

「전국 물류원구 발전규획」의 주요내용

KIEP 북경사무소 (jina7@kiep.go.kr, Tel: 86-10-8497-2870)

차 례 ●●●

1. 「규획」의 배경
2. 「규획」의 기본내용
3. 「규획」의 이행내용

주요 내용 ●●●

- ▣ 국가개발위원회와 국토자원부 등 12개 부문은 2013년 9월 30일에 「전국물류원구발전규획(全国物流园区发展规划)」(이하, 규획)을 발표함.
 - 2012년 전국에 있는 물류원구는 754개로 그중 이미 운영되고 있는 곳은 348개, 건설 중인 곳은 241개, 계획 중인 곳이 165개임.
 - 중국 물류업의 발전 수준은 비교적 낮은 편이며 물류원구의 계획, 건설, 운영, 관리 및 정책 방면에 문제점이 존재함.
- ▣ 「규획」은 전국 물류원구의 발전 목표와 전체적인 배치를 명확히 밝히고 있음.
 - 2015년까지 물류원구의 건설 및 관리에 관한 제도를 수립하고 물류원구 배치의 최적화, 서비스 능력의 강화, 규범적인 운영을 통해 효율적인 물류원구 시범구를 건설할 계획
 - 2020년까지 물류원구의 집약화 수준을 제고하고 시설을 강화하여 합리적인 배치, 적절한 규모, 완비된 기능을 갖춘 친환경 고효율의 전국 물류원구 네트워크를 구축할 계획
- ▣ 「규획」은 물류원구 지정도시를 3개 등급으로 구분
 - 베이징(北京)·텐진(天津), 탕산(唐山) 등 29개 도시는 1급 물류원구로 지정되었고, 스자좡(石家庄), 한단(邯郸), 친황다오(秦皇島) 등 70개 도시는 2급 물류원구로 지정되었으며, 3급 물류원구는 각 성급 행정구가 자체 지정하도록 함.

「전국 물류원구 발전규획」의 주요내용

1. 「규획」의 배경

- 2013년 9월 30일 국가개발위원회와 국토자원부 등 12개 부문¹⁾은 「전국물류원구발전규획(全国物流园区发展规划)」(이하, 규획)을 발표함.
- 「중화인민공화국국민경제및사회발전제125규획(中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要)」, 「국무원판공청물류업건강발전촉진에관한정책실시의견(国务院办公厅关于印发促进物流业健康发展政策措的意见)」(국무원 발표 [2011] 38호)에 의거, 중국 물류원구의 발전을 촉진하기 위해 본 규획을 제정하였으며 규획 기간은 2013-2020년임.

가. 물류원구의 발전 현황 및 특징

- “11·5” 기간²⁾ 동안 물류원구의 발전을 위해 기초를 다짐.
- 중국은 물류업의 발전을 위해 11·5기간 동안 「물류업조정 및 진흥규획(物流业调整和振兴规划)」을 실시하고, 종합적인 교통 운수 시스템을 점진적으로 완비, 물류업 지역을 지정하여 물류원구의 발전을 위한 기초를 다짐.

① 물류원구 총량의 빠른 성장

- “12·5” 기간³⁾ 동안 중국 물류업의 규모는 지속적으로 확대되었고, 사회 물량 총량 및 물류업 증가액은 연평균 각각 21%, 16.7% 상승하였으며, 물류업 증가액이 GDP에서 차지하는 비중 또한 2005년 6.6%에서 2010년 6.9%로 상승하였음.
- 2012년 전국에 있는 물류원구는 754개로 그중 이미 운영되고 있는 곳은 348개, 건설 중인 곳은 241개, 계획 중인 곳이 165개임.

② 물류원구 유형의 다양화

- 각 지역에 맞는 다양한 물류원구가 건설되고 발전함.

1) 国家发展改革委(국가발전개혁위원회), 国土资源部(국토자원부), 住房城乡建设部(주택도시건설부), 交通运输部(교통운수부), 商务部(상무부), 海关总署(관세청), 科技部(과학기술부), 工业和信息化部(공업정보화부), 铁路局(철도국), 民航局(민간항공국), 邮政局(우체국), 国家标准委(국가표준위원회)를 포함.

2) 중화인민공화국 국민경제 및 사회 발전 제 11차5년 계획, 11·5계획 기간은 2006-2010년임.

3) 중화인민공화국 국민경제 및 사회 발전 제 12차5년 계획, 12·5계획 기간은 2011-2015년임.

- 교통 중추도시에는 다양한 연계운송의 조건이 구비되어 있어 주요상품(大宗商品)을 이송하는 화물운송 중추형 물류원구가 생겨남.
- 대도시 상권 및 도매시장에는 보관 및 배송 기능을 갖춘 무역 서비스형 물류원구가 발전함.
- 공업원구에는 일체형 서비스를 제공하는 생산 서비스형 물류원구가 건설됨.
- 항구도시에는 운송, 보세 등의 기능을 제공하는 항구 서비스형 물류원구가 빠른 속도로 발전함.
- 특대도시에는 이상의 기능을 융합한 종합 서비스형 물류원구가 출현함.

③ 물류원구의 기능 완비

- 물류원구 기초 설비 건설에 박차를 가해 화물을 모으고 분산하고 운반하는 경로(集疏运)를 완비하였고, 보관 운송 설비 수준을 제고함.
- 정보 플랫폼 건설을 추진하여 물류원구의 정보화 및 지능화 수준을 제고함.
- 물류원구는 지속적으로 각 기능을 완비하여 견고한 기초 및 고효율의 관리서비스 플랫폼을 조성하여 물류원구에 입주한 기업에게 이상적인 공공서비스를 제공, 물류기업이 물류업무에 집중할 있도록 물류 효율 및 서비스 수준을 제고함.

④ 물류원구의 집결 효과

- 물류기업을 집결시켜 화물의 비효율적 이송을 감소시키고 하역 및 처리과정을 최적화하여 물류 효율을 제고함.
- 정보 네트워크 플랫폼의 하역 물류 수급 정보를 이용하여 화물운송의 조직화 정도를 제고하고 운반 차량의 공회전율을 감소시킴.
- 분산된 보관 물류설비를 재통합하여 토지자원을 절약하였고 도시의 공간 배치를 최적화함.
- 물류원구 주변에서의 생산 제조, 무역 등 기업에게 일체화 물류서비스를 제공하여 지역 경제의 업그레이드를 촉진함.

나. 물류원구 발전의 문제점

- 중국 물류업의 발전 수준은 비교적 낮은 편이며 물류원구의 계획, 건설, 운영, 관리 및 정책 방면에 문제점이 존재함.

① 건설발전의 규범화 필요

- 통일화된 계획과 관리 부족, 일부 지방은 실제 수요와 벗어나 맹목적으로 물류원구를 건설, 건설 면적 및 투자규모만 과도하게 추구하고 있음.
- 물류원구 의미에 대한 인식부족으로 일부 시장 및 물류기업은 “물류원구”라는 명칭만 붙이고 있음.

② 시설 역량의 제고 필요

- 이미 건설된 물류원구를 살펴보면 대다수의 물류원구는 수도, 전기, 도로, 인터넷, 통신 등 기초시설의 건설이 낙후되어 있으며, 화물을 모으고 분산하고 운반하는 경로(集疏運)가 원활하지 못하여 도로망 조합 능력이 부족하고, 철도 및 다양한 연계운송 등의 전환시설이 부족함.

③ 서비스 기능의 제고 필요

- 대다수 물류원구는 운송, 하역, 보관배송 및 정보 서비스 등의 기능을 구비하고 있으나 물류 발전에 따른 시장의 수요와 비교했을 때 전문성, 시설 장비, 종합서비스능력이 여전히 부족하며 정보 네트워크 검색 등의 문제가 있음.

④ 경영관리체제의 완비 필요

- 일부 물류원구는 정부의 협조와 추진이 부족하여 계획, 용지(用地), 철거, 건설 등에 문제가 있음.
- 일부 물류원구는 시장화된 운영체제와 영리 시스템의 부족으로 물류 서비스 및 지속적인 발전 능력이 부족함.

⑤ 정책지원 체제의 완비 필요

- 물류원구 발전에 대한 혜택 정책 및 건설 표준이 부족하여 물류원구는 토지사용 문제와 기초설비에 대한 투자 부족 문제가 있음.

다. 물류원구의 향후 발전방향

- 과학적인 계획과 합리적인 배치를 통해 물류원구의 집약적 특징과 기초 플랫폼 기능을 충분히 발휘하게 하며, 지역 경제, 산업체제와 주민 소비 수준에 맞는 물류 서비스 체계를 구성하여 물류 발전 방식의 전환과 산업구조조정이 촉진되도록 함으로써 자원 절약형·환경 우호형 사회를 건설함.

① 물류원구의 물류 서비스 효율 제고

- 과학적인 계획을 통해 물류원구의 물류 시설 집약 효과를 발휘하게 하여 물류의 수요를 규모화하는 동시에 물류의 효율을 제고하며 물류원가를 절감시킴.
- 과학적인 계획으로 다양화된 연계운송의 발전을 촉진하여 중국의 종합 교통 운송 시스템의 전체적인 효율을 제고함.
- 과학적인 계획으로 사회 물류의 효율적인 조직 및 질서 있는 관리, 배치 및 운영 시스템의 최적화를 촉진하고 산업구조의 조정수요에 적응할 수 있게 하며 기타 산업의 최적화 업그레이드를 위해 필요한 지원을 제공함.

② 물류원구의 집약적인 토지 자원 사용

- 과학적인 계획을 통해 분산된 각 운송역, 창고, 전용선, 부두 등 물류시설 및 하역, 운반 등 결합 시설 용지(用地)를 통합 조정하여 단위 물류용지(用地)의 물류 중량을 증가시켜 토지 이용률을 제고함.
- 물류기업이 담당하는 제조업 및 무역업 외의 아웃소싱 물류 수요를 전문화, 사회화하여 기존의 분산된 각 기업 내부의 창고 시설 용지(用地)를 감소시킴.

③ 물류원구의 에너지 절약 및 환경개선 촉진

- 물류원구의 보관, 배송, 이송 등 물류시설의 공간 배치를 최적화하고, 물류 자원의 장점을 상호 보완하고 공동 사용하여 방치된 시설을 줄이고 에너지 소모를 절감시킴.
- 물류서비스의 조직화 수준을 제고하고 운송경로를 최적화하며 차량의 공회전율을 감소시켜 교통 간선의 통행 압력 및 도시의 교통 혼잡을 완화하여 이산화탄소²⁾ 배출량을 감소시켜 환경을 개선함.

2. 「규획」의 기본내용

가. 지도사상(指導思想)

- 덩샤오핑(鄧小平) 이론⁴⁾, “삼개대표론”⁵⁾의 중요사상과 “과학적 발전관”⁶⁾ 위주의 경제전환방식에 따

4) 덩샤오핑 이론이란 중국의 혁명가이자 정치가인 덩샤오핑이 1978년 중국공산당 ‘제11기 3중전회(中全會)’ 이후 ‘사상해방’과 ‘실사구시’라는 두 가지 틀 속에서 20년간 개혁개방정책을 추진해 오면서 탄생된 이론. ‘종합국력의 증강’, ‘생산력의

라 산업 구조조정을 촉진하고 시장수요의 변화의 따라 물류요소의 집결을 촉진, 물류은행 효율과 서비스 수준을 제고, 집약적 토지자원 이용을 절약, 물류 기초시설의 재통합 및 건설을 중점으로 경영 관리체제 및 서비스 기능을 완비하여 중국 물류원구의 건강하고 질서 있는 발전을 촉진하며 경제사회 발전을 위해 물류 서비스 보장을 제공함.

나. 기본원칙

- 과학적인 계획을 통하여 합리적으로 물류원구를 지정하여 맹목적인 투자 및 중복건설을 방지
- 우선적으로 현재의 물류시설자원을 이용하여 물류시설의 기능을 충분히 발휘하게 하고 합리적으로 물류원구 규모를 결정하여 물류원구의 집약적 발전을 촉진하고 기업들을 물류원구에 적극 유치함.
- 물류원구의 기본 서비스기능 완비, 운영관리체제의 혁신, 가치 서비스 확장을 통해 물류원구의 운영 및 서비스 수준을 제고함.
- 투자주체의 다원화, 경영관리의 기업화, 운영방식의 시장화를 추진하고 물류원구 발전을 지지하는 각 정책들을 제정 완비하여 물류원구의 질서 있고 건전한 발전을 추진함.

다. 발전목표

- 2015년까지 물류원구의 건설 및 관리에 관한 제도를 제정하고 물류원구의 시설을 지속적으로 개선하며, 서비스능력을 강화하여 합리적인 배치와 규범적인 운영을 갖춘 시범원구를 조성
- 2020년까지 물류원구의 집약화 수준 대폭 제고, 시설 능력 강화, 관리 수준 및 운영 효율 제고를 통하여 합리적인 배치, 적절한 규모, 완비된 기능을 갖춘 친환경 고효율의 전국 물류원구 네트워크를 구축함.

발전', '인민생활의 향상' 3가지 중 어느 하나에 유리하다면 자본주의적 요소도 과감히 도입할 수 있다는 중국 특색 사회주의 건설의 정신적 토대이자 실천강령임.

- 5) 3개 대표론(三個代表論)은 장쩌민(江澤民) 주석이 발표한 것으로 공산당이 △선진 생산력(자본가) △선진문화 발전(지식인) △광대한 인민(노동자·농민)의 근본 이익을 대표해야 한다는 이론. 중국 공산당은 항상 중국의 선진 사회 생산력의 발전 요구를 대표(始終代表中國先進社會生產力的發展要求), 항상 중국의 선진 문화의 전진 방향을 대표(始終代表中國先進文化的前進方向), 항상 중국 대부분의 인민의 근본 이익을 대표(始終代表中國最廣大人民的基本利益)한다는 내용
- 6) '과학적으로 발전을 생각하자(科學發展觀)' 후진타오(胡錦濤) 지도부의 경제노선을 한 마디로 요약한 말로 제17대 전국대표대회에서 후진타오 주석이 새로이 당정에 삽입. △지속적인 발전(可持續發展觀) △인간중심 발전(以人為本的發展觀) △전면적인 발전(全面發展觀) △조화로운 발전(協調發展觀)을 주 내용으로 담고 있음.

3. 「규획」의 이행내용

가. 물류원구 지정

■ 전국 물류원구 전체 배치의 기본적인 맥락

- 물류의 수요 규모와 지역발전 전략 등의 요소에 근거하여 물류원구 지정 도시를 확정함.
- 도시계획, 종합 교통 시스템 계획 및 산업 발전 계획 등에 따라 합리적으로 도시 물류원구의 건설 수량, 지정 계획, 용지(用地) 규모를 확정함.
- 물류원구의 계획을 상세히 연구 제정하여 각 지역의 실정에 맞게 적절한 대책을 세우고 물류원구의 발전 방향, 기능 배치, 건설시기, 결합요소 등을 합리적으로 확정함.

■ 물류원구 지정 도시는 다음과 같은 조건에 의거하여 확정함.

- 물류의 수요 규모, 주요 도시의 GDP, 화물운송 총량, 공업 총생산, 사회소비품 총매출액, 수출입총액 등 경제지표 예측치를 참고
- 물류업 발전 전체 계획 및 철도, 도로, 수운, 민간항공 등과 관련된 교통운수계획을 참고
- 국가 중점 지역 발전 전략(国家重点区域发展战略) 및 산업 배치 계획(产业布局规划)을 참고하여 관련 도시의 경제 발전 잠재력, 앞으로의 물류 수요 증가폭 및 주변 지역에 대한 영향력 등을 고려하여 확정

■ 본 「규획」은 물류 수요 규모, 국가 전략 및 산업 배치 등의 중요 정도에 의거하여 물류원구 지정 도시를 3개 등급으로 구분(표1. 참고)

- 1등급 물류원구로 지정된 도시는 29개, 2등급 물류원구로 지정된 도시는 70개, 3등급 물류원구로 지정된 도시는 각 성(省)급 행정구가 각 성(省)의 물류업 발전 계획을 바탕으로 자체 지정하며 원칙상 지급도시(地级城市)로 지정

표1. 물류원구 지정 도시

1급 물류원구 지정 도시(총 29개)
베이징(北京), 톈진(天津), 탕산(唐山), 후허하오터(呼和浩特), 선양(沈阳), 다롄(大连), 창춘(长春), 하얼빈(哈尔滨), 상하이(上海), 난징(南京), 수저우(苏州), 항저우(杭州), 닝보(宁波), 샤먼(厦门), 지난(济南), 칭다오(青岛), 정저우(郑州), 허페이(合

肥), 우한(武汉), 창사(长沙), 광저우(广州), 선전(深圳), 난닝(南宁), 충칭(重庆), 청두(成都), 쿤밍(昆明), 시안(西安), 란저우(兰州), 우루무치(乌鲁木齐)
2급 물류원구 지정 도시(총 70개)
스자좡(石家庄), 한단(邯郸), 친황다오(秦皇岛), 창저우(沧州), 타이위엔(太原), 다통(大同), 린펀(临汾), 퉁랴오(通辽), 바오토투(包头), 어얼뒤쓰(鄂尔多斯), 안산(鞍山), 잉커우(营口), 지린(吉林), 옌벤(훈춘)(延边(珲春)), 다칭(大庆), 주단장(牡丹江), 치치하얼(齐齐哈尔), 우시(无锡), 쉬저우(徐州), 난통(南通), 타이저우(泰州), 련윈강(连云港), 윈저우(温州), 진화(이우)(金华(义乌)), 단산(舟山), 지아싱(嘉兴), 후저우(湖州), 안칭(安庆), 푸양(阜阳), 마안산마(鞍山), 우후(芜湖), 푸저우(福州), 쉰저우(泉州), 난창(南昌), 간저우(赣州), 상사오(上饶), 지우장(九江), 옌타이(烟台), 웨이팡(潍坊), 린진(临沂), 허저(菏泽), 르자오(日照), 뤼양(洛阳), 난양(南阳), 안양(安阳), 쉬창(许昌), 이창(宜昌), 상양(襄阳), 유에양(岳阳), 뤼디(娄底), 헝양(衡阳), 포산(佛山), 둥완(东莞), 셴장(湛江), 리우저우(柳州), 친저우(钦州), 위린(玉林), 귀강(贵港), 하이커우(海口), 셴양(绵阳), 다저우(达州), 뤼저우(泸州), 귀양(贵阳), 라사(拉萨), 위린(榆林), 바오지(宝鸡), 셴양(咸阳), 시닝(西宁), 인저우(银川), 이리(휘얼귀스)(伊犁(霍尔果斯))

자료:

■ 물류원구 지정 도시 건설은 다음과 같은 원칙을 따라야 함.

- 종합교통시스템 및 운송 네트워크가 서로 결합되어 교통 위치 프리미엄을 지니고 있고 다양한 연계 운송 발전이 용이해야 함.
- 토지이용 전체 계획 도시 전체 계획과 지역 발전의 전체 계획에 부합하여 이미 있는 보관, 배송·이송 등 물류시설을 충분히 이용해야 함.
- 산업배치 및 위치 프리미엄을 긴밀하게 결합하고 전문 서비스 특징을 부각시켜 물류원구의 기능을 명확히 해야 함.

■ 이상의 원칙에 의거하여 물류원구 지정 도시는 실제 수요에 맞춰 다양한 유형의 물류원구를 건설해야 함.

- 화물운송 중추형 물류원구
 - o 교통 중추를 바탕으로 두 가지 이상의 운송 방식을 갖추고 있고 다양한 연계운송을 실현하며 대량 물류 중계가 가능한 물류 시설을 통해 국제성 및 지역성 물류의 중계 서비스를 제공
- 상업무역 서비스형 물류원구
 - o 도시 대형 상권, 도매시장 전문 시장을 바탕으로 무역 기업에게 운송, 배송, 보관 등의 물류 서비스 및 상품 전시, 전자상거래, 용자보험 등의 결합 서비스를 제공하여 일반 상업 및 주요상품(大宗商品) 무역의 물류 수요를 만족.
- 생산 서비스형 물류원구
 - o 공업원구 혹은 특대형 생산제조기업에 인접해 있어 제조기업에게 구매 및 공급, 입고관리, 자재계획, 정시배송, 생산능력관리, 협업가공, 운송배분, 정보서비스, 유통무역 및 금융보험 등 일체화 서비스를 제공하여 생산제조기업의 자재공급 및 상품판매 등의 물류 수요를 만족

- 항구 서비스형 물류원구
 - o 항구를 바탕으로 수출입 화물에 대한 통관, 검역, 보관, 국제구매, 유통 및 배송, 국제 중계무역, 상품 전시 등의 서비스를 제공하여 국제 무역 기업의 물류 수요를 만족
- 종합 서비스형 물류원구
 - o 2가지 이상의 운송 방식을 갖추고 있으며 다양한 연계운송을 실현하여 화물운송 중추, 상업 무역 서비스, 생산 서비스, 항구 서비스 등 두 가지 이상의 서비스를 제공하고 도시 및 지역의 물류 수요를 만족

나. 주요임무

■ 물류원구 자원의 통합 조정 추진

- 물류 수요가 부족하거나 동질적 경쟁이 명확한 물류원구의 재통합을 추진
- 교통 중추를 바탕으로 건설된 물류원구를 통합조정함.
- 분산된 물류 시설 자원을 통합조정함.

■ 새로 건설되는 물류원구의 합리적 지정

- 물류원구 지정 도시는 합리적으로 본 지역의 물류 수요 규모 및 성장 잠재력을 고려하여 지정하고, 현존하는 물류원구 배치 상황과 시설 능력을 결합하여 합리적으로 물류원구를 계획함.

■ 물류원구의 기초 시설 건설 강화

- 물류원구의 철도 해운 연계운송, 도로 철도 연계운송, 도로 해운 연계운송, 항공 지상 연계운송 등 다양한 연계운송 시설을 건설하고, 철도 전용선을 도입하여 물류원구의 도로, 철도 등 주변 통로를 완비

■ 물류원구의 정보화 건설 추진

- 물류원구의 정보 기초 시설 건설을 강화하여 물류원구에 현존하는 정보 자원을 통합 조정하고 물류원구의 서비스 능력을 제고

■ 물류원구의 서비스 기능 완비

- 화물운송중추, 생산 서비스, 상업무역 서비스, 항구 서비스 및 종합 서비스 등 다양한 유형의 물류원구의 특징을 결합한 서비스 기능을 제공하여 입주 기업에게 전문화된 서비스를 제공

■ 물류기업의 집결 및 육성

- 물류원구 시설의 장점 및 집결 효과를 발휘하게 하며 물류 기업을 유치하고 물류원구 내 기업 기능의 상호 보완 및 자원 공유를 통해 물류의 조직적 효율을 제고

■ 물류원구 발전에 적합한 규범 및 표준 체계 설립

- 「물류원구 분류 및 기본 요구(物流园区分类与基本要求)」를 수정, 「물류원구 서비스 규범 및 평가 지표(物流园区服务规范及评估指标)」를 제정하여 물류원구의 개념을 명확히 하고, 물류원구의 기능을 규범화하여 명목적인 발전을 방지
- 용지(用地) 절약 원칙에 따라 물류원구의 계획, 건설 및 서비스 규범을 설립하고 물류원구 내부 각 기능 구역의 건설 표준 및 요구를 명확히 하여 물류원구의 규범적 발전을 촉진

■ 물류원구 경영관리 시스템 완비

- 각 지역 물류원구의 실제 발전을 바탕으로 국내외 물류원구 관리 경험을 토대로 정부 계획을 완비
- 물류원구의 물류, 무역, 금융의 동시 발전 등 신흥 체재를 격려하여 물류원구 발전 모델을 혁신
- 정부의 규정 하에 물류원구 관리 기관을 설립하고 물류원구의 기초시설 건설을 전개함과 동시에 물류원구 경영 관리 경험이 있는 기업을 관리 운영에 참여시킴.

다. 보장 대책

■ 종합적인 협조 완성

- 국가개발위원회와 국토자원부 등 12개 부문은 전국 물류원구 발전의 지도 및 관리를 강화하고 각 성급(省级) 인민 정부 관련 부문 역시 협조하여 「규획」 실시를 추진

■ 규범 관리 강화

- 각 지역 관리 부분은 물류원구의 규범 및 관리를 강화하고 본 지역 물류원구의 지정 계획을 제출하

며 물류원구의 수량 및 규모를 엄격하게 제어하여 맹목적인 건설 및 물류원구 명칭을 도용해 토지를 점유하는 것을 방지

■ 시범 프로젝트 전개

- 각 지역은 실무와 결합하여 발전 조건이 양호하고 영향력이 큰 물류원구를 선별하여 시범 프로젝트를 전개하며 관련 부문은 시범 물류원구에 토지 사용, 자금 등을 정책적으로 지원

■ 결합 시설 완비

- 물류원구의 철도 전용선 연결, 항만 및 물류원구 주변의 도로 등 교통 결합 시설을 건설 및 개조하여 물류원구의 중계 서비스 기능을 발휘하게 하여 운송 서비스 수준을 제고

■ 용지(用地) 정책 실현

- 물류원구 계획 설계 규범을 연구 제정하여 합리적인 토지 이용 계획을 마련
- 시범적으로 시행하는 물류원구의 건설 토지는 국가 및 지방 건설 토지 공급 계획에 우선적으로 포함 시키도록 함.

■ 투자 용자 환경 개선

- 물류원구 운영 주체가 은행 대출, 주식상장, 채권발행, 합자합작, 외자유치, 민간투자 등 다양한 경로로 건설 투자자금을 모으는 것을 격려하며 물류원구와 입주기업이 금융기관과 물류 금융 서비스 플랫폼을 조성하는 것을 지지하여 다양한 경로의 투자 용자 환경을 조성

■ 통관 환경의 최적화

- 해안 통관 과정을 최적화하여 국제 운송, 국제 구매, 국제 배송, 국제 중계 무역 등의 업무 요구 사항을 충족하고 해안 서비스형 물류원구 발전을 위한 통관 편리화 정책을 연구하여 통관 효율을 제고

■ 업계 협회의 역할 수행

- 물류 및 관련 업계 협회는 업종별 서비스, 단속, 협조 등의 직능을 수행하여 정부 관련 부문에게 물류원구 발전 중 존재하는 문제 및 기업의 요구를 신속하게 제기하며, 적극적으로 관련 부문과 협력하여 물류원구 관련 표준을 제정 및 수정하고, 통계제도의 구현, 선진 경험을 통한 과학기술 혁신 등의 관련 작업을 추진하여 물류원구의 건강하고 질서 있는 발전을 촉진

참고자료

『全国物流园区发展规划』(2010年9月30日), 国家发展改革委员会同国土资源部 住房城乡建设部等12个部门.

자료 정리: 인민대학교 재정금융학원 박사과정 김혜림 (hyelimkim85@gmail.com)