

청도 보세항구의 발전방안에 관한 연구

송효명 · 신한원*
(한국해양대학교)

A Study on the Development Strategy of Qingdao Bonded Port in China

Xiaoming SONG · Han-Won SHIN*
(Korea Maritime and Ocean University)

Abstract

With the rapid development of global economy and trade, international logistics has made great progress in the past few years. As an irreplaceable part in China's foreign trade industry, ocean shipping, especially, ports management has played a crucial role in the development of China. In 2008, The Qingdao Qianwan bonded port was built in China, and has developed in to a door to connect China to the world. This paper introduced and compared the similarities and differences among the Yangshan Bonded Port, Dalian Dayawan Bonded Port, Tianjin Dongjiang Bonded Port and Qingdao Bonded Port. According to SWOT analysis, a further discussion was then made on the potential problems of Qingdao Bonded Port. At last, some development strategies are given accordingly.

Key words : Development strategies, Bonded port, SWOT, Qingdao.

I. 서론

세계 경제가 가속화되면서 글로벌화시대에 물동량이 증가되고 각국 항만의 경쟁이 더욱 치열해지고 있다. 이러한 배경에서 항만과 그 배후단지는 매우 중요한 역할을 담당하고 있다. 세계 각국이나 지역이 국제 무역을 확대하고 외국 자본을 유치하여 지역의 경제 문제를 해결하며 국가와 지역의 발전 목표를 촉진하기 위하여 보세구를 설립하게 되었다. 그리고 세계의 경제일체화(一體化)와 중국 대외개방(對外開放)의 심화에 따라 특히 중국이 WTO에 가입한 후 WTO의 관세감면, 수량 제한의 철폐, 무역권한의 개방 등 기본적인 법률과 원칙이 국제화됨으로써 보세구가 원래 지니는 우월성이 약화되었다. 이러한 배

경에서 중국 국무원은 2005년에 중국 상해에서 첫 보세항구를 설립하였다. 2008년에 청도 보세항 구역을 정식으로 운영하게 되고 항만배후단지를 전면적으로 개발하기 시작하였다.

그러나 보세항구의 규칙 실행이 오래되지 않아 발생한 문제점은 매우 많다. 본 연구에서는 청도 보세항 구역을 발전시킬 수 있는 방안을 찾아서 청도 보세항 구역의 경쟁력을 향상시키고자 한다.

II. 중국 보세항구의 현황 및 특징

1. 중국 보세구역의 분류와 기능

1) 보세구

* Corresponding author : 051-410-4388, hwshin@kmou.ac.kr

보세구역은 해외물품에 관세를 부과하지 않은 상태로 보관할 수 있는 지역을 말한다. 또한, 일정한 내국물품도 보세구역 안에서 보관하는 것이 가능하다(Seok Wan-Jeong, 2013). 해외에서 제품을 수입할 때 보세구역에 있는 동안은 관세징수를 유예 받으며 이 구역에서 수출될 때에는 관세를 부과하지 않고 국내로 옮겨져 국내제품이 되어야 과세의 대상이 된다.

2) 보세물류원구

보세물류원구는 보세구와 수출가공원구의 지리적 약점을 개선하기 위하여 항만과 인접한 지역에 설치한 것이다. 이에 따라 화물이 경내·외에서 빠르게 모이고 조립 및 유통도 신속히 실현된다.

보세물류원구의 주요한 기능으로는 첫째, 국제중계기능이다. 즉, 국내외 화물에 대하여 원구 내에 집산, 조립 후에 다른 경내·외 목적지 항으로 이송한다. 국제중계는 세계 각 자유항의 주요한 기능 중 하나이다.

둘째, 국제배송기능이다. 수입화물에 대하여 분류, 분배 혹은 가공 후에 국내·외에 배송한다.

셋째, 국제구매(조달)기능으로서 구매한 국제, 국내 화물이 원구 내에 반입되어 운송의 종합 처리와 상업적으로 단순가공 후 국외에 판매한다.

넷째, 국제환적무역기능으로서 반입된 화물을 원구 내에 보관하여 가공하지 않고 바로 다른 나라나 지역에 수출하는 것이다.

3) 보세항구

보세항구는 국무원의 비준을 받고 국가의 대외 개방항만 및 그와 관련된 특정구역 내에 항만, 물류, 가공 등 기능을 구비한 세관의 특별 관리 구역을 말한다.

보세항구는 보세구와 수출가공원구 등의 보세구역과 항만이 분리된 구항분리(區港分離)문제를 해결하기 위하여 구항일체화(區港一體化)개념을 도입하는 것이다.(Zhang Xiao-Ji et al., 2003) 이것은 다른 보세구역제도에 비해 가장 큰 장점이다. 구항연동을 실시한 보세구역은 자유무역지역으로

전환한 초기형태이다. 구항일체화를 실현하고자 하는 방법은 주요 구항연동(區港聯動)의 고도발전, 행정관리 통일화, 통일된 기능을 가지고 있는 세관 특수 감독 관리구역을 설립하는 것이다(Seo Hun-Seon, 2012).

그리고 보세항구 내에서는 다음 업무를 할 수 있다.

- (1) 수출입상품 및 세관 수속이 완료되지 않은 기타 상품의 보관
- (2) 국제중개무역을 포함한 대외무역
- (3) 국제구매, 분배 및 배송
- (4) 국제중계
- (5) 검사, 애프터서비스, 수리
- (6) 상품전시
- (7) R&D, 가공, 제조
- (8) 항만작업
- (9) 세관의 허가를 받은 기타 업무

2. 중국보세항구의 현황

중국의 보세구(保税区)는 일반적으로 항만과 분리되고 있다. 따라서 보세구와 항만 간의 기능상의 협조는 어렵다(Kim Hyung-tae, 2003). 화물통관, 관리수속의 복잡, 운송비의 증가 등 문제가 심각해지자 보세구를 개혁해야할 필요성이 제기되었다. 이런 배경에는 중국 관세청은 2002년 10월에 처음으로 “구역과 항만 연동(區港聯動)”이라는 방안을 제시하였다. 이 정책에 따라 당시 중국 15개 보세구 중의 일부는 기능을 전환하여 수출가공구 또는 경제기술개발구로 재구성하고, 나머지 보세구는 국제관행과 일치한 자유무역지역(Free Trade Zone)로 재구성하였다. 2003년 12월에 중국 국무원은 상하이 와이가오차우(外高橋)보세물류원구를 설립하였다. 이는 중국 “구역과 항만 연동”의 선두가 되었다(Liu Hui-Qun, 2008). 그 이후 2004년 8월부터 중국 국무원이 잇따라 청도(靑島), Ningbo(寧波), Dalian(大連), Zhangjiajiang(張家港), Xiamen(廈門), Shenzhen(深圳), Tianjin(天津) 등 7개 도시의

보세구와 인근지역의 항만구역 간을 연동시키는 보세물류원구를 설립하였다. 하지만 중국에서 보세물류원구의 발전이 순조롭지 못했다. 이러한 배경에서 보세항구(保税港区)가 등장하였다. 보세구와 보세물류원구의 약점을 극복하는 것이다.

보세항구는 중국에서 개방수준이 가장 높고, 우대정책이 가장 많으며, 운영규칙이 국제무역관습과 가장 가까운 특수지역으로 부상되었다. 중국의 보세항구의 현황은 다음 <Table 1>과 같다.

<Table 1> Bonded Ports in China

Name	Date	Area (km ²)	Main business
Yangshan of Shanghai	2005.06.22	8.14	<ul style="list-style-type: none"> the first bonded port in China container port transport service, international transshipment, international transfer, international express International Purchase and export processing.
Dongjiang of Tianjin	2006.08.31	10	<ul style="list-style-type: none"> international maritime transportation Center of North China region and kernel of international logistic center international transfer, international express, International Purchase and export processing
Dayaowan of Dalian	2006.08.31	6.88	<ul style="list-style-type: none"> collecting and distributing centre of Northeast Asia commodities bonded logistics centers of Shenyang,,Changchun and Haerbin
Yangpu of Hainan	2007.09.24	9.21	<ul style="list-style-type: none"> promoting northeast of bonded logistics network
Meishan of Ningbo	2008.02.24	7.7	<ul style="list-style-type: none"> international transfer, international express, international Purchase, transit logistics and export processing
Qinzhou of Guangzhou	2008.05.29	10	<ul style="list-style-type: none"> through Qinzhou port can strengthen cooperation with asia area
Haichang of Xiamen	2008.06.05	9.509	<ul style="list-style-type: none"> through Haicang port can strengthen cooperation with taiwan area, container port transport service, discharge, international express, International Purchase and export processing
Qianwan of Qingdao	2008.09.07	9.72	<ul style="list-style-type: none"> international transfer, international express, International Purchase and export processing container work, logistics warehouse, container international transfer
Qianhaiwan of Shenzhen	2008.10.18	3.71	<ul style="list-style-type: none"> international transfer, international express, International Purchase and export processing
Nansha of Guangzhou	2008.10.18	7.06	<ul style="list-style-type: none"> upgrading and improving Guangzhou port's skills and promoting transition of processing trade
Lianglucuntan of Chongqing	2008.11.12	8.37	<ul style="list-style-type: none"> only bonded port in inland A special "port&airport" bonded port motel
Zhangjiagang	2008.11.18	4.1	<ul style="list-style-type: none"> the first bonded port in the middle and lower reaches of Changjiang River
Yantai	2009.09.22	7.26	<ul style="list-style-type: none"> the first bonded port of export processing zone in China
Fuzhou	2010.05.18	9.2	<ul style="list-style-type: none"> strengthen cooperation with Taiwan boost the bond, logistics, manufacturing industry, financial industry development

Source: China shipping database

이중 중국의 지역별 대표적인 보세항구 3곳, 상해, 천진, 대련의 주요특징을 요약하면 다음과 같다.

1) 상해 양산보세항구

상해 양산보세항구는 중국 국무원의 허가를 받아 중국 구내에서 처음으로 설립된 보세항구이다. 수출가공구, 보세구, 항만구역 등 “세 가지 구역 일체화(三區壹體化)”의 정책을 도입했다. 양산보세항구는 컨테이너 허브항, 보세구, 수출가공구(Liu Jian-Hui, 2011), 보세물류원구 등 모든 기능을 갖추고 있다. 국제환적 측면에 있어 컨테이너하역, 보관, 컨테이너 국제환적, LCL화물에 대한 컨테이너 혼재와 분리, 중국 국내 수출입화물의 환적, 컨테이너 복합운송 등 업무를 실행할 수 있다. 그리고 구매와 배송, 창고보관, 상업적인 가공, 물류배송 등의 업무를 시행할 수 있다.

2) 천진 동강(東疆) 보세항구

2007년 12월 11일, 중국에서 가장 큰 보세항구인 천진 동강(東疆) 보세항구가 공식적으로 설립되었다. 동강(東疆) 보세항구는 천진시내와 56km의 거리를 둔 천진 동강항만구역 내에 있으며 계획면적은 10km²가 된다(Zhao Shu-Ting, 2012). 부두작업구역, 물류가공구역, 종합보조서비스구역 등 세 가지 구역으로 분류되어 있다. 동강 보세항구의 위치는 유라시아 대륙의 동쪽이고 발해경제권의 중심지로서 교통의 편리성도 아주 높은 편이며 철도, 도로, 항공 등 교통수단이 항구와 잘 연결되어 있다. 동강 보세항구에서는 “일선개방, 이선관리, 구내자유, 입항퇴세”(一線放開, 二線管住, 區內自由, 入港退稅)의 원칙으로 관리하고 있다(Wang Peng-Cheng, 2010). 즉, 보세항구 역내로 들어오는 화물에 대해서 검역만 하고 검수는 하지 않는다.

3) 대련 대요만(大亞灣) 보세항구

2006년 8월 31일에 중국 국무원이 대련 대요만(大亞灣) 보세항구의 설립을 허가하였다. 대요만

(大亞灣) 보세항구의 계획면적은 6.88km²이다. 대요만(大亞灣) 보세항구는 대련컨테이너부두(1차 건설 부두), 대련항만 컨테이너부두(2차 건설 부두), 대련국제컨테이너부두(3차 건설 부두), 대련부세물류원구, 대련자동차부두의 일부, 그리고 자동차물류단지를 포함한다. 대련은 중국 동북3성 랴오닝성(遼寧省)의 남쪽 끝에 위치하고 있으며, 동북3성의 “관문도시”라고 불리기도 한다(Li Hui et al., 2011). 대요만 보세항구는 지리적·정책적 우위를 활용하여 동북삼성의 경제발전속력을 높이고 대련을 국제경제, 금융, 무역, 동북아 해운 중심지로 부상하는 목표를 달성하는데 도움을 주고 있다.

상해, 천진, 대련의 세 보세항구는 1990년대에 서 2000년대의 중국경제발전을 대표하는 상해, 천진 그리고 대련에 위치하고 있고, 정부의 국가급 경제신구가 조성되는 지역에 위치하고 있다는 공통점이 있다. 현재 이 세 보세항구는 중국을 대표하는 자유무역지구로서 보세항구 자체의 발전뿐만 아니라 도시의 발전, 더 나아가 장강삼각주와 환발해권으로 대표되는 지역의 발전을 견인하고 있다. 따라서 본 연구의 주제, 즉 청도 보세항구는 위치 및 정책 등의 조건에 있어 유사점이 많아 좋은 비교대상이 된다.

Ⅲ. 청도보세항구의 현황분석

1. 청도항의 현황

가. 지리위치

청도항은 산둥성의 황해 연안 북쪽, 자오저우만(膠州灣) 동서부에 위치해 있으며 산둥성 최대 상업항이자 군항이다. 1892년 개항한 중국 내륙 운송의 거점항만으로 중국 최대의 벌크항만이며 컨테이너 환적항만이다(Guo Chang-Xin, 1987).

현재 청도항은 첸완항구(前灣港區), 황따오항구(黃島港區), 구항구(老港區), 쓰팡항구(四方港區), 아오산만항구(鰲山灣港區), 동자코항구(董家口港

區)등 6개 항만구역이 있다. 그 중 첸완항구(前灣港區)는 국제컨테이너 간선항로 운송 중심기능과 철광석, 석탄 등 벌크화물 처리 중심기능으로 육성하고 황따오항구(黃島港區)는 원유 및 액체화물 중심기능, 구항구와 쓰팡항구(四方港區)는 중국 연안 컨테이너 운송 및 잡화와 환경친화적인 벌크화물 중심이며 쓰팡항구(四方港區)는 현재 해상공원으로 개조하는 중이다. 아오산만항구(鰲山灣港區)는 청도항의 지속적인 확장 발전에 대비하고 종합운송 기능을 활용한 연계운송 기능을 강화시킬 계획이다(Wang Peng-Cheng 2010). 동자코항구(董家口港區)는 청도 남측을 중심으로 한 대형 심수항만으로 종합적인 기능을 수행할 항만으로 개발할 계획이다. 동시에 2020년까지의 장기 계획에 따르면 청도항은 요우싼완(鰲山灣港), 탕따오완을 중심으로 한 2대 종합 해양관광항만으로 개발하여 대략 50여 개의 중소형 해양관광항만을 개발할 예정이다.

나. 항만시설

청도항의 이용 가능한 면적은 70km², 안벽길이는 2,400m, 건설 가능한 심수선석은 100여개이고, 천연 심수항로의 수심은 14m 이상이며, 최고수심 21m이다. 중국 제일의 큰 원유부두, 컨테이너 전용부두, 광석부두와 세계 선진의 현대화 석탄 부두를 가지고 있다(Wang Yong-Tao, 2014), 청도항의 광석 전용부두는 아시아에서 1위, 세계적으로 2위인 20만 톤급 광석전용부두를 가지고 있으며 연간 처리량은 2,200만 톤으로 20만 톤급 이상의 대형 광석선박의 하역수요를 만족할 수 있는 완전 자동화 시스템을 갖추고 있다(Qian Liang, 2009). 또한 청도항은 터미널 운영회사를 통합하였는데, 청도항 컨테이너 터미널 운영회사는 청도항무국이 P&O Port사와 합작으로 설립 및 운영하고 있는 QQCT(Qingdao Qianwan CT)와 명항공사가 전망항 컨테이너 터미널을 운영해왔다.<Table 2>참조)

다. 물동량

청도항의 물동량 변화는 <Table 2>에서 보는 바와 같이, 2001년에 총 물동량이 처음으로 억 톤을 초과하여 1.04억 톤이 되었다. 2006년 청도항 물동량이 2.24억 톤에 달하였고 2008년 3억 톤에 달하였으며, 2014년에 4.77억 톤에 달하였고 작년보다 6.83%의 빠른 증가율을 보이고 있다.

<Table 2> The status of port facilities of Qingdao ports

	Phase2	Breth	Phase3A	Phase3B
operation	Qingdao Qianwan Container Terminal.Co. (QQCT)		MingGang Container Terminal Co.	
QUay Berth	766m	260m	1,660m	1,000m
depth of water(m)	3	1	4	3
area(m ²)	14.5m	9.0m	16.0~17.5m	16.0~17.5m
Q/C	253.000	70.000	994.000	
equipment ability of CY(TEU)	8	2	14	
	1,300,000	200,000	3,100,000	-

Source: Data from Homepage of Qingdao port, 2015.

<Table 3> The comparison of cargo and container throughput of Qingdao port(2000~2014)

	cargo throughput (Million Tons)	container throughput (Million TEU)
2000	86	212
2001	104	264
2002	122	341
2003	141	424
2004	163	514
2005	187	630
2006	224	770
2007	265	946
2008	300	1,037
2009	316	1,027
2010	350	1,200
2011	379	1,302
2012	402	1,450
2013	450	15,309
2014	477	1,658

Source: Data from Homepage of each port, 2015.

2000년 컨테이너물동량은 212만 TEU에 불과했지만 중국 경제성장과 항만 건설에 따라 컨테이너물동량은 지속적으로 성장하여 2000년 이후 매년 20% 이상 증가하고 있으며 2008년에 처음으로 1,000만 TEU를 초과한 1,002만 TEU를 기록하였다. 중국 북부에서 제일 큰 컨테이너항으로 2014년 컨테이너 물동량이 1,658만 TEU을 돌파하여 전년대비 6.84% 증가로 세계 항만 순위에서 7위를 유지하고 있다(<Table 4>). 싱가포르, 상해 등 선진 항만과 비해 컨테이너 물동량이 일정한 차이가 있지만 세계 물동량 증가가 둔화되고 있다.

<Table 4> The comparison of container throughput of the top 8 ports in world(2013~2014)(in thousand TEUs)

port	2013	2014	%
Shanghai	33,617	35,285	4.98%
Singapore	32,240	33,900	3.96%
Shenzhen	23,280	24,037	2.93%
Hong Kong	22,352	22,280	-0.08%
Ningbo-Zhoushan	17,690	18,65	12.1%
Busan	17,351	19,449	5.67%
Guangzhou	15,520	16,580	8.43%
Qingdao	15,309	16,16	6.83%

Source: Data from Homepage of China Shipping Database, 2015.

2. 청도 보세항구의 발전현황

청도 보세항구는 청도 보세구, 청도 물류보세원구과 청도항으로 구성되어 현재 봉쇄운행면적이 9.72제곱킬로미터를 운영하고 있다. 보세항구는 항구로서의 기본적 기능이외에, 국제중계, 국제배송, 국제구매, 국제중개무역 및 수출품 가공 등과 연관된 기능을 지니고 있다(Liu Shi, 2000).

2008년 9월 7일에 국무원의 비준을 거쳐 청도 치엔완 보세항구가 중국국무원의 승인으로 설립돼 2008년 9월 중국정부 관련 부서와 위원회의 공동 검수를 통해 청도 보세항구를 설립하였으며

2009년 9월 1일 운영하기 시작하였다. 청도 보세항구는 청도항의 화물 창출을 추진하고 고부가가치를 창출하며 항만기능을 확대하여 청도항을 세계허브항만으로 발전시켜 최종적으로 청도를 동북아 국제 해운중심지로 발전시킨다는 계획이다.(Wang Xue, 2014). 청도 보세항만구역은 자오저우만(胶州湾) 서해안에 위치하고 있으며 기획면적은 9.72km²이며 부두작업구역, 종합물류구역, 국제물류구역, 수출가공구역의 4대 기능구역에 컨테이너 전문용 부두와 종합용 부두가 21개 있다. 그리고 청도 보세항만구역은 중국에서 처음으로 보세구역, 보세물류원단지, 항만구역을 종합하여 이루어진 보세항만구역으로서 구역 내 전지역의 폐쇄화·정보화·집약화 감시를 실시하고 있으며 구내 기업은 세관, 대외무역, 행정 측면에서 우대혜택을 받을 수 있다(Liu Jian-Hui, 2011). 종합적으로 청도 보세항만구역을 동북아시아 컨테이너 중계허브, 국제무역센터, 국제물류센터, 자원성 상품집산센터와 지역성 수출가공기지로 만들며 최종적으로 국제일류의 자유항으로 발전시킬 계획을 가지고 있다.

중국의 전국적인 대외개방 시점인 상해의 자유무역구와는 달리 청도의 자유무역구는 자신의 지리적인 우세와 사업특징에 따라 우선 중일한자유무역구를 설립할 계획이다. 청도보세항이 자유무역구역으로 선정될 수 있는가 여부는 산둥성 경제 미래 10년의 발전을 결정할 것이며 특히 청도에 중일한 자유무역구를 설립한다면 청도보세항구역은 물론이고 산둥성 경제발전 전반에 크게 기여하게 될 전망이다(Lee Sang-hoon, 2006).

3. 청도 보세항구역의 SWOT분석

청도보세항구의 'SWOT 분석'을 통하여 강점(Strength), 약점(Weakness), 기회(Opportunity), 위협(Threat)을 분석하고, 그 결과를 나타낸 것이 <Table 6>에 나타나 있다. 이 분석결과 청도 보세항구는 WTO에서 요구하는 국제무역규범에 상

응하는 큰 장점을 지니고 있으며 문제점으로는 다음을 들 수 있다.

- (1) 정부의 재정지원 부족과 항만건설의 낙후
- (2) 항만관련 전문인재의 부족
- (3) 정보시스템의 수준의 낙후
- (4) 낮은 무역개방도와 자유도
- (5) 세관 관련 법률 미비와 부족
- (7) 비교적 작은 보세항의 규모

<Table 5> SWOT Analysis of Qingdao Bonded Port

Strength	Weakness
<ul style="list-style-type: none"> • Natural deepwater harbour • Formation of mature industry chain • Vast economic hinterland • Higher service level of port logistics industry • Sound infrastructure in port and high efficiency 	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiency of customs, laws and regulations • Imperfection of sea-air-land transportation system • Lack of supporting land • Insufficiency of professional
Opportunity	Threat
<ul style="list-style-type: none"> • Free trade zone of Chin, Japan and Korea will be set up • Rapid economic growth and the increase the of import and export trade • Government preferential policy 	<ul style="list-style-type: none"> • Fierce competition in bonded port in China and Southeast Asia • Relatively low degree of openness and freedom of international trade

IV. 청도 보세항구역의 발전전략

SWOT 분석기법 중 'WT전략(약점-위협)'을 도입하여 현재 청도 보세항구가 갖고 있는 약점과 위협요소를 어떻게 효율적으로 극복할 것인지에 관한 향후 발전방안을 제시한다.

1. 전문 보조기관의 설립

청도보세항구에서의 수출가공, 국제무역, 국제

물류 등 기능을 효율적으로 관리·운영하고 체계적인 지원시스템을 갖추기 위해서는 관리권자의 역할을 수행할 전담기관이 필요하다.

2. 외국인 생활편의시설의 제공

청도보세항내에는 거주가 불가능하다. 하지만 외국인 투자유치에 유리한 조건을 제공하기 위해서는 청도보세항내에 산업 활동을 위한 기능뿐만 아니라 다양한 생활개념의 주거기능을 함께 도입해야 한다. 구내 진출 외국기업인에게 일정 한도 토지, 주택 등 부동산 취득의 허용하고 의료보험, 우량저축상품(재형저축, 주택저축 등) 가입, 은행 대출, 신용카드 발급 등도 허용되어야 한다. 또한, 외국인 경영자의 자녀가 대부분 학생이므로 이들이 교육을 받을 수 있도록 국제학교의 설립 및 확충도 이루어져야 한다. 이밖에 의료, 레저 등 생활환경을 개선하고 외국 기업인에게 편의시설을 적극적으로 제공해야 할 것이다(Chen Xiao-Qian 2015).

3. 정보시스템의 구축

기존의 청도보세항구역내에 화물의 흐름은 세관 직원이 일일이 체크하는 체제였는데, 이런 체제는 물류 활동에 큰 걸림돌이 되었다. 따라서 보세구내에 화물을 반출·입할 때 이것을 관리할 수 있는 통합관리 시스템의 구축이 시급하다.

인사, 회계, 경영정보, EDI등을 인터넷 환경에서 통합적으로 구축한다면 언제 어디에서도 즉시 확인이 가능하며, 화물과 관련한 항목에 있어서는 화주나 선사, 관세사 등 관련주체가 인터넷 접속을 통해 언제나 확인할 수 있다. 입주업체간의 정보공유 체계의 구축도 중요하다. 또한, 화물의 입고절차를 인터넷상에서 실시간 파악 가능하고 화주 및 통관업체의 자기물건관리, 운송업체정보 그리고 여유창고공간에 대한 효율적인 정보공유가 가능하게 된다면 최대한 공동마케팅의 시너지효과를 유발할 수 있을 것이다.

4. 산업촉진

산업을 촉진하기 위하여 외국자본이 투자할 수 있는 업종에 대한 제한을 두어서는 안된다. 청도 보세항은 국가가 금지한 투자 업종 외의 다른 업종에 대해서는 인센티브제를 확대해야 한다. 특히 물류산업 또는 관련 연계 산업은 최우선적으로 보세구역 내에 입주시켜야 한다. 현재 물류업종의 입주 규제는 화물대리, 컨테이너 운송, 철도 화물운송, 도로 화물운송, 항공 화물운송, 보관 등과 같은 업종이 있다 (Cheng Si-Wei 2003). 이런 업종의 영역은 다른 부서에서 주관하기 때문에 기준이 서로 다르며, 혼란이 야기될 수 있다. 그러므로 심사 절차의 통일과 더불어 간편화해야 한다. 다른 한편으로는 보세구역내에 기업 수출입 경영권을 부여하여 국제 다국적기업이 흡수할 수 있게 함으로써 구역 내 국제임대, 국제항운, 국제 법률 서비스, 국제 상품전시 등 서비스 무역의 발전도 도모해야 한다.

5. 금융지원 확대

청도 보세항구는 화물이 자유롭게 유통할 수 있는 특수 금융 관리감독의 모델이 필요하다. 보세항구 내에 더욱 많은 외국 자본 투자를 유치함으로써 자유무역지역 내에 외국 자본이 집결될 수 있도록 유도해야 한다(Lian, Jie, 2012). 또한, 구역 내 금융기구가 실제상황에 근거하여 구역에 맞는 외환금융 제품을 개발함으로써 금융시장을 활성화시키고, 구역 내 기업이 직접 해외 자본 시장에서 용자도 허용해 주어야 한다. 외환관리 정책면에서 기업경영의 편리를 위하여 지급 절차 실행과 실행 후만을 관리감독 하고 대금지급이 지연되는 기업에 대해서는 추적 감시를 해야 한다.

6. 자유항의 전환

자유항은 “국가가 특정 무역하의 전지역 혹은

일정지역을 지정하여 그 지역을 통과하는 외국물품에 대하여 자국의 관세법을 적용하지 않고 자유로이 출입시켜주는 제도를 실시하는 무역항”이라고 정의한다(Liu Jian-Hui, 2011). 즉 자유항은 수출입 상품에 대해서 관세를 면제하고 이 구역 내에서 상품처리, 보관, 가공, 포장, 제조 등 활동을 자유롭게 진행하는 것이 허가된다.

첸완(前灣) 보세항구를 건설하는 정책이 청도항의 자유화를 촉진했지만 세계적으로 발달한 항만에 비하면 차이가 많다. 청도의 보세항구는 화물의 관세, 소비세, 부가가치세만 면제되지만 세관은 이 구역 내의 환적화물에 대한 점검을 책임진다. Chen Zhen-Xin (2005)에 의하면 중국 보세구의 전환과정은 보세구→‘구항연동’(區港聯動)보세 물류원구→보세항구(종합보세구)→자유무역지역(자유항)으로 나타나며 점차적으로 그 기능을 확장하고 있다. 홍콩이 시행하는 자유항구정책을 보면 모든 화물의 유통, 보관, 가공, 제조에 대해서 정부가 간섭하지 않고 자유롭게 경영하고 있다(U.S.Foreign-Trade Zones Board 2009). 그러므로 청도항은 주변 항만의 환적화물을 유치하기 위해서 면제범위를 확대해야 한다.

V. 결론

세계 물류활동의 가속화에 따라서 항만의 기능이 변화하고 항만의 기능 또한 점점 다양화되고 있다. 항만 기능의 다양화되면서 이를 수행하는 항만배후단지는 물동량과 부가가치를 창출하고 항만의 경쟁력을 재고시키는데 중요한 역할을 하게 된다.

또한 아시아 허브항만들은 국제경쟁력 제고를 위해 항만배후단지를 재개발하고 있고 항만간의 경쟁이 더욱 치열해지고 있다. 이런 배경에서 2005년 중국이 첫 보세항구(상해·양산 보세항구)를 설립하여 항만배후단지를 전면적으로 개발하게 되었다. 그리고 2008년 청도 보세항구역이 정

식적으로 운영되었다. 그러므로 청도 보세항구의 물류운송기능과 제조생산기능을 동시에 실시하면서 국제 무역, 금융기능, 교육연구, 국제유통, 관광 등 기타 지원도 할 수 있다. 그러나 중국의 보세항구 운영기간이 오래 되지 않고 초기단계이어서 많은 문제점이 존재한다. 즉 법률이나 제도가 미흡하고 인프라가 충분히 완비되어 있지 않고 각 부서가 긴밀하게 협동하지 못하며 전문인력도 부족하다는 점이다. 이로 인해 청도 보세항구의 개발은 더 어려움을 겪고 있다.

이 연구는 청도 보세항구의 발전현황 및 문제점을 분석하고 발전시킬 수 있는 방안을 모색하는 것이다. 먼저 중국의 보세구와 자유무역구역의 개념, 기능, 역할, 청도 보세항구의 현황 등을 살펴보고, 청도 보세구를 대상으로 SWOT분석을 통하여 강점, 약점, 기회, 위협 4개 부문에서 분석하였다.

청도보세항구역을 발전시키기 위해서는 하드웨어적 측면에서는 구항일체화(區港一體化)에 따라 보세구와 항구가 일체화 되고, 보세항구내의 교통시설과 연계 인프라를 개선할 수 있도록 해야 한다(Seo Hun-Seong 2012). 그리고 보세항구에 관련된 법률을 완비해야 하고 전문 보조기구를 설립하여 외국기업을 적극적으로 유치해야 한다. 또한 자본유통성을 증가시키고 질 높은 해운서비스의 제공과 지원금에 대한 만족도를 강화시키며 물류산업의 클러스터화(cluster)를 추진해야 할 필요가 있다. 더불어 청도보세항구의 자유화를 촉진시키려면 자유항으로 전환해야 할 것이다.

References

- Chen Xiao-Qian(2015), A Study on the Efficiency and Strategy for Transition of Qingdao Bonded Port Towards Free Trade Zone, International Trade, Chonbuk National University, 87~89.
- Chen Zhen-Xin(2005), Practicing and Exploring of Transition from District Port to Free Trade Area, port economy, Key International Center for Research & Consultation, 16~17.
- Cheng Si-Wei(2003), From bonded area to free trade area :reform and development about bonded area in China, Economic Science Press, 2~5.
- Guo Chang-Xin(1987), Introduction of World Free Port and Free Trade Area, Beihang University Press, 1~3.
- Kim Hyung-tae(2003), Research of Bonded Zone System in China : around the Shanghai Waigaoqiao Free Trade Zone" Korea Maritime Institute, Vol-No.223.
- Lee Sang-hoon(2006), Feasibility Analysis of the Regional Free Trade Zones between Gyeonggi in Korea and Shandong in China, Gyeonggi research development institute-San Dong research development institute 3th International Forum on Science.
- Li Hui, Bang · Myeong-Seop, Bag-u(2011), A Study on the Development Strategy of Dayaowan Free Trade Port Area in Dalian, 34(1), 32~34.
- Lian, Jie(2012), A Study on the Development of Ningbo Bonded Area in China, International Commerce, Paichai University Daejeon of Korea, 18~45.
- Liu Hui-Qun(2008), The development and its functional innovation of the bonded port area in China, International Business Research, Shanghai University of International Business and Economics, (3)7~10.
- Liu Jian-Hui(2011), A Study on the Development Strategy of Yangshan Bonded Port, International Trade, University of Incheon Korea. 62.
- Liu Jian-Hui(2011), A Study on the Development Strategy of Yangshan Bonded Port, International Trade, University of Incheon Korea. 66~79.
- Liu Shi(2000), Opportunity and challenge of the Bonded area in China after accession to the WTO, Economic of Hong Kong and Macao, (7)15~17.
- Qian Liang(2009), A Study on the Current Situations and Development Strategies of Port Logistics in China, Paichai University, 39~40.
- Seo Hun-Seong(2012), Roleand Development Strategy for LiangluCuntan Bonded Port Area in the Chongqing's Liangjiang New District, Kyungpook National University, 14~26.
- Seok Wan-Jeong(2013), A Study on Bonded Area of

- China Converts to Free Trade Zone: Focusing on Shanghai Free Trade Zone, The Journal of Maritime Business, Vol. 26.
- U.S.Foreign-Trade Zones Board(2009). Annual Report of the Foreign-Trade Zones Board to the Congress of the United States.
- Wang Peng-Cheng(2010), A Study on the Efficiency and Strategy for Transition of Qingdao Bonded Port Towards Free Trade Zone, JeonJu University.
- Wang Xue(2014), A study on the specialized factors by commodity for the ports in Shandong province, Global HRD Chung-Ang University. 69.
- Wang Yong-Tao(2014), A Study on the Improvement Plans of Shidao Port, Chonbuk National University, 14~24.
- Zhang Xiao-Ji · Xu Hong-Qiang · Zhang Qi(2003), "District port- the design of Policy system about function of transition in bonded zone, (International Trade), Academy of International Trade and Economic Cooperation, 7, 4~8.
- Zhao Shu-Ting(2012), A Study on The Operations and Development Strategies of China Free Trade Zone: Focusing on Tianjin Free Trade Zone, International Trade, Silla University, 64~68.
-
- Received : 10 August, 2015
 - Revised : 31 August, 2015
 - Accepted : 13 October, 2015