, 통관 제도를 지속적으로 개선하고 있다. 우선 농업, 첨단기술, 선진 제조업 분야에서 외국인 투자 제한을 해제했고, 통관 및 검역 부문에서는 상하이 자유무역구역의 경우 6시간 내 통관 수속을 완료할 수 있도록 했다.²²⁾ 또한 상하이 자유무

역구역에서 시도했던 국제무역 '단일 창구화(single window)' 구축 정책을 텐진·푸젠·광둥은 물론 2017년 새로 비준된 신규 자유무역구역에도 확대 적용했다.

서비스 무역의 편리화를 위해서는 교육, 관광, 컨설팅, 법률 등 서비스업의 개방 수준을 지속적으로 제고하고 있다. 상하이 자유무역구역은 우선 자유무역구역 지정 초기 금융·해상운송·비즈니스 서비스·전문 서비스·문화 서비스·사회 서비스 등 6대 분야를 대상으로 했다.

금융 혁신의 측면에서는 역외 위안화거래센터의 설립을 통해 보험·증권·기금·신탁·초단기 융자 등 금융 업무의 대내외 통합 관리를 시행하고 있다. 광둥 자유무역구역은 중국 내륙과 홍콩 및 마카오 간 경제통합 차원에서 금융 개혁을 추진 중이며, 텐진 자유무역구역은 실물경제에서 금융 혁신의 역할을 강화하면서 금융리스 산업의 발전도 도모하고 있다.

〈표 2-2〉 중국 자유무역시범구의 중점 방향

분야		주요 내용
투자 확대	네거티브 리스트 축소	외자기업에 한해 금지 또는 제한 / 2013년 이후 단계적 완화
	비네거티브 리스트 영역	내외자 일치 원칙에 따라 국내외 기업 구분없이 내국민 대우 적용
상품무역 자유화	관세/비관세 장벽 철폐	공산품(제조업제품) 중심으로 무관세 단계적 추진
	투자제한 축소	농업, 첨단기술, 선진제조업 분야 중심, 외국인 투자제한 해제
	통관검역 개선	통관검역 표준화 등 국제무역 단일창구 추진
서비스 무역 편리화	서비스업 개방수준 확대	교육, 관광, 컨설팅, 법률서비스 등 다양한 수준으로 확대
	타 지역 간 동일기준 적용	광둥 자무의 경우, 대 홍콩, 마카오 등과 지역 간 동일관리 기준 적용
금융혁신	금융업무 통합	역외 위안화 거래센터 설립 및 각종 금융업무 통합 관리
	금융산업 육성	금융리스, 펀드, 팩토링 등 특화금융 육성

자료 : 「중국(상하이)자유무역시범구총체방안」(2013),

国务院, 关于印发全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案的通知

国发[2017]23号(http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-03/31/content_5182392.htm#), 国务院, 关于做好自由贸易试验区新一批改革试点经验复制推广工作的通知国发[2016]63号 (http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-11/10/content_5130918.htm#)를 토대로 작성.

22) 노수연 외, 『중국 서비스 시장 개방전략의 변화와 시사점: 상하이 자유무역시험구의 사례를 중심으로』, 대외경제정책연구원, pp.118~119.

중국 자유무역구역으로 대표되는 오늘날의 중국 경제특구 정책의 또 하나 중요한 특징은 중국의 산업 정책인 ‘중국제조2025’와 밀접한 연관 하에 중국의 해외직접투자 및 해외 경제특구 개발과 연계하고 있다는 것이다. 즉 중국은 다자간 무역협정, 양자 FTA 등을 활용해 해외 제조업 기지의 개발 등 자국 산업의 글로벌화를 추진하고 있다.

중국은 2015년 5월 약 2년간의 작업 끝에 중국제조2025 계획을 완성하여 국무원을 통해 발표했다. 그 핵심은 차세대 정보기술, 수치제어 및 로봇틱스, 항공우주장비 등 10대 중점산업을 육성하여 2025년까지 세계 제조업 강국으로 진입하고(1단계 목표), 2035년까지 세계 제조업 강국의 중등 수준으로 제고하며(2단계 목표), 2049년까지 세계 제조업 강국의 선도적 지위에 오른다는 것(3단계 최종 목표)이다.²³⁾

이를 위해 중국은 해외기업 인수합병(M&A)을 적극 장려하고 있으며, 자국내의 임해 무역·투자 거점과 연계한 해외 경제특구 개발에도 적극적으로 나서고 있다. 2016년 말 현재 중국의 자본이 지원되거나 중국 기업이 진출한 해외의 경제특구는 36개국 77개에 이르며, 누적 투자액은 242억 달러에 이른다. 이중 일대일로 연선국과 관련된 해외 경제특구는 20개국 56개로 전체 해외 경제특구의 72.7%에 이른다.²⁴⁾

이상의 발전 과정을 통해 ‘신상태’ 이후 중국의 경제특구 정책은 과거 외국인 투자(Inbound FDI 또는 IFDI) 일변도에서 벗어나 중국 경제 여건 및 산업구조, 대외 경제 환경이 변화함에 따라 외국인 투자와 중국의 해외직접투자(Outbound FDI 또는 OFDI)와의 균형을 취하는 정책으로 방향이 전환되고 있음을 알 수 있다.

또한 해외경제특구 개발을 위한 협력 대상지를 상하이 자유무역구역 등 자국 경제특구와 연계하는 데 집중하고 있음을 알 수 있다.

23) 이상 박성준·김은우·김세원, 『중국제조2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향』 한국해양수산개발원, 2015, p.13의 내용을 바탕으로 작성하였다.

24) 홍콩무역발전국, <http://hkmb.hktdc.com/en/1X0AAGR/hktdc-research/Belt-and-Road-Development-of-China%E2%80%99s-Overseas-Economic-and-Trade-Co-operation-Zones-1> (검색일:2017.10.8.)

2. 일본의 해외 투자정책과 경제특구 여건 변화

1) 일본의 해외 투자정책과 경제특구 정책

중국과 달리 일본은 선진국으로 올라선 이후 전통적으로 외국인 직접투자(IFDI)보다는 해외직접투자(OFDI)를 중시해 왔으며, 이에 따라 일본 국내의 경제특구 구성에 대한 관심은 상당기간 상대적으로 미약했다.

1980년대 초반까지 일본의 OFDI는 수출액 대비 20% 안팎이었으나 이후 비약적으로 증가하기 시작해 1990년대 중반에는 60% 이상을 기록했으며, 이후 50% 수준으로 감소하다가 2000년대 이후 다시 급격하게 증가하여 2012년까지는 115%로서 세계 최고 수준을 기록했다. 일본의 대(對) 세계 OFDI 누적액은 1996년의 2,600억 달러 수준에서 2013년 말까지는 1조 1,173억 달러 수준으로 증가했다.²⁵⁾

반면 일본의 GDP 대비 외국인 투자(IFDI) 비중은 2000년 1.2%에서 점진적으로 증가하여 2010년 3.9%에 도달했으며, 2016년 5.2%를 기록했다.²⁶⁾ 같은 해 영국의 GDP 대비 외국인 투자 비중은 48.4%로서 일본에 비해 10배 이상 높았으며, 미국과 독일도 일본에 비해 5~6배 수준으로서 일본의 외국인 투자 유입 노력이 상대적으로 부진했음을 알 수 있다.

일본의 IFDI는 아시아 금융 위기(1997) 이전까지 연간 10억 달러 수준에 그쳤으며, 2007년 비로소 200억 달러 수준에 도달했다가 2009년부터 다시 마이너스 성장을 기록한 바 있다.²⁷⁾ 일본은 2010년까지 미국, 독일, 중국에 비해 월등히 떨어지는 IFDI 유치 수준을 보였다. 2010년 일본의 IFDI가 세계 IFDI 총액에서 차지하는 비중은 1.13%로서 일본 GDP 규모가 세계 GDP에서 차지하는 비중 8.64%에 비교해볼 때 매우 낮은 수준이었다.

그러나 전체적으로 일본의 OFDI와 IFDI의 격차는 1990년 20배 이상에서

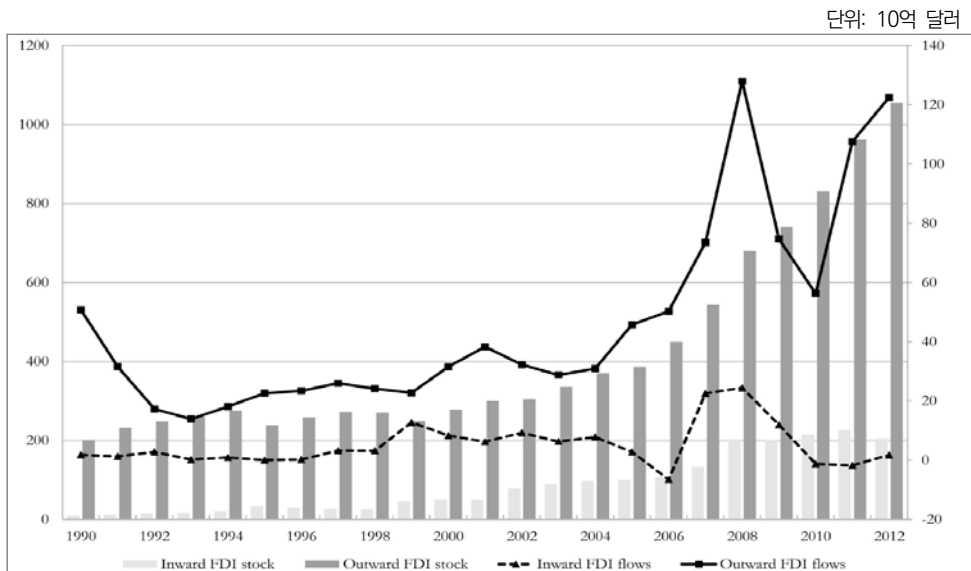
²⁵⁾ JETRO, "Japanese Trade and Investment Statistics,"
(<https://www.jetro.go.jp/en/reports/statistics/>)

²⁶⁾ JETRO, "Invest Japan Report 2017,"
(https://www.jetro.go.jp/ext_images/en/invest/reports/report2017/pdf/report2017_1.pdf)

²⁷⁾ 2011-2012 JITA Research Project: Policies Needed to Ensure Japan's International Competitiveness, JITA, 2012, June 7.

2012년 5배로 점차 줄어드는 추세를 보이고 있다(〈그림 2-5〉 참조). 한편 일본이 외국인 투자 유치보다는 해외투자가 압도적으로 많은 요인에 대해, 투자대상국의 시장 규모, 투자 대상국의 세금 혜택 수준과 개방도, 투자 대상국의 천연자원 부존 정도, 일본과의 지리적 거리, 엔화와의 교환율, 그리고 투자 대상국의 기업 활동 관련 제도 등이 주요한 영향을 주는 것으로 분석된다.²⁸⁾

〈그림 2-5〉 일본의 해외직접투자 추이(1990~2012)



자료: Raphael Chiappini, "Institutional Determinants of Japanese Outward FDI in the Manufacturing Industry," GREDEG WP No. 2014-11, 2014.

이러한 이유로 일본은 적어도 국내의 경제특구 건설과 관련해서는 후발 주자로 분류될 수 있다. 일본 최초의 경제특구로는 1999년 오키나와섬 중앙부 나카구스쿠 만의 일부를 매립하여 공업단지를 조성하고 기업세 등 세제 혜택을 통해 투자를 유치한 사례가 지목되고 있다.²⁹⁾ 당초 목표는 나카구스쿠 경제특구에

²⁸⁾ Raphael Chiappini, "Institutional Determinants of Japanese Outward FDI in the Manufacturing Industry," GREDEG WP No. 2014-11, 2014.

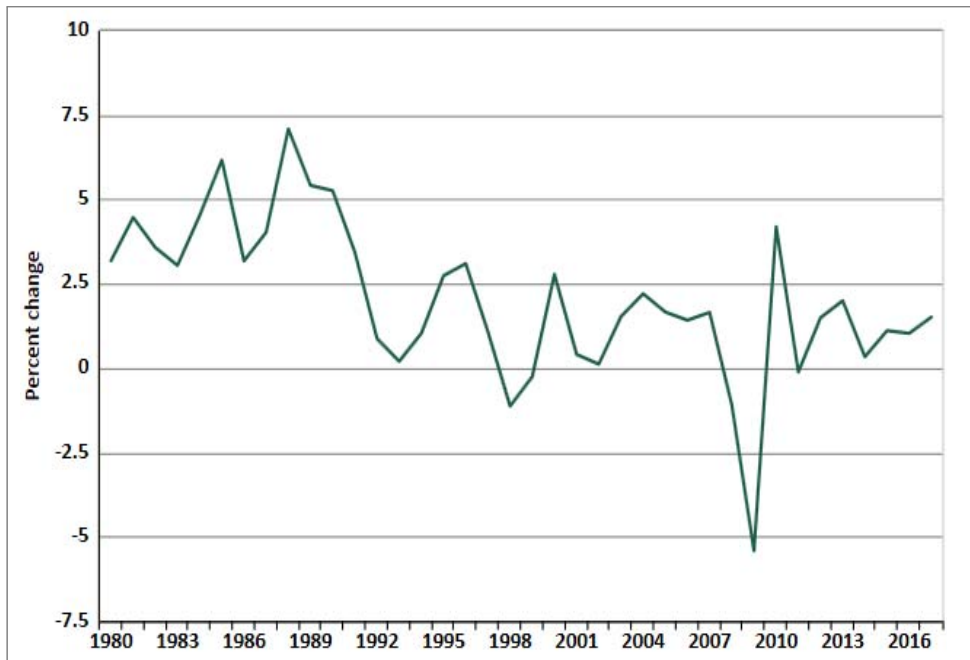
²⁹⁾ Nikkei Asian Review, "Japan's Special Zone Scheme: Third Time Lucky?" May 20, 2014. (<https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Policy-Politics/Japan-s-special-zone-scheme-Third>)

90개의 일본 국내외 기업을 유치하여 오키나와의 산업을 육성하고, 일본의 대 아시아무역 물류 거점으로 발전시킨다는 것이었다. 그러나 나카스쿠 경제특구 계획은 결과적으로 실패한 사업으로 평가받고 있다. 10년 이상 정기 화물 서비스 확보에 실패했으며, 기업의 관점에서 특구를 바라보지 못했기 때문인 것으로 평가되고 있다.³⁰⁾

일본의 국가적 차원의 경제특구 추진 노력은 이른바 ‘잃어버린 10년’으로 대표되는 일본 경제의 침체기 이후 3차례에 걸쳐 등장했다. 1980년대 5%대를 달리던 일본의 실질 GDP 성장률은 1999년과 2009년 마이너스를 기록했으며, 1993년부터 2013년까지 평균 0.84%를 기록했다(<그림 2-6> 참조).

〈그림 2-6〉 일본 실질 GDP 증가율(1980~2016)

단위: %



자료: <https://knoema.com/atlas/Japan/Real-GDP-growth>

-time-lucky).

³⁰⁾ Nikkei Asian Review, "Japan's Special Zone Scheme: Third Time Lucky?" May 20, 2014. (<https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Policy-Politics/Japan-s-special-zone-scheme-Third-time-lucky>).

이 같은 상황에서 일본은 외국인 투자유치에 대한 관심을 촉발시켰다. 2003년에는 당시 고이즈미 총리가 ‘구조개혁을 위한 특별 구역’을 지정했다. 2009~2012년에는 당시 일본 민주당 정부에 의해 ‘종합적 특별구역’(소고 토쿠)이 도입됐으나 특구 육성을 위한 연간 20조 엔(약 1,950만 달러)에 이르는 정부 보조금을 둘러싼 지방 정부 간 이권 싸움으로 변질되는 것으로 막을 내렸다.

2) 국가전략특별구역의 지정과 일본의 경제특구 개혁

2013년 일본 아베 정부는 ‘일본재흥전략’의 일환으로 2020년까지 외국인 투자액을 35조 엔(한화 3,070억 달러 규모)으로 늘린다는 계획을 세웠다. 또한 이에 따라 ‘국가전략특별구역에 관한 제안(The Law on National Strategic Special Zones)’을 통해 해고 및 노동시간 규제 완화, 기한제 고용제 도입 등을 주요 내용으로 한 경제특구 개혁안을 내놓았다.

동년 4월에는 “국제 경제 환경 변화 및 기타 경제사회 정세의 변화에 대응하여 경제사회의 구조개혁을 중점 추진하고 산업의 국제 경쟁력을 강화”하기 위한 목적의 ‘국가전략특구법’이 시행되었다.³¹⁾ 동 국가전략특구 제도 시행 취지는 기득권 파괴 및 관료주의 파괴, 파격적인 규제 완화를 통해 관료주의를 청산하고 기업활동에 최적 조건을 제공함으로써 투자를 유치하는 것이었다.

일본 국가전략특구의 핵심은 규제 완화이다. 즉 동 법 규정에 따라 지정된 국가전략특구의 특정 사업(‘국가전략특별구역법의 특정사업’)에 대해서는, 해당 지방공공단체(항만법상의 항무국 포함)에 의한 ‘규제의 특례 조치’가 적용되는 것이다. 동 법에 따르면, 특례 조치가 인정되는 사업들은 공립국제교육학교 등 관리사업, 외국인체류시설 경영사업, 고도의료제공사업 등 15개 분야 31개 사업에 이른다(상세한 내용은 3장 참조).

2014년 3월 아베 총리는 파격적인 규제 완화를 위해 특별 권한을 부여하게 될 도시 및 지방의 첫 리스트를 발표했다.³²⁾ 이에는 도쿄, 간사이 지방(오사카

31) 일본 국가전략특구법(国家戦略特別区域法) 전문 참조.

32) “Japan to pursue reforms in six economic zones,” Financial Times, March 29, 2014 (<https://www.ft.com/content/f902773a-b6a2-11e3-8695-00144feabdc0?mhq5j=e1>)(검색일:2017.10.27)

포함), 오키나와, 니가타, 후쿠오카 및 효고현 야부 시(市) 등 6개의 특구가 포함되었다. 동년 5월 국가전략특구법의 제정과 동시에 6개 경제특구의 68개 프로젝트가 최종 확정되어 공식 발표됐으며, 이후 특구 지정이 추가적으로 이어져 2017년까지 국가전략특구는 모두 10개에 이르고 있다.

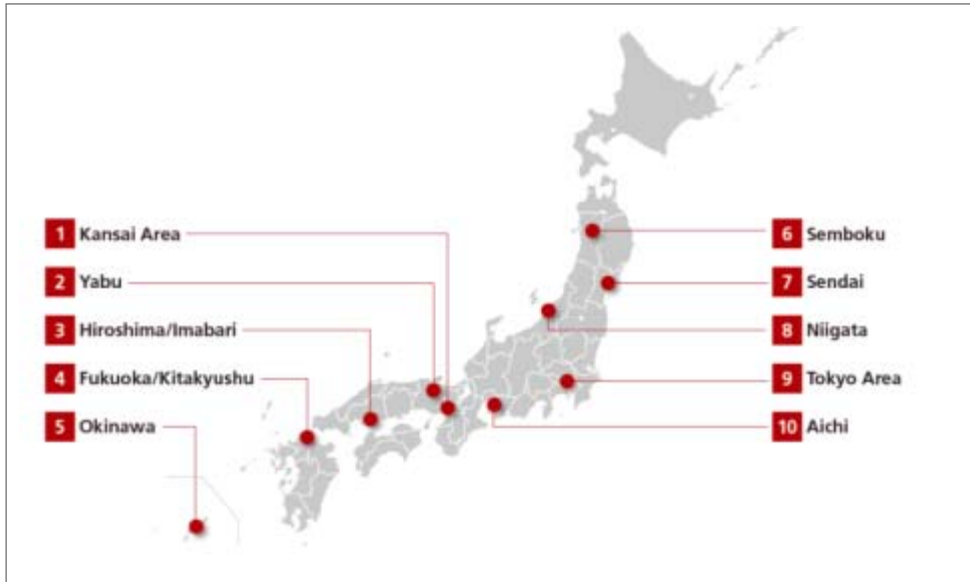
일본 총리실은 매년 10개 특구의 주요 추진 사항의 평가 내용을 정리해 총리실 수상관보를 통해 발표하고 있다. 일본 총리실은 2017년 5월에 2016년 사업 결과를 발표했다. 이에 따르면, 23개항 75개 사업 중 도쿄권의 오오타구 특구 민박 체류사업, 간사이권 오사카의 지역한정정보육사 시험의 2년 연속 실시 등이 성과로 꼽힌다.

〈표 2-3〉 일본의 국가전략특별구역 지정 현황

연번	특구명	주요 내용
1	도쿄권 14. 5. 지정	· (구성) 도쿄도, 가나자와현, 치바 및 나리타 · (특화 방향) 국제 비즈니스, 이노베이션 거점
2	간사이권 14. 5. 지정	· (구성) 교토부, 오사카부, 효고현 일부 · (특화 방향) 의료 등 이노베이션 거점, 챌린저 인재육성
3	오키나와현 14. 5. 지정	· (구성) 오키나와 · (특화 방향) 국제관광 거점
4	니가타시 14. 5. 지정	· (구성) 니가카시 * 니가타현 · (특화 방향) 대규모 농업 개혁 거점
5	야부시 14. 5. 지정	· (구성) 야부시 * 효고현 · (특화 방향) 중산간 지방 농업 개혁 거점
6	후쿠오카시 14. 5. 지정	· (구성) 후쿠오카시 * 후쿠오카현 · (특화 방향) 창업 목적의 고용 개혁
7	센보쿠시 15. 8. 지정	· (구성) 센보쿠시 * 아키타현 · (특화 방향) 농림업, 의료관광 산업
8	센다이시 15. 8. 지정	· (구성) 센다이시 * 미야기현 · (특화 방향) 여성 활약, 사회기업의 개혁 거점
9	아이치현 15. 8. 지정	· (구성) 아이치현 · (특화 방향) 산업담당 인력의 교육, 고용·농업 중점 등 종합 개혁
10	히로시마현/ 이마바리시 15. 12. 지정	· (구성) 히로시마현 및 이마바리시(* 예히메현) · (특화 방향) 관광, 교육, 창업 및 국제교류, 빅데이터 활용

자료 : Wikipedia Japan

〈그림 2-7〉 일본 국가전략특구 지정 현황(2016년 현재)



자료: JETRO, *Invest Japan Report 2016* p.13.

규제개혁 핵심 분야는 의료, 관광 및 스타트업 비즈니스이다. 의료 분야에서는 외국인 의사의 고용을 자유롭게 하거나, 혁신적인 의료장비 개발을 지원하는 내용이 포함된다. 스타트업 비즈니스와 관련해서는 비자 발급을 간소화하거나 창업을 위한 고용센터를 두는 것을 포함한다.

또한 기업환경 개선의 주요 항목 가운데에는 공유 경제를 진흥한다는 내용도 포함되어 있다. 그 일환으로 일본은 2016년 5월 우버의 일본 특구 내 진출을 승인한 바 있다. 또 다른 공유경제의 대명사로 지목되는 Airbnb의 경우, 현행 일본의 호텔숙박 관련법에는 일반 주민의 숙박업 영업 행위를 규제하고 있으나, 도쿄(오오타구), 오사카 등 일부 국가전략특구 내의 일정 구역에 대해 특례를 인정하여 숙박시설 임대 서비스를 이미 실시하고 있다.

3. 한국의 해외 투자정책과 경제특구 여건 변화

1) 한국의 해외 투자정책과 경제특구의 발전 경과

우리나라의 경제특구는 1970년 마산에 대해 지정된 수출자유지역을 효시로 하며³³⁾, 외국인투자지역(1998년), 자유무역지역(2000년), 경제자유구역(2003년), 기업도시(2004) 등으로 확대되며 오늘에 이르고 있다.

초창기 우리나라 경제특구의 주요 목적은 외국인 투자 유치, 수출산업 육성이었으며, 지방 균형 발전도 주요 목적으로 포함될 수 있다. 수출자유지역의 핵심은 관세를 유보하고 통관 절차를 간소화하여 상품을 반입할 수 있게 하고 자유롭게 공산품을 처리·가공·제조할 수 있도록 하고, 취약한 국내 기업을 보호하기 위해 수입 외국물품의 구역 외 반출을 금지시켜 구역 내 생산 제품을 전량 해외로 수출하도록 한 것이다.

마산 수출자유지역의 지정 당시 한국은 명목 GDP가 2조 8,000억 원(약 24억4,000만 달러)이었으며, 1인당 국민총소득(GNI)은 257달러에 불과한 후진국이었다.³⁴⁾ 부족한 경제 발전 자금을 마련하기 위해 수출 및 외국인 투자가 절실한 시기라 할 수 있었다. 따라서 산업화 초기 한국의 해외투자정책은 외국인 투자 유치에 주력한 반면, 국내 자본이 해외직접투자를 할 여력이 아예 없었다.

한편 이와 같은 수출 주도 경제개발로 인해 수출 규모는 1971년, 1977년, 1999년에 각각 10억 달러, 100억 달러, 1천억 달러를 돌파했다.³⁵⁾ 또한 이와 같은 성장 패턴은 경제특구를 경제자유구역 및 외국인투자지역, 기업도시 등으로 확대하는 이유가 되기도 했다.

그러나 초기에 굳어진 이와 같은 패턴은 한국 경제가 성숙해지고, 무역액 1조 달러 안팎의 무역 대국으로 성장했으며, 1998년 이후 지속된 경상수지 흑자로 해외에 대한 투자 여력이 생긴 이후에도 장기적인 관점에서 그대로 지속되고 있

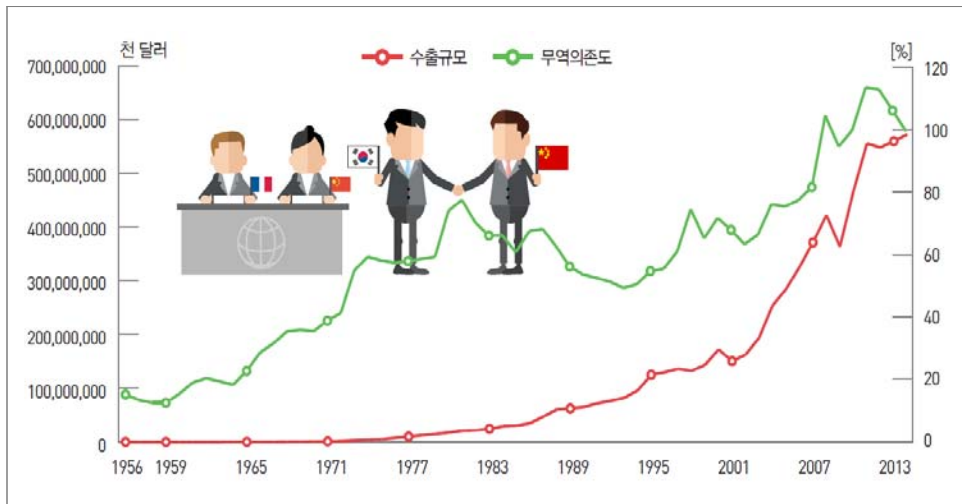
33) 마산수출자유지역은 1970년 1월 '수출자유지역 설치법'에 따라 설치된 외국인 전용공단으로서 수출 진흥, 고용 증대, 기술 향상을 통해 국가 및 지역 경제 발전에 기여함을 목적으로 한다. 수출자유지역은 2000년 자유무역지역으로 개편되었다.

34) 통계청, "통계로 본 광복 70년 한국사회의 변화"(보도자료), 2015. 8. 10. p.5

35) 통계청, "통계로 본 광복 70년 한국사회의 변화"(보도자료), 2015. 8. 10. p.6.

는 것으로 나타나고 있다. 2013년 한국의 경상수지는 2000억 달러의 흑자를 기록했으며, 외환보유액도 2014년 말 기준 3,636억 달러로 외환위기가 있던 1997년 204억 달러에 비해 18배가 증가했다.

〈그림 2-8〉 한국의 수출 규모와 무역의존도



자료: 통계청, “통계로 본 광복 70년 한국사회의 변화,” 2015. (<http://kosis.kr/publication/publicationThema.do>)

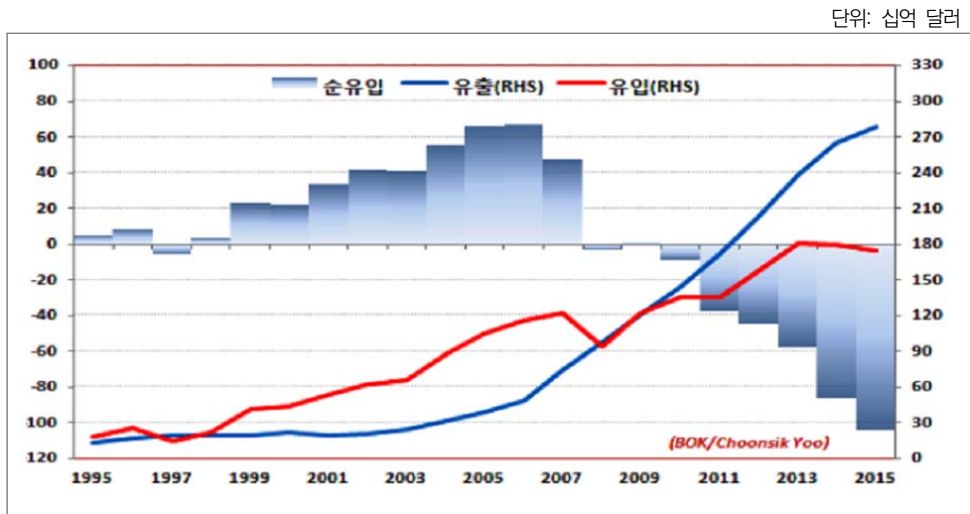
수출 대비 OFDI 비중 및 GDP 대비 OFDI의 비중 등 주요 지표에서 우리나라는 주요 제조업 수출국 및 선진국과 비교해 불균형이 심한 것으로 나타나고 있다. 2012년 전세계 수출 대비 OFDI 비중은 102%인데 비해 한국은 30%로서 세계 평균 대비 1/3 수준에 그쳤다. 특히 수출 대비 OFDI 비중은 주요 상품 수출국에 비해 현격하게 떨어졌다. 예컨대 독일은 87%, 일본은 115%, 싱가포르 72%, 타이완은 69%인데 비해 한국은 30%에 불과했다.³⁶⁾ 또한 GDP 대비 OFDI 비중에 있어서도 한국은 20% 수준으로 독일 50%, 이탈리아 30%, 싱가포르 150% 등에 비해 현격히 떨어지고 있어 대부분의 제조업 국가들이 무역 및 GDP 증가와 비례해 OFDI가 증가하는 발전 경로를 거친 반면, 한국은

36) 정무섭·양영섭, 「GVC 관점에서 본 한국 해외투자 현황과 정책방향」, 『2015한국무역학회 학술대회 발표논문집』, 2015. 9.

무역 및 GDP 증가 속도와 OFDI 증가 속도의 격차가 벌어지는 불균형 성장 경로를 밟고 있는 것으로 지적되고 있다.³⁷⁾

요약하면 한국은 1995년부터 2007년까지 해외직접투자액은 유입이 많았으나 2008년 금융위기 이후 2015년까지는 유출이 많은 것으로 역전됐다(〈그림 2-9〉 참조). 이는 경제특구의 저조한 실적으로 이어지고 있으며, 이로 인해 경제특구 운영에 대한 근본적인 전환 필요성이 대두되고 있다.

〈그림 2-9〉 해외직접투자 유출입 잔액



자료:koreaviews.com(https://choonsik.blogspot.kr/2016/07/blog-post_31.html)(검색일:2017.10.11)

2) 한국 경제특구의 최근 현황

우리나라 경제특구로는 자유무역지역, 경제자유구역, 외국인투자지역 및 기업도시 등이 존재한다.³⁸⁾ 자유무역지역은 관세 유보, 조세 감면 등 각종 인센티브를 제공함으로써 제조, 물류, 유통 및 무역 활동을 보장하여 외국인 투자, 기술 유치를 통한 수출 및 고용 증대를 위해 도입된 경제특구로 2016년 현재 산업단

37) 정무섭·양영섭, 「GVC 관점에서 본 한국 해외투자 현황과 정책방향」, 『2015한국무역학회 학술대회 발표논문집』, 2015. 9.

38) 그 외 송도산업기술단지(테크노파크), 연구개발특구도 광의의 경제특구에 해당되나 본 분석에서는 제외함.

지형 7개, 물류형(항만, 공항) 6개 등 13개 지역이 운영되고 있다.³⁹⁾

외국인투자지역(FIZ)은 1994년 외국인기업 전용단지로 도입되었다. 일정 규모 이상 투자하는 외국인 투자가가 희망하는 지역에 특별시·광역시 단체장 또는 도지사가 지정한다. 대규모 외자 유치로 산업구조를 고도화하고 첨단기술을 이전하며, 고용 증대와 지역 소득 증대를 위해 지정됐다. 2015년 8월말 현재 산업단지형 25개, 개별형 69개 등 총 94개가 지정·운영되고 있다.⁴⁰⁾

경제자유구역은 2003년 인천, 부산진해, 광양만 등 3개가 지정되었으며, 2008년 황해, 대구경북, 새만금군산 등 4개가 추가 지정됐고, 2013년 동해안 및 충북 등 2개가 추가되어 현재까지 총 8개 구역이 지정되었다. 2017년 상반기 경제자유구역의 외국인 투자 유치 실적인 신고 기준 17억 달러를 기록해 반기 실적 기준으로는 2012년 25.6억 달러에 이어 역대 두 번째로 높은 실적을 달성했다.⁴¹⁾

기업도시는 기업도시개발특별법(2004년 제정)에 의해 2005년부터 지정되어 2015년 11월 현재 충주, 원주, 태안, 서남해안(삼호지구 및 구성지구) 등 5개 사업이 추진되고 있다.

〈표 2-4〉 한국의 주요 경제특구 유형과 지정 현황

구분	외국인투자지역		자유무역지역		경제자유구역	기업도시
	산업 단지형	개별형	산업단지형	물류형		
개수	25개	69개	7개	6개	인천 등 8개	5개
근거법	외국인 투자촉진법		자유무역지역지정 및 운영에 관한 법률		경제자유구역 지정 및 운영에 관한 법률	기업도시개발 특별법
목적	외자 유치		외자 유치, 수출 진흥, 지역개발	외자 유치, 국제물류 거점	외자 유치, 국가경쟁력 강화, 지역발전 등	기업투자확대, 지역경제 활성화
특성	임대단지	개별 사업장	비관세 지역		특별행정구역에 준함	

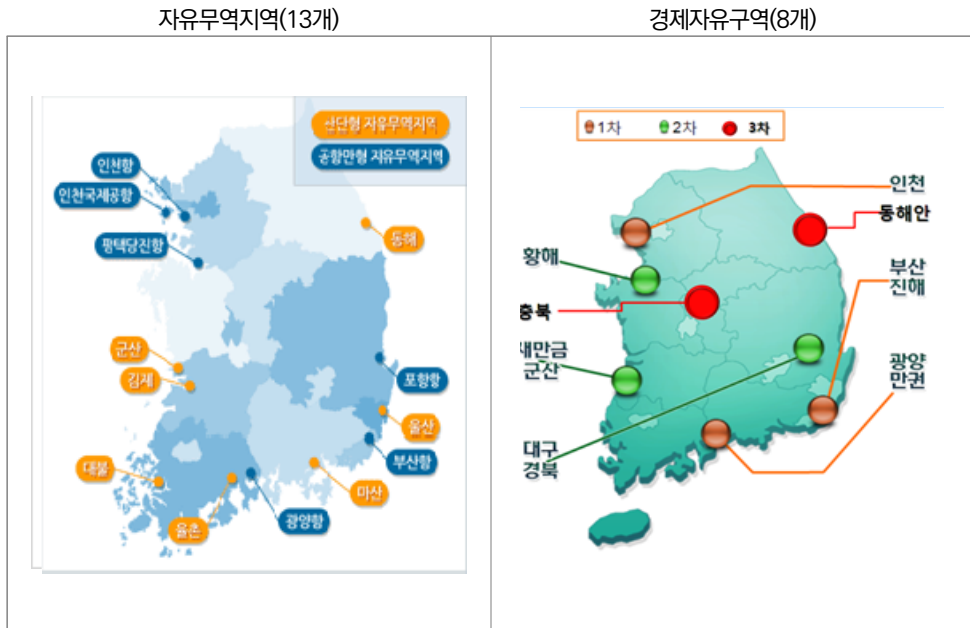
자료: 양금승, 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제』, 2015 및 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017.
12를 토대로 재작성

39) 강성훈 외, 『자유무역지역제도 개선을 위한 연구』, 한국조세재정연구원, 2017. 6, p. 13.

40) 양금승, 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제』, 2015.

41) “경제자유구역 상반기 외국인투자유치 17억 달러,” 경자단 소식보도자료, 2017. 7.26

〈그림 2-10〉 우리나라 자유무역지역과 경제자유구역 분포



자료: 산업통상자원부

자료: 감사원(2015.11).

그동안 한국 경제특구의 지정·운영에 대해서는 경제자유구역을 중심으로 투자 대비 효율성이 낮은 문제점이 지적되어 왔다. 2003년부터 2014년까지 경제자유구역에 투입된 총 사업비는 집행액 기준 42조 1,407억 원이었으나⁴²⁾ 동기간 해당 지역 외국인 투자 유치액 누계는 도착 기준 6조 874억 원(51억 5,230만 달러)으로 총 사업비의 14.4%에 불과했다. 또한 2004년부터 2017년 6월까지 경제자유구역에 유입된 해외직접투자(FDI)는 신고 기준 156.4억 달러(도착 기준 68.3억 달러)였으며, 우리나라 전체 FDI에서 차지하는 비중은 약 7.9%에 불과한 것으로 나타났다.⁴³⁾

42) 감사원 『감사결과 보고서: 경제자유구역 지정·운영 실태』, 2015. 11. p.9.

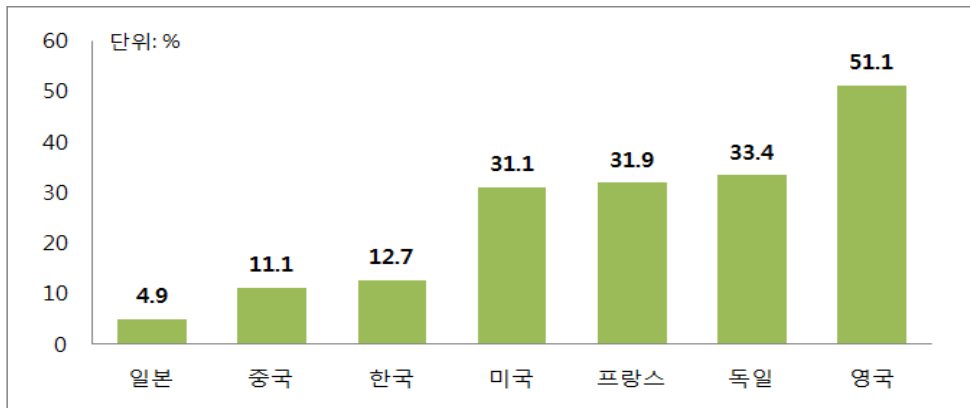
43) 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 정책토론회발표자료, 2017. 12.4.

제3절 항만 경제특구 발전을 위한 시사점

2015년 말 기준 주요국의 GDP 대비 외국인 투자 비중은 영국 51.1%, 독일 33.4%, 프랑스 31.9%, 미국 31.1% 등 유럽 각국과 미국이 30% 이상을 차지한다(〈그림 2-11〉 참조).

일본의 자체 평가에 따르면, 한중일 3국간 GDP 대비 외국인 투자 비중은 한국이 12.7%, 중국이 11.1%, 일본이 4.9%로 한국과 중국이 비슷한 수준을 보이고 있으며, 일본은 4.9%로 GDP 대비 외국인 투자 비중이 가장 낮다. 그러나 이러한 추세는 중국의 자유무역시범구를 중심으로 한 강력한 경제특구 개혁, 일본의 재흥전략에 따른 대대적인 투자유치 계획 등으로 인해 역전될 수 있다.

〈그림 2-11〉 주요국 GDP 대비 외국인 투자 비중(2015)



자료: JETRO, "Investment Japan Report 2016," November, 2016.

중국은 일대일로 전략을 통해 해외투자자와 외국인 투자를 동시에 확대해나가는 전략을 구상하고 있다. 일본은 일본재흥전략에 따라 현재 2,100억 달러 수준의 외국인 투자액을 2020년까지 3천억 달러 규모로 끌어올린다는 계획하에 대대적인 비즈니스 환경 개선에 나서고 있다.

첫째, 에너지 부문, 생명과학 분야, 관광 분야를 중심으로 강력한 규제 완화를 시도하고 있다. 둘째, 법인세를 지속적으로 인하하는 등 세제 혜택을 강화하고

있다. 2013년 일본의 법인세율은 37%에 달했으나 2018년까지 29.74%까지 내릴 계획이다. 셋째, 기업 거버넌스를 강화하고 있다. 마지막으로 일본은 외국인 투자 유치의 핵심 도구로 국가전략특구를 강화하겠다는 계획이다.

중국이나 일본 모두 자국의 중심축 항만을 중심으로 경제특구를 강화해 세계 무역과 세계 경제의 글로벌 허브를 만들겠다는 야심찬 계획을 실행하고 있다.

중국의 경우, 11개 자유무역시범구 가운데 항만이 입지한 항만형 경제특구는 상하이(양산항), 광둥(선전항), 푸젠(샤먼항 등), 텐진(텐진항)을 비롯해 신규 랴오닝(다롄, 잉커우항 포함), 저장(닝보-저우산항 포함) 등 6개에 이른다.

〈표 2-5〉 중국의 자유무역시범구 지정 현황

구분	1기(2013. 9. ~)	2기(2015. 4. ~)	3기(2017. 3.~현재)
1기 신규	상하이	상하이(확대)	상하이
2기 신규		광둥, 푸젠, 텐진	광둥, 푸젠, 텐진
3기 신규			랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시

주: 강조는 항만이 입지한 자유무역시범구역임

자료: KOTRA, “중국 자유무역 시범구 운영현황 및 시사점,” 2016 및 한국무역협회, 『2017 중국 자유무역시범구 네거티브 리스트 해설』, 2017 등을 토대로 KMI 작성

일본의 10개 국가전략특구 중 항만형 경제특구라고 할 수 있는 곳은 도쿄권(도쿄항 및 요코하마항), 간사이권(오사카항 및 고베항), 센다이(센다이항), 니가타(니가타항), 아이치(나고야항), 후쿠오카(후쿠오카항), 오키나와(오키나와항) 등 7개⁴⁴⁾에 이른다.

한국의 경우 항만형 경제특구는 13개 자유무역지역 중 항만형 5곳(인천, 평택당진, 포항, 부산, 광양), 8개 경제자유구역 중 6곳(인천, 황해, 새만금·군산, 광양, 부산·진해, 동해안) 등 11곳이다.⁴⁵⁾

3국 모두 항만 경제특구가 차지하는 비중이 매우 높으므로 경제특구 개혁의 성공 여부가 국가의 대외 경쟁력을 좌우하게 될 것이라는 점은 분명하다.

44) 도쿄권 도쿄항 및 요코하마항, 간사이권 오사카항 및 고베항은 모두 국제전략항만임.

45) 산업단지형 자유무역지역 중 울산과 마산은 항만이 입지하고 있으므로 항만형 경제특구에 포함시킬 수 있으며, 이 경우 우리나라 항만형 경제특구는 13개가 됨.

제3장 한중일 항만 경제특구 현황과 운영 실적 《

제1절 중국 항만 경제특구

1. 개요

본 연구에서는 상하이, 광둥, 푸젠, 텐진, 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시 등 2017년 10월 현재 지정된 11개 자유무역구역 가운데, 국제적인 항만을 끼고 있거나 향후 항만 경제발전이 기대되는 곳을 항만 경제특구로 규정한다.

상하이(양산항), 텐진(텐진항), 광둥(선전항), 푸젠(샤먼항, 취안저우항), 랴오닝(다롄, 잉커우항), 저장(닝보-저우산항) 등이 있다.

1) 상하이 자유무역시범구⁴⁶⁾⁴⁷⁾

(1) 규모와 구성

상하이 자유무역시범구는 가장 먼저 시범 운영에 돌입했으며 총면적이 120.72km²이다. 역외 금융 및 무역 발전환경 조성을 주요 기능으로 하는 와이가오차오 보세구, 와이가오차오 물류원구, 양산 보세항구, 푸둥공항 보세구로 시작했다. 이후 시범구역이 확대되어 금융 무역, 선진 제조, 혁신 과학기술 등 산업 발전을 주도하는 루자주이 금융구, 진차오 개발구, 장장 하이테크 단지가 추가되어 총 7개 구역으로 증가했다.

포춘 글로벌 500대 기업 중 450개사가 상하이에 진출해 있고, 이중 150여 개 기업이 상해 푸둥신구에 입주하여 산업 클러스터가 구축되어 있다. 상하이국

46) 国务院, 中国(上海)自由贸易试验区总体方案. 2013.

47) 国务院, 关于印发全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案的通知国发, 2017

제금융의 핵심지역인 루자주이 금융지구는 면적이 34.26km²로, 푸둥신구의 0.5%밖에 되지 않는 면적이지만 700개의 전 세계 금융기업과 300여개의 다국적 기업의 본부, 2000여개의 벤처 캐피탈, 자산 관리, 신용평가기관 등이 밀집해 있다.

(2) 주요 특징

상하이 자유무역시범구의 주요 특징은 세계 컨테이너 물동량 처리 1위 항만과 항공 화물 처리 세계 3위의 공항을 보유하고 있으며, 지속적인 공항만 투자를 통해 국제 물류거점으로 건설하고 있다는 것이다. 또한, 항만과 공항 등의 물류산업 활성화를 통해 다양한 중추 산업의 발전을 도모하고 있으며, 특히 51개의 금융 지원 정책과 자유무역계좌 개설 그리고 외환 업무 간소화 등 개혁정책을 전면 추진하고 있다. 특히 제한금지 업종 이외의 분야 투자는 사전 승인 없이 전면 허용한다는 특징을 가지고 있다.

2) 텐진 자유무역시범구⁴⁸⁾

(1) 규모와 구성

텐진 자유무역시범구는 총면적 119.9km²이며, 금융리스, 항운금융 중심의 텐진항신구(동장지구를 포함해 30km²)와 항공산업, 선진제조업 및 물류산업 중심의 텐진공항 보세구 그리고 팩토링, 리스 등 혁신 금융 산업 중심의 빈하이 신구로 구분된다. 그중 텐진항 동장(담선)구는 동장 보세항구 면적 10km²를 포함하고 있다.⁴⁹⁾ 텐진 자유무역구의 중추 항만인 텐진항은 중국 북방 지역 최대 항구로 세계 180여 개국 및 400여개 항만과 연결되어 있으며, 베이징 대외 무역액의 90% 이상을 텐진항에서 처리하고 있다.

(2) 주요 특징

텐진 자유무역시범구는 베이징을 중심으로 한 광역권 개발계획인 징진지(京津

⁴⁸⁾ 중국 텐진자유무역시험구 中国(天津)自由贸易试验区(www.china-tjftz.gov.cn) 홈페이지 참조

⁴⁹⁾ 중국 텐진 자유무역시범구, <http://www.china-tjftz.gov.cn/html/cntjzymyq/YYSY/List/index.htm>(검색일:2018.9.12)

冀) 프로젝트⁵⁰⁾와 연계하여 중국 경제성장 구조 전환의 시범 역할을 담당하고 있다. 따라서 텐진 자유무역시범구의 전략적 포지션은 제도 혁신을 주요 임무로 삼고 징진지 지역발전에 필요한 현대화한 대외 개방의 장을 제공하는 것이다. 또한 중국 개혁·개방 선두 지역으로서 제도 혁신의 시험구이자 세계 일류 현대화 자유무역구역을 지향하고 있다. 이중 텐진항은 세계 10위권 항만 진입⁵¹⁾이 유력시되며 국제 선박등록, 국제 해운조세, 해운금융 및 임대사업 4개 분야에서 22개 프로젝트를 진행하고 있다. 또한 3,200개 기업이 입주해 있다.

텐진 자유무역시범구의 건설 목표는 3년에서 5년 사이에 개혁을 통해 무역 자유화, 투자 편리성을 갖추고, 첨단산업이 밀집할 수 있도록 투자를 적극적으로 유치하고, 금융 서비스와 법적 여건을 완벽하게 갖추는 것이다. 또한 자유무역시범구의 감독과 관리를 효율적이고 편리하게 하여 세계 일류의 자유무역단지로 성장하는 것이다.

3) 광둥 자유무역시범구⁵²⁾

(1) 규모와 구성

광둥 자유무역시범구는 총면적 116.2km²로 운송 물류, 특화 금융(niche financial), 국제 비즈니스 무역, 첨단 제조업 등 산업 발전을 선도하는 광저우 난샤 신구와 현대 물류업, 금융 서비스업, 과학기술 서비스, 공공 서비스, 전문 서비스 등 6대 3차 산업을 집중적으로 육성하고 있는 선전시 첸하이신구(선전항), 그리고 레저, 스포츠, 비즈니스 금융 서비스, 문화 과학 기술 및 첨단 엔지니어링 등 산업 발전 중심의 주하이시 형찬신구로 구분된다.

특히 선전시 자유무역시범구는 중국의 경제개혁 및 개방정책의 밑바탕이 된 중국 내 최초의 경제특구로 지리적으로는 홍콩, 마카오와 인접하며, 230km 길

50) 징진지는 베이징 텐진 허베이 3개지역을 말한다. 징진지 프로젝트는 이 3개지역을 아우르는 메가시티 건설을 일컫는 것으로 베이징과 텐진의 성장 동력을 인근 지역으로 확산시켜 낙후된 허베이성의 도시화를 가속화해 경제 수준을 끌어올리는 지역 균형 발전 전략 중 하나이다. 네이버 지식백과 및 한경 경제용어사전, 한국경제신문/한경닷컴 참조.

51) 2017년 7월에 발표된 중국사회과학원의 자체 전망에 따른 것임
(<http://www.globaltimes.cn/content/1055584.shtml>) 참조.

52) 중국 광둥자유무역시험구 中国(广东)自由贸易试验区(www.china-gdftz.gov.cn) 홈페이지 참조

이의 해안을 이용한 14곳의 항만과 잘 개발된 철도 및 도로 인프라를 이용한 제조업 및 수출가공구 중심의 산업 클러스터가 잘 구축되어 대표적 경제특구로 성장한 사례로 손꼽힌다.

(2) 주요 특징

광둥 자유무역시범구는 홍콩, 마카오, ASEAN 지역에 투자하는 것과 동일한 효과를 내는 것을 최종 목표로 홍콩, 마카오의 첨단 서비스 산업에 대한 개방, 기술 이전에 역점을 두고 광둥지역의 제조업 경쟁력 향상을 목표로 하고 있다.

광저우항(광저우 난샤신구)은 광저우항그룹에서 운영하고 있으며, 중국 남부 최대의 종합 허브포트로서 세계 6위의 물동량을 자랑한다. 선전항 또한 세계 4위의 컨테이너 항만으로서 입지를 갖고 있다.

선전을 광둥 자유무역시범구에 포함한 것은 소외 지역을 특별 구역으로 지정하여 균형 발전을 도모한다는 의미도 있다. 내·외국 기업 간 차별 없는 세제 혜택과 매력적인 정주 여건 조성 그리고 사업 승인, 소요 기간 단축을 위한 행정 서비스 등 기업환경 개선을 위한 각종 인센티브를 제공하고 있다.

특히 위안화 국제화, 이자율 및 환율 시장화를 추진하기 위해 위안화 자본항목 태환, 선전과 홍콩 시장 간 교류 확대 등을 추진하고 있으며 홍콩의 역외 위안화 센터 설립을 적극 지원하고 있다. 또한, 첨단기술 산업, 국가장려 산업에 종사하는 내·외국 기업에 대해서는 법인세율을 25%에서 일괄적으로 15%로 인하했으며, 선전특구의 첨단기술 업종에 한해 수익세가 2년 동안 면제되고, 그 후 8년간 50%가 면제되는 인센티브로 인해 삼성과 애플 제조 생산라인이 가동 중이다. 또한 인텔 기반의 노트북이 대부분 선전특구에서 선적되고 있다. 향후에도 홍콩을 통해 들어오는 외국인 투자 유치를 더욱 더 활성화할 계획이다.

4) 푸젠 자유무역시범구⁵³⁾

(1) 규모와 구성

푸젠 자유무역시범구는 2015년 4월 출범하였으며 총면적이 118.04km²로 타

⁵³⁾ 중국 푸젠자유무역시험구 中国(福建)自由贸易试验区(www.china-fjftz.gov.cn) 홈페이지 참조

이완 자유무역항과 연계를 주 기능으로 하는 샤먼시(43.78㎢), 타이완 첨단 신기술산업 이전의 역할 중심의 푸저우신구, 창조문화산업 및 여행·레저 산업을 선도하는 평탄시로 나누어진다. 특히 샤먼항은 세계 15위권 컨테이너 항만으로 130개의 컨테이너 무역 노선을 가지고 있으며 60개국 130개 항만을 연결하는 글로벌 네트워크를 구축하고 있다. 이 외에 취안저우는 중국 일대일로 중 ‘21세기 해상실크로드(일로)’의 중국 측 기점으로 논의되고 있다.

(2) 주요 특징

푸젠 자유무역시범구는 상하이 자유무역시범구의 운영 성과를 참고한 정책 및 제도 혁신을 통해 타이완과의 경제무역 협력 심화를 주요 목표로 운영될 계획이다. 지리적으로 타이완과 가까워 타이완의 제조업, 하이테크산업의 흡수가 용이하며 배후지 확장이 쉽지는 않지만 자유무역구 효과는 전 중국과 타이완으로 확대될 수 있는 장점을 가지고 있다. 반면 인적자원이 제한적이고 비용이 높은 편이며 수력, 전력 자원의 적재 능력이 제한적이라는 단점이 있다.

푸젠 자유무역시범구는 양안경제협력시범구로서 첨단 기술 산업, 서비스업, 해양 산업 및 관광산업 등 분야에서 산업 이전 방식에 기초한 협력이 지속적으로 추진되고 있으며 무역(서비스 및 금융 포함)의 자유화 및 협력을 중점적으로 한다는 특징이 있다. 또한, 21세기 해양 실크로드 핵심 지역으로 선박 통관, 검역 시스템 창구 일원화, 수입품 직판점 운영을 계획하고 있으며, 특히 샤먼신구는 타이완 자유무역항과의 연계 등을 중점 추진하고 있다.

5) 랴오닝 자유무역시범구⁵⁴⁾

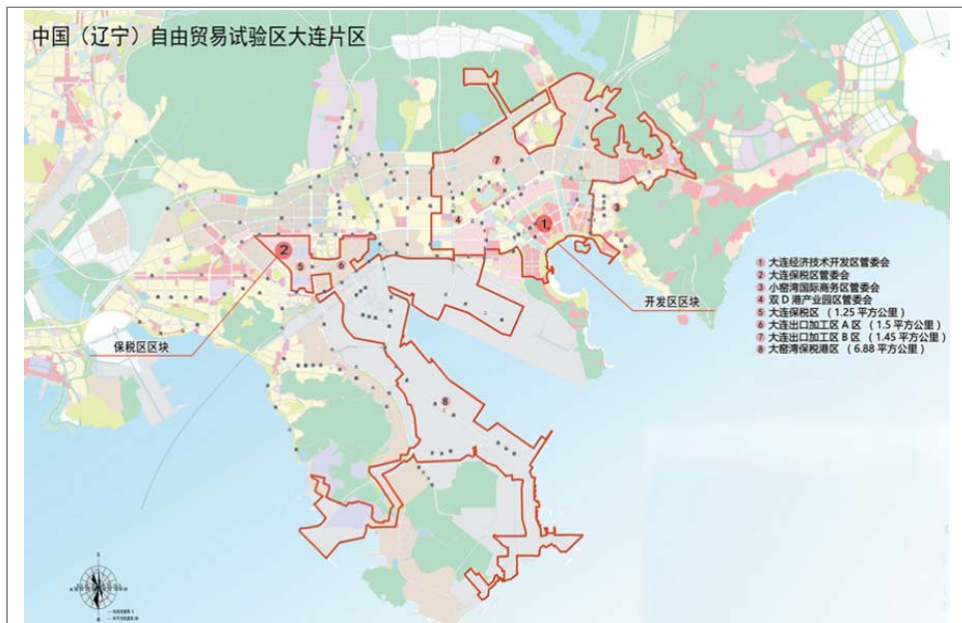
(1) 규모와 구성

다롄, 선양, 잉커우 중심으로 구성된 랴오닝 자유무역시범구는 총면적 119.89㎢이다. 다롄구역은 다롄 보세구, 다롄 수출가공구, 다롄다야오만 보세항구 등 세 구역(총 59.96㎢)으로 구성되어 있으며 전체 자유무역시범구 면적의

54) 중국 랴오닝자유무역시험구 中国(辽宁)自由贸易试验区大连片区_大连保税区(www.dlftz.gov.cn) 홈페이지 참조

약 50%를 차지한다. 다롄항은 세계 20대 컨테이너 항만 중의 하나로 현재까지 중국 동북3성의 관문항 구실을 하고 있으며, 랴오닝성 제1의 도시이다. 선양은 중국 동북3성 4대 도시 중 하나이며 랴오닝성 주요 도시 중 다롄 다음으로 크다. 잉커우항은 랴오닝성 주요 도시 중 GDP는 4위이나 수출입액은 2015년 기준 65.8억 달러로 다롄, 선양에 이어 3위를 기록하고 있다.

〈그림 3-1〉 랴오닝 자유무역시범구 중 다롄 구역 구성



자료: 다롄신문왕(www.dlxwww.com)(검색일:2017.10.14.) 참고문헌 추가

(2) 주요 특징

랴오닝 자유무역시범구는 2016년 경제성장률 2.7%로 중국 각성 중 최저를 기록한 랴오닝성을 비롯해 지린성·헤이룽장성 등 동북 3성의 경제 활성화를 위한 지역개발 촉진 차원에서 지정되었다. 다롄항은 항만 및 해운물류 부문에 특화되어 있으며, 이외에 금융 및 무역, 첨단 장비 제조, 고기술 및 신기술 산업 등이 중점 육성 방향이다. 내륙도시인 선양과 함께 지정함으로써 선양의 중점산업인 장비제조업, 자동차 및 부품 생산, 항공 부품 등 기술 집약 제조업을 동반

육성한다는 목표를 가지고 있다. 잉커우항은 물류, 초국경 전자 상거래 무역, 금융산업 육성을 핵심 목표로 한다.

6) 저장 자유무역시범구⁵⁵⁾

(1) 규모와 구성

저장 자유무역시범구는 저우산군도(78.98㎢, 저우산항 종합보세구 포함), 저우산도(남), 저우산도(북)로 구분되며 119.95㎢의 면적이 지정되었다. 저우산 군도는 중국 최대 수산업 기지 중의 하나이다.

〈표 3-1〉 저장 자유무역시범구 구성 및 기능

명칭	면적(㎢)	기능
저우산 리다오 구역(舟山离岛片区)	78.98	- 국제 친환경 석유화학 중심지 - 벌크화물 저장, 환송, 무역산업 요충지 - 보세연료 공급 서비스 제공
저우산도 북부 구역(舟山岛北部片区)	15.62	- 벌크화물 교역 및 보세연료 공급 서비스 제공 - 항공산업, 석유화학업 장비 보세 물류, 창고, 제조 등 산업 중점 발전
저우산도 남부 구역(舟山岛南部片区)	25.35	- 벌크화물 교역, 항공기 제조, 부품 물류, 연구개발 디자인 및 관련 부대산업 등 중점 발전 - 저우산 항공산업단지 건설 - 수산물무역, 해양관광, 해수활용, 현대적인 비즈니스 건물, 금융서비스, 향운, 정보자문, 첨단기술 등 산업 발전

자료: 중국 저장자유무역시험구 中国(浙江)自由贸易试验区(www.china-zsftz.gov.cn) 홈페이지

(2) 주요 특징

중국에서 1인당 GDP가 가장 높은 곳에 입지하고 있다는 강점을 가지고 있으며, 특히 저장성의 항저우는 알리바바 및 Net Ease 등 세계 굴지의 e-commerce 기업들 소재지이기도 하다. 아울러 세계 5대 컨테이너 항만인 닝보-저우산항은 중국 일대일로 구상의 핵심 구성 요소로, 저장 자유무역시범구는 이를 근간으로 하여 해상 연계운송 서비스 센터와 항만산업을 연계해 세계적인 석유화학 기지

⁵⁵⁾ 중국 저장자유무역시험구 中国(浙江)自由贸易试验区(www.china-zsftz.gov.cn) 홈페이지 참조

로 발돋움하겠다는 계획을 가지고 있다. 2016년 6월 저장성 자유무역시범구에 핵심상업구역으로 산업구, 금융구, 혁신·전시구역 등으로 구분되는 치엔다오중 앙상무구역(이른바 “1+2+6” 계획)의 개발에 관한 전략이 수립됐다. “1+2+6”은 산업선도계획에 따라 1개의 자유무역존을 가동하여 2개의 프로젝트로 크루즈 모항과 면세쇼핑센터를 유치하는 하는 것이고 마지막으로 6동의 ‘자유무역의 별 (自贸之星)’이라고 칭하는 고층 빌딩을 조성하는 계획이다.

2. 경제성장 및 일자리 창출 실적

1) 상하이 경제성장 및 일자리 창출 추세

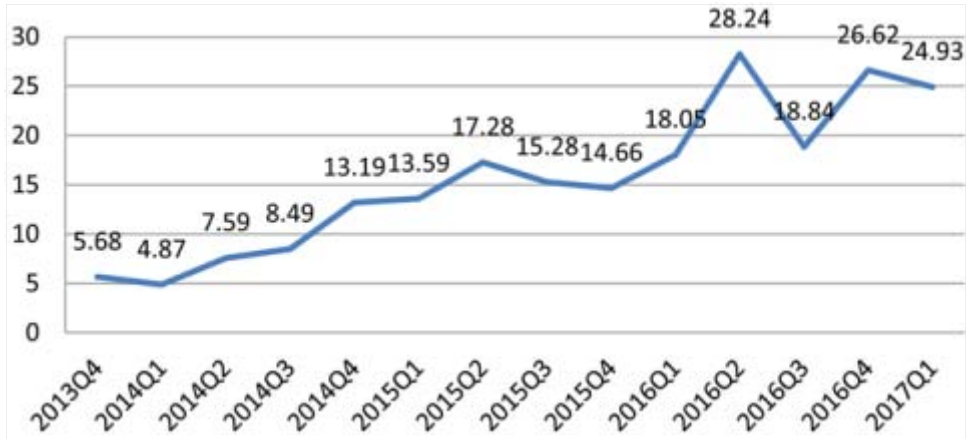
상하이 자유무역시범구는 2017년 2월까지 44,018개의 업체가 새로 개업하였고 그 중 국내 기업이 35,961개로 약 81.7%를 차지하고 외국자본 기업이 8,057개로 18.3%를 차지하며 등록 자본 총액은 약 1,300억 달러이다.

2016년까지 상하이 자유무역시범구에 새로 설립된 기업은 4.2만개 업체로 3년간 새로 등록한 기업수가 지난 20년 총량을 넘어섰다. 그 중 외자기업 누계가 7,806개 업체로 중국 전체 약 절반의 외자기업이 바로 상하이 자유무역구에 있는 셈이다. 새로 설립된 외국자본기업의 점유율은 자유무역시범구 지정 초기 5%에서 현재 20%까지 증가했다. 자유무역시범구의 외국인 투자 규모도 월평균 약 6,000만 달러에서 약 5.2억 달러 수준까지 증가했다.

입주 기업 및 투자 증가는 상하이 GDP 성장률 변화에 직접적으로 반영되어 나타나고 있다. 2013년 4/4분기 상하이 GDP 성장률은 6% 이하였으나 2016년 이후 18%~26%의 높은 성장률을 달성하고 있다(<그림 3-2> 참조).

〈그림 3-2〉 2013년 4분기~2017년 1분기 상하이 GDP 성장률 변화

단위: %



자료: Scientific Research, *Shanghai Pilot Free Trade Zone and Its Effect on Economic Growth: A Counter-Factual Approach*, 2017, p.87.

2) 텐진 자유무역시범구⁵⁶⁾

2015년 출범한 텐진 자유무역시범구는 출범 2주년을 맞는 2017년 3월 말까지 등록 누적 기업 수 5만 3,528개를 기록했으며, 등록 자본금은 2조 538억 7,200만 위안을 기록했다. 이중 자유무역시범구 출범부터 2017년 3월 말까지 새로 입주한 기업 수는 3만 1,374개이며 등록자본금은 전체 등록자본금의 절반에 달하는 약 1조 1,227억 위안에 달한다.

이중 외자기업 수는 총 3,375개이며, 등록 자본금은 약 4,872억 위안이다. 빈하이신구 중심상무구는 2017년 상반기 기준으로 GRDP(지역총생산)가 159억 위안으로 전년 동기 대비 약 14%가 증가했고, 신규 입주기업도 3,964개가 설립되어 전년 동기 대비 약 40%의 증가세를 보였다. 빈하이신구 중심상무구의 등록 자본금만 1200억 위안이다.

텐진항 동장구(天津港东疆片区)의 경우, 텐진항 보세구 상반기 수출입액 및 재정수입은 각각 10.9%, 50.8% 증가하면서 안정적인 성장세를 보였다.

⁵⁶⁾ 중국 텐진자유무역시험구 中国(天津)自由贸易试验区(www.china-tjftz.gov.cn) 홈페이지 참조

경제성장의 주요 동력은 공업, 무역업, 서비스업이며, 각각 GDP 기여율 6.7%, 4.4%, 1.6%를 기록했다. 특히 레노보 창업투자본부, 하이항그룹 보하이(海航集团渤海)의 초국경 전자상거래 등 세계 500대 프로젝트 중 12개와 이양통신(亿阳通信) 빅데이터 플랫폼, 화티엔(华天) 투자시리즈 등 민영(기업) 500대 프로젝트 중 22개가 보세구에서 진행되고 있다. 이러한 성과 속에 텐진항 등장구의 2017년 상반기 기준 GRDP(지역 내 총생산)는 901억 3,000만 위안으로 전년 동기 대비 약 13.2%가 증가했고, 신규 입주기업도 2,961개를 기록했다.

텐진공항구(天津机场片区)는 2016년 동 자유무역시범구 3개 구역 중 가장 큰 경제규모를 기록했으며, 첨단제조업 중심으로 징진지 프로젝트 400개를 유치해 중국 국내 자본 300억 위안과 해외자금 20억 위안을 돌파했다.

2017년 상반기까지 징지(京冀)의 대텐진 투자는 계속 증가하고 있으며, 징지 투자는 서비스업이 주도했다. 관련 프로젝트는 1,613개로 전체 프로젝트의 78.26%를 차지하고 있다.

징진지 공동 발전을 위해 텐진 자유무역시범구는 징진지 세관 통관 일체화 개혁을 실시해 세관, 통관 및 검열 일체화를 통한 효율성을 제고했다. 텐진기업의 베이징공항을 통한 수출입 통관 시간은 약 8시간으로 단축됐으며, 운송비는 30%를 절감하고, 베이징, 허베이 기업의 텐진항을 통한 수출입 통관 시간은 약 3일, 비용 기준으로 약 30%의 절감효과를 가져왔다. 동시에 텐진 자유무역시범구는 징진지 지역 검열 일체화 모드를 도입해, 평균 화물 통관 시간을 0.5일, 비용을 120위안 절감했다.⁵⁷⁾

3) 광둥 자유무역시범구⁵⁸⁾

광둥 자유무역시범구 내 선전 구역의 첸하이와 셔커우 지역은 2012년 등록된 기업수 5,215개에서 2016년 12만 4,600개까지 증가했다. 또한 외자 유치를 통한 입주 기업이 4년간 20배 이상 증가했고, 그 중 납세 기록이 있는 기업이 5만 개를 초과했다. 향후 2년간 입주 기업의 증가세는 더욱 빨라질 것으로 예상

⁵⁷⁾ 코트라 뉴스, “中 텐진자유무역구, 출범 2년 만에 북방지역 무역창구로 거듭”, news.kotra.or.kr(2017년 10월 19일자(2018. 1. 10. 검색))

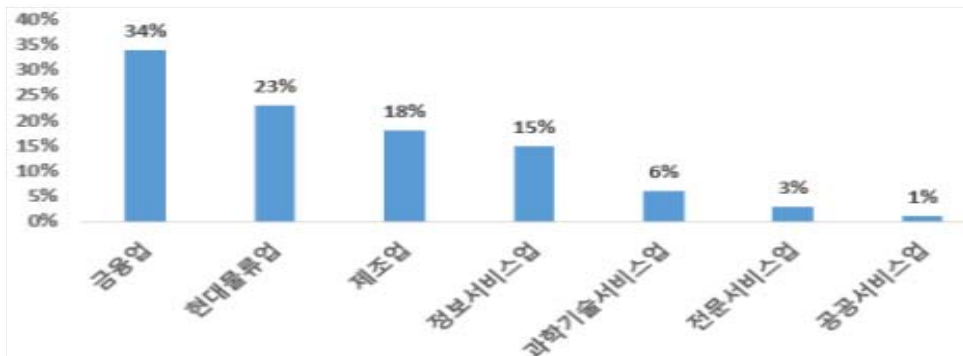
⁵⁸⁾ 중국 광둥자유무역시험구 中国(广东)自由贸易试验区(www.china-gdftz.gov.cn) 홈페이지 참조

된다.

입주 기업의 복합 성장률은 118.8%에 달하며, 입주 기업 부가가치 생산액은 연속 2년 1,000억 위안을 돌파했고, 특히 2016년 첸하이 등록기업의 부가가치 생산액은 전년대비 39% 증가한 1,416억 위안에 달한다. 2016년 세금수입이 269억 3,300만 위안으로 이는 전년 대비 48.8% 증가한 수치이며, 고정자산투자는 388억 7,300만 위안으로 전년 대비 44.6% 증가를 기록했다. 한편 우대혜택 제공으로 외자기업의 입주가 증가하고 있는데 외자 유치 계약액은 547억 6,700만 위안으로 전년대비 151.5%가 증가했고, 투자액은 38억 300만 달러로 전년대비 70.6% 증가를 기록해 중국 내 자유무역시범구 중 1, 2위를 차지하고 있다. 그리고 2017년 1분기의 첸하이·서커우 자유무역시범구 입주 기업의 부가가치 생산액은 385억 위안으로 추산된다.⁵⁹⁾

특히 서비스 산업이 두드러지게 발전하는 가운데 2017년 1분기 첸하이 및 서커우 자유무역시범구 내 4대 현대화 서비스업의 부가가치 생산액은 전년대비 64% 증가한 315억 위안을 기록했는데, 이는 전체 산업 부가가치 생산액의 82%를 차지하는 수치이다. 그 중 금융업, 현대 물류업과 정보 서비스업의 부가가치 생산액은 각각 132억 위안(전년 대비 42% 증가), 88억 위안(전년 대비 45% 증가), 58억 위안(전년 대비 186% 증가)으로 나타났다.

〈그림 3-3〉 첸하이·서커우 입주기업 업종별 부가가치 생산액 비중(2017년 1분기)



자료: 코트라 뉴스, news.kotra.or.kr(2017년 7월 7일자)(2017. 11. 12. 검색)

⁵⁹⁾ 코트라 뉴스, “中 첸하이·서커우 자유무역구 출범 2년, 그 성과는” news.kotra.or.kr(2017년 7월 7일)(2017. 11. 12. 검색)

또한 동 자유무역시범구 난샤구의 경우 2017년 10월 “1+1+10” 산업정책시스템을 새롭게 제시했는데, 이는 1개의 지도 원칙적인 문헌(강령)을 통해 1개 산업발전자금 관리와 10개의 산업 정책을 제시하여 국내·외 투자기업에 대해 본사형 기업(总部型企业)을 유치하고자 노력하고 있다. 그중 외국기업에 대해서는 등록 자본금 규모가 1,000만 달러 이하인 경우 300만 위안, 1억 달러시 1,000만 위안을 포함하여 3억 달러 이상인 경우는 최대 2,000만 달러를 포상금으로 지원하는 등 파격적인 유인책을 제공하고 있다. 이 밖에 신규 입주, 경영 공헌, 기능 향상, 인재와 사무실 운영에 대해서도 제시한 기준에 부합하는 경우 포상 및 보조금을 지원하는 정책을 시행하고 있다.⁶⁰⁾

〈그림 3-4〉 광둥(첸하이) 자유무역시범구 입주기업 부가가치 생산액 변동 추이

단위: 억 위안



자료: 코트라 뉴스, news.kotra.or.kr(2017년 7월 7일자(2017. 11. 12. 검색))

4) 푸젠 자유무역시범구⁶¹⁾

2015년 4월 출범 이후 2017년 말까지 시범구 내 등록기업은 모두 6만 6,752개, 등록 자본금은 약 1조 4천억 위안을 돌파했다. 2017년 한해 동안 1

⁶⁰⁾ 중국(광둥)자유무역시험구 광저우 난샤신구

(http://ftz.gzns.gov.cn/zcfg/tzl/201710/t20171030_356556.html) (2017. 11. 15. 검색)

⁶¹⁾ 중국 푸젠자유무역시험구 中国(福建)自由贸易试验区(www.china-fjftz.gov.cn) 홈페이지 참조

만 8천2백 개 이상 업체가 등록했으며, 신규 자본금이 약 4천5백억 위안을 기록하여 전년 대비 약간의 감소를 기록했다.

푸젠 자무구는 ‘1장의 신청서’, ‘단일창구를 통한 서류처리’, ‘병렬 심사’, ‘1장의 비준서’를 뜻하는 ‘4가지의 1’이란 통관 프로세스 개혁을 통해 업무 효율화를 꾀하고 있으며, 이를 통해 대외 개방을 가속화하고 있다.

중국 당국은 푸젠 자유무역시범구도 구역 지정에 따라 높은 경제 성장을 달성할 것으로 전망하고 있다. 2014년 푸젠성 경제총량은 848억 위안이었으나 2017년 1,393억 위안, 2019년 1,940억 위안 등 연평균 18%에 이르는 고도 성장을 달성할 것으로 전망한다(〈표 3-2〉 참조).

〈표 3-2〉 푸젠 자유무역시범구 경제발전 주요 예측지표

구분	지표	단위	2014 기준치	2017 예측치	2019 예측치	연평균 성장률
경제총량 규모	지역 생산총액	억 위안	848	1,393	1,940	18%
	실제이용외국 자본	억 달러	5	9	13	21%
주요지표	수출입 총액	억 달러	155	224	286	13%
	양안 무역액	억 달러	24	37	48	15%
	화물 처리량	만 톤	16,000	20,720	24,618	9%
	컨테이너 처리량	만TEU	1,022	1,398	1,722	11%
	금융서비스 (증가치)	억 위안	36	64	93	21%
	신흥서비스업 (증가치)	억 위안	166	340	548	27%
	첨단제조업 (증가치)	억 위안	270	400	520	14%
	여행객	만 명	527	957	1,424	22%

주: 상기 지표는 예측치로 시장주체들의 자주적인 결정에 향후 변동될 수 있음

자료: 중국 푸젠자유무역시범구, www.china-fjftz.gov.cn/article/index/aid/1634.html

푸젠 자유무역시범구가 개장한 2015년 4월 21일부터 2017년 9월 30일 기준으로 국내외 입주 기업은 총 63,467개 업체이고 총 등록투자금은 약 1조 4천억 위안이며 이 중 60,363개의 국내업체와 투자금 1조 1,307억 4천3백만 위안, 3,104개의 새로운 외국인 투자 기업(대만 1,824개 기업, 410억 8,200만 위안 포함) 1,706억 위안이 투자되었다. 현재 샤먼 자유무역시범구에는 혼다, 도요타, 미쓰비시, 후지쓰, 오라클, 델, 페덱스, TNT와 같은 자동차, 소프트웨어회사, 물류업계 글로벌 기업 등이 입주하고 있다(〈그림 3-5〉참조).

〈그림 3-5〉 푸젠 항만경제특구(샤먼) 입주 외국기업 리스트(일부)



자료: 중국 푸젠 자유무역시험구 <http://www.china-fjftz.gov.cn>(2017. 11. 27. 검색)

5) 신규 항만 경제특구의 최근 동향⁶²⁾

랴오닝 자유무역시범구와 저장 자유무역시범구는 2017년 3월 지정되었으므로 실적을 평가하기에는 시기상조이다. 그럼에도 이들 신규 항만 경제특구의 최근 흐름과 향후 발전계획은 새로운 경제특구가 중국 경제성장과 일자리 창출에

⁶²⁾ 중국 랴오닝자유무역시험구 中国(辽宁)自由贸易试验区大连片区_大连保税区(www.dlftz.gov.cn) 홈페이지 참조

어떤 기여를 하게 될지 간접적으로 보여주고 있다.

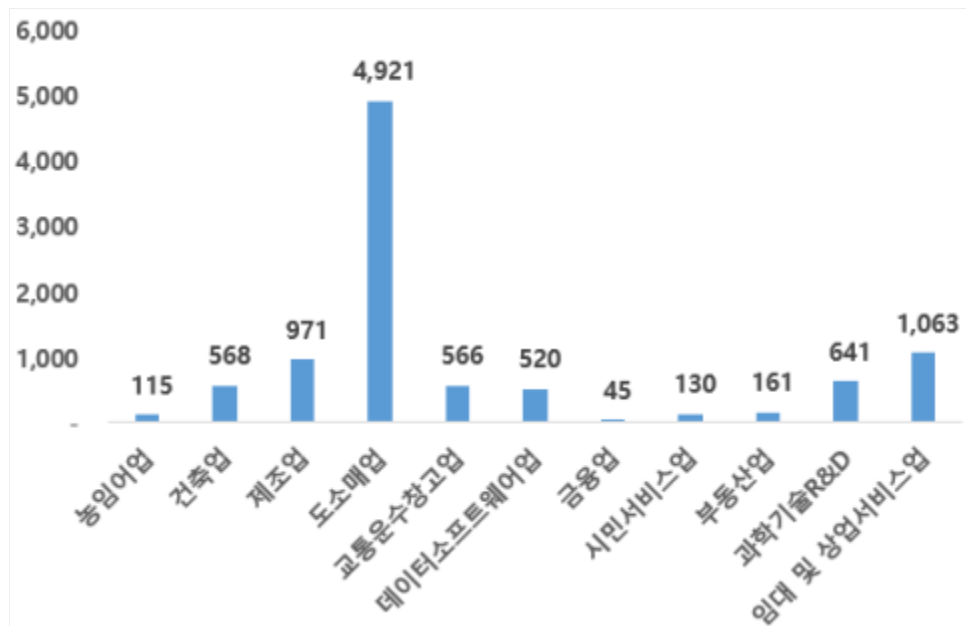
랴오닝 자유무역시험구는 2017년 4월 10일 보세구를 설립한 이래 10,000번째 기업의 영업 허가를 발급했고 총 등록 자본은 약 983억 위안이다.

등록 기업은 내자기업이 9,203개에 업체등록자본금은 약 770억 위안이며 이는 작년 동기 대비 각각 27.22%, 8.38% 성장한 실적이다.

외자기업은 803개 업체로 등록자본금은 34.7억 달러이며, 작년 동기 대비 각각 26.22%, 16.5% 성장했다. 입주 기업의 분포를 주요 산업별로 살펴보면 도소매업이 4,921개 업체로 가장 많이 입주했으며, 임대 및 상업서비스업이 1,062개, 제조업이 972개 업체로 그 뒤를 이었다. 또한, 1차 산업이 115개 업체로 18.56% 성장, 2차 산업 중 건설 및 제조업이 각각 568개로 약 27%의 성장을 보였다.

〈그림 3-6〉 랴오닝 자유무역시험구(다롄) 입주 기업 주요 산업 분포 현황

단위: 개



자료: 중국 랴오닝 자유무역시험구 www.dlftz.gov.cn(2017. 11. 29. 검색)의 자료를 바탕으로 저자 작성

제2절 일본 항만 경제특구

1. 개요

일본의 국가전략특별구역(‘토쿠’)은 2013년 아베 신조 총리의 ‘국가전략특구’에 관한 제안과 이에 따른 국가전략특구법 제정(2013. 10.)을 통해 추진되어 현재까지 10개 특구가 지정됐다. 이중 항만이 있는 경제특구는 도쿄권을 비롯해 간사이권, 센다이, 니가타, 아이치, 후쿠오카, 오키나와 등 7개 권역이다.

국가전략특구 지정의 목적은 ‘국제환경 변화와 다른 나라 경제사회 정세의 변화에 대응하여 일본의 경제사회에 활력을 높이고 지속 발전을 도모’하며, ‘경제사회 구조개혁을 중점적으로 추진하여 산업 경쟁력을 강화’하는 것이다⁶³⁾

국가전략특구의 규제개혁에 초점을 맞추고 있으며, 사업 부문 또는 사업별로 특정 규제를 개혁하는 방식으로 추진되는 것이다. 대표적으로 2016년 6월 현재 규제개혁 대상이 되는 사업들은 스타트업사업에 대한 원스톱센터, 외국인 기업, 여관호텔법, 그리고 IPS 등 4대 분야이다.

〈표 3-3〉 일본 국가전략특구 규제개혁 사업 주요 사례

대상 부문	주요 내용	실시 권역
스타트업 원스톱센터	· 창업지원을 위한 원스톱센터 설립 - 창업에 필요한 등록, 세금, 사회보장, 법적 절차 등에 관한 자문을 일괄적으로 센터에서 지원	도쿄
외국인 기업	· 외국인 기업 증가를 위한 프로그램 - 사업초기 5백만 엔 투자 또는 2인 이상 고용 시 외국인에게 내국인 주민 지위 인정	도쿄, 후쿠오카
여관호텔법	· 숙박시설에 대한 여관호텔법 적용 특례 인정 - 7~10일간 체류 시 내외국인에 숙박시설 임대 및 서비스 제공 허용	도쿄 (오오타구)
IPS	· 실험용 혈구를 혈액사용 금지 해제 - 의학 R&D 분야 국제 경쟁력 강화를 위한 목적이면 혈액 사용을 허용	교토

주: 2016. 6 기준 승인사업

자료: JETRO, “Invest Japan Report 2016,” November 2016, p.12

63) (일본) 국가전략특별구역법 제1조

1) 도쿄권 국가전략특구⁶⁴⁾

(1) 규모와 구성

2014년 5월 지정됐다(2013년 3월 발표). 도쿄도와 가나가와현 전역, 치바현의 치바시와 나리타시 일대를 권역으로 하며, 국제 비즈니스 및 이노베이션 거점으로 한다. 주요 영역은 의약품 개발 등이며, 세계 최고 수준의 친기업 환경을 조성하는 것이다. 도쿄도의 도쿄항은 2016년 물동량 4백70만 TEU로 세계 31위를 기록했다.

(2) 주요 특징

2017년 상반기 현재까지 약 20개가 넘는 특정 사업들이 승인되어 추진되고 있다. 주요 사업 분야로는 도시 재생, 의학 등이며, 간호사 양성학교 설립을 통한 여성 취업 기회 확대 등이 있다. 외국인으로서 창업하고자 하는 경우, ‘비즈니스 매니저’ 비자를 취득토록 하여 2인 이상 전일 근무자를 채용하거나 창업 시 최소 5백만 엔을 투자하면 비자를 발급해준다.

도쿄도 측은 서울, 상하이 및 기타 아시아 도시들과 일일 생활권으로 연결되어 접근성이 양호하다는 점을 홍보하며, 도쿄를 아시아 비즈니스 허브라고 강조하고 있다.⁶⁵⁾

2) 간사이권 국가전략특구⁶⁶⁾

(1) 규모와 구성

2014년 5월 지정됐다. 교토부와 오사카부, 효고현 등으로 구성된다. 의료 등 서비스 산업의 거점, 챌린저 사업의 인재 지원 등을 주요 발전 방향으로 하고 있다. 주요 승인 사업으로는 의약건강, 의료기기, 예방의학, 선진 의료 기술 등

⁶⁴⁾ 이하 권역별 국가전략특구의 전체적인 규모와 구성은 “National Strategic Special Zones: Latest situation on organization of zone conference and approval of zone plans”(www.kantei.jp) 및 JETRO, “Investment Japan Report 2016”을 바탕으로 하고, 세부 주요특징은 각 권역의 전략특구 공식 사이트 검색.

⁶⁵⁾ Invest Tokyo 사이트

(http://www.seisakukikaku.metro.tokyo.jp/invest_tokyo/english/invest-tokyo/nssz.html)

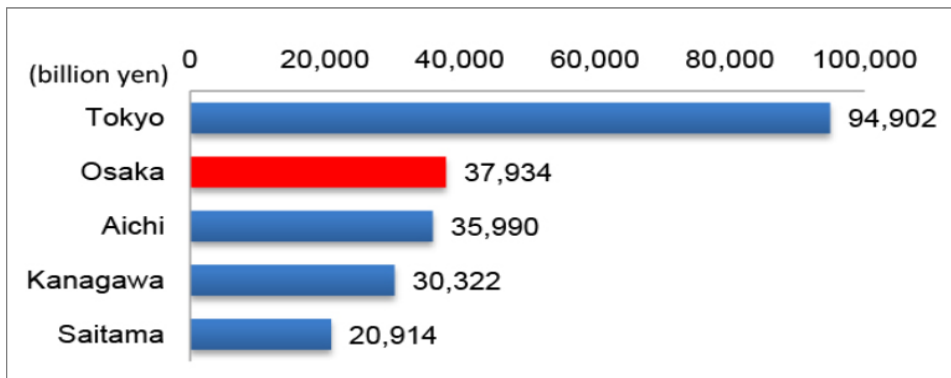
⁶⁶⁾ 오사카 비즈니스투자센터 공식 웹사이트(<https://o-bic.net/e/incentive/tokku.html>) 등을 통해 보완

을 중심으로 한 의료 분야, 호텔업, 자본투자, 비영리 활동 등으로 서비스 산업 활성화에 초점을 맞추고 있다.⁶⁷⁾

(2) 주요 특징

오사카는 특히 간사이 산업권의 중심권으로 이토츠, 일본생명, 스미토모생명, 다이와, 선토리, 스미토모 전자, 샤프, 간사이전력 등 대기업의 본사가 위치한 다.⁶⁸⁾ 간사이권은 외국인 투자 유치에 위해 GRDP가 스위스나 스웨덴보다 많은 8천700억 달러라는 점을 강조한다. 주요 도시별 비교에서 오사카는 도쿄 다음으로 GDP가 많은 제2위의 도시이며, 일본 제1의 컨테이너 항만인 한신항이 위치해 있다는 점을 홍보하고 있다. 고베항은 오사카항과 더불어 서부 일본 전체를 배후지역으로 한다. 이중 고베항은 2016년 물동량 2백78만 TEU로 세계 55위, 오사카항은 물동량 1백95만2천 TEU로 세계 83위를 기록했다. 오사카의 경우 외국인 기업 유치를 위해 창업 비용 절감, 벤처 사업의 인큐베이션 사무실 제공 및 기타 세제 혜택을 제공한다.

〈그림 3-7〉 오사카와 일본 주요 도시 GDP 비교



자료: O-BIC(<https://o-bic.net/e/attractive/>). Prefectural Accounts, Cabinet Office(FY2014) 재인용

⁶⁷⁾ 平成28年度 指定10区域の評価について(案), 2017.5.16.

⁶⁸⁾ “Welcome to Kansai,” Investment Kansai

(http://www.kansai.meti.go.jp/3-1toukou/_INVEST_support_eng/2015welcome-eng/en_all.pdf)

3) 오키나와 국가전략특구

2014년 5월, 오키나와 전체 지역을 지정했다. 국제관광 거점이 중점 육성 방향이다. 이를 위해 외국인의 여행 비자 발급절차 간소화 등을 추진하고 있다. 인도네시아 복수비자의 체류기간 연장, 필리핀과 베트남 여행자들에 대한 복수 비자 발급 등 규제완화에 초점을 두고 있다.⁶⁹⁾

4) 니가타 국가전략특구⁷⁰⁾

2014년 5월, 니가타현 니가타시 전역(총 면적 726.09km²)을 지정했다. 농업개혁의 거점으로 대규모 영농 및 농산업 개발의 거점이 중점 육성 방향이다. 이를 위해 농업생산기업에 대한 특례를 승인했고, 농업위원회와 지방정부의 역할에 대해서도 특례를 허용하고 있다. 니가타항은 임항지구(육역) 면적이 6.34km²에 이른다.

또한 니가타시는 외국인 창업을 촉진하려는 목표 항에 외국인의 특구 내 체류 자격요건을 완화해 특구 내 창업(경영 및 관리)활동에 관한 증명서를 교부하면 체류(6개월)가 가능하도록 자격요건을 완화했다.

5) 후쿠오카 국가전략특구

2014년 5월 지정됐다. 후쿠오카현 후쿠오카시 전역(340.03km²)을 지정했다. 후쿠오카항(하카타항)의 육상구역 총면적은 7.71km²에 달하며, 후쿠오카현 수출 물동량의 약 60%, 수입 물동량의 약 55%를 처리하고 있다.

글로벌 스타트업 거점 및 일자리 창출을 목표로 하고 있다. 스타트업 거점으로서의 기능 강화를 위해 2013년 ‘스타트업 도시’를 선언했으며, 스타트업카페를 열고 스타트업 기업 및 인재를 매칭시키는 센터를 설립했다. 또한 스타트업 기업에 대해서는 법인세를 24%로 인하했다. 스타트업 기업 대상 분야는 사물인터넷, 국제 업무, 의약 및 농업 분야이다.

⁶⁹⁾ “Welcome to Kansai,” Investment Kansai

(http://www.kansai.meti.go.jp/3-1toukou/_INVEST_support_eng/2015welcome-eng/en_all.pdf)

⁷⁰⁾ 니가타시 공식 사이트

(https://www.city.niigata.lg.jp/business/boeki/kokukei_jigyoyou/kokusaitokkusougyou.html)

6) 센다이 국가전략특구

2015년 8월, 미야기현 센다이시 전역을 지정했다. 중점 육성 분야는 여성 및 사회기업으로, 외국인들의 특구 내에서의 스타트업 활동을 지원한다. 반도체, 소프트웨어 개발, 콘텐츠 생산, 로봇 산업 등 지식창조 산업 및 건강, 의학, 공공 복지 및 교육이 주요 사업 분야이다.⁷¹⁾

7) 아이치 국가전략특구

2015년 8월, 아이치현 전체를 대상으로 지정했다.⁷²⁾ 2016년 아이치현에서는 88개의 외국인 투자 사업이 일본무역진흥기구의 지원하에 진행되고 있다. 농업 부문의 지도자 양성 등을 목표로 숙련된 고급 농업 인력을 해외로부터 초청해 창업할 수 있도록 한다.

2. 경제성장 및 일자리 창출 실적

1) 개요

일본의 국가전략특구는 제도 시행기간이 아직 4년 이하여서 얼마나 외자 유치에 성공했으며 이를 통해 일본 경제성장과 일자리 창출에 기여했는지를 종합적으로 보여주는 자료는 없다. 그러나 국가전략특구 지정 이래 외국인 투자가 늘고 있음을 확인해주는 간접적인 자료들은 있다.

일본무역진흥기구(JETRO) 보고서에 따르면, 2014~2015년간 스웨덴의 볼보 테크로놀로지, 다국적 제약업체 SanBio, 자동차 부품업체 Tecno Japan, 프랑스 화장품 기업 Pierre Fabre 등이 자사의 R&D 부문을 도쿄권을 비롯한 일본의 국가전략특구에 문을 열었다.⁷³⁾ 이외에도 동 보고서에 따르면, 제조, 물

⁷¹⁾ Guidance on the Implementation of the Business Startup Program for Foreign Nationals in the Sendai City National Strategic Special Zone
(<http://www.city.sendai.jp/kikakushien/jigyosha/kezai/jigyosho/joho/documents/guidance.pdf>)

⁷²⁾ "National Strategic Special Zone3: Latest situation on organization of zone conference and approval of zone plans"(www.kantei.jp)

⁷³⁾ "Invest Japan Report 2016," JETRO, November 2016.

류, 유통업, 에너지 분야에서 외국계 기업과 일본 기업 간 다양한 형태의 파트너십이 이뤄지고 있다(〈표 3-4〉 참조).

또한 일본무역진흥기구의 자체 설문 조사 결과도 규제완화 조치에 따른 효과가 점진적으로 나타나고 있음을 보여주고 있다. 2015년에 일본의 경영 여건 5대 장애물 중 1위는 복잡한 행정 절차로 전체 응답자의 46.3%를 차지했으나 2016년에는 37.5%로 떨어져 5대 장애 중 4위로 떨어졌다. 반면 구인난(difficulty in finding human resources)은 2013년 5위에서 2015년 2위(전체 응답자의 44.9%)로, 그리고 다시 2016년에는 1위(전체 응답자의 48.2%)로 올라섰다. 규제완화 면에서는 효과를 거두고 있는 반면, 높은 인건비 부담 등에 따른 인력난은 심화되고 있는 양상을 보여준다고 할 수 있다.⁷⁴⁾

〈표 3-4〉 국가전략특구 시행 기간 일본·외국계 기업 주요 협력사례

외국계 기업	일본 기업	분야	협력형태	사업 내용	발표 시기
PRIMADD	아마이치특수강	제조	합작투자	3D기술 적용	2016. 1.
네오포스트	아마토운수	서비스	합작투자	소하물 라커사업	2016. 1.
LY.com	H.I.S.	서비스	합작투자	일본방문 관광객 대상 판매(여행상품)	2015. 11.
ABB	히타치	에너지	합작투자	HVDC 비즈니스	2015. 10.
Spark Energy	eREX	에너지	합작회사	에너지 리테일링	2015. 10.
Johnson controls	Hitachi	제조	합작회사	에어컨 제조, 판매	2015. 10.
Autoliv	Nissin Kogyo	제조	합작회사	브레이크 개발 디자인 제조 및 판매	2015. 9.
Mahindra & Mahindra	Mitsubishi 중국업	제조	자본금 고정	농업기계 파트너십	2015. 5.
Air Liquide	Toyota Tsushu	에너지	합작회사	하이브리드 자동차 이산화탄소 공급	2013. 10.
Amgen	Astellas Pharma	생명과학	전략적 고정, 합작회사	의약품 개발 및 판매	2013. 5.
GE and Safran	Nippon Carbon	제조	합작회사	차세대 항공 엔진 원재료 제조 및 판매	2012. 2.

자료: JETRO, *Invest Japan 2016*, p.23.

⁷⁴⁾ “Invest Japan Report 2016,” JETRO, November 2016, p. 30.

2) 국가전략특구별 실적 동향

일자리 창출 효과는 기업 수의 증가로 뒷받침된다. 외국인 투자가 집중되고 있는 곳은 도쿄권이 대표적이다. 도쿄권 국가전략특구는 2013년 최초 발표 이래 고부가가치 거점설치 기업 50개사, 준고부가가치 거점설치 기업 30개사 등 80개의 외국기업을 유치했다. 분야별로는 정보통신 33개사, 의료건강 21개사, 환경 10개사, 기타 16개사이다.⁷⁵⁾

〈표 3-5〉 도쿄권 국가전략특구 외국기업 유치 실적

	2013	2014	2015	2016	합계
고부가가치 거점설치 기업	11	20	15	4	50
준 고부가가치 거점설치 기업	-	10	10	10	30

자료: Invest Tokyo http://www.seisakukikaku.metro.tokyo.jp/invest_tokyo/japanese/case-studies/achievement.html(2017. 11. 12. 검색)

일본 총리실은 ‘수상관보’를 통해 매년 10개 국가전략특구의 규제개혁 내용을 세부 사업별로 평가하고 있다. 2017년 5월 일본 총리실은 2016년도 국가전략특구의 개혁 평가 실적을 수상관보를 통해 공개했다.

이 중 후쿠오카시 및 기타규슈 국가전략특구 가운데에는 항공법 고도제한 완화 및 용적률 완화를 통해 향후 10년 내 경제효과 8,500억 엔(약 75억 달러)을 예상한다는 평가도 있다. 도쿄 오오타구에 허용된 특구 민박과 관련해서는 2016년 숙박 고객수가 765명(이중 외국인 459명)에 이른다는 실적이 보고됐다. 오사카는 일본에서 유일하게 지역한정 보육사 시험이 2년 연속 실시된 것이 실적으로 평가됐다. 니가타는 농업위원회로부터 니가타시로 업무가 이관되면서 사무처리 기간 단축 및 처리 건수 증가의 성과가 나타나고 있다.⁷⁶⁾

⁷⁵⁾ Invest Tokyo, http://www.seisakukikaku.metro.tokyo.jp/invest_tokyo/japanese/case-studies/achievement.html(2017. 11. 27. 검색)

⁷⁶⁾ 이상이 내용은 ‘평성28년도 지정 10구역의 평가에 대하여’를 토대로 작성하였다.

제3절 한국 항만 경제특구

1. 개요

한국의 항만 경제특구는 자유무역지역과 경제자유구역으로 대별할 수 있다. 우리나라 자유무역지역 13개 중 항만 자유무역지역은 2002년 1월 지정된 부산항을 위시하여 인천항, 광양항, 평택당진항, 포항항 등 5곳이다.

경제자유구역은 2003년 인천을 효시로 2017년 현재까지 부산진해, 광양만권, 황해, 대구경북, 새만금군산, 동해안권(강릉, 동해), 충북 등 8곳⁷⁷⁾이 지정되어 있다. 본 연구의 대상은 내륙에 위치하거나 공항에 지정된 경제특구를 제외하고 일부 항만형 자유무역지역과 합쳐 부산/부산진해 경제자유구역, 인천/인천 경제자유구역, 광양/광양만권 경제자유구역, 평택당진/황해 경제자유구역, 포항 자유무역지역⁷⁸⁾, 새만금군산 경제자유구역 및 동해 경제자유구역 등 7곳이다.

〈표 3-6〉 우리나라 항만 자유무역지역 현황

구분	부산항	광양항	인천항	포항항	평택당진항
지정일	'02.1.1	02. 1.1	'03.1.1	'08.12.8	'09.3.30
면적(km ²)	9.36	8.88	1.96	0.84	1.43
입주율 (%)	100	69	100	100	100
고용인원 (명)	3,048	699	35	-	852
관리기관	부산지방해수청 부산항만공사	여수지방해수청 여수광양항만공사	인천지방해수청 인천항만공사	포항지방해수청	평택지방해수청 경기도

자료: 산업통상자원부 홈페이지(www.motie.go.kr) 및 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』(2017. 12)을 토대로 작성

자유무역지역과 함께 경제자유구역도 우리나라의 대표적인 항만 경제특구라

77) 2008년 새만금군산 경제자유구역이 지정되었으나 2014년 8월 상당면적이 지정 해제되었다.

78) 포항은 자유무역지역으로만 지정되어 있어 별도 표시하지 않음.

고 할 수 있다. 우리나라 경제자유구역은 2003년부터 총 3차에 걸쳐 모두 8개의 경제자유구역이 운영되고 있으며, 총 면적은 당초 570km²였으나 방만하다는 지적 및 일부 경제자유구역의 개발 부진 등으로 현재 약 310km²로 지정되어 운영 또는 개발 중에 있다(〈표 3-7〉 참조). 아직 개발이 진행되고 있지 않은 지역은 2017년 12월 현재 70.31km²로 전체 계획 면적의 22.7%에 이른다.

〈표 3-7〉 우리나라 경제자유구역 지정 현황(2017년 12월 기준)

구분		면적	지구 수	추진기간
1차('03)	인천	123.65km ²	33	2003~2020
	부산진해	51.05km ²	25	2003~2020
	광양만권	67.36km ²	17	2003~2020
2차('08)	대구경북	18.68km ²	8	2008~2020
	새만금군산	28.4km ²	3	2008~2020
	황해	4.36km ²	2	2008~2020
3차('13)	동해안권	8.95km ²	3	2013~2024
	충북	7.21km ²	5	2013~2020
합계		309.66km ²	96	-

자료: 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017. 12. 4.를 일부 수정.

1) 부산/부산진해 경제자유구역⁷⁹⁾

(1) 규모와 구성

부산·진해 경제자유구역은 총면적 51.05km²이며, 총 5개 지역(신항만지역, 명지지역, 용동지역, 지사지역, 두동지역), 세부 25개 지구로 구성되어 있다. 각각의 세부 지역 및 지구별 개발 컨셉 및 산업환경, 인근 인프라 구성을 고려하여 중점유치 업종을 선정하였다.

용지별 구성비율은 산업·물류용지 25.7%, 상업·업무용지 1.9%, 주거 및 지원용지 17.5%, 전문교육 및 R&D 4.3%, 기타 공원녹지 등 39.9%, 예비지 10.7%이다. 또한 2020년까지 23만 5천 명 인구수용을 목표로 총 8만4천 호의

⁷⁹⁾ 부산진해 경제자유구역청(<http://www.bjfez.go.kr/dev/00037/00038.web>, 2018. 2. 8. 검색)

주택을 공급할 계획이다.

(2) 주요 특징

세계 일류 항만물류 허브 조성, 첨단수송 부품산업 육성, 글로벌 관광레저 거점 조성을 목표로 설정하여 전국 최대 규모의 해상물류 시설을 기반으로 복합물류, 자동차 및 조선 등 첨단수송부품, 지역별 생태상황과 연계한 여가·휴양산업을 중점적으로 유치하고 있다.

신항 배후부지에 글로벌 고부가가치 물류기업 유치를 목표로 항만 관련기관(글로벌 경제특구, 경제관련 단체) 네트워킹을 통해 기업을 유치하고, 외국 첨단 부품소재기업 전용단지 조성을 추진하며, 신재생에너지, IT 데이터센터 등의 사업 유치를 추진한다. 또한 국제비즈니스 업무를 담당할 명지국제신도시 조속 추진 및 옹동지역의 관광레저단지 조성을 추진하고 있다.

PM 투자유치 역량 강화 및 부산발전연구원·경남발전연구원 등 지역 싱크탱크와의 협력 강화를 통한 구역청의 전문성 확보하였으며 구역청에 위임이 필요한 사무에 대하여 지방자치단체의 조례 및 규칙 개정으로 개별절차 간소화 등 원스톱 서비스가 가능하도록 개발하고 있다.

2) 인천/인천 경제자유구역⁸⁰⁾

(1) 규모와 구성

인천 경제자유구역은 총면적 123.65km²이며, 정부가 추진하고 있는 동북아경제중심 실현 전략의 핵심지역으로서 2003년 8월 국내 최초로 인천국제공항과 항만을 포함하여 송도, 영종, 청라국제도시에 지정되었다.

여의도 면적의 70배에 달하는 인천경제자유구역은 세계 최고의 시설과 서비스를 갖춘 공항 및 배후지를 개발하고, 세계 최고의 기업여건과 생활환경을 조성함으로써 21세기 새로운 경제자유도시를 건설하는 것을 기본 구성으로 정하고 있다.

80) 인천 경제자유구역청

(http://www.ifez.go.kr/frt/biz/contents/CTS_0000000000000010/getContents.do, 2018. 2. 8. 검색)

(2) 주요 특징

인천 경제자유구역은 공항 서비스 부문 8년 연속 세계 1위를 차지한 인천국제공항, 국내 항만 중 가장 높은 물동량 성장률을 보이고 있는 인천항 등 유리한 국제물류 조건을 갖고 있다. 또한 2,300백만 명에 이르는 대규모 배후시장을 형성하는 서울 및 수도권외의 관문에 위치한다는 지리적 강점을 갖고 있다.

송도국제도시는 교육·연구 기능을 겸비한 첨단 지식 서비스 산업의 글로벌 거점을 지향하고 있으며, 영종지구는 항공물류의 국제 거점화를 지향한다. 청라지구는 제조부품, 로봇산업을 집중 육성할 계획이다. 또한 경제자유구역 전체의 교육, 방범, 시설관리, 방재, 환경 서비스를 디지털화로 묶는 ‘U-city’ 개념을 도입해 첨단 경제특구로서의 위상을 확보할 계획이다.

역량 있는 전문계약직 채용 확대 및 주기적 교육을 통해 역량을 강화하려 한다. 또한 인천 경제자유구역 경제인연합회를 통한 산·학·연 협력 Network 구축 및 활용과 유관기관 협력, 지역사회 공헌활동 등을 통한 협력체계 강화하고 있다.

영종·청라지역 투자유치 활성화, 금융·기업 허브 조성, 신성장 산업 글로벌 거점화, 서비스산업 전진기지화 등 추진하고 있다. 영종·청라지역 투자유치 활성화에 포함되는 것은 인천공항국제비즈니스센터 2단계, 리포&시저스 사업 등으로 현재 문화체육관광부에 사전심사가 청구되어 있다.

3) 광양/광양만권 경제자유구역⁸¹⁾

(1) 규모와 구성

광양, 울촌, 신덕, 화양, 하동 지구 등 5개 지구 및 23개 단지로 구성되어 있으며, 총면적은 67.36km²이다. 광양만권 경제자유구역의 지역여건 등을 감안하여 세계 최고 수준의 산업 물류 중심도시 건설을 목표로 신산업 생산기지 육성 및 동북아 항만물류 허브 조성을 중점으로 개발했다. 이 중, 산업·물류용지 39.8%, 상업·업무용지 3.5%, 공공용지 25.1%, 공원·녹지용지 20.6%, 주거용지

81) 광양만권 경제자유구역청(<http://www.gfez.go.kr/menu.es?mid=a10210000000>, 2018. 2. 8. 검색)

5.2%, 관광위락용지 5.8%이다.

2020년 목표인구는 111,000명으로 1단계(2003~2006) 21,000명, 2단계(2007~2010) 50,000명, 3단계(2011~2020) 40,000명이며, 목표인구 수용을 위해 2020년까지 3만7천 호의 주택을 단계별로 건설할 계획이다. 광양만권의 효율적 교통처리를 위해 도로는 고속도로 3개 노선, 국도 8개 노선, 지구 내 도로망 8개 노선 등을 신설 또는 확장하고, 철도는 전라선, 경전선, 서남선 등을 신설 · 개량 · 복선화하며, 울촌1산단 인입철도를 신설한다.

(2) 주요 특징

광양만권 경제자유구역의 지역여건 등을 감안하여 세계 최고 수준의 산업 물류 중심도시 건설을 목표로 신산업 생산기지 육성 및 동북아 항만물류 허브 조성을 중점으로 개발했다. 광양만 경제자유구역청의 자체 계획인 ‘2020 GFEZ’의 비전 및 전략에 따르면, 광양만 경제자유구역은 2020년까지 해외직접투자 25억 달러, 투자기업 500개를 유치해 24만 명의 고용을 창출하고 배후단지 정주인구 12만 명을 확보한다는 계획이다.

4) 평택당진/황해 경제자유구역⁸²⁾

(1) 규모와 구성

황해 경제자유구역의 총면적은 4.36km²이며 현덕지구(70만 평)와 평택BIX(62만평)으로 구성되어 있다. 현덕지구는 평택시 현덕면 장수 · 권관리와 포승읍 신영리 일원 2.32km²로 사업비 7,500억 원을 투입해 2020년까지 조성된다.

평택BIX는 총 면적 2.04km² 규모로 역시 2020년까지 조성될 예정이며, 자동차 부품산업, 물류, 전자, 화학 등을 주요 유치업종으로 하고 있다. 총 사업비는 약 8,000억 원이 투입될 예정이다.

산업시설용지 79만m²에는 자동차, 전자부품, 화학물질, 기타 기계 관련 기업이 입주하고 이 가운데 35만m²는 외국인투자지역으로 지정돼 첨단업종의 외국 기업을 유치하고 있다.

⁸²⁾ 황해 경제자유구역청(https://yesfez.gg.go.kr/gg_yellowsea-dev/yesfez/yesfez, 2018. 2. 8. 검색)

(2) 주요 특징

황해 경제자유구역은 그 발전 및 비전의 중심에 평택·당진항을 두고 있다. 평택항은 개발 초기 인천항의 대체항으로 수도권 항만물동량의 일부(원목, 양곡 등)를 분담 처리할 보조적 기능을 담당했으나, 1990년부터 본격적인 확장에 나서 항만 형식의 변경, 내항 외곽호안 공사 및 국제여객부두 완공(2005)을 통해 국제 무역항의 토대를 마련했다. 이 때부터 정부는 평택·당진항을 국제 수준의 첨단기술산업 클러스터로 육성하고 국내 최대 자동차 전용항만으로 육성하기 위해 2018년을 완공 목표로 자동차부두를 건설하고 있다.⁸³⁾

황해 경제자유구역은 평택·당진항의 발전을 토대로 하고, 중국과 최단 항로에 자리잡고 있다는 지리적 여건 및 성장 잠재력을 고려하여 황해권 첨단산업의 국제협력 거점으로 성장한다는 비전을 수립해놓고 있다.

5) 새만금군산 경제자유구역⁸⁴⁾

(1) 규모와 구성

새만금군산 경제자유구역의 총면적은 28.4km²이며 새만금 산업단지, 새만금 관광단지로 구성되어 있다.

새만금 산업단지는 산업, 신재생에너지, 연구개발, 업무, 복합/공공시설 등을 중점적으로 개발할 계획이 있으며, 새만금관광단지는 골프단지, 테마파크, 상업시설, 숙박시설, 공연·문화시설, 연수시설 개발을 목표로 하고 있다.

(2) 주요 특징

새만금군산 경제자유구역은 지리적 여건 등을 바탕으로 동아시아의 미래형 신산업과 관광레저산업 허브로 조성하려는 계획이다. 2030년까지 사업비 총 5조 3,017억 원을 투입할 예정이다. 또한 해양 관광·레저산업의 신흥거점 지역 육성을 중점 목표로 설정하고 있다.

중점 유치산업을 중심으로 부품, 소재, 신재생에너지 전담 TF팀을 구성·운영

83) 평택당진항의 개발 약사는 해양수산부, 『2016 항만편람』을 참조.

84) 대한민국 경제자유구역(<http://www.fez.go.kr/global/area/saemangeum.do>, 2018. 2. 8. 검색)

하고, KOTRA, 한국테크노파크 등 유관 기관과의 연계도 강화하려 한다.

또한, 외국인과 국내 U턴 기업에 대한 전용 임대단지(3km²)를 조성하고, 중앙 정부와 협의하여 지방세 감면 확대 등 조세 개정을 통한 투자유치 인센티브 확대 등도 추진하고 있다.

6) 동해안권 경제자유구역⁸⁵⁾

(1) 규모와 구성

동해안권 경제자유구역의 총면적은 8.95km²이며 북평 국제복합산업지구, 망상 해양복합관광도시, 옥계 첨단소재융합산업지구로 구성되어 있다.

면적 2.14km²에 사업비 5,613억 원이 투입될 북평 국제복합산업지구는 환동해 물류 비즈니스 거점 및 첨단 부품산업단지로 조성될 계획이다. 망상 해양복합관광도시는 면적 6.39km², 사업비 1조 1,771억 원이며, 해양 복합 관광도시를 목표로 조성될 계획이다. 9.42km² 면적의 옥계 첨단소재융합산업지구는 마그네슘, 아연, 리튬 등 초경량소재부품 산업클러스터 및 해외첨단기술 도입을 통한 첨단 소재 부품 연구단지로 조성할 계획이다.

(2) 주요 특징

동해안권 경제자유구역의 지리적 여건 등을 감안하여 녹색·소재 산업을 중심으로 환동해권 경제 거점으로 도약한다는 계획을 갖고 있다. 마그네슘, 티타늄, 지르코늄, 리튬, 탄소섬유 등 10대 광종 중심의 첨단 소재산업 클러스터 및 환동해 교역비즈니스 거점 육성, 친환경 외국인 정주환경 조성을 중점적으로 추진하고 있다.

2022년까지 금속신소재(마그네슘, 티타늄, 지르코늄, 리튬, 탄소섬유 등 10대 광종 중심), 항만물류(비철금속 및 광물운송·보관, 운송지원 및 컨테이너 시설), 관광레저(의료관광, 화훼거래, 해양·레저산업 등) 등의 유치업종을 중점적으로 총 8.9억 달러의 외국인 투자를 유치하겠다는 목표를 세우고 있다.

⁸⁵⁾ 동해안권 경제자유구역청(http://efez.go.kr/hb/kor/biz-efez_is, 2018. 2. 8. 검색)

2. 경제성장 및 일자리 창출 실적

1) 개요

산업통상자원부 경제자유구역기획단의 전국 7개 경제자유구역청으로부터 집계한 자료에 따르면 2016년 경제자유구역의 **외국인직접투자 유치 규모는 약 23억 달러**를 기록하며 2012년 이후 최대치를 달성했다(〈표 3-8〉 참조).

〈표 3-8〉 경제자유구역 최근 5년간 FDI 신고 실적

(단위: 백만 달러)

연도	2012	2013	2014	2015	2016
FDI 신고액	2,557.8	1,348.3	1,827.2	1,457.0	2,301.0
비중(%)	15.7	9.3	10.1	7.1	10.8

자료: 산업통상자원부 보도자료, 2016. 12. 21.

경제자유구역별 사업체수는 2015년 4,227개에서 2016년 4,763개로 소폭 상승했으며, 고용인원 역시 2015년 115,241명에서 2016년 126,463명으로 소폭 상승했다. 이 중 인천 경제자유구역이 2016년 사업체수 2,415개, 고용인원 65,482명으로 가장 많은 사업체수 및 고용인원을 기록했다(〈표 3-9〉 참조).

〈표 3-9〉 경제자유구역별 사업체수 및 고용 인원 현황

구분		인천	부산진해	광양만권	대구경북	충북	동해안권	전체
사업체수 (개)	'15년	2,161	1,335	405	266	39	21	4,227
	'16년	2,415	1,480	471	335	40	22	4,763
고용인원 (명)	'15년	59,059	36,309	9,906	9,087	526	354	115,241
	'16년	65,482	38,160	11,155	10,620	700	346	126,463

자료: 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017. 12. 4.를 일부 수정

2) 주요 경제특구별 실적

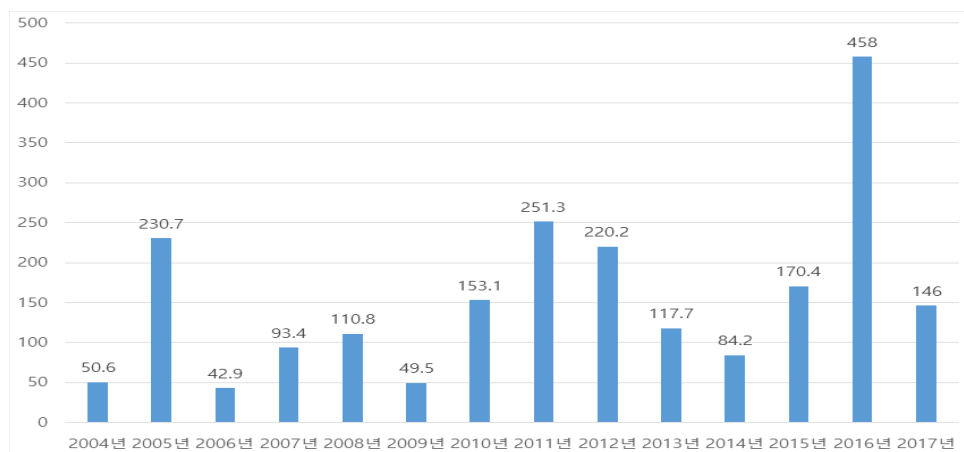
(1) 부산/부산진해 경제자유구역⁸⁶⁾

부산진해 경제자유구역은 2005년 2억 3천만 달러의 대형 외자 유치에 성공하였지만 이후 감소하는 추세를 보이며 2009년 외국인 투자 실적은 약 5천만 달러에 불과했다. 하지만 2010년을 기점으로 다시 약 1억 5천만 달러를 유치는 등 다시 상승추세를 보이며 2016년 약 4억 6천만 달러의 최고 유치액을 기록했다.

부산진해 경제자유구역의 고용인원 수는 2015년 3만 6천 명 수준에서 약 2천 명이 늘어, 2016년 3만 8천 명 수준으로 국내 경제자유구역 가운데 인천에 이어 두 번째로 많은 인원을 고용하고 있다.

〈그림 3-8〉 부산진해 경제자유구역 연도별 외국인 투자 실적

단위: 백만 달러



자료: 부산진해 경제자유구역청(<http://www.bjfez.go.kr/invest/00152/00170.web>, 2018. 2. 7. 검색)

(2) 인천/인천 경제자유구역⁸⁷⁾

인천 경제자유구역은 국내 경제자유구역 중 가장 많은 93억 달러의 외국인

⁸⁶⁾ 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017. 12. 4. 참고

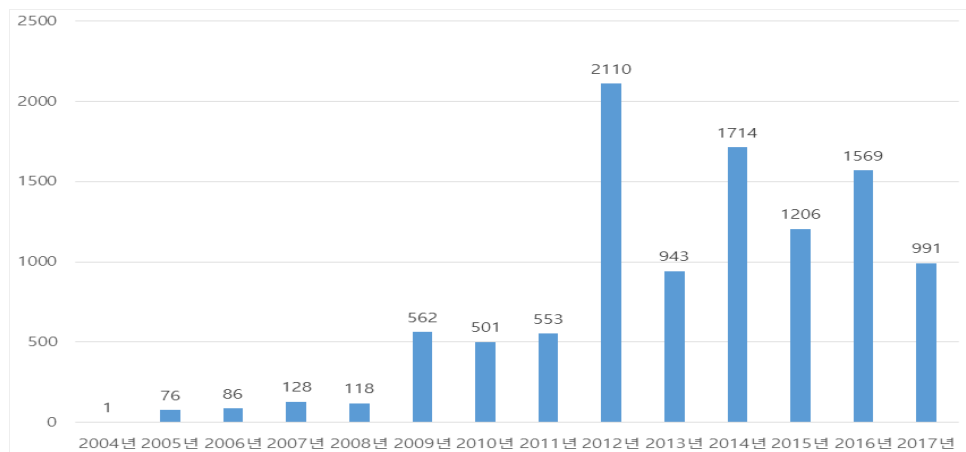
⁸⁷⁾ 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017. 12. 4. 참고

투자 실적을 기록했으며 2012년 최고 투자 실적인 21억 달러를 기록했다. 2016년 신고액 기준 16억 달러를 유치해 우리나라 경제자유구역 전체 신고액 23억 달러의 68%를 유치했다.

초기에는 건설 분야 투자를 중점으로 유치했으며 이후 신성장 산업 및 서비스 산업 투자로 확대하고 있다. 고용인원은 2015년 5만 9천 명 수준에서 2016년 6만 5천 명 수준으로 늘어 국내 경제자유구역 가운데 가장 많은 인원을 고용하고 있다. 이중 외투기업의 고용인원은 2016년 약 8천 1백 명 수준이다.

〈그림 3-9〉 인천 경제자유구역 연도별 외국인 투자 실적

단위: 백만 달러



자료: 인천 경제자유구역청(http://www.ifez.go.kr/frt/biz/contents/CTS_0000000000000004/getContents.do, 2018. 2. 7. 검색)

(3) 광양만권 경제자유구역⁸⁸⁾

광양만권 경제자유구역의 외국인 투자 실적은 총 5,700만 달러를 유치했으며, 2015년 최고 유치액인 2,300만 달러를 기록했지만 2016년은 300만 달러로 급격히 하락했다.

고용 인원은 2015년 9천 9백 명 수준에서 2016년 1만 1천 1백명 수준으로

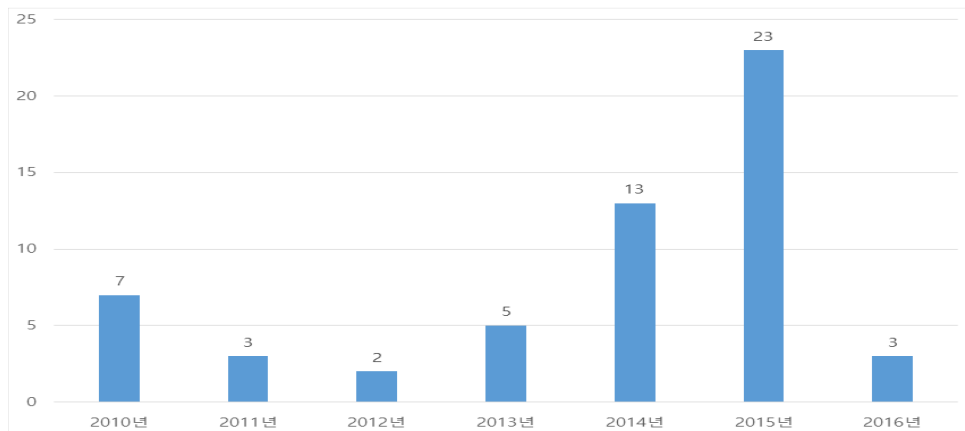
⁸⁸⁾ 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017. 12. 4. 참고

늘었으며, 국내 경제자유구역 가운데 3위 수준이다.

광양만권 경제자유구역은 구역 특성상 물류·제조업, 관광 분야의 투자가 크게 차지했다. 또한 국제 항만과 국내 연결 교통의 접근성이 용이하여 앞으로의 외자 유치가 증가할 것으로 예상된다.

〈그림 3-10〉 광양만권 경제자유구역 연도별 외국인 투자 실적

단위: 백만 달러



자료: 산업연구원, 『경제특구제도 개선방안』, 2017.

(4) 기타 항만형 경제자유구역

새만금군산 경제자유구역은 간척지로서 대규모의 저렴한 용지 공급이 가능하고 중국과의 접근성이 양호하지만 상대적으로 투자 환경이 열악해 앞으로 개발 활성화를 위한 다양한 접근방법을 구상해야 한다.

황해 경제자유구역 또한 외국인 투자 유치 실적이 저조하며, 향후 부지제공 등의 인센티브를 조건으로 MOU 체결을 위해 노력 중이다. 또한 중국 및 수도권 접근성과 주변 배후지역의 도시 기반 인프라가 양호한 장점이 있어 앞으로의 외자 유치 실적 향상이 기대되는 곳이다.

동해안권 경제자유구역은 동해항을 통해 국제 물류교역이 가능한 장점을 가지고 있으며, 2018년 평창 동계올림픽을 계기로 국제 관광단지 조성 및 물류 비즈니스 인프라 확충을 기대하고 있다.

제4절 종합 및 시사점

1. 경제특구 개발 및 운영 방식 개선점

(1) 중국 자유무역시범구의 시사점

중국은 과거 외국 자본을 들여와 경제특구를 개발하는 방식에서 전환하여 규제완화 등 운영 효율성을 높이는 방식과 대규모 자본을 국가가 지원하여 개발하는 방식을 병행함으로써 내외국인 투자를 유치하고 이를 통해 일자리를 창출 효과를 거두고 있다.

상하이처럼 인프라가 갖춰진 곳은 무역 편리화 및 국제 금융센터로의 발돋움을 위한 각종 규제를 합리화하는 데 초점을 맞추고 있다. 전체적인 방향은 '네가티브 리스트'의 단계적 축소를 통해서 외국인 기업의 활동 기반을 넓히는 데 초점을 맞추고 있다. 상하이는 제한금지 업종(네가티브 리스트) 이외의 투자 분야를 대폭 개방했으며, 중국 정부는 이를 다른 자유무역시범구에 확대 적용(복제)하고 있으며, 장기적으로 중국 전역에 확대할 계획이다.⁸⁹⁾ 적용대상은 '전국적 범위'와 '세관특수감독관리구역'으로 구분되며, 전국적 범위에 적용할 항목은 투자관리 영역(네가티브 리스트), 무역편리화(싱글윈도우 및 AEO 상호인증제 등), 사전사후 감독조치 등이 있다.

반면 일부 항만 경제특구의 특성에 따라 개발이 필요한 곳은 대규모 인프라 개발이 병행된다. 저장성 핵심상업구역인 치엔다오중앙상무구역의 '1+2+6' 계획의 예에서 보듯이, 크루즈 모항 개발, 대규모 비즈니스 단지 조성을 위한 부동산 개발에 초점을 맞추는 곳도 있다.

(2) 일본 국가전략특구의 시사점

일본은 철저하게 사업 위주로 가면서 되도록 적은 자본을 들여 외국 자본을 유치하고, 외국인 또는 외국인 기업이 진출 분야에 따라 최적의 활동을 할 수 있도록 규제를 완화하는 등 비즈니스 환경 개선에 초점을 맞추고 있다. 일본 총

⁸⁹⁾ 2016년 11월 발표한 중국 국무원의 '자유무역시범구일괄개혁경험의 복제·확산공작을 위한 통지'가 대표적이다.

리실은 규제완화 목록을 작성하여 매년 실행 여부를 점검한다.

(3) 한국의 문제점

중국과 일본의 사례와 달리 한국은 특히 경제자유구역을 중심으로 대규모 개발을 지속하고 있다. 인천경제자유구역 하나만 예를 들면, 2003년부터 2022년까지 총 사업비가 약 48조원에 이르고, 광양만권 경제자유구역의 사업비도 2004년부터 2020년까지 17조 8천억 원에 이른다.⁹⁰⁾ 한편 산업통상자원부 자료에 의하면, 2013~2017년 5년간 경제자유구역의 주요기반 시설 지원에만 국고에서 2,170억 원(연간 434억 원)이 예산에 반영됐다.

〈표 3-10〉 경제자유구역 주요 기반시설 지원 예산반영 현황

단위: 억 원

사업명	2013	2014	2015	2016	2017	합계
주요기반시설 지원	837	319	229	435	350	2,170

주: 실제 집행액은 예산 불용액의 발생으로 예산반영분과 차이가 날 수 있음

자료: 산업통상자원부, 2017년예산및기금운용계획사업실명자료, 2016. 12.

2. 경제성장 및 일자리 창출 실적

한중일 3국 항만 경제특구의 경제성장 기여도 및 일자리 창출 실적을 체계적으로 비교해줄 만한 자료는 부족하지만 전체적인 윤곽은 다음과 같다.

중국是最 뚜렷하게 항만 경제특구의 실적을 보여준다. 상하이인 자유무역구역 시행 이전 외국인 투자액이 월 6천만 달러 수준에서 자유무역구역 시행 이후 월 약 5.2억 달러 수준, 즉 연간 62억 달러 수준으로 증가했다.

일본은 국가전략특구를 시행한 지 얼마 되지 않아 단정하기 어려우나 역시 일본무역진흥기구 보고서를 통해서 알 수 있듯이 도쿄권 국가전략특구 등을 중심

90) 인터넷 자료를 참조한 것으로 사용에 주의할 필요가 있다. 한편 경제자유구역청 공동 웹사이트인 Korea Free Economic Zones(www.fez.go.kr)은 경제자유구역별 총사업비를 게시하지 않고 있다.

으로 규제혁신 중심 경제특구 전략이 소기의 성과를 거두고 있는 것으로 보인다. 도쿄는 국가전략특구 지정 이후 새로 80개의 외국인 기업을 유치했으며, R&D 등을 중심으로 세계적인 다국적 기업을 유치하는 데 성공하고 있다.

반면 우리나라 항만 경제특구는 투자비에 비해 소기의 실적을 달성하지 못하고 있다. 2016년 새만금군산을 제외한 우리나라 전체 경제자유구역의 FDI 유치액은 총 24억 2천만 달러로 상하이 자유무역구역 1개 지역의 연간 FDI 유치액 62억 달러의 약 1/3 수준에 불과하다. 이같은 수치를 경제자유구역 평균으로 환산하면 우리나라의 경우 경제자유구역 1개당 외국인 투자 유치액은 3억 4,570만 달러(약 3,860억 원)로서 투자 대비 기업유치 및 일자리 창출 효과가 낮다는 판단이 가능하다.

제4장 **한중일 항만 경제특구의 일자리 창출 경쟁력 비교** 《

경제성장, 일자리 창출을 위한 항만 경제특구의 대외 경쟁력은 넓게 보아 외국인 투자유치 경쟁력에 의해 좌우되며, 이를 판단하기 위해서는 해외직접투자(FDI) 결정요인 세목 비교가 관건이 된다고 볼 수 있다.

일반적으로 FDI 결정요인은 경제적 측면의 요인(사장의 매력도, 투자의 효율성, 자원의 이용도 등), 정책적 측면의 요인(국가의 안정성, 조세제도, 외국인 투자 제도), 사회적 측면의 요인(창업의 용이성, 정부 행정의 투명성 등)이 거론된다.⁹¹⁾ 한편, 대한무역진흥공사(KOTRA)는 한, 중, 일 등 주요 투자유치국의 투자환경 비교표를 작성하면서, 외국인 투자유치 경쟁력의 주요 범주로, 시장환경, 경영환경, 투자정책 등 3대 분야를 설정하여 경제협력개발기구(OECD)의 'FDI 규제지수' 등 각종 지표를 활용하고 있다.⁹²⁾

또한 컨설팅 기관 AT Kearny가 실시한 설문조사 결과에 따르면, 2017년 기업들이 중시하는 FDI 결정요인으로는 일반적인 투자여건 안전성(general security environment), 법규제 과정의 효율성, 세제 및 세금납부의 편리성, 기술 및 혁신 능력, 투자 대상국의 정부 규제 투명성 및 부패도가 5대 요인에 포함됐다.⁹³⁾ 2016년의 경우, 국내 시장 규모, 인건비 수준, 정부 규제의 투명성 및 부패도, 일반적인 투자여건 안전성이 5대 요인으로 꼽혀 각 투자요인의 중요도가 상황에 따라 바뀔 수 있다. 한편 동 조사의 평가 결과, 한중일 3국은 2.5점 만점에 1.50, 1.83, 1.72점으로 18위, 2위, 6위를 기록해 투자 신뢰성 면에서 중국이 가장 양호하고, 다음 일본이 상위권에 들었으며, 한국은 상대적으로 떨어지는 것으로 나타났다.

본 연구에서는 일반적으로 채택되는 투자결정 요인과 KOTRA의 예를 참조하

91) 조유정·김명현(2013) 및 이성우·송주마·한덕훈(2014) 등을 참조.

92) KOTRA, 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016.

93) AT Kearny, *2017 Glass Half Full*, 2017.

여 한중일 항만 경제특구 내 일자리 창출에 직접 영향을 주는 요인을 FDI 투자의 경제적 결정요인, 투자 인센티브, 규제 및 거버넌스 부문 등 3개 부문으로 분류하여 비교·평가하고자 한다.

〈표 4-1〉 10대 투자요인 중요도 비교(2016 vs 2017)

순위	2016		2017	
	내용	비중 (%)	내용	비중 (%)
1	국내시장 규모	-	일반적인 투자여건 안전성	15
2	인건비	-	법규제 절차의 효율성	14
3	정부 규제 투명성 및 부패도	-	세율 및 세금 납부 편리성	14
4	일반적인 투자여건 안전성	-	기술 및 혁신 능력	13
5	법·규제 절차의 효율성	-	정부 규제 투명성 및 부패도	12
6	기술 및 혁신 능력	-	국내 시장 규모	12
7	세율 및 세금 납부 편리성	-	국내 경제 실적	12
8	노동력의 숙련도	-	자본 유출입의 편리성	12
9	자본 유출입의 편리성	-	투자자 강점 및 재산권	12
10	국내시장의 금융자본 조달성	-	투자자에 대한 정부 인센티브	11

주: 상기 10대 투자요인 중요도는 ATKearny 설문조사 결과를 재구성

자료: ATKearny, 2017 Glass Half Full, 2017

제1절 경제적 결정요인 비교

경제적 결정요인(economic determinants)의 세부 지표로는 시장 규모, 노동력(인건비, 임금 수준), 성장성(경제성장률), 인프라의 구축(인프라의 질) 등이 활용된다. 회계 및 경영전문 컨설팅 기관 ATKearny는 이와 같은 범주를 ‘시장 자산 및 인프라 요인(market assets & infrastructure factors)’의 범주에 포함시키기도 한다.

1. 시장 규모(총인구, GDP, 1인당 GDP, 성장률, 인프라의 질)

단순히 시장 규모(market size)라고 부르나 시장 자산(market assets) 또는 시장 매력도 요인으로 평가되기도 한다.

중국은 총인구가 13억 7천만 명으로서 시장 규모 면에서는 압도적이며, 일본도 1억 2,600만 명 정도로 양호하며, 한국은 가장 작은 5천만 명 수준이다. 구매력 기준 GDP는 중국이 10조 달러, 일본이 4조 6천억 달러, 한국이 1조 8천억 달러 수준으로 중국이 가장 높다.

1인당 GDP는 구매력평가(PPP) 기준 한국이 3만 6,700달러, 일본이 3만 6,300달러로 비슷한 수준을 보이고, 중국은 7,600달러 수준으로 가장 낮게 나타난다. 시장의 역동성을 보여주는 GDP 성장률의 경우, 중국이 7.4%, 한국이 2.7%, 일본이 -0.06%로 중국이 가장 양호한 것으로 나타난다.

스위스 국제경영개발대학원(IMD)의 경쟁력 지수 기준, 인프라의 질은 일본이 세계 11위, 한국이 22위, 중국이 25위로서 일본이 가장 앞서 나가고 있는 가운데 중국이 한국의 뒤를 바짝 추격하고 있다.

성장 전망의 측면에서 중국의 시장 규모와 시장 매력도는 향후 더욱 커질 수 있다. 중국의 성장률의 이른바 ‘신상테’로 접어들면서 주춤하고는 있으나 향후 5년간 6% 중반대를 유지할 것으로 전망된다.

특히 온라인 소매시장 등 e-commerce 부문은 폭발적인 성장세를 보이고 있어 시장 매력도가 더욱 크다고 할 수 있다. 매킨지는 중국의 온라인 소매시장

규모가 세계 최대로서 이미 미국의 시장 규모보다 80% 크다고 강조하고 있다. 2015년에만 중국의 온라인 소매시장 규모는 6천3백억 달러에 이르며 이는 중국 소매 지출의 13.5%에 해당되는 것으로 보고되기도 했다.

더욱이 그동안 취약한 것으로 지적되었던 인프라 부문도 빠르게 개선되고 있다는 점은 유의해야 한다.

〈표 4-2〉 한중일 시장 규모 주요 지표 비교

구분	한국	중국	일본
인구(천 명)	50,617	1,374,620	126,880
GDP (PPP, 10억 달러)	1,849	10,360.1(세계 2위)	4,616
1인당 GDP (달러)	25,459	7,594	36,332
GDP 성장률(%)	2.7	7.4	-0.1

주: 한국의 1인당 GDP는 세계은행 통계

자료: KOTRA, 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016을 바탕으로 재작성

2. 임금 수준(평균 임금, 명목임금 상승률)

투자 대상국의 임금 또는 인건비 수준은 해당국의 시장 규모와 함께 외국인 투자를 결정짓는 가장 중요한 요인 가운데 하나이다. 임금은 2016년 ATKearny의 경영층 대상 설문조사에서 투자 신뢰성을 평가 항목이 국내 시장 규모 다음으로 중요한 투자 결정 요인으로 나왔으며, 거의 모든 투자결정 요인 관련 조사에서 상위 순위의 결정 요인으로 지목되고 있다.

임금 수준과 더불어 고등교육자 수(노동력의 질), 대출금리 등을 합쳐 투자의 효율성(efficiency seeking FDI determinants)을 평가하는 주요 지표로 활용되고 있으나 본 연구에서는 우선 임금 수준만을 비교하기로 한다.

중국은 제조업 월평균 임금이 696.87달러, 명목 임금상승률이 1.3~9.4%까지 다양하게 나타나고 있다. 일본은 제조업 월평균 임금이 2,890달러이며, 명목 임금상승률은 0.5%이다. 한국은 제조업 월평균 임금이 3,101달러로 오히려 일본

보다 높은 것으로 나타나며, 명목 임금상승률도 3.60%로서 일본을 앞지르고 있어 향후 외국인 투자 유치에 어려움을 겪을 것으로 보인다.

서비스업 월평균 임금은 중국이 1,368달러(정보기술 서비스업 기준), 일본이 2,455~4,385달러, 한국이 2,682달러 수준(금융보험업은 4,317 달러 이상)으로 나타나고 있어, 일본과 함께 인건비 경쟁력 면에서 중국에 비해 떨어지고 있음을 알 수 있다.

한편 단위 노동비용(똑같은 상품 1개를 만드는 데 들어가는 노동비용)의 경우, 중국은 0.302, 일본은 0.470인 반면, 한국은 0.591로 조사되어 한중일을 놓고 어디에 투자할 것인지를 따질 때 한국이 가장 불리한 것으로 나타나고 있다.⁹⁴⁾

〈표 4-3〉 한중일 임금 수준 비교

구분	한국	중국	일본
월평균 임금(달러)			
1차산업	2,720.69	384.68	미상
제조업	3,101.85	696.87	2,890
서비스업	2,682.05	1,368 (정보기술서비스업)	2,455~4,385
(금융보험업)	4,317.65	-	4,385
명목임금상승률(%)	3.60	1.3~9.4%	0.5
단위 노동비용	0.591	0.302	0.470

자료: KOTRA, 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016, p.30, p.70, p.126을 토대로 재작성

3. 인프라의 질

인프라의 질은 시장의 매력도, 또는 경제적 측면에서 주요한 투자결정 요인의 하나로 간주된다. 인프라의 질은 보통 인프라 지수, 전력 소비량, 전화가입자 수

94) 일반적으로 임금이 상승하면 단위 노동비용도 상승하며, 노동생산성이 올라가면 단위 노동비용은 하강한다. 단위 노동비용이 높아지면 임금상승률이 생산성 증가율보다 높아져 해당 제품의 경쟁력이 떨어진다는 것을 뜻한다. 이를 만회하기 위해 제품 가격을 올리면 제품의 가격 경쟁력이 떨어져 수출 감소로 이어지게 된다.

또는 휴대폰 가입자 수 등으로 측정된다.

한중일 전체 인프라의 질은 국제경영개발연구원(IMD) 평가 결과에 따르면, 중국 25위, 일본 11위, 한국 22위로 중국이 한국의 뒤를 바짝 추격하고 있는 것으로 나타나고 있다.

특히 항만 경제특구의 경쟁력과 관련해서는 한국해양수산개발원(KMI)의 『국가해양력평가 지표체계 산정에 관한 연구』 성과를 활용할 수 있다.⁹⁵⁾ KMI 항만경쟁력 평가 지표는, 건화물·컨테이너·항만터미널 길이·정기선 연결성 지수·WEF 항만경쟁력 지수, IMD 항만경쟁력 지수를 종합하여 총 46개국을 평가했다.

이에 따르면, 항만 경쟁력은 종합적으로 볼 때 중국이 세계 최상위 국가이며, 일본도 주요 지표에서 최상위 수준에 근접해 있다. 반면 한국은 항목별로 3~16위로 랭크되어 상위 수준이다.

글로벌 공급사슬 관점에서 정기선 연결성이 중요한데 중국이 2004년을 100으로 할 경우 2016년 167.48로 1위를 차지하고 있음은 주목할 만하며, 일본 또한 115.61로 3위를 차지하고 있음에 유의해야 한다. 반면 한국은 13위에 그치고 있다.

따라서 전체적으로 볼 때 ‘항만 경쟁력’은 한국도 경쟁력이 있다고 볼 수 있으나 한중일 3국간 상대적인 관점에서는 다소 격차가 있으며, 중국과 일본이 한국에 인접한 국가라는 점에서 투자 신뢰도의 감소로 나타날 수 있다.

〈표 4-4〉 한중일 항만 경쟁력 순위 비교

국가	건화물수출입물 동량		컨테이너수출입 물동량		터미널 길이		정기선연결성 지수		WEF 항만지수		IMD 항만지수	
	백만 톤	순위	백만 TEU	순위	km	순위	2004=100	순위	1~7	순위	0~10	순위
한국	315.96	8	11.03	4	20.46	12	115.61	3	5.23	22	7.76	16
중국	1701.04	1	50.71	1	66.07	2	167.48	1	4.55	28	7.44	22
일본	471.71	5	11.84	3	45.43	3	78.90	13	5.40	18	7.56	20

자료: 『국가해양력 평가 지표체계 산정에 관한 연구』, 한국해양수산개발원, 2016을 토대로 재작성

95) 한국해양수산개발원(KMI), 『국가해양력평가 지표체계 산정에 관한 연구』, 2016.

아울러 특기할 점은 물류 측면에서 중국 시장이 빠르게 성장하고 있다는 사실이다. 2017년 Agility의 신흥시장을 대상으로 한 물류지수 평가에서 중국은 전체 50개국 중 1위를 차지했다. 동 지수 평가는 시장규모 및 성장매력도(전체 점수의 50%), 시장 적응력(전체 점수의 25%), 시장 연결성(전체 점수의 25%) 등의 범주로 평가한 것이다. 중국은 특히 다른 신흥시장이 주로 농산물을 수출하는 반면, 다종다양한 제조업 제품을 수출하고 있으며, 특히 중-EU 루트의 수출 화물이 늘고 있음을 유의할 필요가 있다. 결국 중국은 항만 경제특구를 통해 유럽과의 연결성을 강화하고 있음을 확인할 수 있다.

4. 경제특구의 규모와 기능

한중일 경제특구의 또 다른 두드러진 특징은 그 규모와 기능 면에서 뚜렷한 차이가 난다는 것이다.

중국의 자유무역시범구는 통상 110km² 내외이다. 일본 국가전략특구는 구역 면적을 정하지 않고 행정 단위(도쿄권을 예로 들면, 도쿄도, 가나가와현, 지바시, 나리타시)를 중심으로 지정하고 있어 적용 범위가 더 넓다. 예컨대 도쿄권의 일부인 도쿄도 면적 하나만 해도 총 면적 2,134km²로 서울시 면적(605km²)의 3배 이상이다. 환동해권의 대표적인 국가전략특구인 니가타의 경우, 시 면적은 726.09km²로 서울시 면적보다 더 크며, 관내 니가타항 육역은 6.34km²이다.

반면 한국은 경제특구의 성격에 따라 면적이 일률적이지 않으나 적용 대상 면적이 중국과 일본에 비해 협소하다. 항만 자유무역지역의 경우, 포항항은 0.84km²로 가장 작으며 부산항이 9.36km²로 가장 크나 중국 자유무역시범구의 평균적인 면적인 110km²의 1/10 수준에 머무르고 있다. 참고로 도쿄도에 포함된 도쿄항의 항만배후단지(‘임항지구’) 면적은 10.28km²⁹⁶⁾로 부산항자유무역지역(9.36km²)과 유사한 수준이다. 경제자유구역의 경우, 황해경제자유구역이 4.36km²로 가장 작으며, 인천경제자유구역이 123.65km²로 가장 크고 중국의 자유무역시범구와 유사한 수준이다. 한국의 경제자유구역 8개를 합친 총 면적은 309.66km²로

96) 일본항만협회, 『숫자로 본 항만2017』, p.3의 내용에서 단위 표시를 변경하였다.(ha → km²)

일본 도쿄권 국가전략특구의 도쿄도 면적 2.134㎢의 1/5 미만 수준이다.

항만형 경제특구의 면적이 넓을수록 해당 구역에 대해 일관된 규제가 적용되므로 투자 등 경제활동이 용이해지고, 항만과 항만배후지역간 연계가 강화될 수 있다.

제2절 투자 인센티브 제도의 비교

투자 인센티브는 다른 용어로 정책적 측면(policy framework)상의 대표적인 투자결정 요인으로 간주된다.⁹⁷⁾ 다만 해외투자 결정요인으로서 투자 인센티브는 세계 경제가 글로벌화되면서 시장 매력, 접근성 및 타 지역과의 생산 네트워크상 전략적 위치 등 입지(location) 요인이 중시되면서 과거에 비해 상대적으로 그 중요성이 감소하는 추세에 있는 것으로 평가되고 있다.

본 연구에서는 투자 인센티브 비교 항목으로 임대료(유무 또는 수준)와 법인세, 세금 감면 수준, 임대료 적용방식을 비교한다.

1. 임대료 수준과 적용 방식

1) 중국 자유무역시범구

KOTRA 보고에 따르면⁹⁸⁾ 중국 톈진 자유무역시범구의 일부인 톈진 경제기술개발구의 임대료 매입비용은 공업용지의 경우 m^2 당 97.67~146.5 달러로 나타나고 있다. 톈진 경제기술개발구의 경우 톈진까지 40km, 베이징까지 130km, 톈진 신항까지 5km에 입지해 있다.

중국의 임대 비용은 특별하게 일률적으로 적용되는 규정은 없으며, 개별 협의에 의해 결정된다. KMI 자체 조사에 따르면, 임대료 수준은 대체로 투자 규모에 따라 좌우되며 투자 규모가 클수록 임대료 인하 폭이 크다.

다만 특정산업 종사기업 입주 시 임대료 감면 혜택이 제공된다. 예컨대 바이오기업의 혁신단지 입주 시(선전) 임대비 감면이 제공된다. 마찬가지로 고급 서비스 기구의 지역본부 및 결제센터를 자유무역구역 내에 설립 시 부동산 임대비용의 30%까지 지원하는 것으로 알려졌다.

97) 조유정·김명현(2013)에서 정책적 측면은 국가의 안정성, 조세제도 및 외국인 투자제도에 속함.

98) KOTRA, 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016.

2) 일본 국가전략특구

일본은 외국인 투자와 관련하여 국가 차원에서 별도의 임대료 인센티브 제도를 시행하고 있지 않다. 그러나 지방자치단체별로 개별적인 협의에 따라 투자 유치를 위한 유인책으로 별도의 임대료 보조 혜택이 주어질 수 있다.

KOTRA에 의하면 가나가와현의 경우, 공장·연구소 임대료의 1/3(한도 300만 엔)을 6개월간 현금 지급하는 제도가 있다. 니가타현도 사업소에 대해 임대료의 1/2(한도 100만 엔)을 3년간 지급하는 제도를 운영하고 있다.⁹⁹⁾

3) 한국 항만 경제특구

중국과 일본이 지방자치 단체 수준에서 개별 협의에 따라 임대료를 정하는 것과 달리, 한국은 법률에 따라 임대료를 산정하는 것이 가장 큰 특징이다. 한국의 항만 자유무역지역에서 임대료 감면은 기획재정부와의 협의 사항이며 대체로 인접지역 임대료의 10~20% 수준에서 결정된다. 다만 고도 기술이나 산업 지원 서비스 혹은 일정액 이상 투자하는 외투 기업에 대해서는 임대료 전액을 감면한다.

항만형 자유무역지역 임대료는 부산항 신항, 광양항 등에 따라 임대료(물류업종) 수준에 차이가 있다. 2017년 5월 공고되고 7월 30일부터 시행된 개정 임대료에 따르면, 부산항의 기본 임대료 수준은 m^2 당 월 482원, 자유무역지역법 제10조 제1항 제5호(물품의 하역·운송·보관·전시 사업 등)에 따른 우대 임대료 수준은 m^2 당 월 321원이다. 광양항의 기본 임대료 수준은 m^2 당 월 258원, 우대 임대료 수준은 m^2 당 월 129원으로 부산항보다 싸게 적용하고 있다(〈표 4-5〉 참조). 또한 외국인 투자 촉진 취지에 따라 외투 기업은 미화 5백만 달러 이상 투자 시 3년간 50%, 1천만 달러 투자 시 5년간 50%를 감면해주고 있다. 외국인 투자 기업에 대해서만 임대료 감면이 적용되고 있어 국내 기업 역차별 논란이 일고 있다.

경제자유구역은 지방 조례에 따라 관리청이 임대료 수준을 결정하며 부지가 액 10/1,000 수준에서 결정되며, 감면의 경우 대체로 임대료의 50~100% 사이

99) KOTRA, 『전세계 33개 주요 투자유치국 투자환경 상세표』, 2016, p. 128.

에서 결정된다.

〈표 4-5〉 한국 항만배후단지 임대료 및 감면 수준(부지)

구분	적용 대상		임대료	적용기간
부산항 신항	기본 임대료	자유무역지역법상 입주업종 영위 기업	㎡ 당 월 482원	3년
	우대 임대료	자유무역지역법상 물류업종 영위 기업	㎡ 당 월 321원	
	공시지가 임대료	입주기업 중 당초 입주목적을 이행하지 못하는 기업	공시지가X 50/1,000 국유재산법/연간	
광양항	기본 임대료	자유무역지역법상 입주업종 영위 기업	㎡ 당 월 258원	3년
	우대 임대료	자유무역지역법상 물류업종 영위 기업	㎡ 당 월 129원	
	공시지가 임대료	입주기업 중 당초 입주목적을 이행하지 못하는 기업	공시지가X 50/1,000 국유재산법/연간	
임대료 감면	적용 조건			각 기간
	외국인 투자금액 미화 500만 달러 투자		3년간 50%	
	외국인 투자금액 미화 1,000만 달러 투자		5년간 50%	

주: 각 항만배후부지에 대해 동일하게 적용(단 건물 임대료는 별도 기준에 따라 산정)

자료: 해양수산부 공고 제2017-552호를 토대로 재작성

2. 조세 인센티브 수준 및 적용 방식

1) 중국 자유무역시범구

중국 자유무역시범구는 중국 내 가장 우수한 세제 인센티브를 제공하는 것으로 인식된다. 조세 인센티브는 일률적이지 않으며 각각의 자유무역시범구별로 차이가 있다. 먼저 법인세의 경우, 광둥 자유무역시범구 현칭신구, 첸하이 선전-홍콩 현대서비스기업구, 푸젠 자유무역시범구의 핑타시험구 등에서는 일정한 조건하에서 15%의 법인세율을 적용한다.¹⁰⁰⁾ 일반적으로 중국의 법인세 기본 세율은 25%를 적용한다.

상하이 자유무역시범구의 경우 15% 법인세 적용 외에, 일부 기업에 대해 5년간 법인세를 분납하도록 편의를 제공하기도 한다. 중국이 산업 경쟁력을 강화하는 데 필요한 R&D 산업 부문에 대해서는 15% 법인세율을 적용하며 선진기술 및 신기술 서비스 기업에 대해서는 세금 양허를 한다.

또한 R&D 관련 장비의 구입에 대해서는 관세와 부가가치세를 면제한다. 여기서 선진기술 및 신기술 서비스 기업으로서 이와 같은 세제 혜택을 받을 수 있는 기업은, 중국에 있으면서 정보기술 및 경영과정 아웃소싱, 지식과정 아웃소싱 등의 기업을 뜻한다.

또한 기술이전에 대해서는 과세 첫해 5백만 위안까지의 이익에 대해서는 법인세 면제, 5백만 위안 이상의 이윤에 대해서는 50% 면제 등의 혜택을 통해 기술이전을 유도하고 있다.¹⁰¹⁾

개인소득세 혜택과 영업세 차액분, 인화세(중국 인지세) 등에 대해서도 혜택이 주어진다. 개인소득세의 경우 일반적인 세율은 소득 수준에 따라 3~45%까지 다양하다. 그러나 첸하이의 경우, 경제특구 내에서 취득한 월급의 개인소득세 15%를 초과한 부분은 면제 대상이다(〈표 4-6〉 참조).

〈표 4-6〉 중국 광둥 자유무역구역(첸하이) 세제 인센티브 주요 내용

구분	내용	비고
기업소득세 혜택	· 주요 업무수입이 70% 이상인 등록 업체에 대해서 기업소득세율을 15%로 적용	· 기타 혜택과 동시적용 가능 · 최저세율 적용가능(일부 국가중점 소프트웨어 기업에 대해 적용 10% 세율)
개인소득세 혜택	· 특구 내 취득한 월급이 개인소득세 15%를 초과한 부분은 면제(선전시 정부 지원)	· 첸하이 소재 기업에 연속 1년 이상 근무하며, 첸하이 발전을 지원하는 산업방향의 해외 인재에 적용 (예: 세계 500대 기업 및 지사의 관리직, 전문직)
영업세 차액 징수	· 금융보험업으로 취득한 이자수익에 한해 대출이자를 빼고 난 금액으로 영업세 계산	· 첸하이 소재 상업보리회사 업무에 적용
인화세 면제	· 일부 계약서의 인화세 면제	· 대기업 내 공급체인회사 소유 시 대기업 내부 구매행위 규범을 위한 서비스 관련 계약에 적용

자료: 코트라해외시장뉴스, 2017. 7. 7. 내용 및 China Briefing, Sept 21, 2017 정리하여 작성

¹⁰⁰⁾ "Investing in China's Free Trade Zones," Sept 21, 2017 (<http://www.china-briefing.com/news/2017/09/21/investing-in-chinas-free-trade-zones.html>, 2018. 2. 7. 검색).

¹⁰¹⁾ 이상의 내용은 "Securing R&D Tax Incentives in China," KPMG, 2012.

한편 특별한 규정이나 조항이 없을 경우, 대부분의 자유무역시범구는 등록된 기업의 자체 사용을 위한 기계류 및 기타 장비에 대해서는 무관세 수입을 보장한다.

2) 일본 국가전략특구

일본의 법인세율은 30.9%이며 2018년 4월부터 30.62%로 인하될 예정이다. 기본적으로 모든 투자 인센티브는 일본에 등록된 기업에게 동등하게 적용된다. ‘아시아 거점화 지원사업’ 등 특정 사업에 대해 소득세 특례를 인정하여 법인세를 20~50% 인하해주고 있으나, 국가전략특구 내에서는 특별상각 및 세액 공제 방식이 일반적으로 적용된다.

이외에 국가전략특구법 제28조 규정에 따라, 사업시행에 필요한 자금을 은행에서 대출할 경우 이자보조금을 지원해준다.

일본은 국가전략특구 제도를 시행하면서 이전 2011년 세계개혁하에 지정됐던 ‘종합적 특별구역’ 관련 세제 혜택을 재정비하여 새로운 세제 혜택 체계를 갖췄다. 새로운 체계의 핵심은 특정 자본지출에 대해서는 많게는 100% 감가상각 인정 및 R&D 부문에 대한 세금공제(tax credit) 등을 축으로 한다.

즉 R&D 관련 기계류 및 장비 구매에 대해서는 50%까지 감가상각을 인정하며, 건물, 시설, 구조물에 대해서는 25%까지를 인정한다. 그러나 R&D 관련 장비가 국가전략특구 내 혁신 관련 핵심적인 분야에 설치될 경우는 100%까지 특별 감가상각을 인정한다는 것이다. 세금공제를 선택할 경우, R&D와 관련해 장비 구입비용의 최대 15%까지 세금공제가 가능하다.

단 기업소득세의 경우 ‘종합적 특구’에서는 최대 20%까지 소득세 감면이 가능했으나 국가전략특구에서는 이를 폐지해 별도의 기업소득세 감면은 없다. 이 밖에 일본 국가전략특구에서 강조하는 도시 재생과 관련하여, 특정 사업이 이와 같은 도시 재생 조항에 해당될 경우, 기업소득세 또는 개인소득세에 대해 일정한 세제 혜택이 있을 수 있다.

국가전략특구별로 중점 육성 산업 분야에 대해서는 부동산 취득세, 법인세 등을 감면해주기도 한다. 간사이권 국가전략특구의 하나인 오사카는 투자 규모에 따라 다르지만 신에너지 산업 분야와 생명과학 분야의 투자에 대해 최대 100%

까지 부동산 취득세를 감면해주며, 최장 10년간 현법인세와 법인세를 감면해준다.¹⁰²⁾ 신에너지 산업 분야에는 환경친화형 자동차, 태양력 및 풍력 발전, 스마트 촌락, 저장 배터리, 에너지 절약 장치, 수소 관련 산업이 포함된다. 생명과학 분야에는 의약 장치, 재생 요법, 임상실험 및 연구, 의학 및 돌봄이 로봇, 의학 정보 시스템, 의료 시설 및 기관. 건강 관련 사업 등이 포함된다.

〈표 4-7〉 일본 국가전략특구 및 종합적 특구 적용 주요 세제 인센티브 비교

세제 혜택 내용	국가전략특구	종합적 특구
특정 자본지출에 대한 감가상각 또는 세금공제	· R&D 관련 기계, 장비 구입비의 50% 감가상각 인정 · R&D 관련 건물, 시설, 구조물 구입비의 25% 감가상각 인정	· 'R&D 관련' 조건 없이 모든 기계, 장비 구입에 대해 국가전략특구와 동일 조건의 감가상각 및 세금공제 제공
	· R&D 관련 기계, 장비 구입비의 15% 세금공제 · R&D 관련 건물, 시설, 구조물 구입비의 8% 세금공제	
	· (특별감가상각) 기계, 장비 구입 시 국가전략특구 혁신 사업의 핵심이면 100% 감가상각 인정	
R&D 비용에 대한 세금공제 (기업세)	· R&D 세금공제 시 12% 감가상각비용 적용	· 해당 규정 없음
기업소득세 감면	· 관련 규정 없음	· 특정 사업에 대해 20% 기업소득세 적용
세금 기준 공제	· 자산 취득 후 3년간 세금 기준 감가상각 자산세 50% 감면	· 일부 지방세에 적용
민간 도시재생관련 사업 관련 세제 혜택 (개인소득세, 기업세, 등록세 및 면허세)	· 도시재생법 관련조항에 해당되는 민간 도시재생 관련 사업에 대해 감가상각 또는 등록세 등을 감면	· 해당 규정 없음

자료: PwC, Tax Incentives for National Strategic Special Zones, Dec. 2014.

요약하면 일본의 조세 인센티브는 법인세 감면이 일부 있으나, 감가상각 인정 및 세금공제를 위주라고 할 수 있다. 특히 감가상각 인정 및 세금공제 대상이 R&D 분야와 혁신 분야, 또는 도시재생 사업 분야에 집중되어 있어 일본의 국

¹⁰²⁾ Osaka Investment Guide(<http://www.pref.osaka.lg.jp/attach/21570/00000000/osaka%20investment%20guide~english.pdf>, 2018. 2. 7. 검색) 참조.

가전략특구가 지향하는 바를 잘 보여준다고 할 수 있다.

3) 한국 항만경제특구

한국은 자유무역지역과 경제자유구역에 적용되는 조세 감면 내용에 차이가 있다. 세금 감면 세목은 법인세, 소득세(이상 국세) 및 취득세, 등록세, 재산세(이상 지방세)가 있다.

자유무역지역에서는 법인세, 소득세에 대해 3년간 100%, 3년 이후 2년간 50%가 감면(5년형 감면)된다. 또한 취득세, 등록세, 재산세에 대해 3년간 100%, 3년 이후 2년간 50%가 감면된다. 경제자유구역에서는 법인세, 소득세 및 지방세가 3년간 100%, 3년 이후 2년간은 50%가 감면된다.

한편 자유무역지역의 입주 기업에 대해서는 외국물품에 대한 관세 등의 면제, 국내에 반입되는 내국물품에 대한 간접세 면제 및 환급, 반입 신고한 내국물품에 대한 부가가치세 영세율 적용 등의 관세 관련 인센티브가 주어진다.

자유무역지역과 경제자유구역에서의 세금 인센티브는 내외국 기업에 대해 다르게 적용된다. 자유무역지역에서는 법인세, 소득세가 내외국인에게 동일하게 적용되지만, 경제자유구역의 경우 외국인 투자기업에 대해서만 법인세 등의 국세 감면 혜택이 주어진다. 이는 경제특구 내에서 국내 기업에 불리하다는 역차별 논란의 대상이 되기도 한다.

〈표 4-8〉 자유무역지역과 경제자유구역의 조세 인센티브 적용 내용

구분	자유무역지역	경제자유구역
입주 자격 (지원 대상)	내외국인	외국인
법인세 소득세	제조업 1천만 달러 이상 물류업 5백만 불 이상 3년간 100%, 2년간 50%	제조업 3천만 달러 이상 물류업 1천만 달러 이상 관광업 2천만 달러 이상 R&D 2백만 달러 이상 5년간 100%, 2년간 50%
지방세	3년간 100%, 2년간 50%	3년간 100%, 2년간 50%
관세	면제	5년간 100%

자료: 이성우외, 『외국인 투자요인 변화에 따른 자유무역지역 기능 재정립 방안』, 2014 및 양금승, 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제』, 2015를 바탕으로 재작성

3. 관세율 및 적용 방식

일국의 관세율은 관세 주권 차원에서 각각 다르게 정해놓고 있다. 2008년 한중일의 품목 전체 양허 관세율(bound tariff)은 한국 17%, 중국 10%, 일본 5.4%로서 한국이 가장 높은 수준을 보였다.¹⁰³⁾ 2016년 한중일의 품목 전체 양허 관세율은 한국 16.5%, 중국 10%, 일본 4.5%로서 약 8년간 한국의 0.5%, 중국은 기존 수준 유지, 일본은 0.9%가 낮아졌으나, 한국은 여전히 높은 수준이 유지되고 있다.

관세 적용 대상 품목 중 경쟁력이 열위에 있는 농산물에 대해 한국은 농업보호 측면에서 관세율을 높게 유지하고 있다. 한국의 농산물 양허 관세율은 2008년 59.3%로 중국(15.8%)은 물론 일본(24.0%)에 비해서도 훨씬 더 높은 관세율을 적용하고 있다. 현재 한국의 농산물에 대한 양허 관세율은 57.9%로 2008년 수준보다 다소 떨어졌으나, 중국 15.7%, 일본 17.4%에 비해 아직도 매우 높은 수준이며 특히 일본과의 격차는 더 벌어졌다.

이러한 가운데 한국의 자유무역지역에서는 수출용 원재료나 입주업체가 필요로 하는 시설재에 대해 관세를 면제(또는 환급)해주고 있다. 일본은 국가전략특구에 대해 한국의 자유무역지역 전체에 대한 별도의 관세 면제 제도는 없다. 다만 전자기계(electronic machinery) 등 일부 제조업 품목군은 양허관세율이 평균 0.2%여서 한국의 자유무역지역의 관세 면제 효과와 거의 동일한 효과를 낸다고 할 수 있다.

중국은 공산품을 중심으로 무관세를 단계적으로 추진하는 한편, 관세수속 절차를 간소화하기 위해 보세구 제도를 활용하고 있다. 반면 외상투자산업지도목록 상의 장려산업 범위에 부합하는 외국기업 등에 대해 투자총액 내 수입한 자체 사용 설비, 계약조항에 근거한 상기 설비와 함께 수입되는 관련 기술, 부품, 부품 등에 대해 관세 100%를 중앙정부 재원으로 감면한다.¹⁰⁴⁾

103) 박종찬·박상길, 『한중일 관세 및 비관세장벽과 주요산업의 국제경쟁력에 관한 연구』, 『관세학회지』, 제35권 제5호, 2010, 11, p. 32.

104) KOTRA, 『주요국 투자유치 인센티브 제도조사』, 2017. 11 참조.

제3절 규제 및 거버넌스 비교

정부 규제 및 거버넌스는 ATKearny 설문조사 결과 나타난 FDI 결정요인 중 법·규제 과정의 효율성, 정부 규제의 투명성, 세제 및 세금납부의 편리성 등과 밀접하게 연관되어 있다. 정부 규제가 투명하지 못하고 효율성이 떨어질수록 투자자의 투자 의욕은 떨어질 것이다. 따라서 한, 중, 일 3국 모두 기업 유치와 일자리 창출을 위해 규제 개혁에 사활을 걸고 있다.

1. 규제 개혁의 수준

1) 중국 자유무역시범구

(1) 외국기업 네거티브 리스트의 도입

중국의 외국인 투자 관련 규제 중 가장 획기적인 것은 2013년 상하이 자유무역시범구에 대해 처음 도입·적용한 네거티브 리스트인 것으로 평가된다. 이전까지 중국은 1980년대부터 시행해오는 ‘외국인 투자 3법’(외자기업법, 중외합작경영기업법, 중외합작경영기업법)에 기초해 외국인 투자에 대해 허가제를 실시했다.

현재까지는 비록 적용대상을 자유무역구역에 한정하고 있으나, 네거티브 리스트의 도입은 반대로 네거티브 리스트 이외의 영역 투자에 대해서는 ‘내외자 일치 원칙’에 따라 모두 내국민 대우를 실시하고, 심사허가제를 등록제로 바꾸었다는 데 의의가 있다.

아울러 중국은 네거티브 리스트의 범위를 축소해왔다. 2013년 9월 최초 도입 당시 금지·제한 산업은 18개에서 2014년 4월 15개로 축소됐으며, 대상 항목도 최초 190개 항목에서 2014년 139개, 2015년 4월 다시 122개로, 그리고 2017년 개정판에서 다시 95개 항목으로 축소됐다. 2017년 개정에서 삭제된 27개 항목은 채광업, 일부 제조업, 교통운송업, 정보통신 서비스업, 금융업, 임대 및 비즈니스 서비스업, 교육, 문화, 체육, 오락업 등 경제사회 전 분야에 이른다.

〈표 4-9〉 중국 외국기업 네거티브 리스트 항목 축소 과정

구분	2013	2014	2015	2017
발표일	2013. 9. 29.	2014. 7. 1.	2015. 4. 20.	2017. 6. 5.
적용 자유무역 시범구	상하이	상하이	상하이, 텐진, 광둥, 푸젠	기존 4개 자유무역구역 + 신규 7개 자유무역구역
대상 부문수	18개	18개	15개	15개
세부 항목수	190개	139개	122개	63개
제한 조항수	금지 38개	금지 29개	금지 37개	금지 28개
	제한 52개	제한 110개	제한 85개	제한 35개

자료: KOTRA, 『중국 자유무역시범구 운영현황과 시사점 상하이 자유무역시범구를 중심으로』 및 한국무역협회,
『2017 중국 자유무역시험구 네거티브 리스트 해설』, KOTRA, 『해외시장 뉴스』(2017.6.20.)

외국인 투자 네거티브 리스트 축소의 방향은 2017년도 국무원 통지에 잘 나타나 있으며, 주요 내용은 양호한 비즈니스 환경을 마련하고 서비스 개혁을 추진하며, 제도적인 거래원가를 낮추어 외국인 투자를 적극 이용한다는 것이다. 또한 각 지방 정부가 적법한 범위 내에서 취업, 경제발전, 기술적 혁신 등에 기여하는 사업에 대해 우대 정책을 제정할 수 있다는 것, 외국인 투자를 동부로부터 중서부, 동북부로 이전하도록 유도하는 것, 외국인 투자 사업의 용지에 대해 지지하고 내국인 투자와 동등한 정책을 적용한다는 것 등이다.

(2) 무역 편리화 및 통관행정 간소화

중국 자유무역시범구 확대에서 규제 완화와 관련해 또 다른 중요한 항목은 무역 편리화와 이에 따른 통관 행정의 간소화라고 할 수 있다. 상품무역 자유화와 관련해서는 관세/비관세 장벽을 철폐하고, 투자제한을 축소했으며, 통관검역을 개선했다.

우선 2013년 10월 기존의 수입화물에 대해 통관을 거친 후 자유무역구역 내로 들어오던 방식에서 구내에 먼저 들어온 후 통관을 거치는 방식(‘선진입 후통관’)으로 변경했다. 또한 자유무역시범구 내 화물 이동 시 이전에는 반드시 보세

차량을 이용했으나 일반 차량을 이용한 화물 이동도 허용했다(2014년 5월부터 실시). 2015년 6월 상하이 세관은 신규제도 8개 항목을 정해, 과거 세관과 검사검역 두 부서에서 기업이 중복해 신고를 진행했던 방식을 하나의 창구에서 세관, 검사검역 신고를 한꺼번에 완료할 수 있도록 하는 등의 통관행정 간소화 조치를 단행했다. 이와 같은 규제 완화 및 통관 간소화 조치는 국무원에 의해 타 자유무역시범구로 ‘복제’(확산)되고 있다.

2) 일본 국가전략특구

일본은 국가전략특구 제도를 시행함에 있어 그 목적을 규제개혁과 구조개혁을 통한 경제 활성화 및 국제 경쟁력 향상에 두고 있는 만큼 규제 완화에 상당한 공을 들이고 있다. 국가전략특구법 제2조2항은 산업의 국제 경쟁력 강화를 위해 공증인사무실의 정관인증사업, 공립국제교육학교 등 관리사업 등 동법이 규정한 사업들에 대해 기존의 관련법 적용을 받지 않도록 특례를 허용하고 있다(<표 4-10> 참조).

각종 규제 완화의 핵심 방향은 일본의 노동력이 부족한 현실을 감안해 외국인의 수입과 일본 국가전략특구 내 취업 및 창업을 자유롭게 할 수 있도록 규제를 푸는 한편, R&D 사업과 혁신 사업을 발전시킬 수 있도록 하는 것이다. 특히 일본은 AirBnB 모델, 우버화(Uberization) 등의 공유경제와 드론 등 4차 산업혁명 분야에 규제를 대폭 완화하고 있다.

〈표 4-10〉 일본 국가전략특구 미래 중점 개발사업 분야(예시)

사업 분야	주요 내용
사물인터넷 기반 의료 기술	· 웨어러블 장치 활용, 자가 의료 가능 여건 조성
자율주행 기술 고도화	· 2020년까지 자율주행 자동차의 고속도로 주행 실현
소형 드론 기술 고도화	· 드론을 활용한 소하물 배송 실현
3D 데이터 활용 i-건설	· 건설사업의 지상작업을 위한 드론 활용 3D 데이터 이용
공유 경제 촉진	· 혁신적인 IT 기술을 접목, 유희 자산을 활용한 경제활동을 개발

자료: "Invest Japan Report 2016," JETRO, November 2016, p.16.

〈표 4-11〉 일본 국가전략특구법 특례적용 주요 특정사업

항목	특례 적용 특정사업명	특례 관계 법
1	공증인사무실 정관인증 사업	공증인법
1-2	공립국제교육학교 등 관리 사업	학교교육법
1-3	국가전략특구 내 한정 보육사 사업	아동복지법
1-4	국가전략특구 내 외국인 체류시설 경영 사업	여관업법
2	국가전략특구 내 고도의료제공 사업	의료법
2-2	국가전략특구 내 의료법인 운영유연화 사업	의료법
2-3	어업생산 협업화 촉진 사업	수산업동조합법
3	국가전략 건축물 정비 사업	건축기준법
4	국가전략 주택정비 사업	건축기준법
4-2	국가전략특구 내 자가용 유상 관광객 등 운송사업	도로운송법
4-3	국유 임야 활용 촉진 사업	국유림관리경영법
4-4	국가전략특구 가사지원 외국인 수입 사업	출입국관리 및 난민인정법
4-5	국가전략특구 외국인 창업활동 촉진 사업	출입국관리 및 난민인정법
5	국가전략 도로점용 사업	도로법
6	농지 등 효율적 이용 촉진 사업	농지법
7	법인 농지취득 사업	농지법
7-2	국가전략특구 창업자 인재 확보지원 사업	국가공무원 퇴직수당법
8	국가전략 토지구획 정비사업	토지구획 정리법
8-2	도시공원 점용 보육소 등 시설설치 사업	도시공원법
8-3	국가전략특구 혈액유래 특정연구 용구제조 사업	안전혈액정제 안정공급법
8-4	국가전략특구 장애자 고용 창출 사업	장애자고용촉진법
8-5	국가전략특구 지역차방전약제 원격지원 사업	의약품의료기기품질유효성법
9	국가전략 도시계획 건축 등 정비 사업	도시계획법
10	국가전략개발 사업	도시계획법
11	국가전략 도시계획 시설정비 사업	도시계획법
12	국가전략 시가지 재개발 사업	도시계획법
12-2	국가전략특구 임상수진진료소 확보사업	외국인임상수진의료법
12-3	특정비영리활동법인설립촉진 사업	특정비영리활동촉진법
13	국가전략 민간도시재생 사업	도시재생특별조치법
14	정령등 규제사업에서 제16조 규정에 의해 정령 및 내각 부령 주무 성령에서 규정한 사항	-
15	지방공공단체 사업 정령 등 규제사업에서 제17조 규정에 의해 정령 또는 내각부령 주무성령의 규정 사업	-

자료: 國家戰略特別區域法 別表(第2條 關係)

3) 한국의 경제특구

한국 경제특구의 경우(경제자유구역) 기업경영 환경수준 평가에서 정부 규제와 행정 서비스 부문은 평점이 낮게 나오고 있다. 또한 2015년에 한국 경제특구 내 외투기업을 대상으로 한 설문조사 결과, 외국인 투자 유치의 부진 요인으로 과도한 행정 규제 및 행정 서비스 미흡이 17%(44건)로, 유사지역 중복 및 과잉 지정, 특구 간 차별성 미약(75건, 29.6%) 다음으로 비중이 높았다.

자유무역지역의 경우 입주 외투기업은 동 지역으로의 반입 및 출입 등의 까다로운 절차를 거치고, 추가로 토지 임대 시 요구되는 서류가 과다하다.

항만형 자유무역지역(편의상 1종 항만배후단지)의 경우, 입주 가능업종으로는 물류업종, 수출입을 주목적으로 하는 제조업, 지식서비스산업이 있으나 오히려 지나친 입주 자격이 기업 입주를 방해하거나 신사업 진출을 통한 일자리 창출에 걸림돌로 작용하고 있다. '1종 항만배후단지관리지침'(이하 '관리지침')에 따르면, 수출을 주목적으로 한 제조업은, '입주기업 선정 공고일로부터 과거 3년의 기간 중 총 매출액 대비 수출입액이 100분의 30 이상인 기간이 연속하여 1년 이상인 경우'로 한정함으로써, 신규 기업 또는 스타트업 기업의 진입 기회를 제약하고 있다.

또한 지식서비스 산업도 '입주기업 선정 공고일로부터 과거 3년의 기간 중 총 매출액 대비 수출액이 100분의 5 이상인 기간이 연속하여 1년 이상인 경우'에 '상업시설'에만 입주가 가능하도록 하여, 새로운 융복합 및 디지털 산업 분야의 스타트업 기업을 수용하는 데 장애가 되고 있다.

'관리 지침'은 또한 우선 입주 대상으로 전통적인 물류기업(하역·운송·보관) 외에 '부가가치 물류활동을 영위하는 국내외 기업'으로 명시해놓고 있다. 여기서 부가가치 물류활동 유형은 조립, 가공, 분류, 라벨링, 분해, 수리, 세척, 검사, 포장, 전신판매 총 10개로 나뉜다. 그러나 제조, 물류, 유통의 전통적인 산업 경계가 허물어지고 새롭게 이를 융합한 새로운 비즈니스 모델이 만들어지고 있는 오늘날 효과적인 대응방안이 될지는 의문점이 있다.

항만 자유무역지역의 경우, 법에 규정된 사항을 제외하고는 자유무역지역에서 물품 반출입 신고와 입주업체 사이에 물품이동 등에 대해서는 관세법의 적용을

배제한다. 그럼에도 자유무역지역 반입 이전의 입출항 및 외국 물품에 관세법이 적용되고 있다. 또한 자유무역지역 관리권자는 각종 공공지원 시설을 운영하는 등 입주지원업체의 경제활동을 지원하도록 되어 있으나, 가장 중요한 화물관리는 세관장이 실질적으로 통제하는 상황이다.

경제자유구역법은 투자 유치 촉진을 위해 특별법적 요소가 강화된 면이 있으나 전체적으로 경제자유구역의 운영보다는 개발에 중점을 둔 법으로, 개발사업 인허가 관련 사항이 여전히 장애로 대두되고 있다. 또한 고부가가치 서비스업인 영리 의료법인과 교육기관 설립은 여전히 규제가 과다한 것으로 지적되고 있다. 경제자유구역 내 학교, 병원, 카지노 설립은 중앙 정부의 허가가 필요한 사항으로, 지역 단위의 필요에 의해 신속하게 이전하기 어렵다. 또한 영리목적 학교 설립이 금지되어 있으며, 잉여금의 본국 송금도 불허된다.

대개의 경제자유구역은 효율적인 업무처리를 위해 ‘원-스톱 서비스’를 강조하고 있으나, 특히 개발 관련 인허가권이 국토부, 환경부, 농림부 등 다양한 기관에 분산되어 효율적인 처리에 장애가 되고 있다.

2. 거버넌스

1) 중국 자유무역시범구 거버넌스

자유무역시범구로 대표되는 중국의 경제특구는 국무원 직속 국가발전개혁위원회(이하 국가발개위, NDRC)가 핵심 역할을 한다. 국가발전개혁위원회는 중국이 5년마다 발표하는 ‘5개년 계획’의 수립에도 중추적인 역할을 한다. 국가발개위는 또한 중국판 세계화 전략인 일대일로 구상의 총괄 수립 기관이며 중국 제조업과 산업 경쟁력을 끌어올리기 위한 장기계획인 ‘중국제조2025’ 등 중국의 중장기 국가 경제사회 발전 전략을 수립하는 것을 기본 기능으로 한다.¹⁰⁵⁾

또한 중국의 거시경제와 사회발전 추세를 모니터링하고 예측을 제공하는 한편 각종 자료와 정보를 취합하여 제공하고, 국가의 경제 안정, 산업 안정과 관

¹⁰⁵⁾ 中华人民共和国国家发展和改革委员会(<http://en.ndrc.gov.cn/mfndrc/>)

련된 주요 현안을 연구하고 경제 운용에 관련된 주요 현안을 조정하거나 이에 대응하는 역할도 한다.

이와 같은 국가발개위의 기능은 자유무역시범구 제도의 운영과 거버넌스 확립에 중대한 의의를 갖는다. 중국의 경제특구를 장기적인 국가 전략에 맞게 일사분란하게 조율하는 것이 가능하다. 자유무역시범구는 각 성으로부터 제출된 신청을 받아 국가발개위가 심사한다. 이와 같은 과정에서 국가발개위는 산업 정책, 국가 전략 등을 다각도로 검토하여 자유무역구역을 지정하는 한편, 자유무역구역이 본래의 기능에 충실할 수 있도록 방향을 유도할 수 있다.

국가발개위는 또한 국가 경제사회 발전과 관련된 각종 법안과 규제 초안을 작성하는 역할을 한다. 아울러 서부개발 영도소조실, 동북진흥 영도소조실 등의 일상 업무를 이행함으로써 자유무역시범구가 지방 정부의 특수한 사정이나 지역 논리에 휩쓸리지 않고 전체적인 국가 전략 차원의 계획을 순조롭게 집행해 나갈 수 있도록 한다.

2) 일본 국가전략특구 거버넌스

일본의 국가전략특구는 국가재흥전략에 입각해 처음부터 아베 총리의 강력한 의지로 실현되었으며, 지정 이후의 전반적인 추진 상황도 직접 관장한다. 우선 법에 따라 정부는 산업의 국제경쟁력 강화와 국제적 경제활동 거점 형성에 관한 시책을 종합적으로 추진하기 위한 기본 방침(국가전략특구 기본방침)을 정하도록 되어 있는데, 이는 총리가 국가전략특구자문회의의 의견을 청취하여 정하도록 기본방침(안)을 작성하여 각의의 결정에 붙이도록 되어 있다.

각의에 의해 결정되면 지체없이 기본방침이 공표된다. 각의는 총리가 주재하므로 사실상 총리가 방침의 수립에 결정적으로 권한을 행사한다고 볼 수 있다. 또한 기본방침에 따라 개별 국가전략특구에 대하여 ‘구역 방침’이 작성되는데, 이 또한 총리에 의해 정하도록 되어 있으며, 구체적인 실행계획과 향후 추진할 사업들(특정 사업)은 총리가 지명한 국가전략특구담당대신(한국의 장관에 해당)과 해당 지방 공공단체장으로 구성된 국가전략특구회의를 통해 수립하게 되어 있으며, 이는 다시 총리로부터 승인받도록 되어 있다. 이런 과정을 통해 국가전략특구의 큰 방향을 좌우하는 기본방침에서부터 구체적인 실행계획까지를 총리

가 중앙집중적으로 관리·감독하도록 되어 있는 것이다.

3) 한국 경제특구 거버넌스

우리나라 항만 경제특구는 각각 자유무역지역법과 경제자유구역법을 근거로 추진되고 있어 기능 분산, 업무 중복, 관리권 경계의 모호성이 존재한다.

자유무역지역은 관련법상 산업단지형, 물류형으로 구분되며, 물류형은 다시 항만형과 공항형으로 분리된다. 각각의 자유무역지역은 산업통상자원부, 국토교통부, 해양수산부 등 관리권자가 나누어져 있다.

신청 절차 또한 자유무역지역과 경제자유구역이 각각의 근거법에 따라 다르게 규정되어 있다. 자유무역지역은 중앙행정 기관장, 특별시장, 광역시장 도지사 등이 하도록 되어 있다. 경제자유구역은 시도지사 및 대상구역의 시도지사가 공동으로 하도록 되어 있다.

자유무역지역의 지정은 산업통상부 장관이 중앙 행정기관장과 협의하여 지정 하도록 되어 있다. 경제자유구역은 산업통상자원부장관이 경제자유구역기본계획에 따라 지정하도록 되어 있는데, 경제자유구역위원회의 심의·의결을 받게 되어 있다. 경제자유구역위원회의 위원장은 산업통상자원부장관으로서 중추적인 역할을 한다.

경제자유구역은 부산진해 등에서 보이는 것처럼 지방자치단체 행정구역이 합쳐진 경우가 있는데 대상 구역이 겹칠 경우 지역개발 사업의 성격을 갖는 특성상 지자체간 이해 충돌 가능성이 상존한다. 이를 중앙 차원에서 조정·해결하려면 장관급 이상의 조정 기능을 갖는 기구가 필요하다.

제5장 **일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향** <<

제1절 설문 개요

1. 조사 목적

2017년 5월 출범한 새 정부는 일자리 창출을 국정목표로 내걸고, 경제특구 활성화를 일자리 창출의 지렛대로 활용하겠다고 발표하는 등 경제특구의 새로운 활용 가능성을 모색하고 있다. 이러한 배경에서 업계 및 전문가들의 의견을 수렴하여 일자리 창출의 관점에서 특히 현행 항만 경제특구의 지정·개발·관리·운영상의 문제점과 항만 경제특구의 활성화 및 항만 경제특구 내 양질의 일자리 창출 방안에 관련한 대안을 제시하고자 한다.

2. 조사 대상 및 일시

1) 조사 대상

본 설문조사의 대상은 항만 경제특구에 입주한 기업과 경제특구 관련 기관(자유무역지역 및 경제자유구역) 및 관련 전문가들을 대상으로 진행하였다. 본 설문을 위해 약 150개의 항만 경제특구 입주 기업 및 유관기관 등에 설문을 의뢰하였고, 최종적으로 회수한 설문은 총 38부이다.

2) 조사 일시 및 내용

본 설문조사는 2017년 12월 12일(화) ~ 2018년 1월 21일(월)까지 약 40일간 진행되었으며, 항만 경제특구 일자리 창출 효과, 항만 경제특구 일자리 창출 효과 비교, 향후 개선방향 등을 주요 내용으로 조사를 실시하였다.

〈그림 5-1〉 일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향 설문조사 개요

조사 대상	→	■ 항만 경제특구 입주 기업 및 항만 경제특구 관련 기관 및 학계 전문가
표 본 수	→	■ 38명/150명
조사 방법	→	■ e-mail에 의한 온라인 조사
표본 추출	→	■ 유의 표본 추출
조사 기간	→	■ 2017년 12월 12일(화) ~ 2018년 1월 21일(월)

〈표 5-1〉 설문 주요 내용

주요 조사 항목	세부 조사 항목
① 항만 경제특구 일자리 창출 효과	일자리 창출 기여 동의, 세제/임대료 인센티브 일자리 창출 도움, 주요한 세제/임대료 인센티브, 일자리 창출 촉진 요인, 일자리 창출 제약 요인
② 항만 경제특구 일자리 창출효과 비교	일자리 창출 효과성, 일자리 창출 경쟁력이 낮은 이유, 일자리 창출 경쟁력이 있는 이유, 우리나라 경제특구 문제점
③ 향후 개선방향	경제특구 발전을 좌우할 중요 요인, 일자리 창출을 위해 입주기업이 해야 할 일, 일자리 창출을 위해 정부가 해야 할 일, 기업투자 확대 및 항만 경제특구 활성화를 위해 필요한 정부 지원, 그 외 정부 대책 관련 의견

3. 설문지의 설계

1) 항만 경제특구(자유무역지역 및 경제자유구역)의 일자리 창출 효과 관련 설문지 구성

설문지는 총 4개 부분으로 구성되며, 즉 ①응답자의 기본 정보, ②항만 경제특구(자유무역지역 및 경제자유구역)의 일자리 창출 효과, ③우리나라 항만 경제특구와 외국 항만 경제특구의 일자리 창출 관점 경쟁력 비교, ④향후 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향으로 아래와 같이 설계되었다.

(1) 응답자 기본 정보

첫 번째 파트는 응답자의 기본 정보에 관련 설문이다. 업체(기관)의 항만경제특구 관련성 등에 대한 사항으로 총 7개 문항(세부문항 총 8개)으로 구성되었다.

〈표 5-2〉 응답자 기본정보 관련 설문지 설계

구분	문항	세부문항
응답자 기본정보	성명/업체명 또는 기관명	1
	연락처	1
	업종	1
	내국인/외국인 기업 구분	1
	항만 경제특구 관련성	2
	해당 업종 근무 연수	1
	주요 사업 내용	1
합계		8

(2) 항만 경제특구(자유무역지역 및 경제자유구역)의 일자리 창출 효과

두 번째 파트는 항만 경제특구(자유무역지역 및 경제자유구역)의 일자리 창출 효과 관련 설문으로 항만 경제특구 제도가 일자리 창출에 기여하는지의 여부, 현행 항만 경제특구의 세제·임대료상의 인센티브와 일자리 창출, 항만 경제특구에서 특히 일자리 창출과 관련하여 제약 요인 등에 대한 사항으로 총 5개 문항으로 구성되었다.

〈표 5-3〉 항만 경제특구의 일자리 창출 효과 관련 설문지 설계

구분	문항	세부문항
항만 경제특구의 일자리 창출 효과	현행 항만 경제특구 제도의 일자리 창출 기여 여부	1
	현행 항만 경제특구의 세제·임대료상의 인센티브가 일자리 창출 도움 여부	1
	항만 경제특구에서 일자리 창출과 관련 특히 주요한 세제·임대료 인센티브	1
	항만 경제특구에서 세제·임대료 인센티브 외에 일자리 창출을 촉진할 수 있는 효과적인 방안	1
	항만 경제특구에서 특히 일자리 창출과 관련한 제약 요인	1
합계		5

(3) 우리나라 항만 경제특구와 외국 항만 경제특구의 일자리 창출 관점 경쟁력 비교

세 번째 파트는 우리나라 항만 경제특구와 외국 항만 경제특구의 일자리 창출 관점 경쟁력 비교에 관한 설문이다. 현행 항만 경제특구 제도가 중국, 일본 등 다른 나라 경제특구 사례와 비교해볼 때 일자리 창출 효과가 있는지, 있다면 얼마나 경쟁력이 있는지, 현행 항만 경제특구에서-특히 일자리 창출 관점에서 우리나라 항만 경제특구의 가장 큰 문제는 무엇인지, 그리고 향후 일자리 창출을 막고 있는 제약 요인들이 무엇인지 등 크게 4개의 질문으로 구성되었다.

단 이번 설문에서는 업무 관련성의 유무 여부만 전제로 하되, 응답자의 외국 항만 경제특구에 대한 연구조사, 현지 근무 경력 및 정보 파악 여부 등 좀 더 상세한 제반 사항을 확인하는 절차가 생략되어 응답의 정확성을 객관적으로 담보하지 못한다는 한계가 있다.

〈표 5-4〉 다른 나라 경제특구 사례와 비교 관련 설문지 설계

구분	문항	세부문항
우리나라 항만 경제특구와 중국, 일본 등 다른 나라 경제특구 사례와 비교	중국, 일본 등 다른 나라 경제특구 사례와 비교해 일자리 창출 효과 여부	1
	다른 나라 경제특구 사례와 일자리 창출 능력 경쟁력 비교	2
	일자리 창출 관점에서 우리나라 항만 경제특구가 안고 있는 가장 큰 문제	1
	항만 경제특구에서 특히 일자리 창출과 관련한 제약 요인	1
합계		5

(4) 향후 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향

네 번째 파트는 향후 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향 관련 설문으로 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인, 일자리 창출을 위해 항만 경제특구 내 입주 기업의 개선 방향, 항만 경제특구 내 일자리 창출을 위해 정부 역할 등에 대한 사항으로 총 5개 문항으로 구성되었다.

〈표 5-5〉 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향 관련 설문지 설계

구분	문항	세부문항
항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향	우리나라 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인	1
	일자리 창출을 위해 항만 경제특구 내 입주 기업의 개선방향	1
	항만 경제특구 내 일자리 창출을 위해 정부의 역할	1
	기업의 투자 확대 및 항만 경제특구 활성화에 있어 애로사항 및 이와 관련하여 필요한 정부 지원	1
	항만 경제특구 관련 정책에서 지원될 경우 일자리 창출에 효과적일 것으로 생각되는 정부 대책	1
합계		5

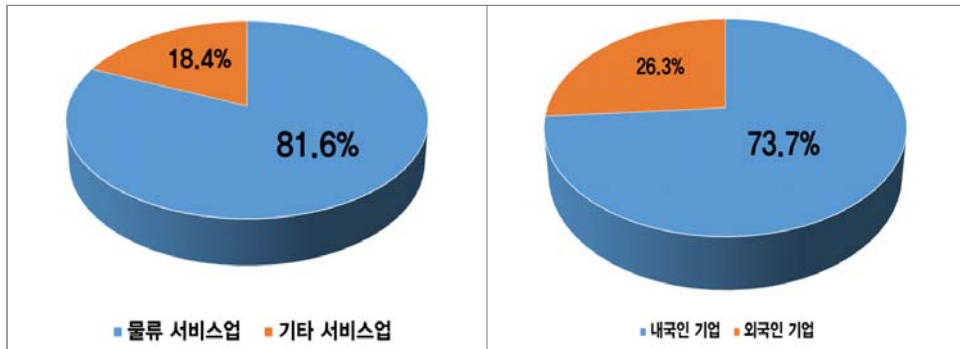
제2절 분석 결과

1. 응답자의 일반 특성

1) 업종

설문 응답자 38명 중 11명(28.9%)이 경제특구 입주기업의 종사자로 나타났다. 전체 응답자 중 물류 서비스업은 총 31곳(81.6%)으로 압도적으로 높았으며, 기타 서비스업은 총 7곳(18.4%)이다. 또한 설문 응답자 38명 중 28명(73.7%)이 내국인 기업인 것으로 나타났으며, 10명(26.3%)이 외국인 기업인 것으로 나타났다 (<그림 5-1>참조).

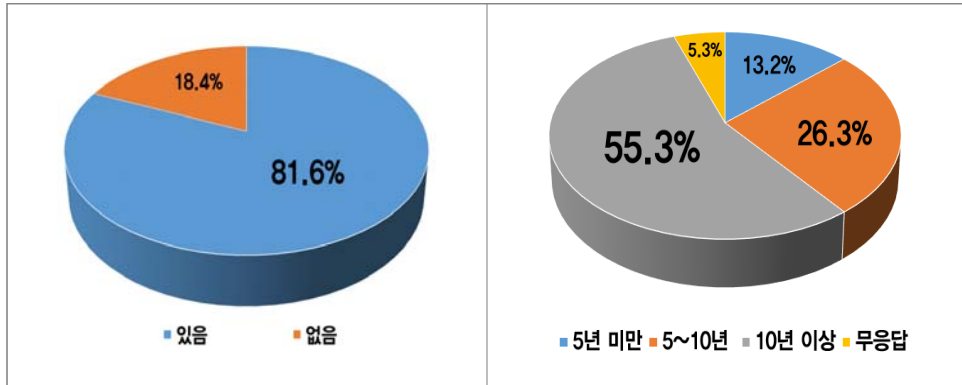
<그림 5-2> 설문조사 응답자 업종 및 내외국 기업 구분



2) 항만 경제특구 관련성 및 근무 연수

설문 응답자 38명 중 31명(81.6%)이 항만 경제특구와 관련성이 있는 것으로 나타났으며, 7명(18.4%)이 경제특구와 업무 관련성이 없다고 응답했다. 또한 설문 응답자의 해당 업무 근무 연수를 기반으로 업무의 전문성 수준을 파악하였다. 편의를 위해 ① 5년 미만, ② 5~10년, ③ 10년 이상으로 분류하였다. 전체 응답자 중 13.2%가 5년 미만, 26.3%가 5년~10년, 55.3%가 10년 이상, 5.3%가 무응답으로 설문조사가 나타났다(<그림 5-3>참조).

〈그림 5-3〉 응답자의 업무와 항만 경제특구 관련성과 근무년수

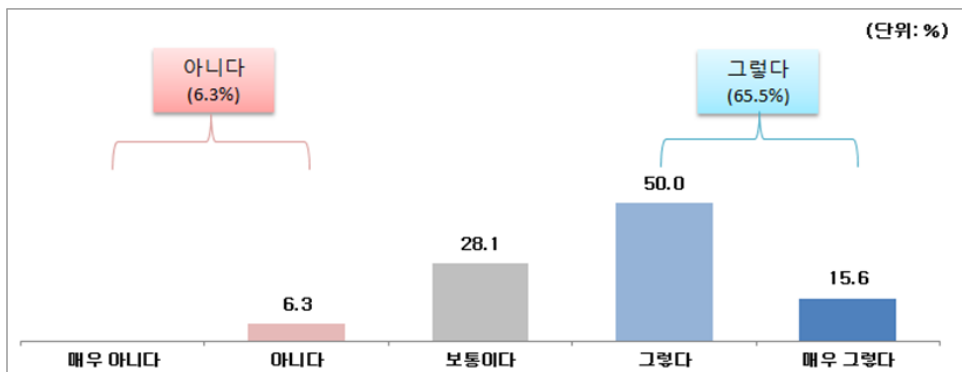


2. 설문 관련 응답 결과 분석

1) 현행 항만 경제특구 제도의 일자리 창출 효과 관련 설문

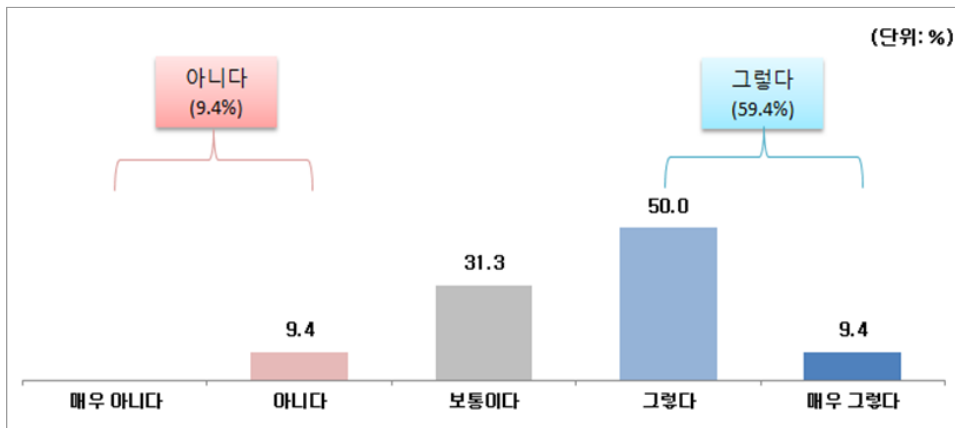
본 설문의 주된 목적인 항만 경제특구제도의 일자리 창출과 관련해 현행 항만 경제특구제도의 일자리 창출 기여 여부에 대해 ‘그렇다’, ‘아니다’, ‘보통이다’라는 3가지 선택 응답으로 진행하였다. 65.5%가 ‘그렇다’고 동의했으며, ‘아니다’는 6.3%로 낮게 나타남으로써 과반수 이상의 응답자가 현행 항만 경제특구 제도가 일자리 창출에 도움이 된다고 응답했다(〈그림 5-4〉 참조).

〈그림 5-4〉 현행 항만 경제특구의 일자리 창출 효과 여부



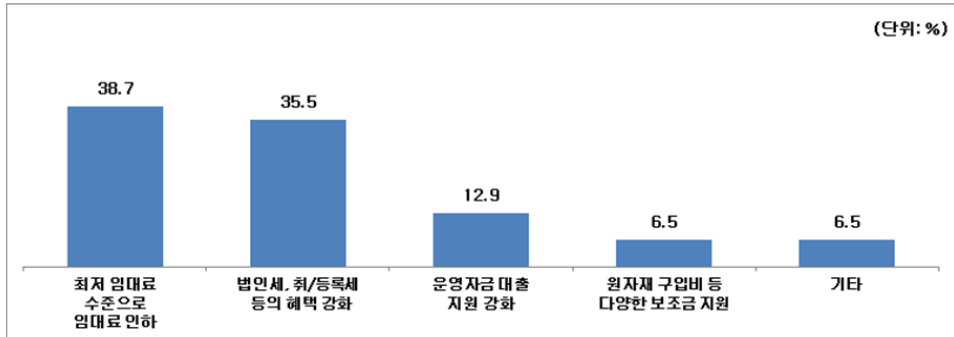
현행 항만 경제특구의 세제·임대료상의 인센티브가 일자리 창출 도움을 주는지에 대해서도 ‘그렇다’, ‘아니다’, ‘보통이다’라는 3가지 선택 응답으로 진행하였다. 설문 전체 응답자 중 59.4%가 ‘그렇다’고 응답했으며, ‘아니다’는 9.4%로 낮게 나타났다. 또 인센티브가 일자리 창출에 매우 도움이 되었다는 응답은 9.4%로 소수인 것으로 나타났다(〈그림 5-5〉참조).

〈그림 5-5〉 항만 경제특구 세제/임대료 인센티브의 일자리 창출 효과 여부



항만 경제특구에서 일자리 창출과 관련 특히 주요한 세제·임대료 인센티브에 대한 의견을 묻는 설문에서는 ① 원자재 구입비 등 다양한 보조금 지원, ② 법인세, 취·등록세 등의 혜택 강화, ③ 운영자금 대출 지원 강화, ④ 최저 임대료 수준으로 임대료 인하, ⑤ 기타 등 5개 항목의 객관식 질문을 제시했다. 그 결과 ‘최저 임대료 수준으로 임대료 인하’가 38.7%로 가장 높은 비율을 보였으며, 세제·임대료 인센티브 중에서 임대료 인센티브를 가장 선호하는 것으로 나타났다. 그 다음으로 ‘법인세, 취·등록세 등의 혜택 강화’ 35.5%, ‘운영자금 대출지원 강화’ 12.9%, ‘원자재 구입비 등 다양한 보조금 지원’과 ‘기타’ 각 6.5% 순으로 나타났다(〈그림 5-6〉 참조).

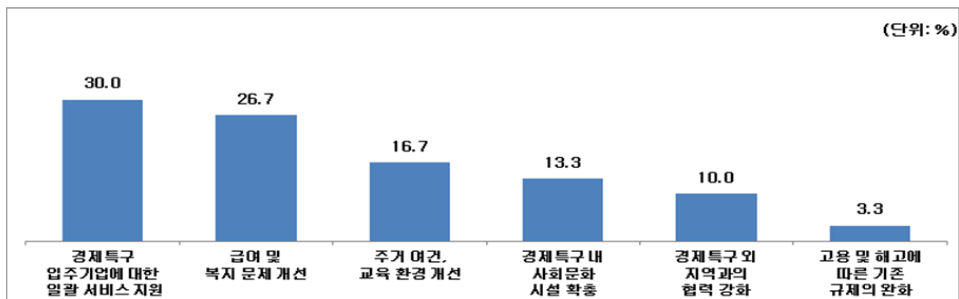
〈그림 5-6〉 일자리 창출 관련 주요 세제/임대료 인센티브



항만 경제특구에서 세제·임대료 인센티브 외에 일자리 창출을 촉진할 수 있는 효과적인 방안에 대해서는 ‘경제특구 입주기업에 대한 일괄 서비스 지원’이 30.0%로 가장 높았고, 그 다음으로 ‘급여 및 복지 문제 개선’ 26.7%, ‘주거 여건, 교육 환경 개선’ 16.7%, ‘경제특구 내 사회문화 시설 확충’ 13.3%, ‘경제특구 외 지역과의 협력 강화’ 10.0%, ‘고용 및 해고에 따른 기존 규제의 완화’ 3.3% 순으로 나타났다(〈그림 5-7〉 참조).

경제특구 입주기업에 대한 일괄 서비스 지원이 가장 높은 응답률을 보인 것은 그만큼 경제특구에서 기업 활동에 제공되는 서비스 수준이 높지 못하다는 반증으로 해석될 수 있다. 반대로 고용 및 해고에 따른 기존 규제의 완화가 가장 작은 비율로 나타난 것은 고용·해고의 문제는 일자리 창출에 별다른 영향을 주지 못하는 것으로 풀이할 수 있다.

〈그림 5-7〉 세제/임대료 인센티브 외 일자리 창출 촉진 요소



일자리 창출 제약 요인으로 ‘특구 근무자를 위한 대중교통체계 미약’과 ‘경제특구 안에 기업 유치방안 미비’, ‘근무인력 충원의 어려움’, ‘낮은 접근성’, ‘낮은 제도적 지원’ 등의 기타 의견이 있었다(〈표 5-6〉참조).

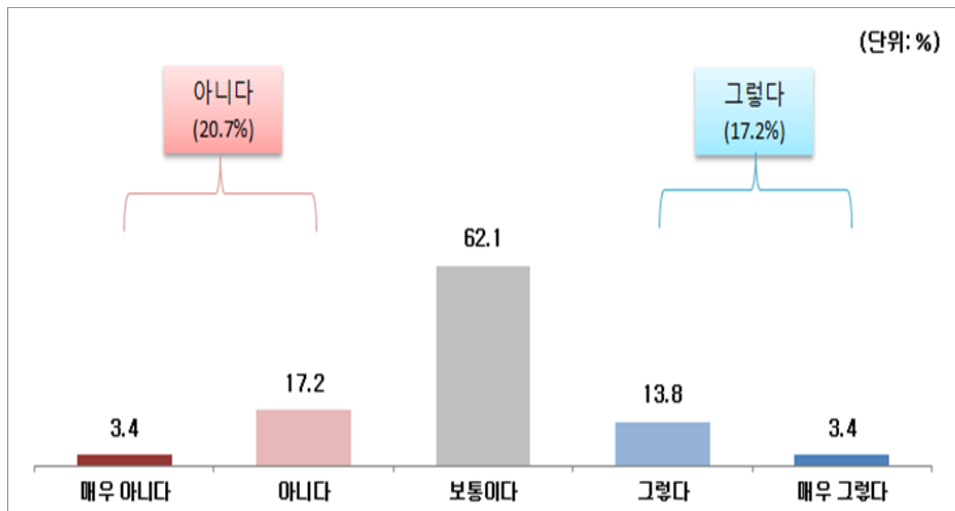
〈표 5-6〉 일자리 창출 제약 요인

일자리 창출 제약 요인
• 특구 근무자를 위한 대중교통체계 미약
• 경제특구 안에 기업 유치방안 미비
• 근무인력 충원의 어려움
• 낮은 접근성
• 낮은 제도적 지원
• 시설의 무인력 자동화로 인한 일자리 축소
• 입주업체 고용에 대한 세제혜택 미비
• 입주 자격제한
• 행정규제 과다
• 경쟁력 있는 방안 마련 미비
• 공급자 중심의 행정체제
• 기업에 대한 활성화 방안 부족
• 부지 임대료 인하를 통한 사업 경쟁력 지원 부족
• 불합리한 법규제
• 사회 복지시설/교육 시설의 부족
• 외국인 투자에 대한 지원 약화
• 위험한 도로상황
• 일반 사무직의 낮은 업무지식
• 하역료 인하로 인한 임금 저하
• 항만 서비스업에 대한 낮은 보조금
• 항만 터미널에서 컨테이너 반출/입 시간 과다

2) 우리나라와 경쟁국의 항만 경제특구 일자리 창출효과 비교 관련 설문

본 설문 파트는 우리나라 항만 경제특구와 외국 항만 경제특구의 일자리 창출 관점 경쟁력 비교에 관한 설문으로 우리나라 항만 경제특구(항만 자유무역지역 및 경제자유구역)가 중국, 일본 등 다른 나라 경제특구 사례와 비교해 일자리 창출에 효과적인지 묻는 여부에 대해 ‘매우 그렇다’에서 ‘매우 아니다’까지 5점 척도로 진행하였다. 설문 결과를 분석해본 결과, 설문 전체 응답자 중 ‘아니다’가 20.7%로 ‘그렇다’ 17.2%보다 근소한 차이로 높게 나타났다. 효과성에 대해서는 응답자의 62.1%가 ‘보통이다’라고 답하여 다른 나라와 비슷한 것으로 판단된다(〈그림 5-8〉 참조).

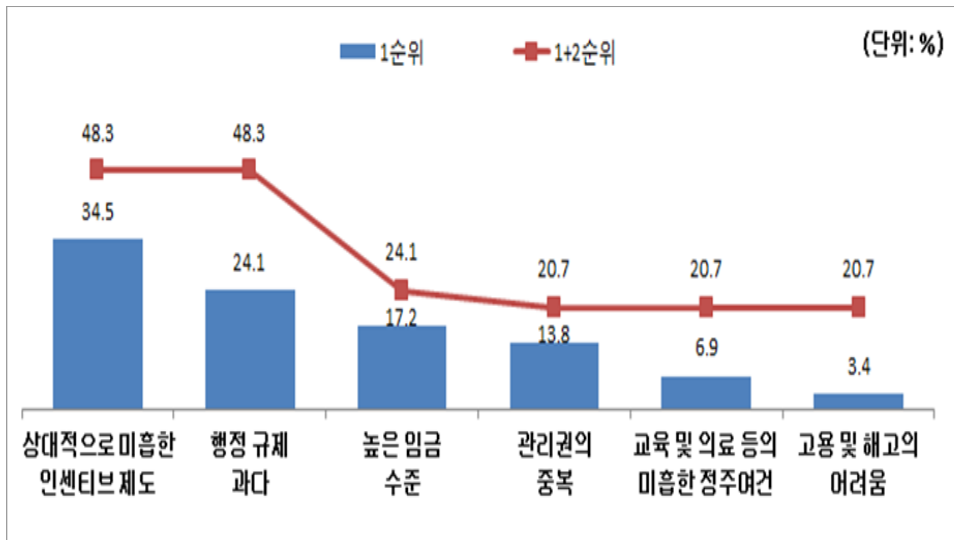
〈그림 5-8〉 외국 대비 우리나라 경제특구 일자리 창출 효과성



우리나라 항만 경제특구와 외국 항만 경제특구의 일자리 창출 관점 경쟁력이 저하된 부분이 어떤 항목이 있는지 확인하기 위한 질문으로, ‘상대적으로 미흡한 인센티브 제도’, ‘행정 규제 과다’, ‘높은 임금 수준’, ‘고용 및 해고의 어려움’, ‘교육 및 의료 등의 미흡한 정주여건’, ‘관리권의 중복’ 등을 물었다. 응답 중 다른 나라 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 낮은 이유(1+2순위 기준)를 보면, ‘상대적으로 미흡한 인센티브 제도’와 ‘행정 규제 과다’가 각 48.3%로 가

장 높게 나타났으며, 그 다음으로 ‘높은 임금 수준’ 24.1%, ‘관리권의 중복’과 ‘교육 및 의료 등의 미흡한 정주여건’, ‘고용 및 해고의 어려움’ 각 20.7% 순으로 나타났다(〈그림 5-9〉 참조).

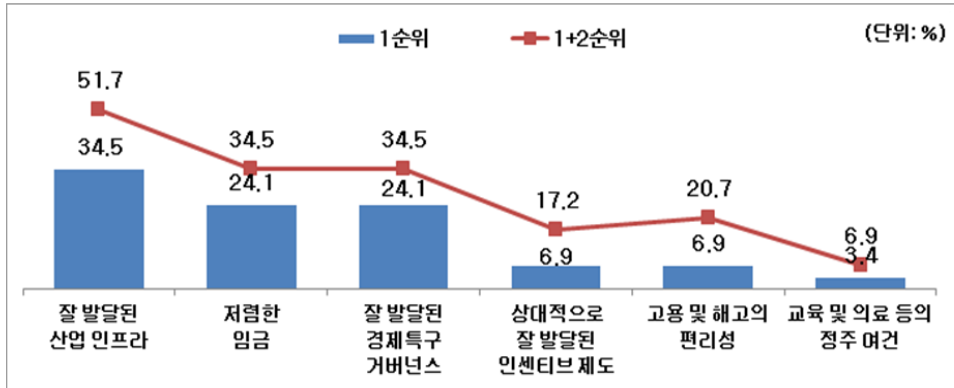
〈그림 5-9〉 외국 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 낮은 이유



반대로 우리나라 항만 경제특구와 외국 항만 경제특구와 비교해 일자리 창출 관점 경쟁력이 있는 부분이 어떤 항목이 있는지 확인하기 위한 질문으로 상기 경쟁력 저하와 동일한 항목인 인센티브제도, 고용제도, 임금 수준, 정주여건, 행정 규제, 관리권에 대해 조사하였다.

설문 결과를 분석 해본 결과, 다른 나라 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 있는 이유(1+2순위 기준)를 살펴보면, ‘잘 발달된 산업 인프라’가 51.7%로 가장 높았고, 그 다음으로 ‘저렴한 임금’과 ‘잘 발달된 경제특구 거버넌스’ 각 34.5%, ‘고용 및 해고의 편리성’ 20.7%, ‘상대적으로 잘 발달된 인센티브 제도’ 17.2%, ‘교육 및 의료 등의 정주 여건’ 6.9% 순으로 응답했다(〈그림 5-10〉 참조).

〈그림 5-10〉 외국 대비 경제특구 일자리 창출 경쟁력이 높은 이유



우리나라 경제특구 문제점에 대한 의견으로 ‘법/규제 절차의 복잡성’과 ‘주변 인프라 부족’, ‘고부가가치 화물유치를 위한 제조업 영위가 어려움’, ‘과다한 터미널 업체 수’, ‘관련 제도적/법적 지원 미비’, ‘기존 산업계 성장보다 신규에만 집착하는 방안’ 등의 의견 등이 있었다(〈표 5-7〉 참조)

〈표 5-7〉 우리나라 경제특구 문제점

우리나라 경제특구 문제점
• 법/규제 절차의 복잡성
• 주변 인프라 부족
• 고부가가치 화물유치를 위한 제조업 영위가 어려움
• 과다한 터미널 업체 수
• 관련 제도적/법적 지원 미비
• 기존 산업계 성장보다 신규에만 집착하는 방안
• 낮은 보수
• 낮은 접근성
• 단순 인센티브 적용으로 화물 조작장으로서만 역할 수행
• 세제혜택 미비
• 외국인 투자에 대한 행정지원 미비
• 인맥 중심의 인력체계
• 일자리 비정규직
• 제조업 클러스터와의 연계성 저하
• 직장의 원거리로 인한 고임금
• 하역료 인하
• 해외 유치를 단순한 법규제로 실현시키지 못하는 사례

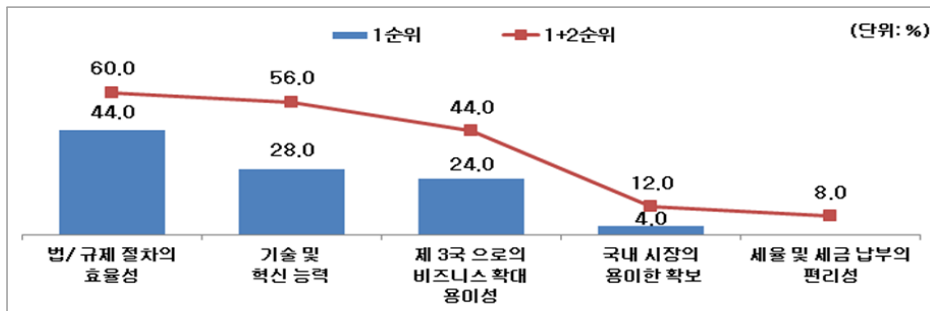
3) 향후 항만 경제특구의 발전 및 일자리 창출 관련 개선방향 관련 설문

본 설문 파트는 우리나라 항만 경제특구의 일자리 창출 관점에서 향후 개선 방향을 알아보기 위한 것이다. 향후 우리나라 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인으로 ① 법/규제 절차의 효율성, ② 기술 및 혁신능력, ③ 제3국으로의 비즈니스 확대 용이성, ④ 국내 시장의 용이한 확보, ⑤ 세율 및 세금 납부의 편리성 5문항으로 설문한 결과, 경제특구 발전을 좌우할 중요 요인(1+2순위 기준)은 ‘법/규제 절차의 효율성’이 응답률 60.0%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로 ‘기술 및 혁신 능력’이 응답률 56.0%로 법/규제 절차의 효율성에 근접하는 중요성을 보였다. ‘제3국으로의 비즈니스 확대 용이성’ 44.0%, ‘국내 시장의 용이한 확보’ 12.0%, ‘세율 및 세금 납부의 편리성’ 8.0% 순으로 나타났다(〈그림 5-11〉 참조).

법/규제 절차의 효율성 응답률이 높은 것은 우리나라 항만 자유무역지역과 경제자유구역 관련 법규의 복잡성, 중복성에 비춰볼 때 충분히 예견할 수 있었던 것이 설문 조사 결과에 그대로 반영되었다고 해석할 수 있다.

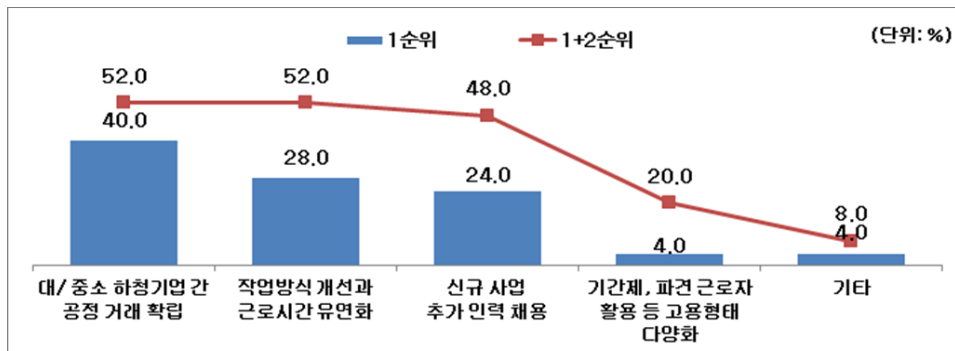
또한 기술 및 혁신 능력이 응답률 56.0%로 법/규제 절차의 효율성과 불과 4% 차이가 난 것은 향후 우리나라 항만 경제특구의 개선 방향과 관련하여 주목할만 하다. 설문 응답자 대부분이 입주 기업인 데 비춰볼 때 최근 산업 간 경계의 파괴, 가치사슬의 재구성 등 항만물류 산업을 둘러싼 여건 변화에 입주 기업들도 예민하게 반응하고 있음을 보여준다고 할 수 있다.

〈그림 5-11〉 우리나라 항만 경제특구 발전을 좌우할 가장 중요한 요인



다음, 입주 기업의 관점에서 우리나라 항만 경제특구의 일자리 창출을 위한 개선 방향에 관한 설문으로 향후 우리나라 항만 경제특구 발전을 위해 ① 신규 사업 추가 인력 채용, ② 작업방식 개선과 근로시간 유연화, ③ 기간제, 파견 근로자 활용 등 고용형태 다양화, ④ 대·중소 하청기업 간 공정 거래 확립, ⑤ 기타를 문항으로 1,2순위로 중요도를 구분지어 진행하였다. 일자리 창출을 위해 입주기업이 해야 할 일(1+2순위 기준)을 보면, ‘대/중소 하청기업 간 공정 거래 확립’과 ‘작업방식 개선과 근로시간 유연화’가 각 52.0%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로 ‘신규 사업 추가 인력 채용’ 48.0%, ‘기간제, 파견 근로자 활용 등 고용형태 다양화’ 20.0%, ‘기타’ 8.0% 순으로 나타났다(<그림 5-12>)참조.

〈그림 5-12〉 일자리 창출 관점에서 항만 경제특구 내 입주 기업의 개선 방향



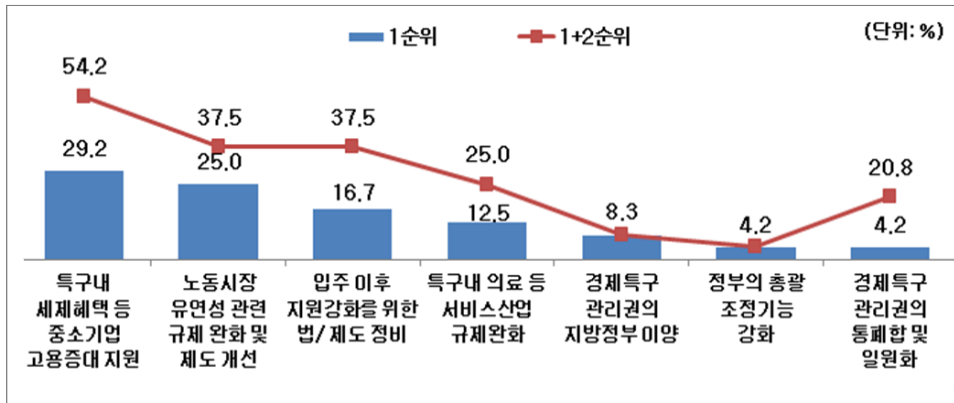
다음 문항은 우리나라 항만 경제특구의 일자리 창출 관점에서 정부의 개선 방향에 관한 설문으로 향후 우리나라 항만 경제특구 발전을 위해 ① 특구 내 의료 등 서비스산업 규제완화, ② 특구 내 세제혜택 등 중소기업 고용증대 지원, ③ 노동시장 유연성 관련 규제 완화 및 제도 개선, ④ 정부의 총괄 조정기능 강화, ⑤ 경제특구 관리권의 지방정부 이양, ⑥ 경제특구 관리권의 통폐합 및 일원화, ⑦ 입주 이후 지원강화를 위한 법·제도 정비, ⑧ 기타 등으로 구분지어 묻는 질의에 1,2순위로 중요도를 구분지어 진행하였다.

일자리 창출을 위해 정부가 해야 할 일(1+2순위 기준)을 살펴보면, ‘특구 내 세제혜택 등 중소기업 고용증대 지원’이 54.2%로 가장 높게 나타났다. 그 다음

으로 ‘노동시장 유연성 관련 규제 완화 및 제도 개선’과 ‘입주 이후 지원강화를 위한 법/제도 정비’ 각 37.5%, ‘특구 내 의료 등 서비스 산업 규제완화’ 25.0%, ‘경제특구 관리권의 통폐합 및 일원화’ 20.8%, ‘경제특구 관리권의 지방정부 이양’ 8.3%, ‘정부의 총괄 조정기능 강화’ 4.2% 순으로 조사되었다(〈그림 5-13〉 참조.).

‘특구 내 세제혜택 등 중소기업 고용증대 지원’이 정부의 해야 할 일 1순위로 나타난 것은 역시 일자리 창출과 관련해서는 중소기업 지원이 중요함을 나타낸다고 할 수 있다. 아울러 노동시장 유연성 등 제도와 입주 이후 지원강화가 같은 비율로 높게 나타난 것은 ‘입주 이후의 지속적인 지원’이 중요함을 보여준다고 할 수 있다.

〈그림 5-13〉 일자리 창출 관점에서 정부의 개선 방향



기업의 투자 확대 및 항만 경제특구 활성화에 있어 애로사항 및 이와 관련해 필요한 정부 지원에 대해서는 ‘경제특구 내 국내기업의 역사별문제 해소’와 ‘근로자의 접근성 강화’, ‘산업입지 주변 주거환경 개선’, ‘특구 기업에 대한 세제혜택’ 등 다양한 의견이 있었다. 그 외 정부 대책 관련 의견으로 ‘일자리 창출’과 ‘기업 활성화를 위한 정부 정책 지원 필요’, ‘배후단지 실적 평가 제도를 폐지하여 기업의 자율성 확보’, ‘산학연계의 강화’, ‘세계 개편을 통한 기업 지원’ 등의 의견이 있었다.(〈표 5-8〉,〈표 5-9〉 참조).

〈표 5-8〉 기업 투자 확대 및 항만 경제특구 활성화를 위해 필요한 정부지원

기업 투자 확대 및 항만 경제특구 활성화를 위해 필요한 정부 지원
• 경제특구 내 국내기업의 역차별문제 해소
• 근로자의 접근성 강화
• 산업입지 주변 주거환경 개선
• 특구 기업에 대한 세제혜택
• R&D에 대한 지원 강화
• 관련 산업 활성화를 위한 중앙권한 지방이양
• 근로자의 근무환경 개선
• 기업 특별 완화법 폐지
• 노동시간 유연화 필요
• 물류관련 4차 산업혁명 특구 내 비즈니스 모델 신규 개발
• 지역 기관으로 허가/신고 기관 통합지원 관리 체계 필요
• 업무처리 간소화
• 제조업 혼합 고부가가치 물류지원
• 체계적인 산업관리
• 투자를 위한 부지원 및 행정예 대한 종합지원 요청
• 학습시스템 제공
• 행정절차 간소화
• 기술발전 대비 숙련노동자 부재

〈표 5-9〉 기타 항만 경제특구 개선 정부 대책 관련 의견

그 외 정부 대책 관련 의견
• 일자리 창출
• 기업 활성화를 위한 정부 정책 지원 필요
• 배후단지 실적 평가 제도를 폐지하여 기업의 자율성 확보
• 산학연계의 강화
• 세제 개편을 통한 기업 지원
• 지역의 급여차이 축소
• 특구 내 사업장에 대한 경제적/제도적 지원 필요

제6장

결론 및 정책제언 ≪

제1절 결론 및 시사점

2017년 5월 출범한 새 정부는 관계부처 합동으로 “새정부 경제정책방향: 경제 패러다임의 전환”을 발표하면서, 경제특구 활성화를 일자리 창출의 지렛대로 활용하겠다는 방침을 명확히 한 바 있다. 이와 같은 여건 및 정부 정책 변화는 현행 경제특구 문제점 파악에 대해 새로운 접근법을 요구하고 있다.

특히 지난 정부가 경제특구에 해마다 막대한 예산을 쏟아 부었음에도 불구하고 취업유발계수가 현저하게 떨어지는 반면, 제조업 해외이전 가속화로 고용 없는 성장이 심화되고 있어 경제특구 효율성 개선을 위한 근본적인 방향 전환이 시급한 상황이다.

본 연구는 이러한 배경에서 일자리 창출의 관점에서 항만 경제특구의 발전 방향을 제시하고자 한다. 이를 위해 우선 가장 가까운 비교 대상국이자 경쟁국인 중국, 일본에서 진행되어온 경제특구 제도의 여건 변화, 성과 및 경쟁력을 우리나라와 비교·분석한 후 경제특구를 활용한 일자리 창출 방향에 대해 정책적 시사점을 제시하고자 하였다.

1. 중국/일본, 국가 대전략과 연계한 특구 발전 방향 수립

한중일 경제특구 시행여건 변화 및 특성을 살펴본 결과, 중국과 일본은 국가의 대전략, 즉 일대일로 전략이나 일본재흥전략과 연계하여 자국의 경제특구를 발전시키고자 하고 있다. 중국은 일대일로 전략을 통해 해외투자자와 외국인투자를 동시에 확대해나가는 전략을 구상하고 있다.

일본 역시 일본재흥전략에 따라 현재 2,100억 달러 대의 외국인 투자액을

2020년까지 3천억 달러 규모로 끌어올린다는 계획하에 대대적인 비즈니스 환경 개선에 나서고 있다. 첫째, 에너지 부문, 생명과학 분야, 관광 분야를 중심으로 강력한 규제 완화를 시도하고 있다. 둘째, 법인세를 지속적으로 인하하는 등 세제 혜택을 강화하고 있다. 2013년 일본의 법인세율은 37%에 달했으나 2018년까지 29.74%로 내릴 계획이다. 셋째, 기업 거버넌스를 강화하고 있다. 마지막으로 일본은 외국인 투자유치의 핵심 도구로 국가전략특구를 강화하겠다는 계획이다.

2. 한중일 경제특구 정책, 항만도시를 중심으로 실행

중국이나 일본 모두 궁극적으로는 자국의 경제특구를 강화해 세계 무역과 세계 경제의 글로벌 허브를 만들겠다는 야심찬 계획을 진행 중이며, 이는 자국의 주요 **항만 지역**을 중심으로 실행되고 있는 특징이 있다.

중국의 경우, 현재까지 11개 자유무역시범구 가운데 항만이 입지한 항만형 경제특구는 기존의 상하이(양산항 포함), 광둥(선전항 포함), 푸젠(샤먼항 포함), 텐진(텐진항 포함)을 비롯해 신규 랴오닝(다롄, 잉커우항 포함), 저장(닝보-저우산항 포함) 등 6개에 이른다.

일본의 10개 국가전략특구 중 항만형 경제특구라고 할 수 있는 곳은 도쿄(도쿄항 및 요코하마항)를 비롯해, 간사이(오사카항), 센다이(센다이항), 니가타(니가타항), 아이치(나고야항), 후쿠오카(후쿠오카항), 오키나와(오키나와항) 등 7개에 이른다.

한국은 항만형 경제특구는 13개 자유무역지역 중 항만형 5곳(인천, 평택당진, 포항, 부산, 광양), 8개 경제자유구역 중 6곳(인천, 황해, 새만금·군산, 광양, 부산·진해, 동해안권) 등 11곳이다.¹⁰⁶⁾ 이중 중복을 제외하면 7곳이다.

3국 모두 항만 경제특구가 차지하는 비중이 매우 높으므로 경제특구 개혁의 성공 여부가 국가의 대외 경쟁력을 좌우하며, 일자리 창출에 기여할 것이라는

¹⁰⁶⁾ 산업단지형 자유무역지역 중 울산과 마산은 항만이 입지하고 있으므로 항만형 경제특구에 포함시킬 수 있으며, 이 경우 우리나라 항만형 경제특구는 13개가 된다.

점은 분명하다.

3. 중국/일본은 규제완화 및 비즈니스 환경 개선에 집중

중국은 과거 외국 자본을 들여와 경제특구를 개발하는 방식에서 전환하여 규제완화 등 효율성을 높이는 방식과 대규모 자본을 국가가 지원하여 개발하는 방식을 병행하고 있다. 상하이처럼 인프라가 갖춰진 곳은 무역 편리화 및 국제 금융센터로의 발돋움 위한 각종 규제를 합리화하는 데 초점을 맞추고 있다. 전체적인 방향은 ‘네가티브 리스트’의 단계적 축소를 통해서 외국인 기업의 활동 기반을 넓히는 데 초점을 맞추고 있다. 상하이는 제한금지 업종(네가티브 리스트) 이외의 투자 분야를 대폭 개방했으며, 중국 정부는 이를 다른 자유무역시범구에 확대 적용(복제)하고 있으며, 장기적으로 중국 전역에 확대할 계획이다.

일본은 철저하게 사업 위주로 가면서 되도록 적은 자본을 들여 외국 자본을 유치하고, 외국인 또는 외국인 기업이 진출 분야에 따라 최적의 활동을 할 수 있도록 규제를 완화하는 등 비즈니스 환경 개선에 초점을 맞추고 있다. 일본 총리실은 규제완화 목록을 작성하여 매년 실행 여부를 점검한다.

반면 한국은 특히 경제자유구역을 중심으로 대규모 개발을 지속하고 있다. 인천경제자유구역 하나만 예를 들면, 2003년부터 2022년까지 총 사업비가 약 48조 원에 이르고, 광양만권 경제자유구역의 사업비도 2004년부터 2020년까지 17조 8천억 원에 이른다.¹⁰⁷⁾

4. 경제 성장 및 일자리 실적, 중국의 우세 뚜렷

한중일 3국 항만 경제특구의 경제성장 기여도 및 일자리 창출 실적을 체계적으로 비교해줄 만한 객관적 자료는 부족하지만 전체적인 윤곽은 아래와 같다.

¹⁰⁷⁾ 인터넷 자료를 참조한 것으로 사용에 주의할 필요가 있다. 한편 경제자유구역청 공동 웹사이트인 Korea Free Economic Zones (www.fez.go.kr)은 경제자유구역별 총사업비를 게시하지 않고 있다.

중국은 가장 뚜렷하게 항만 경제특구의 실적을 보여준다. 상하이 자유무역시범구 시행 이전 외국인 투자액이 월 6천만 달러 수준에서 자유무역시범구 시행 이후 월 약 5.2억 달러 수준, 즉 연간 62억 달러 수준으로 증가했다.

일본은 국가전략특구를 시행한 지 얼마 되지 않아 단정하기 어려우나 역시 일본무역진흥기구보고서를 통해서 알 수 있듯이 도쿄권 국가전략특구 등을 중심으로 규제혁신 중심 경제특구 전략이 소기의 성과를 거두고 있는 것으로 보인다. 도쿄는 국가전략특구 지정 이후 새로 80개의 외국인 기업을 유치했으며, R&D 등을 중심으로 세계적인 다국적 기업을 유치하는 데 성공하고 있다.

반면 우리나라 항만 경제특구는 투자비에 비해 소기의 실적을 달성하지 못하고 있다. 2016년 새만금군산을 제외한 우리나라 전체 경제자유구역의 FDI 유치액은 총 24억 2천만 달러로 상하이 자유무역시범구 1개 지역의 연간 FDI 유치액 62억 달러의 약 1/3 수준에 불과하다.

5. 한중일 경제특구 비교 시, 우리나라 외국인투자 매력도 크지 않아

1) 경제적 결정요인 (시장규모, 임금 수준, 인프라)

한중일의 외국인 투자유인 지표 중 가장 기본적인 시장 규모를 비교한 결과, 우리나라의 외국인 투자 매력도는 크지 않다. 인구와 GDP는 3국 중 가장 낮아 내수 판매 등에 한계가 존재하고, GDP 성장률도 크지 않다.

〈표 6-1〉 한중일 시장 규모 주요 지표 비교

구분	한국	중국	일본
인구(천 명)	50,617	1,374,620	126,880
GDP (PPP, 10억 달러)	1,849	10,360.1(세계 2위)	4,616
1인당 GDP (달러)	25,459	7,594	36,332
GDP 성장률(%)	2.7	7.4	-0.1

주: 한국의 1인당 GDP는 세계은행 통계

자료: KOTRA 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016를 바탕으로 재작성

둘째, 한중일 임금수준을 비교한 결과는 아래와 같다. 중국은 제조업 월평균 임금이 696.87달러, 명목 임금상승률이 1.3~9.4%로 다양하게 나타나고 있고, 일본의 경우 2,890달러이며, 명목 임금상승률은 0.5%이다. 한국의 경우 3,101달러, 명목 임금상승률도 3.60%로서 일본을 앞지르고 있어 향후 외국인 투자 유치에 어려움을 겪을 것으로 보인다. 서비스업의 경우에도, 월평균 임금은 중국 1,368달러, 일본 2,455~4,385달러, 한국 2,682달러 수준(금융보험업은 4,317달러 이상)으로 나타나고 있어, 일본과 함께 인건비 경쟁력 면에서 중국에 비해 현저히 낮음을 알 수 있다.

한편 단위 노동비용(똑같은 상품 1개를 만드는 데 들어가는 노동비용)의 경우, 중국은 0.302, 일본은 0.470인 반면, 한국은 0.591로 조사되어 한중일을 놓고 어디에 투자할 것인지를 판단할 경우 한국이 가장 불리한 것으로 나타나고 있다.

〈표 6-2〉 한중일 임금 수준 비교

구분	한국	중국	일본
월평균 임금(달러)			
1차산업	2,720.69	384.68	미상
제조업	3,101.85	696.87	2,890
서비스업	2,682.05	1,368 (정보기술서비스업)	2,455~4,385
(금융보험업)	4,317.65	-	4,385
명목임금상승률(%)	3.60	1.3~9.4%	0.5
단위 노동비용	0.591	0.302	0.470

자료: KOTRA 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016, p.30, p.70, p.126을 토대로 작성

셋째, 인프라의 질은 시장의 매력도, 또는 경제적 측면에서 주요한 투자결정요인의 하나로 간주된다. 인프라의 질은 보통 인프라 지수, 전력 소비량, 전화가입자 수 또는 휴대폰 가입자 수 등으로 측정된다. 한중일 전체 인프라의 질은 국제경영개발연구원(IMD) 평가 결과에 따르면, 중국 25위, 일본 11위, 한국 22

위로 중국이 한국의 뒤를 바짝 추격하고 있는 것으로 나타나고 있다.

2) 규제 완화 및 거버넌스

한중일 3국 항만 경제특구의 규제 정도와 거버넌스 수준을 비교·검토한 결과는 아래와 같다.

(1) 중국/일본은 규제 완화/개혁에 집중, 우리는 제자리걸음

중국의 자유무역지역은 네거티브 리스트 제도 시행 및 지속적인 축소, 무역 편리화 및 통관행정 간소화에 역량을 집중하고 있다. 특히 외국기업의 네거티브 리스트는 2013년 도입 당시 190개에 달했으나, 2017년 6월 기준 63개까지 축소되었다.

일본의 경우, 국가전략특구 제도를 시행함에 있어 그 목적을 규제개혁과 구조 개혁을 통한 경제 활성화 및 국제 경쟁력 향상에 두고 있는 만큼 규제 완화에 상당한 공을 들이고 있다. 각종 규제 완화의 핵심 방향은 일본의 노동력이 부족한 현실을 감안해 외국인의 수입과 일본 국가전략특구 내 취업 및 창업을 자유롭게 할 수 있도록 규제를 푸는 한편, R&D 사업과 혁신 사업을 발전시킬 수 있도록 하는 것이다. 특히 일본은 AirBnB 모델, 우버화(Uberization) 등의 공유경제와 드론 등 4차 산업혁명 분야에 규제를 대폭 완화하고 있다.

우리나라의 경우, 지속적인 제도 개선 노력을 기울인 바 있으나, 여전히 제자리걸음 중이다. 경제자유구역의 기업경영 환경수준 평가에서 정부 규제와 행정 서비스 부문은 평점이 낮게 나오고 있다. 또한 2015년에 한국 경제특구 내 외투기업을 대상으로 한 설문조사 결과, 외국인 투자 유치의 부진 요인으로 과도한 행정 규제 및 행정 서비스 미흡이 17%(44건)로, 유사지역 중복 및 과잉 지정, 특구 간 차별성 미약(75건, 29.6%) 다음으로 비중이 높았다.

(2) 우리 특구의 거버넌스, 기능 분산, 업무 중복, 관리권 모호 여전

첫째, 중국 자무구는 국무원 및 중국공산당 중앙 차원에서 그 기본 방향과 계획이 수립되며, 이 과정에서 일대일로 건설, 서부대개발, 동북진흥, 중국제조 2025 등 중국의 세계 전략 및 국가 전략과 유기적인 판단하에 추진되고 있다.

이러한 정책 결정과 집행과정에서 국무원 직속 국가발전개혁위원회(이하 국가발개위, NDRC)가 핵심 역할을 한다. 국가발개위의 기능은 자유무역시범구 제도의 운영과 거버넌스 확립에 중대한 의의를 갖는다.

중국의 경제특구를 장기적인 국가 전략에 맞춰 일사분란하게 조율하는 것이 가능하다. 자유무역시범구는 각 성으로부터 제출된 계획과 함께 신청을 받아 국가발개위가 심사한다. 이와 같은 과정에서 국가발개위는 산업 정책, 국가 전략 등을 다각도로 검토하여 자무구를 지정하는 한편, 자무구가 본래의 기능에 충실할 수 있도록 방향을 유도할 수 있다.

둘째, 일본의 국가전략특구는 국가재흥전략에 입각해 처음부터 아베 총리의 강력한 의지로 실현되었으며, 지정 이후의 전반적인 추진 상황도 직접 관장한다. 우선 법에 따라 정부는 「국가전략특구 기본방침」을 정하는데, 총리가 기본방침(안)을 작성하여 각의의 결정에 부치도록 되어 있다. 각의는 총리가 주재하므로 사실상 총리가 방침의 수립에 결정적으로 권한을 행사한다고 볼 수 있다. 또한 기본방침에 따라 개별 국가전략특구에 대하여 ‘구역 방침’이 작성되는데, 이 또한 총리에 의해 정하도록 되어 있으며, 구체적인 실행계획과 향후 추진할 사업들(특정 사업)은 총리가 지명한 국가전략특구담당대신(한국의 장관에 해당)과 해당 지방 공공단체장으로 구성된 국가전략특구회의를 통해 수립하게 되어 있으며, 이는 다시 총리로부터 승인받도록 되어 있다. 이런 과정을 통해 국가전략특구의 큰 방향을 좌우하는 기본방침에서부터 구체적인 실행계획까지를 총리가 중앙 집중적으로 관리·감독하도록 되어 있는 것이다.

셋째, 우리나라 항만 경제특구는 각각 자유무역지역법과 경제자유구역법을 근거로 추진되고 있어 기능 분산, 업무 중복, 관리권 경계의 모호성이 여전히 존재한다. 자유무역지역은 관련법상 산업단지형, 물류형으로 구분되며, 물류형은 다시 항만형과 공항형으로 분리된다. 각각의 자유무역지역은 산업통산자원부, 국토교통부, 해양수산부 등 관리권자가 또 다시 나누어져 있다.

특히 경제자유구역의 경우, 부산·진해 등에서 보이는 것처럼 지방자치단체 행정구역이 합쳐진 경우가 있는데 대상 구역이 겹칠 경우 지역개발 사업의 성격을 갖는 특성상 지자체 간 이해 충돌 가능성이 상존한다.

6. 일자리 창출 관점 개선 1순위‘법/규제 절차의 효율성’, 2순위‘기술 및 혁신 능력 제고’

일자리 창출 관점에서 현행 항만 경제특구의 문제점과 향후 양질의 일자리 창출을 위한 개선 방향을 알아보기 위해 경제특구 입주기업 종사자 150명(응답자 38명)을 대상으로 설문조사를 실시했다.

1) ‘미흡한 인센티브 제도’와 ‘행정 규제 과다’가 경제특구 경쟁력 떨어뜨리

먼저 응답자들의 65.5%는 우리나라 항만 경제특구의 일자리 창출 기여 여부에 대해 ‘그렇다’고 답함으로써 비교적 긍정적으로 생각하고 있음을 나타냈다. 또한 현행 항만 경제특구의 세제·임대료상의 인센티브가 일자리 창출에 도움을 주는지에 대해서도 전체 응답자 중 59.4%가 ‘그렇다’고 답함으로써 현 세제·임대료 인센티브가 일자리 창출에 긍정적으로 작용하고 있음을 보여주었다.

아울러 세제·임대료 등 각종 금전적 인센티브 중에서는 일자리 창출과 관련해 ‘최저 임대료 수준으로 임대료 인하’가 응답률 38.7%로 나타났으며, 법인세 및 취득/등록세 등의 혜택 강화가 35.5%로 나타났다. 운영자금 대출 지원, 원자재 구입비 등 보조금 지급보다 임대료와 법인세 등의 세제 혜택을 상대적으로 선호하고 있음을 보여준다.

한편 응답자들은 우리나라 경제특구가 중국, 일본 등 다른 나라 대비 일자리 창출 경쟁력이 낮은 이유에 대해 ‘상대적으로 미흡한 인센티브 제도’와 ‘행정규제 과다’(각각 48.3%)를 가장 많이 지적했다. 반대로 우리나라 경제특구가 일자리 창출 경쟁력이 있는 이유에 대해서는 ‘잘 발달된 산업 인프라’의 응답률이 51.7%로 가장 높았다. 인프라는 잘 되어 있으나, 인센티브가 미흡하고 행정규제가 과다한 것이 일자리 창출의 장애가 된다는 것이다.

또한 우리나라 경제특구의 문제점에 대해서는 법/규제 절차의 복잡성, 주변 인프라 부족, 고부가가치 화물유치를 위한 제조업 영위의 어려움, 과다한 터미널 업체 수, 기존 산업계 성장보다 신규에만 집착하는 방안, 낮은 보수 등 다양한 의견이 제기되었다.

2) 향후 경제특구 개선 방향은 규제 완화 및 기술과 혁신능력 제고

향후 우리나라 항만 경제특구의 일자리 창출 관점 개선 항목을 묻는 질문에 응답자의 60.0%가 ‘법/규제 절차의 효율성 개선’으로 답해 가장 높은 응답률을 보였으며, 그 다음으로 ‘기술 및 혁신 능력’이 응답률 56.0%로 1순위 응답에 대해 4% 차이로 근접하는 중요성을 보였다.

법/규제 절차의 효율성 제고 응답률이 높은 것은 현행 우리나라 항만 자유무역지역과 경제자유구역 등 경제특구 관련 법규의 복잡성, 중복성에 비춰볼 때 충분히 예견된 것으로 설문조사 결과에도 그대로 나타났다. 그런데 향후 항만 경제특구 개선 방향에 대해 ‘기술 및 혁신 능력 제고’ 응답률이 1순위 응답(법/규제 절차의 효율성)과 불과 4% 차이로 2순위로 나타난 것은 향후 우리나라 항만 경제특구의 개선 방향과 관련하여 주목할 만하다. 설문 응답자 대부분이 입주기업 종사자들임에 비춰볼 때 최근 산업 간 경계의 파괴, 가치사슬 재구성 등 항만물류 산업을 둘러싼 여건 변화에 관계자들이 예민하게 반응하고 있음을 보여준다고 하겠다.

일자리 창출을 위해 정부가 항만 경제특구에서 해야 할 일을 살펴보면 ‘특구 내 세제혜택 등 중소기업 고용증대 지원’이 응답률 54.2%로 가장 높게 나타났다. 이는 취업유발계수가 높은 중소기업 투자를 증대시켜야 한다는 학계의 견해와도 일치한다.

항만 경제특구 내 세제 혜택 등 중소기업 고용증대 지원이 정부가 할 일 첫 순위로 나타난 것은 역시 일자리 창출과 관련해서는 중소기업 지원이 중요함을 나타낸다고 할 수 있다. 아울러 노동시장 유연성 제고와 입주 이후 지원 강화가 같은 응답률(37.5%)로 나타난 것은 항만 경제특구 입주기업에 대해서는 사회관리와 지속적인 지원도 중요하다는 사실을 환기시켜준다.

기업투자 확대 및 항만 경제특구 활성화를 위해 필요한 정부 지원에 대한 자유형 질문에 대해서는, 경제특구 내 국내 기업의 역차별 문제 해소, 근로자의 접근성 강화, 산업입지 주변 주거환경 개선, 특구 기업에 대한 지원 강화, 관련 산업 활성화를 위한 중앙 권한의 지방 이양 등이 지적되었다.

제2절 정책제언

한국의 항만 경제특구가 외국인 투자 유치, 일자리 창출, 이를 통한 국민 경제의 지속적인 성장에 이바지하기 위해서는 대내외 경제여건을 고려한 다양한 접근이 요구된다. 특히 한중일 3국은 지리적으로 인접해 있으며, 상호 밀접한 경제무역 관계를 맺고 있어 일국의 새로운 시도가 연쇄 반응을 일으킬 수 있다는 점에서 대응이 시급하다고 할 수 있다. 더욱이 향후 글로벌 공급사슬의 확산, 이에 대한 반작용으로서의 리쇼어링 문제 등이 심화될 전망이어서 급변하는 무역 여건 변화에 대한 기민한 대응이 시급하다고 할 수 있다.

1. 국가 전략에 조응하는 경제특구 정책으로의 전환

중국과 일본은 각각 국가전략에 맞추어 경제특구 정책의 면모를 일신하고 있다. 중국은 일대일로 구상 및 ‘중국제조2025’의 실현 수단으로서 자유무역시범구를 확대 추진해왔다. 일본은 일본재흥전략 및 구조개혁의 수단으로 국가전략특구 정책을 선택했다.

우리나라도 신정부 출범과 더불어 신북방 정책과 신남방 정책을 동시 추진하는 동북아책임공동체 구상을 발표했다. 그러나 아직까지 경제특구 정책을 신북방 정책과 신남방 정책의 그랜드 비전과 연결해주는 연계 고리는 찾지 못한 것으로 보인다.

국가 전략에 조응하여 일관되고 지속적으로 경제특구 정책을 실현하기 위해서는 우선 중국과 일본처럼 강력한 중앙 조정기구의 신설이 필요하다. 중국은 국가발전개혁위원회가 이와 같은 중앙 조정기구의 역할을 하고 있다. 일본 또한 일본재흥전략 차원에서 총리실이 직접 국가전략특구의 계획, 실행을 관장함은 물론, 그 추진 실적까지 평가하고 있다. 일본 총리실이 매년 국가전략특구의 추진 성과를 사업별로 평가하고 있는 것이 대표적이다. 중국 또한 중앙의 국가발개위를 구심점으로 지방 성시 단위 국가발개위와 호흡을 맞추며 자무구의 핵심 과제들을 추진하고 그 성과를 평가하고 있다.

반면 우리나라는 각종 상이한 근거법에 얽매어 경제특구의 지정은 물론 운영상의 중복 및 권한의 분산에서 발생하는 각종 행정 낭비와 비효율을 극복하지 못하고 있다. 경제자유구역의 경우, 한데 뒤섞인 지방 정부의 이해 관계가 조정되지 못해 갈등을 일으키며 경제자유구역 운영에 어려움을 더해주고 있다.

2. 투자 인센티브를 활용한 혁신형 경제특구로의 전환

일본은 국가전략특구를 구조개혁과 기술혁신을 통한 신성장 동력 확보 및 산업 경쟁력 강화의 수단으로 활용하고 있다. 규제 완화의 핵심 방향은 일본 노동력이 부족한 현실을 감안해 외국인의 수입과 일본 내 취업을 자유롭게 할 수 있도록 하는 외에 경제특구가 사물인터넷, 자율주행 기술 등 4차 산업혁명을 이끌어가는 거점 역할을 수행하는 것으로 미래상을 잡고 있다.

실제로 국가전략특구가 가장 중점을 두고 있는 사업들은 의료, 농업 현대화 등과 관련된 R&D 사업들이다. 또한 이와 같은 사업에 조세 인센티브를 집중하고 있다. 일본은 국가전략특구 제도를 시행하면서 세제 혜택 체계도 정비했다. 그 핵심 내용은 R&D 부문 관련 자본지출에 대해 많게는 100% 감가상각을 인정하거나 상당한 세금공제 등의 혜택을 제공하는 것이다.

혁신에 관하여 중국의 자무구도 동일한 방향으로 가고 있다. 중국이 산업 경쟁력을 강화하는 데 필요한 R&D 산업 부문에 대해서는 15% 법인세율을 적용하여 선진기술 및 신기술이 들어오도록 하고 있다. 또한 기술이전에 대해서는 과제 첫째 5백만 위안까지의 이익에 대해서는 법인세를 면제하고, 5백만 위안 이상의 이익에 대해서는 50% 면제를 실시하고 있다.

반면에 한국의 항만 경제특구에서는 세제 혜택에서 법인세·소득세 등의 감면 조건이 지나치게 일률적이고 경직되어 있어 혁신능력을 집중적으로 개발하기 어렵다.

자유무역지역에 입주하려는 외국 기업에 대해서는 업종을 가리지 않고 제조업 1천만 달러, 물류업 5백만 달러 이상이면 3년간 100%, 이후 2년간 50%라는 법인세·취득세 감면 조건을 일률적으로 적용하고 있다. 경제특구가 각각의

특성과 향후 발전 방향에 따라 특정한 산업 분야나 업종에 맞게 조세 인센티브를 다양하게 적용해야 한다.

본 연구의 설문조사 결과에서 나타났듯이 항만 경제특구 입주자들 및 전문가들도 향후 우리나라 항만 경제특구가 일자리 창출에 기여하기 위해서는 기술 및 혁신 능력을 갖춰야 한다. 항만 경제특구가 혁신 능력을 제고하기 위해서는 단기적으로 두 가지 대안이 필요하다.

먼저 법인세, 취/등록세 등 감면을 일률적으로 정할 것이 아니라 개별 경제특구의 사정과 산업 육성 방향에 맞게, 집중 유치 대상 업종에 따라 융통성 있게 적용하는 것이 필요하다. 다음으로, 현재 자유무역지역(1종 항만배후단지)의 입주 자격 등을 규정한 ‘1종 항만배후단지 관리지침’에서 입주 자격을 완화하고, 동 관리지침 별표1의 부가가치 물류활동 유형 등을 제조업과 물류업, 유통업이 융합하는 현 상황을 고려하여 재정리할 필요가 있다.

부산항 신항만을 예로 들면 연간 환적물동량이 1,000만 TEU에 달한다. 이중 5%에 대해 부가가치 활동을 할 경우, 50만 TEU 화물에 3만여 일자리의 추가 창출이 가능하다.

장기적으로는 부가가치 활동을 활성화하기 위해 항만구역 내와 항만구역 밖의 제조업 간 가치사슬이 원활하게 연결되어야 하며, 이를 위해서는 ‘칸막이’식 관리권과 복잡한 관할권이 통일이 되어야 한다.

3. 기업생태계 연결을 통한 기존 인프라의 효율화

우리나라의 경우 자유무역지역이든 경제자유구역이든 구역을 벗어나면 각종 규제와 상호 간 충돌되는 법 적용으로 기업 생태계가 형성되기 어려운 구조를 갖고 있다.

중국과 일본은 다른 접근법을 취하고 있다. 새로 지정된 랴오닝 자유무역시범구의 경우, 다롄항과 잉커우항을 해안에서 멀리 떨어진 선양과 함께 지정했다. 항만을 내륙 산업거점과 연결하여 자연스럽게 산업 생태계가 형성될 수 있도록 하여 랴오닝 지역의 경제개발을 촉진시키려는 의도이다. 선양의 중점산업은 장

비제조업, 자동차 및 부품 생산, 항공 부품생산 등 기술집약적 제조업으로서, 이를 다롄항이나 잉커우항과 물류루트로 연결하여 물류와 산업이 동시발전하는 시너지 효과를 거두려는 것이다.

일본의 국가전략특구는 중후장대한 사업 개발보다는 작지만 실속 있는 사업을 중심으로 산업 경쟁력을 키우고 일자리 창출을 노린다는 점에서 더욱 더 실용적이다. 일본의 국가전략특구를 한마디로 요약하면 가능성 있는 사업에 대해 자금을 투자하는 대신, 사업에 필요한 각종 활동의 인허가나 활동 조건에 대한 규제를 풀어 순조롭게 기업활동을 할 수 있게 하는 것이다. 지역에 보육사를 자체적으로 선발할 수 있도록 의료법에 특례를 두거나 어업생산 협업화를 촉진시키기 위해 수산업동조합법에 특례를 인정하는 것 등이 그것이다.

이미 이와 같은 접근법은 성과를 거두고 있다. 도쿄권 국가전략특구는 2013년 지정 이래 고부가가치 거점설치 기업 50개사, 준고부가가치 기업 30개사 등 80개사를 유치했다. 분야별로는 정보통신 33개사, 의료건강 21개사, 환경 10개사, 기타 16개사이다. 후쿠오카시 및 기타큐슈 국가전략특구는 항공법 고도제한 완화 및 용적을 완화만으로도 향후 10년 내 경제효과 8,500억 엔(약 75억 달러)를 기대하고 있다. JETRO의 자료에 따르면 국가전략특구 시행 3년만에 에너지, 서비스, 생명과학, 제조(항공엔진 생산 등) 분야에서 ABB 등 세계 굴지의 다국적 기업들이 일본의 야마토운수, 히타치특수강 등 일본 기업과 파트너십을 맺고 일본에 진출했다.

4. 항만 경제특구의 광역화 추진

한국은 경제특구의 성격에 따라 면적이 일률적이지 않고, 적용 대상 면적이 중국과 일본에 비해 협소하다. 항만 자유무역지역의 경우, 포항항은 0.84km²로 가장 작으며 부산항이 9.36km²로 가장 크나 중국 자유무역시범구의 평균적인 면적인 110km²의 1/10 수준에 머무르고 있다.

도쿄도에 포함된 도쿄항의 '임항지구(육역)' 면적만 10.28km²로 부산항 자유무역지역(9.36km²)과 유사한 수준이다. 경제자유구역의 경우, 황해 경제자유구역이

4.36㎢로 가장 작으며, 인천 경제자유구역이 123.65㎢로 가장 크고 중국의 자유무역시범구와 유사한 수준이다. 한국의 경제자유구역 8개를 합친 총 면적은 309.66㎢로 일본 도쿄권 국가전략특구의 도쿄도 면적 2.134㎢의 1/5 미만 수준이다.

항만형 경제특구의 면적이 넓을수록 해당 구역에 대해 일관된 규제가 적용되므로 투자 등 경제활동이 용이해지고, 항만과 항만배후지역 간 연계가 강화될 수 있다.

5. 외국인 투자 유치와 해외투자의 병행으로 글로벌 네트워크 거점화

마지막으로 우리나라 경제특구는 외국인 투자유치만을 생각할 것이 아니라 동시에 해외투자를 통해 글로벌 생산 및 공급 네트워크의 거점으로 변신해야 한다.

한중 경제를 예로 들 경우, 지난 30년간 한중 경제협력 규모의 확대는 무역에 의해 주도됐다. 그러나 중국의 산업이 고도화하면서 이제는 무역만이 아니고 상호 투자가 필요한 시기로 접어들고 있다는 것이 전문가들의 진단이다. 외국인 투자는 곧 해외투자와 동전의 양면인 시대로 접어들고 있으므로 외국인 투자는 해외투자의 가능성 및 기회 탐색과 병행할 때 성장과 일자리 창출이라는 두 마리 토끼를 잡을 수 있다.

또한 이는 중국 자무구와 일본 국가전략특구라는 네트워크 싸움, 연결성 싸움에서 살아남는 길이기도 하다. 중국과 일본은 상호 협력 관계이면서 동시에 상호 경쟁 관계이기도 하다. 광대한 영토, 13억이 넘는 인구를 가진 신흥시장 중국은 여전히 매력적인 투자처이며, 세계 최고 수준의 산업 경쟁력과 잘 정비된 국제 네트워크, 그리고 높은 소득 수준을 자랑하는 일본은 시장 매력도에서 적어도 한국을 앞지른다. 따라서 중국이 중력장처럼 외국인 투자를 빨아들일 때를 대비해야 하며, 우리나라만의 국제 물류네트워크 구축은 그 첫 출발점으로서 외국인 투자 유치와 함께 해외 진출을 적극 추진해야 하는 이유이기도 하다. 네트워크를 갖고 국내와 해외가 잘 연결될 때 일자리 창출이라는 어려운 과제도 해결될 것이다.

참고문헌 《

〈국내 문헌〉

- 감사원, 『감사결과서-경제자유구역 지정·운영 실태』, 2015. 11.
- 경제정관계부처 합동, 「새정부책방향: 경제 패러다임의 전환」, 2017. 7. 25.
- 고용노동부·한국노동연구원, 『자유무역지역 지정 및 운영 고용영향평가 연구』, 2015.
- 관세청, 『자유무역지역의 효율적 관리를 위한 관세행정 전략연구』, 2016.
- 국회예산정책처, 『경제자유구역 추진현황 평가와 개선방안』, 2006. 7.
- 권영승·조원빈, 「중국의 대 아프리카 진출: 경제특구(SEZs)개발을 중심으로」, 한국 사회역사학회 〈담론201〉 19권4호, 2016.
- 노수연·오종혁·박진희·이한나, 『중국 서비스 시장 개방전략의 변화와 시사점: 상하이 자유무역시험구의 사례를 중심으로』, 대외경제정책연구원, 2015.
- 대외경제정책연구원, 『중국 4대 자유무역시험구 건설 현황』, KIEP 중국 북경사무소, 2015. 04. 23.
- 미미툰, 『미얀마의 경제특구 입지 및 개발에 관한 연구』, 부산대학교, 2017. 2.
- 박성준·김은우·김세원, 『중국제조2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응 방향』, 한국해양수산개발원, 2015.
- 박재곤·김영민·조재환·김현우, 『자유무역지역 지정 및 운영 고용영향평가 연구』, 2015.
- 박추환, 『경제자유구역 추진현황 평가와 개선방안』, 국회예산정책처, 2006.
- 산업통산자원부, 『2017년 예산 및 기금운용계획사업설명자료』, 2016.12.
- 산업통산자원부, 『제1차 경제자유구역 기본계획』, 2013.
- 손양, 『중국 감소성 자유무역구의 구상에 대한 평가연구』, 강릉원주대학교 대학원 석사논문, 2017.
- 송주미·이성우·전혜경·민경창, 『자유무역지역 유형별 Biz Model 구축 및 연계방안 연구』, 2013.

- 신정철·계기석, 『부산·진해 및 광양만권 경제자유구역 개발과 외국인 투자유치』, 국토연구원, 2004.
- 양금승, 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제: 경제자유구역, 자유무역지역, 외국인투자지역, 기업도시 중심으로』, 한국경제연구원, 2015.
- 이성우·송주미·한덕훈, 『외국인 투자요인 변화에 따른 자유무역지역 기능 재정립 방안』, 한국해양수산개발원, 2014.
- 정무섭·양영섭, 「GVC 관점에서 본 한국 해외투자 현황과 정책방향」, 『2015한국무역학회 학술대회 발표논문집』, 2015. 9.
- 정형곤, 『Promoting Dynamic & Innovative Growth in Asia: The Cases of Special Economic Zones and Business Hubs』, 대외경제정책연구원, 2016.
- 조유정·김명현, 『아시아 주요 신흥국에 대한 외국인직접투자 분석』, 조사통계월보, 통권774호 (67권. 5호), 한국은행, 2013.
- 지식경제부, 『경제자유구역별 추진전략』, 한국개발연구원, 2010.
- 충청북도, 『충북경제자유구역 개발계획』, 2013. 1.
- 한국경제연구원, 『한국 경제특구의 성과분석 및 투자활성화 과제』, 2015
- 한국무역협회, 『자유무역지역 유형별 Biz Model 구축 및 연계방안 연구』, 2013.
- 한국은행 금융경제연구원, 『우리나라 FDI의 현황과 과제』, 2007.
- 해양수산부, 『항만형 자유무역지역 임대료 및 평가체계 개선방안』, 2014.
- KOTRA, 『전세계 33개 주요 투자유치국 투자환경 상세표』, 2016.
- KOTRA, 『2016 주요국 투자환경 비교조사』, 2016.
- KOTRA, 『중국 자유무역시범구 운영현황 및 시사점: 상하이 자유무역시범구를 중심으로』, KOTRA 심층보고서, 2016.

〈국외 문헌〉

ATKearny, *2017 Glass Half Full*, 2017.

BMI Research, “*The Three Keys to China’s Next Stage of Development*,”
Jul. 2015, pp. 7-8.

Douglas Zhihua Zeng, *Global Experience with Special Economic zones: Focus on China and Africa*, World Bank Group, April 2015.

JETRO, *Invest Japan Report*, 2016.

P. Pakdeenurit, N. Suthikarnnarunai Member, IAENG, W. Rattanawong,
“*Special Economic Zone: Facts, Roles, and Opportunities of Investment*”, International MultiConference of Engineers and
Computer Scientists 2014 Vol II, 2014.

Raphael Chiappini, “*Institutional Determinants of Japanese Outward FDI in the Manufacturing Industry*,” GREDEG WP No. 2014-11, 2014.

Scientific Research, “*Shanghai Pilot Free Trade Zone and Its Effect on Economic Growth: A Counter-Factual Approach*”, 2017.

WTO, *World Trade Report 2013 Factors shaping the future of world trade*, 2013.

일본 국가전략특구법(国家戰略特別区域法)

중국통계연보 2015 National Bureau of Statistics, Jul 2015.

〈인터넷 자료〉

경기평택항만공사(www.gppc.or.kr)

관세청(www.customs.go.kr)

광양만권경제자유구역청(www.gfez.go.kr/)

광저우 난샤뉴스(www.gznsnews.com/)

뉴스토마토(www.newstomato.com)

대구경북경제자유구역청(www.dgfez.go.kr/)

대한민국경제자유구역청(www.fez.go.kr)

동해안권경제자유구역청(www.efez.go.kr/)
부산진해경제자유구역청(www.bjfez.go.kr/)
부산항만공사(www.busanpa.com)
산업통상자원부(www.motie.go.kr)
서울신문(www.seoul.co.kr)
이코노미 모니터(www.economonitor.com)
인베스트 코리아(www.investkorea.org)
인천경제자유구역청(www.ifez.go.kr/)
인천항만공사(www.icpa.or.kr)
중국 광둥자유무역시험구 中国(广东)自由贸易试验区(www.china-gdftz.gov.cn)
중국 랴오닝자유무역시험구 中国(辽宁)自由贸易试验区大连片区_大连保税区
(www.dlftz.gov.cn)
중국 상하이자유무역시험구 中国(上海)自由贸易试验区(www.china-shftz.gov.cn)
중국 선전항 첸하이합작구 深港合作-前海门户(www.szqh.gov.cn)
중국 저장자유무역시험구 中国(浙江)自由贸易试验区(www.china-zsftz.gov.cn)
중국 첸하이셔코우 자유무역시험구 中国 广东自贸试验区前海蛇口片区
(www.qhsk.china-gdftz.gov.cn)
중국 톈진자유무역시험구 中国(天津)自由贸易试验区(www.china-tjftz.gov.cn)
중국 푸젠자유무역시험구 中国(福建)自由贸易试验区(www.china-fjftz.gov.cn)
충북경제자유구역청(www.cbfez.go.kr/)
코트라뉴스(news.kotra.or.kr)
해양수산부(www.mof.go.kr/)
황해경제자유구역청(yesfez.gg.go.kr/)
홍콩무역발전국, (www.hkmb.hktdc.com)
(www.knoema.com)
Connectoraphy(www.paragkhanna.com)
Invest Tokyo(<http://www.seisakukikaku.metro.tokyo.jp>)
JETRO(www.jetro.go.jp/en/reports/statistics)
国务院, 中国(上海)自由贸易试验区总体方案. 2013

国务院, 关于印发全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案的通知国发, 2017

国务院, 关于做好自由贸易试验区新一批改革试点经验复制推广工作的通知国发, 2016.

国务院, 国务院印发7个新设自由贸易试验区总体方案. 2017.

일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향

• 인 쇄	2017년 10월 23일 인쇄
• 발 행	2017년 10월 25일 발행
• 발 행 인	양 창 호
• 발 행 처	한국해양수산개발원 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
• 연 락 처	051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
• 등 록	1984년 8월 6일 제313-1984-1호
• 조판·인쇄	(주)갭스앤디컴퍼니 Tel : 051-911-9890

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337

정가 6,000원