



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 8월 31일

제11-6호



한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1504 Tel:+86-21-6090-0395~6, Fax:+86-21-6090-0397

전문가 컬럼



「12·5」 중국 선박용자정책의 新동향

상하이국제항운연구중심 항운금융연구소 부소장
상해해사대학교 간아이핑(甘愛平) 부교수

중국 장비제조업계의 가장 중요산업 중 하나인 선박산업에 대해 12·5 계획은 명확한 발전 요구를 제기했다. 아래에서 중국 선박산업 발전현황과 12·5 계획 기간의 선박용자정책을 전망하고자 한다.

1. 향후 5년 선박용자 발전 방향

1) 신 국제선박 제조기준에 따른 현대화된 조선 모델을 발전시켜 고부가가치선박 및 관련 설비 제조분야가 향후 선박용자의 중점이 될 것이다.

2) 산업사슬과 연계하고, 산업원구를 대체로 하여 국제경쟁력을 갖춘 선진제조기지(산업집적구) 건설을 적극 지지할 방침이다.

3) 해양 천연오일가스, 해상운수, 해양공정장비 제조는 중점 투자분야가 될 것이다.

4) 선도기업 협력과 다지역 기업간 합병·재편을 추진함으로써 산업집중도를 높일 것이다.

5) 선박부품 제조기업의 합병을 격려한다. 선박 운항 안전성을 확보하기 위해 전자해상지도(ECS와 ECDIS)와 선박 블랙박스(VDR) 등 신형 설비를 광범위하게 보급할 것이다. 전자상거래를 통한 원자재 및 설비 구매를 격려한다.

2. 선박용자, 중소기업 활용 발전 적극 장려

1) 중소기업의 대대적 발전을 위해 중소기업 정책법규시스템을 완비하게 한다. 중소기업 발전방식 전환을 가속화하여 기업 신용을 강화하고 제품의 품질 및 경쟁력을 한층 높여야 한다. 중소기업의 구조조정을 추진하여 전문화된 분업 및 협업 능력을 업그레이드해야 한다. 중소기업의 집중 발전을 유도하여 혁신능력 및 관리수준을 제고해야 한다. 양호한 환경을 마련하고 중소기업 발전을 활성화시켜야 한다.

2) 중소기업 금융서비스 및 신용담보시스템을 구축하고 완비한다. 중소기업의 대출 규모 및 비중을 제고하며 직접 융자 가능성을 확대해야 한다. 세수를 포함한 우대정책을 실행 완비하여 중소기업의 부담을 줄일 것이다.

3) 독자, 지주, 주식 출자 등 방식으로 통해 선박산업과 관련된 부두 등 인프라 건설 참여를 격려한다.

3. 항운산업 서비스 수준 향상 및 친환경 항운 발전

1) 내하수운 발전에 중앙정부 자금 투입을 확대하고 안정한 자금원을 확보하는 지방정책을 수립해야 한다. <항로법>과 <국내수운수조례>를 중점으로 수운 법규의 입법을 추진함으로써 정책 법규 체제를 건전하게 만들어야 한다. 수운 시장 감독을 강화하여 내하수로 운수시장의 진입기준을 높여 완비한 동태적 감독 체제 및 시장 신용체제 구축을 가속화해야 한다.

2) 해양운수를 지속적으로 확대한다. 해운산업 발전을 촉진시키는 지도의견을 공포하고 도선·화물 분류 등에 대한 관리정책을 보완해야 한다. 국제항운중심건설정책을 지속 실시하면서 선박공급 관련 표준을 연구·제정해야 한다.

3) '차(車), 선(船), 로(路), 항(港)' 등 부문(트럭, 선박, 도로, 항만)의 1,000개 기업에서 저탄소 교통운수 전문 사업을 지속 심화하고, 저탄소 교통운수시스템을 성시별로 시행한다. 2015년 통행차량의 단위당 화물환산량의 에너지소모량이 2005년에 비해 10% 떨어질 것이다. 운항선박의 단위당

운수환산량의 에너지소모량이 2005년에 비해 15% 떨어질 것이다. 운항선박의 단위당 운수환산량의 이산화탄소배출량이 2005년에 비해 16% 떨어질 것이다.

4) '성급 수운공정건설'의 시장신용·정보관리 체제 구축을 가속화한다. 성급 교통운수 주관부서의 정보플랫폼이 2011월 3월까지 중앙교통부 부급 플랫폼과 일체화시킬 것이다.

4. 선박금융업, 질서 정연하게 확대

현재 국제선박용자 업무가 주로 은행, 용자임대회사, 증권회사 및 신설 선박산업투자펀드 등 4개 주체에 의해 전개되고 있다. 12·5 계획 기간 선박용자의 주요 발전방향은 아래와 같다.

1) 외국 선주의 용자 지지 역량을 확대함으로써 중국 조선소의 발주잔량 완성 및 신규수주 유치 목표를 달성해야 한다. 동시에 국내 선주에 대한 지지 역량 확대 및 국내 중대형 항운기업 및 지방기업 고객을 중점 개척하는 '국운국조(国轮国造; 자국선박은 자국에서 제조)'를 지지한다.

2) 선도 조선소에 대한 자금 지원을 지속 확대하고 프로젝트를 엄격히 선정함으로써 하이테크 프로젝트를 핵심적으로 지지한다. '중국요소'(中国因素) 대출을 개척하면서 국가에너지산업 및 선박산업 경쟁력 향상, 국가에너지교통 안전협력 등 분야를 대출 지지 범주로 확대 포함할 것이다. 국내 상업은행들의 지급보증서(L/G) 발급 및 대출 업무를 활성화시키며 외국 선주를 타깃으로 바이어 대출 항목 하의 '환급보증업무(Advanced Payment Guarantee)'

를 확대시킬 것이다.

3) 선박기업 합병 및 수출선박기지 건설 대출을 활성화하면서, 대형 선도기업의 합병·재편을 지지하고 대기업 및 대그룹을 육성하여 선박기업 규모화를 통한 산업집중도 및 전체 산업경쟁력을 높이고자 한다.

4) 新선형/新기술 R&D 관련 대출을 대대적으로 추진하여, VLCC, LNG선, LPG선 및 해양플랜트 등 첨단기술 및 고부가가치 선박 건조를 위한 핵심 설비 개발을 중점 지지하고, 선박산업의 기술 수준을 향상시키고자 한다.

5) 전통적 융자업무를 견고하게 하며 새로운 융자 방식을 개척한다. 전통적인 프로젝트 파이낸싱, 선박저당 대출, 보증, 수출 신용대출, 무역융자 및 지급보증 대출, 선박 할부, 선박융자 임대, 인수합병 대출 등을 지속 발전시키고, 상장, 채권 발행 등을 위한 투자 및 재무 컨설팅 서비스를 제공한다. 그리고 중국 선박기업 융자에 적합한 신상품을 지속 개발한다. 과학기술 혁신, 녹색경제, 기업의 다국적 경영, 전자상거래 발전 등 신형 서비스 업종을 발전시키고 금융상품과 서비스 모델을 혁신시켜 나가야 한다. 신용 대출, 증권, 신탁, 재정관리, 임대, 담보, 인터넷뱅킹 등 각종 금융서비스의 자산 배치 및 융자 서비스 기

능을 발휘해야 한다. 금융 인프라 구축을 강화하고 금융시장의 등기, 신탁, 거래, 청산 시스템을 보완해야 한다. 보험 서비스 분야를 확대하며 책임보험, 신용보험을 적극 발전시키고 재난보험도 모색해야 한다. 보험 마케팅 방식 혁신, 보험브로커 시장 규범화, 재보험시장 구축 등을 통해 보험 서비스 시스템을 건전하게 만들 것이다.

6) 시스템 리스크를 방지하고 금융 감독을 강화해야 한다. 인민폐 환율 파동의 파급 영향을 방지해야 한다. 중국 조선소의 발주잔량이 대부분 달러로 결제하기 때문에 인민폐 가치가 지속 상승되면 조선소에 심각한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

7) 금융기관이 선박 투자 및 투기사업에 참여하면서 항운금융화 추세가 뚜렷해지고 있다. 각국이 잇따라 금융완화정책(easy-money policy)을 발표하면서 글로벌 유동성 과잉이 한층 더 악화되었다. 유동성 및 선박 수급 요인이 해운시장의 변화를 일으키고 있다. 기존 법칙에 따르면 유동성 과잉은 필히 투자은행, 펀드 등 금융기관들이 해운시장 및 해운 선물시장으로 채도하는 것을 유발할 것이며 헷징(Hedging)이나 단기간 금리재정(Interest Arbitrage)도 진행될 것이다.

"十二五"期间我国船舶融资政策的新动向

上海国际航运研究中心航运金融研究所 常务副所长 甘爱平
上海海事大学经济管理学院 副教授

船舶业是我国装备制造业最重要的产业之一,在国家“十二五”规划中提出了明确的发展要求。本文结合我国船舶业的实际情况,并比较“十一五”的船舶融资政策,认为“十二五”期间我国船舶融资政策主要围绕以下工作展开:

一、船舶融资今后五年的发展方向

1、船舶融资将重点投向适应国际造船新标准,建立现代造船模式,发展高技术高附加值船舶和配套设备。

2、积极支持产业链条为纽带,以产业园区为载体的具有国际竞争能力的先进制造业基地产业集群。

3、海洋油气、海洋运输、海洋工程装备制造是重点投资和扶持领域。

4、推动优势企业实施强强联合、跨地区兼并重组,提高产业集中度。

5、鼓励船配业进行联合兼并;为提高船舶安全性,鼓励广泛使用电子海图(ECS和ECDIS)、船舶黑匣子(VDR,航行数据记录仪)等新设备;鼓励采用电子商务来进行材料和设备采购等。

二、在船舶融资的所有制方面,积极鼓励中小企业的发展

1、大力发展中小企业,完善中小企业政策法规体系。促进中小企业加快转变发展方式,

强化质量诚信建设,提高产品质量和竞争能力。推动中小企业调整结构,提升专业化分工协作水平。引导中小企业集群发展,提高创新能力和管理水平。创造良好环境,激发中小企业发展活力。

2、建立健全中小企业金融服务和信用担保体系,提高中小企业贷款规模和比重,拓宽直接融资渠道。落实和完善税收等优惠政策,减轻中小企业社会负担。

3、可独资、控股、参股与船舶业相关的水运、港口码头等基础设施。

三、相关的航运业提升服务水平,发展低碳航运

1、在内河运输方面,加大并落实对内河水运发展的中央资金投入,地方要出台政策建立稳定的资金来源;健全政策法规体系,以《航道法》、《国内水路运输条例》为重点,着力推进水运法律法规的立法进程。;强化水运市场监管,研究提高内河水路运输市场准入标准,建立并完善动态监控机制,加快市场诚信体系建设。

2、继续拓展海洋运输。出台促进海运业发展的指导意见,完善引航、理货行业管理政策,推进落实国际航运中心建设的政策,研究制定船舶港口供应相关服务标准和资质条件。

3、继续深化“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动，启动低碳交通运输体系城市试点工作。到2015年，在能源强度指标方面，与2005年相比，营运车辆单位运输周转量、能耗下降10%左右；营运船舶单位运输周转量能耗下降15%左右；营运船舶单位运输周转量二氧化碳排放下降16%左右；建立

船舶能效管理体系。

4、加快省级水运工程建设市场信用信息管理系统建设。有关省级交通运输主管部门的平台确保2011年3月底前实现与部级平台互联互通。

四、有序拓展船舶金融服务业

目前国内船舶融资业务主要由银行、融资租赁公司、证券公司，以及新成立的船舶产业投资基金四股服务力量构成。十二五期间，船舶融资的取向主要是：

1、通过加大对国外船东的融资支持力度，实现为我国船厂完成现有订单和争取新订单的目标。同时加大对国内船东的支持力度，重点开拓国内大中型航运企业和地方企业客户，支持国轮国造。

2、继续加大对骨干船厂的融资支持，严格筛选项目，做到有保有压，重点支持高技术含量的项目；开辟“中国因素”贷款，将涉及提升国家能源产业与船舶产业竞争力、国家能源交通安全合作等领域，纳入信贷支持范畴；积极带动国内商业银行以银团保函、银团贷款方式开展业务，扩大针对国外船东的买方信贷项下的付款保函业务。

3、推进船舶企业并购贷款和出口船舶基地建设贷款，支持大型骨干企业进行兼并重组，培育大企业、大集团，完成船舶企业的规模建设，提高产业集中度和整体实力。

4、继续推进新船型新技术研发贷款，对VLCC、LNG船、LPG船、海洋工程装备等高技术含量、高附加值项目以及船用关键设备的

研发和制造，给予重点支持，促进企业产品结构调整，提高船舶行业的技术水平。

5、巩固传统融资业务，开拓新的金融工具。在完善发展传统的项目贷款、船舶抵押贷款、保函、出口信贷、贸易融资和银团贷款、船舶按揭、船舶融资租赁、并购贷款，以及为企业上市、发行企业债、股权置换等提供投资银行服务和财务顾问服务等外，继续开发适应我国船舶企业融资的新产品。推动科技创新、发展绿色经济、支持企业跨境经营，以及发展网上交易等新型服务业态，创新金融产品和服务模式。更好地发挥信用融资、证券、信托、理财、租赁、担保、网商银行等各类金融服务的资产配置和融资服务功能。加强金融基础设施建设，进一步健全金融市场的登记、托管、交易、清算系统。拓宽保险服务领域，积极发展责任保险、信用保险，探索发展巨灾保险，创新保险营销服务方式，规范发展保险中介市场，推进再保险市场建设，建立健全保险服务体系。

拓宽服务业企业融资渠道，支持符合条件的服务业企业上市融资和发行债券。

6、防范系统性风险，加强金融监管。防范因人民币带来的汇率波动的带来的影响。由于中国船厂大部分手持订单是以美元计价，如果人民币长期连续地升值，将给我国的造船企业造成严重影响。

7、金融机构加入到船舶投资和投机的行列，航运金融化趋势明显。随着各国竞相执行新一轮的超宽松货币政策，使得全球流动性过剩进一步加剧。流动性因素与运力供求因素一起共同影响并操纵着航运市场的变化。根据以往的规律，流动性过剩必然带来包括投资银行、基金等金融机构蜂拥进入到航运及航运期货市场中来，进行套期保值或短期套利。

동향 및 이슈

상하이 린강산업구, 2015년 발전 전망

린강산업구, 양산항 배후산업단지로 개발 추진

2002년 국무원의 ‘상하이국제항운중심 건설’ 정책 발표에 따라, 2003년 상하이시 정부는 상하이 린강지역(기존 난후이구)에 양산항 배후단지 건설을 목표로 ‘린강신청(临港新城, Harbour City)’이라는 300km² 규모(서울시 면적의 약 0.5배)의 ‘항만배후 신도시’ 개발 계획을 수립하여 추진 중에 있다. 이 거대한 ‘항만배후 신도시’는 산업단지인 ‘린강산업구(临港产业区)’와 주거 및 도심 기능을 갖춘 ‘주성구(主城区)’로 구분되고, 각각 241km²와 70km²의 규모로 개발된다. 1) 2)

린강산업구는 지리적으로 양산항과 푸둥공항 사이에 위치하고 있으며, “일심삼편(一心三片)”의 공간구도를 형성하여, 1개 핵심서비스중심(核心服务中心)과 3개 산업기능구역, 즉 중장비산업구 및 물류원구(重装备产业及物流园区), 주산업구(主产业区), 종합구(综合区)로 구분된다([그림-1] 참조).

[그림-1] 린강신청과 린강산업구 위치 및 배치도



자료: 上海临港保税港经济发展有限公司(www.linganglogistics.com), “洋山保税港区发展概要及政策介绍”, 2010.12.

중장비산업구(重装备产业区)는 상해 현대장비제조업기지로써 전략적 신흥산업과 첨단 선진제조업 관련 기업을 유치하여, 발전, 대형 선박설비, 자동차부품, 해양플랜트, 물류 및 건설기계 장비, 항공부품 등 산업 집적구로 조성된다. 물류원구(物流园区)는 양산보세항과 푸둥국제공항에 기반하여 철도컨테이너허브역과 내하 부두 및 전용철도 등 인프라 우세를 통해 보세 및 비보세 물류 연계 발전을 추구하여 항만물류, 산업물

1) ‘2011 린강 경제발전 최고경영자 포럼(베이징, 2011. 1.7-8.)’에서 상하이 린강산업구관리위원회 계획처 예전룡(叶金龙) 처장은 상하이 린강 경제구 건설추진에 대한 회고와 전망을 발표함.

2) 2009년, 린강신청 개발주체를 2개로 분리, 린강산업구관리위원회가 린강산업구, 푸둥신구 구정부가 주성구를 개발 관리하도록 확정함.

류, 지역물류와 관련 서비스산업을 대대적으로 발전시켜 항만/해운/물류기업들의 린강지역 이전을 도모할 계획이다. 주산업구(主产业区)는 국가 첨단장비제조업 기지로써, 항공산업과 전략적 신흥산업을 집적시켜 20km² 규모의 공항 배후산업기지로 개발되어, 항공부품 R&D, 유지보수 및 관련 부대산업을 중점 발전시킬 계획이다. 종합구(综合区)는 생태건설과 고품질 부대서비스를 위한 종합기능구로써, 3개 산업기능구역 중에 개발강도가 가장 낮고, 생태 및 친환경 개발 요구가 가장 높은 지역이다.

린강산업구 공업총생산액, 2015년까지 1,500억 위안 목표

린강산업구는 2004년에 정식으로 가동되어 2010년까지 ① 신에너지 장비기지, ② 자동차 완성차 기지, ③ 선박 중요 부품 제조기지, ④ 해양플랜트 장비제조기지, ⑤ 대형 건설기계 제조기지 등 5개 장비기지 구도 기반을 형성하였다.

“린강산업구 12 5 계획 강요(临港产业区“十二五”规划纲要)”에 따르면, 2015년까지 고정자산투자액 500~800억 위안, 입주 프로젝트 총 투자액 500억 위안, 공업총생산액 1,200~1,500억 위안을 달성한다는 목표를 제시하고 있다. 선진제조업을 핵심으로 전략적 신흥산업을 중점 육성하여, 공업과 정보화가 융합된 “생태저탄형 시범구역”, “R&D 창신능력이 강한 전략적 신흥산업 발전시범구역”, “현대산업과 도시가 융합되어 발전된 종합시범구역”으로 조성할 계획이다.

린강산업구 물류원구, 종합물류허브로 육성³⁾

린강산업구 물류원구는 종합물류허브로 육성하기 위해 3가지 목표를 제시하고 있다.

첫째, 대항만(大港口) 물류를 진일보시킨다. 양산보세항구의 ‘상해국제항운센터 종합시범구’ 정책을 활용, 전체 산업의 항운 배후조건을 완비하고, 루차오항 철도컨테이너허브역과 내하부두 등 인프라 시설을 통해 Sea-River 환적, Sea-Rail 복합운송, 멀티 복합운송 등 현대화된 컨테이너 연계운송 모델을 실현하여 보세 및 비보세 물류산업을 연계 발전시켜 항만물류를 대대적으로 발전시킬 계획이다.

둘째, 제조업(制造业) 물류발전을 가속화시킨다. 린강산업구를 위한 서비스를 계기로 산업물류를 크게 발전시킨다. 다기능 부두 건설 가속화, 통상구 기능을 조속히 발휘하여 산업구 내 자동차, 대형 발전설비, 해양플랜트설비, 건설기계 등 설비산업의 물류수요를 충족시킬 계획이다.

셋째, 특수화물(特种) 물류발전에 전력한다. 르루(日陆) 위험품창고 사업과 ProLogis 콜드체인 사업을 기반으로 하여 위험품 물류와 콜드체인 물류산업 발전을 가속화하며 상하이에서 전문화된 최대 물류서비스 기지를 조성할 계획이다.

린강산업구 물류원구, 다국적 물류기업 선점 상태

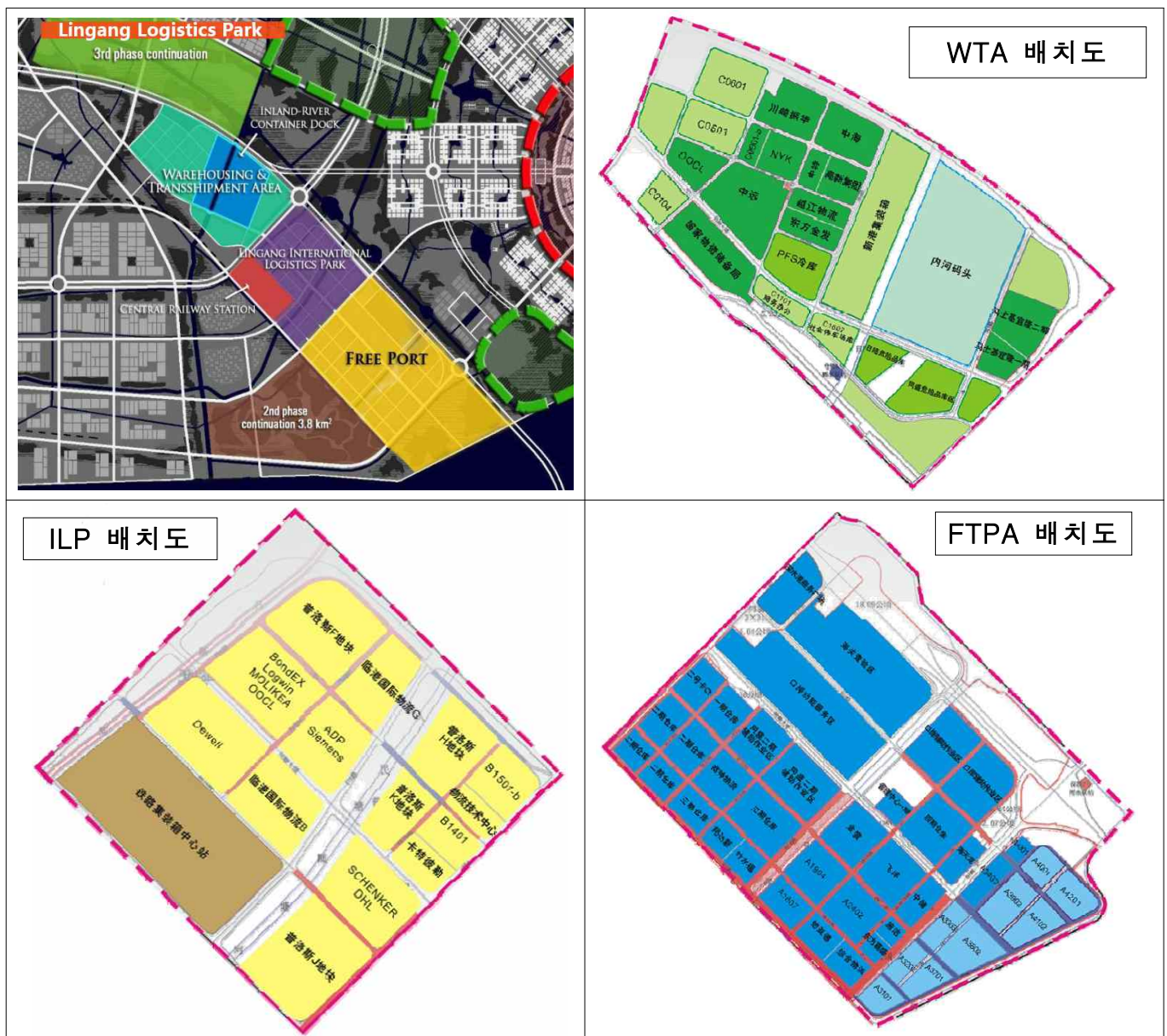
린강산업구 물류원구는 크게 3부분으로 구분된다. 즉 창고 환적구역(Warehouse & Transshipment Area; WTA), 국제물류원구(International Logistics Park; ILP), 양산보세항구-육지구역(Yangshan Free Trade Port Area-Landward; FTPA)이다.

3) 上海招商网, “린강산업구 12.5계획 강요(临港产业区“十二五”规划纲要)”, 2011.3.22.

WTA는 상해 철도컨테이너허브역과 인접하고, 1.2km² 규모의 내하부두 지역이 포함되어 있다. ILP는 개발면적이 3km²로 린강그룹(Lingang Group)과 ProLogis사가 공동 출자하여 개발된 통용표준의 현대화 창고보관기지가 있다. FTPA는 계획면적이 6km²로 컨테이너항만 부가가치 창출, 수출입 무역, 수출가공무역, 보세물류, 구매배송, 해운 등 산업과 서비스 기능을 제공한다([그림-2] 참조).

린강산업구 물류원구의 입주현황을 살펴보면, 약 80%가 입주 완료된 상태이다.⁴⁾ 대부분 글로벌 해운 물류 및 유통/제조기업, 즉 Mearsk Logistics, COSCO, China Shipping, K-Line, NYK, OOCL, OIH, Schenker, DHL, APL Logistics, Logwin, IKEA, MOL, K&N, BondEX, Laurals, ViewTrans, Siemens, ADP, YCH, Mappletree, Sterigenics, HTL, ISH Logistics 등이 동 물류원구에 입주하여 ‘차세대 상하이 물류허브’를 선점하고 있다.

[그림-2] 린강산업구 물류원구 위치 및 배치도



자료: 上海临港保税港经济发展有限公司(www.linganglogistics.com), “洋山保税港区发展概要及政策介绍”, 2010.12.

4) 린강그룹 산하 上海临港保税港经济发展有限公司 마케팅부서 인터뷰(2011. 8. 24)에 근거.

상하이 물류축 변화 예상, 린강산업구 전략적 활용방안 모색 필요

상하이 ‘최대 항만배후단지’, 린강산업구 개발 정책은 몇 가지 측면에서 중장기 전략을 유추할 수 있다.

첫째, 국가적으로 상하이 양산심수항 및 그 배후지역인 린강산업구를 ‘국제해운센터 개발 종합시범구’로 발전시킨다는 것이다. 이에 따라 중국 중앙정부 및 상하이 시정부의 전폭적인 정책 지원이 예상된다. 일례로 양산보세항구(洋山保税港区)에 입주하는 운송/하역/창고업체는 영업세(Business tax) 5.5%가 면제되고, 모든 입주 물류기업들은 2년동안 푸둥신구에 납부하는 증치세, 영업세, 기업소득세가 실질적으로 면제, 3년부터는 50%가 면제된다.

둘째, 첨단 제조산업과 현대 물류산업을 연동 발전시켜 3PL시장이 더욱 활성화될 것으로 전망된다.

셋째, 컨테이너 물류시스템을 “해(양산항)-륙(철도, 바지선)-공(푸둥공항)의 저탄형 복합운송시스템”으로 발전시켜 전문화된 물류서비스가 더욱 활성화될 것이다. 일례로 물류원구 내 루차오강(芦潮港) 철도컨테이너 허브역에서는 상해와 충칭/청두 등 내륙지역을 연결하는 ‘Block-train(五定班列)’ 비즈니스 모델이 출시될 것으로 예상된다.

넷째, 와이까오차오에 집중된 ‘근대식’ 물류산업을 장기적으로 양산항 및 동해대교 주변으로 전이시켜 ‘현대식’ 물류산업을 발전시키고 동시에 ‘상하이 물류축’의 무게중심을 변화시킬 것으로 예상된다. <표-1>에서 상하이항 국제항로 운영현황(2010년 6월 기준)을 살펴보면, 양산항은 2005년 12월 개장 이후 남미항로의 95%, 북미항로의 32%, 유럽항로의 97%, 지중해항로의 51%, 아프리카항로의 84%를 담당하고 있다.

[표-1] 상하이항 국제항로 운영현황

항로	횟수	부속항만	횟수	비율
동남아	180	와이까오차오항 등	171	
		양산심수항	9	5%
남미	89	와이까오차오항 등	5	
		양산심수항	84	95%
북미	150	와이까오차오항 등	102	
		양산심수항	48	32%
유럽	92	와이까오차오항 등	3	
		양산심수항	89	97%
지중해	85	와이까오차오항 등	42	
		양산심수항	43	51%
호주	40	와이까오차오항 등	36	
		양산심수항	4	10%
아프리카	32	와이까오차오항 등	5	
		양산심수항	27	84%

자료: 上海临港保税港经济发展有限公司, “洋山保税港区发展概要及政策介绍”, 2010.12.

위와 같이 상하이 ‘최대 항만배후단지’ 개발과 중장기 ‘상하이 물류축 변화’ 예상에 따라 중국, 특히 상해 화동지역에 진출한 우리 해운·물류기업들의 중장기 대응방안 모색이 필요한 시점이다. 80% 입주가 완료된 린강산업구 물류원구에 우리 해운·물류기업들을 찾아볼 수 없다는 것은 장기적인 측면에서 안타까운 일이 아닐 수 없다. 현재 린강산업구에 진출한 우리나라 기업은 삼성전자 유일하다.

하지만 우리 기업들이 지혜를 모아 상하이, 특히 린강산업구를 활용한 다양한 물류 비즈니스 모델 개발에 협력한다면, 아직까지 활성화되지 않은 ‘새로운 항만배후단지’, 린강산업구를 공동으로 활용하는 방안을 도출할 수 있을 것으로 기대된다.

세계 해운·항만·물류의 중심이자 중국 장강물류시장의 시작점인 상하이의 물류 중심축 변화에 대응한 5년 후, 10년 후의 중장기 대응전략, 즉 물류 인프라 투자 및 비즈니스 모델 개발에 관련 업계는 주목해야 할 것이다.

<황복성 연구조리·김은수 전문연구원, knishanghai@gmail.com>

뉴스 단신

국무원, 물류산업 발전 신조치 발표

중국 국무원은 지난 8월 19일에 <국무원 판공청, 물류산업의 건전한 발전 촉진에 관한 정책조치 의견>을 공식 발표했다. 주요내용은 ① 물류기업 세금 감면, ② 물류산업 토지정책 지원 강화, ③ 물류차량 통행 편리 강화, ④ 물류관리체제 개혁 가속화, ⑤ 물류시설 자원정합 격려, ⑥ 물류기술 창신 및 응용 추진, ⑦ 물류산업에 자원 투입 강화, ⑧ 농산품 물류산업 우선적 발전, ⑨ 조직협력 강화 등 9개 조항으로 구성된다.

구체적으로 물류산업 특징과 물류기업의 일체화, 사회화, 네트워크화, 규모화 발전 요구에 부응한 세수지원정책을 통일적으로 완비하고, 창고시설, 배송센터, 환적센터 및 물류원구 등 물류인프라 시설의 대규모 점용부지와 자금투입, 장기 투자회수기간에 맞춘 관리를 강화 완비하여 토지정책지원을 강화한다. 또한 도로 톨게이트비용 인하를 위해 관련규정에 따라 순차적으로 2급도로 톨게이트비용 징수정책 취소, 보통도로의 톨게이트 수량 감소 등을 추진해 도로 톨게이트비용 징수규모를 줄이고 '요금제 도로' 구도를 최적화할 방침이다.

물류관리체제 개혁을 지속 추진하여 분산된 물류관리 실태를 개선한다. 즉 대형물류기업들이 기업 M&A를 통해 분산된 물류시설자원 정합하고 중소물류기업들이 상호 협력을 통해 새로운 협력모델과 서비스모델을 개발할 수 있도록 지원하고, 자원 배치 최적화, 서비스수준 제고, 물류산업 발전모델 변화 등을 적극 지원할 계획이다.

중점적으로 물류 신기술의 자주적 연구개발을 강화하고, 각급 인민정부로 하여금 물류인프라 시설투자 지원을 강화하여 조건에 부합되는 중점 물류기업에게 운송, 창고, 배송, 정보시설과 물류원구 인프라 시설 건설에 소요되는 자금지원을 강화하며, 또한 농산품 물류 발전을 정책 우선순위에 두고 지원을 강화할 방침이다.

< 자료 : 大公报, 2011. 8. 24 >

저장성 저우산군도신구 건설계획 출범 예정

국무원은 금년 6월에 정식으로 “저장성 저우산군도신구” 설립을 비준했고, 이는 중국 최초로 ‘해양경제’를 테마로 하는 국가급신구이다. 현재 저우산시 발개위는 <저장성 저우산군도신구 발전계획>을 편제 중에 있고, 곧 출범될 예정이다. 저장성의 저우산시는 중국 동남연해, 장강어귀 남쪽에 위치한 중국 유일의 군도시이다. 장강유역과 장강삼각주 대외개방의 해상 관문 및 통로이고, 자연 심수항을 보유하는 동시에 세계 4대 어장 중 하나로 꼽히는 도시다.

저우산시 발개위 샤원중(夏文忠) 주임은 최근 <저장성 저우산군도신구 발전계획> 수립과 관련하여, 동 신구의 총체발전구도를 “1주체/3구/다도(一体三区诸岛)”, 즉 1주체(저우산 섬), 3구(중부 임항제조핵심구, 북

부 심수항핵심구, 동부해양관광핵심구), 다도(여러 개 기능성 섬)로 형성한다고 밝혔다. 구체적으로 중부 임항제조업핵심구는 선박제조, 해양 플랜트, 벌크화물 가공, 해양생물 등 산업에 중점, 북부 심수항핵심구는 중국 벌크제품 창고환적가공교역중심으로 건설하여 벌크상품을 위한 자유무역구 건설 가능성을 탐색, 동부 해양관광핵심구는 푸톈산(普陀山)을 해양/해도 관광산업으로 중점 발전시킬 계획이다.

또한 저우산항은 컨테이너 물류중심의 상하이항, 닝보항과 달리 중국 벌크화물의 '비축환적가공무역 중심' 건설(2011년 10월말 정식운영 예정)을 통해 2015년까지 연간 교역금액 2,000억 위안 달성 목표를 제시하고 있다.

중국 최초 군도신구인 저우산군도신구 건설은 중앙정부의 "12 5 계획"에 정식 편제되어 국가차원의 재정/세수 등 적극적인 정책지원을 받고 있다. 현재 저우산은 이미 임항공업, 항만물류, 해양관광, 해양 어업을 기간산업으로 하는 경제체계를 구축했고, 해양에너지개발 등 신흥산업 발전을 강화하고 있다. 향후 신구건설계획 출범 후 선도시범 지위를 충분히 발휘하여 '중국 해양경제발전'을 더욱 가속화시킬 것으로 예상된다.

< 자료 : 国际在线(北京), 2011. 8. 19 >

중국 120개 중앙기업, 신장자치구에 7,000억 위안 투자 계획

8월 20일, 국무원 국자위(国资委)와 120개 중앙기업이 신장자치구 우루무치에서 '중앙기업 신장자치구 산업지원 설명회'를 개최했고, 중앙기업과 신장자치구 및 신장자치구 생산건설군단(新疆生产建设兵团(군대조직이 변형된 기업집단))이 7,000억 위안 규모의 신장자치구 산업지원 프로젝트 투자 체결식을 가졌다.

2010년까지 44개 중앙기업들은 신장자치구 내 석유화학, 석탄, 전력, 야금, 건축재료 등 산업계에 대한 투자개발을 진행하여 5,739억 위안의 자산총액을 실현했다. 현재 신장자치구 공업부가가치에 대한 중앙기업들의 공헌도는 70%에 달하여 지역경제발전에 중추적 역할을 발휘하고 있다.

12·5 계획 기간에 중앙기업들의 신장자치구 투자규모는 1조 위안을 초과할 전망이며, 이는 11·5 계획 기간 투자액의 2배를 초과하는 수치다. 향후 중앙기업은 지속가능한 자원개발과 생태 친환경 요구에 따라 신장자치구 내 석유화학, 석탄, 전력, 유색금속 등 우세적/특색적 산업과 신흥전략산업 발전을 위해 사업 추진에 박차를 가할 것이고, 특히 카스(喀什)와 휘얼귀스(霍尔果斯), 2개 특수경제구를 중남아시아 주변시장을 주요 타깃으로 수출제품 생산기지화 현대물류기지로 조성할 계획이다.

그 중 CNCP는 향후 10년간 3,000억 위안을 투입하여 신장자치구를 중국 내 중요 오일가스 생산기지, 정유화공기지, 석유비축기지 및 엔지니어링 기술서비스 정보기지로 조성할 계획이다. 또한 CIPC는 '서부지역 전력을 동부지역으로 운송', '서부지역 석탄을 동부지역으로 운송', '청결에너지 개발' 등 사업을 중심으로 석탄, 전력 및 관련 산업 발전을 통해 이리(伊犁), 쿨동(准东), 투하(吐哈), 우창(乌昌), 타청(塔城) 등 5대 지역의 협력발전을 형성하여 2020년까지 신장자치구에 1,500억 위안을 투자할 계획이다. 그리고 신화그룹은 12·5 계획 기간에 신장자치구에 1,000억 위안을 투입하여 우루무치시의 창지저우(昌吉州), 투루판(吐鲁番) 지역에 2개 공업원구를 조성할 계획이며, 6,000만 톤의 석탄생산능력과 600만 KW의 전력생산설비 및 관련 철도인프라 등 부대시설을 건설할 계획이다.

신장자치구에 대한 중앙기업들의 산업지원은 신장자치구의 신형공업화 추진을 가속화시키며 농목업 현대화, 신형 도농화 발전을 이끌어 신장자치구 미래 발전에 중대한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

< 자료 : 中国经济网, 2011. 8. 22 >

중국 최초 항만·해운·조선 기업지수(CMEI) 발표

상해항운교역소는 “항운교역공보”를 통해 지난 8월 16일자로 ‘중국 항만·해운·조선기업지수(CMEI)’를 정식 발표했다. CMEI(full 영문)는 중국 국내 및 홍콩에 상장된 25개 항만, 해운, 조선기업을 대상으로 중국해운기업지수(CSII), 중국항만기업지수(CPII), 중국조선기업지수(CSBI) 등 3개 분지수로 구성되어, 중국 항만, 해운, 조선기업에 대한 종합 평가와 투자자 심리변화를 통해 전체 산업의 발전과 산업경기를 보여주게 된다. 업계 및 투자자는 산업추세분석, 회사평가비교, 산업자산배치 및 기업업적평가 등 종합적인 참조 지수로 활용할 수 있을 것이다. 동 지수의 기준점은 2011년 6월 30일, 지수 1,000에서 출발한다.

중국 항만·해운·조선업의 쾌속 성장세는 세계 관련 산업에 거대한 영향을 일으키고, 업계 내 중국 거두기업들은 발전 추세를 좌우하고 있는 상황이므로, CMEI의 출범은 업계와 투자자들에게 해운과 관련 산업에 대한 경영현황과 추세를 적시에 제공하여 관련업계 중국 우수기업들의 이미지 향상 및 동 산업의 금융시장화 발전을 더욱 촉진시킬 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 一财网, 2011. 8. 17 >

국무원 11개 부·위, 선박수출 지원 관련 연합의견 발표

최근 국무원 산하 상무부, 외교부, 국가발전개혁위원회, 과학기술부, 공업정보화부, 재정부, 중국인민은행, 세관총서, 국가세무총국, 국가질량검사총국, 중국은행감독관리위원회 등 11개 부·위는 < 12·5 계획 기간의 기계 전기기계 수출 지속 및 건전한 발전에 관한 의견>을 발표했다. 즉, 기계 전기기계 수출구조를 대대적으로 조정하여 기술, 브랜드, 질량, 서비스를 핵심경쟁력으로 하는 ‘새로운 우세’를 발굴함으로써 수출형식 업그레이드를 촉진할 방침이다.

조선산업은 기계 전기기계 제품 수출의 주력군으로써 중요시된다. <의견>에서는 산업수출지도를 중점적으로 강화하고 선박 등 25개 산업 수출발전계획을 제정하여, 선박 등 수출기지사업을 추진한다고 밝혔다. 현재 중국선박공업협회는 상무부 위탁을 받아 <의견>의 요구에 따른 “12·5 선박산업 수출발전계획”을 제정 중에 있다.

12·5 계획 기간의 기계·전기기계 제품수출 4대 발전목표는 (a) 수출제품 구조최적화(노동집약형에서 노동집약형+기술집약형으로 변화), (b) 수출시장 구조최적화(전통시장에서 다원화시장으로 변화), (c) 수출경영주체 구조최적화(생산현장형에서 마케팅형으로 변화, 자동차 등 25개 중점산업 100개 선두기업에 해외마케팅 네트워크 및 A/S 체계 구축, 200개 수출기지, 2,000개 기지 육성, 100개 다국적 기계·기계설비 그룹 육성), (d) 제품 위주의 수출로부터 제품, 기술, 자본 수출이 결합된 수출구도 변화를 추구할 방침이다.

< 자료 : 大公报, 2011. 8. 24 >

통계

중국 주요 항만 컨테이너 화물 처리 실적



항만	컨테이너 화물 처리실적 (천 TEU)											
	2010년	2011년										
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	누계
상하이	29,069.0	2,708.0	1,933.0	2,640.0	2,652.0	2,762.0	2,621.0	2,896.0				18,212.0
선전	22,509.7	2,098.0	1,281.4	1,706.1	1,707.1	1,889.7	1,922.0	2,067.8				5,879.5
닝보저우산	13,144.3	1,310.3	912.1	1,183.3	1,230.1	1,284.6	1,237.2	1,383.0				8,544.8
광저우	12,519.8	1,032.0	707.5	1,124.3	1,190.0	1,194.0	1,176.5	1,257.0				7,758.0
칭다오	12,010.0	1,130.0	980.0	1,100.0	1,120.0	1,150.0	1,110.0	1,040.0				7,610.0
톈진	10,000.0	927.0	758.0	956.0	974.0	856.0	987.0	994.0				6,551.0
샤먼	5,824.3	547.2	336.1	366.9	485.7	515.0	510.4	569.0				3,440.0
다롄	5,262.0	481.0	354.0	485.0	493.0	540.0	552.0	543.0				3,449.0
렌위강	3,870.6	353.0	322.8	383.9	413.2	424.0	433.3	452.9				2,783.1
잉커우	3,338.4	398.1	307.1	342.0	353.1	337.1	341.1	327.1				2,405.6
옌타이	1,541.2	137.0	108.9	142.0	138.7	129.6	198.5	154.7				1,009.4
푸저우	1,470.5	143.2	93.9	136.4	139.4	138.1	136.6	143.6				931.1
취안저우	1,369.5	125.6	74.0	127.1	142.6	143.6	139.5	142.2				894.7
중산	1,250.6	111.8	52.0	115.8	114.7	110.4	98.1	111.7				726.4
르쑤오	1,061.0	101.2	92.3	115.6	116.1	124.2	138.2	133.1				820.6
산터우	933.1	-	58.0	85.0	88.0	90.0	90.0	91.0				602.8
진저우	754.8	68.6	53.7	81.5	74.2	26.1	40.0	32.0				98.1
주하이	665.0	62.0	62.0	62.0	70.6	75.6	72.1	71.0				468.4
하이커우	613.4	66.5	50.0	55.1	65.1	65.6	60.8	70.1				433.2
웨이하이	443.4	36.0	28.4	30.5	35.7	32.0	36.6	35.9				235.1
원저우	412.3	36.7	24.7	36.1	40.0	40.5	41.3	42.1				261.4
자싱	350.2	36.5	30.4	42.2	40.3	42.1	40.4	45.1				277.0
친황다오	339.8	42.7	29.3	33.2	39.1	34.1	36.1	35.1				249.5
잔장	320.2	33.2	18.5	26.0	27.8	303.6	27.3	30.5				193.6
단둥	319.7	38.9	37.7	40.0	61.3	80.1	81.5	75.2				414.5
합계	129,422.8	12,024.5	8,705.8	11,416.0	11,811.8	12,393	12,127.5	12,750.1				74,248.8

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
 자료 : <CHINA PORTS> 2011년.