



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 9월 23일

제11-7호



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



혁신 및 통합, 「12·5」 기간 보세물류발전의 새로운 추세

상하이외고교물류중심유한공사
싱강띠(邢慷弟) 당서기

1. 「11·5」 기간의 보세물류발전 특징

중국 보세물류(保税物流) 발전은 개혁개방 후 나타난 새로운 개념으로서 약 20년에 걸쳐 ‘대외무역’ 지원 서비스에서 ‘지역경제’ 발전 서비스로 진화해 왔다. 지난 「11·5 계획」 기간의 보세물류는 ① 분산된 창고 분포를 집중된 특수감독구역으로, ② 분산된 정책을 집적화된 종합관리모델로, ③ 연해지역 중심 구도에서 내륙지역으로의 확장·발전되었으며, 그 주요 특징은 아래와 같이 크게 3가지로 요약된다.

첫째, 보세물류원구 건설은 보세물류 발전 과정의 핵심 사안이다. ‘구항연동(区港联动)’¹⁾을 시행하는 상하이외고교보세물류

원구를 시작으로 중국은 연이어 연해항만에 보세물류원구를 설립했고, 이를 정책 기반으로 삼아 보세물류중심(B형), 보세항구, 종합보세구 등 다양한 특수감독구역을 조성했다. 보세물류원구의 설립은 항만의 전통적이고 단일한 경영·관리 모델을 변화시켜 항만물류산업 구도 및 기능을 완비하고 최적화를 달성했다.

둘째, 보세물류원구의 주요 서비스가 ‘삼래일보(三来一补)’²⁾ 형식에서 국제환적(国际中转), 국제중계무역(国际转口), 국제구매 및 국제배송 등 분야로 변화되었다. 지난

1) 구항연동(区港联动) : 보세구 정책우세와 항만의 지역우세를 정합하여 보세구와 항만간 통로 개척을 통해 물류창고 서비스를 항만 서비스까지 파급시켜 항만기능확장과 부가가치 창출을 실현, 나아가 중계무역 및 물류산업발전 촉진.

2) 삼래일보(三来一补) : 중국이 외자를 유치하는 네 가지 방식. ‘삼래’는 원자재 수입 후 가공(來料加工), 건본 수입 후 가공(來樣加工), 부품 수입 후 조립(來件裝配). ‘일보’는 자재, 설비, 기술 등을 외국에서 수입 후, 생산된 상품으로 상환하는 보상무역(補償貿易).

80년대부터 약 20년간 보세창고 및 보세가공의 주요 서비스는 수출가공을 목적으로 하는 '삼래일보' 분야였다. 2003년 상하이외고교보세물류원구의 '구항연동' 사업을 시작으로 보세물류는 더 이상 '삼래일보'에 국한되지 않고 최초로 항만 환적서비스를 추가했으며 지역경제의 국제 구매와 국제 배송 능력을 향상시켰다. 이러한 기능 변화는 최근 중국 각지 보세물류 발전의 중점 요구사항으로 제기되고 있다.

셋째, 새로운 발전모델이 개발되어 응용되었다. 보세물류원구에서 종합보세구로의 발전을 비롯한 모든 특수감독구역의 발전 모델은 기능·패턴 혁신을 가장 우선적으로 고려했다. 즉 상하이, 선전, 텐진시는 국제자유항(国际上自由港) 관리모델 및 운영체제 도입·적용을 통해 물류운영효율을 발전 모델 혁신의 중요 원동력으로 삼았고, 또한 국가세관총서, 검사검역총국, 외환관리총국 등 관계 국가기구들은 각 지역의 성공경험을 취합하여 특수감독관리구역에 대한 관리방법을 규범화시키고 운영체제 혁신을 이룩했다.

2. '12·5' 기간의 보세물류발전 전망

'12·5 계획' 기간, 보세물류산업 발전은 중요한 '전략적 기회'를 맞이하고 있다. 특히 '10대산업 진흥계획'에서 제기된 '제조업과의 연동발전', '12·5 계획'에서 제기된 '상업유통물류, 녹색물류, 우렌왕(사물지능화)의 대대적 발전' 등의 내용은 향후 보세물류산업 발전의 중요한 구성요소가 될 것이다. 향후 중국의 보세물류산업 발전 특징을 크게 5가지로 전망하면 아래와 같

다.

첫째, 보세물류산업 기준이 형성되고 업계 선두기업이 형성될 것이다. '11·5' 기간 각 지역별 보세물류 인프라 시설에 대한 투자 증가로 전국 보세물류구역 수량은 300여 개를 초과될 것으로 예상되고, 입주기업 형태는 물류부동산 개발상, 무역업체, 제3자물류 및 제4자물류 기업 등으로 점차 뚜렷이 구분될 것이다.

'12·5' 기간 시장의 규범 및 표준에 대한 요구가 점점 뚜렷해지고, 서비스/관리/기술 혁신 등 높은 차원에서 경쟁이 진행되어 국내기업과 외자기업 모두 치열한 글로벌화 경쟁을 피할 수 없게 될 것이다.

또한 업계의 선점 기업들이 점차 통합되어 각 전문분야별 업계 선두기업으로 성장함으로써 보세물류산업의 업무 세분화 및 표준화와 선두기업이 점차 형성될 것이다.

둘째, 상업유통물류 발전이 더욱 신속히 진행될 것이다. 비록 전통적 가공무역과 일명 "홍콩 1일여행(香港一日游)"으로 불리는 '중국의 중국산 역수입' 보세업무 총량은 여전히 상승하겠지만, 중국의 경제발전 모델 업그레이드로 전체 보세물류 업무에서 차지하는 비중은 점차 하락할 것이다.

'12·5' 기간 상업유통물류(즉 물류+무역 모델)는 더욱 많은 분야에서 적용되어, 관련 서비스로써 보세물류산업은 국제구매, 수입화물 배송모델 혁신 및 정보화 기술 적용 수준에 대한 강력한 요구에 직면하게 될 것이다. 현재 우렌왕(사물지능화) 기술은 국가전략 차원으로 승격되었고, 상업유통물류 발전, 특히 대중상품 및 공업 부품의 보세물류체인 형성은 보세물류발전의

중요한 과제로 부상하고 있다.

셋째, 보세운송에 대한 요구가 점차 높아질 것이다. 「12·5」기간 대대적인 교통운송 인프라시설 투자에 따라 고속철도, 고속도로, 공항 건설 등 전국 운송체계의 질적 향상이 이루어질 것이다. 따라서 중국 전역의 ‘보세 복합운송체계’가 점진적으로 형성될 것이다. ① Sea-Air, Sea-Road 복합운송의 수속 간편화, ② 내하해운과 연해항만간 보세운송체계 완비 및 ③ 철도와 항만/공항간 시범 연결을 통해 ‘전노선/전운송망(全程全网)’의 종합 보세물류체계가 구축될 것이다.

넷째, ‘구구연동(区区联动)’이 더욱 중요시 될 것이다. 물류는 단일 원구나 항만으로 전면적인 서비스를 제공할 수 없기 때문에 네트워크 구축이 핵심이다. 「12·5」기간 ‘구구연동’이 보세물류 공급사슬에서 보다 중요한 역할을 발휘할 것이며, 특히 항만간의 보세운송, 특수감독관리구역간의 협력, Sea-Air·Sea-Road·Sea-Rail간의 복합운송이 보세물류의 주요한 발전 원동력으로 작용할 것이다. 향후 보세물류계획

중 현재 시행중인 “장강삼각주 통관일체화”와 “장강유역 선적항 퇴세정책”, “주하이-홍콩-마카오 연합물류체계 건설” 등의 실질적인 혁신은 ‘구구연동’의 중요한 매개체로 작용할 것이다.

다섯째, 관리감독체제 혁신 및 신용관리체계가 구축될 것이다. 「12·5」기간 보세물류 총량은 「11·5」기간보다 현저히 증가될 것이고, 보세물류발전은 ‘점에서 면으로의 확장’을 넘어 물류산업권 및 물류체인으로의 변화 구도를 형성할 것으로 예상된다. 따라서 화물 보관구역이 집중화되어 세관 및 검사검역 부문의 처리화물량이 증가되어 기존의 관리감독모델의 개선이 시급히 요구된다. 또한 세관 및 검사검역 부문은 기업의 신용관리체계 구축을 중심으로 관리감독체제 혁신에 박차를 가함으로써 기업과 공급체인 발전 과정 중 나날이 증가되는 보세물류수요에 대응한 서비스를 제공하게 될 것이다.

创新和整合是“十二五”保税物流发展的新趋势

上海外高桥物流中心有限公司
党委书记 邢慷弟

保税物流的发展，是改革开放以后的新生事物，从服务外贸到服务区域经济，保税物流经历了近20年的转型。“十一五”期间，保税物流从零散的仓库布局向特殊监管区域集中，由分散的政策条令向集成综合管理模式转变，由沿海布局逐步向内陆纵深发展，主要有以下几个特点：

1. 保税物流园区的建设是保税物流发展过程中重要节点。从区港联动的上海外高桥保税物流园区开始，国家陆续在沿海口岸设立保税物流园区，并以此为政策基础建立保税物流中心（B型）、保税港、综合保税区等多类型特殊监管区域。保税物流园区（港区）的设立，改变了港口传统的单一的经营和管理方式，达到优化和完善港口物流产业结构和功能的产业集群。

2. 从服务“三来一补”向国际中转、国际转口、国际采购和国际配送转变。上世纪80年代开始，保税仓储和保税加工主要是服务于以出口加工为目的的“来料加工、来样加工、来件装配和补偿贸易”，这个时间跨度持续了20年。从2003年外高桥区港联动项目建设开始，保税物流并不局限于服务“三来一补”，而是首次提出要增加港口的中转，提升区域经济的国际采购和国际配送的能级，这也成为近年来各地发展保税物流的要求。

3. 新的模式得到了创新和应用。从保税物流园区到综合保税区，各种特殊监管区域的发展无一例外将功能模式创新发展放在了首位，上海、深圳、天津都开始学习国际上自由港的监管模式和操作，把物流运作效率作为模式创新的主要动力，各地都有一些成功经验，国家海关总署、检验检疫总局、外汇管理总局等机构总结各地操作成功的经验，逐步规范这些特殊监管区域的管理方法，并对操作流程进行了创新。

十二五期间，保税物流产业的发展面临一个重要的战略机遇期，特别是十大振兴产业规划提出的联动制造业，十二五规划提出的大力发展商贸物流、绿色物流和物联网等要求都是保税物流产业进一步发展的的重要组成部分，个人认为有以下一些主要特征：

1. 保税物流行业标准和行业龙头将会形成：随着十一五期间各地对保税物流硬件投入的增加，全国有各类保税物流的区域预计超过300个，这些区域中的企业分工逐步清晰：物流地产开发商、第三方物流、贸易商以及新出现的第四方物流等。十二五期间，市场对于这些行业的规范和标准要求逐步清晰，市场竞争将从服务创新、管理创新和技术创新等更高层面进行，内外资企业都将面临全球化的竞争。一些具有行业领先优势的

企业将逐步进行整合，形成各个专业领域的行业龙头，保税物流产业的分工、标准和领军企业将逐渐形成。

2. 商贸物流发展更为迅速。随着我国经济转型升级的发展需要，传统的手册加工结转和“香港一日游”业务总量虽然仍将上升，但占整个保税物流比例将下降。商贸物流，也就是物流+贸易的模式将应用于更多的领域，与之配套的是十二五期间，保税物流行业对国际跨国采购、进口分拨的模式创新要求更加强烈，对信息化应用的程度要求更加细致。目前物联网技术已经被提到国家战略层面，商贸物流的发展，特别是大众商品和工业零部件保税物流链的形成将是保税物流下一步发展的重要课题。

3. 保税运输要求逐步提高。十二五期间，随着我国对交通运输硬件的巨大投入，高速铁路、高速公路和机场的修建，全国运输体系将会有质的飞跃，与之配套的是，全国范围内的保税多式联运体系将逐步形成，目前的海空联运、海陆联运将会进一步简化手续，内河航运和沿海口岸之间的保税运输体系将会完善，铁路将逐步试点与码头和机场对接，形成全程全网的综合保税物流体系。

4. 区区联动更加重要。物流是一个网络的构建，不是一个园区和一个口岸能够进行全方位服务的。十二五期间，区区联动将在保税物流供应链服务中起到更加重要的作用，特别是口岸间的保税运输，特殊监管区域之间的合作联动，海空、海陆、海铁之间的多式联运将是保税物流进一步发展的主要源动力。未来的保税物流规划中，目前正在实施的长三角通关一体化，长江流域起运港退税政策，珠港澳联合物流体系建设等实践创新都是区区联动的重要载体。

5. 监管创新和诚信体系建设。十二五期间保税物流量将比十一五期间有明显的增加，保税物流将由点及面向物流圈，物流链转变，货物的区域集中将给海关和检验检疫等政府职能部门带来更多的监管货量，现有的监管模式急需创新发展。十二五期间，海关和检验检疫将围绕诚信体系建设在监管流程上加大创新的步伐，以满足监管为基本要求，服务企业和供应链发展过程中越来越多的保税物流需求。

동향 및 이슈

광시 북부만경제구, 「12·5」 발전 전망

광시북부만경제구, 중-아세안 지역협력 교두보로 발전 전망

2006년 3월에 설립된 “광시북부만(베이부완)경제구”는 광시자치구 내 난닝(南宁), 베이하이(北海), 친저우(钦州), 팡청강(防城港) 등 4개 주요도시와 위린(玉林), 충궈(崇左) 2개 지방도시로 구성된다. 2008년 1월, 국무원은 「광시북부만경제구 발전계획」을 비준하여 ‘광시북부만경제구 전략’을 ‘중국 총체 발전전략’으로 승격시킨 바 있다. 특히 중국의 연해경제발전 구도는 ‘2각(角), 2만(灣), 2안(岸) 체제³⁾’를 이루고 있는데, 2개 만 중에 중국 서부지역의 유일한 연해지역인 광시북부만경제구가 포함된다([그림-1] 참조).

광시북부만경제구는 중국~아세안지역, 범북부만경제협력구, 메콩강유역, 중국~베트남 ‘2회랑 1권’, 범주강삼각주경제구, 서남지역 6개 성/시/자치구와의 협력 등 지역협력의 교차점으로 중국과 아세안 지역협력의 ‘교두보’ 역할을 수행할 것으로 전망된다.

[그림-1] 중국 연해경제발전 구도 및 광시북부만경제구 개요



3) 新华网, “广西北部湾经济区成为区域经济发展“新高地”, 2011. 7. 20 ;

2각(角): 화둥지역의 장강삼각주, 화남지역의 주강삼각주 ; 2만(灣): 빈하이신구 중심의 환발해만경제구, 서남지역의 광시북부만경제구 ;

2안(岸): 동남지역의 대만해협 양안경제구.

「광시북부만경제구 12·5 계획」, 7대 발전목표 수립

광시자치구는 지난 6월 제11회 제84차 상무회의에서 「광시북부만경제구 12·5 기간 국민경제 및 사회발전계획(이하 「계획」)」을 심의·비준하여, 7대 발전목표와 중점사업을 명확하게 제시했다.

첫째, 2015년까지 지역생산총액(GRDP)을 연평균 13% 이상 유지하여 2010년의 1.5배로 증대한다. 둘째, 도시화 수준을 46.8%(2009)에서 58.2%(2015)까지 향상시킨다. 셋째, 인프라시설 면에서 항만, 교통, 통신이 일체화된 현대화 종합교통운송네트워크 기반을 형성하고, 북부만항 항만시설능력을 3.36억 톤, 컨테이너화물 처리능력을 400만 TEU로 향상시킨다. 넷째, 11개 중점산업원구⁴⁾의 공업총생산액 6,000억 위안을 달성한다. 다섯째, 천저우보세항구/핑샹종합보세구/난닝보세물류센터/베이하이수출가공구를 중심으로 한 보세물류체계 완성 및 광시자치구 ‘무수항’ 물류체계를 구축한다. 여섯째, 범북부만 경제협력 촉진, 난닝~싱가포르 경제회랑 건설 등 대외개방을 촉진한다. 일곱 번째, 공업 폐수·폐기물 배출량 표준 달성률 95% 이상 및 삼림 복지율 60% 달성 목표를 통해 친환경 산업구조를 형성한다는 방침이다.

위에서 제시된 7대 발전목표 달성을 위해 「계획」은 산업발전 일체화, 항만일체화 심층발전, 교통·통신 일체화, 보세물류체계 건설, 도농 일체화 건설, 개방협력수준 향상, 체제메커니즘 개혁 등 주요 중점사업을 제시하고 있다([표-1] 참조).

[표-1] 광시북부만경제구 12·5 계획 중점사업

중점 사업	주요내용
산업발전 일체화	· 석유화학, 야금, 정보화, 경공업식품, 제지산업 등 5대 산업군 형성 · 임항 친환경 중공업/화학공업지역 및 난닝/베이하이 중심으로 첨단기술산업구 구축 · 29개 중점산업원구 조성 → 야금산업 2,100억 위안, 경공업식품산업 1,100억 위안, 석유화학공업 800억 위안, 장비제조산업 700억 위안, 정보화산업 600억 위안, 제지산업 500억 위안, 에너지산업 500억 위안 등
항만일체화 심층발전	· 광청항항, 천저우항, 베이하이항을 각각 억 톤급 항만으로 조성 · 광시북부만항 총 물동량 처리능력이 3.36억 톤 달성 → 중국 연해 중요 허브항 및 지역성 국제항운센터로 조성
교통통신 일체화	· 고등급도로 1,556 km, 그 중 고속도로 1,436 km · 철도노선 2,679 km · 경제구 통신일체화 촉진, 중국-아세안 지역성 정보교류센터 건설
보세물류 체계건설	· 보세물류체계 완비를 통한 천저우보세항구, 핑샹종합보세구, 천저우 자동차 완성차 수입통상구 전면적 건설 · 난닝 공항종합보세구, 광청항 보세물류센터 건설 계획 · 위린(玉林), 러우저우(柳州), 바이서(百色), 구이린(桂林) 무수항 프로젝트 건설
도농 일체화 건설	· 난닝을 핵심으로 한 북부만도시군 형성 · 2015년까지 도시중심인구는 난닝시 300만 명, 베이하이시 65만 명, 천저우시 60만 명, 광청강시 35만 명 도달
개방협력 수준 향상	· 동흥(東興)중점개발개방시범구 건설 가속화, 중국 변경개발개방시범구로 발전 · 난닝~싱가포르 경제회랑 건설 추진 · 범북부만 경제협력 가속화 통한 중국-아세안 자유무역구 내 지역협력 촉진
체제메커니즘 개혁	· 친환경생태체제 건설 · 건전한 계획건설 메커니즘 조성

자료: 广西北部湾办, “广西北部湾经济区”十二五规划通过自治区政府审议, 2011. 7. 4.

4) 「광시북부만경제구 중점산업원구 구축 계획(2009. 12. 31)」에 따르면, 총 면적 698.6km²인 29개 중점산업원구를 구축하는데, 난닝시 11개, 베이하이시 6개, 천저우시 5개, 광청강시 4개, 위린시 1개 총취시 2개로 구성됨. 그 중 본문에서 언급된 11개 중점산업원구는 광시자치구 정부의 중점지원 하에 구축되며 기타 18개 산업원구는 각시별로 중점 개발이 추진될 계획임(각 산업원구 정보는 중국연구센터 홈페이지(www.kmishanghai.org) 자료실 참조).

광시북부만항, 상반기 물동량 증가율 전국 1위

광시북부만경제구의 핵심지역이자 3대 주요항인 광청강항, 친저우항, 베이하이항은 2007년 2월 광시북부만국제항무그룹으로 통합관리⁵⁾되어 물동량 증가 등 쾌속 발전세를 이어가고 있다([표-2] 참조). 광시북부만항은 2010년에 처음으로 중국 16대 역 톤급 연해항만에 진입했다.⁶⁾ 또한 2011년 상반기(1H) 총 항만물동량은 전년 동기대비 31.2% 증가한 7,009만 톤을 기록해 전국 연해항만 중 물동량 증가율 제1위를 차지했고, 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 24% 증가된 32만 TEU를 기록하고 있다.⁷⁾ 광시북부만항은 중국 서남지역의 유일한 출해구로서 광시북부만경제구 산업 및 물류 발전의 핵심역할을 담당할 것으로 예상된다.

[표-2] 광시북부만항 항만물동량 추이 (2000~2010)

	2000년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	평균증가율(A) (05-10)	평균증가율(B) (00-10)
항만물동량 (만 톤)	1,288	2,636	3,348	4,049	4,798	9,408	11,923	35.2 %	24.9 %

주: 2010년 광시북부만항의 총 물동량(11,923만 톤) 중 광청강항이 7,650만 톤, 친저우항이 3,022만 톤, 베이하이항이 1,250만 톤을 차지.

자료: 광시베이부만국제항무그룹(www.bbwwg.com)(2000년~2008년), 证券日报, 广西北部湾办, 商务部网站, 中国交通报, 钦州日报

중국 서남 유일한 출해구, 광시북부만경제구 활용방안 검토 필요

광시북부만경제구는 주요산업군 기반 형성에 따라 물류발전 역시 가속화 될 것으로 예상된다. 특히 초기 물류발전 단계에서 중앙 및 광시자치구 정부의 광범위한 정책지원이 예상된다. 경제구는 현재 진행 중인 산업프로젝트⁸⁾을 통해 「12·5」 말까지 1,000억 위안 규모의 6개 산업원구를 조성하는 등 경제의 지속된 쾌속발전을 추진하고 있다. 또한 물류지원 측면에서, 중앙 정부는 2008년 5월부터 2009년까지의 단기간에 친저우보세항구, 평상종합보세구, 난닝보세물류센터, 베이하이수출가공구 설립을 비준하는 등 낙후 저개발 지역에서 그간 볼 수 없었던 ‘특별한’ 정책지원을 실행한 바 있다. 2011년 2월에는 친저우보세항구가 정식 운영되어 광시자치구 종합보세물류체계 기반이 형성되었고, 2011년 7월에는 시노트란스물류, 진성포장가공(金盛包装加工) 등이 참여한 10여 개 물류/무역/가공 프로젝트가 완료되어 ‘중국 최초의 육로변경 종합보세구’인 평상종합보세구에 입주되면서 새로운 발전단계를 맞이하게 되었다.⁹⁾

우리 기업들은 계획 및 발전 초기단계에서 중국 서남지역의 유일한 출해구, 물류 기반의 ‘중-아세안’ 지역경제협력 신고지, 중국 연해경제발전 구도상 마지막으로 육성되는 광시북부만경제구와 전략적 협력방안을 검토할 필요가 있다. 또한 우리 정부 등 관련기관은 경제구 자체 산업발전, 광동 및 주강삼각주 지역의 산업이전과 중-동남아시아와의 교역 증대 등 기회요인을 사전에 검토하여, 우리 제조, 무역, 유통, 물류기업 등이 중국내 효과적 신규시장 개척을 위한 친한국 네트워크 형성 및 정보제공 등의 노력이 필요하다.

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

5) 광시자치구는 광청강항, 친저우항, 베이하이항 및 광시연해철도주식유한공사의 국유지분 재정합을 통해 광시베이부만국제항무그룹을 설립(2007년 2월)하여 소속 항만에 대한 거시적 관리, 계획, 건설 및 각종 화물의 요금율을 통일 관리하고 있음.

6) 교통운수부, 「2010년 도로수로 교통운송 항업발전 통계공보」, 2011. 4. ; 2010년 중국 역톤급 연해항만(16개): 舟山港、上海港、天津港、广州港、青岛港、大连港、秦皇岛港、唐山港、日照港、营口港、深圳港、烟台港、湛江港、连云港港、厦门港、北部湾港.

7) 广西日报, “广西: 北部湾经济区步入‘蛙跳’发展新时期”, 2011. 8. 4.

8) 운영/진행중인 프로젝트: 台湾冠捷科技北海项目(2011.9) 및 富士康南宁江南工业园项目和北海项目, 台湾建准北海项目, 泰兴石化项目, 玉柴20万吨/年溶剂油项目, 辽宁天合精细化工项目, 北海炼油异地改造石油化工(20万吨/年聚丙烯)项目, 广西金川有色金属公司项目, 防城港红沙核电项目, 南宁电厂项目, 北海诚德新材料二期和三期项目, 铁山港渤海粮油项目(2011~12년 중에 완료 예정) 등이 있음.

9) 新华网, “广西北部湾经济区成为区域经济发展‘新高地’”, 2011. 7. 20.

뉴스 단신

상하이 국제무역중심 건설 전문계획 출범

상하이 국제경제, 금융, 항운, 무역의 「4대 중심」 건설 추진 관련 첫 번째 전문계획인 「국제무역중심 건설 전문계획」이 최근에 발표되었다. 상하이시를 2020년까지 장삼각, 장강유역 나아가 전국까지 서비스 파급이 가능한 세계적인 경제·무역 지위에 걸맞은 국제무역중심으로 조성할 계획이다.

「상하이, 국제무역중심 건설 12·5계획(이하 「계획」)」은 ① 시장개방 및 무역편리화 수준 향상, ② 무역 유통이 산업구조조정에 대한 견인작용 강화, ③ 국제/국내시장 자원배치기능을 구비한 시장체제 구축, ④ 고등급 무역주체 집적구 형성 및 활성화, ⑤ 상하이 국제무역중심 기능매체 구축, ⑥ 국제 일류수준의 무역환경 조성 등 6개 방면의 중점 임무를 제시했다.

또한 무역 및 투자 촉진 플랫폼 구축을 위해 「10대 플랫폼」 사업을 무역중심건설의 중요한 내용으로 담고 있다. 즉 ① 국가급 전시시설 플랫폼, ② 국제무역 및 해외마케팅 촉진 플랫폼, ③ 중국기술 수출입 교역 플랫폼, ④ 전자상거래 플랫폼, ⑤ 벌크화물 교역 플랫폼, ⑥ 서비스 집적구 플랫폼, ⑦ 근열원래(近悅遠來) 쇼핑 및 소비 플랫폼, ⑧ 내외무역 일체화 플랫폼, ⑨ 재정정보 서비스 플랫폼, ⑩ 국제무역기구 집적 플랫폼 등이다.

< 자료 : 财新网, 2011. 9. 9 >

중국 「동북지역 물류발전계획」 출범 임박

국무원 상무부 장정웨이 부부장은 「제5회 동북아경제무역협력 최고경영자포럼」(2011. 9. 6.)에서 중국 정부는 동북지역 노후공업기지 진흥발전을 위해 「2011년 동북지역 등 노후공업지역 진흥 사업요점」 45개 세부조치를 발표했다고 밝혔으며, 향후 「동북지역 12·5 진흥계획」, 「동북지역 물류발전계획」 등 계획 문건이 2011년 내에 발표될 것이라고 덧붙였다. 대외개방 측면에서 「동북지역 변경개방과 동북아지역협력 계획」도 편제 및 출범되어 동북지역 대외개방구도를 확립하는 동시에 다롄시 창싱다오(长兴岛) 개발 및 개방을 연구하여 동북지역을 대외개방 신고지로 구축할 전망이다.

또한 국무원 발전개혁위원회 손쯔강 부주임에 따르면, 동북지역은 이미 랴오닝성 연해경제지역, 창·지·투 개발 개방 선도구역, 내몽고 동부 및 헤이룽장성 변경 개방지역 건설 가속화 추진을 통해 「다롄 동북아국제항운센터」 건설 성과가 두드러지고 있으며 연해변경 전방위 개방구도 기반이 형성되어, 향후 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성, 내몽고자치구를 동북아 지역으로 개방하는 중요한 허브로 건설할 것이라고 밝혔다.

중국의 동북지역경제협력 강화 정책은 지역 경제력과 경쟁력을 향상시켜 동북아 지역협력 중 중국의 지위 향상을 도모하고, 주변국가와의 경제기술협력을 확대하는 중요한 작용을 할 것이며, 동북지역의 대외개방을 가속화함으로써 궁극적으로 한중, 북중, 중러, 중일 무역 발전에 기여할 전망이다.

< 자료 : 第一财经日报(上海), 2011. 9. 7 >

중국 12개 국가선박수출기지 건설 계획

9월 5일, 중국은 전국 12개 지역, 즉 광저우시, 상하이시(충명현), 다롄시, 난통시, 타이저우시, 칭다오시, 저우산시, 우한시, 위해시, 샤먼시, 푸저우시, 충칭시(페이링구)를 ‘국가선박수출기지’로 선정했다.

중국 선박공업은 최근 국제경쟁력을 갖춘 첨단 외향형 기간산업으로 육성되고 있다. 2010년 중국의 선박 인도량, 신규 수주량, 발주잔량 점유율은 각각 43%, 54%, 41%로서, 동 3대 조선지표는 세계 1위를 차지했다. 2010년 선박수출액은 403억 달러이며, 세계 169개 나라와 지역에 수출되었다.

현재 중국 선박제조기업은 CSIC(中国重工), CSSC(中国船舶), GSIC(广船国际) 등 국유대형기업 위주이나, 첨단기술 선박의 제조 능력과 규모는 한국 등 선진 조선국에 비해 많이 뒤쳐져있다.

「12·5 계획」 기간의 중국 선박공업은 대(大)에서 강(强)으로 전환되는 관건의 시기으로써 반드시 구조조정과 발전모델 전환을 업그레이드하여 산업발전을 도모하고, 국제경쟁 우위를 적극 확보해야 한다고 공업정보화부는 밝히고 있다. 또한 공업정보화부는 향후 상무부와의 협력을 한층 강화하여 ‘국가선박수출기지 제도’ 등 양호한 정책환경을 조성함으로써 중국 선박공업 발전을 촉진할 계획이다.

< 자료 : 中国证券报(广州), 2011. 9. 7 >

중국 최초 저탄기능구 베이징에서 가동

최근 세계 500장 기업인 AECOM그룹과 Beijing Great Ideal Energy Saving Investment(BGIESI : 北京理想伟业节能投资有限公司)의 협력 하에 400억 위안을 투입하여 중국 최초 ‘저탄기능구’ 건설·운영회사를 설립했고, 안후이성 강남산업집중구에 중국 최초 저탄기능구 프로젝트가 정식으로 가동되었다.

BGIESI사는 중국 최초 에너지 절감 슈퍼마켓 운영회사로서 「중국 저탄기능구 동향 평가지표 체계」 연구에 참여한 유일한 기업이다. 동사는 중국 거시경제학회 저탄연구센터 과학연구 실천기업으로 지정·운영되며, 현재 중국 저탄 데이터베이스 구축을 추진 중에 있다. BGIESI 주빈빈 사장은 AECOM사와의 협력을 통해 국제 첨단 저탄기술을 중국 본토 프로젝트에 적용하여 저탄기능구 설립 표준을 구축할 것이라고 밝혔다.

2010년 7월, 중국 발전개혁위원회는 「저탄 성·자치구·도시 시범지역 건설 전개사업에 관한 통지」를 발표하여, 광둥성, 랴오닝성, 후베이성, 산시성, 윈난성의 5개 성과 톈진시, 충칭시, 선전시, 샤먼시, 항저우시, 난창시, 구이양시, 바오딩시의 8개 도시를 시범지역으로 선정했다. 또한 동 시범지역은 저탄발전계획 수립 및 저탄녹색발전 관련정책을 제정하여 저탄 산업체계 구축 가속화, 온실가스 배출수치 통계와 관리체계 구축 및 저탄녹색생활방식과 소비모델을 적극 개발할 방침이다.

국무원 재정부에 따르면, 중앙정부는 재정전이지출, 세수를 통한 산업발전펀드 설립, 은행대출 혜택 등 재정금융 정책지원을 통해 저탄경제발전을 도모하고, 향후 저탄경제에 대한 지원을 지속 확대할 방침이다.

< 자료 : 和讯, 2011. 8. 30 >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적



항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)											
	2010년	2011년										
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	누계
닝보저우산	62,915.1	6,107.1	5,237.6	5,822.9	5,569.3	5,189.3	5,504.9	5,978.1				40,941.5
상하이	56,319.9	5,392.1	4,011.0	5,186.5	5,227.8	5,501.9	5,191.2	5,888.8				36,404.2
광저우	40,959.3	3,443.7	2,363.4	3,408.0	3,583.5	3,707.6	3,647.6	3,603.7				10,958.9
톈진	40,000.0	3,562.0	3,023.0	3,716.0	3,820.0	3,870.0	3,858.0	3,957.0				25,807.0
칭다오	35,012.0	3,236.0	3,153.0	3,242.0	3,245.0	3,245.0	3,209.0	2,913.0				22,278.0
다롄	31,399.3	3,046.9	2,607.1	2,777.4	2,581.9	2,903.6	2,745.7	2,830.5				19,493.1
칭황다오	26,293.9	2,437.4	1,956.7	2,625.5	2,395.5	2,555.0	2,314.3	2,449.4				7,318.7
탕산	24,959.0	2,634.0	4,913.0	2,682.0	2,390.0	2,485.0	2,209.0	2,378.0				17,059.0
르쑤오	22,596.7	2,162.9	2,043.3	2,271.2	2,203.3	2,212.7	2,203.3	2,126.3				15,223.1
양커우	22,579.4	2,390.7	2,047.3	2,171.0	2,215.0	2,238.0	2,249.0	2,237.1				15,548.3
산전	22,091.4	2,055.9	1,236.4	1,708.7	1,707.7	1,958.0	1,838.7	1,987.3				5,784
옌타이	20,852.5	1,959.0	1,875.5	1,936.7	1,993.0	2,084.0	2,060.6	2,097.0				14,005.8
진장	13,638.3	1,325.1	1,155.0	1,342.5	1,385.0	1,585.0	1,305.9	1,159.7				9,258.2
렌윈강	13,506.4	1,358.8	1,297.8	1,348.5	1,353.0	1,444.9	1,400.0	1,452.1				4,297
사먼	12,728.1	1,342.1	983.1	1,292.1	1,325.7	1,359.0	1,313.8	1,353.8				8,972.9
황화	9,438.4	951.9	864.8	1,003.7	904.4	939.6	926.8	946.0				6,537.1
취안저우	8,455.4	630.5	635.0	776.4	836.7	837.1	906.9	865.7				5,487.1
푸저우	8,455.4	628.8	446.5	572.5	686.6	748.9	681.3	718.0				2,148.2
원저우	7,124.8	595.2	423.0	562.7	711.9	646.3	624.5	602.2				1,873
주하이	6,019.2	543.4	587.4	559.3	591.9	601.4	604.8	617.5				4,147.8
진저우	6,008.6	342.9	287.3	382.1	390.6	436.3	400.2	413.6				2,652.9
단둥	5,505.0	532.0	457.0	550.0	590.0	630.0	633.0	642.0				4034.0
중산	4,797.5	373.5	262.7	462.7	540.4	545.4	549.8	494.0				3,228.6
타이저우	4,705.7	395.9	342.3	414.9	464.6	425.2	400.3	451.0				2,894.2
후이저우	4,533.5	471.3	360.3	388.9	410.2	422.9	410.6	477.6				2,941.8
합계	510,894.8	47,919.1	42,569.5	47,204.2	47,123	48,572.1	47,189.2	48,644.4				289,294.4

주 : 화물 처리 실적은 외항화물 기준임.
 자료 : CHINA PORTS.