

중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책과 시사점

2003. 12

김형태·성숙경·이종필

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 김 형 태 : 제1장 ~ 제6장
- 성 숙 경 : 제2장
- 이 종 필 : 제3장

머 리 말

중국이 급부상하고 있다. 1970년대말 鄧小平이 실권자로 등장한 뒤 黑貓白貓論을 주창하고 대외개방정책을 추진하면서 경제적·정치적으로 무섭게 성장하고 있다.

중국은 이제 더 이상 덩치만 큰 잠재적인 대국이 아니라 미국, 일본과 함께 정치·경제적으로 무시할 수 없는 초강대국이 될 것으로 전망되고 있다. 중국의 정치적인 위상은 1970년대 유엔 상임이사국 피선과 소련 등 동구공산권의 몰락으로 더욱 더 높아지고 있으며, 경제적인 위상 역시 2003년 총 무역액이 8천억달러를 초과할 것으로 전망되고 있어 미국, 독일에 이어 일본과 순위를 다툴 것으로 보인다.

사회주의 국가 중국이 시장경제체제를 도입한 지 불과 20여년만에 世界史에 실질적인 강국으로 부상할 수 있게 된 것은 자본주의 국가보다 더 자본주의적인 시장경제체제의 도입과 과감한 외국인투자유치가 주요 원인으로 거론되고 있다. 중국의 경제성장은 1978년 개방정책 이후 연평균 9.5%를 구가하고 있으며, 외국인투자유치액은 연간 450억달러 내외에 달하여 미국에 이어 2위의 실적을 기록하고 있는데 미국이 세계 유일의 강대국 위상을 확립하고 있고 기축통화를 사용하는 있는 국가임을 고려하면 실질적인 외국인투자유치 규모에 있어서 1위의 국가라고 할 것이다. 중국으로 유입되는 외국인투자는 막대한 고용창출 이외에도 총요소생산성을 2.5%, 잠재성장률을 3% 정도 높인 것으로 분석되고 있다.

한편 무역액의 증가를 뒷받침하기 위해 중국정부는 港灣 및 港灣背後施設의 확보와 증설에 노력해왔다. 그런데 지리적으로 밀접한 관계에 있는 우리나라는 중국의 항만 및 항만배후지 개발정책에 따른 영향을 받을 가능성이 높다. 따라서 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 정책을 면밀하게 분석하여 이에 대응할 수 있는 우리나라의 정책방향을 수립하는데 활용해야 할 필요성이 높아지고 있다.

그러나 아직까지 우리나라에서는 중국의 항만 및 항만배후지 개발정책, 이들 지역으로의 외국인투자유치정책에 대한 면밀한 분석 및 연구가 미흡한 실정이다. 특히 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 개발 및 관리운영주체, 외국인투자유치정책 등에 대한 분석이 미흡하여 정책 개발 및 집행에 내재되어 있는 배경을 이해하기 어려웠다. 본 연구는 이러한 기존 연구의 한계점을 극복하고 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치정책수립에 활용할 수 있는 시사점을 도출하기 위해 시도된 것이다.

본 과제에서는 기존 연구에서 주로 사용하고 있는 다양한 분야에서 다발적인 차원에서 중국의 제반정책에 대한 접근방법보다는 항만 및 항만배후지의 개발·관리운영주체와 기능, 외국인투자 유치정책 등에 대해 연구의 초점을 두었다. 이에 따라 중국에서 추진중인 항만 및 항만배후지(經濟技術開發區, 保稅區 등)의 현황을 고찰하고 이들 지역에서 활동하고 있는 기업 관계자와의 인터뷰 등을 통하여 정책의 실행양태를 살펴보고자 하였다. 나아가 이들 정책이 우리나라의 항만 및 항만배후지 개발을 위한 외국인투자유치정책에 미칠 시사점이 무엇인가도 파악하고자 하였다.

그런데 객관적으로 거론되는 정책의 수단과 집행가능성에는 차이가 발생하는 것이 일반적이다. 그리고 이러한 차이는 정책집행대상자의 순응성, 소속집단, 사회문화 등 유무형의 제약조건에 따라 더욱 벌어지게 된다. 우리나라는 중국과 기본적으로 역사적 전통, 지리적 위치, 사회문화적 전통, 각국에 대한 외국인의 이미지, 사회체제 등이 다르기 때문에 동일한 정책이 시행되더라도 실효성은 다를 수 있다.

본 연구는 중국의 외국인투자유치정책을 중심으로 분석하였으나, 우리나라가 참조할 수 있는 시사점 발굴에 중점을 두고 있다. 그런데 중국이 비록 자본주의 경제체제를 도입하고 있기는 하지만 아직까지는 사회주의 국가이며 국가의 영향력이 강력하다. 예를 들어 노조문제와 관련하여 중국에서는 노조보호를 위하여 많은 보장장치를 설정하고 있는데, 이는 우리나라에서 제기되는 문제와 그 문제에 대한 해결대안과는 다소 상이하다고 할 수 있다. 우리나라 역시 중앙정부의 역할이 강하나, 민주화의 진행, 자본주의의 성숙에 따라 개인의 사유재산권 보호장치가 강화되고 있는 상황이기 때문에 중국에서 시행되는 정책을 그대로 적용하기는 어려울 것이다. 이러한 점을 감안하여 우리나라에서 정책적으로 활용할 수 있는 시사점으로서 외국인투자유치를 위한 관계기관의 적극적인 자세와 유인의 부여 및 관리운영체제의 개선 등은 최소한의 필수요건이라는 점을 본 연구에서는 강조하고 있다.

본 연구는 韓國海洋水產開發院의 金亨泰 연구위원이 成淑慶 책임연구원 및 李鍾珽 연구원과 공동으로 수행한 것이다. 따라서 본 연구의 결과는 연구책임자를 비롯한 연구진에게 있다. 그러나 이 연구가 이렇게 간행될 수 있기까지에는 많은 분들의 도움이 있었다. 특히 본 연구의 자문위원으로서 對外經濟政策研究院의 趙顯堧 팀장, 충북대학교의 박상수 교수, 장금상선의 金南德 이사는 이론적 관점에

서 시사점이 많은 자문을 해주었고, 해양수산부 항만물류기획과 宋明達 사무관은 항만운영업무를 주관하는 정책실무자의 관점에서 유익한 자문을 해 주었다. 뿐만 아니라 본 원의 金學紹 기획조정실장은 내용 및 보고서의 편집에 대해서까지 많은 지도와 격려를 해 주었다. 아울러 수출입은행의 李知彦 중국담당 연구원과 煙臺經濟技術開發區投資促進局의 楊錫國 韓國處長은 중국의 제반 정책 및 관련자료의 제공 등에 많은 역할을 하였다. 그리고 본 보고서가 출판되도록 행정 및 편집업무를 수행한 金美靜 및 朴蕙姬 研究員補의 역할도 매우 컸다.

그리고 이 자리에서 밝히기가 힘들 정도로 많은 관계자 특히 해양수산부, 대우건설, 중국관련 업계 및 협회, 중국항로 배선선사 관계자들로부터의 助言도 많았다. 이 자리를 빌어 심심한 감사를 표하는 바이다. 그러나 본 연구의 내용에 대한 모든 책임은 어디까지나 연구를 직접 수행한 당사자가 져야 함은 물론이다.

따라서 이 보고서의 내용은 어디까지나 필자의 개인소견이며, 한국해양수산개발원의 공식견해가 아님을 밝혀두는 바이다.

2003년 12월

韓國海洋水產開發院
院 長 李 廷 旭

목 차

〈요 약〉

제1장 서 론	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	2
3. 연구방법	3
4. 주요 연구내용	3
5. 연구진행순서	4
제2장 중국의 항만 및 항만배후지 개발·관리제도	6
1. 중국의 항만 개발 및 관리제도	6
1) 제1단계(국유국영단계)	6
2) 제2단계(국가·지자체 공동 운영 단계)	7
3) 제3단계(항만행정과 경영의 분리 및 공사화 단계)	8
2. 중국의 항만배후지 개발 및 관리제도	9
1) 항만배후지의 종류	9
2) 항만배후지 개발·관리제도	13
제3장 중국항만 및 항만배후지의 외국인투자기업 유치정책과 유치현황	19
1. 항만에 대한 외국인투자 유치정책 및 유치현황	19
1) 항만에 대한 외국인투자 유치정책	19
2) 항만에 대한 외국인투자기업 유치현황	22
2. 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책 및 유치현황	28
1) 항만배후지에 대한 외국인투자유치정책	28
2) 항만배후지에 대한 외국인투자유치현황	30
3. 투자유치정책의 변화추이	33

제4장 중국항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 투자절차 37

1. 투자방식 및 투자규모 37
 - 1) 투자방식 37
 - 2) 투자규모 38
2. 경영요건 40
 - 1) 자본금 요건 40
 - 2) 인력고용 43
 - 3) 외환거래관련사항 45
3. 항만 및 항만배후지 투자절차 47
 - 1) 기업설립절차 47

제5장 중국과 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책 비교 61

1. 국내 항만 및 항만배후지 외국인투자유치제도 61
 - 1) 항만 외국인투자유치제도 61
 - 2) 항만배후지 외국인투자유치제도 65
2. 국내 항만 및 항만배후지 외국인투자기업 유치현황 66
 - 1) 항만투자유치현황 66
 - 2) 항만배후지 유치현황 68
3. 비교분석 69
 - 1) 상대적으로 미흡한 조세유인제도 69
 - 2) 임대료 결정방식 재량권 부족 70
 - 3) 복잡한 투자절차 71
 - 4) 투자조건 협의과정 장기화 71
 - 5) 투자유치 담당자에 대한 인센티브 부족 72

제6장 결론 및 정책건의 76

1. 연구의 결론 76

1) 항만 및 항만배후지 부문	76
2) 항만부문	78
3) 항만배후지 부문	80
2. 정책건의	82
1) 항만부문에 대한 외국인투자 절차의 간소화	83
2) 항만투자 인센티브 확대	83
3) 항만배후지 규모를 확대 개발	84
4) 항만배후지 관리주체를 행정기관으로 설정	84
5) 세제 및 임대료 인센티브 요건을 완화	85
6) 항만배후지에 물류업 이외에 조립·가공업·제조업을 허용	85
7) 외자유치에 대한 장려금 제공 및 재량권 부여	86
참고문헌	87

표 목 차

〈표 2-1〉 항만 배후지 개념(항만법 제2조 제6항 규정)	10
〈표 2-2〉 항만지원시설 및 항만친수시설 개념(항만법 제2조 제6항 규정)	11
〈표 2-3〉 항만배후지의 요건	11
〈표 2-4〉 중국의 경제기술개발구와 보세구의 특성비교	12
〈표 2-5〉 경제특구와 수출가공구의 특성 비교	13
〈표 2-6〉 중국의 보세구 현황(위치 및 면적)	13
〈표 2-7〉 上海 外高橋 保稅區 管理委員會의 부서별 업무현황	18
〈표 3-1〉 중외합자 항만부두개발프로젝트에 대한 잠정 우대규정의 주요내용 ..	19
〈표 3-2〉 항만투자사업과 기타사업간 법인세율 비교(외국인투자기업 대상)	20
〈표 3-3〉 항만투자사업과 일반투자사업간 법인세 감면기간 비교	21
〈표 3-4〉 외국인투자기업과 중국기업에 대한 기타 조세 인센티브 비교	21
〈표 3-5〉 외국인투자기업에 대한 지방세 우대정책	22
〈표 3-6〉 Hutchison Ports Holdings사의 중국항만 진출현황	23
〈표 3-7〉 P&O Ports의 중국항만 진출현황	24
〈표 3-8〉 PSA Corporation사의 중국항만 진출현황	24
〈표 3-9〉 CSX World Terminals사의 중국항만 진출현황	25
〈표 3-10〉 MTL사의 중국항만 진출현황	25
〈표 3-11〉 대우건설의 중국 莊河港 투자현황	26
〈표 3-12〉 중국항만의 소유구조 현황(1998년)	27
〈표 3-13〉 중국 항만배후지의 주요특징	29
〈표 3-14〉 경제기술개발구 입주기업 우대정책	29
〈표 3-15〉 보세구 입주기업 우대정책	30
〈표 3-16〉 경제기술개발구에 대한 외국인투자기업 투자유치현황(2002년 실적) 31	
〈표 3-17〉 중국의 주요 개발구에 대한 외국인투자기업 유치현황	31
〈표 3-18〉 WTO 가입 이후 중국의 제한산업 개방화 계획	34
〈표 3-19〉 WTO 가입 이후 중국의 장려산업 개방화 계획	34
〈표 3-20〉 WTO 가입 이후 중국의 전반적인 투자환경 개선추이	35
〈표 3-21〉 자가용설비 수입관세, 수입부가세 과세범위의 확대	36
〈표 4-1〉 일반산업 부문의 외국인투자방식 및 관련법규	37

〈표 4-2〉 인센티브 대상이 되는 투자규모	39
〈표 4-3〉 대한 출자금 규정	40
〈표 4-4〉 중국의 업종별 최저자본금 규정	41
〈표 4-5〉 주식을 발행하는 외국인투자유한공사의 업종별 최저등록자본 규제 ..	42
〈표 4-6〉 투자총액과 등록자본 관계	42
〈표 4-7〉 등록자본금과 불입완료기간과의 관계	43
〈표 4-8〉 외국인투자기업의 설립절차	47
〈표 4-9〉 사전조사단계시의 수집자료 내용	47
〈표 4-10〉 투자의향서 기본내용	49
〈표 4-11〉 프로젝트건의서 인가시의 신청서류	50
〈표 4-12〉 사업타당성 검토보고서의 주요 내용(항만투자시)	51
〈표 4-13〉 사업타당성 검토보고서의 주요 내용(항만배후지 투자시)	51
〈표 4-14〉 계약서의 주요 내용	51
〈표 4-15〉 계약서 및 정관 인가시의 신청서류	52
〈표 4-16〉 외국인투자촉진 관련 국가기관	53
〈표 4-17〉 외국인투자기업의 설립등기시의 등기비용 징수기준	54
〈표 4-18〉 합자·합작기업 설립 절차	55
〈표 4-19〉 외국인 단독투자기업 설립절차	56
〈표 4-20〉 青島保稅區管理委員會의 입주기업에 대한 서비스 제공내용	60
〈표 5-1〉 민자사업에 대한 정부의 재정지원	63
〈표 5-2〉 민자사업의 투자소요기간	63
〈표 5-3〉 민간투자사업 관련기구	64
〈표 5-4〉 항만분야 민간투자사업 추진현황('03. 10. 기준)	65
〈표 5-5〉 외국 항만운영업체의 국내 컨테이너 터미널 참여업체 현황	67
〈표 5-6〉 우리나라의 항만배후지에 대한 LME 참고 유치현황	68
〈표 5-7〉 민간투자사업에 대한 세제지원내용	70
〈표 5-8〉 중국의 외자유치담당자 장려금 지급 제도	72
〈표 5-9〉 중국의 외자유치담당자 장려금 지급 제도	73
〈표 5-10〉 항만 및 항만배후지에 대한 중국과 우리나라의 외국인투자 유치정책 비교	74

그 립 목 차

〈그림 1-1〉 연구진행의 Flow Chart	5
〈그림 2-1〉 중국의 항만배후지 개발절차	14
〈그림 4-1〉 항만 합자(합작) 투자절차 Flow	57
〈그림 4-2〉 항만배후지(개발구) 합자/합작투자절차 Flowchart	58
〈그림 4-3〉 항만배후지(개발구) 단독투자 Flowchart	59

<요 약>

제1장 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

- 연구의 배경
 - 중국의 항만 및 항만배후지로 유입되는 대규모 외국인투자유치는 중국경제의 성장을 견인하고 있을 뿐만 아니라 동아시아의 국제간 물류경쟁을 가속화시키고 있음
 - 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치전략은 동북아 물류중심을 지향하고 있는 우리나라로서는 면밀히 관찰할 필요가 있을 뿐만 아니라 이에 대한 대응방안 모색이 요구되고 있음
- 연구의 목적
 - 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 개발 및 관리제도와 운영현황을 분석
 - 중국이 항만 및 항만배후지에 외국인투자유치를 위해 취하고 있는 정책의 구체적인 내용을 분석
 - 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 설립절차, 경영여건 등 현황 분석을 통해 동 지역으로 유입되는 외국인투자기업의 투자관련절차를 파악하여 외국인투자기업 유치의 성공적인 기반이 무엇인가를 실증 분석
 - 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업 유치에 대응할 수 있는 대응방안을 모색하고 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 유치를 위한 시사점 도출 및 정책방안을 강구

2. 연구방법 및 주요내용

- 연구방법
 - 이 연구는 기본적으로 문헌조사, 해외사례조사, 관계자 면담조사를 통해 수행
 - 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 관련자료가 미비한 한계를 타파하기 위해 중국의 항만 및 항만배후지에 실제 투자를 행한 기업 및 투

자유치를 담당하고 있는 중국의 관계기관을 방문하여 인터뷰 조사를 실시·활용

◦ 연구내용

- 이 연구는 서론, 중국의 항만 및 항만배후지 개발·관리제도 현황, 중국항만 및 항만배후지의 외국인투자기업 유치정책과 유치현황, 중국항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 투자절차, 중국과 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책 비교, 시사점 분석 및 결론 등으로 구성

제 2 장 중국의 항만 및 항만배후지 개발·관리제도

1. 중국의 항만개발 및 관리제도

- 1984년 이전에는 중앙정부가 항만을 직접 개발 및 관리·운영하는 국유국영 단계이었음
- 1984년 이후 항만의 소유권은 국가에 두고 관리권을 지방에 이양하는 2중 관리구조로 전환하여 국가 및 지자체가 공동으로 운영
- 2001년 이후에는 항만행정기능과 항만경영기능을 분리하고 독립채산제 방식에 의한 항만운영체제를 강화하여 선진 항만관리체제로 이행

2. 중국의 항만배후지 개발 및 관리제도

- 중국은 항만배후지에 33개 경제기술개발구 및 13개 보세구를 개발하여 외자유치, 내륙지역 개발의 선도역할 수행, 수출입산업 육성, 국제물류기업의 유치를 도모
- 항만배후지의 지정 및 입주기업에 대한 세제 인센티브 부여는 국가가 담당
- 항만배후지의 개발계획 수립, 조성, 자원조달, 입주기업 유치 등 관리운영은 지방정부가 담당
- 지방정부는 항만배후지의 효율적 개발 및 관리운영을 도모하기 위해 개발구 관리위원회를 설치

제3장 중국항만 및 항만배후지의 외국인투자기업 유치정책과 유치현황

1. 항만에 대한 외국인투자유치 정책 및 투자유치실적

- 1985년도에 항만에 투자하는 외국인투자기업의 유치를 위하여 「중외합자 항만부두 개발프로젝트에 대한 잠정우대규정」을 마련
 - 30년 이상의 투자사업자에게 투자 후 5년간 법인세 완전 면제, 추후 5년간은 법인세 75% 감면, 그 이후에는 50% 감면, 지방세 감면, 고정자산의 조기상각 허용, 요율결정의 자율권 보장, 부대사업 투자허용, 운영기간 연장 허용 등의 조치를 실시
- 세계 유수의 터미널 오퍼레이터들이 중국의 항만에 직접 투자
 - 홍콩의 Hutchison Whampoa 그룹은 14개 컨테이너 부두, P&O Ports사는 5개 컨테이너 부두, PSA Corp사는 10개 컨테이너 선석, CSXWT사는 2개 컨테이너 부두, MTL사는 2개 컨테이너 부두, Maersk-Sealand사는 10개 이상의 컨테이너 부두, 우리나라의 대우건설은 2개 일반부두에 직접 투자방식으로 투자
 - 외국 터미널 오퍼레이터에 의한 투자건수는 30개 사업, 총투자액은 32.7억달러로서 대다수의 투자는 합자방식으로 컨테이너부두에 집중
 - 간접투자방식으로서 국제금융기관과 외국정부가 투자한 건수는 25개 사업, 총투자액은 24.3억달러로 이를 통해 139개 선석을 건설

2. 항만배후지에 대한 외국인투자유치 정책 및 투자유치실적

- 항만배후지에 외국인투자기업 유치를 위해 개발구(경제기술개발구, 보세구) 제도를 도입
 - 1984년도에 공업·과학 발전, 선진기술도입 및 외자유치를 위한 특구로 경제기술개발구 제도를 창설, 이후 항만배후지에 33개, 내륙지역에 21개 개발구를 운영
 - 1990년도에는 국제무역업, 수출가공업, 물류업, 창고보관업, 보세상품 전 시업을 촉진하기 위해 보세구 제도를 창설, 이후 항만배후지에 13개 보세구를 설치·운영

- 항만배후지에 73억달러의 규모에 이르는 외국인투자를 유치
 - 2002년도에는 항만배후지에 위치한 33개 경제기술개발구에만 73억달러 유치, 140억달러 투자계약, 수입 및 수출은 254억달러 및 271억달러를 기록
 - 항만배후지에 대한 외국인투자는 중국전체의 14% 내외, 수출입의 9% 내외를 차지할 정도로 항만배후지 역할이 높아짐

제4장 중국항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 투자절차

1. 투자방식 및 투자규모

- 외국인투자기업의 투자 리스크 최소화를 위한 투자방식 허용
 - 항만투자방식은 종래에 합자 및 합작방식만 허용하면서 외국인투자기업의 중국투자에 따르는 리스크 최소화 및 공동운영에 노력하고 있으며, 투자파트너는 지방정부임
 - 항만부문에 대한 외국인투자수익의 단독회수를 위해 2002년 4월 이후에는 외국인투자기업의 단독투자를 허용하여 규제완화 및 외국인 투자방식에 대한 국제흐름에 부응
 - 중국은 외국인투자기업의 항만투자규모에 제한을 두고 있지 않으나, 외국인 투자자가 인센티브를 받기 위해서는 최소한 3,000만달러 이상의 투자를 요구하고 있음
 - 항만배후지에 대해서는 합자, 합작 및 단독투자방식을 허용하고 최소투자규모는 항만배후지에 따라 상이하나, 上海 外高橋 保稅區의 경우 20만달러로 대폭 완화

2. 외국인투자기업에 대한 경영요건

- 외국인투자기업에 대해 자국기업과 유사한 경영여건을 제공
 - 자본금 규모나 등록자본금 불입에 대한 요건을 대폭 완화
 - 인력고용에 대해서도 특별한 규제를 행하고 있지 않음
 - 외환거래에 있어서도 보세구의 경우는 자유로운 외화거래를 허용하고 본국송금을 허용하는 등 각종 편의를 제공

3. 항만 및 항만배후지 투자절차

- 사전협의를 통한 투자의사결정 및 원스톱 서비스 제공
 - 외국인투자기업의 투자를 체크하기 위한 일정한 요건을 설정하고 있음(투자의향서 체결, 프로젝트 건의서 및 예비허가 신청·인가, 사업타당성 검토보고서 제출, 합자계약서 및 정관제정·인가, 외국인투자기업 허가서 신청·취득 등)
 - 항만부문에 대한 투자시에는 인가기관으로부터 승인을 획득하기 이전에 사전협의 단계에서 투자파트너인 지방정부로부터 제공받을 수 있는 각종 지원사항을 협의하기 때문에 인가기관의 승인은 요식행위에 지나지 않으며 따라서 신속한 투자의사결정이 이루어짐
 - 항만배후지 입주시에도 항만배후지가 제공하는 각종 지원사항을 사전에 고려하고 사업타당성을 검토하여 투자의사를 결정하며 그 후 요식행위가 가까운 인가기관으로부터 승인을 획득하기만 하면 투자허가가 완료됨
 - 이에 따라 투자승인에 소요되는 기간은 45일 내지는 3개월 이내에 종료됨

제5장 중국과 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책 비교

1. 국내 항만 및 항만배후지 외국인투자유치제도

- 국내 항만의 경우 외국인투자를 유치하기 위한 제도가 있으나, 협의절차가 복잡하고 인센티브가 부족
 - 항만의 경우 「항만법」에 의한 비관리청항만공사제도와 「민간투자법」에 의한 항만투자사업으로 구분됨
 - 비관리청항만공사의 경우는 투자절차가 비교적 간단하고 투자리스크 등이 발생하지 않음
 - 민간투자법에 의한 투자시에는 정부가 민간사업자의 투자규모, 수익률, 운영기간, 정부의 지원규모 등에 대해 민간사업자와 협상을 통해 결정한 후, 합의가 이루어질 때에 비로소 투자가 이루어지게 됨
 - 그런데 투자관련 각종 사항에 대해 정부와 민간사업자가 면밀한 검토를 행하기 때문에 검토기간의 장기화 등 구조적인 문제 발생으로 민자투자유

치가 지연되는 경우가 있음

2. 국내 향만 및 향만배후지 외국인투자유치 현황

- 국내 향만의 경우 2조 8,000억 규모의 민자를 유치하였으나, 외국인투자유치는 저조
 - 민간투자법 등 제도시행으로 향만부문에 있어서 민자유치 규모는 2조 8,000억원이 이르나, 이 중 외국인투자유치 규모는 6억 8,700만달러에 불과
- 향만배후지에 대한 외국인투자 유치규모는 전무하며, 민자유치 규모도 2003년말 현재 2건에 불과함
 - 2000년도에 향만배후지에 관세자유지역을 지정하였으나, 배후부지 규모가 작고, 인센티브가 부족하여 투자저조

3. 향만 및 향만배후지에 대한 중국과 우리나라의 외국인투자기업 유치제도 비교분석

- 우리나라는 중국에 비해 향만 및 향만배후지에 대한 외국인투자기업 유치를 위한 제도구축이 미흡
 - 조세제도 : 중국은 일반지역 및 일반산업에 대해 30%로 적용하고 있는 법인세를 향만 및 향만배후지 투자기업에게는 15%로 낮게 설정. 더구나 향만부문의 투자에 대해서는 5년간 완전 면제, 추후 5년간 75% 감면 등 세제혜택을 부여. 이에 반해 우리나라의 경우 과세표준 1억원 이상의 경우 법인세는 27%로 적용. 물론 3,000만달러 이상 투자하는 외국인투자기업에게는 법인세 7년간 100% 감면, 3년간 50% 감면 및 지방세 감면조치를 실시하고는 있으나, 적용기준이 3,000만달러 이상으로 대폭 강화되어 있음
 - 임대료 결정방식 : 중국은 협상방식을 활용하여 투자사업자에 따른 임대료 차별을 하고 있으나, 우리나라는 협상방식을 활용하지 못하고 있음
 - 투자절차 : 중국은 인가단계 이전의 제도화되지 않은 사전협의 단계에서 투자관련 대다수 사항에 대해 협의를 행하고 인가단계에서는 요식적인 절차만 거치는 것으로 되어 있어 투자절차가 매우 간소화되어 있음. 이에 반해 우리나라의 경우 우선협상자를 지정한 후에 본격적으로 투자관련 각종

- 사항에 대해 협의하게 되어 있어 투자에 소요되는 기간이 장기화되는 문제가 있음
- 투자유치 담당자에 대한 인센티브 : 중국은 투자장려금 제도를 실시하고 있어 투자유치 과정이 원활함. 이에 반해 우리나라의 경우 투자장려금 제도도 없을 뿐만 아니라 투자 유치 담당자는 특혜시비를 회피하려는 자세로 협상에 임하기 때문에 협상과정이 전체적으로 원활하지 못함

제6장 결 론

1. 항만부문에 대한 외국인투자 절차의 간소화

- 항만부문에 대한 투자절차를 대폭 간소화
 - 세계 주요국이 외국인투자유치를 위한 각종 지원제도를 강구·실시하고 있는 현황에 부응하고 우리나라의 항만에 대한 외국인투자 실적의 저조함을 만회할 필요 있음
 - 이를 위해 현행 민간투자법 규정에 외국인투자절차에 대한 우대규정을 설정하거나 외국인투자촉진법에 관련규정을 신설함

2. 항만투자 인센티브 확대

- 동북아 물류중심국가 실현에 필수적인 항만인프라의 조성에 노력하는 외국인기업의 투자에 대해 특별규정을 설정하여 대폭적인 인센티브를 제공
 - 항만인프라는 부족하지만, 정부의 재정자금이 항만부문으로 원활하게 배분되지 못하는 현실을 감안할 때, 민자유치나 외자유치는 절실
 - 그러나 우리나라는 국내자본 부족국은 아니기 때문에 외자유치에만 무조건 인센티브를 공여하기 보다는 외자, 민자 동등 조건으로 유치하는 정책이 필요

3. 항만배후지 규모를 확대 개발

- 항만배후지 운영시 규모의 이익을 실현하기 위해 항만배후지 규모는 최소한 40만평 이상으로 설정함이 타당
 - 중국은 대부분 수㎢에 이르고 있으나, 우리나라는 국토가 넓지 않기 때문

에 항만배후지를 다수 지역에 산발적으로 조성하기보다는, 거점지역을 선정하여 선별적으로 조성하는 것이 바람직

4. 항만배후지 관리주체를 행정기관으로 설정

- 외국인투자지원센터나 항만배후지 관리기관이 외국인투자기업을 위해 실질적인 투자 및 기업설립절차를 종결지을 수 있도록 추진
 - 중국의 경우 개발구관리위원회가 행정기관으로서 one stop service를 제공
 - 우리나라에는 「대한무역투자진흥공사」(KOTRA)내에 「외국인투자지원센터」가 설치되어 있으나, 실질적인 행정기능을 담당하지 못하고 있음
 - 향후 항만배후지 관리주체를 행정기관으로 설정하여 one stop service를 제공토록 함

5. 세제 및 임대료 인센티브 요건을 완화

- 3,000만달러 이상의 투자를 행하는 외국인투자기업(물류기업)에 대해서만 감면조치를 부여하고 있는 세제 인센티브를 향후 500만달러 내외로 인하
- 항만배후지에는 국제물류기업이 입주하기 때문에 중국과 경쟁할 수 있는 여건 마련이 필요
 - 임대료 수준은 조성원가와 무관하게 국제적인 수준으로 조정
 - 입주기업의 투자비 절감 차원에서 표준 물류공장을 건설·임대

6. 항만배후지에 물류업 이외에 조립·가공업·제조업을 허용

- 항만배후지에는 물류기업 뿐만 아니라 제조기능도 유치
 - 조립·가공업 허용시 유치기업 규모의 증대, 관련기업의 범위확대 등 가능

7. 외자유치에 대한 장려금 제공 및 재량권 부여

- 외국인투자유치 촉진 위해 유치 기관이나 개인에게 장려금 지급제도를 도입
- 외자유치 협상의 유연화 위해 재량권을 부여함

제 1 장 서 론

1. 연구의 배경

1978년도에 개방정책을 실시한 이후 세계 최대 규모의 생산 및 소비지로 변모하고 있는 중국은 세계 각국으로부터 방대한 규모의 외국인투자를 유치하고 있다. 특히 경제성장 과정에서 부족한 항만시설로 인해 체선·체화현상이 사회적으로 심각한 수준에 이르는 문제에 부딪치게 되자, 중국정부는 외자유치로 이를 해결하고 있다. 이를 위해 1985년도에는 항만부문에 대한 외자유치 인센티브 규정까지 마련하여 외자유치에 노력한 결과 오늘날에는 항만의 체선·체화현상이 대폭 축소되었을 뿐만 아니라 上海港은 세계 제3위의 항만으로 성장하고 있다.

항만개발에 이어 내륙지역의 성장견인을 위해 중국은 항만배후지를 집중적으로 개발하고 이 지역에 대한 외국인투자유치에도 열성적이다. 오늘날 중국경제의 성장은 단순히 각종 산업부문의 발전에만 기인하는 것이 아니다. 중국은 개방초기부터 연해지역을 우선적으로 개발하는 개발입지정책을 추진하였고 그 결과 연해지역의 개발이 성공적으로 완수됨에 따라 내륙지역의 개발전략을 시도하고 있다. 이와 같이 중국은 연해 즉 항만배후지를 개발의 축으로 삼아왔는데 이러한 입지전략은 상당한 성공을 보이고 있다. 그 결과 중국의 항만 및 항만배후지로 유입되는 대규모 외국인투자유치는 중국경제의 성장을 견인하고 있을 뿐만 아니라 동아시아의 국제간 물류경쟁을 한층 가속화시키고 있다.

동북아 물류중심을 지향하고 있는 우리나라는 항만 및 항만배후지 개발을 위해 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외자유치전략을 면밀히 관찰하여 중국이 시행하고 있는 정책의 시사점을 우리나라의 항만 및 항만배후지 개발을 위한 정책수단으로 활용할 필요가 있다.

그런데 중국이 항만 및 항만배후지에 대하여 대규모의 외국인투자를 유치하고 있음에도 불구하고 그 배경에 대한 명확한 분석은 거의 이루어지고 있지 않다. 더구나 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 구체적인 개발, 관리·운영 제도에 대한 내용이 다소 불명확하다. 이 지역의 개발·관리주체 및 외국인투자유치 정책의 입안주체는 누구인지 등에 대한 분석도 거의 이루어지고 있지 않기 때문에 중국의

영향을 직접적으로 받고 있는 우리나라로서는 이에 대한 정밀한 분석이 필요한 것이다.

물론 중국의 경우 저렴한 인건비와 내수시장의 성장잠재력이 외국인투자유치의 기폭제로 작용하고 있는 측면이 강하다. 그러나 외국인투자유치를 위한 제도적인 기반 구축도 대규모 외국인투자기업 유치를 견인하는 요인으로 거론되고 있는 점을 고려하면 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정도, 외국인투자유치를 활성화 배경에 대해 살펴볼 필요가 있다.

2. 연구의 목적

이러한 배경에 따라 본 연구에서는 중국의 항만 및 항만배후지의 개발 및 관리제도를 살펴보고, 외국인투자기업의 유치제도나 현황은 어떠한지 이를 우리나라와 비교·분석한 후 우리가 얻을 수 있는 시사점은 무엇인가를 강구해 보고자 한다. 연구의 목적을 보다 구체화시키면 다음과 같다.

첫째, 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 개발 및 관리제도와 운영현황을 분석하고자 한다.

둘째, 중국이 항만 및 항만배후지에 외국인 투자유치를 위해 취하고 있는 정책이 무엇인가를 분석하고자 한다. 아울러 이 지역에 대한 외국인투자유치 인센티브와 WTO 가입 이후의 정책 변화 내용은 무엇인가를 분석하고자 한다.

셋째, 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 설립절차, 경영여건 등의 현황을 분석하여 동 지역으로 투자하는 외국인투자기업의 투자관련 절차를 파악해 보고자 한다. 그리고 이러한 요인들이 과연 외국인투자유치의 성공적인 기반이 되는가를 분석해보고자 한다.

넷째, 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치를 제고하기 위한 방안 강구에 활용하고자 한다. 우리나라는 항만 및 항만배후지를 개발하고 있으나, 아직 외국인투자기업의 유치에 성공적인 단계는 아니다. 그리하여 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 정책을 우리나라와 비교 분석하고, 시사점을 도출하여 우리나라에 대한 외국인투자유치 방안의 강구에 활용하고자 한다.

3. 연구방법

이상과 같은 목적을 달성하기 위해 본 연구에서는 다음과 같은 방법으로 연구를 수행하고자 한다.

첫째, 기존의 선행 연구내용을 분석하고자 한다. 중국의 외국인투자유치제도 및 현황에 대한 종래의 연구는 적지 않다. 그러나 항만 및 항만배후지에 대한 정책 및 동 지역으로의 외국인투자기업의 유치현황에 대한 분석은 많지 않은 편이다. 그러나 간접적이기는 하지만, 중국의 일반 외국인투자기업 유치정책을 살펴봄으로서 간접적으로 항만 및 항만배후지에 대한 정책방향을 살펴볼 수 있을 것이다. 이에 따라 이러한 선행연구를 활용하고 선행연구에서 분석되지 못한 부분에 대해서는 새롭게 분석하고자 한다.

둘째, 관련 자료의 수집을 통해 분석하고자 한다. 외국인투자기업의 중국 항만 및 항만배후지에 대한 유치현황에 대해서는 중국의 교통부, 일본의 JETRO, 세계은행, UNCTAD, 우리나라의 수출입은행, KOTRA 등 관련기관이 모두 관심을 가지고 추적하고 있다. 그리하여 본 연구에서는 이러한 관련기관으로부터 입수가능한 공표자료를 활용해 분석하고자 한다.

셋째, 관계자의 의사를 반영하고자 한다. 본 연구에서는 중국에서 사업을 수행하는 기존의 사업자, 외국인투자기업 뿐만 아니라, 중국의 항만 및 항만배후지 당국 및 관계자 등 중국에 직접 투자하고 있거나 투자를 유치하는 중국의 관련기관 관계자와의 인터뷰를 활용하고자 한다. 국내기업 중에는 중국의 항만배후지에 투자하고 있는 기업도 적지 않으며, 중국의 항만부문에 직접 투자를 행하고 있는 기업도 있다. 또한 중국의 항만배후지 관리주체도 자국에 대한 투자유치를 위해 국내에 사무소를 설치하고 있기도 하다. 이에 따라 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 투자정책을 보다 정확하게 파악하기 위해 이들 관계자의 사례를 참조할 필요가 있다. 그리하여 이들의 견해를 인터뷰 조사를 통해 반영하고자 한다.

4. 주요 연구내용

이상과 같은 목적을 달성하기 위해 본 연구에서는 다음과 같은 내용을 중점적으로 분석하고자 한다.

우선 중국의 항만과 항만배후지 개발 및 관리운영 현황에 대한 제도를 고찰해

보고자 한다. 이에 대해서는 제2장에서 분석한다.

제3장에서는 이러한 분석을 바탕으로 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 정책과 투자유치현황을 살펴보고자 한다. 특히 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치를 위해 시행하고 있는 각종 인센티브 제도 등을 분석하여 외국인투자유치 배경을 확인하고자 한다. 아울러 WTO 가입 이후의 유치제도 변화경향을 파악하고자 한다.

제4장에서는 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 투자절차, 투자형태 및 특징 등을 분석하고자 한다.

위의 분석을 바탕으로 제5장에서는 중국과 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 제도 및 현황을 비교 분석하고자 한다.

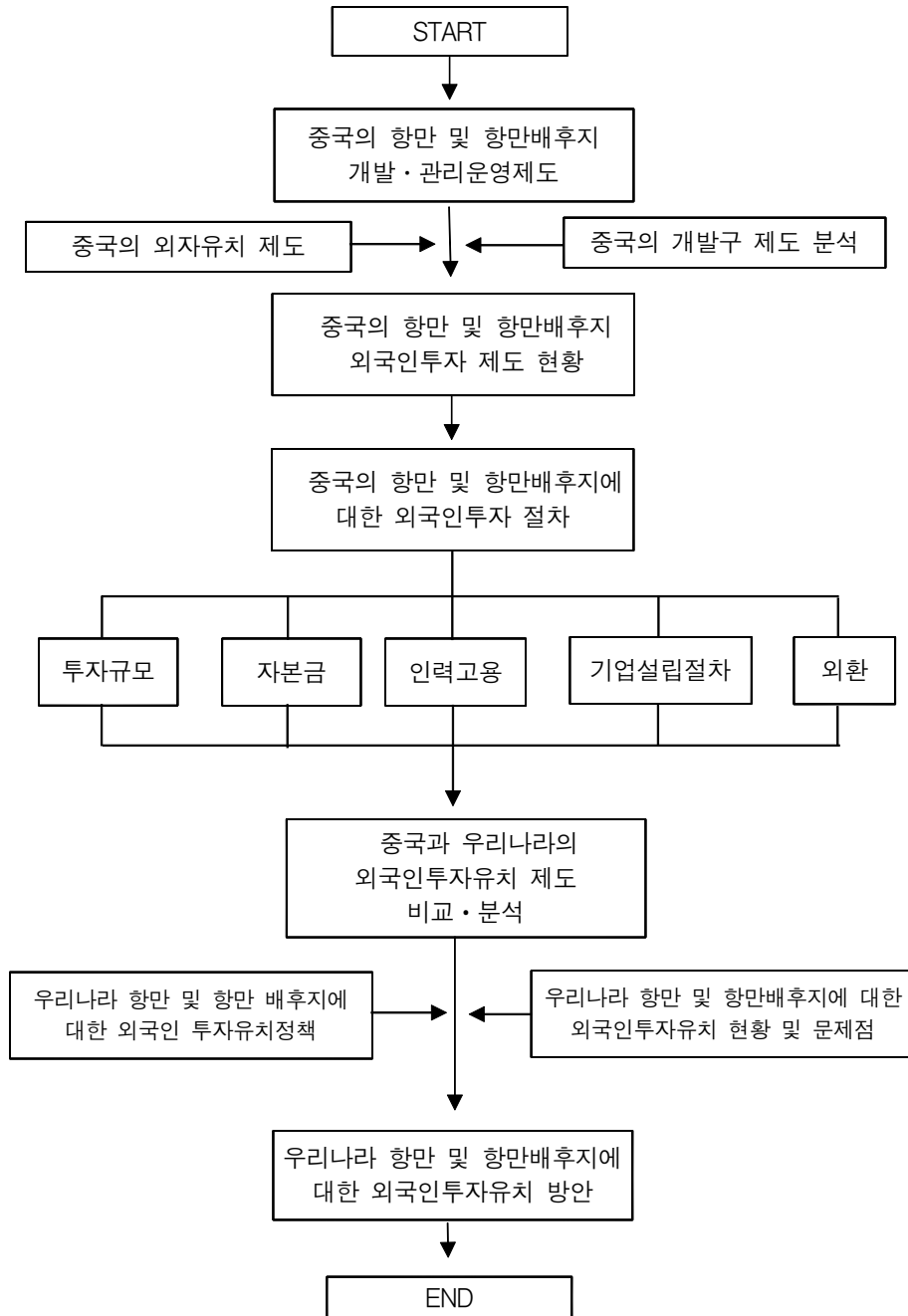
제6장 결론에서는 중국항만 및 항만배후지의 외국인투자유치에 대한 시사점과 결론을 도출하고 필요한 정책사항을 건의하고자 한다.

5. 연구진행순서

본 연구는 다음과 같은 순서로 분석한다.

〈그림 1-1〉

연구진행의 Flow Chart



제 2 장 중국의 항만 및 항만배후지 개발 · 관리제도

본 장에서는 중국의 항만과 항만배후지의 개발 및 관리제도에 대하여 분석하고자 한다.

1. 중국의 항만 개발 및 관리제도

중국에는 항만이 세 종류로 구분된다. 하나는 「중요항만」으로서 상당수가 해항(Sea Port)으로 12개항만이 있다. 여기에는 上海港(Shanghai), 天津港(Tianjin), 大連港(Dalian), 青島港(Qindao), 煙台港(Yantai), 寧波港(Ningbo), 廣州港(Guangzhou), 營口港, 連雲港, Zhanjiang, 厦門港(Xiamen), 汕頭港(Shantou) 등이 있다. 두 번째는 長江에 위치해 있는 25개 주요항만이다. 세 번째로는 중요도가 높지 않은 「지방항」이다. 海港과 長江 연안의 항만은 종래 국가가 직접 관리해왔고 지방항은 원래부터 지방정부가 관리해왔다. 그리고 이러한 지방항은 아직도 지방정부가 관리하고 있다.

그런데 지방항은 규모가 적고 중요도가 매우 떨어지며, 長江 항만도 외국과의 교역 비중이 낮으므로 본 연구에서는 해항을 중심으로 살펴보고자 한다.

중국의 연해에 위치해 있는 12개 해항의 관리 · 운영제도는 지금까지 세 차례의 변화를 겪어오고 있다. 국유국영 체제인 제1단계로부터, 국가 · 지방도시 공동운영 체제인 제2단계를 거쳐 현재는 공사화 체제인 제3단계가 바로 그것이다. 이하에서는 각 단계별로 그 내용을 간략히 살펴보고자 한다.

1) 제1단계(국유국영단계)

중국은 1984년 이전에는 중앙정부가 항만을 직접 개발 · 관리하였다. 즉 중앙정부인 교통부가 전국에 항만관리부서를 설치하고 직접 개발 및 관리하였다¹⁾.

그런데 중앙정부에 의한 일원적인 관리체제로 인해 항만관리의 통일성이 나타나기도 했으나, 다음과 같은 문제점이 발생하였다.

첫째, 모든 항만건설 예산을 중앙정부가 조달해야 했으나, 항만건설이 필요한 중앙정부 예산이 부족해지기 시작하였다. 당시 대외개방으로 중국경제가 급성장하여 수출입무역이 증대하였으나, 시설확장은 이에 부응하지 못하여 1980년대에는 항만체선 현상 등이 발생하였다. 이와 같이 자금부족으로 항만개발이 순조롭

1) 이 부분에 대해서는 鳥居幸雄, 『中國の港灣と物流』(日本海事新聞社, 1987. pp. 51-58)을 참조바람.

게 이루어지지 못하자 항만의 현대화가 초미의 국가적인 관심사항으로 대두하게 되었다.

둘째, 항만별 지방도시의 고유사정을 항만개발 등에 적절히 반영할 수 있는 체제가 아니었다. 항만개발이 중앙정부에 의하여 일원적·획일적으로 이루어졌기 때문에 각 지방의 도시계획을 감안한 항만계획이 이루어지지 않았다.

셋째, 항만운영이 효율적으로 이루어지지 않았다. 왜냐하면 항만을 국가공무원이 직접 관리하고 있었고 하역작업 등 항만서비스 또한 모두 관료에 의해 제공되었기 때문이다.

2) 제2단계(국가·지자체 공동 운영 단계)

이와 같은 문제를 해결하기 위해 중앙정부는 1984년에 항만관리의 지방분권화를 실시하였다. 즉 항만의 소유권은 국가에 두고, 관리권을 지방에 이양하는 2중 관리구조로 전환하였다. 그러나 관리의 주도권은 지방정부에 부여하였다. 이 제도하에서 중앙정부는 항만계획 수립기능만 담당하고, 항만관리와 부두운영은 지방정부에 총괄 위임하였다.

항만관리의 분권화는 단시일내에 이루어진 것이 아니라 점진적으로 이루어졌다. 1984년도에는 天津港이 분권화되었다. 그리고 동 제도의 유효성이 입증되자, 1986년도에는 上海港과 大連港, 1987년도에는 다른 항만으로 점진적으로 확대되었다. 마지막으로 중앙정부의 관리하에 있던 秦皇島港을 1999년에 지방으로 이관하였다.

제2단계에 있어서의 항만관리상 특징은 다음과 같다.

첫째, 항만계획 기능과 항만관리 기능을 구분하여, 전자는 중앙정부가 후자는 지방정부가 각각 담당하였다. 즉 항만계획, 항만요율결정 및 대규모 시설투자에 대해서는 중앙정부가 승인하고, 지방정부의 항무국은 항만시설의 개발 및 관리·운영의 총괄기능을 담당하였다.

둘째, 항만계획 수립과 관련하여 도시계획 등 지역별 사정이 고려되었다. 특히 배후권의 물류체계, 도시구조, 인프라현황 등을 감안한 항만계획이 수립되었다.

셋째, 항만투자도 시설별로 분담하였다. 방파제·항로준설 등은 중앙정부가, 안벽건설, 부두부지 조성 등은 지방정부가 담당하였다. 그러나 지방정부는 항만재정을 독립채산제로 운영하여 획득한 항만수입 중 일정금액은 중앙정부에 귀속시키고 나머지 수입으로 지출을 충당하였다.

넷째, 지방정부도 항만운영의 효율성을 높이기 위하여 행정부문과 기업부문을 분리하였다. 이를 위해 항만운영 부문은 현업부서로 독립시켜 독자적인 권한을 부여하여 항만운영의 효율성을 제고하고자 하였다.

다섯째, 지방정부의 재정으로만 항만투자를 충당하는 데에는 한계가 있는 것으

로 판단, 외자유치를 통해 항만시설을 건설하고자 하였다²⁾. 그리하여 1985년도에는 외자와의 합자사업을 허용하고 민자부두건설에 대해서도 외자투자를 인정하는 동시에 하역작업권을 부여하였다³⁾.

그러나 동 제도를 채택했음에도 불구하고 다음과 같은 문제점이 나타났다.

첫째, 항만서비스는 여전히 지방정부의 항무국 소속 현업부서가 직접 제공하였다. 따라서 효율적인 서비스가 제공되기 어려웠다.

둘째, 항만행정 기능과 항만경영 기능을 동일한 기관에서 수행하였기 때문에 효율성이 떨어졌다. 즉, 양 기능이 항무국에 통합되어 있으며 일부 항무국은 2만 명 이상의 인력을 보유하는 비대화된 조직구조를 보였다⁴⁾.

이러한 문제를 해결하기 위하여 중국정부는 2001년부터 항만기업의 분리 및 항만운영의 민영화를 추진하였다.

3) 제3단계(항만행정과 경영의 분리 및 공사화 단계)

2001년 이후 중국은 항만관련 채무 및 채권을 포함하여 모든 국가 소유 항만재산을 지방정부에 이관하였다. 즉 항만관리권을 완전히 지방에 이양하였다⁵⁾. 그리고 항만행정 기능과 항만경영 기능을 동시에 담당하고 있던 지방정부의 항무국을 두 개의 기능 및 조직으로 분리하였다. 그리하여 탄생한 새로운 조직은 「항구관리국」과 「항만기업」이다.

이 중 「항구관리국」은 항만계획 수립, 항행관제, 환경보전 등의 항만행정업무만 수행하고, 항만서비스는 별도로 설립된 항만기업에 의해 이루어지게 하였다. 이에 따라 과거 하역서비스, 예선서비스 등을 제공하던 항무국 소속 현업부서를 모두 기업화시켜 자주독립경영을 강화하였다. 그리하여 현재는 대부분의 하역 및 예선 서비스를 항무국으로부터 독립되어 공사화된 항만기업이 제공하고 있다.

2) 6차5개년계획부터 외자도입을 계획하였음(宋建生, 「中國の内河港灣の發展と改革について」, 日本港灣經濟學會, 『港灣經濟研究』 No. 29, 1991. p. 93.)

3) 부족한 항만시설의 신속한 건설을 위한 재원조달을 위해 1986년에 항만건설비 징수규칙을 제정하여 26개 대외개방항만에 대해 수출입화물에 대해 부과하였음(鳥居幸雄, 『中國の港灣と物流』(日本海事新聞社, 1987. p. 81)

4) 天津港務局의 경우 하역작업, 병원경영, 주택건설, 시설유지보수, 식당 및 유치원 경영 등을 위해 2만여명에 이르는 직원 및 가족의 복지서비스까지 제공하였음(鳥居幸雄, 『中國の港灣と物流』(日本海事新聞社, 1987. p. 200)

5) 중국은 종래 국유자산에 대해 국무원이 통일적으로 관리를 하되, 중앙정부와 지방정부가 분담하여 관리해왔음. 그러나 2002년 11월 제16기 공산당 전당대회를 통해 향후 국유재산 관리의 투명성을 강화하기로 방침을 정하였음 이로 인해 향후 국무원이 통일적으로 국유자산의 소유권을 행사하지 않고 관리자가 소유권을 행사할 것으로 예상되고 있음(김주영 「중국경제에 향후 자본주의적 요소 더욱 강화될 듯」, 한국수출입은행 『해외지역정보』, 2002. 12. 39p.)

항만행정 및 항만경영의 분리와 공사화에 따라 다음과 같은 특징이 나타났다.

첫째, 항만행정 기능과 항만경영 기능이 구분되어 수행되게 되었다. 종래에는 항만행정 기능과 항만경영 기능을 단일부서에서 수행하여 담당부서인 항무국의 조직구조가 비대화되었으나, 이제는 조직의 스킴화가 이루어졌다⁶⁾. 또한 규제기능과 상업기능을 동시에 담당하고 있던 불명확한 상태로부터 탈피하여 항만관련 역할분담이 명확해지게 되었다.

둘째, 항만서비스 공급기관간에 경쟁체제가 형성되고 있다. 과거 항무국 산하의 현업부서에서 제공하던 하역·예선서비스 등이 모두 민영화되고, 공급주체도 부두별로 별도의 기관으로 분리되었다. 이에 따라 동일항만 내에서도 부두간에 경쟁이 발생하고 있다.

셋째, 항만계획을 지방정부가 수립하게 되고, 중앙정부는 심사 및 승인기능만 수행하게 되었다. 그리고 일정규모 이상의 투자계획에 대해서만 중앙정부가 승인하고 나머지 항만투자과 건설은 지방정부가 직접 수행하고 있다.

넷째, 항만에 대한 독립채산제를 보다 강화하였다. 종래에도 항만은 독립채산제를 실시하였다. 그러나 항만서비스를 제공하던 현업부서는 법인세를 납부하지 않는 대신 중앙정부에 일정금액을 납입하였다. 그런데 이제는 납입제도가 폐지되고 대신 지방세를 납부하는 제도로 변화하게 되었다. 그리고 이 수입은 다시 항만으로 재투자되게 되었다.

이상에서 알 수 있는 바와 같이 중국의 주요 항만은 오늘날 지방정부에 의해 관리되고 있으며 부두운영은 기업조직에 의해 이루어지고 있다. 그러나 長江 연안의 주요 26개 항만은 여전히 중앙정부와 지방정부의 2중 관리하에 놓여있다.

2. 중국의 항만배후지 개발 및 관리제도

1) 항만배후지의 종류

다음으로 중국의 항만배후지 개발 및 관리제도에 대해 분석하고자 한다.

중국에서는 「항만배후지」라고 하는 표현이 법률규정에는 보이지 않는다. 이는 항만배후지의 중요성을 인식하지 못하고 있는데 기인하기보다는 항만배후지라는 표현을 굳이 사용할 필요가 없기 때문인 것으로 판단된다.

중국은 항만이용산업을 항만배후에 유치하여 항만과 지역사회 및 국가경제 발전을 촉진하려는 계획을 실천하고 있다. 따라서 실제로는 항만배후지 개념이 작용하고 있는 것으로 보아야 한다.

6) 종래 上海市 항무국의 인력규모는 20,000여명이었으나, 조직개편으로 말미암아, 上海市 항구관리국의 직원은 불과 95명 내외로 축소되었음. 아울러 새롭게 탄생한 上海國際港務有限公司는 130여명의 인력규모를 보이고 있음

그러면 중국의 경우 항만배후지는 어떤 지역으로 보아야 할 것인가 하는 문제가 제기된다. 왜냐하면 중국의 항만구역은 매우 넓고 그 주위에는 경제특구⁷⁾, 경제기술개발구⁸⁾, 보세구⁹⁾, 수출가공구¹⁰⁾ 등 각종 개발구가 있어 항만의 기능을 뒷받침해주고 있기 때문이다. 그리고 항만구역이 협소하다는 이유로 인해 체화현상이 발생하는 경우는 거의 없다. 따라서 항만배후지는 이미 잘 정비되어 있고, 더구나 이용률도 높기 때문에 굳이 항만배후지라는 용어를 사용해 가면서까지 항만기능을 활성화시킬 필요는 없는 것으로 보인다.

그러면 중국에서 항만배후지는 어느 지역을 지칭하는 것일까? 이를 이해하기 위해서는 먼저 항만배후지 개념을 법으로 명확히 규정하고 있는 우리나라의 사례를 살펴볼 필요가 있다. 우리나라의 항만법에는 항만배후지를 다음과 같이 규정하고 있다.

〈표 2-1〉

항만 배후지 개념(항만법 제2조 제6항 규정)

“항만배후단지”란 항만구역 및 임항구역 안에서 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치 및 항만관련 산업활동을 증진하고 항만이용자의 편의 향상에 이바지하기 위하여 지정·개발하는 지역을 말한다.

- 7) 경제특구는 대외개방의 창구로서 1980년 이후 연안도시 5개 지역(廣東省의 深圳, 珠海, 汕頭와 福建省의 廈門 및 海南島)에 개설되었는데 이는 지역경제성장, 외자유치, 선진기술 도입, 고용 및 소득창출 등 여러 가지 측면에서 매우 성공적인 정책으로 평가받고 있음.
- 8) 경제특구제도를 전국 주요도시로 확대하여 중국 전체지역의 성장 동인으로 활용하고자 하여 수립된 제도가 1984년도의 「경제기술개발구」 제도임. 경제기술개발구의 도입 초기단계에서는 연해도시 위주의 大連, 秦皇島, 天津, 煙台, 上海, 連雲港, 寧波, 溫州, 廣州, 瀋江, 北海, 南通 등 15개 지역이 제1차 국가급 경제기술개발구로 지정되었음. 그 후 1992년과 1993년에 연이어 長春, 瀋陽, 哈爾濱 등 17개 개발구 설립이 비준되었고 이어 2000년에는 중서부 내륙지역 위주로 合肥, 西安, 成都, 昆明 등 11개 지역이 省級에서 국가급으로 승격되어 제3차 경제기술개발구로 비준되는 등 현재까지 54개 국가급 경제기술개발구가 운영되고 있음. 경제기술개발구는 대외개방과 외자유입의 확대 및 지역경제촉진 등을 목적으로 중국의 주요공업도시에 설립되었는데 이미 개발된 면적이 400여km²로 중국전체 국토의 0.4%를 점유하고 있고 다양한 인센티브를 제공하여 중국내 전체 외국자본의 10% 정도가 이 개발구에 집중되어 있음.
- 9) 국내외 물류기업이 용이하게 입주하여 사업할 수 있는 환경을 갖춘 특별지역을 마련하기 위해 창설된 제도가 1990년도의 보세구 제도임. 보세구는 경제기술개발구와는 달리 수출입무역, 물류·창고, 생산·가공, 상품전시 및 금융서비스 등을 주요기능으로 하고 있는 지역임. 국무원의 비준으로 설립되는 보세구는 현재 중국의 13개 지역에 설치되어 있음.
- 10) 수출전용 가공·조립산업을 유치하기 위한 보세지역으로 2000년 4월 이후 지정하여 현재 15개소가 지정되어 있는데 규모는 2km² 내외로 비교적 협소하며, 대부분 경제기술개발구내에 위치해 있음

위의 개념 정의에서 중요한 것은 지원시설과 항만친수시설의 구체적인 내역이다. 이와 관련하여 우리나라의 항만법에는 지원시설과 항만친수시설이 다음과 같이 정의되어 있다.

〈표 2-2〉 항만지원시설 및 항만친수시설 개념(항만법 제2조 제6항 규정)

지 원 시 설	항만친수시설
(1) 보관창고·집배송장·복합화물터미널·정비고 등 배후유통시설 (2) 선박기자재·선용품 등의 보관·판매·전시 등을 위한 시설 (3) 화물의 조립·가공·포장 등을 위한 시설 (4) 공공서비스·시설관리 등 항만관련 업무용 시설 (5) 항만이용자 및 항만종사자의 휴게소·숙박소·진료소·위락시설·연수장·주차장·차량통관장 등 후생복지 및 편의제공시설 (6) 항만관련 산업의 기술개발, 벤처지원 등 연구시설 (7) 그밖에 해양수산부령이 정하는 항만기능의 지원을 위한 시설	(1) 낚시터·유람선·낚시어선·모터보트·요트 및 윈드서핑 등의 수용을 위한 해양레저용 기반시설 (2) 해양박물관·어촌민속관·해양유적지·공연장·학습장·갯벌체험장 등 해양문화·교육시설 (3) 해양전망대·산책로·해안녹지·조경시설 등 해양공원시설 (4) 인공해변·인공습지 등 준설토를 재 활용하여 조성한 인공시설

이 중 항만친수시설은 물류활동이나 산업활동과 관계없기 때문에 제외하면 항만배후지는 주로 항만화물이 이용하는 물류시설, 조립·가공시설 및 각종 편의시설 등이 될 것이다. 이 같은 정의에 입각할 경우 항만배후지는 다음과 같은 요건이 갖추어진 곳이라고 할 수 있을 것이다.

〈표 2-3〉 항만배후지의 요건

첫째, 항만 특히 컨테이너부두의 인근지역에 위치하여 동 부두를 통하여 화물의 수출입을 행하고 수출입 물량과 함께 환적화물 및 지역내 부가가치 물류화물을 처리하는 지역일 것 둘째, 일정 규모 이상의 공간에 화물처리관련 시설을 집단적으로 설치·지정한 지역일 것 셋째, 유치기업의 종류로서는 내국기업뿐만 아니라 외국기업을 포함하고 있고, 생산·가공·무역 및 물류기업 등이 유치되어 있는 지역일 것 넷째, 지역내 종사자 및 이용자들을 위한 각종 편의시설, 업무용시설 등을 갖춘 지역일 것

위와 같은 조건이 갖추어진 중국의 항만배후지는 항만배후에 위치해 있는 경제기술개발구 및 보세구(이하 「개발구」로 통칭)가 될 것이다. 한편 경제특구와 수

출가공구도 있으나, 이들은 성격상 배후부지로 간주하기는 곤란하다. 왜냐하면 다음 표에 나와 있는 바와 같이 경제특구는 도시전체가 특구로 지정되어 있고, 업종 구분도 없기 때문이다. 그리고 수출가공구는 「물류기업」이 입주대상이 아니고 하이테크 산업이 대상이기 때문이다. 따라서 경제특구와 수출가공구를 제외한 이들 개발구가 항만배후지에 해당한다고 할 수 있다. 이에 반해 경제기술개발구와 보세구는 다음과 같이 항만배후지로서의 요건을 갖추고 있다고 판단된다.

첫째, 이들 개발구는 국내화물보다는 수출입화물을 주로 취급한다.

둘째, 개발구의 대다수는 중계무역, 가공무역 및 국제물류기지의 역할을 수행한다. 이 중 특히 보세구는 지역전체가 보세지역 즉 Free Trade Zone으로 기능하고 있으며 우리나라의 관세자유지역 및 자유무역지역을 결합한 지역과 유사한 기능을 수행하고 있다고 할 수 있다.

셋째, 이들 개발구는 항만과 일체가 되어 이용된다. 특히 13개 지역에 지정되어 있는 보세구는 모두 항만도시에 위치해 있으며¹¹⁾, 화물은 보세상태로 보세구를 이용한다.

넷째, 개발구는 모두 기업 및 산업의 집적지이다. 이에 따라 그 규모도 방대하다(〈표 2-4〉 참조)

따라서 항만배후에 위치한 경제기술개발구 및 보세구가 우리나라의 항만배후지에 해당한다고 할 수 있다.

〈표 2-4〉

중국의 경제기술개발구와 보세구의 특성비교

개발구	내 용
경제기술개발구	<ul style="list-style-type: none"> ○ 위치 : 현재 54개중 33개가 동부 연해에, 내륙지역에는 21개가 있음. 즉 상당수가 연해지역 및 항만배후에 위치하고 있음 ○ 면적 : 적은 규모라 하더라도 수km²에 이르고 있음 ○ 업종 : 제조업(주로 하이테크 산업), 물류업 등 ○ 취급화물 : 국내화물 및 수출입화물을 모두 취급함
보세구	<ul style="list-style-type: none"> ○ 위치 : 현재 13개로서 7개는 경제특구내에, 5개는 경제기술개발구내에 있음. 즉 대다수가 연해지역 및 항만배후에 위치하고 있음 ○ 면적 : 上海 보세구는 240만평. 기타 보세구도 대다수 일정규모 이상임 ○ 업종 : 창고·물류, 조립·가공, 무역·금융 산업 등 ○ 취급화물 : 국내화물보다는 수출입화물 및 환적화물 취급이 목적임

11) 현재 보세구는 항만도시인 上海外高橋, 大連, 廈門, 山東青島, 深圳沙頭角, 寧波北合港, 江蘇長家港, 深圳福田, 海南海口, 福建馬尾, 天津港, 廣州, 汕頭 지역에 지정되어 있음.

〈표 2-5〉 경제특구와 수출가공구의 특성 비교

경제특구	<ul style="list-style-type: none"> ○ 위치 : 현재 5개로서 모두 연해지역에 위치하고 있음 ○ 면적 : 1개 도시 전체를 대상 ○ 업종 : 업종을 구분하지 않음 ○ 취급화물 : 구분없음
수출가공구	<ul style="list-style-type: none"> ○ 위치 : 현재 38개로서 대다수 경제기술개발구내에 있음 ○ 면적 : 2~3km² 내외로 비교적 협소함 ○ 업종 : 주로 하이테크 산업에 치중(수출이 목적) ○ 취급화물 : 수출입화물

〈표 2-6〉 중국의 보세구 현황(위치 및 면적)

省·市	보세구명	면적(km ²)	위 치
上海市	外高橋保稅區	10.0	長江 남측 外高橋港灣에 인접
天津市	天津港保稅區	7.1	중국 북측 天津港에 위치
大連市	大連保稅區	2.0	大連經濟技術發展地帶 동측
廣州市	廣州保稅區	1.4	廣州技術發展地帶 동북부에 위치
青島市	青島保稅區	3.8	青島 시내 외곽 黃島 서측에 위치
江蘇省	張家港保稅區	4.1	長江 남측에 위치
浙江省	寧波保稅區	2.3	寧波의 Beilun항 북쪽에 위치
海南省	海南保稅區	1.93	海南의 Jinpan 가공지대에 위치
福建省	福州保稅區	1.8	福州 Mawei 경제기술발전지대에 위치
	厦門保稅區	0.6	厦門 Xianju 경제특구에 위치
廣東省	珠海保稅區	3.0	珠海 경제특구 남측에 위치
	汕頭保稅區	2.34	汕頭 경제특구에 위치
深圳市	沙頭角保稅區	0.3	深圳 동부 沙頭角市에 위치
	福田保稅區	1.3	深圳 중남부 Hanging 항만에 위치
	鹽田保稅區	0.85	鹽田港에 위치

2) 항만배후지 개발·관리제도

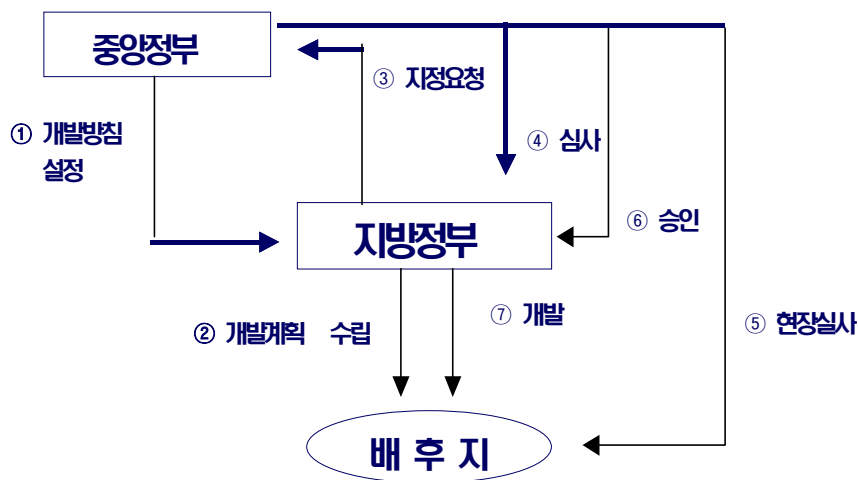
그러면 이들 지역의 개발 및 관리 현황은 어떠한가를 살펴보고자 한다.

경제기술개발구는 국가급, 省級, 시급으로 구분된다. 그런데 중요 경제기술개발구는 모두 국가급으로 되어 있다. 현재 국가급 경제기술개발구는 54개가 있는데, 이들은 모두 국무원이 승인하고 지방정부(경제기술개발구관리위원회)에 의하여 관리되고 있다. 한편 보세구는 모두 국가급으로 지정되어 있다.

경제기술개발구 및 보세구의 개발 및 관리주체는 모두 지방정부로 되어 있다. 개발구를 보다 자세히 이해하기 위해서는 개발구의 지정절차, 관리 및 개발방식을 살펴볼 필요가 있다¹²⁾.

경제기술개발구 및 보세구에 대해서는 중앙정부인 국무원이 개발·운영방침을 설정하고 있다. 이러한 중앙정부의 방침에 따라 지방정부는 자გი지역에 일정규모의 개발구 개발계획을 수립하고 개발구 지정을 요청한다. 중앙정부는 이 요청을 받아들여 개발계획을 심사하고 현지실사를 거쳐 적절하다고 판단하는 경우 허가하며 이에 따라 정식으로 개발구로 지정되면 지방정부는 개발에 착수한다. 즉 항만배후지의 지정은 중앙정부가 개발계획 수립 및 개발·관리주체는 지방정부가 수행하고 있다.

〈그림 2-1〉 중국의 항만배후지 개발절차



이런 과정을 거쳐 개발구가 지정되면 지방정부는 동 지역을 개발 및 관리하게 된다. 그런데 지정에 앞서 개발계획 수립시에는 입지선정이 매우 중요하다. 왜냐하면 개발구가 어떤 입지에 위치하느냐에 따라 부지조성비용 및 조성기간 등이 결정되기 때문이다. 그런데 이미 활용되고 있는 부지는 기존의 이해관계가 얽혀 있기 때문에 이를 수용하여 대규모로 개발하기는 힘들다. 따라서 이해관계가 비교적 적은 부지를 물색하게 된다. 그 결과 대부분의 개발구는 미개발지나 도심과 떨어진 내륙지역 및 항만부근의 황폐지가 선택된다. 그런데 이러한 부지가 선정되면 교통편이 불편하여 도심에 거주하는 근로자가 출퇴근하기가 어렵기 때문에

12) 여기에서는 안재섭, 「중국 경제개발구의 설치와 운영시스템에 관한 연구」(한국경제지리학회 『한국경제지리학회집』 5권 제1호, 2002. pp. 89-104)를 주로 참고하였음

개발구 개발주체는 개발구의 구성과 함께 주거시설, 학교, 병원 등 편의시설도 동시에 개발하는 방식을 채택하고 있다¹³⁾.

개발구가 지정되어도 최초에는 황무지에 가까운 부지이기 때문에 활용 가능한 부지로 조성하는 데에는 많은 비용이 수반된다. 이에 따라 이 비용을 조달하는 것이 매우 중요한 과제로 대두된다. 이 때 부지조성 및 인프라 개발을 위한 자금조달 가능성 여부 및 부지의 규모 등을 고려하여 구체적인 개발방식과 관리주체를 설정한다.

우선 관리주체의 설정에는 세 가지 방식이 있다. 첫째 방식은 개발구 관리위원회를 지방정부 소속으로 설립하는 것이고, 둘째 방식은 관리위원회를 지방정부로부터 독립시켜 별도기구로 설립하는 것이다. 셋째 방식은 관리위원회를 설정하지 않고 개발주체를 지방정부의 내부기구로 설립하는 것이다.

첫 번째 방식은 관리위원회를 지방정부 소속의 한 부서로 신설하거나 기존 부서에 개발구 관리위원회가 수행해야 할 역할을 추가하는 것이다. 개발구 관리위원회의 업무는 개발 구내의 도시계획, 토지사용 심사 및 승인, 건설항목 심사 및 승인, 건설공정관리, 출입국관리, 노동관리, 재정세무, 프로젝트 상담, 기타 행정업무 및 각종 인허가 등이며 개발구가 소재한 행정기관급에 해당하는 권한을 행사한다. 조직구조로서는 「개발구 관리위원회」 또는 「개발구 관공실」이 있으며 개발구관리위원회는 비상설기구가 된다. 그리고 인원은 지방정부 또는 정부 주관부서의 주요담당자로 구성된다. 개발구내 각 기업활동에 대한 관리와 통제는 지방정부의 주관부서가 담당하고 개발구 관리위원회는 각 부문간 조직과 협조를 담당할 뿐 개발구내의 일반적인 건설관리 및 경영관리에는 참여하지 않는다. 省級 또는 市級 지방정부의 개발구가 이러한 방식의 관리형태를 따른다.

두 번째의 개발구 관리위원회는 지방정부와 별도기구로 독립시키는 경우이다. 이 경우 개발구 관리위원회는 중앙정부 및 지방정부로부터 권한을 부여받아 개발구내의 행정업무를 종합적으로 담당한다. 그리고 소재도시의 市級 권한을 행사한다. 대다수 국가급 경제기술개발구와 보세구는 이 방식을 취하고 있다.

셋째는 경제무역개발총회사와 같은 관리체제이다. 이 방식은 현재 市級 이하 소규모 개발구에서 주로 활용되고 있다. 경제무역개발총회사는 개발구내의 행정기능을 담당할 뿐만 아니라 개발구의 인프라 건설, 외자기업유치, 기업관리, 토지

13) 개발구 중 보세구에 대해서는 주거기능, 의료기능, 외부인 위한 편의시설 기능 등이 전혀 없음. 보세구에 대해서는 화물반출입 절차가 엄격하므로 사람의 출입도 엄격히 제한하고 있음

사용허가, 환경보호관리 등의 업무도 담당한다. 다만 개발구 관리위원회는 설치하지 않고 총회사만 설치한다. 총회사는 주로 토지개발, 유치기업 심사 및 승인 등을 하고 기타 일반적인 행정·공공안전 관련 기능은 지방정부가 담당한다.

이와 같이 개발구의 관리주체에는 세 가지 형태가 있는데, 이 중 어떤 형식을 선택하느냐 하는 것은 개발구의 등급, 규모, 운영방향 등에 따라 달라진다. 그런데 어떤 관리방식을 설정하든 개발방식이 매우 중요하다. 개발구의 지정 초기에는 인프라와 부지조성이 되어 있지 않기 때문에 이를 조성하기 위한 상당한 자금을 확보해야 한다. 따라서 재원조달 문제가 매우 중요하다. 일반적으로 재원조달 및 개발은 다음과 같은 방법으로 이루어진다.

첫째는 개발구 관리위원회의 부속기구로 개발구 개발회사를 설립하여 개발을 수행하는 방법이다. 이 때 개발구 개발회사는 국유기업으로서 개발구의 개발업무를 전담하기 위해 지방정부가 설립하는 회사이다. 그리고 재원은 개발구 개발회사가 지방정부를 통해 조달한다. 이렇게 조달된 재원으로 인프라 및 부지를 조성한다. 그리고 이 재원은 개발구 조성 후에 입주기업에 대한 임대료로 회수한다.

둘째, 개발구 개발회사는 인프라만 개발하고 조성이 되지 않은 부지는 입주하려는 내국인법인 또는 외국인투자기업에게 임대하여 조성하는 방식이다. 즉 부지를 임차하는 내국인법인 또는 외국인투자기업이 임대료를 지급하여 부지(조성되지 않은 부지)를 임차하고 부지를 조성하여 사용하는 것이다. 내국인법인 또는 외국인투자기업은 부지를 조성한 후 부지사용권을 갖게 된다. 내외국인 법인은 이 토지사용권을 직접 사용할 수도 있고 타 기업에게 재임대할 수도 있다.

셋째, 개발구 관리위원회가 부지를 수용할 때 형성되는 地權者¹⁴⁾와 공동으로 개발하는 방법이다. 지권자는 다수일 수도 있고 소수인 경우도 있다. 어떤 경우이든 토지사용권을 담보로 은행으로부터 자금을 대출받아 개발을 하는 것이다. 그리고 개발이 완료된 이후에는 임대료 및 조세수입으로 상환하는 것이다.

이상과 같은 개발 및 관리방식으로부터 다음과 같은 특징을 알 수 있다.

첫째, 국가급 개발구의 경우 개발구 지정은 중앙정부가 개발 및 관리는 지방정부가 하고 있다.

둘째, 개발구는 독립채산제 방식으로 개발하고 있다는 점이다. 개발구는 부지 임대료와 징수하는 조세수입으로 개발, 관리하고 있다.

셋째, 단계별로 개발하는 경우가 많다. 이는 재원조달의 난이도와 관련되어 있

14) 지권자는 지방자치단체로서 대부분 농촌의 공동체를 의미함

다. 개발구의 인프라 및 부지조성에는 많은 자금이 투입되지만 중국에서 이러한 자금을 일시에 조달하기는 용이하지 않다. 이 때에는 개발구 전지역을 일시에 개발하기가 곤란하다. 이에 따라 개발구를 몇 단위로 분할하여 단계적으로 개발하지 않을 수 없다. 즉 단계를 구분하여 제1단계의 조성을 완료하고 입주기업이 유치된 이후 어느 정도 성공적으로 운영되어 자금사정이 좋아지면 그 때 여유자금으로 제2단계를 추진하는 것이다. 上海外高橋保稅區에는 개발회사가 3개나 있는데 이는 지역이 방대하기 때문에 3단계로 구분하여 자금을 조달하였기 때문이다.

다음으로는 위의 일반적인 사항을 확인하기 위해 구체적으로 경제기술개발구와 보세구의 대표적인 사례를 살펴보고자 한다.

대표적인 개발구인 靑島經濟技術開發區의 관리방식은 다음과 같다. 먼저 관리기구는 「靑島경제기술개발구관리위원회」로서 靑島市 소속 기구로 설립되어 있다. 따라서 최고책임자인 주임은 시장이 임명하고 있다. 靑島경제기술개발구는 靑島市의 7개 일반행정구의 하나로서 주임은 다른 일반행정구(區)에 비하면 한 등급 높지만, 시장보다는 한 단계 낮은 직급이다. 수행업무는 개발구의 기획, 건설, 관리 및 기업유치이며 산하에 대외무역경제합작국을 설치하여 외자유치 프로젝트 상담, 심의 및 비준 업무도 담당하고 있다.

한편 보세구 중에서는 上海外高橋保稅區가 가장 대표적이다. 그리하여 여기에서는 上海 保稅區의 관리체제를 살펴보고자 한다¹⁵⁾.

上海外高橋保稅區는 上海市의 관리하에 놓여있다. 그런데 上海市가 보세구를 직접 개발·관리하지는 않고 산하에 별도의 독립적인 기구를 설치하여 개발·관리하고 있다. 하나는 보세구관리위원회이며, 다른 하나는 保稅區發展公司(주식회사)이다. 전자는 보세구의 행정업무를 통일적으로 수행하는 행정기관이며, 후자인 보세구발전공사는 보세구의 개발, 시설건설, 입주자유치 및 계약 등의 기업업무를 담당하고 있는 국영기업이다.

上海外高橋保稅區管理委員會는 관공실(辦公室), 경제무역처, 기획건설처, 정책법규처, 계획재무처, 노동인사처 및 통계조사소 등 7개 부서로 구성되어 보세구내 행정업무를 총괄하고 있다. 보세구는 上海市 산하의 일반행정구 중 하나에 포함되지만, 일반행정구보다는 한 단계 높은 위치를 차지한다. 보세구관리위원회의 최고책임자인 주임은 上海市長이 임명하고 있고 관리위원회의 모든 직원은 상

15) 이 부분에 대해서는 김형태 「중국의 보세구 제도에 관한 연구」(한국해양수산개발원, 『월간 해양수산』, 2003. 4.)를 참조하였음.

해시 소속으로 되어 있다. 각 부처별 주요 업무는 다음 표에 나와 있는 바와 같다.

〈표 2-7〉 上海 外高橋 保稅區 管理委員會의 부서별 업무현황

부 서	업 무
판공실	관리위원회의 일상적 업무 및 행정 처리
경제무역처	입주기업의 프로젝트 심사·비준, 허가증 수여, 입주기업의 등록, 관리, 입주기업과의 네트워크 구축, 입주기업 의견 청취
기획건설처	보세구 건설기획, 건축허가, 건축물 관련 각종 증명서 발급, 건축물 준공 승인, 환경위생, 환경보호, 부동산분쟁중재
정책법규처	관련 정책연구, 법규·규칙 제정, 심사
계획재무처	재정편성, 자금배정
노동인사처	노동행정 담당, 임금심사, 노동자보호, 노동위생처리
통계조사소	관련 통계작성, 관리

자료 : <http://www.pudong.gov.cn/>

이와 같이 보세구관리위원회는 보세구의 개발계획을 수립하고 上海市의 승인을 얻어 집행하고 있다. 구체적으로는 보세구내 기업등록, 세무, 환경보전, 통계, 상공행정, 건축행정,公安 등의 업무를 수행하고 있다. 따라서 보세구의 행정은 특구제도로 되어 있고 인사는 上海市, 예산은 보세구의 독자적인 예산으로 편성되고 있음을 알 수 있다.

上海外高橋保稅區 이외의 다른 보세구도 대부분 위와 유사한 방식의 개발 및 관리방식을 유지하고 있다.

제 3 장 중국항만 및 항만배후지의 외국인투자기업 유치정책과 유치현황

이 장에서는 중국정부가 항만 및 항만배후지에 외국인투자기업을 유치하기 위해 어떠한 정책을 실시하고 있는가를 살펴보고자 한다. 그리고 동 지역으로 유치되는 외국인투자기업의 규모가 어느 정도인가 살펴보고자 한다. 이하에서는 이를 항만과 항만배후지로 구분하여 분석한다.

1. 항만에 대한 외국인투자 유치정책 및 유치현황

1) 항만에 대한 외국인투자 유치정책

중국정부는 「항만」에 투자하는 외국인투자기업의 유치를 위하여 특별 규정을 마련해두고 있다. 이 규정은 「중외합자항만부두개발프로젝트에 대한 잠정우대규정」(Provisional Regulations Concerning Preferential Treatment for Port and Terminal Development Projects Financed By Chinese and Foreign Joint Ventures)으로서 1985. 9. 30에 시행되었다. 이 규정 중 외국인투자기업 유치와 관련되는 주요내용은 다음과 같다.

〈표 3-1〉 중외합자 항만부두개발프로젝트에 대한 잠정 우대규정의 주요내용

- 적용대상 : 30년 이상의 외국인투자기업
- 인센티브 내용
 - ① 고정자산의 조기상각 허용(단, 재무부 및 국세청 승인필요)
 - ② 관세 및 부가세 면제 : 터미널 건설에 필요한 장비, 하역장비, 운송장비 등 수입시 (단, 총투자사업 규모내에서 감면)
 - ③ 법인세 감면 인센티브 : 15% 부과(일반산업의 기본은 30%)
 - 15년 이상 경영기업에 대해서는 이윤발생 후 5년간 면제, 추후 6-10년간 7.5% 적용
 - ④ 지방세(법인세) 감면 : 지방정부가 결정
 - ⑤ 법인세 및 지방세 감면은 조건에 따라 연장 강화
 - ⑥ 운영수익을 외국에 송금시 소득세 면제
 - ⑦ 요율결정자유권 보장 : 하역료 및 관련요금의 독자 결정 허용(단, 관할부처 및 물가당국에 신고필요)
 - ⑧ 투자수입으로 기존부두 확장 또는 신규부두에 재투자시 기 납부세금의 40% 환급
 - ⑨ 원래사업보다 자본투자 규모가 적은 사업(부대사업) 투자 허용(동시경영 가능)
 - 화물운송, 운송서비스 및 선박대리점 등
 - ⑩ 운영기간 연장 허용 : 상호협의 통해 결정

중국은 항만건설사업이 자본집약적이고, 투자비 회수기간이 장기(대개 30년)

이므로 일반산업에 비해 불리한 투자비 회수여건을 개선시켜 주기 위하여 위와 같은 규정을 마련하여 인센티브를 부여하고 있다. 이와 같이 중국은 항만에 투자하는 외국인투자기업을 우대하고 있는 데 우대조치의 내용을 일반지역 및 개발구 등의 우대조치와 비교하면 다음과 같다.

〈표 3-2〉 항만투자사업과 기타사업간 법인세율 비교(외국인투자기업 대상)

구 분	일반 지역	경제 특구	개방도시 및 일반지역, 省級 개발구	항만배후지	
				경제기술개발구	보세구
생산형기업	30	15	24	15	15
비생산형 기업	30	15	30	30	30 ¹⁾
지식집약·기술집약형으로 장 기프로젝트	30	15	15	15	15
제품수출기업으로서 수출액이 총생산액의 70% 초과시(감면 기간 이후)	15	10	12	10	10
금융기관으로서 외국인 투자금 액이 천만달러 이상, 경영기간 10년 이상 사업	30	15	15	15	15
에너지, 교통, 항만 투자사업	15	15	15	15	15

주 1) 上海外高橋保稅區 등 일부 보세구에서는 15% 적용

자료 : 중국개발구협회, 2003년.

위의 표에서 알 수 있는 바와 같이 중국은 외국인투자기업의 항만투자에 대해서는 각종 개발구에 대한 투자사업과 동일한 법인세율(15%)을 적용하고 있다. 즉 개발구가 아닌 일반지역에 대한 투자사업에 부과되는 법인세율 30%와 비교하면 절반수준에 불과하다. 따라서 항만투자사업에 대해서는 일반지역에 대한 투자사업에 비해 월등히 우대하고 있음을 알 수 있다.

또한 법인세 감면기간에 있어서는 항만투자기업과 일반분야 투자기업간에 차이가 발생하고 있는데 이는 다음의 표에 나와 있는 바와 같다. 즉 항만투자사업에 대해서는 이윤 발생 이후 5년간 면제, 그 후 5년간은 50%를 감면하고 있어, 다른 어떤 사업보다 유리한 감면기간을 제공하고 있다.

〈표 3-3〉

항만투자사업과 일반투자사업간 법인세 감면기간 비교

지역 및 업종	감 면 기 간
하이테크기업·기술연구개발센터로서 생산형 기업, 생산품의 70% 이상 수출기업, 선진기술기업, 중서부지구에 신설되는 교통, 전력, 수리, 우편, 라디오, TV 기업	1~2년 면제, 3~5년 50% 감면
중서부지구	장려산업의 경우 1~2년 면제, 3~8년 50% 감면
농·림·축산업 및 변경지역의 기업	1~2년 면제, 3~5년 50% 감면, 추후 10년간 15~30% 감면
비생산형기업으로서 ① 경제특구내에 외국인투자금액이 500만달러 이상 ② 경제특구내 및 국무원이 인가한 타 지구내 외국인투자금액이 1,000만달러 이상인 금융기관	1년간 면제, 2~5년 50% 감면
항만·부두건설 투자자로 15년 이상 사업수행기업	1~5년 면제, 6~10년 50% 감면

주 1) 대상업종 모두 사업기간 10년 이상, 이익발생년도부터 적용

자료 : 중국개발구협회, 2003년.

아울러 항만투자자를 포함한 외국인투자기업에 대해서는 법인세 이외의 인센티브도 제공하고 있는데 그 내용은 다음과 같다.

〈표 3-4〉

외국인투자기업과 중국기업에 대한 기타 조세 인센티브 비교

항 목	중국기업	외상기업
이윤으로 채투자·신규투자시 기납부 소득세	환급없음	40% 환급
고정자산투자 방향 조절세	감면없음	감면
도시유지건설비 감면	감면없음	감면
외환관리(비용지출 위한 외화환전 인정여부)	비인정	인정
「외국인투자산업지도목록」의 장려산업에 대해 1) 자본을 추가하여 합계 등록자본금이 6000만달러 이상인 경우 2) 1,500만달러 이상 신규 투자하고 원래 등록자본의 50% 초과시	비인정	추가투자로 인한 소득에 대해 1-2년간 법인세 감면, 3-5년째 7.5%
결손금 이월공제	이월공제 없음	5년간 이월 공제
국의 획득소득에 대한 외국세액 공제	비공제	공제
관련기업간 관리비	손금 산입에 불포함	손금에 산입
국가중점장려 에너지, 교통 투자에 대한 정치리스크, 계약실행보험, 보증보험	제공 없음	서비스 제공

자료 : 외국인투자기업, 외국기업소득세법, 외국인투자기업이 추가투자시 기업소득세 우대조치 향수에 관한 재정부 및 국가세무총국의 통지

아울러 지방세도 우대하고 있는데 그 내용은 다음과 같다.

〈표 3-5〉

외국인투자기업에 대한 지방세 우대정책

항 목	내 용
지방세	기본은 법인세의 10%이나, 지방정부에 따라 면제 가능
소수민족자치구 지방세	省級 지방정부의 인가로 일정기간 감액 또는 면제가능
세수포상	현지 재정당국이 소득세 납부 실적 우수기업에게 포상 가능
감가상각	현지 재정당국이 프로젝트의 성격을 감안, 조기상각 실시가능
부동산세	현재 재정당국이 일정기간, 일정비율로 감면 가능
비용할인우대	현재 지방정부가 사업을 감안하여, 부동산임대료, 토지매각비용, 기타 공공요금 할인 가능
손실보상	손실 발생시 이후 년도의 이익으로 보전가능, 최장 5년간

이상의 내용을 볼 때 항만투자사업은 외국인투자기업에게 투자장려업종으로 지정되어 다른 어떤 산업보다 법인세 감면기간이 장기이고 감면율도 높은 편임을 알 수 있다. 그리하여 많은 외국인투자자를 항만으로 유치할 수 있는 여건을 조성하고 있는 것이다.

한편 중국은 항만에 대한 외국인투자를 제도화시키고 대외개방정책의 법률적 규정을 보다 명확히 하기 위하여 2003년도에 새로운 「항만법」을 제정하였다. 새로운 항만법은 2004년 이후 적용되는 것으로서, 항만투자에 대해 지주회사방식과 외국인 독자방식에 의한 투자를 허용하고 있다. 동시에 항만법은 투자 및 경영 주체의 다원화를 허용하고, 중국측이 제시하는 조건에 부합하기만 하면 어떤 방식의 항만경영도 가능하도록 하고 있다. 이와 같이 중국은 외국인기업의 중국항만건설 및 투자를 법적으로 명확하게 허용함으로써 공평하고 경쟁적인 체제를 형성하고 아울러 다원화된 경영체제를 마련하고 있다¹⁶⁾.

그러면 이러한 제도적 장치에 의해 실제 어느 정도의 외국인투자기업이 중국의 항만으로 투자하고 있는가를 살펴보고자 한다.

2) 항만에 대한 외국인투자기업 유치현황

중국은 1985년 이후 항만시장을 외국기업에 개방하였다. 그리하여 현재 홍콩의 Hutchison Whampoa 그룹, 싱가포르의 PSA Corp., 호주의 P&O Ports, 미국의 CSXWT, 홍콩의 MTL사, 덴마크의 Maersk-Sealand사, 우리나라의

16) 國務院發展研究中心, 港口法, 爲外資投資提供法律支持, www.drcnet.com.cn/

대우건설 등이 중국항만에 투자하고 있다. 이들 기업의 진출현황은 다음과 같다.

(1) Hutchison Whampoa 그룹

Hutchison Whampoa 그룹은 산하의 HPH(Hutchison Ports Holdings)사를 통해 1992년 이후 중국항만에 진출하고 있다. 珠海(Zhuhai), 南海(Nanhai), 上海, 鹽田(Yantian), 汕頭, 江門(Jiangmen), 廈門, 寧波 등 8개 항만이 투자대상이며 14개 부두를 운영하고 있다(〈표 3-6〉 참조).

〈표 3-6〉 Hutchison Ports Holdings사의 중국항만 진출현황

연도	공동사업자 HPH사의 참여지분	운영회사 및 터미널명	시설현황 (면적, 안벽길이, 수심, 처리능력)
1992	珠海港務局 50%	Zhuhai International Container Terminals(Jiuzhou)(1993년 운영개시)	15.4ha, 700m, -5m, 30만TEU
1992	南海港務局	Nanhai International Container Terminals(94년 운영개시)	20ha, 420m, -8m, 30만TEU
1993	上海港務局 40%	Shanghai Container Terminals(SCT)	83ha, 2,281m, -11~13m, 30만TEU, 6.7억달러, 6년간투자
1993	深圳港務局 50%HPH주도 컨소시엄(73%)	Yantian International Container Terminals(YICT)	118ha, 2,350m, -14~15m, 500만TEU(1기 6억달러, 2선석, 2기 3선석)
1994	山東港務局 70%	Shantou International Container Terminals(1997년 운영개시)	42.5ha, 460m, -7.5m, 40만TEU
1994	珠海港務局 50%	Zhuhai International Container Terminals(Gaolan)	21ha, 410m, -8.5m, 30만TEU
1995	江門港務局	Jiangmen International Container Terminals 운영개시	12.5ha, 623m, -3~4.5m, 20만TEU
1996	廈門港務局 49%	Xiamen International Container Terminals (1997년 운영개시)	48ha, 640m, -13.3m, 60만TEU
1998	33% 지분 구입	River Trade Terminal	
2001	寧波港務局	Ningbo Beilun International Container Terminal	75.7ha, 900m, -13.5m,

자료 : <http://www.hph.com.hk> 등을 참조하여 작성

(2) P&O Ports

P&O Ports사는 현재 深圳(Shenzhen)港, 天津港 및 靑島港 등 3개항만에 5개 부두를 운영하고 있다.

〈표 3-7〉 P&O Ports의 중국항만 진출현황

연도	공동사업자 P&O Ports의 지분	운영회사 및 터미널명	시설현황(면적, 안벽길이, 수심, 처리능력)
1991	天津港務局(55%) Gearbulk Shipping 및 P&O (45%)	Tianjin Xingang Sinor Terminal	단위화물 전용부두
1998	China Merchant Holdings(32.5%) COSCO(17.5%) Swire Pacific(25%) P&O Ports(25%)	Shekou Container Terminal	23.4ha, 650m, -14m, 80 만TEU. 92년 가동. 94년 P&O, Swire사 참가
2000	青島港務局 49%	Qingdao Qianwan Container Terminal	100만TEU

자료 : <http://www.poports.com.au> 등을 참조하여 작성

(3) PSA Corps사

PSA Corporation사는 1996년 이후 중국으로 진출하고 있는데 1996년에는 大連港, 2000년에는 福州(Fuzhou)港, 2001년에는 廣州港에 각각 진출하여 현재 10개 선석을 운영하고 있다(〈표 3-8〉 참조).

〈표 3-8〉 PSA Corporation사의 중국항만 진출현황

연도	공동사업자 PSA의 지분	운영회사 및 터미널명	시설현황 (안벽길이, 수심, 처리능력)
1996	大連港務局 35%	Dalian Container Terminal(수출입 컨테이너 취급)	1,500m, -12~14m, 150만TEU, 총 6억달러, 초기 2억달러
1999	大連港務局 20%	Dalian Dagang Container Terminal(연안 컨테이너 취급)	
1998	福州港務局 42%	Fuzhou Qingzhou Container Terminal(FQCT) Fuzhou Aofeng Container Terminal(FACT)	30만TEU
2001	廣州港務局 49%	Guangzhou Container Terminal(2개 부두) - ① : Huangpu Xingang Container Terminal - ② : Huangpu Xinsha Container Terminal	6선석, -11.5m, ① 60만TEU(3선석) ② 55만TEU(3선석)

자료 : <http://www.psa.com.sg> 등을 참조하여 작성

(4) CSXWT사

CSX World Terminal사는 〈표 3-9〉에 나와 있는 바와 같이 天津港과 厦門港에 진출해 있다.

〈표 3-9〉 CSX World Terminals사의 중국항만 진출현황

연도	진출방법	운영회사 및 터미널명	시설현황(면적, 선석길이, 수심, 처리능력)
	운영계약	CSX World Terminals Xiamen	23.5ha, 470m, - 12.2m, 15만TEU
1999	天津港務局과 공동진출	CSX Orient(Tianjin) Container Terminals	42.9ha, 1,150m, - 13.5m, 120만TEU

자료 : <http://www.csxworldterminals.com> 등을 참조하여 작성

(5) MTL사

MTL사는 현재 深圳港에 진출하고 있다. 그러나 동사는 대규모 투자를 행하지는 않고 운영계약 및 지분참여의 형태로 진출하고 있다. 즉 1998년에 P&O Ports사와 조인트벤처로 Shekou Container Terminal(1단계)의 운영계약을 맺고 중국 항만으로 진출하였다.

MTL사는 그 후 1999년 12월에 China Merchants International사와 조인트벤처로 深圳港의 Chiwan 지역에 위치한 Shenzhen Kaifeng Terminal사의 지분 20%를 구입하였다.

MTL사는 또한 2002년에 Shekou Container Terminal(2단계)의 지분 20%를 확보하고 2억1,800만달러를 투자하였으며, 2003년까지 100만TEU의 처리능력을 갖는 수심 172m의 2개 선석(700m) 28ha를 건설하고 있다.

〈표 3-10〉 MTL사의 중국항만 진출현황

연도	진출항만	시설명	참여방법
1998	深圳港	Shekou Container Terminal(1단계)	P&O Ports와 공동운영계약
1999	深圳港	Shenzhen Kaifeng Terminal	China Merchants International사와 공동으로 20% 지분 구입

자료 : Modern Terminal, www.modernterminals.com/

(6) Maersk-Sealand사

Maersk-Sealand(20%)사와 P&O Nedlloyd(29%)사는 중국측의 靑島港 그룹(31%) 및 중위안그룹(20%)과 2003년 공동으로 출자하여 靑島港에 컨테이너 부두를 건설하기로 하였다. 개발규모는 3,400m, 225만^m 부두(650만 TEU 처리)로서, 10개 이상의 선석을 건설하기로 하였다.

(7) 대우건설

우리나라의 대우건설은 2002년 6월 중국 大連市 莊河港에 일반부두 2개 선석을 건설하기로 하고, 2002년 8월 莊河市 산하 국영기업과 합자회사를 설립하였다. 구체적인 내역은 다음과 같다.

〈표 3-11〉

대우건설의 중국 莊河港 투자현황

- 시설규모 : 10,000DWT×1, 5,000DWT×1
- 투자금액 : 2,997만달러(등록자본금 : 1,200만달러)
- 합자비율 : 대우(79%), 중국측(莊河市 산하 국영기업 21%)
- 운영기간 : 50년(양측 합의시 운영기간 연장 가능)

자료 : KMI 조사

(8) 항만에 대한 외국인투자 유치의 특징

이와 같이 상당한 규모의 외국인투자기업이 항만으로 진출하였다. 중국 교통부 자료에 의하면 항만부문에 대한 외국인투자에는 두 가지 방식이 있다. 하나는 간접투자 방식으로 주로 국제금융기관과 외국정부가 투자하는 것으로서 지금까지의 투자건수는 25개 프로젝트, 총투자액 23.4억달러이었다. 이 방식에 의해 중국은 신규 선석을 139개 건설하였는데 그 중에는 심수 선석을 130개, 컨테이너 선석은 26개를 건설하였다. 이로 인해 화물처리능력은 1.78억톤이 증가하였고 일부분은 노후시설 개조에도 투입되었다¹⁷⁾.

다른 하나는 직접투자방식인데 이는 주로 외국의 항만운영업체에 의한 직접투자로서 투자건수는 30개이고 총투자액은 32.7억달러에 담당하고 있다. 또한 이 방식에 의한 투자의 대다수는 합자방식으로서 대상시설은 컨테이너부두에 집중되었다.

물론 1998년도에 집계된 다음 표에 의하면 전체 항만기업규모나 취급물량 규모에 있어서는 외국인투자기업의 비중이 그다지 높지는 않으나 컨테이너부두에 대한 민간기업 및 외국항만운영업체의 점유비는 약 70%에 이르고 있는 것으로 평가된다¹⁸⁾.

17) 國務院發展研究中心, www.drcnet.com.cn/

18) 楊家其·陳貨 「港口民營化：動因、模式與對策」(MIMEO)(交通行業所有制構造課題組「全國港灣企業所有制構造及變動趨勢」(1998년)에서 재인용). p.2,

〈표 3-12〉

중국항만의 소유구조 현황(1998년)

항 목	공유제 기업			비공유제 기업			
	국유기업	집체기업	합계	외상기업	민영기업	기타기업	합계
항만기업규모비중	62.2	22.3	84.5	1.3	12.7	1.5	15.5
여객취급량 비중	6.2	2.0	8.2	4.7	4.2	2.9	11.8
화물취급량 비중	85.0	11.4	96.4	0.7	0.6	2.3	3.6
자본금 점유비중	85.5	9.9	95.4	3.2	0.1	1.4	4.6
총자산점유 비중	90.7	4.9	95.6	2.3	0.1	2.0	4.4
소유자 점유비중	90.0	6.9	96.9	1.9	0.1	1.1	3.1

자료 : 楊家其·陳貨「港口民營化：動因，模式與對策」(MIMEO) 2쪽, 交通行業所有制構造課題組「全國港灣企業所有制構造及變動趨勢」(1998년)에서 재인용

위와 같은 외국인투자기업의 항만투자 현황을 보면 다음과 같은 특징을 알 수 있다.

첫째, 중국의 항만에 투자하는 외국인투자기업은 세계의 수준급 터미널 운영회사라는 점이다.

둘째, 이들 외국인투자기업의 항만투자는 대부분 부두건설 및 운영사업으로서 BOT방식의 투자는 아니지만 투자규모는 매우 크다는 점이다.

셋째, 투자형태는 대부분 합자방식이며, 외국인투자기업의 단독투자는 전혀 없다는 점이다. 아울러 외국인투자기업의 지분율도 거의 대다수 50% 미만으로 되어 있고, 주도적인 지분은 중국기업이 보유하고 있다. 이와 같이 중국측의 투자지분이 높은데 여기에는 나름대로의 이유가 있다. 원래 중국정부는 외국인투자기업의 일방적인 투자행위를 방지하기 위해 1995년 6월 〈指導 外國人投資方向兼管理規定〉과 〈外國人投資企業指導目錄〉을 제정·공표했다. 여기에서 중국정부는 항만건설사업을 장려산업이지만, 지분제한사업으로 분류하여 외국인투자기업의 지분을 49%로 제한하였다. 따라서 항만에 대한 외국인투자기업의 지분비율은 대다수 49% 미만으로 되어 있는 것이다.

그러나 중국 국가경제개혁위원회는 국무원과 함께 2002. 4. 1 위의 〈외국인투자산업지도목록〉 내용을 개정하여 항만건설산업에 대한 외국인투자기업의 지분제한규정을 철폐하였다. 아울러 2003년중에는 「항만법」을 제정하여 항만에 대한 외국인투자기업의 단독투자를 제도화하였다. 이에 따라 향후에는 항만건설사업에 대한 외국인투자기업의 지분소유가 증가할 것으로 예상된다.

그러면 중국이 이와 같이 항만개발 및 운영을 외국인투자기업에게 개방 확대하는 이유는 무엇일까. 여기에는 다음과 같은 원인을 지적할 수 있다.

첫째, 항만시설의 부족으로 인한 체선현상을 해소하기 위함이다. 1980년대 후반 들어와 중국은 고도경제성장으로 말미암아 항만의 체선현상이 심각하였다. 따라서 이러한 현상을 해소하기 위하여 외자를 도입하여 항만시설을 신속하게 건설하고자 하였다. 그리하여 上海港의 경우에는 1979년에 IBRD의 차관을 도입하기로 하였고, 1998년도까지 중국전체로는 59개 프로젝트에 대해 26억달러의 외자를 유치하였다¹⁹⁾.

둘째, 국내자본 부족을 보충하기 위함이다. 중국은 국내자본이 부족하여 모든 투자를 감당하기가 곤란한 상황이다. 따라서 외국자본을 도입하여 이를 충당하려는 것이다.

셋째, 외국의 선진 부두운영노하우를 도입하기 위함이다. 특히 長江 하구에 있는 上海港의 경우 外高橋터미널이 개발되기 이전의 항로수심은 7.2m, 터미널의 전면 폭은 400m에 불과하여 2,000TEU급 컨테이너 선박의 접안은 거의 불가능하였다. 중국정부는 이를 해결하기 위해 HPH사와 합자를 통해 선진부두운영시스템과 노하우를 도입하여 하역작업을 수행하였다²⁰⁾. 또한 컨테이너 부두의 운영에는 EDI, 화물정보시스템, 부두운영시스템 등이 필요한 데 중국은 이러한 항만운영 노하우가 부족한 형편이다. 따라서 선진부두운영 기술을 습득하기 위하여 외국인투자기업을 유치하고 있다.

넷째, 항만사업은 자본집약적이고, 투자비 회수기간이 타 산업에 비해 장기(대개 30년)이다. 따라서 일반산업에 비해 인센티브를 추가로 부여하지 않으면 투자에 대한 메리트가 없기 때문이다.

2. 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책 및 유치현황

1) 항만배후지에 대한 외국인투자유치정책

중국에 있어서 항만배후지란 전술한 바와 같이 연해지방의 항만배후에 위치한 경제기술개발구 및 보세구를 지칭한다. 일반적으로 이들 개발구는 주로 연해지역에 위치해 있으나, 내륙지역에 위치한 개발구도 없지 않다. 따라서 이들 개발구 중 연해지역에 위치해 있는 개발구만 항만배후지에 포함된다고 하겠다.

중국정부는 이들 항만배후지(개발구 등)에 투자하는 외국인투자기업의 유치를 위하여 특별 규정을 마련해두고 있다. 이들 규정의 주요내용은 다음에 나와 있는

19) British Embassy Beijing, "China Ports Briefing-2001", p.6.

20) 黃磷 「上海長江の物流インフラとコンテナ輸送」, 日本港灣經濟學會, 『港灣經濟研究』 p.61.

바와 같다.

〈표 3-13〉

중국 항만배후지의 주요특징

개 발 구	대상지역 및 특징
경제기술개발구	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대상지역 : 33개 국가급 개발구 ○ 특징 <ul style="list-style-type: none"> ① 소재지 지방정부의 직접 지도 및 관할하에 있음 ② 공업(생산형기업)·과학기술산업이 중심 ③ 외국인투자기업 중 생산형기업과 과학기술프로젝트만 법인세 15% 우대(비생산형 기업에 대한 우대없음)
보세구	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대상지역 : 13개 보세구 ○ 특징 <ul style="list-style-type: none"> ① 세관이 감독관리를 행하는 특수구역 ② 수입화물을 보세상태로 두는 지역 ③ 원래 가공무역, 중계무역 확대 위해 설치 ④ 수입, 수출, 중계화물에 보세 및 감세 등 우대 ⑤ 금융서비스 측면에서도 일정역할 수행 ⑥ 보세회사 : 가공무역, 중계무역, 보세창고·물류업이 주류 ⑦ 국내판매기능 : 국내생산제품을 내수시장에서 판매하는 기능도 허용 <ul style="list-style-type: none"> - 보세구내 교역시장 통해 수행 ⑧ 수입판매기능 : 해외수입화물을 내수시장에 판매하는 기능 <ul style="list-style-type: none"> - 무역회사 통해 수행

그리고 이들 개발구 입주기업에 대한 우대정책은 다음과 같다.

〈표 3-14〉

경제기술개발구 입주기업 우대정책

법인세	<ul style="list-style-type: none"> ○ 생산형·과학기술형기업 : 15% <ul style="list-style-type: none"> - 이익계상년도부터 2년간 면제, 추후 3년간 7.5% - 그 후에도 제품수출이 생산액의 70% 이상시 10%(선진기술형 기업일 경우 3년간 7.5%)
관세, 수입부가세 면제(대상)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 투자장려 생산형기업이 투자총액의 범위내에서 수입하는 설비 ○ 개발구기업이 수입하여 인프라에 사용하는 기기·설비, 건축재료 등 ○ 기업이 내부적으로 사용하는 건축재료, 생산설비, 수출품 생산위한 원재료, 부품, 내부적으로 사용하는 교통수단, 사무용품 등(합리적인 수량에 제한) ○ 개발구내 거주 외국인이 휴대수입하여 직접 사용하는 생활용품과 교통수단(합리적수량에 제한)
국가의 재정원조	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국가가 개발구 인프라 정비자금을 저리로 제공함 ○ 개발구관리위원회 재정수입의 증가분은 일정기간, 개발구에 유보하여 사용가능(개발구 건설에 대한 지원조치)
수출관세, 부가세 면제	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제품 수출시 국가가 별도로 정하는 소수의 품종을 제외하고 적용

〈표 3-15〉

보세구 입주기업 우대정책

항 목	내 용
법인세	<ul style="list-style-type: none"> ○ 속지주의 원칙에 따라 보세구별로 다소 상이함 ○ 上海保稅區 <ul style="list-style-type: none"> - 생산형기업 : 15%(단, 경영기간이 10년 이상 기업은 이익발생연도부터 2년간 면제, 그 후 3년간은 7.5% 적용) - 창고·무역 등 비생산형기업 : 15%(단, 경영기간이 10년 이상 기업 : 이익발생연도부터 1년간은 면제, 그 후 2년간은 7.5% 적용) ○ 廣州保稅區 생산형기업 : 15% ※ 2003. 1. 1 廣州市 국세국은 廣州保稅區內 비생산형 기업의 법인세를 30%로 인상
수입설비면세	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수출입화물에 대한 수출입허가증 면제 ○ 보세구 인프라 정비용 수입기기·설비 ○ 인프라 자재, 보세구 행정기구 및 기업이 수입하여 직접 사용하는 건축 재료·관리설비·사무용품 및 교통수단(승용차 제외), 보세구기업이 수입하는 생산용원료·생산설비, 차량 및 유지보수용 부품, ○ 수출제품 생산위한 수입원재료, 부품, 포장자재, 중계화물 및 보세구 기업의 수출제품은 모두 면제
외화정책	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「보세구외환관리규칙」 제정 - 일반지역 외국인투자기업은 외환관리국이 인가한 범위(경상거래금액의 세배)내에서 외화현금을 보유할 수 있으나, 보세구 기업은 이러한 제약 없이 외화현금을 유보하여 운전자금으로 사용가능 - 보세구·수출가공구내 가공무역 위해 은행보증금 제도 적용 제외
수출에 의한 세금환급	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국내화물이 보세구에 반입된 경우 수출로 간주, 세금환급 - 95년 이후 화물 선적 이후 환급

자료 : 外資企業法, 외국인투자 장려에 관한 의견(국무원).

즉 위와 같이 중국정부는 항만배후지에 입주하는 외국인투자기업에 대해 우대 조치를 실시하고 있는 데 이 우대조치의 내용을 일반지역에 대한 투자기업 및 항만투자기업과 비교하면 다음과 같은 특징이 나타나고 있다.

첫째, 항만배후지 입주기업에 대한 우대조치는 항만투자기업에 비하면 다소 낮다고 할 수 있다.

둘째, 항만배후지 입주기업에 대한 우대조치는 일반지역에 대한 투자기업에 비하면 매우 크다고 할 수 있다.

2) 항만배후지에 대한 외국인투자유치현황

이에 따라 많은 외국인투자기업이 항만배후지에 투자하고 있다. 그러면 실제 어느 정도의 외국인투자기업이 항만배후지에 투자하고 있는지 살펴보려고 한다. 다음의 표는 이를 잘 나타내고 있다.

〈표 3-16〉 경제기술개발구에 대한 외국인투자기업 투자유치현황(2002년 실적)

지 역	항 목	49개 경제기술 개발구	33개 동부 연안 개발구	16개 중서부 개발구
경제기술 개발구	GDP(억위안)	3,109.5	2,791.42	318.08
	부가가치(억위안)	2,209.95	2,010.59	199.36
	산업총생산(억위안)	7,866.74	7,242.28	624.46
	세수(억위안)	500.18	463.81	36.37
	수출금액(억달러)	275.35	270.55	4.8
	수입금액(억달러)	260.99	254.25	6.74
	외국인투자계약액(억달러)	149.73	140.74	8.99
	외국인투자유입액(억달러)	77.37	72.84	4.53
중국전체	GDP(억위안)	10조 2,398억위안(1조 2,371억달러)		
	수출(억달러)	3,256		
	수입(억달러)	2,952		
	외국인투자실적(억달러)	527		

자료 : 中國開發區協會, Major Economic Indices of State ETDZ in 2002. 및 『中國對外經濟貿易年鑑』, 對外貿易經濟合作部 발표 자료

한편 대표적인 개발구의 외국인투자유치 규모는 다음과 같다.

〈표 3-17〉 중국의 주요 개발구에 대한 외국인투자기업 유치현황

개발구명	江蘇省南通經濟開發區	江蘇省通州經濟開發區	江蘇省連雲港經濟技術開發區
위치	南通市 중심에서 12km, 上海에서 90km	上海市에서 130km, 通州市중심에서 0.4km	連雲港市 22km, 上海市에서 500km
관리기구	南通市	通州市經濟開發區管理委員會	連雲港經濟技術開發區管理委員會
면적(계획 및 현황)	146.8km ² , 30km ²	20km ² , 12km ²	45km ² , 12km ²
교통	南通興東空港 15km ² 新大港 2km	南通空港 6km ² 南通港 25km	連雲港港 5km ² 白塔埠空港 40km
외자유치현황 (기업수) - 구미지역 - 일본 - 한국 - 동남아	- 3.03억달러(50개사) - 92.2억달러(63개사) - 1.909만달러(6개사) - 2.688만달러(22개사)	- 6500만달러(9개사) - 7000만달러(35개사) - 8000만달러(12개사) - 1.05억달러(5개사)	- 3.05억달러(60개사) - 7.070만달러(69개사) - 5.800만달러(50개사) - 9.248만달러(90개사)
개발구명	江蘇省鎮江經濟開發區 (鎮江新區)	江蘇省蘇州新區經濟開發區	중국·싱가포르蘇州工業園區
위치	上海市에서 200km	蘇州	蘇州 동쪽, 上海市에서 80km
관리기구	鎮江新區政府	불명	불명
면적(계획 및 현황)	82km ² , 18km ²	불명	260km ² , 260km ²
교통	大港港	上海港, 張家港港	上海港 90km ² , 蘇州港 62km ²
외자유치현황 (기업수) - 구미지역 - 일본 - 한국 - 동남아	- 4.16억달러(55개사) - 2.557만달러(7개사) - 2.333만달러(4개사) - 31.44억달러(70개사)	- 26억달러(300개사) - 19억달러(135개사) - 4억달러(10개사) - 22억달러(285개사)	- 49억달러(224개사) - 15.3억달러(111개사) - 5.72억달러(23개사) - 67.65억달러(406개사)

개발구명	寧波保稅區	上海外高橋保稅區	松江工業區
위치	寧波市 중심 29km, 上海市에서 348km	上海市 중심에서 28km	上海市에서 8km
관리기구	寧波保稅區管理委員會	上海外高橋保稅區管理委員會	松江工業區管理委員會
면적(계획 및 현황)	4km ² , 3km ²	10km ² , 8.5km ²	30km ² , 30km ²
교통	寧波港北侖港區 500m	外高橋港 3km 浦東空港 18km ²	吳松港 47km ² , 虹橋空港 20km, 浦東空港 42km
외자유치현황 (기업수)			
- 구미지역	- 2.8억달러(180개사)	-1,034개사	-18억달러(404개사)
- 일본	-5,736만달러(26개사)	-6.9억달러(764개사)	-16억달러(732개사)
- 한국	- 333만달러(7개사)	-3,371만달러(65개사)	-8,190만달러(67개사)
- 동남아	-9.115억달러(117개사)	-2.33억달러(308개사)	-28억달러(1,019개사)
개발구명	上海漕河涇新興技術開發區	嘉興經濟技術開發區	寧波經濟技術開發區
위치	上海市 徐家雁 중심에서 7km	上海市에서 100km	寧波市 35km, 上海市에서 400km
관리기구	上海漕河涇新興技術開發區 總公司	嘉興市 政府	寧波經濟技術開發區管理委 員會
면적(계획 및 현황)	불명	70km ² , 30km ²	100km ² , 70km ²
교통	虹橋空港 7km, 外高橋港 3km	嘉興港 40km, 上海港 100km虹橋空港 90km	北倫港 2-10km, 模社空港 35km
외자유치현황 (기업수)			
- 구미지역	- 1,034개사	-3,895만달러(18개사)	-13.3억달러(150개사)
- 일본	-6,884만달러(764개사)	-5,248만달러(18개사)	-9.33억달러(70개사)
- 한국	- 3,371만달러(85개사)	-6.3억달러(26개사)	-1.16억달러(11개사)
- 동남아	-2,334만달러(308개사)	-4.4억달러(118개사)	-13.6억달러(132개사)

주 : 2003년 7월 조사현황임

위의 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 유치현황으로부터 다음과 같은 특징을 알 수 있다.

첫째, 중국의 대표적인 49개 경제기술개발구 중 항만배후지에 위치해 있는 33개 경제기술개발구에 대한 외국인투자기업의 투자실적이 전체 경제기술개발구 투자유치실적의 90% 이상을 점유하고 있다.

둘째, 항만배후에 위치한 경제기술개발구의 외국인투자실적은 중국전체 외국

인투자기업 투자유치 실적의 15% 이상을 점유하고 있다.

그러면 중국이 이와 같이 항만배후지에 대한 외국인투자를 우대하는 이유는 무엇일까. 여기에는 다음과 같은 요인을 지적할 수 있을 것이다.

첫째, 외국인투자기업이 가장 접근하기 편리한 지역을 제공하기 위함이다. 외국인투자기업은 대부분 국외에서 필요한 자재를 수입하여 생산하기 때문에 물류 및 수출입이 가장 편리한 지역인 연해지역을 개방하는 것이 유리하다.

둘째, 연해지역에는 항만 및 공항이 있어 수출입 및 국제물류에 매우 편리한 지역으로 되어 있기 때문이다.

3. 투자유치정책의 변화추이

위에서 분석한 바와 같이 중국은 개방정책을 취한 이후 외국인투자기업 유치를 위해 각종 인센티브 제도를 마련하는 등 외자유치에 매우 열성적임을 알 수 있었다. 그런데 2001년 말 중국이 WTO에 가입함에 따라 이러한 우대조치에 일부 변화가 나타나고 있다. 그러면 WTO 가입 이후 어떠한 변화가 나타나고 있는 것일까. 여기에서는 이를 살펴보고자 한다.

첫째, 국가전체적으로 대외개방을 보다 확대하고 있다. 중국정부는 외국인투자기업을 위해 종래 제정했던 「외국투자방향지도규정」을 폐지하고 2002년 4월 11일 시행되는 새로운 「외국투자산업지도목록」을 제정하였다²¹⁾. 이 목록에서 중국은 장려업종을 종래 186개 업종으로부터 262개 업종으로 확대하고 제한업종을 종래 112개 업종에서 75개 업종으로 축소하였다.

둘째, 제한산업의 일부를 개방하고 있다. 중국정부는 철도화물운송업과 도소매업 등에 외국인투자기업이 진입할 수 없도록 제한해왔다. 그런데 이들 사업에 대해 향후에는 점진적으로 개방하기로 하였다. 구체적인 개방일정 및 내용은 다음과 같다.

21) 이 내용은 외국으로부터의 직접 투자안건을 중국정부가 심사·인가할 때 기준이 되기 때문에 외국인투자기업의 중국투자시에 매우 중요한 행정법규의 하나임.

〈표 3-18〉

WTO 가입 이후 중국의 제한산업 개방화 계획

업 종	현 행	향 후 계 획
철도화물운송업	외자비율 49% 미만으로 제한	2004. 12. 11까지 외자지분주도를 인정, 2007. 12. 11까지 외국인단독투자를 인정
상품교역, 직판, 통신판매	○2002. 12. 11 이전에는 완전 제한 ○2002. 12. 11부터 외상투자 인정. 외자비율을 50% 허용	○2003. 12. 11까지는 외자지분주도를 인정 ○2004. 12. 11까지는 외국인단독투자를 인정 예정
선박대리점	○2001. 12. 11 이후 외자허용하나, 비율은 49% 초과를 제한	
항만운송관련서비스(예선, 연료유, 선용품, 식수, 쓰레기수집 등)	○ 내외국인투자기업 동등 대우	
화물운송대리점	○2001. 12. 11 이전에는 외자비율 50% 미만으로 제한 ○2002. 12. 11 이후 외자주도지분 인정	○2005. 12. 11까지는 외국인단독투자를 인정 예정
창고보관업	○2001. 12. 11 이후 외자허용하나, 비율은 49% 초과를 제한	
선박검사	○2001. 12. 11 이후 외자허용하나, 비율은 49% 초과를 제한	

자료 : 國務院令, 『외국인투자산업지도목록』. 2002. 4. 1. 전경련 동북아경제센터 번역 『중국 정보핸드북 2002-2003』(三菱綜合研究所編 『中國情報ハンドブック2002-2003』 2002) pp.485-486.

셋째, 장려산업의 일부에 대해서도 개방을 확대할 것으로 기대되고 있다. 그 구체적인 내용은 다음과 같다.

〈표 3-19〉

WTO 가입 이후 중국의 장려산업 개방화 계획

업 종	현 행	향 후 계 획
국제컨테이너 수송업	○ 2002. 12. 11부터 외자주도 인정	2005. 12. 11까지 외국인단독투자 인정 예정
도로화물수송업	○ 2002. 12. 11부터 외자주도 인정	2004. 12. 11부터 외국인단독투자 인정 예정

자료 : 國務院令, 『외국인투자산업지도목록』. 2002. 4. 1. 전경련 동북아경제센터 번역 『중국 정보핸드북 2002-2003』(三菱綜合研究所編 『中國情報ハンドブック2002-2003』 2002. pp.485-486.)

넷째, 항만의 경우에도 개방의 폭을 확대하고 있다. 전술한 바와 같이 중국은 2002. 3월까지의 외국인투자기업의 항만에 대한 단독투자를 허용하지 않았다.

그러나 그 후에는 단독투자를 허용하고 있다. 그리고 이를 법제화하였다.

다섯째, 법인세를 내외국인기업과 동등하게 부과할 방침이다. 현재 중국은 내 외국인투자기업에 대해 법인세를 차별적으로 부과하고 있는데 향후에는 이를 점진적으로 축소시켜 나갈 예정이다. 그 일환으로 廣州보세구는 2003. 1. 1 보세구내 비생산형 기업에 대한 법인세를 30%로 인상한 바 있다.

여섯째, 전반적인 투자환경이 개선되고 있다. 그 주요내용은 다음과 같다.

〈표 3-20〉 WTO 가입 이후 중국의 전반적인 투자환경 개선추이

항 목	내 용
정치적, 법적 환경개선	○ WTO 가입 이후 외국의 개방화 요구를 충족시키기 위해 투명성, 예측성 강화 위해 노력 중
시장공개 및 공정성 환경유지	○ 시장경쟁질서를 도입 및 표준화시키고 있음 ○ 외자계기업에 대한 부당요금, 부당벌금 등을 철폐 중임 ○ 지역간 상품유통을 억제하는 지역보호주의 및 사업독점 등을 철폐 중임 ○ 지적재산권 보호 및 불법복사 등을 금지시키고 있음
서비스 산업 개방	○ 서비스 산업의 국제적 표준을 도입하고 있음
관세율 인하*	○ 종전의 평균 관세율 15.3%를 2002. 1월 12%로 인하(WTO 가입시 관세율을 2005년까지 10% 수준으로 인하하기로 합의)
비관세장벽의 완화*	○ 수입허가관리 대상품목 : 8개 종류, 143개로 완화 - 이 중 쿼터관리에 따른 수입허가 품목은 4종류 ○ 수출허가 관리대상품목 : 52개 종류, 338개 품목 완화
대외개방확대*	○ 외국계은행의 위안화 영업지역 확대로 외국계은행 증가 ○ 보험업종 외국계기업 진입장벽 완화 - 진입 위한 자산규모 50억달러 이상 규정 철폐
정책투명성 강화*	○ 상무부는 WTO가입 이후 관련제도의 공시, 해석 위한 전담조직(通報諮詢局 등 3개국)을 신설하여 상품 및 서비스 교역, 지적재산권, 외화통제 등과 관련된 내용에 대한 자문 및 설명서비스를 제공

주 *) 김주영, 「WTO 가입 1년 결산, 失보다 得이 더 많아」, 한국수출입은행 『해외지역정보』, 2003. 1. pp.49-50.

다섯째, 수입관세 및 수입부가세 과세범위를 확대하고 있다. 그 구체적인 내용은 다음과 같다.

〈표 3-21〉 자가용설비 수입관세, 수입부가세 과세범위의 확대

항 목	내 용
내 용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외자계기업의 자가용설비 수입관세, 수입부가세 과세범위를 확대 ○ 수출형 외자계기업의 설비수입에 대한 면제조치를, 일단 과세 후 사후환급 방식으로 전환
실시시기	2002. 10. 1

자료 : 인민일보(02. 9. 14), JETRO, 통상홍보 관련기사(02. 9. 30)

이 제도로 인해 제품전량을 수출하는 외국기업에게는 투자코스트 증대, 기업의 자금사정에 대한 악영향이 우려된다.

여섯째, 서부지역에 대한 우대조치를 취하고 있다. 중국은 현재 연안지역 위주로 우대조치를 실시하고 있으나, 향후에는 연안지역에 대한 인센티브를 점진적으로 축소하고 서부지역에 대한 인센티브를 강화해 나갈 예정이다. 국무원은 2001년 8월 서부대개발을 위해 「서부대개발의 몇 가지 정책 실시에 관한 의견」²²⁾을 발표하였는데 이에 의하면 서부지역(陝西, 甘肅, 青海, 雲南, 貴州, 重慶市, 寧夏, 新疆, 西藏, 內蒙古, 廣西, 四川의 12개 지역)과 吉林省 沿邊朝鮮族 자치주, 湖南과 湖北의 소수민족 자치주에 대해서는 2001-2010년간 장려산업에 투자할 경우 15%의 법인세율을 부과하기로 하였다. 또한 국무원은 1999년에 중서부지역, 자치구 등이 성급 경제기술개발구로 지정된 것을 국가급으로 지정·요청하도록 허용하였고 서부지역으로 진출하는 외국인투자기업에 대해 우대조치를 강화할 예정이다.

22) 關於西部大開發若干政策措施的實施意見

제 4 장 중국항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 투자절차

다음으로는 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 투자절차에 대하여 분석하고자 한다.

1. 투자방식 및 투자규모

1) 투자방식

항만 및 항만배후지를 불문하고 외국인투자기업의 투자절차는 거의 유사하므로 지역을 구분하지 않고 논의하고자 한다. 다만 항만과 항만배후지를 구분할 필요가 있을 경우에는 분리하여 분석하고자 한다.

우선 외국인투자기업의 중국에 대한 출자방식 또는 투자형태는 크게 구분하여 세 가지로 나누어진다. ① 합자투자 ② 합작투자 및 ③ 단독투자가 그것이다. 물론 이 외에도 Joint Exploitation, 주식매입, M&A 등의 방법이 있기는 하나, 이는 아직 극소수에 불과하므로 여기에서는 제외한다. 그리하여 위 세 가지 방식의 특징 및 관련법규를 살펴보면 다음과 같다.

〈표 4-1〉 일반산업 부문의 외국인투자방식 및 관련법규

투자 방식	내 용	법 규
합자	○내용 : - 공동자본투자(외자 출자비율 최소 25%) - 공동운영(투자지분율로 의사결정) ○장점 - 리스크 및 손익 공동 부담(투자지분율에 따라 공유) - 설립절차, 현지인력 고용·관리, 현지정보수집 등 용이 ○단점 : 운영정보 노출용이, 이익독점곤란, 비용증대, 상호마찰 발생	중외합자경영 기업법 및 실시세칙, 회사법
합작	○계약을 통한 협력사업임(공동사업으로 법인격이 있는 기업과 법인격이 없는 기업을 선택할 수 있음 : 등록자본금의 25% 이상) - 합작형식으로 기업을 설립하지만, 권리·책임관계도 계약서에 명시함 ※ 일반적으로 외자기업이 자본금을 100% 부담하고, 중국측 기업은 토지나, 공장건물, 시설물 등을 제공하는 형태가 다수임	중외합작경영 기업법 및 실시세칙, 회사법

<표계속>

투자 방식	내 용	법 규
단독 투자	<ul style="list-style-type: none"> ○외국인이 100% 출자함(주식회사로 설립) ○설립조건(다음 두 요건 중 하나 이상을 충족해야 함) <ul style="list-style-type: none"> - 국제적인 선진기술 및 시설을 구비할 것 - 생산품을 전량 혹은 대부분 수출할 것 ○장점 : 독자경영방식 추진가능 ○단점 : 현지화에 장기간 소요, 모든 절차·문제는 직접 해결 	외자기업법 및 실시세칙, 회사법

자료 : 中外合資經營企業法과 實施細則, 中外合作經營企業法과 實施細則, 외자기업법 및 실시세칙

그런데 이 세 가지 투자방식 중 어느 방식을 선택하느냐 하는 것은 투자자가 결정해야 할 사항이다. 중국의 경우 개방초기에는 외국인단독투자 방식이 많지 않았다. 당시에는 대부분 합자나 합작방식을 활용하였다²³⁾.

그런데 항만투자사업의 경우에는 합자방식이 주도적이다. 왜냐하면 2002년 4월까지의 단독투자 방식이 허용되지 않았고, 합자투자의 경우는 출자비율에 따라 투자 리스크를 투자자 쌍방이 분담할 수 있기 때문이다. 따라서 합자방식을 선택하는 것이 외국인투자기업으로서는 장기 대규모 투자에 따르는 위험을 최소화시킬 수 있는 장점이 있다.

각 투자방식을 설명하고 있는 3개 법률은 공포된 이후 오늘날까지 중국의 대외 개방 확대, 외국인투자도입, 대외경제협력 및 기술교류의 강화 등에 핵심역할을 수행하고 있다.

2) 투자규모

투자규모에 대해서는 특별한 제한규정을 두고 있지 않다. 투자규모는 사업수행자가 결정해야 하는 문제이다. 다만, 투자규모에 따라 인센티브 수혜정도가 상이하다. 따라서 투자시에는 인센티브 대상인가의 여부를 감안하게 되는 것이다.

현재 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자로서 인센티브 수혜대상이 되는 투자규모는 다음과 같다.

23) 개방초기에는 합자(합작) 투자가 전체의 70% 이상을 점유하였음. 그러나 1990년대 이후 단독투자의 비중이 증가하기 시작하여 1997년부터는 단독투자 비중이 합자투자를 상회하고 있음. 이지연, 「M&A에 의한 외국인투자 증가예상」, 한국수출입은행 『해외지역 정보』, 2002. 10. 34p.

〈표 4-2〉

인센티브 대상이 되는 투자규모

구 분	장 소	업 종	투자규모
항만	항만/부두	부두건설 및 운영사업	15년 이상 사업수행, 하역장비 및 안벽 투자인 경우 30년
항만배후지	보세구1)	무역형기업, 금융업	자본금 20만달러, 20㎡ 사무실 확보 필요
		물류·창고형기업	자본금 20만달러, 400㎡ 자가창고, 1,000㎡ 영업창고 확보 필요
		생산·가공형기업	자본금 20만달러, 400㎡ 공장건물 확보 필요
	경제기술개발구	제조업, 기술산업, 상품·도매업	자본금 7.5만달러 최저기준
		소매업	자본금 4.5만달러 최저기준
		서비스업종	자본금 1.5만달러 최저기준

주 1) 上海外高橋保稅區의 경우임

(1) 항만투자금액

중국정부는 항만투자사업에 대하여 인센티브를 제공하고 있는데 인센티브 제공요건의 하나로 사업경영기간을 15년 이상으로 설정하고 있다. 즉 15년 이상 사업을 수행하는 외국인투자기업에 대해서만 이윤 발생 후 5년간 법인세 면제 및 추후 5년간 법인세 7.5%를 부과하고 있다. 이와 같이 항만투자사업에 대해서는 최소한 15년 이상 투자하는 경우에만 인센티브를 적용하고 있다. 이 규정에 따라 경우 내용연수가 15년 이상이 되는 투자사업만 이에 해당된다고 할 수 있는데 내용연수가 15년 이상인 시설은 하역장비 및 안벽 등이 포함된다.

한편 「중외합자 항만부두개발프로젝트에 대한 잠정 우대규정」이 적용되는 사업은 일반적으로 30년 이상의 사업이다. 따라서 이 경우에는 토목구조물에 대한 투자가 필요하다. 따라서 중국에서 인센티브의 수혜를 받으면서 항만투자사업을 수행하려는 외국인투자기업은 최소한 안벽의 건설사업을 동반하지 않으면 안된다는 결론이 도출된다.

최근 대우건설이 투자 예정인 莊河港의 투자규모가 10,000DWT, 5,000DWT급의 일반부두인데 총사업비가 3000만달러 정도 예상되고 있다. 따라서 대형 하역장비를 제외할 경우 1개 안벽 건설에 최소 1,500만달러 내외의 투자비가 소요된다고 할 수 있다. 그런데 최근에는 1개 선석만으로는 부두운영을 효율적으로 수행하기 곤란하므로 최소 2개선석은 건설해야 한다. 이러한 여건을 고려할 경우 중국에서의 항만개발

사업에는 최소 3,000만달러의 투자비가 소요된다고 할 수 있다.

(2) 항만배후지 투자금액

다음으로 항만배후지의 투자규모를 살펴보고자 한다.

항만배후지에서 사업을 수행할 경우에는 합자, 합작, 외국인단독투자의 세 가지 형태 중 어느 방식을 선택해도 무방하다. 또한 주식을 발행하는 기관으로 설립하지 않아도 관계없다. 따라서 최소투자규모는 자본금 요건에 맞추면 된다. 또한 합자사업의 경우에는 신규법인을 설립하지 않아도 되므로 자본금 규모에 대한 특별한 제약은 없다.

항만배후지 중 보세구(上海外高橋保稅區)의 경우에는 최저 등록자본금 규제가 20만달러이므로 투자규모는 이를 초과하면 된다.

2. 경영요건

1) 자본금 요건

중국에서는 외국인투자기업에 대한 외국인의 출자비율을 최소 25%로 규정하고 있다. 물론 25% 미만의 출자도 가능하지만, 이 경우에는 각종 우대조치의 혜택대상에서 제외된다. 따라서 대다수 외국기업은 25% 이상을 투자하고 있으며, 최근에는 100%를 직접 투자하는 외국인단독투자기업도 많은 편이다.

〈표 4-3〉 외국인투자기업에 대한 출자금 규정

기업	자 본 금	
합자기업	출자비율은 25% 이상(중외합자경영기업법 및 실시세칙에 의거)	25% 미만 출자도 가능하지만, 각종 우대대상에서 제외됨
합작기업	출자비율은 등록자본금 25% 이상(중외합작경영기본법 및 실시세칙에 의거)	

그리고 기업설립시에는 등록기관에 등록을 해야 하는 데 이 때 최저등록자본금 규제가 있다. 「등록자본」이란 등기관련기관에 등록한 자본총액을 말한다. 이는 출자금액과 같다. 출자금액과는 다소 상이한 개념인 「투자총액」은 외국인투자기업의 계약서 및 정관에서 규정한 기본시설자금과 생산유통자금의 합계를 뜻한다. 따라서 등록자본금은 투자총액의 일정비율에 해당한다고 할 수 있다.

중국에서 합작기업 및 외국인단독투자기업은 유한책임회사로 설립되고, 합작기업은 법인 및 비법인 중 선택해서 설립할 수 있다. 만약 합작기업을 법인으로 설립할 경우에는 주식회사로 설립할 수 있다는 규정(중외합자경영기업법 4조, 중외합자경영기업법)이 적용된다. 따라서 외국인투자기업이 설립하는 외국인투자기업은 대부분 주식회사라고 할 수 있다. 그런데 중국의 「회사법」 규정에 따르면 주식회사의 최저등록자본금 규정은 다음의 표에 나와 있는 바와 같다.

〈표 4-4〉

중국의 업종별 최저자본금 규정

업 종	자 본 금
생산형기업	50만위안(7.5만달러)
상품도매업	50만위안(7.5만달러)
상업소매업	30만위안(4.5만달러)
과학기술개발, 컨설턴트, 서비스업종	10만위안(1.5만달러)

다만, 법률과 행정법규 중에서 위의 각 최저등록자본금보다 높은 최저등록자본금을 규정할 경우는 그 규정을 적용한다(회사법 18조)고 되어 있다.

그런데 위의 회사법은 일반적인 중국기업에 적용되는 규정이다. 따라서 외국기업도 기본적으로는 위의 규정을 따르게 된다. 그리고 중국정부는 특별히 외국인투자기업의 최저자본금만 규정하고 있지는 않다. 따라서 외국인투자기업도 위의 규정에 따른 등록자본금을 적용받겠다고 할 수 있다.

그런데 실제로 외국인투자기업의 최저등록 자본금 요건에 대해서는 각 지방정부마다 상이하게 설정하고 있는데 일반적으로는 15만달러 이상을 적용하고 있다. 그러나 주식을 발행하여 상장하는 외국인투자주식회사에 대해서는 최저등록 자본금을 3,000만 위안으로 비교적 높게 규정하고 있다²⁴⁾.

아울러 주식을 발행(상장)하는 외국인투자유한공사에 대한 업종별 등록자본의 최저한도액도 다음과 같이 엄격하게 설정하고 있다²⁵⁾.

24) 「외상투자주식유한회사 설립관련 일부 문제에 대한 잠정규정」 제7조

25) 「외상투자주식유한공사의 약간문제에 관한 잠정규정」에 의거

〈표 4-5〉 **주식을 발행하는 외국인투자유한공사의 업종별 최저등록자본 규제**

업 종	최저등록자본	비 고
일반업종	3,000만위안(450만달러)	
투자형회사 ¹⁾	3,000만달러	투자형 회사의 경영권한 및 서비스 범위를 확대
중외합자대외무역회사	5,000만위안(750만달러)	단, 중서부지역 투자시에는 3,000만위안
소매업종 합변 상업기업	5,000만위안(750만달러)	단, 중서부지역은 3,000만위안
도매업종 합변 상업기업	8,000만위안(1200만달러)	단, 중서부지역은 6,000만위안

주 1) 외국투자자가 중국에서 단독 또는 중국투자자와 합자방식으로 설립한 직접투자 활동에 종사하는 회사를 말함. 투자성회사의 설립형식은 반드시 유한책임회사로서만 가능함(허운학 『중국투자에 필요한 중국법 해설』 매일경제신문사, 2002년. 32p.)

다음 중외합자·합작기업 및 외국인단독투자기업의 최저등록자본금 규모는 투자총액에 따라 상이하게 결정되는데 그 비율은 다음과 같다.

〈표 4-6〉 **투자총액과 등록자본 관계**

투자 총액	등록자본
~300만달러 이하	210만달러 이상(70%)
300만달러 초과 ~1,000만달러 이하 (단 ~420만달러 이하)	50% 이상(210만달러 이상)
1,000만달러 ~3,000만달러(1,250만달러 이하)	40% 이상(500만달러 이상)
3,000만달러 이상(3,600만달러 이하)	1/3 이상(1,200만달러 이상)

자료 : 중·외합자경영기관의 등록자본과 투자총액비율 관련 잠정규정 제3조

이 때 투자금액은 합자계약서에 명시된 금액을 뜻한다. 그런데 위의 규정에 따라 등록자본을 불입하지 못하는 경우가 발생하기도 하는데 이 때에는 상무부와 국가공상행정관리부의 비준이 필요하다.

한편 출자금의 불입방법은 다음과 같다. 출자금은 일괄 불입(영업허가증 교부일 이후 6개월 이내) 하거나 분할불입을 인정(최장 3년)하고 있다. 일괄 불입시에는 6개월 이내에 불입하면 되고, 분할 불입시에는 최초 출자의 최저한도액(출자액의 15% 이상)과 불입시기(영업허가증 교부일로부터 3월 이내)를 설정하고 있는데 그 내용은 다음의 표에 나와 있는 바와 같다.

〈표 4-7〉

등록자본금과 불입완료기간과의 관계

분할여부	등록자본	불입기간
분할 불입시	~50만 달러	1년 이내
	51만 ~100만 달러	1년 6개월 이내
	101만 ~300만 달러	2년 이내
	301만 ~1,000만 달러	3년 이내
	1,000만 달러 이상	상황에 따라 심사·확정
일괄 불입시		6개월 이내

자료 : 외국인투자기업의 심사비준과 등기관리를 한층 강화함과 관련된 문제에 대한 통지 제6조

아울러 출자후에는 중국의 공인회계사가 검사하고 출자검사보고서를 발행하며, 출자증명서를 교부한다. 그리고 법정기간내에 불입하지 못한 기업에 대해서는 인가증서 및 영업허가서를 취소하고 있다²⁶⁾.

2) 인력고용

(1) 현지인 고용의무

중국에서 사업을 경영하는 외국인투자기업은 대다수 인력을 현지인으로 고용해야 한다. 물론 중국인을 반드시 고용해야 한다는 법률상 의무는 없다. 그러나 외국인을 고용할 경우에는 인가가 필요하는 등 일정제약이 따르기 때문에 실질적으로는 외국인을 임의로 고용할 수 없게 되어 있다²⁷⁾. 더구나 중국에 투자하는 외국인투자기업은 중국의 값싼 노동력을 활용하는 것이 가장 큰 메리트이기 때문에 특수한 경우를 제외하고는 외국인을 고용하지는 않는다. 다만 외국인을 고용할 수밖에 없는 특수한 사정이 발생할 경우에는 문제가 된다.

그런데 중국에서는 국가공무원과 국가기관 직속단위에 대해 외국인 고용불허를 제외하고는 외국인의 고용을 금지하고 있는 업종은 없다. 다만, 외국인의 고용이 가능한 직무에 대해서는 특별한 필요성이 있고, 국내에 이 부문의 적절 인재가 부족하며 국가의 관련규정에 위반하지 않는 경우로 제한되고 있다. 중국의 사법부도 원칙적으로 특수기능이 불필요한 단순노동력에 대해서는 외국인의 취업을 불허하고 있다.

26) 중외합작경영기업법, 중외합작경영기업법, 외자기업법, 회사법

27) 외국인투자기업의 노동자고용에 대해서는 「외국인투자기업노동관리규정」, 「외국인취업관리규정」이 적용되고 있음

그러나 외국인투자기업에 대해서는 외국인의 고용을 비교적 용이하게 인가하고 있다. 즉 외국인투자기업의 출자자 및 관리자는 업종에 제한없이 중국에서 고용될 수 있고 아울러 기술자, 재무·회계담당자도 특수기술자로 간주되어 별 제약없이 중국내 근무가 가능하다. 다만, 일반직과 사무직 인력에 대해서는 특수기능자가 아니므로 인가를 하지 않는다.

(2) 현지인 채용방법

중국에서는 외자기업이 신문광고 등을 통해 현지인을 독자적으로 모집할 수 있다. 다만, 이 때에는 노동관리부서에 등록해야 한다. 그런데 중국에는 인력이 과잉상태이기 때문에 외국인투자기업이 독자적으로 인력을 모집할 경우 응모자가 많아 채용절차상 애로를 겪을 정도이다. 따라서 외국인투자기업은 일반적으로 공인 직업소개소를 통하거나 아니면 지방정부의 노동관리부서를 통해 채용하는 경우가 일반적이다. 특히 다른 省의 출신자를 채용할 때에는 노동부서의 중개를 통해 채용하고 있다. 한편 외자기업은 노동자 고용계약을 반드시 서면으로 체결해야 한다.

(3) 노동조합의 조직화

중국에서는 25인 이상을 고용하는 기업의 경우 노조결성이 「노동조합법」에 의무화되어 있다. 이에 따라 종업원들이 종업원 대회를 통해 노조설립을 요구할 경우 기업은 이를 수용하지 않으면 안된다. 그런데 실제로 100인 미만 중소기업의 경우에는 노조결성을 하지 않는 경우가 많다. 그리고 노조가 결성되든 결성되지 않든 기업은 노조(노조 미형성시 노동자대표)와 매년 단체계약을 체결하고 노동부서에 등록해야 한다. 등록을 해야만 단체계약의 내용이 효력을 발생하기 때문이다.

단체협상(계약)에서 논의되는 주요 내용은 임금수준, 노동시간, 휴가, 노동안전위생, 보험, 복지 등 전반적인 사항에 이른다. 그런데 중국의 경우 임금수준은 노사협회의에 의해 결정되기보다는 현지 지방정부 또는 노동행정부서가 공표하는 「급료지도요령」에 제시된 수준을 단체교섭을 통해 확정하는 정도에 불과하다. 또한 기업은 노동자를 위해 양로보험, 실업보험, 의료보험, 노동부상보험, 생육보험 등의 사회보험에 강제적으로 가입해야 한다. 따라서 실제로 노사협의 사항은 그다지 많지 않은 편이며, 노동자나 노조도 임금수준 및 근로조건을 담보로 노동쟁의를 일으키는 사례는 거의 없다.

한편 외국인투자기업은 소재지 노동행정부서, 재정부서, 통계부서 및 기업주관

부서에 노동급료통계보고서 작성을 위해 노임수준을 신고하도록 되어 있다.

(4) 고용자수(비율) 규제

중국에서는 노동자 고용비용에 대한 명확한 법률규정도 없다. 따라서 단순노동자에 대해서는 현지인을 고용하기만 하면 되고 현지인 고용비용을 강제하고 있지는 않다. 더구나 외국인투자기업의 외국투자가는 파견이사 및 관리직을 포함하여 고용비용에 있어서 제한을 받지 않는다. 또한 기술자, 특수기능 소지자도 제한을 받지 않는다. 따라서 외국인투자기업은 노동자 고용과 관련하여 큰 불편을 받고 있지는 않은 실정이다.

그러나 중국의 관련법률은 원칙적으로 단순노동 외국인고용을 제한하므로 외국인투자기업의 외국인 비율은 총 종업원수의 10%를 초과하지 않는 것이 통상이다. 그러나 이 때에도 하이테크기업에 대해서는 아무런 제약을 두고 있지 않다.

3) 외환거래관련 사항

(1) 외환관리 현황

중국에서는 경상거래 중 무역거래에 대해서는 아무런 제약없이 일정조건만 충족하면 외화를 지급할 수 있도록 허용하고 있다. 다만, 무역거래 이외의 경우에는 일정제약을 설정하고 있다. 그러나 경상거래가 아닌 자본거래에 관해서는 수입과 지출 모두 엄격한 규제관리를 실시하고 있다.

(2) 외화계좌 개설

외국인투자기업은 영업허가증을 취득한 후 60일 이내에 현지 외환관리국에서 외화등기를 행한다. 기업은 「등록증」에 근거하여 은행에서 무역거래(경상거래)를 위한 외화계좌를 개설한다.

외화계좌는 무역거래와 입출금계좌가 있다. 외국인투자기업의 경상거래 지출은 거래계약 및 외환관리국의 외화지불허가서를 기초로 외화계좌 개설은행을 통해 행한다. 잔고가 부족할 경우에는 외화지정은행에서 구입한다.

외화계좌의 잔고는 매년도 경상거래 수입의 세배까지 예금이 가능하고 이를 초과할 경우에는 위안화로 교환하여야 한다.

(3) 외화교환제도

외국인투자기업이라 하더라도 중국내에서는 위안화를 자유로이 외화로 교환할

수 없다. 외국인투자기업이 외화를 필요로 하는 경우에는 「외화의 결제매각·매각·지불관리규정 및 실시세칙」에 의해 「국가외환관리국」의 인가가 필요하다. 또한 대외적으로 외화지불이 필요할 경우에는 수출거래 등을 하여 스스로 조달하지 않으면 안된다. 다만, 경상거래 부문에 대해서는 자유태환을 허용하고 있다.

(4) 외화송금

외국인투자기업이 생산경영 범위내에서 외화를 대외로 지불해야 할 경우에는 「외국인투자기업의 외환관리에 관한 약간의 조작성문제에 대한 통지」 규정에 의거 지불계약서 및 증빙서류에 근거하여 외화지정은행에서 송금할 수 있다. 외화차입금과 이자를 송금할 경우에는 외환관리국의 비준서류에 따라 실시할 수 있다.

그리고 외국측 투자자의 이익·배당금 송금 및 화교, 홍콩, 마카오, 대만국적 사원에게는 급료, 기타 수익금 송금시에 지정은행의 외화계좌에서 송금절차를 실시해야 한다. 그런데 이 때 외화계좌가 없거나 계좌의 자금이 부족한 경우에는 외환시장에서 외화를 교환할 수 있다.

또한 외국인투자기업이 외국측 투자자에 대한 배당금 송금시에는 이사회의 배당결의서를 가지고 개설한 외화계좌에서 송금하거나 지정은행에서 외화교환을 실시한다. 외국인투자기업의 외국호적, 화교, 홍콩 및 마카오 사원이 위안화 급료 및 기타 수익금을 송금할 경우에는 증명자료에 의거하여 외화지정은행에서 외화를 교환하고 송금할 수 있다.

중국에서 사업을 중지하는 외자기업은 「외환관리조례」에 의거 결산, 납세 후 외국투자자에 대해 소유하고 있는 위안화를 외화지정은행에서 외화로 교환하여 송금하거나 외화를 휴대하여 출국할 수 있다. 그리고 중국측 투자자가 소유하는 외화는 정부 외화지정은행에서 위안화로 교환하지 않으면 안된다.

(5) 보세구 외환관리

중국은 보세구 기업의 외화등기, 외화검사, 외화계좌, 외화수입 및 외화결제의 관리 등을 위해 2000년 9월 이후 「보세구 외환관리잠정방법」을 제정·시행하고 있다. 이 규정에 의해 보세구와 외국간의 모든 결제, 보세구와 국내간의 무역거래 시 보세화물 결제는 외화로 수행해야 한다. 그러나 보세구와 국내간 비보세화물의 결제 및 보세구내·보세구간 결제는 외화, 위안화 모두 사용 가능하다. 한편 보세구내 각종 행정비용 징수는 위안화로 이루어진다. 그리고 보세구내 기업은 외화계좌의 잔고에 제한이 없다.

3. 항만 및 항만배후지 투자절차

1) 기업설립절차

외국인투자기업이 중국에서 항만부문에 투자하든 항만배후지 부문에 투자를 하든 투자여사를 결정하고 기업을 설립하고자 할 때에는 일반적으로 다음과 같은 절차를 거쳐야 한다²⁸⁾.

〈표 4-8〉

외국인투자기업의 설립절차

사전조사 → 파트너 발굴 → 투자의향서 체결 → 프로젝트 건의서 작성 및 예비허가 신청 · 허가 → 기업명칭등록 → 사업타당성 검토보고서 → (합자)계약서, 정관 제정 · 인가 → 외국인투자기업허가서 신청 · 취득 → 기업법인 영업허가증 신청 · 취득 → 영업개시 위한 제반준비(공상기관 등기등록 : 사업등기, 조직기구코드 신청, 외환관리국 등록, 은행계좌 개설, 세관등록, 세무등록, 재정등록, 통계등록)

(1) 사전조사

투자 이전 단계로서 이 때 조사해야 할 주요항목은 다음과 같다.

〈표 4-9〉

사전조사단계시의 수집자료 내용

- | | |
|-------------------|----------------------|
| ○ 진출목적 설정 | ○ 판매지역, 대상 및 판매방식 설정 |
| ○ 물동량 발생구조 | ○ 제품 및 원재료 시장조사 |
| ○ 원 · 부자재 조달기관 확보 | ○ 입지선정 |
| ○ 합자기업 선정 | ○ 현지금융 확보방법 조사 |

(2) 투자 파트너 선정

중국에서는 항만에 대한 투자나 항만배후지에 대한 투자나에 따라 중국측 파트너가 달라진다. 항만투자의 경우 투자 파트너는 중국측 지방정부이다. 중국에서는 외국인의 항만투자사업을 장려산업으로 분류해 놓고 있으나, 일반산업 부문의 투자와는 달리 2002년초까지 외국인 단독투자가 허용되지 않았다. 2002년 4월에 이르러 비로소 외국인단독투자가 허용되었다. 그러나 아직도 항만투자는 리스크가 따르기 때문에 외국인 단독투자는 거의 이루어지고 있지 않다. 이에 따라 2002년 이전에는 항만에 대해 합자나 합작방식만이 허용되었다. 따라서 항만투

28) 한국수출입은행 『중국투자환경과 투자사례』 2002. 6. pp.10-65. JETRO, 『ジェトロ 海外情報ファイル』 2003. 7. 23.

자의 경우에는 파트너 선정은 문제가 되지 않으며 진출지역이 문제로 대두한다.

다만, 항만배후지의 경우에는 투자파트너의 대다수가 중국측 기업이다. 따라서 이 때에는 파트너의 재정 건전성, 사업성, 성실성 등을 충분히 감안하여 선정해야 하기 때문에 상당한 주의가 요구된다. 한편 사안에 따라서는 단독투자방식도 강구할 수 있다.

(3) 사전협의

중국측 파트너와 투자의향서를 체결하기 이전에 외국인투자기업은 파트너와 충분한 협의를 거쳐야 한다. 항만투자의 경우에는 당해 사업의 추진으로 획득 가능한 수익률, 운영기간, 물동량, 항만수심, 항만배후의 인프라 여건 등을 충분히 고려해야 한다. 뿐만 아니라 수익성이 저조할 것으로 예상될 경우에는 지방정부가 지원해주는 인센티브가 무엇인지도 확인해야 하며, 경우에 따라서는 중앙정부의 지원사항도 확인해 둘 필요가 있다. 그리고 정부의 지원사항이 보다 강화되도록 요청할 수도 있다.

항만배후지에 대한 투자시에는 투자파트너의 대다수는 중국측 기업이기 때문에 중국측 정부가 공표하는 일반적인 지원사항 이외의 추가지원을 받기는 힘들다. 따라서 이 때에는 투자사업의 수익성에 대한 면밀한 검토가 요구된다. 다만, 항만배후지의 경우는 대부분 특구로 지정되어 있기 때문에 각종 지원정책이 실시되고 있다.

중국에서는 외국인투자 허가기관이 투자규모에 따라 상이하다. 3,000만달러 미만에 대해서는 지방정부 혹은 개발구관리위원회가, 3,000만달러 이상에 대해서는 중앙정부가 각각 심사·허가 기관으로 되어 있다. 따라서 파트너와 투자의향서를 교환하기 이전에 관계되는 지방정부 및 중앙정부와 투자관련 제반사항에 대해 미리 협의를 해 둘 필요가 있다.

이 협의과정을 통하여 외국인투자자는 중요사항을 결정하고 투자조건, 이윤배분방법, F/S 수행 및 계약서를 작성하게 된다. 이 때 중국측은 이미 나름대로 사업타당성 연구를 수행하여 외국인투자유치를 목적으로 설정해두고 있다. 그리고 지방정부가 외국인투자기업에 일정한 지원을 하겠다는 지원방침도 제시한다. 따라서 외국인투자기업은 이러한 조건을 고려하여 사업타당성을 검토하게 된다. 그리하여 사업타당성이 있을 경우에는 참여를 결정하게 된다.

이와 같이 외국인투자기업은 중국측 파트너와 협의하여 유리한 조건을 확보받게 될 경우 투자를 결정하게 된다. 이러한 협의과정에서 사업타당성이 낮다고 판

단되는 경우에는 이를 보완하기 위한 각종 지원조치를 요구·제공받게 된다. 예를 들어 사업운영기간을 50년인 장기로 설정하거나, 부두운영 이외에 항만관련 부대사업 수행권리의 부여, 운영기간 만료 후의 추가연장 등의 조치도 미리 협의해 둘 수 있다.

항만배후지에 대한 투자절차도 기본적으로 항만투자절차와 유사하다. 다만 이때 투자파트너는 지방정부나 국영기업이 아니며, 대부분 민간기업이라는 점이 다를 뿐이다. 그리하여 합자방식의 경우에는 투자를 원하는 기업이 투자관련 사항에 대하여 중국측 파트너와 충분히 협의하여야 한다. 이 때에도 3,000만달러 미만의 투자와 3,000만달러 이상의 투자규모에 따라 심사·승인 기구가 상이하다. 3,000만달러 미만인 경우에는 투자의향서 체결 이후 개발구관리위원회에 관련서류를 제출하고 심사·비준을 받는다. 따라서 관련서류를 개발구관리위원회에 제출하기 이전에 파트너 뿐만 아니라 개발구관리위원회와도 투자관련 제반협의를 완결시켜 두어야 한다. 3,000만달러 이상의 투자시에는 중앙정부와 협의해야 하기 때문에 사전에 중앙정부와 관련사항에 대해 미리 협의해 둘 필요가 있다.

(4) 투자의향서 체결

사전협의를 완료되면 투자상대방과 투자의향서를 체결하고, 단독투자의 경우에는 투자지역 정부(개발구관리위원회 포함)와 투자의향서를 체결한다. 이 때에도 항만에 대한 투자나 아니면 항만배후지에 대한 투자냐에 따라 투자파트너가 상이하다.

항만투자의 경우 투자파트너는 지방정부(○○시 항구관리국 혹은 지방정부 산하의 국영기업)이다. 따라서 외국인투자기업은 지방정부(○○시 항구관리국 혹은 국영기업)와 투자사항에 대하여 협의하고 투자의향서를 체결하게 된다. 항만배후지에 대한 투자시에는 파트너인 중국측 기업과 투자의향서를 체결하게 된다.

항만이나 항만배후지에 대한 투자를 불문하고 이 때 파트너와 체결해야 하는 투자의향서의 기본내용은 대개 다음과 같다.

〈표 4-10〉

투자의향서 기본내용

- | | |
|----------------------|----------------------|
| ○ 투자방식(합자/합작) | ○ 예상 물동량 |
| ○ 투자규모/출자지분 | ○ 투자기간(합자·합작기간) |
| ○ 이사회구성방식 | ○ 자금조달방안 |
| ○ 터미널건설방안(항만부지사용권 등) | ○ 건설자재 및 하역장비 조달방안 |
| ○ 이용자 유치방안 | ○ 이윤 배분방식 및 분쟁해결방식 등 |

(5) 프로젝트건의서 작성 및 예비허가 신청

프로젝트건의서는 외국인투자기업이 정부당국으로부터 예비허가를 받기 위해 작성하는 문건이다. 이는 중국측 파트너가 작성하는 것이 기본으로 되어 있다.

먼저 항만투자의 경우에는 파트너인 중국측의 지방정부(○○시 항구관리국)가 이를 작성한다. 작성 후에는 지방정부의 발전개혁위원회에 제출하여 1차 심사를 받고, 승인을 받으면 재차 외국인투자허가 위임범위에 따라 3,000만달러 이상에 대해서는 중앙정부(상무부)에, 3,000만달러 미만에는 관할 지방정부 투자허가기관(지방 대외경제무역부문)에 허가를 신청한다.

항만배후지 투자시에도 중국측 파트너가 프로젝트건의서를 작성한다. 작성 후에는 이를 개발구관리위원회에 제출하여 1차 심사를 받고, 승인을 받으면 재차 개발구관리위원회(외국인투자허가 위임범위에 따라 3,000만달러 이상에 대해서는 중앙정부(상무부)가, 3,000만달러 미만은 관할 개발구관리위원회)에 예비허가를 신청한다. 단독투자의 경우에는 직접 또는 투자자로부터 위임받은 중국내 대리인이 관할 개발구관리위원회에 외국인투자기업 설립보고서를 제출한다.

프로젝트건의서는 정형화된 양식이 있는 것은 아니며 투자의향서에 근거하여 작성한다. 이 때 인가를 받기 위해 제출해야 하는 서류는 투자방식에 따라 다소 상이하다. 합자·합작기업 및 외국인단독투자기업의 설립시 필요한 서류는 각각 다음과 같다.

〈표 4-11〉 프로젝트건의서 인가시의 신청서류

합자·합작기업 설립시	외국인 단독투자기업 설립시
① 중국측 프로젝트 신청서 ② 프로젝트 건의서 ③ 프로젝트 환경보호 심사증명서	① 국내수탁기구의 신청서 ② 투자자의 신청서 ③ 프로젝트건의서 ④ 국내수탁기구에 대한 외국인투자자의 위임장 ⑤ 프로젝트 환경보호 심사증명서

(6) 사업타당성 검토보고서 작성

사업타당성 검토보고서는 예비허가를 받은 뒤 본 승인을 받기 위해 작성하는 보고서이다. 이는 통상 중국측 파트너에 의해 중국어로 작성되는데 정형화된 양식이 있는 것은 아니고 투자사업의 특성에 따라 각기 상이하다. 항만의 경우에는

일반적으로는 다음과 같은 내용이 포함된다.

〈표 4-12〉 사업타당성 검토보고서의 주요 내용(항만투자시)

- | | |
|----------|----------------------------|
| ○ 사업개요 | ○ 내륙인프라현황 |
| ○ 투자자개요 | ○ 항만시설 규모(안벽길이, 수심, 야적장 등) |
| ○ 물동량 규모 | ○ 조직 및 임금수준 |
| ○ 기업규모 | ○ 재무 현황 및 추정 |
| ○ 인력공급 | |

아울러 항만배후지의 경우에는 다음과 같은 내용이 포함된다.

〈표 4-13〉 사업타당성 검토보고서의 주요 내용(항만배후지 투자시)

- | | |
|----------|--------------|
| ○ 사업개요 | ○ 인프라 현황 |
| ○ 투자자개요 | ○ 설비 |
| ○ 시장수요 | ○ 조직 및 임금수준 |
| ○ 기업규모 | ○ 재무 현황 및 추정 |
| ○ 투입요소공급 | |

(7) 계약서 및 정관작성

계약서는 외국인투자기업이 중국에서 작성하는 서류 중 법적 구속력을 갖는 문서이다. 따라서 계약서 내용이 전술한 투자의향서, 사업타당성 검토보고서와 상이할 때에는 계약서에 근거하여 해석된다. 계약서는 중국정부가 작성한 표준계약서가 있는데 주요내용은 다음과 같다.

〈표 4-14〉 계약서의 주요 내용

- | | |
|-------------------|-------------------|
| ○ 총칙 : 계약목적 및 준거법 | ○ 노동관리 · 임금 · 복지 |
| ○ 계약당사자 | ○ 세무 · 재무 · 회계감사 |
| ○ 기업설립 | ○ 합작기간 |
| ○ 경영목적 · 범위 · 규모 | ○ 해산 및 청산절차 |
| ○ 투자총액과 등록자본 | ○ 보험 |
| ○ 계약당사자 책임 | ○ 계약수정 · 변경 및 해지 |
| ○ 기술 이전 | ○ 계약위반책임 |
| ○ 제품 판매 | ○ 불가항력 |
| ○ 이사회 | ○ 법률적용 |
| ○ 경영관리기구 | ○ 분쟁해결 |
| ○ 생산설비 구입 | ○ 언어 및 계약효력 발생일 등 |
| ○ 시설건설 | |

한편 계약서와 함께 외국인투자허가를 받기 위한 중요문서로서 법적구속력을 가지는 것이 정관이다. 정관은 계약서 내용을 근거로 작성되는 것으로서 그 내용은 계약서와 대동소이하며, 합자기업 법인의 명의로 작성한다. 이 때 인가를 받기

위해 제출해야 하는 서류는 다음과 같다.

〈표 4-15〉

계약서 및 정관 인가시의 신청서류

합자·합작기업 설립시	외국인 단독투자기업 설립시
① 중국측 프로젝트 신청서 ② 프로젝트가능성 연구보고서 ③ 합자기업, 합작기업의 계약서와 정관 ④ 쌍방의 영업허가증 사본과 법인자격증 및 외국측 법인대표 여권사본 ⑤ 쌍방의 자산현황증명서 및 중국측 자산 심사보고서 ⑥ 쌍방의 이사위임장, 이사회 명단과 이사 일동의 사인 ⑦ 기업명칭 심사허가 통지서와 법인등록주 소증명서	① 국내수탁기구의 신청서 ② 프로젝트가능성 연구보고서 ③ 외국측 기업의 영업허가증 사본과 자산현 황증명서 ④ 외국측 법인대표의 여권사본과 법인대표 자격증명서 ⑤ 쌍방의 자산상황증명서 및 중국측 자산심사 서 ⑥ 외국기업 이사위임장, 이사회 명단과 이사 일동의 사인 ⑦ 기업명칭 심사허가통지서와 법인등록주소 증명서

(8) 외국인투자 인가기관

외국인투자 인가기관은 중앙정부(상무부) 및 지방정부(대외경제무역부문)로 구분된다. 이 중 어느 기관이 인가기관으로 되느냐는 투자규모, 장려산업 해당여부 등에 따라 상이하다. 향만투자는 중국에서 장려산업으로 지정되어 있는데 총 투자금액이 3,000만 달러 이하인 경우에는 省, 자치구, 직할시가 인가권한을 가지고 있다. 즉 3,000만달러 이하 투자규모에 대해서는 省級 지방정부가 결정하고 있으며, 대개 1주일 이내에 결정한다.

경제기술개발구나 보세구와 같이 향만배후지의 경우에는 개발구 관리위원회가 독자적으로 결정한다. 원래 1,000만~3,000만달러 규모의 투자에 대해서는 省정부가 결정하도록 되어 있으나, 경제기술개발구나 보세구는 대개 省級이므로 자체적으로 결정한다. 그리고 1,000만달러 이하는 省級 이하 지방도시가 자율적으로 결정하고 있다. 이에 반해 3,000만 달러를 초과하는 외국인투자사업에 대해서는 중앙정부의 상무부가 인가권한을 가진다. 이 때 심사에 소요되는 시간은 약 3개월이다. 한편 외국인투자촉진 관련 정부기관의 현황은 다음과 같다.

〈표 4-16〉

외국인투자촉진 관련 국가기관

기 관	주 요 업 무
국가발전개혁위원회	기업설립 심사허가, 산업정책조정
상무부	합자기업, 합작기업, 독자기업의 설립에 대한 심사기관
국가공상행정관리총국 및 지방공상행정관리기관	기업등록
국가외환관리국 및 지방외환관리기관	외환관리
세관총국 및 지방세관	수출입관리, 관세 등 비용 징수관리 및 보세업무에 대한 감독
국가세무총국 및 지방세무부문	세수징수관리, 수출입상품의 징수 및 수출환급업무
국토자원부	토지의 관리, 감독
국유자산감독관리위원회	국유자산관리, 감독, 출자자로서 국가직책의 대행, 외상투자기업에 대한 국유자산의 감독
은행감독관리위원회	금융기관의 시장진입, 외자금융기관의 설립에 대한 심사인가
보험감독관리위원회	상업보험 및 외자보험회사의 심사·인가·관리·감독
노동·사회보장부	노동·사회보장사무의 관리, 외국인의 중국내 취업관리

(9) 공상등록

외국인투자인가를 받은 후에는 공상등록기관에 등기를 해야 하는데 이 때에는 다음과 같은 절차로 이루어진다.

① 설립등기 및 영업허가증 발급

항만투자의 경우에는 지방정부나 중앙정부로부터 투자허가증을 받은 후 30일 이내에 해당지역 공상행정관리국에 구비서류를 제출·등기하여 영업허가증(사업자등록증)을 발급받는다.

항만배후지에 대한 투자의 경우에는 관할하는 개발구 관리위원회를 통해 공상등록기관에 제출·등기하며, 영업허가증을 발급받는다. 그리고 등기등록시에 소요되는 비용은 다음과 같다.

〈표 4-17〉

외국인투자기업의 설립등기시의 등기비용 징수기준

근 거	중외합자경영기업법 및 실시조례
기본 등록자본금	등록자본의 0.8%
1,000만원 초과시	초과분에 대해서는 0.4%
1억원 초과시	초과분에 대해서는 징수하지 않음
지점(사무실) 등 설립시	300위안
등기변경 등기비용	100위안

② 사업확인서 취득

항만은 장려사업으로 분류되어 있으므로 항만투자에 대해서는 사업타당성 검토보고서를 비준 받은 후 발전개혁위원회로부터 장려사업확인서를 취득한다. 이 사업확인서가 있어야 추후 소재지 관할세관에서 투자설비를 도입할 때 면제신청이 가능하다.

③ 조직기구 코드신청

외국인투자기업은 영업허가서를 발급 받은 후 기술감독국으로부터 조직기구코드증서를 발급받는다.

④ 외환관리국 등록

영업허가서를 발급 받은 후 30일 이내에 소재지 관할 국가외환관리국에 외화등기를 신청한다.

⑤ 은행계좌 개설

중국에서는 외화계좌와 위안화계좌를 동시에 개설할 수 있다. 외화계좌는 외환관리국이 발급한 외화등기증에 근거하여 외국환지정은행에서 개설한다. 아울러 경상거래 관련 외화계좌와 자본거래 관련 외화계좌를 구분·개설한다.

⑥ 세관등록

영업허가증 발급 이후 소재지 관할 세관에 서면으로 등록신청 후 통관기업 증명서를 발급받는다.

⑦ 세무등록

영업허가증 발급일로부터 30일 이내에 소재지 관할 세무국에 세무등기표를 작

성하여 등록한다.

⑧ 재정등록

영업허가증 발급일로부터 30일 이내에 관할 재정기관에서 재정등기 절차를 밟아야 하며, 재정등기표를 작성하여 등기신청을 행한다.

⑨ 통계등록

영업허가증 발급일로부터 30일 이내에 관할 통계국에 통계등록을 행한다.

이상에서 설명한 내용을 표 및 그림으로 나타내면 다음과 같다.

〈표 4-18〉

합자·합작기업 설립 절차

근 거	중외합자경영기업법 및 실시조례
설립신청시 제출자	중국측 투자자 및 외국측 투자자(공동제출)
심사·인가기관	○ 3,000만달러 이상 : 상무부, 국가발전개혁위원회 ¹⁾ ○ 3,000만달러 미만 : 지방정부 대외무역경제합작부
신청시 제출서류	① 합자기업 설립신청서 ② 합자당사자가 공동·작성한 사업타당성 검토보고서 ③ 합자당사자가 인가한 대표자가 서명한 합자기업협약, 계약서 및 정관 ④ 합자기업의 사장, 부사장, 이사 명부 ⑤ 심사인가기관이 규정한 기타 문서
작성언어	중국어(단, ②③④는 합자당사자가 결정한 언어로 작성가능. 2개 언어로 작성한 서류는 동등 효력 소지)
후속조치	심사기관의 비준을 받은 후(3개월 이내에 심사결정) 신청자는 인가증서를 영수하여 1개월 이내에 인가증서를 가지고, 합자기업 소재지의 성, 자치구, 직할시 공상국에서 등기절차 진행

주 1) 국가발전개혁위원회는 2003. 3월 개최된 제10차 전국인민대표대회에서 종래의 국가발전개혁위원회가 폐지되는 대신 국가경제무역위원회, 국무원 체제개혁 판공실, 국무원 발전연구중심의 일부 기능을 통합하여 설립되었음

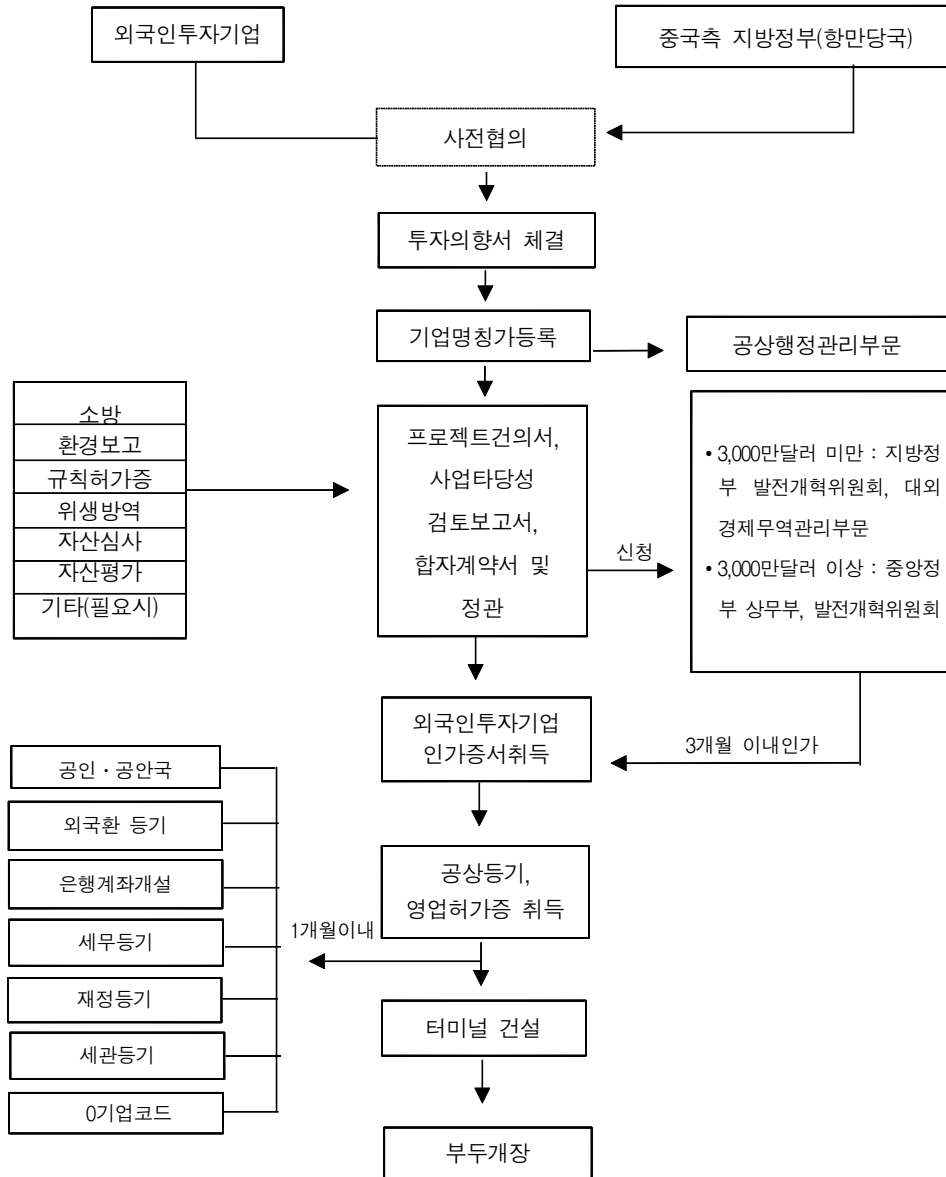
〈표 4-19〉

외국인 단독투자기업 설립절차

근거	외자기업법 및 실시세칙	
설립신청 이전단계	제출처	상무부 등 국무원 지정기관 (설립예정지의 縣級 혹은 현급 이상의 지방정부)
	제출서류	① 독자기업 설립취지, 경영범위, 규모 ② 생산할 제품 ③ 사용할 기술설비 ④ 사용지 면적 및 요구사항 ⑤ 물, 전기, 석탄, 가스 혹은 기타 필요한 에너지와 수량 ⑥ 공공시설에 대한 요구사항 등
설립신청 단계	제출처	심사기관(설립 예정지의 縣級 혹은 현급 이상의 지방정부 경유)
	제출서류	① 외자설립신청서 ② 사업타당성 검토보고서 ③ 외자기업의 정관 ④ 외자기업의 법정대표자(혹은 이사회멤버) 명부 ⑤ 외국투자자의 법률증명서류와 자산신용증명증서 ⑥ 설립소재지의 현급 또는 현급 이상 지방정부의 서면 회신문서 ⑦ 수입이 필요한 물품리스트 ⑧ 기타 필요사항
	작성언어	①③은 중국어. ②④⑤는 외국어로 작성가능(단, 중국어 번역문 첨부 필요)

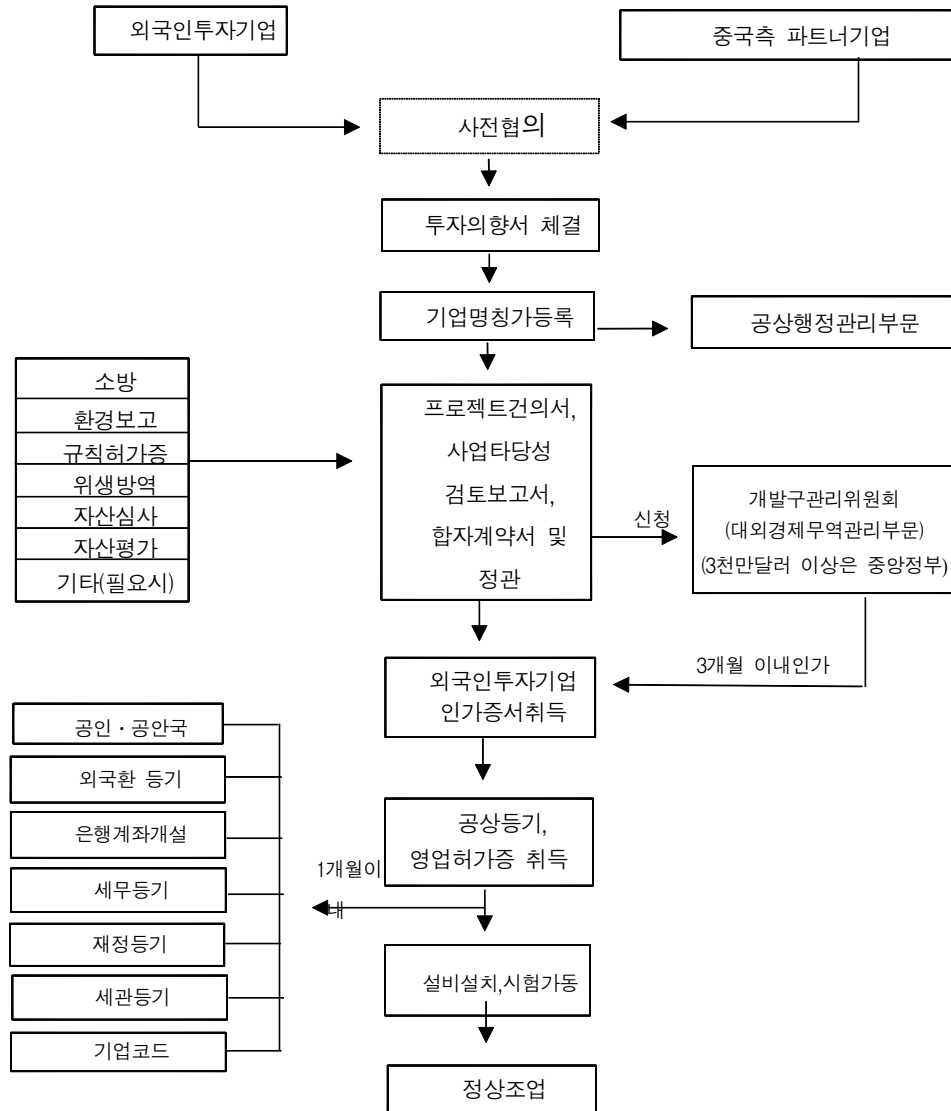
〈그림 4-1〉

항만 합자(합작) 투자 절차 Flow



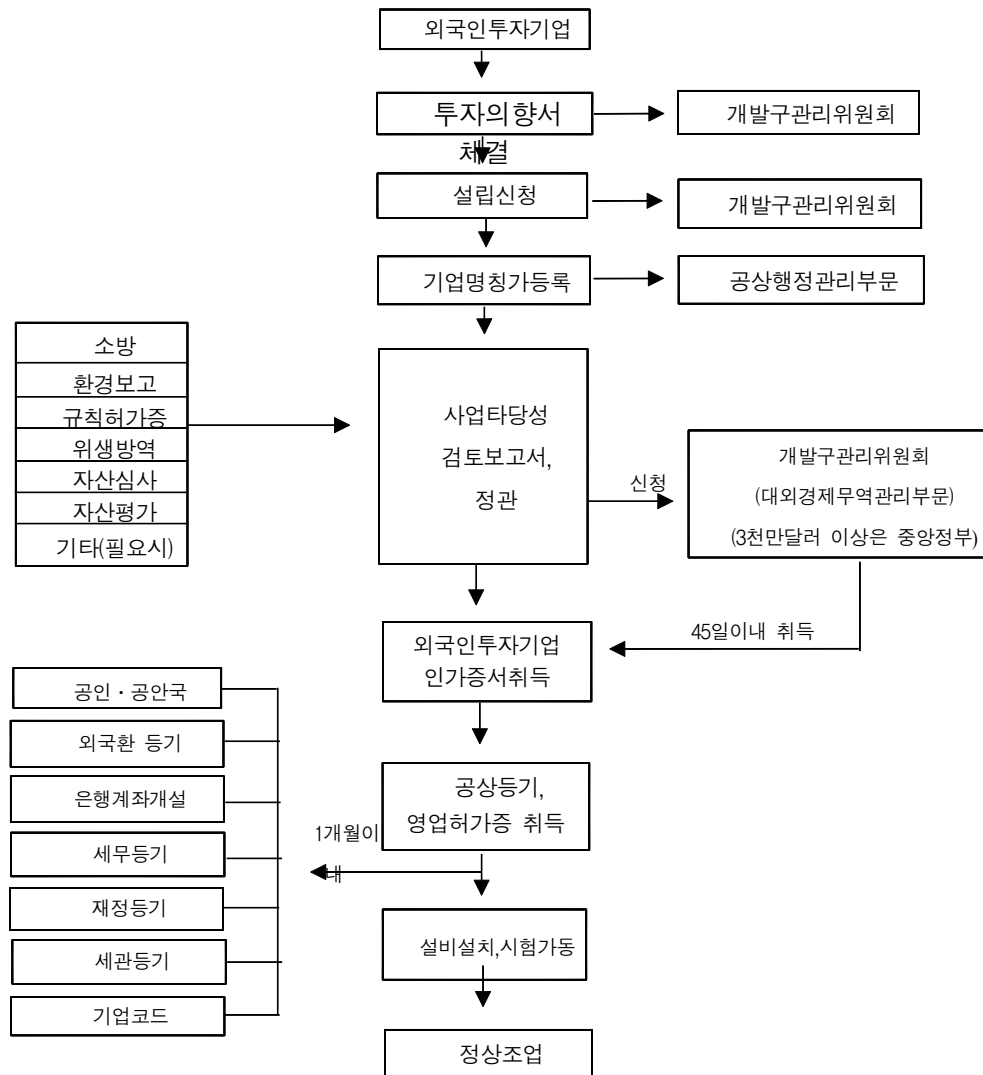
〈그림 4-2〉

항만배후지(개발구) 합자/합작투자절차 Flowchart



〈그림 4-3〉

항만배후지(개발구) 단독투자 Flowchart



(10) 원스톱 행정서비스

중국의 경우 투자를 인가하는 지방정부나 경제기술개발구 및 보세구 관리위원회는 외국인투자기업의 설립을 위한 서류신청 및 인가 등의 절차를 용이하게 수행할 수 있도록 원스톱 서비스를 제공하고 있다. 즉 공상행정기관이나 중앙정부 등에 제출해야 하는 각종 서류는 개발구관리위원회가 일괄 대행하고 있다. 이러한

내용은 보세구중 대표적인 靑島 보세구의 사례에 잘 나타나있다. 靑島保稅區는 靑島經濟技術開發區內에 위치하여 靑島경제기술개발구관리위원회에 의해 관리되고 있는데 보세구에 입주하려는 외국인투자기업에 대해 다음과 같은 3단계 서비스를 제공하고 있다.

〈표 4-20〉 靑島保稅區管理委員會의 입주기업에 대한 서비스 제공내용

- 1단계(정보수집·등록단계) : 팜플렛 등 정보 무상제공. 서류는 1주일 이내 처리. 중소기업의 경우 1-2회 방문으로 해결
- 2단계(기업체 건설단계) : 토지매입, 기술노동력 확보, 설비, 전기, 수도 등 기반 시설 등 전문서비스 제공
- 3단계(입주 이후 운영단계) : 노사문제 해결 지원, 전문 핫라인 설치(24시간 운영 : 민원해결)

아울러 이러한 행정서비스는 모두 무료로 제공하며 보세구내 모든 지역은 국가가 설정한 필수세금 8개를 제외한 나머지 57개 항목에 대해 비용을 폐지하여 무비용 지역을 지향하고 있다.

이러한 靑島보세구의 사례는 비단 여기에만 한정되지 않고 거의 대다수 항만 및 항만배후지에서도 볼 수 있다.

제 5 장 중국과 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책 비교

이상에서 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 제도에 대하여 분석해 보았다. 본 장에서는 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인 투자유치 제도 및 현황을 살펴보고 아울러 유치제도에 대해 중국과 비교·분석해 보고자 한다.

1. 국내 항만 및 항만배후지 외국인투자유치제도

1) 항만 외국인투자유치제도

항만에 대한 우리나라의 외국인투자유치 제도는 민자유치제도에 포함되어 있다고 할 수 있다. 왜냐하면 외국인투자유치를 위한 별도 규정을 마련해두고 있지는 않기 때문이다. 따라서 외국인투자유치 제도는 보다 포괄적인 민자유치제도에 포함된다고 할 수 있다.

그런데 항만과 관련된 민자유치제도는 두 종류로 나누어지는데 하나는 항만법 규정에 의한 것이고, 다른 하나는 민간투자법 규정에 의한 것이다.

(1) 항만법

항만법에는 비관리청항만공사 제도가 규정되어 있다. 「비관리청항만공사제도」란 민간사업자가 항만시설에 대한 투자를 실시하고 준공 후 시설물을 국가에 귀속시킨 후 일정기간 전용사용하면서 사용료를 보전받는 제도이다. 이 때 투자비용에는 건설비 및 정상이윤이 포함되어 있다. 그리고 투자비나 공사비 규모에 대해서는 준공시점에 정부가 확인한다. 이에 따라 정부는 민간사업자와 투자비 및 사용요율 등에 대해 협상을 통해 확정해야 할 이유가 전혀 없다. 정부는 공사비 규모를 시설의 준공시에 확인한 후 정산하고, 시설의 실제 이용시에 사용료를 공제해주는 것이다. 한편 민간사업자의 공사비 중에는 이윤이 포함되어 있기 때문에 민간투자자에게는 투자에 따른 수익성이 보장되어 투자리스크도 전혀 발생하지 않는다.

(2) 민간투자법(사회간접자본시설에 대한 민간투자법)

다른 하나는 「민간투자법」(「사회간접자본시설에 대한 민간투자법」이지만, 이하 「민간투자법」으로 약칭함) 규정이 있다. 민간투자법에 의해 수행되는 민간투자 방식은 항만법 규정에 따른 비관리청항만공사와는 달리 정부가 민간사업자의 투자비 및 수익률 등을 준공시점에서 확인·정산하지 않고 사업개시 이전에 상호 협의를 통해 미리 확정된 후 투자를 행하는 방식이다. 이에 따라 투자사업과 관련된 각종 사항, 즉 투자비, 수익률, 취급물량, 운영기간, 정부의 지원금액 및 지원기간 등이 모두 사전에 확정된다.

이 때 정부나 민간사업자 모두에게 중요한 것은 투자수익률, 운영기간, 정부의 지원규모 등인데 일반적으로 이러한 사항은 우선협상자로 지정된 이후 협상과정을 통해 결정된다. 우선협상대상자의 지정은 사업제안서를 제출한 사업자의 사업계획서를 전문평가위원으로 하여 평가 후 높은 점수(경쟁사업의 경우)를 받거나 일정요구수준 이상의 점수를 받은 사업자를 대상으로 한다. 이 때 평가의 주요방향은 정부의 재정부담경감, 민간의 창의와 효율성의 발휘에 대한 현실성 있는 방안의 제시 등에 있다. 그리고 우선협상대상자가 선정되면 본 협상이 시작되는데 이 경우 민간이 제시한 사업계획서상의 요구수준을 기준으로 총 사업비(공사비 포함) 수준, 요구수익률, 무상사용기간, 물동량, 정부의 지원금액, 지원기간 및 지원시기 등에 대해 재검토를 하게 된다.

협상의 진행은 전문 협상지원기관에서 수행하게 되는데 이러한 기능을 수행하는 기관이 민간투자지원센터(PICKO)이며 동 기관의 주도로 정부측 협상대표, 사용자측 협상대표가 만나 세부적인 항목에 대하여 협상을 진행한다.

일반적으로 SOC사업은 민간이 요구하는 적정수익률을 맞추기가 어렵게 되어 있고 대부분의 경우 정부가 일정수준 이상 지원을 하게 된다. 현재 민간투자법에 의한 정부의 민간지원은 요구수익률을 충족시키는 $NPV=0$ 을 충족시키는 금액을 건설기간 중에 지원하는 「건설분담금」과, 운영기간 중 추정물동량을 달성하지 못할 경우 정부가 부족한 부분에 대하여 일정기간 민간에게 지원하는 「운영수입보장」 제도가 있다.

〈표 5-1〉

민자사업에 대한 정부의 재정지원

항 목	내 용
건설비지원	<ul style="list-style-type: none"> ○ 적정사용료 유지 등으로 민자사업 수익이 투자비에 일정수익율을 보장할 수 없을 경우 그 부족 소요 - 재정지원(건설보조비) 규모는 총사업비, 수익률, 물동량 등의 협상결과에 의해 종합적으로 결정 - (총사업비×일정수익율)과 순수익{운영수입(물동량×사용료) - 운영비용}의 상호관계를 감안하여 부족분을 재정지원함
운영단계지원	<ul style="list-style-type: none"> ○ 최소운영수입보장 : 추정수입 미달시 90%(민간제안 80%) 범위내 ○ 환리스크 보전 : 20% 이상 환차손 발생시 초과분의 1/2 이내

예를 들어 정부고시사업의 경우에는 정부가 추정 운영수입의 90%(민간제안사업은 80%)까지 보장해 주고 있다. 이와 같이 현행 민간투자법은 민자유치를 위한 획기적인 지원제도를 포함하고 있음을 알 수 있다.

그런데 우리나라의 경우 민자사업은 다음과 같이 정부고시사업 및 민간제안사업의 두 가지 종류로 나누어지고 각 종류별로 사업고시·사업제안~사업자지정에 소요되는 기간은 1년 및 2년 정도로 다소 상이하다.

〈표 5-2〉

민자사업의 투자소요기간

구 분	사업진행절차	소요기간
정부고시사업	고시-평가-우선협상자-협상-사업자지정	1년 내외
민간제안사업	제안-검토-채택-제3자공고-평가-우선협상자-협상-사업자지정	2년 내외

그런데 사업진행 절차상 중요한 단계는 우선협상자를 지정한 이후 이루어지는 협상과정이다. 협상을 위해 정부는 「민간투자사업심의위원회」와 「민간투자지원센터」(PICKO) 등을 설치·운영하고 있다. 각 기구에 대한 주요내용은 다음과 같다.

〈표 5-3〉

민간투자사업 관련기구

업 무	기 관	수 행 업 무
심의·의결	민간투자사업 심의위원회	<ul style="list-style-type: none"> ○주요심의대상 <ul style="list-style-type: none"> · 민간투자 관련 주요정책의 수립 · 민간투자사업 기본계획의 수립 및 변경 · 2천억원 이상 시설사업 기본계획 수립(민간투자대상사업의 지정) · 민간투자 사업시행자 지정(5천억 이상) 등 ○구성 <ul style="list-style-type: none"> · 정부위원 : 재경, 건교, 해수, 환경, 문화 등 9개 부처 장관 · 민간위원 : 기획예산처 장관 위촉 8인 이내(임기 2년) · 자체심의위원회 : 지자체 및 부처별로 자체 구성운영
총괄	기획예산처	○업무 : 총괄
주무관청	중앙행정기관 및 지자체	○업무 : 사업선정, 사업자모집, 협상, 협약체결, 사업관리 등 수행
평가·협상지원	PICKO· 관련 연구기관	<ul style="list-style-type: none"> ○국토연구원에 설치된 민간투자종합지원기관(99. 4 발족) · 사업계획·제안서 검토 평가, 외국인투자유치, 협상지원, 교육 및 연구 등

그런데 심의기구에는 다수의 전문가들이 모여 우선협상자와 투자관련 각종 사항에 대하여 논의하게 된다. 이 때 논의해야 할 항목이 많기 때문에 논의기간이 자연히 길어지게 되는 문제점이 발생한다. 예를 들어 물동량 추정결과가 제시되면 추정의 전제조건, 추정방식, 타당성 등이 새롭게 검토되고, 비용의 경우 공사비를 결정하는 세부설계조건의 적정성 및 운영경비 등을 항목별로 검토하게 된다. 이 경우 항목별로 세세하게 검토하게 되므로 사업자와 정부사이에서 비용의 적정성과 관련하여 의견의 일치가 쉽게 이루어지지 않고 협상이 길어지는 경우가 발생한다.

협상기간의 경우 종래 협상과정은 1년 이상이 되기도 하였으나, 현재는 이를 축소하여 평균 6개월 이내를 목표로 하고 있다. 그러나 프로젝트에 따라서는 이보다 많은 시간이 소요되는 경우도 있다²⁹⁾. 다음의 표는 항만분야 민자사업의 협상기간 및 사업자지정 등의 현황을 나타내고 있다.

29) 부산신항 민자사업의 경우에는 3년이 소요되었음. 물론 이 사업에 대해서는 1996년도에 사업시행자가 지정된 후 도중에 IMF가 발생하고 관련법률의 내용이 변경되는 요인이 작용하기는 하였음

〈표 5-4〉

항만분야 민간투자사업 추진현황('03. 10. 기준)

구 분	사 업 명	사 업 내 용	추진현황	협상기간
사업 시행자 지정 (6)	부산신항(1단계) 부산신항만(주)	· 사업기간 : '96~'09 · 사업규모 : 9선석(5만톤)	· 사업시행자 지정 : '97. 6.30 · 실시협약(변경) 체결 : '00.12.14	3년6월
	목포신외항(1-1 단계) 목포신항만(주)	· 사업기간 : '95~'04 · 사업규모 : 2선석(3만톤)	· 사업시행자 지정 : '97. 7.18 · 실시협약(변경) 체결 : '00.12.9	3년6월
	인천북항(1-1 단계) INI스틸(주) 동국제강(주)	· 사업기간 : '97~'05 · 사업규모 : 3선석(5만톤)	· 협상대상자 지정 : '97.9.4 · 실시협약 체결 : '01.8.21	4년
	목포신외항(1-2 단계) 제2목포신항만(주)	· 사업기간 : '01~'04 · 사업규모 : 1선석(3만톤)	· 협상대상자 지정 : '01.5.15 · 실시협약 체결 : '01.12.28	8월
	인천북항(2-1 단계) 인천북항(주)	· 사업기간 : '02~'07 · 사업규모 : 3선석(5만톤)	· 협상대상자 지정 : '02.1.23 · 실시협약 체결 : '03.2.18	1년2월
	군산 비응항 (주)서해피셔리나	· 사업기간 : '02~'06 · 사업규모 : 물양장 1,200m	· 협상대상자 지정 : '02.1.23 · 실시협약 체결 : '03.2	1년
협상 대상자 지정 (3)	마산항(1-1 단계) 마 산컨테이너터미널(주)	· 사업기간 : '01~'07 · 사업규모 : 4선석 (2~ 3만톤)	· 협상대상자 지정 : '01.6.20 · 실시협약 협상개시 : '01.7.10	진행 중
	포항영일만신항(1- 1 단계) 포항영일신항 만(주)	· 사업기간 : '02~'05 · 사업규모 : 4선석(2만톤)	· 협상대상자 지정 : '01.10.26 · 실시협약 협상개시 : '01.11.29	상동
	울산신항(1-1 단계) 울산컨테이너터미널 (주)	· 사업기간 : '01~'06 · 사업규모 : 6선석 (2만톤)	· 협상대상자 지정 : '01.12.17 · 실시협약 협상개시 : '02.1.11	상동
합 계	9개 사업	안벽 32선석, 여항시설 1개소 (28,551억원)		

자료 : 해양수산부 내부자료, 사업비는 각 사업의 기준연도별 불변가격 기준

2) 항만배후지 외국인투자유치제도

항만배후지에 대한 외국인투자제도는 주로 관세자유지역 입주기업과 관련된다. 정부는 관세자유지역에 대한 외국인가업의 입주를 촉진하기 위해 조세 및 임대료 인센티브를 제공하고 있다.

첫째, 법인세 인센티브와 관련하여 정부는 항만배후지에 100만달러 이상을 투자하면서 자동창고 및 선진기술을 도입할 경우에는 7년간 법인세 100% 감면 및 3년간 50%를 감면하고 있다. 아울러 지방세도 5년간 100% 및 추후 3년간 50% 감면 혜택을 부여하고 있다.

둘째, 3,000만달러 이상을 투자하는 물류기업에 대해서는 7년간 법인세를 100%

감면하고 추후 3년간 50%를 감면하고 있다. 또한 지방세도 감면하고 있다.

셋째, 부지 임대료와 관련하여 정부는 관세자유지역에 입주하는 외국인투자기업에게 부지 임대료 100% 감면 인센티브를 제공하고 있다. 다만, 모든 외국인투자기업이 대상은 아니며, 3,000만달러 이상 투자기업과 국유지에 제한된다.

넷째, 간접세 인센티브와 관련하여 정부는 3,000만달러 이상 투자하는 물류기업에 대해서는 출자목적으로 도입하는 자본재에 대해 관세, 특별소비세 및 부가가치세를 전액 면제하고 있다. 그리고 관세자유지역내 입주하는 등록업체에 대해서는 수입신고 및 관세납부 없이 외국물품³⁰⁾의 사용을 허가하고 있고, 반입신고한 내국물품에 대해서도 관세, 임시수입부가세, 주세, 특별소비세, 교통세, 농어촌특별세 및 교육세를 면제 또는 환급해주고 있다. 아울러 지역내 공급하는 물품 및 서비스, 신고된 내국물품에 대해서는 부가가치세 영세율을 적용하고 있다.

2. 국내 항만 및 항만배후지 외국인투자기업 유치현황

1) 항만투자유치현황

국내항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 사례를 살펴보면 다음과 같다.

우리나라 항만에 대한 외국인 직접투자는 컨테이너 부두의 건설 및 운영에 대하여 이루어지고 있다. 현재 우리나라 컨테이너 터미널에는 HPH사, CSXWT사, PSA사, Evergreen사/Uniglory사, OOCL사 및 ZIM사 등 7개 업체가 투자하고 있다. 이중 OOCL사 및 ZIM사는 지분만 일부 출자하고 있고, 나머지 사업자는 모두 항만투자 및 운영을 직접 행하고 있다.

홍콩 Hutchison Whampoa 그룹의 해외항만전담회사인 HPH사는 국내에 자회사인 KIT사(Korea International Terminal)를 통해 국내항만에 투자하고 있다. 현대상선, 한진해운과 합작투자 형태로 2002년 4월 개장한 광양항 2단계 1차부두 3개선석(5만톤급 1선석, 2만톤급 2개)과 2단계 2차부두 4개선석(5만톤급 2개 선석, 2만톤급 2개 선석)을 운영하고 있다. 또한 HPH사는 현대상선이 운영해온 자성대부두와 감만부두 1개 선석, 광양항 1단계부두 1개 선석을 자회사인 HKT사

30) 단, 다음 항목에 해당하는 물품은 제외됨. ① 식음료품·담배·유류(전기를 포함)·주류 등 소비재와 후생복지용품, ② 사무용컴퓨터를 제외한 사무용비품 및 소모품 ③ 비영업용 승용차 등 관세자유지역과 관세영역에서 검용하고자 하는 물품과 부품 ④ 기타 사업목적의 달성에 직접 소요되지 아니한다고 관세청장이 인정하는 물품

(Hutchison Korea Terminal)를 통해 2002년 2월 인수하여 운영하고 있다. HPH사는 현대상선이 운영하던 컨테이너 터미널을 2억 1,500만달러에 인수하였으며, 광양항 2단계 컨테이너 터미널에는 1억 9,200만달러를 투자할 예정이다.

미국 CSX사의 항만부문 자회사인 CSXWT사는 6,000만달러를 투자하여 부산항항만(주)의 지분 24.5%를 인수하고, 50년간 관리운영을 수탁하기로 하였다. CSXWT사는 또한 부산항항만(주)의 프로젝트 파이낸싱시 약 3억달러에 이르는 외자유치에도 협조할 것으로 알려지고 있다.

PSA Corp.사는 인천남항의 4만톤급 3개 선석의 개발과 운영에 참여하고 있는데, 삼성물산, 선광, 삼성화재와 합작투자 형태로 참여하고 있다. PSA사는 인천남항 컨테이너 터미널에 1억 9,600만달러를 투자하고 있다.

아울러 Evergreen사와 자회사인 Uniglorys는 동부건설(주)과 합작으로 부산항의 신감만부두에 3,000만달러를 투자하여 2002년 5월부터 운영을 개시하였다.

〈표 5-5〉 외국 항만운영업체의 국내 컨테이너 터미널 참여업체 현황

참여업체	항만	선석규모	선석수	하역능력 (TEU)	참여지분
HPH	부산 북항	◦ 감만부두 350m	◦ 5만톤 1개	◦ 30만	◦ 100%
		◦ 자성대부두 1447m	◦ 5만톤 4개, 1만 1개	◦ 120만	◦ 100%
	광양항	◦ 1단계 부두 350m ◦ 2단계 부두 1950m	◦ 5만톤 1개 ◦ 5만톤 3개, 2만톤 4개	◦ 30만 ◦ 120만	◦ 100% ◦ 80% (한진·현대 20%) *3-1단계 4선석 우선 협상권 부여
CSXWT	부산 신항	◦ 1-1단계 부두 2000m	◦ 5만톤 6개 (2007년 개장예정)	◦ 205만	◦ 24.5% ◦ 관리운영권
PSA	인천 남항	◦ 인천남항 900m	◦ 5만톤 3개 (2004년 개장 예정)	◦ 110만	◦ 60% ◦ 삼성물산 25%, 선광 10%, 삼성화재 5%
Evergreen/ Uniglorys	부산 북항	◦ 감만확장부두 826m	◦ 5만톤 2개, 5천톤 1개	◦ 48만	◦ 30% ◦ 동부 65%, 신영 5%
OOCL/ZIM	부산 북항	◦ 감만부두 350m	◦ 5만톤 1개	◦ 30만	◦ 각각 10%(대한통운 80%)

자료 : KMI 조사

위에서 살펴본 바와 같이 1990년대 말 이후 외국 항만운영업체의 국내진입이 가속화되고 있다. 그러나 이들 기업 중 PSA Corp.사의 인천남항투자자와 CSXWT사의 부산신항 투자를 제외하고는 안벽, 부지조성 등 하부시설의 투자에 참여한 사업자는 전혀 없는 실정이다. 대다수 외국인 기업은 한국컨테이너부두공

단이 투자·건설해 놓은 부두를 임차·운영하고 있다. 따라서 중국에서와 같이 항만건설 투자를 행하고 있는 외국인투자 기업은 많지 않은 편이다.

2) 항만배후지 유치현황

컨테이너 부두 외에 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 유치현황은 거의 전무하다. 다만, 부산항 및 광양항의 항만배후지에는 2002년 및 2003년도에 국내 기업에 의한 LME 창고시설이 각각 유치되어 있다. 그 구체적인 내역은 다음과 같다.

〈표 5-6〉 우리나라의 항만배후지에 대한 LME 창고 유치현황

위 치	부산항 항만배후지	광양항 항만배후지
유치현황	<ul style="list-style-type: none"> ○ 투자규모 16억 ○ 시설현황 <ul style="list-style-type: none"> - 창고 : 5,721㎡ - 야적장 : 9,880㎡ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 투자규모 160억 ○ 시설현황 <ul style="list-style-type: none"> - 창고 : 6,000평 - 야적장 : 9,900평
개장시기	○ 2002년	○ 2003

자료 : KMI 작성자료

그런데 LME 창고업체는 지금까지 LME 창고운영에 대한 노하우와 선물거래에 대한 전문지식을 갖추고 있지 않기 때문에 외국인투자기업과 합작투자 형태로 LME 창고를 운영할 예정이지만, 외국인 기업의 직접투자를 유치하고 있는 상태는 아니다.

이와 같이 국내의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업의 규모는 중국과 비교하면 매우 적은 편이다. 여기에는 다음과 같은 몇 가지 이유가 작용하고 있다.

첫째, 우리나라에서는 항만의 민영화가 1990년대 초반에 시작되었으나, 외국인투자촉진법(1998년 제정) 등 외국인투자유치를 위한 노력도 1997년 외환위기 이후에야 적극적으로 추진되어 중국에 비해 외자유치 위한 여건조성이 늦었다.

둘째, 항만보다 항만배후지에 대한 외국인기업 투자유치 규모가 적은 것은 아직 항만배후지가 협소하여 그 기능을 제대로 수행하고 있지 못하기 때문이다.

셋째, 우리나라는 국내자본이 부족한 중국과 달리 국내자본이 비교적 풍부한 상황이므로 국내기업의 투자열기가 높은 편이다. 따라서 외국인투자기업의 유치 필요성이 중국과 대등하다고 할 수는 없다.

넷째, 외국인투자기업에 대한 각종 인센티브가 부여되고는 있으나, 중국과 비교하면 월등하다고 보기는 힘들기 때문이다.

3. 비교분석

이상에서 분석한 바를 바탕으로 항만 및 항만배후지에 대한 중국과 우리나라의 외국인투자 유치정책을 비교하면 다음과 같다.

1) 상대적으로 미흡한 조세유인제도

조세제도에 있어서 중국은 일반산업의 법인세를 30%로 규정하고 있지만, 항만투자자에 대해서는 15%로 적용하고 있다. 아울러 항만배후지에 입주시에 15%를 부여하고 있다. 그런데 항만에 투자하는 외국인기업에 대해서는 이윤발생 후 5년간은 법인세를 100% 감면하고 있으며, 추후 5년간은 7.5%를 적용하고 있다. 항만배후지에 대해서는 이보다 다소 낮은 인센티브를 부여하고 있는데 그 내용은 입주기업의 특성에 따라 약간 상이하게 적용된다. 항만배후지 중 보세구³¹⁾의 물류기업에 대해서는 투자 후 이익발생 시점까지는 100% 면제, 이익 발생후부터 2년간은 7.5% 부과, 그 후에는 15%를 부과하고 있다. 아울러 항만배후지 입주기업에 대해서는 국적을 차별하지 않고 이러한 조세 인센티브를 적용하고 있다.

이에 반해 우리나라에서는 항만투자자에 대해서는 외국인투자자와 국내투자를 구분하지 않고 세율을 일률적으로 적용하고 있다. 1억원 이상의 과세표준에 대해서는 27%, 1억원 미만의 과세표준에 대해서는 15%를 각각 적용하고 있다. 다만, 항만배후지 투자시에는 3,000만달러 이상의 외국인투자기업에 대해 법인세를 7년간 100% 감면, 3년간 50% 감면하고 있다. 그러나 이 감면제도가 국내기업에 대해서는 적용되지 않는다. 기타 법인세 및 지방세 이외에 다음의 각종 세제지원도 이루어지고 있다.

31) 중국은 속주주의에 의거 항만배후지의 위치에 따라 조세인센티브를 다소 상이하게 적용하고 있음. 여기에서는 대표적인 上海外高橋保稅區를 분석대상으로 하였음

〈표 5-7〉

민간투자사업에 대한 세제지원내용

항 목	세제지원내용
양도소득특별부가세 감면	민자사업으로 조성한 토지, 건물 등에 대한 양도소득에 대한 특별부가세 50% 감면
투자준비금, 손금처리	민자사업 투자액의 10%를 투자준비금으로 인정, 법인세 부과시 손금처리
차입금 이자 손금인정	차입금 과다법인도 민자사업자에게 직접 출자하여 취득하는 주식가액에 상당하는 차입금 이자는 손금인정
사회간접자본 채권분리세율 적용	만기 12년 이상의 사회간접자본채권 이자소득에 대해 15%의 분리과세 적용
기부채납 부가가치세 영세율	민자사업으로 조성한 시설물 국가귀속시 기부채납부가세 영세율 적용
법인세 중과세 예외인정	민자사업 수행을 위해 수도권내에 신설되는 법인에 등록세 3배 중과세 예외 인정
취득세, 등록세 면제	귀속 또는 기부채납을 조건(VAT포함)으로 취득하는 부동산에 대한 취득세, 등록세 면제

그러나 전반적으로 볼 경우 세제 중에서는 법인세가 가장 큰 비중을 점하기 때문에 조세제도 측면에서는 중국이 우리나라에 비해 다소 유리한 구조로 되어 있다고 할 수 있다.

2) 임대료 결정방식 재량권 부족

중국에서는 항만배후지 입주기업에 대한 임대료 수준에 대해 기본적으로 기본요율을 결정·공표하고 있으나, 투자기업에 따라서는 협상방식을 활용하고 있다. 이에 따라 투자규모나 임대기간 등 입주기업에 따라 임대료가 상이할 수 있다. 이와 같이 중국에서는 물류기업에 중요한 코스트로 작용하는 부지의 임대료를 개발구 관리위원회가 재량권을 가지고 결정하고 있다. 더구나 항만배후지에 입주하는 기업이면 국적을 차별하지 않고 동일한 임대료 인센티브를 제공하고 있다.

이에 반해 우리나라의 항만배후지(관세자유지역)에서는 기본적으로 임대료 수준이 조성원가로 결정되고 있다. 물론 투자규모가 3,000만달러 이상인 외국인투자기업에게는 임대료를 무료로 설정해주고 있다. 그러나 국내기업이나 3,000만달러 이하의 외국인투자기업에게는 이 규정이 적용되지 않는다. 아울러 우리나라에서는 3,000만달러 이하의 투자기업에 대한 임대료 수준은 동일하게 적용되며, 기업규모에 따른 차별이나 협상방식에 의한 재량권 활용여지가 없다.

3) 복잡한 투자절차

항만투자의 경우 중국에서는 외국인투자기업에 대한 투자파트너가 지방정부이다. 따라서 외국인투자기업이 중국항만에 투자할 경우 지방정부와 투자관련 사항을 협의하게 된다. 그리고 투자규모, 이윤배분방법, 운영기간 등에 대한 협의가 완료되면 지방정부나 중앙정부에 사업계획을 제출하여 심사 및 인가 받는다. 아울러 인가에 소요되는 기간은 45일 내지 3개월 이내로 되어 있다. 물론 정부당국에 서류를 제출하기 이전 협의단계에서는 시간이 더 소요될 수 있으나, 일단 파트너와의 협의만 종료되면 그 이후 서류제출에서 인가까지는 불과 45일 내지 3개월 이내에 완료되어 투자에 소요되는 기간이 짧은 편이다.

한편 우리나라의 경우에는 정부가 우선협상자를 지정하기 이전 단계에서 사업타당성을 검토하고, 우선협상자로 지정된 이후에는 사업시행과 관련하여 본격적인 협상을 개시한다. 그리고 정부는 협상에 소요되는 기간을 기본적으로 6개월 이내로 종결시키려고 계획하고 있으나, 실제로는 이 보다 많이 소요되는 경우도 있다. 따라서 우선협상자로 지정된 이후 최종협의 및 실제 투자에 소요되는 기간은 우리나라가 보다 길다고 할 수 있다.

4) 투자조건 협의과정 장기화

다음으로는 투자조건 협의에 이르는 절차이다. 이는 외국인투자기업의 투자조건이나 정부의 지원사항 등이 어느 단계에서 결정되는가와 관련된다.

중국에서는 외국인투자기업의 투자파트너가 지방정부나 중앙정부에 사업타당성 검토보고서를 제출하기 이전의 단계에서 투자관련 사항에 대한 협의를 종결짓는다. 즉 사업인가를 받기 이전의 단계에서 투자사업의 수익률, 운영기간 등을 결정하고 수익성이 부족할 경우 지방정부의 지원사항 등을 요구하고 확보 받는다.

이에 반해 우리나라의 경우에는 우선협상자로 지정된 이후에 수익률, 운영기간 설정, 정부의 지원규모 등 세부사항에 대하여 본격적인 협의가 이루어지고 협상이 진행되면서 유무형의 비용 및 전략으로 인한 협상기간 장기화(협상대표의 유무형의 노력과 정부정책, 사업자의 사업추진의지 등) 등이 이루어지면서 정부 또는 사업자가 협상을 결렬시키는 경우는 드물다. 이에 반해 중국의 경우는 정식 서류제출단계 이전에 정부의 지원사항 등을 확보 받게 되므로 그 이후 투자조건이 맞지 않을 경우 퇴출이 용이하다고 할 수 있다.

5) 투자유치 담당자에 대한 인센티브 부족

다음으로는 투자관련 협의자세와 관련된 사항이다. 이 사항은 투자관련 제도상의 문제라기보다는 투자유치 관련 협의에 임하는 자세 즉 제도운용과 관련된다.

중국에서는 외국인투자 유치를 촉진하기 위하여 외국인투자유치에 성공한 기관이나 개인에 대해 장려금 지급제도를 실시하고 있다. 장려금액은 투자유치 규모에 따라 결정되는 데 그 내용은 지방정부에 따라 각기 상이하다. 이 중 몇 가지 사례를 살펴보면 다음과 같다.

〈표 5-8〉 중국의 외자유치담당자 장려금 지급 제도

실시기관	내 용
上海市 嘉定市 安亭鎮	<ul style="list-style-type: none"> ○ 총 투자액의 0.6-1%를 인센티브로 제공 <ul style="list-style-type: none"> - 200만달러 이하 : 1% - 201-500만달러 : 0.8% - 501-1000만달러 : 0.7% - 1000만달러 : 0.6% ○ 공장, 창고, 설비 등의 임차연한 기준 : 3년 이상 임차시 1차 연도에 임대료의 8%, 2년 연도에는 6%, 3차 연도에는 4%씩 각각 지급 ○ 공장, 설비 등의 갱신수요 : 투자자금의 1% ○ 프로젝트의 소개가 여러 단계를 거칠 경우 인수자에 대한 인센티브는 소개자가 받는 인센티브의 10% 지급
青島保稅區	<ul style="list-style-type: none"> ○ 투자금액의 0.3-1% 장려금 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 공무원 등 국가기관 종사자 : 총투자액의 6-10% - 개인 : <ul style="list-style-type: none"> · 100만-200만달러 : 8만위안 · 200만-500만달러 : 15만위안 · 500만-1000만달러 : 30만위안 ※ 세계 500대기업 유치시 20만달러 추가지급
大連保稅區	<ul style="list-style-type: none"> ○ 입주기업 및 내부 양면평가 통해 담당부문별로 최하위 고과 평가 받은 자 1인을 무조건 인사조치 ○ 기업유치 실적을 인사고과 및 인센티브 부여기준으로 설정
上海市 徐范區	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외자유치 기업규모, 발전전망, 투자금액 및 지방세 수입에 대한 공헌도를 감안하여 개인이나 법인에 장려금 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 등록자본금의 0.2% - 단일 기업 유치시에는 최고 10만원을 지급 - 개인이 투자시에는 사안별로 협의하여 장려금 제공

자료 : 青島保稅區管理委員會, 青島保稅區招商引資獎勵辦法, 大連保稅區管理委員會, 上海市 徐范區 인민정부의 외자유치확대 위한 의견, (<http://www.shanghai.gov.cn/gb/shanghai/node2314/node2318/node237>), 中共安亭鎮委員會, “安亭鎮 인민정부의 공업원구 개발 투자유치정책에 대한 약간의견(安委 2001 제2호)” 중 “투자유치장려정책” 규정

〈표 5-9〉

중국의 외자유치담당자 장려금 지급 제도

주 체	내 용
青島市 黃島區	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국가기관 종사자 : 실제 외자 투자금액의 6% + 계약합동금액의 초과금액의 1% ○ 개인의 경우 아래의 비율을 적용 <ul style="list-style-type: none"> - 10만달러 이상 100만달러 이하 : 3만위안 - 100만달러 이상 300만달러 이하 : 10만위안 - 300만달러 이상 500만달러 이하 : 20만위안 - 500만달러 이상 1000만달러 이하 : 30만위안 - 기술형 및 수출위주 기업에 대해서는 실제 이용금액의 0.5%에서 3%까지 추가 - 세계 500대 기업 유치시에는 20만위안을 추가 ○ 지급시기 : 최초 등록자금 입금 후 50% 지급, 계약금액의 50% 입금 후 나머지 50% 지급
青島市 成陽區	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국가기관 종사자 : 실제 외자 유자금액의 6%~10% ○ 개인의 경우 다음의 비율을 적용 <ul style="list-style-type: none"> - 100만달러 이상 200만달러 이하 : 8만위안 - 200만달러 이상 500만달러 이하 : 15만위안 - 500만달러 이상 1000만달러 이하 : 30만위안 - 세계 500대 기업 유치시 20만위안 추가 ○ 지급시기 <ul style="list-style-type: none"> - 최초등록자금 입금 후 50% 지급. 계약금액 50% 입금후 50%를지급. 추후 원계약 금액을 초과하여 계약되었을 경우 초과금액의 1%를 추가로 지급
廣東省 增城市	<ul style="list-style-type: none"> ○ 적용대상 : 增城市로 투자를 유치한 국내외기업, 사회단체, 유관기관, 기타조직 및 개인(직업, 신분 및 국적 제한 없음) ○ 인센티브 내용 <ul style="list-style-type: none"> - 다음의 투자유치자에게 총투자유입금액(증자부분은 제외)의 0.03%(세금공제 후의 금액)를 지급, 최고한도는 50만위안 - 생산성, 개발성, 경영성 프로젝트 - 기타 시정부로부터 확인된 프로젝트 - 하이테크 산업으로 廣州市 이상의 상위기관으로부터 인가되는 경우 당초 인센티브의 20%를 추가지급

자료 : 青島市인민정부, “외자향목 초상”, 增城市, “招商引資勵辦法”, 青島市 成陽區 인민정부, “외국인투자 장려의견”(青成 39호),

아울러 인센티브 제도 이외에 외자유치 목표에 미달시에는 페널티도 부과하고 있다. 이와 같이 중국의 중앙정부는 외자유치 실적이 있는 담당자에게 장려금을 지급하도록 하고 있고 지방정부는 이 규정에 의거하여 장려금 지급규모에 재량권을 행사하고 있다. 그리고 유치계획규모를 하회할 경우에는 인사상의 불이익을 주고 있다. 또한 외자유치능력이 인사평가 기준으로도 작용한다.

중국은 지방자치단체별로 외국인기업의 유치를 위해 경쟁하고 있다. 이에 따라 青島保稅區의 경우 보세구관리위원회 공무원은 승진과 월급을 입주기업이 평가한 실적에 따라 결정된다. 아울러 보세구 평가제도도 실시되고 있다. 이 때 평가기준에는 외자도입 금액, 수출금액, 기초시설 투자금액(전기, 가스 등 지방정부에서 투자), 세금, GDP 성장 등이 있는데 외자유치실적도 중요사항으로 고려되고 있다. 이러한 제도가 있기 때문에 외국인투자기업과 투자관련사항을 협의할 때에는 협의가 비교적 원만하게 이루어진다.

이에 반해 우리나라의 경우에는 민자유치사업의 구체적인 세목에 대해 정부나, 관계기관이 그 내용의 정당성과 적절성을 점검하고 있는데 이 때 중요한 것은 유치당국이 사업시행자에게 특혜를 주지 않으려는 자세로 협의에 임하고 있다는 점이다. 즉 우리나라의 경우는 특정 사업시행자에게 특혜를 주지 않으려는 자세로 협상에 임하고 있는데 이로 인해 때로는 정부와 사업시행자간에 의견의 차이가 해소되지 않고 그 결과 협상이 지연되는 현상도 발생한다.

이상의 내용을 요약·정리하면 다음과 같다.

〈표 5-10〉 항만 및 항만배후지에 대한 중국과 우리나라의 외국인투자 유치정책 비교

구분	항 목	중 국	우 리 나 라
공통	법인세 인센티브	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일반 기본 법인세율은 30% ○ 이익발생 후 5년간 법인세 100% 감면 ○ 추후 5년간 법인세 50% 감면 (7.5%) ○ 추후 15% 부과 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일반 기본 법인세율은 27% <ul style="list-style-type: none"> - 단, 1억원 이하 매출액은 15% ○ 법인세 5년간 100% 감면 ○ 추후 3년간 50% 감면(13.5%) <ul style="list-style-type: none"> - 단, 매출액 1억원 미만은 7.5% ○ 추후 27% 부과 <ul style="list-style-type: none"> - 단, 매출액 1억원 미만은 15%
	지방법인세 인센티브	○ 대부분 감면	○ 5년간 100% 감면, 3년간 50% 감면
	이윤재투자시	○ 기 납부 법인세 40%까지 환급	○ 규정 없음
	결손금 시 처리	○ 법인세 납부시에 5년간 이월	○ 이월 규정 없음
항만	사업내용	○ 항만·부두 건설 및 운영	○ 부두건설 및 임차운영
	인센티브 대상투자 규모	<ul style="list-style-type: none"> ○ 30년 이상 투자사업 ○ 선석당 최소 1,500만달러(명문 규정은 없음) 	○ 100만달러 이상 사업으로서 자동창고 투자사업
	부대사업 수행 여부	○ 항만투자시 부대사업 수행 가능	○ 인프라 투자시 부대사업 수행 가능
	투자형태	○ 25% 이상(2002년 4월 이전에는 50% 미만 제한)	○ 100% 독자사업 가능

구분	항 목	중 국	우 리 나 라
항만 배후지	개발·관리주체	○지방정부	○중앙정부 또는 지방정부
	현황·위치	○54개 경제기술개발구 중 33개가 항만배후에 위치 ○13개 보세구는 모두 항만배후에 위치	○3개 항만·공항 배후에 위치
	부가가치세 감면대상	○수입물품, 생산설비	○제품, 서비스
	부지임대료 결정방식	○협상방식	○고시방식
	임대료 수준	○원가로 임대 - 단, 투자규모에 따라 인하 가능	○3000만달러 이상 투자시 무상 - 그 이하는 조성원가로 임대
	최소투자규모	○경제기술개발구는 50만위안(7.5만달러) ○보세구는 20만달러(실제로는 사업규모에 따라 결정됨)	○5,000만원(실제로는 사업규모에 따라 결정됨)
	통제시설	○경제기술개발구는 없음 ○보세구는 있음	○있음
	지원시설	○종사자 및 이용자용 지원시설 건설 가능	○종사자 및 이용자용 업무용빌딩, 편의시설 등 건설 가능
	내수판매 위한 교역시장	○허용(전시장 및 교역시장)	○없음
	입주가능업종	○경제기술개발구는 제한 없음 ○보세구는 조립·가공, 보관·창고, 무역·금융, 교역시장 등에 제한	○하역·운송·보관·전시·판매·단순가공·보수 ○국제운송주선·국제선박거래 및 국제물류관련사업 ○지원업종(금융, 보험, 통관, 폐기물 수집·처리)
	관세, 부가가치세	○생산설비, 자가소비용 시설, 환적화물에 대해 면제	○출자목적 도입 자본재 면제 ○가공·보수·환적 화물 면제

제 6 장 결론 및 정책건의

1. 연구의 결론

본 연구에서는 중국의 항만 및 항만배후지가 외국인투자유치에 적극적인 현황을 감안하여 그 배경을 분석하고, 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치를 위한 시사점을 도출하기 위해 그 특성을 비교·분석해 보았다.

이 시점에서 이 과제를 분석해 볼 필요가 있는 것은 다음과 같은 이유 때문이다.

첫째, 중국이 항만 및 항만배후지에 대해 어떠한 정책을 시행하고 있기 때문에 외국인투자유치에 성공적인가 그 배경을 보다 명확히 분석할 필요가 있기 때문이다.

둘째, 중국에 있어서의 항만배후지 개념, 개발 및 관리·운영현황을 보다 명확하게 파악해 볼 필요성이 있기 때문이다.

셋째, 중국에서 실시되고 있는 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 제도의 내용 및 시사점을 우리나라의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자유치 방안 강구에 활용할 수 있을 것으로 판단되기 때문이다.

위와 같은 문제의식을 가지고 분석한 결과 다음과 같은 연구결과를 도출할 수 있었다.

1) 항만 및 항만배후지 부문

(1) 투자리스크 최소화 위한 투자방식의 다양화

중국정부는 외국인투자기업이 중국에 투자할 경우 투자에 동반되는 각종 리스크를 최소화할 수 있는 투자방식을 선택할 수 있도록 하고 있다. 일반적으로 외국인투자기업은 중국의 시장에 대해 정확한 정보를 갖고 있지 않다. 따라서 투자에 따르는 리스크가 적지 않다. 이러한 리스크를 제거해주기 위해 중국정부는 여러 가지 노력을 하고 있는 바, 다양한 방식의 투자형태를 선택할 수 있게 해주는 것이 이에 해당한다.

일반적으로 외국인투자기업의 중국투자에는 세 가지 방식이 있다. 합자, 합작 및 단독투자방식이다. 합자방식은 외국인투자기업과 중국측이 출자금을 일정비율 공동으로 투입하며 그에 동반되는 각종 리스크, 수익 및 손실 등을 출자비율에

따라 공유하는 것이다. 합작방식은 출자지분과 관계없이 당사자가 맺는 계약에 의거하여 모든 투자조건을 결정하는 것이다. 따라서 이 경우에는 출자지분과 리스크 부담정도가 상이할 수 있다. 그리고 단독방식이란 외국인투자기업이 100% 단독으로 투자하는 것이다. 이 때에는 투자수익과 리스크 모두를 외국인투자기업이 부담하는 것이다. 이와 같이 외국인투자기업은 세 가지 투자형태 중 가장 적합한 방법을 선택할 수 있는 것이다.

(2) 투자인가기관의 차등화 및 원스톱 서비스 제공

중국정부는 외국인투자기업의 투자절차를 간소화하기 위해 투자규모에 따른 인가기관에 차등을 두고 있다. 즉 3,000만달러 이상의 대규모 투자에 대해서는 국가에 모든 관련 서류를 제출하게 하고 국가가 직접 인가하고 있다. 그러나 3,000만달러 미만의 투자에 대해서는 省級 도시 및 개발구 관리위원회에 위임하고 있다. 아울러 1,000만달러 미만의 투자에 대해서는 市級도시에 위임하고 있다. 이와 같이 투자규모에 따른 인가기관을 차등화함으로써 기업설립 절차의 간소화를 도모하고 있는 것이다.

그러나 인가기관에 대한 서류제출 관련절차 등에 대해서는 창구를 일원화하고 있다. 즉 투자 및 기업설립 절차와 관련하여 원스톱 서비스를 제공하고 있다. 외국인투자기업은 중국의 법규 등에 대해 정확한 정보를 갖고 있지 않기 때문에 지방정부나 개발구 관리위원회 등의 행정기관이 투자절차, 기업설립절차,登記절차 등에 관한 업무를 일괄 대행해주고 있다. 이를 통해 외국인투자기업은 기업설립 절차상의 상당한 어려움을 해소하고 있다.

(3) 법인세 감면 인센티브 부여

중국정부는 외국인투자기업의 유치를 위하여 법인세를 대폭 감면하고 있다. 항만 및 항만배후지에 투자하는 외국인투자기업에 대해서는 이익 발생 시점부터 과세하며, 과세율은 15%로서 당초 세율의 50%를 감면해 주고 있다. 그런데 감면세율도 일정기간은 아예 면제해주고 있기도 하다. 감면기간에 대해서는 지역별 및 업종별로 차등하고 있다. 항만배후지 중 보세구에 입주하는 조립·가공업체에 대해서는 2년간 완전 면제, 추후 3년간은 50%를 감면하여 세율을 7.5%로 적용하고 그 이후에는 15%를 부과하고 있다. 반면 물류창고업에 대해서는 1년간 완전 면제, 그 후 2년간은 50%를 감면하여 세율을 7.5%로 적용하고 그 이후에는 15%를 부과하고 있다.

항만배후지 중 경제기술개발구에 입주하는 외국인투자기업에 대해서는 이익 발생 시점부터 과세하되 1~3년 내외는 세율을 7.5%로 적용하고 있고 그 이후에는 15%를 부과하고 있다. 다만 하이테크기업 및 기술연구개발센터로서 생산형기업에 대해서는 이익발생 시점부터 과세하되 2년간은 면제, 그 후 3년간은 50%를 감면하여 세율을 7.5%로 적용하고 그 이후에는 15%를 부과하고 있다.

그런데 항만투자기업에 대해서는 이윤발생 시점부터 5년간 세율을 완전 면제해주고 그 후 5년간은 7.5%를 적용하며, 그 후에는 15%를 부과하고 있다. 이와 같이 항만투자기업에 대해서는 특별히 법인세 감면규모를 가장 크게 설정하고 있고 다음으로는 항만배후지 중 보세구에 입주하는 기업에 부여하고 있다. 특히 외국인투자기업에 대한 법인세는 자국기업에 비해 최소 15% 이상 유리하게 제공하고 있다.

이와 같이 중국은 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자기업에게 상당한 조세상의 인센티브를 부여하고 있는데 이러한 인센티브가 외국인투자유치 촉진요인으로 작용하고 있다.

(4) 외자유치 장려금 지급제도

중국정부는 외국인투자 유치자에게 금전적 보상을 해주고 있다. 중국에서는 외국인투자유치가 지상과제이기 때문에 정부가 선도하여 외국인투자유치가 용이하게 이루어질 수 있도록 외국인투자 유치에 성공한 당사자나 기관에 금전상의 인센티브를 제공하고 있다. 더구나 장려금을 지방정부가 독자적으로 설정할 수 있도록 하고 있다. 이에 따라 지방정부간 외자유치 경쟁이 발생하고 이는 결국 외국인투자유치를 촉진하는 계기로 작용하고 있다. 그리고 외국기업의 유치에 성공하게 된 일부지역에서는 장려금액을 축소시키는 방향으로 조정하고 있기도 하다. 이 장려금 제도는 궁극적으로 외국인투자기업과의 협상과정을 원만하게 진행시켜 외국인투자기업의 유치촉진에 기여하고 있다고 할 수 있다.

2) 항만부문

(1) 투자유치 인센티브 제공

중국에서는 모든 분야에서 외국기업 유치를 행하고 있으나, 특히 항만분야의 외국기업 유치에 많은 노력을 기울이고 있다. 그 일환으로 중국정부는 「중외합

자향만부두개발에 대한 잠정우대규정」까지 마련해두고 있다. 이 규정에 의거 중국정부는 향만투자를 행하는 외국인투자기업에게 15%의 법인세 인센티브, 운영 후 최초 5년간은 법인세 100% 면제, 추후 5년간은 7.5% 부과, 30년간의 운영 기간 부여 및 운영기간 연장, 부대사업 허용, 고정자산의 조기상각 등의 조치를 취하고 있다. 그리고 이러한 제도적인 인센티브는 다른 산업분야에 비해 월등히 뛰어나다. 따라서 이러한 제도적인 인센티브가 향만에 대한 외국인투자를 촉진시키는 요인으로 작용하는 것이다.

중국정부가 향만에 대한 외국인투자기업에게 타 산업부문에 비해 유리한 인센티브를 제공하고 있는 이유는 종래 향만시설부족으로 말미암아 향만물류가 원활하게 이루어지지 않은 데에 대한 반성의 일환이다. 이는 또한 향만시설확보가 경제성장에 미치는 중요성을 잘 인식하고 있는데 기인한 것이기도 하다.

(2) 투자절차의 간소화

중국에서는 향만에 대한 외국인기업의 투자절차가 아주 간소화되어 있다. 외국인투자기업은 투자과정에서 파트너와 공동으로 설립한 합자기업을 통해 인가기관에 사업타당성검토보고서를 제출한다. 그런데 이 보고서를 제출하기 이전의 단계에서 외국인투자기업은 투자파트너와 공동으로 사전 사업타당성검토를 수행하게 된다. 이 때 투자파트너와 사업수행에 관한 여러 가지 조건을 결정하게 된다. 즉 외국인투자기업이 출자조건으로 파트너에게 요구할 사항, 지원받을 내용, 합자비율, 투자후의 비용부담 및 이윤배당 등에 대해 상호 협의하게 된다. 그리고 이러한 협의사항에 대해 합의가 이루어질 경우 투자결정이 이루어진다.

그런데 향만 인프라의 경우 파트너는 대부분 지방정부가 된다. 따라서 파트너와 협의하는 것 자체가 이미 당해 지방정부와 협의를 행함을 의미한다. 그리하여 인가기관으로부터 정식으로 인가받기 이전 단계에서 이미 투자관련 대부분의 사항을 결정하게 된다. 그리고 이 단계를 지나면 형식적인 요건만 심사받고 사업인가를 획득하게 된다.

이에 반해 우리나라에서는 민자사업자를 선정하고 난 이후에 비로소 각종 협약을 맺고 있다. 즉 사업시행자 선정 이후 비로소 구체적인 사업내용에 대해 협의를 이루어지는 것이다. 사업시행자가 선정되면 사업시행자는 조속한 협상의 완료와 사업실시를 요구하게 되지만, 정부는 이 때부터 비로소 구체적인 개별사항에 대해 협의를 개시하게 된다. 그런데 개별항목에 대한 심사시에 정부와 사업시행자

간에 의견이 일치하지 않는 경우가 많다. 그리하여 시간이 지체되고 사업자체가 지연되는 경우가 발생하는 것이다. 우리나라의 경우 협상시간은 대개 6개월~3년이 소요되고 있는데 중국의 현황과 비교할 경우 향후 우리나라는 협상과정을 대폭 축소시킬 필요가 있다.

3) 항만배후지 부문

(1) 외국인투자 유치 위한 항만배후지를 지정·개발

중국 정부는 항만배후지에 외국인투자를 위한 집적지(Cluster)를 지정·개발하고 있다. 집적지에는 몇 가지 특성을 갖는 지구가 있는데 경제기술개발구 및 보세구가 그것이다. 이 지역들은 모두 외국인투자기업을 위한 대규모 항만배후지로서 항만·공항 및 도로 인프라 등이 잘 갖추어져 있다. 뿐만 아니라 이 곳에는 노동력·용수·전기·에너지 확보가 용이하고, 유사한 기업이 입주해 있기 때문에 정보의 공유, 입주기업간 네트워크 결성이 용이하다. 아울러 각종 생활여건도 확보되어 있어 입주기업에게 편리함을 주고 있다.

이와 같이 중국정부는 항만배후지의 입주여건을 양호하게 조성하여 외국인투자기업의 유치에 노력해왔다. 그리하여 항만배후지는 중국의 지역개발전략에도 매우 중요한 역할을 수행하고 있다. 중국정부는 항만배후지를 중국의 내륙지역 개발을 위한 선도역할을 수행하는 지역으로 개발해 왔다. 그리고 항만배후지의 개발이 성공적으로 일단락되기에 이르자, 이제는 이 지역에 대한 조세감면 등의 인센티브를 축소하고 내륙지역에 대한 인센티브를 강화하고 있으며, 항만배후지에 대해서는 조세 이외의 다른 측면에서 인센티브를 강구하고 있다.

(2) 유치기업의 다양화

항만배후지의 주요 유치대상기업은 물류·창고업에 국한시키고 있지 않다. 무역업, 조립·가공업, 중계무역업, 금융업, 전시장사업 등 원래 항만을 이용하는 것이 필수적인 관련 사업자가 모두 유치·입주되도록 유치업종을 다양화하고 있다.

아울러 항만배후지중 보세구에서는 조립·가공·보관되는 제품에 대해서도 내수용 판매를 허용하고 있다. 예를 들어 보세구 입주기업의 업종에는 물류창고업

및 생산가공업 등이 있으나, 이 외에도 무역업, 전시장 및 교역시장이 있다. 그리하여 외국인투자기업이 교역시장 및 무역업자를 통해 보세구내 물품을 중국 내수 시장에도 판매할 수 있도록 허용하고 있다. 이와 같이 보세구내 물품은 외국으로 수출 뿐만 아니라 내수판매도 허용되고 있기 때문에 외국인투자기업은 항만배후지를 「국제물류기지」(중계기지)로서만 활용하는 것이 아니라 중국내 소비지에 판매하기 위한 「배송센터」 기능으로도 활용하고 있는 것이다.

(3) 국가는 지정, 지방정부는 개발·관리 담당

항만배후지의 개발, 관리운영과 관련하여 국가와 지방정부간에 명확한 역할분담체제가 이루어지고 있다. 항만배후지(개발구)에 대한 개발 및 관리는 지방정부가 수행하고 있고, 중앙정부는 항만배후지 지정, 입주기업에 대한 세제 감면 인센티브 부여 등을 실시하고 있다. 이와 같이 국가와 지방간의 역할이 구분되어 있고, 실제 개발 및 관리는 지방정부에 의해 이루어지고 있는 데 이는 중앙정부가 개발 및 관리에 참여할 경우의 비효율을 제거하기 위함이라고 할 수 있다. 즉 중앙정부가 개발 및 관리를 직접 담당할 경우에는 항만배후지간에 경쟁관계가 형성되지 않는데 반해, 지방정부가 개발 및 관리를 담당할 경우에는 경쟁관계가 성립되기 때문에 이를 활용할 수 있다. 이러한 경쟁관계를 이용하여 항만배후지의 신속한 개발, 외국인투자기업의 신속한 유치, 양질의 서비스 제공체제 구축이 가능한 것이다.

아울러 중국은 항만배후지의 관리주체를 행정기관으로 설정하고 있다. 항만배후지(개발구)의 관리주체는 개발구 관리위원회인데 개발구 관리위원회는 개발구내 모든 행정업무를 총괄하고 있다. 즉 개발구 입주기업은 기업설립 및 투자와 관련하여 개발구 관리위원회에 필요서류를 제출하고, 기업설립 및 투자절차를 완료한다. 이에 따라 외국인투자기업을 위한 투자절차가 매우 간소화되어 있다. 특히 개발구 관리위원회는 기업설립에 소요되는 모든 행정절차를 one stop service로 대행해 주고 있다. 이에 따라 항만배후지 입주기업의 투자규모가 3,000만달러 이상이라 하더라도 별도로 중앙정부를 방문할 필요성이 없고 개발구 관리위원회에 관련서류를 제출하면 개발구 관리위원회가 모든 절차를 one stop으로 처리하고 있다.

이와 같이 중국정부는 개발구를 하나의 특별 행정단위로 설정하고 개발구관리위원회가 특구와 같이 당해 개발구에 대한 모든 행정업무를 수행할 수 있는 전권

을 부여하고 있다.

(4) 단계적으로 개발

중국은 항만배후지를 일시에 개발하지 않고 단계적으로 개발하고 있다. 이는 개발구의 규모는 방대한데 반해, 개발자금에는 여유가 없기 때문에 이루어지는 조치이다. 즉 개발자금이 충분하지 않기 때문에 이를 유효하게 활용하기 위해 우선적으로 1단계 개발을 종료하고 투자비를 회수하며, 이 자금으로 다시 2단계 개발을 하고, 다시 3단계 개발을 행하는 방식으로 단계별 개발을 추진하고 있는 것이다. 물론 이런 방식을 추진할 경우 개발구 전체의 계획적인 개발이나 대규모 기업유치가 일시에 이루어지지 않는 문제점은 발생한다. 그러나 부족한 재원을 유효하게 활용할 수 있기 때문에 재원이 부족한 상황에서는 불가피한 방법이라고도 할 수 있다.

(5) 개발에 내외국인기업 활용

개발구 개발회사는 인프라 및 부지조성을 위해 내국인법인 및 외국인투자기업 모두를 활용하고 있다. 즉 내외국인투자기업에게 조성되지 않은 상태의 부지를 임대하고 이 부지를 개발하게 하고 있다. 그리고 내외국인투자기업이 조성한 부지를 재임대할 수 있도록 허용하고 있다. 물론 임차하는 내외국인투자기업은 부지 임대업무만 수행할 수도 있고, 자신이 사용하는 부지의 일부 혹은 건물의 일부를 재임대할 수 있다. 이러한 방식을 활용하고 있기 때문에 개발구의 인프라 및 부지조성이 비교적 용이하게 이루어지고 있다.

2. 정책건의

위와 같은 연구결과를 감안할 경우 중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인 투자 유치는 거의 성공적인 것으로 평가할 수 있을 것이다. 따라서 이러한 중국의 성공적인 정책을 우리나라 항만 및 항만배후지에 대한 외국인 투자유치의 시사점으로 활용할 수 있을 것이다. 이러한 시사점을 바탕으로 향후 우리나라 항만 및 항만배후지에 대한 외국인 투자유치를 강화하기 위한 대응방안의 강구가 필요한 것으로 판단되어 다음의 사항을 건의하고자 한다.

1) 향만부문에 대한 외국인투자 절차의 간소화

우리나라에서는 향만투자 기업에 대해서는 국내외기업을 차별하지 않고 동일한 절차를 거치게 하고 있다. 민간투자법 규정에 따라 국내외기업은 모두 동일한 절차에 따르고 있는 것이다. 그런데 현행 민간투자법에 의하면 우선협상대상자 지정 이후 투자관련 각종 사항에 대해 세밀한 협의를 거치고 있기 때문에 협상에 소요되는 기간이 장기화되는 문제점이 발생한다. 이로 인해 투자결정이 지연되고 투자가 제대로 유치되지 못하는 경우가 많다. 이에 따라 투자절차의 대폭적인 간소화가 요구된다.

이를 위해 외국인투자기업에 대해서는 투자절차를 대폭 완화해 주는 제도의 도입을 건의하고자 한다. 중국의 경우 외국인투자기업에 대해서는 절차상 제도화되지 않은 단계인 자국파트너와의 협상단계에서 이미 실질적인 투자여부를 결정하도록 하고 있고, 정부에 관련서류를 제출해야 하는 제도적인 단계는 요식적인 절차에 불과한 것으로 하고 있다. 따라서 외국인투자기업이 투자파트너와 공동으로 투자여부를 결정하게 되면 정부는 그 투자행위가 지역 및 국민경제에 미치는 영향 정도를 감안하여 인가여부를 결정해 줄 뿐이며, 사업내용 등에 대한 세밀한 검증 작업을 거치지 않는다고 있다.

이에 반해 우리나라는 기업이 내부적으로 투자여부를 결정한 이후에도 새롭게 정부와 협상해야 하는 단계를 거치게 되어 있기 때문에 투자기업으로서는 불필요한 절차를 이중으로 겪게 되는 것이다. 따라서 투자기업의 신속한 유치를 위해서는 사전협의단계에서 대다수의 협의내용에 대해 합의하고 관련서류를 제출하는 단계에서는 형식적인 요건에 대한 적합성만 검토하도록 투자절차를 대폭 간소화시킬 필요가 있다.

이를 위해 현행 민간투자법 규정에 외국인투자에 대한 우대규정을 설정하거나 아니면 외국인투자촉진법에 관련규정을 신설할 것이 요구된다. 현재 전세계 주요 국가가 외국인투자유치를 위해 각종 지원제도를 강구·실시하고 있는 현황에 부응하고 우리나라의 향만에 대한 외국인투자 실적의 저조함을 만회하기 위해서라도 이는 필수적인 조치라고 판단된다.

2) 향만투자 인센티브 확대

중국에서는 향만부문에 대한 외국인기업의 투자에 대해서는 별도의 규정을 설

정하여 대폭적인 인센티브를 제공하고 있다. 이는 항만의 역할은 지대하나, 아직 항만인프라가 부족하고 항만투자재원 또한 부족한 데에 기인하는 것으로 판단된다.

우리나라에서도 항만인프라는 부족한 실정이다. 더구나 정부의 재정자금이 항만부문에 원활하게 배분되지 못하는 측면이 강하다³²⁾. 따라서 민자유치나 외자유치가 필요하다. 그러나 우리나라는 국내자본이 부족한 상태는 아니기 때문에 중국처럼 외자유치에 대해서만 무조건 인센티브를 공여할 필요는 없을 것이다. 외자, 민자 모두 동등한 조건으로 유치하는 정책을 시행해 나가야 할 것이다.

3) 항만배후지 규모를 확대 개발

중국은 항만배후지의 규모가 대부분 수km²에 이르고 있다. 규모가 비교적 협소한 보세구도 그 규모는 1.4km²-10km²에 이르고 있다. 경제기술개발구의 규모는 이보다 훨씬 크다. 이와 같이 항만배후지의 규모를 크게 설정하고 있는 데 이는 규모의 이익 실현과 관련된다고 할 수 있다. 따라서 우리나라도 항만배후지 규모는 최소한 40만평 내외는 확보해 나가야 할 것이다.

그런데 우리나라는 중국과는 달리 국토가 넓지는 않기 때문에 항만배후지를 중국처럼 많은 지역에 산발적으로 조성하기보다는, 거점지역을 선정하여 선별적으로 조성하는 것이 바람직할 것이다. 구체적으로는 현재 개발을 추진중인 부산항, 광양항 및 인천항의 3개 지역을 중심으로 조성해 나가는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

4) 항만배후지 관리주체를 행정기관으로 설정

중국의 경우 법적인 측면에서 외국인투자기업의 투자 및 기업설립 절차는 간단하지 않음을 알 수 있었다. 왜냐하면 각종 서류 및 제출기관이 적지 않기 때문이다. 그러나 개발구의 경우 개발구 관리위원회가 설치되어 있고, 동 관리위원회가 행정기관으로서 독자적으로 모든 서류의 심사 및 인가 절차를 종결짓고 있다.

이에 반해 우리나라는 법적인 투자절차는 대폭 완화되어 있다. 그리고 one

32) 「교통시설특별회계법」에 개별 교통시설에 대한 예산배정비율이 결정되어 있는 데, 현재 도로계정에 65.5%, 철도계정에 18.2%, 공항계정에 4.3%, 광역교통시설계정에 2%가 기본적으로 배분되어 있고, 항만계정을 포함한 기타 계정에 10%를 배분하고 있음

stop service를 행하는 「외국인투자지원센터」가 「대한무역투자진흥공사」(KOTRA)내에 설치되어 있다. 그러나 동 지원센터는 실질적인 행정기능을 담당하지는 못하기 때문에 외국인투자기업은 관계 행정기관에 다시 직접 서류를 제출해야 하는 번거로움이 발생한다. 따라서 향후 외국인투자지원센터나 항만배후지 관리기관이 실질적인 투자 및 기업설립절차를 종결지을 수 있도록 해 나가야 할 것이다.

5) 세제 및 임대료 인센티브 요건을 완화

중국은 항만 및 항만배후지에 대한 조세 인센티브를 타 업종 및 타 지역에 비해 높게 부여하고 있다. 특히 항만투자에는 대규모 자본이 투자되지만 투자수익을 단기간에 회수할 수 없는 구조적 특성이 있기 때문에 세제 인센티브를 높게 부여하고 있다. 따라서 우리나라도 외국인투자기업에 의한 국내항만 투자를 촉진시키기 위해 수익성 확보를 보장해 줄 필요가 있다. 이를 위해서는 세제 및 임대료 인센티브의 활용방안 강구가 필요한 것으로 판단된다.

물류기업에 대한 세제 인센티브로서는 현재 3,000만달러 이상의 투자를 행하는 외국인투자기업에 대해서만 감면조치를 부여하고 있는 데 물류기업의 경우 3,000만달러를 충족할 수 있는 기업은 많지 않은 실정이다. 따라서 향후 이를 500만달러 내외로 대폭 인하시킬 필요가 있다.

또한 항만배후지에는 국제물류기업이 주로 입주할 것이기 때문에 중국과 경쟁할 수 있는 여건을 마련해주는 것이 중요하다. 이를 위해 임대료 수준은 조성원과 관계없이 국제적인 수준으로 조정해야 할 필요가 있다. 아울러 입주기업의 투자비를 절감시켜주는 차원에서 표준 물류공장을 건설하여 임대해 나가는 것도 필요하다.

6) 항만배후지에 물류업 이외에 조립·가공업·제조업을 허용

항만배후지는 단순히 중계무역을 위한 물류기업만 유치하기보다는 제조기능을 갖도록 하는 것이 바람직하다고 판단된다. 조립·가공업을 허용할 경우 유치기업 규모의 증대, 관련기업의 범위확대 등이 가능하게 된다. 이는 범위의 경제효과를 통해 보다 많은 외국인투자기업의 유치가 가능하게 될 것이다.

그러나 이 경우에는 항만배후지가 무질서하게 운영될 가능성도 우려되기 때문

에 배후지를 구획하여 물류·창고구, 조립·가공구, 무역구 등으로 sub-zone을 구분할 필요가 있을 것이다.

7) 외자유치에 대한 장려금 제공 및 재량권 부여

우리나라도 외국인투자유치를 촉진하기 위해 유치기관이나 유치실적이 있는 개인에게는 장려금을 지급하는 제도를 도입해 나가야 하겠다.

아울러 이 제도가 유효하게 기능하기 위해서는 외자유치시의 협상에 임하는 자세 또한 현재와 같은 방식에서 변화해야 한다. 즉 특혜를 부여하지 않겠다는 자세도 중요하지만, 외자기업의 합리적인 요구사항에 대해서는 재량권을 가지고 협상에 임하도록 하는 것이 중요하다. 이를 위해서는 장려금 지급 제도 뿐만 아니라 협상자나 관련기관이 재량권을 가질 수 있도록 임대료 관련규정들도 바꾸어 나갈 필요가 있다.

참 고 문 헌

- 김익수, 『중국투자론-이론과 실제』, 박영사, 1999. 9
- 김주영, 「중국경제에 향후 자본주의적 요소 더욱 강화될 듯」, 한국수출입은행 『해외지역정보』, 2002. 12.
- 김주영, 「WTO 가입 1년 결산, 失중보다 得국이 더 많아」, 한국수출입은행 『해외지역정보』, 2003. 1.
- 김형태 「Global Terminal Operator의 중국항만 진출현황 및 배경에 관한 연구」 한국해양수산개발원, 『월간 해양수산』, 2002. 2.
- 김형태 「중국의 보세구 제도에 관한 연구」 한국해양수산개발원, 『월간 해양수산』, 2003. 4.
- 대외경제정책연구원, 『1994년 증보판 중국편람』, 대외경제정책연구원, 1994. 12.
- 대외경제정책연구원, 『2003 중국경제연보-개혁·개방의 현단계』, 2003. 4
- 박인성, 「중국토지사용권 시장의 형성배경 및 구조」, 『토지연구』 한국토지공사, 2002년 봄호.
- 안재섭, 「중국 경제개발구의 설치와 운영시스템에 관한 연구」, 한국경제지리학회 『한국경제지리학회집』 5권 제1호, 2002.
- 양천호·김영춘, 『알기 쉬운 중국통관제도』, 한국관세무역연구원, 2003. 3.
- 오용석, 『중국의 대외무역과 한·중 수출경쟁』, 대외경제정책연구원, 1993. 12.
- 유진석, 「제10기 전국인민대표대회와 중국의 변화」, 삼성경제연구소 Issue Paper, 2003. 3. 25
- 이기석·양개충·이옥희·최한성·김종범·안재섭, 「중국 황해안의 개발구에 관한 지역특성 연구」, 한국지리·환경교육학회 『지리·환경교육』 5권 제2호, 1997. 12.
- 이지언, 「M&A에 의한 외국인투자 증가예상」, 한국수출입은행 『해외지역정보』, 2002. 10.
- 조현준, 「중국의 외국인투자 유치와 경쟁력 제고」, 대외경제정책연구원 『세계경제』, 2001. 11.
- 조현준, 「중국 권역별 경제의 특성과 외국기업의 진출전략」, 대외경제정책연구원 『세계경제』, 2002. 12.
- 천상덕, 『아시아 경쟁국간 투자유치 경쟁요인 비교』, 산업연구원, 1998

- 한국무역협회, 『대중국 교역 및 투자안내』 1994. 8.
- 한국무역협회 무역연수원, 『중국시장진출전략』 1994.
- 한국수출입은행, 『중국 투자환경과 투자사례』 2002.
- 한국수출입은행, 『중국 서부대개발과 우리기업의 진출방향』 2001.
- 한국해양수산개발원, 『중국장하신행개발사업타당성검토』 2002.
- 한국해양수산개발원, 『국제물류촉진 및 육성전략수립 방안 연구』 2002.
- 한국토지공사, 『중국 瀋陽 한국공단 투자안내』, 1997. 12.
- 허운학, 『중국투자에 필요한 중국법 해설』 매일경제신문사, 2002.
- 上海市, 「上海外高橋保稅區條例」 1997.
- 中國 交通部, 『2000 中國航運發展報告』 2000.
- 鳥居幸雄 『中國の港灣と物流』 日本海事新聞社, 1987.
- 市來清也, 「中國における港灣の管理運營の動向」, 日本港灣經濟學會, 『港灣經濟研究』 No. 33, 1994.
- 黃磷, 「上海長江の物流インフラとコンテナ輸送」, 日本海運經濟學會, 『海運經濟研究』 No. 33, 1999.
- 宋建生, 「中國の內河港灣の管理と改革」, 日本港灣經濟學會, 『港灣經濟研究』 No. 27, 1989.
- 宋建生, 「中國の內河港灣の發展と改革について」, 日本港灣經濟學會, 『港灣經濟研究』 No. 29, 1991.
- 高見玄一郎, 「中國經濟體制改革と上海港」, 日本港灣經濟學會, 『港灣經濟研究』 No. 24, 1986.
- British Embassy Beijing, "China Ports Briefing-2001",
- Sid Cass, "China Ports Briefing-2001", IAPH, Ports & Harbours, Oct. 2001.
- <http://www.china-ftz.com/files>
- 國務院發展研究中心, www.drcnet.com.cn/
- <http://www.senhan2010.com.cn/ftz>
- <http://www.pudong.gov.cn/>
- <http://www.jetro.go.jp/>
- <http://www.moc.gov.cn>
- <http://www.sctport.com.cn/sctsite/sitee/about.html>
- <http://www.lygetdz.com/kr/service.asp>
- <http://www.bestinvest.org/>

<http://www.netd.com.cn/>
<http://www.caohejing.com/enchj/index.asp>
<http://www.getdd.com/>
<http://www.teda.gov.cn/index2.html>