

우리나라의 관세자유지역의 전망에 관한 연구*

A Study on the Prospect of Customs Free Zone in Korea

김용진**

목 차

-
- | | |
|--------------------------|----------------------|
| I. 서론 | IV. 관세자유지역의 개선방안과 전망 |
| II. 관세자유지역의 의의와 운영현황 | V. 결론 |
| III. 관세자유지역과 국내유사제도와의 비교 | |
-

Key Words : 관세자유지역, 경제특구, 자유무역지역, 보세구역, 종합보세구역

Abstract

There are several Customs Free Zone in Korea. Those are Busan Port, Kwangyang Port, Inchun Port, and International Airport Inchun. And there are several zone which will be appointed soon ; Busan Port area, Kwangyang Port area, Inchun Port and International Airport Inchun area.

But there are many problems to operate CFZ in Korea. This paper aim at pointing out for the problems and drawing up the plan.

The problems are an unreasonable incentive standard, security of the behind site related to CFZ, present customs law not to process and assemble, and several similar system related CFZ.

Globalization and regionalization are major trends in the international economic system recently.

So we have to make desperate efforts to win the severe competition among many countries in economic aspect and make a good plan to solve the problems related CFZ in future.

* 본 연구는 2002년도 부산교육대학교 초등교육연구소의 연구비지원에 의해 작성되었음.

** 부산교육대학교 사회교육과 교수

I. 서론

최근 국제물류의 흐름은 대규모 항만이나 공항을 중심으로 집중된 다음 다시 각 지역으로 운송되는 방식을 띠고 있다. 이와 같은 국제물류환경의 변화속에서 치열한 경쟁을 하고 있는 세계 각국들은 자국을 국제물류의 중심기지로 만들기 위해 항만이나 공항시설을 확충하여 관세자유지역과 같은 경제특구를 지정하여 운영하고 있다.

특히 우리나라를 포함한 중국, 일본, 싱가폴, 대만 등 세계경제의 성장을 주도하고 있는 동북아 경제권에 있는 국가들은 지역경제 및 물류주도권 확보를 위한 국가간 경쟁이 어느 지역보다도 치열한 양상을 보이고 있다. 동북아 경제권의 국가간 물류 및 비즈니스 주도권 경쟁의 특징은 경쟁적 물류 인프라개발과 경제특구제도의 도입이라 할 수 있다. 즉, 동북아 주요국들은 자국의 항만과 공항을 동북아의 물류 및 비즈니스 거점으로 육성하고자 대규모의 투자를 통해 인프라를 확충하는 한편, 경제특구제도의 도입을 통해 파격적인 인센티브와 글로벌 수준의 물류 및 비즈니스 환경을 제공하여 국제화물과 글로벌 기업의 투자를 적극 흡수하는 전략을 구사하고 있다. 일찍 경제특구제도를 도입했던 홍콩, 싱가포르, 대만과 아시아의 경제 중심축으로 부상하고 있는 중국 역시 1990년 전격적으로 도입한 보세구, 수출가공구 등 일련의 경제특구를 중심으로 동북아 경제권의 경제, 물류, 비즈니스의 중심지로 자리매김하기 위해 노력하고 있다.

우리나라 역시 세계경제환경변화에 따라 이에 적응 및 변화를 위해 다각적으로 모색해 왔으며 외국인투자 확대를 위한 유인책으로 외국인투자촉진법을 1998년 11월에 제정하였다. 뿐만 아니라 우리나라가 지리적으로 유리한 위치에 있는 점을 적극 활용하여 우리정부는 항만이나 공항 등을 중심으로 하는 일정지역을 관세자유지역으로 지정, 운영하여 세계적인 물류기업과 국제물류를 유치하고 물류산업을 활성화함으로써 해당지역을 21세기 동북아의 국제물류기지로 육성하고자 노력하고 있다. 그 일환으로 국제물류 기지육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률(이하 관세자유지역법, 1999년 12월) 및 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률(이하 자유무역지역법, 2000.1)을 제정하는 등 동북아 국제비즈니스 및 물류중심지화를 위한 작업을 추진해 왔으며 2002년 11월 14일 국회본회의를 통과한 경제자유지역법(재수정안)은 이러한 외국인 투자확대를 촉진하여 지역경제 활성화와 동북아경제중심이란 목표를 달성하고자 노력하고 있다.¹⁾

또한 관세자유지역법의 제정에 따라 우리정부는 2002년 부산항과 광양항을 관세자유지역으로 지정하였으며, 2003년에는 인천항과 인천국제공항을 관세자유지역으로 지정하

1) 방희석 외, 「제주공항 자유무역지역 지정 및 발전방안 연구」, 2003년 정기학술대회 발표논문집, 한국항만경제학회, 2003. pp.103-104.

여 우리나라 주요 항만과 공항의 물류 및 비즈니스 환경을 획기적으로 개선하는 정책을 추진하였다.²⁾

본 연구는 국제물류 및 국제경제 환경변화에 부응하기 위해 지정된 관세자유지역에 대한 의의와 운영현황, 관세자유지역과 국내유사제도와의 비교, 관세자유지역의 개선방향과 이에 대한 전망을 연구함으로써 우리나라 국제물류흐름연구에 일조를 하고자 한다.

II. 관세자유지역의 의의와 운영현황

1. 관세자유지역의 의의

관세자유지역은 B.C 2000년경 페니키아에 설치된 자유중계항에서 유래하여 1547년 이탈리아 리보르노(Livorno)항의 자유항지정을 계기로 본격화되었으며 근대적 의미의 관세자유지역은 1888년 독일의 함부르크에서 조성되었다.

현대적 의미의 관세자유지역 개념은 1936년 뉴욕 외국무역지대(Foreign Trade Zone)가 조성되었으며 뉴욕 외국무역지대의 성공으로 오늘날 전 세계 800여개 지역으로 확대되었다. "Free Zone" 또는 "Free Trade Zone"이라 불리는 관세자유지역은 미국, 유럽, 싱가포르 등 선진국은 물론 중국을 비롯한 개도국을 포함하여 설치되지 않은 국가가 별로 없을 정도이다.³⁾

특히 싱가포르⁴⁾는 기존의 자유항 제도를 포기하고 1969년 관세자유지역법(Free Trade Zones Act)을 제정하여 관세자유지역을 도입하였다.

관세자유지역이란 국가의 관세선 밖에 위치한 제한된 구역으로서 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면세특전을 부여, 화물의 반출입 및 중계, 가공활동 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적, 지리적 경제특구이다.

관세자유지역제도는 국가간의 물류를 원활하게 함으로써 당해 지역을 국제적인 물류 중심지로 육성하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다. 관세자유지역은 해당지역에서의 물품의 반입 또는 반출 및 용역의 제공 등에 대하여 관세법과 부가가치세법, 특별소비세법, 주세법 등 세법에 대한 특혜가 인정되는 지역을 말하며 지정대상을 공항 및 배후지, 항만 및 배후지, 유통단지, 화물터미널로 규정하고 있어

2) 우종균, 「국제물류 촉진을 위한 관세자유지역제도의 개선방안」, 2003년 정기학술대회 발표 논문집, 한국항만경제학회, 2003, p.50.

3) 재정경제부, 『관세자유지역의 도입추진』, 1998.

4) 싱가포르는 1998년도 1600만TEU에서 2010년 3,600만TEU의 컨테이너처리능력을 가진 세계최 대의 물류중심지로 성장하기 위한 전략을 추진중이다.

국제물류체계의 최적지라고 할 수 있는 항만과 공항 그리고 그 배후지 등을 물류거점으로 육성하고자 하는데 있다. 관세자유지역에 입주할 수 있는 사업체는 등록업체, 지원업체, 국가기관 또는 공공기관으로서, 등록사업의 경우 물품의 하역, 운송, 보관, 전시, 판매 또는 가공(재정경제부장관이 산업자원부 장관과 협의하여 정하는 단순 가공에 한함)사업과 물류의 보수 및 국제운송주선, 국제선박거래 기타 대통령령이 정하는 국제물류 관련사업이 해당되며⁵⁾ 주요기능 및 세부기능은 (표 II-1)과 같다.

(표 II-1) 관세자유지역의 주요기능과 세부기능

사업유형	주요기능	세부기능
등록사업	<ul style="list-style-type: none"> ○ 물품의 하역 · 운송 · 보관 · 전시 · 판매 또는 가공 ※ 가공 : 재정부장관이 산자부 장관 협의하여 정하는 단순가공 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 운송 : 구내운송, 항만하역운송 ○ 보관 : 장치, 저장 ○ 판매 : 역내판매, 재수출, 중계무역, 통과선박(항공기)에 대한 급유 · 급수 · 선원공급 · 용품 공급, 외국적선박간 물품 · 용품의 공급 (이적, 환적) ○ 단순가공 : HSK 10단위불변 가공
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 물품의 보수 (재정부령이 정하는 것) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 포장, 상표부착, 품질조사, 선별, 분류, 혼합, 세정, 해체, 절단 및 기타 이와 유사한 작업으로서 제조 · 가공에 해당하지 않는 작업
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국제운송주선, 국제선박거래, 기타 대통령령이 정하는 국제물류 관련 사업 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국제물류관련사업 <ul style="list-style-type: none"> - 선박 및 항공기 또는 이들 운송수단의 운영에 필요한 장비의 수리 · 정비 및 조립업 - 선식 및 기내식의 공급업
지원사업	<ul style="list-style-type: none"> ○ 금융, 통관, 폐기물 수집 · 처리 등 등록업체의 지원과 관세자유지역 운영에 필요한 사업 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 금융, 보험, 통관, 세무, 회계, 무역업 ○ 정보처리, 폐기물 수집 · 처리업 ○ 요식, 숙박, 목욕, 세탁, 이용업
국가기관, 공공기관 서비스	<ul style="list-style-type: none"> ○ CIQ, 관리운영건물, 컨벤션센터, 국제회의장 및 전시장, 주차장 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기타 관세자유지역 운영에 필요한 공공서비스

자료 <http://www.portincheon.go.kr/port/customs/customs.asp>

관세자유지역은 이 지역에 반입되는 외국물품은 관세가 부과되지 않으며 통관절차가 생략되며 이 지역내에서는 운송, 하역, 포장, 가공, 조립, 수리, 보관, 환적, 저장, 상표부

5) 서수완 외, 「한중일 자유지역 비교 연구」, 2002년 추계 정책토론 및 학술발표대회 논문집, 국제무역학회, 2002, p.177.

착 등 물류업을 자유롭게 수행할 수 있다.

우리나라는 동아시아의 중심에 위치하여 지리적으로 유리한 점을 적극 활용하여 다국적기업의 물류기지를 유치하고, 물류산업을 활성화할 필요성이 큼으로 관세자유지역 제도의 도입은 우리나라의 공항과 항만을 21세기 동북아의 물류거점기지로 육성하기 위해서는 필요한 것이다.⁶⁾

현재 관세자유지역과 유사한 자유지역은 전 세계적으로 여러 지역에 설치되어 있으며 물류산업의 활성화를 통한 부가가치와 고용창출에 크게 기여하고 있다. 이 관세자유지역은 기존의 자유무역지역이나 종합보세구역과 달리 관세나 부가세 등 각종 간접세가 면제되고, 화물반출입, 통관절차가 완전히 생략되며, 제조업이 아닌 물류업에 초점을 맞추고 있다.

관세자유지역에 대한 경제적 효과로는 첫째, 관세자유지역은 관세법의 적용을 받지 않는 법적 지리적 경제활동 특구로서 화물의 반출입, 가공, 재수출 등이 자유로워지기 때문에 외국기업 유치가 그 만큼 쉬워지는 이점이 있다.

이 때문에 이미 미국, 영국을 비롯한 선진국 여러 나라와 싱가포르, 중국 등에서도 항만은 말할 것도 없고 내륙지방에까지 관세자유지역을 지정하여 운용하고 있다. 특히 동아시아 물류중심지역을 목표로 하고 있는 우리나라로서는 이 제도의 활성화가 차지하는 비중은 거의 절대적이라고도 볼 수 있다.

둘째, 관세가 부과되지 않고 통관절차가 생략되는 관세자유지역은 국내외 물류관련업체의 투자환경이 획기적으로 개선되고 물류활동이 자유로워져 국제교역이 한층 촉진된다. 셋째, 관세자유지역은 화물의 반출입 및 중계 등을 자유롭게 수행할 수 있는 법적, 지리적 경제활동 특구로서 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전이 부여되며, 장치, 보관, 가공, 조립, 제조, 환적, 무역 등 물류업에 관련된 자유로운 활동이 보장된다. 넷째, 관세자유지역에 입주하는 국내외 투자기업은 법인세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등 각종 세금과 토지 임대료 등이 감면되는 혜택이 주어져 물동량 증가, 외국인 투자유치증대 등의 효과가 기대된다. 또한 물류업에 초점을 맞추어 역내에 반출입 되는 화물에 대하여 간접세도 부과되지 아니한다. 다섯째, 관세자유지역은 고효율, 저비용의 물류 체계가 획기적으로 정착되고 업계 및 관련기관간의 공동네트워크로 각종 정보공유를 통한 고객중심의 서비스가 정착될 것이다. 여섯째, 관세자유지역은 국제간 물류유치, 위탁무역촉진, 물류부가가치창출, 외국인투자유치 등 다양한 경제적 효과를 가져다 준다. 그러나 기대목표치가 크다 하여 서둘러 추진한다면 그에 따른 부작용으로 효과가 반감될 우려도 없지 않다. 일곱째, 관세자유지역의 활성화로 인한 고용창출과 중계가공무역 진흥 등을 통한 경제적 효과가 기대된다.

6) 재정경제부,『국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역설치 및 운영에 관한 법률』, 2000.12.

2. 관세자유지역의 운영현황

우리나라 관세자유지역은 전술한 바와 같이 2002년 1월 부산항, 광양항 지역이 지정되었으며, 인천항, 인천국제공항이 2003년 1월에 지정되었다.

우리나라의 관세자유지역은 기존의 수출자유지역, 종합보세구역과 비교할 때 제조업이 아닌 물류업에 초점을 맞추고 지역내 물품에 대해서는 간접세를 부과하지 않는 점 등이 다르다.

우리나라 관세자유지역은 시, 도지사의 신청을 받아 관세자유지역위원회(재경부장관이 위원장)의 심의를 거쳐 재경부장관이 지정하게 된다. 관세자유지역으로 지정되는 곳은 국제물류의 유인 및 외국인 투자촉진효과가 크다고 인정되는 항만, 공항과 그 배후지로 지정요건은 다음과(표II-2)와 같다.⁷⁾

(표 II-2) 관세지역지정요건

	항 만	공 항	유통단지,화물터미널
화물처리	<ul style="list-style-type: none">· 연간1천만톤이상· 3만톤급 컨테이너 전용부두시설· 정기 국제컨테이너 항로가 개설	<ul style="list-style-type: none">· 연간 50만톤 이상· 정기 국제항로 개설	<ul style="list-style-type: none">· 연간 1천만톤 이상· 반입물량 10%이상이 환적화물
면 적 (부두+배후지)	100만m ²	50만m ²	50만m ²

본 연구에서는 우리나라 관세자유지역운영현황을 부산항과 광양항을 중심으로 상술하였으며 또한 국내경제특구의 현황을 약술하였다.

1) 부산항의 관세자유지역현황

부산시는 “재정경제부가 2001년 12월 17일자로 북항 신선대 터미널, 감천항 한진터미널, 옛 제일제당부지 등 북항과 감천항 127만8,000m²(38만7,000평)에 대해 부산항 관세자유지역 지정을 고시했다”고 밝혔다. 이에 따라 2002년 1월 1일부터 정식으로 관세자유무역지역으로 지정받게 되었다. 향후 부산항 관세자유지역 인접배후지인 용당부지, 선기조합부지, 대선조선매립지 총89만7천m²(27만2천평)은 관세자유예정지역으로 지정되어 예정지역은 개발이 완료될 경우 관세자유지역으로 편입, 운영하게 된다.

7) <http://kr.etcsrcy.yahoo.com/iye/sisa/9857.html>

부산항이 관세자유지역으로 지정됨으로써 관세법상 외국에 준하는 지역이므로 세관에 신고하지 않고 물품을 반입·반출할 수 있으며, 각종 세금을 내지 않아도 되게 되었다.

부산항 관세자유지역에서는 외국으로부터 반입되는 물품은 무관세이며 국내로부터 반입 될 경우 수출로 간주해 부가가치세 영세율을 적용하고 특소세와 주세 등을 환급 받을 수 있게 된다.

또 부산항의 관세자유지역 입주기업 가운데 3,000만달러이상 투자하는 외국인기업에 대해서는 향후 7년 동안 소득세, 법인세, 지방세(취득세, 등록세, 재산세, 종토세)를 100%, 이후 3년 동안은 50%가 감면되는 등 직접세 지원을 받을 수 있다.⁸⁾

재정경제부 관계자는 부산항과 광양항이 관세자유지역으로 지정됨으로 인해 단기적으로는 부산, 광양항의 환적화물이 10%이상 증가하는 등 경제적 파급효과가 클 것으로 예상했다.

또한 런던금속거래소(LME)의 유치로 부산항은 생산유발효과 920억원, 소득유발효과 212억원, 고용효과 1,669명을 거둘 것으로 전망된다.

관세자유지역 지정에 따른 장기적 효과로는 2011년을 기준으로 부산항은 5조5천356 억원의 부가가치와 3만1천283명의 고용창출효과가 있을 것으로 해양수산개발원은 추산하고 있다.

2) 광양항의 관세자유지역

광양항이 2001년 1월 1일부터 관세가 부과되지 않고 통관절차가 생략되는 관세자유지역으로 지정되어 국내외 물류관련업체의 투자환경이 획기적으로 개선되고 물류활동이 자유로워져 국제교역이 한층 촉진될 것이다. 광양항은 항만부두 138만8,000m²(42만평) 등이 관세자유지역으로 우선 지정되고, 광양항 관세자유지역의 인접 부두개발예정지 100만7,000m²(30만5,000평)은 개발이 완료될 시점에 편입, 운영된다.

따라서 광양항은 화물의 반출입 및 중계 등 자유롭게 수행할 수 있는 법적·지리적 경제활동특구로서 통관절차, 관세 및 제세공과금 등의 면제특전이 부여되며 장치, 보관, 가공, 조립, 제조, 환적, 무역 등 물류업에 관련된 자유로운 활동이 보장된다.

또한 광양항 관세자유지역에 입주하는 국내외 투자기업은 법인세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등 각종세금과 토지임대료 등이 감면되는 혜택이 주어지며 물류업에 초점을 맞추어 역내에 반출입되는 화물에 대해서 간접세도 부과하지 않게 되는데, 그 인센티브에 대한 주요 내용은 부산항의 경우와 동일하다.

광양항 관세자유지역의 지정으로 고효율, 저비용의 물류체계가 획기적으로 정착되고 업계 및 관련기관간의 공동 네트워크로 각종 정보공유를 통한 고객중심의 서비스가 정

8) 관세자유지역법 제32조, 조세특례제한법시행령 제116조의 2 제6항 제2호.

착될 것이다.

환태평양 시대를 리드하는 동북아 물류거점으로 도입하는 광양컨테이너부두-광양항 관세자유지역은 한 차원 높아진 항만경쟁력으로 선사 및 화주는 물론 내외국인 기업체의 자유로운 활동과 투자활동을 지원할 것이다.⁹⁾

3) 국내 경제특구현황

현재 우리나라에는 관세자유지역, 자유무역지역, 외국인투자지역, 외국인 기업전용단지, 경제자유지역 등의 경제특구가 있으며 모두 담당부처의 업무에 한정된 기능과 목적을 가지고 있어 경제특구의 내용이 혼란스럽다는 지적이 제기되고 있다. 우리나라 경제 특구의 현황은 다음 (표 II-3)과 같다.

(표 II-3) 국내 경제특구현황

관세자유지역	부산, 광양, 인천
경제자유지역(예정)	부산, 광양, 인천
자유무역지역	마산, 익산, 군산
외국인기업전용단지	사천(진사공단), 영암(대불공단), 광주(평동공단), 천안(천안공단), 청원(오창공단), 구미(구미공단)

자료 : 부산일보 2003년 7월 10일자

III. 관세자유지역과 국내 유사제도와의 비교

관세자유지역의 유형은 자유항도시, 자유항구, 자유무역지역, 자유지역, 관세자유지역, 보세구역 등 역사적 발달정도, 설치국의 입지조건, 설치국의 경제상황과 설치목적에 따라 명칭이나 운영이 다양하다. 본 연구에서는 자유무역지역, 관세자유지역, 종합보세구역을 중심으로 그 지역의 법적 성격, 관세와 관련하여 관세부과, 면제, 기타 관련세 등의 내용을 비교, 분석하고자 한다.

자유무역지역이란 한 나라가 국제무역을 촉진시키기 위하여 일정 조건하에 외국화물에 대하여 각종 규제에서 해방한 지역을 말한다. 따라서 관세 및 제세공과금이 면제되며, 지역 내에서의 상품의 반입, 반출, 가공처리, 저장 등이 자유로운 특정지역이다. 지역 내에서는 통관절차, 관세 징수가 배제되며 외국산 화물이 반입되어 청소, 개장, 상표부착, 혼합, 가공, 조립, 제조, 재포장, 상품전시, 재수출이 자유롭게 이루어진다. 다만

9) <http://www.mkdi.co.kr/information>

형법, 민법 등 법적 제한은 불가피하게 적용된다. 이러한 지역의 설치는 과거에는 국가가 통과무역에서 발생하는 노무, 그 밖의 용역에 대한 보수, 중계무역에 따른 수수료, 가공무역에 따른 외화 가득액의 수취에 목적을 두었으나, 오늘날에는 관세, 비관세의 장벽 등 국제무역을 저해하는 제요소를 제거함으로써 원활한 국제교역을 활성화시키고 국내경제를 발전시키는데 목적을 두는 것이 일반적이다.

이와 같이 자유무역지역에 관한 보편적 의의는 개발도상국들이 수출증대를 달성할 수 있는 근본적인 방법으로써 자국의 항구시설과 관세 및 자유무역지역의 설비를 개선해야만 한다는 1967년 UN경제사회이사회가 채택한 “자유무역지역에 대한 결의문”에서 찾아볼 수 있다. 실제 자유무역지역을 설립, 운영하는 각 국가의 지리, 인구, 정치, 경제, 사회, 문화환경 등 개발여건은 다양하지만 국가의 주요목표는 경제개발인 점에서 공통점을 지니고 있다. 따라서 자유무역지역은 경제개발 정책 및 전략의 불가결한 일부로서, 특히 수출의 증대와 시장의 다양화와 직결되고 있다.¹⁰⁾

관세자유지역은 종래의 보세구역이나 관세청에서 1999년 3월 18일에 고시하고 4월 1일자로 시행하는 종합보세구역 등과는 기본 개념에서 차이가 있다. 우선적으로 이들 지역은 비관세 영역으로 간주되어 이들 지역에 대해서는 적용되는 행정규제가 완화되는 것이 아니라, 근본적으로 관세행정이 적용되지 않는 지역이다. 따라서 관세부과는 물론 여러 가지 복잡한 통관관련절차가 모두 면제되고 있다. 이는 화물의 중계처리를 매우 쉽게 하여 항만 등에 설치된 관세자유지역을 근거로 하여 제3국간의 국제물류활동을 매우 편리하게 해 주는 것을 말한다.

그리고 관세자유지역에서는 통관처리가 생략되는 것은 물론 물류·가공센터를 설립하는 외국투자기업은 국유재산 임대료 및 법인세·소득세·취득세를 전액 감면받는 혜택을 누릴 수 있다. 동법 시행령상 지정요건은 항만의 경우 연간 1,000만톤 이상의 화물처리 능력과 30,000톤급 컨테이너 전용부두시설을 갖추고 정기컨테이너항로가 개설되어 있어야 하며 육상구역의 면적과 그 배후지를 합한 총 면적이 100만㎡를 넘어야 한다.¹¹⁾ 공항의 경우 연간 50만톤 이상의 화물을 처리할 수 있고 면적은 50만㎡ 이상이어야 한다.¹²⁾ 또 유통단지와 화물터미널은 연간 1,000만톤 이상을 처리하되 반입물량의 50/100이상이 외국으로부터 반입되어야 하며, 이중 20/100이상이 국외로 반출되거나 반출될 것으로 예상되어야 한다.¹³⁾

한편 종합보세구역과의 비교를 하면, 1998년 12월 관세법개정으로 지정보세구역 및 특허보세구역으로 구분되던 보세구역의 종류에 종합보세구역이 신설됨에 따라 관세청

10) 김홍섭, 「자유항의 역할과 선결조건」, 『항만연구』, 한국항만연구회, 제144호, 1997. p.34.

11) 관세법제4조 제1항 제2호, 제4조 제3항 제2호.

12) 동법시행령 제4조 제1항 제1호, 제4조 제3항 제1호.

13) 동법시행령 제4조 제1항 제3호.

은 “종합보세구역지정 및 운영에 관한 고시”를 마련하고 1999년 4월 1일부터 시행에 들어갔다. 이 제도도 보세구역 설정절차를 간소화하고 시설요건 등을 최소화함으로써 기업 활동을 지원하여 수출진흥을 도모하고, 아울러 동일장소에서 특허보세구역의 여러 기능을 종합적으로 수행하게 함으로써 물류촉진을 도모하기 위한 목적¹⁴⁾을 가지고 있다.

종합보세구역의 지정자는 관세청장이 되며, 직권으로 혹은 관계행정기관장, 지방자치단체장의 요청을 받아 지정한다. 직권으로 지정한다 하더라도 관세청장은 개별법에 따라 특별히 지정되거나 국가기관이 관리하는 지역을 지정할 경우 관계행정기관의 장과 협의하여야 하며, 행정기관의 장이 아닌 자가 종합보세구역의 지정을 받고자 할 때에는, 해당 행정기관의 장에게 요청하거나 관세청장에게 지정을 건의하여야 한다. 관계행정기관장이 이 제도의 지정을 요청할 시에는, 당해 지역의 소재지, 면적, 도면, 구역내 시설물 현황 또는 시설계획과 사업계획을 기재한 지정요청서를 관세청장에게 제출하여야 한다.¹⁵⁾

한편 위와 같은 취지에서 설립된 관세자유지역과, 자유무역지역 및 종합보세구역과의 주요 차이점을 요약하면 <표 III-1>과 같다.

자유무역지대가 종합적인 물류기능과 생산기능의 수행을 위해 대면적의 부지를 필요로 하고 있는 것에 비해, 종합보세구역은 다양한 보세기능을 수행할 면적만 있으면 된다. 이 종합보세구역제도가 단계적으로 세제상, 절차상 제도를 간소화해 나가고 각종 기능을 보강하여 궁극적으로 관세자유지역으로 가기 위한 가교 역할을 하고 있다.

또한 관세자유지역과 유사한 제도로 외국인투자촉진지역이 있는데, 이 지역의 개발은 대통령령이 정하는 바에 따라 관할 시·도지사가 이를 개발·관리한다. 다만, 국가산업단지의 일부 또는 전부에 대하여 외국인투자촉진지역이 지정된 경우로서 이미 관리업무를 담당하는 기관이 있으면 그 기관이 관리한다. 그리고 외국인투자지역으로 지정된 지역이 공장 등의 설립을 위해 새로운 부지의 조성을 필요로 하면 당해 외국인투자촉진지역을 지방산업단지로 개발할 수 있다.¹⁶⁾

외국인투자촉진지역은 특별시장·광역시장 및 도지사가 대통령령이 정하는 기준에 해당하는 외국인투자를 유치하기 위하여 외국투자자가 투자를 희망하는 지역을 외국인투자위원회의 규정에 따라 심의를 거쳐 지정한다.¹⁷⁾ 외국인 투자촉진지역에 관하여 규정하고 있는 법령에는 외국인 투자촉진법¹⁸⁾이 있다. 이 법은 국민경제의 건전한 발전을

14) 관세법시행령 제106조의 2 제1항 제6호에는 “기타 종합보세구역으로 지정됨으로써 외국인투자촉진, 수출증대 또는 물류촉진 등의 효과가 있을 것으로 예상되는 지역”으로 규정하여 종합보세구역의 목적을 나타내고 있다.

15) 관세청, 조간관세정보 가이드, 통권 제877호. 1999. 4. pp.19-21.

16) 외국인 투자촉진법 제18조, 외국인투자지역의 지정, 개발.

17) 외국인투자촉진법, 제18조: 외국인투자지역의 지정, 개발.

18) 외국인 투자법체계를 과거의 규제, 관리 위주에서 촉진, 지원 중심으로 개편하여 1998년 9월 16일에 제정하였다.

우리나라 관세자유지역의 전망에 관한 연구 / 김용진

위해 외국인투자에 대한 지원과 편의제공을 통하여 외국인투자유치를 촉진하고 그를 위해 외국인투자제도를 수요자 중심으로 개편하고, 지방정부가 외국인투자를 경쟁적으로 유치하도록 투자환경을 조성하는데 목적을 두고 있다.

<표 III-1> 관세자유지역과 국내유사 제도와의 차이

비교항목		관세자유지역	자유무역지역	종합보세구역
지역의 법적 성격(관세법 적용 및 통관절차상 국내 관세영역의 지역)		○ (관세영역외)	×	×
수입시 관세의 확정과 수입관련 법규의 적용여부		×	△ (외국반입시에만 관세자유지역과 동일)	○ (일정기간내 신청시 적용)
시설재	외국반입	○ (면제)	○	×
	국내반입	○ (면제, 환급)	×	×
연료 및 부분품	외국반입	○	○	×
	국내반입	○	×	×
식료품, 사무용품 등	외국반입	○	○	×
	국내반입	○	×	×
원재료	외국반입	○	○	○
	국내반입	○	△	△
부가가치세법상 0세율 적용 (전기 등에 부가세 포함)		○ (적용)	×	×
역내업체간 양수·도시 부가가치세 부과		○ (면제)	×	×
국내 수입시 지역내에서 생산된 부가가치에 대한 관세부과		×	×	△
내국시설재 사용촉진 (부가세 0세율)		○	×	△
내국원재료 사용촉진 (부가세 0세율)		○	×	×
제조·가공시 사용된 내국원재료에 대한 관세면제를 통한 내국원재료 사용촉진		△	×	○

자료 : 여성구, 전계서, pp.9-13 및 박종수, 전계서, pp.413-428을 일부수정.

IV. 관세자유지역의 문제점과 개선방안

전술한 바와 같이 관세자유지역은 관세법의 적용을 받지 않는 법적, 지리적 경제활동 특구로서 화물의 반출입, 가공, 재수출 등이 자유로워지기 때문에 외국기업 유치가 그 만큼 쉬워지는 이점이 있다. 때문에 미국, 영국을 비롯한 선진국 여러 나라와 싱가포르, 중국 등에서도 항만은 물론 내륙지방까지 관세자유지역을 지정하여 운용하고 있다.

우리나라는 관세자유무역제도의 도입으로 21세기 동북아의 중심국가로 발돋움하고자 하나 이 제도에 있어서는 다음과 같은 문제점들을 내포하고 있다. 따라서 이에 대한 문제점을 도출하고 문제점 해결을 위한 개선방안을 제시하고자 한다.

1. 관세자유지역의 문제점

1) 과도한 인센티브 제공기준

현행 관세자유지역법과 조세특례제한법 및 시행령에 따르면 관세자유지역 입주기업 가운데 3000만달러 이상 투자하는 외국인 기업에 대해선 향후 7년 동안 소득세, 법인세, 지방세(취득세, 등록세, 재산세, 종토세)를 100%로 감면해 주고 이후 3년 동안은 50%를 감면해 준다는 것을 규정하고 있지만 이는 현실성이 없다.¹⁹⁾

왜냐하면 우리의 주요 경쟁국인 대만이나 중국은 관세자유지역에 외국인투자자에 대한 해당 기준은 각각 228만 달러 및 20만 달러에 불과하며 싱가포르는 최근 '싱가포르 비전 2018'에서 기업 및 개인의 직접세부담 최소화를 정책과제로 채택하고, 법인 및 개인소득세 상한을 25%에서 20%로 하향 조정하는 등 외국인기업에 대한 인센티브를 강화하고 있다. 또한 중국 보세구의 경우 최근 글로벌기업에 대해 최고 30년간 임대료를 면제하는 등의 파격적인 인센티브를 제공하고 있다.²⁰⁾

2) 통제시설의 설치와 관리권자에 대한 규정미흡

현행 관세자유지역법에서는 통제시설의 설치와 관리 및 운영 주체의 명기를 포함한 관세자유지역의 통제시설 설치기준 등이 명확히 규정되어 있지 않으며, 또한 관세자유지역의 관리권자에 대한 규정도 명확하지 않다.

즉 현행 관세자유지역법은 투자자에 대한 입주 계약, 등록방법 등 실무적인 절차를

19) 김용진 외, 「우리나라 관세자유지역의 발전전략에 관한 연구」, 『국제무역리뷰』, 동남무역학회, 2002, p.237.

20) 우종균, 전개논문, p. 56.

명확히 규정하지 않아 상담창구가 해양수산부, 건설교통부 및 지방자치단체로 분산되어 있어 입주 협상의 일관성을 유지하고 입주와 관련된 여러 가지 행정적 지원 등을 기대하기 어려운 실정이다.

3) 배후부지 부족 및 확보문제

관세자유지역과 연관된 배후 부지 확보에 관한 현행 체제는 배후부지 조성이 용이한 신설 항만이나 공항에 적용하기에는 별 문제가 없지만, 공간구조를 재편하거나 재개발 등을 통해 배후단지를 확보해야 하는 기존 항만이나 공항구역에 도입하는 경우에는 많은 문제점을 내포하고 있다. 뿐만 아니라 현행 관세자유지역법은 개발 사업이나 민간투자 확대를 위한 정부지원 규정이 없어 항만 및 공항 배후부지 개발에 대한 정부지원이 부족하다는 점도 문제점이다.

4) 가공, 조립 기능의 부재

세계 주요 경제특구들은 대부분 가공, 조립기능을 보유하여 글로벌기업들의 투자 유치 및 부가가치 창출을 확대하는 역할을 수행하고 있다. 특히 근접해 있는 중국, 대만 등은 모두 물류기능은 물론 가공, 조립 기능을 허용함으로써 다국적기업의 경영전략을 적극 지원하고 있다. 이에 반하여 우리나라 현행 관세자유법은 역내에서 가공, 조립기능을 배제하고 단순부가가치기능만을 허용하고 있기 때문에 우리 관세자유지역의 가공, 조립기능 배제는 상대적으로 우리나라 항만 및 공항의 경쟁력을 약화시키는 주요원인이 되고 있다.

5) 유사한 경제특구와의 혼란

자유무역지역, 관세자유지역, 자유무역지대, 자유항, 수출자유지역, 종합보세구역 등 경제특구는 그 기능이 유사하여 이에 대한 연구와 실제 적용시에 혼란이 야기되는 경우가 많다.

2. 관세자유지역의 개선방안

현행의 관세자유지역에서의 문제점을 해결하기 위하여서는 외국의 유사지역과 경쟁력을 갖추기 위해 관세자유지역의 관리운영체계를 정비하고 이 지역의 마케팅활동계획을 수립하여 이 지역의 활성화를 위한 정부와 지자체 및 입주업체의 단합된 협력과 노력이 있어야 하며, 이에 대하여 다음과 같은 몇 가지를 개선방안으로 제시한다.

1) 과도한 인센티브 제공기준

인센티브 제공기준을 경쟁국 수준에 맞도록 하향조종하고 인센티브 제도가 실질적인 투자유치 유인책으로 활용될 수 있도록 해야할 것이다. 이를 위해서는 외국인이 3000만 달러 투자시 직접세의 감면효과를 부여하는 것은 현실성이 없으므로 물류기업 투자에 적정한 수준인 300만달러 투자 정도로 완화해야 하고 관세자유지역에서는 외국인의 고용을 가능한 한 자유롭게 허용할 수 있도록 해야할 것이다.²¹⁾

2) 통제시설의 설치와 관리권자에 대한 규정미흡

관세자유지역의 관리권자에 대한 규정을 명확히 하고 관세자유지역의 활성화에 지자체가 기여할 수 있도록 지자체의 역할에 관한 사항을 규정해야 한다. 관세자유지역의 원활한 운영을 위해서는 운영상의 제반 문제에 대한 입주업체의 의견수렴과 원활한 업무협조체계 구축이 필요하며, 운영협의회는 중앙과 지방으로 2원화하여 설치, 운영해야 할 것이다. 중앙운영협의회는 관세자유지역관련 중앙정부 및 지자체의 고위 담당자 및 입주업체 대표로 구성하고, 지역별 운영협의회는 각 지역의 관리권 및 지자체 관리자, 당해 지역 입주업체 실무대표자로 구성할 수 있을 것이다. 특히 관리권자의 조직내에 전담반을 편성하여 원스톱(ONE-STOP)행정서비스가 이루어지도록 해야 한다. 또한 외국인 기업에 대한 행정지원을 전담할 수 있는 국제물류지원센터를 설립하고 해당 부처의 담당 공무원을 이 센터에 파견 근무토록 하여 외국인투자자에 대한 행정지원, 마케팅 업무를 담당하도록 하는 방안도 좋을 것으로 생각된다.

3) 배후부지 부족 및 확보문제

관세자유지역이 도입될 항만이나 공항의 배후부지가 매립을 통해 조성되는 경우 조성원가가 매우 높기 때문에 조성단계부터 관세자유지역으로 지정하여 개발함으로써 조성원가를 획기적으로 낮출 수 있는 제도적 장치가 필요하다. 또한 관세자유지역 지정을 목적으로 하는 배후 부지의 개발 또는 매입 등에 대해서는 중앙 정부가 예산을 지원할 수 있는 근거를 마련하고 관세자유지역 개발 주체가 이 지원 제도와 항만법, 항공법에 의한 개발사업 등을 선택적으로 활용할 수 있도록 하는 방안을 도입할 필요가 있다.

이외에 관세자유지역내에 물류센터 등을 건설하거나 각종 운영장비를 구입하는 경우에도 금융 및 세제상의 혜택을 부여하는 방안도 필요하다.

4) 가공, 조립 기능의 부재

우리나라의 경쟁국가인 중국, 대만 등에서는 물류기능은 물론 가공, 조립기능을 허용

21) 박창호 외, 인천항 관세자유지역 지정시 당면과제 고찰, 한국항만경제학회지 제17집 2호, 2001, p.193.

하고 있다. 그러나 우리나라 관세자유지역법은 역내에서 가공, 조립기능을 배제하고 단순 부가가치기능만을 적용하고 있어 다국적기업의 투자조건을 충족시키지 못할 뿐만 아니라 국제물류, 생산, 비즈니스기능을 지원하는데 한계가 있다. 따라서 관세자유지역법의 개정을 통해 허용기능에 가공, 조립을 추가하고, HS Code10단위 불변기준을 폐지하는 방안이 도입되어야 한다. 뿐만 아니라 국내 반입없이 임가공후 제수출하는 제조업도 최대한 허용하도록 해야 한다.

5) 유사한 경제특구와의 혼란

관세자유지역과 유사한 기능을 가진 경제특구들의 내용을 세밀히 분석하여 그 특구들의 장점만을 취합, 통합하는 새로운 특구법을 조속히 제정하여야 한다. 현재 관세자유구역과 자유무역지역 등 유사한 특구들은 기본 기능이 유사한 점이 많으므로 이들 특구들의 장점만을 취합, 통합하는 새로운 특구법을 제정해야만 한다.

6) 경쟁국에 대한 지속적 벤치마킹

주요 국가의 관세자유지역에 관한 법, 제도의 개선사항, 물류시설의 확충, 운영체제 등을 지속적으로 모니터링하고 벤치마킹하여 이들과 대등하게 경쟁할 수 있는 대안을 지속적으로 발굴하여 시행해 나가야 한다.

7) 관세자유지역 종합육성계획수립

관세자유지역의 공간구조를 혁신하여 국내외 물류관련기업들이 군집할 수 있도록 종합적인 관세자유지역 개발 및 육성계획을 수립해야한다. 계획수립시에는 종합물류거점기지로서 구비해야 할 인프라의 규모 및 수준, 필요한 기능과 서비스, 효율적인 항만물류체계, 배후지와의 연계운영 등을 종합적으로 고려해야 한다.

8) 홍보 및 마케팅

세계적인 물류기업유치를 위해서는 관세자유지역의 지정, 운영에 관한 홍보와 적극적인 마케팅활동 방안을 강구해야 한다.

3. 관세자유지역의 전망

상술한 바와 같이 관세자유지역은 많은 문제점을 내포하고 있어 해당관련 부처에서는 이에 대한 해결책을 모색해 왔다. 그 해결책의 일환으로 관세자유지역과 자유무역지역은 기본 기능이 유사한 점이 많으므로 이 특구들의 장점들을 통합한 새로운 법률

의 필요성을 인식하게 되었다. 왜냐하면 최근 자유무역지역은 제조업과 물류업이 연계된 복합형 자유무역지역으로 전환, 발전하는 것이 국제적인 추세이나, 우리나라의 경우에는 자유무역지역은 제조업을 중심으로 관세자유지역은 물류업 위주로 분리 운영되어 시너지 효과를 기대하기 곤란하고 유사한 제도의 운영으로 외국인투자자의 혼란을 초래하는 등 부작용이 있기 때문이다.

그 결과 재정경제부, 산업자원부, 건설교통부, 해양수산부 등 관계부처의 협의를 통해 자유무역지역과 관세자유지역을 통합한 “자유무역지역의지정등에관한법률개정법률안”을 마련하여 국무회의 의결을 이미 거쳤으며 2003년 정기국회에 제출하여 동 개정법률안이 처리될 수 있도록 추진하여 최대한 빠른 시일 내에 시행할 예정이다. 언급된 개정법률안의 주요내용은 다음과 같다.

① 자유무역지역중 산업단지(산자부장관), 공항(건교부장관), 항만(해수부장관) 등 지역별 특성에 따라 관리권자를 달리 정하여 자유무역지역별로 전문적이고 특성있는 관리가 이루어지도록 하고 필요한 경우에는 지자체 또는 공항공사·항만공사 등에 업무를 위임, 위탁하여 전문성을 확보토록 하였다.

② 종전의 자유무역지역에는 수출을 주목적으로 하는 외국인투자기업으로 입주자격을 제한하였으나 외국인투자기업이외의 자도 입주 가능토록 하고, 종전의 관세자유지역에는 하역·보관·단순가공 업종만 입주할 수 있었으나 제조업종까지 입주를 허용했다.

③ 입주기업체가 자유무역지역안으로 반입하고자 신고한 기계·기구·설비·원재료 등 내국물품에 대하여는 관세 등을 면제하거나 환급하고 부가가치세의 영세율을 적용하고, 자유무역지역안에서 입주업체간에 공급·제공하는 외국물품 등과 용역에 대하여도 부가가치세의 영세율을 적용하였다.

④ 국유재산법 및 지방재정법에 대한 특례를 인정하여 국·공유의 토지 또는 공장 등에 저가의 임대료, 장기임대(50년)를 가능하게 하여 대규모 외국인투자를 위한 유인책으로 활용할 수 있게 하였다.

V. 결론

관세자유지역은 관세법의 적용을 받지 않는 지역으로써, 이 지역에 반입되는 외국물품은 관세가 부과되지 않으며 통관절차가 생략된다. 이 지역 내에서는 운송, 하역, 포장, 가공, 조립, 수리, 보관, 환적, 저장, 상표부착 등 물류업을 자유롭게 수행할 수 있는 법적, 지리적 경제활동 특구이다.

관세자유지역은 미국, 유럽 등 선진국은 물론 싱가포르, 대만, 중국을 비롯한 개도국

을 포함하여 설치되지 않은 국가가 별로 없다.

우리나라는 관세자유지역으로 현재 부산항, 광양항 지역이 지정되어 있으며, 부산항의 일부지역, 광양항의 일부지역, 인천항의 일부지역, 인천국제공항 등이 지정되어 있다.

하지만 우리나라 관세자유지역은 과도한 인센티브 제공기준, 통제시설의 설치와 관리권자에 대한 규정이 미흡하며, 관세자유지역과 연관된 배후 부지확보문제, 현행 관세자유지역법은 역내에서 가공, 조립 기능을 배제하고 단순 부가가치 기능만을 허용하고 있는 등 문제점이 있다. 뿐만 아니라 관세자유지역과 유사한 제도로 자유무역지역, 종합보세구역 등의 유사제도가 있으므로 인해 관세자유지역이 초기부터 활성화에 어려움을 겪고 있다.

따라서 관세자유지역이 성공하기 위해서는 세계화 기업의 경영전략 수용능력, 기능 및 유형의 적합성, 배후경제권의 규모, 투자여건의 현실성, 인프라의 효율성, 경제문화적 특성 등에 대한 적절한 조화를 이루는 것이 중요하다.

그런데 정부는 2003년 7월, 2003년도 하반기경제운용방향에서 자유무역지역과 관세자유지역 통합방침을 밝힌 이후 그 동안 재정경제부, 산자부, 건교부, 해수부 등 관계부처의 협의를 통해 자유무역지역의 지정 등에 관한 법률 개정법률안을 마련한 것이며, 국무회의 의결을 거쳐 2003년 정기국회에 제출하여 동 개정법률안이 처리될 수 있도록 추진하여 최대한 빠른 시일내에 시행할 예정이다.

최근 자유무역지역은 제조업과 물류업이 연계된 복합형 자유무역지역으로 전환·발전하는 것이 국제적인 추세이나, 자유무역지역은 제조업을 중심으로 관세자유지역은 물류업 위주로 분리 운영되어 시너지 효과를 기대하기 곤란하고 유사한 제도의 운영으로 외국인 투자자의 혼란을 초래하는 부작용이 있었다. 이로 인해 제조업 중심의 자유무역지역과 물류업 중심의 관세자유지역을 통합함으로써 외국인투자환경을 개선하고 우리나라가 동북아 경제·물류중심으로 성장할 수 있는 제도적 기반을 마련하였다고 할 수 있다. 따라서 현재 관세자유지역으로 지정되어 있는 부산항, 광양항 등은 전술한 경제특구로서의 역할을 하는 것이 바람직하다고 생각한다.

참 고 문 헌

- 관세청, 「미국의 자유무역지대(Foreign Trade Zone)운영현황」, 1998.7.
길광수, 「싱가포르 자유무역지대 운영에 관한 연구」, 「한국해운학회지」, 1999.6.
길광수, 「동북아 물류중심기지화 조기 실현을 위해 우리나라 항만에 자유무역지대 도입 시급」, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 1998.9.
길광수, 「홍콩항 자유무역지대 운영에 관한 연구」, 「한국해운학회지」, 1999.6.
김덕수, 「한국에 있어서의 자유항구 설치에 관한 연구」, 단국대학교 대학원 박사 학위논문」, 1989.8.

한국항만경제학회지 제19집 제2호 (2003.12)

- 김덕수, 「한중양국수교에 따른 우리나라 서해안지역의 자유항설치 가능성」, 『무역 상무연구』 제7권, 한국무역상무연구회, 1994.
- 김영수, 「자유무역지역의 제도개편방안」, 『월간 KIET산업경제』, 1999.9.
- 김용진·한낙현, 「우리나라 관세자유지역의 발전에 관한 연구」, 『국제무역리뷰』, 제2권 제1호, 동남무역학회, 2002.
- 김재철, 「관세자유지역 제도 도입」, 『마산자유무역지역관리원』, 1999.
- 김학소, 「21세기 동북아 물류중심기지화를 위한 자유무역지역 도입방안에 관한 연구」, 「제1회 광양항 국제 Forum 및 제13차 한국항만경제학회 국제학술발표대회 학술 발표논문집」, 1998.7
- 김홍섭, 「자유항의 역할과 선결조건」, 『항만연구』 제144호, 한국항만연구회, 1997.
- 남금식·홍성규, 「한국에 있어서 자유항제도의 도입과 그 역할」, 「제1회 광양항 국제 Forum 및 제13차 한국항만경제학회 국제학술발표대회 학술 발표논문집」, 1998.7
- 박용안, 「주요국의 자유항제도와 우리나라의 진출방향」, 『해양수산동향』, 1997.11.
- 박종수, 「관세법」, 두남, 2001.
- 박창호, 이기철, 노홍승, 여기태, 「인천항 관세자유지역 지정시 당면과제」, 한국항만경제학회지, 2001. 12
- 박태원, 「영국의 자유무역지대 운영현황과 시사점」, 『해양수산』, 2000.4.
- 방희석, 서수완, 김승칠, 「제주공항 자유무역지역 지정 및 발전방안연구」, 한국항만경제학회, 2003년 정기학술대회 발표논문집, 2003
- 백종실, 「일본의 수입촉진지역 및 자유무역지대 운영에 관한 연구」, 『해양수산』, 한국해양수산개발원, 2000.3.
- 부산광역시, 「국제물류기지육성을 위한 관세자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률 시행령안」, 2000.2.
- 부산일보, 2003년 7월 10일
- 서수완·김종칠, 「한중일 자유지역 비교 연구」, 국제무역학회, 2002년 추계 정책토론 및 학술발표대회 논문집, 2002
- 여성구, 「대외무역법」, 새샘문화사, 2002.2.
- 우종균, 「국제물류 촉진을 위한 관세자유지역제도의 개선방안」, 2003년 정기학술대회 발표논문집, 한국항만경제학회, 2003
- 지영근, 「새로 제정된 종합보세구역제도 해설」, 『주간관세정보』, 통권 제877호, 1999.4.
- 전일수, 「국제복합운송시스템」, 21세기한국연구재단, 1997.
- 진형인·백종실·박용안·우종균, 「우리나라를 동북아 국제물류거점으로 육성하기 위한 관세자유지역(자유무역지대) 설치방안」, 『한국해운학회지』, 1999.12.
- 재정경제부, 「관세자유지역의 도입추진」, 1998.
- 재정경제부, 「국제물류기지 육성을 위한 관세자유지역설치 및 운영에 관한 법률」, 2000.12.
- 한국해양수산개발원, 「우리나라를 동북아의 물류거점으로 육성하기 위한 관세자유 지역 도입방안 연구」, 1998.12.
- 한우수, 「물류관련법규」, 두남, 2000.
- <http://www.mkdi.co.kr/information>
- <http://www.portincheon.go.kr/port/customs/customs.asp>
- <http://kr.etcsrcy.yahoo.com/aye/sisa/> 9857.html