

# 우리나라 해운·물류기업의 중국 자유무역시범구 활용방안 연구

A Study on the Utilization Measures of China's Pilot  
Free Trade Zone(FTZ) for Korean Shipping and Logistics Firms

2019. 12.

김형근 | 김세원



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

#### 연구진

김형근 한국해양수산개발원 항만연구본부 선임연구위원  
김세원 한국해양수산개발원 중국연구센터 전문연구원  
노의철 K&C Consulting Group 총경리(General Manager)

#### 보고서 집필 내역

##### 연구책임자

김형근 연구총괄, 제1장, 제4장 1절

##### 연구진

김세원 제2장 1절, 2절 일부, 3절, 제3장 3절, 제4장 2절  
노의철 제2장 2절 일부, 제3장 1절, 2절

# 발간사

중국의 자유무역시범구(이하 '자무구'로 약칭)는 중국 최초로 2013년 9월 상하이에 설립된 이후, 2015년 4월에 3개 지역, 2017년 4월에 7개 지역, 2018년 4월에 1개 지역, 다시 2019년 8월에 6개 자무구가 추가로 지정되면서 '1+3+7+1+6'의 순서로 2019년 8월 현재 총 18개가 지정되어 있다.

중국은 1978년 개혁개방 이후의 경제성장과 2001년 WTO 가입 후 대외무역 방면에서 큰 발전을 이루었지만, 노동집약적 산업에 치우친 상태였고, 경제구조 고도화의 전환점이 필요했으며, 위안화의 국제적 지위를 제고하고자 했다. 이러한 배경하에서, 상하이 자무구가 중국 최초로 건설되었다. 이러한 심화된 개혁개방의 실험장소로서 자무구가 설립되었고, 중국의 심화 개혁과 개방 확대를 모색하는 장소이자, 새로운 정책 노하우를 축적하는 장소로서 사명을 부여받게 되었다.

이와 같이 중국의 자무구가 18개가 지정되고 여러 가지 개혁 조치 등도 시행되고 있는 상황이지만, 아직 우리나라 기업의 자무구 정책에 대한 이해도와 활용도는 낮은 상황이어서 자무구를 활용한 기업 진출은 활발하지 못한 실정하다. 특히 물류기업의 경우, 자무구의 혁신 정책을 통해 상대적으로 간편한 통관 등의 혜택을 누릴 수 있으

나, 가장 먼저 설립된 상하이 자무구에서도 현재 실제로 운영되고 있는 우리나라 물류기업은 극히 드문 상황이다. 그러므로 본 연구에서는 이미 안정적으로 운영 중인 상하이 자무구를 중심으로 해운·물류 분야의 혁신 제도 및 사례 분석을 통해 기업들이 해당 제도에 대해 보다 쉽게 이해 및 활용할 수 있도록 하는 데 초점을 맞추고 있다. 중국의 자무구에서는 무역, 제조, 금융, 기타 서비스 등 다양한 산업들을 포괄한 정책 조치들이 실시되고 있는바, 본 연구에서는 해운·물류산업을 중심으로 한 정책들을 중심으로 기술했다.

본 연구는 중국 자무구의 설립 현황 및 적용되고 있는 각종 혁신 조치들을 해운·물류분야를 중심으로 하여 파악하여, 그 활용방안을 모색하고 우리나라 기업들의 활용도를 제고하자는 데 목적을 두고 있다. 이와 같은 연구 목적을 달성하기 위해 이 연구에서는 문헌조사, 사례분석 및 현지의 전문가와 공동연구를 진행하였고, 아울러 워크숍 등을 통해 다양한 의견을 수렴하였다. 사례분석은 상하이 자무구를 중심으로 자무구 제도를 활용하고 있는 해운·물류 관련 기업들의 사례를 분석하였다. 또한 공동연구는 상하이 현지에서 다년간 관련 조사를 진행해온 컨설팅기업에게 원고를 위탁하는 방식을 취하였다. 특히 KMI 중국연구센터에서는 동 기간 중국 내륙지역의 자무구인 후베이, 산시, 쓰촨 자무구를 대상으로 현지에서 워크숍을 개최하였으며, 여기에서 논의된 사항들도 참조하였다.

중국 자무구의 해운·물류분야 활용방안으로는 상하이 자무구를 중

심으로 살펴보고, 우리 해운·물류기업의 중국 진출에 필요한 활용 방안으로서 여섯 가지 사례를 제시하고 있다. 연구진은 이러한 여섯 가지 사례와 중국 자무구 제도의 이해를 통해 우리의 해운·물류 기업들도 중국의 자무구를 적극 활용하여 기업의 불확실한 미래를 대비하는 데 이 보고서가 조금이나마 기여할 수 있기를 기대하고 있다.

이 연구는 김형근 선임연구위원이 연구책임을 맡고 김세원 전문연구원이 공동으로 수행하였다. 그러나 이 연구보고서가 간행되기까지는 많은 분들의 도움이 있었다. 특히 K&C Consulting Group의 노의철 총경리가 외부 연구진으로 참여하였고, 이를 통해 최신 및 양질의 자료가 첨가되어 합리적이고, 객관적인 결론을 도출할 수 있었다. 본원의 김종덕 부원장과 한철환 동서대학교 교수는 최종연구심의회를 통해 연구 방향과 내용에 대한 조언을 아끼지 않았다. 이 연구보고서가 출판되기까지 많은 도움을 주신 전문가분들께 이 자리를 빌려 심심한 감사를 드린다.

2019년 10월  
한국해양수산개발원  
원장 장 영 태



# 목차

## ❖ 요약 · i

## ❖ EXECUTIVE SUMMARY · i

### 제 1 장 서론 · 1

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 제1절 연구 배경 및 목적 .....    | 1 |
| 제2절 연구 주요 내용 및 범위 ..... | 3 |
| 제3절 연구 수행 방법 .....      | 5 |
| 1. 선행연구 고찰 .....        | 5 |
| 2. 연구 추진 방법 .....       | 8 |

### 제 2 장 중국 자유무역시범구의 운영 현황 및 주요 성과 · 9

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 제1절 중국 자유무역시범구의 정의와 설립 배경 .....    | 9  |
| 1. 자유무역시범구의 정의 .....               | 9  |
| 2. 중국 자유무역시범구의 탄생 배경 .....         | 13 |
| 제2절 중국 자유무역시범구의 운영 현황 .....        | 17 |
| 1. 중국 자유무역시범구의 설립 과정 및 지역 분포 ..... | 17 |
| 2. 각 자유무역시범구별 배후지 경제 현황 .....      | 21 |
| 3. 각 자유무역시범구의 운영 현황 및 주요 기능 .....  | 25 |
| 4. 중국 자유무역시범구의 시범조치 추진 상황 .....    | 41 |
| 제3절 중국 자유무역시범구의 성과 .....           | 50 |
| 1. 자유무역시범구별 시범 조치의 완료 상황 .....     | 50 |
| 2. 투자 편리화 및 외자유치 촉진 .....          | 51 |
| 3. 무역 편리화 수준 제고 .....              | 53 |

### 제 3 장 중국 자유무역시범구의 해운·물류 혁신정책 동향 · 57

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 제1절 자유무역시범구의 해운·물류분야의 특징 .....      | 57 |
| 1. 각 자유무역시범구의 해운·물류 환경 .....        | 57 |
| 2. 자유무역시범구의 해운·물류업무 추진 상황 .....     | 62 |
| 제2절 중국 자유무역시범구의 해운·물류분야 개혁 조치 ..... | 66 |
| 1. 자유무역시범구의 ‘네거티브 리스트’ .....        | 66 |
| 2. 자유무역시범구의 혁신조치 벤치마킹 정책 .....      | 70 |
| 3. 주요 자유무역시범구별 세부 정책 내용 .....       | 73 |
| 제3절 자무구의 해운·물류분야 활용방안 및 사례: 상하이     |    |
| 자유무역시범구를 중심으로 .....                 | 83 |
| 1. 개방분야에 대한 투자 .....                | 83 |
| 2. 선물의 보세인도 .....                   | 85 |
| 3. 크로스보더 전자상거래 물류센터 .....           | 87 |
| 4. 자유무역시범구의 ‘선진입, 후통관’ 제도 활용 .....  | 89 |
| 5. 자유무역시범구의 환적화물 혼재업무 활용 .....      | 92 |
| 6. 선박 보세부품을 활용한 PIT-STOP A/S .....  | 95 |

### 제 4 장 결론 · 97

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| 제1절 자유무역시범구 정책 활용방안 및 한·중 협력방안 ..... | 97  |
| 1. 자유무역시범구의 해운·물류분야 활용방안 요약 .....    | 97  |
| 2. 한·중 협력방안 .....                    | 100 |
| 제2절 시사점 .....                        | 102 |
| 1. 시사점 .....                         | 102 |
| 2. 향후 연구과제 .....                     | 105 |



## 표 목차

|  |    |
|--|----|
| ❖  |    |
| 〈표 1-1〉 본 연구에서 중국 자무구의 단계적 구분 .....              | 4  |
| 〈표 1-2〉 주요 선행연구 검토 .....                         | 6  |
| 〈표 2-1〉 중국 세관감독관리구역의 종류 .....                    | 14 |
| 〈표 2-2〉 중국 자무구의 지역적 분포 .....                     | 20 |
| 〈표 2-3〉 2018년 중국 자무구 소재 성·시 GDP 현황 .....         | 21 |
| 〈표 2-4〉 2018년 중국 자무구 소재 성·시 사회소비품 소매 총액 현황 ..... | 23 |
| 〈표 2-5〉 2018년 중국 자무구 소재 성·시 화물 수출입 현황 .....      | 24 |
| 〈표 2-6〉 중국 18개 자무구의 설립 현황 .....                  | 25 |
| 〈표 2-7〉 중국 각 자무구의 주요 서비스 지역 및 기능 포지셔닝 .....      | 37 |
| 〈표 2-8〉 하이난 자무구의 4단계 발전 목표 .....                 | 39 |
| 〈표 2-9〉 하이난 자무구의 장단점 .....                       | 40 |
| 〈표 2-10〉 자무구의 분야별 추진 내용 .....                    | 41 |
| 〈표 2-11〉 각 자무구의 정부기능 개혁조치 실시 현황 .....            | 43 |
| 〈표 2-12〉 각 자무구의 투자분야 개혁조치 추진 현황 .....            | 45 |
| 〈표 2-13〉 각 자무구의 무역분야 개혁조치 추진 현황 .....            | 47 |
| 〈표 2-14〉 각 자무구의 금융분야 개혁조치 추진 현황 .....            | 48 |
| 〈표 2-15〉 자무구 기타분야 개혁조치 상황 .....                  | 49 |
| 〈표 2-16〉 자무구의 시범임무 완성 상황 .....                   | 51 |
| 〈표 2-17〉 주요 자무구의 투자 건설 항목 심사 변화 및 효과 .....       | 52 |
| 〈표 2-18〉 주요 자무구의 무역 편리화 수준 제고 .....              | 54 |
| 〈표 2-19〉 주요 자무구의 단일창구 시행 성과 .....                | 55 |
| 〈표 3-1〉 1·2기 자무구의 해운·물류 발전 방향 .....              | 59 |
| 〈표 3-2〉 3기 자무구의 해운·물류 발전 방향 .....                | 60 |
| 〈표 3-3〉 4기 자무구의 해운·물류 발전 방향 .....                | 61 |

---

|   |    |
|---|----|
| 〈표 3-4〉 해운분야 업무 전개 현황 .....                     | 62 |
| 〈표 3-5〉 물류분야 업무 전개 현황 .....                     | 64 |
| 〈표 3-6〉 각 자무구의 중국~유럽 정기열차 거점 분포(편구지역) .....     | 65 |
| 〈표 3-7〉 교통·물류분야의 네거티브 리스트 2013년과 2019년 비교 ..... | 68 |
| 〈표 3-8〉 중국 국무원이 발표한 자무구 벤치마킹 노하우 문건 .....       | 70 |
| 〈표 3-9〉 2018~2019년 교통운수부가 책임부처인 벤치마킹 노하우 주요 내용  | 71 |
| 〈표 3-10〉 중국 자무구의 해운분야 개혁조치 주요 내용 .....          | 73 |
| 〈표 3-11〉 중국 자무구의 물류분야 개혁조치 주요 내용 .....          | 76 |
| 〈표 3-12〉 린강신편구의 해운·물류 관련 중점 혁신조치 내용 .....       | 79 |
| 〈표 3-13〉 상하이 자무구의 외자기업 등록절차 .....               | 81 |
| 〈표 3-14〉 ‘일망통반’ 절차의 급별 분류 .....                 | 81 |
| 〈표 3-15〉 ‘일망통반’ 절차의 급별 구체적인 내용 .....            | 82 |
| 〈표 3-16〉 2019년판 자무구 네거티브 리스트의 교통·운송분야 항목 .....  | 84 |
| 〈표 3-17〉 상하이문위안선박관리의 기업 정보 .....                | 85 |
| 〈표 3-18〉 자무구 전후의 선물 보세 지역 및 품목 .....            | 86 |
| 〈표 3-19〉 장통국제물류 기업 정보 .....                     | 87 |
| 〈표 3-20〉 프로스의 중국 내 주요 고객 .....                  | 88 |
| 〈표 3-21〉 프로스투자(상하이)유한회사 기업 정보 .....             | 89 |
| 〈표 3-22〉 창리엔물류 기업 정보 .....                      | 91 |
| 〈표 3-23〉 소니무역물류 기업 정보 .....                     | 92 |
| 〈표 3-24〉 타이핑밍웨이물류 자무구 전·후 업무 효율 변화 .....        | 94 |
| 〈표 3-25〉 타이핑밍웨이물류 기업 정보 .....                   | 94 |
| 〈표 3-26〉 MAN 공급체인관리 기업 정보 .....                 | 96 |

---

## 그림 목차



|   |    |
|---|----|
| 〈그림 2-1〉 중국 자무구의 개념도 .....                            | 12 |
| 〈그림 2-2〉 중국 18개 자무구의 지역 분포(2019년 9월 기준) .....         | 19 |
| 〈그림 2-3〉 2018년 기준 각 자무구 누계 신설 기업 수량 현황(단위: 만 개사) .... | 52 |
| 〈그림 2-4〉 국제무역 단일창구(상하이) 모델 시범도 .....                  | 55 |
| 〈그림 3-1〉 상하이 린강신편구의 지역 범위 .....                       | 59 |
| 〈그림 3-2〉 자무구별 네거티브 리스트 수 변화 .....                     | 67 |
| 〈그림 3-3〉 상하이 자무구 내 통관 절차 .....                        | 90 |
| 〈그림 3-4〉 상하이 자무구의 국제환적 LCL업무 개념도 .....                | 93 |



## 요약

# 중국 자유무역시범구 주요 정책 변화 및 우리나라 기업의 활용방안 연구

## 1. 연구의 목적

- ▶ 본 연구는 현재 중국에 설립된 자유무역시범구(이하 ‘자무구’로 약칭)의 운영 현황에 대해 파악하고 해운·물류분야를 중심으로 한 주요 정책 및 사례 분석을 통해 향후 우리나라 기업들의 자무구 활용 방안을 도출하고, 정책제언을 제시하는 데 있음

## 2. 연구의 방법 및 특징

### 1) 연구방법

〈표〉 본 연구 방법의 특징

| 특징             | 주요 내용   | 자료수집   | 방법론 선택 이유   |
|----------------|---|--|---|
| 기초<br>자료<br>분석 | <ul style="list-style-type: none"> <li>중국의 자무구와 관련된 중앙·지방 정부의 주요 정책과 국내외 선행 연구를 검토</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>문헌조사</li> <li>온라인 조사</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>온라인 조사는 가장 신속하고 효과적인 조사방법임</li> <li>중국의 온라인 및 최신 언론 보도 등을 통해 각 자유무역</li> </ul> |

| 특징                      | 주요 내용   | 자료수집                    | 방법론 선택 이유   |
|-------------------------|---|-------------------------|---|
|                         | • 각 자무구 관련 문헌을 참조하고 지역정부의 홈페이지 등의 관련 동향 정리                                  |                         | 시험구 관련 최신동향 수록  |
| 물류 활용 방안 도출             | • 자무구와 연계하여 우리 기업이 추진 가능한 활용 방안 도출  | • 문헌 및 온라인 조사<br>• 공동연구 | • 중국의 자무구는 12개 지역을 중심으로 설립되어 있고, 제조, 유통, 무역, 물류, 금융 등 다양한 분야의 외국인투자 유치 차원에서 운영되고 있기 때문에 물류분야에 초점을 맞춰 연구를 진행 |
| 사례 분석                   | • 상하이 자무구를 중심으로 자무구 제도를 활용하고 있는 해운 및 물류 관련 기업들의 사례를 분석                      | • 문헌 및 온라인 조사<br>• 공동연구 | • 자무구와 연계한 물류분야의 사례 분석을 통해 도출된 활용방안을 향후 우리나라 관련기업들에 적용  |
| 현지 전문가 공동연구 및 현지 워크숍 개최 | • 중국의 자무구 정책과 연계한 활용방안 모색<br>• 중국 내륙지역의 자무구인 후베이, 산시, 쓰촨을 대상으로 현지에서 워크숍을 개최 | • 공동연구<br>• 워크숍 개최      | • 현지 사정에 밝은 전문가와의 공동 연구를 통해 합리적인 활용방안 도출<br>• 워크숍에서 논의된 사항들도 반영   |

## 2) 연구의 특징

- ▶ 본 연구는 중국의 12개 지역을 대상으로 추진 중인 자무구의 해운·물류분야를 중심으로 한 주요 정책 및 사례 분석을 통해 향후 우리나라 기업들의 자무구 활용방안을 도출하고, 정책제언을 제시하는데 있음
- 이를 위해 문헌조사, 온라인조사, 사례분석, 현지 전문가와의 공동연구 및 워크숍 등을 진행하였음
- 문헌조사와 온라인조사는 중국의 자무구와 관련된 중국 정부의 주

요 정책 변화 및 홍보자료, 국내외 선행 연구, 언론매체들을 통한 관련 정보들을 검토하였음. 또한 현재 운영 중인 자무구의 홈페이지 등을 모니터링, 과거와 현재 동향들을 파악하였음

- 공동연구는 상하이 현지에서 다년간 관련 조사를 진행해온 컨설팅 기업에 원고를 위탁하는 방식으로 진행했으며, 위탁 원고의 내용은 본문의 자무구의 혁신제도 및 기업 사례 부분에 포함하였음
- 사례분석은 상하이 자무구를 중심으로 하여, 자무구 제도를 활용하고 있는 해운 및 물류 관련 기업들의 사례를 분석하였음
- 또한 내륙지역의 자무구인 후베이, 산시, 쓰촨 자무구를 대상으로 현지에서 워크숍을 개최하였으며, 여기에서 논의된 사항들도 반영하였음

### 3. 연구 결과

#### 1) 연구 결과 요약

- ▶ 현재 중국의 자무구에 대한 정의는 제도적으로 볼 때, ‘하나의 주권국의 제도 내에 속한 ‘경내관외(境內關外區, 경내에 속하나 세관 범위 밖의 구역)’와 ‘경내의 시범구역’이 결합된 특수구역으로서 경외 화물 및 자금의 자유로운 출입이 가능하고, 기업이 동 구역 내에서 보세상태로 화물의 보관, 가공제조, 전시교역 등 업무를 진행할 수 있으며, 더욱 자유화된 비즈니스 환경을 조성하고 외국투자 유치 및 해운물류, 역외무역, 국제환적 등 무역업태 발전을 촉진시키는 구역’으로 정의할 수 있음
- 2013년 9월 상하이 자무구가 처음으로 설립되었고, 그후 자무구는

중국 전역으로 빠르게 확대되었음

- 2015년 4월에는 광둥, 톈진, 푸젠 3개 지역이 추가 설립되었고, 상하이 자무구의 면적 범위도 확장되었음
- 2017년 4월에는 동부연안 지역뿐만 아니라, 내륙지역까지 포함한 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시 7개의 자무구가, 2018년 4월에는 하이난이 추가 설립되었음
- 2019년 8월에는 다시 산둥, 장쑤, 광시, 허베이, 윈난, 헤이룽장 등 6개의 자무구가 추가되어, 현재 중국의 자무구는 '1+3+7+1+6'의 순서로 총 18개의 자무구가 운영 중임
- ▶ 현재 운영 중인 중국의 자무구의 경우, 최근까지 지속적인 확장을 해오고 있는 상하이 자무구 및 섬이라는 특징을 가진 하이난 자무구 외에는 대부분 3개의 편구(片区, 세부 구역)로 구성되며, 면적은 약 120km<sup>2</sup> 내외로 비슷함
- ▶ 자무구에서 전개되는 투자 분야의 개혁 조치는 주로 투자 촉진, 투자 편리와 외자 활용에 집중되어 있음. 그중 네거티브 리스트 관리 제도는 자무구 투자 분야의 개혁 조치가 외자를 활용하는 데 있어서 가장 중요한 것임
- '네거티브 리스트(Negative list)'란 법적으로 기업에게 금지나 제한을 규정하는 품목의 명단을 뜻함. 최초의 '외국인 네거티브 리스트'는 상하이 자무구에서 나왔음
- 2013년판 190개에서 점차 감소하여 2018년 45개, 2019년판 37개로 줄었으며 농업, 광업, 제조업, 서비스업 등의 분야에서 개방을 확대하였음



- 2019년 설립된 제4차 자무구에서 실시하는 개혁조치에서는 심지어, 각 자무구가 법정 권한 내에서 외국인 투자 촉진책을 수립할 수 있도록 장려했음
- ▶ 각 무역구의 성과는 자무구별 시범조치의 완료 상황, 외자유치, 무역편리화 수준 제고의 세 가지 측면으로 나누어 정리하였음
  - 우선 중국 상무부 국제무역경제협력연구원이 발표한 자무구별 시범조치의 완료 상황을 살펴보면, 상하이 자무구의 경우 92개의 시범 조치 중에서 91개를 완료하여 그 완성률이 98.9%에 이르고, 광둥 자무구는 97.5%, 톈진 자무구 90.0%, 푸젠 자무구는 95.7%를 달성한 것으로 나타났음
  - 둘째, 외자유치 측면에서 살펴보면, 자무구는 보다 포괄적이고 높은 수준의 시장 접근을 달성하고 투자 편리화 수준을 지속적으로 향상시켰음. 톈진 자무구는 네거티브 리스트 외 외자기업 설립 처리시간을 근무일 기준 8일에서 1일로 단축시켰음. 이러한 투자 편리화 조치에 따라, 2018년까지 중국의 11개 자무구(하이난 자무구 제외)의 신설 입주기업 누계는 총 61만 개이고, 그중에서 외자기업은 3만 4,000개에 달하며, 이는 동기간 중국 전체의 12%에 이르는 수준임. 또한 실제 외자를 사용한 수출입 총액은 전국의 15.54%에 달함
  - 셋째, 무역편리화 수준 제고의 측면에서 살펴보면, 통관시간을 크게 단축하고 통관효율을 크게 향상시켰음. 평균적으로 통관시간은 16시간에서 3시간으로 단축되었고, 비용은 2억 위안 이상 절감된 것으로 나타났음. 쓰촨 자무구는 국제컨벤션 테스트 및 검역감독을 위한 새로운 모델을 도입해 통관시간을 평균 50% 단축시켰음

▶ 중국의 12개 자무구가 해운분야에서 발표한 기존 개혁조치는 모두 12개임. 양적으로 보았을 때 상하이 자무구가 발표한 해운 분야 개혁 조치가 7개로 가장 많았고, 광둥 자무구가 2개, 텐진·랴오닝·하이난 자무구가 각각 1개를 차지했음. 기타 자무구는 현재 운항 분야에서 개혁조치를 제시하지 않고 있으며, 주로 다른 자무구의 성공 경험을 벤치마킹하여 보급하고 있음

- 내용별로는 상하이, 광둥, 텐진 자무구가 발표한 해운 분야 개혁 조치가 선박 업무와 관련한 외국인의 진입과 통관 편의 향상의 두 가지 측면을 다루고 있어 다른 자무구에 벤치마킹 보급성이 강함

▶ 12개 자무구 중 6개 자무구는 물류분야 개혁 조치를 13개 발표했음. 양적 분포를 보면 6개 자무구가 발표한 개혁 조치의 수가 비교적 균형이 잡혀 있어 상하이 자무구가 독점하는 경우는 없었음. 텐진과 푸젠 자무구 각 3개, 상하이, 후베이 및 쓰촨 자무구 각 2개, 광둥 자무구가 1개를 발표했음

- 내용별로는 물류분야의 개혁조치가 산재해 있음. 이중, 복합운송, 중국·유럽 열차에 관한 것이 5개로, 광둥·푸젠·후베이·쓰촨 자무구가 각각 제안해 환적 시 통관의 편리화에 주안점을 두고 있음

- 이색 정책에는 텐진의 병행 수입차 정책, 샤먼의 국제 주류 무역 정책, 쓰촨의 철도 금융 정책이 포함됐음

▶ 중국 국무원은 2019년 8월 6일, 『중국(상하이)자유무역시범구 린강신구역(临港新片区) 총체방안』을 발표하였으며, 8월 20일 ‘린강구역’이 정식으로 설립되었음

- 린강구역에서는 다양한 분야의 높은 수준의 개방정책들이 추진되며, 국제 시장에서 영향력과 경쟁력을 지닌 ‘특수 경제기능구역’으로

### 구축될 방침임

- “중국 자본 편의치적선의 연해 ‘샤오파이’(捎帶, 연해운송의 일종) 정책효과를 확대하고, 동등한 원칙에서 양산항에서 환적하는 외국 적 외항선의 양산항과 다른 항만 간의 ‘샤오파이’ 업무 허용 여부를 연구하겠다.”고 밝힘에 따라, 일부 연해운송이 개방 될 수 있는 여지를 남겼음
- 현재 세계적으로 대부분의 국가들이 외국기업의 자국 내 연해운송을 금지하는 상황에서(카보타지) 이러한 움직임은 큰 이슈로 작용됨
- ▶ 현재 상하이 자무구는 327건의 업무승인 사항을 ‘일망통반(一網通办)’으로 처리하여 기업의 일처리 편의를 높이고 있음
- 외국인 독자(외국인 합자 51% 이상 포함) 기업은 자무구에 스스로 등록을 할 수 있으며 대리상을 통해서도 등록이 가능함
- ‘일망통반’ 사항의 신청은 주로 온라인을 통해 이루어짐
- ▶ 중국 자무구의 해운·물류분야 활용방안으로는 상하이 자무구를 중심으로 살펴보았고, 우리 해운·물류기업의 중국 진출에 필요한 활용방안으로서 여섯 가지 사례를 제시하고 있는데, 이중 세 가지 내용과 각각에 대한 기업사례는 다음과 같음
- 첫째, 개방분야에 대한 투자와 관련한 활용방안으로서 국제선박관리업 진출을 들 수 있는데, 상하이 자무구 설립 전에는 외국계 선박관리 회사의 최대 지분은 49%로 제한되어 있었으나, 자무구 설립 후 공표된 제1차 네거티브 리스트에 따라 외자기업들도 지분 100%의 국제선박관리회사 설립이 가능하게 되었음. 최초의 외국계 지분 100%의 선박관리기업은 상하이룬위안선박관리유한회사(上海潤元船舶管理有限公司)로서 싱가포르 상장기업인 ‘양자강선(扬

子江船)이 상하이에 설립(2013. 11.)해 선박관리, 선박부품 수출입·도매, 기술 컨설팅 업무를 진행하고 있음

- 둘째, 선물의 보세인도와 관련한 활용방안으로서 선물 보세 물류기업 진출을 들 수 있는데, 2013년 상하이 자무구가 설립되면서 선물 보세결제 시범 확대 보완, 창고의 단일 담보 용자기능이 확장되었음. 2014년 4월, 상하이 세관은 이러한 선물 보세결제 업무를 기존 양산보세항구에서 전체 자무구 범위로 확대하여 더욱 많은 기업이 선물 보세인도가 가능해졌으며, 선물의 품목도 기존의 구리, 알루미늄에서 대폭 늘어났음. 상하이 자무구의 첫 선물 보세 물류기업은 상하이장통국제물류유한회사(上海江铜国际物流有限公司)임

- 셋째, 크로스보더 전자상거래 물류센터와 관련한 활용방안으로서 전자상거래 물품을 전문적으로 취급하는 풀필먼트 물류센터를 구축하는 것도 고려해 볼 수 있음. 현재 중국은 크로스보더 전자상거래 시장이 급격하게 성장하는 추세인데, 상하이는 크로스보더 전자상거래 종합시범구역이 지정되었고, 해당 시범구역은 기존 와이까오차오보세구와 보세원구, 양산보세항구, 푸둥공항종합보세구를 모두 포함함. 싱가포르 투자회사인 프로스투자(상하이)유한회사(普洛斯投资(上海)有限公司)는 글로벌물류부동산기업으로서 주요 업무는 부동산 개발(物业开发), 부동산 운영, 펀드관리이며, 이 기업의 주요 고객들은 제3자 물류, 제조 및 소매업(전자 상거래 포함) 등 3개 업종에 집중되어 있음

▶ 우리나라 기업의 중국 자무구 정책 활용을 확대하기 위한 한·중 협력방안으로는 상하이 자무구 추진과 연계한 협력범위 확대와 린강신구역의 복합운송 혁신과 연계한 협력방안이 있음

- 첫째, 상하이 등 중국 자무구 네거티브리스트는 점차 축소되고 있

고, 2019년 설립된 제4차 자무구에서 실시하는 개혁조치에서는 각 자무구가 법정 권한 내에서 외국인 투자 촉진책을 수립할 수 있도록 장려했음. 이러한 일련의 개혁 조치는 우리 해운·물류기업에도 중국 진출의 기회 확대에 작용하고 있음. 앞으로 ‘국제선박관리업’, ‘선물 보세 물류기업’, ‘폴필먼트 물류기업’ 진출 등 우리기업이 자무구에 진출하는 데 따른 심사, 운영자격 획득 등 행정절차에 소요되는 비용과 어려움에 대한 지원방안을 마련할 필요가 있음

- 둘째, 상하이 자무구의 린강신구역은 양산항, 푸둥국제공항, 루차오(芦潮)항 철도 컨테이너센터를 중심으로 해운·항공·철도운송 정보를 공유하여 복합운송의 운행 효율을 제고시킬 계획임. 우리나라와 중국은 해운·철도 복합운송 확대에 양국의 물류구조 변화에 따른 물류효율성 제고 차원에서 협력을 강화하는 것이 바람직해 보임. 앞으로 우리의 해운·물류기업이 중국에 진출하여 지속적인 발전과 경쟁력을 확보하기 위해선 중국의 각 자무구와 ‘일대일로’, ‘창장경제벨트’ 전략과 연계하여 진출하는 것이 바람직함. 그러므로 우리 해운·물류기업이 중국 진출을 장려하는 데 필요한 투자 기회 확대 및 합리적인 투자조건 등을 협의할 수 있는 방안을 찾는 것이 필요함

## 2) 정책대안 제시내용 및 정책화 활동

- ▶ 우리나라 기업들이 중국의 자무구 정책을 보다 효과적으로 활용하기 위해서는 각 자무구별로 해운·물류분야의 외국인투자 유치에 위한 제도 및 지원정책에 대한 이해와 체계적인 조사, 연구를 진행할 필요가 있음
- ▶ 중국의 자무구 정책은 상하이를 시작으로 총 18개 지역을 대상으로

지정하였고, 또 다른 지역으로도 점차 확대할 가능성이 높다고 볼 수 있음. 이와 연계하여 우리나라 해운·물류 기업들이 중국의 연해 동부 및 내륙지역에 진출하는 데 적극 활용할 수 있어야 하므로 앞으로 이 분야에 대한 자체 연구 과제를 수립하고, 진행할 계획임

- ▶ 또한 본원 및 관계 기관, 해당 부처별로 수행되는 해운·물류분야의 신사업 발굴, 기획연구 조사에 제안할 계획임

### 3) 정책적 기여 등 기대효과

- ▶ 우리나라 정부 및 기업들의 중국의 각 자무구 정책에 대한 이해도 및 각 자무구의 해운·물류 활용도 제고에 기여
  - 각 자무구 정책에 대한 활용을 통해 우리나라 해운·물류기업들의 중국의 연해 동부 및 중서부 내륙지역 진출 활성화에 기여
  - 각 자무구의 차별적인 정책을 바탕으로 중국 연구기관과 지속적인 활용방안과 협력방안에 대한 연구 및 제시
- ▶ 각 자무구 관련 지방정부, 중점 대학 및 관련 해운·물류기업과 전문가 네트워크를 구축하여 향후 각 자무구의 해운·물류분야 연구의 장기적인 기반 조성에 기여
- ▶ 우리나라 주요 해운·물류기업 및 유관기관 등의 중국 자무구관련 투자진출 사업 타당성 분석에 활용 기대

**EXECUTIVE SUMMARY**

# A Study on Utilization Measures of China's Pilot Free Trade Zones (FTZ) for Korean Shipping and Logistics Firms

## 1. Purpose

- ▶ The purpose of this study is to understand the operational status of pilot Free Trade Zones (hereinafter referred to as FTZs) established in China and analyzes major policies and case studies focusing on the shipping and logistics sector. Through this endeavor, this study aims to extract utilization measures of FTZs related to Korean companies, while presenting policy suggestions.

## 2. Methodology and Feature

### 1) Methodology

〈Table〉 Features of This Study's Methods

| Feature   | Major contents   | Data collection  | Reasons for selection   |
|---|--|--|---|
| Basic data analysis   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Review major policies of the central and local governments as well as domestic and foreign preceding studies relevant to China's FTZs</li> <li>• Refer to literature regarding China's each FTZ and summarize relevant trends from the homepage of local governments</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Literature review</li> <li>• Online research</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Online research is the fastest and the most effective research method</li> <li>• China's online and latest press release provides recent trends of each FTZ</li> </ul>   |
| Extracting utilization measures for logistics                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extract utilization measures available for Korean companies in connection with FTZs</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Literature and online research</li> <li>• Joint research</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Having operated in 12 areas, China's FTZs are designed to attract foreign investment to a variety of sectors including manufacturing, distribution, trade and finance, hence, the study is focusing on logistics.</li> </ul> |
| Case analysis   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centering on the Shanghai FTZ, analysis was conducted on cases of shipping and logistics companies that are utilizing the FTZ pilot program.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Literature and online research</li> <li>• Joint research</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilization measures based on the case analysis of logistics in connection with FTZs can be applied to Korean companies</li> </ul>   |
| Joint research with local experts and holding a workshop in China | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seek utilization measures in connection with China's FTZ policy</li> <li>• Hold a workshop in China targeting FTZs in inland areas of Hebei, Shanxi and Sichuan</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Joint research</li> <li>• Holding workshops</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produce reasonable application measures by conducting a joint research with experts conversant with local conditions</li> <li>• Reflect items discussed during the workshop</li> </ul>                                       |



## 2) Feature

- ▶ This study intends to produce utilization measures of China's FTZs by Korean companies and present policy suggestions. To achieve this, major policies and cases were analyzed centering on the shipping and logistics sector in China's FTZ pilot program implemented in 12 areas.
  - For this purpose, this study conducted literature review, online research, case analysis and joint research while holding a workshop with local experts.
  - Literature review and online research cover changes of the Chinese government's major policies relevant to FTZs and promotional data, domestic and foreign preceding studies and information released via the press. In addition, monitoring of FTZ homepages currently in operation help understand past and current trends.
  - A joint research was carried out in the form of commissioning a manuscript to a consulting company, which has proceeded with relevant research in Shanghai for several years. The contents of this manuscript are included in the section of innovative systems of FTZs and cases of companies.
  - Focusing on the Shanghai FTZ, the study analyzed cases of shipping and logistics companies currently utilizing China's FTZ pilot program.
  - Targeting FTZs in inland areas including Hebei, Shanxi and Sichuan, a workshop is held to discuss relevant items, which are reflected in this study.

---

### 3. Results

#### 1) Summary

- ▶ China's Pilot Free Trade Zones (FTZs) are defined as special areas combining areas 'Inside the Border but Outside of Customs' with 'the Pilot Area Inside the Border'. An FTZ allows free entry and departure of cargo as well as capital outside the border with companies being able to store cargo utilizing the bonded status, and proceed with manufacturing and processing, trade and exhibition. It is also defined as an area creating freer business conditions and facilitating trade activities such as through attracting foreign investment, allowing offshore trade and international transshipments etc.
- Since the Shanghai FTZ was first established in September 2013, the FTZ pilot program has been expanded across the nation.
- Three areas were added including Guangdong, Tianjin and Fujian in April 2015, with the size of the Shanghai FTZ also being expanded.
- On top of eastern coastal areas, 7 areas including Liaoning, and those in inland areas such as, Zhejiang, Henan, Hubei, Chongqing, Sichuan and Shanxi were added to the list of FTZs in April 2017. Moreover, in April 2018, Hainan was also approved as a new FTZ.
- As 6 more FTZs were additionally designated including Shandong, Jiangsu, Guangxi, Hubei, Yunnan and Heilongjiang in August 2019, a total of 18 FTZs are now in operation in the order designated numbered areas '1+3+7+1+6'.

- ▶ Most of China's FTZs in operation consists of 3 'Specific Zones' all a similar size of approximately 120km<sup>2</sup> except for the Shanghai FTZ and the Hainan FTZ. The Shanghai FTZ has steadily been expanded, while the Hainan FTZ has the distinctive feature of being an island.
  - Size of the Shanghai FTZ: 240.22m<sup>2</sup>
  - Size of the Hainan FTZ: 3.39m<sup>2</sup>
- ▶ Most of the investment related innovative measures implemented in the FTZs are concentrated on facilitating investment, improving investment convenience and utilizing foreign capital. Among these measures, management of the 'Negative List System' is the most important innovative measure in utilizing foreign investment.
  - Mandated by the law, the negative list provides an outline of the sectors in which foreign investment is restrained. Among China's pilot FTZs, Shanghai was the first to introduce a negative list for foreign investment.
  - Starting from 190 items in the 2013 version, the number of items declined to 45 in 2018 and further down to 37 in 2019. Sectors including agricultural, mining, manufacturing and service industries have thus had increased access to the Chinese market.
  - Innovative measures carried out by the 4th designation of FTZs established in 2019 even go as far as allowing each FTZ to establish their own strategy to promote foreign investment within their legal authority.
- ▶ The results of each FTZ are summarized from the following three

perspectives: completion status of pilot measures by FTZ, attracting foreign investment and boosting the level of trade convenience.

- According to the results of a completion status analysis of pilot measures per FTZ published by the Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation (CAITEC), a consultative body directly under the Ministry of Commerce of China, the Shanghai FTZ completed 91 pilot measures out of 92, achieving a completion rate of 98.9%. The completion rate of the Guangdong FTZ was set at 97.5% while that of the Tianjin FTZ and the Fujian FTZ stood at 90.0% and 95.7% respectively.
- Second, from the perspective of attracting foreign investment, FTZs have achieved more comprehensive and higher levels of market accessibility while steadily increasing the convenience of foreign investment. For instance, the Tianjin FTZ has reduced its process time for establishing a foreign company outside of the negative list from 8 working days to 1 working day. Such measures promoting the convenience of investment have increased to 610 thousand new businesses opened in China's 11 FTZs (excluding the Hainan FTZ), among which foreign capital businesses reached 34 thousand. This accounts for 12% of China's total number of companies established during the same period. The total amount of import and export transactions in foreign capital accounted for 15.54% of the total amount.
- Third, FTZs have improved the level of trade convenience by significantly reducing time for customs clearance, while boosting its efficiency. Time required for customs clearance has cut from 16 to 3 hours on average, with more than 200 million yuan saved

in terms of costs. Having introduced a new model for testing international conventions and supervising inspections, the Sichuan FTZ has reduced its time for customs clearance on average by 50%.

- ▶ China's 12 FTZs have announced 12 innovative measures within the shipping sector. In terms of quantity, the Shanghai FTZ has announced 7 innovative measures within the shipping sector, which was the highest followed by the Guangdong FTZ with 2 and the Tianjin, Liaoning and Hainan FTZ respectively announcing 1 innovative measure. Other FTZs have not suggested innovative measures within the shipping sector as of yet, and benchmarked successful experiences of other FTZs.
  - In terms of content, innovative measures announced by Shanghai, Guangdong and Tianjin FTZs deal with two specific areas of allowing foreigners to enter into shipping operations while increasing the convenience of customs clearance. Therefore, this measure has strong implications for other FTZs as a benchmark.
- ▶ Among the 12 FTZs, six FTZs have announced 13 innovative measures in the logistics sector. The numbers of innovative measures announced by six FTZs are fairly balanced, with the Shanghai FTZ having not monopolized these measures. To be specific, the Tianjin FTZ and the Fujian FTZ have announced 3 measures respectively with the Shanghai FTZ, the Hubei FTZ and the Sichuan FTZ releasing 2 respective measures with 1 measure coming out of the Guangdong FTZ.

- Logistics-related innovative measures are scattered, five of them are related to multimodal and the China-Europe railway. Suggested by Guangdong, Fujian, Hubei and Sichuan, these measures concentrate on the convenience of customs clearance for transshipments.
- Unusual policies include parallel importation policy of foreign cars by Tianjin, an international liquor trade policy suggested by Shaman and a railway finance policy by Sichuan.
- ▶ The State Council of China announced an overall plan for the Lingang New Area of the China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone on August 6 of 2019 and officially established the 'Lingang Area' on August 20.
- The Lingang Area will be built as a special economic function zone with strong global market influence and competitiveness by implementing a high level of 'opening-up' policies in a variety of sectors.
- According to a statement, the Lingang Special Area will expand the implementation effect of the coastal container transshipment policies for Chinese-funded flag of convenience ships, and study the possibility of foreign-funded vessels to do coastal container transshipment business with Yangshan Port as the international transit port under the principle of reciprocity. Therefore, there is a possibility of opening up coastal shipping to foreign companies.
- Such movement is significant under the current situation where most countries do not permit foreign companies from coastal shipping services within their nation (Cabotage).

- ▶ The Shanghai FTZ has built an ‘all-in-one online platform’ to cope with 327 business related matters to improve the convenience of businesses.
  - A wholly foreign owned enterprise (including a joint venture owning more than 51% of all stocks) is able to register by itself or do it by proxy to a Pilot FTZ.
  - The Application for matters related to the ‘all-in-one online platform’ is mostly conducted via the Internet.
- ▶ This study looked into utilization measures of China’s FTZs in the shipping and logistics sector focusing on the Shanghai FTZ. There are six cases presented in this study as utilization measures for Korean shipping and logistics companies and three of them are as follows:
  - First, the study proposes advancing into the international ship management industry for Korean companies. Prior to the establishment of the Shanghai FTZ, the maximum share of a foreign ship management company was limited to 49%. However, foreign firms are allowed to establish a wholly-owned subsidiary engaging in international ship management services in accordance with the 1st negative list announced after the establishment of the Shanghai FTZ. The first fully foreign-owned international ship management company is “Shanghai Run Yuan Shipping Management Co., Ltd”, which was established by Singapore-listed ‘Yangzijiang Shipbuilding’ in Shanghai (Nov 2013), and provides international ship management services and ship related technical consulting services, as well as wholesale, import and export of ship's spare parts.

- Second, Korean companies are able to enter into the bonded futures logistics business as a utilization measure for bonded delivery of futures. The establishment of the Shanghai FTZ in 2013 has allowed companies to expand pilot settlement of bonded futures delivery as well as to expand the single warrant loan of a warehouse. The Shanghai Customs Office expanded the settlement of bonded futures on April 2014, from existing Yangshan Bonded Port Area further to all areas of FTZs, allowing more companies to conduct bonded futures delivery. In addition, items eligible for futures delivery has significantly expanded from copper and aluminum. The first bonded futures logistics company in the Shanghai FTZ is Shanghai Jiangxi Copper International Logistics Co., Ltd.
- Third, this study suggests the establishment of e-commerce fulfillment centers as a utilization measure relevant to cross-border e-commerce logistics center. At present, China is witnessing a huge growth of cross-border e-commerce market with Shanghai being designated as a cross-border e-commerce Comprehensive Pilot Area. The Pilot Area includes Shanghai Waigaoqiao Bonded Logistics Zone, Yangshan Bonded Port Area and Comprehensive Bonded Area in Pudong international airport. A good example is Global Logistic Properties Investment (Shanghai) Co., Ltd, a Singapore-invested company, engaging in real estate development, real estate operation and fund management. Major customers of this company are concentrated on 3 business areas including the 3rd logistics, manufacturing and retail business (including e-commerce).
- ▶ The study also presents Korea-China cooperation measures for Korean companies to expand utilization measures of China's



policies relevant to FTZs. These measures include expanding the scope of cooperation in connection with the Shanghai FTZ and the one relevant to the innovation of multimodal transportation of the Lingang New Area.

- First, the number of items in the Negative list of China's FTZs including Shanghai has been steadily reduced and the 4th designation of FTZs even allowed each FTZ to establish their own strategy to promote foreign investment within their legal authority. These innovative measures have expanded the opportunity for Korean shipping and logistics companies to advance into China. Moving forward, it is necessary to prepare support measures for Korean companies potentially engaging in the international ship management business, bonded futures logistics and fulfillment logistics business in order to reduce the costs and challenges required for administrative procedures in screening and meeting the qualification for the operation.
- Second, the Lingang New Area within the Shanghai FTZ plans to share shipping, air and railway transport information centering on Yangshan Port, Pudong international airport and Luchao port railway container handling center, enhancing the operational efficiency of multimodal transportation. With the expansion of multimodal transportation between shipping and railway services, Korea and China should strengthen the cooperation in a way towards improving the efficiency of logistics following changes of logistical structure. Korean companies should enter into the Chinese market in connection with the 'One Road One Belt' strategy as well as the 'Yangtze River Economic Belt' strategy in order to maintain sustainable

development and secure competitiveness. Therefore, it is important to find a measure to consult and discuss investment opportunities and reasonable investment conditions necessary for Korean shipping and logistics companies to promote entering into China.

## **2) Policy suggestions and relevant activities**

- ▶ For Korean companies to better and more efficiently utilize China's FTZ policies, it is necessary to understand investment inducement policies and support measures run by each FTZ and conduct a systematic research and study.
- ▶ Starting with Shanghai, China's FTZ pilot program has designated 18 areas, and highly likely to be expanded into other areas. Taking this into account, we plan to set up and proceed with our own research tasks, which will be actively utilized Korea's shipping and logistics companies in entering into China's eastern coastal and inland areas.
- ▶ Furthermore, we will propose relevant subjects to planned research and new projects in the shipping and logistics sector carried out by KMI, relevant institutions as well as related government departments.

## **3) Expected benefits including policy contribution**

- ▶ Contributes to a better understanding of China's FTZ policies and utilization of the shipping and logistics sector for the Korean government and companies

- Encourages Korean shipping and logistics companies to actively advance into China's eastern coastal areas and mid-to-western inland regions by utilizing measures of FTZ policies
- Presents sustainable utilization measures as well as cooperation measures with China's research institutions based on distinctive policies run by each FTZ
- ▶ Contributes to the establishment of a long-term foundation for shipping and logistics research of each FTZ by building a network of China's local governments, universities, relevant shipping and logistics companies and experts
- ▶ Can be utilized in a business feasibility analysis relevant to investment in China's FTZs for Korea's major shipping and logistics companies and relevant institutions



## 제 1 장

## 서 론

## 제1절 연구 배경 및 목적

2013년 7월, 중국 국무원의 상무회의에서 『중국(상하이) 자유무역 시범지역 총체방안(中国[上海]自由贸易试验区总体方案)』이 통과되었고, 상하이는 중국 최초의 자유무역시범구(Pilot Free Trade Zone, 이하 ‘자무구’)로 지정되었고,<sup>1)</sup> 같은 해 9월 29일 상하이 자무구가 정식 설립되면서 중국의 본격적인 ‘자무구’ 시대가 개막되었다. 이어 2015년에는 광둥(广东), 톈진(天津), 푸젠(福建) 3개의 자무구가 추가되었고, 2017년 4월 1일에는 랴오닝(辽宁), 저장(浙江), 허난(河南), 후베이(湖北), 충칭(重庆), 쓰촨(四川), 산시(陕西)의 7개 지역에도 자무구가 연이어 설립되어, 자무구의 지역적 범위는 기존 연해지역에서 내륙지역까지 확장되었다.<sup>2)</sup>

1) 마웅페이(2013. 7), p.2. ‘自由贸易试验区’는 우리말로 직역하면 ‘자유무역시험구’임. 국내에서는 ‘자유무역시험구’, ‘자유무역시범구’로 번역되고 있는데, 본문에서는 ‘자유무역시범구’로 표기함.

2) 김홍원·이한나(2018. 5), p. 10. 2017년 설립된 7개의 자무구 중에서 랴오닝과 저장성을 제외하고

더구나 2018년 10월에는 하이난성(海南省)이, 최근인 2019년 8월 26일, 다시 산둥(山东), 장쑤(江苏), 광시(广西), 허베이(河北), 윈난(云南), 헤이룽장(黑龙江) 등 6개 지역이 동시에 자무구로 지정되는 등<sup>3)</sup> 중국 자무구의 확장은 계속되고 있다. 이제 중국에서 자무구가 설립된 지역은 총 18개 성·시·자치구이며, 연해지역 11개 성·시·자치구에는 모두 자무구가 설립된 상황이다.

중국의 자무구는 다양한 분야의 개혁개방 정책들이 가장 먼저 시범 실시되는 구역으로, 자무구에서 실시되고 있는 개혁정책들을 분석함으로써 향후 중국의 정책방향에 대한 예측이 가능하다. 아울러 자무구에서는 개방적이고 선진적인 정책을 통해 기업들에게 보다 나은 비즈니스 환경을 제공하는바, 우리나라 기업들은 적극적으로 자무구의 활용방안을 모색할 필요가 있다.

과거에도 우리나라의 관련 기관 및 학계에서 중국 자무구에 관련된 연구가 다수 진행되었으나, 자무구의 운영 현황에 관한 연구가 대부분을 차지하고 있으며, 해운·물류산업에 초점을 맞춘 연구는 매우 드문 실정이다. 이는 자무구가 금융, 무역, 서비스산업 등 다양한 산업들을 포괄하고 있고 그 혁신 정책 역시 범위가 매우 광범위하여 특정산업에 초점을 맞춘 연구 추진이 어려운 데 기인한다고 판단된다.

본 연구에서는 현재 중국에 설립된 자무구의 운영 현황에 대해 파악하고, 해운·물류분야를 중심으로 한 주요 정책 및 사례 분석을 통해 향후 우리나라 기업들의 자무구 활용방안을 도출하고, 정책제언을 제시하고자 한다.

---

는 모두 내륙지역에 분포됨.

3) 박진희(2019. 10), p. 3.

## 제2절 연구 주요 내용 및 범위

중국의 자무구가 확대되고 있는 상황이지만, 아직 우리나라 기업의 자무구 정책에 대한 이해도와 활용도는 낮은 상황이어서 자무구를 활용한 기업 진출은 활발하지 못하다. 특히 물류기업의 경우, 자무구의 혁신 정책을 통해 상대적으로 간편한 통관 등의 혜택을 누릴 수 있으나, 가장 먼저 설립된 상하이 자무구에서도 현재 실제로 운영되고 있는 우리나라 물류기업은 극소수에 불과한 상황이다.<sup>4)</sup> 그러므로 본 연구에서는 이미 안정적으로 운영 중인 상하이 자무구를 중심으로 하여 해운·물류분야의 혁신 제도 및 사례 분석을 통해 기업들이 해당 제도에 대해 보다 쉽게 이해 및 활용할 수 있도록 한다.

본 연구에서는 연구의 편의를 위해 현재 중국에서 설립된 자무구를 아래 <표 1-1>과 같이 1기부터 4기까지 구분하였고, 성숙단계, 준성숙단계, 미성숙단계, 태동단계로 구분했다. 본 연구가 진행 중인 2019년 8월, 산둥, 장쑤, 광시, 허베이, 윈난, 헤이룽장 등 6개 자무구가 추가 설립되었는데, 이 6개 자무구에 대해서도 기본적인 설립 현황과 기능들을 최대한 수록하도록 노력했다. 또한 중국의 자무구에서는 무역, 제조, 금융, 기타 서비스 등 다양한 산업들을 포괄한 정책 조치들이 실시되고 있는바, 본 연구에서는 해운·물류산업을 중심으로 한 정책들을 중심으로 기술했다.

4) 현재 판토스(중문명: 汎韩物流(上海)有限公司)가 상하이 자무구에 등록되어 물류센터를 운영 중임.  
상하이기업신용정보공시시스템(검색일: 2019. 10. 22)

〈표 1-1〉 본 연구에서 중국 자무구의 단계적 구분

| 구분        | 자무구                            | 설립시기       |
|-----------|--------------------------------|------------|
| 1기(성숙단계)  | 상하이                            | 2013. 9.   |
| 2기(준성숙단계) | 톈진, 푸젠, 광둥                     | 2015. 4.   |
| 3기(미성숙단계) | 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시   | 2017. 4.   |
| 4기(태동단계)  | 하이난, 산둥, 장쑤, 광시, 허베이, 윈난, 헤이룽장 | 2018. 10.~ |

자료: 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

본 연구는 다음과 같이 진행된다. 먼저 서론에서는 연구의 배경 및 목적, 연구의 주요 내용 및 범위, 연구의 수행 방법에 대해 기술한다.

제2장은 현재 중국에서 운영되고 있는 자무구의 운영 현황과 주요 성과를 검토하는데, 자무구의 정의와 설립 배경에 대해 살펴보고, 각 자무구의 운영 현황 및 자무구의 주요 성과를 분석했다. 자무구의 운영 현황은 지역 분포, 배후지 경제 현황 및 주요 기능 등을 검토했다. 성과 부분에 있어서는 상기 〈표 1-1〉의 단계적 구분에 따라 ‘성숙단계’인 상하이 자무구와 ‘준성숙단계’인 톈진, 푸젠, 광둥 자무구의 4개 자무구의 주요 성과를 중심으로 기술했다. 나아가, 본 장에서는 가장 최초로 설립되어 어느 정도 운영 안정성이 갖춰져 있다고 판단되는 상하이 자무구를 중심으로 주요 혁신 정책과 이를 활용하고 있는 사례 분석을 진행했다.

제3장에서는 자무구의 해운·물류분야의 특징과 개혁 조치를 검토하고 이를 바탕으로 우리나라 기업의 입장에서 고려할 수 있는 자무구의 해운·물류분야 활용방안과 아울러 이를 보다 쉽게 이해할 수 있는 사례를 제시했다. 특히 상하이 자무구의 혁신정책, 자무구 진출 및 운영사례 분석을 바탕으로 해서 기타 지역의 자무구까지 확대할 수 있는 활용방안을 도출했다.



마지막 장인 결론에서는 연구의 주요 내용 요약과 함께 한·중 협력 방안 및 시사점을 서술했고, 마지막으로 본 연구의 한계를 바탕으로 향후 추진할 수 있는 연구과제들을 제안했다.

## 제3절 연구 수행 방법

### 1. 선행연구 고찰

2013년 상하이 자무구가 탄생된 후부터 현재까지 중국의 자무구와 관련된 연구는 다양한 방면에서 진행되어 왔는데, 본 연구에서는 최근에 진행된 연구를 중심으로 아래 <표 1-2>와 같이 5개의 주요 선행 연구를 검토하였다.

아래 5개의 기존 연구는 해당 연구시점까지 자무구의 운영 현황을 바탕으로 정책 특징, 활용 사례 등을 주요 내용으로 하고 있다. 특히 노수연(2015)의 연구는 상하이 자무구의 금융, 의료, 법률, 교육, 관광 등 서비스시장 개방 전략 변화를 살펴보면서 기업들의 활용사례를 소개하고 있다. 또한 정환우(2018)의 연구는 최근인 2018년까지 설립된 12개 자무구의 운영 현황을 소개했으며, 기업 및 개인이 자무구를 어떻게 활용할 수 있는지에 대해서도 서술하고 있다. 하지만 기존의 연구들은 주로 중국 자무구의 일반적인 운영 현황에 대해 기술하거나, 서비스 분야라 하더라도 금융 등 분야에 초점을 맞춘 관계로 해운·물류분야에 대한 분석이나 자무구 지정이후의 성과에 대한 검토가 부족한 편이다.

반면, 본 연구에서는 2019년에 신설된 자무구의 설립 현황과 최신 동향을 수록하여 중국 자무구에 대한 이해도를 높였으며, 기존의 연구에서는 거의 다루지 않았던 해운·물류분야를 중심으로 자무구의 혁신정책들을 분석함으로써 기존의 연구들과 차별성을 부각시켰다. 또한 이미 운영 안정단계에 접어들었다고 판단되는 상하이 자무구의 해운·물류분야의 사례 분석을 통해 기업들의 자무구 정책에 대한 이해도 및 활용도를 높이고자 했다.

〈표 1-2〉 주요 선행연구 검토

| 구분             | 선행연구와의 차별성  |  |   |
|----------------|---|--|---|
|                | 연구 목적   | 연구 방법  | 주요 연구내용   |
| 주요<br>선행<br>연구 | 1 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 과제명: 중국 서비스시장 개방전략의 변화와 시사점-상하이 자유무역시험구의 사례를 중심으로</li> <li>• 연구자(연도): 노수연 외(2015)</li> <li>• 연구목적: 중국의 서비스시장 개방전략을 상하이 자무구 사례를 중심으로 분석하여 우리 기업 및 정부의 대 중국 전략 수립에 제언</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 문헌조사</li> <li>• 상하이 자무구 개방조치 활용사례 분석</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 상하이 자무구의 금융, 의료, 법률, 교육, 관광, 콘텐츠 분야에 대한 발전 현황과 개방 조치 분석</li> <li>• 상기 각 분야에 대한 평가 및 활용사례 제시</li> <li>• 정책적 시사점 도출</li> </ul> |
|                | 2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 과제명: 중국 4대 자유무역시범구 건설 현황</li> <li>• 연구자(연도): 조수영(2015)</li> <li>• 연구목적: 2015년 4월, 광둥, 텐진, 푸젠 자무구가 정식개장 함에 따라, 중국의 자무구 확대 배경을 알아보고 시사점 도출</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 문헌조사</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 자무구의 확대 배경</li> <li>• 상하이, 텐진, 광둥, 푸젠 지역별 주요 동향 파악</li> <li>• 자무구 향후 전망</li> </ul>  |
|                | 3 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 과제명: 중국 자유무역시범구 운영 현황 및 시사점-상하이 자유무역시범구를 중심으로</li> <li>• 연구자(연도): 강민주 외(2016)</li> <li>• 연구목적: 중국 자무구의 운영 3주년을 맞이하여 상하이 자무구의 성과 등을 파악하고 향후 전망</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 문헌조사, 통계분석</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 자무구 개황 정리</li> <li>• 상하이 자무구 운영 현황 및 정책별 특징 분석</li> <li>• 향후 전망 및 시사점 도출</li> </ul>                                       |

| 구분 |      | 선행연구와의 차별성   |  |   |
|----|------|--|--|---|
|    |      | 연구 목적  | 연구 방법  | 주요 연구내용   |
|    | 4    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 과제명: 중국 하이난 자유무역항 건설의 의미와 전망</li> <li>• 연구자(연도): 김홍원 외(2018)</li> <li>• 연구목적: 중국 정부가 하이난을 자무구로 지정하고 중국 최초의 자유무역항으로 건설함에 따른 주요 개방조치와 시사점 도출</li> </ul>   | • 문헌조사   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 하이난 자유무역항의 설립 배경</li> <li>• 하이난 자유무역항의 주요 개방 조치 분석</li> <li>• 중국 대외개방정책 변화 고찰</li> <li>• 전망 및 시사점 도출</li> </ul>  |
|    | 5    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 과제명: 중국 특구의 최신 버전, 자유무역시험구에 주목하라</li> <li>• 연구자(연도): 정환우(2018)</li> <li>• 연구목적: 도입 5년 만에 12개로 늘어난 자무구가 지역개발의 허브가 됨에 따라 자무구를 중국 진출 교두보이자 협력 출발점으로 구축 모색</li> </ul>   | • 문헌조사   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 자무구의 특징 및 정부 개혁, 투자개방, 무역자유화, 서비스무역, 금융개방, 지역 개발에 입각한 주요 내용</li> <li>• 12개 자무구 설립 현황 파악</li> <li>• 기업 및 개인의 중국 자무구 활용방안 도출</li> </ul>   |
|    | 본 연구 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존의 연구는 중국 자무구의 일반적인 운영 현황에 대해 기술하거나, 서비스 분야라 하더라도 금융 등 분야에 초점을 맞춘 관계로 해운·물류분야에 대한 분석이나 자무구 지정이후의 성과에 대한 검토, 분석이 부족함</li> <li>• 본 연구에서는 이미 운영 안정단계에 접어들었다고 판단되는 상하이 자무구 혁신 정책, 주요 성과(제도변경, 매출증대, 편의성 증대 등) 및 사례 분석을 통해 기업들의 자무구 정책에 대한 이해도 및 활용도를 높이고자 함</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 문헌조사</li> <li>• 사례분석</li> <li>• 자무구 기업 인터뷰 조사</li> <li>• 외부 전문가 공동연구(원고위탁)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 자무구의 탄생 배경 및 기존 특구와의 비교 분석을 통해 자무구에 대한 개념 정립</li> <li>• 신설 자무구 및 확대된 자무구의 최신 정책 동향 파악</li> <li>• 18개 자무구의 운영 현황 및 배후 산업구조 등에 입각한 특징 분석</li> <li>• 상하이 자무구의 해운·물류 분야 주요 혁신 정책, 주요 성과 및 사례 분석</li> <li>• 우리나라 기업들의 자무구 활용방안 및 정책 제언 도출</li> </ul> |

자료: 노수연 외(2015), 조수영(2015), 강민주 외(2016), 김홍원 외(2018), 정환우(2018)의 선행 연구를 바탕으로 저자 정리

## 2. 연구 추진 방법

본 연구는 중국 자무구의 설립 현황 및 적용되고 있는 각종 혁신 조치들을 해운·물류분야를 중심으로 하여 파악하여, 그 활용방안을 모색하고 우리나라 기업들의 활용도를 제고하자는 데 목적을 두고 있다. 이와 같은 연구의 목적을 달성하기 위해 본 연구에서는 문헌조사, 사례분석 및 현지의 전문가와 공동연구를 진행하였고, 아울러 간담회, 워크숍 등을 통해 다양한 의견을 수렴하였다.

먼저, 문헌조사는 중국 자무구 관련 정부의 정책 및 홍보자료, 국내외의 선행 연구, 언론매체들을 통한 관련 정보들을 검토하였다. 또한 현재 운영 중인 자무구의 홈페이지 등을 모니터링하여 과거와 현재 동향들을 파악하였다.

둘째, 사례분석은 상하이 자무구를 중심으로 자무구 제도를 활용하고 있는 해운 및 물류 관련 기업들의 사례를 분석하였다.

셋째, 공동연구는 상하이 현지에서 다년간 관련 조사를 진행해온 컨설팅기업에 원고를 위탁하는 방식을 취하였다. 위탁 원고의 내용은 본문의 자무구의 혁신제도 및 기업 사례 부분에 포함하였다.

넷째, KMI 중국연구센터에서는 동 기간 중국 내륙지역의 자무구인 후베이, 산시, 쓰촨 자무구를 대상으로 현지에서 워크숍을 개최하였으며, 여기에서 논의된 사항들도 참조하였다.

## 제 2 장

# 중국 자유무역시범구의 현황 및 주요 성과

## 제1절 중국 자유무역시범구의 정의와 설립 배경

### 1. 자유무역시범구의 정의

#### 1) FTZ(Free Trade Zone)의 정의

1973년 발효된 교토협약(Convent)<sup>5)</sup>에서는 자유무역지역에 대해 “특정국의 일부 영토에서 영토에 반입되는 화물에 수입관세 및 기타 각종 세금에 대해 관세 이외 지역으로 간주되는 동시에 일상적인 관세 감독관리가 면제되는 지역”<sup>6)</sup>으로 정의하고 있다.

우리나라 ‘한민족문화대백과’의 사전적인 의미에 따르면, 자유무역 지역(Free Trade Zone, 自由貿易地域)은 “정부방침에 의하여 일반 관

5) ‘통관절차 간소화 및 조화를 위한 국제협정(Int’ Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)’이 정식 명칭임.

6) 정환우(2018. 12), p. 1.

세지역에서 분리된 항만의 일정지역으로서 선박이 관세 수속을 거치지 않고 입항하여 화물을 하역할 수 있으며, 세관의 수속 없이 화물을 재포장 및 가공하여 재수출할 수 있는 지역”을 지칭한다.<sup>7)</sup> 또한 ‘지식경제용어사전’에서는 “관세법·대외무역법 등 관계법률에 따른 특례와 지원을 통하여 제조·물류·유통 및 무역활동 등을 자유롭게 보장하는 지역”으로 정의하고 있다.<sup>8)</sup>

우리나라에서는 1970년 당시 특별법으로 「수출자유지역설치법」을 제정하고, 마산과 익산(이리수출자유지역) 2곳에 수출자유지역을 지정했다. 동 법에 따르면, ‘수출자유지역’은 “관계법령의 적용이 전부 또는 일부가 배제되거나 완화된 보세지역의 성격을 띤 지역”을 말하고 있다.<sup>9)</sup>

「수출자유지역설치법」은 2000년 7월에 「자유무역지역의 지정 등에 관한 법률」로 개정되면서, ‘자유무역지역’이란 용어가 법률로서 정의되었다. 동 법에 따르면, ‘자유무역지역’은 “「관세법」, 「대외무역법」 등 관계 법률에 대한 특례와 지원을 통하여 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등을 보장하기 위한 지역으로서 제4조에 따라 지정된 지역”을 의미한다.<sup>10)</sup>

## 2) 중국에서 자유무역시범구의 정의

중국에서 한자 그대로의 ‘자유무역구(自由贸易区)’는 흔히 두 가지의 의미를 지니고 있다. 하나는 바로 자유무역협정(FTA: Free Trade Area)이다. 다른 하나가 바로 본문에서 다루고 있는 자유무역지역

7) 한민족문화대백과(검색일: 2019. 7. 20)

8) 지식경제용어사전(검색일: 2019. 7. 20)

9) 국가법령정보센터, 「수출자유지역설치법」 제2조(검색일: 2019. 7. 20)

10) 국가법령정보센터, 「자유무역지역의 지정 등에 관한 법률」 제2조(검색일: 2019. 7. 20)

(FTZ: Free Trade Zone)이다. 이러한 문제로 인해, 중국 상무부(商务部)와 세관총서(海关总署)에서는 2008년 FTA와 FTZ가 모두 ‘자유무역구(自由贸易区)’로 쓰이는 문제에 대해 서명을 발표하여 직접 FTA와 FTZ의 정의에 대해 조명하였고, 각 부처 및 기관에게 FTA를 지칭할 때는 ‘자유무역구(自由贸易区)’로 사용하고, FTZ를 지칭할 때는 ‘자유무역원구(自由贸易园区)’라고 써줄 것을 건의하기도 했다.<sup>11)</sup>

중국 상무부는 상기 문서에서 FTZ는 “하나의 국가 혹은 지역 국경 내에 설립된 혜택 세수정책 및 특수감독관리정책이 실시되는 특정 구역을 가리키며, 세계세관기구(WCO)의 전신인 세관협력이사회가 제시한 ‘자유구역(自由区)’과 유사하다.”고 정의하고 있다. 또한 “중국의 경제특구(经济特区), 보세구(保税区), 수출가공구(出口加工区), 보세항(保税港), 경제기술개발구(经济技术开发区) 등 특수경제기능구역들 역시 FTZ의 일부 특징들을 가지고 있으나, 아직 중국에는 FTZ와 완전히 부합되는 지역은 없다.”고 정의했다.<sup>12)</sup>

2013년 상하이가 ‘자유무역시범구(自由贸易试验区)’로 지정되면서 중국에서도 자유무역지역이 탄생했다. 하지만, 여기에는 ‘시험’ 혹은 ‘시험실시’한다는 의미의 ‘시험(试验)’이란 글자가 더해지면서 완전한 FTZ가 아닌, 관련 정책들을 실험하고 시험 실시하는 곳임을 의미하고 있다.<sup>13)</sup> 자유무역시범구는 영문으로도 ‘Pilot Free Trade Zone’으로 표현되어 ‘시험하다’라는 ‘Pilot’이란 표현이 사용되었다.

현재 중국의 자무구에 대한 정의는 제도적으로 볼 때, “하나의 주 권국의 제도 내에 속한 ‘경내관외(境内关外区, 경내에 속하나 세관

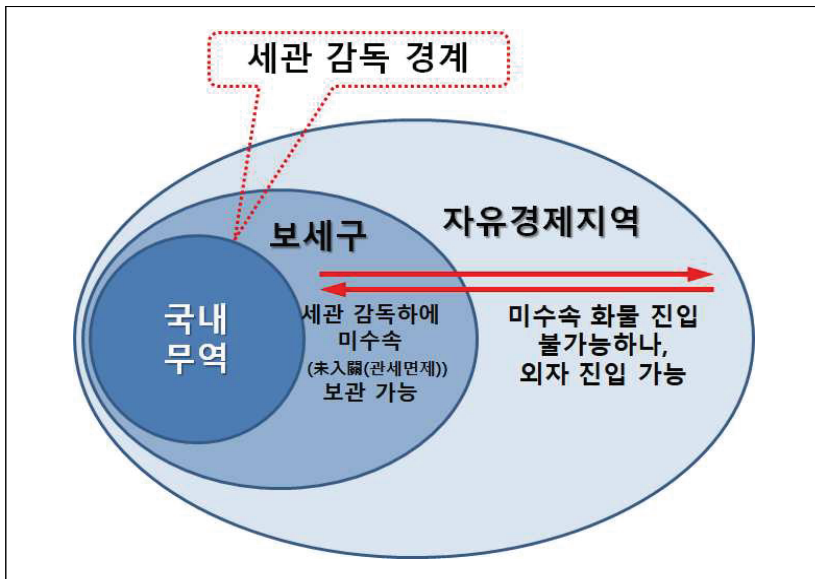
11) 商务部, 「商务部 海关总署关于规范自由贸易区表述的函」(검색일: 2019. 7. 20)

12) 商务部, 「商务部 海关总署关于规范自由贸易区表述的函」(검색일: 2019. 7. 20)

13) 본문에서는 ‘自由贸易试验区’를 ‘자유무역시범구’로 표현하고 있으나, 국내에서는 ‘자유무역시험구’ 혹은 ‘자유무역실험구’ 등으로의 표현으로도 많이 쓰임.

범위 밖의 구역)’와 ‘경내의 시범구역’이 결합된 특수구역으로서 경외 화물 및 자금의 자유로운 출입이 가능하고, 기업이 동 구역 내에서 보세상태로 화물의 보관, 가공제조, 전시교역 등 업무를 진행할 수 있으며, 더욱 자유화된 비즈니스 환경을 조성하고 외국투자 유치 및 해운물류, 역외무역, 국제환적 등 무역업태 발전을 촉진시키는 구역”으로 정의할 수 있다.<sup>14)</sup> 또한 자무구는 보세구와 비 보세상태에서 외자투자 혜택을 제공하는 자유무역지역(자유경제지역)을 모두 포함하는 의미로 사용된다.<sup>15)</sup>

〈그림 2-1〉 중국 자무구의 개념도



자료: 정환우(2018. 12), p. 2

14) 张怡, 『中国自由贸易试验区制度创新研究』, 吉林大学, 2018, pp. 16~17.

15) 정환우, 전계서, p. 4.



## 2. 중국 자유무역시범구의 탄생 배경

중국에서도 일부 제한된 구역을 지정해 무역 및 투자혜택을 제공하는 조치는 1970년대 말 중국의 개혁개방과 함께 실시되었다. 1979년 ‘경제특구’를 비롯하여, 수출가공구(出口加工区), 보세물류원구(保税物流园区), 종합보세구(综合保税区), 보세항만(保税港区) 등 유사한 지역들이 탄생되었고 현재에도 운용 중에 있다. 중국의 자무구는 상술한 일부 특수경제지역들을 포함시키면서 보다 종합적인 개방 확대 및 관련산업 육성, 더 나아가 지역개발까지 포괄하는 정책이라 할 수 있다.<sup>16)</sup>

### 1) 중국의 세관특수감독·관리구역

상술한 바와 같이, 자유무역시범구가 탄생하기 전에도 중국에서는 보세구 혹은 수출가공구 등과 같은 특수경제구역들이 존재해 왔다. 그리고 현재 설립된 자무구 역시 대부분 기존에 있던 특수경제구역들을 기반으로 하여 설립되었다. 대표적으로 2013년 설립된 상하이 자유무역시범구는 설립 당시 와이까오차오 보세구(外高桥保税区), 와이까오차오 보세물류원구(外高桥保税物流园区), 양산 보세항만(洋山保税港区), 푸둥공항 종합보세구(浦东机场综合保税区) 등 상하이의 4개의 세관특수감독·관리구역을 기반으로 하고 있다.

중국의 「세관법(海關法)」에 따르면, 중국의 세관감독·관리구역(海關監管區)<sup>17)</sup>이란 세관이 설립되어 있는 항만, 역, 공항, 국경통상구, 국제우편물 교환국 및 기타 세관 감독·관리업무장소, 그리고 세관이 설립되어 있지 않지만 국무원 인가를 받은 출입국 지역을 말한다. 세

16) 정환우, 전게서, p. 4.

17) 人民代表大會常務委員會, 『中華人民共和國海關法』, 2000. 7. 8.(개정)

관감독·관리구역은 다시 2개의 특수구역으로 분류할 수 있는데 바로 세관특수감독·관리구역(海關特殊監管區域)과 보세감독·관리장소(保稅監管場所)이다.<sup>18)</sup> 세관 특수감독·관리구역이란 ‘국무원’의 인가를 받아 설립된 보세구(保稅區), 수출가공구, 보세물류원구, 보세항만 및 기타 특수감독·관리구역을 말한다. 보세 감독·관리장소란 ‘세관’의 인가를 받아 설립된 보세물류센터 A, B형(保稅物流中心 A, B型), 보세창고(保稅倉庫), 수출 감독·관리창고(出口監管倉庫) 및 기타 보세 감독·관리장소를 말한다. 세관감독·관리구역의 분류는 아래 <표 2-1>과 같다.

〈표 2-1〉 중국 세관감독관리구역의 종류

|                     |                          |            |
|---------------------|--------------------------|------------|
| 해관감독관리구역<br>(海關監管區) | 보세감독관리장소<br>(保稅監管場所)     | 보세창고       |
|                     |                          | 수출 감독·관리창고 |
|                     |                          | 보세물류센터 A형  |
|                     |                          | 보세물류센터 B형  |
|                     | 세관특수감독관리구역<br>(海關特殊監管區域) | 보세구        |
|                     |                          | 수출가공원구     |
|                     |                          | 보세물류원구     |
|                     |                          | 보세항만       |
|                     |                          | 과경공업원구     |
|                     |                          | 종합보세구      |

자료: 한국조세재정연구원(2017.12), p. 90

1981년 중국 세관에서는 「중화인민공화국 세관의 보세화물과 보세창고 감독·관리 잠행방법(中華人民共和國海關對保稅貨物和保稅倉庫監管暫行辦法)」을 발표하여 중국의 특색을 지니며 국제 통행 업무 규범에도 근접한 보세제도를 제정·완비했고, 많은 보세창고들이 중국 내 일부 수출입 무역지역에 집중 설립되었다. 이 창고들은 수입화

18) 海關總署, 『中華人民共和國海關對保稅物流園區的管理辦法』, 2010. 3. 1.(개정)

물을 보관하는 보세창고와 수출서비스를 도와주는 감독·관리창고로 나뉜다. 하지만 1980년대 보세창고는 단지 가공무역 원자재 보관, 위탁판매 및 유지보수 등 단순 기능에 한정되어 있었다.<sup>19)</sup>

1990년 6월, 중국은 대외무역 장려와 중계무역 발전을 위해 상하이 와이까오차오 지역에 중국 최초의 보세구를 설립했고, 이어서 톈진, 선전 사터우자오(沙头角) 및 푸톈(莆田), 다롄(大连), 광저우(广州), 샤먼 상위(厦门象屿), 장자강(张家港), 하이커우(海口), Ningbo(宁波), 칭다오(青岛), 푸저우(福州), 산터우(汕头), 선전 옌톈(盐田), 주하이(珠海) 등 지역에도 보세구를 설립했다. 그 후 중국이 정식으로 WTO에 가입함에 따라 관세수준이 하향 평준화됨으로써 보세구가 가지던 강점들이 축소되었다. 이와 함께 경제의 글로벌화는 생산요소의 최적화 재배치와 산업이전을 가져와 산업체인은 전 세계를 범위로 구축되었고, 보세물류가 빠르게 발전하기 시작했다. 중국도 이런 추세에 따라 보세구와 항만의 통합·연계를 실행했고, 보세물류원구, 보세물류센터 등 새로운 세관 보세 감독·관리구역이 차례로 설립되어 보세물류 및 관련산업의 발전을 촉진시켰다.<sup>20)</sup>

중국 국무원은 2005년 6월, 중국 최초의 보세항구인 양산보세항만 설립을 승인하였고 2006년 12월, 쑤저우에 종합보세구를 설립했다. 이러한 보세항만과 종합보세구는 기능이 가장 완비되고 정책혜택이 가장 많은 세관 감독·관리구역에 속하며, 보세항구와 종합보세구의 탄생과 함께 중국의 세관 감독·관리구역은 기능이 통합시기로 접어들었으며, 이러한 기존 세관특수감독·관리구역을 기반으로 하여 중국의 자유무역시범구가 탄생하게 된다.<sup>21)</sup>

19) 린귀룽(2012. 4), p. 2.

20) 린귀룽, 전게서, p. 4.

21) 린귀룽, 전게서, pp. 3~4.

## 2) 중국 자유무역시범구의 탄생 배경

중국은 1978년 중국의 개혁개방 이후, 30여 년이 넘는 시간동안 비약적인 경제 발전을 해왔다. 2013년에 이르러 중국의 GDP는 이미 미국에 이어 세계 2위를 차지했으며, 무역규모는 세계 1위 국가로 부상했다. 이미 양적인 부분에서는 세계 최대의 경제대국 반열에 올라선 중국은 경제·산업 전반에 있어서 보다 심화된 개혁에 박차를 가하기 시작했다.

또한 중국은 2001년 WTO 가입 후 대외무역 방면에서 큰 발전을 이루게 되었다. 특히 세계 경제의 분업구조하에서 중국은 저렴한 시장요소를 강점으로 하여 가공무역 등의 방식이 크게 발전했다. 하지만, 노동집약적 산업에 치우쳐졌고, 경제구조 고도화의 전환점이 필요했다.<sup>22)</sup> 나아가 위안화의 국제화 전략을 추진하던 중국 정부는 거대한 금융자원의 완충지대와 저장소를 만들어 위안화의 글로벌 순환 체계를 보완하고, 리스크 통제 가능한 전제하에 국내외의 양방향 투자, 상호 유입을 통해 금융자원의 보다 최적화된 분배와 위안화의 국제적 지위를 제고하고자 했다.<sup>23)</sup>

이러한 배경하에서, 2013년 4월 중국 공산당 중앙정치국은 당해 11월에 개최되는 중국공산당 제18차 중앙위원회 제3차 전체회의에서 ‘심화 개혁’에 대한 결정을 발표하기로 했고, 이에 대한 연구에 착수한다. 그 결과로 2013년 11월 12일 개최된 제18차 중앙위원회 제3차 전체회의에서는 『전면 심화 개혁에 관한 약간의 중점 문제에 대한 결정(关于全面深化改革若干重大问题的决定)』(이하 『중점 문제에 대한 결정』)이 발표되었으며, 총 16개 방면의 60항의 조치들이 수록

22) 孙元欣(2019), pp. 1~2.

23) 中国行业研究网, 「上海自贸区金改创新经验已可复制推广」(검색일: 2019. 7. 20)

되어 있다.<sup>24)</sup> 그중 제24항에서는 “상하이 자유무역시범구의 건설은 공산당 중앙위원회가 새로운 국면하에서 추진하는 개혁개방의 중대한 조치로서, 설립과 관리를 철저히 하여, 전면적인 심화 개혁과 개방 확대의 새로운 루트를 모색하고 새로운 경험들을 축적해 나가는 것을 목적으로 한다.”고 제시했다.<sup>25)</sup> 이러한 심화된 개혁개방의 실험 장소로서 자유무역시범구가 설립되었고, 중국의 심화 개혁과 개방 확대를 모색하는 장소이자, 새로운 정책 노하우를 축적하는 장소로서 사명을 부여 받게 되었다.

## 제2절 중국 자유무역시범구의 운영 현황

### 1. 중국 자유무역시범구의 설립 과정 및 지역 분포

#### 1) 자유무역시범구의 설립 과정

이러한 시대적인 배경에 부합하여 2013년 9월 상하이 자유무역시범구가 처음으로 설립되었고, 그 후 자무구는 중국 전역으로 빠르게 확대되었다. 2015년 4월에는 광둥, 톈진, 푸젠 3개 지역이 추가 설립되었고, 상하이 자무구의 면적 범위도 확장되었다. 2017년 4월에는 동부연안 지역뿐만 아니라, 내륙지역까지 포함한 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시 7개의 자무구가 추가 설립되었다. 나아가 2017년 10월에 개최된 제19차 중국 공산당 전국대표대회의 『업

24) 百度百科(바이두백과)(검색일: 2019. 7. 20)

25) “建立中国上海自由贸易试验区是党中央在新形势下推进改革开放的重大举措，要切实建设好、管理好，为全面深化改革和扩大开放探索新途径、积累新经验”，新华社，「中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定」제24항(검색일: 2019. 7. 20)

무보고』에서는 “자유무역시범구에 보다 많은 자주권을 부여하고 자유무역항 건설을 모색”한다고 언급하면서 ‘신시대’의 자무구의 중요성을 다시 한 번 강조했다.<sup>26)</sup>

2018년에 들어서도 자무구의 확대와 개혁 심화는 지속된다. 2018년 4월, 중국 공산당 중앙위원회와 국무원은 『하이난 전면 심화개혁 개방 지지에 관한 지도의견(关于支持海南全面深化改革开放的指导意见)』을 발표하여 하이난성 전역을 자무구로 지정하였고, 당해 10월 국무원은 『중국(하이난) 자유무역시범구 총체방안』을 발표하고, 하이난을 ‘자유무역항’으로 건설하겠다고 공표했다. 또한 2018년 11월 상하이에서 개최된 ‘제1회 중국국제수입박람회(中国国际进口博览会)’에 참석한 시진핑 주석은 “상하이 자유무역시범구의 새로운 편구(片区)를 신설하고, 상하이의 투자 및 무역 자유화·편리화 방면에서 대범한 혁신을 모색하고, 전국적으로 더욱 많은 벤치마킹 가능한 경험을 축적하겠다.”고 언급했다.<sup>27)</sup>

2019년 6월, 중국 상무부는 2019년 버전의 『외상투자진입특별관리조치(네거티브 리스트)(外商投资准入特别管理措施(负面清单))』를 다시 발표했으며, 최근인 2019년 8월에는 다시 산둥, 장쑤, 광시, 허베이, 윈난, 헤이룽장 등 6개의 자무구가 추가<sup>28)</sup>되어, 현재 중국의 자무구는 ‘1+3+7+1+6’의 순서로 총 18개의 자무구가 운영 중이다. 또한 시진핑 주석의 공표와 같이, 상하이 자무구에 ‘린강신편구(临港新片区)’가 추가되었다.

26) “赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港”，新华社，「习近平：决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利」(검색일: 2019. 7. 20)

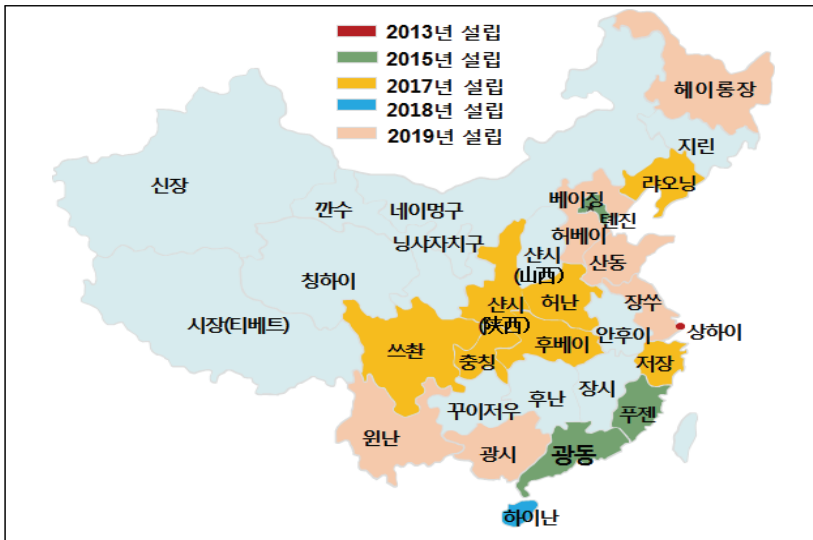
27) “一是将增设中国上海自由贸易试验区的新片区，鼓励和支持上海在推进投资和贸易自由化便利化方面大胆创新探索，为全国积累更多可复制可推广经验”，新华网，「习近平在首届中国国际进口博览会开幕式上的主旨演讲」(검색일: 2019. 7. 20)

28) 박진희, 전게서, p. 3.

## 2) 자유무역시범구의 지역 분포

2019년 현재 설립되어 운영 중인 1~4기 18개 자무구의 지역 분포는 아래 <그림 2-2>의 지도와 같다.

<그림 2-2> 중국 18개 자무구의 지역 분포(2019년 9월 기준)



자료: 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

그중 바다를 접한 연해지역에는 11개의 자무구가 운영 중에 있으며, 각각 발해만, 창장삼각주, 동남연해 및 주강삼각주의 주요 경제 중심지에 있어 경제·산업 기반이 상대적으로 우수하고, 주요 항만들을 포함하고 있어 태생적으로 해운·물류분야의 발전 수준이 높다.

내륙지역에 위치한 7개의 자무구는 각각 서부와 중부지역의 요충지로서 철도도로망이 발달되어 있으며, 특히 충칭과 후베이, 쓰촨은 중국 ‘창장경제벨트’의 내륙 요충지로서 창장을 통한 수상운송이 발달되어 있다.

〈표 2-2〉 중국 자무구의 지역적 분포

| 자무구  | 설립시기      | 권역* | 경제 배후지    | 주요 항만               |
|------|-----------|-----|-----------|---------------------|
| 상하이  | 2013. 9.  | 화동  | 창장삼각주     | 상하이항                |
| 톈진   | 2015. 4.  | 화북  | 징진지(京津冀)  | 톈진항                 |
| 광둥   | 2015. 4.  | 화남  | 주장삼각주     | 광저우항, 선전항,<br>주하이항  |
| 푸젠   | 2015. 4.  | 화동  | 동남연해지역    | 푸저우항, 샤먼항           |
| 랴오닝  | 2017. 4.  | 동북  | 동북지역      | 다롄항, 잉커우항           |
| 저장   | 2017. 4.  | 화동  | 창장삼각주     | 닝보·저우산항             |
| 허난   | 2017. 4.  | 화중  | 중원(中原)도시군 | -                   |
| 후베이  | 2017. 4.  | 화중  | 창장경제벨트 중부 | 우한항, 이창항(宜昌港)       |
| 충칭   | 2017. 4.  | 서남  | 창장경제벨트 서부 | 충칭항                 |
| 쓰촨   | 2017. 4.  | 서남  | 서남서북지역구   | 루저우항(泸州港) 등         |
| 산시   | 2017. 4.  | 서북  | 서북지역      | 시안항(내륙항)            |
| 하이난  | 2018. 10. | 화남  | 하이난성      | 하이커우(海口港) 등         |
| 산둥   | 2019. 8.  | 화동  | 산둥성       | 칭다오항, 옌타이항 등        |
| 장쑤   | 2019. 8.  | 화동  | 창장삼각주     | 렌원강항, 쑤저항, 난징항<br>등 |
| 광시   | 2019. 8.  | 화남  | 서남지역      | 베이부완항(北部湾港)         |
| 허베이  | 2019. 8.  | 화북  | 징진지(京津冀)  | 차오페이멘항 등            |
| 원난   | 2019. 8.  | 서남  | 서남지역      | -                   |
| 헤이룽장 | 2019. 8.  | 동북  | 동북3성      | 하얼빈항(哈尔滨港)          |

주: ① 권역은 중국의 7대 권역구분에 따라, 화북(华北), 화동(华东), 화남(华南), 서남(西南), 화중(华中), 동북(东北), 서북(西北) 지역으로 구분, ② 볼드체 표기는 연해지역임

자료: 각 자무구 『총체방안(总体方案)』, 각 지역 항만분포 상황을 바탕으로 저자 작성



## 2. 각 자유무역시범구별 배후지 경제 현황

### 1) GDP 현황

자무구가 소재하고 있는 지역의 경제 상황은 자무구의 발전에 있어 중요한 요소이다. 2019년 신설된 6개 자무구를 포함한 18개 자무구가 소재한 성·시(省市)의 2018년 기준 GDP 총합은 아래 <표 2-3>과 같이 703,489억 위안이다.

<표 2-3> 2018년 중국 자무구 소재 성·시 GDP 현황

| 분류          | 소재지   | GDP(억 위안) | 동기대비증가(%)       |
|-------------|-------|-----------|-----------------|
| 연해지역<br>자무구 | 광둥성   | 97,278    | 6.8             |
|             | 저장성   | 56,197    | 7.1             |
|             | 푸젠성   | 35,804    | 8.3             |
|             | 상하이시  | 32,680    | 6.6             |
|             | 랴오닝성  | 25,315    | 5.7             |
|             | 톈진시   | 18,810    | 3.6             |
|             | 하이난성  | 4,832     | 5.8             |
|             | 산둥성   | 76,470    | 6.4             |
|             | 장쑤성   | 92,595    | 6.7             |
|             | 광시자치구 | 20,353    | 6.8             |
|             | 허베이성  | 36,010    | 6.6             |
| 연해(沿海) 소계   |       | 496,344   | 전국에서의 비중 55.1%  |
| 내륙지역<br>자무구 | 허난성   | 48,056    | 7.6             |
|             | 쓰촨성   | 40,678    | 8.0             |
|             | 후베이성  | 39,367    | 7.8             |
|             | 산시성   | 24,438    | 8.3             |
|             | 충칭시   | 20,363    | 6.0             |
|             | 윈난성   | 17,881    | 8.9             |
|             | 헤이룽장성 | 16,362    | 4.7             |
| 내륙 소계       |       | 207,145   | 전국에서의 비중 23.0%  |
| 자무구 합계      |       | 703,489   | 전국에서의 비중 78.2%  |
| 전국          |       | 900,309   | 전국에서의 비중 100.0% |

자료: 각 지역 통계국, 『2018년 국민경제 및 사회발전 통계 공보(国民经济和社会发展统计公报)』, 2019의 자료를 바탕으로 저자 작성(2019년 신설 자무구 포함)

이는 <표 2-3>에서 알 수 있는 바와 같이 2018년 중국 전체 GDP의 약 78%에 달한다. 그중에서 2018년 기준 각 연해 지역의 자무구가 속한 성·시 GDP 합계만도 중국 전체의 50% 이상을 차지하고 있다. 연해지역 자무구 중에서 2018년에 지정된 하이난성의 GDP가 5,000억 위안에도 못 미쳐 다른 연해지역에 비해 상대적으로 낮은 경제성장을 하고 있어 향후 자무구 정책의 역할이 더욱 기대된다.

2017년부터 추가된 7개 내륙지역 자무구 GDP의 합도 중국 전체의 약 23%를 차지하고 있다. 내륙지역 자무구 소재 성·시의 2018년 GDP 성장률을 살펴보면, 헤이룽장성을 제외하고는 모두 6~8%대의 성장률을 보이고 있으며, 그 증가율 평균은 7.3%로 2018년 중국 GDP 성장률 6.6% 및 연해지역 자무구 평균 성장률 6.5%보다 크게 높아 경제성장 속도가 빠른 것을 확인할 수 있다.

## 2) 사회소비품 소매 현황

소매품의 소비는 한 지역의 경제성장을 견인하는 기본 동력이다. 2018년 기준, 자무구가 소재한 성·시(省市)의 사회소비품 소매총액(社会消费品零售总额)은 중국 전체의 77.4%를 차지하고 있어, GDP에서의 비중과 비슷하며, 이들 자무구 소재지역의 내수 경제가 비교적 양호하며, 시장이 활성화되어 있음을 알 수 있다. 특히 광둥성, 산둥성 및 장쑤성의 경우 3조 위안 이상을 보이고 있다.

일반적으로 연해자무구가 위치한 성·시의 구매력이 더 높은 반면 내륙자무구가 있는 성·시는 그 증가율이 높아서 이 지역의 소비시장 성장잠재력이 물류관련 시장수요가 큰 것으로 나타났다.

〈표 2-4〉 2018년 중국 자무구 소재 성·시 사회소비품 소매 총액 현황

| 분류          | 소재지   | GDP(억 위안) | 동기대비증가(%)       |
|-------------|-------|-----------|-----------------|
| 연해지역<br>자무구 | 광둥성   | 39,501    | 8.8             |
|             | 저장성   | 25,008    | 9.0             |
|             | 푸젠성   | 14,317    | 10.8            |
|             | 랴오닝성  | 14,143    | 6.7             |
|             | 상하이시  | 12,669    | 7.9             |
|             | 톈진시   | 5,533     | 1.7             |
|             | 하이난성  | 1,717     | 6.8             |
|             | 산둥성   | 33,605    | 8.8             |
|             | 장쑤성   | 33,230    | 7.9             |
|             | 광시자치구 | 8,292     | 9.3             |
|             | 허베이성  | 16,537    | 9.0             |
| 연해(沿海) 소계   |       | 204,552   | 전국에서의 비중 53.7%  |
| 내륙지역<br>자무구 | 허난성   | 20,595    | 10.3            |
|             | 후베이성  | 18,334    | 10.9            |
|             | 쓰촨성   | 18,255    | 11.1            |
|             | 산시성   | 8,938     | 10.2            |
|             | 충칭시   | 7,977     | 8.7             |
|             | 윈난성   | 6,826     | 11.1            |
| 헤이룽장성       |       | 9,317     | 6.3             |
| 내륙 소계       |       | 90,242    | 전국에서의 비중 23.7%  |
| 자무구 합계      |       | 294,794   | 전국에서의 비중 77.4%  |
| 전국          |       | 380,987   | 전국에서의 비중 100.0% |

자료: 각 지역 통계국, 『2018년 국민경제 및 사회발전 통계 공보(国民经济和社会发展统计公报)』, 2019의 자료를 바탕으로 저자 작성

### 3) 대외무역 현황

화물 수출입의 경우, 중국 전체에서 자무구 소재 성·시가 차지하는 비중이 85.6%로 매우 높았다. 특히 연해지역 자무구 소재 성·시가 중국 전체에서 차지하는 비중만도 76.6%에 달했다. 반면, 내륙지역 자무구의 화물 수출입 비중은 중국 전체의 9%에 불과하여, 수출입 방면에서 연해지역과 내륙지역의 차이가 매우 큰 것을 확인할 수 있다.

2018년 중국의 전체 수출입의 전년대비 증가율은 9.7%였는데, 내륙지역 자무구 소재 성·시는 대부분 이를 상회하고 있다. 특히 산시성과 쓰촨성 두 곳의 2018년 전년대비 수출입 증가율은 거의 30%에 육박하고 있으며, 헤이룽장성은 최근 몇 년간 변동 폭이 크나 2018년만 보았을 때, 36.4%의 증가율을 보였다. 이는 중국 내륙지역 자무구가 위치한 지역은 비록 대외무역이 늦게 시작되었음에도 불구하고 개방 환경이 개선되면 수출입 시장의 발전 공간이 넓다는 것을 의미한다.

연해지역의 경우에도 하이난성은 20%의 이상의 증가율을 보여 향후 수출입 무역의 발전이 기대되는 곳으로 볼 수 있다.

〈표 2-5〉 2018년 중국 자무구 소재 성·시 화물 수출입 현황

| 분류          | 소재지   | 화물 수출입(억 위안) | 동기대비증가(%) |       |
|-------------|-------|--------------|-----------|-------|
| 연해지역<br>자무구 | 광둥성   | 71,618       | 5.1       |       |
|             | 저장성   | 28,519       | 11.4      |       |
|             | 푸젠성   | 12,354       | 6.6       |       |
|             | 랴오닝성  | 7,546        | 11.8      |       |
|             | 상하이시  | 34,010       | 5.5       |       |
|             | 톈진시   | 8,077        | 5.6       |       |
|             | 하이난성  | 849          | 20.8      |       |
|             | 산둥성   | 19,303       | 7.7       |       |
|             | 장쑤성   | 43,802       | 9.5       |       |
|             | 광시자치구 | 4,107        | 5.0       |       |
| 연해(沿海) 소계   |       | 233,737      | 전국에서의 비중  | 76.6% |
| 내륙지역<br>자무구 | 허난성   | 5,513        | 5.3       |       |
|             | 후베이성  | 3,487        | 11.2      |       |
|             | 쓰촨성   | 5,948        | 29.2      |       |
|             | 산시성   | 3,514        | 29.3      |       |
|             | 충칭시   | 5,223        | 15.9      |       |
|             | 윈난성   | 1,973        | 24.7      |       |
|             | 헤이룽장성 | 1,748        | 36.4      |       |
| 내륙 소계       |       | 27,405       | 전국에서의 비중  | 9.0%  |
| 자무구 합계      |       | 261,142      | 전국에서의 비중  | 85.6% |
| 전국          |       | 305,050      | 전국에서의 비중  | 100%  |


자료: 각 지역 통계국, 『2018년 국민경제 및 사회발전 통계 공보(国民经济和社会发展统计公报)』, 2019의 자료를 바탕으로 저자 작성





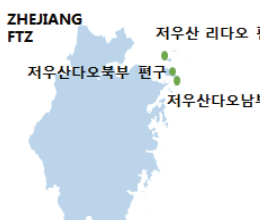
### 3. 각 자유무역시범구의 운영 현황 및 주요 기능

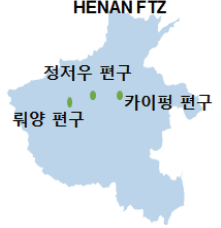
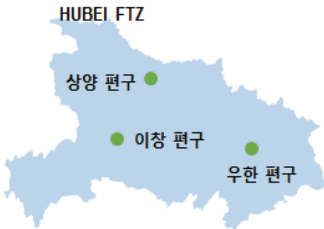
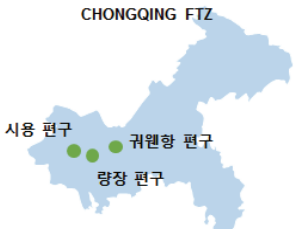


#### 1) 자유무역시범구의 운영 현황

현재 운영 중인 중국의 자무구의 경우, 최근까지 지속적인 확장을 해오고 있는 상하이 자무구 및 섬이라는 특징을 가진 하이난 자무구 외에는 대부분 3개의 편구(片区, 세부 구역)로 구성되며, 면적은 약 120km<sup>2</sup> 내외로 비슷하다. 현재 중국 각 자무구의 편구 및 면적 현황은 아래 <표 2-6>과 같다.

<표 2-6> 중국 18개 자무구의 설립 현황

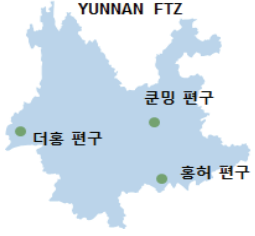
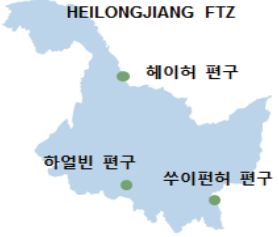
| 자무구 | 편구         |                            | 면적<br>(km <sup>2</sup> ) | 경제 배후지   |
|-----|------------|----------------------------|--------------------------|--|
| 상하이 | 2013<br>설립 | 와이까오차오 보세구<br>(外高桥保税区)     | 10.00                    |  |
|     |            | 와이까오차오 보세원구<br>(外高桥保税物流园区) | 1.03                     |  |
|     |            | 양산보세항구<br>(洋山保税港区)         | 14.16                    |  |
|     |            | 푸동공항종합보세구<br>(浦东机场综合保税区)   | 3.59                     |  |
|     | 2015<br>설립 | 진차오수출가공구<br>(金桥出口加工区)      | 20.48                    |  |
|     |            | 장장하이테크단지<br>(张江高科技园区)      | 37.20                    |  |
|     |            | 루자주이금융무역구<br>(陆家嘴金融贸易区)    | 34.20                    |  |
|     | 2019<br>설립 | 린강신편구<br>(临港新片区)           | 119.50                   |  |
|     | 면적 합계      |                            | 240.22                   |  |

| 자무구 | 편구                              | 면적<br>(km²)   | 경제 배후지   |
|-----|---------------------------------|---------------|--|
| 텐진  | 텐진항 편구<br>(天津港片区)               | 30.00         |  <p>TIANJIN FTZ</p> <p>텐진공항 편구<br/>빈하이신구 중심비즈니스 편구<br/>텐진항 편구</p>       |
|     | 텐진공항 편구<br>(天津机场片区)             | 43.10         |  |
|     | 빈하이신구 중심비즈니스 편구<br>(滨海新区中心商务片区) | 46.80         |  |
|     | <b>면적 합계</b>                    | <b>119.90</b> |  |
| 광둥  | 광둥난사신구 편구<br>(广州南沙新区片区)         | 60.00         |  <p>GUANGDONG FTZ</p> <p>광저우난사신구 편구<br/>선전첸하이/셔커우 편구<br/>주하이형친신구 편구</p> |
|     | 선전 첸하이/셔커우 편구<br>(深圳前海蛇口片区)     | 28.20         |  |
|     | 주하이형친신구 편구<br>(珠海横琴新区片区)        | 28.00         |  |
|     | <b>면적 합계</b>                    | <b>116.20</b> |  |
| 푸젠  | 핑탄 편구<br>(平潭片区)                 | 43.00         |  <p>FUJIAN FTZ</p> <p>푸저우 편구<br/>핑탄 편구<br/>샤먼 편구</p>                   |
|     | 샤먼 편구<br>(厦门片区)                 | 43.78         |  |
|     | 푸저우 편구<br>(福州片区)                | 31.26         |  |
|     | <b>면적 합계</b>                    | <b>118.04</b> |  |
| 랴오닝 | 다롄 편구<br>(大连片区)                 | 59.96         |  <p>LIAONING FTZ</p> <p>선양 편구<br/>잉커우 편구<br/>다롄 편구</p>                |
|     | 선양 편구<br>(沈阳片区)                 | 29.97         |  |
|     | 잉커우 편구<br>(营口片区)                | 29.96         |  |
|     | <b>면적 합계</b>                    | <b>119.89</b> |  |
| 저장  | 저우산 리다오 편구<br>(舟山离岛片区)          | 78.98         |  <p>ZHEJIANG FTZ</p> <p>저우산 리다오 편구<br/>저우산다오북부 편구<br/>저우산다오남부 편구</p>  |
|     | 저우산다오북부 편구<br>(舟山岛北部片区)         | 15.62         |  |
|     | 저우산다오남부 편구<br>(舟山岛南部片区)         | 25.35         |  |
|     | <b>면적 합계</b>                    | <b>119.95</b> |  |

| 자무구 | 편구                           | 면적<br>(km <sup>2</sup> ) | 경제 배후지  |
|-----|------------------------------|--------------------------|---|
| 허난  | 정저우 편구<br>(郑州片区)             | 73.17                    |  <p>HENAN FTZ</p> <p>정저우 편구<br/>뤄양 편구<br/>카이펑 편구</p>                |
|     | 카이펑 편구<br>(开封片区)             | 19.94                    |   |
|     | 뤄양 편구<br>(洛阳片区)              | 26.66                    |   |
|     | <b>면적 합계</b>                 | <b>119.77</b>            |   |
| 후베이 | 우한 편구<br>(武汉片区)              | 70.00                    |  <p>HUBEI FTZ</p> <p>상양 편구<br/>이창 편구<br/>우한 편구</p>                  |
|     | 상양 편구<br>(襄阳片区)              | 21.99                    |   |
|     | 이창 편구<br>(宜昌片区)              | 27.97                    |   |
|     | <b>면적 합계</b>                 | <b>119.96</b>            |   |
| 충칭  | 량장 편구<br>(两江片区)              | 66.29                    |  <p>CHONGQING FTZ</p> <p>시용 편구<br/>귀원항 편구<br/>량장 편구</p>            |
|     | 시용 편구<br>(西永片区)              | 22.81                    |   |
|     | 귀원항 편구<br>(果园港片区)            | 30.88                    |   |
|     | <b>면적 합계</b>                 | <b>119.98</b>            |   |
| 쓰촨  | 청두톈푸신구 편구<br>(成都天府新区片区)      | 90.32                    |  <p>SICHUAN FTZ</p> <p>청두톈푸신구 편구<br/>청두칭바이장철도항 편구<br/>촐난린강 편구</p> |
|     | 청두칭바이장철도항 편구<br>(成都青白江铁路港片区) | 9.68                     |   |
|     | 촐난린강 편구<br>(川南临港片区)          | 19.99                    |   |
|     | <b>면적 합계</b>                 | <b>119.99</b>            |   |
| 산시  | 중심 편구<br>(中心片区)              | 87.76                    |  <p>SHAAN XI FTZ</p> <p>양리시범구 편구<br/>시안국제항무 편구<br/>중심 편구</p>      |
|     | 시안국제항무 편구<br>(西安国际港务区片区)     | 26.43                    |   |
|     | 양리시범구 편구<br>(杨凌示范区片区)        | 5.76                     |   |
|     | <b>면적 합계</b>                 | <b>119.95</b>            |   |

| 자무구 | 편구                  | 면적<br>(km <sup>2</sup> ) | 경제 배후지 |
|-----|---------------------|--------------------------|--------|
| 하이난 | 하이난성 전체             | 3.39만                    | -      |
| 산둥  | 지난 편구<br>(济南片区)     | 37.99                    |        |
|     | 칭다오 편구<br>(青岛片区)    | 52.00                    |        |
|     | 엔타이 편구<br>(烟台片区)    | 29.99                    |        |
|     | <b>면적 합계</b>        | <b>119.98</b>            |        |
| 장쑤  | 난징 편구<br>(南京片区)     | 39.55                    |        |
|     | 장쑤 편구<br>(苏州片区)     | 60.15                    |        |
|     | 렌원강 편구<br>(连云港片区)   | 20.27                    |        |
|     | <b>면적 합계</b>        | <b>119.97</b>            |        |
| 광시  | 난닝 편구<br>(南宁片区)     | 46.80                    |        |
|     | 친저우 편구<br>(钦州片区)    | 58.19                    |        |
|     | 충좌 편구<br>(崇左片区)     | 15.00                    |        |
|     | <b>면적 합계</b>        | <b>119.99</b>            |        |
| 허베이 | 송안 편구<br>(雄安片区)     | 33.23                    |        |
|     | 정딩 편구<br>(正定片区)     | 33.29                    |        |
|     | 차오페이뎨 편구<br>(曹妃甸片区) | 33.48                    |        |
|     | 따싱공항 편구<br>(大型机场片区) | 19.97                    |        |
|     | <b>면적 합계</b>        | <b>119.97</b>            |        |



| 자무구  | 편구                 | 면적<br>(km <sup>2</sup> ) | 경제 배후지   |
|------|--------------------|--------------------------|--|
| 윈난   | 쿤밍 편구<br>(昆明片区)    | 76.00                    |  |
|      | 홍허 편구<br>(红河片区)    | 14.12                    |  |
|      | 더홍 편구<br>(德宏片区)    | 29.74                    |  |
|      | <b>면적 합계</b>       | 119.86                   |  |
| 헤이룽장 | 하얼빈 편구<br>(哈尔滨片区)  | 79.86                    |  |
|      | 헤이허 편구<br>(黑河片区)   | 20.00                    |  |
|      | 쑤이펀허 편구<br>(绥芬河片区) | 19.99                    |  |
|      | <b>면적 합계</b>       | 119.85                   |  |

자료 : 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 작성

## 2) 자유무역시범구의 기능 포지셔닝<sup>29)</sup>

중국 정부는 각 자무구의 지역·산업적 특성에 따라 각기 다른 기능적 포지션을 부여했으며 정리하면 아래와 같다.

### (1) 상하이 자유무역시범구

상하이 자무구는 중국에서 최초로 설립된 자무구로서 중국의 정부 기능의 전환, 관리모델의 혁신, 무역과 투자 편리화 촉진 등의 사명을 부여 받았다. 중점 기능으로는 먼저, 중국의 국가지방의 전략 수요와 상하이의 ‘4대 중심 건설(국제경제중심, 국제금융중심, 국제해운중심, 국제무역중심)’에 이바지 하고, 둘째, 중국 제1의 물류와 금융 중심지로서 위안화 국제화의 전초기지 역할 수행이다. 셋째, 중국

29) 각 자무구별 『총체방안(总体方案)』 및 정환우(2018), 전계서, pp. 70~122, KOTRA 해외시장뉴스, 「2019년 中 자유무역시험구 추가 지정 현황」(검색일: 2019. 11. 2)을 바탕으로 저자 정리.

개혁 추진과 개방형 경제수준을 제고하는 시범기지 역할로 향후 중국 전역에 복제 가능한 노하우를 축적하는 등의 역할이다.

## (2) 광둥 자유무역시범구

광둥 자무구의 주요 포지션은 홍콩·마카오 대상 서비스 무역 자유화이다. 중점 기능으로는 먼저, 자무구 투자가 홍콩·마카오·ASEAN 지역에 투자하는 것과 동일한 효과를 내도록 하여, 각 지역과의 경제·인문 협력 및 유대 관계를 강화하는 창구 역할을 수행한다. 둘째, 홍콩·마카오의 첨단 서비스 산업에 대한 개방 및 기술 이전에 역점을 두어 광둥 지역 제조업 경쟁력을 높이는 바탕이 되는 것이다. 설립 목표는 3~5년간의 개혁 시범사업을 통해 국제화·시장화·법치화된 경영환경을 조성하고 국제적으로 높은 수준의 법제화 규범 환경과 무역투자 편리화 능력 강화, 효과적인 감독관리 능력을 갖춘 자유무역지역을 만드는 것이다.<sup>30)</sup>

## (3) 푸젠 자유무역시범구

푸젠 자무구의 주요 포지션은 타이완 대상 양안(两岸, 중국과 타이완) 경제무역 협력 도모이다. 그 중점 기능으로는 첫째, 타이완과 마주보는 지리적 특성을 활용하여 양안 간 무역 자유화와 협력 중점 시범구로 육성한다는 방침이다. 둘째, 21세기 해양실크로드의 핵심 지역으로 통관·검역시스템 창구 일원화 및 수입품 직판점 운영 준비이다. 푸젠 자무구의 설립 목표는 3~5년간에 걸쳐 무역투자 편리화와 금융혁신 기능 강화, 서비스 시스템 건전화, 규범화된 법제환경을 조성이다.<sup>31)</sup>

---

30) 정환우, 전계서, p.78.

31) 정환우, 전계서, p.96.

#### (4) 텐진 자유무역시범구

텐진 자무구의 주요 포지션은 동북아 대상 징진지(京津冀, 베이징·텐진·허베이) 제조업 업그레이드이다. 그 중점 기능으로는 먼저, 징진지 지역의 발전 계획과 맞물려 경제성장 구조 전환에 시범적인 역할을 하는 것이다. 둘째, 지리적으로 한·중 FTA 활용이 가장 활발할 것으로 예상되는 지역이며, 인천항과 텐진항의 연계를 강화하여 통관 시간을 24시간 이내로 단축할 계획이다. 셋째, 텐진의 북방 경제의 교통 중추에 있어서의 역할 수행 등에 있다.

#### (5) 랴오닝 자유무역시범구

랴오닝 자무구의 주요 포지션은 시장 메커니즘 개혁 촉진 및 산업 구조 조정, ‘동북진흥 전략’ 지원 및 대외 개방 수준 제고이다. 그 중점 기능으로는 먼저, 다롄(大连) 편구는 해운·항만·물류, 금융·무역, 선진 장비제조업, 하이테크산업, 해운서비스업 등을 중점 발전시키며, 동북아국제항운중심 및 국제물류중심 건설을 추진한다. 둘째, 선양(沈阳) 편구는 장비제조업, 자동차·부품, 항공장비, 금융, 물류 등을 중점 발전시키며 국제경쟁력을 갖춘 선진 장비 제조기지로 육성한다. 셋째, 잉커우(营口) 편구는 유통물류, 전자상거래, 금융산업 등을 발전시키고, 지역성 국제물류중심 및 하이테크산업기지, 국제 해운·철도 복합연계운송 허브로 구축하는 것이다.

#### (6) 허난 자유무역시범구

허난 자무구의 주요 포지션은 ‘일대일로’ 전략을 지원하는 현대적·종합적 교통·물류허브로 구축하고, 내륙지역의 개방경제 시범구로 육성이다. 그 중점 기능으로는 먼저, 정저우(郑州) 편구는 첨단장비 및 자동차 제조, 생물의약, 물류산업, 국제 유통, 국제 전자상거래, MICE산업, 애니메이션 산업을 중점 발전시키며, 국제적인 복합연계

물류중심으로 육성한다. 둘째, 카이펑(开封) 편구는 의료관광, 문화금융, 예술품교역, 현대적 물류 등 서비스업을 중점 발전시키고, 국제 문화교역 및 인문관광협력 플랫폼, 서비스무역 혁신발전지역 및 문화창의산업 대외개방의 선도지역으로 구축한다. 셋째, 뤼양(洛阳) 편구는 장비제조, 로봇, 신소재 등 첨단제조 R&D 중심, 전자상거래, 국제문화관광, 문화컨텐츠 등을 중점 발전시키며, 스마트제조 시범구 및 역사문명 중점계승구역으로 구축하는 것이다.

### (7) 저장 자유무역시범구

저장 자무구의 주요 포지션은 중국 동부지역의 중요한 해상개방 관문 및 국제 대중상품(벌크상품) 무역 자유화 선도구, 국제 영향력을 지닌 자원분배 기지로 육성이다. 그 중점 기능으로는 먼저, 저우산섬 부속섬(舟山离岛) 편구는 저우산섬을 제외한 기타 섬들의 특성에 따라 친환경 석유화학, 원자재 저장·환적 등을 중점 발전킨다. 둘째, 저우산섬북부(舟山岛北部) 편구는 석유 등 대중상품 교역, 보세연료공급, 항공산업, 석유화학 부대설비 보세물류, 창고 등을 중점 발전시킨다. 셋째, 저우산섬남부(舟山岛南部) 편구는 대중상품(벌크상품) 교역, 항공제조, 부품물류, 수산물 교역, 해양관광, 해수이용, 항운정보서비스 등을 중점 발전시키는 것이다.

### (8) 산시 자유무역시범구

산시 자무구의 주요 포지션은 ‘일대일로’ 경제협력 및 인문교류 거점 육성, 서부대개발 전략의 지원이다. 그 중점 기능은 먼저 중심(中心) 편구는 첨단제조업, 항공물류, 무역·금융 등 첨단기술산업을 중점 발전시키며, ‘일대일로’의 첨단산업·인문교류 거점으로 육성한다. 둘째, 시안국제항무구(西安国际港务区) 편구는 국제무역, 물류, 금융, MICE산업, 전자상거래를 중점 발전시키며, ‘일대일로’ 국제환적

허브항, 개방형 금융산업 거점 및 유라시아 무역·인문교류협력 플랫폼으로 구축한다. 셋째, 양링시범구(杨凌示范区) 편구는 농업과학기술을 중점 발전시키며, ‘일대일로’의 현대적 농업국제협력중심으로 육성한다.

### (9) 쓰촨 자유무역시범구

쓰촨 자무구의 주요 포지션은 서부지역 개발·개방의 선도지역, 내륙과 연해·연강지역의 협력개발 시범구이다. 그 중점 기능은 먼저, 청두톈푸신구(成都天府新区) 편구는 첨단제조업, 서비스업을 중점 발전시키며, 국가 중점첨단산업 클러스터, 개방형 금융산업거점, 유통물류중심 및 항공허브로 육성한다. 둘째, 청두칭바이장철도항(成都青白江铁路港) 편구는 국제화물 집산·환적·분배·전시·보세물류, 자동차수입, 금융, 통관서비스 등을 중점 발전시키고, 실크로드 경제벨트의 국제무역 거점으로 육성한다. 셋째, 환난린강(川南临港) 편구는 항운물류·무역, 교육·의료 및 장비제조, 식품제조 등을 중점 발전시키고, 지역성 종합 교통허브 및 서부지역 관문으로 육성한다는 것이다.

### (10) 충칭 자유무역시범구

충칭 자무구의 주요 포지션은 ‘일대일로’와 ‘창장경제벨트’ 전략이 연계된 중요허브로 건설하고, 서부대개발 전략의 거점 역할을 하는 것이다. 그 중점 기능은 먼저, 량장(两江) 편구는 첨단장비, 전자핵심부품, 클라우드 컴퓨팅, 생물 의약, 전자상거래, MICE산업, 창고분배 등을 중점 발전시키고, 물류·기술·자본·인재 등 시장요소들을 강화한다. 둘째, 시용(西永) 편구는 가공무역, 스마트 장비제조, 보세물류·환적 등을 중점 발전시킨다. 셋째, 귀원항(果园港) 편구는 복합연계운송, 국제환적, 콘솔리데이션 업무 등을 중점 발전시키고, 선전 제조업의 혁신 발전을 모색한다.

### (11) 후베이 자유무역시범구

후베이 자무구의 주요 포지션은 중국 중부지역의 산업이전을 지원하고, 전략적 신흥산업 클러스터, 전면적인 개혁·개방시범구 역할을 하는 것이다. 그 중점 기능은 먼저, 우한(武汉) 편구는 IT, 바이오·헬스, 스마트 제조, 국제무역, 금융, 현대화된 물류산업을 중점 발전시킨다. 둘째, 상양(襄陽) 편구는 첨단장비제조, 친환경 자동차, 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅, 유통물류, 검사·검역업무를 중점 발전시킨다. 셋째, 이창(宜昌) 편구는 생물 의약, 신소재, 전자상거래 등을 중점 발전시키는 것이다.

### (12) 하이난 자유무역시범구

하이난 자무구의 주요 포지션은 중국의 태평양 및 인도양을 향한 대외개방 문호로 조성하고, 국가생태문화시험구 및 국제관광소비중심으로 구축한다는 것이다. 그 중점 기능은 먼저, 농업을 심화 발전시키고, 첨단기술산업, 현대서비스업을 대외개방하여 파종업, 의료, 교육, 여행, 전신, 인터넷, 문화, 금융, 항공, 해양경제, 신에너지 자동차 제조업 등을 육성한다. 둘째, 국제 선진수준의 국제무역 ‘단일창구’를 조속히 건설하고 데이터의 연동 및 간편화·표준화를 추진한다. 셋째, 국제 전자상거래 종합시범구 건립과 세관감독, 금융, 물류 등 지지체계 개선 및 업그레이드를 지원하는 것 등이다.

### (13) 산둥 자유무역시범구

산둥 자무구의 주요 포지션은 경제의 발전방식을 전환하고, 해양경제를 대대적으로 발전시키는 것이다. 또한 한중일 3국의 협력을 중심으로 대외개방의 거점으로 육성한다. 먼저, 지난(濟南) 편구는 인공지능, 산업금융, 의료양로, 문화산업, IT 등을 중점 발전시킨다.

칭다오(靑島) 편구는 국제무역, 해운물류, 금융, 선진 제조업을 중점 발전시키고, 동북아국제항운허브, 해양경제발전시범구 등으로 구축한다. 옌타이(煙台) 편구는 첨단 장비제조, 신소재, IT, 친환경, 생물 바이오산업 등을 중점 육성하고, 중한무역 및 투자협력구로 구축하는 것이다.

#### (14) 장쑤 자유무역시범구

장쑤 자무구의 주요 포지션은 전방위적이고 높은 수준의 대외개방을 이루며, ‘일대일로’ 전략의 교차점으로 건설하는 것이다. 그 중점 기능은 먼저, 난징(南京) 편구는 국제적 영향력을 갖춘 혁신선도구역으로 조성하고, 현대산업시범지역 및 대외개방의 중점 플랫폼으로 구축한다. 둘째, 쑤저우(蘇州) 편구는 세계 일류의 첨단과학기술산업 원구 및 전방위적인 대외개방의 거점으로 구축한다. 셋째, 쑤원강 편구는 중국~유럽의 중요한 국제교통허브 및 ‘일대일로’ 연선국가들의 교류협력 플랫폼으로 구축하는 것이다.

#### (15) 광시 자유무역시범구

광시 자무구의 주요 포지션은 광시 자치구와 ASEAN 국가들의 인접성을 발휘하여, 서남서북지역의 출구 및 대 ASEAN 국제 육·해 복합연계운송, ‘일대일로’ 전략의 연계 거점으로 육성하는 것이다. 그 중점 기능은 먼저 난닝(南寧) 편구는 금융, 스마트 물류, 디지털 경제, 문화미디어 등 서비스업을 중점 발전시키고, 대 ASEAN 금융개방 문호 및 무역 거점으로 육성한다. 둘째, 친저우항(欽州港) 편구는 항만·해운·물류, 무역, 친환경 화학공업, 신에너지 자동차 부품, 생물바이오 산업 등을 중점 발전시키고, 국제 육·해무역의 새로운 통로로 구축한다. 셋째, 충좌(崇左) 편구는 무역, 물류, 금융, 관광, 노무협력 등을 중점 발전시키고, 국제산업협력시범구로 육성하는 것이다.

#### (16) 허베이 자유무역시범구

허베이 자무구의 주요 포지션은 국제 유통물류의 중점 허브 및 신형 공업화기지, 글로벌 혁신거점으로 육성하는 것이다. 그 중점 기능으로는 먼저, 승안(雄安) 편구는 IT, 생명과학, 첨단서비스 등을 발전시키고, 디지털 비즈니스시범구역, 금융혁신선행구역으로 구축한다. 둘째, 정딩(正定) 편구는 항공산업, 생물의약, 국제물류, 첨단장비 제조업 등을 발전시키고, 항공산업개방클러스터 생물의약 혁신선도구, 종합 물류허브로 구축한다. 셋째, 차오펬이텐(曹妃甸) 편구는 국제 벌크화물무역, 항만·해운 서비스업, 에너지 비축분배, 첨단장비 제조업 등을 중점 발전시키고, 동북아 경제협력선도구, 임항경제 혁신시범구 등으로 조성한다는 것이다.

#### (17) 윈난 자유무역시범구

윈난 자무구의 주요 포지션은 ‘일대일로’ 및 창장경제벨트 전략과 연계되는 중점 통로 및 동남아·남아시아 연계 거점으로 구축하는 것이다. 그 중점 기능으로는 먼저, 쿤밍(昆明) 편구는 공항경제구역과 연계하여 첨단제조업, 항공물류, 디지털 경제 등을 발전시키고, 동남아·남아시아 연계허브로 구축한다. 둘째, 홍허(红河) 편구는 가공무역, 국제 관광, 국제 전자상거래 등을 발전시키고, ASEAN을 향한 가공제조기지 및 중·베트남 경제회랑혁신협력시범구로 구축한다. 셋째, 더홍(德宏) 편구는 국제 전자상거래, 국제 산업에너지협력, 국제 금융 등을 발전시킨다는 것이다.

#### (18) 헤이룽장 자유무역시범구

헤이룽장 자무구의 주요 포지션은 산업 구조조정을 심화하고, 대러시아 및 동북아지역 협력의 중심허브로 구축하는 것이다. 그 중점



기능으로는 먼저, 하얼빈(哈尔滨) 편구는 IT, 신소재, 첨단장비, 생물 바이오, 금융, 문화관광 등 현대 서비스업을 중점 발전시키고, 대 러시아 및 동북아와 전면적인 협력 거점 및 국내외를 연계하는 물류허브로 육성한다. 둘째, 헤이허(黑河) 편구는 국제 에너지자원 종합 가공, 친환경 식품, 유통물류, 관광, 국경 금융업 등을 중점 발전시키고, 국경 통상구 물류허브 및 중·러시아 교류협력 거점으로 구축한다. 셋째, 쑤이펀허(绥芬河) 편구는 목재, 곡물, 청정에너지 수입 가공업 및 금융, 물류 등 서비스업을 발전시키고, 상품 수출입저장가공허브, 중·러시아 전략적 협력 및 동북아 개방협력플랫폼 등으로 구축한다는 방침이다. 상술한 각 자무구의 중점 포지션을 요약하면 아래 <표 2-7>과 같다.

&lt;표 2-7&gt; 중국 각 자무구의 주요 서비스 지역 및 기능 포지셔닝

| 자무구 | 주요 서비스 지역 | 기능 포지셔닝                                 |
|-----|-----------|---|
| 상하이 | 전 세계      | 제도 혁신 및 개혁, 국제경제무역센터+운항 센터 모색           |
| 톈진  | 징진지(京津冀)  | 제도의 혁신 및 개혁 모색, 징진지 제조업의 발전 촉진          |
| 광둥  | 홍콩+마카오    | 제도의 혁신 및 개혁 모색, 웨강아오대만구(粤港澳大湾区) 건설      |
| 푸젠  | 타이완       | 제도의 혁신 및 개혁 모색, 양안(两岸) 경제 무역 합작 촉진      |
| 랴오닝 | 동북지역      | 동북지역 오랜 공업 기지의 전반적 발전 경쟁력 향상            |
| 저장  | 전 세계      | 대량 상품 무역을 추진, 국제 석유제품의 저장 수송 기지로 도약     |
| 허난  | 일대일로      | ‘일대일로’ 국제 교통 물류 통로 조성                   |
| 후베이 | 중부지역      | 동부 산업 이전을 계승, 중부와 장강(长江) 경제 벨트 연합 발전 촉진 |
| 충칭  | 서부지역      | ‘일대일로’ 추진+서부대개발 견인                      |
| 쓰촨  | 내륙지역      | 내륙과 연안, 연변을 따라 협동 개발 추진                 |
| 산시  | 일대일로      | 내륙과 ‘일대일로’ 연선 국가의 경제 협력 모색              |
| 하이난 | 태평양+인도양지역 | 국가 생태문명시범구, 국제관광소비중심 구축                 |

| 자무구  | 주요 서비스 지역  | 기능 포지셔닝                             |
|------|------------|-------------------------------------|
| 산둥   | 한국+일본      | 제도혁신, 해양경제 발전, 운항서비스능력 향상           |
| 장쑤   | 일대일로+창장삼각주 | 실체 경제 혁신 발전과 산업전환 업그레이드             |
| 광시   | 아세안        | '일대일로' 국제 육·해 무역통로 건설               |
| 허베이  | 징진지(京津冀)   | 북경 비수도(非首都)기능 인계 후 해결, 신형 공업화 기지 건설 |
| 윈난   | 남아시아+동남아   | 남아시아+동남아 국제 개방 연결 통로 건설             |
| 헤이룽장 | 러시아+동북아    | 동북진흥, 러시아와 동북아를 향한 교통 물류 허브 건설      |

자료 : 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 작성

### 3) 하이난 자유무역시범구와 자유무역항의 연계성 및 차별성

#### (1) 하이난 자유무역시범구 현황

2018년 4월, 하이난 경제특구 30주년 기념식에 참석한 시진핑 주석은 하이난을 자유무역시범구로 지정하고, 나아가 중국 최초의 '자유무역항(自由貿易港)'으로 건설하겠다고 언급했다.<sup>32)</sup> 이후 국무원은 『하이난 개혁·개방 전면심화 지지에 관한 지도의견(关于支持海南全面深化改革开放的指导意见)』을 발표하여, 하이난의 '자유무역항' 건설 목표를 명문화했고, 나아가 국무원의 『중국(하이난) 자유무역시범구 전체 방안(中国(海南)自由贸易试验区总体方案)』에 따라, 2018년 10월 하이난섬 전역(3.45만 km<sup>2</sup>)이 자유무역시범구로 지정되었다. 지리적으로 보았을 때, 하이난은 말라카해협에서 동북아시아로 이어지는 항로상에 위치하고 있어 전략적인 중요성을 지닌다. 또한 하이난은 중국 '일대일로' 전략, 특히 '일로'에 해당되는 '21세기 해상실크로드' 전략의 중점 거점으로 역할이 기대되는 지역이다.<sup>33)</sup>

32) 2017년 10월 개최된 제19차 중국공산당 전국 대표대회(당 대회) 당시, 시진핑 주석은 자유무역시범구에 보다 많은 개혁 자주권을 부여하고, 자유무역항 설립을 모색해야 된다고 발언함. 김홍원·이한나(2018. 5), p. 3.

33) 搜狐, 「海南全岛建设只有贸易区, '而立之年'如何探路新征程?」(검색일: 2019. 9. 3)

『하이난의 전면적 개혁개방 심화에 대한 중국 공산당의 지도의견(中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见)』에 따르면, 하이난은 자유 무역항 건설을 최종 목표로 하고 있으며 이를 위해 총 2단계, 세부적으로 4단계로 나누어 추진한다는 계획이다<sup>34)</sup>.

먼저 처음 단계에서는 자유 무역 시범지구를 건설한다. 기존의 자무구를 벤치마킹하여 혁신적인 성과를 모색하고, ‘하이난 실시 탐구제도 이노베이션(南实际探索制度创新)’을 결합한다. 다음의 제2단계에서는 자유 무역항을 건설한다. 섬 전체가 자유무역항 정책과 제도 체계의 추진을 모색한다. 4단계 구체적인 목표는 <표 2-8>과 같다.

〈표 2-8〉 하이난 자무구의 4단계 발전 목표

| 탐색 단계<br>(2018~2020)                                 | 초기 건립 단계<br>(2020~2025)                                | 지속 심화 단계<br>(2025~2035)                                      | 완전 성숙 단계<br>(2035~2050)  |
|--|--|--|--|
| 하이난 자유 무역 건설<br>중요한 진전<br>이룩, 기타<br>자무구의 성공<br>사례 참고 | → 중국 특색의<br>무역항 제도<br>초기단계 설립,<br>상업 환경 국내<br>일류 수준 도달 | → 중국 특색의<br>자유무역항 제도<br>체계와 운영<br>모델 성숙, 세계<br>수준의<br>비즈니스환경 | → 특색이 뚜렷한<br>현대화 자유무역항<br>건설, 고도의<br>자유화·법치화·<br>국제화·현대화를<br>위한 제도 체계 형성 |

자료: 新华社, 「中共中央 国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见」(검색일: 2019. 9. 3)을 바탕으로 저자 정리

## (2) 발전 특징

국가신구(国家新区)에서 보세구에 이르기까지 많은 노하우와 풍부한 시장요소를 보유하고 있는 상하이에 비해 상대적으로 낙후된 하이난의 자무구 개발은 난이도가 매우 높다.

하지만 하이난 자무구도 강점을 지니고 있다. 산업 발전에 있어서

34) 新华社, 「中共中央 国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见」(검색일: 2019. 9. 3)

다른 자무구처럼 중계무역과 가공제조에 중점을 두는 것이 아니라 관광업, 현대 서비스업, 그리고 하이테크산업을 발전시키는 것을 중심으로 한다. 관광업은 하이난의 주력산업으로, 자무구의 건설은 하이난의 관광산업을 국제화하고 의료, 생태·친환경 발전과 같은 서비스와 하이테크산업은 정책 추진과 자금지원을 통해 빠른 발전을 유도할 수 있다.

또한 정부 규제, 업무 효율성 등에서도 하이난 자무구는 다른 자무구의 성공 사례를 벤치마킹해 시간을 절약하고 다른 분야에 집중할 수 있다. 이러한 이점들이 하이난 자무구 건설의 강력한 기반이다. 물론 현재 하이난 자무구 기획의 중점은 서비스업과 관광업으로서 홍콩과 싱가포르 등 중계무역이 현지 경제발전의 버팀목이 되고 있는 통상적인 자유항(Free port)과는 차이가 크다. 중국은 이 같은 하이난 자무구의 시범적인 건설을 통해 향후 더 많은 무역항을 건설할 전망으로 보여진다. 하이난 자무구의 장단점은 전체적으로 아래 <표 2-9>와 같다.

<표 2-9> 하이난 자무구의 장단점

| 장점  | 단점   |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 전역이 자유 무역지로 면적이 큼. 중계 가공무역과 서비스 무역과 같은 산업을 동시에 발전시킬 수 있음</li> <li>• 동북아와 동남아의 중심에 위치하고 있으며, 호주와 인접하여 해상 교통의 이점이 있음</li> <li>• 기존의 성숙된 다른 지역의 경험을 참고하여 발전 시간을 절약하고 효율성 향상시킬 수 있음</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 산업기반이 취약하고 공업 기반이 열악하며 농업과 관광업이 주요 산업임</li> <li>• 시장 주체, 인재, 자본 등의 요소가 부족함</li> </ul> |

자료: 국무원(2018)의 『총체방안(总体方案)』 및 新华社, 『中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见』(검색일: 2019. 9. 3)을 바탕으로 저자 정리

#### 4. 중국 자유무역시범구의 시범조치 추진 상황

현재 자유무역시범구에서 실시 중인 개방·혁신 시범조치는 대략 크게 정부기능 전환, 투자 개방, 무역 자유화, 서비스 무역, 금융, 지역개발 등 6가지 분야로 나눌 수 있다.<sup>35)</sup>

〈표 2-10〉 자무구의 분야별 추진 내용

| 분야      | 실시 내용  | 시범구별 적용                    |
|---------|--|----------------------------|
| 정부기능 전환 | 행정 간소화, 분권화, 감독 절차 효율화, 행정 전산화 및 부서 간 협업시스템 구축 등   | 상하이 조치를 다른 시범구에 적용         |
| 투자 개방   | 일반지역보다 높은 수준의 투자 자유화와 편리화 실시<br>* 2013년 첫 네거티브리스트 방식 개방 이후 3차례의 개정 거친 뒤 현재 2019년판 리스트 실시 중   | 중앙에서 개방 리스트 일괄 공포, 시범구별 실시 |
| 무역 자유화  | 보세가공무역(세관관특수감독관리지역) 실시, 무역 제도 개선(무역 편리화) 실시<br>* (보세가공무역) 시범구 내 세관특수감독관리지역에 대해 보세무역 조치를 실시<br>* (무역제도 개선) 무역창구 단일화, 안전관리 제고, 전산화, 편리화 등의 무역 편리화와 제도 국제화 조치 선도 실시   | 관세 혜택 일괄 적용, 기타 조치 개별 실시   |
| 서비스 무역  | 2개 방향, 즉 서비스업 개방과 서비스무역 육성을 추진<br>* (서비스 개방) 금융, 관광, 교육, 위생 등 서비스업 개방을 추진<br>* 상기 네거티브리스트를 통해 서비스개방 적시<br>* (서비스무역 육성) 무역·투자 개방 및 편리화, FTZ 개발에 수반되는 서비스무역 발굴과 육성<br>* 서비스무역 플랫폼, 국제전자상거래 플랫폼, 금융기구, 서비스 아웃소싱, 보세전시센터, 문화상품(예술품) 교역시장 등 | 일률적 개방 추진, 개발은 지역특화 추진     |

35) 정환우, 전게서, p. 14.

| 분야    | 실시 내용   | 시범구별 적용                   |
|-------|---|---------------------------|
| 금융    | 금융업 개방, 창투기금 운용, 지불서비스, 현지화와 외국환 통합계좌 관리 방안 모색, 외환 시장화, 외환 송금, 금융임대업 육성, 지역성 금융서비스센터 설치, 결산 편리화 모델 모색 등 다양한 금융 개방 및 혁신 방안 모색·추진   | 개방화·시장화 확대는 공동, 세부 조치는 다양 |
| 지역 개발 | 입지 고려한 시범구-지역개발계획 연계 발전 추진<br>*예)상하이(일대일로), 광둥자유무역시범구(주장삼각주), 톈진(징진지), 푸젠(대만), 충칭(창장경제벨트·일대일로), 라오닝(동북일체화·동북아), 허난(일대일로), 후베이(중부굴기·창장경제 벨트), 쓰촨(서부대개발·일대일로), 산시(陝西)(일대일로) 등 | 각 시범구 입지 감안하여 지역특화형 추진    |

자료: 정환우, 전개서, p. 14

본문에서는 중국 국무원이 발표한 각 자무구의 『총체방안』을 중심으로 하여 정부기능 전환, 투자, 무역, 금융 분야 등으로 나누어 추진 상황을 살펴보고자 한다.

## 1) 정부기능 전환 분야

정부기능 분야의 개혁 조치는 행정관리, 경영환경, 진입제도(准入制度), 감독관리 시스템, 인재 발전 등이다.

아래의 <표 2-11>을 보면 알 수 있듯이 상하이, 톈진, 광둥, 푸젠 등의 자무구가 최근 설립된 무역 구역에 비해 정부기능 전환 분야에서의 개혁조치가 덜한 것으로 나타났다. 또한 초기에 설립된 자무구의 경험을 바탕으로 후기에 설립된 자무구에서는 그 개혁의 방향이 보다 업그레이드된 것을 알 수 있다. 이는 초기에 설립된 상하이, 톈진, 광저우, 푸젠 자무구는 중국 개혁개방을 선도한 지역으로 이미 오래전부터 정부기능의 효율화가 진행되어 온 곳인데 반해, 후기에 설립된 자무구들은 상대적으로 경제가 낙후되었고, 개방이 덜 진전

된 지역이라는 점에 기인한다. 현재, 정부의 직능 영역의 개혁 조치가 가장 많은 것은 행정 관리류이며, 그 다음은 경영 환경과 감독관리시스템과 인재 육성으로 볼 수 있다.

〈표 2-11〉 각 자무구의 정부기능 개혁조치 실시 현황

| 자무구  | 행정관리 | 경영환경 | 진입제도 | 감독관리<br>시스템 | 인재 발전 |
|------|------|------|------|-------------|-------|
| 상하이  | ●    |      |      |             | ●     |
| 톈진   | ●    |      | ●    |             |       |
| 광둥   | ●    |      | ●    |             |       |
| 푸젠   | ●    |      |      |             |       |
| 랴오닝  | ●    | ●    |      |             |       |
| 저장   | ●    |      | ●    |             |       |
| 허난   | ●    |      |      | ●           |       |
| 후베이  | ●    |      |      | ●           | ●     |
| 충칭   | ●    |      |      |             |       |
| 쓰촨   | ●    |      |      | ●           |       |
| 산시   | ●    |      |      |             |       |
| 하이난  | ●    | ●    | ●    | ●           | ●     |
| 산둥   |      | ●    |      |             | ●     |
| 장쑤   | ●    | ●    |      | ●           |       |
| 광시   | ●    | ●    |      |             | ●     |
| 허베이  |      | ●    |      |             |       |
| 원난   | ●    |      |      | ●           | ●     |
| 헤이룽장 |      | ●    |      |             |       |

자료: 중국 국무원의 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

행정관리 측면의 개혁은 주로 심사의 효율성을 높이고, 행정 심의 사항을 최소화하며, 행정심의절차의 표준화와 정보화 변혁을 통하여 정부부처의 업무 효율을 제고하는 것이다. 이를테면, ‘기업 등록 전 구간의 전자화 및 전자 사업자 면허시험(企业登记全程电子化和电子

营业执照试点), ‘증조분리(证照分离, 증명서와 자격증의 분리)의 실시’, ‘개혁 시범실시(改革试点)’ 등이 해당된다.

경영환경 방면의 개혁 조치는 주로 국제 표준을 채택함으로써 기업 설립, 건축 허가, 재산 등록 등의 측면에서 자무구 내에 설립된 기업들에게 더욱 우수한 경영환경을 제공하고 있다.

감독관리 시스템의 측면에서, 가장 중요한 개혁은 정부 관리가 사전 심사 비준에 중점을 두는 것에서 사후 감독을 중시하는 쪽으로 바뀌었다는 것이다. 아울러 ‘기업신용정보 공시 시스템 구축(建立企业信用信息公示系统)’, ‘기업 연차 보고서 공시·경영 이상 명부와 심각한 위법 기업 리스트 제도의 실시(实施企业年度报告公示, 经营异常名录和严重违法企业名单制度)’를 통해 기업에 대한 정부의 감독관리와 서비스를 강화했다.

인재 발전은 국내외 인재를 유치하기 위해 ‘외국인 고급인력의 근무 허가 연령제한 완화(放宽外国高层次人才工作许可年龄限制)’, ‘기술이민제도 구축 모색(探索建立技术移民制度)’, ‘과학기술인의 이직 및 기업 창업 장려(鼓励高校院所科技人员离岗创新创业或到企业兼职)’ 등의 개혁조치를 내놓았다.

## 2) 투자개방 분야

투자 영역의 개혁 조치에는 주로 투자 관리, 투자 촉진, 외자 활용, 투자 편리 등이 포함된다.

자무구에서 전개되는 투자 분야의 개혁 조치는 주로 투자 촉진, 투자 편리와 외자 활용에 집중되어 있다. 중국 정부는 외국인의 투자 금지제한 항목에 대해 『외상 투자진입 특별관리조치(外商投资准入特别管理措施)』라는 ‘네거티브 리스트(Negative list, 수입의 금지나 제



한을 가하는 품목의 리스트)’를 통해 투자관리 체계를 개혁해 왔다. 또한, 2013년 상하이 자무구 설립과 함께 자무구에 별도 적용하는 ‘네거티브 리스트(「자유무역시범구 외상 투자진입 특별관리 조치[自由貿易試驗區外商投資准入特別管理措施]」)’를 제정하여 전국적으로 통용되는 ‘네거티브 리스트’와 이원화시켰다. ‘네거티브 리스트’를 통한 외자 진입 관리제도는 자무구가 외자를 유치하는 데 있어서 가장 중요한 것이다.

〈표 2-12〉 각 자무구의 투자분야 개혁조치 추진 현황

| 자무구  | 투자관리 | 투자촉진 | 외자활용 | 투자편리 | 기타       |
|------|------|------|------|------|----------|
| 상하이  | ●    | ●    |      |      |          |
| 톈진   | ●    |      |      | ●    |          |
| 광둥   |      |      |      | ●    |          |
| 푸젠   | ●    |      |      | ●    |          |
| 랴오닝  |      | ●    | ●    |      |          |
| 저장   |      |      | ●    |      |          |
| 허난   |      |      | ●    | ●    |          |
| 후베이  |      | ●    | ●    |      |          |
| 충칭   |      | ●    | ●    | ●    |          |
| 쓰촨   |      | ●    | ●    | ●    |          |
| 산시   |      | ●    | ●    |      |          |
| 하이난  |      |      |      |      |          |
| 산둥   |      | ●    |      | ●    |          |
| 장쑤   |      | ●    | ●    | ●    | 기업 본부 유치 |
| 광시   |      | ●    | ●    | ●    |          |
| 허베이  |      | ●    |      | ●    |          |
| 윈난   |      | ●    |      | ●    |          |
| 헤이룽장 |      | ●    | ●    | ●    |          |

자료: 중국 국무원의 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

이 밖에도 외국인 투자 촉진을 위해 ‘외국인 투자 서비스 시스템(外商投资服务体系)’, ‘외국인 투자 촉진(外商投资促进)’, ‘프로그램 추적 서비스(项目跟踪服务)’, ‘민원신고 업무 메커니즘(投诉工作机制)’ 등을 구축했다. 2019년 설립된 제4기 자무구에서 실시하는 개혁 조치에서는 심지어, 각 자무구가 법정 권한 내에서 외국인 투자 촉진책을 스스로 수립할 수 있도록 장려했다.<sup>36)</sup>

투자 편리화의 경우, 자무구는 ‘개인의 대외 투자에 대한 외환규제’를 줄이는 동시에 교육훈련, 인재 중개, 항공운송판매 등 ‘기업 및 개인이 다양한 형태의 역외투자협력’을 전개할 수 있도록 지원한다고 밝혔다.

### 3) 무역 자유화 추진 분야

무역 영역의 개혁 조치는 주로 무역전환(贸易转型), 해운서비스, 통관 메커니즘 및 무역 편리 등의 측면을 포함한다.

무역 영역의 개혁조치로부터 살펴보면 무역전환(贸易转型)은 언제나 관심의 초점이 되어 왔다. 그 밖에도 각 차수별 자무구 개혁조치에서 중점 사항이 달라왔다. 1차·2차 자무구의 개혁은 해운서비스에 중점을 두었고 3차 개혁은 통관 메커니즘에 중점을 두었으며 근래에는 개혁의 중점이 무역 편리화 쪽으로 옮겨갔다.

무역전환(贸易转型)에 있어서 주요한 개혁조치는 국제전자상거래(跨境电商), 자동차 병행수입(汽车平行进口), 전세계 검사 보수(全球检测维修)와 같은 새로운 무역모델의 관련 제도를 모색하는 것이다.

해운 분야의 개혁은 주로 해운금융, 국제선박운송, 국제선박관리,

---

36) 搜狐, 「重磅! 中国在这6省区新设自贸试验区」(검색일: 2019. 9. 30)

국제운항경영 등의 산업발전을 모색하는 것으로 자무구에서는 ‘국제선박업체의 외국인 주식비율 규제’를 완화하고 ‘국제선박 등록제도’를 도입해 조세 혜택을 주는 정책 등을 선보이고 있다.

통관시스템의 경우 ‘국제무역 단일창구(单一窗口)’, ‘전구간 무서류통관(全程实施无纸化通关)’, ‘기업셀프신고·셀프통관·셀프체크(企业自主报税·自助通关·自助审放)’, ‘화물 통관·무역 통계·경영자 인증(货物通关·贸易统计·经认证的经营者)’, ‘검사검측 인증 등의 제휴(检验检测认证等方面合作)’ 등을 대표적으로 꼽을 수 있다.<sup>37)</sup>

〈표 2-13〉 각 자무구의 무역분야 개혁조치 추진 현황

| 자무구  | 무역전환 | 해운서비스 | 통관메커니즘 | 무역편리 |
|------|------|-------|--------|------|
| 상하이  | ●    | ●     |        |      |
| 톈진   |      | ●     | ●      | ●    |
| 광둥   | ●    | ●     | ●      |      |
| 푸젠   | ●    | ●     | ●      |      |
| 랴오닝  |      |       |        | ●    |
| 저장   |      |       | ●      |      |
| 허난   | ●    |       | ●      |      |
| 후베이  | ●    |       | ●      |      |
| 충칭   | ●    |       | ●      |      |
| 쓰촨   | ●    |       | ●      |      |
| 산시   | ●    |       | ●      |      |
| 하이난  | ●    |       |        | ●    |
| 산둥   | ●    |       |        | ●    |
| 장쑤   | ●    |       |        | ●    |
| 광시   | ●    |       |        | ●    |
| 허베이  |      |       |        | ●    |
| 윈난   | ●    |       |        | ●    |
| 헤이룽장 |      |       | ●      |      |

자료: 중국 국무원의 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

37) 人民日报, 「以体制机制创新为核心推进自贸试验区建设——访福建省人民政府省长苏树林」(검색일: 2019. 9. 5)

무역 편리화 개혁은 제도의 표준화와 정보화가 주요한 방향이다. 예를 들면 물류와 감독관리 정보의 수집으로 정보교환이 이루어지는데, ‘해사·교통·선박검사 3부문 선박 증서 정보공유(海事·交通·船检 三部门船舶证书信息共享)’, 완전한 ‘통관 물류 상태 종합 정보 라이브러리(通关物流状态综合信息库)’의 구축, 기업의 풀타임 데이터 서비스(企业提供全程数据服务) 제공 등이 이에 포함된다.

#### 4) 금융개혁 분야

금융 분야의 개혁조치는 금융혁신, 금융서비스, 금융개방, 금융 리스크 통제, 위안화의 국제화(跨境人民币)에 집중돼 있다.

〈표 2-14〉 각 자무구의 금융분야 개혁조치 추진 현황

| 자무구  | 금융혁신 | 금융서비스 | 금융개방 | 리스크통제 | 국제위안화    |
|------|------|-------|------|-------|----------|
| 상하이  | ●    | ●     |      |       |          |
| 톈진   | ●    | ●     |      | ●     |          |
| 광둥   | ●    |       |      | ●     | ●        |
| 푸젠   |      | ●     | ●    |       |          |
| 랴오닝  | ●    |       |      | ●     | ●        |
| 저장   |      | ●     |      | ●     |          |
| 허난   |      | ●     | ●    | ●     |          |
| 후베이  |      | ●     | ●    | ●     |          |
| 충칭   |      | ●     |      | ●     | ●        |
| 쓰촨   |      | ●     |      | ●     |          |
| 산시   | ●    | ●     |      | ●     |          |
| 하이난  | ●    |       |      | ●     |          |
| 산둥   | ●    |       |      |       | ●        |
| 장쑤   |      | ●     | ●    | ●     | 기업 본부 유치 |
| 광시   |      | ●     | ●    | ●     |          |
| 허베이  |      | ●     |      | ●     |          |
| 원난   |      | ●     |      | ●     |          |
| 헤이룽장 | ●    | ●     | ●    |       |          |

자료: 중국 국무원의 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

금융서비스 분야는 은행, 증권, 보험 등 금융기관을 자무구 내에 설립해 기업에 자유로운 환전 및 종합금융서비스를 제공하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 국제 위안화 업무의 경우 자무구와 국외에 서의 양방향 위안화 용자를 시범적으로 실시하였으며, 자무구 내에 등록된 용자 임대 기업에 대해서는 국제(크로스 보더) 양방향 위안화 자금 풀 사업을 허용하였다. 리스크 통제 측면에서의 개혁조치는 금융규제 조정 체제 구축, 업종과 시장으로의 금융 리스크 통제 평가체 제 보완, 외화통합관리체제 구축 모색 등에 집중되어 있다.

## 5) 기타 부분

4대 분야 개혁 조치 외에도 자무구는 법치보장, 지적재산권, 혁신 창업에 있어 일련의 제도 개혁을 전개하고 있다.

〈표 2-15〉 자무구 기타분야 개혁조치 상황

| 법치 보장  | 지적 재산  | 혁신 창업   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 사이버법규 집행</li> <li>• 시스템 구축</li> <li>• 건전한 국제 중재(仲裁)·비즈니스</li> <li>• 조정 체제 확립</li> <li>• 임금 지급 보장</li> <li>• 메커니즘 완비</li> <li>• 업무 환경 손해</li> <li>• 관리체제 구축</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 효율적인 지적 재산 통합 관리 체제 구축</li> <li>• 지적 재산권 분쟁 해결과 신속한 권리 보호 메커니즘 수립</li> <li>• 지적재산권 운영센터 설립</li> <li>• 지적 재산평가 메커니즘 완비</li> <li>• 인재와 기술의 자본화</li> <li>• 평가 메커니즘 모색</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외 창업 인큐베이터, 해외 인재 혁신 창업 기 지 등 혁신적인 플랫폼 구축</li> <li>• 역외자본이 혁신적인 창 업 프로젝트에 투자 용자 지원 유도</li> <li>• 기술류 무형자산</li> <li>• 거래제도 수립</li> </ul> |

자료: 중국 국무원의 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 정리

## 제3절 중국 자유무역시범구의 성과

### 1. 자유무역시범구별 시범 조치의 완료 상황

상술한 바와 같이 중국의 각 자무구는 투자관리체계 개혁과 무역 발전방식 전환 등 다양한 분야에서 시범 조치들의 임무를 부여받고 추진 중에 있다. 중국 상무부 국제무역경제협력연구원(商务部国际贸易经济合作研究院)이 발표한 『2019 중국 자유무역시범구 발전보고(中国自由贸易试验区发展报告)』에서는 국무원의 각 자무구별로 『총체방안』에서 부여한 시범조치의 임무 완성을 조사한 결과, 최초로 설립된 상하이의 경우 92개의 시범 조치 임무 중에서 91개를 완료하여 그 완성이 98.91%에 달했다. 또한 제2기 자무구인 광둥 자무구는 『총체방안』에서 명시한 122개의 개혁 시범조치 임무 중에서 119개를 완료하여 완성을 97.54%를 달성했으며, 텐진 자무구는 90.0%, 푸젠 자무구는 95.7%를 달성하여 1~2기 자무구의 『총체방안』 시범 조치 임무 완성은 모두 90% 이상을 기록했다.<sup>38)</sup>

또한 각 크게 정부기능 전환, 투자관리체계 개혁, 무역발전방식 전환, 금융개방혁신 추진, 법률보장체계 개선 등의 5개 방면으로 분류하였을 경우, 정부기능 전환 시범임무 상황이 제일 양호(평균 완성을 96.6%)한 반면 금융개방혁신 시범임무는 금융 형세 변화 등의 영향으로 가장 저조(평균 완성을 79.9%)한 편이었다.<sup>39)</sup>

38) 商务部国际贸易经济合作研究院(2019. 3), p. 20.

39) KOTRA 해외시장뉴스, 「제1회 중국 자유무역시험구(FTZ) 포럼 현장 스케치」(검색일: 2019. 9. 6)

〈표 2-16〉 자무구의 시범임무 완성 상황

| No. | 시범 임무     | 평균 완성률(%) |
|-----|-----------|-----------|
| 1   | 투자관리체계 개혁 | 90.0      |
| 2   | 무역발전방식 전환 | 84.9      |
| 3   | 금융개방혁신 추진 | 79.9      |
| 4   | 정부기능 전환   | 96.6      |
| 5   | 법률보장체계 개선 | 80.0      |

자료: KOTRA 해외시장뉴스, 「제1회 중국 자유무역시험구(FTZ) 포럼 현장 스케치」(검색일: 2019. 9. 6)

## 2. 투자 편리화 및 외자유치 촉진

중국의 자무구는 보다 포괄적이고 높은 수준의 시장 접근을 달성하고 투자 편리화 수준을 지속적으로 향상시켰다. 예를 들어, 광둥 자무구는 네거티브 리스트 외 외자기업 설립 절차를 등록 관리제로 전환했으며, 헝진 자무구는 네거티브 리스트 외 외자기업 설립 처리 시간을 근무일 기준 8일에서 1일로 단축시켰다.<sup>40)</sup> 주요 자무구의 투자 편리화 성과는 아래 〈표 2-17〉과 같다.

이러한 투자 편리화 조치에 따라, 자무구의 기업 입주 현황도 크게 증가하고 있다. 2018년까지 중국의 11개 자무구(하이난 자무구 제외)의 신설 입주기업 누계는 총 61만 개이며, 그중에서 외자기업은 3만 4,000개에 달하며, 이는 동기간 중국 전체의 12%에 달한다. 실제 외자를 사용한 수출입 총액은 전국 15.54%, 수입 총액은 12.12%, 수출 총액은 12.25%를 차지한 것으로 나타났다.

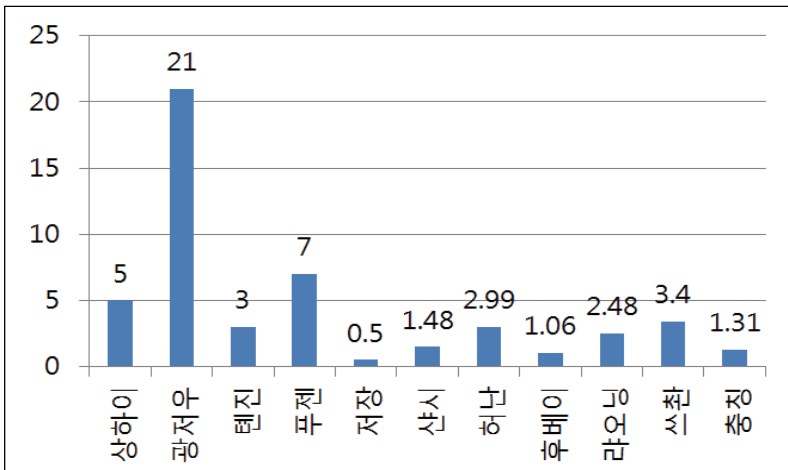
40) KOTRA 해외시장뉴스, 「제1회 중국 자유무역시험구(FTZ) 포럼 현장 스케치」(검색일: 2019. 9. 6)

〈표 2-17〉 주요 자무구의 투자 건설 항목 심사 변화 및 효과

| 자무구 | 주요 내용  | 효과   |
|-----|--|--|
| 상하이 | 기업 입주 승인절차 간소화                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>기업 등록 단계 결재 속도 60% 이상 대폭 향상, 신설 업체 2일 내 설립, 4일 내 개점 실현</li> <li>기업 투자사업 구현벨트 심사 승인 설계안 24일(휴일과 평일에 상관없이)처리, 설계안이 없을 경우 80일(휴일과 평일에 상관없이)처리</li> </ul> |
| 광둥  | '원스톱 심사'를 통해 지상 및 지하 건설의 단계적 건설 허용               | 건설 주기 40% 단축, 기업 건설 원가 3% 인하   |
| 후베이 | '다심합일(多審合一)', '다증합일(多證合一)'과 같은 'N다합일(N多合一)'개혁 실시 | 프로젝트 승인 150일에서 25일로 단축, 최단 시간 11일  |
| 푸젠  | '다규제합일(多規合一)' 실시                                 | 프로젝트 입안에서 공사 착수까지 소요 시간 180일에서 49일로 단축, 신청서류 250건에서 19건으로 축소   |
| 허난  | '보증제(承諾制)' 실시                                    | 프로젝트 심사 비준 80% 이상 단축, 시간 90% 이상 단축, 건설부지 100무(畝)당 기업비용 100위안 절감  |

자료: 각 자무구 홈페이지 및 KOTRA 해외시장뉴스, 「제1회 중국 자유무역시험구(FTZ) 포럼 현장 스케치」(검색일: 2019. 9. 6)

〈그림 2-3〉 2018년 기준 각 자무구 누계 신설 기업 수량 현황(단위: 만 개사)



자료: 孙元欣, 전게서, p. 7.



2018년 11개 자무구의 실제 외자 이용액은 총 1,073.2억 위안으로 중국 전체 외자 이용액(8,856억 위안)의 12.1%를 차지하였다. 각 자무구별로 보면, 광둥 자무구가 364.4억 위안으로 가장 많았고, 다음으로 상하이, 텐진, 후베이, 푸젠 등의 순이었으며, 허난 자무구가 1.4억 위안으로 가장 적었다. 각 자무구들은 해당 지역 외자 유치에 있어서 중요한 부분을 차지하고 있었는데, 예를 들어 텐진 자무구의 면적은 전체 텐진시의 1%에 불과하지만, 2018년 전체 시의 1/4에 해당하는 외자를 유치했다. 후베이 자무구도 후베이성 면적의 0.065%이지만, 후베이성 외자 유치의 31%를 담당했다.<sup>41)</sup>

상하이 자무구의 경우, 2018년 신설 외자기업은 1,300개에 육박했다. 2018년에는 10개 다국적 지역 본부, 27개 경영 본부, 2개 고속 성장형 본부가 신규로 들어섰다. 2018년 상하이 자무구의 외자 유치는 전체 시의 39.13%에 해당하는 67억 7,000만 달러의 외국인 투자액을 기록했다.<sup>42)</sup>

### 3. 무역 편리화 수준 제고

자무구는 무역 편리화 개혁을 적극적으로 추진 중이며, 통관 시간을 크게 단축하고 통관 효율을 크게 향상시켰다. 평균적으로 통관 시간은 16시간에서 3시간으로 단축되었고, 비용은 2억 위안 이상 절감된 것으로 나타났다. 쓰촨 자무구는 국제 컨벤션 테스트 및 검역감독을 위한 새로운 모델을 도입해 통관 시간을 평균 50% 단축시켰다.<sup>43)</sup> 주요 자무구의 무역 편리화 수준 제고 성과는 <표 2-18>과 같다.

41) 商务部国际贸易经济合作研究院, 전게서, p. 49.

42) 搜狐, 「国家明确的三年改革任务, 两年就基本完成, 上海自贸区这次干得漂亮!」(검색일: 2019. 9. 6)

43) KOTRA 해외시장뉴스, 「제1회 중국 자유무역시험구(FTZ) 포럼 현장 스케치」(검색일: 2019. 9. 6)

〈표 2-18〉 주요 자무구의 무역 편리화 수준 제고

| 자무구 | 주요 내용  | 효과                                      |
|-----|--|---|
| 상하이 | 세관 통관 시간 2016년 대비 1/3 단축                     | 문서 인쇄 원가와 송부 비용 연간 4억 위안 절감             |
| 광둥  | 통관 시간 42.6% 단축                               | 화물 통관 원가 7% 절감                          |
| 텐진  | 평균 통관 시간(1.03일) 2016년 대비 55.6% 단축            | 20피트 컨테이너(TEU)당 평균 검사 비용 300~500위안 절감   |
| 푸젠  | 화물 수출 신고시간 0.5시간까지 단축                        | 컨테이너(TEU)당 물류비용 600위안 절감                |
| 저장  | 통관시간 81% 단축, 16시간에서 3시간까지 단축                 | 기업 비용 2억 여 위안 절감                        |
| 허난  | 동기대비 수입 통관시간 27%, 수출 통관시간 51% 단축             | 평균 수출입 매건 마다 서류, 교통 등 직접 비용 10~20위안 절감  |
| 충칭  | 통관시간 1/3 단축                                  | 기업의 관련 소요 시간 50% 이상 절감                  |
| 쓰촨  | 수입 및 수출 평균 통관 시간 2017년 대비 각각 57.8%, 68.4% 단축 | 평균 작업 시간 4~5시간 절약, 각 유형별 원가 비용 200위안 절감 |

자료: 商务部国际贸易经济合作研究院, 전계서, p. 51

특히 중국 국무원은 국제 무역의 ‘단일창구(单一窗口)’ 제도를 보급하고 있으며, 현재 모든 자무구에서 이 기능을 채택하고 있다. ‘단일창구’ 모델은 주로 세관, 검역검사 등의 데이터 공유 및 체계적인 도킹 과정을 뜻하는데, 시스템 도킹사업자가 신고한 데이터는 ‘단일창구’를 통해 각 부처의 정보시스템에 보내어 각각 처리하고, 상태 정보와 처리결과는 ‘단일창구’를 통해 기업에 일괄 피드백한다. 도표와 같은 병렬적 심사 비준 방식으로 통관의 효율을 높이는 것이다.

상하이 자무구의 경우 2014년부터 국제 무역 ‘단일창구’를 개시하여 화물 수출입의 심사, 통관검역, 정보 공유 등이 종합된 시스템을 운영 중이며, 세관, 해사부문, 상무부문 등과 연계하여, 원스톱 서비스를 제공하고 있다.<sup>44)</sup> 텐진 자무구는 국제무역 ‘단일창구(单一窗

口)’를 시행하여 130여 건의 서비스 기능을 갖추고 있다. 조사 결과 현재 서비스업체가 1만 개를 넘어 누적 신고량 800만 건을 기록하며 신고 효율을 25% 높였다.<sup>45)</sup>

〈그림 2-4〉 국제무역 단일창구(상하이) 모델 시범도



자료: 澎湃新闻网, 「上海国际贸易单一窗口规模全球最大, 年底或推出3.0版」(검색일: 2019. 11. 20)

〈표 2-19〉 주요 자무구의 단일창구 시행 성과

| 자무구 | 연계 부문 및 기능        | 서비스 사용률   |
|-----|-------------------|---|
| 상하이 | 9개 기능 23개 부문      | 통상구의 화물 신고 및 선박 신고는 100% 단일창구를 통해 처리하며, 서비스기업은 24만 개 사 이상 |
| 광둥  | 18개 기능, 21개 업무 부문 | 화물 신고사용률은 99%, 국제 선박, 국제 전자상거래, 국제택배 신고 사용률은 100%         |

44) 商务部国际贸易经济合作研究院, 전게서, p. 51.

45) 天津日报, 「天津自贸区90项改革任务175项制度创新举措基本完成」(검색일: 2019. 9. 5)

| 자무구 | 연계 부문 및 기능                         | 서비스 사용률  |
|-----|------------------------------------|--|
| 톈진  | 11개 업무 부문, 8개의 통관 기능, 9개의 항만서비스 기능 | 통관신고, 검사신고, 선박신고, 화물적하목록 등 4대 항목의 기능 사용률은 100% |
| 푸젠  | 30여 개 업무 부문                        | 플랫폼 통관신고, 검사 신고 비율 약 100%                      |
| 허난  | 6개 기능                              | 누계 화물신고 10,955표                                |
| 랴오닝 | 9개 기능                              | 통관신고 40%, 검사 신고 100%, 선박 신고 100%, 적하목록 신고 89%  |
| 저장  | 8개 업무 관련 부문                        | 수입 통관신고 100% 실현                                |
| 후베이 | 21개 기능                             | 누계 통관업무 8만 건, 사용 기업 2,700개                     |
| 충칭  | 39개 기능                             | 통관시간 단축 10% 이상, 기업종합비용 10% 이상 절감               |
| 산시  | 9개 기능                              | 통관신고 40.65%, 검사신고 100%                         |

자료: 商务部国际贸易经济合作研究院, 전게서, p. 40

## 제 3 장

중국 자유무역시범구의 해운·물류  
혁신정책 동향

## 제1절 자유무역시범구의 해운·물류분야의 특징

## 1. 각 자유무역시범구의 해운·물류 환경

각 자무구의 포지션 중에서 해운·물류분야는 자무구의 경제 무역 개방을 위한 중점 내용이다. 각 자무구는 해당 지역의 지리적·산업적 강점에 기반하여 연안, 내륙 허브의 기능을 담당하고 있다. 중국 연해의 자무구들은 각각 환발해(环渤海), 창장삼각주(长三角), 주장삼각주, 남부 연안에 있으며, 이러한 곳들은 예로부터 중국의 대외 개방의 주요 관문으로 항만물류 인프라가 잘 갖추어져 있다.

2017년 지정된 내륙의 5개 자무구인 허난, 산시, 쓰촨, 충칭, 후베이는 중국 중부지역에 속해 있으며, 동서부 지역을 연결하는 교통 허브로 육로운송 기반이 비교적 양호하다. 또한 충칭과 후베이는 창장(长江)경제벨트의 허브로서 내하 수운이 발달된 지역이다.

2013년 중국의 ‘일대일로’ 전략이 제시되면서, 각 자무구들은 ‘일대일로’와 연계한 중동, 아프리카, 유럽 등과 연계를 강화하기 위해 이들을 경유하는 해상·육상 교통로에 중점을 두고 발전할 전망이다.

### 1) 1·2기 자유무역시범구의 해운·물류 환경

2013년과 2015년에 설립된 1·2기 자무구는 각기 이미 성숙한 대형 항만을 가지고 있다는 것을 발견할 수 있는데, 이를테면 2018년 기준 상하이항(上海港), 텐진항(天津港), 광저우항(广州港), 선전항(深圳港), 샤먼항(厦门港) 등은 모두 컨테이너 물동량 1,000만 TEU 이상을 기록했으며,<sup>46)</sup> 특히 상하이항은 2010년부터 9년 연속 세계 1위의 컨테이너항만으로 자리를 공고히 하고 있다.

이들은 기존 항만의 규모의 강점을 바탕으로 자무구의 혁신 정책들을 십분 활용하여 항만의 운영능력, 서비스 수준을 향상시키고 ‘국제항운중심’의 목표 달성을 위해 노력하고 있다.

특히 상하이의 경우 2019년 8월, 『중국(상하이) 자유무역시범구 린강신편구 총체적 방안(中国上海自由贸易试验区临港新片区总体方案)』에 따라 ‘린강신편구’를 새로이 지정했다. ‘린강신편구’는 기존의 양산보세항구(양산항 소재)를 포함하는 총 119.5km<sup>2</sup>에 달하는 지역으로 와이까오차오항, 양산항, 푸둥공항과 루저항(芦潮港) 철도컨테이너센터역(铁路集装箱中心站)의 연동을 통해 해운, 항공, 철도운송 연계 및 상호 간 정보 공유를 추진하여 고효율의 복합연계운송을 실현한다는 계획이다.

46) 2018년 기준, 상하이항 4,201만 TEU, 텐진항 1,601만 TEU, 광저우항 2,162만 TEU, 선전항 2,574만 TEU, 샤먼항 1,070만 TEU를 기록함, 中国港口协会(2019. 7), p. 27.

〈표 3-1〉 1·2기 자무구의 해운·물류 발전 방향

| 자무구 | 중점 구역                           | 발전 내용  |
|-----|---------------------------------|--|
| 상하이 | 와이까이차오<br>보세구 및 보세<br>원구, 린강신편구 | 시범 개혁 조치를 통해 국제 운송 관리 능력 제고, 글로벌 허브<br>항만 건설 및 와이까오차오항(外高桥港)·양산항(洋山港)·푸<br>동공항(浦东空港) 등과 연계하여 복합운송 실행   |
| 톈진  | 톈진항<br>동장편구                     | 북방 국제항운중심과 국제물류센터 조성, 국제선박등록제도,<br>국제운항세수정책 등 혁신적인 시범 정책 모색, 징진지(京津<br>冀)세관구역 통관일체화와 검역·통관 업무 일체화 개혁 보완,<br>두 지역이 무역 시범구에 전속 물류 단지를 건설할 수 있도록<br>지원, 현대 물류 업무 전개, 톈진항을 거점으로 하는 보세물류<br>네트워크 완비 |
| 광둥  | 광저우남사<br>신구편구                   | ‘국제항운중심’을 건설하여, 강·해연운(江海联运) 추진, 중점<br>사업 건설: 난사항(南沙港) 3·4기, 심수항로 확장, 크루즈 모<br>항, 강·해연계운송부두, 샤즈섬(沙仔岛) 근해부두 등  |
|     | 선전편구<br>서커우구역<br>(蛇口区块)         | 항만운항 패키지 서비스를 발전시켜 항만하역, 항만산업체인<br>과 연계된 통합물류 및 관련 지원성 서비스 제공  |
| 푸젠  | 샤먼편구<br>(厦门片区)                  | 샤먼항(厦门港) 주항로 및 하이창(海沧), 휘스(后石), 구뢰(古<br>雷) 등의 항만·항로 건설 추진, 물류 네트워크와 서비스의 질<br>제고, 동남 국제항운중심(南国际航运中心) 조성, 선박의 항만<br>출입 수속을 간소화, 평탄현(平潭县)과 대만 간의 수출입 상품<br>에 대해 무검사 원칙                           |

자료: 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 작성

〈그림 3-1〉 상하이 린강신편구의 지역 범위



자료: KOTRA 해외시장뉴스, 「상해자유무역시범구 린강신편지구(临港新片区) 정식 출범」(검색일: 2019. 11. 25)

## 2) 3기 자유무역시범구의 해운·물류환경

기존의 대형 항만들을 보유하고 있던 기존 자무구에 비해 2017년에 설립된 제3기 자무구의 물류환경 및 발전 방향은 주로 복합연계 운송에 집중되어 있다. 이 자무구들은 ‘일대일로’와 연계된 교통 수송의 물류 네트워크를 담당하고 있다. 이에 따라 내륙지역은 산시, 충칭 등을 중점으로 항공·철도·도로 등 복합연계운송의 물류체계를 발전시키고 있으며 창장유역, 국경지역은 랴오닝, 광시 등을 중심으로 해운·철도 복합연계운송을 발전시키고 있다.

〈표 3-2〉 3기 자무구의 해운·물류 발전 방향

| 자무구 | 키워드             | 구체적인 발전 내용   |
|-----|-----------------|--|
| 랴오닝 | 철도, 해륙복합운송      | 다롄의 ‘동북아 국제항운중심’, 선양 내륙무수항(无水港) 건설, 잉커우(营口)항 해·철 복합연계운송 및 선양을 통과하는 루트 구축                             |
| 허난  | 복합운송            | 국제 화물노선 항공편을 추가하여 전 세계 주요 허브 공항을 연결하는 항공통로 구축, 컨테이너 혼재업무(LCL)전개, 일단체(一单制)를 핵심으로 하는 편리한 복합운송 발전       |
| 후베이 | 수로, 철도          | 간선·지선 직통 및 강·해직통(江海直达) 항로와 근해 항로 확장, 중국~유럽(中欧) 열차(武汉) 발전, 중국 유럽 열차 화중(华中) 컨테이너센터 건설                  |
| 충칭  | 철도, 공중 수송, 복합운송 | 철도·도로·수로·공중 수송 등의 다양한 수송 방식을 커버하는 국제물류운송체계 구축, 중국~유럽 국제철도의 공동 수송노선편 확대를 통해 전 세계 주요 경제체를 커버하는 네트워크 구축 |
| 쓰촨  | 복합운송            | 쌍류항공(双流航空) 허브, 청두 국제철도항(成都国际铁路港), 환난임항만(川南临港港口)을 기반으로 한 물류서비스 체계 구축                                  |

자료: 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 작성

## 3) 4기 자유무역시범구의 해운·물류환경

2019년 신설된 6개의 자무구 중에서 내륙지역인 윈난과 헤이룽장을 제외한 산둥, 장쑤, 광시, 허베이 모두 연해지역으로 양호한 해양



경제 기반을 갖추고 있다. 특히 산둥 자무구는 2018년 기준 중국 5위, 세계 8위의 컨테이너항인 칭다오항(1,932만 TEU)을 중심으로 하여 웨이하이(威海), 옌타이(烟台), 르자오(日照) 등 항만군을 보유하고 있으며, 장쑤성도 중국 최대의 내륙항인 쑤저우(苏州)항과 련윈강(连云港)항 등을 보유하고 있다. 허베이성 역시 중국 1, 3, 4위의 석탄항인 친황다오(秦皇島)항, 탕산(唐山)항, 황화(黄骅港)항 등을 보유하고 있는 중국 벌크화물의 요충지이다.<sup>47)</sup> 2019년에 발표된 제4기 자무구의 『총체방안』 중에는 이들 지역의 특징을 바탕으로 한 항만·해운발전 관련 내용들도 포함되어 있다.

〈표 3-3〉 4기 자무구의 해운·물류 발전 방향

| 자무구 | 키워드                   | 발전 내용  |
|-----|-----------------------|--|
| 산둥  | 특색있는<br>해양산업<br>발전    | 국제환적 LCL(Less than Container Load) 화물 다기능 창고 설립, 중국 국적의 외항선의 선박검사(선급) 업무의 대외 개방, 외국적 크루즈선박의 유지·보수 등  |
| 장쑤  | 일대일로<br>의 교차점         | 자무구 내 복합연계운송센터 설립 및 신속한 복합연계운송시스템 구축, 자무구에 철도 대외개방 통상구 자격 부여, 철도 ICD(Inland Container Depot) 등 건설, 벌크화물 집결센터 건설, 해외 물류기지 건설 촉진, 국제운송 편리화 촉진 등  |
| 광시  | 대 ASEAN<br>국제통로<br>구축 | 베이부완(北部湾)항의 국제 해운항로 확장, 베이부완항~중서부 내륙지역의 육·해 복합연계복합운송 정기 노선 개통 확대, 중국~인도차이나 반도 간 국경화물 정기철도·도로운송노선 확대, 난닝(南宁) 공항, 난닝 국제철도역의 서비스역량 강화, 난닝 공항경제시범구 건설 및 항공사 유치, 난닝~동남·남아시아 간 항공노선 확대 등     |
| 허베이 | 국제<br>벌크상품<br>무역 지원   | 광석, 강철, 석탄, 목재, 천연가스, 곡물, 설탕 등 벌크상품의 현물교역을 실시하고, 벌크상품 선물 보세인도창고 및 역외 교역 플랫폼 구축, 광석의 혼합·분배업무(混配) 지원, 저장·소매·가공·배송 시스템 완비, 차오페이디엔(曹妃甸)지역에 국제선박에 비부품공급선 공공플랫폼 및 설비 A/S 센터 설립, 선박 부품시장 구축 등 |

47) 中国港口协会, 전게서, p. 99.

| 자무구  | 키워드      | 발전 내용                          |
|------|----------|--------------------------------|
| 원난   | 복합운송     | 국경 경제협력모델을 혁신                  |
| 헤이룽장 | 동북아 물류허브 | 대(對) 러시아 및 동북아 교통물류허브 건설 등을 목표 |

자료: 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 작성

## 2. 자유무역시범구의 해운·물류업무 추진 상황

2019년 신설된 제4기 6개의 자무구는 아직 실질적인 운영이 개시되지 않은 관계로, 본문에서는 2019년 이전에 설립된 12개 자무구를 대상으로 한정하여 조사 연구를 실시하였으며 구체적인 조사 범위는 다음과 같다.

### 1) 해운업무 추진 상황

중국 교통운수부가 발표한 중국의 규모 이상의 항만 물동량 등 관련 데이터 및 각 자무구 홈페이지를 바탕으로 조사를 종합해본 결과, 10개의 자무구가 해운분야(수운 포함)의 업무와 연계되어 있으나, 그 중점 사항은 다소 상이하다고 볼 수 있다.

〈표 3-4〉 해운분야 업무 전개 현황

| 자무구 | 내하수운 업무 |                    | 해상운송 업무 |                               | 선박 관리 업무 | 통관 업무 |
|-----|---------|--------------------|---------|-------------------------------|----------|-------|
|     | 업무      | 항만                 | 업무      | 항만                            |          |       |
| 상하이 | ●       | 상하이 내하항<br>(上海内河港) | ●       | 와이까오차오항,<br>양산항(外高橋港,<br>洋山港) | ●        | ●     |
| 톈진  |         |                    | ●       | 톈진항(天津港)                      | ●        | ●     |
| 광둥  |         |                    | ●       | 선전항, 광저우항<br>(深圳港, 广州港)       | ●        | ●     |

| 자무구 | 내하수운 업무 |                        | 해상운송 업무 |                             | 선박 관리<br>업무 | 통관<br>업무 |
|-----|---------|------------------------|---------|-----------------------------|-------------|----------|
|     | 업무      | 항만                     | 업무      | 항만                          |             |          |
| 푸젠  |         |                        | ●       | 푸저우항, 샤먼항<br>(福州港, 厦门港)     | ●           | ●        |
| 랴오닝 |         |                        | ●       | 다롄항, 잉커우항<br>(大连港, 营口港)     | ●           | ●        |
| 저장  |         |                        | ●       | 저우산항<br>(舟山港)               | ●           | ●        |
| 후베이 | ●       | 우한항, 이창항<br>(武汉港, 宜昌港) |         |                             | ●           | ●        |
| 충칭  | ●       | 충칭항(重庆港)               |         |                             | ●           | ●        |
| 쓰촨  | ●       | 루저우항<br>(泸州港)          |         |                             | ●           | ●        |
| 하이난 |         |                        | ●       | 하이커우항,<br>양푸항<br>(海口港, 洋浦港) | ●           | ●        |

자료: 交通运输部(교통운수부) 통계시스템(검색일: 2019. 10. 22), 국무원 각 자무구별 『총체 방안』을 바탕으로 저자 작성

해운 분야에 있어서 총 7개 자무구가 해상운송 업무를 전개하였고, 그밖에 4개 자무구가 내하운송 업무와 연관이 있지만 허난과 산시 자무구에는 해운관련 업무가 없는 것으로 나타났다. 특히 내하항과 해항을 모두 갖추고 있는 상하이 자무구는 내하 운항에도 적극적인 임을 알 수 있다.

## 2) 물류업무 추진 상황

12개의 자무구에 대한 심층 조사에 따르면, 각각의 자무구는 물류 분야에서의 발전에 매우 적극적임을 알 수 있다. 특히 많은 자무구들이 항공과 철도의 연계운송에 대한 업무에 적극적이다.

〈표 3-5〉 물류분야 업무 전개 현황

| 자무구 | 철도운송 업무 |   | 항공운송업무 |                                 | 보세창고<br>업무 | 콜드체인<br>업무 |
|-----|---------|---|--------|---------------------------------|------------|------------|
|     | 업무      | 역/터미널                                     | 업무     | 공항                              |            |            |
| 상하이 | ●       | 노조항철도<br>컨테이너센터역<br>(芦潮港铁路<br>集装箱中心站)     | ●      | 푸둥국제공항<br>(浦东国际机场)              | ●          |            |
| 톈진  | ●       | 톈진신항북철도<br>컨테이너센터역<br>(天津新港北铁路集<br>装箱中心站) | ●      | 빈하이국제공항<br>(滨海国际机场)             | ●          |            |
| 광둥  |         |   |        |                                 | ●          |            |
| 푸젠  | ●       | 샤먼해창<br>철도화물터미널<br>(厦门海沧<br>铁路货场)         | ●      | 푸저우창려<br>국제공항<br>(福州长乐<br>国际机场) | ●          | ●          |
| 랴오닝 | ●       | 다롄철도<br>컨테이너 터미널<br>(大连铁路集装箱站)            |        |                                 | ●          |            |
| 저장  |         |   | ●      | 저우산보타산공항<br>(舟山普陀山机场)           | ●          |            |
| 허난  | ●       | 정저우국제육항<br>(郑州国际陆港)                       | ●      | 정저우항공항<br>(郑州航空港)               | ●          | ●          |
| 후베이 | ●       | 우한철도 컨테이너역<br>(武汉铁路集装箱站)                  |        |                                 | ●          |            |
| 충칭  | ●       | 충칭궈원항<br>(重庆果园港)                          | ●      | 충칭장베이<br>국제공항<br>(重庆江北<br>国际机场) | ●          | ●          |
| 쓰촨  | ●       | 청두국제철도항<br>(成都国际铁路港)                      | ●      | 청두쌍류공항<br>(成都双流机场)              | ●          |            |
| 산시  | ●       | 시안국제내륙항<br>(西安国际陆港)                       | ●      | 간양국제공항<br>(咸阳国际机场)              | ●          | ●          |
| 하이난 |         |   | ●      | 메이란국제공항<br>(美兰国际机场)             | ●          | ●          |

자료: 交通运输部(교통운수부) 통계시스템(검색일: 2019. 10. 22), 국무원의 각 자무구 『총체방안(总体方案)』을 바탕으로 저자 작성

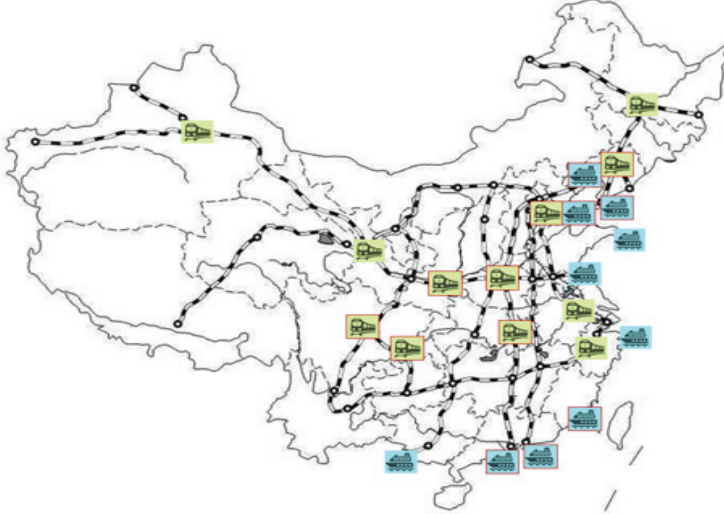
철도운송을 중점 전개하고 있는 9개의 자무구는 크게 ‘일대일로’ 정책에 기반한 연선국가와의 운송에 중점을 두고 있다. 특히 내륙 지역인 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시 등 5개 자무구는 중국~유럽 정기열차(中欧班列)가 안정적으로 개통되어 있다. 중국~유럽 정기열차는 고정 차편, 선로 등의 조건에 따라 운행하며 중국과 유럽 및 일대를 왕래하며 선을 잇는 각국의 컨테이너 국제 철도 연결 운행 열차를 지칭한다.

〈표 3-6〉에서 보듯이 중국의 자무구는 이미 중국유럽 열차의 대다수 허브를 석권하고 있다. 이는 철도 수송이 이미 모든 무역 구역 물류 발전의 중요한 방향 중 하나가 되었음을 의미한다. 또한 철도와 수로의 연계 운송 외에 자무구는 물류분야에서도 다자간 복합운송을 모색하고 있다. 특히 공항만(航空港)을 조합하여 고속철도로 수송해 내륙지역의 화물유통 허브를 만들 수 있다. 이와 동시에 복합연계운송으로 파생된 보세 창고 저장 업무 역시 자무구의 중요한 기초 기능 중 하나이다. 특히 푸젠·허난·충칭·산시·하이난 등 5개 자무구는 콜드 체인 물류사업의 발전을 지원하고 인프라 건설 및 금융 지원 등의 편의를 제공하고 있다.

〈표 3-6〉 각 자무구의 중국~유럽 정기열차 거점 분포(편구지역)

| 내륙 주요 화물 공급거점  | 주요 철도 허브 거점  | 연안 주요 항구 거점  |
|--|--|--|
| <b>충칭(重庆), 청두(成都),<br/>정주(郑州), 우한(武汉)<br/>쑤저우(苏州),<br/>이우(义乌), 창사(长沙),<br/>허페이(合肥)<br/>선양(沈阳), 서안(西安),<br/>동관(东莞), 랴저우(兰州)</b> | 북경(北京), 톈진(天津),<br><b>선양(沈阳), 하얼빈(哈尔滨)</b><br>지난(济南), 난징(南京)<br>항주(杭州), <b>정저우(郑州)</b><br>허페이(合肥), <b>우한(武汉)</b> ,<br>창사(长沙), <b>충칭(重庆)</b> ,<br><b>청두(成都), 시안(西安)</b> ,<br>랴저우(兰州),<br>우루무치(乌鲁木齐) | <b>상하이(上海), 다롄(大连),<br/>잉커우(营口), 톈진(天津),<br/>칭다오(青岛),<br/>닝보(宁波), 샤먼(厦门),<br/>광저우(广州),<br/>선전(深圳),<br/>롄윈강(连云港),<br/>친저우(钦州)</b> |

|               |             |             |
|---------------|-------------|-------------|
| 내륙 주요 화물 공급거점 | 주요 철도 허브 거점 | 연안 주요 항구 거점 |
|---------------|-------------|-------------|



자료: 国家发展和改革委员会(2016. 10)을 바탕으로 저자 정리

## 제2절 중국 자유무역시범구의 해운·물류분야 개혁 조치

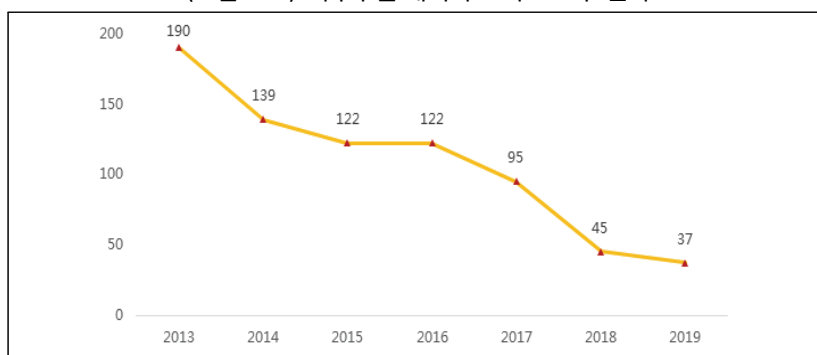
### 1. 자유무역시범구의 ‘네거티브 리스트’

상하이 자무구 설립과 함께, 중국 정부는 외국인의 투자 금지제한 항목의 ‘네거티브 리스트’를 통해 투자관리 체계를 개혁해 왔다. 상하이 자무구에서만 적용되던 네거티브 리스트는 이제 전 자무구에도 확대 적용되고 있으며, 매년 지속적인 개정을 해오고 있다.

자무구의 네거티브 리스트는 아래의 <그림 3-2>와 같이 2013년판 190개에서 2014년 138개, 2019년판 37개로 줄었으며 농업, 광업, 제

조업, 서비스업 등의 분야에서 개방을 확대하였다. 네거티브 리스트 관리제도는 이미 전국적으로 확산돼 ‘개혁시험지(改革试验田)’로서 자무구의 중요성을 부각시켰다.<sup>48)</sup>

〈그림 3-2〉 자무구별 네거티브 리스트 수 변화



자료: 商务部, 『2013~2019自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施(负面清单)』(자유무역시범구 네거티브 리스트)을 바탕으로 저자 정리

중국 국가 발전개혁위원회와 상무부는 2019년 6월에도 ‘외국인투자 네거티브리스트 2019년판’을 발표했으며 이는 동년 7월 30일부터 시행되었다. 2019년판 네거티브 리스트는 2018년판 45개 항목 대비 8개가 감소한 37개 항목으로 줄었다. 특히 교통운송분야에서는 2018년도판에 있었던 “국내 선박대리 회사는 중국측 지분통제” 부분이 삭제되었다. 특히 2013년 초기 네거티브 리스트와 비교했을 때, 2019년 현재 남아 있는 항목은 아래 〈표 3-7〉과 같이 “국내수상운송회사는 중국측 다수 지분 보유”, “공공항공운송회사(公共航空运输公司)는 중국측 다수 지분 보유, 한명의 외국인투자자 및 그 관계사의 투자비율 25% 초과 불가, 법정 대표인은 반드시 중국 국적을 가진 자가 맡

48) 搜狐, 「国务院新设6个自贸区落地! 山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江总体方案」(검색일: 2019. 9. 5)

아야 함”, “일반 항공회사(通用航空公司)의 법정대표인은 반드시 중국 국적을 가진 자가 맡아야 하고, 농업·임업·어업용 일반항공회사는 합자에만 제한하며, 기타 일반항공회사는 중국측 다수 지분 보유”, “민용공항의 건설 및 경영은 중국측 다수 지분 보유”, “항공교통 관제회사는 투자 금지”, “우정(郵政)회사, 서신의 국내 택배 업무는 투자 금지” 등이다.<sup>49)</sup>

〈표 3-7〉 교통·물류분야의 네거티브 리스트 2013년과 2019년 비교

| 분류                | 2013년 네거티브 리스트  | 2019년<br>현황 |
|-------------------|---|-------------|
|                   | 특별관리 조치   |             |
| 철도여객운송            | 투자제한, 중국 측 다수 지분 허용   | ×           |
| 철도화물운송            | 합자·합작만 허용   | ×           |
| 도로여객운송            | 합자만 허용(외국 측 지분 49%까지 허용)  | ×           |
|                   | 주요 투자자 중 일방은 반드시 중국 내에서 5년 이상 도로여객운송업에 종사한 기업이어야 함                          | ×           |
| 도로화물운송            | 국제운송에 대한 투자 제한  | ×           |
| 수상여객운송&<br>수상화물운송 | 국내수상운송회사 투자제한, 중국 측 다수 지분 허용  | ○           |
|                   | 정기, 부정기 국제해상운송업무는 반드시 중국 측이 다수 지분을 보유해야 함                                   | ×           |
| 수상운송<br>보조활동      | 국제해운화물 하역, 국제해운 CFS 및 CY 업무는 합자·합작만 허용                                      | ×           |
|                   | 해운검수업 투자 제한(합자·합작만 허용)  | ×           |
|                   | 선박대리업 투자 제한(중국 측 다수 지분 허용)  | ×           |
| 항공여객<br>화물운송      | 투자제한, 중국 측 다수 지분 허용   | ×           |
|                   | 경영기간 30년 초과할 수 없음   | ×           |
|                   | 공공 항공운송기업의 경우 한 외상투자자(연관 기업 포함)의 투자비중이 25%를 초과하지 못하며, 법정대표는 반드시 중국적 국민이어야 함 | ○           |

49) KOTRA 해외시장뉴스, 「中, 2019년판 외국인투자 네거티브 리스트 발표」(검색일: 2019. 9. 25)



| 2013년 네거티브 리스트    |  | 2019년<br>현황 |
|-------------------|--|-------------|
| 분류                | 특별관리 조치  |             |
| 일반 항공서비스          | 농업, 임업, 어업 관련 일반항공서비스 투자는 반드시 합자·합작 방식으로 투자해야 함  | ○           |
|                   | 공무비행, 항공투어, 공업서비스를 위한 일반 항공기업은 중국 측의 다수 지분 허용  | ○           |
|                   | 촬영, 탐광, 공업 등 일반 항공기업 투자는 중국 측의 다수 지분 허용  | ○           |
|                   | 일반항공기업의 경영기간은 30년을 초과할 수 없으며, 법정대표는 반드시 중국적 국민이어야 함  | ○           |
| 항공운송<br>보조활동      | 홍콩, 마카오 서비스 제공자 외에 기타 국가 또는 지역의 투자자가 항공운송 보조서비스에 투자하는 경우 투자지분 제한을 받으며, 경영기간은 30년을 초과할 수 없음 | ×           |
|                   | 항공기 유지보수, 항공연료유 항목은 중국 측의 다수 지분 허용   | ×           |
|                   | 홍콩, 마카오 서비스 제공자가 민항 온라인 예약시스템에 투자하는 경우 중국 본토 기업의 다수 지분 허용                                  | ×           |
|                   | 기타 국가 또는 지역의 투자자가 온라인 예약시스템에 투자하는 것을 금지  | ×           |
|                   | 민용 공항의 건설은 중국 측의 다수 지분 허용  | ○           |
|                   | 홍콩, 마카오 서비스제공자는 독자로 항공운송 판매 대리기업 설립 가능   | ×           |
|                   | 기타 국가 또는 지역의 투자자가 항공운송 판매대리 기업을 설립하는 경우 합자·합작만 허용  |             |
|                   | 공중교통관계기업 투자는 금지  | ○           |
| 곡물, 면화 등 농산물 창고보관 | 비축곡물 경영관리, 군용 곡물공급을 담당하는 기업은 국유 독자기업 또는 국유 지주회사만 허용  | ×           |
| 우정기본서비스 & 특송서비스   | 우편물의 국내 특송업, 우정기업 투자는 금지   | ○           |

자료: 김은우(2013.11), pp. 146~161 및 商务部, 『2019自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施(负面清单)』(자유무역시범구 네거티브 리스트)을 바탕으로 저자 작성

## 2. 자유무역시범구의 혁신조치 벤치마킹 정책

2013년 상하이 자무구가 설립 이후 국무원 및 기타 관련 부처에서는 자무구의 성공적인 개혁 시범 노하우에 대해 꾸준히 발표해 왔다.

〈표 3-8〉 중국 국무원이 발표한 자무구 벤치마킹 노하우 문건

| 일시        | 관련 문건  | 수량 |
|-----------|--|----|
| 2014. 12. | 『중국(상하이) 자유무역시범구 복제가능한 개혁 시범실시 노하우 보급에 관한 통지(关于推广中国(上海)自由贸易试验区可复制改革试点经验的通知)』 | 34 |
| 2015. 11. | 국무원 자유무역시범구업무 부처 간 연석회의에서 발표한 “전국 자무구 8개의 가장 실행에 적합한 사례”                     | 8  |
| 2016. 11. | 『자유무역시범구 새로운 제1차 개혁 시범실시 노하우의 복제보급 업무에 관한 통지(关于做好自由贸易试验区新一批改革试点经验复制推广工作的通知)』 | 19 |
| 2018. 5.  | 『자유무역시범구 제4차 개혁 시범실시 노하우의 복제보급 업무에 관한 통지(关于做好自由贸易试验区第四批改革试点经验复制推广工作的通知)』     | 30 |
| 2019. 4.  | 『자유무역시범구 제5차 개혁 시범실시 노하우의 복제보급 업무에 관한 통지(关于做好自由贸易试验区第五批改革试点经验复制推广工作的通知)』     | 18 |

자료: 孙元欣, 전개서, p. 11 및 国务院, 「关于做好自由贸易试验区第五批改革试点经验复制推广工作的通知」(검색일: 2019. 9. 26)

중국 국무원은 최근인 2019년 4월까지 6차례에 걸쳐서 전국적으로 보급가능한 혁신 조치들을 공표해 왔으며, 5차례의 발표에는 총 101개의 개혁 조치 노하우 및 8개의 사례가 포함되어 있다. 국무원 외에도 발전개혁위원회, 상무부, 품질검사총국(质检总局) 및 자무구가 속한 지방 정부 등에서도 이러한 혁신 조치 노하우들을 수시로 발

표하고 있으며, 2013~2018년까지 각 관련 부처들이 발표한 혁신조치 노하우들은 53개 항목에 달한다.<sup>50)</sup>

그중 국무원이 발표한 제4차(2018)와 제5차(2019) 벤치마킹 노하우에는 교통운수부를 책임 부처(负责部门)로 하는 개혁 노하우들이 다수 포함되어 있는데, 이러한 조치들은 이러한 조치는 선박의 운송, 대리, 관리, 통관의 편의 등이 해당되며 그 보급 범위는 전국이다. 그 밖에도 세관총서를 책임 부처로 하는 조치들도 다수 포함되어 있는데, 이 역시 대부분 통관 편리화에 중점을 둔 조치들이다. 교통운수부를 책임 부처로 하는 노하우들을 정리하면 아래 <표 3-9>와 같다.

〈표 3-9〉 2018~2019년 교통운수부가 책임부처인 벤치마킹 노하우  
주요 내용

| No.                           | 조치  | 구체적인 내용  |
|-------------------------------|---|--|
| <b>제4차 전국 벤치마킹 노하우(2018년)</b> |   |  |
| 1                             | 선박 증서<br>'삼합일(三合一)'<br>병행처리(船舶证书<br>"三合一" 并联办理) | 총 1,000톤 이상 선박의 선박국적증서, 선박 최저 안전 선원 증서, 연유오염 손해 민사책임 보험 또는 기타 재무 보증 등 3가지 증서를 '삼합일(三合一)'로 병행 처리함   |
| 2                             | 국내 항행 내하 선박<br>(国内航行内河船舶)<br>출입항 관리 신(新) 모델     | 중국 내 내하를 항해하는 선박 및 내하로 들어오는 선박의 입출항 보고 제도를 시행하고, 내하항행 선박 출입항 비자를 취소함   |
| 3                             | 외곽 정박지(外锚地)<br>보세연료 공급 선박<br>편리화 해상감관 모델        | 아시아 태평양 지역의 항만국 감독 전산 정보 시스템(APCIS)을 통해 수유외선증서(受油外轮证书) 정보의 사전 조회를 실시, 선주로부터의 신고 정보와 비교하여 '일괄 신고, 일괄 결재, 일괄 결산'을 실현, 기본적으로 등선 검사가 없는 신속한 통관 모드 시행 |
| 4                             | 보세 연료유 공급업체<br>신용관리 신 모델                        | 급유 작업 선박에 대해 A/B/C 신용등급을 종합한 차별화 관리를 통해 보세 연료 급유 기업 '성신 관리(诚信管理)' 제도 수립, 현장의 법 집행 효율 제고  |

50) 商务部国际贸易经济合作研究院, 전게서, p. 71.

| No. | 조치                                   | 구체적인 내용  |
|-----|--------------------------------------|--|
| 5   | 보세 연료유 공급 서비스 선박접근관리 신 모델            | 보세 연료유 공급 서비스 선박에 대해 '화이트 리스트(白名單)' 관리를 실시하여 보세 연료유 공급업체에 더 많은 용선(租船)폭을 제공함  |
| 6   | 국제선박운송분야 확대 개방                       | 자무구에 설립된 외국인 독자 기업은 중국 항만을 드나들며 국제 선박 운 업무가 운영 가능함   |
| 7   | 국제선박관리분야 확대 개방                       | 자무구에 설립된 외국인 독자 기업은 국제선박관리 업무 운영이 가능함  |
| 8   | 국제선박대리영역 확대 개방                       | 자무구에서 설립되는 중국과 외국의 합자·합작 기업은 공공 국제 선박 대리 업무를 경영할 수 있으며, 외자 비율이 51%로 완화됨  |
| 9   | 국제해운화물 하역, 국제해운 컨테이너터미널과 야드 업무 확대 개방 | 자무구에 설립된 외국인 독자 기업은 국제 해운 화물 하역, 국제 해운 컨테이너 터미널과 퇴적장 업무 수행이 가능함  |
| 10  | 국제 선박등록제도 혁신                         | 국제 선박 자무구 등록 주체의 주식비중 제한 철폐<br>정보 시스템 네트워크 신청 확대, 해사 관리, 선박 검사, 무선전신 관리와 지방 교통 수송 관리부서 정보공급메커니즘을 공유, 해사 원스톱 처리 서비스 제공함 |

#### 제5차 전국 벤치마킹 노하우(2019년)

|    |  |   |
|----|--|---|
| 11 | 선박 안전검사 스마트 선박선별 체계                          | 선박을 안전관리 위험에 따라 분류하여 고위험 선박을 선별하고 중점적으로 감독함으로써 선박 현장감독검사의 맞춤형을 제고하고 선박사 중 사후 현장감독 능력을 제고함   |
| 12 | 해운 위험물 검사 정보화, 선박 적재 위험화물 및 오염·위험성 화물 합병 신고  | 위험화물이자 오염 위해성 화물에 속하는 선적화물에 대해서는 신고인이 온라인 합병 신고방식을 채택할 수 있으며, 해사부문에서는 통합 접수를 시행하여 선적위험 화물 비교 기능을 실현하고, 지능적인 해사위해방지 정보시스템을 통해 신고나 보고정보를 위험물목록과 비교 선별하여 법 집행자에게 의사결정정보를 지원함으로써 결재업무의 효율성을 효과적으로 제고함 |
| 13 | 국제 항행 선박의 출입경 통관 전 과정에서 하나의 서류로 여러 신고(一单多报)* | 국제무역 단일창구 국가표준판 운송수단(선박) 신고시스템에 따라 기업들은 선박 관련 정보를 한꺼번에 입력해 국제항행선 입출국 통관 전 절차인 단일창구 온라인 신고와 전자항로를 실현, 선원 출입국 증명서, 임시 입국 허가 신청 명단 외에, 구안 감독 관리 부서는 원칙적으로 더 이상 기업에 다른 종이 서류를 제출하도록 요구하지 않음           |

| No. | 조치                     | 구체적인 내용  |
|-----|------------------------|--|
| 14  | 보세연료유의 다른 항만구역 공급 모델** | 급유업체는 규정에 따라 국내 수로 운송 관련 자격을 취득한 후, 다른 항만구역에서 선박을 공급하는 업체 신청 상황에 대해 공유하여, 공급업체가 두 지역의 해사부문, 세관부문에 신고를 진행한 후, 두 지역 범위에서 보세연료유의 직접 공급작업이 가능하며, 상대적인 정보 소통체계 및 통일된 집법 기준을 구축함 |

주: \* 교통운수부와 세관총서, 이민국(移民局)이 공동 책임부처, \*\* 교통운수부와 세관총서가 공동 책임부처

자료: 国务院, 「关于做好自由贸易试验区第四批改革试点经验复制推广工作的通知」, 「关于做好自由贸易试验区第五批改革试点经验复制推广工作的通知」(검색일: 2019. 9. 26)를 바탕으로 저자 정리

### 3. 주요 자유무역시범구별 세부 정책 내용

#### 1) 해운분야 조치

2018년까지 설립된 중국의 12개 자무구가 해운 분야에서 발표한 주요 개혁조치는 모두 12개로 아래 <표 3-10>과 같다.

<표 3-10> 중국 자무구의 해운분야 개혁조치 주요 내용

| 자무구 | No. | 개혁조치(정책)                                     | 주요내용   | 발표시기     |
|-----|-----|--|--|----------|
| 상하이 | 1   | 상하이에서 시행 중인 비오성홍기(非五星红旗) 국제항해선박 연해 인도에 대한 공고 | • 경내(境内)에 등록된 중자회사(중자회사)가 보유 혹은 최대주주인 비중국적선(편의치적선)의 상하이항~중국 기타 연안항만 간 수출입 컨테이너 운송을 허용함   | 2013. 9. |
|     | 2   | 국제선박운송과 국제선박관리업무의 외국인 투자 비례 확대 시행에 관한 공고     | • 외국인인 지분 비율이 제한되지 않는 중외 합작·합자기업을 설립하여 중국 항만을 드나드는 국제선박 운송 업무를 운영할 수 있음<br>• 외국인 독자 기업은 국제해운화물 하역, 국제해운컨테이너 터미널과 노장 업무를 운영할 수 있음<br>• 중외 합작·합자 국제선박운송업체의 | 2014. 2. |

| 자무구 | No. | 개혁조치(정책)                                     | 주요내용  | 발표시기     |
|-----|-----|--|---|----------|
|     |     |  | 이사회 의장과 사장은 중외 합작·합자의 쌍방 협의에 의해 확정할 수 있음  |          |
|     | 3   | 상하이 자무구 외국인 투자진입 특별관리 조치(네거티브 리스트)(2014년 개정) | <ul style="list-style-type: none"> <li>중외합작·합자 기업은 공공 국제선박 대리업무를 운영할 수 있으며 외자보유 비중을 51%로 완화</li> <li>외국인 독자 기업은 국제해운화물 하역, 국제해운컨테이너 터미널과 노장 업무 운영 가능</li> </ul>   | 2014. 6. |
|     | 4   | 원스톱(一站式) 신고 검사 작업 제도                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>기업은 '단일창구(单一窗口)'를 통해 세관에 검역을 점검하는 신고가 1회에 걸쳐 완료 가능</li> <li>선적업체(또는 대리)는 '단일창구(单一窗口)'를 통해 1회성으로 진입 가능한 선박의 데이터 입력 및 출항 신고 가능</li> <li>세관은 검사검역(检验检疫)과 합동 검사를 실시, 1회에 한해 개봉검사 실시</li> </ul> | 2015. 6. |
|     | 5   | '1구 등록·4구 경영(一区注册·四区经营)'제도                   | 자무구 내 세관등록업체는 같은 세관 등록번호를 사용해 별도의 3개 구역에서 세관 업무를 할 수 있으며 독립 기업법인을 새로 설립하지 않아도 됨   | 2015. 6. |
|     | 6   | 국제컨테이너설비 인수인계서의 무서류(无纸化)시범 실시에 관한 공지         | 2018년 3월 20일부터 상하이수운구안(上海水运口岸)에서 국제컨테이너설비 인도장 무서류화 작업 시범사업 전개   | 2018. 3. |
|     | 7   | 상하이 크로스 보더 최적화 무역업 환경 조성을 위한 조치에 관한 통지       | <ul style="list-style-type: none"> <li>세관 신고와 물류 통관 검사 결합 작업 추진</li> <li>단일창구를 통한 운항 정보, 업체 심사 편리화</li> <li>통상구(口岸)물류사업 무서류화 추진</li> <li>통상구 요금 규범화 및 완비</li> <li>승인 시한을 단축, 증빙서류 처리</li> </ul>                                   | 2018. 3. |
| 텐진  | 1   | 텐진 세관 18개 정책 조치                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>출입 화물에 대해 1회신고(多票一报) 시행, 통관 원가 효과적 절감</li> <li>기업신고서 제출에 관한 서류 첨부를 간소화하여 통관효율 대폭 향상</li> </ul>   | 2015. 4. |

| 자무구 | No. | 개혁조치(정책)  | 주요내용  | 발표시기     |
|-----|-----|---|---|----------|
|     |     |   | • 시범적으로 업체 원산지 증서 전자 데이터로 세관에 통관을 신고(무서류화 전개)   |          |
| 광둥  | 1   | 국제선박운송과 국제선박관리업무의 외국인 투자 비례 확대 시행에 관한 공고        | • 홍콩과 마카오 독자기업 설립 시 중국 항만을 드나드는 국제 선박 운송업무 운영 가능                                      | 2015. 6. |
|     | 2   | 선전시 심항현대서비스업협력구(深港现代服务业合作区) 운항서비스업 특별 보조금 실시 세칙 | • 조건에 충족하는 선박검사, 선박 거래, 국제선박관리, 선박용자임대, 선박 대리, 운항 보험, 운항(서비스) 등과 같은 관련 업체와 기관에 보조금 장려 | 2019. 8. |
| 랴오닝 | 1   | 컨테이너 부두지분 새 경로 통합                               | • 다롄항(大连港)그룹은 아야오완(大窑湾) 1, 2, 3차 컨테이너 부두에 대한 지분 통합을 시행하여 자원 공유, 배치 최적화 등을 통한 효율성 제고   | 2019. 7. |
| 하이난 | 1   | 중국(하이난) 자유무역시범구 홍콩 마카오 요트 자유 여행 실시방안            | • 홍콩과 마카오의 요트는 출입국 관리, 감독 검사, 항행 수역 계획(航行水域规划), 부두 설치, 번호판 상호 인정                      | 2019. 6. |

주: 상하이 자무구의 1~3번 정책은 이미 2015년 6월 5일 텐진, 광둥, 푸젠 자무구에서 시행됨  
 자료: 각 자무구 홈페이지(검색일: 2019. 9. 26) 내용을 토대로 저자 정리

그중에서 양적으로 보았을 때 상하이 자무구가 발표한 해운 분야 개혁 조치가 7개로 가장 많았고, 광둥 자무구가 2개, 텐진·랴오닝·하이난 자무구가 각각 1개를 차지했다. 기타 자무구는 현재 운항 분야에서 개혁조치를 제시하지 않고 있으며, 주로 다른 자무구의 성공 경험을 벤치마킹하여 보급하고 있다. 내용별로는 상하이, 광둥, 텐진 자무구가 발표한 해운 분야 개혁 조치가 선박 업무와 관련한 외국인의 진입과 통관 편의 향상의 두 가지 측면을 다루고 있어 다른 자무구에 있어 벤치마킹 보급성이 강하다. 랴오닝·하이난 자무구의 개혁 조치는 지방 특색이 있지만 보급에는 적합하지 않다.

## 2) 물류분야 조치

물류분야에서 2018년까지 설립된 중국의 12개 자무구가 발표한 물류분야의 주요 혁신 조치는 아래 <표 3-11>과 같다.

<표 3-11> 중국 자무구의 물류분야 개혁조치 주요 내용

| 자무구 | No. | 개혁조치(정책)                              | 주요내용  | 발표시기     |
|-----|-----|---------------------------------------|---|----------|
| 상하이 | 1   | 출항(离岸)서비스 아웃소싱 전구간 보세감독 제도의 실시에 관한 공고 | 상하이 자무구 내에서는 '출항 서비스 아웃소싱 전구간 보세 감독' 제도(관세청이 정보화 수단으로 출항 서비스 아웃소싱에 종사하는 기업과 업·다운 스트림 산업체인 기업에 대해 보세 감독을 실시하는 것)   | 2015. 6. |
|     | 2   | 역외(境外)입구 화물 "선진입·후통관" 작업 모델 시행에 관한 공고 | 2014년 5월 1일부터 상하이 자무구는 역외(境外)입구 화물의 "선진입·후통관" 작업 모델 실시  | 2016. 2. |
| 톈진  | 1   | 톈진 세관 18개 정책 조치                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 구내 기업은 자질을 갖춘 자체 차량 또는 운송업체 차량 운송 보세 화물을 사용할 수 있음</li> <li>• 구역 내 기업은 보세창고, 수출감독 관리창고 등의 업무를 일괄적으로 종합서비스홀에서 접수함</li> </ul> | 2015. 4. |
|     | 2   | 톈진항 항만의 통관 및 항만 업무의 종합적 역량 강화 방안      | • 초과 화물의 통관, 운송, 항만 서비스 등 종합적인 능력을 향상시키고, 대형 화물을 수송하는 선박의 입출항을 우선적으로 안내함  | 2015. 8. |
|     | 3   | 병행수입차(平行进口汽车) 정부관리서비스 신모델             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 병행수입차는 특수감독구역 내 보세 보관이 가능함</li> <li>• 창고업체는 규정에 따라 적용을 신청하는 혁신적인 제도로, 보세와 같이 거래제도 등을 전시험</li> </ul>                        | 2016. 5. |
| 광둥  | 1   | 중국유럽 열차 국경복합연계운송 업무                   | • 난샤보세항구(南沙保税港区) 화물은 도로-철도 연대 운송, 해상 철도 연대 운송 등의 방식으로 유럽에 수출됨   | 2018. 7. |



| 자무구 | No. | 개혁조치(정책)                        | 주요내용  | 발표시기      |
|-----|-----|---------------------------------|---|-----------|
| 푸젠  | 1   | 푸젠성 현대물류업 발전을 촉진하기 위한 조치        | <ul style="list-style-type: none"> <li>•글로벌 500대 기업과 국가 5A급 물류기업을 자무구에 신규 등록시 조건에 따라 보조금 장려</li> <li>•물류창고 배송센터 건설을 지원하고 조건에 부합하는 기업에게 보조금 장려</li> <li>•콜드체인 물류 프로젝트의 건설을 지원하고 요건을 충족하는 기업에 보조금 장려</li> </ul> | 2015. 6.  |
|     | 2   | 샤먼항 해운&철도 연계운송 촉진을 위한 부양의견 실시세칙 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•샤먼항의 컨테이너 해·철 연계 운송 사업을 수주하는 기업은 조건에 따라 보조금 장려</li> </ul>   | 2018. 9.  |
|     | 3   | 수입주류 시장의 발전에 관한 몇 가지 의견         | <ul style="list-style-type: none"> <li>•샤먼 국제 주류 플랫폼 건설 지원</li> <li>•창고 물류 센터의 하드웨어 시설 설비 업그레이드 및 인테리어 비용에 대한 보조금 장려</li> <li>•샤먼 항만에서 통관한 수입 주류 업체에 대해서 조건에 부합할 경우 보조금 장려</li> </ul>                         | 2018. 12. |
| 후베이 | 1   | 중국유럽 열차(우한) 운송장 통합, 신고 간소화      | <ul style="list-style-type: none"> <li>•수입철도운송장 일괄취급업무, 수출신고서류 간소화 신고</li> <li>•단일 수취인의 여러 컨테이너 화물을 하나로 통합하여 통관 수속</li> <li>•여러 개의 컨테이너 철도에서 운송된 화물을 통합하여 하나의 세관신고서로 신고함</li> </ul>                           | 2018. 3.  |
|     | 2   | 중국~유럽 열차(우한) 열차 옆(차변) 검사        | <ul style="list-style-type: none"> <li>•기업들은 미리 현장 세관에 예약을 하고, 화물 통관 절차를 밟음. 열차가 도착할 때 세관 직원이 열차 옆에서(차변) 통관·검사하여 기업이 직접 인도를 처리할 수 있도록 하여 소요 시간 대폭 감소</li> </ul>   | 2018. 3.  |

| 자무구 | No. | 개혁조치(정책)  | 주요내용  | 발표시기      |
|-----|-----|---|---|-----------|
| 쓰촨  | 1   | 철도운송장 복합 운송 “일단제(一单制)”의 금융화 이노베이션의 시범사업 전개에 관한 통지 | • 철도 운송 서류의 유일한 통제가능성을 이용하여, 금융기관과 협력을 전개하고 화물 운송 증권을 상품 통제권으로 하여 경쟁하며, 화주에게 국내 신용장 계산 서비스 제공 | 2017. 9.  |
|     | 2   | 중국-유럽 열차 집합 집적방식                                  | • 청두와 우루무치 두 세관의 정보 공유 메커니즘을 통해 화물 상품의 공급원을 효율적으로 통합하여 중국 유럽 열차(청두)가 효과와 원가를 높일 수 있도록 도움      | 2017. 12. |

자료: 각 자무구 홈페이지(검색일: 2019. 9. 26) 내용을 토대로 저자 작성

12개 자무구 중 6개 자무구는 물류분야 개혁 조치를 13개 발표했다. 양적 분포를 보면 6개 자무구가 발표한 개혁 조치의 수가 비교적 균형이 잡혀 있어 상하이 자무구가 독점하는 경우는 없었다. 푸젠과 텐진 자무구 각 3개, 상하이, 후베이 및 쓰촨 자무구 각 2개, 광둥 자무구가 1개를 발표했다.

내용별로는 물류분야의 개혁조치가 산재해 있다. 이중, 복합 운송·중국 유럽 열차에 관한 것이 5개로, 광둥, 푸젠, 후베이, 쓰촨 자무구가 각각 제안해, 환적 시 통관의 편리화에 주안점을 두고 있다. 이색 정책에는 텐진의 병행 수입차 정책, 샤먼의 국제 주류 무역 정책, 쓰촨의 철도 금융 정책이 포함됐다.

### 3) 상하이 ‘린강신편구’의 개혁정책

중국 국무원은 2019년 8월 6일, 『중국(상하이)자유무역시범구 린강신구역(临港新片区) 총체방안』을 발표하였으며, 8월 20일 ‘린강구

역'이 정식으로 설립되었다. 이에 따라, 상하이시정부 제60차 상무위원회 회의에서 통과된 『중국(상하이)자유무역시범구 린강신구역 관리방법』(이하 『관리방법』)도 8월 20일부터 정식으로 실시되었다. 린강구역에서는 다양한 분야의 높은 수준의 개방정책들이 추진되며, 국제 시장에서 영향력과 경쟁력을 지닌 '특수 경제기능구역'으로 구축될 방침이다. 특히 『관리방법』의 제6장은 '국제운송 편리화'로서 아래와 같은 주요 내용들을 제시하고 있다.<sup>51)</sup>

〈표 3-12〉 린강신편구의 해운·물류 관련 중점 혁신조치 내용

| 구분            | 발전 내용   |
|---------------|---|
| 선박<br>등록·관리제도 | • 효과적인 감독·관리의 전제 하에서 중국에서 제조되고 '양산항'에 등록된 선박이 국제운송에 종사하는 것은 수출로 간주하여 규정에 따른 수출 세금환급금 지급                                     |
| 해운서비스         | • 국내외 기업 및 관련기구가 해운운자, 해운보험, 항해자재리스, 선박 교역, 해운중재 등 업무를 지원<br>• 글로벌 해운보급 서비스체계를 구축하고 해운지수와 관련된 파생상품 육성                       |
| 복합운송          | • 린강구역은 양산항, 푸둥국제공항, 루차오(芦潮)항 철도 컨테이너센터를 중심으로 하여 해운·항공·철도 운송정보를 공유하여 복합운송의 운행 효율을 제고  |
| 항공업무          | • 푸둥국제공항을 물류, 화물분류 및 감독·관리체계가 결합된 항공화물 스테이션으로 구축하고, 화물 및 인력의 출입국심사를 편리화<br>• 국제환승 여객과 화물에 대해 내륙 전과정 연계운송을 실행하여 환승 시간을 더욱 단축 |

자료: 航运交易公报(검색일: 2019. 9. 30)

또한, 『중국(상하이)자유무역시범구 린강신구역(临港新片区) 총체 방안』에서는 “중국 자본 편의치적선의 연해 ‘샤오파이(捎帶, 연해운송의 일종)’ 정책효과를 확대하고, 동등한 원칙에서 양산항에서 환적

51) 航运交易公报(검색일: 2019. 9. 30)

하는 외국적 외항선의 양산항과 다른 항만 간의 ‘샤오파이’ 업무 허용 여부를 연구하겠다.”고 밝힘에 따라, 일부 연해운송이 개방될 수 있는 여지를 남겼다.<sup>52)</sup>

연해 ‘샤오파이’ 업무의 개방 논의는 2013년 상하이 자무구가 처음 설립되었을 때부터 꾸준히 제기되어 왔다. 당시 국무원이 발표한 『중국(상하이)자유무역시범구 총체방안』에서는 “중국이 투자 혹은 지분을 보유한 ‘비(非) 오성홍기’ 선박에 대해 선행적으로 수출입 컨테이너의 상하이항과 기타 중국 연해항만 간 연해 샤오파이 업무를 허가한다.”고 밝힌 바 있으며, 이는 비국적기 선박에게도 ‘샤오파이’ 업무를 개방함을 의미한다.<sup>53)</sup> 현재 세계적으로 대부분의 국가들이 외국기업의 자국 내 연해운송을 금지하는 상황에서(카보타지) 이러한 움직임은 큰 이슈로 작용된다.

#### 4) 입주 편리화 조치: 상하이 자유무역시범구의 ‘일망통반’ 조치

현재 외국인 독자(외국인 합자 51% 이상 포함) 기업의 상하이 자무구 등록 절차는 다음과 같다. 외자 기업은 자무구에 스스로 등록을 할 수 있으며 대리상을 통해서도 등록이 가능하다.

52) 연해 ‘샤오파이(捎帶)’ 업무는 외국적 선박이 국제운송 과정 중에서 특정 국가 항만에서 환적을 할 시에 해당국의 국내 항만간의 운송업무를 수행하는 것을 지칭하며, 일종의 카보타지(cabotage)에 해당. 赵姝(2015. 7), p. 68.

53) 교통운수부는 2015년 6월 『국가 자유무역시범구에서의 해운정책 시행에 대한 공고(关于在国家自由贸易试验区试点若干海运政策的公告)』를 발표하면서, 이 정책은 광둥, 톈진, 푸젠 자유무역시범구에서도 시범적용 됨. 交通运输部, 「交通运输部关于在国家自由贸易试验区试点若干海运政策的公告」(검색일: 2019. 9. 30).

〈표 3-13〉 상하이 자무구의 외자기업 등록절차

| No. | 등록 절차                           | 설명  |
|-----|---------------------------------|---|
| 1   | 자무구 승인 명칭                       | 회사 등록정보 제공: 전체 투자자 정보, 회사명, 투자 비례, 주요 경영 범위 |
| 2   | 자무구 실제 등록 주소지 제공                |   |
| 3   | 자무구 관리 위원회에서 안건 준비              |   |
| 4   | 전체 투자자 신분증/여권 원본 대조 검사          | 비자 기간 내 등록을 완료해야 함                          |
| 5   | 공상 영업 허가증, 조직 기구 코드증, 세무 등록증 처리 |   |
| 6   | 은행 기본 계좌 개설                     |   |

자료: 一网通办-中国(上海)自由贸易试验区临港新片区管理委员会(상하이 자무구 일망통반 홈페이지)를 바탕으로 저자 정리(검색일: 2019. 9. 20)

조사 결과 일반 절차와는 별도로 상하이 자무구는 기업의 일처리 편의를 높이기 위해 327건의 업무승인 사항을 ‘일망통반(一网通办, 인터넷상 통합업무)’으로 처리했다. 이 중 운항, 항만, 물류 관련 분야를 다루는 사항은 다음과 같다.

〈표 3-14〉 ‘일망통반’ 절차의 급별 분류

| 승인 부문        | 사항                            | 급별 |
|--------------|-------------------------------|----|
| 발개위(发改委)     | 외국인 투자항목 승인                   | 3급 |
| 건교위(建交委)     | 선박 검사증서 발급                    | 3급 |
| 건교위          | 선박의 항행 금지 구역 진입 또는 통과 허가      | 3급 |
| 건교위          | 선박 액체 위험 화물 수상 과박(过驳) 작업 허가   | 3급 |
| 건교위          | 선박 운반 위험 화물 적재 허가             | 4급 |
| 건교위          | 도로 화물 운송(출위험화물운송)경영 허가        | 4급 |
| 건교위          | 도로 위험 화물 운송 경영 허가             | 3급 |
| 상무위(商务委)     | 외국인 투자 기업 변경 준비               | 3급 |
| 상무위          | 외국인 투자 기업 설립 등록(备案)           | 3급 |
| 시장감독국(市场监管局) | 외국(지역) 기업 중국 내 생산 경영 활동 등급 종사 | 4급 |
| 시장감독국        | 외국 기업 상주 대표기관 등록              | 4급 |

주: 3급 사항-온라인에서 처리, 창구에서 1회 처리, 4급 사항-전 코스 온라인 처리

자료: 一网通办-中国(上海)自由贸易试验区临港新片区管理委员会(상하이 자무구 일망통반 홈페이지)를 바탕으로 저자 정리(검색일: 2019. 9. 20)

상기 표의 3급 및 4급의 '일망통반' 사항의 신청은 주로 온라인을 통해 이루어진다. 인터넷 정무홀(政务大厅)에서 관련사항에 대한 결재 신청을 하며 구체적인 절차는 아래 표<3-15>와 같다.

〈표 3-15〉 '일망통반' 절차의 급별 구체적인 내용

| NO. | 운영 절차           | 구체적인 내용   |  |
|-----|-----------------|---|--|
|     |                 | 3급 사항   | 4급 사항  |
| 1   | 온라인 등록, 로그인     | 개인 계좌는 개인 사항만 처리할 수 있으며, 법인 사항은 '법인일증통(法人一证通)'계정을 사용하여 신청 및 처리함                                 |  |
| 2   | 온라인 신청 제출       | 안내에 따라 온라인 신청함  |  |
| 3   | 온라인 심사 대기       | 결재 부서는 온라인으로 사전 심사를 하고 문제가 있는 것은 즉시 온라인으로 자료를 보완함   |  |
| 4   | 온라인 접수 또는 창구 접수 | 예심은 후심 인가 부서가 사항에 따라 온라인으로 접수, 심사 및 결정을 하도록 요구하거나 신청인에게 창구로 가서 종이 서류를 제출하도록 통지하여 접수, 심사 및 결정을 함 | 예심 통과 후, 서류를 결재 부서가 지정한 수취 주소로 택배(EMS)를 통해 송부함             |
| 5   | 증명서 발급          | 온라인으로 처리한 신청인은 서면으로 된 신청 서류를 가지고 서비스 창구에서 증서 수령. 창구에서 접수된 신청인은, 택배를 선택하여 증명서 수령 가능함             | 결재 후 결재부서는 신청인에게 증명서를 택배로 보내고 신청인은 접수한 후 사용자 센터에서 접수확인 실시함 |
| 6   | 수속 처리           | 처리 과정에서 신청인은 일괄승인번호 조회를 하거나 사용자센터에 접속해 현재 진행 상태 조회 가능함  |  |

자료: 一网通办-中国(上海)自由贸易试验区临港新片区管理委员会(상하이 자무구 일망통반 홈페이지)를 바탕으로 저자 정리(검색일: 2019. 9. 20)

## 제3절 자무구의 해운·물류분야 활용방안 및 사례: 상하이 자유무역시범구를 중심으로

### 1. 개방분야에 대한 투자

#### 1) 활용방안

상하이 자무구의 외국인 투자 허가 특별 관리 조치는 네거티브 리스트 제도를 채택하였다. ‘네거티브 리스트’ 이외의 영역은 내외국인 투자 일치 원칙에 따라 관리를 실시한다.

2019년판 ‘네거티브 리스트’에 따르면, 교통운수, 창고 및 우편업무 분야에 관련된 네거티브 리스트는 6가지 항목에 불과하다. 첫째, 국내 수상운송회사는 반드시 중국 측에서 통제해야 한다. 둘째, 공공 항공운송회사는 중국 측이 관리해야 한다. 외국인과 그 관련 기업의 투자비율이 25%를 초과해서는 안 되며, 법정 대표인은 반드시 중국 인이어야 한다. 셋째, 일반 항공사(通用航空公司)의 법정 대표자는 중국인이 맡아야 하며, 이 중 농림어업 관련 일반 항공사는 합자, 기타 일반 항공사는 중국 측에서 통제해야 한다. 넷째, 민간용 공항의 건설·경영은 반드시 중국 측이 상대적으로 관리해야 한다. 다섯째, 공중 교통관제(空中交通管制)에 대한 투자 금지, 여섯째, 우정공사(우편 서비스 운영), 편지의 국내 택배 업무에 대한 투자 금지이다.

〈표 3-16〉 2019년판 자무구 네거티브 리스트의 교통·운송분야 항목

| NO. | 특별 관리 조치   |
|-----|--|
| 1   | 국내 수상운송회사는 반드시 중국 측에서 통제해야 함   |
| 2   | 공공 항공운송회사는 중국 측이 관리해야 함. 한 외국인과 그 관련 기업의 투자비율이 25%를 초과해서는 안 되며, 법정 대표인은 반드시 중국인이어야 함 |
| 3   | 일반 항공사(通用航空公司)의 법정 대표자는 중국인이 말아야 하며, 이중 농림어업 관련 일반 항공사는 합자, 기타 일반 항공사는 중국 측에서 통제해야 함 |
| 4   | 민간용 공항의 건설·경영은 반드시 중국 측이 상대적으로 관리해야 함  |
| 5   | 공중 교통관제(空中交通管制)에 대한 투자 금지  |
| 6   | 우정공사(우편서비스 운영), 편지의 국내 택배 업무에 대한 투자 금지   |

자료: KOTRA 해외시장뉴스, 「中, 2019년판 외국인투자 네거티브 리스트 발표」(검색일: 2019. 9. 25)

해운 산업체인에서 높은 단계에 속하는 국제선박관리업은 범위가 매우 넓고 해운금융, 선박보급 등 전·후방 업종에 대한 경제 역할과 파급효과가 크다. 상하이 자무구 설립 전에는 외국계 선박관리 회사의 최대 지분은 49%로 제한되어 있었으나, 자무구 설립 후 공표된 제1차 네거티브 리스트에 따라 외자기업들도 지분 100%의 국제선박관리회사 설립이 가능하게 되었다.

상하이 자무구 운항 분야의 상위 3개 개혁조치를 토대로 독자적 외국인 국제선박관리업체 설립을 명시적으로 허용해 이들의 중국 진출은 홍콩 CEPA 외의 새로운 길을 열었다. 상하이 자무구의 경우 현재 외자계 국제선박관리업체 25개 중 17개(외국인 단독투자 13개, 중외합작 또는 합작 4개)가 있는 것으로 조사됐다.

## 2) 기업 사례: 상하이룬위안선박관리

상하이룬위안선박관리유한회사(上海潤元船舶管理有限公司, 이하 ‘룬위안선박관리’)는 이러한 정책에 따라 상하이 설립된 최초의 외국계



지분 100%의 선박관리기업이다. 룬위안선박관리는 싱가포르의 상장 기업인 ‘양자강선(扬子江船)’이 2013년 11월 상하이에 설립하였으며, 선박관리, 선박부품 수출입·도매, 기술 컨설팅 업무를 진행하고 있다.

모기업인 양자강선이 관리하던 선박은 모두 외국기업으로부터 위탁받은 것이었는데, 중국에 법인을 설립하지 못해 운영상에 불편한 점이 많았다. 하지만, 자무구 설립으로 국제선박관리업무가 개방되면서, 모기업은 즉시 자무구에 지분 100%의 선박관리기업을 설립하게 되었다.

〈표 3-17〉 상하이룬위안선박관리의 기업 정보

|        |   |
|--------|---|
| 기업 명칭  | 상하이룬위안선박관리유한회사(上海润元船舶管理有限公司)                |
| 설립 시기  | 2013년 11월 8일                                |
| 등록 자본금 | 300만 USD                                    |
| 회사 유형  | 외국 법인 단독 출자                                 |
| 주주 지분  | Yangzijiang Shipbuilding(Holdings) PTE.Ltd. |
| 등록 주소  | 中国 (上海) 自由贸易试验区 业盛路218号2幢A1-105室            |
| 경영 범위  | 국제선박관리 업무, 선박 부품의 도매, 수출입, 커미션 대행 등         |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019.10. 22)

## 2. 선물의 보세인도

### 1) 활용방안

과거에는 수입품에 대한 수입 신고 후 선도(期货交割, forward delivery)가 가능하였으며, 선물의 보세결제(期货保税交割)가 이뤄질 경우 수입 관세와 관련 세금을 미리 신고하지 않고 보세창고를 이용해 수입 신고를 마쳐야 했다. 하지만 2013년 상하이 자무구가 설립되면서, 선물 보세결제 시범 확대 보완, 창고의 단일 담보 용자기능

이 확장되었다. 2014년 4월, 상하이 세관은 이러한 선물 보세결제 업무를 기존 양산보세항구에서 전체 자무구 범위로 확대되어, 더욱 많은 기업이 선물 보세인도가 가능해졌으며, 선물의 품목도 기존의 구리, 알루미늄에서 대폭 늘어났다.

〈표 3-18〉 자무구 전후의 선물 보세 지역 및 품목

| 시기        | 단계    | 주요 내용  |
|-----------|-------|--|
| 2010년 12월 | 시험 단계 | 해당 구역: 양산보세항구(洋山保税港区)<br>해당 품목: 구리, 알루미늄   |
| 2014년 4월  | 확장 단계 | 해당 구역: 상하이 자무구(上海自贸试验区)<br>해당 품목: 상하이 증권 거래소의 모든 상장 품목<br>(구리, 알루미늄, 아연, 납, 금, 백은, 콘크리트 보강용 강철봉(螺纹钢), 와이어로프(线材), 핫코일(热轧卷板), 연료용 기름, 석유 아스팔트, 천연 고무 등을 포함). |

자료: 东方早报(검색일: 2019. 10. 22)

## 2) 기업 사례: 장통국제물류

상하이장통국제물류유한회사(上海江铜国际物流有限公司, ‘장통국제물류’로 약칭)는 2011년 상하이 린강(临港)에 설립된 물류기업으로 하역 및 창고업을 주업무로 하고 있다. 린강지역은 기존 양산보세항구였으며, 2013년 자무구로 탈바꿈되면서, 동사도 확대된 선물 보세인도 업무 혜택을 보게 되었다. 실제로 장통국제물류는 금속자원을 취급하는 상하이마이크로금속자원유한공사에게 ‘ONSAN I급 음극동’을 보세로 인도했으며, 보세 결제가는 57,290RMB/톤으로 총 1,417,411.89 RMB로 거래되었다. 동사는 상하이 자무구의 첫 선물 보세 물류기지이다.

〈표 3-19〉 장통국제물류 기업 정보

|        |  |
|--------|--|
| 기업명    | 상하이장통국제물류유한공사(上海江铜国际物流有限公司)            |
| 설립 시기  | 2011년 6월 23일                           |
| 등록 자본금 | 1,000억 RMB                             |
| 회사 유형  | 외국 법인 단독 출자                            |
| 주주 지분  | 장통국제무역유한공사(江铜国际贸易有限公司)                 |
| 등록 주소  | 中国 (上海) 自由贸易试验区洋浩路219号6幢202室           |
| 경영 범위  | 창고업(위험물 제외), 국제무역, 하역운송, 물류컨설팅, 중계무역 등 |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)

### 3. 크로스보더 전자상거래 물류센터

#### 1) 활용방안

상하이시는 2013년 12월, 중국 최초의 크로스보더 전자상거래 시험 플랫폼(跨境贸易电子商务试点平台)을 가동해 통관신고(报关报检), 개인 통관세 온라인 징수(个人行邮税网上征缴), 지불 결제 등을 포함하는 시스템을 구축하였다. 2016년 1월 12일, 『12개 도시에 크로스보더 전자상거래 종합시범구역 설립에 관한 국무원의 승인(国务院关于同意在天津等12个城市设立跨境电子商务综合试验区的批复)』에 따라, 상하이시는 크로스보더 전자상거래 종합시범구역이 지정되었고, 해당 시범구역은 기존 와이까오차오보세구와 보세원구, 양산보세항구, 푸둥공항종합보세구를 모두 포함한다. 현재 중국 크로스보더 전자상거래 시장이 급격하게 성장하는 추세인데, 자무구를 활용하여, 전자상거래 물품을 전문적으로 취급하는 풀필먼트 물류센터를 구축하는 것도 고려해 볼 수 있다.

## 2) 기업 사례: 프로스투자(상하이)유한회사

프로스투자(상하이)유한회사(普洛斯投资(上海)有限公司, 이하 ‘프로스’로 약칭)는 싱가포르에 기반을 둔 Global Logistics Properties (GLP)의 자회사로 글로벌 물류부동산기업이다. 프로스는 중국 물류부동산(物流地产) 시장 점유율이 가장 높은 업체로서 중국의 38개 주요 도시에 232개 물류센터를 설치하였다.

프로스의 주요 업무는 부동산 개발(物业开发), 부동산 운영, 펀드 관리로 나눌 수 있다. 프로스의 기업 연차 보고서에 따르면 프로스의 중국 내 수입원 80% 이상이 임대료로 최근 3년간 평균 임대율은 90%를 차지하는 것으로 확인 되었다. 이들 중 전자 상거래 사업자는 주요 고객으로서 임대 비율이 전체의 26%에 이른다. 프로스의 중국 내 주요 고객들은 제3자 물류, 제조 및 소매업(전자 상거래 포함) 등 3개 업종에 집중되어 있다. 해당 기업들은 주로 외자기업으로 전체 고객의 60%를 차지한다.

전자상거래 발전 속에서 프로스는 2013년 상하이와이까오차오물류중심유한회사(上海外高桥物流中心有限公司)와 합작 프로젝트를 체결하고 와이까오차오보세물류단지(外高桥保税物流园区) 내에 3층의 종합물류창고 한 1개 동을 매입하여 운영하고 있다.

〈표 3-20〉 프로스의 중국 내 주요 고객

| 구분        | 발전 내용                  |
|-----------|------------------------|
| 물류        | UPS, 百世物流, DEPPON      |
| 전자기기      | 삼성, Panasonic, TOSHIBA |
| FMCG(快消品) | 코카콜라, Unilever         |
| 자동차 부품    | TOYOTA, BOSCH, BMW     |
| 소매        | 唯品会, 京东商城, Amazon      |

자료: K&C Consulting Group(2017. 7), pp. 24~25

프로스(普洛斯)의 중국 내 상위 5대 고객을 보면 대다수가 전자 상거래와 관련이 있다. JD.COM(京东商城), VIP.COM(唯品会), Amazon 등은 대규모 전자상거래플랫폼을 고객으로 두고 있다. 이를 통하여 프로스(普洛斯)가 상하이와이까오차오보세물류센터(上海外高桥保税物流中心)에 물류 센터를 설립한 것은 전자 상거래 물류기업에 상당한 서비스를 제공하고 있음을 나타낸다.

〈표 3-21〉 프로스투자(상하이)유한회사 기업 정보

|        |   |
|--------|---|
| 기업명    | 프로스투자(상하이)유한공사(普洛斯投资(上海)有限公司)                 |
| 설립 시기  | 2011년 6월 23일                                  |
| 등록 자본금 | 9억 달러   |
| 회사 유형  | 외국 법인 단독 출자                                   |
| 주주 지분  | China Management Holdings (Hong Kong) Limited |
| 등록 주소  | 中国 (上海) 自由贸易试验区陆家嘴环路                          |
| 경영 범위  | 중국 법률내에 규정된 투자업무                              |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)

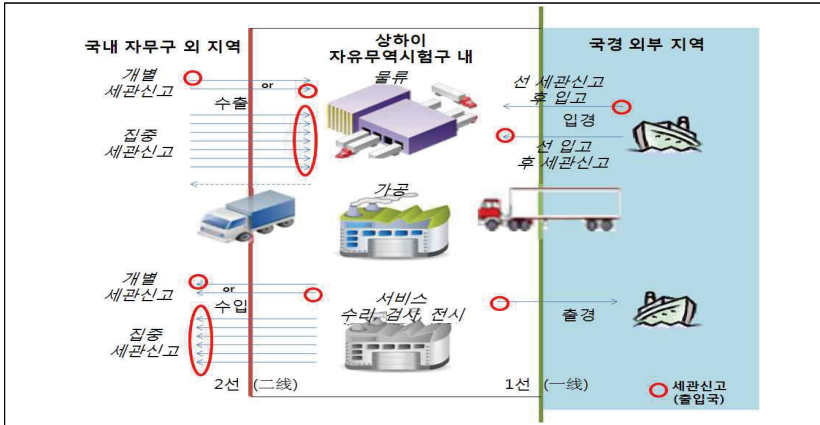
## 4. 자유무역시범구의 ‘선진입, 후통관’ 제도 활용

### 1) 활용방안

2014년 상하이 자무구는 ‘선진입, 후 세관신고(先进区, 后报关)’ 제도를 발표했다. 기존의 해외에서 1선(국경선)을 통과해 자무구로 진입하는 세관신고 방식은 기존에 먼저 세관신고 후 창고에 입고하는 방식이었다. 하지만 2014년 5월 1일부터 일선 통과 수입 화물에 근거하여 규정 기한 내에 수입접수(备案)리스트를 신고하는 ‘선진입 후 세관신고’ 제도를 시행하게 되었다(〈그림 3-3〉 참조).<sup>54)</sup>

54) 이창주·김범중(2014. 10), p. 5.

〈그림 3-3〉 상하이 자유무역구 내 통관 절차



자료: 이창주·김범중(2014. 10), p. 6

이 제도는 먼저 해당 기업은 컨테이너가 항만에 도착 후 화물적하 목록(Manifest) 등을 통해 ‘화물 인도신청서(提货申请单)’를 작성하고, 관할 세관에 송부한 후, 항만에서 컨테이너를 인도한다. 화물이 창고에 입고한 후에 신고 및 검사를 하는 방안이다. 화물의 세관 신고는 화물이 입경한 후 14일 내로 하면 된다. 이로써 기존에 수입 화물 선박에서 자유무역구 내 창고까지 2~3일 걸리던 시간이 반나절로 단축되면서, 시간과 비용이 절약되고 운송의 효율성이 높아졌다.<sup>55)</sup>

## 2) 기업 사례

### (1) 창리엔물류(畅联国际物流股份有限公司)

창리엔국제물류주식유한회사(畅联国际物流股份有限公司, 이하 ‘창리엔물류’)는 상하이푸동신구, 상하이이텐그룹, 상하이와이까오차오보세구연합발전공사가 공동 설립한 창리엔물류는 2001년 5월 설립

55) 이창주·김범중, 전게서, p. 5.

되었으며, 주로 제3자 물류(3PL) 서비스를 진행하고 있다. 창리엔물류는 글로벌 자동차부품업체인 BOSCH의 아시아태평양 분배물류센터를 양산종합보세항구에 운영하고 있었다. 동 분배센터에서는 중국 국내외의 벤더들이 생산한 부품들을 각 지역 바이어들의 주문에 맞게 분배포장 후 항공으로 운송(VMI 모델, Vendor Managed Inventory)한다. 하지만 국내외 벤더들이 분배센터로 보내는 실제 화물 수량과 세관에 신고한 수량에 차이를 보이는 경우, 이를 정정하는 데 많은 시간과 비용이 소모되었다. 하지만, 자무구 ‘선진입, 후통관’, 정책 실시 후, 세관 신고서를 즉각 변경 가능 및 항만 출고 진행, 업무일이 대폭 단축되었고, 기업의 물류비용도 기존 대비 약 20% 절감할 수 있게 되었다.

〈표 3-22〉 창리엔물류 기업 정보

|        |  |
|--------|--|
| 기업 명칭  | 창리엔국제물류주식유한회사(上海畅联国际物流股份有限公司)  |
| 설립 시기  | 2001년 5월 22일   |
| 등록 자본금 | 36,867만 RMB  |
| 회사 유형  | 기타 주식유한공사(상장기업)  |
| 주주 지분  | 上海市浦东新区国有资产监督管理委员会 45.47%<br>上海外高桥保税区联合发展有限公司 18.11%<br>上海仪电(集团)有限公司 26.42%<br>자연인 10% |
| 등록 주소  | 中国(上海)自由贸易试验区冰克路500号5-6幢   |
| 경영 범위  | 의료기기 제3자물류, 창고, 분배, 배송 등   |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)

## (2) 소니무역물류(畅联国际物流股份有限公司)

소니물류무역(중국)유한회사(索尼物流贸易(中国)有限公司)는 1998년 설립되었으며,<sup>56)</sup> 일본 소니그룹의 100% 자회사로서, 중국 내 소니그

를 전자제품 및 관련부품 무역·물류업무 담당하고 있다. 동사는 상하이 자무구의 ‘선진입, 후통관(先入区, 后报关)’ 정책의 시범기업으로 화물의 항만 입고 후 세관 수입을 신고함으로써 항만 대기 시간 단축(1일 → 2시간) 및 보관비용 절감했다. 또한 그밖에도 자무구의 외화 지불 프로세스 간소화로 외화 일괄 지불, 환차 및 수수료 비용 절감(연간 24만 위안 절감)했다.

〈표 3-23〉 소니무역물류 기업 정보

|        |                                |
|--------|--------------------------------|
| 기업 명칭  | 소니물류무역(중국)유한회사(索尼物流贸易(中国)有限公司) |
| 설립 시기  | 1998년 8월 4일                    |
| 등록 자본금 | 900만 USD                       |
| 회사 유형  | 외국법인 독자                        |
| 주주 지분  | 索尼(中国)有限公司                     |
| 등록 주소  | 中国(上海)自由贸易试验区马吉路88号11号楼        |
| 경영 범위  | 하역, 운반, 창고 등                   |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22.)

## 5. 자유무역시범구의 환적화물 혼재업무 활용

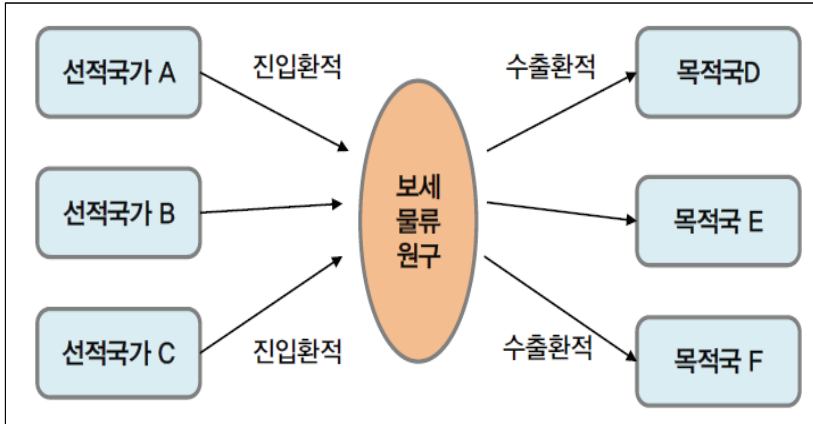
### 1) 활용방안

자무구에서는 수출입 화물에 대해 ‘분할 반입, 집중 세관 신고(批次进入, 集中申报)’ 정책으로 상하이 자무구 내에서 LCL업무를 가능하게 했다. 또한 세관 신고 시, 기존 10자리 HS 코드 신고를 4~6자리 코드 신고로 변경하여 신고 효율을 제고했다.

56) 동사는 2018년 12월 ‘소니물류무역(중국)유한회사’에서 ‘소니전자운영(중국)유한회사’로 사명을 변경함, 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)



〈그림 3-4〉 상하이 자무구의 국제환적 LCL업무 개념도



자료: K&C Consulting Group, 전계서, p. 10

## 2) 기업 사례: 타이핑밍웨이물류

상하이밍웨이투자유한회사(上海名威投资有限公司)의 자회사인 상하이와이까오차오보세물류원구 타밍웨이투자유한공사(上海外高桥保税物流园区太平名威物流有限公司, 이하 ‘타이핑밍웨이 물류’)는 2004년 8월 설립되었으며, 상하이와이까오차오 보세물류원구의 첫 입주 기업 중 하나이다. 주요 업무는 해운 FCL, LCL 물류업무이며, 와이까오차오에 물류센터 운영 중에 있다. 또한 자무구 설립 후 자무구에서 최초로 국제환적 혼재(콘솔리데이션)업무를 시작한 기업이기도 하다.<sup>57)</sup> 타이핑밍웨이는 ‘국제환적 혼재업무 서비스 플랫폼 구축이라는 기업 발전전략에 따라서, 물류원구 창고 내에서 국제환적화물과 내수(창장 등) 화물, 상하이 로컬화물의 2차 혼재업무(콘솔리데이션) 실현했다.

57) 上海市浦东新区人民政府(검색일: 2019. 10. 25)

〈표 3-24〉 타이핑밍웨이물류 자무구 전·후 업무 효율 변화

| 구분        | 자무구 전                 | 자무구 후                                  |
|-----------|-----------------------|--|
| LCL 환적 업무 | LCL 환적 제한, FCL 환적만 가능 | 컨 화물 적출(Devanning) 후 다시<br>2차 혼재 업무 가능 |
| 신고 수속     | 10자리 HS코드 신고          | 앞 4~6자리 코드 신고                          |
| 비용 절감     | -                     | 15%                                    |
| 시간 절감     | -                     | 20%                                    |

자료: 澎湃新闻(검색일: 2019. 10. 25)

과거에는 각각 다른 기능의 세관감독관리구역의 창고에서 환적화물의 2차 혼재업무를 진행하여, 화물의 환적 속도가 느리고, 중복적인 화물 적하역 작업들이 발생했으며, 물류원가가 상승하게 되었다. 하지만 이렇게 동일 창고에서 여러 화물들을 혼재하게 됨으로써 상기 〈표 3-24〉와 같이 물류원가 15%, 리드타임 20%가 단축되는 효과가 있게 되었다.

〈표 3-25〉 타이핑밍웨이물류 기업 정보

|        |  |
|--------|--|
| 기업 명칭  | 상하이와이까오차오보세물류원구타밍웨이투자유한공사<br>(上海外高桥保税物流园区太平名威物流有限公司) |
| 설립 시기  | 2004년 8월 4일  |
| 등록 자본금 | 73.5만 USD  |
| 회사 유형  | 유한책임회사(중외 합자)  |
| 주주 지분  | 上海名威投资集团有限公司 93%<br>Satomas Pte Ltd. 7%              |
| 등록 주소  | 中国 (上海) 自由贸易试验区物流园区申非路256号D-1部位                      |
| 경영 범위  | 자무구 내 창고물류, 중계무역, 하역, 분배·배송, 국제환적물류 등                |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)

## 6. 선박 보세부품을 활용한 PIT-STOP A/S

### 1) 활용방안

상하이항은 세계 최대의 컨테이너항만으로 하루에도 수많은 선박들이 기항하고 있다. 이러한 선박 중에서는 기항을 겸해 급유나 급수 혹은 선박의 문제 있는 부분에 대한 보수가 필요할 때가 있다. 하지만, 선박 부품의 경우 보세구에 보관될 때의 물품 유형은 ‘화물’이나, 선박 부품이 만약 수리를 통해 선박에 장착이 된다면, 그 부품은 더 이상 ‘화물’이 아닌 ‘운송도구의 부분품’으로 바뀌게 된다. 자무구 설립 이전에는 이러한 부품의 사용 전·후의 명목상의 성질로 인해 기항 선박의 수리에 쓰여도 이것은 ‘화물’의 수출 행위에 해당되나, 운송장 등 수출 통관에 해당되는 서류들을 제공할 수 없어, 세관은 이를 ‘보세화물 목록’에서 대조·삭제(핵소, 核销)할 방법이 없었다.

하지만 제도적인 문제점 개선 이후, 상하이 양산항이나 와이까오차오에서는 선박에 문제가 있는 경우, 정박 시간 동안 보세창고에 미리 보관되어 있는 보세상태의 선박용 설비 부품을 활용하여, 별도의 대기 시간 없이 신속히 수리나 기타 급유급수 후에 출항할 수 있게 되었다.

### 2) MAN 공급체인관리

2013년 설립된 MAN 공급체인관리(상하이)유한회사(曼恩供应链管理(上海)有限公司, 이하 ‘MAN 공급체인관리’)<sup>58)</sup>는 독일의 세계적인 기계·자동차 회사 MAN그룹의 100% 자회사이며, 선박용 엔진 보세

58) 동사는 2019년 2월 ‘MAN 공급체인관리(상하이)유한회사’에서 ‘MAN(중국) 기업관리유한회사(曼恩(中国)企业管理有限公司)’로 사명을 변경함. 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)

A/S업무를 담당하고 있으며, 상하이 양산항에 보세창고를 운영 중에 있다. MAN 공급체인관리는 양산항 및 중국의 조선소의 국제선박에게 선용 유류, 자동통제시스템, 예압기 등에 대한 전문적인 A/S를 담당하고 있으며, 선박이 기항 중에 진행하는 ‘PIT-STOP(급유나 수리를 위한 정차)’의 고속 A/S를 대표적인 업무로 하고 있다.

처음 MAN 공급체인관리가 보세창고를 운영하였을 때는 상술한 요인으로 인해 이러한 PIT-STOP 유지보수가 어려웠다. 하지만 자무구 설립 후, 관련 정책 조치를 통해 ‘양산보세항구’ 내에서 운송되어 나간 선박의 설비부품에 대해서는 상하이 양산항 혹은 와이까오차오항에서 보세상태로 공급이 가능하게 되었으며, 부품이 사용된 선박의 감독 날인과 세관의 확인 날인에 근거해서 양산세관에 대조·삭제(심사하여 보세장부에서 삭제)받을 수 있게 되었다. 이를 통해 선박은 MAN 공급체인관리의 보세창고에서 관련 부품을 공급받고도, 기존처럼 보세화물이 사용됨에 따라 발생하는 17%의 세관 부가가치세와 8%의 수입관세 비용을 부담할 필요가 없어졌고, 수속도 편리해졌다.

〈표 3-26〉 MAN 공급체인관리 기업 정보

|        |                                    |
|--------|------------------------------------|
| 기업 명칭  | MAN 공급체인관리유한회사(曼恩供应链管理(上海)有限公司)    |
| 설립 시기  | 2013년 7월 23일                       |
| 등록 자본금 | 14,937.8만 RMB                      |
| 회사 유형  | 외국법인 독자                            |
| 주주 지분  | MAN Energy Solutions SE            |
| 등록 주소  | 中国(上海)自由贸易试验区港茂路122号1层四号库三单元B部位    |
| 경영 범위  | 시장마케팅 관리, 기술지원 및 연구개발, 보세항구 내 창고업무 |

자료: 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22)

## 제 4장

## 결론

## 제1절 자유무역시범구 정책 활용방안 및 한·중 협력방안

## 1. 자유무역시범구의 해운·물류분야 활용방안 요약

상하이 자무구를 중심으로 한 해운·물류분야 활용방안은 여섯 가지를 제시했는데, 이중 우리 해운·물류기업의 중국 진출에 필요한 세 가지 활용사례를 요약, 정리하였으며 각각에 대한 기업사례도 포함하였다.

## 1) 개방분야에 대한 투자: 국제선박관리업 진출

2019년판 '네거티브 리스트'에 따르면, 교통운수, 창고 및 우편업무 분야에 관련된 네거티브 리스트는 6가지 항목에 불과하므로 우리나라의 해운·물류기업은 상하이 자무구에 진출할 수 있는 기회가 확대된다고 볼 수 있다.

해운 산업체인에서 높은 단계에 속하는 ‘국제선박관리업’은 범위가 매우 넓고 해운 금융, 선박 보급 등 전·후방 업종에 대한 경제 역할과 파급효과가 크다. 상하이 자무구 설립 전에는 외국계 선박관리 회사의 최대 지분은 49%로 제한되어 있었으나, 자무구 설립 후 공표된 제1차 네거티브 리스트에 따라 외자기업들도 지분 100%의 국제선박관리회사 설립이 가능하게 되었다. 상하이 자무구의 경우 현재 외자계 국제선박관리업체 25개 중 17개(외국인 단독투자 13개, 중외합작 또는 합작 4개)가 있는 것으로 조사됐다.

이러한 기업의 사례는 최초의 외국계 지분 100%의 선박관리기업으로서 상하이룬위안선박관리유한회사(上海潤元船舶管理有限公司)를 들 수 있다. 이 기업은 싱가포르의 상장기업인 ‘양자강선(揚子江船)’이 2013년 11월 상하이에 설립하였으며, 선박관리, 선박부품 수출입·도매, 기술 컨설팅 업무를 진행하고 있다. 모기업인 양자강선이 관리하던 선박은 모두 외국기업으로부터 위탁받은 것이었는데, 중국에 법인을 설립하지 못해 운영상에 불편한 점이 많았다. 하지만 자무구 설립으로 국제선박관리업무가 개방되면서, 모기업은 즉시 자무구에 지분 100%의 선박관리기업을 설립하게 되었다.

## 2) 선물의 보세인도: 선물 보세 물류기업 진출

2013년 상하이 자무구가 설립되면서 선물 보세결제 시범 확대 보완, 창고의 단일 담보 용자기능이 확장되었다. 2014년 4월, 상하이 세관은 이러한 선물 보세결제 업무를 기존 양산보세항구에서 전체 자무구 범위로 확대되어 더욱 많은 기업이 선물 보세인도가 가능해졌으며, 선물의 품목도 기존의 구리, 알루미늄에서 대폭 늘어났다. 과거에는 수입품에 대한 수입 신고 후 선도(期貨交割, forward delivery)

가 가능했으며, 선물의 보세결제(期货保税交割)가 이뤄질 경우 수입 관세와 관련 세금을 미리 신고하지 않고 보세창고를 이용해 수입 신고를 마쳐야 했다.

상하이 자무구의 첫 선물 보세 물류기업은 상하이장통국제물류유한회사(上海江铜国际物流有限公司)이다. 이 기업은 2011년 상하이 린강(临港)에 설립된 물류기업으로 하역 및 창고업을 주 업무로 하고 있다. 2013년 자무구로 탈바꿈되면서, 동사도 확대된 선물 보세인도 업무 혜택을 보게 되었다.

### 3) 크로스보더 전자상거래 물류센터: 풀필먼트 물류기업진출

상하이는 2013년 12월, 중국 최초의 크로스보더 전자상거래 시험 플랫폼(跨境贸易电子商务试点平台)을 가동해 통관신고(报关报检), 개인 통관세 온라인 징수(个人行邮税网上征缴), 지불 결제 등을 포함하는 시스템을 구축하였다. 2016년 1월 12일, 『12개 도시에 크로스보더 전자상거래 종합시범구역 설립에 관한 국무원의 승인(国务院关于同意在天津等12个城市设立跨境电子商务综合试验区的批复)』에 따라, 상하이는 크로스보더 전자상거래 종합시범구역이 지정되었다. 해당 시범구역은 기존 와이까오차오보세구와 보세원구, 양산보세항구, 푸둥공항종합보세구를 모두 포함한다. 현재 중국은 크로스보더 전자상거래 시장이 급격하게 성장하는 추세인데, 자무구를 활용하여 전자상거래 물품을 전문적으로 취급하는 풀필먼트 물류센터를 구축하는 것도 고려해 볼 수 있다.

이러한 기업의 사례는 싱가포르 투자회사인 프로스투자(상하이)유한회사(普洛斯投资(上海)有限公司)인데, 글로벌물류부동산기업이다. 이 기업은 중국 물류부동산(物流地产)시장 점유율이 가장 높은 업체로서

중국의 38개 주요 도시에 232개 물류센터를 설치하였다. 주요 업무는 부동산 개발(物业开发), 부동산 운영, 펀드관리이다. 이 기업의 주요 고객들은 제3자 물류, 제조 및 소매업(전자 상거래 포함) 등 3개 업종에 집중되어 있다. 해당 기업들은 주로 외자기업으로 전체 고객의 60%를 차지한다.

## 2. 한·중 협력방안

중국의 자무구는 해운·물류분야에 대한 개혁조치가 점차 확대되고 있다. 최근 중국의 자무구가 해운분야에서 발표한 기존 개혁조치는 12개이고, 물류분야 개혁조치는 13개이다. 또한 최근 린강신편구는 글로벌 허브항으로서 고도로 개방된 국제운송관리를 실시하고 선박 등록관리제도의 시행, 선박의 법정 점검(法定检验)의 단계적 실시, 내외국인 기업과 관련기관의 해운금융공사 지원 등의 편의를 실시하고 있어서 우리 해운·물류기업이 상하이 자무구나 또는 각 지역의 자무구에 진출할 수 있는 기회가 확대되고 있다. 이러한 여건 변화로 인해서 우리 정부와 관련 기관은 중국 정부 및 관련 기관과의 협력의 필요성이 높아지고 있다.

### 1) 중국의 자유무역시범구 추진과 연계한 협력범위 확대

상하이 등 중국 자무구 네거티브 리스트는 점차 축소되고 있다. 2013년판 190개에서 2104년 138개, 2015년 122개, 2017년 95개, 2018년 45개, 2019년판 37개로 줄었으며 농업, 광업, 제조업, 서비스업 등의 분야에서 개방을 확대하였다. 2019년 설립된 제4차 자무구에서 실시하는 개혁조치에서는 각 자무구가 법정 권한 내에서 외국인 투



자 촉진책을 수립할 수 있도록 장려했다. 이러한 일련의 개혁 조치는 우리 해운·물류기업에도 중국 진출의 기회 확대에 작용하고 있다.

일전에 와이까오차오항 배후단지에 부산항만공사의 배후물류단지를 조성하여 상하이 등 주변지역에 진출한 우리기업의 물류활동에 지원을 할 계획이었다. 하지만 사드사태 등 여러 문제로 인해 어긋나게 되면서 진척되지 못하고 있는 실정이다. 상하이의 기존 자무구와 린강신구역을 주요 타킷으로 정하거나 또는 각 지역의 자무구를 대상으로 진출 가능한 투자사업 모델을 발굴하고, 한·중 양국의 해운회담이나 정부 간 협의체(한·중·일 항만국장 회의 등)를 통해 이에 대한 효율적 지원정책을 마련할 필요가 있다. 즉, ‘국제선박관리업’, ‘선물 보세 물류기업’, ‘폴필먼트 물류기업’ 진출 등 우리기업이 자무구에 진출하는 데 따른 심사, 운영자격 획득 등 행정절차에 소요되는 비용과 어려움에 대한 지원방안을 마련할 필요가 있다.

## 2) 린강신구역의 복합운송 혁신과 연계한 협력방안

상하이 자무구의 린강신구역은 양산항, 푸둥국제공항, 루차오(芦潮)항 철도 컨테이너센터를 중심으로 해운·항공·철도운송 정보를 공유하여 복합운송의 운행 효율을 제고시킬 계획이다. 특히 중국의 ‘일대일로’ 전략과 ‘창장경제벨트’ 전략의 일환으로 추진되고 있는 중국·유럽 국제화물열차의 운행은 거의 해운 위주였던 물류구조를 해운·철도 연계운송으로 변화를 주고 있다.

다시 말하면, ‘일대일로’ 전략의 핵심사업인 6대 경제회랑의 추진과 ‘창장경제벨트’ 전략의 충칭항, 우한항, 난징항, 쑤저우항 등의 중국·유럽 국제화물열차 운행의 확대는 현재 추진 중인 중국 각 자무구와 연계가 되어 해운·물류분야에 시너지를 낼 가능성이 높다고 볼 수 있다.

이에 따라 우리나라도 해운 위주의 국제물류 루트를 다양화하여 우리 수출입기업들이 요구하는 물류서비스의 질을 높여야 하기 때문에 중국·유럽 컨테이너열차의 복합운송 루트에 주목할 필요가 있다. 따라서 우리나라와 중국은 해운·철도 복합운송 확대에 양국의 물류 구조 변화에 따른 물류효율성 제고 차원에서 협력을 강화하는 것이 바람직해 보인다. 이에 중국·유럽 간 국제화물열차 운행과 직결된 창장 지역 내 거점항만과 연계를 통한 해운·철도 복합운송망 구축을 위한 협력이 요구된다.

이에 따라 창장 지역 내 거점항만을 대상으로 우리 기업(항만공사, 해운진흥공사, 물류기업 컨소시엄)이 지분투자 등을 통한 항만 및 물류센터 운영에 참여할 수 있어야 할 것이다. 앞으로 우리의 해운·물류기업이 중국에 진출하여 지속적인 발전과 경쟁력을 확보하기 위해선 중국의 각 자무구와 ‘일대일로’, ‘창장경제벨트’ 전략과 연계하여 진출하는 것이 바람직하다. 그러므로 우리 해운·물류기업이 중국 진출을 장려하는 데 필요한 투자기회 확대 및 합리적인 투자조건 등을 협의할 수 있는 방안을 찾는 게 필요하다.

## 제2절 시사점

### 1. 시사점

2013년 상하이 자무구의 출범과 함께 중국은 본격적으로 ‘자유무역구’ 시대로 진입하였고, 각 지역들은 경쟁적으로 자무구 설립을 추진한 결과, 2019년 현재 중국에는 18개의 자무구가 설립되어 있는 상황이다.

현재 상하이로 필두로 하여, 비교적 초기에 설립된 1·2기 자무구들의 개혁조치들은 어느 정도 성숙한 단계에 이르렀으며, 국무원을 비롯한 각 관련 부처들은 검증된 자무구 혁신제도 벤치마킹 노하우들을 선별하여 신설된 자무구 지역으로 파급시키고 있다. 이렇듯 현재 자무구에서 실시되고 있는 개혁조치들은 향후 중국 전역에서 실시될 것으로 판단되며, 이는 중국에 진출해 있거나 진출을 희망하는 우리나라 기업들이 파악하고 적극 활용하여 기업의 경쟁력을 제고시키도록 해야 할 것이다. 특히 본문에서 제시한 활용 방안들은 현재에도 우리나라 기업들이 충분히 활용할 수 있을 것으로 판단된다.

하지만, 현재 중국의 자무구에 입주해 있는 우리나라 기업들은 많지 않다. 특히 물류기업의 경우, 혁신 정책을 통해 간편 통관 등의 혜택을 누릴 수 있으나, 최초 설립된 상하이 자무구에도 실제로 운영되고 있는 우리나라 물류기업은 극소수에 불과한 상태이다.<sup>59)</sup> 오히려 과거 ‘보세구’ 시절에는 코차이나(KORCHINA) 등 일부 우리나라 물류기업이 와이까오차오보세구에 물류센터를 운영하고 있었지만, 물량감소 및 임대료 상승 등의 요인으로 인해 현재에는 운영을 중지한 상태이다.<sup>60)</sup>

우리나라 기업들의 중국 자무구 활용도가 낮은 이유는 먼저 중국의 자무구 관련 정책이 어떠한 경로를 통해서 발표되는지를 잘 모른다는 점이다. 특히 자무구는 그 정책 범위가 모든 산업 분야를 포괄하고 있으며, 자사와 관련된 정책 내용을 찾아서 활용하기는 어려운

59) 현재 상하이 자무구의 경우, 우리나라 물류기업으로는 판토스(汎韩物流(上海)有限公司)가 자무구에 등록되어 물류센터를 운영 중에 있으며, ‘하나로TNS(赫那罗物流有限公司)’도 등록은 되어 있으나 실제 자무구 내에서 운영활동은 하지 않고 있음. 상하이기업신용정보공시시스템에서 검색(검색일: 2019. 10. 22) 및 판토스, 하나로TNS 관계자 인터뷰.

60) 동사는 2005년 와이까오차오보세구에 설립되었으며, 창고물류 및 포워더, 중국 내 운송업무를 진행하였으나, 2018년 자무구에서 철수한 상태임. 코차이나 관계자 인터뷰.

구조이다. 특히 인력이 부족한 중소·중견기업의 경우 그러한 애로가 더욱 심한 편이다. KMI에서 2018년 중국에 진출한 우리나라 중소·중견 화주기업들을 대상으로 실시한 물류애로 조사에서 중국의 관련 정보 획득에 애로를 겪고 있다고 답했으며, 우리나라 정부에서 중국의 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공을 지원해 주길 원한다고 토로한 바 있다.<sup>61)</sup>

또한 정책 홍보의 미비와 이해도 부족 외에도 다른 진출 제약 요인이 있을 것으로 판단된다. 일례로 상술한 코차이나의 경우, 상하이 자무구 설립 후 자무구의 이점으로 인해 토지 및 창고 임대료의 비용이 기존보다 상승했다는 점을 토로하기도 했다. 또한 다른 중·외 합자기업도 2004년 와이까오차오보세구 설립 당시와 비교했을 때, 자무구 설립 후 지대 및 인건비 상승으로 사업 환경이 오히려 악화되었고 ‘선입고, 후 세관신고’ 등 혁신정책들이 시행되고 있기는 하지만, 이는 세관의 일정한 기준을 충족하는 기업만이 향유하는 제도로 일정 기준을 충족시키지 못하는 기업들은 제도 활용에 애로가 있다고 지적하기도 했다.<sup>62)</sup>

물론 이러한 진입 제약요인들이 자무구 자체의 문제점보다는 중국 경제의 발전으로 인한 시장요소 가격의 상승이라는 보다 근본적인 문제에 기인할 수도 있지만, 자무구에 관심을 두고 있는 기업이라면 진입 전 자무구 외 지역과의 지대 등을 비교해 보고 혁신제도를 통해 더 큰 이점을 가져올 수 있는지를 고려한 후 진입을 결정하는 것이 타당할 수 있다.

또한, 네거티브 리스트로 인해 자무구에서는 외국기업의 진입 장

---

61) 김세원·김형근(2018. 10), pp.22~24

62) Shanghai Racingdragon Logistics 관계자 인터뷰.

벽이 많이 허물어진 것은 사실이다. 하지만, 시장경제의 체제하에서 단지 외자기업의 진출이 허용이 되었다고 자사의 경쟁력에 대한 객관적인 분석 없이 진출한다는 것은 많은 리스크가 따른다. 중국 정부도 자국산업 경쟁력이 매우 취약한 분야를 완전 개방할 만큼 무모한 행보를 취하진 않는다. 일례로, “국제선박대리기업을 설립하는 것은 시도해 볼 만하지만 현재 이 영역은 이미 포화 상태에 이르고 경쟁이 심하고 수익률이 낮은 상황”이다.<sup>63)</sup> 반면, 컨테이너 야적장 등의 인프라 시설은 시도해 볼 여지가 있으나, 초기 투자금이 높다는 장벽이 분명히 존재한다.

이러한 상황들을 고려해 보았을 때, 자무구에 “우리나라 기업들의 진출을 위한 다양한 컨설팅 서비스 개발이 필요하다고 판단”된다.<sup>64)</sup> 즉 우리나라 정부차원에서 자무구 관련 정보를 제공하고, 각 자무구 관리위원회와 직접적인 연결을 통해 자무구 진입을 도와주는 플랫폼 마련도 좋은 방안이라고 판단된다.

## 2. 향후 연구과제

본 연구에서는 현재 중국에 설립된 자무구의 운영 현황에 대해 파악하고 해운·물류분야를 중심으로 한 주요 정책 및 사례 분석을 통해 향후 우리나라 기업들의 자무구 활용방안을 도출하고자 했다. 하지만, 그 범위에 있어서 기존에 설립된 상하이 자무구를 중심으로 한 바, 그 외 지역의 자무구들로 향후 연구범위를 확대할 필요가 있다. 각 지역 자무구들은 해당지역의 포지셔닝에 따라 다른 지역에는 없

63) 장제수(2016. 9), p. 6.

64) 이창주·김범중, 전계서, p. 10.

는 특수한 혁신제도들도 구비되어 있는데 이러한 제도들을 파악함으로써, 자무구의 활용도를 높일 수 있을 것이다. 일례로 푸젠 자무구의 경우, 대 타이완과의 무역 분야에 개방이 되어 있고, 타이완과의 무역금융 교류를 편리화하는 조치들도 발표되었는데, 이는 타이완 시장 진출 혹은 타이완에서 중국 진출 및 타이완, 한국, 중국과의 3자간 무역을 고민하는 기업들에게 도움이 될 수 있을 것이다.

또한 앞의 시사점에서 언급한 바와 같이, 현재 우리나라 기업들의 자무구 활용도가 낮은 이유가 단지 정책홍보 부족으로 치부할 수는 없을 것이다. 이에 따라, 향후 중국 각 지역의 KOTRA, 총영사관 등과 연계하여, 중국 자무구에 입주해 있는 우리나라 기업에 대한 전수 조사에 착수하고, 애로사항 및 자무구 제도의 활용 장·단점에 대한 조사가 필요하다.

또한 본 연구에서는 해운·분야를 중점으로 한 우리나라 기업들의 활용방안을 제시하였으나, 중국의 자무구는 여러 산업 분야의 정책들의 실험구역으로서 한 산업분야의 접근이 아닌, 종합적이고 다각적인 접근이 필요하다. 이에 따라, 중국에 진출한 우리나라 관련 공공기관을 중심으로 한 ‘중국 자무구 연구 TF(가칭)’를 구축하여 TF 구성기관들과 관련 정책에 대한 종합적인 분석 및 향후 전망을 논의하는 플랫폼을 구성할 필요가 있다. 예를 들어, 자무구 정책과 관련된 우리나라 공공기관이 밀집해 있는 상하이로 중심으로 시작하여, 단계적으로 타 지역으로 확대하는 방안을 모색해 볼 만 하다. 일례로, 주상하이총영사관이 총괄적으로 TF를 운영하며, KOTRA 혹은 한국무역협회와 무역분야를, 한국은행 및 한국수출입은행 등 금융기관이 금융분야를 한국관광공사가 관광문화서비스 분야를, KMI가 해운·물류분야 등을 담당하는 형태이다.<sup>65)</sup>

나아가 정기 TF 모임에서 논의된 내용 및 각 기관들의 담당분야 정책 해석, 전망 등을 취합하여, 정기적인 ‘중국 자무구 연구’ 보고서 발간하여 우리나라 기업의 중국 진출 및 우리나라의 자유무역지역·경제자유구역 활성화에 참고자료로 활용하는 것도 좋은 방안으로 판단된다.

65) 상술한 기관들은 현재 모두 상하이에 사무소를 운영 중에 있음.





## 참고문헌

## 〈국내 문헌〉

- 강민주·정도숙, 『중국자유무역시험구 운영현황 및 시사점』, KOTRA KOCHI 자료 16-012, 2016. 11.
- 김세원·김형근, 「중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요」, 『KMI 동향분석』 제99호, 2018. 10.
- 김은우, 「상하이 자유무역시험구의 출범이 우리나라 해운항만물류 분야에 주는 시사점」, 계간 『해양수산』, 3(3), 2013. 11.
- 김홍원·이한나, 「중국 하이난(海南) 자유무역항 건설의 의미와 전망」, 『KIEP 오늘의 세계경제』 Vol. 18 No. 21, 2018. 5.
- 노수연·오종혁·박진희·이한나, 『중국 서비스 시장 개방전략의 변화와 시사점: 상하이 자유무역시험구의 사례를 중심으로』, 2015. 9.
- 린귀룡, 「중국 세관 감독관리구역 구분 및 주요 특징」, 『KMI 중국물류리포트』 제12-4호, 2012. 4.
- 마용페이, 「중국(상하이) 자유무역시험지역 설립 배경 및 전망」, 『KMI 중국리포트』 제13-8호, 2013. 7.
- 박진희, 「중국의 자유무역시험구 추가 지정 배경 및 특징」, 『KIEP 세계경제 포커스』 Vol. 2 No. 33, 2019. 10.
- 이창주·김범중, 「상하이 자유무역구 설립 1년: 통관제도의 평가와 시사점」, 『KMI 중국물류리포트』, 제14-11호, 2014. 10.
- 장제수, 「중국(상하이) 자유무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신 동향」, 『KMI 중국물류리포트』, 제16-14호, 2016. 9.
- 정환우, 『중국 특구의 최신버전, 자유무역시험구에 주목하라』, KOTRA Global Market Report, 2018. 12.
- 조수영, 「중국 4대 자유무역시험구 건설 현황」, 『KIEP 북경사무소 브리핑』, Vol. 18 No. 6, 2015. 4.
- 한국조세재정연구원, 『주요 교역국의 통관제도 : 중국』, 2017. 12.

K&C Consulting Group, 『상해 자유무역 시범구 주요 보세구역 및 입주기업 조사보고서』, 2017. 7.

## 〈국외 문헌〉

- 国家发展和改革委员会, 『中欧班列建设发展规划(2016—2020年)』, 2016. 10.
- 国务院, 『关于印发6个新设自由贸易试验区总体方案的通知』, 2019. 8.
- 国务院, 『关于印发中国(辽宁)(浙江)(河南)(湖北)(重庆)(四川)(陕西)自由贸易试验区总体方案的通知』, 2017. 3.
- 国务院, 『关于印发中国(上海)自由贸易试验区临港新片区总体方案的通知』, 2019. 7.
- 国务院, 『关于印发中国(上海)自由贸易试验区总体方案的通知』, 2013. 9.
- 国务院, 『关于印发中国(广东)(天津)(福建)自由贸易试验区总体方案的通知』, 2015. 4.
- 国务院, 『关于印发中国(海南)自由贸易试验区总体方案的通知』, 2018. 9.
- 商务部, 『2013~2019自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施(负面清单)』(자유무역시범구 네거티브 리스트), 각 연도.
- 商务部国际贸易经济合作研究院, 『2019中国自由贸易试验区发展报告』, 2019. 3.
- 上海市·广东省·浙江省·福建省·辽宁省·天津市·海南省·山东省·江苏省·广西壮族自治区·河北省·河南省·湖北省·四川省·陕西省·重庆市·云南省·黑龙江省, 『2019년 국민경제 및 사회발전 통계 공보(国民经济和社会发展统计公报)』, 2019.
- 孙元欣, 『2019中国自由贸易试验区发展研究报告』, 格致出版社, 2019.
- 人民代表大会常务委员会, 『中华人民共和国海关法』, 2000. 7.
- 赵姝, 「沿海捎带业务解读」, 『航海技术』, 2015. 7.
- 中国港口协会, 『2018-2019中国港口发展报告』, 2019. 7.

海关总署, 『中华人民共和国海关对保税物流园区的管理办法』, 2010. 3.

## 〈인터넷 자료〉

KOTRA 해외시장뉴스, 「2019년 中 자유무역시험구 추가 지정 현황」, <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=178664> (검색일: 2019. 11. 2)

KOTRA 해외시장뉴스, 「상해자유무역시험구 린강신평지구(临港新片区) 정식 출범」, <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=178794> (검색일: 2019. 11. 25)

KOTRA 해외시장뉴스, 「제1회 중국 자유무역시험구(FTZ) 포럼 현장 스케치」, <http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/7/globalBbsDataView.do?setIdx=245&dataIdx=177327> (검색일: 2019. 9. 6)

KOTRA 해외시장뉴스, 「中, 2019년판 외국인투자 네거티브 리스트 발표」, <http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=176027> (검색일: 2019. 9. 25)

交通运输部 통계시스템, 각 항만 물동량 등 검색, <http://www.mot.gov.cn/shuju> (검색일: 2019. 10. 22)

交通运输部, 「交通运输部关于在国家自由贸易试验区试点若干海运政策的公告」, <http://www.china-fjftz.gov.cn/article/index/aid/917.html> (검색일: 2019. 9. 30).

국가법령정보센터, 『수출자유지역설치법』 제2조 및 『자유무역지역의 지정 등에 관한 법률』 제2조, <http://www.law.go.kr> (검색일: 2019. 7. 20)

国务院, 「关于做好自由贸易试验区第四批改革试点经验复制推广工作的通知」, [http://www.gov.cn/zhengce/content/2018-05/23/content\\_5292971.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2018-05/23/content_5292971.htm) (검색일: 2019. 9. 26)

国务院, 「关于做好自由贸易试验区第五批改革试点经验复制推广工作的通知」, [http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-04/30/content\\_5387852.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-04/30/content_5387852.htm) (검색일: 2019. 9. 26)

- 东方早报, 「海关详解自贸区监管创新14条」, <http://sh.people.com.cn/n/2014/0428/c355748-21095670.html> (검색일: 2019. 10. 22)
- 百度百科, 「中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定」으로 검색, <https://baike.baidu.com> (검색일: 2019. 7. 20)
- 商务部, 「商务部 海关总署关于规范自由贸易区表述的函」, <http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/b/e/200805/20080505531434.html> (검색일: 2019. 7. 20)
- 상하이기업신용정보공시시스템(上海企业信用信息公示系统), 관련 기업 정보 검색, <http://gsxt.sh.gov.cn> (검색일: 2019. 10. 22)
- 上海市浦东新区人民政府, 「他们见证了制度创新的效应」, [http://www.pudong.gov.cn/shpd/news/20160911/006005044006\\_b111eda8-0081-4881-82c1-d7c6356b0e47.htm](http://www.pudong.gov.cn/shpd/news/20160911/006005044006_b111eda8-0081-4881-82c1-d7c6356b0e47.htm) (검색일: 2019. 10. 25)
- 搜狐, 「国家明确的三年改革任务, 两年就基本完成, 上海自贸区这次干得漂亮!」, [http://www.sohu.com/a/298850606\\_765683](http://www.sohu.com/a/298850606_765683) (검색일: 2019. 9. 6)
- 搜狐, 「国务院新设6个自贸区落地! 山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江总体方案」, [http://www.sohu.com/a/336490987\\_416839](http://www.sohu.com/a/336490987_416839) (검색일: 2019. 9. 5)
- 搜狐, 「重磅! 中国在这6省区新设自贸试验区」, [http://www.sohu.com/a/336531586\\_639898](http://www.sohu.com/a/336531586_639898) (검색일: 2019. 9. 30)
- 搜狐, 「海南全岛建设只有贸易区, ‘而立之年’如何探路新征程?」, [https://www.sohu.com/a/228286836\\_100034331](https://www.sohu.com/a/228286836_100034331) (검색일: 2019. 9. 3)
- 新华网, 「习近平在首届中国国际进口博览会上开幕式上的主旨演讲」, [http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-11/05/c\\_1123664692.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-11/05/c_1123664692.htm) (검색일: 2019. 7. 20)
- 新华社, 「习近平: 决胜全面建成小康社会夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利」, [http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content\\_5234876.htm](http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content_5234876.htm) (검색일: 2019. 7. 20)
- 新华社, 「中共中央 国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见」, [http://www.gov.cn/xinwen/2018-04/14/content\\_5282456.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2018-04/14/content_5282456.htm) (검색일: 2019. 9. 3)

新华社, 「中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定」 제24항, [https://www.sohu.com/a/216562168\\_99914060](https://www.sohu.com/a/216562168_99914060) (검색일: 2019. 7. 20)

人民日报, 「以体制机制创新为核心推进自贸试验区建设——访福建省人民政府省长苏树林」, [http://www.xinhuanet.com//politics/2015-03/09/c\\_127557915.htm](http://www.xinhuanet.com//politics/2015-03/09/c_127557915.htm) (검색일: 2019. 9. 5)

一网通办-中国(上海)自由贸易试验区临港新片区管理委员会, <http://zwdt.sh.gov.cn/govPortals/gwhIndex.do?gwh=SHLGGW> (검색일: 2019. 9. 20)

中国行业研究网, 「上海自贸区金改创新经验已可复制推广」, <http://www.chinairn.com/news/20140827/140043516.shtml> (검색일: 2019. 7. 20)

지식경제용어사전, ‘자유무역지역’으로 검색, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=302942&cid=43668&categoryId=43668> (검색일: 2019. 7. 20)

天津日报, 「天津自贸区90项改革任务175项制度创新举措基本完成」, [http://www.gov.cn/xinwen/2018-05/30/content\\_5294730.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2018-05/30/content_5294730.htm) (검색일: 2019. 9. 5)

澎湃新闻, 「中转成本比新加坡低15%! 上海自贸区怎么做到的」, [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1271486](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1271486) (검색일: 2019. 10. 25)

澎湃新闻网, 「上海国际贸易单一窗口规模全球最大, 年底或推出3.0版」, [http://news.ifeng.com/a/20161207/50377188\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/a/20161207/50377188_0.shtml) (검색일: 2019. 11. 20)

한민족문화대백과, ‘자유무역지역’으로 검색, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=795068&cid=46618&categoryId=46618> (검색일: 2019. 7. 20)

航运交易公报, 「中国(上海)自由贸易试验区临港新片区国际运输便利实施细节公布」, <http://www.port.org.cn/info/2019/203884.htm> (검색일: 2019. 9. 30)

## 〈관련 자료 목록〉

장정재, 『중국 자유자무구 2.0시대 개막, 부산의 대응방안』, 2015. 3. 2.

# 기본연구보고서 발간목록

2019년

|    |  |      |
|----|--|------|
| 01 | 한반도 평화 체제 수립 대비 해양 관련 법제도 정비 방안            | 최지현  |
| 02 | 수산부문 전망모형「KMI-FOSIM」구축 연구(2차년도)            | 이현동  |
| 03 | 4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구                 | 박상우  |
| 04 | 해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구                    | 최석우  |
| 05 | 연안토지의 공공적 관리 강화를 통한 연안관리 효과 제고방안           | 윤성순  |
| 06 | 선박 배출저감기술의 국내 보급·활용 촉진을 위한 제도개선 방안 연구      | 안용성  |
| 07 | 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구                       | 최일선  |
| 08 | 주요국의 해양유전자원 관리체계 강화에 대응한 정책방안 연구           | 박수진  |
| 09 | 하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구                   | 장원근  |
| 10 | 총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구             | 이정삼  |
| 11 | 우리나라 수산업·어촌의 공익적 가치 평가 및 보존에 관한 연구         | 류정곤  |
| 12 | 우리나라 원양산업의 사회적책임 실천 강화를 위한 정책연구            | 정명화  |
| 13 | 수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 영향분석 연구               | 한광석  |
| 14 | 우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구                     | 김태일  |
| 15 | 국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구         | 전형진  |
| 16 | 해상 사이버 보안 대책방안 연구                          | 박한선  |
| 17 | 해운산업 재건을 위한 해운기업 역량강화방안 연구                 | 윤희성  |
| 18 | 국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석: 부산항 및 주요항만을 중심으로 | 하태영  |
| 19 | 동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구              | 이기열  |
| 20 | 수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 개선방안 연구       | 김은수  |
| 21 | 온도조절 컨테이너의 국제물류 분석과 대응방안 연구                | 신수용  |
| 22 | IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구(3/3)          | 박한선  |
| 23 | 환동해권 경제개발 및 협력방안 연구(3/5)                   | 최나영환 |

## 2018년

|    |  |      |
|----|--|------|
| 01 | 해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구                               | 박수진  |
| 02 | 공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구                                   | 윤성순  |
| 03 | 도서지역 해양관광 발전전략 연구 : 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로                | 홍장원  |
| 04 | 양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구                                       | 김경신  |
| 05 | 수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(1/2) - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -    | 이현동  |
| 06 | 수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구                                | 임경희  |
| 07 | 인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구  | 박상우  |
| 08 | 양식어장 환경개선 방안에 관한 연구  | 마창모  |
| 09 | 어업여건 변화에 대응한 연근해어업의 허가제도 개선 방안                             | 엄선희  |
| 10 | 과학적해양사고조사체계도입 및 구축기반 연구                                    | 박한선  |
| 11 | 컨테이너 해상물동량 예측 모형 연구 - 베이지안 방법론을 중심으로                       | 고병욱  |
| 12 | 해운기업 지배구조 및 비즈니스 유형과 경영성과 관계 분석                            | 황진희  |
| 13 | 건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로                  | 이연경  |
| 14 | 항만산업 종합통계 연구   | 하태영  |
| 15 | 항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구                                   | 최나영환 |
| 16 | 국내 컨테이너항만의 비용함수 추정과 효율성 연구                                 | 최석우  |
| 17 | 환동해권 국내기업 진출사례 분석 및 개발 추진전략- 극동 러시아 지역 사례 중심으로-            | 이기열  |
| 18 | IMO 규제기반 해사산업의 지속발전방안 연구 - 신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도) - | 박한선  |

## 수시연구보고서 발간목록

## 2019년

|    |                                     |     |
|----|-------------------------------------|-----|
| 01 | 일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구      | 임경희 |
| 02 | 수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구         | 장홍석 |
| 03 | 사업체 총조사 MD를 활용한 2016,2017 어촌지역 고용통계 | 한광석 |
| 04 | 외래 해양부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구    | 박수진 |



## 2018년

|    |  |     |
|----|--|-----|
| 01 | 선화주조선 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구                  | 윤재웅 |
| 02 | 낙시관리 실행력 제고 방안 연구                              | 이정삼 |
| 03 | 국내 항만의 대기오염물질 관리정책 및 제도 개선방안                   | 안용성 |
| 04 | 농·축산물 등의 관세행정 제도 개선을 통한 항만형 자유무역지역(FTZ) 활성화 방안 | 조지성 |
| 05 | 최저임금 상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안                 | 이기열 |
| 06 | 수산업·어촌분야 사회적 경제 활성화 방안                         | 류정곤 |
| 07 | 새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선연구 방안                    | 염선희 |
| 08 | 유엔 BBNJ 신 공해질서에 대응한 정책방안 연구                    | 박수진 |

## 현안연구보고서 발간목록

## 2019년

|    |  |     |
|----|--|-----|
| 01 | 해양관광 경쟁력 지수 개발 연구                      | 최일선 |
| 02 | 고등어류 수급통계 개선방안                         | 이남수 |
| 03 | 해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안                   | 정지호 |
| 04 | 수산물품질관리사 제도 활성화 방안                     | 황규환 |
| 05 | 항만지역 대가질 개선을 위한 데이터의 연계·활용방안 연구        | 안용성 |
| 06 | 한국산 수산물 글로벌 브랜드 가치 제고 방안 연구            | 한기욱 |
| 07 | 해양 플라스틱 대응을 위한 산업계 협력 방안 구상            | 이윤정 |
| 08 | USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점                | 안지은 |
| 09 | 해운 조세제도 개선 방안 연구                       | 안영균 |
| 10 | 어촌뉴딜 300사업 성과평가 체계 구축                  | 박상우 |
| 11 | 지역 해양수산 역량지표 개발을 위한 기초 연구              | 황재희 |
| 12 | 극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안 | 박성준 |
| 13 | 수산물 원산지 거래증빙자료의 비차보관 의무 도입방안 연구        | 임병호 |

# 2018년

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 01 | 미얀마 국립수산대학 설립 추진 방안                             | 정명화 |
| 02 | 연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구                      | 김태일 |
| 03 | 해조류 국제양식규범확산에 따른국내 김산업 수용태세 분석- ASC 인증을 중심으로-   | 이상철 |
| 04 | 청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구- 국제물류 청년인력을 중심으로 - | 박광서 |
| 05 | 컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구                         | 윤재웅 |
| 06 | 청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구                      | 김은수 |
| 07 | 자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구                         | 박혜리 |
| 08 | 연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토                            | 윤성순 |
| 09 | 강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구                | 최일선 |
| 10 | 선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구                   | 최영석 |
| 11 | 시민 참여형 연안·해양정보 생산·활용방안                          | 정지호 |
| 12 | 부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구                 | 하태영 |
| 13 | 해양바이오 산업을 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구                  | 한기원 |
| 14 | 근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석                  | 장정인 |
| 15 | 어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구                            | 이정삼 |
| 16 | 남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴                    | 이기열 |
| 17 | 한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구                    | 신수용 |
| 18 | 제3자 물류산업 발전방향 연구 - 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로          | 고병욱 |
| 19 | 신남방정책 이행 위한 우리나라-베트남 수산분야 개발협력 방안 연구            | 정명화 |
| 20 | 신 해양도시 조성 필요성 연구                                | 최지연 |
| 21 | 지역 해양수산 혁신사업 발굴과 추진방향                           | 최지연 |
| 22 | 학교급식의 수산물 이용 활성화 방안                             | 문석란 |
| 23 | 주민주도의 에너지 자립형 어촌마을 모델 연구                        | 박상우 |
| 24 | 페루 수산업 실태 및 수산 협력 방향                            | 엄선희 |
| 25 | 경제 총 조사 마이크로 데이터를이용한 어촌지역 고용지표 통계생산             | 한광석 |
| 26 | 서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구                           | 남정호 |
| 27 | 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안                   | 홍장원 |
| 28 | 어촌지역재생을 통한 청년일자리 창출방안 연구                        | 박상우 |

|    |                                   |      |
|----|-----------------------------------|------|
| 29 | 해상풍력클러스터 조성을 위한 항만 및 배후단지 활용방안 연구 | 이종필  |
| 30 | IMO 배출가스 규제 강화에 대비한 국내 해운산업 대응 전략 | 이호춘  |
| 31 | 외래병해충에 대한 항만분야 방제체계 개선방안          | 최나영환 |
| 32 | 수산물 생산·유통분야 블록체인 기술의 도입가능성과 도입방안  | 고동훈  |

## 일반연구보고서 발간목록

### 2019년

|    |  |     |
|----|--|-----|
| 01 | 양식수산물의 경영비 조사체계 구축에 관한 연구                              | 백은영 |
| 02 | 딥러닝 기반의 건축물선 사항예측 연구                                   | 윤희성 |
| 03 | 해운-조선산업 관계분석 연구 - 컨테이너 신조발주량 예측 -                      | 최건우 |
| 04 | 디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅰ) -디지털 공급사슬 생태계 정보통합지도 구축 중심- | 최상희 |
| 05 | 시민 건강증진을 위한 해안관리 방향                                    | 정지호 |
| 06 | 우리나라 주요 국제여객항 운영체계 개선방안 연구 : 운영, 시설, 제도를 중심으로          | 이경한 |
| 07 | 북한 서해 해양관광 활성화 방안                                      | 윤인주 |
| 08 | EU의 수산물 소비 특성 및 수출 전략(프랑스, 스페인을 중심으로)                  | 김지연 |
| 09 | 해양수산 위성계정 기초연구(Ⅰ)                                      | 장정인 |

### 2018년

|    |                                  |     |
|----|----------------------------------|-----|
| 01 | 전라남도 작은 SOC사업 활성화 방안             | 김근섭 |
| 02 | 2019 국내 물류기술 수요조사 및 분석           | 최상희 |
| 03 | 러시아 Arctic LNG-2 사업 참여 방안 연구     | 김민수 |
| 04 | 물류기술 R&D 추진성과 분석 연구              | 강무홍 |
| 05 | 우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구       | 김형근 |
| 06 | 북한 동해 해양관광 활성화 방안                | 윤인주 |
| 07 | 해양수산 분야 북극권 4차 산업기술 수요조사 및 분석 연구 | 김민수 |
| 08 | 경상북도 논 생태양식 육성 방안                | 이상철 |
| 09 | 남북관계 변화에 따른 해운협력 기반 구축 방안        | 황진희 |

|    |                            |     |
|----|----------------------------|-----|
| 10 | 영토 권원 이론의 현대적 발전과 한계       | 김원희 |
| 11 | 동해표기 문제 연구                 | 현대송 |
| 12 | 우리나라 기업의 창장물류 활용방안 연구      | 김형근 |
| 13 | 태국의 수산물 소비트렌드 분석 및 수출 전략연구 | 임경희 |
| 14 | 제주 해상풍력발전지구 제도 개선 연구       | 육근형 |
| 15 | 해양수산 분야 9브릿지 구축방안 연구       | 박성준 |
| 16 | 강원도 어촌 신활력 제고방안            | 박상우 |

우리나라 해운·물류기업의 중국  
자유무역시범구 활용방안 연구

인 쇄 | 2019년 12월 28일 인쇄

발 행 | 2019년 12월 30일 발행

발 행 인 | 장 영 태

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | (주)디자인월드 051-916-1533

---

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337  
정가 6,000원