



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

제15-2호

2015년 2월 27일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장

▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향

▶ 동향 & 뉴스

■ 중국 택배 유형별 업무량 및 매출규모 비율

유형	업무량	매출규모*
타지역 택배 (异地快递)	72.3%	55.3%
도시내 택배 (同城快递)	25.4%	13.0%
국제택배	2.3%	15.4%

주: 매출규모의 16.3%는 기타 유형.
자료: 中国国家邮政局, 「2014年邮政业运行情况」.

■ 2014년 중국 도시별 택배 업무량 (억 건)

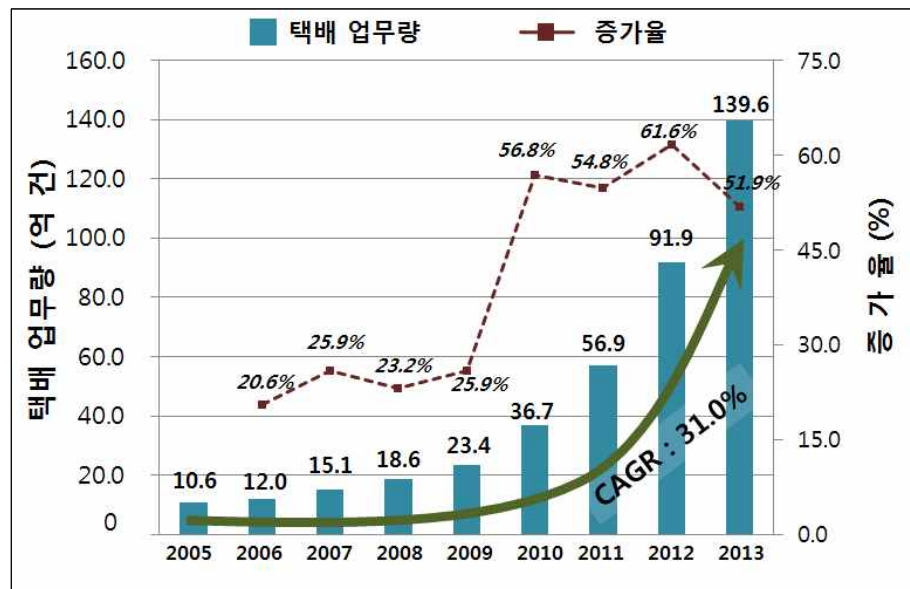
	지역	택배 업무량
1	광저우(广州)시	13.90
2	상하이(上海)시	12.84
3	베이징(北京)시	11.10
4	선전(深圳)시	9.53
5	항저우(杭州)시	8.46
6	이우(义乌)시	6.12
7	둥관(东莞)시	4.64
8	수저우(苏州)시	3.69
9	청두(成都)시	3.04
10	난징(南京)시	2.84
	합 계	76.16

자료: 상통.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2014년 중국 택배 시장



자료: 中国国家邮政局(www.spb.gov.cn), 「邮政业运行情况」, 각년 공보.

2014년 중국 택배 업무량 139.6억 건, 미국에 앞서 세계 1위

2014년 중국 내 규모이상 택배기업들의 택배 업무량은 139.6억 건으로 2014년에 미국을 제치고 세계 1위(업무수입과 한 건당 수입은 미국보다 낮음)를 차지했다. 증가율은 전년대비 51.9%이고, 2014년 택배업 업무 수익은 2,045.4억 위안이다. 택배 유형별로는 타 지역 택배 업무량이 전체의 72.3%를 기록했으며, 도시 내 택배 25.4%, 국제 택배(홍콩·마카오·대만 포함) 2.3%의 순이었다. 중국 도시별 택배 업무량을 살펴보면, 광저우시가 2014년에 상하이와 베이징시를 넘어서 13.9억 건으로 가장 많았으며, 상하이시가 12.84억 건, 베이징시 11.1억 건 등의 순으로, 상위 10대 도시의 택배 업무량이 중국 전체의 54.6%를 차지했다.

한편, 택배물류자문망(快递物流咨询网)은 2015년 택배업 전망을 1) 택배업의 지속적인 고속 성장 추세, 2) 택배기업 신용도 높은 배송 시스템 구축 및 개시, 3) 국제 전자상거래 택배와 같은 전문화된 택배가 새로운 경쟁 사업으로 등극, 4) 민영 택배기업의 사업 방향 전환 가시화, 5) 택배 스마트 보관기기 빠르게 보급, 6) 디지털 운송장 시스템 확산, 7) 택배업 발전에 장애물이던 물류 병목현상 완화, 8) 전자상거래에 의해 택배업 간의 가격 경쟁 심화, 9) 택배 기업 자본 융자 경쟁 심화 등으로 제시했다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시 정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

마용페이(马永飞)
세계관세기구(WCO)
아태지역정보센터 애널리스트



연구 분야

경제외교, 국제통상, 국제물류 등

주요 활동

중국어외교 및 국제관계 싱크탱크 연구원
중국세관학회 회원
중국법학회 회원 및 특약 기고인,
유엔 UNIDO 고문 등

■ 단일창구(Single Window)

무역업체가 수입관련 제반 요구 사항을 단일창구를 통하여 일괄 제출할 수 있도록 하는 통관단일 창구시스템을 말한다. 무역업체는 통관단일창구를 통하여 수입 신고는 물론 검사, 검역 등 각종 요건확인자료를 일괄 처리한다.

출처 : 한국경제신문 경제용어사전

전문가 칼럼 : 중국의 통관 단일창구 제도 실시 정책 방향

국제 물류업은 지속적으로 발전하고 있다. 국제무역에도 큰 변화가 발생하고 있다. 수출입 화물량도 몇 배의 성장이 이루어지고 있다. 이러한 현대 무역의 발전은 무역편리 촉진, 통상구 통관 모델 개선에 대한 더 큰 요구로 이어지고 있다. 각 국가정부는 통상구 관리 체제 개혁과 정보기술 응용 등 다양한 수단을 채택해 무역 안전과 편리를 추구하고 있다. 이런 많은 조치 중에 단일창구는 점점 국제조직과 각 국가의 관심을 받고 있으며, 무역편리화와 국가 경쟁력을 제고시킬 주요 조치로서 각광을 받고 있다.

[표 1] 주요 국가 싱글윈도우 도입현황¹⁾

구 분	시스템 개요 및 특징	싱글윈도우 혜택
캐나다	국경서비스청이 담당 싱글윈도우 이니셔티브 10개 기관 43개 정부프로그램 포함	<무역업자> 비용절감, 빠른통관, 규제적용 일관성, 불법거래 색출, 법규준수 용이, 지원 효율적 배분, 정부절차 투명성 및 예측가능성 <정부> 서류부담경감, 다른 부처관계 강화, 효과적 국경관리
뉴질랜드	관세청과 상무성이 관리 무역싱글윈도우(Trade Single Window)	<무역업자> 규정적용 투명성, 예측 가능성, 인적·물적자원 배분의 효율성, 생산성 및 경쟁력 증가 <정부> 위험관리 용이, 안전수준 향상, 세수증가, 법규준수 향상, 정확한 통계
미국	관세청 ACE/ITDS(Automated Commercial Environment/International Trade Data System) 국경기관 ITDS참여 법적의무	<무역업자> 비용절감, 효율성 증가, <정부> 정확성 증가, 자원배분 효율성, 법규준수 용이
호주	재무부에서 운영 표준데이터세트(Standard Data Set)	<무역업자> 비용절감, 예측가능성, 신속통관, 투명성 증가, 국제무역 증가 <정부> 자원효율적 배분, 세수확보, 법규준수도향상, 위험관리기법활용, 공급망 안전, 청렴성 및 투명성, 규제완화, 국제적 자료교환 가능
싱가폴	관세청 및 민간 공동 담당 TradeNet 34개 관리기관통합 민간부문참여	<무역업자> 서류제출용이 및 24시간 가능, 기관방문 불필요, 중복서류 해소, 처리시간 단축, <정부> 납세와 물품처리 통합, 세금납부 자동화

단일창구는 국제무역이나 운송에 참여하는 각 참여자들이 단일한 플랫폼을 통해 관련 법률 법규 및 관리의 요구에 부합하는 표준화된 정보와 관련 자료를 제시하는 것을 의미한다. 단일창구는 통상적으로 4개의 요소를 갖추어야 한다. 하나는 한 번의 신고(一次申報)이다. 이는 무역경영기업이 무역관리기관에 한 차례만 관련 자료를 제시하면 되는 것을 의미한다. 두 번째는 하나의 시설에 신고하면 관련 시설이 통일된 플랫폼을 가지고, 기업에 대해 정보를

1) "통관단일창구의 활용수준 및 활용효과에 영향을 미치는 요인에 관한 실증적 연구", 이도현, 중앙대학교 대학원 무역학과 국제상학전공 박사 학위 논문, p.51. 표 자료 인용하여 편집자 추가.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-09	02-13
종합지수	1,060.66	1,078.69
일본 향로	648.92	705.81
구주 향로	1,319.07	1,349.27
미서부 향로	1,008.26	1,016.27
미동부 향로	1,399.88	1,347.08
한국 향로	701.22	666.92

자료 : 상하이 항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-09	02-13
종합지수	892.58	858.85
석탄	918.44	876.27
곡물	717.13	644.87
금속광석	760.29	733.88
정유	1,215.40	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소

단 한 번에 처리해주는 것이다. 세 번째는 통일된 서식을 사용해 무역경영기업이 제시한 데이터를 표준화하는 것이다. 네 번째는 정부 기관과 기업의 수요를 만족시키는 것이다.

현재 국제사회에서 비교적 유행하는 단일창구 방식으로는 3가지 모델이 있다. 첫째, 단일 기구 모델로, 하나의 기구에서 모든 수출입 업무에 관해 처리하는 방식이다. 관련 기구 시스템은 관련 기업의 수출입 무역 신고 데이터를 접수한 후에 직접 각 항목의 업무를 처리하게 된다. 둘째, 단일 시스템 모델로, 하나의 정보 시스템이 모든 업무를 처리하는 방식이다. 셋째, 공공 플랫폼 모델로, 모두가 공동으로 플랫폼을 구축해 관련 기업이 신고한 데이터의 수집과 피드백을 진행하는 방식이다. 관련 기업은 한 장의 디지털 표만 작성하면 각각 다른 정부 기관에 신고가 가능하다. 신고 내용은 각 정부 기관의 업무 시스템 처리 후에 자동적으로 결과가 기업의 컴퓨터로 피드백 된다.

단일창구의 개념 및 기본 요소에서 볼 수 있듯이, 단일창구는 중국이 현재 추진 중인 전자 통상구 건설과 매우 비슷한 부분이 있다. 그러나 중국의 전자 통상구는 중국만의 특징이 있다. 중국의 전자 통상구는 지역의 특성, 관리 체제의 상이함을 고려한 것으로, 중앙급과 지방급 등 두 개의 플랫폼으로 분리되어 있으며, 상호 협력, 상호 보충의 기제가 작동하고 있다. 그러나 중국의 전자 통상구 건설의 목표와 국제사회에서 통용하는 단일창구의 목표는 일치되는 것이다. 중국의 전자 통상구는 그런 의미에서 중국 특색의 단일창구 구축이라 할 수 있다.

1. 단일창구 건설의 중요한 의의

중국 통상국 법 집행 업무 중에 단일창구 실시는 매우 중요한 항목이다. 중국 통상구는 여러 기관이 통상구 관리체제를 실행하고 있다. 장기간 동안 각 기관은 각자의 법적 직능에 따라 성실히 책임을 다하고 있고, 부단한 업무 개혁과 수속 간편화를 통해 효율을 높이고 있다. 그러나 통상구 관리 기관 간에 협력을 할 수 있는 메커니즘이 형성되어 있지 않아, 장기간 동안 통상구 운영에 있어 법 집행 절차가 복잡하고, 법 집행 행위가 중복되는 경우가 많았으며, 법 집행 비효율 등 세 가지 문제에 직면해 있었다. 기업은 장기간 동안 통상구 통관 중에 존재하던 중복 신고, 다양한 정부기관과 부처 왕래 등으로 인한 시간 낭비, 고 비용 저 효율의 상황에 대해 많은 불편함을 가지고 있었다. 수출입 기업, 지방정부, 사회는 모두 법 집행 기관간의 광범위한 협력이 강화되고 정부 권한이 축소·간소화되고, 효율이 제고되길 기대하고 있다. 특히 현재 대외 무역 환경이 좋지 않은 상황 속에서 통관의 효율 제고와 비용의 절감은 기업의 생존과 발전에 대해 매우 중요한 역할을 할 수밖에 없다. 세계적으로 유행하고 있는 정부 기관의 단일창구 관리 서비스 방식은 중국 통상국 법 집행 영역에 적합할 뿐만 아니라 중국 통상구 관리 체제의 특징과도 부합되는 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

연해지역 경제발전의 추세를 보건대, 단일창구 건설은 연해 통상구 경쟁력 제고를 위한 필수불가결한 요소이다. 연해 지역의 통상구는 각 연해 항만도시의 중요한 경제 자원으로 세계 35개 국제화 도시 중에 31개 도시는 통상구 덕분에 발전했다. 그 중에 상위 10개의 도시는 모두 연해항만도시이다. 이런 통계에서 확인할 수 있듯, 연해의 통상구는 중요한 역할을 담당하고 있다. 중국 역시 연안지역의 통상구가 중국 경제 성장에 있어 중요한 역할을 했다. 중국의 경제성장으로 노동과 토지의 비용이 상승하고 있는 현재에도 연해 지역의 통상구 가치가 크다. 연해지역의 통관 절차의 현대화로 통관 비용을 절감하여 중국 전반에 경제적으로 긍정적인 효과를 창출할 수 있기 때문이다. 중국 연해 지역과 관련 연계 지역은 147개 통상구가 촘촘하게 포진되어 있다. 세계 각 지역의 주요 통상지역 특히, 한국, 싱가포르, 홍콩 등 선진국 통상구와 항운 센터는 이미 단일창구를 실시해 연해 지역 통상구의 효율적 운영을 실시하고 있다.(<표1> 참조) 중국 역시도 연해 지역에 단일창구를 운영하여 주변 국가의 단일창구와 연계한다면 물류의 효율성을 극대화할 수 있을 것이다. 이런 단일창구 실시는 국제 경쟁력을 제고하기 위한 필수불가결한 요소로 자리매김하고 있는 것이다.

2. 단일창구 건설의 최적 시기

중국이 통관창구 단일화를 위한 최적의 시기를 맞고 있다. 그 이유는 다음과 같은 4가지를 들 수 있다. 첫 번째는 중국의 18차 3중 전회에서 제시한 전 분야에 걸친 개혁 심화 목표이다. 그 목표는 바로 개발도상국의 특색 있는 사회주의 제도를 더 건설하고, 국가 통치제도와 통치 능력의 현대화를 추진한다는 것이다. 또한 전 분야 시스템 개혁 심화와 기본 경제제도 개선, 현대시장체제 개선 촉진, 정부 직능 변환 촉진, 개방형 경제 신 체제 수립 등이 이 목표에 포함된다. 이런 개혁 목표와 방향은 모두 통상구 관리 체제 개혁의 중요한 정치적 장점으로 작용할 것이다. 단일창구 제도 실시는 통관 절차 상에서 연관된 당사자들 간의 이익이 혼재되어 있고, 이런 상황이 관습화되어 버린 상황 속에 이런 문제들을 개선해주기 바라는 업계의 기대를 받고 있다. 중국은 18차 3중 전회에서 제시한 전 분야 개혁 심화의 구호에 따라 더 높고 더 넓은 시각에서 단일창구의 시스템화, 전체화, 협동성 등을 더욱 강화하여 기존에 존재하던 통상구의 폐해를 축소해야 하며, 통상구 관리 체제와 거버넌스의 현대화를 추진해야 한다.

두 번째는 중국 국무원이 단일창구 건설 작업에 많은 관심을 가지고 있다. 단일창구 건설은 과거나 현재나 통상구 관리의 중요한 임무이자 주요 업무이다. 특히, 국무원 지도자의 높은 관심을 받고 있는 작업이다. 국무원은 최근 발표한 「대외무역 안정적 성장 지원에 관한 약간의 의견(关于支持外贸稳定增长的若干意见)」 중에서, 전자 통상구 건설을 촉진하고, 대외무역의 단일창구 접수를 실행한다고 밝혔다. 또한 중국 전국 통상구 업무 좌담회 중에서 국제무역

단일창구 건설을 적극 추진하겠다고 밝히며, 시험 지역의 경험을 종합하여 2015년에 연해 지역 모든 통상구로 확대 실시하고, 2017년에는 중국 전국의 업무 부서로 그 범위를 확장한다고 밝혔다. 중국 중앙정부의 정책적 의지는 중국이 단일창구를 실시함에 있어서 큰 힘으로 작용하는 새로운 기회라 할 수 있다.

세 번째는 상해국제무역 단일창구 시범이 이미 복제 및 확대 가능한 정책적 경험을 갖추었다는 것이다. 상해국제무역 단일창구 시범 항목의 성공적인 운영은 향후 중요한 시범 정책으로서 전체를 이끄는 시범구로 작용할 것으로 보인다. 상해 국제무역 단일창구 시범구를 통하여 단일창구의 모델 이념은 더 광범위하게 전파되고 있다. 단일창구 시범적 운영을 통하여, 통상구 건설 목표·원칙·단계·주요내용 부분에서 초보적으로 복제 및 확대 가능한 경험을 쌓은 것 이외에도, 개선 및 수정 가능한 통관의 법 집행 과정을 발견하게 되었다. 또한 상하이 단일창구의 시범적 운영은 관련 운영 메커니즘을 구축하였으며, 단일창구가 한 걸음 더 나가 연해지역과 전국 통상구에 복제 및 확대됨에 따라, 이론과 실전의 기초를 다졌다.

네 번째는 연해지역 통상구가 양호한 정치적 조건과 건설 기초를 구비하고 있다는 점이다. 연해지역 통상구가 해당 지역의 경제발전 중에 중요한 역할을 담당하고 있어 통상구 작업은 지방급 정부가 고도로 중시하는 작업이 되었다. 통상구 관리 기관의 협력 정도가 높고, 능력을 갖추고 있으며, 통상구 법 집행 능력과 협력의 수준은 모두 비교적 높은 편이다. 이에 더해 통상구 기초 시설, 기술 수준, 인적·물적 자원이 비교적 강한 편이다. 상해에 이어서 텐진, 광둥, 장수 등 지역이 모두 단일창구를 안정적 대외무역 발전과 관련 지역의 경제 발전에 중요한 시설이라 여기고 있고, 이미 건설에 착수한 상황이다.

3. 단일창구 제도 실시의 구체적 추진 내용 및 구상

단일창구 건설은 먼저 전자 통상구 지도체제와 관리 기제 그리고 플랫폼을 건설해야 한다. 단일창구 건설은 다수의 기관 및 그들의 개별 데이터 시스템을 설계하고, 전자 통상구 플랫폼 및 관리·운영 기제가 단일창구 참여자들의 인가를 반드시 받아야 한다. 플랫폼 건설은 단일창구 기업 신고 데이터의 일회성 제출, 시스템 간의 공유, 각 기관간의 공유 등의 건설 목표를 실현하는데 부합해야 한다.

시스템 개발 건설 중 충분히 국제 및 국가 표준을 참고하여 수용한다. 또한 시스템의 안전, 안정, 고효율 운영을 확보하며, 기업과 통상구 관리 기관에게 전면적이고 우수한 기술 서비스와 보장을 제공한다. 상하이 시험 작업 중에, 국가 통상구 협회와 공안부, 교통운수부, 해관총서, 품질감독검사업무총국(国家质量监督检验检疫总局) 등 관련 기관이 단일창구 건설 태스크포스를 설립했다. 상하이시는 통상구 관공실의 주도 하에 각각의 통상구 법 집행 기관이 협력하여 단일창구 건설 촉진 팀을 설립하였다. 또한 이러한 기구는 초보적으

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 중국의 통관 일체화 지역 확대

중국은 2014년 말까지 징진지(京津冀, 베이징-톈진-허베이), 장강 경제벨트, 광둥지역의 통관 단일창구를 통해 약 1,800만장의 신고서를 접수 받았다. 이는 중국 전국 접수량의 80%가 넘는 수치이다. 중국은 2014년 7월부터 징진지, 장강, 광둥지역의 세 지역의 통관 일체화 개혁을 실시하여 각 지역 별로 상호 호환이 가능하도록 하였다. 이를 통해 관련 기업은 자체적으로 신고, 납세, 검수 통과 장소를 선택할 수 있게 되었다.

출처 : 중국 인민일보 해외판, 2015.1.23. 자료 인용

로나마 중앙정부와 지방정부 양 측과 통상구 법집행 기관들 간에 협력적 건설 기제를 만들었으며, 공동 구축방안 제정·이익관계 협조·실질적 구축문제들을 해결하면서 공동으로 관련 작업을 추진하고 있다. 이런 단일창구 공동건설의 조직 형성은 각 분야의 인정을 받으며, 단일창구 건설을 위한 견실한 조직의 보장을 제공받는다. 이는 다른 지역에서 귀감으로 삼을만하다. 이런 단일창구가 더 효율적으로 실행되기 위해서는 다음 몇 가지 사항이 고려되어야 할 것이다.

첫 번째는 단일창구의 기본적 틀을 만들어야 한다. 세관, 검사검역, 해사, 변경검사 등 통상구 감독관리기관은 단일창구 플랫폼을 통해 무역 및 운송 기업의 신고를 접수하고, 관련 결과 정보는 플랫폼을 통해 신청인에게 피드백한다. 감독관리기관은 감독관리 필요에 의해 관련 감독관리 정보를 공유하고, 화물 및 운송 도구에 대해 효율적인 감독관리를 실현한다. 항구, 공항, 도로 등 각 통상구 업무 시스템 및 무역, 운송기업 정보관리 시스템과 단일창구를 연결하는 작업을 추진해야 한다. 종이서류로 된 관련 자료의 유통 및 사람이 직접 기입하는 횡수를 줄여 화물 및 운송도구가 항만에 머무는 시간을 줄여야 한다.

두 번째는 단일창구 건설이 통관과 감독관리의 주요한 과정이 되어야 한다. 통관은 관련 자료의 데이터화, 관세 및 관련 비용 지불 전자화를 실현하고, 자동 비교 대조 및 한 차례 컨테이너 개방검사, 개별 검사(검사검역)를 실시해야 한다. 각각의 감독관리 기관이 감독관리 수요에 따라, 플랫폼 데이터 자원을 공유하고, 감독관리 기관의 상호 인정과 법 집행의 상호 협력 업무를 통해 감독 기관의 연합 감독관리를 실현해야 한다.

세 번째는 단일창구 건설이 국제무역 관련 정부 관리 기관까지 범위를 확대해야 한다. 단일창구를 확대 응용하여, 무역 허가, 외환, 국세 등을 추진하는 감독관리 기관은 각자의 무역, 운송기업에 대한 효율적 관리를 위해 등록 등기, 국제무역허가수속, 외환결산, 세금환수 등의 사항을 단일창구 플랫폼으로 전환해야 한다. 개별 감독기관의 분류 관리 및 리스크 관리의 수요에 의거해, 기관을 초월한 대외무역기업 데이터자료를 공유하는 메커니즘을 구축하고, 지방정부 각 기관 및 금융관리기관기업의 신용을 관리하는 정부시스템과 연계한다.

네 번째는 국제무역 데이터 간편화와 표준화를 추진한다. 국제무역 데이터 간편화와 표준화를 실시해 단일창구 발전으로 결합하고 관리 혁신과 우수한 작업 선순환을 발전시킨다.

다섯 번째는 중국 국무원이 최근 발표한 「삼호(三互) 추진 대통관 건설 개혁방안 실현(落实“三互”推进大通关建设改革方案)」의 요구에 따라 내륙과 연해안의 통관 협력을 추진하여, 통상구 관리 관련 기관 정보 교환, 감독관리 인증, 법 집행 협력 등을 실현해야 한다. 2020년까지 범정부 차원의 전국 대통관 협력 기제를 효율적으로 건설하고, 데이터를 공유하여 통일된 내부 감독관리 표준 시스템을 갖추어야 한다. 또한 상이한 기관 간의 감독 관리 시스템을 갖추고, 상호 감독관리한 결과를 인정하며, 통관 유통시스템을 업그레이드하

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

여 연합 검사, 한차례 통관의 통관 신 모델을 실시한다. 내륙연해 통관 일체화를 강력히 추진하고 검사검역을 일체화하여, 통관 신고 관리를 위한 허가증서를 점차 축소해 나간다. 통상구 통관 디지털화와 허가증서 인터넷 검사 등을 광범위하게 실시한다. 여행객들의 셀프 통관을 적극 추진한다. 안전 확보 분야에서는 각자의 상황에 맞추어, 관련 통관 상황을 컨트롤하고 개방 시간을 조정하는 등의 통관 서비스를 펼쳐 모든 화물 통상구 통관 시간에 대한 평가 시스템을 확립한다.

4. 상하이 자유무역시험구 단일창구와 전국 확산 계획²⁾

상하이 자유무역시험구는 2014년 3월부터 자유무역시험구 내에 중국의 수출입 화물과 T/S 화물 등에 시범적으로 단일창구를 통한 통관을 실시했다. 2014년 6월 상하이 단일창구는 일반 무역 수출입 화물의 신고 및 결과 피드백 이외에도 선박(화물 포함) 입출항 시 관련 세관, 검사검역, 변경검사, 해상 등의 관련 법 집행 기관에 직접 화물 및 선박 정보가 종합적으로 접수되는 형식까지 포함되었다. 2014년 6월에는 상하이 양산항만 포함되었으나 2014년 말까지 상하이 전체 항만으로 선박(화물) 단일창구 형식이 확산되었고, 2015년에는 중국 전반에 확산될 계획이다.³⁾ 2014년 11월 말 기준으로 단일창구 구축 및 '선 반입, 후 통관'을 실시한 상하이 자유무역시험구는 수출입 통관 속도가 41.3% 빨라졌으며, 수출 통관시간은 36.8%, 입고시간은 2~3일 단축되어 관련 기업의 물류비용이 약 10% 감소되었다.⁴⁾

2015년 2월 26일 중국 대외무역업무 화상회의에서 위광저우(于广州) 중국 해관총서 서장은 해관총서는 2015년 5월 1일부터 중국 전국 범위로 통관일체화 개혁을 실시하고, 연해 각 해운 항만은 단일창구 시범을 실시할 것이라면서, 지속적으로 "한 차례 신고, 한 차례 검사, 한 차례 통관(一次申报、一次查验、一次放行)"을 심화 발전시킬 것이라 밝혔다. 또한 중국 해관총서는 연내 해관 업무 현장과 영역에 디지털화하여, 검사 메커니즘을 업그레이드시키고, 검사 대상의 명료화와 검사의 효율성을 제고시켜 집중형 증세관리하여, 종합적 관세, 보세, 감독관리 수단을 운영하고, 국제 전자상거래, 시장 구매 등의 새로운 대외무역 업무를 촉진시킬 것이라 밝혔다. 동 회의에서 쑤슈핑(支树平) 질검총국(质检总局) 국장은 해관과 검역기관이 통일된 "한 차례 신고" 시스템을 연구하고 운영할 것이며, 해운 선박 정보 교환의 표준화를 실시, 또한 검사검역의 디지털화는 물론 신용이 높은 기업은 고 효율 통관을 할 수 있게 하고, 중국 전국 단위로 검사검역의 일체화를 추진할 것이라고 밝혔다.⁵⁾

2) 편집자 보충 내용.

3) 상하이 국제무역 '단일창구' 정식으로 시행(上海国际贸易“单一窗口”正式上线), 중국 상하이시 정부 홈페이지(www.shanghai.gov.cn), 2014.6.23.

4) 중국 상하이 자유무역시험구의 성과와 전망(中国(上海)自贸区的成就与前景), 쉬만(徐曼) 상무부 국제무역경제협력연구원 자료 인용.

5) 지역 통관일체화 개혁 중국 전국으로 확대(区域通关一体化改革将全国范围内推开), 중국증권망(中证网·中国证券报), 2015.2.27.

이렇듯, 중국은 상하이를 중심으로 단일창구 시스템을 시험하고 전반적으로 확장할 계획을 갖추고 있다. 통관 단일창구는 국가 기관 및 부서 간의 협력과 관련 플랫폼을 효율적으로 건설해야 하고, 각 기관의 기득권을 일부 포기해야 하는 부분이 있는 만큼 중국이 바로 선진형 단일창구를 실현하기에는 과제가 산적해 있는 것도 사실이다. 그러나 상하이의 대외무역 통관 단일창구 건설 시험 운영과 선박 및 화물에 대한 항만의 단일창구가 양산항을 기점으로 전국으로 확산될 계획이 발표가 되고 있는 만큼 관련 사업에 대한 이해와 준비가 필요할 것으로 보인다. 특히, 2015년 4월에 열리는 중국 양회와 현재 준비 중인 '13·5'계획에 '일대일로(실크로드 경제벨트와 21세기 해상실크로드) 실현'을 위한 구체적 통관 제도 개혁이 발표될 것으로 보이고, 한중 간에 FTA 가세 명이 이루어져 양국 간 물동량의 증가 전망 속에 중국 통관 개혁의 중요성이 부각될 것으로 보여 꾸준한 관심이 필요하다.

이창주 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国沿海口岸单一窗口建设的对策探讨

国际物流业不断发展,国际贸易也发生了日新月异的变化,进出境货物的货运量成几何倍数增长。现代贸易实践对促进贸易便利、改善口岸通关模式提出了更高的要求。各国政府都在采取改革口岸管理体制、应用信息技术等多种手段推动贸易安全和便利。在诸多措施中,单一窗口越来越受到国际组织和各国的重视并成为促进贸易便利化、提高国家竞争力的主要行动内容。

单一窗口是指参与国际贸易和运输的各方,通过单一的平台提交标准化的信息和单证以满足相关法律法规及管理的要求。单一窗口通常要具备4个要素:一是一次申报,也就是说贸易经营企业只需要一次性向贸易管理部门提交相应的信息和单证;二是通过一个设施申报,该设施拥有统一的平台,对企业提交的信息数据进行一次处理;三是使用标准化的数据元,贸易经营企业提交的信息应为标准化的数据;四是能够满足政府部门和企业的需要。目前国际上比较流行的单一窗口主要分为3种模式:一种是单一机构模式,就是由一个机构来处理所有的进出口业务,该机构系统在收到企业进出口贸易申报数据后直接进行各项业务处理;二是单一系统模式,是由一个信息系统处理所有的业务;三是公共平台模式,通过大家建立的平台实现申报数据的收集和反馈,企业仅需要填制一张电子表格就可以向不同的政府部门申报,申报内容经各政府部门业务系统处理后自动反馈结果到企业的计算机中。

从单一窗口的概念以及它的基本要素来看,跟我们中国所推动的电子口岸建设是十分相近或者说是相似的。但是中国的电子口岸是具有中国特色的,它考虑到了地域的不同、管理体制的不同,分为中央层级跟地方层级两个平台,相互协作,互为补充,但是它要完成的目标和国际上提倡的单一窗口提倡的目标是一致的。也可以这么说,我国的电子口岸是具有中国特色的单一窗口工程。

一、建设单一窗口的重要意义和特殊使命

在我国口岸执法领域中建设单一窗口非常必要。我国口岸实行多部门口岸执法体制,长期以来,各部门按照各自法定职能认真履责,而且也不断通过业务改革来简化手续提高效率。但由于口岸各执法部门之间没有形成体制机制性的协作,致使口岸执法长期存在着执法环节多、执法行为交叉和执法效能低三方面问题,企业长期以来对口岸通关中存在的重复申报、政出多门和各处往返造成的时间长、费用高和效率低的乱象反映强烈。广大进出口企业、地方政府和社会都热切期盼口岸执法部门之间加强协调合作,简政放权、提高效率,特别在当前对外贸易形势严峻的情况下,提高通关效率和降低成本对企业的生存和发展比以往任何时候都显重要。在世界范围内兴起的政府部门以单一窗口模式提供管理服务的做法,在我国口岸执法领域不仅非常适宜,而且也符合中国口岸管理体制的特点。

从沿海地区经济发展形势看,建设单一窗口将为提高沿海口岸竞争力创造新的优势。口岸是各沿海港口城市的重要经济资源,对本地区和相关区域经济的发展都起着非常重要的作用。据有关资料显示,全球35个国际化城市,其中有31个是因为有口岸而发展起来的。前10名的城市几乎都是沿海港口城市。全球财富的50%集中在沿海港口城市。改革开放以来我国东部沿海地区得到飞速发展,其口岸优势是重要成因。当前,沿海地区随着劳动力、土地等要素成本逐渐攀升,资源和环境约束日益强化,传统竞争优势受到削弱,继续挖掘口岸潜力成为创造新优势和提高发展水平的重要途径,承载着更具时代性的重要意义。我国沿海地区147个口岸星罗棋布,对外与世界各国各地区通航通商且邻近韩国、新加坡、香港等重要口岸和航运中心,对内口岸的辐射范围纵横交错,沿海各口岸之间已经形成激烈竞争发展的态势并将长期存在。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

二、单一窗口建设当前面临着难得的良好机遇。

一是中国共产党的十八届三中全会提出了全面深化改革的总目标，就是要完善和发展中国特色社会主义制度，推进国家治理体系和治理能力现代化，并对全面深化改革作出系统部署，从坚持和完善基本经济制度、加快完善现代市场体系，到加快转变政府职能、构建开放型经济新体制。这些改革目标和方向都是口岸管理体制改革的强大政治优势和利好。单一窗口建设直面利益多样的纷扰、格局固化的坚冰、体制机制的痼疾和人民群众的期待，需要用三中全会的精神来攻坚克难、爬坡过坎，从更高层次、更大范围增强单一窗口的系统性、整体性、协同性，实现挣脱思想观念束缚、革除体制机制弊端、突破利益格局固化藩篱的新进展，推进我国口岸治理体系和治理能力的现代化。

二是中国国务院高度重视单一窗口建设工作。单一窗口建设是当前和今后一段时期口岸管理的重要任务和中心工作，受到了国务院领导的高度重视，国务院在近期下发的《关于支持外贸稳定增长的若干意见》中提出，加快电子口岸建设，实行国际贸易‘单一窗口’受理；全国口岸工作座谈会明确指出要积极推进国际贸易单一窗口建设，并作出及时总结试点经验，2015年推广至所有沿海口岸、2017年覆盖至全国的工作部署。中央的决策部署为我们推动建设单一窗口提供了强有力的支持。

三是上海国际贸易单一窗口试点已总结了若干可复制可推广的经验。上海国际贸易单一窗口试点项目的成功上线运行，是一个很有意义的突破，将发挥重要的示范带动效应。通过上海国际贸易单一窗口试点，单一窗口的模式理念广泛传播。通过试点的运行，除在建设目标、原则、步骤和主要内容方面初步积累了一些可复制可推广的经验外，还发现了可完善、可修正的通关执法流程，建立了相应的应急和运维机制，为单一窗口下一步在沿海地区 and 全国口岸复制和推广奠定了理论和实践基础。

四是沿海地区口岸具备良好的政治条件和建设基础。由于沿海地区口岸在当地经济发展中发挥着重要作用，口岸工作得到地方党政的高度重视，口岸管理部门协调力度大、能力强，口岸执法能力和合作水平都比较高，加上口岸基础设施、技术水平和人力物力资源相对而言比较占优，在沿海地区口岸率先建设单一窗口具有得天独厚的有利条件，也受到各地政府的积极推动。继上海之后，天津、广东、江苏等地都把单一窗口作为当前稳定外贸发展和加快本地区经济发展的一项具体措施，已经开始着手建设。我们对实现2015年前在沿海地区口岸建设单一窗口的工作目标充满信心。

三、推动单一窗口建设的具体措施与设想

建设单一窗口首先要完善电子口岸领导体制、管理机制和平台建设。单一窗口建设涉及到多个部门以及他们各自的信息系统，电子口岸平台及其管理、运维机制必须得到单一窗口参与各方的认可，平台建设要符合单一窗口实现企业申报数据一次性递交、跨系统共享、多部门共用等建设目标。系统开发建设要充分借鉴和采用国际、国家标准，并确保系统的安全、稳定、高效运行，为企业和口岸管理部门提供全面、优质的技术服务与保障。在上海试点工作中，国家口岸办会同公安部、交通运输部、海关总署、质检总局相关部门成立了单一窗口建设工作组，上海市成立了由口岸办牵头和口岸各执法部门参加的建设推进组，并依托这种组织架构初步形成中央、地方两个层面和口岸各执法部门之间的协调共建机制，共同制定建设方案，共同协调利益关系、共同解决建设问题，共同推进建设工作。实践证明，这种共建的组织形式能够得到各方面的认同，能为单一窗口建设提供坚实的组织保障，其他各地可考虑借鉴。

一是建立单一窗口的基本框架。海关、检验检疫、海事、边检等口岸监管部门通过单一窗口平台接受贸易和运输企业的申报，并将结果信息通过平台反馈给申报人。监管部门根据监管需要，共享相应监管信息，实现对货物和运输工具有效监管。推动港口、机场、公路等口岸作业系统及贸易、运输企业信息管理系统与单一窗口对接，减少纸质单证流转和人工录入数据，缩短货物和运输工具在口岸停留时间。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 토크
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

二是将单一窗口建设扩展到通关和监管各环节。实现通关随附单证无纸化、关税和规费支付电子化，查验指令自动比对和一次开箱、分别查验（检验检疫）。各监管部门根据监管需要，共享平台信息资源，通过设计监管互认和执法互助作业流程，实现监管部门联合监管。

三是将单一窗口建设拓展至国际贸易相关政府管理部门。拓展单一窗口应用，推进贸易许可、外汇、国税等监管部门按各自对贸易、运输企业的管理要求，将相关备案登记、国际贸易许可办理、外汇结算、退税等事项，转移到单一窗口平台办理。根据各监管部门分类管理和风险管理需要，建立跨部门外贸企业资信共享机制，将深圳市外贸信用信息管理系统整合到单一窗口平台，实现与地方政府部门及金融管理部门企业信用信息系统联网。

四是推动开展国际贸易数据简化和标准化。开展国际贸易数据简化和标准化，结合单一窗口发展状况，推动管理创新，优化作业流程。

五是按照中国国务院近日印发《落实“三互”推进大通关建设改革方案》要求，务实推动内陆同沿海沿边通关协作，实现口岸管理相关部门信息互换、监管互认、执法互助，到2020年，跨部门、跨区域的内陆沿海沿边大通关协作机制有效建立，信息共享共用，同一部门内部统一监管标准、不同部门之间配合监管执法，互认监管结果，优化通关流程，实施“联合查验、一次放行”的通关新模式；加快推进内陆沿海沿边通关一体化和检验检疫一体化，逐步取消许可证件指定报关口岸管理；广泛实施口岸通关无纸化和许可证件联网核查核销；积极推进旅客自助通关。在确保安全方面，因地制宜、动态调整口岸开闭时间等通关服务，建立健全货物口岸放行时间评价体系。

总之，共赢是现代市场经济发展和当今社会建设的一大潮流。共赢理念突破了以往以竞争和排斥来追求和维护自身利益传统偏见，为继续整合市场经济和人类文明提供了新启迪。成功在于合作，合作共赢天下，这是单一窗口建设能否成功的秘诀之一。在这里我呼吁口岸各执法部门，希望大家从大局出发，以国家利益和人民的利益为重，顺应社会发展潮流，拿出合作的诚意和胸怀，也为了本部门事业和利益的可持续发展，积极投入到单一窗口建设中，相互之间求大同，存小异，为单一窗口的成功建设贡献自己应有的力量。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 4대 자유무역시험구 개설 시기 양회 이후로 연기, 총체 방안 추후 발표
- 발개위, 동북진흥 계획 중 대규모 사업 3,820억 위안 누적 투자 완성
- 한·중 FTA 가서명, 한·중 양국 간 일대일로 자유무역지대 연결
- 홍콩특별정부 주강삼각주 지역 탄소배출량 감소에 1.5억 홍콩달러 추가 투자
- 2014년 중국 철광석 수입 의존도 78.5% 높은 수준 달성
- 2014년 중국 석유 수입 의존도 60% 가까이 달성
- 중국철강공업협회(中鋼協), 2015년 철광석 수입량 7.1% 성장, 10 억 톤 달성 예상
- 2015년 옥수수 수입량 15% 증가 300만 톤 달성, 옥수수 사료(DDCS) 수입량 500만 톤 달성 예상

- 중국·카자흐스탄, 물류기지 려원강~알마티 간 블록트레인 개통 계획
- 운임 하락에 따른 선박 폐기 신고량 증가
- 2015년 천진 남항(南港) 10만 톤급 항로 개통 예정
- Drewry, 중국이 4대 해운얼라이언스 (2M, O3, CKYHE, G6) 주요시장으로 성장할 것으로 예상
- Ningbo海运(NBMC), 49,500톤 급 벌크선 수주 예정
- 한·중 FTA, 크루즈산업 협력 강화 예상
- 산둥 칭다오항 그룹, 세계 일류급 스마트 항만 건설 계획

해양 · 수산

- 2014년 중국해양경제총생산가치(GOP)는 6조 위안, 7.6% 증가율 기록
- 푸젠(福建)성 2015년 중국 관광의 해를 맞아 21세기 해상실크로드 관광벨트 구축예정
- 탕산(唐山)시, 개발성금을 통한 해양 경제발전 시험도시로 선정
- 저우산(舟山)의 2014년 해양경제부가가치 713억 위안, 저우산시 GDP 70% 차지
- 푸젠(福建)성 2014년 GOP 예측치 6,500억 위안으로 작년 대비 13.6% 증가
- 하이룽장성, 동부 해륙 실크로드 경제 벨트 구축 추진

해운 · 항만 · 물류

- 2014년 조선업 3대 지표 발표, 수주잔량 상승, 수주량 및 건조량 하락
- WANHAL, 광시성 팡청강(防城港)~한·일 컨테이너 직항 서비스 개통
- 시노트란스, 4,000TEU급 컨테이너선 4척 (옵션 2척 포함) 수주 확정
- 2014년 중국 신조선 발주량 세계 1위 기록
- 상해자유무역구 8개 벌크화물 현물거래 플랫폼 승인, 전사상거래 국제화 추세 전망

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
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 4대 자유무역시험구 개설 시기 양회 이후로 연기, 총체방안 추후 발표

중국이 4개 자유무역시험구 개시를 연기하기로 했다. 2015년 2월 26일, 평바이신원(澎湃新闻)은 자유무역시험구 관계자의 말을 빌려, 광둥, 톈진, 푸젠성 자유무역시험구 지정지역과 상하이 자유무역시험구 내 확장지역까지 4곳의 자유무역시험구 실시를 중국의 '양회'가 폐막한 이후로 연기하기로 했다고 밝혔다.

계획에 따르면, 중국 정치협상 제 12회 3차 회의가 3월 3일에 개최되고, 12차 전국인민대표대회 3차 회의는 3월 5일에 시작된다.

기존의 예상은 상하이 자유무역시험구 확대와 톈진, 광둥, 푸젠 3개의 자유무역시험구 개시가 3월 1일 이전에 이뤄질 것이라는 것이 지배적이었다. 그 이유는 중국 전국 인민대표대회 상무위원회가 국무원의 4대 자유무역시험구 임시 조정 관련 법률 규정의 행정 심사의 결정권을 수여받아, 2015년 3월 1일부터 실시한다는 내용이 있었기 때문이다.

4개 지역 중 가장 적극적이었던 푸젠 자유무역시험구도 원래 2월 27일 오전 10시에 자유무역시험구 실시 행사를 계획하고 있었으나 3월 중순으로 연기한 상황이고 구체적인 이유는 아직 알 수 없는 상황이다.

푸젠성도 마찬가지이다. 톈진 자유무역구 관계자에 따르면, 톈진 자유무역구의 현판 거행식은 중국 전국 양회 이후로 연기된 상황이고, 구체적인 시간도 결정되지 않았다. 분명한 것은 양회 시기와 충돌되지 않을 것이라는 점이다.

광둥 자유무역시험구 관계자 또한, 자유무역시험구 개시 시간은 양회 이후로 미루어져 있고, 그 원인은 알 수 없다면서, 중앙정부의 지시를 따를 뿐이라 밝혔다. 상하이 자유무역시험구 관계자는 상하이 자유무역시험구의 범위를 확장한 이후 관련 지역 현판식 일정은 미루어질 것으로 보인다고 밝혔다. 원래 계획은 3월 1일 진행하는 것이었다.

총체방안의 발표는 지방의 자유무역시험구 현판식 이전에 반드시 필요한 절차이다. 2013년 상하이 자유무역시험구 현판식을 진행했을 때를 생각해보면, 2013년 9월 27일 국무원이 총체방안을 발표하고, 9월 29일 상하이 자유무역시험구 현판식을 가졌다. 각종 정책이 10월 1일 정식으로 실시되었다. 그러나 새로 시행될 자유무역시험구에 대한 총체 방안이 발표되지 않았고, 기존의 현판식도 미루어진 것으로 보아 관련 시행은 양회 이후로 미루어질 것으로 보인다. 현재 중국의 '일대일로' 정책에 대한 관심이 높고, 양회에서도 '일대일로'에 관한 내용과 접목시켜 발표될 것으로 보인다.

< 자료 : 中国证券报 , 2015. 2. 27. >

2 발개위, 동북진흥 계획 중 대규모 사업 3,820억 위안 누적 투자 완성

취샤오스(徐绍史) 중국 국가 발개위 주임은 2월 26일에, 「국무원, 최근 동북지역 진흥사업에 관한 약간의 중대 정책 조치의 의견(国务院关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见)」에 포함된 139개 중대 프로젝트의 개발 진행이 순조롭

게 이루어지고 있다고 밝혔다. 2015년 2월 중순까지 완공된 것은 2건이며, 현재 건설이 진행 중인 것은 58건이다. 현재까지 누적 투자액은 3,820억 위안이다. 현재 79개의 항목이 전반기 작업으로 추진 중에 있고, 그 중 63개의 항목이 2015년 내에 준공이 가능한 것으로 보인다.

26일 열린 화상회의에서, 2014년 8월에 발표한 「국무원, 최근 동북지역 진흥사업에 관한 약간의 중대 정책 조치의 의견(国务院关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见)」을 더 철저히 진행할 것이라 밝혔다. 쉬샤오스 주임은 2014년부터 랴오닝, 지린, 헤이룽장, 네이멍구 4개 성의 경제사회 발전에 큰 성과가 있음을 밝혔다. 작년 8월에 발표한 의견이 순조롭게 진행 중이며, 동북지역 발전에 자신감을 얻었다고 밝혔다.

쉬 주임은 동북지역 진흥 개발 계획의 성과가 있었지만, 여러 가지 산적인 문제도 존재한다고 말했다. 지방정부 차원에서 구체적인 사업이 진행되는 동안 관련 사업 책임자가 역할을 제대로 발휘하지 않고 일이 진행되는 지방정부 사업이 존재하고, 어떤 지방은 비교적 편중된 자금 유치 및 프로젝트 유치를 하고, 더 중요한 프로젝트를 여전히 등한시하는 등의 문제가 있다. 또한, 몇몇 기관들은 여전히 동북지역 진흥에 관한 의견이나 동북지역 특수상황에 맞는 구체적 정책이 부재한 상황이다.

국가 발개위 주임은 중국 동북지역 발전을 위한 과제로 1) 개혁을 심화하여 각 분야별로 존재하는 모순된 문제를 해결해야 하고 2) 중점 프로젝트 우선 해결과 중요한 분야에 투자 강화 3) 산업구조 조정 추진과 혁신 동력 강화 4) 시장개척과 중요기업의 난관 극복에 도움을 주는 것 등을 제시했다.

< 자료 : 中国证券报 , 2015. 2. 27. >

3 2014년 조선업 3대 지표 발표, 수주잔량 상승, 수주량 및 건조량 하락

최근 중국선박공업협회는 「2014년 선박공업발전현황보고(2014年船舶工业行业发展情况报告)」를 발표하였다. 2014년 전국 신조선 수주는 소폭 하락하고, 수주잔량은 크게 늘었다.

1) 산업집중도 제고

보고서에 따르면, 2014년 전국 완공된 선박은 3,905만 DWT로 동기대비 13.9% 감소했고, 전년대비 10.8% 하락하였다. 분기별로 봤을 때, 선박 인도량 감소의 영향으로 1~3분기의 선박 건조 완공량은 대폭 하락하였으나, 4분기에 점차 상승하였다.

2014년 전국 신조선 수주는 5,995만 DWT로 동기대비 14.2% 감소하였다. 2014년 전국 수주잔량은 14,890만 DWT로 동기대비 13.7% 성장하였다. 분기별로는 1~3분기중 수주잔량은 지속적으로 상승하였지만 4분기에 점차 하락하였다고 밝혔다.

하지만 신조선과 해양플랜트 수주량은 계속 세계 1위 자리를 유지하였다. 2014년 신조선 수주는 5,995만 DWT에 달해 세계 조선시장에서 전년대비 2.6% 증가한 50.5%를 점유하였다. 또한 각종 해양 플랜트 수주는 31개, 해양사업선 149척, 수주금약 147.6억 달러에 달했고 세계 해양 플랜트 시장에서 전년대비 5.7% 증가한 35.2%를 점유하였다.

조선소의 영업수익과 이익총액은 모두 증가하였다. 2014년 1~11월, 전국 일정

규모이상 선박공업사는 총 1,492개이며 영업수입은 5,626.9억 위안으로 전년대비 10.5% 증가하였다. 이익총액은 244억 위안으로 전년대비 21.3%의 성장을 기록하였다.

2014년 말해만, 장강 삼각주와 주강 삼각주 등 3대 조선기지에서의 조선 완공량이 90% 이상을 차지하였다. 또한 전국 10대 조선업의 산업집중도는 50.6%이고 20대 조선업의 산업집중도는 71.6%이며, 30대 조선업의 산업집중도는 83.8%를 기록하여 산업집중도도 크게 높아졌다.

2) 2015년 해운시장 불확실성

2014년 하반기, 선박공급의 과잉으로 인해 글로벌 선박시장 신조선 수주량은 상승 후 하락 추세가 나타남과 동시에 해양 플랜트 시장은 지속적인 하락세를 기록하였다.

업계에서는 글로벌 경제의 회복세 둔화로 인해 해운시장 선박과잉 및 수요감소가 나타났다고 보고 있다. 이와 더불어, 국제석유가격이 대폭 하락했기 때문에 선주는 에너지 절약형 선박 건조 및 노후선박해체를 지연시킴과 동시에 선박 운송능력 제고를 꾀하여 신조선 수주량이 감소하였다고 보는 것이다.

또한 최근 국제 원유가격의 대폭 하락과 동시에 해양 플랜트 시장 리스크가 커짐에 따라, 각종 해양 플랜트 이용률이 지속적으로 하락하였다. 통계에 따르면, 2014년 글로벌 해양 플랜트 수주액은 419억 달러로 전년대비 34.3% 감소하였다. 각종 해양플랜트 이용률도 1~2% 감소하였다. 현재 중국 해양 플랜트 건조가격 및 전도금은 전반적으로 낮은 수준이다. 그리고 현재 석유가격 대폭하락과 동시에, 해운시장 침체로 인해 수주가 취소될 가능성도 크다고 예상된다.

통계에 따르면, 2015년 중국선박공업 주요경제지표는 지속적으로 안정적인 성장세를 유지할 것으로 전망된다. 신조선 수주량은 소폭 하락하고 있지만 시장 점유율이 전년대비 비슷한 수준을 유지하고 있다. 그리고 수주 잔량은 약 1.3억DWT이고, 신조선은 전년대비 높은 수준으로 약 4,300만 DWT를 달성할 것으로 전망된다.

< 자료 : 新华社报刊, 2015. 1. 29. >

4 WANHAI, 광시성 광청강 ~ 한·일 컨테이너 직항 서비스 개통

2015년 1월 26일, WANHAI LINES는 광시성 광청강(防城港)과 한국 및 일본을 잇는 컨테이너 직항 서비스를 정식으로 시작하였다고 발표하였다. 이로써 SITC(新海丰船运), T.S.Lines(德翔航运)를 이어 새로운 광청강발 동북아 직항 서비스를 개시하였다.

WANHAI LINES 관계자에 따르면, 새로운 광청강~한·일 항로(JSH2)를 주 1회 서비스할 예정이다. 기항지는 광청강(중국), 홍콩(중국), 규슈(일본), 모지(일본)와 인천 순으로 기항하고, 동시에 인천, 다롄(중국), 가오슝(타이완), 홍콩, 해방(베트남), 광청강 순으로 회항하고 있다. 이에 따라 광청강~일본 직항 서비스 시간은 7일로 단축되고, 일본직항을 평균 이틀에 1회 운항할 수 있게 되었다. 이와 더불어 WANHAI LINES는 여러 개의 국내 및 국제 컨테이너 항로를 운영하고 있기 때문에 화물 환적을 이용함으로써 광청강~타이완 간 운항시간을 3일 이내로 단축할 뿐만 아니라 광청강~유럽 간 운항 시간을 33일 이내로 단축한다고 밝혔다.

일본 및 한국은 동북아 경제가 활기를 띠는 지역으로 직항 서비스를 통해 중국

Contents

서남지역과 동북아 국가 간의 운송 시간이 단축됨과 동시에 광청강의 수출화물은 동북아 지역에서 영향력이 더욱 커질 것으로 예상된다. 이로써 광청강을 통해 동북아 항로 서비스 3개가 운영되고 있으며 대외무역 직항 서비스 10개가 운항되고 있다.

< 자료 : 中国航贸网, 2015. 1. 28. >

5 시노트란스, 4,000TEU급 컨테이너선 4척(옵션 2척 포함) 수주

Tradewinds에 따르면, 시노트란스 그룹 소속 계열사인 Sinotrans Sunny Express가 상해조선소를 통해 4,000TEU 급 컨테이너선 4척(옵션 2척 포함)을 발주할 것으로 밝혔다.

한 관계자는 향후 신조 파나막스형 컨테이너선은 국내 남북항로 서비스에 투입될 계획이라고 하였다. 발주선박은 톤수가 크지 않기 때문에 적당 선가는 3,500만 달러이내 수준이며, 2016년까지 인도될 계획이다.

해운전문가는 현재 국내무역량이 지속적으로 성장하고 있기 때문에 많은 연해 지역 선사는 파나막스형 선박을 국내항로에서 운영하고 있다고 지적하였다.

< 자료 : 国际船舶网, 2015. 1. 19. >

6 2014년 중국해양경제총생산가치(GOP)는 6조 위안 7.6% 증가율 기록

중국국가해양국 국장 왕홍(王宏)은 9일 베이징에서 2014년 해양경제가 전반적으로 안정적인 상태를 유지했다고 밝혔다. 잠정적 추산에 따르면, 2014년 해양경제 총생산가치는 6조 위안으로 7.6% 증가율을 기록하였다.

왕홍 국장은 중국해양공작회의에서 중국해양 산업구조가 한 층 더 업그레이드되었고, 해양 전통산업 성장의 회복세가 확대되었다고 밝혔다. 또한 해양 오일가스는 안정적인 성장세를 유지했고 해양생물의약산업 증가율은 계속해서 1위를 유지했으며 해양플랜트 장비제조업은 급성장세를 보였다. 뿐만 아니라, 바다 관련 금융서비스업은 점진적으로 성장하여 해양관련 실물경제를 뒷받침하고 있다.

이와 동시에, 중국은 주요 해양건설 프로젝트를 추진해왔다. 2014년, 4,500톤 급의 해양종합과학탐사선 2척의 건조 사업이 순조롭게 진행되었고, 해양 1호 C/D 위성과 해양 2호 B위성의 건설계획의 건의서를 제출하였으며, 해양 2호 A위성 접지방식(ground system) 1기의 초기건설이 허가를 얻었다. ‘해양 수치데이터(数字海洋)’ 정보의 기초 프레임 확립 업무는 단계적인 진전이 이루어졌으며, 남중국해 해일 조기경보와 재해감소 시스템 2기의 해일조기경보 관측대 10대가 완공되어 점진적으로 운영되고 있다.

현재, 해양경제는 중국경제의 중요한 동력원으로 작용하고 있다. 2015년도 사업에 관해 왕홍 국장은 제1회 전국해양경제조사를 차질없이 실시하고, 해양경제 기초정보를 정확하게 파악하며, 육해상의 통일된 관리와 해양종합관리를 강화할 것을 요구하였다.

현재, 중국정부는 ‘일대일로(一帶一路)’의 건설을 추진하고 있으며, 해양국은 장차 ‘21세기 해상 실크로드’ 전략을 대대적으로 추진할 예정이다.

왕홍 국장은 2015년에 중국은 해상 실크로드 연선국가와 협력 및 교류를 확대하고 해양과학기술, 생태환경보호, 재해의 감소와 방지, 기후변화 대처 등의 영역에

서 적극적으로 협력을 추진할 것이라고 밝혔다. 「남중국해와 그 주변 해양국제협력 프레임 계획(2011~2015), 南海及其周边海洋国际合作框架计划(2011-2015)」를 계속해서 실시하고, 2016~2020년 기간의 프레임 계획을 편성할 것이라 밝혔다. 뿐만 아니라, 중국-아세안, 중국-말레이시아, 중국-잔지바르(탄자니아의 도시) 등 해양협력센터를 건설할 것이라고 밝혔다.

< 자료 : 中国新闻网, 2015. 2. 9. >

7 푸젠성, 2015년 21세기 해상실크로드 관광벨트 구축예정

‘2015년 중국 국가관광의 해’ 주제는 ‘아름다운 중국-실크로드’이다. 푸젠(福建)성 관련부서는 푸젠성이 해상 실크로드를 핵심으로 관광분야의 확대를 통해 ‘21세기 해상실크로드 관광벨트’ 구축을 구상 중에 있다고 최근에 밝혔다.

해양, 생태 및 타이완과의 근거리라는 우위요소를 지니고 있는 푸젠성은 최근 중국의 핫이슈인 ‘일대일로(一帶一路)’에 속하는 지역들과 협력을 통해 여행관광상품의 시스템을 개발하고, 해양관광경제를 발전시키며, 녹색생태관광과 블루생태관광을 서로 결합시키고자 한다.

지역협력강화에 있어서, 푸젠성은 장차 해협서안관광단지(海峡西岸旅游区)⁶⁾를 중심으로 장강삼각주, 주장삼각주, 환보하이(环渤海)를 잇는 일대일로의 관광지역들과 협력하여 경제회랑(Economic Corridor)을 건설할 계획이다. 타이완과의 협력으로 푸젠성은 해협호(海峡号)와 중원즈성(中远之星) 항로를 개통하고 아울러 더 많은 직항로 개통을 지원하며, ‘소삼통(小三通, 대만 3개 섬과 중국 푸젠성 연안 도시 간 직항로 개설)’ 기능을 제고하고, ‘고속철도+소삼통’이 결합된 관광상품을 출시할 계획이다.

푸젠성은 장차 크루즈선 모항 건설을 시작하고 샤먼(厦门) 크루즈선 모항을 바탕으로 타이완, 홍콩, 동남아 등의 국가 및 지역과 푸젠성을 통행하는 해상 실크로드 크루즈선 관광노선을 개통한다. 해상 실크로드 관광포럼을 기획하여 해상실크로드 연선 주요 도시를 초청하고 관광협력발전의 새로운 경로를 탐구하여 동북아, 동남아 및 환태평양 등 해상 실크로드 연선 국가 및 지역들과 연합하여 공동으로 21세기 해상실크로드 관광벨트를 구축한다.

마주(妈祖)문화, 민상(闽商)문화, 환정(船政)문화, 정화의 항해 문화 등은 해상실크로드와 밀접한 관련이 있는 문화자원이다. 푸젠성은 향후 이 문화자원을 바탕으로 관광과 문화를 융합하여 발전시키는 전략을 취할 것이다. 메이저우다오(湄洲岛) 마주(妈祖) 문화관광지와 마주(妈祖) 신도들의 성지순례를 위한 섬을 통해 첸저우(泉州)와 아랍국가가 협력하여 ‘동방메카’ 브랜드를 구축하는 것을 지지하고 푸저우(福州) 주관의 ‘해상 실크로드 문화관광벨트’, 첸저우 주관의 ‘동아시아 문화수도 2015 활동의 해’ 등을 지원하며 해상실크로드 관광 브랜드의 가치를 상승시키는 일련의 조치들을 추진한다.

동시에 푸젠성은 푸저우, 첸저우, 샤먼, 장저우 등의 도시들을 조직하여 인도네시아, 말레이시아, 태국 등 중국방문 주요 국가들로 건너가 푸젠성 해상실크로드 관광자원과 상품들을 홍보 및 소개하도록 한다. 해상 실크로드 (푸저우) 국제관광

6) 중국 국가여행국이 ‘115’기간동안 우선적으로 계획 및 건설한 12대 중점관광단지 중 한 곳으로 푸젠, 광둥, 저장, 장시 4성과 23개 도시를 관광단지의 범위로 한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2014년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 토크
: 중국의 통관 단일창구 제도 실시
정책 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

의 날, 해상 실크로드 무형문화 유산 합동 전람회 등의 활동을 유치하고 국내해상 실크로드 연선 성(지역)급 및 연선국가의 주중 관광대표처와 연계하여 관광협회를 설립한다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 2. 3. >

8 탕산시, 개발성 금융을 통한 해양경제발전 시험도시로 선정

최근 허베이성(河北省) 해양국과 국가개발은행 허베이성 분행의 비준 하에, 탕산(唐山)시는 허베이성 개발성 금융을 통한 해양경제발전 촉진 시행도시로 선정되었다. 탕산시는 장차 다음의 4가지 항목을 시행할 예정이다.

1. 조직 지도사업을 강화하고, 사업협조 메커니즘을 완비하며, 직책을 명확히 하고 시행 사업방안을 제정한다.
2. 전략적 협력을 강화하고 체제 메커니즘을 창조하며, 해양경제의 융자서비스 시스템을 완비한다.
3. 해양 전통산업의 개조 및 업그레이드를 포함한 관련규정에 의거하여 확정된 5개 중점지원 분야를 시행하고, 바다와 관련된 프로젝트를 선별 및 추천한다.
4. 신속히 경험을 종합하고, 부단히 해양경제 금융서비스 수준을 제고시킨다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 2. 2. >