

중국 포워딩 등 물류업 대외개방 약속대로 추진

WTO 가입시 공약한 대외개방 스케줄 이행

중국 정부가 4년전 WTO 가입시 공약했던 물류 시장 개방일정이 차질없이 순조롭게 진행되고 있는 것으로 전해지고 있다.

외신에 따르면, 중국 상무부는 작년말 관련법령을 개정하여 외자 100%의 국제포워딩 기업의 설립이 가능하게 됐다.

중국이 WTO에 가입한지 4년이 경과한 지금 물류업에 대한 외자규제가 가입시 공약대로 완화되고 있다. 일부에서는 부분적인 공약 미이행의 문제점도 지적하고 있지만, 외자에 있어서는 규제 의 장벽이 낮아지고 있다.

그러나, 규제완화의 미개척분야인 항공포워딩 분야는 여전히 장벽이 높아 향후 중국 정부의 움직임에 귀추가 주목되고 있다.

최근 몇 년 사이에 물류기업의 중국 진출이 크게 늘었다.

2003년까지 외자계 국제포워딩기업은 327개사였으며, 2004년에는 158개사가 늘어난 485개사로 집계됐다. 외자계 국제포워딩기업의 투자액도 2004년에는 전년대비 72% 증가하는 등 외자로 설립된 기업수가 급증하고 있다.

지난해 12월11일자로 외자 100%를 인정하는 '외상투자 국제화물운수대리기업 관리변법'이 공포되었다. 이 법은 외자 100%가 인정되는 것이 외에도 등록 자본금은 내국민 대우하고, 지점개설의 증자는 12만달러부터 50만위안, 지점 개설 등의 신청서류의 간소화, 인허가 기관 중앙 정부에서 지방 정부로 권한이양 등을 들 수 있다.

그러나 지점개설 업무 범위 등의 면에서 보면 'WTO 가입시의 공약과 일치하지 않는다'는 지적이 있었다. 이는 '외상투자 국제화물운수대리기업 관리변법'에서, 지점을 개설하는 경우는 '국제포워딩기업이 정식으로 개업해 만 1년이 경과하고, 등록자본금이 모두 불입해진 후 지점개설을 신청할 수 있다'고 규정되어 있기 때문이다.

국내기업(중국계 기업)의 경우, 개업 후 1년 등의 제한이 없고 지점 개설이 가능하기 때문에 '지점설치의 조건이 내국민 대우로 되어 있지 않다'는 의견이 일본계 물류기업 등에서 나오고 있다.

이러한 의견에 대해 중국 상무부의 왕아 부주임은 지난 2월 일본 국토교통성과 해양정책연구재단(JIFFA)이 협력하여 도쿄 도내에서 개최한 '중국 물류정책 세미나'에서 "중국이 WTO 가입시에 국제포워딩업에 대해서는 외자 100%를 가입 4년이 경과하고 나서 인정하는 것 외에 중국에서의 경영이 1년 경과하고 나서 지점개설을 인정한다는 사항이 약속에 포함되어 있었다"고 밝혔다.

그는 또 "외상투자 국제화물운수대리기업 관리변법에 근거해 새롭게 외자가 100%로 국제포워딩기업을 설립하는지의 결과는 인허가 권한을 현재 행정개혁의 일환으로 중앙 정부에서 성 단위의 상무주관 부서에 권한을 이양했기 때문에 현지점에서는 상무부가 이러한 정보는 가지고 있지 않다"고 설명했다.

중국 정부에서는 금년 9월에 각 지방으로부터의 정보를 집계하고, 국제포워딩기업에 관한 보고



서를 인터넷을 통해 발표할 계획이다.

한편, 항공 포워딩분야에 대해서는, 현시점에서 외자기업에의 규제완화로 연결되는 신규정은 나와 있지 않은 것으로 알려졌다.

중국 북경에 주재하고 있는 일본계 물류기업 관계자는 "항공 일대 라이선스 등 항공 포워딩분야에 대해서는 WTO 가입시에 이 분야에 대해서 해외로부터 대외개방의 요구가 없었기 때문에 공약에는 포함하지 않았다고 중국 당국으로부터 들었다"고 말했다.

지난해 10월18일자로 홍콩특별행정부와 중국 상무부가 조인한 CEPA III의 합의문서(2006년 1월 발효) 중에 항공운송 판매대리업에 관한 부분이 처음으로 규제완화 항목에 추가되었다.

그리고 11월 국제무역축진방중단에 의해 항공 일대 라이선스의 규제완화의 방향 등이 밝혀졌는데, 구체적으로 민간항공중국(민항중국)이 새로운 법률 등을 시행하는데까지는 시일이 걸릴 것으로 예상되고 있다.

일본적 외항상선대 연평균 10척 가량 증가예상 선장과 기관장 등 일본인 승선요건 철폐전제

일본선주협회 스즈키 쿠니오 회장(MOL 회장)은 3월8일 기자회견에서 일본국적의 외항상선대는 일본인 선·기장 승선요건 철폐 등을 전제로 2007-2010년 중에 46척이 건조될 것으로 전망했다.

이는 일본 대형선사를 중심으로 협회 이사사 8개사를 대상으로 한 설문조사 결과로서 2002년-2006년 중 일본국적의 외항상선대 33척이 감소한 점을 감안할 때, 획기적인 물량이다.

스즈키 회장은 2007-2010년도의 연간 평균은 약 13척, 선박의 라이프 사이클을 25년, 일본 상선대의 규모를 약 2,000척인 점을 고려하면, 일본상선대에 있어서의 일본 선적의 점유율은 현행 약 5%에서 15% 이상으로 확대될 가능성도 있다고 밝혔다.

이번 일본선주협회의 조사자료는 노사정에 의한 일본국적 외항상선대의 감소 방지책이나, 일본

인 선원의 확보·육성책의 논의를 심화시키는 주요 재료가 될 것으로 보인다.

46척의 의미에 대해 일본 국토교통성 해사국은 "포인트는 신조선박의 합계이며, 인센티브가 필요한지, 아니면 현상대로도 좋은 것인지는 신의 항해운정정책협의회에서 다루어진다"고 밝히고, 일본인 선·기장 승선요건의 재검토가 진행될 것임을 시사했다.

스즈키 회장은 또 일본인 선장 및 기관장 승선요건 철폐시기는 빠를수록 좋지만, 데드라인은 늦어도 오는 6월말이어야 하며, 선원조합과의 합의로 즉시 실시하는 것이 바람직하다고 밝혔다.

그는 톤세도입과 관련, 자민당의 특별위원회가 가까운 시일내에 개최되는데, 이 회의에서 톤수표준세제에 대한 생각을 설명하고, 이해를 얻는 작업에 들어갈 계획이라고 설명했다.