

한국기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구*

A Study on the Korean Companies' Entry Strategy in China Logistics Market

최석범(Seok-Beom Choi)

중앙대학교 경영대학 경영학부 교수

목 차

- | | |
|----------------------------|----------|
| I. 서론 | V. 결론 |
| II. 선행연구분석과 중국 물류시장의 개요 | 참고문헌 |
| III. 중국 물류산업과 한국기업의 진출현황분석 | Abstract |
| IV. 한국의 중국 물류시장의 진출전략 | |

Abstract

China's logistics industry is an growing one at a very higher rate, owing to the rapid expansion of the country's industrial base and the rise of domestic consumer markets. Essential to the development of china's economy, policy makers have paid constant attention to the logistics sector which is attracting growing volumes of both foreign and domestic investment.

The inefficiencies are exacerbated by a number of factors such as transportation bottlenecks, regulatory constraints and local barriers to entry. Foreign and foreign-invested logistics companies have typically cornered the express delivery (for example DHL, FedEx), sea freight forwarding and specialized logistics services (for example Hanjin Shipping).

The purpose of this paper is to contribute to the activation of Korean companies' entry into China's logistics market by studying the strategies and types for Korean companies enter into China's logistics Market.

Key Words : Korea, China, Logistics, Logistics Market, Entry Strategy, Strategic Alliance, Korean Company

* 이 논문은 2007년도 정부재원(교육인적자원부 학술연구조성사업비)으로 한국학술진흥재단의 지원을 받아 연구되었음 (KRF-2007-303-B00011)

이 논문은 2009년도 한국통상정보학회 하계학술대회에서 발표되었음

I. 서론

물류산업은 경제성장의 기반을 이루고 있을 뿐만 아니라 지역별 균형발전을 도모할 수 있는 기반을 이루고 있는만큼 중국 물류시장은 중국경제의 고도성장으로 인하여 인프라성 산업인 물류서비스에 대한 수요가 급속하게 증가하고 있는 실정이다. 물류서비스의 공급의 불균형으로 인하여 중국 정부는 물류산업의 효율성을 제고하기 위해 물류인프라에 대한 투자를 확대하고 있는 실정이다.

중국정부는 WTO의 가입으로 인하여 2005년 물류산업을 개방하였는데, 이를 계기로 물류시스템의 개선과 효율성을 제고하려고 하는 정책들을 수행하고 있다. 특히, 양적으로 확대되고 있는 중국시장으로 한국물류기업들이 진출하고 있는데, 중국의 지속적인 경제성장으로 중국 물류시장의 확대가 예측되고 있는 가운데 중국진출은 한국 물류기업들의 새로운 기회가 될 것이다.

특히 중국의 광활한 지역적 특성 때문에 주요성시를 중심으로 하는 광역 물류망으로 구분되는 시장 분할의 특징이 있기 때문에 상대적으로 물류인프라가 낙후된 지역을 중심으로 한국 물류기업들이 선점할 필요가 있다.

중국 정부는 중국 경제의 급속한 성장으로 중국 물류산업의 발전을 도모하고 있기 때문에 글로벌 물류시장에서의 중국 물류시장의 중요성이 글로벌 물류기업들에게 인식되고 있다. 따라서 한국의 물류 기업들도 중국물류시장에 지속적으로 관심을 가지고 있으며, 중국 시장으로의 진출을 서두르고 있는 실정이다.

따라서 본 논문은 중국물류시장의 현황을 파악하고 국내외 물류기업들의 중국물류시장 진출현황을 살펴봄으로써 한국물류기업들의 중국물류시장 진출전략을 수립하여 한국물류기업들이 중국 물류시장에 진출하는 것을 촉진하는데 기여하고자 하는 것을 그 연구목적으로 한다.

II. 선행연구분석과 중국 물류시장의 개요

1. 선행연구분석

국내에서의 중국 물류관련 선행연구로 우선 중국 물류관련 현황을 살펴보고 있는 논문으로서 최석범 외1인(2005)의 “중국물류현황과 문제점에 관한 연구”¹⁾에서는 중국물류정책의 추이를 살펴보면 중국물류현황과 인프라구축, 중국 물류의 문제점을 거시적 부분과 미시적 부분으로 구분하여 모색하고 있다. 이태형 외1인(2001)은 “중국의 물류인프라와 시스템”²⁾에서 중국의 물류 부문 정책과 교통, 물류

1) 최석범이영찬, “중국물류현황과 문제점에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2009.

인프라를 부문별로 검토하였다. 이성우 외1인(2007)은 “중국의 기업정책 변화에 따른 물류시장 영향”³⁾에서 중국의 물류시장 현황과 중국의 주요 기업정책 변화내용을 통한 중국 물류시장 영향을 분석하고 있다. 이성우(2007)는 “중국 경제성장에 따른 물류기업 동향과 전망”⁴⁾에서 중국 물류시장 현황과 특성을 살펴보고 중국 내 물류기업 현황을 분석하여 중국 물류시장 정책변화와 전망을 살펴보고 있다. 광희영(2006)의 “중국 물류산업의 현황과 발전과제”⁵⁾에서는 중국 물류산업의 현황을 분석하고 주요 문제점을 살펴봄으로써 발전전망과 과제를 설명하고 있다. 박병인 외3인(2007)은 “중국 동북3성의 물류현황 및 시사점”⁶⁾에서 동북3성의 경제 및 산업구조와 물류현황, 동북3성의 물류관련 법규, 정부조직 및 투자환경을 통하여 동북3성 물류의 시사점을 살펴보았다.

이종원(2007)의 “중국의 항만 물류집중화에 관한 연구-상하이항과 장강을 중심으로-”⁷⁾에서는 중국항만의 물류집중화 요인을 내·외적 요인으로 나누어 분석하고, 상하이항의 개발 및 물류와 장강유역의 개발 및 물류를 살펴봄으로써 우리나라의 대응방안을 모색해 보고 있다.

문희철 외2인(2007)은 “한·중 제3자물류 활용실태 분석”⁸⁾에서 제3자 물류의 이론적 배경을 정의하고 한중 제3자 물류의 활용실태를 비교함으로써 한중 제3자 물류의 발전방안을 살펴보고 있다. 그리고 최석범 외1인은 “중국 제3자 물류의 문제점에 관한 연구”⁹⁾에서 중국물류산업과 제3자 물류를 다루면서 중국 제3자 물류의 문제점을 하드웨어적 문제점, 소프트웨어적 문제점, 복합적인 문제점으로 분석하고 있다. 조규진 외1인(2003)은 “중국 물류네트워크의 정책 및 실태에 관한 연구”¹⁰⁾에서 중국 물류정책의 변천과정을 모색하고, 철도, 도로, 수운, 항공에 따른 중국 물류네트워크의 실태와 중국횡단철도(TCR)와 동북아물류 네트워크를 분석하고 있다.

한국 물류기업의 중국 진출방안에 관한 선행연구로서 박태원(2002)은 “중국의 WTO가입에 따른 물류정책 변화와 물류시장 전망”¹¹⁾에서 중국의 물류정책변화와 영향을 해운업, 국제화물운송대리업, 육상운송업, 수상운송업의 4가지 유형으로 구분하여 분석하며, 중국의 물류 효율화 과제와 물류시장 전망에 대해 살펴보았다. 김미득(2003)은 “국내 포워딩업계 중국진출 현황”¹²⁾에서 한국 포워딩업계의 중국진출 현황을 살펴보았다.

2) 이태형·소경숙, “중국의 물류인프라와 시스템”, 「정책연구」, 2001-8, 교통개발연구원, 2001.

3) 이성우·김홍매, “중국의 기업정책 변화에 따른 물류시장 영향”, 「해양정책연구」, 제22권 제1호, 한국해양수산개발원, 2007.

4) 이성우, “중국 경제성장에 따른 물류기업 동향과 전망”, 「월간해양수산」, 제271권, 한국해양수산개발원, 2007.

5) 광희영, “중국 물류산업의 현황과 발전과제”, 「KIET 산업경제」, 한국산업연구원, 2006.

6) 박병인·배종욱·김창현·신승식, “중국 동북3성의 물류현황 및 시사점”, 「한국항만경제학회지」, 제23집 제2호, 한국항만경제학회, 2007.

7) 이종원, “중국의 항만 물류집중화에 관한 연구-상하이항과 장강을 중심으로-”, 「한국항만경제학회지」, 제31집 제3호, 한국항만경제학회, 2007.

8) 문희철·문화형정, “한·중 제3자물류 활용실태 분석”, 「국제상학」, 제22권 제4호, 한국국제상학회, 2007.

9) 최석범·박경희, “중국 제3자 물류의 문제점에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제25집 제1호, 한국항만경제학회, 2009.3.

10) 조규진·황일영, “중국 물류네트워크의 정책 및 실태에 관한 연구”, 「국제통상연구」, 제7권 제2호, 국제통상학회, 2003.

11) 박태원, “중국의 WTO가입에 따른 물류정책 변화와 물류시장 전망”, 「월간해양수산」, 제208권, 한국해양수산개발원, 2002.

12) 김미득, “국내 포워딩업계 중국진출 현황”, 해사프레스, 2003.

백종실(2003)은 “국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출방안”¹³⁾에서 중국의 3PL 현황과 유형을 살펴보고, 외국 물류업체의 중국 물류시장 진출 사례를 통하여 국내물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출 방안을 모색하고 있다. 신광하 외2인(2006)은 “한국 물류기업의 중국시장 진출방안에 관한 제언”¹⁴⁾에서 중국 물류시장 투자의 중요성과 중국 물류시장의 현황과 특성을 살펴보고, 문제점을 제시하고 있다. 원동욱 외1인(2006)의 “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”¹⁵⁾에서는 중국 물류시장의 발전 배경과 그 현황을 살펴보고 있다. 최용록(2006)은 “중국 물류정책의 타당성 분석과 한국기업의 대응방안”¹⁶⁾에서 중국 물류네트워크의 정책의 일반적 고찰을 통하여 중국 물류네트워크의 인프라와 정책의 특성을 살펴보고, 중국물류정책과 한국기업의 대응방안을 설명하고 있다. 이춘의 외4인(2006)은 “중국 물류시장 진출을 위한 물류전문인력 양성방안에 관한 연구”¹⁷⁾에서 물류전문인력 양성 방안에 대해 설명하고 있다.

한-중 물류협력과 관련된 논문으로서 이상훈 외2인(2006)은 “한-중 지역간 물류협력방안에 관한 연구-경기와 산동성을 중심으로”¹⁸⁾에서 한-중 지역간 물류협력방안을 모색하고 있다. 이충배 외4인(2007)¹⁹⁾은 한-중 물류활성화의 장애요인을 규명하고 협력방안을 제시한 실증연구도 이루어졌다.

2. 중국 물류시장의 개요

1) 중국 물류의 발전단계

(1) 개혁개방이전의 중국물류산업(1978년 이전)

신중국 설립이후부터 개혁개방이전(1949-1978)까지 중국은 계획경제체제를 유지하여 국가경제는 엄격하게 계획되고 관리되고 있었다. 물류라는 개념이 도입되지 않았을 뿐만 아니라 현대적인 물류산업의 개념도 없었다. 상품유통기업의 주요역할은 분배계획을 실현하는 것이고, 정부는 유통비용을 절감하기 위해 각종 운송방식을 발전시키고 자원의 저장과 수송을 합리적으로 조정하였다. 물류활동이 국유물자보관운송회사와 상업물자보관운송회사에 의해 수행되어 구매, 운수, 창고보관, 포장, 가공, 배송 등의 물류의 각 부문은 계획에 따라 관리·통제되는 계획경제체제의 물자유통모델에 입각하고 있다.

-
- 13) 백종실, “국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출방안”, 「해양정책연구」, 제18권 제2호, 한국해양수산개발원, 2003.
 14) 신광하·서수원·박영태, “한국 물류기업의 중국시장 진출방안에 관한 제언”, 「국제지역연구」, 제9권 제2호, 국제지역학회, 2006.
 15) 원동욱·조기영, 「중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구」, 정책연구 2006-13, 한국교통연구원, 2006.
 16) 최용록, “중국 물류정책의 타당성 분석과 한국기업의 대응방안”, 「물류학회지」, 제16권 제2호, 한국물류학회, 2006.
 17) 이춘의·김기평·김의천·김석민·최현주, “중국 물류시장 진출을 위한 물류전문인력 양성방안에 관한 연구”, 「지역발전연구」, 제11권 제2호, 조선대학교 지역사회발전연구원, 2006.
 18) 이상훈·김태승·강승우, “한-중 지역간 물류협력방안에 관한 연구-경기와 산동성을 중심으로”, 「유통정보학회지」, 제9권 제2호, 한국유통정보학회, 2006.
 19) 이충배·방희석·이정민·박근식·박선영, “한-중 물류협력에 관한 연구”, 「국제상학」, 제22권 제4호, 한국국제상학회, 2007.

즉, 물류활동의 각부문이 서로 분리되어 있어 시스템화되지 않고 전체적인 경제효용도 낮았다. 물류활동은 상품의 보관과 운송에 국한되어 있었고, 국가가 물자기업에게 저수지역할을 요구하여 물자재고량이 증가하여 물자사이클이 느려졌다.

(2) 물류개념의 도입과 경제체제 전환기의 중국물류(1978-1998)

① 체제변동기의 물류(1980년대 초-1990년대 초)

중국경제가 계획경제체제에서 시장경제체제로 전환되는 시기로서 상품과 서비스가 상업화되고 시장화되어 시장의 경쟁이 치열해지고 기업도 현대적 물류의 중요성을 인식하기 시작하였다. 국영물류기업의 설립이 강화되었고, 민영 물류기업도 발전하여 물류가 부문과 지역적 한계를 벗어나 사회화, 전문화되었다. 그러나 진정한 의미의 현대적 물류활동이나 물류기업은 형성되지 않았다. 무역업체는 유통시스템의 개혁과 공급방식의 조정으로 상품의 물류, 배송센터를 시범운영하였다. 운송업체는 전통적 관념에서 벗어나 업무범위를 운송전 관리와 운송후 관리 2가지로 확대하였다. 물류활동은 피동적인 보관과 운송에서 벗어나 시스템화를 중시하기 시작하였다.

② 사회주의 시장경제체제 형성기의 물류(1990년대 중후반)

1993년 중국공산당 14기 삼중전회에서 “사회주의 시장경제체제 건설과 관련된 일부문제에 대한 결정”이 통과되면서 중국은 경제체제 개혁에 박차를 가하였고 경제건설은 역사적인 발전을 보이기 시작하였다.

경쟁시스템이 형성되면서 중국기업, 특히 외국 합자기업은 경쟁력제고를 위해 계속 새로운 서비스를 요구하였다. 중국 경제계는 물류발전을 의사일정에 포함시키기 시작하였고, 전통적인 보관 및 운송업체들이 신물류서비스를 제공할 수 있도록 개혁과 재정비를 수행하였는데, 시장경제 발전 수요에 부응하는 현대화된 물류업체가 등장하기 시작하였다.

(3) 21세기 중국물류의 발전(1999-현재)

개방개혁 실시 이후 지난 20년간의 경험을 토대로 21세기를 맞이한 중국의 물류업은 초기단계로 접어들었다. 2001년 3월 제9기 전인대 4차회의에서 “중화인민공화국 국민경제와 사회발전을 위한 제10차 5개년 계획강령”을 비준하고, 현대물류업을 적극 발전시켜야 하는 신흥서비스 산업의 하나로 포함시켜 5개년계획에 현대물류발전과 관련된 내용이 포함되어 중국 물류발전의 원년이라고 불린다. 이 시기에는 새로운 특징이 나타나는데 첫째, 국민경제의 역동적 발전과 현대 물류업에 대한 수요의 창출이 이루어졌다. 둘째, 정부부처별 물류발전을 위한 다양한 지원이 이루어졌다. 셋째, 기업물류개혁의 초기 성과가 나타나기 시작하였다. 다섯째, 각종 물류기업들이 빠르게 성장하였다. 여섯째, 항만건설이 가속화되었다. 일곱째, 물류업의 대외개방이 확대되었다. 여덟째, 물류정보화가 시작되었다. 아홉째, 물류업

계가 물류의 기초작업을 중시하였다. 열 번째, 물류과학기술이 진보되고 이론연구와 인재육성의 성과가 현저하게 나타나기 시작하였다.

2) 법 정비 현황

중국의 물류 법규는 국가 차원의 법규, 관련행정부서 차원의 법규 그리고 각 지방정부별 법규로 구분된다. 국가 차원의 법규는 최상위 물류관련 법규로서 정부의 물류업 발전에 대한 전반적 원칙과 지침이다. 이러한 국가 차원의 법규로서는 ‘중국 현대물류업 발전의 가속에 관한 의견(2001.3.2)’, ‘중국 현대물류업 발전의 추진에 관한 의견(2004.8.5)’, ‘국무원의 유통업 발전을 위한 몇 가지 의견’, ‘중화인민공화국 출입국상품검사법 시행조례’ 등이 있다.

또한 관련행정부서 차원의 법규는 관련 업종 총괄부서에서 본 업종내의 물류활동을 규범화하기 위해 제정한 법규와 행정정책 등이 있는데, 예를 들면 상무부, 철도부, 교통운수부, 교통운수부 산하 국가민용항공국, 해관총서 등 부서에서 제정한 물류관련 법규이다. 의견과 조례, 관리방법 등이 있는데, ‘운수기업의 종합물류서비스의 발전추진에 관한 교통부의 의견(2001.2.28)’, ‘항구관리를 위한 일시적인 조례’, ‘도로관리조례’, ‘항도관리조례’, ‘외자 국제화물운송 포워드업체들에 대한 관리방법(상무부)’, ‘국제화물운송 포워드업체의 등록 및 관리를 위한 문제의 통지(상무부)’, ‘국가 공상행정관리총서의 통지’ 등이 있다. 특히 물류관련 기본법은 다음 <표 1>과 같다.²⁰⁾

<표 1> 물류관련 기본법

구분	기 본 법	소관부처	내용
도로	公路運輸管理暫定條例 (공표 시행일 : 1986.12.29)	교통운수부	도로화물·여객운송사업 개업 수속, 화물·여객수송 및 부대업무에 관한규정
	中華人民共和國公路交通管理條例 (공표 시행일 : 1988.3.9)	공안국	차량·보행자에 대해 교통신호, 표식, 차량적재, 주행기준 등을 규정
	中和人民共和國公路法 (공표일 : 1997.7.3) (시행일 : 1998.1.1)	교통운수부	도로의 기획, 건설, 유지보수의 절차 및 이에 관한 행정관리를 규정
수운	中華人民共和國港口法 (공표일 : 2003.6.28) (시행일 : 2004.1.1)	교통운수부	항만 계획, 건설, 유지, 경영, 관리 및 이와 관련한 활동을 규정
	中華人民共和國國際海運條例 (공표일 : 1990.12.5) (개정일 : 2001.12.5) (시행일 : 2002.1.1)		국제해상수송 경영활동 및 보조적 경영활동, 외자투자에 의한 동 경영활동의 출자, 진입에 관한 사항을 규정

20) 최석범·박경희, 전게서, p.209.

	國內水路貨物運輸規則 (공표일 : 2000.7.17) (시행일 : 2001.1.1)		국내 수역의 영업용 화물수송에 관한 상거래의 절차, 방법을 규정
	港口貨物作業規則 (공표일 : 2000.7.17) (시행일 : 2001.1.1)		항만에서의 하역, 수송, 보관, 컨테이너 취급 등의 작업에 관련된 업무를 규정
철도	中華人民共和國鐵路法 (공표일 : 1990.9.7) (시행일 : 1991.5.11)	철도부	철도 선로의 건설조건, 화물·여객수송의 영업규정, 법률책임을 규정
항공	中華人民共和國民用航空法 (공표일 : 1995.10.30) (시행일 : 1996.3.1)	국가민용 항공국	민간항공기의 등록, 비행, 민간공항의 운영조건, 화물·여객의 수송규정, 안전 규정, 법률책임 등을 규정
운송 주선	中華人民共和國國際貨物運輸代理業管 理規定 (공표일 : 1995.6.29) (시행일 : 1995.6.29)	상무부	운송대리업의 설립조건, 업무 등을 규정

자료: 최석범·박경희, “중국 제3자물류의 문제점에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제25집 제1호, 한국항만경제학회, 2009.03, p.209에서 재인용.

각 지방별 법규는 지방정부에서 중앙정부 관련정책과 법규에 의거하여 당 지역의 실제상황에 따라 제정한 일련의 지역성 물류관련 법규이다. 지역성 물류관련 법규는 중앙정부의 물류정책과 조율에 의해 지역법규, 조례, 규정, 통지, 의견 등 다양한 문서형식 외에 지방 정부에서 제정한 물류 기획방안으로도 발표된다.²¹⁾

4) 중국 물류현황

(1) 운송수단별 물동량

<표 2>와 같이 2007년에 중국의 화물물동량은 225.3억 톤이었고, 화물회전량이 9.9만억 톤 킬로미터로 전년도 대비 10.7%와 11.8% 각각 증가하였다. 화물 운송 중에 도로운송이 차지하는 비율이 가장 높았으며, 화물회전량 중에 수상 운송이 가장 큰 비중을 차지하였다.

21) 박병인·배종욱·김창현·신승식, 전게서, pp.159-160.

〈표 2〉 2007년에 각종운송수단별 물동량과 증가율

지표	단위	2006	2007	전년대비 증가율(%)	비율(%)
물동량	억 톤	202.5	225.3	10.7	100
철도	억 톤	28.8	31.4	9.0	13.9
도로	억 톤	146.1	162.8	11.0	72.3
수상운송	억 톤	24.4	27.3	9.7	12.1
민용항공	억 톤	349.4	401.8	15.0	-
파이프라인	억 톤	3.2	3.8	17.9	1.7
화물회전량	억 톤 킬로미터	8,6921.2	99,180.5	11.8	100
철도	억 톤 킬로미터	21,954.0	23,797.0	8.4	24.0
도로	억 톤 킬로미터	9,647.0	11,257.6	15.4	11.4
수상 운송	억 톤 킬로미터	53,907.8	62,182.2	12.1	62.7
민용 항공	억 톤 킬로미터	94.3	116.4	23.5	0.1
파이프라인	억 톤 킬로미터	1,318.3	1,827.3	27.4	1.8

자료: 中国物流与采购联合会编, 「中国物流年鉴 2008」, 中国物资出版社, 2008, p.22.

中国物流与采购联合会编, 「中国物流年鉴 2007」, 中国物资出版社, 2007, p.62.

또한, 철도운송의 능력이 비교적 크게 제고된 것으로 조사되었고, 2007년 4월 18일에 중국은 여섯 번째 철도의 속도를 높였는데, 철도 화물의 운송 능력이 12%정도 제고되었다. 동시에 한개 역 적재와 한개 역 하역이라는 배송직통의 새로운 서비스를 출시하였고, 해상과 철도 연합 운송 컨테이너 편수와 이단적 컨테이너 편수를 준비했고, 여행짐 전용 열차, 오정열차(지점, 노선, 편수, 시간과 가격을 정하게 되는 화물 열차), 왕복 열차, 적재량이 큰 열차, 컨테이너 열차, 소형 자동차 물류 열차 등의 화물 운송 열차를 증가시켰다. 여섯 번째로 기차 속도를 높여 16개 오정 열차 노선을 정했는데, 2006년보다 22개 증가하였다. 컨테이너 오정 열차를 모두 12,327개 개통하였고, 전년도 대비 4,011개를 증가하였다. 전략적 적재 역은 2006년의 240개부터 300개로 증가하였고, 전략적 양륙역은 450개를 설치하였으며, 전용선은 11,871개에서 10,000개로 줄어들었다.

도로운송 물동량은 계속 확대되었는데, 2007년 일평균 5,200만 톤 화물을 운송하였다. 차량 과적에 대한 단속과 전국 감시 네트워크의 완성에 따라 도로화물 운송차량의 대형화가 빠르게 진행되었다. 2007년에 중국 중형트럭 매출고는 10개월 내에 바로 2006년의 전체 수준을 초과하였고, 한 해 전체 48.85만 대를 달성하여 전년도 대비 58.6% 증가하였다. 석유가격 등 원가가 크게 상승하였지만 운송 가격을 올릴 수 없는 상황하에서 시장 분산화 경쟁이 출현하였다. 일부 경영이 잘못된 중소기업들이 시장에서 퇴출되었으며, 중대형 기업들이 부가 서비스로 새로운 서비스를 제공함으로써 제3자 물류 기업으로 빠르게 전환되었다.

수상화물운송도 빠르게 성장하였다. 2007년에 중국에서 성간의 수상운송을 경영하는 수상 운송기업들이 4,000 여개나 있고, 국제운송을 경영하는 선박회사는 260여 개가 있었다. 중국 운송선박은 19.4만 척, 1.1억 중량톤을 달성했으며, 컨테이너는 85만 상자가 되었고, 총 운송능력은 세계 선진 수준에 이르게 되었다. COSCO가 보유한 선박은 5,000만 중량톤을 초과하였다. 2007년 장강 간선의 화물물동량은 11억 톤을 초과하였는데, 2006년보다 11% 증가하였다. 강 인근 대형기업들이 필요한 80%의 철광석, 40%의 석유, 83%의 석탄이 장강 수상운송에 의존하고 있다.

항공화물운송의 경우 현저한 변화가 있었다. 2007년에 중국에 등록된 항공회사는 31개이고, 9개는 허가를 신청한 상태이다. 비행기는 모두 58대가 있었고, 8개 항공회사에 속했다. 홍콩공항과 푸둥공항의 화물운송 허브역할이 점점 뚜렷해졌다. 상해 공항이 발표한 결과에 따르면 2007년 푸둥공항은 화물물동량이 251.15만 톤이었고, 14.61% 증가하여 세계 5위를 차지하였다. 홍콩공항도 세계 화물물동량이 보편적으로 떨어지는 상황에서 여전히 빠르게 성장하는 추세를 보여주어 세계 2위를 차지하였다.

(2) 물류서비스 현황

일반적으로 물류기업에서 제공하는 서비스는 전통업무와 신형업무의 두 가지로 나눌 수 있다. 전통업무는 간선운송, 중계운송, 창고보관, 배송, 하역 등이며, 부가가치가 비교적 높은 신형업무는 유통가공, 물류정보관리, 물류시스템설계 등을 포함한다. <표 3>과 같이 간선운송, 중계운송, 창고보관, 배송 서비스의 수요비중이 전체의 80%를 차지하고 있어 전통업무 위주라는 것을 알 수 있다. 사회물류수요는 해마다 확대되었지만 전통업무의 수요는 여전히 주도적인 위치를 차지하고 있어 전통업무의 아웃소싱이 대부분을 차지하고 있다. <표 3>과 같이 물류수요는 증가했으나 포장 및 유통가공, 물류정보관리, 물류시스템 설계 등 신형업무 수요의 증가 비중은 5% 미만으로 저조한 것으로 나타났다.

<표 3> 2004-2006년 상공기업의 아웃소싱 항목의 구성비율

	간선 운송	중계 운송	창고 보관	배송	포장 및 유통가공	물류시스템 설계	물류정보 관리	기타
2004년	28	20.2	16.8	21.9	3.4	5	3	2.5
2005년	31	21.4	18.8	20.8	3	5	2	0.6
2006년	32.7	-	15.1	25.4	5.2	7.9	3.5	2.9

자료: 國家發展和改革委員會經濟運行局, 「中國現代物流發展報告(2006年)」, 机械工业出版社, 2006.

國家發展和改革委員會經濟運行局, 「中國現代物流發展報告(2007年)」, 机械工业出版社, 2007.8

“2006년의 중국 현대물류 발전보고”에 따라 2005년에 상공기업에서 앞으로 추가되어야 할 아웃소싱 업무 종류에 대한 조사 결과에 의하면, 간선운송이 30.6%로 제일 큰 비중을 차지하였고 창고보관이 26.8%, 중계운송과 배송이 각각 12.5%와 12.2%를 차지하여 신형서비스 업무보다 전통업무의 수요가

많은 비중을 차지하고 있는 것을 알 수 있다.²²⁾

천진 난카이대학(天津南開大學) 현대물류연구센터의 조사²³⁾에 의하면, 2005년 물류의 아웃소싱을 행한 중국 기업 중 40% 이상의 아웃소싱을 채택한 기업은 불과 39.4% 밖에 되지 않으며 10%~40% 정도 수준의 아웃소싱을 채택한 기업은 15.6%이며, 45% 이상 아웃소싱을 채택한 기업은 10% 미만으로 현재 중국의 자가물류는 여전히 상당부분을 차지한다.

Ⅲ. 중국 물류산업과 한국기업의 진출현황분석

1. 중국 물류산업의 현황분석

1) 물류기업 유형

중국의 물류기업의 유형은 전통물류기업, 신흥물류기업, 외국물류기업 그리고 자회사물류기업, 이렇게 4개로 구분될 수 있다. 첫째, 전통물류기업은 전통적인 운송, 창고, 화물운송대리기업으로부터 제3자 물류 등 현대물류기업으로 전환되고 있는 기업들이다. 운송, 보관, 배송, 포장 등의 일반적인 서비스를 제공하고 있으며, 기존의 노하우와 설비, 경영 네트워크를 활용하여 기타 물류 서비스의 영역으로 확대하고 있다. 대표적인 기업으로 Sinotrans, Cosco, CNPL 등이 있다.

둘째, 신흥물류기업은 국유 혹은 민영 제조기업이나 유통기업의 구조조정으로부터 독립된 제2자물류회사로서의 특징을 지니고 있는 기업이다. 신흥물류기업은 북경, 상해, 광저우, 선전 등 주요 경제거점 도시에 위치한 10여 개 현대적 물류기업이며, 중국의 전문화된 물류서비스를 제공하여 시장에 대응하고 있고 전문적이고 풍부한 경영관리 노하우가 있는 물류인력을 확보하고 있으며, 제조업과 유통업에 대해 통일적이고 전방위적인 물류서비스를 제공하고 있는 기업이다. 대표적인 기업으로 St-Anda, PGL-WORLD, DTW 등이 있다.

셋째, 외국물류기업은 국제적으로 유명한 글로벌 기업들이 중국시장을 목표로 합자 또는 독자기업형태로 중국에 진출하여 물류사업을 영위하고 있는 경우로서 그 대표적인 기업으로 일본의 통운, DHL, TNT, EXEL, APL, OOCL 등이 있다. 이러한 기업들은 규범화된 물류관리와 다국적기업과의 전통적인 업무관계를 활용함과 동시에 풍부한 경험과 우수한 서비스를 통해 중국에 기 진출한 외자기업에 대한 물류서비스의 상당부분을 제공하여 왔다.

넷째, 자회사 물류기업은 물류가 기업의 제3의 이윤원천이라는 것을 인식하고 창고운송부문을 독립

22) 國家發展和改革委員會經濟運行局, 「中國現代物流發展報告(2006年)」, 机械工业出版社, 2006.; 國家發展和改革委員會經濟運行局, 「中國現代物流發展報告(2007年)」, 机械工业出版社, 2007.8.

23) 陆嵐, 「中国的物流市场与企业物流战略」, 南开大学现代物流研究中心, 2006.

하여 물류시스템을 새로 구축하거나 기존의 물류자원을 통합하여 기업물류비를 절감하고 이익 극대화를 추구하기 위해 설립된 기업이다. 특히 최대 가전업체인 Haier과 TCL은 물류자회사를 통해 통합물류시스템 및 현대화된 물류기지를 운영하는 등 물류에 대한 적극적인 투자를 하고 있는 경우이다. 이 Haier그룹은 본사가 산둥성 칭다오에 있는데 1999년에 하이얼물류유한공사를 설립하여 물류시스템을 제조직하였고, 통합창고시스템, 통합배송시스템을 구축하였다. TCL은 광둥성 휘이저우에 본사를 두고 있으며, 1999년에 TCL남방물류유한공사를 설립하여 전국 40여 개 도시에 지사망을 보유하고 있고, 자체 차량과 협력 차량을 운용하고 있다.

<표 4> 중국 물류기업의 유형 분석

구분	전통물류기업	신흥물류기업	외국물류기업	사회사물류기업
특징	대형국유기업으로부터 민영화된 기업	지역물류, 특화분야서비스에 집중	미국, 유럽, 아시아계 물류업자	제조 또는 유통업체로부터 독립된 업체
장점	전국적인 네트워크 강한 인지도 정부와 긴밀한 관계 자본조달 용이 방대한 물류자산	효과적인 운영 뛰어난 적응성, 유연성 어느 정도 고정자산의 소유	방대한 국제네트워크 풍부한 자금과 관리경험 국제고객과의 양호한 관계 선진적인 IT시스템	안정된 내부고객/서비스의 전문성 광대한 네트워크 분포
단점	인원과잉 복잡한 조직구조 고객서비스 마인드부족 저수준 물류서비스 저수준 IT시스템	한정된 고정자산 재원부족 낮은 인지도	중국내의 네트워크 부족 현지경험부족	제한된 자산 외부고객 유치곤란 전략수립시 모기업의 영향, 간섭

자료 : UPS, "UPS and China: Your Ticket to a Growing Market," 2005; 국제물류지원단, "2006년 중국 100대 물류기업 현황분석", 2007.1, p.28.

2) 중국 물류산업의 특징

중국의 물류시장은 중국내 화주기업의 '자가물류'를 주체로 하고 있기 때문에 외자계 화주기업은 수요주체로서의 중요한 포지션을 차지하고 있다.

외자계 기업은 중국에 진출할 때에 ① 진출 비용의 절감화, ② 물류가 핵심사업이 아닌 점, ③ 중국 물류시장의 불투명성 등의 여러 요인 때문에 물류를 외부의 전문물류기업에 아웃소싱하는 경우가 많다. 그리고 물류 아웃소싱 대상은 주로 자국에서 서비스를 제공하고 있는 외자계 물류기업이거나 중국 내의 물류기업이다.

최근 몇 년 동안 중국내 일부 물류기업은 외자계 물류기업으로부터의 학습을 통하여 노하우를 축적

하고, 사업의 규모와 내용의 확대를 도모하며 물류서비스 수준을 향상시키고 있다. 예를 들면 중국의 신흥물류 대기업으로 잘 알려져 있는 ‘보공물류기업집단유한공사’는 원래 광주시 철도수송의 말단배송업무를 수행하던 영세 트럭업자였는데, 미국 P&G 광주법인의 물류업무를 하청받은 계기로 업무능력을 향상시켰다. 현재 월마트, 네스카페 등의 많은 글로벌 기업에 대해서 물류 서비스 제공을 확대하고 있다.

물론 이렇게 급성장한 중국내 물류기업은 극히 일부에 지나지 않으며, 물류업계 전체의 90% 이상을 점하는 영세 물류기업들은 단일 기능의 서비스로 제공되며, 그 서비스의 수준도 여전히 매우 낮은 상태이다. 그렇기 때문에 일본계 화주기업 중에서 순수 중국내의 물류기업을 고용하는 경우는 주로 물류비의 삭감이란 차원에서 장거리 수송과 같은 단순한 업무기능에 한정하고 있는 경우를 많이 볼 수 있다.

중국의 대부분의 기업은 조달·제조 그리고 판매까지 모든 물류유통활동을 전부 자사에서 수행하는 경향이 있다. 그래서 물류는 자사의 내부에서 처리하여 외부의 업자에게 위탁하는 일이 적었다. 사회 전체로 보면 창고의 중복건설, 자사 트럭의 높은 공차율, 낮은 수송적재율 등의 현상을 볼 수 있고, 고물류비용의 구조를 이루고 있다. 또한 물류전문의 유력한 기업이 육성되는 환경이 정비되어 있지 않은 원인도 되고 있다.

물류비용의 인하는 화주기업에 있어서 중요한 ‘제3의 이익 발생원’이 된다. 향후 경쟁이 한층 더 격화됨에 따라 수익증가에 대한 조치가 화주기업의 물류개혁의 계기가 될 것이다. 그리고 중국 정부가 철도, 내수로 운송 등의 인프라정비나 수송효율의 향상을 도모하려고 할 것이다. 그리고 물류기업은 외자계 기업의 참여로 해외의 우수한 설비나 기술, 관리 노하우, 물류 시스템이나 물류정보 시스템 등이 도입됨에 따라 비교적 높은 중국의 물류비용의 인하도 기대된다.

〈표 5〉 제조업의 제품물류 외주 현황

년도	전부외주	전부 자사수행	일부외주와 자사수행
2001년	21%	43%	36%
2005년	31%	16%	53%

자료 : 丁俊發, 「中國物流」, 中國物資出版社, 2001, p.352; 中國物資購買聯合會, 「中國物流發展報告 2005-2006」, 中國物資出版社, 2006, p.338.

2. 외국기업의 중국진출현황과 시사점

세계 각국의 주요기업들이 중국에 투자함에 따라 중국이 글로벌제조업의 중심이 되고 있는 상황이고 이러한 추세에 따라 다음 <표 6>과 같이 DHL, FedEx, TNT, UPS, 일본통운 등 다국적기업들도 중

국에 진출한 상태이다.

<표 6> 다국적 물류기업의 중국 시장 진출 현황

기업	진출시점	진출방식	주요 내용
DHL	1980	Sinotrans와 항공운송대리 업무체결	Sinotrans와 각각 50% 투자하여 합작형태로 Sinotrans-DHL설립('86), 합작관계 50년 연장('03) 5.7천만 달러를 투자, Sinotrans의 지분 5%를 획득하여 중국최대 주주
Schenker	1981	광저우에 대표 사무소 설립	Shanghai Express 지분의 25% 인수('02) BITCC와 합작(70% 지분소유)형태로 Shenker BITCC Logistics사 설립
FedEx	1984	Air China와 합작방식으로 항공택배시장 진출	광저우 신백운공항에 항공물류센터를 설립('04)하여 항저우, 닝보, 증산, 산터우 등 지역 지사를 설립하여 화동남 네트워크 구축 중국 파트너와는 Sinotrans와 합작회사 설립('84), EAS('97)와 합작, DTW그룹('99)과 50:50 합작으로 변경한 후 4억 달러에 DWT 그룹의 나머지 50% 지분 인수('06)
UPS	1988	Sinotrans와 대리업무 협정 체결	Sinotrans와 50:50으로 북경에 Sinotrans-UPS 택배회사 설립('96) 1억 달러를 투자하여 Sinotrans-UPS의 나머지 50% 지분매입 및 중국 23개 지역의 국제 택배사업권을 획득하여 실질업무 개시('04. 12)
TNT	1988	Sinotrans와 국제특송 합작회사 설립	3천만 달러를 투자하여 SAIC와 50:50 합작투자하여 Shanghai Automotive Logistics사 설립 및 자동차 물류서비스 제공('01) HOAU와 합작('03), 1.35억 달러 투자하여 '05년부터 인수('07) 아태지역의 시장확보를 위해 COSCO 그룹과 50:50 합작으로 전략적 파트너쉽 형성('05)
BAX Global	1995	베이징 대표 사무소 설립	현재 중국 공항만 도시 8곳에 대표사무소 설립, 물류센터 2개소 소유 하문('99)과 외고교('00) 자유무역지역에 WFOE물류회사 소유 CEPA근거 '04년 4월과 12월에 광저우와 상하이에 각각 WFOE설립
Prologis	2003	상하이에 지역본부 설립	다롄, 베이징, 톈진, 칭다오, 난징, 우석, 쑤저우, 상하이, 항조, 닝보, 가흥, 광저우, 포산, 선전, 청두, 충칭, 장사 등 18개 도시 30여 개 물류 원구 투자 총 면적 71.4만m2 창고건축, 97% 임대완료('07.1)하였고, 현대화 공장 및 창고 건축

자료 : 이성우, “중국 경제성장에 따른 물류기업 동향과 전망”, 「월간해양수산」, 제271권, 한국해양수산개발원, 2007, p.35.

그리고 이러한 외자물류기업들의 중국 진출은 다음 <표 7>과 같이 국제화물 우편 및 속달업, 국제 화물대리운송법, 해상운송, 물류부동산업, 제3자 물류업 등 다양한 분야에 걸쳐 이루어지고 있다.

〈표 7〉 외국기업의 중국물시장 진출현황

구분	내용
국제화물 우편 및 속달업	국제화물우편 및 속달업은 외자기업이 가장 먼저 진출한 분야이고, 다국적기업들의 진출이 비교적 집중되어 있는 분야로 FedEx, TNT, UPS, DHL은 중국속달업 시장의 80%를 차지
국제화물 운송대리업	2004년 기준 중국에서 화물운송대리업 비준증서를 받아 설립된 화물운송대리기업이 5,012개이고, 그 중 법인기업이 2,555개임 Schenker, Kuehne & Nagel, Panalpina, SDV 등 다국적 화물운송대리기업이 모두 중국에 독자회사, 사무사, 합자회사 설립 또는 대리점의 체결 등의 방식을 통해 중국시장에 진출
해상운송	머스크, 상선미쯔이, APL, P&O 네덜레이드, 일본우선 등을 비롯하여 100여개의 운송기업이 홍콩에서 컨테이너 정기선 운행을 영위
물류 부동산업	2004년 말까지 항구시설 프로젝트에 대한 외국인직접투자는 44건, 실행액은 3억 300만 달러 수준이었음 물류단지과 창고시설 등 물류부동산에 대한 투자는 미국 프로로지스(ProLogis)임
제3자 물류업	현재 중국 시장에 진입한 제3자 물류기업들은 일본통운, 산규, BAX Global, Exel, HAVI Group 등이 있음
SCM	UPS는 SCM 솔루션 기업을 별도로 설립하여 업무영역을 물류, 특송, 금융, 공급사슬 컨설팅 등을 핵심으로 4PL로 확장하고 있음

자료 : 鄒 躍, “중국물류산업의 현황과 외자기업진출동향”, 「제7회 한중경제포럼자료집」, KIEP 북경사무소, 2007.12.20, p.7 등을 참조하여 정리함.

외자물류기업과 중국물류기업의 주고객은 각각 외자기업과 중국기업이라는 2중적 구조가 형성되었으며, 이는 외자물류기업의 중국진출로 나타난 것이 주요한 특징의 하나이다. 이러한 특징이 나타나게 된 것은 최근 중국수출의 50%, 수입의 60%를 차지하고 있는 외자기업의 원자재 수입, 제품수출을 위한 물류수요에 대해 주로 외자물류기업이 물류서비스를 제공하고 있기 때문이다.

〈표 8〉 내외자물류기업의 주요고객

구분	국유기업고객	민영기업고객	외자기업고객	기타고객	무응답	합계
외자물류기업	15.6%	11.1%	66.7%	6.7%	0.0%	100%
국유물류기업	36.0%	32.9%	24.4%	5.5%	1.2%	100%
민영물류기업	24.4%	43.8%	25.0%	4.4%	2.5%	100%

자료: 전게서, p.9.

외자물류기업의 중국진출은 초기에 연해 경제발전지역에 집중되어 있다는 특징을 보여주고 있다. 중국경제의 발전과 물류시장의 점진적 개방에 따라 외자물류기업은 중강삼각주, 장강삼각주, 환발해 등

3개 지역 중점도시의 네트워크를 구축하고 점차 내륙으로 발전하고 있는 형태를 보여주고 있다.²⁴⁾ 물류네트워크의 85.96%가 동부 연해지역에 집중되어 있는 양상인데 중부지역과 서부지역은 각각 8.78%, 5.26%로 아직 초보적인 상태라 할 수 있다.²⁵⁾ 중국의 WTO 가입조건에 따라 2005년 말까지 외국인투자 물류기업 소유권에 대한 제한이 철폐되어 시장개방이 확대됨에 따라 외자물류기업의 독자화 경향이 점점 뚜렷해지고 있다.

3. 한국기업의 중국진출현황과 시사점

중국에 이미 진출한 한국 물류기업들은 해운, 물류, 하역 등 분야에서 비교적 활발하게 활동하고 있는 해운분야에서는 한진해운과 장금상선이고 전문물류분야에서는 범한판토스, CJGLS, 현대택배, 대한통운, 글로비스 등이고 하역분야에서는 고려종합운수 등이다.

〈표 9〉 우리나라 물류기업의 중국진출 현황

구분	회사명	업종	지역	설립연도
외상 독자 기업	장금상선(중국)선무유한공사 長錦商船(中國)船務有限公司	해상운송	상하이 (上海)	2000
	차오양(다롄)종합물류유한공사 朝陽(大連)綜合物流有限公司	해상운송	랴오닝 (遼寧)	1994
	조양상선(중국)유한공사 朝陽商船(中國)有限公司	해상운송	랴오닝 (遼寧)	1995
	한진해운(중국)유한공사 韓進海運(中國)有限公司	교통운송	상하이 (上海)	1996
	진천국제페리항운(톈진)유한공사 津川國際客貨航運(天津)有限公司	해상운송	톈진 (天津)	1991
중외 합자 기업	다롄한통물류유한공사 大連韓通物流有限公司	하역/운송	랴오닝 (遼寧)	1996
	산둥한진해운유한공사 山東韓進海運有限公司	운송	산둥 (山東)	1993
	닝보중화젠화화공저장운수유한공사 寧波中化建韓華化工儲運有限公司	창고보관	저장 (浙江)	1995
	쓰보렌진국제화물운송유한공사 博聯進國際貨運有限公司	자동차운송	산둥 (山東)	1994
	장자강진지저장운송유한공사 張家港進極儲運有限公司	창고보관	장쑤 (江蘇)	1997
	산둥한진컨테이너운송유한공사 山東韓進集裝箱儲運有限公司	컨테이너운송	산둥 (山東)	1996
룽청다룡해운유한공사 榮成大龍海運有限公司	원양운송	산둥 (山東)	2000	

24) 鄒躍, “중국물류산업의 현황과 외자기업진출동향”, 「제7회 한중경제포럼자료집」, KIEP 북경사무소, 2007.12.20, pp.9-10.

25) 원동욱·조기영, 전계서, p.97.

	텐진진위운송유한공사 天進津宇運業有限公司	자동차운송	텐진 (天津)	1997
	상하이한진화물유한공사 上海韓進貨運有限公司	자동차운송	상하이 (上海)	1997
	화한(텐진)유한공사 華韓(天進)貨箱有限公司	창고보관	텐진 (天津)	1994
	허페이금호운수유한공사 合肥錦湖運輸有限公司	자동차운송	안후이 (安徽)	1997
	상하이교통대우고속운수업유한공사 上海交通大宇高速運業有限公司	자동차운송	상하이 (上海)	1997
	상하이인천국제페리유한공사 上海仁川國際速輪有限公司	해상운송	상하이 (上海)	1998
	우한한광고속도로운수유한공사 武漢漢光公路運輸有限公司	자동차운송	후베이 (湖北)	1996
중의 합작기업	상하이화싱컨테이너자동차운송유한공사 上海華興集裝箱汽車運輸有限公司	교통운송	상하이 (上海) 1994	1994

자료 : 원동욱조기영, “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”, 「정책연구」, 2006-13, 한국교통연구원, 2006, pp.116-117.

한·중간 물동량이 확대되면서 운송창고 관련 서비스업의 중국 진출이 활기를 띠고 있으며, 중국내의 계열사의 물류를 지원하기 위한 물류업체의 진출도 이루어지고 있다. 중국경제의 고도성장에 힘입어 물류분야의 발전 잠재력도 더욱 높아지고 있는데, 물류분야의 진출가능성을 탐색하고 진출 확대방안을 모색할 필요가 있다. 특히, 외국유수 물류기업의 중국시장에 진출함에 따라 경쟁이 심화되고 있으므로 중국 현지 로컬기업과의 제휴를 통한 효율적인 서비스 체제를 구축할 필요가 있다.

IV. 한국의 중국 물류시장의 진출전략

1. 진출방안검토

1) 중국 시장 진출유형²⁶⁾

기업의 해외진출 유형은 해외직접투자, 전략적 제휴, M&A, J/V(합작법인 설립) 등이 있으며, 이들 방식이 상호간 복잡하게 얽혀 있어 경계가 분명하지 않다. 해외진출 유형은 크게 해외직접투자(FDI)와

26) 최석범·이영관·장유식, “중국전자상거래 시장의 진출전략에 관한 연구”, 「전자무역연구」, 제6권 제2호, 중앙대학교 한국전자무역연구소, 2008.8.31, pp.158-160.

전략적 제휴로 구분할 수 있으며, 해외직접투자는 그린필드 투자(단독 또는 합작에 의한 신규 법인 설립), J/V(합작법인 설립), M&A(기존기업의 인수 및 합병) 등이 포함되며, J/V의 경우 일정 투자를 동반해 파트너 기업과 신규 법인을 설립한다는 측면에서 전략적 제휴의 범주에 포함되기도 한다. 단 모든 J/V가 전략적 제휴로 간주되는 것은 아니며, 그러기 위해서는 참여기업간 지속적, 적극적 협력관계 유지가 전제되어야 한다.

2) 적합한 진출유형

첫째로, 중국 내 한국 투자법인과 제휴하여 진출하는 방식이 적합하다. 현재 제조업과 유통업이 중국 시장에 진출하여 있기 때문에 이를 적극 활용할 필요가 있다. 중국내 한국투자기업들의 유통물류산업교류의 노하우를 적극적으로 활용하자는 것이다.

둘째로, 중국내의 운송물류사업권을 가진 업체와 합작하여 진출하는 유형이 적합하다. 이러한 업체들이 가지고 있는 사업권을 최대한 이용할 수 있다는 장점이 있다. 운송물류관련 인허가권은 국무원을 필두로 산하에 아주 많은 기관들이 가지고 있기 때문에 이러한 기관들로부터 초기부터 제휴 또는 업무 협력관계와 관련된 인허가가 상당히 어렵기 때문에 기존의 운송물류 운영기업과 합작하여 중국 시장에 진출을 도모하는 것이 바람직하다.

2. 진출시 고려사항

1) 중국정부의 입장과 정책 및 법률 고려

(1) WTO 가입과 운송물류 의무 이행사항 검토

① 합의내용

중국의 운송과 물류분야는 유통분야와 같이 WTO 가입 이전에는 엄격한 제한, 고비용, 국영기업에 의한 시장지배, 허용된 업무 제한 등의 특징이 있었다. 이 분야는 중국의 무역국, 교통부, 철도부, 대외무역경제합작부, 국가경제무역위원회, 중국민항 등 여러 정부기관이 관리하고 있었다. 그러나 중국은 운송물류분야 개방에 있어 WTO 가입 후 3~6년의 기간이 경과한 후 외자기업들이 자유롭게 창고, 도로화물운송, 철도화물운송 및 화물운송대리기업(freight forwarding companies)을 설립할 수 있도록 허용하기로 합의하였다. 화물운송주선서비스의 경우 WTO 가입 즉시 외자비율을 49%까지 허용하고, 2002년 12월에는 외자 다수지분을 허용하며, 2005년 12월까지 100% 외자기업을 허용하기로 합의하였다.

② 이행사항

이러한 합의에 따라 「외국인투자 도로운송업 관리규정(2001년 10월 21일)」, 「철도화물운송업에 대한

외국인투자 허가심사와 관리시행법), 「외국인투자 국제화물운수 대리기업 관리방법(2002년 1월 제정, 2003년 12월 개정)», 「외국인투자 물류기업 시범규정(2006년 6월 시행)」 등 관련 법규를 개정하거나 제정하여 도로, 철도, 국제선박운송업 및 물류업을 개방하였다. 운송과 물류분야의 개방에 대한 이행상황은 <표 10>과 같다. 대체로 중국의 운송 및 물류 관련 시장개방 약속은 2005년 12월을 기점으로 대부분 이행 완료한 것으로 평가된다.²⁷⁾

<표 10> 운송 및 물류 분야 개방내용

구분	주요 개방내용
도로운송	합자, 합작, 독자 형태의 기업설립 가능(도로화물 운송, 화물임대는 2004년 11월 이후, 화물 운송은 2005년 12월 11일 100% 외자 허용) 도로화물운송의 경영기간은 12년을 넘지 못함
철도운송	합자, 합작 형태의 기업설립 가능 외국 측 투자자의 지배주주권 허용(2004년 12월), (2007년 12월 11일 이전에 외자 100% 허용) 경영기간 제한 없음
국제화물 운송대리	합자, 합작 형태의 기업설립 가능 국제선박운송: 외국 측 지분 49%까지 허용 정기 및 비정기 국제해상운송: 외자 49%까지 허용 국제컨테이너 연합운송: 외자 100% 허용(2005년 12월 11일)
해상운송	해상운송은 △정기선(여객포함), 산적(散積), 비정기선(여객포함) 및 기타 국제 외항 운송업 허용, △등록회사는 중화인민공화국 국기 조건 하에서 영업 가능 합자 해상운수회사의 외국 측 지분율은 49%를 초과할 수 없음 해상운송통관서비스는 합자기업에 한해 허용하되 외국 다수지분 보유 허용함 해상운송대리서비스는 합자기업에 한해 허용하되 외국 측 지분율을 49%를 초과할 수 없음
물류기업	합자, 합작, 독자 형태의 물류기업 설립 가능(2005년 12월 이후 100% 외자 허용) 대상업무: 국제유통물류, 제3자 물류 업무 시범설립지역: 4대 직할시(북경, 상해, 천진, 중경), 심천 경제특구, 절강성, 광둥성, 강소성 설립기준: 등록자본 500만 달러 이상, 고정 영업장소 및 시설 확보
창고업	2004년 12월 이후 독자 자회사 설립 허용

자료: 관련법규를 저자가 정리함.

(2) 물류관련 외자기업 투자관련 규정정비

2002년 6월 중국 대외경제무역협약부는 “외상투자 물류기업 설립의 시범구역 제도 실시와 관련문제의 통지”를 개정하여 2002년 7월 20일부터 베이징, 텐진, 상하이, 충칭 4개 직할시와 저장, 장쑤, 광둥 3성, 그리고 선전경제특구를 외자물류기업의 시범구역으로 지정하였다. 시범구역에서는 홍콩, 대만 등

27) 양평섭·구은아, 「중국의 WTO 가입 5주년 결산-중국의 대외경제정책과 한중 관계 변화를 중심으로-」, 대외경제정책연구원, 2007, pp.137-138.

을 포함하여 외국인 투자자들이 합자나 합작방식으로 국제물류와 제3자물류업에 종사할 수 있도록 허용하였으며, 다국적기업을 적극적으로 유치하는 노력을 경주하였다.

외국물류기업의 제3자물류(3PL)업으로서의 진출이 가능해지면서 미국 FedEx사와 중국 텐진다티엔(天津大田)의 합작, 일본 미스이물산과 다중(大衆)그룹과의 제휴 등 외국물류기업의 진출이 본격화되었다. 또한 항만터미널 운영과 관련하여 외자기업의 항만건설과 운영에 대한 지분을 49% 이하로 제한하였던 것을 개선하여, 외자기업이 독자적으로 항만건설과 관리·운영에 참여할 수 있도록 보장하였다.

〈표 11〉 중국 정부의 외자기업에 대한 투자관련 규정

구분	주요 내용
기업형태	합자 또는 합작
대상업무	국제복합운송, 제3자물류
시범설립지역	베이징, 상하이, 텐진, 충칭과 선전경제특별구, 저장성, 장쑤성, 광둥성
설립기준	등록자본금 500만 달러 이상, 외국인투자자의 지분 49% 이하, 고정된 영업장소 및 시설 확보

자료 : 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안”, 『수은해외경제』, 한국수출입은행, 2005.3, p.22.

중국 국가발전개혁위원회는 2006년 11월 “외자유용 제11차 5개년계획”을 발표하여 외국인투자자와 외화차입 시 ‘양’에서 ‘질’로의 근본적인 전환을 촉진하고, 외자유용의 중점을 자금과 외환부족 보완에서 선진기술, 관리경험 도입과 고급인재 도입으로 전환하며, 생태계 건설, 환경보호, 자원·에너지 절약과 종합적 이용을 중시한다는 것을 발표하였다. 중국정부는 처음으로 외자도입정책에 대해 5개년 계획을 수립하였으며, 외국인직접투자는 산업구조 고도화, 에너지 절약, 환경보호 및 중서부 개발 등에 기여하는 방향으로 유도하고, 외채에 대해서는 효율성 제고 및 사후관리 강화 등에 역점을 둘 것임을 명시하였다.

그 내용으로 첫째, 외국자본 유치를 단순가공기업, 저부가가치 생산제조단계에서 R&D, 디자인, 현대식 물류 등 선진기술 영역으로 확대 발전시켜 중국이 세계 고부가가치상품의 제조기지가 될 수 있도록 추진할 계획이다. 둘째, 외자에 의한 특정 분야의 독과점현상을 막고, 중국 핵심기업인수에 대한 규제를 강화하는 등 경제주권과 관련되는 분야에 대해서는 심사를 강화할 방침이다. 셋째, 외국인투자 유치에 있어 고부가가치 농업, 농업기계 개발 및 제조, 전자정보, 자동차, 화학, 석유화학, 인프라(고속도로, 항만, 철도, 오수처리, 쓰레기처리), 금융(지방은행, 양로보험, 의료보험, 농업보험), 서비스업(정보통신, 관광, 물류, 컨설팅)에 대한 외국인투자를 장려하고 있다.

(3) 물류관련 주요정책

- ① 운수기업의 종합물류서비스 발전을 추진하기 위한 교통부의 의견

2001년 2월 28일에 교통부는 국제경험으로 볼 때 운수기업은 물류서비스의 주체 혹은 주요 제공자로서 물류서비스업을 종사하는데 경쟁우위와 유리한 조건을 지니고 있다. 도로운수, 수로운수, 항구 하역업체들이 현대물류업무를 전개하도록 유도하는 것이 교통운수업의 구조조정, 교통자원배치의 최적화, 교통운수업의 지속발전, 교통운수업의 경쟁력 제고, 국가경제 및 사회발전에 기여 등 분야에서 중요한 의미를 가지고 있다고 밝히고 있다. 이 의견에서는 물류서비스를 발전시키는 지도방침과 전체목표를 제시하고 있으며, 7가지 의견 즉, 중추건설 강화와 화물처리장과 운수보관시설의 발전, 다른 기업간 연합경영 추진과 종합우위 발휘, 복합운송과 문전간 서비스 발전 추진, 제3자 물류 서비스의 개발 격려, 항구의 유리한 조건 이용과 창고보관과 물류서비스 업무발전, 현대정보기술이용과 물류서비스 수준 제고, 적절한 개방원칙 준수와 개방의 질과 수준 유지를 제시하고 있다.

② 중국 현대물류업 발전의 가속화를 위한 의견

2001년 3월 2일에 발표된 이 의견에서는, 중국 현대물류 발전은 아직 시작 단계에 있어 선진국가와의 차이가 상당히 크지만 시장 잠재력과 발전전망이 매우 밝고 중국 현대물류 발전을 가속화시키는 것은 물류자원 배치의 최적화, 경제구조의 조정, 투자환경의 개선, 종합 국력 및 기업경쟁력의 강화, 그리고 경제운영, 품질 및 효율의 제고, 지속발전 전략의 실현, 중국경제 및 경제성장 방식의 근본적인 변화에 매우 중요한 의미를 가지고 있다고 밝히고 있다.

이 의견에서는 현대물류발전의 지도방침과 전체목표를 설정하고 있으며, 7가지 의견 즉, 현대물류서비스 시장의 육성, 현대물류발전의 거시적 환경의 조성, 정보기술보급과 과학기술의 혁신과 표준화 추구, 대외개방 속도의 가속화와 해외 선진경험의 습득, 인재육성강화와 산학연의 결합 촉진, 현대물류발전의 수요에 부합하는 연구와 탐색의 심화를 제시하고 있다.

③ 중국 컨테이너 운수발전의 가속화 의견

2002년 4월 10일에 발표된 이 의견은 8가지 즉, 효율적이고 통일적인 관리와 조화로운 업무체계의 건립, 컨테이너 운송정책 법규체제의 점차적인 완비, 컨테이너 운송시장질서의 규범화, 항구의 검사효율성 제고와 항구 서비스 환경개선, 컨테이너 복합운송의 연합발전 추진, 국내무역 컨테이너 운송의 신속한 발전 추진, 합리적인 컨테이너 운송 기초시설의 건립, 컨테이너 운송지원 정보시스템의 건설 강화를 제시하고 있다.

④ 종합정책: “현대 물류산업 발전을 촉진하는 것에 관한 의견”(關於促進我國現代物流業發展的意見)

이 의견은 중국 물류산업의 기본정책을 담고 있는데, 2004년 8월 5일, 국가발전개혁위원회, 상무부, 공안부, 철도부, 교통부, 해관총서, 세무총국, 민항총국, 공상총국 등 9개 관련부처에 의해 제정되었다. 이 의견에서는 시장환경 개선, 시행사항, 기초사업, 조직 및 협조 등 4개 부분에 대한 규범이 제정되었으며, 이 의견에 따라 물류산업의 육성을 위한 부처간 협력 메커니즘으로서 ‘전국 현대물류 업

무부처간 연석회의'(全國現代物流工作部際聯席會議)가 개최되었다.

⑤ 최근의 주요 물류관련 정책

최근의 중국 정부가 발표한 물류관련 정책을 요약하면 다음과 같다.²⁹⁾

<표 12> 중국 정부의 최근 물류관련 정책

년도	정부부처	정책
2005	교통부	'국가고속도로망계획' 발표
2005.5	교통부	첫 번째 지역교통계획으로서 '창장삼각주 현대적 도로수로교통계획 강요' 발표
2005.6	교통부	'주장삼각주 고등항로 네트워크 발전계획' 발표
2005.8	교통부	'전국 농촌도로 건설계획' 발표
2006.9	교통부	'전국 연해지역 항만배치 계획' 발표
2007.8	교통부	'국가도로 운송거점 배치계획' 발표
2007.12	국가발전개혁위원회	'제11차 5개년 종합교통체계 발전계획' 발표
2009.2	국무원	'10대산업진흥계획' 발표(물류포함)

자료 : 최석범, “중국 물류관련법제의 문제점과 해결방안”, 「하계공동학술발표대회논문집-녹색성장시대의 재래시장 활성화전략」, 한국물류학회·한국유통정보학회, 2009.6, p.73.

2) 중국시장의 분할성

(1) 시장분할의 원인

중국의 내수시장은 단일화된 하나의 시장이라기 보다는 지역별로 분할된 분할시장의 특성을 지니고 있는데, 이러한 특성이 중국의 물류 발전에 걸림돌이 되고 있다.³⁰⁾ 이러한 중국시장의 분할원인으로는 첫째, 지역적으로 광활한 중국경제에서의 분권화, 둘째, 재정정책의 변화, 셋째, 낙후된 통신·수송시스템, 넷째, 유통에 대한 인식 등으로 요약될 수 있다.³¹⁾

(2) 시장분할과 물류

물류시장이 활성화되면서 물류시장의 분할은 더욱 이슈화될 것으로 예측된다. 중국의 광활한 지역적

28) 전경련 중국산업연구센터, “중국 물류산업의 정책방향”, 「중국산업정보」, 총48호, 2005.10.27, p.1.
 29) 최석범, “중국 물류관련법제의 문제점과 해결방안”, 「하계공동학술발표대회논문집-녹색성장시대의 재래시장 활성화전략」, 한국물류학회·한국유통정보학회, 2009.6, p.73.
 30) 최석범·이영찬·장유식, 전개서, pp.162-163.
 31) 성시일, “중국의 시장분할과 전자상거래의 역할”, 「한중사회과학연구」, 제4권 제1호, 한중사회과학학회, 2004, p.22.

특징으로 인하여 항공물류의 발전과 기타운송수단의 고속화를 도모하더라도 중국 전역을 담당할 수 있는 시간적 제약 때문에 일정한 지역적 경계를 두고 각성의 주요도시와 위성도시를 중심으로 하는 도시물류, 광역물류 등으로 발전할 수 밖에 없을 것으로 판단되므로 물류시장도 시장분할의 특성을 그대로 유지할 수 밖에 없을 것으로 판단된다. 이러한 시장분할적 관점에서 통신과 물류인프라가 확충되면 그 지리적 범위가 확대될 수 있으나 관련 인프라가 정비되지 않는 물리적 배송시간이 고려된 물류 시장에서의 시장분할이 유지될 것으로 판단된다.

3) 한국물류산업의 중국 물류시장 진출 SWOT분석

중국 물류시장은 한국 물류기업에게 불리한 제도적 규제와 제한들로 인한 약점과 위협요인이 있고, 중국 물류시장에 진출하기에 유리한 우리기업의 강점과 기회요인도 존재하고 있기 때문에 강점과 기회요인을 최대한 활용하고 약점과 위협요인에 대해서는 사전에 충분한 대비책을 강구할 필요가 있다.

〈표 13〉 한국 물류산업의 중국진출 SWOT

강점(S)	약점(W)
국내외 경쟁과 경험을 통한 물류기업의 경쟁력 제고 종합물류기업 인증제 도입으로 인증된 종합물류서비스의 제공 물류정보시스템기반의 IT서비스 능력보유 지리적 인접성	중국 현지 시장정보 부족 글로벌 물류네트워크 미비 중국 현지 물동량 확보의 어려움 낮은 브랜드 이미지와 국가 이미지
기회(O)	위협(T)
동북아권 물동량증가 및 중국물동량의 증가 개방으로 인한 중국 내수시장의 확대 다수의 기진출제조업체와 유통업체가 존재	외국물류업체의 중국시장 참가로 경쟁증가 법·제도적 불확실성 환위험 및 투자자금 회수의 불확실성 인프라 미비와 초기진출비용의 과다

3. 진출전략수립

1) 중국물류기업의 전략에 따른 대응전략강구

글로벌 기업의 중국진출이 본격화되고 있는 상황에서 중국 국내의 물류기업의 대응전략은 연합전략, 방어전략, 해외진출전략으로 나누어지는데,³²⁾ 이러한 전략에 대한 대응전략을 수립할 필요가 있다.

32) 원동욱·조기영, 전게서, pp.112-114.

<표 14> 글로벌 기업의 중국진출에 따른 중국 국내물류기업의 전략에 대한 대응전략

구분	중국기업의 전략	한국기업의 대응전략
연합 전략	<ul style="list-style-type: none"> - 기업의 독립성을 포기하고 다국적 기업의 유기적 구성부분이 되어 해외기업의 선진기술과 관리노하우를 습득하여 발전 모색 - 독립성을 유지하면서 다국적 물류기업의 가치사슬중에 운송, 보관, 하역, 포장, 유통가공, 배송, 정보처리 등 한 부분을 담당 하면서 다국적기업의 외부에서 공존을 모색 - 글로벌기업의 경우 중국 항만, 철도, 도로, 창고, 포워딩 등의 차. 원에서 중국의 합작 파트너를 모색 	<ul style="list-style-type: none"> - 한국의 글로벌물류기업의 중국 중소물류기업에 대한 기술 및 노하우전수를 통한 시장접근 전략 - 물류의 일부 기능을 전담할 수 있는 중국물류기업과의 연계를 모색
방어 전략	<ul style="list-style-type: none"> - 외국물류기업에 대하여 경쟁력을 가지고 있는 대형 물류기업이 선택하는 전략 - 물류협력을 기초로 전략적 동맹을 결성하여 각종협약과 계약을 통해 리스크분담이나 이익공유의 분산적 네트워크 조직을 결성 	<ul style="list-style-type: none"> - 한국에서의 전략적 제휴를 통하여 반대급부로서 중국에서의 상응하는 전략적 제휴 - 중국기업과 전략적 제휴를 체결한 글로벌기업과의 연계
해외 진출 전략	<ul style="list-style-type: none"> - 국제시장에서 브랜드지명도를 확보하기 위해 해외물류시장 개척하는 전략 - Cosco는 2003년에 PSA와의 계약을 통해 해외항만에 투자하였고 벨기에 앤트워프 컨테이너 터미널에도 투자 	<ul style="list-style-type: none"> - 해외진출전략을 수립하지 않은 업체에 대한 접근 필요

2) 물류기능별 중국시장 진출전략

중국 물류시장은 아주 거대한 시장이기 때문에 중국 전역을 대상으로 하는 물류서비스를 제공하기 위해 중국에 진출하는 것은 사실상 불가능하기 때문에 우선 물류기능별 그리고 운송영역별로 중국시장에 진출하는 것이 바람직하다. 중국물류기업들의 취약점을 분석하고 중국진출 다국적물류기업들의 애로사항 등을 파악하여 한국물류기업들이 강점을 최대한 살려 경쟁우위를 가지고 있는 기업들이 경쟁력이 발휘할 수 있는 물류영역에 진출하는 것이 바람직하다. 그 대표적인 분야가 물류정보분야가 될 것으로 예측된다.

<표 15> 물류기능별 중국시장 진출전략

구분	중국의 상황(외국인투자 등)	대기업의 전략	중소기업의 전략
운송	외국인 투자가 어느정도 이루어지고 있음 비교적 양호한 인프라구축	항공, 해상, 철도운송에 치중하여 진출	도로운송에 치중하여 성시의 광역권 시장에 진출
창고 보관	외국인 투자가 어느 정도 이루어지고 있음 첨단시설의 절대적 부족	공항근처에 저운창고 등 첨단 시설을 구비한 창고업 진출	성시의 주요물류거점별 창고업 진출
배송	외국인 투자가 많이 이루어지고 있음 제3자 물류서비스가 제공	제3자 물류 특화서비스	틈새시장을 겨냥한 특화서비스

포장 유통 가공	외국인투자가 거의 이루어지고 있지 않음 체계적인 포장 유통가공업 부재	항공, 해상, 철도 운송거점별 포장 유통가공업 진출	주요 물류거점별 포장 유통가공업 진출
하역	외국인투자가 거의 이루어지고 있지 않음 첨단 하역장비구비 미흡	항공, 해상, 철도 운송거점별 하역업 진출	주요 물류거점별 하역업 진출
물류 정보	외국인투자가 거의 이루어지고 있지 않음 물류정보에 대한 인프라 구축 미흡	국가 물류정보시스템 및 대기업 물류정보시스템 구축	중소기업에 적합한 물류정보시스템 구축

3) 중국관련 정보의 효율적인 수집과 활용

중국의 물류시장에 진출하기 위해서는 중국물류관련 정보를 제대로 수집하여 진출전략수립시 효율적으로 활용할 수 있어야 한다.

첫째, 진출하는 지역의 물류인프라 현황과 외자기업에 대한 세제인센티브 등을 수집할 필요가 있다. 지역별로 물류 인프라 구축현황에서 큰 차이가 있기 때문에 물류지역의 배후지역 환경, 산업구조 등을 면밀히 검토하여야 한다. 그리고 지역별 성, 시에 따라 물류관련 인허가제도도 다르기 때문에 그에 대한 내용도 세밀히 검토할 필요가 있다.

둘째, 보세물류원구관련 정보수집과 활용가능성을 검토할 필요가 있다. 보세물류원구는 보세구역과 물류기능이 복합된 자유무역지대 건설을 목표로 하기 때문에 항만과 근접하여 있고, 신속한 통관수속 등의 장점이 있기 때문에 보세물류원구를 효율적으로 활용하는 경우 물류비용절감과 시간도 절감할 수 있다.

셋째, 중국의 물류관련법률에 대한 정보수집과 그에 대한 충분한 검토가 선행되어야 한다. 중국에서는 물류관련업종에 따라 그 인허가 기준이 다르고 성시에 따라서 달리 적용되고 있기 때문에 이에 대한 충분한 정보가 수집되어야 한다. 특히 진출하고자 하는 지역의 물류관련 규정을 충분히 숙지하고 있어야 한다. 그리고 해당지역의 정부관료들의 외자기업에 대한 태도나 성향도 파악하고 있어야 한다.

넷째, 중국진출 외자기업과 중국물류기업의 현황에 관한 정보수집과 효율적인 활용을 도모하여야 한다. 장래에 진출할 경우 경쟁상대가 되는 기업들에 대한 정보수집을 통해 틈새시장을 도모할 필요가 있다.

4) 중국내에서의 적절한 파트너의 선정

중국 물류시장 선점의 효과를 최대한 거두기 위해서는 물류 인프라와 밀접한 연관이 있는 운송, 하역, 보관, 물류정보 등과 관련된 업체들에 치중하여 1차 중국 파트너, 2차 외국자본(다국적 기업)과 제휴하여 중국 물류시장을 공략하는 것이 바람직하다. 1차적으로 중국파트너를 얼마나 잘 선정하고 유기적인 협력

관계를 형성하는가 하는 것이 사업성공에 관건이 되기 때문에 매우 신중하게 접근하여야 한다.

5) 중국진출 한국기업망의 적극적인 활용

중국 내에 개설되어 있는 한국의 제조업 유관단체를 활용하는 것이다. 현재 중국에 진출(사무소, 투자 법인)한 한국의 제조업체의 수가 상당히 많기 때문에 먼저 진입한 업체들과 제조업관련 단체의 도움으로 중국 물류시장을 진입하는 것은 그들의 경험과 조직적인 지원을 받는다는 측면에서 매우 유리할 것이다.

6) 판시를 활용한 정부관계자의 사전조율작업

중국에서는 무시할 수 없는 것이 바로 판시이기 때문에 한국의 물류업체가 중국 시장에 진출하기 위해서는 관련 정부기관에서의 인허가와 관련된 많은 업무를 수행하여야 하고, 관련 법률에 의하여 진입장벽이 형성되어 있는 것이 현실이다. 따라서 진출유형과 사전준비작업이 완료됨과 동시에 현지 파트너의 도움이나 물류관련 협회와 기관의 한국측 관계자를 통한 중국의 정부인사와의 충분한 접촉과 사전교감을 통하여 우호적인 분위기를 형성하고 지속적인 판시를 유지할 필요성이 있다.

중국은 물류와 관련된 아주 많은 법률과 규정 및 규제를 지속적으로 제정하여 왔지만, 그 적용에서는 엄격하게 적용되지 않고 있다. 중국에서의 물류 사업을 추진하고, 문제점을 해결하기 위해 정부의 관리와 지속적으로 접촉하여야 한다. 일반적으로 중국에서의 법률 및 규정은 추상적으로 기술되어 있고 그 해석에 있어서도 자의적으로 해석되어 집행기관의 재량권이 행사되는 것이 일반적이다. 따라서 법률의 엄격한 적용보다는 개인적인 관계가 보다 중요시 하는 경우가 많다.³³⁾

일반적으로 정부 관리들과의 좋은 관계를 가지고 있을 때 법률이나 규제에 의한 진입장벽이 존재하는 산업에 보다 용이하게 진출할 수 있고, 제한된 시장영역에 진출하거나 생산요소(최소한 원자재, 자본조달)를 확보하는 것도 용이하다. 따라서 중국의 정부 관리들과 좋은 판시를 가지고 있는 기업이 성공을 거둘 가능성이 많아진다고 볼 수 있다.

V. 결 론

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 집중적인 물류정책

33) 이창훈·서민교, “중국비즈니스에서 판시의 역할과 시사점”, 『국제상학』, 제22권 제2호, 한국국제상학회, 2007.3, p.250.

의 수행으로 지속적으로 개선될 가능성이 많다.

중국물류기업은 전통물류기업, 신흥물류기업, 외국물류기업, 자회사 물류기업으로 구분되고 있는데 중국물류산업은 이러한 전통물류기업과 외국물류기업간의 경쟁하는 구도로 이루어지고 있다. 특히, 중국 물류시장은 중국내 화주기업의 자가물류가 중심을 이루고 있기 때문에 외자계 주요화주기업들이 외국물류기업의 주요한 고객으로 등장하고 있는 실정이다.

중국 물류시장에서는 DHL, UPS, TNT 등 많은 글로벌 물류기업들이 진출하여 있고, 한국기업들로서는 범한판토스, 한진행운, 장금상선, 현대택배, 글로비스 등이 진출하여 있는 상황이다.

우선 한국물류기업들이 중국시장에 진출하기 위해 고려할 사항으로 첫째, 중국 정부의 입장과 정책, 법률 등을 고려하여야 한다. 둘째, 중국시장의 분할성인데 중국의 내수시장이 지역별로 분할된 시장특성을 보이고 있다는 점을 고려하여야 한다. 셋째, 한국물류산업의 중국물류시장 진출 SWOT분석이 이루어져야 한다.

중국물류시장의 진출전략으로서 첫째, 중국물류기업의 전략에 따른 대응전략을 강구하여야 한다. 둘째, 물류기능별 중국시장 진출전략을 수립하여야 한다. 셋째, 중국관련 정보의 효율적인 수집과 활용을 도모하여야 한다. 넷째, 중국내에서의 적절한 파트너를 선정하여야 한다. 다섯째, 중국에 진출한 한국기업망을 적극적으로 활용하여야 한다. 여섯째, 판시를 활용한 정부관계자의 사전조율작업을 수행하여야 한다.

참 고 문 헌

- 곽희영, “중국 물류산업의 현황과 발전과제”, 「KIET 산업경제」, 한국산업연구원, 2006.
- 국제물류지원단, “2006년 중국 100대 물류기업 현황분석”, 2007.1.
- 김미득, “국내 포워딩업체 중국진출 현황”, 해사프레스, 2003.
- 문희철·문화형정, “한·중 제3자물류 활용실태 분석”, 「국제상학」, 제22권 제4호, 한국국제상학회, 2007.
- 박병인·배종욱·김창현·신승식, “중국 동북3성의 물류현황 및 시사점”, 「한국항만경제학회지」, 제23집 제2호, 한국항만경제학회, 2007.
- 박태원, “중국의 WTO가입에 따른 물류정책 변화와 물류시장 전망”, 「월간해양수산」, 제208권, 한국해양수산개발원, 2002.
- 백종실, “국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출방안”, 「해양정책연구」, 제18권 제2호, 한국해양수산개발원, 2003.
- 성시일, “중국의 시장분할과 전자상거래의 역할”, 「한중사회과학연구」, 제4권 제1호, 한중사회과학학회,

- 2004.
- 신광하·서수완·박영태, “한국 물류기업의 중국시장 진출방안에 관한 제언”, 「국제지역연구」, 제9권 제2호, 국제지역학회, 2006.
- 양평섭·구은아, 「중국의 WTO 가입 5주년 결산-중국의 대외경제정책과 한-중 관계 변화를 중심으로-」, 대외경제정책연구원, 2007.
- 鄒 躍, “중국물류산업의 현황과 외자기업진출동향”, 「제7회 한중경제포럼자료집」, KIEP 북경사무소, 2007.12.20.
- 원동욱·조기영, “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”, 「정책연구」, 2006-13, 한국교통연구원, 2006.
- 이상훈·김태승·강승우, “한-중 지역간 물류협력방안에 관한 연구-경기와 산동성을 중심으로”, 「유통정보학회지」, 제9권 제2호, 한국유통정보학회, 2006.
- 이성우, “중국 경제성장에 따른 물류기업 동향과 전망”, 「월간해양수산」, 제271권, 한국해양수산개발원, 2007.
- 이성우·김홍매, “중국의 기업정책 변화에 따른 물류시장 영향”, 「해양정책연구」, 제22권 제1호, 한국해양수산개발원, 2007.
- 이종원, “중국의 항만 물류집중화에 관한 연구 -상하이항과 장강을 중심으로-”, 「한국항만경제학회지」, 제31집 제3호, 한국항만경제학회, 2007.
- 이창훈·서민교, “중국비즈니스에서 판시의 역할과 시사점”, 「국제상학」, 제22권 제2호, 한국국제상학회, 2007.3.
- 이춘의·김기평·김의천·김석민·최현주, “중국 물류시장 진출을 위한 물류전문인력 양성방안에 관한 연구”, 「지역발전연구」, 제11권 제2호, 조선대학교 지역사회발전연구원, 2006.
- 이충배·방희석·이정민·박근식·박선영, “한-중 물류협력에 관한 연구”, 「국제상학」, 제22권 제4호, 한국국제상학회, 2007.
- 이태형·소경숙, “중국의 물류인프라와 시스템”, 「정책연구」, 2001-8, 교통개발연구원, 2001.
- 장동식·여택동, “중국의 지방보호와 시장분할에 관한 소고”, 「무역학회지」, 제29권 제6호, 한국무역학회, 2004.12.
- 전경련 중국산업연구센터, “중국 물류산업의 정책방향”, 「중국산업정보」, 총48호, 2005.10.27.
- 조규진·황일영, “중국 물류네트워크의 정책 및 실태에 관한 연구”, 「국제통상연구」, 제7권 제2호, 국제통상학회, 2003.
- 최석범·박경희, “중국 제3자물류의 문제점에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제25집 제1호, 한국항만경제학회, 2009.3.
- 최석범·이영찬, “중국물류현황과 문제점에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2009.

- 최석범·이영찬·장유식, “중국전자상거래 시장의 진출전략에 관한 연구”, 「전자무역연구」, 제6권 제2호, 중앙대학교 한국전자무역연구소, 2008.8.31.
- 최석범, “중국 물류관련법제의 문제점과 해결방안”, 「하계공동학술발표대회논문집-녹색성장시대의 재래시장 활성화전략」, 한국물류학회·한국유통정보학회, 2009.6.
- 최용록, “중국 물류정책의 타당성 분석과 한국기업의 대응방안”, 「물류학회지」, 제16권 제2호, 한국물류학회, 2006.
- 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안”, 「수은해외경제」, 한국수출입은행, 2005.3.
- 한국무역협회 국제물류지원단, 「중국의 물류시장」, 2006.3.
- 日通總合研究所(編), 「中國物流の基礎知識」, 大成出版社, 2004.
- 國家發展和改革委員會經濟運行局, 「中國現代物流發展報告(2006年)」, 机械工业出版社, 2006. 國家發展和改革委員會經濟運行局, 「中國現代物流發展報告(2007年)」, 机械工业出版社, 2007.8.
- 丁俊發, 「中國物流」, 中國物資出版社, 2001.
- 中國國家統計局編, 「中國經濟統計年鑑」, 2007.
- 中國物資購買聯合會, 「中國物流發展報告 2005-2006」, 中國物資出版社, 2006.
- 中国物流与采购联合会編, 「中国物流年鉴 2007」, 中国物资出版社, 2007.
- 中国物流与采购联合会編, 「中国物流年鉴 2008」, 中国物资出版社, 2008.
- 陆嵐, “中国的物流市场与企业物流战略”, 南开大学现代物流研究中心, 2006.
- Goh, Markand Charlene Ling, “Logistics Development in China,” *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.33, No.10, 2003.
- UPS, “UPS and China: Your Ticket to a Growing Market,” 2005.
- Yam, R. C. M and E. P. Y. Tang, “Transportation Systems in Hong Kong and Southern China: a Manufacturing Industries Perspective,” *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.26, No.10, 1996.