



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2009년 8월 10일

제 09-1호



한국해양수산개발원 상해연구센터 (Korea Maritime Institute Shanghai Center)

中國 上海市 長寧區 尊義路 100號 虹橋上海城 A-1504 Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

전문가 컬럼



상하이市 “투센터”계획과 전망

야우웨이푸(姚伟福) 부장/교수
상하이항운교역소 정보분석부

중국 국무원은 2009년 4월 29일 ‘상하이 서비스업 및 제조업 발전을 통한 상하이 국제금융센터 및 국제해운센터 건설 촉진 의견서(이하 의견서)’를 정식으로 반포해 상하이市의 “투센터(Two-Center)”계획을 공식화하였다. 이는 최근 중국의 대표적인 정책으로 국제금융센터 및 국제해운센터 건설을 통해 향후 상하이 지역의 발전에 장애가 되는 문제를 적극 해결하기 위한 것이다. 상하이 지역을 2020년까지 중국 경제력과 위안화(RMB)의 국제 위상에 상응하는 국제금융중심지와 글로벌 해운이 집중되는 국제해운중심지로 조성한다는 계획이다. ‘의견서’는 모두 7개 부문, 18개 조항 및 6000여자로 구성되어 있으며, 국제금융센터와 관련된 70여개 프로젝트와 국제해운센터와 관련된 60여개 프로젝트가 언급되어 있다.

특히 상하이 국제해운센터의 기본목

표는 다음의 몇 가지로 설정되어 있다. 첫째, 2020년까지 근본적으로 해운자원의 집약화, 해운서비스 기능의 완비, 우수한 해운시장 환경 조성, 물류서비스의 고도화 및 글로벌 해운이 집중되는 국제해운센터를 건설하는 것이다. 둘째, 상하이를 중심으로 하여 장쑤(江苏)성과 저장(浙江)성을 포함한 장강유역을 배후지로 건설할 계획이다. 그리고 국내 기타 항만들의 기능을 합리적으로 배분하고 협력체제를 구축하여 상하이항을 국제허브항만으로 육성을 가속화하는 것이 목표이다. 셋째, 규모화, 집약화, 고효율화 및 최적화된 국제항만허브와 국제항공허브 체제를 구축하여 복합운송체제를 고도로 발전시키는 것이다. 넷째, 우수한 물류서비스와 다양한 기능이 완비된 현대적인 해운서비스 체제를 구축하며, 편리하고 빠르며, 안전하고 질서 있는 항만 및 해운서비스 체제를 조성할 계획이다. 또한 해운자원의 재편과

기능의 강화를 통하여 총체적인 경쟁력과 서비스 능력을 획기적으로 제고할 계획이다.

‘의견서’가 정식으로 반포된 이후 상하이市는 국가의 중앙정부 등의 유관부처와 협력하여 이번 정책을 세분하여 수립하고, 의견을 수렴하여 단계적으로 “투센터” 건설을 추진하는 데 주력해 왔다. 지난 5월 11일 상하이市는 ‘국무원 의견서’ 정신을 관철하기 위한 상하이 국제금융센터 및 국제해운센터 건설 촉진회의’를 개최하고 ‘서비스 및 제조업 발전을 가속화하기 위한 국제금융센터 및 국제해운센터 건설에 대한 상하이 정부의 의견서’도 함께 발표하였다. 여기에서 상하이市는 금융센터 및 해운센터 건설을 위한 각각 83개와 59개의 2009년도 중점추진사항을 제시했다.

상하이市는 이미 이러한 “투센터” 건설을 장기적으로 추진해 왔다. 그 과정

국가들의 금융센터 및 해운센터와 비교에서 하드웨어 및 시설 면에서는 비교적 경쟁력이 있을 것으로 판단된다. 그러나 법률, 감독, 신인도, 국제화, 인력 등에 있어서는 아직 부족할 것으로 예상된다. 그리고 이를 해결하기 위한 최선의 수단은 “항운금융과생상품”시장이 될 것이다. 이는 “투센터” 구축을 위한 최선의 소프트웨어가 될 수 있다. 이에 관련하여 ‘의견서’도 “해운발전을 위한 부대산업 지원정책을 추진하며, ... 해운 금융상품을 다양화하고 해운운임지수와 생상품 개발을 촉진하여 중국 해운기업의 위험을 조절하는 여건을 마련해야 한다.”고 제시하였다. 이에 따라 필자도 해운금융과생상품 개발을 적극 추진하는 것이 바로 상하이 지역이 “투센터”로 거듭날 수 있는 최상의 돌파구이자 관건이라고 생각한다.



上海“两个中心”建设展望

上海航运交易所姚伟福教授

2009年4月29日，国务院正式发布《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（下称《意见》），代表的是来自国家层面的政策突破，主要围绕国际金融中心和国际航运中心建设，针对的都是上海在前期发展中遇到的困难和瓶颈问题。《意见》明确提出，到2020年将上海基本建成与中国经济实力以及人民币国际地位相适应的国际金融中心、具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。《意见》共7大部分，18条，6000余字，涉及70多项有关国际金融中心和60多项有关国际航运中心的政策性项目。

上海国际航运中心总体目标为：到2020年，基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心；基本形成以上海为中心、以江浙为两翼，以长江流域为腹

地，与国内其他港口合理分工、紧密协作的国际航运枢纽港；基本形成规模化、集约化、快捷高效、结构优化的现代化港口集疏运体系，以及国际航空枢纽港，实现多种运输方式一体化发展；基本形成服务优质、功能完备的现代航运服务体系，营造便捷、高效、安全、法治的口岸环境和现代国际航运服务环境，增强国际航运资源整合能力，提高综合竞争力和服务能力。

《意见》发布后，上海全力配合国家有关部门，对政策逐条细化落实，抓紧形成贯彻实施意见，有计划、有步骤地协同推进“两个中心”建设。5月11日，上海市召开“贯彻国务院文件精神，加快推进上海国际金融中心、国际航运中心建设工作会议”，并公布了《上海市政府贯彻国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心意见的实施意见》（以下简称《实施意见》），分别明确了金融中心、航运

中心2009年的83项和59项重点推进工作。

目前上海在两个中心建设中，硬件设施方面和世界其他金融中心、航运中心相比都已基本没有差距，需要改善的就是软实力，包括法律体系、监管体系、信用体系、国际化程度和国际化人才，而最能体现这些的不外乎衍生品市场，也恰恰可

以作为两个中心的结合点——航运金融衍生品。针对此，《意见》中也指出，“完善现代航运发展配套支持政策……丰富航运金融产品，加快开发航运运价指数衍生品，为我国航运企业控制船运风险创造条件。”笔者相信，航运金融衍生品的开发将是上海“两个中心”建设的极佳突破口与致胜点。



동향 및 이슈

상하이 "투센터" 건설 세부계획



상하이를 국제해운 및 금융메카로 형성

지난 3월 25일 국무원 총리 원자바오(温家宝)가 진행한 국무원 상무회의에서 '상하이시 선진 서비스업, 제조업, 국제금융센터 및 국제해운센터 설립에 관한 의견'을 채택했고, 일부 상품의 수출환급세율을 조정하기로 결정했다.

여기서 중국 국무원은 상하이의 현대적인 서비스업과 선진 제조업 발전을 가속화시키고 국제 금융 센터 건설과 국제 항운센터 건설, 그리고 현대 국제 대도시 건설을 가속화시키는 것이 중국의 현대화 건설과 개혁개방을 추진하기 위한 중요한 방침이라고 밝혔다.

전략적으로 4개 부문 육성 추진

첫째, 제조업의 핵심경쟁력과 부가가치를 제고시키고, 선진 제조업 기술을 발전시키며, 자동차, 장비, 선박, 전자정보 등 제조업의 연구발전능력과 핵심경쟁력을 향상시킨다. 그리고 항공업, 생물 의약, 신에너지, 신소재 등 신흥제조업과 전략산업을 발전시키며, 철강, 석유화학 등 기초제조업을 최적화한다.

둘째, 국제금융센터와 관련해서는, 여건이 성숙되면 기초적인 금융파생 상품을 출시하고, 일 반거래소 시장 외에 신흥증권거래소('차스닥'용어 등장)를 설치할 계획이다. 적합한 시기에 일정 조건을 갖춘 외국기업의 위안화 증권 발행 및 개인의 상업적 노후보험 가입을 장려하고, 단계적으로 개인세금 연장형 시범 노후보험상품을 개발할 예정이다.

셋째, 국제해운센터와 관련해서는, '편의치적선'에 대한 감면세 종료 시기를 2009년 6월 말에서 2011년 6월 말까지로 연장하고, 양산보세항만구역 내에 등록된 항운기업과 창고 및 물류기업의 영업세를 상당부분 면제할 계획이다. 또한 기업들이 연해지역 외에서 계좌를 개설하도록 허용하며, 대외업무자금 결제시 편의를 제공할 방침이다. 대형조선소의 금융대부공사 설립을 허용하며, 금융대부공사의 은행간 시장대출과 채권발행 업무 진입을 장려할 예정이다. 그리고 상하이에 등록된 보험회사의 국제해운보험업을 통한 수입의 영업세를 면제하며, 외국인 국제특송업체는 상하이에 영업조직을 설립하고, 국제우편업무를 경영할 수 있도록 할 예정이다. 특히, 이 같은 환경을 구축함으로써 상하이항을 점진적으로 우편특송 허브항(母港)으로도 발전시킨다는 구상이다.

넷째, 상하이의 선진 물류서비스 및 선진제조업 발전을 위한 기타 조치로는, 포동신구에서 선진형 기술서비스업 발전 시범사업을 실시하며, 이를 위한 창업투자기금을 설립할 계획이다.

일부 전문가, "투센터" 건설 문제점 지적

상하이 금융시장은 중국의 특수한 상황으로 북경의 ‘명’을 따라야 하고, 이에 따라 상하이는 금융시장의 플랫폼에 불과하다는 지적이다. 또한 상하이 금융시장의 상품이 비교적 단순하고, 국가의 규제 또는 개혁정책에 크게 영향을 받으며, 특히 비시장적 이자율 결정에 의해 시장과 상품의 독창성이 억제된다는 것이다. 그리고 내륙 항만에 대한 정부의 투자가 연해 항만보다 크게 부족하고, 상하이 “투센터” 건설과 내륙 항만의 적극적인 개발이 병행되어야 한다는 지적이다.

상하이의 질적 성장전략을 적극 고려해야

상하이 “투센터” 계획은 동북아뿐만 아니라 전 세계를 대상으로 한 ‘중심지화 전략’이라고 할 수 있다. 이 같은 전략은 기존의 양적 성장에서 질적 성장으로의 전환으로 평가된다. 또한 다양한 문제점에도 불구하고, 중국의 점진적이면서도 획기적인 성장전략으로 상하이의 성장은 급속히 진행될 것으로 예상된다. 경제적으로나 사회적으로 중국에 대한 의존도가 점차 커지고 있는 우리나라는 이러한 상하이의 ‘질적 성장’에 눈높이를 맞출 필요가 있다. 중국의 소프트웨어 발전전략, 즉 중국의 양대 서비스산업으로 성장하는 금융시장과 물류시장에 다양한 기업의 진출 기회를 적극 활용하여야 할 것이며, 이를 위한 체계적이고 일관성 있는 전략이 필요하다. 특히 자본시장통합법 이후 우리나라 금융산업 발전계획과 해운·항만·물류산업의 발전계획과 관련해서도 ‘중국시장 진출전략’이 보다 실질적인 효과가 있도록 체계적으로 검토해 보고 필요한 경우 수정을 적극 고려할 수 있어야 할 것이다.

< 상하이 3개 해운 집결구 >



뉴스단신

중국 허베이(河北), 세계 최대 벌크항만 업체 설립

- 중국 허베이(河北)성에서는 세계 최대의 벌크항만업체 '허베이항만그룹유한공사(河北港口集团有限公司)'가 발족했다.
- 이 항만업체에는 진황다오(秦皇岛港)항, 차오페이떠옌(曹妃甸)항 및 황화(黄骅)항 종합부두 등이 포함되어 있으며, 2008년 철광석 및 석탄을 포함한 벌크화물 취급규모가 2.81억 톤에 이르러 세계 최대의 벌크항만업체로 평가된다. 또한 '허베이항만그룹'의 총자산은 약 180억 위안(RMB)이며, 고용규모는 1만 7,000명으로 운영하는 선석은 150개에 이른다.
- 발해만 중심부의 입지조건이 최대의 장점인 것으로 강조되고 있으며, 칭다오(青岛), 탕산(唐山), 창저우(沧州) 등 효율적인 주변항만과 함께 허베이성 항만 및 물류산업 발전에 기여할 것으로 예상하고 있다. 특히 '허베이항만그룹'의 출범으로 산재된 기타 항만들의 경영여건을 개선하고 역내 항만 간의 시너지효과가 있을 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 新华社石家庄, 2009. 7. 9. >

A급 중국 물류기업, 7월 현재 519개 활동

- 지난 7월 7일 광둥(广东)성에서는 '중국 물류 및 구매연합회'가 주최하는 '제5회 물류기업 분류 및 평가 지표 대회'가 개최되었다. 중국 물류기업의 선진화를 목표로 하는 이 대회는 상무부, 국가자원위원회, 발전개혁위원회, 철도부, 교통운수부, 공업정보화부 등 국무원 각 부처와 중요 성 및 시의 물류부문 담당관들이 참석했다.
- 'A급 물류기업'의 평가 및 선정은 중국 물류표준화 정책의 중요한 요소이다. 국가질량감정총국 및 국가표준위원회가 2005년 최초로 '물류기업의 분류 및 평가지표'의 국가 표준을 발표한 이후 지금까지 5회의 대회를 개최되면서 총 519개 물류기업이 A급으로 선정되었다.

※ A급 물류기업 : 국무원 국자위(국무원국유재산감독관리위원회) 《업계신용평가지점관리를 강화하는데 관한 통지》 [정규판:전국 정돈 및 시장 경제 질서 규범 지도자팀 반공실 2007]3호에 따라 중국물류와구매연합회는 국무원 국자위가 비준 인정한 유일한 물류기업신용평가기관으로서 2007년 3월 23일에 《업계신용평가지점관리를 강화하는데 관한 통지》 (정규판[2007]3호) 을 발표하였고, 정식으로 물류기업에 대한 신용평가업무를 진행한 바 있다. 등급은 1A~5A까지이다.

- 이와 같은 물류기업 평가방법은 주요 지방정부의 참여 및 지원이 확대되어 왔으며, 특히 최근에는 국무원 및 '중국 물류 및 구매연합회'가 주도적으로 추진하는 '물류산업 조정 및 진흥계획'을 시행하는 선도적인 역할을 수행하고 있는 것으로 평가되고 있다.

< 자료 : 国际商报, 2009. 7. 8. >

상하이, 진차오 경제개발특구 내에 '현대국제물류서비스센터' 건설

- 상하이 진차오(金巢) 경제개발특구에서는 7월 8일 '현대국제물류서비스센터(现代国际物流交易服务中心)'

착공식이 개최되었다. 이 시설은 홍콩 ‘진차오 국제물류그룹’ 자본에 의해 추진되는 진차오(金巢) 경제 개발특구 개발계획의 일환으로 건설되는 것이다.

- 진차오(金巢) 경제개발특구 1단계의 면적은 약 24만 평방미터로 투자규모는 8.3억 위안(RMB)이며, 단일 종합물류단지로는 최대인 것으로 평가되고 있다. 1단계 건설에는 ‘위험화학제품 교역센터’, ‘화공기계, 설비 및 부품조달 구매센터’, ‘물류서비스센터’ 등 3개 센터로 구성되며, 종합물류지원시설인 ‘물류서비스센터’의 착공으로 1단계 건설이 가속화될 것으로 기대되고 있다.
- 이에 따라 진차오 경제개발특구 1단계는 위험화학제품업체, 화공기계, 설비 및 부품업체 및 관련 물류서비스업체의 입주와 전자상거래의 여건이 확보될 것으로 예상되며, 상하이 물류산업의 발전 및 진산(金山)구 지역경제의 활성화에도 기여할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 新浪网, 2009. 7. 8. >

신장 우루무치, 국제물류항 건설 착수

- 지난 7월 2일 우루무치 경제기술개발구에서 우루무치 국제물류항(단지)건설 착공식이 개최되었다. 우루무치 국제물류항의 총 면적은 33만 3,335평방미터이며, 2기에 걸쳐서 건설될 예정이다. 이에 따라 향후 3개월 후에는, 국영 「중국물류회사」가 투자하는 우루무치 국제물류항 제1기 공사가 완료되어 본격적인 운영에 들어간다.
- 제1기 건설에는 2.9억 위안(RMB)의 예산이 투입되며, 오는 10월 본격적인 영업이 시작되면 최소 연간 12억 위안의 매출규모가 예상된다. 제2기 건설에는 2.1억 위안의 예산이 투입될 예정이며, 2012년 전체 공정이 완공되면 우루무치 국제물류항의 매출규모는 최소 연간 30억 위안에 이를 전망이다.
- 그 결과 우루무치 경제기술개발구와 국제물류항은 중국 물류와 중앙아시아 및 유럽 물류를 연결하는 역할이 더욱 강화될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 乌鲁木齐在线, 2009. 7. 6. >

상하이 조선업체, 사업다각화로 안정적인 경영환경 확보 추진

- 중국 상하이권 조선업체는 해양구조물 분야로의 사업다각화를 적극 추진하고 있다.
- 금년 1~5월 중국에서는 전국에 걸쳐 55척, 232만 톤(DWT)의 신조선발주 취소가 발생했으며, 이는 전체 발주 잔량의 1.2%로 더욱 확대될 위험성이 증가하고 있다. 이에 따라 5월말 현재 중국 전체의 신조선 수주잔량은 1억 9,228만 톤으로 전년대비 6% 감소하였다.
- 상하이권 조선업체는 최근 경영상태가 비교적 안정적 수준을 유지하고 있으나 미래는 매우 불확실한 것으로 판단하고 있다. 특히 금년도 건조 실적이 사상 최고치를 기록할 것으로 예상되지만, 최근의 신조선 수주실적 및 발주취소 사태를 고려할 경우 향후에는 상당히 비관적일 수 있는 것이다.
- 즉, 지나친 수출의존도 및 생산능력 과잉상태에 직면하고 있는 상하이 조선업체가 안정적인 경영환경을 확보하기 위해서는 새로운 돌파구가 필요한 것이다. 이를 위해 상당부분의 신조선 건조능력을 성장성이 큰 해양구조물 분야로 전환시킴으로써 특히 신조선 부문에서 나타나는 생산능력 과잉상태를 해소하기 위한 전략을 추진하는 것이다.

< 자료 : 中国水运报, 2009. 7. 1. >

중국, 건조중 선박에 대한 금융담보 특별규정 시행

- 중국 교통부는 현재 건조중인 선박에 대한 금융지원 및 조선업체 금융조달 여건을 개선하기 위한 특별규정 ‘건설중선박담보권등기임시규정(建造中船舶抵押权登记暂行办法)’을 제정하여 시행하고 있다.
- 이를 통해 시행되는 긴급조치에는 건조중인 선박에 대한 추가융자 허용 및 불법융자 제한규정 등이 포함되어 있다.
- 이에 따라 글로벌 금융위기 여파로 중국 내에서 건조중인 선박의 선주 및 조선업체들이 당면하고 있는 금융상의 어려움을 상당부분 해소될 수 있을 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 国家发展改革研究网, 2009. 6. 24. >

양강강삼각주 10개 도시, 거대 단일물류권 구축

- 상하이(上海), 항저우(杭州), Ningbo(宁波), 사오싱(绍兴), 저우산(舟山), 쑤저우(苏州), 우시(无锡), 창저우(常州), 양저우(扬州), 난통(南通) 등 중국 장강삼각주 10개 도시는 항저우에서 그 동안 추진되고 있는 장강삼각주 거대 단일물류권 구축을 가속화하기 위한 연합회를 최근 개최하였다.
- 이 회의에는 역내 10개 도시의 교통물류 부문 대표들이 참석했다. 참석자들은 장강삼각주 물류산업의 도약을 위해 이 계획이 시급히 현실화되어야 한다는 데 공감대를 확인했다.
- 이를 위해 역내 단일물류권 구축 및 첨단 교통물류 종합시스템 건설을 위한 기본방향과 가속화 방안에 합의했다.
- 그리고 이 계획이 장강삼각주 전체 교통물류산업의 지속적 발전 및 이를 가속화시키기 위한 최우선 과제를 확인했다.

< 자료 : 中国交通报, 2009. 6. 24. >

통계

❖ 중국 22개 항만 컨테이너 처리실적



항만	월별 컨테이너화물 처리실적(천 TEU)													
	2006	2007	2008	2009년										
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월
단둥	151.0	181.2	222.2	17.1	34.8	18.9	17.2	23.0						
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	390.0	650.0	340.0	364.0	380.0						
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	219.1	317.4	195.0	181.0	248.13						
친황다오	200.0	300.0	402.6	20.3	53.5	26.3	39.393	23.807						
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	628.0	1,196.0	730.0	719	765.0						
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	82.6	182.7	105.8	137.09	128.84						
웨이하이	245.0	306.4	346.5	23.8	46.9	30.0	31.6	31.7						
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	853.0	1,644.0	857.0	840.0	859.0						
르자오	252.7	430.2	708.6	67.1	126.1	70.3	54.005	76.323						
롄윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	181.5	353.8	217.5	231.8	252.81						
상하이	21,719.0	26,152.0	25,792	1,901.0	1,528.0	2,184.0	2,430	2,090.0						
닝보	6,852.1	9,430.5	10,923.5	798.0	593.9	835.6	874.96	805.85						
원저우	281.7	351.1	380.5	20.0	19.8	31.5	34.906	34.749						
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	86.6	60.8	97.0	99.923	103.62						
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	76.4	63.3	5.1	104.23	119.47						
샤먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	399.5	274.1	358.1	411.72	385.40						
산터우	443.3	615.0	720.1	61.0	46.0	65.0	54.0	66.0						
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	675.0	609.6	848.5	983.98	986.46						
선전	18,469.0	21,099.2	21,416.2	1,525.7	1,015.6	1,349.7	1,740.2	1,471.2						
주하이	527.6	631.9	653.8	32.5	32.5	42.3	63.176	39.23						
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	61.0	56.0	84.8	104.52	97.308						
하이커우	244.8	285.7	346.4	13.3	22.0	24.8	25.234	33.391						
계	83,235.1	104,258.7	11,1054.4	8,132.4	8,926.8	8,517.3	9,542.0	9,021.3						