

한중경제포럼

제06-04호 2006년 7월 7일

중국 물류업 발전 현황과 전망)

1. 물류의 정의

- 물류는 고객의 수요를 만족시키기 위해 운송, 보관, 배송 등의 과정을 거쳐 원자재, 반제품 및 완제품과 관련된 정보를 제품의 생산자로부터 고객에게 전달하는 모든 활동을 의미함.
- 제품의 운송, 창고저장, 포장, 하역, 유통가공과 이와 관련된 정보 등이 물류구조를 형성하는 요소임.
- 고객 서비스, 수요 예측, 오더처리, 배송, 화물저장 통제, 운수, 창고관리, 저장장소의 배분과 선택, 운반하역, 포장 등이 물류활동의 구체적 내용이라고 할 수 있음.

2. 중국 물류업의 시기별 발전 과정

- 1949년부터 현재까지 중국 물류업은 다음과 같은 3단계 과정을 거쳐 발전함.

1) 본 자료는 清华大学物流工程企业合作中心 王贝佩 주임(1985~2002년 大通 국제운수 유한공사 집행이사 겸 총재 역임)이 2006년 6월 15일 대외경제정책연구원(KIEP) 북경사무소 주최 한·중경제포럼에서 발표한 <중국의 물류업 발전과 전망>과 질의·응답 내용을 정리한 것임.

<표 1> 중국 물류업의 시기별 발전

	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 공급판매합작총사, 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(无锡), 스자좡(石家庄), 선양(沈阳)을 물류 시범지로 선정 · 계획경제로부터 시장경제체제로 전환되고 인민생활이 온포단계로부터 소강단계로 발전하는 시기임. · 이러한 변화에 발맞춰 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.

3. 중국 물류업 발전과정의 특징

가. 개혁개방: 물류업 발전의 추진동력

□ 개혁개방을 계기로 도입된 외자는 중국 현대 물류업을 크게 발전시킨 동력으로 작용함.

- 특히 연해지역의 주강삼각주, 장강삼각주와 환발해 지역은 슈퍼마켓, 가전제품, 의약, 담배, 가전기계, 정제유, 자동차, 교통운수, 수출입무역, 우편, 창고저장 등의 업종에서 현대 물류업 발전의 토대를 마련함.
- 중국정부는 개혁개방을 계기로 국유기업을 여러 가지 소유제 형식으로 개편한 후 시장경쟁력을 제고하기 위해 공급구조를 최적화하고 물류비용 절감을 중요한 정책과제로 인식.

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

- 세계 500대 기업이 2005년까지 중국에서 4,365개의 프로젝트를 실행하였는데 그 가운데 93.8%가 연해지역의 12개 성, 시에 집중됨.

□ 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 있음.

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

나. 경제발전과 물류업

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

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

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

- 최근 20년간 세계 컨테이너 운송량이 연평균 8.6% 증가한데 반해, 중국은 최근 18년 동안 꾸준히 25%의 운송량 증가율을 보임으로써 2003년부터 3년간 표준 컨테이너 유동량에서 세계 제1위의 자리를 고수함.

다. 제3자 물류기업의 발전

□ 미국 Mercer 컨설팅과 중국 물류와 구매연합회(中国物流与采购联合会)의 조사에 따르면 중국에서 제3자 물류기업이 빠른 속도로 성장하고 있음.

- 2000년 300억 위안에 그쳤던 제3자 물류의 영업액은 2004년에 1,000억 위안을 초과하였으며 2003~2005년 기간 동안 제3자 물류는 연평균 25%의 성장세를 시현함.

라. 중국정부의 적극적인 지원

- 중국정부는 경제발전에 따른 물류수요 증가에 적절히 부응하기 위해 물류 인프라시설에 대한 투자를 확대하고 물류업 발전을 주요 정책의 하나로 적극 추진하고 있음.
 - 중국정부는 개혁개방 이후 이미 2조 위안을 투입함. 1991~2002년 국유 물류업종 고정자산 투자액은 325.8억 위안에서 3,568.3억 위안으로 연평균 24.3%의 신장률을 보임.
 - 2001~2005년 중국정부의 물류 인프라시설에 대한 투자는 8,800억 위안에 달함. 그 결과 항만시설이 크게 개선되었으며 철도, 자동차, 선박 수송능력의 대형화, 전문화가 가속화됨.
- 중국정부는 물류업 관련 부(部), 위(委)를 통해 물류업 발전을 강력히 추진하고 있음.
 - 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 있음.
 - 중국정부는 물류업을 이미 “10.5”계획에 포함시켰으며, 국가발개위를 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 발표함.
 - 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 조정함.
 - 또한 각 성, 시정부는 각각 물류계획을 제정하고 관련 정책을 출범시킴.

4. 중국 물류업의 현황 분석 결과

가. 사회물류수요의 급성장

□ 1991~2005년 사회물류총액²⁾은 3조 위안에서 48조 위안으로 16배 늘어나 같은 시기 GDP의 연평균 성장속도를 훨씬 상회하는 증가세를 시현함.

- 2005년 사회물류총액은 전년 대비 25.2% 증가한 48.1조 위안을 기록.

- 2004년 기준 사회물류총액에서 공업품 물류총액이 차지한 비중은 84.6%(32.5 조 위안)에 달함.

<표 2> 중국 사회물류총액 성장 추이

년도	사회물류 총액(억 위안)	성장률(%)
1991	30221	
1992	39088	29.3
1993	54315	39.0
1994	79237	45.9
1995	101975	28.7
1996	110288	8.2
1997	123665	12.1
1998	128732	4.1
1999	138954	7.9
2000	170561	22.7
2001	194513	14.0
2002	232583	19.6
2003	295488	27.0
2004	383829	29.9
2005	481000	25.2

□ 최근 중국의 통계치를 분석해 본 결과 GDP가 1% 포인트 성장할 때마다 사회물류총액이 2.8% 포인트 증가한 것으로 나타남.

2) 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.

- 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 전망이다.

나. 사회물류지출액(社會物流總成本)³⁾

- GDP 규모가 커질수록 물류에 대한 지출이 늘어나기 때문에 중국의 사회물류지출액은 지속적인 증가세를 보임.
 - 1991~2002년 중국 사회물류지출액은 연평균 14%의 증가율을 기록하며 5,182억 위안에서 2.2조 위안으로 늘어남.
 - 사회물류지출 구성별 비중을 보면 운송지출이 52.6%, 보관지출이 31.8%, 관리지출이 15.6%를 차지함.
- GDP 대비 사회물류지출액의 비중은 점차 감소추세를 보이고 있으나 선진국에 비해 여전히 높은 편임.
 - 중국 GDP 대비 사회물류지출액 비중은 1991년 24%, 2003년 21.4%, 2005년 21.3%로 다소 하락하였으나 선진국의 경우 대체로 10%내외인 점을 감안하면 아직도 약 두 배 정도 높은 수준임.
- 중국의 사회물류지출액이 선진국에 비해 높은 것은 조방형 물류운영, 전문화 부족 등으로 운송지출, 보관지출, 관리지출이 모두 높기 때문임.
 - 운송지출이 높은 것은 중국이 아직 종합운송체계를 형성하지 못하고 있음을 반영한 결과이며 운송장비 수준 또한 열악하기 때문임.
 - 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 특징상 창고저장률이 높고 유통성이 낮은 것도 보관지출을 높이는 원인임.

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

- 관리지출은 정부관리 및 기업관리 비용이 높기 때문인데 이는 물류표준화와 정보화 수준이 낮고 전문적인 인력 부족현상에서 비롯된 것이라 할 수 있음.

다. 물류부문에 대한 투자

- 물류부문에 대한 고정자산 투자가 급속 성장하였으나 투자규모가 아직 상대적으로 작고 물류 수요 성장에 충분히 따라가지 못하고 있음.
- 1991~2002년 국유 물류업 고정자산투자액은 325.8억 위안에서 3,568.3억 위안으로 약 10배(연평균 증가율 24.3%)늘어났으며 교통운수, 창고저장 시설, 화물포장과 운송 등을 포함한 물류인프라시설이 빠르게 발전함으로써 물류업 발전의 토대를 마련함.
- 그러나 물류부문의 고정자산투자 증가속도는 전체 사회고정자산투자 증가속도 보다 느리며 물류분야의 고정자산투자가 전사회 고정자산투자에서 차지하는 비중은 2003년 13.1%에 그침.
- 투자규모가 상대적으로 낮아 물류수요의 급속한 성장을 완전히 충족시키지 못할 뿐만 아니라 물류비용을 높이는 원인으로도 작용함.
- 물류 운영방식, 물류시설, 물류장비가 아직 낙후되어 있기 때문에 중국의 공업생산 중 물류활동이 차지하는 시간은 전체 생산과정의 90%내외에 이르고 있음(선진국의 경우는 40% 내외임).

5. 외국자본의 對중국 물류시장 진출 현황 및 전망

가. 중국 물류시장에 대한 외국 기업의 평가

- 중국의 WTO 가입 이후 McKinsey, Morgan Stanley, Accenture, Mercer Consulting 등 국제 유수의 컨설팅 기업들은 중국 물류업 현황 및 전망에 대한 심도 있는 조사·분석 보고서를 발표하고 이를 중국 물류시장에 진출하고자 하는 외자기업들에게 제공함.
- 이들의 보고서를 종합해 보면 중국 물류시장에 대해 다음과 같은 결론을 도출할 수 있음.

- 중국 물류시장은 그 규모가 매우 크며 아직 완전히 개발되지 않은 상태에 있음.
- 중국의 현대 물류업은 여전히 초급단계에 머물러 있어 인프라시설, 운영 방식 등이 낙후된 상태이며 이에 따라 물류 원가가 높고 효율성이 낮음.
- 물류업은 중국 경제발전을 추진하는 중요한 지주산업으로 성장할 것으로 기대되는데 향후 10년간 연평균 20%를 초과하는 성장률을 지속할 것으로 전망됨.
- 외국 물류업체들은 규모, 관리, 기술, 인력 등의 비교우위를 이용하여 가능한 한 조기에 중국 물류시장에 진입하는 것이 유리함.

나. 중외합자 물류업체 현황

- 다국적 물류업체들은 모두 중국 업체들과 합자의 형태로 중국 물류시장에 진출하였으며 중외 합자제조기업과 무역회사들을 주 고객 상대로 단기간내 급속히 성장함. 그 대표적인 예는 다음과 같음
 - 페덱스(FedEx)는 중국 따텐(大田)물류기업과 합작하여 따텐연방택배회사 설립
 - 미국 UPS와 중위엔(中远)물류
 - DHL은 중와이원(中外运)과 함께 중와이원둔호우(中外运敦豪) 설립
 - 일본 규슈 탁쿠빈(九川急便)과 북경 징친(京秦)실업 및 보리 (保利)그룹
 - 일본 NYK와 대련항구
 - 덴마크 Maersk와 청도항구, 상하이 와이고우초우(外高桥) 컨테이너 부두
 - American President Lines와 렌샹(联想)그룹이 함께 즈친메이지(志勤美集)과학기술 물류 설립
 - 네델란드 TNT와 상하이자동차그룹이 안지(安吉)TNT자동차물류회사 설립

- 일본 NYK와 중원(中远)해상운수회사가 중원르여우(中远日邮)자동차운수 유한회사 설립
- 독일 GEFECO와 천진 따텐(大田)
- 이밖에 중국 물류시장에 진입한 외국회사로는 일본 Express, 영국 EXEL, 싱가포르 NOL, 미국 Expeditors International, 미국 Panalpina 등이 있음.

다. 외국자본의 부문별 진출 현황

1) 국제 우편 운송

- 약 60여 개의 외국 항공사들이 이미 중국에서 국제 우편 운송 및 택배업에 진출하였는데 이들은 중국 국제 우편 운송의 약 65%를 차지하고 있음.

2) 항구 물류

- 현재 100여 개의 국제 해상운수회사가 중국내 항구에서 컨테이너 정기선 운항편을 개척함.
 - 이들은 정부의 차관을 이용한 간접투자나 직접투자로 항만시설 투자에도 참여하고 있는데 2005년 말 기준 외국기업이 참여한 항구 프로젝트는 42개이며, 총투자액 48.5억 달러 가운데 외국인투자는 32억 달러에 이룸.
 - 주요 투자자는 CSX월드 터미널, COSCO Pacific, P&O Nedlloyd, 홍콩 초상국 국제유한회사, 싱가포르 PSA, 덴마크 Maersk, 일본 NYK 등임.
 - 컨테이너 부두에 대한 투자는 다른 부문에 비해 투자 리스크가 상대적으로 낮고 정부 정책도 엄격하지 않아 외국업체들의 진출이 경쟁적으로 이루어지고 있음.

3) 물류장비 생산 투자

- 일본 다이후쿠(大福), 일본 무라타(村田), 일본 오카무라(岡村), 독일 지멘스 등은 자동차 창고설비 제조에 투자하였으며, 진열용품 업종, IT업종, 상자식 화물차 업종, 물류추적 기술장비업종, 자동인식과 검측 부문에 투자하는 외국기업들도 있음.

4) 중국 물류 인재 교육시장

- 현재 영국, 미국, 독일, 일본 등의 일부 물류업 단체와 대학은 이미 물류와 관계된 직업증서를 중국에 도입하기 시작하였으며, WTO는 중국 물류와 구매연합회와 합작으로 중국에서 ‘구입과 공급사슬관리 증서’를 보급하고 있음.

5) 물류컨설팅

- 중국의 일부 도시와 기업들의 요청에 의해 외국 컨설팅회사들이 물류계획에 대한 컨설팅에 참여하기도 함.
 - 외국컨설팅 회사는 현재 중국측과 합작으로 중외합자 물류컨설팅회사 혹은 공급사슬 컨설팅회사를 설립하여 생산기업과 유통기업에게 물류 컨설팅 서비스 제공을 고려하고 있음.

라. 향후 전망

- 지금까지 중국 물류업 현황분석을 종합해보면 중국의 물류업은 전체적으로 아직 낙후된 상태에 머물러 있어 선진국 수준과 20~30년의 격차를 보이고 있음.
- 그러나 중국 물류업 발전은 이미 초기단계를 지나 본격적인 발전단계에 진입하고 있으며, 비록 지역간, 업종간 불균형이 존재하지만 성장 여건이 비교적 양호하다고 할 수 있음.
- 따라서 향후 중국 물류업은 지금보다 한 단계 더 도약할 것으로 전망되며 외국자본의 진출도 보다 활발해질 것으로 보임.
- 2003년 7월 15일 우의(吳儀)부총리는 “2003년 다국적회사의 對中투자좌담회(跨国公司对华投资座谈会)”에서 중국 물류업의 발전 잠재력이 크며 다국적 기업의 중국진출의 경우 물류환경의 중요성이 점점 커지고 있다고 지적함.

〈질의·응답〉

질문 1:

사회물류총액, 사회물류지출액, 기업물류비용의 개념은 어떻게 구분할 수 있는가?

답변 1:

- 1) 사회물류총액: 공업품, 농산품, 수입화물, 재생자원 및 우정물류의 합계총액으로 특정 기간 동안 사회 물류 서비스를 통해 고객(최종 사용자)에게 배송된 전체 상품의 가치 총액을 의미함.
- 2) 사회물류지출액: 국민경제의 각 부문에서 물류에 사용된 총 지출액으로 운송, 보관, 하역, 운반, 포장, 유통가공, 배송, 정보처리 등 각 분야에 지출된 비용을 포함. 이는 화물의 운송지출, 보관지출, 관리지출로 구성됨.
- 3) 기업물류비용: 기업 제품의 포장, 하역, 저장, 유통가공, 배송, 정보처리 등 각 과정에 지출된 비용의 총합.

질문 2:

중국 물류 시장의 전체적인 발전 속도에 비해 제3자 물류의 발전이 상대적으로 더딘 원인은?

답변 2:

제3자 물류가 발전하기 위해서는 활발한 네트워크 구축, 인프라시설이 필요하며 여기에는 막대한 투자와 함께 전문 인력이 요구됨. 그러나 현재 중국은 제3자 물류 부문의 인력이 부족하며 제3자 물류에 대한 투자자도 많지 않은 실정임.

질문 3:

중국 기업들이 물류기능의 아웃소싱을 확대할 경우 물류 발전을 기대할 수 있으나 한편으로는 해고로 인한 실업문제를 야기할 가능성은 없는가?

답변 3:

현재 중국 기업의 직원들이 과거와는 달리 모두 사회 보험에 가입하고 있기 때문에 해고로 인한 기업의 부담이 줄어들었음. 또한 해고된 인력은 다른 직장을 구할 수가 있기 때문에 특별히 이로 인한 기업의 책임이 크지 않음.

질문 4:

현재 한국은 동북아물류중심을 건설하기 위하여 부산과 광양에 대규모 항구시설을 구축하고 있

는데 물류부문에서 한중 협력 방안이 있는가?

답변 4:

80년대 천진(天津)과 부산간 항로가 개통되어 부산항을 통해 화물을 세계 각지로 운송하였음. 앞으로도 이러한 운송 방식이 계속될 것인가는 향후 운송비용 및 시간이 어떻게 변화할 것인가에 달려 있음. 부산항을 경유하는 것과 직항이 경쟁을 할 때 시간상 비교우위를 갖기는 어려움. 따라서 물류의 경우 비용이 직항보다 낮아야만 한중협력의 여지가 있음.

질문 5:

상하이의 양산항(陽山港)과 한국의 부산항을 비교할 때 어떠한 우위가 있는가? 대련(大連)과 천진항구 개발이 부산항에 어떠한 영향을 미치는가?

답변 5:

양산항은 중국 내륙지역과 거리적으로 매우 가까우며 그동안 비용절감 조치를 통해 경쟁력을 향상시켰음. 대련과 천진항구 개발은 장기적인 계획으로 단기적으로는 부산항에 큰 영향을 미치지 못할 것임.

질문 6:

물류산업이 발전하기 위해서는 전국적으로 통일된 시장이 필요한데 중국이 통일된 시장을 형성하기 위한 조치에는 어떠한 것이 있는가?

답변 6:

최근 물류기업 허가 절차가 상당히 간편해지고 있음. 또한 외국기업과의 합작의 경우에 외국기업의 투자비율이 75%까지 달할 수 있도록 허용하고 있으며, 항구와 철도 등 인프라시설 분야의 외자기업 진입을 허가하고 있음. 지방보호주의의 문제는 이제 더 이상 중요하지 않다고 판단됨. 다만 문제는 적절한 물류인력을 어떻게 양성하는가라고 생각됨.