

제15차 물류정책토론회 중국의 경제환경 변화와 우리나라 물류정책의 효율화방향 모색



(사)한국물류협회(회장 서병륜)와 인천광역시, 인천광역시 물류연구회, 한국로지스틱스학회, 매일경제신문사가 공동으로 주최하고 로지스올 그룹, 물류신문사가 후원한 제15차 물류정책토론회가 지난 3월 23일 인천종합문화예술회관 대회의실에서 200여명이 참가한 가운데 개최됐다.

서병륜 (사)한국물류협회 회장은 개회사를 통해 “최근에 들어 물류강국화 정책의 수립과 입안시 특히 중시되어야 할 것은 비약적 성장세를 보이고 있는 중국의 경제환경 변화로 오늘 토론회를 통하여 정책적 합리화를 모색할 수 있는 좋은 계기가 되기를 바란다”고 말했다.

이번 토론회에서는 전만술 한국물류연구원 원장, 전일수 인천물류연구회 회장의 사회로 ‘중국의 경제환경 변화와 우리나라 물류정책의 효율화방향 모색’이라는 주제하에 제1테마 ‘북중국권 경제환경 변화와 서해안 물류정책의 효율화방향 모색’, 제2테마 ‘중국의 글로벌 물류거점화와 효율적 대응방안 모색’으로 나뉘어 재능대학교 박창호 교수와 중국 시노로그 컨설팅 박노언 대표가 각각 주제 발표했다.

오늘 토론회의 지정토론자로는 김학소 박사(한국해양수산개발원 항만연구본부장), 허문구 박사(한국무역협회 국제물류지원단 컨설팅팀장), 이호영 대표(함부르그항만청 주한대표부), 예충열 박사(한국교통연구원 동북아 물류경제연구실장) 등이 참석했다.



‘북중국권 경제환경 변화와 서해안 물류정책의 효율화방향 모색’이라는 테마를 발표한 박창호 재능대학교 교수는 “중국 물류시장은 급성장과 개방, 외자기업의 지역제한 철폐 등으로 글로벌 물류기업들이 대거 진출해 있으며, 대서부 개발과 동북재개발이 이뤄지고 있다.”며 “우리나라 물류기업에게 남은 시간은 1~2년 정도이며, 산학연관의 협력을 통한 대응이 시급하다”고 주장했다.

중국의 북부지역을 권역별로 나누어 보면 ①칭타오, 옌타이, 웨이하이와 산둥권역, ②다롄, 선양, 단둥과 랴오둥 반도권역 ③톈진, 베이징과 헤베이성 등 중국 수도권으로 나눌 수 있다. 특히 ①권역은 우리나라와 수도권에서 가장 가까워, 한국 진출기업이 가장 많으며, 교류 및 교역도 최다를 이룬다. 거점도시간 한중 화객선 항로

와 컨테이너선 항로, 항공로가 집중되어 있기도 하다.

따라서, 중국 진출 기업에 대한 지원과 중국 내수 시장을 위한 한중 물류센터 건립이 시급한

지역이라고 박 교수는 지적하고 있다.

이처럼 중국의 물류사업의 완전 개방과 내륙 물류 시장 개방이 가속화된 원인은 WTO가입이라 하겠다. WTO가입에 따른 중국 정부의 대외개방이 가속화 되면서 북중의 주요 도시(베이징, 톈진, 칭다오, 다롄 등) 현대물류기반 기획을 마련하는 한편, 연해 개방도시에서 내륙거점 도시 등 경제 발전과 물류 시장 개방으로 물류중심축의 내륙 이동이 시작되었다.

철도분야에서는 지난 2003년 12월부터 옌타이-다롄간 열차페리의 운항을 준비하여 올해 말 완성될 예정이다. 투입될 선박은 3만톤급으로 승객 200명과 51량의 화차, 200대의 차량을 수송할 수 있으며, 2010년까지 총 6척의 선박이 투입된다.

국제공항의 운영 정책도 개방을 가속화 하고 있다. 중국은 1성에 2개의 국제공항을 허가하는 체제로 운영되어 왔으나, 산둥성만은 지난과 칭다오에 이어 옌타이가 제3의 국제공항으로 운영 중에 있다.

지난해 말에는 웨이하이공항에서도 처음으로 국제선이 취항하여 중국 항공정책 개방에 급진전되었다. 웨이하이-인천간의 정기선 운항도 곧 가능할 것으로 보고 있다.

이와같이 중국 내륙지역의 발전과정에서 필수적으로 항공운송이 증가할 것으로 예상되는 바 철도에 이어 항공 운송의 급속한 발전이 예상된다.

한중간의 컨테이너 물류 교역 현황은 수출 컨테이





너 화물이 842천TEU, 수입컨테이너 화물이 1,136천TEU(2004년 기준)를 기록했다. 한중간 컨테이너 화물 물동량은 2000년 118만6,275TEU에서 2004년 197만 4,326TEU로 66%증가하였다. 특히, 2004년 산동성의 항만물동량은 3억548만6400톤, 컨테이너 물동량은 580만9,200TEU, 청도항은 항만물동량이 1억6,265만2700톤, 514만100TEU를 처리하였다.

청도-인천간의 컨테이너 화물량을 2006년 7만, 2007년에 8.5만TEU를, 청도-부산간 컨테이너 화물량은 2006년 64만, 2007년 70만TEU를 예상하고 있다.

이에 대한 우리나라 서해안지역의 대중국 물류전략을 살펴보면, 중국물류시장의 급부상과 개방은 한국물류산업 발전에 기회와 위협요소가 동시에 제공되고 있으며, 한국기업의 중국 내수시장 진출을 가속화 하는 역할을 하고 있다고 설명했다.

따라서, 한국-북중국 연계 해운망을 근간으로 한중일 복합물류체계 구축이 필요하다는 주장이다.

또, 한중간 교류가 잦은 지역을 골라 물류센터 건립 및 공동 물류시장을 형성하는 데에도 시급하며, 중국은 배후시장 규모, 한국기업 진출 및 물류연계 체계 구축 등을 감안하면, 칭다오 지역이 한중 물류센터 설립 지역으로 가장 유력하다.

우리나라에서 배후시장 규모 및 인접성, 대중국 해상로 및 항공로 구축 정도 등을 감안하면, 수도권외 인천지역이 유망하다는 견해를 제시했다. 이를 토대로 다롄, 톈진 지역으로 확대한다는 구상이다.

동북아 경제 블록 내 역내 교역을 증대시키기 위해 FTAA의 인구대비 2.5배임에도 GDP는 절반인 동북아의 경제 블록 내 교차투자, 수평분업, 기술교류를 추진하고, 물류 인프라 연계 구축을 통한 교역을 활성화 하여야 한다.

앞으로 실시될 한중 FTA 체결시 물류분야의 협약을 강화하기 위해, 한중 FTA 추진에 있어 물류표준화와 물류용어의 공용화 등 협약에 반영하고, 한중 물류센터 건립 등 한중 물류네트워크 강화를 제시했다.

그는 또 물류 하드웨어, 소프트웨어와 관련된 물류정보의 표준화를 비롯하여, 세관 통관절차와 양식, 출입국, 검역 절차와 양식의 표준화가 필요하다고 설명했다.

포장분야에 있어서도 포장의 규격, 재질, 색상, 포장방식, 포장기기의 표준화를 제시했다. 특히 '1,100×1,100' 또는 '1,000×1,200' 사이즈 등의 파렛트 표준안 마련이 필요하다고 했다.



제2테마인 '중국의 글로벌 물류거점화와 효율적 대응방안 모색'에 대해 시노로그 컨설팅 박노연 대표가 발표했다.

먼저, 다국적 기업의 중국진출 현황에 대해서 지역별로는 동부지역 집중에서 서부, 중부 등으로 확산되고 있는 추세이며, 2003년 동부 82개, 중서부 18개에서 2004년에는 동부 79개, 중서부 21개로 중서부 지역으로 확산되고 있다고 설명했다.

글로벌 물류기업 중의 하나인 DHL(DANZAS-AEI)의 물류거점화를 살펴보면, AEI가 1985년 중국에 진입, 1999년에 13개 도시로 확장하였으며, 육해공 파트너를 가지고 상해 자유무역 지대에 창고와 유통센터를 설립하였다.

DANZAS는 1993년 진출 후 1995년 이후 중국 국내지역을 중심으로 3PL업무를 제공하고 있으며 상해에서 우루무치까지 중국 전역에 12개의 유통센터를 운영, 중국의 대부분의 지역까지 서비스를 제공하여 왔다.

두 회사는 2003년부터 DHL의 통합브랜드로 새출발 했다.

중국이 세계의 공장 및 구매 중심으로 세계적 경쟁력 있는 물류업체 양성이 필요로 하고, 광대한 중국 지역에 비해 물류 인프라는 취약하여 우리나라의 지리적 우위 및 기술력 우위를 활용한 전세계 물류 허브화 추진이 필요하다고 중국 현황에 대해 국가별로 다양한 물류진출형태를 보이고 있다며 간략히 설명하였다.

구주계 물류기업은 가장 일찍 진출하여 현지 회사와 합작후 시장개방에 따라 지분인수 등으로 전국적인 네트워크를 가진 독자 법인화를 추진하고 있다.

미국계 물류기업은 시장개방이 확정된 2004년을 전후해 독자진출 및 전국적 네트워크를 구축하였으며, 일본계 기업들은 자국 기업이 진출한 지역을 중심으로 2PL, 혹은 3PL 형태의 업무수행을 하며, 냉장/생동 등 경쟁력이 높은 사업으로 진출하였다.

대만계도 자국업체의 중국 대거 진출에 따른 대만식 영업 형태 및 현지수요 확보에 노력하고 있으며, 화교계 물류기업은 CEPA를 활용한 진출 및 부동산 투자를 겸한 현지 기업의 인수에 열을 올리고 있다.

중국물류기업들은 초기에 대형 중부 수요를 독점하여 방대한 네트워크를 무기로 세계 우수 물류회사와 파트너로 기술을 축적하여, 전국적인 대형 독자 물류 기업화를 추진하고 있다.

박노언 대표는 이러한 중국의 상황을 보면, “우리나라 기업의 대중국 진출규모에 비해 물류기업 네트워크가 부족하고 자본 규모가 비교적 영세하여 국내 물류기업의 조기 국제화 여건 조성으로 조기 경쟁력이 강화가 요구된다”며, “우리나라 기업의 대중국 진출이 많음에도 불구하고 물류기업의 네트워크 취약으로 재중 다국적 기업은 물론 기 진출 한국업체의 유치에도 어려움을 겪고 있다”고 설명했다.

우리나라의 대 중국 진출방안에 대해서 그는 “세계적 물류기업과 경쟁할 수 있는 우리나라 물류기업 양성 및 지원이 필요하며, 우리나라의 부산, 광양, 인천 공항 항만 배후 자유무역지역에 중국 진출 다국적 기업의 국제물류 허브를 통한 우리나라 물류

기업의 경쟁력을 제고되어야 한다”고 주장했다.

이미 세계적인 경쟁력을 갖고 있는 항공 및 해운업체, 국내 물류업체가 동반 진출 및 중국 현지 물류회사를 활용하거나, 각 품목별로 중국 현지에 공동구매, 배송센터를 추진하는 것도 한 방법이라 설명했다.

또 중국 각지에 분산투자 하고 있는 다국적 기업들의 중국 국내 및 국제 물류를 중국 내 허브로만 운용하기에는 Supply Chain이 너무 복잡하고 중국내 인프라가 취약하다고 지적하면서, 한국의 지리적, 문화적 잇점을 활용, 현재 개발중인 한국의 3대 공항, 항만배후 자유무역구에 중국 진출 다국적 기업의 CDC나 RDC 유치 및 한국 물류업체 참여를 통한 국제 경쟁력 제고가 필요하다고 주장했다. **물류**

