

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

제14-14호

2014년 12월 12일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이칭항과 상해항 협력이 상해 국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 주요 B2C 기업 시장점유율 현황 (%)

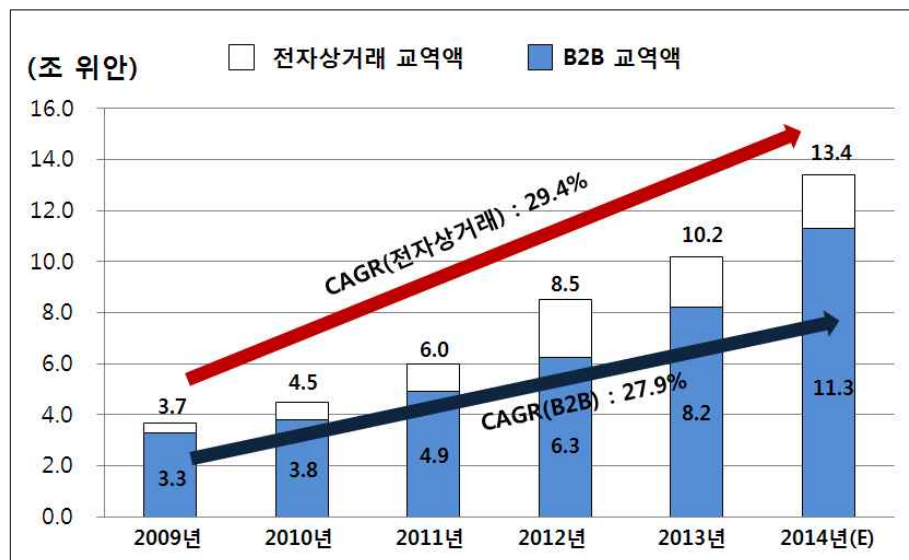
주요 B2C 기업	2013	2012
天猫 (www.tmall.com)	50.1	52.1
京东商城 (www.jd.com)	22.4	22.3
苏宁易购 (www.suning.com)	4.9	3.6
腾讯B2C (www.wanggou.com)	3.1	3.3
亚马逊中国 (www.amazon.cn)	2.7	2.3
1号店 (www.yhd.com)	2.6	N/A
唯品会 (www.vip.com)	2.3	N/A
当当网 (www.dangdang.com)	1.4	1.2

자료 : 中国电子商务研究中心, “2012-2013年度中国电子商务市场数据监测报告”.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 'KMI 중국물류리포트'로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 전자상거래 시장 규모



자료 : 中国电子商务研究中心, “2013年度电子商务市场数据监测报告”, 2014.03.17.

2013년 중국 전자상거래 시장 10.2조 위안 돌파, 해외구매에 주목

2013년 중국 전자상거래 시장 규모(교역액)는 전년대비 29.9% 증가한 10.2조 위안으로, 그 중 B2B 교역액은 8.2조 위안으로 전년대비 31.2% 증가했고 전체 전자상거래 시장의 약 80.4%를 차지했다. 2013년 중국 온라인 쇼핑(소매) 시장 교역액은 전년대비 42.8% 증가한 약 1.9조 위안으로 전체 전자상거래 및 B2B 교역액 증가율을 크게 상회한다. B2C의 시장점유율을 보면, 텐마오(天猫) (50.1%)와 징둥상청(京东商城)(22.4%) 비중으로 3위인 수닝이저우(苏宁易购)(4.9%)와 차이가 크다. B2B의 경우, 알리바바(阿里巴巴)가 시장점유율 44.5%를 차지하면서 2위인 위더티에강(我的钢铁)(10.6%)와 33.9%의 차이를 보이며 1위를 유지하고 있다. 특히, 알리바바의 경우 2014년 11월 11일 싱글데이(11.11)에 약 10조 1,890억 원의 하루 매출을 기록하면서 중국 전자상거래의 발전 가능성을 보여주기도 했다.

한편 중국의 해외 온라인 쇼핑도 계속 급증하는 추세이다. 중국의 해외구매대행 시장은 2008년 24.1억 위안에서 2013년 767억 위안으로 증가하여 연평균증가율(2008~2013년) 99.8%를 기록했으며, 2014년 1,549억 위안에 달할 것으로 예상되고 있다. 2014년 11월 베이징에서 개최된 APEC 정상선언문에서 아시아-태평양 지역 전자상거래 혁신 및 발전 이니셔티브 촉진과 관련 연구센터 설립 추진에 대한 내용이 포함되면서 중국과 아태 지역 국가의 전자상거래 발전이 예상된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

필자 소개

전홍(甄虹) 상해해사대학교 교수



연구 분야

현대항만경영관리 및 물류관리

주요 활동

중국기술경제연구회 이사,
중국교통운수시스템공정학회 이사,
상해국제항운연구센터(SIS) 비서장,
상해생산력학회 비서장,
상해항해학회 물류관리전문위원회
부주임 등

필자 소개

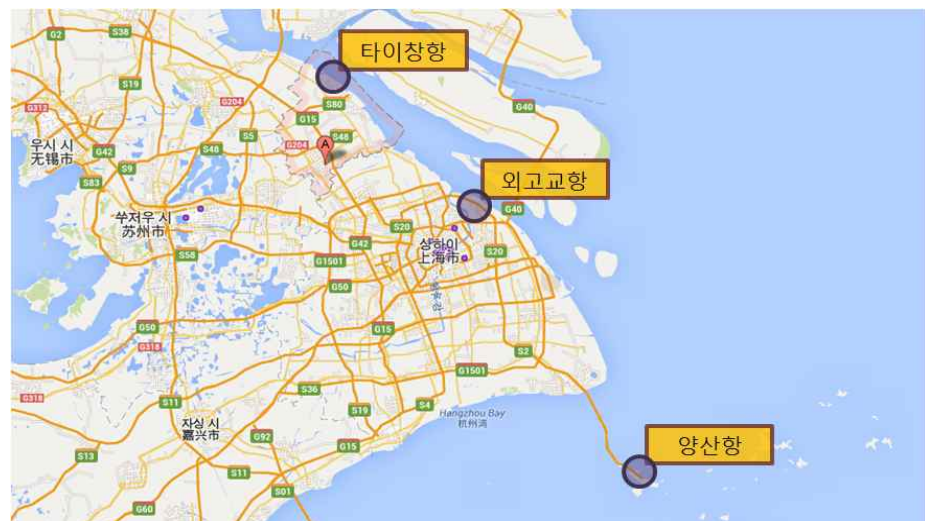
자오난(赵楠) SIS 항만연구실 연구원



전문가 칼럼 : 타이창(太倉)항과 상해항 협력이 상해국제항운중심 건설에 미치는 영향

2014년, 상해항은 출자를 통해 타이창항 컨테이너 부두 운영에 참여하였다. 이에 따라, 일부 외고교항구에서 환적되어 양산항으로 가는 장강 중·상류 수출입 컨테이너 업무가 타이창항으로 이전되었다. 이로써 타이창항은 상해국제항운중심건설의 중요한 구성 부분으로서의 기능과 지위를 갖추게 되었으며, 상해항과 타이창항의 협력은 더욱 심화되었다. 기능적으로 보면, 타이창항은 이미 상해항에서 장강으로 이어지는 컨테이너 운송 항로의 핵심 역할을 담당하며 강과 바다를 연결하는 중요한 환적항이 되었다.

[그림 1] 상해항과 타이창항 위치도



자료 : Google Map, KMI 중국연구센터 정리

1. 타이창항과 상해항, 전략적 협력 실현의 배경

1) 부두 능력 상호 보완 실현

2009년 국무원이 「국무원, 상해 현대 서비스업 및 선진 제조업 발전 촉진과 국제금융센터 및 국제항운센터 건설에 관한 의견(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的意见)(이하, 19호 문서)」을 발표한 이래로, 상해국제항운중심 건설에 속도가 붙었다. 특히 항만 인프라 수준과 능력은 대폭 상승했다. 2013년 말 상해항 연간 컨테이너 처리 능력은 2,002만 TEU이나, 2013년 상해항 컨테이너 물동량은 3,362만 TEU에 달했다. 상해항은 컨테이너 부두가 처리할 수 있는 물동량을 이미 초과한 상황이다. 컨테이너 부두 처리 능력의 공급 및 수요의 비율이 1: 1.68에 달하여 합리적 비율인 1:0.9을 크게 초과하였다. 또한 앞으로도 중국 서부 지역의 발전



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	12-05
종합지수	1,098.37	1,030.07
일본 항로	794.36	616.90
구주 항로	1,507.15	1,214.21
미서부 항로	976.03	985.56
미동부 항로	1,181.88	1,335.06
한국 항로	628.69	725.28

주 : '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	12-05
종합지수	1,238.94	920.53
석탄	1,302.33	954.64
곡물	1,215.94	785.83
금속광석	1,240.79	776.07
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

에 따라 상해항은 계속 증가하는 컨테이너 물동량 수요에 직면하게 될 상황이다. 그러나 현실적으로 상해항은 컨테이너 부두개발 자원이 상대적으로 부족하다. 따라서 상해항은 협력 파트너를 모색할 필요가 있었고, 타이창항을 통해 간접적으로 부두 길이를 연장할 수 있게 되어 매일 증가하는 컨테이너 운송 수요를 처리할 수 있게 되었다.

[표 1] 2013년 상해항과 타이창항 컨테이너 부두 능력 공급 및 수요 상황

	상해항	타이창항
2013년 컨테이너 설계 처리능력(단위 : 만 TEU)	2,002	635
2013년 컨테이너물동량(단위 : 만 TEU)	3,362	326
물동량 처리 능력과 물동량 비율	1:1.68	1:0.5

자료 : 상해항운연구중심, KMI 중국연구센터 정리

한편 최근 몇 년간, 타이창항 컨테이너 부두의 처리능력은 빠르게 증가하였다. 현재, 타이창항의 컨테이너 처리능력은 635만 TEU에 달하고, 2013년 타이창항 컨테이너 물동량은 326만 TEU이어서 아직까지는 컨테이너 처리 능력에 여유가 있는 편이다. 타이창항과 상해항이 인접하여 장강과 연해 개방 교차점에 위치해있으므로, 상해항이 타이창항과 협력하여 일부 장강과 해양 복합운송환적 기능을 이전하는 것은 합리적인 방안이다. 또한, 협력을 통해 상해항과 타이창항 부두 인프라 자원을 상황에 맞추어 배치하는 것은 당연한 추세일 것이다.

2) 시장 자원 공유 실현

비록 타이창항 컨테이너 부두의 처리능력이 빠른 발전을 이루고 있고, 일부는 타이완과 일본 등지의 근해 수출항로 및 중국연해항구의 내수무역 항로를 개설했으나, 최근 몇 년의 상황을 살펴보면 타이창항 컨테이너 업무 발전은 규모와 집산의 능력이 아직 형성되어 있지 않았다. 또한, 타이창항의 선박 입항 밀도와 항로 네트워크는 아직 타이창항 컨테이너 업무의 규모화 발전에 못 미친다. 타이창항은 항로 개설 수가 적고 출항빈도가 낮아 화물 유치에 유리하지 않고, 화물 변화의 폭이 크다. 타이창항은 큰 규모의 발전이 어렵고, 이 때문에 원양항로 개설 및 근해항로의 정기화함에 있어 일정 정도의 병목현상을 보인다. 이에 반해 상해항은 항로 수 및 입출항 빈도가 높고, 상해항 입출항 밀도는 타이창항의 15~20배이다. 상해항과 타이창항의 협력은 타이창항이 우세한 상해항의 시장자원을 공유하는데 유리하고, 컨테이너 운송시장의 규모 확장을 촉진한다. 타이창항 근해 수출입운송업무의 발전 추진에 따라, 타이창항은 장쑤성 연강(沿江) 컨테이너 운송의 근해 직송 집산센터가 될 것이다. 현재, 중국지역경제발전은 단일한 발전 모델이 아닌 지역적 발전 모델로 발전하고 있다. 지역 일체화는 미래 어느 순간에 중국 경제무역발전의 주요 추세가 될 것이다. 상해항과 타이창항이 시장화를 수단으로 협력하게 된 것은 중국 지역경제 일체화와 지역 항만 행정 구역 초월로 자원의 일체화 발전을 실현한 것이다. 상해항과 타이창항의 협력은 윈윈하는 협력이고, 두 개 항만의 컨테이너 업무 발전에 대해 모두 큰 의미가 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

2. 타이창항과 상해항 협력이 상해국제항운중심 건설에 미치는 영향

1) 상해국제항운중심 전체 경쟁력 상승에 유리

국무원 19호 문서에서 보듯이, 상해국제항운중심 건설의 목표는 2020년 까지 상하이를 중심으로 하고, 저장성과 장쑤성을 두 날개로, 장강유역을 배후지로 삼아 국내 기타 다른 항구와 합리적으로 분업하고 긴밀하게 협력하여 국제항운 허브항을 건설하는 것이다. 상해국제항운중심의 건설은 상해항의 건설만을 의미하는 것이 아니라 “일체양익(一体两翼)” 틀 아래 서로 협력하는 항만도시 클러스터를 건설하는 것이다. 상해항과 타이창항의 협력은 “일체양익”의 항만 기능의 합리적 분업 및 긴밀한 협조 시스템을 실현할 것이며, 상해국제항운중심 건설에 “1+1>2”라는 경쟁력 강화의 중요한 경험이다. 두 항구의 협력 이후, 타이창항은 상해항의 중요한 수출입 피더항이 될 것이다. 컨테이너 허브항의 경쟁은 규모의 경쟁에 크게 의지한다. 두 항만 간의 협력은 국제항운중심 경쟁이 매우 치열한 극동지역에서 매우 유리하게 작용할 것이며, 항구 발전과정 중 직면한 시설부족 병목 현상을 타파할 것이다. 항만 서비스 품질 향상을 통해, 자원이 더 집중되게 하고, 컨테이너 운송의 규모있는 발전을 이룩할 것이며, 컨테이너 운송 규모의 발전에 따라, 상해국제항운중심의 경쟁력을 제고하게 된다.

2) 상해 허브항 서비스 수준 향상에 유리

상해항은 중요한 자원 배후지로 장강 연선(沿线)을 두고 있다. 그러나 상해항 부두 선석 통과 능력의 한계 때문에 장강 화물을 처리할 선박 접안시설이 부족하다. 따라서 일반적 상황에서는 장강에서 내려오는 바지선이 종종 외고교 부두에서 대기한 뒤 원양간선 선박 하역이 완결되는 것을 기다린 후에 장강 내하 바지선이 접안하게 되는 것이다. 그러므로 장강 혹은 내하운송을 통해 외고교항에 운반된 후 단거리 바지운송으로 양산항에 운송되는 컨테이너는 운송시간이 비교적 길고 스페이스(space)를 확보하지 못해 컨테이너가 오프로드(off-load)되는 리스크도 존재한다. 그러나 타이창항과 상해항이 협력한 이후, 장강 내하 바지선이 타이창항에서 바로 접안할 수 있어 내하선박은 타이창항에 도착한 이후 외고교항에서처럼 긴 시간 기다릴 필요가 없어졌다. 특히, 타이창항은 매주 21차례, 매 8시간 1차례 양산항으로 가는 수상 셔틀을 운영하고 있다. 이 수상 셔틀은 장소, 시간, 항차, 운임이 정해져 있는 타이창 쾌속항로이다. 타이창항에서 양산항까지 바지선 항차가 매주 40차례까지 증가되었고, 이는 장강에서 타이창으로 도착하는 컨테이너가 양산항까지 신속하게 운송될 수 있음을 보장하는 것이다.

3) 상해항 집중운송체제 강화에 유리

상해항의 내하선박 접안 선석이 부족하여 화주의 운송운임과 시간에 리스크가 발생하므로, 많은 화주들은 여전히 도로 운송으로 직접 양산항으로 운송하며, 수로를 통해 외고교를 경유 양산항으로 이동하는 루트는 포기했었다. 상해



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

항과 타이창 항의 협력으로, 컨테이너가 오프로드(off-load)되는 위험과 비용 문제를 해결할 수 있게 되었다. 이런 이유로 화물 운송을 내륙 운송에서 수운으로 이끌어내는데 유리하게 되었으며, 강에서 강으로 환적운송업무의 발전 촉진에 가능해졌고, 도로교통의 체중도 해결될 것으로 보인다. 또한 환경 오염과 도시에 대한 영향이 감소될 것으로 보여 항만과 도시의 조화 실현에도 기여하게 될 것이다.

4) 타이창항이 상해자유무역구의 제도 혁신을 이어받는데 유리

타이창항과 상해항의 협력은 타이창항이 중국(상해)자유무역시험구의 정책적 확장에 유리하다. 상해자유무역시험구가 가져오는 정책적 이득 공유에도 유리하다. 현재, 상해자유무역시험구는 선적항(Loading Port) 수출환급 정책(启运港退税), 국제환적업무 발전(国际中转集拼), 편의치적선의 연해 운송(沿海运输捎带), 해관 감독관리 조치(海关监管措施)의 개혁 및 혁신을 실시하고, 항운 서비스 산업제도 혁신 등 분야에서 성공을 거두고 있다. 타이창항은 상해 허브항 기능의 중요 구성 부분으로서, 발전 과정에서 위와 같은 상해자유무역구의 제도 연장과 확장을 실시하게 될 것이고, 이는 타이창항 물류 등 고 부가가치 산업의 발전을 이루는데 도움이 될 것이다. 예를 들면, 2014년 9월, 타이창항은 이미 시범적으로 선적항 수출환급 정책을 실시하고, 타이창항 종합보세구 검수를 받았다. 장래에 타이창항은 종합보세구를 기본 틀로 삼아 장강 국제컨테이너 집화 등 물류업 발전이 가속화가 될 것이고, 동시에 산업 클러스터를 이끄는 데 유리하게 될 것이다. 보세구에 전개될 단순 가공업에 의지해, 보세구와 항만을 연동한(区港联动) 도시 경제 발전을 실현하게 될 것이다. 동시에, 타이창항과 상해항의 협력이 깊어짐에 따라, 타이창항은 컨테이너 물동량에 대한 집화효율을 높이게 되고, 그때가 되면 타이창은 컨테이너 물동량 규모의 상승을 배경으로, 국제 근해 직송 업무가 빠른 발전을 이루게 되어, 장삼각주 항구 클러스터에 중요한 국제 근해 직송 집화 센터가 될 것이다.

그러나 선박의 대형화 발전에 따라, 상해항은 여전히 주요 원양 국제항로의 주요 허브항이 될 것이고 타이창항은 상해항 원양국제항로의 중요한 수출입 피더항이 될 것이다.

또한, 한중 자유무역구 계획이 추진됨에 따라, 한중 양국의 협력은 한층 더 심화될 것이다. 따라서 한국 물류기업은 타이창항 초기 발전의 기회 및 상해자유무역시험구가 외자기업에 대해 개방하는 이점을 반드시 확보해야 할 것이다. 타이창항 종합 보세구와의 협력도 심화시키고, 물류 부가가치 서비스 산업에 투자해야 한다. 예를 들어, 타이창 종합보세구에서 물동량 집화를 전개하는 방안을 모색하여야 할 것이다.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

太仓港与上海港合作对上海国际航运中心建设的影响

2014年, 随着上海港出资参与太仓港集装箱码头的运营, 以及将部分原本到外高桥港区转运至洋山的长江中上游地区外贸集装箱业务迁至太仓港后, 上海港与太仓港的合作得到进一步深化, 太仓港作为上海国际航运中心建设的重要组成部分的功能和地位得到充分体现。从功能上来看, 太仓港已然成为上海港集装箱码头岸线向长江延伸的重要组成, 成为中国江海联运中转的重要枢纽港。

一、太仓港与上海港实现战略合作的背景

1、码头能力实现互补

自2009年国务院发布《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的意见》(以下简称“19号文”)以来, 上海国际航运中心建设便步入快速发展轨道, 尤其是港口硬件设施水平和能力得到大幅提升。截止到2013年年底, 上海港码头集装箱年通过能力可达到2002万TEU。然而, 2013年全年, 上海港集装箱吞吐量已然达到3362万TEU, 集装箱码头能力的供给与需求比例已达到1:1.68, 远远超过集装箱码头能力合理的供需比例1:0.9, 上海港集装箱码头供给已远远不能满足需求。此外, 从长远来看, 上海港可供码头发展的土地、岸线等资源也相对有限, 而随着我国中西部地区的发展, 上海港仍将面临继续增长的集装箱需求, 因此上海港需要寻找合作伙伴, 间接将码头岸线进行延伸, 来满足日益增长的集装箱运输需求。而近些年, 太仓港集装箱码头通过能力实现快速发展, 目前, 太仓港集装箱通过能力可达到635万TEU, 而2013年太仓港集装箱吞吐量近326万TEU, 集装箱码头通过能力供给远远大于需求。由于太仓港紧邻上海港, 处于长江和沿海开放交汇处, 上海港选择太仓港进行合作将部分江海中转功能后移是必然的发展趋势。通过合作, 可以实现上海港和太仓港码头资源优化配置。

表1 2013年上海港和太仓港集装箱码头能力供求情况

	上海港	太仓港
2013年集装箱吞吐量(单位: 万TEU)	3362	326
2013年集装箱设计通过能力(单位: 万TEU)	2002	635
码头通过能力供求比	1.68:1	0.5:1

2、市场资源实现共享

虽然太仓港集装箱码头的通过能力得到迅速发展, 已开设有部分至台湾、日本等近洋外贸航线以及至中国沿海港口的内贸航线。然而近几年来看, 太仓港集装箱业务发展却尚未形成规模和集聚效应, 船期密度和航线网络尚不足以支撑太仓港集装箱业务的规模化发展。由于航班密度不足, 太仓港对货源的吸引力有限, 货源变化波动较大, 由于难以形成规模效应, 因此在太仓港设置远洋航线以及实现近洋航线的常态化运作都存在着一定的瓶颈。上海港航班和航线密度都十分发达, 上海港海港的船期密度是太仓港的15-20倍。上海港与太仓港的合作, 有利于太仓港分享上海港的市场资源优势, 加速培育集装箱运输市场的规模, 从而推动太仓港近洋外贸运输业务的发展, 推动太仓港加快建成江苏沿江集装箱运输近洋直达集散中心。

目前, 中国区域经济发展逐渐由单点模式向区域性发展, 区域一体化成为未来一段时间中国经济贸易发展的主要趋势之一。上海港与太仓港以市场化手段开展合作是中国区域经济一体化和区域港口打破行政区划限制实现资源整合一体化发展的重要体现。上海港与太仓港合作是一次双赢合作, 对于推动两个港口集装箱业务发展都有着积极的意义。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

二、太仓港与上海港合作对上海国际航运中心建设的影响

1、有利于提升上海国际航运中心整体竞争力

国务院19号文明确提出，上海国际航运中心建设的目标是到2020年，基本形成以上海为中心，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。上海国际航运中心的建设不仅仅是上海港的建设，而是“一体两翼”框架下形成紧密协作的港口城市群的建设。上海港与太仓港的合作是实现“一体两翼”港口合理分工、紧密协作的重要体现，是上海国际航运中心建设“1+1>2”竞争力优势的重要体现。两港合作后，太仓港将成为上海港的重要外贸内支线的喂给港，集装箱枢纽港的竞争很大程度上依赖于集装箱运输业务规模的竞争。通过两个港口的合作，有利于在国际航运中心竞争非常激烈的远东地区，突破港口发展过程中面临的硬件瓶颈，通过港口服务质量的提升，吸引货源进一步集聚，扩大集装箱运输的规模效应，通过集装箱运输规模的发展，提升上海国际航运中心的竞争力。

2、有利于提升上海枢纽港服务水平

上海港非常重要的货源腹地及长江沿线。然而，由于上海港码头泊位通过能力有限，缺少长江集疏运船舶的停靠泊位，因此，一般情况下由长江下来的驳船往往需要在外高桥码头进行候泊，待远洋干线船舶装卸完成后，再供长江内河驳船靠泊。因此，往往通过长江或内河运输至外高桥再短驳运输至洋山的集装箱，运输时间较长，并且存在甩箱的风险。而太仓和上海两港合作后，长江内河驳船可至太仓靠泊，太仓港拥有充足的集装箱码头泊位，内河船舶抵港后无需像在外高桥港一样长时间候泊。尤其是在太仓港开辟每周21班、每8小时1班至洋山港“定点、定时、定线、定航次、定价”五定的“水上穿梭巴士”一太仓快航，太仓港至洋山港驳船班次增加到每周40班后，太仓至洋山的班期密度足可以保证长江抵达太仓的集装箱快速运至洋山。

3、有利于优化上海港集疏运体系

由于上海港内河船舶靠泊泊位的缺少导致货主运输成本和时间存在风险，因此许多货主仍选择通过公路的方式直接运抵洋山，而放弃走水路至外高桥再至洋山，因此目前上海港公路集疏运比例过高，导致公路的交通压力也相对较大。上海港和太仓港合作后，解决了甩箱风险和成本问题，因此将有利于吸引货物运输由陆运转至水运，促进水水中转运输业务的发展，缓解公路交通压力，减少对环境的污染和城市的影响，实现港城和谐发展。

4、有利于太仓承接上海自贸区的制度创新红利

太仓港与上海港的合作有利于太仓率先承接中国（上海）自由贸易试验区的政策辐射，分享上海自贸试验区建设带来的政策红利。目前，上海自贸试验区在启运港退税、国际中转集拼、沿海运输捎带、海关监管措施的改革创新、航运服务产业制度创新等方面实现突破。太仓港作为上海枢纽港功能的重要组成部分，在发展过程中，必然会受到启运港退税、中转集拼、沿海运输捎带、海关监管措施创新等政策制度延伸和辐射，从而带动太仓港物流等高附加值产业的发展。例如，2014年9月，太仓港已成为启运港退税政策的试点，并且太仓港综合保税区获得验收，未来太仓港有望在以综合保税区为载体的基础上，加速长江国际集装箱集拼等物流业务的发展，同时有利于吸引产业集聚，依托保税区开展简单加工业务，实现区港联动带动城市经济发展。同时，随着太仓港与上海港合作的深入，太仓港将形成对集装箱量的集聚效应，届时太仓依托箱量规模的提升，国际近洋直达业务将得到快速发展，太仓将成为长三角港口群中重要的国际近洋直达集散中心。然而，随着船舶的大型化发展，上海港仍将是主要的国际远洋航线主枢纽港，太仓港将成为上海港远洋国际航线的重要外贸喂给港。随着中韩自贸区项目的推进，中韩双方的合作将得到进一步的深化。对于韩国物流企业而言，应率先抓住太仓港初期发展的机遇期以及上海自贸试验区扩大对外资的开放的良好时机，深化与太仓综合保税区的合作，加大投资物流增值服务产业，例如探索在太仓综合保税区开展集拼业等。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해 국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 국무원, 기존의 각종 세수 등 우혜 정책 전면 취소
- 텐진시, 검역검사 전자통관시스템 통해 통상구무역 편리화 촉진
- 타이완항, 상하이 자유무역구 연동하여 장강 수로 녹색운송 추진
- 장강 경제벨트 실무적 문건 연속으로 발표
- 상해 자유무역구, 외화 자유거래계좌 출시 예정
- 상해 제3차 자유무역구 혁신 사례 발표

종합 물류

- 구이저우충칭 나옴지안 대통로 공동 건설
- 닝보, 저우산항 6개 도로 대교 공정 정식 비준
- 시안항, 실크로드경제벨트 환적 허브항 지정 계획
- 북경~상해 고속철도 2014년 11월 누적 승객수 1억명 돌파
- 시안항, 실크로드경제벨트 환적 허브항 지정 계획
- 서부항공 2015년 쑤아~푸저우~하얼빈 항로 개통

해운 · 항만

- 11월 중국 전국 규모 이상 항구 안정적 운영
- 댜원강항, 30만 톤급 항로 2기 공정, 올해 상반기 착공 계획
- 지양인(江阴)항 내수무역 컨테이너 신항로 개설
- 칭다오-르자오-댜원강 합작 항만도시 클러스터
- 옌타이~타이완 컨테이너 항로 개통
- 전 세계 최대 규모 컨테이너 칭다오항 정박
- 전 세계 최대 규모 컨테이너 양산항 정박

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향 : 주요 동향

1 텐진시, 검역검사 전자통관시스템 통해 통상구무역 편리화 촉진

텐진시 검역검사국은 2014년 7월부터 통관전자화를 실시한 후, 50만 건의 수출입 화물기업들에게 3,000만 위안에 달하는 직접적인 물류비용과 통상국 통관 비용을 절감해 주었다.

현재까지, 텐진통상구의 65%의 수입화물, 95%의 수출화물 및 98%의 원산지 증명서 신청·접수 업무는 전자화검사를 받고 있다. 특히 수입 3류 화물에 대한 직통통관은 100% 전자화 검사를 실현하여 경제발전과 친환경업무를 모두 이루었다. 텐진시검사검역 자오펑지에(赵丰杰)부국장은 '2014년 이후, 텐진시 통상구의 누적 수출입전자화 통관건수는 50.6만 건으로 기업에게 A4용지 240만 장과 매년 270만 시간의 통관시간을 감축하여 직접적으로 절감된 물류비용과 통상국 통관비용은 3,000만 위안을 기록했다고 하였다.

소개에 따르면, 현재까지 텐진시 통상구에는 156개 기업이 공식적으로 수입전자화 통관을 실현하였다. 검사검역 전자화업무는 기업의 건전한 신용구축에도 일조를 하고 있다. 앞으로 전자화 신고수속업무를 완비하고 전자결제, 전자사인 등 가능성도 연구하여 전체 업무과정의 전자화를 실현할 수 있도록 노력할 것으로 기대된다.

< 자료 : 天津广播网, 2014.12.09. >

2 련윈강항, 30만 톤급 항로 2기 공정, 올해 상반기 착공 계획

최근 련윈강항 항로건설 담당부서에서 의하면 30만 톤급 항로 2기 공정 사전작업이 완료되었고 2015년 상반기에 착공 및 건설될 예정이다. 동시에 30만 톤급 항로 1기 공정 유지보수성 준설 및 친환경업무, 심사 등 전문화된 검수 작업이 완료되어 2015년 상반기에 준공될 예정이다.

전하는 바에 의하면, 30만 톤급 항로 1기 공정 건설은 25만 톤급 련윈강항구 항로와 10만 톤급 쉬위항구 항로 및 배후지역과 매립지역 공정 등 시설이 포함되는데 2013년 10월 준공된 바 있다. 항로 개통으로 련윈강항은 25~28만 톤급의 벌크선을 수용할 능력을 구비하게 되었으며 브라질과 호주 등지에서 운송되어 온 25만 톤급 철광석의 선박이 직접 입항할 수 있는 여건을 갖추게 되었다.

30만 톤급 항로 2기 공정은 30만 톤급 련윈강항구와 쉬위항구 항로, 선박대기장 및 배후공정 등이 포함되어 있는데 추산 총 투자액은 75억 위안으로 준설 항로길이는 약 70.5km이다.

< 자료 : 中国江苏网, 2014.12.09. >



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

3 Ningbo Zhoushan Liuheng(六横) Expressway Construction's Impact on Regional Development

11월말, 저장(浙江)성 건설청은 Ningbo Zhoushan(甬舟)항의 리우헝(六横)도로·대교 건설의 부지선정에 관한 의견서를 심사하고 비준하였다. 이번 사업의 총 공사 길이는 31.12km이고, 저우산 리우헝에서 Ningbo 베이룬 사이에 가로놓인다. 리우헝다오 순간도로(六横岛孙干公路)에서 시작하여 페이두다오(佛渡岛)와 Ningbo 베이룬지역 메이산다오(梅山岛)를 거쳐 차이차오쥔(柴桥镇)에 이르며 육지면적은 180.52헥타르에 해당하고 그 중 리우헝의 육지는 70.29헥타르(용지면적 불포함)를 차지한다. 총사업 투자액은 175.34억 위안에 이르고 24,093.5미터의 초대형 대교 4개, 550미터의 터널 1개, 교통중추 3곳이 본 도로의 건설과 함께 진행된다. 고속도로의 표준에 따라 건설하되, 도로의 등급은 I급으로 하고 시속 100km로 설계한다. 그 중 시작지점에서 메이산(梅山) 간의 교통구간은 폭 26미터의 양방향 4차선으로 건설되고 메이산에서 종점까지는 33.5미터의 쌍방향 6차선으로 건설된다. 본 사업의 실시는 장차 Ningbo와 저우산 도시구역의 공동발전을 강화할 것이며 리우헝 ‘해도(海岛) 심수항 도시’의 건설을 위해 ‘임항산업기지, 벌크상품물류기지, 거주와 업무에 적합한 해도 도시’의 건설을 다지는 기초 인프라로 기능할 것이다.

< 자료 : 中国公路网, 2014.12.05 >

4 Guijiazhou(贵州)와 Chongqing(重庆) 공동으로 Wuzhang(乌江) 대 교통로 건설

장강경제벨트 국가전략의 실현에 따라, 장강상류의 주요지류인 우장의 항운에는 중대한 개선이 있을 것이다. 최근 충칭과 꾸이저우 두 지역의 항운서비스관리국은 각서에 정식으로 서명하고 우장(乌江)수운 대통로 개발에 공동으로 참여함으로써 유역경제 사회의 건전한 발전을 촉진시킬 계획이다.

우장은 꾸이저우성에서 제일 큰 강으로 역사상 충칭, 꾸이저우, 후난성, 후베이성의 대외교통의 중심으로 기능해왔다. 최근 우장의 계단식 개발이 가속화되면서 중추역할의 수리센터 10곳 모두가 공사에 착공했다. 그러나 선박의 항행용 갑문(수문)과 승선기(升船机, 배를 통째로 들어올리는 기계) 등의 통행을 돕는 설비들이 완비되지 못했기 때문에 조건에 따라 단계별로 나누어 통행이 이뤄진다.

장강경제벨트의 건설과정 중에 꾸이저우는 교통 요지로서의 우위와 자원 분포에서 우위를 지니고 있으며, 지역 간 협력과정에서 이러한 강점들은 더욱 잘 발휘될 것이다. 충칭시 항항관리국 왕보타오(汪伯涛) 국장은 ‘우장은 경제적으로 효율성을 지닌 수운대통로를 충칭과 꾸이저우 두 지역에 제공함으로써 두 지역이 장강경제벨트로 더욱 잘 편입되도록 도와준다. 뿐만 아니라 우장의 항운자원을 잘 개발하고 이용함으로써 전면적 통항을 최대한 빨리 실현할 수 있으며, 이는 유역지역의 경제사회발전에 중대한 의의를 지닌다.’라고 전했다.

꾸이저우와 충칭이 각서에 정식 서명하고 우장의 항로건설을 중점적으로 강화하는 것은 꾸이저우가 시작한 수운건설 3년대회전(水运建设3年大会战)의 주요내용이다. 꾸이저우성의 발전개발위원회 계획처 처장 장지홍(张志宏)은 ‘각서에 정식으로 서명함으로써 꾸이저우는 주동적으로 장강경제벨트의 각 성 및 도시들과 전략적 협력을 강화하고, 공동으로 지역 내의 주요교통 등의 인프라 건설에 관한 결정과 계획을 추진



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이징항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

하게 되었다.'고 전했다. 우장 항로의 모든 노선이 통항에 이용되면 총 통과능력은 장차 1,000만 톤에 다다르고 충칭의 화물은 우장을 통해 곧 바로 꾸이저우 경제지역으로 운송될 수 있다. 수로를 통한 꾸이저우의 화물운송은 철도를 이용할 때에 비해 톤당 30위안을 절감할 수 있다.

각서에 따르면 쌍방은 향후 우장대통로 건설에 박차를 가하여 우장 항로를 2015년 말까지 '4급 표준의 전 노선 복수항로'의 형식으로 완공하기 위해 노력할 것이다. 또한 두 지역의 항만과 운수기업의 협력강화를 독려하고 푸링(涪陵)항의 꾸이저우 부두 건설을 지지하며 충칭의 항만계획을 각서에 포함시켜 꾸이저우 물류의 운수회전에 대한 수요를 충족시킬 것이다.

각서에서 알 수 있듯이, 국가3급 항로표준에 따라 우장 항로를 건설할 것이며, 평수이(彭水)발전소에는 3급 항로표준에 따라 1,000톤급의 선박이 통과할 수 있는 제2 노선의 갑문을 증설할 것이다. 우장-꾸이저우 노선에는 2015년 10월까지 피탄(皮滩)수력발전소에 판바운수(翻坝运输, 댐에서 수로를 이용할 수 없을 때 공로를 통한 운송이 가능하도록 하는 운송방법)를 통과할 수 있는 구조를 건설하여 기본적으로 전 노선 통항의 실현이 가능하도록 할 것이다. 뿐만 아니라, 충칭시 항로관리국은 꾸이저우가 푸링항 꾸이저우 부두건설을 확대하는 것을 찬성한다.

현재 꾸이저우는 장강 중상류 중심도시와 주요항구의 통로의 건설에 박차를 가하고 있으며 장강경제벨트가 꾸이저우를 통해 동남아시아로 연결되는 항로건설을 추진 중에 있으며 장강중상류 지역이 꾸이저우를 통과하여 해상 실크로드로 연결되는 가까운 항로의 개발을 위해 노력하고 민영운수의 대대적 발전을 위해 노력한다. 장강경제벨트의 '바다, 강, 국경에 접한 전면적 대내대외 개방벨트 추진'의 발전에 근거하여 꾸이저우는 내륙개방형 경제체의 발전을 가속화하고 있다.

장지홍 처장에 따르면, 꾸이저우는 북쪽으로는 쓰촨과 충칭을 통하여 유라시아 대륙교로 연결되어 신 실크로드 경제벨트에 직접적으로 편입될 수 있다. 동쪽으로는 창사(长沙)와 난창(南昌)을 통해 장삼각 지역에 연결되어 상하이 자유무역구의 대외개방 확대에 도움을 줄 수 있다. 남쪽으로는 고속철도와 국도를 통해 후베이(湖北)와 후난(湖南)에 연결됨으로써 21세기 해상실크로드에 편입될 수 있다. 서쪽으로는 인도, 미얀마, 방글라데시 경제통로와 연결되어 전 방위의 개방을 점진적으로 추진할 수 있다.

< 자료 : 经济日报, 2014.12.09 >

5 11월 중국 규모 이상 항만 운영 안정적

2014년 11월, 중국 규모 이상 항만 전체 운영은 안정적이다. 국제무역 물동량, 컨테이너 물동량 증가는 안정적인 가운데 하락했다.

화물 물동량 안정적 성장

11월 통계에 따르면, 규모 이상 항만은 95,173만 톤 물동량을 달성했다. 이는 동기 대비 5.9% 증가한 것으로 10월 대비 0.4%p 증가한 것이다. 이 중에 연해 항만은 64,220만 톤을 달성해 6.0% 증가했고, 내하 항만은 30,953만 톤의 물동량을 달성해 5.7% 증가했다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

1월에서 11월까지 규모 이상 항만은 102억2,690만 톤을 달성해 동기대비 4.8% 증가했고, 증가 속도는 동기대비 4.6%p 감소했다. 이 중, 연해항만은 70억 6,247만 톤을 달성해 5.7% 증가했고, 내하항만은 31억 6,443만 톤을 달성해 2.9% 증가했다.

국제무역 화물 물동량 증가속도 하락

11월 달, 규모 이상 항만 국제무역 화물 물동량은 2억 8,666만 톤으로 동기대비 1.3% 증가했지만, 증가속도는 10월달에 비해 2.6%p 하락했다. 이 중 연해항만은 2억 6,027만 톤을 달성해 1.2% 증가했고, 내하 항만은 2,639만 톤 달성해 2.3% 증가했다.

1월에서 11월까지 중국의 항만이 달성한 국제무역 물동량은 32억 3,927만 톤으로 동기대비 6.1% 증가했다. 증가 속도는 작년 동기대비 4.1%p 하락했다. 이 중에 연해항만은 29억 4,833만 톤을 달성하여 6.1% 증가했으며, 내하 항만은 2억 9,094만 톤을 달성해 6.6% 증가했다.

컨테이너 물동량 증가속도 소폭 하락

11월 달 중국 규모 이상 항만이 달성한 컨테이너 물동량은 1,755.81만 TEU로 동기대비 6.6% 증가했으며, 증가 속도는 10월 달에 비해 1.6%p 하락했다. 이 중, 연해 항만은 1,574.66만 TEU로 7.0% 증가했다. 내하 항만은 181.15만 TEU로 3.7% 증가했다.

1월부터 11월까지, 중국 규모이상 항만의 컨테이너 물동량은 1억 8,422.07만 TEU로 동기대비 6.1% 증가했으나, 증가 속도는 작년 동기대비 1.3%p 하락했다. 이 중에 연해 항만의 컨테이너 물동량은 1억 6,570.83만 TEU로 6.9% 증가했다. 내하 항만은 1,851.24만 TEU를 달성해 작년 동기대비 같은 수준을 유지했다.

관광객 수량 안정적 유지

11월분 중국 규모 이상 항만 관광객 수는 613만 명으로 작년과 비슷한 수준을 유지하고 있다. 이 중에 연해 항만은 502만 명으로 5.0% 증가했다. 내하 항만은 111만 명으로 14.5% 하락했다.

1월에서 11월까지 중국 규모 이상 항만의 누적 관광객 수는 7,999만 명으로 동기대비 0.6% 증가했다. 이 중에 연해 항만은 6,778만 명을 달성해 3.4% 증가했다. 내하 항만은 1,222만 명으로 12.6% 하락했다.

< 자료 : 中国交通新闻网, 2014.12.09 >

6 국무원, 기존의 각종 조세(稅收) 등의 우대정책을 전면적으로 정리

각 성, 자치구, 직할시 인민정부, 국무원 각 부서, 각 직속기관:
공산당 18대 3중전회 정신과 《국무원의 심도있는 예산관리제도개혁에 관한 결정国务院关于深化预算管理制度改革的决定》(国发〔2014〕45号)에서 요구하는 바에 따라, 재정의 기틀을 바로 잡기위해 일관되게 개방되고 경쟁질서가 마련된 시장체제의 확립을 가속화하고 조세 규범화 등의 우대정책 관련 문제를 정리하는 것에 대해 다음과 같이 통지한다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

I. 조세 규범화 등의 우대정책 정리에 대한 중요 의의를 충분히 인식

최근 지역경제의 발전을 추진하기 위해 일부 지역과 관련 부서는 특정 기업과 투자자(혹은 관리자)등에 조세, 비과세 등의 수입과 재정지출 등의 방면에서 우대정책을 실시해왔으며 투자증진과 산업의 집결을 일정부분 촉진해왔다. 그러나 일부 조세 등의 우대정책은 시장 질서를 혼란케 하며 국가의 거시적 관리정책의 효과에 영향을 미치고 심지어 중국이 천명한 대외공약을 위반할 가능성이 있어 국제무역마찰이 발생할 수 있다.

전면적으로 규범화된 조세 등의 우대정책은 공평한 시장경쟁 환경을 유지하는데 유리하며 전국적으로 통일된 시장 시스템 구축을 촉진하여 자원의 배분에 있어 시장이 결정적 역할을 하도록 도울 수 있다. 본 우대정책은 국가의 거시경제정책에 유리할 뿐만 아니라 지방의 보호주의 정책과 기업독점을 타파할 수 있으며 경제구조 전환에 유리하게 작용한다. 엄격한 재정기율을 마련하고 부정부패를 예방 및 척결할 수 있으며 정상적인 소득분배질서의 유지가 가능하다. 또한 재정·조세 시스템의 개혁을 심화하고 법에 의거한 행정과 과학적 재정 관리의 추진이 가능하며 전면적으로 규범화되고 투명하게 공개된 예산제도를 수립할 수 있다.

II. 총체적 수요

(1) 지도 이념

등소평이론, '3개대표'의 주요사상, 과학발전관을 주요이념으로 삼고, 공산당의 18대 및 18대 3중 전회와 4중 전회 정신을 전면적으로 철저하게 관철시켜 당중앙과 국무원의 정책결정 부서가 다음의 내용을 실현한다. 통일적으로 개방되고 경쟁질서가 구현되는 시장 시스템의 확립을 가속화하고 사회주의 시장경제의 건강한 발전을 목표로 세수 규범화 등과 같은 우대정책 정리를 통해 지방의 보호주의 및 불평등 경쟁에 반대한다. 상품과 생산요소의 흐름에 영향을 주는 장벽을 제거하기 위해 노력하며 사회주의 시장경제 시스템을 완비한다. 이로써 시장이 자원배분에 있어 결정적 역할을 할 수 있도록 하며 경제구조의 전환과 업그레이드를 촉진한다.

(2) 주요원칙

1. 전 부문을 연계시켜 전면적으로 규범화한다.

각 관련부서는 법률과 국무원의 통일된 요구사항에 근거하여 각 부서가 공포한 세수 등의 우대정책을 규범화하고 정리하며 각 지역은 규범화 정리 사업을 동시에 진행한다. 법률과 원칙을 위반하거나 공정경쟁의 정책에 악영향을 끼치는 것은 모두 규범화 정리 사업의 범위에 속하며 조세 및 비과세 등의 소득면의 우대정책을 규범화할 뿐만 아니라, 기업의 납세와 비과세 소득을 연계시킨 재정지출의 우대정책 역시 규범화해야 한다.

2. 계획을 재조정하고 안정되게 추진한다.

현재의 상황에 입각하여 주요부분과 부차적 부분을 분명하게 나누고 법률과 원칙을 위반한 우대정책을 단호하게 취소하며 WTO의 원칙과 중국의 대외공약에 부합하도록 계획을 추진하며 기타 우대정책은 점진적으로 추진한다. 장기적인 시각을 가지고 이번 규범화 정리 사업을 건전하고 장기적으로 효율적인 관리 시스템을 구축하는 계기로 삼는다.

3. 정보를 공개하고 관리감독을 받아들인다.

정부의 정보공개 요구에 의거하여 전면적으로 조세 등의 우대정책과 관련한 정보를



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

공개하고 투명도를 높이며 공신력을 제고한다. 보고 제도를 확립하고 각 부처의 역량을 동원하여 관리감독체제를 강화한다.

III 각종 세수 등의 우대정책의 확실한 규범화

(1) 조세정책의 권한을 통일되게 제정한다.

조세의 법정원칙을 고수하고 전문조세법률법규와 《중화인민공화국민족지역자치법(中华人民共和国民族区域自治法)》에 규정된 조세관리 권한이외에 각 지역은 개별적으로 조세우대정책을 제정할 수 없다. 국무원의 기준을 거치지 않고 각 부서가 초안을 작성한 법률, 규정, 발전계획 및 지역정책은 모두 구체적인 조세우대정책을 규정할 수 없다.

(2) 비과세 등의 수입관리를 규범화한다.

현행의 행정사업성의 비용수수, 정부성 기금, 사회보장 관리제도를 엄격하게 집행한다. 기업에 대해 규정에 위반되는 감세나 행정사업성의 비용수수와 정부성 기금에 대한 징수를 연기하는 것을 엄격히 금지하며, 우대 가격이나 저렴한 가격에 토지를 양도하는 행위를 금한다. 저렴한 가격에 국유자산, 국유기업의 지분 및 광산 등의 국유자원을 양도하는 것을 금지하며 법률과 법규, 국무원 규정을 위반한 감세와 기업이 부담해야 할 사회보험의 납부를 연기하는 행위를 금지한다. 국무원의 기준을 통하지 않고는 기업이 통일된 규정보다 낮은 요율로 비용을 납부할 수 없다.

(3) 재정지출을 엄격히 관리한다.

국무원의 기준을 통하지 않고는 각 지역과 부서는 기업에 대한 재정 우대정책을 제정할 수 없다. 법률과 법규를 위반하여 제정된 기업 및 그 투자자(또는 관리자)의 조세 납부 혹은 비과세 소득과 연관된 재정지출 우대정책에 대해서는 단호하게 취소한다. 우대정책은 ‘선수취 후반환’하는 경우를 포함하여 재정적 보조와 장려, 대납 혹은 보조금의 형식으로 토지양도소득에 대한 감세를 진행 하는 것 등을 포함한다. 기타 우대정책은 기업을 대신하여 사회보장세 등의 영업원가를 부담하는 정책, 전기세 및 수도세에서 특혜를 주는 정책, 재정적 장려 혹은 보조 등을 통해 타 지방의 기업들을 본지에 정착시키는 정책, 부분지역에 대해 실시하는 지방 재정소득을 모두 유보시키는 정책 혹은 반환액을 증대시키는 정책 등은 모두 점진적으로 규범화되어야 한다.

IV. 기존의 각종 조세 등의 우대정책을 전면적으로 정리

각 지역과 연관 부서는 1회에 걸쳐 전문 항목에 관한 정리를 진행하며 각 지역과 부서가 제정하고 공포한 조세 등의 우대 정책을 엄정하게 일일이 조사한다. 특히 기업과 체결한 계약, 협의, 각서, 회의 및 회담록, ‘일사일의(一事一议)’형식의 요청서, 보고서 및 회신 등에 관해 전면적으로 정리하고 자초지종을 정확히 파악하여 생략된 부분이 없도록 한다.

전문항목의 정리를 통해 국가 법률과 법규를 위반한 우대정책은 일괄적으로 집행을 금지시키고 공문을 발부하여 폐지시킨다. 법률과 법규에 의한 애로사항이 없고 보류가 확실히 요구되는 우대정책은 성급(省级)인민정부 혹은 관련 부서로부터 재정부에 보고하여 심사결정하고 종합한 이후에 국무원에 지시해 줄 것을 요청한다.

각 성급인민정부와 관련부서들은 2015년 3월말 이전에 재정부에 본 성(구, 시)과 부서의 조세 등의 우대정책에 관한 전문항목의 정리현황을 보고서로 송달하고 재정부 through 국무원에 종합보고 한다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항과 상해항 협력이 상해
국제항운중심 건설에 미치는 영향
- ▶ 중국 물류 동향

V. 장기적으로 효율적인 시스템을 완벽하게 구축

- (1) 평가와 퇴출 기제를 확립한다. 법률과 법규에 의해 규정된 조세우대정책과 국무원의 기준을 획득한 후 실시되는 비과세소득 및 재정지출 우대정책에 관해서는 재정부 가 정기적 평가를 행한다. 법률과 법규에 저촉되지 않고 보급할 만한 가치를 지닌 정책 은 조속히 전국으로 실시범위를 확대한다. 명확히 집행 기한이 있는 정책은 원칙상 일률적으로 기한에 도달했을 때 집행을 중지시킨다. 집행 기한이 불명확한 정책은 정 책실시의 시한을 설정해야 한다. 경제발전의 요구에 부합하지 않고 효과가 불명확한 정책은 재정부가 관련부서와 함께 조정 혹은 취소의견을 제출하여 국무원에 보고하여 심사 및 결정한다.
- (2) 심사평가와 관리감독 제도를 완벽하게 한다. 지방 각 급 인민정부의 주요 책임자는 현지의 조세우대정책관리의 제1책임자임을 명확히하고, 조세 등의 우대정책 관리현황 을 지도부와 지도간부들을 종합평가하는 주요내용으로 삼아 선발과 임용, 관리감독의 주요근거로 삼는다.
- (3) 정보공개와 신고제도를 확립한다. 리스트제도를 확립하여 국가기밀과 안전에 관련 된 사항을 제외한 조세 등의 우대정책에 대한 제정, 조정, 취소 등의 정보를 목록으로 만들어 적절한 형식으로 적절한 시기에 온전하게 사회에 공개한다. 신고제도를 확립하 여 각 주체들이 법률과 법규를 위반하여 제정하고 실시하는 조세 등의 우대정책에 대 해 관리감독하는 것을 지지하고 인도한다.
- (4) 책임규명기제를 강화한다. 정기적인 조사와 책임규명제도를 확립하고 감찰부, 재정 부, 심의부, 세무국 등의 부서가 직책과 분업에 근거하여 적절한 때에 정황을 조사하고 각종 법률과 법규를 위반하여 제정된 조세 등의 우대정책 행위를 바로잡는다. 본 통지 의 발부일을 기점으로 법률을 위반하여 정책을 제정하거나 지속적으로 실시하는 지역 과 부서에 대해서는 법률과 법규에 의거하여 정부와 부서의 주요 책임자와 정책제정 부서, 정책집행부서의 주요책임자에게 책임을 묻고 그에 상응하는 처분을 내린다. 중 양재정부는 조세 등에 관한 보조금 액수의 일정비율을 위반 지역의 세금 반환액 혹은 이전지급에서 차감한다.

VI. 조치들을 완벽하게 보장

- (1) 조직의 운영을 강화한다. 재정부가 주관하는 ‘조세 등의 우대정책 정리에 관한 부서 간 연석회의 제도’를 확립한다. 재정부는 구체적으로 정책에 관한 지도와 협력에 관한 부분을 총괄하며 관리감독과 현실적 시행을 강화한다. 중대 문제점들에 대해 연구하고 해결하며 중대 사안에 관해서는 국무원에 즉시 보고한다. 성, 시, 현 급의 인민정부는 재정부서의 주도하에 관련부서가 공동으로 조세 등에 관한 우대정책 정리사업 기제를 확립하고 현지의 정리 규범화 사업을 조직하여 시행한다.
- (2) 관련된 정책을 완비한다. 정리 규범화 사업을 착실하게 진행하는 동시에 각 지역과 부서는 당중앙, 국무원의 통일부서에 근거하여 국가가 통일적으로 제정한 조세 등의 우대정책을 시행하고 신흥산업을 대대적으로 육성하며 적극적으로 중소기업의 조속 한 발전을 지원한다. 사회보험, 사회구조 및 사회복지제도를 한층 더 완비하여 도시의 저소득계층에 대한 사회 보장의 정도를 증대시켜 취업촉진과 기본 공공서비스의 균등 화를 위해 노력한다.
- (3) 여론의 올바른 형성을 강화한다.

각 지역과 부서 및 관련 언론 단위는 정부 혹은 부서의 홈페이지, 라디오·TV, 기타 언론매체 등의 채널을 통하여 정책의 선전과 설명을 강화하고 정보를 제 때에 공개하



며 사상을 통일시키고 공감대를 형성하며 양호한 여론을 조성한다.

조세 등의 우대정책에 대한 규범화 사업은 전 부서에 걸쳐 행해지며 정책성이 강하고 보급범위가 넓다. 각 지역, 부서는 많은 관심을 가지고 전반적인 정세와 목표에 대한 의식을 견고하게 수립해야 하며 지도를 강화하고 배치를 빈틈없이 하며 시의 적절하게 감독과 점검을 진행한다. 조세 등의 우대정책의 규범화 사업을 철저하게 시행하여 실질적이고 유효한 성과를 얻어내어야 한다.

국무원

2014년 11월 27일

< 자료 : 中国政府网, 2014.12.09 >