

PART 3. 국내 물류기업이 중국 문을 두드리기 전에 알아야 할 것들

외상투자물류기업, 中 정부의 외국인자본 규제 알고 진입해야

외상투자기업이란?

모든 외국인자본계 기업을 말한다. △중국과 외국의 쌍방 투자에 의해 설립된 기업으로, 책임의 부담, 수익의 분배 등이 출자비율에 따라 결정되는 '합병기업', △중국과 외국의 쌍방 투자에 의해 설립된 기업으로, 책임의 부담, 수익의 분배 등이 쌍방의 계약으로 결정되는 '합작기업', △외국 측의 출자만으로 설립된 '독자기업' 등이 있다.

중국이 개혁개방정책을 펼친지 30여년이 지났다. 그동안 수많은 제조기업이 중국시장을 열기 위해 진출했지만 눈에 띄는 성과를 거둔 기업은 드물다. 중국에 진출한 기업의 80% 이상이 인건비에서 비롯된 비용 상승이라는 경영과제를 안고 있기 때문이다. 이로 인해 과거 주요 산업이었던 노동집약형 산업이나 수출중심형 산업은 현재 고전을 면치 못하고 있다.

제조업과 달리 서비스업은 외국인자본이 진입한 역사가 짧지만 거대한 중국 국내시장을 타깃으로 하기 때문에 인건비가 끊임없이 상승하고 있어도 여전히 많은 외자기업들이 적극적으로 뛰어들고 있다. 현재 대중(對中)투자의 과반수를 비제조업이 차지하고 있다.

전문가들은 앞으로 더 많은 비제조 기업들이 중국시장에 진출할 것으로 내다보고 있다. 중국시장에 적극적으로 진출할 서비스산업 중에서도 물류산업은 첫 번째로 꼽히고 있

다. 특히 국내 물류기업들은 지리적으로 가까울 뿐만 아니라 FTA 체결과 역직구 열풍으로 인해 중국시장을 결코 외면할 수 없는 상황이다.

중국시장에 진출할 국내 물류기업들을 위해 물류산업과 관련한 중국 정부의 외국인자본 규제를 △출자 규제, △자본금에 관한 규제, △기타 규제 등의 3가지를 중심으로 살펴 보았다.

■ 출자 규제

외상투자산업지도목록(2012년 1월 30일 시행, 이하 '현행지도목록') 등에 따르면 각 물류기업이 해당하는 분류와 출자 규제는 옆의 표와 같다. 편지의 국내 속달 업무, 우정회사(주로 편지배달업무)는 금지류에 해당하고, 수상수송¹⁾과 철도화물수송은 제한류에 해당하며, 그것 이외의 업무는 기본적으로 장려류 또는 허가류에 해당한다.

■ 자본금에 관한 규제

투자 규제 외에도 일부 물류기업에 관해서는 최저자본금의 요구가 있다. 철도화물운수에 관해서는 2,500만 달러의 최저자본금이 요구되고 있다. 국제화물운수대리업에 관련한 업무들의 최저자본금은 해상국제화물운수대리업이 500만 위안, 항공국제화물운수대리업이 300만 위안, 육상국제운수대리업 또는 국제속달업무가 200만 위안이다. 또한 선박서비스기업의 최저자본금은 100만 달러이다('외자독자선박서비스회사심사인가관리잠정규칙' 9조 등).

■ 기타 규제

중국의 외상투자물류기업

중국에서 외상투자물류기업은 화물의 수송, 창고보관, 하역, 가공, 포장, 배송, 정보처리, 수출입 등의 단계를 선택해 유기적으로 연결해 비교적 정돈된 공급망을 형성하고 고객에게 다기능을 일체화 한 서비스를 제공하는 외상투자기업을 말한다('외상투자물류기업 테스트 케이스 설립업무 전개에 관한 문제에 대한 통지' 1조).

구체적으로는 외상투자도로수송기업, 외상투자수상수송기업, 외상투자항공수송기업, 외상투자화물수송대리기업, 외상투자3PL기업 등의 외상투자기업이 이에 해당한다('물류분야의 외자도입업무의 추진에 관한 통지' 1조).

주 1) '국내수상수송관리조례' 2조 2항, 11항에 의하면 여기에서 말하는 수상수송은 중국 국내의 수상수송을 말한다.

| 중국 외상투자물류기업과 관련한 출자 규제 |

구분	업무내용	현행지도목록의 분류	출자 규제
1	도로화물운수	장려류	외자는 100%까지 출자가 가능('외상투자도로운수업관리규칙' 3조)
2	도로화물운수, 하역	허가류	외자는 100%까지 출자가 가능('외상투자도로운수업관리규칙' 3조)
3	철도화물운수	제한류	중외합병, 중외합작에 한정하며 외자비율은 49%이하로 해야만 한다('외자투자철도화물운수업심사인가 및 관리잠정규칙' 2조, 5조). (※중국(상해)자유무역시험지구에서는 100% 외자독자회사의 설립이 가능 ²⁾)
4	수상운수	제한류	중국 측이 지배 ³⁾ (현행지도목록)
5	국제선박운수	장려류	중외합병, 중외합작에 한정하며 외자비율은 49%이하로 해야만 한다('외자투자국제선박운수업관리규정' 4조, 5조). (※중국(상해) 자유무역시험지구에서는 중외합병, 중외합작에 한정하지만 49% 외자출자제한은 없음 ⁴⁾)
6	국제화물운수대리	허가류	외자는 100%까지 출자가 가능('외자투자국제화물운수대리기업관리규칙' 2조)
7	국제선박대리	허가류	중외합병, 중외합작에 한정하며 외자비율은 49%이하로 해야만 한다('외자투자국제선박운수업관리규정' 4조, 7조). (※중국(상해)자유무역시험지구에서는 공공국제선박대리업무의 외자비율을 51%까지로 완화 ⁵⁾)
8	국제선박관리, 국제해운화물하역, 국제해운컨테이너스테이션, 컨테이너보관소운영	허가류	중외합병, 중외합작에 한정하고 있지만 외자비율에 관한 제한은 없다('외자투자국제선박운수업관리규정' 4조). (※중국(상해)자유무역시험지구에서는 100% 외자독자회사의 설립이 가능 ⁶⁾)
9	선박서비스회사(중국어로는 '선무공사(船務公司)')	허가류	외자는 100%까지 출자가 가능('외상투자국제선박운수업관리규정' 4조, 13조, '외자독자선박서비스회사심사인가관리잠정규칙')
10	공공항공운수	장려류	중외합병, 중외합작에 한정하며 중국 측이 지분지배 ⁷⁾ 외자 1사(관련기업을 포함)의 투자비율은 25%이하로 해야만 한다('외상투자민용 항공업규정' 6조).
11	농·림, 어업범용 항공회사	장려류	중외합병, 중외합작에 한정하고 있지만 외자비율에 관한 제한은 없다('외상투자민용 항공업규정' 6조).
12	공무비행, 공중유람에 종사하는 일반항공회사 또는 공업에 공헌하는 일반항공회사	허가류	중외합병, 중외합작에 한정하고 중국 측 투자가 지분지배 ⁸⁾ ('외상투자민용 항공업규정' 6조)
13	자동화고층입체창고보관시설, 운수업무관련 창고보관시설의 건설, 경영	장려류	항공화물운수창고보관업은 중외합병, 중외합작에 한정되지만, 국제해운 및 도로화물창고보관업은 100%까지 출자가 가능하다('외자투자민용 항공업규정' 6조, '외자투자도로운수업관리규정' 3조).
14	우정회사, 편지의 국내 속달 ⁹⁾	금지류	해당 없음

주 2) '중국(상해)자유무역시험지구에서 관련행정법규와 국무원의 비준을 거친 부문규칙규정의 진입특별관리배치를 일시적으로 조정하는 것에 관한 결정'(2014년 9월 4일 공포)

3) 현행지도목록에 수상운수업에 관해 중국 측의 지분지배라는 제한이 부여되고 있다. '외상투자의 방향을 지도하는 규정' 8조 2항에 따르면 중국 측의 지분지배만 중국 측 투자자의 투자비율의 합계가 51%이상인 것을 말한다. 따라서 수상운수업에 관해서는 중외합병, 중외합작에 한정하고 외자비율은 49%이하로 해야만 한다.

4~6) 주석 2와 동일.

7) 주석 3에서 설명한 것처럼 '외상투자의 방향을 지도하는 규정' 8조 2항에 의하면 중국 측의 지분지배만, 중국 측 투자자의 투자비율의 합계가 51%이상인 것을 말한다.

8) 주석 7과 동일.

9) '속달업무경영허가관리규칙' 10조

① 경영기간에 관한 제한

외상투자물류기업의 경영기간은 일반적으로 20년을 넘으면 안 된다고 제한하고 있다¹⁰⁾. 그 가운데 항공운송관련회사(앞 표 10, 11, 12, 13의 항공화물운수창고보관업)의 경영기간에 관해서는 예외적으로 30년을 넘지 않는다는 완화 규정이 있는 한편, 도로운수관련회사(앞 표 1, 2, 13의 도로화물운수창고보관회사)의 경영기간에 관해서는 일반적으로 12년을 넘으면 안된다는 보다 엄격한 제한 규정도 있다.

② 분지기구의 설치에 관한 제한

일부 외상투자물류기업들에게 그 분공사(分公司)의 설치에 관해 일정한 조건이 부여되고 있다. 예컨대 외상투자국제화물운수대리회사는 개업일로부터 만 1년이 경과하고 등록자본금이 모두 지불된 경우에 한해 최초의 분공사 설치가 인정된다. 외상투자선박서비스회사의 분공사 설립에 관해서도 동일한 조건이 있고, 분공사 설립 1건에 12만 달러의 등록자본금 증액이 요구되고 있다(‘외자투자선박서비스회사심사인가관리잠정규칙’ 10조, 11조).

③ 업무경험 상의 제한

외상투자철도화물운수회사를 설립하는 경우, 외국의 주요 출자자에게는 화물운수업무에 10년 이상 종사하고 있는 것, 비교적 강한 자금력과 양호한 경영실적을 겸비하고 있는 것이 요구된다. 더욱이 중국 측의 주요 출자자도 화물운수업무에 10년 이상 종사하고 있는 철도기업이어야만 한다(‘외상투자철도화물운수업심사 및 관리잠정규칙’ 5조). 또한 외상투자선박서비스회사를 설립하는 경우에는 출자자가 선박운수업무에 15년 이상 종사하고 있는 것이 요구되고 있다(‘외상투자선박서비스회사심사인가관리잠정규칙’ 5조).

④ 업무허가증

외상투자물류기업은 일반 외상물자기업과 같이 상무부문의 심사인가수속, 공상행정관리부문의 등록수속을 할 필요가 있다. 또한 물류업무에 대한 종사와 관련한 허가증의 취득이 필요하다. 예컨대 국제선박운수(앞 표의 5)에 대한 종사에는 ‘국제선박운수경영허가증’, 국제선박대리(앞 표의 7)에 대한 종사에는 ‘국제선박대리경영자격등록증’, 국제선박관리에 대한 종사에는 ‘국제해운보조업경영자격등기증’을 취득할 필요가 있다.

/ 조나리 기자 nali0102@klnews.co.kr

주 10) ‘외상투자물류기업 테스트케이스설립업무전개에 관한 문제에 대한 통지’ 9조.



한국컨테이너풀 시스템이 있습니다

한국컨테이너풀(주)는 컨테이너(Box)규격, 치수를 표준화하여 상호호환이 가능하도록 함으로써 컨테이너를 공동으로 이용하도록 하여 물류의 합리화 및 물류비 절감과 환경보존 등 물류전반에 대한 효율성을 높이고 있습니다.

현재 국내 산업계의 물류합리화를 위하여 임대방식에 의한 컨테이너 공동이용제인 컨테이너풀 시스템(Container Pool System)을 구축하여 전국 65,000여개 업체에서 운영하고 있으며, 이를 통해 포장비용절감과 포장폐기물 억제, 포장치수 표준화 촉진 등의 효과를 얻고 있습니다.

원재료 구매에서 생산, 판매까지 SCM의 전과정에 사용되는 BOX의 투입, 회수, 관리 등 전과정을 저렴한 비용으로 일괄 처리해 드립니다.

풀시스템(Pool System)의 오랜 노하우를 지닌 동반자-한국컨테이너풀 시스템이 있습니다.

한국컨테이너풀 시스템을 만나시면!

- 체계적인 관리, 다년간의 노하우로 BOX의 투입, 회수, 관리까지 일괄 책임집니다.
- 동종업계, 연종간 BOX의 공동사용으로 물비비용이 획기적으로 절감됩니다.
- 전량 한 통화로 필요한 수량의 BOX를 즉시 이용할 수 있어서 창고 공간효율이 높아집니다.
- 반복 사용으로 자원절약과 포장 폐기물 최소화로 친환경에도 기여합니다.




한국컨테이너풀(주)
KOREA CONTAINER POOL Co., LTD.

서울특별시 마포구 도화동 173번지 삼창프라자 6층 Tel: 02-3669-7300(대) Fax: 02-3669-7329




LogisALL 제휴인증
(한국컨테이너풀, 한국선박운수, 한국선박운수)

<http://www.kcps.co.kr>