

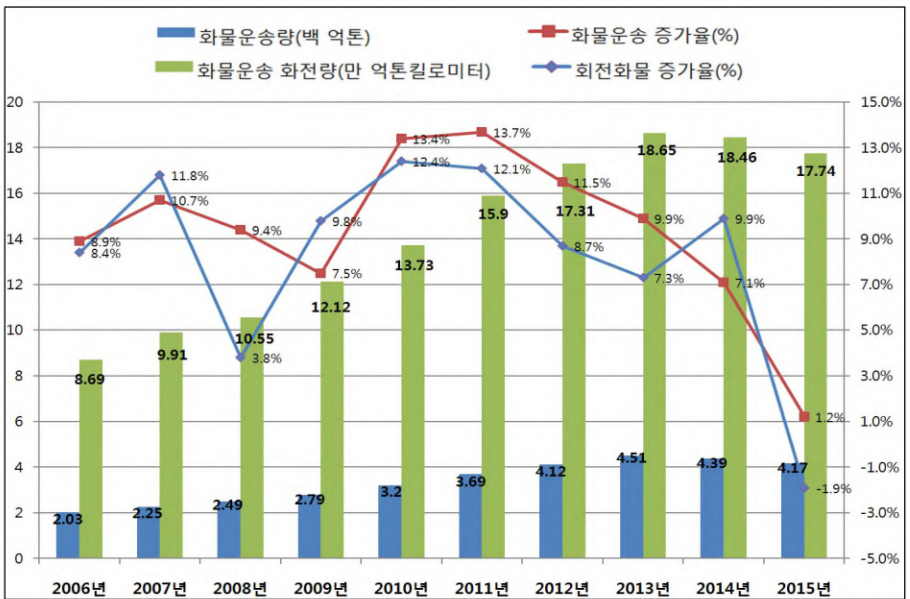
Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을 추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

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

Copyright© KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을 추이



자료: 中华人民共和国国家统计局(<http://www.stats.gov.cn/>); KMI 작성.

2015년 중국의 경제성장 둔화로 화물운송량 감소

2015년 화물운송량은 417억 톤으로 전년대비 5.2% 감소했다. 이는 경제 성장율의 둔화에 기인된다. 그중 특히 철도화물 운송량은 33억 6천만 톤으로 전년대비 11.9% 감소하였다. 이는 산업경기의 침체로 철광석, 시멘트 등 대량화물의 운송이 감소했기 때문으로 풀이된다.

운송방식별 화물 운송량을 보면 도로가 315억 톤으로 전체 운송량의 75.5%를 차지하고 있고 수운은 61.4억 톤으로 전체 운송량의 14.7%를 차지하였다. 항공화물 운송량은 625만 톤으로 전년대비 5.2% 증가하여 가장 높은 증가율을 기록했다.

표. 2015년 각종 운송방식별 화물운송량

구분	운송량	차지비중(%)	증가율 (%)
합계	417.1억톤	100	-5.2
철도	33.6억톤	8.1	-11.9
도로	315.0억톤	75.5	1.2
수운	61.4억톤	14.7	2.5
항공	625.3만톤	-	5.2
파이프	7.1억톤	1.7	1.7

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을 추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13.5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-08	03-25
종합지수	734.95	659.19
일본 향로	619.87	631.13
구주 향로	855.19	639.74
미서부 향로	761.60	734.07
미동부 향로	846.92	882.34
한국 향로	584.19	534.78

주 : '01-08' 2016년 1월 8일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-08	03-25
종합지수	856.91	806.76
석탄	844.95	805.49
곡물	606.92	597.54
금속광석	833.43	696.98
정유	1,246.17	1,246.17
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소

이슈 포커스: 2016년 중국 양회와 13.5계획

1 2016년 중국 양회 폐막, 13.5 계획 공식 출범

중국의 양회가 많은 이들의 관심 속에서 지난 16일 폐막되었다. 이번 양회에 쏠린 세계의 시선은 중국이 2016년과 향후 5년간의 경제성장률 목표치에 집중되었다. 양회를 통해 향후 5년간 6.5% 경제성장률이 제시되면서 본격적인 '중속성장'이자 '뉴노멀' 시대를 알렸고, 이에 세계 및 자국 경제에 미치는 효과에 대한 분석기사가 쏟아져 나왔다. 공급측 개혁을 기반으로 한 질적 경제성장 방안에 대해서도 적지 않은 관심을 받았다.

그리고 이번 양회의 핵심적 화두 가운데 하나는 공식적으로 모습을 드러낸 13.5계획이다. 양회를 통해 2020년에 도달을 목표로 하고 있는 '샤오캉' 시대¹⁾ 진입의 열쇠를 가지고 있는 '13.5'계획이 공식 승인되었다. 13.5계획은 향후 5년간 경제, 사회, 산업, 인프라, 문화, 교육 등 실질적인 중국 국가 경제사회발전을 엿볼 수 있는 청사진이다.

[표1] 13.5 계획 기간 중 중국 경제 및 사회 지표

분야	2015년	2020년(전망)
1인당 GDP	전체 평균 : 7,922달러 대도시: 1만 달러 초반	전체 평균 : 1만 달러 대도시 : 2만 달러 중반
국내총생산	67.7조 위안	92.7조 위안 이상
서비스산업 비중	50.5% (사상 최초 50% 돌파) 서비스 개방 원년	56% 서비스개방 진척
도시화율	56.1% (호적기준 39.9%)	60% (호적기준 45%)
산업혁신	인터넷 플러스 강조 인터넷 보급률(이동) : 57% R&D 비중 : 0.95% (매출액 기준) 광대역 인터넷 보급률 : 50% 특허보유율 : 6.3건(만명당) 과학기술 공헌율 : 55.3%	IT제품 수출호기 인터넷 보급률(이동) : 85% R&D 비중 : 1.26% (매출액 기준) 광대역 인터넷 보급률 : 72% 특허보유율 : 12건(만명당) 과학기술 공헌율 : 60%
녹색발전	수도권 재정비 친환경차 : 50만대(누적) 100km 주행 연료 : 6.9리터	공장이전을 통한 산업 재배치 친환경차 : 500만대(누적) 100km 주행 연료: 5.0리터
대외개방	전자무역시범구 : 8개 자유무역구 : 4개 면세점 : 262개	추가지정(확대)
FTA	14건 23개국	20여건
위안화 국제화	무역결제 : 26.0% 국제투자액 : 2조 위안 돌파	세계 3대 통화 발돋움
인구	정년 : 60세(여자 55세) 2자녀 정책(매년 250만명 증가) 65세 이상 : 1.4억명(2015년)	정년 : 65세 유력 2자녀 : 매년 2,250억 위안 투자 65세 이상 : 1.7억명(비중 12.1%)

자료 : 중국 13.5계획(中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要), 산업연구원 이슈 분석 '2016년 양회 결산' 참조해 KMI 제작성

1) 샤오캉(小康)은 의식주를 걱정하지 않는 물질적으로 안락한 사회로서, '중산층 사회'를 의미한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

3월 17일 공식적으로 발표된 중국 13·5 계획(中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要)은 총 제24편 80장으로 이뤄져 있다. 13·5계획은 말 그대로 하나의 밑그림이다. 이후 정부부처별로 액션플랜에 해당하는 13·5계획이 발표될 것이다. 분야별로 발표되는 13·5 계획에 대해서는 차후에 심층적으로 다루기로 한다. 이번 호에서는 양회와 양회 폐막 후 공식 발표된 중국 13·5계획에서 해운·항만·물류, 해양수산 분야 내용을 간추려 소개한다.

2 13·5 계획 기간 해운·항만·물류·해양 중점 추진 과제

13·5 계획 기간 중국이 중점적으로 추진할 것이라고 발표한 100대 과제 중 해운·항만·물류·해양 분야와 직접적으로 관련 있는 사업은 총 17개이다. 우선 중국은 '인터넷 플러스' 사업과의 연계성을 가지고, 해운에서는 'Internet of Ships' 구축, 항만에서는 '항만 지능화'를 추진한다. 상하이, 텐진, 다롄, 샤먼 등에 국제해운센터 건설을 적극 추진한다. 물류 분야에서는 도로, 철도, 항공 등 전반적인 교통인프라를 확대하고 전자상거래의 국제 통로를 구축한다. 해양 분야에서는 심해, 극지 등에서의 탐사 및 관측을 적극 추진하고, 블루이코노미(藍色經濟)를 통해 해양강국을 추진한다.

[표2] 13·5 계획 100대 사업 중 해운·항만·물류·해양 관련 과제

	분야	세부 분야	사업
1	해운	해운센터	상하이, 텐진, 다롄, 샤먼 등 국제해운센터 건설 적극 추진
		e 해운	'Internet of Ships' 구축 가속화
2	항만	e 항만	항만 지능화 수준 향상
3	물류	도로·철도	차세대 고속도로, 중적재 철도교통 장비시스템 연구개발
4		철도	고속철도 길이 3만 킬로미터 도달, 전국 대도시 80% 이상 커버
5		철도	쓰촨-티벳철도 등 국경철도 건설
6		철도	도시철도교통 길이 약 3,000킬로미터 증설
7		도로	국가 고속도로망 건설, 고속도로 3만 킬로미터 증·개조
8		항공	베이징 신공항 건설, 민용공항 50개 이상 증설
9		교통	광역 도시권 교통망 구축
10		전자상거래	전자상거래의 국제 통로 구축
11	해양	에너지	심해 석유 탐사개발 및 셰일오일 종합개발·이용 추진
12		해양관리	자오저우만, 랴오둥만, 보하이만, 항저우만, 샤먼만, 베이부만 수질오염관리 및 환경종합관리 작업
13		심해 탐사	심해 정거장 건설
14		심해 탐사	심해탐사, 해양 시추, 해저자원 개발·이용, 해상작업보장 등 장비, 시스템 발전, 심해정거장, 대형 부유 구조물 개발과 엔지니어링
15		심해 탐사	'룽궁(龙宫) 1호' 심해 실험플랫폼 건설을 위한 핵심기술 개발
16		해양관측 극지탐사	북극 해안기지관측소 협력 신설, 남극 과학조사기지 건설, 선진 쇄빙선 신규 건조, 남극 항공 능력 제고
17		해양관측	글로벌 해양입체관측시스템 점진 구축

자료: 중국 13·5계획, KOTRA 타이베이무역관 자료, 신화사통신 참조

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양화와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

3 해운·항만·물류, 중국 기간산업 중추적 역할 수행

13·5 계획 내용과 양회 기간 중 나온 해운·항만·물류 분야 내용을 물류대통로, 장강경제벨트, 국제항운중심, 해상안전, 해운정보플랫폼, 항만통합, 장강 내하물류, 친환경해운, 자유무역시험구 등의 키워드로 살펴본다.

1) 물류대통로 건설

13·5 계획은 제29장(현대 종합교통운수체계 완성)에서 사통팔달의 종합교통 허브 구축을 통한 물류대통로 건설에 대해 밝히고 있다.

① 내외가 통하는 교통채널 네트워크 구축

횡으로 동서를, 종으로 남북을 관통하여 내외가 통하는 종합운수의 대통로를 구축한다. 신장으로 들어가 티벳으로 나오는 통로 건설을 강화하여 서북, 서남, 동북이 대외교통의 회랑과 해상실크로드의 회랑이 되도록 한다. 수준 높은 고속철도 네트워크 구축을 가속화한다. 일반국도의 개조와 병목구간 해소를 통해 통합적인 연해와 내륙수운 시설 수준을 높인다.

② 종합교통허브 구축

베이징, 상하이, 광저우 등에 국제적 종합교통허브를 건설한다. 전국적, 지역적 종합교통허브 수준을 높이고, 중서부 지대에 교통허브를 건설한다. 연해의 중요 항만 허브건설을 추진하고 항만 허브의 영향력을 높인다. 종합서비스 기능을 개선하고, 환적설비와 집약 및 분산 네트워크를 최적화한다. 여객 운수에 있어 '제로거리 환승'과 화물에 있어 무장애 연결을 강화한다. 이를 통해 운송방식 간 협력과 효율을 제고하여 교통물류 전체의 효율성을 높인다.

한편 양회에서 Ningbo시 국가발전개혁위원회는 항만 경제권과 매산신구(梅山新区) 건설을 13·5계획 및 장삼각도시권계획에 넣을 것이며, 매산신구가 국가급 신구로 승인을 받을 수 있도록 추진할 것이라고 밝혔다. 쓰촨성은 쓰촨-구이저우(贵州)-광시좡족자치구(广西)—남아시아 국제물류대통로 건설을 추진할 것이라고 밝혔다. 또한 국가 물류대통로와의 호연호통(互联互通)을 실현하기 위해 “13·5”기간 연해 남북통로, 연강 동서통로 및 용곤서남(甬昆西南) 등 3개 종합운수통로 건설에 대한 의견도 제시되었다.

2) 장강경제벨트 발전 추진

13·5 계획은 제39장(장강경제벨트 발전 추진)에서 장강내륙수로를 기반으로 한 복합운송을 발전시키고, 장강 중심 도시간 연결 네트워크를 구축할 것이라고 밝혔다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 화잔을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

① 고품질 종합입체교통 회랑 구축

장강 황금 수로를 기반으로 복합운송을 발전시킨다. 난징(南京)에 12.5미터 심수항을 건설한다. 이창(宜昌)-안칭(安庆) 항로를 개선하여 산사종합교통운수체계를 개선한다. 항만 배치를 개선하고, 우한(武汉)、충칭(重庆) 등 장강중상류와 난징에 해운물류센터 건설을 추진한다. 화물집산시스템을 적극 추진하고, 강해연계운송(江海联运)、수철연계운송(水铁联运) 발전을 통해 저우산(舟山) 강해연계운송 서비스중심 건설을 추진한다. 장강지역 운항 선박의 선형 표준화를 추진하고, 안전 보장 시스템을 완성한다. 고속 철도와 고급도로 건설을 조속히 추진하고, 항공허브기능을 강화한다. 장강 연강 지역에 천연 오일 가스 파이프라인을 건설하고 지역 간 파이프라인 연결을 추진한다.

② 연강 도시와 산업 배치 개선

장강삼각주, 장강 중류, 청두(成都)와 충칭(重庆) 등 3대 도시군의 기능을 고시킨다. 상해 “4대 중심”의 선도적 역할을 강화한다. 충칭을 전략적 지점으로 하여 대도시와 중·소도시를 연결할 수 있는 네트워크를 구축한다. 또한 자원의 적정배분을 고려해 산업을 합리적으로 배치하고 특색 있는 선도 산업 클러스터를 구축한다. 경쟁력 있는 신흥 산업 육성을 통해 저탄소 현대산업을 건설한다. 국제 황금 관광벨트 건설을 추진한다.

③ 연강 녹색 생태 항로 건설

장강 전 구역에서 수자원 보호와 수질 오염 관리를 추진한다. 기본적으로 간선 및 지류 연선도시의 하수 쓰레기를 집중 처리한다. 강과 호수를 이용해 예비 저수 능력을 제고하고, 생태보호를 강화한다. 계획을 통해 장강 배후 공업과 항만을 합리적으로 배치한다. 장강구역 지질 재해의 예방 및 관리를 강화한다. 장강구역 주요생태기능구의 보호와 복원을 강화한다. 장강 습지 보호편드를 설립하고, 산사(三峡)생태경제협력구를 건설한다.

한편 양회에서는 장강황금수로를 기반으로 장강 경제벨트를 국가전략으로 추진할 것이라고 밝혔다. 장강을 중심으로 해운이 물류를 선도하고, 물류가 산업을 선도하고, 산업이 협력을 선도하는 선순환 구조를 형성할 수 있도록 해야 한다고 밝혔다. 특히 장강관리국은 통항능력 제고를 통해 장강 종합운수체계를 구축함과 동시에 충칭(重庆)、우한(武汉)、상해 3대 국제항운중심 건설을 가속화하고, 난징(南京)、우후(芜湖)、주장(九江)、웨이양(岳阳) 및 이창(宜昌)등 주요 물류중심 및 집산(화물)을 모으고 분산(합)체계 구축을 빠르게 추진할 것이라고 밝혔다. 또한 통관철차를 개선하여 복합운송 및 강해연계운송(江海联运)을 발전시켜 장강물류환적중심 건설을 추진할 것이라고 밝혔다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

3) 국제해운중심 건설

13·5 계획은 제29장(현대 종합교통운수체계 완성)에서 환발해, 장강삼각주, 주강삼각주 등 항만군을 개선하고, 장강, 주강-시장(西江)강, 회하(淮河), 민장강(闽江) 등 내하 항로 건설을 가속화할 것이라고 밝혔다. 동시에 상해(上海), 톈진(天津), 다롄(大连), 샤먼(厦门) 등 국제항운중심 건설을 대대적으로 추진한다. 연해 항만의 컨테이너, 원유, 액화천연가스 등 전용부두 건설을 추진한다. 하이난(海南) 봉황도(凤凰岛) 등 국제크루즈부두 건설을 통해 항만 지능화 수준을 제고한다.

한편 양회에서 상해항무그룹(SIPG) 청쉬웬(陈戌源)회장은 현재 상해항 환적 화물 비율이 10% 밖에 되지 않는다고 전제한 후, 향후 5년 동안 상해항이 허브 항의 지위를 굳건히 유지하기 위해서는 특히 연해 환적화물 및 국제 환적화물에 집중해야 한다고 밝혔다. 이와 더불어, 상해항이 상해자유무역시범구의 제도 혁신을 통해 고효율, 저비용, 편리화 및 법제화를 기반으로 하는 항만으로 거듭나야 한다고 목소리를 높였다. 동시에 해운서비스 시스템, 해운금융, 해운보험, 해운지수 등을 구축하고, 해운서비스기능 개선 및 해운 서비스하는 기업 육성에 힘을 쓸 것이라고 밝혔다.

4) 해상안전 제고

리커창 총리는 2015년 정부업무보고에서 국가 해양전략을 제정, 시행하여 해양생태환경을 보호하고, 해양경제를 발전시켜 해양강국을 건설하겠다는 목표에 대해 강조한 바 있다. 양회에서는 ‘해양강국의 건설’과 함께 2016년 양회의 핫키워드인 ‘일대일로’ 까지 주요 국가전략의 성공을 위해서는 해상 안전능력과 서비스 품질 개선이 필요하다는데 의견이 모아졌다. 2015년의 톈진항 폭발사고 이후 안전의식 부재, 관련법규 집행 미비, 사고대처 능력 및 감독관리 부족 등의 문제가 현실적으로 논의되었다. 자연재해나 돌발사고에 효과적으로 대처하여 안전생산관리를 강화할 것이며 이를 통해 각 산업의 사고를 줄여야 한다는 의견이 많았다. 재난구조와 관련, 아직 세계적 수준과 많은 차이가 있기 때문에 제도화가 필요하다는 의견도 제시되었다. 이를 위해 “인터넷 플러스(互聯網+)”를 이용해 안전 관리에 대한 정보를 공유하고, 해상 공간에서 일어나는 원유 누수, 선박 침몰, 위험물 오염 등의 사고에 대처하는 능력을 향상시켜야 한다는 의견이 공감대를 형성했다. 13·5 계획은 제72장(안전생산 수준 전면 제고)에서 안전생산 법률과 표준을 제정하고, 사고예방체제를 강화해야 한다고 밝히고 있다. 특히 위험화학품과 화공기업의 생산, 보관, 이동 등 과정에 있어서의 안전을 강조하고, 생산안전 사고사망률을 30% 이하로 낮출 것을 목표로 삼고 있다.

5) 공급측 개혁과 정보 플랫폼 구축

이번 양회에서는 공급측(供给侧) 개혁이 중요한 화두 중 하나였다. 2008년

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

부터 시작된 해운업계 불경기와 국가 "해양강국" 전략 추진을 배경으로 조선, 항만, 해운기업이 불황에서 벗어나기 위해서는 공급측 개혁이 필요하다는 의견이 많았다. 또한 종합교통운수 발전은 중국의 "해양강국" 전략 실천을 위한 중요한 부분이므로 선박, 항만, 항로 분야에서의 공급측 개혁뿐 아니라 정책과 법률 제정 역시 중요하다는 의견이 있었다. 나아가 각 산업에서 활발히 진행되고 있는 "인터넷 플러스"도 종합교통운수 발전을 위한 중요한 수단이 될 수 있다는 점에 공감대가 형성되었다. 2015년 양회 정부업무보고에서 리커창 총리가 처음으로 언급한 "인터넷 플러스(互聯網+)"는 인터넷 플랫폼과 정보통신 기술을 활용해 인터넷을 각 산업과 융합시켜 새로운 경제발전 체제로 거듭나는 전략을 의미한다. 해운업계도 인터넷 활용이 매우 빠르게 증가하여 해운운송 기록의 전자화가 점차 확산되고 있다. 종합운수정보 네트워크 플랫폼의 구축은 e-비즈니스를 추진하는데 있어 기본적인 절차라고 할 수 있다. 네트워크 플랫폼의 구축은 각기 다른 운송수단의 정보공유를 돕고, 업무의 중복을 방지하여 비용을 감소시키는 효과가 있다. 이와 같은 종합 플랫폼 구축을 위해서는 최소한 각기 다른 운송수단의 관련기술과 결산방식, 정보 네트워크 인터페이스를 통일할 필요가 있다.

6) 항만통합

해운업계의 불황과 공급측 개혁의 일환으로 항만의 구조개편이 활발히 이뤄지고 있다. 양회에서는 현재 중국 항만공급능력이 전체적으로 과잉상태이고 구조적인 모순이 여전히 존재하고 있어 항만서비스 수준과 효율성을 높여야 할 필요성이 있다는데 많은 의견이 모아졌다. 항만자원통합을 추진하여 집약적인 항만발전을 이루자는 의견도 뒤따랐다. 2015년 전국 항만물동량은 94억 톤에 달했으나 증가속도는 현격히 감소하여 평균성장이 1%에 불과했다. 이는 전년 성장률 대비 4.6% 떨어진 수치이다. 또한 각 지방별로 항만, 중소항만, 화주 터미널 등이 지속적으로 건설되어 항만서비스 과잉 문제를 야기하고 있다. 항만통합과 관련, 항만 관계자들의 관심사는 인접 항만과의 분업을 통해 항만 간의 경쟁을 낮춰서 자원낭비를 감소시킨다는 것은 좋은 취지이나 누가 어떻게 효과적으로 업무를 조정할 수 있는지에 대해 새로운 문제가 야기될 수 있다는 점이었다. 이 문제는 시장경제와 계획경제 논쟁으로 이어져 의견이 분분하였다.

7) 친환경해운 발전

양회에서 중국교통운수부 양원탕(杨传堂) 부장은 13.5기간 동안 중국교통운수부가 주로 3가지 측면에서 녹색 교통을 추진할 것이라고 밝혔다. 첫 번째, 신에너지 자동차 개발 및 보급, 두 번째, 선박 배출통제구역 설립, 셋 번째, 자원의 집약(集约) 및 절약 이용 등이 그 것이다. 선박 운항과정에서 배출하는 배출수, 생활 오수 등은 강과 바다의 수자원 환경 및 항만 환경에 위해를 끼칠 수 있다. 따라서 생태 건설을 강화해야 하는 동시에 녹색항운 발전을 추진하

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

며, 선박오염 방제 및 친환경 에너지 선박 보급에 힘써야 한다는 의견이 제시되었다. 장강항무관리국 탕관쥔(唐冠軍) 국장은 장강경제벨트 건설을 위해 녹색항운을 중점 추진하고, 새로운 R&D 개발과 엄격한 환경보험제도 마련이 필요하다고 밝혔다. 또한 법제도를 개선하고, 모니터링 및 평가제도를 개선하여, 선박통제 및 항만오염을 엄격히 통제해야 한다는 데 의견이 모아졌다. 이를 위해 나온 방안들에 대해 정리하면, 첫째, 선박 육상전력 보급, 선박 배출통제 구역 수립, 위험품 선박 배치관리가 필요하며, 연해 선박의 공기 오염 관리에 대한 표준 제정이 필요하다. 둘째, 선박 오염 원인은 바로 선박 환경 보호 기준 부족 및 관리 부재에 기인한다. 따라서 항만 오염물 배출 관련 강제적인 법률 법규 제정이 필요하다. 셋째, 친환경 에너지 시설 건설 및 강제적인 친환경 에너지 활용 시 혜택을 제공하는 정책도 필요하다. 넷째, 출입항 선박 감독 관리를 강화해야 하며, 출입항 선박은 반드시 저유황 연료를 사용해야 한다. 다섯째, 녹색항만 건설을 추진하고, 항만 내에서 LNG예선 사용을 통해 대기 가스 배출을 감소해야 한다.

8) 제3기 자유무역시험구 출범

제3기 자유무역시험구(이하 자무구) 설립 승인을 받기 위해 16개 성이 신청서를 낸 것으로 알려지고 있다. 양회에서는 신청서를 낸 성 대표들이 경쟁적으로 자무구 유치 타당성에 대해 목소리를 높였다. 청두(成都)시 당량지(唐良智) 시장은 청두가 “일대일로”전략 추진의 일환으로 내륙 자무구를 구축할 것이라고 밝혔다. 이와 더불어, 청두자무구 설립을 통해 서부지역 개발을 더욱 촉진할 것이라고 덧붙였다. 웨이하이(威海) 장회(張惠)시장은 산둥성이 일본과 한국간 지리적, 경제 무역 협력에서 우위를 지니고 있다고 전제하고, 이러한 우위를 충분히 발휘하기 위해 산둥성자무구를 설립하고, 한·중·일 자유무역협정 추진을 위한 플랫폼을 제공할 수 있을 것이라고 밝혔다. 관련 소식에 따르면, 현재 산둥성은 제3기 자무구를 신청한 상황이며, 중국국무원 심사 단계에 들어가 있다. 신청한 산둥성 자무구 면적은 약 120km²이며, 칭다오 보세항구를 중심으로 제남(濟南), 웨이하이(威海) 및 옌타이(煙台) 등 지역도 포함되어 있다. 다롄(大連)시 상무 위원회 리진뢰(里景瑞)은 현재 다롄은 자무구 설립을 위한 조건을 이미 갖췄으며, 국무원 비준을 통해 동북지역의 새로운 발전을 추진할 수 있을 것이라고 밝혔다. 이와 더불어, 다롄개발구와 산업원구의 발전을 통해 한·중 자유무역협력시험구 건설을 추진할 것이라고 덧붙였다.

4 해양·수산, 블루이코노미로 중국경제발전 견인

13·5 계획은 제41장(블루 이코노미(藍色經濟) 공간 확장)에서 해륙 통합발전, 해양경제 육성, 해양자원의 과학적인 개발, 해양생태환경 보호, 해양권의

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양화와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

수호 및 해양강국 달성을 추진할 것이라고 밝혔다.

1) 해양산업의 육성

해양산업 구조 개선과 더불어 원양어업 발전, 해수담수화의 규모화, 해양생물의약, 해양플랜트 등을 집중 육성하고 해양서비스산업 발전을 가속화한다. 심수, 친환경, 안전 분야에 있어서 해양과학기술을 집중 발전시킨다. 스마트해양(海洋工程) 사업을 추진하고 해역·해도자원의 활용방식을 혁신한다. 산동, 저장, 광둥, 푸젠, 텐진 등 해양경제 발전시범 지역 개발을 적극 추진하고 남중국해 해양 자원 경쟁력을 적극 활용하는 해양산업을 육성하며, 칭다오 블루실리콘밸리 등 해양 경제발전 시범구를 설립한다.

2) 해양자원 및 환경 보호 강화

해양생태 시스템을 기반으로 하는 종합관리를 시행하고 해양주체기능구 개발과 연안해역 공간을 개선한다. 개발에 있어서 과학적인 통제 및 관리 등을 추진한다. 바다매립 규모를 엄격히 통제하고 연안 보호 및 복구를 강화한다. 자연해안선의 보유율을 35% 이상으로 유지한다. 어획횟수와 어획량을 엄격히 통제하고 휴어제도를 시행한다. 해양자원 탐사와 개발을 강화하고 극지대양에 관한 과학 탐사를 확대한다. 육상기인 오염물의 바다배출기준과 오염물 배출총량 통제제도를 도입하고 해양자원환경 수용능력에 대한 경보체제를 구축한다. 해양생태 데드라인(레드라인)제도를 도입하고 ‘南红北柳’³⁾ 습지복구 사업과 생태도서사업을 시행하며 해양 희귀생물의 보호를 강화한다. 또한 해양기후 변화 연구와 해양재해 모니터링, 리스크평가 및 방재감제 능력을 향상하고 해상재해 구조에 관한 전략적 대응을 강화한다. 해상 돌발 사태에 대한 긴급 대응능력을 향상한다. 해양감찰제도를 시행하고 상시 감찰을 추진한다.

3) 해양권의 수호

영토주권과 해양권익을 효과적으로 수호한다. 해상법집행기관의 집행능력을 향상시키고 해양과 관련된 역사와 법리 연구를 확대한다. 각종 수단을 통합적으로 활용하여 국가 해양권익의 수호와 확대를 추진하고 해상 침권행위에 대해 적절히 대응하며 관할해역의 해상 항행자유와 해상통로 안전을 확보한다. 국제 및 지역 해양질서의 구축과 수호에 적극 참여하고 주변국과 해양을 둘러싼 대화협력 체제를 구축하며 실무적인 해양협력력을 추진한다. 해양사무협조체제를 보다 개선하고 해양전략의 수립을 강화하며 해양기본법을 제정한다.

4) 해양플랜트 및 첨단기술 선박

심해탐측, 대양 드릴링, 해저자원 개발·이용, 해상작업 등에 필요한 장비를

3) 이는 남부지역의 맹그로브(mangrove)숲과 북부지역의 위성류(Chinese tamarisk)를 말한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양화와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

제조하고 시스템을 구축한다. 심해공간기지과 대형 부유구조물에 대한 개발을 추진한다. 크루즈를 포함한 첨단기술 선박 및 중요한 해당 설비의 스마트화, 모듈화 설계제조에 쓰이는 핵심기술을 중점적으로 개발한다.

5) 해양 주체기능구 건설 가속화

'两横三纵'⁴⁾를 위주로 하는 도시화 구조, '七区二十三带'(7개 농업생산구와 23개 농산물)를 위주로 하는 농업전략구조, '两屏三带'⁵⁾를 위주로 하는 생태안전 및 지속가능한 해양공간 개발을 추진한다. 주체기능구 정책을 보완하기 위해 주체기능구 각자의 포지션에 따라, 차별화된 재정, 산업, 투자, 인구유동, 토지, 자원개발, 환경보호 등 정책을 보완한다. 동시에 실적에 대한 등급 평가 제도를 실시한다. 중요한 생태기능구역에서 산업진입에 대해 네거티브 리스트 정책을 실시한다. 정부지출을 늘리고, 생태보상기제를 구축한다. 국가공간 계획시스템을 수립하고 주체기능구 계획을 바탕으로 여러 공간계획을 통합 조정한다.

5 일대일로, 막힘 없는 물류통로 구축 통한 대외개방 추진

13·5 계획은 제51장(일대일로 건설 추진)을 통해 관련 국가와 지역의 공통 발전을 위해 육해 내외 연동, 동서 양측을 포함한 전면적 개방을 추진할 것이라고 밝혔다.

1) "일대일로" 협력기제 완비

정책, 시설, 무역, 자금, 민심의 교류를 위해 "일대일로" 협력기제를 완비한다. 연선국가와의 발전계획, 기술표준체계의 연결을 추진하여 연선국가간의 운송을 편리화하고 통관협력을 추진한다. 기업과 기관이 참여하는 다원화된 융자 모델을 설립한다. 국제기구와 금융기구와의 협력을 강화하여 적극적으로 아시아 기초시설투자은행, 브릭스 신개발은행 건설을 추진한다. 실크로드 기금을 적극 활용하여 개방화된 금융협력 플랫폼을 구축한다.

2) 막힘없는 "일대일로" 경제 통로 구축

중국-몽고-러시아, 중국-중앙아시아-서아시아, 중국-인도차이나 반도, 신 유럽 아시아의 대륙교(新亚欧大陆桥), 중국-파키스탄, 중국-인도-미얀마 등 국제 경제협력 회랑 건설에 노력한다. 주변 국가와의 기초인프라 시설 연계를 추진하여 아시아 각 지역과 아시아-유럽 간의 기초인프라 시설 네트워크 공동 구

4) 이는 육교통로, 창장통로를 두 가지 횡축으로 하고 연해, 경하경광(북경-하얼빈, 북경-광저우)통로, 바오터우-쿤밍 통로를 세로축으로 한다.

5) 两屏三带는 칭장고원, 황토고원-쓰촨 윈난 등 양대 생태보호지역과 동북삼림대(东北森林带), 북방방사대(北方防沙带), 남방구릉산지대(南方丘陵山地带)를 말한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

축을 추진한다. 에너지자원과 산업체인 협력을 강화하여 현지 가공률을 높인다. 중국-유럽 간 국제 컨테이너 운송과 정기열차 개통을 추진한다. 상하이협력기구(SCO)를 통해 국제물류단지를 조성하고, 중-카자흐스탄 간 물류협력기지(中哈物流合作基地)를 건설한다. "21세기 해상 실크로드" 전략 거점을 적극적으로 추진하기 위해 연선 국가 내 중요 지역에 항만을 건설한다. 이들 항만 경영에 참여하여 항만배후단지(临港)를 공동으로 건설한다. 도로·철로·수운·항공의 복합운송을 통해 국제물류 대채널을 구축하고 항만기초설비 건설에 힘쓴다. 신장실크로드 경제핵심구와 푸젠 "21세기 해상실크로드" 핵심구를 건설한다. 국제해운에 영향력을 미칠 수 있는 해상실크로드를 구축한다.

번역 및 정리 : 중국연구센터
kmishanghai@naver.com

동향 & 뉴스

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 중국공업정보화부, '선박 기자재 산업 능력 향상 행동계획(2016-2020년)' 발표

3월 4일 중국공업정보화부 홈페이지에 따르면 「중국제조2025」를 실천하고, 선박공업구조 조정을 추진하여 혁신 및 업그레이드에 나설 예정이다. 중국 선박 장비 부대산업 능력 및 수준을 제고시켜, 조선강국을 건설하기 위해 중국공업정보화부는 「선박 기자재 산업 능력 향상 행동계획(2016-2020년)」(이하 「행동계획」)을 발표하였다. “13.5”기간 동안 중국 선박 기자재 산업은 “분류시책(分类施策)、혁신 발전(创新驱动)、시스템 추진、군용과 민용(军民) 융합 및 개방 협력”등 원칙에 따라 발전해 나갈 것이다.

「행동계획」에 따르면, “13.5”기간은 중국 조선강국을 건설하는 중요한 시기일 뿐만 아니라 선박 기자재 산업 발전 및 혁신을 위해 중요한 시기이다. 「행동계획」은 중국 선용품 장비 부대 능력 및 수준을 제고하여 해운 및 선박제조 수요를 만족시켜, 조선강국 건설을 목표로 한다. 2020년까지 선용품 장비 연구 개발, 설계 제조 및 서비스 시스템을 구축하고, 선용품 설계 제조 능력을 세계적인 선진수준으로 끌어올린다. 선박 동력, 갑판 기계, 선실 장비, 네비게이션, 스마트 시스템 및 장비의 핵심기술과 주요 상품을 개선하여 국제 경쟁력이 있는 브랜드를 육성할 것이다.

「행동계획」에서 핵심기술 연구개발을 강화하고, 품질 브랜드 건설을 추진하여, 시범응용을 대대적으로 보급한다. 동시에 핵심 부품 기초능력을 강화하고 국제 경쟁력이 있는 기업을 육성할 것이다.

한편 「행동계획」에서 재정과 세무 금융정책 지원 강화도 언급하였다. 응용기술 구조개선 및 최초 기술 장비 보험 보상 메커니즘을 도입한다. 기술과 장비 수출입 세금 정책, 선박리스, 개방형 금융을 통한 해양경제발전 추진 등 정책 지원을 강화한다. 주식 투자 펀드, 산업 투자 펀드 등 선용품 장비 연구개발 및 시범응용 프로젝트를 지원한다. 군용 및 민용 선박 자원을 합리적으로 배치하여 군용 및 민용 선박 융합 발전을 추진한다. 선박 기자재 기업 합병구조 조정 및 해외 투자 금융 지원을 강화한다.

< 자료 : 国际船舶网, 2016. 03. 07>

2 중국해양국, <2015년 중국해양경제 통계공보> 발표

3월2일, 국가해양국은 기자회견을 열어 <2015년 중국해양경제통계공보>(이하 <공보>로 약칭)을 발표했다. <공보>에 따르면, 2015년 전국 해양생산총액은 6조 4,669억 위안으로 전년대비 7%를 증가했다. 해양생산총액이 국내생산총액에 9.6%를 차지했다. 해양산업구조 조정의 속도가 더해지고 해양경제가 신타이 단계에 전체적으로 안정한 성장세를 유지해 왔다. 방젠명(房建孟) 국가해양국 부국장은 기자회견에 참석하여 기자의 질의응답을 해 주었다.

초보적인 계산에 따르면, 2015년 전국해양생산총액은 6조 4,669억 위안에 달했다. 이 가운데 해양산업의 증가치는 3조 8,991억 위안이며, 해양 관련 산업의 증가치는 2조 5,678억 위안으로 기록되었다. 또한, 해양 1차 산업 증가치 3,292억 위안, 2차 산업 증가치 2조 7,492억 위안, 3차 산업 증가치 3조 3,885억 위안으로 기록되었다. 해양 1차, 2차, 3차 산업의 증가치가 해양생산총액에 차지하는 비중은 5.1%, 42.5%, 52.4%였다. 그리고 2015년 전국 해양사업 취업자는 3,589만 명으로 예측되었다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

<공보>에 의하면, 2015년 중국해양산업은 전체적으로 안정적인 성장세를 유지했다. 이 가운데 해양어업, 해양염업이 안정된 발전추세를 보였으며, 해수양식과 원양어업의 생산량은 안정적으로 증가하고 있다. 해양 석유가스의 생산량은 지속적으로 상승하고 있지만, 국제 원유가격이 계속 떨어지고 있으므로 증가치는 전년 대비 소폭 하락하게 되었다. 해양선박공업은 낙후 생산설비를 도태하여 모델전환과 업그레이드 효과가 뚜렷했으나 여전히 비교적 심각한 상황에 마주하고 있다. 연해 항만 생산은 전체적으로 완화되고 있으며, 해운시장은 계속 불황기에 있어서 해양교통운수업 증가치의 증가속도가 완화되고 있다. 해양 전력사업의 발전은 안정적이고 해상풍력발전소의 건설을 안정되게 추진해 왔다. 해수이용업은 안정적인 성장세를 유지하고 있으며 발전화경도 계속 좋아지고 있다. 중요한 해양공업은 안정적으로 추진하고 있고 해양건설업도 고속 발전을 지속하고 있다. 해양광업, 해양화학공업, 해양생물의약품, 해변관광업 등 산업들이 비교적 빠른 성장속도를 유지하고 있으며, 특히 크루즈와 요트 등 신흥 해양관광업이 활기차게 발전하고 있다.

지역해양경제 발전에 있어 2015년 환보하이 지역의 해양생산총액은 2조 3,437억 위안으로 전국해양생산 총액에 36.2%를 차지했다. 창장삼각주 지역의 해양생산총액은 1조 8,439억 위안으로 전국해양생산총액에 28.5%를 차지했다. 주장삼각주 지역의 해양생산총액은 13796억 위안으로 전국해양생산총액에 21.3%를 차지했다.

방젠명(房建孟)에 따르면, 2015년 해양경제의 증가속도가 완화되고 있지만, 총량은 안정되게 증가하고 있으며 구조조정을 진행하면서 산업발전이 빠어난 점들이 많이 보이게 된다. 이 가운데 2015년 해양 3차 산업 비중은 5.1:42.5:52.4를 기록했다. 전통산업은 심도 조정 단계에 진입하여 신흥 산업과 서비스업의 발전은 가속화되고 있어서 3차 산업 비중은 다년간에 계속 상승하고 있다. 이것은 연해지역 사회경제의 발전과 인민 생활수준을 제고하는 데에 이바지하고 있다.

방젠명(房建孟)은 근년에 국가해양국은 경험을 쌓으면서 관리모델을 혁신하고, 해양경제에 대한 검측·평가 능력도 많이 제고했다. 신탈타이에 더 잘 적응할 수 있고 발전을 잘 이끌 수 있기 위해 국가해양국은 해양경제 대해 거시적으로 제어하고 조절해 왔다. '13·5'시기에 국가해양국은 '해양경제의 지속가능 발전' 주제를 중심으로 해양경제와 해양산업의 발전요구를 통합적으로 고려해서 사업을 추진할 예정이다.

< 자료 : 中国海洋报, 2016. 03. 03 >

3

“13·5”기간 현대 종합 교통 운수 시스템 개선 2016년 철도와 도로 건설 총투자 2조 4,500억 위안 예정

「국민경제와 사회발전 제13차 5년 계획 요강(초안)」(이하 「13·5」 계획요강 초안)은 제12기 전국인민대표대회 4차 회의에 제출되었다. 인터넷 기반 산업 강화, 지능화 관리, 일체화 서비스, 녹색화 발전을 계속 추진하고, 국내·국제 통로를 건설, 지역과 도시 허브기능을 개선하고, 교통서비스 일체화 운수시스템을 구축할 것이다.

호연호통(互联互通)을 통해 사회 경제 발전 추진

“13·5”계획 초안에서는 안전 효율적, 지능녹색, 호연호통(서로 연결되고 통한다)의 현대 인프라 네트워크 개선을 통해 경제사회발전을 추진해야 한다고 밝혔다. 현대 종합교통운수시스템 분야에서는 국내·국외를 상호 연결할 수 있는 운수통로 네트워크를 구축하고, 현대 도시 교통 건설을 통해 종합 교통허브를 건설하여, 저탄소 및 안전한 운송 서비스를 추진할 것이다.

“13·5”기간 중국은 횡축인 동서, 종축인 남북의 종합운수대통로를 구축할 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양화와 13.5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

동시에 신장웨이우얼자치구 출입통로 건설을 통해 서북, 서남 및 동북대의회랑과 해상 실크로드 건설을 구축할 것이다. 도시화(城镇化) 지역에서 철도공사 건설을 통해 도시 종합 철도시설 네트워크를 형성할 것이다.

10대 교통 건설 중점 사업 확정

“13.5”계획 요강 초안에서 “13.5”기간 고속철도, 고속도로, “사연(四沿)”통로⁶⁾, 민용 공항, 항만 항운 시설, 도시권(城市群)교통, 도시교통, 농촌교통, 허브교통 및 지능교통 등 10대 교통 건설 중점 사업을 확정했다고 밝혔다.

2016년 3월 5일에 시작했던 제12기 전국인대 4차 회의에서 국무원 리커창(李克强) 총리는 정부업무보고에서 현재 중국 인프라 건설과 민생분야에서 여러 취약점이 나타나고 있다고 밝혔다. 2016년은 13.5계획이 처음 실시되는 해로써 이러한 취약점들을 해결하기 위해 여러 개 중점 사업을 시작할 예정이며, 철도 건설에 8,000억 위안 이상, 도로 건설에 1.65억 위안 이상을 투자할 것이라고 밝혔다.

교통 분야에서 시장 진입 기준 완화

2016년은 또한 구조 개혁을 중점으로 추진하는 해가 될 것이다. 공급측 개혁(供给侧改革)을 강화하고, 비공유제 경제 발전을 통해 지속적인 성장 동력을 추진할 수 있을 것이다. 교통 분야에서 시장 진입 기준을 대폭 완화하고, 여러 잠재적인 장벽을 해소하여, 민영기업 투자를 확대함과 동시에 국유기업 개혁도 진행할 것이다. 이와 더불어, 사업 승인 기준, 용자서비스, 재정과 세무 정책, 토지 사용 등 분야에서도 기준을 완화할 것이다.

중국 국내시장에서 소비가 경제 성장의 기초 역할을 강화하고, 물류 배송 네트워크 개선을 통해 택배업의 건전한 발전을 추진할 것이다. 또한 도시 주차장과 새로운 에너지 자동차 충전 시설을 확대 보완하고, 관광 교통 등 기반 시설 건설 추진을 통해 대중 관광 시대를 열 것이다.

육상경제회랑과 해상 협력 지점 구축

한편 국무원 리커창 총리는 “일대일로”건설을 지속적으로 추진해야 한다고 밝히고, 중국은 국제지역 간과 경제 협력 강화를 통해 육상경제회랑과 해상 협력허브를 구축하는 동시에 호연호통을 추진할 것이라고 밝혔다. 이와 더불어, 연선대통로 협력 메커니즘 구축을 통해 국제물류대통로를 건설할 것이라고 언급하였다.

< 자료 : 中国交通新闻网, 2016. 03. 07 >

4 영업세의 부가가치세(증치세)로의 개정, 5월부터 범위

3월 5일, 국무원 총리 리커창은 2016년 정부사업보고 중 금년 중 전면적으로 영업세의 부가가치세(증치세, 增值税) 개정을 실시할 것이라고 분명히 밝혔다. 5월 1일부터 시행범위는 건축업, 부동산업, 금융업, 생활서비스업 그리고 모든 기업의 신규취득 부동산의 취득세도 부가가치세 공제범위로 확장되어 모든 업종에서 세금 부담이 감소할 것은 확실해 보인다. 리커창 총리는 지난달 말, 미국 제이콥 루 재정부 장관과의 회담 중, 중국은 경제전환과 신규 전환의 과정 중에 놓여 있으며, 적극적으로 경제 정책을 실시함에 있어 여전히 많은 여지가 있고 이에 더 노력할 것이라고 언급했다. 전 업종에서 영업세의 부가가치세로의 개정은 올해 가장 큰 감세조치가 될 것이다. 영업세가 부가가치세로의 개정이 시작된 것은 2012년 1월 1일로 올해 5월까지 최종

6) “사연(四沿)”통로: 연해(沿海), 연강(沿江), 연국경(沿边境) 및 연철도(沿铁路)이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

완성이 되면 개혁 말미의 “한 방”이 될 것이다. 국세총국은 현재 부동산, 건축, 금융, 생활서비스, 이 4대 “부가가치세로의 개정” 미 실시 업종은 영업세에서 차지하는 비중이 67%가 넘는다. UBS 증권은 2월 24일 발표한 연구보고서 중 2016년 영업세의 부가가치세로의 개정이 최후의 4개 업종까지 다 포함된다면 감세규모는 약 3,836억 위안에 이를 것으로 전망된다고 언급했다. 업계 관계자들은 건축, 부동산 등 업종이 아직 부가가치세로의 개정에 미포함된 것은 제도가 복잡하고 세금부담의 상승이 기업영업에 바로 영향이 있기 때문에 우려 사항이 있다고 입을 모았다. 재정부 부장 뤼지웨이(楼继伟)는 2015년 전국 양회에서 “재정업무와 세수개혁”에 대해, 영업세의 부가가치세로의 개정 중 가장 어려운 것은 부동산 업종에서 부가가치세를 징수하는 것이라고 했다. 경제가 하락세일 때, 부동산 매입세 공제 설정방안이 더욱 복잡하기 때문이다. 금번 정부 사업보고에서는 더욱 분명하게 모든 기업의 신규 부동산 취득세도 부가가치세 공제 범위에 포함된다고 언급했다.

사회과학원 재정전략연구원의 연구원 장빈(张斌)은 공제할 수 있는 부분은 기업이 매입한 공장부지, 사무실의 부동산으로 대략 계산했을 때 감세규모가 8,000억위안 정도가 될 것으로 분석된다고 했다. 이는 대략적 계산으로 2012년 고정자산투자통계 연감의 자료를 바탕으로 산출한 수치라고 한다. 상하이 재경대학 공공경제와 관리학원 부원장 류샤오빈(刘小兵)은 모든 업종에서 전면적으로 영업세의 부가가치세로의 개정이 이뤄진 후 전체적인 세수감소의 한 방법은 세율상의 조정이다. 하나는 세율 단계를 간단화 혹은 병합하고, 두 번째는 세율을 조정하는 것이다. 전국정협위원 장롄치(张连起)는 영업세의 부가가치세로의 개정 정책이 실시된 후, 부가가치세 세율은 5단계 (즉 17%, 13%, 11%, 6%, 0)로 실행되고 3% 증수율을 합치면 세율이 비교적 많은 편으로 혼선을 빚을 가능성이 높다고 언급했다. 그는 또한 충분한 논의를 통해서 과학적 추산을 통해 점진적으로 세율단계를 낮추고, 가장 먼저 제조업의 17% 세율을 13%로 낮추는 것을 고려해봐야 한다고 덧붙였다.

< 자료 : 每日经济新闻, 2016. 03. 07. >

5 한-중 해운 해외수출 전자상거래 정식으로 운영

중국우정택배물류주식유한회사(China Postal Express & Logistics)에 따르면 한-중 해운 수출 전자상거래 상품을 대상으로 한 웨이하이(威海)-인천 항로를 3월 1일부터 정식으로 운영하였다. “항공속도, 해운운임” 혜택으로 한-중 전자상거래 무역을 더욱 활성화할 것이다.

최근 중국우정택배물류주식유한회사(China Postal Express & Logistics) 산둥(山东)성 지사와 한국은 공동으로 해운 전자상거래 수출화물을 한국 인천으로 운송해 통관, 운송, 수출 등 과정을 통해 최초 한-중 해운 수출 전자상거래 모델을 성공적으로 운영하였다.

산둥우정택배물류회사는 제남(济南), 칭다오(青岛), 옌타이(烟台) 및 웨이하이(威海)의 우정 항만자원과 편리한 통관 정책을 통해 통관, 관세반납, 운송 및 택배 등 양질의 서비스를 제공할 것이다. 동시에 해외 전자상거래와 우정택배 물류기업은 공동 발전을 통해 해외 수출 무역에 기여하고, 전국 전자상거래 주요 항만을 건설할 것이다.

< 자료 : 中华工商时报, 2016. 03. 03. >

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양화와 13·5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

6 타이창 항만구역 최초 대형 터미널공사 순조롭게 진행

3월 7일, 중교삼항(약칭 中交三航, 중교 제3항무 공정국 유한공사 中交第三航务工程局有限公司)에 의하면, 수저우항의 타이창항 구역의 최초 대형 터미널 공사가 순조롭게 진행되고 있다고 한다. 타이창항의 최초의 대형 터미널 공사는 타이창 룬허(润禾) 중공업 터미널 수리공사 사업으로 총 투자액 2.8억 위안이며 이번 건설은 제1기 공정에 해당한다. 5만톤 선박 작업이 가능한 1개의 선석을 건설 중으로, 길이 361미터, 폭 40미터, 진입로 길이 285.6미터, 폭 32미터, 하중이 보통 벌크터미널의 2배로 설계되었다고 한다. (일반적으로 벌크터미널의 하중은 1제곱미터당 2톤 정도이나, 룬허터미널은 진입로가 균등하게 설계하중 1제곱미터당 4톤이라고 함) 이 공사는 타이창항의 장강해안선의 특수상황을 고려하여 뒷부분의 육지구역과 터미널쪽을 같은 높이로 설계하여 중량화물이나 특대화물의 roll on/off 차량의 운행요구도 만족시킬 수 있게 됐다. 룬허중공업터미널 1기 공정은 연간 처리가능량이 131만 톤으로 설계될 것이다. 공사기간은 540일이다. 터미널 수리공사 공정건설 계약액은 1.35억 위안이다. 현재 공사 각 항목 목표는 달성 가능할 것으로 예상되어 진척이 순조롭다고 할 수 있다. 터미널의 수리공사는 7월말 완공 예정이다. 이 터미널이 투입된 후 5만톤급의 벌크선의 정박이 가능하고, 동시에 중량화물 및 특대화물의 전체 운송이 가능해져 장강경제벨트와 장강삼각주 지역 대형 설비의 수출입에 큰 편리함을 가져올 수 있을 것이다. 또, 수저우시 타이창항 경제기술개발구 린강(临港)경제와 대형설비 제조산업건설과 장강중상류 경제발전에 영향을 발휘할 수 있을 것이다.

< 자료 : 中国交通新闻网, 2016 .03. 09. >

7 상하이, 국제항운센터 건설 가속화

전세계적으로 해운시장이 저조한 가운데 상하이 국제항운센터의 건설사업은 새로운 도전에 당면했다. 전인대 대표이자 SIPG 대표 천취웬(陈戌源)은 본지 기자에게 향후 5년의 국제항운센터 건설에 있어 중점사항은 다음과 같은 세가지가 될 것이라고 언급했다. 항만환경의 개선을 포함, 허브항으로써의 확고한 위치 확립, 해운 서비스의 제고 등 세 가지이다. 금년은 13.5 계획이 시작되는 해로 상하이가 자유무역구와 국제금융, 해운센터 건설을 함에 있어 관건이 되는 한 해이다. 현재의 계획에 의하면 2020년까지 상하이는 국제경제, 금융, 무역, 항운센터의 건설을 기본적으로 완성할 것이라고 한다. 천취웬은 상하이항은 허브항으로써 위치를 확고히 하고자하나 현재의 환적 비율은 10%에 불과해 아직 부족한 수치라고 했다. 특히 연해 환적과 국제 환적이 부족하여 향후 5년 허브항으로써의 건설에 있어 더 많은 노력을 할 것이라고 했다. 환적 비율을 높이기 위해 해운서비스를 향상시키려면 연안운송 업무를 개방하여 모든 정기선사가 연안운송을 할 수 있도록 허가하는 것을 건의했다. 동시에 그는 선적항의 세금환급 시범지역을 더욱 확대해야한다고 건의했다. "장강연안에서 상하이항으로 환적하는 화물은 매해 1000만톤에 이른다. 장강연안 항만은 선적항 세금환급 정책을 실시하여 화주의 수출비용을 낮출 필요가 있다."고 했다. 선적항 세금환급은 선적항에서 상하이 양산보세구역으로 환적하는 국제 수출화물에 대해 선적항에서 출발한 것을 확인 후 수출로 간주되면 세금환급이 가능한 제도를 말한다. 2012년 8월 1일부터 칭다오 첸완(前湾)항, 우한 양뤄(阳逻)항 그리고 상하이 양산보세항구역 사이에서 실행했고 2014년 9월 1일부터 8개 지역으로 확장됐다.

최근 국제해운센터를 건설함에 따라 해운자원이 급속도로 상하이에 집중됐다. 금

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양화와 13-5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

년 2월 18일, 차이나코스코 쉬핑그룹이 상하이에서 정식 성립됐다. 새로운 그룹은 상하이 자유무역구 투자자유구역에 등록됐고 등록자본 110억위안, 그룹자산은 6,100억 위안 이상이였다. 이전 2015년 11월 2일, 시노마린 (中国经贸船务有限公司)이 상하이에서 현판식을 했는데 이는 시노트란스 그룹 산하의 약 400억 위안 해운자산이 상하이에 구축한 관리 총본부로 전 그룹의 해운업무를 통합 관리한다는 의미이다.

2015년 9월, 상하이시 인민정부와 중국선주상호보험협회는 전략적 협의 체결을 했다. 2015년 6월 세계 최대규모의 준설회사인 중교준설그룹(中交疏浚集团) 역시 상하이에서 영업을 시작했다. 자유무역구 해운서비스업 개방 확대도 새로운 진전이 있었다. 2015년말까지 12개 외자선박관리회사가 상하이 자유무역구에 안착했는데 여기에는 세계 최대 선박관리사인 영국의 브이쉽도 포함되어있다.

해운금융도 강화 중이다. 2015년 7월 1일부터, 해운보험상품 등록제 개혁이 상하이에서 우선 실시됐다. 상하이 해운보험협회는 중국이 국제해상보험연맹에 가입, 중국이 해상보험의 발언권을 높였다는 것을 의미한다. 2015년 12월, 상하이 결제소와 상하이 항운교역소가 협력하여 해운지수를 이용한 파생상품 업무를 시작했다. 상하이 항운금융업무 기능이 한층 확대된 것이다.

<2015년 상하이시 국민경제와 사회발전 통계공보> (이하 <통계공보>)는 상하이 국제항운센터의 지위가 한층 공고해졌고 해운서비스 기능이 제고됐다고 평했다. <통계공보> 수치에 의하면, 2015년 상하이 화물물동량은 71739.64만 톤으로 세계적인 규모이다. 국제 컨테이너 물동량은 3653.70만 TEU로 6년연속 세계 1위를 차지하고 있다.

상하이 국제항운센터 건설에 있어 항공건설과 항공운송 능력의 제고 역시 중요한 의미를 지닌다. 전인대 대표이자 동방항공그룹 당 지도부 서기 마쭈룬(马须伦)은 본지 기자에게 다음과 같이 언급했다. 2015년 동방항공이 푸둥공항에서 환승업무를 제 공한 승객만 260만 명으로 전년대비 20% 이상 상승하였고 80% 이상이 해외 관련이다. "동방항공은 금년 전국적인 네트워크 구축에 더욱 힘을 써 환승승객의 20% 이상 증가 수치를 유지할 계획이다. 이로써 허브항공 건설에 큰 도움이 될 것이라고 생각한다." 고 언급했다. 2015년 9월 1일, 상하이 시위원회 서기 한정(韩正)은 델타항공 고위 관계자와 회의시, 항공업 발전은 상하이가 당면한 13.5 발전의 중점사항 중 하나이고 발전계획을 더 한층 명확하게 할 것이며 푸둥국제공항과 홍차오공항을 더욱 확대하여 국내외 고객과 화물 수요에 발맞출 것이라고 말했다. <통계공보>에 따르면, 상하이 푸둥과 홍차오 양대 공항이 연간 출발 및 도착하는 운항편이 70.58만으로 전년대비 7.7% 상승하였고, 승객은 9,918.9만 명 (중복포함)으로 10.6% 증가한 수치이다. 그러나 상하이의 허브공항 건설에 있어 문제점 역시 존재한다. 공역(空域) 자원의 부족함도 연일 문제가 되고 있다. 현재 민항 항공사의 영공사용권은 30% 미만으로 매우 부족한 편이다. 또 상하이가 국제 허브공항으로써 경쟁우세를 높일 필요가 있고, 편중된 항로를 균등되게 해야한다. 현재 운항중인 아시아항로는 국제운항편 중 78%를 차지하여, 타대륙으로의 운항 비중이 낮은 편이다. 환승 경쟁력도 낮은 편으로 푸둥공항 환승승객 비율은 10% 미만으로 국제 대형허브공항을 밀도는 수준이다.

그러므로 상하이 자유무역구의 경험을 선례로 상하이 국제항공 발전 종합시험구를 구축해야한다는 전문가의 의견이 많다. 동시에 시장진입을 넓히고 민간자본의 참여와 항공 운수, 제조, 서비스 등 영역에서 적극적으로 PPP 모델을 발전시켜야 할 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 최근 10년 간 화물운송량 및 회전을
추이
- ▶ 이슈 포커스
: 2016년 중국 양회와 13-5계획
- ▶ 동향 & 뉴스

8 해운-철도 복합운송, 황화항 석탄운송에 신국면 열다

최근 "성자허(盛嘉禾)2" 호가 33,491톤의 석탄을 싣고 황화항 종합터미널을 출발했다. 이는 허베이항만그룹 하의 창저우 보하이 회사(沧州渤海公司)와 항만 외부 야적장이 협력하여 운행한 최초의 석탄 해운-철도 복합운송 선박 작업이며, 이를 통해 운송방식의 다원화를 실현했다. 금번 석탄 적재선박은 창저우 보하이 회사와 창항(沧港) 철도공사가 협력을 통해 완성한 최초의 해운-철도 복합운송으로, 석탄은 산시(山西)에서 수어황(朔黄)철도를 통해 황화항의 항만 외부 야적장까지 운반되어 다시 근거리 운반을 통해 항구에 진입하여 선박에 적재되어 장수성 장인(江阴)항을 향해 출발했다.

금년 창저우 보하이 회사는 석탄해상운송 업무를 강화하여 항만에서의 석탄 보관 장소 부족, 운송방식 단일 등 문제를 해결하기 위해 창항철도, 중성(中晟)광업 등 4개 항만 밖 야적장에 대해 업무협력을 추진하고 창항철도공사에 수어황철로를 이용하여 복합운송을 추진, 운송방식의 새로운 국면을 열었다. 해상-철도 복합운송은 내륙철도와 항만간 복합운송으로 철도와 수로자원을 충분히 이용하여 화물이 장애요소 없이 이어지도록 하여 효과적으로 운송능력의 병목문제를 해결하는 운송방식의 다원화이다.

< 자료 : 中国港口网 , 2016 .03. 16. >

9 2020년 수산물 소비시장 규모 2천억 위안 초과 전망

소비가 증가 추세인 산업은 주목할 필요가 있다. 소고기와 해산물 등 산업은 소비 증가세가 뚜렷하고 소비 측면에서 주목 받는 소고기 산업과 품질 좋은 해산물 산업이 많은 투자를 얻을 것이다.

천억 위안의 시장은 투자를 기다리고 있다. 통계국 자료에 따르면 2012년 중국 주민 수산물 소비 지출은 일인당 409위안이다. 농촌 시장을 빼면 도시 주민 수산물 소비 시장 규모는 2,910억 위안 정도이다. 그 중 바다 생선과 민물 생선의 소비 비율은 1:1 이고 중국 국내 해산물 소비 시장의 규모는 최저 1,500억 위안 정도로 추정된다. “중국 농업 전망 보고”의 예측에 따르면 도시화 발전과 수산 소비 증가 규칙을 고려할 때 도시 주민 일인당 수산물 소비 지출은 연평균 3% 증가할 것으로 추정된다. 바다 생선과 민물 생선의 소비 비율이 변하지 않은 경우, 2020년 수산물 소비 규모는 2,000억 위안 넘을 것이라고 예측했다.

수산 산업 비즈니스 모델은 점점 변화하고 있다. “양식+ 가공 무역”의 비즈니스 모델로 경영하는 전통 수산 기업은 소비자와 소통이 부족하다. 그리고 양식 품종은 대부분 해변 거래, 농산물 시장을 통해서 판매하고 외식업을 중요한 최종 판매 경로로 하고 있다. 고급 소비가 적어지고 외식 증가로 인한 대중 소비가 많아지며 전자상거래의 발전으로 온라인 쇼핑이 많아지고 있다. 이와 더불어, 해외 수요 부진과 환율 리스크 등 영향으로 “양식+가공 무역” 모델의 폐단이 더욱더 드러나면서 혁신의 요구가 제기되고 있다. 장즈다오(獐子岛) 등을 비롯하여 많은 기업들이 새로운 도전에 나서기 시작했다.

< 자료 : 安信证券 , 2016 .03. 11. >