

상하이 자유무역시험구, 세계 최고의 자유무역항을 향해

가오웨이허(高维和) 중국국제문제연구소 상하이협력기구연구부 부주임

시 진핑 중국공산당 총서기는 최근 열린 19차 당대회에서 자유무역시험구에 더욱 많은 개혁자주권을 부여하고 자유무역항 건설을 추진하겠다고 밝혔다. 올해 3월, 중국 국무원은 「중국(상하이) 자유무역시험구 개혁개방 전면 심화 방안」을 통해 양산(洋山) 보세항구와 상하이 푸둥(浦东)공항 종합보세구 등 통관 특수 관리 구역 내에 자유무역항을 건설하겠다는 목표를 제시한 바 있다. 현재 상하이는 중국에서 실질적인 자유무역항 건설에 착수한 유일한 지역이며 개방 수준이 가장 높은 자유무역항 건설을 목표로 하고 있다. 상하이 자유무역시험구 보세구역에 속하는 양산 보세항구와 상하이 푸둥공항 종합보세구를 자유무역항 건설지로 선정한 이유는 두 곳의 지역적 장점을 활용할 수 있고, 최근 자유무역항의 건설 추세인 ‘항만+공항’ 형태를 갖추어 상호작용을 도모할 수 있기 때문이다. 양산항은 2016년 기준 컨테이너 물동량 1,566만 TEU의 세계 최대의 컨테이너 부두이며, 푸둥공항은 세계 3위의 공항으로 2016년 화물 수송량 344만 톤을 기록했다. 두 곳의 결합으로 상하이 국제 해운센터는 종합 허브로서의 우위를 더욱 발휘하게 될 것으로 전망된다. 또한, 양산 선수이항(深水港) 4기 프로젝트가 예정대로 연말 시 운영에 들어가면 양산 선수이항은 정보화, 오염물질 배출 제로 실현과 더불어 세계 최고의 자동화 수준을 갖춘 세계 최대 규모의 항구로 거듭나게 된다.

자유무역항 건설이 완전히 새로운 변화를 의미하는 것은 아니다. 상하이는 자유무역항 건설을 위해 국제적으로 입증된 자유무역구 성공사례를 중국 실정에 맞게 벤치마킹해야 하며, 더 높은 수준의 개방형 경제를 위해 아래 몇 가지 측면에 대해 개선과 보완이 필요하다.

첫째, ‘우선 개방(一线放开)’ 수준이다. ‘우선 개방’이란 자유무역항과 역외 지역 간에 화물, 자금 및 전문 인력의 자유로운 이동을 가리키며, 이는 자유무역항이 보세지역과 차별화되는 가장 큰 차이점이라고 할 수 있다. 상하이 자유무역시험구는 이미 ‘선 입항, 후 통관수속’, ‘분할 발송 및 통합 수속, 자가 운반’ 등 기존의 통관 관리 방식에서 벗어난 새로운 방식을 적용 중이며, 구역 내 수출입 쿼터도 철폐했다. 그럼에도 불구하고 통관 효율, 화물 분류 관리, 항구 연계 등 분야에서는 앞으로 개선 및 보완이 필요하다. 그렇다면 어느 수준까지 개방해야 ‘우선 개방’이라고 할 수 있는 것일까? 포괄적으로 보면 국제적으로 높은 수준의 자유무역항과 비교해 경쟁력이 있어야 하고, 무역 편리성과 안전성을 효율적으로 결합할 수 있는 관리 감독 제도를 갖추어야 한다. 또한 종합적 관리 방식에서 세분화된 관리 방식으로 전환하기 위해 화물 리스크 분류, 기업 신용 등급 분류 등을 통해 중점 리스크 관리 대상에 대한 효율적인 관리 감독 시스템을 구축해야 한다.


둘째, 금융자유화 수준이다. 금융자유화 수준은 주로 자유로운 자금 조달 및 환전, 자유로운 자금 이동, 금융 서비스 발전이라는 세 가지 측면에서 평가할 수 있다. 현재 상하이 자유무역시험구의 금융 자유화 수준은 국제 선진 수준의 자유무역항과 큰 차이가 나며 주요 원인으로는 위안화가 자본항목으로서 엄격한 규제를 받고 있다는 점을 꼽을 수 있다. 상하이 자유무역시험구는 원활한 자금조달, 자유로운 환전, 외환 규제 등 측면에서 더욱 높은 수준의 개방이 필요하며, 금융 혁신 추진과 함께 관리 감독 및 금융 리스크 예방에 대한 금융기관의 역할이 매우 중요하다. 현재 상하이 자유무역시험구가 추진 중인 금융 혁신은 두 가지 측면에서 성과가 나타나고 있다. 첫째, 외국인 투자자의 독자 금융기관이 자유무역시험구에 지점을 설립할 수 있게 되었다. 이러한 금융기관의 업무는 리스크가 비교적 적고, 운영이 비교적 용이한 편으로 실제로 10여 개 국가의 40여 개의 유명 자산관리기관이 루자주이(陆家嘴) 금융지구에 지점을 세웠거나 앞으로 세울 계획이다. 둘째, 경영 업무와 정책의 개방이다. 위안화 관련 업무의 경우 자본항목의 개방과 연관되어 있기 때문에 리스크가 비교적 크다. 그러나 상하이자유무역시험구는 경상 항목 및 직접투자 항목으로서의 국경 간 위안화 결제 절차를 간소화하고 있으며, 국경 간 양방향 위안화 자금 풀(Pool) 등과 관련한 업무는 이미 성숙단계에 들어섰다. 앞으로 금융기관의 관리 감독 및 금융 리스크 예방 역할을 잘 해내고 일대일로 건설의 기회를 잘 활용한다면 상하이 자유무역시험구는 위안화 국제화 추진에 큰 힘을 보탬 수 있을 것이다.

셋째, 항구 서비스 기능이다. 자유무역항의 서비스 기능으로는 무역 원활화, 투자 원활화 및 세수 혜택 등이 있다. 선진 자유무역항의 대표주자인 싱가포르의 경우 전자 정부 서비스가 잘 구축되어 있고 관리 감독 통합 수준도 높은 편이며, 전자문서교환(EDI)

시스템을 운영 중이다. 홍콩은 '하이이통(海易通)'으로 대표되는 전자 데이터 시스템을 통해 무역에 필요한 모든 절차를 통합하였다. 상하이 자유무역시험구의 국제무역 '단일창구(单一窗口)' 시스템은 싱가포르와 같은 '단일 플랫폼' 방식이지만, 아직 무역 관리의 모든 절차를 통합하지는 못해 통관비용이 여전히 높은 편이다. 또한, 투자 허가 측면에서도 네거티브리스트 관리제도를 시행하고 있지만 상하이 자유무역시험구의 네거티브 리스트는 여전히 92개에 달해 리스트 간소화가 필요하다. 그밖에, 자유무역시험구 내 기업의 해외투자 관리제도 개혁은 아직 초기 단계에 머무르고 있으며, 해외투자 등록 관리는 이미 시행 중이지만 국경 간 투자 관리제도, 촉진 시스템, 부대 서비스 시스템 등은 개선과 보완이 필요한 상태이다. 또한, 반독점 및 국가 안전심사 관련 관리 감독 역시 더욱 강화되어야 한다.

넷째, 항구관리 모델이다. 상하이 자유무역구가 광관푸(放管服·행정권한의 하부 이양, 공정한 관리, 행정 서비스 효율성 제고)를 실현하기 위해서는 유관부서의 효율적인 관리 감독 시스템이 필요하다. 현재 국제적으로 통용되고 있는 자유무역항 관리 모델은 주로 기업관리형과 정부관리형으로 나뉜다. 기업관리형은 의사결정의 유연성 및 효율성이 높고 정부의 직접적인 감독과 지도를 받는다는 장점이 있으며, 투자자의 경우 간소화된 투자 절차 덕분에 일일이 정부의 각 부문을 거칠 필요가 없다. 반면 상하이 자유무역시험구가 현재 시행 중인 정부관리형은 관리 구조가 비교적 복잡하며 각 관리 부처의 통합 플랫폼 및 협동 관리 시스템도 미비하다. 이로 인해 자연인 이동 원활 수준 역시 국제 선진 수준보다 크게 낮은 상황이므로 상하이 자유무역시험구의 유관부처가 기업관리형 모델 도입을 고려해 봐도 좋다고 생각한다.

상하이 자유무역시험구는 현재 세계 최고의 자유무역

항 건설을 목표로 하고 있다. 이를 위해서는 자유무역항의 핵심, 바로 ‘자유’ 보장이 가장 중요하다. 규제 완화 및 인력, 상품, 자금, 정보의 자유로운 이동, 국제통용 기준 및 규칙과의 연계를 위해 노력한다면 국제 경쟁력을 갖춘 국제무역항을 건설할 수 있을 것이다. 상하이 자유무역항 건설이라는 목표를 위해 초심을 잃지 말고 일류 항구 인프라, 발전된 배후 경제 등 장점을 십분 활용하며 항구 통합, 관리 감독 제도, 조직구조 및 특색 산업 측면에서 제도적 혁신을 이루어야 할 것이다. 

알립니다

- CSF 칼럼은 대외경제정책연구원(KIEP)에서 발간하고 있으며, 저작권 정책은 ‘공공저작물 자유이용허락 표시기준 제 3유형’에 따릅니다. 해당 원고에 대해 사전 동의 없이 상업 상 또는 다른 목적으로 무단 전재·변경·제 3자 배포 등을 금합니다. 또한 본 원고를 인용하시거나 활용하실 경우 △출처 표기 △원본 변경 불가 등의 이용 규칙을 지켜셔야 합니다.
- 본 원고에 대한 글, 그림, 사진 등 저작권자가 표시되어 있지 않은 모든 자료에 대한 저작권 책임은 저자 본인에게 있으며, 해당 원고의 의견은 KIEP 및 CSF의 공식적인 입장을 대변하고 있지 않습니다.