

중국 제3자 물류의 문제점에 관한 연구*

최석범** · 박경희***

A Study on the Problems in Third-Party Logistics in China

Seok-Beom Choi · Geong-Hee Park

목 차

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| I. 서론 | IV. 중국 제3자 물류의 문제점 |
| II. 선행연구 분석 | 1. 하드웨어적 문제점 |
| III. 중국 물류산업과 제3자 물류현황 | 2. 소프트웨어적 문제점 |
| 1. 중국의 물류산업의 현황 | 3. 복합적인 문제점 |
| 2. 중국의 제3자 물류현황 | V. 결론- 해결방안 |
| 3. 중국의 제3자 물류서비스 시장의 특징 | |

Key Words: Logistics, Third-Party Logistics, logistics market, China

Abstract

The third party logistics is a new developing industry in China and is still in infancy stage. China's third party logistics market only represents 3.39% of the Logistics market in 2006.

As international multinational corporations have taken part in China market, they use their current 3PL providers to assist them to deal with the substantial logistics issues that exist in expanding their business activities in China.

Traditional 3PL services such as transportation, warehousing and customs clearance are main in China's 3PL market. A variety of domestic laws and regulations on logistics in China prevent 3PL Providers from supplying value-added additional services to their users. Chinese firms have not yet supply high value-added services in China's 3PL logistics market.

The purpose of this paper is to contribute the activation of third party logistics in China by analyzing the present situations, and presenting the solutions to problems of Third-Party Logistics in China.

▷ 논문접수: 2009.02.05 ▷ 심사완료: 2009.03.07 ▷ 게재확정: 2009.03.13

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

** 중앙대학교 경영학부 교수, sbchoi@cau.ac.kr, 011)854-2765, 주저자

*** 중앙대학교 한국전자무역연구소 박사급연구원, pgh6424@hanmail.net, 019)526-6424, 공동저자

I. 서론

한 국가의 경쟁력은 물류경쟁력이라고 할 수 있는데 이는 물류비가 제조업의 생산원가에 차지하는 비중이 상당하여 이러한 물류비의 비중이 기업경쟁력과 직결되기 때문이다. 중국에서 '물류'란 단어가 처음 등장한 것은 1978년에 '개혁개방'정책이 도입된 이후이며 일반적으로 통용되기 시작한 것은 1990년대로 그 역사는 매우 짧다.

'개혁개방' 정책이 도입된 이후에 물류에 대한 국가통제가 줄면서 시장 메커니즘에 맡겨 기업경영의 효율화를 도모하여야 한다는 인식이 만연하였으며, 같은 시기에 국제무역이 급격히 확대되면서 국내의 물류에 대한 시스템화의 중요성이 인식되기 시작하였다.

중국의 지속적인 경제성장으로 중국의 물류시장규모는 계속해서 확대되고 있으며 물류기업에 따라 취급되는 화물의 총 금액은 물류의 '양적인 측면'과 '질적인 측면'을 모두 나타내는 관계로 중국에서는 '사회물류총액'이란 명목으로 매년 수치를 공표하고 있다.

중국에서는 국가물류방식을 택하고 있는 화주기업이 많이 존재하고 있지만 앞으로 물류의 외부위탁에 의한 효율적인 물류업무실현에 대한 요구와 물류전문기업의 성장과 대규모화에 따라 자가물류의 외부위탁이 증대됨에 따라 물류기업이 취급하는 '사회물류총액'은 더욱 증대할 것으로 예측된다.

중국은 국내 및 국제화물 수송량의 증가에 따라 중국 물류시장도 매년 급성장하고 있으며 중국 및 외국 물류업체들은 막대한 잠재력을 가진 중국 물류시장에 참여하여 시장점유율을 확대하기 위한 전략을 추진 중이다.

즉, 중국시장의 급속한 성장으로 서구, 일본, 한국 등의 기업들을 포함한 각국의 다국적기업은 현지시장을 지향하여 중국시장 진출을 서두르고 있다. 중국에 진출하는 다국적기업들은 중국의 물류사정에 큰 영향을 받게 되므로 중국물류산업은 중요한 기반산업(supporting industry)에 주목을 모으고 있다. 그러나 다국적기업이 원하는 높은 수준의 물류서비스를 제공할 수 있는 중국의 물류기업이 거의 존재하지 않으며 후진적인 물류산업의 현황이 중국시장에서의 다국적 기업들의 사업전개에 큰 장애물로 인식되고 있는 실정이다.

중국정부는 2001년 제10차 5개년 계획을 수립하면서 그 전략의 하나로서 물류산업을 발전시켜야 하는 신산업으로 인식하고 인프라 확충, 제3자 물류(Third Party Logistics: 3PL) 육성, 물류센터 건설, 정보화 등을 중점과제로 선정하여 물류서비스의 개선을 추진하기도 하였다.

따라서 본 논문에서는 현재의 중국 제3자 물류시장의 현황과 문제점을 분석하고 그 문제점에 대한 해결방안을 제시함으로써 중국 제3자 물류의 활성화에 기여하는 것을 연구목적으로 한다.

II. 선행연구분석

국의 선행연구들을 살펴보면 과거에는 중국물류에 관한 연구의 다수 예를 들면 Speece & Kawahara(1995)¹⁾, Carter et al.(1997)²⁾, 邊威(1994)³⁾, 大出一晴(1996)⁴⁾, 翁心剛(1999)⁵⁾ 등의 연구에서는 중국 물류의 후진성의 문제에 논점을 두고 있었으나 최근 연구 예를 들면, 國務院發展研究中心(2001)⁶⁾, Morgan Stanley(2002)⁷⁾ 제럴드 체우(ジェラルド・チャウ) 외 2인(1994)⁸⁾, Hong et al.(2004)⁹⁾ 등의 연구에서는 논점이 인프라의 부족에서 물류기업의 운영관리의 문제점으로 전환되었다.¹⁰⁾

국내에서 중국의 제3자 물류에 관한 선행연구 논문에 관해 살펴보면, 박명찬(2005)은 “중국기업의 제3자 물류선택에 관한 연구”¹¹⁾에서 제3자 물류의 범위를 정의하고 중국의 제3자 물류선택의 기준제시 및 사례분석에 대해 서술하였다. 윤성환(2005)은 “제3자 물류가 중국 화주기업의 물류성과에 미치는 영향에 관한 연구”¹²⁾에서 중국 화주기업들의 물류성과에 영향을 미치는 물류서비스 요인들에 대해 분석하고 있고, 이신규(2006)는 “중국의

- 1) W. M. Speece and Y. Kawahara, "Transportation in China in the 1990's," *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol.25, No.8, 1995, pp.53-71.
- 2) J. R. Carter, J. N. Pearson and P. Li, "Logistics Barriers to International Operations: the Case of the People's Republic of China," *Journal of Business Logistics*, Vol.18, No.2, 1997, pp.129-145.
- 3) 邊威, "中國の國內貨物輸送の動向と課題", 『流通經濟大學校大學院論集』, 第2号, 1994.
- 4) 大出一晴, "中國物流事情と日系進出企業の物流課題", 『季刊輸送展望』, 第96号, 1996.
- 5) 翁心剛, "中國經濟における道路貨物輸送事業の展開と課題", 『流通經濟大學大學院經濟學研究科論集』, 第7号, 1999.
- 6) 國務院發展研究中心市場經濟研究所和中外運課題組, "中國物流產業發展現狀及前景", 『中國經濟時報』, 2001.5.9.
- 7) Morgan Stanley, "中國物流發展報告", 2002.
- 8) ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジェン・ウィー, "中國における3PL企業の台頭《上》—中國のロジスティクスの現狀と課題", 『LOGI-BIZ-月刊ロジスティクス・ビジネス』, 2004.8; ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジェン・ウィー, ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジェン・ウィー, "中國における3PL企業の台頭《中》—中國のロジスティクスの現狀と課題", 『LOGI-BIZ-月刊ロジスティクス・ビジネス』, 2004.9; ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジェン・ウィー, ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジェン・ウィー, "中國における3PL企業の台頭《下》—中國のロジスティクスの現狀と課題", 『LOGI-BIZ-月刊ロジスティクス・ビジネス』, 2004.10.
- 9) J. A. Hong and B. Liu, "Logistics Outsourcing by Manufacturers in China: A Survey of the Industry," *Transportation Journal*, Vol.43, No.1, 2004, pp.17-25.
- 10) 日本物流団体連合會・國際物流專門委員會, 『中國最新物流事情に關する調査・研究報告書-北京・重慶・武漢・上海こついで-』, 2003.
- 11) 박명찬, "중국기업의 제3자 물류선택에 관한 연구", 『국제지역연구』, Vol.9, No.1, 국제지역학회, 2005.
- 12) 윤성환, "제3자 물류가 중국 화주기업의 물류성과에 미치는 영향에 관한 연구", 『국제지역연구』, Vol.9, No.3, 국제지역학회, 2005.

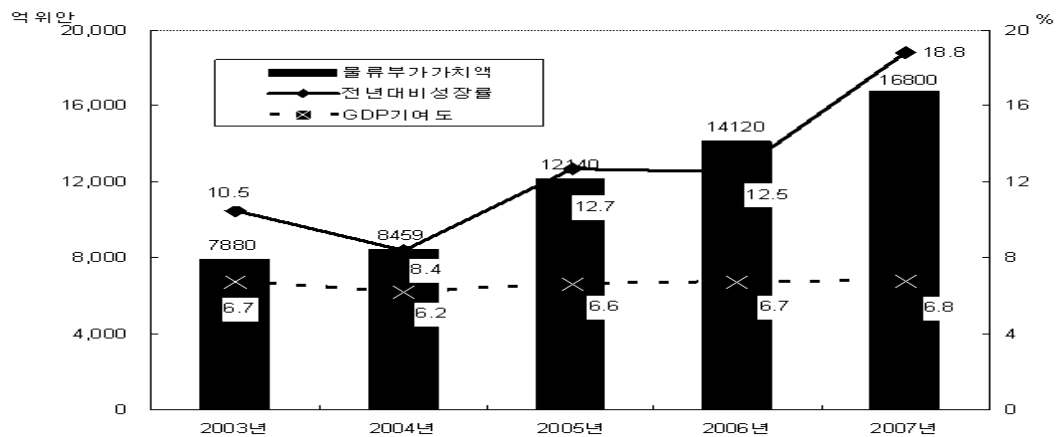
물류현황과 문제점¹³⁾에서 중국의 물류현황과 제3자 물류, 제3자 물류상의 문제점을 제시하였다. 신광하의는 “한국 물류기업의 중국시장 진출방안에 관한 제언”¹⁴⁾에서 전반적인 중국 물류산업의 특성과 중국 물류시장의 문제점에 대해서 설명하고 있으며 이명현의의 “중국 물류기업의 경영추세 및 경쟁력 분석”¹⁵⁾에서는 중국 물류기업들의 경영현황과 경쟁력을 분석하고 있다. 그리고 최석범 외1인의 “중국물류현황과 문제점에 관한 연구”¹⁶⁾에서는 중국물류현황과 인프라구축을 다루면서 중국물류의 문제점을 거시적, 미시적 부분으로 구분하여 설명하면서 전문물류기업의 근대화적 기업제도의 미비와 기업간의 낮은 신용도로 인하여 제3자 물류의 발전을 저해하고 있다고 언급하고 있다.

Ⅲ. 중국 물류산업과 제3자 물류 현황

1. 중국의 물류산업 현황

1) 물류시장의 규모

<그림 1> 중국물류 부가가치의 추이



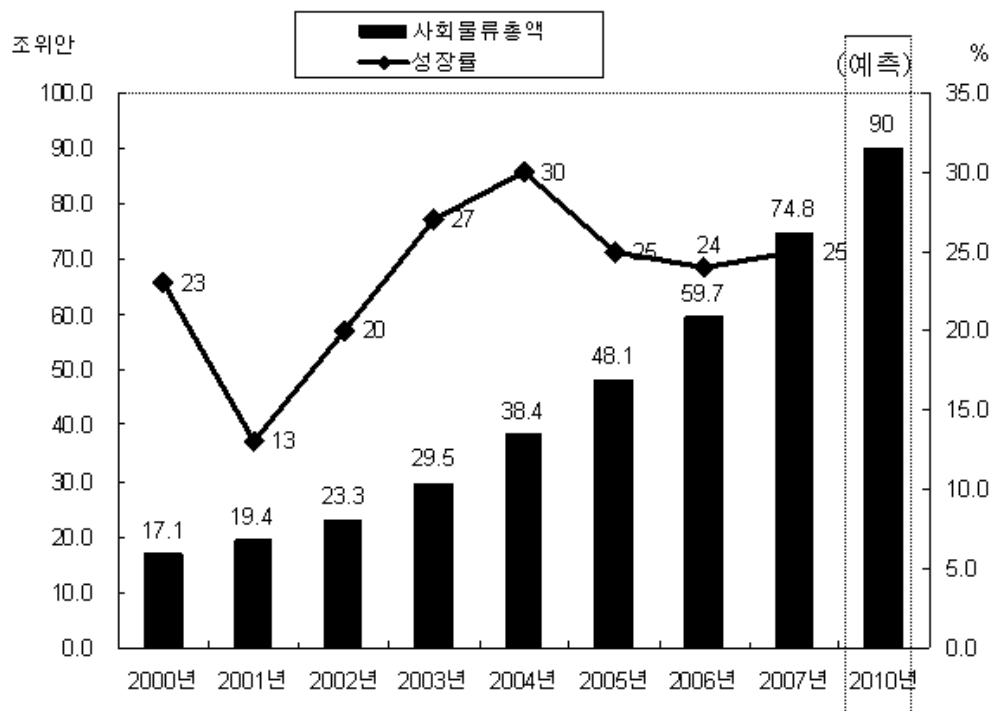
자료: 中國國家統計局編, 『中國經濟統計年鑑』, 2007.

- 13) 이신규, “중국의 물류현황과 문제점”, 『창업정보학회지』, Vol.9, No.3, 한국창업정보학회, 2006.
 14) 신광하·서수완·박영태, “한국 물류기업의 중국시장 진출방안에 관한 연구”, 『국제지역연구』, 국제지역학회, Vol.9, No.2, 2006.
 15) 이명현·이준엽, “중국 물류기업의 경영추세 및 경쟁력 분석”, 『경제연구』, 한국경제통상학회, Vol.25, No.3, 2007.
 16) 최석범·이영관, “중국물류현황과 문제점에 관한 연구”, 『한국항만경제학회』, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2005.6.

중국의 지속적인 경제성장으로 중국의 물류시장규모는 계속해서 확대되고 있다. 2000년대에 들어서는 GDP가 연평균 약8-9%의 신장 추이를 보이고 있는 것과 더불어 <그림 1>과 같이 물류가 창출하는 부가가치도 연 10%이상으로 성장하고 있다. 특히 2007년은 전년 대비 18.8%의 성장을 보였으며 1조 6,800억 위안, GDP에 대한 기여도는 6.8%를 기록하였다. 물류가 창출하는 부가가치가 상당함에도 불구하고 현재의 중국의 물류시스템은 경제 성장율과 보조를 거의 맞추지 못하고 있으며 해결해야 할 과제가 산적한 것으로 평가되어 왔다.¹⁷⁾

<그림 2>와 같이 '사회물류총액'은 2007년은 2000년의 4.4배로 2006년보다 25% 증가한 74.8조위안으로 나타났다. 그리고 2010년에는 90조위안이 될 것으로 예측되고 있다.

<그림 2> 사회물류총액의 추이



자료: 前掲書.

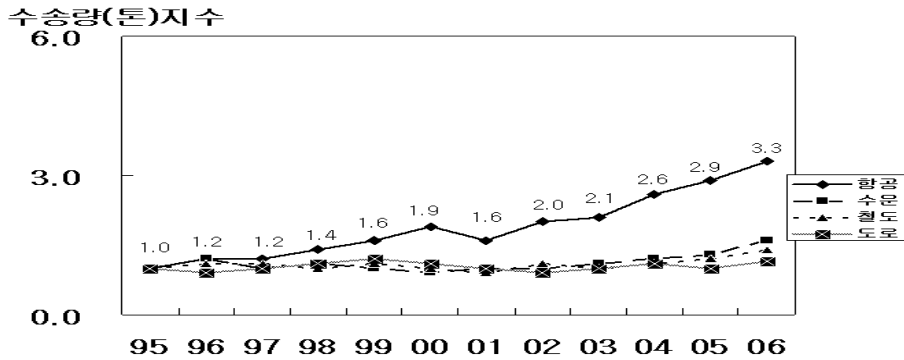
중국 국내의 물류규모의 확대를 수송량의 측면에서 보면 2006년은 1995년의 120.4억 톤에서 약1.6배 확대된 194.9억 톤으로 나타났다. 2000년 이후도 연 3-9%의 성장을 보이고

17) R. C. M. Yam 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, pp.46-59; Mark Goh and Charlene Ling, "Logistics development in China," *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.33, No.10, 2003, p.887.

있다. 앞으로의 물류시장은 저부가가치 상품뿐만 아니라 고부가가치의 상품의 물류도 증가할 것이다. 예를 들어 보잉사의 경우 운임 부담력이 있는 화물의 수송이 증가하며 중국 국내의 항공시장이 향후 20년 사이에 매년 10%의 성장 추이를 보일 것으로 예측하고 있다.

<그림 3>에서와 같이 각 수송기관의 취급화물량의 추이를 1995년을 1로 하여 지수화하면 운임 부담력이 높은 항공수송의 성장이 가장 클 것으로 예측할 수 있다.

<그림 3> 각 운송수단별 취급화물량의 추이



자료: 前掲書.

2) 자가물류위주의 물류시장

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 중복 건설, 자사 트럭의 높은 공차율, 낮은 수송적재율 등의 현상을 볼 수 있고, 고물류비용 구조를 이루고 있다. 또한 물류전문기업의 유력한 기업이 육성되는 환경이 정비되어 있지 않는 원인도 되고 있다.

물류비용의 인하는 화주기업에 있어서 중요한 '제3의 이익 발생원'이 된다. 향후 경쟁이 한층 더 격화됨에 따라 수익증가에 대한 조치가 화주기업의 물류 개혁의 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 1> 제조업의 제품물류 의주 현황

년 도	전부의주	전부 자사수행	일부의주와 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.

3) 물류산업의 구조

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 중국물류시장의 불투명성 등의 여러 요인 때문에 물류를 외부의 전문물류기업에 아웃소싱하는 경우가 많다. 그리고 물류 아웃소싱 대상은 주로 자국에서 서비스를 제공하고 있는 외자계 물류기업이거나 중국내의 물류기업이다.

최근 몇 년 중국내 일부 물류기업은 외자계 물류기업으로부터의 학습을 통하여 노하우를 축적하고, 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 등 많은 글로벌 기업에 대해서 물류 서비스 제공을 확대하고 있다.

물론 이렇게 급성장 한 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.

2. 중국의 제3자 물류현황

1) 중국 제3자 물류업계의 유형과 특성

중국 물류시장에서 활동 중인 3PL은 <표 2>와 크게 외국계 물류업체, 중국의 전통적인 국영물류업체, 중국 제조/유통업체의 자회사, 중국의 3PL업체 등 4가지로 구분할 수 있다.

외국계 물류업체는 EXEL과 Danzas 등 종합물류업체, Maersk Logistics, APL Logistics 와 NYK Logistics 등 선사계 물류업체, UPS, FedEx, TNT 등 특송업체 등이 이미 중국 물류시장에 진출하여 활동하고 있다. 1998년 Danzas는 대외무역경제합작부로부터 1급 면허를 취득한 최초의 외국계 포워더이다. 또한 중국에 진출한 일본의 제조·유통업체의 물류 활동을 지원하기 위한 물류자회사나 한국이나 일본계 물류업체의 상당수도 중국 물류시장에 진출하였다. 외국계 물류기업은 광범위한 글로벌 네트워크를 구축하고, IT 기술을 활용하여 양질의 서비스를 제공하고 있으며 주로 다국적 기업에 물류서비스를 제공하고 있다.

2005년부터 중국의 물류업계가 외국계 기업에게 전면 개방된 후, 현재 FedEx, UPS 등이 활발한 활동을 펼치고 있으나 51만개의 물류기업 중 외국계 기업은 680개로 전체의 0.13%에 지나지 않는다. 그러나 이들이 차지하는 시장점유율은 8%에 달한다.¹⁸⁾

18) 夏新海, "跨國物流企業如何在華經營", 「中國水運」, 2005.9.7.

이러한 외국 물류기업의 특징은 다음과 같다. 첫째, 외국 물류업체는 해외 물류네트워크를 기반으로 서비스를 제공하고 있다. 둘째, 물류전문가가 배치되고, 경험과 노하우를 축적한 운영을 하고 있다. 셋째, 글로벌 기업들과 양호한 관계를 구축하고 있다. 넷째, 첨단화된 정보시스템을 구축하고 있다. 다섯째, 본부로부터 적극적인 재정지원을 받고 있다. 여섯째, 중국 전역에 물류네트워크를 구축하고 있지 못하며, 비교적 높은 비용구조를 가지고 있다. 일곱째, 인수합병이나 전략적 제휴를 통하여 시장에서의 경쟁우위를 도모하고 있다.

중국의 전통적인 국영물류업체인 COSCO, Sinotrans, China Rail, China Post, China Shipping Group 등은 수송장비와 창고자산을 확보하고, 중국 전역에 네트워크를 구축하고 있으며, 서비스를 제공하고 있다. 이러한 3PL업자는 특징은 다음과 같다. 우선, 전통적인 운수 및 창고기업에서 출발하였기 때문에 중국내에서 비교적 완벽한 전국망을 가지고 있다. 둘째, 국영물류업체는 가격경쟁력과 물류시장 참여에 제한을 받지 않는 이점을 누리고 있다. 셋째, 국영물류업체는 주로 국영화주기업과 중국 기업에 서비스를 제공하는 경향이 강하다. 넷째, 기존의 영업망을 확보하고 있고 역사가 오래되어 풍부한 자금을 확보하고 있다. 다섯째, 업무영역을 확대하고 있으나 각지의 연락망이 분산되어 연락망을 장점으로 살리지 못하고 있는 실정이다.

중국 제조업체 및 유통업체의 물류자회사로서는 중국의 대표적인 가전업체인 Haier사의 Haier Logistics를 비롯한 Attend Logistics 등이 있다. 중국 및 외국 물류기업은 중국 제조업체와 합작투자회사를 설립하여 물류서비스를 제공하는 사례도 증가하고 있다. 예를 들면 COSCO Logistics사는 가정용품 제조업체인 광둥의 Kelon사 및 상해의 Little Swan사와 합작으로 Jaier사와 합작투자로 물류기업을 설립하여 가전제품 등의 물류서비스를 제공하고 있다. 이러한 중국의 3PL업자의 특징은 다음과 같다. 첫째, 주로 제조업체에 서비스를 제공하기 때문에 전문성이 매우 높다.¹⁹⁾ 둘째, 모회사의 상품을 취급하기 때문에 특정 상품에 적합한 물류서비스를 제공하고 있는 것이 일반적이다. 셋째, 모기업으로부터 물량을 확보하기 때문에 고정 수익원이 확보된 상태에서 서비스를 확대시킬 수 있다는 것이다.

중국의 3PL로 볼 수 있는 물류업체는 EAS, PG Logistics, ST-Anda 등을 들 수 있다. 특히 PG Logistics는 1995년 Procter & Gamble사의 SCM관리를 담당하기 위해 중국에서 최초로 설립된 3PL이다.²⁰⁾ 중국 신규 3PL 기업은 PG Logistics Group, Anato Logistics, Da-Shunfa Logistics 등을 들 수 있다. 신규 3PL은 대부분 민간기업이자 신생 물류기업으로서 성장가능성이 높으며, 이들 3PL은 대부분 물류센터나 차량 등의 자산을 보유하고 있다. 이러한 중국의 3PL 기업의 특징은 다음과 같다. 첫째, 특정지역을 중심으로 서비스를 제공하고 있어 지역적으로 제한되어 있다. 둘째, 신생기업을 출발하였기 때문에 서비스 수

19) 전경련 중국산업연구센터, 「주간 중국산업정보」, 총6호, 2004.11.15, p.11.

20) 백종실, “중국 물류시장의 제3자 물류(3PL) 동향과 시사점”, 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, 2003.12, pp.4-5.

준은 외자물류기업과 비슷하다. 셋째, 초기의 고정비로 인하여 가격이 상대적으로 높고 자금능력이 제한되어 있다는 특징이 있다.

<표 2> 중국 3PL 업체의 주요 유형

외국 물류기업	중국의 전통적인 국영물류기업
- 선사계 물류업체: APL Logistics, Maersk Logistics, NYK Logistics, OOCL, P&ONed - 우수 물류업체: EXEL, Ryder, Danzas, Schenker, K&N, Panalpina, Bax Global - 특송업체: UPS, FedEx, DHL, TNT	- COSCO, China Shipping - Sinotrans, China Resources - China Post - China Materials Storage and Transport Co. - CRE, CRMLC
중국 제조업체와 유통업체 등의 물류자회사	중국 3PL 기업(합작)
- Haier Logistics - Annto Logistics - Ding Xin Logistics - Attend Logistics - TCL - Konka	- EAS - PG Logistics - China Overseas Logistics - ST-Anda - Hurry Top - Jiuchuan Logistics

자료: Mark H. Kadar, "Asian Sourcing: Logistics in China", Mercer Management Consulting, 2003, p.17.

2) 제3자 물류서비스 규모

2006년의 중국의 제3자 물류 시장규모는 1,300억 위안으로 2005년 대비 30% 증가하였으며, 제3자 물류시장의 비중은 중국 전체물류의 3.39%에 해당되고, 2010년에 중국 제3자 물류시장은 2,400억 위안에 이를 것으로 전망하고 있으나²¹⁾ 아직까지 중국의 제3자 물류시장은 발전초기단계이다.

중국 창고·저장협회의 조사²²⁾에 따라 중국생산기업 원재료물류는 50%가 공급자 부담이고, 31%는 자가 부담으로 제3자 물류는 19%만 차지하고 있다. 상품판매의 물류에 있어서는 생산자가 27%, 제3자 물류가 18%, 나머지 55%는 일부 자사 처리와 일부 아웃소싱의 결합방식을 채택하고 있다. 수출입무역물류의 실행 주체는 27%가 제3자 물류에 의해 이행되고 있고, 11%가 공급업체, 62%는 자사가 직접 처리하는 방식으로 하고 있다.²³⁾

중국 사회물류아웃소싱의 비율은 계속 증가하고 있으며 2006년 중국 판매물류 아웃소싱은 5%~10%, 운송·창고보관이 10%~15%로 증가하였다. 제3자 물류를 이용한 운송업무가 전체기업 운송업무의 67%를 차지하였다.²⁴⁾

21) 上海物流研究院, 『中國第三方物流市場的趨勢與展望』, <http://www.chinalogis.net>, 2007.

22) 中國倉儲協會, "第五次中國物流市場供求狀況調查報告", 2004.

23) 劉衛華, "我國物流產業國際化過程中的障礙及對策", 『中國物流』, 2007年 第8期, 2007; <http://www.80075.com/ZhongGuoJingji/20080316/168191-1.shtml>

24) 中國物流與採購網, "中國第三方物流的發展現狀與趨勢分析", <http://www.chinawuliu.com.cn/>, 2007.12.

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, 배송서비스의 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 아웃소싱항목 구성비율

	간선 운송	중계 운송	창고 보관	배송	포장 및 유통가공	물류시스 템설계	물류정 보관리	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)』, 機械工業出版社, 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)』, 機械工業出版社, 2007.8

“2006년의 중국 현대물류 발전보고”에 따라 2005년에 상공기업에서 앞으로 추가되어야 할 아웃소싱업무 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.²⁵⁾

천진 난카이대학(天津南開大學) 현대물류연구센터의 조사²⁶⁾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.

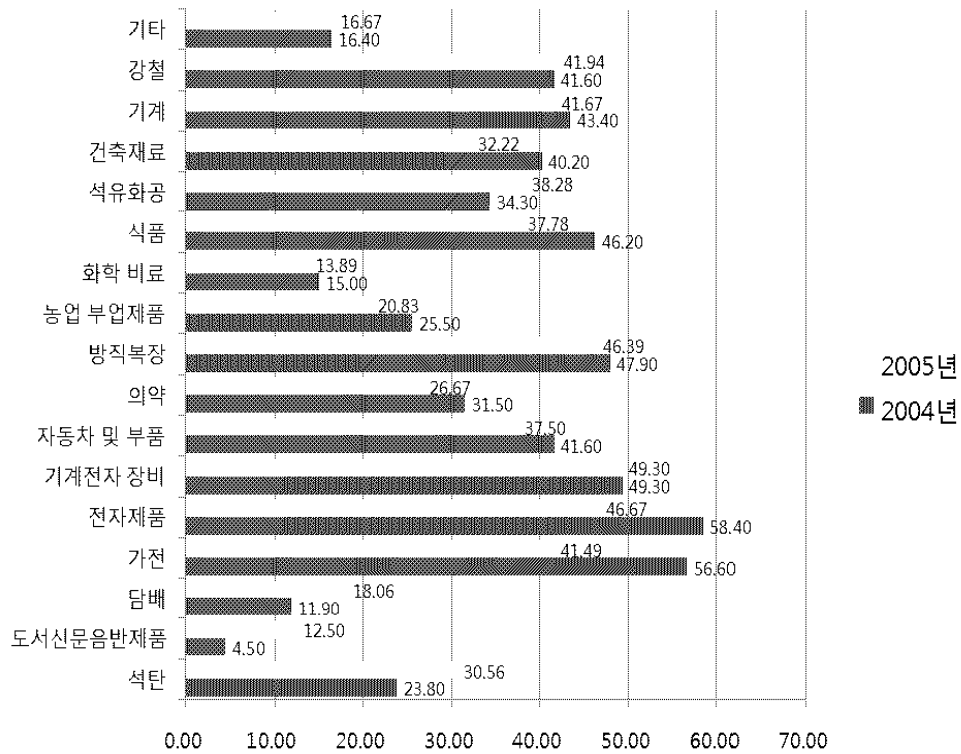
3) 제3자 물류서비스의 주요 고객

또한 중국 물류시장에서 제3자 물류업체들이 주로 제공하는 서비스 분야는 의류나 직물과 같은 노동집약적인 상품보다는 전자제품, 가전제품, 자동차 및 그 부품, 소비재 등의 분야이며, <그림 4>에서 2004년과 2005년의 물류기업 고객군의 업종분포 중 가장 큰 비중을 차지한 업종이 전자제품, 가전, 기계전자장비로 나타났다.

<그림 4> 2004-2005년 물류기업 고객군의 업종분포

25) 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, 2007.

26) 陸嵐, “中國的物流市場與企業物流戰略”, 南開大學現代物流研究中心, 2006.



자료: 前掲書, p.67.

4) 중국화주의 3PL 선정기준

중국 화주가 3PL을 결정하는 기준은 <표 4>와 같이 산업별 특화된 운영경험을 제1순위로 선정하고 있으며, 3PL의 지명도, 네트워크의 범위, 낮은 물류비 등을 중요한 선택 기준으로 삼고 있지만 종합물류서비스 제공능력, 수준 높은 IT 시스템 등은 아직까지 주요 선정기준이 아닌 것으로 파악되고 있다.

또한, 중국 화주들은 중국 제3자 물류보다는 외국계 제3자 물류를 선호하는 것으로 나타났다. 중국 화주들이 중국 제3자 물류를 선호하는 이유는 저렴한 물류비, 각 지역에 대한 충분한 지식과 중국 내 네트워크 구축 때문이며, 다국적 기업이 외국계 제3자 물류를 선호하는 이유는 정보시스템, 운영노하우, 전문 인력 및 표준화된 운영시스템 때문이다.

<표 4> 중국 화주의 제3자 물류의 선정기준

선정기준	비율(%)	선정기준	비율(%)
산업별 특화 운영 경험	31	자산(시설 및 장비) 보유	9
제3자 물류의 지명도	18	종합물류서비스 제공능력	4
네트워크의 범위	16	수준 높은 IT시스템	4
낮은 물류비	16	전략의 적합성	2

자료: Mark Kadar and Diana Huang, "The Third Party Logistics Market in China: Opportunities and Challenges," CLM 2002 Conference, 2002.9, p.13.

3. 제3자 물류서비스 시장의 특징

1) 빠른 성장을

중국에서의 제3자 물류시장은 아직 발전 초기단계수준이지만, 70%의 물류서비스 제공업체는 연평균 매출 증가율이 30%에 이르고, 전반적으로 중국 제3자 물류시장에서 2000년에서 2005년까지 연평균 성장률은 25%를 기록하며 빠르게 성장하고 있다.²⁷⁾ 중국 제3자 물류시장의 발전을 촉진시키는 주요 요소는 첫째, 다국적기업이 더욱 많은 업무를 중국으로 이전하고 있으며 많은 물류기능을 아웃소싱하여 공급협력체계 원가를 낮추었고, 둘째 중국회사들은 원가를 절감하여 핵심 경쟁력을 향상시켜야 하는 상황에 처하게 되어 물류 아웃소싱 수요가 증가하였으며, 셋째 정부의 권장조치 역시 중국의 제3자 물류시장이 빠르게 발전하는 주요 원인이 되었다.

2) 지역적인 편중과 업체의 소규모성

현재 중국 물류시장에서의 80%의 수익이 장강 삼각주와 주강 삼각주에서 창출되고 있어 지역적으로 상당히 편중되어 있다.

2006년의 조사에 따르면²⁸⁾ 18,000여개 서비스 제공업자와 터미널(terminal)의 중국 제3자 물류시장에서 상위 10위의 서비스 제공업자는 전체시장 총액의 13%를 차지하고 시장점유율이 2%를 초과하는 기업은 없다. 시장에서의 경쟁모델은 가격경쟁으로 제3자 물류가 유발하는 공급체인의 가치 증가효과에 대한 낮은 관심으로 단일 서비스의 과도한 경쟁이 중국 제3자 물류 발전을 저해하고 있다. 또한 중국 제3자 물류업체는 현재의 이윤율이 3%~8%에 그치고 있어 창출 가능한 이윤공간도 여전히 많이 남아 있는 것으로 해석할 수 있다.²⁹⁾

27) 國家發展改革委員會, "2005年物流業發展概況及"十五"總結", 2006.1.4

28) 國家發展和改革委員會經濟運行局, "中國現在物流發展報告(2006)", 2006.7.1.

29) 張建衛, "中國第三方物流的發展現狀與趨勢分析", 『空運商務』, 第01期, 中國外運股份有限公司總裁, 2008, p.34.

3) 운송관리와 창고저장기능 위주의 서비스

물류 서비스업체의 수익의 85%는 운송관리와 창고저장 관리 등 기초적인 서비스에서 창출되며, 부가서비스 및 물류정보 서비스와 물류 지원 재무 서비스에서의 수익은 15% 수준에 지나지 않는다.³⁰⁾ 이는 중국 기업들의 물류서비스에 대한 수요가 여전히 전통적인 서비스에 머물러 있으며 기타 부가서비스에 대한 요구가 상대적으로 낮다. 또한 중국의 물류서비스 기업은 고급물류서비스를 제공할 능력이 제대로 구비되어 있지 않다.

4) 다양한 수준의 제3자 물류수요

중국의 물류수요는 다원화, 다업종, 다단계로 수직적인 특성을 나타내고 있으며 일반적으로 중국의 일반 소매체인업체는 대부분 5,000종 이상의 상품을 가지고 재포장, 정합배송이 요구되어 제반물류업무 과정이 더욱 복잡해지는 특징을 가지고 있다.

자동차 제조업은 수입부품에 의존하던 상태에서 현재 부품 생산업체로부터의 부품 구매로 전환되면서 '정시배송(Just In Time)'을 원하고 있고, 의류업체에서는 주기를 단축해서 변화되고 있는 시장의 유행추세에 대해 '신속반응(Quick Response)'을 요구하고 가전제품 업체에서는 생산능력의 과잉과 큰 가격압력으로 '물류원가를 낮추는 것'에 매우 민감하다.

5) 중국 전통기업들의 제3자 물류서비스 이용저조

중국 화주들은 아직까지 물류서비스의 아웃소싱에 대한 낮은 인식으로 아웃소싱 비율은 20%에 수준에 머물고 있지만 중국에 진출한 다국적기업의 아웃소싱 비율은 70%수준인 것으로 나타났으며, 이는 유럽이나 북미 화주의 아웃소싱 비율과 거의 유사한 것으로 나타났다.

6) 중국기업과 외국기업의 중점업무가 상이

다국적 기업을 주요 고객으로 하고 있는 외국계 제3자 물류기업은 중국내 물류기반이 미흡하지만 글로벌 네트워크를 바탕으로 주로 수출입 물류에 치중하고 있으며 그 수입도 전체수입의 약 70%를 차지하고 있고, 특히 50% 이상의 매출액을 수출물류 부문에서 달성하고 있는 것으로 나타났다. 98%의 서비스 고객 또한 외국 독자기업 또는 중국과 합자기업 등 외국 고객이다. 중국의 제3자 물류서비스 공급업체는 중국 내 네트워크 구축 및 중앙, 지방정부와의 관계 등을 바탕으로 중국 화주들을 주요 고객으로 하여 중국내 물류의 비즈니스 기회를 더 중시하고 있으며 그 수입은 전체 수입의 88%를 차지하고 있다.³¹⁾

30) Mercer Management Consulting, "中國第三方物流市場調查報告", 2005.7.

31) Mercer Management Consulting, "中國第三方物流市場調查報告", 2003.

IV. 중국 제3자 물류의 문제점

1. 하드웨어적 문제점

1) 열악한 물류인프라로 효율적인 서비스 제공 곤란

중국의 경우 물류의 기반시설인 도로, 내수로, 공항, 철도 등의 인프라가 제대로 구비되어 있지 않으며 특히 복합운송망과 전국을 연결하는 고속도로망도 제대로 구비되어 있지 않다. 현재 중국은 다음과 같은 물류의 인프라 체계에서의 문제점을 가지고 있어 제3자 물류의 발전을 저해하고 있는 상황이다.

첫째, 중국내에서의 물류를 제대로 구현하기 위해서는 각 성(省)의 연결이 원활하여야 하지만 각 성을 연결하는 간선 인프라의 구축이 매우 미흡한 편이다. 특히 중국지역에서 대부분을 차지하는 있는 농촌지역의 경우 거의 모든 지역이 도로 인프라가 제대로 구축되지 않은 상태이다.

둘째, 중국내에서 지역적 발전수준에 따라 물류 인프라도 지역별로 큰 차이를 보이고 있어 제3자 물류의 발전에 걸림돌이 되고 있다. 동부지역의 경우 물류 인프라가 비교적으로 잘 구축되어 있지만, 서부지역의 경우에는 매우 열악한 형편이다. 특히 3대 경제권인 북경, 천진의 환발해경제권, 상해, 강소, 절강의 장강삼각주, 관동, 복건의 주강삼각주는 물류 인프라가 상당히 발달되어 있으나 기타 지역은 이러한 권역에 비해 물류인프라가 아주 미흡한 상태이다.

셋째, 물류관련 설비와 기술이 낙후되어 있다는 점이다. 철도는 복선화와 전철화 비율이 낮고 컨테이너 및 냉장용 수송기기도 부족하다. 특히 도로운송의 경우에도 노면 정비 미숙으로 통행속도가 늦다.

넷째, 중국내에서의 수송구조가 너무 복잡하다는 점이다. 따라서 도로, 철도 등의 수송수단 간의 연계가 원활하지 못하여 종합 수송능력을 충분히 발휘하지 못하고 있다.

다섯째, 수송수단별 문제점을 안고 있다.

중국의 철도화물운송의 경우 화물열차의 배차시간이 부정확해 이용에 불편이 많으며, 중국의 철도운송은 유사시의 공급물자 운송을 우선하기 때문에 일반화물 운송은 뒤로 미루어지는 경우가 일반적이다. 화물운송 스케줄도 대부분 사전 통지되지 않을 뿐 아니라 화물운송예약 마감시간도 예상하지 못하는 문제가 발생하고 있다. 산업단지가 밀집되어 있는 북동지역의 경우 일반상품의 경우에는 철도예약이 매우 어려운 상황이고 만재되어 운송되는 관계로 출발시간과 도착시간을 매우 불확실하게 만들고 있다.³²⁾ 철도운송은 기본적으로 한달전에 예약해야 하기 때문에 이용에 어려움이 많다. 각 수송수단별 문제점을

32) Mark Goh and Charlene Ling, op.cit., p.896.

살펴보면 다음의 <표 5>와 같다.

<표 5> 중국의 물류 수송수단별 문제점

구분	문 제 점
도로	<ul style="list-style-type: none"> · 규모가 작고 네트워크가 정비되어 있지 않음 · 도시지역에 대한 진입제한이 다수 존재 · 성(省)간 수송의 면허, 통행료 정비가 불투명 · 무개차로 인한 수송도중에 분실, 파손 등에 대한 대응이 미흡 · 고품질 수송에 대한 하드웨어의 부족 · 고속도로의 경우 화물량의 증가에 비해 인프라부족, 확장공사로 정체발생
철도	<ul style="list-style-type: none"> · 화물수송시간표의 미공개, 출도착시간의 불확실성 존재 · 화물예약 마감시간이 빠르고 성수기에는 능력부족으로 예약곤란 · 생산재의 우선으로 소비재 상대적 차별대우 · 산업단지가 밀집되어 있는 북동지역의 일반상품의 수송 곤란 · 서비스 품질이 불안정 · 양 말단의 통운업의 미발달
해운	<ul style="list-style-type: none"> · 장강의 자연조건, 기상조건에 따른 기항스케줄 유동성, 이용선형의 불안정 · 수위차로 인한 하천항의 하역의 비효율성 · 선박, 항해기술의 전반적인 낙후 · 초대형 컨테이너선의 접안 곤란 · 선사의 평균수송능력의 한계(1만톤 이하)와 위험부담의 한계
항공	<ul style="list-style-type: none"> · 항공사와 공항의 제휴, 협력관계의 저조 · 공항 및 기항네트워크의 협소로 항공서비스 이용의 불편 · 여객운송위주에 따른 화물의 스페이스의 협소

자료: 日通總合研究所(編), 『中國物流の基礎知識』, 大成出版社, 2004, p.84; Mark Goh and Charlene Ling, "Logistics development in China," *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.33, No.10, 2003.을 참조하여 재작성.

2) 중국 제3자 물류의 서비스지역의 편중으로 전국적인 서비스 곤란

<표 6> 중국 제3자 물류업체 지역분포 및 수익분포

지역	장강 삼각주	주강 삼각주	북경, 천진지역	화중 지역	서남 지역	서북 지역	기타
기업비율	28	24	23	9	6	4	6
매출비율	27	23	25	10	5	3	7

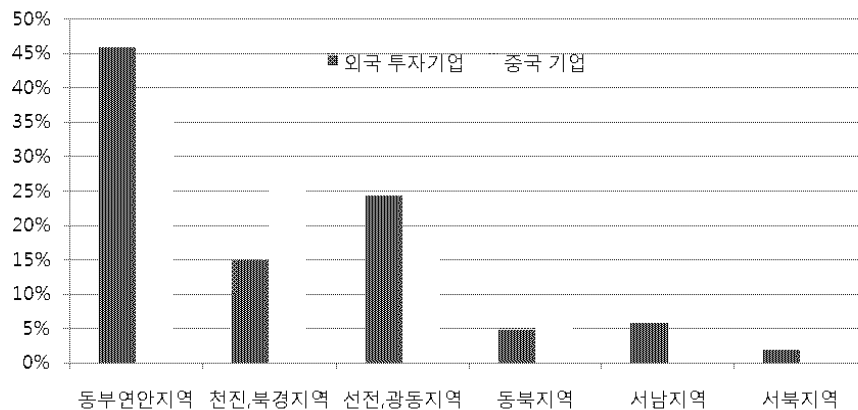
자료: 林慧丹, 『第三方物流』, 上海財經大學出版社, 2005, p.47.

중국에서 활동 중인 제3자 물류 서비스 제공자는 대부분 자신의 활동지역을 중심으로 네트워크를 구축하고 있다. 특히 주강삼각주인 남부지역과 장강삼각주인 동부 연안지역 그리고 북경과 천진 등 북부지역에서는 광범위한 네트워크가 구축되어 있지만 상대적으로 북서부 지역과 중경 등 남서부 지역의 물류네트워크 구축이 미흡한 실정이다.

중국의 제3자 물류는 지역적으로 매우 편중되어 있는데 강삼각주지역에는 24%의 제3자 물류기업이 있으며, 상해, 항주를 중심으로 한 장강삼각주에는 28%의 기업이 있다. 그리고 북경, 천진, 청도지역에서는 23%의 제3자 물류업체가 있다.³³⁾

외국인 합자투자 물류기업의 지역별 매출액 비중은 <그림 5>에서와 같이 상해 등 동부 연안지역이 47%, 선전 등 남부지역이 23%, 그리고 베이징과 천진이 16%로 이들 3개 지역의 비중이 86%를 차지하며, 기타 지역의 비중은 작다. 중국물류기업의 지역별 매출액은 동부 연안지역 36%, 베이징과 천진지역 27%, 선전 등 남부지역 17%로 3개 지역의 총 비중은 80%이며, 동북지역 10%, 서남·서북 지역 각각 5%로 지역별 편차가 크다.³⁴⁾

<그림 5> 중국 물류기업의 지역별 매출액 비중



자료: TLI-AP and CCTA, "2002 China Logistics Provider Survey(Results and Findings)," 2003.1, p.17.

외국인 합자투자 물류기업들은 북미, 유럽, 아시아 등 세계적인 물류네트워크를 구축하고 있으나 중국내 물류네트워크를 제대로 구축하지 못하고 있는 실정이다. 이는 비록 외국인 합자투자 물류기업들은 세계적인 네트워크를 배경으로 다국적기업들을 대상으로 서비스를 제공하고 있으나 중국내 물류시장에는 적극적으로 참여하지 못하고 있다는 점에서 발생하는 문제이다. 그러나 중국 물류기업은 해외보다는 중국내 물류네트워크를 바탕으로 중국내 물류시장에 초점을 두고 경영활동을 수행하고 있다.

또한 중국 기업의 2006년 물품의 판매범위는 <표 7>에서 나타난 바와 같이 2005년에 비해 국제 및 전국적인 판매가 증가하였고, 판매망 확대에 따라 물류서비스 지역도 확대하고 있다.

33) 武云亮·袁平紅, "經濟全球化背景下我國物流產業整合研究", 三山國際物流網, 2005.3.31; <http://www.e3356.com/info/shtml/200503/1112247655685.shtml>

34) TLI-AP and CCTA, "2002 China Logistics Provider Survey(Results and Findings)," 2003.1, p.13.

<표 7> 2005~2006년 중국 기업의 판매지역 구성비 (단위: %)

판매범위	국제	전국	省 및 주변	省범위 내	市범위 내
2005년	27.5	46.6	18.3	5.3	2.3
2006년	37.6	55.5	18.1	5.7	3.9

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(2007年)』, 機械工業出版社, 2007.8, p.43.

<표 8>은 2004~2006년의 중국 물류기업의 서비스지역 구성비를 나타내고 있는데 국제적인 서비스는 정체되어 있으나 전국적인 서비스는 지속적으로 확대되고 있어 중국 물류기업의 성장이 두드러지고 있다는 것을 보여주고 있다.

<표 8> 2004~2006년 중국 물류기업의 서비스지역 구성비 (단위: %)

서비스지역	국제	전국	省 및 주변	省범위 내	市범위 내
2004년	24.5	33.9	29.7	9.1	2.8
2005년	23.9	41.8	31.7	1.8	1
2006년	25.1	43.4	27.9	1.2	2.5

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)』, 機械工業出版社, 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)』, 전계서.

3) 표준화 미비로 효율적인 표준 서비스 제공 곤란

중국의 각종 운송방식에서 사용되는 장비의 표준이 아직 통일화되지 않고 있을 뿐만 아니라 물류기기의 표준도 체계화되어 있지 않다. 예를 들면 해운, 내수로와 철도의 컨테이너 크기가 상이하여 해운과 철도의 복합일관운송이 원활하게 이루어지지 않고 있는 실정이다.

특히 물류기기의 표준화율이 낮아서 화물수송, 보관과 하역의 기계화와 자동화를 저해하고 있다. 예를 들면 파렛트의 기준과 각종 수송설비와 하역설비의 기준이 통일화되어 있지 않아 파렛트화의 수준이 낮다.³⁵⁾ 물류설비의 기준과 물류포장의 기준도 통일되어 있지 않다. 상품포장에 있어서는 국가기준 및 업체자체의 기준이 이미 공표되어 있지만 각종 수송설비나 하역설비, 창고설비에 적합한 표준 포장기준이 통일되어 있지 않다. 이러한 표준화의 미비는 수송차량의 탑재율, 하역설비의 가동률, 그리고 창고의 공간이용률에 나쁜 영향을 미치고 있다.³⁶⁾

4) 정보시스템 미비로 인한 체계적인 업무처리와 고객서비스 제공 곤란

중국의 물류정보화가 빠르게 진행되고 있지만 해외 선진국의 수준과 비교하면 아직 전

35) 孟國強·孫軻, “關於我國托盤應用現狀與發展的建議”, 全國物流標準化技術委員會, 2006.8.24.

36) 郭強·黃學良, “第3方物流在我國的發展研究”, 『中國物流科技』, 第27卷 總第110期, 2004.6.10.

반적으로 낙후되어 있는 실정이다. 특히 중소 물류업체의 정보화 수준이 매우 낮은 형편이기 때문에 첨단 정보기술이 거의 이용되지 않으며, 그 응용범위도 매우 제한적이다.

한 조사결과에 의하면 해외 물류기업 사이에서 보편적으로 이용되고 있는 바코드 기술, GPS, GIS, EDI 기술이 중국 물류업계에서는 잘 이용되지 않고 있으며 입체창고, 바코드 자동식별시스템, 화물자동추적시스템 등 물류자동화 시설의 이용률도 매우 낮다.³⁷⁾ 그리고 정보화 수준이 비교적 높은 중대형 물류업체의 홈페이지는 대부분 기업이미지 홍보 등 기본적인 기능위주이며 E-business 플랫폼으로서의 활용도는 16.67%로서 낮은 수준이다. 또한 이미 구축된 정보화 시스템 기능은 주로 창고관리, 재무관리, 운송관리, 오더관리에 집중되어 있고 물류업체의 생존 및 발전과 직결되는 거래처 관리 관련 활용도는 23.33%로서 더 낮은 수치이다.³⁸⁾ 그리고 대부분의 사용자들이 자신들의 IT솔루션에 대한 내부자원을 신뢰하고 있지만 제3자 물류업자의 IT 능력에 만족하지 않고 있다.³⁹⁾ 비용을 절감하고 서비스 품질을 개선하고 다양한 서비스를 제공하기 위해서는 IT의 역할이 매우 중요하기 때문에 제3자 물류업자들은 IT를 최대한 활용할 필요가 있다.⁴⁰⁾

2. 소프트웨어적 문제점

1) 법적 체계의 복잡으로 효율적인 서비스 제공 곤란

중국의 물류 법규는 국가차원의 법규, 관련 행정부서차원의 법규 그리고 각 지방정부별 법규로 구분된다. 국가차원의 법규는 최상위 물류 관련 법규로서 정부의 물류업 발전에 대한 전반적 원칙과 지침이다. 이러한 국가차원의 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 관련 행정부서차원의 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 물류 관련 법규이다. 의견과 조례, 관리방법 등이 있는데 의견으로서는 '운수기업의 종합물류서비스의 발전추진에 관한 교통부의 의견(2001.2.28)' '항구관리를 위한 일시적인 조례', '도로관리조례', '항도관리조례', '외자 국제화물운송 포워드 업체들에 대한 관리방법(상무부)', '국제화물운송 포워드업체의 등록 및 관리를 위한 문제의 통지(상무부)', '국가 공상행정관리총서의 통지'

37) 劉衛華, 前揭書.

38) 人民郵電報, "中國物流市場的問題", 2006.4.23.

39) TLI-AP and CCTA, "2003 China Logistics User Survey- Results and Findings," August, 2003, p.6.

40) Fujun Lai, Dahui Li, Qiang Wang and Xiande Zhao, "The Information Technology Capability of Third-party Logistics Providers: A Resource-based View and Empirical Evidence from China," *Journal of Supply Chain Management*, Vol.44, No.3, 2008, p.34.

등이 있다. 특히 물류관련 기본법은 <표 9>와 같다.

<표 10> 물류관련 기본법

구분	기 본 법	부처	내 용
도로	公路運輸管理暫定條例 (공표 시행일 : 1986.12.29)	교통 운수부	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)	교통 운수부	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)	교통 운수부	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
	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)	국가 민용 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: 日通總合研究所(編), 前掲書, p.104의 내용과 중국물류법률. 등을 참조하여 재작성.

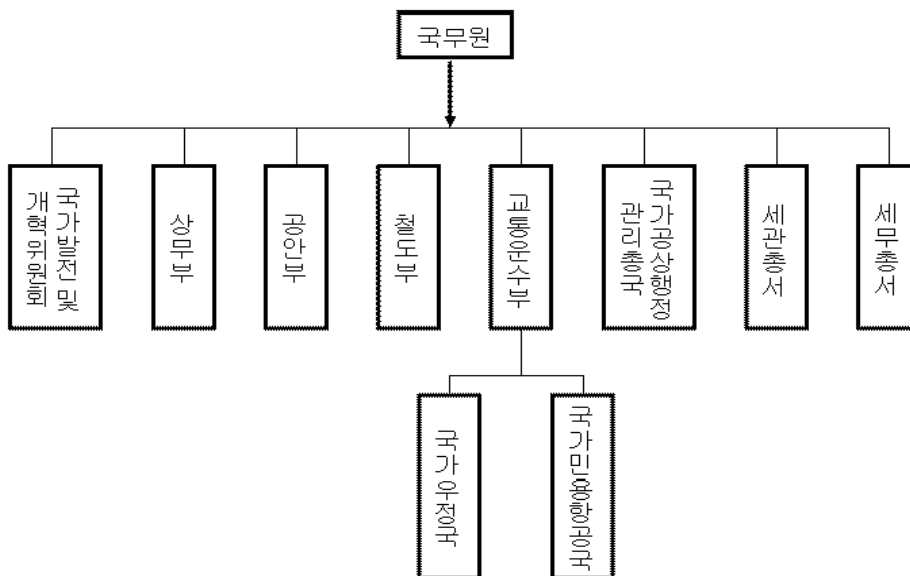
각 지방별 법규는 지방정부에서 중앙정부 관련정책과 법규에 의거하여 당 지역의 실제 상황에 따라 제정한 일련의 지역성 물류관련 법규이다. 지역성 물류 관련 법규는 중앙정부의 물류정책과 조율에 의해 지역법규, 조례, 규정, 통지, 의견 등 다양한 문서형식 외에 지방 정부에서 제정한 물류 기획방안으로도 발표된다.⁴¹⁾

41) 박병인·배종욱·김창현·신승식, “중국 동북3성의 물류현황 및 시사점”, 『한국항만경제학회

2) 물류관련 정부조직의 복잡으로 제3자 물류발전 저해

물류에 대한 중국정부의 관리체계가 부문간, 업종간의 분할관리 현상이 심하고 물류시장의 관리가 통일되어 있지 못하여 관리주체들 상호간 협조 및 협력이 원활하게 이루어지고 않고 있는 실정이다. 중국 물류의 발전을 저해하는 요인으로서 물류관련행정기관의 복잡성을 들 수 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해 1998년 중국정부는 행정기구에 대한 개혁을 단행하여 중앙정부 산하 40개 부처를 29개부처로 축소하기도 하였다. 물류와 관련해서는 2003년 4월 1일 시행된 행정기구의 재편에 따라 기존 국가경제무역위원회와 대외무역경제합작부가 폐지되고 새로이 상무부가 신설되기도 하였으나 다음 <그림 6>과 같이 여러부처가 물류에 관련되어 있고 일원적으로 관리하는 부서가 없다.⁴²⁾

<그림 6> 물류관련 중국정부조직



물류관련부서의 역할은 <표 10>과 같다. 특히 육운과 수운은 교통운수부가 주관하고 항공은 교통운수부산하의 국가민용항공국에서 주관하고 철도는 철도부에서 주관한다.

<표 10> 물류관련부서의 역할

물류관련부서	역할
--------	----

지」, 한국항만경제학회, Vol.23, No.2, 2007, pp.159-160.
 42) 日通總合研究所(編), 「中國物流の基礎知識」, 大成出版社, 2004, p.88

국가발전 및 개혁위원회 (國家發展和改革委員會)	경제예측을 포함하여 국무원에 대한 국가차원의 경제발전전략을 입안하고 장기경제계획을 수립하고 물류전략의 계획도 수립
상무부 (商務部)	2003년 4월 1일 대외무역경제합작부와 국가경제무역위원회의 일부가 통합되어 신설된 부서 물류배송, 전자상거래 등 유통체계, 외국기업의 투자, 국제경제기술협력 등을 관장
교통운수부 (交通運輸部)	2008년 3월에 교통부와 교통운수부로 개편되면서 국가민용항공국과 국가우정국을 소관하게 됨. 육운, 수운(내항, 외항) 등의 교통정책, 인프라 정비계획, 수송기관의 개발
국가민용항공국 (國家民用航空局)	2008년 3월 중국민용항공총국에서 개편되어 교통운수부 소속이 됨 민간항공사업정책, 항공인프라정비계획, 항공 네트워크의 구축, 운영관리 등을 담당
철도부 (鐵道部)	철도와 관련한 인프라 정비의 계획 및 철도네트워크 건설, 운영관리 등을 담당
중국해관총서 (中國海關總署)	수출입관리 및 관세 등의 관리, 밀수단속

자료: 한국무역협회 국제물류지원단, 『중국의 물류시장』, 2006.3, pp.28-31. 등을 참조하고 중국의 부처사이트를 참조하여 작성.

3) 물류관련 정책의 미흡으로 제3자 물류 활성화 저조

중국물류산업의 기본정책은 2004년 8월 25일에 제정된 “중국의 현대물류업발전의 추진에 관한 의견”이라고 할 수 있는데 이러한 물류산업을 발전시키기 위해 2004년말 이후에 “국가 고속도로망 계획”, “농촌지역 도로건설계획” 및 “장삼각, 주삼각, 환발해 3개구역에 대한 연해 항구건설계획”을 비준하였다.⁴³⁾ 그리고 2007년 8월 초에는 2007년 4월에 제정된 “국가도로 운송거점배치계획”을 정식으로 발표하였는데 국가 고속도로망을 기반으로 하여 종합교통운송체계를 정비함으로써 주요도시를 포괄하고 그 서비스를 전국의 중소도시 및 농촌으로 연결하는 기본배치전략을 견지하고 있다.⁴⁴⁾ 그리고 2007년 12월 국가발전개혁위원회는 “十一五 종합교통체계발전계획”을 정식으로 발표하였는데 이는 운송능력과 운송서비스의 수준의 전면적인 승격을 실현하기 위해서 준비되었고 교통망규모와 능력, 운송서비스, 기술장비수준, 구역발전, 안전보장, 자원절약 등에서의 발전목표를 설정하고 있다.⁴⁵⁾

현재 중국의 물류산업을 위한 법규는 분리된 관리체제와 각 부문별, 지역별 이기주의에 바탕을 둔 관리시스템으로 인하여 각종 정책 및 법규 간에 모순이 나타나고 있을 뿐만 아니라 통일성을 도모하기 어려우며 관련법규의 미비로 인해 시장진입의 무질서현상을 초래하게 되었다. ‘물류기업기준’과 ‘물류기업분류기준’은 여전히 제정되지 않고 있으며, 상업기업의 물류업체 등록에 필요한 근거가 제대로 마련되지 않은 상황이다.

43) 전경련 중국산업연구센터, 『중국산업정보』, 총48호, 2005.10.27, p.3.

44) 전경련 중국산업연구센터, 『중국산업정보』, 총86호, 2007.08.22, pp.1-6.

45) 전경련 중국산업연구센터, 『중국산업정보』, 총93호, 2008.01.31, pp.1-3.

세금징수정책에서 운송업체가 운송서비스사업에 종사한 경우 영업세가 3%인 반면, 물류업체, 창고보관업체, 도매판매업체가 물류서비스 분야에서 운송서비스사업을 운영할 경우 영업세가 5%로 이분화되어 있다.⁴⁶⁾

가격정책에서 컨테이너 운송가격이 일반화물운송가격보다 높게 설정되어 있는 경우도 많으며, 투자정책에서는 하드웨어부문에 비교적 많은 투자를 하고 있지만 물류교육, 기술혁신, 개발 및 연구, 시장홍보 등에 대한 투자와 지원은 아주 저조하다.

또한 제3자 물류에 관련된 정책의 경우, 복합운송과 관련된 일관수송서비스 면허를 외국인에게는 부여하지 않고 있고, 각 성이나 시별로 정책과 제도가 상이하여 트럭 운송의 경우 시·지방별로 다른 면허를 취득해야 하거나 다른 지방으로 이동 시 그 지방의 트럭으로 환적해야 하는 등의 문제점들이 있다. 세금제도도 지역별로 다르며 특정산업단지 내에서만 여러 가지 혜택을 제공하고 있는 등의 문제도 있다. 그리고 일부 법률과 법규, 규정은 현행 시장경제 환경에 적합하지 못하여 오히려 물류발전에 방해요인으로 작용하고 있는 실정이다.

4) 물류원구제도의 지역적 편중으로 전국적인 서비스 활성화 저해

중국은 물류단지로서 물류원구를 운영하고 있는데 이러한 물류원구는 <표 11>과 같이 제3단계를 거쳐 발전되어 왔는데 제1단계는 시작단계로서 1998년-2001년의 기간이고 제2단계는 전면적인 계획단계로서 2002년-2003년의 기간이며 제3단계는 전환기 내지 전면적인 발전단계로서 2003년이후의 기간이다.

<표 11> 중국 物流園區의 발전단계

기간	단계	특징
1998년-2001년	제1단계: 시작단계	· 최초의 物流園區인 平湖물류기지 출현 · 深圳의 8대 物流園區 계획추진
2002년-2003년	제2단계: 전면적인 계획단계	· “十五” 계획 제정기간 · 長江三角洲, 珠江三角洲, 環渤海, 西部대개발구역 및 東北 3省 (“東北진흥”) 등 주요구역에 物流園區 출현 · 物流園區 발전 열기 출현
2003년-	제3단계: 전환기 내지 전면적인 발전단계	· 중국의 物流園區 정책환경에 변화가 발생, 즉 제한정책과 장려정책이 제정됨 · 중국정부의 토지시장에 대한 지속적인 정리업무가 시작되었으며, 일련의 정책이 발표됨 · 보세물류인 보세물류중심(A형)과 보세물류중심(B형)이 출현

자료: 전경련 중국산업연구센터, 『중국물류단지의 실태와 활용방안』, 연구보고서06-02, 2006.5, p.14.

이러한 물류원구제도도 지역별로 편중되어 있어 중국에서의 제3자 물류의 발전을 저해

46) 國務院, “中華人民共和國營業稅暫行條例” 참조.

하고 있다. 이러한 물류원구가 발전되어 있는 지역에서는 제3자 물류가 발전되어 있지만 이러한 물류원구가 없는 지역의 경우에는 제3자 물류의 발전이 도모되지 않는 경향을 보이고 있다. 이러한 경향은 경제가 발전되어 있는 지역에 물류원구가 설치되어 있기 때문이다. 장강삼각주, 주강삼각주, 환발해 및 동북지역에서 물류원구가 수와 규모면에서 상당한 부분을 차지하고 있는데 이러한 지역에서 제3자 물류가 발전하고 있다는 것을 알 수 있다.

<표 12>지역별 物流園區 분포현황

구역	物流園區수 (비중)	物流園區규모 (비중)
長江三角洲 上海, 江蘇, 浙江	35(25.18%)	114.42(34.55%)
珠江三角洲 廣東	14(10.07%)	32.52(9.82%)
環渤海 및 東北지역 北京, 天津, 山東, 河北, 遼寧, 吉林, 黑龍江	39(28.06%)	107.65(32.50%)
東南연해지역 福建, 海南	3(2.16%)	4.18(1.26%)
西部지역 內蒙古, 陝西, 寧夏, 甘肅, 青海, 新疆, 四川, 重慶, 云南, 貴州, 西藏, 廣西	19(13.67%)	31.96(9.65%)
中部지역 安徽, 河南, 山西, 江西, 湖南, 湖北	29(20.86%)	40.48(12.22%)
합계	139(100%)	331.21(100%)

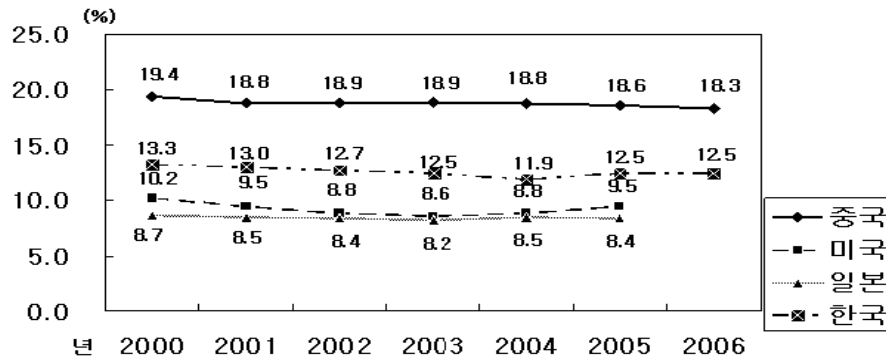
자료: 전계서, pp.14-15.

3. 복합적인 문제점

1) 높은 물류원가로 인한 종합물류업자 육성 저해

중국 국내발전개혁위원회 경제운영국의 자료에 의하면 GDP총액에 대한 총 물류비용의 비율은 2006년 현재 18.3%이다. <그림 7>과 같이 미국의 경우는 2000년 10.2%에서 2005년 9.5%까지 저하되었고 일본도 2000년의 8.7%에서 2005년 8.4%로 저하되고 있다. 한국도 2000년에 13.3%에서 2005년에 12.52%으로 절감되었다. 즉, 한 국가의 총 부가가치를 1단위로 만들 때 미국은 9.5%, 일본은 8.4%의 물류비용이 들고 한국은 13.3%의 물류비용이 들어 중국은 이러한 나라들보다 많게는 2배의 차이가 나는 18.3%의 물류 비용이 들고 있다.

<그림 7> GDP 대비 물류비용의 추이



자료: 각 국가별 통계수치를 참조하여 작성.

중국의 물류비용이 상대적으로 높은 이유는 다음과 같다. 우선 비효율적인 수송 시스템에 기인한다. 중국에서 시장경제가 보편화되었다고 하지만 아직 중앙정부의 통제에 기초한 철도 수송을 시작으로 비효율적 수송 시스템이 남아있다. 예를 들면 철도는 ①부정시성, ②수송능력의 부족 등의 문제가 여전히 남아 있다. 최근 중국의 물류인프라의 급속한 확충에도 불구하고 물류수요 증가속도에 미치지 못하고 있어 화물의 적체가 심화되고 있다.⁴⁷⁾

철도 수송의 부정시성을 초래한 데에는 여러 가지 요인이 있지만 전통적인 철도수송방식에 따른 비효율성이 가장 크다. 1야드에서의 평균 중단 편성시간은 2004년 시점에서는 4.4시간이 걸리는 한편, 경유 야드가 계속해서 갱신되기 때문에 열차의 수송 루트는 명확하지 않다. 화물의 목적지 도착시간도 정확하게 예측할 수 없는 실정이다.

석탄 등의 국가계획 기반물자가 현재 철도수송의 7할 이상을 차지하는 아주 높은 비율을 보인다. 특히 주요 에너지원인 석탄수송의 절반을 담당하고 있다.⁴⁸⁾ 철도의 수송력은 국가계획 기반물자를 우선으로 하여 배정하기 때문에 계획 외 물자의 철도수송은 수송능력 부족으로 인하여 이용하는데 한계가 있다.

철도수송능력의 부족으로 인해서 많은 화물들이 300킬로미터 이상의 장거리 수송임에도 불구하고 수송비용이 비교적 더 높은 트럭수송에 의지하지 않을 수가 없다.

철도의 수송력은 노선이나 계절에 따라 크게 변동되지만 철도부 운수국에 의하면 2003-2007년의 철도 화물 수송의 수요량에 대한 배차율은 전국 연간 평균 약 35%에 머무르고 있다. 즉 전국 평균 하루 28-29만대의 수요량에 대한 철도부문의 최대공급능력은 10만대에 지나지 않는 것이 실태이다. 향후 노선의 공간부족 완화시책이 마련될 것으로 보인다. 예로 2010년까지 북경-상해 사이에 고속철도가 개통되면 이 노선의 기설노선 수송능

47) 문상영, 「중국 물류·유통산업 성장에 따른 우리의 대응전략」, 산업연구원, 2007.6, p.17.

48) 전계서, p.29.

력(capacity)의 일부가 화물 수송에 돌아가게 된다.⁴⁹⁾

중국의 철도수송의 근대화에 맞춘 현행의 야드 집결수송방식에서 거점간 직행수송방식으로의 전환으로 정시성, 고속성, 경제성의 확보를 도모해야 할 것이다. 또한 화물과 여객 노선을 분리시키는 것이나 철도복선구간의 확대는 철도화물의 수송능력을 향상시킬 것이다.

둘째, 운송되는 주요화물이 저부가가치의 화물이라는 점이다. 급속한 경제발전으로 중국 각지의 도로, 건물, 공공시설 등 사회인프라의 건설이 계속되고 있기 때문에 시멘트, 건축 자재, 석탄 등 기반화물의 수송, 중량화물의 유통이 많음으로써 매출액에서 차지하는 물류 비용의 비율이 올라가는 요인이 되고 있다.

이와 같은 높은 물류원가로 인하여 체계적인 종합물류업자를 육성하는데 많은 장애가 되고 있으며 이러한 높은 물류원가로 인하여 지역적으로 영세한 물류업자들이 난립하고 있는 실정이다.

2) 자가물류 위주의 기업관행으로 서비스 이용저조

중국의 대부분의 기업은 모든 물류유통활동을 전부 자사에서 수행하는 경향이 있는데 이는 중국기업들의 물류에 대한 통제력 상실을 두려워하고 다른 기업들이 이윤을 가져가는 것을 원하지 않는 분위기가 형성되어 있기 때문이다.⁵⁰⁾

현재 중국에서 이미 수많은 물류기업이 존재하고 있지만 그 기술 및 노하우, 설비수준은 물류선진국에 비해 여전히 낮은 수준이다. 70% 이상의 기업이 낙후된 창고와 운반용 차량, 크레인 설비 등을 사용하고 있어 업무효율이 매우 낮다. 또한 물류에 관한 일관서비스를 제공하는 기업이나 이러한 서비스를 제공할 수 있는 물류에 관한 시설 및 설비를 완비하고 있는 기업도 거의 없다.

물류기업에서 발생하는 수익의 대부분은 운송업무, 창고관리업무 등 물류의 기초서비스에서 발생하고 있으며 수익 또한 그다지 크지 않다. 일부 수익률이 높다고 알려져 있는 분야도 속달서비스, 항공운송, 보세구역 내에서의 물류 등 과점업계에 한정되어 있다. 한 통계에 의하면 제품의 생산코스트에서 차지하는 물류코스트의 비율은 평균 20~40%에 달하여 선진국의 2~4배에 해당되고 있어 물류코스트가 상당히 높은 것으로 나타나고 있다.

또한 물류원가가 비싼 반면 신뢰할 수 있는 물류회사를 찾기가 쉽지 않으며, 특히 창고 관리 및 화물의 안전보장 등에서 문제점이 발생하고 있다. 실제로 포장결함 등에 의한 손실, 물건의 하역이나 운송 중에 발생하는 손실, 보관단계에서 발생하는 손실은 연간 상당한 것으로 알려져 있다. 따라서 많은 기업이 제조에서 물류, 판매에 이르는 물류 유통시스템을 모두 자사에서 구축하고 있으며, 제3자에게 위탁하는 일이 적다. 이로 인해 물류에 관한 자원의 분산과 낭비가 초래되고 있고 전문물류업체가 성장하지 못하고 있는 원인이

49) 日通綜合研究所, 『最新中國物流』, 大成出版社, 2008, p.129

50) 福田物流, “中國第三方物流發展現狀及趨勢”, 2007.6, Slide 14.

다.⁵¹⁾

또한 중국 내에서 창고운송원가는 제조업체 제품 총 원가 중 30~40%를 점하고 있으며 일부 화공제품 중 70~80%를 차지하는 경우도 있는 것으로 나타나고 있다.⁵²⁾

3) 아웃소싱에 대한 낮은 인지도로 인한 제3자 물류 활성화 저해

중국의 많은 국영기업들은 자가 물류를 수행하고 있는데, 국영기업들이 물류 아웃소싱을 하지 않는 가장 큰 이유는 물류 아웃소싱을 통해 기업의 구조가 변경되면 기업의 안전성을 저해한다는 인식으로 물류 아웃소싱을 원하지 않고 있기 때문이다. 따라서 대부분의 기업들은 자기의 운송부문을 보유하고 있다.

기업들이 물류 아웃소싱을 하려면 이에 상응한 재무관리 및 제품관리방법을 구축해야 하는 등 복잡한 작업을 거쳐야 하기 때문에 고유 경영방식을 갖고 있는 국영기업으로서는 물류 아웃소싱을 구축한다는 것을 쉽게 받아들이지 못하고 있다.⁵³⁾

이러한 아웃소싱에 대한 낮은 인지도로 전문물류업체에게 위탁하는 기업이 적고 이는 전체 기업의 규모의 경제에 의한 물류비 절감을 도모하지 못하는 상황을 초래하여 높은 물류비를 형성하게 만든다. 이러한 중국전체의 아웃소싱에 대한 인지도나 이해도가 낮아 제3자 물류업체의 이용이 활성화되지 않고 있다는 것이다.

4) 협소한 물류시장과 영세업체의 난립으로 제3자 물류시장 확대 지연

중국의 물류기업들은 규모측면에서 작고 경쟁력이 없다. 중국 내 도로화물운송 종사기업은 274만개에 이르고 있으나, 업체당 차량보유량은 1.43대에 불과하며, 100대 이상의 차량을 보유하고 있는 물류기업은 중원(中遠), 중외운(中外運) 등 소수의 기업뿐인 것으로 나타났다.⁵⁴⁾

많은 물류기업들의 경우 서비스체계가 원시화, 단일화되어 있고, 운영적인 면에서도 효율이 낮은 뿐만 아니라 자체서비스의 네트워크 구축도 미흡하다. 중국 제3자 물류 서비스를 제공하는 기업은 대부분 기초시설이 낙후되었다. 즉, 대부분의 창고설계 수준이 떨어지고 있고 자동화되어 있지 않아 창고 내부 높이도 낮아 자동화기계를 사용할 수 없을 뿐만 아니라 제품 손상도 잦은 것으로 나타났다. 그리고 습도조절, 냉장보관, 오염방지 등을 위한 제품분리 시설이 부족하여, 특수수요를 만족시킬 수 없는 실정이다. 중국 내륙운송 서비스 기업들의 영세성과 함께 운송서비스 시스템의 낙후도 문제이지만 트럭 한 대당 평균 연간 운송능력은 2,740톤으로 매우 낮은 수준이다.⁵⁵⁾ 특히 2,740톤의 운송량 중에는 화물

51) 탁세령, "중국 물류시장의 개방과 우리의 진출 방안", 『수은해외경제』, 2005년 3월호, 한국수출입은행, 2005.3, p.21.

52) 林慧丹, 『第三方物流』, 上海財經大學出版社, 2005, pp.3-5.

53) 涂洪波, "中國第三方物流發展面臨的問題及對策", 武漢化工學院經濟寫管理學院, 2003.3.

54) 中國貨運聯盟, "中國的第三方物流產業", 2004.8.13;

<http://www.webcargo.com.cn/webcargocn/news/2004-8/200481391837.htm>

55) 劉慧, "中國大陸發達之道-交通產業(鐵路, 公路)", 『2008年中國大陸發達之道』, 金鼎證券集團, 2008,

적재초과 차량도 포함되어 있어 실적이 매우 저조하다. 트럭의 60%가 덮개가 없어 안정성을 확보하지 못하는 등 운송과정중의 투명성이 결핍되어 있는 상태이다. 아울러 화물추적 시스템이 없어 화물이 최종목적지에 도달하기 전까지 화주들은 화물의 위치를 전혀 파악할 수 없다.

V. 결론-해결방안

중국의 경우 급속한 경제성장과 무역규모 확대로 수출입물량이 증가할 뿐만 아니라 중국 내수시장의 화물량도 증가하고 있다. 따라서 중국의 물류시장이 매년 급성장하고 있으며, 제3자 물류시장 규모도 매년 20%이상의 성장률을 보이고 있는데 경제성장률을 물류시장이 따라가지 못해 상대적으로 물류비용이 많이 발생하고 있는 실정이다.

중국에서의 물류비용이 많이 발생하는 이유는 열악한 물류인프라와 복잡한 법률체계와 조직체계 그리고 성시를 달리하는 인허가 제도 등에서 발생하고 있다고 볼 수 있다. 특히 철도의 경우 내륙에서의 대량수송이 가능함에도 불구하고 산업단지가 많이 설치되어 있는 북동지역에서 다른 지역으로의 일반 상품의 운송에 철도가 이용되지 못하고 있다는 점이다.

이러한 사정으로 중국시장은 아직까지 자가물류시장으로 형성되어 있으며 제3자 물류시장이 성장하고 있으나 전체시장에서 차지하는 비중은 낮기 때문에 중국에서의 제3자 물류시장은 물류선진국에 비하여 발전초기에 있다.

이러한 이유로 중국내의 물류업체나 외국의 전문물류업체들이 제3자 물류서비스를 제공하기 위해 시장에 참여하고 있는 실정이다. 그리고 중국의 제3자 물류기업 유형은 외국계 물류기업, 국영물류기업, 제조·유통업체의 물류자회사, 순수한 제3자 물류기업 등으로 분화되어 있으며, 외국계 물류기업은 글로벌 네트워크와 정보기술을 강점으로 다국적 기업 등 주요 고객에게 서비스를 제공하고 있고, 국영물류기업은 중국 내 광범위한 네트워크 및 중앙·지방정부와의 긴밀한 관계를 강점으로 국영기업과 중국기업에 서비스를 제공하고 있다.

하드웨어적 중국 제3자 물류의 문제점으로 우선, 물류인프라의 열악으로 효율적인 제3자 서비스의 제공에 한계가 있다는 점이다. 둘째, 중국 제3자 물류의 서비스지역이 편중되어 있다는 점이다. 장강삼각주, 주강삼각주, 환발해만경제구 등에 주로 분포되어 있어 지역적으로 매우 편중되어 있어 이러한 지역외에는 제3자 물류 서비스의 이용이 극히 제한적이다. 셋째, 표준화의 미비로 표준화된 서비스 제공에 한계가 있다는 점이다. 제3자 물류는 표준화를 근거로 하는데 중국의 관련 인프라가 표준화되어 있지 않다는 점이다. 넷째, 정보시스템의 미비로 체계적인 업무처리와 고객서비스에 한계가 있다는 점이다.

소프트웨어적 중국 제3자 물류의 문제점으로 첫째, 법적 체계가 복잡하여 제3자 물류의

발전을 저해하고 있다는 점이다. 둘째, 물류관련 조직이 복잡하고 단일화된 정부조직이 운영되지 않고 있어 제3자 물류의 발전을 또한 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 셋째, 물류관련 정책의 미흡하여 제3자 물류가 활성화되지 않고 있다. 넷째, 물류원구제도가 지역적 편중되어 있어 제3자 물류의 활성화에 장애가 되고 있다.

복합적인 중국 제3자 물류의 문제점으로 우선, 높은 물류원가로 인하여 종합물류업자 육성이 지연되고 있다는 점이다. 둘째, 자가물류위주의 기업관행으로 서비스 이용이 적다는 점이다. 셋째, 아웃소싱에 대한 낮은 인지도로 제3자 물류활성화가 저해되고 있다. 넷째, 협소한 물류시장과 영세업체 난립으로 제3자 물류시장 확대가 지연되고 있다는 점이다.

이러한 문제점에 대한 하드웨어적 해결방안으로 우선, 물류인프라를 확충하여 효율적인 제3자 서비스가 제공될 수 있는 기반이 구축되어야 한다. 둘째, 중국 제3자 물류의 서비스 지역을 확대하여 전국적으로 거점별 제3자 물류를 강화하여야 한다. 장강삼각주, 주장삼각주, 환발해만경제구외에서도 제3자 물류 서비스의 이용이 활성화될 수 있도록 하여야 한다. 셋째, 표준화 방안을 마련하여 화주에게 표준화된 서비스가 제공될 수 있도록 하여야 한다. 넷째, 물류플랫폼 등 물류정보시스템의 구축으로 체계적인 업무처리와 고객서비스가 제공될 수 있도록 하여야 한다.

소프트웨어적 중국 제3자 물류의 해결방안으로 첫째, 법적 체계를 단순화하거나 제3자 물류와 관련된 단일법을 만들 필요가 있다. 둘째, 물류관련 조직을 단순화하거나 제3자 물류를 전담하는 정부조직이 운영될 필요가 있다. 셋째, 제3자 물류관련 정책을 마련하여 제3자 물류의 활성화방안이 마련되어야 한다. 넷째, 물류원구제도도 낙후된 지역에 허가하여 그 지역에서 제3자 물류가 활성화될 수 있도록 하여야 한다.

복합적인 중국 제3자 물류의 해결방안으로 우선, 높은 물류원가를 절감시킬 수 있는 방안을 강구하여 종합물류업자 육성을 도모하여야 한다. 둘째, 자가물류위주의 기업관행을 타파할 수 있는 정책을 마련하여 서비스 이용을 확대하여야 한다. 셋째, 아웃소싱에 대한 낮은 인지도를 제고하여 제3자 물류활성화를 도모하여야 한다. 넷째, 물류시장에 대한 투자를 확대하고 지역별 영세업체들을 기능별로 연결하여 업체의 대형화를 유도하여 제3자 물류시장 확대를 도모하여야 한다.

참 고 문 헌

1. 문상영, 『중국 물류·유통산업 성장에 따른 우리의 대응전략』, 산업연구원, 2007.6, p.17.
2. 박명찬, “중국기업의 제3자 물류선택에 관한 연구”, 『국제지역연구』, Vol.9, No.1, 국제지역학회, 2005.
3. 박병인·배종욱·김창현·신승식, “중국 동북3성의 물류현황 및 시사점”, 『한국항만경제학회지』, 한국항만경제학회, Vol.23, No.2, 2007, pp.159-160.
4. 백종실, “중국 물류시장의 제3자 물류(3PL) 동향과 시사점”, 『해양수산동향』, 한국해양수산개발원, 2003.12, pp.4-5.
5. 신광하·서수완·박영태, “한국 물류기업의 중국시장 진출방안에 관한 연구”, 『국제지역연구』, 국제지역학회, Vol.9, No.2, 2006.
6. 윤성환, “제3자 물류가 중국 화주기업의 물류성파에 미치는 영향에 관한 연구”, 『국제지역연구』, Vol.9, No.3, 국제지역학회, 2005.
7. 이명현·이준엽, “중국 물류기업의 경영추세 및 경쟁력 분석”, 『경제연구』, 한국경제통상학회, Vol.25, No.3, 2007.
8. 이신규, “중국의 물류현황과 문제점”, 『창업정보학회지』, Vol.9, No.3, 한국창업정보학회, 2006.
9. 전경련 중국산업연구센터, 『주간 중국산업정보』, 총6호, 2004.11.15, p.11.
10. 전경련 중국산업연구센터, 『중국물류단지의 실태와 활용방안』, 연구보고서06-02, 2006.5, p.14.
11. 전경련 중국산업연구센터, 『중국산업정보』, 총48호, 2005.10.27, p.3.
12. 전경련 중국산업연구센터, 『중국산업정보』, 총86호, 2007.08.22, pp.1-6.
13. 전경련 중국산업연구센터, 『중국산업정보』, 총93호, 2008.01.31, pp.1-3.
14. 최석범·이영찬, “중국물류현황과 문제점에 관한 연구”, 『한국항만경제학회』, 제21집 제2호, 한국항만경제학회, 2005.6.
15. 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출 방안”, 『수은해외경제』, 2005년 3월호, 한국수출입은행, 2005.3, p.21.
16. 한국무역협회 국제물류지원단, 『중국의 물류시장』, 2006.3, pp.28-31.
17. 郭強·黃學良, “第3方物流在我國的發展研究”, 『中國物流科技』, 第27卷 總第110期, 2004.6.10.
18. 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)』, 機械工業出版社, 2006.
19. 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)』, 機械工業出版社, 2007.8, p.43.
20. 大出一晴, “中國物流事情と日系進出企業の物流課題”, 『季刊輸送展望』, 第96号, 1996.
21. 涂洪波, “中國第三方物流發展面臨的問題及對策”, 武漢化工學院經濟寫管理學院, 2003.3.
22. 林慧丹, 『第三方物流』, 上海財經大學出版社, 2005, p.47.
23. 林慧丹, 『第三方物流』, 上海財經大學出版社, 2005, pp.3-5.
24. 孟國強·孫軻, “關於我國托盤應用現狀與發展的建議”, 全國物流標準化技術委員會, 2006.8.24.
25. 邊威, “中國の國內貨物輸送の動向と課題”, 『流通經濟大學校大學院論集』, 第2号, 1994.
26. 福田物流, “中國第三方物流發展現狀及趨勢”, 2007.6, Slide 14.
27. 上海物流研究院, 『中國第三方物流市場的趨勢與展望』, <http://www.chinalogis.net>, 2007.
28. 爺心剛, “中國經濟における道路貨物輸送事業の展開と課題”, 『流通經濟大學大學院經濟學研究科論集』, 第7号, 1999.
29. 人民郵電報, “中國物流市場的問題”, 2006.4.23.
30. 日本物流団体連合會·國際物流專門委員會, 『中國最新物流事情こ關する調査·研究報告書-北京·重慶·武漢·上海こついて-』, 2003.
31. 日通綜合研究所, 『最新中國物流』, 大成出版社, 2008, p.129.
32. 日通總合研究所(編), 『中國物流の基礎知識』, 大成出版社, 2004, p.84.
33. 丁俊發, 『中國物流』, 中國物資出版社, 2001, p.352.

34. 中國國家統計局編, 『中國經濟統計年鑑』, 2007.
35. 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.
36. 中國物流與採購網, “中國第三方物流的發展現狀與趨勢分析”, <http://www.chinawuliu.com.cn/>, 2007.12.
37. 中國倉儲協會, “第五次中國物流市場供求狀況調查報告”, 2004.
38. 中國貨運聯盟, “中國的第三方物流產業”, 2004.8.13;
<http://www.webcargo.com.cn/webcargocn/news/2004-8/200481391837.htm>
39. 劉衛華, “我國物流產業國際化過程中的障礙及對策”, 『中國物流』, 2007年 第8期, 2007;
<http://www.80075.com/ZhongGuoJingJi/20080316/168191-1.shtml>
40. 劉慧, “中國大陸發達之道-交通產業(鐵路, 公路)”, 『2008年中國大陸發達之道』, 金鼎證券集團, 2008, p.123.
41. 國家發展改革委員會, “2005年物流業發展概況及“十五”總結”, 2006.1.4.
42. 國家發展和改革委員會經濟運行局, “中國現在物流發展報告(2006)”, 2006.7.1.
43. 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-競爭合作與產業成長(2006年)』, 機械工業出版社, 2006.07, p.67.
44. 國務院發展研究中心市場經濟研究所和中外運課題組, “中國物流產業發展現狀及前景”, 『中國經濟時報』, 2001.5.9.
45. 夏新海, “跨國物流企業如何在華經營”, 『中國水運』, 2005.9.7.
46. 張建衛, “中國第三方物流的發展現狀與趨勢分析”, 『空運商務』, 第01期, 中國外運股份有限公司總裁, 2008, p.34.
47. ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジュン・ウィー, “中國における3PL企業の台頭《上》—中國のロジスティクスの現狀と課題”, 『LOGI-BIZ-月刊ロジスティクス・ビジネス』, 2004.8.
48. ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジュン・ウィー, ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジュン・ウィー, “中國における3PL企業の台頭《中》—中國のロジスティクスの現狀と課題”, 『LOGI-BIZ-月刊ロジスティクス・ビジネス』, 2004.9.
49. ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジュン・ウィー, ジェラルド・チャウ, チャールズ・グウェン・ワング, ロバート・ヤング・ジュン・ウィー, “中國における3PL企業の台頭《下》—中國のロジスティクスの現狀と課題”, 『LOGI-BIZ-月刊ロジスティクス・ビジネス』, 2004.10.
50. Carter, J. R., J. N. Pearson and P. Li, “Logistics Barriers to International Operations: the Case of the People’s Republic of China,” *Journal of Business Logistics*, Vol.18, No.2, 1997, pp.129-145.
51. Goh, Mark, and Charlene Ling, “Logistics development in China,” *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.33, No.10, 2003, p.887.
52. Hong, J. A., and B. Liu, “Logistics Outsourcing by Manufacturers in China: A Survey of the Industry,” *Transportation Journal*, Vol.43, No.1, 2004, pp.17-25.
53. Kadar, Mark H., “Asian Sourcing: Logistics in China”, Mercer Management Consulting, 2003, p.17.
54. Kadar, Mark, and Diana Huang, “The Third Party Logistics Market in China: Opportunities and Challenges,” CLM 2002 Conference, 2002.9, p.13.
55. Lai, Fujun, Dahui Li, Qiang Wang and Xiande Zhao, “The Information Technology Capability of Third-party Logistics Providers: A Resource-based View and Empirical Evidence from China,” *Journal of Supply Chain Management*, Vol.44, No.3, 2008, p.34.
56. Mercer Management Consulting, “中國第三方物流市場調查報告”, 2003.
57. Mercer Management Consulting, “中國第三方物流市場調查報告”, 2005.7.
58. Morgan Stanley, “中國物流發展報告”, 2002.
59. Speece, W. M., and Y. Kawahara, “Transportation in China in the 1990’s,” *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol.25, No.8, 1995, pp.53-71.

60. TLI-AP and CCTA, "2002 China Logistics Provider Survey(Results and Findings)," 2003.1, p.17.
61. TLI-AP and CCTA, "2003 China Logistics User Survey-Results and Findings," August, 2003, p.6.
62. 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, pp.46-59.

< 요약 >

중국 제3자 물류의 문제점에 관한 연구

최석범 · 박경희

중국의 경우 급속한 경제성장과 무역규모 확대로 수출입물량이 증가할 뿐만 아니라 중국 내수시장의 화물량도 증가하고 있다. 따라서 중국의 물류시장이 매년 급성장하고 있으며, 제3자 물류시장 규모도 매년 20%이상의 성장률을 보이고 있는데 경제성장률을 물류시장이 따라가지 못해 상대적으로 물류비용이 많이 발생하고 있는 실정이다.

전체시장에서 차지하는 비중이 낮은 중국의 제3자 물류시장의 문제점을 하드웨어적, 소프트웨어적, 복합적인 측면으로 나누어 살펴보면 다음과 같다.

하드웨어적 중국 제3자 물류의 문제점으로 우선, 물류인프라의 열악으로 효율적인 제3자 서비스의 제공에 한계가 있으며 둘째, 중국 제3자 물류의 서비스지역이 장강삼각주, 주강삼각주, 환발해만경제구 등에 주로 분포되어 있어 지역적으로 매우 편중되어 있어 이러한 지역외에는 제3자 물류 서비스의 이용이 극히 제한적이며 셋째, 표준화의 미비로 표준화된 서비스 제공에 한계가 있다는 것과 넷째, 정보시스템의 미비로 체계적인 업무처리와 고객서비스에 한계가 있다는 점이다.

소프트웨어적 중국 제3자 물류의 문제점으로 첫째, 법적 체계가 복잡하여 제3자 물류의 발전을 저해하고 있으며 둘째, 물류관련 조직이 복잡하고 단일화된 정부조직이 운영되지 않고 있어 제3자 물류의 발전을 또한 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 셋째, 물류관련 정책의 미흡하여 제3자 물류가 활성화되지 않고 있으며 넷째, 물류원구제도가 지역적 편중되어 있어 제3자 물류의 활성화에 장애가 되고 있다는 점이다.

복합적인 중국 제3자 물류의 문제점으로 우선, 높은 물류원가로 인하여 종합물류업자 육성이 지연되고 있으며 둘째, 자가물류위주의 기업관행으로 서비스 이용이 적고 셋째, 아웃소싱에 대한 낮은 인지도로 제3자 물류활성화가 저해되고 있다. 넷째, 협소한 물류시장과 영세업체 난립으로 제3자 물류시장 확대가 지연되고 있다는 점이다.

□ 주제어: 물류, 제3자 물류, 물류시장, 중국