

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT



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-1803

Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제13-11호

2013년 10월 21일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량

▶ 중국 물류 포커스

: 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·항만업의 영향

▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 상하이항 주요 터미널 컨테이너 물동량

(만 TEU)

터미널	물동량	국제환적
上海盛东国际集装箱码头(SSICT)	755.0	62.0
上海冠东国际集装箱码头(SGICT)	660.0	47.8
上港集团振东集装箱码头(SPCWT)	582.1	29.3
上海明东集装箱码头(SMCT)	341.2	11.8
上海浦东集装箱码头(SECT)	322.6	13.5
上海浦东国际集装箱码头(SPICT)	215.1	12.8
上港集团张华滨码头(SCT장화방)	126.9	0.0
上港集团军工路码头(SCT권공루)	105.0	0.0
上海港中海集装箱码头(CSCT)	44.1	0.0
소계	3,152.0	177.2
기타 터미널	101.0	N/A
상하이항	3,253.0	N/A

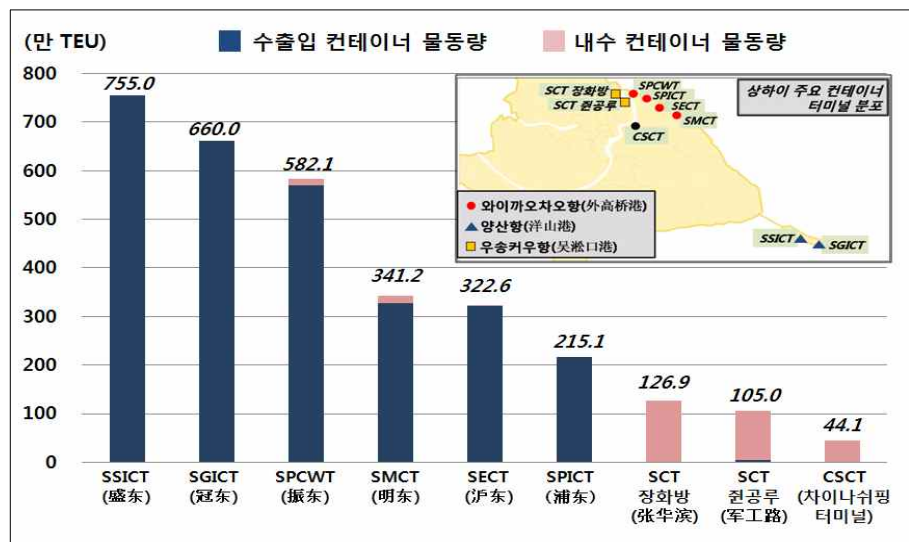
주 : ① 국제환적은 Sea&rail 물동량을 포함한 수치, ② 기타 터미널 컨테이너 물동량=상하이항 - 주요 터미널 컨테이너 물동량.

자료 : 「中国港口」, 2013.01.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량



자료 : ① 「中国港口」, 2013.01 ; ② 그림: 상하이항그룹(SIPG) ; KMI 작성.

상하이 컨테이너 물동량 증가율 둔화, 환적 물동량 유치에 적극

2012년 상하이항의 컨테이너 물동량은 전년대비 2.5% 증가한 3,253만 TEU를 기록했으며, 수출입 컨테이너 물동량이 2,816만 TEU로 전체의 86.6%를 차지했다. 항만구역별로는 와이까오차오항이 1,536만 TEU, 양산항이 1,415만 TEU를 기록했고, 주요 컨테이너 터미널별 물동량은 SSICT(양산)가 755만 TEU로 가장 높았으며, SGICT(양산) 660만 TEU, SPCWT(와이까오차오) 582.1만 TEU 등의 순이었다.

상하이항은 3년 연속(2010~2012) 컨테이너 물동량 세계 1위를 유지하고 있으나, 컨테이너 물동량 증가속도는 둔화추세를 보이고 있다. 2008~2012년 상하이항 컨테이너 물동량 연평균증가율(CAGR)은 3.8%로 동기간 중국 전체 증가율(8.3%) 및 Ningbo-Zhuoshan(11.6%), Qiongzhang(13.7%)에 비해 크게 낮다. 또한 상하이-난징구간 12.5m 침수항로 개통(2015년 완공 계획)으로 외항선의 장강항만 직항이 증가하면 상하이항 컨테이너 물동량에 영향을 줄 것으로 예상된다.

현재 상하이항은 상대적으로 비중이 낮은 국제환적 컨테이너(상하이항 주요 컨테이너 터미널들의 국제환적 컨테이너 물동량 비중은 전체 컨테이너 물동량의 평균 4.3%) 유치에 적극적이며, 최근 발표된 「상하이 자유무역시험구 총체방안」에는 관련 내용들이 포함되어 있다(다음 페이지 '중국물류 포커스' 참고).



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·
항만업의 영향
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	10-11	10-18
종합지수	1,039.72	1,010.07
일본 항로	856.80	834.27
구주 항로	1,263.13	1,206.13
미서부 항로	1,020.15	1,013.67
미동부 항로	1,196.17	1,193.27
한국 항로	673.47	608.07

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	10-11	10-18
종합지수	1,166.86	1,333.02
석탄	1,297.98	1,531.02
곡물	1,061.02	1,120.76
금속광석	917.37	1042.54
정유	1,227.03	1,227.03
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·항만업의 영향

1 상하이 자유무역시험구 정식 설립

9월 27일, 국무원은 「중국(상하이) 자유무역시험구 총체방안(中国[上海]自由贸易试验区总体方案)」(이하 「방안」)을 발표하여 많은 주목을 받아온 자유무역시험구 정책 프레임을 공개하였다¹⁾. 「방안」은 금융·해운·무역·문화·전문서비스·사회서비스 등 6대 서비스영역의 18개 항목의 확대개방을 명시하여 개혁개방의 심화를 위한 시험을 시작하였다. 물류부분에 있어서는 효율적인 감독관리 방식을 통한 화물의 출입 간편화와 화물의 집화·혼재·환적 능력 및 관련 부대서비스 강화를 통해 진정한 글로벌 해운·물류중심으로 부상하려는 의지를 엿볼 수 있다.

[표 1] 상하이 자유무역시험구 개방확대 분야 및 내용

분야	주요 내용
금융 서비스	(1) 은행 : ① 조건에 부합하는 외자은행 설립 허용, 민영자본과 외자금융기관의 중외 합자 은행 설립 허용, 조건(규정) 구비시, 시험구내 제한적 인가은행(RLBs: Restricted Licence Bank, 여수신이 아닌 투자업무 중심 은행) 설립 허용, ② 관련 관리규정 개선 및 마련시, 시험구내 중자은행의 역외금융 업무 허용 (2) 건강의료보험 : 외자 건강의료보험기구 설립 시범 허용 (3) 금융리스 : ① 비행기·선박 관련 금융리스사 설립시 최저자본금 규제 철폐, ② 금융리스사의 업무 관련 상업 팩토링(Factoring: 금융기관이 상업어음, 외상매출 증서 등 매출채권을 매입, 자금 융자제도)업무 허용
해운 서비스	(4) 해운 : ① 중외합자·합작 국제선박운송기업의 외자 지분제한 완화(기존 49%), ② 중자회사가 보유 혹은 최대주주인 비중국적선(편의치적선)의 상하이항~중국 기타 연안항만간 수출입 컨테이너 운송 허용 (5) 국제선박관리 : 외상독자 국제선박관리회사 설립 허용
무역 서비스	(6) 부가가치통신 : 보안의 전제하에서 외자기업의 일부 부가가치통신업무 허용 (7) 게임기술이기기구 판매 : 외자기업의 게임기 생산 및 판매(국내판매) 허용
전문 서비스	(8) 법률 : 중국과 외국(홍콩·마카오·타이완) 법률사무소간 업무협력 방식 및 체제 연구 (9) 신용조사 : 외자 신용조사회사 설립 허용 (10) 여행사 : 중외합자여행사의 타이완 이외지역 해외여행업무 허용 (11) 인력중개 : ① 중외합자 인력중개기구 설립 허용(외자 지분 70%로 제한, 홍콩·마카오 투자자는 독자 설립 허용), ② 외자 인력중개기구의 최저자본금을 기존 30만 달러에서 12.5만 달러로 완화 (12) 투자관리 : 주식회사 형태의 외자 투자관리회사 설립 허용 (13) 건설공정설계 : 시험구내 외자공정 설계(측량 제외)사가 상하이시에 서비스 제공시, 신청자격심사의 수행실적 평가 폐지 (14) 건축 : 시험구내 외상독자 건설사가 상하이시의 중외공동건설 입찰시, 외국인 투자비율 제한 철폐
문화 서비스	(15) 공연 : 외자 공연매니저기구의 지분제한을 철폐 및 상하이시 영업 허용 (16) 오락장소 : 외상독자의 시험구내 오락장소 설립 및 영업 허용
사회 서비스	(17) 교육 : ① 중외합작 경영교육기관, ② 중외합자 직업기능교육기관 설립 허용 (18) 의료 : 외상독자 의료기관 설립 허용

주 : 이상의 조치는 중국(상하이) 자유무역시험구내에 설립된 기업에 적용.

자료 : 「중국(상하이) 자유무역시험구 총체방안」.

¹⁾ 9월 29일, 중국(상하이) 자유무역시험구가 정식 설립되었으며, 시험구는 와이까오차오보세구, 와이까오차오 보세물류원구, 양산보세항구, 푸둥공항 종합보세구 등 4개의 세관특수감독관리구역임(총면적 28.78 km²), 현재 36개 기업(11개 외자기업 포함)이 1차 입주인가 획득, 필자주.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·항만업의 영향
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국내 국제정기선운송회사 (Licensed International Liner)**

회사명	등록지	업무범위
大连集装箱船务	다롄	컨테이너
大连威兰德船务	다롄	컨테이너
丹东国际航运	단둥	여객화물
丹东航运集团	단둥	컨테이너
东港开发区海运	동강 (단둥)	컨테이너
南京远洋运输股份	난징	컨테이너
宁波远洋运输	닝보	컨테이너
钦州市桂钦海运集团	친저우	컨테이너
秦皇岛秦仁海运	친황다오	여객화물
山东海丰航运	칭다오	컨테이너
青岛海运信威	칭다오	컨테이너
中远集装箱运输	상하이	컨테이너
中海集装箱运输	상하이	컨테이너
上海仁川国际渡轮	상하이	여객화물
上海浦海航运	상하이	컨테이너
上海市锦江航运	상하이	컨테이너
中日国际轮渡有	상하이	여객화물
中外运集装箱运输	상하이	컨테이너
上海海华轮船	상하이	컨테이너
上海泛亚航运	상하이	컨테이너
中国扬子江轮船	상하이	컨테이너
太仓港集装箱海运	타이창	컨테이너
天津津神客货轮船	텐진	여객화물
天津市海运	텐진	컨테이너
中国远洋控股	텐진	컨테이너
天津津海海运	텐진	컨테이너
天津国际海运	텐진	컨테이너
威海威东航运	웨이하이	여객화물
荣成华东海运	웨이하이	여객화물
威海胶东国际集装箱海运	웨이하이	여객화물
烟台中韓轮渡	옌타이	여객화물
大新华轮船(烟台)	옌타이	컨테이너
洋浦中诚联合航运	양푸 (하이난)	컨테이너
海南泛洋航运	양푸	컨테이너
民生轮船	충칭	컨테이너
重庆市海运	충칭	컨테이너
浙江永跃海运集团	저우산	컨테이너

주 : 2012.12.31 기준 37개.
자료 : 교통운수부.

2 환적항으로서 상하이항의 경쟁력 강화 방안 포함

먼저 「방안」은 “시범적으로, 중자회사가 보유 혹은 최대주주인 비중국적선의 중국 기타 연안항만과 상하이항간의 수출입 컨테이너 운송을 허용”하고 있다. 「방안」에 이어 교통운수부 및 상하이시 정부는 관련 내용을 발표하여 관련 내용을 구체화하고 있으며, 동 조치의 해당선박은 중국 선사들이 소유한 비중국적선, 즉 편의치적선들이 주 대상인 것으로 판단된다²⁾(아래 [표 2] 참고).

[표 2] '비중국적선 상하이항 수출입 연안환적 허용' 관련 문건 및 내용

명칭	관련 내용 (원문)	해석
중국(상하이) 자유 무역시험구 총체 방안 (13.09.27)	“允许中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船, 先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务”	중자회사가 소유 혹은 최대주주인 비중국적선의 중국 기타 연안항만과 상하이항간의 수출입 컨테이너 운송을 시범 허용
「중국(상하이) 자유 무역시험구 총체방안」, 관철로 상하이 국제항운중심 건설 가속화 추진에 관한 실시의견 (13.09.29)	“允许中资航运公司利用自有或控股拥有的非五星旗国际航运船舶, 先行先试外贸进出口集装箱在国内开放港口与上海港之间(以上海港为中转港)的捎带业务”	중자해운회사가 자체소유하거나 최대주주인 비중국 국적의 국제항운선박을 이용해 대외무역 수출입 컨테이너의 중국내 개방항만과 상하이항간의 운송업무(상하이항을 환적항으로 한) 허용
상하이 중자 비중국적선 국제항운선박 연안운송 시범 실시에 관한 공고 (13.09.30)	(1) “允许中资航运公司利用全资或控股拥有的非五星旗国际航行船舶, 经营以上海港为国际中转港的外贸进出口集装箱在国内对外开放港口与上海港之间的捎带业务” (2) “中资航运公司, 指注册在境内, 依据《中华人民共和国国际海运条例》取得《国际班轮运输经营资格登记证》, 从事国际海上运输业务的企业法人” (3) “如船舶为中资航运公司通过境外独资投资企业间接拥有的, 还需提供中资航运公司投资该境外独资企业的证明文件、该境外独资投资企业全资或控股拥有船舶的证明, 以及中资航运公司租赁船舶的证明文件” (4) “中资航运公司不得擅自将经备案批准开展试点业务船舶转租他人 一旦转租, 自船舶租赁合同生效之日起, 船舶自动丧失开展试点业务的资格”	(1) 중자해운회사가 자체소유(全资)하거나, 최대주주인(控股拥有)* 비중국 국적의 국제항운선박이 대외수출입 컨테이너의 상하이항을 국제환적항으로 한 중국내 대외개방항만과 상하이항간의 운송업무를 허용 (2) 중자회사는 중국 경내에 등록되어있으며, 「중화인민공화국 국제해운조례」의거하여 ‘국제정기선 운수경영자격등기증’을 보유하고 국제해운업에 종사하는 기업** (3) 선박이 중자해운회사가 경외투자회사사를 통해 간접 보유한 선박일 경우, 중자해운회사가 해당 경외투자회사에 대한 투자증명 및 해당 경외회사의 선박 소유 (혹은 지분소유) 증명, 중자해운회사가 해당 선박을 임대한 증명서***필요 (4) 상기 업무 허가 신청자는 신청 선박의 임대행위 금지하며, 적발시 해당업무 자격 취소

주 : ① 최대주주*는 선박공유지분의 최대주주 해석됨, ② 중국에서 ‘국제정기선 운수경영자격등기증’을 보유하고 국제해운업에 종사하는 기업**은 2012년 말 기준 좌측 표와 같음, ③ 중자회사가 해외에 100% 지분(독자)으로 설립한 회사가 소유한 선박(자체소유 혹은 최대주주)을 임대(용선)***한 경우도 해당되는 것으로 해석됨, 필자주.

자료 : ① 「中国(上海)自由贸易试验区总体方案」; ② 「交通运输部 上海市人民政府关于落实《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》加快推进上海国际航运中心建设的实施意见」; ③ 「交通运输部关于在上海试行中资非五星旗国际航行船舶沿海捎带的公告」.

2) 편의치적선(Flags Of Convenience)은 세금 절감 및 기타 편의를 위해 선박 소유자가 소재국이 아닌 외국에 등록된 선박을 지칭함. 2012.1.1 기준, 중국 폴컨테이너선 319척(84.5만 TEU) 중, 42%인 134척(41.6만 TEU)이 비중국적선으로 그 비중이 높은 편, ISL, 「Shipping statistics yearbook 2012」.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
 - : 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
 - : 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·항만업의 영향
- ▶ 중국 물류 동향

■ 화물선적항(Loading port) 수출세 환급 정책*

- 2012년 8월 1일부터, 칭다오 첸완(前湾)항과 우한 양쯔(阳逻)항에서 양산보세항구를 경유하여 수출되는 화물에 대해 선박이 화물선적항에서 떠날 시 수출로 간주하여 수출세금 환급이 가능해짐으로써, 상하이항에서 세금환급 수속이 가능하던 이전에 비해 환급 수속기간을 대폭 단축할 수 있음.

■ 상하이 국제항운중심 건설 전략

- '제15차 전국대표대회(1997)'에서 상하이 '글로벌 4대 중심(경제·무역·금융·항운중심)' 건설의 기본 골격이 완성되었으며, 상하이는 2020년 글로벌 항운자원 배치 능력을 갖춘 국제항운중심 구축을 목표로 함. 2012년 상하이시 정부가 발표한 「상하이시 국제항운중심 건설 가속화 “12·5” 규칙」에는 ① 국제항운업 지속 발전, ② 항운서비스업 육성, ③ 항운금융업 발전, ④ '국제항운발전종합시험구' 건설, ⑤ 크루즈 산업 발전 촉진, ⑥ 운송 시스템 최적화, ⑦ 지역협력 강화 등의 주요 임무를 제시하고 있으며, 특히 항운금융선박등록항운 브로커선박거래·통상구서비스·선원서비스·항운정보·항운건설·인재육성·법률서비스 등을 망라한 항운서비스업의 발전을 강조. 자세한 내용은 「중국물류리포트 12-10호」(2012.7.12 발간) 참조.

중국은 국제적인 카보티지(Cabotage: 외국적선 혹은 외국적기의 자국내 운송 금지) 관례와 자국의 「국제해운조례」 등 관련 법률에 근거하여 연안운송을 중국 선사의 중국적선에게만 허용해왔다. 향후 중국선사들은 비중국적선을 이용해 수출입 컨테이너의 상하이⇄기타 연안항만 운송이 가능해짐에 따라, 선박 이용률을 높일 수 있게 되었고, 연안 피터선사 이용 및 홍콩, 부산항 등 외국 환적항을 이용하는 불편함과 부대비용을 절감할 수 있게 되었다. 또한 화주 역시 더욱 다양한 운송스케줄을 확보하고, 물류원가 절감이 가능하게 되었으며, 상하이항으로서도 환적 물동량의 증가와 관련 물류업무 발전을 기대할 수 있게 되었다³⁾.

또한 「방안」은 현재 시범실시 중인 '화물선적항(Loading port) 수출세 환급' 정책에 대해 화물선적항(현재 칭다오, 우한) 및 운송방식(수운) 등 적용범위 확대 연구를 언급했다. 중국내에서 상하이항 환적시 화주에게 실질적인 혜택을 주는 화물선적항 수출세 환급 정책이 확대된다면, 상술한 비중국적선의 상하이항 수출입 연안환적 허용 정책과 시너지효과를 발휘하여 환적항으로서 상하이항의 경쟁력은 더욱 증가할 것으로 예상된다.

종합적으로 「방안」은 물동량이라는 '수치' 증가는 물론, 상하이항이 화물의 자유로운 집화·혼재·환적, Multi consolidation 능력 강화를 통한 글로벌 해운·물류중심으로 도약하겠다는 의지를 보여준다고 할 수 있다. 이를 위해서는 결국 안전하고 효율적인 통관 및 감독 모델 구축이 관건일 것이며, 자유무역시험구의 과제이자 지향점이라 판단된다.

3 글로벌 해운중심을 향한 상하이의 의지 확인

그밖에도 「방안」은 자유무역시험구내에 한해, 중외합자·합작 국제선박운수기업의 외국측 지분 제한(기존 49% 초과 불허)을 철폐했다. 이에 따라 향후 외국기업도 지배주주로 합자·합작선사 설립이 가능하게 되었으며, 해운시장 침체로 인해 어려움을 겪고 있는 중국 선사(특히 중소형 민영 선사)들은 향후 시장경쟁 심화라는 도전과 함께 외국자본 유입을 통한 '회생'의 기회도 모색할 수 있게 되었다⁴⁾.

또한 「방안」은 외상독자 국제선박관리기업 설립을 허용(기존 합자·합작만 허용) 및 편의치적선의 상하이 등록시 세제혜택 및 수속 간편화를 언급했다. 금융과 법률, 인력관리 등 서비스 영역의 개방 확대 조치 역시 해운·물류업과 직간접적인 관계를 가지고 있다. 이는 곧 상하이가 추진 중인 '국제항운중심' 건설과 그 궤를 같이하며, 자유무역시험구는 그 실험장구 역할을 담당하게 된다고 볼 수 있다.

3) 중국에서 비중국적선의 연안운송 허용은 이전부터 논란되어 왔으며, 리커창(李克强) 총리의 상하이방문시 상하이항그룹(SIPG)의 천쉼원(陈戌源) 회장이 "허용"을 건의한 것으로 알려짐, 大智慧阿思达克通讯社, "中资非五星旗船可外轮捎带是最大利好", 2013.9.27.

4) 「방안」 발표에 따라 중국의 일부 전문가들은 향후 M&A 등을 통한 외국선사의 연안운송시장 진출 가능성도 제기하고 있지만, 세부 시행규칙 등이 발표되지 않아 확정적인 판단은 어려움. 다만, 국제관례 및 중국 현행법상 그 가능성은 떨어진다는 분석이 우세, 필자주.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·
항만업의 영향
- ▶ 중국 물류 동향

4 단기효과 보다는, 중장기적으로 기존 환적항 영향 존재

현재 나온 「방안」 내용은 자유무역시험구의 정책 방향을 제시한 수준이며, 세부 조치들의 제정 및 실질 적용에는 일정 시간이 소요될 것으로 판단된다. 또한 현재 논란이 되고 있는 환적 물동량 유치 부분에 있어서는 상하이항 및 중국 선사들이 지니는 한계점도 분명히 존재하고 있어, 단기적인 측면에서 실효성을 판단하기는 어려움이 따른다.

먼저 현재 상하이항이 약 3,300만 TEU란 물동량을 처리하고 있는 상황에서 환적 물량 유치로 눈에 띄는 물동량 증가 수치를 만들어내기는 어려울 것으로 판단된다⁵⁾. 또한 진정한 글로벌 환적항으로 거듭나기 위해서는 각지에서 온 화물들간의 유기적인 혼합(Consolidation) 능력이 필요한데 현재 중국 항만들은 작업 장소 및 과정의 차이로 인해 내수 컨테이너와 수출입 컨테이너 화물을 분재·혼재하기는 어려운 실정이다. 상하이항의 경우에도 국외 혹은 중국내에서 수운으로 이관(转关)되어 온 컨테이너 화물은 양산보세항구에서 직접 FCL 형태로 환적되는 것이 일반적이며, 현지의 화물과 혼재한 후 환적하는 형태는 드물다⁶⁾. 화물선적항 수출세환급 정책 확대 역시 상하이 및 타지역 세관, 세무국 등 다지역·다자간의 유기적인 공조체계가 필요하며, 단기간에 구축하기에는 무리가 있다고 판단된다.

비중국적선의 상하이항 수출입 연안환적 허용으로 인한 중국 연안 피터선사의 경쟁력 약화 및 대형 정기선사와 중국 연안선사간의 내부적 모순도 무시할 수 없다. 그 동안 중국의 내수시장 성장 및 연안운송시장 보호에 힘입어 중국의 연안피터선사들이 빠른 성장을 해왔으나, 낮은 운임의 가격경쟁이 치열하며 전반적인 관리시스템이 미비된 관계로 동 조치의 실시로 연안 피터선사들의 경쟁력 약화 가능성이 존재한다. 게다가 중국의 대표적인 연안 피터선사인 PANASIA, PUHAI, Universal Shipping 등이 모두 COSCO, 차이나쉬핑의 자회사인 점을 감안하면 피터수요의 감소는 그룹 내부의 모순점으로 작용할 수도 있다. 따라서 단기적으로는 기존 선대의 재배치, 서비스경로의 변경, 외항선사와 연안피터 선사의 갈등 해소, 제도의 확립, 외국적 선사에 대한 연안운송 개방 부담 등으로 환적 물동량 유치에 제한적인 영향을 미칠 것이다.

그러나 중장기적으로 상기 정책들의 구체화 실시(확대) 및 현존 문제점들이 보완된다면, 상하이항의 환적능력 제고와 함께 기존 환적항인 홍콩 및 부산항 등에 영향을 미칠 것으로 예상된다. 특히 환적 물동량이 많은 부산항으로서는 텐진, 칭다오, 다롄 등 북중국 항만에서 부산항으로 환적해온 수출 컨테이너의 물동량 감소가 우려된다⁷⁾. 한편 정기선사들에게는 운송루트가 다양화됨에 따라 항만 및 중국 피터선사에 대한 협상력 강화 기회로 작용할 수도 있다.

⁵⁾ 전문가들에 따르면, 상하이항의 향후 증가하는 물동량 처리 능력은 문제없다고 판단.

⁶⁾ ① 상하이 현지 및 장삼각지역에서 온 화물들은 일반적으로 항만 근처 CFS(Container Freight Station) 등에서 혼재 작업 후 항만에서 수출됨 ; ② 2012년 12월, 한국에서 온 컨테이너가 양산항의 보세창고에서 적출작업 후 상하이 현지 화물과 혼재되어 각각 폴란드와 슬로베니아로 운송됨, 이는 상하이항 최초의 환적을 통한 Multi consolidation 사례이며, 아직 상하이항의 혼재능력이 초기 수준임을 방증, 上海市口岸办, 「2012 上海口岸年鉴」.

⁷⁾ 2011년 장강중권은 비중국적선 상하이~기타 연안항 환적 허용을 통해, 중국 발해만에서 부산으로 환적되는 컨테이너 상당량을 상하이로 유치가가능하다고 분석한 바 있음, 东方日报, “上港集团欲打造中转过港”, 2011.02.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·
항만업의 영향
- ▶ 중국 물류 동향

5 중국 자유무역구 시대 개막, 지속적인 모니터링 필요

상하이 자유무역시험구의 출범과 함께 중국의 각 지역들은 경쟁적으로 자유무역구 설립에 열중이다. 중국 최초의 자유무역구를 놓고 상하이와 경쟁을 벌였던 선전과 톈진을 비롯하여, 샤먼, 칭다오, 충칭, 칭다오, 그리고 최근 우한과 정저우 등이 자유무역구 설립을 신청했거나 신청을 준비 중에 있는 것으로 알려졌다. 결국 상하이 자유무역시험구는 「방안」에서 밝힌 바와 같이 전중국의 개혁과 개방 심화라는 국가적 사명을 짊어졌고, 제시된 정책들은 2~3년간의 '시험'을 거쳐 제2, 제3의 자유무역구에게 적용될 것이다. 현재 자유무역구 설립을 준비하고 있는 지역들이 대부분 중국의 주요 항만들임을 전제할 때, 현재 자유무역시험구의 정책들은 중국 해운·항만업에 큰 영향을 미칠 것으로 판단된다. 특히 상술한 유사 정책들이 적용된다고 가정할 시 동아시아 주요 항만들간의 환적 물동량 경쟁은 더욱 심화될 것으로 보인다.

이에 부산항을 비롯한 우리의 항만들 역시 물동량 처리 실적보다 낮은 부가가치 제고 방안 모색이 필요하며, 화물 품종의 다양화, 항만배후지의 고부가가치 산업 및 외국 기업의 적극적인 유치, 해외물류기지 개발 운영 등 사업다각화를 추구해야 할 것이다. 또한 항만의 입장에서 물동량 확보 관건이 비용과 서비스 효율임을 감안할 때 항만비용 경쟁력 및 항만 생산성 향상 방안 모색, 선사·화주 편의적인 서비스 효율 제고가 이루어져야 할 것이다.

이와 함께 국가적인 차원에서 개방 확대를 통한 준자유항 제도 도입을 위한 논의도 병행되어야 할 것이다. 중국의 자유무역구 시대가 열림에 따라 동북아 지역 해운·항만 산업의 경쟁이 더욱 치열해질 것임은 자명한바, 우리 역시 해운·항만 산업 경쟁력 확보를 위한 중장기적인 국가전략 수립이 필요한 때임이 분명하다. 그러나 조급한 대책 마련보다는 시행세칙 발표 등 향후 자유무역시험구의 추진 과정에 대한 면밀한 모니터링을 통하여 보다 지속적이고 효율적인 대안 마련이 필요 할 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 상하이 자유무역시험구 설립과 해운·
항만업의 영향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 중국, 내년부터 석탄수출관세 폐지 전망
- 「칭다오 국제무역중심도시 건설 강요」 발표, 자유무역구 건설 표명
- 상하이 자유무역시험구, 9월 29일 정식 설립
- 텐진 동장(东疆)보세구 금융리스업 촉진 방안 국무원 보고, 자유무역구 건설 한층 구체화
- 중국, 올해 세계 1위 황금수입국 등극 전망
- 우한(武汉), 자유무역구 건설 준비
- 중국사회과학원, 2014년 중국 경제성장률 7.5% 전망
- 「중국 민용항공 위험물 운수관리 규정」, 내년 3월부터 실시
- 중국, 2030년 천연가스 수입의존도 50% 초과 예상
- 중국 신에너지차량 보급 노력, 2015년까지 대도시 보급량 1만 대 이상 목표

해운 · 항만

- 양산보세항구, 빠른 통관으로 환적 물동량 유치
- 교통운수부 항만체계개혁 연구, 항만비용 상승 가능성 존재
- 상하이항그룹, 양산 4기 건설 사전준비 착수
- 머스크 1.8만 TEU 컨테이너선, 샤먼 하이창(海沧)항 기항
- 상하이 자유무역시험구, 해운경기 회복에 도움

- 다롄항~극동러시아(블라디보스토크·보스토티니) 항로 개통
- 크루즈경제, 중국의 새로운 성장 동력
- SSEFC, 석탄운송 파생상품 출시
- 차이나쉬핑, 그룹내 항만터미널 지분 통합 조정
- 선전항, 컨테이너 물동량 10년 연속 세계 4위

종합 물류

- 중국 발개위 「전국 물류원구 발전계획」 발표
- 2015년 냉동창고·차량시장 규모 360억 위안 이상 추정
- 상하이 홍커우(虹口)에 공용보세창고 가동
- 하이난(海南), 대 동남아 해운허브 구축을 위한 종합물류원구 건설 계획
- 지린성, 3년 내 5개 물류원구 건설 추진
- 중국 LTL 물류시장 분석, 시장집중도 낮아
- 올해 1~3분기 교통운수경제 양호 추세
- 칭다오, 33억 투자 농산품 콜트체인 물류센터 착공
- 알리바바그룹, 2020년까지 물류분야에 160억 달러 투자 계획
- 우한, 3년 만에 철도통상구 재가동 계획

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

