

[Field Research]

A Study of China's Condition as the Logistics Hub of Northeast Asia and a Development Strategy

중국의 동북아 물류중심화 현황과 발전전략에 관한 연구

Moon-Kap Oh(오문갑)*

Received: January 15, 2014. Revised: February 13, 2014. Accepted: February 16, 2014.

Abstract

Purpose – Korea has a better geographical location than other nations in the Northeast Asian region. This means that Korea has an opportunity to become the center of international physical distribution in Northeast Asia. Korea should take advantage of this opportunity by exploring appropriate strategies to achieve this goal, assuming government willingness, with a view to capitalizing on the geographical advantage of the Korean peninsula and constructing a comprehensive physical distribution network system. If we prepare for this scenario, Korea could become the center of international physical distribution in Northeast Asia.

Research design, data, and methodology - This study has the purpose of determining how shipping companies form partnerships with third-party logistics providers, and the relevant implications. The survey methods used were personal interview and a questionnaire distributed through e-mail, fax, mail, and telephone. A total of 600 questionnaires were distributed, out of which 285 were returned. Of the collected questionnaires, 10 were excluded because of insufficient content, leaving 275 to be used in the study as available valid samples. The data that was collected from these samples was analyzed using the data coating process and by employing a statistical package program.

Results - Flexible policies, administration, and systems will be needed to create better business practices. In this dissertation, first and foremost, the results reveal that in order to become the center of Northeast Asian logistics, Korea must transition into a new paradigm based on the current economic and social systems that have stemmed from bureaucracy, inflexibility, chauvinism, and egalitarianism. Flexible policies, administration, and systems will be required to create better business practices. Domestic logistics corporations need to occupy a strategic logis-

tics hub, create a logistics network, and activate value-added logistics business strategies by ensuring significant manpower and by building a logistics information system to strengthen their competitive edge, creating an improved system.

Conclusions - In this dissertation, first and foremost, we point out that in order to become a center of North East Logistics, Korea should change to a new paradigm from the old one based on current economic and social systems that have stemmed from bureaucracy, inflexibility, chauvinism, and egalitarianism. More reasonable business laws, systems, and policies based on market-driven flexibility and transparency should be created. Moreover, social norms and rules should be reasonably established, to accomplish political and social security. Korea has to cultivate a culture of tolerance for foreign companies. This involves a change of paradigm for the development of the capital city and satellite cities. It will take a powerful task force or organization to plan and execute the vision that aims to meet these needs, accomplish the necessary goals, use the appropriate system effectively, and make Korea a key country in the field of Northeast Asian logistics.

Keywords: Northeast Asia, China Logistics System, Logistics Hub Strategies.

JEL Classifications: F01, L91, L92.

1. 서론

동북아 경제권은 EU나 NAFTA의 공식적인 경제협력과는 달리 이념적·정치적 대립관계로 인해 지리적 근접성에 기초하여 기능적 상호의존이 심화되어 왔다. 따라서 EU와 NAFTA와는 달리 동북아 지역에서 발생하는 교역의 신장세를 보완할 수 있을 정도의 효율적인 물류체계를 구축하기 위한 논의가 최근까지 이루어지지 않았다. 따라서 동북아가 급변하는 지역 내 및 세계경제 환경변화 속에서 그 기회를 최대한 활용하기 위해서는 지역 내에 신뢰성 있

* Professor, Department of International Trade, Semyung University, Korea. Tel: +82-43-649-1644. E-mail: kiaomk@hanmail.net.

고, 효율적인 운송·물류시스템을 구축하는 것이 필수적이다. 국가 간 장벽을 제거하고 역내 교류를 활성화하기 위해서는 필연적으로 통합된 동북아 운송시스템의 축이라는 과제로 논의가 진행된다. 또한 대외수출에 의존하여 세계경제보다 빠른 성장세를 시현해 왔고, 역내교역과 함께 역외교역 또한 활발하게 이루어져 왔다. 하지만 교역의 신장세를 보완할 수 있는 효율적 물류체계가 구축된다면 역내 접근성과 상호 접속성이 증대되어 역내교역의 확대는 물론 역내 국가들의 교역에 따른 제반비용의 감소와 생산성 향상으로 이어질 것으로 예상된다. 또한 현재 우리나라가 추진하고 있는 동북아 물류중심지로서의 위상을 확보하기 위해서는 중심성과 연계성을 동시에 갖추어야 하는데 주변국들과의 물류공조체제의 구축은 이러한 요건을 충족시킬 것으로 기대된다.

실제로 운송·물류부분은 동북아지역의 통합을 위해 정부 간 또는 범국가적 차원에서 매우 중요한 사안이 될 것이다. 이를 위해서는 지역 내 운송시스템이 전체적으로 3I 즉 상호운영가능성(interoperability), 상호접속성(interconnectivity), 수단 간 일관성(intermodality)을 시현하여 사람과 화물, 그리고 정보의 자유로운 이동이 이루어질 수 있도록 역내 국가 간에 긴밀한 공동의 노력이 이루어져야 한다. 한국이 새로운 도약을 하기 위해서는 한반도가 동북아의 경제중심이 되어야 하며 이를 위해서는 국제물류허브화 전략이 중요하다고 본다. 그리고 이는 꾸준히 증가하고 있는 한중일 삼국 간 역내 교역을 바탕으로 하여 시작될 수 있다.

한중일 삼국 간 교역 구조의 주요 품목들도 부자재와 완제품 등의 2, 3차 산업재가 중심이 되고 있다. 이 결과 컨테이너 운송이 삼국 간 주요 운송방식임을 반증하고 있다. 2, 3차 산업 중심의 교역구조 변화는 물류공급체계의 개선을 통해 시간적, 비용적 편익을 향상시킬 수 있는 가능성을 제시하고 있다.

최근, 한국철도공사는 우리나라와 일본 간 Rail & Sea & Rail 연계 컨테이너 운송서비스를 추진하여 한-일-간 통합물류 체계의 새로운 모델을 제시하고 있다. 아울러 중일 간에도 유사한 서비스가 추진되고 있는 바, 중국의 대표적인 선사인 COSCO 및 China Shipping Group과 일본의 일본화물철도주식회사(JR)간 합작을 통한 중일간의 Sea & Rail 복합일관운송서비스를 제공하는 것으로 알려지고 있다.

2005년 12월 중국의 물류시장 전면개방으로 외국기업에 대한 지분제한이 철폐됨에 따라 다국적 물류기업의 중국 진출과 사업 확대가 갈수록 활발해 지고 있다. 다국적 물류기업들이 중국에 물류시설을 설립하고, 서비스 네트워크를 구축하기 시작한 2004년 말부터 그 이듬해인 2005년 이후 투자확대, 물류기지 건설, 분사 또는 지사 확대, 전국 네트워크 구축 등 물류시장에 대한 투자가 붐을 이루고 있다.

또한 중국의 물류산업은 2001년 WTO가입을 계기로 세계적 생산기지로서 물류기지로 부상하였으며, 대외 무역의 급성장으로 인하여 국제 물류서비스 수요가 급증하게 되었다. 따라서 글로벌 물류기업들은 중국지역에 진출하기 위해 많은 노력을 기울이고 있으며, 대부분의 글로벌 물류기업들은 생산거점과 물류거점을 중국에 확보하고 있는 실정이다.

그리고 중국의 물류 및 유통시장이 개방되고 기업구조가 개편되면서 화주기업들의 물류아웃소싱 활용에 대한 인식도 급격히 증가하고 있다. 또 외국 물류업체들의 중국 물류시장 참여 확대와 중국 화주기업들의 물류아웃소싱에 대한 인식전환으로 향후 중국 내 물류서비스업의 규모는 급속히 확대될 것으로 예상된다. 그러나 중국은 선진국에 비하여 물류서비스가 아직 발달하지 못하였고, 기업문화의 개방성 부족으로 물류아웃소싱이 널리 확산되지

못하고 있는 실정이다. 또 물류산업의 효율성도 매우 낮고 물류전문인력도 매우 부족하다.

이러한 중국 물류시장의 변화에 따라 중국 정부는 물류의 중요성을 인식하고 자국 물류기업 설립과 성장을 지원하여 수많은 물류기업들을 설립하였다. 자국의 물류시장에 대한 적극적인 보호와 경쟁력 제고를 위한 지원정책 때문이다.

이에 중국 물류시장은 많은 발전을 이루었지만 아직 전체 산업에서 물류산업이 차지하는 지위가 불명확하고 정부 물류정책 및 조직의 분산, 지방의 물류자원과 높은 진입장벽, 공기업의 산업 독점 등 많은 문제점을 내포하고 있다.

우리나라는 기업차원에서 거대한 잠재력을 갖고 있는 중국 물류시장으로 진출을 서두르고 있으며, 정부차원에서도 동북아 물류허브 전략을 추진해오면서 물류기업의 육성과 적극적 해외진출을 중점적인 과제로 설정하였다.

이러한 변화에 따라 중국 물류산업에 대한 객관적인 정보들을 수집하고, 이를 분석 및 정리하여 국내물류기업의 중국시장 진출과 관련된 대응전략을 세우는 것이 매우 중요한 정책적 과제라고 생각된다.

본 연구에서는 중국의 경제와 무역발전에 따른 물류시장의 변화 동향에 대하여 살펴보고 중국내 최신 자료에 근거하여 중국물류시장과 물류인프라에 대한 총체적 접근과 더불어 WTO가입에 따른 중국 물류시장의 변화 동향에 대해 파악한 다음, 중국 물류기업의 향후 전략과제에 대하여 언급하고자 한다. 따라서 본 연구에서는 중국 물류산업에 대한 기존연구를 바탕으로 중국 물류산업에 대한 분석을 실시하고 이를 바탕으로 전략적 발전 방안을 제시하고자 한다.

2. 선행연구 분석

2.1. 동북아 물류시스템

동북아 경제권은 EU나 NAFTA의 공식적인 경제협력과는 달리 이념적·정치적 대립관계로 인해 지리적 근접성에 기초하여 기능적 상호의존이 심화되어 왔다. 따라서 EU와 NAFTA와는 달리 동북아 지역에서 발생하는 교역의 신장세를 보완할 수 있을 정도의 효율적인 물류체계를 구축하기 위한 논의가 최근까지 이루어지지 않았다. 따라서 동북아가 급변하는 지역 내 및 세계경제 환경변화 속에서 그 기회를 최대한 활용하기 위해서는 지역 내에 신뢰성 있고, 효율적인 운송·물류시스템을 구축하는 것이 필수적이다. 국가 간 장벽을 제거하고 역내 교류를 활성화하기 위해서는 필연적으로 통합된 동북아 운송시스템의 축이라는 과제로 논의가 진행된다. King (2007)과 Kerr (2009)가 정의한 국가 간 무역과정에서 발생할 수 있는 세 가지 비용, 즉 물리적 운송비용(physical shipping cost)과 시간소모비용(time-related cost), 국가 간 문화적 차이로 발생하는 비용(cost of unfamiliarity)에 주목한다. 이러한 이론적 기반위에 중력모형(gravity model)을 이용하여 국가 간 지리적으로 근접할수록 관세 등과 같은 무역 장애요인을 없애고 하나의 경제권으로 태동될 가능성이 크며 역내구간 간 파레토 최적이 증가됨을 이론적·실증적으로 분석하였다.

동북아경제권은 그동안 유럽연합(EU)이나 북미자유무역협정(NAFTA)의 공식적인 경제협력과는 달리 이념적·정치적 대립관계로 인해 Frankel이 지적한 근접성에 기초하여 기능적 상호 의존이 심화되어 왔다. 따라서 EU와 NAFTA와는 달리 동북아 지역에서

발생하는 교역의 신장세를 보완할 수 있을 정도의 효율적 물류체계를 구축하기 위한 논의가 최근까지 이루어지지 않았다.

이와 관련하여 Wang et al. (2006), Daly & Cui (2003)은 동북아 지역의 경우 역내교역 및 투자확대와 외국인 직접투자의 주요 장애요인으로서 물류와 수송시스템이 발달하지 못한 것을 지적하였다.

Lee & Kim (2006)는 동북아시아 주요항만을 대상으로 항만의 컨테이너 처리량 증감에 영향을 주는 요인분석을 실시하였는데, 다양한 요인들 가운데 특히 선사와 선박, 그리고 항만관련 변수들을 중심으로 살펴보았다. 항만서비스공급구조라는 새로운 개념을 도입하여 항만의 컨테이너 처리량과의 관계를 파악하였다. 분석결과 동북아시아항만의 서비스공급구조는 항만의 컨테이너 처리량에 상당한 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 서비스공급구조를 구성하는 대표변수들 가운데 특히 서비스 집중도와 평균서비스 수송능력이 항만 연계성보다 컨테이너 처리량에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 결론을 내렸다.

Choei (2006) 1990년대 이후 일본정부가 추진해온 전반적인 물류정책에 대해, 특히 동북아시아 국가들과의 물류협력정책이 어떤 방향으로 전개되고 있는가에 대해 일본기업들의 동북아시아 물류전략을 예로 들어 연구했다. 그리고 이상에서 검토한 일본정부와 기업의 동아시아물류전략 특징을 파악하고 정부정책과 기업전략의 공통적 흐름을 도출해 냈다. 그리고 마지막으로 일본이 강조해 온 동북아시아경제통합의 관점에서 최근 물류협력을 평가했다. 국내에서의 중국 물류인프라관련 선행연구로 우선 중국 물류관련 현황을 살펴보고 있는 논문으로서 물류정책을 물류인프라의 시각에서 분석한 연구로 Won & Joe (2006)은 중국의 물류산업과 인프라에 대한 분석을 중심으로 동북아 물류중심지 추진 전략의 재검토를 시도하고 있다. 특히 한국과 중국의 상호보완성 측면이 보다 강하다는 결론에 기초하여 물류협력의 필요성을 강조하였고, 이에 따라 법제도의 보완은 물론 기술적인 소프트웨어의 구축, 복합운송을 위한 면허자격의 완화 및 양국 간 항공 자유화 확대 등 실천적인 대응방안을 제시하였다.

Won & Joe (2005)는 중국의 WTO 가입전후 물류시장에 대한 분석에서 중국의 물류시장에 대한 정부의 관리체계가 비효율적이고 법규 미비 등 문제가 많다는 것을 지적하고 있다. 나아가 중국의 물류시장 향후 전망에 대해 보다 거시적으로 분석하고 이에 기초하여 한국의 진출기업들에 대하여 이전과 같이 생산비 위주의 주먹구구식 진출에서 벗어나 대상지역의 선택에 신중을 기하고 중국기업들과의 전략적 제휴를 최대한 활용하는 3PL시장 진출 등 대응방안을 언급하였다.

Ye (2006)는 최근 급격히 통합적으로 운영되는 한중 기업 간 협력을 바탕으로 중국에 진출한 한국기업들의 물류 문제를 중소기업의 입장에서 해결하기 어렵다고 분석하고 물류전문 중개기관의 육성을 역설하고 제4차 물류에 의한 통합적 물류관리 지원정책의 중요성을 강조하고 있다.

William (2007)은 사례연구를 통해 제3차 물류의 중요성을 강조하고 중국 3PL 물류시스템의 도입 및 적용에 관련된 요인들을 분석하고 있다. 이는 3PL 물류의 선택과 관련된 의사결정내용을 중심으로 한국 3PL 물류기업의 중국 3PL시장에 진출하기 위한 보다 구체적인 대응전략을 제시하고 있다.

Lee (2008)의 “중국의 항만 물류집중화에 관한 연구-상하이항과 장강을 중심으로-”에서는 중국항만의 물류집중화 요인을 내·외적 요인으로 나누어 분석하고, 상하이항의 개발 및 물류와 장강유역의 개발 및 물류를 살펴봄으로써 우리나라의 대응방안을 모색해

보고 있다.

Choei & Lee (2009)는 중국 물류시장의 향후 변화요인을 기업정책의 변화에 초점을 맞추어 물류기업 측면에서 접근하고, 예상가능한 향후 중국 물류시장의 변화와 한국정부 및 물류기업들의 대응방안에 대해 제시하였다.

또한 중국 물류기업의 SCM 전략통합의 성과와 중국의 물류환경 변화를 바탕으로 중국기업의 SCM 전략통합이 물류기업의 성과에 미치는 영향을 제시하였다.

이와 같이 많은 연구가 중국 물류인프라의 급속한 성장과제와 그 대응방안을 제시하고는 있으나 대부분 정책적인 일반론에 치우쳐 물류수급의 근본적인 문제점에 대한 구체적인 과제 발굴이나 중국진출 기업에 대한 현장지향 연구결과가 제시되지 못하고 추상적이고 개념적인 연구에 머무는 경우가 많다. 따라서 한국기업들이 가장 많이 진출하고 있는 환발해권 지역의 구체적인 공간을 중심으로 한국기업들에 대한 보다 구체적이고 체계적인 물류전략의 기본방향에 대한 연구가 그 어느 때 보다 절실하다.

2.2. 중국 물류인프라의 특성

물류는 제조업의 생산원가에 큰 영향을 미치는 산업으로 기업경쟁력과도 깊은 연관을 가지는데 State Council 조사에 의하면, 중국 공업기업의 생산원가중 노동비가 차지하는 비율이 10%인데 비해 물류비는 40%나 되며, 이를 사회 전체의 물류비용으로 계산하면 전체 GDP의 20%나 차지하고 있다.

중국 물류인프라의 가장 큰 특징은 소비재 물류의 변화와 전문 물류기업의 출현이라 할 수 있다. 중국의 경우 대형 소매업체들의 대부분은 자가 창고나 자가 트럭을 보유하면서 기업 내부에서 물류를 수행하는 이른바 자가 물류에 의존해왔다. 한편 중국에 출현한 물류업체들을 유형별로 구분하여 정리하면 다음과 같다.

2.2.1. 제1유형 : 해외에서 진입한 국제물류기업

중국에 진출한 해외물류기업은 자신들의 고객인 다국적기업이 중국에 진출함에 따라 물류네트워크를 중국 국내까지 연장하여 물류서비스를 제공하고 있다. 덴마크의 Maer나 Logistics는 선사인 Maersk 및 그 화주의 물류서비스를 제공하는 한편, 중국시장에서 발생하고 있는 물류 수요에 대한 서비스를 제공하고 있다. 이 밖에도 FedEx, UPS, TNT, DHL 등 대형 국제물류기업들도 중국 소화물특송(Express Service) 시장에 진입하였다.

2.2.2. 제2유형 : 전통적 운수업, 창고업, 도매업에서 변신한 물류기업

제2의 유형의 물류기업은 그 동안의 고객, 설비와 네트워크 등을 이용하여 새로운 물류서비스를 개발하고 새로운 시장을 확장함으로써 현대적인 물류업체로 변신하고 있다. 특히 Sinotrans의 자회사인 천진유한공사(天津有限公司)는 모토롤라사와의 업무제휴로 고객시장의 발전과 물류 니즈의 변화에 대응하여 물류 서비스 내용을 표준화하고 조정해 가면서 서비스 범위를 단일항공화물서비스에서 복합일관수송서비스까지 제공할 수 있는 기업으로 발전하였다. 물류네트워크의 범위도 천진(天津)지역에서 전국으로 확대하는 한편, 서비스의 규모도 확대시켜 나가고 있다. 이 밖에도 Cosco, China Shipping, Resources, China Post, Chin Materials Storage and Transport Co. CRE, CRMLC 등이 있다.

2.2.3. 제3유형 : 신흥 전문 물류서비스 기업

신흥 전문물류기업으로는 광주(廣州)의 보공물류공사(寶供物流工司)와 GBL, 상해(上海)의 구목물류공사(新O物流公司), 북경(北京)의 화운통물류공사(華運通物流公司) 등을 들 수 있다. 이들 기업은 외자기업과의 거래를 통해 최신 물류관리기법을 습득, 다양한 물류서비스를 제공하고 새로운 관리시스템에 의해 격심한 경쟁 속에서 높은 경쟁력을 유지하고 있다. 이들 벤처형 물류사업은 중국 물류업 발전에 있어서 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

3. 중국의 물류중심화 전략과 동북아시아 물류시장 현황

현재 중국 물류시장은 물류인프라 면에서 큰 성장을 이루어 장기적으로 존재하던 물류의 수급불균형문제에서 서서히 벗어나기 시작했다. 개혁개방 20여 년간 철도, 도로, 항만, 공항 등 물류인프라 역시 지속적으로 발전해왔으며, 물류산업도 규모나 기술면에서 큰 발전을 이룩하였다. 중국정부 역시 물류산업의 육성을 국가발전의 중요한 정책으로 격상시키면서 새로운 변화를 모색해가고 있다. 이러한 중국 물류산업의 발전은 기본적으로 중국경제 및 대외무역의 지속적 발전을 가능하게 해주는 주요한 요인이다. 오늘날 중국물류산업의 특성을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 최근 중국은 수요자 시장의 형성에 따라 물류 영역 가운데 존재하는 '제3의 이윤원천'에 대한 기업의 인식이 심화되고 있으며, 기업내부의 물류관리를 최적화하고 이에 따라 물류비용을 저감하려는 노력이 중국 내 많은 기업들에서 나타나고 있다. 중국 물류산업의 발전수준은 아직 시작단계로서 기업내부의 물류관리가 여전히 전체 사회물류 활동의 중점이지만, 중국 물류시장은 전문화된 물류서비스의 수요가 이미 나타났고 그 발전 또한 매우 빠르게 진행되고 있다. 특히 다국적 기업이 중국 내에서 생산경영, 판매 배송 및 구매활동을 진행하는 과정에서 생겨나는 전문화된 물류서비스의 거대한 수요가 중국 물류산업의 발전을 주도하는 매우 중요한 시장적 기초를 형성하고 있다.

둘째, 부단히 추진되고 있는 시장체제로의 전환과 대외개방의 확대로 중국은 국유제 이외에 민영 혹은 주식제 등 각종 소유제의 물류기업이 출현하였고 이로써 경쟁적 물류시장 구조가 초보적이거나 형성된 것으로 보인다. 중와이윈(中外連, Sinocrans), 중위엔(中遠, Cosco) 등 전통적 운송, 창고, 도매업에서 전환된 물류기업의 경우는 그들이 갖고 있는 본래의 물류 업무기반과 고객, 설비, 경영 네트워크 등의 우세를 이용해서 물류서비스의 영역을 지속적으로 확대하여 점차 현대적 물류기업으로 성장해가고 있다.

셋째, 중국은 물류기초설비 및 장비 등의 경우에서도 초보적이거나 '규모의 발전'을 보이고 있다. 여러 해에 걸쳐 중국은 교통운송, 창고설비, 정보통신, 화물포장 및 운송 등의 물류기초설비와 장비 면에서 이미 상당한 발전을 이루어 왔다. 이는 오늘날 중국 물류산업의 발전에 필요불가결한 물질적 기초를 이루고 있다. 화물운송의 경우, 중국은 현재, 철도, 도로, 수로, 항공, 파이프라인 등 5가지로 구성된 종합운송체계를 구축하였고 운송노선과 터미널 건설 그리고 운송차량 및 정비 면에서 비교적 신속한 발전을 이룩하였다.

이와 같이 물류시장과 물류기업 그리고 물류인프라의 영역에서 각기 이루어지고 있는 발전에도 불구하고 전체적으로 볼 때 중국 물류산업은 여전히 발전의 초기단계로서 선진국과 비교할 때 그

발전수준이 상당히 낮은 편이다. 중국 물류산업의 낙후성과 비효율성은 중국경제의 급성장에 따른 물동량 증가에 효과적으로 대응하지 못하는 상황을 낳고, 이는 다시 중국경제의 성장을 가로막는 악순환을 가능하게 할 수도 있다.

3.1. 중국 물류산업의 전망

중국의 급속한 경제성장과 교역규모 확대에 힘입어 물류시장도 급성장할 것으로 예상됨에 따라 시장 잠재력과 발전전망은 양호할 것으로 보인다. 미국의 시장조사기관인 Golbalinsight사에 따르면 세계 교역에서 차지하는 중국의 비중이 2011년 8%에서 2020년에는 14%로 증가하여 세계 최대 교역국으로 부상할 것이라고 전망하였다. 이를 좀 더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 물류의 효율적인 관리가 가능해지면서 비용절감이 예상되며 항만, 항공, 특급물류 및 콜드체인 등의 수요 증대로 물류시스템 발전 속도가 더욱 빨라질 것이다. 둘째, 제품별 특성에 따라 물류시장이 더욱 세분화될 것이며, 특정제품의 물류 전문기업이 출현하여 핵심 경쟁력을 바탕으로 중국 물류시장의 공급망을 형성해 나갈 것으로 전망된다. 셋째, 각 지방마다 물류인프라 확충을 위한 노력이 계속해서 진행될 것이며, 특히 이러한 노력은 연해지역 이외에도 중·서부 지역에서 활발하게 진행될 전망이다. 넷째, 기업의 자율성이 보다 확대되어 효율성이 제고될 것이며 고객 중심의 다기능 부가가치 서비스를 실현해 나갈 것이다. 다섯째, 물류 시장의 개방에 따른 외국기업들의 진입으로 중국내 국유기업, 민영기업, 중외 합자 및 외국 독자기업들 간의 경쟁이 더욱 치열해지고, 이러한 경쟁격화에 따른 기업 통폐합 등이 지속될 것으로 전망된다. 여섯째, 물류산업의 발전을 이끄는 공급사슬관리(SCM) 이론의 적용과 IT 및 고급인력 자본에 대한 투입이 강화될 것으로 보인다. 일곱째, 경쟁관계에 있는 동종업체들끼리 공동물류센터 건립 및 수송업체, 창고업체 등의 통합으로 역량이 이루어져 물류기업의 대형화가 추진될 것이다.

또한, 현재 외국 물류업체들의 중국 진출이 가속화됨에 따라 물류업체간 서비스 경쟁도 치열해 질 전망이다. 국제 물류기업인 EXCL, Danzas, Maersk, APL, UPS, DHL 등은 IT 기술을 활용한 물류 운영시스템을 구축하고, 주로 다국적 기업들을 대상으로 수출입 물류 서비스를 제공하며, 중국 물류업체인 COSCO, Sinotrans, China, Post 등은 중국 전역에 네트워크를 구축하고, 주로 중국기업들을 대상으로 내수 물류 서비스를 제공할 전망이다.

3.1.1. 외국 물류기업의 중국 시장 진입

중국 물류산업에 있어서 여전히 화물의 운송 및 보관에 대한 파악이 어렵지만 중국이 점차 세계의 공장이 되어감에 따라 중국에서의 물류비용은 세계 소비자 물가에 큰 영향을 주고 있으며, 이에 따라 중국 물류산업의 시장성은 점차 커지고 있으며 진입범위 또한 확대되고 있다.

이렇게 세계 각국의 주요기업들이 중국에 투자함에 따라 중국의 글로벌제조업의 중심이 되고 있는 상황이고 이러한 추세에 따라 많은 다국적기업들이 중국에 진출한 상태이다.

3.1.2. WTO 가입 후 중국 물류시장의 변화

WTO 가입후 중국은 제조업과 유통업을 중심으로 외국기업의 진입이 급증하였다. 그리고 WTO 합의에 따라 2004년부터 외산통자물류기업의 정식 설립허가가 이루어지기 때문에 현재 중국기업

과의 합작방식으로 수많은 다국적 기업들이 중국 물류시장에 진입하고 있는 실정이다.

이러한 외자물류기업들의 중국 진출은 국제화물 우편 및 속달업, 국제화물 대리운송법, 해상운송, 물류부동산업, 제3자 물류업 등 다양한 분야에 걸쳐 이루어지고 있다.

중국 경제의 빠른 발전과 사회주의 시장경제가 자리를 잡고 있는 시점에서 WTO 및 FTA를 기반으로 한 세계 무역의 자유화 과정이 빨라짐에 따라 중국 물류업의 내부와 외부환경에는 커다란 변화들이 나타나고 있다. 이러한 변화는 물류업계의 발전에 좋은 기회를 제공하였을 뿐만 아니라 심각한 도전 과제도 제시하고 있다.

본 연구에서는 중국 물류현황에 대한 각 내용을 분석하여 다음과 같은 중국 물류산업의 SWOT 분석을 실시하였다.

이러한 외자기업의 중국진입이 가속화됨에 따라 중국물류시장의 규모가 급속하게 성장하고 있다. 물류수요는 경제성장률의 2배를 증가하고 있으며, 2001~2007년 중국의 사회물류총액은 293조 위안으로 연평균 23.3%의 성장을 보이고 있다. 또한 단위 GDP당 물류수요계수가 1991년 1:1.4에서 2007년에는 1:2.8로 2배 이상 증가하는 등 국가 경제 성장에서 물류산업의 의존도가 점차 높아지고 있다. 산업화와 함께 물류수요가 점차 증가하고 있음을 나타내고 있다. 2007년 중국의 사회물류총액은 75조 위안으로 전년대비 26.3% 증가하였으며, 주로 공업품과 수입화물의 빠른 성장에 기인한 것으로 분석하고 있다.

이후 중국 물류 산업은 “제11차 5개년 계획(2006~2010)” 기간 동안 중국의 산업화의 과정에 있기 때문에 산업구조의 조정과 경제성장방식의 전환을 이루어야 하는 시기로서 생산적 서비스업으로의 물류가 생산, 건설, 무역 등의 영역으로 확장되어 산업구조의 조정과 경제성장방식의 전환을 가속화할 것으로 보인다.

3.1.3. 물류 아웃소싱의 증가

현재 중국의 많은 생산, 유통기업들은 비용을 절감하기 위한 노력으로 물류기능의 아웃소싱을 가속화하고 있다. 중국창고협회에서 실시한 “제6차 중국물류시장 수급현황조사”에 따르면 50% 이상의 생산기업과 상업기업이 새로운 물류기업과 협력할 의사가 있는 것으로 나타났다. 2008년 국가발전계획위에서 실시한 중점 제조기업에 대한 물류시장조사에서 판매물류 아웃소싱은 5~10%, 운송과 창고보관의 아웃소싱은 10~15%의 속도로 증가한 것으로 나타났다.

이 같은 현상은 중국기업뿐만 아니라 중국에 진출한 외국계 기업들에게도 똑같은 영향을 미치고 있다.

3.2. 중국 물류시장의 변화

3.2.1. 개인 물류기업의 성장

중국 물류기업은 소유형태와 사업특성에 따라 분류가 가능하다. 첫째, 대형 국유 물류기업으로 전통적인 운송, 창고, 화물운송대리 등을 주로 수행해왔으며 최근 제3자 물류, 제4자 물류분야로 전환 중인 기업들이다. 대표적인 기업들은 COSCO, CMST, China Shipping, China Post 등으로 정부와의 관계를 통해 대규모 자산과 전국 네트워크를 보유하고 있는 경쟁우위 기업들이다.

둘째, 신흥 사영물류기업으로 운송, 창고, 도로, 철도화물운송대리업 등 특정 물류분야를 주로 취급한다. YUANCHENG Group, PGL, DTW, HOAU, ZJS Express 등이 있다. 이들은 첨단물류지식과 관리기술을 가지고 있으나 대체적으로 자금력이 부족하고 규

모가 크지 않은 기업들이다.

셋째, 신흥전문 물류기업, 국유 혹은 민영제조기업, 그 외 유통기업의 구조조정으로부터 독립한 2차 물류회사(2PL)들로 Haier, CHUNLAN 등이 있는데 이들 기업은 특정지역이나 특정산업물류 분야에 서비스를 집중하면서 토털 물류솔루션을 제공한다.

3.2.2. 중국계 물류기업의 성장

1999년 정부의 물류산업 육성정책이후 물류기업의 설립이 가속화되었다. 중국 50대 물류기업중 약 38% 정도는 2000년 이후에 설립된 기업들이다. 일부 국유기업만이 중국 계획경제시기에 물류와 관련된 업무를 취급하던 기업으로 대부분 기간이 얼마 되지 않은 신흥 물류기업들이다.

물류기업의 오랜 경험, 전국 네트워크, 풍부한 자산, 금융자원의 원활한 이용 등은 기업 성장의 중요한 요인일 것이다. 중국의 상위 50개 물류기업은 대부분 국영기업과 그 지주회사가 2/3를 차지하고 있다. 특히 상위 10개 기업 가운데 국유기업은 7개사, 국유기업이 지주회사인 기업이 2개사로 국유기업의 비중이 절대적이다.

중국 50대 물류기업의 등록자본 및 고정자산규모는 2008년 대비 모두 증가하였다. 고정자산은 5천만 위안 이상인 기업이 대부분이고, 2008년 총매출액이 대부분 5억 위안이다. 50대 물류기업이 제공하는 물류서비스에는 운송, 보관, 포장, 통관, 물류 IT시스템, 물류컨설팅 및 기타 물류관련 서비스 등이 포함되어 있다.

3.2.3. 기업 간 전략적 제휴 증가

CNPL(中郵物流公司)는 2001년~2007년 중국 5대 지역에 집배송 네트워크를 구축하였으며, 우편 전용열차 운송과 간선트럭 운송을 통하여 전국 31개성을 포함하는 우정물류전용 운송플랫폼을 연결하였다. 동시에 정보 네트워크와 금융 네트워크 구축을 통하여 우정물류 서비스 품질과 운영효율을 향상시켰다. COSCO Group의 경우 COSTACO(中國外輪理貨總公司)와 파트너십을 통하여 COSCO의 사업체인을 강화하였다.

SITC Logistics는 2006년 SITC Maritime의 물류사업부와 중국 최대의 민영 아웃바운드 항공 포워더인 New Times International Transport Service의 합병을 통해 설립된 회사로 중국지역의 75%를 지원할 수 있는 유통망 확장계획을 수립하였다. 이와 같이 최근 중국 물류기업의 특징은 물류기업 간 전략적 제휴가 증가되고 있다는 것이다.

3.2.4. 동북아시아 물류시장의 현황

최근 동북아 물류체계의 현황을 살펴보기에 앞서 우선 동북아 주요 국가들의 도로와 철도, 항공 수송 기반시설 등의 현황을 살펴볼 필요가 있다. 우선 국토면적 1,000km²당 도로의 길이를 나타내는 도로밀도는 일본 3,049km, 한국 888km, 북한과 중국은 각각 258km, 145km인 것으로 나타나고 러시아와 몽골의 경우에는 도로밀도가 겨우 55km 2km인 것으로 계산되었다. 동북아 국가들의 이러한 도로밀도는 일본을 제외하고는 독일(1,837.9km)과 영국(1,518.9km) 등 선진국에 비해 상대적으로 아주 낮은 것을 알 수 있다.

도로 1km당 인구수로 표시되는 도로의 인구부담률은 한국의 경우 552명/km로 미국(45명/km), 일본(110명/km), 독일(125명/km), 영국(161명/km) 등에 비해 높은 것으로 나타났다. 중국과 북한의 경우에는 도로 1km당 인구부담률이 919명/km와 712명/km에 이르러 여타 국가에 비해 더욱 높은 것으로 나타난다. 아울러

ESCAP(2002)에 따르면 중국과 북한은 고속도로가 절대 부족하고 일반도로도 도로폭, 굴곡, 포장상태 등이 열악하여 도로의 질적 수준이 상당히 낙후되어 있다. 한편, 도로 포장률의 경우에는 중국은 19%, 북한은 6%에 불과하다.

동북아 국가들의 철도수송시설도 일본을 제외하고는 국토면적이나 인구수에 비해 세계수준에 미치지 못하고 있다. 한국은 철도 밀도가 국토면적 1,000km²당 31.7km 일본의 61.3km보다 크게 낮고, 중국과 러시아, 몽골은 7.5km, 5.1km, 1.2km에 불과한 것으로 나타났다. 이는 독일의 127.5km와 영국의 69.0km에 비해 상당히 낮은 수준이다.)

철도의 인구부담률은 한국과 중국이 각각 15,456명/km와 17,974명/km로 몽골, 러시아, 일본보다 매우 높은 실정이다. 북한은 수송체계가 철도수송 위주로 되어 철도밀도가 43.3km, 철도의 인구부담률이 4,315km로 한국, 중국 등 주변국에 비해 상대적으로 나은 상황이다. 반면 미국과 독일, 영국의 철도의 인구부담률은 미국 1,491명/km, 독일 1,810명/km, 영국 3,557명/km인 것으로 나타났다.

3.2.5. 한반도 종단철도(TKR)을 통한 복합운송경로

TKR(Trans Korean Railway : 한반도종단철도, 이하 TKR이라 칭함)는 현재 경의선 남측 단절구간과, 경원선, 금강산선 등의 연결 구간을 이르는 말로서, TKR과 연결국인 중국 및 러시아와 TKR 연결에 관한 논의가 진행 중에 있다. 2007년 5월 17일, 경의선의 경우 1951년 6월 12일 서울-개성 운행이 중단된 이후 56년 만에, 동해선은 1950년 이후 57년 만에 상징적이거나 개통되었다. 그리고 현재 검토되고 있는 한반도의 대륙연결철도망은 신의주시~TKR~TSR을 연결하는 노선과 원산시~두만강역~TCR 연결노선, 평양시~남강~TMR(만주횡단철도 : Trans Manjuria Railway) 연결노선, 신의주시~베이징~TMGR(몽골횡단철도 : Trans Mongolia Railway) 연결노선이 실현가능성이 가장 큰 것으로 검토되고 있다.

한반도종단철도의 연결은 동북아지역의 지하자원과 노동력·자본·기술을 결합시키는 기능과 아울러 동북아 경제권 구축 및 단일 운송망 형성을 촉진시킨다. 또한 유럽과 아시아 및 동북아의 삼각교역지역을 잇는 주요 루트역할을 할 것으로 주목받고 있다. 국경지역 철도현황을 보면, 북한은 압록강과 두만강을 경계로 중국, 러시아와 국경을 접하고 있으며 이들과 신의주~단동, 남양~도문, 만포~집안, 두만강~하산간 4개 연결 철도노선이 있다. 일제시대에는 4개 노선 이외에 청수~상하구, 삼봉~개산둔, 훈용~훈춘 간 철도노선이 운영되었으나 현재 교량시설의 대부분이 파괴되어 있는 실정이다.

중국, 러시아간 국제철도를 이용한 북한의 화물 취급 가능량은 약 1,100만톤으로 북한~러시아간은 380만톤(북한도착화물 120만톤, 북한출발 화물 260만톤)이며 북한~중국 간은 720만톤(북한도착 300만톤, 북한출발 420만톤)으로 추산된다.

북한철도와 연결되는 대륙횡단 철도현황은 아래와 같이 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽고횡단철도(TMGR) 4가지이다.

3.2.6. 열차페리를 이용한 복합운송경로

열차페리는 삼국간의 궤도가 동일하여 호환성이 높으며 열차페리를 통한 시간절약과 항만에서의 하역관련 비용의 절감도 가능하고 아울러 장기적으로는 중국횡단철도(TCR)과 시베리아횡단철도

(TSR)과의 연계 운송도 가능하여 유라시안횡단철도의 주요한 노선으로도 발전가능 하다.

아울러 최근 UNESCAP에서 채택한 TAR 계획의 북부노선의 시발점이 부산인 것을 고려하면 TAR 구축계획에서 배제되어 있는 일본도 연계하면서 중국과 러시아 등의 대륙과 연계한 노선을 통한 물류중심지 역할 수행에도 일조할 것이다.

한중 및 한일 간의 인접 항만을 중심으로 한 열차페리 개설 가능 노선으로는 한국의 인천, 평택과 중국의 따렌, 옌타이, 텐진, 칭따오, 렌윈강 등의 노선과 광양과 상하이, 렌윈강 등의 한중노선과 부산과 하카다, 시모노세키 노선이 있을 수 있다.

물론 삼국간의 열차페리 운영을 위해서는 우선적으로 관련 국가의 정책적인 노력이 필수적이다. 한국의 서해안 항만과 북중국 항만간의 노선, 광양항을 중심으로 한 상하이와 그 인근 중국 중남부 항만과의 노선, 부산항과 일본 주요항만과의 노선은 대부분 카페리 항로가 개설되어 운영 중에 있다. 따라서 부두까지의 인입 철도와 열차페리 접안 부두 등과 같은 일부 기반시설 확보 문제만 해결된다면 기존의 화물과 자동차 중심의 Ro-Ro 방식에서 Rail & Truck을 동시에 수용할 수 있는 보다 확대 발전된 Ro-Ro 운송방식으로 발전하여 한중일 삼국간의 내륙지역과의 연계는 물론 유럽 대륙과의 연계노선으로의 발전가능성이 있다.

이러한 열차페리 운영의 기본적인 가능성은 한중일 삼국간의 교역증가 및 운송 수요에 대응하는 방안의 하나가 될 것이다. 또한 항로별, 항만별, 국가별, 교역구조별로 추진되어야 할 것이다.

또한 이를 통해 한중, 한일간의 열차페리 운영을 통해 한반도가 한중일 삼국간의 국제물류중심지로서 역할을 수행할 수 있는 방안을 더욱 구체화 할 수 있을 것이다. 특히 동북아지역에서 국제물류중심지 기능을 수행하고자 하는 한국은 보다 적극적으로 열차페리 시스템을 통한 삼국간의 통합물류시스템 구축 가능성에 대하여 심도 있게 추진해야 할 것이다.

3.2.7. 동북아 복합운송물류 구축필요성

현재 한중일 중심의 동북아경제는 규모나 위상에서 세계경제의 핵심으로 부상하고 있다. 한중일 삼국간의 역내교역은 지속적으로 증가하고 있으나 정치, 경제, 사회 문화적인 특성을 지닌 삼국간의 교역에는 많은 장벽과 규제가 존재하고 있어 이에 대한 개선의 노력이 다양하게 추진되고 있다. 특히 EU, NAFTA 그리고 ASEAN 등과 같은 인접지역 국가 간 경제협력체가 소속 국가의 공동이익을 추진하는 국제적인 추세에 따라 한중일 삼국간의 경제협력체 구축을 위한 노력도 가속화 될 것이라 전망된다.

한중일은 지리적으로 황해와 동해를 사이에 두고 있으며, 특히, 한국과 중국은 대륙으로 연해있으나 대외개방에 미온적인 북한의 존재로 인해 황해를 통한 해상을 매개체로 교류하고 있다. 결국, 한중일 물류체계는 각각 황해와 동해를 중심으로 육상-해상-육상 운송이 중심이 되고 있어 내륙에서 트럭 또는 철도를 통해 항만으로 운송되고 항만에서 해상운송을 이용하여 목적국 항만으로 운송되고 있는 것이다.

실제로 한일 간에는 부산항을 중심으로 컨테이너 또는 카페리 운송이 중심이 되고 있다. 또한 한중간은 부산, 인천, 광양, 평택을 중심으로 중국 주요항만과 카페리 및 컨테이너 운송이 이루어지고 있다. 아울러 한국과 남중국간에는 컨테이너선박 중심의 운송이 이루어지고 있다. 또한 중국과 일본 간에는 컨테이너 선박에 의한 운송서비스가 중심이 되고 있다.

또한 한중일 삼국은 공통적으로 국내운송은 대부분 도로운송에 편중된 높은 물류비용발생의 문제점을 안고 있다. 따라서 현재까

지는 삼국이 국제교역 화물에 대한 국제운송과 국내유통 부분에 대한 단절 현상이 일반적이다.

결국, 기업이나 하주의 입장에서는 SCM 개념 확대에 따른 일관물류체제에 대한 수요가 매우 높음에도 불구하고 삼국의 물류정책 통합에 대한 제도적인 장치가 매우 빈약하여 다양한 손실을 감수하고 있는 것이다.

따라서 기업들은 현재의 물류 공급망이 최적인지 점검하고 이에 따라 최선의 대안을 찾고 있는 것이 주지의 사실이다. 따라서 한국, 중국 그리고 일본이 지속적인 경제통합의 논의를 지속하면서 동시에 추진되어야 할 과제가 통합물류체계 구축을 통한 물류편익의 제고인 것이다.

4. 중국의 물류 중심화 전략

4.1. 기업차원

4.1.1. 내륙 물류시장 지향형 투자

중국의 서부 대 개발사업 추진과 더불어 내륙물류시장 규모의 확대와 WTO가입에 따른 물류부문 개방이라는 중국정부의 정책변화, 그리고 세계적인 글로벌 물류기업들의 중국진출 가속화, 한국기업의 대중 투자 방식 변화 등 내륙 물류에 대한 환경이 급변하고 있음을 고려할 필요가 있다.

그동안 중국의 물류산업에 있어서 가장 큰 문제점 중의 하나가 물류기초 설비 부족 및 불균형을 들 수 있다.

4.1.2. IT기반의 차별화된 물류서비스 제공

중국 정부도 정보화를 촉진시키기 위한 정책을 적극 추진하고 있고, 중국 기업들도 다양한 형태로 정보시스템에 대한 투자를 확대하고 있으나 중국의 화주 및 3PL은 대체로 정보기술의 도입이 부진한 실정이다. 중국의 중소 물류기업은 물류서비스의 향상을 위해서는 IT시스템의 도입이 필수적이라는 사실을 충분히 인식하고 있으나 막대한 투자비가 소요되고 전문 인력이 필요하다는 점에서 어려움을 겪고 있는 것도 사실이다.

4.1.3. 중국에 진출한 국내 제조·유통업체와의 협력

또한 중국에 진출한 국내 유통업체 대다수가 중국 내 물류서비스의 질적·양적 부족에 따른 비용과 기간의 신뢰성 부족으로 인한 물류부분의 어려움을 토로하고 있으며 이로 인해 경쟁력을 확보하지 못하고 있는 실정이다. 국내 물류업체들과 유통업체들의 협력으로 유통업체는 물류단지 문제의 해소와 과잉 투자 문제를 해결할 수 있을 것으로 보이며 물류 업체들은 규모의 경제 실현 및 안정적인 수익원 창출이라는 이점을 취할 수 있을 것으로 기대된다.

4.1.4. 지역 및 산업 특화 전략

중국은 여러 성과 직할시들이 저마다 독립된 문화와 특성을 가지고 있으며 지역적 특색이 확연히 다르고 법률 적용도 각기 다르기 때문에 이러한 특성을 알 필요가 있다. 따라서 화베이, 화둥, 화난 등의 지역 특색을 고려하여 처음에는 가장 전략적으로 진출하기 용이한 지역을 선택 할 필요성이 있다. 그러므로 자사의 수익기반이나 고객기반을 고려한 접근이 필요하며, 특정지역에서의 경험을 토대로 다른 지역으로의 확대를 점검할 필요가 있다.

4.2. 산업 차원

4.2.1. 제조업자와의 동반 진출

해외 진출 제조기업의 중국 진출 초기부터 전략관계 구축이 필요하다. 해외 글로벌 제조업체의 경우 해외투자 초기인 입지선정 과정에서부터 물류기업과 공동으로 타당성을 조사하고 현지 물류부분의 문제점 해결에 주력하고 있다.

그러나 한국 제조기업의 경우 물류의 중요성을 경시하는 경향이 많다. 해외의 환경은 국내와는 전혀 다른 조건에서 경쟁업체와 경쟁을 해야 하므로 물류 전문 업체와의 제휴를 통한 파트너 구축이 필요하다.

4.2.2. 기업들의 상호 지원체계 및 대내외 접촉창구의 설립

중국에 진출한 국내기업은 인근 지역의 한국기업들과 정기적으로 교류하기 위해 모임을 형성하고 있지만 이러한 모임이 아직까지 체계화되지 못하고 일부 특정업체 중심의 단순한 친목도모 성격에 치우친 경우가 대부분이다. 또한 일부 진출기업들이 중국인 및 중국기업에 대한 피해로 인해 한국기업들에 대한 중국 내부의 인식이 좋지 않아 선의의 피해를 겪는 사례가 발생하고 있다.

게다가 진출기업들이 직면하고 있는 여러 가지 애로사항 수렴 및 해소, 중국 내 다양한 기관 및 단체들에 대한 의견 제시 등의 역할을 담당할 수 있는 기능이 매우 취약하다. 따라서 이와 같은 역할을 하면서 진출 업체들 간의 유대 관계를 강화하면서 관련 정보의 체계적인 수집 및 전달, 중국의 관련기관 및 단체 등과의 협상이나 접촉 등의 역할을 수행할 수 있는 대표적인 창구의 설립 및 운영이 필요하다.

4.2.3. 공동물류 지원센터의 건립

대부분의 중국 기업들은 중국 내 물류활동이 체계화되지 못하여 이에 따른 물류부분의 많은 부담을 가지고 있다. 특히 통관, 내륙운송, 보관 등의 물류활동과 제품의 중국 내수시장 접근의 어려움 등에서 외국의 진출기업과 비교해 볼 때, 이를 체계적이고 효율적으로 지원해 줄 수 있는 시설 및 물류서비스가 절대적으로 취약해 중국 내수시장에서의 전반적인 경쟁력 제고에 한계를 보이고 있는 것으로 나타났다. 이와 관련 현지 경영활동의 애로사항을 해소하기 위한 중국 내 주요 지역에 공동물류지원센터의 설립 및 운영에 대한 필요성이 제기되고 있다.

따라서 중국 내륙운송 및 통관 진출기업들의 물류활동을 지원해 줄 공동물류지원센터의 건립 및 운영이 필요하고, 이를 기반으로 제품의 통관, 공동수배송 및 보관, 철도 및 도로를 통한 주요 지역에 대한 공동 복합운송, 공동 혹은 특화된 물류정보서비스, PALLET 등 물류장비 및 기기의 공동화 등 다양한 물류서비스를 제공할 수 있어야 할 것이다.

4.2.4. 중국의 개방정책 및 법제도의 충분한 이해

중국 정부는 물류산업 발전을 위하여 2005~2006년 외국인 투자 기업에 대한 규제완화를 추진한다고 발표한 바 있다. 현재 중국은 복합운송과 관련한 수송서비스를 제공할 수 있는 단일면허를 외국 기업에게는 부여하지 않으며, 국내 트럭운송업과 같은 분야의 시장진입을 제한하거나 특정분야 진입을 위해서는 중국 기업과 합작투자를 요구하고 있다는 점들을 충분히 고려해야 한다.

또한 중앙 정부의 규제뿐만 아니라 각 성 및 직할시 등 지방정

부의 독자적 규제를 파악해야 한다. 현재 「지방도로운수관리조례」 등의 교통조례는 지방 정부의 재량으로 결정, 운영되고 있으며 육상 및 해상 운송에 대해서는 금액에 따라 지방정부에게 인가를 위임하고 있다.

4.3. 정부 차원

4.3.1. 전문 물류기업 육성

중국의 물류기업들이 운송 위주의 물류서비스에서 벗어나 보관, 조립, 가공, 수출입 등 새로운 서비스를 제공하여 전문 물류기업으로 성장할 수 있는 기반을 조성하고, 물류기업의 대형화, 전문화 유도로 국제 경쟁력을 갖춘 전문 물류업체로의 육성이 시급하다. 종합물류기업을 활성화하기 위해서는 IT기반의 고부가가치 물류서비스의 제공을 위한 소프트웨어와 인프라 구축을 할 수 있도록 정책적인 지원을 할 필요성이 있다.

4.3.2. 세제지원

물류기업의 해외 투자 시 정부의 적극적인 유인책을 통해 해외 투자 활성화 및 대형화 촉진에 기여함으로써 글로벌 경쟁체제를 갖춘 기업을 육성하여야 한다. 이를 위해 조세특례제한법 시행규칙의 임시투자세액 공제의 대상 자산 범위를 확대하고, 공제비율을 현재 15%에서 30%로 확대하는 방안 검토가 필요하다. 또한, 물류업체 간 M&A 과정에서 발생하는 양도소득세 등 관련 세제를 경감하는 방안을 검토하여야 할 것이다.

4.3.3. 물류시스템의 표준화

물류업무의 효율성을 높이기 위한 물류장비의 자동화 및 표준화를 위한 제도를 마련하고 한국 내 물류시스템의 표준화뿐만 아니라 동북아 3국의 물류시스템의 표준화를 선도함으로써 앞으로 더욱 치열해질 동북아 물류 경쟁에서 유리한 위치를 차지하는 것이 필요하다.

그리고 종합물류기업이 물류시설을 확충하고 효율적인 물류업무 처리를 위한 물류정보시스템을 구축하며 첨단 물류기술을 개발하고 적용할 수 있는 여건을 제공하여야 할 것이다. 또한 향후 물류산업의 중심이 될 물류정보시스템의 표준을 마련하고 글로벌화를 추진함으로써 동북아 물류허브의 기반을 정부가 지원해야 할 것으로 판단된다.

4.3.4. 전문 인력 육성 및 컨설팅 지원

중국을 담당할 전문 인력 육성을 위하여 정부의 지원이 무엇보다 중요하다. 전문가 육성은 오랜 기간이 소요되고 교육부문에 많은 비용을 투자해야 하기 때문에 기업의 입장에서는 자금의 부족 및 관련기관 부재 등으로 인해 전문 인력 양성에 한계가 있다. 따라서 정부에서는 중국지역 전문가 양성을 위한 어학과정, 법규 해설 등의 현장강좌를 개설하고 항만하역, 창고보관, 포장, 트럭운전, 위험물 취급 등 화주들의 다양한 물류서비스 수요를 충족시킬 실무전문가의 양성을 체계적으로 교육할 수 있는 종합물류실무 연수기관의 설립 및 통합 운영 추진이 필요하다.

5. 결론

중국의 물류시장은 시장잠재력이 매우 크기 때문에 세계의 글로벌 물류기업들이 지속적으로 중국 물류시장에 진출하고 있다. 향후에도 중국 경제성장에 따라 그 시장이 더욱더 증대될 것으로 예측되어 중국 물류시장에서 글로벌 물류기업들의 치열한 경쟁이 발생할 가능성이 많다. 현재 중국의 물류인프라가 완성단계가 아닌 구축초기단계에 있어 미비한 점이 많이 있으나, 중국 정부의 집중한 물류정책의 수행으로 지속적으로 개선될 가능성이 많다. 그러나 중국 물류산업은 중국 경제성장을 선도하고 자력으로 독자적인 사업영역을 확보하고 발전하는 것이 아니라 다른 분야의 발전에 편승하여 성장하고 있는 측면도 있다. 중국 정부가 2000년대 초반부터 물류산업 발전을 여러 가지 노력을 경주하고 있으나 아직 다른 사업과 비교할 때 물류산업은 발전 우선순위에서 밀리고 있다.

중국 정부는 물류산업을 경제발전의 핵심 산업으로 인식하여 인프라 확충 및 시스템 구축에 막대한 예산을 투입하고 외국인 투자기업을 위해 규제완화를 적극 추진하고 있다.

중국의 급속한 경제성장과 교역규모의 확대는 향후에도 지속적으로 양호할 것으로 보이며, 중국 물류산업의 성장 잠재력도 커서 우리나라 기업의 중국 진출도 늘어나고 있다. 또한 중국에 대한 수출도 늘고 있으나, 동시에 우리나라로 수입되어 들어오는 중국의 생상품도 급속히 늘어나고 있다. 그러나 중국물류기업은 서비스의 한계, 전문 인력의 부족, 정보기술의 낙후, 인프라시설의 낙후 등으로 비효율성이 내포되어 있다. 아울러 중국 물류산업의 낙후성과 비효율성, 화주기업의 물류시스템 비대화와 정부정책 등도 물류산업에 악영향을 주고 있다.

중국 물류시장은 아직 충분히 성숙되지는 않았으나 무궁한 시장잠재력과 함께 매년 두 자리 이상의 성장률을 기록하고 있다. 또한 중국 정부는 물류산업을 경제발전의 핵심 산업으로 인식하여 인프라 확충 및 시스템 구축에 막대한 예산을 투입하고 외국인 투자기업을 위해 규제완화를 적극 추진하고 있다. 또 정부차원에서는 전문 물류기업의 육성과 전문 인력의 육성 및 물류 시스템의 표준화를 통해 물류업무의 효율성을 높이는 한편 중국 물류기업들의 세제 지원도 필요할 것이다.

본 연구는 이러한 문제점을 해결하기 위한 전략이 무엇인가를 살펴보았다. 결론적으로 중국의 물류기업들이 발전하기 위해서는 물류 컨설팅 능력 배양 및 전문 인력의 양성, 물류정보시스템의 도입, 정보기술의 변화에 대한 신속한 대응, 물류업체의 경쟁전략, 구조적 전략 등 풀어야 할 문제가 무수히 많이 존재한다. 중국의 물류시장환경이 자생적인 발전을 기대할 수 있을 정도로 성숙된 시장은 아니다. 따라서 중국정부의 개입과 역할은 필연적으로 나타날 수밖에 없다.

그러므로 중국 정부는 법률 및 제도를 재정비하고 중국 내 물류전문업체의 통합과 대형화를 유도해야 한다. 또한, 물류전문업체에 대한 전략적 지원방안을 확대하고 정보 기술 및 정보시스템을 구축하여 외국 선진 물류업체의 유치를 적극적으로 추진해야 할 것이다.

References

- Choei, Seok-beom, & Lee, Yeong-chan (2009). Study on the Status and Problems of China Logistics. *Korean harbor economics bulletin*, 27(3), 21-42.
- Choei, Yong-rok (2006). Feasibility Analysis of China Logistics Policy and Countermeasures of Korean Enterprises. *Journal of Logistics*, 12(2), 147-167.
- Darly, S. P., & Cui, L. X. (2003). E-logistics in China: basic problems, manageable concerns and intractable solutions. *Industrial Marketing Management*, 32(3), 235-242.
- Kerr, J. (2009). A Road to China's Logistics Landscape. *Logistics Management*, 46(1), 1-4.
- King, J. (2007). Globalization of logistics management present status and prospects. *Maritime Policy & Management*, 24(4), 381-387.
- Lee, Jong-won (2008). To centralized logistics in China - Shanghai Port and Study of the Yangtze River. *Korean harbor economics bulletin*, 66(2), 98-108.
- Lee, Seong-u, & Kim, Hong-mae (2007). Logistics market affected companies in China due to a policy change. *Ocean Policy Research, Report*, 69(5), 49-69.
- Wang, Q., Zantow, K., Lai, F., & Wang, X. (2006). Strategic postures of third-party logistics providers in mainland China. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 36(10), 793-819.
- William, H. (2007). China's Logistics Lessons. *Traffic World*, 269(40), 671-684.
- Won, Dong-uk, & Joe, Gi-yeong (2006). Study on the Chinese market and the development trend of China's logistics industry, logistics companies in Korea, Policy Research. *Research worker Korean traffic*, 20(3), 235-243.
- Ye, Chung-ryeol (2006). Northeast Asian economic hub of centralized strategy and logistics, Monthly Traffic. *Transportation Research Institute Research Report*, 9(1), 115-121.