

2009년 8월

석사학위논문

한국물류기업의 중국진출전략에
관한 연구

조선대학교 대학원

무역학과

박광범

2009년 8월

석사학위논문

한국물류기업의 중국진출전략에
관한 연구

조선대학교 대학원

무역학과

박광범

한국물류기업의 중국진출전략에 관한 연구

Strategies of Korean Logistics Firms for Entering
Chinese Market

2009년 5월 일

조선대학교 대학원

무역학과

박광범

한국물류기업의 중국진출전략에 관한 연구

지도교수 서 갑 성

이 논문을 석사학위신청 논문으로 제출함

2009년 5월 일

조선대학교 대학원

무역학과

박광범

박광범의 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	4
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경과 목적	1
제2절 연구의 방법과 범위	3
제2장 중국의 물류산업의 환경변화 및 현황	4
제1절 중국의 경제성장에 따른 물류환경의 변화	4
제2절 중국물류산업의 현황	8
1. 중국물류산업의 개요	8
2. 중국물류산업의 운송 분야별 현황	12
제3장 중국의 물류환경 현황	21
제1절 중국물류산업의 일반현황	22
제2절 중국물류시장의 육성	31
1. 물류산업의 주요성	31
2. 물류 분야의 규제 완화	32
3. 물류 인프라 확충	34
4. 물류업의 전문화 및 현대화	40
제3절 중국 물류산업 발전과정의 특징	43
1. 개혁개방: 물류산업 발전의 추진동력	43
2. 경제발전과 물류산업	44
3. 중국의 제3자 물류업무 형태의 출현과 발전	44
4. 중국정부의 적극적인 지원	48
제4장 중국물류산업의 문제점	49
제1절 기업 외적 환경상 문제점	50

1. 낙후한 물류 인프라	50
2. 효과적인 정책조치 미흡	50
3. 통합서비스를 저해하는 지방보호주의	51
제2절 기업 내 구조적 문제점	51
1. 높은 기업내부 자체처리 비중	51
2. 낮은 수준의 물류서비스와 작은 기업규모	52
3. 권리와 책임 중복문제를 일으키는 분할관리방식	53
4. 불분명한 정부기능과 기업 간의 구분	53
제3절 기업 내 기술적 문제점	53
1. 낮은 단계의 물류시설과 설비의 표준화	53
2. 낮은 단계의 정보응용기술 수준	54
3. 부족한 물류 경영 노하우	54
제5장 한국기업의 중국물류시장 진출전략	55
제1절 한국물류기업의 중국진출 전략	55
1. 기업측 전략	56
2. 정부측 전략	61
제2절 한국 물류기업의 중국진출 시사점	64
제6장 결론	67
참고문헌	69

표 목 차

<표 1> 중국 국내 총 생산 구성비	5
<표 2> 중국 물류업의 시기별 발전	24
<표 3> 중국 3대 권역의 국내총생산 및 물류산업 비중 (2005년 기준)	28

<표 4> 중국주요 항만 물동량 순위(2005년 기준)	30
<표 5> 항만개황(2005년 기준)	31
<표 6> 공항개황(2005년 기준)	31
<표 7> 중국의 외국인 투자에 대한 규제 완화	33
<표 8> 외국인 투자물류기업의 설립 기준	34
<표 9> 제10차 5개년 계획의 주요 정비목표	35
<표 10> 교통 인프라의 발전 추세	38
<표 11> 지역별 물류시스템 정비 계획	39
<표 12> 미국, 유럽, 일본의 제3자 물류서비스 이용현황	45

그림 목 차

[그림 1] 중국 GDP 대비 운송및 물류비 비율	4
[그림 2] 중국의 GDP 대비 물류비용 비율 계획	5
[그림 3] 계획경제시대의 유통시스템 모델	22
[그림 4] 수송수단별 수송량 (만톤 기준)	26
[그림 5] 수송수단별 수송량 (억톤-킬로 기준)	26
[그림 6] 5대 거점도시의 지리적 위치	28
[그림 7] 경제규모(2004년 기준)	29
[그림 8] 항만규모(2005년 기준)	30
[그림 9] 도로 '5종 7횡(五縱七橫)' 프로젝트	35

ABSTRACT

Strategies of Korean Logistics Firms for Entering Chinese Market

Piao Guang Fan

Advisor: Prof . Seo . Kab-Sung. Ph.D.

Department of International Trade

Graduate School of Chosun University

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.

In matter of business scale, it is no surprise that general logistics company with asset fits more than small business, which has limitation in long-term strategy, in the Chinese market. It allows you more margin to establish and invest for long-term strategy. And also developing local and global services, categorized by region and industry, needs understanding, know-how, and information system. All of them strength of huge enterprise. Therefore large size with multi-function capability would bring advantage in competition.

This thesis consists of three level such as enterprise, industry and government for the launch strategy into Chinese logistics market for Korean logistics firms. In order to enlarge launching into Chinese logistics market for Korean logistics firms they should invest inland logistics market – oriented and reinforce launching multimodal transport firms as an inland freight transportation agent in China and launch the third party logistics market in China together with manufacturing companies and purchase equipment, facilities, labors and software that can suggest a value added logistics service that differentiate IT base logistics service from other logistics service. Besides, to acquire a dominant of competition in a huge Chinese logistics market, the logistics service of Korean firms launched firstly in China should expand a specialized service range regionally starting a support of logistics service. Especially, for launching into Chinese logistics market they should set up a strategy elaborately as to M&A because of an inevitable strategical coalition and M&A with Chinese logistics firms like transporting companies.

Also, Chinese market is various, complex and their central, local government and each ministries have a different law, policy and license system so that we must be launch the Chinese logistics market after examining throughly.

제1장 서론

제 1 절 연구의 배경과 목적

21세기에 들어 세계 경제 환경이 변하고 있다 지역 간·국가 간 경제 협력과 무역 자유화는 기존 교역구조의 구조적인 변화와 다국적 제조기업 및 글로벌 물류기업의 시장진입 확대를 촉진하고, 이러한 새로운 형태의 교역 패턴과 글로벌 생산, 분배 시스템을 지원할 물류 네트워크의 구조와 운영에도 상당한 변화와 영향을 미치게 되었다

최근 세계의 공장으로서 변한 중국에는 많은 외국제조 기업들이 중국에 생산기지를 마련하고 있는 상황이어서 물류기업들에게도 중국은 중요한 시장으로 자리매김하고 있다 외국 물류기업들은 유통 비용 및 인건비에 대한절감 뿐 만 아니라, 중국 내 제 3자 물류시장 규모의 증가, 특히 글로벌 제조기업의 중국 이전에 따른 아웃소싱 업무량의 증가와 그 외 중국내 각종 제도 및 인프라 개선 등으로 중국 물류시장으로의 진출을 적극진행하고 있다

이에 중국은 최근 들어 사회주의 시장 경제 체제의 초보 건립, 취약한 경제기반 구축, 판매시장의 점진적 형성, 과학기술의 신속 발전, WTO가입, 정부 및 기업의 물류 발전에 대한 관심 제고 및 자원 우선배치, 기업 개혁추진, 경제규모의 증대, 투자환경의 개선을 이루어 국가경쟁력과 기업들의 자체 경쟁력 확보에 주력하면서 물류개혁을 추진하고 있다 제3자 물류 시장의 경우 2005년 12월 중국 물류시장의 전면적 개방에 따라 정책적 환경이 개선되면서 성장과 경쟁 가운데 세분화, 통합화되는 상황이다

이는 물류활동의 효율화를 위하여 직접 물류 활동을 수행하기 보다는 운송, 보관, 하역, 포장, 물류 정보 등 물류 전반에 대한 업무를 제3자 물류기업에게 아웃소싱 하는 제 3자 물류(Third Party Logistics : TPL 혹은 3PL) 서비스가 가능하게 된 것으로, 한정된 경영자원을 핵심역량에

투입하고 비 핵심적인 물류 활동은 물류 전문 기업에게 물류기능 전반에 대한 업무를 아웃소싱 함으로써 자신의 경영활동에 집중할 수 있게 되어 경쟁우위를 확보할 수 있게 한 것이다

그러나 중국물류는 이제 막 계획경제체제에서 벗어나 전체적으로 아직 초보단계에 있어, 부가가치를 창출할 수 있는 현지 물류기업이 없다는 점에서 외국계 물류기업 간에 치열한 경쟁이 예상되며, 외국기업에 대한 개방 및 세계경제에 있어서의 중국의 역할 제고 및 위상 확립을 위한 정부의 확고한 의지로 인해 중국의 제 3자 물류시장 또한 급격된 성장을 보이기 시작하고 있다¹⁾

즉 이러한 중국 물류 시장의 변화는 자사물류 활동을 가능한 축소하고 물류전문기업에 자사물류활동을 위탁하는 제 3자 물류를 활성화하고 더욱 확대시킬 전망이다

이러한 상황에 따라 중국 물류 시장을 겨냥한 국내 물류기업들도 중국 현지에 진출해 제 3자 물류 서비스를 제공하고자 하고 있어, 중국내 한국 물류기업의 제 3자 물류 서비스 활성화 방안이 요구되고 있는 실정이다 기업의 물류 전략은 고객의 욕구를 충족시키기 위한 각종 경영 자원을 적소, 적량, 적시에 가장 효율적으로 배치해 최소의 비용으로 고객에 대한 서비스를 극대화 시켜야 하며, 고객 서비스의 수준을 적절히 조정하여 제3의 이윤으로 제품원가에서 차지하는 비용이 매우 높은 물류비를 절감시켜 경쟁력 있는 물류 관리 방안을 마련하여야 한다 이러한 측면에서 물류를 전문적으로 운영하는 아웃소싱을 통한 물류비 절감과 고객만족을 시킬 수 있는 경쟁력 있는 물류관리 방안이 필요하다

흔히 이러한 물류 아웃소싱을 의미할 때 외주 물류와 제 3자 물류는 서로 구분하여 사용한다는 시각도 있다²⁾ 즉, 외주 물류는 제3자 물류의 이행과정에 있는 중간 단계로 보아야 하며 외주물류는 주로 운영 측면에서 원가절감 효과를 확대하는데 초점을 두고 있는데 반해, 제3자 물류는

1) 원유준 외, 「3PL 사업의 중국진출을 위한 전략 연구」, 『대한안전경영과학회지』, 제8권 제1호, 20062, p182

2) 권오경, 「제3자 물류 정의: 적용 추이와 향후 연구 방향」, 『한국 로지스틱스학회』, 1998, p53

전략적인 관점에서 서비스의 개선을 통한 경쟁우위의 획득과 원가절감 그 이상의 성과를 얻기 위한 것이라는 시각이다 그러나 본 논문에서는 아웃소싱과 제 3자 물류의 관계가 화주와의 특수 관계 유무를 제외하고는 달리 구분할 필요가 없다고 사료되는 바, 본 논문에서는 따로 구분하여 사용하지 않았다

제 2 절 연구의 방법과 범위

본 연구는 중국의 물류환경에 대한 분석을 통해 한국 물류기업의 대응 방안을 제시하는 것에 그 목적이 있다. 이러한 연구목적을 달성하기 위해 본 연구에서는 국제물류환경변화와 국제물류 동향, 중국의 경제여건과 물류환경의 변화에 관한 문헌을 분석하고 이를 중심으로 선행연구에서의 이론적·실증적 논의를 체계적으로 정리하는데 중점을 두었다. 본 연구에 필요한 참고 문헌은 국내외에서 발표된 연구논문, 세미나자료, 한국해양수산부, 건설교통부, 한국산업은행, 주중한국대사관, 중국교통부 등 관계 공공기관에서 발표된 각종 정책 자료와 통계자료집 등을 활용했다.

본 논문은 연구목적을 달성하기 위하여 아래와 같이 6개의 장으로 구성되어 있다.

제1장에서는 연구의 목적과 연구의 방법 및 연구범위를 간략히 기술하였고, 제2장에서는 중국물류산업의 일반적 개요를 살펴봄으로서 국제물류의 환경변화와 물류의 현황을 살펴본다. 제3장에서는 중국의 물류환경을 분석하여 중국물류산업의 일반현황 중국물류시장의 육성 그리고 중국물류산업 발전과 정의를 분석한다. 제4장에서는 중국물류현황을 살펴보고 중국물류산업의문제점을 도출하였다. 제5장에서 한국기업의 중국물류시장에 진출하기 위한 전략을 제시하였다 제6장에서는 전체적인 내용을 요약하면서 결론을 내렸다.

제2장 중국의 물류산업의 환경변화 및 현황

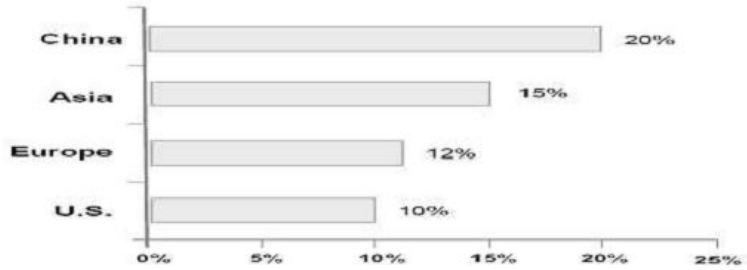
제1절 중국의 경제성장에 따른 물류환경의 변화

중국은 계획경제에서 시장경제로의 변화가 시작되어 시장화, 도시화가 가속되고 되었다. 또한, 중국의 WTO 가입으로 물류 발전 가속화 및 전 세계 물류와의 융합 기회를 제공하게 되었다. 국내 경제 발전 환경변화가 물류발전에 미친 영향은 지속적인 경제성장으로 물류발전의 양호한 경제 기반을 제공하였다. 개혁개방 20년간(1978-2000) 세계에서 가장 빠른 연평균 경제성장을(9.52%)과 GDP 총액 (2001년 \$1조 초과) 세계 6위, 1978-2000년 기간 중 도시 및 농촌의 엔겔지수³⁾는 각각 57.5%, 67.7%에서 39.2%, 49.1%로 감소되고 소비도 농산품 위주에서 공산품 위주로 전환 되는 등 소비 행태가 고급화 되고 있다. 총 교역량, 국내 총생산 등 거시지표의 빠른성장은 각종 상품 및 정보의 유통을 급격히 증가시켜 물류발전을 위한 기반이 되는 시장과 기회를 제공하는 동시에 물류합리화를 통한 유통효율의 시급한 개선을 요구하게 되었다.

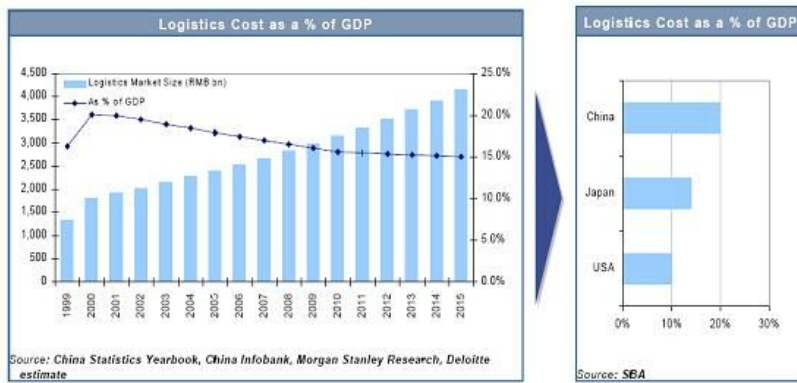
<그림 1> 중국 GDP 대비 운송 및 물류비 비율 (2005년)⁴⁾

3) 엔겔지수는 독일의 경제학자 엔겔(Engel)의 이름을 딴 수치를 말하는 데 1857년 그의 논문에서 발표되었다. 전체 수입(소비지출액) 가운데서 식음료 등의 식품비로 지출되는 백분율을 말한다.

4) "중국현대물류산업발전정책건의", 2005.



<그림 2> 중국의 GDP 대비 물류비용 비율 계획



또한, 경제발전 과정에서 생산위주 유통/물류 경시의 개선과 운송창고업, 유통업 등 3차 산업의 발전으로 산업구조의 개선이 물류발전을 유도하게 되었다.

<표 1> 중국 국내 총생산 구성비 (%)

년도/구성	1차 산업	2차 산업	3차 산업
1990	27.1	41.6	31.3
2000	15.9	50.9	33.2
2005	11.9	52.1	36.0

1996년 동부, 중부, 서부의 1인당 GDP 비율(1: 0.56: 0.43)은 매우 편중되어 있었으나, 동부의 급속한 발전을 중/서부에 파급하는 노력으로 서부 대개발이 물류발전에 획기적인 시장 및 기회를 제공하였으며, 1978-2005년 기간 동안 도시수(193개 증가하여 663개로)와 진(소읍)수(2,173개가 증가하여 20,312로)가 급속히 증가되어, 시/진의 총인구는 1.7억이 증가한 4.56억으로서 전체 인구점유비가 17.9%로 대폭 증가하여 국내(nationwide) 물류배송체계의 획기적인 변화로 도시 중심 물류배송 산업발전을 촉진하였다.

또한 중국은 WTO 가입으로 거대 자본과 선진기술을 가진 다국적 물류기업의 대거진출로 치열한 경쟁에서 살아남기 위한 중국기업의 차별화 및 경쟁력 제고 전략 추진이 필요한 시점이다. WTO 가입으로 중국의 경제, 산업계의 일대 변혁이 예상됨에 따라 물류업계도 제반 규제완화의 추진과 함께 외국 물류업체의 중국진출이 가속화 될 전망이다. 따라서 중국에서 외국업체가 성공하기 위해서는 무엇보다도 중국의 물류업체들과의 전략적 제휴 등 상호협력체제의 구축이 매우 중요한 과제가 되고 있다.⁵⁾

향후 중국에서 물류분야의 변화요인은

5) 朴泰元 “중국의 WTO 가입에 따른 물류정책 변화와 물류시장 전망”, 「해운물류연구실부연구위원」

- 1) 물류업체의 정보화 수준 향상과 균일화의 촉진,
- 2) 차이나스 스탠더드 의식의 불식과 글로벌 스탠더드 의식의 정착,
- 3) 정부 부처에 의한 각종 물류요금 체계 확립의 조기 실현,
- 4) 외국자본계통도 포함한 손해보험업체에 의한 안전망 구축,
- 5)물류관련 제반 규제완화의 가속화 등을 들 수 있다.

WTO 가입으로 중국은 전 세계의 공장을 지향하면서 개혁과 개방이 급진전됨에 따라 많은 선진 외국업체들의 투자가 큰 폭으로 증가할 것으로 예상된다. 따라서 자동차 및 자동차부품, 전기, 통신기기 등을 중심으로 중국진출 제조업체의 부품, 원자재의 조달물류에 SCM 개념의 도입이 본격화되고 있다. 중국진출 제조업체들은 이른바 IT기술을 이용한 최소 비용으로 최적 요원에 의한 최상의 서비스를 구현하기 위해 물류 효율화에 온힘을 기울이고 있으며, 3PL의 보편화도 요구되고 있다. 이에 따라 중국에서의 물류서비스 수요는 대폭적으로 증가하게 되며 물류업체 간의 서비스 경쟁도 더욱 치열해 질 것으로 예상된다. 어느 물류업체가 이러한 변화에 보다 능동적으로 대처할 수 있는가가 물류업체의 생존과 제라는 것을 예상할 수 있다⁶⁾

물류 시장 개방으로 보관업 등 이미 개방 되었으며, 2004-2006년 사이에 항공특송, 트럭운송 포함한 대부분의 물류활동들이 개방 될 것이다. 외국기업에 대한 격심한 제약은 향후 2-3년 사이에 대부분 해소 될 것이 지배적인 예상이며, 향후 2-3년이 중국 Supply chain의 새로운 구도를 확정하는 기간이 될 것이다. 그동안 많은 제약 속에서도 기반을 닦아 왔던 FedEx, Maersk등 다국적 3PL 들이 시장에서의 지배적인 위치를 확보할 것으로 예상된다.

6) 백종실, 「국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출 방안」 해양정책연구, 제18권2호, p.133.

제2절 중국물류산업의 현황

1. 중국물류산업의 개요

가. 중국물류산업⁷⁾

중국은 1990년대 이전까지만 해도 물류의 개념조차 확립되지 않았으며, GDP에서 물류비용이 차지하는 비중이 25%를 상회하는 물류 후진국이었다. 하지만 급속한 경제발전과 더불어 각국 제조기업들의 중국 진출이 쇄도하면서 수출입 물량이 증가하게 되었고, 그 결과 물류에 대한 관심이 높아지게 되었다. 특히 외국기업과의 경쟁이 치열해지면서, 물류비를 1%절감시키면 전체 매출대비 5~8%의 수익증가를 가져온다는 사실이 기업에게는 상당히 중요한 요소로 부상하였다. 이러한 과정에서 중국의 물류시장 규모는 급속히 커지게 되었으며, 중국의 2005년 물류비 총액은 전년 동기대비 25.2%나 증가한 약 48조 위안을 기록하였다⁸⁾

GDP 규모가 커질수록 물류에 대한 지출이 늘어나기 때문에 중국의 사회물류지출액은 지속적인 증가세를 보이고 있다. 1991년~2002년 중국의 사회물류지출액⁹⁾은 연평균 14%의 증가율을 기록하며 5,182억 위안에서 2.2조 위안으로 늘어났다. 사회물류지출 구성별 비중을 보면 운송지출이 52.6%, 보관지출이 15.6%를 차지하고 있다. 중국GDP대비 사회물류지출액 비중은 1991년 24%, 2005년 21.3%로 다소 하락하였으나, 선진국의 경우 대체로 10% 내외인 점을 감안하면 약 두 배 정도 높은 수

7) "중국물류산업"은 "한중경제포럼 제06-04호", KIEP 대외경제정책연구원, 2006. 과탁세령, "중국의 지역개발 및 물류발전 계획과 시사점", 수은해외경제, 2005. 그리고 "중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안", 수은해외경제, 2005.의 자료와 각 기관의 자료를 추가하여 작성함.

8) 자료원 : China Federation of Logistics and Purchasing <http://www.cflp.org.cn/>

9) 사회물류지출액은 사회 각 부문에서 물류에 사용된 총지출액으로 운송지출, 보관지출, 관리지출로 구성됨. 자료원 : "한중경제포럼 제06-04호", KIEP연구자료, 2006. p.6.

준이다. 중국의 사회물류지출액이 선진국에 비해 높은 것은 조방형 물류 운영과 전문화 부족 등으로 인해 운송, 보관, 관리지출이 높기 때문이다. 운송지출이 높은 것은, 중국이 아직 종합운송체계를 형성하지 못하고 있음을 반영한 결과이며 운송장비의 수준이 열악함을 보여주는 것이다. 보관지출이 높은 것은 낙후한 중국의 상업운영 방식에 원인이 있으며 특히 중국의 생산과 유통과정 특징상 창고저장율이 높고 유동성이 낮은 것도 한 가지 이유이다. 관리지출은 정부관리 및 기업관리 비용이 높기 때문인데 이는 물류표준화와 정보화 수준이 낮고 전문적인 인력 부족현상에서 비롯된 것이라 할 수 있다.

한편, 제3자 물류기업이 급속히 성장하고 있다¹⁰⁾ 제3자 물류기업의 영업규모는 매년 30% 정도로 증가하고 있으며, 현재 약 60%의 기업이 물류를 아웃소싱하고 있다¹¹⁾ 특히 제3자 물류기업의 증가는 중국의 물류 시장이 현대화되고 있다는 증거로 여겨지고 있다. 중국물류학회에 따르면, 2001년 제3자 물류시장 규모는 약 400억 위안에 그쳤으나, 2002년은 약 600억 위안, 2003년은 약 800억 위안, 2004년에는 1,000억 위안에 근접하였고 2005년에는 1,000억 위안 이상을 실현하여 연 30%의 높은 증가율을 보이고 있다¹²⁾

최근 도매유통 기업 및 창고기업과의 전략적 제휴 또는 관련 기업간 인수합병 등을 통해 제3자 물류기업은 더욱 발전하는 양상을 보이고 있다.

Mercer Consulting의 조사에 따르면, 향후 중국의 제3자 물류시장은 연평균 25%씩 성장할 것으로 전망하고 있다. 이는 중국기업 중에 물류기능을 아웃소싱하는 공업기업과 유통기업이 점차 증가하고 있기 때문이며, 현재 60% 정도의 기업이 일부 또는 대부분의 물류기능을 아웃소싱하고

10) 중국에서 활동하는 대표적인 3PL 기업으로는 중국의 PGL, Ande물류가 있고 외자기업으로는 APL, Excel, Expedito, Maersk등이 있다. 자료원 : Sinolog Logistics Consulting 발표자료, "중국물류현황 및 한-중 경쟁력비교", 2006. 항공대학교 중국고급물류관리자과정 세미나 자료

11) 물류 선진국인 유럽의 제3자 물류비용율이 약 75%, 미국은 약 70%를 넘어서고 있음. 자료원 : 탁세령, "중국물류시장의 개방과 우리의 진출방안", 수은해외경제, 2005.

12) 자료원 : 중국투자자순망(中国投资咨询网) <http://www.ocn.com.cn/>

있는 것으로 나타났다. 또한 중국 정부가 민영물류업에 대한 외자 진입을 환영하고 있는 만큼 외자기업 등의 진입이 점차 늘어날 것으로 예상되고 있다.

나. 문제점¹³⁾

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.

(1) 물류부문의 거시적 관리환경 개선 미흡

계획경제 아래에서 이루어졌던 관료주의의 병폐는, 아직까지는 철저하게 개선되지 못하고 지방보호주의가 만연하고 있어 관리주체 상호간 협조 및 협력이 원활하지 못한 상태이다. 이는 물류활동의 범위가 넓고 관련 부서가 다수 존재하여, 지금까지 일체화된 거시적 물류관리 협조기구가 없기 때문이다. 이에 중국 시장경제의 법률과 법규에 맞는 체계적인 관리장구의 일원화가 요구된다.

(2) 물류 기초설비 확충

중국 물류부문의 기초 설비는 건국 후 50년 동안의 건설과정을 거쳐 일정 수준의 기초는 마련된 것으로 평가되며, 특히 교통 운송 부문의 기초 설비 건설 투자는 매년 늘어나고 있다. 그러나 물류 발전에 적합한 현대적 설비의 건설이 아직 부족하고, 물류 설비의 기능도 뒤떨어지고 노후한 것이 많다. 이는 여러 가지 운송 방식의 합리적인 연계 방안이 필요하고, 창고설비 기능의 단일화와 창고 이용을 감소시킬 수 있는 대안이 마련되어야 하며, 또한 물류 정보기술의 응용이 요구되는 등 여러 방면의 교통 운수 부문의 기초 설비가 더욱 더 발전돼야 한다는 것을 의미한다.

13) '중국물류산업의 문제점'은 탁세령. "중국물류시장의 개방과 우리의 진출방안", "중국의 지역개발 및 물류발전 계획과 시사점", 수은해외경제, 2005. 의 자료를 재구성하여 작성함.

(3) 물류 발전의 불균형

중국의 국토는 매우 광활하며 자원의 분포도 불균형적이고, 대부분의 자연자원은 동북, 서북, 서남 및 북방 지역에 분포되어 있는 반면, 인구는 중부와 연해지방 등 자연환경과 교통 요건이 좋은 지역에 집중 되어 있다. 이에 따라 원자재 채굴, 초벌 가공 등의 기초공업은, 가공공업의 입지와 멀리 떨어져 있어 일찍이 여러 가지 북매남운¹⁴⁾, 남양북조¹⁵⁾ 등의 물류 공정이 형성되었다. 이러한 특수 환경 때문에 중국의 물류산업은 불균형하게 발전하였으며, 물류비의 차이를 포함, 지역간의 차이도 야기되었다. 이는 도시 농촌간의 물류 발전이 불균형 하다는 것과 지역 내의 물류 발전이 불균형 하다는 주요한 두 가지 측면을 나타내는 것이다.

(4) 물류시장의 유효수요 부족

물류가 발전하려면, 당연히 물류에 대한 수요가 있어야 하고, 이러한 수요의 대부분은 아직 해당 기업 내에서 수행하고 있는 경우가 많다. 또한 영세업체가 많으며 대부분 물류업체의 대상지역이 한 성(省) 이나 한 지역에 국한된 경우가 많다. 이로 인해 IT능력 및 서비스통합 능력, 부가가치 서비스 제공능력이 뒤떨어지게 된다. 중국 물류시장의 성장 잠재력이 크다 하더라도, 국내기업이 규모의 경제를 이루지 못하거나 물류서비스를 원하지 않는다면, 중국 물류산업 발전을 저해하는 요인으로 작용할 수밖에 없다.

(5) 낮은 수준의 물류 서비스

최근의 상황을 살펴보면, 중국의 전통적인 운수, 창고기업들이 아직까지 전문물류기업으로 탈바꿈하지 못했고, 새로운 기업들은 초보적인 물류기업의 수준에 머물러 있다. 또한 외자기업은 서비스 제공범위의 지리적, 기능적 제한으로 인해 한정된 발전만을 거듭하고 있다. 이로 인해 진정으로 신뢰할 수 있는 브랜드와 많은 점포망을 보유한 선진관리체계를 가진 기업과, 유능한 인재와 풍부한 운영경험을 갖춘 선도기업이 아직은 시장

14) 풍부한 북쪽의 석탄을 자원이 없는 남쪽으로 운반한다.

15) 풍부한 남쪽의 식량을 북쪽으로 조달한다.

에 출현하지 않은 것으로 평가된다. 또한 서비스의 중요한 척도인 적시 배송률이 낮고 파손율이 높아 가시성이 결여된다는 불만이 많다. 물류서비스 수준이 낮다는 것은 물류 작업 수준, 높은 운영비용, 낮은 서비스 만족도 등 여러 방면의 문제점을 포괄하고 있음을 여실히 보여주고 있다.

(6) 물류산업의 비표준화

물류 산업의 발전에 걸맞는 물류 서비스의 기술표준과 작업 표준 체계가 아직 정립되지 못해 보편적으로 대부분의 물류 설비, 장비가 표준화되지 못한 채 사용되고 있다. 물류업계의 협회와 관련 관리부서가 물류기술과 서비스의 표준을 아직 제정하지 않았기 때문에, 물류기업이 물류서비스를 제공함에 있어 각종 운송방식간의 장비 기준이 모두 다르다. 또한 포장과 운송설비가 서로 맞지 않아 물류 부문 효율성 향상에 많은 영향을 미치고 있다.

(7) 물류 관련 전문 인력의 부족

최근 몇 년 동안 중국에서의 물류교육이 중시되고 있지만, 아직까지는 낙후된 상태를 벗어나지 못했고, 물류를 전공하는 전문인력의 수도 많지 않은 상황이다. 관련 물류산업 총 종업원수의 7.5% 밖에 미치지 못하며, 이는 다른 산업과 비교했을 때 크게 낮은 수치이다. 이들 중에서도 상당수의 사람들이 갖고 있는 지식과 경험은 매우 낡고 오래된 것들로 평가되고 있어, 첨단인 현대 물류업무 수행에 기여하지 못하고 있다.

2. 중국물류산업의 운송 분야별 현황¹⁶⁾

가. 도로운송

(1) 개요

중국의 도로는 철도와 더불어 여객 및 화물운송의 중요한 역할을 담당

16) 원동욱, 임동민 "중국 교통물류관련 정보에 관한 조사연구", 한국교통연구원, 2005.의 자료를 바탕으로 각종 사이트의 수치를 업데이트하여 작성함. 상기의 자료외의 데이터는 각 자료별 출처를 각주처리함.

하고 있다. 특히 도로는, 다른 운송수단 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 자동차공업의 발달에 따라 화물 컨테이너 수송, 냉동식품 수송, 고부가가치 상품 수송 등 새로운 운송수요가 창출됨으로써 급격히 성장하고 있다.

최근 중국 국가통계국의 발표에 따르면, 2005년 도로를 통한 화물운송량과 여객수송량은 각기 134.18억 톤, 169.74억 명에 이르는 것으로 나타났다¹⁷⁾ 2006년 이후에도 이러한 증가추세는 계속될 것으로 보이며, 이에 따라 중.단거리 운송을 주요대상으로 하는 도로운송도 더욱 늘어날 전망이다. 또한 2004년부터 중국 중앙정부의 농촌발전정책이 본격화됨에 따라 농촌 도로망의 확충도 이루어지고 있어, 도농간 공산품과 농산품의 운송 및 인적 이동이 가속화될 것이다.

(2) 도로운송 및 인프라 현황¹⁸⁾

'부유해지려면 먼저 도로를 닦아라'라는 중국 격언이 있을 정도로, 중국은 오랫동안 도로 인프라 건설에 역점을 두어왔다. 2005년 말 현재, 중국도로의 총 연장은 193.05만km로써, 2004년 말에 비해 5.99km 증가하였국 도로망의 구조가 더 한층 개선되었다.

2005년 말 중국도로의 여객수송량은 169.74억명이고, 인.km기준으로는 9,292.08억 인.km로 1990년 이래 꾸준한 증가세를 보여 왔으며, 2005년 말 현재 중국의 자동차 보유량은 총 3,160만 대이다. 또한 중국의 도로는 교통량에 따라 고속도로, 1급 도로, 2급 도로, 3급 도로, 4급 도로 등으로 구분된다.

2005년 말까지 중국의 등급수준의 도로는 모두 159.18만km로써 전체 중국도로 연장의 82.5%에 이른다. 그 중 고속도로가 41,005km, 1급 도로가 38,381km, 2급 도로가 246,442km, 3급 도로가 344,671km, 4급

17) 인용한 수치는 중국교통부통계 자료임. <http://www.moc.gov.cn/>

18) 인용한 수치는 중국교통부통계 자료임. <http://www.moc.gov.cn/>

도로가 921,293km를 차지한다. 2005년 말 중국의 지역별 도로연장은 동부지역이 63.13만km, 중부지역은 65.99만km, 서부지역은 63.93만km이다. 도로밀도는 각 지역별로 차이를 보이는데 특히 고속도로의 경우에는 더욱 큰 격차를 보이고 있다.

인프라 확충계획

2004년 12월에 중국 국무원이 발표한 '국가고속도로망계획'에 따르면 앞으로 30년간 모두 2조 위안을 투자하고 고속도로 총 연장을 총 8.5만 km로 확장할 계획이다. 그리고 2010년까지 '5종7횡(五縱七橫)'의 국가간선도로망이 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 6억명을 흡수하게 될 것으로 전망된다. '계획'에 따르면 도로망은 7개의 수도(首都) 방사선, 9개 남북 종단선, 18개 동서 횡단선으로 구성된다. 그 밖에 라오중(遼中)환선, 청위환선, 하이난(海南) 환선, 주장(珠江) 삼각주 환선, 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.

나. 철도수송

(1) 개요

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 중.장거리 운송에 유용한 철도와 같은 육상 운송수단이 절실히 요구된다. 중국의 철도망은 광대한 면적의 중국을 사회적으로 통합시키고 경제적으로 결속시키는 데 중요한

역할을 담당하고 있다.

중국의 철도는 남북과 동서로 '8중8횡(8縱8橫)'의 주간선망을 이루고 있다. 남서부 산악지역과 신장新疆 위구르 자치구에도 새로운 노선이 건설되었고, 최근에는 칭하이성(青海省) 거울무(格木)에서 티벳(西藏)의 라싸(拉薩)에 이르는 고원지대의 철도가 완공되었다.

중국의 철도는 대외무역에서도 상당히 중요한 역할을 맡고 있는데, 국경을 접하고 있는 주변 16개 국가와의 교역에 있어 철도운송은 매우 중요한 역할을 담당하고 있다. 1992년 말 완공된 련윈강(連雲港)-우루무치(烏魯木齊) 구간의 TCR¹⁹⁾노선은 중앙아시아를 거쳐 러시아 철도로 연결됨으로써 유라시아 대륙의 통합적 물류체계를 구성하고 있다.

중국의 철도는 전체 화물운송량의 13~14%에 불과하지만, 중.장거리 수송체계의 근간으로 도로와 더불어 내륙화물 운송의 주요한 수단이다. 중국철도는 중국의 주요 에너지원인 석탄수송의 절반가량을 담당하고 있으며, 공산품 중 대형 화물의 중.장거리 수송을 주로 담당하고 있다.

(2) 운송 및 인프라 현황

2005년 말 현재, 중국의 총 영업연장은 세계 제3위인 7.5만km로써 전 세계 철도연장의 6%를 차지하고 있으며, 그 중 국가철도는 6.2만km이고 복선구간이 2.5만km, 전철구간이 2.0만km에 이른다.²⁰⁾ 중국철도는 세계 철도 운송량의 24%를 차지할 정도로 철도의 이용률이 매우 높으며, 폭증하는 인적.물적 수송량을 따라잡고 있지 못한 실정이다. 2005년 중국철도의 여객수송량은 11.54억 명, 인.km기준으로는 6,034.56억 인.km이고 화물운송량은 26.86억 톤, 톤.km 기준으로 1조 9,289 톤.km이다.²¹⁾

중국의 지역별 철도연장을 살펴보면, 네이멍구(內蒙古),헤이룽장(黑龍江), 허베이(河北), 랴오닝(遼寧), 허난(河南)등의 순으로 긴 것으로 나타나, 서부지역을 제외하고는 철도의 연장은 어느 정도 면적에 비례하는 것

19) TCL : Trans China Railway

20) 자료원 : 인용한 수치는 중국철도부 2005년 통계공보자료임. <http://www.chinamor.cn.net/>

21) 자료원 : China Feferation of Logistics and Purchasing . <http://www.cflp.org.cn/>

으로 보인다. 도시로 보면 베이징(北京), 상하이(上海), 광저우(廣州), 우한(武漢), 청두(成都), 시안(西安) 등이 철도를 통한 여객수송량이 비교적 큰 것으로 나타난다.

현재 중국의 철도는 철도부에서 통일적으로 지도하고 있으며, 철도의 경영관리는 13개 철도지국과 광저우(廣州)철도그룹, 칭짱(靑藏)철도공사 등이 책임지고 있다. 과거 전적으로 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.

(3) 인프라 확충계획

중국은 그 동안 철도에 대한 투자부족과 시스템의 낙후성으로 인해 여객 및 화물운송의 병목현상을 겪어왔다. 이 문제를 해결하기 위해 중국정부는 2004년 1월 '중장기철도망계획'을 발표하여 '8종9횡(8縱9橫)'의 구간선을 강화할 것을 발표하였다. 또한 2020년까지 전국철도 총 연장 10만km, 베이징(北京)-상하이(上海)노선을 포함한 '4종4횡(4縱4橫) 여객운송전용 고속철도 건설계획'을 핵심내용으로 하는 전국 또는 지역간 철도시설 확충을 계획하고 있다.

중장기철도망계획의 특성을 구체적으로 살펴보면 4가지로 요약할 수 있는데, 첫째, 여객과 화물의 분리운영, 둘째, 철도노선망의 정비, 셋째, 기존 철도의 능력제고, 넷째, 철도 관련기술의 혁신 등이다.

다. 국제해운

(1) 개요

중국은 1.8만km의 해안선을 따라 1억 톤 이상의 물동량을 처리하는

상하이(上海), 다롄(大連), 칭황다오(秦皇島), 텐진(天津), 닝보(寧波), 칭다오(靑島), 광저우(廣州), 선전(深川)의 8대 항만 등 수많은 항만이 위치해 있다. 또한 황허(黃河), 창장(長江), 주장(珠江) 등 주요 내륙운하에 도 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 연해 항만지역을 중심으로 이루어졌으며, 항만은 그 동안 대외교역 및 외자도입의 출구로서 중국경제의 고도성장의 견인차 역할을 담당해 왔다고 할 수 있다.

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, 마지막으로 셋째, 종합적 성격을 갖는 대형항만의 급속한 발전이 이루어지고 있다는 것이다.

한편 전세계 5대 컨테이너항만 중 1,2위를 다투는 컨테이너 처리실적을 가진 홍콩의 경우, 80%에 달하는 대부분의 물동량이 중국 주장(珠江) 삼각주를 비롯해 중국 대륙에서 운송되어 온 것이다. 또한 5위권의 부산항 또한 30%에 달하는 물동량이 중국의 동북구항만에서 온 화물로, 전세계 항만업의 중심이 점차 중국을 대표로 하는 동아시아 지역으로 이동하고 있다.

(2) 운송 및 인프라 현황

2005년 말 현재 중국 내륙수로의 총 연장은 12.33만km이고²²⁾, 만km를 넘는 성(省)이 장쑤(江蘇), 광둥(廣東), 저장(浙江), 후난(湖南) 등 4곳에 이른다. 또한 중국 주요 내륙항만의 생산용 부두선석은 모두 6,792개이고, 그중에 만 톤급이상의 선석이 150개로 대부분 창장 유역과 주장 유역에 설치되어 있다. 연해지역의 주요 항만은 모두 2,438개의 생산용 부두선석을 보유하고 있으며, 그 중 687개가 만 톤급 이상의 선석이다.

특히 중국은 경제의 고속성장과 대외무역의 꾸준한 증가에 따라 항만

22) 자료원 : 중화인민공화국교통부 <http://www.moc.gov.cn/>

에 대한 기초인프라 건설사업을 가속화하고 있다. 무엇보다 상하이(上海) 국제항운센터의 양산(洋山) 심수항, 창장입구의 심수항로, 연해지역 주요 항만의 컨테이너, 원유, 철광석 등 전문부두의 건설 등을 중점적으로 추진하고 있다. 이와 함께 해운선박의 선형과 구조의 조정을 통해 선대(船隊)의 기술수준을 제고시키려는 노력을 경주하고 있다.

(3) 인프라 확충계획

중국은 급속한 경제성장에 따른 물동량의 급증으로 인하여 육로, 항공, 해운 등에서 모두 인프라 부족이라는 문제에 직면해 있다. 각 지역개발의 가속화와 동부의 물동량 증가로 인해, 기존 항만의 처리능력을 훨씬 넘어선 것으로 자체 평가되고 있다. 이에 따라 항만 인프라의 확충은 중국의 지속가능한 발전을 위해 해결해야 할 가장 시급한 과제 중의 하나로 설정되어 있다.

라. 항공운송

(1) 개요

개혁개방 이후 중국 항공운송업의 성장속도는 같은 기간 GDP 성장속도의 두 배로, 2002년 중국 전체 공항의 화물 운송량은 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 증가를 보였다. 2006년부터는 중국 국민의 소득증가 및 소비구조의 격상, 항공업에 대한 국가적 통제의 완화 및 제도개선 등으로 중국 항공업의 성장추세가 이어질 전망이다.

(2) 운송 및 인프라 현황

2000년부터 2004년까지 중국민항의 노선연장은 150.29만km에서

204.94만km로 36.4% 증가하였으며, 그 중에도 특히 국제노선은 50.84만km에서 89.42만km로 75.9%의 큰 증가를 보였다. 노선 수의 경우는 2004년말 현재 1,279개로 국내노선은 줄어든 반면, 국제노선은 전년대비 25.8% 증가한 244개에 이른다. 또한, 2004년 말 현재 중국이 보유하고 있는 민항기 대수는 모두 1,245대로 전년대비 7.3% 늘어난 수준에 머물러 있다. 중국 항공인프라의 공급은 늘어나는 운송수요에 훨씬 못 미치는 과부족상태로, 심각한 물류적체를 유발하는 하나의 원인이 되고 있다. 2002년 8월 중국은 외국항공사와 국내항공사의 합작투자를 허용하였고, 항공기의 정비에 외국기업의 진출을 허용하고 있다. 또한 중국은 2003년에 하이난(海南)을 시점으로 항공시장의 대외개방을 점진적으로 추진하고 있으며, 싱가포르 항공사에 '제5항공권'을 개방하였다.

2004년 7월 중-미간 항공협정체결 이후 중-미간 항공기 운항편수는 증가 추세이며, 항공 여객 및 화물운송 능력 또한 지속적인 증가세를 유지할 것으로 예상된다.

중국의 10대 공항 가운데 베이징(北京), 주강(珠江) 삼각주의 광저우(廣州), 선전(深圳), 그리고 상하이(上海)의 푸둥(浦東)과 홍차오(虹橋) 공항이 화물이나 여객 모두 상위 5위를 차지하고 있다. 그 중에도 베이징(北京), 상하이(上海), 광저우(廣州) 등 3대 허브공항은 중국 전체 항공시장의 26.4%와 여객운송량의 28.5%를 차지하고 있다.

중국민항총국은 효율적인 관리를 위해 중국 공항을 지역별로 화북, 동북, 화동, 중남, 서남, 서북, 신장 등으로 구분하고 있다. 2004년 여객 및 화물운송 실적은, 상하이의 두 공항을 포함하고 있는 화동지역이 각각 전체의 32.3%, 47.32%라는 절대적 위치를 차지하고 있고, 그 뒤를 광저우(廣州), 선전(深圳)공항을 포함하고 있는 중남지역과 베이징(北京)공항을 포함하는 화북지역의 순으로 따르고 있다.

(3) 인프라 확충계획

중국은 상당한 투자를 진행하여 허브공항을 중심으로 공항 인프라의 건설과 확충을 진행하고 있다. 그 중에도 베이징(北京), 상하이(上海), 광

저우(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 바퀴살 모양으로 지역 중점도시의 간선공항을 연결함으로써 '허브앤스포크(Hub&Spoke)'체계를 구축할 예정이다.

중국 3대 국제공항의 건설계획은 첫째, 베이징(北京) 서우뚜(首都)공항, 둘째, 상하이(上海)의 푸둥(浦東)공항, 셋째, 광저우(廣州) 바이윈(白雲)공항으로 나뉜다. 베이징(北京) 서우뚜(首都)공항은 1999년 11월 제2 터미널이 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)의 푸둥(浦東)공항은 2002년 10월 상하이(上海) 두 공항의 역할분담에 따라 주변 홍차오(虹橋)공항의 국제선이 전부 이곳으로 이동함으로써, 모두 48개 국내외 항공사, 73개 해외노선을 보유하고 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.

제3장 중국의 물류환경 현황

중국의 물류산업은 개혁 개방 20여 년간의 변화를 통해 규모나 기술 면에서 큰 발전을 이룩하였다 중국 정부는 물류산업의 육성을 국가 발전의 중요한 정책으로 격상시키면서 새로운 변화를 모색해 가고 있다 현재 중국은 외국 기업의 중국 진출에 따른 수출입 무역 규모 증가세, 고정자산 투자 증가 폭 확대 등을 보이면서 지속적이고 안정적인 발전 추세를 유지하고 있으며, 소비수준 향상과 내수 활발과 함께 중국 물류시장은 WTO가입 이후에 물류시장 개방과 이에 대응하려는 정부의 개혁 노력에 힘입어 다음과 같은 변화를 겪고 있다.

1991~2005년 사회물류총액²³⁾은 3조 위안에서 48조 위안으로 16배 늘어나 같은 시기 GDP의 연평균 성장속도를 훨씬 상회하는 증가세를 실현한다.

- 2005년 사회물류총액은 전년 대비 252% 증가한 481조 위안을 기록

- 2004년 기준 사회물류총액에서 공업품 물류총액이 차지한 비중은 846%(325 조 위안)에 달한다.

최근 중국의 통계치를 분석해 본 결과 GDP가 1% 포인트 성장할 때마다 사회물류총액이 28%포인트 증가한 것으로 나타난다.

사회물류지출액(社會物流總成本)²⁴⁾

GDP 규모가 커질수록 물류에 대한 지출이 늘어나기 때문에 중국의 사회물류지출액은 지속적인 증가세를 보인다.

- 1991~2002년 중국 사회물류지출액은 연평균 14%의 증가율을 기록하며 5,182억 위안에서 22조위안으로 늘어난다.

23) 사회물류총액은 공업품 물류총액, 농산품 물류총액, 수입화물 물류총액, 재생자원 물류총액과 우편 물류총액으로 구성되며 한 국가의 물류규모를 반영할 뿐만 아니라 사회의 물류 총수요와 총공급을 반영함 유통되는 물품의 가격이 포함된다는 점에서 물류산업의 규모와는 다른 개념임

24) 사회물류지출액은 사회 각 부문에서 물류에 사용된 총지출액으로 운송지출, 보관지출, 관리지출로 구성됨

- 사회물류지출 구성별 비중을 보면 운송지출이 526%, 보관지출이 318%, 관리지출이 156%를 차지한다.

GDP 대비 사회물류지출액의 비중은 점차 감소추세를 보이고 있으나 선진국에 비해 여전히 높은 편이다.

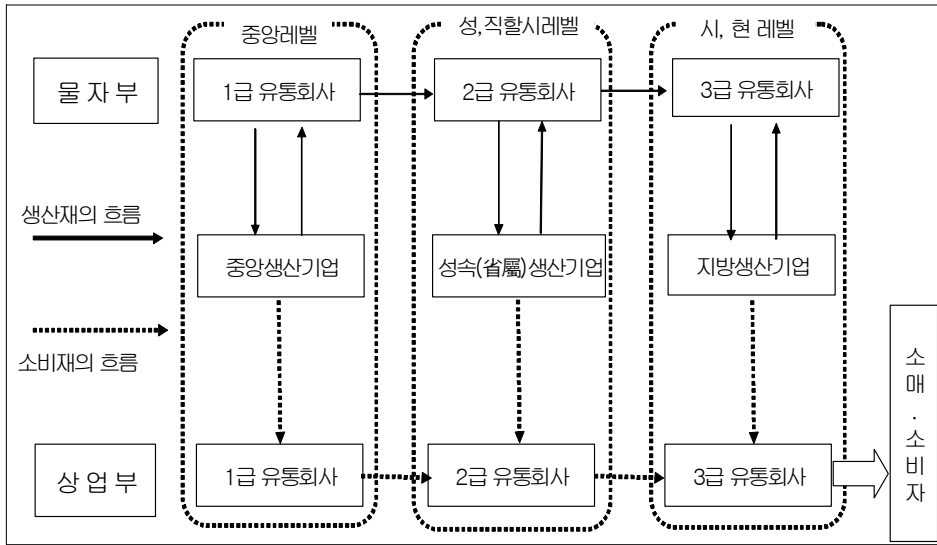
- 중국 GDP 대비 사회물류지출액 비중은 1991년 24%, 2003년 214%, 2005년 213%로 다소 하락하였으나 선진국의 경우 대체로 10% 내외인 점을 감안하면 아직도 약 두 배 정도 높은 수준이다.

중국의 사회물류지출액이 선진국에 비해 높은 것은 조방형 물류운영, 전문화 부족 등으로 운송지출, 보관지출, 관리지출이 모두 높기 때문이다. 운송지출이 높은 것은 중국이 아직 종합운송체계를 형성하지 못하고 있음을 반영한 결과이며 운송장비 수준 또한 열악하기 때문이다. 보관지출이 높은 것은 중국기업의 상업운영 방식이 “大而全, 小而全(큰것은 큰것대로, 작은 것은 작은 것대로 완전하게)” 으로부터 근본적인 변화가 없기 때문임 특히 중국의 생산과 유통과정 특징 상창 고저 장률이 높고 유동성이 낮은 것도 보관지출을 높이는 원인이다. 관리지출은 정부관리 및 기업관리 비용이 높기 때문인데 이는 물류표준화와 정보화 수준이 낮고 전문적인 인력 부족현상에서 비롯된 것이라 할 수 있다.

제1절 중국물류산업의 일반현황

물류부문에 대한 고정자산 투자가 급속 성장하였으나 투자규모가 아직 상대적으로 작고 물류수요 성장에 충분히 따라가지 못하고 있다.

[그림 3] 계획경제시대의 유통시스템 모델



자료: 定村禮士, “中國における商的流通に関する一考察”, 「中國現在物流研究」, 流通經濟大學流通問題研究所編, 1995; 黃磷編, 「WTO加入後中國市場」, 蒼蒼社, 2002.

1980년대 들어 계획경제체제가 한계를 보임에 따라 시장경제로의 이행이 점진적으로 이루어지기 시작한다. 유통시장이 자유화되고 일부에서 거래의 자유가 허용됨에 따라, 개인이나 기업은 도매 및 소매업에 참여하게 되었다. 특히 상업부의 정부 창구에 종사하던 사람들을 중심으로 많은 정부 관계자가 도매 및 소매업에 뛰어들면서 유통업자의 영세화가 진행되기 시작하였다.

한편, 1980년대에 들면서 중앙에 의한 개혁개방정책은 전국의 지방정부로 하여금 지역보호주의정책을 취하게 하였다. 선전, 주하이(珠海) 등으로 대표되는 경제특구나 대외경제개방 14개 도시의 설치에 의한 개방정책은 지역간의 발전격차를 유발하게 되었고, 경제발전에 있어 뒤처지게 된 지방정부는 생존을 위해 타 지역이 생산하는 공업제품의 역내유입을 제한하고, 해당지역내의 기업을 보호하는 시장봉쇄정책을 실시하였다. 그리고 구체적 조치로 행정구획의 경계에 있어서는 상품검사를 실시하는 등, 초 법규적인 행정수단이 사용되었다.²⁵⁾ 이러한 지역보호정책과 3급

관리에서 볼 수 있는 각 행정레벨의 권한구조는 현재의 물류시스템에 깊은 연관을 갖고 있다. 중국에 진출한 물류관계기업이 종종 지적하는 성(省)마다, 세관마다 각각 절차가 다른 지방정부주의, 복잡하고 다단계로 구성된 유통경로, 자가물류 원칙과 물류서비스 개념의 결여 등 중국국내 물류의 특수성에서 나타나고 있는 사고방식들은 지금까지 살펴본 계획경제시대의 유통시스템에 기인하고 있다.

1991~2002년 국유 물류업 고정자산투자액은 3258억 위안에서 3,5683억 위안으로 약 10배(연평균 증가율 243%)늘어났으며 교통운수, 창고저장 시설, 화물포장과 운송 등을 포함한 물류인프라시설이 빠르게 발전함으로써 물류업 발전의 토대를 마련하다.

- 그러나 물류부문의 고정자산투자 증가속도는 전체 사회고정자산투자 증가속도 보다 느리며 물류분야의 고정자산투자가 전사회 고정자산투자에서 차지하는 비중은 2003년 131%에 그치다.

투자규모가 상대적으로 낮아 물류수요의 급속한 성장을 완전히 충족시키지 못할 뿐만 아니라 물류비용을 높이는 원인으로도 작용하다.

- 물류 운영방식, 물류시설, 물류장비가 아직 낙후되어 있기 때문에 중국의 공업생산 중 물류활동이 차지하는 시간은 전체 생산과정의 90% 내외에 이르고 있다(선진국의 경우는 40% 내외이다)

중국 사회물류총액에서 공업품 물류가 차지하는 비중이 높은 것은 중국의 공업화가 가속되고 있음을 설명하는 것임 현재 중국이 공업화 중기 단계에 진입했다고 볼 때 당분간 공업품 물류가 중국 물류업 발전의 주동력으로 작용할 전망이다²⁶⁾.

<표 2> 중국 물류업의 시기별 발전

25) 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.

26) "중국 물류업 발전 현황과 전망", 한중경제포럼 제06-04호, KIEP 북경사무, 20077, pp5-6

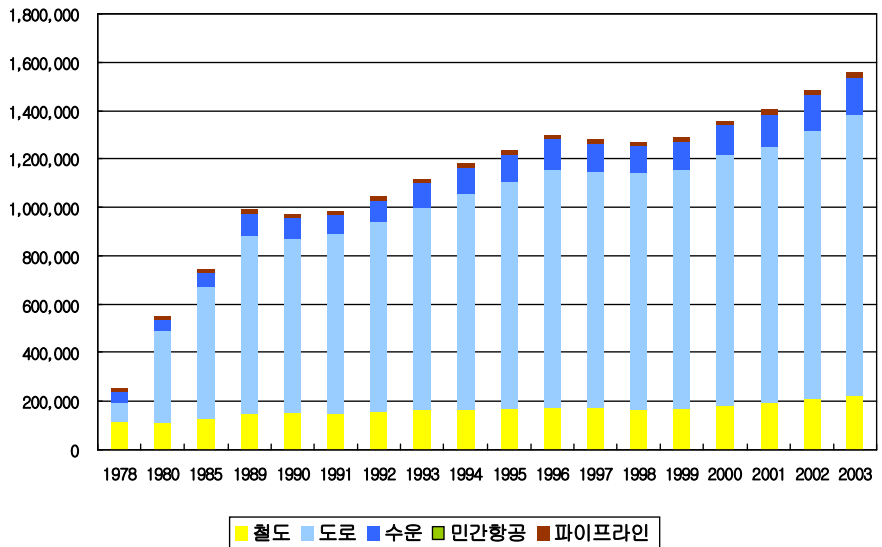
	시기	내용
제1 단계	1949~1978년	<ul style="list-style-type: none"> · 이 시기 물류는 정부의 계획에 의한 물자조달 서비스가 대부분으로 전통 물류업이 주도적인 지위를 차지 · 국가 주도로 교통 운수업과 창고 저장업에 대규모 자금을 투입하였으나 그 시설한 낙후한 상태이고, 물류 종합서비스의 개념이 형성되지 않아 물류원가를 계산하기 어려움 · 물류 활동은 철도부, 교통부, 민항총국, 우체국, 대외경제무역부, 상업부, 물자부, 전국 공급판매협작총사, 농업부 등에 의해 관리됨.
제2 단계	1978~2000년	<ul style="list-style-type: none"> · 1978년 일본으로부터 물류에 대한 개념을 도입 · 1984년 중국물류연구회 설립 · 1990년 국가경제체제개혁위원회와 물자부는 우시(无錫), 스자좡(石家庄), 선양(沈阳)을 물류 시범지로 선정 · 계획경제로부터 시장경제체제로 전환되고 인민생활이 온포단계로부터 소강단계로 발전하는 시기임. · 이러한 변화에 맞춰 정부로부터 기업에 이르기까지 물류업 발전의 중요성을 인식하기 시작함으로써 중국 현대 물류업이 시작하는 단계
제3 단계	2001년~	<ul style="list-style-type: none"> · 개혁개방을 통해 대규모 외자를 유치하여 중외합작기업과 외국인 독자기업이 신속히 증가하였으며, 이들에 의해 새로운 물류 운영모델이 도입됨. · 2001년 WTO 가입을 계기로 중국 물류업은 본격적인 발전단계에 진입.

자료: 中華人民共和國國家統計局, 2004년

통계에 의하면 각 수송수단의 동향은 톤 기준으로는 트럭수송의 점유율이 전체의 4분의 3을 차지하고 있어(2003년 트럭 점유율 74.3%), 수송의 주력이 되고 있다. <그림 4>에서와 같이 1990년 이후의 추이를 살펴보면 화물수송량 전체가 증가하는 전체 증가분의 절반은 트럭 수송이 맡고 있음을 알 수 있다.

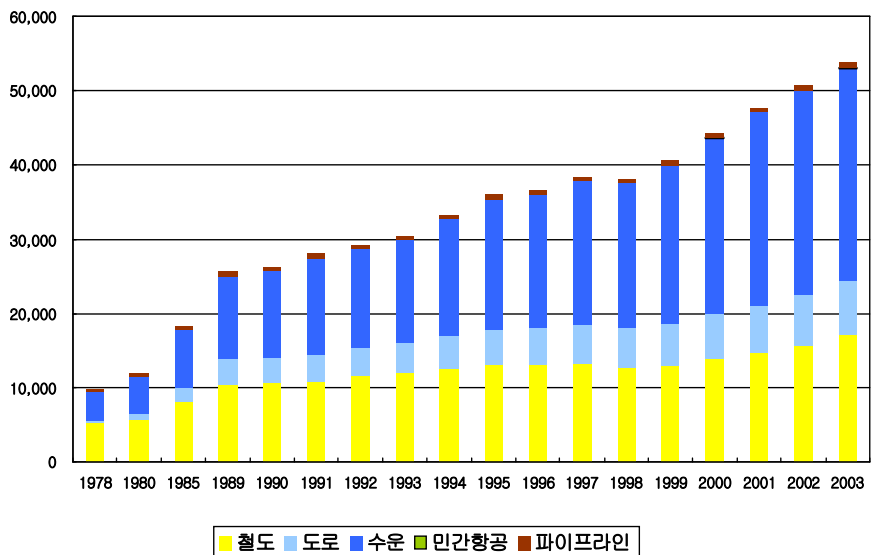
한편 톤킬로 기준으로는 수운(水運)의 점유율이 50% 이상을 차지하고 있으며(2002년 수운 점유율 53.3%), 철도의 점유율도 톤 기준에 비해 상당히 큰 점유율(2002년 철도 점유율 32.0%)을 보이고 있다. 이와 같이 장거리 수송에서는 수운, 철도에 크게 의존하고 있다는 것을 알 수 있다. 1990년 이후의 추이를 살펴보면 톤킬로 기준 전체 수송량은 모두 증가추세를 보이고 있으며, 장거리화물 수송량도 증가하고 있다. 이러한 장거리화물 수송량의 증가분은 주로 수운수송에서 담당하고 있음을 알 수 있다.

[그림 4] 수송수단별 수송량 (만톤 기준)



자료: 中華人民共和國國家統計局, 「2004 中國統計年鑑」, 中國統計出版社, 2004.9

[그림 5] 수송수단별 수송량 (억톤-킬로 기준)



자료: 中華人民共和國國家統計局, 「2004 中國統計年鑑」, 中國統計出版社, 2004.9

상해, 심천, 천진, 대련, 청도 등 중국의 5개 도시를 분석대상으로 한다 주지하는 바와 같이 이들 도시들을 포함하고 있는 환발해만, 양자강삼각주, 주장삼각주 지역은 중국의 경제발전에 있어서는 매우 중요한 위치를 점하고 있다. 2005년 말 기준으로 환발해만지역, 양자강삼각주, 주장삼각주는 각각 중국 전체 국내총생산의 2387%, 2068%, 1131%, 화물운송량은 중국 전체의 2148%, 1647%, 640%를 차지하며 특히 수상운송에 의한 화물운송량은 1367%, 4813%, 1202%를 차지하고 있다, 또한 물류산업 종사인력의 측면에서도 상당히 높은 비중을 차지하고 있어 이들 지역의 중국 경제뿐만이 아니라 물류산업의 중심지임을 알 수 있다(표 2참고). 즉, 본 연구의 분석대상인 상해, 심천, 천진, 대련, 청도 등 도시는 각 권역의 경제중심지인 동시에 물류중심도시라는 측면에서 중국의 거점 물류도시로서 성장할 가능성이 매우 높으며 또한 우리 경제자유구역의 잠재적 경쟁자로서 기능할 가능성이 높다고 할 수 있다.

구체적인 분석에 앞서 이들 5개 도시들의 개황을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 지리적 위치에서는 대련, 천진, 청도의 3개 도시는 발해만 지역, 상해는 양자강삼각주, 심천은 주장삼각주 등 중국의 3개 경제권역의 중심 물류도시로서 기능하고 있다[그림 6]. 경제규모에 있어서는 상해가 압도적으로 우월한 지위에 있으며 이어서 심천, 천진, 청도, 대련의 순서이다 [그림 7]. 항만규모에 있어서는 상해와 심천이 상대적으로 높은 우위를 점하고 있으며 그 외에 대련, 천진, 청도의 순서이다.

[그림8, 표6] 공항규모에 있어서는 상해가 역시 앞도적인 우위를 차지하고 있으며 그 외 도시들은 비슷한 수준의 규모를 가지고 있는 것으로 파악된다.

<표 3> 중국 3대 권역의 국내총생산 및 물류산업 비중 (2005년 기준)

	지역	GDP(억 위안)		물류산업 종사인력(명)			화물운송량(만톤)	
		전체	물류산업	수운	항공	창고, 하역 등	전체	수운
규모	환발해만	47,205.9	2,811.8	121,485	50,581	56,896	399,933	30,034
	양자강 살각주	40,897.7	1,836.6	146,006	35,654	36,153	306,772	105,719
	주강 살각주	22,366.5	990.5	46,244	7,628	14,714	119,287	26,422
비중 (%)	환발해만	23.87	25.24	24.39	24.23	22.55	21.48	13.67
	양자강 살각주	20.68	16.49	29.31	16.99	14.33	16.47	48.13
	주강 살각주	11.31	8.89	9.28	3.63	5.83	6.40	12.02

자료: 中國統計年鑑, 2006년

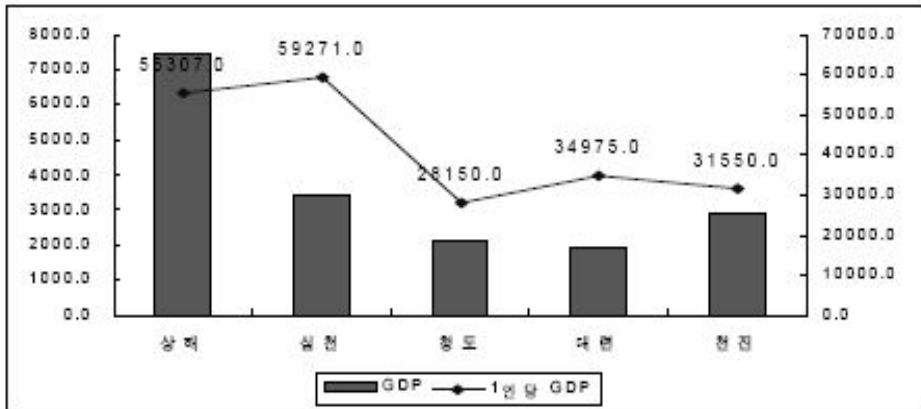
[그림 6] 5대 거점도시의 지리적 위치



자료: 中國統計年鑑, 2005년

[그림 7] 경제규모(2004년 기준)

(단위: 위안)



자료: 中國統計年鑑, 2005년

특히 이들 5개 도시는 화물처리량 및 컨테이너처리량에 있어서 각각 중국 8위안에 포함되어 있는 항만을 보유하고 있어 중국의 주요 물류거점도시로서 기능하고 있음을 알 수 있다(표 4 참고). 이중 상해항만은 동중국해와 양자강의 교차지점에 위치하고 있는 항만으로서 양자강 삼각주의 핵심항만이다. 그러나 현재의 항만시설이 주로 수심이 낮은 황포강 연안에 밀집하여 있음으로서 대형 선박의 기착에 어려움이 있다. 이를 극복하기 위하여 2002년 양산항의 개발에 착수하여 2005년 1차로 5개 선석 규모로 개장하였으며 2020년까지 50선석 이상의 대규모 항만을 개발을 계획중이다. 심천항은 주장 하구에 위치하고 있으며 수출가공업의 비중이 매우 높은 광둥성 지역의 주요 수출항구로서 기능하고 있어 컨테이너처리량이 상해항에 이어 중국 2위의 규모를 차지하고 있다. 이밖에 천진항, 청도항, 대련항은 환발해만 지역의 중심항만으로서 기능하고 있다 천진항의 경우 북경의 관문항인 동시에 화북 및 서북지역의 중심항만으로서 기능하고 있다. 천진항의 경우 수심제약이 주요한 문제점을 지적되나 지속적으로 컨테이너 선석을 준공하여 2010년까지 컨테이너처리량을 1,000만 TEU를 목표로 하고 있다. 청도항은 중국 최대의 벌크항만으로 기능

하고 있으며 대련항은 중국 동북3성 지역을 연결하는 최대 항만으로서의 지리적 우위를 점하고 있다²⁷⁾.

<표 4> 중국주요 항만 물동량 순위(2005년 기준)

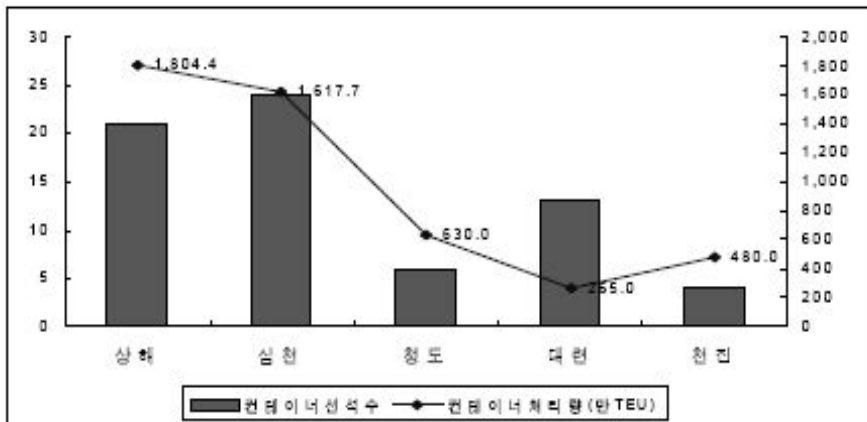
화물처리량 순위		컨테이너처리량 순위	
항 만	처리량(만 톤)	항 만	처리량(만 TEU)
上海	44,317	上海	1,489.14
寧波	26,881	深圳	1,338.52
廣州	25,036	青島	520.47
天津	24,069	寧波	422.36
青島	18,678	天津	396.95
秦皇島	16,900	廣州	371.65
大連	24,069	廈門	277.04
深圳	15,300	大連	218.27

주: 컨테이너처리량은 2005년 1월 - 11월 말까지의 누적 통계임

자료: 中國統計年鑑2006년 호, p656 中國國際海運網,

wwwshippingchinacom

[그림 8] 항만규모(2005년 기준)



자료: 中國統計年鑑, 2006년

27) 이진화, 하현구, "중국 주요 도시들의 물류경쟁력 분석", 정부(교육인적자원부)의 재원으로 한국학술진흥재단의 지원을 받아 연구임(KRF-2005-005-J10202)

<표 5> 항만개황(2005년 기준)

	컨테이너선석수	터미널 길이(m)	항로수	컨테이너처리량 (만TEU)	항만이용료 (위안)
상해	21	6,390	180	1,804.4	815
심천	24	7,613	131	1,617.7	1,235
청도	6	1,140	91	630.0	905
대련	13	3,347	70	265.0	920
천진	4	1,223	74	480.0	970

주: 항공이용료는 1TEU의 THC+DOC+CUS+H/C+P,CHG+TELEX+Security 임.
 자료: 각 항만관리소 홈페이지.

<표 6> 공항개황(2005년 기준)

	화물터미널면적 (10,000m ²)	계류장면적 (10,000m ²)	여객운수 (만명)	화물처리량 (만톤)	취항노선
상해	4.24	128.6	4,146.2	221.7	226
심천	1.0	58.8	1,628.3	46.6	109
청도	1.0	15.0	588.0	8.9	96
대련	1.47	20.0	540.7	9.9	118
천진	1.6	40.0	219.4	8.0	65

자료: 각 공항관리소 홈페이지

제2절 중국물류시장의 육성

1 물류산업의 주요성

중국은 앞서 언급한 것과 같이 경제 활동의 글로벌화와 정보화 추세에 따라 전통적인 소매업과 창고업에서 탈피하여 종합물류서비스를 제공 하고 활용하는 여건을 조성하는 데 노력하고 있다. 중국 물류시장은 점차 글로벌 물류시장의 일부분으로 통합되는 추세이다 중국의 무역 규모가

확대됨에 따라 물류산업은 중국의 경제발전을 위하여 필수 불가결한 사업의 하나로 인식되고 있다.

또한 중국은 수요자 시장의 형성에 따라 물류 영역 가운데 존재하는 제3의 이윤원천에 대한 기업의 인식이 심화되고 있으며, 기업 내부의 물류관리를 최적화하고 이에 따라 물류비용을 절감하려는 노력이 중국요가 이러한 인식 변화를 가속화시키고 있으며, 중국 제3자 물류산업의 발전을 추동하는 매우 중요한 시장적 기초를 형성하고 있다.

이처럼 경제 각 주체가 신규 이익 창출 산업으로서의 물류 산업의 중요성과 성장 잠재력을 인식하게 되면서 물류의 발전 필요성에 대해 공감대가 형성되어 중국 내 유력기업의 제 3자 물류 서비스 수요도 늘어 나고 있다 하이얼(海爾), 칭다오맥주(靑島啤酒), 상하이바오강(上海寶鋼) 등의 경우 시장 확대의 과정에서 기업 내부의 물류시스템을 계속적으로 개선하면서 이미 전문화된 제 3자 물류서비스를 이용하기 시작하였다.

이러한 상황 하에 중국 화주들은 더욱 더 물류비용에 대한 개념을 중요시하게 되었고 양질의 물류 서비스에 대한 요구를 하게 되었던 것이다. 이는 상품의 이동만이 물류의 전부라고 생각하던 기존의 물류 관점에서 창고관리, 제품 포장, 재고 관리 등도 중요한 물류 요소라는 관점으로 그 인식이 변화된 것이다 그 결과 보관, 포장, 재고 처리 등 다양한 서비스를 제공하는 물류기업의 필요성의 증대를 가져오게 되었다.

2 물류 분야의 규제 완화

중국은 물류산업의 육성을 국가발전의 주요한 정책으로 격상시키며 중국 물류시장의 변화와 발전을 위해 노력하고 있다 특히 물류산업의 규제 완화는 한국 제3자 물류기업을 포함한 외국계 물류기업들의 중국시장 내 활성화를 가속화시키고 있다.

중국은 WTO가입에 따른 개방 의무 이행과 선진 물류기술 도입을 위해 2001년부터 ‘외국인 투자 도로 운수업 관리규정’(外商,投資道路運輸業管理辦法), ‘철도화물 운송업에 대한 외국인 투자 허가심사와 관리시행

법'(外商 投資鐵道貨物運 輸業許批准和管理辦法) 등 관련 법규의 개정 및 제정을 통해 외국기업들의 중국 물류시장 진출을 촉진하고 있다.

<표 7> 중국의 외국인 투자에 대한 규제 완화

분야	2002	2003	2004	2005	2006	2007
포워딩	-	50%이상	-	-	100% 가능	-
창고 및 보관	50%미만 합작투자	50%이상	-	100% 가능	-	-
철도 수송	50%미만 합작투자	50%이상	50%이상	-	-	100% 가능
해상 수송	-	50%이상	-	-	100% 가능	-
도로 수송	50%미만 합작투자	50%이상	-	100% 가능	-	-
특송	-	50%이상	-	-	100% 가능	-
항공 수송	-	-	-	100% 가능	-	-
포장	-	-	100% 가능	-	-	-
3PL	50%미만 합작투자	-	-	-	100% 가능	-

자료: 金益洙, 「중국 물류시장의 현황과 기업 진출 전략」, 대한상공회의소 세미나 발표자료, 2005, p8을 참고하여 정리

이처럼 중국은 물류분야에 대한 시장개방과 규제완화를 단계적으로 추진하고 있으며, 이를 통해 제3자 물류기업의 중국 물류시장 진출을 확대하고 있다²⁸⁾. 물류 분야에 있어 외국인 투자에 대한 규제 완화 추진 내용을 살펴보면 위의 <표 7>과 같다.

중국정부는 2002년 6월 '외국인 투자 물류기업 시범규정'(外商投資物

28) McKinsey&Company, "Opportunities for Third-Party Logistics (3PL) in China", 3rd eyefortransport 3PL Summit Atlanta, June 27, 2005, p5

流企業試點辦法)을 통해 외국인 투자 물류 기업이 화물의 운수, 보관, 하역, 가공, 포장, 배송, 정보처리 및 수출입 등의 단계를 선택하여 유기적으로 결합된, 비교적 완벽한 공급체계를 갖추고 사용자를 위해 일체화된 서비스를 제공할 수 있도록 하였으며, 2006년에는 본격적으로 외국계 제3자 물류기업의 중국진출을 허가하여, 현재 중국 물류시장 내에서는 외국 제3자 물류기업과의 제휴 사례가 증가 하고 있다²⁹⁾.

<표 8> 외국인 투자물류기업의 설립 기준

구분	주요내용
기업형태	합자 또는 합작
대상 업무	국제유통물류 업무, 제3자 물류업무
시범설립지역	北京, 上海, 天津, 重慶 등 4대 직할시 및 深圳경제 특별구와 江蘇省, 浙江省, 廣東省
설립기준	<ul style="list-style-type: none"> · 등록 자본금 500만 달러 이상 · 외국인투자자의 지분은 49%이하 · 고정된 영업장소 및 시설 확보

자료: 탁세령, 「중국 물류시장의 개방과 우리의 진출 방안」, 『수은 해외경제』, 20053, p 22

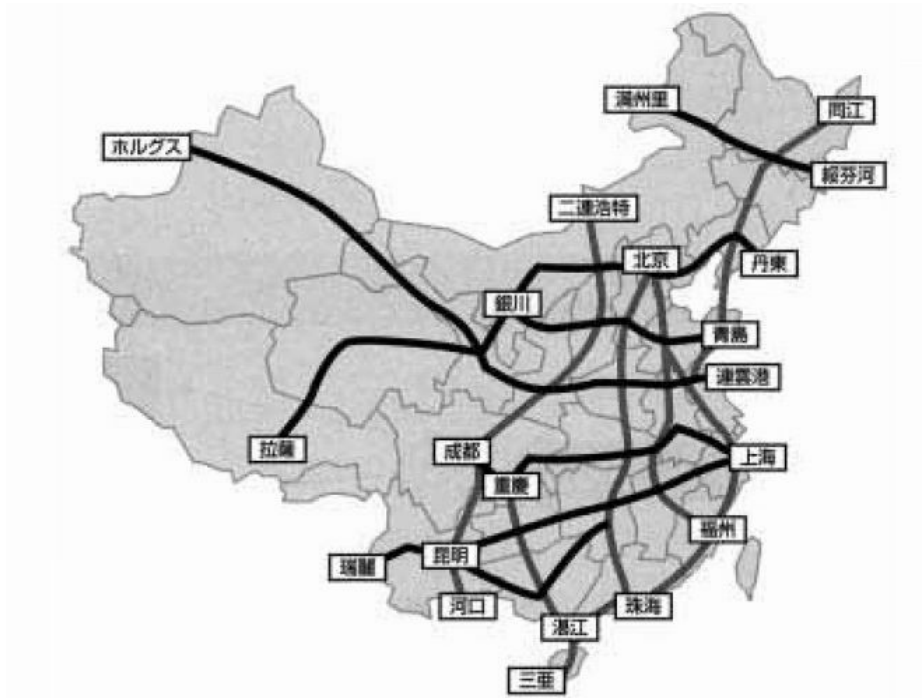
3 물류 인프라 확충

현재 중국의 운수인프라 정비는 2001년 3월에 정부가 책정한 제10차 5개년 계획(계획기간 2001년~2005년)에 따라 진행되고 있다. 제10차 5개년계획 책정시에 정부는 중국의 운수인프라에 관련된 시급한 과제로 다음의 4가지 과제를 설정하고 있다. 첫째는 운수네트워크의 양적 부족과 지역간불균형이다, 특히 서부지역과의 격차가 존재하고 있다는 것이 큰 과제이다. 둘째는 수송 수단간의 교통결절에 있어서의 연계부족이다. 셋째는 수송설비와 수송기술의 수준이 낮다는 점이다. 넷째는 운수관련기업의 근대적 기업체도의 미성숙과 권익에 의거한 독점적인 영업, 교통법규

29) Research in China, "China Logistics Industry Report, 2006-2010 (Chinese Version)", Research and markets, Sec 2006, p23

정비가 낙후되어 있다는 점이다. 이와 같은 문제인식 하에 <표 3>에서와 같이 5개년 계획에 입각한 운수인프라 정비계획의 실시요강으로 ‘종합교통체계발전 중점전문계획’이 발표되어 있다.³⁰⁾

[그림 9] 도로 ‘5종 7횡(五縱七橫)’ 프로젝트



<표 9> 제10차 5개년 계획의 주요 정비목표

30) 최석범, 이영찬, "중국물류현황과 문제점에 관한 연구", 한국항만경제학회 국제학술대회 발표논문, 2005, pp14.

도로	<ul style="list-style-type: none"> • 2005년까지 전국도로 연장 160만 km 전후, 고속도로 연장 2.6만 km를 건설. • 중점 프로젝트 ‘5종 7횡(五縱七橫)’ (국가주간선 ‘3종2횡’을 포함함)의 건설. 국가주간선 : 종(남북)방향: 동장(同江)-산야(三亞)주간선, 베이징-주하이(珠海)주간선, 충칭-잔장(湛江)주간선 횡(동서)방향: 상하이-청두(成都)주간선, 쉰윈항-호르구스 주간선. 그 밖에 베이징-푸저우(福州)간선도로, 에렌호트 하구 간선도로, 스이핀河-완저우리(滿洲里)간선도로, 단둥-라사간선도로, 칭다오-인저우(銀州) 간선도로, 상하이-주리(珠麗)간선도로, 형양(衡陽)-쿤밍 간선도로. • 서부도로건설의 착공
철도	<ul style="list-style-type: none"> • 2005년까지 철도영업 총연장 7.5만 km, 그 중 복선화 2.5만 km, 전철화 2만 km. • 중점건설프로젝트 ‘8종8횡’ (약 3.4만 km) 종(남북) 방향 : 베이징-하얼빈선, 동부연해선, 베이징-상하이선, 베이징, 지우장(九江)선, 베이징-광저우선, 다잔(大湛)선, 바오터우(包頭)-류저우(柳州)선, 란저우-쿤밍선 횡(동서) 방향 : 베이징-란저우선, 石炭복선, 石炭남선, 대륙교선(동서관통), 닝시(寧西)선(난징-시안), 옌장(沿江)선 (창장유역), 상하이-쿤밍선, 시난-하이통로루(海通路) • 2004년 2월 22일 발표 ‘중장기철로망 계획’에서는 2020년까지 철도총길이를 10만 km, 복선화율 및 전철화율 50%의 계획을 발표.
수운	<ul style="list-style-type: none"> • 수운선로 3,350km를 개축. 수운항 화물하역능력 증강 2,500톤. 주요항 심수(深水)선석수 850. • 창장(長江), 주장(珠江), 징항(京抗) 운하의 수운선로의 시설 고도화, 컨테이너 운송설비 건설. • 상하이를 중심으로 하는 제4세대 컨테이너 간선항의 건설 • 컨테이너 간선항(다렌, 톈진, 칭다오). 컨테이너 지선항(친황다오(秦皇島), 옌타이(煙臺), 쉰윈(連雲)항)의 정비. 간선항(닝보, 타이창(太倉)), 지선항(난징(南京)등)의 정비 등
항공	<ul style="list-style-type: none"> • 베이징, 상하이, 광저우 국제공항 건설. • 톈진, 다렌, 닝보, 지난(濟南), 칭다오, 청두(成都), 충칭, 쿤밍(昆明), 시닝(西寧), 시안(西安), 라사, 란저우(蘭州) 등의 간선공항 건설

자료: 「중합교통체계발전 중점전문계획」

중국은 현재 글로벌 생산의 중심지로서 세계 경제 성장을 이끄는 중요한 견인차 역할을 맡고 있으며, 동아시아 각국 경제에 대한 기여도가 높

아지면서 동아시아 경제의 새로운 리더로서 위상을 구축해 나가고 있다. 대외 무역과 함께 중국에 대한 외국인 직접 투자(FDI)의 꾸준한 증가는 중국 경제 성장의 중요한 동력으로, 개혁 개방 이후 2005년까지 누계 총 55만여 건, 실행액 기준 6,224억 달러에 달하고 있다³¹⁾. 이러한 외국인 직접투자는 투자 재원 조달, 산업구조의 고도화, 세수 및 수출입 확대 등 중국 경제에 매우 중요한 영향을 미친 것으로 평가되고 있다. 이러한 경제의 급성장과 수출입 물동량의 급증세에 대응하여 중국은 최근 항만, 공항, 철도, 도로, 내륙 운하 등 각종 인프라에 대한대대적인 건설과 확충 사업을 진행하고 있다. 중국은 물류기초인 인프라의 경우에서도 규모의 발전을 보이고 있는 것이다.

물론 중국의 국내 물류는 중국 각 지방정부의 뿌리 깊은 지역 보호주의로 인해 성(省)을 넘나드는 운송 인프라가 미비할 뿐만 아니라 타 지역 물류기업에 대한 유형, 무형의 차별로 인해 아직도 많은 기업들은 중국 전역에 걸쳐 통일적인 물류시스템을 갖추는 것보다 특정 성(省)이나 도시 지역별로 물류 시스템을 구축하는 것이 낫다고 판단하고 있기는 하다.

그러나 이러한 중국의 분절적인 물류 환경은 여러 해에 걸친 교통운송, 창고 설비, 정보 통신, 화물 포장 및 운송 등의 물류기초 인프라 건설을 통해 상당한 변화를 거두었다 중국 정부는 이렇게 인프라를 구축함으로써 물류분야의 지원을 강화하고 궁극적으로는 중국 전체의 수송 및 물류네트워크를 구축하기 위한 계획을 적극 추진 중에 있다.

‘10차 5개년 계획’기간 동안 중국정부는 2020년이라는 중장기적 전망 아래 이미 ‘중장기 철도망 계획’, ‘국가 고속도로망 계획’, ‘3개 중점지역 항만 계획’ 등을 수립하였으며, 또한 항공, 파이프라인 등에 대한 중장기적이고 종합적인 인프라 건설계획의 수립이 추진되고 있다. 이와 함께 2006년부터 5년간 진행되고 있는 ‘11차 5개년 계획’은 수도권이라 할 수 있는 베이징(北京)·티엔진(天津)·허베이(河北) 지역의 종합교통발전계획과 경제적으로 가장 활발한 長江三角洲 지역의 종합교통발전계획, 새로

31) 中華人民共和國國家統計局 編, 『中國統計年鑑(2006)』, (北京: 中國統計出版社, 2006),p752

운 경제 부흥이 이루어질 동북 지역의 종합교통 발전계획 등을 세우고 있다³²⁾.

2001~2005년 중국 정부의 물류 인프라 시설에 대한 투자는 8천 8백억 위안(약 114조원)에 달하였다 그 결과 항만 시설이 크게 개선되었으며 철도, 자동차, 선박 수송 능력의 대형화, 전문화가 진행되고 있다³³⁾.

기존 철도는 선로 개선, 확충 등을 통해 지속적으로 고속화가 이루어지고 있으며 내륙지역에는 새로운 철도³⁴⁾가 깔리고 있다 중국 정부는 2006년 한 해 동안만 총 1,600억 위안(약 20조원)의 예산을 철로 건설에 투입한다는 계획을 발표한 바 있으며, 고속도로도 1990년대 말 이후 빠르게 확충되어 2005년 총연장 4만km를 넘어 섰다 특히 고속도로는 활발한 외자 유치를 통해 매우 빠르게 총연장을 늘려가고 있다.

이러한 교통 인프라 외에도 현대적 물류의 핵심이라고 할 수 있는 대규모 물류단지와 물류센터 및 배송센터가 생겨났으며, 경제 발전과 기술진보에 따라 공용통신망의규모나 기술 및 제 3자 물류 서비스 수준의 질적인 향상이 이루어지고 있다.

한편 지방 정부의 물류개선 노력 역시 확대되고 있다. 각 지방마다 물류 인프라 확충을 위해 많은 투자를 하고 있으며, 지역 물류의 발전을 위해 각 지역의 물류 거점에 현대식 물류배송센터를 설치하려고 하고 있다.

<표 10> 교통 인프라의 발전 추세

32) 원동욱, 「중국 교통 발전의 성과와 향후 전망: '제 11차 5개년 계획'을 중심으로」, 『교통』, 2006 3, p48

33) 임진수, 『세계물류 환경변화와 대응방안,3:아시아 태평양 편』, (서울: 韓國海洋水産開發院, 2006), p 234

34) 칭하이성(青海省) 거얼무(格爾木)에서 시장(西藏)자치구 라사(拉薩)까지 전장 1142km (이 중 960km가 해발 4천 미터 이상의 고원지대)에 달하는 칭장(靑藏)철로가 2006년7월 개통되었다.

연도	철도 연장	도로 연장	고속도로 연장	내륙수운 연장	항공노선 연장
1980	5.33	88.33	-	10.85	19.53
1985	5.50	94.24	-	10.91	27.72
1990	5.78	102.83	0.05	10.92	50.68
1995	5.97	115.70	0.21	11.06	112.90
2000	6.87	140.27	1.63	11.93	150.29
2001	7.01	169.80	1.94	12.15	155.36
2002	7.19	176.52	2.51	12.16	163.77
2003	7.30	180.98	2.97	12.40	174.95
2004	7.44	187.07	3.43	12.33	204.94
2005	7.54	193.05	4.10	12.33	199.85

<표 11> 지역별 물류시스템 정비 계획

자료: 中華人民共和國國家統計局 編, 『中國統計年鑑(2006)』, 中國統計出版社, 2006, p632

지역	주요 내용
베이징(北京)	<ul style="list-style-type: none"> · 차오양(朝陽) 지역에 박람회센터 건설 · 팡산(房山) 지역에 종합 물류단지 건설 · 통저우(通州) 지역에 물류단지 건설
상하이(上海)	<ul style="list-style-type: none"> · 육해공 종합 물류 단지구성 · 푸둥(浦東)³⁹⁾ 등에 물류단지 건설
신강(新疆)	<ul style="list-style-type: none"> · 5대 산업기지 주변에 현대 물류단지 건설 · 우루무치(烏魯木齊)를 중심으로 물류망 형성

자료: 탁세령, 「중국 물류시장의 개방과 우리의 진출 방안」, 『수은 해외경제』, 20053, p 32

이와 더불어 지역 내 물류기업의 경쟁력 향상을 위한 각종 지원제도를 마련하고 있다 이러한 노력은 물류 인프라가 부족한 서부 지역에서 더욱 활발하게 진행되고 있으며, 특히 서부 대 개발 계획³⁵⁾과 더불어 동서를

35) 서부개발은 중서부의 풍부한 천연자원과 동부 연안의 자본을 연계해 대륙의 균형발전을 꾀하기 위한 것으로, 중국의 21세기 주요 국가전략 사업이다. 12개 성·시(省·市)로 이뤄진 서부지역은 인구가 전체의 22%에 불과하지만 면적은 57%를 차지한다 석유매장량은 중국

있는 물류 인프라 확충을 위해 투자가 확대되고 있다. 현재 중국 정부는 서부 대 개발을 위하여 중국 북서부 지역과 충칭(重慶) 등서부지역의 물류 네트워크를 구축하고 있다³⁶⁾.

이러한 중국 정부의 대대적인 물류인프라 확충 사업에 따라 외국 제3자 물류기업들이 중국 시장 내에서 활발히 영업할 수 있게 되는 기틀을 마련하였다.

4 물류업의 전문화 및 현대화

현재 중국은 외국인 투자자, 화주, 선사 및 물류기업이 애로를 겪고 있는 중국 물류체계를 고도화하기 위해 노력하고 있다. 그러한 노력의 일환으로 미흡한 물류체계를 개혁하고, 경제활동의 세계화 추세에 따른 공급 사슬 망 관리(SCM) 체제를 조속히 구축하기 위한 정책을 실시하고 있다.

현재 중앙정부 차원에서는 물류산업의 현대화를 위해 2004년 8월 '중국 현대 물류업 발전을 촉진시키는 것에 관한 의견'(關於促進我國現代物流業發展的意見)을 제정하여 물류산업의 핵심적 역할과 물류표준화, 물류정보화, 물류산업 종사자들의 교육 훈련 등 물류 산업 육성을 위한 기반 구축 사업에 대해 언급하였으며, 상무부와 교통부 등도 물류산업과 관련

전체의 41%에 달하고 천연가스매장량도 무궁무진한 천연자원의 보고이기도 하다 하지만 1인당 GDP는 전국 평균의 663%, 전체 대외무역의3%에 불과할 정도로 경제발전이 뒤쳐져 있다. 이른바 '상화(星火)계획'으로 불리는 서부 대 개발은 상하이(上海)등 동부 연안과 광둥(廣東)성 등 남부지방은 그동안의 개혁·개방정책으로 충분히 부유해진 만큼 이제 소외된 서부 내륙지방이 본격적으로 개발돼야 한다는 논리를 근거로 하고 있다. 2001년 시작된 제 10차 5개년 계획의 중점사업으로 확정된 서부 개발 사업은 서부내륙연결철도 부설, 석유화학단지 조성, 황허(黃河) 대수로 건설 등의 대규모 프로젝트를 포함하고 있다 서부지역의 천연가스를 상하이(上海)까지 연결하는 '서기동수(西氣東輸)', 수력발전소를 건설, 전력을 동부 연안지역에 보내는 '서전동송(西電東送)', 양쯔강 수로를황하로 연결하는 '남수북조(南水北調)', 칭하이성과 티베트를 잇는 1118km 고원철도 칭장철도(靑藏鐵道), 환경보호를 위해 농지에 나무를 심는 '퇴경환림(退耕還林)' 등이 있다.

36) Frost & Sullivan research service , “Strategic Analysis of 3PL Markets in the Chinese Retail Sector”, Research & Markets, Nov 2006, p 1-3

한 개혁조치 및 관리 방안을 수립해오고 있다. 또한 물류관련 부서들의 혼란 사항을 극복하기 위해 관련 협회를 포함하여 국무원 산하에 ‘전국 물류 발전을 위한 부처 간 연석회의’(全國物流發展工作部聯席會議)³⁷⁾가 설치, 운영되고 있다.

이러한 물류 정보화와 표준화는 현대 물류 산업의 핵심으로, 중국 정부는 중점적으로 현대 물류발전을 위한 첨단기술과 정보 기술에 대한 지원을 늘리고 있으며, 물류 산업에서의 RFID³⁸⁾응용을 적극 장려하고있다. 이는 물류일체화 관리를 적극적으로 모색하고 시스템을 구축함으로써 보다 물류의 표준화에 힘쓰고 있는 것이다.

이에 따라 중국 정부는 ‘물류 표준 체계표’(物流標準體系表)와 ‘전국물류 표준 2005~2010년 발전계획(全國物流標準2005-2010年發展規劃)’을 완성하여 물류통용기초, 기술, 정보, 관리 및 서비스의 5대 물류표준 항목을 제시하고 있으며, 2010년까지 300항 정도의 물류 표준을 제정하고 수정할 예정이다.

또한 최근 중국 물류와 관련한 종합적 문건인 ‘중국 현대 물류 발전 계획(中國現代物流發展計劃)’이 국가발전개혁위원회에 의해 내부적으로 수립되었는바, 향후 이 계획이 중국의 물류 산업 발전을 위한 통합적 지침서가 될 것으로 보인다.

현재 ‘물류 기업 분류와 기업 자질 평가 표준’을 상하이(上海), 저지안(浙江), 광둥(廣東)지역에 시범적으로 실시하고 있으며, 이 밖에도 물류 기업 원가표준, 배송센터 표준, RFID표준 등을 검토하고 있고 조만간실

37) 이 연석회의는 국가발전개혁위원회의 주도하에 상무부, 철도부, 교통부, 신식 산업부, 민항총국, 공안부, 재정부, 해관총서, 공상총국, 세관총국, 질검총국, 국가표준위원회, 중국물류구매연합회, 중국교통운수협회 등으로 구성되어 있는 일종의 조정기구라 볼 수 있다 이 조정기구는 중국 물류발전의 현황과 문제점 분석, 물류산업과 관련한 정책 및 전략 조정, 물류의 표준화 및 정보화 등을 책임지고 있으며, 지방 정부의 물류업무를 지도하는 역할을 맡고 있다 원동욱, 성원용, 안병민, 『동북아 물류환경 변화와 물류 중심지화 전략의 제정립』, (서울: 한국교통연구원, 2006), p43

38) RFID(Radio Frequency IDentification)란 스마트태그라고도 불리는 것으로, 카드 안에 초소형 칩을 내장하고 바코드의 6,000배에 달하는 정보를 수록할 수 있는 자동인식 기술을 말한다 기능은 바코드와 비슷하지만 먼 거리에서도 인식이 가능하고 여러 개를 인식할 수 있다는 장점이 있어 바코드보다 활용 범위가 훨씬 넓다.

시될 예정이다.

이에 따라 중국 기업들 역시 물류 업무의 전문화를 추구하게 되면서, 기존에는 화주기업이 물류까지 책임지는 형태가 대부분이었던 것이 제3자 물류의 도입에 따라 경쟁력이 없는 물류 분야는 아웃소싱하는 형태가 증가하게 되었다.

이러한 중국 물류 환경 개선에 또 다른 동력은 바로 외자기업이다 중국의 WTO가입과 함께 물류 분야의 중외합작 기업과 외국인 독자 기업이 늘어남에 따라 중국 현대 물류업 발전의 촉진제로 작용하고 있다. 이처럼 WTO가입 이후 진입이 증가한 외국기업은 중국기업과의 합작을 통해 양자 간 윈윈전략을 추진하고 있으며, 외국 물류기업의 진입으로선진 물류 시스템이 도입됨에 따라 중국의 물류 시장이 급속하게 발전하는 데 크게 기여하였다.

이러한 중국 물류업의 전문화와 현대화는 앞서 살펴 본 물류 인프라의 확충과 더불어 중국 내 각 지역에 대한 접근성을 높이고, 중국의 고질적인 지역 시장 간의 분절성을 완화함에 따라 제 3자 물류기업들은 보다 효율적인 물류를 수행할 수 있게 되었다.

이 같은 중국 물류시장의 전반적인 변화들은 실제로 지역에 따라 상당한 차이가 있는 것이겠지만, 결국 물류관리 효율화를 높이기 위해 제3자 물류서비스의 확대에 이어질 것은 자명한 것이라 판단된다. 이러한 변화의 기반 아래에서 중국의 제3자 물류시장은 발전을 꾀하고 있으며, 이에 따라 제3자 물류 기업의 주체, 경쟁상태, 시장 환경, 고객수요 등 여러 방면에서 새로운 변화가 발생하고 있다 다른 한편으로는 업계 경쟁이 치열해지면서 이윤 및 경쟁 능력을 제고하기 위해 중국 내 제 3자 물류 기업의 서비스는 날로 전문화되고, 제 3자 물류 시장은 업종, 지역, 제품에 따라 부단히 세분화될 것이다³⁹⁾.

특히, 이러한 과정에서 한국 기업의 중국 내수시장 진출이 확대되면서 우리나라 기업을 위한 물류 서비스 요구도 증가할 것으로 전망된다. 그러기 위해서는 우리나라 물류기업의 중국 내 제 3자 물류 서비스 제공 확

39) Research in China, "China Third Party Logistics Market Report, 2006 (ChineseVersion)", Research and Markets, Dec 2006, p94

대 방안이 필요하다고 사료되는 바, 다음 장에서 그 전략을 살펴보도록 하자⁴⁰⁾.

제3절 중국 물류산업 발전과정의 특징

1 개혁개방: 물류산업 발전의 추진동력

개혁개방을 계기로 도입된 외자는 중국 현대 물류업을 크게 발전시킨 동력으로 작용한다.

- 특히 연해지역의 주강삼각주, 장강삼각주와 환발해 지역은 슈퍼마켓, 가전제품, 의약, 담배, 가전기계, 정제유, 자동차, 교통운수, 수출입무역, 우편, 창고저장 등의 업종에서 현대 물류업 발전의 토대를 마련한다.

- 중국정부는 개혁개방을 계기로 국유기업을 여러 가지 소유제 형식으로 개편한 후 시장경쟁력을 제고하기 위해 공급구조를 최적화하고 물류비용 절감을 중요한 정책과제로 인식하다.

개혁개방 이후(1979~2005년) 중국이 비준 설립한 외국인투자기업은 55만 개에 달하며 실제 이용 외자액은 6,100억 달러한다.

- 세계 500대 기업이 2005년까지 중국에서 4,365개의 프로젝트를 실행하였는데 그 가운데 938%가 연해지역의 12개 성, 시에 집중된다.

싱가포르 대학의 조사에 의하면 중국에 진출하는 외국기업의 55%는 중국에 투자하기 전에 물류에 대한 투자를 강화하고, 20%의 기업은 중국에 기본수요를 만족할 수 있는 물류시스템이 있어야 중국시장에 진입할 수 있다고 보고 있다.

- 따라서 외국기업이 중국에 진입할 경우 물류기업과 같이 진출하거나 혹은 자체적으로 물류회사를 설립하거나 인수, 합병 등의 방법으로 중국의 물류업체를 양성하게 된다.

40) 천유미, 「중국 물류시장 확대와 한국물류기업의 발전 방안 연구」, 한국외국어대학 중국어대학원 석사학위논문, 2008.2, pp30-44

2 경제발전과 물류산업

2005년 기준 GDP 규모 세계 4위, 수출입 규모 세계 3위를 차지할 정도로 고속 성장한 경제규모와 13억 인구의 소비가 물류에 대한 수요확대를 견인한다.

- 이와 함께 경제글로벌화와 인터넷의 발전에 따라 중국은 세계 제조업센터로 자리 잡기 시작하였으며 세계 물류업 중심지역의 하나로 부상한다

중국의 억 톤 급 대형 항구가 세계의 절반을 차지하고 있음 2005년 상하이(上海), 닝뱌(宁波), 광저우(广州), 텐진(天津), 칭도우(青島), 따론펬(大连), 친황도우(秦皇島), 선전(深圳), 샤먼(厦門), 홍콩 등 10대 항구의 유동량은 모두 억 톤을 초과한다.

- 최근 20년간 세계 컨테이너 운송량이 연평균 86% 증가한데 반해, 중국은 최근 18년 동안 꾸준히 25%의 운송량 증가율을 보임으로써 2003년부터 3년간 표준 컨테이너 유동량에서 세계 제1위의 자리를 고수한다.

3 중국의 제3자 물류업무 형태의 출현과 발전

제3자 물류란, 영어로는 Third-Party Logistics라고 표현하며, 간단하게 3PL이나 TPL로 표현한다. 제3자 물류는 화물발송인에게 속하지 않으며, 화물접수인에게도 속하지 않는다. 다만 화물발송인과 화물접수인의 협력을 통하여 전문화된 물류서비스를 제공하는 것이다. 제3자 물류는 일반적으로 상품을 소유하지 않으며, 상품의 매매에 참여하지도 않는다. 다만 물류의 흐름 과정에서 전문 물류기업은 일정 기간 내에 사용자에게 계열화, 개성화, 정보화된 물류대리서비스를 전부 혹은 일부 제공하는 것이다. 이런 의미에서 제3자 물류를 '합동물류(contract logistics)'이나 '외

주물류(outsourcing logistics)'라고 부르는 사람도 있다.

전통적인 의미에서의 제3자 물류산업과 제공하는 서비스는 창고화물 보관대리, 운수대리, 위탁운반대리, 통관대리 등에 국한되어 있었다. 그러나 현대적인 의미의 제3자 물류산업은 20세기 80년대 후반에 미국에서 시작되었으며, 유럽이나 일본 등 선진국에서 빠르게 발전하였다. 중국은 20세기 90년대에 현대물류관리이념을 도입하였다. 이와 동시에, 제3자 물류산업의 발전에 대하여 중국의 정부, 학술계, 기업계에서 보편적으로 관심을 갖기 시작하였다. 현재의 제3자 물류산업은 서비스 기능에 있어서 전통적인 업무형태를 갖추고 있으며, 동시에 끊임없이 유통가공, 상품배송, 정보서비스 등 새로운 서비스 영역으로 확장되고 있다.

아래<표 12>를 통해 외국의 제3자 물류상황을 알아보기로 한다.

<표 12> 미국, 유럽, 일본의 제3자 물류서비스 이용현황(%)⁴¹⁾

국가/지역	제3자 물류서비스 비중	제3자 물류서비스를 받아들일 의사가 있는 비 이용객	제3자 물류서비스를 활용할 의사가 있는 고객 비율
미국	58	33	72
유럽	76	24	62
일본	80		

자료: 「중국의 제3자 물류의 발전전망은 밝다」 자료

<표 12>에서 알아볼 수 있듯이 우선 미국의 제3자 물류산업은 아직 발전단계에 있는 것으로 인식되고 있으며 현재 제3자 물류의 이용비율은 약 58%에 달한다. 유럽의 제3자 물류서비스 이용비율은 약 76%에 달한다. 제3자 물류서비스를 이용하지 않는 유럽의 24%, 미국의 33% 고객들도 제3자 물류서비스 이용을 적극 고려하고 있는 것으로 알려지고 있다. 유럽의 62%, 미국의 72%에 달하는 제3자 물류서비스 고객은 3년 내에 제3자 물류서비스 이용고객이 크게 증가할 것으로 보고 있다. 제3자 물류서비스는 시장잠재력이 크고 발전 가능성이 높으며 성장이 빨라 많은

41) 「중국의 제3자 물류의 발전전망은 밝다」 자료 재인용.

물류기업은 제3자 물류를 선호하고 있다. 대다수 제3자 물류서비스 회사는 저장창고업, 운수업, 항공운수, 해상운수, 화물운수대리 및 기업내부 물류 등 전통 물류업을 중심으로 발전해왔다. 이들 기업은 고객의 다양한 수요에 근거하여 각자 특색 있는 서비스를 제공하는 것으로 성공한 기업들이다. 미국에는 현재 1600여 개의 제3자 물류서비스사가 있으며 이중 56개의 선진물류회사에 대해 조사한 결과를 보면, 가장 보편적인 제3자 물류서비스는 물류전략/시스템 개발, 전자데이터교환, 화물운수, 상품배송, 정보관리, 창고저장, 자문, 운송비 계약 및 지불 드이다. 전통적인 의미의 운수와 창고저장 서비스가 여전히 상당히 큰 비중을 차지하고 있다.

현대적인 의미의 제3자 물류산업이 탄생 이십여 년이라는 짧은 기간에 세계적으로 크게 성장한 원인은 사회경제 발전에 있다. 중국의 전통적 기업의 경영방식은 "규모가 작지만 전부 갖추어야 한다" , "규모가 크고 전부 갖추어야 한다" 혹은 "위아래 일체화"라는 특징을 가졌었다. 기업은 원재료 구입과 화물 반입 및 최종 제품생산과 창고저장에 이르기까지 모든 기능을 갖춘 후 자원을 각 부서에 분산 배치하였던 것이다. 구매고객의 시장이 형성되고 시장경쟁이 날로 치열해짐에 따라, 분산된 물류체계로는 효율이 떨어지고 비용이 늘어나는 등 악순환 현상이 갈수록 뚜렷해지자 많은 기업들은 기존의 새로운 경쟁전략을 세우기 시작하였다. 한편 기업은 핵심 업무에 진력하고, 제품의 품질을 향상시키며 신제품을 개발하는데 더욱 주력하게 되었다. 또 기업은 생산 및 소비부문을 잘 연결하여 제품을 최대한 빨리 상품으로 전환하기 위한 현대적 물류관리 이념을 적극적으로 도입하였으며 기존의 물류자원을 통합하여 다기능, 고품질의 물류서비스 제공을 새로운 경쟁전략으로 삼기 시작했다. 현대적인 물류관리는 시스템에 대한 요구가 높고 규모경제가 요구되며 기술성이 높은 분야인데 반해 중국 대다수 물류기업은 고효율, 저비용 상태로써 독자적인 운영능력을 갖추지 못하고 있다. 이로 인하여 사회화, 전문화된 물류서비스를 전개할 수 있는 커다란 시장공간이 생겼으며 생산규모를 확대하여 점차 산업화의 방향으로 발전할 수 있는 계기가 마련된 것이다.

중국의 많은 기업은 제3자 물류서비스를 이용하여 비용을 절감하고

서비스 수준을 향상시킴으로서 시간과 비용을 대폭 줄였다. 새로운 제3자 물류는 다국적기업들이 많이 활용하고 있다. 중국에 진출한 다국적 기업은 물류서비스를 제3자 전문 물류회사에 위탁하여 운영하고 있는 추세로서 중국 내 제3자 물류서비스에 대한 수요는 계속 증가하고 있다. 제3자 물류서비스업자는 다국적 기업의 성공에서 없어서는 안되는 전략적 파트너가 되고 있다.

제3자 물류산업의 형성은 물류자원의 합리적 배치, 물류비용 절감, 물류효율 향상에 특별히 중요한 의미가 있다. 중국의 제3자 물류 업무형태의 특징에 대하여 살펴보자.

가. 계약물류서비스

제3자 물류기업은 물류과정 전체를 일괄 관리할 수 있고, 물류서비스 중 주문관리, 창고관리, 운송비 협상, 운송위탁업체 선정 등 원하는 종목을 자유로이 선택할 수 있다. 상공기업은 제3자 물류서비스를 선택할 때 일반적으로 전문계약을 체결하며 서비스 종목과 목표를 정하는 동시에 일정한 손해배상 조건을 포함시킨다. 일부 기업은 장려조항을 추가하기도 한다.

나. 고객물류서비스

상공기업이 제3자 물류서비스를 선택하는 데는 비용 절감, 핵심경쟁력 향상, 부가가치 서비스 발굴 등에 목적이 있다. 대부분 기업이 제3자 물류기업과 합작하는 방식으로는 물류업무 전체를 공급체인 업체에 위탁하는 방식과 물류회사를 선정하여 기업 자체의 물류자산과 설비를 관리 운영하도록 하는 등 다양한 방식이 있다. 방식은 다를지라도 근본적으로 공동의 전략적 목표를 위하여 상호 협력하고 있으며 정보 공유 조건으로 물류업무를 잘 관리하기 위한 방안을 함께 수립한다. 업무내용은 고객기

업의 판매계획, 재고관리, 화물주문계획, 생산계획 등 제품의 전체적인 흐름과 함께 연관되어 있어 일반적인 서비스 개념을 넘어선 긴밀한 결합체로서의 전략적인 파트너 관계를 형성하고 있다.

다. 개성화한 물류서비스

업태, 제품의 특징, 시장 상황 등이 다르므로 전통적인 제3자 물류에서 제공받았던 운수, 창고저장 등 기초적인 서비스는 이미 현재 기업의 요구를 만족시킬 수 없게 되었다. 따라서 제3자 물류기업의 경영이념은 공급주도에서 수요주도로 급격히 전환되고 있다. 중국의 제3자 물류기업은 "한 기업에 한가지 전략"이라는 방식을 제공하여 기업별 특징적이고 개성화된 전문서비스를 제공하기 위해 노력하고 있다.

라. 정보기술 중심의 물류서비스

정보기술의 발전은 제3자 물류산업 발전에 필요한 조건이다. 정보공유는 제3자 물류기업이 상공기업과의 협력에 있어 성공할 수 있는 키포인트이다. 정보기술 즉 , GIS(지리정보시스템), GPS(글로벌위치추적시스템), EDI(전자데이터교환), 바코드(Bar Code) 등 시스템에 의해 데이터를 신속하고 정확하게 전달할 수 있으며 기업간 적시 협력이 가능하게 되었으며 MRP, ERP, DRP 등을 이용한 물류계획을 수립하는 등 제3자 물류서비스수준을 높였다.

4 중국정부의 적극적인 지원

중국정부는 경제발전에 따른 물류수요 증가에 적절히 부응하기 위해 물류 인프라시설에 대한투자를 확대하고 물류업 발전을 주요 정책의 하나로 적극 추진하고 있다.

- 중국정부는 개혁개방 이후 이미 2조 위안을 투입함 1991~2002년 국유 물류업종 고정자산 투자액은 3258억 위안에서 3,5683억 위안으로 연평균 243%의 성장률을 보인다.

- 2001~2005년 중국정부의 물류 인프라시설에 대한 투자는 8,800억 위안에 달함 그 결과 항만시설이 크게 개선되었으며 철도, 자동차, 선박 수송능력의 대형화, 전문화가 가속화된다.

중국정부는 물류업 관련 부(部), 위(委)를 통해 물류업 발전을 강력히 추진하고 있다

- 국가표준위원회는 “전국 물류기술 표준화 위원회(全国{物流技术标准委员会})”와 “전국 물류정보 표준화 위원회(全国物流信息标准化委员会)”를 설립하였으며, 국가통계국, 교육부, 노동부, 과학기술부, 해관 등도 물류업 발전을 위한 다양한 정책들을 시행하고 있다.

- 중국정부는 물류업을 이미 “05”계획에 포함시켰으며, 국가 개발위를 비롯 9개 부(部), 위(委)는 2003년 8월 국무원의 비준을 받아 《현대 물류업 발전 촉진에 관한 의견(关于促进我国现代物流业发展的意见)》을 발표한다

- 2005년에는 13개 정부 부문, 중국 물류와 구매연합회, 중국 교통운수협회가 참여하여 “전국 현대 물류발전 연석회의(全国现代物流发展部际联{席会议})”를 개최하고 물류발전에 관한 주요 문제를 통일적으로 계획하고 조정한다.

- 또한 각 성, 시정부는 각각 물류계획을 제정하고 관련 정책을 출범 시킨다⁴²⁾.

제4장 중국물류산업의 문제점

물류산업의 발전은 단순히 관련 기업들만의 성공을 의미하는 것이 아

42) "중국 물류업 발전 현황과 전망", 한중경제포럼 제06-04호, KIEP 북경사무, 20077, pp2-4

니며, 세계의 제조기지로서 성장해 온 중국이 지속적인 성장가도를 달리는 데 절대적으로 극복해야 할 문제점 중 하나이다. 이러한 점을 잘 알고 있는 중국정부와 물류 서비스 제공자들은 이산업의 발전을 저해하는 요소들을 제거하는데 주력하고 있다. 이러한 발전 저해요소들을 기업 내,외적 문제들로 분류하고 기업 내적 문제점들은 다시 구조적,기술적 문제로 세분하여 살펴보고자 한다.

제1절 기업 외적 환경상 문제점

1. 낙후한 물류 인프라

중국의 물류기초시설과 설비가 비교적 빠른 속도로 개선되고 있으나, 경제 및 물류산업의 발전에 따른 수요에 크게 못 미치고 있다. 선진국의 물류 수준에 비하여 상당히 떨어져 있으며, 물류효율을 높이는데 제약요인으로 작용하고 있다.

2. 효과적인 정책조치 미흡

분할관리 시스템, 각 부문별 지역별 이익주의에 바탕을 둔 관리시스템으로 말미암아 적지 않은 각종 정책 및 범규 간에 상호 모순이 있으며 통일성을 기하기 어려운 상황이다.

가격정책 면을 살펴보면, 다방식 연합운공체제와 비용수취 예를 보면 컨테이너 운송은 신규개발 노선 신 가격, 우수가격의 정책을 실시하고 있고 일반 운송 화물(살물 상태,잡포장 상태)은 국가에서 정한 가격을 채용하고 있어, 어느 경우에는 컨테이너운송가격이 일반 방식의 화물운송가격을 훨씬 초과하는 경우도 적지 않다. 예를 들면 20TEU 컨테이너의 철도운송가격은 철도차량으로 운송하는 가격보다 70%정도 높아 컨테이너 운송과 같은 최선진적인 운송방식의 발전에 아주 불리하며 다방식 연합운송을 기초로한 각종 물류서비스 발전에 직접영향을 주고 있다.

세수정책 역시 물류기업발전에 불리한 요소들이 존재하고 있다. 예를 들면 운송 업체가 운송서비스사업에 종사하는 경우 영업세가 3%인 반면, 물류업체, 창고 보관 업체, 도매판매업체가 물류서비스분야에서 영업성

운송서비스사업을 진행하던 5%의 영업세를 적용하고 있다. 이에 대부분의 물류기업들이 직접 운송서비스를 하기 보다는 다른 운송업체들에게 외주를 주고 있다. 결과적으로 과잉적인 운송업체 발생만을 초래하고 있다.

투자정책에 있어서도 정부는 사회간접자본 중 하드웨어 부문에 비교적 많은 투자를 하고 있으나 물류교육, 기술혁신, 개발 및 연구, 시장홍보 등 방면의 투자와 자원은 아주 적은 상황이다.

3. 통합서비스를 저해하는 지방보호주의

외국 물류기업들이 중국 내 물류발전을 저해하는 가장 큰 요인 중에 하나로 지방보호주의가 문제점 중 하나로 지적되고 있다. 이러한 지방주의를 예를 살펴보면, 한 지방의 경우 외지에서 포장된 메론의 유통을 제한하고 있으며, 또 다른 지방에서는 워싱턴 주 로부터 수입된 사과에 별도의 라벨을 부착하도록 요구하고 있다. 다른 지방들은 안정을 이유로 트럭 크기와 길이를 제한하고 있어 이러한 조치들로 인해 대부분의 제품에 대해 추가적인 물류 처리가 요구되고 있다. 지방들은 다른 지방 항구에 대해 차별하는 화물요금을 정하고 있고, 조립공자들이 다른 지방으로 자동차를 수출하는 행위를 막으려 하고 있고, 수입 알코올음료에 대해선 알코올음료와 달리 세금을 부과하고 있다.⁴³⁾

이러한 지방 경제를 보호하기 위한 지방정부들의 조치들은 비단 중국만의 경우는 아니다. 그러나 중국에서는 이러한 지방 규제를 중앙에서 통제할 수 있는 헌법 조항을 가지고 있지 않다. 이러한 구조는 중국의 역사적 건설에 뿌리를 두고 있다.

제2절 기업 내 구조적 문제점

1. 높은 기업내부 자체처리 비중

43) China online New 2002년 8월 19일자. 「Local protectionism poses threat to trade logistics」 기사에서 발취함

전통적인 계획경제체제 하에서부터 운영되어 상당수의 기업들이 여전히 원자재 구매에서 제품판매에 이르기까지 물류활동 전부를 기업내부에서 자체 처리하고 있다. 관련 조사에 따르면 중국 내 기업들의 물류활동 상황은 아래와 같다.⁴⁴⁾

<공업분야 종사 기업>

원료구입분야 물류: 기업들의 원료 구입 시 물류운송을 구매측(36%)과 공급측(46%)이 직접 내부적으로 처리하고 있으며 제3자인 물류기업이 처리하는 경우는 18%에 불과하였다.

제품판매분야 물류: 생산기업자체 처리하는 경우는 24.1%, 생산기업과 물류기업이 공동 처리하는 경우가 58.8%, 전문 물류기업이 처리하는 경우가 16.1%로 제품판매 분야도 원료구매분야와 비슷한 상황을 보여주고 있다.

<상업분야종사기업>

기업자체처리 경우가 76.5%, 재화 공급측에서 처리하는 경우가 17.6%로 상업분야에서도 공업분야와 큰 차이가 없는 것으로 나타났다.

이와 같이 기업자체처리 비율이 상당히 높은 동시에 기업들의 내부물류시설 보유율이 비교적 높은 상황으로, 물류시설이 기업경영자산의 중요한 부분을 형성하고 있다. 이런 자체해결형 물류방식은 공업 및 상업기업들의 전문화 및 물류서비스에 대한 수요 형성과 발전에 상당한 제약요소가 되고 있다.

2. 낮은 수준의 물류서비스와 작은 기업규모

대부분 물류서비스 기업들은 화물운송과 보관서비스 등 단순 서비스만을 취급하고 있다. 유통가공, 물류정보서비스, 재고관리, 물류비용 통제 등 물류 부가서비스 분야 특히 물류방안설계 및 원스톱 물류서비스 등 고차원의 물류서비스 분야는 아직 전면적으로 실시가 되지 않고 상위 몇

44) KOTRA에서 雲南經濟日報 를 요약한 자료 일부를 인용함.

십개 기업들에 의해서만 전통적인 물류서비스 뿐만아니라 토탈 물류솔루션이 제공되고 있는 상황이다.

3. 권리와 책임 중복문제를 일으키는 분할관리방식

중국은 운송관리 시스템에 있어서 운송방식별로 부문을 나누어 관리하는 시스템을 갖고 있으며, 동시에 중앙에서 지방까지 이에 상응 분리된 관리부문과 단계가 있는 상황이다. 이런 분할방식의 관리제도는 각 부문간, 각 지역 간의 권리와 책임이 중복되게 하여, 서로의 협력과 발전에 불리한 영향을 주고 있다.

4. 불분명한 정부기능과 기업 간의 구분

정부부문과 기업이 통일적인 관리 체제를 사용하고 있는 철도부문 외 다른 분야에도 정부부문과 기업이 명확히 구분되지 못하는 현상이 존재하고 있다. 예를 들면 정부부문에서 항구관리와 부두경여을 동시에 하고 있는데, 이런 현상은 정부부문이 공평하게 권한을 행사하는데 영향을 주고 있다. 또한 기업의 시장경쟁력 제고는 물류 항구의 건설과 발전에도 불리하게 작용하고 있다.

제3절 기업 내 기술적 문제점

1. 낮은 단계의 물류시설과 설비의 표준화

우선 각종 운송방식상의 장비표준이 통일되어 있지 않다. 그리고 물류 공구의 표준이 체계적이지 못하다. 예를 들면 현재 화물을 적재하고 운반하는 밀판의 크기가 각종 운송설비, 상하차 설비와 맞물림이 잘 되어 있지 않아, 화물 전체물류 과정의 효율을 떨어뜨리고 있으며 화물운송과 보관 과정의 기계화, 자동화수준을 높이는데 제약을 주고 있다.

물류포장표준과 물류시설표준이 일치되어 있지 않아 물류흐름에 영향을 주고 있다. 중국은 현재 제품포장에 있어 초보적인 국가 업종표준을

갖고 있으며, 각종 운송설비, 상하차시설, 보관시설과의 일치되는 포장표준분야는 낙후된 상황이다. 이는 각종 운송도구의 상하차율, 보관시설 공간 이용률 등 방면에 큰 영향을 주고 있다.

2. 낮은 단계의 정보응용기술 수준

물류 서비스 정보 서비스라는 말이 나올 정도로 물류 산업 발전에 있어서 정보 기술(IT)의 지원은 매우 중요하여 선진국가들 내의 물류 산업은 IT개발에 막대한 투자를 하고 있다. 중국의 경우 상공업 기업내부의 물류정보관리와 기술수단이 비교적 낙후되어 있다. 예를 들면 바코드인식 기술, GPS(전 세계 위성추적시스템), MRP(물자구매관리) 및 ERP(기업의 자원관리)등 물류관리 소프트웨어의 물류분야 중 사용수준이 낮은 상황이다. 물류정보교류관련 공공네트워크가 없으며 EDI, 인터넷 등을 기초로 하는 물류정보시스템의 중국 내 사용이 아주 적은 상황이다.

따라서 기업들은 이러한 문제를 극복하기 위해 이에 많은 투자를 하고 있다. 정보 기술에 대한 투자 규모를 보면 중국 국내기업들과 외국 합자기업들 사이에서도 뚜렷한 차이를 보이고 있는데, 외국 합자기업들의 경우 다국적 모기업의 지원으로 중국 국내 기업들을 대상으로 한 조사에 따르면, 외국합자기업들의 경우 총매출액의 6%미만을, 중국 국내기업들의 경우는 외국합자 기업들을 따라잡기 위해 총매출액의 30%정도를 정보기술 개발에 투자하고 있는 것으로 나타났다.

3. 부족한 물류 경영 노하우

경쟁력 있는 기업으로 성장을 방해하는 가장 큰 요인들 중 하나로 중국국영기업이나 외국 합자기업 모두 인재의 부존을 꼽고 있다. 특히 중국 국영기업들의 경우는, 계획경제체제 하에 익숙해 있는 노동자들에게 변화된 시장체제하의 전문직업의식을 교육시키는데 많은 어려움이 있음은 잘 알려져 있는 사실이다. 이제 물류산업 발전의 초기단계인 중국에서 선진 물류경영기법에 대해 경험 많은 경영진이나 물류 전문가들을 찾기 힘든 것은 당연한 일인지도 모른다. 현재까지도 모든 참여 기업들은 이러한 재

능 있는 전문가들의 부존 속에 고심하고 있으며 이러한 문제의 해결 없이 물류산업발전이 될 수 없음을 알고 있는 정부도 선진 경영기법 도입을 위해 점차로 이러한 부문에 있어서도 개발정책을 서두르고 있다.

제5장 한국물류기업의 중국물류시장 진출전략

WTO 가입 후 중국 각 분야에 있어 법제화가 가속화되고 있고, 시행의 투명성도 개선되고 있는 것으로 알려지고 있으나, 아직도 많은 일본기업이 실제 기업운영상의 애로사항으로 법제도상의 문제를 제기하고 있다. 이와 관련 법 적용 강화를 위한 인재육성과 중앙정부 정책에 대한 지방정부의 자의적 법집행 최소화 등, 중국정부의 개선노력이 강하게 요구되고 있는 실정이다. 중국 경제의 급속한 성장과 무역의 확대로 중국의 수출입 물동량의 증가하고 있으며, 세계 물류시장내 중요성이 날로 커지고 있다. 이에 따라 세계적인 물류기업들은 급격한 성장을 보이고 있는 중국물류시장을 선점하고 시장점유율을 높이기 위해 중국시장 진출을 서두르고 있으며, 이로 인한 경쟁심화로 중국 수출입 물류비용의 저하가 나타날 것으로 전망된다. 이에 따라 경쟁력을 갖춘 국내 물류기업은 중국 물류시장으로 적극 진출함으로써 시장을 선점하고 새로운 수익원의 창출을 도모해야 하며, 한·중 경제분야의 상호 의존도 증가와 교역량 증가로 물류기술 교류 및 협력에 대한 관심이 증대되고 있는데, 이를 통해 동북아 물류산업의 발전을 도모함으로써 동북아 지역이 세계 물류중심지로 성장하기 위한 기반을 마련해야 한다. 따라서 본 장에서는 한국 물류기업의 중국물류시장 진출 전략을 살펴보고자 한다.

제 1 절 한국물류기업의 중국진출 전략

1. 기업측 전략

흔히들 중국에서의 사업은 "관시"가 중요하다고 생각하여 중국법규를 경시하는 경향이 있는데, "관시"이전에 중국법규를 충분히 이해하고 철저히 준수해야 사업실패의 가능성이 줄어들것이다. 중국 물류시스템은 후진적이어서 많은 중국 기업들이 물류를 독립적인 제3자를 통해 수행하기 때문에 우리나라의 제3자물류기업이 중국에 진출하기에는 상당한 어려움이 따를것으로 예상된다. 초기에는 중국진출 기업과 동반 진출하고 이를 기반으로 점차 중국 현지기업에 제3자적 물류서비스를 제공하는 것이 바람직할 듯 하다.

가. 중국시장에 대한 조사

한국물류기업이 중국시장에 진출하기 전에 중국시장의 검토와 시장조사를 철저하게 해야 한다. 한국의 물류기업은 물류네트워크가 발달 되어 있는 면에 비하여 중국물류기업은 아직까지 물류네트워크 보편화가 되어 있지 않은 상태이다. 특히 '물류업 진흥규획'은 고도의 물류정보기설, 표준화, 높은 수준의 서비스 제공 역량 확보를 목표로 하고있어, 물류정보기술, 물류표준, 물류시설 운영 노하우 등의 경쟁력을 보유한 한국물류업체와 화물정보, 네트워크를 보유한 현지 물류업체와의 파트너쉽 구축이 있어야 한다. 한국물류기업은 중국의 물류업 선진화 정책에 대한 철저한 대비가 필요하다. 장기적으로 중국 물류업의 산업구조 선진화는 기업의 경쟁력을 강화시켜 우리 물류업체의 중국시장의 진입장벽으로 등장할 것으로 예상된다. 또한, 중국정부의 주요거점의 인프라 구축, 물류장비 도입, 물류표준 등에서 자국기업보호정책으로 우리기업이 불이익을 받을 가능성이 있다는 것을 알아야 한다.

세계 50대 유통업체중 2/3가 중국에 진출했을 정도로 중국의 물류시장에는 많은 다국적기업들이 진출해 있다. 하지만 중국시장이 그렇게 낙관적인것만은 아니다. 현지에 적응하지 못하고 철수하는 경우가 많다. 이러한 원인은 중국은 시장이 다양하고 복잡하며, 중앙정부 및 지방정부와 각 부

처 마다 법이 상이 할뿐만 아니라, 정책, 제도, 면허 제도를 각각 운영하고 있기 때문이다. 특히 중국시장은 지역, 계층, 구매력, 수입규모 면에서 통일된 시장이 아니므로, 시장을 다양하게 세분화하고 진출목표시장을 분명히 할 필요가 있다. 하여 중국시장에 진출하려는 한국기업은 반드시 특성에 맞는 진출 전략을 마련해야 한다.

합작, 합자, 독자 기업 중 해당 산업에 허가가 가능한 기업형태를 선택해야 한다. 외국기업이 중국에서 물류 관련 산업을 할 경우에는 독자기업 설립이 허용되지 않은 분야도 있으므로 사전에 이를 조사하여야 한다.

나. 중국의 정책과 법제도의 이해

중국정부의 규제 뿐 만 아니라, 각 성 및 직할시 등 지방정부의 독자적 규제를 파악해야 한다. 현재 "지방도로운수관리조례" 등의 교통조례는 지방 정부의 정책 하에 운영되고 있으며, 육상 및 해상 운송에 대해서는 금액에 따라 지방정부에게 인가를 위임하고 있다. 따라서 진출 예정지역이 다른 지역과 다른 자체 규정이 있는지 조사해야 한다. 중국 물류시장에서 가장 어려움을 겪고 있는 부문이 곧 중국의 시장진입과 관련한 정책이다. 현재 중국은 복합운송과 관련한 일관수송서비스를 제공할 수 있는 단일면허를 외국 기업에게는 부여하지 않으며, 국내 트럭운송업과 같은 분야의 시장진출을 제한하거나 특정분야 진출을 위해서는 중국기업과 합작투자를 요구하고 있다는 점을 고려해야 한다.

WTO 가입 후 중국 각 분야에 있어 법제화가 가속화되고 있고, 시행의 투명성도 개선되고 있는 것으로 알려지고 있으나, 아직도 많은 일본기업이 실제 기업운영상의 애로사항으로 법제도상의 문제를 제기하고 있다. 이와 관련 법적용 강화를 위한 인재육성과 중앙정부 정책에 대한 지방정부의 자의적 법집행 최소화 등, 중국정부의 개선노력이 강하게 요구되고 있는 실정이다.

다. 합자기업 설립에 대한 조사

중국 유통시장이 매우 넓고 지역별로 상이한 특성을 가지므로 현지 사정에 밝은 파트너와 협력함으로써 현지화를 위한 비용과 시간을 단축할 수 있을 것이다. 또한, 중국내 역량있는 유통망과 파트너 또는 전략적 제휴를 통해 자체적으로 유통망을 갖추는 등 중국 유통시장 내 기반 마련에 필요한 유통시스템을 형성할 필요가 있다.

한편, 홍콩기업과의 합작방안도 고려해 볼 만하다. 중국과 홍콩이 체결한 경제협력협정(Closer Economic partnership Arrangement)에 따르면, 홍콩기업⁴⁵⁾의 경우 독자기업을 세울수 있는 등의 혜택이 있으므로, 이들 기업과의 합작을 통한 진출이 더욱 유리할 수 있다.

합자기업의 설립에 있어 무엇보다 중요한것은 현지 합작 파트너의 선정이라 할 수 있다. 한국 물류기업이 합자기업의 설립을 통해 중국에 진출하려 한다면, 아래와 같은 기준에 입각하여 합작의 파트너를 선정해야 한다.

첫째, 조직효율성에서 어떤 기업은 분산식 구조로 각 지역의 자회사가 주도적 지위를 차지하고 있는 반면, 다른 기업들은 총본부에서 고객관계나 솔루션 설계 및 서비스 가격결정 등 보다 집중화된 통제를 실시한다. 후자의 기업들이 네트워크에 대한 비교적 강한 통제력을 가질 수 있으며 통합적인 솔루션을 실행하기 유리하다.

둘째, 현재로서는 중국에 진출하고자 하는 한국 물류기업에 있어 단독 투자보다는 우수한 중국 물류업체들과의 파트너 체결방식 협력을 통한 진출이 중국 국내 네트워크 구축이나 전국적인 서비스 제공 등에 있어 효과적인 방법”이라고 제안했다. 중국 물류기업의 장단점을 충분히 고려하여 각 기업의 특성에 맞는 파트너를 선정할 필요가 있다는 것이다

셋째, 합자기업에 대한 초기 투자 측면에서 볼 때 재무상황은 매우 중요한 요소이다. 장기적인 합작의 과정에 있어 합자기업에 대한 지속적인 투자가 업무의 성장을 가져올수 있는가를 평가하는 중요한 기준이기도 하다. 만일 합작파트너가 모기업에 소속되어 있다면 그 모기업의 재무상황과 함께 합작파트너인 자회사에 대한 모기업의 담보상황을 파악해야 한다.

넷째, 물류네트워크 서비스 제공면에서 중국정부는 정보화를 촉진시키

45) 홍콩기업의 정의는 :홍콩에서 설립, 등록된 회사로 고용인력 50% 이상이 홍콩인인 기업이나 홍콩에서 3년 이상 사업경험이 있는 홍콩법인을 말한다.

기 위한 정책을 적극 추진하고 있고, 중국기업들도 다양한 형태로 정보시스템에 대한 투자를 확대하고 있으나 중국의 화주 및 3PL은 물류서비스의 향상을 위해서는 중국물류시장에 IT 시스템의 도입이 필수적이라는 사실을 충분히 인식하고 있으며 막대한 투자가 필요하다.

운송네트워크와 물류 네트워크 구축. 이밖에도 중국 내의 복잡한 규제, 현지 경험 부족 등이 문제점으로 지적되고 있는 상황이다. 공급사슬(SCM)에 있어서도 중국 특유의 '관시' 문화가 침투되어 있어 SCM 각각의 단계를 통제하고 있는 실무담당자들과 '관시'를 구축해야 하는 과제를 안고 있다는 분석. 따라서 다국적 물류기업이 단독이든 합자로 운영을 하던 중국 물류 시장에서 성공하려면 중국 파트너와 협력을 해야 성공가능성이 높다는 것이다.

라. 중국 진출지역선정과 물류기업의 대형화 추진

중국 소비자의 문화적 특성과 생활패턴에 대한 철저한 사전조사가 필요하다. 알다싶이 중국은 지역별, 계층별로 세분화하고 목표를 명확하게 해야 한다. 연해지역의 경우 포화상태가 된 슈퍼마켓, 편의점보다는 할인점, 전문점 형태의 진출을 고려하고 중서부지역과 내륙지역의 경우 품목별 전문점보다는 일반적인 성격의 대형 슈퍼마켓이 유리하다. 또한, 지역별로 계층별로 세분화한 목표시장을 설정한 후 마케팅역량을 집중하여야 하는데 지역별로 생활수준이나 소비시장이 차별화돼 있고 영업형태도 전국 규모가 아닌 성시 등 지역별 영업형태가 비분을 이루고 있다.

한국의 포워더는 화주가 요구하는 전문화된 종합물류서비스를 제공하는데 어려움이 많고, 중국 등 해외진출을 하기 힘들다. 세계선진국들의 물류업체는 자본금, 종업원 규모면에서 대형화를 추진하였고 이를 바탕으로 자국과 주변국은 물론 해외진출을 확대하여 글로벌 네트워크를 구축하고 있다. 따라서 한국의 물류업체도 중국 물류시장 진출을 확대하기 위해서는 포워더, 수송업체 창고업체 등의 대형화를 추진하여 해외물류시장에 진출할 수 있는 역량을 확보해 나가야 한다.

구매성향에 있어 중국소비자들은 브랜드 이미지를 중시하고 과소비 성향이 강하여 상품수명 사이클이 짧은 편이며, 관계 마케팅과 구전마케팅의 효과가 큰것이 특징이다. 가격 및 마케팅 전략 수립 시 중국전체를 포괄하는 전략보다는 지역별, 계층별로 세분화도니 전략을 수립하고 소비시장의 소비패턴과 소비계층의 특성을 명확히 파악해 표적시장에 대한 마케팅 리서치를 연밀하게 수행하여야 한다. 브랜드 이미지의 제고를 통해 급성장하고 있는 중국의 중·고소득계층을 목표로 한 고급화전략도 요구된다. 한국 물류기업의 대형화를 추진하기 위해서는 경쟁을 제한할 인수합병은 엄격하게 제한하되 중소 물류기업간 또는 대기업과 중소기업간 인수합병을 유도하여야 한다. 물류기업간 인수합병을 촉진하기 위해서는 양수도과정에 발생하는 양도소득세 등 세제혜택을 부여하는 방안이나 대형화된 물류기업에게 시설과 장비 투자시 지원을 확대하는 방안을 적극 검토해야 한다.

다. 중국에 진출한 한국기업에 물류서비스 제공

중국에서 활동중인 외국 제3자 물류제공자는 대부분 다국적 기업의 물류활동을 지원하고 있다. 중국 제3자 물류는 중국 기업에게 물류서비스를 제공하고 있는데 "판시"와 저렴한 물류비를 중시하는 중국 기업들은 중국 제3자 물류 제공자를 선호한다 따라서 중국에 진출한 한국물류업체는 우선적으로 목표고객을 국내 기업에게 초점을 두고 점차적으로 다국적 기업과 중국기업으로 서비스 범위를 확대하는 전략을 추진해야 한다. 또한 이것에 초점을 맞추어 한국기업에 서비스를 하는 동시에 중국기업이나 다국적기업에 서비스를 제공할수 있는 토대를 마련해야 한다.

바. 중장기적 목표는 ‘고객 SCM⁴⁶⁾ 관리’

46) 공급망 관리(supply chain management, SCM)란 부품 제공업자로 부터 생산자, 배포자, 고객에 이르는 물류의 흐름을 하나의 가치사슬 관점에서 파악하고 필요한 정보가 원활히 흐르도록 지원하는 시스템을 말한다. 기업 내에 부문별 최적화나 개별 기업단위의 최적화에서 탈피하여 공급망의 구성요소들 간에 이루어지는 전체프로세스 최적화를 달성하고자

국내 물류회사가 명실공히 글로벌 물류기업으로 도약하기 위하여 우리의 자세를 다시 다듬어볼 필요가 있다. 현재 세계적으로 활동하고 있는 글로벌 물류회사는 물류업무 그 자체만을 운영하여 독자적으로 성장하여 왔다. 최근에 DHL과 TNT는 각 국가 우체국이 최대주주가 되었지만 이미 글로벌 체계를 완성한 이후의 합병이다.

이에 반하여 글로벌 물류회사를 표방하는 국내물류기업은 모 기업의 후광으로 해외 망을 확대하는 동기를 가지고 있다. 현대, 범한판토스, 글로비스, CJ GLS 등은 여러 무역대상국과 거래하는 모 그룹의 전폭적인 그룹물량이 있고, 한진과 대한통운은 대한항공과 아시아나 항공의 기존 항공노선 네트워크가 백업을 한다. 그러나 순수하게 물류기업으로 진화를 거듭한 대한통운과 모 그룹으로부터 독립적인 의지를 가진 범한판토스는 글로벌 물류기업으로 가는 길목에 다가서고 있다는 중론이 많다.

이제 글로벌한 사업비전을 실행하려면 3자릿수 이상의 지역적 영역으로 취급지역을 확대해야 할 것인데 현재 국내 물류기업의 네트워크 대상지는 아직 미약한 편이다. 모 기업이 취급하는 무역품목에 국한하거나 무역 대상지역의 영역적 제한이 극복해야 할 과제임은 물론이다.

비전은 좋으나 글로벌 스탠더드에 대한 능력이 모자란다. 기존의 맘모스적인 글로벌 물류회사와 경쟁하기 위하여, 각 국내기업이 가지고 있는 중점 지역과 전문적으로 선택한 화물의 특수한 취급노하우 능력을 전략화할 필요가 있다. 선택과 집중으로 개별고객의 개별적 요구에 부응하는 1:1(one-to one)서비스 경쟁우위를 노려야 할 것이다. 더불어 단순한 운송모드로 다가가기 보다 SCM 관리에 집중하는 고객요구에 중장기적 목표를 두어야 할 것이다.

2. 정부측 전략

정부차원의 다양한 정책개발과 지원이 이루어지는 것은 한국물류기업의

하는 경영혁신기법이다. 供給網管理자료.

초기 중국진출과정에서 핵심적인 요소임에 분명하다. 물론 정부차원의 지원방안과 관련해서는 이미 소프트웨어와 하드웨어 측면에서 여러 방안들이 제기 된 것이 있다. 즉 소프트웨어 측면에서는 세제지원과 통상외교화의 강화, 물류기업 합작지원 등이, 그리고 하드웨어 측면에서는 지역별 유통물류지원센터 설립과 중국 물류정보공유시스템 구축 등이 비교적 자세하게 제안되었다.⁴⁷⁾ 중국진출기업을 위한 종합물류창고를 건설하여 중국 내수시장을 겨냥한 진출업체를 종합물류창고를 건설하여 중국내 주요 지역에 대한 종합물류서비스 제공이 가능토록하고 적절한 물류업체를 선정하여 종합물류창고사업을 영위할 수 있도록 지원할 수 있는 체계를 구축해야 하며 국내 주요 항만공사, 대형 물류기업, 대형 물류터미널 운영 기업 등을 중심으로 한 중국내 대규모의 항만 및 물류시설에 대한 투자가 이루어져야 한다. 한국에는 중국 진출 기지가 없으므로 산업단지/물류단지 건설을 추진해야 한다.

가. 물류규획 4대 추진방안⁴⁸⁾

① 물류시장 수요확대

물류시장의 수요를 적극 확대

물류기업과 생산 및 판매기업간의 상호발전 촉진

물류서비스의 사회화, 전문화 추진

② 구조조정

기업 M&A 가속화, 서비스 수준이 높고 국제경쟁력을 갖춘 대형 현대적 물류기업 육성

③ 중점분야 물류발전

에너지, 광산, 자동차, 농산물, 의약 등 중점분야 물류 발전

국제물류 및 보세물류 발전 가속화

④ 물류인프라 구축

물류 인프라설비 건설 강화

47) 한국관세무역연구원. 「한·중물류 네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장진출 개선 방안」, 2004. 1, pp.303-327참조

48) 물류신문 자료참고

물류 표준화 정도 및 정보화 수준 제고

나. SOC 채권 발행

중국물류시장에 진출하여 글로벌 물류기업 혹은 중국 국내물류기업과 경쟁하려 할때 "규모의 경제"를 실현하는 것이 매우 중요하다. 특히 중국내 물류인프라 투자와 관련해서는 거대한 투자비용이 소요되기 마련인데 일부 선사나 항공업체를 제외한 국내 물류기업들은 거의 대부분 신용등급이 낮아 자금조달이 어렵고, 이에 따라 금리부담이 높은 실정이다.

물류시설 투자에 대한 재정지원으로 제조업에 준하여 산업은행의 정책자금을 지원하는 방안을 검토할수 있다. 특히 SOC건설에 대해서는 정부주도의 SOC 채권발행제도 등을 도입하여 기업의 투자자금을 지원하는 방안도 고려할수 있다. 즉 정부, 지자체, Port Authority(공항 및 항만당국)명의의 SOC채권을 발행하여 투자비를 조달할 수 있다⁴⁹⁾

다. 전문 인력 육성 및 컨설팅 지원

중국지역 전문인력 육성을 위한 정부 차원의 제도적 지원이 필요하다. 물류기업 차원의 지역 전문가 육성은 오랜 기간이 소요되고, 더욱이 단기적 수익이 수반되지 않은 교육부문에 많은 비용을 투자하여야 하기에 기업 입장에서는 사실 적극적인 관심을 보이기에 한계가 있는 것이 사실이다. 따라서, 정부에서 중국지역 전문가 육성을 위한 어학 과정, 지역 환경을 고려한 제반절차, 법규 해설등의 현장강좌를 개설하여 줄 것을 제안한다.또한 물류연구 전문기관의 설립으로 중국물류시장에 대한 사전조사를 통해 진출 계획이 있는 물류기업에 정보를 제공함으로써 불 필요한 자원의 낭비를 방

49) 미국의 경우, 시개발청 또는 Port Authority에서 채권을 발행하여 투자를 지원하고 있으며 Municipal Bond(지방정부공채)발행제도는 고용창출 및 경기부양이 필요한 산업에 대해 공채발행을 통해 자금조달을 지원하고 있다. 이러한 Municipal Bond는 투자수익에 면세혜택을 부여, 일반 채권보다 저리로 발행하는 것이 가능하며, 뉴욕시는 시소유의 공항화물터미널의 건축 시, 산하 기관인 IDA나 NY/NJ 항만당국 명의로 공채를 발행하여 자원을 조달하고 있다.

지할수 있다.

중국에 진출했거나 계획이 있는 물류기업들의 애로사항을 파악함으로써 그에 대한 적절한 대응을 할 수 있을것으로 기대된다. 또한, 물류시장의 현황과 전망에 대한 분석이 가능하며 물류정보의 DB화가 가능할것으로 전망된다.

라. 정부간 외교통상을 통한 물류산업 협력

중국 물류시장이 단계적으로 개방이 이루어져 왔고, 최근에 와서는 일정한 법적, 제도적 개선이 이루어졌지만, 한국 물류기업의 중국진출에는 앞서서도 지적인 바와 같이 적지 않은 실질적 진입장벽이 존재하고 있다. 특히 외국기업에 대한 차별관행은 지역차원에서 여전히 심각한 문제로 남아 있다. 한국기업의 진출 및 중국 물류기업과의 협력을 용이하게 하기위한 정부의 외교적 지원이 필요하고 해외전시회 개최와 유통시장진입을 위한 통상외교 정책 등 개별 기업이 할 수 없는 부분을 지원하는 것이 정부가 해야 할 임무이다. 지속적인 해외 전시회의 개최로 한국기업에 대한 이미지를 제고하고 상품을 소개할수 있는 토대를 마련할수 있다. 특히 한국과 중국의 물류관련 법제도에 있어 외자기업에 대한 인.허가기준에서 차별이 여전히 존재한다. 이러한 차별을 시정하는 방안으로 한.중 간 물류기업이 상호진출에 대해 자국민대우를 보장하는 협약을 추진할 필요가 있다.⁵⁰⁾

제 2 절 한국물류기업의 중국진출 시사점

한국물류기업이 중국에 진출하게 되는 주요한 동기는 무엇인가? 이는 무엇보다 급속하게 발전하고 있는 중국 물류시장의 거대한 잠재력이다. 한국 물류기업들은 이미 중국 물류시장의 거대한 잠재력에 주목하고 있다.

50) 한국교통연구원, 한국해양수산개발원, 「중국 물류시장 발전과 우리의 대응전략」(보고서 초안), 국민경제자문회의, 2006. 11 참조

하지만 2005년 9월 1일 현재 중국의 최소 85%에 이르는 제조기업이 여전히 자체적으로 물류업무를 처리하고 있으며, 제2자물류의 경우도 중국 전체 물류시장 영업총액에서 불과 5%만을 차지하고 있을 정도로 중국 물류산업의 현주소는 긍정적이지만은 않다. 앞서서도 살펴본 바와 같이 개혁개방 초기와 달리 현재 중국의 물류산업은 확실히 급속한 발전을 이루고 있기는 하지만 미국, 유럽, 일본 등 선진국들과 비교할 때 여전히 낙후성을 면치 못하고 있다 .

한국 물류기업이 중국시장에 진출할 때 고려해야 할 중국 물류산업의 문제점을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.⁵¹⁾

(1) 기초인프라의 낙후성: 여러 대규모의 프로젝트가 진행됨에도 불구하고 운송네트워크와 IT, 창고보관, 배송 시설의 통합이 불충분하다.

(2) 정책규제: 점진적인 대외개방이 이루어져 왔으나, 여전히 중앙 및 지방정부에 의한 여러 규제조치가 존재하며, 규제의 내용 또한 도시마다 달라서 전국적 네트워크의 형성을 가로막고 있다.

(3) 관료주의와"판시"문화 : 중국내 물류 프로젝트에 접근하기 위해서는 중국 관료사회와의 끈이 중요하다.

(4) 낙후된 인력양성: 제3자물류(3PL)기업과 제조업체 및 물류업체의 경우 회사직원들과 관리자들이 물류서비스에 관한 지식이 부족하여 더 많은 이익을 창출하지 못한다.

(5) 난후된 창고 및 보관 : 창고설비가 낙후하고 체계적인 관리가 부족하여 화물이 변질되고 파손이 심각하다.

(6) 지역적 불균형 : 경제적인 격차로 인하여 운송의 불균형을 초래하고 있다.

(7) 지방보호주의 : 지역보호주의가 성행하여 화물운송거리가 더 늘어남에 따라 불합리한 통행료를 지불해야 한다.

외국기업들은 사전에 중국전역을 대상으로 최적의 진출지역을 선정하고 각 지역의 자료를 수집하고 분석을 통해 계획을 수립하고 진출하려는 지역

51) 아래에 서술된 중국 물류산업의 문제점에 대해서는 Armstrong & Associates, China Logistics Report 2006, August 2006, pp.154-159의 내용을 참조하여 작성함

의 현지인들과 기업에 대한 높은 선호도를 유지하도록 하고있다. 그러나 한국의 대부분 물류기업들은 중국에 대하여 사전적인 조사진행이 부족하고 상대적으로 단기적인 기업 이익을 창출하기 위하여 중국에 진출하기 때문에 중국인들이 한국기업에 대한 선호도가 적은 편이다.

대부분의 외국기업들은 중국에서 다양한 서비스 상품을 개발하고 업체 별로 역할을 분담하는 차별화된 다양한 서비스를 구축하고 있다. 이런 방법을 통하여 외국기업들은 중국에서의 자리를 확고히 하고 있다. 반면 한국의 소수물류업체는 실력을 경시하고 단기간의 이익을 위하여 물류서비스의 질이 떨어지고 중국내에서의 경쟁력이 약화되어 장기적인 이익을 창출할수 없다.

현재로서는 중국에 진출하고자 하는 우리 물류기업에 있어 단독투자보다 우수한 중국 물류업체들과의 파트너 체결방식 협력을 통한 진출이 중국 국내 네트워크 구축이나 전국적인 서비스 제공 등에 있어 효과적인 방법이다. 중국 물류기업의 장단점을 충분히 고려하여 각 기업의 특성에 맞는 파트너를 선정할 필요가 있다는 것이다.

제6장 결론

중국은 21세기 세계 생산공장으로서 다국적 제조, 유통업체뿐만 아니라 다수의 물류기업들도 진출을 가속화 하고 있다. 중국 물류시장은 아직 충분히 성숙되지 않았으나 무궁한 시장잠재력과 함께 매년 두자리 이상의 성장률을 기록하고 있다. 중국 정부는 물류산업을 경제발전의 핵심산업의 하나로 인식하고 인프라 확충 및 시스템 구축에 막대한 예산을 투입하고 외국인투자기업을 위해 규제완화를 적극 추진하고 있다.

본 논문에서는 한국기업의 중국 물류시장 진출 전략을 기업차원 산업차원 정부차원으로 살펴보았다. 한국 물류기업이 중국물류시장 진출을 확대하기 위해서는 내륙 물류시장 지향형 투자, 복합운송업체의 중국 내 화물운송대리업 진출 강화, 중국 내 3자 물류시장 진출 강화, 제조업체와의 동반 진출, IT기반의 물류서비스와 다른 물류기업과 차별화가 가능한 부가가치 물류서비스를 제시할 수 있는 장비, 시설, 인력 등 소프트웨어를 구비하도록 해야 한다. 또한 광활한 중국 물류시장에서 경쟁우위를 확보하기 위해서는 우선적으로 중국에 진출한 한국 기업의 물류서비스를 지원하는 단계에서 출발하여 점차 지역적으로, 전문화된 물류서비스로 범위를 확대하도록 해야 한다. 특히 중국물류시장에 진출하기 위해서는 중국 물류기업 특히 수송기업과 전략적 제휴나 인수합병이 불가피하기 때문에 인수합병에 대한 전략을 치밀하게 세워야 한다. 또한 중국은 시장도 다양하고 복잡하며, 중앙정부, 지방정부 그리고 각 부처마다 상이한 법, 정책, 제도, 면허 제도를 운영하고 있기 때문에 이에 대한 충분한 검토와 조사 후에 중국물류시장에 진출하도록 해야 한다.

결론적으로 현재 한국 물류 기업들은 대부분 한국계 화주기업들의 물류관련 업무를 대행하는 수준이며, 아직까지 독자적인 물류 시설과 운송수단을 확보하고 있지 못한 실정이다 이들이 높은 브랜드 인지도와 거대한 자금력, 선진적 물류기술 및 관리 노하우, 중국 내 광범위한

네트워크 구축 등에서 비교우위에 있는 글로벌 제3자 물류기업을 상대하기 위해서는 위의 발전 방안 중에서도 인수 합병이나 전략적 제휴 또는 합작 투자를 통하여 경쟁우위 확보를 하는 것이 바람직하다. 특히 중국계 물류기업과의 전략적 파트너십은 가장 효용성이 있으며, 서로 가지고 있는 핵심 역량을 발휘할 수 있는 가능성이 높다 이는 화주기업에의 전문화를 통한 물류비용의 절감과 시너지 효과의 달성, 물류업무의 원활한 수행을 위한 정보의 획득, 고객서비스의 향상, 위험성 회피의 가능성 증대, 상호간 창조성의 공유, 상호협력을 통한 경쟁우위의 달성등을 이룰 수 있기 때문이다.

이렇게 중국계 물류 기업과의 전략적 제휴를 궁극적으로 추구하여 개별적인 진입 보다는 제휴 등을 통한 진입이 수익성 확보에 보다 효과적이라는 사실을 염두하고, 화주 니즈 변화에 효과적으로 대응하여 신속한 실적 및 명성 확보에 주력해야 하겠다.

앞으로의 중국진출 물류기업의 과제는 운송네트워크와 물류네트워크 구축, 이밖에도 중국 내의 복잡한 규제, 현지 경험 부족 등이 문제점으로 지적되고 있는 상황이다. 공급사슬(SCM)에 있어서도 중국특유의 "판시"문화가 침투되어 있어 SCM의 각각의 단계를 통제하고 있는 실무담당자들과의 "판시"를 구축해야 하는 과제를 안고있다. 따라서 다국적 물류기업이 단독이든 합자로 운영을 하던 중국 물류시장에서 성공하려면 중국 파트너와 협력을 해야 성공가능성이 높다는 것이다.

<참고문헌>

- 권오경, 「제3자 물류 정의: 적용 추이와 향후 연구 방향」, 『한국 로지스틱스학회』, 1998.
- 박창호, 「한중물류 토론자료」, 중국물류시장 활용방안 세미나, 한국경제연구원 전국경제인연합회, 2004.7.
- 백종실, 「동아시아 물류구조 변화와 국제물류네트워크의 구축방안」, 2003.
- 복합운송협회, 「복합운송실무」, 2000.
- 서수완, 「한국 물류기업 중국진출 개선방안」, 국제물류연구회 발표자료, 2004.
- 원동욱, 「중국 교통 발전의 성과와 향후 전망: '제 11차 5개년 계획'을 중심으로」, 『교통』, 2006 3.
- 원유준 외, 「3PL 사업의 중국진출을 위한 전략 연구」, 『대한안전경영과학회지』, 제8권 제1호, 2006.2.
- 최영란, 「중국물류산업의 현황과 한국 물류기업의 진출전략에 관한 연구」 인천대국제대학원 석사학위논문, 2007.
- 김혜림, 『중국물류시장의 성장을 통해 본 한국 물류기업의 국제경쟁력 제고 방안』 성균관대중국대학원 석사학위논문, 2008.
- 임진수, 『세계물류 환경변화와 대응방안,3:아시아 태평양 편』, (서울: 韓國海洋水産開發院, 2006).
- 임진수 ·최재선·황진희·김태일·최영석, "세계물류 환경변화와 대응방안", 한국해양수산개발원, 2006.6.12.
- 김연하, 「중국의 제3자 물류서비스의 구조적 변화에 관한 연구」 인천대동북아 물류대학원 석사학위논문, 2006.
- 진형인 · 정홍주, 「국제물류의 이해」, 박영사, 2003.
- 전엽, "중국물류환경의 변화에 따른 한국물류기업의 중국진출 전략에 관한 연구", 동국대학교대학원 석사학위논문, 2005.12.
- 서애진, "한국 제3자 물류기업들의 대중국 물류시장진출전략", 동의대대

- 학원 석사학위논문, 2006.
- 유화 , "한국물류기업의 대중국 진출방안", 신라대대학원 석사학위논문, 2005.
- 김영빈 "중국물류 진출을 위한 거점화 전략에 관한 연구", 명지대유통대학원 석사학위논문, 2005.
- 천유미, "중국 물류시장 확대와 한국물류기업의 발전 방안 연구", 한국의국어대학 중국어대학원 석사학위논문, 2008.2.
- 최석범·이영찬, "중국물류현황과 문제점에 관한 연구", 한국항만경제학회 국제학술대회 발표논문, 2005.
- 탁세령, 「중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안」, 동북아경제중심추진위원회, 2004.
- 한국해양수산개발원, 「세계물류환경변화와 대응방안」, 2004.
- 한국학술진흥재단의 지원을 받아 연구임(KRF-2005-005-J10202).
- 中華人民共和國國家統計局 編, 『中國統計年鑑(2006)』, (北京: 中國統計出版社, 2006),p752
- 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.

[기타자료]

锦程物流网 www.jctrans.com

中国物流与采购网 www.chinawuliu.com.cn

中国物流行业协会 www.cla.org.cn

中国民用航空总局 www.caac.gov.cn

中国第三方物流网 www.3rd56.com

中华人民共和国交通部 www.moc.gov.cn

中华铁路网 www.chinamor.cn.net

한국무역협회 www.kita.or.kr

한국물류신문 <http://www.klnews.co.kr>

