

2009년 8월

석사학위논문

중국 물류산업의 효율적 구축을 위한
개선방안에 관한 연구

조선대학교 대학원

무역학과

이 미 호

중국 물류산업의 효율적 구축을 위한 개선방안에 관한 연구

A study on Improvement Plan for Efficient Build-up of the
Chinese Logistics Industry

2009년 8월 25일

조선대학교 대학원
무역학과
이미호

중국 물류산업의 효율적 구축을 위한 개선방안에 관한 연구

지도교수 박 노 경

이 논문을 석사학위신청 논문으로 제출함

2009년 4월 일

조선대학교 대학원

무 역 학 과

이 미 호

이미호의 석사학위 논문을 인준함

위원장	조선대학교	교수	_____ (인)
위 원	조선대학교	교수	_____ (인)
위 원	조선대학교	교수	_____ (인)

2009 년 5월 일

조선대학교 대학원

목 차

ABSTRACT

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	3
제2장 중국물류산업의 발전과정 및 현황	4
제1절 중국물류산업의 발전과정	4
제2절 중국물류산업의 현황	7
1. 중국물류산업의 개요	8
2. 중국물류산업의 운송 분야별 현황	12
제3절 중국물류산업의 주요 지역별 현황	25
1. 서부지역	25
2. 동북3성	31
3. 중부지역	35
제3장 중국물류산업의 문제점	37
제1절 정부정책의 문제점	37
1. 정부관리체계의 비효율성	37
2. 관련법규의 미비	38
3. 물류인적자원관리의 문제점	41
제2절 물류업체의 문제점	41
1. 물류에 대한 인식 부족	41

2. 서비스능력의 한계	41
3. 물류부문의 기초설비 불비	41
4. 정보기술의 낙후	42
제3절 화주기업의 문제점	44
1.물류전문인력 부족	44
2.물류인프라의 부족	45
제4장 중국물류산업의 효율적 구축을 위한 개선방안	47
제1절 물류중심지화의 구축	47
1. 중국물류산업의 발전추세	47
2. 중국물류인프라의 전망	48
3. 물류중심지화의 필요성	48
제2절 국가정책의 지원	50
1. 물류발전의 무질서를 초래한 원인	50
2. 물류업 입법 미흡	52
3. 입법 강화, 물류시스템 보완	53
제3절 물류서비스의 효율성 제고	55
1. 물류서비스의 동향	55
2. 물류서비스 개선	55
3. 고객 서비스의 제고	56
4. 공급 사슬 관리	57
제4절 화주기업의 경쟁력 강화	58
1. 화주기업의 인식 변화	58
2. 자가 물류부서의 해소	59
제5절 종합물류기지의 개발 및 관세자유지역의 운영	60

1. 종합물류기지의 개발	60
2. 관세자유지역의 운영	60
제5장 결론	62
참고문헌	64

표 목 차

<표 1> WTO가입후 교통운송시장 외자개방시간표	7
<표 2> 2008년 전국 물류운행 상황보고	8
<표 3> 주요 운송수단별 화물 물동량 추이(2001-06년)	10
<표 4> 운송 분야별 여객 수송실적	13
<표 5> 운송 분야별 화물 수송실적	14
<표 6> 중국의 수송수단별 특성	24
<표 7> 충칭완저우(萬州) 현대물류단지 개요	29
<표 8> 지린성(吉林省)의 도시별 발전계획	34
<표 9> 기업 업무확장의 주요 내부요인	43

그림 목 차

[그림 1] 물류기업의 기원과 미-일-중간 전과과정	4
[그림 2] 중국 전 사회물류총액 및 부가가치 증가추이	9
[그림 3] 주요 운송수단별 화물 물동량 증가율 추이	10
[그림 4] 운송수단별 화물 물동량 비중 비교	11
[그림 5] 중국 물류업 고정자산 투자 추이(2002-06년)	12
[그림 6] 국가 주요 도로 시스템	17
[그림 7] 중국 주요철도 노선도	18
[그림 8] 중국연해항만 분포도	20
[그림 9] 한국 수출기업 韓中 공급사슬 발전추세	58

ABSTRACT

A Study on Improvement Plan for Efficient Build-up for the Chinese Logistics Industry

Li Mei Hao

Advisor: Prof. Park Ro-Kyung Ph .D.

Department of International Trade

Graduate School of Chosun University

The purpose of this thesis is to investigate the development process, present situation, problems of logistics industry in China, and also to make a suggestion for the improvement plan for efficient build-up for Chinese logistics industry.

The Chinese government, recently, recognised 'Logistics' as one of the core industry in economy, and therefore it made avast amount of provide infrastructure to the industry and lowering its restrictions, for foreign investors and their business, is in motion. Meanwhile, the market envelopment is also changing. Traditional logistics system, which has separate suppliers for each functions (Transportation, Warehouse, Insurance, etc), is turning into more integrated system that can provide multiple function from one provider.

Logistics is the art and science of managing and controlling the flow of goods, energy, information and other resources like products, services, and people, from the source of production to the marketplace. It is difficult to accomplish any marketing or manufacturing without logistical support. It involves the integration of information, transportation, inventory, warehousing, material handling, and packaging. The operating responsibility of logistics is the geographical repositioning of raw materials, work in

process, and finished inventories where required at the lowest cost possible.

In business, logistics may have either internal focus (inbound logistics), or external focus (outbound logistics) covering the flow and storage of materials from point of origin to point of consumption (see supply chain management). The main functions of a logistics manager include Inventory Management, purchasing, transport, warehousing, and the organizing and planning of these activities. Logistics managers combine a general knowledge of each of these functions so that there is a coordination of resources in an organization. There are two fundamentally different forms of logistics. One optimizes a steady flow of material through a network of transport links and storage nodes. The other coordinates a sequence of resources to carry out some project.

The problems of logistic industry in China are imbalance of demand and supply, low level of information-oriented society, not strong policy for contingency and transparency caused from the sound social norm, shortage of recognition for logistics, infrastructure, human resource, low level of information technology, and insufficient law for management of logistics.

The improvement plan for efficient build-up for the Chinese logistics industry is as follow.

First, constructing the logistic-centered hub scattered in China for several places, for example, Shanghai, Beijing, Chingtao and so on.

Second, Chinese government should take the role in terms of making the logistic law, logistics system, enhancement of efficiency on the logistics service, development of general logistics center, and management of tariff free area efficiently.

제1장 서론

제 1 절 연구의 배경과 목적

오늘날과 같은 글로벌 경쟁시대에서는 다른 나라의 기업보다 얼마나 저비용 고효율의 물류능력을 갖추고 있는지가 수출제품의 국제경쟁과 교역기회에 직접적인 영향을 주는 중요한 요소의 하나가 된다. 즉 국제경쟁에서 살아남기 위해서는 수송을 중심으로 한 물류의 합리화가 그 열쇠가 된다고 할 수 있다.

세계경제의 글로벌화와 상품 및 생산요소의 국제적 이동의 증대는 국가전체의 경쟁력을 좌우하는 중요한 요소로 부각되었다. 이에 따라 세계적인 기업들은 주요 경제권내에 지역거점 물류체제를 구축하고, 세계 각국은 국제교역 중심항만으로서의 역할을 위해 항만의 허브화를 위한 노력을 하고 있다.

세계경제의 침체 속에서 중국 경제의 성장으로 인해 전 세계의 컨테이너 물동량 중 30%를 차지하고 있는 동북아 물류권의 급성장으로 이들 물동량을 확보하기 위하여 한국, 일본, 중국 등 각국에서는 치열한 경쟁이 이루어지고 있는 실정이다.

중국의 WTO 가입을 전후하여 국제적으로 유명한 글로벌 물류기업들 역시 중국시장을 겨냥하여 합자 혹은 독자기업의 방식으로 중국 물류업무를 전개하기 시작했다. 글로벌 물류기업들은 공항과 항만은 물론 내륙철도지지 운영, 철도화물운송, 트럭운송 및 내수로 운송 등을 연계한 물류네트워크의 구성에 노력하고 있다. 글로벌 기업들은 원가절감에 대한 압박, 대고객서비스에 대한 요구 증대, 리드타임 단축의 필요성 증가, 기업의 글로벌화 심화 등으로 과거 어느 때보다도 물류관리를 통한 경쟁력의 확보와 고부가가치 창출을 위한 전략수립의 필요성을 느끼고 있다. 이로 인해 선진적인 물류 서비스 개념과 기술의 중국 내 도입이 급속하게 이루어지고 있으며 이러한 지속적 성장과 발전으로 물류서비스 방식도 한층 다양해지고 있다. 특히 화물운송대리, 상업배송, 복합운송, 보관운송서비스, 유통가공 등과 같은 물류기능과 전문화된 물류서비스의 발전이 비교적 신속하게 이루어지고 있다. 중국은 물류기초설비 및 장비 등 면에서 점차적으로 규모의 발전을 보이고 있다. 여러 해에 걸쳐 중국은 이미 교통운송, 창고설비, 정보통신, 화물포장 및 운송 등의

면에서 상당한 발전을 이루고 있으며, 지금 현대적 물류를 핵심으로 하는 대규모 물류단지과 물류세터 및 배송센터가 생겨나, 경제발전과 기술진보에 따라 공용통신망의 규모나 기술 및 서비스 수준의 질적인 발전이 이루어지고 있다.

그러나 중국물류는 이제 막 계획경제체제에서 벗어나 전체적으로 아직 초보단계에 있어, 부가가치를 창출할 수 있는 현지 물류기업이 없다는 점에서 외국계 물류기업 간의 치열한 경쟁이 예상되며, 외국기업에 대한 개방 및 세계경제에 있어서의 중국의 역할 제고 및 위상 확립을 위한 정부의 확고한 의지로 인해 중국의 제3자 물류시장 또한 급격된 성장을 보이기 시작하고 있다¹⁾

중국 기업들도 물류선진국과 같은 수준으로 물류기술, 전자상거래, 공급사슬관리(SCM), 생산, 판매시스템, 제3자 물류 등 물류서비스의 개선을 추진하고 있다. 하지만 중국 기업들은 효율적인 물류시스템 구축의 중요성은 인식하고 있으나 물류선진국에 비하여 인프라, 정보기술, 전문 인력 및 시설과 장비 등의 면에서 아직 미흡한 실정이다. 중국의 물류산업은 아직 초보단계에 머물러 북미나 유럽에 비해 물류기술이나 시스템, 네트워크구축 및 물류서비스 면에서 훨씬 뒤떨어져 있다.

중국은 토지자원과 인력자원측면에서는 물류중심지로서 성장할 수 있는 여건을 갖추고 있다고 할 수 있다. 그러나 물류분야에서 앞서가는 한국과 일본, 그리고 싱가포르도 각기 물류중심지와 정책을 국가발전 전략차원에서 경쟁적으로 추진하고 있다. 그리고 싱가포르도 각기 물류중심지화 정책을 국가발전 전략차원에서 경쟁적으로 추진하고 있다. 이러한 상황에서 중국은 세계선진국을 분석하여 상대적으로 잠재력이 있는 인적, 물적 인프라를 개발하여 효율적인 물류서비스를 제공하고 주변국가의 협력을 이룬다면 점차 물류중심 국가로서의 위치에 올라 갈 수 있을 것이다.

따라서 본 연구의 목적은 중국물류산업의 발전과정 및 물류환경의 변화를 살펴보고, 물류산업의 구축의 필요성을 제시함과 동시에 중국물류산업의 지역별 현황을 통해 중국이 물류산업 구축상의 문제점을 고찰하고 이에 대한 해결 및 구축방안을 제시하는데 있다.

1) 원유준 외, 「3PL 사업의 중국진출을 위한 전략 연구」, 『대한안전경영과학회지』, 제8권 제1호, 대한안전경영과학회, 2006.2, p.182.

제 2 절 연구의 범위 및 방법

세계의 경제가 급속히 진전되면서 중국이 WTO의 회원국이 됨으로 세계의 공장역할을 더욱 증대하였다. 이에 따라서 중국에서 증가하고 있는 물동량을 처리하고 중국이 경제발전을 촉진하는 물류중심지의 역할이 매우 중요해지고 있다. 이러한 관점에서 본 논문은 중국이 급변하는 세계경제에 있어서 중요한 물류중심지로서 자리 잡기 위한 물류중심지 구축의 문제점과 구축방안을 고찰하였다.

본 논문은 중국의 물류환경과 발전방향에 대한 분석을 통해 중국물류산업의 효율적 구축을 위한 개선방안을 제시하는 것이다. 이러한 연구를 함에 있어, 향후 중국이 물류분야에서의 경쟁력을 가지기 위한 방안을 모색하고자 지난 몇 년간의 자료를 토대로 문헌조사와 더불어 최근 많이 논의되고 있는 중국에 관련된 논문, 전문 연구기관의 연구보고서, 자료집, 통계자료를 활용하고 전문 논문집 및 정기 간행물의 자료 등을 활용하여 중국과 주요 물류거점 국가와의 물류중심지 구축방안을 비교 연구하였다.

본 논문은 연구목적을 달성하기 위하여 아래와 같이 5개의 장으로 구성되어 있다.

제1장에서는 연구의 배경과 목적 및 연구의 범위와 방법을 간략히 기술하였다.

제2장에서는 중국물류산업의 발전과정 및 현황을 연구함으로써 각 운송 분야별, 주요 지역별 현황을 살펴보았다.

제3장에서는 중국물류산업의 발전과정 및 현황을 연구함으로써 그의 문제점을 제기하였다.

제4장에서는 중국물류산업의 효율적 구축의 필요성과 개선방안을 구체적으로 설명하였다.

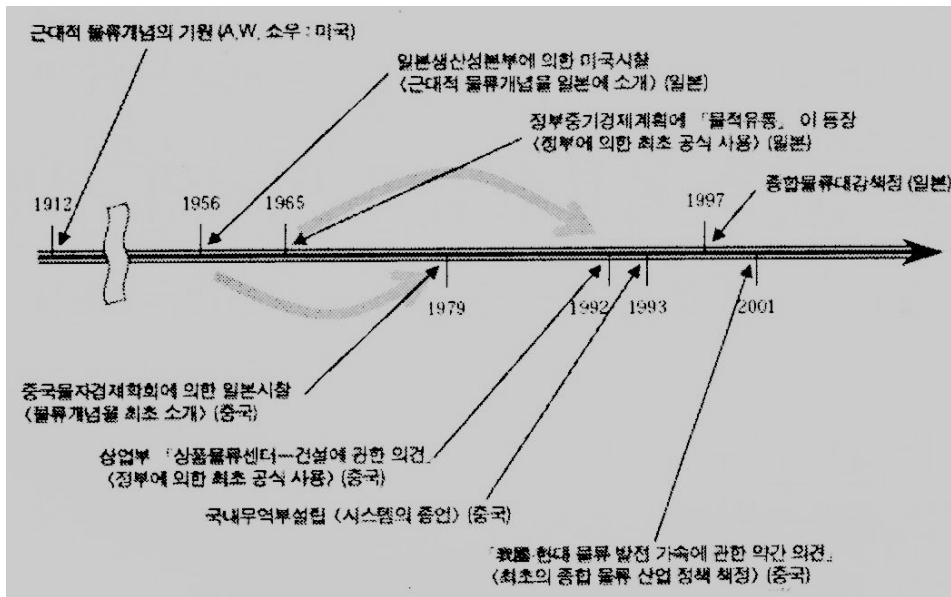
제5장에서는 이상의 내용들을 토대로 종합적인 결론 및 정책적 함의와 향후연구방향을 제시하였다.

제2장 중국 물류산업의 발전과정 및 현황

제1절 중국물류산업의 발전과정

최근 들어 중국내 물류기업, 물류센터 등이 우후죽순(雨後竹筍)격으로 생겨나는 등 물류라는 개념이 중국에서 유행처럼 번지고 있으며, 치열해지는 시장경쟁에서 기업의 성패를 가르는 결정적 요인으로 인식되고 있다. 중국에서 '물류'(物流 Wu Liu)의 개념은 1979년 6월 중국물자경제학회 대표단이 일본에서 개최된 제3차 국제물류회의에 참가한 뒤 귀국 후에 처음으로 소개되었다.²⁾

[그림 1] 물류기업의 기원과 미-일-중간 전파과정



자료: <http://cafe.daum.net/logisticsvision/DETx/581>

2) 원동욱 · 조기영, "중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구", 「정책연구」, 2006-13, 한국교통연구원, 2006, p.55.

중국의 물류산업은 1949년부터 현재까지 다음과 같은 3단계 과정을 거쳤다.³⁾

1. 제1단계(1949년~1978년)

이 시기 물류는 정부 계획에 의한 물자조달 서비스가 대부분으로, 전통 물류업이 주도적인 지위를 차지하였다. 개혁개방 이전의 물류는 당시 중앙정부의 상업부와 물자부에서 관리하였으며, 주로 상업부에서 관할하던 소비재 물류는 '상품유통', 물자부가 관할하던 생산재 물류는 '물질유통'이라 불렀다. 이외 철도부, 교통부, 민항총국, 우체국, 대외경제무역부, 전국공급판매합작총사, 농업부 등에 의해 관리되었다. 이 시기에는 국가 주도로 교통 운수업과 창고 저장업에 대규모 자금을 투입하였으나 그 시설은 매우 낙후된 상태였으며, 물류 종합서비스의 개념이 형성되지 않아 물류원가를 계산하기가 어려웠다.

2. 제2단계(1978년~2000년)

개혁개방정책이 도입된 이후에는, 물류에 대한 국가통제를 줄이고 시장 메커니즘의 기업경영에 따라 효율화를 도모하려는 인식이 강해졌다.

나아가 동 시기에 국제무역이 급증하고, 국제 및 국내물류 시스템화에 대한 중요성이 부각됨에 따라, 1978년 일본으로부터 물류에 대한 개념을 도입하였다. 또한 학술적인 측면의 인식이 강화되어 물류에 관한 학술연구를 촉진하고, 물류 발전에 기여할 목적으로 최초로 물류학술단체인 '중국물류연구회'가 설립되었다. '중국물류연구회'는 국가계획위원회, 국무원경제연구센터, 국가대외경제무역위원회, 종합운수연구소 등의 정부부처가 회원이 되어 연구회 설립을 촉진하였다. 이후 1990년 '중국물류연구회'는 실제 운영에 있어 학술단체로서의 위상의 높아졌으며, 기존의 '중국물자경제학회'와 통합되어 '중국물자유통학회'가 설립되었다. 또한 같은 시기에 '중국물자유통학회'의 소속위원회로서 '물류기술경제위원회'가 설립되었다. '중국물

3) 최영란, "중국물류산업의 현황과 한국 물류기업의 진출전략에 관한 연구", 인천대학교 국제경영대학원, 석사학위논문, 2007, pp.4~7.

자유통학회' 및 동 학회가 소속된 '물류기술경제위원회'는, 국가계획위원회경제연구소에 소속된 물류기술 중심의 학술단체이며 '물류기술관리', '물류기술' 등의 잡지를 발간하였다. 한편 생산재, 유통업계의 활동의 지원을 위해 민정부가 비준하고 국내 무역부가 직접 관할하는 사단법인 '중국물자유통협회'가 새롭게 설립되었다. '물류기술경제위원회'는 '중국물자유통학회'에서 분리되어 '중국물자유통협회'에 속하게 되었고, 이 시기에는 계획경제로부터 시장경제체제로 전환되어 인민생활이 발전하게 된다.

이러한 변화에 발맞추어, 정부로부터 기업에 이르기까지 물류업 발전의 중요성을 인식하기 시작하였으며 중국 현대 물류업이 시작하는 단계가 되었다.

한편, 1990년 국가경제체제개혁위원회와 물자부는 우시(无锡), 스자좡(石家庄), 선양(沈阳)을 물류시범기지로 선정하였다.

3. 제3단계(2001년~현재)

개혁개방을 통해 대규모 외자를 유치하여 중외합작기업과 외국인 독자기업이 신속히 증가하였으며, 이들에 의해 새로운 물류운영모델이 도입되게 된다.

학술적으로는 2001년 중국국무원의 행정조직 개혁과 동반하여 WTO가입과 물류산업을 발전시키기 위해, '중국물자유통학회'는 국가경제무역위원회 및 민정부가 소속한 사단법인으로 변경된다. 이와 함께 명칭도 '中國物流与採購聯合會(CFLP: China Federation of Logistics Purchasing)'로 바뀌게 된다. 한편 같은 해, '중국물자유통학회'는 물류이론, 관리, 기술 등에 대한 연구 강화를 목적으로 학술단체의 지위를 확보하고 '중국물류학회'로 그 이름을 바꾸게 된다. 이 시기는 2001년 WTO가입을 계기로 중국 물류업이 본격적인 발전단계에 진입하는 기기로 볼 수 있다.(〈표 1〉 참조)

〈표 1〉 WTO가입 후 교통운송시장 외자 개방 시간표

	가입당시	2002. 1. 1	2003. 1. 1	2005. 1. 1	2006. 1. 1	2008. 1. 1
철도운송	49% 합작투자 허용			51%		100%
도로운송	49%		51%	100%		
항공운송				100%		
해상운송			51%		100%	
창고서비스	49%		51%	100%		
포워딩/해운			51%		100% 국제화물 수송기능	
하역/통관		합작투자허용				
화물운송 대리서비스	49%		51%	100%	100%	

출처 : 한국교통연구원, 중국물류산업의 발전추세와 한국물류기업의 중국진출 방안 연구, 2006년 교통운송시장 외자 개방 시간표

제 2 절 중국 물류산업의 현황

개혁개방이래 중국은 연평균 10%에 가까운 고도의 경제성장으로 내수시장의 확대는 물론이고 물류산업의 발전적 토대를 마련하였다. "10차 5개년 계획"기간(2001-2005) 중국의 GDP 평균 증가율은 9.5%로서 고도성장의 추세를 이어가고 있다. 2007년 말 현재 중국의 GDP는 전년대비 11.5% 증가하였고 사회물류총액은 74,8만억위안으로 전년대비 25.5% 상승하였다 또한 화물운송총량은 226억 톤으로 11.8% 증가하여 GDP보다 더 빠른 성장을 하고 있다. 중국 물류업의 증가율은 전 서비스업을 전년대비 17.5% 증가하였다.⁴⁾ 중국 국가발전개혁위원회에 따르면 중국의 GDP는 2010년에 현재 환율기준으로 3조 2천억 달러, 1인당 GDP는 2400달러에 이를 것으로 예측하고 있다⁵⁾

4) 中国物流招标网(<http://info.clb.org.cn>), 『2007年中国物流业发展特点及2008年展望』

5) 중국 국가통계국은 2005년에 실시한 경제센스를 통해 기존의 GDP산정방식에서 과소평가된 서비스 부문 등을 수정하였고 여기서 제시된 수치는 새로운 산정방식에 따른 GDP를 기준으로 하였다.

1. 중국 물류산업의 개요

〈표 2〉 2008년 전국 물류운행 상황보고

단위: 억위안

항목	금액	동기대비	증가폭
총 규모	89조 9000	19.5%	-6.7%
총 비용	5조 4542	16.2%	-4.4%
물류업증가	1조 9965	15.4%	-4.5%

자료: CFLP중국물류와구매연합회, <http://www.chinawuliu.com.cn>, 2008. 3.9.

사회물류 총 비용과 GDP비율은 18.1%로서 동기 대비 0.1% 하락한 상태이다. 물류 총 규모의 88.8%가 공업품 물류로서 주요 성장요인이다. 또한 물류수입 총 규모는 79억8600억 위안으로 동기대비 8.2%증가하여 전체규모의 8.7% 차지하였다. 농산품, 재생자원, 기업 및 주민 물품물류는 각각 17.6%, 3.8%, 4% 증가하였다. 그리고 사회물류 총 규모에서 운송비용이 2조 8669억 위안으로 동기 대비 13.2% 증가하고 물류 총 비용은 52.6%로서 동기대비 1.8% 하락하였다.(〈표 2〉 참조)

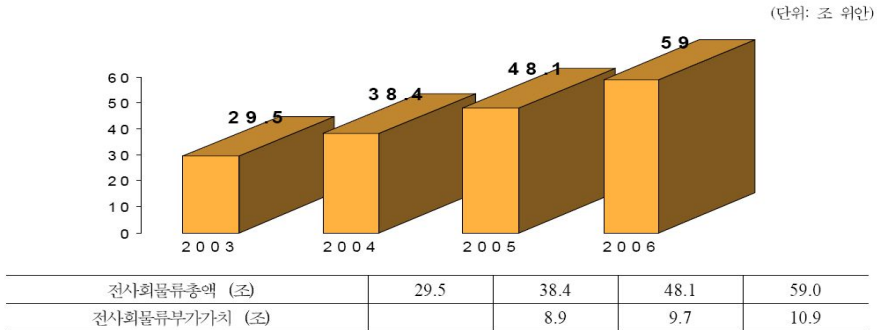
중국은 2001년 11월 WTO에 가입한 후 경제 산업분야에도 큰 변혁이 일어나기 시작했다. 물류에 관한 여러 가지 규제도 점점 완비되어 갔으며 정보기술에 대한 투자 가속화 등을 추진하고 있다.⁶⁾

가. 전 사회물류총액(全社會物流總額)의 증가세

최근 중국경제 고성장과 대외교역의 확대에 힘입어 전 사회물류총액 및 물류부가가치가 지속적인 증가세를 보이는 등 국민경제에서 차지하는 물류업의 비중이 커지고 있다. 전 사회물류총액은 다음 [그림 2] 와 같이 2003년 29.5조 위안으로 증가하였으며, 물류업 부가가치가 전체 서비스업 부가가치에서 차지하는 비중은 2002년 15.8%에서 2006년 17.1%로 증가하였다.

6) 이신규, "중국의 물류현황과 문제점", 「창업정보학회지」 제9권 제3호, 한국창업정보학회, 2006, p.172.

[그림 2] 중국 전 사회물류총액 및 부가가치 증가추이 (2003-06년)



자료: 우웨이(邱躍), “중국 물류산업의 현황과 외자기업 진출동향”, 「한국경제포럼」, KIEP북경사무소 2007년 7회,p.2.

나. 총 운송량 및 운송수단별 화물 물동량 증가세 지속

1990년 이후의 중국 국내의 화물수송량은 1996년까지 증가 추세를 보였지만 아시아 통화위기에 의한 경제침체로 인해 1997년, 1998년 2년 연속 감소하였다.⁷⁾ 2001년부터 중국의 화물운송총량과 각종 운송수단의 화물 물동량이 꾸준히 증가하고 있는 가운데 도로운송이 가장 큰 비중을 차지하고 있다.(〈표 3〉참조)

7) 최석범 · 이영찬, "중국물류현황과 문제점에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2005, p.195.

<표 3> 주요 운송수단별 화물물동량 추이 (2001-06년)

(단위: 만 톤)

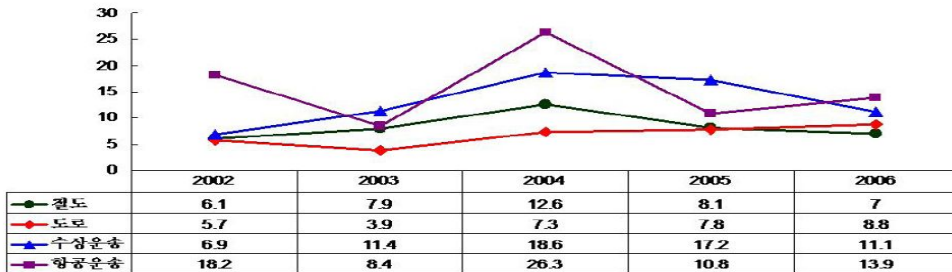
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
화물운송총량	1,401,786	1,483,446	1,561,422	1,706,412	1,862,066	2,025,000
철도	193,189	204,955	221,178	249,017	269,296	288,224
도로	1,056,312	1,116,324	1,159,957	1,244,990	1,341,778	1,460,000
수상운송	132,675	141,832	158,070	187,394	219,648	244,000
항공운송	170.98	202.06	219	276.7	306.7	349.4
파이프수송	19,439	20,133	21,997	24,734	31,037	32,000

자료: 우웨이(邬躍), “중국 물류산업의 현황과 외자기업진출동향”, 「한국경제포럼」, KIEP북경사무소 2007년 7회, p.2.

운송수단별 화물 물동량 증가율 추이를 보면 다음 [그림 3] 과 같이 2004년부터 도로운송의 증가율이 커지고 있는 반면, 다른 운송수단의 증가율은 둔화되는 추세를 보이고 있다. 단 항공운송과 수상운송의 증가율은 비교적 높은 편이다.

[그림 3] 주요 운송수단별 화물 물동량 증가율 추이 (2002-06년)

(단위: %)



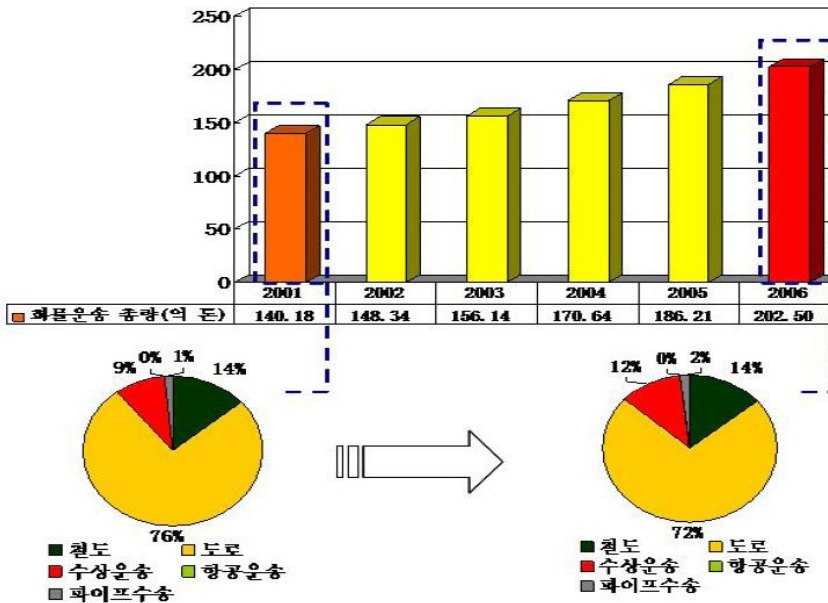
자료: <표 3>와 동일, p.3.

다. 운송수단별 화물 물동량 비중: 도로운송이 최대 비중

2001~2006년 동안 화물운송총량에서 각 운송수단이 차지하는 화물 물동량 비중을 비교해 볼 때 다음 [그림 4] 와 같이 도로운송이 여전히 가장 높은 지위를

차지하고 있으나 그 비중은 2001년 76%에서 2006년 72%로 감소하였다

[그림 4] 운송수단별 화물 물동량 비중 비교



자료: 우웨이(鄒躍), “중국 물류산업의 현황과 외자기업 진출동향”, 「한국경제포럼」, KIEP북경사무소 2007년 7회, p.3.

도로의 경우 6.7% 증가한 134억 톤의 화물을 처리하였고, 철도의 경우 8.2% 증가한 26.9억 톤의 화물을 처리하였다.⁸⁾ 철도운송의 비중(14%)은 변화가 없었지만 중국의 넓은 국토면적을 감안할 때 도로운송에 비해 그 비중이 너무 낮고, 항공운송이 차지하는 화물 물동량 비중은 미미한 것으로 평가한다.

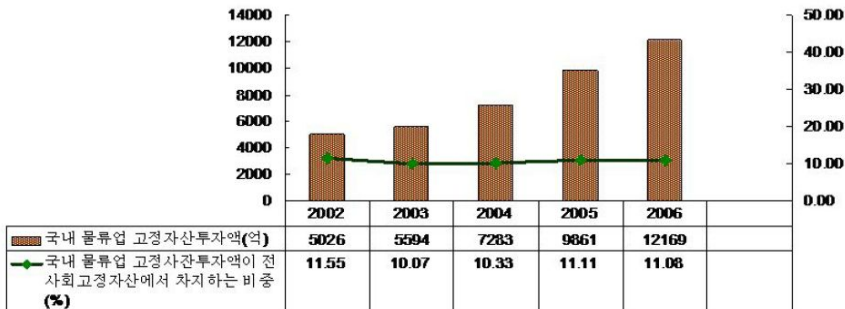
라. 물류산업 투자의 확대

지방정부의 주도로 물류단지 건설을 비롯한 물류 인프라시설 구축에 대규모 투자가 이루어진 결과 중국내 물류업 고정자산 투자액은 다음 [그림 5] 와 같이

8) 원동욱 · 조기영, 전계논문, p.39.

2002년 5,026억 위안에서 2006년 1조 2,169억 위안으로 두 배 이상 증가하였다. 최근 중국의 도로망 확충, 철도선 연장 등을 포함한 인프라에 대한 투자가 늘어나고 있으며, 물류단지건설에 대한 역기가 고조됨에 따라 외국자본이 물류단지 건설에 참여하는 사례도 나타났다.

[그림 5] 중국 물류업 고정자산 투자 추이 (2002-06년)



자료: 우웨이(鄒躍), “중국 물류산업의 현황과 외자기업 진출동향”, 「한국경제포럼」, KIEP북경사무소 2007년 7회,p.4.

마. 중국의 물류교육 현황

중국 내 물류교육에 대한 인식이 확산됨에 따라 2001년 교육부의 비준으로 두 개 대학에서 물류 전공학과가 개설된 이후, 2007년 상반기 기준 전국 273개 대학 학부, 500여개 고등직업학교와 1000여개의 중등전문학교에서 물류 관련 교육을 시행하고 있다.

이들 교육기관에서 물류를 전공하고 있는 재학생 수는 500,000여명 초과한 것으로 추정된다.

2. 중국물류산업의 운송 분야별 현황

현대물류는 시장경제 교도발전의 필연한 산물이다. 운송, 보관, 하역, 포장, 유통 가공과 정보처리 등 기능요소의 유지조합을 통해서 제품의 시공가치를 최적하게

실현한다. 현대물류는 이미 점과 선으로 구성된 종합성 물류시스템으로 발전되었다. 항만은 물류시스템의 중요한 점으로 육해공(陸海空)교통의 점결점과 허브화 되면서 농·공산품과 대외무역 수출입물품의 집산지 선박정박 화물하역 여객의 승선하선 공급품의 보급 장소가 되었다.⁹⁾

가. 중국물류산업의 운송 분야별 수송현황

항공을 통한 여객운송은 다음 <표 4>와 같이 여객 운송 분야에서 가장 높은 16.3%의 증가율을 보이고 있다.

<표 4> 운송 분야별 여객 수송실적

구분	수송실적(억명)	전년대비	수송실적(억명/km)	전년대비
총 인원	223.7	10.5%	21,530.3	12.2%
철도	13.6	8.0%	7,216.3	12.2%
도로	205.8	10.6%	11,445.9	13.0%
수로	2.4	9.6%	77.3	5.0%
항공	1.85	16.3%	2,791.7	17.8%

자료 : 2007년 전국 국민경제와 사회발전통계공보

9) 庄倩玮,王健,“国外港口物流的发展与启示”, 2005.

<표 5> 운송 분야별 화물수송실적

구 분	수송실적(억톤)	전년대비	수송실적(억톤/km)	전년대비
총 량	225.3	10.7%	99,180.5	11.8%
철 도	31.4	9.0%	23,797.0	8.4%
도 로	162.8	11.0%	11,257.6	15.4%
수 로	27.3	9.7%	62,182.2	12.1%
항 공	401.8	15.0%	116.4	23.5%
파이프	3.8	17.9%	1,827.3	27.4%

자료: <http://cafe.daum.net/logisticsvision/DETx/581>

화물수송실적은 <표 5> 와 같이 철도운송은 "철도 제6차 대체속시도"시행하에 서 31.4억톤으로 전년대비9% 증가하였고 도로운송은 162.8억톤으로 11%증가하 였으며 수로운송은 27.3억톤, 9.7%증가하였고 항공운송은401.8만톤으로 15%증가 하였고 해운운송은 국제무역화물(16.4억톤), 연안주요항만(38.4억톤, 12,5% 증 가)이 증가하였다.

나. 중국 물류산업의 운송 분야별 현황¹⁰⁾

(1). 도로운송

중국의 교통 시스템은 국가 경제발전, 삶의 질, 사회 성장에 직접적으로 연관되 어 있으므로 국가경제에 없어서는 안 될 중요한 부분이다. 이는 또한 국가 경제력 과 근대화의 정도를 알려주기도 한다. 지난 20년 동안 중앙 정부는 통합된 교통 시스템과 교통 인프라(사회 기반시설) 구축을 목표로 교통정책 개혁을 해왔으며,

10) 원동욱 · 임동민, "중국 교통물류관련 정보에 관한 조사연구", 「정책연구」, 한국교통연구원, 2005, pp.103~200.

국가 경제발전 전략의 중요 사업의 하나로서 수행해왔다. 이는 아시아 경제가 파산에 이른 1997년 이후로 특히 중요해졌으며 중국 정부는 혁신적인 재정정책과 인프라 구축에 대한 투자를 증가시켜왔다. 이러한 교통 인프라 재정에 관한 투자는 교통시스템의 개선 뿐 아니라 국가 경제성장도 공헌을 하였다. 중국의 도로교통은 고유의 접근성, 적응성, 유연성의 특징 때문에 급속히 발전하고 있다. 또한, 고속도로, 장대교, 터널 개발의 중요성이 더해졌으며 이러한 부분에서 세계적인 주목을 끌 정도의 대단한 성과를 거두었다.¹¹⁾

중국의 도로운송은 철도, 해상수동보다 운임이 높으나 문전까지 신속하게 수송한다는 점에서 최종제품의 수송 시 널리 이용되고 있다. 외국인 투자기업은 수송시간과 화물파손 등이 적고 탄력적으로 운영할 수 있다는 점에서 도로운송을 선호하고 있다. 중국은 도로 수송망 구축을 인프라 투자를 확대하고 있으나 주요 지역 간 수송망이 제대로 구축되지 않아 수요를 감당할 수 없고, 북경, 상해 등 도시지역에서의 교통 혼잡으로 인도시간의 준수와 차량소통에 어려움을 겪고 있다.

중국 도로 수송시장은 200만개 이상의 트럭수송업체가 약 540만대의 차량을 운행할 만큼 영세한 업체가 많으며, 공차운행비율이 50%이상으로 효율적인 도로 수송이 이루어지고 있지 않다. 또한 지방별로 별도의 면허를 취득해야 하며, 외부지역의 차량에 대한 규제 때문에 환적작업이 필요한 경우도 많다. 또한 도로 수송비 중 통행료가 20%를 차지할 만큼 통행료가 비싸며 외부지역 차량에 대해서는 추가적인 통행료도 징수하는 경우도 있다.¹²⁾

중국의 도로는 철도와 더불어 여객 및 화물운송의 중요한 역할을 담당하고 있다. 특히 도로는 다른 수송수단 즉 철도, 항만, 공항 등과 연계되어 단거리, 중소형 화물의 문전배송(door to door)을 실현하고 있는 중국의 가장 중요한 운송수단이다. 중국의 도로운송은, 중국 경제의 급속한 성장과 더불어 고속도로, 자동차전용도로, 1급, 2급 도로 건설 및 자동차 공업의 발달에 따라 화물 컨테이너 수송, 냉동식품 수송, 고부가가치 상품 수송 등 새로운 운송수요가 창출됨으로써 급속히 성장하고 있다.

11) 쟡린 핑 · 지엔페이 쟡 "중국도로에 관한 개괄 및 전망", 「도로교통」 제94호, 세계도로협회, 2004.p.119.

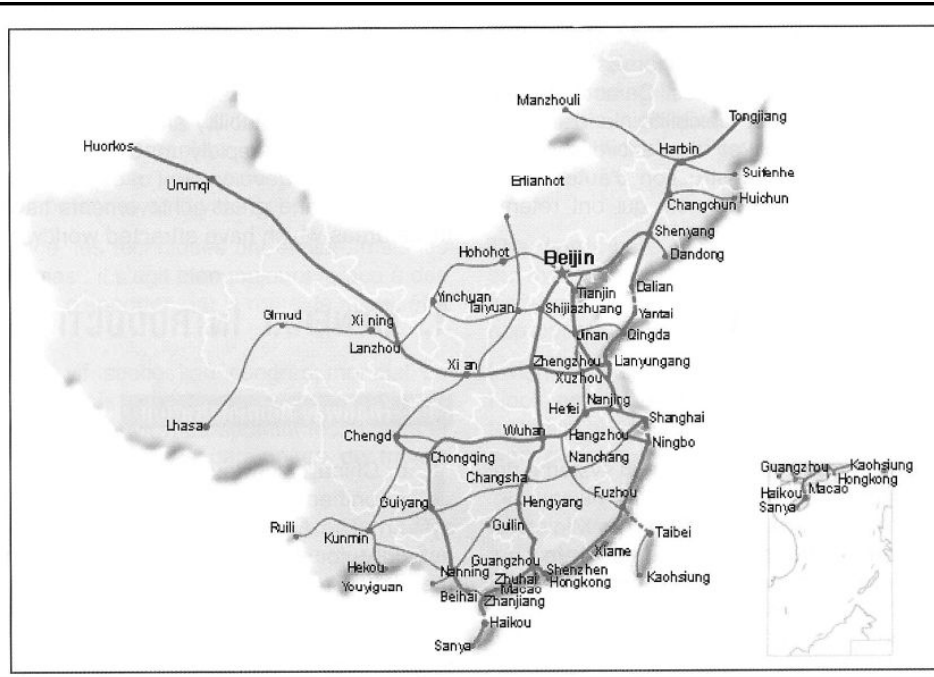
12) 축계도, "중국물류산업의 현황과 발전전략에 관한 연구", 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2004, p.46.

2004년 12월에 중국 국무원이 발표한 '국가고속도로망계획'에 따르면 앞으로 30년간 모두 2조 위안을 투자하고 고속도로 총 연장을 총 8.5만km로 확장할 계획이다. 그리고 2010년까지 '5종7횡(5縱7橫)'(국가주간선 '3종2횡'¹³⁾을 포함함)의 국가 간선도로망이 완성되면 인구 100만 이상의 모든 대도시와 인구 50만 이상의 중대형 도시의 93%를 연결하게 된다. 또한 이를 관통하거나 연결된 도시가 200개를 넘어서게 되고, 전체 인구의 약 50% 정도를 차지하는 6억 명을 흡수하게 될 것으로 전망된다. '계획'에 따르면 도로망은 7개의 수도(首都)방사선, 9개 남북 중단선, 18개 동서 횡단성으로 구성된다. 그 밖에 랴오중(遼中)환선, 청위환선, 하이난(海南)호나선, 주강(珠江)삼각주환선, 항저우만(杭州灣)환선 등의 5개 지역 환선, 그리고 23여 개의 연계선 등을 계획안에 포함하고 있다. 이 '계획'의 특징 및 기대효과로는 4가지로 요약될 수 있는데, 첫째, '인간본위(以人爲本)'의 충분한 구현, 둘째, '서비스경제'의 중점 부각, 셋째, '종합적 운송'의 강조, 넷째, '지속가능한 발전'의 전면적 추진 등이다.¹⁴⁾

13) 종(남북)방향:동장(同江)-산야(三亞)주간선, 베이징-주하이(珠海)주간선, 충칭-잔장(湛江)주간선
 횡(동서)방향:상하이-칭두(成都)주간선, 톈윈항-호루구스 주간선.

14) 최영란, 전개논문, p.15.

[그림 6] 중국 주요 도로 시스템



자료: 「도로교통」, 제94호, 세계도로협회, 2004, p.120.

(2) 철도수송

최근 중국 철도수송 규모는 확대되고 화물수송량도 지속적으로 증가하고 있다. 2004년 전국 철도화물수송량은 24.9억톤에 도달하여 역사 최고기록을 세웠다.¹⁵⁾ 중국은 동서로 5,400km, 남북으로 5,200km에 이르는 폭넓고 광활한 영토를 가지고 있으며, 각 성의 소재지간의 평균거리만도 1,500km에 달한다. 다른 영토 대국과 마찬가지로 중국 또한 중장거리 운송에 유용한 철도와 같은 육상 운송수단이 절실히 요구된다. 중국의 철도망은 광대한 면적의 중국을 사회적으로 통합시키고 경제적으로 결속시키는 데 중요한 역할을 하고 담당하고 있다.

중국의 철도는 [그림 7] 와 같이 남북과 동서로 '8중횡(8縱8橫)' 의 주간선

15) Lu Yihong, "세계 물류 환경변화와 대응방안(II)유라시아 편), 한국해양수산개발원, 2005.12, p.31.

망을 이루고 있다. 남서부 산악지역과 신장(新疆) 위구르 자치구에도 새로운 노선이 건설되었고 최근에는 칭하이(青海)성 거울무(格而木)에서 티벳(西藏)의 라싸(拉薩)에 이르는 고원지대의 철도가 완공되었다.¹⁶⁾

[그림 7] 중국 주요 철도 노선도



출처: <http://uemap.com/railway-map.html>

철도수송은 곡물, 석탄, 화학제품 등 살화물의 수송 시 가장 저렴한 수송수단이나 이용자들의 선호도는 낮다. 철도시설의 공급능력이 수송수요보다 25-30% 정도 부족할 뿐 아니라 약 2000개의 도시에는 철도연계수송이 곤란하기 때문이다. 항만이나 공장에 복합운송시설이 설치되지 않아 컨테이너가 화차에서 트럭으로 상하차하기 곤란하고, 측선이 부족하여 불필요한 상하차작업을 반복해야 한다.¹⁷⁾

또한 철도수송화물에 대한 화물추적이 곤란하고 단위열차를 조성할 때 까지 재기하기 때문에 열차의 정시성을 확보하기 곤란하며, 예약 시 수주 또는 수개월이 소요되는 경우도 있다. 중국 철도 수송은 장기간 지연발생, 인도시간 지연, 정확성 미흡 등의 문제점이 지적되고 있다. 중국의 전반적인 철도서비스의 관리는 철도부

16) 최영란, 전계논문, p.15.

17) 축계도, 전계논문, p.46.

가 담당하여, COSCO나 Sinotrans는 제한적인 부문이나 구간에서 철도 서비스를 제공하고 있다.

현재 중국의 철도는 철도부에서 통일적으로 지도하고 있으며, 철도의 경영관리의 13개 철도지국과 광저우(廣州)철도그룹, 칭짱(靑藏)철도공사 등이 책임지고 있다. 과거적으로 중앙정부의 투자에 의존하던 중국철도의 운영방식은, 1999년부터 각 철도국을 경영상 독립시켜 독립채산제로 운영되는 '자산경영책임제'를 실시해오고 있는데, 현재 중국철도의 수익률은 매우 낮은 것으로 파악되고 있다. 이는 대부분 철도운송기업의 경영성 적자에 따른 것으로, 업종 내 경쟁이 존재하지 않고, 기업비용 특히 비생산적인 경영비용을 줄이지 못하는 등 철도관리 및 운영시스템의 낙후성과 밀접한 관계가 있다.

중국은 그 동안 철도에 대한 투자부족과 시스템의 낙후성으로 인해 여객 및 화물운송의 병목현상을 겪어왔다. 이 문제를 해결하기 위해 중국 정부는 2004년 1월 '중장기철도망계획(中長期鐵道網規劃)'을 발표하여 '8종9횡(8縱9橫)'의 주간성을 강화할 것을 발표하였다.¹⁸⁾ 또한 2020년까지 전국철도 총 연장 10만km, 베이징(北京)-상하이(上海)노선을 포함한 '4종4횡(4縱4橫) 여객운송정용 고속철도 건설계획을 핵심내용으로 하는 전국 또는 지역간 철도시설 확충을 계획하고 있다.

중장기철도망계획(中長期鐵道網規劃)의 특성을 구체적으로 살펴보면 4가지로 요약할 수 있는데, 첫째, 여객과 화물의 분리운영, 둘째, 철도노선망의 정비, 셋째, 기존 철도의 능력제고, 넷째, 철도 관련기술의 혁신 등이다.

(3) 국제해운

중국의 해운은 대륙과 도서연안선이 3.2km에 달하는 장대한 해안선을 가지고 있음에도 불구하고 사회주의국가 이전에는 매우 낙후되어 있었다. 해상운송은 50년대부터 점차로 발달하기 시작하여 1960년에 상하이항고 한코우항을 확장하였으나 중국전체 해상운송에 있어서 해운설비는 매우 낙후된 상태이다.¹⁹⁾

18) 최영란, 전계논문, p.18.

19) 최석범이영찬, "중국물류현황과 문제점에 관한 연구", 「한국항만경제학회지」, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2005, p.202.

해상수송은 신속성을 요하는 소비재와 긴급성을 요구하는 화물의 수송에는 부적합하나 물류비 절감차원에서 활용하는 경우도 있다.

[그림 8] 중국연해항만 분포



자료: 체예, "중국 주요항만의 효율성 및 SWOT분석을 통한 특성분석 및 경쟁력 강화방안에 관한 연구", 조선대학교 대학원 박사학위논문, 2008, p.8.

중국은 [그림 8]와 같이 1.8만km의 해안선을 따라 1억 톤 이상의 물동량을 처

리하는 상하이(上海), 다롄(大連), 칭황다오(秦皇島), 텐진(天津), 닝보(寧波), 칭다오(靑島), 광저우(廣州), 선전(深圳)의 8대 항만 등 수많은 항만이 위치해 있다. 또한 황허(黃河), 창장(長江), 주장(珠江) 등 주요 내륙운하에도 다수의 항만이 구축되어, 연해지역 항만과의 연계망을 형성하고 있다. 중국에서 항만은 종합교통의 허브이자 여객 및 화물의 집산지로서, 국민경제와 지역경제발전에 있어 매우 중요한 역할을 수행하여 왔다. 1978년 중국의 개혁개방에 따른 경제특구의 설치도 이들 연해항만지역을 중심으로 이루어졌으며, 항만은 그 동안 대외교역 및 외자오입의 출구로서 중국경제의 고도성장의 견인차 역할을 담당해 왔다고 할 수 있다.²⁰⁾

중국 항만의 물동량 증가는 다음과 같은 특징을 보이고 있다. 첫째, 컨테이너 화물운송이 급속히 증가하고 있고, 둘째, 에너지 및 원자재, 식량 등의 화물운송이 계속적으로 증가하고 있으며, 셋째, 종합적 성격을 갖는 대형항만의 급속한 발전이 이루어지고 있다는 것이다.

또한 중국은 경제의 고속성장과 대외무역의 꾸준한 증가에 따라 항만에 대한 기초인프라 건설사업을 가속화하고 있다. 무엇보다 상하이(上海) 국제항운센터의 양산(洋山) 심수항, 창장(長江) 입구의 심수항로, 연해지역 주요 항만의 컨테이너, 원유, 철광석 등 전문부두의 건설 등을 중점적으로 추진하고 있다. 이와 함께 해운선박의 선형과 구조의 조종을 통해 선대(船隊)의 기술수준을 제고시키려는 노력을 경주하고 있다.

중국은 동북부의 환보하이(還渤海)지역에서 시작하여 아래로 창장(長江)삼각주, 주장(珠江)삼각주 지역 등을 따라 연해 항만이 형성되어 있다. 또한 내륙운하의 경우에는 동서로 주로 황허(黃海), 창장(長江), 주장(珠江)을 따라 항만이 형성되어 있다.

중국의 항만개발은 그 동안 주요 경제발전 지역을 중심으로 이루어졌는데, 그 역할과 위상에 따라 허브 항만, 지역 주요항만, 기타 중소형 항만의 개발이라는 차별화 정책을 취해왔다. 이를 통해 지역적으로는 환보하이(還渤海)만, 창장(長江)삼각주, 주장(珠江)삼각주 등 3개 지역을 중심으로 항만군(港灣群)이 형성되고 있다. 중국 국무원은 2004년 12월에 '창장(長江)삼각주, 보하이(渤海)만 지역 항만건설

20) 원동욱 · 조기영, 전계논문, p.46.

계획'을 발표하였다. 여기서는 2010년까지 경제 급성장의 세 축이라 할 수 있는 이들 3대항만군(郡)에 집중적으로 전문화된 대형 부두를 건설함으로써 경제성장 및 대외개방의 지속적 추진을 위한 물질적 기초를 확보하려 하고 있다.

이 계획에 의하면, 중국 항만건설의 기본원칙은 첫째, 전국적으로 통일적인 건설계획에 의거한 합리적 배치와 중복건설의 지양, 둘째, 사정주도의 규모화, 집중화, 현대화를 목표로 '정부와 기업의 분리 및 시장 메커니즘에 의한 건설 및 관리, 셋째, 항만의 기능개선과 함께 항만과 기타 운송방식의 원활한 연계화보, 넷째, 선진 과학기술의 접목을 통한 항만의 건설 및 개조 강화 및 항만 처리능력의 확대와 기술장비 수준의 제고, 그리고 해안자원의 보호와 해안선 이용의 효율성 제고 등이 다.

(4) 항공운송

정기적으로 중국의 항공수송은 성장할 것으로 예상되나 현재 높은 항공운임, 분할된 항공노선, 항공사나 포워드 간 정보교환체제 미흡, 항공 화물 수송능력 미흡 등이 문제점으로 지적되고 있다. 또한 항공화물 포워더는 기본적인 서비스는 물론 부가가치 서비스를 제공하지 못하고 있으며, 외국 항공화물업체들이 중국 시장에 참여하는데 제한을 두고 있다.²¹⁾

개혁개방 이후 중국 항공운송업의 성장속도는 같은 기간 GDP성장속도의 두 배로, 2002년 중국 전체 공항의 화물운송량은 202.1만 톤으로 전년대비 18.19% 증가하여 전 세계에서 가장 큰 잠재력을 갖춘 시장의 하나로 떠올랐다. 2003년 사스(SARS)의 영향으로 여객 및 화물의 증가율이 큰 폭의 하락을 보였으나, 2004년에는 회복세가 뚜렷하여 전체적으로 볼 때 여객수송량 1억 2,123만 명, 화물운송량 277만 톤으로 큰 증가세를 보였다.

2000년부터 2004년까지 중국민항의 노선연장은 150.29만km에서 204.94만 km로 36.4% 증가하였으며, 그 중에도 특히 국제노선은 50.84만km에서 89.42만 km로 75.9%의 큰 증가를 보였다. 노선 수의 경우는 현재 1,279개로 국내노선은

21) 최광현, "경제발전에 따른 중국의 물류중심지와 방안에 관한 연구", 성균관대학교 대학원 석사학위논문 2005, p.44.

줄어든 반면, 국제노선은 전년대비 25.8% 증가한 244개에 이른다. 또한, 현재 중국이 보유하고 있는 민항기 대수는 모두 1,245대로 전년대비 7.3% 늘어난 수준에 머물러 있다. 중국 내 공항은 모두 133개로 적지 않지만 국제공항으로서의 역할을 하고 있는 것은 베이징(北京)수도(首都)공항, 상하이(上海)푸동(浦東)공항, 광저우(廣州)바이윈(白雲)공항 등 소수에 불과하다. 중국 항공인프라의 공급은 늘어나는 운송수용 훨씬 못 미치는 과부족상태로, 심각한 물류적체를 유발하는 하나의 원인이 되고 있다. 2002년 8월 중국은 '외상투자민용항공업규정'을 시행하면서 외국항공사와 국내항공사의 합작투자를 허용하였고, 항공기의 정비에 외국기업의 진출을 허용하였다.

중국은 2003년에 하이난(海南)을 시점으로 항공시장의 대외개방을 점진적으로 진행하고 있다. 현재 중국의 항공화물운송업은 여객기를 위주로 이용되고 있으나, 최근 중국 항공운송의 발전추세를 볼 때 화물기의 증가가 요구되며 2022년까지 중소형 화물기를 포함하여 129대가 투입될 계획이다. 또한 중국은 2004년 7월 미국과 항공협정을 체결함으로써 첨단산업 등 고부가가치 제품의 항공수송이 확대될 것으로 예상되고 있다. 이러한 항공화물의 증가추세에 대응하여 2002년 중국은 공항 기본시설에 총 120억 위안을 투자하여 22개 중점프로젝트를 진행하고 있으며, 특히 베이징, 상하이, 광구 등지의 국제공항을 아시아 태평양지역의 허브공항으로 건설하여 기타 공항과의 보완적 네트워크를 구축하려 하고 있다. 2004년 중국항공업의 고정자산투자총액은 196억 위안이고 82개 프로젝트가 완성해서 정식 기용했다. 7개 신 공항을 기용해서, 사용하는 공항의 수가 137개가 도달했다. 4개 화물항선을 신설하므로 평균매주에 11개 화물편을 증가해서 화물 운송량이 35.4% 증가했다.²²⁾

또한 중국은 상당한 투자를 진행하여 허브공항을 중심으로 공항 인프라의 건설과 확충을 진행하고 있다. 그 중에도 베이징(北京), 상하이(上海), 광저우(廣州) 등지의 공항을 아시아, 태평양지역의 허브공항으로 건설하여 국가적 경쟁력을 제고시킨다는 것이 중국의 공항 인프라 확충계획의 핵심적 내용이라 할 수 있다. 또 중국은 이들 허브공항을 중심에 두고 바퀴살모양으로 지역 중점도시의 간선공항을 연

22) 「中国物流发展报告(2004-2005)」, 中国物资出版社, 2005 와 원동욱, "중국의 물류전략과 동북아 물류중심지론의 재검토", 「한국과 국제정치」 제21권 1호, 한국국제정치학회, 2005, p.169.

결함으로써 '허브앤스포크(Hub&Spoke)'체계를 구축할 예정이다.

중국 3대 국제공항의 건설계획은 첫째, 베이징(北京)수도(首都)공항, 둘째, 상하이(上海)푸둥(浦東)공항, 셋째, 광저우(廣州)바이윈(白雲)공항으로 나뉜다. 베이징(北京)수도(首都)공항은 1999년 11월 제2터미널이 개장되었다. 공항 확장계획에 의하면, 확장 후 3개의 활주로와 동서 2개의 터미널을 통해 매년 6,000만 명의 여객과 180만 톤의 화물을 흡수할 수 있을 것으로 예상된다. 상하이(上海)푸둥(浦東)공항은 2002년 10월 상하이(上海) 두 공항의 역할분담에 따라 주먼 홍커우(虹橋)공항의 국제선이 전부 이곳으로 이동함으로써, 모두 48개 국내외 항공사, 73개 해외노선을 보유하고 있다. 2004년 8월에 개장한 광저우(廣州)바이윈(白雲)공항은 구 공항에서 이루어진 업무를 모두 이관 받아 운영되고 있다. 공항확장계획에 의하면, 2010년까지 제1기 공정이 완료되어 향후 3개의 활주로가 완성될 경우 매년 8,000만 명의 여객과 250만 톤의 화물을 수용할 수 있을 것으로 추정된다.

중국 수송수단별 특성을 보면 <표 6> 과 같습니다.

<표 6> 중국의 수송수단별 특성

구분	긍정적 측면	부정적 측면
철도수송	운임 저렴, 장거리 수송	예약시스템 구축 미흡, 화물처리 능력 미흡
도로수송	탄력적인 운행스케줄, 수송능력 문제없음, 신속한 수송	도로수송비 높임, 지역간 연계수송체제 미흡
해상수송	수송능력 증가, 예약 가능	정기선 수송 부족, 날씨 변화에 따라 수송시간 상이
항공수송	운행스케줄 우수, 가장 신속한 수송	항공수송비 높음

자료: <http://www.chinastrategic.com>

제3절 중국 물류산업의 주요 지역별 현황

현재 중국에서 건설 중이거나 건설을 계획 중인 물류단지, 물류기지, 물류센터 등 다양한 이름의 단지가 총 100개 넘는다. 이들 단지의 대부분은 지방정부의 주도하에 계획되고 있으며, 일정자금을 투입하여 기업 또는 투자회사가 운영하도록 하고 있다. 각종 단지의 대부분은 종합물류단지이며, 대부분 주장(珠江) 삼각주, 보하이(渤海)만 등 동부 연해지역에 위치하고 있다. 또한 서부보다는 동부에 많고, 내륙보다는 연해에 많으며, 대부분 각 지역의 교통중심지에 위치해 있다는 특징을 가지고 있다.

이처럼 중국 정부는 물류단지 및 배송센터 발전계획을 수립하고, 물류단지의 기능의 운송관리, 복합운송, 창고 및 보관, 환적 등의 기능으로 확대하는 데 노력하고 있다.

1. 서부지역

현재 세계 500대 물류기업 중 90%가 이미 중국 서부지역에 직·간접적으로 진출해 있는 상황이다. 아직까지 서부지역의 물류자원 이용 및 개발은 현저하게 낮은 수준이지만, 물류 수요에 대한 잠재력은 매우 크다고 할 수 있다.²³⁾

(1) 쓰촨성(四川省)

중국 남서부 양쯔강(扬子江) 상류에 위치하였으며, 면적은 48만 8000km²이다. 쓰촨분지(四川盆地)의 중부에는 석유, 천연가스가 널리 분포하고, 탄전은 성의 동부와 남부에 많다. 화잉산괴(華瑩山塊)의 중량산(中梁山) 광산은 석탄으로 유명하고, 치장(綦江) 이외에 시창전구(西昌专区)의 판치화(攀枝花)에서 대규모 철광산이 발견되었으며, 석면은 스멘현(石棉县)에서 많이 난다. 공산정권 수립 후에는 철강, 기계, 화학, 방직, 식품, 제지 등의 공업이 급속도로 발전하여 충칭

23) 中国物流与采购联合会, 「中国物流年鉴(2005)」, 中国物资出版社, 2005, pp.404~405.

(重慶)이외에 청두(成都), 난충(南充), 내이장(內江), 이빈(宜賓), 쯔궁(自貢) 등의 발전이 두드러지고, 비단, 동기(銅器), 칠기, 죽세공 등 공예품의 생산도 활발해졌다. 교통에 있어서는 바오칭(寶成).청위(成渝).촐첸(川黔)의 3개 철도가 개통된 뒤에는 삼샤(三峽)항로(航路)가 정비되어 육상 및 수상 교통이 모두 편리하게 되었다.

최근 발표된 쓰촨성(四川省)'10.5'및 '2010년 현대 물류산업 발전계획 요강'에 따르면, 쓰촨성은 점진적으로 1급 허브, 2급 허브, 물류 센터와 배송센터를 상 연계한 네트워크를 형성할 예정이다. 또한 효율성을 높이지 위해 건설한 저장배송 플랫폼을 제공할 것이다. 위의 계획에 따라 쓰촨성 현대물류산업의 발전을 위해, 종합교통시스템 위주의 물류운송 플랫폼, 네트워크기술 위주의 물류전도 플랫폼, 규모저장과 자동화 관리 위주의 물제정배송 플랫폼을 구축할 계획이다. 동 계획에서 제시한 현대물류발전 목표는 시장주체 육성, 선진기술 보급, 전문화된 분업 확대, 물류효율 제고, 물류원가 절감이다. 구체적인 내용은 아래와 같다.

물류 시장주체의 육성: 물류의 주체인 물류 기업의 수준을 제고하고 규모를 확대하기 위해, 우수하고 높은 효율의 물류 서비스를 제공할 수 있는 기반을 마련하는 것이다. 이를 통해 기업이 물류시장주체로서의 역할을 강화하고 현대 물류발전을 선도하게 한다.

선진 기술의 보급: 현대 정보기술과 선진물류 관리기술을 적극 도입하여 장비수준을 지속적으로 향상시키고, 인재육성을 강화하여 선진기술에 바탕을 둔 현대물류산업의 고속성장을 실현한다.

전문화된 분업의 확대: 물류조직형태의 혁신을 강화하여 기존 자원의 융합을 추진한다. 물류 서비스의 전문화 및 사회화를 적극 추진하고 제3자 물류를 중점 발전시킨다.

물류효율의 제고: 생산라인과 보관 시간을 단축하여 효율성을 크게 향상 시키고, 생산 및 마케팅 방식의 변화에 적응하며, 시장에 빠르게 반응하는 시스템을 공동으로 구축함으로써 지역경제의 경쟁력을 강화한다.

물류원가의 절감: 먼저 물류산업의 생산효율을 높이고 전문화된 분업을 발전시켜 물류산업의 영업수입이 제품수입에서 차지하는 비중을 낮춘다. 다음으로 선진기술을 보급하고 경영관리를 개선하여, 생산기업과 유통기업의 물류원가와 물류기업

의 운영원가를 낮춰 물류산업의 경제효율을 지속적으로 향상시킨다.

(2) 청두(成都)

쓰촨성(四川省)의 성도인 청두(成都)는 쓰촨분지(四川盆地)의 청두평원(成都平原)중안에 위치하였다. 항공, 전다, 강관, 제약, 면방직 등의 공업이 발달하였고, 서남지역의 중요한 과학기술, 금융, 무역센터이자 교통, 통신의 허브로 여겨지고 있다. 바오청철도(寶成鐵道), 청위철도(成兪鐵道), 청쿤철도(成昆鐵道)와, 108번, 213번, 317번, 318번, 319번, 321번 도로, 그리고 충칭(重慶)으로 가는 고속도로 등이 연결된다. 또한 바오청(寶成), 청위(成兪)의 2개 철도와 민장강(岷江)의 수운에 의하여, 수륙교통의 요지로서 현대 물류산업을 발전시킬 수 있는 유리한 조건을 갖고 있다. 이 같은 우위를 바탕으로 청두(成都)는 물류단지 기능을 운수, 저장, 하역, 가공, 포장, 적하, 배송, 운송방식의 다양화 및 서비스 등에 중점을 두고 발전시켜 나갈 것이다. 물류단지별 건설계획은 아래와 같다.

바리좡(八里莊)저장지역: 기존 인프라 시설을 개조, 조정 업그레이드하고 철도, 운수, 저장, 식품 집산을 특징으로 하는 현대화 기능을 가진 물류단지를 형성한다.

성등창(聖燈倉)저장지역: 새로운 저장시설을 건설하고 수리, 적하, 업무관리 등 전문화 서비스를 제공하고 도로운송을 특징으로 하는 물류단지를 형성한다.

룽탄쓰(龍潭寺)저장지역: 선진 수준의 컨테이너 하역시설과 저장시설 건설 및 컨테이너 운송을 특징으로 하는 물류단지 형성을 목표로 하며, 인근의 룽탄기술공업단지에 포장, 가공, 중계 서비스를 제공한다.

청베이(城北)비즈니스지역: 썬환후(三環路)와 환산루(川陝路)가 교차하는 곳에 대형 비즈니스 마켓을 건설하고 공업품 도매를 특징으로 하는 물류단지를 형성한다.

얼셴차오(二仙橋)저장지역: 화물운송 정보교환센터, 화물운송 대리업무센터, 화물운송합동검사센터, 저장업무관리센터 건설과 식량저장단지와 결합하여 농산물 거래 및 배송센터를 세운다. 정보서비스와 농산물 거래를 특징으로 하는 물류단지를 형성한다.

(3) 충칭(重慶)²⁴⁾

양쯔강(楊子江)과 자령강(嘉陵江) 합류점에 위치하였으며, 면적은 82300km²이다. 중국 남서부 지역의 수상수송의 중심지일 뿐만 아니라 청위(成制), 환첸(川黔)의 2개 철도를 이용하여 남쪽은 구이저우성(貴州盛), 북쪽은 산시성(陝西省)을 거쳐 전국 각지와 왕래할 수 있다. 수륙교통의 중심으로 각종 물산의 집산지이기도 하다. 현재 충칭(重慶)물류산업의 총체적인 수준은 낙후되어 있으며, 물류 원가가 비교적 높은 편이다. 이 밖에 교통인프라시설과 저장시설의 부족, 영세한 운송회사의 난립, 공장기업의 공급망 관리 부실 등의 문제점이 있다. 또한 제3자 물류의 미발달, 전자 상거래 이용 미비, 물류관리 시스템 수준 미달, 물류법규 및 정책의 미흡, 물류산업에 필요한 인재부족 등의 문제를 겪고 있다.

서부 대개발의 중심지인 충칭(重慶)의 물류발전계획의 핵심은 서부대개발의 원활화를 위해 장강상류에 물류센터를 건설하여 서부지역의 물류 거점이 되는 것이다. 2003년 충칭은 지우룽포(九龍坡)물류단지, 북구신구 물류단지, 만저우 물류단지 등 4개의 물류단지 계획을 발표했다. 그리고 '충칭(重慶)현대물류발전강화에 관한 의견(關於重慶現代物流發展的意見)'을 제정하는 등 충칭(重慶)의 발전계획에서 현대물류 건설은 이미 주요 과제라 할 수 있다.

현재 충칭(重慶)에서 건설 중인 물류 단지는 충칭완저우(萬州) 현대 물류단지 <표 7>, 충칭시난(西南) 물류센터 등이다. 충칭완저우(萬州) 현대 물류단지의 특징은 완저우(萬州) 기차역, 완령(萬梁) 고속도로와 항구를 바탕으로 도시소비와 물류 집산지를 단일화한 종합물류센터라는 점이다. 동 단지 건설에 필요한 총 투자액은 약 25억 위안이며, 이 중에서 8억 5000만 위안을 인프라 시설에 투입한다. 소요 자금 중 일부는 중앙정부지원과 지방재정으로 해결하고, 남은 부분은 외국인 회사 유치와 업주의 자금 조달로 해결할 계획이다.

24) 최영란, 전개논문, p.29.

<표 7> 충칭완저우(萬州) 현대물류단지 개요

구분	주요내용
발전목표	현대물류방식의 도입을 통한 원가 절감 및 효율 극대화 현대물류기업과 제품배송센터를 집중 육성
발전방향	-육해공의 입체적인 교통망과 정보기술을 바탕으로 한 첨단시설 도입 -구조조정과 지원조정을 통한 대량의 제3자 물류기업 지원 및 제품배송센터 규모 확대 신샤댐 후배지 최대의 집산형 물류 센터 건설
단지면적	8~10km ² (건설 총 면적 약 70만km ²)
단지의 범위	-중심: 쑹린바오 기차역 -동쪽: 장강 서안 빈장루 동쪽의 옌강 항구 -서북쪽: 안쯔댐 지역 동남쪽: 통쯔위안 정박지, 뱌자, 성리 텐터우관 지역
입주기업 유형	물류기업, 제조기업, 유통기업
입주산업 유형	-운수 배송업, 저장업, 분류, 포장, 조립 -상품 도매, 배송, 저장 -기타 부대 서비스업, 서비스 시설동

자료원: 탁세령, "중국의 지역개발 및 물류발전 계획과 시사점", 「수은해외경제」, 한국수출입은행, 2005, p15.

(4) 시안(西安)

시안(西安)은 동서부지역의 제품이 집중되는 중추지역이라는 지리적 이점과 생산제품의 대부분이 동쪽에서 서쪽지역으로 운송된다는 특징을 가지고 있다. 이를 이용하여 도로, 철도, 교통수단을 위주로 하고 항공교통운송을 보조수단으로 하는 운송수단의 통합을 도모할 계획이다. 이를 통해 2006년부터 2010년까지 시안도시 전체 계획배치전략에 따라 물류단지, 물류센터, 배송센터의 건설이 예정되어 있다.

가. 물류단지 건설 계획

신주물류단지는 새로 건설된 신주공업단지 내에 위치하며 면적은 6km²이고 중

합 물류단지로 계획되었다. 북쪽으로는 시안 북(北) 화물운송터미널과 인접하고, 동쪽으로는 시안(西安)-옌량(阎良) 고속도로와 근접하다. 그리고 시안(西安) 베이산환(北三環)과 가깝고, 근처에 라오칭(繞城) 고속도로와 시안(西安)-통촨(銅川) 고속도로가 있어 물류의 요충지라 할 수 있다. 이 단지는 시안(西安) 최대 물류산업 개발단지이자 물류기업집중지역이다. 취급 업무는 시안 및 주변지역 물류산업의 항구, 물류집산수송(物流集散輸送), 저장배송, 국내외 화물운송 대리, 국내외 항공운송택배, 물류정보 관리 및 서비스 등 다양하다. 동 단지는 2003년-2008년에는 기업이 입찰을 통해 입주하며, 2010년까지 단지가 최종 완공될 전망이다.

나. 물류센터 건설 계획

방직품, 서비스 물류센터: 시안(西安)은 방직업이 발달한 공업지역이며 시안(西安) 방직학교 건설과 신기술을 통해 전통적인 방직업이 현대화 되면서 향후 방직산업은 다시 활기를 찾게 될 것이다. 중서부내 건립한 방직과 의류위주의 등자오 물류센터의 면적은 2km²이며 산환후(三環路), 시안(西安)~란텐(藍田) 고속도로, 시안(西安)~안강(安康) 철도가 인접하여 교통이 편리하다. 이 센터는 장차 서부지역 최대 방직품 및 의류의 저장, 가공, 대량 운송기지의 역할을 하게 될 것이다.

-웨이취(韋曲) 과학기술 물류센터: 계획면적은 2km²로 라오칭 고속도로 남쪽과 웨이취 그룹단지 서북쪽에 위치한다. 웨이취(韋曲)과학기술단지와 시안시 난자오(南塢) 단과대학, 과학연구소를 바탕으로 신안정보산업 발전을 위해 신기술 제품의 저장과 유통 서비스를 제공한다.

-산차오(三橋) 자동차 물류센터: 서부 자동차 도시를 중심으로 하고 시급 자동차 시장을 보조로 하는 자동차 저장과 유통센터로 계획면적은 2.3km²이다. 시안 바오지(寶鷄) 고속도로 허우웨이자이(後圍寨) 입체교차로와 철도남(南) 순환선에 위치하여 교통 여건이 두드러지며, 이 센터는 향후 서부지역 자동차, 기계전자 제품 및 부품의 최대 저장, 운송기지가 될 것이다.

-차오탄(草灘) 과일 물류센터: 계획면적은 2km²로, 서쪽으로 시안(西安) 통촨고속도로와 가깝고, 베이커(北客)역에 인접하여 교통이 편리하다. 산시(陝西) 지방은 과일이 풍부한 지역으로 사과, 다래 과수업이 빠르게 발전하였기 때문

에 이 센터는 서부지역 과일 농부산물 저장, 가공, 분류, 포장, 운송 기지의 역할을 담당하게 될 것이다.

-베이스차오(北石桥) 물류센터: 싱화루(星火路) 서쪽, 룡하이(陇海) 철도 북쪽, 다싱루(隊興路) 이남 지역에 위치하고 있다. 기존의 시안철도 서(西) 화물 터미널 북쪽의 대형저장지역과 시안중추(中儲) 회사를 중심으로 철도와 도로의 교통연계가 편리하고 시 중심지 비즈니스 유통 및 생산기업과 가깝다. 향후 일상소비품, 식품 등 소비재 물류집산지가 될 것이다.

-중추물류센터: 중추는 시안(西安) 시에서 규모가 가장 큰 물류회사로 저장, 배송, 위탁판매, 무역, 가공, 화물운송, 대리, 정보교류, 철도, 도로운송 등의 기능을 단일화한 종합물류기업이다. 도시도로를 연계하여 용지가 2km²까지 확대됨으로써 가전제품, 제지품 등을 위주로 하는 전문물류센터로 발전할 것이다.

(5) 신장 위구르 자치구(新疆維吾而自治區)

신장 위구르 자치구(新疆維吾而自治區)는 ;신장위구르자치구유통현대화에 관한 의견(新疆維吾而自治區關餘推進流通現代化意見)'에서 유통업을 수준으로 향상시키는데 박차를 가하고, 판로가 좋으며 전문화된 유통네트워크의 구축을 주요 사업으로 발표했다. 여기에 유통서비스를 확대하기 위해 제3자 물류배송센터를 건설하고 새로운 유통업 형태가 신장(新疆) 상업과 서비스에서 주체적 지위를 형성하는 것을 골자로 하고 있다. 이러한 정책 하에 신장(新疆) 물류산업은 발전을 거듭하고 규모와 전문화 수준에서 좋은 성과를 거두었다.

2. 동북3성

일반적으로 동북지역은 동북3성, 즉 지린성, 랴오닝성, 헤이룽장성등 3개의 성을 일컫는다. 이 지역의 총면적은 80만km² 이고 2005년 말 현재 인구는 1억 757만 명이며, GDP는 전년대비 12% 정도 증가한 1조 7140억 위엔이다.²⁵⁾

25) 원동욱·조기영, 전개논문, p.29.

(1) 라오닝(遼寧)

라오닝(遼寧)은 2001년 후부터 대대적인 물류 발전계획을 추진해 왔다. 그 결과 200여 개의 물류 관련 기업이 활동 중이며, 물류산업이 창출하는 경제적 이익도 증가하고 있다. 특히 정부의 전폭적인 지원과 기업의 활발한 진출로 라오닝(遼寧) 물류배송산업은 빠른 성장추세를 보이고 있으며, 물류배송 시스템은 다음과 같은 방향으로 급속히 발전하고 있다.

첫째, 전통적인 상업 보관운송회사가 구조조정을 거친 후 경쟁력을 가진 전문 물류배송산업이 발전하기 시작하였다.

둘째, 산업 우위를 바탕으로 발전하기 시작한 물류 배송산업은 우편, 민항, 항공, 청도 등의 산업으로 세분화 되었다.

셋째, 프랜차이즈 방식의 대형 상점이 별전하면서 새로운 형태의 물류배송기업이 나타났다. 현재 전국적인 프랜차이즈 할인상점이 160여 개로 늘어났고 점포 수량도 3000여 개에 달하며, 상품배송 요구에 충족하기 위해 120여 개의 다양한 규모의 배송센터를 설립했다.

넷째, 기업공개를 통해 설립된 제3자 물류기업의 탄생이다.

한편, 라오닝(遼寧)의 성도인 선양(沈陽)은 환발해만 경제권과 동북아시아 경제권의 중심에 위치한다는 점에 착안하여 북방 지역의 현대화된 물류항구의 건설을 목표로 하고 있다. 이를 위해 대규모 물류단지를 건설하고, 종합 물류배송센터와 전문적인 물류기업을 연결하는 현대적 물류시스템을 구축하기 위해 노력하고 있다. 이런 기본 틀에서 선양(沈陽)은 주변지역을 중심으로 물류를 발전시키기 위해 테시(鐵西), 장스(張士), 선하이(沈海), 타오셴(桃仙) 등 8대 물류센터를 건설한 계획이다. 여기에 쑤자툰(蘇家屯) 종합물류단지, 선하이자동차 공업단지, 장스(張士) 종합물류단지를 점진적으로 육성하고 서비스 업종을 중심으로 각기 다른 4대 물류단지를 조정할 예정이다.

또한 30개 현대 제3자 물류 배송기업을 중점적으로 육성하며 완전한 공급망 시스템을 구성할 계획이다.

이밖에 라오닝(遼寧)의 주요 항구도시인 다롄(大連)시는 요동반도 종합 물류센

터, 동북경제지역 국제물류센터, 환발해지역 유통물류와 남북수운물류의 허브역할을 함으로써 동북아 국제물류의 중심이 되는 것을 목표로 하고 있다. 그러한 계획의 일환으로 'Great Dalian(大大連)'의 발전전략에 부응하기 위해 2003년 다롄(大連)을 '다롄(大連)'시 현대물류 계획(大連市現代物流計劃)'을 제정했다. 동 계획에 따르면, 2010년까지 다롄(大連)시 물류 부가가치가 다롄(大連)시 GDP의 12%를 차지하는 것을 목표로 하고 있다. 또한, 제3자 물류의 경우 업무량은 전체 물류의 45%이상을 차지하고, 중점물류단지의 기능은 국제 수준에 달하도록 발전시키며, 20개 이상의 국내외 일류 제3자 물류기업을 유치하여 육성하는 것이다. 더 나아가 다구(大孤)반포 국제물류단지, 간징쯔(甘井子), 루강(陸港)종합물류단지, 진저우(錦州) 종합물류단지와 뤼순(旅順) 양터우와(羊頭窯) 종합물류단지 등 5대 종합물류단지를 건설하고, 공항물류센터, 식량물류센터, 자동차물류센터 등 8대 물류센터를 건설할 예정이다. 현재 다야오완(大窯灣) 국제물류단지와 간징쯔(甘井子), 루강(陸港) 종합물류단지는 이미 개연되었고, 8대 전문 물류센터는 모두 기본 틀이 완성되는 등 다롄(大連)에는 물류열풍이 불고 있으며, 이 열풍은 동북 내륙지역까지 퍼지고 있다.

(2) 지린성(吉林省)

지린(吉林省)은 도시별 발전계획 <표 8> 을 수립하고 이를 연결시키는 물류계획을 추진하고 있다.

〈표 8〉 지린성(吉林省)의 도시별 발전계획

구 분	내 용
동부지역	장바이산(長白山)의 자원과 지리적 장점을 활용 생태계와 환경 보호를 전제로 한 자원개발과 녹색상품의 생산 및 가동에 중점
중부지역	창춘(長春), 지린 두 시의 공업과 농업생산의 기반을 이용 고도의 산업집중지대를 건설하고, 특히 농업, 하이테크산업, 환경보호형 공업을 중심으로 육성
서부지역	초원의 생태계보호 시범지구 및 목축 산업화 지역 건설 환경보호형 석유화학제품개발, 청정에너지 발 전, 육류 생산 및 가공업의 발전에 주역
기타지역	투먼장(圖們江)지역은 대외개방을 통해 훈춘 (琿春)

자료원: 〈표 7〉와 동일, p.20.

지린(吉林省)은 지리적 장점을 활용해 동북3성간 인재, 기술, 자본의 교류와 협력관계를 확대하고, 대 러시아 및 대 한반도 국경경제관계를 촉진시킬 생각이다. 더욱이 서부 대개발에 적극적으로 참여하고, 다국적 기업과의 연계 강화도 염두에 두고 있다. 이를 뒷받침하는 수송면에 있어서는 현대적인 종합운수 시스템을 구축하고, 대외개방경로 확립에 중점을 두고 컨테이너 수송과 복합운송의 발전도 명시되어 있다. 특히, 동북3성 간의 연계, 대외경로 확충을 위한 인프라 정비로는, 철도의 경우 단선구간의 복선화와 투먼(圖們)과 훈춘(琿春)의 철도세관기능 강화가 거론되고 있다.

또한, 도로의 경우에는 성내 간선도로, 농촌도로, 국경도로 건설에 주력한 후, 1급 도로 확대개량공사를 실시할 계획이다. 항공의 경우에는 창춘(長春) 국제공항을 구가간선공항의 표준 수준으로 끌어올리고, 옌지(延吉)공항의 국제공항화를 더욱 가속화하며, 장바이산(長白山) 공항의 신설도 거론되고 있다.

(3) 헤이룽장(黑龍江)

헤이룽장(黑龍江)은 지역 발전을 위한 물류 인프라 정비계획이 진행 중이다. 그 세부전략으로 간선철도, 국도 및 성도의 강화, 성내도시와 인접하는 간선도로 네트워크의 형성, 외향형 경제발전 수요를 바탕으로 한 세관 및 국제수송경로 건설, 각 수송 방식간의 원활한 연계를 중시하고 있다. 철도의 경우 성내외 네트워크를 강화하기 위해 주요 노선의 속도를 개선시키고, 하얼빈(哈爾濱)에서 동쪽으로는 무단장(牡丹江), 서쪽으로는 치치하얼(齊齊哈爾)을 향한다. 남쪽으로는 창춘(長春)으로 뻗어 나가는 여객열차의 운행속도를 시속 140~160km로 높이고, 국경무역을 발전시키기 위한 철도 건설과 이와 관련된 동부국경노선 건설이 계획되어 있다. 도로의 경우는 간선도로 건설에 중점을 두고, 하얼빈(哈爾濱)을 중심으로 하는 성 전체 12개 도시 및 60현 간에 고속도로 건설을 목표로 하고 있다. 또한 국제수송에 관해서는 헤이하(黑河)에 철도대교, 도로대교 건설계획을 적극 추진하고 있다.

그리고 수이펀허(綏芬河) 철도세관의 통관능력 및 적재능력 확대와 수송효율성 제고, 적재비용 경감, 러시아의 블라디보스톡항을 통한 수송방식을 적극적으로 이용할 방침이다.

3. 중부지역

(1) 정저우(鄭州)

정저우(鄭州)는 허난성(河南省)의 성도로, 남북으로 타이항 산맥(太行山脈)과 허난성(河南省) 서부산맥의 가장자리를 따라 난 결과, 동서로 황허강 서안을 따라 놓은 길이 교차하는 곳에 위치해 있어 예전부터 중부지역의 교통 중심지였다. 현재는 우루무치(烏魯木齊)에서 난주(蘭州), 서안(西安)을 지나 연운항까지 계속되는 롱해선(阿海線)과 중국의 남북을 잇는 경광선(京廣線)이 만나는 교통의 요충지 역할을 하고 있다. 따라서 정저우(鄭州)는 향후 중부굴기 계획에 있어 물류의 한 축을 담당하게 것으로 예상하며 계획을 추진 중이다.

(2) 산시성(山西省)

산시성(山西省)물류발전계획에 따르면, 성도인 타이위안(太原)의 물류센터를 중점적으로 육성할 전망이다. 이를 위해 다윈 고속도로를 골간으로 하여, 타이위안(太原)-주관, 타이위안(太原)-권두(軍渡), 허우마(候馬)-친청, 허우마(候馬)-위먼커우(禹門口), 다통(大同)-쑤치창 등 간선도로를 건설하여 물류 네트워크망을 구축한다는 계획을 발표했다. 또한 타이위안(太原), 다통(大同), 허우마(候馬)를 중심으로 48개 중간급 도시를 연결점으로 하여 모든 성을 상호 연계할 예정이다. 여기에 전체성과 향진과 분포되어 있는 화물운송터미널을 통합하여, 산시성(山西省)뿐만아니라 중국 전체를 아우르는 현대화 물류 네트워크망을 구축한다는 것이다. 진행단계별로 보면 다음과 같다.

2003년에서 2006년까지는 현대물류시스템의 기본들을 마련하고 중국 상위 수준의 물류도시로 진입한다. 그리고, 2007년에서 2009년은 완벽한 현대물류시스템을 구축하고 기본 수준의 국제 물류 단계로 진입할 계획이다. 마지막으로 2010년에서 2013년은 현대물류시스템을 국제 수준으로 발전시키고 대형 물류 기업을 육성하여 서비스지역을 확대한다. 화북과 서북을 연결하고 러시아와 몽골을 아우르는 중국북방지역의 물류거점으로 도약하며 거대 경제벨트 건설과 다통(大同),타이위안(太原), 허우마(候馬) 등 3대 물류 단지 건설을 완성하는 것을 목표로 하고 있다.²⁶⁾

26) 최영란, 전개논문, p42.

제3장 중국 물류산업의 문제점

중국 물류산업과 물류시장은 그 동안 큰 발전을 이루기는 했지만, 전반적인 상황을 살펴보면 아직까지는 내부적 잠재력을 충분히 발휘하지 못하고 있는 것으로 보인다. 또한 선진국 물류업체들과 격차도 상당히 크며 여전히 많은 문제점들을 안고 있다.

제1절 정부정책의 문제

지금까지 중국 물류가 매우 큰 발전을 해왔으나 여러 가지 문제점들을 경시할 수 없다. 특히 장기적인 물류 발전에 영향을 끼치는 심각한 문제점들은 시급한 해결이 필요하다.

1. 정부관리체계의 비효율성

중국정부는 물류산업에 관한 정책조치를 계속 개혁하고 있지만, 현재에는 명확하고 유효한 정책조치가 아직 부족하다.

분할 분리된 관리체제, 각 부문별 지역별 이익주의에 방탕을 둔 관리시스템으로 말미암아 적지 않은 각종 정책 및 법규 간에 상호 모순이 있으며 통일성을 기하기 어려운 상황이다.

정부 관리체계가 비효율적이다. 물류시장의 관리가 일원화되어 있지 않으며, 관리주체 상호간 협조 및 협력이 원활하지 못한 상태이다. 예를 들면 물류시장을 관리하는데 있어 일부 지방에서는 경제위원회가 다른 지방에서는 계획위원회 또는 상업위원회가 맡는 등 관리창구가 일원화 되어있지 않다. 이에 따라 각 지방정부와 관련부서의 물류발전계획을 서로 연계시키기가 어렵다. 계획의 골자들도 통합이나 시장 육성에 초점이 맞추어져있는 것이 아니라 확장, 건설에 치중되어 있다.²⁷⁾

중국 정부 제3자 물류 시장에 대해 관리체계가 비효율적이다. 물류시장의 관리

27) 黃雪彬, 상계논문, 2007, p.63.

가 일원화되어 있지 않으며, 관리주체 상호간 협조 및 협력이 원활하지 못한다. 예를 들면 물류시장을 관리하는데 있어 일부 지방에서는 경제위원회가, 다른 지방에서는 계획위원회 또는 상업위원회가 맡는 등 관리창구가 일원화되어 있지 않다. 이에 따라서 각 지방정부와 관련부서의 물류발전계획을 서로 연계시키기가 어렵다고 한다. 계획의 골자들도 통합이나 시장 육성에 초점이 맞추어져 있는 것이 아니라 확장, 건설에 치중되어 있다. 그리고 원래계획 경제의 영향 때문에 정부부문과 기업이 구분되지 못하는 현상이 존재한다. 정부부문과 기업이 통일적인 관리 체제를 사용하고 있는 철로부문 외에도 다른 분야에도 정부부문과 기업이 명확히 구분되지 못하는 현상이 존재하고 있다. 예를 들면 정부부문이 공평하게 직능행사를 하는데 영향을 주고 있다. 또한 기업의 시장경쟁력 제고는 물론 항구의 건설과 발전에도 물리하게 작용하고 있다.²⁸⁾

그리고 분할 관리방식은 중국물류산업 발전의 제약요인이 되었다. 예를 들면 중국은 운송관리 시스템에 있어 운송방식별로 부문을 나누어 관리하는 시스템을 갖고 있으며, 동시에 중앙에서 지방까지 이에 상응 분리된 관리부문과 단계가 있는 상황이다. 이런 분할 방식의 관리제도는 각 부문 간 각 지역 간의 관리와 책임이 중복되게 하여, 서로의 협력과 발전에 불리한 영향을 주고 있다.

원래 계획 경제의 영향 때문에 정부부문과 기업이 구분되지 못하는 현상이 존재한다. 정부부문과 기업이 통일적인 관리 체제를 사용하고 있는 철로부문 외에도 다른 분야에도 정부부문과 기업이 명확히 구분되지 못하는 현상이 존재하고 있다. 예를 들면 정부부문에서 항구관리 와 부두경영을 동시에 하고 있는데, 이런 현상은 정부부문이 공평하게 직능행사를 하는데 영향을 주고 있다. 또한 기업의 시장경쟁력 제고는 물론 항구의 건설과 발전에도 물리하게 작용하고 있다.

2. 관련법규의 미비

관련법규의 미비로 시장진입이 무질서하다. "물류기업기준"과 "물류기업분류기준"이 아직까지 제정되지 않고 있으며, 상업기업의 물류업 등록에 필요한 근거가

28) 李桂艳, “中国第三方物流发展中存在的问题及对策”, 东北财经大学工商管理学院, 2004, p.20.

제대로 마련되지 않은 상태이다. 또한 일반기업의 물류기업으로의 업종변경 근거가 없어 실제와 부합하지 않는 물류기업이 대거 출현했으며, 물류영역 중 창고 및 운송 분야의 무질서한 경쟁이 초래되었다.

현재 중국정부는 물류산업에 관한 정책조치를 계속 개혁하고 있지만, 아직 명확하고 유효한 정책조치가 부족하다. 분할되고 분리된 관리체제, 각 부문별, 지역별 이기주의에 방탕을 둔 관리시스템으로 말미암아 적지 않은 각종 정책 및 법규 간에 상호 모순이 있으며 통일성을 기하기 어려운 상황이다. 관련법규의 미비로 시장 진입이 무질서하다. "물류기업기준"과 "물류기업분류기준" 이 아직까지 재정되지 않고 있으며, 상업기업의 물류업체 등록에 필요한 근거가 제대로 마련되지 않은 상황이다. 그리고 일반기업의 물류기업으로의 업종변경 근거가 없어 실제와 부합되지 않는 물류기업이 대거 출현했으며, 물류영역 중 창고 및 운송 분야의 무질서한 경쟁이 초래되었다.²⁹⁾

또한 세수정책방면에서 물류기업발전에 불리한 요소들이 존재하고 있다. 예를 들면 운송업체가 운송서비스사업에 종사하는 경우 영업세가 3%인 반면, 물류업체, 창고보관업체, 도매판매업체가 물류서비스 분야에서 영업성 운송서비스사업을 진행하면 5%의 영업세를 적용하고 있다.

또는 가격정책방면에서 다 방식 영합운송체계와 비용수취 불명확하다. 예를 들면 컨테이너 운송은 신규개발 노선에 대한 신 가격, 우수품질에 대한 우수가격의 정책을 실시하고 있고 일반 운송화물(살물 상태, 잡포장 상태)은 국가에서 정한 가격을 채택하고 있어, 어느 경우에는 컨테이너 운송 가격이 일반 방식의 화물운송가격을 훨씬 초과하는 경우도 적지 않다. 예를 들면 20피트 컨테이너운송가격이 같은 철도차량으로 운송하는 가격보다 70%정도 높아 신진운송방식인 컨테이너운송방식의 발전에 아주 불라하며 다 방식 연합운송을 기초로 한 각종 물류서비스 발전에 부정적인 영향을 주고 있다. 그리고 투자정책방면에서 정부는 사회간접자본 중 하드웨어 부문에 비교적 많은 투자를 하고 있으나 물류교육, 기술혁신, 개발 및 연구, 시장홍보 등 방면의 투자와 지원은 아주 적은 상황이다.³⁰⁾

29) 冯丹丹, "중국의 제3자 물류 활성화 방안에 관한 연구", 배재대학교 대학원 석사학위논문, 2006.12, p.79.

30) 杨晓雁, "第三方物流——中国现代物流产业发展的突破点", 「中国国际商务研究」, 2001年第一期, p.55.

물류산업은 도로, 철도, 항공, 수로 등 여러 분야와 관계있는 산업으로 각 산업별 규정과 법규는 물류기업의 효과적인 자원의 활용을 저해하고 있으며, 이로 인해 현대물류산업에 있어 일정표준이 적용되기란 매우 어려운 실정이다. 각 산업협회별 일정한 표준안을 정해놓았지만 실제로 운영되지 않고 있다.

3.물류인적자원관리의 문제점

중국 물류업체는 전문 인력이 부족하고 관리수준도 낮은 편이다. 급변하는 물류 환경 하에서 물류업체의 발전은 대량의 물류전문지식을 보유하고 업무능력이 우수하며 전문교육을 받은 인력이 필요하다. 일부 물류업체들은 스스로 제3자 물류의 발전을 저해하는 중요한 요인 중의 하나가 우수한 물류관리 인력이 부족하다고 주장하고 있다.

현재 중국의 거대한 시장발전 잠재력에 비해 물류전문 인력이 부족한 상황에 비추어 정부, 학교, 연구기관 및 업체들 등에서 물류교육 기회를 마련하고는 있지만 대부분 매우 낮은 수준에 처해있다.

최근 몇 년간 중국에서도 물류 교육이 중시되고 있지만, 아직까지 물류 전문인력의 수가 매우 부족하고 그나마 물류업체에 종사하고 있는 인력마저 수준이 낮아 현대적 물류업무를 수행하기에는 어려운 수준에 머물러 있다. 대학교육도 실제 업무처리의 수요와 거리가 있는 상황에 있다. 대학의 교육내용은 거의 다 최고경영자의 초점에 맞춰서 실시하고 있지만 기업에서는 여러 측면의 전문기술 인력을 요구하고 있어 고급 경영자의 수요는 그다지 많지 않다. 그리고 대학들은 현대적 물류 지식의 적극적인 도입에도 부족한 현상이다. 고객 중심한 전문교육도 일부기업에서만 실시하고 있는 상황이다.³¹⁾

31) 최광현, 전개논문, p.51.

제2절 물류업체의 문제점

1. 물류에 대한 인식 부족³²⁾

전체적으로 보면 과거 현대물류에 대한 인식이 부족하다. 최근에 들어와서야 겨우 현대 물류의 발전의 중요성에 대해 일부 중국 기업들이 관심을 갖게 되었을 뿐 대부분의 기업들은 아직까지도 이를 충분히 인식하지 못하고 있다. 최근 몇 년 사이 중국의 일부 도시의 지방정부들만이 물류가 경제발전을 견인한다는 인식을 갖게 되고 또한 현대화 된 물류의 발전이 중국경제 전반에 걸쳐 광범위 하게 영향을 미친다는 관점에서 보기 시작한 것이다.

2. 서비스능력의 한계

현재 중국 물류업체들은 크게 전통적인 물류업체, 외국 물류기업, 기업의 물류부서에서 전환된 물류업체 등으로 구분된다. 대부분의 물류업체들이 제3자 물류를 표방하고는 있지만, 아직 초보적 단계의 제3자 물류를 도입하고 있는 수준이며, 전략적 제휴관계에 의해 포괄적인 제3자 물류서비스를 제공되는 단계에는 도달하지 못하고 있다.

중국에서 물류의 서비스를 보면, 국내 공급자는 대부분 자신의 활동지역을 중심으로 네트워크를 구축하고 있으며, 외국인 합작투자 물류업체들은 세계적인 물류네트워크를 구축하고 있으나, 중국내 물류네트워크 구축은 미흡한 실정이나, 대부분 물류업체들은 다양한 물류서비스를 동시에 제공하기 위해 노력하고 있으나, 서비스 제공범위는 상당히 낮은 수준이다.

3. 물류부문의 기초설비 불비

중국은 개혁개방이후 나름대로 신속한 발전을 이루어오고 있고, 특히 교통운수부

32) 최광현, 전개논문, p.47.

문의 기초설비 건설투자가 매년 늘어나고 있다. 반면 중국은 물류산업의 발전에 적합한 현재적 설비가 부족하고, 여러 운송방식의 합리적 연계와 물류정보기술의 향상이 여전히 답보상태에 머물러 있다. 현재 중국의 90% 이상의 컨테이너 물동량은 연해의 주요 항만에 집중하고 있다. 그러나 컨테이너 물동량의 처리 능력이 컨테이너 물동량의 증가에 따라가지 못하고 있다. 특별히 허브항의 물동량 처리 능력이 부족한 문제가 더욱 부각되고 있다. 동시에 항만과 연결하는 도로, 철도 등 집산 운송시스템의 불완전함도 중국의 컨테이너 운송업의 발전에 방해가 되고 있다. 상하이와 심천, 청도 등 물동량으로 볼 때 세계 수준의 항만에 따라 가려고 노력은 하지만, 해외기업들로부터 물류 중심지라는 인식은 아직 얻은 못하고 있는 것이 현실이다. 관련 기업들은 선진국의 항만과 비교해 볼 때 중국 내 항만은 시설 자체도 부족하지만 각 지역과의 연계성이 부족한 것이 더욱 문제라고 지적하고 있다. 내륙 지방에 위치한 공장에서 항만까지 가는 운반하기에는 무리가 있다는 것이다. 또 상하이와 심천을 제외한 항만들이 균형 있게 발전하지 못하고 있는 점도 문제이다.

4. 정보기술의 낙후³³⁾

중국은 물류 정보화가 빠르게 진행되고 있지만 아직 전반적으로 낙후한 수준이다. 특히 중소 물류업체의 낮은 정보화 수준은 매우 심각한 실정이다. 선진적인 정보기술이 자주 응용되지 않고 있으며, 응용범위도 제한적이다. REID, GPS/GIS, EDI기술, 화물자동추적시스템 등 물류자동화시설의 이용률 또한 매우 낮다.

33) 黄雪彬, 전계논문, p.59.

<표 9> 기업업무확장의 주요 내부요인

(다항선택)

내부요인	비율(%)
작업운영원가가 높음	62.17
시장마케팅능력의 부족	40.82
자금부족	52.78
서비스업무 단일함	29.17
정보화수준이 낮음	58.33
응답속도가 느림	23.61
화물파손율이 높음	5.56
서비스 오차율이 높음	4.17
업무운영의 네트워크수준이 낮음	33.33
고객의 임시수요를 만족하지 못함	19.44
직원의 질이 낮음	13.89
기타	1.08

자료: 王楠, 『2006-2007年 中国第三方物流业分析与投资报告书』, 2006, p.136.

중국에서는 바코드의 사용률이 아직 낮은 편이며, 바코드가 반영되는 정보의 정확도 대략 15%로 낮은 편이다. 물류관리통제는 정보기술의 중요한 분야이다. 그렇지만 중국 공차율은 37%로 매년 중국 공차량 때문에 발생하는 도로와 연료의 소모 및 노동력의 낭비가 3000억 원에 다한다.

정보기술을 통해 효율적인 물류생산성을 달성해야 되는데 중국에서의 정보화가 아직 제3자 물류업체의 생산단계에까지 미치지 못한다. 업체의 홈페이지를 보면 아직도 업체의 홍보나 기본적인 기능을 가진 서비스만 하고 있으며 전자상거래의 활용도는 아주 낮은 편이다. 결국 낮은 정보화 응용수준이 중국의 현대 물류발전을 가로막고 있다. 그러므로 중국 물류업은 조속히 정보화 수준을 제고하여 국제경쟁력을 높여야 한다.

조사대상 업체 중에서 62.17%에 달하는 기업들이 작업운영비용이 높은 것이 기업의 업무확장에 영향을 주는 가장 중요한 요인이라고 하였다. 정보화수준이 낮은 것은 업무확장의 두 번째로 중요한 제약요인이다. 이로부터 알 수 있는 바, 정보기술의 진보에 따라 기업의 정보화에 대한 요구는 날로 거세어지고 있다.(<표 9> 참조).

제3절 화주기업의 문제점

현재 중국내 제3자 물류에 대한 수요업체들이 주로 외국인 투자기업과 신홍하이테크기업, 프랜차이즈형 기업, 극소수의 국유중대형기업이며, 아직도 대다수 기업은 여전히 자체적인 물류시스템을 구축하여 직접처리하고 있다.

원래 계획 경제의 영향 때문에 중국 많은 국영기업은 아직도 "大而全, 小而全³⁴⁾"적인 경영방식으로 고수 하고 있다. 이들 기업들은 자기의 창고, 운송차등 기초물류시설을 보유하고 있어 물류를 자체적으로 해결하고 있다. 이런 기업 자체의 물류활동은 효율성은 낮고 물류비용은 상대적으로 높을 수밖에 없다.

중국의 많은 국영기업은 물류아웃소싱을 안하는 여러 가지 원인 중에서 가장 큰 이유는 물류아웃소싱을 통해 기업의 구조 변동을 초래하는 것이다. 대부분의 기업은 자기의 운송부문을 보유하고 있다. 물류 아웃소싱을 하면 이런 운송 부문이 더 이상 존재할 필요가 없는 것이다. 기업 구조의 변화는 기업의 안정성에 대해 큰 영향을 미치게 된다. 그러므로 국영기업이 물류 아웃소싱을 선택하는 것은 쉽지 않다.

또한 아웃소싱 자체가 그리 간단한 작업이 아니기에 기업이 물류아웃소싱을 하려면 이에 대응한 재무관리 및 제품관리방법을 구축해야 한다. 그러므로 고유 경영 방식을 갖고 있는 국영기업으로서는 물류아웃소싱을 구축한다는 것이 절대 쉬운 것이 아니다.³⁵⁾

1. 물류전문인력 부족

현재 중국에서 물류에 대한 전문지식이 낮은 편이다. 물류 전문 인력이 부족한 가운데 시장발전 잠재력을 인식한 정부, 학교, 연구기관 및 기업들이 잇달아 연수 프로그램, 포럼 등을 마련하고 있지만 활동만 많을 뿐 이들 수준은 대부분 낮은 편에 속한다.³⁶⁾

34) 큰 것은 큰 것대로, 작은 것은 작은 것대로 라는 자금자족형 경제,

35) 林慧丹, 『第三方物流』, 上海财经大学出版社, 2005.2. p.43.

36) 李桂艳, 전계논문, p.22.

중국의 물류에 종사하는 물류인력의 36%는 고교 이상의 학력을 가지고 있고, 중국 물류기업 인력의 45% 이상은 전문대학 또는 대학 이상의 학력을 가지고 있으며, 특히 외국인 합작 물류기업 인력의 55%는 대학 이상의 학력을 가지고 있는 것으로 조사된다. 또한 대학원 이상의 학력을 가진 물류인력은 중국 물류기업의 경우 18%, 외국인 합작투자 물류기업의 경우 8% 수준으로 조사된다. 한편, 1000명 이상의 인력을 고용하고 있는 물류기업은 대부분 국영물류기업으로서 1000명 미만을 고용하고 있는 외국인 합작투자 물류기업 또는 중국 민간기업보다 대체로 하위 수준이 낮은 것으로 조사 된다. 그러나 전체적으로 물류기업들은 전문물류인력의 부족을 가장 큰 취약점의 하나로 지적하고 있으며, 향후 중국의 수출입 국내 물류수요의 증가에 따라 전문 물류인력의 약성이 중요한 과제의 하나로 인식하고 있다.

2. 물류인프라의 부족

중국의 교통운수 기초시설의 규모가 여전히 작다. 국토면적과 인구수로 계산한 도로운송 네트워크밀도는 $1344.48\text{km}/\text{만km}^2$, $10.43\text{km}/\text{만 명}$ 으로 선진국들과 상당한 차이를 갖고 있을 뿐만 아니라 인도, 브라질 등의 국가들에 비해 차이가 큰 상황이다.³⁷⁾ 2002년 기준으로 중국의 사회간접자본 투자수준은 세계 26위 수준이고 도로부문은 세계에서 41위, 철도부문은 37위, 수로부문은 35위로 나타났다.³⁸⁾ 현재 중국이 직면한 인프라 체계의 문제점은 다음과 같다.³⁹⁾

첫째, 각 성을 연결하는 간선 인프라의 부족이 문제점으로 지적되고 있다. 특히, 중국의 대부분을 차지하는 농촌지역 중 상당 지역의 도로 인프라가 제대로 구축되지 않은 상태아어서, 농촌의 경제발전에 큰 장애요소가 되고 있다.

둘째, 물류 인프라가 지역별로 큰 차이를 보이고 있다. 즉 지리적 요인 및 경제발전 정도에서 동부지역은 물류 인프라가 비교적 잘 구축되어 있는 반면 서부지역은 매우 열악한 편이다.

37) 全經聯中國產業研究中心, "中國物流園地的實態和活用方案", 2006.5.

38) IMD, The World Competitiveness Yearbook, 2002.

39) 馮丹丹, 전계논문, p.87.

셋째, 설비 및 기술이 낙후되어 있다. 철도는 복선화율 및 전철화 비율이 낮고 컨테이너 및 냉장용 수송기기도 부족하다. 도로는 노면 정비 미숙으로 통행속도를 저하시키고 있다.

넷째, 수송구조가 너무 복잡하다. 도로, 철도 등의 수송수단 간의 연계가 원활하지 못 함으로 인한 종합 수송능력을 충분히 발휘하지 못하고 있다.

제4장 중국물류산업의 효율적 구축을 위한 개선방안

제1절 물류중심지화의 구축

1. 중국물류산업의 발전추세⁴⁰⁾

중국은 물류영역에서 WTO 가입에 따른 약속이행을 단계적으로 실행해왔으며, 특히 2005년 12월 11일 이후부터는 물류와 관련된 대부분의 영역에서 전면적인 개방이 이루어졌다.⁴¹⁾ 현재 중국은 제3자물류(3PL)기업이 서비스 질, 기능, 원가 등에서 기업의 요구에 부응하지 못하고 있고, 더욱이 기업고객의 관념이 후진적이고 자체 시스템의 제약을 받기 때문에 여전히 자가물류의 비율이 상당히 높다. 그러나 이처럼 중국의 3PL시장이 아직은 초보적 단계에 있으나 최근 물류산업의 개방화, 규범화가 본격적으로 진행됨으로써 빠른 발전이 전망되고 있다. 2001년 중국의 3PL시장의 규모는 400억 위엔 이상으로 전체의 70%에 해당하는 물류기업이 과거 3년간 연평균 30%가 넘는 영업신장세를 보였으며, 2000-2005년 중국의 3PL 시장의 연간 성장률은 25%에 달할 것으로 예측되고 있다.

현재 진행되는 중국 3PL시장의 발전추세를 정리해보면, 첫째, 점차 자동차물류, 가전물류, 의약품물류, IT전자물류, 전람회물류, 화공물류 등으로 업종 세분화가 진행되고 있다. 둘째, 외자기업이 중국 국내시장에서의 영업범위를 확대하고 있고, 중국 국내기업 또한 해외시장을 개척하는 노력을 경주하고 있다. 셋째, 중국내 3PL기업은 물류서비스의 규범화와 차별화를 실현하기 위해 자신의 자원우위와 고객수요의 특성에 근거하여 최적화된 물류솔루션을 제공함으로써 특정시장에서 브랜드 효과를 발휘하고 영업효율을 제고할 것이다.

'11차 5개년 계획' 기간 중 중국 주요지역에는 각기 특색 있는 기능을 갖춘 국제물

40) 민이, "동북아 물류환경 변화와 물류중심지화 전략의 재정립", 국제운송론UPS조카페(cafe, daum. net / uports)의 자료를 정리함.

41) 원동욱 · 조기영, 전계논문, p.89.

류센터의 기본 틀이 구축될 전망이다. 2010년 이르면 물류비가 GDP에서 차지하는 비중이 2~3%가량 더 떨어지고, 3PL이 중국 전체 물류시장에서 차지하는 비중도 점차 증가하여 23% 수준에 도달할 것으로 예측된다.

또한 물류산업의 부가가치는 GDP의 8%, 서비스업 전체 부가가치의 18%를 차지하게 되어 경제발전의 새로운 성장점이 될 것으로 기대되고 있다.

2. 중국물류인프라의 전망

중국정부가 내놓은 2020년 '전면적 샤오강 사회건설' 계획에 따르면 2020년 중국의 GDP는 2000년 수준의 4배에 해당한다. 이를 근거로 하면 2001~2002년은 7.0% 정도가 되어야 한다. 이러한 경제성장속도를 유지한다고 가정할 때 중국의 화물운송량의 총 수요를 예측해보면 다음과 같다.

탄성계수법을 이용하는 경우, 중국의 2010년, 2020년 화물운송수요는 각기 190억 톤, 257억 톤으로 추정된다. 하지만 이들 예측치를 2004년 중국의 실제 화물운송실적과 비교해 보면, 총 운송량은 물론이고 도로를 제외한 기타 모든 운송수단의 화물운송량이 이미 예측치를 상당히 초과하고 있음을 알 수 있다. 2005년에도 중국의 경제성장률은 10.2%의 높은 수치를 기록하였고, 이때 따라 화물운송수요도 지속적으로 늘어나 기본적으로 화물운송시장의 공급부족 현상이 초래되었다. 중국경제가 과연 지속적으로 늘어나 기본적으로 화물운송시장의 공급부족 현상이 초래되었다. 중국경제가 과연 지속적으로 고도성장을 구가할 수 있을 것인가의 여부가 결국은 향후 중국 물류시장의 수요를 결정짓는 관건이 될 것이다.

3. 물류중심지화의 필요성

세계 제조업의 중심이 중국으로 이전되고 있고, 서부 대 개발 사업에 따라 창지양(長江) 내륙지역의 개발이 본격화 할 경우에 상하이항의 물동량이 더 증가할 것은 명백한 사실이다. 중국 수출입 화물의 지속한 증가에 따라 세계 많은 나라의 선사들이 중국에서 지사나 사무실을 설립하고 있다. 단 심천에 만 이미 32개 선사가 입주하였다.

이미 3석 컨테이너선박이 심천의 이름으로 명명하였다. 청도항도 2004년 25개 항선을 증설하므로 130개 나라와 지역의 450개 넘는 항만과 통항하고 있다. 지금 중국항만의 지명도가 점점 높아지고 있다. 전문가의 예측에 따르면 미래 아시아지역 특별히 중국대륙 컨테이너의 물동량이 지속적으로 증가하는 추세가 유지할 것이고, 또한 중국 대륙은 세계 컨테이너업무 발전이 제일 빠른 지역 중의 하나라고 한다. 중국경제의 발전에 따라 중국 동부, 한국 및 일본을 포함한 동북아시아에서 컨테이너항만의 경쟁이 점점 격렬해지고 있다. 2004년에 와서 이 지역의 항만은 다 투자자의 강도를 높이고 있다. 동시에 많은 혜택정책을 내세워서 물동량을 유인하고 있다. 이 지역 내의 최대항만 상하이와 부산을 예를 들자면 두 항만은 다 국제물류중심을 향해 발전하고 있다. 2004년 상하이는 동북아시아 최대 분주한 컨테이너항의 위치에 올랐다. 내려가는 부산항도 전력으로 반격하고 있다. 한국은 기한이 7년이 되고 총액은 530억 달러 되는 정부 및 민간의 투자계획을 세워서 부산항의 부두를 1배로 연장시키고 부산항을 "동북아의 싱가포르"로 만들고자 한다. 현재 부산항의 컨테이너 화물량 중에 약 40%는 환적화물이다. 그 가운데 반수 이상은 중국의 화물이다. 최근 다른 선사들이 광양항을 이용하는 것을 적극적으로 유인하기 위해 항만설비 사용료 감면 등 혜택조치를 취하고 있다.

2004년 중국의 거시적인 경제에서 조정한 가운데 지속적인 성장하고 있다. 대외무역은 증가하는 추세를 지속 유지하고 있으며, 2005년을 전망할 때 수출입의 증가하는 요인들이 계속적으로 빠른 발전을 유지해 나갈 것이다. 중국 컨테이너운송시장의 뛰어난 고속적인 성장 현상이 전 세계 선사들의 주목을 받고 있으며, 무한경쟁 속에서 중국 운송시장을 쟁탈하기 위한 중요한 입지로 자리 잡게 되었다. 글로벌기업이 전면적으로 중국에 진입함으로 전면적인 경제 글로벌화속에 융합시켰다. 중국은 세계의 대공장, 대시장이 되었고, 중외무역의 대발전은 필연한 추세다⁴²⁾

매년 중국에서 수천만의 컨테이너 물동량을 조성하는 것도 필연의 발전추세이며, 전 세계선사 운송업의 쟁탈하는 핵심지역이 되어 가고 있다. 그래서 중국의 운송물류업체도 이에 대해서 충분한 인식을 가지고, 동시에 자신의 시장경쟁력을 제고하는 중장기 영업 전략도 적극 제정하는 것에 중시해야 한다. 아울러 정부는 물류중심지 건설의 목표를 세움으로써 부가가치가 높은 종합적인 물류서비스를 제공함과 동시에 "제3

42) 최광현, 전개논문, p.60.

의 이윤원천"을 극대화 방안을 개발하여 중국의 경제를 발전시켜야 할 것이다. 그러므로 중국은 "세계의 공장"과 거대한 소비시장의 위상을 유지함과 동시에 차후 물류중심 국가의 위치에 오를 가능성이 있다.

제2절 국가정책의 지원

중국 물류산업이 빠르게 발전하면서 물류활동이 점차 빈번해지고 물류 참여자도 증가하고 있다. 또한 중국정부는 가전하향(농민이 가전제품을 구매할 때 정부가 13%의 보조금을 주는 제도)등 일련의 국민 지원/우대 정책을 마련해 농촌 상품 유통시장 시스템을 완벽하고 있다. 이는 물류업 발전에 새로운 기회이자 도전을 가져다주었고 이에 따라 물류업 내부 문제점 및 권익 분쟁도 늘어나고 있다.

올해 정부 사업보고서에서는 "현대 물류산업 발전을 추진하고 현대 물류와 같은 핵심 산업 조정과 진흥계획을 실시하며 산업발전 과정에서 야기 되는 갈등과 문제점을 해결하는 한편 구조조정과 고도화 및 업그레이드를 추진해야 한다." 고 밝혔다. 이에 앞서 국무원 상무회의에서는 물류업 조정 및 진흥계획을 심의, 통과시키고 물류업 활성화를 10대 산업 조정계획에 편입시켰다. 현대 물류정책과 법률체제 구축이 급선무로 떠올랐다.

1. 물류 발전의 무질서를 초래한 원인⁴³⁾

물류업체의 성실 및 신용이 부족한 행위, 예컨대 운송화물 분실/파손, 물류업체가 예정된 시간에 화물을 배송하지 못하거나 돈을 가지고 잠적, 물류업체가 개봉 검사를 진행하지 않아 마약, 문화재, 심지어 시체를 운송하기도 하는 등의 행위는 물류업의 발전을 저해하는 것은 물론 '가전하향'을 비롯한 국민 우대정책 시행까지 부정적인 영향을 미쳤다. 허난(河南)교통물류협회에서 집계한 통계에 따르면, 2003년부터 2006년 말까지 운송업체에 돈과 물품을 사기 당한 업체는 226개로 손실액은 1260만 위안 이

43) 주재원, "현대 물류정책과 법률체제 구축해 물류업의 빠른 발전 추진해야 한다." 중국 청도에서 살아가기 카페 (<http://blog.daum.net/siliyoon>, 2009)의 내용을 정리함.

상인 것으로 나타났다.

이처럼 무질서한 경쟁을 초래한 원인은 5가지인 것으로 조사되었다.

첫째, 시장 진입 문턱이 낮다. 물류업 발전의 초기 단계에 일부 업체는 시장 메커니즘이 불완전하고 법규가 미흡한 기회를 틈타 불법 운영으로 고객에 손실을 입히는 한편 정상적인 물류시장 발전에도 부정적인 영향을 미쳤다.

둘째, 서비스 규범이 통일되지 않았다. 현재 제대로 된 물류 관리제도 부재, 영세한 물류업체 규모, 원활하지 않은 물류채널, 완전하지 않은 서비스 기능, 규범화 되지 않은 관리, 인재 부족 등 원인으로 물류 업무 프로세스, 데이터, 규칙이 통일되지 않고 화물 유통과 정보 교환이 원활하게 이뤄지지 못하며 유통절차가 복잡하고 속도는 느리고 유통원가는 상승하는 문제점이 초래되었다.

셋째, 요금체계가 업체마다 다르다. 정부의 관련 정책을 살펴보면 운송업의 경우 지역적인 업종보호가 심해 통과하는 차량에 대한 각 지역의 요금 체계가 달라 지역마다 운송원가가 달라졌다. 또한 창고저장업에서도 위와 같은 문제점이 나타나고 있다. 현지 기업과 타지 기업에 대한 현지 정부의 대우가 다르다. 그 결과 타지 기업은 비교적 높은 비용으로 현지 토지를 임대하거나 구매하여 창고를 짓게 됨으로써 타지 물류회사의 현지화 발전을 저해하였다.

기업 요금 측면에서 살펴보면 정규 물류업체는 물품의 안전을 보장하기 위해 많은 인력을 투입하고 엄격한 관리를 실시해 소기업에 비해 비싼 요금을 받는다. 불법업체들은 이러한 점을 이용해 저렴한 가격으로 고객을 끌어들이는다. 그 결과 물류가격이 업체마다 달라지고 나아가 무질서한 시장경쟁을 유발, 고객에게는 잠재적 리스크를 가져다주고 정규업체에는 타격을 안기고 있다. 특히 물류경제의 건강한 발전과 정규업체의 건전한 운영에 큰 피해를 주고 있다.

넷째, 부보율 기준이 통일돼 있지 않다. 현재 물류업계 내부에서 논쟁이 가장 분분한 것은 '무보증 탁송 화물이 분실된 경우 물품대금에 따라 전액 배상해야 하느냐'는 문제이다. 이에 대한 명확한 법적 제도가 마련돼 있지 않아 이와 같은 문제가 발행했을 때 분쟁이 유발되기 쉽다.

다섯째, 시장환경 요인을 들 수 있다. 금융위기로 인해 중국 물류업은 막대한 타격을 입었다. 불경기, 소비위축의 영향이 국제 해운업으로 이어지고 도로 운송업도 더불어 불경기에 처해 물류시장 수요가 위축됐다. 불안정한 유류제품 가격은 물류 운송가

격 변동을 초래했고 높은 비용의 운영 환경으로 효율이 전반적으로 둔화됐다. 중국 물류업 또한 고급 물류관리인재, 물류 진행 및 실행 인재 등을 비롯한 전문 기술인력이 부족한 실정이다.

2. 물류업 입법 미흡

현재 중국 정부는 물류산업에 관한 정책조사를 계속 개혁하고 있지만, 아직 명확하고 유효한 정책조치가 부족하다. 분할 분리된 관리체제, 각 부문별 지역별 이익주의에 방탕을 둔 관리시스템으로 말미암아 적지 않은 각종 정책 및 법규 간에 상호 모순이 있으며 통일성을 기하기 어려운 상황이다. 관련법규의 미비로 시장진입이 무질서하다.⁴⁴⁾

현재 중국의 물류 규제와 제도에 관한 일반법으로는 《중화인민공화국 회사법》, 《중화인민공화국 미사소송법》, 《중화인민공화국 해상법》, 《중화인민공화국 보험법》 등이 있고, 정부 규제로는 《외국인 투자 국제 화물운송 대리기업 허가관리 방법》, 《도로 화물운송업체 자영관리 관리방법(시범시행)》, 《상품대리 배송업계에 관한 관리규정》, 《외국인 투자 물류업체 시범설립 추진에 관한 통지》 등이 있다. 그러나 이들 규정은 법적으로 부처 규정에서 유래돼 효력이 상대적으로 미약하고 여러 산업에 대해 일반적으로 효력을 갖지 못한다.⁴⁵⁾

양 총재는 "외국에서는 전면적인 물류법률 체계 및 제도를 구축해 물류업 발전을 지원하고 있다" 고 전했다. 일본은 1990년에 이미 《물류법》을 발표해 물류업 발전을 추진, 보장했다.

전인대 대표이자 CNHTC SINOTRUK 회장 마춘지(馬純濟)는 "중국 물류업은 비록 늦게 시작됐으나 타국의 경험을 참조하여 정부가 계획과 정책을 마련하고 조율 메커니즘을 구축해 물류산업을 바람직한 방향으로 유도할 수 있다. 또한, 새로운 물류법률 체계를 구축, 보완하는 것도 중국 물류업의 전면적이고 안정적인 발전을 보장할 수 있다. 이 밖에 '가전하향'등 정책을 위해서도 부속조치를 제정해 중국 경제의 안정

44) 이신규, "중국의 물류현황과 문제점", 「창업정보학회지」 제9권 제3호, 한국창업정보학회, 2006, p.180.

45) <http://blog.daum.net/siliyoon>, 2009.

적이고 빠른 발전을 추진할 수 있다" 고 피력했다.

3. 입법 강화, 물류시스템 보완

우방귀(吳邦國) 전인대 상무위원장은 전인대 상무위원회 사업보고에서 "입법을 강화하는 전제하에 법률 제정과 정리를 동시에 추진하여 중국 특색의 사회주의 법률체계 구축을 위해 최선을 다해야 한다."고 강조했다. 각 지방마다 물류 인프라 확대를 위해 많은 투자를 하고 있으며 지역 물류의 발전을 위해 각 지역의 물류 거점에 현대식 물류 배송센터를 설치할 예정으로 있다⁴⁶⁾

양면면, 마춘지 등 대표위원은 다양한 정책 시행을 위해 완비된 물류제도 및 물류법규를 마련해야 한다고 피력했다.⁴⁷⁾

첫째, 기존정책, 법규, 제도를 정리해야 한다. 대표위원들은 물류 발전에 부적합한 법규를 조정하거나 폐지할 것을 제안했다. 예컨대 화물보험의 경우, 기존 보험법 규정에 따르면 화물 손실이 발생하면 손해배상인은 배상요구를 받은 다음날부터 60일 내에 회답해야 한다. 이에 따라 많은 물류회사들은 회답을 미룰 수 있는 데까지 미루고 고객이 강력히 요구하면 많이 배상하고 그렇지 않으면 되도록 적게 배상한다. 마찬가지로 1999년 제정된 교통부의 《자동차 화물운송 규칙》은 지금까지 시행돼 왔는데, 이러한 법 조항은 현실에 적합하지 않다.

상충되는 법 규범을 정리해야 한다. 예를 들어 《자동차 화물운송 규칙》 제 43조에서는 '운송인이 화물을 접수한 경우 운송장에 기재된 화물명칭, 수량, 포장방식 등에 따라 대조, 확인해야 인수인계 수속을 처리할 수 있다'고 규정했다. 하지만 법적으로 운송인 '검사'의무를 상세히 규정하지 않았고 운송인에게 개봉 검사를 요구하는 강제 규정도 마련돼 있지 않다.

둘째, 창고저장법, 운송법, 교통법, 물류보관법과 같은 최신 기본법을 제정해야 한다. 현재 중국의 물류 경영은 주로 민법통칙, 계약법 등에서 원칙적인 조정이 적용되지

46) 이경, " 전자상거래의 발전에 따른 중국물류의 활성화 방안", 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2006, p.85.

47) <http://blog.daum.net/siliyoon>, 2009.

만 이러한 원칙적인 법률은 기술적으로 물류에 대해 구체적인 지도와 조정기능이 미흡하다. 운송, 배송, 포장, 창고저장, 유통 등 물류단계는 주로 도로법, 항공법, 철도법과 같은 세부적인 법이 적용돼야 하지만 이러한 법규들은 규정이 미흡하고, 내용이 분산되며, 법적 효력도 미약하다.

셋째, 입법과 더불어 일부 신행 메커니즘을 도입하고 물류시장 진입 메커니즘을 구축해야 한다. 물류시장 진입조건을 규정하고 창고임대, 중개 운송서비스 종사자의 자격 기준을 제정하는 한편 경영장소, 경영능력 등 다방면으로 엄격한 심사를 실시하고 보다 완비된 물류산업 기준을 제정해야 한다. 요금 항목을 규정하고 가격산정표준을 통일해야 한다. 또한 법제도를 통일하여 각기 다른 정책으로 물류업체 발전을 저해하는 현상을 피해야 한다. 기업 간 상호연계를 통해 물류의 운송, 저장, 포장, 하역, 운반, 배송, 정보처리 등 단계 표준을 규범화해야 한다. 이 밖에 물류 부보율 기준을 통일하고 화물 보험제도를 보완해야 한다.

또한, 관리방식을 완비해야 하며 처벌로 관리를 대신하고 '막기만 하고 소통하지 않는' 것은 바람직하지 않다. 중국 전역에서 산업 관리를 강화하고 국가, 성 시, 현, 향, 진의 각급 관리지능과 조율수단을 정립하고 집중 지도, 등급별 협조, 속지관리의 수직 지휘·배치체계와 정보공유, 분업 협력의 수평 의사소통 협의체계를 점차 구축해야 한다. 기업과의 상호연계를 통해 각 지역의 상호조를 관리방식을 정립하고 최종적으로 산업 관리 체계화, 규범화를 실현하도록 한다.

넷째, 재정, 조세, 금융 등 정책을 통해 물류 발전을 추진하며, 물류업체에 대한 재정 혜택을 보완해야 한다. 조건에 부합되는 창고저장시설 면세 또는 세금환급, 세금우대를 통해 경쟁력을 갖추 전문 기업의 육성에 박차를 가한다. 이 밖에 인프라 구축을 강화하며 기존 물류자원을 통합하여 인프라를 확보하는 한편 물류라인을 통해 네트워크를 연결해야 한다. 무엇보다 인프라 구축은 물류 수요를 바탕으로 한다는 점에 유념해야 한다.

제 3 절 물류서비스의 효율성 제고

물류서비스의 품질수준이 물류기업의 생명을 결정하는 요소라는 것을 인식하고 물류 서비스 품질이 물류기업의 성패를 좌우하는 요소라는 것을 교육시킴으로써 서비스의 효율을 제고 한다. 항만의 경제 자유구역에 대한 정책을 개혁해서 교육, 병원, 노동 공급 등 여러 면에서 '글로벌 표준'환경을 만들어 주어야 하며, 항만 사업은 더는 물건을 싣고 내리는 '선적' 개념에 머물러서는 안 되고 궁극적으로 기업 활동을 이르게 만드는 '서비스 개념'으로 접근해야만 중국 항만은 글로벌 기업, 공항 등과 국가 경쟁력을 높이는 핵심역량으로 부상할 것이다.

1. 물류서비스의 동향

최저원가로 최우수 서비스를 제공하는 것이 현대 물류의 목표이다. 현재, 중국물류업체가 제공하는 서비스는 주로 운송, 저장과 도시배송이다. 서비스수준, 제공능력, 영수증 정확률, 배송 신속율, 운행 품질 및 원가는 고객의 욕구를 충족하지 못하고 있다. 중국창고보관협회(中国仓储协会)의 "중국물류시장 제3차조사보고서"에 따르면, 물류업체의 전체자원의 이용률은 높지 않으며, 화물차 귀환 비행율이 37%이다.⁴⁸⁾물류업체는 자사의 원가를 낮추는 것을 통하여 고객의 물류원가를 낮추기 힘든 실정이다. 제로재고, 공급사슬관리 등 경영관리방식의 확대에 따라서 다품종, 소량도매, 단시기의 소량구매 물류는 중국 전통의 물류업체의 서비스와 원가사이의 모순을 더욱 더 격화시킨다. 선진국의 물류서비스 업무는 중국보다 몇 십 년 앞서 이미 표준화 개조를 완성하였다.우수한 서비스와 원가 방면에서 중국의 물류업체는 여전히 외국 업체와 상대적으로 비교하기 어려운 실정에 처해있다.

2. 물류 서비스의 개선

현재 중국 물류업체들은 크게 전통적인 물류업체, 외국 물류기업의 물류부서에

48) 黄雪彬, 전계논문, p.54.

서 전환된 물류업체 등으로 구분된다. 향후 수년간 중국정부는 물류시장 질서와 비용관리 시장을 대폭 정돈하고 규범화하여 물류시장에 대한 관리 투명도를 제고할 전망이다.⁴⁹⁾ 대부분의 물류업체들이 제3자 물류를 표방하고는 있지만, 아직 초보적 단계의 제3자 물류서비스를 제공하는 단계에는 도달하지 못하고 있다.

중국에서 물류의 서비스를 보면, 국내 공급자는 대부분 자신의 활동지역을 중심으로 네트워크를 구축하고 있으며, 외국인 합작투자 물류업체들은 세계적인 물류네트워크를 구축하고 있으나, 중국내 물류네트워크 구축은 미흡한 실정이다. 대부분 물류업체들은 다양한 물류서비스를 동시에 제공하기 위해 노력하고 있으나, 서비스 제공범위는 상당히 낮은 수준이다. 상업적 물류서비스 수요는 중국의 물류 발전의 또 다른 원천이 되고 있다.⁵⁰⁾

미국의 한 조사에서 소비자에게 제품, 가격, 기업의 촉진활동 중 어떤 것이 얼마나 중요한가의 질문에서, 제품, 가격에 이어서 서비스가 중요하다고 응답했다는 보고가 있다. (서비스 중요도: 20, 제품: 38, 가격: 24, 촉진:18) 특히 소비재의 기업보다는 산업재의 기업에서 고객의 서비스가 더욱 중요한 것으로 나와 있다. 따라서 많은 기업들이 고객 서비스에 역점을 두고서 물류 개선을 촉진하고 있다. 물류를 통해 서비스를 향상했을 때 수익의 증가는 어느 수준까지만 비례하는 것으로 나타난다. 비용과 서비스 개선의 효과는 수익의 증가 측면과 저울질하여 생각해야 한다. 특히 서비스를 개선하고자 할 때 신제품의 경우는 연기/투기의 결정이 어렵다. 물류에서의 고객서비스는 미국의 통신판매회사인 LL Bean의 경우에 주문입력, 배송, 대금 청구 등의 활동(활동의 측면) 또는 소비자가 어떤 전화를 했을 때 그 전화에 대해서 20초 내에 통화를 연결하는 비율(성과척도)로 말하고 있다.

3. 고객 서비스

소비자들이 어떤 제품을 요구했을 때 이 제품이 없을 경우, 다른 제품으로 대신 권유 할 수 있는가(제품의 대체성)와 결함이 발생 했을 때 경쟁사로 고객을 잃지 않

49) 김연하, " 중국의 제3자 물류서비스의 구조적 변화에 관한 연구", 인천대학교 대학원 석사학위논문, 2006, p.110.

50) 김연하, 상계논문, p.54.

고 제품을 대체할 수 있는 높은 재고율을 확보하는가 하는 수요의 분석이 서비스 표준을 결정하는 중요한 요인이 되나, 고객별로 어느 정도 비용이 발생하는가 특히 기업에서 도·소매상등 유통업체를 대상으로 할 경우에는 이러한 비용분석이 필수적이다. 고객별로 서비스 요구 조건의 차이(가격, 서비스, 수준의 향상 등)의 고려가 필요하다. 서비스를 변화시켰을 때 고객이 어느 정도 민감하게 반응하느냐와 최종 수용자 뿐만 아니라 중간상도 고려해야 한다. 고객 서비스의 개선을 위해서는 고객의 요구 조건을 파악해야 한다. 특히 물류 서비스와 관련하여 기업이나 유통업자를 대상으로 하는 경우가 많기 때문에 고객의 사업(전략, 경쟁, 고객)을 이해하는 것이 필요하며, 서비스를 구매하는 고객이 어떤 사람이 중심이 되어 구매를 하고 있고, 제품의 구매와 관련하여 영향력을 행사하는 사람이 누구이며, 무엇을 원하는지를 파악하는 것 또한 필요하다. 서비스 개선을 요구하여 시행했을 때 고객이 서비스를 어느 정도 높이 평가하는지 실질 가치 평가(컨조인트, 벤치마킹, 서베이)가 필요하다. 고객이 원하는 수준과 관련하여 기업과 경영사의 현 위치를 평가하고, 기업이 포착할 수 있는 기회를 확인하여 계속적으로 개선을 모색하는 것이 바람직하다.

4. 공급 사슬 관리(Supply Chain Management: SCM)

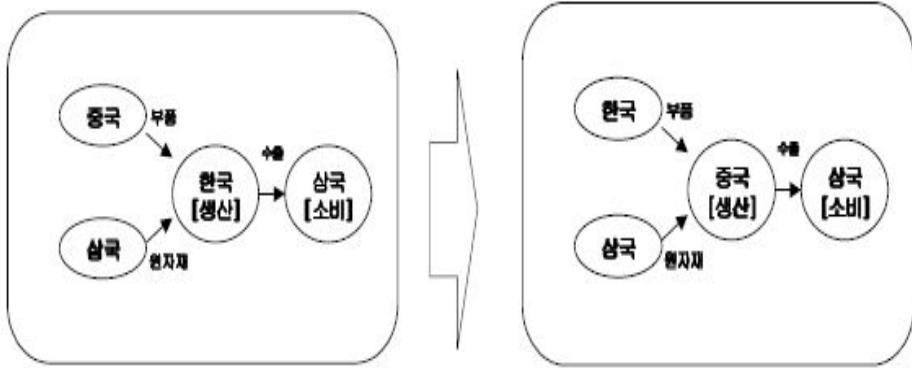
상품의 공급자로부터 최종 소비자에게 이르기까지 연결되어 있는 모든 과정을 사슬 관리(Supply Chain Management :SCM)로 말하고 있다.([그림 9] 참조) 기업의 경영 구조가 복잡·다양해지고, 고객만족을 통한 기업의 경쟁 우위확보가 어려워지면서 최근 공급 사슬 관리(Supply Chain Management: SCM)의 중요성이 강조되고 있다.⁵¹⁾

공급사슬관리의 정의와 관련하여 Supply Chain Council은 '고객의 수주부터 지붕에 이르기까지 설비, 부품(A/S포함), 완제품 등 물류 활동을 수행하는 전 프로세스에 걸쳐 공급업체, 제조, 판매, 유통 기능과 고객과 관련 있는 모든 활동' 이라고 한다.⁵²⁾

51) 이인수, "공급사슬관리에 의한 동북아 거점 항만발전전략의 적합성에 관한 연구", 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 2004, p.47.

52) Supply Chain Council, Supply-Chain Operations Reference Model Overview,1998.

[그림 9] 한국 수출기업 韓中 공급사슬 발전추세



자료: 한국 관세무역연구원, 한중 물류네트워크 강화를 통한 한국 물류기업 진출 방안

기업의 경쟁력은 자사 내부에서 보다 얼마만큼 효율적으로 다른 기업의 핵심역량을 이용하느냐에 달려있다. 제품의 생산에서부터 소멸까지의 물적 흐름에서 특화된 핵심역량을 가진 기업들이 모여 체인을 형성하는 SCM의 구축은 급 변화는 기업경영환경에서 기업의 경쟁력 강화를 위한 중요한 전략이 되고 있다.

제4절 화주기업의 경쟁력 강화

1. 화주기업의 인식 변화

미국처럼 대다수의 화주기업이 물류전문업체에 자사물량을 아웃소싱 하는 것이 보편적인 방식으로 자리 잡기 위해서는 당연한 말이지만 화주기업들이 외부 물류업체를 적극 활용하려는 의식태도의 변화가 있어야 한다. 산업, 유통구조의 변화, 글로벌 경쟁의 심화 등 최근의 기업경영 환경은 물류업체의 활용 또는 전략적 제휴를 통한 물류혁신 방안을 선택하지 않고서는 경쟁력을 확보할 수 없는 방향으로 전개되고 있다. 미국 유럽 등 선진국에서는 기업은 제3자 물류서비스를 적극적으로 활용할 경

우 원가 절감 그 이상의 성과를 얻을 수 있다. 따라서 중국 화주업체들은 물류효율성 제고가 기업의 경쟁력을 좌우하는 핵심 요소의 하나임을 깊이 인식해야 한다.⁵³⁾

2. 자가 물류부서의 해소

기업은 원래 기존 물류부서로 물류활동을 실행하는 상태이고 기존 물류업체의 저항도 생계와 연결된 문제이지 때문에 매우 심각하다. 결국 물류 기업은 이러한 반발을 축소하기 위하여 기존 운영조직 또는 물류업체를 그대로 유지한 채 이수하게 되는데 이때 물류기업은 단순히 중개사로 전락하고 만다. 화주기업의 물류부서를 그대로 존속시키는 이유는 물류기업들의 복리후생이 화주기업보다 뒤떨어지기 때문이다. 이러한 현상 때문에 물류가 활성화 되지 못하고 있으며, 물류서비스의 활용을 통한 비용절감과 고객서비스 향상부분의 이용만족도가 떨어져 물류 활성화의 저해요인으로 작용하고 있다. 그래서 화주업체는 자사 물류부문 및 기능의 축소를 위한 구조조정에 적극 노력해야 한다. 대형 화주업체가 자가 물류체계를 고수하는 것보다 물류조직의 일부를 물류자회사 또는 독립된 물류업체의 형태로 분사시키고, 그 대신 외부의 물류 전문 업체를 활용하여 물류비용 절감에 도움이 될 수 있는 물류체제를 조성해야 한다.

화주기업체는 물류전문기업이 제공하는 높은 신뢰성의 물류서비스, 보관창고의 신속한 입출고관리, 화물의 위치추적 등 다양한 부가서비스를 이용함으로써 생산성 경쟁뿐만 아니라 시간기반경쟁에서도 유리한 위치를 확보할 수 있다. 그래서 화주업체에서는 자가 물류의 비중을 대폭 낮추고 외부의 물류서비스를 전략적으로 활용하여 기업의 경쟁력을 높이는 방향으로의 전환이 있어야 한다.⁵⁴⁾

53) 冯丹丹, 전계논문, p.101.

54) 신동일, "제3자 물류의 활성화방안", 전북대학교 경영대학원 석사학위논문, 2004.8, p.76.

제5절 종합물류기지 개발 및 관세자유지역의 운영

1. 종합물류기지의 개발

항만 배후 종합물류단지를 적극적으로 개발 하여야 한다. 항만 배후 물류단지를 개발 시 고려하여야 할 가장 중요한 조건은 우선 항만산업의 부가가치, 물류서비스가 활성화 될 수 있도록 충분한 부지면적의 확보와 함께 해운, 항만, 창고, 보험, 금융, 가공업, 제조업, 조립, 판매상표부착, 저장 등의 물류서비스 산업을 유치하여야 하며, 이를 통해 기업의 활동을 보장을 함으로써 항만과 배후단지를 관세자유지역 또는 자유무역지대로 지정하여야 한다. 뿐만 아니라 복잡한 통관절차의 생략, 조세감면, 각종 인센티브의 제공 등을 함으로써 외국의 국제 물류기업의 본부기지 및 국내수출입 기업들을 항만배후단지 입주기업들은 운송비용의 절감과 수출입 경쟁력을 강화시킬 수 있게 된다. 또한 지역특성에 맞는 물류터미널과 창고 등 집산시설을 구축할 수 있도록 항만을 움직일 수 있는 물류거점화 시켜야 하며 항만과 각 지역 간의 내륙 운송망을 확대 건설함으로써 화물의 신속이동을 보장해야 하다.⁵⁵⁾

2. 관세자유지역의 운영

전 세계적으로 800여개 이상의 관세자유지역이 운영되고 있다. 각국마다 경제정책이나 환경에 따라 설치목적 등은 상이하나 대체로 수출입 무역활성화, 외국인 투자 유치확대, 고용창출, 부가가치 물류활동을 통한 국부창출 등을 목적으로 설립되어 운영되고 있다. 관세자유지역을 운영하고 있는 국가 또는 운영주체 등은 글로벌 기업들을 유치하기 위하여 공항, 항만, 철도 등 인프라를 구축하고 다양한 인센티브를 제시하고 있다. 관세자유지역은 수출입 무역활성화와 외국인 무자유치를 위하여 다른 지역보다 많은 혜택을 부여한 지역으로서 주요국들이 국가경쟁력 강화를 위한 차원에서 중점적으로 육성하고 있다.

관세자유지역은 공항 또는 항만과 인접한 지역으로서 관세가 면제되는 비관세지

55) 최광현, 전개논문, p.64.

역이자 일반지역과는 다른 통관절차나 제도가 적용되는 지역이다. 주요국들은 공항 또는 항만인접지역에 관세자유지역을 지정함으로써 세계 시장과 직접 네트워크를 구축할 수 있도록 추진해왔으며, 수출입 무역활동의 촉진과 외국인 투자유치 확대를 위하여 관세자유지역과 관련한 특별법을 제정하고 관세면제 외에 세계상 인센티브, 투자 및 입주절차 간소화 등을 제시하고 있다. 관세자유지역의 운영주체 또는 관련기관은 인터넷, 전문지, 홍보물을 통하여 관세자유지역 입주업체가 누릴 수 있는 혜택을 홍보하는 등 적극적으로 글로벌 기업 투자유치정책을 펴고 있다.

주요국들은 일찍부터 관세자유지역을 중심으로 무역확대와 외국인 투자유치를 도모하지 위해서 도입하였다. 싱가포르나 홍콩은 자국 물류센터의 장점으로 지정학적 위치, 생산성, 관련산업의 군집화 등을 제시하고 있다. 56)

56) 백종실 · 우종균, 「관세자유지역의 글로벌 물류기업 유치 강화방안 연구」, 「기본연구」, 2001-17, 한국해양수산개발원, 2001, pp.31~32.

제5장 결 론

중국은 선진국 대열에 도약하기 위해서는 급속히 변화하는 세계경제환경에 신속히 대응해야 하며, 특히 제조업 중심으로 산업경제구조를 다양한 방향으로 전환시켜야 할 것이다. 중국의 세계적인 도약을 위한 산업구조의 전환방향 중 물류 산업 분야는 다른 산업에 비해 상대적으로 투자가 미흡한 실정이다. 세계의 공장으로서 부상한 중국은 위기와 기회가 동시에 존재하기 때문에 정부의 신중한 정책판단이 필요하다. 아직은 중국 물류발전의 초기단계라서 많은 부족한 부분이 존재할 뿐만 아니라 많은 물량이 주변국가의 항만을 이용해서 환적 해야 한다는 것이 거의 실증적이다. 따라서 주변국가의 항만과 협력을 하면서 중국의 물류를 점차 발전시켜야 한다.

중국은 21세기 세계 생산 공장으로서 다국적 제조·유통업체 뿐만 아니라 다수의 물류 기업들도 가속화하고 있다. 현재 중국 물류시장은 아직 충분히 성숙되지 않았으나 무궁한 잠재력과 함께 매년 두 자리 이상의 성장률을 기록하고 있으며, 중국 정부는 물류산업을 경제 발전 핵심 사업의 하나로 인식하고 인프라 확충 및 시스템 구축에 막대한 예산을 투입하고 있다.

전반적으로 물류관리 효율화를 높이기 위한 물류서비스와 아웃소싱 확대는 불가피한 상황이므로 중국 물류산업의 구축은 필요한 것이다.

중국의 물류 시장 관련한 정책 등 개발정책의 추이나 법제도의 개선내용 등 중국 물류시장의 변화에 대하여 충분한 검토가 필요하다. 또한 중국은 아직도 중앙과 지방간, 부처와 부처 간 독립성이 강하다. 중국의 물류관련 부처는 국가경제무역위원회, 교통부, 대외경제무역협력부 등이 관여하고 있어 일부 부처가 제시한 자료만으로 중국 전체의 물류정책으로 평가할 수 없다. 따라서 중국의 경제, 무역, 물류에 대한 각종 정보를 종합적으로 판단하고 몇 가지 대안을 설정하여 물류중심화 정책을 추진하도록 해야 한다.

중국물류산업에 대한 정보를 수집하고 DB화할 수 있는 조직을 구성하고 연구기관이나 학계 등 전문가 네트워크를 구축해야 한다.

물류중심지화를 위한 시장 접근성 확보를 위하여 일본, 중국 간 FTA를 적극 추진해야 하며, 물류분야 협력체제 구축을 위한 다자간 협의기구를 설치하는 방안

을 검토해야 한다.

아울러 규제기구 참여확대를 통한 협력 체제를 구축하고 통합물류시스템 구축을 위하여 물류 산업의 현황과 문제점을 연구, 해결방안을 도출하여 개선할 필요도 있다.

2005년 12월 중국 물류시장의 전면개방으로 외국기업에 대한 지분이 철폐되어 외국의 물류기업들이 본격적으로 중국 진출에 나서고 있다.

아직까지 중국의 제3자 물류는 초보적인 수준으로 3PL물류기업이 현재적 물류 서비스에 부응하지 못하고 자가 물류 비중이 높은 편이다. 국영, 민영 및 외자기업의 경쟁구도가 심화되면서 3PL에 대한 수요가 증가하고 있다.

지역별로 보면 동부 연해지역에 해당하는 주장삼각주, 장강삼각주 및 환발해만 지력이 경제의 성장을 주도함으로써 중국물류의 수요를 견인하고 있다. 아울러 중공업 및 교통물류 인프라가 비교적 견고한 지린성, 랴오닝성, 헤이룽장성 등의 동북3성 지역에 대한 물류 수요 또한 증가할 것으로 보인다.

현재 중국 물류기업은 아직 초보적인 단계로서 물류서비스의 범위나 지역적 범위에서 아직 초보적인 수준에 머물러 있는 상황이다. 때문에 기업들은 업무영역의 확산, 네트워크 확대, 영업이익증대를 통한 성장을 모색해야 하며 항공 특송, 택배업, 해운은 물론 창고보관, 배송, 가공, 포장, 금융서비스 등의 부가가치가 높은 영역과 금융이나 공급사슬 컨설팅 등의 영역으로 업무를 확대하여야 한다.

결론적으로 본 연구를 통하여 중국 정부는 국가 경제개발의 핵심사업으로 물류 산업을 지목하고 있으며 중국은 물류산업을 육성하기 위해 일차적으로 물류인프라 구축에 힘을 쓰고 있으며 우선적으로 중서부 내륙지역으로부터 옹부연안지역까지 모든 물류 활동이 최적화되도록 적극적으로 개발해야 한다. 또한 서부대개발을 통한 지역 낙후성과 물류연계망을 정비하기 위해 기본적인 물류시설과 상업기지 등 SOC를 중점적으로 개발하여야 하고 물류망 구축과 함께 화물유치를 위한 항만 배후물류단지 벨트 구축에도 힘을 써야 한다.

또한 중국경제의 지속적인 성장과 무역증대에 힘입어 동기간 물류산업은 연평균 16% 이상의 성장이 가능할 것으로 예상하고 특히 3PL은 20%의 성장이 가능할 것으로 전망하고 있다.

참 고 문 헌

[국내문헌]

- 박석현 · 동에영 · 김보람, "중국 물류산업 현황 및 전망", 하나금융경영연구소, 2008.2.14 제6호.
- 백종실 · 우종균 『관세자유무역의 글로벌 물류기업 유치 강화방안 연구』, 한국해양수산개발원.
- 신동일, "제3자 물류의 활성화방안", 전북대학교 경영대학원 석사학위논문, 2004.8.
- 신인관, "중국물류기업의 물류역량이 물류성과에 미치는 영향에 관한 연구", 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2007.12.
- 이성원 역, 「중국 내 교통 물류 서비스 산업의 평가」, 원가교통, 교통개발연구원, 2003.2.
- 원동욱 · 임동원, 「중국 교통 물류관련 정보에 관한 조사연구」, 한국교통연구원, 2005.
- 원유준 외, 「3PL 사업의 중국진출을 위한 전략 연구」, 『대한안전경영과학회지』, 제8권 제1호, 2006.2.
- 진형인 · 정홍주, 「국제물류의 이해」, 박영사, 2003.
- 최영란, "중국물류산업의 현황과 한국 물류기업의 진출전략에 관한 연구", 인천대학교 국제경영대학원 석사학위논문, 2007.
- 최광현, "경제발전에 따른 중국의 물류중심지화 방안에 관한 연구", 성균관대학교 대학원 석사학위논문, 2005.
- 축계도, "중국물류산업의 현황과 발전전략에 관한 연구", 성균관대학교, 2004.
- 최석범 · 이영찬, "중국물류현황과 문제점에 관한 연구", 한국항만경제학회지 제2집 제2호, 2005.
- 천유미, "중국 물류시장 확대와 한국물류기업의 발전 방안 연구", 한국외국어대학교 중국어대학원 석사학위논문, 2008.2.
- 탁세령, 「중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안」, 동북아경제중심추진위원회,

2004.

허봉, "한국물류기업의 중국진출방안에 관한 연구", 조선대학교 대학원 박사학위논문, 2009.

한국해양수산개발원, 「세계물류환경변화와 대응방안」, 2004.

한국 KIEP 북경사무, "중국 물류업 발전 현황과 전망", 「한중경제포럼」 제 06-04호, 2007.7.

黃雪彬, "중국물류산업의 현황 및 발전방안에 관한 연구", 배재대학교 대학원 석사학위논문, 2007.

정린 평 · 쨌엔페이, "중국도로에 관한 개괄 및 전망", 「도로교통」, 2004.

[외국문헌]

李佳燕, "中国第三方物流发展中存在的问题及对策", 东北财经大学工商管理学院, 2004.

李桂艳, "中国第三方物流发展中存在的问题及对策", 东北财经大学工商管理学院, 2004.

李新奎, "中国物流市场的问题", 「중국의 물류현황과 문제점」, 창업정보학회지 제 9권 제3호, 人民郵電報, 2006.9.27.

林慧丹, 『第三方物流』, 上海财经大学出版社, 2005.

王楠, 「2006-2007年 中国第三方物流业分析与投资报告书」, 2006.

杨晓雁, "第三方物流——中国现代物流产业发展的突破点", 「中国国际商务研究」, 2001年第一期.

庄倩玮 · 王健 "国外港口物流的发展与启示", 2005.

中国物流与采购联合会, 「中国物流年鉴(2005)」, 中国物资出版社, 2005.

「中国物流发展报告(2004-2005)」, 中国物资出版社, 2005.

McKinsey&Company, "Opportunities for Third-Party Logistics (3PL) in China",

3rd eyefortransport 3PL Summit Atlanta, June 27, 2005.

Research in China, "China Logistics Industry Report, 2006-2010 (Chinese Version)", Research and markets, Sec 2006.

Frost & Sullivan research service, "Strategic Analysis of 3PL Markets in the Chinese Retail Sector", Research & Markets, Nov 2006.

Research in China, "China Third Party Logistics Market Report, 2006 (ChineseVersion)", Research and Markets, Dec 2006.

Robert J. Easton, "On the Edge: The Changing Face of Supply Chain Management in China", Accenture Supply Chain Management, April 15, 2003. p.10.

加藤弘之, “中國における國內市場の統合と地域發展”, 「現代中國構造變動2」, 동경대학출판회, 2000.

[Internet Web Site]

한국무역협회 (<http://www.kita.or.kr>)

物流天下 (<http://www.okokok.com.cn>)

中国物流与采购网 (<http://www.chinawuliu.com.cn>)

中国物流行业协会 (<http://www.cla.org.cn>)

中国民用航空总局 (<http://www.caac.gov.cn>)

中国网 (<http://www.china.com.cn>)

中国第三方物流网 (<http://www.3rd56.com>)

中华人民共和国交通部 (<http://www.moc.gov.cn>)

中华铁路网 (<http://www.chinamor.cn.net>)

中国物流招标网 (<http://www.info.clb.org.cn>)

저작물 이용 허락서					
학 과	무 역	학 번	20077764	과 정	석사
성 명	한글: 이미호 한문 : 李美浩		영문: LIMEIHAO		
주 소	중국 내몽고				
연락처	E-MAIL : limeihao@hanmail.net				
논문제목	한글: 중국물류산업의 효율적 구축을 위한 개선방안에 관한 연구 영어: A Study on Improvement Plan for Efficient Build-up of the Chinese Logistics Industry				
본인이 저작한 위의 저작물에 대하여 다음과 같은 조건아래 조선대학교가 저작물을 이용할 수 있도록 허락하고 동의합니다.					
- 다 음 -					
1. 저작물의 DB구축 및 인터넷을 포함한 정보통신망에의 공개를 위한 저작물의 복제, 기억장치에의 저장, 전송 등을 허락함 2. 위의 목적을 위하여 필요한 범위 내에서의 편집·형식상의 변경을 허락함. 다만, 저작물의 내용변경은 금지함. 3. 배포·전송된 저작물의 영리적 목적을 위한 복제, 저장, 전송 등은 금지함. 4. 저작물에 대한 이용기간은 5년으로 하고, 기간종료 3개월 이내에 별도의 의사 표시가 없을 경우에는 저작물의 이용기간을 계속 연장함. 5. 해당 저작물의 저작권을 타인에게 양도하거나 또는 출판을 허락을 하였을 경우에는 1개월 이내에 대학에 이를 통보함. 6. 조선대학교는 저작물의 이용허락 이후 해당 저작물로 인하여 발생하는 타인에 의한 권리 침해에 대하여 일체의 법적 책임을 지지 않음 7. 소속대학의 협정기관에 저작물의 제공 및 인터넷 등 정보통신망을 이용한 저작물의 전송·출력을 허락함.					
동의여부 : 동의(O) 반대()					
2009년 8월					
저작자: 이 미 호 (서명 또는 인)					
조선대학교 총장 귀하					