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

제16-14호
2016년 9월 23일

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역 : 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼 : 중국(상하이)자유무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	09-23
종합지수	734.95	736.07
일본 항로	619.87	637.95
구주 항로	855.19	900.50
미서부 항로	761.60	679.40
미동부 항로	846.92	824.63
한국 항로	584.19	575.35

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	09-23
종합지수	856.91	851.04
석탄	844.95	843.23
곡물	606.92	735.02
금속광석	833.43	773.62
정유	1,354.12	1,252.83
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 상하이 자유무역구역 : 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표

[표] 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표

지표	2015	증가율(%)
세수 규모(억 위안)	1,022.20	6.8
상품매출 규모(억 위안)	26,866.48	6.0
서비스산업 영업수익(억 위안)	3,599.06	4.0
보세구 항운·물류서비스 수입(억 위안)	1,200.00	-
산업 총생산(억 위안)	3,901.03	-3.3
외국인 직접투자 규모(억 달러)	396.26	-
중국 측 대외 직접투자 규모(억 달러)	229.10	-

자료 : 上海经济发展统计公报, 2015.

2015년 상하이 자유무역구역 국내총생산(GDP), 상하이 전체의 1/4 차지

9월 들어 상하이 자유무역구역(Shanghai Pilot Free Trade)이 설립 3주년을 맞았다. 2013년 9월 29일 국무원의 승인으로 설립된 가운데 2014년 12월 관할범위의 확대 조정을 거쳐 면적이 기존의 29㎢에서 현재의 121㎢로 대폭 확대되었다.

현재 자유무역구역에는 와이까오챠오보세구(外高桥保税区), 와이까오챠오보세물류원구(外高桥保税物流园区), 양산보세항구(洋山保税港区), 푸동공항 종합보세구(上海浦东机场综合保税区), 진챠오수출가공구(金桥出口加工区), 장장고기술원구(张江高科技园区), 루자쭈이금융무역구(陆家嘴金融贸易区)가 있다.

상하이 자유무역구역 설립 이후 통관 및 검역 간소화, 위안화 자유 태환 및 은행금리 자유화, 외국기업의 내국민 대우 등 금융 및 무역 거래규제를 선진국 수준으로 완화해 정책의 시범적 역할을 성공적으로 수행했다는 평가를 받고 있다.

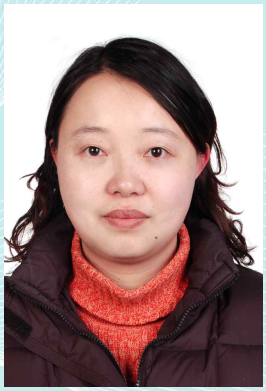
지난해 상하이 자유무역구는 금융회사를 비롯해 국내외 기업 1만 8,269개(그중 외국인투자기업 3,326개사)가 새로 입주했고, 면적은 상하이시 전체의 1/50에 불과하나 국내총생산(GDP)은 상하이시 전체의 4분의 1을 차지했다.

이러한 시범적 정책의 성공에 힘입어 지난해 4월 톈진시, 광동성 및 푸젠성에 추가로 자유무역구역을 설립한데 이어, 지난 8월말에는 항저우에서 열릴 G20정상회의 개최를 앞두고 충칭시와 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 스촨, 산시성 등 7개 지역에 추가로 설립하기로 했다. 이들 지역은 각 지방정부의 계획 수립과 더불어 법규 제정 등을 거쳐 빠르면 연말에 공식 출범할 것으로 전망된다.

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자유무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

저자 소개
장제수(张婕姝)
상하이해사대학교 교수 및 상하이국제항운연구중심(SISI)



전문가 칼럼 : 중국(상하이)자유무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신 동향

1 중국(상하이)자유무역구역 항만·해운서비스분야의 개방 조치

2013년 8월에 중국 국무원이 중국(상하이)자유무역구역(이하 "상하이자무구"로 약칭함)을 설립하는 것을 공식 승인하였다. 국무원이 2013년 9월 18일에 상하이자무구 총체방안을 인쇄 발행에 관한 통지를 하달하였다. 2013년 9월 29일에 상하이자무구는 공식 등록하여 창립하였으며 네거티브 리스트 관리 모델은 상하이자무구의 관건 내용이 되었다. 이때로부터 네거티브 리스트 이외의 영역에서 외국인투자 사업에 대한 심사 비준에는 서류등록제로 변경되겠다(국무원의 규정에 따라 국내 투자사업에 대한 심사 비준을 유지하는 것을 제외함).

2013년 9월 29일에 초판(2013판) 네거티브 리스트가 출범하였는데 18개 업종의 190항목 활동은 투자 금지의 네거티브 리스트에 넣었다. 이 가운데 교통운송업의 조치는 총 9개 조이며 철도운송, 도로운송, 수상운송, 항공운송 등 4개 분야를 포함하고 외국인투자의 제한 상황은 제7조에 정리되어 있다. 앞 조문에 있는 분야는 각각 금융업, 교육, 농업, 문화, 체육·오락업, 정보전송, 리스·상업서비스업, 소프트웨어와 정보서비스, 교통운송, 보관·우정업이다.

2014년 6월 28일, 제2판(2014판)네거티브 리스트가 출범하는데 개방도를 제고하고, 투명도를 높이고, 국제통용규칙과 더욱 맞물리며 대폭의 감소를 실현하고 특별관리 조치의 범위는 초판의 190조에서 139조까지 줄였다. 이 가운데 교통운수업의 조치는 총 14조이며 조정율은 26.8%에 달한다.

2015년 4원 20일, 제3판(2015판) 네거티브 리스트가 공포되었는데 국가급 자유무역구역은 상하이, 광둥, 텐진, 푸젠 등 4개로 증가하였다. 적용 구역에서 상하이자무구는 루자쭈이금융구역, 진챠오수출가공구역, 장장고기술구역을 추가하였으며 총 면적은 원래의 28.78 km²에서 120.72 km²로 확대하였다. 총 15개의 분류로 50개의 항목으로 나누었다. 특별관리 조치의 범위는 또 122조로 줄였다. 이 가운데 교통운수업의 조치는 총 17조이다.

2016년 7월, 『자유무역시범구 관련 행정법규, 국무원 공문·국무원의 승인을 받은 부문 규칙과 규정을 임시 조정하는 것과 관련된 국무원의 결정』에 따라 중국(광둥)자유무역시험구, 중국(톈진)자유무역시험구, 중국(푸젠)자유무역시험구 그리고 중국(상하이)자유무역시험구 수상운송업에 관한 규정을 통합 조정하고 이 가운데 수상운송업의 관리조치는 2015년판 네거티브 리스트와 일치한다.

2013-2015년판 네거티브 리스트를 통합 조정하여 수상운송업에 관련한 특

별 관리조치는 다음 [표1]과 같다.

표1 2013-2015년판 네거티브 리스트 중 수상운송업의 특별관리조치

	2013	2014	2015
G55 수상운수업	외국인 단독투자 국제선박관리기업을 설립하는 것을 허가함	외국인 단독투자 국제선박 관리기업을 설립하는 것을 허가함	외국인 단독투자 국제선박관리기업을 설립하는 것을 허가함
	수상운송회사(중국측 지배)에 대한 투자를 제한하고 정기, 부정기 국제해상운송업무를 투자할 경우 중국측이 지배해야 함.	국내수상운송회사(중국측 지배)에 대한 투자를 제한하고 정기, 부정기 국제해상운송업무를 투자할 경우 합자, 합작의 형식으로 해야 함.	국내수로운송업무(중국측 지배)에 대한 투자를 제한하고 다음과 같은 업무를 운영하면 안 된다. (1) 중국 국내수로운송업무, 중국계 선박이나 선복 등을 임대하는 방식으로 형식을 바꿔 수로운수업무를 운영하는 것을 포함, (2) 국내선박관리, 수로여객운송대리와 수로화물운송대리업무. 투자비율에 제한이 없는 중외합자, 합작 국내선박운송회사를 설립하는 것을 허가함. 이 가운데 상하이자무구와 광둥자유무역구에서 각각 외국인 단독투자 기업, 홍콩과 마카오 단독투자 기업을 설립할 수 있음.
	국제선박대리(중국측 지배)에 대한 투자를 제한함.	공공국제선박대리업무에 대한 외국인투자비율이 51%를 넘지 않는다는 규정을 제외하고, 선박대리(중국측 지배)에 대한 투자를 제한함.	국제선박대리에 있어서 외국인 투자의 비율이 51%를 넘지 않음.
	외국선박 화물관리(합자, 합작)에 대한 투자를 제한함.	외국선박 화물관리(합자, 합작)에 대한 투자를 제한함.	외국선박 화물관리(합자, 합작)에 대한 투자를 제한함.
	국제해운화물하역업무에 대한 투자를 제한하고 국제컨테이너역과 하역장 업무는 중외합자, 합작의 형식으로 투자해야 함.	—	—
	—	—	수로운송운영자는 외국계 선박을 이용하여 국내수로운송업무를 운영하면 안 되고 중국 정부의 허가를 받은 특수한 상황은 제외함.
	—	—	중국 한만간의 해상운송과 예인 업무는 중화인민공화국 국기를 달은 선박으로 운영한다. 외국계 선박이 중국 항만간의 해상운송과 예인 업무를 운영하려면 중국 정부의 승인을 거쳐야 함.

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자유무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

2 상하이자무구 해운·항만 서비스 영역의 정책 분석

1) 국제선박관리

2013년판 네거티브 리스트를 공포한 후에 『총체방안』을 관철하여 실행한다. 그리고 자유무역구역에서 국제선박운송과 국제선박관리 업무의 외국인투자 비율을 시범적으로 확대한다. 이로 인해 투자자의 합법적 권익을 보호하기 위하여 상하이시 교통운수 주무부처의 허가를 받고 상하이자무구에서 설립한 외국인 단독 투자 기업은 국제선박관리 업무를 운영할 수 있게 된다. 아울러 국제선박관리 회사의 외국인투자 점유율에 대하여 계속 한정하지 않는 것은 이 업계에 대한 최대한의 자유화이다.

2) 국제선박운송

국무원이 2013년 9월 27일에 배포한 『중국(상하이)자유무역구역 총체 방안』에 따르면 중외합자, 중외합작 국제선박운송기업 중 외국인투자비율에 대한 제한을 완화하고 국무원 교통운수 주무부처가 관련 시행관리방법을 제정하는 것을 제출하였다. 교통운수부가 2014년 2월 배포한 상하이자무구에서 국제선박운송과 국제선박관리업무 중 외국인투자비율을 시범적으로 확대하는 시행방법에 관한 공고에 따르면, 자유무역구에서 설립한 외국인투자비율이 49%이상인 중외합자, 합작기업, 그리고 보유하거나 실제적으로 운영하는 선박은 중국 항만을 출입하는 국제선박운송업무를 운영할 수 있다고 지적하였다. 자유무역구역에서 설립한 중외합자, 합작 국제선박운송기업의 대표이사와 총지배인은 중외합자, 합작의 쌍방이 협상하여 확정될 수 있다. 상하이자무구에서 설립한 중외합자, 합작 국제선박운송기업이 보유하거나 임대한 선박은 상하이자무구 국제선박등록제도에 의하여 선박 등록을 할 수 있다.

2014년판 네거티브 리스트에서 정기, 부정기 국제해상운송업무를 투자할 경우 합자, 합작 방식으로 해야 하는 요구를 제출하고 원래의 투자비율 제한을 철폐하였다. 중외합자 국제선박운송기업과 중외합작 국제선박운송기업의 대표이사와 총지배인은 중외합자, 합작의 쌍방이 협상하여 확정한다.

2015년 6월 1일, 교통운수부가 배포한 『국가 자유무역시험구에서 약간의 해운정책 시행에 관한 공고』에 따르면 국무원 교통운수 주무부처의 허가를 받고 외국인 투자자가 자유무역구역에서 투자비율에 제한이 없는 중외합자, 합작 기업을 설립하고 중국 항만을 출입하는 국제선박운송업무를 운영할 수 있다. 이 가운데 상하이자무구와 광둥자유무역구에서 각각 외국인 단독 투자 기업, 홍콩과 마카오 단독 투자 기업을 설립할 수 있다. 단독 투자기업의 대표이사와 총지배인은 기업이 스스로 확정할 수 있다. 이와 관련한 요구 사항과 절차는 『중화인민공화국 국제해운조례』, 『중화인민공화국 국제해운조례 시행세칙』의 관련 규정에 따라 시행한다.

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

3) 국제선박대리

2002년『중화인민공화국 국제해운조례』(국무원령 제335호) 제32조의 규정에 따르면, 국무원 교통 주무부처의 허가를 받고 외국인 투자자가 관련 법률과 행정 법규, 그리고 국가의 기타 관련 규정에 따라 중외합자경영기업이나 중외합작경영기업을 투자하여 설립하고 국제선박대리업무를 운영할 수 있다. 국제선박운송, 국제선박대리업무를 운영하는 중외합자, 중외합작 기업에서 외국인 투자자의 투자 비율은 49% 이상이면 안 된다. 2011년 『외국인 투자산업지도목록(2011년 수정)』의 제한 목록에서 도산매에 관한 규정에 따르면 선박대리에 대하여 중국측이 지배하는 것을 제한한다.

2014년판 네거티브 리스트에 따라 상하이자무구에서 외국인투자가 공공 선박대리업무에서의 투자 비율 상한을 51%로 제고한다. 2015년판 네거티브 리스트 출범 이후 모든 선박대리업무로 확대하여 외국인투자 비율의 상한은 여전히 51%이다.

4) 국제해운화물하역, 국제해운 컨테이너역·야드장

2001년『중화인민공화국 국제해운조례』에 따르면 외국인투자자가 관련 법률, 행정 법규와 국가의 기타 관련 규정에 따라 중외합자, 합작 기업을 투자하여 설립하고 국제해운화물하역, 국제해운 컨테이너역·야드장 업무를 운영할 수 있다고 했지만 투자비율 문제를 명확히 언급하지 않았다. 2002년 수정판 『외국인투자산업지도목록』에서 외국인투자자가 합자, 자본참가 등 형식만으로 항만업무를 투자하는 규정을 철폐하여 외국인투자자가 항만건설 사업에 투자하는데 단독투자, 지주의 형식으로 투자할 수 있다고 규정하였다.

상하이자무구에 있어서 2014년판 네거티브 리스트에서 외국인투자비율 제한을 철폐하고 외국인 단독 투자기업을 설립하여 국제해운화물하역, 국제해운 컨테이너역·야드장 업무를 운영하는 것을 허용한다.

5) 기타

외국선박 화물관리, 중국내 수로운송업무, 중국 항만간의 해상운송과 예인 등의 업무는 상하이자무구에서 여전히 투자 제한 영역에 속하고 기존의 정책에 비하여 별 변화가 없다.

3 중국(상하이)자유무역시범구 해운·항만 서비스영역의 정책시행 효과 분석

상기의 분석 결과로 보면 상하이자무구에서 외국인투자자에 관한 정책은 주로 국제선박관리, 국제선박운송, 국제선박대리, 그리고 국제해운화물하역, 국제해운 컨테이너역·야드장 등 5가지 항목의 업무와 관련되고 이런 정책의 시행에 따라 일정한 성과를 거두었다. 특히 외국인 단독으로 국제선박관리기업을 설립하는 것을 허가하는 규정은 많은 기업들의 적극적 호응을 받았다. 2015년 8월, 국제 최대의 국제선박관리회사인 V-SHIP그룹은 상하이자무구에 공식 정착하여 완전 출자 자회사인 상하이 위사(卫狮)선박관리유한공사를 설립하였다. 2015

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

년 말 현재 상하이자무구에서 12개의 외국인투자 국제선박관리기업이 있으며 규모화의 발전 효과를 근본적으로 형성하였다.

이와 동시에 이런 정책의 시행 과정에서 일부 문제도 생겼으며(표2 참조) 특히 국제선박운송, 국제해운화물하역 등 업무를 개방하는 정책은 여러 가지 원인으로 실질적인 진전을 보지 못하고 있다. 그 원인은 전체적 재정과 세무 비율이 높고, 항만통행 환경이 편리하지 않고, 금융유통, 외국환관리, 현금흐름(money flow), 고급인력 등에 있어서 일정한 제한을 받는 데에 있다.

한국기업에 있어서 외국인 단독 투자로 국제선박운송기업을 설립할 필요성이 크지 않고, 기존의 외국인 단독 투자한 오퍼레이터는 기업의 수요를 기본적으로 충족시킬 수 있기 때문이다. 외국인 단독 투자 기업을 설립하고 국제해운화물하역 업무를 운영하는 정책의 흡인력이 크지만 상하이항에서 개발할 만한 새로운 해안선이 이미 없으며 실제로 조작해 볼 가능성이 아주 낮다. 외국인 합자 국제선박대리기업을 설립하는 것은 시도해 볼 만하지만 현재 이 영역은 이미 포화 상태에 이르고 경쟁이 심하고 수익률이 낮다는 것을 주의해야 한다. 외국인 단독 투자로 국제선박관리기업을 설립하는 것과 국제컨테이너역, 야드장 업무는 시도해 볼 만하고 상하이자무구에 진출하려는 관련 기업이 다각도로 알아보면서 이해득실을 따져 보고 결정을 내리는 것을 권장한다.

표2 시행 정책의 실시 효과 평가 및 원인 분석

시행정책 현황	시행 효과	원인 분석
외국인 단독 투자로 국제선박관리기업을 설립하는 것을 허가함.	2015년 말 현재 상하이자무구에서 12개의 외국인투자 국제선박관리기업이 있으며 또 일부 기업이 등록할 의향이 있다고 함.	1. 중국에서 국제운송업무를 운영하는 많은 선박은 편의치적선이므로 직접적으로 국제선박관리회사와 업무를 연계할 수 있음. 2. 외국인 투자 선박관리회사가 중국계 선박을 관리하고 중국계 선원 해외 파견 업무를 운영하는 것을 허가하는 정책이 아직 명확하지 않음. 3. 선박공급시장, 보세벙커유시장, 선용설비시장 등 핵심 업무는 여전히 완전히 자유화하지 않고 있어 선박관리회사에 대한 흡인력이 부족함.
외국인 단독 투자로 국제선박운수업무를 허가함.	일부 외국인투자 해운기업이 자문했지만 공식 신청하지 않고 있음.	1. 세금 부담이 큼. 2. 외국인 단독 투자 오퍼레이터는 이미 실제 수요를 충족시켰음. 3. 국제결산 편리성은 높일 필요가 있음. 4. 융자 원가가 높음.
국제선박대리에 있어서 외국인 투자비율이 51%에 넘지 않음.	상하이자무구에 정착하는 외국인 합자 국제선박대리기업이 없음.	1. 상하이 현지 선박대리시장이 상대적으로 집중하고 5개 최대의 선박대리기업이 80%의 시장점유율을 차지하고 있어서 외국인 투자자와 협력하는 열성이 높지 않음. 2. 선박대리업무의 내부 경쟁이 치열하며 감독 메커니즘이 결여하여 전체 업계는 적은 이윤의 상태에 놓여 있어 외국인 투자자가 진출하는 열성이 높지 않음.
외국인 단독 투자기업을 설립하고 국제해운화물하역, 국제해운컨테이너역과 하역장 업무를 운영하는 것을 허가함.	구체적인 정착 사업이 없음.	1. 기존의 항만은 강한 독점성을 가지고 있어서 외국인 투자자가 진출할 때 당면하는 장벽이 큼. 2. 개발할 만한 새로운 부두 해안선이 부족함.

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国(上海)自由贸易区港航服务领域的发展成果及最新动向

上海国际航运研究中心 张婕姝

一、中国(上海)自由贸易试验区港航服务领域的开放措施

2013年8月，国务院正式批准设立中国（上海）自由贸易试验区（以下简称"上海自贸区"）。2013年9月18日，国务院下达了关于印发中国（上海）自由贸易试验区总体方案的通知。2013年9月29日，中国（上海）自由贸易试验区正式挂牌成立，负面清单管理模式成为上海自贸区的关键内容。以后，在负面清单之外的领域，外商投资项目核准将改为备案制（国务院规定对国内投资项目保留核准的除外）。

2013年9月29日，第一版（也称为2013版）负面清单出台，有18个行业190项活动被列入禁止投资的负面清单。其中，交通运输业措施9条，包含了铁路运输、道路运输、水上运输、航空运输四大类，对外商投资的限制状况排名第七。排在前面的分别为金融业、教育、农业、文化、体育和娱乐业、信息传输、租赁和商务服务业、软件和信息服务、交通运输、仓储和邮政业。

2014年6月28日，第二版（也称为2014版）负面清单出台，进一步提高开放度、增加透明度、与国际通行规则相衔接，实现了大幅"瘦身"，特别管理措施长度由第一版的190条缩短至139条；其中，交通运输业措施14条，调整率达到26.8%。

2015年4月20日，第三版（也称为2015版）负面清单出台，国家级自贸试验区增至上海、广东、天津、福建4个；适用区域当中，上海自贸区添加了陆家嘴金融片区，金桥开发片区和张江高科片区，面积由原先的28.78平方公里增加为120.72平方公里；共划分为15个门类、50个条目；特别管理措施长度又缩短到122条；其中交通运输业措施17条。

2016年7月，《国务院关于在自由贸易试验区暂时调整有关行政法规、国务院文件和经国务院批准的部门规章规定的决定》，对中国(广东)自由贸易试验区、中国(天津)自由贸易试验区、中国(福建)自由贸易试验区以及中国(上海)自由贸易试验区水上运输业的有关规定进行了整合梳理，其中水上运输业方面的管理措施与2015版负面清单相同。

梳理2013-2015年版负面清单，关于水上运输业的特别管理措施如表1所示。

表1 2013-2015 负清单运输业别管理措施

	2013	2014	2015
G55水上运输业	允许设立外商独资国际船舶管理企业	允许设立外商独资国际船舶管理企业	允许设立外商独资国际船舶管理企业
	限制投资水上运输公司（中方控股），投资定期、不定期国际海上运输业务须中方控股。	限制投资国内水上运输公司（中方控股），投资定期、不定期国际海上运输业务须合资、合作；	限制投资国内水路运输业务（中方控股），且不得经营以下业务:(1)中国国内水路运输业务,包括以租用中国籍船舶或者舱位等方式变相经营水路运输业务；(2)国内船舶管理、水路旅客运输代理和水路货物运输代理业务。 允许设立股比不限的中外合资、合作国际船舶运输公司，其中上海自贸区可设立外商独资企业，广东自贸区可设立港澳独资企业。
	限制投资国际船舶代理(中方控股)	除从事公共国际船舶代理业务的外资比例不超过51%外，限制投资船舶代理（中方控股）	国际船舶代理外资比例不超过51%。
	限制投资外轮理货（合资、合作）	限制投资外轮理货（合资、合作）	限制投资外轮理货（合资、合作）。
	限制投资国际海运货物装卸，国际海运集	-	-

Contents
▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

	装箱站和堆场业务须中外合资、合作		
	-	-	水路运输经营者不得使用外国籍船舶经营国内水路运输业务,经中国政府许可的特殊情形除外。
	-	-	中国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。外国籍船舶经营中国港口之间的海上运输和拖航,须经中国政府批准。

二、中国(上海)自由贸易试验区港航服务领域的政策解读

1、国际船舶管理

在2013版负面清单出台之后，为贯彻落实《总体方案》，在自贸易区试点扩大国际船舶运输和国际船舶管理业务外商投资比例，保护投资者合法权益，经上海市交通运输主管部门批准，在上海自贸区设立的外商独资企业可以经营国际船舶管理业务，不再对国际船舶管理公司的外资份额进行限定，是对该行业极大程度的放开。

2、国际船舶运输

2013年9月27日，国务院印发的《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》提出，放宽中外合资、中外合作国际船舶运输企业的外资股比限制，由国务院交通运输主管部门制定相关管理试行办法。2014年2月，交通运输部关于中国（上海）自由贸易试验区试行扩大国际船舶运输和国际船舶管理业务外商投资比例实施办法的公告，提出在自贸区设立的外商投资比例超过49%的中外合资、合作企业，及其拥有或实际经营的船舶，可经营进出中国港口的国际船舶运输业务。在自贸区设立的中外合资、合作国际船舶运输企业，其董事会主席和总经理可由中外合资、合作的双方协商确定。在上海自贸区设立的中外合资、合作国际船舶运输企业，其拥有或光船租赁的船舶可以按照上海自贸区国际船舶登记制度进行船舶登记。

2014年负面清单，提出投资定期、不定期国际海上运输业务须合资、合作，取消了原有的股比限制。中外合资国际船舶运输企业和中外合作国际船舶运输企业的董事会主席和总经理，由中外合资、合作双方协商后确定。

2015年6月1日，交通运输部发布《关于在国家自由贸易试验区试点若干海运政策的公告》，经国务院交通运输主管部门批准，外商可在自贸区设立股比不限的中外合资、合作企业，经营进出中国港口的国际船舶运输业务；其中，在上海自贸区可设立外商独资企业，在广东自贸区可设立港澳独资企业。独资企业的董事会主席和总经理可由企业自行决定。相关要求和办理程序，按照《中华人民共和国国际海运条例》和《中华人民共和国国际海运条例实施细则》有关规定执行。

3、国际船舶代理

2002年，《中华人民共和国国际海运条例》（国务院令第335号）第三十二条规定：经国务院交通主管部门批准，外商可以依照有关法律、行政法规以及国家其他有关规定，投资设立中外合资经营企业或者中外合作经营企业，国际船舶代理业务；经营国际船舶运输、国际船舶代理业务的中外合资、中外合作经营企业，企业中外商的出资比例不得超过49%。2011年，《外商投资产业指导目录（2011年修订）》限制目录中批发零售的规定：对船舶代理限制中方控股。

2014版负面清单，将上海自贸区内中，外资在公共船代业务的出资比例提高到不超过51%，2015年版负面清单出台之后，进一步放宽至所有船代业务，外资股比仍然不超过51%。

4、国际海运货物装卸、国际海运集装箱站和堆场

2001年《中华人民共和国国际海运条例》中，外商可以依照有关法律、行政法规以及国家其他有关规定，投资设立中外合资、合作经营企业，经营国际海运货物装卸、国际海运集装箱站和堆场业务，但并没有明确提及股比限制问题。2002年修订后的《外商投资产业指导目录》中，取消了外资只能以合资、入股等形式投资港口的规定，规定了外商投资港口建设可以以独资、控股的形式出现。

在上海自贸区中，2014年负面清单取消了外商股比限制，允许设立外商独资企业经营国际海运货物装卸、国际海运集装箱站和堆场业务。

Contents
▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자유무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

5、其他

外轮理货、中国国内水路运输业务、中国港口之间的海上运输和拖航等，在上海自贸区内仍然属于限制投资的条款，相对于以往政策没有扩大开放。

三、中国(上海)自由贸易试验区港航服务领域的政策实施效果分析

根据以上分析可以看到，在上海自贸区内，与外商有关的政策主要涉及国际船舶管理、国际船舶运输、国际船舶代理，以及国际海运货物装卸、国际海运集装箱站和堆场等四项业务，这些政策的试点取得了一定的成效，特别是允许设立外商独资国际船舶管理企业一条，得到了相当多企业的积极响应。2015年8月，全球第一大国际船舶管理公司-威仕（V-SHIP）正式落户上海自贸区，成立全资子公司-上海卫狮船舶管理有限公司。截止2015年底，上海自贸区集聚外资国际船舶管理企业12家，初步形成了规模化发展效应。

同时，这些政策的实施也存在一些问题（见表2），特别是开放国际船舶运输、国际海运货物装卸等政策，因种种原因目前仍未取得实质性进展，其原因在于整体财税比率较高、口岸通行环境不够便利，在金融流通、外汇管制、资金流转、高端人才等方面都受到一定限制。

对韩国企业来说，设立外商独资国际船舶运输企业的必要性不大，目前的外商独资船务公司已经基本能满足企业的需求；设立外商独资企业经营国际海运货物装卸这项政策吸引力大，但上海港已经没有新的岸线供开发，实际操作的可能性很低；设立外商合资的国际船舶代理企业可以尝试，但要注意目前这一行业已经饱和，竞争激烈，利润率很低；设立外商独资国际船舶管理企业、设立国际海运集装箱站和堆场业务可以尝试，建议计划进入上海自贸区的相关企业可以多方了解、权衡利弊后作出决策。

表2 试点政策的实施效果评估及原因分析

试点政策情况	试点实施效果	原因分析
允许设立外商独资国际船舶管理企业	截止2015年底，已经有12家外商独资船舶管理企业获批落户上海，另有部分企业表示有意向注册登记。	1、中国从事国际运输的很多船舶都是方便旗船舶，本身就可以与国际性船舶管理公司有直接业务联系； 2、政策尚未明确是否允许外资船舶管理公司管理中国籍船舶和从事中国籍船员外派业务。 3、船供市场、保税燃料油市场、船用设备市场等核心业务仍然没有完全放开，对船舶管理公司吸引力不足。
允许外商独资国际船舶运输业务	部分外商海运企业提出咨询，但并无正式申请。	1、税赋成本高。 2、外商独资船务公司已经满足实际需求。 3、国际结算便利化有待提升。 4、融资成本较高。
国际船舶代理外资比例不超过51%。	没有外商合资的国际船舶代理企业进驻上海自贸区。	1、上海本土船舶代理市场相对集中，5家最大的船舶代理企业占到市场份额的80%以上，他们与外商合作的积极性不高； 2、船舶代理业务内部竞争激烈，缺少监督机制，行业处于微利水平，外商合资进入热情不高。
允许设立外商独资企业经营国际海运货物装卸，国际海运集装箱站和堆场业务	没有具体的项目落地	1、现有港口具有较强垄断性，外商进入壁垒大； 2、可供新开发的码头岸线不足。

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.
Copyright©KMI All Rights Reserved.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 교통운수부, 항만과 선박의 오염물 처리 시설 건설 추진
- 우한(武汉) 창장 중류 항운센터 건설 가속화 추진
- 국가해양국 <2015년 전국 해수이용 보고> 발표
- <상해시 해양생태문명시범구 건설 계획> 검수 통과
- 해양석유탐사개발에 관한 환경보호관리조례 개정, 향후 생태파괴 경우 벌금 처벌 가능

해운 · 항만 · 물류

- 상하이 양산심수항 4단계 프로젝트 첫 하역설비 설치 시작
- 한진해운 파산 : 청산 혹은 회생?
- 우한(武汉) 창장 중류 항운센터 건설 가속화 추진
- 칭다오(青岛)항, CCSG 그룹과 전략적인 협의 체결
- 산동성 린이(临沂)에서, 한·중 컨테이너 물류 전용노선 계약식 개최
- 중국 최초 선박 대기 오염 물질 배출 통제 국가기준 발표
- 우한(武汉)경제기술개발구-상하이 새로운 컨테이너선 항로 개통
- 양자강 조선업 40만 톤 VLCC 6척 신조 예정
- 향후 5년 광동 난사항(南沙港) 200억 위안 투자를 통해 국제항운중심 건설 예정

해양 · 수산

- 전문가, <해양환경보호법> 개정안에 해양생태손해보상제도 추가 건의
- 국가해양국과 재정부, 해양경제 혁신발전 시범사업 추진에 관한 통지 발표
- 선전시 해양산업 지원계획 실시 시작, 3가지 지원방식으로 5가지 분야 지원
- 해양석유탐사개발에 관한 환경보호 관리조례 개정, 향후 생태파괴 경우 벌금 처벌 가능
- 푸저우 수산 기업, 말레이시아에서 32.9억 위안으로 양식기지 투자
- 태호 금어기 종료, 민물고기 가격 하락



Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 교통운수부, 항만과 선박의 오염물 처리시설 건설 추진

일전 교통운수부에서는 <항만과 선박의 오염물 접수, 이송 및 처리시설 건설방안 편성 지침서>(이하 <편성 지침서>)를 발표하여 국무원에서 발표한 <물오염 방지 행동계획>를 실시하고 각지의 항만, 장치장, 수리조선소를 대상으로 선박오염물 예방·조치 사업을 지도하였다.

<편집 지침서>는 건설방안의 편성원칙, 범위 및 주요 내용을 명확히 제시했다. 연해와 창장간선은 원칙적으로 "1港灣(市), 1方案"으로 편성되고, 기타 내하에서는 "1省, 1方案"으로 편성됨에 따라 능력부족에 초점을 맞추어 건설 내용을 제시함으로써 운영·감독 관리방안 및 보장체제를 확정할 수 있다. 각 교통운수(항만) 관리부서에서는 해사, 공신(工信), 환경보호, 주택건설 등의 부서와 협력한다. 또한 현지의 실제 상황과 관련 요구에 따라 2016년 말에 방안의 편성작업을 마무리하여 현지 정부에서 발표하고 실시할 수 있도록 한다.

다음 절차는 항만·선박 오염물의 접수처리 시설에 대한 건설 추진 사업을 협조하기 위하여 교통운수부에서는 관련 부서와 함께 시설의 운영관리, 정책지원과 연합 감독체제 등의 관련 조치를 시행하는 것이다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2016. 9. 5.>

2 우한 창장 중류 항운센터 건설 가속화 추진

2016년 8월 2일, 후베이(湖北)성 황메이항(黄梅港) 샤오치항구(小池港區) 빙장(滨江)종합부두는 정식운영을 시작에 따라 장강 중류 항운센터 건설을 더욱 서두르고 있다. 그전에 「우한(武汉) 장강중류 항운센터 건설 촉진에 관한 실시의견」(이하 「실시의견」)과 「우한(武汉) 장강중류 항운센터 발전보고(2015)」 백서(이하 「발전보고」) 등 잇따른 발표를 통해 우한 장강 항운센터 건설을 더욱 추진하고 있다.

후베이성 교통운수청 하광중(何光中)청장은 "13.5"말까지, 우한이 연간 만 톤 이상 화물선 운항을 통해 장강 중류 항운센터는 국제적인 영향력이 있는 현대화, 규범화 및 지능화 항운센터를 건설할 것으로 전망된다.

"12.5"기간 후베이성은 장강중류 해운센터 건설을 계속 추진함으로써 대단한 성과를 거두었다. 구체적으로 항만·해운 인프라 투자와 운송능력을 2배로 키워냈다. 그리고 항만물동량은 지속적으로 늘어남에 따라 주요 항만, 허브항의 지위가 점차 드러나고 있다. 현대 항운서비스 능력의 구축을 통해 집산과 파급 능력을 제고시킬 것이다. 또한 항운을 통해 경제 발전을 추진하는 동시에 항만·도시 일체화 발전을 지속적으로 확대하고 있다. 적극적인 대외개방을 추진하여 우한 장강중류 해운센터의 영향력을 강화시킬 것이다.

「실시의견」에서는 5대 발전이념을 기반으로 창장 중류 경제센터 및 장강경제벨트 건설을 위해 "6개 센터, 2개 체계" 제출을 통해 항운센터와 서비스 경제 발전을 긴밀하게 결합시킬 것이다.

"6개 센터"는 장강황금수로가 주축이 되는 건설 사업으로서 항만종합 교통운송센터, 철수(铁水)복합운송 및 강·해직통 복합운송센터, 항운교역·과학기술 개발·인재교

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

육훈련·정보교환 등 첨단항운서비스센터, 투자융자·보험 등의 항운금융센터, 종합보세구 및 국제항로 등 대외개방센터, 연강(沿江) 생산·가공 등 핵심적 산업집산센터이다. "2개 체계"는 생태항로의 조성 사업으로서 그린포트 및 저탄소선박 등의 녹색항운체계와 전면적인 응급 구조체계이다.

또한 「발전보고」는 우한지역 최초로 전면적인 창장 중류 항운센터 건설에 대한 규범적인 공식 문서로 "13.5"기간 우한은 장강 중류 항운센터 건설 목표를 수립하는 동시에 2030년까지 중국 내하지역 최대의 항만도시 건설을 목표로 제시하였다.

「발전보고」는 새로운 상황에서 우한 창장 중류 항운센터 전략적 포지셔닝 수립을 통해 창장 중류를 기반으로 중류도시군과 창장경제벨트 건설을 추진하는 동시에 "일대일로" 및 국내·외 시장과 연결하는 현대화 내하 항운센터 건설을 통해 창장산업 개발 플랫폼, 항운산업 정책 및 인재양성 목표를 형성할 것이다.

"13.5"기간 우한 창장 중류 항운센터 건설 총체요구에 따르면, 항운센터 건설계획에서 "2411" 사업을 실시할 것으로 제시하였다. 즉 "2대 허브항、4대 기능 플랫폼、1개 항운시장 클러스터、일괄 임항 시범구"이다.

2대 허브항은 양루오항(阳逻港)을 중심으로 화산(花山)、진커우(金口) 및 한난(汉南) 등의 항만군 구축을 통해 창장 컨테이너항만 클러스터를 건설할 것이다. 그리고 진커우(金口)、쥔산(军山) 자동차 Ro-Ro부두를 중심으로 한난항、좐커우항(沌口港)의 역할을 충분히 발휘하게 함으로써 장강지역 자동차 Ro-Ro 운송 허브항을 구축할 것이다.

4대 항운서비스 기능 플랫폼은 항운교역소의 교역 능력 제고를 통해 창장지역 항운교역 시장을 구축할 것이다. 그리고 "인터넷+항운"건설을 추진하고, EDI데이터 교환 시스템 기능을 강화하여, 전자항구 수운플랫폼을 구축할 것이다. 우한신항 항공종합보세구 가속화 건설을 통해 후베성 자유무역핵심구와 대외 개방의 창구를 형성할 것이다. 이와 더불어 허브항, 항만기능을 제고시켜 일부 무수항 건설을 추진할 것이다.

항운산업을 중심으로 영향력이 있는 항만·해운, 물류, 서비스 등 여러 산업을 발전시킨다. 우한시 신저우구(新洲區) 양루오 지역에서 항운산업 본사와 서비스센터、결제센터 구축을 통해 항운·물류 산업 클러스터를 형성할 것이다. 그리고 국내·외 대형 해운기업을 유치하여, 민영 해운기업을 발전시키는 동시에 우한항 자원 통합을 통해 현지 해운산업 발전을 추진할 것이다.

이와 더불어 항만·산업 일체화 발전을 추진할 것이다. 일부 시범적인 임항신도시와 임항산업원구를 건설할 것이다. 진커우(金口)、오사(纱帽) 등 임항신도시 및 한커우(汉口)、구룽(古龙)、쥔산 등 임항산업원구를 중점적으로 건설함으로써 항만·산업 일체화 발전 시범 벨트를 형성할 것이다.

<자료 : 湖北省交通运输厅 , 2016. 8. 29.>

3 국가해양국 <2015년 전국 해수이용 보고> 발표

최근 국가해양국은 <2015년 전국 해수이용 보고>를 발표했다. <보고>에 따르면, 2015년 연말까지 전국에서 해수담수화 공정이 121개로 건설되었다. 이 시설의 담수 생산규모는 1일 100만 8,800톤이고, 최대 해수담수화 공정의 규모는 1일 20만 톤이다. 해수담수화는 주로 역삼투와 저온다중효용(低温多效) 증류기술을 이용한다. 톤당 담수화 원가는 5~8위안이다.

<보고>에 의하면 2015년에 해수이용산업은 한층 더 발전되었고, 생산액이 14억 위안으로 전년대비 7.8%가 증가했다. 새로 발표된 기준은 13개로서 그중 국기기준은 3개, 업계기준은 10개이다. 연해 각 지역은 산·학·연 간의 결합을 끊임없이 추진하고

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

있고, 현재 해수이용 혁신 및 산업화 기지를 건설하고 있다. 중소형 해수담수화 핵심 장비와 고농도해수의 종합이용 산업화 기술은 비약적 발전을 이루었다. 2015년에 전국에서 새로 건설된 해수담수화 공정은 7개이고, 이 시설의 담수화 규모는 1일 6만 6,620톤에 달했다. 2015년 말까지 전국에서 1만 톤급 이상의 해수담수화 공정은 총 31개를 건설하였으며, 1천 톤급 이상 1만 톤급 이하의 해수담수화 공정은 36개를 건설하였다. 1천 톤급 이하의 해수담수화 공정은 총 54개가 있다.

해수담수화 분야에 있어서, 지금 중국은 이미 역삼투와 저온다중효용 해수담수화 기술을 파악했고 관련 기술은 국제 선진수준에 도달했거나 근접해 있다. 2015년까지 전국에서 역삼투 기술을 이용한 공정은 106개가 있고, 저온다중효용 기술을 이용한 공정은 13개가 있다. 그리고 다단플래쉬법(Multi-stage flash distillation) 기술을 이용한 공정 1개, 전기투석 기술을 이용한 공정 1개가 있다. 이와 동시에 중국은 해수담수화 기술과 장비의 연구개발 및 성과 전환 사업을 적극적으로 추진하고 있다. 중국이 자주적으로 설계하고 건조한 선화꿔화(神华国华) 저우산 발전소(1.2만 톤/일) 저온다중효용 및 보아깡(宝钢) 광동 잔장(湛江) 철강기지(1.5만 톤/일) 저온다중효용 해수담수화 공정이 이미 건설되어 생산하기 시작했다. 푸젠 구레이강(古雷港) 경제개발구의 해수담수화공정(10만 톤/일)은 이미 초기 설계를 마친 상태이다.

<보고>에 따르면 전국 해수담수화 공정으로 생산된 담수에 대한 이용 용도는 공업용수와 생활용수로 나누어져 있다. 2015년 말까지 공업에 이용된 해수담수화 공정규모는 1일 67만 7,260톤으로 전체 공정규모의 67.14%이다. 주민의 생활에 이용된 해수담수화 공정규모는 1일 33만 1,325톤이며, 전체 공정규모의 32.84%이다.

현재 해수직접 이용 분야에 있어서, <보고>에 따르면 2015년에 해수냉각기술은 중국 연해의 화력발전, 원자력 발전, 석유화학 등 관련 산업에서 광범위하게 이용되었다. 연간 해수이용량은 안정적으로 증가하고 있다. 2015년까지 연간 냉각수로 이용된 해수는 1,125억 6,600만 톤을 기록했으며 작년대비 116억 6,600만 톤이 증가했다.

현재 해수화학자원 이용 분야에 있어서, 해수제염을 제외하면 중국의 해수칼륨, 마그네슘과 브롬의 추출사업도 비교적 빠른 발전을 보여주었다. 주요 제품은 브로마이드, 염화칼륨, 염화마그네슘, 황산마그네슘 등이 있다. 이 가운데 고농도해수 종합이용 및 높은 제품가치를 지닌 산업의 기술연구에 장족의 발전을 이루었다. 고농도해수 브롬추출 자동화통제 등 산업화 기술이 보완되어 기업의 구조조정과 개선을 촉진하고 있다. 의약용 무기염류는 규모화 생산이 실현되어 시장에 투입하게 되었다.

<자료 : 中国海洋报 , 2016. 9. 8.>

4 한진해운 파산 : 청산 혹은 회생?

8월 31일, 한진해운이 파산 관리 절차에 밟은 소식이 전 해운업에 번지고 있다. 왜 이렇게 많은 관심을 끌고 있을까? 한진해운은 한국에서 가장 큰 정기선사이면서 세계 제8위의 정기선사이고 계열 항로 서비스가 전 세계로 널리 퍼져 있으며 운임동맹의 중요한 회원이다.

하지만 한진해운이 파산 절차에 들어간 소식이 최근 몇년간 항운업에서 처음으로 나온 나쁜 소식이 아니었다. 2008년 초부터 전체 항운업에서 “부정적인” 보도는 연속 이어졌고, “BDI XXX점 하락, 결손, 매입, 인수, 구조조정, 파산” 등 키워드가 보도의 중심에 놓여 있었다.

감정적인 과장된 보도가 지나간 후에 사람들은 다음 두 가지 문제를 다시 이성적으로 분석할 필요가 있다. 한진해운이 법원의 파산 관리 절차에 들어간 후에 꼭 파산청

Contents
▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

산 절차에 들어갈 것인가? 그리고 전체 해운시장의 환경이 계속 떨어지는 상황에서 해운기업이 만기가 도래한 채무를 상환할 수 없다고 해도 파산 재조정의 절차로 되살아날 수 있을까?

파산 재조정 및 파산 청산

우선 파산법의 두 가지 절차인 파산 재조정 절차, 파산 청산 절차를 명확히 알아야 한다. 파산 원인이 발생할 경우(중국 『파산법』 제2조의 규정에 따르면 기업법인이 만기채무를 상환할 능력이 없고, 자산으로 전부 채무를 상환할 수 없거나 상환 능력이 확실히 부족할 경우에는 이 규정에 따라 채무를 청산한다. 한국 『채무자 회생 및 파산 관련 법률』 제34조에서 규정한 파산원인은 다음과 같다. 만기채무를 이행하면 경영활동의 존속에 현저한 불편을 초래할 경우, 채무자가 파산원인을 이어질 수 있는 상황이 발생할 경우이다. 채무자, 채권자나 주주는 다 법원에 파산 재조정(한국법에는 "갱생"이라고도 함)을 신청할 수 있으며 기업이 재조정 등 절차를 통해 파산원인을 해소할 수 없거나 재조정 등 절차를 통해 경제적 원칙에 부합하지 않을 경우에만 법원에 의해 기업이 파산하고 청산 절차에 들어간 결정을 공표한다.

2006년 한국의 『채무자 회생 및 파산 관련 법률』(『채무자 회생법』 또는 『통일도산법』) 제1조, 제44조 및 제58조의 규정에 따라 채무자가 계속 존속하고 경영활동을 계속하는 과정에서 얻은 이익이 청산 가치보다 큰 경우에는 재조정 절차가 파산 절차에 우선하는 것으로 적용한다. 그러므로 한진해운이 파산관리 절차를 밟았지만 꼭 파산 청산으로 이어질 수 없으며 채무자나 채권자의 신청에 따라 법원의 재정을 거쳐 파산 재조정(갱생)절차에 들어갈 가능성이 더 크다.

한국의 『채무자 회생법』에 규정된 재조정 절차에 따르면 한진해운이 파산관리(보호) 절차에 들어가고 꼭 창산 절차에 들어가지 않으며 또 한진해운 자체의 신청이나 기타 채권자, 심지어 주주의 신청에 의해 재조정(재생)절차에 들어갈 가능성이 있다. 이런 절차에서 한진해운은 관리자의 주도아래 채권자, 주주 등과 재조정 협의를 체결하면서 자산을 처리하고, 운영원가를 낮추거나 또는 M&A 등의 방식으로 재조정 계획의 통과를 확보하고 재생될 기회가 또 있다.

물론 관리자와 조사위원이 한진해운에 투입되어 한진해운의 관리통제권을 인수한 후에 한진해운의 계속경영 가치가 청산 가치보다 낮다는 것을 인식하거나, 관리자가 제출한 재조정 방안을 통과시킬 수 없거나, 법원에서도 이 재조정 방안을 강제로 통과시키지 않을 경우에는 한진해운이 파산 청산의 운명을 피할 수 없을 것이다.

대형 해운기업의 자구(自救) 길 : 중·한 2개 해운기업의 재조정 성공 사례를 중심으로

한진해운이 파산 재조정 절차에 들어가거나 파산을 선고하여 청산 절차에 들어가는 것은 아직도 명확한 답안이 없지만 사람들은 중·한 2개의 대형 해운기업이 파산 재조정 절차를 거쳐 재생된 사례를 본보기로 삼고 대형 해운기업의 자구길을 찾을 수 있다.

CSC그룹(长航凤凰) : 고난 후의 회생

CSC그룹은 2013년 4월 24일에 공고를 통해 2011년과 2012년 연속 2년의 기업 적자로 2013년 4월 25일부터 상장폐지 위험을 실시한다고 발표했다. 만기채무를 상환할 능력이 없어서 우한중급법원은 2013년 11월 26일에 채권자의 CSC그룹에 대한 재조정 신청을 수리하고 CSC그룹 청산팀을 관리자로 지정했다.

CSC그룹은 직접 청산의 방안을 실시하면 주주 권익이 영(제로)이 될 것이고, 일반 채권자가 소지하고 있는 채권이 거의 상환을 받을 수 없다는 결론은 많은 공중 주주와 일반 채권자가 원하지 않는 상황인데, CSC그룹 재조정을 추진하는 것은 자기의

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

권익을 보장할 한 가닥의 희망이다. 우한중급법원과 관리자의 여러 차례 논증을 거쳐 관리자가 재조정 방안을 결정하였다.

CSC그룹이 재조정을 통해 성공한 후에 2014년도 모회사에 속한 순이익과 영업외 손익을 공제하고 남은 순이익이 적자를 흑자로 돌리며 주영업활동의 수익 능력이 훨씬 증강했다. 2014년에는 43억 700만 위안의 순이익을 실현했고, 영업외 손익을 공제하고 남은 순이익은 1,946만 위안이고, 2014년 말까지 순자산이 1억 2,700만 위안이며 모회사 소유자에 속한 순자산은 1억 2,400만 위안이다.

STX PAN OCEAN : 열반 재생

해운업의 불경기로 인해 한국 해운기업 중 한진해운이 파산 관리 절차에 들어갔을 뿐만 아니라 그 이전에 STX PAN OCEAN도 파산 관리 절차에 들어간 적이 있었다. STX PAN OCEAN도 CSC그룹처럼 재조정(재생) 절차를 통해 재생되었다.

STX PAN OCEAN는 2013년 6월 17일에 파산 재조정 절차에 들어갔고 STX PAN OCEAN의 관리자가 자산보유량 감소(자산을 공개 판매), 은행대출금의 주식전환, 신주발행으로 신주주 모집, 원가 관리 등 일련의 재조정 계획을 정하고 한국의 서울중앙법원에 의해 통과되었다. 재조정 계획을 실시하자마자 STX PAN OCEAN는 적자를 흑자로 돌리며 2014년 일사분기의 순이익이 3,435만 달러에 달했다.

재조정 계획에 따라 STX PAN OCEAN의 관리자는 자산보유량 감소와 재설립 부채 이외 신주주를 모집할 필요가 있으며 관리자와 한국산업은행의 노력에 의해 STX PAN OCEAN은 신 대주주인 Harim Holding Co.,Ltd.(Harim)에 편입되었다. 이 때부터 STX PAN OCEAN는 재조정 계획을 마무리하고 한국의 서울중앙은행이 작년 7월 30일에 STX PAN OCEAN의 재조정 계획이 완결되면서 STX PAN OCEAN는 이때부터 새로운 면모로 재기하였다.

재조정 계획이 마무리되고 나서 STX PAN OCEAN의 경영이 완전 정상 궤도에 진입 중이며 원래의 거래처를 제외하고 Harim도 STX PAN OCEAN의 거래처(올해말까지 Harim은 STX PAN OCEAN에게 120만 톤의 화물량을 줄 예정임)가 된다. Harim과 STX PAN OCEAN이 산업사슬의 수직 통합에 의해 대주주의 물류 원가를 낮출 뿐만 아니라 STX PAN OCEAN을 돕고 안정된 수입과 이윤이 확보되었다. 또한 전기(前期) 자산의 분할과 일련의 원가 관리방식을 더하면 STX PAN OCEAN은 5월에 발표한 2015년 연간 보고서에서 화려한 "성적표"를 보여줬다. 이 보고서에 따르면 STX PAN OCEAN는 19억 400만 달러의 연간 매출액, 1억 8,500만 달러의 영업이익을 실현하면서 이때부터 다시 살아났다.

CSC그룹과 STX PAN OCEAN의 사례로 보면, 파산 절차에 들어가더라도 꼭 청산되는 것이 아니며 마케팅의 재조정이나 새로운 투자자를 모집함으로써 채무자의 재생을 확보할 가능성이 있다. 물론 파산 재조정 절차가 상대적으로 복잡하며 소요되는 자원도 많고, 모든 부실 채무자에게 적용되지는 않으며 일부 대형기업에 더 잘 적용되고 있다. 이런 대형 기업은 다년간 경영활동으로 축적한 자원에 의해 재조정으로 성공할 희망이 더 있다.

일부 대형 기업이 재조정 절차에 들어간 후에 일반 채권자와 기존 주주들은 각자의 이익을 기초로 하여 더 쉽게 재조정 계획을 통과시킬 것이며 만약 그렇지 않으면 일반 채권자와 기존 주주들은 모두 자신이 소지한 자산이 무산될 리스크를 당면할 가능성이 있기 때문에 더 쉽게 타협안을 내놓을 것이다. 그러므로 한진해운의 명운은 각 이익집단 간에 의사에 달려 있다.

<자료 : 航运交易报 , 2016. 9. 5.>

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

5 전문가, <해양환경보호법> 개정안에 해양생태손해보상제도 추가 건의

최근, 전국인대 상무위원회는 <중화인민공화국 해양환경보호법 개정안(초안)>(이하 <개정안 초안>으로 약칭)에 대한 심의를 진행했다. 국가해양국 FIO 연구원 첸상등(陈尚等)은 인터뷰에서 <개정안 초안>에 해양생태보호 레드라인 구역의 네거티브 리스트 제도 실시 및 해양생태 손해보상제도 도입 등의 내용을 추가해야 한다고 건의했다.

첸상등은 <개정안 초안> 제24조에 2가지 조례를 추가해야 한다고 밝혔다. "해양생태보호 레드라인 구역에서 개발활동 네거티브 리스트 제도를 도입하고 개발과 이용활동의 방식과 강도를 금지하거나 제한하는 내용을 명확히 규정해야 한다"고 제의하며, "육지수역-해역의 생태보호 보상체제를 도입해야 한다"고 건의했다. 국무원 생태문명체제 개혁에 관한 문건에서 중점 생태기능구를 대상으로 산업 진입허가 네거티브 리스트 제도를 도입해야 한다고 요구했다. 해양생태보호 레드라인구역은 중점 생태기능구의 중요한 부분으로서 구역 내에서 네거티브 리스트 제도를 실시해야 한다. 진입금지와 진입제한의 산업종류를 명확히 규정하며, 금지하거나 제한해야 할 해양이용 건설 프로젝트 및 개발이용 활동의 방식과 강도를 구체적으로 규정할 필요가 있다. 이와 동시에 현재 해역오염은 주로 바다로 흐르는 하천수역에서 오기 때문에 하천 상·하류에 대한 수역 생태보호 보상제도를 수립해야 한다. 이를 통해 바다로 흐르는 하천 상류의 소재지 정부 및 하구구역의 소재지 정부가 해양오염 정돈의 책임을 같이 담당해야 한다.

해양생태 손해보상제도 수립에 있어, 첸상등은 "해양자원 개발로 인한 해양생물자원과 해양 생태 서비스기능 등에 생태 손해를 초래할 경우 생태복원 책임을 이행해야 하며 공정보상, 자원보상, 자금보상 등 보상수단으로 생태손해를 보상해 주어야 한다"라고 제시했다. 개발로 인한 초원, 삼림, 토지 등 생태파괴는 이미 법적으로 보상제도가 수립되었지만, 해양생태 손해보상에 관한 법 규정이 아직 미비한 상황이다.

이외에는 첸상등은 <개정안 초안>에 "해양 생태환경 손해보상 보장금 제도 도입"에 관한 내용을 추가해야 한다고 생각한다. 매립 등 해양이용활동은 기업이 이용하는 해역에만 생태손해와 환경파괴를 초래할 뿐만 아니라 더 큰 범위의 인근 해역의 생태환경 손해도 초래할 수 있는 법이다. 따라서 환경손해보험제도를 실시하고 해양을 이용하는 기업들이 생태환경 보장비용을 납부해야 대량의 자금을 확보할 수 있고 해양생태 복원을 위해 자금보장을 마련해 줄 수 있다.

<자료 : 中国海洋报 , 2016 .9. 1.>

6 국가해양국과 재정부, 해양경제 혁신발전 시범사업 추진에 관한 통지 발표

최근 재정부와 국가해양국이 <"13·5" 시기 중앙재정이 해양경제 혁신발전 시범사업 지원에 관한 통지> 공동으로 발표했다. 향후 해양경제 혁신발전 시범사업을 진행하기로 결정하며, 해양생물, 해양 첨단장비, 해수 담수화 등 중요 산업의 혁신과 집적 발전을 추진할 계획이다.

"13·5" 시기에 이 2개 기관은 해양산업발전의 단점에 초점을 맞추어 보완해 주고 새로운 발전 동력을 육성하여 지역발전의 경쟁력을 향상시킨다. 그리고 약간의 도시를 선택해서 해양경제 혁신발전 시범사업을 추진한다. 산업체인의 협동혁신과 산업육성 집적 혁신을 추진하고, 해양기업들의 기술혁신, 관리혁신 및 비즈니스 모델 혁신을 지원하고, 중점 산업이 체인 확장을 추진시켜 규모를 확대함으로써 핵심 경쟁력을 제고

Contents

▸ 통계로 보는 상하이자유무역구역
: 2015년 중국(상하이)자유무역구역 주요 경제지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국(상하이)자우무역구역 해운·항만 서비스 영역의 발전성과 및 최신동향
▸ 동향 & 뉴스

시킨다. 수년간의 노력을 통해 국제 경쟁력을 지닌 제품을 개발하고 혁신적 해양경제 중견기업, 중소기업을 육성하고 산업집적구를 구축한다. 이에 선진적 산업 시스템을 구축하고 질적 효익성을 추구하는 해양경제패턴으로 전환함으로써 구조, 속도, 품질과 효익 간에 조화로운 관계를 이루게 되는 양호한 해양경제 발전구조를 형성한다.

국가해양국 과학기술사의 관계자에 따르면, "13·5" 시기 해양경제 혁신발전 시범사업을 추진하는 것은 국제 해양경제의 새로운 경쟁에 대응하고, 해양산업을 가치체인의 중·고급 수준으로 절박하게 나아가는데 필요한 것이다. 그리고 이는 블루경제 공간을 확장시키고 공급측 구조성개혁을 추진하는 중요한 조치이자, 혁신을 통해 발전을 촉진하고 어려운 상황을 기회로 만드는 중요한 수단이다. "13·5" 시기의 시범사업은 "12·5"의 기반 위에서 혁신체제의 체계를 진일보 시키고, 시범구역을 성 단위에서 도시 단위로 바꾸고, 아울러 중점을 부각시키고, 특색혁신분야에 초점을 맞추고, 사회참여를 선도하며, 주요 영역에서 비약적 발전을 이룰 수 있도록 노력할 것이다.

통지의 요구에 따르면, 올해 연해 각 성의 해양어업청(국), 재정청(국)은 1~2개 우수한 연해도시를 추천하여 시범도시 후보로 올리고 다음에 이 두 기관의 심의를 거쳐 최종 확정한다. 시범도시는 적극적으로 탐색하고 선도자로서 시범사업을 이끌어야 한다. 대출이자 보조, 장려보조금, 융자담보, 리스크 보상 등의 방법으로 산업의 혁신을 지원한다. 금융자원과의 결합을 강화함으로써 더 많은 자금을 해양 전략적 신흥산업으로 유치하며, 시범기간 3년을 넘지 않은 실시방안을 편성한다. 그리고 산업, 혁신, 취업, 체제 모델 등에 관한 집행 가능한 계량화 목표를 제시한다. 이와 동시에 각 시범도시는 자기의 경험을 토대로 보급이 가능하고 산업발전에 유리한 정책을 제시해야 한다.

<자료 : 中国海洋报 , 2016. 9. 6.>