



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

2006年 2月

碩士學位論文

中國의 物流市場 現況과 韓國企業의
進出方案에 關한 研究

朝鮮大學校 大學院

貿易學科

沙 艷 華

中國의 物流市場 現況과 韓國企業의
進出方案에 關한 研究

- A Current Situation of China's Distribution Market and
Promotion Policies of Korean Enterprises to China Market -

2006年 2月 24日

朝鮮大學校 大學院

貿易學科

沙 艷 華

中國의 物流市場 現況과 韓國企業의
進出方案에 關한 研究

指導教授 全 義 天

이 論文을 經營學 碩士學位 申請 論文으로 提出함

2005年 10月 20日

朝鮮大學校 大學院

貿易學科

沙 艷 華

沙艷華의 碩士學位論文을 認准함

委員長 朝鮮大學校 教授 李 城 旻 (印)

委 員 朝鮮大學校 教授 李 廷 浩 (印)

委 員 朝鮮大學校 教授 全 義 天 (印)

2005年 11月 22日

朝鮮大學校 大學院

目 次

ABSTRACT

第 I 章 序 論	1
第 1 節 研究의 目的	1
第 2 節 研究의 範圍 및 方法	4
第 II 章 中國의 物流市場 發展과 改革措置	6
第 1 節 中國의 物流市場 發展過程	6
1. 計劃經濟體制下的 物流體系	6
2. 商品經濟體制下的 物流體系	7
3. 現代物流 發展段階	8
第 2 節 中國의 物流市場 改革措置	10
1. 物流分野의 規制緩和와 開放 擴大	10
2. 中國政府의 物流分野 改革措置	13
第 III 章 中國의 物流市場 現況과 問題點	23
第 1 節 中國의 WTO加入과 物流市場의 特徵	23
1. 中國의 WTO加入과 物流市場의 發展	23
2. 中國의 物流市場 特徵	27
第 2 節 中國의 物流市場 現況	31
1. 運送部門別 現況	31

2. 物流業體別 現況	36
3. 第3者 物流市場 現況	41
第 3 節 中國의 物流市場 問題點	45
1. 劣惡한 物流인프라	45
2. 廣域物流네트워크의 不在	47
3. 制度的 問題點	51
第 IV 章 韓國企業의 對中國 物流市場 進出方案	53
第 1 節 對中國 物流市場 進出의 必要性	53
1. 國際物流 패러다임의 再編과 韓·中物流의 增加	53
2. 對中 韓國投資企業의 中國內需物量 增加	55
3. 環西海圈 物流네트워크 構築의 必要	56
第 2 節 對中國 物流市場 進出方案	58
1. 充分한 市場檢討와 進出目的의 明確化	58
2. 中國의 物流市場政策과 法制度의 理解	59
3. 戰略的 提携를 통한 大型化 推進	61
4. e-Logistics 基盤의 先進物流서비스 提供	64
5. 政府次元의 韓·中 物流協力시스템 構築	66
第 V 章 結 論	71
參考文獻	73

表 目 次

<表 2-1>	中國의 物流産業 關聯 主要 開放 內容	10
<表 2-2>	外國人投資物流企業의 設立 基準	12
<表 2-3>	輸出入代理業務 設立 基準	13
<表 2-4>	中國의 3大 허브 空港 建設 現況	19
<表 2-5>	中國의 物流關聯 主要部署와 役割	21
<表 3-1>	中國의 地域別 物流시스템 整備 計劃	25
<表 3-2>	輸送手段別 向後 展望	27
<表 3-3>	中國物流市場의 4大 그룹 現況	36
<表 3-4>	中國 第3者 物流企業의 特徵	44
<表 4-1>	韓國 對外交易의 中國依存度 推移	53
<表 4-2>	韓·中 컨테이너 貨物 增加 展望	54
<表 4-3>	物流 關聯 中國外國人投資産業指導目錄의 主要內容	60

圖 目 次

<그림 2-1>	地域別 道路建設 投資費用 및 增加率	15
<그림 2-2>	中國의 鐵道 總延長 增加 推移	16
<그림 2-3>	1萬 噸級 以上 船席數 現況	18
<그림 2-4>	空港數 및 航空機數 增加 推移	18
<그림 3-1>	中國 第3者 物流 利用比率	42
<그림 3-2>	2003~2010年 第3者 物流市場 規模 豫測	43
<그림 3-3>	中國의 GDP對比 物流費 比重 推移	45
<그림 4-1>	環西海(黃海)圈 物流네트워크	57

ABSTRACT

A Current Situation of China's Distribution Market and Promotion Policies of Korean Enterprises to China Market

Sha, Yan-Hua

Advisor : Prof. Jun, Eui-Cheon Ph.D.

Department of International Trade,

Graduate School of Chosun University

Distribution has its role as a bridge between production and consumption and so the overall opening of distribution industry has a great effect on the whole industries

Not only the change of distribution but also the open policies of china have given many opportunities for the foreign companies in trade, investment and entry into the china market. In view of the globalizing period, distribution affects on the international goods link and the international distribution of economic resources and further distribution promotes the district integration and economic relations in the East Asian area.

Following this trend, Korean government has made every effect for the China distribution system in order to form the hub of North. East distribution and understand the possibility of development in the Korean distribution market.

Korean enterprises attempt to enter the China distribution market as a

promising future industry. Especially, with the entry into the WTO system, China opened its distribution market to foreign companies, which gave new opportunity for them. In China, distribution industry is in the beginning state but China has a great potentiality in the distribution industry.

Not only foreign enterprises but also local enterprises in China expands outsourcing system for the efficiency of distribution service.

To meet this trend, Korea must make a promotion plans to the Chinese distribution market as follows :

First, Korean distribution enterprises attempting to the China market have prior research for the market. In addition to this, the enterprises should get through knowledge for the market and the area.

Second, the enterprises should systematically analyze and understand the legal procedures, legal systems and the market policies relating to the distribution system.

Third, to get hegemony in the huge distribution market of China Korean enterprises should strategically expand their scale for competing the global huge enterprises other countries

It is also necessary to make systems for the cooperation with the local enterprises of other countries.

Fourth, Korean enterprises should set up the differentiated competitive power by using the advanced IT and distribution service.

Fifth, Korean goverment build the cooperation systems between Korea and China for setting up the long-term development strategics between them.

第 I 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

中國은 國土의 均衡發展과 全 人民의 生活水準 向上을 위해 持續적으로 地域開發 計劃을 推進하고 있다. 中國 政府는 2002년에 열린 中國 共產黨 第16次 全國代表大會에서 2020년까지 1人當 GDP를 2000年の 4倍인 3,400달러 水準으로 끌어올려 샤오강(小康)¹⁾을 達成하겠다고 밝힌 바 있다.

이러한 政府의 意志는 2000年 西部大開發計劃, 2004年 東北3省 再建 計劃, 2005年 中部崛起計劃 등으로 現實化되고 있으며, 事實上 東部 沿岸을 除外한 모든 內陸地域이 政府의 發展 計劃에 包含되어 있다.

또한 中國 政府는 2005年 10月 8日 열린 中國 共產黨 第16期 中央委員會 第5次 全體會議에서 地域의 均衡發展을 目標로 한 第11次 5個年 計劃²⁾(11·5計劃, 2006~2010年)을 通過시켰다. 이번 11·5 計劃에서는 地域의 均衡發展을 위해 ‘西部大開發, 東北振興, 中部崛起, 東部先導’라는 文句를 明文化했는데, 5個年 計劃에서 中國 全域의 發展을 明示한 것은 이번이 처음이다.³⁾

中國 政府가 推進하고 있는 地域開發 計劃에 있어 外國人投資는 가장 有力한 調達手段이며, 東部 沿岸에서의 發展過程을 모델로 삼아 先進 外國企業을 誘致하려고 努力하고 있다. 이와 더불어 많은 外國 企業들도 中國이 世界의 部品調達地에서 最終製品의 消費地로 成長하는 狀況에 맞춰 中國 政府의 地域 開發 計劃에

1) 샤오강(小康)은 中國인들이 가장 理想的으로 생각하는 生活 狀態를 뜻함. 中國 政府는 1人當 GDP가 3,000달러 水準이 되면, 全 人民이 먹고살 만한 水準에 到達하게 될 것으로 展望하고 이러한 水準을 샤오강(小康)이라고 稱하고 있다.

2) 正式 名稱은, “中國共產黨 中央委員會 國民經濟와 社會發展 第11次 5個年計劃 制定에 關한 建議 (中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十一個年規劃的建議)임

3) 對外經濟政策研究院, “16期 5中會議를 통해서 본 中國 11次 5個年計劃의 主要 內容과 意味”, 『오늘의 世界經濟』, 第05-37號, 2005.10.27. p.10.

關心을 보이고 있다.

하지만 이들 內陸地域으로 進出을 摸索하는 企業들이 進出을 躊躇하는 주된 理由 中에 하나가 物流側面의 隘路이다. 즉, 內陸으로 進出하기 위해서는 迅速한 物流環境의 뒷받침이 必要하나, 아직 中國의 物流 環境은 이러한 企業의 要求를 充足하기 위해서는 解決해야 할 問題點이 많은 것으로 보고 있기 때문이다. 最近 中國 政府도 內陸地域 發展에 있어 物流가 미치는 影響을 認識하고 物流 產業의 發展을 위한 計劃을 發表하고 있으며, 各 省의 中心 都市에 物流 端地를 建設하는 計劃을 推進하고 있다.⁴⁾

이러한 가운데 韓國企業을 包含한 外國企業들은 中國 內需市場에 積極적으로 進出하고 있는데 특히 最近에는 現地에서 直接 物流事業을 展開하고 있다. 同時에 外國企業들은 中國을 世界的인 商品調達基地로 活用하면서 低廉한 中國製品을 購買해 海外市場에 輸出하고 있다. 巴야흐로 中國이 世界的인 生産基地뿐만 아니라 物流基地로도 浮上하고 있는 것이다. 이러한 變化는 從來 外國企業에 相當히 閉鎖적이었던 中國의 物流產業이 最近 全面的으로 開放하는 데 따른 것이다.

中國 物流市場의 開放 擴大로 인해 적지 않은 變化가 일어나고 있다. 특히 物流는 經濟循環에서 生産과 消費의 橋梁의 役割을 하므로 物流產業의 全面的 開放에 따른 波及影響은 多方面에 미치고 있다. 物流產業 自體의 部門에서 變化할 뿐만 아니라 中國의 物流產業 開放은 外國企業의 對中 貿易과 投資 및 內需市場 進出 등에서 重大한 機會를 提供한다. 世界化의 時代의 흐름 속에서 보면 國際的인 商品連鎖 乃至 經濟資源의 國際的 配分에 影響을 미치며, 地域統合化 趨勢에서 보면 東아시아 域內 經濟交流 擴大를 促進하는 效果가 있다.

게다가 韓國 政府의 ‘東北亞 物流中心’ 構想에 따른 競爭 또는 協力體系 構成을 위해 中國 物流에 대한 研究가 活潑해지고 있는데 이런 背景에 起因하는 것이다. 또한, 韓國 國內 物流市場의 發展 可能性을 認識하고 있는 것도 같은 脈絡이다. 韓國

4) 탁세령, “中國의 地域開發 및 物流發展 計劃과 示唆點,” 「輸銀海外經濟」 2005年 11月號, 韓國輸出 入銀行, 2005, pp.4-5.

企業들은 未來 有望事業으로서의 中國 物流市場으로의 進出을 試圖하고 있으며, 특히 WTO加入과 함께 物流市場을 外國企業에게 開放하기 始作한 中國 物流市場은 外國企業에게 새로운 事業 機會를 提供하고 있다.

하지만 最近 中國이 物流産業을 國家重點産業으로 指定하고 道路, 鐵道, 港灣, 空港 等 物流인프라에 대한 大規模 擴充事業을 進行함으로써 東北亞 物流中心地化를 圖謀하고 있어 韓國의 對中國 物流市場 進出에 새로운 戰略이 要求되고 있는 狀況이다.⁵⁾

반면 이러한 時代的 必要성과 産業界의 깊은 憂慮에도 不拘하고 中國 物流市場의 現況과 韓國企業의 對中國 物流市場에 대한 進出方案에 關한 學界의 體系의인 研究는 아직까지 이루어지고 있지 않은 實情이다.

이에 本 論文은 研究의 範圍와 對象을 ‘中國의 物流市場’에 두고 中國 物流市場의 現況과 問題點을 體系적으로 分析하고 韓國企業의 對中國 物流市場 進出方案을 多角的으로 提示하고자 한다.

나아가 이러한 研究의 成果는 産業界의 對中國 物流市場 進出을 위한 基礎 資料로 活用될 뿐만 아니라 物流領域에서 各其 多樣성과 差異를 보이는 가운데 相互補完的 關係를 發展시켜나가야 하는 韓·中 兩國의 相互補完的 物流市場 發展方案과 現在 論議되고 있는 東北亞 經濟統合 및 FTA의 效果를 提高시키고 世界物流環境의 變化에 對應하기 위한 東北亞 物流中心地化 戰略의 樹立에 必要한 資料로 活用될 수 있을 것이다.

5) 원동욱, “中國의 物流戰略과 東北亞 物流中心地論의 再檢討.” 「韓國과 國際政治」第21卷 1號 通卷 48號, 韓國國際政治學會, 2005, p.159.

第 2 節 研究의 範圍 및 方法

本 研究은 上述한 研究目的에 비추어 主要 中國의 物流産業 發展, 開放問題를 다루되, 韓國 企業들이 中國 物流市場의 進出 必要性 및 進出 實態와 進出 方案을 主要 研究範圍로 하고 있다.

本 研究에서는 다음과 같은 認識下에 研究를 進行하고자 한다. 첫째, 中國 物流産業에는 어떤 特徵이 있는가의 問題이다. 中國은 過去 社會主義 計劃經濟體制를 거쳐 現在는 所謂 ‘社會主義 市場經濟體制’ 아래 ‘中國의 特色’ 을 지닌 市場經濟體制로의 發展을 推進하고 있다.

따라서 그 物流産業은 시스템, 制度, 構造, 慣行 등에서 資本主義 國家와 相當히 다른 特性을 갖고 있다. 本 研究에서는 이러한 特性을 研究하되 ‘體制轉換國’ 의 特性과 中國의인 特色을 集中 祚命한다.

둘째, 現在 中國 物流市場 開放化 程度와 中國政府의 改革措置의 實效성은 어떠하며 外國企業의 進出이 어떻게 展開되고 있는가의 問題이다. 中國에서는 外國企業의 投資가 極히 制限된 地域에서 中國企業과의 合作(joint venture)形態로만 許容되기 始作했고, 1999年 以後 특히 WTO加入을 前後해 物流産業 開放이 加速化되고 있어 많은 變化가 發生하고 있다. 따라서 그 變化의 內容이 무엇이고 外國企業에 대한 進入障壁은 무엇인지 外國業界는 어떤 方式을 써서 進出하고 進出現況은 어떠한 構造와 特徵을 보이고 있으며 進出事例에서 나타나는 特徵은 무엇인지를 考察한다.

셋째, 中國 物流市場의 現況把握에 있어 中國 物流業體의 競爭力은 어떤가의 問題이다. 開放 擴大로 外國企業의 進出이 늘어나는 趨勢 속에서 中國 物流業界의 競爭力은 어느 程度이고 그 強點과 弱點은 무엇이며, 競爭力 強化를 위한 對策은 무엇인지를 考察한다.

넷째, 韓國企業의 中國 物流市場 進出 必要性 및 中國 物流市場 進出의 注意 事項과 進出 方案은 어떠해야 하는가의 問題이다. 最近 韓國企業의 對中 投資進出 類型이 輸出指向型에서 內需重視型으로 轉換되고 있는 狀況에서 韓國 物流企業이 中國市場에

대한 成功的인 進出과 現地化를 통한 收益創出을 위해서 어떤 事項에 力點을 두어야 하는지에 대한 問題이다.

이러한 前提下에 本 論文의 構成은 研究目的의 效果的인 達成을 위하여 다음과 같이 構成하였다.

第1章은 序論 部分으로 研究의 目的, 研究의 範圍와 方法에 대하여 記述하였다.

第2章은 中國의 改革·開放過程에서의 中國 物流市場의 發展過程을 時代別로 分類하고 物流市場에 대한 中國 政府의 規制緩和와 物流分野의 改革措置를 體系的으로 記述하였다.

第3章에서는 中國의 WTO加入에 따른 中國 物流市場의 變化와 特徵을 考察하고 運送部門別 物流業體別 現況을 體系的으로 分析하며 最近 그 重要性이 浮刻되고 있는 中國의 第3者 物流市場의 現況을 把握하였으며, 韓國企業의 進出戰略을 樹立할 수 있는 根據를 導出하기 위하여 中國 物流市場의 問題點을 體系的으로 分析하였다.

第4章은 中國 物流市場의 現況把握과 問題點 分析을 土臺로 韓國企業의 對中國 物流市場 進出을 위한 示唆點과 進出方案을 提示하였다.

마지막으로 第5章은 要約 및 結論으로 研究結果를 全般的으로 要約하고 研究의 限界와 向後 課題를 略述하였다.

本 論文의 研究方法은 文獻研究 方法을 주로 使用하고 있으며, 資料收集은 그 間의 先行研究의 結果物인 著書, 各種 세미나 資料, 關聯 專門誌, 先行 研究論文 等を 中心으로 敍述的인 方法을 擇하여 分析하였으며, 外交通商部, 對外經濟政策 研究院, 三星經濟研究所, LG經濟研究院, 現代經濟研究院 等の 資料를 參照하였다.

또한 全般的인 統計資料와 그 밖의 必要한 資料는 中國 主要機關의 關聯資料와 中國 現地 專門日刊紙의 一次 資料와, 流通專門雜誌 및 其他 調查研究 單行本을 活用하였다.

第 II 章 中國의 物流市場 發展과 改革措置

第 1 節 中國의 物流市場 發展過程

本來 物流活動은 人類의 經濟活動 自體의 一部로서 새삼스러운 것은 아니지만, 物流라는 概念이 자주 쓰이고 이러한 側面이 특히 注目되기 始作한 것은, 大量生産 · 大量販賣 · 大量消費가 時代의 趨勢가 되었으며, 그 사이를 잇는 物資의 흐름을 效率化할 必要性이 커졌기 때문이다. 近代企業에서는 商的 流通活動, 즉 去來의 部分만이 아니라, 製品을 消費者의 손에까지 正確하고 迅速하게 配達할 物流活動이 重要한 部分으로서 浮刻되고 있다.

中國에서 物流에 대한 概念이 確立되기 始作한 것은 日本으로부터 物流의 概念을 導入하여 使用하기 始作하면서부터이다.⁶⁾ 中國의 경우 歷史的 社會的, 經濟的 特殊性으로 인하여 物流産業의 發展은 市場經濟國家보다 뒤늦게 發展하였으나 中國 物流市場은 計劃經濟體制下의 物流體系와 商品經濟體制下의 物流體系 및 改革·開放이 活潑하게 推進되던 1990年代 中期 以後의 現代物流體系의 3段階 發展過程으로 要約할 수 있다.⁷⁾

1. 計劃經濟體制下의 物流體系

第1段階는 計劃經濟體制下의 物流를 意味한다. 計劃經濟體制下에서 모든 物資가 中央이 計劃 分配하였다. 物資流通은 原資材인 鑛物, 石炭 및 食糧 등을 爲主로 해서 國家物資流通處(國家物資流通處)가 모든 物資流通 및 運送事項을 總括하였다.

生産業體는 競爭이 없기 때문에 ‘무엇을 生産하면 무엇을 販賣하다(産什么, 銷

6) 夏春玉, 『現代物流概念』, 中國北京首都經濟貿易大學出版社, 2004, p.4.

7) 李學偉, 『中國物流交易模式概理論』, 中國北京清華首大學出版社, 2004, p.22.

什么)’란 思想으로 經營하여 物流管理란 概念이 完全히 없었다. 全體 運送貯藏企業은 모두 國營企業이었으며 그 中에 招商局(招商局), 中國遠洋(中國遠洋), 中國물자저운총회사(中國物資儲運總公司) 및 中外運(中外運) 등이 主要業務를 擔當하였다.

이 時期의 中國 物流産業 自體의 經濟效率性은 優先順位에서 除外되어 있었으며, 物流活動 自體의 領域도 商品의 貯藏과 運送에 局限되어 있었다. 또한 物流의 主要 體系가 서로 遊離되고 시스템이 弱화되었으며 全體的인 效率도 低下되었다.⁸⁾

2. 商品經濟體制下的 物流體系

第2段階는 商品經濟體制下的 物流를 意味하는데 이 段階는 中國의 改革開放 時期의 過渡期 段階로서 市場機能이 中國經濟의 作動過程 中 그 機能과 役割이 漸次的으로 強化되던 時期였다. 經濟活動의 焦點이 漸次的으로 商品交易 分野에 맞추어지게 됨에 따라 物流産業도 自然히 經濟的 效率에 焦點이 맞추어지기 始作하였다. 物流業의 領域도 從前의 被動的인 製品貯藏 및 運送에 局限되지 않고 시스템 爲主의 運營을 重視하게 되었다. 2段階의 物流産業 改革措置는 1990年代의 中期까지 持續되어 이 時期에 中國 物流의 經濟的 效率과 社會的 效率 모두가 相當히 改善되었다.

이 段階의 中國經濟는 社會主義經濟體制에서 市場經濟體制로 變化한 時期 때문에 1人當 平均 所得이 普遍的으로 높아지고 生活水準이 改善되어 市場競爭은 漸漸 熾烈하게 되었다. 企業들은 옛날의 物流를 重要視하지 않고 生産만 重要視하는 觀念에서 物流를 重要視하게 되기 始作하였다.

1990年代 中期부터 政府는 個人的 企業들이 物流市場에 進入하는 것을 許可하기 始作하기 때문에 많은 個人物流企業들은 出帆하고 發展하기 始作하였다. 그 中

8) 黃中鼎, 『現代物流管理學』, 中國上海財經大學出版社, 2004, p.11.

에서 광주보공물류(廣州寶供物流), 광주남방물류(廣州南方物流) 및 주해구천물류(珠海九川物流) 등 企業들이 出帆하였다.

3. 現代物流 發展段階

第3段階는 所謂 現代物流로의 發展段階를 意味하는데 1993년부터 現在까지가 이에 該當한다고 볼 수 있다. 이 時期에는 個人的 物流企業들은 빠르게 發展하게 되는데 그 原因은 다음과 같이 分析할 수 있다. 첫째, 中國의 GDP가 2000년의 86,000億元에서 年平均 7~8% 의 높은 速度로 2004년의 120,000億元으로 빠르게 增加된 것은 中國 現代物流 發展의 機會를 提供하여 주었다.

둘째, 90年代 後期 中國의 電子産業이 急速度로 發展하였고 특히 인터넷의 普及와 活用增大로 中國 物流市場은 高速 成長을 이룩하였다.

셋째, 大型 슈퍼마켓 및 連鎖店의 發展도 物流서비스 類型에 대한 要求가 높아졌다.

上記 3가지 原因으로 많은 個人物流企業들은 이 機會를 利用하여 擴大 發展하는 同時에 一部 國營運送, 倉庫 企業들도 物流部署를 設立하고 現代物流서비스를 提供하기 始作하였다.

예를 들어 중국원양물류(中國遠洋物流), 광둥우정물류배송(廣東郵政物流配送), 중해집단물류(中海集團物流), 초상구물류(招商局物流) 및 중철현대물류(中鐵現代物流) 등이다. 그와 同時에 많은 外國 物流會社도 中國物流市場에 들어가서 市場競爭이 더욱 熾烈하게 하였다. TNT, FedEx, UPS, DH, APL Logistics, Exel Logistics 및 Maersk Logistics 등을 包含된다. 그런 狀況에서 第三者 物流가 나타나게 되었다.

傳統計劃經濟下에서 中國의 企業들은 ‘規模의 大小를 不問하고 모든 機構가 있어야 된다(大而全, 小而全)’ 는 觀點으로 經營戰略을 樹立하였기에 모든 業務를 企業 스스로가 處理 하였으므로 낮은 效率과 浪費 狀況을 招來하였다.

80年代 市場의 開放과 國際的 基準의 經營管理技術 및 經驗을 導入하고 外判(外判) 혹은 外포(外包 ; Outsourcing)가 流行하기 始作하여서 第3者 物流管理라는 概念이 導入되기 始作하였다.⁹⁾

훌륭한 서비스가 競爭力을 向上 시키는 源泉임을 認識하게 된 中國의 企業들은 物流管理 및 供給 시스템管理를 企業 서비스 力量의 重要的 部分으로 認識하게 되었다.

第3者 物流의 急速한 發展의 다른 原因은 2001年 中國의 WTO加入과 2003年 香港과의 ‘더욱 긴밀한 經貿關係分배(更緊密經貿關係安排)’ 協議를 締結한 것을 契機로 外國 및 香港 物流企業들의 中國 物流市場 進入이 容易하게 된 點을 들 수 있다. 이러한 原因으로 인하여 中國은 先進的인 物流技術(GPS 및 RFID 等)을 導入할 수 있게 되었고 第3者 物流市場은 活性化하게 되었다.

9) 中國에서 第3者 物流을 導入하게 된 根據는 ‘제3 이윤 源泉(第三利潤源泉)’의 概念導入이라고 할 수 있는데 이는 주로 原資材를 有效하게 利用하고자 하는 ‘제1 이윤 源泉(第一利潤源泉)’, 生産力 效率을 向上 시킨다는 ‘제2 이윤 源泉(第二利潤源泉)’以後의 새로운 方案이다.

第 2 節 中國의 物流市場 改革措置

1. 物流分野의 規制緩和와 開放 擴大

가. 運送 分野

中國은 WTO加入에 따른 開放 義務 履行과 先進 物流技術의 導入을 위해, 2001년부터 ‘외국인투자 도로운수업 관리규정(外商投資道路運輸業管理辦法)’, ‘철도화물운송업에 대한 외국인투자 허가심사와 관리시행법(外商投資鐵道貨物運輸業許可批准和管理辦法)’ 등 關聯 法規의 改定 및 制定을 통해 다음 <表 2-1>과 같이 外國企業들의 中國 物流市場 進出을 促進하고 있다.

<表 2-1> 中國의 物流産業 關聯 主要 開放 內容

區 分	主 要 內 容
道路 運送	<ul style="list-style-type: none"> · 合資, 合作, 獨自 形態의 企業 設立 可能 · 經營期限은 12年을 넘지 못함
鐵道 運送	<ul style="list-style-type: none"> · 合資, 合作 形態의 企業 設立 可能 · 外國人投資企業은 株式의 49%까지 所有 可能 (2006年 以後 獨資企業 設立 可能) · 經營期限 制限 없음
國際船舶 運輸業	<ul style="list-style-type: none"> · 合資, 合作 形態의 企業 設立 可能 · 外國人投資企業은 株式의 49%까지 所有 可能

資料 : 탁세령, “中國 物流市場의 開放과 우리의 進出方案,” 「輸銀海外經濟」 2005年 3月號, 韓國輸出入銀行, 2005, p.22.

그 結果 Maersk-Sealand, FedEx, UPS, DHL 등 國際的인 物流企業들이 競爭的으로 營業網을 擴大하는 등 中國에 進出한 外國企業의 數가 增加하고 있다. 2003年 外國企業의 中國 道路運輸業에 대한 投資는 53件, 3億 7,870萬 달러가 實行되어 前年對比 2倍 以上 增加했다.

또한, 2002年 6月 ‘외국인투자물류기업¹⁰⁾시범 규정(外商投資物流企業試點辦法)’을 통해 綜合的인 物流서비스를 提供하는 第3者 物流業의 中國 進出을 許可하였으며, 이에 따라 美國 FedEx와 天津 大田(天津大田)과의 合作, 日本 미쓰이物産과 大衆(大衆)그룹과의 提携 等 外國企業과의 提携事例가 增加하고 있다. 한편, 輸出入 通關業務도 外國企業에 開放하였으나, 輸出入 業務를 하기 위해서는 1級 代理店(Booking Agent) 免許를 取得해야 하는 制限이 뒤따른다. 따라서 輸出入通關業體 設立이나 中國企業과 合作의 경우에는 免許 取得이 先行되어야 한다.

나. 流通 分野

中國 政府는 WTO加入 時 3年 以內 流通 分野의 合作企業 形態, 持分比率, 地域, 數量 等에 대한 制限을 廢止하기로 約束한바 있다. 이에 따른 措置로 2004年 5月 中國 商務部는 外國人의 都小賣業에 대한 投資基準을 規律하는 ‘외국인 투자 上業분야관리방법(外商投資商業領域管理辦法)’을 發表하였다. 이 法案은 1999년에 發表한 ‘外國人投資 商業企業 實驗規定’을 改定한 것으로 2004年 6月 1日부터 適用되기 始作했는데, 이 措置로 流通業에 대한 外國人投資가 ‘實驗’에서 ‘正常的 開放’으로 바뀌게 되었고, 流通市場 開放 時期가 約束되었던 2005年 보다 1年 더 앞당겨진 것이다. 同 改定은 다음과 같은 몇 가지 特徵을 가지고 있다.

첫째, 外國人投資 商業企業의 設立基準 및 範圍가 다음 <表 2-2>와 같이 擴大되었다. 既存 法案에서 制限했던 獨資的인 外國人 商業企業의 設立이 2004年 12月 11日부터 可能하게 되었으며, 個人 等도 企業을 設立할 수 있게 되었다.

둘째, 登錄資本金의 制限이 緩和되었다. 具體的인 金額이 明示되어 있지 않으나 ‘회사법(公司法)’ 規定에 따른다고 되어 있으므로, 都賣商은 最小 50萬

10) 外國人投資 物流企業이란 貨物의 運輸, 保管, 荷役, 加工, 包裝, 配送, 情報處理 및 輸出入 等の 段階를 選擇하여 有機的으로 結合된 比較的 完璧한 供給體系를 갖추고 使用者를 위하여 多機能의 一體化된 서비스를 提供하는 企業을 말함.

元, 小賣商은 最小 30萬 元이 되는 것이다.

셋째, 出資持分 制限도 緩和되었다. 既存法案에서 까다롭게 規定되어 있던 外國人 持分制限 事項이 削除되고 圖書, 新聞, 雜誌 等 大衆媒體와 穀物, 설탕, 棉花 等 農產品 等の 品目에 대한 持分制限만 言及하였다.

<表 2-2> 外國人投資物流企業의 設立 基準

區 分	主 要 內 容
企業形態	合資 또는 合作
對象業務	國際流通物流 業務, 第3者 物流業務
示範設立地域	北京, 上海, 天津, 重慶 等 4大 直轄市 및 深圳 經濟特別區와 浙江省, 江蘇省, 廣東省
設立基準	<ul style="list-style-type: none"> · 登錄資本金 500萬 달러 以上 · 外國人投資者의 持分은 49% 以下 · 固定된 營業場所 및 施設 確保

資料 : 탁세령, 前揭論文, p.22.

넷째, 外國人 投資者에 대한 規模의 制限이 緩和되었다. 既存 法案에 規定된 合資, 合作企業의 內/外國인 側의 資産 및 賣出額에 대한 要求事項이 改定法案에서는 削除되었다.

다섯째, 地域制限이 撤廢되었다. 都賣商의 경우 이 法案이 實施되는 2004年 6月 1日 以後부터, 小賣商의 경우 12月 11日부터 店鋪 設立 時 地域 制限이 없게 되었다.

여섯째, 다음 <表 2-3>과 같이 投資企業 設立節次가 簡素化 되었다. 改定 前에는 外國人 投資企業을 設立할 때 基本的으로 各省의 商務部에서 複雜한 節次를 밟아야 했으나, 改定法案에서는 省級 商務部의 主管部處에서 許可를 得하고 國家 商務部에 申告만 하면 되는 等 節次가 簡素化되었다.

<表 2-3> 輸出入代理業務 設立 基準

區 分	主 要 內 容
對象業務	<ul style="list-style-type: none"> · 輸出入 貨物 運送 및 保管 · 通關, 保險, 檢査, 包裝 · 其他 國際貨物 運送代理
設立基準	<ul style="list-style-type: none"> · 登錄資本金 100萬 달러 以上 · 外國人投資者의 持分은 75% 以下

資料 : 탁세령, 前掲論文, p.23.

2. 中國政府의 物流分野 改革 措置

1990年代부터 中國의 中央政府는 物流産業을 中國 經濟發展의 動脈으로 看做하고 中國의 個別企業, 各種 産業 및 中國의 國民經濟가 國際的으로 競爭力을 갖게 하는 重要한 支援役割을 하는 産業으로 認識하기 始作하였다. 이런 狀況에서 中國 中央政府는 아래와 같은 各種 措置를 마련하여 強力하게 執行하였다.¹¹⁾

中國의 2004年 上半期 中 企業이 負擔한 物流 總原價는 GDP의 21.9%를 記錄하여 先進國에 比해 많은 物流費를 負擔한 것으로 나타났다.¹²⁾ 이러한 中國의 物流費 過多 現狀은 物流 인프라 및 管理 能力의 不足에서 비롯되는 것으로 分析되고 있다.

이를 解決하기 위해 中國 政府는 旅客運送의 高速化, 貨物運送의 圓滑化 等を ‘第10次 5個年 計劃’ 의 長期發展戰略으로 包含시켰으며, 鐵道部, 交通部, 民間航空總局 等 關聯 機關들은 各種 法案과 戰略을 마련하였다. 이러한 物流 인프라 및 制度 改善을 通해 物流市場의 發展을 圖謀하고, 物流部門의 發展을 通한 資源의 最適配分, 經濟構造의 調整, 投資環境 改善 等を 이룬다는 것이 中國 政府의 目標이다.

11) 中國國家經濟貿易委員會經濟運行局, 『中國現代物流發展報告』, 南開大學現代物流研究中心, 2002, pp.8-11.

12) 物流 先進國인 유럽의 GDP 對比는 10.1%, 美國은 10.5%를 記錄하고 있으며, 韓國는 12.7% 水準임.

가. 物流 인프라 構築

現在 中國의 物流 인프라 體系는 다음과 같은 몇 가지 問題點을 안고 있다.

첫째, 物流 인프라가 地域別로 큰 差異를 보이고 있다. 즉, 地理的 要因 및 經濟發展 程度에 따라 東部地域은 物流 인프라가 比較的 잘 構築되어 있는 反面 西部地域은 매우 劣惡한 편이다. 특히, 3大 經濟圈인 北京(北京), 天津(天津)의 環渤海(環渤海)經濟圈, 上海(上海), 江蘇(江蘇), 浙江(浙江)의 長江(長江)三角洲, 廣東(廣東), 福建(福建)의 珠江(珠江) 三角洲는 物流 인프라가 相當히 發達해 있다.

이들 地域은 經濟의 發展과 더불어 各種 製品의 物動量이 增加하면서, 物流 인프라 構築이 必需的 要素라는 認識이 反映되어 他 地域보다 먼저 良好한 物流 인프라를 構築해 왔다. 中國 政府의 物流 인프라 構築도 이들 地域을 中心으로 하여 各省의 主要 都市를 連結하는 構造로 進行되는 特徵을 가지고 있다.

둘째, 各省을 連結하는 幹線 인프라의 不足도 問題로 指摘되고 있다. 특히, 中國의 大部分을 차지하는 農村地域 中 相當 地域의 道路 인프라가 제대로 構築되지 않은 狀態이며, 이는 農村의 經濟發展에 큰 障礙 要素가 되고 있다.

셋째, 輸送構造의 複雜性이다. 道路, 鐵道 等の 輸送手段間 連繫가 圓滑하지 못하여, 綜合 輸送能力을 充分히 發揮하지 못하고 있다.

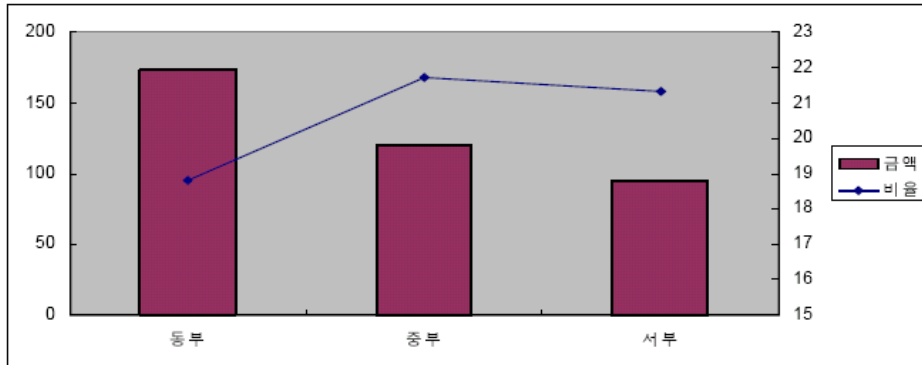
넷째, 技術 및 設備가 落後되어 있다. 道路는 路面 整備 未熟으로 通行速度를 低下시키고 있으며, 鐵道는 複線化率 및 電鐵化比率이 낮고 컨테이너 및 冷藏用 輸送 機器도 不足하다. 港灣은 水深이 깊은 船席¹³⁾ 數가 不足해서 大容量 船舶의 碇泊이 어렵고, 航空은 地方空港이 제대로 整備되지 못하여 航路開設에 困難을 겪고 있다.

이와 같은 問題點을 解消하기 위하여 中國 政府는 다음 <그림 2-1>과 같이 陸上, 海上, 航空 等 多方面에서 物流 인프라 擴充에 힘쓰고 있다.

13) 船席(berth)이란 標準的인 船舶 1척이 繫留할 수 있는 자리를 말한다.

<그림 2-1> 地域別 道路建設 投資費用 및 增加率

(單位：百萬元, %)



註：2002年 末 基準.

資料：2003年 中國交通運輸業發展報告. p.20.

(1) 道路

中國의 道路는 技術構造規格 分類에 따라 高速道路, 1~4級 道路, 等級 外 道路 等으로 分類된다.¹⁴⁾ 이中 良好한 道路로 分類되는 高速道路와 1~2級 道路는 2002年 基準으로 全體의 約 13%에 不過하다. 中國 政府는 劣惡한 道路 物流를 改善하기 위해 南北 5個, 東西 7個의 高速道路를 建設하는 ‘5縱 7橫’ 計劃을 樹立하였다. 同 計劃은 高速道路를 3.5萬km로 擴張하여 全國을 高速道路 네트워크로 連結한다는 것이다. 즉, 首都인 北京과 各 地方 省都를 貫通하는 高速道路를 建設하여 主要 都市間 物流를 圓滑하게 할 計劃이다.¹⁵⁾ 道路 建設을 위한 地域別 投資 規模를 살펴보면, 經濟가 發達한 東部地域이 2002年中 前年對比 18.8% 增加한 1,433億 元(約 173億 달러)을 投資하였으며, 다음으로 中部地域과 西部地域 順으로 나타나 道路建設을 위한 投資가 經濟發達 程度와 比例하고 있음을 보여주고 있다.

14) 建設 및 管理 側面에서는 國家幹線道路(國道), 省級幹線道路(省道), 현도(縣道), 향도(鄉道), 專用道路 分類하기도 함.

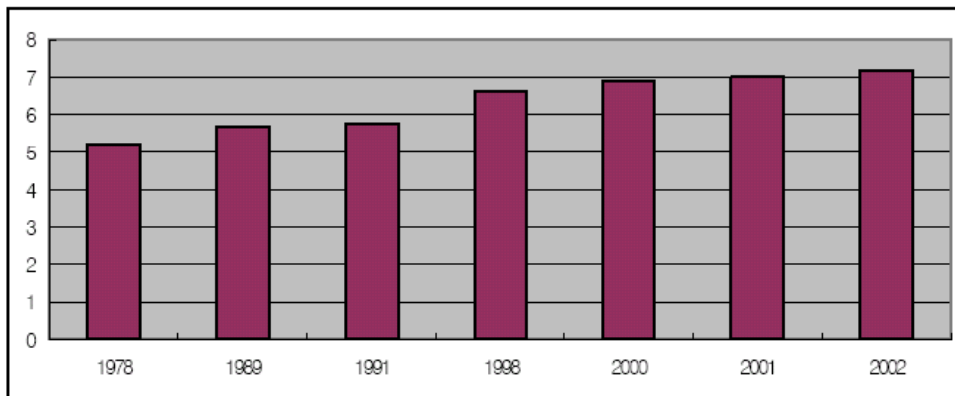
15) 中國은 ‘東部加密, 中部成網, 西部聯通’을 標語로, 東部地域에서는 平均 30分 以內, 中部地域에서는 1時間 以內, 西部地域은 2時間 以內에 高速道路 進入이 可能하도록 高速道路를 建設하고 있음.

(2) 鐵道

中國의 鐵道는 1990年代 以後부터 本格的인 整備가 始作되어 다음 <그림 2-2>와 같이 2002年 基準으로 鐵道路線의 總延長은 7.19萬km를 記錄하고 있다.

<그림 2-2> 中國의 鐵道 總延長 增加 推移

(單位：萬km)



資料: 中國統計年鑑, 2004, p.33.

中國 鐵道路線 中 北京을 中心으로 한 ‘8縱 8橫’ 形態의 連結路線이 全體의 折半을 차지하고 있다. 특히, 鑛物과 農産物이 豊富한 東北地方과 華東地方 等은 일찍이 鐵道가 發達한 地域으로, 東北地域은 全國에서 가장 높은 單位面積當 鐵道 密度를 記錄하고 있다. 地理的 與件이 不利한 西部地域은 鐵道 인프라의 整備가 다른 地域보다 뒤떨어진 狀態이다. 中國 政府는 石炭 産地인 산서성(山西省)와 하북성(河北省)의 鐵道網 強化를 위해 2008년까지 1千億 元(約 120億 달러)을 投資하는 計劃을 發表하였다. 이를 通해 現在 年間 1.5億 噸의 運搬能力을 4億 噸까지 늘려, 石炭 運送遲延으로 인한 電力生産 差跌 等の 問題를 解決한다는 것이다.¹⁶⁾

16) 最近 石炭, 穀物 等の 需要 增加로 鐵道輸送 需要는 하루 28萬 輛에 達하고 있으나, 現在 鐵道 輸送能力은 하루 10萬 輛에 不過하였으며 그 結果 一部 地域에서 石炭 不足으로 인한 電力生産 差跌,

이밖에 鐵道 經營의 改善과 서비스 向上을 위해 ① 高速列車의 導入을 통한 細分化 된 서비스 提供, ② 貨物 運送을 管理하는 電算시스템 導入, ③ 料金の 衡平性 및 差別化, ④ 오정열차(五定列車)¹⁷⁾의 運行과 路線의 擴大 等を 推進하고 있다.

(3) 港灣

中國의 港灣은 크게 對外 開放港과 非開放港인 內國港으로 나눌 수 있다.¹⁸⁾ 對外開放港은 機能에 따라, 國內輸送과 外國貿易을 擔當하는 沿岸港灣과 河川, 運河에 의한 內陸水運을 擔當하는 內河港灣(內河港灣)으로 區分된다. 中國 政府는 2020년까지 東部 沿岸地域의 沿岸南北水路 및 內水路 整備를 重點적으로 推進하여 內陸 複合運送의 效率化를 推進할 計劃이다.

한편, 港灣의 處理能力을 나타내는 港灣 船席을 살펴보면 다음 <그림 2-3>과 같이 1980年代 以後 港灣船席이 漸次 大型化되었지만 10萬 噸 以上の 大型 船席은 約 20餘 個에 不過한 實情이다. 中國 政府는 最近 港灣物動量이 年平均 20% 以上 增加함에 따라 2010년에는 物動量이 25億 噸에 達할 것으로 豫想하고 있다. 이에 따라 2010년까지 1萬 噸級 以上船席을 1,000個 以上 確保하여 荷役能力을 20億 噸으로 增加시키는 것을 目標로 하고 있다.

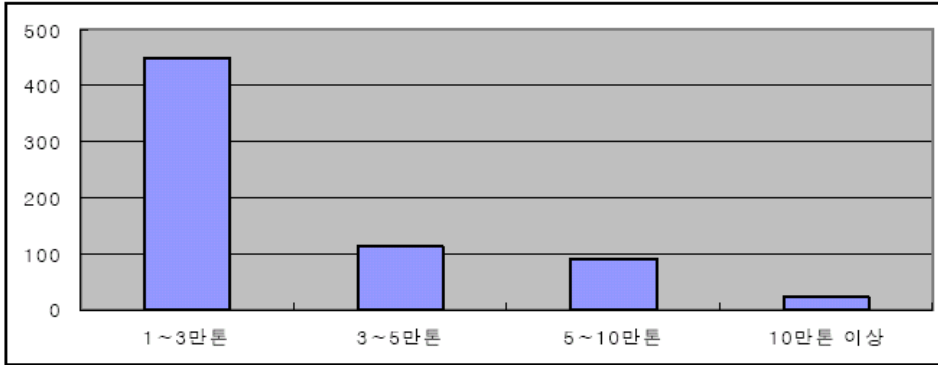
穀物 價格 上昇 等이 發生하였다.

17) 오정열차(五定列車)는 發着驛, 路線, 車輛番號, 出發時間, 運賃의 5가지 要素에 대해 正確性を 確保하는 것을 말한다.

18) 2002年 基準으로 對外開放港灣은 128個, 沿岸港灣은 74個, 內河港灣은 54個이다.

<그림 2-3> 1萬噸級以上 船席數 現況

(單位: 船席數)



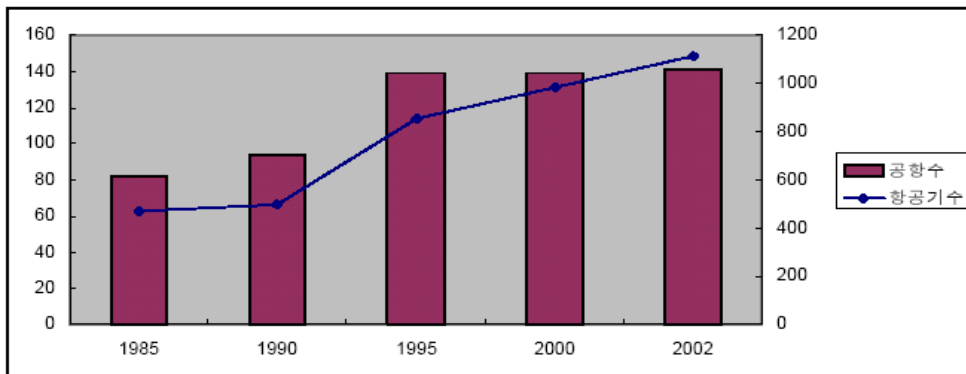
註: 2002年 末 基準.
 資料: 中國物流年鑑, 2004. p.33.

(4) 航空

中國의 空港 인프라는 다음 <그림 2-4>와 같이 1990年代 以後 急速히 發展하기 始作했으나, 先進國에 比하면 아직 未備한 水準이다.

<그림 2-4> 空港數 및 航空機數 增加 推移

(單位: 個)



資料: 中國統計年鑑, 2004. p.45.

中國 內 定期便이 運航되는 空港은 141個에 達하지만, B747 等 大型 航空機가 離着陸할 수 있는 空港은 19個에 不遇한 實情이다. 航空機 保有臺數 역시 1990年 代 以後 增加하고 있으나, B747, MD90 等 大型 航空機의 數는 約 500臺 程度이다.

中國 政府는 主要 都市에 位置한 10大 空港을 中心으로 다음 <表 2-4>와 같이 擴張工事を 進行 中이며, 특히 北京공항(北京首都國際航空港), 上海공항(上海浦東國際航空港), 廣州공항(廣州白雲國際航空港)을 ‘3大 허브空港’ 으로 指定하여 重點 的인 擴張 工事を 進行 中이다. 3大 허브空港 建設은 올림픽과 엑스포 等 各種 國際行事와 物動量 急增에 對比하고, 이들 空港을 東北亞 中心 空港으로 育成한다는 計劃下에 進行되고 있다.

<表 2-4> 中國의 3大 허브 空港 建設 現況

區 分	現況	增設	完工 豫定時期
北京首都國際航空港	-	2個	完工
上海浦東國際航空港	4,000m 1個	4,000m 4個	2010年
廣州白雲國際航空港	3,380m 1個	3,200m 1個 3,600m 1個 4,000m 1個	2005年

資料: 中國統計年鑑, 2004. p.9.

北京空港은 2008年 北京 올림픽을 對備하여 B747 航空機의 離着陸이 可能한 滑走路를 2個 追加로 建設되었다. 上海空港 역시 2010年에 開催될 世界博覽會를 對備하기 위해 3個의 滑走路를 追加로 建設되고 있으며, 廣州空港은 幅增하는 珠江(珠江) 三角洲의 物動量을 消化하기 위해 2個의 滑走路가 追加로 建設 中에 있다.

나. 物流關聯 制度 및 機構 整備

(1) 物流關聯 制度 改善

中國의 物流 關聯 法律은 輸送手段別로 規定¹⁹⁾되어 있으며, 同 法律을 通해 事業者 및 利用者의 保護, 事業의 均衡的인 發展, 安定性을 確保하고 있다. 各 輸送手段과 關聯된 法律 外에 中國 政府는 2001年 3月 1日子로 ‘현대 물류 발전의 가속화 의견에 관한 통지(關於現代物流發展加速化發展的意見的通知)’를 發表하였다.

上記 通知는 國家經濟貿易委員會(家易委)와 鐵道部, 交通部 等 關聯 機關이 聯合하여 發表한 것으로, 物流産業을 現代化시키는 方案을 담고 있다. 同 通知에서 提示한 中國 物流産業의 最終 目標는 先進 物流管理 技法 및 設備를 積極 導入하고 市場經濟規則 및 國際通商規則에 符合하면서 迅速, 正確, 低費用을 통한 顧客滿足이 可能한 物流 서비스 體系를 構築하는 것이다.

中國 政府는 이러한 目標의 達成을 위해 資源 配置의 效率化, 經濟構造 改革, 投資環境 改善, 企業競爭力 提高 等を 積極 推進할 計劃이다.

이 밖에 中國의 最高 經濟政策 決定機關인 國家발전개혁위원회(國家發展和改革委員會)는 外國 物流企業과 對應하기 위한 中國 物流企業의 競爭力 確保를 위해 早晚間 ‘물류산업 발전 강요(物流産業發展綱要)’를 制定하여 市場進入, 稅收政策, 土地政策, 第3者 物流企業 發展에 대한 具體的인 政策을 마련할 計劃이다.²⁰⁾

(2) 機構 整備

中國 物流市場에 外國企業 및 新規企業이 進入하는 경우에 가장 큰 隘路事項으로 指摘되는 것은 物流關聯 行政機關이 複數로 存在하면서 權限이 分散되어있

19) 各 輸送手段別 基本 法律로는 ‘道路法’(中華人民共和國道路法), ‘鐵道法’(中華人民共和國鐵道法), ‘港灣法’(中華人民共和國港口法), ‘航空法’(中華人民共和國民用航空法) 등이 있다.

20) 2004年 9月 開催된 ‘第5回 中國 國際 物流 正常會議’에서 왕마오린(王茂林) 全人代 法律委員會 副主任이 發表한 內容이다.

다는 점이다. 中國의 物流을 管理하는 機關은 輸送手段別, 業務 內容別로 管轄 業務가 區分되어 있으며, 地方의 경우에는 省 政府 등이 中央政府가 賦與한 權限 內에서 獨自的인 物流政策을 樹立하여 物流을 管理하고 있다.

物流와 關聯된 重要 部署는 상무부(商務部), 철도부(鐵道部), 교통부(交通部), 중국민용항공총국(中國民用航空總局), 중국해관총서(中國海關總署) 等이며, 國家 發展改革委員會에서 物流 關聯 發展戰略을 樹立하고 있다. 이러한 亂脈相을 解決 하기 위해 中國은 1998년부터 주룽지(朱容基) 總理의 主導로 다음 <表 2-5>와 같이 大的인 行政機構 改編을 實施하여 中央部處를 縮小化하였다. 이 過程에서 鐵道부와 交通부의 統合이 論議되기도 하였으나, 各 部署의 反對로 實行되지는 못했다.

<表 2-5> 中國의 物流關聯 主要部署와 役割

部署	主要內容
國家發展改革委員會	物流 發展戰略의 樹立
商務部	포워딩業務 管理, 物流分野에 對한 外資投資 및 企業의 海外進出 管理
交通部	陸運, 水運에 關聯된 交通政策 및 인프라 整備
鐵道部	鐵道와 關聯된 인프라 整備 및 計劃
中國民用航空總局	航空과 關聯된 인프라 整備 및 計劃
中國海關總署	輸出入管理 및 關稅 等の 管理, 密輸 團束

資料 : 日通綜合研究所, 『中國物流의 基礎知識』, 2005, p.21.

다만 2003年 4月 對外무역경제합작부(對外貿易經濟合作部)와 국가무역위원회(國家貿易委員會)가 상무부(商務部)로 統合되면서, 포워딩(Forwarding) 業務²¹⁾, 外國 物流企業의 投資, 國際技術協力 等の 一元的 管理가 可能해졌다.

21) 포워딩 業務는 貨主가 船社를 選擇하는 段階부터 始作해 運送, 通關은 물론 相對方 倉庫에 이르기

向後 中國 政府의 機構整備 方向은 複數의 行政機構에 重複된 權限을 特定 行政機構로 一元化시키는 同時에, 中央에 集中된 審査와 認許可 權限을 地方으로 大幅 委任하는 것이 그 骨子이다.

다. 中國 物流産業의 開放과 中國 物流業體의 影響

中國 國家發展改革委員會 等 9個 部署는 2005年 들어 “現代式 物流業 發展 推進 關聯 見解(以下 見解)” 를 發表했다.

上記 見解의 具體的인 內容은 다음과 같다. 2004年 中國 物流業의 最大 話頭는 ‘良好한 與件과 效果의 措置’ 였으며, 物流企業이 가장 注目하는 稅制改革도 크게 推進되었다. 2005年 (見解)의 發表로 物流産業에 대한 政府 規制는 크게 變化될 것으로 豫想되나 行政的 手段에 의한 物流市場 規範化 效果는 크지 않을 것으로 判斷된다. 따라서 2005年은 中國의 現代式 物流産業 發展의 始作段階라 볼 수 있다.

現在 中國은 WTO加入과 2004年 上記 見解의 發表를 通하여 大多數의 物流産業을 完全 開放했다. 一部에서는 物流産業의 完全 開放으로 인하여 中國 物流業體는 多國籍 物流企業으로부터 先進的인 經營마인드와 技術 및 經營 노하우를 導入할 수 있다는 樂觀的인 展望을 내 놓고 있다. 반면 一角에서는 中國 物流産業의 完全開放은 中國內 業體에 있어서 致命的인 危機이며 絶對的 優位를 가진 多國籍 物流企業은 短期內 로컬企業이 確保하고 있는 市場을 占領할 것이라고 憂慮하고 있다.

그러나 現在 大部分 多國籍 有名 物流業體가 中國에 이미 進出하여있고 向後 로컬 企業과의 合資形態에서 獨資化(로컬企業 完全引受 等)로 탈바꿈하는 多國籍 特送物流業體들이 더욱 늘어날 것으로 判斷되기 때문에 로컬企業에 주는 影響은 그렇게 深刻하지 않을 것으로 判斷된다.

또한 物流統系 시스템의 構築과 物流企業 分類基準이 定立됨에 따라 物流市場 供給主體가 더욱 分明해지고 있으며, 物流 需要者도 物流企業 選擇時 예전처럼 어려움을 겪지 않게 될 것으로 豫想된다.

까지의 全般的인 物流 서비스를 提供하는 것을 말한다.

第 III 章 中國의 物流市場 現況과 問題點

第 1 節 中國의 WTO加入과 物流市場의 特徵

1. 中國의 WTO加入과 物流市場의 發展

中國의 一部 學者들은 中國經濟의 WTO加入이 中國經濟에는 機會와 威脅을 同時에 提供하고 있다고 主張하고 있다.²²⁾

그러나 中國 物流市場은 WTO加入에 따른 物流市場 開放과 이에 對應하려는 政府의 改革努力에 힘입어 物流産業이 過去에 비해 先進化되고 있으며, 다음과 같은 變化를 겪고 있다.

첫째, 經濟 各 主體가 新規 利益創出 産業으로서의 物流産業의 重要性和 成長 潛在力을 認識하게 되었다. 이러한 認識의 變化는 經濟 各 主體가 物流의 發展 必要性에 대해 共感帶를 갖게 되었다는 데 意義가 있다. 그 結果 政府는 物流産業의 發展을 위한 各種 制度를 마련하게 되었고, 企業은 物流시스템의 整備을 위한 投資를 擴大하게 되었다. 여기에 消費者들도 物流서비스의 迅速化를 製品 選擇 時 考慮事項으로 認識하게 되었다.

둘째, 企業들은 物流 業務의 專門化를 追求하게 되었다. 既存에는 製造業體가 物流까지 責任지는 形態가 大部分이었으나, 第3者 物流의 導入 擴大에 따라 競爭力이 없는 物流分野는 아웃소싱하는 形態가 增加하게 되었다. 그 結果 中國의 第3者 物流企業의 營業額은 每年 30% 以上 增加하여 2004년에는 1,000億元 (約 120億 달러)을 突破할 것으로 推定되고 있다.²³⁾

22) 金眞唐浩, 『現代物流』, 中國北京中國物資出版社, 2002, p.255.

23) 地域別로는 東部地域이 第3者 物流企業의 利用 需要가 가장 많이 增加하고 있으며, 産業別로는 家電, 自動車, 石油化學의 需要 增加가 높다.

셋째, 倉庫, 包裝, 在庫管理 等 綜合 서비스型 物流企業이 새로운 産業으로 登場했다. 商品의 移動만이 物流의 全部라고 생각하던 既存의 物流 觀點에서 倉庫管理, 製品 包裝, 在庫 管理 等도 重要한 物流 要素라는 觀點으로 그 認識이 變化되었다. 그 結果 保管, 包裝, 在庫 處理 等 多樣한 서비스를 提供하는 物流 企業이 成長하게 되었고, IT 等 情報시스템의 導入으로 商品의 製造부터 商品의 引渡에 이르기까지의 全 過程을 實時間 追跡하는 서비스를 顧客에게 提供하게 되었다.

넷째, 外國 物流企業의 進入으로 先進 物流시스템이 導入되었다. WTO加入 以後 進入이 增加한 外國企業은 中國企業과의 合作을 통해 兩者間 元元(win-win) 戰略을 推進하고 있으며, 이는 中國의 物流市場이 急速하게 發展하는 데 크게 寄與했다. 世界的인 流通業體인 월마트(Wal-mart)는 2002년에 香港에 있던 글로벌 購買센터를 심전(深圳)으로 移轉했으며, 日本의 電子業體인 마쯔시타(Matsushita)는 中國 內에서 모든 購買過程을 完了할 豫定으로 中國 內 物流業務를 強化하고 있다.

다섯째, 物流의 標準化가 빨라지고 있다. 中國 政府는 ‘物流標準化 體系表’를 完成하여 約 400餘 個의 項目別 物流 標準을 提示했으며, ‘物流企業 分類와 企業資質評價 標準’을 上海, 浙江省, 廣東省 地域에 示範적으로 實施하고 있다. 이 밖에도 物流企業 原價標準, 配送센터 標準, RFID²⁴⁾ 標準 等を 檢討 中에 있으며 早晚間 實施될 展望이다.

여섯째, 物流 專門 人力教育과 理論 研究가 活潑해졌다. 2004年末 現在 中國의 物流, 購買, 供給 等に 關한 研究機關은 約 30餘 個에 達하고 있으며, 物流와 關聯하여 各種 學術大會에서 受賞한 論文은 2百餘 篇에 達하고 있다. 또한 專門 大學 內에 物流管理, 物流技術과 關聯된 約 97個의 學科가 開設되어, 約 6,000

24) RFID(Radio Frequency IDentification)란 스마트 태그라고도 불리는 것으로, 카드 안에 超小型 칩을 內藏하고 바코드의 6,000배에 達하는 情報를 收錄할 수 있는 自動認識技術을 말함. 機能은 바코드와 비슷하지만 먼 距離에서도 認識이 可能하고 同時에 여러 個를 認識할 수 있다는 長點이 있어 바코드보다 活用範圍가 훨씬 넓음. 2002年 現在 世界 RFID 市場規模는 9億 6,500萬 달러에 達하며 2008년까지 30億 달러 規模에 이를 것으로 豫想되고 있다.

名 以上の 學生이 教育을 받고 있다.

向後 中國의 物流市場은 全般的으로 다음과 같이 發展되어 갈 것으로 展望된다.²⁵⁾ 經濟의 急速한 成長과 더불어 物流産業은 더욱 빠른 速度로 發展期에 접어들 것이다. 物流의 發展 速度와 더불어 物流의 效率的 管理도 可能해지면서 GDP 對比 物流費도 現在의 20% 대에서 15% 以下로 떨어질 것이다.

또한 物流市場이 製品別 特性에 따라 더욱 細分化 될 것이다. 向後에는 自動車 物流, 醫藥品 物流 等 그 品目別로 細分化된 物流市場이 더욱 發展하게 되어 特定 製品의 物流만을 擔當하는 專門 物流企業이 登場하게 될 것이다.

한편으로는 外國企業의 進入으로 競爭이 더욱 深化될 것이다. 物流市場 開放에 따른 外國企業의 進入으로 既存의 國有 物流企業 및 民營 物流企業과의 競爭이 더욱 深化될 것이다.

政府는 物流企業의 運營과 規律을 自律에 맡기게 될 것이다. 中國 政府의 物流 關聯 規制 改革의 核心은 다음 <表 3-1>과 같이 關聯 協會에 權限을 移讓하고, 企業間의 協議를 통해 自律 競爭을 導入하는 것이다.

<表 3-1> 中國의 地域別 物流시스템 整備 計劃

地 域	主 要 內 容
北京	<ul style="list-style-type: none"> · 조양(朝陽)地域에 博覽센터 建設 · 방산(房山)地域에 綜合物流團地 建設 · 통주(通州)地域에 物流團地 建設
上海	<ul style="list-style-type: none"> · 陸海空 綜合物流團地 構成 · 포동(浦東) 等に 物流團地 建設
新疆	<ul style="list-style-type: none"> · 5大 産業基地 周邊에 現代 物流團地 建設 · 우루무치(烏魯木齊)를 中心으로 物流網 構成

資料 : 탁세령, 前掲論文, p.32.

25) 丁俊發, '入世三年與中國物流業'. 2004. p.2.

따라서 政府가 直接 物流市場을 統制하기보다는 關聯 協會와 企業間의 調整을 通해 市場 內의 問題와 企業間의 葛藤을 解決하는 調整者 役割을 하게 될 것이다.

또한 地方 政府의 物流 改善 努力이 擴大될 것이다. 各 地方마다 物流 인프라 擴充을 위해 많은 投資를 하고 있으며, 地域 物流의 發展을 위해 各 地域의 物流 據點에 現代式 物流配送센터를 設置하려고 하고 있다. 또한 地域 內 物流 企業의 競爭力 向上을 위한 各種 支援制度를 마련할 것이다. 이러한 努力은 物流 인프라가 不足한 西部地域에서 더욱 活潑하게 進行될 것이며, 특히 西部大開發 計劃과 더불어 東西를 잇는 物流 인프라 擴充을 위해 投資가 擴大될 것이다.

한편, 各 輸送手段別로 向後 展望을 살펴보면 다음 <表 3-2>와 같이 トラック運送, 鐵道事業, 航空事業 등은 繼續적인 政府의 規制와 保護로 外國企業의 進入이 어려울 것으로 보인다. 반면, 倉庫事業, 海運事業, 포워딩 事業 등은 外國企業에 대한 規制가 相對적으로 緩和되면서 向後 發展 可能性이 더 높은 것으로 보인다. 이처럼 政府 規制의 存在 與否와 外國企業의 進入 程度에 따라 先進技術의 導入 速度가 달라지고 該當 輸送手段의 發展 速度도 差異를 보일 것으로 展望된다.

<表 3-2> 輸送手段別 向後 展望

業 種	向後 展望
트럭運送事業	外資企業에 대한 制約이 比較的 많은 事業으로 中國 物流市場의 開放水準을 可能하는 事業임
鐵道 事業	國家가 安全保障 側面에서 重視하는 分野로 地域別 隔差加 深하여 限定된 分野에 한해서 開放될 展望임
航空 事業	外國企業이 가장 어려운 分野임
倉庫 事業	倉庫事業에 대한 特別한 制約은 없음
海運 事業	유럽界企業의 進出이 주를 이루고 있으나, 向後 日本企業의 進出도 增加할 展望임.
포워딩事業	現在 外國 企業이 持分の 75%까지 出資할 수 있으며, 向後 開放의 速度가 더욱 빨라질 展望임.

資料 : 탁세령, 前揭論文, p.32.

2. 中國의 物流市場 特徵

物流은 製造業의 生産原價에 큰 影響을 미치는 産業으로 企業競爭力과도 깊은 聯 關을 가지는데 中國 工業企業의 生産原價 中 物流費가 차지하는 比率은 40%를 넘 고 있으며 이를 社會 全體의 物流費用으로 換算하면 全體 GDP의 20%나 차지하고 있다.²⁶⁾

이처럼 中國의 物流産業이 急速한 經濟發展 速度에 미치지 못하자 中國政府도 그 深刻性을 認識하고 90年代 들어서면서 物流産業에 대한 規制緩和를 始作했으며, 各 企業들도 物流를 第3의 利益源으로써 認識하고 先進技術을 導入하여 自體 物流시스 템을 갖추는 등 企業 内部의 物流管理水準을 向上시킴으로써 物流費를 節減시키려 는 努力을 展開하고 있다.²⁷⁾

26) 서수완·김승철, “中國 物流市場 進出을 위한 發展의 提言,” 「東北亞物流流通研究」, 第10卷 通卷16 號, 中央大學校 東北亞物流流通研究所, 2004, pp.133-134.

27) 中國物流年鑑. 香港付貨人委員會出版, 2002. p.34.

中國 物流産業의 가장 큰 特徵은 消費財 物流의 變化와 專門 物流企業의 出現이라 할 수 있다. 中國의 경우 大型 小賣業體들의 大部分은 自家倉庫나 自家트럭을 保有 하면서 企業 內部에서 物流를 遂行하는 이른바 自家物流에 依存해 왔다. 그러나 最近 家電, 食料品, 化粧品 等の 消費財 市場에서는 多様な 小賣業體가 나타나고 있기 때문에 이에 걸 맞는 專門 物流業體가 出現하고 있으며 外國界 製造業體들은 專門 物流業體에게 아웃소싱하는 傾向이 強하게 나타나고 있다.²⁸⁾

中國 物流業 成長이 가장 두드러진 한해는 2004년부터였다. 物流總額 38兆 RMB, 同期對比 30% 内外 增加되었다. 物流 附加額 增加幅 84% 内外나 達했다. 物流用 固定資産投資 增加幅 20% 以上이 되었다.

物流企業과 企業 物流業이 急成長하면서 物流産業 서비스에 必要한 인프라, 物流 技術과 裝備, 物流情報과 컨설팅, 物流 不動産 等 關聯 産業과 企業에 好材가 따랐다.

그 中 팔렛(Pallet)과 中小型 지게車 生産量 增加幅이 30%와 60%以上에 達했다. 이는 物流業이 關聯 産業에 대한 推進役割이 더욱 뚜렷해졌음을 말한다. 地域間 物流業도 急伸張勢를 보였다. 그 中 장강(長江)三角洲, 주장(珠江)三角洲, 환발해(環渤海)經濟圈의 物流 統合화가 加速化되어 中國 全體 物流業의 發展에 原動力이 되었다.

現在 中國物流市場의 特徵을 要約하면 다음과 같다. 첫째, 個人物流企業의 成長이 돋보이고 있는데, 2004年을 起點으로 國有物流企業은 構造調整과 業務再編을 거쳐 現代的 物流産業 轉換을 推進했다. 더욱이 個人 物流企業의 成長이 가장 돋보였는데 그 中 賣出額이 1億 RMB 甚至於 10億 RMB를 넘는 特大型 個人 物流企業이 登場 하고 있다.

둘째는 外國과의 合資 物流企業의 中國進出이 本格化되고 있는데 最近 美國의 UPS는 1億 달러를 出資해 合資企業 合作業務 統制權을 引受한 것은 가장 代表的인 事例이다.

28) 백종실, “中國物流市場의 第三者物流(3PL) 動向과 示唆點,” 『海洋水産動向』, 韓國海洋水産開發院, 2003, p.11.

셋째는 物流市場 競爭 多角化이다. 市場需要에 대한 敏感度가 높고 規模擴張이 빠른 先頭企業이 國有, 民營, 子社 形態의 物流企業에 모두 나타났는데 이들 企業의 賣出額 年間 增加幅은 모두 30%以上에 達한 것으로 알려졌다.

上記 企業들의 活躍으로 수많은 下請企業들이 雲集되면서 完璧한 產業라인을 構築해나가는 良好한 發展 趨勢를 보이고 있다.

熾烈한 市場競爭으로 物流業體 間 分業이 더욱 빨라지고 있으며 差別化된 物流需要로 自動車物流, 醫藥物流, 담배物流, 穀物物流, 冷凍物流, 家電物流, 書籍 刊行物物流 等 物流市場이 더욱 細分化되는 良相을 보였다.

物流業體들은 各自의 機能 포지셔닝에 따라 核心 競爭力을 키워 製品라인 間, 供給라인 間의 舊道路 漸進的인 탈바꿈을 試圖하고 있다.

넷째는 第三者 物流企業의 賣出額 增大를 들 수 있는데, 美國 머서휴먼리소스컨설팅(Mercerhr)과 中國物流購買聯合會議 調査에 의하면 2001年 中國의 第三者 物流 賣出額은 400億 RMB에 그쳤으나 年間 30%의 速度로 急成長勢를 보여 2002年은 約 600億 RMB, 2003年은 約 800億 RMB에 達했으며 2004年은 1,000億 RMB를 突破할 展望이다.

工業과 流通企業 物流 아웃소싱產業 成長도 눈이 띄게 빨라졌는데 그 中 60%의 企業이 一部 혹은 絶對多數의 物流를 아웃소싱에 맡기는 것으로 調査되었다.

다섯째는 外資 中國 物流企業의 成長을 들 수 있다. 最近 3年間 外資 物流企業은 中國 物流產業 成長에 關鍵的인 役割을 했다.

딩쥘과(丁俊發) 中國物流購買協會 副會長은 “外資 物流企業은 中國에 새로운 物流需要와 資金 및 技術的 投入이 急増계 함으로써 中國 全體 物流業을 한段階 업그레이드시켰다. 반면 外資物流企業의 進出로 中國의 在來式 物流業이 崩壞 直前に 몰리고 있다. 하지만 外資의 進出로 中國 物流業은 弊端보다는 利點이 더욱 많다고 해야 할 것이다. 外資物流企業은 中國에 先進的인 物流 理念, 經營모델, 管理規範, 技術的 保障, 優秀人力 및 巨額의 資金을 갖고 와 中國 物流業의 再編과 업그레이드를 加速化했다. 한편 中國 物流業의 市場化와 物流市場의 形成을 크게 推進했다”고 말

했다.

그러나 外資의 進出로 로컬 物流業體의 市場占有率이 減少되고 있다. 로컬 物流業體에 의해 거의 모든 分野에서 優位를 갖고 있는 外資 物流業體는 一部 地域에서 로컬企業에 비해 優待的인 政策을 누리고 있어 로컬 物流企業 成長에 不利하다.

또한 外資 物流企業은 로컬企業보다 優越한 待遇條件으로 로컬企業으로부터 稀少한 物流 專門 人力을 헤드헌팅하고 있다.

그렇다고 外資 物流企業 進出로 中國 物流企業에 絶對的인 威脅이 造成되고 있다는 것은 아니다. 公有制 物流企業, 私營 物流企業은 外資 物流企業과의 競爭에서 共同으로 發展하는 構圖로 나아가고 있다. 各自가 確定한 市場 포지셔닝이 다르기에 單發的인 競爭이 存在할 뿐이다.

外資 物流企業의 中國 進出 投資方式은 獨資 혹은 增資에 의한 持分引受로 合資企業 統制權을 掌握하는 方式으로 中國市場 進出을 꾀하고 있으며, 主要 서비스 對象으로 過去 中國 內 外國企業만을 對象해 物流서비스를 推進했던 서비스 範圍를 지금은 로컬企業까지 擴大하고 있다.

主要 投資地域은 中國의 經濟成長의 主軸役割을 하는 장장(長江)三角洲, 珠江(珠江)三角洲, 환발해(環渤海)經濟圈 등 地域의 物流市場을 先占한 后 東北3省과 中西部地域으로 擴張을 試圖하고 있다.

第 2 節 中國의 物流市場 現況

1. 運送部門別 現況

中國의 鐵道 取扱量은 前年對比 6%, 內陸水運 噸數는 8%, 港灣 取扱量은 18% 增加하고 있다. 그러나 이러한 數字는 中國으로의 貨物 出入이 매우 어려운 現實과는 一致하지 않는다. 中國은 아직까지 物流인프라가 매우 劣惡한 水準으로, 物流費用은 先進國 對比 約 4倍, GDP의 1/5를 占有하고 있다.²⁹⁾

이는 美國의 2倍 水準이며, 港灣에서 內陸으로의 運送費는 美國과 유럽 對比 約 50% 높은 水準이다. 이러한 物流部分의 問題를 解決하기 위해 中國政府는 2001年 WTO加入 以後 改革開放政策을 통해 外國의 知識과 資本을 急速히 받아들이고 있다. 世界 最大 物流企業인, APL, Maersk, UPS, TNT, Exel 그 外 多數의 企業이 中國物流市場에 進出했으며, 中國企業과의 Joint Venture를 통해서 急速히 業務를 擴大해 나가고 있다.

또한, 各省 政府에서는 重要 經濟開發 目標를 物流施設 投資에 두고 있다. 中國의 最近 2001~2005年의 5個年 計劃에는 港灣~道路에 이르기까지 많은 施設 投資를 義務化하고 있다. 問題는 이러한 投資에도 不拘하고, 上海나 香港 等の 沿岸都市에서 떨어져 있는 地域에는 物流運營에 있어 如前히 問題가 存在한다는 點이다. 中國의 主要한 運送部門 概況은 다음과 같다.

가. 航空運送

아시아 空港의 2003年 貨物取扱 順位는 1位 香港, 2位 東京, 3位 仁川이며, 上海 浦東空港은 아시아 6位, 世界 全體的으로는 17位를 占有하고 있다. 但 伸張率 側面에서 있어서는 前年對比 87.3%로 큰 增加 幅을 나타내고 있다. 以外 中國 空港의 아시아 國家 內 順位는 北京 10位, 廣州 12位, 深圳 14位이다.

29) 김정하, “中國 各 運送部門別 物流現況(中國市場攻略의 決め手は何か/平田義童 整理本),” 韓進物流研究院, 2004, p.1.

中國民用航空總局(The Civil Aviation Association of China: CAAC)의 發表에 의하면, 中國의 航空貨物 輸送量은 2010년에 現在의 2倍 以上으로 增加할 것이라 한다. 이러한 航空貨物 輸送量 增加原因 中の 하나가 2004年 7月 24日 正式 締結된 美國-中國間 새로운 航空協定이다.

航空協定에 따르면, 兩國은 各國이 現在 保有하고 있는 4個 航空社에서, 앞으로 6年 內 段階적으로 各各 5個 航空社를 指定하여 中-美 路線에 就航할 수 있게 된다. 美國은 2003年 貨物 航空社 1個社를, 2005년에는 旅客 航空社 1個를 選定하여 中美間 航空運送市場에 進入할 豫定이다. 協定 締結에 따라 兩國의 運航便數는 現在 週當 54便에서 앞으로 6年間 段階적으로 週當 269便까지 늘리게 되어, 總 195便이 增加하게 되며, 以外에 相對國의 就航地域에 대한 規制를 全面 撤廢하여 어느 都市나 就航 可能하게 되었다.

이러한 航空市場 開放은 中國의 不足한 航空貨物 인프라를 補完하는 役割을 하지만, 한편으로는 中國 國內 航空會社들의 存立을 威脅하는 危險要因도 되고 있다. 이에 中國政府는 中國 國內 航空社들의 競爭力을 強化하기 위한 政策을 試圖하고 있다. 北京政府는 10個社의 中國 國內 航空會社의 統合을 命하였다. 統合의 主軸은 中國南方航空과 中國國際航空이다. 2003年 12月 中國最大 貨物航空 會社인 CA貨物航空이 設立되었다. 中國國際航空(CA), 香港 CITIC, 北京首都空港集團 3社의 共同 出資에 의해 設立된 것으로 資本總額 35億 元, 出資比率은 CA 51%, 香港 CITIC 25%, 首都空港 20% 이다.

中國은 國家的으로 큰 經濟成長을 하고 있고, 이에 따라 航空貨物 또한 크게 增加하고 있으나, 航空貨物의 運送能力은 매우 不足하기 때문에, 航空貨物市場은 國內外 業體들에게 매우 魅力的인 市場이다. 現在, 國內外 60個 航空業體가 中國 航空貨物市場에서 競爭하고 있다.

DHL은 現在 中國國內 42個 支店, 160個 Station, 700餘隊의 車輛을 保有하고 있으며, 年間 35~45%의 成長勢를 나타내고 있다. DHL은 中國市場에 2億 달러를 投資하는 5個年 計劃을 세워서 進行 中인데, 計劃에 따르면 75個의 據點을 增設하

고, 1,200餘臺의 車輛을 新規 購入하며, 2,000餘名의 職員을 新規 採用할 計劃이다.

FedEx는 現在 中國 20餘 都市에 서비스를 提供하고 있으며, 2004年 12月 上海에 地域本社를 設立할 豫定이고, 今後 5年間 100餘 個 都市에 追加로 就港할 것을 目標로 하고 있다.

독일 Lufthansa Cargo는 2004年 5月 13日 深圳 空港과의 共同出資에 의해 “深圳 空港 國際貨物Station 有限公社” 를 設立하여 深圳 空港에서 航空貨物 運搬, 中繼運送, 倉庫, 保管, 荷役, 入出庫管理, 包裝 等の 作業, 通關業務 代行 等の 業務를 遂行하고 있다. 年間取扱 目標은 20萬 噸이며, 將來的으로 國際的인 貨物 센터를 目標로 하고 있다. Lufthansa Cargo는 現在, 上海-푸랑크푸르트 間에 747型 貨物機를 使用하여 週 5便의 貨物機를 運航하고 있다.

나. 外港海運

2003年 基準 아시아 Top 10 Port를 보면, 3位 上海, 4位 深圳, 8位 青島, 12位 天津, 15位 寧波로, 上海를 筆頭로 中國 各 港灣의 活動이 두드러진다.

그러나 港灣投資는 急增하고 있는 輸出入 貨物을 따라잡지 못하고 있다. 어떤 港灣에서는 大型船이 接岸하기까지 數週에 걸쳐 待期하는 경우도 있다. 이러한 港灣 混雜問題를 解決하기 위해 中國港灣은 P&O Port와 Hutchison 等 外國 터미널 運營業者들을 迎入하였다. 이러한 先進 터미널 運營業者들에 의해 터미널 運營의 效率化와 서비스 改善이 이루어졌으나, 繼續해서 增加하는 輸出入 貨物量에 對應하기 위해서는 인프라의 擴大가 時給하다.

北美-中國路線 港灣間的 迅速한 海上 서비스를 確保하기 위한 努力으로, 中國國籍 컨테이너船은 航海速度를 높이고 있고, 많은 外國 國籍船들은 새로운 寄港地를 찾는 것을 通해 運送時間 短縮을 꾀하고 있다.

다. 內陸水運

많은 中國의 國內貨物은 內陸水運에 의해 運送된다. 中國의 內陸水運은 아시아 太平洋地域에서 가장 잘 發達되어 있으며, 外國會社도 바지運送을 많이 利用하고 있다. 中國의 큰 江은 컨테이너를 內陸으로 運搬하는데 利用되는데, 장강(長江)은 重要的 內陸地點까지 千噸 以上の 船舶이 運行되고 있다. 장강(長江)에 建設 中인 堤工事は 水深을 上昇하게 하여, 10年 後에는 重慶(重慶)까지 大型船의 航海가 可能할 豫定이다.

라. 鐵道

中國의 鐵道는 穀物等과 鐵鑛石 等を 運搬하기 위한 手段이지, 加工品을 運送하기 위한 手段은 아니다.

中國에서 製造業者는 주로 港灣近處에 立地하고 있는데, 이런 港灣에는 鐵道の 측선(側線)이 들어와 있지 않다. 또한 貨物을 鐵道 貨車로부터 船舶과 트럭으로 積載하기 위한 複合運送施設이 없으며, 大部分이 單線으로 貨車 豫約에 數個月이 必要하다.

複合運送의 需要가 높아짐에 따라, 中國 政府는 鐵道 인프라 改善을 위해 300億 달러를 投入하고 있다. 그러나 改革이 매우 複雜하고 어려우므로, 政府는 鐵道 保管 施設에 대해 外部 委託運營 하고 있으며, OOCL 等の 外資企業도 委託運營에 參與하면서 인터모달 서비스를 提供하고 있다.³⁰⁾

中國은 主要 鐵道路線의 스피드 上昇을 통해 鐵道 스페이스 需要를 35% 增加시켰으나 滯貨의 解決策으로는 如前히 不足한 狀態이다. 스피드 上昇에 의해 鐵道 貨物運送能力은 3% 向上 되었으나, 아직 效果는 未備하다. 核心 鐵道 라인인 北南向 북경(北京).광주(廣州) 라인과 北中向 강수(甘肅)의 난주(蘭州)~연운항(連雲港) 라인은 輸送 能力의 90% 以上으로 運行하고 있고, 特定地域에서는 100%로 運行하고 있으며, 北京~上海루트는 輸送 能力의 50%를 超過하고 있다.

北部の 重要的 石炭루트인 대동(大同)부터 태황도(泰皇島)로의 東西라인은 1億

30) 김정하, 前揭論文, p.3.

噸의 輸送能力을 가지고 있으나, 2003年 1.2億 噸, 2004年 1.5億 噸을 取扱할 것을 豫想하고 있다. 中國의 鐵道 인프라는 1日 10萬臺의 貨車를 運營할 수 있는 水準이나, 中國鐵道省의 統計에 따르면 1日 貨車 取扱臺數는 2003年 16萬臺였고, 2004年 約 30萬臺를 展望하고 있다.

中國 鐵道省은 第6次 汽車 스피드와 輸送能力 增大 計劃을 推進하고 하고 있다. 汽車는 主要幹線에서 時速 125마일로, 2020년에는 鐵道能力은 現在의 73,000km에서 100,000km로 擴張할 計劃이다. 貨物과 旅客運送은 貨物運送을 強化하기 위해 段階的으로 分離할 計劃이다.

中國鐵道の 새로운 試圖로써 新時速運送會社가 北京/廣州, 北京/上海, 上海/哈爾濱 의 3個 區間에 郵便物과 小包專用的 特別 急行列車가 1日 1回 往復運行을 始作하였다. 이 列車의 最高速度는 160km로 中國 國內에서 走行速度가 最高로 빠른 貨物列車이다.

마. 트럭

中國 國內 트럭 運送事業은 이미 充分히 開發되어 效率的으로 運行되고 있으며, 中國의 主要한 貨物輸送手段이다

中國政府는 道路建設을 위해 1,200億 달러를 投入하여 重要한 省間을 連結하는 하이웨이 시스템을 建設하고 있으며, 이의 完成은 얼마 남지 않았다. 이 하이웨이建設은 大規模 長距離 트럭會社의 出現을 가져왔으며, 外國트럭 業者에게 있어서는 魅力的인 市場이 되고 있다.

그러나 現實的으로는 樂觀的인 市場現況이 아니다. 複雜한 네트워크, 危險한 過積 트럭, 省 外部業者의 省內 트럭運送을 妨害하는 保守主義的 地方管理가 如前히 存在한다.

中國은 現在, 20年間の 經濟需要에 對應하기 위한 道路인프라 構築과 規制 改革을 施行하고 있다.

마. 倉庫

WTO와의 協定에 따르면, 中國은 2005年末까지 倉庫部門을 市場 開放하는 것으로 되어 있다. 그러나 지금까지 外國 物流業者의 倉庫事業을 規制한 事例는 없었다. APL Logistics는 上海 外郭의 自由貿易地帶(FTZ)에 14,000㎡의 物流센터를 設立했다.

그리고 오스트레일리아의 化學運送 專門 業體인 Tennant는 上海와 天津에 새로운 配送센터를 開設할 計劃을 가지고 있다.

2. 物流業體別 現況

現在 中國에서 物流企業으로 登錄되어 있는 業體 數는 16,000餘 個社에 이르며, 이들 企業들은 다음 <表 3-3>과 같이 4個 그룹으로 分類된다.³¹⁾

<表 3-3> 中國物流市場의 4大 그룹 現況

區分		業體名
中國界	國營企業	COSCO, Sinotrans, China Shipping, China Resources, China Post, CRML, CRE, China materials Storage and Transportation Co
	物流子會社	Annto Logistics, Haier Logistics, Attend Logistics, Ding Xin Logistics, TCL, Bright Dairy & Food, Konka
	第3者 物流 企業	EAS, St-Anda, PGL, Hurry Top, China Overseas Logistics, Jiuchuan Logistics
海外		APL Logistics, Maersk Logistics, Kuehne & Nagel, Panalpina, Exel, Danzas, TNT, Schenker, FedEx, UPS, DHL

資料 : 김정하, “中國 Logistics 市場現況,” 韓進物流研究院, 2004, p.1.

31) 김정하, “中國 Logistics 市場現況(中國의 Logistics市場/平田義童),” 韓進物流研究院, 2004, p.1.

가. 中國 國營企業

Sinotrans나 COSCO 등 大規模 國有企業으로, 輸送 機資材와 航空施設을 保有하고, 全國的인 네트워크를 形成하고 있으며, 中央 및 地方政府와의 紐帶關係가 强하다.

國有企業들이 直面한 問題點은 人員過剩, 顧客서비스 마인드의 不足, 그리고 物流 서비스 水準 改善의 必要性 等이다. 이러한 問題點 解決을 위해 많은 企業이 效率性和 經濟性 改善을 위한 構造調整을 實施 中이며, IT 力量 強化를 包含한 서비스 能力의 高度化를 計劃하고 있다. 中國의 代表的인 Freight Forwarder인 Sinotrans 그룹은 1950年 設立되었으며, 2002年 11月 20日 Sinotrans Limited로 社名을 變更하였다. 2003年 賣出額은 17,373百萬 RMB(前年對比 28.2% 增加), 營業利益 1,118百萬 RMB(前年對比 25.2% 增加), 純利益은 705百萬 RMB(前年對比 23.2% 增加)이다.

Sinotrans의 核心 비즈니스는 Freight Forwarder, Express와 船舶代理業으로, 各各의 前年對比 賣出額 增加率은 19.1%, 52.9%, 9.6%이다.

Sinotrans의 2003年 業務實績을 보면, 營業利益 側面에서는 익스프레스, Freight Forwarding, 船舶代理業의 順이고, 賣出 占有比率은 Freight Forwarding, 海運, 익스프레스의 順이다. 地域別 賣出 占有比는, 上海를 包含한 中國東部 74.6%, 廣東을 包含한 南部 14.3%, 天津을 包含한 北部 9.5%, 그 外 中國 其他地域 1.6%의 順이다.

또한 中國政府의 海外 物流企業의 中國市場 參與를 規制하기 위한 政策에 의해, 많은 海外 企業들과 合作法人을 設立하였다. 이런 合作法人을 包含한 Sinotrans의 子會社 數는 2003年 12月 31日 基準 99個社에 이른다.

나. 企業內 物流 部門

Haier 物流나 製造業者, 流通業者의 로지스틱스 部門은 주로 國內 네트워크를 基

盤으로 하여, 國內 顧客을 對象으로 서비스를 提供하고 있다. 母會社는 IPO를 하면 서 企業 內 物流部門을 獨立시키거나, 賣却하고 있다. 向後 이들 企業 內 物流 部門의 課題는 어떠한 비즈니스를 展開할 것인가이다.

다. 中國의 第3者 物流業體

EAS(大通國際運輸有限公司), PGL(宝供物流), JIUCHUAN(九川物流) 등 中 規模 物流業體가 過去 10年 동안 出現했다. 이들 企業들은 모두 民間企業이며, 物流의 特定部分을 專門化하여 서비스를 提供하고 있다. 이러한 企業들은 資本投資가 적어 效率的인 運營이 可能하기 때문에, 市場에서 急速히 成長하고 있으며, 物流서비스 領域도 多樣하다.

中國의 代表的인 第3者 物流企業인 JIUCHUAN(九川物流) 그룹은 1996년에 資本金 1千萬 元으로 設立되어 深圳, 上海, 大連 等に 總 22,000m² 面積으로 로지스틱스 센터를 運營하고 있다. 主要業務로는 購買管理, 物流管理, 輸出/運送 管理, 倉庫設計 및 立地選定, SCM運營/管理, 輸出入 貨物通關/混載를 包含한 컨테이너 貨物の 取扱, 情報서비스를 包含한 附加價値 서비스 提供 등 多樣한 서비스를 提供하고 있다.

라. 海外 第3者 物流業體

Freight Forwarder를 包含한 많은 外國 輸送企業이 中國市場에 進出하고 있다. APL Logistics, Maersk Logistics 等の 船社系列의 物流業者, Kuehne & Nagel 이나 Schenker 等の 유럽 大型 포워더, 美國의 巨大 Integrator인 UPS 및 FedEx, Deutsche Post 麾下의 DHL, 네덜란드의 TNT 등 Express 業界의 進出도 活潑하다.

이들 外國企業의 中國進出은 아직은 既存 顧客의 中國市場 進出을 支援하는 것을 目的으로 하고 있다. 그러나 中國政府의 外國企業 市場參與 規制緩和로 인해 積極的

인 市場參與가 豫想된다.

外國 物流企業의 特徵은 先進 IT 技術 및 專門的인 業務運營知識 保有, 글로벌 네트워크 保有 等인데, 이러한 外國 物流企業이 中國市場에서 直面한 問題點으로는 中國企業에 比較하여 높은 코스트 構造와 中國 內陸運送에 弱하다는 點 等이 指摘되고 있다.

그러나, 이러한 指摘 中 中國企業에 比較하여 높은 코스트 構造는, 大部分의 企業이 先進的인 嚴格한 코스트 管理에 의해 產出된 코스트이므로, 아직 原價管理 體制가 先進化 되지 않는 中國 物流企業의 코스트에 比해 높게 產出된 코스트를 問題視할 수는 없다고 判斷된다.

Mercer Management의 分析에 의하면, 3PL 企業은 Alliance를 통해 成長을 繼續하고 있는데, 이러한 Alliance에 있어서, 大規模 投資에 대해서는 慎重하게 行動하고 있으며, 相互間 活動範圍를 擴大해 나갈 수 있는 Alliance를 要求하는 傾向이 크다.

中國企業은 海外네트워크, 財務的 支援, 經營經驗 및 其他 子社가 갖지 못한 補完 機能을 提供할 수 있는 파트너를 찾고 있고, 外國企業은 顧客關係, 車輛 및 倉庫施設, 現地 Operation과 國內 네트워크를 提供할 수 있는 파트너를 찾고 있다.

外國 및 中國 物流業體가 매우 急激하게 變化하고 있는 市場에서 成功하기 위해서는 파트너를 研究하는 것이 매우 主要하다.

中國에서 活動하고 있는 代表的인 外國界 第3者 物流業體로 Deutsche Post社의 特送 部門과 物流部門을 遂行하는 DHL은 中國 市場에서 多角的인 서비스를 展開하고 있다. DHL은 麾下에 DHL Express, DHL Danzas Air & Ocean과 DHL Solution을 總括하면서 中國에서 綜合的인 Supply Chain Provider로 活動하고 있다.

DHL은 中國 國內市場에서 最初로 익스프레스서비스[China domestics]를 始作했다. Deutsche Post의 會長 Klaus Zumwinkel에 의하면 國際 익스프레스와 同一한 品質을 維持하는 中國 國內 서비스는 DHL 및 파트너인 Sinotrans의 中國 內急

速한 成長의 礎石이 되고 있다고 한다.

DHL 物流 部門은 中國에서의 市場占有率을 높이기 위해 1200萬 달러의 인프라 投資를 施行하여, 現在 20個 都市에 있는 據點을 2007년까지 37個所로 만드는 것을 計劃하고 있다. 2005年 DHL Danzas Air & Ocean은 곧 7個의 事務所를 設立할 豫定이며, 海運과 一般倉庫 서비스를 위해 上海에 2個의 로지스틱스 센터 建立에 300百萬 달러를 投資했다.

書類配送에서 Supply Chain 運營까지, DHL은 이러한 서비스를 中國 全 地域에 提供하기 위한 能力을 갖추어 나가고 있다. DHL의 中國 비즈니스는 數年間 35%~45%의 成長을 持續하고 있다. 中國은 DHL의 글로벌 네트워크 中에서 가장 빠르게 成長한 市場으로, 向後에도 DHL의 最大 市場이 될 것으로 豫測되고 있다.

1986年 設立된 DHL과 Sinotrans 合併會社は 中國 Express 市場의 40%를 占有하고 있다. 中國에 대한 DHL의 努力은 225個 據點, 4個의 gateway, 318個 都市에 서비스를 提供하는 1,100臺의 車輛을 保有하고 있으며, 4,700名의 從業員을 雇傭하고 있다. DHL에 있어서 中國은 아시아 內 市場 占有率을 높이기 위한 主要 據點이다. DHL은 過去 數年間 아시아 市場에 11億 달러 以上을 投資하고 있으며, Deutsche Post는 2003年 2월에 56.8百萬 달러를 投資하여 Sinotrans 株式의 5%를 買入하였다.

Kuehne & Nagel의 中國進出은 1979년에 國際 Forwarder로서 最初로 北京事務所를 改設하였으며, 中國에서 最初로 全額 出資한 子會社를 運營한 것으로 알려져 있는 글로벌 로지스틱스 포워더이다.

Kuehne & Nagel의 全額出資 上海 子會社は 中國 政府로부터 Class A 포워더 라이선스를 取得하여, 類緣한 經營이 可能하게 되었다.

同社의 核心 비즈니스는 Freight Forwarding 및 倉庫業으로, 中國 內에 現在 12個의 據點을 設置하고 있다. 向後 아시아의 據點地域으로서 中國 投資를 擴大할 豫定이다.

向後 中國 國內 Express 市場은 中國政府의 WTO 參與로 인한 規制 緩和로 인

해, 國際 Express 業界에 있어서 最大의 市場이 될 것으로 展望되고 있다. FedEx의 2004年 1四分期 中國 賣出은 前年同期 40% 增加 하였으며, 100餘 個의 據點을 追加해 네트워크 擴大를 圖謀하고 있다.

現在 國際 物流 企業은 中國에서 生産을 開始하고 있는 많은 多國籍 企業들의 原資材 海外 調達에서부터 비즈니스를 擴大하고 있다. 中國에 進出한 많은 貨主企業들은 海外에서 生産한 部品을 中國의 싼 勞動力을 利用해 組立하고 있다.

最近 調査에 의하면, 日本 製造業體의 現地 部品調達 比率은 20% 以下로, 海運과 航空貨物로 輸入되고 있으며, 完成品은 大部分 輸出하고 있다. Schenker도 中國에 2個의 로지스틱스 센터를 運營하고 있다. 한 個는 上海의 FTZ에 設立한 15,000㎡의 로지스틱스 센터로, 自動車, 半導體, 化學 分野 顧客들이 使用하고 있다. 다른 한 個는 北京空港 近處에 建設한 16,500㎡의 로지스틱스 센터로 自動車, 電氣 分野 顧客들이 使用하고 있다.

3. 第3者 物流市場 現況

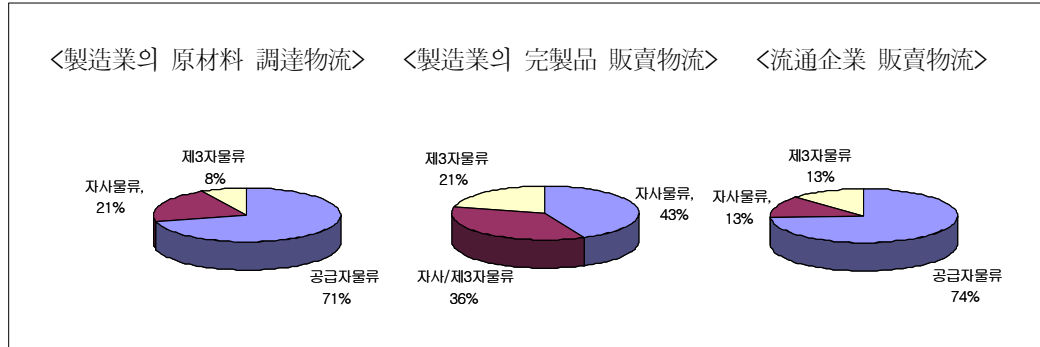
第3者 物流(Third Party Logistics: 3PL)란 荷主企業이 顧客서비스 向上, 物流費 節減, 物流活動 效率性 向上 등의 目標를 達成할 수 있도록 하기 위해, 物流 事業者가 供給體인(supply chain)上的 物流技能 全體 혹은 一部를 代行하는 物流 서비스를 말한다.³²⁾ 物流 先進國인 유럽의 第3者 物流利用 比率이 約 75%, 美國은 約 70%를 넘어서고 있다.

最近, 中國의 第3者 物流市場은 急速하게 擴大되고 있으나 아직까지는 利用率이 低調한 편이라 할 수 있다.

中國社會科學院 人文科學發展公司가 實施한 “2003年 中國 都市物流 市場調查 研究報告”에 의하면 製造業의 原材料 調達/製品物流과 販賣企業의 製品物流에 있어서 第3者 委託比率은 다음 <그림 3-1>과 같다.

32) 탁세령, “中國 物流市場의 開放과 우리의 進出方案,” 「輸銀海外經濟」 2005年 3月號, 韓國輸出入銀行, 2005, p.20.

<그림 3-1> 中國 第三者 物流 利用比率



資料 : 中國社會科學院, 「2003年 中國 都市物流市場調查研究報告書」, 2004. p.14.

現 段階에서는 委託比率은 製造業의 原材料 調達物流 8%, 完製品 販賣物流 21%, 流通企業 販賣物流의 13%의 極히 낮은 數值이다. 計劃經濟體制下에서는 많은 中國 企業의 定款에 [物流業]이 包含되어 있었다. 原材料 調達로부터 製品販賣라는 一連의 物流活動이, 주로 社內 物流部門과, 關聯子會社에 의해 遂行 되어 왔었다.

第三者 物流利用 比率이 낮은 理由는 많은 企業들이 이처럼 大部分의 物流活動을 社內에서 運營해 왔기 때문이다. 그 外에 供給體인 觀點에서의 物流效率化에 대한 認識이 낮아, 專門性 및 效率性 높은 物流業者로 業務를 分業化하는 것이 活性化 되 지 못했고, 專門 物流企業이 出現하였다고는 하나, 서비스의 專門性 水準이 그다지 높지 않았던 것도 그 理由이다.

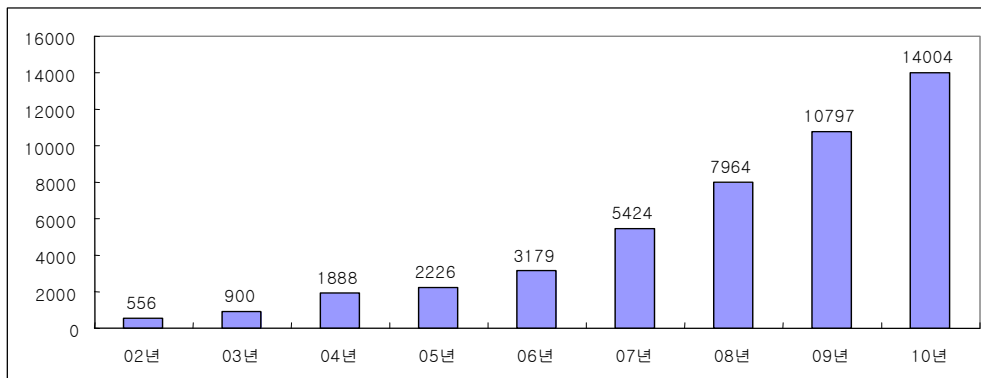
그러나, 市場經濟 體制下에서 去來市場으로의 移行됨에 따라, 生産據點은 物流 메 리트를 基盤으로서 形成되고 있다. 效率的 物流體制 및 物流管理에 대한 니즈 (need)도 擡頭되고 있다. 또한, WTO加入 以後, 外國企業의 進出에 의해 競爭이 深化되면서, 自社物流 中心의 中國 로컬 貨主企業도 經營의 效率化를 追求하기 위해 變化하고 있다. Supply Chain을 前提로, 專門性 높은 物流企業으로의 物流 아웃소 싱이 擴大되고 있다. 이런 點을 背景으로, 第三者 物流市場은 急速히 擴大되고 있다.

2002年~2010年の 中國 第三者 物流市場은 다음 <그림 3-2>와 같이 豫測되고

있다. 第三者 物流企業으로의 委託比率은 2002年의 2.8%에서 2010년에는 34%로 增加할 것이 豫想되며 第三者 物流市場 規模는 2002年 566億 元 에서 2010年 25 倍인 1兆 4004億 元으로 成長할 것으로 豫想되고 있다.

<그림 3-2> 2003~2010年 第三者 物流市場 規模 豫測

(單位: 億 元)



資料 : 中國社會科學院, 「2003年 中國 都市物流市場調查研究報告書」, 2004, p.45.

中國의 民營 物流企業은 2003年 末 基準으로 約 1萬個 以上の 會社가 物流企業 登錄을 하였으며, 그 后에도 登錄 會社 數는 增加하고 있다. 이들 企業의 80% 程度는 長江(長江)三角洲와 珠江(珠江)三角洲 地域에 集中하고 있으며, 顧客은 IT(情報 技術), 自動車, 食品/食料, 衣服, 醫藥品 等の 業界이다. 現在, 中國 第三者 物流企業은 다음 <表 3-4>와 같이 크게 4個 그룹으로 分類된다.

<表 3-4> 中國 第3者 物流企業의 特徵

區 分	特 徵
傳統的인 運輸, 倉庫企業	1. 大型 國有企業 中心, 全國的인 네트워크와 많은 運輸, 倉庫資產을 保有하고 있음 2. 中央 및 地方政府와의 關係가 密接함
新興物流企業	1. 最近 登場한 新興物流企業 2. 機動性이 있으나 小規模로 資金力이 낮음
生産/流通企業의 物流部門 分社化	1. 物流經驗이 豊富하며, 母會社의 物流活動과 關聯된 一部分의 네트워크를 保有하고 있음 2. 母會社 物流運營 中心의 事業體制 임
外國 物流企業	1. 先進物流管理시스템, 情報시스템을 가지고 있음

資料 : 김정하, “成長期의 中國 3PL 物流市場,” 韓進物流研究院, 2005, p.3.

하이얼, 一汽車, 青島 麥酒 等の 中國大型 製造企業의 子會社物流部門은, 第3者 物流企業으로의 轉換을 圖謀하고 있다. 한편, UPS, FedEx, DHL, TNT 等 世界的 物流企業도, 中國 第3者 物流市場에서 競爭을 始作하고 있다.

向後, 中國 第3者 物流市場은 急速한 成長이 豫想되며, 極甚한 競爭狀況 속에, 競爭力이 없는 中小 零細企業의 淘汰가 始作되고 있다.

第 3 節 中國의 物流市場 問題點

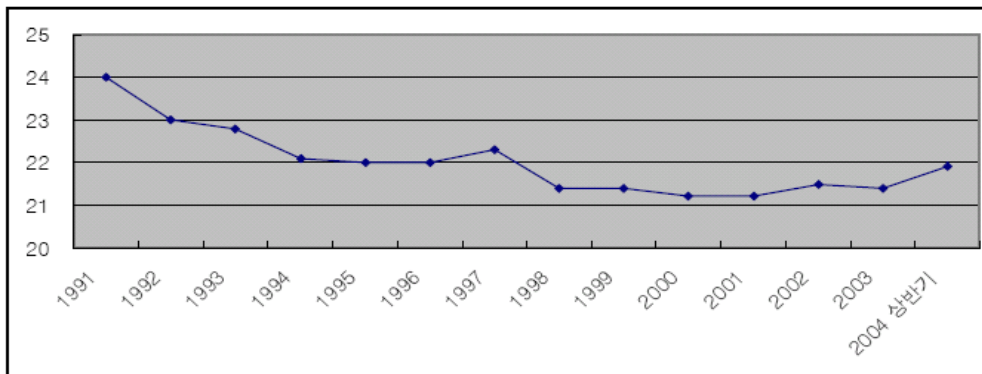
1. 劣惡한 物流인프라

가. 物流인프라 및 物流企業의 設備施設 落後

中國의 2004年 上半期中 物流 總生産額은 約 18兆 元(2兆 1,689億 달러)을 記錄하여 前年同期對比 32.1%가 增加하였으며, 특히 國家 全體 物流費는 約 1.3兆 元(1,566億 달러)을 記錄하였다. 같은 期間 中 企業이 負擔한 物流 總原價는 GDP의 21.9%를 차지하여 先進國에 比해 많은 物流費를 負擔하고 있다.³³⁾

<그림 3-3> 中國의 GDP對比 物流費 比重 推移

(單位:%)



資料 : 탁세령, 前揭論文. p.20.

國家의 物流인프라나 物流企業들의 設備施設 落後는 中國 物流業의 效率化를 沮害하고 있다. 端的인 例로서 國土面積과 人口數로 算出한 道路 네트워크의 密度는 中國의 경우 1,344.5km/萬km², 10.4km/萬名인데 比해³⁴⁾, 美國은 各各

33) 物流 先進國인 유럽의 GDP 對比 物流費는 10.1%, 美國은 10.5%를 記錄하고 있으며, 韓國은 12.7% 水準이다.

34) 中國物流年鑑, 2004. p.45.

6.869.3km/萬km², 253.64km/萬名, 독일은 14,680.4km/萬km², 118.4km/萬名, 印度는 5,403.9km/萬km², 21.6km/萬名, 브라질은 1,885.8km/萬km², 118.4km/萬名이다. 즉 中國의 道路 인프라 發展水準은 歐美 國家들과 많은 차이가 있으며, 發展途上國인 印度나 브라질에 비해서도 매우 떨어지는水準이다.

中國의 交通輸送의 中樞가 되는 流通센터나 物流센터 등은 아직 整備되지 못한 狀況이다. 中國 交通部는 全國 道路 네트워크 形成을 위한 長期計劃을 樹立하고 있지만 實際로 建設에 着手한 것은 上海와 深圳과 같은 大都市뿐이다.

그러나 複合一貫輸送의 中繼基地 役割을 하는 大型 綜合物流센터나 都市 內부의 物流據點과 같은 物流施設은 아직 不備한 狀態이며 이러한 狀況은 物流業 效率化를 制約하고 있다.

나. 物流企業의 技術水準 및 作業效率의 低下

한편으로는 物流企業의 技術水準 및 作業效率의 低下가 問題點으로 指摘되고 있는데 鐵道の 重量貨物 取扱, 高速輸送 및 自動化는 아직 낮은水準에 있으며, 港灣의 경우 1990年代 後半에 建設한 寧波北倫港(宁波北倫港), 深圳鹽田港(深圳鹽田港), 秦皇島港(秦皇島港), 大連港(大連港), 天津港(天津港), 青島港(青島港), 上海港(上海港) 등의 港灣設備는 先進國의 1980年代水準에 不過하며 大部分의 內港水運 港灣設備는 先進國의 1960~1970年代水準과 같은 程度이다.

다. 地域間 物流 인프라 分布의 不均衡

中國 物流의 또 다른 問題點 中的 하나는 地域間 物流 인프라 分布의 不均衡이다. 특히, 西部地域의 物流 인프라는 東部地域에 비해 相對적으로 매우 落後되어 있다. 또 하나의 問題點은 各 輸送手段과 輸送方式間에 合理的인 分業關係가 形成되어 있지 않아 道路輸送과 內港水運間에 過度한 競爭이 이루어지고 있다.

라. 物流施設과 物流設備 標準化의 未整備

物流施設과 物流設備 標準化의 未整備 亦是 커다란 問題點으로 指摘되고 있다. 物流設備의 標準化는 物流産業의 시스템과 合理化에 있어서 重要하며 標準化의 遲滯는 産業部門과 協調的인 發展에 惡影響을 미칠 뿐 아니라 社會全體의 物流 效率化 側面에서도 制約要素가 되고 있다. 中國의 경우 各 輸送設備의 標準化가 一致되어 있지 않고 物流機器의 標準化 程度가 낮기 때문에 貨物輸送, 保管과 荷役의 機械化와 自動化를 沮害하고 있다. 또한 物流包裝의 基準과 物流設備의 基準이 統一되어 있지 않다.

現代物流는 情報通信의 技術을 바탕으로 多樣한 實施間 서비스를 提供하고 있다. 반면 中國의 경우는 企業 內部的 IT 設備의 未備로 物流情報시스템에 의한 管理가 大部分 이루어지지 못하고 있다. 바코드나 GPS, MRP, ERP 등을 活用한 物流管理시스템을 導入한 企業은 極히 一部分에 不過하며 物流情報시스템의 플랫폼이 되는 EDI나 인터넷과 같은 情報 네트워크가 아직은 크게 發展하지 못한 狀態이다.

2. 廣域物流네트워크의 不在

『10.5 計劃』³⁵⁾期間 中(2001~2005), 장강(長江)流域의 地域間 物流는 飛躍的으로 發展하고 있으며, 특히, 장강(長江) 中下流地域 主要 都市의 物流産業은 地域經濟發展을 牽引하는 새로운 成長産業으로 發展하고 있다. 이와 關聯 장강(長江) 地域 主要 港에 대한 인프라 整備가 急速히 이루어지고 있으며 廣域的인 協力과 새로운 分業關係의 形狀이 要求되고 있다. 예를 들면 上海港을 除外한 장강(長江) 地域에서의 各 港灣에서의 形成이 切實한 實情이다. 한편 廣域的인 物流서비스를 提供할

35) 中國共產黨 中央委員會는 2000年 10月 11日 第15次 會議에서 第10次 5個年 計劃(一名 10.5計劃)에 대한 全體的인 方向이 담긴 建議案을 通過시켰으며, 同 計劃의 全體的인 方向은 인프라構築의 加速化와 西部大開發戰略 및 社會主義 建設強化 등을 그 政策으로 하고 있다.

수 있는 企業成長이 期待되고 있다. 이와 關聯 中央政府의 國家經濟貿易委員會와 關聯部處는 『10.5 計劃』 期間의 國家物流計劃과 對外開放政策을 再整備하였다.³⁶⁾

가. 物流서비스企業 發展初期 段階

交通네트워크의 連結點이 되는 中規模 都市에도 새로운 類型的 綜合物流서비스와 情報서비스를 提供할 수 있는 企業이 出現하고 있다. 그러나 第3者 物流 等の 物流 서비스 企業은 아직 發展 初期 段階에 있으며, 全國的인 네트워크를 形成하기 위해 서는 長時間과 資金이 必要한 實情이다.

나. 높은 自社物流 比率

또한 物流서비스와 需要管理과 關聯하여 問題視 되고 있는 點은 높은 自社物流 比率을 들 수 있다. 從來의 計劃經濟體制의 影響에 의해 大部分의 企業은 原材料의 調達에서 製品販賣에 이르기까지 모든 物流活動을 自社가 遂行하고 있다. 最近의 調査에 따르면 製造企業의 原材料 調達을 위한 物流에 있어서 自社物流과 原材料 納品業體 負擔의 比率은 各各 全體의 36%와 46%를 차지하고 있으며 專門物流서비스業體에 委託하고 있는 企業은 全體의 18%에 不過한 實情이다. 또한 製造業體의 販賣物流에 있어서는 自社物流, 物流業者의 分擔比率이 各各 24.1%와 59.8%이며, 모든 物流業務를 物流業體에 委託하고 있는 企業은 全體의 16.1%로 나타났다.³⁷⁾

流通시스템에서의 自社比率이 높으며, 企業內部에서의 物流施設保有率이 높기 때문에 物流施設은 企業資産의 많은 部分을 차지하고 있다. 企業의 自社物流方式은 物流의 效率化와 시스템化를 沮害하며, 中國 物流産業 發展의 커다란 障礙가 되고 있다.

36) 中國國家經濟貿易委員會經濟運行局, 南開大學現代物流研究中心, 2003; 中國現代物流産業發展戰略 目標은 發展準備段階와 急速發展段階의 두 段階로 區分할 수 있다.

37) 中國國家經濟貿易委員會經濟運行局, 南開大學現代物流研究中心, 2003.

다. 物流서비스 市場의 未發達 및 制度의 未整備

現在 中國은 物流活動의 시스템화와 物流效率化를 追求하는 企業은 漸次 增加하고 있으나 物流서비스 市場의 未發達, 制度의 未整備와 같은 原因에 의해 企業 內部の 物流施設이나 物流活動에 從事하는 從業員을 物流서비스 市場으로 轉換시키는 것은 困難한 實情이며 老後화된 物流設備나 過剩人력을 製造業體나 上場 企業에서 分離시키기 위한 制度는 아직 形成되어 있지 못하다. 이 같은 狀況下에서 많은 企業들은 自社物流를 維持할 수 밖에 없는 立場이다.

라. 物流企業의 낮은 서비스管理 水準

또한 物流企業의 서비스管理水準에서도 問題點을 露出시키고 있는데, 專門的인 物流서비스 企業은 이미 出現해 있으나 이들 企業의 大部分은 서비스 水準과 效率性이 낮다는 問題點을 안고 있다. 먼저 大部分의 物流業者는 輸送, 配送, 保管과 같은 單純한 物流서비스 밖에 提供할 수 없다. 流通加工, 物流情報의 提供, 在庫管理, 物流費 管理 등의 物流提案에서 具體的인 業務의 實現까지 一連의 物流管理를 展開할 수 있는 企業은 매우 적으며, 安全이나 서비스 質에 있어서는 아직 改善의 餘地가 많은 狀況이다.

마. 廣域輸送네트워크 未整備

北京, 天津, 上海, 廣州, 深圳 등의 大都市를 中心으로 空港, 港灣 및 地方을 連結하는 高速道路나 幹線道路의 整備가 急速道路 進行되고 있으며, 이에 따른 트럭輸送서비스가 擴大되고 있다. 그러나 全國 運送社의 貨物車 平均 保有臺數는 1.43臺로 大部分이 永世性을 면치 못하고 있는 實情이며 廣域輸送네트워크가 整備되지 않은 狀態이며 環境問題나 交通 混雜 때문에 都市로 進入하는 트럭들이 많은 制限을 받고 있다. 또한 省(省)과 省(省)間의 地域間 輸送에 關한 免許制度

의 不備, 道路 通行料 徵收 等과 같은 行政問題가 解決되지 않고 있는 實情이다.³⁸⁾

바. 物流設備 不足 및 老後化

物流業者들은 貨物의 破損 및 紛失 等에 대한 對應能力이 不足한 狀況이며, 携帶電話나 情報技術 等を 活用한 貨物追跡能力 等 物流서비스의 向上에 대한 要求가 增加되고 있다. 또한 冷凍, 冷蔵食品, 食料品, 精密機械 等の 取扱이 늘고 있으나 이에 對應한 冷凍車, 冷蔵車, 衝擊緩和車輛 等과 같은 物流設備가 不足하며 老後化 된 車輛이 많은 것으로 問題點으로 指摘할 수 있다.

사. 貨物檢索 情報네트워크 未備

鐵道輸送의 경우 電鐵化 및 複線化가 進行 中에 있으며, 輸送速度 또한 向上되고 있다. 또한 鐵道에 의한 컨테이너 輸送이 普及되고 컨테이너 專用列車에 의한 오정열차(五定列車)³⁹⁾가 運行되고 있으며 船社와 協同(tie-up)으로 컨테이너의 複合一貫輸送도 進展되고 있다. 그러나 鐵道 貨物輸送의 다이어그램이 事前에 公表되지 않고, 貨物豫約의 마감시간이 빨라 특히, 盛需期에 輸送能力 不足現象이 加重됨으로써 豫約이 어려운 事態가 發生하고 있다. 基本的으로 石炭, 石油 等の 物資輸送을 優先적으로 하기 때문에 消費材의 輸送이 늦어지는 경우도 頻繁하게 發生하고 있다. 또한 貨物車輛에 대한 追跡 및 貨物檢索 情報네트워크의 未備는 鐵道輸送에서의 커다란 問題點으로 指摘되고 있다.

內港水運의 경우 특히, 삼협(三峽)댐 建設에 맞추어 장강(長江)航路의 整備가 進行되고 있으며 컨테이너船의 서비스도 推進되고 있다. 그러나 상해(上海)에서 중경(重慶)까지의 장강수운(長江水運)은 홍콩에서 西南地域까지의 鐵道輸送과

38) 中國國家經濟貿易委員會經濟運行局, 南開大學現代物流研究中心, 2003.

39) 發着驛, 루트, 車輛番號, 出發時間, 運賃의 5가지 要素를 確保, 定時性を 確保한다는 計劃을 말한다.

競合하고 있으며, 특히 潮水 干滿差와 같은 自然條件과 안개, 洪水 等の 氣像條件에 따라 內港水運의 寄港 스케줄과 利用可能한 船舶이 制限되기 때문에 定時性を 重視하는 새로운 物流需要에 對應하기 어려운 狀況에 있다.

3. 制度的 問題點

中國의 交通輸送과 物流行政에 대한 管理體制는 各 輸送手段別로 各各의 行政部門別로 管理되고 있다. 특히 行政管理部門의 경우 中央에서 地方으로 縱(縱)으로 된 複數의 階層構造로 區分되어 存在하며, 行政部門과 地方政府의 管理部門間의 責任과 權限이 重複되어 있는 問題點이 있다. 이러한 問題로 인해 各各의 行政部門이나 地方政府는 시스템의 一部만 管理할 수 없기 때문에 物流시스템에 있어서 一連의 物流活動이 分段되는 副作用을 惹起하고 있을 뿐만 아니라 物流産業의 發展을 沮害하는 要素로 作用하고 있다.

가. 輸送手段別 管理體系의 二元化

輸送手段別로 管理體系가 다르며, 各各의 輸送手段의 組織, 서비스水準, 技術과 設備基準 等の 側面에 있어서 커다란 差異가 있다. 大部分의 企業은 單一 輸送手段에 依支할 수밖에 없다. 따라서 物流需要에 符合하는 合理的인 輸送手段을 選擇하기가 매우 어려운 實情이며 複合一貫輸送을 實現하기가 不可能하다.

나. 物流資源의 深刻한 浪費와 重複

縱的構造가 多階層 行政管理體制 下에서는 인프라 建設이나 物流設備 導入에 있어서 部門間 協助가 어렵다. 그 結果 大量의 重複建設이나 過剩投資가 이루어지기도 한다. 예를 들어 道路網의 竝行建設, 港灣과 空港의 重複建設 및 過剩能力 等の 問題가 發生하고 있다.

또한 各 輸送手段間, 中央政府 所屬의 全國 輸送시스템과 地方政府 管轄의 輸送시스템 사이에, 나아가서는 各 地域의 輸送시스템의 結節部分에 대한 投資가 不足한 實情이며 複合輸送施設이나 綜合的 物流센터의 建設이 疏忽해지고 있다. 이러한 ‘線路(Line)建設 重視, 結節點(Node) 輕視’는 資源의 浪費를 招來하고 物流産業 發展을 阻害하고 있다.

다. 行政府門, 産業部門 그리고 地方政府的 保護主義 擴大

各 行政府門이나 地方政府는 法規와 政策을 制定함에 있어서 自身들의 利益만을 考慮하는 경우가 자주 나타나고 있다. 企業도 關聯部門이나 地方政府的 保護政策을 要求하고 있다. 그 結果 公平한 競爭環境과 競爭規則이 形成되지 못하고 全國的인 物流 네트워크 形成도 困難해지고 있다.

라. 明確하고 有效한 政策措置의 缺如

縱的이면서 多階層 行政管理體制下에서 各 行政府門과 各 地方政府는 自身들에게 有利한 行動을 하기 때문에 現行的 政策과 法規에는 많은 矛盾이 內包되어 있다. 예를 들면, 物流서비스의 價格政策을 보면 컨테이너의 複合一貫輸送의 경우 路線이 새로울수록, 새로운 서비스일수록 높은 價格으로 設定되어 있다.

小貨物混合輸送은 政府가 指定한 價格으로 낮게 策定되어 있는 反面에 20ft 컨테이너의 鐵道輸送 料金は 一般 混載貨物 보다 70% 以上 높게 策定되어 있다. 이는 컨테이너 輸送의 擴大政策 側面에서 매우 不利한 政策이라 할 수 있다. 또한 複合一貫輸送을 基礎로 하는 各種 物流서비스의 發展에 있어서도 障害要因이 되고 있다.

第 IV 章 韓國企業의 對中國 物流市場 進出方案

第 1 節 對中國 物流市場 進出의 必要性

1. 國際物流 패러다임의 再編과 韓·中物流의 增加

韓·中 兩國間 輸出入 交易은 다음 <表 4-1>과 같이 兩國間 國交가 正常化된 1992年 64億달러 水準에서 出發하여 1997年 外換危機로 인해 暫時 減少하였던 1998年을 除外하고는 持續的이면서도 빠르게 增加하여 2003년에는 570億 달러 規模로 擴大되었다. 이에 따라 兩國間 交易이 韓國 全體 對外交易에서 차지하는 比重도 1992年 4% 水準에서 2003年 15.3%水準으로 크게 上昇하였다.

<表 4-1> 韓國 對外交易의 中國依存度 推移

區分		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
交易總額 (A)	輸出	766	822	960	1,251	1,297	1,362	1,323	1,437	1,723	1,504	1,625	1,938
	輸入	818	838	1,023	1,351	1,503	1,446	933	1,198	1,605	1,411	1,521	1,788
	小計	1,584	1,660	1,984	2,602	2,801	2,808	2,256	1,634	3,327	2,915	3,146	3,726
對中國交易 (B)	輸出	27	52	62	91	114	136	119	137	185	182	238	351
	輸入	37	39	55	74	85	101	65	89	128	133	174	219
	小計	64	91	117	165	199	237	184	226	313	315	412	570
比率(B/A)	輸出	3.5	6.3	6.5	7.3	8.8	10.0	9.0	9.5	10.7	12.1	14.6	18.1
	輸入	4.6	4.7	5.3	5.5	5.7	7.0	7.0	7.4	8.0	9.4	11.4	12.2
	小計	4.0	5.5	5.9	6.4	7.1	8.4	8.2	8.6	9.4	10.8	13.1	15.3

資料：韓國貿易協會 貿易統計, (<http://www.kita.net>).

이에 兩國間 交易問題는 韓國 經濟政策의 核心領域으로 자리 매김하게 되었으며, 韓·中間 物流에 대한 政府次元의 管理는 兩國間 友好的인 交易增大 뿐 아니라 韓國政府에서 推進하고 있는 韓半島 東北亞 物流中心地化 政策樹立과 目標達成을 위해서도 매우 重要한 事案이 되고 있다.

또한 多國的 企業의 中國進出이 擴大되면서 國際物流의 패러다임이 中國을 中心으로 하는 再編되고 있고, 이는 製造業 뿐 아니라 定期船, 不定期船 等 國際物流 市場 全般에 걸쳐 中國效果(China Effect)를 發生시키고 있다.⁴⁰⁾

또한 對中國 交易量이 急成長함에 따라 다음 <表 4-2>와 같이 韓·中間 컨테이너 貨物은 2005년까지 年平均 輸出增加率は 10%, 輸入增加率は 12%에 이르고, 交易成長에 따른 海上物動量도 急増할 것으로 豫想된다.

이는 韓國과 交易을 하고 있는 다른 國家에 比해서도 대단히 높은 水準이며 따라서 追後 韓國經濟 成長의 重要한 決定要因으로 作用할 것으로 豫想된다.⁴¹⁾

아울러 韓·中 航路 開放 壓力은 加速될 것이나 中國內 實質的인 海運市場 開放은 遲延될 것이며, 韓國 海運의 中國 依存度는 더욱 深化될 것으로 보이며, 釜山港과 光陽港을 利用하는 中國의 換積貨物은 持續的으로 增加할 것으로 보이지만 上海港을 비롯한 中國 主要 港灣들의 港灣 開發計劃에 따라 增減推移는 쉽게 豫測하기가 어려운 實情이다.⁴²⁾

<表 4-2> 韓·中 컨테이너 貨物 增加 展望

區分	2000	2005		2010	
		物量	增加率(%)	物量	增加率(%)
全體	1,180	3,017	20.6	7,390	20.1
韓國→中國	506	1,247	19.8	2,771	18.5
中國→韓國	674	1,770	21.3	4,619	21.2

資料: 海洋水産部, 2001.12. p.33.

40) 임중관. “中國의 物流環境 變化와 東北亞 物流中心地化 戰略의 補完方案” 『第10次 物流政策討論會 發表資料集』, 2004. p.21.

41) 海洋水産部. 內部資料. 2002. 12. p.21.

42) 박창호. “韓·中 海運物流 與件變化와 展望-韓國 首都圈과 北中國地域을 中心으로”. 『韓國港灣經濟學會 秋季學術세미나 發表論文集』. 韓國港灣經濟學會, 2002, p.13.

2. 對中 韓國投資企業의 中國內需物量 增加

中國의 持續的인 經濟成長과 WTO加入으로 中國 內需市場은 最近 急激히 擴大되고 있으나 大企業이 生産하고 있는 一部 優秀한 製品을 除外하면 中小企業 製品의 中國內需市場 進出은 如意치 않은 實情이다. 이는 지난 10年間的 對中投資가 一部 企業을 除外하고는 大部分 勞動集約的인 産業에 置重하여 現地の 低廉한 勞動力을 利用한 單純임加工 輸出에 注力하였기 때문이며, 韓國 投資企業의 輸出과 現地 內需比重이 83%對 17%이란 統計가 이를 잘 證明하고 있다. 따라서 中國 內需市場이 漸次 擴大되는 데 比해 韓國企業의 中國內需市場 進出은 經驗不足과 中國企業의 競爭力 增加로 인해 갈수록 힘들 것으로 展望된다.⁴³⁾

이러한 環境에도 不拘하고 中國內 韓流熱風과 월드컵의 成功的 開催 등으로 인해 韓國 製品의 이미지도 많이 向上되고 있으며, 韓國 物流企業의 中國內 物流市場 進出은 韓國 中小企業의 優秀한 製品들이 中國內需市場에 本格 進出할 수 있는 契機를 提供하고 이들 企業의 中國 內需市場 進出에 橋頭堡가 될 것으로 判斷된다.

빠르게 成長하고 있는 中國市場은 物流企業들에게 “綜合物流서비스”의 本格的인 試驗舞臺가 될 것으로 豫想되며 이미 主要 船社들은 相對的으로 未開拓 市場인 中國에 대해서 海上運送 서비스 強化와 同時에 터미널 投資, 內陸物流基地 確保를 함께 推進함으로써 海上과 陸上運送의 圓滑한 連結을 推進하고 있다.⁴⁴⁾

經濟的 側面에서 볼 때 中國 物流市場은 아직까지는 微弱한 水準이지만 그 規模는 이미 2000년에 2,154億 달러水準에 達하고 있다.⁴⁵⁾ 아울러 調査 資料에 따르면 中國內 450餘個에 達하는 中·大型 企業 中 45%가 向後 2年 以內에 物流代行業體를 選拔할 豫定이며, 現代的인 物流子會社와의 業務關係 構築을 希望하는 것으로 나타났다.⁴⁶⁾ 戰略的 側面에서 볼 때 船社가 Door to Door 서비스

43) 韓國輸出入銀行. 『우리나라의 對中國 投資現地法人 經營現況 分析』, 2004.1. p.25.

44) 現代商船. 海運研究室, “中國物流市場 現況 및 投資展望”, 內部企劃調查資料, 2003. p.12.

45) Morgan & Stanley, Spot the early bird-china logistics. 2001. p.18.

概念을 完成하기 위해서는 海上과 內陸의 完璧한 連結이 必要하며 이를 위해 規模의 經濟(the Economy of Scale) 뿐 아니라 範圍의 經濟(the Economy of Scope)에 대한 重要性이 더욱 浮刻될 수 밖에 없다. 이미 OOCL, Maersk-Sealand 등과 같은 主要船社들은 中國 內陸 物流市場 投資에 박차를 가하고 있는 實情이다.

또한 多國籍 物流企業의 中國市場 攻略이 加速化되고 있는데 이미 世界 有數의 物流企業들이 中國內陸 物流市場에 進入하였다. 이들 企業들은 中外合資(中外合資), 中外合作(中外合作)의 方式으로 國際物流運送 및 第三者 物流서비스를 提供하고 있다.⁴⁷⁾

3. 環西海圈 物流네트워크 構築의 必要

過去 歷史 속에서 最近 半世紀를 除外하고는 東北아시아의 韓·中·日間 交易이 韓國西海岸을 中心으로 이루어져 왔다. 지난 世紀 마지막 10年 동안에는 日本이 主軸이 되어 環黃海經濟圈을 形成하여 오면서 그 中心軸을 BESETO (Beijing-Seoul-Tokyo) 라인으로 잡고 있었으나 結局은 韓國 西海岸이 中心軸으로 浮上하고 있다.

西海岸時代를 맞아 國際物流據點으로서 西海岸地域이 갖추어야 할 必需課題는 韓中 物流네트워크를 根據로 東北아시아의 韓·中·日間 物流네트워크를 構築하는 것이며, 나아가 中國의 大中華圈과 日本의 아시아·太平洋圈이라는 兩大 勢力圈을 連繫하는 東아시아의 中繼據點地域이 되도록 한다는 것이다.

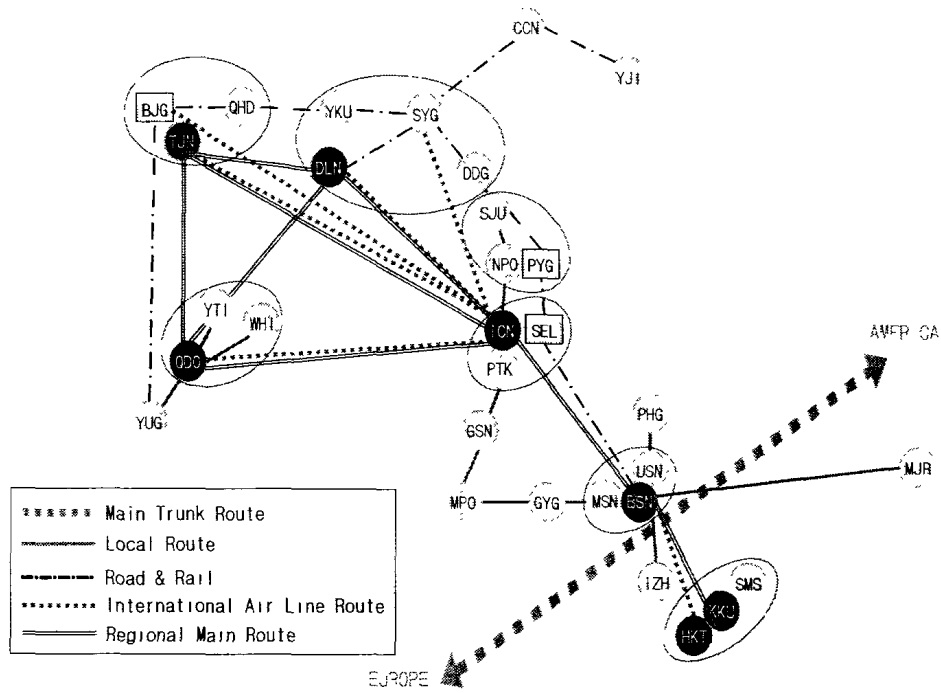
韓·中 物流네트워크를 根據로 環西海圈 物流네트워크(the Logistics Network of West Korea Sea Ring)를 構成해 보면 다음 <그림 4-1>과 같다. 이에 따르면 環西海圈 物流네트워크에서 據點都市는 中國의 天津, 大連, 靑島가 될 것이

46) China Daily. 2001.8.29.

47) KOTRA, 上海地域本部. 內部資料, 2003. p.29.

며, 韓國은 仁川, 釜山, 日本은 후쿠오카와 기타큐슈가 될 것이다.48)

<그림 4-1> 環西海(黃海)圈 物流네트워크



資料: 박창호, 前揭論文. 2002, p.17. 재인용.

48) 박창호, 前揭論文. 2002, p.15.

第 2 節 對中國 物流市場 進出方案

1. 充分的 市場檢討와 進出目的의 明確化

世界 50大 流通業體中 60%以上이 中國에 進出했을 程度로 中國의 流通物流 市場에는 많은 多國籍企業들이 進出해 있다. 그러나 中國進出이 그리 樂觀적인 것만은 아니다. 現地適應에 失敗해 撤收하는 事例도 많기 때문이다. 따라서 많은 專門家들은 中國市場에 대한 지나친 樂觀論을 憂慮하고 있다.

中國은 市場이 多樣하고 複雜하며, 中央政府 및 地方政府와 各 部處 마다 法이 相異할 뿐 만 아니라, 政策, 制度, 免許制度를 各各 運營하고 있기 때문에 이에 대한 充分的 檢討와 調査가 必要하다. 특히 中國市場은 地域·階層·購買力·輸入規模 모든 面에서 統一된 單一 市場이 아니므로, 市場을 多樣하게 細分化하고 進出目標 市場을 分明히 定할 必要가 있다. 따라서 中國에 進出하려는 業體는 特性에 맞는 進出 戰略을 마련해야 한다.

비록 中國 物流市場이 아직까지는 物流 인프라가 落後되어 있고 各種 制度의 運營水準이 뒤떨어져 GDP 對比 物流費의 比重이 先進國의 2배에 이르고는 있지만 經濟成長과 더불어 2010년까지 物流市場이 每年 10% 以上 成長할 것으로 展望되는 等 發展 可能性이 매우 높아 韓國 物流企業에게는 魅力的인 市場이 될 것이다.

특히, 製造企業의 中國 進出이 增加하면서 中國 內需市場의 擴大가 새로운 課題로 浮上하고 있으며, 內需市場의 擴大를 위해서는 先進화된 物流서비스의 支援이 必需的이다. 따라서 中國에 進出した 韓國 企業의 販賣網 擴大를 위해, 더 나아가 中國內 物流市場의 確保를 위해 韓國 物流企業의 中國 進出은 더욱 必要해지고 있다.

韓國의 物流企業이 中國에 進出하기 위해서는 무엇보다도 中國進出의 目的을 明確히 하여야 한다.

單純한 低賃金에 基礎한 事業部の 移轉이 아닌 國內 市場에서의 成長의 限界를 脫避하여 새로운 市場을 開拓한다는 次元에서 接近해야 할 것이며, 아울러 中國에 進出해 있는 韓國 製造業體의 物流活動을 積極적으로 補完할 수 있는 서비스 提供을 基本目標로 해야 할 것이다. 아울러 事業의 成敗가 短期間에 完成되는 것이 아니라는 點을 銘心하고 비전을 向한 一貫性 있는 推進이 重要할 것이다.

2. 中國의 物流市場政策과 法制度의 理解

韓國 物流企業들이 中國으로 進出 할 경우 中國의 對外開放政策과 法制度를 理解하는 것은 매우 重要한다. 中國 政府는 物流産業 發展을 위하여 2005~2006년까지 外國人 投資企業에 대한 規制緩和를 推進한다고 發表한 바 있다.

外國 第三者 物流 提供者가 中國 物流市場에서 가장 어려움을 겪고 있는 部分이 곧 中國의 市場進入과 關聯한 政策이다. 現在 中國은 複合運送과 關聯한 一貫 輸送서비스를 提供할 수 있는 單一免許를 外國企業에게는 賦與하지 않으며, 國內 トラック運送業과 같은 分野의 市場進出을 制限하거나 特定分野 進出을 위해서는 中國企業과 合作投資를 要求하고 있다는 點 等を 充分히 考慮해야 한다.

트럭 輸送 時 地方別로 다른 免許를 取得해야 하거나 다른 地方의 トラック으로 換籍해야 하는 등 各 省이나 市別로 政策이나 制度가 相異한 點을 事전에 綿密히 把握하여야 한다. 또한 中國의 複雜한 稅制는 地域別로 相異하며 物流業體의 稅率은 製造業體의 稅率보다 높다는 點, 外國人 物流企業의 所在地가 特定 産業 團地內에 있을 경우에만 인센티브를 받을 수 있다는 點 等を 考慮해야 한다.

輸送 및 倉庫서비스를 提供하는 外國 物流企業으로서 トラック 等 車輛을 保有할 경우 製造業으로 登錄하는 것이 稅制 惠澤을 누릴 수 있다는 點도 考慮해야 한다.

예를 들면 A級 포워드 免許所持者는 陸上運送, 保稅倉庫, 通關業務를 提供할

수 있으나 外國企業에게 全面 開放하지 않은 點, 航空貨物輸送 時 A級 免許는 中國企業이나 合作企業에게만 許容되고 航空貨物 舟船業體는 A級 免許 外에 中國民間航空局(Civil Aviation Authority) 免許, 韓國國內貨物 免許, トラック運送業 免許 等を 取得해야 綜合物流서비스를 提供할 수 있다.⁴⁹⁾

또한 中國 政府가 發表하는 ‘중국 외국인투자 산업지도 목록(外商投資産業目錄)’⁵⁰⁾에서 該當 事業이 「獎勵」, 「制限」, 「禁止」 中에 어디에 該當하는지 確認해야 한다. 다음 <表 4-3>과 같이 現在 物流 關聯 産業 中 積極的인 外資誘致 對象인 「獎勵」에 該當하는 事業은 道路, 鐵道, 港灣 等の 인프라 整備事業 과 道路貨物運送事業, 海上貨物運送事業 等이다. 「制限」에 該當하는 事業은 國際트럭運送事業, 水運(水運)에 關聯된 事業, 物流 代理店 等이며, WTO加入에 따라 同 事業들도 漸次 開放이 되어 있기는 하지만 아직까지 地方政府의 規制 等이 存在하여 進入이 어려운 狀態이다.

<表 4-3> 物流 關聯 中國外國人投資産業指導目錄의 主要內容

區分	産業 內容
獎勵	<ul style="list-style-type: none"> · 道路貨物 運送會社 · 鐵道 主幹線網의 建設 및 經營(中國 側이 過半數 持分 確保) · 港口內 共用埠頭施設의 建設 및 經營 · 航空運輸會社(中國 側이 過半數 持分 確保)
制限	<ul style="list-style-type: none"> · 道路 旅客 運輸 · 國境出入 自動車 運送 · 水上運輸 (中國 側이 過半數 持分 確保) · 鐵道 旅客 運輸(中國 側이 過半數 持分 確保)
禁止	<ul style="list-style-type: none"> · 航空 交通管制 會社

資料 : 탁세령, “中國 物流市場의 開放과 우리의 進出方案,” 「輸銀海外經濟」 2005年 3月號, 韓國輸出入銀行, 2005, p.33.

49) 김미득, “國內 포워딩業界 中國進出現況,” 「해사프레스」, 2003.9, p.141.

50) ‘中國外國人投資産業地圖目錄’(外商投資産業目錄, 2004年修訂)의 具體的 內容은 韓國輸出入銀行 웹 사이트(www.koreaexim.go.kr) 中國經濟情報란의 ‘새로운 中國 外國人 投資 産業指導 目錄(2005年 1月 1日 施行)을 參照.

現在 ‘地方道路運輸管理條例’ 等の 交通條例는 地方 政府의 裁量으로 決定, 運營되고 있으며, 陸上 및 海上 運送에 대해서는 金額에 따라 地方政府에게 認可를 委任하고 있다. 따라서 進出 豫定地域이 다른 地域과 다른 自體 規定이 있는지 調査해야 한다.

3. 戰略的 提携를 통한 大型化 推進

포워더 等 零細한 國內 物流企業은 海外進出을 推進할 餘力이 없다. 포워더는 물론 輸送業體, 倉庫業體 等도 零細하기는 마찬가지여서 貨主가 要求하는 專門化된 綜合物流서비스를 提供하는데 어려움이 많고 中國 等 海外進出은 엄두도 못 내고 있다. 北美와 유럽의 有數한 物流業體는 資本金, 從業員 規模面에서 大型化를 推進하였고, 이를 바탕으로 自國과 周邊國은 물론 海外進出을 擴大하여 글로벌 네트워크를 構築하고 있다.

中國에서 活動 中인 外國 및 中國의 第3者 物流 提供者는 向後 自體的인 成長보다는 引受合併이나 戰略的 提携 또는 合作投資를 통하여 急成長中인 中國 物流市場에서 競爭優位 確保를 위한 戰略을 推進할 것으로 豫想된다. 外國界 第3者 物流 提供者는 中國 또는 外國 物流企業의 引受合併이나 戰略的 提携를 통한 成長戰略을 推進할 것으로 豫想되는 反面 中國 第3者 物流提供者는 韓國國內 物流企業 또는 外國 物流企業과 戰略的 提携를 통한 戰略을 推進할 것으로 豫想된다.

이처럼 外國界 第3者 物流서비스 提供者와 中國 第3者 物流 提供者의 成長戰略이 다른 理由는 各各 顧客이 期待하는 要件이 相異하기 때문이다.

따라서 韓國國內 物流企業의 中國 物流市場 進出을 擴大하기 위해서는 포워더, 輸送業體, 倉庫業體 等の 大型化를 推進하여 海外物流市場에 進出할 수 있는 力量을 確保하도록 해야 한다.

특히 外國 物流企業에 대한 規制緩和가 段階的으로 推進되면 中國物流市場의 地殼變動이 豫想되는 만큼, 國內 物流企業의 大型化는 中國 物流企業이나 外國 物流企業을 引受하기 위해서도 推進해야 한다. 韓國 物流企業의 大型化를 推進하기 위해서는 競爭을 制限할 引受合併은 嚴格하게 制限하되 中小 物流企業間 또는 大企業과 中小企業間 引受合併을 誘導하여야 한다.

물론 物流企業間 引受合併을 促進하기 위해서는 讓受渡 過程에서 發生하는 讓受渡所得稅 等 稅制惠澤을 賦與하는 方案이나 大型화된 物流企業에게 施設과 裝備 投資 時 支援을 擴大하는 方案을 積極 檢討해야 한다.

中國 市場에 進出이 決定된 狀況에 있어서도 進出地域과 物流서비스 提供地域의 選擇은 매우 重要한 意味를 갖는다. 中國의 政治, 經濟, 社會, 文化는 地方分權化에 의해 各 省單位 等 地域別로 所得水準 및 社會間接資本 인프라 等に 있어서 深한 偏差를 보이고 있으며, 物流企業의 特性上 中國 全域에 進出하는 것은 投資費用 뿐 아니라 여러 制約條件 等으로 인해 事實上 不可能하다고 볼 수 있다.

이러한 경우 適切한 水準의 收益性을 提供할 수 있는 市場이 形成되어 있는지의 與否를 살피는 것이 重要할 수 있다. 따라서 事業範圍가 制限될 수밖에 없는 進出 初期에는 可能的한 한 韓國 製造業體가 많이 進出해 있는 地域을 優先적으로 攻略해 나가면서 서비스 範圍를 넓혀 나가는 것이 必要할 것이다.

韓國 企業 進出하기 가장 좋은 地域으로 북경(北京), 천진(天津), 청도(靑島) 등이 包含된 環渤海地域을 꼽았다. 上海 隣近의 장강(長江)三角洲圈은 環渤海地域에 비해 陸上物流의 比重이 낮은 곳이어서 메리트가 떨어진다. 珠長江 周邊의 南部地方은 韓國 企業 進出이 거의 없는 곳이어서 아직까지는 注意가 必要하다.

一旦 韓國 製造企業과의 連繫를 바탕으로 下請物流(2PL)에서 事業을 始作한 후 漸次 顧客社를 늘려 第三者 物流로 轉換하는 것이 安定的으로 中國 內 陸上 物流市場에 進出하는 길이다.

앞에서 言及한 것과 같이 外國企業이 中國에서 物流 關聯 事業을 할 경우에는

獨資企業 設立이 許可되지 않은 分野도 있으므로 事前에 이를 調査하여야 한다. 調査대로 合作, 合資, 獨資 企業 中 該當 産業에 대한 許可가 可能한 企業形態를 選擇해야 한다.

특히 內陸 物流市場 攻略을 念頭に 두고 있는 狀況이라면 現地 파트너의 選定은 事業의 成敗를 左右한다고 볼 수 있다. 基本的으로 中國은 ‘關係’가 重要하고 言語 等 諸般條件이 相異한 地域이므로 現地 파트너와의 파트너쉽 構築 없이는 事業營爲가 어렵다고 볼 수 있다. 특히 中國 物流企業은 大部分 物流經路上 縱的結合體로 構成된 集團인 경우가 많다. 따라서 中國 現地人の 名義만을 빌려 合資會社 形態로 事業을 運營하는 것은 近視眼的인 思考에 그칠 可能性이 높으며 이들 企業과 積極的인 合作의 形態로 物流事業에 進出하는 것이 바람직할 것이다.

中國 物流市場에 進出하려는 企業들은 優先 中國에서 需要가 增加하고 있는 第3者 物流(3PL) 分野에 進出하는 것이 바람직할 것이다. 앞서 살펴본 바와 같이 現在 中國 企業들의 3PL 需要는 每年 30%씩 急速히 增加하고 있다. 따라서 中國보다 3PL 서비스 提供에 經驗과 技術을 保有한 韓國 物流企業들의 進出이 有利할 것으로 보이며, 進出 初期에는 우리나라에서 進出한 企業들의 中國 內 物流를 擔當하는 業務를 進行하면서 經驗을 蓄積해야 할 것이다. 倉庫管理 分野의 進出도 有力한 것으로 보인다. 中國의 物流業務 中 倉庫分野는 우리나라에 比해 管理시스템이 落後되어 있어 不必要한 間接費用을 發生시키는 主要因으로 指摘되고 있다. 따라서 中國 企業의 倉庫管理를 代行하거나, 倉庫管理시스템 運營을 諮問하는 等の 事業도 展望이 있을 것으로 보인다.

中國 內 立地로는 輸出加工區, 保稅區, 開發區 等を 考慮해 볼만 하다. 輸出加工區와 같은 特殊地域은 다른 地域에 比해 일찍이 物流 인프라가 整備된 地域으로 各種 政府支援도 있으므로 相對的으로 條件이 有利하며, 다른 地域보다 商品의 物動量이 많아서 顧客을 찾기도 容易하다.

한편, 香港企業과의 合作方案도 考慮해볼 만하다. 中國과 香港이 締結한 經濟

協力協定(Closer Economic Partnership Arrangement)에 따르면, 홍콩企業⁵¹⁾의 경우 獨資企業을 세울 수 있는 등의 惠澤이 있으므로, 이들 企業과의 合作을 통한 進出이 더욱 有利할 수 있다.

中國에서 活動 중인 外國 第3者 物流 提供者는 大部分 多國籍 企業의 物流活動을 支援하고 있다. 中國 第3者 物流는 中國 企業에게 物流서비스를 提供하고 있다.

다시 말하면 外國界 第3者 物流 提供者가 中國 企業에게 物流서비스를 提供할 만큼 아직 中國의 物流서비스 아웃소싱 市場이 活性化되지 않았고, 關係와 低廉한 物流費를 重視하는 中國 企業들은 中國 第3者 物流 提供者를 選好한다. 따라서 中國에 進出할 韓國 物流業體는 優先적으로 目標顧客을 韓國企業에게 焦點을 두고 漸次 多國籍 企業과 中國企業으로 서비스 範圍를 擴大하는 戰略을 推進해야 한다.

韓國 製造業 또는 流通企業을 支援하기 위한 物流企業으로서 倉庫나 政府시스템 등을 갖추어 物流活動을 遂行하는 方案을 推進해야 한다.

TLI AP調查에서 나타났듯이 倉庫管理는 物流企業의 核心活動中 하나로서 다른 物流企業과 파트너關係를 構築하지 않고 直接 管理하는 傾向이 強하기 때문이다.

물론 國內 物流企業間 또는 韓國 物流企業과 中國 物流企業 또는 韓國國內 物流企業과 外國 物流企業間 提携를 통하여 國內 製造, 流通企業에게 物流서비스를 提供하는 方案도 推進해야 한다.

4. e-Logistics 基盤의 先進物流서비스 提供

中國 政府는 情報化를 促進시키기 위한 政策을 積極 推進하고 있고, 中國企業들도 多様な 形態로 情報시스템에 대한 投資를 擴大하고 있으나 中國의 貨主 및

51) 홍콩企業의 定義는 “홍콩에서 設立·登錄된 會社로 雇傭人力 50% 以上이 홍콩인 企業이거나 홍콩에서 3年 以上 事業經驗이 있는 香港法人”을 말한다.

3PL은 大體로 情報技術의 導入이 不振한 實情이다.

中國의 中小 3PL은 物流서비스의 向上을 위해서는 IT 시스템의 導入이 必需的이라는 事實을 充分히 認識하고 있으나 莫大한 投資費가 所要되고 專門人力이 必要하다는 點에서 어려움을 겪고 있는 것도 事實이다.

現在 EDI, 輸送管理, 倉庫管理 等 分野의 情報시스템 導入은 60%以上이나 바코딩, GPS(Global Positioning System), ERP(Enterprise Resource Planning), DSS(Decision Support System) 등의 情報化는 20~40% 水準에 不過할 만큼 e-Logistics는 發展하지 못했다. IDC(International Data Corporation)에 의하면 中國 中小企業이 e-Logistics에 投資하는 費用은 年間 5000달러에 不過하여 多國籍 企業의 150萬 달러와 比較할 때 情報化水準은 相當히 낮다고 指摘하였다⁵²⁾.

中國 貨主가 外國 第3者 物流 提供業體로부터 期待하는 分野가 곧 IT 技術 分野다. 現在 國內 物流企業 中에서도 情報시스템 導入이 未盡한 企業도 많이 있으나 第3者 物流를 指向하는 物流企業들은 最新화된 情報技術이나 소프트웨어를 具備 한 業體가 多數 活動하고 있다.

또한 國內 製造業體나 流通業體의 相當數가 情報技術을 導入하고 있는 경우가 많고 이러한 顧客들을 對象으로 物流서비스를 提供하는 物流企業들의 情報시스템은 相當한 水準에 올라 있다. 아울러 政府 次元에서도 次世代 動力事業으로 多様な 分野에서 情報化 事業을 積極 推進 中이므로 物流分野의 情報化는 一層 高度化될 것으로 豫想된다.

따라서 中國 物流市場에 進出하려는 韓國國內 物流企業은 專門人力, 소프트웨어, 情報시스템 業體와 提携 等を 通하여 IT基盤의 物流서비스를 提供할 수 있는 能力을 갖춰야 한다.

衛星通信, 無線通信技術, 웹/인터넷基礎의 EDI, APS 等과 같은 進步되고 廣範圍한 IT 技術을 活用함으로써 다른 物流企業과 서비스 差別化를 推進하고, 長期

52) Robert. J. Easton, "on the Edge, the Changing Face of Supply Chain Management in China," *Accentuate Supply Chain Management.*, Apr. 10.15, 2003, p.10.

的인 管理費用을 減少시킬 수 있어야 한다.

現在 中國 企業들의 情報化 水準이 낮은 分野의 노하우와 技術力을 바탕으로 中國貨主 또는 物流企業에게 서비스를 提供할 수 있는 力量을 갖춰야 한다. 아울러 通關書類 온라인 시스템이나 e-Payment, 供給者 危險管理 等に 대한 서비스를 提供할 수 있어야 한다.

5. 政府次元의 韓·中 物流協力시스템 構築

短期的으로는 交通·物流部門의 協力強化를 위해 韓·中間의 鐵道, 道路, 航空, 物流(海運 包含)의 部門別 政府次元의 協力會議을 活性化해야 하며 兩者間 會議을 韓·中·日 3國間 會議로의 擴大를 推進해야 할 것이다.⁵³⁾

따라서 協力會議의 主要 議題 및 論議事項을 協議하기 위한 韓·中間의 物流·交通部門 研究協議會를 構成하여 共同研究 및 懸案 協議가 可能な 體制를 構築해야 한다.

또한 既存의 東北亞 交通關聯 協議가 이루어지고 있는 APEC交通長官會議 및 交通實務그룹(Transportation Working Group)會議, ASEM會議, PECC會議(Pacific Economic Cooperation Council), ESCAP會議, 豆滿江開發事業과 關聯된 UNDP會議 等を 積極 活用하여 韓·中 兩國의 共通懸案을 論議하여야 할 것이다.

APEC 交通實務그룹 3個 調整委員會議 프로젝트를 積極 推進하며, ESCAP ALTID(Asian 13rd Transportation Infra structure Development) 프로젝트의 協力體系 強化(아시아횡단鐵道事業과 아시아Highway事業)도 摸索되어야 한다.

그리고 南北韓 交通網 連結로 인한 韓·中 兩國의 共同利益을 認識시켜야 하며

53) 이창재·박상수·홍익표, “東北亞 經濟協力戰略研究,” 「政策研究」99-07, 對外經濟政策研究院, 1999, p.170-175.

南北韓交通網 連結을 위한 關聯 國家들의 協力體系를 構築해야 하며, 東北亞 運送市場 活性化를 위한 協議體에 北韓의 參加를 積極 誘導해야 할 것이다.

中期的으로는 交通·物流部門의 東北亞 運送市場 單一化를 위한 協力を 強化하여 韓·中 兩國間의 運送市場 自由化를 沮害하는 法的·制度的·技術的 障壁을 解消시켜야 하며, 交通技術關聯 R&D의 共同 推進도 摸索되어야 할 것이다.

또한 國際運送과 關聯된 國際運送協定(例: 國際鐵道貨物運送協約(CIM), 國際鐵道運送協約(SMGS), 道路通行協約, 道路標識 및 信號協約, 國際道路貨物關稅協約, 商業用車輛 臨時通過協約, 컨테이너輸送關稅協約, 國境通過物資管理協約等)에 韓·中兩國의 積極 加入이 이루어져야 할 것이다.

이밖에 國家別로 相異한 運送關係 國內 法律 및 規制·通關·EDI·運送書類 等の 問題를 解決하기 위한 地域協力 프로그램의 施行을 推進하고, 各國間의 相異한 法律 및 制度로 인한 紛爭을 神速하게 解決할 수 있는 紛爭解決 메커니즘을 構築하는 한편, 韓·中 兩國間의 運送手段, 運送機具, 複合運送 等の 運營을 圓滑히 할 수 있는 地域標準機構를 設立해야 한다.

또한 長期的으로 韓·中·日 統合運送시스템(Integrated Transport Network)이 構築되어야 할 것이다. 機能的이고 效率的인 共同運送市場을 創設하고 사람과 貨物移動의 自由로운 서비스를 提供해야 한다.

交通·物流部門의 汎國家的인 Network 構築을 위해 그 目標, 優先順位, 財政支援問題 等に 대한 構想을 樹立하고, 共同交通政策에 關한 協定을 締結해야 한다.

또한 共同的 標準 마련을 통해 互換possible한 交通네트워크의 構築이 必要하다. 道路의 建設 및 信號裝備는 國際的인 標準 및 規範에 따라 建設, 車輛의 免許와 規制를 一元化하고, 鐵道는 軌間·터널規格·信號·通信 等の 標準化, 類似한 鐵道運營統制시스템 運營 및 鐵道車輛의 標準化를 實現하며, 航空部門에서는 國際機構에 의해 調整되는 標準화된 航空管制시스템을 運營해야 할 것이다.

이와 같은 統合運送시스템 構築에 必要한 財源確保를 위해 東北亞 開發銀行과 같은 域內 國際金融機關의 設立이 要求된다.

海運部門에서도 短期的으로는 多者間 協力の 與件 造成이 必要하다. 이 地域 國家들 間에 多者間 協力體制 構築에 對한 論議를 始作함으로써 協力の 與件을 造成해야 할 것이다.

優先 海運關聯 閣僚會議을 開催하여 東北亞地域 海運의 狀況과 世界 海運環境 變化에 對한 意見을 交換하는 한편 多者間 協力の 推進 與否를 協議해야 한다. 그리고 閣僚會議의 定例化를 推進해야 한다. 나아가서는 多者間 協力體制 構築을 위한 共同研究에 着手함으로써 雙務的 協力體制를 多者間 協力體制로 轉換해야 한다는 共同認識을 蓄積해야 할 것이다.

그리고 必要時에는 共通問題에 對한 討論 및 세미나를 定例化시키는 方案도 摸索해야 한다. 한편 中國 및 臺灣의 WTO加入은 多者間 協力體制 構築과 이 地域 海運市場에 對한 共通의 認識 擴大에 肯定的인 要因으로 作用할 것이다.

中期的으로는 兩國間의 協力機構 設置 및 海運自由化 實現을 위하여 政府間의 協력이 要求된다. 協力の 與件을 造成한 다음에는 多者間 協력을 推進하는 中心 機構를 設立하고 이 地域 海運市場의 自由化 및 共同海運政策을 實現해야 한다.

多者間 協力體制를 效果的으로 推進하기 위해서는 共同海運政策 또는 市場統合의 諸般問題를 論議하고 合議하기 위한 推進機構가 必要하다.

따라서 이 地域의 海運問題를 共同으로 論議하고 調整하며, 共通의 目標을 設定하고 推進할 수 있는 常設機構로서 「東北亞 海運協議體 : North East Asia Maritime Council : NEAMCO)」를 設置하는 것이 바람직하다.

이 機構에는 可能한 한 韓國, 日本, 中國, 北韓, 臺灣, 香港 등이 모두 參席하는 것이 바람직하나, 如意치 않을 경우엔 韓國, 日本, 中國 등 3國만의 參與로 始作할 수도 있다.

協力機構의 性格, 任務, 權限, 規模, 事務所 位置 등은 共同研究 및 閣僚會議에서 決定될 事案이나, 可能한 한 우리나라에 事務局을 設置하도록 努力할 必要가 있다.

協力機構가 設置된 다음에는 多者間 海運協力體制 構築方案을 本格的으로 論

議하고 推進해야 할 것이다. 優先 現在의 雙務協定을 完全히 代替할 수 있는 「域內 海運 自由化協定」을 締結해야 한다. 이 協定을 締結함으로써 東北亞地域에서 航路開設이 完全 自由化되고, 參與 國家間 國際海運去來가 自由化된다. 즉 다른 會員國 船社가 自國에서 서비스商品을 自由롭게 販賣할 수 있게 된다. 이 段階에서는 域內海運市場의 效率性 追求가 本格化되고 域外市場과의 差別化가 씩트면서 地域主義가 實質的으로 胎動하기 始作한다.

그리고 다른 政策分野에서도 共同海運政策이 摸索되는 契機가 된다. 또한 域內海運 自由化가 實現되는 前後의 時期에 「世界 海運問題에 대한 共同對應協定」을 締結함으로써 世界 海運舞臺에서 東北亞의 影響力을 確保해 나가야 한다.

域外 共同 對應은 海運市場의 效率性 程度를 基準으로 한 區分이 아니고 世界海運問題나 域外國家の 問題에 대한 共同對應(域外共同海運政策) 與否를 基準으로 區分한 것이다. 具體的으로는 東北亞 海運市場에서 不當行爲를 恣行하는 域外船社, 또는 東北亞 海運産業에 不利한 政策을 施行하는 外國政府, WTO의 뉴라운드 協商과 같은 國際海運 問題에 대해 共同으로 對應한다는 協定을 말한다.

특히 WTO의 뉴라운드 協商은 東北亞 海運共同체 摸索의 重要한 契機가 될 수도 있다.

長期的으로는 共同海運市場 造成을 目標로 域外問題에 대한 共同對應과 域內海運自由化가 實現된 다음에는 이 地域 海運市場의 效率性을 本格的으로 向上시킬 수 있는 共同管理政策을 推進함으로써 共同海運市場을 造成해야 한다.

共同市場의 造成을 위한 政策分野로는 市場의 標準化 및 單一化, 投資 및 設立의 自由化 등이 重要한 事案이다.

海運市場의 標準化 및 單一化 政策에서는 海運市場의 共同競爭秩序 및 環境基準 確立. 海上運送에 關聯된 書類 및 節次의 標準化 또는 單一化, 裝備 또는 施設의 規格 標準化 또는 單一化, 各種 資格基準 共同化 등이 推進된다. 그리고 投資 및 設立의 自由化 政策은 다른 會員國 사람이 自國에서 船社를 自由롭게 設立하거나, 引受·合併을 할 수 있고, 人力의 雇傭에서도 差別待遇를 받지 않게

하는 것이다.

窮極적으로는 東北亞 海運市場 統合을 推進하여야 하며, 共同海運市場을 造成한 다음에는 東北亞 海運市場의 統合을 摸索할 수 있다.

完全한 單一 市場 및 單一 海運政策의 推進은 國家 主權에 미치는 影響이 相當함으로 빠른 時期에 實現하기는 어렵다. 따라서 海運이 交易 및 物流體制 改善을 위한 實用的인 分野라는 點에 着眼하여 主權에 影響을 주지 않는 範圍에서 段階的으로 推進해야 한다. 海運市場의 統合은 優先 各國의 國內運送市場(cabotage)의 開放 및 統合에서 出發해야 할 것이다.

國內 港灣間의 海上運送市場을 開放 및 統合시킴으로써 東北亞 海運市場의 國境 障壁을 完全히 廢止해야 한다. 그리고 東北亞地域 海運産業의 中長期 發展戰略을 共同으로 樹立하여 執行하도록 해야 한다.

第 V 章 結 論

中國經濟는 改革開放 后 20餘年間 持續的인 高速成長을 이루었으며 2001年 11月 正式으로 WTO에 加入으로 그 成長이 더욱 彈力을 받고 있다. 이제 世界經濟는 中國이라는 國家의 經濟 活動에 中國을 中心으로 새로운 交易패턴이 發生하고 있다.

1990年代부터 中國의 中央政府는 物流産業을 中國 經濟發展의 動脈으로 看做하고 中國의 個別企業, 各種 産業 및 中國의 國民經濟가 國際的으로 競爭力을 갖게 하는 重要的 支援役割을 하는 産業으로 認識하기 始作하였다. 이런 狀況에서 中國 中央政府는 各種 措置를 마련하여 強力하게 執行하고 있다.

그럼에도 不拘하고 中國 工業企業의 生産原價 中 物流費가 차지하는 比率은 40%를 넘고 있으며 이를 社會 全體의 物流費用으로 換算하면 全體 GDP의 20%나 차지하고 있는 狀況이다.

이러한 問題點을 解決하기 위하여 中國政府는 物流産業에 대한 規制緩和를 始作했으며, 各 企業들도 物流를 第3의 利益源으로써 認識하고 先進技術을 導入하여 自體 物流시스템을 갖추는 等 企業 內部的 物流管理水準을 向上시킴으로써 物流費를 節減시키려는 努力을 展開하고 있다.

한편으로는 多國籍 企業을 비롯한 많은 製造企業들이 中國으로 生産工場을 移轉하고 巨大 中國 內需市場으로 販賣市場을 넓혀나가면서 內需物量 또한 急速히 增加하고 있고 이러한 中國內需 物流市場을 겨냥한 事業 機會가 더욱 擴大되고 있는 狀況이다.

中國 物流市場은 이러한 機會를 提供함과 同時에 政治, 經濟, 社會, 文化 및 地域的인 障壁이 아직까지도 尙存하고 있어 進出 自體를 가로막거나 進出하더라도 商業擴大가 매우 어려운 實情이다.

中國에 進出한 韓國 製造企業은 지금 巨大 中國市場을 相對로 하는 物流問題

解決이 必須的이다. 이는 韓國 物流企業의 事業機會 擴大와 맞물려 時急히 解決해야 할 事案이 되고 있다.

中國의 物流産業은 아직 初步段階에 머물고 있고, 外資企業들 뿐만 內資企業들도 物流管理의 效率化를 위해 物流서비스의 아웃소싱을 擴大하고 있는 등 中國 物流産業의 成長 潛在力이 크므로 韓國 物流業體의 對 中國 進出擴大 方案을 마련해야 한다.

이를 위하여 中國市場 進出을 計劃하고 있는 韓國 物流企業들은 中國市場에 대한 充分한 市場檢討가 必須的으로 先行되어야 할 것이다. 또한 目標市場 및 地域의 明確化를 通하여 核心力量을 強化하여야 한다.

또한 現在까지도 그 法的인 實體와 節次가 明確하지 않은 中國의 物流關聯 市場政策과 法制度에 대한 體系的인 分析과 理解가 必須的이다.

한편으로는 巨大 中國內需市場을 先占하기 위하여 無限競爭을 펼치고 있는 글로벌 巨大物流企業과의 競爭을 위하여 戰略的 提携를 通한 大型化를 推進하여야 하며 一次的으로는 國內 進出企業과의 第3者 物流 協力라인을 構築하는 것도 先行되어야 할 課題이다.

또한 韓國의 先進化된 情報通信技術을 바탕으로 差別化된 先進物流서비스를 提供함으로써 差別化된 競爭力을 確保하여야 한다. 政府次元에서는 韓·中 交通·物流 共同協力시스템을 構築하여 韓·中 兩國의 相互發展戰略을 長期的으로 摸索하고 實現하여야 할 것이다.

參考文獻

1. 國內文獻

- 강승호, “中國의 東北振興戰略 : 韓中協力과의 關聯性을 中心으로”, 「韓國과 國際政治」, 第21卷 第1號, 韓國國際政治學會, 2005.
- 김미득, “國內 포워딩業界 中國 進出現況.” 「해사프레스」, 韓國海運新聞, 2003.9.
- 김정하, “中國 各 運送部門別 物流現況(中國市場攻略の決め手は何か/平田義童 整理本).” 韓進物流研究院, 2004.
- _____, “中國 Logistics 市場現況(中國의 Logistics市場/平田義童).” 韓進物流研究院, 2004.
- 김종철, “貨主와 物流企業間的 戰略的 物流協力體制 構築 方案”, 「貿易學會 誌」, 第26卷 第4號, 韓國貿易學會, 2001.9.
- 김종철·권오경, “物流管理形態가 物流서비스 및 物流成果에 미치는 影響에 關한 實證的 研究,” 「國際商學」, 第18卷 第4號, 韓國國際商學會, 2003.12.
- 박창호. “韓中 海運物流 與件變化와 展望; 韓國 首都圈과 北中國地域을 中心으로”. 『韓國港灣經濟學會 秋季學術세미나 發表論文集』, 2002.
- 백종실, “中國物流市場의 第3者物流(3PL) 動向과 示唆點.” 『海洋水產動向』. 韓國海洋水產開發院, 2003.
- 서수완·김승철, “中國 物流市場 進出을 위한 發展的 提言.” 「東北亞物流流通研究」, 第10卷 通卷16號, 中央大學校 東北亞物流流通研究所, 2004.
- 원동욱, “中國의 物流戰略과 東北亞 物流中心地論의 再檢討.” 「韓國과 國際政治」, 第21卷 1號(通卷48號), 韓國國際政治學會, 2005.
- 이창재·박상수·홍익표, “東北亞 經濟協力戰略研究.” 「政策研究」, 99-07, 對外經濟政策研究院, 1999.
- 仁川發展研究院, 『中國의 東北地域 開發과 南北韓』, 2005.

日通綜合研究院 『中國物流의 基礎知識』, 2005.1.

임중관. “中國의 物流環境 變化와 東北亞 物流中心地化戰略의 補完方案.” 『第10次 物流政策討論會 發表資料集』, 2004.

이아름, “世界物流基地로 浮上하는 中國,” 「物流」 起稿資料 通卷4號, 2003.3.

이충배·김성원, “글로벌 物流戰略이 企業成果에 미치는 影響에 關한 實證 研究,” 『國際商學』, 第17卷 第2號, 韓國國際商學會, 2002.8.

탁세령, “中國 物流市場의 開放과 우리의 進出方案.” 「輸銀海外經濟」 2005年 3月號, 韓國輸出入銀行, 2005.

_____, “中國의 地域開發 및 物流發展 計劃과 示唆點,” 「輸銀海外經濟」 2005年 11月號, 韓國輸出入銀行, 2005.

하명신·오영학, “第3者 物流가 物流成果에 미치는 影響에 關한 研究,” 『國際商學』, 第18卷 第1號, 韓國國際商學會, 2003.

韓國輸出入銀行. “우리나라의 對中國 投資現地法人 經營現況 分析.” 2004.1.

現代商船. 海運研究室, “中國物流市場 現況 및 投資展望.” 內部企劃調查資料, 2003.

2. 外國文獻

China Daily. 2001.8.29.

Morgan & Stanley, Spot the early bird—china logistics. 2001.

Robert. J. Easton, "on the Edge, the Changing Face of Supply Chain Management in China," *Accentuate Supply Chain Management.*, Apr. 10.15, 2003.

貴州人民出版社, 中國物流藍皮書(上, 下), 2003.

金眞·唐浩, 『現代物流』, 中國北京中國物資出版社, 2002.

上海人民出版社，中國產業地圖 2004.

李學偉，『中國物流交易模式概理論』，中國北京清華首大學出版社，2004.

丁俊發，‘入世三年與中國物流業’ . 2004.

中國經濟出版社，中國行業發展報告(交通運輸業)，2004.

中國交通運輸業發展報告. 2003.

中國社會科學院，「2003年 中國 都市物流市場調查研究報告書」，2003.

中國物流年鑑. 香港付貨人委員會出版，2002.

中國物流與采鑑購聯合會，中國物流發展報告(2003-2004)，中國物資出版社，2004.

中國物流年鑑， 2004.

中國國家經濟貿易委員會經濟運行局，南開大學現代物流研究中心，2003.

中國國家經濟貿易委員會經濟運行局· 『中國現代物流發展報告』， 南開大學現代物
流研究中心，2002.

夏春玉，『現代物流概念』，中國北京首都經濟貿易大學出版社，2004.

黃中鼎，『現代物流管理學』，中國上海北財經大學出版社，2004.

3. Internet Site

www.koreaexim.go.kr

<http://www.kita.net>

<http://hli.re.kr>

<http://www.chinawuliu.com.cn>

www.caac.gov.cn

www.china.com.cn

www.chinamor.cn.net

www.chinawuliu.com.cn

www.mofcom.gov.cn