

중국의 물류정책 추세와 대내외 물류통합*

공재형** · 손성문***

〈 목 차 〉

1. 들어가며
2. 중국의 국내물류 정책 추세
3. 중국의 국제물류 정책 추세
4. 중국의 대내외 물류통합 전략
5. 나오며

1. 들어가며

현재 세계경제의 주요 흐름은 시장경제를 촉진하는 세계화이다. 세계화가 진행 될수록 사람·재화·자본·정보가 국경을 자유롭게 넘나드는 시대가 되어, 국경이 갖는 의미는 상대적으로 작아지고 있다. 이러한 세계화의 흐름을 타고 중국경제는 지난 30년간 개혁·개방을 통해 기적적인 고 성장을 이루고 있다. 중국은 세계의 공장으로서의 제조업 활성화, 중국의 자국개발확장, 외자유치 우대정책 등의 성공으로 2010년도에 이미 국내총생산액(GDP)이 세계 2위를 차지하는 세계 경제의 영향력이 큰 국가로 성장하였다. 중국경제의 상징으로 각광받는 연해지역의 발전은 중국 전체경제를 견인해왔다. 우수하고 저렴한 노동력, 높은 기술력

* 본 연구는 2012년도 경남과학기술대학교의 학술연구비 지원을 받아 수행된 연구임.

** 경남과학기술대학교 국제무역물류연구소 객원연구원(주저자),
(kijihi0@hanmail.net)

*** 경남과학기술대학교 전자상거래무역학과 부교수(교신저자),
(bearson@gntech.ac.kr)

의 엔지니어가 풍부함은 기업들에게 매력적인 존재였다.

하지만 2008년 리먼쇼크 이후 경제침체는 전세계로 확대되어 소비와 수요의 감소에 큰 영향을 미치고 있다. 중국의 전통적인 수출지향적 발전모델로서는 더 이상 높은 수준의 경제성장을 기대할 수 없고, 또한 노동비용의 상승, 원자재가격의 폭등, 노동집약적 산업에 대한 우대정책 폐지 등의 영향으로 투자환경은 더욱 악화되고 있다. 따라서 중국은 현재의 외국자본의 투자유치와 산업경쟁력의 유지가 향후에는 많은 어려움을 겪게 될 것이며, 특히 인도를 비롯한 동남아의 ASEAN 주요국들과의 경쟁도 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

이를 해결할 방안으로 중국정부는 내수확대를 통한 산업구조 전체의 변화를 도모하고 있으나, 아직 산업구조가 전환중인 상태에서 선진국이 위안화 절상까지 요구하는 움직임을 보임으로서 어려운 시대를 맞이하고 있다. 이와 같은 상황에서 중국이 현재의 경쟁우위를 유지하고 산업구조의 전환을 촉진하기 위한 방식으로 고부가가치 제품은 비용이 다소 높은 연해지역에서 생산하고, 부가가치가 낮은 제품은 노동력이 저렴한 중국 내륙지역에서 생산 그리고 연해지역 남부에서 산업의 고도화를 실현하기 위해 쇠퇴산업을 인근 또는 중국 내륙의 후발지역으로 이전하는 한편, 새로운 산업을 맞이하는 “환조전략”¹⁾을 추진하고 있다. 연해지역의 발전모델을 내륙지역으로 확대추진하기 위해서는 연해지역과 내륙지역을 연결하는 전환활동과 관련된 물류연계망의 구축과 그에 따른 교통인프라건설 및 소프트웨어 시스템측면의 정비가 중요한 과제이다. 따라서 중국정부는 연해지역과 내륙지역의 장점을 충분히 발휘 할 수 있는 물류를 실현하기 위해 전국을 연결하는 물류기반시스템의 재편과 효과적인 물류발전정책을 내놓고 있다.

한편 중국은 해외에서 자원과 부품 등을 수입하고, 가공한 제품을 다시 해외로 수출하는 것으로 경제발전을 이룩하였는데 이러한 중국 비즈니스의 기본구조가 자국시장의 발달에 따라 점차 변화하고 있다. 중국 내수시장에서의 상품판매가 급증하고, 큰 발전가능성을 지닌 거대한 규모의 내수시장에 시장수요를 채우기 위한 개발·생산·판매거점으로서 중

1) 새장 속의 새를 대체한다. 부가가치가 낮은 산업을 도태하는 방법의 하나이다.

요성을 더함으로써 전세계 기업이 중국으로의 직접투자에 많은 관심을 갖고 있고, 많은 외국기업이 중국에 진출함에 따라 외국계 제조기업에게 적합한 정도의 수준 높은 물류서비스를 요구하는 목소리가 높아져 중국 전역을 커버 가능한 규모로 고품질의 물류서비스를 제공 할 수 있는 판매유통망 및 물류수송망의 구축이 매우 중요한 과제가 될 것이다.

또한 연해지역과 내륙지역의 경제발전 격차문제를 해소하기 위해 추진하는 중국의 대내전략과 외자유치라는 대외전략상의 고려사항을 근거로 두개의 전략을 복합적으로 달성하기 위해 산업구조의 고도화를 촉진하는 물류인프라 정비와 복합일관운송시스템 구축은 그 중요성이 대단히 높다고 할 수 있다.

이처럼 변화하는 중국의 물류환경에 대해 시기별로 발생하는 이슈를 분석하는 연구는 다수 존재하지만 중국의 물류정책 변화추이를 분석하여 장기적인 관점에서 전략을 제시하는 연구는 부족한 실정이다. 따라서 본 연구에서는 글로벌경제시대에 산업구조가 변화하고 있는 중국의 물류정책 추세에 주목하여 중국의 지속적 경제발전을 위한 향후전략으로서의 대내외물류통합 흐름을 살펴보고, 한국 물류기업의 대응방안에 대해 검토해 보고자 한다.

2. 중국의 국내물류 정책 추세

중화인민공화국 건국 이후 개혁·개방정책을 시작하기 전(1949-1978년)에 중국은 집권도가 높은 계획경제관리체제에 있었으며, 국가전체 경제의 운영은 엄격한 계획관리 하에 있었으며 현대적인 “물류”의 개념은 중국에 도입되지도 않았었다. 따라서 물자의 조달·수송·보관·포장·공·배송 등 “물류”의 각 단계에 대해서는 계획된 방법으로 철저히 관리하여 기업이 자율경영을 할 여지가 없었다.

계획경제체제하에 구축된 물류관리방식은 사회의 요구에 맞지 않았고 경제발전을 방해했다. 정부가 당시 사회물자 공급상황을 파악하고 일정한 범위 내에서 과부족을 조정하며 사회의 공급을 비교적 안정된 상태로 유지해 왔다. 그러나 업무가 종적으로 각각 독립적인 체제를 만들고 있기 때문에 조직이 중복되는 상황을 초래했다. 생산·유통·판매 등 각 프

로세스가 상호연계 되지 않아 재고량이 많은 물자의 회전속도는 느리고 자금소요도 비교적 많았다. 자원할당 및 공급체계의 구축은 행정구역에 따라 행해지고 있었으며, 물류활동의 주요목표는 국가의 지령에 의한 계획할당지표의 확실한 실행이고, 물류의 경제효과는 부차적인 목표로 여겨지고 있었다. 물류활동의 영역은 상품의 창고보관과 수송에 한정되어 있었으며, 물류프로세스는 상호연계가 안되어 경제효과는 낮았다.²⁾

중국정부가 공식적으로 물류라는 용어를 처음 사용한 것은 1992년 상업부(현재 상무부)에 의한 통지 "상품물류(배송)센터 발전건설에 관한 의견"에서 부터이다. 중국에 물류라는 개념이 공식적으로 사용된 지 아직 20년 정도밖에 되지 않는다. 중국의 물류산업은 선진국에 비해 매우 뒤쳐져있어 산업으로서 중국의 물류산업은 아직 초기단계이다. 하지만 물류서비스에 대한 수요는 급속히 높아지고 있다.

1953년부터 중국정부는 경제 5개년 계획에 따라 교통관련 인프라정비를 적극적으로 추진하고 있다. 특히 도로인프라에 대해서 중점적으로 투자를 실시하고 있다. 광대한 국토를 가진 중국의 교통·수송 인프라는 연해지역에 집중되어 있었다. 이후 서부대개발과 동북경제 진흥으로 도로망이나 항공수송망이 급속히 정비되어 도로의 총연장길이는 비약적으로 확대되었지만 그 정비수준은 국토면적과 비교하면 여전히 낮고 지역간의 서비스격차는 크다.

또한 기업이 자체적으로 물류를 처리하는 관행을 가지고 있었기 때문에 중국기업의 국내화물운송은 각 기업의 물류부문이 주체적인 역할을 담당하여 물류전문사업자가 발전하여 있지 않았었다. 물류관련사업을 다루는 기업이 보유한 차량, 창고 등 하드웨어는 고도화가 지연되어 있었고, 적재·취급부실이나 빈번한 교통사고의 발생 등 소프트웨어 측면의 발전도 이루어지지 않았다.

표-1 중국 현대물류 발전촉진 정책 및 방침

2) 중국상무유통그룹 유통·물류 정책실 (2006) "한중일 물류 보고서 (한중일 유통 및 물류에 관한 공동 보고서) 중국편, p 157.

년 도	정책 및 의견
2001	"중국 제10차 5개년 계획"
	"중국 현대물류 발전의 가속화에 관한 의견"
	"운수기업 발전 종합 물류서비스 추진 관련 의견"
	"물류술어"
2002	"중국 컨테이너 운수산업 발전의 가속화에 관한 의견"
	"외상투자 물류기업 시범사업 설립 관련 문제에 대한 통지"
2004	"중국 현대물류산업 발전추진에 관한 의견"
	"중장기 철도망 계획"
	"도로운송조례"
2006	"중국 제11차 5개년 계획"
	"전국 연해항구 분포 계획"
	GB/T 20523-2006"기업물류비용 구성과 계산"
	"물류술어"수정판
2007	"서비스산업의 가속발전에 관한 의견"
	"중합교통망 중장기 발전계획"
	"식량 현대물류 발전계획"
	"전국 내하항로와 항만 분포 계획"
	"전국 도로 주요 분포 계획"
	"현대 교통산업의 발전 촉진에 관한 의견"
	"도로화물 운송스테이션 야드 관리규정"
2008	"새로운 중장기 철도망 계획"수정·조정
	"중국 도로교통 관리조례"수정판
	"중국 수로운송 관리조례"수정판
	"물류단지 분류와 기본요구"
	"중국 유통영역의 현대물류 발전에 관한 지도의견"
	"택배시장 관리방법"
2009	"중국 수로운수 서비스업 관리규정"
	"농촌 우정물류 발전 추진에 관한 의견"
	"물류산업의 구조조정 진흥계획"
	"중국 제12차 5개년 계획"
2010	"농산물 냉연물류 발전계획"
2012	"유통체제 개혁을 통한 유통산업 발전에 대한 의견"
	"중국 수로운송 관리조례"수정판

자료: 중국 국무원, 국가발전개혁위원회, 교통부 등

경제발전과 함께 중국물류산업을 강화하기 위해 표-1과 같이 정부기관에서 촉진정책을 잇달아 내놓고 있다. 먼저 2001년 3월 전국인민대표대회 제9기 분기회의에서 채택된 "중국 국민경제와 사회발전에 관한 제10차 5개년 계획요강"³⁾에서 현대물류를 힘차게 발전하는 새로운 서

비스업무의 하나로 열거하고 있다. 이것은 중국정부가 처음으로 내놓은 물류산업 발전에 관한 정책지침서로서 물류의 발전에 관한 내용이 처음으로 5개년 계획에 포함된 것으로 주목된다. 그리고 "중국 현대물류 발전의 가속화에 관한 의견"⁴⁾ 공포에서, 물류의 중요성, 정부의 지원책을 제시하였다. 물류산업에 대해 각 지방이 시장을 폐쇄하는 경향이 강하다는 점을 지적하고 이러한 폐쇄, 독점을 타파해 나가는 것과 물류인프라를 건설하고, 인재를 육성하는 것이 중요하다고 강조했다. 또한 WTO 가입 후의 물류산업의 정책목표, 법규, 인허가를 결정했으며, SCM(Supply Chain Management)과 TPL(Third Party Logistics)의 도입촉진 등을 제시하였다. 이후 중국물류방식을 가리키는 "국가표준물류조건"⁵⁾을 발표하여 물류, SCM, TPL에 대한 명확한 설명을 하고, 물류활동의 기본적인 개념, 작업, 기술장비, 관리 등의 기술용어를 정의했다.

2004년에는 국가발전개혁위원회 등 9개부·위원회⁶⁾가 "중국 현대물류산업 발전촉진에 관한 의견"을 발표했다. 그 주요내용인 ①현대물류 발전에 유용·양호한 환경조성, ②현실에 맞게 유효한 조치를 취하고, 물류산업의 발전을 촉진, ③기초적인 업무를 강화하고 현대물류 발전의 버팀목을 제공, ④현대물류 업무에 대한 계획을 강화하고 관리를 개선하고 협력을 강화한다는 요청에 따라, 국가발전개혁위원회가 중심이 되어 상무부 등 13개 정부부처와 중국물류채구연합회, 중국교통운수협회가 "전국 현대물류 업무부서간 연합회"를 시작하였다. 연합회의 주요기능은 물류발전정책을 제시하는 "전국 현대물류 발전계획"과 연계하는 것과 중요한 문제를 연구·해결하고, 물류산업의 발전을 주체적으로 추진하는 것 등이다. 이것은 중국 물류발전을 추진하는 종합적인 협력체제가 중앙정부 측에서 형성되기 시작했다는 것을 상징적으로 나타내고 있다.

3) 5개년 계획은 중국정부가 만든 5년마다의 행동계획으로 그 안에는, 정책, 경제, 산업, 사회 등 모든 국책에 대한 5년간의 목표가 정해져있다. 1953년 제1차 5개년 계획 시작, 2006~2010년은 제11차 5개년 계획기간.

4) 중국 국가경제무역위원회, 철도부, 교통부, 정보산업부, 대외무역경제협작부, 중국민용항공총국 등 관계 6개 부처 연명으로 발표한 물류개혁정책이다.

5) 중국 물질유통협회 물류기술경제위원회 등[2001] "중국 인민공화국 국가표준물류술어"Logistics Terms, GB/T18354-2001 국가질량감독검험역총국

6) 국가경제무역위원회, 철도부, 교통부, 정보산업부, 대외무역경제협력부, 중국민용항공총국 등

또한 2006년 3월 전국인민대표대회에서는 "중국 제11차 5개년 계획"요강에서 "생산활동을 지원하는 물류산업"의 발전 촉진을 위해서 ①기업의 물류 아웃소싱, ②물류전문기업 육성, ③물류표준의 제정, ④물류인프라의 재편·통합 같은 목표를 명기했다. 또한, 물류배송은 "판매활동을 지원하는 물류산업"을 발전시켜야 할 상업서비스업으로 제시되었다. 같은 해 교통부가 제정한 "전국 연해항구 분포계획"이 공표되고 전국 연해 150여 항구를 5개 항만군으로 나누어 8개의 이동시스템을 구성하고 각 중추항구를 지정해 합리적으로 지역발전을 도모하려 했다. 또한 중국 물질유통협회 물류기술경제위원회는 2006년 "물류술어"수정판을 공표하고, 국가표준화위원회 등에서 "기업물류비용 구성과 계산"지표가 나와 중국 물류산업의 표준화가 더욱 진전되었다.

2007년 국가발전개혁위원회는 "서비스업의 가속발전에 관한 의견"에서 제조서비스를 위해 운수업 우선, 물류의 전문화·사회화 서비스수준의 향상, TPL사업을 촉진하는 것을 명시했다. 같은 해 국가발전개혁위원회에서도 "종합교통망 중장기 발전계획"과 "식량 현대물류 발전계획"을 발표하였으며, 교통부는 "현대 교통산업의 발전촉진에 관한 의견", "전국 내하항로와 항만 분포계획", "전국 도로 주요 분포계획"을 발표를 통해 교통인프라 네트워크 구축을 합리적으로 기획하고, 또한 제조업을 위한 서비스 제공, 운송업의 우선 발전, 물류측면의 전문화, 사회서비스의 수준을 높이고, TPL산업의 발전을 전면적으로 추진한다고 명기하였다.

2008년 상무부는 "중국 유통영역의 현대물류 발전에 관한 지도의견"을 내고, 국무원은 도로·수로 운송관리 조례의 수정판을, 표준화기술위원회도 물류단지류와 기본요구 표준화에 의견을, 교통부는 택배업체를 관리하는 방법 등을 제시해 물류전문화, 현대화를 지시하고 있다.

같은 해, 국무원은 2003년에 공포된 "중장기 철도망 계획"을 기반으로 개정계획을 공개했다. 2008년 개정된 계획은 2020년까지 철도의 총 영업거리 12만km이상, 복선화율 50% 이상, 전철화율 60% 이상으로 끌어올리고, 간선은 여객과 화물의 분리를 도모한다고 되어있다. 철도망 정비의 진전에 맞춰 철도차량 등의 하드웨어뿐만 아니라 소프트웨어 측면 또한 새로운 중국철도 황금기를 향해 정비를 추진하고 있다. 같은

해, 도로 및 수로 운송관리 조례의 수정판도 나왔다.

2009년 "중국 12차 5개년 계획"에서는 대외개방정책을 유지하고 새로운 영역을 개척해야 한다는 의견을 반영한 다양한 시책을 제안하였다. 무역에 관해서는, 현재의 수출경쟁력을 유지하는 동시에 부가가치가 높은 제품의 수출강화라는 방향성이 제시되었다. 또한 외자의 적극적인 도입방법으로 금융, 물류, 교육, 의료, 스포츠 등의 서비스업 국제화를 도모하는 것이 제시되었다. 같은 해 중국경제의 침체기 탈출을 견인하기 위해 중앙정부는 10대 중요산업 진흥계획⁷⁾을 내놓았는데 그 중 물류에 대한 획기적인 조치인 "물류산업 조정 및 진흥계획"⁸⁾이 포함됐다.

그 내용을 보면 물류산업은 운송, 보관, 화물운송 대리, 정보 등 각 산업과 결합된 서비스산업 관련분야가 넓고 직원도 많으며 생산 및 소비를 촉진하는 중요한 역할을 담당하고 있다. 하지만 중국의 현실은 물류산업의 수준이 낮아 국민경제 발전의 효율성과 이익향상을 크게 방해하고 있다. 따라서 선진국과 비슷한 수준으로 끌어올릴 필요가 있다고 하였다. 이에 따라 조속한 대처가 요구되는 것으로서 다음 4가지 점을 들었다. ①물류시장의 요구를 적극적으로 확대하고 물류기업과 생산기업, 상업무역회사와 협력을 촉진하고 물류서비스의 사회화와 전문화를 추진, ②기업개편 합병을 가속시켜 높은 서비스수준과 강력한 국제경쟁력을 갖춘 대형 현대물류기업들을 육성, ③에너지, 광산, 자동차, 농산품, 의약품 등 중점분야 물류산업의 발전을 촉진하고 국제물류 및 보세물류 발전을 가속, ④물류산업의 인프라건설을 강화하고 물류표준화·정보화수준 향상⁹⁾ 등이다. 또한 중국의 현황을 감안하여 계획에 "물류산업의 지역별 사업 분포를 최적화 하겠다"는 것을 포함하였다. 이에 표-2에서처럼 "9대 물류지역", "10대 유통경로"로 전국적으로 지역산업 분포를 제어, 전국물류 Node 21개 도시와 지역물류 Node 17개 도시를 지정하였다.

7) 자동차, 철강, 섬유, 장비 제조, 선박, 전자정보, 석유화학, 경공업, 비철금속, 물류산업의 10대 중요산업 진흥계획이다.

8) 중국 국가발전개혁위원회, [2009] 8호 국무원 물류산업 조정·진흥 계획의 통지 등 추천

9) 중국인민망, 2009년 2월, <http://j.people.com.cn/94476/6601593.html>

표-2. 중국 물류산업 조정 및 진흥규획

9대 물류지역		10대 유통경로
물류 지역	중심지	동북 지역 - 관내 지구
화북	북경, 천진	동부 - 남북 지역
동북	심양, 대련	중부 지역 - 남북 지역
산둥 반도	청도	동부 연해 지역 - 서북 지역
장강 삼각주	상하이, 난징, 닝보	동부 연해 지구 - 서남 지역
동남 연해	하문	서북 지구 - 서남 지역
주강 삼각주	광주, 심천	서남 지역 - 바다
중부	무한, 정주	장강 - 운하
서북	서안, 란주, 우루무치	석탄
서남	충칭, 청두, 난닝	수출입

전국물류 Node 21개 도시	지역 물류 Node 17개 도시
북경, 천진, 심양, 대련, 청도, 제남, 상해, 남경, 닝보, 항저우, 하문, 광주, 심천, 정주, 무한, 충칭, 청두, 난닝, 서안, 란주, 우루무치	하얼빈, 장춘, 바오터우, 우루무치, 석가장, 당산, 태원, 합비, 복주, 난창, 창사, 곤명, 귀양, 해구, 서녕, 은천, 라사

자료: "2009 중국 사업연도보고(계열-물류)", "물류산업 조정과 진흥규획 통지" 중국 인민공화국 중앙인민정부 국무원 사이트 등을 참고

2012년 8월 국무원은 "유통체제 개혁을 통한 유통산업 발전에 대한 의견"을 발표하고, 3자물류 발전을 강조했고, 연이어 유통비용 절감 10조항 정책을 발표했다. 또한 상무부는 현대물류기술의 응용과 공동배송 종합시험을 실시하고, 창고업의 전환 및 업그레이드 지도의견을 제시하였다. 이외에도 중국발전개혁위원회, 철도부, 교통운수부 등 여러 부문에서 물류관련 정책을 발표하고 물류관련분야에 대한 민간투자의 유치를 장려하고 있다.

중국정부는 산업의 근대화, 경제 사회 및 시장요구의 변화에 정확하게 대응하고, 높은 수준의 서비스를 제공하는 것이 중국물류에 반드시 필요한 역량이라고 파악하고 지속적으로 정책을 추진하고 있다.

3. 중국의 국제물류 정책 추세

1988년 덩샤오핑이 제시한 선부론¹⁰⁾ 전략구상 이후, 1992년 남순강화¹¹⁾를 계기로 하여 사회주의시장경제노선이 확정됐다. 경제개혁·개방을 계기로, 2001년 WTO에 가입과 함께 외자도입 붐이 일어 내자기업도 크게 성장할 수 있었다. 중국은 전세계 다국적기업의 위탁생산을 시작으로 조금씩 생산영역과 시장범위를 확대하고 기술수준을 향상시켜 나가고 있다. 지난 30년간 지속된 경제의 급성장을 거쳐 중국의 경제력은 GDP기준으로 2005년에 영국과 프랑스, 2007년 독일을 넘어 마침내 2010년 3분기에 미국에 이어 세계 2위가 되었다. 그러나 2012년까지 일인당 국민소득이 불과 6,100달러¹²⁾로 선진국에는 훨씬 미치지 못하고 있다. 그 주요원인으로는 가공무역이 발전해 수출형 제조업의 생산량과 금액이 매년 증가하면서 세계의 공장이 되어 있는 반면, 중국 제조가공업의 실패는 글로벌공급체인 말단에 위치하고 있으며 핵심기술이 부족하고 부가가치가 비교적 낮다. 또한 높은 에너지소비는 심각한 오염문제를 발생시키고 있고, 저급산업의 중복건설은 생산능력 과잉으로 연결되고 있다. 그리고 낙후 내륙지역은 물론 연해지역 중에서도 종합적인 산업집적도가 낮기 때문에 체인의 기능도 아직 충분히 발휘하지 못하는 등 문제가 존재하고 있다고 판단되었다.

이러한 문제로 인해 2009년에 발표된 중국 10대 산업조정 진흥규획¹³⁾은 경제발전을 위한 산업재편과 진흥을 주요목적으로 두었다. 이를 위해서 10대 산업조정 진흥규획은 전략적으로 새로운 발전산업의 육성

10) 먼저 연해지역을 발전시켜 먼저 발전한 연해지역은 서부개발을 지원한다는 전략구상이다.

11) 1992년 무한, 심천, 주해, 상해를 시찰하고 개혁·개방 견지와 경제성장의 가속을 주장한 설법이다.

12) 일인당 GDP는 38,354위안. 중국국가통계국, [2013] '2012년 국민경제와 사회발전통계보고'를 참고하여 산출.

13) 2009년, 국무원: ① 경공업, ② 자동차산업, ③ 선박산업, ④ 유색금속산업, ⑤ 설비제조업, ⑥ 섬유산업, ⑦ 물류산업, ⑧ 전자정보산업, ⑨ 석유화학산업, ⑩ 철강산업 등 10대 산업 진흥규획이다.

을 강화하고 생산성과 품질의 향상 등 중국 경제·산업의 발전에 기여하는 새로운 기술·재료·장비의 사용을 장려함과 동시에 생산능력 과잉 문제의 확대를 방지하고 있다. 그리고 하이테크, 서비스업, 에너지절약, 환경에 기여하는 기술과 설비를 장려하고, 반면 기술수준이 낮고 경제·환경적으로 바람직하지 않은 국가의 보호가 필요한 분야를 제한하여 수출지향과 내수지향의 공존공영모델의 구축을 요구하고 있다.

점차 국제분업·지역분업을 개선하고 기존의 노동집약도가 높은 오염 산업에서 기술집약도가 높은 효율산업으로 모델을 바꾸고, 내수확대를 위해 산업구조를 다양화, 고도화시키고, 보완성을 가지는 새로운 패턴의 혁신을 수행하고 있다. 이를 위해 중서부내륙의 진흥을 위한 첨단산업을 촉진하면서, 연안부에서는 권장되지 않는 업종도 내륙에서는 권장 대상으로 두고 있다¹⁴⁾. 그리고 2007년판 "외상투자 산업지도 목록"¹⁵⁾과 연계되어 향후 외자투자 기획 및 발전에도 크게 영향을 미치고 있다.

중국경제의 이중구조 해소와 수출경쟁력 향상, 균형 잡힌 경제발전모델의 구축을 위해 2010년 10월 제12차 5개년 계획(2011~2015년)에서 대외개방 수준을 향상하여 "무역은 수출중심에서 수출과 수입을 동등하게 중시, 투자는 중국의 외자도입 중시에서 외자도입과 대외투자를 동등하게 중시, 양 중시에서 양과 질을 중시"라는 전환을 내걸고 있어 중국기업의 해외진출을 가속화하고 각종 소유제기업의 대외투자를 적극 뒷받침하는 방안이 나타났다. 기업의 해외진출은 양적확대는 물론 질적향상을 추진하고 대상국가에서도 개발도상국 보다 선진국에 진출하자는 것이다.

그림-1. 외자 대중국 투자 추이

14) "중서부지역 외상투자우세산업 목록"수정 (2008), 국가발전개혁위원회·상무부령(제4호) 참고.

15) 2007년 10월 31일 공포, "외상투자 산업지도 목록"개정판 국가발전개혁위원회, 상무부령 제57호, 신목록 장려류는 351항목(이전목록에는 257항목에서 93항목이나 크게 증가)과, 제한류 87항목 금지류 40항목(항목이 이전목록보다 각각 9항목 5항목 증가했다. ① 장려·촉진 목록: 환경보호와 자원절약 산업; 중서부지역 진출; 교통운수업; 서비스업; 금융·문화 오락산업(미디어) 제한 완화. ② 제제한 목록: 중요광물자원, 전통적인 제조업; 수출지향 산업; 부동산. 참고: 중국 상무부 사이트 등 참조.



자료: CEIC (www.ceicdata.com)

그림-1과 같이 외자도입이 가파르게 성장하면서 대내 직접투자 확대를 가져오게 되었고, 그로인해 저변 산업이 발전했기 때문에 수입제품에서 국내산으로 전환이 진전되어, 무역흑자가 매년 누적돼 국가 외환보유액도 급증하게 되었다. 이를 통하여 중국정부는 외국 직접투자에 필요한 자금을 제공 할 수 있게 되었다.

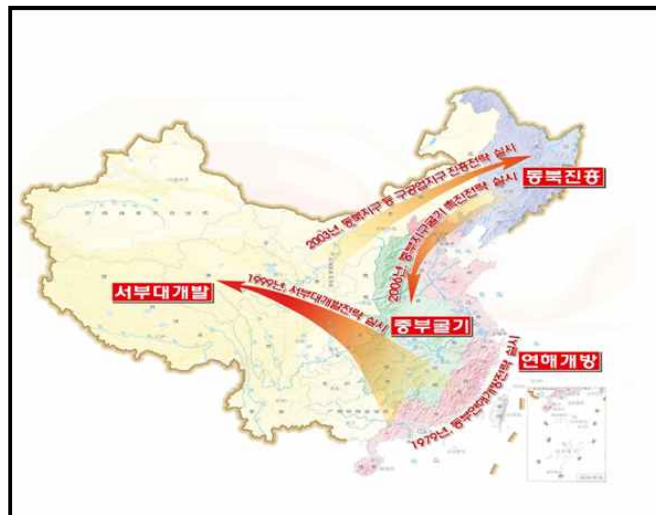
해외진출 전략의 실시를 가속하기 위해 2004년 7월 상무부와 외교부가 공동으로 "대외투자 국별 산업지도 목록1"을 발표하고, 그 후 2005년 10월 "대외투자 국별 산업지도 목록2", 2007년 1월 상무부·외교부·국가발전개혁위원회가 "대외투자 국별 산업지도 목록3"을 공포하고, 3개의 목록을 통해 중국과 경제적인 우방, 주요 교역·전략적 파트너국가와 중국의 대외투자 장려분야 등 종합적으로 협상 대상 전체 127개국(지역영역)을 선정하였다.¹⁶⁾ 또한 투자분야를 선택할 때, 농·림·목·어업, 광업, 제조, 서비스업 및 기타 신흥산업 등을 세세하게 나누어 산업별 분포를 간소화하고 해외에서 전략적이지 않는 투자와 내부의 충돌을 막는 효과도 보이고 있다.

16) 상무부·외교부·국가발전개혁위원회 2004-2005 2007에 3차례에 걸쳐 "대외년 국가별 산업지도 목록"(대외투자 가이드라인)을 발표했다.

http://www.sdpc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/2007tongzhi/t20070227_118707.htm

기업의 대외직접투자 촉진을 지시하기 위해 상무부는 2009년 "해외 투자 관리방법"을 공포했다.

그림-2 중국의 경제발전 정책의 전개과정



자료: 중국 국토전략과 시사점, 국토연구원 제315호

한편 그림-2에서 나타내는 경제발전정책의 전개과정에 따르면 중국 경제 발전을 견인하고 있는 것은 먼저 국가급 경제특구이고 다음으로 연해지역의 타지역이며 마지막으로 중서부 내륙지역이다. 현 단계에서는 연해의 남북경제 격차 등의 문제로 인해 선두그룹 중에서도 입지가 변화하고 있다. 경제중심지가 동부연해 지역의 주강 삼각주, 장강 삼각주에서 푸둥신구(浦東新區), 톈진 빈하이신구(濱海新區), 저장성 저우산신구(舟山新區)로 중심이 이동하고 국가급 경제개발구가 정부로부터 국가의 다음세대 경제엔진의 역할로 중국경제를 견인해가는 모습을 볼 수 있다. 이러한 경제엔진 추진이론은 경제의 역동성을 살려 지역간에 서로 협력하면서 동부연해의 타지역에 파급시켜 중국 전체의 경제발전을 이끌어 가고 있다. 중국은 2010년 중국 제12차 5개년 계획으로, 중국 내륙지역을 진흥하기 위해 내륙지방에 국가급 경제개발구 충칭 량장신

구(兩江新區)를 설치했다. 이어 최근(2012년 8월)에는 간쑤성 란저우신구(蘭州新區)까지 지정해 새로운 중국의 경제엔진이 탄생하며 경제발전을 내륙으로 파급시켜 지역발전을 촉진하고 전국적인 균형발전 단계를 목표로 하고 있다.

이와 같이 국토가 넓은 중국은 정책적으로 발전순서가 있었기 때문에 동부연해부와 서부내륙부의 경제격차는 더욱 확대되면서 경제력으로 말하면 연해는 "선진국"그리고 내륙은 "개발도상국"의 모습을 띄고 있다. 이렇게 중국경제는 이중구조를 형성하고 있다. 경제력의 격차 영향으로 연해에 비해 내륙지역은 교통분야 하드웨어와 소프트웨어 정비 상황도 크게 늦어지고 있다. 이렇듯 중국은 물류운송에 있어서 연해와 내륙의 격차문제를 고려해야 한다.

연해지역의 외자·내자 기업은 내수판매를 확대하고 생산비용을 줄이기 위해 ASEAN지역으로의 이전보다 중국 내륙지역으로의 이전이 유리하다고 중국정부는 판단하고 있다. 생산기업의 내륙지역 이전을 위해서는 중국 전역으로의 유통은 물론 해외까지 원활한 범세계적 수준의 종합물류네트워크 구축이 요구된다. 따라서 국내운송과 국제운송루트가 연결되는 연해부 도시에서 산업구조의 혁신을 추진하여 표준화된 일반상품의 생산거점을 내륙지역 이전을 유도하고, 내수확대 진흥정책 하에서 중서부내륙에서 생산한 것을 연해까지 반입을 추진하여야 한다.

또한 기업 간의 경쟁이 전 세계적으로 행해지게 된 오늘날 글로벌 비즈니스를 전개하려고하는 기업은 직접 물류망을 구축할만한 여유는 없다. 전체시스템의 컨트롤과 핵심역량에 집중하고 고객만족과 저비용 오퍼레이션을 실현하기 위해 물류업무는 전문물류회사(TPL)와 계약을 맺고 위탁하는 사례가 늘고 있다. 따라서 외국계기업의 중국진출과 중국기업의 해외투자 진출에는 수준 높은 물류서비스의 제공과 효율적인 물류지원 교통체계의 정비가 필수적이다.

최근 외국계 대형 물류기업도 적극적인 사업전개를 보이고 있다. 외국계 물류기업의 중국시장 진출은 규제완화의 진전과 함께 단계별로 진행되어 왔다. 외국계 물류기업은 진출 시 먼저 외국계 제조·유통업체의 요청을 받고 진출한 경우가 많다. 바꾸어 말하면 중국의 자국계 물류기업이 외국계 제조·유통업체의 물류수요에 대응하지 못한 것이 배경이지만,

외국계 물류기업도 당초 그 활동을 제한하고, 부족한 부분은 중국의 자국계 물류기업에 위탁하는 수 밖에 없는 상황이 계속되었다.

4. 중국의 대내외 물류통합 전략

중국은 자국을 세계시장과 연결하고 국제경쟁을 자국에 끌어들임으로써 산업의 형성과 발전을 촉진하였다. 중국의 대외개방은 지역단위 개방을 중심으로 단계와 수준을 나누어 점진적으로 추진되었다. 그로 인해 중국은 다양한 발전단계에 있는 여러 지역으로 구성되어졌다. 개방의 진전에 따라 하나의 국내시장이 형성되어 각 지역 간의 경쟁 속에서 지역보호주의가 대두되는 경제현상이 나타나고 있다. 그렇기 때문에 경제 발전방향을 고려하는데 있어서 국가의 균형있는 발전을 위한 적절한 정책수립이 필요하다.

중국의 경제개혁·개방에서 세금우대정책, 저임금 등의 유인책으로 선진국들의 자본 및 기술이전이 진행되면서, 동부연해지역은 세계의 공장으로 중국 경제발전을 크게 견인 해왔다. 값싼 노동력을 활용해 생산된 제품을 세계에 공급함으로써 설비, 원자재, 반제품 등의 물동량이 많이 발생하여, 운송산업이 큰 발전을 이루어 중국의 국제물류에 비교적 큰 영향을 주었다.

그러나 현재 중국은 일정수준 경제성장을 이룩하여 점차 소비대국으로서의 지위가 높아져 광범위한 지역에 걸쳐 물류서비스 수요가 확대되어 세계의 물류센터로 새롭게 바뀌고 있다. 하지만 중국은 광대한 국토를 가지고 있고, 교통의 중요 노드가 동부연해지역 밖에 없기 때문에 해외에서 수송되어 온 화물들은 먼저 해안항만의 중계·보세창고에 적입 후 주변의 가공공장, 생산업체에 도착하는 것이 일반적이다. 그로 인해 경제의 세계화와 시장경제화가 진행되면 될수록, 정부의 우대정책과 해외직접투자의 혜택을 받은 동부연해부와 그렇지 못한 내륙지역의 경제격차가 확대되어 이중경제구조가 병존하게 되었다.

또한 연해지역 산업집적지의 환경오염과 에너지부족으로 인해 정부의 정책적 우대가 점차 없어짐에 따라 토지비용과 노동비용의 상승 등의 여러 문제가 발생하였다. 따라서 향후 발전가능성이 잠재되어있는 내륙

지역으로 기존산업의 이전을 촉진시키고 연해지역에서 도태된 산업의 새로운 집적지로 개발하려고 하고 있다. 이러한 전략이 현실화되기 위해서는 연해부와 내륙부 모두에 대해 경제발전 규모에 해당하는 수준의 교통인프라 구축과 운영이 필요하다. 또한 지역간 국제적인 분업시스템 구축과 물류네트워크를 만들어 높은 수준의 물류서비스를 제공하는 것도 필요하다.

버논의 다국적기업의 라이프사이클 이론에서 ‘신제품이 점차 보급품이 되는 단계에 이르면 중심지에서 경쟁력을 잃는다.’라고 주장하였듯이 글로벌 경영전략 또는 현지시장 확보 목적으로 중국에 생산거점 이동이 최근에 빠르게 확대되고 있다. 그 중에서도 전통적인 동부연해 경제개발구에서 주변 또는 중서부 내륙으로의 전개가 많아지고, 노동비용이 저렴한 지역으로 확산되고 있는 추세를 볼 수 있다. 따라서 내륙의 원자재·부품 등 화물의 운송과 내륙에서 완성된 제품 및 원자재의 수송이 급증할 것으로 생각된다. 해상운송과 철도 또는 트럭을 조합, 복합일관 운송서비스를 할 필요가 있기 때문이다.

기본적으로 산업입지의 장점을 최대한 발휘할 수 있도록 하는 것이 고도화된 물류서비스를 제공 할 수 있는 운송네트워크를 구축하는 근본적인 이유이다. 중국정부는 내륙부의 발전을 위해 산업입지의 우위를 높이고자 다음과 같은 전략기준을 제시하고 있다. 천시(연해부 경제특구와 동등한 우대 정책) 지리(교통 네트워크의 완비), 인화(저렴하고 충분한 노동력)의 경쟁력만이 내자기업 투자의 두 번째 열풍을 이끌고 내륙 경제발전과 산업진흥의 원동력이 된다고 고려하고 있다. 만약 중국의 이러한 물류전략이 실현된다면 신속하고 효율적이며 저렴한 운송서비스를 구축 할 뿐만 아니라, 글로벌 SCM 네트워크망과 연결을 할 수 있게 된다.

그러나 현재 중국의 과제는 거시적 측면에서 복합일관수송 전략물류에 관련된 발전정책의 실시, 기초인프라의 혁신과 개선, 정보통신기술의 고도화와 보급이다. 또한 미시적 측면에서 물류관리 부문에서 수송모드 간 통합, 화주와 물류기업간 계약을 둘러싼 서비스 수준의 협력 등 여러 문제가 미해결 과제로 남아 있다. 특히 중국 전역에 걸친 복합일관 운송의 발전을 저해하는 중국의 규제문제가 해결된다면, 지속적인 경제

발전을 이룩할 것으로 예상된다.

5. 나오면서

중국은 경제사회의 발전과 미래의 물류수요 증가 및 기업물류서비스의 질 향상에 대응하여 자원과 제품의 원활한 이동성을 보장하기 위해 합리적인 교통정책이 필요한 상황에 놓여 있다. 따라서 중국정부는 필요한 기반을 제공하려고 노력하고 있으며, 기업은 물류망을 구축하여 효율적인 경제발전에 심혈을 기울이고 있다.

교통인프라 문제를 극복하고, 도로, 철도, 항공, 해운 등 다른 부문의 제도와 법체계의 미비를 정비·개선하고 연결 수송시스템 기능을 향상시키며, 연해지역에서 내륙지역에 이르는 합리적인 복합일관수송서비스를 제공하는 것이 향후 경제발전을 이룩하는데 중요한 중국의 핵심전략으로 보인다.

현재 중국은 연해에 몇 개의 경제·교통 거점이 구축됐지만, 그 경제적 파급효과에는 한계가 있기 때문에 내륙으로 허브&스포크 방식을 활용하기 위한 교통거점의 구축이 필요해 보인다. 그리고 안전하고 안정적이며 환경부하가 적은 글로벌공급망을 지원하는 효율적인 물류체계를 갖추기 위해서는 물류정책의 개선, 인프라건설 효과를 극대화시키는 협력이 중요할 것이다. 따라서 장기적 시각으로 복합일관운송시스템을 구축하는 것으로 물류비용을 절감한다면, 중국의 대외경쟁력 강화에도 도움이 될 것이다.

중국 내 선진화된 통합물류서비스에 대한 수요의 증가와 이에 대한 복합일관운송과 같은 통합물류서비스 부족은 한국 물류산업 및 기업들에는 중국 시장 진출의 이점으로 작용할 것으로 전망된다. 하지만 물류시장의 외자진입과 관련해 2012년 중국정부는 내륙수운외자 진입금지 규정을 발표하는 한편, 국내 택배업에서는 글로벌 택배업체 두 곳에 영업허가를 내어주는 등 물류시장은 여전히 외자 제한과 개방이 병존해 있다. 따라서 적극적인 제후로 현지 물류기업과 협력관계를 마련해 중국 물류시장에서 나타나고 있는 수준 높은 통합물류서비스의 수급불균형을 활용하여 중국 진출과 기반 확충을 서두를 필요가 있다.

물류산업이 급성장하는 중국 물류산업과 경쟁관계를 형성하기보다는 중국 물류기업과의 협력을 통해 중국시장에 안정적으로 침투하는 전략이 더 적절하다고 판단된다. 중국물류기업이 외국계 물류업체에 요구하는 협력조건이 해외네트워크의 확보, 재정의 지원, 선진 관리기법의 도입 등 중국 물류기업들이 지니지 못한 부분의 보완적인 기능임을 파악하고 이에 대한 준비와 능력을 갖추는 것이 중요하다고 생각된다.

따라서 진출 초기에는 한국 제조업체들과 협력할 수 있는 전자제품, 가전제품, 자동차 및 부품, 소비재 분야 물류를 위한 IT기반의 첨단물류네트워크를 구축하는 것이 적절할 것으로 보이며, 점차 전문물류서비스를 강화하고 IT기반의 물류서비스를 제공하여 서비스를 차별화하는 것이 필요하다. 또한 중국 내 네트워크를 구축하고 원자재의 공급부터 제품의 배송까지 할 수 있는 일관된 물류서비스를 갖추는 것이 필요하다고 판단된다. 중국내 고부가가치 물류서비스에 대한 공급부족 현상은 우리나라 물류기업에 고부가가치화 전략과 해외시장 진출이라는 두 가지 목표를 달성하게 할 수 있는 기회로 작용할 것으로 생각된다.

[참고문헌]

- 김천규, 이상준, 《중국 국토전략과 시사점》, 국토연구원, 2011
- 중국 국가발전개혁위원회 경제은행국 남개대학 현대물류연구센터, 《중국 현대물류 발전보고》, 중국: 물자출판사, 2009
- 중국 물질유통협회 물류기술경제위원회 등, 《중국 인민공화국 국가표준 물류술어》, 2001
- 국가 질량감독 검험 역총국, 《Logistics Terms, GB/T18354-2001》
- 중국 물류 표준화 기술위원회, 《물류 술어》(중국국가표준, 2006)
- 중국 상무유통그룹 유통·물류 정책실, 《한중일 물류 보고서(한중일 유통 및 물류에 관한 공동 보고서) 중국편》, 2006
- 중국 교통부, 《국가 도로운송 분포 계획》, 《전국 내하항 도로와 항구 분포 계획》, 2007
- 중국 상무부·외교부·국가발전개혁위원회, 《대외 년 국가별 산업지도 목록》, 2007

- 중국 국가발전개혁위원회, 《외상투자 산업지도 목록》개정판, 상무부, 2007
- 중국 국무원, 《전국민용공항 분포 계획》, 2008
- 중국 국가발전개혁위원회 《중서부지역 외상투자우세산업 목록》수정판, 상무부, 2008
- 중국 국가통계국, 《신중국 60년 통계자료 彙編(1949~2008)》, 중국: 통계출판사, 2009
- 중국 국가발전개혁위원회, 《국무원 물류산업 조정·진흥계획》, 2009
- 중국 국가상무부, 국가통계국, 국가외환관리국, 《2009년도 외국인 직접 투자 통계 공보》, 2009
- 중국철도부, 《중국 철도사업 년도보고》, 2009
- 중국 국가발전개혁위원회, 《국무원 물류산업 조정·진흥 계획》, 2009
- CEIC http://www.ceicdata.com/google/CEIC_Japan.html (2010.09)
- 중국 국가통계국 <http://www.stats.gov.cn> (2010.05)
- 중국 교통운수부 <http://www.moc.gov.cn> (2010.03)
- 중국 철도부 http://www.china-mor.gov.cn/tllwjs/tlwgh_5.html (2010.02)
- 중국 국가외환관리국 http://www.safe.gov.cn/model_safe/index.html (2010.08)
- 중국 민용항공국 <http://www.caac.gov.cn> (2010.03)
- 중국 정부 <http://www.gov.cn> (2010.04)

<Abstract>

China's switched to a market economy system, the economy was growing rapidly.

Recently, using the traditional export-oriented economic model to the global recession, economic growth in China reached a limit. Also the Development of Chinese economy has generated the local income gap especially between the coastal zones and the inland districts.

China by taking advantage of the coastal zones and the inland districts, each with and tries to achieve balanced development and economic growth of the country.

Therefore, this study focused on the trend of China's logistics policy analysis of the internal and external logistics integration strategy for the economic development of China.

주제어 : 중국 물류정책 물류 물류통합 중국물류

Key words : China, logistics policy, logistics, logistics integration, Chinese logistics

투 고 일 : 2013.6.30

심 사 일 : 2013.7.2~8.20

게재확정일 : 2013.8.22