



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

중국 보세구역의 자유무역지역 전환에 관한 연구
-상하이 종합보세구역의 발전전략을 중심으로-

A Study on Bonded Area of China converts to Free
Trade Zone: Focusing on Shanghai Free Trade Zone

指導教授 辛 瀚 源



2014 年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 運 經 營 學 科

席 琬 婷

本 論 文 을 Xi Wan Ting의 經 營 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함.

委 員 長 朴 相 甲 ⑩

委 員 安 奇 明 ⑩

委 員 辛 瀚 源 ⑩



2013년 12월

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

< 목 차 >

Abstract	i
제1장 서론	1
제1절 연구배경 및 목적	1
제2절 연구방법 및 구성	3
제2장 이론적 고찰	5
제1절 자유무역지역(FTZ)	5
1. 자유무역지역의 정의	5
2. 자유무역지역의 기능	8
3. 자유무역지역의 유형	9
4. 자유무역지역의 특징 및 역할	11
제2절 자유무역지역의 성공 사례	14
1. 중국 홍콩 자유항	14
2. 싱가포르 자유무역지역	17
3. 네덜란드 자유무역항구	20
4. 홍콩, 싱가포르, 로테르담 3개 항만의 운영특징	21
제3절 중국 보세구역	23
1. 중국 보세구역 관련 제도의 발전과정	24
2. 중국 보세구역의 현황	25
3. 보세구와 자유무역지역 간의 비교	45

제3장 중국 보세구역 전환의 필연성	48
제1절 보세구역의 자유무역지역 전환 필요성	48
1. 외적 요인	48
2. 내적 요인	48
제2절 보세구역의 자유무역지역 전환 가능성	54
 제4장 상하이 종합보세구역 현황과 SWOT분석	 59
제1절 상하이 종합보세구의 현황	62
1. 외고교보세구	62
2. 양산보세항구	70
3. 푸둥국제공항 종합보세구	74
제2절 상하이 종합보세구의 우대정책	76
제3절 상하이 종합보세구의 SWOT분석	79
1. 강점	79
2. 약점	80
3. 기회	85
4. 위협	86
 제5장 상하이 종합보세구역의 발전전략	 88
제1절 전략적 사고	88
제2절 발전전략	91

제6장 결론	98
제1절 연구결과의 요약과 시사점	98
제2절 연구의 한계점과 향후 연구과제	100
참고 문헌	101
<국내문헌>	101
<외국문헌>	102
<기타>	102



〈표 목차〉

〈표 2-1〉 자유무역지역의 협의와 광의의 분류	7
〈표 2-2〉 자유무역지역의 기능	8
〈표 2-3〉 자유무역지역의 기능별 분류	10
〈표 2-4〉 홍콩의 불간섭정책	16
〈표 2-5〉 로테르담 자유무역항구 발전의 특징	21
〈표 2-6〉 홍콩, 싱가포르, 로테르담 3개 항만의 운영특징	21
〈표 2-7〉 보세구역의 종류	24
〈표 2-8〉 중국 보세구의 설립	26
〈표 2-9〉 중국 보세구 주요기능	28
〈표 2-10〉 보세구와 비보세구 정책 비교	29
〈표 2-11〉 수출가공원구의 수출입액	31
〈표 2-12〉 수출가공원구와 보세구의 비교	32
〈표 2-13〉 중국 보세물류원구의 설립현황	35
〈표 2-14〉 보세물류원구와 보세구의 차이점	39
〈표 2-15〉 중국 보세구역의 수출입물동량 (2012)	42
〈표 2-16〉 보세구역의 기능 비교	43
〈표 2-17〉 각 보세구역 간의 우대정책 비교	44
〈표 2-18〉 중국보세구와 자유무역지역 간의 비교	45
〈표 4-1〉 상하이항 컨테이너 터미널 현황	59
〈표 4-2〉 세계 주요항만 컨테이너 물동량 비교 (2012)	60
〈표 4-3〉 외고교항 컨테이너 터미널의 운영 현황 (2012. 3 기준)	69
〈표 4-4〉 상하이 양산항 터미널 시설 및 장비 현황	72
〈표 4-5〉 상하이 양산항의 컨테이너물동량 (2013.1-7)	73
〈표 4-6〉 상하이 종합보세구역의 SWOT분석	87

<그림 목차>

<그림 2-1>	자유무역지역의 개념도	4
<그림 2-2>	홍콩항과 셴젠항의 컨테이너 물동량 (2000-2013.4)	17
<그림 2-3>	싱가포르항의 터미널	18
<그림 2-4>	싱가포르항의 항로	19
<그림 2-5>	중국 보세구역의 발전과정	25
<그림 2-6>	수출가공원구의 수출입총액 (2012)	31
<그림 2-7>	보세물류원구 기능	35
<그림 2-8>	보세물류원구의 경로	36
<그림 2-9>	보세구의 경로	36
<그림 2-10>	보세항구 설립현황	39
<그림 2-11>	보세항구 운영 개념도	41
<그림 4-1>	외고교항과 양산항 컨테이너물동량 (2012)	61
<그림 4-2>	상하이 종합보세구의 위치도	62
<그림 4-3>	외고교보세구 위치도	64
<그림 4-4>	외고교보세구 물동량(2013.7)	69
<그림 4-5>	2013년 상하이 수출입물동량 (2013.5)	76
<그림 4-6>	상하이 수출입무역 물동량 (2012)	76
<그림 4-7>	중국보세구의 설치와 운영주체 간의 관계	82

Abstract

A Study on Bonded Area of China converts to Free Trade Zone: Focusing on Shanghai Free Trade Zone

Wan ting, Xi

Department of Shipping Management

The Graduate School of Korea Maritime University

The history of free trade zone has been developing for countries. As practice has proven hereinafter, in an attempt to expand international trade, attract foreign capital, solve financial problems in certain regions, and promote the development, free trade zone has either been generally adapted, or an important trend in world economic development. Nevertheless, free trade zone in accordance with International Customs and Practice cannot be found in mainland China, but interim bonded zone.

As the world economic integration and the deepening of China's opening to the outside, especially after China's accession to the WTO, the original advantages of the bonded zone are gradually weakened, with problems being growing. China must take on the transformation from bonded zone to free trade zone, in order to break through these constraint problems.

It seems for now that comprehensive bonded zone in shanghai is eligible to transform for the largest and strongest surveillance region. Shanghai

comprehensive bonded zone which is connected by sea land and air gets three original bonded zones including Waigaoqiao Port, Yangshan Port and Pudong international airport. The linkage of the three port areas manages to help shanghai comprehensive bonded zone transform to be free trade zone.

The dissertation based on Shanghai comprehensive bonded zone conducts a study, in order to attract foreign capital, expand international trade, develop economy, and revise dilapidated system, by comparisons via SWOT to research, and makes personal proposals for transformation.

Initially, it first introduces the present status of free trade zone and China's bonded zone, then make mutual comparisons with success analysis of international practice in free trade zone and Chinal's bonded zone where problems existing can be entirely found.

Next to that, Shanghai comprehensive bonded zone within the largest scale and mature conditions is formed from the bonded areas in Yangshan port and Waigaoqiao covering Waigaoqiao bonded logistic park and Pudong International Airport. Dominance analysis via SWOT for Shanghai comprehensive bonded zone has indicated potential opportunities and menaces and investigated what priority has municipally been developed for transformation in Shanghai comprehensive bonded zone.

Eventually, problems existing in current China's bonded zone urge to transform to be free trade zone. At present, Shanghai comprehensive bonded zone is regarded as pilot project in order to recognize how to transform with such problems, hereinto, the comprehensive bonded zone is an indication to find appropriate solutions. According to international practice, while there is a gap between

Shanghai comprehensive bonded zone and free trade zone, it gradually steps forward to be free trade zone via great efforts.



제 1 장 서 론

제1절 연구배경 및 목적

지금까지 자유무역지역(Free Trade Zone)의 발전은 이미 몇 백년의 역사가 있다. 현재 전 세계에 자유무역지역이 1200개가 넘고, 그 중에 삼 분의 이 이상은 발달한 국가나 지역에 있다. 자유무역지역은 세계 각국이나 지역이 국제 무역을 확대하고 외국 자본을 유치하며 지역적인 경제 문제를 해결하고 나라와 지역의 발전 목표를 촉진하기 위하여 일반적으로 사용하는 방법이며, 세계 경제 발전의 중요한 추세이다. 그러나 중국에 아직은 국제 관행에 맞는 자유무역지역이 하나도 없다. 중국에는 보세구만 있다. 개혁개방(改革開放) 이후에 중국은 연속적으로 연해도시 특정지역에서 보세구와 일련의 보세물류원구 및 보세항구 등을 설정하지만 세계 유명한 자유무역항에 비하여 중국의 보세구와 보세항구는 개방정도, 기능 확장, 관리 시스템 등 다방면에서 많은 제약에 부딪히고 있으며 많은 격차가 존재한다.

1990년 중국에서 첫 번째 설립된 외고교보세구(外高橋保稅區)는 보세구의 활동과 실적이 계속적으로 향상됨에 따라, 국내외 시장과 자원연결, 외국 기업의 투자유치, 수출확대, 기술도입, 고용증가, 지역경제개발 등 다방면에서 중요한 역할을 하고 있다. 세계의 경제일체화(一體化)와 중국 대외개방(對外開放)의 심화에 따라 특히 중국이 WTO에 가입한 후에 WTO의 관세감면, 수량 제한의 철폐, 무역권한의 개방 등 기본적인 법률과 원칙이 국제화됨으로써 보세구가 원래 지니는 우대정책이 약화되었다. 이에 따라서 중국 보세구가 진일보 발전을 하기 위해서는 주어진 환경을 직시하고 새로운 도전을 해야 한다. 특히 법률 부족, 포지셔닝(Positioning) 애매 등의 원인 때문에 보세구로서는 선천적 조건이 부족하고 후천적 발전에도 제약이 있다. 이러한 문제점들을 해결하려면 보세구가 자유무역지역으로 전환되어야 할 필요가 있다.

다년간의 개혁개방의 실천에 따라서 국제간 협조의 중요성을 인식하며, 주변 국가 간의 다국적인 협조의 가능성과 본국의 이익 최대화 및 국제 지위를 높일 것을 탐구하고 있다. 중국과 동북아 지역에 있는 국가 간의 거래가 점점 많아지고 에너지 환경 등 다방면에 협조와 교류를 하고 있다. 그리고 중국과 협조국의 경제 연결을 실현하려면 중국에 국내외 시장을 연결할 수 있고 국제 관행과 일치하는 교량을 건설해야 하는 바 이 교량이 자유무역지역이라고 여겨진다.

2013년 1월 1일에 <상하이시 국제무역센터 건설을 추진에 관한 조례>(上海市促進國際貿易中心建設條例)에서 중국 금융상업의 중심지인 상하이 푸둥(浦東)지구에서 중국 최초로 자유무역지구를 시범적으로 운영할 예정이라고 밝혔다. 중국의 보세구 정책을 개선하여 경제자유화정도가 높아지지만 아직도 “경내관내”의 관세특수감독구역이다. 그러나 국제 관행상 자유무역지역은 “경내관외(境內關外)”의 면세구역이다. “경내관내”에서 “경내관외”로 전환하려면 무역, 투자, 금융과 운송 네 가지 방면의 자유화를 실현해야 한다. 지금 보면 상하이의 조건은 상대적으로 성숙되어 있다. 상하이 종합보세구역¹⁾은 중국에서 규모가 제일 크고 종합 실력이 제일 강한 특수감독구역이다. 또한 대외개방의 선두에 속하고 있기 때문에 전환의 조건을 갖추고 있다. 그리고 상하이 종합보세구역은 큰 무역량이 있어 더욱더 유리하다. 또한 20년 동안 자유무역지역으로 전환하기 위하여 탐구하였고 외고교(外高橋)보세구는 지금 중국에서 발전 규모가 제일 큰 보세구이다, 수출입 무역액이 전국의 보세구 중에서 46.8%를 차지하고, 수입무역액의 52.1%를 차지한다. 뿐만 아니라 양산과 푸둥은 전국 최초로 컨테이너허브항, 항공허브항과 특수감독구역의 일체화를 실행하고 있다. 자유무역지역으로 전환의 시작 단계로 볼 수 있다. 상하이 종합보세구역은 3개 보세구역을 모아서 3개 구역 내에 외고교항, 푸둥국제공항, 양산항이 각각 있어 해·육·공을 연결하고 “삼항삼구(三港三區)²⁾”연동을 실행한다.

1) 상하이 종합보세구는 외고교(外高橋)보세구(외고교 보세물류원구 포함), 양산(洋山)보세항구, 푸둥(浦東)공항 종합보세구 3개 보세지역이 있다.

2) 삼항삼구 중에 삼항은 외고교항, 양산항, 푸둥국제공항이다; 삼구는 외고교 보세구, 양산보세항구 및 푸둥공항 종합보세구이다.

중국의 보세구역은 아직 자유무역지역으로 전환을 모색하는 단계이다. 중국 보세구역의 운영상 많은 문제점을 해결하여 중국 보세구역이 순조롭게 자유무역지역으로 발전할 것인가 하는 것은 현재 중국이 안고 있는 중요한 과제이다. 본 연구는 세계 자유무역지역과 중국 보세구역을 비교하고 보세구역의 문제점들을 도출하여 향후 발전전략을 제시하고자 한다. 보다 구체적으로는 중국에서 선두에 속하는 상하이 종합보세구역을 중심으로 문제점들을 분석하고 향후 발전전략을 제시하고자 한다. 또한 중국 보세구역의 자유무역지역으로의 전환 필요성, 개선 방안 등을 분석함으로써 상하이 종합보세구역이 자유무역지역으로 전환될 수 있도록 방안을 제공하고자 한다.

제 2 절 연구의 구성 및 방법

본 논문은 선진국의 성공된 자유무역지역의 운영 사례를 분석하고 중국 보세구역의 변천 과정 및 현황 그리고 중국정부가 우대정책지원 등을 살펴보는 것을 통하여 상하이 종합보세구의 향후 발전 방안을 제시하고자 한다. 국내외 문헌연구, 학술지, 각종 보고서와 단행본, 학위논문 등을 활용하여 연구하였다.

본 논문의 내용은 모두 6장으로 구성되었다.

제 1 장 서론에서 연구의 배경 및 목적, 연구의 방법 및 논문의 구성을 서술하였다.

제 2 장 이론적 고찰에서 자유무역지역과 중국의 보세구역에 관하여 이론적 고찰을 하고 중국 보세구역과 자유무역지역 간의 차이를 비교, 설명하고 세계 주요 자유무역지역의 성공사례를 살펴보았다.

제 3 장 중국 보세구역 전환의 필연성에서 중국 보세구의 자유무역지역으로 전환의 필요성, 가능성을 서술하였다.

제 4 장 상하이 종합보세구역에서 외고교보세구(외고교 보세물류원구 포함), 양산보세항구 그리고 푸둥공항 종합보세구에 대하여 각각 현황, 기능 등을 설명하고, SWOT분석을 하였다. 또한 상하이종합보세구의 우대정책을 서술하였다.

제 5 장 상하이 종합보세구역의 발전전략에서는 지금 상하이 종합보세구역의 전략모형을 분석하고 개선방안 및 향후 발전방안을 살펴보았다.

제 6 장 결론에서는 본 논문의 주요내용을 요약하여 결론을 내리고 연구의 한계점과 향후과제를 제시하였다.



제 2 장 이론적 고찰

제 1 절 자유무역지역(FTZ)

1. 자유무역지역의 정의

자유무역지역은 주로 다음과 같은 두 가지 근거로 정의할 수 있다. 첫째, 1973년 국제세관위원회가 체결한 <교토 공약(The Kyoto Treaty)>에서 자유무역지역은 한 나라의 부분 영토를 가리킨다. 이 부분 영토는 관세영역 이외로 생각하고 영토 내에 수입한 모든 화물의 수입세와 다른 관세를 면제하고 일반적인 세관 감독 관리를 받지 않는다. 둘째, 미국 관세위원회의 정의는 여러 가지 수출 상품들을 면제받는 측면에서 일반 관세지역과 다르고, 수입 상품을 국내 시장에서 들어오지 않는다면 관세를 면제할 수 있으며 독립적인 봉쇄지역이다. 자유무역지역의 다른 공식 정의는 자유무역지역이 두 나라 또는 두 개 이상의 나라가 WTO에 관한 규칙에 따라 상호 간에 무역자유화를 실현하기 위하여 자유무역협정(Free Trade Agreement : FTA)을 이용하여 형성한 것이다. 지금 자유무역지역은 화물 무역자유화를 포함할 뿐만 아니라 서비스무역, 투자, 정부 구매, 지적 소유권 보호, 표준화 등 영역에서 상호 약속하고, 한 나라가 여러 나라와 체결한 쌍무 협조 전략을 실시하는 수단이다.

한국에서 정의된 자유무역지역은 「자유무역지역의 지정 등에 관한 법률」에 의해 지정된 지역으로, 대외무역법·관세법 등 관계 법률에 의한 규제를 완화하여 자유로운 제조·유통·무역활동 등이 보장되는 지역이다. 즉, 다른 지역에 비해 수출입이 자유롭고 관세가 유보된 지역으로서 관세감면 등 혜택이 있는 지역이다.³⁾ 또한 자유무역지역은 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등이 보장되는 자유무역지역을 지정·운영함으로써 외국인투자에 대한 유치, 무역의 진흥, 국

3) 한국 2012년 현행법은 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률 제2조 1항.

제물류의 원활화 및 지역개발 등을 촉진하여 국민경제의 발전에 이바지하는데 목적을 두고 있다⁴⁾.

<그림 2-1> 자유무역지역의 개념도



자료: 인천국제공항 <http://www.airport.kr> (검색일 2013.06.18)

중국 상무부의 국제부부장 張克甯은 자유무역지역에 대하여 다음과 같이 정의하고 있다. 자유무역지역이란 국내 어떤 도시 내에 어떤 지역에서 수출가공구나 보세구와 비슷한 특수무역정책을 실현하는 원구를 건설하는 것이 아니라, 두 나라 또한 두 개 이상 나라 및 지역이 계약을 체결하는 것을 통하여 WTO 최혜국 대우의 기초로 서로 진일보하여 시장을 개방하고 단계적으로 대부분 화물의 관세와 비관세 장벽을 취소하여, 서비스업에서 시장진입의 조건을 개선하며, 무역과 투자의 자유화를 실현하기 위하여 모두 관련국의 관세 영역을 통합한 지역이다. 자유무역지역에 외국적 선박이 자유롭게 진출을 허가하고 외국 화물의 관세를 면제하여 수입할 수 있다. 그리고 수입 화물에 대한 배치 제한을 철폐하고 자유항으로 확장해서 한 나라 대외개방의 특수한 기능을 가지고 있는 지역이다.⁵⁾

4) 한국 자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률 제1조

5) 百度百科 <http://baike.baidu.com>

자유무역지역은 자유항의 대부분 특징을 가지고 있을뿐더러 공장을 설립하기 위하여 외국 자금을 유치할 수 있고, 수출 가공 회사를 발전시킬 수 있으며, 지역에 경제를 종합적이고 전체적인 발전을 촉진하기 위하여 외자로 큰 상업기업이나 금융기구 등에게 투자하는 것을 허가하여 인센티브를 제공한다. 구체적으로 자유무역지역은 두 가지 특징을 가지고 있다. 하나는 지역 내에 모두 구성원들 간에 서로 관세와 비관세 장벽을 취소하는 것이고, 다른 것은 각 구성원이 독립적으로 자기의 대외 무역정책을 유지하는 것이다. 특히 관세 정책이다. 이에 따라서 자유무역지역은 반 관세동맹이라고 할 수 있다.⁶⁾

자유무역지역의 정의는 다음 <표2-1>과 같아서 협의와 광의적으로 구분할 수 있다.

<표 2-1> 자유무역지역의 협의와 광의의 분류

분류	정의	대표 지역
광의	두 개 혹은 두 개 이상의 나라 및 지역 또한 단독적인 관세지역으로 구성되고 관세와 기타 비관세장벽을 철폐하는 지역이다. 지역 외에 무역보호를 실현하는 특수경제지역이나 경제그룹이다.	아세안 자유무역지대
협의	한 나라나 단독적인 관세지역에 지정하고 세관감독 이외 설립된 특수경제 지역이다. 지역 내에 외국적 선박이 자유롭게 진출할 수 있고 외국 화물의 관세를 면제하고 수입 화물에 대한 배치 통제를 철폐하는 곳이다. 자유항의 뻗어 나가는 지역이다.	독일 함부르크 자유무역지역

자료: “什麼是自由貿易區”, 《環球時報》, 2005.11.11 第九版을 참고하고 재정리

6) “自由貿易區”, 中國經濟網, 2010.02.03

2. 자유무역지역의 기능

자유무역지역의 일반적 기능을 살펴보면, 먼저 기본기능과 부수적 기능으로 나눌 수 있다. 기본기능에는 물류기능, 물류촉진기능, 생산기능, 제품조정기능, 거래기능, 거래촉진기능, 정보전달기능 등이 있다. 그 중에 물류기능은 화물 처리와 이동에 관련한 일련 기능으로 하역, 장치, 야적, 보관, 환적, 저장, 분배, 분류, 혼재 등을 포함한다. 물류촉진기능은 물류기능 활성화를 달성하기 위하여 물류기능에 지원을 수행하는 역할을 가지고 있다. 생산기능은 상품의 품질과 성능을 높이고 생산의 안정성을 향상시키기 위하여 실행하는 기능이다. 제품조정기능은 상품의 가치를 향상시키는 기능이며, 거래기능은 수요자와 공급자를 연결시키는 것이다. 거래기능의 활성화를 위하여 거래촉진기능을 실현한다. 기본기능을 빠르고 정확하게 수행하도록 정보를 신속하게 전달하는 정보 전달기능을 수행한다. 그리고 부속기능은 기본기능에게 지원하는 역할을 가지고 있다. 자유무역지역의 구체적인 주요기능은 다음 <표 2-2>에 나타나 있다.

<표 2-2> 자유무역지역의 기능

구분	기능 유형	세부 기능
기본기능	물류기능	하역, 장치, 야적, 보관, 환적, 저장, 분배, 분류, 혼재
	물류촉진기능	물류업, 수·배송업, 주선업, 재고관리
	생산기능	가공, 조립, 제조, 조작, 혼합, 파기, 멸각
	제품조정기능	개장(改裝), 샘플링, 품질조사 및 조정, 등급부여, 상표부착 및 표시, 점검, 보수, 수선, 세정, 해체, 디자인, 포장 및 재포장
	거래기능	중계무역 및 재수출, 수출·입 무역, 관매(도매거래), 경매, 주문처리
	거래촉진기능	전시, 상담실, 거래결제 시스템
	정보전달기능	EDI 물류 및 상류 정보시스템, POS, VAN, Stock Recording System, 정보자료센터

부수기능	업무지원 및 공공서비스 기능	CIQ, 공동 관리운영건물, 회의실, 주차장 연구개발, 컨설팅, 보험, 법률, 금융서비스
	교류기능	국제교류살롱, 국제컨벤션센터
	위락기능	식당, 위락·오락·휴양시설, 공원·녹지
	인재연수기능	연수실, 숙박시설

자료: 조서정, “중국 보세구 운영과 발전전략에 관한 연구”, 신라대학교 무역학과 석사논문, 2012.02, p.13.

3. 자유무역지역의 유형

1) 지역모델에 따른 분류

지역모델에 따라서 자유무역지역은 두 가지 유형이 있다. 첫째는 항구와 도시 모두 다 자유무역지역이 된 지역이다. 홍콩의 경우는 도시 전체가 자유항이다. 둘째는 독일 함부르크의 경우이다. 즉 항구와 도시 중에 부분한 지역은 자유무역지역으로 설립된다.

2) 성격에 따른 분류

성격에 의하여 상업자유무역지역과 공업자유무역지역으로 구분할 수 있다. 상업자유무역지역은 화물의 가공제조 및 포장을 풀고 판매하는 것을 금지한다. 공업자유무역지역은 원재료, 부품과 부자재의 면세 수입을 허가하고 처리 작업 영역에 제조를 지정한다. 무역성은 자유무역지역의 뚜렷한 특징이다. 지역 우위를 이용하고 환적 무역을 발전할 수 있다. 수출입을 허가한 주권국은 영역에 들어갈 수 있고 관세를 면제하고 통관 수속도 필요가 없다. 그리고 상품은 자유무역지역에 들어간 후에 보관, 포장 풀기, 분류, 등급결정, 재포장, 재라벨링, 외국이나 국내의 상품과 리믹스 및 재수출 등을 할 수 있다. 이런 상품들은 다른 비관세 지역에 들어가면 제한이 많지만 자유무역지역 내에 진출하는 한계가 없다.

3) 기능에 따른 분류

자유무역지역은 수행기능에 따라서 물류 중심형, 생산 중심형, 생산·물류 복합형 3 가지로 구분할 수 있다. 물류 중심형의 자유무역지역은 입지적인 장점을 활용해서 항만, 공항 및 배후단지에 지정되고 무역과 국제물류유통 및 촉진을 주요 목적으로 하고 있다. 주로 항만이나 공항과 그 배후지역에 설치되며 자유항, 통과지대 등이다. 생산 중심형의 자유무역지역은 수출입 무역 활성화, 고용창출 및 첨단과학 기술의 도입을 촉진하기 위하여 산업단지에 지정되며 특히 제조업 분야의 외국인 투자 유치에 목적으로 설치 운영되는 지역이다. 생산·물류 복합형 자유무역지역은 국내 기업의 해외 이탈 방지, 자국 내에 기업 활동 촉진, 고용창출 그리고 국제 무역의 활성화를 목적으로 하는 지역이다.

<표 2-3> 자유무역지역의 기능별 분류

명칭	목적	기능	대표 지역
물류 중심형	국제 물류유통 촉진	<ul style="list-style-type: none"> · 하역, 장치, 보관, 분배, 분류 · 수·배송, 중계무역 · 운송주선 · 상표 부착 및 표시 · 유통 가공 · 전시 상담 · 환적, 재수출 · 컨설팅, 보험, 법률, 금융 	싱가포르, 독일 함부르크, 네덜란드, 홍콩
생산 중심형	<ul style="list-style-type: none"> · 외국인의 투자 유치 · 수출입 무역 활성화 · 첨단과학 기술의 도입 	<ul style="list-style-type: none"> · 가공, 조립, 제조, 조작, 혼합 등 · 상표 부착 및 표시 · 수출입 · 하역, 장치, 보관, 	대만, 멕시코, 중국

		수 배송	
생산·물류 복합형	<ul style="list-style-type: none"> · 국내 기업의 해외 이달 방지 · 자국 내 기업 활동 촉진 · 고용 창출 · 국제 무역의 활성화 	<ul style="list-style-type: none"> · 상표 부착 및 표시 · 수·배송 및 중계 무역 · 전시, 상담 · 환적 재수출 · 하역, 장치, 보관, 분배, 분류 · 컨설팅, 보험, 법률, 금융 · 가공, 조립, 제조, 조작, 혼합 등 	미국

자료: 성균관대학교 경영학부, “자유무역지역 FTZ에 대한 분석과 조사”, 2006.01, p.3

4. 자유무역지역의 특징 및 역할

1) 특징

자유무역지역의 핵심은 화물의 진출, 자금의 유동성, 인원의 왕래, 정보의 전달 등을 가속하는 것이다. 이에 따라서 자유무역지역의 일반적인 특징은 다음과 같다.⁷⁾

(1) 화물 진출 자유화

관세장벽과 비관세장벽이 없다. 국제 관행에 맞는 화물은 자유무역지역에 자유롭게 진출할 수 있어 국경 제한도 없다.

(2) 투자 자유화

투자는 국가별의 차이가 없으므로 업종 제한과 경영방식의 제한이 없다. 투자 자유화, 고용 자유화, 경영 자유화, 경영하는 사람이 자유무역지역에 진출 자유화

7) 中國人民銀行 海口中心支行, “自由貿易區的特點”, 2011.04.06

등을 포함한다.

(3) 금융 자유화

외환을 자유롭게 태환할 수 있고 자금의 출입과 이전을 자유롭게 하고 경영의 자급에 대한 제한이 없다. 자국인 여부에 상관없이 똑같은 정책을 우대한다.

(4) 자유무역지역의 회원국 간의 공통 외부 관세가 없다.

자유무역협정에서 뚜렷하게 규정했다. 각 회원국 간의 자유무역협정은 회원국 이외에 나라에 대한 무역 정책과 관계가 없다.

(5) 자유무역지역 내 전시할 수 있음

자유무역지역 내 일정한 공간을 전시장으로 활용한다. 이런 특징은 특히 진출국 내에 독자적인 판매시설을 가지고 있지 못한 외국 회사에 매우 유용하다.⁸⁾

2) 중국 자유무역지역의 특징

(1) 관세면제 및 수입관련 세금면제

자유무역지역 내에 관세를 면제하는 화물은 자유무역지역 내에 들어오는 반입, 보관, 환적 또는 생산된 물품이나 상품, 생산을 위해 원자재 부품 또한 기업이 필요한 수송기기, 기자재 등이다. 자유무역지역 내에 경유하는 화물의 수출입관련 세금을 환불하고 자유무역지역으로 반입, 보관, 환적, 생산된 물품이나 상품 등에 대한 수입관련 세금도 면제된다.

(2) 지방자치단체와 관련기관 합작투자

중국의 자유무역지역에 대한 개발·운영하는 기관은 정부 또는 지방정부가 아니라 지방정부와 관련기관과 합작하여 투자하는 것이다. 지방정부는 은행, 신용투자회사, 개발투자회사 등과 합작형태로 사업을 추진하며, 자유무역지역에 공공시설의 건설하거나 관리는 자유무역지역 개발기업 등에게 일임한다.

8) 원종학·마중화·정경화, “자유무역지역 현황 및 관세율 적용에 관한 연구”, 한국조세연구원, 2008.9, p.12.

(3) 수출·수입면허 면제

자유무역지역에서는 이용할 건설용 기계, 장비, 재료, 수출용 상품의 생산을 위한 수입원재료, 부품, 연료, 포장재 등 또한 환적을 위해 자유무역지역 내에 보관된 수입화물 그리고 자유무역지역 내에서 가공된 물품이나 상품, 중국 영토 밖으로 반출된 상품 이러한 네 가지 경우에 수출 및 수입면허를 면제해 준다.

(4) 소득세 부과

소득세는 15% 수준이다. 그러나 10년 이상이 된 제조기업의 경우는 첫 이익을 실현한 연도로부터 연속 2년간 소득세가 면제되고, 그 후 3-5년째까지 소득세의 50%가 감면된다. 10년 이상이 된 비제조기업의 경우는 첫 이익을 실현한 연도로부터 1년간의 소득세가 면제되고, 그 후에 2-3년째까지 소득세 50%가 감면된다.

(5) 인력관리의 자율성

생산·운영에 필요한 조직과 인력을 재량으로 구성할 수 있으며 법에 따라 근로자의 자격조건, 임금수준, 지급형태를 결정할 수 있도록 하고 있다.

(6) 보관기간 제한이 없음

일반적인 관세지역 내에 있는 보세창고나 보통창고에서는 물품의 보관기간이 제한이 있다. 자유무역지역내의 물품의 보관기간에 대한 제한이 없다. 원자재 및 부품 등을 수입하여 재수출하는 데 편리하다.

3) 역할

자유무역지역의 역할은 네 가지로 나눌 수 있다. 첫 번째는 상품의 유통 센터의 역할을 이용하여 수출 무역과 환적 무역을 확대하고 국가나 지역이 국제무역센터에 있는 우위를 높이고 외환 수입을 증가한다. 두 번째 외자를 유치하고 외국의 선진 기술과 관리 경험을 도입하는 역할이다. 셋 번째 고용창출의 역할이다. 넷 번째 항만, 운송 허브 및 국경 지역에 자유무역지역을 설립한다면 항만의 경제를 크게 발전할 수 있고 운송업과 국경 지역의 경제를 빠르게 발전할 수 있다.

제 2 절 자유무역지역의 성공 사례

1. 중국 홍콩 자유항

1) 개요

홍콩은 전체가 관세가 없는 자유항(Free port)으로 무역절차가 간소화되어 있고 무역규제가 거의 없으며, 물품세(Excise tax)를 4개 품목(술, 담배, 연료유, 메틸알콜)에만 부과하고 있다. 홍콩세관은 홍콩의 자유항으로서 특색을 살리기 위하여 민간의 시장논리에 따라 움직이도록 세관의 관여를 필요 최소한도로 축소하는 것이 기본 방침이다.⁹⁾ 홍콩은 과거 자유항의 이점을 살린 중계무역 및 중개무역을 경제의 기반으로 하였으나 제2차 세계대전 후에 중국이 금수정책(禁輸政策)을 취함에 따라 가공무역으로 전환해 공업화의 길을 걸었다. 그 뒤에 인구 증가로 인한 값싼 노동력의 공급과 전통적인 자유개방경제에 의해 일본, 미국 등의 자본투자가 많아져 아시아 굴지의 가공무역기지로 변모하였다.¹⁰⁾

2) 홍콩자유항제도의 특징

(1) 자유무역제도

홍콩정부는 자유무역정책을 주장한다. 적극적으로 국제무역자유화를 지지하고 무역보호주의를 반대한다. 수출입유형무역의 경우, 통제하지 않고 관세장애와 비관세장애가 없다. 국제관례와 일치하는 무역행위가 막힘없이 잘 통하고 국경제한이 없다, 본 지역의 생산회사가 생산된 상품에 대하여 우대와 특권이 제공되지 않는다. 기타 지역의 수입된 상품에 대하여 차별 대우하지 않는다. 주류, 담배, 자동차용 휘발유 및 경유 등 극소수 상품 이외 진출 홍콩의 상품들이 관세를 납부할 필요가 없을 뿐만 아니라 다른 무역조치의 제한도 없다. 수출입무역수속이 간단하고 화물이 수출입 후부터 14일 이내까지 통관수속을 처리할 수 있다. 무형무

9) 김태인, "동아시아 주요국의 FTZ 화물관리 개선방안에 관한 비교연구", 「통상정보연구」 제8권 제4호, 2006.12.25

10) "홍콩 섬유패션시장 동향 분석", 2010.02.05

역의 경우, 해운, 항공, 여행 등을 포함하고 다른 나라도 항만, 공항과 홍콩에서 소비 및 보험에 대하여 통제하지 않는다.

(2) 자유외환제도

홍콩의 금융시장이 완전하게 개방된다. 자유롭게 금융기업을 창립하거나 경영할 수 있으며, 홍콩의 은행 평등한 대우를 받는다. 1973년 외환통제를 취소한 후에 원래 정부로 통제하는 외환시장과 자유외환시장이 통일하고 완전히 개방하는 자유외환시장으로 합병되었다. 자금이 자유롭게 투자경영할 수 있으며 국민과 비국민 간의 차별 대우하지 않는다.

(3) 자유기업제도

홍콩의 정부는 기업의 경영 내용 및 발전방향, 필요한 노동력과 생산원자재, 시장에 일반적인 상품의 가격과 노무비용 등에 대하여 통제하지 않는다(법률에 규정하는 금지품 제외)

(4) 자유출입국제도

홍콩지역주민 및 경외 인원이 홍콩을 출입하는 것은 자유로웠으며 절차도 간편하였다. 홍콩비자가 있는 홍콩주민이 해외에 여행하거나 상무업무를 할 때 협정을 체결한 국가에 무비자 혜택을 향유(상대 국가의 인원이 홍콩에 출입할 때도 동등한 혜택을 향유)한다. 지금까지 홍콩특구 비자를 소지한 사람은 무비자 혜택을 향유한 국가가 이미 86개가 있었다.

이상 4가지 기본적인 정책이외 홍콩정부가 불간섭 정책을 실시한다. 이것은 홍콩 경제 발전의 지도원칙과 방침이다. 불간섭 정책이 두 방면 의의를 포함하고 있으며, 한편으로는 홍콩 경제 정책의 기초가 자유방임이고, 다른 한편으로는 어떤 민감한 경제영역 혹은 경제 불안의 경우에 대하여 홍콩정부가 적당한 불간섭 정책을 실행한다.

기본적인 불간섭의 내용은 다음 <표 2-4>와 같다.

<표 2-4> 홍콩의 불간섭정책

자유무역정책	· 대외무역을 기본적으로 간섭하지 않고, 상품의 수출입 및 환적 등이 자유롭다. 6가지 상품 제외하고 다른 것이 관세를 면제한다. 각종 무역 수속도 간편하다.
수출입 자유	· 해운, 항공, 여행, 외국의 사용하는 항만, 공항 및 홍콩에 소비, 보험 등에 대한 제한이 없다.
외환시장 개방	· 외환통제가 없고 자금을 자유롭게 옮기고 홍콩 달러가 자유태환을 할 수 있다.
외자 유치	· 외자는 홍콩에서 자유롭게 투자할 수 있다. 본 지역의 기업에 대하여 특별한 보호정책이 없다.

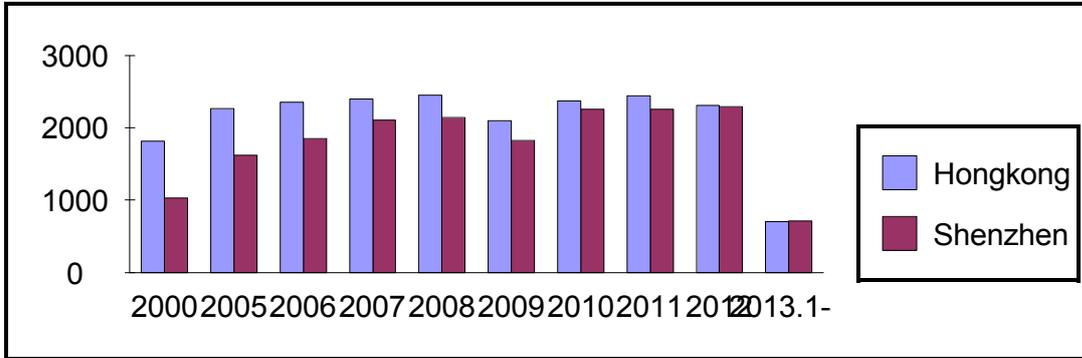
적극적으로 간섭한 내용에는 주로 토지와 관련된 것이다. 토지가 홍콩의 중요한 자원이기 때문에 홍콩정부가 유니크한 토지의 독점가이다. 경매 방식으로 토지를 매각한다.

3) 발전현황

2013년 홍콩항 컨테이너 물동량이 처음으로 쉰젠항에 뒤지며, 세계 4위로 내려앉았다. 홍콩항 컨테이너 물동량의 60% 이상은 중국 광둥성에서 생산된 제품으로써, 지난 10년간 광둥성의 쉰젠항과 광저우항의 급성장하여 홍콩항에게 가장 큰 위협을 주었다. 홍콩과 인접한 쉰젠항은 2002년부터 불과 10년 만에 물동량이 3배로, 광저우항은 같은 기간 7배로 증가하였다. 다음 <그림 2-2>에서 표시하는 바와 같다.

<그림 2-2> 홍콩항과 셴젠항의 컨테이너 물동량 (2000-2013.4)

(단 TEU)



자료: www.baidu.com

2. 싱가포르 자유무역지역

1) 소개

싱가포르는 1819년 영국의 식민지로서 자유무역지역으로 설치되어 지금까지 아시아와 유럽을 잇는 중계무역항으로 발전하여 세계유수의 항만이 되었다. 싱가포르를 그때 자유무역주의 배경으로 한 영국의 식민지정책의 일환으로 자유항이 되었으며, 그 후에 싱가포르가 자유항제도를 폐지하였다. 1964년 국가기관으로서 설립된 싱가포르 항만공사(Port of Singapore Authority: PSA)를 기반으로 싱가포르에는 Tanjong Pagar가 터미널, Keppel 터미널, Pasir Panjang 터미널, Brani 터미널이 컨테이너 부두이고 Sembawang 터미널이 다기능 처리 부두이며 또는 중국의 COSCO GROUP과 협조하는 COSCO PSA 터미널 모두 6개 터미널(다음 <그림 2-3>과 같음)이 운영되고 있다. 각 터미널은 수익성의 문제로 인하여 창고 및 운송업체, 리모델링 및 분양, 터미널 배후물류센터 등 각 분야를 전문회사에게 위탁하여 운영되고 있다.

<그림 2-3> 싱가포르항의 터미널



자료: www.baidu.com

2) 지리환경

싱가포르항은 아시아태평양 지역의 제일 큰 환적항만이고 세계의 최대 컨테이너항만 중 하나이다. 태평양과 인도양 간의 중요한 항로를 차지하므로 전략적 위치를 갖춘다(<그림 2-4>). 싱가포르는 유럽, 아시아 및 대양주의 허브항만이다. 싱가포르항의 자연적 조건이 우월하고 수역이 넓으며 폭풍우의 영향이 적다. 흘수가 약 13미터이므로 수심이 알맞다.

<그림 2-4> 싱가포르항의 항로



자료: www.baidu.com

3) 주요정책

(1) 싱가포르 자유무역지역에 과세화물 및 한정된 화물의 보관, 재수입된 설비와 서비스 등 업무가 있다. 화물이 자유무역지역에 보관하면 관세 및 소비세를 면제하고 화물이 싱가포르 세관구역에 반입될 때 관세 및 소비세를 납부해야 한다. 재수입 화물을 면제한다. 동시에 지역에 일반적인 수출입 화물에게 72시간, 중계화물 및 재수입 화물이 14일간 면세보관을 제공한다.

(2) 세계 약 95% 화물은 자유롭게 싱가포르에 진입할 수 있으며 오히려 관세를 면제하지만 소비세를 납부해야 한다. 과세화물(주류, 담배, 자동차, 석유제품)은 관세 및 소비세 모두 납부한다.

(3) 대형수출상제도(Major Exporter Scheme, EMS)이다. 대형수출기업 매년 수입화물 중에 51%가 재수출할 때 EMS를 신청할 수 있다. 그들은 소비세징수유예를 향유할 수 있다. 즉, "EMS" 기업의 화물은 자유무역지역부터 관세구역까지 반입되면 소비세를 면제하고 싱가포르에서 판매하는 화물은 소비세를 부과한다. 대형수출상제도가 소비세 부분만 특혜를 향유하는데 화물이 관세구역에 반입된 후 관세유예하지 못한다.

(4) 세관통관이 간편하고 빠르다. TradeNet 시스템을 이용하여 수출입 및 환적의 통관신고하면 15분만 필요하다. 화주는 선박이 부두에 도착한 후 4-6시간에 수하할 수 있으며 특급우편이 1시간만 필요하다. 세관은 24시간 서비스를 제공하고 세계 각 지역의 화물이 시차 때문에 대기 문제를 극복하며 통관효율을 향상시킨다.

3. 네덜란드 자유무역항구

1) 소개

로테르담항구는 북해로 흘러가는 라인강과 마스강 하류의 델타지역에 위치하고 있으며 네덜란드 제2의 도시이자 무역도시이다. 북해에서 로테르담까지 너댓 40Km의 가을 따라 항만이 발달되어 있다. 독일 함부르크항, 벨기에 앤트워프항, 프랑스 르아브르항등 주변 항만과 경쟁 및 보완 관계에 있다. 유럽대륙 중심지역에 위치한 지리적 우세를 이용하여 철도, 공로, 라인강 및 마스강 등 내륙수로, 피더망 및 파이프 라인 등 다양한 운송방식을 통하여 서유럽 전역은 심지어 동유럽까지 연계하고 있다.

2) 발전 특징

네덜란드정부는 국제무역에게 많은 편리를 제공하였다. 자금유통에 대한 제한이 없고 시장을 개방하며 외국투자를 제한한지 않다는 것 등 여러 가지가 있다. 네덜란드에 반입된 보세환적화물에 대하여 특정한 구역 내에 한하지 않고 단순한 환적기능을 수행하지 않으며 네덜란드 세관이 유연성을 갖추고 있는 보세창고와 운송제도를 계획한다. 항구에 자유항보다 더 자유로운 정책을 실행함으로써 로테르담이 국제규모를 가지고 있는 세계무역센터가 되었다.

<표 2-5> 로테르담자유무역항구 발전의 특징과 경험

정책 목적	보관물류회사 특히 다국적 회사 배송센터의 수요를 적응함
법률	유럽 연맹 관세법, 네덜란드세법, 영업세법
세관통관감독과 검사	24시간통관 선진적인 리스크 결정 시스템 세관정보의 공유도가 높고 네덜란드에 기타 지역의 세관, 다른 유럽 연맹 국가의 세관이 다 관련한 화물정보를 알 수 있음 회사 장부 관리 또는 재고 상품 자료로 세관의 검사를 대신함
자유무역지역의 지리 특징	보세창고와 보세운송시스템으로 자유무역망 체계를 구성함
유연한 보세창고제도	화주 요구에 따라 화주의 자질로서 각종 종류 보세창고를 설립함
세수 정책	관세, 부가가치세, 소비세를 보세 유연한 소득세 징수제도(코스트+비용) 금융보조
항만물류발전의 인센티브	전문적인 정부부문(네덜란드 국제 배급위원회 HIDC)를 설립하고 각 정부 기구 간을 조화롭게 하며 다국적 회사의 배송 업무에게 전방위 서비스를 제공 배송센터가 "코스트+비용"의 모식에 의하여 세금을 징수함

자료: 葉耿, "建設洋山自由貿易港區研究", 上海財經大學, 2008.6, p.11.

4. 홍콩, 싱가포르, 로테르담 3개 항만의 운영특징

홍콩, 싱가포르, 네덜란드 3개 항만의 운영특징은 다음 <표 2-6>에 나타나 있다.

<표 2-6> 3개 항만의 운영특징

지역	내용	
홍콩	입주업종	물류창고업 위주
	특징	특정단지 없음 항만공항배후 자유항
	임대	가능
	인센티브	국내외회사 동등 세율

		관세, 부가가치세, 이윤세 면제
	물류업 정책	국제물류시설 확대
	설치목적	국제물류센터
	설치 법률 근거	홍콩기본법률
	운영기구	민영
	통관 방식	사후신고
싱가포르	입주업종	물류/창고업
	특징	비관세영역 항만 및 공항 산업단지와 인접 법인세율 25%(국내외 동등) 임대료는 관리주체가 입주회사와 협상에 의해 결정(국내외 동등)
	임대	입주회사와 협상가능
	인센티브	국내외 회사 동등 세율, 관세유보 각종조세우대조치 부가가치세 감면
	물류업 정책	국가전략산업으로 지정
	설치목적	물류센터
	설치 법률 근거	특별법
	운영기구	민영
	통관 방식	구내에 신보하지 않음
		입주업종	물류/창고업
네덜란드	특징	관세영역 산업단지와 인접 항만배후
	임대	협상가능
	인센티브	국내외 회사 동등 세율 조세당국과 세율합의 가능 보세창고 내에 관세면제 보조금 부여가능
	물류업 정책	유치전략 산업
	설치목적	보관서비스화사의 요구 충족
	설치 법률 근거	유럽연맹 및 네덜란드 관세법, 영업세법
	운영기구	항만: 공영, 공항: 민영
	통관 방식	통관 신보

자료: 葉耿, "建設洋山自由貿易港區研究", 上海財經大學, 2008.6, p.11.

제 3 절 중국 보세구역

관세(tariff)는 한 나라의 세관이 그 나라의 법률·법규에 따라서 국경에 통관한 화물에 대한 수출입 나라로 부터 세금을 징수하는 것이다. 관세를 징수하는 것은 한 나라가 영토주권을 지킬 수 있고 경제적인 이익을 확보할 수 있다. 또한 그 나라의 공·농업의 생산 발전을 보호하여 촉진할 수 있으며, 국민 경제나 대외무역을 조정하고 재정수입을 증대한다. 그러나 세계무역의 잇달아 발전과 관세가 국가 재정에서 차지하는 비율을 점점 줄이고 있다.

보호보세(protective tariff; protective trade)는 세관의 허락을 받고 수입 화물에 대하여 세관감독 하에 국경 내에 지정된 장소에서 보관, 가공, 포장 등을 하고 잠시 세금을 징수하지 않는 관세 보류하는 방법으로 관리하는 것이다. 보세제도는 국제에서 통행하는 세관제도이다.¹¹⁾

보세구역은 해외물품을 관세를 부과하지 않은 상태로 보관할 수 있는 지역을 말한다. 일정한 내국물품도 보세구역 안에서 보관하는 것이 가능하다. 해외에서 제품을 수입할 때 보세구역에 있는 동안은 관세징수를 유예를 받으며 이 구역에서 수출될 때에는 관세를 부과하지 않고 국내에 옮겨져 내국의 제품이 되어야 과세의 대상이 된다. 보세구역은 지정보세구역과 특허보세구역으로 <표 2-7>와 같이 구분될 수 있다.¹²⁾

11) <http://baike.baidu.com/view/735282> 百度百科 (검색일: 2013.06.26)

12) <http://terms.naver.com/entry.nhn?cid=518&docId=929958&mobile&categoryId=518> 시사상식사전(검색일: 2013.08.05)

<표 2-7> 보세구역의 종류

지정보세구역	국가 또는 지방자치단체 등의 공공시설이나 장소 등 일정 구역을 세관장이 보세구역으로 지정한 지역을 말하며 여기에는 지정장치장과 세관검사장 2가지가 있다.
특허보세구역	일반개인이 신청을 하면 세관장이 특허해 주는 보세구역을 말하며, 특허보세 구역의 종류는 보세장치장, 보세창고, 보세공장, 보세건설장, 보세전시장, 보세판매장 등으로 세분된다.
종합보세구역	특허보세구역의 모든 기능(보관, 제조·가공, 건설, 전시, 판매)을 복합적으로 수행할 수 있는 보세구역으로, 지정보세구역이나 특허보세구역과는 달리 관세청장이 지정하며, 일반기업이 종합보세구역 제도를 이용하기 위해서는 종합보세구역에 입주하여 세관장에게 종합보세사업장 설치·운영신고를 하여야 한다.

자료: 시사상식사전, <http://terms.naver.com/entry>

1. 중국 보세구역 관련 제도의 발전과정

중국 보세구역의 유형은 다양하지만 각 유형별의 생성시기 및 특성을 보면 보세구역제도의 변천과정이 보세구가 자유무역지역으로 단계별 전환하는 과정이라고 볼 수 있다. 다음 그림 <2-5>과 같이 개혁개방이후 중국 정부는 1990년 상하이 외고교보세구를 설치하고 2000년 4월부터 베이징, 대련 등 전국 15개 지역에 수출가공구를 신설하였다.¹³⁾ 경제기술개발구 내에 수출가공구를 설치하는 것은 세관이 편의를 제공함으로써 수출을 촉진하기 위한 것이었다. 그 이후에 보세물류원구의 설립은 '구항연동(區港聯動)¹⁴⁾'형 시도였다. 이러한 시도의 심화 및 발전은 바로 다음 단계인 보세항구와 종합보세구의 설립이다. '구항연동'시험단계는 보세구가 자유무역구라는 경제특구형태로 전환하는 중요한 점이다.

13) 중국은 미국과의 쌍무협상에서 WTO가입의 전제조건으로 조세인하 및 비관세 장벽의 완화를 약속하였다. 이로 인해 중국 정부는 WTO가입 이후 적어도 수년간 수출 증대보다는 수입증대 폭이 커서 수출촉진 위해 정책 중 하나로 수출 비중이 높은 외국 기업에 각종 혜택을 주는 새로운 수출가공구를 신설하였다.

14) 구항연동(區港聯動)이란 보세구의 정책적 우위와 항구의 지리적 우위의 결합을 뜻이다.

<그림 2-5> 중국보세구역의 변천과정



지금 분산된 각 구역의 다양한 기능과 정책을 집중하여 통합하는 작업을 정부에서 추진하고 있다. 중국 보세구역은 중국의 경제 발전에 따라 기능과 특징이 달라질 것이다.

2. 중국 보세구역의 현황

1) 보세구(保稅區)

보세구제도가 도입하기 전에 실시된 보세창고 및 수출감관창고¹⁵⁾제도의 경우는

15) 수출감관창고는 세관의 승인을 받아 설치하고 세관수출통관절차를 완료한 화물에 대한 보관, 보세물류배송, 유통성 부가가치 서비스를 제공하는 세관의 전용관리 및 감독창고이다.

수출입 화물의 보세와 임시보관기능이 있었지만 조세정책 등 기능측면에서 한계가 있었다. 이러한 제한적 기능을 해소 또는 보완하기 위하여 보세구제도가 도입되었다.

보세구는 국가의 대외무역확장을 위하여 세관의 감독 하에 설립된 외국인 및 외국 물품의 자유롭게 수출입 허가하는 특별경제구역이고, 주로 경유항구 개척 국경무역과 가공 서비스 무역의 수출을 위하여 해외에서 가공무역 물품정리포장 운수장비와 상품전시 등의 업무의 확장하는 것이다.¹⁶⁾ 중국 보세구는 국무원의 허가를 받고 경제특구와 자유무역지역의 성공하는 경험을 참고하여 설립하는 것이고 세관이 특수감독을 실시하는 경제구역이다. 중국의 지금까지 개방도와 자유도가 제일 높은 경제구역이다.

중국 국무원은 1990년부터 15년 동안 동부 연해지역을 중심으로 15개 보세구의 설립을 비준하였다. 상하이 외고교(上海外高橋)보세구 설립을 비준 허가함으로써 중국의 첫 보세구가 되었다. 그 후 텐진항(天津), 셴젠푸텐(深圳福田), 셴젠 짜투우쥔우(深圳沙頭角), 셴젠 연텐항(深圳鹽田), 다롄 대요우완(大連大瑤灣), 광저우(廣州), 쟡자강(張家港), 하이커우(海口), 사먼상위(廈門象嶼), 푸젠마위이(福建馬尾), 닝보베이룬항(甯波北侖), 칭도우(靑島), 썬투우(汕頭), 쭈하이(珠海) 등 15개 보세구가 설립되었다. 그 현황은 다음 <표 2-8>과 같다.

<표 2-8> 중국 보세구의 설립

보세구	면적(km ²)	비준일자
상하이 외고교(上海外高橋)	10	1990.6
텐진항(天津)	5	1992.4
셴젠푸텐(深圳福田)	1.3	1993.2
셴젠 짜투우쥔우(深圳沙頭角)	0.27	1991.5
셴젠 연텐항(深圳鹽田)	0.96	1999.1
다롄 대요우완(大連大瑤灣)	1.3	1992.5

16) <http://blog.daum.net/alexanderpopo/5089948>(검색일:2013.06.20)

광저우(廣州)	2	1993.5
짱자강(張家港)	4.1	1992.5
하이커우(海口)	1.9	1993.4
샤먼상위(廈門象嶼)	1	1992.10
푸젠마웨이(福建馬尾)	1.8	1992.3
닝보베이룬항(甯波北侖)	2.3	1993.5
칭도우(靑島)	2.5	1992.11
싼투우(汕頭)	2.3	1993.1
쭈하이(珠海)	3	1996.5

자료: 이성우, "중국 세관특수구 제도 특성 분석", 「해양물류연구」 1월호, 2010, p.47.

보세구는 크게 4가지 유형이 있다. 첫 번째는 종합형 보세구이다. 이는 중국의 보세구를 대표적인 유형으로 설립되었다. 상하이 외고교보세구가 대표할 수 있다. 그 면적이 넓고 발전 속도가 빠르고 국제교역에 필요한 시설도 완비되어 있기 때문에 국제무역, 환적 화물, 수출입무역, 상품전시, 보세창고 보관, 중개업무, 가공 등 다양한 특징을 가지고 있다.

둘째, 물류형 보세구이다. 샤먼 보세구와 쉐젠 옌텐 보세구 등은 타이완과 가까운 지리적 우위를 이용하여 보세창고의 특징이 있다.

셋째, 무역형 보세구이다. 대표적인 보세구는 텐진항 보세구와 다롄항 보세구이다. 항만 우세를 이용하여 국제무역을 중심으로 발전하며, 중개무역, 수출가공, 환적화물 등을 위한 관련한 일련의 부대서비스를 제공한다.

넷째, 공업형 보세구이다. 중국 중앙정부의 공업원구 설계 지침에 따라서 쉐젠 싸투우쥬우 보세구가 12만제곱미터의 공업 부지를 확정하였다.¹⁷⁾

17) 조 경우, 강운호, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2

<표 2-9> 중국 보세구 주요기능

유형	명칭	주요기능
종합형	상하이 외고교(上海外高橋)	국제무역, 창고물류, 상품전시, 수출가공
	텐진항(天津)	수출수입을 위주로 하는 국제무역 보세창고 중심의 물류분류와 집·배송
	셴젠푸텐(深圳福田)	하이테크기술 제조·가공공업, 국제구매물류업, 하이테크기술 제품수출
	다롄 대요우완(大連大搖灣)	국제무역, 수출가공무역, 창고물류
무역형	닝보베이룬항(甯波北侖)	보세창고, 제조업 위주 하이테크기술을 발전방향으로 하는 가공무역
	광저우(廣州)	국제중개무역, 하이테크기술 가공무역
	칭도우(靑島)	전시, 판매, 집·배송 물류 하이테크기술사업주도의 제품가공
	짱자강(張家港)	가공무역, 보세창고
공업형	쭈하이(珠海)	고부가가치수출가공, 보세창고
	하이커우(海口)	가공무역
	푸젠마웨이(福建馬尾)	보세창고, 수입 집·배송
	셴젠 쉰투우조우(深圳沙頭角)	금, 은 제품과 컴퓨터 부품을 위주로 하는 수출가공무역
	싼투우(汕頭)	가공제조
물류형	셴젠 엔텐항(深圳鹽田)	창고물류
	사먼상위(廈門象嶼)	창고물류

자료: 조 경우, 강윤희, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2

주) 셴젠의 3개 보세구는 셴젠보세구관리국에서 통합관리하고 있음.

일반적으로 중국의 보세구는 무역환경이 양호하고 경제가 비교적 발달한 항만 지역에 설치하여 기타 지역과 상이한 특혜 및 특수정책을 실시하고 있다. 보세구에 부여되는 여러 가지 혜택의 핵심은 관세 등 세금면제와 수출입 무역 허가의 면제하는 것이다.

1997년 국무원의 비준 하에 '보세구세관관리감독방법(保稅區海關監管辦法)'에 규정된 내용에 따라 보세구와 비보세구역 간의 투자경영, 세관, 외환관리 및 세금 등 4가지 정책적 측면에 대한 비교를 통하여 보세구의 혜택을 알 수 있다. <표 2-10>은 보세구와 비보세구의 정책 비교를 나타낸다.

<표 2-10> 보세구와 비보세구 정책 비교

	내용	보세구	비보세구
투자경영	국내기업이 국제무역에 종사	격려	제한
	외상투자 국제무역	격려	금지
	보세저장 및 간단한 가공정리	격려	제한
	국가제한 항목	허용	제한
	외상투자 서비스 무역	허용	제한
	경영범위, 업무교차	격려	제한
	보세기업 가공무역	격려	제한
	보세구의 기업에 위탁가공	허용	업무 없음
세관	자가용 기계 설비 수입	관세, 부가가치세 면제	세금징수
	자가용 사무용품 및 기초물자	관세, 부가가치세 면제	세금징수
	생산용 부품 수입	보세	과세/보증금
	화물 수입	보세	과세
	수출입 허가증, 수출입 쿼터	면제	취득
	가공무역 은행보증금	면제	부분별 관리
	내부 수요 때 수입부품에 따라 과세	허용	불허
	보세화물 저장기간	무제한	제한
외환관리	내자 화환구좌 개설	허용	금지
	수출입무역 외환핵소(核銷)	핵소(核銷)면제 18)	핵소
	기업경영 외환소득	자유분류	외환결제 혹은 제한금액 보류

	물류분배 기업외환구매	허용	불허
세금	수출품 생산 환절 증치세	면제	납부
	비보세구에서 화물을 구매하여 수출 또는 가공 후 수출할 경우 규정에 따라 수출퇴세 수속	허용	불허
	외자 생산성 기업 소득세	15%	33%

자료: <http://www.zjg.gov.cn/>

2) 수출가공원구(出口加工園區)

수출가공원구는 한 나라 혹은 지역이 외자를 이용하여 첨단 기술을 도입하고 외환을 벌어들이기 위하여 국가의 비준을 받고 항만이나 공항 등 교통이 편리한 지역에 건설하는 지역을 말하며, 세관감독을 하는 수출가공업의 발전하기 위하여 전문적인 특수 폐쇄된 지역이다. 중국의 수출가공원구는 국가급경제기술개발구 내에만 설립할 수 있으며 그 면적이 2~3만제곱미터를 초과하지 못하고 원구 내에 '경내관외(境內關外)'정책과 봉쇄한 관리모식을 실시한다. 세관 및 EDI를 통하여 전천후의 통관 서비스를 제공받을 수 있고 원구 및 수출입가공의 화물에 대하여 24시간 감독을 실시하고 있다.

수출가공원구 설립의 목적은 월래 분산하여 진행되는 수출가공무역을 집중적인 관리를 하고 신규 가공무역에 대하여 폐쇄된 가공무역에 입주시켜 집중 관리함으로써 가공무역상품이 국내에 판매하면 엄격히 통제하여 국내 이와 관련된 기업을 보호하기 위한 것이다. 또한 기업에게 간단한 통관수속을 제공하여 빠르게 통관시키고 국산 원자재나 부품의 수출을 촉진한다. 수출가공원구의 기능은 생산과 수출 이외의 다른 업무를 하지 못한다.¹⁹⁾ 원구 내에 수출가공기업 또한

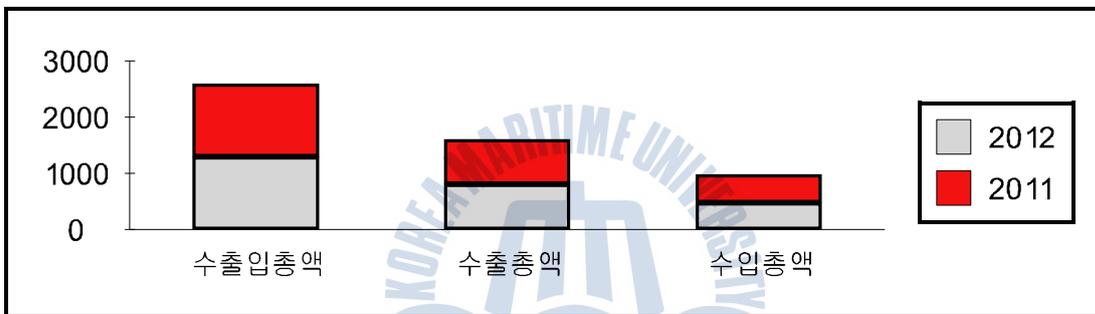
18) 핵소(核銷)면제는 구역 내 수입된 원자재를 모두 수출제품의 생산에 사용하고 남은 원자재에 대해 일반적으로 증치세 등 각종 세금을 부과하나 이 제도를 통하여 면제 받은 것으로 구역 내에 입주한 기업들에게 상당히 큰 인센티브 조항임.

19) 수출가공구에 관한 법령은 2001년 4월부터 시행된 "수출가공구 가공무역관리 잠정방법(出口加工區貿易管理暫行方法)"과 2003년 11월부터 시행된 "중화인민공화국 세관의 수출가공구 관리 감독 잠정방법(中華人民共和國海關對於出口加工區監管的暫行辦法)"이 있다.

이와 관련한 보관, 운송기업도 설립할 수 있다.

2001년 4월부터 국무원은 보세구 기능을 발휘하는 외에 대외수출제품을 가공·생산하는 수출가공원구제도를 도입하는 것을 비준하였다. 지금까지 국무원의 비준된 수출가공원구가 50개를 넘었다. 그 중에 70%는 연해지역에 설치하고 15%는 중·서부 지역에 설치한다. 2012년 전국 수출가공원구의 수출입총액은 1302.9억 달러, 작년도 동기와 대비는 1%로 내린다. 그 중에 수출총액은 817억 달러, 수입총액은 485.9억 달러이다. 다음 <그림 2-7>에 보는 바와 같다.

<그림 2-6> 수출가공원구의 수출입총액 (2012년)



자료: 中經未來, "2013-2017年中國港口行業發展前景與投資預測分析報告", 2013.5.19

<표 2-11> 유형에 따라 수출가공원구의 수출입액 처리 실적

유형		수출입총액(억 달러)		수출총액(억달러)		수입총액(억달러)		총 량 에 차 지 한 비율
		2012	전년대 비(%)	2012	전년대 비(%)	2012	전년대 비(%)	
무역방식	가공무역화물	937.1	-11.5	660.7	-11.8	276.4	10.7	71.9
	창고물류화물	260.5	100	.	.	.	.	20
기업성격	외자독자회사	962.1	-13.6	657	-10.8	305.1	-19.1	73.8
	개인회사	197.9	230	.	.	.	.	15.2
	합자회	89.2	21.4	.	.	.	.	6.8

	사							
수출 나라	미국	277.2	-11.5	.	.	.	.	21.3
	홍콩	142.2	73.2	.	.	.	.	10.9
	일본	141	-6.3	.	.	.	.	10.8

자료: 中經未來, "2013-2017年中國港口行業發展前景與投資預測分析報告", 2013.5.19

수출가공원구는 보세구와 각종 면세혜택 부여 등에 있어서 유사한 것이 있지만, 도입목적에서부터 관리기구, 관세 환급, 규모 제한, 기능 등 여러 가지 측면에서 차이점이 있다. <표 2-12>에서 볼 수 있다.

<표 2-12> 수출가공원구와 보세구의 비교

구분	보세구	수출가공원구
공통점	<ul style="list-style-type: none"> · 국무원 비준 및 수출가공 기능 · 아래 사항에 대한 면세 <ul style="list-style-type: none"> - 생산에 필요한 기계, 설비, 금형 및 수리용 부품 - 수출상품에 필요한 원자재, 부품, 포장재료, 소모성 자재 - 업무에 필요한 사무용품 · 생산에 필요한 수입자재 보세 · 수입쿼터와 허가증 제도 적용 배제 · 상품 및 원자재를 중국 역내로 판매할 경우 수출로 간주 · 보세한 반제품과 원료에 대해 역내 양도 가능 · 가공 후 수출 시 부가가치세 부과 면제 · 외환심사 수속 불필요 	
위치	경제특구, 경제기술발전지대, 또 항만 인접지역	경제기술개발구
규모	제한 없음	2-3만 제곱미터로 제한
기능	국제무역, 수출가공, 보세창고, 상품전시 등	수출가공에 한정. 소매, 무역, 중계무역 또는 기타 수출가공원구와 무관한 업무 불가능
입주가능 기업	도매와 소매기업, 일반무역, 중계무역, 수출입 가공기업,	수출가공기업 및 관련 창고업, 운송업

	물류 집·배송기업	
세금징수 기준	원자재에 따라 세금징수가능	완성품에 따라 세금징수가능
세관관리	8시간만 서비스제공, 통관수속을 복잡함, 계약건당 확인/실사	24시간 통관서비스 제공, 통관수속을 간단함, 6월마다 확인/실사
부가가치세 환급	· 보세구역 벗어난 후 환급수속 · 보세구역 내 무역기업이 중국 관세구역 내 상품을 구입하고 수출한 후에 환급수속	· 국내 상품이 수출가공원구로 반입되는 경우 즉시 환급수속 · 수출가공원구 내 기업에 제품을 판매한 경우 관세권 내 기업이 환급수속
계좌 개설	경상거래용 외환계좌와 자본거래 외환계좌는 기업등록지 소재은행에 개설(단, 자본거래계좌는 등록지 이외지역 개설가능)	원칙적으로 수출가공원구 내 은행에 외환계좌 개설(단, 수출가공원구 내 은행이 없을 경우 외환관리국이 지정한 은행에 개설가능)
위탁 가공	세관인가를 얻어 보세구역 밖에서 위탁가공 가능	×
구의 위탁 가공 기간	6월(연장 가능)	6월(연장 불가)
국내기업과 교류	가능	불가
물품 반출입	보세구역에 반입된 물품은 관련 절차 후 역외 반출 가능	수출가공원구에 반입된 물품은 반드시 역내에서 가공 후 역외 반출 가능
판매	내수, 수출	수출

자료: 조 경우, 강원호, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2, p.70.

3) 보세물류원구(保稅物流園區)

보세물류원구는 보세구, 수출가공원구 등의 문제점, 한계점을 개선하여 물류핵심에 초점을 맞추어 중국정부가 고안한 시스템으로 국무원 비준을 받아 보세구와 인접한 특정항구 및 보세구 내에 설립된 일종의 자유무역지역이다. 기존 보세구제도의 약점 중 가장 문제가 되는 것은 보세구내로 반입된 화물이더라도 중

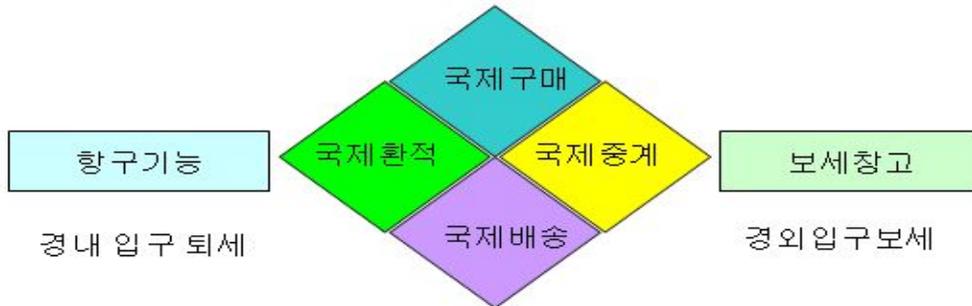
국 경외로 최종 수출이 되지 않는다면 수출로 인정되지 않으므로 매출부가가치세 면제, 매입부가가치세 공제 또는 환급 등의 우대혜택을 누릴 수 없다는 것이다. 또한 보세구 안팎으로의 물류문제 및 국제 외환거래에도 불편이 많다. 특히, 대부분 보세구들이 항만과 연계하지 않으므로 저렴한 비용 고효율의 물류서비스 제공하지 못한다. 2004년 중국의 유통시장 개방 이후 외자기업들의 무역패턴에 큰 변화가 일어나고 3자무역이 큰 비중을 차지하게 되었는데 기존 문제점들을 그대로 안고 있어서 보세구는 예전의 매력을 상실하였다.²⁰⁾

보세물류원구는 보세구와 수출가공원구의 지리적 약점을 개선하기 위하여 항만과 인접한 지역에 설치한다. 이에 따라 화물이 경내·외 빠르게 집산과 조립 및 유통을 실현한다.

보세물류원구의 주요한 기능은 첫 번째는 국제중계이다. 즉, 국내외 화물에 대하여 원구 내에 집산, 조립 후에 다른 경내·외 목적지 항에 이송한다. 국제중계는 세계 각 자유항의 주요적인 기능 중 하나이다. 둘째, 국제배송이다. 수입화물에 대하여 분류, 분배 혹은 산업성 간단 가공 후에 국내외에 배송한다. 셋째, 국제구매(조달)기능으로서 구매한 국제, 국내 화물이 원구 내에 반입되어 집중 운송의 종합 처리와 상업적으로 단순가공 후 국외에 판매한다. 넷째, 국제환적무역기능으로서 반입된 화물을 원구 내에 보관하여 가공하지 않고 바로 다른 나라나 지역에 수출한다. 다음 <그림 2-8>은 보세물류원구 기능을 나타낸다.

20) <http://kin.naver.com/>

<그림 2-7> 보세물류원구 기능



2003년 12월에 국무원의 비준을 받아 상하이 외고교 보세물류원구가 최초로 설립되었다. 다음 <표 2-13>과 같이 동부연해(東部沿海) 중심으로 현재까지 15개 보세구 중에 8개가 보세물류원구로 지정되어 운영하고 있다.

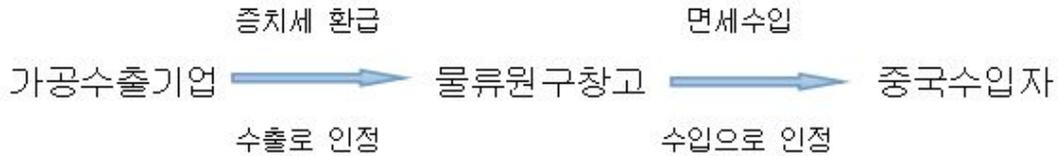
<표 2-13> 중국 보세물류원구의 설립현황

보세물류원구	비준일자	면적(km ²)	주요 취급품목
상하이 외고교(上海外高橋)	2003.12	1.03	강철, 유색금속, 가전, IT제품
대련(大連)	2004.11	1.5	자동차 부품, 기계설비
장자강(張家港)	2005.3	1.53	화공, 방식, 기계
텐진(天津)	2005.4	1.5	자동차 부품, 기계
칭다오(青島)	2005.11	1	전자, 강판, 페이트, 타이어
샤먼(廈門)	2005.12	0.7	IT제품, 생물제품
닝보(甯波)	2006.1	0.95	화공, 기계, 목화
셴젠 엔텐(深圳鹽田)	2006.4	0.96	IT제품, 전자, 기계, 화학

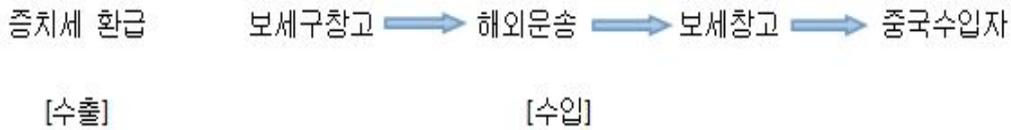
자료: 이성우, "중국 세관특수구 제도 특성 분석", 「해양물류연구」 1월호, 2010, p.49.

다음 <그림 2-9>와 <그림 2-10>은 보세물류원구와 보세구의 경로를 비교하고 있다.

<그림 2-9> 보세물류원구의 경로



<그림 2-10> 보세구의 경로



보세물류원구는 보세구와 수출가공원구의 정책을 보완하고, 보세구와 항구가 분리된 문제 등을 해결하고 보세구와 수출가공원구의 갖는 한계를 개선하기 위하여 운영하게 되었다. 이에 따라 보세물류원구, 보세구 및 수출가공원구의 차이점을 살펴보고자 한다.

보세구는 아래 수출재수입경로를 통하여 화물이 실제로 국외로 반출되기까지는 수출로 인정되지 않으므로 부가가치세 환급의 수속을 할 수 없다고 알 수 있다. 보세물류원구는 구내로 화물의 반입과 동시에 수출로 간주되어 부가가치세 환급수속에 들어간다. 수출가공원구는 구내 반입과 동시에 부가가치세 환급이 가능하나 반입제품이 반드시 가공이 의무화되어 있다.

보세구와 항구연동 시행지역 확대에 대한 국무원 사무청의 동의를 위한 회신에 따라 보세물류원구를 구축하는 것은 외국인 투자 유치, 국제경쟁력 향상시킴, 수출 증가 등에 기여할 목적으로 한다. 보세구와 보세물류원구의 차이점은 다음 <표 2-14>과 같다.

<표 2-14> 보세물류원구와 보세구의 차이점

항목	보세물류원구	보세구
국내물품 유입 시 수출로 간주	네	네
세관 감독	경내관외	경내관외
수출 세금환급	보세물류원구 유입 시 세금환급	경내 떠난 후 세금 환급
무역 외환수금 및 지급	국내기업에서 직접 구 기업으로부터 외환 수금 및 지급	국내기업에서는 보세구 기업으로부터 외환 수금 및 지급 불가
비 무역 외환 수금 및 지급	허용	엄격히 제한됨
공상관리	보세물류원구 외부에 경영성 분할 기구 설립 가능	보세구 외부에 경영성 분할 기구 설립 불가
세금환급서류 프린트	수출 통관 시 완료	물품이 출국까지 관리
출국 통관	1차 출국 등록	2차 출국 등록
수출 통관	1차 수출 통관	1차 수출 통관과 1차 보세구 유입 통관, 총 2차 통관
입구	무인 자동화 관리	인공검사
구내 기업은 자체용 설비, 사무 용품, 비품의 제품 인증	검사거명기구는 강제성제품 인증 및 품질검사 실시 면제	검사·검역기관은 반드시 강제성 제품인증 실시
컨테이너 업무	컨테이너 해체, 조합 가능, 노적 시간제한 없음	환적 컨테이너는 그 전체 출입 가능, 14일내에 반드시 통관
수출입업무 분할 배송 업무	담보를 통해 분할하여 배송가능, 집중적으로 통관	분할하여 물품 배송 불가
국내 생산 제품의 구 경유 재수입 여부	가능	불가
주요 입주업종물류	물류 무역	가공 무역 금융
항만과 접근성	뛰어남	보세구별 편차 큼

자료: 조 경우, 강윤희, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2, p.72.

孫春曉, "A study on the development of Bonded Logistics Zone in China", 한남대학교 석사논문, 2012.2, p.20.

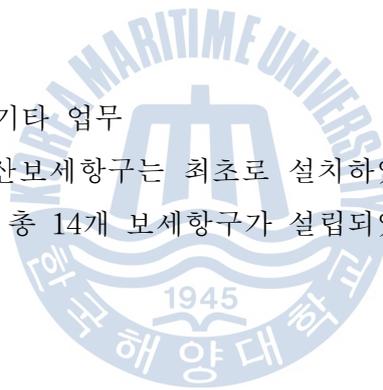
4) 보세항구(保稅港區)

보세항구는 국무원의 비준을 받고 국가의 대외개방항만 및 그와 관련된 특정 구역 내에 항만, 물류, 가공 등 기능을 구비한 세관의 특별관리구역을 말한다.²¹⁾

보세항구 내에서는 다음 업무를 할 수 있다. ²²⁾

- (1) 수출입상품 및 세관 수속이 완료되지 않은 기타 상품의 보관
- (2) 국제중개무역을 포함한 대외무역
- (3) 국제구매, 분배 및 배송
- (4) 국제중계
- (5) 검사, 애프터서비스, 수리
- (6) 상품전시
- (7) R&D, 가공, 제조
- (8) 항만작업
- (9) 세관의 허가를 받은 기타 업무

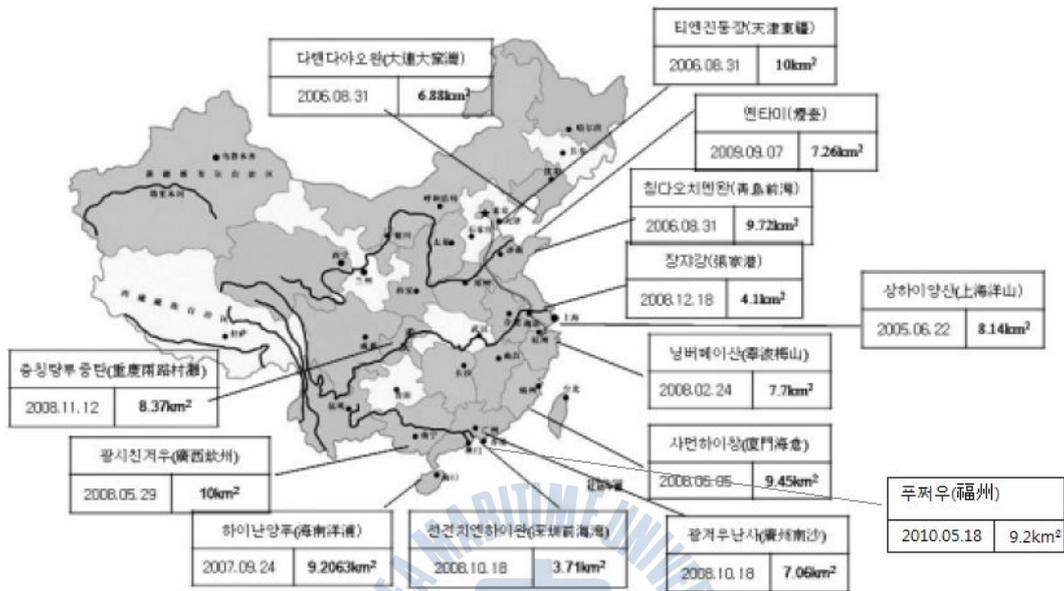
2005년 6월에 상하이 양산보세항구는 최초로 설치하였다. 지금까지 다음<그림 2-11>에서 보는 것과 같이 총 14개 보세항구가 설립되었다.



21) 중화인민공화국 세관보세항구관리 잠정시행방법, 제1장, 제2조.

22) 중화인민공화국 세관보세항구관리 잠정시행방법, 제1장, 제8조.

<그림 2-10> 보세항구 설립현황



보세항구는 <그림 2-12>에서 보는 것처럼 항만작업, 국제중개, 국제배송, 국제 구매, 환적무역, 수출가공, 상품전시, 테스트 및 유지보수 등의 주요기능이 있다.

(1) 항만작업기능

항만을 통하여 수출입이 되는 화물 및 다른 통관 수속을 하지 않는 화물의 선적, 하역, 통관 등 기본적인 항만작업 기능. 화물은 항만 내에 정류하는 시간의 제한이 없다.

(2) 국제중개기능

보세항구 내에 반입되는 국제중개운송화물 및 국내화물에 대하여 분리, 집합하여 국내외 목적지 항까지 운송하고 화물보관, 종합처리도 가능하다. 화주의 요구에 따라 보세항구에 있는 화물에 대하여 종합처리나 국제중개 등을 진행한다.

(3) 국제배송기능

보세항구에 육상특정지역에 물류창고구역을 설립하고 보세항구에 반입되는 화물에 대하여 상업성 간단 가공²³⁾ 및 취합 후에 국내외로 배송하게 된다.

(4) 국제구매기능

국내화물은 보세항구에 반입될 경우, 수출세금환급을 받을 수 있으며, 구매되는 국내화물과 보세화물에 대하여 수출 집합 또는 종합처리 혹은 상업성 간단 가공 후에 국내외로 판매한다.

(5) 환적무역기능

보세항구에 있는 기업들은 환적무역, 거래, 전시, 주문, 견본품 생산 등 경영활동을 할 수 있다.

(6) 수출가공기능

보세항구의 특정구역에 수출가공구를 설립하여 수출가공 업무를 진행한다.

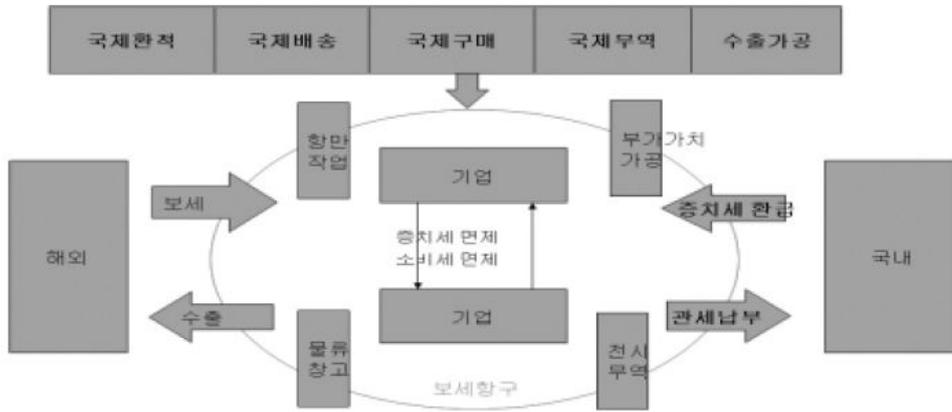
(7) 상품전시기능

국제무역에 의하여 보세항구의 특정장소에 주문하기 위한 견본품, 전시품을 전시를 통하여 국내외 시장을 개척한다.

(8) 연구 개발, 유지보수 및 테스트 등 기능

23) 상업성 간단 가공은 포장의 변경, 라벨 부착 등이다. 즉, 다른 원자재를 사용하여 진행되는 공업상 가공이 아닌 가공을 가르킨다.

<그림 2-11> 보세항구 운영 개념도



자료: 이성우, "중국 세관특수구 제도 특성 분석", 「해양물류연구」 1월호, 2010, p.51.

보세항구는 보세구와 수출가공원구 등의 보세구역과 항만이 분리된 구항분리(區港分離)²⁴⁾문제를 해결하기 위하여 구항일체화(區港一體化)²⁵⁾ 개념을 도입하였다. 이것은 다른 보세구역제도와 보다 가장 큰 장점이다. 구항연동을 실시된 보세구역은 자유무역지역으로 전환한 서막이다. 구항일체화를 실현하고자 하는 방법은 주요 구항연동(區港聯動)의 고도발전, 행정관리 통일화, 통일된 기능을 가지고 있는 세관특수감독관리구역을 설립하는 것이다.

5) 종합보세구 (綜合保稅區)

종합보세구는 내륙지역에 설치된 보세항구기능을 가지고 있는 세관특수감독구역이다. 종합보세구의 감독기구는 세관이고, 보세항구의 세수 및 외환 정책을 실시하며, 보세구, 수출가공원구, 보세물류원구, 항만의 기능을 갖춘 제도이다. 종합보세구는 국제중개, 배송, 구매, 환적무역 또는 수출가공 등 업무를 할 수 있다.

종합보세구는 보세항구와 유사하다. 중국에 지금까지 개방도가 제일 높고, 우대

24) 구항분리는 항만시설과 가까운 곳에 위치하지만 항구와 직접 연결되지 않는 상태이므로 검역, 통관, 입고 등에서 재 수속을 받아야 하는 약점이 있다.

25) 구항일체화는 보세구, 보세물류원구, 수출가공원구 등 세관특수 감독관리구역과 항만의 일체화 발전을 의미하며, 행정관리 및 기능의 일체화를 의미한다.

정책이 제일 많고, 기능이 제일 완비하고, 통관수속이 제일 간단한 특수개방구역이다. 보세항구 제도를 모방하여 설립하게 되는 구역이다.

2006년 12월 쑤저우공업원(蘇州工業園)종합보세구를 최초로 설립되었다. 2012년 10월까지 국무원의 비준을 받고 설치되는 종합보세구는 이미 27개가 있었다. 그 중에 쑤저우공업원(蘇州工業園)종합보세구, 텐진빈해신구(天津濱海新區)종합보세구, 베이징텐주(北京天竺)종합보세구, 충칭시용(重慶西永)종합보세구, 쩡주신쨥(鄭州新鄭)종합보세구, 광시핑샹(廣西憑祥)종합보세구, 장쑤곤산(江蘇昆山)종합보세구, 쑤저우고신구(蘇州高新區)종합보세구, 신양(沈陽)종합보세구는 이미 운영되고 있다.

6) 중국의 보세구역 간의 비교

앞에서 살펴본 것과 같이, 중국의 보세구역에는 보세구, 수출가공원구, 보세물류원구, 보세항구, 종합보세구 등 여러 가지의 유형이 있다. 다음 각 개별 기능, 우대정책, 수출입물동량 등 여러 방면에 비교하고자 하였다.

(1) 수출입물동량

다음 <표 2-15>에 살펴본 것을 통하여 각 제도의 수출입물동량을 알 수 있듯이 현재는 수출입 활동은 아직도 보세구와 수출가공원구가 많이 담당하고 있지만 보세구나 수출가공원구가 기능 또는 정책 등 측면에 부족한 것이 많으므로 점점 보세항구와 종합보세구로 이전한다.

<표 2-15> 2012년 중국 보세구역의 수출입물동량

(억 달러)

구역	수출입물동량			수출		수입	
	2012	증가율 (%)	비중 (%)	2012	증가율 (%)	2012	증가율 (%)
보세구	2573	29.9	41.8	875	47.4	1662	22.3

수출가공원구	1302.9	-1	21.5	817	-3.1	485.9	2.7
보세물류원구	165.4	31.3	2.8	85.1	36.4	80.3	26.4
보세항구	348.6	54.1	5.7	135.5	55.8	213.1	53.1
종합보세구	1712.9	50.7	28.2	1042.3	52.4	670.6	48.2
합계	6068	29.2	100	2955.3	31.6	3112.7	26.9

자료: 中經未來網, http://www.cefuture.cn/_d276160505.htm

(2) 기능

아래의 <표 2-16>에서 보는 바와 같이 국제무역기능, 국제구매기능, 배송분리 기능 등 13가지 기능으로 비교하고자 하였다.

<표 2-16> 보세구역의 기능 비교

기능	보세구	수출가공원구	보세물류원구	보세항구	종합보세구
창고물류	√	×	√	√	√
국제무역 (중계무역포함)	√	√	×	√	√
국제구매	√	√	√	√	√
분리, 배송	√	√	√	√	√
연구개발	×	√	×	√	√
항만 작업	×	×	×	√	×
상품진시	√	√	√	√	√
검측과 A/S	√	√	√	√	√
세관비준기타업무	√	√	√	√	√
국제환적	×	×	√	√	√
보관기간제한	√	√	×	×	×
가공	해외-구내	√	√	간단가공/부 가가치서비스	√
	간 화물	√	√		√
	구내 화물	×	√	×	√

자료: 조 경우, 강윤희, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2, p.77.

이해, 박명섭, 박우, "대련 대요만 보세항구의 발전전략에 관한 연구", 「지역산업연구」, Vol.34 No.1, 2011, p.32.

주) √는 해당 기능이 있음을 표시하고, ×는 해당기능이 없음을 의미

(3) 우대정책

보세구역제도의 우대정책 비교에 있어서는 경외·구내간의 화물반입, 구내·구외 간 화물반입, 구내 간 유통, 특수구역 간 유통측면 등의 우대정책을 비교하였다. 다음 <표 2-17>과 같이 보세항구와 종합보세구의 우대정책이 현재 중국에는 제일 많으며, 다른 제도들은 약간 차이가 있다. 왜냐하면 각 제도의 한계점을 상호 보완하여 발전하기 때문이다.

<표 2-17> 각 보세구역 간의 우대정책 비교

정책		보 세 구	수 출 가 공 구	보 세 물 류 원 구	보 세 항 구	종 합 보 세 구
경 외 구 내 간	경외화물 구내 진입 면세(또는 보세)	√	√	√	√	√
	구내화물수출면세	√	√	√	√	√
	수출입쿼터 없음	√	√	×	√	√
	허가증 관리 없음	√	√	√	√	√
구 내 구 외	구외화물 구내 반입 시 협정세율 또는 우대세율적용	×	×	√	√	√
	구내 진출 화물 집중 신고	×	×	√	√	√
	구외 화물 구내 진입 시 수출 환급	×	√	√	√	√
구 내	구내 화물 자유 유통	√	√	√	√	√
	구내 화물 보관 기간 제한 없음	×	×	√	√	√
	구내 화물 가공	×	√	×	√	√
	구내 화물의 상업성 간단 가공	√	√	√	√	√
	<가공무역등기수첩>관리	×	√	×	√	√
	특별화물의 수입허가증 면제	×	√	×	√	√

	계약 정산제도 실시 않음	×	×	×	√	√
	가공무역 은행 보증금 장부 제도 실시 않음	√	√	×	√	√
	구내가공무역화물 단가 소모기준 관리 실시	×	×	×	√	√
	화물별실 정산, 면제	×	√	√	√	√
구 간 화 물	구간 화물 유통 시 보세 감독	×	×	√	√	√
	특수관리지역 화물 구내 반입 시 수출 세금 환급	×	×	√	√	√
	구간 유통 화물 수출관세, 국내 유통세금 면제	×	×	√	√	√

자료: 조 경우, 강운호, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2, p.79.

주) ×는 해당 정책이 적용되지 않음, √는 해당 정책을 적용한다는 것

결론적으로 보세항구와 종합보세구가 기능면에서도 다양하고, 적용되는 우대정책도 가장 많고 물동량도 점점 많아진 것으로 나타났다. 보세구, 수출가공원구, 보세물류원구는 여러 측면에서의 제약이 따르므로 한계점을 많이 갖고 있다.

3. 종합보세구와 자유무역지역 간의 비교

중국보세구역이 세계 자유무역지역과 비하여 개방정도, 기능 확장, 관리체계 등 다방면에 많은 제약에 부딪히고 있으며 많은 차이가 있다. 구체적인 공통점과 차이점은 다음 <표 2-18>에서 보는 바와 같다.

<표 2-18> 중국보세구와 자유무역지역 간의 비교

	중국 보세구역	자유무역지역	비교
공통점	세관특수감독지역 중 하나이다. 비 보세구역보다 우월한 정책을 실행한다. 국경선과 관세선의 두 개 한계가 있다. 구내에 주민이 살 수 없다.		
성격	경내관내(境內關內)	경내관외(境內關外)	보세구역은 치외법권(治外法權)을 행사하지 못한다. 자유무역지역의 기본적인 특징은 경내관외이다.

정책	화물 진출 자유 화물 보관 자유	무역 자유 인원 진출 자유 화폐 유통 자유 화물 진출 자유 화물 보관 자유	자유무역지역이 보세구보다 더 많은 우대정책이 추가된다. 무역자유는 면세이고 화폐유통자유는 본질은 금융개방이다.
지리 위치	연해 및 항만 근처에 일정한 지역	연해 및 항만 근처에 일정한 지역, 공항, 국경, 심지어 내륙지역 모두 가능	미국 뉴욕자유무역지역은 내륙지역에 설립하고 아일랜드 자유무역지역은 공항 근처에 위치한다.
표현 형식	개방형 경제의 신경 계 성장점	외향형 경제의 집중적 인 표현	보세구역의 발전 중점은 가공무역과 중계무역이고 자유무역지역은 외향형 경제 발전을 촉진한다.
주체	지방정부 신청 중앙정부 비준	중앙정부	보세구역은 설립하는 주체가 지방정부이다. 지방경제 확대와 투자 유치 등 다방면에 정책지원을 받기 위하여 설립한다. 국가경제 발전을 위하여 국제경제 경쟁에 참여하는 특수형식이 아니다.
목적	투자환경을 개선하고 독특한 조건을 이용하여 최대한 외국 자금과 기술을 사용한다.	편리한 조건을 제공함으로써 어떤 지역의 경제발전을 자극하고 취업을 증가시킨다.	자유무역지역은 편리한 무역 설비를 제공함으로써 투자, 화물, 인원, 금융의 유통이 자유롭다. 설립되는 나라의 거시적 경제이익과 경쟁력을 향상시킨다. 보세구역은 자본을 집결하는 구역이고 지역 경제를 움직이게 하는 구역이다. 또한 국제관행의 시범구이다. 그러므로 보세구와 관련한 제도가 정책과 조화를 이루기가 어렵다.
세관감 독범위	일선, 이선 모두 감독 세관이 법규에 의하	일선개방, 이선감독 구역에 강대한 무역자	보세구역은 보세창고와 같은 지역으로 보고 관리한다. 세

	여 보세구역에 화물과 인원을 감독한다.	유도가 있다.	관이 직접적으로 기업을 관리하므로 무역자유도가 낮다.
기능 결정	핵심: 수출가공, 보세창고, 국제무역 부가: 상품전시, 간단한 산업성 가공	무역 형 경제지역 핵심: 수출입 무역, 중계무역 부가: 보세창고, 전시, 도매 등	보세구역은 자유무역지역과 수출가공원구의 기능이 모두 있다. 단, 경내관내 때문에 기업들은 수출입 경영권한이 없으므로 수출입 무역 수속이 복잡하고 보세구역에 반입되는 국내 화물의 세금환급이 안 된다.
관리 체계와 입법형식	지방정부가 관리하기 때문에 행정관리 체계가 복잡하고 권위성이 없다. 통일된 법률, 법규가 부족하다.	국가가 관리하므로 권위가 있다. 국가가 관련 입법을 한다.	보세구의 관리체계가 중앙정부부터 지방, 보세구역까지 3개 관리자가 있으므로 서로 잘 조화를 이루지 못한다.

자료: 姚元, "我國保稅區向自由貿易區轉型研究", 中國海洋大學, 2005, pp.11-12.

조서정, "중국 보세구 운영과 발전전략에 관한 연구", 신라대학교, 2011.12, pp.59-62.

이제까지 정리한 것을 살펴보면 중국보세구역은 자유무역지역과 많은 기능과 특징을 어느 정도를 갖추고 있지만, 그 성결이나 관리체계와 입법형식, 목적, 주체 등 여러 가지가 차이가 있다. 성공한 자유무역지역을 참고를 중국 경제가 효율적으로 발전하기 위하여 지금은 중국보세구역이 자유무역지역으로 전환하는 것이 필수적인 문제라고 판단된다.

제 3 장 중국 보세구역 전환의 필연성

제 1 절 보세구역의 자유무역지역 전환의 필요성

앞에 분석된 중국보세구역과 자유무역지역 간의 차이점을 통하여 중국보세구역은 지금 많은 문제점을 갖추고 있다고 나타났다. 중국보세구역은 세계 성공한 자유무역지역과 비하여 아직도 많은 부족한 것이 있으며, 중국 시장이 아직 개방도가 낮고 금융측면에도 많은 제약이 있다는 것 등 여러 가지 내부적인 문제가 있다. 그리고 근년 세계 경제정세가 많이 바뀌었고, 외부적인 압력도 많아지고 있다. 이러한 내외적 원인 때문에 중국은 경제를 발전하고 외자를 유치하고 국제무역을 발전하고자 하면 중국보세구역이 꼭 자유무역지역으로 전환을 해야 한다.

1. 외적 요인

국제무역의 새로운 추세를 받아들이고 적응하기 위하여 전환을 해야 한다. 근년 세계 경제정세가 많이 변화하였다. 2008년 미국이 TTP(Trans-Pacific Partnership Agreement; 이하 TTP라 한다)에 가입하였으며 그 후에 TTP의 주도자가 되었다. TTP의 목적은 각 참가국 간에 슈퍼FTZ를 설립하는 것이다. 2013년 미국과 유럽이 세계 최대 자유무역지역(TTIP)을 설립한다고 계획하고 있다. 이 두 슈퍼자유무역지역은 모두 중국을 포함하지 않으므로 중국은 큰 도전에 부딪히고 있다. 그러므로 중국은 상하이 종합보세구역이 돌파구를 담당하고 새로운 정세 하의 국제무역에 다시 적응해야 한다. 자유무역지역시범구역이 상하이에 있지만 상하이 발전뿐만 아니라 주로 중국의 새로운 국제무역 등 변화하고 있는 경제 정세에 발을 맞추고 발전하기 위하여 설립되었다.

2. 내적 요인

보세구 개발과 건설은 새로운 사업으로 큰 성과를 이루었지만 발전과정에서는

예상하지 못했던 여러 가지 문제점들이 나타났으며 이러한 문제점들을 차근차근 풀어나가야 한다. 보세구는 비록 자유무역구의 특징과 기능은 이미 갖추었지만 국제관례에서 의미하는 자유무역지역은 아니므로 보세구의 대외경쟁우세를 향상 시키려면 반드시 보세구의 문제점들을 신속히 해결해야 한다.

1) 보세구 지연된 입법절차와 정책성 문제

자유무역구의 법적제도 건설은 완벽해야 하며 입법을 먼저하고 자유무역지역은 후에 설립하는 것으로 정책실시의 통일성과 일관성을 유지해야 한다. 세수 우대 정책을 제정하는 것은 자유무역지역에서 투자유치와 무역 활성화의 관건적 실책이다. 발전중인 국가의 자유무역구의 혜택은 선진국 보다 많다. 주로 기업경영의 자유, 화물흐름의 자유, 인원이동의 자유, 외환의 자유에서 반영되며 경제적인 혜택은 투자사용, 구역 내에서 가공한 제품에 대한 세금면제 등이다.

1990년 6월 중국에서 처음 보세구를 설립하여 지금까지 20년이란 세월이 흘렀지만 현재의 정책체계건설로 볼 때 아직까지 전국 보세구를 봐도 국가명의로의 입법(즉 정부 각 부처와 지방정부에서 참조할 수 있는 보세구 상급 정책법규)이 없다. 그러니 각 부처에서 내놓은 정책법규는 상호모순 되고 연결성이 없으며 집행하기 어려운 문제들이 존재한다. 특히 국가관련 정책 조정 시기에 보세구는 정책 충돌의 “불안정구역”으로 전락한다. 1997년 6월 국무원은 <보세구세관감독관리방법(保稅區海關監管管理辦法)>을 실행하였지만 보세구의 위치와 특성에 대한 정의를 명확히 내리지 못하였고 국가차원의 통일된 입법도 못하였기에 중앙에서 지방까지 여러 부처는 보세구에 대해 서로 다른 정의를 내리게 되었다. 국가세관총서는 보세구를 “세관에서 감독관리 하는 특수경제구역”으로 인식하고 실제 운영도 확대한 보세창고 개념에서 하였다. 창고와 출입구를 동시에 감독·관리하였으므로 감독·관리절차도 복잡할 수밖에 없었다. 경제무역부는 보세구를 “경내관외”지역으로 인식하였으므로 당연히 수출입경영권, 수출 쿼터, 허가증 등 문제는 없다고 말했다. 재정부, 세무총국, 국가공상총국 등은 “경내관내” 지역으로 인정하고 구내 기업체에 대해서는 국내 기타 기업과 동등하게 관리하였다. 예를 들면

국내 기업에서 국내 물건을 구입 할 때는 수출로 인정하지 않아 세금환급을 받을 수 없는 일도 발생하였다. 외환관리부문은 자본 계정 하에 외화 수입과 지출은 “일선”을 관리하면서 국내 기업과 같이 취급하였고 일반 계정 하에 외화 수입과 지출은 “이선”을 관리하면서 국내 기업도 “관외” 기업으로 보았다. 자유무역구의 성질에 관해서 국제세관합작이사회는 <교토공약>부록 조약F1중에서 자유무역지역의 성질을 규정하기로: “한 나라의 일부 영토로 국경내로 운송하는 모든 화물에 대해서는 수입관세와 기타 증여세는 관세가 아닌 것으로 인정하고 통상적인 세관감독 제도를 면제한다.” 국제 규범상 자유무역지역의 공통적인 특징은 주로

- (1) 자유무역지역은 “경내관외”지역으로 인정하여 관세를 면제하고 기타 세제 혜택도 주면서 외국 투자를 격려한다.
- (2) 세관감독절차를 간소화 하여 모든 번잡한 수속을 없앤다.
- (3) 자유무역지역의 기능범위를 확대하여 치중하는 부분은 다르더라도 조기의 단일 기능에서 종합 기능으로 발전한다.
- (4) 지역내부 관리효율성을 제고하여 부서간의 책임회피와 견제를 최소화한다.
- (5) 지역내부 기업은 국내기업으로 인정하며 국민대우를 받도록 한다.
- (6) 지리적 조건이 우월하며 기반시설도 비교적 완비되었다. 국제관례를 공통으로 준수하였기에 자유무역지역이 많은 발전을 이루었다.

중국에서 보세구에 내린 정의는 세관총서에서 발표한 <보세구역세관감독관리방법(保稅區海關監管管理辦法)>제3조 : “보세구역은 세관 감독 관리의 특정 지역”이다. 중국 보세구역은 모두 투자유치를 위한 혜택정책이 있다. 한 가지 이유는 보세구역의 성질과 기능 때문이고 다른 한 가지는 소재지 원칙을 집행하여 투자에 대한 세수혜택 때문이다. 중국 보세구역의 관련 정책법규는 3단계로 볼 수 있는데 첫째는 국가 각 부처에서 제정한 정책법규이고 둘째는 지방인민대표대회와 정부에서 제정한 정책법규이며 셋째는 각 보세구역관리위원회와 소재지 세관 및 관련 부문에서 작성한 정책법규이다. 혜택제도도 소재지 원칙 때문에 전국 보세구역 혜택제도 역시 서로 다르다. 나라에서 보세구역에 대한 명확한 정의

를 규정한 바 없기에 각 부문 정책도 상호 모순되고 충돌되어서 보세구역 발전 방향도 모호하고 만들었다. 보세구역 발전에 엄청난 영향을 미치고 장애 요소로 존재하는 문제들을 해결하기 위해서는 국가차원에서 통일된 보세구역 관련 입법 처리가 시급하다.

2) 보세구역 거시적인 관리체제 문제

자유무역지역의 관리체제에는 일반적으로 아래 두 가지 단계의 내용이 있다. 하나는 자유무역지역에 대하여 거시적인 측면에서 정책을 정하고 입법 감독 조정 기능을 수행하는 국가급 관리체제이고 다른 하나는 자유무역지역의 미세경제활동을 조직 조절하면서 일상적인 관리를 수행하는 지방조직체제이다. 선진국의 자유무역지역 관리체제는 상대적으로 약화된 행정관리체제로서 경제법치, 시장경제원리로 자유무역지역을 관리하기에 관리인원도 적고 기업에 위탁하여 집중 관리하는 경우도 있다. 그러나 중국의 자유무역지역 관리체제는 상대적으로 강화된 행정관리체제이다. 정부는 이 특수 관리구역에 극대한 관심을 갖고 경제 관리 직능까지 완비한 행정관리기구를 설립하였다.

발전 중 국가에서 성공적인 자유무역지역 관리에는 통상적으로 아래 몇 가지 공통된 특징을 갖고 있다. 첫째는 국가 입법을 통해 관리체제와 관리권한을 명확히 한다. 둘째 중앙정부에서 전문기구를 설립하여 자유무역지역에 대하여 통일한 관리를 실시한다. 셋째 자유무역지역 내 일체 사무는 관리 기구에서 통일한 관리를 하며 관리 기구는 지역 내 기타 기구(세관을 포함하여)에 대하여 지도 감독과 협조관리 권한이 있다. 넷째 관리단계가 적고 관리기구 내부구조도 간략하며 업무분장도 명확하다. 다섯째 구내에 영리목적으로 하는 토지개발관리회사를 허용하지 아니하여 원가를 절감하고 경쟁력을 높인다.

그러나 중국은 국가에서 전국 보세구역을 함께 관리 할 수 있는 책임부문을 명확히 지정하지 않아서 보세구역 내에 관리위원회와 세관 외에도 많은 기타 부문이 들어와서 기업체를 관리하고 있다. 예를 들면 <상하이푸둥공항종합보세구관

리방법(上海浦東機場綜合保稅區管理辦法) > 제10조에 따르면: “관리위원회는 세관, 검측검역, 변방경찰, 외환, 민항, 항만서비스, 공상, 세무, 상무, 공안, 교통항구, 공항그룹 등 단체와 푸둥공항종합보세구 관리협조체제를 구축한다.”라고 정해 있다. 관리위원회는 지방정부에서 파견한 기구로서 협조관리체제는 구축하였지만 보세구역 내에는 여러 부문에서 중복 관리하는 현상이 존재한다. 이러한 중앙관리와 지방운영 과정에서 발생한 모순은 현실화 되면서 중앙관리측면에서 보면 중국보세구의 관리체제는 공통 관리형으로서 보세구역에 관련된 특수 경제정책은 국무원 각 부처에서 별도로 제정하였기에 정책의 일관성이 부족하여 보세구역 내부 기업들에게 혼선을 초래하였고 지방에서 정책을 집행하는데도 상당한 어려움이 있었다. 당면한 경제형세의 변화에 따라 정책을 조정해야 하는 마당에도 중앙 각 담당부처는 각자 진행하고 있다. 중앙 단계에서부터 통일된 협조관리 기구의 부재로 인해 각 거시기능부문의 정책도 일치하고 어렵다. 거시적 관리는 국무원 주관기구에서 미시적 운영은 각 소재지 지방정부에서 하는 체제는 보세구역 운영효율을 높일 수가 없다.

3) 보세구의 기능 문제

자유무역지역은 명확한 집결과 확산 기능이 있다. 예를 든다면 중계무역, 수출가공, 창고보관 전시, 상품의 간단한 처리가공, 물류분산 및 금융 등 서비스 기능 중에서 단독 기능이 돌출하거나 혹은 여러 기능을 집합하거나 일반 중계무역과 역외금융업도 발달되었다. 투자유치를 목적으로 설립한 지역으로서 주요 기능은 국제무역을 발전시키고 외국 자본이 들어와서 가공업, 금융기구 및 기타 각종 서비스를 제공하도록 하여 지역 내 경제를 전면적으로 발전시키고 수출을 확대하여 취업을 늘리고 외화수입을 늘리는데 있다. 중국 보세구역은 기능개발 면에서 자유무역구와 큰 차이를 보이고 있다.

- (1) 중계무역기능은 지리적 위치와 수속절차의 영향으로 규모가 작다.
- (2) 무역발전을 위한 수입기능은 잘 수행 할 수 있지만 수출은 세금환급정책의 영향으로 제 역할을 못하고 있다.

(3) 가공기능은 기업의 수출입경영권의 제한과 보세구와 비보세구 간의 화물 이동도 출입절차를 밟아야 하기에 발전에 제약 받고 있다.

(4) 구 내 무역회사는 수출입권한이 없기에 국내외 수출입권한이 있는 업체와만 무역거래를 할 수 있어서 무역기능의 발전도 제약을 받고 있다.

4) 보세구의 세관감독관리 및 통관효율 문제

세계에서 일부 자유무역지역의 성공한 비결은 수출입의 복잡한 서류절차를 최저한도가 간소화 하는 것이다. 자유무역지역에서 세관관리감독의 공동원칙은 국내시장으로 진입되는 상품의 관리감독을 강화하여 밀수행위를 엄하게 단속하는 것이다; 구내로 들어오는 화물을 등록 관리하고 저장보관에 대해서는 관리감독을 하지 않고 밖으로 나갈 때는 소진핵산 하는 것이다. 수입신고절차를 간소화하고 전산시스템으로 관리감독하며 화물을 출입을 신속 편리하게 한다. 현대식 세관관리감독시스템을 도입한다. 세관의 감독관리 목적은 세수증가가 아니라 무역의 발전을 촉진하기 위해서다. 자유무역지역의 “경내관외”특성은 자유무역지역에 대한 세관의 관리는 일반 관리구역과 다를 수밖에 없도록 결정되었다. 즉 자유무역지역 내 화물의 저장보관, 이동, 매매 등 활동에 대해서는 기본적으로 간섭하지 않고 화물이 지역 밖인 국내 비자유무역구로 나갈 때만 관리와 감독을 실시한다.

1997년 6월 10일 국무원에서 비준한 <보세구역세관감독·관리방법>은 중국 보세구역 감독·관리를 규범하고 보세구의 건전한 발전을 촉진하는 부분에서는 아주 중요한 작용을 하였다. 보세구역은 “경내관외”가 아닌 특정 지역으로 명확히 지정하였기에 세관은 실제 감독·관리과정에서도 “경내관내”구역으로 인정하고 “이선”의 개방은 한계가 있었고 구역으로 들어온 화물의 관세도 면제된 것이 아니라 보류된 상태이었다. 화물이 구내에서 이동할 때 관리절차도 많았고 제한 역시 컸다. “이선”관리도 일부는 개선이 명확하지 않았다. 예를 들면 국내 화물이 “이선”을 통과하여 보세구역을 들어오면 수출로 인정하게 되는데 이 역시 문제였다. 본질적으로 보면 우리나라의 특수 감독·관리구역은 여전히 “경내관외”정책을 실

시하고 있지만 국제에 유행하는 자유무역지역은 “경내관외”정책을 실시하고 있다. 즉 “일선”을 개방하고 “이선”을 감독하지만 구역 내에서는 세관의 통상적인 감독·관리는 하지 않는다.

두 가지는 대외무역 개방정도에서도 차별된다. 자유무역지역은 보세구의 화물관리 단계에서 기업관리 단계로 발전한 것으로 다원화된 국제무역형태로 개방 면에서 보세구보다 우세에 있을 뿐만 아니라 정책개방정도 역시 차별된다. 자유무역지역은 외환관리 정책도 개방 되어야지만 세수정책도 국제경쟁력을 갖추어야 한다.

21세기에 들어 세계경제일체화, 시장글로벌화, 국제무역자유화 등의 추세에 따라 자유무역지역의 개수가 연속적으로 증가하고 범위도 넓어지며 기능도 종합적으로 바뀌고 있다. 중국보세구역은 세계경제의 발전에 적응하기 위하여 국외 성공적인 자유항, 자유무역지역과 수출가공원구의 경험을 참조하여 건설하였다. 그러나 세계경제일체화가 심화되고 중국보세구역이 여러 문제를 지니고 있기 때문에 보세구역의 발전에 저해요인이 되고 있다. 이러한 내부와 외부 원인 때문에 중국보세구역이 자유무역지역으로 전환하는 것이 시급한 과제이다.

제 2 절 보세구역을 자유무역지역으로 전환의 가능성

1. 성장극 이론(Development Poles)

이론적으로 보면 중국은 발전중인 국가로서 자원의 한계가 있기 때문에 생산효력의 창의적 극대화가 발전 동력으로 필요한 시기이며 이를 시범하고 확산시켜야 한다. 이 방법은 성장극 이론에 부합되는 것이다. 성장극 이론은 프랑스 경제학자 페루(Francois Perroux)가 제출하였으며 그 후 프랑스 경제학자인 브테빌(J. B. Boudeville), 미국의 경제학자 프리드만(John Frishman), 스웨덴의 경제학자 뮈델(Gunnar Myrdal)과 미국의 경제학자인 허쉬만(A. O. Hishman) 등이 여러 방

면에서 이 이론을 보충과 발전시켰다. 성장극 이론은 특정 지리중심에 대한 자극 효과를 극대화하는 방법을 통하여 발달되지 못한 지역까지 불균형에서 균형으로 발전하도록 하는 방법으로 전체 경제가 발전하도록 하는 이론체계이다. 현재 여러 나라에서 부동한 지역의 발전과 계획에 성장극 이론을 응용하고 있다. 성장극 이론으로는 한 나라가 균형 발전을 이룬다는 것은 이상에 불과한 것이지 현실세계에서는 불가능한 것이다. 공간으로 볼 때 지역의 발전은 서로 다른 속도로 진행되고 있다. 주도 역할을 하는 산업과 창의적 능력이 있는 업종이 같은 공간에 집결하여 한 중심이 형성되면 이 중심은 자본과 기술이 고도로 집중되면서 규모 경제효력을 갖추고 자체 성장은 물론 주변 지역의 발전에도 방사능 작용을 할 수 있는 지역과 지역중심 도시가 된다. 이 중심 지역의 선두 성장은 주변 지역의 경제발전을 이끌어 가는 동시에 또 다른 경로를 통하여 외부로 확산하게 되어 최종적으로 전체 경제발전에도 영향을 미치게 된다. 보세구 설립의 이론기초는 등소평의 대외개방이론이다. 그러므로 자유무역지역 설립은 중국에서 탄탄한 이론기초가 있다.

2. 효과적인 대외개방

세계 경제 글로벌 추세로 보아도 자유무역지역은 세계경제무역 발전의 새로운 추세이며 적극적이고 효과적인 대외개방 출로이다. 자유무역지역의 설립 여부는 자국시장을 개방하느냐 마느냐가 본질적인 문제인데 중국의 WTO 가입은 자국 시장 개방을 약속한 바가 있다. 중국이 WTO에 가입 이후 총관세율은 10%수준에 접근하였으며 2012년 말 기준으로 실제 투자외국자본은 미화 천억 달러에 달하고 그중 43.7%는 제조업에 집중되어 있다. 개혁개방30년이래 중국의 대외개방 수준은 지속적으로 향상하였으며 중국시장은 이미 개방되어 있다고 말할 수 있다. 보세구를 자유무역지역으로 건설하여 앞서게 한 다음 발전중심의 역할을 최대화하여 기존의 “정책효능”과 “정책우세”를 “기능효능”과 “기능우세”로 전환시켜서 개혁개방의 신 기지와 실험 모델로 발전시켜야 한다. 오랜 기간 동안 중국은 저렴한 노동력과 값싼 토지, 광산 등 기초자원과 제품의 공급자 신분으로 세

계경쟁에 참여해온 반면 세계적인 기업들은 글로벌화를 활용하여 글로벌경영을 강화하였고 제품개발부터 생산 판매까지 고도의 국제화를 실현하였으며 그들의 제품은 이미 각종 생산요소의 최적화를 달성하였다. 이런 변화에 맞추어 여러 발전중인 국가는 각자 우수한 자원과 기술을 갖고 국제 분장과 경쟁에 참여하게 되었다.

현재 중국 국내 생산요소원가는 빠른 성장세를 나타내고 있고 인건비만 봐도 성장속도가 GDP 성장속도를 추월하였으며 연구개발비용도 오름세를 타고 있다. 그러므로 글로벌경쟁 과정에서 중국은 이미 불리한 입장이라고 볼 수도 있다. 지금 글로벌 기업들은 수익성 개선을 위하여 기존 중국에서 얻을 수 있던 저 원가를 기타 발전 중인 국가로 예들 들면 동남아의 인도네시아, 베트남, 중동의 터키 등으로 이전하고 있다. 중국은 보세구역 기존의 보세공장 보세창고와 같은 단순한 모델에서 투자, 물류, 금융, 무역자유 등 종합적인 기능을 갖춘 자유무역구로 전환하여 한다. 이렇게 자발적인 글로벌화를 진행하여 투자와 선진적인 기술을 흡수해야 하며 이러한 전환 역시 WTO의 기본원칙에 부합되며 우리나라가 WTO에 가입하여 세계경제에 융합되어 발전하는 필연적인 결과이다.

현재 세계경제패턴으로 보면 중국의 연해지역은 반드시 국제화 발전전략에 되도록 세계경제체계와 분업화에 참여해야 한다. 상해의 시범 자유무역지역은 상해와 주변의 장강삼각주지역의 서비스무역을 발전시켜 기업들이 새로운 글로벌경쟁에서 창의적인 발전을 하게 하기 위해서이다. 자유무역지역의 건설과 발전은 여러 나라가 세계자유무역의 이익을 배분 받고 국제경쟁력을 향상시키는 각국의 보편적이고 효과적인 수단이다. 보세구역을 국제무역관례 대로 운영하는 자유무역지역으로 전환하여 중국경제와 세계경제가 자유무역지역에서 먼저 만나 발전 중심지 시범 모델 역할을 담당하게 하면 중국의 개혁개방을 추진할 뿐만 아니라 WTO 가입 시 약속의 실현도 가속화 할 수 있다.

3. 정책 측면

정책측면에서 보면 자유무역구의 설립은 중국경제체제개혁의 중대한 결정이다. 2013년7월3일“중국자유무역지역 실험 구 총체 방안”이 국무원상무위원회에서 통과되었는데 상하이 외고교보세구 등 4개 중국 세관 특별 감독 관리지역 28m² 내에 중국자유무역지역 실험구역을 설립한다고 선포하였다. 기존에 보세구의 역할이 무역영역에 집중되었던 것과 다르게 계획 중인 자유무역지역은 무역뿐만 아니라 투자, 금융 및 기타 행정체제까지 포함되었다. 자유무역지역은 완전하고 실질적인 사회경제조직체로서 그 안에서는 여러 가지 경제행위가 발생 할 수도 있고 각종 관리규칙과 프로그램도 독립적으로 운영된다. 자유무역지역의 설립은 중국이 정부기능 전환을 가속화하고 정부의 경제무역과 투자관리 방식을 새롭게 하여 서비스업 개방을 확대하며 개혁을 추진하고 개방형 경제수준을 제고하는 “실험 전”이 되도록 한다. “실험 전”의 복제와 확대 경험은 전국적으로 보급되고 시범과 서비스 역할을 할 것이다.

4. 지역 운영환경

지역 운영환경으로 보면 10여년의 발전과정을 통하여 각 보세구역은 이미 대규모 기반시설 투자를 하였기에 대다수 보세구역은 “7통1평²⁶⁾”의 투자환경이 완비되었고 세관의 감독관리가 편하도록 격리 담장도 설치되어 있다. 특히 상하이 종합보세구역에는 완비된 기반시설 외에도 철도, 도로 해상운수, 항공운수까지 서로 연결되어 있고 부근의 항구들도 빠르게 발전하였다. 보세구역 관리기구도 이미 풍부한 관리경험을 축적하였다. 이러한 여 조건은 보세구역을 자유무역지구로 전환하는 물질적 기초를 갖추고 있다. 대다수 보세구역은 연해 발달된 지역에 위치하고 있는데 약 전국의 70%를 차지하는데 지리적 우세가 확실하다. 장강삼각주, 주강삼각주와 발해만은 환태평양지역에서 경제 활약지역이다. 중국의 지속적인 개혁개방정책과 연해연강지역 발전을 전략적으로 실시하는 상황에서 연해연

26) 7통1평: 정보, 금융, 인재, 서비스, 정책, 법률, 생활 및 기초시설의 7통1평형 체계를 구축함.

강지역의 지리적 특성과 세계향로를 갖춘 상해의 지역 우세는 비교적 현저하다. 주변지역 또한 중국에서 국토자원개발과 공업화 도시화 수준이 비교적 높은 지역으로서 경제발전수준이 높다. 구역경제는 이미 공업화 중간단계에 진입하였으며 제3산업(서비스업)은 광범위하게 발전하여 튼튼한 산업기반과 산업이 높은 수준으로 형성되었으므로 다양한 영역에서 외국자본을 유치하고 외적인 요소를 소화 및 흡수 할 수 있는 적응성도 구비하였기에 자유무역지역에 대한 시장수요가 존재한다. 보세구의 건설과 발전과정에서 효율적인 행정관리, 항공운수, 물류 통관 무역 부동산 금융 등 업종에서 풍부한 경험을 갖춘 인재들이 많이 육성되었다. 지금 상해는 이미 국제경제중심, 국제금융센터, 국제물류중심, 국제무역중심 “4대 중심”의 기초가 형성되어 보세구가 자유무역지구로 전환 할 수 있는 조건을 갖추고 있다.



제 4 장 상하이 종합보세구역

중국 최대항만인 상하이항(上海港)은 1999년 이후 년마다 20% 이상의 높은 물동량 증가율을 보이고 있으며, 2004년 14,55.7만TEU, 2008년 27,98만TEU, 2010년 2906.9만TEU를 처리함으로써 홍콩과 싱가포르를 초과하고 세계 1위의 항만으로 성장하였다.²⁷⁾ 2012년 상하이 대외물동량은 적년보다 5.9%로 증가한 3.6억 톤이다. 상하이항에서 처리한 화물은 7.36억 톤으로 2011년보다 0.5% 증가하였으며, 그중에 외항과 내항에서 처리한 화물은 각각 6.35억 톤과 1억 톤으로 전년 대비 각각 2.2%증가하고 4.3% 감소하였다.²⁸⁾ <표 4-2>은 상하이항의 컨테이너 물동량이 경쟁항만 중 세계 1위를 유지하고 있음을 나타내고 있다. 또한 외고교항은 8년 연속 중국 국제선박 물동량이 가장 많은 항만이다. 상하이항은 몇 개 터미널(<표 4-1>)이 있으며, 그 중 규모가 큰 양산과 외고교의 컨테이너 물동량을 <그림 4-1>로 나타내고 있다.

<표 4-1> 상하이항 컨테이너 터미널 현황

구분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천m ²)	운영자
보산	3	640	10.5	218	SCT
중풍루	4	857	10.5	307	SCT
동상하이	4	1250	14.2	1550	SECT
민둥	6	1290	12.8	1630	SMCT
푸둥	3	900	12	500	SPICT
외고교	16	1635	13.2	1659	SPC
장화방	3	784	12.5	304	SCT
양산	16	1600	17.5	2400	SSICT

자료: 임일규, 김명재, 안기명, “중국항만과 경쟁력분석을 통한 부산항 환적화물 유치전략 연구”, 「한국항만경제학회지」 제26집 제3호, 2010. 9, p.177.

童洁, “山三期全部投入运营 上海港寻找市场机遇”, 「航运交易公报」, 2008.12.9

27) 임일규, 김명재, 안기명, “중국항만과 경쟁력분석을 통한 부산항 환적화물 유치전략 연구”, 「한국항만경제학회지」 제26집 제3호, 2010. 9, p.177.

28) 동아시아물류동향, 2013.3+4 통권 제70호, p.18.

<표 4-2> 세계 주요항만 컨테이너 물동량 비교 (2012)

(만 TEU)

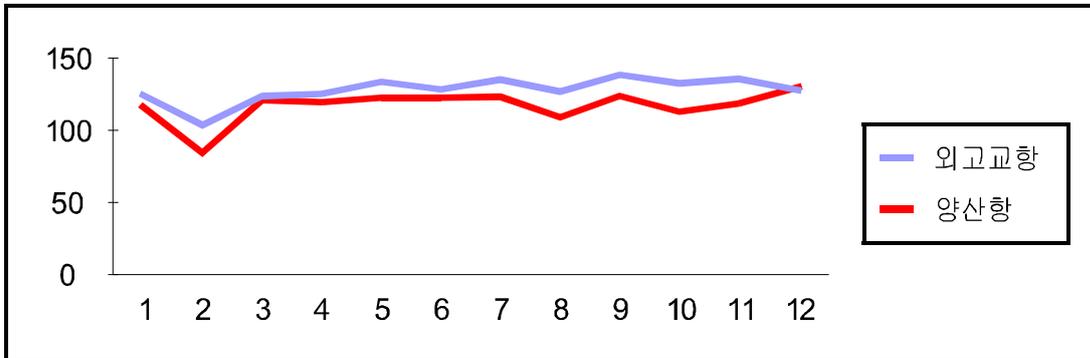
항만	2012년	2011년	전년대비(%)	순위
Shanghai	3253	3172	2.6	1(1)
Singapore	3160	2994	5.5	2(2)
Hongkong	2310	2441	-5.4	3(3)
Shenzhen	2294	2258	1.6	4(4)
Pusan	1703	1618	5.3	5(5)
Ningbo-Zhoushan	1617	1480	9.3	6(6)
Guangzhou	1452	1430	1.5	7(7)
Qingdao	1450	1302	11.4	8(8)
Dubai	1327	1301	2.0	9(9)
Tianjin	1230	1157	6.3	10(11)

자료: <http://www.ysoftpa.gov.cn>

2013년 7월에 국무원은 중국(상하이) 자유무역시범지역(이하 자유무역시범지역) 총체방안이 통과되면서 상하이는 중국 최초 자유무역시범지역으로 지정되었다. 자유무역시범지역(<그림 4-1>)은 외고교보세구(외고교 보세물류원구 포함) 양산보세항구와 푸둥국제공항종합보세구 등 3개 지역으로 구성되며, 그 총 면적은 28만m²이다. 앞으로 중국의 개방형 경제체계 건설의 선도적인 역할을 담당하게 되었다.

<그림 4-1> 외고교항과 양산항 컨테이너물동량 (2012)

(만TEU)

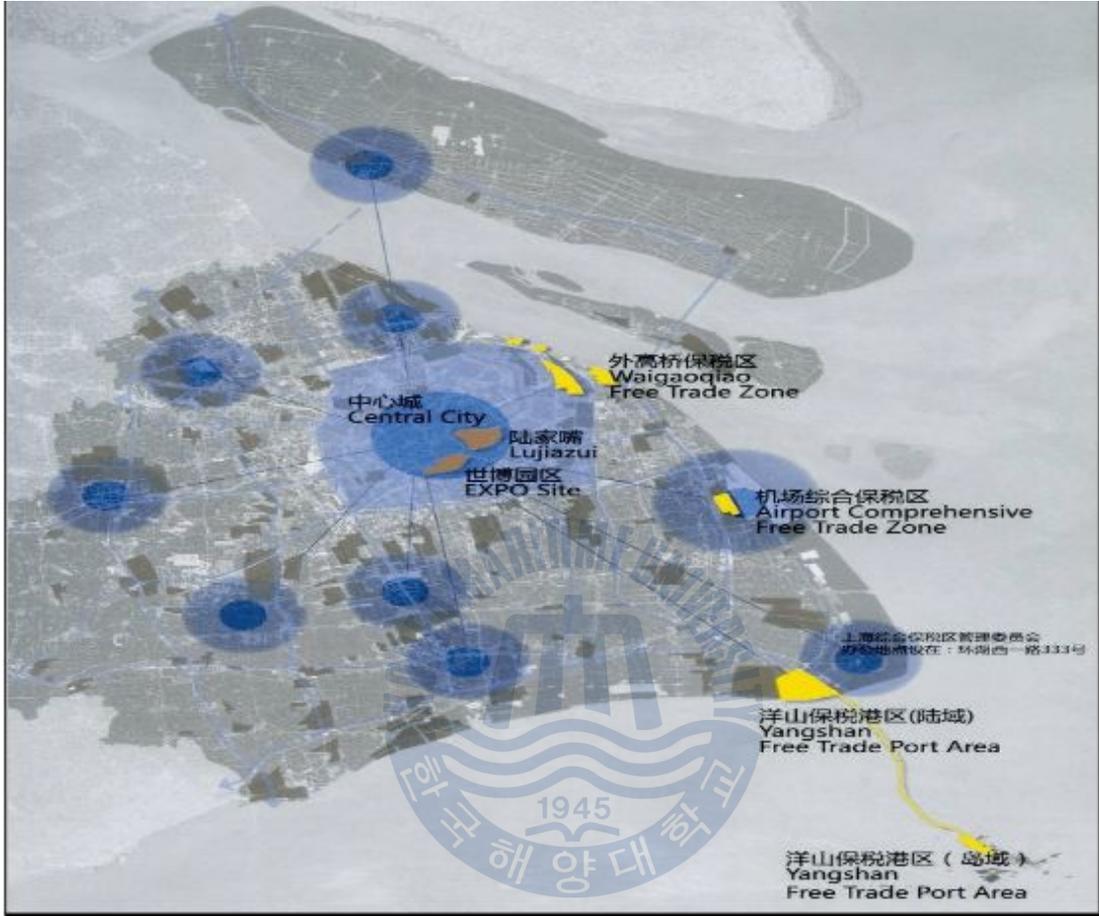


자료: <http://www.ysftpa.gov.cn>

2009년 11월에 상하이 종합보세구역관리위원회가 정식적으로 설립되고 3개 세관특수감독구역을 통일하고 관리하게 되었다(푸동국제공항종합보세구 2010년9월부터 운영)(다음 <그림 4-2>). 또한 이들과 같이 외고교항, 양산항과 푸동국제공항을 연동하는 "삼항삼구"가 확립되었다. 상하이 종합보세구역은 중국의 유사 자유무역지역과 보세구역 정책의 초기 모델이 되었다.

"삼항삼구"는 정책, 자원, 산업 및 기능의 연동을 서로 보완하는 것 또한 국제컨테이너항만과 항공운송 허브공항의 상호 기능보완을 실현한다. 집결 효능을 많이 증강하고 세관특수감독구역의 전체적인 우세를 부각된다. 상하이 종합보세구역은 적극적으로 탐구하여 단호하게 개혁하다. 자유무역지역의 기능이 있는 세관특수감독구역이 되기 위하여 노력하고 있다. 구역의 기능을 더 풍부하게 되고, 코스트가 더 저렴하여 운영을 더 유창하게 된다. 1+1+1>3의 방대효능(放大效應)를 실현한다. 자원 최적화를 통합하여 구역연동 발전하는 새로운 구도가 된다. 상하이 국제 해운센터를 건설하는 핵심구역이 되고 국제무역센터와 국제금융센터의 중요한 타파점이 된다.

<그림 4-2> 상하이 종합보세구역의 위치도



자료: www.baidu.com

제 1 절 상하이 종합보세구역의 현황

1. 외고교보세구(外高橋保稅區)

1) 소개

외고교보세구는 1990년 6월에 국무원의 비준을 받고 설립되었다. 중국의 최초의 전국 15개 보세구 중에 경제총량이 제일 큰 것이다. 외고교보세구는 자유무역, 수

출가공, 물류창고 및 보세상품전시교역 등 여러 가지 기능을 가지고 있다.²⁹⁾

외고교보세구는 종합적인 상업, 공업 금융, 무역 등 중심지로 본격적으로 개발되기 시작한 상하이 푸둥신구(浦東新區)에 위치하고 있다. 보세구역에 특수감독·관리를 실시하는 봉쇄한 경제구역이다. 화물은 보세구와 경외 간의 자유롭게 출입할 수 있으며, 관세 및 수입과징금을 면제하고 허가서류검사도 면제하여 일반적인 세관감독 수속이 필요없다(국가 수출입 금지한 화물과 특별히 규정하는 화물 제외).³⁰⁾

외고교보세구관리위원회는 상하이 인민정부의 직속기관이다. <상하이외고교보세구조례(上海外高橋保稅區條例)>등 법규에 의하여 보세구의 행정사무를 통일하게 관리한다. 세관은 <보세구역세관감독조치(保稅區海關監管辦法)>으로 업무에 대하여 감독한다.

외고교보세구(다음 <그림 4-3>와 같음)는 1차 개발된 8.5km²를 포함하여 총 면적이 10km²를 차지하고 있으며, 상하이의 도시중심까지 23km, 홍차오공항까지 35km이며, 푸둥국제공항까지 20km 거리에 있고, 외고교 컨테이너 항구까지는 2km 거리이다.

29) <http://baike.baidu.com/view/51166.htm#3>

30) <http://www.waigaoqiao.gov.cn>

<그림 4-3> 외고교보세구 위치도



2) 주요한 산업

(1) 국제무역

① 소개

2010년 말까지 외고교 보세물류원구 내에 수출입업무를 펼치는 투자회사는 3281 개가 있고 적년도 동기 대비 1.9%로 증가한다.

2010년 보세구역에 상품판매액 약 7931.12억 위안, 2009년보다 41.6%로 증가한다. 보세구역에 소매권이 있는 회사가 보세기능을 이용하여 수출입업무를 할뿐더러 국내 판매도 할 수 있기도 한다. 2010년에 보세구역 무역회사는 국내 상품 판매액은 6342.62억 위안을 완성되고 작년보다 47%로 상승된다. 전국 보세구역 평균치보다 5.4%가 높고 전국보세구의 상품판매총액의 80%로 차지한다. 그 중에 상하이 이외에 장강삼각주 및 국내 기타 지역의 판매액은 3040억 위안이고 작년보다 41.3%로 증가한다. 보세구역 판매총액의 38.3%를 차지한다.

② 산업 특징

돈 흐름과 화물 흐름을 분리

간단 상업성 가공 필요

고가치, 높은 세수 상품 수입
수출입 양방향의 업무 필요
국제, 국내 가격 파동이 상대적인 큰 상품

(2) 현대 물류업

① 소개

2010년 보세구역에 물류회사가 약 900개가 있고 창고면적은 249.1만 제곱미터이다. 전년 보세구의 물류회사 영업수입은 2904억 위안이고, 작년보다 24.8%로 증가한다.

분배회사는 보세구역 현대물류산업의 주체이다. 2010년 물류분배회사 영업수입은(분배화물치 포함) 2745.6억 위안이고, 작년보다 25.1%로 증가한다. 보세구역 물류회사의 영업수입총액의 94.5%를 차지한다.

제3자물류 회사의 발전이 빠르다. 2010년 300개가 있고 영업수입은 158.4억 위안이고, 작년보다 19%를 증가한다.

② 산업 특징

보세창고 필요
주변지역의 서비스 필요
A/S 필요
세계적인 구매, 배송 필요

(3) 가공제조

① 소개

2010년 가공제조회사는 공업생산액은 707.64억 위안이고 2009년보다 29.9%를 상승된다.

컴퓨터 및 전자통신 설비제조업은 보세구의 선두 기업이다. 2010년 공업생산액은 431.14억 위안이고 전국 공업생산총액의 60.9%로 차지한다.

② 산업 특징

설비의 가치가 높음
주요한 원자재 수입
제품 국내외로 판매
생산, 가공 과정 중에 부가가치가 높음

3) 기능

(1) 서비스무역기능³¹⁾

중점적으로 국제무역시범구역을 건설하고 수출입무역, 환적무역, 보세전시, 창고 배분 등 서비스무역기능을 발전한다.

① 외환 시범구역

국제기업의 외환을 회수하거나 지불하는 것은 집중적으로 관리하는 시범구역을 설립하고, 조합형체인사업 환적무역모식 하에 외환의 회수와 지불, 결산 등을 탐구한다.

② 역외무역

외환, 세수, 감독 등 다방면의 정책의 창의성을 적극적으로 추진하고 역외무역 운영모식을 심화한다. 다국적 기업의 자금 결산센터를 결집하여 진일보로 무역운영모식이 풍부하고 무역준위를 향상시킨다.

③ 상품 분배

"보세-후행납세"의 특징이 있는 분배운영모식을 사용하여 구내 상품은 국내외

31) http://www.ysftpa.gov.cn/WebViewPublic/item_page.aspx?parentId=594&id=601

시장으로 판매하고 상품을 빠르게 시장에 진입할 수 있는 고효율적인 유통경로를 설립한다.

④ 보세연장

구내보세화물, 입구보세연장화물은 보관, 가공, 판매 등을 세관으로 통일적인 관리한다.

⑤ 구매 배송

구매된 화물은 외교교 보세물류원구에서 간단한 증치서비스를 한 후에 배송하게 된다.

⑥ 상품수리

고부가가치, 고기술함량이 있는 첨단품의 수리 업무를 허락한다.

⑦ 보세시장

고준위무역주체를 결집하여 전문화된 여러 가지 국제상품거래시장을 건설하고 상하이의 장강(양자강)삼각주 및 전국에 위한 서비스를 제공하는 중요한 캐리어가 된다.

(2)산업 기능³²⁾

① 국제무역업

무역기업은 보세구의 종합경제발전 중에 중요한 위치를 차지한다. 지금 보세구의 국제무역산업이 활발하게 발전하고 있다. 수출입무역회사가 3083개 있고 192개 국가나 지역과 무역거래가 있다.

무역기능의 발전에 따라 보세구가 진일보로 상품전시서비스 기능을 넓힌다. 보세구 내에 선후 3대 종합거래시장과 전기기계, 시계, 의약 등 10개 넘어 전문적

32) http://www.waigaoqiao.gov.cn/Sysadmin/WebviewPublic/item_page.aspx?parentId=2&id=8

인 보세거래시장을 설립되었다.

② 현대 물류업

보세구의 물류산업은 주로 "보세-후행납세" 특징이 있는 물류배분과 제3자 물류를 발전한다. 외고교보세물류원구는 중국의 최초의 '구항연동' 시범지역이다. 현재, 외고교보세물류원구는 국제중계, 국제배송, 국제구매 및 국제환적무역 4가지 기능을 형성되었다. 상하이의 기타 항만과 해운연동을 실현하였다.

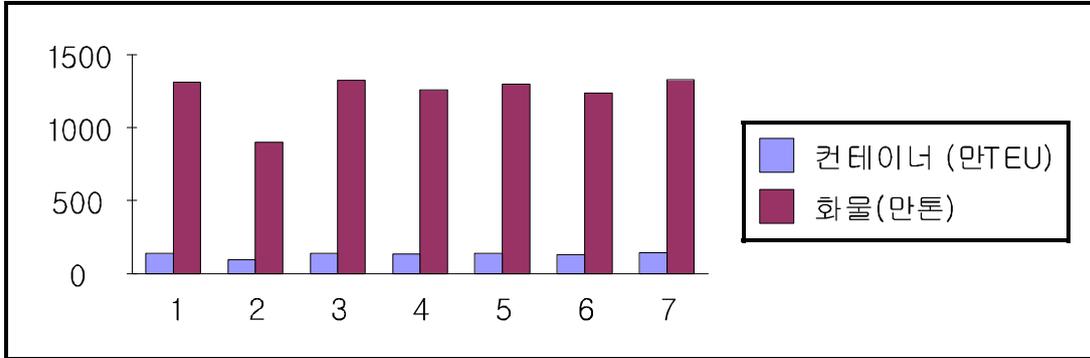
③ 선진 제조업

외고교의 가공제조업은 생산품의 구조를 가장 능률적으로 조절하는 것을 통하여 과학기술의 혁신 능력을 향상시키고 산업 사슬이 연구개발, 디자인 등 상류고리와 수리, 기술서비스 등 하류 고리로 확장하는 것을 촉진하여, 양자강삼각주 지역과 상대적으로 완전한 가공제조 사슬 및 산업체계가 형성되며, 외국 회사의 중국에 가공제조의 주문센터, 기술서비스센터, 연구개발센터가 된다.

4) 현황

외고교보세구의 각종 경제지표는 다 전국 보세구의 1위를 차지하고 있다. 외고교보세구의 2012년 컨테이너물동량은 1536.3만 TEU이고 화물물동량은 14263.1만 톤이다. 2013년 7월말까지 외고교보세구의 컨테이너물동량은 143.99만 TEU를 완성되고 2012년 동기와 대비 6.5%를 증가하며, 화물물동량은 1331.6만 톤이고 2012년보다 7.4%를 증가한다. 2013년 7월말까지 외고교보세구의 컨테이너와 화물 물동량은 다음 <그림 4-4>와 같다.

<그림 4-4> 외고교보세구 물동량 (2013.7까지)



자료: <http://www.ysftpa.gov.cn>

외고교항의 터미널은 모두 5개로 나누고 건설되었다. 1기 터미널은 상하이푸동국제컨테이너터미널유한회사(SPICT: 上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司)가 운영하고 있고, 2기와 3기는 상하이국제항그룹전동컨테이너터미널지사(SWICT: 上海國際港務集團股份有限公司振東集裝箱碼頭分公司)가 운영하며, 4기 터미널은 상하이후동컨테이너터미널유한회사(SECT: 上海滬東集裝箱碼頭有限公司)가, 외고교 5기 터미널은 상하이밍동컨테이너터미널유한회사(SMCT: 上海明東集裝箱碼頭有限公司)이 각각 운영하고 있다. 외고교항의 터미널의 현황은 다음 <표 4-3>과 같이 나타낸다.

<표 4-3> 외고교항 컨테이너 터미널의 운영 현황 (2012. 3 기준)

부두명	부두길이(m)	총면적(만 m ²)	선석수(개)	하역능력(만 TEU)	운영사
외고교 1기	900	27.9	3	135	SPICT
외고교 2,3기	1566	94.7	5	250	SWICT
외고교 4기	1250	78.4	4	180	SECT
외고교 5기	1110	82.7	4	70	SMCT

자료: 김아름, “한국과 중국의 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 관한 연구”, 한국해양대학교, 2013.8, p.34.

2. 양산보세항구(洋山保稅港區)

1) 소개

양산보세구역은 국무원의 비준으로 2005년 12월 양산 심수항의 개항의 동시에 정식으로 사용되기 시작하였으며, 상하이시와 절강성의 구역을 걸쳐 합작건설을 하였다. 세관의 폐쇄하고 관리 감독하는 특수한 기능의 구역이고 중국의 첫 번째 보세 구역이 되었다.

양산심수항의 건설은 국가 전략 중 하나이다. 상하이항이 가지고 있는 지리적 인 문제를 해결하기 위하여 양산심수항을 건설하였다. 즉 장강하류지역의 토사 퇴적(堆積)으로 인한 선박입출항에 따르는 제약과 이로 인한 선박체선 현상을 해소하고 지속적으로 증가하는 물동량을 효율적으로 처리하기 위하여 양산항 개발 (총 52개 선석)과 배후부지개발 등 대규모 항만 개발에 박차를 가하고 있다.³³⁾ 양산보세항구의 개발은 과학발전관을 관철하여 실행에 옮기는 것으로 국가 전략 을 실행하고 상하이의 국제 해운중심과 현대화 국제 큰 도시로 빠르게 되는 중 대한 조치이다.

2009년 국무원은 양산보세항구의 탐색과 건설하여 국제해운 발전에 종합시험구 로 중요한 사명을 부여하였다. 보세항구는 해운물류서비스에 진일보로 국제 관행 과 연계시켜 해운의 금융서비스까지 대외개방, 구역의 활동을 관리감독하고 혁신 적인 선행선시(先行先試)³⁴⁾ 시험구가 된다.

양산 보세항구는 소 양산항구구역, 육로부분과 소양산도와 육지를 연결하는 동 해대교로 구성되어 지금 이미 봉쇄운행면적이 8.14제곱킬로미터를 운영하고 있 다.³⁵⁾

33) 안기명 외 2명, 전계서, 2010.9, p.177.

34) 선행선시: 새로운 정책을 우선 시행, 시험한다는 뜻이다.

35) <http://baike.baidu.com/view/6193273>

2) 기능

중점적으로 국제해운발전의 종합시험구역을 건설하고 국제환적, 현대물류, 상품 전시, 보세보관, 선물배달을 보세 등 업무를 발전한다.

① 국제구매

국제구매자는 양산보세항구에서 화물에 대하여 통일 할당 관리를 실행할 수 있다. 효율적인 물류체인과 무역체인의 통합을 한다. 구매 센터의 설립을 추진한다.

② 컨테이너 조립, 해체, 운수

양산보세항구 "입구퇴세" 의 정책우세 또한 유럽과 북미주 항선 결집한 특징을 이용하여 컨테이너 조립, 해체, 운수 등 업무를 전개한다.

③ 역외 계좌

기업은 역외계좌를 설립하는 것을 허락한다. 경외 업무에게 자금 용자를 제공하는 것을 촉진한다.

④ 화물 환적

양산보세항구의 수수 중계의 특징을 이용하여, 컨테이너의 하역, 장치, 해체와 조립, 연합운송 등 업무를 전개한다.

⑤ 가공제조

보세항구에 기업은 제조와 재제조, 보세 서비스, 검사, 상품연구개발 등 업무를 전개한다. 특히 기계설비, 전자IT, 자동차 등과 같아 고부가가치가 있는 소비품에 대하여 가공제조를 독려한다.

⑥ 보세상품 전시

수입한 고급한 자동차, 기계설비, 항공부품 등 보세하고 있는 상품에게 전시하

여 거래할 수 있는 장소를 제공한다.

⑦ 선박임대

선박임대회사(SPV)를 설립하고 경내·외 해운 회사에게 선박임대 업무를 제공한다.

⑧ 보세선박 등록

양산보세항구 내에 등록된 기업은 소요한 국제해운 업무를 담당한 보세선박에게 선박 등록의 업무를 제공한다.³⁶⁾

3) 현황

운영 후에는 양산항의 물동량 확보를 위해 기존 터미널 대비 20% 저렴한 하역비, 환적비용 50% 할인 등 다양한 인센티브를 제공하였다. 이에 따라 정식으로 운영 6개월 만에 부산 신항의 하루 평균 물동량의 20배 수준인 하루 평균 7000 TEU의 물동량을 처리하며 조기 활성화에 성공했다는 평가를 얻었다. <표 4-4>과 같이 양산심수항의 터미널은 3기로 나누고 건설되었다.

<표 4-4> 상하이 양산항 터미널 시설 및 장비 현황

구분	양산			
	1기	2기	3기 A	3기 B
선석수	5	4	4	3
선석길이	1600m	1400m	1360m	1300m
기능	CT	CT	CT	CT
수심	16m	16m	16m	17.5m
C/C	18	16	16	15
RTG	60	60	60	70
개장일	2005.12	2006.12	2007	2008.12
운영사	SHSICT	SHSICT	SGICT	SGICT

자료: 임일규, 김명재, 안기명, “중국항만과 경쟁력분석을 통한 부산항 환적화물 유치전략 연구”, 「한국항만경제학회지」 제26집 제3호, 2010. 9
毛 懿, “上海首次具备水深超15米港区”, 「新闻晨报」, 2008.10.29

36) <http://www.ysftpa.gov.cn>

2012년 양산보세항구는 컨테이너 물동량은 1415.04만 TEU이고 2011년보다 약 8%로 증가하였다. 2013년 상하이항 컨테이너 물동량은 약 3-5%를 증가한다고 계획하였으며, 지금 7월까지 양산항의 컨테이너 물동량은 다음<표 4-5>에 살펴본 바와 같다.

<표 4-5> 상하이 양산항구의 컨테이너물동량 처리 실적 (2013.7)

(만 TEU)

2013년	합계	수수중계	국제중계
1월	123.9	65	11.57
2월	8.33	43.86	9.99
3월	116.03	59.89	13.85
4월	122.01	64.17	13.96
5월	129.0	69.14	16.11
6월	119.0	56.43	12.45
7월	127.05	59.61	13.27

자료: <http://www.ystpa.gov.cn/>

또한 과거 풀컨테이너 화물만 취급해 오던 양산항구가 LCL 컨테이너 화물도 취급하게 된다. 즉, 양산보세항구에서 국제환적 컨테이너화물의 콘솔업무를 정식적으로 할 수 있다는 말이다. 2012년 상하이항의 컨테이너물동량은 2011년보다 2.6% 증가하는데 그쳤으므로 2013년에는 국제환적 업무에 보다 신경을 써야 할 계획이다. 요새 두 척의 대형 컨테이너선이 양산항에서 출발하여 각각 폴란드와 슬로베니아로 향하였다. 기존과 기타 점은 이 두 척의 컨테이너선에 적재된 컨테이너 중에 각각 한 개의 컨테이너가 상하이에서 적출입 작업을 거친, LCL화물이다. 그러니까 상하이항 최초로 국제환적 컨테이너 화물에 대하여 콘솔(Console) 작업이 이루어진다.³⁷⁾

37) 부산발전연구원, 「동아시아 물류동향」, 2013.1+2 통권 제69호, p.19.

3. 푸둥국제공항 종합보세구(浦東國際空港綜合保稅區)

1) 소개

2009년 7월 3일 국무원의 비준을 받고 상하이 푸둥공항 종합보세구를 정식으로 설립했으며, 총 면적은 3.59km²이고 제1기 면적은 1.60km²이다. 2010년 9월 28일부터 운영을 시작하였다. 상하이 푸둥공항종합보세구는 중국 동부연해 경제권과 장강유역이 합류되는 곳이다. 화물물동량이 세계 3위로 차지하는 푸둥국제공항과 가깝고 아시아, 유럽 및 미주 삼각 모이는 항로에 위치하기 때문에 강한 복사 능력이 있다. 상하이 푸둥공항 종합보세구는 양산보세항구와 외고교보세구(외고교보세물류원구 포함)에 비하여 항공운송의 비중이 크다. 보세구와 보세물류원구, 수출가공원구 등 기능을 하며 수입보세(관세·부가세), 부가가치세 환급, 구내기업 거래에 대한 영업세 면제 등 혜택을 부여한다.

2) 기능

중점적으로 립공(臨空)기능 서비스 선도구역을 건설하고 공·항만 물류, 무역 및 금융서비스 등 기능을 발전한다.

① 립공 서비스

항공스피드 포스트, 분배, 제3자 물류, 공수보세창고 등을 위주로 하는 항공·항만 물류기능과 검사, 수리 등을 위주로 하는 물류부가가치 서비스를 벌인다.

② 국제중계

푸둥 국제허브공항으로 공수화물의 국제중계업무를 펼친다.

③ 비행기 리스

비행기 리스 회사(SPV: Special Purpose Vehicle) 등 금융리스회사를 설립하고 국내외 항공회사에게 비행기, 발동기 등 임대 업무를 제공한다.³⁸⁾

3) 현황

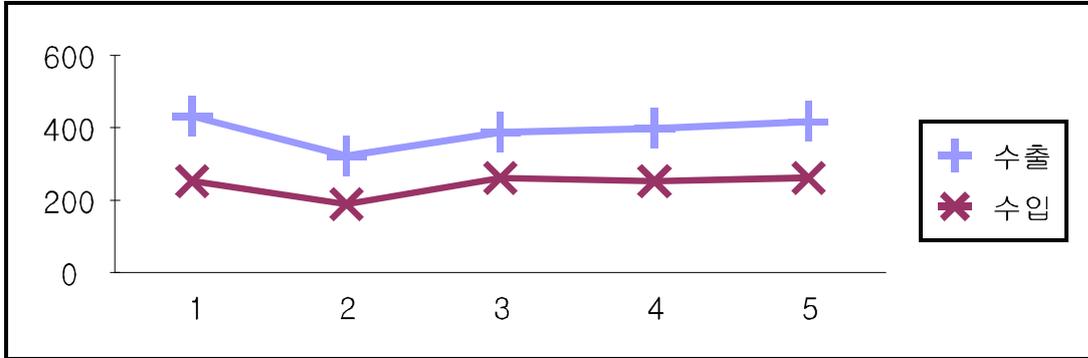
2012년 10월 25일에 FedEx가 상하이 푸둥공항에 새로운 상하이 국제특송과 화물운송센터를 설립하기로 밝혔다. 또한 UPS 상하이 환적센터, DHL 동북아허브가 운영되고 있어 상하이 푸둥공항은 전 세계에서 글로벌 특송 거두 3사가 동시에 입주하여 환적센터를 설립하고 있는 최초의 공항이 되었다. 지금 푸둥공항의 연간 화물과 우편물 처리량은 동북아시아에서 성장이 제일 빠르다. 2002년부터 2011년까지 246.5만 톤을 증가하였다. 2008-2012년 연속 4년간 세계 3위를 위치하였다. 푸둥공항은 이미 건설된 시설은 활주로 3개, 터미널 2개, 화물운송구역 3개, 국제 환적센터 3개 또 종합보세구 1개이다. 세계적인 화물 운송허브로서 능력을 가지고 있다. China Cargo Airlines, Air China Cargo, China Southern 등 3대 특송 거두 이외에 국내 주요한 항공사가 80%이상의 운송능력을 푸둥공항에 집중시켰다.³⁹⁾

상하이 푸둥공항 세관통계의 수치 따라 2012년 상하이 세관을 통하여 수출입화물은 주로 일반무역화물, 가공무역화물, 보세감독구역 수출입화물, 세관특수감독구역 물류화물이다. 다음 <그림 4-5>과 같다. 또한 2013년 5월까지 수출과 수입물동량은 1954.71만 톤, 1215만 톤이다.

38) <http://www.ysftpa.gov.cn>

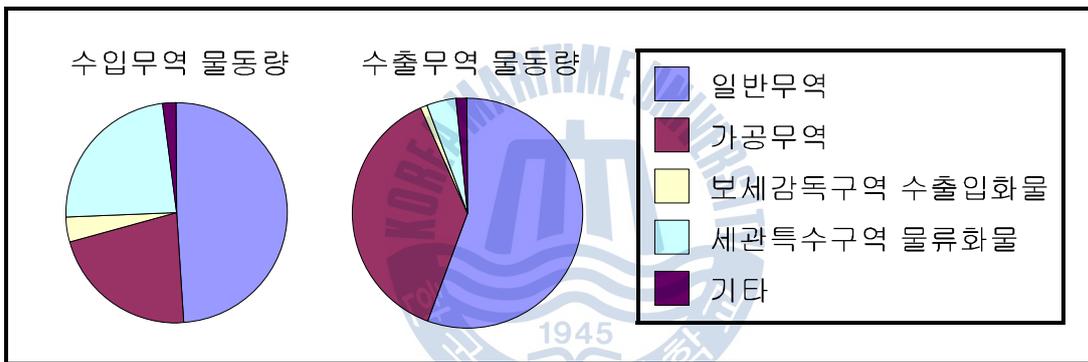
39) 부산발전연구원, 「동아시아물류동향」, 2012.11+12 통권 제68호, p.18.

<그림 4-5> 상하이 수출입물동량 (2013.5까지)



자료: <http://service.customs.gov.cn/>

<그림 4-6> 상하이 수출입무역 물동량 (2012년)



자료: <http://service.customs.gov.cn/>

제 2 절 상하이 종합보세구의 우대정책

상하이 종합보세구역은 보세구, 보세항구, 종합보세구, 보세물류원구 및 수출가공구 5가지 세관특수감독지역의 우대정책을 집합한다. 세관감독, 외환관리, 검사검역 등 수출입관리 방면에서 중국에 제일 완벽히 갖추어져 있고 편리하고 개방도가 제일 큰 지역이다.

1. 면세 및 납세유예

화물은 보세구와 경외 간에 자유롭게 출입하고 관세 및 수입세를 면제하여 허가증면서의 검사를 면제하고 일반적인 통관감독수속이 필요없고(수출입 금지하는 화물이나 특별한 규정하는 화물 제외) 항구 내에 있는 기업들은 자용설비를 수입한 것, 사무용품, 생산용 원자재 미 부품 등 관세와 수입부가가치세를 면제하며, 수입 상품 서류를 등록·접수시키고 국내 판매하는 상품을 수입할 때 세금을 납부한다.

양산보세항구에 등록된 기업은 국제해운, 화물운송, 보관, 하역, 국제해운보험업무 등 다방면의 얻은 수입에 대하여 영업세를 면제한다.

2. 부가가치세

지역 내에 기업은 설비를 수입할 때 수입부가가치세를 면제한다. 중국에 다른 지역에서 추진한 부가가치 전환개혁이 보세구역 내에 적용하지 않다.

3. 외환관리

외환을 자세히 심사한 후 정부에서 삭제한 제도를 실행하지 않다. 기업의 외환 수입은 전액을 보전할 수 있다. <보세감독구역외환관리방법(保稅監管區域外彙管理辦法)>에 의하여 융통성 있게 편리하게 외환 정책을 실행한다.

4. 수출퇴세

양산보세항구, 외고교 보세물류원구, 푸둥공항종합보세구에 화물을 반입할 때 수출과 같다고 생각하고 퇴세를 처리한다. 중국 국내 다른 항만에서 양산보세항구까지 운송하는 화물과 양산보세항구에 환적화물들은 시발항만을 떠난 후에 퇴세수속을 처리할 수 있다.

5. 보세가공

국내 가공기업이 필요한 해외에 수입하는 원자재, 부속품, 소자와 부품, 포장을 위한 물품, 환적화물 및 보세구내 보관한 화물 등에 대하여 보세를 실시한다. 가공 상품은 국내 판매하면 수입원자재 및 부품과 같아 관세 및 수입부가가치세를 징수한다.

6. 세관신고를 집중화

보세구역 내에 기업은 국내에서 화물을 판매하려면 집중적으로 세관신고를 할 수 있다. 이 모식을 적용할 통관 방식은 육·수, 육·공, 육·철도 연합 통관시스템이다.

7. 상품 검사의 신속

부분 수입상품은 통관 등록할 때 미리 검사를 할 수 있다. 이에 따라 검사 감독 시간과 과정을 줄일 수 있다.

8. 보관기한

보세화물은 보세구내 기한이 없어 보관할 수 있다.

9. 시장진입

외자 투자하는 기업은 생산가공, 국제무역, 보세보관, 국내소매, 물류, 배분배송, 상품전시, 간단 상업성 가공 및 검측, 애프터 서비스 등을 할 수 있다.

10. 재정지원

다국적 기업의 운영센터를 집결하라고 격려한다. 재정지원에 힘을 쏟는다. "성장형" 기업에게 기업 여신에 대해 대출 이자의 일부를 보조한다. 등록된 외자가공

기업, 인증된 연구센터와 첨단기술기업들에게 국가 및 지방의 관련한 정책을 지원한다.⁴⁰⁾

제 3 절 상하이 종합보세구의 SWOT분석

1. 강점

1) 세계 환경의 변화

국제금융위기의 영향을 미쳐서 세계적인 수요구성과 시장구성이 새로운 변화를 발생한다. 글로벌화를 깊이 들어가기 때문에 세계적인 경제 분업, 산업배치를 조절하는 것을 추진한다. 이에 따라 국제무역, 국제해운, 국제물류 및 세계적인 제조업의 경쟁이 심화하고 구성을 조절한다. 국제무역량이 연속적으로 증장하므로 중국의 수입무역의 수요가 많고 서비스무역을 빠르게 끌어 올리고 화물 수입이나 서비스무역시장 공간을 더욱 확대한다. 컨테이너항만운송과 항공운송은 국제무역 중에 중요한 역할이 되며, 각 나라가 해운, 항운의 자원을 이용하는 것을 매우 중시하고 국제해운시장의 중심이 아시아지역에 옮기는 추세를 지속한다. 국제 산업은 가공제조업이 생산성서비스업 등 서비스와 관련한 영역으로 바꾼다.

2) 국가측면

중국 중앙정부의 발전전략 중에 상하이에서 4개 중심⁴¹⁾을 건설한다고 계획한다. 상하이 종합보세구역은 4개 중심을 건설하는 전방 진지와 혁신적인 돌파구이므로 발전적 지위가 더욱 높아진다. 상하이 푸동의 발전을 한층 더 분발하기 위한 중요한 기능구역이다. 상하이 종합보세구역은 푸동신구를 개혁시험지역으로 한 기능 확대와 혁신의 중대한 사명을 담당한다.

40) <http://www.ysftpa.gov.cn/>

41) 국제경제중심, 국제금융중심, 국제해운중심, 국제무역중심

3) 지리조건 측면

외고교보세구, 양산 보세항구, 푸둥공항 종합보세구가 모두 자연적인 조건이 우월한 현대화 항만 및 공항과 인접하므로 더욱 풍부한 항로 분포와 항만물류조건을 형성하고 있으며, 국내물류, 국제물류와 서비스의 최고한 하드웨어환경을 갖춘다. 국제, 국내 두 개 시장을 향하는 것, 장강삼각주를 복사하는 것과 장강유역의 우월한 조건 등을 가지고 있다.

4) 산업기능 측면

몇 년간의 발전을 따라서 보세구역에 각종 요소를 충분하게 집결하고 국제무역, 현대물류, 가공제조, 전시교역, 해운서비스 등 산업을 이미 형성되었다. 특수감독구역이 풍부한 기능과 완전한 산업 사슬 측면에 국제(자유무역지역), 국내특수감독구역을 비교하여 경쟁력이 있다.

5) 정책감독 측면

상하이 종합보세구역은 풍부하고 국제관행과 통합되어 가는 운행 메커니즘과 관리조치를 쌓인다. 세관, 검사검역, 외환 등 감독모식과 과정합리화 등 다방면에 선행전시하고 체계적인 지방 법률 지원환경과 안정적인 재정지원 구역에 기업의 발전정책 메커니즘을 건설하였다. 상하이 종합보세구역은 편리한 무역과 고효율적인 서비스 등을 유효한 제도를 형성되었다.

6) 세관감독 측면

상하이 종합보세구역이 중국 최초의 보세구, 보세항구, 보세물류원구와 공항종합보세구 4가지 세관특수감독구역을 통일하게 관리하는 곳이다. 연동발전과 구역기능을 발휘하는 것을 고효율적인 관리기초를 제공한다.

2. 약점

지금 발전 상황으로 보면 상하이 종합보세구역은 빠른 속도로 성장하였지만 아

직도 개방수준, 기능 확장, 관리체제, 보세구와 항구의 구항일체화, 금융정책서비스 등 여러 방면에서 적지 않은 제약을 받고 있다.

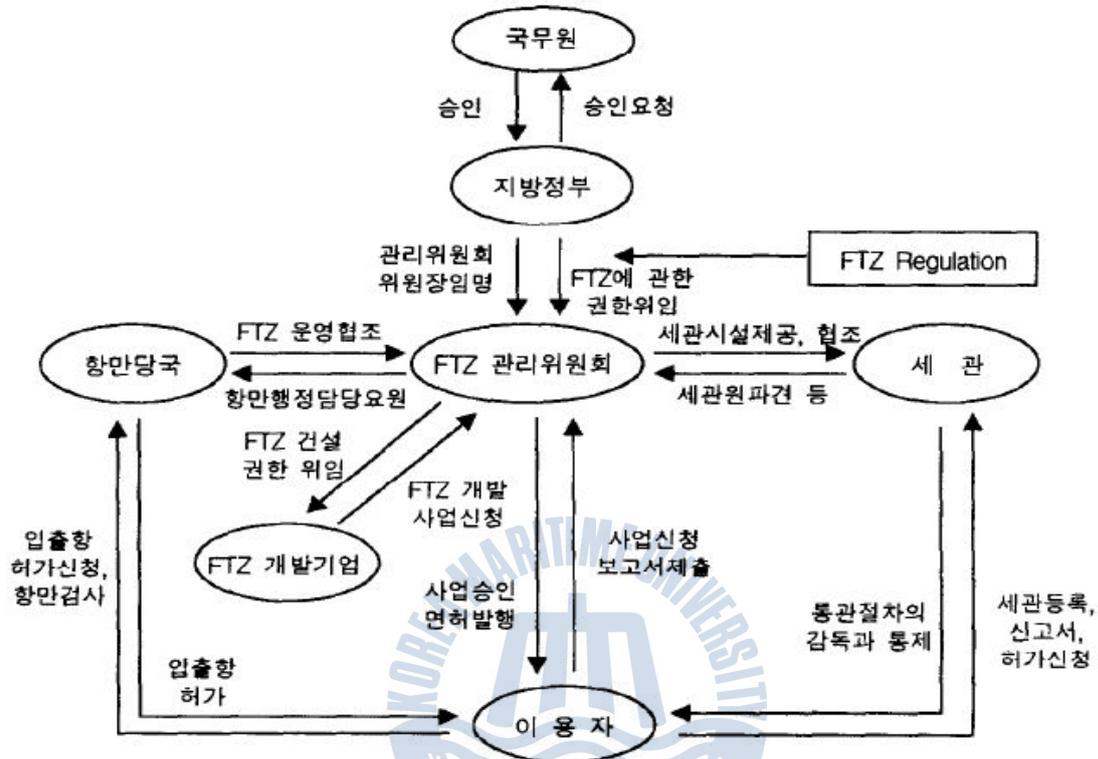
1) 무역 개방도와 자유도를 더욱 제고해야 함

아직까지도 상하이 종합보세구역은 “경재관내”지역으로 세관의 감독·관리를 받고 있다. “경내관외”를 진정으로 실현하려면 보세구내에서는 세관의 감독·관리를 없애야 한다. 항구통관 환경도 개선해야 한다. 상하이는 “분류통관”과 “소재지에서 신고하고 항구에서 접수 반출” 및 “직통반출” 등 통관 혁신 지역을 확대하여 장강삼각주, 장강유역 등 지역의 항구자원과 타 지역의 물류통관정보망과도 연결하도록 해야 한다. 항운 발전환경도 개선해야 한다. 선박용자, 선원개인소득세, 항운기업소득세 등 관련 세수정책과 국제해운기업, 항운보조서비스의 외국투자조건 및 국제노선선박 선원의 국제표준, 항운중재법률 적용과 선박시장의 개방 등 영역에서 심도 있는 연구를 통해 국제해운에서 통행되는 관례에 따르도록 해야 한다.

2) 관리상 문제

상하이 종합보세구역관리위원회는 원래의 관리위원회 자원을 통합하였지만 국내의 대다수 개발구와 마찬가지로 관리위원회 개발기업과 보세구내에 주둔한 정부부처와 함께 구내 기업을 관리하고 있다. 관리위원회는 총체적으로 구내 일상 행정관리업무를 책임을 지고 법의 집행에 대한 감독과 여러 정책실행과정의 문제를 조율한다. 구내 각 정부부처와 개발주체는 관리위원회의 협동 하에 기업체에 서비스를 제공한다. 중국 국가체제관리는 중앙과 지방관리가 분리 되었으므로 종합보세구역에 연관된 세관, 세무, 검측검역 등 여러 국가부문(<그림4-7>와 같다) 은 상하이에서 좌지우지 못하고 소통과 협조를 구할 수밖에 없다.

<그림 4-7> 중국보세구역의 설치와 운영주체 간의 관계



자료: 최남용, “한·중 공동경제 특별 지구의 운영을 통한 경제협력 증진방안 : 한국 목포의 대불 자유무역 지역과 중국 상해의 와이까우차우보세구를 중심으로”, 『經濟論叢』, Vol.27, 2003

종합보세구역 기능의 혁신은 여러 부문의 협력과 정책의 변화도 뒷받침 되어야기에 어려움도 많다. 업종관리체제와 관리감독 프로세스 등 심층 개혁의 제약은 여전히 심각하다. 구내에 있는 영리를 목적인 개발기업은 아직도 정리되지 않았다. 현재 상하이 종합보세구역에는 아직도 개발업자인 린항그룹, 통썩그룹, 외고교그룹 푸둥현대산업공사 4대 기업이 있다. 외고보세구와 푸둥공항종합보세구 개발업자는 외고교그룹과 푸둥현대산업공사이고 양산보세항구의 개발업자는 린강구그룹과 통썩그룹 두 곳이다. 양산보세항구 2/5토지는 통썩에서 개발하고 있고 나머지는 린강구그룹에서 개발하고 있지만 세관과 국가검사검역입구통로 등 핵심지역은 통썩에 있고 기반시설유지보수도 통썩에 속한다. 이 두 개발업자는 모두

물류, 창고저장, 상업검사, 세관 등 서비스를 제공하고 있다. 각 개발주체간의 “연동발전문제”해결을 위하여 상하이시는 2011년 4월 7일 연합개발공사를 설립하기로 결정하고 같은 해 12월 23일 공사 현판식 행사를 거행하였다. 1년을 넘는 시간의 운영을 통하여 개선 효과는 있지만 아직도 고과제도 차별로 인한 각 개발업자 간의 자본, 기능, 항구, 업무, 고객 등 여러 분쟁을 철저히 해결하지 못하였고 “벽 없는 협조”는 이루어지지 않고 있으며 흑명흑암(或明或暗)의 경쟁은 여전히 존재한다. 업무상으로 공항화물운송구와 종합보세구역은 동질 경제에 노여 있다. 보세구역은 감독·관리와 안전보장차원에서 공항과 “1회신고, 1회검역, 1회반출” 같은 빈틈없는 연결을 원하고 있지만 민항은 안전을 고려하여 “비(非) 1회성 검사통과”인 연결고리 안전모델 실행이 필요하다고 한다.

3) 집산 운송구조의 개선과 보세구역과 항구 통일화 과정의 지체

컨테이너 집산 운송체계 전체구조는 개선해야 할 부분이 많다. 철도시설 운송능력은 항만과의 연결도 긴밀하지 못하며 해상과 철도 등 복합운송 발전도 느리다. 양산항은 지선 부두와 선석도 건설해야 하고 수상운송 우세도 증진시켜야 한다. 상하이 공중자원 부족과 항공운송 수요 증대간의 모순을 날로 깊어 가고 있다. 지역 간 교통보장능력도 한 단계 향상시켜야 하고 기지항공공사의 국제경쟁력과 항공허브의 관리서비스실력도 한 단계 업그레이드가 되어야 한다. 양산보세항구와 푸둥공항종합보세구는 도심과 멀리 떨어져 있지만 구역 내에는 공업부지뿐이어서 대중교통, 음식, 오락, 교육, 의료 등 시설은 건설 할 수 없다. 계획상 상기 시설을 건설 할 수 있는 린강(臨港)신도시(디슈이후 단지)는 아주 먼 거리에 있다. 기반시설과 서비스시설은 많이 부족하고 기업체들의 교통운송비용도 상대적으로 높으며 구역 주변의 보조시설도 없는가 하면 “토지, 행정자원도 집결되지 못했고 기능도 완비되지 못하므로 구내 기업들의 노동인력 조달도 해결 할 수 없기에 구향일체화는 실현하기 어렵다.

4) 서비스체계 구축 지연

해운서비스는 아직도 육성 발전단계에 머물러 있는 상황이다. 항운 관련 법률, 비자, 감평, 대리, 자문, 중계, 선박관리 등 서비스 기구는 규모도 작고 전문화와 국제화 수준도 낮은 편이다. 금융서비스실력도 높이고 투자환경도 개선해야 한다. 보세구역 내에는 외환결제도 제한되어 있으며 감독·관리도 정책적인 장애 요소도 많이 남아 있다. 외국 의료보험 기구조차 없는 실정이다. 역외결제시스템 구성 안 되어서 해외에서 발생하는 선박금융이 불가능하여 국내 해운금융사업 확장에 많은 영향을 받고 있다. 국내해운보험시장 환경도 개선하여 법률, 해운거래비자, 감정평가자문 등 중계 서비스 기구는 해운 금융 전문화 외부서비스 수요를 만족 시킬 수 있도록 전문화 수준도 한 단계 높여야 한다. 외자기업 서비스무역은 시장 진입이 불가능하다. 구내 투자프로젝트관리는 국내외 일치한 원칙을 적용 할 수 없고 외자기업은 국민대우를 받을 수 없다. 구내에 등록된 각종 용자 임대 회사 및 항목별 자회사들의 용자임대 화물은 수출 후 세금환급이 안 된다. 각종 용자임대 회사에서 구내에 설립한 단일 기종, 단일 선박 자회사에 대해서는 최저 등록 자본금 한도가 정해져 있고 사업범위도 상업보험 업무는 할 수 없도록 되어 있다.

5) 기타 특수감독구역의 위협

기타 발달된 도시 및 비슷한 특수 감독관리 구역과의 경쟁은 점점 격화되고 있고 외향적 경제발전도 더 큰 도정에 당면해 있다. 개방이 확대되고 전국적인 특수 감독·관리구역의 분포와 통합발전이 이루어지면서 혜택정책에 의존하여 투자를 유치하던 것도 점차 힘들어 지고 있다. 런던, 싱가포르, 홍콩 등 항만도시는 해사, 선박등록, 종합물류 등 서비스와 선원세수정책 각 방면에서 국내 산업정책보다 혜택도 많은데다 전통적 우세의 힘을 벌여 해운서비스업의 글로벌화를 추구하고 있으니 상하이로서는 막대한 경쟁압력을 받고 있다. 상하이 국제해운센터 건설의 배후에는 체제와 구조적인 모순이 심화되고 있다. 국가 관련 정책조정은 아직도 이루어 않았고 중국 해운업의 종합적인 경쟁력을 향상하여 성공적으로

국제경쟁에 참여 할 수 있는 정책기반은 마련되지 않았다. 어떻게 선두 발전 우세를 지속적으로 유지하여 상하이 국제해운센터의 산업집결과 자원배분 능력을 장기 전략에 맞게 향상 시키고 어떻게 효과적으로 국무원의 상하이 두 개 센터 건설연합회의 제도를 활용하여 해운센터 건설 과정에서 각 부처와 지방의 협력을 이끌어 내면서 구역 간 합작의 최선책을 찾는가는 아직도 많은 연구를 해야 한다. 이 상하이 시범 구역의 면적은 28m²에 불과하지만 홍콩은 1095m²로 행정 구역 전체가 하나의 큰 자유경제단체이다. 홍콩은 지구상 제일 자유롭고 투명한 최고의 경제조직이지만 상하이는 현재 도시 경쟁력과 경제 경쟁력 향상을 위해 나아가고 있는 도시에 불과하다. 물론 상하이와 홍콩 사이에는 경쟁관계일 수밖에 없지만 막강한 중국경제규모로는 지역마다 다른 경제중심이 필요할 것이다. 홍콩은 화남지역의 경제중심이 되고 상해는 화동지역의 경제중심이 되면서 경쟁과 협력을 통해 좋은 발전계기를 만들어서 함께 경제발전에 기여 할 것이다.

6) 복합적인 인재양성

해운금융, 해운자문, 해상해사, 국제공약, 해운교역, 정기 유람선 관리, 공중교통 등 영역의 복합적인 인재가 특별히 부족하며 현재 있는 해운교육과 연수기구는 해운업의 발전에 필요로 하는 고급 인력 수요를 만족 시키지 못하고 있다.

3. 기회

첫째, 글로벌화 발전을 심화하기 때문에 다국적 회사가 중국의 성공한 기초와 경영효과가 있는 구역에서 새로운 국제 업무를 통합하과 배치하는 곳을 설립한다. 사하이 종합보세구역은 다국적 기업을 유치하여 그들의 중국지역 본부와 운영센터를 집결하는 구역이 된다.

둘째, 중국 수입시장을 확대하는 것이 수출입 무역 서비스에 대한 수요를 연속적으로 증가하고 수입무역 서비스 공간을 더욱 확대한다. 특히 신형 국제무역 기능이 무역서비스를 추진함으로써 국제무역을 위주로 한 다국적 기업의 운영센터가 실체화 지역본부로 바꾼다.

셋째, 기능이 혁신적으로 타파하면 종합보세구의 산업 전환, 진급을 위한 공간과 준위를 확대하고 향상시키는 데에 도움이 된다. 국제무역결산, 리스금융, 선물보세 핸드오버, 집산조립중계, 전시거래, 역외서비스무역 등 새 기능의 성장이 구역 경제 규모를 진급하과 서비스업이 고위급으로 발전하는 것을 이끌어 간다.

넷째, 가공제조업은 빠르게 중·서부 지역으로 이전하는 압력 하에 가공무역이 고부가가치가 있는 단계로 번다. 연구개발, 수리, 검측 등 역외 특점이 있고 서비스무역과 관련한 기술을 선진한 서비스산업이 종합보세구역 발전의 신성장점이 될 가능성이 있다.

4. 위협

첫째, 개방 확대와 중국 특수감독구역의 분포를 전개하며 통합조정하고 발전하는 바에 따라서 특수감독구역이 우대정책을 덧붙여 투자를 유치하는 우세가 더욱 약화하게 된다.

둘째, 상하이 종합보세구역의 기능을 혁신하고자 하면 여러 문제가 있다. 기능을 혁신하려면 여러 개 부문이 조화롭게 추진할 필요가 있다. 또한 현재 관련한 일련의 정책을 심화하기가 더욱 어렵다. 업종관리체계와 감독흐름메커니즘 등과 연관된 심층적 개혁의 제약이 유달리 두드러진다.

셋째, 상하이 양산보세항구와 푸둥국제공항 종합보세구가 상하이의 시내 중심지역과 떨어져 기초설비와 관련한 서비스 건설의 부채가 많고 기업의 운송성분이 높으며 주변지역에 보조의 업무설비를 낙후한다, 컨테이너를 찾고 반납하는 장소가 부족하고 구역에 생활과 관련한 설비를 낙후하며 기업의 운영성분이 높으므로 구역의 발전 경쟁력을 향상시키는 바에게 많은 영향을 준다.

<표 4-6> 상하이 종합보세구역의 SWOT분석

강점	약점
<ul style="list-style-type: none"> · 국제해운시장의 중심이 아태지역에 옮김 · 국가 발전전략 중에 중대한 사명을 담당 · 경제발전의 지리적 우위, 금융의 하드웨어환경 장점 · 완전한 산업 사슬을 형성되었음 · 정책과 재정지원이 있음 	<ul style="list-style-type: none"> · 경내관내 때문에 무역개방도와 자유도가 낮음 · 중앙과 지방의 관리부문을 독립하므로 서로 조화롭게 하지 못함 · 교통운송체계가 완벽하지 않고 구항의 동조화가 약함 · 서비스업의 발전이 낙후함 · 기타 국내외 세관 특수감독구역과 경쟁이 치열함 · 서비스업 필요한 복합적인 첨단인재가 부족함
기회	위협
<ul style="list-style-type: none"> · 글로벌화 발전 · 수출입 무역서비스의 수요 증가 · 새 기능의 성장 때문에 경제규모 확대와 서비스업 발전 · 서비스무역과 관련한 기술이 종합보세구역의 신경제성장점이 됨 	<ul style="list-style-type: none"> · 개방 확대와 중국 특수감독구역의 분포를 전개하므로 투자유치의 우세가 약해짐 · 기능 혁신하고자 하면 문제가 있음 · 관련 기초설비와 보조설비가 낙후함

제 5 장 상하이 종합보세구역의 발전전략

제 1 절 전략적 사고

1. 원칙

상하이 종합보세구가 자유무역지역으로 전환하는 것은 시대 변화에 걸 맞는 발전전략이다. 그것은 기능결정, 전략목표를 세우고 실시하는 것이 명확하고 실제에 부합되는 전략적 사고의 지도하에 비로소 작동되고 기능을 발휘할 수 있다. 그러므로 상하이 종합보세구가 자유무역지역으로 전환하고자 하면 다음과 같은 원칙들을 따라야 할 것이다.

1) 총괄적으로 기획하는 원칙

국민경제발전계획의 요구에 따라 총괄적으로 기획하고 성장극(Development Poles)이론⁴²⁾이 국가 경제발전과 체계개혁에 충분히 하도록 한다.⁴³⁾ 이에 따라 상하이 종합보세구가 자유무역지역으로 전환하는 과정 중에 정책우세와 기능우세를 확보하고, 더 큰 체계혁신과 시범방사작용을 발휘하게 한다. 더 큰 범위와 더 심층적인 개방을 위하여 경험을 쌓고 중국이 세계경제구성에 더 유리한 위치를 차지하게 한다.

2) 실사구시(實事求是)원칙

상하이 종합보세구의 발전수준에 대하여 정확하게 판단하고 국제 자유무역지역의 경험을 참고로 상하이시와 주변 지역의 경제발전조건을 결합하고 중국의 특색이 있는 전환도로를 만든다.

42) 성장극 (Development Poles) 이론: 특정 지리중심에 대한 자극 효과를 극대화하는 방법을 통해 발달되지 못한 지역까지 불균형에서 균형으로 발전하도록 하는 방법으로 전체 경제가 발전하도록 하는 이론체계이다.

43) 魏忠, “上海外高橋保稅區向自由貿易區轉型的研宄”, 上海海事大學, 2007, pp.8-10.

3) 입법선행(立法先行)원칙

보세구역 전환의 입장으로 입법과 정책을 결정하고 공통의 명확한 중점을 찾아내고 보세구의 운영과 국제관행을 서로 연결시키며 정책의 일치성과 안정성을 유지한다.

4) 개혁혁신원칙

경제글로벌화의 도전에 응대하기 위하여 체계를 통하여 체제를 혁신하며 개혁을 통하여 개방을 확대한다. 다국적 회사의 아태지역 본부를 중국지역으로 이전시키고 기업의 체계를 전환하는 바를 추진하고 경제에 활력을 주고 중국경제가 한층 더 발전하도록 촉진해 나간다.

2. 주요한 기능

자유무역지역은 중국이 자발적으로 시장을 개방하는 것이다. 특히 서비스시장과 자본시장을 개방한다. 진일보로 개혁을 심화하고 정부직능을 빠르게 바꾸고 선행선시(先行先試)원칙을 견지한다. 정부가 경제무역과 투자관리 방식을 혁신하는 것을 적극적으로 탐구할뿐더러 서비스업의 개방도 확대한다. 또한 각종 리스크를 예방하고 국제수준의 투자무역편리를 건설하고 효율적으로 편리하게 감독하고 법률 체제를 규범에 맞게 하는 자유무역시범구역을 추진한다. 그리고 개혁을 추진하고 개방형 경제수준을 향상시키는 시범구역이 되게 한다. 또한 보세구역의 기능은 화물무역업을 위주로 하고 자유무역지역은 서비스무역업을 위주로 한다.

1) 항만기능

화물집산이 기초적인 기능이다. 하역, 창고, 집산운송 등 기능을 포함한다. 하역기능은 국제 컨테이너가 국제간선과 국내지선 간의 중계하역작업을 하는 것이다. 창고기능은 국제시장 가격변동에 대응하기 위하여 가격이 정확하게 확인되지 못한 수출화물의 보관과 저렴한 가격으로 수입되는 화물의 보관, 수입 후 혹은 수속이나 분배를 기다리고 있는 상품의 보관, 또한 수입 후 제3국으로 판매하는 상

품을 보관하는 것이다.

2) 무역기능

무역기능은 화물을 구역에 중계, 보관, 무역 및 상품전시 하는 것 등이다. 주로 선물옵션거래, 유가 증권 매매, 환적무역 등으로 발전한다. 중국은 세계 최대 금속을 소비하는 나라이다. 대중상품이 공급과잉이기 때문에 많은 자원을 자유무역지역의 LME창고로 운송한다. 국내 공급이 부족할 때, 가까운 자유무역지역의 자원을 편리하게 구매할 수 있으며, 그 결과국내 기업의 거래비용을 줄일 수 있다.

3) 금융기능

주로 외화 자유태환과 유통, 외국자금 자유진출 및 역외금융 등을 포함한다. 구역에 금융시장이 이자율 시장화를 실현하고 금융 기구가 재산의 가격을 매기는 것은 시장화를 실행한다. 먼저 중국인민폐가 자본계정 하에 개방하고 점진적으로 자유태환을 실현한다. 점진적인 인민폐의 자유태환 방식을 추진하는 것이다. 먼저 경내 자본이 경외에 투자와 융자를 추진하고 다음에 기업의 범인이 상하이 자유무역지역에 인민폐 자유태환을 허락하고 미래에 개인 자유태환을 실현한다. 자유무역지역과 상응하는 외환 관리 제도를 설립해야 한다.

4) 서비스기능

구역의 모든 구성원에게 일괄 서비스를 제공한다. 활동장소를 제공하고 상업성 기업경영활동에 전시, 거래, 근무 등의 장소와 관련한 일련의 서비스(세관신고, 공증, 재무, 자문 등), 운송도구에 대한 수리와 기술지도, 사람에게 휴한지, 음식물, 여행, 쇼핑 등 서비스, 정보서비스 등을 제공한다. 상하이 종합보세구역 전환의 목표방식은 “경내관외(境內關外), 적당개방(適當開放), 물류주도(物流主導), 관련시설(關聯設施), 구항연동(區港聯動), 조합발전(協調發展), 통일영도(統一領導), 기업관리(企業管理)”의 자유무역지역이 되는 것이다. 일선이 점진적으로 철저하게 개방하고, 이선이 안전하고 효율적으로 감독하고 자유무역지역에 화물을

자유롭게 유통할 수 있는 혁신적인 감독 서비스 방식을 실시한다.

제 2 절 대책과 방안

상하이 종합보세구가 자유무역지역으로 빨리 전환할 수 있도록 다음과 같은 노력을 해야 한다.

첫째, 전국인민대표대회가 중국 자유무역지역의 법률적 보장 제도를 수립하기 위하여 <중화인민공화국자유무역지역법(中華人民共和國自由貿易區法)>을 세워야 한다. 전국 모든 조건이 성숙한 보세구역이 순조로운 자유무역지역으로 전환하는 일을 보장하기 위하여 국외 자유무역지역 입법의 선행적인 관행을 참조하여 전국인민대표대회가 전국적으로 적용할 수 있는 자유무역지역 법률을 세워야 한다. 자유무역지역의 성격(경내관외)과 관리방식(일선개방(一線開放), 이선감독(二線監管), 구내 불간섭(區內不干涉)) 또한 투자자유, 화물과 인원 진출 자유, 금융자유, 무역자유를 정확하게 규정한다. 현재의 자유무역지역에 대한 정의를 내리기가 애매하고 관리하는 기관이 많고 서로 조화롭게 하기가 어려운 것 등의 문제점들을 개선한다. 상하이 종합보세구역은 국가와 상하이의 인민대표대회가 종합보세구역에 관한 통일된 입법을 하는 것을 협조하고 규범적인 연동체계와 “삼구(三區)”일체화 관리의 법률적인 보장을 만들어 간다.

둘째, 중앙정부가 권위가 있는 주무 부처를 명확하게 지정하는 바를 추진하고 자유무역지역의 거시적인 관리를 책임진다. 전국적으로 자유무역지역의 거시적인 관리에 대하여 전문적인 관리기관을 설립하고 자유무역지역의 거시적 경제 관리와 협조를 실행하며 서로 갈등하고 충돌되는 문제를 해결한다. 이 기관의 관리체계가 기업 주도형이고 자유무역지역이 소속한 지역에 지점을 설립하고 지점이 자유무역지역의 전반적인 사무와 필요한 기초 시설을 관리한다. 그러므로 향후 이 지점이 건설 계획의 성안을 수립할 수 있고 심사하여 비준할 수 있다. 특히 자유무역지역과 도시 간의 기능이 서로 촉진되고 전반적인 계획과 건설을 앞서 진행하고 주변지역의 경제 발전을 촉진시킨다. 금융, 보험, 무역, 중개 등 제3자

산업의 발전에 필요한 최소한의 행정관리 방식을 실행하고 관리국으로 통일하고 관리한다. 더욱이 경제실체의 특성과 유연성을 체현한다. 지금은 보세구역관리위원회의 관리체계가 정부 주도형으로써 관리능력이 선천적으로 부족하므로 이 문제를 개선하도록 한다.

셋째, 기능혁신을 심화하고 종합보세구의 개방도와 자유도를 증가시킨다. 다국적 기업의 세계적인 무역 사슬을 통합하고 업무를 재통합시키는 수요에 적응하며 자본 흐름, 주문 흐름, 화물 흐름이 서로 분리됨에 따라 국제무역이 매입, 매출 외환과 자금관리 등 업무의 효율적인 통제적인 수요를 해결하며 국제무역의 결제기능을 혁신한다. 국제상거래에서 중국 인민폐(人民幣)로 결제하는 것을 추진하고 외화와 인민폐가 서로 융합하고 보완하는 결제기능시스템을 형성한다. 그리고 국제무역 중개상의 지지 계획을 정식으로 시행하는 것을 추진하고 종합보세구가 주문중심(訂單中心), 정가중심(定價中心), 결제중심(結算中心) 등 다국적 기업의 실제적인 본부 경제 집산지의 기능을 갖도록 한다. 수출입무역, 역외무역과 역내무역을 재통합시키는 업무의 발전을 촉진하고 국가급 수입무역과 수입무역서비스거점을 만든다. 국제무역기능을 핵심으로 하고 국제무역 결제서비스로 특색이 있고 현대화물류서비스로써 받치는 아태지역(전 세계)국제무역 사슬 구성과 관리센터를 형성한다.

자유무역지역에서 많은 기능혁신 중에 발전할 수 있는 공간이 제일 넓은 것은 금융이다. 이자율 시장화, 외화자유태환, 금융업 대외개방, 금융상품혁신 및 역외 금융업무 등이 다 포함하고 있다. 우위가 있는 역외업무의 발전정책과 관련한 시설을 건설하는 것을 추진하고 역외금융, 역외재보험, 역외거래, 역외리스, 국제 전자비지니스의 거래플랫폼 등 역외운행의 특색이 있는 서비스무역 업무 집산구역을 솔선하여 건설한다. 그리고 비행기와 선박금융 서비스체계를 힘껏 추진하고 산업의 집산구역을 형성한다. SPV(Special Purpose Vehicle)으로서 넉넉하고 SPV경외 고객자원을 개발한다. 리스회사에게 종합적이고 전문적이며 전반적인 종합보세구의 용자리스 종합적인 서비스플랫폼을 설립하도록 한다. SPV를 위주

로 한 자산증권화과 양도거래플랫폼을 설립하는 것을 탐구함으로써 종합보세구역 용자리스업무의 특구와 해운금융서비스의 감제고지를 형성하며 선박의 특별한 등록 제도를 설립하는 것을 추진한다.

그리고 컨테이너의 처리기능을 혁신적으로 만든다. 항선의 분포를 최적화하고 외고교항과 양산항이 두 컨테이너항만 간의 “통항효능(同港效應)”을 증강하며, 종합보세구와 공항화물창고 간의 컨테이너를 뜯고 조립하는 운행단계를 연결함으로써 공수컨테이너의 중계와 집결 분산, 조립이 편리한 방식을 형성한다. 출발항에 세금을 환급하는 정책을 실현하고 해·철 복합운송과 해·공 복합운송 업무의 용이성과 효율성을 향상시키고 수출입 집산과 조립, 중계의 컨테이너 공급원을 확대한다. 국제중계 컨테이너를 뜯고 조립하는 것을 감독하는 과정을 재건하고 이와 관련된 좋은 항만의 일체화 감독방식을 창조하고 상하이항 항구의 부가가치 능력을 배가시킨다. 역외서비스무역 기능의 발전을 도모하고 종합보세구의 무역기능이 화물무역을 위주로 하는 데에서 국제화물 무역과 국제서비스무역으로 전환되도록 한다. 가공무역을 결합하여 전환하고 승급하며 국제시장을 확장한다. 국제상품의 제3방 수리, 검측 등을 위주로 한 첨단기술이 있는 서비스무역업무 방식을 개발한다.

넷째, 구역연동을 추진하고 연동발전으로 방식의 전환을 도모한다. “삼항삼구”연동 발전은 국제해운센터를 건설하는 중요한 수단을 추진한다는 것이다. 종합관리위원회가 “삼구”를 행정적으로 관리하고 그 위에 세관, 검사검역, 외환, 공상, 세무, 경찰 등 행정직능부문을 연동하고 통일하게 관리한다. “삼구”의 개발 주체간의 전략적인 연맹과 개발한 협력체계를 완성하고 기초건설, 외부 기업의 투자 유치, 서비스회사와 자본은행 등 다방면에 “삼구”의 자원을 서로 보완하고 이익을 공유하는 구조를 형성한다. 감독부문은 통일된 기업경영의 자질플랫폼을 건설하고 “삼구”중 임의의 지역에 투자하고 등록하며 기타 두 지역에 업무를 확장하고 경영활동을 펼칠 수 있도록 회사가 편리한 수요를 만족시키도록 한다. “삼구”간의 감독을 통일하고 정책을 공유하고 최대한 한도 하에 기업의 운영비용을 줄인

다. 점진적으로 보세원구와 (해공)항만구역 간의 관리체계, 개발체계, 감독방식 등 다방면에 분리되는 상태를 해소한다. “삼항삼구”내에 항만(공항), 해운(공수), 물류, 보세원구설비자원과 서비스자원의 고도화를 위하여 서로 보완하고 조화롭게 한다. 점점 항구관리 주체의 협조체제를 합리적으로 조절하고 구항일체화 관리체계를 실현하고 추진한다. 세관, 검측검역 등 감독부문이 항구감독과 보세감독 간의 시스템을 분리하고 정보를 격리시키는 상황을 관통시킨다. 구항 화물의 장애가 없는 유통환경을 만들고 구항간의 화물 보관배송, 중계운송, 분할집산조립 등 물류과정의 최대한 막힘이 없도록 한다. 운송방식 간의 연동을 강화하고 컨테이너의 해·철 복합운송과 해·공 복합운송의 운행하는 효율과 서비스능력을 높인다. 구항(區港) 개발 주체의 연동방면에 이익을 공유하는 체제 설립을 연구하고 비용이 저렴하고 효율적인 구항 간의 화물을 이동 서비스체계를 만들고 상하이 컨테이너항의 전반적인 서비스 경쟁력수준을 향상시킨다. 구항일체화의 수요를 적용하는 구역에 윈스톱 통관서비스센터를 건설한다. 개발을 유도하고 효율적이고 편리하고 권리와 책임을 일치하는 원칙에 의하여 종합보세구위원회가 주변연동구역의 산업발전, 계획건설, 투자촉진 등 다방면에 대하여 협조, 관리, 책임을 확인한다. 연동을 통하여 국제무역, 항구물류, 자동차제조, 공사기계, 항공부품, 선박과 해양의 공사 등 전체 국면에 영향을 미치는 정도의 산업사슬을 빠르게 형성하는 것을 촉진시킨다. 종합보세구의 특수한 기능정책 자원우세를 발휘하고 주변 산업지역을 발전시킬 수 있도록 좋은 확산능력, 기능방사, 물류관련시설과 시장지지 등 활동들을 형성한다.

다섯째, 서비스플랫폼을 건설하고 종합적인 서비스수준을 향상시킨다. 산업발전과 기능혁신으로써 서비스수준을 높이고 합리적이며 순조로운 체계체제, 하드웨어와 소프트웨어를 결합하고 완전한 전방위, 정보화, 효율적이고 편리한 종합적인 서비스체계를 건설한다. 행정을 심사하여 비준하는 제도개혁을 심화하며 온라인 심사하여 비준하는 플랫폼을 설립하고 심사비준과정과 절차를 최적화한다. 고지보증과 병렬연결 심사 비준을 일반화하고 심사 비준의 과정과 요금을 줄인다. 정부가 계획 설계를 전개하는 것, 정책발표, 서비스자문, 연구교류 등 서비스를

강력하게 추진하고 종합적이고 수준이 높은 서비스플랫폼과 창구를 만든다. 전자화 감독을 실현하고 세관, 검사검역 등 항구부문의 지지를 얻음으로써 편리하게 통관하는 수준을 높인다. 종합적인 범을 집행하는 권한이 있고 유효한 정보협조 의사소통 메커니즘을 건설하며 기업의 정의성실체계를 설립한다. 기업의 문제를 해결하는 체계를 설립하고 기업의 신용관리체계를 완벽하게 하고 분리관리를 실시한다. 기업의 신용기록대로 기업을 분류하고 차별화 관리를 실시하며, 신용도가 높은 기업에 대하여 투융자, 통관, 검사검역 등 다방면 편리를 제공하는 반면에 신용도가 낮은 기업에 대하여는 빈틈없는 감독을 실시한다. 정보서비스플랫폼을 강하게 건설하여 지역 간의 정보를 공유한다는 것을 빠르게 추진한다. 충분히 전문적 해운 정보플랫폼, 금융정보망, 무역플랫폼, 인력자원정보플랫폼 등 전문화된 정보플랫폼의 작용을 발휘한다. 특히 해운물류, 항만정보플랫폼의 기반에 상하이항 EDI센터와 상하이 전자항구플랫폼을 재통합시키는 우세를 발휘하므로 항만, 해운, 물류 등 정보공유와 응용시스템을 형성된다. 국제무역정보망의 서비스플랫폼을 설립하며 무역 전자비즈니스 회사, 전문적 온라인 거래시장을 종합보세구에서 입주하고 브랜드와 국제무역거래 서비스가상시장을 설립할 것으로 연구한다. 상하이 종합보세구가 “현재와 미래 서로 결합, 정부를 위주로 한 시장연구 참여 결합”의 요구에 따라서 지역의 상업 계획을 완벽하게 한다. 보세구역에 기업의 발전을 위하여 필요한 상업적 관련 설비를 제공한다.

여섯째, 인재를 집결하고 인력자원서비스체계를 완벽하게 한다. 우선 고급 인재 공공서비스플랫폼의 기능을 완벽하게 하고 인재발전고찰센터를 설립하고 기업의 인재에 대한 발전요구를 알아보고 발전추세를 파악한다. 계속적으로 인재의 집결과 발전의 정책조치를 완벽하게 한다. 주로 해운, 무역회사가 각종 고급의 부족한 인재를 도입한다는 것을 지원한다. 조건이 만족한 인재에게 주택, 호적, 의료보장, 자녀취학 등 다방면의 우대와 편리를 제공한다. 발전의 수요로 인한 인재취업과 창업 등 방면의 정책과 조치를 시기적절하게 완벽하게 한다. 중점적으로 해운물류, 해운금융, 화물대리, 선박금융, 무역금융, 해운과 무역 고급서비스 등 다방면의 인력을 집결시킨다. 해외도입을 통하여 더 많은 우수한 인력을 유치하

며 동시에 교육훈련합작체제를 설립해야 한다. 국내외 핵심 대학과 합작체제를 설립하고 주로 해운물류, 금융, 무역 등 학과를 건설과 관련 인력을 키우는 것을 지원하고 국제화 수준이 있는 인력을 키운다. 직업에 대한 교육과 훈련을 강화하고 해운물류연구훈련센터와 국제무역연구훈련센터 및 금융연구훈련센터 등 기구의 설립을 연구한다. 학교와 기업 간의 합작을 강화함으로써 생산, 공부, 연구를 서로 결합하고 빈틈없는 인력을 유치할 수 있는 공급플랫폼을 설립한다. 종합보세구의 노동력자원이 부족한 문제를 빠르게 해결하고 기업의 일선노동자에 대한 실제 수요를 파악하여 기초생활시설을 완벽하게 하는 기초에 더 많은 블루칼라 노동자를 유치한다.

일급제, 해운, 무역 분야에서 비중국적선과 관련 문제를 해결한다. 지금까지 중국의 선대들 중에 비 중국적선은 56%를 차지하고 있다⁴⁴⁾. 근년에 중국 선대의 규모가 계속적으로 확대하지만 중국선박이 경외에서 등록하는 비례는 연속적으로 증가하고 있다. 왜냐하면, 중국에서 선박을 등록하고자 하면 수입세, 수입부가가치세, 인지세 등 여러 가지 세수를 납부할뿐더러 등록과 관련한 일련의 수속도 복잡하다. 또한 등록된 선박에 대한 관리도 더욱 엄격하다. 홍콩에서 선박을 등록하려면 두 시간정도를 완성할 수 있는데 반면에 양산항에서 등록하려면 100일을 넘고 세관, 해사, 검사검역 등의 과정을 다시 해야 한다. 이에 따라서 상하이 자유무역시범구는 등록하는 중국적선에 대하여 세수를 절감하거나 등록수속을 줄여야 한다. 편의치적선⁴⁵⁾은 중국적으로 바꾸면 인력코스트, 관리비용, 도선료 등의 비용을 절감할 수 있다. 중국적선에 대한 제약이 많기 때문에 간단한 몇 개 우대정책으로서 해결할 수 있는 것이 아니다. 다른 나라와 지역과 경쟁할 수 있는 완비한 제도와 서비스체계가 필요하고 선박에 관련 보험, 거래, 담보 그리고 세수 등의 다방면에서 타과한 제도를 수립해야 한다.

또한 중국은 카보티지⁴⁶⁾ 관례와 중국의 국제해운조례 등 일련의 법률에 인하여

44) "陈姗姗 许永", "自贸区改轨航运: 中资船不再挂外国“方便旗”, 「第一财经日报」, 2013.09.30.

45) 편의치적선(Flags Of Convenience)은 세금 절감 및 기타 편의를 위해 선박 소유자가 소재국이 아닌 외국에 등록된 선박을 지칭함

연안운송을 중국선사의 중국적선에게만 허가하였다. 선박이용률을 향상시키고 연안 피더선사를 이용하거나 홍콩, 싱가포르, 부산항 등 환적항을 이용하는 불편리하고 일련의 비용을 절감하며, 화주들이 다양한 운송스케줄을 확보하고 물류코스트를 절감하기 위하여 중국선사들이 편의치적선을 이용하여 수출입 컨테이너의 상하이와 다른 항만 간의 운송을 허가해야 한다.



46) 카보타지(cabotage): 외국적선 혹은 외국적기의 본국 내에 운송금지.

제 6 장 결론

제1절 연구결과의 요약 및 시사점

중국의 상하이 종합보세구가 2013년 10월 1일 자유무역지역으로 전환되었다. 외국자본이 독자적으로 은행, 병원, 테마파크를 세울 수 있고 서비스개발의 혁명에 버금가는 조치가 이루어졌다. 즉 상하이를 세계적인 금융, 서비스 산업중심지로 육성하고자 하는 목표를 내걸고 있다.

본 논문은 자유무역지역의 정의를 소개하고 분석하였다. 중국보세구역과 자유무역지역 간의 공통점과 차이점을 비교하고 분석함으로써 중국보세구역이 자유무역지역으로 전환하는 것이 이미 필연적인 것을 나타내고 있다. 본 논문에서 연구하는 문제는 단순히 보세구역이 자유무역지역으로 전환하는 것이 아니라 두 세관특수지역 간의 차이와 전환하는 중에 구체적으로 해결해야 하는 문제를 찾아내고 상응하는 대책과 발전전략을 제시하는 것이다. 그러므로 본 논문의 결론은 다음과 같다.

첫째, 중국보세구역이 자유무역지역으로 전환하는 것이 필연적이다. 보세구역의 전환은 중국이 경제체제개혁을 심화하는 것이고 정부직능을 가속시키는 전체적으로 변화된 객관적인 요구이다. 또한 시장경제의 완벽한 발전, 세계경제일체화, 구역의 경제발전, WTO 가입 후 기회와 도전 등 외부의 객관적인 요구이기도 한다. 동시에 보세구역의 “선천부족(先天不足), 후천실조(后天失調)”를 개선하고 진일보로 보세구역이 시험시범구역의 기능을 발휘하는 내부적으로 필요한 주관적인 요구이다.

둘째, 중국보세구역의 전환은 국가의 정책지원이 필요하다. 전환과정 중에 관리체계를 다시 구성하고 통일된 법률을 설립하고 금융체계를 개선하는 것 등 다방면의 문제해결에 모두 중앙정부가 적극적으로 이 과정에 참여해야 한다. 중앙과

지방의 각 보세구관리위원회의 용화를 통하여 자유무역지역으로의 전환을 공통적으로 노력하고 완성해나가야 한다.

셋째, 중국보세구역의 전환은 자격이 있다. 15개 보세구는 자신의 조건, 구체적인 지리위치, 지방정부의 지도사상과 주목정도, 자신의 운영관리 등 각각 특징이 있으며, 발전종도가 다르다. 보세구역의 전환은 우승열패한 상태에 부딪히고 있다. 국제관행에 맞고 종합적인 형이나 전문형 자유무역지역으로 전환하고자 하면 국가의 개혁개방 대전략에 전적으로 달려 있다. 주로 관세제도, 외환관리체계와 환율제도, 투자체계 등 다방면의 개혁이다.

넷째, 중국보세구역이 자유무역지역으로 전환하는 것은 목표가 있다. “경내관외, 적당개방, 물류주도, 구항연동, 조화로운 발전, 통일지도, 기업관리” 등 목표 방식을 포함하는 자유무역지역이 되어야 한다. “일선개방, 이선감독, 구내자유”의 혁신적인 감독서비스 방식을 실행한다.

다섯째, 중국보세구역의 전환은 중점이 있다. 중점은 입법제도, 기능결정과 관리체계의 개혁과 혁신, 개념타과, 기능타과, 감독모식타과를 실현하는 것 등이 전환의 중요한 단계와 내용이다. 기능측면에서는 원래 화물무역을 위주로 하는데 반하여 지금은 서비스무역으로 바꾼다.

여섯째, 상하이 자유무역시범구는 중국의 개혁개방 발전전략 중에 국가적 사명을 짊어졌고 있다. 중국보세구역의 전환은 상호적으로 진행한다. 보세구역을 전환하려면 좋은 방안이 필요하고 잘 시행해야 한다. 조정하고 발전을 공고히 함으로써 경험을 얻고 점진적으로 일반화하게 된다. 이를 실행하면서 계속적으로 수정하고 개선한다. 중국의 다른 지역들은 경쟁적으로 자유무역지역을 설립에 열중이다. 쉐젠, 텐진, 샤먼, 칭다오, 우한, 정저우 등이 자유무역지역을 설립을 신청하고 있다. 상하이 자유무역시범구는 몇 년간의 시험을 거쳐 다른 자유무역지역에게 적용될 수 있다.

일곱째, 금융자유화를 추진한다. 통제를 가능한 리스크 범위 내에서 위안화의

자유태환, 이자율 자유화, 위안화의 오프쇼어(off-shore) 사용을 우선적으로 시행한다. 또한 역외금융과 금융리스 업무를 추진한다. 금융개방과 금융기능 혁신을 심화한다.

제 2 절 연구의 한계점과 향후 연구과제

본 논문은 비교분석을 통하여 중국보세구역과 자유무역지역 간의 차이를 찾아내고 전환과정에 있는 문제를 분석하고 상하이 종합보세구역을 중심으로 중국보세구역의 전환에 대한 대책을 제시하였다. 그러나 중국에는 국제무역 환경보다 정책이 자유무역지역에게 영향을 더 많은 주기 때문에 앞으로 어떤 정책을 발표할까 예측하기 어렵다. 또한 2차 자료만을 통하여 분석하였기 때문에 실제 현황과 어느 정도 제약요인이 있다. 그러니까 깊이 있는 연구나 구체적인 방안을 제시하지 못해서 연구 한계가 있다.

이 연구에서 SWOT분석을 다소 주관적인 판단이 개제되어 있다는 점에서 분석 결과의 객관성과 유용성이 다소 문제가 있으니 향후의 연구에서는 설문조사 등을 바탕으로 한 보다 객관적이고 정확한 실증분석 등이 이루어져야 할 것이 이러한 연구과제로 남는다. 또한 실행과정에서 나타날 수 있는 문제점들에 대한 진일보된 연구가 필요하다.

참고문헌

<국내문헌>

1. 단행본

- 부산발전연구원, 「동아시아물류동향」, 2013.3+4 통권 제70호
부산발전연구원, 「동아시아물류동향」, 2013.1+2 통권 제69호
부산발전연구원, 「동아시아물류동향」, 2012.11+12 통권 제68호
한국, “자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률”, 2012년 현행법

2. 국내논문

- 김아름, “한국과 중국의 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 관한 연구”, 한국
해양대학교, 2013.8
김태인, “동아시아 주요국의 FTZ 화물관리 개선방안에 관한 비교연구”, 통상정보
연구 제8권 제4호, 2006.12.25
성균관대학교 경영학부, “자유무역지역에 대한 분석과 조사”, 2010
손춘효, “A study on the development of Bonded Logistics Zone in China”, 한
남대학교 석사논문, 2012.2
심영수, 현인규, 주염, “한·중 보세구역제도의 비교 분석”, 「物流學會志」, 第20
券, 第5號, 2010.12
이성우, “중국 세관특수구 제도 특성 분석”, 「해양물류연구」 1월호, 2010
이혜, “대련 지역 대요만(大窯灣) 보세항구의 발전전략에 관한 연구”, 성균관대
학교, 2011
임일규, 김명재, 안기명, “중국항만과 경쟁력분석을 통한 부산항 환적화물 유치
전략 연구”, 「한국항만경제학회지」 제26집 제3호, 2010. 9
원종학·마중화·정경화, “자유무역지역 현황 및 관세율 적용에 관한 연구”, 한국조

세연구원, 2008.9

조경우, 강운호, 김만홍, "중국의 항만배후단지 운영제도에 관한 고찰", 「세계해양발전연구」, 2012.2

조서정, "중국 보세구 운영과 발전전략에 관한 연구", 신라대학교 무역학과 석사논문, 2012.02

중화인민공화국 세관보세항구관리 잠정시행방법

최남용, "한·중 공동경제 특별 지구의 운영을 통한 경제협력 증진방안 : 한국 목포의 대불 자유무역 지역과 중국 상해의 와이까우차우보세구를 중심으로", 「經商論叢」, Vol.27, 2003

"홍콩 섬유패션시장 동향 분석", 2010.02.05

<국외문헌>

成思危, "從保稅區到自由貿易區", 「青島日報」, 2003.12

陳姍姍 許永, "自貿區改軌航運：中資船不再挂外國“方便旗”， 「第一財經日報」, 2013.09.30.

"什麼是自由貿易區", 「環球時報」, 2005.11.11 第九版
上海綜合保稅區“十二五”發展規劃, 2012

王彬, "洋山保稅港區的自由貿易區轉型：“理論与實踐的探討”，復旦大學, 2007

魏忠, "上海外高橋保稅區向自由貿易區轉型的研究", 上海海事大學, 2007

姚元, "我國保稅區向自由貿易區轉型研究", 中國海洋大學, 2005

葉耿, "建設洋山自由貿易港區研究", 上海財經大學 석사논문, 2008.6

中經未來, "2013-2017年中國港口行業發展前景與投資預測分析報告", 2013.5.19

"自由貿易區", 中國經濟網, 2010.02.03

"自由貿易區的特點", 中國人民銀行 海口中心支行, 2011.04.06

<기타>

인천국제공항 (<http://www.airport.kr>)

시사상식사전 (<http://terms.naver.com>)

中國張家港政府 (<http://www.zjg.gov.cn/>)

上海綜合保稅區 (<http://www.ysftpa.gov.cn>)

外高橋保稅區 (<http://www.waigaoqiao.gov.cn>)

中國海關 (<http://service.customs.gov.cn/>)

百度网 (<http://baike.baidu.com>)

中經未來 (<http://www.cefuture.cn>)



感謝의 글

중국을 떠나 한국으로 유학 온지 7년이 지났습니다. 그 동안 유학생으로 생활하면서 많은 분들과 만나게 된 인연을 소중하게 생각합니다. 이 모든 순간들이 저에게는 평생 잊지 못 할 소중한 시간이었습니다.

먼저 부족한 제자인 저를 끊임없는 관심과 사랑으로 대학원생활을 이끌어주신 신한원 지도교수님과 논문의 심사를 맡아주시고 바쁘신 와중에서도 아낌없는 격려와 세심한 지도로 심사해주신 박상갑 교수님, 안기명 교수님께 진심으로 감사드립니다.

또한 대학원 수강 중 많은 가르침과 조언을 주신 안기명 교수님과 이기환 교수님, 그리고 여러 선. 후배 대학원생과 많은 부탁드렸던 해운경영학부 강다영 조교님께도 감사드립니다.

마지막으로 가장 사랑하는 가족, 저 때문에 언제나 마음 고생하시던 부모님께도 진심으로 이 자리를 빌어서 고개를 숙여 감사를 드립니다. 앞으로도 은혜의 보답하고 부끄럽지 않도록 더욱더 열심히 노력하겠습니다.

2014.02

席琬婷 올림