



중국, 10년내 한국 추월할듯



우 윤 석 서기관
건설교통부 물류기획과

본인은 지난 2004년 5월18일~21일 4일간 중국 청도에서 개최된 “한·중 국제물류포럼”에 참석하는 기회를 갖게 되었다. 본 포럼은 한국물류협회와 중국물류협회, 청도시 인민정부가 공동주관한 행사로 논문발표와 현장견학을 통해 한·중 상호간에 물류분야 협력가능성을 모색하고 향후 유대를 돈독히 하고자 개최된 것이라고 할 수 있다. 개인적으로 중국을 처음 방문하기도 했거니와 알찬 프로그램 진행에 따라 물류분야에 대한 새로운 지식도 많이 습득하게 되었고 그동안 막연히 생각만 하고있던 중국의 일면을 잠시동안이나마 돌아볼 수 있었다는데 큰 의미가 있었다고 생각한다. 이 글에서는 중국에서 진행된 포럼 개최, 물류시설 견학, 청도항 보세구 방문 등 공식행사의 내용을 소개하고 이어나름대로 중국을 방문하면서 느끼게 된 소회를 간략히 정리해 보고자 한다.

1. 국제물류포럼 참가

국제물류포럼은 5.19일 08:30부터 17:00까지 청도소재 海天大酒店(Hotel)에서 한·중 관계자 300여명이모인 가운데 제3자 물류서비스 활성화방안, 중국진출 한국업체 지원방안, 물류와 SCM 효율화방안, 그리고 물류전문인력 육성방안등 4개 분야를 중심으로 한·중 양측에서 각 1인씩 발표를 하는 것으로 진행되었다.

포럼 시작과 더불어 청도시 인민정부 부시장 胡紹軍 과 중국물류협회 상무 부회장 丁俊發, 한국물류협회 서병륜 회장의 인사말이 있었는데 중간에 동시통역기가 고장이 나서 잠시 정회를 하고 기기수리를 하였으나 끝내 수리하지 못하고 순차통역을 진행하다가 결국에는 오후에 회의실을 옮겨 진행하게 되었다.

사소한 일이긴 하지만 중국의 하드웨어는 눈부시게 발전한 반면 웬지 시스템이나 소프트웨어의 수준이 그에 미치지 못하는 것이 아닌가 하는 생각이 드는 대목이었다.

첫 번째 주제와 관련하여 산동해풍 국제항운그룹의 楊紹鵬 CEO는 ‘協作·互補·學習·윈-윈’이라는 제목하에 양국 물류협력 강화를 위한 정책과제에 대해 발표하였고, 이어 CJ GLS의 엄윤현 국제물류영업팀장이 ‘제3자 물류 서비스 활성화를 위한 한·중 기업간 전략적 협력방안’이라는 제목으로 물류기업과 고객(화주기업), 정부측면의 전략적 제휴방안을 제시 하면서, 물류비용·물류전략수립·물류조직 전문화·스피디한 시장진입 측면의 전략과 BPR 관점에서의 물류아웃소싱 전략을 설명한 후 자사의 전략적 파트너십 제공사례를 발표하였다.

두 번째 주제와 관련해서 청도 振亞유리제품 주식회사의 운영섭 총경리가 ‘재중국 한국 투자기업과 중국 수출가공기업 물류에 대한 수요’라는 제목하에 중국에서의 그간 사업추진과 향후 청도를 중심으로 한 한국기업의 중국진출 방안에 대해 발표하였고, 이어 현



대택배의 서광수 팀장이 '중국에서의 물류서비스 수준제고를 위한 제도개선 방안' 과 관련하여 하드웨어 및 제도, 시설 및 장비, 소프트웨어, TPL 분야별로 중국 물류산업의 개선방안을 설명하고 한국업체의 대중국 진출시 애로사항 및 건의사항을 제시하였다.

발표자료에서는 특히 최근의 중국경제 및 한·중교류 현황, 중국의 물류산업 현황에 대해 상세히 설명하고 있을 뿐 아니라, 실제 중국진출 과정에서 터득한 중국물류산업의 개선방안을 관련주체별로 일목요연하게 제시하고 있어서 중국과의 물류협력과 관련하여 많은 시사점을 얻을 수 있었다.

세 번째 주제로 중국의 국가발전개혁위원회 종합연구수연구소 왕명 부소장으로부터 '물류 및 공급라인 관리' 라는 발표가 있었는데, 물류관리의 개념, 현대물류의 발전과정 및 추세를 설명한 후 공급체인관리 차원의 물류관리 구조와 프로세스, 물류와 공급체인관리와의 관계 등을 일목요연하게 제시하였다.

이어 연세대학교 김태현 교수의 '물류 및 공급사슬관리의 효율화방안' 에 관한 발표에서는 SCM의 개념 및 필요성을 HP과 삼성전자, Zara의 사례를 위주로 설명한 후, SCM의 성공조건을 Visibility, Connectivity, Collaborative planning으로 나누어 제시하였다.

이어 Supply chain의 효율적 운영방안을

- ①고객의 서비스 요구수준에 따른 고객구분
- ②서비스요구수준과 수익을 고려하여 고객세그먼트별로 네트워크 설계
- ③시장 판매추세를 반영하여 Supply chain 전체와 연계된 수요계획 수립
- ④실제 수요가 파악되는 시점에서 사양별로 제품생산
- ⑤조달비용 절감을 위한 공급원의 전략적 관리
- ⑥의사결정 지원을 위한 정보기술 도입 및 정보공유
- ⑦Supply chain의 효율성 및 효과성 측정을 위한 평가체계 구축 등으로 나누어 제시하였다.

마지막 주제와 관련하여 중국물류 및 구입연합회 부비서장 겸 훈련부 주임 임호상의 '물류인재 수요와 육성' 발표에서는 우선 중국의 물류인재 현황과 관련하

여 종업원중 차지하는 물류인재(전문기술직명 소지자 포함, 전문대학 이상 학력자) 비율이 21.9%이나, 이러한 보유구조가 전통적 물류모델의 산물로 그 연령, 지식, 능력 등은 현대물류산업발전을 위한 요구를 충족하지 못하고 있다고 지적하였다.

아울러 중국의 물류인재 교육현황과 직업교육 실태를 소개하면서 주요 문제점을 물류전공 졸업생의 자질부족, 물류학과 체계 및 물류직업교육의 수준미달 등으로 설명하였다.

마지막으로 한국물류협회 신유균 전무이사의 '물류전문인력의 효율적 육성방안'에서는 물류전문인력의 개념 및 수급현황을 살펴본 뒤 우리나라 물류전문인력의 양성실태를 네델란드, 영국, 프랑스, 미국, 일본 등과 비교하여 고찰하였고, 물류전문인력 자격증 제도를 소개하였다.

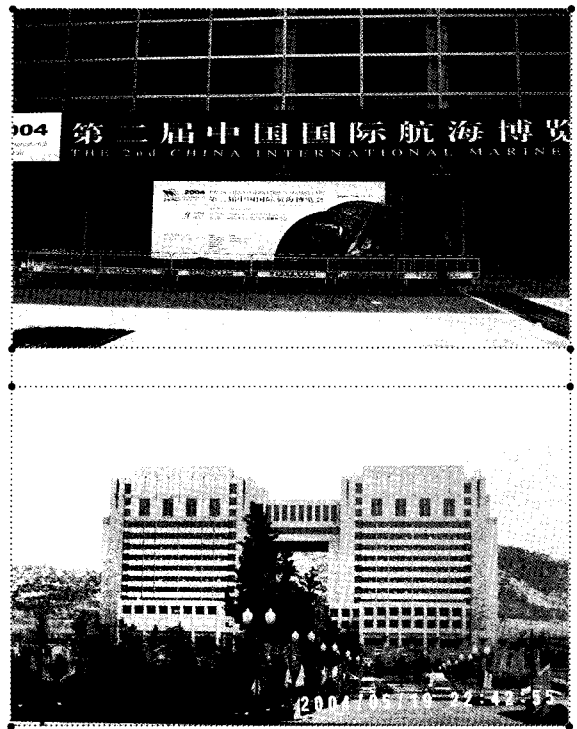
이어 물류전문인력 양성대책을 최근 한국정부의 정책대안을 중심으로 발표함으로써 향후 정책개발에 참고할 수 있도록 하였다.

발표는 시종 진지한 분위기 속에서 한국측 대표단과 중국측 참관객 등 300여명 이상이 자리를 지키는 가운데 계속되었으며, 오전에는 순차통역, 오후에는 동시통역을 통해 물류분야 협력을 위한 공감대를 형성하는 좋은 기회가 되었다고 보여진다.

다만 한가지 아쉬운 점은 시간관계상 공통주제를 놓고 양국 관계자간에 상호질문이나 토론을 벌이지 못하고 일방적인 발표와 경청만 이루어졌다는 것이었는데 다음 기회에는 공동관심사에 대한 깊이 있는 접근을 위해 자유토론 기회를 가질 수 있었으면 하는 바람이었다.

2. 청도 물류시설 견학

본격적인 물류시설 견학에 앞서 오전에는 마침 청도에서 열리고 있는 2004 제2차 중국국제항해박람회 현장을 방문하게 되었다.



해운물류를 포함, 항만 및 해운관련 각종 산업과 레저산업인 요트전시회를 겸하는 형태의 전시회였는데 전시 내용물 수준은 사실상 우리나라 COEX 전시회 수준보다 그다지 높아 보이지 않았지만 전시회장이 위치한 부지와 컨벤션 센터의 규모, 그리고 바로 앞에 자리하고 있는 노산구청의 위용은 작은 나라에서 온 관람객의 마음에 부러움을(시청도 아닌 일개 구청의 규모가 우리나라 중앙청사보다 큰 규모라는 점에서) 일으킬 만한 것이었다.

이어 방문한 곳은 청도에 본사를 두고 있는 『하이얼전자』물류센터였다.

한국대표단 일부는 하이얼전자가 무슨 회사인지 잘 모르고 있었지만 설명을 들어보니 백색가전 분야에서 세계 1위의 생산량을 자랑하는 전자제품 업체로서 중국 젊은이들이 가장 선호하는 직장중 하나이며 이미 미국 등 세계 각국에서 가격대비 품질이 우수한 중저가 브랜드로 시장점유율을 계속 높여가는 중이라고 한다.

12층짜리 본사건물의 9층 이상 대부분이 상품과 회사소개 전시장으로 구성되어 있을 만큼 홍보에 열을 올리고 있었는데 제품군을 보니 백색가전 뿐 아니라 핸드폰과 컴퓨터, LCD 제품까지 생산하고 있는 것을 알 수 있었다.

하이얼전자 물류센터는 본사건물에서 아래쪽으로 바로 내려다 볼 수 있는 곳에 위치하고 있었는데, 물류센터의 구조나 장비 등은 국내 물류센터와 큰 차이가 없어 보였으나 역시 위에서 내려다 보이는 광대한 부지면적은 엄청난 규모를 자랑하고 있었다.

중국이 가진 막대한 토지와 인적자원은 앞으로 중국이 대규모 장치산업인 물류산업이 발달하는데 매우 유리한 조건을 가진 것에 틀림없다고 생각되었다.



이어서 방문한 곳은 청도항의 관리본부라고 할 수 있는 컨트롤 센터였는데 가운데 벽면에 설치된 대형스크린을 중심으로 많은 사람들이 컴퓨터 모니터 화면을 바라보면서 컨테이너의 선적 및 양하작업, 서류처리 작업, 기타 항만운영관련 업무를 원격조정으로 처리하고 있는 곳이었다.

개인적으로 우리나라 항만을 가 본 적이 없어서 이러한 시설이 보편적인 항만관련 시설인지 스스로 확인할 길은 없었으나 많은 업무가 자동화시설 및 컴퓨터 작업으로 처리되고 있어서 효율적일 것이라는 느낌을 받았다.



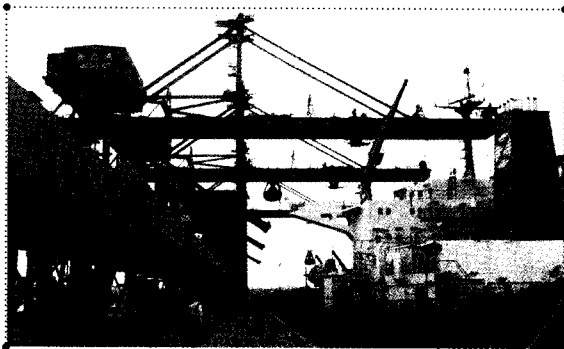
자리를 옮겨 청도항만 부두로 직접 나가보았다. 청도항은 최근에 8선석 규모를 추가로 완공하였는데 컨테이너 처리물량이 '02년 20만TEU에서 '03년 424만TEU에 달하여 중국내 3위, 세계 15위의 컨테이너항만으로 탈바꿈하였다고 한다.

또한 수심확보를 위해 해안에서 바다쪽으로 잔교를 설치하고 그 끝에 동양 최초, 세계 2번째의 20만톤급 철광석 전용부두와 유조선 전용부두를 설치하는 등 한눈에 보기에 대단한 규모의 시설을 갖추고 있었다.

바다쪽으로 쪽 뻗은 구조물 끝에 서서 바라본 철광석을 실은 대형 선박으로부터 자동 컨베이어시스템으로 끊임없이 철광석이 실어져 나오던 광경은 장관이었다.

청도신항만은 청도시내에 위치하고 있던 구항만을 대체하기 위해 개발되고 있었는데 교주만을 사이에 두고 청도신도시와 신항만이 서로 마주보는 형상이었는데 교주만을 돌아가는 불편을 덜기 위해 직접 두 해안을 연결하는 연육교를 설치할 예정이라고 한다.

청도항은 남부권역을 담당하는 상해항과 더불어 북부권역을 담당하는 중심항만으로 육성되고 있었는데, 포부도 야심차게 동북아의 중심항만을 추구하는 우리나라의 부산항과 광양항이 앞으로 얼마나 비교우위를 가질 수 있을지 우선 규모와 개발속도 면에서 우려가 되는 것이 사실이었다.



이어 방문한 곳은 항만 배후지에 위치한 산동해풍국제물류회사의 대규모 창고였는데 20만평을 개발하여 운영중이며, 냉장 및 냉동창고를 포함하여 우리나라의 한진과 청도 특산물인 청도맥주, TNT, 나이키 등의 물량을 전담하여 처리하고 있다고 한다.

이 곳도 규모가 크다는 것 외에 특별한 점은 없었는데, 한국대표단을 포함한 방문객을 맞이 위해 직원들

을 입구에 도열시켜 놓은 점은 물론 대형 붉은색 현수막을 걸어 방문객을 환영하는 모습, 그리고 관계자 세 명이 번갈아 가며 열정적으로 자사의 현황과 앞으로의 비전을 설명하는 모습은 매우 인상적이었다.

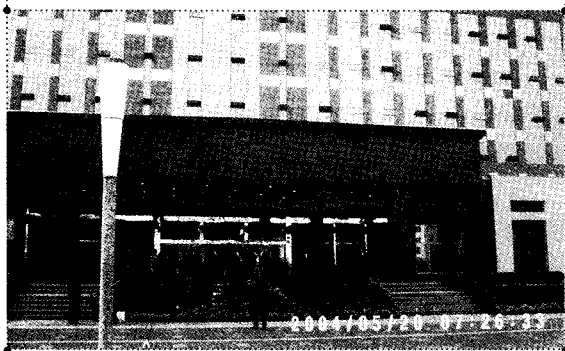


마지막으로 들른 곳은 청도보세구였다. 보세구 개발을 담당하는 위원회에서는 위원장을 포함한 간부진이 직접 회의에 참석해서 한국대표단을 환영해 주었고 잘 준비된 프리젠테이션을 통해 한국 물류기업이 청도보세구에 입주해 줄 것을 집요하고도 적극적으로 홍보하고 있었다.

한국대표단의 물류업체 대표들도 상당히 적극적인 관심을 보이며 구체적인 부지가격이나 입주조건 등에 대해 문의한데 대해 공사가 진행중인 관계로 아직은 구체적으로 정해지지 않았다는 답변을 들었으나 분명 매력적인 투자지역이 될 것으로 생각되었다.

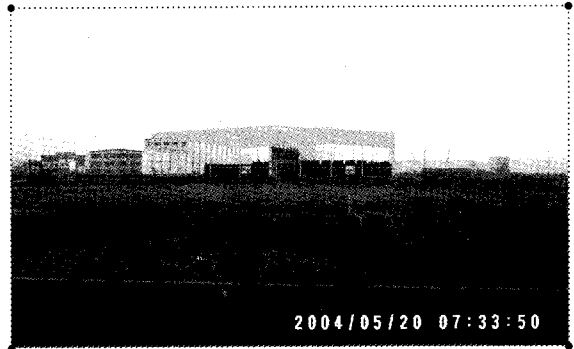
개인적으로는 동북아물류중심추진을 담당하는 한 공무원으로서 청도보세구를 우리나라 자유경제구역의 경쟁지역으로 생각하다 보니 청도보세구가 본격적으

로 개발되기 이전에 우리나라 경제자유구역과 자유무역지역이 하루라도 먼저 개발되고 입주되기를 바라는 마음이 들었다.



이어 30만평의 광활한 부지위에 한참 진행중인 보세구 공사현장을 버스를 타고 돌아보았는데 위원회측에서는 이중 5만평 이상을 한국물류업체에게 우선배정할 용의가 있다고 하였다.

한국기업이 청도시에 이미 5,500여개 이상이나 입주해 있고 청도시가 거둬들이는 법인세의 3분의 1을 한



국기업이 납부하고 있는 현실에 비추어 볼 때 한국물류업체에 우선권을 주겠다는 것은 어쩌면 당연한 일일지도 모를 일이지만 제조업체에 이어 물류업체마저 중국에 입지하게 된다면 인천공항 관세자유지역이나 부산신항·광양항의 배후지역개발에 어떤 영향을 미칠지 걱정스러운 대목이었다.

3. 새롭게 다가온 중국의 모습 : Win-Win 위한 전략적 파트너쉽 필요

이번 방문을 통해 느끼게 된 중국의 모습은 잠깐동안의 토막집에서 깨어난 거인이 넘치는 자신감을 가지고 다시 달려나갈 준비를 하고 있는 듯한 인상이었다.

물론 이번에 돌아본 지역들이 중국에서도 가장 발전이 빠른 곳에 제한돼 있었고 기간도 짧았던 관계로 실제 면모를 보았다고 할 수는 없겠지만 앞으로 중국이 지향하는 발전모델임에는 틀림없다고 보여진다.

중국인들은 88년 올림픽 이후 20년이 지난 시점에서 2008년 북경 올림픽이 개최된다는 점에서 한국에 비해 발전속도가 20년이 늦었다고 생각한다고 한다. 하지만 무서운 것은 앞으로 10년 내에 한국을 따라잡을 자신이 있다는 점을 강조하고 있다는 것이다.

그 말은 그간 5천년 한민족 역사에서 처음으로 우리나라가 중국을 앞질러 짧디짧은 20년간의 비교우위를 누리왔지만 앞으로 10년이면 결국 중국에 추월을 당하고 말 것이라는 암울한 시나리오처럼 보이기도 한다.



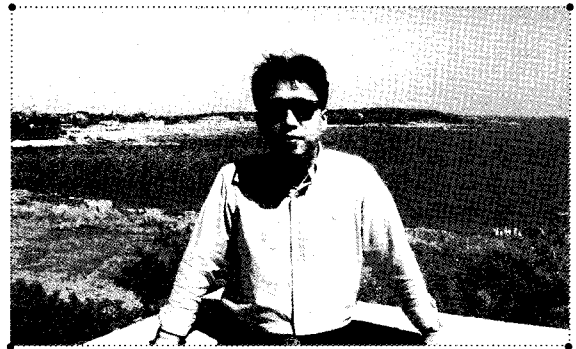
중국은 그간 공산주의 노선 때문에 상대적으로 발전이 뒤쳐졌다고 할 수 있지만, 역설적이게도 앞으로는 당분간 오히려 그러한 공산주의적 사회경제체제 때문에 발전속도를 배가할 수 있다고도 보여진다.

가장 대표적인 예가 토지가격이 거의 제로에 가깝다는 점이다. 모든 토지가 국유화되어 있는 관계로 개발원가만으로 외국투자기업에 장기간 임대할 수 있고 국가인프라를 구축하는데 우리나라처럼 토지보상 문제로 골머리를 썩힐 이유도 없다. 일사분란한 계획경제의 전통도 마찬가지라고 할 수 있다.

일례로 중국에서 주5일제를 실시할 때도 불과 두 달 전에 앞으로 2개월 후부터 주5일제를 실시한다고 발표한 게 전부였다고 한다.

낮은 인건비 또한 놀라운 경쟁력이다. 대졸 신입사원 급여가 우리 돈으로 年(月이 아님) 200만원 정도면 된다고 하고, 중국현지에 회사를 세울 경우 한국의 대리급 사원을 한 명 파견하는 것보다 중국현지인 부사장급을 고용하는 비용이 더 싸게 든다고 하니 우리나라 임금수준하고는 아예 비교할 수도 없을 것이다.

그들의 실용주의적 성향도 마찬가지이다. 출장에 동행했던 현대택배 최흥원 상무님으로부터 최근 대중국 사업을 벌이면서 느끼신 점에 대해 들은 바에 따르면



“한국인은 배 고플 건 참아도 배 아픈 건 못 참는데 반해, 중국인은 배 아픈 건 참아도 배 고플 건 못 참는 민족”이라는 것이다.

이러한 실용적 성향은 우리가 배우고 쓰는 한자를 소위 ‘고대한자’로 제쳐 두고 간자체위주의 새로운 한자체계를 쓰고 있는 데서도 드러난다.

청도시 박물관에 갔을 때 전시물을 보던 중 우리 대표단은 다 읽을 줄 아는 한자를 현지 가이드는 고대한자라서 무슨 글자인지 모르겠다고 하는 말을 들었을 때는 모골이 송연해지는 느낌마저 들 정도였다.

매년 수십억불씩 중국에 투자해 대고 있는 거대 화교자본은 또 어떠한가.

개인적으로 이번에 중국을 방문하면서 우선 그 규모에 질려 버렸고, 며칠동안 지내면서도 조만간 中華시대가 다시 도래할 수 밖에 없겠구나 하는 필연성이 자꾸 떠오르다 보니 위기의식이 많이 느껴졌다.

하지만 조금 더 생각해 보면 중국이 가진 장점은 거꾸로 중국의 발전에 걸림돌이 될 여지도 많다고 보여진다.

풍부한 인적자원은 결국 먹여 살려야 할 부양가족이 많다는 것이고 낮은 인건비는 상대적으로 효율적인 기계화나 업무처리 개선에 투자할 여력을 줄이는 요



인이 될 수 있다.

일례로 중국에 공장을 짓기 위해 벽돌을 해상으로 운반해서 하역해야 하는데 우리나라에서 지게차와 컨베이어 등으로 한 두시간에 끝낼 작업을 중국에서는 사람을 백명 풀어서 이틀에 걸쳐 수작업으로 처리하는 것을 보았다는 어느 업계 대표님의 말씀을 들어보면 충분히 공감할 수 있다.

식당에 가면 문 앞에 젊은 아가씨들이 십수명씩 도열해 서서 인사를 하고, 무려 서너명이 식사서빙을 전담하는 가 하면 빈 방 앞마다 종업원들이 허탈없이 서서 손님을 기다리고 있는 모습을 볼 때 공산주의 원칙상 남녀 모두 완전고용을 해야 하는 중국만의 비효율적인 인력운용 방식이라고 아니 할 수 없다.

고객이나 효율성보다 절차와 형식을 우선하는 것도 아직 남아있는 잔재라고 보여진다.

이번 출장을 위해 인천에서 청도를 향해 떠난 비행기가 낙뢰를 맞아 인천으로 회항해서 기체를 수리해야 했는데(타고 가던 비행기가 벼락을 맞아 회항하는 바람에 비행기 탑승객 모두 흑시나 하는 두려움에 떨어야 했던 아픈 기억이 있다) 몇 시간씩 사과방송 하나 없이 대기시키면서 기체수리에도 착수하지 못했던 이유는 중국측에서 기체수리를 담당할 우리측 정비요원들의 신상명세와 정비경력 등을 모두 서류화해서 본

국으로 보내라고 하면서 제대로 연락체계가 가동되지도 않는 등 전형적인 관료주의적 대응을 했기 때문이었다고 한다.

중국인들이 전통한자를 고대한자로 치부하면서 간자체를 사용하는 노력마저 하고 있지만 조금만 지역이 다르면 서로 제대로 말도 통하지 않는 언어적·인종적·문화적 이질감도 극복해야 할 마이너스 요인이 될 수 있다.

결론적으로 중요한 점은 중국은 우리에게 위기이기도 한 동시에 기회이기도하다는 점이다. 중국이 잘되는 것을 두려워 할 필요도 없고 못되는 것을 바랄 필요도 없다. 중국과 우리가 상호 win-win 할 수 있는 시너지효과를 창출하기 위해서 노력하는 것이 필요할 따름인 것이다.

아울러 그러한 공동이익 달성에 앞으로 물류산업이 커다란 기여를 할 수 있을 거란 점도 꼭 지적되어야 할 점이다.

마지막으로 어려운 여건에서도 민간차원의 물류교류를 활발하게 전개하면서 금번 행사를 준비해 주신 한국물류협회와 서병문 회장님의 노고에 깊은 감사를 표하며, 앞으로 한중 물류협력을 위해 산·학·연·관이 보다 많은 노력을 기울일 수 있게 되기를 기원하면서 글을 마치고자 한다. **물류**

