



중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제17-14호
 2017년 7월 21일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 중국 택배 유형별 업무량 및 매출 규모 비율

유형	업무량	매출규모
타지역 택배 (异地快递)	74.3%	52.8%
도시내 택배 (同城快递)	23.7%	14.2%
국제택배	2%	10.8%

주 : 매출규모의 22.2%는 기타 유형
 자료 : 中国国际贸易邮政局, 「2016年邮政业运行情况」

■ 2016년 중국 도시별 택배 업무량 (억 건)

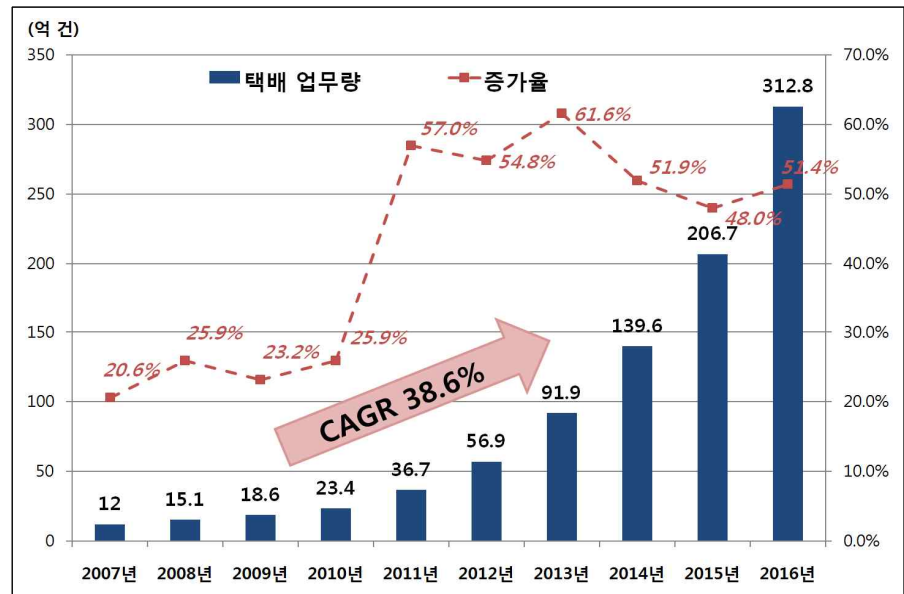
	지역	택배 업무량
1	광저우(广州)시	28.67
2	상하이(上海)시	26.03
3	선전(深圳)시	20.45
4	베이징(北京)시	19.60
5	항저우(杭州)시	18.05
6	진화(金华)시	16.90
7	둥관(东莞)시	10.69
8	쑤저우(苏州)시	8.51
9	청두(成都)시	6.15
10	원저우(温州)시	5.87
	합계	160.92

자료 : 상통

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장



자료 : 中国国际贸易邮政局(<http://www.spb.gov.cn/>), 「邮政业运行情况」, 각 호 공보

2016년 중국 택배 업무량 312.8억 건, 전년대비 51.4% 성장

2016년은 '13·5' 계획이 처음 실시되는 해이다. 중국 내 규모이상 택배 기업들의 택배 업무량은 312억 8천만 건으로 전년대비 51.4%의 성장을 기록했다. 2016년 택배업 업무 수익은 3,974억 4천만 위안으로 전년대비 43.5% 증가했다. 택배 유형별로는 타지역 택배 업무량이 전체의 74.3%를 기록했으며, 그 다음으로 도시 내 택배 23.7%, 국제택배(홍콩·마카오·대만 포함) 2%의 순이었다. 중국 도시별 택배 업무량을 살펴보면, 2016년에 광저우가 28억 6,700만 건으로 가장 많았으며, 상하이가 26억 300만 건, 선전이 베이징시를 넘어서 20억 4,500만 건으로 3위를 차지했다. 상위 10대 도시의 택배 업무량이 중국 전체의 51.4%를 차지했다.

한편, 택배물류자문망(快递物流咨询网)은 2017년 택배업에 대해 다음과 같이 전망했다. 택배업은 고속 성장에서 저성장으로 진입하고, 택배업과 물류업이 연결되면서 종합적인 물류산업으로 발전하게 될 것이다. 택배업의 인프라 투자는 더욱 강화되고, 택배업 간의 M&A는 조속히 추진되며, 택배업 간의 가격경쟁이 점차적으로 완화될 것이다. 항공택배가 새로운 경쟁 사업으로 등극하고, 택배의 포장재료를 친환경적으로 전환함은 물론 전통 3륜차가 주요 배송 교통수단으로 적극 자리 잡게 되고, 택배 시장의 업무분장은 더욱 세분화 될 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

마용페이(马永飞)
세계관세기구(WCO)
아태지역정보센터 박사



연구 분야

경제외교, 국제통상, 국제물류 등

주요 활동

중국세관학회 회원,
중국법학회 회원 및 특약 기고인.

전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망

1 중국 통상구의 개념

과거의 통상구(口岸)는 원래 국가에서 지정한 대외통상을 담당하는 연해항만을 가리킨다. 그러나 지금의 통상구는 경제무역과 교류의 개항장(商埠)뿐만 아니라 정치, 외교, 과학기술, 문화, 관광, 이민 등의 기능을 포함하는 종합적 항만이 되었다. 그리고 통상구의 범위 또한 확대되어 연해항만뿐만 아니라 육상, 항공 교통운송수단의 발전과 더불어 대외무역화물, 출입국인원, 수하물, 우편물 및 국제택배 등 철도나 항공으로 기타 국가에 직접 갈 수 있게 되었다.

따라서 중국은 국제복합운송, 국제항공택배, 우편특송, 기타 대외무역 및 변경무역이 있는 곳에 통상구를 개설하였다. 다시 말하면 통상구는 국가에서 지정한 대외거래의 관문이자 국제화물운송의 허브라고 볼 수 있다. 즉 통상구는 특수한 국제물류 교차점이라고 볼 수도 있다. 중국에서 통상구는 주로 국가에서 지정한 대외경제무역, 정치, 외교, 과학기술, 문화관광 및 이민 등의 거래나 교류를 목적으로 하고, 이러한 기능을 실현하기 위하여 인원, 화물 및 교통수단이 출입국 하도록 개발된 항만, 공항, 버스터미널과 통로를 의미한다.

20세기 80년대 이래, 신자유주의 정책의 추진하에 무역자유화, 생산글로벌화, 자본글로벌화를 주요 특징으로 하는 경제글로벌화가 빠르게 발전하였고, 세계경제의 성장에 강한 동력을 제공하였다. 그러나 동시에 이러한 추세는 자본이 신속하게 그 소수의 탑 위치에 있는 자본가한테 집중됨으로써 전 세계적으로 빈부격차 양극분화, 성장불균형 및 사회분열현상이 심각해지도록 하였다. 특히 2008년 금융위기가 촉발된 이후 자본주의가 주도하는 글로벌화된 모순과 폐단이 날로 두드러지고 있다.

시진핑 총서기는 “경제글로벌화는 많은 새로운 문제를 가져왔으나 이를 전적으로 부정하는 것은 바람직하지 않고 이러한 추세에 적응하고 정확한 방향으로 유도하여 부정적 영향을 없애고 모든 국가와 민족에게 혜택이 돌아가도록 하여야 한다.”고 하였다. 현재 중국에서 제기한 ‘일대일로’ 구상은 이러한 세계와 지역경제가 직면한 문제를 해결하기 위한 ‘중국해결책’이고 이는 신형 글로벌화 탐색, 글로벌 경제구조를 합리화, 인류운명 공동체를 실현하는 중요한 수단이다.

2 중국 통상구 설치 및 운영 현황

현재 중국은 이미 항만과 공항을 중심으로 도로, 수로 및 철도 네트워크에 기반한 다차원적인 통상구 물류인프라 체계를 구축하였다. 또한 중국은 연해(沿海), 내륙하천 수상운수(沿江水运), 항공 및 내륙변경을 포함한 전방위적이고



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-06	07-21
종합지수	806.26	877.33
일본 향로	653.60	664.15
구주 향로	1059.04	1153.80
미서부 향로	682.17	651.48
미동부 향로	860.49	876.28
한국 향로	556.25	585.85

주 : '01-06' 2017년 1월 6일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-06	07-21
종합지수	992.60	1152.94
석탄	996.54	1235.35
곡물	770.59	1135.57
금속광석	1030.54	1022.10
정유	1239.27	1262.87
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이항운교역소

다차원적인 통상구 개방구도를 형성하였다. 2016년 말 기준으로 전국에 국무원 허가를 받아 개방한 통상구는 295개이다. 이 중에서 수상운송통상구는 135개(해운통상구 80개, 내륙하천통상구 55개)이고, 항공, 철도 및 도로통상구는 각각 70개, 20개 및 70개가 있다.

세계경제 회복세가 기대에 미치지 못하고, 외부수요가 저조하고, 국제금융시장의 파동이 심하고, 대중상품(bulk commodity) 가격이 지속적으로 하락하는 등의 영향을 받아 최근 통상구를 통과하는 물동량은 하락하였으나, 동시에 인원과 운송도구 통과량은 안정적인 증가세를 보이고 있다. 2015년 1년 동안 통상구를 통과한 수출입화물은 총 31억 8,374만 톤이다. 이중 수상운송통상구는 30억 5,059만 톤으로 전년대비 2.6% 감소하였다. 도로통상구는 8,891만 톤으로 전년대비 5.3% 감소하였고, 철도통상구는 3,583만 톤으로 전년대비 16.3% 감소하였다. 또한 공항통상구는 841만 톤으로 전년대비 11.1% 감소하였다. 출·입국인원 수는 5억 2,222만 인차(변경 민간용 통행증을 지참하지 않은 출·입국인원은 포함되지 않음)이고 전년대비 6.6% 증가하였다. 출입국 교통운송도구는 2,633만 8,466량(艘, 列, 架)으로 전년대비 1.6% 증가하였다. 수상운송통상구를 통한 물동량은 하락세를 보이지만 통상구를 통과한 전체 물동량의 95.8%를 차지하여 여전히 절대적인 우위를 보이고 있다(<표 1> 참조). <표 2>에서 살펴보면 전국 상위 5개 수상운송통상구는 상하이, 칭다오, 탕산, 톈진 및 스즈(石臼) 통상구이다.

<표 1> 2015년 유형별 통상구 운영실적

구분	물 동 량 (만 톤)	출·입국인원 (만 인차)	출입국 운송도구량 (艘, 列, 架)
해운통상구	268,320	1,840	329,948
내륙하천통상구	36,739	419	98,208
도로통상구	8,891	37,663	25,078,643
철도통상구	3,583	502	48,497
항공통상구	841	1,1798	783,170
합계	318,374	52,222	26,338,466

주 : 인차는 왕복인원 수를 합한 것임.

<표 2> 2015년 상위 5개 수상운송통상구 운영실적

구분	통상구	물동량(톤)			2015년 순위	2014년 순위
		합계	수입	수출		
상하이	상하이	275,886,546	149,869,514	126,017,032	1	2
산둥	칭다오	275,442,687	212,059,496	63,383,191	2	1
허베이	탕산	274,733,130	255,823,318	18,909,812	3	3
톈진	톈진	242,265,755	174,200,873	68,064,882	4	4
산둥	스즈	197,178,027	185,658,775	11,519,252	5	6

여기에서 주목해야 할 부분은 공항을 통한 출·입국인원 수의 증가세가 매우 빠르고, 내륙지역 특히 중서부지역이 가파른 증가세를 보였다. 2015년 공항을 통한 출·입국인원 수는 1억 1,798만 명이고 전년대비 14.8% 증가하였다. 이중 청두공항통상구의 2015년 출·입국인원 수는 전년대비 26.9% 증가하여 전국



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

공항통상구에서 4위를 차지하여 전년 대비 1단계 상승하였다. 칭하이성 시닝 공항통상구의 2015년 출·입국인원 수는 3만 1,399명으로 2014년 대비 10배 이상 증가하여 양호한 성장세를 보여주고 있다. 출·입국인원 수 상위 5개 공항통상구는 상하이, 베이징, 광저우, 청두 및 항저우이다.

2014년 8월 25일, 국무원은 17년만에 주최한 전국통상구운영간담회에서 왕양부총리는 통상구의 업적을 충분히 인정하면서 통상구는 대외개방의 관문이고 시장과 자원을 연결하는 중요한 경로라고 지적하였다. 통상구는 중국 개방형경제체계의 중요한 기반이고, 통상구의 성장이 없으면 현재 세계 1위 무역대국의 지위도 존재하지 않았을 것이다. 통상구는 체제개혁의 시험장소(试验田)이고 많은 중대한 개혁조치는 통상구를 바탕으로 선제적으로 시행되었다. 통상구는 대외우호교류의 교량적 역할을 하고 있다. 세계는 통상구를 통해 중국을 알게 되고, 중국은 통상구를 통해 세계로 나아간다. 통상구는 또한 국가 안전의 중요한 보호막이고 밀수, 마약, 밀입국 및 전염병을 차단하는 작용을 하고 있다.

‘12차 5개년 계획’ 기간, 특히 공산당 18차 대표대회 3중전회 이후 중국 통상구는 큰 성적을 내면서 성장하였다. 첫째, 세관과 검역당국이 협력하여 ‘3가지 1’ 제도를 전면적으로 보급하였다. 세관과 검역의 ‘1차 신고, 1차 검사, 1차 통과허가’ 협력은 이미 전국의 모든 직속 세관과 검역당국에서 실행되었다. 양측에서 공동으로 개발된 ‘1차 신고시스템’은 2014년 4월 30일에 정식으로 오픈하여 출·입국 화물에 동시에 적용하여 기업의 신고절차를 줄이고 통관효율성을 제고하였고 통관비용을 절감하였다. 기업보고에 따르면 새로운 조치의 실행은 30%의 세관-검역 중복신고항목을 줄일 수 있고, 신고 과정에서의 시간 절감효과는 25~30%이며 검사 과정에서의 시간과 비용은 모두 50% 가까이 절감하였다.

둘째, 지역통과 일체화 개혁이 지속적으로 심화되고 있다. 세관(해관)은 징진지(京津冀), 창장경제벨트, 범 주장(泛珠) 4성(四省, 광둥, 푸젠, 광시, 후난)¹⁾, 실크로드경제벨트 및 동북지역에서 각각 세관통과 일체화 개혁을 실시하여 다른 지역 세관 간 ‘3가지 상호인정’ 제도를 실행하여 기업은 자주적으로 신고, 납세 및 검사지점을 선택할 수 있어 수출입 평균 세관통과시간과 비용이 재래식 통관방식에 비해 크게 절감할 수 있었다. 계산에 따르면 개혁 이후 베이징의 기업이 텐진항에서 화물수입 시 통관시간이 약 3일 줄이고, 운송비용은 30% 가까이 절감할 수 있다.

셋째, 국제무역 단일창구화 체계 구축이 순조롭게 추진되고 있다. 세관(국가통상구사무실)은 통상구 검사부서와 함께 2014년부터 적극적으로 상하이 양산보세항 구역 국제무역의 단일창구화 시범프로젝트를 추진하여 2015년 6월 상하이 ‘단일창구’ 1.0 버전이 정식 운영되어 참여기관은 세관, 검역, 해사, 이민심사, 상무국, 국가세무국 및 외환 등 17개 통상구와 무역감독관리부서가

1) 범 주장 삼각주는 9개 성(광둥, 푸젠, 장시, 광시, 하이난, 후난, 쓰촨, 윈난, 구이저우)과 2개 특별행정구(홍콩, 마카오)를 말함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

프로젝트에 참여하였다. 현재 상하이 통상구에서 단일창구 심사를 이용하고 있는 기업은 초기의 10개에서 1,000개로 증가하여 데이터의 중복입력과 신고 시간을 감소하여 사회로부터 좋은 평가를 받았다. 기타 연안항만 지역의 통상구도 상하이 시범구의 경험을 채용하고 있고 텐진, 광둥, 푸젠 지역의 단일창구는 이미 운영에 투입되었다.

넷째, '3가지 상호인정' 체계 구축이 큰 진전을 가져왔다. 주요 내용으로 세관과 검역당국이 협력하여 '3가지 1' 제도를 전국에 보급하고 지역통관일체화, '원스톱' 통관 및 페이퍼 리스화 프로젝트가 현저한 효과를 거두어 통상구 통관 환경이 크게 개선되었다. 통상구 개방 수량과 품질이 끊임없이 제고되었고, 기능 배치가 점차 최적화되어 통상구 건설에 대한 자금투입이 증가하였다. 또한 통상구 인프라가 완벽해지고, 통상구 정보화 및 스마트화가 강화되어 통상구가 국가중대전략과 외교활동에 필요한 지원을 할 수 있는 능력과 수준이 크게 제고되었다.

3 통상구 구조

예를 들어 일부 지역의 통상구는 너무 가까이 위치하고, 기능이 중복되는 문제가 존재한다(이번 '13·5 계획'은 통상구 자체는 섭외교통 허브라는 기본 속성에 입각하여 통상구 자체의 발전규칙을 따르고 위에서 아래로 매 단계마다 상부구조 설계를 강화하여야 한다고 강조하였다. '13·5 계획'은 통상구 군집을 형성하고 허브 통상구를 육성하고 일대일로 건설, 징진지 지역 협동발전, 창장경제벨트발전 등의 국가 중대전략과 국가 대외개방의 전체 레이아웃에 근거하고, 통상구 자체의 자질과 지역우위 및 현지의 외향성 경제발전수준, 산업구조와 결합하여 통상구 군집과 허브통상구를 육성한다. 허브 통상구와 통상구 군집내의 주요 통상구의 건인작용을 발휘하여 기타 통상구가 허브 통상구나 통상구 군집을 중심으로 합당하게 포지셔닝하고 각 통상구는 분업이 명확하고 우위를 상호 보완하고 서로 협력하고 질서 있게 경쟁하도록 한다). 통상구 인프라 건설에서 존재하는 주요 문제는 두 가지 면에서 집중적으로 반영된다. 첫째, 국가표준이 부재하여 검사부서는 각자의 표준을 집행하고, 허세를 부리는 현상이 심각하고, 동시에 표준초과 및 표준미달 현상이 병존한다. 둘째는 재화공유가 제대로 되지 않아 중복개발 현상이 심각하고, 통상구 내 CCTV 수량이 과도하게 많은 문제가 존재한다.

4 중국 통상구의 미래 발전 전망

통상구는 대외경제무역 발전을 추진함에 있어서 매우 중요하나 현재 중국의 통상구 운영 과정에 여전히 일부 문제가 존재한다. 즉, 통상구의 작업효율성이 낮고, 통상구내 여러 부서의 협업이 유력하게 이루어지지 않고, 통상구



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

통과효율성이 낮은 점 등을 예로 들 수 있다. 이러한 문제들은 화물과 인원의 원활한 통과에 부정적인 영향을 끼쳤다. 현재 국가통상구사무실은 관련 기관을 조직하여 ‘국가통상구검사인프라건설표준(国家口岸检查基础设施建设标准)’을 제정하였다.

중앙정부는 앞에서 열거한 문제들을 해결하여야 할 필요성이 존재하고 대외 무역하락세가 가져다주는 압력도 비교적 큰 상황에서 대외개방을 확대할 것을 제기하였고, 이러한 배경 하에 이번 ‘의견서’가 정식으로 공포되었다. ‘의견서’ 공포 과정에서 특히 현재 대외경제와 무역에 존재하는 문제를 해결하고자 하였다. 예를 들어 경제 신장타이 하에 중국은 연속 2년 화물무역 1위를 유지한 것과 동시에 대외무역의 재래적인 경쟁우위와 과거의 비용우위가 점차 약해지고 있고, 새로운 경쟁우위가 아직 형성되지 않았으며 대외무역의 안정적 증가 및 경제구조 조정의 압력이 증가하고 있다.

이외에 내륙과 연안의 개방 정도가 일치하지 못하기 때문에 통상구 제도를 강화하고, 개선하는 것이 필요하다. 통상구가 무역편리화에 주는 영향을 논하는 과정에서 첫째, ‘일대일로’의 내륙지역의 관련 통상구 배치를 강화하고, 국경지역의 개방을 확대하고 연안지역의 통상구 개방수준을 제고하여야 한다. 둘째, 대외무역 환경 개선 면에서 이번 ‘의견서’는 전국의 일체화 통관을 추진하여야 한다고 제기하였고, 현재 중국은 40여개 세관이 있고 세관마다 관할구역이 존재한다. 일체화 제도 실행 이전에는 관할구역 간 화물의 통과가 순조롭지 못하기 때문에 현재는 일체화 통관을 실행하여야 한다. 셋째, 통상구의 각 부서들은 18차 3중전회에서 제기한 통상구 각 부서들의 ‘정보공유, 감독관리 상호 인정, 법률집행 상호 도움’ 원칙에 따라 운영하고 ‘연합 법 집행(執法), 연합검사’의 범위를 확대하여야 한다. 다시 말하면 과거의 단독(직렬 연합) 법 집행(串聯執法)을 현재의 통합(병렬 연합) 법 집행(并聯執法)으로 변경되는 것이다. 과거에는 통상구의 많은 부서에서 법 집행을 하였고, 통상구에서의 검사기관은 세관, 이민국, 검역국 및 상품검사국 등의 기관이 존재하였다. 출국인원이 귀국 시 먼저 검역검사를 받고, 이민국검사를 받고 다시 세관검사를 받아야 하는데 이것을 단독(직렬 연합) 법 집행이라 한다. 현재는 통상구 내부의 협력을 강화하여 통합(병렬 연합) 법 집행체제로 변경되었는데, 주요 화물은 한번 신고로 모든 문제를 해결하고 예전처럼 번잡한 수속을 밟지 않아도 된다.

현재의 여건에서 통상구에 대한 행정간소화와 권력을 하부 기관에 이양하는 것을 추진하여 일부 통상구 통관 및 수출입 과정에서의 행정심사 항목을 철폐하고 모든 비행정 허가심사를 취소한다. ‘비침입, 비간섭식’ 검사 비율을 높인다. 특히 수입 컨테이너에 대하여 스캔검사방식을 채용하여 예전의 오픈 및 화물 추출을 통한 검사방식을 바꾸고, 수출입 과정에서의 규정에 어긋난 행정수수료를 완전히 취소하고 관련 수수료 징수를 규범화하여 대외무역기업의 부담을 덜어준다.

이외에도 통관과정에서의 세관신고와 수속 프로세스를 개선하고 관련 문서의 페이퍼 리스화를 추진하여 기업신고 효율성을 제고하고, 세관신고비용을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

줄인다. 이러한 조치들은 모두 대외무역 발전, 무역편리화 및 통관기업을 위한 양질의 서비스 제공 등 사회에서 관심이 높은 이슈에 기반을 두고 이를 합리적으로 처리한다. 통상구 운영체제 개선을 통해 대외경제무역에 적극적인 작용을 할 것으로 기대된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

全球化视野下中国口岸开放现状与发展展望

古往今来,口岸原指由国家指定的对外通商的沿海港口。但现在,口岸已不仅仅是经济贸易往来(即通商)的商埠,还包括政治、外交、科技、文化、旅游和移民等方面的往来港口;口岸也已不仅仅指设在沿海的港口,随着陆、空交通运输的发展,对外贸易的货物、进出境人员及其行李物品,邮件包裹等,可以通过铁路和航空直达一国腹地。因此,在开展国际联运、国际航空邮包邮件交换业务以及其他有外贸、边贸的地方,国家也设置了口岸。简单地说,口岸是由国家指定对外往来的门户,是国际货物运输的枢纽。从某种程度上说,它是一种特殊的国际物流结点。在中国,口岸主要是指由国家制定对外经贸、政治、外交、科技、文化旅游和移民等来往,并供往来人员、货物和交通工具出入国(边)境的港口、机场、车站和通道。

上世纪80年代以来,在新自由主义政策推动下,以贸易自由化、生产国际化和资本全球化为主要特征的经济全球化飞速发展,为世界经济增长提供了强劲动力;但同时也使财富迅速集聚到极少数顶层资本所有者手中,造成世界范围的贫富两极分化加剧、发展不平衡问题突出、社会分裂现象严重。特别是2008年国际金融危机爆发后,资本主义主导的全球化矛盾和弊端更加凸显。习近平总书记指出:“经济全球化确实带来了新问题,但我们不能就此把经济全球化一棍子打死,而是要适应和引导好经济全球化,消解经济全球化的负面影响,让它更好惠及每个国家、每个民族。”目前中国提出的“一带一路”倡议,正是为解决当前世界和区域经济面临的问题而贡献的“中国方案”,是探索新型全球化、完善全球经济治理、实践人类命运共同体的重要抓手。

目前,中国已经构建了以港口、航空口岸为中心,以公路、水路、铁路为网络的立体化的口岸物流基础设施体系,形成了以沿海、沿江水运、航空和内陆边境全方位的立体化口岸开放格局。截至2016年,全国共有经国务院批准开放的口岸295个,其中水运口岸135个(海运口岸80个,内河口岸55个),航空口岸70个,铁路口岸20个,公路口岸70个。

受世界经济复苏不及预期、外需低迷、国际金融市场波动较大,大宗商品价格持续走低等因素的影响,近年来经口岸进出的外贸货运量出现下降;同时进出境人员和运输工具数量保持稳步增长。2015年,全年通过口岸进出的货运总量达31.84亿吨。其中水运口岸30.51亿吨,同比减少2.6%;铁路口岸0.36亿吨,同比减少16.3%;公路口岸0.89亿吨,同比减少5.3%;航空口岸0.08亿吨,同比减少11.1%。出入境人员52222万人次(未含持边民通行证进出的人员),同比增长6.6%。出入境交通工具2633.8万辆(艘、列、架)次,同比增长1.6%。水运口岸的运量虽然在下降,但总体看,水运口岸的外贸货运量占全国口岸运量的95.8%,运量优势仍然明显。(见表1)列全国水运口岸运量的前五位分别是上海、青岛、唐山、天津、石臼(见表2)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

表 1 : 2015年不同类型口岸运行数据统计表

	外贸货物 (万吨)	进出境人员 (万人次)	进出境运输工具 (艘、辆、架次)
海运口岸	268320	1840	329948
内河口岸	36739	419	98208
公路口岸	8891	37663	25078643
铁路口岸	3583	502	48497
航空口岸	841	11798	783170
合计	318374	52222	26338466

表 2 : 2015年排名前5位水运口岸情况表

省份	口岸名称	进出口货运量(吨)			2015年排名	2014年排名
		合计	进口	出口		
上海	上海	275886545	149869514	126017032	1	2
山东	青岛	275442686	212059496	63383191	2	1
河北	唐山	274733130	255823318	18909812	3	3
天津	天津	242265755	174200873	68064882	4	4
山东	石臼	197178027	185658775	11519252	5	6

值得注意的是全国航空口岸出入境人次增长迅速，内陆地区特别是中西部地区表现突出。2015年通过全国航空口岸出入境人员1.18亿人次，同比增长14.8%。其中成都航空口岸2015年出入境人员同比增加26.9%，在全国航空口岸中排名第4位，比上年又攀升一个位次。青海省西宁航空口岸，2015年出入境人员31399人次，比2014年增长10余倍，呈现良好发展态势。出入境人数居前五位的航空口岸分别是上海、北京、广州、成都、杭州。

2014年8月25日，时隔17年后，国务院再次召开全国口岸工作座谈会，汪洋副总理在讲话中充分肯定口岸工作成绩，他指出，口岸是对外开放的门户，是连接和利用两个市场、两种资源的重要渠道。口岸是中国开放型经济的重要支撑，没有口岸的发展，就不会有今天世界第一贸易大国的地位；口岸是体制改革的“试验田”，许多重大改革措施都是依托口岸先行先试的；口岸是对外友好交往的桥梁，世界通过口岸了解中国，中国通过口岸走向世界；口岸还是国家安全的重要屏障，将走私、贩毒、偷渡、疫情疫病等挡在国门之外。

“十二五”期间，特别是十八届三中全会以来，中国口岸发展取得了突出成绩。一是关检合作“三个一”全面推广。关检“一次申报、一次查验、一次放行”合作已全面推广到全国所有直属海关和检验检疫部门，双方共同研发的统一版“一次申报系统已于2014年4月30日正式上线，同时适用于进出口货物，有效减少了企业申报环节，提高了通关效率，降低了通关成本。据企业反映，关检合作“三个一”的实施，减少了约30%的关检重复申报项目，申报环节节省时间约25%-30%，查验环节节省时间及费用均近半。二是区域通关一体化改革不断深化。海关总署先后在京津冀、长江经济带、“泛珠”四省、丝绸之路经济带及东北地区启动了区域通关一体化改革，推动不同区域海关机构间实现“三互”，企业可自主选择申报、纳税、验放地点。实现了“多地通关，如同一关”，进出口平均通关时间和通关成本比传统模式大幅降低。据测算，改革后，北京企业在天津港进口货物，通关时间减少约3天，运输成本节省近3成。三是国际贸易“单一



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

窗口”建设工作顺利推进。海关总署（国家口岸办）会同口岸查验部门从2014年起积极推动上海洋山保税港区国际贸易“单一窗口”试点，2015年6月上海“单一窗口”1.0版正式上线运行，参与单位扩大到海关、检验检疫、海事、边检、上午、国税、外汇等17个口岸和贸易监管部门。目前上海口岸使用“单一窗口”的企业已从最初的10家达到1000余家，减少了同类数据项的重复录入，申报时间有所缩短，取得了良好的社会反响。其他沿海地区口岸正加速复制上海试点经验，天津、广东、福建三地“单一窗口”已投入运行。四是“三互”大通关建设取得突破。主要是，关检合作“三个一”在全国范围内推广，区域通关一体化、“一站式”作业及通关无纸化作业成效显著，口岸通关环境明显改善；口岸开放的数量和质量不断提升，功能布局日益优化，口岸建设资金投入力度加大，口岸查验基础设施不断完善，口岸信息化智能化建设持续加强，口岸服务于国家重大战略和外交大局需要的能力和水平进一步提高。

口岸布局：比如说某些口岸靠得太近，功能雷同等等（本次《规划》则回归口岸本身是涉外的交通枢纽节点这一基本属性，更加强调口岸应遵循口岸自身发展规律，自上而下，每一层级都要从自身一盘棋角度加强顶层设计。《规划》提出要打造口岸集群和枢纽口岸，要根据“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家重大战略和国家对外开放总体布局，结合口岸的自然禀赋、区位优势，以及当地外向型经济发展水平、产业布局，打造若干口岸集群和枢纽口岸。有效发挥枢纽口岸和口岸集群内主要口岸的牵引和带动作用，其他口岸围绕枢纽口岸或口岸集群内主要口岸合理定位，各口岸之间分工合理、优势互补、相互协作、竞争有序。）口岸基础设施建设当中存在的主要问题集中体现在两个方面，一是缺乏国家标准，查验部门都执行各自标准，造成攀比现象严重，同时也造成超标现象和落后现象并存；二是共享共用不够，重复建设现象严重，口岸上监控探头林立。

口岸对于促进对外经贸发展非常重要，但是目前在我们国家的口岸运行当中，还存在一些问题：比如口岸工作效率还不高，口岸几个部门间协同配合还不够有力，另外还有口岸通行效率还不够高。这些问题，都在一定程度上影响了货物的顺畅进出，也影响了人员顺畅进出境。当前，国家口岸办组织有关单位编制了《国家口岸查验基础设施建设标准》。

为了解决这些问题，当前对外贸易下行的压力也比较大，中央提出进一步对外开放，在这种背景下，我们出台了这么一个《意见》。在出台《意见》中，特别是围绕要解决当前对外经济 and 外贸问题。比如在经济的新常态下，我们国家已经在两年连续保持了货物贸易第一大国的同时，但是外贸的传统竞争优势，还有过去成本优势正在逐渐削弱，新的竞争优势还没有完全形成，外贸稳增长、经济调结构的压力增大。另外，内陆和沿海的开放程度又不够协调，因此急需加强和改进口岸工作。谈及口岸工作在促进贸易便利化方面的工作内容，一是要完善“一带一路”的内陆地区的口岸支点布局，加快沿边地区开放步伐，提升沿海地区口岸开放水平。二是在改善外贸发展环境方面，这次《意见》中提出来，第一个要统筹推进全国的一体化通关，也就是说，全国目前有40多个海关，每一个海关都有一个关区。过去没有实行一体化之前，关区和关区之间的货物不是很顺畅，现在要实行一体化通关。三是加快口岸各个部门的按照十八届三中全会提出的加强口岸各部门间“信息互换、监管互认、执法互助”，扩大“联合执法、联合查验”的范围。用一句通俗的话来说，就是把过去的“串联执法”



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

改变成“并联执法”。过去，我们口岸多部门执法，在口岸的查验机构有海关、边检、动植物检验检疫和商品检验检疫等。大家出国回来后先过一个卫检，然后再过边防检查护照，再过海关，这叫“串联执法”。现在，我们准备加强口岸合作，把口岸改为“并联执法”，也就是说，主要是货物能够一次性申报就可以解决问题，不要过多道手续。

统筹兼顾，稳步推进。在现有基础上，进一步将加大口岸简政放权力度，再取消下放一批涉及口岸通关及进出口环节的行政审批事项，全部取消非行政许可的审批。要进一步提高“非侵入、非干扰式”检查检验的比例，特别是对进口的货物集装箱检查，采取扫描的形式，而不是用打开箱子把货物掏出来检查的方法，提高“非侵入、非干扰式”的检查比例。坚决取缔进出口环节违规设立的行政事业性收费，进一步规范进出口环节经营服务性收费，切实减轻外贸企业的负担。还要优化通关环节的报关和手续办理，加快推进监管证件无纸化进程，提高企业申报效率，节约报关成本。这些措施都将落脚点放在支持外贸发展，促进贸易便利、服务通关企业等经济社会关心、关注的热点方面。我们相信，通过加强和改进口岸工作，一定会对外经济贸易发展起到很积极的作用。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 세관(해관), 2017년 7월 1일부터 전국 세관 일체화 개혁 추진
- 중국 항만 발전은 세계 상위 수준, 90% 이상 수출입 화물이 항만을 통과
- 환발해 항만군, '일대일로' 발전에 매진, Sea&Rail 연계운송 촉진
- 텐진 크루즈모항 : 관광으로 세계와 소통한다

해운 · 항만 · 물류

- China Merchants Energy Shipping사 10억 달러 신조선 용자담보 획득
- 주하이항(珠海港)-브라질 빅토리아항 직행 항로 개통
- 쓰촨 루저우, 내륙 '자유무역항' 구축
- 후둥중화조선소(沪东中华造船) 17.4만 m³ LNG 4척 수주 획득
- 충칭-윈난-랴오스-태국 아세안 물류대통로 화물열차 개통
- 장자강-타이창-인천 컨테이너 정기선항로 첫 출항 성공
- 2017년 7월부터, WAN HAI항운 중국-동남아 네트워크 강화

- 초상국그룹, 잉커우항과 협력하여 스마트항만 혁신
- 저장성 세계 최고 수준의 항만군 구축에 노력

해양 · 수산

- 닝보, 국가해양경제 혁신발전 시범 도시로 지정
- 푸젠성, 중대 프로젝트 건설을 통해 해양경제발전 추진
- 제1차 전국 해양경제조사 랴오닝성에서 전면적으로 추진
- 중·일, 제7차 해양사무 고위급 협상화의 개최
- 저장성 세계 최고 수준의 항만군 구축에 노력
- 산둥 웨이하이 수산물 시장 : 휴지기 동안 전체적인 수산물 가격 안정세

자세한 동향 내용은
한국해양수산개발원
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmishanghai.org>)
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서
확인 하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 세관(해관), 2017년 7월 1일부터 전국 세관 일체화 개혁

2017년 7월 1일부터 세관(해관)은 전국 범위에서 세관통과 일체화 개혁을 추진하여 모든 세관의 수입 절차에 모두 적용하는 것을 목표로 한다. 즉 전국 항만에서 수입되는 모든 상품에 대하여 ‘한번 신고하고 절차를 나누어 처리’하는 세관통관 프로세스를 적용, 기업이 자주적으로 관세를 납부, 세관이 징세관리심사를 화물 통과 이후에 진행하는 개혁 조치이다.

세관통관 일체화는 세관통과 프로세스를 간소화하는 것이다. 기업은 화물이 세관 통과 시 한 번 신고하고 세관이 화물의 안전허가, 합법적 수입화물 등을 우선 확인하고 먼저 통과하도록 허락하고 소속지역 세관은 세금징수에 관한 후속 절차를 진행한다. 세금징수방식에도 큰 변화가 발생하는데 과거의 세관의 주도하에 기업이 납부하여야 할 관세를 확인하는 프로세스에서 기업이 자주적으로 세관신고를 하고 자체적으로 관세를 계산하여 납부하고 세관은 신고 접수 이후 화물 통과를 허락하고 그 과정에서 일부 화물을 추출하여 검사하는 방식으로 변경된다. 동시에 기업은 임의 지역에서 세관신고를 할 수 있도록 허락하여 신고구역에 대한 제한을 해제했다.

기자가 가장 먼저 통관일체화 시범사업을 실행한 상하이세관으로부터 알아본 결과, 개혁 시행 1년 이래 참여한 시범기업은 최초의 상하이에 있는 13개 기업에서 전국 범위내의 4만여 개로 증가하였고 현재 전국 세관 통관일체화 모드를 선택한 통관신고서는 전체 통관신고서의 50%를 차지했다. 현재, 상하이세관구역 시범 세관 신고서의 건당 통관 소요시간은 평균 13.3시간이고 이는 같은 구역 전체의 평균 통과시간에 비해 9.7시간 단축했다. 이외 전국세관 ‘인터넷+세관’일체화 서비스플랫폼(<http://online.customs.gov.cn>)도 정식 오픈하였고 9개 유형의 업무와 60개 구체 사항을 인터넷을 통해 진행할 수 있다.

<자료 : 解放日报, 2017. 7. 3.>

2 중국 항만 발전은 세계 상위 수준, 90% 이상 수출입 화물이 항만을 통과

상하이항이 2010년부터 7년 연속 컨테이너물동량 세계 1위를 차지했다. 칭다오항은 저자본, 고빈도 운항편, 고기능, 고효율, 더욱 안전, 친환경적인 ‘칭다오 모델’을 선보여 부두작업 효율이 매 시간 컨테이너 40개를 처리하기에 이르렀다. 이는 현재 세계에서 자동화 정도가 가장 높은 수치이며 하역효율이 가장 빠른 컨테이너부두로 꼽힌다. 상하이 양산 심수항만구역 4기 공정계획이 2017년 12월 완공 예정이다. 자동화 컨테이너 하역설비, 자동화 생산관리통제시스템 모두 중국 기업 자체 설계 및 개발로 모두 지적재산권을 가지고 있다. 이는 세계에서 가장 선진적이며 가장 대규모의 전자동 컨테이너 부두이다.

최근 5년 간 중국 항만의 대형화와 전문화 수준이 눈에 띄게 향상했다. 항만의 질적 성장과 효율이 향상되었으며 건설 역시 스마트화 단계에 진입하여 세계에서 상위권 반열에 들어섰다. 저우량(周亮) 교통운수부 수운국 항만관리처 처장은 기자회견에서 “항만은 경제사회발전의 전략자원이자 중요한 지지 역할을 하여 효과적인 선행



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

작용을 한다.”고 언급했다. 항만은 개혁개방의 전면에선 창구로 중국 개혁개방이 선전 서코우에서 시작되어, 항만에 의거하여 연해에 경제특구를 설립했다. 처음 개방된 것은 14개 항만도시로 중국 90% 이상 대외무역 화물이 항만으로 오고 나간다.

자다산(贾大山) 교통운수부 수운과학연구원 부원장은 18대2) 이래 5년간 중국 항만은 대형화·전문화 수준이 나날이 높아지고 있으며, 이를 통해 국민경제발전에 중요한 역할을 하고 있다고 언급했다. 2016년 말까지 중국 항만의 만 톤급 이상 선석은 2,317개로 5년 전의 1.3배이다. 칭다오항 40만 톤급 광석부두, 닝보 저우산항 45만 톤 원유부두, 광저우항 난샤 컨테이너 3기, 충칭 귀위안(果园)항 등 일대 중점 공정이 연이어 완공되어 운영이 투입되었다. 전 세계 최대 규모, 최신식 설비, 중국 자체 설계의 상하이항 양산 4기 전자동 부두가 이미 테스트 단계에 돌입했는데 이는 항만 발전이 스마트화 단계에 진입했음을 의미하며 또한 중국 항만건설 발전이 이미 세계에서 손꼽히는 수준임을 의미한다.

교통운수부 통계 수치에 따르면, 5년간 세계경제 회복이 둔화되며 중국 경제발전은 신장타이(新常态)에 진입했다. 운송수요 증가도 완만한 배경 아래 중국 항만은 어려움을 극복하고 쾌속 발전을 실현했다. 항만의 총 물동량, 컨테이너물동량이 각각 132억 톤, 2억 2천만 TEU로 증가 폭이 각각 32%, 34%에 이르며 억 톤의 대형 항만수도 8개가 증가하여 총 34개에 달한다.

세계 항만의 총 물동량과 컨테이너물동량의 상위 10개 항만 중 중국 항만은 평균적으로 7개의 항만이 10위 안에 있다. 총 물동량 상위 10위는 다음과 같다. 닝보·저우산, 상하이, 싱가포르, 수저우, 텐진, 광저우, 탕산, 칭다오, 포트 헤들랜드(미국), 로테르담항이다.

컨테이너물동량 상위 10위는 다음과 같다. 상하이, 싱가포르, 선전, 닝보·저우산, 홍콩, 부산, 광저우, 칭다오, 두바이, 텐진이다. 닝보·저우산항과 상하이항은 다년간 연속으로 총 물동량과 컨테이너물동량에서 세계 1위를 차지하고 있다.

저우량은 “항만은 이미 도시뿐만 아니라 지역경제발전을 이끄는 동력이 됐다”고 언급했다. 항만은 국민경제발전에 지지대 역할을 한다. 항만은 중요한 물류허브로, 복합운송업무의 발전을 통해 물류 산업사슬을 확대하고 경제 배후지를 확장하는 등 물류비용을 낮추고 효과를 증대하는데 큰 역할을 하고 있다. 이 밖에, 항만은 해상 실크로드 건설의 주요 지점이자 지역발전을 이끄는 선도적 역할을 하여 ‘일대일로’ 개척에 중요한 동력이 되고 있으며 ‘선도자’로서의 중요한 역할을 맡고 있다. 더구나 해상 실크로드 연선국가의 연결을 촉진하는데 큰 역할을 하고 있다.

본지 기자에 따르면, 현재 중국 항만은 이미 세계 200여개 국가, 600여개 주요 항만과 항로가 연결이 되어 있으며, 상하이항은 세계에서 가장 많이 연결된 항만이다. 세계 항만서비스 네트워크 구축을 통해, 중국 항만을 기점으로 하는 20여개 국제해상·철도 복합운송 정기열차를 개통하여 연선 항만이 세계 물류사슬에서 전략적 지위가 제고됐으며 경제무역물자와 인원이 왕래하는 중요한 허브가 되었다.

현재까지 중국기업은 13개 국가, 20개 항만의 투자 건설과 경영에 참여하여 중국의 설비, 기술, 표준이 해외로 진출하는 것을 촉진했다. 중국 항만과 산업의 융합발전모델과 이념은 연선국가의 인정을 받았고, 항만도시의 산업 흡인력이 대폭 상승하여 연선국가 지역경제사회발전에 중요한 역할을 했다.

2016년 2월 18일, 코스코라인과 차이나쉬핑이 합병으로 코스코그룹이 성립되며 세계 최대 종합 해운기업의 탄생을 알렸다. 선박을 연결고리로, 항만투자를 거점으로, 종합물류로 확장해 나가고 있다. 현재 중국은 전 세계 60여개 국가와 지역에 기구를 설립하여 원양항로가 전 세계 160여개 국가와 지역의 1,500개 항만을 포괄한다. 세계

2) 제18차 중국공산당 전국대표회의(2012년 11월 8일 개막)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

적으로 투자 운영하는 부두가 48개, 선석이 209개로 ‘일대일로’ 연선국가 및 지역 간 무역왕래, 상품유통, 기초설비 건설 등에 있어 전방위의 종합물류공급사슬 서비스를 제공한다.

저우량은 “중국 3대 전략을 적극적으로 실시하며 항만은 새로운 발전의 기회와 역사적 사명을 맞았다”고 언급했다. 중국은 공급측 구조적 개혁을 심화하며 합리적 구조, 자원집약, 친환경적인 현대화 항만 체계를 갖출 것이다. 또 중요 거점 네트워크를 상호 연결하고 항만 자원통합을 촉진하며, 항만의 상호연합, 항만과 도시와 심층융합을 통해 해운이 보다 강해지고 교통이 경제사회발전의 선도자로서 더 큰 역할을 할 수 있도록 할 것이라고 저우량은 보충 언급했다.

<자료 : 第一财经, 2017. 7. 3.>

3 China Merchants Energy Shipping사 10억 달러 신조선 용자담보 획득

China Merchants Energy Shipping사는 중국수출입은행으로부터 10억 달러의 신조선 용자담보를 취득하여 10척의 VLOC와 5척 VLCC의 건조에 투입할 예정이다.

China Merchants Energy Shipping사는 소속 자회사가 주문한 15척 신조선 주문을 담보한다. 여기에는 6억 3,750만 달러에 해당하는 10척의 VLOC와 3억 4천만 달러에 해당하는 5척의 VLCC가 포함되고 대출기한은 10년이다.

이에 앞서 China Merchants Energy Shipping사는 와이까오차오조선소(外高桥造船), 베이하이조선소(北海造船), China Merchants Industry Holdings의 3개 조선소와 10척의 40만 DWT 급 VLOC(초대형 광석벌크선) 신조선 계약(와이까오차오 4척, 칭다오베이하이조선 4척, China Merchants Industry<장쑤> 2척)를 체결했다. 이들 선박의 총 가격은 8억 5천만 달러이고, 2018년 상반기부터 2019년 말 사이에 인도할 예정이다.

VLCC 수주에 관하여 China Merchants Energy Shipping사는 Dalian Shipbuilding Industry사(大连船舶重工集团有限公司), 난통코스코가와사키(南通中远川崎), 다롄코스코가와사키(大连中远川崎)의 3개 조선소에 총 10척을 발주하였고, 중국 수출입은행에서 용자한 5척의 신규 VLCC의 수주 조선소는 언급하지 않았다.

<자료 : 国际船舶网, 2017. 7. 3.>

4 주하이항(珠海港)-브라질 빅토리아항 직행 항로 개통

2017년 7월 1일, 주하이항-브라질 빅토리아항 직행 항로가 개통되어 첫 출항이 이루어졌다. 3만 5천 톤 화강암을 적재한 화물선이 빅토리아항에서 출항하여 주하이 가오란항(珠海高栏港)으로 향한다. 이는 주강(珠江) 서안에서 브라질로 통하는 첫 해운노선이고 중국-브라질 물류 해상실크로드에 새로운 길을 개척했다.

2010년 초, 주하이시는 중국-브라질 협력프로젝트 전문 팀을 구성하여 중국-브라질 전자상거래 및 서비스무역 활성화를 추진하는 것을 목표로 했다. 2015년 6월, 주하이시와 브라질 빅토리아시는 보다 긴밀한 협력에 관한 의향서를 체결하였고 브라질 주요 주정부 및 업계협회에서 발의한 ‘중국-브라질 전자상거래 및 서비스무역 일체화’ 구상이 주하이시에 안착되었다.

주하이항 관련 책임자의 소개에 따르면, 브라질 빅토리아항과 주하이항 직항노선이 개통된 이후 양 항만은 서로 대방 항만의 화물 집산항 역할을 하게 되었다. 주하이



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

가 중국과 브라질 무역의 환적지역으로 입지를 다지도록 추진하고, 가오란항이 보다 많은 국제항로를 개척하는데 도움이 되어 항만규모와 물동량이 증가하고 주하이시와 가오란경제구역의 경제성장을 추진할 수 있다. 최근 주하이 가오란항의 물동량이 빠르게 성장하였다. 올해 1~5월, 가오란항의 총 물동량은 4,833만 톤으로서 45.7% 증가했다. 이중 컨테이너물동량은 62만 5천 TEU로 43.5% 증가했다.

<자료 : 南方日报, 2017. 7. 3>

5 쓰촨 루저우, 내륙‘자유무역항’구축

만약 창장이 관통하여 오랜 도시 루저우(泸州)에 양주(釀酒)³⁾의 원천이 되어 루저우가 바이주(白酒) 천년 역사의 명실상부한 ‘중국 주성(酒城)’이 된 거라면, 그렇다면 현재 창장이라는 이 황금수역에 의거하여 루저우가 점점 쓰촨, 윈난, 구이저우 해운허브 중심이 되어 중국 내륙의 ‘자유무역항’이 된다면?

최근 ‘창장경제벨트와 함께-창장경제벨트 지역협동성 생태발전의 길’이라는 쓰촨 지역 네트워크 주체활동을 취재하며 기자는 쓰촨 성 루저우시에 이 ‘중국 주성’의 새로운 발전의 길을 찾았다. 쓰촨 성 남측 루저우는 양주(釀酒) 역사가 진한시대부터 이어져 천년에 달한다. 원대 제1대 루저우 라오자오(老窖) 대곡주가 시작되어 명대에서 계승하여 루저우 라오자오 양주기술이 현재까지 23대를 걸쳐 계승되고 있다. 루저우 라오자오는 중국 농향(浓香, 진한 향기)형 바이주의 발원지이다. 루저우 역시 중국 유일의 술 이름에 지역이름을 사용한 지급시이다. 현재에도 루저우는 창장에 의거하여 ‘황금수역’의 쾌속열차에 올라 새로운 발전을 시작하려 한다.

창장 136킬로미터 ‘황금수역’을 가진 루저우, 그 루저우의 항만은 쓰촨성 유일의 교통부 계획 전국 28개 내륙하천 주요 항만 중 하나로 지목된 항만이며, 창장 우한 이상의 충칭에 버금가는 서쪽 제2대항으로, 청두 공항, 청바이(靑白)강 철도항과 더불어 쓰촨 대외개방의 3대 커우안(口岸, 항구) 중 하나이다. “루저우항은 연중 24시간 3,000톤 급 선박의 통행이 가능하고, 풍수기에는 8,000톤급 선박의 통행이 가능하다.” 황징(黃鏡) 루저우 항무유한책임공사 총경리는 루저우항은 쓰촨 제1의 항구로 컨테이너 100만 TEU, 벌크 300만 톤, 로로선 30만 대의 연간 처리능력을 지니고 있고, 120톤 재중 하역작업 능력도 갖추고 있다고 소개했다. “루저우항은 전통의 하역에서 포장, 가공, 보관, 배송, 정보제공서비스, 보세, 금융 및 무역 등 고부가가치 종합물류기능으로 그 기능을 확대하고 있다.”

윈난 동북부의 수이푸(水富)는 창장 상류의 작은 항구에서, 창장과 루저우항을 연결 후 쿤밍은 더욱 편리한 출구를 가지게 됐다. 황징은 기자에게 다음과 같이 언급했다. 쿤밍의 출구는 원래 주로 철도운송을 통해 연해의 항만까지, 그곳에서 해상으로 세계 각지로 나아갔었다. 그러나 수이푸를 통해 루저우로 간다면, 창장을 통해 바로 해상으로 나아갈 수 있으니 환적 과정을 생략할 수 있다. 소식에 따르면 쿤밍, 루저우 두 지역은 이미 협력을 통해 이 편리한 통로를 충분히 이용할 것이라고 한다. 하반기부터 루저우에서 수이푸의 화물운송 정기편은 현재의 주 1회에서 주 2회로 증편될 예정이다.

만약 창장황금수역이 루저우의 지역적 우위를 부각시켜 쓰촨 자유무역구 쓰촨 남부 린강구역이 루저우의 간판을 달고 운행한다면, 명실공히 호랑이가 날개를 달은 격이라고 할 수 있다. 금년 4월 1일, 중국(쓰촨) 자유무역시험구 쓰촨 남부 린강구역(이

3) 양주(釀酒)는 ‘술을 빚어서 담금’을 말함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

하 ‘린강구역’)이 루저우시에 정식으로 등록하고 운영을 시작했다. 쓰촨자유무역구 3개 구역의 하나로써 루저우시는 린강구역의 총체적 포지션을 ‘창장에 의거, 동을 계승하여 서쪽으로 전파, 협동개방, 세계를 향해’로 지정했다.

아랍에미리트의 **Borouge**사는 세계 유수의 플라스틱 원자재 공급상이다. 중국 텐진과 광저우 등지에 물류센터를 보유하고 있다. 금년 상반기 루저우에 서부지역을 포괄하는 물류센터를 개설해 “추후 서남, 서북의 화물원은 모두 루저우에서 배분될 것이다.” 왜 루저우를 선택하는가? 우젠(吳健) 시노트란스 루저우항 보세물류 유한공사 부총경리는 물류센터를 루저우항 보세물류센터에 개설한 것은 루저우가 교통이 발달한 지점이기 때문이라고 분석했다. “**Borouge**의 플라스틱 입자는 아랍에미리트에서 해운으로 상하이까지 운송되어 상하이항에서 창장을 통해 바로 루저우항 보세센터로 운송되기 때문에 매우 편리하다”

더욱 중요한 것은 보세물류센터는 ‘경내관외(境內關外)’⁴⁾ 우대 정책을 누릴 수 있기 때문에 화물이 보세물류센터의 창고로 들어온 후에는 세금 납부를 할 필요가 없다. 화물이 보세물류센터에서 판매되어 나가면 그 때 세금납부를 하면 되고 게다가 한 달에 한 번 정산을 하면 된다. 이 같은 우대정책과 더불어 발달한 ‘해상, 도로, 철도, 항공’ 4위 1체 종합교통운송시스템은 루저우가 기업이 주목하는 인기지역이 되게 했다.

4월 1일 현관식을 마치고 운영에 투입되던 날부터 현재까지, 린강구역은 1,021개의 새로운 기업의 등록을 받게 됐다. 유치자본은 567억 위안으로 폭발적인 증가를 보였다. 수지에 의하면 금년 1~5월, 루저우시 대외무역 수출입 총액은 3억 2,800만 달러로 2016년 연간 총액을 넘어섰다. 총량은 쓰촨 전 성에서 6위를 차지하여 전년대비 무려 439.5% 성장하여 증가율은 쓰촨 전 성에서 1위를 차지했다.

증싱위(曾兴宇) 루저우시 교통국 부국장은 “자유무역구 부근은 이미 루저우항을 핵심으로 루저우 신공항, 루저우 철도화물운송센터, 1환 6사(一环六射)의 고속도로망, 루저우 여객운송센터, 루저우 고속철도역(건설 예정) 등이 모여들어 여러 운송방식의 다기능 입체 교통네트워크가 초보적으로 형성되었고, 교통허브 건설이 초보적인 형태를 갖추었다.”고 말했다. 그리고 증싱위는 루저우의 미래를 “우리의 최종적인 목표는 내륙 자유무역항을 건설하는 것”이라고 정의했다.

7월 2일, 루저우 까오신구(高新区)에 있는 루저우 창장기계공사 내, 몇 십대의 대형 스마트 기계설비가 가동되었다. 현장에는 몇 명의 엔지니어가 이 대형 ‘로봇’을 조작했다. 장청(张诚) 루저우 창장기계 유한공사 부총경리는 생산 중인 것은 자동차 전통 시스템의 중요한 부품으로 주로 폭스바겐 등 브랜드에 납품한다고 설명했다.

아주 작은 부품이지만 “2016년 생산액은 4억 2,500만 위안에 달했고, 금년 상반기는 전년대비 25% 증가했다.” 장청은 2017년은 생산액이 5억 위안을 상회할 것으로 예상했다.

사실 창장에 의거, 항만과 자유무역구로 ‘자유무역항’을 구축한 것을 제외하고도 루저우는 첨단기술제조로 기술산업 분야에 많은 성과를 이뤘다. 소식에 의하면 루저우 까오신구 전신은 쓰촨 루저우 경제기술개발구로, 2015년 2월 국가 까오신기술산업개발구로 승격되었고, 2016년 6월 국가발전개혁위원회에 의해 창장경제벨트 국가급 모범개발구로, 루저우시 산업발전의 핵심구역이 되었다. 까오신구 관계자에 의하면, 까오신구는 과학기술, 산업발전 및 친환경 등의 기능이 합쳐진 현대화 과학기술산업 신구로써 첨단장비제조, 신에너지 신소재, 스마트 제조, 빅데이터, 현대의약의 5대 산업을 중점으로 하고 있다. 까오신구의 다른 편에는 화웨이 쓰촨 빅데이터 센터가 건설 중에 있다.

프로젝트 관계자는 화웨이 쓰촨 빅데이터 센터에 의거해 루저우 지지산업과 전략

4) 경내관외(境內關外) 원칙은 국내에 소재(境內)하기는 하지만 관세 취급에 있어서는 외국에 소재(關外)하는 것으로 취급하여 자유무역제도를 따르도록 하는 것을 의미함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

성 신흥산업 발전을 도모하고, 클라우드 서비스와 결합해 서남 스마트 제조센터, 서남 전자서비스센터, 서남 빅데이터처리센터, 쓰촨성 정보소비센터를 구축할 것이다. 알려진 바에 의하면 프로젝트 총 투자액은 20억 위안으로 2기로 나뉘어 건설될 것이며, 현재 건축 중인 기계실 빌딩은 12개 모듈, 1,032개 전산캐비닛, 24만 대 이상 클라우드 컴퓨팅 제공이 가능할 것이다. 책임자는 “루저우 전통 주력산업은 양조업이고, 또 유명 의학부의 서남 의학원을 가지고 있기도 하다. 때문에 의료 인재라는 강점도 지니고 있다. 클라우드 플랫폼에 의거해 산업원은 이 2종류의 전통 산업에 다양한 정보화서비스를 제공하여 빅데이터와 인터넷 네트워크 기술이 의료건강, 스마트 제조, 정부서비스 및 스마트 도시 등의 영역에서 응용될 수 있을 것이다”고 관계자는 언급했다.

<자료 : 中国港口集装箱网, 2017. 7. 6>

6 Ningbo, 국가해양경제 혁신발전 시범도시로 지정

최근, <닝보시 국가해양경제 혁신발전 시범도시 전체 실시방안>(이하 <방안>으로 약칭)이 국가해양국과 재정부의 비준을 받았으며, 닝보는 제2차 해양경제 혁신발전 시범도시로 지정되었다. 향후, 해양전략적 신흥산업 체인, 공공서비스 플랫폼 및 산업 육성 클러스터 등의 프로젝트를 중점적으로 발전시킬 예정이다. 상하류(上下游) 산업 체인 간의 연계 발전을 이루고 산업이 집중되고 시장경쟁력이 강하며 정책지원이 든든한 해양고급장비와 해양생물 산업시스템을 구축할 방침이다.

최근 몇 년 동안 닝보는 항만 해안선, 해양생물, 해양 석유·가스 및 해양관광 등 자원에 의존하여 해양교통운수업, 해양어업, 해양 화학공업 및 해양관광 등의 전통산업들이 든든한 발전기반을 갖추었다. 또한, 해양경제 혁신발전의 정책체계가 계속 개선됨에 따라 정책 환경도 좋아졌다. 또한, 일련의 해양경제 지원정책을 통해 인재, 기술과 자금 등 시장요소들도 잘 갖추어져 있다.

<방안>에 의하면, 닝보는 첫째, 혁신발전을 추진하고 해양과학기술 자주 혁신을 강화할 것이다. 핵심기술을 개발하고 해양 혁신 플랫폼과 공공서비스 플랫폼을 구축한다. 둘째, 산업체인을 확장하여 선도 기업들이 산업체인을 확장시키는 것을 장려한다. 산업체인에 있는 관련기업 간의 연계 메커니즘 및 플랫폼을 구축하고, 상하류 기업 간의 협력을 강화한다. 셋째, 클러스터화를 추진하고, 해양산업원구를 구축한다. 혁신 플랫폼에 연구·개발 서비스 기능 및 새로운 프로젝트를 도입하며, 산업 클러스터를 형성한다. 넷째, 시장을 중심으로 기업을 주체로 하여 정부의 인도를 강화하고, 선도기업은 인수합병, 투자와 합자·협력 등의 방식을 통해 산업구조를 최적화한다. 또한, 사회자본이 해양경제건설에 적극적인 참여를 촉진한다.

<방안>에 따르면, 시범도시 건설을 통해, 닝보시 해양전략적 신흥산업 종합 역량이 현저히 강화될 것이고 해양경제의 급속발전과 지속가능한 발전을 이루는 데에 중요한 엔진으로 부상할 것이다. 2020년까지, 닝보시의 해양경제생산총액은 1,900억 위안에 달하고, 닝보시 생산총액의 16.5%를 차지하며, 연평균성장률은 8.5%를 유지할 것으로 전망된다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 7. 4>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 택배 시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 글로벌 비전 하에 중국 통상구 개방 현황 및 미래 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

7 푸젠성, 중대 프로젝트 건설을 통해 해양경제 발전 추진

최근, 푸젠성 발개위는 <2017년 푸젠성 해양경제 중대 프로젝트 건설 실시방안>(이하 <방안>으로 약칭)을 발표했다. 올해 안에 128개 건설 중인 중대 프로젝트를 빠르게 추진하고, 90개 전기(前期) 프로젝트의 성과를 도출해야 한다고 요구했다. 또한, 29개 이상의 프로젝트가 완성되거나 일부분 완성되어야 하며, 17개 이상의 프로젝트를 착공해야 한다. 또한 일련의 중대 프로젝트를 계획해야 한다.

<방안>은 푸젠성 정부가 제기한 해양경제발전 촉진의 목표, 임무 및 전체요구를 중심으로 프로젝트 건설에 대한 심사와 관리 등을 제대로 실시해야 한다고 강조했다. 또한 <방안>은 건설 중인 해양경제 중대 프로젝트에 대한 투자를 확대해야 한다고 제시했다. 올해 내 총 381억 5천만 위안을 투자할 예정이다. 그 가운데 해양관광과 문화 창조산업에 대한 투자가 가장 많은 97억 9,100만 위안에 달하며, 총 투자액의 1/4를 차지한다. 그 다음은 해양 재생가능 에너지로 투자액은 74억 8천만 위안이다. 나머지 투자 프로젝트는 해양플랜트와 고급선박의 정비·제조, 해양생물의약 및 해양 산업원구 등과 관련된다.

통계에 따르면, 지금까지 29개 프로젝트는 이미 완성되거나 일부 완성된 상태이며, 그 중에 해양플랜트와 고급선박 정비·제조, 해양생물의약 및 해양 재생가능 에너지 프로젝트가 각각 1개씩이고, 현대 해양어업 프로젝트 5개, 해양관광과 문화, 창조, 해운 물류 프로젝트가 각각 4개씩이다. 해양산업원구 프로젝트는 3개, 해양과학연구 플랫폼 구축 프로젝트는 2개, 항만선석 프로젝트는 6개, 그리고 기타 프로젝트는 2개이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 7. 4.>