KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트

KMI CHINA 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

제15-9호
2015년 6월 18일

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모

▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점

▸ 동향 & 뉴스

▣ 중국 전자상거래 및 국제전자상거래 규모

(조 위안)

	전자상거래	국제 전자상거래
2010	4.5	1.1
2011	6.0	1.7
2012	7.9	2.1
2013	10.2	3.2
2014	13.4	4.2
2015(E)	18.0	5.5

자료 : 中国电子商务研究中心,"2014年度中国电子商务市场数据监测报告", 2014.04.08.

▣ 중국 국제전자상거래 B2B, B2C 거래 비중

(%)

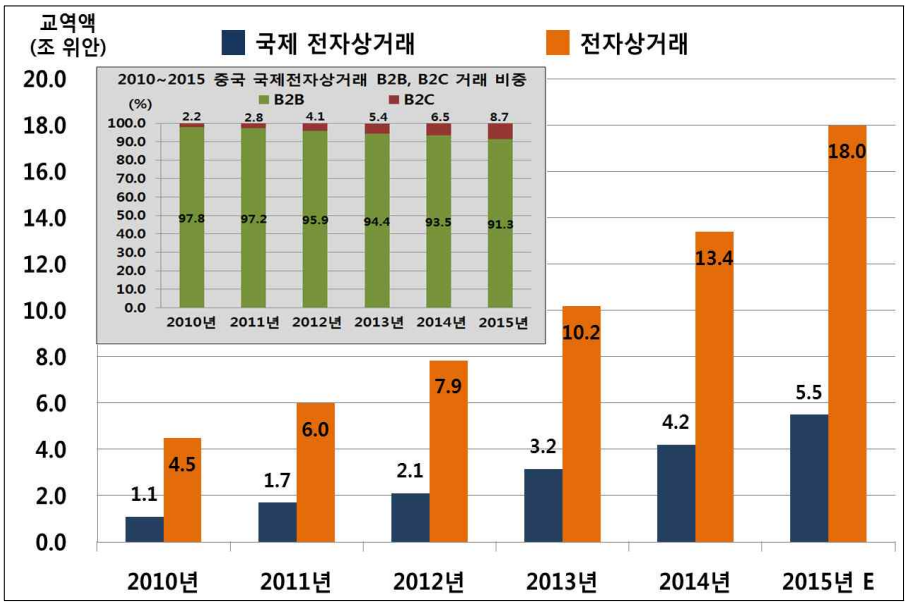
	B2B	B2C
2010	97.8	2.2
2011	97.2	2.8
2012	95.9	4.1
2013	94.4	5.4
2014	93.5	6.5
2015	91.3	8.7

자료 : 상동.

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모



자료 : 中国电子商务研究中心, "2014年度中国电子商务市场数据监测报告", 2015.04.08.

2015년 중국 국제전자상거래 5.5조 위안 예상, B2C 비중 증가

중국전자상거래 연구센터(中国电子商务研究中心)가 지난 4월 발표한 자료에 따르면, 2015년 중국 전자상거래 시장규모는 교역액 기준으로 18조 위안에 달하고 전년 대비 25.6% 증가할 것으로 예상되며, 국제 전자상거래 시장 규모는 2015년 5.5조 위안으로 전년 대비 23.6% 증가할 것으로 예상된다. 특히, 지난 5년 간 국제전자상거래 연평균성장률(CAGR)은 30.7% 로 급격한 성장세를 보였다. 대외무역 성장둔화에 직면한 중국은 국제전자상거래를 대외무역의 신 성장 동력으로 삼고 관련 정책을 연달아 발표하고 있으며, 중국의 전통산업은 인터넷과의 결합을 통해 산업의 재조정을 꾀하고 있다.

중국 소비자의 국제 전자상거래 플랫폼을 통한 해외상품 구매가 증가하면서 국제전자상거래에서 B2C(Business-to-Consumer)모델이 차지하는 비중은 2010년 2.2%에서 2014년 6.5%로 점점 증가하고 있으며, 아울러 전자상거래의 수입 업무 또한 증가하고 있다. 향후 중국 정부의 정책적 지원, 전통산업의 국제 전자상거래 영역 진입 및 소비자의 해외상품 직접구매 증가로 국제전자상거래 시장의 영역과 규모는 더욱 확대될 것으로 예상되며, B2C 모델의 비중 증가와 더불어 C2C(Consumer-to-Consumer)모델의 발전도 예상된다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-09	06-12
종합지수	1,060.66	851.40
일본 항로	648.92	619.48
구주 항로	1,319.07	917.34
미서부 항로	1008.26	907.39
미동부 항로	1,399.88	1,209.14
한국 항로	701.22	649.64

주 : '01-09' 2015년 1월 9일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-09	06-12
종합지수	892.58	894.01
석탄	918.44	922.38
곡물	717.13	751.40
금속광석	760.29	760.77
정유	1,215.40	1,215.40
원유	1,597.14	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점

1 중국정부의 국제전자상거래 육성 배경과 현황

1. 중국정부의 국제전자상거래 육성 배경

중국전자상거래 연구센터에 따르면, 2014년 중국 국제전자상거래 시장규모는 교역액 기준으로 4.2조 위안을 기록하였으며, 지난 5년 간 국제전자상거래 연평균성장률(CAGR)은 30.7% 로 급격한 성장세를 보였다. 뿐만 아니라, 국제전자상거래는 전통무역과의 결합을 통해 대외무역 성장에 가해지는 압력을 줄이고 대외무역의 새로운 모델이자 동력원으로 작용하고 있다. 특히, 국제전자상거래는 일반 창업과 비교하여 진입문턱과 리스크가 낮아 중국 정부가 장려하고 있는 일반 대중 및 학생의 창업에 적합한 모델이라 할 수 있다.

그러나 국제 전자상거래를 구성하는 산업사슬에서 플랫폼, 결제, 물류 등 핵심 부분을 운영하는 주체는 대부분이 외국계 기업이며, 중국 내 국제 전자상거래 인프라가 완비되지 않아 국제전자상거래를 통한 이익창출에 걸림돌로 작용하고 있다. 중국정부는 국제전자상거래 발전에 유리한 환경을 조성하기 위해, 아래 [그림1]과 같이 국제전자상거래 종합시험구와 시범도시를 지정하고 관련 물류 인프라 시설 건설에 박차를 가하고 있다. 동시에 중국의 국제전자상거래 플랫폼과 물류기업은 국제전자상거래의 발전과 중국정부의 지원에 힘입어 한국을 비롯한 해외시장으로의 사업 확대를 활발히 추진하고 있다.

[그림 1] 국제전자상거래 종합시험구와 시범도시



자료: www.baidu.com, KMI 작성

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

▣ 중국 국제전자상거래 수출입 거래 비중

(%)

	수출	수입
2010	92.7	7.3
2011	91.4	8.6
2012	89.5	10.5
2013	87.6	12.4
2014	85.4	14.6
2015(E)	84.2	15.8

자료 : 中国电子商务研究中心,"2014年度中国电子商务市场数据监测报告", 2014.04.08.

주 : 중국 국제전자상거래 수입은 아직 초보단계에 있으며, 중국 국내의 해외상품에 대한 수요가 급격히 증가함에 따라 수입비중은 꾸준히 증가할 것으로 예상된다.

2. 중국 국제전자상거래 육성 현황

(1) 국제전자상거래 수입시범도시

중국정부는 올해 3월 20일까지 상하이(上海), 충칭(重庆), 항저우, 닝보(宁波), 정저우(郑州), 광저우(广州), 선전(深圳), 시안(西安), 칭다오(青岛) 등을 국제전자상거래 시범도시(境外电商试点城市)로 지정하였다. 2013년 10월 1일부터 상하이, 충칭, 항저우, 닝보, 정저우 5개 도시는 국제전자상거래 신정책 시범사업을 시작하였고 같은 해 9월에는 광저우가 전자상거래 시범도시로 비준받았으며 뒤이어 칭다오, 선전, 시안이 시범도시로 비준을 얻었다.[1] 각 도시는 보세창고, 연선국가와의 거리, 물류인프라 등 각지의 경쟁력을 바탕으로 국제전자상거래 분야에서 급속하게 성장하고 있으며, 해상운송과 항공운송 및 국제택배를 통해 국제 전자상거래의 물류를 뒷받침 하고 있다.

중국의 국제전자상거래 시범도시는 크게 일반 시범도시와 수입업무 시범도시로 나뉘며, 지역에 따라 수출업무만 가능하고 수입 업무는 불가한 곳도 있다. 수출업무는 기본적으로 모든 도시에 개방되어 있고 향후 기타 도시들 역시 신청과 비준을 거쳐 시범도시로 지정되면 수출업무를 진행할 수 있다.

그러나 수입업무가 가능한 도시는 상하이, 정저우, 충칭, 닝보, 항저우, 광저우, 선전, 칭다오로 한정되어 있으며, 상이한 수입모델로 인해 수입시범도시의 비준과 운영은 현재까지 빠른 속도로 확대되지 않고 있다.[2] 향후 관련정책과 실제 운영방안에 있어 부족한 부분이 보완되고 규범화 된다면 중국소비자의 해외 직접구매 증가추세에 따라 수입 시범도시는 증가할 것으로 예상된다.

(2) 항저우(杭州) 국제전자상거래 종합시험구

세계 경제의 일체화 및 정보화가 심화됨에 따라 전자상거래와 물류, 금융이 결합된 국제전자상거래는 새로운 국제무역 모델로 떠오르고 있으며 세계 무역발전의 새로운 국면에서 전자상거래가 차지하는 비중은 점점 증가하고 있다. 이에 발맞추어 전자상거래 영역의 발전과 개방을 가속화하고 국제전자상거래에 관련된 전 산업을 효과적으로 관리·감독하기 위해 2015년 3월 7일 중국 국무원은 '중국(항저우) 국제전자상거래 종합시험구' 설립을 승인하였다.

앞서 국제전자상거래 시범도시로 지정되었던 항저우는 뛰어난 국제전자상거래 인프라와 우수한 조건을 바탕으로 지난 3월 중국 내 유일한 국제전자상거래 종합시험구로 지정되었다. 항저우는 47만 개의 온라인 비즈니스가 운영되고 있으며, 2013년 전자상거래 교역액은 1조 위안을 돌파하여 전자상거래 규모에서 전국 1위를 차지하였다. 전 세계 최대 B2B 국제전자상거래 플랫폼인 알리바바(阿里巴巴), 중국 최대 B2C 수출 플랫폼 쑤마이통(速卖通), 중국 최대 온라인 결제 플랫폼 즈푸바오(支付宝), 중국 최초의 스마트 물류 핵심 플

1) '2013년 이래 6대 국제 전자상거래 시범도시 발전현황', 수후(搜狐), 2015.3.13. http://mt.sohu.com/20150313/n409753463.shtml
2) '국제전자상거래 주간 보도 제3기: 국제전자상거래 시범도시의 확대', 등신재정(腾讯财经), 2015.04.03. http://finance.qq.com/a/20150403/044663.htm

Contents
▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

랫폼 차이냐오(菜鸟), 중국 최초 B2C 수입 플랫폼 텐묘구어지(天猫国际) 등 중국 종합 전자상거래 플랫폼의 1/3이 항저우에 본사를 두고 있으며 전자상거래 산업사슬의 클러스터가 형성되어 발전에 유리한 조건을 갖추고 있다.

'온라인 실크로드'를 건설하기 위한 거점으로서 국제전자상거래 종합시험구는 세관, 외환관리, 국가세무 정보와 결합하여 효과적으로 관리감독을 실시하고 금융, 물류, 창고 등을 온-오프라인으로 결합시켜 스마트 서비스를 제공하게 될 것이다.

중국은 전자상거래 종합시험구를 통해 중국의 중소기업을 해외로 진출시키고, 전 세계의 중소기업을 중국시장으로 유치하는 플랫폼을 구축하여 통일된 온라인 시장을 조성할 것이다. 이를 통해 중국은 거대한 자국의 소비시장과 막강한 제조능력이라는 경쟁력을 충분히 발휘할 수 있으며 전 세계 중소기업과 협력하여 경제적 응집효과를 꾀하고 기존의 무역대국에서 무역 강국으로의 전환을 가속화할 것이다.

3. 중국정부의 정책적 지원

중국정부는 종합시험구와 시범도시 지정 외에도 국제전자상거래의 건강한 발전과 규범화를 위해 관련 정책들을 꾸준히 발표하고 있다. 2014년 8월 1일 「국제무역전자상거래 수출입화물 및 물품에 관한 관리감독공고(关于跨境贸易电子商务进出境货物、物品有关监管事宜的公告)」를 발표하여 중국의 국제전자상거래를 점차 규범화하기 시작했으며 올해 5월 7일, 「전자상거래를 중국 신성장 동력으로 육성하는 것에 관한 국무원 의견(国务院关于大力发展电子商务加快培育经济新动力的意见)」을 통해 국제전자상거래 기업의 본격적인 해외진출과 전자상거래 시장의 개방을 장려하고 있다.

본 정책에 따르면, 중국은 국제전자상거래 통관효율 향상을 위해 단일창구(Single window) 종합 서비스 시스템을 확립하고 중국 국제전자상거래 종합시험구를 항저우에서 우선적으로 시행한 후 추후 확대할 방침이다. 이와 더불어 중국 국내의 물류배송센터와 무인 택배함을 확충하고 물류기업의 '보관-배송 일체화'를 장려함과 동시에 물류배송차량의 관리를 체계화하여 국제전자상거래에서 발생하는 국제물류와 국내물류의 흐름을 효과적으로 연계하고 배송의 효율을 높일 계획이다.

지난 6월 10일 국무원이 발표한 「국제전자상거래 발전 촉진, 소비자 금융회사의 시행범위 확대(促进跨境电商发展 消费金融公司试点扩围)」[3]에서는 국제전자상거래 발전을 촉진하고 인터넷과 무역을 결합하여 기존의 수출입 모델을 한 단계 업그레이드 시키도록 제안하고 있다. 국제전자상거래와 인터넷을 무역에 결합함으로써 중국은 궁극적으로 소비를 확대시키고 경제성장을 위한 신 동력원을 확보하고자 하며, 이를 위해 물류와 결제시스템 등 국제전자상거래와 밀접한 연관성을 지니고 있는 산업들을 동시에 발전시킬 계획이다.

3) '国务院 : 促进跨境电商发展 消费金融公司试点扩围', 2015.06.10., 중국정부망(中国物流网) http://finance.eastmoney.com/news/1345,20150610515899898_3.html

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

2 중국 국제전자상거래 발전과 물류

국제전자상거래는 서로 다른 관세영역에 속한 개인 혹은 기업이 특정 플랫폼을 통해 상품의 구매와 결제를 거친 후, 국제물류를 통해 배송이 이루어지는 국제적 상업 활동이다. 크게 B2B(기업 간 거래)와 B2C(기업과 소비자 간 거래) 두 가지 방식으로 구분할 수 있는데, 전자는 기업이 전자상거래 플랫폼을 상품 홍보와 정보 전달의 목적으로 이용하고 실질적인 통관과 구매는 오프라인으로 이루어져 본질상 일반무역의 형태에 속한다. 반면, 후자는 기업이 해외소비자와 직접 거래하며 배송은 항공소포, 국제 우편 및 택배 등 국제물류의 형식으로 이루어진다.[4] 이러한 B2C 형식의 중국 국제 전자상거래 플랫폼은 한국 온라인 쇼핑몰과 협력하여 한국 소비자에게 중국 상품을 직접 판매할 수 있고, 중국 소비자들은 한국 상품을 중국 국내에서 직접 구매할 수 있다. 구체적인 국제 전자상거래 흐름은 [그림2]와 같이 '주문-결제-배송' 3단계를 따라 이루어지며, 주문과 배송의 형태에 따라 **직접구매-해외직송, 직접구매-창고배송(집화배송), 보세창고 배송모델**로 나뉜다.

[그림 2] B2C 국제전자상거래 흐름



자료: 쥐메이요핀(www.jumeiglobal.com), KMI 작성

예를 들어, 중국 국제 전자상거래 플랫폼은 한국의 G마켓과 제휴하여 중국 상품을 한국 소비자에게 직접 판매할 수 있으며, 배송 모델로는 상품을 미리 한국의 창고에 보관해 두었다가 배송하는 '직접구매-창고배송(집화배송)'이나 개별주문에 대해 소비자에게 직접 배송하는 '직접구매-해외직송'을 이용할 수 있다. 뿐만 아니라, 중국 소비자들은 중국에 개설된 국제 전자상거래 플랫폼 혹은 한국의 인터넷 쇼핑몰을 통해 직접 상품을 구매하고 배송 받는 '직접구매-해외직송' 혹은 국제 전자거래상이 보세창고에 보유하고 있는 상품을 중국 소비자에게 배송하는 '보세창고 배송' 을 통해 상품을 받아볼 수 있다. 이 과정에서 양국의 물류기업은 해상과 항공운송 등 국제 물류업무에 참여하게 된다. 향후 중국 국제전자상거래의 발전은 그에 상응하는 국제 물류의 업무량 증가를 불러올 것이며, 물류산업에 종사하는 한국기업은 중국 국제전자상거래의 상품배송 모델변화와 중국정부의 관련정책에 주의를 기울일 필요가 있다.

▣ 중국 국제전자상거래 배송모델

직접구매-해외직송: 소비자가 상품가격 결제 후, 상품 판매상이 물류회사를 통해 상품을 개별적으로 배송.
집화배송: 상품판매상이 주문접수 후, 화물을 해외 물류창고에 모아두었다가 일정한 양에 도달하면 일괄적으로 배송.
보세창고 배송: 국제전자거래상이 예측된 수요를 바탕으로 해외상품을 구매한 후 보세창고에 보관하였다가 주문이 접수되면 세관심사를 거쳐 개별적으로 배송.

자료: '정규부대가 된 중국 해외직구 업체의 현재 수입모델은?', 이맹맹, KOTRA글로벌윈도우, 2015.04.09.자 내용 참조하여 KMI 작성.

4) '국제 전자상거래 무역의 새로운 총아', 왕숴, 인민화보 한국어판, 2014.01.25. http://www.chinacorea.com/new.php?class=1451

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

▣ 한·중 카페리항로 화물 수송실적

(TEU,%)

항로	2014 1Q	2015 1Q	증감
인천-웨이하이	11,941	10,887	-8.8
인천-칭다오	13,00	11,084	-14.7
인천-톈진	0	4,404	-
인천-다롄	2,654	2,644	-0.4
인천-단둥	4,485	4,020	-10.4
인천-옌타이	8,608	8,387	-2.6
인천-스다오	9,065	8,051	-11.2
인천-잉커우	3,458	4,692	35.7
인천-친황다오	6,082	5,815	-4.4
인천-롄윈강	10,737	9,413	-12.3
평택-룽청	10,770	9,777	-9.2
평택-르자오	842	5,511	554.5
평택-롄윈강	7,458	5,610	-24.8
평택-웨이하이	6,497	7,199	10.8
평택-옌타이	0	3,822	-
군산-스다오	4,706	4,557	-3.2
합계	**100,303**	**105,873**	**5.6**

자료 : 한·중 카페리협회

1. 칭다오(青岛), 한중 해운 국제전자상거래 직수입 모델 실시

중국 인민망(人民网) 보도에 따르면, 칭다오(青岛)는 올해 3월 20일부터 '한중 해운 국제전자상거래 직수입' 업무를 시작했다. 중국 소비자들은 분유, 기저귀, 소형가전, 주방용품, 의류 및 신발 등 5가지 품목에 한해 한국 온라인 쇼핑몰과 중국의 국제 전자상거래 플랫폼에서 직접 주문·결제 후 칭다오 세관을 거쳐 중국 국내로 받아볼 수 있게 되었다.[5)]

해운 국제전자상거래 모델은 한·중 카페리를 이용한 '한·중 해상육상 화물 자동차 복합운송' 방식으로 시행되고 있다. 3월 20일, 한중 해운 국제전자상거래 직수입 모델을 통해 중국으로 들여온 첫 상품은 한·중 정기 여객화물 카페리선인 '신금교 5호'와 위동 항운의 트레일러로 운송되어 칭다오따항(青岛大港)에 도착하였다. 칭다오는 한국과 해상으로 340해리 떨어져 있고 인천항, 평택항, 광양항과 근거리에 위치하여 해운 역외 전자상거래 직수입이 활성화될 경우, 통관편리화를 바탕으로 상품의 배송과 인도 주기를 단축시킬 수 있다. 이는 소비자들의 편익과 만족도를 높이고 한국의 수출기업과 항만 물동량 증가에 유리하게 작용할 것이다. 현재 직수입 항목이 분유, 기저귀, 의류 등 소비주기가 짧은 생활용품이라는 점 역시 한·중 간 국제물류의 양적 확대를 촉진시키는 데 긍정적으로 작용할 것이다.

해운 국제 전자상거래 직수입이 기존 직수입 모델과 다른 점은 상품이 중국 항구에 도착하기 전 선박에서 서면보고를 진행하고 세관의 사전 심사를 실시할 수 있다는 점이다. 뿐만 아니라, 선박에 상품을 적재할 시 가장 마지막에 적재하고 항구에 도착한 후 가장 먼저 하역할 수 있어 통관시간이 크게 단축되고 상품 배송의 효율이 향상되어 저비용-고효율의 배송을 실현할 수 있다.

[그림 3] 한·중 카페리 항로



자료: 水母网 (shm.com.cn) , KMI 작성

5) '칭다오 역외전자상거래 직수입...韩상품 쇼핑 편리↑', 인민망 한국어판, 2015.3.20. http://kr.people.com.cn/n/2015/0320/c203280-8866346.html

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

▣ 차이냐오(菜鳥)

2013년 5월 28일, 알리바바(阿里巴巴)그룹, 인타이(银泰) 그룹, 렌허푸싱(联合复星) 그룹, 푸춘(富春)그룹, 중국우정(中国邮政)그룹, 순펑(顺丰)그룹과 션통(申通)위엔통(圆通)중통(中通)윈다(韵达) 택배가 공동으로 차이냐오온라인과학기술유한회사(菜鸟网络科技有限公司)를 광동성 선전에 설립하여 중국 스마트물류 네트워크(China Smartlogistic Netwok) 프로젝트를 실시하였다.
(더 자세한 내용은 KMI 중국물류리포트 제13-7호 참조.)

중국의 추산에 따르면, 해운을 활용한 직수입 배송으로 절약할 수 있는 물류비용은 최소 30%이상인 것으로 나타났다.[6] 저녁 5시 30분, 한국에서 선박을 통해 출하된 상품은 익일 오전 10시에 칭다오항에 도착하여 당일 오후 중국 국내로 배송되며, 소비자들은 빠르면 주문 후 2~3일 내에 상품을 받아볼 수 있다. 국제전자상거래와 해운이 결합된 수입모델은 향후 한중 간 상품배송에 있어 저비용-고효율을 추구할 수 있는 최적의 방식으로 이용될 수 있을 것이다. 현재 한중 카페리항로는 [그림3]에서 보는 바와 같이 한국의 인천, 평택, 군산항과 중국의 텐진(天津), 산동(山东)성, 허베이(河北)성, 랴오닝(辽宁)성 등을 오가는 16개 항로가 운영되고 있으며, 2015년 1분기 카페리 항로를 이용한 화물 수송실적은 전년대비 5.6% 증가하였다.[7]

2. 중국 물류기업의 활발한 한국 진출

한중 FTA 체결로 전자상거래 시장이 개방되고 중국 내 한국 상품에 대한 수요 증가 및 국제 전자상거래의 활성화에 따라 중국 택배업체들은 국제 물류 네트워크를 강화하고 있다. 중국의 대표적인 배송업체인 위엔통(圆通) 택배는 올해 3월부터 첫 국제물류노선을 개통하고 점대점(Point-to-Point) 방식[8]의 한중 전자상거래 택배운송 서비스를 개시했다.[9] 이 서비스는 상하이 푸동(浦东)-인천-칭다오-홍콩-상하이 푸동을 연결하는 국제 항공노선을 통해 국제특송 수탁방식으로 운영된다. 위엔통에 따르면, 국제항공 노선을 통해 상품은 빠르면 1시간 안에 해외에서 중국으로 운송되며 대부분의 지역에 익일배송이 가능하고, 집화배송 모델을 이용함으로써 운송비용을 절약할 수 있다.

중국 징동샹청(京东商城)은 한국 상품의 주문과 소비가 증가하자 한국에 물류창고기지를 세워 한국 상품을 집화시킨 후 배송하고 있으며 '창고-배송-고객 일체화' 물류 모델을 도입할 계획이다. 이 모델이 실현되면, 한국 상품이 중국 소비자에게 배송되는 중간단계가 줄어들어 물류비용을 절감시키고 가격 경쟁력을 확보할 수 있다.

중국의 최대 전자상거래 플랫폼인 알리바바(阿里巴巴)는 물류업에서 한 발 더 나아가 '물류+지불'이 결합된 종합서비스를 물류파트너인 차이냐오(菜鸟)와 올해 4월부터 시작하였다.[10] 이 서비스는 중국 소비자들이 알리바바의 결제시스템인 즈푸바오(支付宝)를 이용해 한국 온라인 쇼핑몰에서 상품금액을

6) '国内首个海运跨境电商直购进口模式在青岛正式开启', 봉황망청도(凤凰网青岛), 2015.03.20 http://qd.ifeng.com/xinwenzaobanche/detail_2015_03/20/3684751_0.shtml
7) '한중 카페리항로 1분기 여객 부진 화물 성장', 이경희, 코리아 쉬핑가제트, 2015.05.15., http://www.ksg.co.kr/news/news_view.jsp?bbsID=news&bbsCategory=KSG&categoryCode=search&pNum=102228
8) 택배물품 분류 방식에 따라 택배회사의 배송방법은 크게 hub-and-spoke와 point-to-point로 나뉘는데, 전자는 택배회사에 맡긴 물품이 허브터미널 또는 서브터미널에서 목적지별로 분류된 뒤 택배차량을 통해 최종목적지로 배송되는 방식이고, 후자는 최종목적지에 가까운 지역의 물류센터나 영업소에서 물품을 분류하고 운송된다. 전자는 안전보관의 장점을 가지고, 후자는 운송시간 단축의 장점을 지니고 있다.
9) '중국 물류기업의 한국 진출 러시', 왕자인, 인민화보 한국어판, 2015.06.11. http://www.chinacorea.com/new.php?class=2186
10) 각주 9)와 상동.

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

결제하면, 차이냐오가 한국의 대리업체를 통해 창고에서 상품을 인도받아 통관, 중국 내 배송 과정을 책임지는 형태이다. 이 모델은 차이냐오가 기존에 구축해 놓은 물류 네트워크를 이용함으로써 1㎏당 운송가격을 EMS 운송가격의 1/3인 4,800원까지 낮추어 물류비용을 크게 절감시킬 수 있다.

중국 물류기업의 활발한 한국진출은 한국 물류기업에 있어 중국 물류기업과 전략적 파트너십을 구축할 수 있는 좋은 기회로 작용할 수 있다. 향후 한국 소비자들의 중국 국제전자상거래를 이용한 역직구 수요가 증가하면, 한국 물류기업은 앞서 소개한 위엔통, 차이냐오 및 징동샹청 등의 사례처럼 중국 현지 물류기업과 전략적 협력을 통해 중국에서 한국으로 들여오는 해외상품에 대한 배송업무를 공동으로 수행할 수 있다.

3 한국에 주는 시사점

앞서 칭다오의 해운 국제전자상거래 직수입 모델을 통해 알 수 있듯이, 향후 중국과 한국 간의 해상 수송루트 확대와 발전에 따라 양국 물류기업이 국제물류에 참여하는 정도와 횟수는 크게 증가할 것이다. 만약 현재 활발히 논의되고 있는 한·중 간의 열차페리 노선이 개통된다면, 이는 새로운 복합운송 모델로서 국제전자상거래의 국제물류를 뒷받침 할 수 있을 것이다. 한국 물류기업과 항만공사는 이 점에 착안하여 새로운 복합운송 모델과 항로 개발에 특별히 주의를 기울일 필요가 있다.

한국 물류기업은 중국의 국제전자상거래 플랫폼에 입점하거나 독점판매 협약을 맺은 한국기업의 상품을 전담하여 전 물류과정에 참여하는 방법을 생각해 볼 수도 있다. 현재 한국에서 중국으로 수입되는 국제전자상거래 모델은 중국의 전자상거래 기업이 대량으로 상품을 구매하여 중국 내 보세창고에 보관한 후 개인 소비자에게 배송하는 '보세창고형 모델'과 한국 내 물류창고에서 상품을 집화한 후 배송하는 '집화배송 모델'이 일반적으로 이용되고 있으나, 향후 한국식 직구가 중국에서 보편화되면 '직접구매-해외직송' 모델의 활용 역시 증가할 것이다. 이를 기회로 삼아, 한국 물류기업은 중국 내수시장을 공략하는 한국 수출기업과 파트너십을 맺고 중국 전자상거래에 최적화된 물류서비스를 개발할 수 있다.

뿐만 아니라 한국물류기업은 중국 현지 물류기업과 협력하여 한중 쌍방향의 국제 전자상거래 화물유치를 추진할 수 있으며, 국제 전자상거래에서 발생하는 상품의 교환 및 반품에 소요되는 물류서비스를 공동으로 실시하는 방법을 생각해 볼 수도 있다. 실제로 범한판토스는 국제 전자상거래 물류사업 확대를 위해 중국계 해외배송 전문 물류기업인 4PX[11]와 전략적 업무제휴를 올해 4월 15일 체결했다.[12] 두 기업은 한중을 연결하는 새로운 운송루트를 개발하

11) 싱가포르 우체국이 지분의 40%를 소유하고 있는 중국계물류기업으로 이베이, 아마존, 알리바바를 비롯한 대형전자상거래 업체들과 파트너십을 맺어 물류를 담당하고 있다.
12) '범한판토스, 중국 해외 전자상거래 배송 업체와 손잡아', 정지혜, 코리아쉬핑가제트, 2015.04.20

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

고 공동마케팅을 통해 한중 국제전자상거래 화물유치에 적극적으로 노력하기로 했다.

올해 6월 1일 정식 체결된 한중 FTA에서 중국은 전자상거래 분야를 독립된 하나의 챕터로 추가하였으며, 이로써 한국 기업의 중국 전자상거래 시장 진입이 용이해졌으며 전자상거래 플랫폼을 통한 중국 내수시장 진출이 가능해졌다. 뿐만 아니라, 통일된 세관집행과 48시간 내 통관 등을 통해 통관 절차가 간소화되고 통관에 소요되는 시간과 비용을 절감할 수 있게 되었다.[13] 이는 국제전자상거래를 통한 국제 운송과 최종목적지까지의 배송 절차를 감소시켜 양국 간의 화물 물동량과 상품 무역규모를 확대시킬 것으로 예상된다. 중국정부의 국제전자상거래 육성의지와 한중 FTA에 따른 중국 전자상거래 시장 개방은 한중 양국의 물류기업에 양국 간 국제물류 활성화를 위한 기회로 작용할 수 있을 것이다.

김주현 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

http://www.ksg.co.kr/news/news_view.jsp?bbsID=news&pNum=101756
13) 산업통상자원부 한·중 FTA 공식사이트에서 제공하는 협정문 중 일부 내용 인용.
http://www.fta.go.kr/cn/doc/1/

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 전장상거래 국8조, 택배 전자상거래의 발전확대 촉진
- 중국 37개 국가급 유통 거점도시 및 '3종 5횡'핵심 교통로 확정
- 푸젠 FTZ의 샤먼(厦门)지구, 국제무역-항운물류-금융서비스-전문서비스-첨단제조업의 5대 산업 클러스터 중점개발
- 다롄(大连), 「다롄국제항운센터 핵심기능구역발전에 관한 다롄 보세구의 의견(大连保税区关于创新大连国际航运中心核心功能区发展的意见)」 발표
- 연해 항만 도시들, '일대일로(一带一路)'에 보조를 맞춘 방안과 전략 시행
- 2015년 교통운수 경제발전 완만할 것으로 예상 -거시경제 지표 및 관련 산업에 근거한 분석

해운 · 항만 · 물류

- SIPG, 이스라엘 하이파 신항 25년 경영권 획득
- 한중 FTA, 높은 수준의 자유무역협정 모델로 연해항만의 수혜 기대
- 「상하이항선박오염방지조치(上海港船舶污染防治办法)」 정식으로 실시
- 중국 국가철도총공사, 천진항 벌크화물물류센터에 철도 컨테이너 처리터미널 건설 승인
- 2030년까지 중국 연해지역 2~3개 크루즈 모항 건설 예정
- 한중 FTA 정식서명, 항만·해운업발전 촉진
- 한중 FTA의 교두보, 옌타이(烟台)의 경쟁력-옌타이항, 한중 열차페리, 일대일로 전략 연계
- 칭다오 크루즈 모항의 운영 시작, 구항구(老港區)의 모델전환과 업그레이드 추진

해양 · 수산

- 「웨이하이(威海)시 해양기능구 획정(2013년-2020년), 威海市海洋功能区划（2013年~2020年）」 발행
- 2014년 톈진(天津)해양경제 산업총액 5천억 위안에 도달
- 저장(浙江)성 「수상교통안전관리조례(水上交通安全管理条例)」 통과, 수상 교통관리 규범화 기대



Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 전장상거래 국8조, 택배 전자상거래의 발전확대 촉진

국무원은 《전자상거래를 중국 신성장 동력으로 육성하는 것에 관한 의견(关于大力发展电子商务加快培育经济新动力的意见)》을 인쇄 발부하였으며 발전환경 조성, 경제의 구조조정과 업그레이드, 물류 기초인프라 시설 완비 등 8개 방면에서 전자상거래의 혁신발전을 촉진하는 방안을 계획하였다.

국가우정국 발전연구센터의 부주임 펑리후(冯力虎)는 각 측면과 각종 요소를 모두 고려한 종합적 계획을 바탕으로 한 선행방식은 향후 택배업의 구조조정과 업그레이드를 촉진시킬 것이며, 나아가 전자상거래의 지속가능한 발전을 불러올 것이라고 평가했다. 국무원 발전연구센터 산업경제연구부 연구원 웨이지강(魏际刚)은 택배물류시스템과 서비스를 완비함으로써 전자상거래와 산업사슬 상에 위치한 각 산업들의 연계 발전이 더욱 강화되며, 신흥산업과 전통산업의 융합을 실현하고 전통산업 경쟁력을 향상시킬 수 있다고 주장했다.

이번 의견을 바탕으로 제안된 물류배송 말단 뒷받침 및 스마트 물류 플랫폼 건설, 물류배송 차량관리 규범화, 물류창고시설의 합리적 배치 등의 내용에 대해 관련 업계 전문가들의 의견을 들어보았다.

배송말단 뒷받침 및 스마트 물류 플랫폼 건설

윈따(韵达) 상임 부총재 저우보건(周柏根)은 본 의견이 말단배송과 관련된 문제를 해결하는데 있어 긍정적 역할을 할 것이라고 전했다. 본 의견은 전자상거래와 택배물류의 협동발전에 있어 서술하고 있는 부분은 매우 많으며, 그중 물류 배송 및 스마트 물류 플랫폼 건설지지는 큰 중요성을 지니고 있다. 편리하고 간편한 구매경험은 전자상거래의 소비자를 유인하는 한 요소로, 택배는 이러한 편리하고 간편한 구매에 있어 관건으로 작용한다. 그러나 각종 원인에 의해 택배의 말단배송은 줄곧 하나의 난관으로 여겨져 왔다.

펑리후 부주임은 사실상 국가우정국은 일찍이 택배 말단배송을 촉진시키기 위해 노력해왔으며, 본 의견은 이전의 경험과 성과를 더욱 공고히 하고 관련 부서간의 관련 업무와 사업을 확대시킬 것이라고 전했다. 택배 말단배송의 문제점을 해결하기 위해, 본 의견은 일정 조건에 부합하는 도시에 물류(택배) 배송터미널을 건설하고 스마트 단말 설비와 시설마련을 도시사회발전계획에 포함시키며, 동시에 물류(택배) 배송터미널과 스마트 무인택배함 등의 물류시설을 마련하도록 한다. 지역사회 물류업과 마을 단위의 정보서비스 터미널 등을 통해 간편 택배 서비스 제공을 장려한다. 학교, 택배기업, 제3자 주체가 각 지역의 구체적 실정에 맞게 적절한 대책을 세울 수 있도록 협력하며, 스마트 무인택배함 혹은 택배 수발신 전용장소, 교내 우체국을 통한 대리 택배 배송 등의 방식을 통해 교내 택배업을 촉진시킨다. 이외에도 본 의견은 택배 서비스망을 농촌으로 확대하도록 제안하고 있으며, 이는 국가우정국이 지난 몇 년간 추진해온 '택배하향(快递下乡)'의 발전된 형식이다.

동시에 본 의견은 지역 간, 산업 간의 스마트 물류정보 플랫폼 건설을 추진하고 있으며 법률로 규정한 범위 내에서 공동배송 등의 물류배송 조직의 새로운 모델을 확립할 것을 장려한다. 웨이지강 연구원은 택배를 운영과정이 복잡한 네트워크형 산업으로 인식하고 있다. 그는 정보화 수준 향상, 동태적 데이터 수집, 데이터 분석

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

을 바탕으로 택배의 전 네트워크 운영을 시행해야만 소비자의 개별화된 전자상거래 수요를 충족시킬 수 있다고 주장했다.

도시배송 수송력의 수요관리 강화

택배업의 임무완수를 위한 전제조건은 원활한 배송차량의 확보이다. 이에 대해 본 의견은 도시배송 수송력의 수요관리를 강화하고 배송차량의 편리한 통행을 보장하도록 요구하고 있다. 아울러 물류(택배) 배송차량의 통행노선과 화물의 상하차 및 운반지점에 대해 합리적으로 계획하고, 물류(택배) 배송차량에 대해 통행증 관리 방식을 채택하고 있는 도시는 관리부서, 진입조건 및 사회의 관리감독을 명확히 할 것을 요구하고 있다.

펑리후 부주임에 따르면, 본 의견이 지닌 가장 큰 장점은 매우 높은 활용성과 적절한 대책을 지니고 있다는 점이다. 최근, 각급 우정관리부서와 지방정부는 택배차량의 도시 진입 방면에 있어 대대적인 노력을 기울이고 있고, 현재 구체적인 요구사항은 중국 전역에서 이러한 사업을 진행하는 데 유리하게 작용할 것이라 전했다. 운영방면에서, 본 의견은 각 지역이 관련규정에 따라 도시배송 운송차량의 표준화, 전문화 발전을 추구하도록 요구하고 있으며, 아울러 도시 배송용 자동차, 전동 삼륜차(Electrically operated tricycle) 등의 차량 관리방법을 제정하여 실시하도록 촉구하고 있다. 친환경에너지 자원을 사용하는 차량으로 물류(택배) 배송업무를 실시하고, 친환경 에너지를 보충할 수 있는 시설을 건설하도록 장려하고 있다.

물류보관 계획의 배치 강화

최근 택배업무량의 급속한 발전에 따라, 택배 화물을 처리할 장소를 구하기가 어려워졌으며 택배기업의 토지사용문제는 줄곧 지방 정부의 관심을 얻지 못했었다. 이 문제를 해결하기 위해 본 의견은 지방 각급의 인민정부가 도시농촌계획에 물류보관 용지에 관한 부분을 합리적으로 배치하고, 토지이용 종합계획과 연간 토지공급계획에 창고건설 용지 부분을 합리적으로 포함시키며, 민간자본을 유치하여 창고시설에 투자하거나 재이용하도록 제안하고 있다.

웨이지강 연구원은 택배발전 계획 중에서 특히 용지계획이 지방토지이용 종합계획에 포함된 것은 택배업 발전을 위한 중요한 뒷받침이라고 평가하였다. 뿐만 아니라, 계획이 택배업과 관련 산업사슬의 각 단계에 긴밀히 연결됨으로써 생산 작업의 효율이 대폭 증가할 것으로 전망했다.

동시에, 본 의견은 장차 '유연한 발전환경 조성'을 우선순위에 둘 것이며, 국가우정국은 택배기업이 비법인 택배 말단 영업장을 설립하여 실시하는 것에 대해 비안(서류등록)제 관리를 시행할 것이다. 국가우정국은 이미 택배기업의 비법인 말단 영업장 실시 비안과 관련된 규정을 연구하고 제정하는 것에 착수 했다. 펑리후 부주임은 위 요구사항의 시행에 있어 중요한 부분은 현행의 허가제도와 비안제의 법률관계를 제대로 처리하는 것과 정보화 수단을 충분히 이용하고 관리감독 수준을 향상시키는 것이라고 전했다.

췐펑(全峰)그룹 이사 천자하이(陈加海)는 본 의견이 중국전자상거래와 택배산업 발전에 장차 주요 추진력으로 작용할 것이며, 국가가 유익한 정책을 발표하고 실시함에 따라 중국전자상거래와 택배업은 빠른 시일 내에 새로운 단계로 접어들 것이라 전했다.

< 자료 : 国家铁路局, 2015. 5. 27. >

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

2 중국 37개 국가급 유통 거점도시 및 '3종5횡' 핵심 교통로 확정

중국 상무부(商务部) 관영 홈페이지에 발표된 소식에 따르면, 5월 25일, 상무부 등 10개 관련부서는 공동으로 「전국 유통 거점도시 배치계획(2015-2020)」[14]를 발표하여 스자좡(石家庄), 정저우(郑州) 등 37개 국가급 유통 거점도시, 탕산(唐山) 등 66개 지역유통거점 도시 및 '3종5횡(3纵5横)' 국가 핵심 교통로를 확정하였다.

본 계획의 목적은 전국 핵심 유통망 구축을 가속화하는 것이며 유통 거점도시의 기능을 향상시키고 유통업의 활성화를 통해 소비확대를 촉진시키는 것이다. 국가급 유통 거점도시는 중국 전역의 유통망에 있어 핵심지역으로 국가 유통로의 중추이자 유통거점 도시망의 주요 도시를 뜻한다.

37개 국가급 유통 거점도시: 베이징(北京), 톈진(天津), 스자좡(石家庄), 타이위엔(太原), 후허하오터(呼和浩特), 션양(沈阳), 다롄(大连), 창춘(长春), 하얼빈(哈尔滨), 상하이(上海), 난징(南京), 쑤저우(苏州), 항저우(杭州), 닝보(宁波), 허페이(合肥), 푸저우(福州), 샤먼(厦门), 난창(南昌), 지난(济南), 칭다오(青岛), 정저우(郑州), 우한(武汉), 창사(长沙), 광저우(广州), 선전(深圳), 난닝(南宁), 하이커우(海口), 충칭(重庆), 청두(成都), 꾸이양(贵阳), 쿤밍(昆明), 라싸(拉萨), 시안(西安), 란저우(兰州), 시닝(西宁), 인촨(银川), 우루무치(乌鲁木齐)

지역급 유통 거점도시는 전국 핵심 유통망의 주요거점으로 국가급 유통 거점도시가 효과적으로 그 기능을 발휘하도록 뒷받침하는 유통거점 도시망의 주요 도시를 뜻한다.

66개 지역급 유통 거점도시: 탕산(唐山), 바오딩(保定), 친황다오(秦皇岛), 한단(邯郸), 따퉁(大同), 린펀(临汾), 바오터우(包头), 후룬베이얼(呼伦贝尔), 어얼둬스(鄂尔多斯), 진저우(锦州), 단둥(丹东), 옌볜(延边), 지린(吉林), 무단장(牡丹江), 따칭(大庆), 쉬저우(徐州), 난통(南通), 롄윈강(连云港), 우시(无锡), 저우산(舟山), 진화(金华), 원저우(温州), 취양(阜阳), 우후(芜湖), 췐저우(泉州), 장저우(漳州), 지우장(九江), 간저우(赣州), 웨이팡(潍坊), 옌타이(烟台), 린이(临沂), 뤄양(洛阳), 샹치우(商丘), 난양(南阳), 이창(宜昌), 샹양(襄阳), 징저우(荆州), 헝양(衡阳), 로디(娄底), 주저우(株洲), 동관(东莞), 포산(佛山), 꾸이린(桂林), 리우저우(柳州), 친저우(钦州), 팡청강(防城港), 몐양(绵阳), 다저우(达州), 난충(南充), 이빈(宜宾), 준이(遵义), 리우판수이(六盘水), 취징(曲靖), 홍허(红河), 시엔양(咸阳), 위린(榆林), 톈슈이(天水), 지우췐(酒泉), 하이시(海西), 하이동(海东), 스쭈이산(石嘴山), 커셴(喀什), 이리(伊犁), 보얼타라(博尔塔拉), 바인궈렁(巴音郭楞), 르카쩌(日喀则)

'3종 5횡' 전국 주요핵심 교통로

1. 3종: 남북을 관통하는 유통로

(1) 동부 연해 유통로: 심천경제특구, 상해푸동신구, 톈진빈하이신구(天津滨海新区) 등 경제특구와 국가급 신구를 유통업의 동력원으로 삼고 동북지구, 징진지(京津冀), 산동반도, 장삼각주, 하이샤시안(海峡西岸), 주삼각주 등 중국인구와 생산력 및 각종 산업이 가장 집결된 권역을 바탕으로 상품과 생산요소의 자유로운 이동을 촉진

14) 《全国流通节点城市布局规划（2015-2020年）》

Contents
▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

하며 현대서비스업 발전의 수준을 향상시킨다. 본 유통로를 통해 중국 동서를 연결하고 남북을 관통하며, 중국 전역을 아우르고 아시아·태평양에 면하여 유통산업을 발전시킬 수 있는 공간적 범위를 형성하는 동시에 유통산업의 국가경쟁력을 높인다.

⑵ 중부 베이징-홍콩-마카오(京港澳) 유통로: 베이징-홍콩-마카오 고속도로, 베이징-광저우 고속철도, 베이징-광저우 철도 등 종합교통운수통로를 바탕으로 징진지(京津冀)도시권, 중원도시권, 장강중류지구, 주삼각 지구를 연결하며 홍콩 및 마카오와 이어지는 유통로이다. 베이징, 스자좡(石家庄), 정저우(郑州), 우한(武汉)), 창샤(长沙), 광저우, 선전(深圳) 등 주요 유통 거점도시를 아우르고 농산품과 공업품의 지역간 흐름을 촉진한다. 본 유통로는 남북을 관통하고 동서를 이으며 중국전역의 주요 유통로를 아우른다.

⑶ 서부 후허하오터-쿤밍(呼昆) 유통로: 서부의 후허하오터, 시안, 청두, 충칭, 쿤밍을 거점으로 삼고, 연선의 충칭량장신구(重庆两江新区) 등 국가급 신구를 동력원으로 삼아 서부지역의 유통인프라를 건설한다. 동쪽으로는 징진지, 장삼각, 주삼각 지구와 연결되며 남쪽으로는 동남아시아를 영향범위로 삼아 동서로 연결되고 남북을 관통하는 유통로를 형성한다.

2. 5횡: 동서를 연결하는 유통로

⑴ 서북부 유통로: 톈진빈하이신구(天津滨海新区)가 중심이 되어 서북부 유통로의 견인역할을 하며 베이징, 후허하오터, 스자좡, 타이위엔, 인촨(银川), 우루무치를 거점으로 삼고 카자흐스탄, 러시아, 벨라루스를 거쳐 중앙아시아에 이른다. 환발해 지역과 서부지역 유통산업을 함께 발전시키고 유라시아 대륙교의 기능을 충분히 발휘하여 중앙아시아, 서아시아 및 동북아 지역을 아우른다.

⑵ 롱하이(陇海)-란신(兰新)연선 유통로: 롱하이(陇海, 롄윈강~란저우)철도와 란신(兰新, 란저우~우루무치)철도를 통과하여 우루무치, 시닝, 란저우, 시안, 정저우, 롄윈강 등 유통거점도시를 잇는다. 서쪽으로는 아라샨코우(阿拉山口), 후얼궈스(霍尔果斯)를 통해 중앙아시아로 연결되고 모스크바를 거쳐 유럽으로 연결된다. 아울러 커션(喀什)을 주요기점으로 삼아 중앙아시아 및 서아시아로 연결되며 이스탄불을 거쳐 유럽에 이른다. 국제철도운송로를 바탕으로 정저우, 시안, 란저우, 시닝, 우루무치 등 주요도시의 유통서비스 기능을 강화하고 서북방향으로 중앙아시아, 서아시아 및 유럽으로 이어지며 남쪽으로는 중국 윈난(云南) 및 꾸이저우(贵州)를 아우르며 중국 서부지역의 개발과 개방을 촉진한다.

⑶ 장강연선 유통로: 상하이를 중심으로 난징(南京), 항저우(杭州), 닝보(宁波), 쑤저우(苏州), 허페이(合肥), 우한(武汉), 충칭(重庆)을 거점지역으로 삼고 장쑤(江苏), 저장(浙江), 안후이(安徽), 장시(江西), 후베이(湖北), 후난(湖南), 쓰촨(四川), 꾸이저우(贵州), 윈난(云南) 9개 성(省)의 강 주변 핵심도시를 연결하는 유통로이다. 장강경제벨트의 종합적이고 입체적인 교통로를 바탕으로 장강 연선 교통로를 건설한다. 이로써 동쪽지역의 유통로를 뒷받침하고 서쪽의 유통로를 개척하며, 강에서 바다로 이어지는 지역적 우위를 통해 장강경제벨트와 동·중·서부의 종합적 발전을 견인한다.

⑷ 상하이-쿤밍 연선 유통로: 상하이-쿤밍 고속철도, 상하이-쿤밍 철도, 상하이-쿤밍 고속도로로 이루어진 종합운수체계를 바탕으로 미얀마를 거쳐 남아시아 및 벵골만

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

과 이어지고 장삼각주 지구, 창주샹(长株潭)[15]지구, 치엔중(黔中)지구[16], 디엔중(滇中)[17]지구를 연결한다. 장삼각 연해의 발달지구와 중부 내륙지구, 서남부의 연안지구 유통로의 종합발전을 강화하여 동·중·서부 지구를 횡으로 관통하고 남아시아의 유통로와 연결시킨다.

(5) 주강-서강 유통로: 주강-서강[18] 황금수로와 난광(南广, 난닝-광저우)철도, 꾸이광(贵广,꾸이양-광저우)철도, 윈꾸이(云桂,윈난 쿤밍-광시 난닝)철도 등으로 이루어진 종합운수체계를 바탕으로 주강-서강 교통로를 건설하며, 베트남을 통해 동남아시아 국가와 남아시아 국가를 아우른다. 동·서부 지구에 직접적으로 연결되고 홍콩 및 마카오, 동남아시아에 근접한 지리적 우위요소를 발휘하여 서남부 및 중남부 지구를 경제적으로 뒷받침하는 지구의 형성을 촉진한다. 동서부와 상호보완적 관계를 형성하고 강과 바다가 연계된 유통로를 형성한다.

본 규칙은 국가지역발전의 총체적 전략 및 '일대일로' 전략, 징진지 협동발전(京津冀协同发展) 및 장강경제벨트전략 등에 근거하여 계획되었다. 국가의 새로운 도시화 계획, 전국 주체기능지역계획(全国主体功能区规划) 등과 연계하여 2015-2020년 '3종5횡' 전국 핵심 유통로 시스템을 확정하였으며 국가급, 지역급 및 지구별 유통 거점도시를 명확히 하였다. 아울러 유통인프라 완비, 공공 유통시설 마련, 유통 거점도시 정보화 수준 향상, 상업무역물류 원구 건설, 도시 공동배송 네트워크 완비, 국가 전자 비즈니스 시범기지 발전, 거점도시의 통상구 기능 제고, 도시 상업의 적절한 집적과 발전 촉진, 유통영역의 표준시설 보급과 강화 등 9개 중점사업을 본 계획에서 밝히고 있다.

< 자료 : 中国港口网, 2015. 6. 3. >

3 SIPG, 이스라엘 하이파 신항 25년 경영권 획득

5월 28일, SIPG 당 위원회 서기이자 이사장인 천쉬위엔(陈戎源)은 이스라엘 항만개발투자회사가 개최한 하이파항, 아스돗(Ashdod) 사업의 협약 체결식에 참여하였다. SIPG는 이스라엘 정부와 주중 이스라엘 대사관 및 이스라엘 항만공사의 지원과 노력에 감사를 표시했다. 하이파시와 상하이시는 장기간에 걸쳐 교류했으며 SIPG는 하이파항의 건설과 관리, 운영에 있어 강한 자신감을 드러냈다.

2015년 착공되는 하이파신항은 이스라엘 북부에 위치해있으며 2020년에 완공될 예정이다. 완공 후, 부두의 접안길이는 총 1,500m이고 연간 물동량 처리능력은 186만 TEU로 장차 이스라엘 최대의 모항이 될 것이다.

본 협약에 따르면 하이파항의 기본적인 부분은 이스라엘측이 책임을 지고 완성하고, SIPG는 하이파신항 부두시설의 건설과 기기설비의 배치와 일반경영관리를 책임질 계획이다. 1기 공정 중 건설하게 될 부두의 접안길이는 700m이다.

< 자료 : 上海海港报 , 2015. 6. 5. >

15) 창사(长沙), 주저우(株洲), 샹탄(湘潭) 3도시를 중심으로 하는 후난(湖南)성의 경제발전 핵심지구.
16) 꾸이저우(贵州)성의 중부지역을 이름.
17) 윈난성 중부의 쿤밍, 취징, 추슝(楚雄), 위시(玉溪) 4개 지역을 이름.
18) 西江, 광동성 남부를 흐르는 주강의 본류.

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

4 한중 FTA, 높은 수준의 FTA 모델로 연해항만의 수혜 기대

2004년 11월, 한중 양자간 FTA는 민간 및 관·산·학의 공동연구를 거쳐 2012년 5월부터 정식으로 협상을 시작했고, 14 차례의 협상을 거쳐 2015년 2월, 협정에 가서명 하였다. 가서명 당시 한중 FTA 협상 내용은 이미 완성 되었으며, 한중 FTA는 높은 수준의 종합적 자유무역협정으로 FTA의 새로운 모델이자 본보기로 작용하고 있다.

(1) 'FTA 인센티브', 양자 간 경제·무역 관계의 새로운 국면진입 뒷받침

2014년, 양국 수출입 무역총액은 2,905억 달러를 기록했고 한국은 EU, 미국, 아세안, 홍콩, 일본에 이어 중국의 6위 무역 파트너국이다. 동시에 한국은 중국의 6위 수출대상국이며 3위 수입대상국이자 외자유입국이다. 한국의 통계자료에 따르면 2013년, 한국은 처음으로 일본을 제치고 중국의 1위 수입국이 되었으며 2014년, 중국은 이미 한국의 1위 무역 파트너국이자 수출대상국 및 수입대상국이 되었다. 한국의 전체 수출에서 대중국 수출은 1/4을 차지하고 있으며, 중국은 한국의 최대 해외투자대상국이자 생산가공기지 역할을 하고 있다. 1992년 양자 간 무역액은 50억 달러였으나 이후 무역규모가 꾸준히 증가하면서 현재까지 연평균성장률은 20%이상의 고속성장세에 있다.

한국이 중국으로부터 수입하는 주요상품은 전기기계 제품, 비금속 제품, 화학공업 제품이며 수입액은 각각 659.4억 달러, 204억 달러, 177.7억 달러이다. 한국의 대중 수출 주요상품은 전기기계 제품, 광학의료설비, 화학공업제품으로 2014년 수출액은 각각 388.9억 달러, 146.8억 달러, 70.1억 달러였다. 한중 양국은 동일한 동아시아 경제권에 속하며 동아시아 생산네트워크에 함께 참여하고 있다. 전기기계 상품과 제품 영역의 무역은 고도로 발전하고 있으며 쌍방의 경제·무역은 강한 상호의존성을 바탕으로 하고 있다.

2014년 한국의 대중 투자는 39.7억 달러로 2006년 이후 최대 규모에 이르렀다. 같은 기간 동안, 중국의 한국에 대한 직접투자는 12억 달러로 전년 대비 147.2% 증가하였고 싱가포르에 이어 한국에 대한 투자가 가장 활발한 국가가 되었다.

2014년 양자 간의 무역 및 투자 수치를 통해 볼 때, 한중 FTA의 무역 및 투자를 통한 경제적 효과는 이미 뚜렷한 것으로 나타난다. FTA를 통해 양국은 소비시장, 관광, 의복, 서비스무역, 금융·보험, 문화 등의 영역에서 무한한 협력 가능성과 밝은 전망을 지니고 있다. 양국의 FTA 실시에 따라 'FTA 인센티브'는 양국 간의 경제와 무역을 새로운 단계로 진입시키는 원동력으로 작용할 것이다.

(2) 전면적이고 높은 수준의 FTA 모델

한중 FTA는 중국이 현재까지 체결한 FTA 중 무역액이 가장 크고 종합적 수준이 가장 높은 자유무역협정이다. 협정에 따르면, 일정기간의 과도기가 지나고 나면 중국은 상품무역에 있어 제로관세를 적용하는 상품을 세목의 91%까지 확대할 것이며, 이는 중국수입액의 85%를 차지한다. 한국은 최종적으로 제로관세 적용 상품을 세목의 92%로 확정하였으며, 이는 한국수입액의 91%에 해당한다. 서비스 무역에 있어 중국은 여행, 환경 등의 부분에 있어 개방과 협력을 약속하였고 한국은 택배, 건설, 의료 등에 있어 시장진입을 허용하였다. 이외에도 한중 FTA에서는 최초로 금융서비스, 통신서비스를 독립된 장으로 구성하였고 경쟁정책과 환경 등 '21세기 무역 아젠다'의 내용을 포함하고 있으며 전면적이고 높은 수준의 내용으로 구성되어 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

한중 FTA는 서비스무역을 네거티브 리스트 형식으로 운영하고 진입 전 내국민 대우를 바탕으로 한 투자협상 방식을 차용하고 있다. 이는 중국이 타국과의 FTA에 있어 최초로 '국제적 규칙'과 연계하여 차용하고 실시하는 높은 수준의 표준이자 국제무역 규칙이다.

2010년부터 시작된 미국의 TTP, TTIP로 대변되는 새로운 양자 및 지역 일체화 협력추세는 뚜렷한 특징을 지니고 있다. 투자에 있어 네거티브 리스트, 진입 전 내국민 대우를 주요 규칙이자 핵심조항으로 삼고 있으며, 이러한 국제무역규칙의 새로운 동향은 향후 하나의 추세가 될 것이다. 선진국은 일반적으로 무역과 투자협정을 진행할 때, 통일된 혹은 기본적으로 비슷한 내용의 조항과 규칙을 바탕으로 협정문을 작성한다. 예를 들어, 미국과 중국의 BTI(양자간 투자협정)와 TTP 협상의 투자 관련 부분 및 NAFTA의 투자협정은 모두 미국의 BIT 내용을 표준으로 하고 있다. 한중 FTA를 통해 중국은 새로운 규칙을 제정하고 이를 통해 혁신과 변화를 이끌어 낼 수 있으며, 한발 더 나아가 이러한 새로운 규칙을 '일대일로' 전략에 적용하고 이후 중국의 FTA의 기초로 삼을 수 있다.

(3) '지방협력 조항'이 가져올 새로운 기회, 연해 항만발전 촉진

한중 FTA는 자유무역협정 최초로 '지방협력내용'을 규정하고 있다. 지방경제협력 시범구의 설립을 통해 쌍방의 산업단지를 함께 건설하고 통상구의 상호소통과 연결을 촉진하며 국제 전자상거래 업무의 발전을 가속화할 예정이다. 아울러 서비스 영역의 개방을 확대하고 다방면의 협력을 진행하여 개방수준을 높이고자 한다. 현재, 웨이하이(威海)-인천의 자유무역구, 칭다오(青岛) 한중 협력구 및 한중 혁신산업단지는 모두 정식으로 시행중에 있다. 지방경제협력 시범구는 양국의 FTA 협력에 있어 활력을 불어넣을 것이며 한중 FTA의 지역플랫폼을 마련하고 양국의 산업융합기지 및 인큐베이터 건설을 촉진하여 무역과 투자효과의 확대를 위한 새로운 발전 방식을 제공해 줄 것이다. 뿐만 아니라 무역과 산업발전 모델에서 얻은 경험을 바탕으로 서비스무역, 농업상품 및 투자협정의 경험을 축적할 수 있다.

환발해 항만과 도시는 한국과 가까운 거리, 긴밀한 경제 및 무역왕래, 한국기업의 활발한 진출이라는 우위요소와 한중 FTA를 통한 협력의 심화를 바탕으로 절호의 기회를 맞이했다. 한중 FTA 체결 후, 항만과 해운산업은 가장 먼저 수혜를 입게 될 산업이다. 한중 무역의 상품수송은 해운을 중심으로 이뤄지고 있으며 칭다오, 다롄, 옌타이, 롄윈강 등 연해항만의 물동량과 해상화물 수송량 증가에 유리하게 작용할 것이다. 뿐만 아니라, 무역편리화 조치와 검역 및 검사규칙과 표준의 통일 및 상호인식을 바탕으로 통관효율을 제고시키고 수송시간과 비용을 절감할 수 있다. 한중무역의 주요항만이자 세계 제7위 항만으로 한국과 근거리에 위치한 칭다오항은 현재 한국 부산항, 광양항, 인천항, 평택항, 울산항 등의 항만과 줄곧 양호한 무역왕래를 유지해왔다. 2014년 칭다오항을 출발하여 한국 항만으로 운송된 컨테이너 규모는 전년 대비 5.8% 증가하였고, 자유무역구 시행과 중국정부의 우대정책 실시에 따라 규모는 향후 더욱 상승할 것으로 예상된다.

< 자료 : 人民网 , 2015. 6. 4. >

5 「웨이하이(威海)시 해양기능구 획정(2013년-2020년)」 발행

5월22일, 산동성 웨이하이(威海)시 정부는 「웨이하이(威海)시 해양기능구 획정(2013년-2020년), 威海市海洋功能区划 (2013年~2020年) 」(이하 「획정」으로 약칭)을 발표했다. 「획정」에 따르면, 자연 그대로의 해안선이 가지고 있는 미(美)를

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

보호하기 위해 웨이하이시는 공유수면 매립과 물고기 양식(养殖)을 금지하고 새로운 매립 및 양식 프로젝트를 더 이상 허가하지 않을 계획이다.

통계에 따르면 웨이하이의 해안선은 산동성의 1/3을 차지하고 있으며 전국의 1/18을 차지하고 있다. 웨이하이시에는 40여 개의 만(湾) 및 185개의 도서가 분포되어 있으며 관할 해역은 1만 ㎢로 육지면적보다 2배 넓다.

웨이하이시의 이번 해양기능지구 구획은 해양 면적 6293.79㎢와 해안선 977.8㎞를 포함한다. 2020년까지 웨이하이시의 자연 해안선 보유율을 최소 56.25%까지 유지하기로 계획하고 있으며, 웨이하이만(威海湾), 동부빈하이신청(东部滨海新城), 원등난하이신구(文登南海新区) 등을 중심으로 보수와 정비 작업을 진행할 예정이다. 최소 60㎞의 해안선에 대한 보수 작업을 통해 웨이하이시 연안 해역의 생태환경은 크게 개선될 것으로 기대된다.

「산동성 해양기능구 획정」에 따라 웨이하이는 총 135개의 해양 기본기능 지구로 구분되며 주로 농업·어업지구, 항만해운지구 등 8개의 1급 카테고리에 포함되어 있다. 「획정」에서는 해양자연환경, 자원의 특징 및 개발이용현황, 해양경제 발전전략을 바탕으로 하여 여행레저지구, 해양보호지구 등 5개 1급 카테고리의 웨이하시 기능지구에 대해 재분류를 진행하여 기능을 더 세분화시켰다.

웨이하이시 해양어업국의 부조사원 리용런(李永仁)에 따르면, 웨이하이시 여행레저지구에서는 해변여행관광, 일반해양관광 등의 활동이 가능하지만 자연해안선, 해수욕장, 해안도서 등 자연관광지에 대한 파괴는 금지되고 있다. 시민과 관광객들의 해양관광 구역선택을 위해 웨이하이시 해양어업국과 공안국(公安局), 도시관리행정집법국은 공동으로 해양관광 관련 공고를 발표했다. 이 공고에 따르면, 해상 래프트 양식(raft cultivation)구역, 가두리 양식(cage culture) 구역, 인공어초 구역은 대외개방 금지 구역으로 지정되어 있어 해역이용 관리자의 허락이 없으면 일반시민과 관광객은 이 구역에 진입할 수 없다.

리용런 부조사원은 「획정」을 통해 매립에 대한 활동이 엄격히 제한될 것이라 전했다. 「획정」 발표 후, 웨이하이시는 자연해안선을 보호하기 위해 더 이상 새로운 매립·양식 프로젝트를 허가하지 않을 계획이며, 아울러 매립 연도계획제도를 실시함으로써 매립 규모를 합리적으로 통제할 것이다. 매립활동은 반드시 국민경제의 거시적이고 종합적인 요구와 해양생태환경의 능력에 부합되어야 한다.

또한 「획정」은 웨이하이시의 해양 이용방식을 전환할 필요성이 있음을 제기하고 있다. 집중·집약의 이용방식을 통해 기존의 분산, 조방(粗放), 저효율 특징으로 하는 해양 이용패턴을 바꾸고, 해양 매립행위를 엄격히 통제해야 한다. 해역이용 심의와 해양환경의 영향 평가를 진행해야 하며, 매립 프로젝트는 이 두 가지 작업에 대한 심의를 통과한 후에야 비준 받을 수 있다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015 .5. 26. >

6 2014년 톈진(天津) 해양경제산업 총액 5천억 위안 달성

5월28일, 톈진(天津)시 해양국은 「2014년 톈진시 해양경제통계공보」(이하 「공보」로 약칭한다.)를 발표했다. 「공보」에 따르면 2014년 톈진시 해양경제는 안정적으로 운행되었고 질적 효율을 추구하는 모델로 전환되고 있는 것으로 나타났다.

<공보>에 의하면 작년 톈진시 해양경제생산 총액은 5,027억 위안으로 전국해양경제생산총액의 8.39%를 차지했으며 톈진시 경제생산 총액의 31.97%를 차지했다. 뉴노멀의 영향으로 해양경제는 안정적인 운행상태를 유지하고 있으며 해양산업구조는 최적화되어 있다. 해양경제발전은 규모의 빠른 성장을 중시하던 모델에서 질

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

적 효율을 중시하는 모델로 변화하고 있다. 2014년 톈진시 해양생산총액 5,027억 위안에서 해양산업의 증가액는 2,714억 위안을 기록했고, 해양관련 산업의 증가액는 2,313억 위안을 기록했다. 해양 1, 2, 3차 산업의 증가액은 각각 13억 위안, 3,187억 위안, 1,827억 위안으로 해양생산총액에서 각각 0.2%, 63.4%, 36.34%의 비중을 차지했다.

「공보」에 따르면, 2014년 톈진시 해양생산총액은 전반적으로 안정적 성장추세를 유지하고 있다. 해양어업은 안정적 증가추세를 유지하고 있고 해양어획 생산량은 안정적으로 증가하고 있다. 해양오일가스 생산량도 지속적으로 증가추세를 보였고, 특히 해양오일가스업이 기타 영역의 손실을 만회하였다. 해양생물의약업과 해수이용업은 산업정책의 영향을 받아 비교적 빠른 성장세를 보였다. 해양선박공업은 모델의 전환을 통해 상승세를 보이고 있다. 해양교통운수업의 발전은 안정적으로 상승하고 있다. 해변 여행업은 급속한 발전추세를 유지하고 있으며 다양한 종류의 해양 여행상품이 출시되고 있다. 해양 전략업에 속하는 해양염전업, 해양화공업, 해양플랜트 산업은 모두 안정적인 성장세를 유지하고 있다.

톈진시 해양국 관계자에 따르면, 톈진시 해양경제의 발전은 전국해양경제와 톈진시 전체 경제의 발전 속도보다 빠른 양상을 보인다. 특히, 해양서비스업의 발전은 일반 공업보다 빠르며 해양신흥산업의 발전은 전통산업보다 빠르다. 주요 해양 프로젝트들이 산업경제의 발전을 이끌고 있으며 해양과학기술은 산업의 발전모델을 변화시키고 있다. 뿐만 아니라 톈진시는 남항공업지구(南港工业区), 임항경제지구(临港经济区), 톈진항 주체항구, 탕구해양고신구(塘沽海洋高新区), 중신생태성(中新生态城) 빈해여행구, 중심어항 등 6개 해양산업 클러스터에 대한 건설을 가속화하고 있다. 인프라 시설을 더욱 보완하여 해양산업의 발전을 뒷받침하고 있다. 중국경제의 신상태로 진입과 '12·5계획' 이후 해양경제의 증가속도 둔화로 해양경제는 현제 조정기에 진입해있다. 해양경제의 구조가 합리화되고 관련 산업의 분업은 더욱 세분화되고 있다. 이 과정에서 해양산업은 여전히 심각한 구조조정의 상황에 직면해 있으며 혁신능력 부족, 해양신흥 산업의 융자난 등 여러문제가 산적해 있다.

2015년 톈진시 해양경제 사업은 국가의 '일대일로' 및 '징진지 협동발전' 전략과 종합적으로 연계되어 시행될 것이며 지역특색을 가진 해양경제 발전구조를 구축할 것이다. 동시에 해양경제 시스템에 대한 개혁을 지속적으로 심화시켜 해양 전통산업의 구조를 업그레이드할 필요가 있다. 해양관련 기업들은 산업발전에 있어 새로운 모델을 적극적으로 모색해야 하며, 해양 전통산업을 더 높은 단계로 발전시켜 현대 해양산업의 구조를 보완해야 한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 5. 29. >

7 저장(浙江)성, 「수상교통안전관리조례」 통해 수상 교통관리 규범화

5월27일, 「수상교통안전관리조례(水上交通安全管理条例)」(이하 「조례」로 약칭)가 저장(浙江)성 제12계 인민대표대회 상무위원회 22차 회의에서 심의를 거쳐 통과됐으며 9월1일부터 시행될 예정이다. 「조례」는 총 8장 57조로 구성되어 있으며 저장성의 선박 운행과 작업, 선박과 선원의 관리, 통항보장, 수상구조 및 기타 수상교통안전과 관련된 활동의 내용을 포함하고 있다.

「조례」에 따르면 정부, 주관기관, 감독관리 기관 및 관련기구 등 4개의 관리주체는 각 기관의 법적 책임을 이행해야 한다. 선박의 소유자나 경영자는 선박의 수상교통안전에 대해 주된 책임을 지며, 여객운송기업은 정기적으로 여객운송항로에 대한 안전평가를 진행해야 한다. 선박은 규정에 따라 통신장비와 자동인식시스템을 설치해야 하고 정해진 요구에 따라 인원을 배치해야 한다. 선박명, 선적항(船籍港),

Contents

▸ 통계로 보는 중국
: 2010년~2015년 중국 국제전자상거래 규모
▸ 이슈 포커스
: 중국 국제 전자상거래 발전현황과 한국 물류산업에 주는 시사점
▸ 동향 & 뉴스

만재 흘수선을 가리거나 훼손해선 안 되고, 선장과 당직 운행자는 규범에 따라 안전하게 선박을 운행해야 하며, 선원들은 가드레일이 없는 갑판에서 작업할 때 반드시 구명조끼를 입어야 한다.

저장성 인민대표법치위원회의 관계자에 따르면, 최근 각 성과 지역의 수상활동은 활발해지고 있으나 명확한 관리규정이 없어 효율적인 감독 및 관리부족으로 안전이 위협받아 왔다. 이번에 통과된 「조례」는 각종 수상활동에 대한 규정을 추가하여 수상활동의 안전을 위협하는 요소를 법적으로 제한하고 있다.

「조례」에 따르면, 수상활동에 이용하는 고무보트, 모터보트, 수상 자전거 등은 규정된 수역범위를 벗어나 이용될 수 없다. 수상활동에 종사하는 경영업체는 규정된 수역범위의 경계선에 뚜렷한 표지를 설치해야 한다.

「조례」에 의하면, 현 급 이상의 정부는 수색구조 작업에 대한 지도, 조정을 강화해야 한다. 수색구조 기구를 설립하여 등급관리원칙에 따라 수상구조 활동을 통일되게 전개하고 지휘해야 한다. 수상구조의 경비는 재정예산에 포함시키고 수상구조 사업에 대한 사회적 지원과 기부를 장려해야 한다. 현 급 이상의 정부는 조건에 부합하는 수상구조 사회기업에 구조사업을 맡길 수 있으며 수상구조에 참여하는 사회기업에 경비와 시설장비 지원을 제공해 줄 수 있다. 수상구조 활동에 참여하고 특수 공헌한 집단이나 개인에게 표창을 수여할 수 있으며, 수상구조 기관은 현지 의료기구와 함께 수상 응급의료구조 연동 기제를 구축해야 한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 6. 2. >