

經營學碩士學位論文

한·중 무역구조의 변화와 물류기업의 대응방안에
관한 연구

A Study of On the Structural Change
between Korea-China Trade and
Some Strategies for Logistics Service Provider

指導教授 金 在 棒

2006年 2月

韓國海洋大學校 大學院

貿 易 學 科

鄭 敏 芝

< 목 차 >

목 차	i
표 목 차	iv
그 립 목 차	vi
ABSTRACT	viii
제 1 장 서 론	1
제 1 절 연구의 배경과 목적	1
제 2 절 연구의 내용과 구성	3
제 3 절 연구의 방법	4
제 2 장 한·중 무역구조	5
제 1 절 중국 경제 개황	5
제 2 절 한·중 관계	11
1. 한·중 무역	11
2. 한·중 투자	13
제 3 절 한·중 무역구조의 패턴 변화	18
1. 단순 수출입형	18
2. 가공 수입형	21
3. 국제 생산 거점형 및 현지 소비 지향형	26
제 3 장 한·중 물류구조	33
제 1 절 무역구조와 물류구조의 관계	33

제 2 절 단순 수출입형 무역패턴 하의 물류구조	34
1. 해운 네트워크	34
2. 항공 네트워크	39
3. 물류업의 중국 현지 투자	42
제 3 절 가공 수입형 무역패턴 하의 물류구조	44
1. 해운 네트워크	44
2. 항공 네트워크	49
3. 물류업의 중국 현지 투자	53
제 4 절 국제 생산 거점형 무역패턴 하의 물류구조	54
1. 해운 네트워크	54
2. 항공 네트워크	59
3. 물류업의 중국 현지 투자	62
제 4 장 물류기업의 대응방안	67
제 1 절 중국물류의 개황	67
1. 중국 정부의 물류정책	67
2. 중국내 화물수송의 특성	70
제 2 절 중국의 물류시장과 일본 기업의 경험	73
1. 중국물류시장의 특성	73
2. 일본 물류기업의 경험	75
3. 일본 물류기업 중국진출의 시사점과 한계	78
제 3 절 국내 물류업자에의 제언	80
1. 국내 물류업자의 중국 진출 현황	80
2. 무역패턴과 물류구조의 갭	81
3. 국내 물류업자를 위한 제언	84

제 5 장 결 론	88
제 1 절 요약 및 결론	88
제 2 절 연구의 한계	89
【참고문헌】	90

< 표 목 차 >

<표 2-1> 중국의 주요 국내 경제 지표 추이	5
<표 2-2> 중국의 지역별 GDP 구성 변화	7
<표 2-3> 중국 경제권역별 1인당 GDP	8
<표 2-4> 중국의 권역별/성별 외국인 직접투자	9
<표 2-5> 한국 무역에서 중국의 위상 변화	11
<표 2-6> 중국 무역에서 한국의 위상 변화	12
<표 2-7> 한국의 對중국 수출입동향 추이	13
<표 2-8> 한국의 對중국 투자 현황	14
<표 2-9> 업종별 對중국 투자 현황(투자액 기준)	15
<표 2-10> 업종별 對중국 투자 현황(투자건수 기준)	16
<표 2-11> 가공단계별 對중국 수출상품 구성비	20
<표 2-12> 제품군별/가공단계별 중간재 對중국 수출 현황	25
<표 2-13> 한국의 對중국 수출입 항공 통계	28
<표 2-14> 한·중 무역구조의 시기별 특징 정리	32
<표 3-1> 1990~1993년 한·중 항공화물의 특징	41
<표 3-2> 한중 직항로 개설 초기와 1997~1998년의 항로 특성 비교	45
<표 3-3> 1997~2001년까지의 한·중 항로 특성 비교	46
<표 3-4> 한·중 항로 기항지별 주간 기항 현황	47
<표 3-5> 한·중 항로의 화객선 운영 현황	48
<표 3-6> 1995~1999년 중국 진출 물류업자 유형	53
<표 3-7> 1997~2001년과 2002~2003년의 한·중 해상 네트워크 비교	56
<표 3-8> 2002~2003년과 2004~2005년의 한·중 해상 네트워크 비교	59
<표 3-9> 한·중 기항 노선 현황	60
<표 3-10> 2000~2005년 중국 진출 물류업자 유형	63
<표 4-1> WTO 가입 후 물류관련 업무의 개방 내용	68
<표 4-2> 제10차5개년계획에 있어서 주요 인프라 정비목표	69
<표 4-3> 수송수단별 평균 수송거리	72

<표 4-4> 수송수단별 서비스의 특징	72
<표 4-5> 중국 3PL업체의 주요 유형	74
<표 4-6> 일본계 물류기업의 중국시장에 대한 평가	79

< 그 립 목 차 >

<그림 2-1> 중국의 GDP 규모와 경제성장률 추이	6
<그림 2-2> 중국의 8개 지역 구분도	7
<그림 2-3> 한·중간 무역 확대 추이	12
<그림 2-4> 한국의 對중국 지역별 투자 현황	17
<그림 2-5> 단순 수출입 패턴 하의 교역 지역	19
<그림 2-6> 한국의 對중국 수출상품 구조 변화 추이	22
<그림 2-7> 한국 기업 1일 평균 對중국 투자 규모	23
<그림 2-8> 가공단계별 對중국 무역수지 현황	24
<그림 2-9> 한·중 교역 지역(가공 수입형)	26
<그림 2-10> 한·중 교역 패턴별 한·중 교역지역 변화	31
<그림 3-1> 1990~1994년 한·중 해상 네트워크	37
<그림 3-2> 한·중 교역지역과 기항 항만(단순 수출입 형)	38
<그림 3-3> 1990~1993년 한·중 항공화물 지역별 교역량	40
<그림 3-4> 한·중 교역지역과 한·중 항공화물 서비스 지역	41
<그림 3-5> 물류업자의 중국 현지 진출 지역(1990~1994년)	43
<그림 3-6> 1997~1998년 한·중 해상 네트워크	45
<그림 3-7> 1999~2001년 한·중 해상 네트워크	46
<그림 3-8> 1997~2001년 한·중 교역지역 및 기항 항만(가공 수입 형)	49
<그림 3-9> 한국의 對중국 항공 수출입 추이	50
<그림 3-10> 1999년 한·중 항공화물 지역별 교역량	52
<그림 3-11> 1994~1999년 한·중 항공화물 서비스 지역과 가공 수입 패턴 하의 교역 지역 비교	52
<그림 3-12> 물류업자의 중국 현지 진출 지역(1995~1999년)	54
<그림 3-13> 2002~2003년 한·중 해상 네트워크	56
<그림 3-14> 2004년 한·중 해상 네트워크	57
<그림 3-15> 2002~2005년 한·중 교역지역 및 항만 기항지	58
<그림 3-16> 한국의 對중국 항공 수출입 추이	59

<그림 3-17> 2000~2005년 한·중 항공화물 서비스 지역과 국제 생산 거점형 패턴 하의 교역 지역 비교	61
<그림 3-18> 물류업자의 중국 현지 진출 지역(2000~2005년)	64
<그림 3-19> 중국 지역별 투자건수 및 투자금액(1992~2005년)	64
<그림 3-20> 연도별 對중국 물류업 투자건수 및 투자금액(1992~2005년)	65
<그림 4-1> 중국 수송수단별 화물량 추이	70
<그림 4-2> 중국 수송수단별 수송 분담률	71

ABSTRACT

A Study of On the Structural Change between Korea–China Trade and Some Strategies for Logistics Service Provider

Jung, Minji

Department of International Trade

Graduate School of Korea Maritime University

China seems the fastest growing economy in the world. China *plays* an important role not only as a global *production* base but also as a great local market. Consequently, role of logistics emphasized according to *supply* enormous raw materials and components. Now, China's logistics market represents 20% of the national GDP. Although the logistics industry is still in infancy stage, logistics service *provider* is a new and developing industry in China. China designates logistics as a strategic industry for economic development, and aims to invest massive *capital* into rail, road, *port* infrastructure, and information technology. China is said to *phase* out all restrictions on foreign logistics forms within three years. *It* is time for Korean logistics service *providers* to *plan* an effective strategies for entry in China.

The *purpose* of this dissertation is to analysis the structural change between Korea–China Trade until now, and to review the situation of Chinese logistics and logistics service *providers* market suggesting entering strategy of Korean logistics firms into Chinese logistics market.

First of all, *I* classified the structural change between Korean–China trade into 3 stages. According to time–analysis of trade *properties*, *I* classified simple export–import *pattern*, reimport by *processing*, and global production base & great local market. *I* have analysed the logistics processing methods in accordance with the above trade *patterns*. *I* have investigated shipping route including full container and car–ferry, increasement of shipping quantity (density), airline route, airline quantity, item–analysis by loading vessel and aircraft, and invested area in China by Korea firms. Naturally, the function of logistics service *provider* have been emphasized by changing and expanding the trade *patterns*.

There is no any dissertation in Korea combined trade with logistics function *especially* between Korea and China. *It* is the originality of my dissertation.

Last of all, *I* have reviewed the current situation of logistics markets in China. *I* also have summarized case–study of *prominent* foreign firms. *Ultimately*, *I* have suggested the some strategies of Korea’s Logistics Service Provider *especially* for entry in China local market. Korean firms have to increase their size to enter the Chinese logistics market by way of consolidation between small and medium logistics firms and one equipped with facilities, labors and software to *provide* customer with added service. To *promote* the consolidation of logistics firms and the development of Logistics Service Provider *particularly* 3PL, government have to consider the constitution of the ‘Act of Promotion for *Integrated* Logistics Service Firms’ Also 3PL service *providers* need to make their efforts in *supporting* the logistics activities of Korean manufacturing and distribution companies in China, hopefully to *expand* their services to Chinese firms and foreign firms is future. *It* is recommended that 3PL service *providers* should look for strategic alliances or merger & acquisition(*M&A*) with Chinese *partners*

who control transportation assets. Of course, they have to review and scrutinize the legal and institutional matters and constraints in doing 3PL business in China.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경과 목적

2005년은 한·중 수교 13년이 되는 해이다. 지난 13년 동안 양국 정부와 국민들의 노력으로 양국 관계는 급속히 발전했고 눈부신 성과를 이루었다. 무엇보다도 경제·무역 분야의 협력관계는 양국관계에 있어 큰 스포트라이트를 받고 있다.

수교 초기인 1992년 양국의 교역규모는 겨우 50억 달러였다. 그러나 양국 정치관계의 점진적인 발전에 따라 양국의 경제·무역 협력도 끊임없이 새로운 단계로 도약했다. 2004년 양국의 협력은 더욱 탁월한 성과를 이룩했는데, 양측의 무역과 투자규모는 역대 최고 기록을 달성했다. 한국 측 통계에 따르면 2004년 한·중 교역액은 800억대를 달성했는데, 한국의 對중국 수출과 수입액은 각각 500억과 300억 달러를 기록했다. 더욱이 對중 무역수지 누계 흑자액은 695억 달러로 對세계 무역수지 흑자의 80.2%를 차지하고 있어서 이는 한국의 對중국 무역 의존의 강도를 보여주는 대목이기도 하다.

한편, 우리나라의 중국에 대한 직접투자도 89년경부터 생산원가 상승에 따른 중소기업들의 원가절감형 투자를 주축으로 점차 늘기 시작하여 중국과 수교 후에는 생산기지의 이전이 활발했으며 최근에는 중국의 개방정책이 확대됨에 따라 크게 활성화된 중국의 내수시장을 겨냥한 시장개척형 투자로 전환되었다.

2004년 중국이 비준한 한국기업의 對중 해외직접투자는 전년대비 14.3% 증가된 5,620억 원으로 협의된 금액과 실제 집행된 금액은 각기 전년 대비 51.6%와 39.2% 증가된 130억 달러와 62억4천8백만 달러였다. 2004년 중국의 한국에 대한 해외직접투자 건수와 금액도 각기 전년대비 90%와 211.8% 증가한 18건과 6억2천4백만 달러였다. 2005년에 들어서도 한·중 양자 간 교역과 투자는 빠르고 강한 성장 추세를 유지하고 있다.

상기 양국 경제협력의 전면적인 발전은 양국관계의 기초를 탄탄히 다졌으며, 양국관계의 한층 심도 있는 발전에 있어서도 강력한 원동력을 제공했다. 이로써 현재 중국은 한국의 최대 무역 파트너, 최대 수출시장, 그리고 최대 투자대상국이며, 한국도 중국의 4번째 무역 파트너, 4번째 수출시장, 3번째 수입시장이다. 이러한 한·중 양국 경제무역

의 급속한 발전추세는 2003년 양국 지도자들이 설정한 향후 5년간 양국 교역규모 1천억 달러 달성목표를 훨씬 앞당겨 실현해 줄 것이다. 따라서 2005년 말 양국의 교역규모는 1,200억 달러에 도달할 것으로 예측하고 있다.

2005년 한·중 양국은 무역발전의 다음 목표로서 하이테크 분야인 자동차, 금융, CDMA, 정보통신기술, 신소재, 생명공학 등을 비롯해 유통과 자원개발, 에너지, 교통 등 사회간접시설 분야의 공동연구와 산업협력을 확대하고 환경과 환경보호산업의 협력을 강화하는 등 10대 분야에서 협력해야 한다는 공동인식에 따라 경제무역협력 증장기 발전 계획을 발표하였다. 이 계획의 진행과정 속에서 상대방 국가에 대한 투자도 한층 확대되고 발전될 것으로 전망된다. 아울러 양국 협력의 차원도 더 높은 단계로 향상될 것이다. 이로써 한·중 경제무역 협력의 추진은 새로운 발전단계로 도약하는 계기가 될 것이다.

이 밖에 양국은 한·중 FTA 민간공동연구를 이미 출범시켰다. 이는 현재 경제글로벌화, 역내 경제일원화 발전 진행과정에서 아태지역에서 고조되고 있는 역내협력, 공동 발전을 추진하기 위한 오늘날의 사회발전 테마이며 한·중 협력발전의 필연적 방향인 것이었다.

상기의 흐름들은 한·중 양국의 무역구조 뿐만 아니라 경제활동의 세계화와 정보통신 및 수송기술의 발달 등과 동반하여 한·중간의 물류체계에도 급속한 변화를 가져오고 있다.

현재 중국은 WTO 가입 후 지속적인 개방 정책과 외국인 투자 확대로 세계의 생산 공장화되고 있다. 다시 말해, 글로벌 제조 및 물류업체들이 배후 시장규모가 크고 기업 활동을 수행하기에 유리하고 효율적인 중국을 중심으로 전세계적인 조달·생산·물류 유통망을 구축하고 있는 상황이다. 중국이 다국적 기업의 생산 및 판매거점으로 부상하는 등 세계무역질서를 재편하고 있는 실정에서 한국의 최대 무역 파트너, 최대 수출시장, 그리고 최대 투자대상국인 중국으로의 세계 기업들의 진출이 한·중 양국의 무역구조 및 물류구조에 미치는 파장은 실로 막대하다.

앞서 살펴본 바와 같이 우리나라 기업의 중국 투자는 해를 거듭할수록 크게 확대되고 있으며, 대부분의 중국투자는 공장을 중국으로 옮겨 놓은 이전투자의 형태를 띠고 있다. 이전하는 업종도 단순 가공에서 휴대폰, 엘시디(LCD), 피디피(PDP)까지 첨단제품으로 확대되었으며, 또한 하청업체까지 동반 진출함으로써 물류 전기능이 송두리째

이동하고 있다.

따라서 이러한 무역구조의 변화로 유도된 물류 환경의 변화가 우리 기업에 어떠한 영향을 미칠 것인지와 그에 따라 물류 기업들의 형태와 패턴이 어떻게 변형될지에 대한 연구가 시급하다.

이러한 배경 하에서 본 연구에서는 현재까지의 한·중간 무역구조와 그 추이에 따른 물류구조의 변화를 정리하며, 우리 기업의 중국투자로 새로이 형성된 한국과 중국간의 물류구조를 알아보고 물류기업의 효율적인 대응방안을 모색해 보고자 한다.

지금까지 기존의 연구에서는 무역구조의 변화나 물류구조의 발전에 대한 개별적인 연구는 있어왔으나 이 두 부분을 유기적으로 다룬 연구는 없었으며, 향후 이 연구를 토대로 앞으로 우리 산업 전반 및 국가적인 차원에서 물류네트워크 재편에 따른 영향에 효과적으로 대응할 수 있는 초석을 마련한다는 점에서 의의를 둔다.

제 2 절 연구의 내용과 구성

본 연구는 한·중 무역구조와 그 변화 단계별 물류구조가 어떻게 발전하여 왔는지 해운, 항공 그리고 3PL 3가지 형태로 구분하여 정리하였고, 향후 물류네트워크가 어떻게 전개될지를 연구 대상으로 한다. 특히 예측되는 물류구조의 변화에 따른 물류기업의 대응방안을 모색하고자 하는 것이 연구의 초점이다.

제 1 장에서는 연구의 배경과 목적, 연구의 내용과 구성, 그리고 연구의 방법을 제시한다.

제 2 장에서는 한·중간 무역구조의 변화를 세 가지 패턴으로 구분하여 살펴본다.

제 3 장에서는 한·중간 무역구조와 물류구조의 관계를 살펴보는 데, 2장에서 구분한 한·중간의 무역구조 패턴별 물류형태를 해운, 항공 그리고 3PL로 나누어 정리하고 향후 전망을 예측한다.

제 4 장에서는 중국 물류시장의 현황과 해외 선진기업들의 물류관리 사례 그리고 이에 따른 우리 물류기업들의 대응방안을 도출해본다.

마지막으로 제 5 장에서는 연구의 결과를 요약·정리한다.

제 3 절 연구의 방법

본 연구의 방법은 국내에서 발행된 중국에 대한 관련서적 및 논문과 통계자료 등을 참고하여 한·중 양국의 경제일반, 무역정책을 검토하여, 한·중간 교역 및 물류구조를 정리하고, 향후 물류구조 변화 전망에 따른 우리 물류기업의 대응방안에 중점을 두었다.

본 연구를 위한 통계자료로는 한국은행, 한국수출입은행, 재정경제부, 중국통계연감을 주로 이용·분석하여 효과적인 연구와 내용상의 통일을 기하고 노력하였다.

정책변화와 신속한 정보를 위해서는 한국무역협회 및 유수 기관들의 정기 간행물과 신문 등을 참고하였고, 또한 관련 업계를 대상으로 조사한 실증자료 및 그 밖의 필요한 자료들은 Internet을 통한 Web 검색과 각종 세미나 자료를 인용했으며, 이론 전개를 뒷받침하기 위하여 산업연구원, 대외경제정책연구원, 대한상공회의소, 대한무역투자진흥공사 등의 각종 자료들도 활용하였다. 더불어 전문가의 인터뷰도 병행하였다.

제 2 장 한 · 중간 무역구조

제 1 절 중국 경제 개황

중국 경제는 1978년 개혁·개방 이후 26년간 연평균 9.4%의 연평균 실질경제성장률을 유지하여 같은 기간 동안 세계 경제의 연평균 성장률(2.7%)의 3.5배에 달하는 높은 경제성장률을 유지하면서 세계 경제 성장을 주도하고 있다. 경제성장과 더불어 중국의 소득수준도 빠른 속도로 높아져, 2002년에는 1인당 GDP가 1,000달러를 넘어섰다.

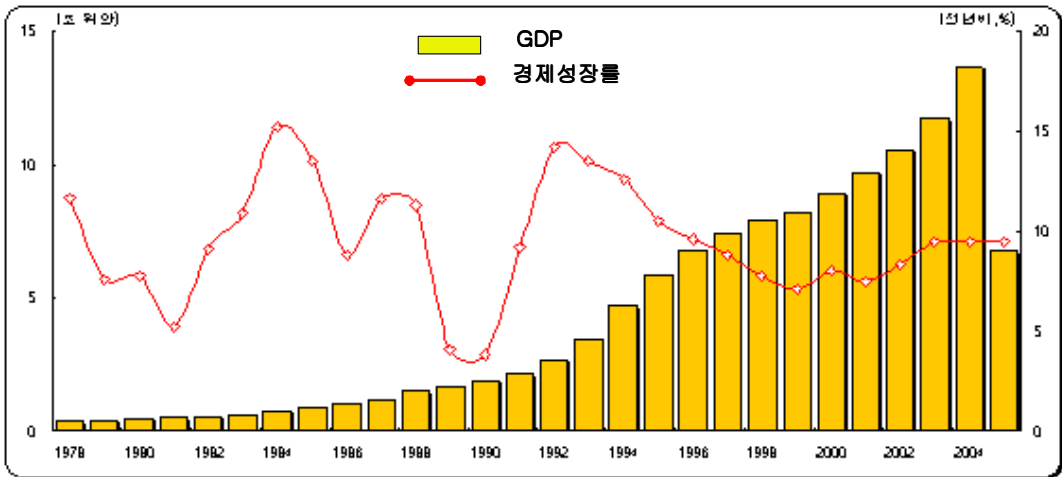
<표 2-1> 중국의 주요 국내 경제 지표 추이

(단위 : 억 위안)

항 목	1978	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004
G D P	3,624	4,518	18,548	89,468	97,315	105,172	117,390	136,876
경제성장률(%)	11.7	7.8	3.8	8.0	7.5	8.3	9.5	9.5
1인당GDP (위안)	379	460	1,634	7,086	7,651	8,214	9,111	10,561
전사회고정자산투자	-	911	4,517	32,918	37,213	43,500	55,567	70,073
사회소비품소매총액	1,559	2,140	8,300	34,153	37,595	42,027	45,842	53,950
재정수입	1,132	1,160	2,937	13,395	16,386	18,904	21,715	26,356
재정지출	1,122	1,229	3,084	15,887	18,903	22,053	24,650	28,361
총통화(M2)	-	-	15,293	134,610	158,302	185,007	221,223	254,108
소비자물가상승률(%)	0.7	6.0	3.1	0.4	0.7	-0.8	1.2	3.9
직공평균임금 (위안)	615	762	2,140	9,371	10,870	12,422	14,040	16,024
농촌순수입 (위안)	134	191	686	2,253	2,366	2,476	2,622	2,936
도시가처분 소득(위안)	343	478	1,510	6,280	6,860	7,703	8,472	9,422

자료 : 한국무역협회

<그림 2-1> 중국의 GDP 규모와 경제성장률 추이



자료 : 한국무역협회

960만km²의 국토 면적과 2001년 기준 12억 8천만 명의 인구를 가진 중국을 지역으로 구분하는 방법은 다양하나, 본 연구에서는 중국 대륙을 다음과 같이 8개 지역으로 구분한다.

- 1) 동북지역 : 요녕, 길림, 흑룡강(3省)
- 2) 북부연해지역 : 북경, 천진, 하북, 산둥(2直轄市와 2省)
- 3) 동부연해지역 : 상해, 강소, 절강(1直轄市와 2省)
- 4) 남부연해지역 : 복건, 광둥, 해남(3省)
- 5) 황하중류지역 : 강서, 산서, 하남, 내몽고(3省과 1自治區)
- 6) 장강중류지역 : 호북, 호남, 강서, 안휘(4省)
- 7) 서남지역 : 운남, 귀주, 사천, 중경, 광서(1直轄市와 3省)
- 8) 서북지역 : 감숙, 칭해, 영하, 서녕, 신장(3省, 3自治區)

중국 지역을 8대 경제권역으로 구분하여 국내총생산(GDP)에서 차지하는 비중을 살펴보면, 1990년까지는 남부 연해지역의 비중이 증가하였으나, 1990년대 이후에는 북부 연해지역과 동부 연해지역 비중이 급상승하고 있다. 반면, 개혁·개방이전에는 중국의 중요한 산업기지였던 동북지역 비중은 크게 위축되었다.

소비시장 역시 연해 3개 경제권 비중은 급상승한 반면, 중서부(동북, 황하중류, 서북, 서남) 지역 비중은 급감하였는데, 1인당 GDP가 가장 빠른 속도로 성장한 지역은 광둥성 등의 남부 연해지역으로 2004년의 경우 1978년의 54배로 증가한 반면, 동북지역과 서북지역은 각각 25배와 24배 증가하는 데 그쳤다.

<그림 2-2> 중국의 8개 지역 구분도



<표 2-2> 중국의 지역별 GDP 구성 변화

(단위 : %)

	1978	1980	1985	1990	1995	2000	2004
동북지역	14.0	13.7	12.5	12.0	10.3	10.0	9.3
북부연해	17.3	17.2	17.5	17.5	17.6	18.3	19.3
동부연해	18.6	18.5	18.0	16.7	19.3	19.7	20.9
남부연해	7.7	8.1	9.5	11.9	14.3	14.5	14.0
황하중류	11.2	11.4	11.8	11.2	10.3	10.1	10.7
장강중류	14.4	14.6	14.9	14.4	13.5	13.4	12.4
서남지역	12.8	12.7	12.1	12.8	11.8	10.9	10.5
서북지역	4.0	3.9	3.7	3.7	3.1	3.1	3.0

자료 : 한국무역협회

<표 2-3> 중국 경제권역별 1인당 GDP

(단위 : 위안)

	1978	1980	1985	1990	1995	2000	2004
전국평균	417	489	956	1,879	5,576	7,651	11,199
동북지역	560	675	1,150	2,225	5,772	9,218	14,088
북부연해	434	534	1,005	1,947	5,881	9,851	17,092
동부연해	604	744	1,349	2,500	8,748	14,578	25,248
남부연해	334	429	910	2,198	7,685	12,083	18,097
황하중류	277	346	653	1,208	3,298	5,249	9,118
장강중류	283	355	667	1,263	3,507	5,669	8,624
서남지역	235	288	510	1,066	2,952	4,371	6,822
서북지역	347	410	714	1,382	3,321	5,227	8,185

자료 : 한국무역협회

중국은 1995년 ‘외상투자방향지도잠행규정’을 통하여 노동집약적인 경공업 중심에서 기술 및 자본집약적인 산업중심으로 투자정책을 전환하여 외국인 투자를 적극 추진해 왔다. 이 과정에서 외자유치정책도 과거의 지역별 우대정책에서 산업별 우대정책으로 전환하였다. 따라서 중국은 외국인 투자자가 서부 대개발사업 또는 내륙지역의 사업에 참여하거나, 연구개발센터 설립시 수입관세, 소득세를 감면하거나 수입절차 간소화 등 장려정책을 추진해왔다¹⁾.

이러한 중국정부의 서부대개발 전략과 동북삼성 재건 계획에도 불구하고 중국의 외국인 직접투자는 여전히 연해지역에 집중되어 있다. 2001년 중국의 WTO 가입을 계기로 폭발적인 증가세를 유지하고 있으며, 2000년에서 2004년까지 5년 동안의 누계 기준으로 투자건수, 계약액, 실행액의 80%가 3개 연해지역 즉, 북부연해, 동부연해 그리고 남부연해 지역에 집중 투자가 이루어졌으며, 성별로는 광둥성, 강소성, 산둥성, 상해시, 복건성, 요녕성, 절강성, 천진시, 북경시 순으로 투자가 이루어졌다. 중국은 외국기업에게 컴퓨터, 정보통신, IT, 인터넷, 유통, 물류 등 고부가가치산업과 서비스산업의 개방을 확대하고 규제완화와 투명성 제고 등 투자환경을 개선하여 외국인 투자유치를 강화

1) 백종실, 황진희, “동아시아 물류구조 변화와 국제 물류네트워크의 구축방안”, 「기본연구 2003-01」, 한국해양수산개발원, 2003. 12, p.22.

하고 있다.

<표 2-4> 중국의 권역별/성별 외국인 직접투자(2000~2004년 누계 기준)

권역/성시		계약건수(건)		계약액(억 달러)		실행액(억 달러)	
		건수	비중(%)	금액	비중(%)	금액	비중(%)
전 국		166,820	100.0	524,662	100.0	302,411	100.0
권역별	동북3성	13,440	8.1	45,735	8.7	27,831	9.2
	북부연해	34,516	20.7	106,576	20.3	56,323	18.6
	동부연해	57,900	34.7	200,304	38.2	95,327	31.5
	남부연해	42,245	25.3	107,962	20.6	87,533	28.9
	황하중류	3,678	2.2	20,407	3.9	7,304	2.4
	장강중류	9,169	5.5	27,603	5.3	19,951	6.6
	서남지역	4,668	2.8	12,537	2.4	6,855	2.3
	서북지역	1,204	0.7	3,537	0.7	1,287	0.4
성 시 별	광 동	31,803	19.1	79,439	15.1	63,910	21.1
	강 소	26,379	15.8	112,286	21.4	51,852	17.1
	산 동	20,939	12.6	55,822	10.6	26,895	8.9
	상 해	15,939	9.6	47,094	9.0	24,361	8.1
	북 진	9,509	5.7	25,538	4.9	20,990	6.9
	요 녕	10,702	6.4	36,192	6.9	20,573	6.8
	절 강	15,582	9.3	40,925	7.8	19,114	6.3
	천 진	4,103	2.5	24,095	4.6	12,842	4.2
	북 경	6,829	4.1	19,543	3.7	11,246	3.7
	호 북	2,266	1.4	7,864	1.5	7,183	2.4
	호 남	2,266	1.4	7,614	1.5	5,430	1.8
	강 서	2,889	1.7	7,724	1.5	5,367	1.8
	하 북	2,645	1.6	7,116	1.4	5,340	1.8
	흑룡강	1,216	0.7	5,062	1.0	4,907	1.6
	하 남	1,553	0.9	6,220	1.2	2,786	0.9
	해 남	933	0.6	2,985	0.6	2,633	0.9
	사 천	1,347	0.8	4,680	0.9	2,455	0.8
	길 립	1,522	0.9	4,482	0.9	2,350	0.8
	광 서	1,497	0.9	3,532	0.7	2,078	0.7
	섬 서	1,140	0.7	3,953	0.8	2,056	0.7

안 휘	1,748	1.0	4,401	0.8	1,971	0.7
중 경	796	0.5	1,919	0.4	1,498	0.5
내 몽 고	589	0.4	8,499	1.6	1,444	0.5
산 서	396	0.2	1,734	0.3	1,018	0.3
청 해	215	0.1	1,189	0.2	641	0.2
운 남	730	0.4	1,786	0.3	614	0.2
감 속	321	0.2	962	0.2	263	0.1
영 하	167	0.1	625	0.1	213	0.1
귀 주	298	0.2	620	0.1	209	0.1
신 강	311	0.2	666	0.1	169	0.1
서 장	190	0.1	95	0.0	-	0.0

자료 : 한국수출입은행

전통적인 제조업 부문에서 세계 생산기지로서 위치를 확보하고 있는 중국은 1990년대 중반부터 철강, 석탄, 시멘트, 화학비료 등의 부문은 물론 TV, 에어컨, 오토바이, 복사기 등의 부문에서도 세계 시장 점유율을 확대해가고 있다. 중국은 가격경쟁력과 지속적인 품질향상으로 이미 세계 최대 가전제품 생산국으로서 위상을 확보할 만큼 산업구조의 고도화와 고부가가치화를 추진해 왔다.

중국은 1980년대에 금속가공, 섬유, 고무, 플라스틱, 음료, 피혁산업으로, 그리고 1990년대에는 경공업에서 화학제품, 전기기기 및 설비, 기계 및 수송설비로 산업구조 전환을 추진해왔다. 특히, 1990년대 후반에는 전자, 정보통신, IT 등 첨단기술이 가미된 산업을 중화학공업의 발전과 더불어 추진하고 있다.

중국은 2001년부터 신5개년계획에 따라 세계의 생산기지로서 위상을 확보하기 위한 신산업계획에 착수하였다. 신산업계획은 국유기업에도 경쟁원리를 도입하고, 외국 투자기업의 유치에 한층 강화하기 위한 규제완화 및 인센티브 제시 등을 적극 추진하는 데 초점을 두고 있다.

중국은 아울러 향후 50년간 산업발전 전망 목표치를 다음과 같이 제시하고 추진할 예정이다. 1단계(2001~2010)로 2차산업과 3차산업의 연평균 성장률을 각각 8.1%, 9%로 설정하고 산업별 비중도 2차산업 51%, 3차산업 34.4%로 설정하였다. 2단계(2011~2030)는 10년씩 2단계로 구분하고 2차산업의 성장률을 5.0~5.5%, 3차산업의 성장률을 6.6~7.5%로 설정하였으며, 2030년도 2차산업의 비중을 48%, 3차산업의 비중을 42.6%

로 설정하였다. 1단계와 2단계에서는 전통산업을 개혁하고 첨단기술산업의 비중을 지속적으로 확대하며, 정보산업과 관광산업 등 3차 산업의 발전을 가속화하는 전략을 추진할 예정이다.

3단계(2031~2050)도 10년씩 2단계로 구분하고 2차산업의 성장률을 3.5~4.3%, 3차산업의 성장률을 5.3~5.9%로 설정하였으며, 2050년도 2차산업의 비중을 42.1%, 3차산업의 비중을 51.7%로 설정하여 지속적으로 3차산업의 비중을 확대하는 전략을 추진할 예정이다. 3단계에서는 정보서비스, 금융보험업, 부동산 교육 및 과학연구 분야의 지속적인 발전을 도모하고, 3차산업의 비중을 2차산업보다 확대시킬 예정이다²⁾.

제 2 절 한·중 관계

1. 한·중 무역

1979년 이후 중국의 개방정책으로 한·중 양국간에는 교역규모가 점차 증대되고 있다. 1992년 8월 공식 외교관계 수립이후, 한·중 양국간 경제협력, 특히 무역협력이 빠르게 증가하면서 양국은 서로에게 미국, 일본에 이어서 3대 무역 파트너로 부상하였다.

한국의 對중국 교역액은 1992년 64억 달러에서 2004년에는 794억 달러로 연평균 23.4%씩 증가(對세계 교역은 9.6%씩 증가)하였다. 이중 한국의 對중국 수출액은 1992년 27억 달러에서 2004년 498억 달러로 연평균 27.7% 증가하였고, 한국의 對중국 수입액은 1992년 37억 달러에서 2004년 296억 달러로 연평균 18.8%가 증가하였다.

<표 2-5> 한국 무역에서 중국의 위상 변화

(단위 : 억 달러)

연 도	총 교 역	수 출	수 입
1992	64 (5위)	27 (6위)	37 (5위)
2004	794 (1위)	498 (1위)	296 (2위)

자료 : 한국무역협회

2) 백종실 외, 전개서, p.28.

중국의 對한국 교역액은 1992년 50억 달러에서 2004년에는 900억 달러로 연평균 27.1%씩 증가(對세계 교역은 17.6%씩 증가)하였다. 이중 중국의 對한국 수출액은 1992년 24억 달러에서 2004년 278억 달러로 연평균 22.5%씩 증가하였고, 중국의 對한국 수입액은 1992년 26억 달러에서 2004년에는 622억 달러로 연평균 30.2%씩 증가하였다.

<표 2-6> 중국 무역에서 한국의 위상 변화

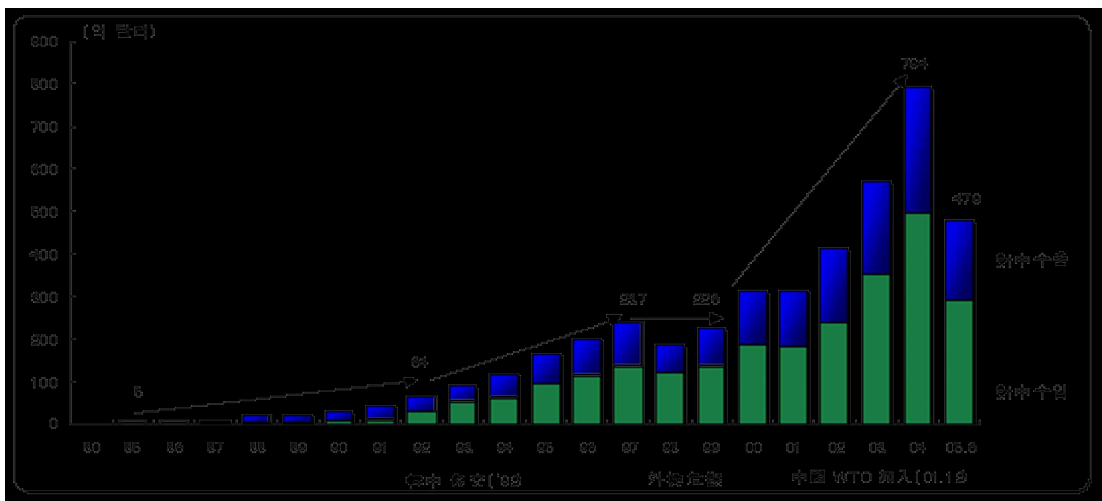
(단위 : 억 달러)

연 도	총 교 역	수 출	수 입
1992	50 (7위)	27 (5위)	26 (7위)
2004	900 (4위)	278 (4위)	622 (3위)

자료 : 한국무역협회

수교 이후 1997년까지 급성장하던 한·중 양국간 무역은 외환위기 영향을 받았던 1998년과 미국경기의 침체와 세계적인 IT붐의 붕괴로 한국의 총수출이 급감했던 2001년을 제외하고 수출과 수입이 매년 30~40%대의 높은 신장률을 기록하였다.

<그림 2-3> 한·중간 무역 확대 추이



자료 : 한국무역협회

1992년~2004년 기간 중 중국에 대해 지속적인 무역수지 흑자를 유지하였으

며 동 기간의 對중 무역수지 누계 흑자액은 695억 달러로 對세계 무역수지 흑자의 80.2%를 차지하고 있다.

<표 2-7> 한국의 對중국 수출입동향추이

(단위 : 백만 달러, %)

구 분	총 교역	수 출	수 입	무역수지
1992년	6,378	2,654(164.7)	3,725(8.3)	-1,071(1,367)
1993년	9,080	5,151(94.1)	3,929(5.5)	1,222(2,293)
1994년	11,666	6,203(20.4)	5,463(39.0)	740(-482)
1995년	16,545	9,144(47.4)	7,401(35.5)	1,742(1,002)
1996년	19,916	11,377(24.4)	8,539(15.4)	2,838(1,096)
1997년	23,689	13,572(19.3)	10,117(18.5)	3,456(618)
1998년	18,428	11,944(-12.0)	6,484(-35.9)	5,460(2,004)
1999년	22,552	13,685(14.6)	8,867(36.7)	4,818(-642)
2000년	31,254	18,455(34.9)	12,799(44.3)	5,656(838)
2001년	31,493	18,190(-1.4)	13,303(3.9)	4,888(-768)
2002년	41,154	23,754(30.6)	17,400(30.8)	6,354(1,466)
2003년	57,019	35,110(47.8)	21,909(25.9)	13,201(6,847)
2004년	79,348	49,763(41.7)	29,585(35.0)	20,178(6,977)

주 : ()내는 전년(동기)비 증감률, 무역수지는 증감액

자료 : 한국무역협회

2. 한·중 투자

한국의 對중국 직접투자는 1988년 중국 산둥성에 Chungdo Samyoung Food Co., Ltd.를 필두로 1992년 양국간 국교 정상화 이후 빠르게 확대되었다. 1997년에 발생한 외환위기 여파로 중국투자가 1999년까지 3년간 감소하기는 했지만, 2000년 이후 중국이 외국인투자 유치를 위한 다양한 조치들을 시행하고, 개방과 개혁정책이 중국 내륙지역 등으로 확산됨에 따라 우리기업의 중국 투자는 다시 증가하기 시작했다. 2005년 11월말 현재까지 한국의 對중국 투자 (투자 기준) 건수는 13,373건으로 對세계 해외투자의

48.3%이며, 투자액은 132억 7,823만 달러로 對세계 해외투자액의 23%를 차지하고 있다.

<표 2-8> 한국의 對중국 투자 현황

(단위 : 건, 백만 달러)

	한국의 對中 투자		중국의 對韓 투자 유입		
	투자건수	투자금액	계약건수	계약액	실행액
1992	170	141.1	650	417	119
1993	381	263.7	1,748	1,557	374
1994	841	633.9	1,849	1,806	723
1995	751	841.6	1,975	2,998	1,043
1996	737	911.8	1,895	4,236	1,358
1997	631	730.2	1,753	2,181	2,142
1998	262	691.5	1,309	1,641	1,803
1999	460	354.9	1,547	1,484	1,275
2000	775	686.1	2,565	2,386	1,490
2001	1,038	596.6	2,909	3,487	2,152
2002	1,375	999.1	4,008	5,282	2,721
2003	1,683	1,558.5	4,920	9,177	4,489
2004	2,153	2,217.0	5,625	13,911	6,248
2005.1-11	2,006	2,313.0	-	-	-

자료 : 한국무역협회, 한국수출입은행

2005년 6월말 현재 한국 기업의 對중국 투자의 누계 건수기준(<표 2-9> 참조)으로 제조업에 대한 투자가 10,348건으로 83.4%를 차지하고 있으며, 제조업 중에서는 섬유 의복 업종이 2,002건, 전자통신업종이 1,427건, 기계장비업종이 1,081건으로 나타났다. 이외에도 중국의 WTO 가입으로 서비스분야에 대한 개방이 확대되면서 최근 수년간은 서비스분야의 투자도 대폭 증가하였다.

<표 2-9> 업종별 對중국 투자 현황(투자건수 기준)

(단위 : 건)

연도	1988-1997		1998-2000		2001-2005.6		누 계	
	건 수	비중(%)	건 수	비중(%)	건 수	비중(%)	건 수	비중(%)
전산업	3,613	100.0	1,497	100.0	7,305	100.0	12,415	100.0
농림어업	77	2.1	19	1.3	90	1.2	186	1.5
광업	20	0.6	8	0.5	20	0.3	48	0.4
제조업	3,150	87.2	1,311	87.6	5,887	80.6	10,348	83.4
음식료품	269	7.4	95	6.3	403	5.5	767	6.2
섬유의복	741	20.5	295	19.7	966	13.2	2,002	16.1
신발가죽	216	6.0	103	6.9	303	4.1	622	5.0
목재가구	161	4.5	43	2.9	165	2.3	369	3.0
종이인쇄	74	2.0	24	1.6	100	1.4	198	1.6
석유화학	269	7.4	98	6.5	518	7.1	885	7.1
비금속광물	150	4.2	43	2.9	144	2.0	337	2.7
일차금속	79	2.2	25	1.7	125	1.7	229	1.8
조림금속	157	4.3	52	3.5	269	3.7	478	3.9
기계장비	271	7.5	109	7.3	701	9.6	1,081	8.7
전자통신	286	7.9	145	9.7	996	13.6	1,427	11.5
수송기계	107	3.0	44	2.9	367	5.0	518	4.2
기타제조업	370	10.2	235	15.7	830	11.4	1,435	11.6
건설업	36	1.0	6	0.4	64	0.9	106	0.9
서비스업	315	8.7	153	10.2	1,205	16.5	1,673	13.5
부동산 및 기타	15	0.4	-	-	39	0.5	54	0.4

자료 : 한국무역협회

2005년 6월말 현재 한국기업의 對중국 투자액은 건수기준(<표 2-10> 참조)으로 제조업에 대한 투자가 1억 250만 달러로 85.3%를 차지하고 있다. 제조업 중에서는 전자통신업종이 25.6억 달러로 21.3%를 차지하고 있으며, 섬유업종이 12.4억 달러, 석유화학업종과 수송기계가 각각 1.4억 달러를 기록했다. 최근 對중국 투자에 확대되고 있는 서비스분야에 대한 투자는 소매업 및 음식숙박업에 대한 투자가 중심이 되고 있어, 투자

규모는 11.8억 달러에 달했다.

<표 2-10> 업종별 對중국 투자 현황(투자액 기준)

(단위 : 백만 달러)

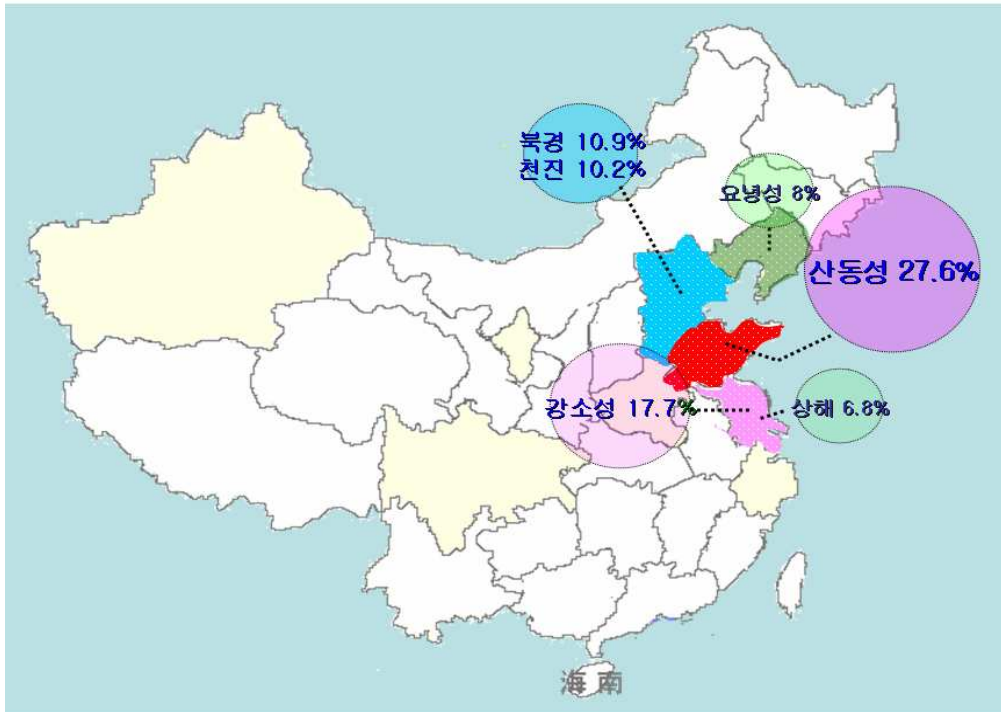
연도	1988-1997		1998-2000		2001-2005.6		누 계	
	투자액	비중(%)	투자액	비중(%)	투자액	비중(%)	투자액	비중(%)
전산업	3,579.6	100.0	1,762.3	100.0	6,679.7	100.0	12,021.6	100.0
농림어업	23.4	0.7	4.3	0.2	27.5	0.4	55.2	0.5
광업	8.8	0.2	4.4	0.2	12.3	0.2	25.4	0.2
제조업	2,918.3	81.5	1,428.2	81.0	5,902.7	88.4	10,249.3	85.3
음식료품	166.7	4.7	29.1	1.7	259.0	3.9	454.8	3.8
섬유 의복	532.0	14.9	73.3	4.2	630.4	9.4	1,235.7	10.3
신발가죽	161.8	4.5	56.3	3.2	155.7	2.3	373.8	3.1
목재가구	47.5	1.3	9.4	0.5	37.7	0.6	94.6	0.8
종이인쇄	53.2	1.5	16.6	0.9	63.8	1.0	133.6	1.1
석유화학	262.0	7.3	166.2	9.4	714.2	10.7	1,142.5	9.5
비금속광물	217.4	6.1	200.2	11.4	248.8	3.7	666.4	5.5
일차금속	156.3	4.4	30.5	1.7	468.8	7.0	655.6	5.5
조림금속	75.0	2.1	27.4	1.6	243.7	3.6	346.1	2.9
기계장비	223.7	6.2	65.2	3.7	586.2	8.8	875.0	7.3
전자통신	589.4	16.5	543.2	30.8	1,432.8	21.4	2,565.4	21.3
수송기계	217.9	6.1	154.3	8.8	770.0	11.5	1,142.1	9.5
기타제조업	215.4	6.0	56.6	3.2	291.7	4.4	563.7	4.7
건설업	135.5	3.8	46.9	2.7	104.5	1.6	286.9	2.4
서비스업	377	10.5	216	12.3	587	8.8	1,180	9.8
부동산 및 기타	117	3.3	62	3.5	46	0.7	225	1.9

자료 : 한국무역협회

우리나라 기업의 對중국 투자의 누계 건수기준으로 지역별 분포를 살펴보면 산동성을 포함한 북부연해 지역에 대한 투자가 6,685건으로 전체 대중 투자의 53.8%를 차지하고 있다. 최근 동북3성에 대한 투자 비중은 대폭 하락한 반면, 동부연해 지역(상해, 강소, 절강)에 대한 투자 비중이 높아지고 있다. 성별로는 산동성에 대한 투자가 35.9%

를 차지하고 있으며, 다음으로 요녕성, 천진시, 북경시에 대한 투자비중이 우위를 차지하고 있다. 투자금액에 있어서도 북부연해 지역이 50%, 동부연해 지역이 29%, 동북삼성지역이 11.8%를 차지하고 있다. 성별로는 산둥성에 이어, 대기업의 투자가 많은 강소성이 2위를 북경시와 천진시가 각각 3위와 4위를 차지했다.

<그림 2-4> 한국의 對중국 지역별 투자 현황(2004년 기준)



자료 : 한국수출입은행 해외직접투자통계를 바탕으로 작성

한국의 對중국 직접투자가 <그림 2-4>와 같이 연안지역에 집중되는 이유는 중국의 개방정책이 연안중심으로 추진되었기 때문이다. 그리고 물류문제에 있어서도 원·부자재 조달의 편의성을 위해 국내와 지리적으로 인접하고 있는 해안지역을 선호했기 때문인 것으로 판단된다. 그러나 현재 중국은 서부 대개발정책과 동북 리모델링정책을 추진하고 있기 때문에 우리나라 기업들의 투자지역도 점차 내륙으로 확산될 것으로 예상된다.

제 3 절 한·중 무역구조의 패턴 변화

앞 절에서 살펴본 바와 같이 한·중간의 교역과 투자가 늘어난 데에는 아래의 배경들이 작용하였다고 볼 수 있다. 첫째로는 시기적으로 중국과의 수교와 한국기업이 해외 투자를 본격화하기 시작한 시점이 일치하였고, 둘째, 1980년대 말부터 국내 제조업 임금이 빠르게 상승함에 따라, 특히 노동집약산업의 해외이전이 요구되는 상황이었으며, 셋째, 중국이 새로운 글로벌 제조업 기지로서 빠르게 부상하였기 때문이다. 특히 한국의 산업구조고도화 과정에서 한계상황으로 내몰렸던 노동집약산업에 종사하던 많은 중소기업은 중국으로의 생산설비 이전을 통해 일시적으로나마 경쟁력을 회복하고 활로를 찾았자 했던 것이다. 마지막으로 최근에는 중국의 개방정책이 확대됨에 따라 크게 활성화된 중국의 내수시장을 겨냥한 시장개척을 위한 것이다.

따라서 본 절에서 한·중 양국의 무역구조를 분석하기 위해 상기의 배경에 근거하여 다음의 3가지 형태, 즉 단순 수출입형, 가공 수입형, 국제생산거점형 및 현지 소비지향형으로 분류한다. 이러한 분류는 가공단계별 對중국 수출입 통계에서 1차 상품과 최종재 중에서 소비재를 단순 수출입 형으로 추정하는 데 활용하였고, 가공 수입형은 중간재에서 반제품과 최종재 중에서 자본재에 대한 통계를, 마지막으로 국제 생산거점형 및 현지 소비 지향형을 위한 분류에는 중간재에서 부품의 수출입 통계를 활용하여 분석하였다.

1. 단순 수출입 형

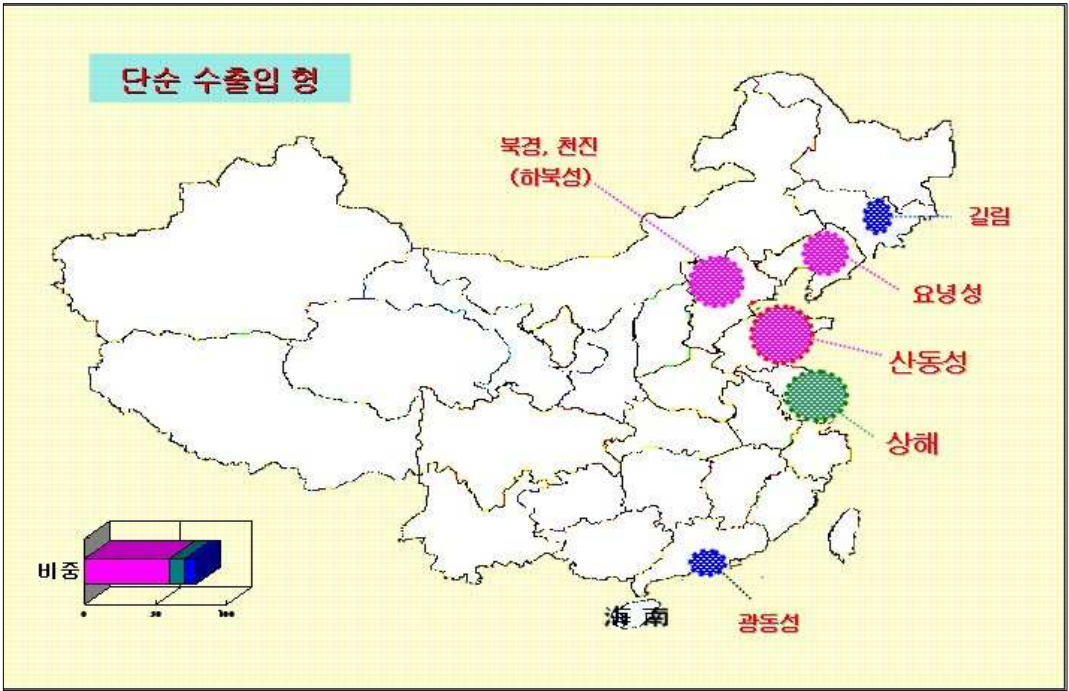
한·중 양국 교역구조의 첫 번째 패턴은 가장 기본적인 형태로서 단순 수출입 형을 들 수 있다. 일반적으로 수출이라 함은 기업의 제조활동으로 생산된 제품을 국내시장이 아닌 해외시장에 매도하는 행위라고 정의할 수 있다. 한·중 양국과 같이 이념의 문제 등으로 수교이전까지 교류의 단절로 인해 시장에 대한 정보가 미비한 상태에서는 단순 수출입형태가 가장 낮은 리스크 하에서 쌍방이 양국 시장에 대한 경험을 축적할 수 있는 기회일 뿐만 아니라, 한국의 입장에서는 포화된 국내시장에 대한 해소와 성장기회로서의 활용도 가능하게 하였다.

한·중 수교이전인 1979년에서 1992년까지 한·중 양국의 교역은 주로 홍콩의 중국

계 무역공사를 통하여 간접교역 형태로 이루어졌으나, 1991년 4월부터 중국에 한국기업의 지사 설립이 허가됨으로써 직접교역 형태가 확대되었다.

동 기간의 한·중 양국의 교역 상품의 특징은 한국이 섬유·의복, 전자, 철강 등 소비재와 공업원료제품을 수출하고, 중국은 광물자원, 농수산물, 섬유원료 등을 주로 수출하는 상호보완적 교역구조를 갖고 있다는 점이다. 즉, 소비로 직결되는 최종 소비재 및 일차상품 위주의 전형적인 단순 수출입구조를 보여 주고 있다. 산업구조면에서 한·중 양국의 높은 상호보완성으로 매우 빠른 속도로 무역 확대가 이루어지고 투자를 위시한 경제협력에서 괄목한 만한 성과를 내어 놓았다.

<그림 2-5> 단순 수출입 패턴 하의 교역 지역



자료 : 한국무역협회 통계를 바탕으로 작성

초기 한·중 교역에 있어서 상기의 단순 수출입 패턴을 보이는 교역 지역은 <그림 2-5>와 같이 한국과 지리적으로 인접해 있고 해운노선이 연결되는 환발해만(북경, 천진, 하북, 산둥, 요녕)지역으로 집중되어 있다.

상기 패턴, 단순 수출입 패턴은 한·중 교역 초기에 등장하여 지속적으로 진행되어

왔으나, 한·중 양국 교역에서의 역할은 현재까지 가공단계별 對중국 수출 구성비(<표 2-11> 참조)에 나타난 바와 같이 앞으로도 크지 않을 것으로 예견된다.

<표 2-11> 가공단계별 對중국 수출상품 구성비

(단위 : %)

	전품목	1차 상품	중간재			최종재			기타
			소계	반제품	부품	소계	자본재	소비재	
1992	100.0	0.4	88.8	84.0	4.8	10.7	7.3	3.5	0.0
1993	100.0	0.2	75.1	69.4	6.7	24.8	11.2	13.6	0.0
1994	100.0	0.2	80.4	73.4	7.0	19.4	13.8	5.6	0.0
1995	100.0	0.4	80.3	72.7	7.5	19.3	12.8	6.5	0.0
1996	100.0	0.4	78.8	69.8	9.0	20.9	14.9	5.9	0.0
1997	100.0	0.3	82.5	72.3	10.2	17.2	11.3	5.9	0.0
1998	100.0	0.3	85.0	73.8	11.2	14.7	9.3	5.5	0.0
1999	100.0	0.3	85.3	69.5	15.8	14.4	8.9	5.4	0.0
2000	100.0	0.4	84.9	65.2	19.7	14.7	9.9	4.8	0.0
2001	100.0	0.3	83.4	64.0	19.4	16.2	11.1	5.1	0.0
2002	100.0	0.5	76.0	51.9	24.1	23.5	18.5	4.9	0.0
2003	100.0	0.5	76.5	46.2	30.3	23.0	18.6	4.4	0.0
2004	100.0	0.6	79.7	43.9	35.8	19.7	16.2	3.5	0.0
		전반 적으로 저조		지속적인 감소	지속적인 증대		2002년 이후 확대된 직접 투자로 증가	지속적인 감소	

자료 : 한국무역협회 자료를 바탕으로 작성

<표 2-11>을 살펴보면, 전반적으로 對중국 수출상품 구성비에서 단순 수출입 패턴을 보여주는 1차 상품과 소비재의 비율은 극히 미비한 수준이다. 1차 상품의 경우, 구성 비율이 1992~2004년 동안 전반적으로 1%를 넘어서지 못하고 있으며, 소비재의 경우에도 1992년 수교이후 잠시 소폭 상승하지만, 다시 1996년 이후 계속적으로 감소세를

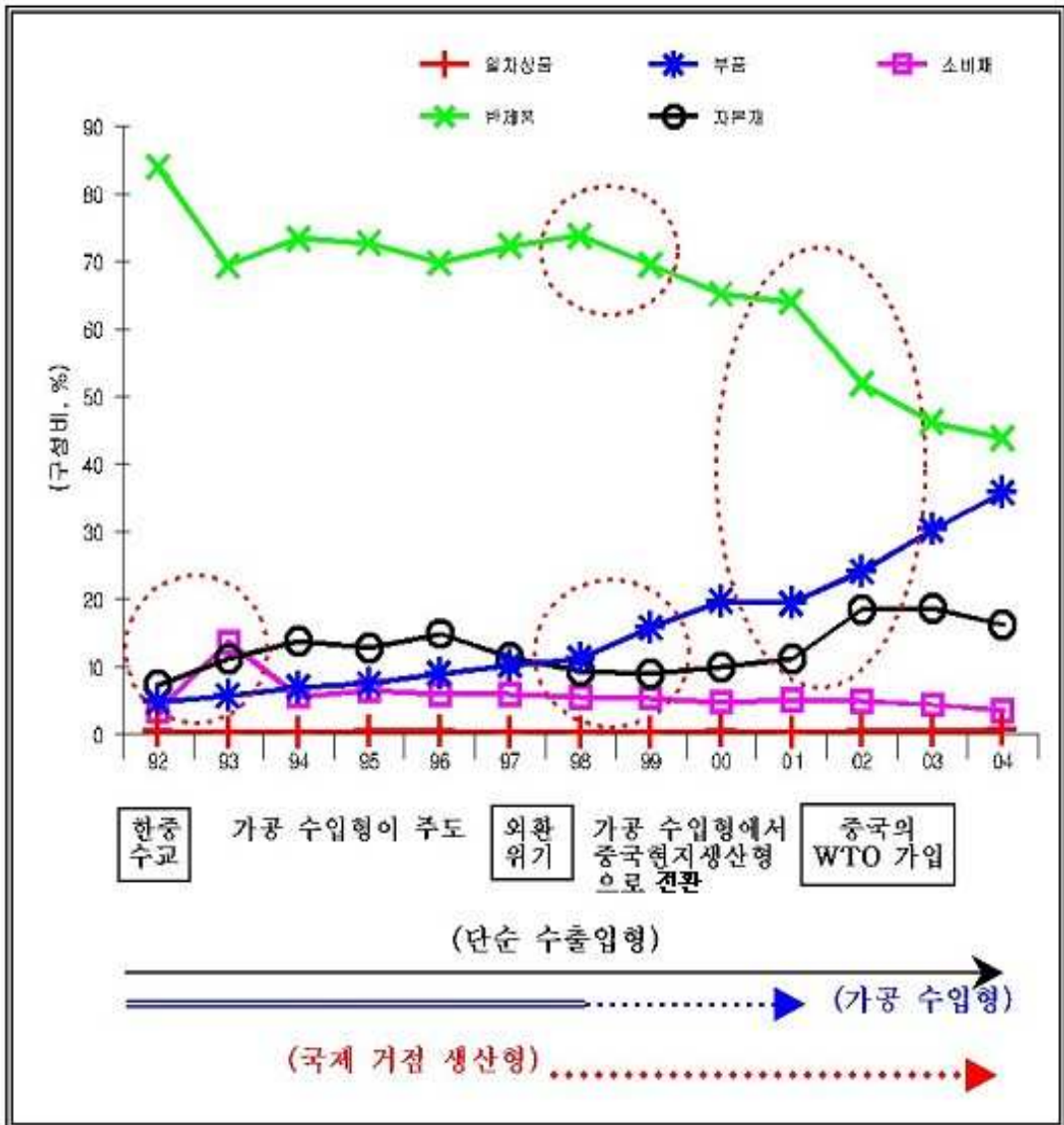
보이고 있다. 반면, 부품과 자본재의 구성 비율은 지속적으로 뚜렷한 증가 추세를 보여 준다. 이는 한·중간 무역구조가 단순 수출입형의 구도를 띠기보다는, 중국 현지로 한국 기업들이 진출하여 중간재를 수입하고 가공·조립의 공정을 마친 후 최종재를 수출하고, 부품을 수입하여 조립한 후 반제품을 수출하는 무역구조의 단계로 진화하고 있음을 시사한다.

2. 가공 수입 형

가공 수입형의 한·중 교역구조란 한국 및 제3국에서 수입된 반제품 및 부품을 중국 내에서 가공 또는 조립을 하여 최종재 형태로 다시 한국에 역수입 되는 패턴을 뜻하는 데, 이러한 교역구조는 한·중 양국의 특성만이 아니라 현재 중국의 수출 상품 구조도 반제품과 부품 수입 ⇒ 가공 또는 조립 ⇒ 최종재 수출로 중국이 전형적인 가공 무역구조 과정에서 중국 자체적인 부품과 반제품 조립산업이 발전하면서 중국이 중간재에서 경쟁력을 갖추어 가고 있음을 시사한다.

<표 2-11>과 같이 한국의 對중 수출 상품의 자본재 비중은 1997년 7.3%에서 2004년에는 16.2%로 높아진 반면, 반제품 비중은 84%에서 43.9%로 낮아졌으나 여전히 반제품이 평균 60%이상의 높은 비중을 유지하고 있다. 이것은 우리나라 기업이 중국 제품의 수출증대에 따른 수출용 반제품 및 부품을 수출하고 있기 때문이다. 현재 중국의 전체 수입 중 위탁가공을 위한 반제품 및 부품 수입은 전체 수입의 40%를 차지하고 있다

<그림 2-6> 한국의 對중국 수출상품 구조 변화 추이



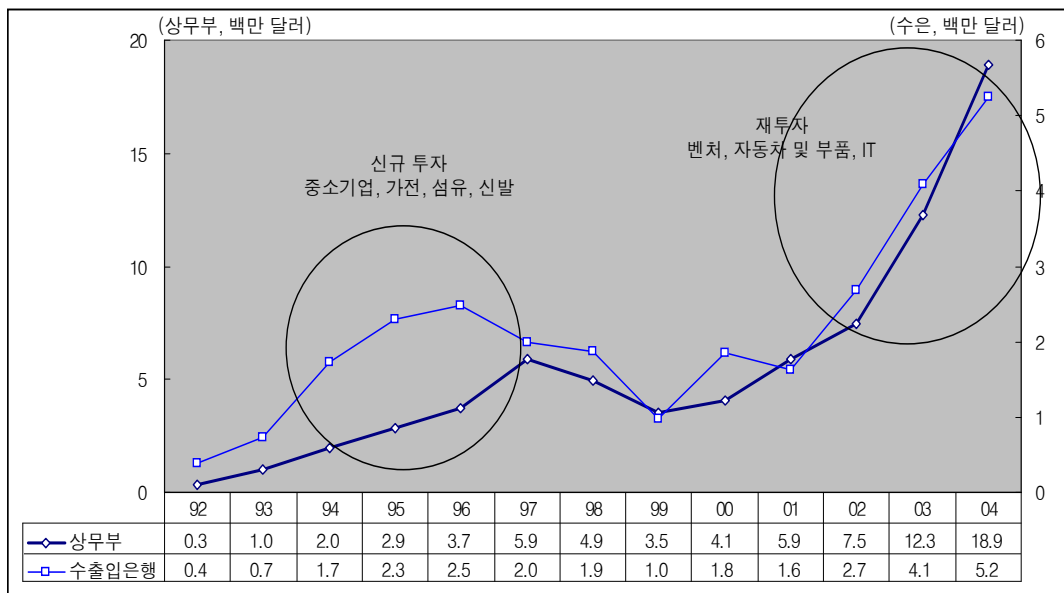
자료 : <표 2-11>을 바탕으로 작성

상기 <그림 2-6>에서와 같이 한·중 양국의 교역에서 가공 수입형을 추정할 수 있는 한국의 對중국 반제품 수출은 1992년에서 현재까지 지속적으로 가장 최상위 곡선으로 그려지고 있으며, 그 비중도 다른 4가지 품목(일차상품, 부품, 자본재, 소비재)들의 합산보다 크게 나타나 한·중 양국의 교역을 대표하는 패턴임을 보여준다.

하지만 반제품의 對중국 수출 상품 구성비율도 <그림 2-6>에서와 같이 하락세를 보이고 있으며, 이는 1997년 말부터 한국이 경험한 외환위기로 인해 반제품을 수출하여 완제품을 역수입하여 왔던 한국의 수많은 제조업체들이 대거 중국 현지로 진입함에 따라 對중국 반제품의 수출은 하락세를 타게 된 것이다. 그리고 이러한 제조업체들의 중국 진출은 결과적으로 한국의 부품 수출을 증대시키는 요인으로 작용하게 된다.

상기 <그림 2-6>에서 자본재 비중의 증가는 2001년 이후 지속적으로 상승하게 되는데, 이는 2001년 10월 중국이 WTO에 가입하면서 무역확대가 기대되는 심리의 작용으로 인해 한국의 對중국 해외직접투자의 증대 즉, 중국 현지에 공장을 건립하기 위한 투자가 주요 요인으로 작용하는 데, 이는 한국 기업의 중국 재투자의 경우와 기존 거래선들이 중국에 진출함에 따라 동반 진출에서 오는 것이다. 이러한 특성은 다음의 <그림 2-7>에서도 동일하게 재연이 되어진다.

<그림 2-7> 한국 기업 1일 평균 對중국 투자 규모



자료 : 「중국 진출전략 변화와 사례 분석」, 한국무역협회 무역연구소, 2004.

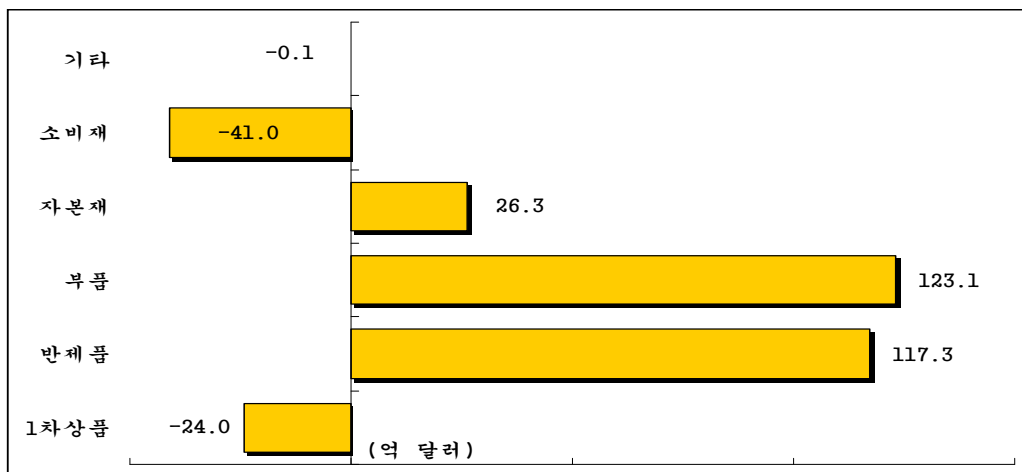
<그림 2-7>이 보여주듯이, 한국의 對중국 투자는 97년까지는 계속 상승세를 보이다가 97년 말 외환위기 이후 소폭의 하락을 하지만 2001년 중국의 세계무역기구

(WTO) 가입 이후에 다시 비약적인 증가를 보이고 있다.

한·중 양국의 교역을 가공 수입형이 주도한다는 것은 중국에 대한 무역수지 흑자가 대부분 반제품이라는 결과에서도 확인할 수 있다. 2002년을 전후하여 부품이 강세를 보이기 이전까지 중간재 부문에서의 흑자는 반제품이 주도를 하였다. 반제품의 對중국 수출은 원자재, 석유화학제품, 섬유·직물, 철강 등 금속 반제품을 중심으로 이루어지고 있으며, 1992~2004년 12년 동안 주요 반제품의 연평균 對중 수출 증가율은 원자재가 33.7%, 석유화학 27.2%, 철강금속 16.0%, 건축자재 31.4%로 나타났다.

상기 가공 수입 형으로 대표되는 한·중간의 교역구조로 인해 한국은 對중국 교역을 통해 일차상품과 소비재에서는 무역수지 적자를, 부품과 반제품 그리고 자본재에서는 무역수지 흑자를 기록하고 있다.

<그림 2-8> 가공단계별 對중국 무역수지 현황(2004년 기준)



자료 : 양평섭, “가공단계별 한·중간 무역구조 변화 분석”, 무역협회 무역연구소, 2005. 5.

<표 2-12> 제품군별/가공단계별 중간재 對중국 수출 현황

(단위 : 백만 달러)

	1992년			1998년			2004년		
	중간재	반제품	부품	중간재	반제품	부품	중간재	반제품	부품
전업종	2,355	2,288	127	10,146	8,808	1,338	39,654	21,836	17,819
가공안한 농산품	0	0		0	0		0.6	0.6	
식료품	0.7	0.7		6	6		11.1	11.1	
원자재	86	86		1,150	1,150		2,796	2,796	
석유화학제품	528	525	3	2,814	2,809	4	9,393	9,387	5.5
나무/종이	100	100	0	550	550	0	568	564	4.5
가죽/신발	140	140	0	610	610	0	434	434	0.1
섬유/직물	450	450	0.1	1,907	1,906	1	2,486	2,482	4.2
의류	0.7	0.7		1	1		1.9	1.9	
건축자재	8.9	8.9		83	83		236	236	
금속	846	846	0.3	1,440	1,440	0	4,997	4,997	0.1
금속제품	7.6	4.7	2.8	40	36	4	161	83	78
기계	25		25	295		295	4,537		4,537
전자제품	140	49	92	1,110	116	994	10,136	342	9,794
자동차	3.4		3.4	31		31	1,655		1,655
기타운송장비	0.1		0.1	0		0	1.7		1.7
정밀기계	2.2	1.4	0.7	48	39	9	2,069	331	1,738
완구/잡제품	17.0	17.0		64	64		172	172	

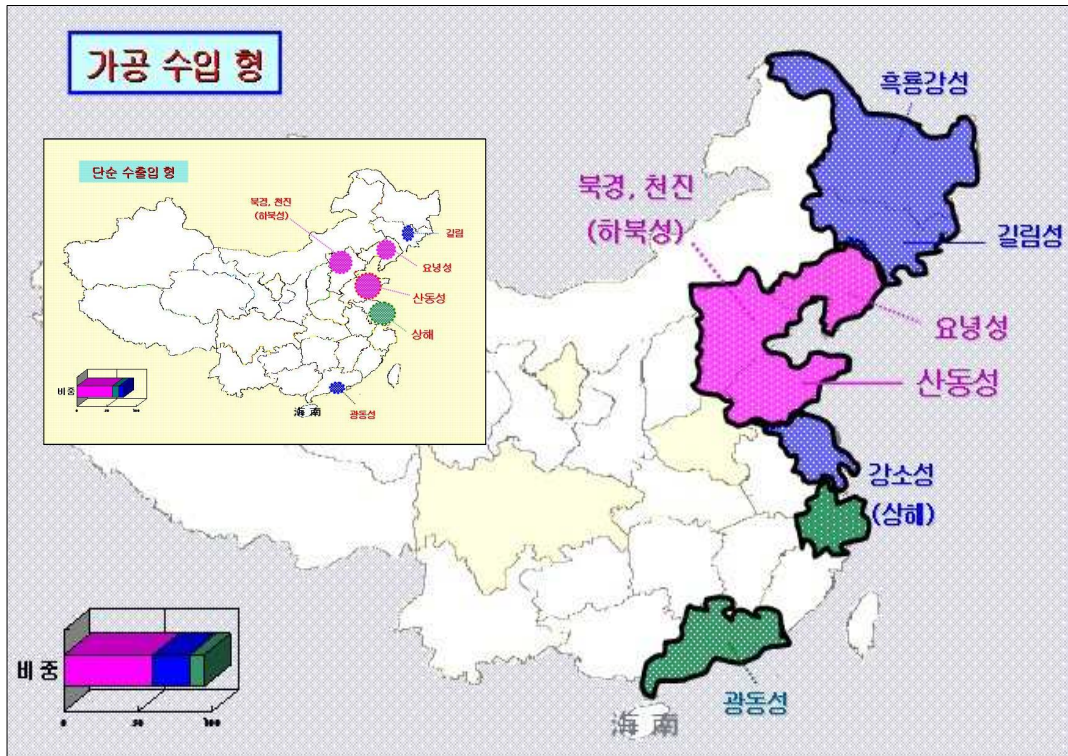
자료 : 「가공단계별 한·중간 무역구조 변화 분석」, 한국무역협회 무역연구소, 2005.

가공 수입형의 패턴 하에서 한·중 교역이 활발히 이루어지고 있는 지역은 <그림 2-9>와 같다. 단순 수출입 구조에서는 대체적으로 한국과 지리적으로 인접해 있고 해운노선이 연결되어 있는 중국의 주요 대외경제교류 지역인 대련, 청도, 천진 등의 환발해만 지역에 위치하여 'C'자의 형태를 띠고 있다. 이외에도 한중 직항로 개설 이전에 교역 루트로서 광둥성의 홍콩을 통한 교역이 이루어졌었으며, 한중 직항로 개설 이후 감소성의 상해 등으로의 교역이 확대되었다.

상기 환발해지역은 2개의 직할시(북경시, 천진시), 10개성(흑룡강성, 길림성, 요녕성, 산둥성, 하북성, 하남성, 산서성, 섬서성, 감숙성, 청해성) 그리고 3개 자치구(내몽고자치

구, 서장자치구, 신강자치구)를 배후지역으로 하고 있어서, 한·중 교역구조가 원·부자재 조달형 투자패턴으로 확연하게 전환되면 교역지역들도 상위 배후지역들로 확대될 것이다

<그림 2-9> 한·중 교역 지역(가공 수입형)



자료 : 한국무역협회 통계를 바탕으로 작성

3. 국제 생산 거점형 및 현지 소비 지향형

단순기술부품 공급기지로서의 역할이 강화된 이후 중국은 중소기업과 대기업, 노동집약부문 투자와 첨단기술 부문 투자를 차별화하기 시작하였다. 즉 첨단 기술을 이전하는 다국적 기업의 중국 투자가 우대를 받게 되었다. 이러한 대기업과 첨단기술 위주의 투자유치정책으로 인해 대부분의 다국적 기업은 중국에 글로벌 생산기지를 구축하게

된 것이다. 그 결과, 중국은 다국적 기업의 기술전시장이 되었다.

또한 중국은 개혁·개방 정책의 성공으로 생산능력이 지속적으로 강화되면서 총구매력 또한 급격히 확대되었고, 현재 중국은 세계 최대의 소비시장으로 성장하고 있다. 그리고 2001년 12월 말 세계무역기구에 가입한 이후 중국의 내수시장이 빠르게 개방되고 있다. 이처럼 급성장하면서 빠르게 개방되는 중국의 내수시장은 다국적기업들의 마케팅 각축장으로 변모하고 있다.³⁾ 급속한 경제성장으로 세계의 주목을 받고 있는 중국은 이제 ‘세계의 공장’을 넘어 ‘세계의 소비시장’으로 부상하고 있다.

상기 세계적인 모드와 더불어 한국도 <그림 2-6>에서 나타나듯이 1997년의 외환위기 그리고 2002년 중국의 WTO 가입에 따른 무역확대의 기대심리에 따라 교역구조에 있어서 새로운 국면을 맞이하게 된다.

한국의 對중국 중간재 수출에 있어서 반제품 중심의 수출구조(가공 수입형)에서 부품 중심구조(국제 생산 거점형)로 전환이 이루어지고 있다. 특히, 최근 3년간 對중국 수출에 있어서 부품 수출이 폭발적으로 증가하면서 한국의 對중국 수출 증가를 주도하였는데, 가장 주요한 요인으로는 현대자동차의 중국내 생산이 확대되면서 자동차 부품을 중심으로 부품 수출이 대폭 증가하였기 때문이다. 그 결과 2002년까지 점진적인 하락세를 보이던 중간재 비중은 다시 상승세를 유지하고 있는 반면, 최종재 비중은 하락세를 유지하고 있다.⁴⁾

부품 비중은 1990년대 초반 5%대에서 꾸준한 상승세를 유지하여 1997년에는 10%를 넘어섰으며, 2002년 이후 급상승하기 시작하여 2004년에는 35.8%를 차지하고 있다. 부품 비중이 높아지고 있는 것은 중국이 반제품 조립단계에서 경쟁력을 갖추어 가면서 한국으로부터 부품 수입이 증가하고 있을 뿐 아니라, 중국 내에서 최종재를 생산하던 한국 기업들이 중국내 원가 절감을 목적으로 중국 내에 반제품 조립공장을 설립하고 있기 때문이다. 그리고 이러한 부품 비중의 증대는 한·중 양국의 교역에서 뿐만이 아니라 중국의 수입시장에서도 한국산 중간재의 시장점유율이 제고되고 있어서 한국의 對중국 부품 수출은 가속화될 것으로 예상된다.

반제품의 對중국 수출은 원자재, 석유화학제품, 섬유·직물, 철강 등 금속 반제품을 중심으로 이루어지고 있으며, 부품의 對중국 수출은 전기전자, 자동차, 기계, 정밀기계

3) 임종관, "우리기업의 한/중 공급사슬 확대가 해운·항만부문에 미치는 영향과 대응 방향", 「기본연구 2003-08」, 한국해양수산개발원, 2003. 12.전개서, p.19~20

4) 양평섭, "가공단계별 한·중간 무역구조 변화 분석", 한국무역협회 무역연구소, 2005.

부품을 중심으로 이루어지고 있다.

가공 수입형에서 국제 생산 거점형으로의 한·중 무역구조의 변화는 부품의 수출 증대뿐만 아니라, 자본재 부문의 확대에서도 거론되어진다. 중국의 대한국 수입 중 반제품이 차지하는 비중은 급락하고, 자본재와 부품의 비중이 꾸준한 증가세를 유지하고 있는데, 자본재 비중이 2000년 이후 급격히 상승하고 있는 것은 중국에 대한 한국기업의 투자가 급격히 증가하면서 한국으로부터 투자용 설비 수입이 대폭 증가하였기 때문인 것으로 보인다.

한·중 양국의 교역패턴이 중국 현지 생산을 위한 방식으로 전환되고 있는 것은 아래의 <표 2-13> 한국의 對중국 수출입 항공 실적을 통해서도 확인된다.

<표 2-13> 한국의 對중국 수출입 항공 통계

구 분	수 출		수 입	
	금 액	증 가 율	금 액	증 가 율
1989	18,882	-	1,116	-
1990	48,033	154.4	3,863	246.1
1991	104,008	116.5	7,152	85.1
1992	174,280	67.6	26,534	271.0
1993	213,605	22.6	78,787	196.9
1994	257,235	20.4	115,831	47.0
1995	420,611	63.5	166,581	43.8
1996	615,170	46.3	34,441	106.8
1997	776,232	26.2	590,403	71.4
1998	798,717	2.9	535,654	-9.3
1999	1,677,947	110.1	716,049	33.7
2000	2,070,693	23.4	1,160,665	62.1
2001	2,165,198	4.6	1,438,575	23.9
2002	3,112,362	43.7	4,713,564	227.7
2003	4,542,569	46.0	8,642,485	83.4
2004	6,732,273	48.2	13,288,596	53.8
2005	7,155,802	31.4	14,603,321	32.1

자료 : 한국무역협회

한·중 수교를 전후하여 항공화물의 對중국 수출입 물량이 폭발적으로 증가하는 것을 볼 수 있다. 항공화물의 증가를 볼 수 있다. 그러한 증가세는 1996년을 기해 1998년에는 한국의 외환위기 즈음에 수출입 물량이 대폭적으로 감소하였다. 그 이후 1999년 항공 수출 통계에서는 금액기준 110.1%의 증가율을 보이고 있는데 이는 앞에서 정리했던 것처럼 한국의 외환위기를 경험한 많은 기업(특히, 제조업체)들이 한국에서 채산성의 어려움을 겪자 대거 중국 현지에서의 생산, 가공 및 조립을 하기 위한 반제품 및 부품을 발송한 것에 기인하다.

항공기를 이용한 수출입은 리드타임을 단축시키기 위해서 혹은 안전 및 고가의 부품 및 완제품을 수송하기 위해 활용되는 데, 한·중간의 교역에서의 항공기 활용은 리드타임을 문제보다는 상대적으로 고가의 완성품 및 부품을 조달하기 위한 것으로 해석되어질 수 있다. 한·중 항공화물의 내역을 살펴보면, 제품군별로 중국에 대한 투자가 급증한 자동차를 비롯하여, 기계, 정밀기계, 전기전자 등 기술집약적인 업종에서 중간재의 대한국 수입이 높은 증가율을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

현재 중국 시장에서 한국은 자동차, 기계, 정밀기기, 전자 업종에서 시장점유율이 상승세를 유지하는 반면, 노동집약적인 업종(신발·가죽, 섬유 및 직물, 완구 및 잡제품)에서 시장점유율이 크게 하락한다. 다시 말해, 전자부품, 자동차 부품, 정밀기계부품 등은 과거 6년간 경쟁력이 향상된 반면, 석유화학제품, 가죽 및 신발, 섬유 및 직물 등의 반제품은 경쟁력이 하락하고 있는 것이다.

이는 1998~2004년 기간 중 중국 IT관련 제품 수입시장에서 한국 제품의 위상이 높아진 것을 의미하는데, 한국의 對중국 IT관련 제품 수출액은 1998년 21.1억 달러에서 204년에는 195.4억 달러로 증가로 중국의 IT관련 제품 수입시장에서 차지하는 비중은 1998년 7.3%에서 2004년에는 12.2%로 상승하였다.

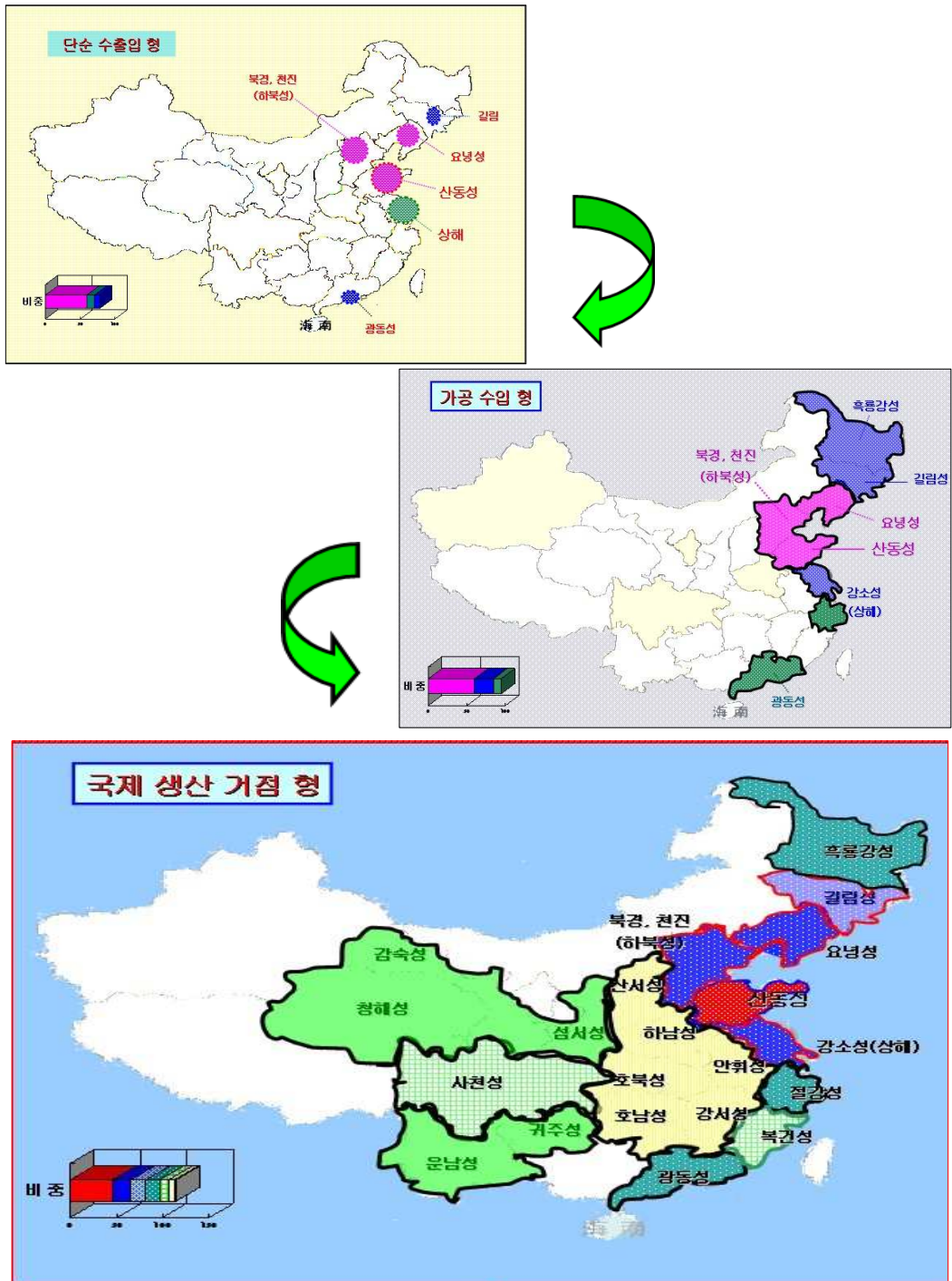
지금까지 중국의 산업거점은 장강, 주강 삼각주와 북경-천진을 위시한 화북경제권으로 구분되어 있었다. 그리고 이들 지역의 산업발전은 대부분 해외에서 조달해 온 원자재를 단순가공, 조립해서 다시 수출하는 형태의 경공업 위주의 산업구조를 가지고 있었다. 하지만 최근 중국의 산업발전이 가속화되면서 그 형태가 중화학 공업, 첨단산업 위주로 빠르게 전환되고 있다. 중국 정부는 이들 3대 권역에 집중되어 있던 산업을 서부대개발, 동북진흥 전략 등을 통해 중서부, 동북부 지역으로 확산 재배치시키는 전략을 추진 중이다. 구체적으로, i) 장강/주강/화북의 3대 권역은 기존의 경공업과 더불어

어, IT, 정밀기계 등 첨단산업 기지로, ii) 동북부 지역은 기계, 화학 등 중화학 공업으로, iii) 중서부 지역은 농업과 자원조달 기지로서의 역할을 강화한다는 전략이다.

산업재배치 정책과 동반해 중국정부가 의욕적으로 추진하고 있는 또 다른 정책은 권역별 경제통합화 정책이다. 이것은 도시별로 분산돼 있는 경제, 경영자원을 통합해 시너지 효과를 증대시키기 위한 것으로 동부연안을 중심으로 장강, 주장, 화북 3대 권역에 중점적으로 적용될 예정이다.⁵⁾

5) 임종관 외, 「세계물류환경변화와 대응방안」, 한국해양수산개발원, 2004. pp.335-336

<그림 2-10> 한·중 교역 패턴별 한·중 교역지역 변화



자료 : 한국무역협회 통계를 바탕으로 작성

이상의 중국의 내적인 노력과 국제적인 분위기에 동반하여 한·중 양국의 교역지역도 원·부자재 조달의 편의성과 지리적으로 인접한 동부연안에 집중되었던 것이 중국 현지 거점 생산형과 현지 소비 지향형으로 전환되면서 동북 삼성(요녕, 길림, 흑룡강) → 북부연해(북경, 천진, 하북, 산둥) → 동부연해(상해, 강소, 절강) → 남부연해(복건, 광둥, 해남) → 장강중류(호북, 호남, 강서, 안휘) 등으로 확대되었으며, 서남, 서북, 황하중류지역 등의 배후지역과도 거래를 시도하고 있는 상황이다.

<표 2-14> 한·중 무역구조의 시기별 특징 정리

	한·중 수교 (1992년)	외환위기 (97~98년)	중국 WTO 가입(2001년)	2004~2005년
단순 수출입 (일차상품 및 최종재)	수교 이후 93년 대폭 증가	감소	WTO 가입 이후 대중 투자 증가로 지속적 상승세 (한국으로부터 투자용 설비수입이 대폭 증가)	중간재 비중 증가로 소폭 하락
가공 수입형 (반제품 주력)	중간재 수출에 있어서 반제품 중심의 수출구조	반제품 비중 소폭 상승	반제품 비중이 2002년 이후 급격히 하락	대폭 하락
국제 거점 생산형 + 현지 소비 지향형	부품 비중 꾸준히 증대	부품 비중 증대	중간재 부품이 성장을 주도	중간재, 특히 부품이 성장을 주도

자료 : 2장을 종합하여 작성

제 3 장 한·중 물류구조

제 1 절 무역구조와 물류구조의 관계

본 장에서는 한·중 양국의 무역구조 변화로 유도된 물류구조의 변화가 어떻게 진행이 되고 있는지를 살펴보고자 한다. 우선 2장에서 분석된 한·중 무역구조를 정리하자면, 한·중 수교를 전후하여 교역 초기 단계인 단순 수출입 형태에서 한국 기업이 저임금과 시장 확보를 겨냥한 대중국 해외직접투자로 창출된 가공 수입 형으로의 전환, 그리고 현재 진행되고 있으면서 세계적인 추세와 더불어 확대될 국제 생산 거점형 및 현지 소비형의 무역구조로 진화하는 모습을 볼 수 있었다.

국제 생산 거점형 및 현지 소비 지향형은 국가별 현지자회사나 유통센터를 중심으로 물류 및 생산 활동을 수행하는 단계로서 현지국 물류시스템을 활용하는 방식과 권역별 생산·물류거점을 중심으로 지역 경제권 전체를 담당하는 거점물류체제로 전환되는 것으로 분류할 수 있다. 이러한 거점물류체계는 기업의 원료·부품의 조달, 조립·가공, 생산, 판매·마케팅, 인사, 재무 및 R&D 등 기업 활동의 전부 또는 일부를 특정 경제권의 투자가치가 높은 지역에 배치하고 동 지역을 지역거점으로 삼아 지역 경영활동을 수행하는 물류관리체계라 할 수 있다.⁶⁾

세계 각국의 글로벌 기업과 마찬가지로 한국의 기업들도 각 지역의 생산·물류거점을 연계하는 네트워크 형성을 통하여 경영환경변화에 신속히 대응하는 한편 경영전략에 따라 각 거점 간의 조달·생산·판매를 효율적으로 연계하여 효율성의 극대화를 도모하고 있다. 이는 국제물류관리의 중요성을 크게 높이고 있는 것이다. 따라서 기존의 현지 자체물류체계를 거점중심 국제물류관리체계의 효율성 증대를 도모하는 전략으로 사용하고 있는 것이다.

본 장에서는 이러한 배경 하에 현재까지 한·중 양국의 교역형태로 분석된 단순 수출입 형, 가공 수입 형, 그리고 국제 생산 거점형의 무역구조에 따라 물류관리 방식을 규명하고, 향후 전망도 예측하고자 한다.

6) 임종관 외, 전개서, p. 206.

제 2 절 단순 수출입형 무역패턴 하의 물류구조

1. 해운 네트워크

세계 해운에서의 개방과 자율화의 추세에 따라 우리나라 해운정책의 기본방향도 개방과 자율화를 지향하였으나, 중국과 러시아, 베트남의 해운항로 운항은 정치적인 이유로 북방항로라는 범주 속에서 정부가 특별 관리하여 왔다. 하지만 상기 국가들과도 수교가 이루어지면서 이들 북방항로도 새로운 환경변화에 직면하게 되었고, 각국의 상황에 따라 점진적으로 해상직항로가 개설되기 시작하였다.

1979~1992년 동안 한·중 양국의 교역은 주로 홍콩의 중국계 무역공사를 통하여 간접교역 형태로 이루어졌으나, 1991년 4월부터 중국에 한국기업의 지사 설립이 허가됨으로써 직접교역 형태가 확대되었다. 또한 한국의 대중국 직접투자도 꾸준히 증가하여 1985~1991년 4천 5백만 달러규모가 직접투자 되었다. 이처럼 한·중간의 교역이 빠른 속도로 증가함에 따라 수출입화물의 운송에서도 홍콩, 일본, 싱가포르 등을 경유하던 간접교역 방식에서, 한중해상직항로의 개설 필요성이 점고되었다.

한국의 전진적인 북방정책과 중국의 개방정책으로 양국의 교역규모가 커짐에 따라 국적선사들은 한중해운협의회를 결성하였고, 1989년 1월 30일에 동남아해운(주)을 한중직항로 개설 선사로 선정하여 동년 4월 13일에 중국의 대외무역운수공사(Sinotrans)와 투자자본 50:50의 합작회사인 장금유한공사(Sinokor Co., Ltd.)를 설립하기에 이르렀다. 동사는 본사를 홍콩에 두고 서울과 북경에 지사를 두고 있고 실질적인 업무는 서울에서 관장하고 있었으며, 1989년 6월 17일 멜리사(Melisa)호의 처녀취항 이후 8월에 마카오 벤처(Macau Venture)호를 추가 투입하여 항로 개설 첫해에 4,900TEU를 수송하였다.

한중해상직항로는 단순한 해상의 교역루트의 확보에만 그치지 않고, 양국간의 지속적인 경제, 사회적 교류와 협력의 가교로서 의미를 가졌다.

1989년 6월에 멜리사(Melisa)호의 처녀취항을 시작으로 1990년에는 4개의 제3국적 선사가 5개의 한중직항로를 개설하여 서비스를 제공하였다. 주요 선사로는 Bridge Line(한국 대리점 : 팬 아시아 쉬핑), Eas Line(유니온 익스프레스), Sinokor Line(동서해운), Vigour Line(세진쉬핑) 등으로 총 투입 선박은 8척으로 부산-홍콩(T/S)-청도-

신강-대련 서비스를 제공하는 Bridge Line(283~604TEU)을 제외하고 나머지 3개 선사의 평균 선형은 190TEU 정도였다. 이들 선사들의 한·중 기항지는 부산-상해(-신강) 혹은 부산-(인천)-신강-대련을 월 평균 3회 운항하였다.

1992년에는 3개의 제3국적선사(DSR Tranpac, Xinko)가 추가되어 9개의 서비스가 제공되었으나, 평균 선형(230TEU), 운항회수(월 평균 3회), 기항지에 있어서는 1989년과 크게 달라지지 않았다. 다만, 급증하는 한·중 해상 물동량의 원활한 수송에 대비하여 카 웨리 항로가 새로운 전기를 맞이하게 되는 데, 1990년과 1991년 출범한 위동항운(Weidong Ferry Co., Ltd.)과 진천항운(Jincheon Ferry)이 인천-위해, 인천-신강 서비스를 각각 월 6회, 8회 제공하였으며, 평균 선형은 100~130TEU이었다.

한때 한중항로에는 위장외국선의 무질서한 취항으로 항로운항이 어지러웠으나, 한국 정부의 1992년 5월말 한중항로 안정화 조치로 1989년 5월 이전에 투입된 제3국적선(4척)만을 동 항로의 취항에 허용하고, 이들 선사들도 한중운송협회의 준회원사로 가입케 함으로써 안정 국면으로 전환되었다.

1994년에 들어서는 한·중 수교 이후 폭발적으로 늘어나는 물량을 해소하기 위한 신규 컨테이너 항로가 개설되어 한국에서는 2개의 컨소시엄이 각 3척씩 6척을 투입하고, 중국에서는 5개 선사가 6척의 선박을 투입해 한·중 항로에는 51척(카 웨리 3척 포함)의 선박이 서비스를 제공하였다.

상기 새로운 컨테이너항로의 개설을 위해 한국 측에서는 여러 차례의 논의를 거쳐 10개 선사 중 각각 5개의 선사가 참여하는 2개의 컨소시엄(A, B 그룹)을 구성하여 주요 운항루트(부산-청도, 부산-대련, 부산-상해)에 선박을 취항하여 운항을 시작했는데, 이는 당시 해운항만청이 국적선사간 과당경쟁을 방지한다는 차원에서 2개 그룹에만 항로개설면허를 준 것이었다. 이에 조양상선, 동영해운, 한진해운, 남성해운, 범양상선 등이 A 그룹을 형성하고, 천경해운, 현대상선, 고려해운, 범주해운, 부산상선 등이 B 그룹을 형성하여 그룹별로 각각 1개씩 항로를 신설하였다. 그에 따라 그룹내 각 선사들은 자사선을 배선하지 않은 항로에 대해서는 그룹내 타 선사의 선박의 스페이스를 슬롯차터(slot charter) 방식으로 임대하여 사용하여 왔다.⁷⁾

중국선사들도 TMSC(두우해운)과 Haixing(성우해운)이 새롭게 등장하여 1989년, 1992년과 동일한 부산-신강-대련 및 부산-상해 서비스를 제공하였다. 제3국적선사들로

7) 김성준, “항로점검”, 「월간 해양한국」, 2001. 1. p. 127.

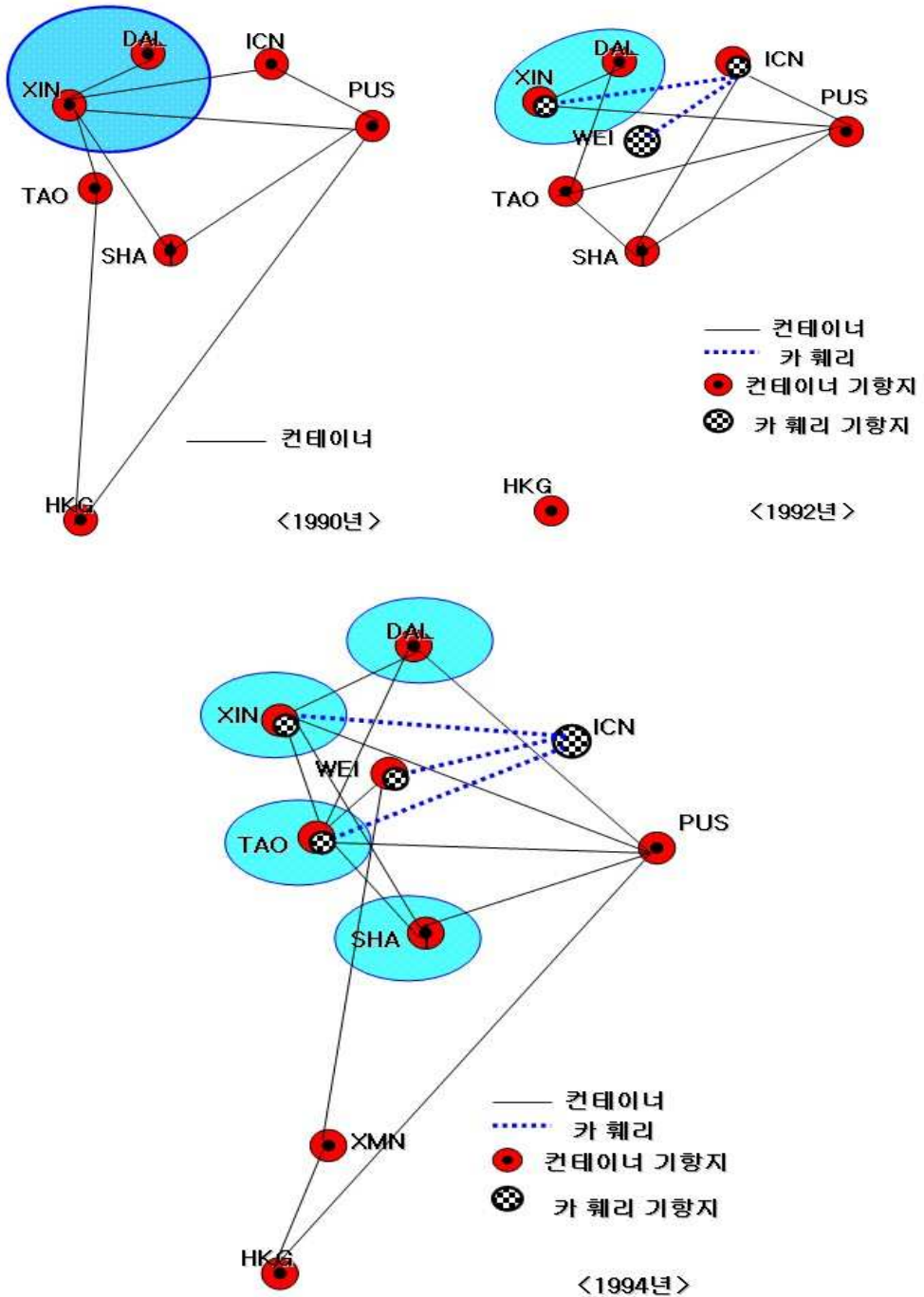
는 Bonami(두우해운), RCL(우리에이전시), RO-RO Trader(씨트레이드기선), Windlake(덕양해운) 등이 신규로 등장하여 위해와 샤먼 등의 새로운 지역에 서비스를 제공하기 시작하였다.

1994년에 제공된 컨테이너선들의 평균 선형은 279~378TEU 정도였는데, Sinokor는 상기 선박들 수송량의 2배에 달하는 414~768TEU를 수송하였고, 홍콩을 경유해 샤먼을 기중점으로 하는 RCL의 서비스는 홍콩을 경유하는 특성으로 인해 1천 TEU 이상의 수송을 등장시켰다.

한·중 카 페리 항로의 신규 개설도 활발히 진행되었는데, 1993년 8월의 한중해운회담 결과 결정된 인천-대련, 인천-청도, 부산-상해, 부산-연태가 개설을 위한 작업을 시도하였고, 인천-청도 항로는 1993년 9월 한중해운회담에 따라 한·중 양국이 중국 측은 원양항운공사(COSCO)를, 한국 측은 위동항운(Weidong Ferry Co., Ltd.)을 선정하였다. 동 운항루트는 기존의 위동항운이 1993년 5월 22일부터 인천-위해 항로를 확장하여 인천-청도항로에도 동일 선박으로 취항한 것이다. 이들 카 페리의 평균 선형은 개설 당시부터 1994년까지 100TEU 정도로 별다른 변동이 없었다.

1989년 한중직항로개설 이후, 1994년까지 한·중 해상운송의 항로 및 기항지는 다음 <그림 3-1>과 같다.

<그림 3-1> 1990~1994년 한·중 해상 네트워크

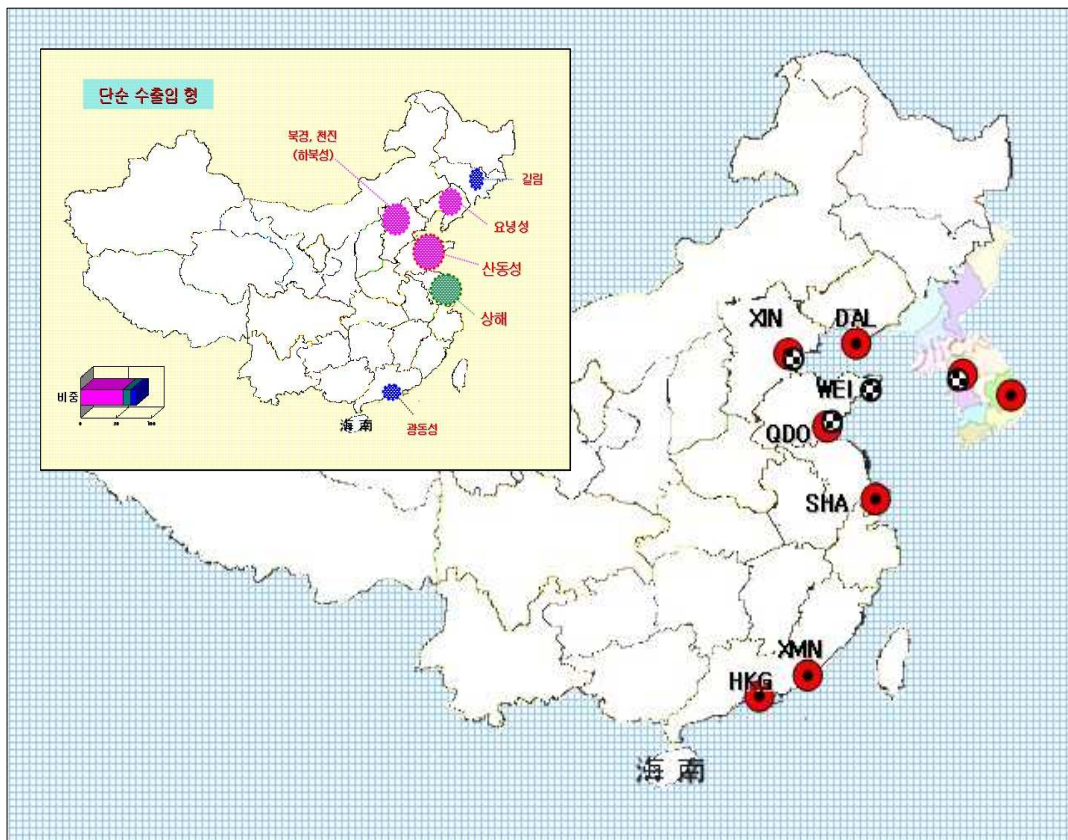


자료 : Shipper's Guide 1990~1994년 자료를 바탕으로 작성

1990~1994년의 한·중간 물류구조(<그림 3-1>참조)를 살펴보면 아래의 특징을 발견할 수 있다. 한중 직항로 개설 이전 홍콩을 경유하던 해상수송에서 1989년과 1990년대련과 신강을 중심으로 해상 네트워크가 신설이 되고, 이 항로는 점차 인근 동부연안 지역인 청도와 상해 항으로의 직항로 개설과 함께 교역초기의 물류체계를 주도하였다.

상기 해상 네트워크의 특징은 2장에서 살펴본 초기의 한·중 교역을 선도했던 지역 즉, 산둥성, 요녕성, 하북성 및 강소성 등지와 한·중 컨테이너선 및 화객선의 기항지가 일치하는 특성을 보인다.

<그림 3-2> 한·중 교역지역과 기항 항만(단순 수출입 형)



자료 : <그림 3-1>을 종합하여 작성

<그림 3-2>에서 보는 바와 같이, 한국의 對중국 투자의 막대한 부분을 차지하는 제조업의 중국 교역은 동북 3성(산둥성, 요녕성, 하북성) 연안지역에 집중적으로 발생하

였기 때문에 2장에서 최초의 무역구조의 분석된 단순 수출입 교역단계의 물류구조도 상기 지역들의 해상운송을 중심으로 이루어지고 있었다.

한국기업의 중국투자가 연안지역에 집중되는 이유는 중국의 개방정책이 연안 중심으로 추진되었기 때문이며, 물류문제에 있어서도 원·부자재 조달의 편의성을 위해 한국과 지리적으로 인접하고 있는 해안지역을 선호했기 때문인 것으로 판단된다. 이러한 지리적 여건 때문에 한국 제조업체의 중국 진출로 형성되는 수출입물류체계는 한·중 교역 초기에는 해상운송에 의존적일 수밖에 없었다. 그러나 중국이 추진하고 있는 서부 대개발정책과 동북 리모델링정책으로 인해 한국기업의 진출지역도 내륙으로 확산되는 조짐이 두드러지고 있다.⁸⁾ 내륙으로의 확산은 항공기와 내륙 수송수단의 활용 확대를 의미하여 필연적으로 복합운송업의 등장을 요구하는 대목이기도 한다.

2. 항공 네트워크

한·중 양국의 교역에 있어서 수송 네트워크의 기초를 제공한 것이 해운이지만, 해를 거듭할수록 항공수송도 확대되어, 한·중 무역에 있어서 항공화물의 비중은 2005년 10월 현재 물량기준 30% 대까지 확대되고 있다.

한·중 간 항공수송의 시작은 1990년 대한항공 부정기 여객기를 통한 서울-상해 간 노선으로 년 운항횟수는 수출입이 각각 7회로 수송량은 수출 6톤, 수입 3톤이 항공기로 수송되었다.

1991년 들어 대한항공 부정기 여객기선은 전년도 서울-상해 간 노선과 더불어 북경과 천진 서비스도 개시하였는데, 상해와 북경은 동일하게 25회 서비스를 제공하였으나, 화물 수송은 서울-북경 간의 수송량이 더 많았다. 이외의 특징으로는 대한항공이 화물기를 통한 서울-상해 서비스를 개시한 것이다.

아시아나도 1991년 들어 처음으로 대한항공과 동일한 노선으로 부정기 서비스를 제공하기 시작한다. 그러나 상기 동일한 노선에 대해 운송 실적은 대한항공이 운송횟수는 2배를 넘어섰고, 화물 수송량은 수출이 7배, 수입이 11배에 달했다.

국적항공사 이외에도 외국항공사들이 한·중 항공 수송에 진입하게 되는데 소련항

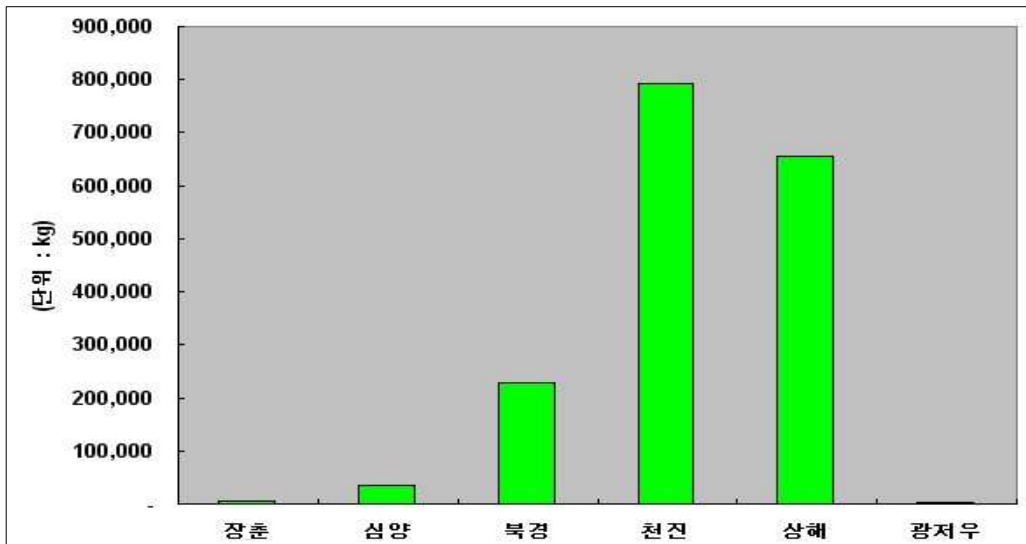
8) 임종관, 전개서, p. 17.

공(AFL)은 상해-서울 구간을, 중국항공(CCA)은 북경-서울, 천진-서울 항로를 개설하였다.

1992년 한·중 수교를 계기로 항공 서비스도 증설되기 시작하는 데, 1992년 한·중 항공화물의 두드러진 특성은 국적선사가 아닌 외국항공사인 소련항공(AFL)에 의한 서울-상해 구간의 정기 여객 서비스와 부정기 화물서비스의 시작이다. 같은 해 국적선사인 아시아나와 대한항공의 운항 지역은 전년도와 동일한 천진, 북경, 상해지역이었다.

1993년에 들어 정기 여객 서비스가 외국항공사인 소련항공(AFL), 중국항공(CCA), 중국남방항공(CSA)을 통해 서울-상해, 서울-천진, 서울-광주 구간으로 제공되었다. 반면 2개의 국적선사인 아시아나와 대한항공에서는 기존의 북경, 천진, 상해 노선에 추가로 심양에 부정기 여객기는 취항하였으며, 운항횟수는 아시아나가 80회로 대한항공 60회보다 많았지만, 대한항공은 서울-상해 노선에, 아시아나에서는 서울-천진 노선에 주력하여 경합도는 크지 않았다. 외국항공사로는 중국항공(CCA)에서 서울-천진 간 서비스를 연 44회 운항, 중국동방항공(CES)은 서울-상해 구간을 40회 제공하였다. 동년에 추가로 한·중 항공 부정기 서비스에 진입한 외국항공사로는 중국북방항공(CJA)이 서울-장춘과 서울-심양의 서비스를 제공하였으며, 중국남방항공(CJA)은 서울-광주 서비스를 시작하였다.

<그림 3-3> 1990~1993년 한·중 항공화물 지역별 교역량



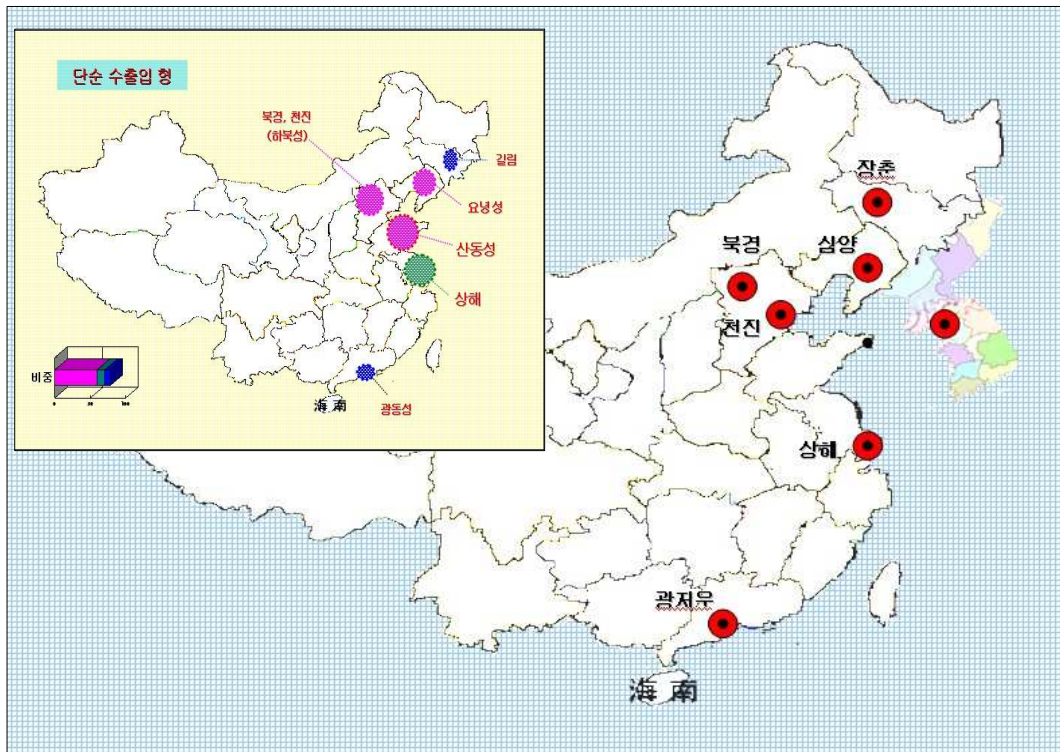
자료 : 건설교통부 통계연보 1990~1993년 자료를 바탕으로 작성

<표 3-1> 1990~1993년 한·중 항공화물의 특징

기 항 지	장춘, 심양(동북 지역) 북경, 천진(북부연해지역) 상해(동부연해지역) 광저우(남부연해지역)
운항선사	국적항공사 : 대한항공, 아시아나 외국항공사 - 중국항공(CCA) - 중국동방항공(CES) - 중국북방항공(CJA) - 중국남방항공(CSA)
특 징	① 국적항공사가 아닌 외국항공사에서 정기선 서비스 개시 ② 화물 운송량 : 천진 > 상해 > 북경

자료 : 건설교통부 통계연보 1990~1993년 자료를 바탕으로 작성

<그림 3-4> 한·중 교역지역과 한·중 항공화물 서비스 지역



자료 : 건설교통부 통계연보 1990~1993년 자료를 종합하여 작성

1990~1993년 동안 양국의 항공화물의 교역지역을 살펴보면, 상기 <그림 3-4>에서 처럼 동 기간의 단순 수출입 패턴시 교역지역과 정확하게 일치하는 특성을 보여준다. 이 시기에는 한국과 중국의 교역 초기로 지리적으로 인접한 연안 지역과 수교 이전 거래가 행해졌던 광동성에 한정되어 있지만 소량의 물량이었기에 부정기 여객기로도 이들 지역의 수출입 물량을 소화해 내기에는 충분하였다.

3. 물류업의 중국 현지 투자

국제화물운송대리업 혹은 국제복합운송업 등의 물류업은 중국에 있어서는 비교적 새로운 업종에 속하고 있으며, 1990년대 초부터 중국의 개방정책이 본격화되면서 대외 무역과 투자가 급성장함에 따라 당시의 경제무역부와 교통부 산하의 Sinotrans 및 COSCO의 상호업무제휴가 일본, 유럽, 미국, 홍콩 등의 물류업체와 행해졌다. 이와 같은 업무제휴를 계기로 중국에서 물류업체의 사무소 개설이 활발하게 이루어졌다.

1990년대 이후 외국자본에 의한 제조업체의 진출이 확대되어 물류의 양적 증가와 다양화가 진행되면서 국제복합운송업에 대한 인식 전환과 함께 양질의 물류서비스를 요구하는 목소리가 높아졌다. 그러나 이러한 환경변화에도 불구하고 중국은 물류분야에 대한 엄격한 신규참여 제한이 이루어져 면허취득에 장애가 많아 외국자본의 물류사업 진출이 매우 어려운 실정이다.

1990년대 후반부터 일본, 미국, 유럽 등의 물류업체들의 중국 진출이 두드러졌으며, 특히 중국의 수요자로부터 물류혁신에 대한 요구가 거세어지면서 국제복합운송의 중요성이 부각되어 통관업과 함께 확고한 지위를 구축하기에 이르렀다.⁹⁾

지난 1992년 중국과 외교관계가 수립된 이후 본격화된 중국이 황금시장이라는 기대 속에서 한국 기업들의 對중국 투자는 봇물 터지듯이 쏟아졌고, 교역 규모의 급성장과 취향 선사들의 향로 확대에 발맞추어 복합운송업체들의 중국 진출도 활발히 이루어졌다.

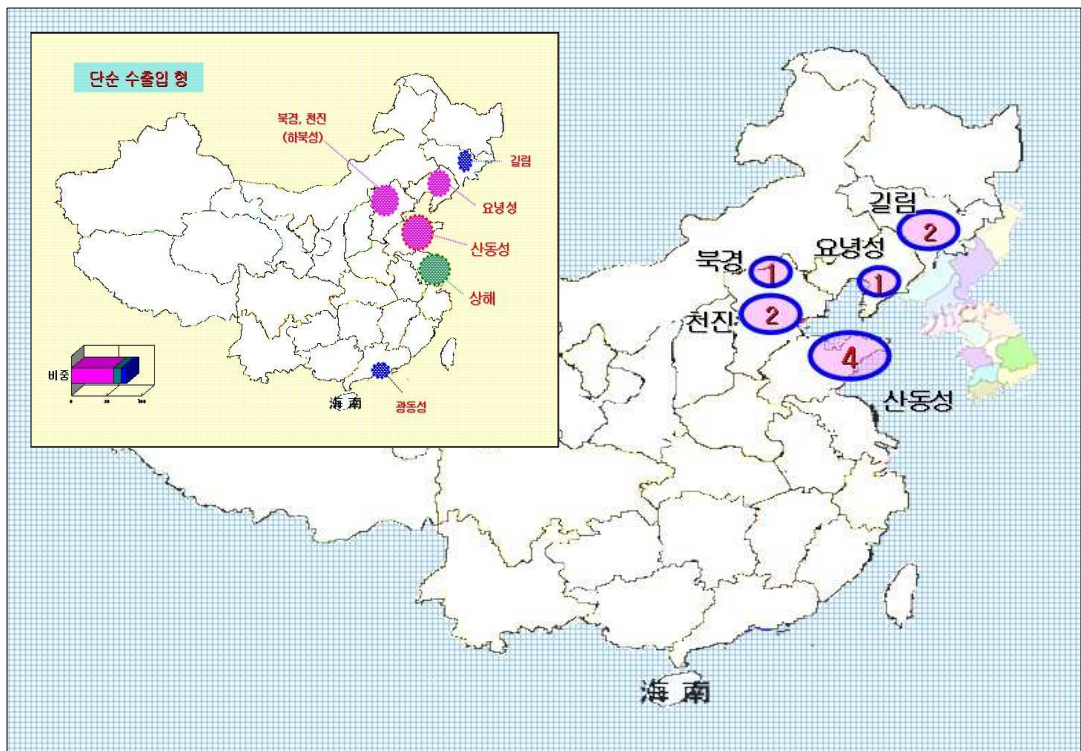
9) 박태원, “중국의 WTO 가입에 따른 물류정책 변화와 물류시장 전망”, 「월간 해양수산」 통권 208호, 한국해양수산개발원, 2002.10. p. 40.

하지만, 초기부터 현재까지 중국 현지 인프라의 부재와 높은 진입장벽 등으로 인해 부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 형태의 복합운송업을 갖춘 업체는 그다지 많지 않다.

최초의 한국의 對중 복합운송업에 대한 투자는 1990년 산둥성에서의 Weidong Ferry Co., Ltd.에 대한 투자였다. 그 이후 1993년까지 신규 투자는 전혀 발생하지 않았으며, 본격적으로 투자가 활기를 띤 것은 1994년에 들어서면서 시작되었다.

1994년에 한국기업의 對중 물류업에 대한 투자는 총 9건이 발생하였고, 지역으로는 천진시(1), 북경시(1), 요녕성(1), 산둥성(4), 길림성(2)이었다. 이 중 산둥성에서는 Shandong Hanjin Shipping Co., Lt.d.의 투자가 기록되었는데, 이는 한중 수교 이후 교역이 집중되어 폭발적으로 늘어나는 물량을 해소하기 위한 것이었으며, 한진해운(주)의 산둥성 현지법인으로 엄밀한 의미에서 복합운송업의 성격보다는 선사들의 업무 효율을 증진시키기 위한 현지 대리점으로 봐야 할 것이다.

<그림 3-5> 물류업자의 중국 현지 진출 지역(1990~1994년)



자료 : 수출입은행 해외직접투자 통계를 바탕으로 작성

제 3 절 가공 수입형 무역패턴 하의 물류구조

1. 해운 네트워크

한·중간 수출입 교역은 양국간 국교가 정상화된 1992년 64억 달러 수준에서 출발하여 1997년 외환위기로 인해 잠시 감소하였던 1998년을 제외하고는 지속적이면서도 빠르게 증가하였다. 이러한 한·중 교역 확대에 힘입어 한중 항로도 급격한 물동량 증대로 3개의 한·중 국적선사와 5개의 제3국적선사가 추가로 서비스를 제공하게 된다.

한·중 교역 초기의 특징은 한국의 제조업체들이 단순 기술 부품공급업자로서 중국으로의 편입과 최종 소비재의 수출입을 들 수 있다. 따라서 한·중 해상 네트워크도 상기 제조업체들의 투자가 두드러졌던 지역 즉, 동북 3성 연안지역을 중심으로 구성이 되었다.

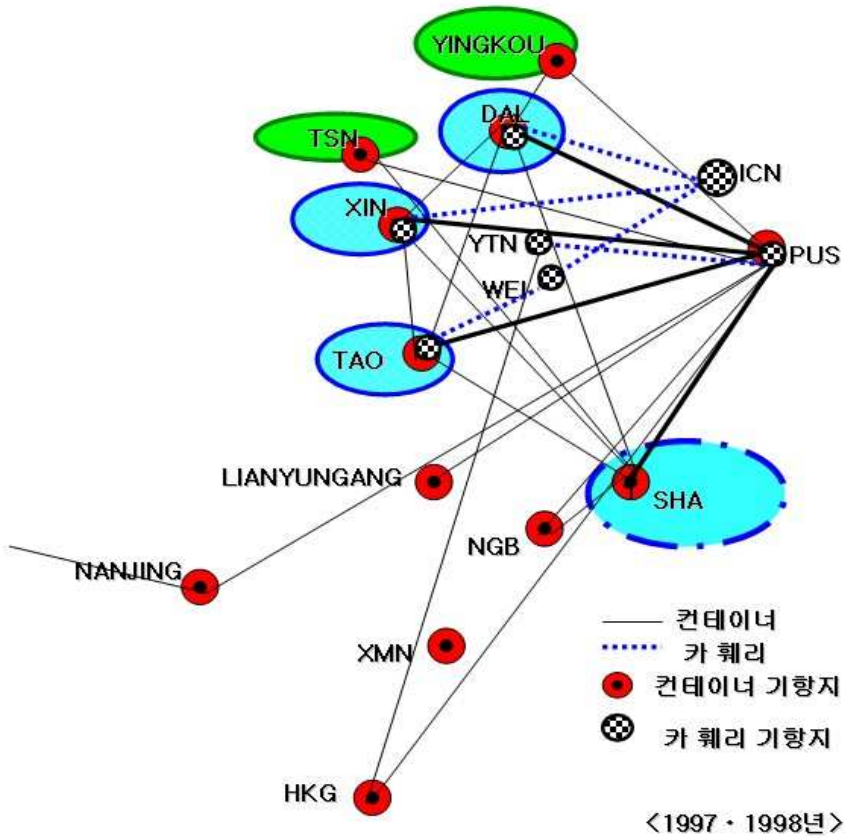
대련, 칭도, 천진항이 위치한 동북 3성은 중국 북부지역의 대외경제교류의 중요한 기지로서, 전 국토면적의 60%를 차지하는 배후경제권을 가진다. 이 지역은 산업이 발달되었고, 육상운송조건이 우수하여 160여개 국가와 대외교역을 진행하는 등 아태지역의 경제발전의 중요한 역할을 수행하고 있는 곳이기도 하다. 이러한 경제여건은 이 지역 항만발전에 유리한 조건을 제공하였다고 볼 수 있다.¹⁰⁾

그러나 해마다 갱신되는 폭발적인 한·중간 교역과 직접투자 증대는 상기 동북 3성에 집중되었던 항로에도 변화를 가져왔다.

첫 번째로, 월 1~2회 운항에서 주 1회로 기항 빈도수가 늘어났다. 두 번째로는 선형의 확대를 들 수 있는데, 평균 300TEU 내외였는데, 홍콩을 경유하는 선박의 경우에는 800TEU 선형까지 운영되었다. 세 번째로는 발해만 지역에 집중되던 기항지가 점차 요녕성과 길림성, 그리고 홍콩과 상해항이 각각 위치한 광둥성과 강소성 등지로 서비스가 증편되거나 신설이 이루어졌다.(〈그림 3-8〉참조) 더욱이 길림성과 흑룡강성은 해안이 없어서 인근 항만에 해상운송을 마친 후, 내륙수송의 연계가 요구되어졌다.

10) 한철환, 우종균, “북중국 항만 발전이 우리나라 환적화물 유치에 미치는 영향”, 「기본연구 2004-10」, 한국해양수산개발원, 2004. 12. p.27

<그림 3-6> 1997~1998년 한·중 해상 네트워크



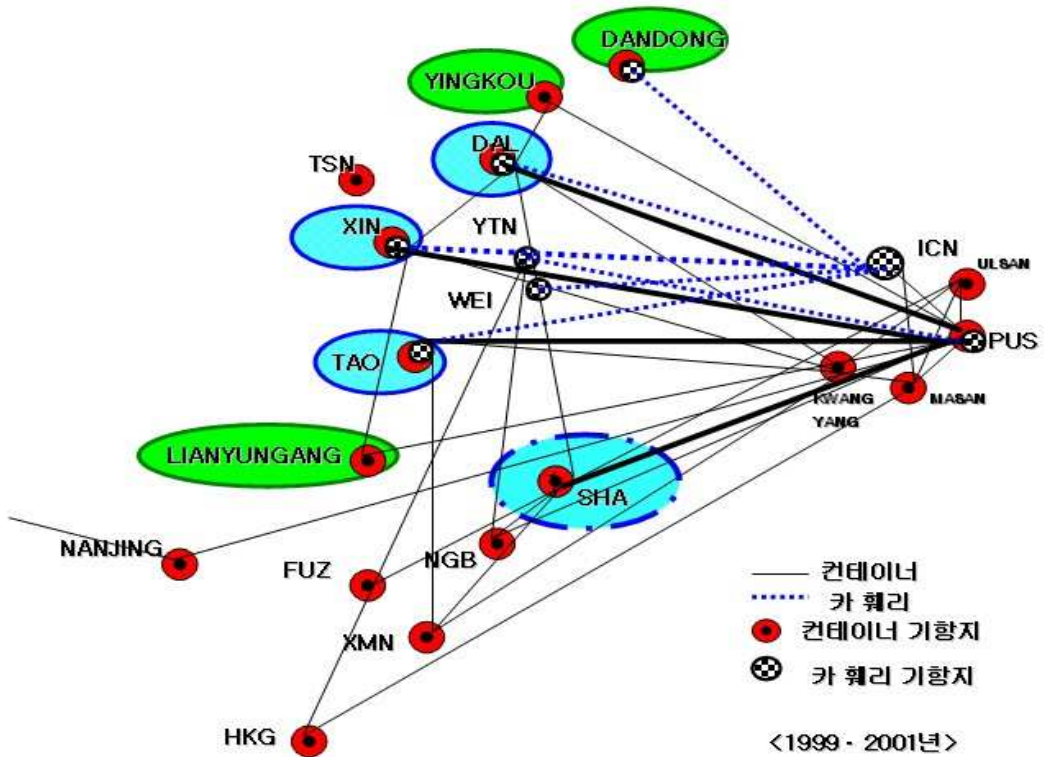
자료 : Shipper's Guide 1997~1998년 자료를 바탕으로 작성

<표 3-2> 한중 직항로 개설 초기와 1997~1998년의 항로 특성 비교

기항 빈도 수	월 1~2회	➡	주 1회
선 형	160~340	➡	270~440
신규 기항지	중국 내 발해만 연안 항만에서 길림성, 강소성, 광둥성 등의 배후경제권역으로 서비스 확대		
카 웨 리	카 웨리 서비스 증편 및 신설		

자료 : Shipper's Guide 자료를 바탕으로 작성

<그림 3-7> 1999~2001년 한·중 해상 네트워크



자료 : Shipper's Guide 1999~2001년 자료를 바탕으로 작성

<표 3-3> 1997~ 2001년까지의 한·중 항로 특성 비교

T Y P E	BULK, SC	➔	FC
선 형	270~440	➔	270~800
신규 기항지	국내 기항지 증대 및 중국 내 동북 3성 인근 길림성, 강소성, 광둥성 등의 배후경제권역으로 서비스 증편 및 서부 내륙지역으로 서비스 신설		
카 웨 리	카 웨리 서비스 증편 및 신설		
기항 빈도 수	① 컨테이너선 주1회 ② 카 웨리(월6~8회 ➔ 주 2회)		

자료 : Shipper's Guide 자료를 바탕으로 작성

1990년대 후반부터 2000년대 들어서 한·중 해상 네트워크의 변화는 가속화된다. 개설 초기부터 상당기간 전통적 기간항로인 홍콩-대만-한국-일본의 항로체제가 한국-중국 1~2항으로 변경 및 증편이 이루어졌고, 계속적인 물동량 증가에 힘입은 선형의 증대 및 기존 한·중간의 BULK 및 SC(Semi-Container)선의 수송에서 FC(Full Container)으로의 전환이 발생하였다.

한·중 기항지에 있어서도 기존의 국내 기항지인 부산과 인천에서 광양, 마산, 울산으로 확대되고, 중국도 기존 동북 3성에서 인근 배후 경제권 및 서부 내륙지역으로의 서비스 신설이 이루어졌으며, 무엇보다도 한·중 화객선의 활동도 역시 두드러진 특징이다.

<표 3-4> 한·중 항로 기항지별 주간 기항 현황

한 국		중 국			
기항지	주간 빈도수	기항지	주간 빈도수	기항지	주간 빈도수
인 천	14(14)	단 동	2(2)	연 태	1(1)
광 양	10	대 련	6(2)	상 해	8(1)
마 산	5	천 진	10(3)	영 파	5
부 산	27	위 해	3(3)	태 창	2
울 산	4	청 도	9(2)	남 경	1
-	-	연 운	2	남 통	1
-	-			장 가	1
합 계	5개항 60(14)회	합 계		13개항 51(14)회	

주 : ()는 인천/중국항로 기항빈도수임.

자료 : 임종관, “한/중 항로 컨테이너물동량과 인천항의 위상”, 「월간 해양수산」 제 193호. 2000.10.

항로 개설 초기에 조선족의 방한러시를 불러일으킨 카 웨리 항로는 위동항운이 위해항로의 성공을 발판으로 95년 8월 26일 청도항로를, 같은 해 10월 6일 대인웨리가 인천/대련항로를 같은 해 10월 6일 대인웨리가 인천/대련항로를, C&K Ferry 가 96년 6월 3일 부산/연태항로에 군산항을 추가 개설하였으며, 단순히 여객수송수단을 넘어 쾌적한 환경조성을 통한 항공노선과의 경쟁력 각오 하에 나서 진천항운을 비롯해 위동항운과 C&K Ferry가 신조 대형 카 웨리선으로 교체 투입하는 등 분주한 활동을 벌였다.

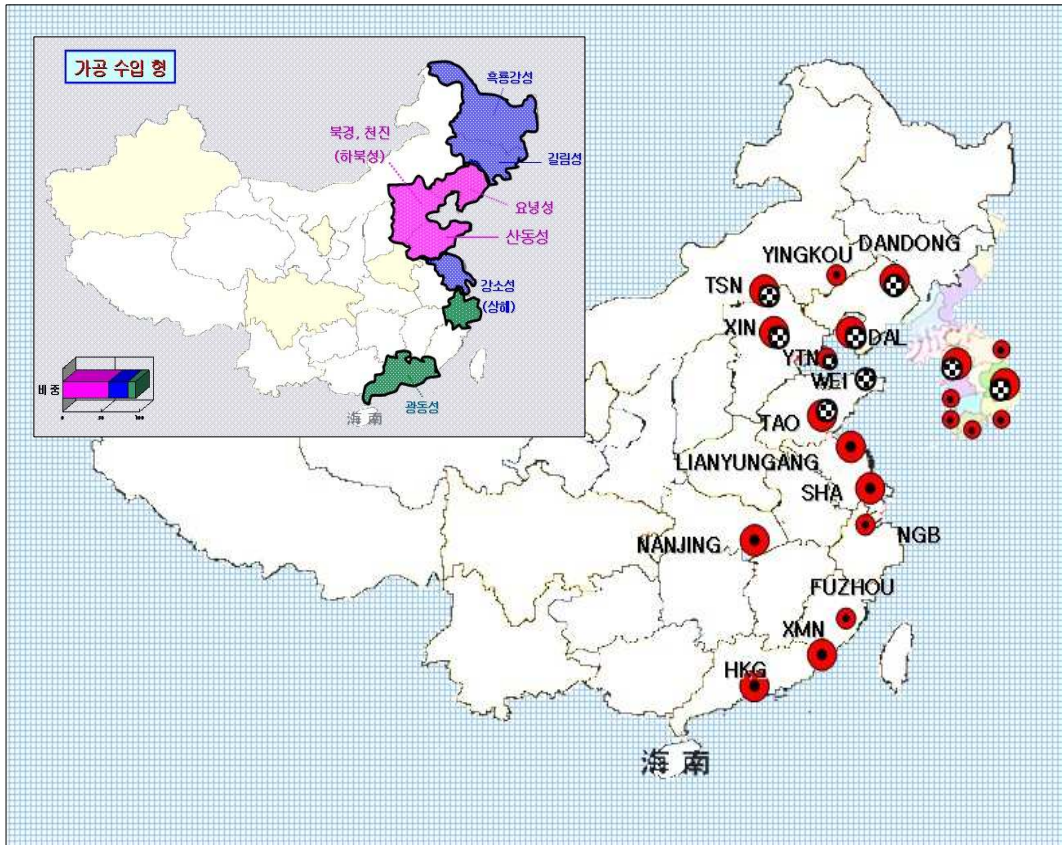
<표 3-5> 한·중 항로의 화객선 운영 현황

구 분	인천/위해	인천/경도	인천/대련	인천/천진	인천/단둥	인천/상해	인천/연태	
항로개설	1990. 9	1993. 5	1995. 10	1991. 12	1998. 7	1998. 8	2000. 10	
운항선사	위동항운	위동항운	대인체리	진천체리	단둥항운	상해인천국제 도원공사	C&K Ferry	
운항선박	N.GB II	향설란	대인	천인호	동방명주	자정항	자옥란	
크기(G/T)	26,687	16,071	12,365	26,687	11,103	12,304	16,071	
적재 능력	여객(명)	656	392	485	604	500	290	392
	화물(TEU)	280	293	142	250	110	256	293
속력 (노트)	최대	25	22	22	25	21	20	
	항해	24	20	20	24	18	17	
건조연도	1990. 2	1996. 3	1988. 2	1990. 2	1972. 12	1997. 11	1995. 5	
취항일	2000. 2. 26	2000. 2. 26	1995. 10. 7	2000. 2. 11	1998. 7. 24	1999. 4. 15	2000. 10.10	
선 종	로로	로로	카페리	로로	카페리	로로	카페리	
항해거리(마일)	238	338	292	460	284	508		
항해시간	14	18	17	25	16	37		
출항요일	월, 목, 토	수, 토	수, 토	월, 수, 금	화, 금	금	화	
출항시간	18:00	14:00	19:00	13:00	17:00	15:00		
도착요일	수, 금, 일	목, 일	목, 일	화, 목, 토	수, 토	일	화	
도착시간	08:00	08:00	12:00	14:00	09:00	03:00		

자료 : 임종관, “한·중 항로 컨테이너물동량과 인천항의 위상”, 「월간 해양수산」 제 193호, 2000.10.

<표 3-2>과 <표 3-3>의 특징들은 무역구조 및 투자의 형태와 관련이 있다. 89년 경부터 생산원가 상승에 따른 중소기업들의 원가절감형 투자를 주축으로 점차 늘기 시작한 한국 기업의 대중 투자는 중국과 수교 후에는 생산기지의 이전이 활발하게 이루어지기 시작했고, 이는 1998년 외환위기 이후 더욱 가속화 되었다. 따라서 기존에 조달의 편의성으로 한국에서 인접한 지역과 활발히 이루어졌던 교역은 점차 한국의 생산 공장들이 중국 현지로 이전양상을 보이면서 항만을 둘러싼 환발해만 배후 경제권역 등지로 확산이 이루어지면서 한·중 해상 네트워크 역시 이들 지역까지 수송을 관장하는 방식으로 확대가 된 것이다.(<그림 3-8> 참조)

<그림 3-8> 1997~2001년 한·중 교역지역 및 기항 항만(가공 수입 형)



자료 : <그림 3-6, 3-7>을 종합하여 작성

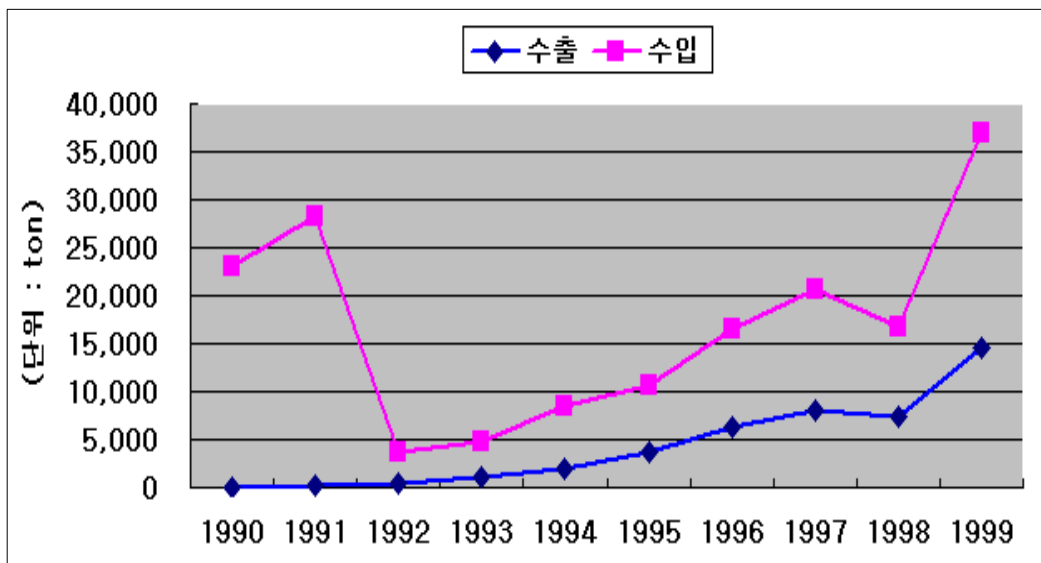
2. 항공 네트워크

본격적으로 교역이 이루어지면서 항공수송이 제 몫을 찾아가는 데, 가공 수입 단계에서부터는 중진 완성품의 비율보다 반제품과 부품의 비중이 확연히 드러나면서 2장에서 살펴본 바와 같이 중간재의 제품 특성상, 항공화가 두드러진다.

<그림 3-9>는 단순 수출입 단계에서 가공 수입 단계로 전환되는 1990~1999년 동안의 한국의 對중국 항공 수출입 물량을 나타낸다. 그림에 나타나는

바와 같이, 對중국 교역에서 한·중 수교를 계기로 수출량이 조금씩 상승하고는 있지만, 수입이 여전히 수출량보다 상회하는 것을 볼 수 있다. 이는 한국에서 해상수송을 통해 원·부자재 등이 중국으로 보내져서, 중국 현지 공장에서도 가공 및 조립 등의 공정을 마친 후 완제품이 항공으로 국내에 역수입 되는 데에서 원인을 찾을 수 있다.

<그림 3-9> 한국의 對중국 항공 수출입 추이



자료 : 한국무역협회 통계를 바탕으로 작성

1994년 우선 한국의 2 국적선사가 여객기 정기선 서비스를 각각 교역 초기에서 우세하였던 대한항공은 서울-상해 항로를 아시아나는 서울-천진 항로를 운행하기 시작하였다. 중국 동방항공 역시 서울-상해 항로에서 여객기 정기 서비스를 편성하였다. 이외에 대한항공에서 최초로 부정기 화물기를 상해, 천진에 배치하게 되며, 부정기 여객 서비스를 서울-심천 구간으로 확장하였다. 1994년에 들어서서는 두 자릿수에 불과하였던 부정기 여객기들의 운항횟수도 세 자릿수를 넘어서기 시작했는데, 1994년 수출입 물량은 6,685ton으로 전년도 1,190ton에 비교하면 약 462%의 비약적인 증대를 보였고, 수출입 금액의 증가율에서도 각

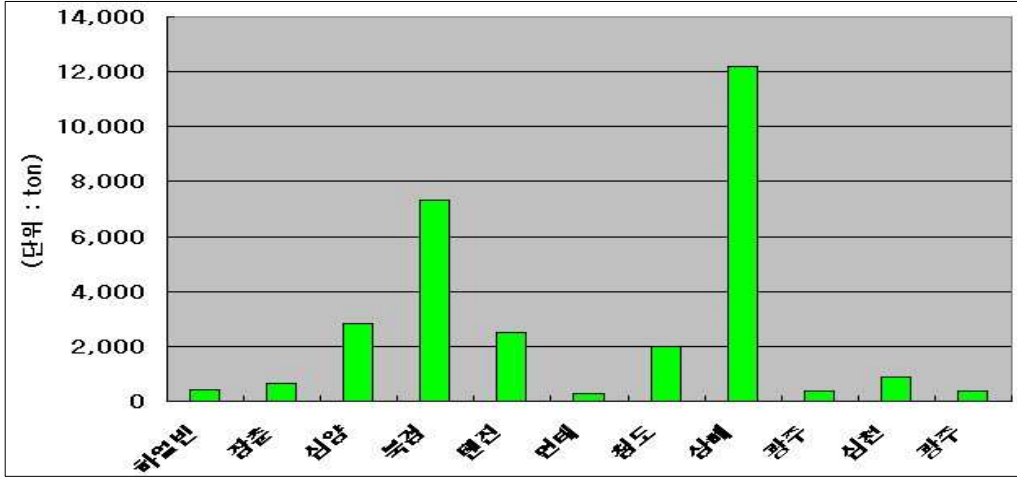
각 47%와 23%씩 증가하였다. 그런데 상기 서비스의 물량 증대를 주도한 지역은 서울-상해(수출입 합계 : 593회 운항)이며, 서울-천진(수출입 합계 : 636회 운항) 항로였다.

1996년에는 전년대비 전 중국행(북경, 상해, 심양, 청도) 정기 여객 화물이 비약적인 발전을 보였으며, 점차 정기 여객 화물이 부정기 화물의 물량을 추월하기 시작하였다. 특히 국내에서는 부산-상해, 부산-북경 노선이 신설되었으며, 서울-연태, 서울-센젠의 서비스도 개시되었다. 외국항공사로써는 중국항공(CCA)의 서울-북경 입출항 운항회수는 1,090회에 달했으며, 서울-청도 입출항 횟수도 500회를 상회하였고, 이는 1일 1회 이상의 운항이 이루어지고 있음을 의미한다.

1997년을 기점으로 전반기의 항공화물의 수송량은 최대치를 기록하고, 1998년에는 아시아 외환위기로 인해 다소 하락세를 보이지만, 오히려 이를 계기로 한국의 많은 제조업체들은 한국의 공장을 철수하고 중국으로 진출하는 기회를 맞이하게 되자, 다시 항공 화물량은 1999년에 금액기준 110%의 증가율을 기록하게 된다. 같은 해 국적항공사들의 정기 여객서비스들도 부정기 여객 서비스를 확연히 추월하면서 정기 서비스의 입지를 굳혀갔으며, 서울-북경, 서울-상해 노선은 여전히 1~2위 물량을 기록하였고, 서울-청도 노선을 비롯하여 서울-심양, 서울-장춘, 서울-광주 노선의 항공물량도 급속히 증가하였다. 이외에 FedEx의 부정기 화물 서비스도 신규 등장하여 서울-북경, 서울-상해 각각 연간 300회 정도 운행되었다.

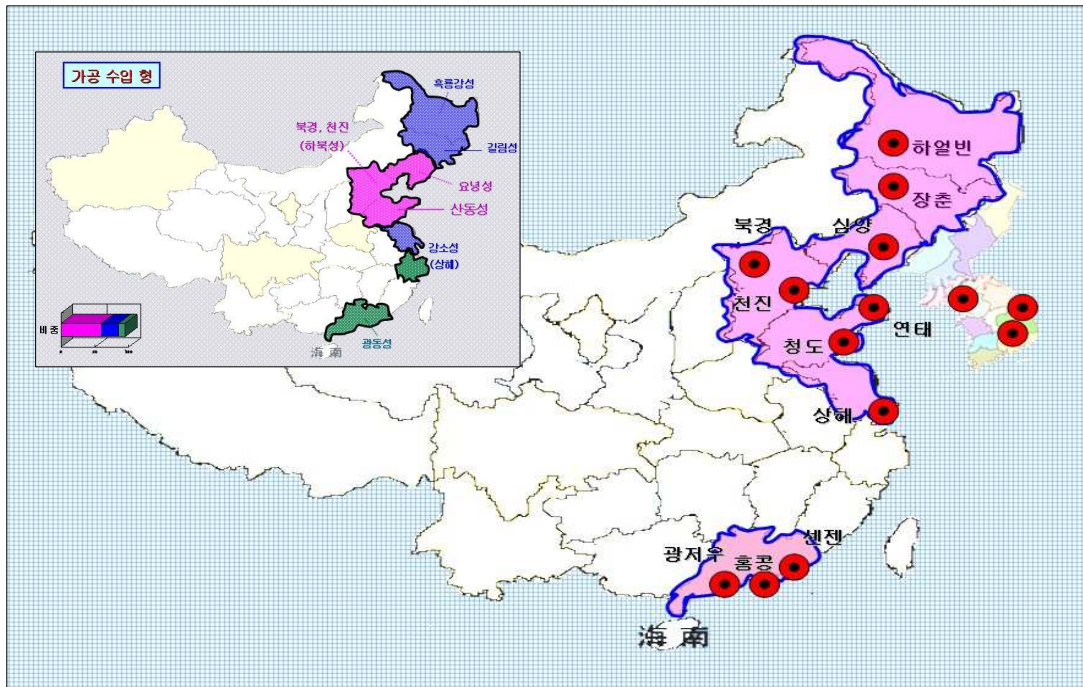
1998~1999년 항공수송의 변화는 부산-중국 항로의 신설이 계속적으로 늘어난다. 96년 부산-북경(CES), 부산-상해(CCA) 노선에 이어서, 연태-부산과 장춘-부산의 서비스도 제공되었으며, 청도-대구의 서비스를 중국항공(CCA)이 시작하였다. 1999년에는 아시아나에서 서울-하얼빈의 정기 여객서비스(80회)를 시작하였다.

<그림 3-10> 1999년 한·중 항공화물 지역별 교역량



자료 : 건설교통부 통계연보 1999년 자료를 바탕으로 작성

<그림 3-11> 1994~1999년 한·중 항공화물 서비스 지역과 가공 수입 패턴 하의 교역 지역 비교



자료 : 건설교통부 통계연보 1994~1999년 자료를 바탕으로 작성

상기의 <그림 3-11>에서 나타나듯이 한·중 교역의 2번째 단계인 가공 수입 형에서의 교역 지역과 한·중 항공화물 서비스 지역도 정확하게 일치하는 것을 볼 수 있다. 이는 급증하는 한·중 교역량에 따른 항공사들의 발 빠른 시장상황 파악에 기인하는 것으로 판단될 수 있는 데, 여기서 주의할 점은 한·중 교역의 주도는 한국의 국적항공사보다는 외국항공사의 서비스가 더욱 지역다변화를 꾀하여 나타난다는 점이다. 거의 매년 중국 항공사들에서는 한국의 국적항공사보다 신규 노선 서비스를 먼저 제공하는 것으로 드러났다.

3. 물류업의 중국 현지 투자

가공 수입형이 주류를 이루며 교역이 촉진된 동 시기에도 물류업 분야에서는 쉽게 가시적인 성과를 보이지 않고 있었다.

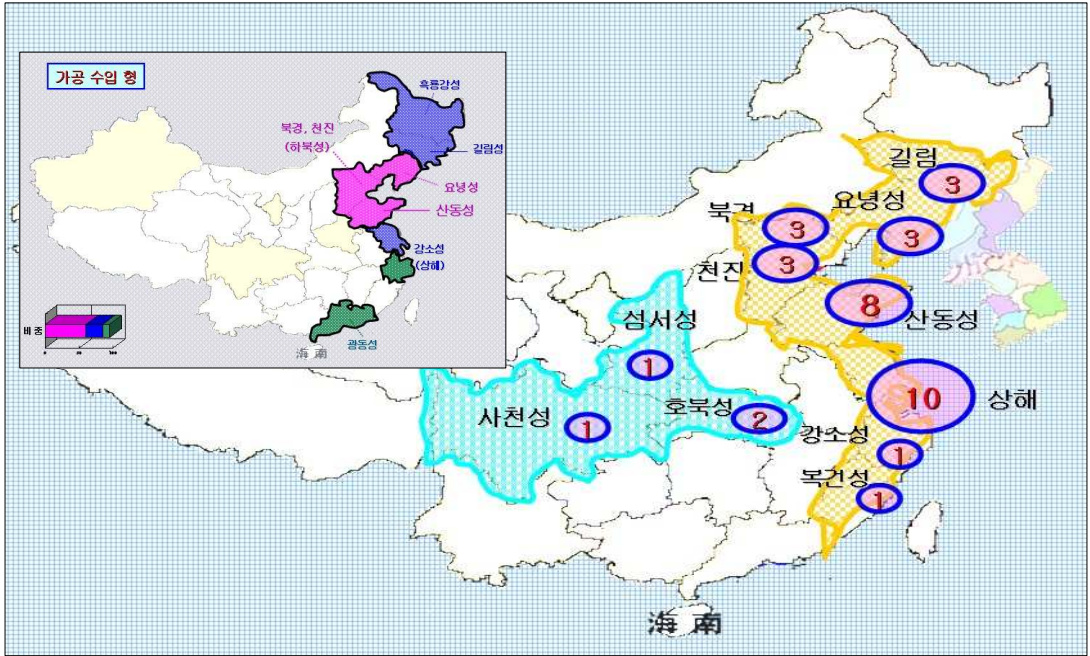
1990년 최초의 산동성 투자 이후 한중 교역의 중반에 들어서도 여전히 복합운송업의 성격보다는 한국 국적선사의 영업 촉진을 위한 현지 대리점이 주류를 이루고 있다.

<표 3-6> 1995~1999년 중국 진출 물류업자 유형(신규투자 기준)

선사 대리점 (6곳)	<ul style="list-style-type: none"> - HANJIN SHIPPING (CHINA) COMPANY LIMITED(상해) - CHO YANG SHIPPING (CHINA) COMPANY LIMITED(요녕성) - YANTAI ZHONGHAN FERRY CO., LTD(산동성) - HYUNDAI MERCHANT MARINE (CHINA) CO., LTD(북경) - DANDONG INTERNATIONAL FERRY CO., LTD(요녕성) - SHANGHAI INCHONG INT'L FERRY CO., LTD(상해)
포 워 더	3곳
창 고 업	1곳
기 타	10곳

자료 : 한국수출입은행 해외직접투자 통계를 바탕으로 작성

<그림 3-12> 물류업자의 중국 현지 진출 지역(1995~1999년)



자료 : 수출입은행 해외직접투자 통계를 바탕으로 작성

제 4절 국제 생산 거점형 무역패턴 하의 물류구조

1. 해운 네트워크

컨테이너선사는 오래 전부터 규모의 경제를 실현하기 위해 선대확장과 컨테이너선의 대형화 등 수송능력 증대를 추진해 오고 있다. 1990년 들어 컨테이너선사는 동서 또는 남북 기간항로 전체로 네트워크 확대 전략을 추진해 왔으며, 컨테이너선사 간 전략적 제휴나 다른 선사 또는 물류기업의 인수합병을 통하여 서비스 빈도향상, 자산공동활용, 시장의 안정 등을 도모해 왔다. 그리고 그 변화의 중심에 중국이 자리하고 있다고 해도 과언이 아니다. 현재 중국은 해운시장의 수요와 공급을 주도하는 국가로 변모하고 있다.

다시 말해, 이러한 변화는 중국의 지속적인 경제성장을 기반으로 한 것이며, 중국경

제의 고속 성장과정에서 이 같은 중국 화물의 증가세가 더욱 가속화 될 것으로 보인다. 그리고 중국의 물동량 증가에 따른 가장 큰 변화는 세계 주요 정기 선사들이 전통적인 아시아 정기선 서비스항로였던 ‘일본-한국-대만-홍콩’ 루트에서 탈피, 중국 항만을 기중점으로 하는 새로운 서비스 루트 개발에 박차를 가하고 있다. 그리고 이러한 환경으로 한중간의 해상 네트워크 역시 변화를 맞이하고 있다.

2장에서 분석된 3번째 교역구조인 국제 생산 거점형의 한·중 해상 네트워크는 다음과 같다.

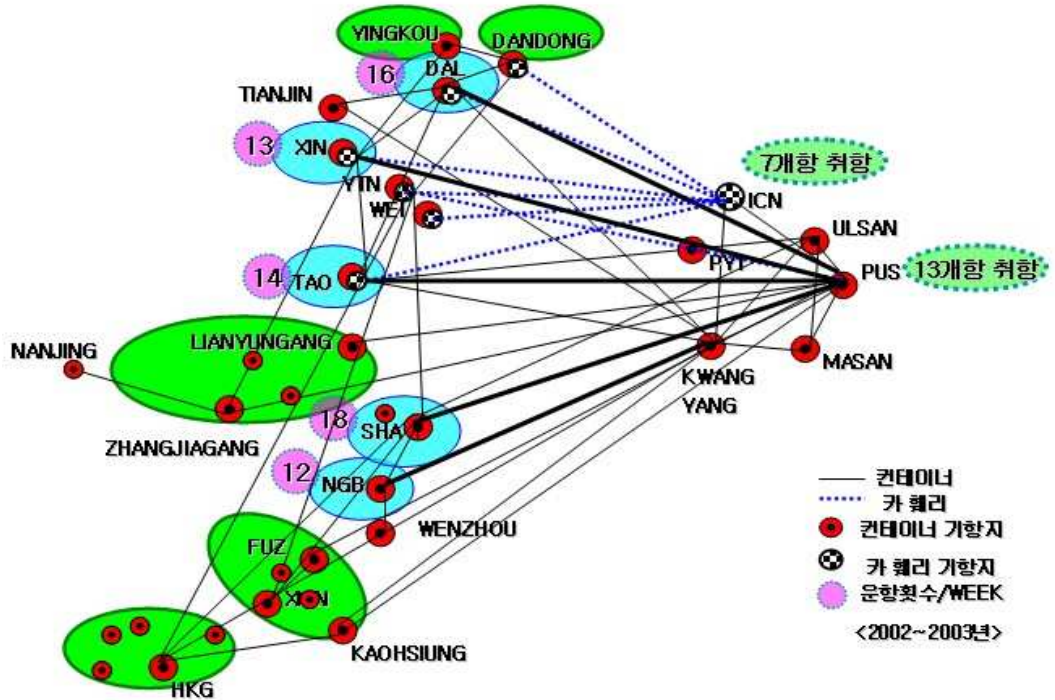
2001년 이후 한·중간의 해상 운송 서비스를 제공하는 선사는 카 웨리 선사 6곳을 포함하여 42개 선사가 운영 중이다. 이들의 선형은 중국/북미항로, 중국/유럽 특송 서비스를 제공하는 선사(5천 TEU 정도)를 제외하고, 통상 2천 TEU까지 서비스가 확대되었다. 이후 2004년 들어서도 한·중 해상 네트워크에서 선형은 대폭적으로 증대하여 6천 TEU까지 소화할 수 있게 되었다.

현재 운영되고 있는 한·중 해상네트워크에서는 다음의 특징이 발견이 되었다. 국제 현지 생산 및 현지 소비를 지향하는 추세와 더불어 한·중 해상 항로에도 중국 내륙에 인접한 소규모의 항만들로의 항로가 신설 및 증편이 이루어지고 있는 것이다. 즉, 광둥성을 비롯한 대주강 삼각주와 장강삼각주 등지의 작은 항만들로의 기항을 의도한 항로의 개설 및 증설이 되고 있다. 이는 곧 서북내륙지역의 배후 경제권으로의 확대를 의미한다.

다른 특징으로는 평택항의 화객선의 이용 증대이다. 2005년 들어 평택항의 국제 카 웨리 여객과 화물수송의 증가는 봄철 수학여행단 등 단체관광객의 이용이 많았고, 중국의 지속적인 경제성장에 힘입어 평택항 국제 카 웨리를 이용하여 한국의 對중국 전자 부품의 수출 및 중국에서 임가공으로 들어오는 자동차 부품 수송이 꾸준히 증가되고 있음을 반영하는 것이며, 한편 소무역상의 농산물 수입은 2004년과 거의 비슷한 수준이나 약간 감소하는 추세인 것으로 분석됐다. 또한 평택항의 국제 카 웨리 이용 활성화는 각 선사별로 여객 유치를 위해 전국 여행사를 통해 지속적인 홍보와 이용객별 운임할인 차등적용 등 새로운 여행상품의 개발과 같은 각 선사의 적극적인 노력도 여객 및 화물의 수송수요 증가에 기여한 것으로 볼 수 있다. 앞으로도, 평택항의 국제 카 웨리 이용 여객 및 화물수송은 꾸준히 증가될 것으로 전망되는 데, 이는 중국의 지속적인 경제성장과 더불어 평택항이 對중국교역에 유리한 위치에 있어 평택항을 이용하는 여객

및 화물수송이 더욱 증가될 것으로 보인다.

<그림 3-13> 2002~2003년 한·중 해상 네트워크



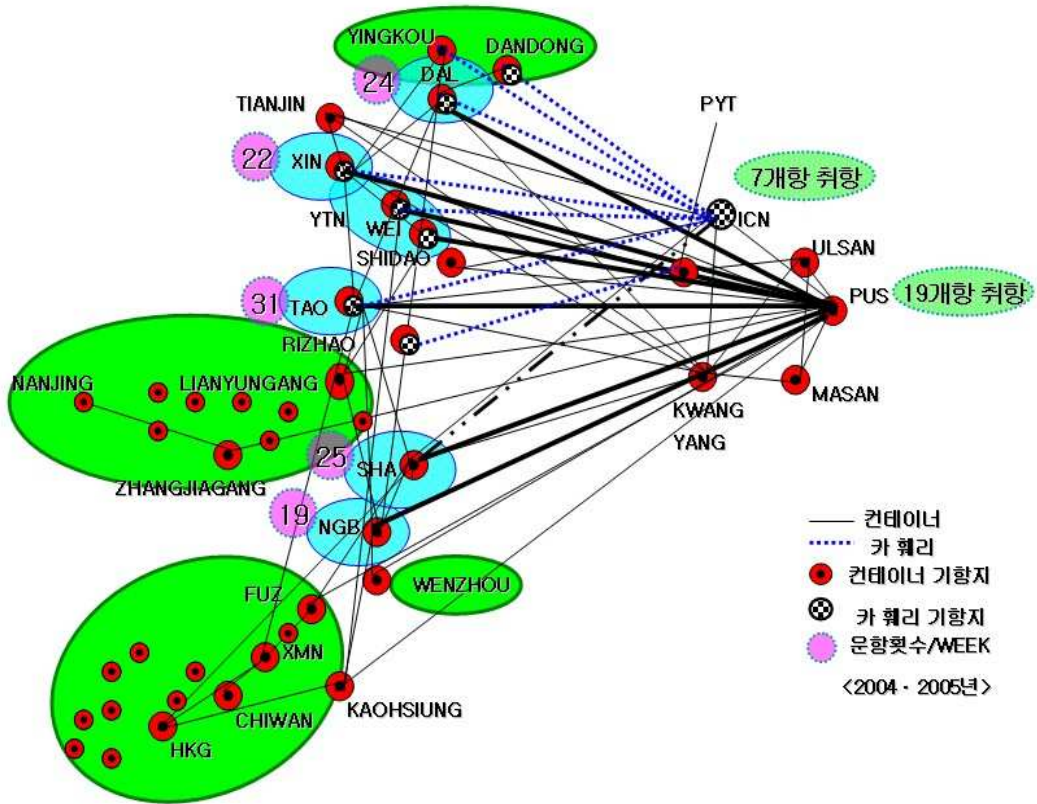
자료 : Shipper's Guide 2002~2003년 자료를 바탕으로 작성

<표 3-7> 1997~2001년과 2002~2003년의 한·중 해상 네트워크 비교

선형	270~800	➔	2천 대 등장
신규 기항지	대련·신강·상해·청도항과 더불어 동북 3성 항구(단동, 영구) 및 남부연해지역 항만들로의 기항빈도 늘어남		
카웨이	카웨이 서비스 증편 및 신설		
기항 빈도 수	① 컨테이너선 주1회 이상 ② 카웨이(주 2~3회)		

자료 : Shipper's Guide 자료를 바탕으로 작성

<그림 3-14> 2004년 한·중 해상 네트워크



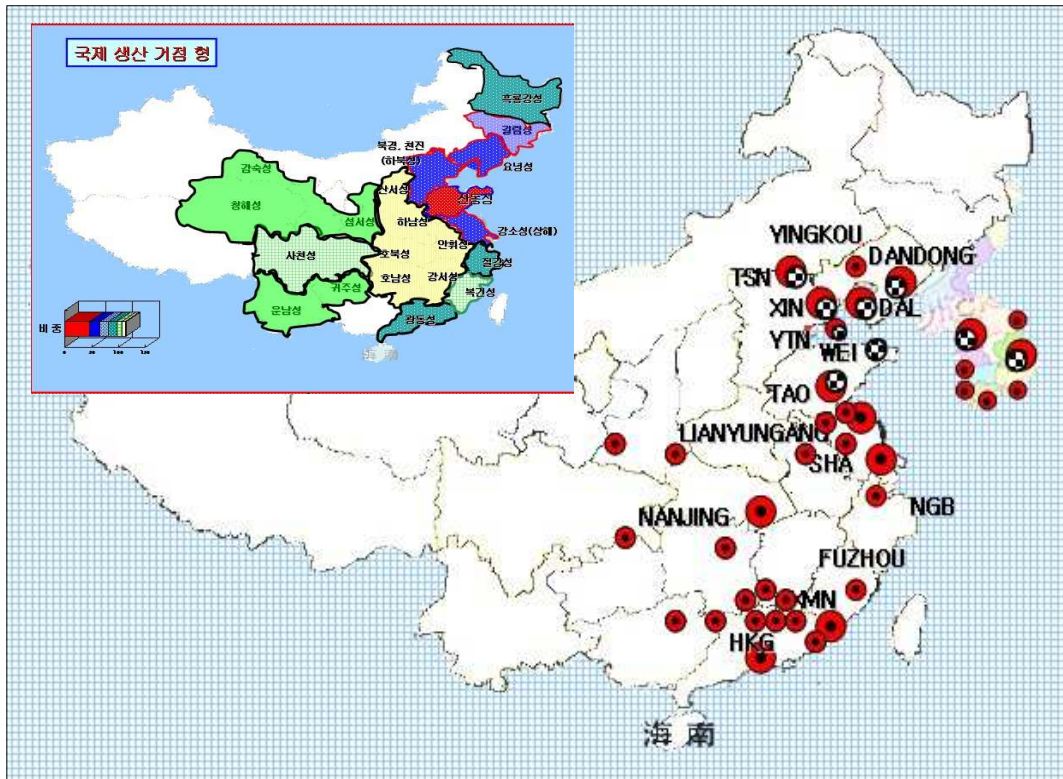
자료 : Shipper's Guide 2002~2004년 자료를 바탕으로 작성

<표 3-8> 2002~2003년과 2004~2005년의 한·중 해상 네트워크 비교

선형	1천~2천TEU 6천TEU 등장
기항지	주강 삼각주와 장강 삼각주의 소규모 지방항만들로의 서비스 확대 (인천항 서비스도 대폭 증대)
카훼리	평택 카훼리 활기 띠
기항빈도수	① 컨테이너선 주1회 이상 ② 카훼리(주 2~3회)

자료 : Shipper's Guide 자료를 바탕으로 작성

<그림 3-15> 2002~2005년 한·중 교역지역 및 항만 기항지



자료 : <그림 3-13, 3-14>를 종합하여 작성

그동안 항공사와 함께 국제물류시장을 사실상 주도해 왔던 컨테이너 선사들은 화주의 문전까지 종합물류서비스를 제공하는 UPS, FedEx 등이 화주와 비공개 서비스 계약 (Service Contract : SC)을 체결할 경우 내륙수송 및 부가가치 물류 서비스 면에서 3PL 보다 취약하기 때문에 국제물류의 주도권 상실을 우려하고 있다.

최근 대형화·종합화를 지향하는 북미 포워더와 특송업체의 비공개 SC가 가능해지면 원스톱 국제물류시장의 주도권을 확보할 수 있기 때문에 컨테이너선사는 이들의 하도급 업체로 전락할지도 모른다는 위기감을 느끼고 있는 것이다.

따라서 대부분의 컨테이너 선사들은 해상수송 외에 물류센터 운영, 내륙수송체제 구축, 부가가치 물류서비스 확대 등 종합물류업체로서 고객이 요구하는 원스톱 서비스를 제공하기 위한 전략을 추진하고 있다. Maersk Logistics, APL Logistics, NYK Logistics, OOCL Logistics, MOL Logistics, COSCO Logistics 등은 일찍부터 선사의

물류자회사로서 부가가치 물류서비스를 제공해 왔으며, 창고, 하역, 내륙운송 등은 물론 첨단화된 정도 시스템을 바탕으로 종합물류서비스를 제공하기 위해 노력해 왔다.

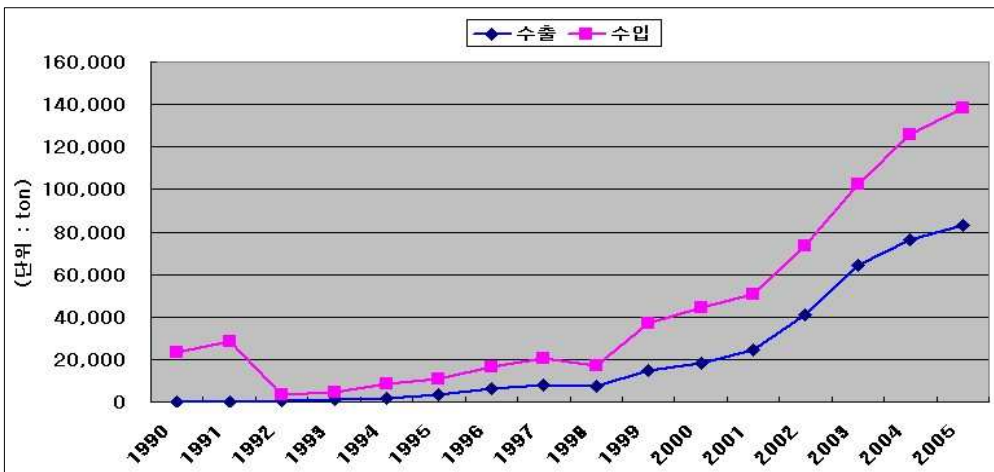
현재 한국의 국적선사들도 이러한 배경에 따라 중국의 주요 지역에 해상 수송망 구축을 물론 다수의 지점 등을 설치하여 운영 중이고, 일부 선사는 중국 등에 현지법인과 내륙 컨테이너기지 등을 설립하거나 전용터미널을 확보하여 운영을 시도하고 있다.

그러나 국적선사는 아직까지 해상서비스 분야에 치중하고 있으며, 물류센터나 내륙 수송 등에 대한 해외진출은 초보단계에 머물러 있다. 따라서 최근 국적선사는 물류자회사를 설립하는 중국 시장에서 부가가치 물류활동을 강화하기 위해 물류센터 운영, 내륙 수송서비스 제공을 위한 전략을 적극 추진 중이다.¹¹⁾

2. 항공 네트워크

중국이 한국의 제 1 교역대상국으로 자리를 확고히 하면서 한·중간 항공을 이용한 수출비율이 최근 5년새 5배 정도 증가하였다. 교역액 기준으로 연평균 9%대의 성장세를 유지하여 전체 교역액 증가세와 비슷한 추이를 보이고 있다.

<그림 3-16> 한국의 對중국 항공 수출입 추이



자료 : 한국무역협회 통계를 바탕으로 작성

11) 백종실, “국제물류기업의 해외진출을 확대하기 위한 육성정책 필요”, 「월간 해양수산」 통권 237호, 2004. 6.

<표 3-9> 한·중 기항 노선 현황

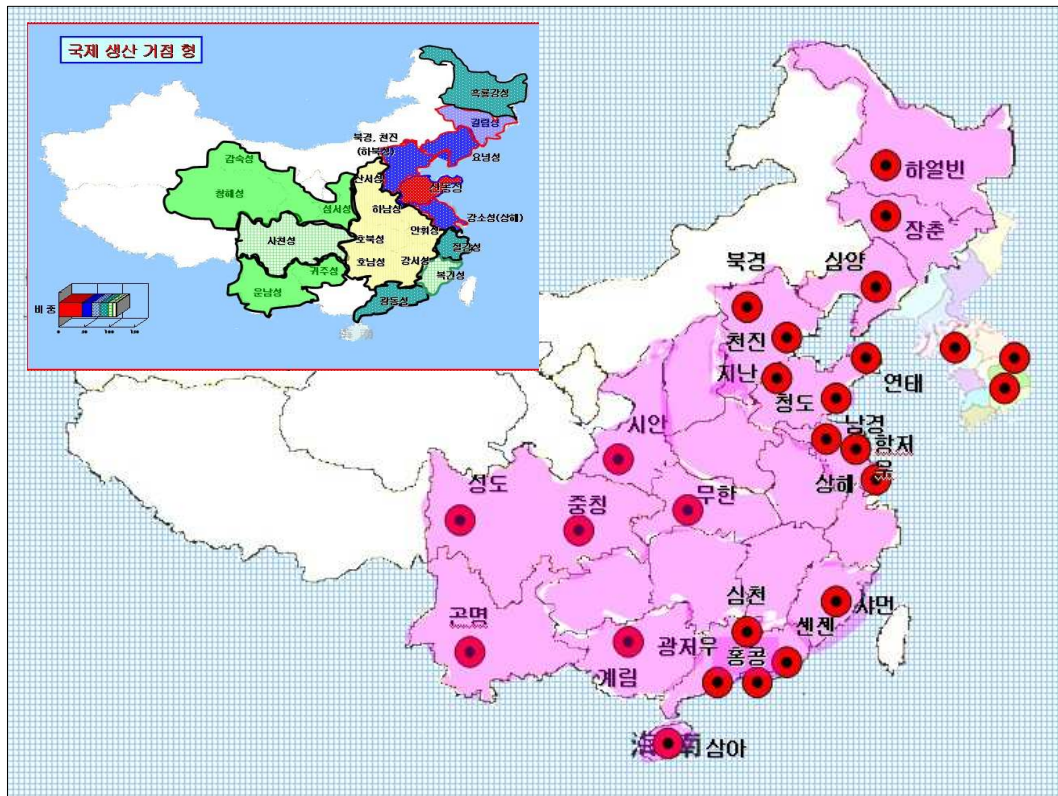
중국 기항지	한국 공항	주 항차(편)		취항항공사	적재능력 (톤)
		여객기	화물기		
BEIJING	인천, 김해, 제주	50	1	KAL, AAR, CCA	600
CHANGCHUN	인천	12	0	AAR, CSN	120
CHENGDU	인천	5	0	AAR, CCA	50
CHONGQING	인천	4	0	AAR, CCA	40
DALIAN	인천	7	0	CSN	70
GUANGZHOU	인천, 대구	25	0	AAR, CSN	250
GUILIN	인천	3	0	AAR	30
HANGZHOU	인천	12	0	AAR, CCA	120
HARBIN	인천	8	0	AAR, CSN	80
HONG KONG	인천, 김해	70	24	KAL, AAR, PO, CX, THA, FX, LD	3,100
JINAN	인천	4	0	KAL, CES	40
KUNMING	인천	4	0	KAL, CES	40
NANJING	인천	6	1	AAR, CES	160
QINGDAO	인천, 김해, 대구	38	0	KAL, CCA	380
SHANGHAI	인천, 광주, 김해, 양양, 제주, 청주, 대구	104	4	CES, AAR, KAL, GE	1,440
SHENYANG	인천, 김해, 청주, 대구	19	0	KAL, CSN	190
SHENZHEN	인천	0	1	AAR	100
TIANJIN	인천	10	1	KAL	200
WUHAN	인천	2	0	KAL	20
XIAMEN	인천	5	0	KAL, MF	50
XIAN	인천, 김해	7	0	AAR, CES, KAL	70
YANJI	인천	8	0	KAL, AAR, CSN, CCA	80
YANTAI	인천	30	0	AAR, CES	300
23		433	32	12	7,530

주 : CCA(중국국제항공), CSN(중국남방항공), CES(중국동방항공), CX(캐세이퍼시픽),
THA(타이항공), FX(페덱스), LD(에어홍콩), MF(중국하문항공), GE(부흥항공)

자료 : www.schedulebank.com

2002년과 2004년에 한·중 항로에 취항 항공사는 동일하게 국적 항공사 2곳과 외국 항공사 10곳이다. 2002년에는 12개 항공사가 중국 22개 도시로, 여객 주 277편, 화물 주 26편(5,125톤) 운항하였고, 2004년에는 12개 항공사가 중국 23개 도시로, 여객 주 433편, 화물 주 32편(7,530톤) 운항하였다.

<그림 3-17> 2000~2005년 한·중 항공화물 서비스 지역과 국제 생산 거점형 패턴 하의 교역 지역 비교



자료 : 건설교통부 통계연보 1994~1999년 자료를 바탕으로 작성

최근 중국시장에 대한 중요도가 높아지면서 그동안 배에 주로 의존하던 양국간 운송방식이 이제 항공으로 다원화되는 추세이다. 특히, 서부 등 내륙시장에 대한 관심도가 높아지면서 항공이용은 급속히 증가할 전망이다. 이는 한·중간 항공화물 취급량의 급증은 IT 품목이 양국교역을 주도하고 있기 때문으로 풀이된다. 항공화물 수출입 10대 품목 모두가 IT 제품이거나 이를 제품의 생산에 사용하는 핵심부품들이다.

또한 한국기업의 중국 진출이 늘면서 원활한 공장가동을 위해 원자재를 항공 운송하는 경우도 일반화되고 있다. 최근 자동차의 일부 부품이 비행기를 통해 운송되고 있는 실정이다.

향후, 양국간 항공협상을 통해 항공화물 수요증가에 부응하여 항공운송 능력을 확대하는 것이 필요하다. 시급을 요하는 제품이나 부품이 항공운송을 못해 배를 이용하는 경우도 있다. 따라서 원활한 항공화물 시스템을 구축하기 위해 중국내 선진화된 운송 인프라의 적극적인 구축도 필요하다.¹²⁾

3. 물류업의 중국 현지 투자

한국의 부품업체들의 중국투자가 보편화됨으로써 중국의 역할은 부품전반의 공급자로 확대되었다. 그리고 완제품 생산업체가 일부 내부공정을 중국으로 이전하기 시작한 이후에는 제3국에서 조달되는 원자재 가공, 완제품의 조립 및 생산까지 중국이 담당하게 되었다. 이러한 변화에 따라 한·중간의 물류구조는 새로운 경로를 그려내고 있다.

우선, 중국 내에서 산업발전지대가 내륙 쪽으로 이동이 심화됨으로써 육·해·공 종합물류수요가 크게 확대되고 있다. 이는 제3국에서의 중간재 매입과 3국으로의 최종재 판매 그리고 조립이 모두 중국에서 이루어지는 방식이 확대되기 때문인데, 중국 내에서의 자원의 주요운송수단으로 철도운송과 육상운송간의 경합이 높아질 것으로 보이며, 복합운송수요의 증가로 인해 3PL에 대한 수요도 함께 폭발적으로 늘어날 것으로 예상되어진다.

2000년에 들어 물류업에 對중국 투자는 기진출 업체에 대한 재투자가 상해에서 5건, 천진시에서 1건, 섬서성에서 2건 발생하였고, 길림성과 요녕성에서는 신규 투자가 1건이 발생하였다. 2001년에는 산둥성에서 신규 투자와 재투자가 각각 1건씩, 그리고 천진시에서 신규 포워딩업체 1건, 요녕성과 북경시에서 재투자가 각각 1건씩 발생하였다.

반면, 2002년에는 선사들의 중국 현지 대리점 오픈과 신규 투자가 다른 해보다는 활기를 띠었는데, 이는 2002년 중국이 WTO에 가입한 후, 진입장벽이 조금 낮아진 것이 영향을 미쳤을 것으로 보인다. 따라서 2002년에는 하북성에서 1건, 요녕성에서 1건, 상

12) “한·중간 항공화물 동향과 시사점”, 한국무역협회 북경지부 조사자료, 2005. 9. p.8

해시에서는 Heung-A Shipping (China) Co., Ltd와 Sinokor Merchant Marine (China) Co., Ltd이 각자의 해운대리점을 오픈 하였고, 자치구와 산둥성에서도 신규투자가 각각 1건이 발생하였다.

2003년에는 상해시에 Shanghai/ Hyundai-Asia International Freight Forwarding Co., Ltd.의 신규 투자이외에는 기존 업체의 재투자가 이루어졌다. 2004년에는 북경시에서 제법 3PL의 성격을 갖춘 Pax Global Cargo Inc이 등장하였고, 강소성을 비롯하여 흑룡강성, 천진시, 상해시 등에 신규 및 재투자가 끊임없이 이어졌다.

2005년 11월말 현재 상해시에는 Sta Pan Ocean (Shanghai) CO., LTD.의 현지법인 및 기존 꺾직한 국적선사의 현지법인(한진해운, 흥아해운, 현대상선, C&K Ferry)으로의 재투자가 이어졌다.

<표 3-10> 2000~2005년 중국 진출 물류업자 유형(신규투자 기준)

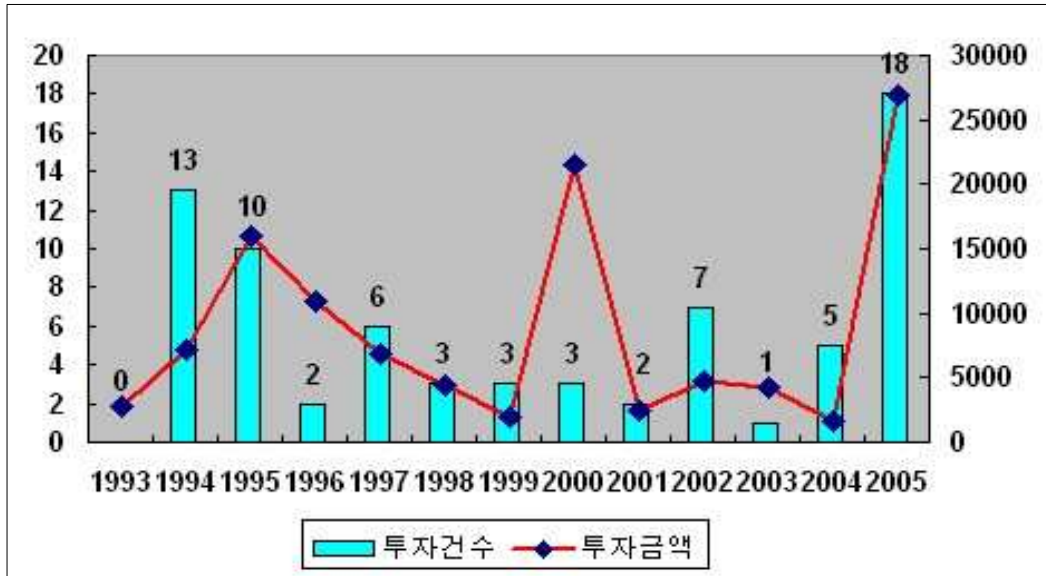
선사 대리점 (6곳)	<ul style="list-style-type: none"> - HEUNG-A SHIPPING (CHINA) CO., LTD(상해시) - SINOKOR MERCHANT MARINE (CHINA) CO., LTD(상해시) - HUADONG FERRY CO., LTD(산둥성) - LIANYUNGANG C-K FERRY(강소성)
포 위 더	13곳
창 고 업	4곳
기 타	4곳

자료 : 한국수출입은행 해외직접투자 통계를 바탕으로 작성

다음의 <그림 3-18>을 보게 되면, 서부 내륙지역의 섬서성과 사천성 그리고 내몽구자치구 등으로의 투자가 이루어지기는 했지만, 산둥성과 상해에 비교하면 15년이라는 기간 동안 1건은 투자가 거의 이루어지지 않고 있음을 의미한다.

반면, 해상 네트워크(<그림 3-15>)와 항공 네트워크(그림 3-17)의 경우, 국제 생산 거점형 단계의 교역지역 지역을 대부분 보완하고 있는 것으로 나타났다. 이는 곧 복합물류서비스를 요구하는 고객을 만족시킬 수 없을 뿐 아니라 부가가치를 극대화하기에는 장애가 있음을 의미한다.

<그림 3-20> 연도별 對중국 물류업 투자건수 및 투자금액(1992~2005년)



자료 : 수출입은행 해외직접투자 통계를 바탕으로 작성

물류업 분야의 對중국 한국진출은 1993년 이후 꾸준히 발생은 하고 있으나, 상기 <그림 3-19, 3-20>에서와 같이 투자건수와 투자금액 모두 매우 미비한 수준일 뿐만 아니라, 지역다변화가 전혀 이루어지지 않고 있으며, 법인의 형태로 진출한 업체도 상당수가 국적선사들의 업무 효율을 꾀하는 선사의 현지 대리점 수준이다.

그런데 더더욱 문제가 되고 있는 것은 현지법인의 형태가 아닌 한국 포워더들의 연락사무소 형태로 영업을 하고 있는 소규모의 포워딩업체들이다. 이들의 행렬은 90년을 전후해 교역의 증가로 인해 붓물 터지듯 이루어져 청도의 경우 한국의 對중 투자가 집중지이자 또한 지리적 이점 등으로 인해 1,000여개 이상의 업체가 무허가로 난립하는 등 과열에 따른 부작용으로 혼탁한 양상을 띠고 있다.

중국이 황금시장이라는 기대 속에 너도나도 식으로 진출한 포워딩업체들이 최근에는 과도한 경쟁에 따른 적자로 영업활동을 축소하거나 철수하는 업체가 늘고 있으며 중국시장 진출의 선두주자격인 중견 업체들은 그간의 노하우 축적을 발판으로 초기의 중국 4대항 중심에서 벗어나 지역다변화를 꾀하여 활로를 모색하는 등 앞으로의 가능성에 대비하여 순발력을 보이고 있다.

그러나 포워딩업체들이 중국의 외국 포워더에 대한 영업활동의 제한 등 제도적인

어려움으로 고전을 면치 못하고 있으며 일부 시노트란스(Sinotrans)와 페나비코(Penavico)의 하청업체로 전락하는 등 상당히 어려운 상황에 처하고 있는 것도 현실이다.

또한 한국 포워더들의 중국 진출 러시로 업체 간 경쟁심화는 제살 깎아먹기식 경쟁이 야기되어 결국은 선박 운항 선사에 직접적인 악영향을 미쳐 일부 업체는 단순히 운임차액을 노리는 영업활동으로 운임시장을 혼란시키는 부작용을 낳고 있다.

한편, 중국 정부는 96년 9월 9일 외국인에 의한 국제화물 운수대리기업에 관한 심사규정을 공포하여 외국 포워더들의 중국 진출을 허용하였으나 중국 파트너와의 협작을 조건으로 하고 있고 등록자본금도 백만 달러 이상으로 하고 있어 앞으로 중국 시장에 대한 노하우, 자본 규모 및 서비스의 질이 뒷받침되지 않은 포워더들은 점차 정리될 것으로 전망된다.

제 4 장 물류기업의 대응방안

제 1 절 중국 물류의 개황

1. 중국정부의 물류정책

1993년 6월의 전국인민대표자회의에 있어서 국무원의 기구개혁이 결정되어, 상업부와 물자부가 통합, 국내무역부(國內貿易部)가 설립되었다. 국내무역부는 소비재와 생산재를 통일한 시장 확립을 촉진하는 것을 목적으로 한 것이고, 계획경제체제의 유통시스템을 시장경제형 유통시스템으로 이행시키기 위한 것이다.

국내무역부의 설립에 앞서 1992년에는 상업부에 의해 중국에서는 최초로 ‘물류’라는 단어를 공식적으로 사용한 “상품물류센터 발전건설에 관한 의견”이 제출되었다. 거기에서는 물류배송센터라는 개념이 소개되고, 물류센터의 시험적인 건설계획이 포함되었다. 1996년에는 물류센터건설을 본격적으로 촉진시키는 시책 “상품물류배송센터 발전건설에 관한 공작 통지”가 발표되고, 1999년에는 국가경제무역위원회가 세계은행과 공동으로 “현대물류발전국제토론회”가 개최된다. 즉, 1990년대에 이르러서야 중국정부는 비로소 ‘물류’에 눈뜨게 되는 것이다.

2000년에 접어들어 중국정부는 구체화된 물류관련정책을 차례차례 발표하게 된다. 2000년 7월에 국가경제무역위원회가 국가중점발전장려산업에 ‘물류배송센터’를 지정하고, 2001년 3월에 발표된 제10차 5개년계획에는 5개년계획 사상 최초로 ‘물류의 발전’이 정책목표로 기재된다. 그리고 같은 시기에 국가경제무역위원회, 철도부, 교통부, 정보산업부, 대외무역경제협력부, 국가민항총국 등 6개 관계기관 연명으로 “중국 현대 물류의 발전가속에 관한 약간의 의견”이 제출되는데, 이것은 중국정부가 최초로 공표한 물류산업발전에 관한 정책지침이고, WTO 가맹 후의 물류산업의 청사진과 정책목표, 정책법규, 인·허가를 정한 것이며, 공급사슬관리(SCM)나 제3자물류(3PL)의 도입에 관해서도 언급한 획기적인 것이었다.

그리고, 2000년 11월, 중국은 WTO에 정식으로 가입하였다. WTO 가입 시, 중국정

부가 대외개방에 합의한 물류분야는 <표 4-1>과 같다. 해운·항공분야에서의 개방은 인정하지 않았지만, 도로·철도사업에서의 시장개방이 포함되어 있다.

<표 4-1> WTO 가입 후 물류관련 업무의 개방 내용

구 분	개 방 내 용
도로화물수송 창고업 하역업	· 외국기업의 소수지분에 의한 합자기업의 설립만 가능 · 2002년 이내에 외국기업의 다수지분에 의한 설립 가능 · 2004년 이내에 외국기업의 단독출자에 의한 기업설립 가능
철도수송	· 상동
내항해운	· 외국무역항으로 지정된 항에 한해서 접안 가능
해운대리점	· 외국기업의 출자율이 75% 미만의 합작기업 설립 가능
통관, 컨테이너데포	· 외국기업의 소수지분에 의한 합자기업 설립 가능
포워딩	· 2002년 이내에 외국기업의 다수지분에 의한 설립이 가능 · 2005년 이내에 외국기업의 단독출자에 의한 기업설립 가능 · 최저자본금 100만 달러, 경영기간은 원칙적으로 20년 이내
NVOCC	· 보증금 80만 위안(지정, 영업소 1개소당 20만 위안 추가) · 운임 신고

자료: 日通總合研究所 저, 박찬익 역, 「중국물류의 기초지식」, 도서출판 범한, 2005.

한편, 물류산업은 타 산업에 비해 산업으로서의 역사적 축적이 거의 없는 실정이므로, 2002년 6월에는 대외무역경제협력부에서 “외자계물류기업의 설립실험실시에 관한 통지”가 발표되어 시장개방의 영향을 중국정부도 주시하고 있음을 알 수 있다. 그러나 중국정부는 국내물류기업의 보호보다는 우선 외자계 물류기업으로부터 물류노하우를 흡수하여 국내물류산업의 향상을 도모하려는 것이 기본적인 정책스탠스이다.

이처럼 중국정부의 국내물류산업에 대한 산업정책은 대외개방으로부터 시작하였을 뿐이다. 외자에 의한 산업노하우를 흡수함과 동시에 중국정부가 무엇보다 힘을 쏟고 있는 것은 부실하기 짝이 없는 물류인프라의 건설이고, 앞으로 어떤 산업보호정책, 산업발전육성책이 채택될 것인가는 WTO 가입으로 단계적 개방이 어느 정도 진척된 이후의 시장상황에 따라 달라질 것이다.

현재 중국의 운수인프라정비는 2001년 3월에 정부가 책정한 제10차 5개년계획(계획기간 2001~2005년)에 따라 추진되고 있다. 제10차 5개년계획 책정에 있어서 정부는 중국의 운수인프라의 긴급과제로서 1) 운수네트워크의 양적부족과 지역 간 불균형, 특히 서부지역의 낙후, 2) 수송수단간 교통결절에 있어서 연계부족, 3) 수송설비와 수송기술의 저수준, 4) 운수관련기업에 있어서 근대적 기업체도의 미성숙과 사익에 기반을 둔 독점적 영업, 교통법규정비의 지체 등 4가지를 꼽고 있다. 이러한 과제인식 하에 5개년 계획에 근거한 운수인프라정비계획의 실시요강으로 “종합교통체계발전전문계획”이 발표된 것이다.

<표 4-2> 제10차5개년계획에 있어서 주요 인프라 정비목표

구 분	내 용
도 로	<ul style="list-style-type: none"> · 2005년까지 전국도로연장 160만km, 고속도로연장 2.6만km를 건설 · 중점프로젝트 “5종7횡”의 건설 · 서부도로건설의 착공
철 도	<ul style="list-style-type: none"> · 2005년까지 철도영업총연장 7.5만km, 가운데 2.5만km 복선화, 2만km 전화 · 중점건설프로젝트 “8종8횡” 3.4만km · 2004년 발표한 “중장기철도노선망계획”에서 2020년까지 철도총연장 10만km, 복선화율 및 전화율 50% 달성
수 운	<ul style="list-style-type: none"> · 수운노선 3350km를 개축, 하역능력 2500톤 증강, 심수선석수 850 · 장강, 주강, 경항 운하의 수운시설 고도화, 컨테이너운송시설 건설 · 컨테이너 간선항과 지선항의 정비
항 공	<ul style="list-style-type: none"> · 북경, 상해, 광주의 국제공항 건설 · 천진, 심양, 대련, 영파, 제남, 청도, 성도, 중경, 곤명, 서녕, 서안, 라사, 난주 등 간선공항 건설

자료 : 중국국가발전개혁위원회 홈페이지 등

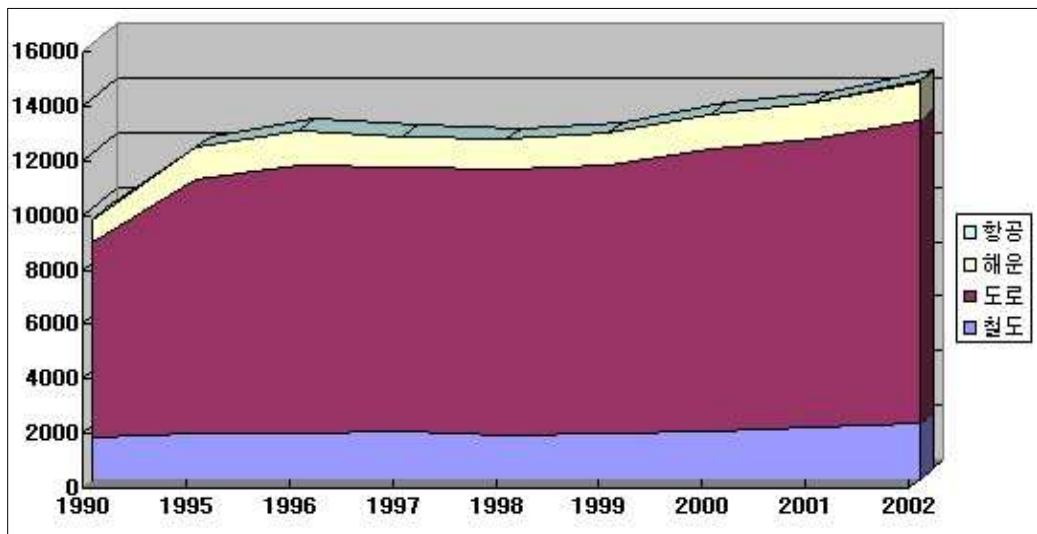
<표 4-2>는 제10차 5개년계획에 있어서 주요 인프라의 정비목표를 정리한 것이며, 이 계획에 따라 급속한 투자가 이루어지고 있다. 1990년 운수업 관련 고정자산투자액은 179억 위안에 지나지 않았지만, 최근 운수인프라에 대한 투자는 중국 전체의 고정자산 투자신장률을 상회하고 있으며, 2002년 운수관련 고정자산투자액은 2,625억 위안으로

중국의 고정자산투자전체의 14.9%에 상당한다. 일례로 최근 중국의 연간 도로연장의 증가는 일반도로에서 13.8만km, 고속도로에서 4,300km정도라고 한다.¹³⁾ 제10차 5개년 계획의 목표가 모두 달성되더라도 고속도로망의 총연장은 미국에 비해 1/4 수준에 지나지 않게 되지만, 이와 같은 정비의 페이스가 유지된다면 중국의 운수인프라는 조만간 미국에 근접하는 수준으로 개선될 전망이다.

2. 중국내 화물수송의 특성

2002년 중국의 국내화물수송량은 148.3억 톤으로 성장했다. 1990년 이후 중국 국내에 있어서 화물수송량은 1996년까지 순조로운 증가기조를 유지했다. 아시아통화위기에 의한 경제정체로 인하여 1997~1998년에 화물량의 감소를 경험했지만, 1999년 이후 다시 증가기조가 계속되고 있다. 2002년의 국내화물수송량은 1990년의 97.1억 톤과 비교하면 약 1.5배에 상당한다. 화물수송량이 확대된 배경에는 중국경제의 경이로운 성장에 덧붙여, 교통운수인프라의 정비가 진전된 점도 무시할 수 없다.

<그림 4-1> 중국 수송수단별 화물량 추이(단위: 백만톤)



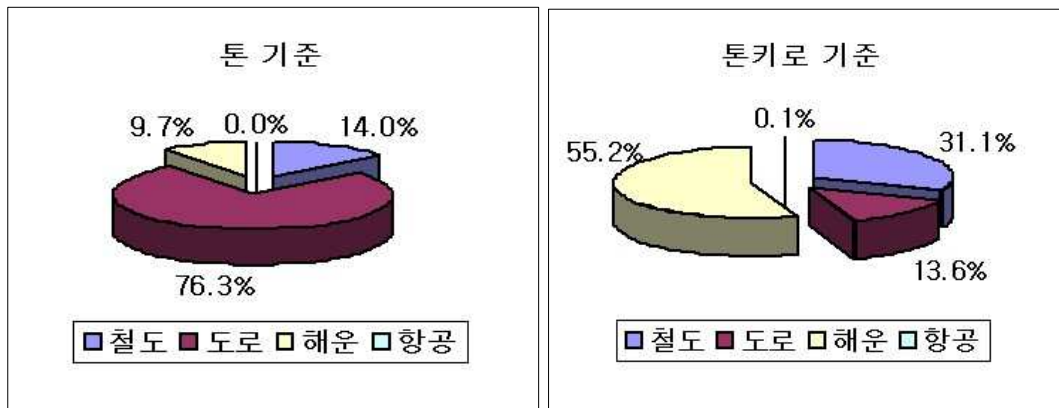
자료 : 중국 국가통계국, 중국통계연감, 각년호

13) 和田敬記、鷺之上大輔、"中國國內物流の現状"、"調査第70号"、日本政策投資銀行、2004.10.

이를 각 수송수단으로 나누어보면, 톤베이스로는 트럭수송의 비중이 전체의 3/4를 점해 국내화물수송의 주력임이 드러난다. 1990년 이후의 추이를 살펴보면, 화물수송량 전체가 증가하는 가운데, 전체 증가분의 대부분은 트럭수송이 담당하고 있음을 알 수 있다.

한편, 톤키로베이스에서는 수운의 비중이 과반을 점하고 있고, 철도수송의 점유율도 톤베이스에 비해 상당히 크다. 이처럼 장거리수송에 있어서는 수운, 철도에 크게 의존하고 있고, 1990년 이후의 추이를 보더라도 수운, 철도수송이 톤키로베이스로 트럭수송에 못지않은 증가추세에 있다.

<그림 4-2> 중국 수송수단별 수송 분담률 (2002년 기준)



자료 : 중국 국가통계국, 중국통계연감, 2003년호

각 수송수단별 화물의 평균 수송거리를 살펴보면, 내항해운과 장강·주강유역의 하천수송으로 이루어진 수운의 2002년 평균 수송거리는 1,940km로 1990년의 1,447km에 비해 크게 신장되었다. 이 거리는 長江水운의 예를 들자면, 1990년에 있어서는 하류의 上海에서 내륙도시 武漢정도까지가 평균거리였음에 비해 2002년에는 상류의 重慶부근까지 수송거리가 늘었다는 계산이 된다. 연해지역의 경제발전과 인프라정비가 수송거리 신장의 배경으로 지적된다. 한편, 철도의 평균 수송거리는 北京-上海 간보다 짧은 중거리를 중심으로 이용됨을 알 수 있고, 트럭은 평균 수송거리 60km 내외로 주로 도시내 또는 도시근교를 중심으로 이용되는 수송수단이다.

<표4-3> 수송수단별 평균 수송거리(단위: km)

구 분	수 운	철 도	트 렉
1990년	1,447.3	705.0	46.4
2002년	1,939.7	759.7	60.8

자료 : 중국 국가통계국, 중국통계연감, 각년호

따라서 중국의 국내화물수송에 있어서 단거리는 트럭수송, 중거리는 철도, 장거리는 수운으로 역할분담이 이루어져있고, 각 수송수단이 장점을 가지는 수송 분야에 있어서 모두 성장추세에 있다고 할 수 있겠다.

2004년 일본정책투자은행의 조사¹⁴⁾에 따르면, 철도수송과 수운수송은 트럭에 비해 저운임으로 대량화물을 수송하는 데 적합하지만, 화물취급의 조잡함과 연착의 발생이 두드러져 고부가가치제품의 정시수송에서는 높은 평가를 받지 못하고 있다. 이에 비해 트럭수송은 차량설비의 부족과 노후화로 인한 화물의 손상, 분실, 교통사고의 다발 등의 단점을 가지고 있지만, 근년에는 외자의 참가에 따른 경쟁원리가 작동하여 물류서비스 수준의 향상이 평가받고 있으며, 도로인프라정비의 진전을 배경으로 기동성도 높아지고 있어, 중국의 산업고도화에 걸맞은 수송수단의 중심을 담당하게 될 것으로 예상된다.

<표 4-4> 수송수단별 서비스의 특징

구 분	트 렉	철 도	수 운
장 점	· 기동성 · 도로인프라의 급속한 정비	· 중국전역을 커버 · 상대적 저운임	· 최대의 수송능력 · 상대적 저운임
단 점	· 화물손상, 분실의 위험 · 교통사고의 다발 · 상대적 고운임	· 석탄 등 전략물자우선 · 스페이스확보 곤란 · 연착빈발, 화물취급 조악	· 뗏목, 부선운송 중심 · 컨테이너화의 지체 · 화물취급조악

자료 : 日本政策投資銀行, 「調査第70号」

14) 상계서.

또한 중국의 수송수단별 분담률을 국토면적이 비슷한 미국과 비교하면, 톤키로베이스로 미국은 철도수송이 과반, 트럭수송이 1/3을 차지하는 등, 육상운송수단이 활성화되어있는 반면, 중국은 수운이 과반을 차지하고 있다. 이는 연해지역과 장강, 주장유역을 중심으로 성장을 개시한 중국의 경제·지리적 특성이 반영되어있는 한편, 중국의 철도망, 도로망의 미정비로 인한 영향도 다대하여, 향후 내륙지역의 개발과 도로인프라의 정비에 따라 트럭수송의 비중이 더욱 커질 것으로 예상되는 바이다.

제 2 절 중국의 물류시장과 일본기업의 경험

1. 중국물류시장의 특성

중국의 물류비 규모는 2000년부터 2003년까지 연평균 8%씩 증가하였고, 2001년 중국의 총물류비는 7조9천억 위안(2,295억 달러)으로, GDP대비 20% 수준인 것으로 추정된다.¹⁵⁾ 전술한 바와 같이 중국정부는 물류산업을 중국의 경제발전을 위한 기초산업의 하나로 인식하고 있고, 물류시장을 활성화시켜 장기적으로 물류비를 미국과 같이 GDP의 10% 수준으로 낮춘다는 계획을 가지고 있다. 중국정부의 계획과 같이 장기적으로 중국의 물류비 비중이 낮아진다고 하더라도, 중국경제의 성장속도를 감안하면 중국의 물류시장은 매우 매력적인 규모의 시장이라 할 수 있다.

외국의 물류기업에 있어서 중국시장이 더욱 매력적인 것은, 중국물류기업이 제공하는 물류서비스의 질이 외자기업의 요구수준을 크게 밑도는 점이다¹⁶⁾. 세계로부터의 집중되는 직접투자가 중국경제의 원동력이 되고 있는 점을 감안하면, 선진물류기업에게 있어서 중국시장은 새로운 수익원이 될 것이며, 중국정부 또한 WTO 가입에 준하여 물류시장의 개방을 천명한 바 있다.

중국의 물류시스템은 계획경제시대에 자신의 화물을 자신이 취급하는 ‘자가물류원칙’의 관행이 뿌리깊이 남아있기 때문에 시장경제로의 전환이 거의 끝난 오늘날에 있어

15) 백종실, “국내물류기업의 중국물류시장 진출방안”, [해양정책연구] 제18권2호, 한국해양수산개발원, 2003.12.

16) 村田素男, “日本の物流業界における成長分野”、 「経営情報サーチ」 2004/春、大和總研。

서도 중국기업의 물류활동은 자사에서 수행하는 것이 일반적이어서 중국의 물류업자는 크게 성장할 기회를 잡지 못했다.

일본정책투자은행의 조사에 의하면 조사된 315개의 중국 물류업자 가운데 연간매출액 천만 달러 이상의 기업은 1/4에 지나지 않았으나, 실제로는 영세기업의 점유율이 훨씬 더 클 것이라 한다. 또한 유효 회답수 193사 가운데 보유차량은 대부분이 화물손실, 도난의 우려가 있는 트레일러, 평보테 타입이고, 창고 가운데에서도 정온창고, 냉장창고의 보유율은 매우 낮은 것으로 나타났다. 또한 GPS시스템을 도입한 기업은 2.4%에 지나지 않고, EDI시스템을 도입한 기업도 1/3 수준에 불과하다.¹⁷⁾

따라서 특히 선진국으로부터 투자된 외자계기업의 고품질 물류서비스의 수요가 크며, 선진국의 물류기업은 자사고객의 중국진출과 더불어 중국으로의 진출을 모색해 왔다. 현재 중국시장에서 그러한 서비스를 제공할 수 있는 기업은 그리 많지 않고, 다음과 같은 4가지 유형으로 구분할 수 있다.

<표 4-5> 중국 3PL업체의 주요 유형

외국의 물류기업	중국의 전통기업
<ul style="list-style-type: none"> - 선사계: APL, Maersk, NYK, OOCL, P&O - 포워더: EXEL, Ryder, Danzas, Schenker, K&N, Panalpina, Bax - 특송업체: UPS, FedEx, DHL, TNT 	<ul style="list-style-type: none"> - COSCO, China shipping - Sinotrans, China Resource, China Post - CMST, CRE, CRMLC
중국 제조/유통업체의 물류자회사	합작기업
<ul style="list-style-type: none"> - Haier Logistics - Annto Logistics - Ding Xin Logistics - Attend Logistics - TCL, - Konka 	<ul style="list-style-type: none"> - EAS - PG Logistics - China Overseas - ST-Anda - Hurry Top - Jiuchuan Logistics

자료 : 백종실, “국내물류기업의 중국물류시장 진출방안”, [해양정책연구] 제18권2호, 한국해양수산개발원, 2003.12, 128쪽

17) 일본정책투자은행, 전게서.

외국계 물류기업으로는 초대형선사의 물류업체와 세계적 포워드 및 특송업체가 대부분 이미 중국시장에서 활동을 개시하였다. 중국의 전통기업은 대부분이 아직 국영기업이거나 지방정부가 운영하는 곳이 많으며, 중국전역에 자산을 전개하여 네트워크를 구축하고 있는 점이 강점이다. 또한 중국의 신흥 제조/유통업체도 물류자회사를 설립하여 자사의 물류활동을 위탁하고 있음을 알 수 있고, 많은 합작물류기업이 최근 급성장 추세를 보이는 것도 중국물류시장의 새로운 움직임이다.

2. 일본 물류기업의 경험

중국에 진출한 외국물류기업 중 선사계 물류기업은 일찍부터 모선이 기항하는 대형항만을 중심으로 혼재업무 등을 수행해왔으며, 최근 해상서비스는 물론 내륙에서의 부가가치 물류서비스를 제공하여 집화를 강화하는 전략을 추진하고 있다. 세계적인 포워드들은 주로 고객기업의 중국진출에 따라 서비스망을 중국에까지 확대해왔고, 특송업체들은 중국의 국제택배시장을 석권하다시피하고 있다.

이 가운데 특히 우리나라와 사정이 비슷한 일본기업의 사례를 서술코자 한다.

1) 일본통운(日本通運)

일본최대의 물류기업인 일본통운은 화주기업의 중국진출을 지원하기위해 세계 각국에 네트워크를 구축해가고 있다. 중국의 경우, 1981년에 처음으로 북경에 주재사무소를 개설하면서, 上海, 大連, 珠海, 深圳, 厦門, 廣州 등에 잇달아 현지법인을 설립하였다. 현재, 일본통운은 39개 거점에 네트워크를 형성해놓고 이들 거점을 중심으로 해운포워딩, 항공포워딩, 중일간 복합운송, 창고, 보세보관, 통관대행, 포장, 집배송, 해외이사 등의 종합물류서비스를 제공하고 있다.

또한 일본통운은 화주기업을 상대로 생산설비의 수송으로부터 생산개시 후의 부품조달물류, 그리고 생산라인에서 출하된 제품의 판매시장으로의 배송에 이르는 전 과정에 대한 물류서비스를 제공하고 있다.

이러한 물류서비스의 제공을 가능케 하는 것은 일본통운이 보유한 세계33개국, 139

개 거점의 물류네트워크 및 각 거점을 연결하는 정보시스템이라 할 수 있다. 화주기업은 일본에서 중국 생산현지의 재고상황을 파악하여 시장동향에 맞춘 출하지시가 가능하다. ‘가시적인 물류서비스’의 제공은 화주기업의 글로벌 로지스틱스를 실현하는데 있어 중요한 요소인 것이다.

또한 화주기업에서 더욱 중요시되고 있는 중국 내수시장의 판매기능도 지원되고 있다. 연해지역의 거점구축은 물론, 중부지역, 서부지역에도 배송센터를 확대해가고 있으며, 물류기업으로서 필수불가결한 네트워크 구축을 강화해나가고 있다.¹⁸⁾

2) 산큐(山九)

산큐에 의한 중국물류사업 전개역사는 길고, 그 역사의 대부분에 있어서 화주기업의 니즈에 따른 생산거점으로서의 중국에의 원료수입과 제품수출 등 국제화물수송에 중점을 두고 활동해왔다. 특히 1975년 新日本製鐵사의 ‘중국 武漢제철소 납입프로젝트’나 1978년부터 1982년까지의 ‘上海宝山제철소 납입프로젝트’에서 그 관련설비, 기계의 포장에서 선적까지의 업무를 수주, 클레임없이 완수하여 중국정부로부터 높은 평가를 받았다.

그러한 성공을 계기로 중국교통부와 산큐와의 교류가 시작되어 1980년부터 매년 항만물류분야에서 중국연수생을 받아들이고 있다. 또한 1986년에는 중일경제회의 요청으로 천진에 처음으로 중일합작에 의한 물류회사를 설립, 이것을 시작으로 중국에서의 물류사업을 본격화하여 현재 중국연해부 각지에 10사의 합작기업을 설립하여 운영하고 있다.

이 가운데 ‘上海經貿山九諸運’은 2002년 중국민항총국으로부터 항공수송판매대리업 허가를 취득하고 이미 허가를 받은 ‘國際貨運代理業’과 함께 이른바 ‘항공화물1급대리면허’를 보유함으로써 상해를 중심으로 중국에서의 항공화물 취급업무를 자체적으로 전개할 수 있게 되었다. 지금까지 해상화물을 중심으로 중국 각지의 공장설비 등 수송업무를 수행해왔으나, 앞으로는 일본기업의 진출이 급증하는 상해와 그 배후지역에서 항공화물에 대한 서비스도 가능해진 것이다.

이에 그치지 않고, 산큐는 향후의 중국에 있어서 국내물류를 중심으로 한 SCM과

18) 日通總合研究所 著, 박찬익 역, 「중국물류의 기초지식」, 도서출판 범한, 2005.

관련한 비즈니스가 확대될 것으로 보고 지금까지 축적해온 국제화물수송의 노하우에 국내물류네트워크의 통합을 도모하고 있다. 특히 산큐의 중국내 물류사업은 각 거점에서 독립된 법인격을 가진 합작기업이 수행하고 있어, 자본구성이나 경영방침이 통일되어있지 않은 상황이므로 그 재편성을 통해 하나의 사업체로 통합하여 전체 최적화를 추진할 방침을 가지고 있다.¹⁹⁾

3) 상사의 중국물류시장 진출

일본의 대형 종합상사는 대부분 중국에 이미 진출한 상태이며, 사업내용을 보면 물류사업에 대한 진출이 두드러진다. 특히 北京, 上海, 廣州 등 화물량이 많은 도시를 거점으로, 창고, 국제포워딩, 국내배송 등의 업무를 전개하고 있다. 일례로써 미쓰비시상사(三菱商事)가 대주주로 설립한 ‘北京環捷物流有限公司’는 창고업무, 국제포워딩을 중심으로 일본의 전자메이커 물류를 대행하고 있다.

전사적으로 중국에 대한 물류전략을 수립하고 전국의 주요 거점에 물류센터를 구축하고 있는 상사도 나타나고 있다. 어떤 상사는 화주기업의 중국 내수시장 판매를 지원하기 위해 중국 전역에 40개의 물류센터를 구축할 예정이다. 중국 전역에 네트워크를 가지기 어려운 일본의 물류기업보다 오히려 상사가 앞서나가고 있는 사례라 할 수 있다.

상사가 물류분야에 진입하기 위한 방법으로는 현지 물류기업과의 합작이 주로 이용된다. 예를 들면, 이토추상사(伊藤忠商事)는 ‘廣州市輸送公司’와 공동으로 ‘廣州忠達物流有限公司’를 설립하여 중국 국내물류를 중심으로 하는 서비스를 전개해 나가고 있다. 또, 스미토모(住友)상사는 중국 無錫시의 물류기업인 無錫高新物流中心과 합작하여 ‘無錫住商高新物流’라는 물류업체를 설립, 중국에 진출한 일본계 기업에 대하여 중국내 및 일본 등 해외로부터의 부품조달과 중국에서 생산된 제품의 수배송, 보관, 유통가공, 해외수출까지의 종합물류서비스를 제공할 예정이다.

즉, 상사는 물류기업과의 제휴 또는 합작을 통해 물류에 대한 노하우 학습이 가능해지며, 화주기업의 수출입화물 대행, 판매대행, 상품조달대행과 같은 종래의 비즈니스모델에 새로운 비즈니스모델을 추가하고 있는 것이다.²⁰⁾

19) JFFFA·日本國土交通省, 「中國物流をめぐる日中ワークショップ報告書」, 2005. 3.

3. 일본물류기업 중국진출의 시사점과 한계

일본기업의 중국진출은 그 목적이나 방법 면에서 우리와 크게 다르지 않다. 그들 역시 낮은 생산비를 찾아 중국에 투자하기 시작했고, 현지시장의 가능성을 보고 투자를 확대해왔다. 다만 진출의 시기가 우리보다 조금 선행되었을 따름이다.

중국에 진출한 일본의 제조업자는 일본 물류기업의 주요 고객이다. 일본의 물류기업은 주로 그들의 고객에 대한 서비스를 위해 중국에 진출해왔다. 그들의 고객이 더 많이, 더 깊이 중국에 진출함에 따라 일본물류기업의 중국진출속도도 가속되었고, 1996년 80개 수준이던 일본물류업자의 중국현지법인수는 2002년 147개로 2배 가까이 증가하였다.²⁰⁾

전술한 바와 같이 중국시장에서 활발한 움직임을 보이는 일본의 물류업자는 일본통운, 산큐(山九) 외에 히타치(日立)물류 등 대기업의 물류자회사, 닛신(日新), 긴테츠(近鐵)익스프레스 등 포워드, NYK 등 대형선사계의 자회사와 주요 종합상사 등이다. 그 외에 야마토(ヤマト)운수, 사가와(佐川)급편 등 일본 택배시장의 강자들도 최근 들어 중국시장에의 관심을 드러내고 있다.

이와 같이 성공적으로 중국시장에 진출한 일본의 물류기업들은 다음과 같은 공통점을 가지고 있다.

첫째, 대부분 일본의 국내시장에서 성공적인 물류기업이고, 중국이외의 해외 물류망을 가지고 있다. 따라서 물류전문가가 양성된 집단이고 아울러 해외에서의 경험과 운영 노하우를 축적하고 있으며, 첨단 정보시스템으로 무장되어 있다.

둘째, 고객과의 관계를 중시하는 일본의 물류기업들은 대개 고객을 따라 중국에 진출하여 안정적인 초기 수요를 가지고 운영을 시작한다.

셋째, 중국진출 초기에는 현지의 유력 파트너와의 협작을 통해 현지정부와 양호한 관계를 구축한다.

넷째, 상해, 심천, 청도, 북경 등 대형 항만이나 그 인접지에서 운영을 개시하며, 고객의 활동범위 확대에 따라 내륙지역으로의 진출을 모색하고 있다. 또한 중국의 물류시장 개방에 따라 지역별로 분리 설립된 현지법인을 통합하여 중국전체를 네트워크화

20) 백종실의 전개논문과 日通總合研究所의 전개서 등 참조

21) 일본정책투자은행, 전개서, p.27.

려는 움직임도 감지된다.

그러나 일본에 진출한 대다수의 물류기업이 성공적으로 운영되는 것은 아니다. 중국 진출 일본 제조기업의 증가율에 물류기업의 증가율은 2000년 이후 상대적인 정체현상을 보이고 있는 것이다. 현지기업의 물류서비스에 불만을 가진 제조기업의 일본계 물류업자에 대한 서비스 수요가 증가하는 추세에 있는 점을 감안하면 이는 일본 물류업자의 중국내 실패가 많음을 의미한다고 볼 수 있다. 중국진출 일본물류업자의 어려움은 다음과 같은 것이다.

<표 4-6> 일본계 물류기업의 중국시장에 대한 평가

중국물류에 대한 평가
<ul style="list-style-type: none"> · 중국현지물류기업의 트럭수송은 과적이 많아 도로의 파손이 빠르고 사고위험이 크다. · 중국에서는 지방의 경계를 통과할 때마다 보세수속이나 교섭이 필요하다. · 세관의 법운용은 창구담당자에 따라 달라지는 등 ‘인치’의 영향이 크다. · 중국현지물류기업에는 인재와 국제적 네트워크가 크게 부족하다.
시장 환경
<ul style="list-style-type: none"> · 진입장벽이 낮아 누구나 간단히 시장 진입할 수 있어 경쟁이 격화되고 있다. · 중국현지물류기업의 점차 힘을 키워오고 있어 경쟁자로 등장하고 있다. · 경쟁의 격화로 매년 수송단가가 5%씩 하락하고 있다. · 중국물류시장에서의 이익률이 낮으나 중국서비스를 포기하면 일본에도 악영향이 있다. · 일본계 물류 기업간 경쟁이 특히 상사계의 현지법인과 발생하고 있다.

자료 : 日本政策投資銀行, 「調査第70号」.

즉, 일본기업이 꼽은 중국시장에서의 문제점은 인프라 등 하드웨어의 면보다도 인치주의나 제도운용 등 소프트웨어의 면이 더 컸다. 그리고 현지시장의 경쟁격화로 인한 수익률의 하락은 일본기업에 있어서 중국시장 운영확대의 큰 걸림돌인 점을 알 수 있다. 그리고 그들이 꼽은 중국시장에서의 가장 어려운 점은 무엇보다 ‘현지파트너의 선정’에 관한 문제였고, 따라서 현지정보의 수집, 분석능력과 중국사정에 정통한 인재를 확보하는 것이 성패를 좌우하는 열쇠라는 것을 알 수 있다.

제 3 절 국내 물류업자에의 제언

1. 국내 물류업자의 중국진출 현황

중국의 물류시장이 급성장하고 개방정책이 확대됨에 따라 중국은 세계 물류기업들의 각축장이 되고 있다. 이들 물류기업들은 공항과 항만은 물론 내륙철도기지에도 거점을 구축하고, 철도와 트럭 그리고 내륙수로를 망라한 물류네트워크 구성에 심혈을 기울이고 있다. 한국기업들도 1992년 중국과 외교관계가 수립된 이후 물류업에 對중 투자를 하여왔는데, 특히 1990년대부터 중국에 진출해 온 한국 물류기업들의 중국 내륙물류망은 매우 취약한 실정이다.

중국에서 가장 활발한 물류사업을 하고 있는 한진해운(주)은 지난 1994년에 진출한 이래 기항 항만인근에 ODCY를 확보하고, 천진과 상해, 대련, 청도 등 주요 도시에 사무소를 운영 중이지만, 외국기업에 대한 중국의 관행적 차별 등으로 아직까지 독자적인 내륙운송망을 확보하고 있지 못하다. 여타 국적선사들의 서비스도 대부분 중국항만까지로 한정되어 있다.

한편 한국 항공사들의 물류서비스도 취항하는 공항까지로 한정되고 있다. 대한항공의 경우, 북경, 청도, 상해, 선양, 천진, 샤먼 등으로 국한되며, 아시아나항공은 북경, 상해, 선전, 광저우, 장춘, 연태, 하얼빈에 한하여 항공운송을 하고 있는 것이 고작이다²²⁾.

2003년 8월 중국 교통부가 발표한 NVOCC 등록업체의 수는 총 1,059개사이며, 이 중 중국계 NVOCC는 963개, 일본 44개사, 미국 29개사, 영국 8개사, 싱가포르와 대만이 각각 3개사, 덴마크 2개사, 네덜란드 2개사로 나타났다. 국내 포워딩 업체 중에는 순양해운이 유일하게 중국 NVOCC업체로 등록되어 있다.

한국계 포워더들은 지사형태인 판사채를 설립해 진출하거나 합작법인 형식으로 중국에 진출하였다. 국내 포워더들이 진출한 지역은 상해, 청도, 대련, 천진, 위해, 북경, 광저우, 선양 등 21개 지역이고, 상해에 가장 많은 지사를 설치하였으며, 국내 포워더는 상해 이북지역에 주로 진출하고 있다. 한국계 포워더들은 자본금 규모가 5억 원 미만이 85.8%로서 대부분 영세하여 외국계 포워더에 비하여 다양하고 전문화된 서비스를 제공

22) 박용안, “우리나라 물류기업, 중국 내륙망 구축 필요”, 「해양수산동향」, 제 1081호, 한국 해양수산개발원, 2002. 12. pp. 4-5.

하는 데 한계가 있으며, 해외에 진출하여 전세계적인 네트워크를 구축하기 어렵다. 이들은 한국계 제조기업들의 물류업무를 관리하고 있으나, 독자적인 물류시설과 운송수단을 확보하고 있지 못해 통관과 중국 내륙 운송은 대부분 중국기업에 의존하고 있다.

현대택배 상하이 법인은 2003년 7월 1급 포워더면허를 취득하여 포워딩 및 3PL 사업을 개시하였다. 현대택배는 2003년 9월 중국 상하이에 설립한 '현대아류'의 사업성과가 당초 계획보다 상당히 양호한 것으로 알려지고 있다. 현대택배는 상해 등 해외 물류 사업을 차세대 성장엔진으로 삼아 글로벌종합물류기업으로 발돋움한다는 계획을 추진 중이며, 초기단계에는 중국에 진출한 한국 기업들을 대상으로 사업을 시작하지만, 중국을 발판으로 해외인프라 구축을 지속적으로 확대할 예정이다.

대한통운도 2000년 중국 시장 개척을 위해 산둥성 위해에 사무소를 열고 차이나 쉬핑 물량을 처리 중이며, 향후 북한과의 무역교류가 활발할 것으로 예상되는 단둥과 대련 지역에 사무소를 개설, 터미널과 컨테이너 등을 운항할 예정이다.

그러나 우리나라 물류기업은 글로벌 네트워크 구축, 사업규모, 부가가치 물류활동 등 여러 가지 면에서 아직 글로벌 물류기업들에 비해 턱없이 미흡한 것이 사실이다. UPS, DHL, FedEx, APL Logistics, Maersk Logistics, Kuhene & Nagel 등 유럽 및 북미 국제물류기업들이 이미 오래 전부터 중국 시장에 진출하였고, 일본 물류기업들도 진출을 확대하고 있는 데 비하여 국내 물류기업의 해외진출은 이제 출발선에 서 있다.²³⁾

2. 무역패턴과 물류구조의 겹

2005년은 한·중 수교를 맺은 지 13년이 되는 해로, 지난 13년 동안 양국 정부와 국민들의 노력으로 양국 관계는 급속히 발전했고 눈부신 성과를 이루었다. 수교 초기인 1992년 양국의 교역규모는 겨우 50억 달러였으나, 무역과 투자규모는 해마다 역대 최고 기록을 갱신하면서 2004년에 對중 교역액은 800억대를 달성하였다.

한·중간의 교역과 투자가 늘어난 데에는 다음의 상황들이 작용하였다고 볼 수 있다. 첫째로는 시기적으로 중국과의 수교와 한국기업이 해외투자를 본격화하기 시작한

23) 백중실, 전개서, p. 3.

시점이 일치하였고, 둘째, 1980년대 말부터 국내 제조업 임금이 빠르게 상승함에 따라, 특히 노동집약산업의 해외이전이 요구되는 상황이었으며, 셋째, 중국이 새로운 글로벌 제조업 기지로서 빠르게 부상하였기 때문이다. 특히 한국의 산업구조고도화 과정에서 한계상황으로 내몰렸던 노동집약산업에 종사하던 많은 중소기업은 중국으로의 생산설비 이전을 통해 일시적으로나마 경쟁력을 회복하고 활로를 찾고자 했던 것이다. 마지막으로 최근에는 중국의 개방정책이 확대됨에 따라 크게 활성화된 중국의 내수시장을 겨냥한 시장개척을 위한 것이다. 이러한 배경들 각각이 궁극적으로는 한·중 무역구조를 구분짓는 기준이 되었으며, 각 시기별 교역되었던 상품들의 종류와 특성에 관한 통계는 이를 뒷받침해 주었다.

상기 시기별 특징과 함께 교역된 상품의 특성에 근거하여 한·중 양국의 무역구조는 다음의 3가지 형태, 즉 단순 수출입형, 가공 수입형, 그리고 국제 생산 거점형 및 현지 소비 지향형으로 분석되었다.

한·중간 물류네트워크는 양국의 교역기간이 길지 않은 만큼 출발이 거의 동시에 이루어졌다고 볼 수 있다. 하지만 물류네트워크의 발달 속도는 교역의 급속한 성장을 따라잡기에는 역부족인 것으로 나타났다.

양국의 교역 초기, 단순 수출입 패턴 하에서는 한국에 인접한 환발해권, 동부연안 등에 교역과 투자가 집중되었을 때에는 화주로부터 멀티 서비스가 요구되지 않았다. 하지만 물류인프라의 확충이 경제발전에 가장 주요한 현안이라는 것을 인식한 중국정부의 서부 대개발 프로젝트 등의 개발 정책과 한국 기업의 對중국 투자가 원가절감형에서 중국의 내수시장을 겨냥한 시장개척형 투자로의 전환은 기존의 단편적인 항공이나 해상 수송만으로는 화주의 부가가치를 창출하기에 역부족인 것으로 드러났다.

단순 수출입 단계가 가공 수입 단계로 그리고 국제 생산 거점형으로 진화하면서 해상 수송에서는 선대의 확장, 항로의 신설 및 증편이 이루어지고, 기항지 및 기항빈도수도 점점 늘려 나갔으며, 항공수송에서도 초기 부정기 여객에서 부정기 화물기로의 확대 및 정기선 서비스를 제공 등이 이루어지고 있으나, 이 두 수송수단을 복합적으로 연결시켜 줄 물류업의 발전은 여전히 초기 단계를 벗어나지 못하고 있다.

우선, 지역적으로도 상해, 청도, 북경 이외의 지역에서는 재투자를 비롯하여 신규투자가 거의 이루어지지 않고 있으며, 기존의 진출업체들도 멀티 서비스를 제공하는 3PL 보다는 국적선사들의 업무 현지 대리점 수준에 머물고 있다. 문제는 이들이 한국계 체

조업들의 물류업무는 관리하고 있으나, 독자적인 물류시설과 운송수단을 확보하고 있지 못해 통관과 중국내륙운송을 중국의 또 다른 물류업체에 의존하고 있다는 것이다. 이러한 현실을 감안할 때 우리나라 물류기업들의 중국 내륙물류망 확보는 시급한 과제이다. 국내외 화주들이 갈수록 종합적인 서비스를 요구하고 있는 데다 중국 내 원·부자재 조달과 판매 활동이 확장되면서 물류시장이 급성장하고 있기 때문이다.

일부 국적선사는 중국 등에 현지법인과 내륙 컨테이너기지 등을 설립하거나 전용터미널을 확보하여 운영하려 하지만, 아직까지 해상서비스 분야에 치중하고 있으며, 물류센터나 내륙수송 등에 대한 해외진출은 초보단계에 머물러 있다.

현재 중국은 외국기업의 중국진출에 따른 수출입 무역규모 증가세, 고정자산 투자 증가폭 확대 등을 보이면서 물류부분에서 지속적이고 안정적인 발전 추세를 유지하고 있으며, 소비수준 향상과 내수 활발에 따라 3PL 시장도 계속 확대될 것으로 전망된다. 이에 따라 3PL 시장에서의 경쟁은 가속될 것이며 다음과 같은 특색을 가질 것으로 예상된다. 첫째, 중국의 WTO 가입으로 물류시장 개방에 따른 물류업체간 치열한 각축전이 될 것으로 판단된다. 둘째, 중국 화주는 물류비용에 대한 개념을 인식하면서 양질의 물류서비스 요구가 증대될 것이다. 셋째, 시장 경쟁으로 물류업체간 분업이 빨라져 제품별 특성(자동차 물류, 의약 물류, 곡물 물류, 가전 물류 등)에 따라 더욱 세분화될 것으로 기대된다. 넷째, 화물추적과 같은 IT 시스템의 요구가 더욱 증가될 것으로 판단된다.

전반적으로 물류관리 효율화를 높이기 위한 물류서비스의 아웃소싱 확대는 불가피한 상황이므로 우리나라 물류업체의 중국 진출 확대 방안은 더욱 절실하게 필요하다고 판단된다. 특히 우리나라 기업의 중국 내수시장 진출이 확대되면서 우리나라 기업을 위한 물류서비스 요구는 지금보다 더욱 증가할 것으로 전망된다. 하지만 물류기업이 중국에서 이익을 창출하는 시장으로서는 아직도 어려움이 많은 것으로 분석되고 있다. 그 이유로는 중국계 많은 제조업체들은 3PL 기업의 물류서비스를 이용하는 중요성을 인식하지 못하고 있는 실정이다. 또한 대부분 기업들이 수송과 같은 단순 부문에서 아웃소싱을 하고 토달 솔루션과 같은 고부가 가치 서비스에 대한 수요가 부족한 점을 지적하고 있다. 따라서 현재 우리나라에는 대형 종합물류업체가 없는 상황에서 중국진출은 세밀한 분석이 요구된다.

진출 전략으로서, 현재의 영세한 우리 물류업체 상황을 고려할 때, 우리가 갖고 있

는 IT 분야의 전문성을 확보하면서 진출분야(창고 관리, 운송관리 등)에 대한 철저한 조사를 바탕으로 중국내 기업과의 제휴형태가 바람직하다고 본다.²⁴⁾

3. 국내 물류업자를 위한 제언

중국은 WTO 가입을 계기로 이른바 글로벌 스탠더드(global standard)라는 세계적인 규범에 따라야 하는 변화를 맞이하면서 물류시장의 개방을 점진적으로 추진하고 있다. 중국은 창고와 도로운송부문에 대해서는 2005년에 완전 자유화할 예정이며, 철도운송부문에 대해서도 2006년에 완전 개방할 계획이다.

이에 따라 중국의 물류시장도 제반 규제가 완화되면서 외국 물류업체의 진출이 가속화 될 전망이며, 물류업체 간의 서비스경쟁도 더욱 치열해질 것으로 예상된다. 특히 최근 중국의 물류수요가 급증하면서 유럽, 일본, 미국, 홍콩 등의 물류업체들은 각자의 차별화된 물류서비스 체제를 구축하는 등 시장대응에 부심하고 있다.²⁵⁾

따라서, 우리나라 물류업체들이 중국의 물류시장을 효율적으로 공략하기 위해서는 다음과 같은 전략적 접근의 필요하다.

첫째, 중국 진출의 목적을 명확히 해야 할 것이다. 단순한 저임금에 기초한 사업부의 이전이 아닌 중국에 진출해 있는 한국 제조업체의 물류활동을 적극적으로 보완할 수 있는 서비스 제공을 기본 목표로 해야 할 것이다. 아울러 사업의 성패가 단기간에 완성되는 것이 아니라는 점을 명심하고 비전을 향한 일관성 있는 추진이 중요할 것이다.

둘째, 중국 물류시장에 대한 충분한 사전조사를 통한 경쟁우위 발굴과 진출지역과 물류수요에 대한 정보획득이 필수적이다. 이는 중국시장 진출을 고려하고 있는 모든 한국 기업들에게도 해당되는 사항으로, 그 동안 발생한 중국시장 진출에 실패한 한국기업 사례의 대부분이 중국 현지시장에 대한 조사미비 및 준비소홀에서 발생하고 있다는 점은 매우 충격적일 수 있다. 상대적으로 중국 물류시장 진출 성공사례가 높은 일본의 경우 충분한 사전준비와 검토 작업을 토대로 중국시장에 진출하고 있다는 점은 우리 기

24) 고현정 외, “중국, 세계 물류를 움직인다”, 「월간 해양수산」 통권 제249호, 2005. 6. p. 51.

25) 박태원, “중국의 물류산업정책과 물류인프라 현황”, 「해양수산동향」 제 1098호 2003. 3. p. 5.

업들에게 시사하다 바가 크다고 할 수 있다.

셋째, 중국에서 물류사업에 진출하기 위해서는 현지 파트너와의 제휴가 필수적이다. 특히 내륙 물류시장 공략을 염두에 두고 있는 상황이라면 현지 파트너의 선정은 사업의 성패를 좌우한다고 볼 수 있다. 기본적으로 중국은 ‘관시(關係)’가 중요하고 언어 등 제반조건이 상이한 지역이므로 현지 파트너와의 파트너쉽 구축 없이는 사업영위가 어렵다고 볼 수 있다. 특히 중국 물류기업은 대부분 물류경로상 종적결합체로 구성된 집단인 경우가 많다. 따라서 중국 현지인의 명의를 빌려 합작회가 형태로 사업을 운영하는 것은 근시안적인 사고에 그칠 가능성이 높으며 이들 기업과 적극적인 합작의 형태로 물류사업에 진출하는 것이 적절한 것이다.²⁶⁾

넷째, 국내 물류기업의 중국 물류시장 진출을 확대하기 위해서는 포워드, 수송업체, 창고업체 등의 대형화를 추진할 필요성이 제기되며, 동종 또는 이종 물류업체간 통합을 추진하여 해외물류시장에 진출할 수 있는 역량을 확보하도록 해야 한다. 특히 외국 물류기업에 대한 규제완화가 단계적으로 추진되면 중국 물류시장의 지각변동이 예상되는 만큼, 국내 물류기업의 대형화는 중국 물류기업이나 외국 물류기업을 인수하기 위해서도 추진해야 한다.

국내 물류기업의 대형화를 추진하기 위해서는 경쟁을 제한할 인수합병은 엄격하게 제한하되 중소 물류 기업간 또는 대기업과 중소기업간 인수합병을 유도하여야 한다. 물론 물류 기업간 인수합병을 촉진하기 위해서는 양수도 과정에서 발생하는 양도소득세 등 세제혜택을 부여하는 방안이나 대형화된 물류기업에게 시설과 장비 투자시 지원을 확대한 방안을 적극 검토해야 한다. 이를 위해 우선 정부에서는 중국 물류시장의 환경, 법·제도 및 상관행, 중국 내 물류시설 및 물류망에 대한 정보 등 기초 자료를 우리나라 기업에게 제공하는 한편 외국기업에 대한 관행적인 차별과 제한을 개선하는 데 노력을 기울여야 할 것이다. 이와 함께 우리나라 물류기업들 간에도 다양한 전략적 제휴를 적극 추진해야 할 것이다. 이는 중국정부가 국내물류시장을 개방하면서 납입자본금 하한선 등을 제한하는 등 대기업의 투자를 유도하고 있기 때문이다. 아울러 중소기업과 대기업 간 기능 분담, 중소기업 간 합자 등 다양한 전략개발이 필요하다.²⁷⁾

다섯째, 우리나라의 장점인 IT 기술을 활용한 첨단물류시스템을 활용하여 중국 현

26) 서수완, 김승철, “중국 물류시장 진출을 위한 발전적 제언”, 「동북아물류유통연구논총」 제 10권, 2004. 3. pp.143-144

27) 박용안, 전개서, pp. 4-5.

지기업들과 전략적 제휴를 시도하는 방안을 활용한다. 현재 중국 정부도 정보화를 촉진시키기 위한 정책을 적극 추진하고 있고, 중국 기업들도 다양한 형태로 정보시스템에 대한 투자를 확대하고 있으나 중국의 화주 및 3PL은 물류서비스의 향상을 위해서는 IT 시스템의 도입이 필수적이라는 사실을 충분히 인식하고 있으나 막대한 투자비가 소요되고 전문인력이 필요하다는 점에서 어려움을 겪고 있는 것도 사실이다.

현재 EDI, 수송관리, 창고관리 등 분야의 정보시스템 도입은 60% 이상이나 바코딩, GPS(Global Positioning System), ERP(Enterprise Resource Planning), DSS(Decision Support System) 등의 정보화는 20~40% 수준에 불과할 만큼 eLogistics는 발전하지 못했다. IDC(International Data Corporation)에 의하면 중국 중소기업이 eLogistics에 투자하는 비용은 연간 5,000달러에 불과하여 다국적 기업의 150만 달러와 비교할 때 정보화 수준은 상당히 낮다고 지적하였다. 중국 화주가 외국 3PL 제공업체로부터 기대하는 분야가 곧 IT 기술 분야이다.

현재 국내 물류기업 중에서도 정보시스템 도입이 미진한 기업도 많이 있으나 3PL을 지향하는 물류기업들은 최신화 된 정보기술이나 소프트웨어를 구비한 업체가 다수 활동하고 있다. 또한 국내 제조업체나 유통업체의 상당수가 정보기술을 도입하고 있는 경우가 많고 이러한 고객들을 대상으로 물류서비스를 제공하는 물류기업들의 정보시스템은 상당한 수준에 올라 있다. 아울러 정부 차원에서도 차세대 동력사업으로 다양한 분야에서 정보화 사업을 적극 추진 중이므로 물류분야의 정보화는 한층 고도화될 것으로 예상된다.

따라서 중국 물류시장에 진출하려는 국내 물류기업은 전문인력, 소프트웨어, 정보시스템 업체와 제휴 등을 통하여 IT 기반의 물류서비스를 제공할 수 있는 능력을 갖춰야 한다. 위성통신, 무성통신기술, 웹/인터넷 기초의 EDI(Electronic Data Interchange), ERP(Enterprise Resource Planning), APS(Advanced Planning and Scheduling) 등과 같은 진보되고 광범위한 IT 기술을 활용함으로써 다른 물류기업과 서비스 차별화를 추진하고, 장기적인 관리비용을 감소시킬 수 있어야 한다. 현재 중국 기업들의 정보화 수준이 낮은 분야의 노하우와 기술력을 바탕으로 중국 화주 또는 물류기업에게 서비스를 제공할 수 있는 역량을 갖춰야 한다. 아울러 통관서류의 온라인 시스템이나 ePayment, 공급자 위험관리 등에 대한 서비스를 제공할 수 있어야 한다.

마지막으로 중국의 개방정책 및 법제도의 충분한 이해가 필요하다. 중국 정부는 물

류산업 발전을 위하여 2005~2006년까지 외국인 투자기업에 대한 규제완화를 추진한다고 발표한 바 있다. 외국 3PL 제공자가 중국 물류시장에서 가장 어려움을 겪고 있는 부문이 곧 중국의 시장진입과 관련한 정책이다. 현재 중국은 복합운송과 관련한 일관수송서비스를 제공할 수 있는 단일면허를 외국 기업에게는 부여하지 않으며, 국내 트럭운송업과 같은 분야의 시장진입을 제한하거나 특정분야 진입을 위해서는 중국 기업과 합작투자를 요구하고 있다는 점 등을 충분히 고려해야 한다.

트럭 수송시 지방별로 다른 면허를 취득해야 하거나, 다른 지방의 트럭을 환적해야 하는가 등 각 성이나 시별로 정책이나 제도가 상이한 점을 사전에 면밀히 파악하여야 한다. 또한 중국의 복잡한 세제는 지역별로 상이하며, 물류업체의 세율은 제조업체의 세율보다 높다는 점, 외국인 물류기업의 소재지가 특정 산업단지 내에 있을 경우에만 인센티브를 받을 수 있다는 점 등을 고려해야 한다. 수송 및 창고서비스를 제공하는 외국 물류기업으로서 트럭 등 차량을 보유할 경우 제조업으로 등록하는 것이 세제 혜택을 누릴 수 있다는 점도 고려해야 한다.²⁸⁾

28) 백종실, 전개서. pp.136-141.

제 5 장 결 론

제 1 절 요약 및 결론

중국은 21세기 세계 생산 공장으로서 다국적 제조·유통업체 뿐만 아니라 다수의 물류기업들도 진출을 가속화하고 있다. 현재 중국 물류시장은 아직 충분히 성숙되지 않았으나 무궁한 시장잠재력과 함께 매년 두 자리 이상의 성장률을 기록하고 있으며, 중국 정부는 물류산업을 경제 발전 핵심 산업의 하나로 인식하고 인프라 확충 및 시스템 구축에 막대한 예산을 투입하고 외국인 투자기업을 위해 규제완화를 적극 추진하고 있다.

전반적으로 물류관리 효율화를 높이기 위한 물류서비스와 아웃소싱 확대는 불가피한 상황이므로 우리나라 물류업체의 중국진출 확대 방안 필요하다고 판단된다. 특히 우리나라 기업의 중국 내수시장 진출이 확대되면서 우리나라 기업을 위한 물류서비스 요구도 증가할 것으로 전망된다. 하지만 물류업이 중국에서 이익을 창출하는 시장으로서는 아직도 어려운 점이 많은 것으로 분석되고 있다.

이러한 배경 하에서 본 논문은 한·중 수교를 전후하여 현재까지의 한·중 물류네트워크와 물류관리방식을 규명하기 위해 한·중 무역구조를 분석하였고, 앞으로의 물류기업이 직면하게 될 환경과 물류기업들의 대응방안에 대해 모색하고자 하였다.

먼저, 한·중간 무역구조의 분석 결과는 교역패턴이 단순 수출입 형태에서, 가공 수입형로 그리고 국제 생산 거점형 및 현지 소비 지향형으로 진화되는 양상을 포착했다. 이는 한·중 수교 이후부터 2005년 10월말까지의 가공단계별 그리고 제품군별 수출입 추이 통계를 바탕으로 도출하였다.

그리고 상기 무역구조의 패턴별 물류구조를 분석하기 위해, 해운 네트워크, 항공 네트워크 그리고 물류업의 중국 현지 투자를 정리하였는데, 해운 네트워크는 매년 선사별 항로를 점검하였고, 항공네트워크의 건설교통부 통계연감의 자료를 바탕으로 도출하였으며, 물류업의 현지 투자는 수출입은행의 해외직접투자 통계를 활용하였다.

이상의 연구에서 파악된 한·중간 무역구조와 물류구조는 양국의 교역기간이 길지 않은 만큼 출발이 거의 동시에 이루어졌다고 볼 수 있다. 하지만 물류네트워크의 발달 속도는 교역의 급속한 성장을 따라잡기에는 역부족인 것으로 나타났다. 즉, 무역구조와 물류구조 간의 간극이 발생하고 있으며, 이러한 요인으로는 특화되지 못한 한국 물류기

업들의 상황뿐만 아니라 중국 현지 내에서의 법/제도적 장애와 인프라 부재 등과 더불어 설명하였다.

현재 중국과의 교역패턴은 국제 생산 거점형 및 현지 소비 지향형으로 진화 중이며 이런 교역 여건 하에서는 단연 멀티 물류서비스를 제공할 수 있는 3PL의 등장은 필연적이며, 현재 한국 물류기업들 중에서 이러한 서비스를 제공할 수 있는 업체는 손으로 꼽을 수 있을 만큼 저조한 상황이다.

따라서 우리나라 물류업체들도 성장잠재력이 무한한 중국 물류시장에 진출할 수 있는 방안을 모색해야 할 시점이다. 물론 중국의 시장진입과 관련한 정책 등 개방정책의 추이나 법제도의 개선내용 등 중국 물류시장의 변화에 대하여 충분한 검토가 필요하다. 영세하고 전문화가 미흡한 우리나라 물류업체는 업체 간 인수합병이나 전략적 제휴 등을 통하여 종합물류서비스를 제공할 수 있는 대형화·전문화를 추진해야 한다. 대형화·전문화는 우선적으로 국내 물류업체 간 또는 동업종·이업종 업체 간 인수합병이나 전략적 제휴를 추진하여 역량을 갖춰야 한다. 또한 중국 내 물류네트워크 구축과 정부 및 고객과의 '관계' 구축을 위하여 중국 물류업체와 제휴연락도 검토해야 한다.

또한 우리나라 물류기업이 진출할 산업분야는 전자제품, 가전제품, 자동차·자동차 부품, 소비재 분야 등이며, IT 기술을 활용한 첨단물류시스템을 구축하여 글로벌 물류서비스를 제공해야 하며, 현재 중국이 추진하고 있는 개발 정책들에 적극적으로 투자하여 개발지역으로의 진출을 촉진하기 위해서 '공동 물류센터'와 거점항만을 개발하거나 투자하는 방안도 검토할 만하다.

제 2 절 연구의 한계

본 연구에서는 한·중 간 무역구조 및 물류네트워크를 규명함에 있어 교역기간이 비교적 짧음에도 불구하고 기관들마다 통계가 상이하여 자료의 통일성을 기하는 데 다소 어려움이 있었고, 따라서 자료의 한계로 연구의 깊이가 얇고 미흡하였으며, 시간의 한계로 실증분석을 수행할 수 없었는데, 추후 분석 기법을 정교히 하고 자료를 풍부히 수집하여 더욱 보완된 연구를 수행하고자 한다.

【 참고 문헌 】

< 국 내 문 헌 >

- 고현정 외, “중국, 세계 물류를 움직인다”, 「월간 해양수산」 통권 제249호, 2005. 6.
- 김성준, “항로점검”, 「월간 해양한국」, 2001. 1.
- 김철완, “국내기업환경을 고려한 SCM의 전략적 도입방안 연구”, 정보통신 정책 연구원, 1999.
- 백종실, 황진희, “동아시아 물류구조 변화와 국제 물류네트워크의 구축방안”, 「기본연구 2003-01」, 한국해양수산개발원, 2003. 12.
- _____, “국제물류기업의 해외진출을 확대하기 위한 육성정책 필요”, 「월간 해양수산」 통권 237호, 2004. 6.
- _____, “국내물류기업의 중국물류시장 진출방안”, [해양정책연구] 제18권2호, 한국해양수산개발원, 2003. 12.
- 박용안, “우리나라 물류기업, 중국 내륙망 구축 필요”, 「해양수산동향」, 제 1081호, 한국해양수산개발원, 2002. 12.
- 박정동, “21세기 동북아 경제협력에 관한 연구 : 중국에 진출한 한국법인들의 현지화를 통한 경영성과 제고를 중심으로”, 한국개발연구원, 2002.
- 박태원, “중국의 WTO 가입에 따른 물류정책 변화와 물류시장 전망”, 「월간 해양수산」 통권 208호, 한국해양수산개발원, 2002. 10.
- _____, “중국의 물류산업정책과 물류인프라 현황”, 「해양수산동향」 제 1098호 2003. 3.
- 백권호, “중국진출 한국기업의 경영현지화에 관한 연구”, 대외경제정책연구, 2003. 2.
- 서수완, 김승철, “중국 물류시장 진출을 위한 발전적 제언”, 「동북아물류유통연구논총」 제 10권, 2004. 3.
- 양평섭, “가공단계별 한·중간 무역구조 변화 분석”, 한국무역협회 무역연구소, 2005.
- 임종관 외, “한/중 항로 컨테이너물동량과 인천항의 위상”, 「월간 해양수산」 제 193호, 2000. 10.
- _____, “우리기업의 한/중 공급사슬 확대가 해운·항만부문에 미치는 영향과 대응방향”, 「기본연구 2003-08」, 한국해양수산개발원, 2003. 12.

_____, “세계물류환경변화와 대응방안”, 「기본연구 2004-26」, 한국해양수산개발원,
2004. 12.

전국경제인연합회, “한·중 경쟁력 요소비용 실태비교-중국 진출국내기업 사례 비교를
중심으로”, 2002. 5.

조현준, “중국유통산업의 개방과 활용전략”, 대외경제정책연구원, 2002. 2.

지만수, “한국기업의 대중국 권역별 진출과 전략”, 대외경제정책연구원, 2002. 3.

_____, “중국진출 한국기업의 경영실태와 시사점”, 대외경제정책연구원, 2004. 12.

한국무역협회 무역연구소, “중국 진출전략 변화와 사례 분석”, 2004.

_____, “한·중간 항공화물 동향과 시사점”,북경지부 조사자료, 2005. 9.

_____, “대중국투자의 수출입 유발효과”, 2002.

한철환, 우종균, “북중국 항만 발전이 우리나라 환적화물 유치에 미치는 영향”, 「기본
연구 2004-10」 한국해양수산개발원, 2004. 12.

건설교통부 통계연보 각년도

한국무역협회 수출입 통계.

한국수출입은행 해외직접투자 통계.

Shipper's Guide 각년호.

< 국 외 문 헌 >

日通總合研究所 저, 박찬익 역, 「중국물류의 기초지식」, 도서출판 범한, 2005.

日本政策投資銀行, 「調査第70号」

和田敬記、鷺之上大輔、“中國國內物流の現状”、“調査第70号”、日本政策投資銀行、
2004.10.

村田素男、“日本の物流業界における成長分野”、“經營情報サーチ”2004/春、大和總研。

JIFFA·日本國土交通省, 「中國物流をめぐる日中ワークショップ報告書」, 2005. 3.

일본정책투자은행.

중국 국가통계국, 중국통계연감, 각년호.

Bechy P. Y. Loo. et al, "Interplay of international, national and local factors in
shaping container port development : a case study of Hong Kong",

Transportation Research Part

Chopra, Sunil and Meindl, Peter, "Supply Chain Management : Strategy, Planning, and Operation", *Upper Saddle River, New Jersey*, 2001.

Christopher, Martin, *Logistics and Supply Chain Management - Strategies for Reducing Costs and Improving Services*, 1992.

Handfield, Robert B. et. al, *Introduction to Supply Chain Management*, 1999.

Maiver, Guther et. al, "Modelling Preferences and Stability among Transport Alternatives", *Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review*, Volume 38, Issue 5, 2002. 9.

Naugurney, Anna et al, "A Supply Chain Equilibrium Model", *Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review*, Volume 38, Issue 5, 2002. 9.

WTO, *International Trade Statistics*

< 인 터 넷 문 헌 >

www.schedulebank.com

건설교통부(www.moct.go.kr)

산업자원부(www.mocie.go.kr)

재정경제부(www.mofe.go.kr)

한국교통연구원(www.koti.re.kr)

한국무역협회(www.kita.net)

한국수출입은행(www.koreaexim.go.kr)

한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)

한국공항공사(www.airport.co.kr)

코리아슈핑가제트(www.shipschedule.co.kr)

중국국가발전개혁위원회 홈페이지