

중국 물류산업의 현황과 외자기업 진출 동향

2007년 제7회 한·중경제포럼

1. 주제 : 중국 물류산업의 발전과 변화
2. 일시 : 2007. 12. 20(목) 16:00~20:00
3. 발표자 : 북경 물자학원內 물류학원 우위에(鄔躍) 원장

1. 중국 물류업 발전 현황 및 특징

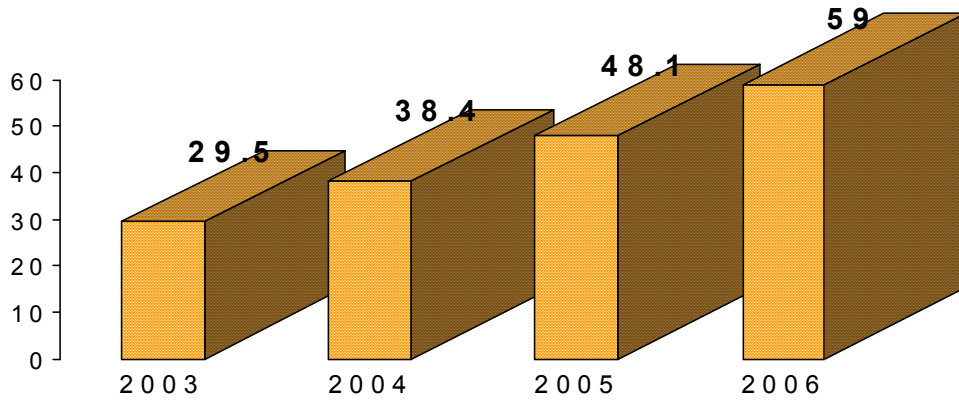
- 중국에서는 1980년대 말에야 진정한 의미의 물류업 개념이 도입되었으며, 중국 기업들은 1990년대 이후 본격적으로 물류산업에 대한 중요성을 인식하기 시작함.

가. 전사회물류총액(全社會物流總額)의 증가세

- 최근 중국경제 고성장과 대외교역의 확대에 힘입어 전사회물류총액 및 물류부가가치가 지속적인 증가세를 보이는 등 국민경제에서 차지하는 물류업의 비중이 커지고 있음.
- 전사회물류총액은 2003년 29.5조 위안에서 2006년 59조 위안으로 증가하였으며, 물류업 부가가치가 전체 서비스업 부가가치에서 차지하는 비중은 2002년 15.8%에서 2006년 17.1%로 증가

<그림 1> 중국 전사회물류총액 및 부가가치 증가 추이(2003~06년)

(단위: 조 위안)



전사회물류총액 (조)	29.5	38.4	48.1	59.0
전사회물류부가가치 (조)		8.9	9.7	10.9

나. 총운송량 및 운송수단별 화물 물동량 증가세 지속

- 2001년부터 중국의 화물운송총량과 각종 운송수단의 화물 물동량이 꾸준히 증가하고 있는 가운데 도로 운송이 가장 큰 비중을 차지하고 있음(<표 1> 참조).

<표 1> 주요 운송수단별 화물 물동량 추이(2001~06년)

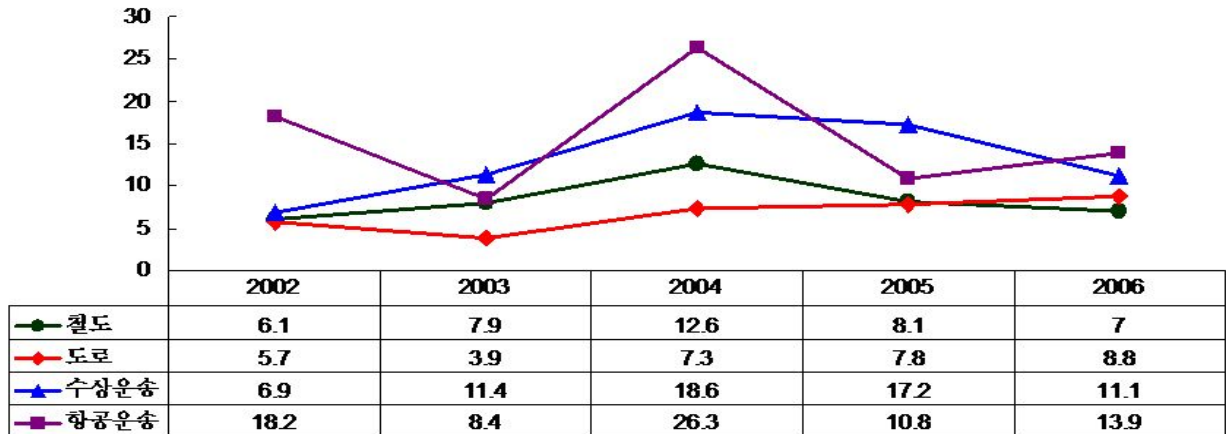
(단위: 만 톤)

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

- 운송수단별 화물 물동량 증가율 추이를 보면 2004년부터 도로운송의 증가율이 커지고 있는 반면, 다른 운송수단의 증가율은 둔화되는 추세를 보이고 있음. 단, 항공운송과 수상운송의 증가율은 비교적 높은 편임.

<그림 2> 주요 운송수단별 화물 물동량 증가율 추이(2002~06년)

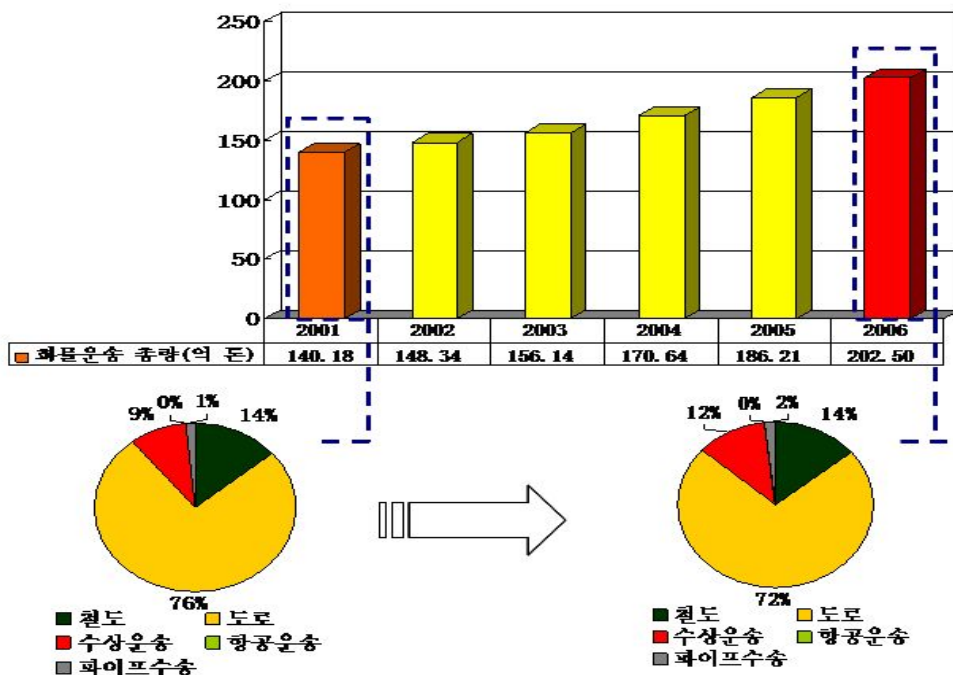
(단위: %)



다. 운송수단별 화물 물동량 비중: 도로운송이 최대 비중

□ 2001~06년 동안 화물운송총량에서 각 운송수단이 차지하는 화물 물동량 비중을 비교해 볼 때 도로운송이 여전히 가장 높은 지위를 차지하고 있으나 그 비중은 2001년 76%에서 2006년 72%로 감소

<그림 3> 운송수단별 화물 물동량 비중 비교

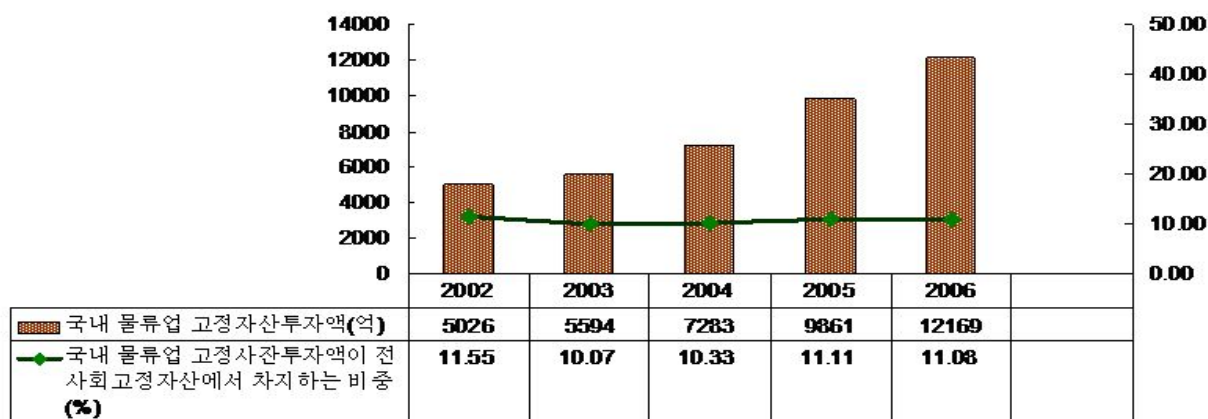


- 철도운송의 비중(14%)은 변화가 없었지만 중국의 넓은 국토면적을 감안할 때 도로운송에 비해 그 비중이 너무 낮고, 항공운송이 차지하는 화물 물동량 비중은 미미한 것으로 평가됨.

라. 물류산업 투자의 확대

- 지방정부의 주도로 물류단지 건설을 비롯한 물류 인프라시설 구축에 대규모 투자가 이루어진 결과 중국 내 물류업 고정자산 투자액은 2002년 5,026억 위안에서 2006년 1조 2,169억 위안으로 두 배 이상 증가함.
- 최근 중국의 도로망 확충, 철도선 연장 등을 포함한 인프라에 대한 투자가 늘어나고 있으며, 물류단지 건설에 대한 열기가 고조됨에 따라 외국자본이 물류단지 건설에 참여하는 사례도 나타남.
- 가령 북경시는 북경시의 11.5 계획에 따라 4개 물류단지를 건설하기로 결정하였는데, 이미 건설된 2개의 물류단지(순의구 탕주(天竺)의 항공물류단지, 통주구의 마취초(馬駒橋) 도로물류단지)외에 향후 량샹(良鄉) 철도물류단지와 평곡(平谷)구 대형물류단지를 건설할 계획임.

<그림 4> 중국 물류업 고정자산 투자 추이(2002~06년)



마. 중국의 물류교육 현황

- 중국 내 물류교육에 대한 인식이 확산됨에 따라 2001년 교육부의 비준으로 두 개 대학에서 물류 전공 학과가 개설된 이후, 2007년 상반기 기준 전국 273개 대학 학부, 500여 개 고등직업학교와 1,000여

개의 중등전문학교에서 물류 관련 교육을 시행하고 있음¹⁾).

- 이들 교육기관에서 물류를 전공하고 있는 재학생 수는 500,000명을 초과한 것으로 추정

2. 중국의 물류발전 추진 주요 정책

□ 중국정부는 물류산업 발전을 위해 다음과 같은 주요 정책들을 발표한 바 있음.

가. 현대적 물류 발전의 가속화에 관한 약간의 의견(關於加快我國現代物流發展的若干意見)

□ 2001년 原국가경제무역위원회 등 6개 部委에서 공동으로 ‘현대적 물류 발전의 가속화에 관한 약간의 의견’을 발표

- 이는 중국의 현대적인 물류 서비스시장을 육성하고 물류 발전의 거시적인 환경을 구축하기 위해 1) 물류 인프라시설 확충, 2) 정보기술을 이용한 과학기술 혁신, 3) 표준화 건설 가속화를 주요 내용으로 담고 있음.

나. 현대 물류업 발전 촉진에 관한 의견(關於促進我國現代物流業發展的意見)

□ 2004년 8월 국가 발전개혁위원회는 상무부 등 9개 部委와 공동으로 국무원의 비준을 받아 ‘현대 물류업 발전 촉진에 관한 의견’을 발표

□ ‘현대 물류업 발전 촉진에 관한 의견’의 주요 취지 및 내용은 다음과 같음.

- 첫째, 현대 물류업 발전을 위한 건전한 환경을 조성: 현행 물류 관련 기업에 대한 행정관리 방식 조정, 효율적인 물류기업 세수관리 체계완비, 물류시장 질서 규범화 등

1) 북경 물자학원에도 물류관리와 물류공정 전공이 개설되어 있음.

- 둘째, 현대 물류업 발전을 촉진하기 위해 효과적인 조치 추진: 공장기업의 물류 아웃소싱 격려, 물류시장의 대외개방 추진, 물류시설 통합과 지역 물류센터의 건설 가속, 해관통과 절차 간소화, 도시 배송차량 관리의 최적화 등
- 셋째, 현대 물류발전을 지원하기 위한 기초 사업 강화: 물류기술 표준화 체계를 구축, 선진적이고 실용적인 물류전문 차량과 설비의 보급, 컨테이너 운송 발전유도, 물류 정보화 수준 및 물류인력 자질 향상
- 넷째, 현대 물류 사업에 대한 종합적인 협조체제 강화

다. ‘11.5’ 시기 ‘전국 물류 프로젝트 계획(全國物流專項規劃)’

- 2005년 국가발전개혁위원회는 ‘11.5’ 시기 ‘전국 물류 프로젝트 계획’을 지도하고 있음. 이를 위해 국가발전개혁위원회가 초안을 작성함과 동시에 상무부, 해관총서 등 관련 部委의 의견을 청취하였으나 의견 불일치로 하여 출범 시기와 최종 수정 내용은 아직 미정인 상태임.
- ‘전국 물류 프로젝트 계획’의 주요 목적은 지역 물류체계 구축, 물류 표준화 추진, 물류기업 발전 등임.
 - 8개 경제지역(동북, 북부연해, 동부연해, 황하중류, 장강중류, 남부연해, 대서북, 대서남)에 지역물류센터를 설립 추진
 - 지역 물류 네트워크 형성: 지역경제의 발전수준에 따라 상해 등 25개 1급도시, 소주 등 41개 2급도시에 물류 거점을 건설
 - 물류 표준화 추진: 물류 표준화의 필요성을 절감하고 2003년 8월 전국 물류 표준화 기술위원회가 설립되었으며 현재까지 《물류기업 분류와 평가지표 (2005.5.1)》, 《물류용어》, 《통용 파렛트》, 《기업물류원가 구성과 계산》, 《상품운송차량 서비스규범》 등 16가지 국가 표준과 24개의 업종 표준이 제정
 - 11.5계획 기간 중국정부는 물류기업 발전을 촉진하기 위해 다음과 같은 물류 정책 체계를 구축할 계획임: △ 지원성 정책체계: 물류산업정책, 정부투자정책, 기업융자정책, 토지정책, 세수정책, 운송관리정책

△ 지도성 정책체계: 공간분포, 물류산업구조 최적화, 공상기업으로부터 물류업무 분리 △ 발전성 정책 체계: 중점 물류기업의 규모 확대와 능력제고, 해외 일류 물류기업 유치

3. 외자 물류기업의 현황 및 특징

가. 진입 배경

- 세계 각국의 기업이 중국에 투자함에 따라 중국은 국제적인 제조업의 중심이 되고 있으며, 이러한 추세에 발맞춰 FedEx, TNT, UPS, DHL, 머스크, 상선미쯔이(商船三井), APL, 일본우선(郵船), BAX Global, Exel, 일본통운 등 다국적 물류기업들도 중국에 진입함.

나. 외자 물류기업의 주요 진출 분야

- 외자 물류기업의 중국 진입은 국제화물 우편 및 속달업, 국제화물대리운송업, 해상운송, 물류 부동산업, 제3자 물류업 등 다양한 분야에 걸쳐 이루어짐(<표 2> 참조).

<표 2> 외자기기업의 중국 물류시장 진출 현황

국제화물우편 및 속달업	· 국제화물우편 및 속달업은 외자기기업이 가장 먼저 진출한 분야인 동시에 다국적 기업들이 비교적 집중된 시장으로 FedEx, TNT, UPS, DHL은 중국 속달업 시장의 80% 를 차지
국제화물대리운송업	· 2004년 기준 중국에서 화물운송대리업 비준증서를 받아 설립된 화물운송대리기업이 5,012개로 그 중 법인기업이 2,555개임. · Schenker, Kuehne & Nagel, Panalpina, SDV 등 다국적 화물운송대리기업이 모두 중국에서 독자 자회사, 사무소, 합자회사 설립 혹은 대리협의 체결 등의 방식을 통해 중국 시장에 진입
해상운송	· 현재까지 머스크, 상선미쯔이, APL, P&O 네들레이드, 일본우선 등을 비롯 약 100개의 운송기업이 홍콩에서 컨테이너 정기선 운행을 하고 있음.
물류 부동산업	· 물류단지와 창고시설 등 물류 부동산에 대한 투자는 미국 프로로지스(ProLogis)가 대표적임. 프로로지스는 향후 몇 년 내 20억 달러를 투자하여 중국에서 연해 창고네트워크를 구축하고, 화동, 화남, 화북 일부 중심도시의 물류단지에 투자하고 중서부지역으로 진출할 계획임. · 2004년 말까지 항구시설 프로젝트에 대한 외국인직접투자는 44건, 실행액 3억 300만 달러 규모
제3자 물류업	· 현재 중국 시장에 진입한 제3자 외자물류기업은 일본통운, 산큐, BAX Global, Exel, HAVI Group 등이 있음.

다. 외자 물류기업의 진입 방식

□ 국제항공

- FedEx는 1996년 이미 매주 중국으로 직항하는 10회의 항공편을 운영하였으며, UPS는 6회의 북경과 상해 직항편을 운영

□ 물류시설 투자

- 2002년 말 싱가포르항만공사(PSA)는 광저우항만과 8억 위안을 합자하여 광주컨테이너부두유한회사를 설립함. 이는 외자 물류기업이 물류 시설 투자의 대표적인 성공사례로 평가
- 또한 PSA는 광저우항만국과 합자하여 광저우딩성(鼎盛)물류유한공사를 설립(초기 투자액 1.6억 위안, 면적 200,000 평방미터 규모의 현대물류센터 건설)

□ 자회사 설립

- DHL, TNT, UPS, FedEx 등 세계 4대 국제특송 업체는 1990년대 이미 중국에 자회사를 설립

□ 중외합자물류회사 설립

- TNT와 DHL은 ‘중외운-천지속달유한공사(中外运—天地快件有限公司)’를 합자 설립하여 중국 물류시장 진출을 확대
- FedEx와 따티엔(大田)물류유한공사는 각각 50%의 지분으로 ‘따티엔연방속달유한공사(大天联邦快递有限公司)’를 설립

□ 독자 물류기업 설립

- 중국의 WTO가입을 계기로 외자기업의 독자 진출 경향이 나타났는데, 미국의 대표적인 물류기업의 하나인 BAX Global이 광저우에 진출하여 독자 자회사인 BAX Global화물대리운송(광저우)유한회사를 설립
- 스위스의 Kuehne & Nagel는 2005년 말 독자 자회사 설립하였으며, 일부 일본 물류기업들도 현재 합자 방식을 독자 방식으로 전환할 계획임.

라. 외자 물류기업의 특징

□ 중국(내자) 물류기업과 2중 구조 형성

- 외자 물류기업과 중국 물류기업의 주 고객은 각각 외자기업과 중국기업이라는 2중적 구조가 형성되었으며, 이는 외자 물류기업의 중국 진출로 나타난 가장 뚜렷한 특징이라 할 수 있음.

<표 3> 내외자 물류기업의 주 고객

	국유기업 고객	민영기업고객	외자기업고객	기타고객	무응답(未填)	합계
외자 물류기업	15.6%	11.1%	66.7%	6.7%	0.0%	100%
국유 물류기업	36.0%	32.9%	24.4%	5.5%	1.2%	100%
민영 물류기업	24.4%	43.8%	25.0%	4.4%	2.5%	100%

주: 북경 물자학원이 국가발전개혁위원회와 상무부의 위탁으로 조사한 결과임.

- 이러한 특징이 나타나게 된 것은 최근 중국 수출의 50%, 수입의 60%를 차지하고 있는 외자기업의 원자재 수입, 제품 수출을 위한 물류수요에 대해 주로 외자 물류기업이 물류 서비스를 제공하고 있기 때문임.
- 이에 따라 외자 물류기업은 주로 외자기업을 상대로 한 수출입과 관련된 물류활동에 종사하고, 내자 물류기업과 업무상 상호 보완관계를 형성할 수 있음²⁾.

2) 우위에(鄔躍) 원장은 이러한 이유(내외자 물류기업의 2중 구조)로 외자 물류기업이 중국 물류시장에 미치는 충격은 크지 않을 것이며, 물류시장의 개방을 확대하여 중국 물류업을 발전시켜야 한다고 주장

□ 외자 물류기업의 중국 진입은 초기에 주로 연해 경제발전 지역에 집중

- 중국경제의 발전과 물류시장의 점진적 개방에 따라 외자 물류기업은 주강삼각주, 장강삼각주, 환발해 등 3개 지역 중점도시의 네트워크를 구축하고 점차 내륙으로 진출

□ 외자 물류기업의 독자화 경향

- 중국의 WTO가입 조건에 따라 2005년 말까지 외국인투자 물류기업 소유권에 대한 제한이 취소되고 시장개방이 확대됨에 따라 외자물류기업의 독자화 경향이 점차 뚜렷하게 나타나고 있음.
- FedEx의 상하이 중국업무지역총사 설립(2004.12), UPS의 중국 23개 지역 내 국제속달업무의 직접 영업권 획득, TNT의 화우(華宇)물류집단 인수 등

4. 향후 중국 물류시장 변화 방향

□ 중소 물류기업간 인수합병 추세가 나타날 것으로 전망

- 중국은 중소 규모의 물류기업이 대부분이기 때문에 대기업의 물류수요를 만족시키지 못하고 있음. 이에 따라 이들은 인수합병을 통해 기업 규모를 확대하여 양질의 물류 서비스를 제공해야 한다는 공감대를 형성하고 있음.
- 이러한 인수합병에 외자 물류기업들의 참여도 보다 늘어날 것으로 예상

□ 전통적인 물류 운송, 배송 업무로부터 물류 창고를 건설하여 다른 기업에 임대해 주는 물류 부동산업이 크게 성장할 것으로 전망

□ 중국은 지역 내 경제가 활성화 되어 있어 물류의 대부분이 성내에서 이루어지고 있음. 이에 따라 운송 거리가 길지 않아 당분간 도로가 최대 운송수단의 지위를 유지할 것으로 예상됨.

□ 내외자 물류기업의 2중 구조가 상당 기간 지속될 전망이다.

<질의·응답>

질문 1: 외자기업들이 지적하는 중국 통관 절차의 문제점을 개선할 방안이 있는가?

답변 1:

실제 상당수의 외자기업들이 중국 통관 서비스 문제점에 대해 많은 의견을 제출하고 있으며, 이미 일정한 정도의 개선이 이루어진 상태임. 그러나 통관 서비스를 더욱 개선해야 할 필요성이 있다고 판단됨. 이를 위해서는 우선 일본의 경우와 같이 해관의 24시간 근무제도 등을 도입해야 한다고 보고 있으나, 중국의 실정상 이는 조기에 시행되기 어려울 것임.

질문 2: 장강의 운송 현황(발전 상태, 운송 화물의 종류 등)을 평가하면?

답변 2: 중국의 내하운송에 대한 투자가 미미한 결과 연해운송에 비해 장강의 운송능력은 낙후되어 있으며 운송비용은 높은 상태라고 평가 할 수 있음. 이에 따라 대부분의 화물은 도로운송을 이용하고 있고, 일부 집화와 강소성 일대에서 생산되는 가전제품 일부가 장강을 통해 운송되고 있음. 또한 장강을 통한 운송은 기상조건에 따라 적절한 통제가 이루어지고 있음.

질문 3: 제3자 물류기업을 발전시키기 위한 중국정부의 조치는 어떤 것이 있는가?

답변 3:

중국정부가 이미 발표한 물류 관련 정책 일부에 제3자 물류기업의 발전과 보급을 격려했다는 내용은 있으나, 구체적인 지원 정책 및 관련 시행세칙은 마련되어 있지 않은 상태임. 또한 대부분의 대기업은 내부에 물류 기능을 갖추고 있음.

질문 4: 중국 물류표준의 국제화 정도는?

답변 4: 현재 중국은 물류표준을 국제기준에 부합하는 방향으로 설정하고 있음. 중국 국내의 표준화를 설

정할 경우에도 선진국의 표준을 참고하고 있음. 예를 들어 ‘기업물류원가 구성과 계산’에 관한 표준을 설정할 때 일본의 표준을 참고하고 있으며, 파렛트도 기타 선진국들의 표준을 참고하고 있음.

- 질문 5: 1) 외자기업의 물류 관련 부동산 투자에 대해 중국정부의 제한이 있는가?
2) 북경에서 물류창고 건설에 대한 지역적 제한이 있는가?

답변 5:

- 1) 중국정부의 외자기업 물류 부동산 투자에 대한 제한이 없음. 오히려 중국의 지방정부는 물류단지의 건설에 외국자본의 투자를 적극 유치하려는 입장임.
- 2) 물류창고의 건설에 사용하는 토지는 공업용 부지에 속하는데, 북경시는 4환 이내 공업용 토지에 대한 사용을 더 이상 비준하지 않고 있으며, 물류창고의 건설은 11.5계획에 포함된 4대 물류단지 내에서 허용. 그러나 4환 내에 있는 기존의 물류창고는 여전히 임대사용 가능함.