



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

중국 제3자 물류의 개선방안에  
관한 연구

濟州大學校 大學院

貿易學科

劉 雪 峰

2010年 8月

# 중국 제3자 물류의 개선방안에 관한 연구

指導教授 黃正奉

劉雪峰

이 論文을 貿易學 碩士學位 論文으로 提出함

2010年 8月

劉雪峰의 貿易學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長 \_\_\_\_\_ (인)

委 員 \_\_\_\_\_ (인)

委 員 \_\_\_\_\_ (인)

濟州大學校 大學院

2010年 8月

# 목 차

## 제1장 서론

제1절 연구배경과 목적.....	1
1. 연구배경.....	1
2. 연구목적.....	3
제2절 연구방법 및 구성.....	4
1. 연구방법.....	4
2. 연구구성.....	5

## 제2장 제3자 물류이론과 중국 물류산업의 고찰

제1절 제3자 물류에 관한 이론적 접근.....	6
1. 제3자 물류의 개념.....	6
2. 제3자 물류의 등장배경.....	8
3. 제3자 물류의 편익과 활용.....	11
제2절 중국 물류산업의 실태와 정책.....	12
1. 중국 물류산업의 실태.....	12
2. 중국 물류산업의 발전 배경.....	16
3. 중국 물류산업의 발전과 정책.....	17
제3절 중국 물류산업의 특성.....	19
1. 선진국과의 현저한 격차 존재.....	19
2. 지역간의 심한격차.....	20
3. 발전수준의 수송수단별 문제.....	20

4. 제도상의 문제.....	21
-----------------	----

### 제3장 중국 제3자 물류산업의 현황과 문제점

제1절 중국 제3자 물류산업의 현황.....	22
1. 중국 제3자 물류서비스 규모.....	23
2. 중국 제3자 물류서비스의 주요 고객.....	25
3. 중국 제3자 물류서비스지역 및 특징.....	25
4. 중국과 선진국 물류 업체의 비교 분석.....	27
제2절 중국 제3자 물류산업의 문제점.....	30
1. 현대 물류 인식의 부족.....	30
2. 물류 관련 법규의 미비.....	31
3. 물류 인프라 및 인재의 부족.....	32
4. 물류서비스 효율성 제고 어려움.....	34

### 제4장 중국 제3자 물류의 개선방안

제1절 정부 측면에서의 개선방안.....	36
1. 정부 역할의 충분한 이행.....	36
2. 제3자 물류산업의 발전에 적극적인 유도.....	39
제2절 기업 측면에서의 개선방안.....	40
1. 물류시장 개방에 따른 경쟁.....	40
2. 중국 대형물류기업의 연합.....	40
3. 중국 물류기업의 글로벌화.....	42

제3절 중국 제3자 물류기업의 성공사례와 발전 전망.....	42
1. 중국 물류기업의 발전.....	42
2. 중국 제3자 물류기업의 성공사례.....	45
3. 제3자 물류기업의 발전전망.....	48

## 제5장 결 론

참고문헌.....	53
Abstract.....	56



## <표 목차>

<표 2-1> 제3자 물류와 물류아웃소싱의 비교.....	8
<표 2-2> 주요 국가별 제3자 물류 등장배경.....	10
<표 2-3> 화주와 제3자 사이의 공급사슬구축을 통한 편익과 잠재적 위험.....	11
<표 2-4> 중국 경제성장과 사회물류총액 추이.....	13
<표 2-5> 중국 사회물류총비용의 구성 표.....	14
<표 2-6> 중국 연도별 기초시설 현황.....	15
<표 2-7> 중국 종합물류시책.....	18
<표 3-1> 중국기업의 물류 처리방식.....	23
<표 3-2> 2004년~2006년 상공기업의 아웃소싱 항목구성비율.....	24
<표 3-3> 물류기업 주요고객의 기업유형.....	25
<표 3-4> 중국 제3자 물류업체 지역분포 및 수익분포.....	26
<표 3-5> 물류 활용률 비교.....	27
<표 3-6> 화주기업의 물류 활용분야.....	28
<표 3-7> 중국의 물류 수송수단별 문제점.....	32
<표 3-8> 물류인력의 구분.....	34
<표 3-9> 중국 기업의 물류정보화와 사용현황.....	34
<표 4-1> 중국의 물류 인프라 확충계획.....	34
<표 4-2> 중국 물류 표준화의 내용.....	38
<표 4-3> 중국 물류기업의 유형 및 특징.....	42
<표 4-4> 중국의 100대 물류기업 특성.....	44

## <그림 목차>

<그림 2-1> 화주기업과 제3자 물류 관계.....	7
-------------------------------	---





# 제1장 서론

## 제1절 연구배경과 목적

### 1. 연구배경

세계경제는 글로벌 시대를 맞이하여 경제발전을 중심으로 한 무한 경쟁시대에 들어갔다. 정보통신의 발달과 국경장벽의 완화, 그리고 신흥 거대시장의 부상 등으로 인해 물류환경의 거시적 변화가 심화되고 있다. 우선 IT혁명은 제조업과 유통업의 물류 수요 패턴을 개별 기업단위의 관리체제에서 공급 사슬 단위의 통합 관리체제로 전환시키고 있다. 그리고 기업경영의 글로벌화는 생산의 본거지를 외국으로 이전시키는 글로벌 재배치를 가속화시키고 있다. 그 결과 중국은 세계 교역의 중심시장으로 자리 잡았으며, 인도, 러시아, 브라질 등도 신흥시장<sup>1)</sup>으로 부상하고 있다.

국가 경쟁력과 국가 전체의 경제를 위한 효과적인 물류서비스의 전략적 중요성은 과거 수년간 큰 폭으로 증가하였다. 무역장벽의 철폐와 시장구조의 변화로 화물의 물동량 증가는 앞으로 더욱 중요한 위치를 점하게 될 것이며, 제품의 고부가가치화, 제품생산 및 분배구조의 세계화, 그리고 경제활동의 통합화가 전 세계적으로 확대되어갈 것이다.

기업들은 합리적인 자원의 재분배 및 제품 생산지의 다양화를 통하여 비용을 절감하는 국제적인 대응방안을 모색하고 있다. 이와 같은 경우에는 제품을 적절한 품질, 적합한 장소, 그리고 적시에, 가능하면 적은 비용으로 생산할 수 있어 경쟁력을 높일 수 있게 된다. 국가물류산업의 발전수준은 기업이 글로벌경쟁에서 살아남을 수 있는 중요한 결정요인이 되었다.

중국 경제는 1979년 개혁개방 이래 매년 10%가 넘게 급성장하고 있다. 작년 가공 및 제조업이 큰 비중을 차지하고 있는 중국의 무역 규모는 사상 처음 2조

---

1) 2000년대를 전후에 브라질, 러시아, 인도, 중국 등 신흥경제는 빠른 경제성장을 거듭하고 있다. 이 4국을 일컫는 경제용어는 "BRICs"이다.

달리를 넘어서 세계 3위에 올랐고. GDP 및 소비시장 규모의 확대, 외국 자본의 대 중국투자와 대외무역의 급성장에 따라 국내외 물류수요가 급격히 증가하였다. 중국의 수출입 물동량 확대와 시장의 성장은 중국내 대형 공항과 항만이 세계 물류시장에서 새로운 국제물류 거점으로 급부상하는 계기를 제공해주고 있다. WTO 가입에 따른 물류산업의 규제 완화는 글로벌 물류기업들의 중국시장 진출을 더욱 가속화시켜 향후 중국 물류산업에서의 기업 간 가격 및 서비스 경쟁은 지금보다 더욱 치열해질 것이며, 중국 물류시장의 발전 속도 또한 빨라질 것이다.

그런데 중국 물류산업은 초기발전단계로서 선진국과 비교할 때 그 수준이 상당히 낮은 편이다. 2008년 중국의 물류총비용은 GDP의 18.1%로서 선진국의 10%대와 비교해서 상당히 높고 효율성도 떨어지고 있다. 중국 물류산업에 있어 직면하고 있는 문제는 우선 시장주도의 물류관련 정책 및 법규 환경이 아직 미성숙하고, 물류산업이 도시-농촌 간, 내륙-연해지역 간에 상당한 격차를 보이고 있으며, 기업과 정부 미 분리, 지방보호주의 등, 전국적으로 통일된 물류시장이 형성되지 않고 있는 것이다. 그리고 중국은 상당수의 기업이 물류업무를 직접 수행하고 있어 물류시장의 잠재력은 크지만 유효수요는 부족한 상황이다. 또한 중국은 물류산업의 발전에 적합한 현대적 설비가 부족하고, 물류서비스의 기술 및 작업표준 체계가 아직 정립되지 않았으며 물류전문 인력의 수가 매우 부족한 상황이다.<sup>2)</sup>

중국기업중 제3자 물류를 이용하는 기업비중이 높지 않다. 물류에 대한 이해 부족, 물류활동의 미비 등 문제점, 또한 기업들은 중복물류시스템을 갖추고 있는 상태에서 중복투자로 인해 물류비용이 과다하게 지출 되어 고비용 저효율의 현상을 일으키게 된다. 제3자 물류의 발전수준은 중국물류산업 발전수준의 중요한 부분이다. 또 기업경쟁력제고와 전체 국민경제의 발전에 큰 영향을 주고 있다. 현 단계에서 중국 제3자 물류의 현황을 파악하고 문제점을 분석하고 해결방안을 모색하는 과제는 중요하고 시급하다.

---

2) 장소명, "중국 물류연구", 중국물류구매연합회, 2009, p.55.

## 2. 연구목적

제3자 물류·계약물류(contract logistics)는 용어는 1988년 미국물류관리협회에서 처음 사용한 용어로, 1990년대 통합물류서비스의 필요성이 제기되며 등장하여 물류분야의 핵심적인 개념으로 자리를 잡았다.

화주기업들은 자가 물류 체제를 확충하는 데 너무 치중한 결과 물류시설 확충, 물류자동화 정보화, 물류전문인력 충원 등에 따른 고정투자비 부담이 크게 증가하였다. 자가 물류는 경기변동과 수요 계절성에 의한 물량의 불안정, 기업구조조정에 따른 물류경로의 변화 따위에 효율적으로 대처하기 어렵다는 구조적 한계가 있으며, 결국 물류부문에 대한 과도한 투자비는 적정수준의 물량을 확보하지 못할 경우 투자비 회수가 어려워질 뿐만 아니라 오히려 고 물류비 구조개선에 걸림돌이 될 수 있다. 물류자회사에 의한 물류효율화도 한계가 있다. 제3자 물류를 이용해서 자원이용 더 효율적일 수 있다.

기업체는 제3자 물류를 통해 물류의 제약에서 어느 정도 벗어나 핵심 업무에 주력할 수 있다. 미국 테네시대학의 연구보고에 따르면, 제3자 물류서비스를 이용한 대다수의 미국 업체들이 작업원가 62% 절감 및 서비스수준 62% 향상, 핵심 업무 집중률 56% 달성, 불필요한 인원 50% 감축 등을 실현했다. 현재 제3자 물류는 많은 기업들의 관심을 한 몸에 받고 있으며, 이미 유럽, 미주 등지에서 어느 정도의 사업규모를 형성한 상태이다.

중국의 물류산업은 아직 발전의 초기 단계에 있어, 미국, 유럽 등 선진국보다 훨씬 뒤 떨어져 있다. 물류산업의 발전은 제3자 물류의 역할 중요하다. 앞으로 중국경제의 건강하고 지속적인 발전을 위해 현재 중국 물류산업의 현황, 중국 제3자 물류산업의 현황 및 문제점을 분석하고 개선방안을 검토하는 과제 시급하다. 이 논문은 이런 과제의 해결을 목적으로 두고 시작하는 것이다.

## 제2절 연구방법 및 구성

### 1. 연구방법

한 나라의 국민경제가 균형 있게 발전하려면 경제순환의 모든 요소인 생산 유통 소비가 원활하게 이루어져야 한다. 이 중에서 유통은 생산과 소비의 교량적 역할을 수행함으로써 물자의 수급을 조절하며, 생산과 소비사이에 발생하는 지리적 시간적 공간적 간격을 좁혀주는 동시에 품질이나 성능 또는 수량상의 변화가 없도록 수요와 공급을 원활히 조절함으로써 생산자와 소비자를 함께 보호하는 역할을 수행한다.

물류(物流)란 원래 물적 유통(物的流通)의 줄임 말이었으나 그 의미가 확장되어 물품의 시간적 가치와 공간적 가치를 창출하는 제반 활동을 의미한다. 미국 마케팅학회(America Marketing Association)에서는“물류란 생산 단계에서부터 소비 또는 그 이용에 이르기까지 제품의 이동 및 취급을 관리하는 것이다”라고 정의하고 있다. 따라서 물류란 물적 유통이라는 말의 축약형으로서“생산자에게서 소비자에게 제품을 효과적으로 옮겨주는 기능 또는 활동”이라고 정의할 수 있다. 즉 물품(物品)을, 적은 경비(經費)를 들여 신속(迅速)하고 효율적(效率的)으로 원하는 장소(場所)에 때를 맞추어 보낼 수 있도록 함으로써 가치(價値)를 창출(創出)하는 경제(經濟) 활동(活動)이다. 곧, 자재(資材) 및 제품(製品)의 포장(包裝)·수송(輸送)·하역(荷役)·보관(保管)·통신(通信) 등(等)의 활동(活動)을 말 한다<sup>3)</sup>.

물적 유통이라는 개념이 자주 쓰이고 이러한 측면이 특히 주목되기 시작한 것은, 대량생산. 대량판매. 대량소비의 시대가 되었으며, 그사이를 잇는 물자 흐름의 효율화를 할 필요성이 대두되었기 때문이다. 경제발전과 함께, 생산 비용의 인하만을 추구해서는 극심한 기업경영에서 이길 수가 없으며, 유통비용도 가능한 절감 되도록 해야 한다는 견해가 대두되었다.

현재, 물적 유통의 합리화 수단으로써, 대도시 주변에 배달센터. 트럭터미널. 창고단지 등을 집중적으로 들어서게 하는 유통센터의 건설, 컨테이너나 팔레트를

3) 박명섭, “국제물류의 이해”, 범문사, 2009, p.58.

이용하여 수송의 일관화를 꾀하는 유닛로드시스템 (unit load system)의 추진, 각 수송기관의 유기적 결합으로 수송의 효율화를 지향하는 협동일관수송 등이 진행되고 있다.

본 연구는 물류산업의 이론지식을 바탕으로, 물류와 제3자 물류 산업이 세계에서의 발전과정을 분석하고, 중국물류시장의 현황과 문제점, 중국 제3자 물류의 발전 현황을 조사하였다. 주로 국내외의 중국 물류산업과 정책 관련 논문 및 보고서 검토; 중국 내 물류시장과 물류산업 관련 연구기관 보고서 및 정부 내부 자료 검토; 중국 내 물류관련 논문과 통계자료 수집 및 분석(인터넷 자료 포함), 외교 통상부, 외환은행, 산업은행 등의 기관과 물류협회 등을 통해 자료를 수집하고 분석하는 방식에 의해 진행하였다.

## 2. 연구구성

본 연구는 물류 및 제3자 물류에 대한 기초 이론 지식을 검토한 후에 중국물류산업 현황을 분석한다. 제3자 물류산업의 현황과 문제점을 분석 하고, 기존의 물류기업의 종류, 특징 향후의 발전추세를 연구하고, 중국 제3자 물류산업의 발전의 의견을 낼 것이다.

이 논문의 제1장은 연구배경과 목적, 연구방법과 구성에 대해 설명하고, 2장에서 제3자 물류산업의 선행연구 고찰할 것이다, 제3자 물류의 정의, 중국 물류시장의 정책, 중국의 물류시장변화, 중국물류산업의 현황 및 문제점을 분석한다. 제3장에서는 중국 제3자 물류현황을 설명하고 제3자 물류산업의 문제점을 검토할 것이다. 제4장에서 중국 제3자 물류 문제점에 대한 개선방안을 제시할 것이다. 중국 제3자 물류기업의 현황을 분석하고, 성공한 물류기업의 경험을 참고하여 제3자 물류기업의 발전방향을 예측한다. 정부와 기업의 입장에서 물류시장의 개선방안을 제시할 것이다. 제5장에서 본 연구의 결론을 내릴 것이다.

## 제2장 제3자 물류이론과 중국 물류산업의 고찰

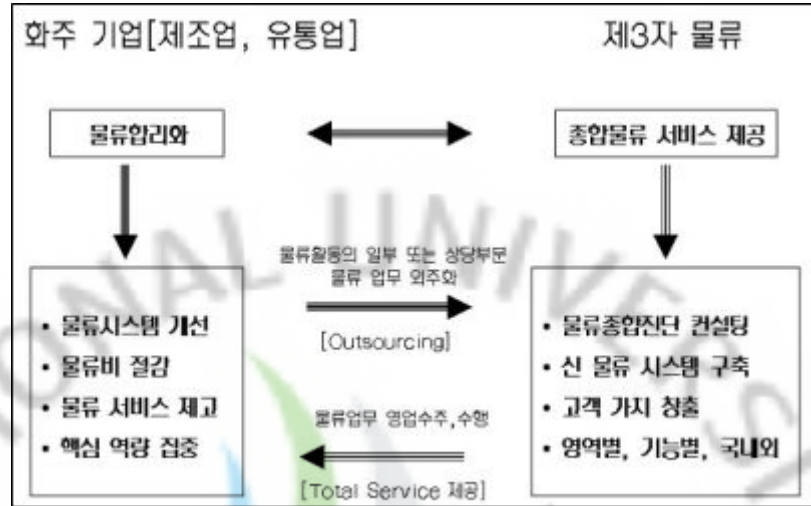
### 제1절 제3자 물류에 관한 이론적 접근

#### 1. 제3자 물류의 개념

제3자 물류라는 용어가 본격적으로 사용되기 시작한 시기는 1980년대 후반부터이다. 1988년 미국 물류관리협의회(Council of Logistic Management)가 시행한 화주를 대상으로 한 물류서비스 조사에서 제3자제공자(the third-party provider)라는 용어가 처음으로 사용된 이후 관심을 끌기 시작하였다. 미국 물류관리협회의 정의에 따르면, 제3자는 물류경로 안의 다른 주체와의 일시적이거나 장기적인 관계를 가지고 있는 물류경로 안의 대행자 또는 매매가를 의미하여, 화주가 단일 또는 복수의 제3자 사이에 일정한 기간 동안 일정한 비용으로 일정한 서비스를 서로 협의하여 수행 하는 과정을 제3자 물류 또는 계약물류(contract logistics)를 일컫는다. 다시 말하면 제3자 물류는 화주기업이 고객서비스의 향상, 물류관련비용의 절감 그리고 물류활동에 대한 운영효율의 향상 등을 목적으로 공급사슬(supply chain)의 전체 또는 일부를 특정 물류 업자에게 위탁(outsourcing)하는 것을 말한다. 즉 포장, 운송, 보관, 하역, 물류가공, 물류정보처리 등 일련의 공급사슬에서 요구되는 활동을 외부의 전문 업체에게 위탁함으로써 자사의 물류를 효율화하는 방식이다.

여기서 말하는 공급사슬이란 공급자로부터 생산자와 유통 업자를 거쳐 최종 소비자로 이르는 재화의 흐름을 포함한다. 이렇게 볼 때 제3자 물류는 공급업자 또는 제조업자(the first party), 도소매업자 (the second party)와 같은 물자의 소유권자에 대하여, 물자의 소유권을 갖고 있지 않는 물류업자 즉 제3자가 전면적으로 물류를 대행하는 것을 의미한다. 즉 마케팅경로 안에서 특수 관계가 없는 물류서비스 제공업체로부터 물류아웃소싱을 할 때 이를 제3자물류라고 부르고 있다.

<그림 2-1> 화주기업과 제3자 물류 관계



자료: 김윤희, “화주기업을 위한 제3자 물류”, 한국무역협회, 2006.

제3자 물류는 기업의 물류활동을 수행하는 주체가 누구인가에 따라, 기업이 사내에 물류조직을 두고 물류업무를 수행하는 경우에 이를 자사물류(the first party logistics), 기업이 사내의 물류조직을 별도로 분리하여 자회사로 독립시키는 경우는 이를 물류자회사(the second party logistics) 그리고 외부의 전문물류업체에게 물류업무를 아웃소싱 하는 경우를 제3자 물류라고 분류하기도 한다. 이렇게 보면 제3자 물류는 자사물류-물류자회사-제3자 물류라는 단순한 절차로 발전 과정을 설명할 수 있는데, 실제의 이행과정은 이보다 복잡한 구조를 보인다.

제3자 물류는 화주기업이 물류활동의 일부 또는 전부를 물류 전문 업체로 아웃소싱 하는 것이지만 단순한 물류아웃소싱과는 구분하여 이해해야 한다. 물류아웃소싱과 제3자 물류의 차이점은 물류아웃소싱은 화주로부터 일부개별서비스를 발주 받아 운송서비스를 제공하는데 반해 제3자 물류는 1년 이상의 장기계약을 통해 회사전체의 통합물류서비스를 제공함에 있다.

<표 2-1> 제3자 물류와 물류아웃소싱의 비교

	제3자 물류	물류아웃소싱
운영기간	중장기 위주	단기/일시적
관계내용	밀접/협력 관계	느슨/일시 관계
새로운 서비스 제공	능동적/적극적(제안형)	수동적(수주형)
개입범위	운영/관리/전략	주로 운영
계약방식	경쟁계약	수의 계약
의사결정점	최고경영층	중간 관리 층
자산 특성	무자산 형 가능	자산소유 필수
관리형태	통합관리형	분산관리형
화주와의 관계	협력관계	상하계약 관계
서비스 범위	종합물류지향	기능별서비스(수송, 보관, 하역 등)

자료: 정종석, “제3자 물류서비스”, 동성사, 1998.

즉 단순한 물류아웃소싱은 제3자 물류로 이행하는 과정에 있는 중간단계로 볼 수 있으며, 물류아웃소싱이 주로 운영측면에서 원가절감효과를 확대하는데 초점을 두고 있는데 대해서, 제3자 물류는 전략적인 관점에서 경쟁우위의 획득과 같은 원가절감 그이상의 성과를 얻기 위한 것이라고 보아야 한다.

따라서 제3자 물류 서비스가 활성화된다면 화주기업이 물류기능별 물류사업자와 개별적으로 접촉해야 하는 현재의 거래 계약구조는 화주기업과 제3자 물류업체 사이의 계약만으로 모든 물류서비스를 제공받을 수 있는 형태로 변화할 것이다. 이렇게 제3자 물류를 전략적으로 활용하려면 화주기업은 상품의 매출동향이나 생산계획 등의 기업전략의 중핵에 속하는 분야를 포함, 제3자 물류 사업자와 그 정보를 공유하고 물류의 효율화에 대한노력을 같이 하여야 할 것이다.

## 2. 제3자 물류의 등장 배경

제3자 물류 업체의 성장 및 성장배경을 살펴보면, 본격적인 제3자 물류 서비스는 먼저 수송기능에서부터 출발하였으며, 점차 보관, 하역, 정보처리 등의 모든 기능을 포괄적으로 제공하는 형태로 발전되어 왔다고 할 수 있다. Sheffi(1990) 미국에서 제3자 물류 산업이 성장 발전하게 된 계기를 다음과 같



은 3가지 이유 때문이라고 하였다.

첫째, 1980년대 미국 산업은 예기치 못한 경쟁압력을 경험하게 되었다. 이러한 압력은 많은 외국기업들의 미국시장 진출로 인해 야기되었고, 이는 미국 경제의 글로벌화를 촉진하는 계기가 되었다. 이에 따라 많은 원재료, 부품, 완제품의 국제적인 물동량이 증가했으며, 많은 기업들이 물류활동의 외부 화를 하게 되었고, 이러한 추세가 물류산업 기술발전에 많은 기회를 제공하였다는 것이다.

둘째, 미국 내에서는 1980년대 수송산업의 규제완화로 인해서 제3자 물류의 경쟁이 치열해졌으며, 이에 따라 제3자 물류 서비스 기업들이 보다 효율적인 서비스를 제공할 수 있도록 구조정비, 효과적인 시스템 도입 등을 통해 비약적으로 발전하게 되었다. 또한 소비자의 주도권이 증가하고, 불확실성이 증대됨에 따라 기업들은 물류기능의 수직적 통합보다는 외주를 활동하고, 자신들은 자신의 핵심 역량에 집중하는 방식을 선호하게 되었다.

셋째, 컴퓨터와 정보기술의 발전을 통해 물류관리의 원격통제가 가능해지고, 이러한 기술의 채택이 제3자 물류 서비스 제공업체들에게 활발하게 이루어졌다. 이에 따라 이를 활용해 효과적인 물류시스템을 구축하고자 하는 고객이 증가하게 되었다.

유럽의 제3자 물류의 등장 배경에도 규제 완화정책이 있었다. 규제 완화는 국제 수송만이 아니라 국내 수송의 운임에도 커다란 영향을 초래했다. 특히 연안수송의 자유화에 의해 저렴한 운임으로 각 국가 간의 차이가 없어졌다. 이 때문에 오랜 운임규제가 이어져 온 독일 등의 운임은 자유화된 1994년 1월 이후 반년 만에 20%-30% 저하되었다. 또 운송주선인인 프레이트 포워더에 대해서도 규제 완화는 커다란 변화를 가지고 왔다. 유럽에 약 10만개사가 존재하는 이들의 주요성장요인은 종래 국제수송에 있어서 통관업무 담당이었으나, 1993년도 이후 포워더의 수입이 급격히 저하되어 기업경영에 큰 영향을 미치게 되었다. 이 때문에 포워더는 생존책의 일환으로 대기업을 중심으로 정보서비스를 핵으로 하는 제3자 물류 업체로서의 진출에서 활로를 찾게 되었던 것이다.<sup>4)</sup>

일본은 1990년대 들어 육상운송 분야의 규제완화를 추진하였고, 최근 물류분야의 규제완화를 적극 추진하여 화주기업들도 비용절감 및 고객서비스 향상을 위하여 아웃소싱을 확대하기 시작했다. 그러나 일본의 제3자 물류서비스의 주요

4) 호경걸, “중국 제3자 물류서비스 성공요인에 관한 연구”, 청주대학교, 2008, p.89.

내용은 수송 및 보관업무 중심으로, 과거의 물류기능에 정보서비스를 부가시킨 수준에 머물고 있다. 이처럼 일본의 제3자 물류 수준이 발달하지 못한 것은 물류업계의 대응이 지연되어 화주의 아웃소싱 욕구를 충족시킬 능력부족과 화주들이 물류업체를 신뢰하지 못하기 때문으로 파악된다. 또한 화주들도 자신의 경영자원을 핵심역량에 집중해야 한다는 인식이 부족하고, 물류업무의 아웃소싱 수준이 높지 않은 결과로 제3자 물류가 널리 활용되지 못하고 있다고 볼 수 있다.

<표 2-2> 주요 국가별 제3자 물류 등장배경

구분	규정완화	3PL등장시간	주된 공급자	당초의 주된 테마	현재의 주된 테마
미국	1980년 자동차 운수사업법의 시행	1990년 초	캐리어 Non-Asset 3PL	화주 물류부분의 재구축	글로벌화의 대응
유럽	1993-1994년 EU통합과 동반하여 자동차, 영국 1968년 규정완화	1990년대 중반경, 영국은 1980년대 후반	Asset 포워드	EU 통합과 동반하는 거점통합	글로벌화의 대응
일본	1990년 물류법의 시행, 운수업 규제철폐	1990년 후반	물류자회사 Carrier	신흥기업의 물류대행	물류자회사의 재구축
한국	2000년 자동차운수사업법의 시행, 완전 자유화	1990년 후반 IMF이후	물류자회사 전문물류가	자회사 물류에서 발달한 공동물류	글로벌화의 대응

자료: 신동일, “제3자 물류”, 문용사, 2006.

한국에서는 1980년대 이후 기업들은 자가 물류에 너무 치중한 결과 물류시설 확충, 물류자동화 정보화, 물류전문인력 충원 등에 대한 고정투자비 부담이 크게 증가하였는데, 자가 물류는 경기 변동과 수요의 계절성에 의한 물량의 불안정, 기업 구조조정에 따른 물류경로의 변화 등에 효율적으로 대처하기 어렵다는 구조적 한계가 있다. 이는 결국 물류부문에 대한 화주기업들의 과도한 투자는 적정 수준의 물량을 확보하지 못할 경우 투자비 회수가 어려워질 뿐만 아니라 오히려 물류비 구조개선에 걸림돌이 될 수 있다. 1990년대에 들어와서는 한국의 물류산업이 경쟁력 강화를 위한 주요 개선 대상의 하나로 부각되었고, 1980년 이후 및 년 동안 제조업체 유통업체가 건립 운영하고 있는 자기 물류센터가 급증하였고,

제3자 물류를 통하여 막대한 고정비를 변동함으로서 자가 물류활동에 의한 물류효율화의 한계를 극복하기위해 제3자 물류가 등장하게 되었다. 주요 국가별 제3자 물류의 등장배경은 다음과 같다.

### 3. 제3자 물류의 편익과 활용

<표 2-3> 화주와 제3자 사이의 공급사슬구축을 통한 편익과 잠재적 위험

		화주	제3자제공자
편익	경제적	장비/설비 관련 재무위험전가 비용절감/ 품질향상 제3자의 전문성이용 정보시스템의 개발비용 분담	장비 및 설비의 이용효율 향상 (규모의 경제성) 소수 화주와의 관계를 통한 운영 절차 감소로 운영효율 향상
	관리적	핵심역량에 집중 소수업체와 사슬구축을 통한 관리의 용이	소수의 화주에게 전문능력 집중 소수 화주와의 사슬구축을 통한 관리의 용이
	전략적	경쟁우위 획득 경로구성원 사이의 정보교환 을 통한 전략적 재고배치 소수업체 이용을 통한 적절한 배송스케줄로 고객서비스 충 족	장기계획을 통한 투자범주 핵심서비스에만 집중함으로써 전 문영역 개발 및 연마
잠재적 위험	경제적	다른 파트너로 교체 시 전환 비용 증대(switching cost)	상당량의 착수금투자 (large front-end investment) 호환 불가능한 장비에 대한 투자
	관리적	제품과 재고에 대한 통제력 약화 정보유출 우려 고객서비스품질 제3자의 기회주의 우려	화주로의 합병, 흡수 화주의 자가 물류 화
	전략적	특정 제공자와 장기계획으로 인한 시장 이동 및 선택의 제 약 간접적인 고객접촉으로 화주 와 고객 사이의 서비스 겹 발 생	화주로부터 탈락 시, 화주교체의 어려움 화주의 기회주의 우려

자료: 정중석, “제3자 물류서비스”, 동성사, 1998.

회주와 제3자가 공급사슬 파트너십을 구축함으로써 얻게 되는 편익과 위험을 회주와 제3자의 입장에서 검토하였는데 밑에 표와 같이 정리하고 있다.

결론적으로 각 기업들은 제3자 물류를 통하여 품질의 향상, 리드타임의 단축 그리고 재고의 감소 등을 실현하며, 궁극적으로는 고객에 대한 서비스의 향상과 종합적인 물류비용의 절감을 경험하고 있다. 따라서 제3자 물류는 앞으로 더욱 활성화될 것으로 기대된다.

## 제2절 중국 물류산업의 실태와 정책

### 1. 중국 물류산업의 실태

중국 물류산업의 발전은 시간 짧지만 급한 속도로 성장했다. 1990년대 이전까지만 해도 물류의 개념조차 확립되지 않았으며, GDP에서 물류비용이 차지하는 비중이 25%를 상회하는 물류 후진국이었다. 하지만 최근 중국의 급속한 경제성장이 물류수요의 성장을 견인하면서, 물류수요는 GDP성장률을 훨씬 상회하는 속도로 증가하고 있다. 특히 외국기업의 경쟁이 치열해지면서 물류비를 1%경감시키면 전체 매출대비 5-8%의 수익증가를 가져온다는 사실이 기업에게는 상당히 중요한 요소로 부상하였고, 이러한 과정에서 중국의 물류시장 규모는 급속히 커지게 되었다.

개혁개방이래, 중국 국민경제는 높은 성장속도로 발전해 왔다. 국민경제의 발전에 따라 물류산업의 발전도 빨라지고 있다. 최근 중국 물류산업의 현황을 살펴보면, 먼저 사회물류총액은 1991년 약 3조 위안에서 2006년 60조 위안으로 20배 늘어나 같은 시기 GDP의 연평균성장속도를 상회하고 있다. 전년도와 비교하면 무려 24%가 증가하였으며, GDP가 1% 성장할 때마다 사회물류총액은 2.8% 증가한 것으로 나타나고 있다.

<표 2-4> 중국 경제성장과 사회물류총액 추이 (단위: 억 위안. %)

	G D P	사회물류총액	사회물류비용	GDP대비 물류비용
1991	21,617.8	30,221	5,182	23.97
1992	26,638.1	39,088	6,134	23.03
1993	34,634.4	54,315	7,892	22.79
1994	46,759.4	79,237	10,326	22.08
1995	58,478.1	101,975	12,846	21.97
1996	67,884.6	110,288	14,930	21.99
1997	74,462.6	123,665	16,620	22.30
1998	78,345.2	128,732	16,738	21.36
1999	82,067.5	138,954	17,555	21.39
2000	89,468.1	170,561	19,003	21.24
2001	95,933.0	194,513	20,278	21.14
2002	105,172.3	232,583	21,985	20.90
2003	117,390.2	295,488	24,975	21.28
2004	136,875.9	383,829	29,114	21.27
2005	182,321.0	480,583	33,860	18.57
2006	209,708.0	596,000	38,414	18.30
2007	246,619.0	752,283	45,406	18.40
2008	300,670.0	899,000	54,542	18.10

자료: 刘江, “中国物流年鉴”, 中国物流与采购联合会, 2009.

2007년의 사회물류총액은 75조, 08년의 사회물류총액은 90조로 증가했다. 이와 동시에 08년에 GDP대비에 물류비용의 비율을 18.10%까지 내렸다. 중국정부는 ‘11차 5개년 계획’기간(2006-2010)동안 산업구조의 조정과 경제성장 방식의 전환을 통해 물류수요의 지속적인 증가뿐만 아니라 물류비의 절감을 주요한 정책목표로 설정하고 있으며, 향후 2010년에는 GDP대비 물류 비 비중이 16.8% 정도가 될 것으로 예측되고 있다.

<표 2-5> 중국 사회물류총비용의 구성 표

연도	구분	운송비용	보관비용	관리비용
2004	총액	16,558	8,467	4,089
	사회 물류총비용 비율	56.9%	29.1%	14%
	전년대비증가율	18%	14.8%	14.5%
2005	총액	18,639	10,632	4,589
	사회 물류총비용 비율	55%	31.4%	13.5%
	전년대비증가율	10.1%	18.4%	12.3%
2006	총액	21,018	12,331	5,066
	사회 물류총비용 비율	54.7%	32.1%	13.2%
	전년대비증가율	12.8%	16%	10.4%
2007	총액	24,708	14,943	5,755
	사회 물류총비용 비율	54.4%	32.9%	12.7%
	전년대비증가율	17.6%	21.2%	13.6%
2008	총액	28,669	18,928	6,954
	사회 물류총비용 비율	52.6%	34.7%	12.7%
	전년대비증가율	13.2%	21.8%	14.3%

자료: 사개강, “중국 교통 발전현황”, 國家發展與改革委員會經濟運行局, 2009.

04년-08년의 사회물류총비용의 구성 표를 살펴보면, 사회물류총비용에서 운송비용의 비율이 제일 높다. 04년은 총비용의 56.9% 정도 차지하였고, 향후 몇 년간 점차 감소하였으나 08년까지 아직도 52.6%의 높은 비중을 차지하고 있다. 이는 중국의 운송능력 부족으로 인한 높은 운송원가에서 기인한 것이다. 물류산업의 발전 및 설비개선 관리의 선진화에 따라 관리비용 비율도 점차 감소하고 있다. 한편 운송비용 비율과 관리비용 비율은 모두 감소하고 있는 반면 보관비용의 비율은 상승하고 있다. 따라서 앞으로 물류산업의 개선에서 즉시공급시스템을 도입하고 재고시간단축과 보관비용을 줄여야 한다.

중국경제의 급성장과 물동량의 급증세에 대응하여 중국은 최근 항만 및 공항은 물론 철도, 도로 파이프라인 등 각종 교통물류 인프라의 대규모 건설 및 확충 사업을 진행함으로써 현재 그리고 향후 예상되는 물류의 병목현상을 해결하고 나아가 자국중심의 교통물류네트워크 구축을 꾀하고 있다. 제10차 경제개발5개년 계획인 2001-2005년 기간 중 중국정부는 교통기초시설 건설에 주력하여 총연장 77,000여km의 국철과 지방철도의 철도망을 형성했다.<sup>5)</sup> 그 중에 복선화 철

도와 전기화 철도의 비중이 높다, 철도수준은 전에 비해 한층 제고됐다. 또한 최근 몇 년간 철도 운행 속도 가속화로 철도운송의 효율화를 가져왔다. 고속도로의 경우 2001년 19.4천km에서 2006년 벌써 45.3천km로 증가했다. 고속도로를 중심으로 한 국도 및 지방의 기본도로망이 형성되었고 철도 및 고속도로 외에 내하 항운 파이프라인의 연장도 크게 증가했다.

<표 2-6> 중국연도별 기초시설 현황

연도	철도			도로		내하 (內河)		파이프라인
	합계	복선	전기 철도	합계	고속 도로	합계	천 톤 이상 선박 통과항로	
1995	59.7	16.9	9.7	1,157	2.1	110.6	5.7	17.2
2000	68.7	21.4	14.9	1,402	16.3	119.3	6.1	24.7
2001	70.1	22.6	16.9	1,698	19.4	121.5	6.4	27.6
2002	71.9	23.1	17.4	1,765	25.1	121.6	6.4	29.8
2003	73.0	24.7	18.1	1,810	29.7	122.0	8.0	32.6
2004	74.4	24.9	19.3	1,871	34.2	123.3	8.3	38.2
2005	75.0	25.0	20.0	1,931	41.0	123.3	8.6	40.0
2006	77.0	26.4	24.4	2,042	45.3	123.4	8.7	45.9
2007	78.0	27.1	25.5	2,535	53.9	123.5	8.8	-
2008	80.0	29.0	28.0	2,779	60.3	122.8	8.8	-

자료: 사개강, “중국 교통 발전현황”, 國家發展與改革委員會經濟運行局, 2009.

<표 2-6>를 구체적으로 살펴보면, 5개년 계획기간 년 물동량 1억 톤 이상의 항만 11개와 140여 개의 간선 및 지선 공항, 4만 여km의 파이프라인을 보유했다. 도로 건설에서 오중칠횡(五縱七橫)의 총 연장 35.687km의 고속도로망 2007년 말까지 형성 완료, 2008년 이후 “국가고속도로망” 계획에 의거 향후30년 간 약50,000km의 고속도로를 증설 계획했다. 철도망 증설과 화객분선(貨客分線)에 의한 화물 처리능력이 확대했다.

인프라의 확충에 따라 각종 교통운수 물동량 및 수송량도 현저히 증가했다.

5) 사개강, “중국 교통 발전현황”, 國家發展與改革委員會經濟運行局, 2009, p.89.

2006년 중국의 총 물동량은 202.5억 톤으로 2005년 대비 8.9% 증가했다. 수송량은 8조 6,921억 톤으로 2005년 대비 8.4%가 증가했다. 항만의 처리 물동량은 55.7억 톤으로 14.8%가 증가했으며 2007년, 2008년은 2006년보다 인프라건설이 더 많이 늘었다. 앞으로도 정부는 물류기초인프라시설 대한 투자 계속 확대해 나갈 것이다. 그런데 장기적인 인프라수준은 선진국과 큰 격차가 존재한다. 중국은 국토면적이 넓어서 단위면적당 물류네트워크의 양이 많이 부족하다. 물류인프라의 부족은 중국물류산업 발전의 하나의 제한 요인이기 때문에 물류인프라의 건설은 계획에 따라 과학적으로 추진해 나가야 한다.

## 2. 중국 물류산업의 발전 배경

중국은 개혁개방 이래 경제의 지속적인 고도성장에 따라 내수시장의 확대로 물류산업의 발전적 토대를 마련하였다. 특히 GDP 및 소비시장 규모의 확대, 외국자본의 대 중국투자확대와 대외무역의 급성장에 따라 국내의 물류수요가 급격히 증가하였다. 중국의 수출입 물동량 확대와 시장의 성장은 중국의 물류수요를 급격히 증가시키고, 중국내 대형 공항과 항만이 세계 물류시장에서 새로운 국제물류 거점으로 급부상하는 계기를 제공해주고 있다.

이와 같이 급증하고 있는 중국 물류수요에 대응하고 물류부문의 국제 경쟁력을 제고하기위해 중국정부는 '10차 5개년 계획(2001-2005)'부터 물류산업의 육성을 국가의 주요 핵심정책의 하나로 설정하였고, 물류인프라에 대한 투자확대, 물류산업에 대한 규제완화 등을 추진해오고 있다. 특히 WTO 가입 이후 중국은 물류분야에 대한 시장개방과 규제완화를 단계적으로 추진하여 왔으며, 이를 통해 해외 물류기업 및 제3자 물류 업체의 중국시장 진출을 확대하고, 중국 국내물류기업과의 합작투자 등을 유도하였다. 이에 따라 현재 중국 물류시장의 성장과 시장 경쟁이 가속화되고 있는 추세이며, 향후 중국 물류산업 정책의 개선과 완비, 대대적인 물류인프라 확충사업에 따라 외국물류기업들이 중국시장 진출이 더욱 가속화될 전망이다.



### 3. 중국 물류산업의 발전과 정책

#### 1) 중국 물류산업의 발전과정

중국에서 현대적 의미의 물류 개념은 건국 이래 '계획경제'에 의한 경제운영으로 오랫동안 도입되지 않다가 개혁개방이 이루어진 1979년 이후 일본으로부터 처음 소개되었다. 중국은 계획경제하에서 생산재와 소비재가 각기 물자부와 상업부에 의해 구분되어 거래되었고, '3급 관리'의 다단계 유통경로가 형성되었으며, '자가 물류'가 기본을 이루었다. 중국정부가 공식적으로 '물류'의 개념을 사용한 것은 1992년 현 상무부의 전신인 상업부의 "상품물류배송센터 발전건설에 관한 의견"에서였으며, 2001년 3월 발표한 "현대 물류발전을 가속화하는 것에 관한 약간의 의견"에서 공급사슬관리, 제3자 물류 등 선진적 물류 개념이 처음으로 도입되었다.

중국의 물류산업은 개혁개방 이후 중국경제의 지속적인 고도성장과 대외개방, 시장경쟁의 격화에 따라 기존의 전통적 계획경제체제하의 계획적 물자분배와 운송시스템의 기초위에 새로 발전해온 산업이다. 중국의 물류산업은 현대까지도 초기 단계로서 거시적 관리시스템이나 기초시설 그리고 시장 및 서비스 등에서 낙후성을 드러내고 있으며, 전체적으로 볼 때 아직까지 내부의 잠재력이 충분히 발휘되지 못하고 있는 상황이다. 그럼에도 불구하고 경제의 글로벌화와 정보화가 매우 신속하게 진행됨에 따라 중국의 물류산업도 비교적 빠른 발전을 보이면서 점차적으로 정상적 궤도에 진입하기 시작했으며, 현재 상당한 잠재력을 갖고 있는 것으로 평가되고 있다. 오늘날 중국 물류산업의 특성은 크게 세 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 중국 물류산업은 아직까지 초보적인 단계로서 '자가 물류'가 사회 전체 물류활동의 중점이지만, 전문적 물류서비스에 대한 수요가 이미 나타나고 있다. 둘째, 중국도 전문화된 물류기업이 나타나기 시작했으며 다양화된 물류서비스의 발전이 어느 정도 이루어지고 있다. 셋째, 물류기초설비 및 장비 등의 경우에서도 초보적이거나 규모의 발전을 진행하고 있다.

그러나 중국 물류산업은 아직까지 선진국과 비교할 때, GDP 대비 물류비나 제3자 물류의 비중 등에서 상당한 격차를 보이고 있다. 우선, 중국은 아직까지 시장주도의 물류관련 정책 및 법규 환경이 미비한 실정이며 물류산업이 불균형하게 발전하여 도시 농촌 간, 내륙 연해 지역 간에 상당한 격차를 보이고 있다.

더구나 정부와 기업 간 미 분리, 지방보호주의 등이 가시 하여 전국적으로 통일 적이고 공정한 물류시장의 형성이 가로막혀 있다. 또한 중국은 아직 상당수의 기 업들이 물류업무를 직접 수행하고 있어 물류시장의 잠재력은 크지만 유효수요가 부족하다. 또한 전통적 운송, 창고기업들이 전문 물류기업으로 탈바꿈하지 못하 였으며, 외자기업의 경우도 서비스 제공범위의 지리적, 기능적 제한성의 문제점 을 보이고 있다.

## 2) 중국 물류산업의 정책

"중국 현대 물류발전가속에 관한 약간의 의견"은 국가경제무역위원회, 철도 부, 교통운송부, 중국민항총국, 정보 산업 부, 대외 무역경제 합작부 등 물류관련 정책당국이 정부 부처 간 물류정책의 통합을 위해 마련하였으며, "종합물류시책 대강"이라고 하기도 한다.

<표 2-7> 중국 종합물류시책

현대물류 발전의 지도 사상과 전체 목표	지도이념	발전 가속화와 구조 개혁 중심 시장 수요에 기초하고 기업이 주체가 되며 정보기술을 유효하게 활용하며 물류비용 절감, 물류품질향상 사회전체의 현대물류에 대한 인식의 향상을 통한 기업과 제품의 국내외 경쟁력 향상
	전체목표	선진 물류관리기술과 설비를 이용하여 시장 경제규칙에 합치하고 국제통상규칙과 일치되며 원활 신속 시간준수 저비용 고객을 만족시킬 수 있는 물류서비스 체제의 구축
현대물류서비스 시장육성	기업에 의한 자사물류를 사회화 전업화를 통한 적극적인 제3자 물류시장으로 발전	
현대 물류발전을 위한 거시적 환경 조성	정부에 의한 부당한 행정간섭, 규범을 위반하는 경영행위 제약을 통한 공평, 공정, 공개 시장환경의 조성	
물류기초 인프라 구축	정부부문의 공익성이 높은 물류 시설의 정비, 토지, 자금, 세금 혜택 등 우대정책 제공	
광범위한 정보기술의 도입, 과학기술 혁신과 표준화	수송의 표준화, 계열화, 규범화 창고, 하역, 포장기 바코드 등의 기술도입	
대외 개방의 확대, 해외 선진 경험의 학습	외국의 자금, 설비, 기술과 노하우 활용 외자물류기업의 선진적인 관리이념과 관리모델 참고하여	

	국제규칙에 적합한 물류서비스 체제에 의한 운영체제의 구축
인재 육성 강화, 産學 硏연합 촉진	물류기업은 연구 컨설팅기업, 대학과 자본, 기술의 융합을 도모하고 상호 교류촉진 사회가 필요로 하는 인재육성
지속적인 연구와 탐색 으로 현대물류발전의 수요 적용	중앙부문에서의 전문 프로젝트팀 구성 조사연구 강화 외국의 경험을 토대로 구체적인 정책 수립과 조치

자료: 박민규, “중국 물류체제에 대한 이해”, 문용사, 2008.

### 제3절 중국 물류산업의 특성

#### 1. 선진국과의 현저한 격차 존재

개혁개방 이래 중국의 10%이상의 연평균 성장률을 유지했다. 물류산업도 빠르게 성장했다. 그런데 현재까지 중국의 물류산업은 GDP에서 차지하는 비중, 제3차 물류 전체물류산업에서의 비율 등 미국, 일본과 같은 선진국과 상당한 격차가 존재하고 있다. 사회물류총비용이 GDP에서 점하는 비중은 여전히 높은 상태이다. 이는 중국의 경제가 여전히 중화학공업 단계에 머물러 있으며, GDP성장이 주로 1·2차 산업에 의존하여 이루어지는 조방한 경제운용 방식을 여실히 반영해 주고 있는 것이다. 선진국과 비교했을 때 중국의 실질적인 물류규모는 비교적 크지만 사회물류 총비용과 물류서비스의 부가가치는 매우 낮은 편이다. 최근 몇 년간 중국 인프라 건설이 크게 확충되었지만 물류수요 증가 속도에는 미치지 못한다. 중국 철도의 경우 총 영업거리는 세계 상위권이지만, 국토면적 대비 철도연장 수준에서는 하위권에 속한다. 컨테이너 항만시설은 지속적인 확충에도 불구하고 컨테이너 물동량의 급증에 비하여 그 처리 능력이 여전히 부족하고 항구와 연결된 도로, 철도 등 운반관련 시스템과 간접시설의 미비로 인하여 물류산업의 발전에 저해되고 있다. 물류인프라의 부족은 물류산업발전의 큰 장벽이 된다.

## 2. 지역 간의 심한 격차

중국 물류산업의 급성장 및 물동량의 확대는 주로 물류 인프라 시설 비교적 좋은 동남연해지역 중심으로 발전했다. 중부지역 및 서부지역의 물류발전 속도가 비교적 낮은 편이다. 동부와 중부 서부 지역 간의 물류산업발전 격차가 크다.

중국 물류산업은 주장삼각주, 장강삼각주부터 발전을 시작하고 중·서부지역으로 확산하고 있다. 이런 현상의 원인은 중국 동부와 서부지역 생산력 차이가 크고 경제발전 불균형이 있기 때문이다. 동부 연해지역은 물류기초시설이 비교적 좋고 현대물류발전의 수준 높다. 동부지역 물류발전을 따라 중부, 서부지역도 물류중심도시, 물류단지 등이 형성되고 있다. 동일 지역에도 도시보다 농촌의 물류발전수준은 뒤떨어진다.

지역적 불균형 외에도 물류산업수준은 업종에 따라 차이가 있다. 합자기업, 외자기업, 대형유통기업, 제조기업 등 물류서비스에 대한 수요가 크다. 또한 가전제품, 일용화공제품, 의약품, 자동차기업 등이 물류서비스를 사용하는 경우 많고 물류산업의 수준도 비교적 높다.

## 3. 수송수단별 문제

중국은 물류인프라 정비 및 신 물류시스템 도입 등에 따라 물류서비스 수준이 향상되고 는 있지만 안전이나 서비스 질에 있어서는 아직 개선의 여지가 많은 상황이다. 국경, 천진, 상해, 광주, 심천 등이 대도시를 중심으로 공항, 항만 및 지방을 연결하는 고속도로나 간선도로의 정비가 급속도로 진행되고 있으며, 이에 따른 트럭수송 서비스가 확대되고 있다. 그런데 전국 운송사의 화물차 적고 광역 수송네트워크가 정비 되지 않는 상태이다. 환경 문제나 교통 혼잡 때문에 도시로 진입하는 트럭들이 많은 제한을 받고 있다. 또한 지역 간 수송에 관한 면허제도의 불기, 도로 통행료 징수 등과 같은 행정문제가 해결되지 않고 있는 실정이다. 물류업자는 화물의 파손 및 분실 등에 대한 대응능력이 부족한 상황이다.

#### 4. 제도상의 문제

중국의 교통소송과 물류행정에 대한 관리체제는 각 수송수단별로 각각의 행정부문별로 관리되고 있다. 특히 행정관리 부문의 경우 중앙에서 지방으로 복수의 계층구조로 구분되어 존재하며, 행정부문과 지방 관리부문 간의 책임과 권한이 중복되어 있는 문제점이 있다. 이러한 문제로 인해 각자의 행정부문이나 지방 정부는 시스템의 일부만 관리할 수 없기 때문에, 물류시스템에 있어서 일련의 물류활동이 분단되는 부작용을 야기 시키고 있을 뿐만 아니라 물류산업의 발전을 저해하는 요소로 작용하고 있다. 수송수단별 관리체계 이원화하다. 물류관한 유효한 정책조치가 결여하고 , 행정부문, 산업부문 및 지방정부간의 보호주의가 심하다.

## 제3장 중국 제3자 물류산업의 현황과 문제점

### 제1절 중국 제3자 물류산업의 현황

중국 물류시장의 확장추세는 최근 들어 매우 빠른 속도로 진행되고 있으며, 물류협력관계가 긴밀해짐에 따라 물류시장의 전반적 환경이 개선되어 가고 있다. 2006년 중국 제조 및 유통기업의 물류 아웃소싱 비율은 35%이며 아웃소싱 기업 중 22.9%가 향후 자사의 물류 아웃소싱 비율을 70%이상으로 제고할 의사가 있음을 표명하였다.

중국의 급속한 경제 성장과 교역규모 확대에 힘입어 물류시장도 급성장할 것으로 예상됨에 따라 시장 잠재력과 발전 전망은 양호할 것이다. 중국 국가경제무역위원회, 철도부 및 교통부 등 물류관련 당국은 물류산업의 현대화를 위해 2001년3월에 “현대물류발전”을 제정했다. 이는 중국 정부가 자원배치의 최적화, 경제구조 조정, 투자환경 개선, 국력 및 기업경쟁력 도모를 위해서 물류산업의 발전이 중요함을 인식하고 있음을 보여주고 있다. 중국은 WTO가입을 계기로 점진적으로 물류시장을 개방하고 있다. 또한 최근 중국의 물류수요가 급증하고 물류기업간의 경쟁이 치열해질 전망이다.

제3자 물류는 1990년대에 중국에 들어왔고 지금도 발달하지 못했다. 중국의 제3자 물류는 상당히 분화되어 있어서 아직까지 2% 이상의 시장 점유율을 차지하고 있는 제3자 물류서비스 제공자는 없고 중국의 제3자 물류는 아직 물류사업의 주류를 형성하지 못하고 있다.

<표 3-1> 중국기업의 물류 처리방식

	물류 운영 주체	비중
생산 기업 원재료	공급 업체	50%
	자사 기업 직접 처리	31%
	제3자 물류	19%
제품 판매 물류	외부위탁과 자사 직접처리 방식의 결합	55%
	자사 기업 직접 처리	27%
	제3자 물류	18%
수출입 물류	공급 업체	11%
	자사 직접 처리	62%
	제3자물류	27%

자료: 황동동, “중국 제3자 물류 활성화 방안에 관한 연구”, 배제대학교 대학원, 2006.

### 1. 제3자 물류서비스 규모

제3자 물류는 1990년대에 중국에 도입되었고, 현재 중국에서 많은 기업들이 관심을 기울이고 있지만 아직 제3자 물류는 발달하지 못했다. 중국의 제3자 물류 아직 물류산업의 주류를 형성하지 못하고 있다.

중국의 2001년 제3자 물류시장 규모는 약 400억 위안, 2002년은 약600억 위안이며, 2003년은 약 800억 위안으로 매년 꾸준히 성장하고 있으며, 2004년에 중국이 제3자 물류로 처리한 제품은 전체완성품에서 16%, 제3자 물류를 거친 공업 원자재는 전체 생산자재의 20%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.<sup>6)</sup>

2006년의 중국의 제3자 물류 시장규모는 1,300억 위안으로 2005년에 대비 30% 증가한 수치이며, 제3자 물류시장의 비중은 중국 전체물류의 3.39%에 해당되고, 2010년에 중국 제3자 물류시장은 2,400억 위안에 이를 것으로 전망하고 있으나 아직까지 중국의 제3자 물류시장은 초입수준에 불과하다.<sup>7)</sup>

중국 창고 저장협회의 조사에 따라 중국생산기업 원재료물류는 50%가 공급

6) 朱承誌, “聚焦中國第三方物流發展”, 2005, p.126.

7) 김응태, “중국 제3자 물류시장 추이 및 전망”, 상해 물류연구원, p.56.

자 부담이고, 31%는 자가 부담으로 제3자 물류는 19%만 차지하고 있다. 상품 판매의 물류에 있어서는 생산자가 27%, 제3자 물류가 18%, 나머지 55%는 일부 자사 처리하고 일부 아웃소싱의 결합방식을 채택하고 있다. 수출입 무역물류의 실행 주체는 27%가 제3자 물류에 의해 이행되고 있고, 11%가 공급업체, 62%는 자사가 직접 처리하는 방식으로 하고 있다.<sup>8)</sup>

중국 사회물류아웃소싱의 비율은 계속 증가하고 있으며 2006년 중국 판매물류 아웃소싱 5%-10%, 운송 창고보관이 10%-15%로 증가하였다. 제3자 물류를 이용한 운송업체가 전체기업 운송업무의 67%를 차지하였다. <sup>9)</sup>

일반적으로 물류기업에서 제공하는 서비스는 전통업무와 부가가치가 비교적 높은 신형업무의 두 가지로 나눌 수 있다. 전통업무는 간선운송, 중계운송, 창고보관, 배송, 하역 등이며, 부가가치가 비교적 높은 신형업무는 유통가공, 물류정보관리, 물류시스템설계 등을 포함한다. 간선운송, 중계운송, 창고보관, 배송서비스의 수요비중이 전체의 80%를 차지하고 있어 이를 여실히 증명해 주고 있다. 사회물류수요는 해마다 확대되었지만 전통업무의 수요는 여전히 주도적인 위치를 차지하고 있어 전통업무의 아웃소싱이 대부분은 차지하고 있는 것을 알 수 있다.

<표 3-2> 2004년~2006년 상공기업의 아웃소싱항목 구성 비율(%)

	간선 운송	중계 운송	창고 보관	배송	포장 및 유통 가공	물류 시스템설계	물류 정보 관리	기타
2004	28	20.2	16.8	21.9	3.4	5	3	2.5
2005	31	21.4	18.8	20.8	3	5	2	0.6
2006	32.7	-	15.1	25.4	5.2	7.9	3.9	2.9

자료: 유동, “中國現代物流報告”. 機械工業出版社, 2007 .

8) 김응태, “중국 제3자 물류시장 추이 및 전망”, 상해물류연구원, 2007, p.98.

9) 郝敬洁, “中國第三方物流的發展現狀與趨勢分析”, 中國物流與採購網, 2007, p.68.



## 2. 제3자 물류서비스의 주요 고객

제3자 물류서비스의 주요 고객은 2005년도 통계에서 민영기업이 차지하는 비중이 66.11%로 가장 높게 나타났으며, 외국 합자기업이 차지하는 비중이 61.11%, 외국기업이 50.56%로 그 다음과 같이 차지하고 있다.<sup>10)</sup>

<표 3-3> 물류기업 주요고객의 기업유형(단위: %)

년도	국영기업	민영기업	외국기업	외국합자기업	사업기업	기타
2004	55.2	61.2	50.7	62.6	11.9	31.1
2005	36.56	66.11	50.56	61.11	12.50	9.72
증감	-18.64	4.91	-0.41	-1.49	0.60	-21.38

자료:박상준, "2006中國現代物流報告-競爭合作與產業成長", 機械工業出版社, 2007.

또한 중국 물류시장에서 제3자 물류 업체들이 주로 제공하는 서비스 분야는 의류나 식물과 같은 노동집약적인 상품보다는 전자제품, 가전제품, 자동차 및 그 부품, 소비재 등의 분야이며, 2004년과 2005년의 물류기업 고객군의 업종분포 중 가장 큰 비중을 차지한 업종이 전자제품, 가전, 기계전자장비로 나타났다.

## 3. 제3자 물류의 서비스지역 및 특징

중국에서 활동 중인 제3자 물류서비스 제공자는 대부분 자신의 활동지역을 중심으로 네트워크를 구축하고 있다. 특히 주장삼각주인 남부지역과 장강삼각주인 동부 연안지역 그리고 북경 천진 등 북부지역에서는 광범위한 네트워크를 구축하고 있는 상황이나 상대적으로 북서부 지역과 중경 등 남서부 지역의 물류네트워크 구축은 미흡한 실정이다.

중국물류연합회의 조사에 따르면 주장삼각주지역에서는 24%의 제3자 물류기

10) 박상준, "2006中國現代物流報告-競爭合作與產業成長", 機械工業出版社, 2007, p.64.

업이 있으며, 상해, 항주를 중심으로 한 장강삼각주에서는 28%의 기업이 있다. 그리고 북경, 천진, 청도지역에서는 23%의 제3자 물류업체가 있다.

<표 3-4> 중국 제3자 물류업체 지역분포 및 수익분포

지역	장강 삼각주	주강 삼각주	북경, 천진지역	화중지역	서남지역	서북지역	기타
기업비율	28	24	23	9	6	4	6
매출비율	27	23	25	10	5	3	7

자료: 林慧丹, "제3자물류", 中国人民大学, 2005.

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

중국의 제3자 물류의 발전은 몇 가지 특징을 가지고 있다. 제3자 물류산업의 문제점을 개선 할 때 이런 특징을 고려해서 방안을 검토해야 한다.

중국의 제3자 물류산업은 아직 발전의 시작단계에 있다. 기업물류와 대중물류는 사회물류의 주요형식이다. 제3자 물류에 대한 수요부족은 단기간에 해결할 수 없지만 경제발전에 따라서 제3자 물류의 발전은 더 빨라질 것이다.

기업 간의 물류이념과 물류수요가 차이가 있고 불균형현상이 나타난다. 현재 중국의 제3자 물류의 이용자는 외자기업 대부분이다. 외자기업의 물류이념이 비교적 선진적이고, 물류아웃소싱의 비율 높고, 공급사슬의 관리의 수준제고 급하다. 중국물류의 사회화 전문화수준은 외국기업과 현저한 차이가 있다. 제조업을 예를 들면 조사를 따르면 중국기업의 평균 창고사용 면적이 14.1만㎡, 그중의 자기의 창고면적은 8.2만㎡, 임대 창고면적은 5.9만㎡, 각 외자기업 의 4.9배, 3.4배, 12.3배이다. 중국기업은 평균 화물차량 66대, 하역설비38대를 가지고 있다. 외자기업의 3.7배와 1.5배이다. 이 숫치를 통해 중국기업의 물류선진화 전문화수

준 낮을 것으로 알 수 있다. 물류의 선진과 낙후의 현상 공존하고 물류서비스의 수요가 다원화하고 사회물류구의 불균형현상이 나타나다.

2006년 중국 제3자 물류시장은 18000개의 서비스 제공자가 있다. 그중 10대 제공자의 전체시장 점유율이 13%뿐이다. 시장점유율이 2%넘는 기업이 하나도 없다. 이것은 중국 제3자 물류산업은 아직 분산하고 규모적인 우위 없다는 뜻이다. 경쟁내용에서 투입 및 가격경쟁 중심이고 제3자 물류 가치사슬의 이익 창출에 대한 관심도가 부족 한다. 저수준의 과도경쟁이 중국물류산업수준제고의 한계가 된다. 제3자 물류기업의 이윤이 3~8%정도이다, 선진국과 비해 이윤공간이 많다.

#### 4. 중국과 선진국 물류업체의 비교 분석

##### 1) 물류의 활용률

중국 물류의 활용률은 2006년 제4차 전국 화주기업을 대상으로 조사결과를 보면, 18%의 화주기업이 물류를 활용하고 있다. <표3-5>와같이 한국은 38.8%, 일본은 60%, 미국은 74%, 유럽은 70-80%로 중국은 이들에 비하여 절반수준에도 못 미치고 있는 실정이다. 이는 중국 물류시장이 아직 활성화되지 못한 편이며, 현재 중국 물류에 대한 생성역사와 기업환경, 인식도 등의 정도가 상대적으로 낮은 원인으로 판단된다.

<표 3-5> 물류 활용률 비교

구분	중국	한국	일본	미국	유럽
활용률(%)	18	38.8	60	74	70~80

자료: 金鑫, “中國第3方物流”, 科技出版社, 2007.

##### 2) 물류업체의 주요 활용분야

중국의 물류의 활용분야는 정보시스템관리업무의 증가비율이 가장 많다. 물류 정보관리는 물류부가가치서비스이므로 이로부터 물류업체들이 부가가치서비스를

제공하기 시작하고 있음을 알 수 있다. 반면에 미국기업의 물류 활용분야를 보면, 직수송서비스와 창고관리, 운송주선, 통관대행 등이 높은 활용률을 보이고 있어 중국은 미국에 비해, 아직 초보적인 수준을 보이고 있다. 한국의 경우, 기업들이 물류관리업무의 전반을 물류자회사에 위탁하기 보다는 주로 운송, 하역, 유통가공을 외부에 아웃소싱하고 보관 및 재고관리, 포장, 물류정보관리는 직접 수행하는 것이 특징이다.

<표 3-6> 화주기업의 물류 활용분야 (단위:%)

중국		한국		미국	
운수 및 하역	19.44%			직수송서비스	61%
배송	18.06%	배송	65.4%	화물통제	49%
보관	25.00%	재고관리	25.5%	운송주선	45%
포장	16.67%	하역	37.8%	화물추적	33%
유통가공	20.83%	포장 유통가공	16.2%	창고관리	59%
정보시스템관리	33.33%	물류정보	12.3%	운입지불	53%
재고관리	19.44%			통관대행	41%
				주문이행	33%

자료: 김광영, “2005 국내 물류서비스 이용실태 조사”, 대한상공회의소, 2008.

### 3) 제3자 물류업체의 시장규모

중국정부 통계한 자료에 의하면 중국의 물류비 규모는 2005년 48만억 위안이다. 성장률은 25.2%<sup>11)</sup>이고, 맥킨지 컨설팅의 예측에 따르면 2010년까지 중국 물류의 시장규모는 1,498억 달러에 달할 것으로 예측하고 있다. 미국의 경우, 2004년 조사에 의하면 2003년에 미국의 총 물류비는 9,360억 달러이며 운송비용은 6,000억 달러, 창고 및 보관 3,000억 달러로 추정하고 있으며 운송비용 분야의 구매지원서비스, 전자상거래 지원서비스, 정보기술서비스 분야의 성장이 두드러질 것을 보아진다.<sup>12)</sup>

### 4) 계약 기간

중국의 물류업체와 주요 고객과의 합작형태를 보면, 1년 단위 계약 관계를 맺

11) 유경문, “중국 물류산업 발전현황 및 전망 분석보고”, 吉林文化出版社, 2006, p.67.

12) Armstrong & Associates, “3PL Market Overview”, 2002, p.39.

고 있는 기업이 44.28%로 가장 많으며, 이어 건강 계약과 분기당 계약관계가 각각 31.44%와 27.5%로 나타났다. 이로부터 우리는 1년 단위 계약관계가 여전히 물류업체와 고객사이 주요한 합작형식임을 알 수 있다. 조사에 따르면 한국의 경우는 34%의 기업이 “1년 이상 3년 이내”의 기간으로 계약관계를 맺는 것으로 나타났다. 미국, 유럽 기업의 경우는 5년 이상의 계약관계 선호한다.

#### 5) 물류 서비스 동향

미국에서는 온라인 화물시장과 e-비즈니스 시장이 급속도로 발전하고 있는 가운데 이들 시장은 단일 시장을 형성하려 하고 있다. 이와 관련하여 제3자 물류 분야에도 다양한 정보의 제공과 물류관련소프트웨어 개발 등이 새로운 과제로 대두되고 있다. 또한 e-비즈니스시장이 발전함에 따라 제3자 물류 서비스 제공업체의 새로운 사업영역으로 온라인 소매업이 대두되고 있다. 이에 제3자 물류 제공 업체는 온라인 소매업의 요구에 부응하여 이들에게 창고, 배송기능까지 제공할 뿐만 아니라 신용카드 결제업무 등도 대행하여 주고 있다.

중국에서 제3자 물류서비스 제공은 주로 전자제품, 가전제품, 음식료 등 비교적 신속한 유통이 필요하고 경쟁이 치열한 소비재 상품과 관련한 산업분야에 물류서비스를 제공하고 있다. 또한 제3자 물류의 30%는 매출액 중 직물과 의류 등과 관련한 물류서비스를 제공하는 비중이 20% 정도에 불과하고 나머지는 전자제품, 컴퓨터, 자동차 및 그 부품, 소비재 등과 관련한 수입물류 서비스를 제공하고 있다.

중국의 산업구조 변화에 따라 물류기업의 물류서비스도 전화되고 있음을 보여줄 수 있다. 따라서 제3자 물류서비스 제공자 들은 향후 중국 내 물류 서비스의 수요가 의류나 직물과 같은 노동집약적인 상품보다는 전자제품, 가전제품, 소비재 상품 등과 관련한 상업분야의 수요가 증가할 것으로 예상하고 있으며, 이러한 추세를 반영한 물류서비스 전략을 추진할 것으로 예상된다. 중국의 경우는 최저원가로 최우수 서비스를 제공하는 것이 현대 물류의 목표이다. 현재, 중국물류업체가 제공하는 서비스는 주로 운송, 저장과 도시배송이나, 서비스수준, 제공능력, 영수증 정확률, 배송 신속성 및 원가는 고객의 욕구를 충족하지 못하고 있다. 물류업체는 자사의 원가를 낮추는 것을 통하여 고객의 물류원가를 낮추기 힘든 사정이다. 선진국 비해 관리방식, 기술, 규모, 자본 설비 등 면에서 아직 큰 격차가 존재하고 있다.

## 제2절 제3자 물류산업의 문제점

### 1. 현대 물류 인식의 부족

중국 물류시장은 아직 미숙한 단계이고 상당한 영역에서 아직 부족하다. 국제적으로 국가GDP대비 국가 물류비의 비중으로 국가의 물류발전수준을 평가한다. 비중 낮으면 낮을수록 국가물류 효율이 높다. 중국은 이 비유 아직 18%넘는다. 그리고 중국물류기업이 현대물류에 대한 인식이 부족하다. 2001년 3월 '현대물류발전을 가속화하는 것에 관한 약간의 의견'을 제시함으로써 공급사슬관리, 제3자물류 등 선진적 물류개념을 처음으로 도입하였다. 현대 물류의 개념은 중국에서 있는지 20년 되지 않는다. 특히 많은 물류기업은 현대 물류를 전통운송, 보관으로 생각했는데 경쟁의식과 시장수요의식 부족 한다. 물류서비스의 경쟁의식과 시장수요의식 그리고 고객지향의 현대경영이념이 부족 한다.

기업들이 제3자 물류의 사용비율 적다. 중국 제3자 물류 서비스를 제공하는 기업은 대부분 기초시설이 낙후되어 있는데 대부분의 창고설계 수준이 떨어지고 있고 자동화되어 있지 않아 창고 내부 높이가 낮아 자동화 기계를 사용할 수 없을 뿐 아니라 제품 손상도 잦은 것으로 나타났다. 제3자를 통한 물류에서 물류원가가 비싼 반면 신뢰할 수 있는 물류회사를 찾기가 쉽지 않으며, 창고관리 및 화물의 안전 보증 등의 면에서 우려를 나타냈다. 실제로 포장결함 등에 의한 손실, 물건을 싣고 내릴 때 혹은 운송 중에 발생하는 손실, 보관 단계에서 발생하는 손실을 여간 큰 금액에 달하는 것으로 집계되었다. 그래서 많은 기업들이 제조에서 물류, 판매에 이르는 물류 유통시스템을 모두 자사에게 구축하고 있으며, 제3자에게 위탁하는 일이 적다. 이로 인해 물류에 관한 자원의 분산과 낭비가 초래되고 있고 전문 물류업체가 성장하지 못하고 있는 원인이다.

또한 많은 기업들이 특히 국영기업들이 물류 아웃소싱을 하지 않는 원인 중에서 가장 큰 이유는 물류 아웃소싱을 통해 기업의 구조가 변경되는 것을 선호하지 않기 때문이다. 따라서 대부분의 기업들은 자기의 운송부문을 보유하고 있다. 물류 아웃소싱을 할 경우 이러한 운송부문이 존재의 필요가 없어질 것이며, 기업구조의 변화로 인한 기업의 안전성을 지해할 것이라는 인식하에 아웃소싱을

회피하는 경향이 있다. 또한 아웃소싱자체가 간단한 작업이 아니기 때문에 기업들이 물류 아웃소싱을 하려면 이에 상응한 재무관리 및 제품관리방법을 구축해야 하고 고유 경영방식을 갖고 있는 국영기업으로서는 물류 아웃소싱을 구축한다는 것을 쉽게 받아들이지 못하고 있는 것이다.<sup>13)</sup>

이러한 아웃소싱에 대한 낮은 인지도로 전문 물류업체에게 위탁하는 기업이 적고 이는 전체 기업의 규모의 경제에 의한 물류비 절감을 꾀하지 못하는 상황을 초래하여 높은 물류비를 형성하게 만든다.

## 2. 물류 관련 법규의 미비

중국의 물류 법규는 국가계층의 법규, 관련 행정부서계층의 법규 그리고 각 지방별 법규로 나뉘어져 있다. 국가계층의 법규는 최고의 물류 관련 법규로 정부의 물류 업 발전에 대한 전반적 원칙과 지침이다.<sup>14)</sup> 관련행정부서계층의 법규는 관련 업종 총괄부서에서 본 업종내의 물류활동을 규범화하기 위한 제정한 법규와 행정정책 등이 있는데, 이것은 상무부, 철도부, 교통부, 해관총서, 민항총부 등 부서에서 제정한 물류관련 법규이다.<sup>15)</sup> 각 지방별 법규는 지방정부에서 중앙정부 관련 정책과 법규에 의거하여 당 지역의 실제 상황에 따라 제정한 일련의 지역성 물류관련 법규이다.<sup>16)</sup>

중국 물류산업에 대한 관리체계가 부문간, 업종간의 분할관리 현상이 심하고 물류시장의 관리가 통일되어 있지 못하여 관리주체들 상호간 협조 및 협력이 원활하게 이루어지고 않고 있는 실정이다. 또한 분리된 관리체제와 각 부문별, 지역별 이기주의에 바탕을 둔 관리시스템으로 인하여 적지 않은 각종 정책 및 법규 간에 모순이 나타나 통일성을 기하기 어려우며 관련법규의 미비로 인해 시장 진입의 무질서현상을 초래하게 되었다. '물류기업기준'과 '물류기업분류기준'은 여전히 제정되지 않고 있으며, 상업기업의 물류업체 등록에 필요한 근거가 제대로 마련되지 않은 상황이다. 세금징수정책이나 가격정책, 또한 제3자 물류에 관련된 정책들이 시장경제 환경에 적합하지 못하여 물류발전에 방해요인으로 작용

13) 徐洪波, “中國第三方物流發展面臨的問題及對策”, 北方出版社, 2003, p.98.

14) 이명주, “중국 현대 물류 업 발전에 관한 의견”, 机械科技, 2006, p.167.

15) 이시안, “국제물류론”, 도서출판 한국물류정보, 2008, p.29.

16) 박명인, “중국 동북3성의 물류현황”, 2007, p.160.

하고 있는 경우가 많다.

### 3. 물류 인프라 및 인재의 부족

중국은 국토면적이 넓고 물류인프라의 질과 밀집도가 뛰 떨어져 있는 상태이다. 물류기반시설인 도로, 내하, 공항, 철도 등이 미흡하며, 특히 복합운송 망과 전국을 잇는 도로고속망이 제대로 갖추어져 있지 않다. 각 성을 연결하는 간선 인프라가 부족하다.

<표 3-7> 중국의 물류 수송수단별 문제점

구분	문제점
도로	규모가 작고 네트워크가 정비되어 있지 않다 도시간의 진입제한 요인 많다 면허, 통행료 등의 정의 불투명 수송도중에 분실, 파손 등에 대한 대응이 미흡하다 고품질 수송에 대한 하드웨어 부족하다
철도	화물 수송시간표를 공개하지 않고 있다 화물예약 마감시간이 빠르고 성수기에는 능력부족으로 예약이 어렵다 생산재를 우선시키기 때문에 소비재가 상대적으로 차별받고 있다 서비스 품질이 불안정하다
해운	장강의 자연조건, 기상조건에 따른 가항 스케줄, 이용 선형이 불안정하다 하천항의 하역이 수위차를 전제로 하기 때문에 비효율적이다 선박, 항해기술이 전반적으로 뒤쳐져 있다 선사의 평균수송능력이 1만 톤 이하이며, 위험부담이 약하다
항공	항공사와 공항의 제휴, 협력관계가 약하다 화물의 스페이스가 적다

자료: 홍은주, "중국물류의 기초지식", 일통종합연구소, 2005.

특히 중국의 대부분을 차지하는 농촌지역의 상당부분의 도로 인프라가 제대로 구축되지 않은 상태이다. 물류 인프라가 지역별로 큰 차이를 보이고 있다.

동부 연해지역의 물류인프라가 비교적 잘 구축되어 있는 반면, 서부지역은 매우 열악한 형편이다. 물류기초시설 및 설비, 기술도 낙후되어 있다. 운송수단 간



의 연계가 원활하지 못하여 종합 수송능력을 충분히 발휘하지 못하고 있다. 각 운송 수단별 내부도 문제점을 존재하고 있다.

운송방식상의 장비표준은 아직도 통일되어 있지 않다. 물류공구의 표준이 체계적이지 못하다. 예를 들면 해운, 내항수운과 철도의 컨테이너 크기가 달라 해운과 철도의 복합일관운송이 원활하게 이루어지고 있지 못하다.

물류기기의 표준화가 낮아서 화물수송, 보관과 하역의 기계화와 자동화를 저해하고 있다. 각종 수송설비나 하역설비, 창고설비에 적합한 표준 포장기준이 통일되어 있지 않아 이러한 표준화의 미비는 수송차량의 탑재 율, 하역설비의 가동률, 그리고 창고의 공간이용률에 악영향을 끼친다. 또한 물류정보화의 수준이 매우 낮다. 해외 물류기업 사이에서 보편적으로 이용되고 있는 바코드 기술, GPS, GIS, EDI 기술이 중국 물류 업계에서는 잘 이용되지 않고 있다. 정보화 수준이 비교적 높은 중대형 물류업체의 홈페이지는 대부분 기업이미지 홍보 등 기본적인 기능위주이며 E-business 플랫폼으로서의 활용도는 16.67% 로서 낮은 수준이다. 또한 이미 구축된 정보화 시스템 기능을 주로 창고관리, 재무관리, 운송관리, 오더관리에 집중되어 있고 물류업체의 생존 및 발전과 직결되는 거래처 관리 활용도는 23.33%로서 더 낮은 수치를 나타내었다.<sup>17)</sup>

지금까지 중국은 물류와 기술창조성과 지식 형 물류인재를 배양하는 교육체계가 아직 형성되지 않다 대학원생교육이 막 착수하는 단계이다. 물류전문인력 자격양성이 더욱 낙후한다.

물류 전문 인재의 부족을 해소하기 위해 각 고등교육기관과 직업기술 학교는 시장의 수요에 따라 현대물류 관련 과정을 개설하고 물류관리나 기술 인재를 양성해야 한다. 각 기업, 업종, 사립 교육 기구 등 물류인재의 양성 활동에 적극적으로 참여해야 한다. 이와 동시에 물류선진국의 경험을 배우고, 물류연합회 같은 물류단체는 물류산업 종업자격증의 심사를 담당하는 인원의 교육부터 양성, 취업까지의 물류 산업 인재개발 시스템을 만들어야 한다.

---

17) 이화평, “中國物流市場的問題”, 人民郵電報, 2006, p.78.

<표 3-8> 물류인력의 구분

인력구분	직위/명칭	역할
물류기능인력	단순기능직	상, 하역, 운전 등 육체노동을 포함한 단순기능에 의존하는 인력
	고급기능직	물류기능별로 자동화, 정보화, 표준화, 공동화 문제를 구체적으로 제시할 수 있는 현장근무자
물류관리인력	관리/영업직 (물류통합관리자)	제조 및 유통업의 경우 조달, 생산, 판매물류의 기능이 조정되도록 실무적으로 관리하는 자이며, 물류기업의 경우에는 물류 아웃소싱과 관련한 대고객 영업을 담당하는 자
	계획 수립자 (물류분석가)	물류산업 혹은 물류시스템 운영에 있어서 생산성 및 수익성 분석에 기초한, 가시화된 목표치를 제시하고 계획을 입안하고 운영평가를 담당하는 자
	전략담당자 (물류전략가)	물류자산의 투자, 기업경영 전반에 대한 전략을 수립하고 운영하는 자

자료: 이호균, “中国物流服务社会化发展的对策”, 中国发展研究中心, 2006.

#### 4. 물류서비스 효율성 제고 어려움

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

<표 3-9> 중국 기업의 물류정보화와 사용현황

	물류운송 과정관리	창고선택	운송방법 선택	재고관리	바코드 시스템	배송 시스템
생산기업	53	8	20	39	28	16
상업기업	6	3	4	6	4	5
물류기업	19	4	9	7	6	13
합계	78	15	33	52	38	34

자료: 이호균, “中国物流服务社会化发展的对策”, 中国发展研究中心, 2006.

물류기업에서 발생하는 수익의 대부분은 운송업무, 창고관리업무 등 물류의 기초서비스에 집중되어 있다. 일부 수익률이 높다고 알려져 있는 분야도 속달서비스, 항공운송, 보세구역 내에서의 물류 등 과점업계에 한정되어 있는 것이 현실이다. 제3자 물류의 수준 낮고 효율성 아직 낮다고 알게 될 수 있다. 물류기업의 정보화 수준 매우 낮은 편이다. 선진 정보기술이 자주 응용되지 않고 있으며, 응용범위도 제한 돼있다. RFID, GPS/GIS, EDI 기술, 화물자동추적시스템 등 물류선진기술의 이용률 낮은 편이다.

제3자 물류산업에 있어서 물류 효율화나 고객 만족경영의 가장 핵심적인 요소는 통합 물류정보시스템의 기능에 달려 있다고 보아도 과언이 아니다. 중국의 물류업체의 물류정보화 수준은 물류선진국에 비해 약 10여 년 정도 뒤져있는 신정으로 국가물류비 재선에 큰 걸림돌로 작용하고 있다.

## 제4장 중국 제3자 물류의 개선방안

### 제1절 정부 측면에서의 개선방안

#### 1. 정책역할의 충분이행

##### 1) 물류 인프라 및 기초시설의 확충

물류 인프라의 건설은 물류산업 발전의 기초이다. 도로 교통 인프라시설의 구축은 시간 길고 투입 커서 정부주도로 진행해야 한다.

<표 4-1> 중국의 물류 인프라 확충계획

	제10개 5년 계획	제11개 5년 계획	2020년 이후 중장기
도로	-‘5종7형’ 계획추진 -고속도로 연장 2만 5,000km	-도로연장 200만km -고속도로3만 5,000km -서부지역8대 기간도로망 1만 7,000km구축 -고속도로 ‘7918’계획추진: 동북-서남선 7개, 남북 노 선 9개, 동서노선 18개	-도로연장 250만 km -고속도로 7만km -총 9억 인구커버 -서부지역 도로망 확충 사 업 지속적 추진
철도	-‘8종8형’ 계획 추진 -철도연장 7만 5,000km -복선/전철화 4만 5,000km -석탄운송 노선개발	-철도연장 8만 5,000km -십오 기간 시작된 여객전 용 철도 사업완공 -운남-서장 철도 구축	-철도연장 10만km -복선/전철화 비율50% -석탄운송 철도망 구축: 10 개 석탄기지 연결

자료: 윤재운, “물류Hub-Port구축에 관한 연구”, 형설출판사, 2008.

중국정부는 제10개 5개 년 계획을 통해 자국화물이 주요 운송수단인 도로와 철도에 대해 '5종7횡' 프로젝트와 '8종8횡' 프로젝트를 각각 진행하고 있다. 철도의 경우에도, 동 서부지역, 서 남부지역 노선을 개발 중이다.

## 2) 물류 관련 법령의 재정비

중국 현행 법. 제도 하에서는 물류업체가 종합 물류를 일괄적으로 수행하기 힘든 상황이다. 중국에서 아직도 물류를 종합적으로 관리하는 법규가 없으며 관할 기관도 각기 다르기 때문이다. 물류업체가 국내 물류와 수출입 물류를 연계한 일괄 복합운송을 수행하려면 여러 개의 상이한 법규에 따라 등록 및 인허가 절차를 받아야 한다. 그래서 중국 제3자 물류가 활성화하기 위해 현행의 물류관련 법령 및 제도의 개선 및 정비가 요구된다. 그리고 전문 물류업체의 경쟁이 촉진될 수 있도록 진입규제나 경쟁제한 규정을 철폐하고 독점 등 불공정한 경쟁이 일어나지 않도록 필요한 여건을 조성하여야 한다.

## 3) 물류 관련 인력 양성

제3자 물류 업은 고부가가치의 지식산업이 때문에 어느 산업에 못지않게 전문 인력이 필요하다. 중국에서 물류전문 인력을 실질적으로 양성하는 기관이 없다고 할 수 있다. 따라서 물류 전문 인력을 육성하기 위해 대학에 물류관련 교육 프로그램을 설치 및 지원하고 실질적인 물류 전문가를 배출하기 위한 물류 기술사 또는 물류전문 자격증 제도의 도입 및 실효화 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

## 4) 물류 표준화의 촉진

효과적으로 제3자 물류 업무를 추진되기 위해서는 화주기업과 물류업체간 물류표준 체계의 통합 호환이 요구된다. 중국의 제3자 물류기업은 물류 표준화와 관련하여 표준 파렛트, 보관랙 등 물류기기 설비의 사용이 미흡하고, 표준 파렛트는 기업마다 다른 규격의 파렛트를 사용함에 따라 호환성이 결여되어 있다. 따라서 정부는 첫째, 범정부적 물류표준화 정책의 공통목표 설정과 역할 방안을 마련하여야 한다. 둘째, 유통산업 발전 법 개정시 “물류표준 인증마크”의 근거를 마련하고 인증 마크를 도입하는 물류 장비 제조업체에 대해 세제를 지원하여야 한다. 셋째, 표준 파렛트, 랙 등 표준 물류기기 보급을 확대하고 표준 물류장비의

제조, 사업체에 대하여 유통합리화자금 지원을 우선 적이어야 한다.

2005년 6월 국가표준화관리위원회는 국가발전 및 개혁위원회 등 8개 부처와 공동으로 “전국물류표준 2005-2010년 개발계획”를 제정했다. 계획에서 3단계를 거쳐 중국물류사업의 표준화를 만들겠다는 계획을 세웠다. 2006년 국가발전계획위원회는 ‘전국 및 지역적 현대물류 공공정보의 장 마련을 위한 지도의견’을 연구·제정하였다. 국가발전개혁위원회와 국가통계국은 ‘중국 사회물류 통계평가제도 시범방안’을 공동으로 제정하였고, 교육부 및 노동부는 물류인재 양성을 위한 교육 및 연수를 적극 지원하였다. 물류산업의 발전을 위한 각종 기초업무가 점차 완비됨에 따라 물류산업의 지위도 더욱 명확해지고 있다.

<표 4-2> 중국 물류표준화의 내용

물류 표준화 항목	내용
통용 물류기초 표준	물류서류의 표준; 종합물류서비스 서류의 표준화; 표지 및 표식의 표준화
물류기술의 표준	종합물류작업기술규범(綜合物流作業技術規範); 물류집성우화기술 표준(物流集成優化技術標準); 각종 물류시설설비의 인터페이스, 집성화(集成化)를 위한 도구 등
물류정보표준	정보 기초표준; 물류정보 분류 및 기호 표준; 물류정보 수집표준; 물류 전자주문서 및 정보교환 플랫폼 표준; 물류정보관리 표준 등
물류관리표준	물류기업분류, 물류계획, 물류단지 건설의 기초 표준; 물류센터, 배송센터, 창고, 시설의 설계규범, 물류안전표준, 물류환경보호표준; 특수 물품 물류 업무안전표준 및 거시적 관리, 기업 내부 과학화 관리에 공통적으로 필요한 통계 등의 표준
물류서비스표준	물류서비스 기초표준, 종합물류서비스 품질표준, 물류연결 작업 서비스 표준, 물류정보서비스 표준, 전업 물류서비스 표준 및 물류 종사자 자질표준 등

자료: “全國物流標準2005-2010年發展規劃”, 中国统计局, 2004.

지방정부들도 물류산업의 발전을 점차 중시하고 있으며, 이미 중국의 20여 개 성시와 50여 개의 중요도시에 현지 물류발전계획이 수립되어 있는 상태다. 장쑤, 저장, 선진, 톈진, 충칭, 푸젠, 후난 쓰촨, 허난, 창하이, 샤먼, 닝보, 칭다오, 청두 등지에는 이미 지역 실정에 부합하는 범부처간 종합물류관리 협조 메커

니즘을 구축한 상태다. 이들 정책의 출범 및 각급 정부, 협회, 기업이 이뤄낸 탁월한 성과는 중국 물류산업의 발전을 크게 촉진하였다.

#### 5) 국제물류 플랫폼

세계경제의 발전에 따라 아태지역은 글로벌경제의 초점으로 부상하고 있다. 아태지역에서 국경을 초월한 발달한 교통네트워크 건설을 지역경제의 경쟁력을 크게 제고 하며 아태지역 각국의 경제가 지속적이고 균형적으로 발전할 수 있게 하였다. 2004년 구축된 아시아철도 네트워크와 도로 네트워크는 각국 국경 간 운송에 편의를 제공하여 아태지역 협력의 새로운 협력 주체로 주목받고 있다. 아태지역 국가 간에는 아시아철도, 아시아도로 및 육상교통 기초시설 등 3단계의 협력에 따른 신질 적인 검토가 진행되고 있다.

### 2. 제3자 물류산업의 발전에 적극적인 유도

#### 1) 제3자 물류업체에 대한 지원 강화

중국 제3자 물류의 발전은 아직 초급단계에 있어 기초가 약하다. 중국 물류업체는 자체가 아주 영세하는 상태이고 물류업체들이 보다 물류업무를 원활히 수행 할 수 있도록 정부가 지원을 강화할 필요가 있다.

제조, 유통업체의 물류부분에 대한 지원제도는 물류시설, 기기 등 자사소유의 물류자원을 자사에게 분사한 물류자회사나 물류전문 업체에 양도하거나, 또는 물류업체의 물류서비스를 활용하는 것을 촉진할 수 있는 방향으로 전개되어야 한다. 물류산업에 대한 지원체계의 개선과 더불어 전략적으로 제3자 물류서비스를 수행할 만한 내부 역량을 갖춘 물류업종 과 물류업체에 대한 정책적 지원을 대폭 확대해야 한다.

#### 2) 제3자 물류업체의 통합과 대형화 유도

중국의 제3자 물류업체들은 대부분 영세하여 전문적인 기술 및 지식을 갖추는 데에 한계가 있다. 화주업체들의 고품질 통합물류서비스 요구에 대응하고 물류서비스를 효율적으로 제공할 수 있도록 제3자 물류 업체 간 통합화, 대형화를 유도해야 한다.

물류 업체이 대형화는 자유경쟁을 통해 업체 간 인수 및 합병이 일어나는 과정에서 이루어질 수 있고, 대기업의 자회사 및 물류전담부서에서 분사를 통해 대형물류업체가 발생 할 수 있다. 정부는 이러한 업체 간 인수 합병 그리고 분사를 통한 물류업체의 대형화 과정에서 걸림돌이 되는 제도 및 세제를 과감히 개선할 필요가 있다.<sup>18)</sup>

## 제2절 기업 측면에서의 개선방안

### 1. 물류시장 개방에 따른 경쟁

중국국내 물류기업은 대체적으로 물류시장의 전면적 개방을 심각한 도전으로 받아 들이면서 다른 한편 기회로 인식하고 있기도 하다. 각 기업이 처한 상황이 나 규모, 네트워크, 기술력 등에 따라 이러한 인식에는 일정한 차이가 존재한다. 일반적으로 위기의 측면에서 접근하는 경우, 국내물류기업 간의 합종연횡을 통해 외국 글로벌 물류기업의 중국시장 진출에 적극 대응하려는 경향을 보이며, 한편 기회로 인식하는 경우는 외국물류기업과의 전략적 제휴나 합작을 통해 선진적 물류관리 기술과 노하우를 습득하고 글로벌 네트워크를 확장함으로써 사업의 새로운 영역을 개척하고자 한다. 중국시장에서 물류기업간의 경쟁이 치열해 지면서 중국물류 기업들이 자신의 정보화수준을 제고 시키고 과학적은 관리 시스템을 응용하는 것 외에 시장경쟁에서 이기려면 연합, 합병 외국시장 진출 등 방법을 택할 수 있다.

### 2. 중국 대형물류기업의 연합

연합은 일반적으로 외국물류기업에 대한 일정한 경쟁력을 갖추고 있는 중국 내 대형물류기업이 취하는 전략이다. 중국 국내 대형물류기업은 대체로 국유기업으로서, 한편으로 중국내 물류시장개방에 대응하면서 또 한편으로 해외진출을 서두르고 있다. 연합의 핵심은 기술과 브랜드이다. 단순히 다국적 기업에 대한

18) 김나리, “제3자 물류의 활성화 방안에 관한 연구“, 단국대학교 산업경영대학원, 2007, p.79.



OEM 혹은 ODM 제공을 통해 생존을 모색해서는 더 이상의 발전 가능성이 없다는 판단에 기초하고 있다. 따라서 이 전략은 독립적인 발전을 추구하면서 자기 고유의 브랜드를 구축하고자 하는 중국 대형물류기업이 선택할 수 있는 전략이다. 두 개 혹은 다수의 기업 간에 자신의 물류전략의 목표를 실현하기 위해 각종 협의와 계약을 통해 리스크 분담, 이익 공유의 분산적 네트워크 조직을 결성하는 것이다. 현대적 물류에 있어 물류동맹을 구축할 것인가의 여부는 기업물류전략의 정책결정 가운데 하나의 요소로서 그 중요성이 매우 크다. 중국의 대형 물류기업은 일정한 실력을 갖추고 있지만 글로벌 물류기업과의 경쟁이 있어서는 적지 않은 열세를 보이고 있으므로 인해, 이러한 전략적 동맹관계를 통해 시너지 효과를 제고하고, 공동으로 글로벌 물류기업의 중국 진출에 대응하는 전략을 취하려고 한다.

### 3. 중국 물류기업의 글로벌화

중국 국내 물류기업은 다국적 기업과의 경쟁에 직면하여 현재는 아직까지 이렇다 할 실력을 갖추고 있지는 않은 상황이다. 하지만 멀지 않은 장래에 이들 기업이 국제시장에서 명확한 브랜드 지명도를 확보하고 동시에 강력한 R&D, 마케팅 능력을 구축할 때, 자신의 핵심능력을 해외물류시장 개척에 두면서 글로벌 물류기업과의 경쟁 공간을 중국 국내에서 해외로 까지 확대할 것은 자명하다. Cosco는 이미 2003년에 PSA사와의 계약을 통해 중국기업 최초로 해외항만 사업에 투자하였고, 뒤이어 벨기에의 앤트워프 컨테이너터미널에 투자하는 등 중국 물류기업 글로벌화의 선두주자로 나서고 있다. 그리고 Sinotrans도 2006년 상반기 미국의 Barthco, Quality Logistics, 과 협상을 추진하여 미국 물류시장 개척을 위한 계기를 마련하였다. China Shipping 역시 해외항만자원의 획득을 위해 싱가포르에 설립한 동남아 지역본부를 말레이시아 포토켈랑으로 이전하였고, China Resource는 싱가포르 자본시장 및 물류시장 진출을 모색하고 있다.<sup>19)</sup>

이외 에 지역통합에 따라, 지역경제의 일체화와 더불어 물류자원, 요소에 대한 지역통합은 중국 물류발전의 필연적인 요소가 되고 있으며, 중국내 통일된 물류시장 형성의 우선 조건이 되었다. 주강삼각주, 창강삼각주 와 환베어하이 지역

19) 장소명, "중국 물류연구", 중국물류구매연합회, 2009, p.169.

은 이미 자체의 협력교류 플랫폼과 물류네트워크를 마련하였고, 교통 기초시설 건설과 통관 및 기타 물류정책 등 여러 방면에서 상호 연결되고 높은 효과를 거둘 수 있는 협력방안이 마련되고 있다.

### 제3절 중국 제3자 물류기업의 성공사례와 발전 전망

#### 1. 중국 물류기업의 발전

중국 사회제도와 경제체제 등의 영향과 제한 때문에, 선진국에 비하면 중국의 제3자 물류업의 발전이 많이 늦은 편이며, 그 기반도 박약하고 발전도 많이 느리다. 전국적으로 보면, 중국의 현대물류는 단지 소수의 선진지역과 선진기업에서 발전되었다.

<표 4-3> 중국 물류기업의 유형 및 특징

구분	국유물류기업	신흥 물류기업	외국계 물류기업	자회사 물류기업
특징	대형국유기업 배경	지역물류, 특정 분야 서비스 집중	미국, 유럽, 아시아계 물류서비스 제공업체	제조 및 유통업체로부터 독립
장점	전국네트워크/강한 인지도 정보와의 밀접한 관계 자본조달 용이 풍부한 물류자산	효과적인 운영 뛰어난 적응성 유연성 적정 고정자산 소유	넓은 국제네트워크 풍부한 자금과 관리 경험 국제고객과의 양호한 관계 선진 IT시스템	안정적인 내부고객/시스템 전문성 넓은 네트워크 분포
단점	인원과잉과 복잡한 조직구조 고객서비스 마인드 부족 낮은 물류서비스/시스템 수준	한정된 고정자산 재원 부족 낮은 인지도	중국 내 네트워크 부족 현지경험 부족	제한된 자산 외부고객 유치곤란 전략수립시 모회사 간섭
대표기업	COSCO(中遠) CMST(中儲) 등	JINCHENG(大連錦程) YUANCHENG	Maersk, UPS 등	APL, HAIER(青島海爾) BAOSTEEL(上海)

		(遠成) 등		寶鋼) HONGTA(紅塔集 團) 등
--	--	--------	--	---------------------------

자료: "UPS and China: Your Ticket to a Growing Market", UPS, 2005.

현재 중국의 물류시장은 국영, 민영, 외국계 물류기업 간 치열한 경쟁구도를 이루고 있으며, 중국 내 주요 물류기업의 유형과 특징은 밑에 표와 같다. 첫째, 전통적인 운송, 창고, 화물운송대리 기업에서 제3자 물류 등 전문물류기업으로 전환하고 있는 대형 국영물류기업으로 이들은 정부와 밀접한 관계를 맺고 있고 대규모 자산과 전국 네트워크를 보유해 상대적으로 경쟁우위에 있다. 둘째, 신흥 민영전문물류기업으로 운송, 창고, 도로, 천도화물운송대리업 등 특정물류분야를 취급한다. 이들은 자금력이 부족하고 규모가 크지 않지만 선진 물류기술, 효율적인 운영, 뛰어난 유연성 등을 장점으로 물류시장에서 급속한 성장을 하고 있다. 셋째, 외국계 물류기업으로 이들은 선진관리기술, 넓은 국제네트워크, 풍부한 자금 등을 바탕으로 주로 중국내 외자기업에 물류서비스를 제공하고 있다. 그밖에 국유 혹은 민영 제조 기업이나 유통기업의 구조조정에서 독립한 제2차 물류회사로 특정지역이나 산업에 물류서비스를 집중하면서 토털물류솔루션을 제공하고 있다.

중국의 물류기업들은 대부분 규모가 영세하고 서비스가 단순하다. 관리시스템이 낙후되었고 필요한 서비스 규범과 매부관리규정이 확립되지 않아 규범화된 물류서비스를 제공하기 어려운 상황이다. 이들은 주로 자국 기업에 저, 중 부가 가치 물류서비스를 제공하고 있다. 현재 중국에 등록된 물류기업은 73만개로 2000년대 이후 중국 내 물류기업은 매년 16%-25%의 속도로 증가하고 있으며, 1% 미만의 기업만이 종합물류서비스가 가능하고 나머지는 영세한 단순 운송 및 창고회사다.<sup>20)</sup>

20) 원동욱,조기영, "중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안연구". 한국교통연구원, 2006, p.96.

<표 4-4> 중국의 100대 물류기업 특성

구분	특성
기업유형	국영(62%), 민영/민영전문물류기업(38%)
설립시기	38%가 2000년 이후, 대부분 10년 미만의 신흥기업
사업규모	50%가 매출액 5억 위안 이상
사업범위	제공서비스는 운송, 보관, 포장, 통관, 물류IT시스템, 컨설팅, 관련서비스 대부분 단순 물류서비스(운송, 보관, 통관 등)에 치중
네트워크	화중, 화북, 중남지역에 네트워크 집중 해외 네트워크 취약
정보화	53%만이 세관/통관/금융기관과 시스템 연결 WMS, RFID, EDI 등 첨단 물류IT시스템 활용도 낮음

자료: 조기영, “중국의 100대 물류기업 현황”, 한국무역협회, 2007.

중국 물류시장을 이끌어가는 중국100대 물류기업들은 다수가 국영기업으로 표에서처럼 대부분 다음의 특성, 즉 매출액 5억 위안 이상, 화중부와 중 남무지역에 네트워크 집중, 취약한 물류IT시스템 등을 가지고 있다.

중국 물류기업들은 위 언급한 한계 극복을 위해 자국시장 우위에 기초한 기업간 제휴 혹은 통합을 통한 경쟁력 향상에 노력을 기울이고 있다.<sup>21)</sup> CNPL(中國郵政集團)과 China Post EMS(中國郵政集團)가 통합을 통해 저렴한 비용으로 양질의 서비스를 제공하거나 COSTACO(中國外輸理貨總公司)와 파트너십을 통하여 사업체인을 강화하거나 상대편 영향력을 활용한 것이 대표적인 예다.

이 외 중국의 대외무역 전략의 조정과 제조기업의 해외투자 등에 힘입어 중국계 물류기업의 국제화도 빠르게 진행되고 있다. 특히 무역규모의 지속적인 성장으로 인한 풍부한 유동자금, 중국 제조기업의 해외투자 증가로 인한 동반진출 수요, 글로벌 물류기업의 중국 진출 가속화에 따른 경쟁압력으로 국제화는 이들에 대한 적극적인 방어수단이자 경쟁력 제고를 위한 효과적인 방법으로 인식되고 있다.

21) 왕군, “2006년我國第三方物流將在新起點上快速發展”, 中國國家發展和改革委員會, 2006, p.104.

## 2. 중국 제3자 물류기업의 성공사례

### 1) 바오공(寶供) 제 3자 물류 건설 성공요인

PG Logistic는 1994년 중국 광주에 성립한 민영 제3자 물류업체이다. PG Logistics는 정보기술을 활용함으로써 고객에게 보다 고품질의 물류서비스를 제공하고 있는 현재 중국에서 가장 규모가 크고, 전문화 현대화된 제3자 물류업체로 주목을 받고 있다. 현재 바오공은 이미 유럽/태국/홍콩 및 중국 내 주요 도시에 40여 개 분점이 있고, 국제 곳곳에 물류 운영 네트워크를 구축하고 있어, 중국에서 제 3자 물류의 선두적인 역할을 하고 있다. PG Logistics는 중국 전문화된 제3자 물류업체로써 다음과 같은 우세가 보인다.

선진한 현대물류이념과 우수한 관리 집단: 물류기업의 운영활동에서 선진화한 현대물류이념을 이용하여 운영경험이 풍부한 관리인재를 양성한다.

성공한 물류업체와 가치가 높은 고객 군: P&G, Philips, Pasonic, 삼성, LG등 세계 500강 기업 중 52개 중국에 진출한 외국기업과 다수의 국내 대형 기업에게 물류일체화 서비스 제공, 전략적인 협력파트너 관계를 이루어지고 있다. 2004년 PG Logistics의 화물운송은 10억 건을 넘었고, 총량은 550만 톤에 가까이 되며, 전년 대비 30%의 상승세를 보였다. 주요 물류서비스의 수입은 5.5억 위엔을 초과하여 전년대비 52%이나 증가했다. 순이익은 2,500만 위엔에 달하였고 전년대비 60%의 상승세를 보였다.

전국적인 네트워크를 구축과 global 네트워크도 구축: PG Logistics는 주요 65개 도시에서 7개의 지점, 8개의 자회사 및 50개 이상의 사무소를 확보했다. 앞으로 미국, 호주, 태국, 홍콩, 등과의 global 네트워크 구축할 것이다.

라. 전국적으로 물류거점을 설립: 남강물류기지; 소주국제물류기지; 상해물류기지; 합비 물류기지.

선진한 물류정보시스템: TOM를 기초로 하여 제3자 물류 집적 플랫폼을 구축한다. GPS, OMS, SMS, WMS, RFID 등 물류정보시스템을 전면적으로 업데이트했다. 그리고 일류의 기업 관리와 물류기술인재를 가지고 있다. 기업이미지의 제고에도 끊임없이 노력하고 있다. '바오공은 이미 바오제(P&G)와 땀 수 없는 전략적 파트너이다.' 수년간 바오공 물류서비스를 받고 있는 바오제 관계자가 전했다. 바오공을 연구해 온 한 물류 전문가는 'TL장 가능성을 갖추고 있는 민영기

업으로서 바오공의 성공은 중국에서의 제 3자 물류 연구에 중요한 자료가 되고 있고, 신세기 중국 물류업의 거목이 되고 있다. 운수거점을 만들고, 고효율의 고속물류를 실현한 거물기업인 바오공이 아주 작은 운수거점에서 시작한 회사라는 것을 알만한 사람들은 다 안다.

바오공 물류기업 총재인 류우(劉武)는 17년 전 산터우(汕頭) 공판회사에서 일했었다. 10년간 일하는 과정에서 계획경제 체제의 모순을 발견하게 되었다. 전통의 저장운수가 모두 분할되어 있고, 낡은 지방보호 의식과 정보의 교류가 원활하지 않은 계획경제 시스템에서는, 낮은 효율로 고객의 수요를 만족시키기 어렵고, 인력, 물자, 자금의 대량 낭비라는 생각을 하게 된 것이다.

그러나 낙후되어 있다는 것은 바로 거대한 발전 공간이 있다는 것을 의미하는 것이었다. 1992년 그는 광저우의 한 철로 화물 운수거점을 인수하고, 고객위주의 서비스로 집 앞 배달 서비스를 시작했고, 위험과 책임을 독립적으로 감당하면서 수많은 중간단계를 줄이고, 질량제일 고객우선의 24시간 서비스라는 경영이념을 지켜왔다.

고효율의 물류와 우수한 서비스, 두터운 신뢰 등을 바탕으로 고객에게 실용적이고 빠르고 간편한 운송 서비스를 제공하기 시작하면서, 여기저기서 고객들이 모여들기 시작했다. 이런 과정 중 기회가 찾아 왔다. 1994년, 미국 바오제 회사는 중국 진입 6년쯤 되었을 때, 중국시장의 물류업무를 류우에게 전적으로 맡기게 된 것이다.

전 세계 최대의 일용소비품 생산기업이 과감히 자신의 물류업무를 작은 물류 회사에 넘겨주었다는 것은 놀라우면서도 불안한 일이었다. 놀라운 것은 다국적기업이 모두 자신의 고객이 되었다는 것이었고, 불안한 것은 작은 운수거점회사가 과연 다국적 기업의 물류수요를 모두 충족시킬 수 있을까 하는 것이었다.

이러한 문제에 대해 류우는 국제 GDP 질량 보장 시스템과 SOP운영관리 순서를 도입하여, 빠르게 거점 운수 물류서비스를 확장해 나갔고, 또 이는 바오공의 물류서비스 속도가 국제 수준의 넘어서는 성과를 얻게 되었다. 엄격한 고품질의 서비스를 바탕으로 하는 바오제 제품의 빠른 배송과 정확성은 전국 각지의 판매 네트워크에 운송을 원활하게 해 주었다.

바오공의 오늘이 있을 수 있었던 것은 고객은 왕이라는 신념으로 고객만족에 힘썼기 때문이다. 고객의 생산 및 판매 방식이 각기 다르므로, 물류서비스의 수

요도 천차만별이다. 바오공이 전면 창조한 물류서비스 방식과 우수업무 과정, 물류 체인 정합과 일체화된 운영과 개성화 된 서비스 방식은 고객의 각기 다른 요구를 만족시키면서 고객의 환영을 받을 수 있게 되었다.

현대 물류 서비스의 핵심은 규범화와 표준화에 있다. 류우는 이것이 WTO가입 이후 중국 내 물류기업이 국제 경쟁에 참여할 때의 전제와 기초적인 것이라고 강조했다. 사실상, 고객에게 우수한 전문화 물류서비스를 제공하기 위해서, SOP 표준조작순서 및 GMP 표준 질량 보증 시스템의 물류서비스가 주를 이루고 있고, 이는 매 업무 운영에 질량 제재와 시스템 추적을 하게 되어, 단 하나의 실수도 없게 하고 있다.

최근, 바오공의 철로 운수화물 손실율은 만분의 일이고, 도로 운수와 창고 손실율은 제로이며, 철로 운수 시간 준수율은 95%이고, 도로 운수 준수율은 98%에 달한다. 일찍이 1997년, 바오공은 중국 내 최초로 Internet/Intranet의 전국을 연결하는 물류네트워크 정보 시스템을 적용했고, 이는 바오공 본사와 6개 지점, 40여 개의 작업지역 간의 내부 사무 네트워크화와, 외부 업무 운영의 정보화를 실현하면서, 정국 각지의 운수/저장 등 중요 물류 정보의 실시간 추적이 가능하게 되었다. 이와 동시에, 고객은 바오공의 정보화 시스템을 통해서, 각기 다른 지역과 창고, 제품의 재고상황 등을 통제 관리 할 수 있게 되었다. 물류와 전자 상거래의 융합으로 상거래 유통을 간소화하여, 업무 효율을 높이고 고객의 환영을 받게 되었다.

## 2) Hurry-Top 华运通物流有限公司

华运通物流有限公司는 1999년에 중국 국가공상국에서 등록하여 설립되었으며 본사는 상하이에 있다. 세계 유명한 자문회사나 투자은행에서 “중국 최고의 제3자 물류기업”이라고 평가되어졌다. 또한 중국 국가무역경제위원회에서는 중국 물류발전의 중점 기업으로 확정했다. Hurry-Top는 전국적으로 7개의 지점과 30여 개의 물류센터를 가지고 있는데, 물류서비스는 중국의 내보도시는 물론 해안 도시까지 뒤덮었다. 연 운반량은 100만 톤에 달하여, 창고의 면적은 30만 평방미터 넘었다.

Hurry-Top은 제 세계 500대 기업 중의 50개 넘는 기업에게 일체화 물류서비스를 제공한다. 그의 업무범위는 공급사슬관리, 창고저장관리, 운송관리, 화물운

수대리와 통관 등 포함하고 있다. 업무의 순조로운 이행을 위하여 창고관리시스템, 운송관리시스템, 전자데이터 교환, 전자화물 검수시스템 등 정보화 기술사용하고 있다.

### 3) FedEx 联邦快递

운송에 있어 최고를 자랑하는 fedex는 전 세계 국민 총생산액의 90%를 생산하는 지역들을 통관서비스와 환불보장 서비스를 포함한 각종 서비스로 24~48시간 내에 Door to Door 서비스로 연결한다. FedEx는 1984년 중국에서 처음 서비스를 시작한 때부터 지금까지 장기간에 걸쳐 중국에 대한 강한 집념을 보여주고 있다. 즉 향후 중국을 FedEx에게 가장 중요한 시장으로 인식하고 시장개발과 함께 세계수준의 특급운송, 진보된 기술, 그리고 탁월한 고객서비스를 소개함으로써 고객들에게 뛰어난 가치를 제공하는 데 주력해 오고 있다.

현재 베이징, 상하이, 심천, 광주, 청도 등 72개 지사를 개설해 놓고 있으며, 향후 전국 126개 도시로 확대하여 전국적인 물류 네트워크를 구축할 예정이다. 현재 제3자 물류 사업자로서 모토롤라, 삼성전자, TCL, 등의 제조 기업에서 물류서비스를 제공하고 있다. 중국의 경제발전과 물동량의 확대에 따라 지사규모와 서비스범위도 계속 확대해 나갈 전망이다.

## 3. 제3자 물류기업의 발전전망

세계 경제의 가속화와 중국경제 운영의 시장화에 따라 중국 경제는 빠르고 안정적인 성장을 보이고 있으며, 물류산업의 성장을 지속적으로 도모할 수 있는 공간을 마련해 주고 있다. 중국의 물류 관련 제도와 정책 환경의 개선은 중국의 물류제도 개선에 더욱 유리한 조건으로 제공하고 있다.

### 1) 제3자 물류의 빠른 성장

개혁개방이후 중국의 경제는 높은 성장률을 유지해왔다. 경제의 발전에 따라 물동량이 많아진다. 이로 인한 국제무역, 생산, 자본 유통구조 및 글로벌 에너지와 상품의 공급수요 생산에 거대한 영향을 줄 것으로 전문가들은 예상하고 있다. 세계적으로 인구가 가장 많은 중국과 인도의 경제는 앞으로도 고속성장을 지속,



각각8.5%와 6.25%의 성장률을 달성할 것으로 예측되고 있다. 이로 인한 국제무역, 생산 자본 유통구조 및 글로벌 에너지와 상품의 공급수요 생산에 거대한 영향을 줄 것으로 전문가들은 예상하고 있다. 2004년 국제무역 증가율은 7.5%로 전년 2.8% 보다 4.7% 포인트 늘었다. 중국의 수출도 지속적인 성장세를 보이고 있으며 특히 수입은 날로 확대되어 동북아지역의 물류성장의 동력이 될 전망이다.

물류산업의 발전과 경제의 발전은 정비례관계다. 중국의 경제발전은 현재 상승단계 있으면 중국의 물류산업은 빠른 성장단계에 들어서고 있다. 2004년도 중국의 물류부가가치는 11%나 되었으며 사회전체의 물류비용은 10%정도 떨어졌다. 2004년 중국의 교통화물 운송량은 계속 안정적으로 증가 하였으며, 사회 전반에 따른 화물 운송량은 155.49억 톤에 달했다.

## 2) 경쟁위주의 공급사슬 협력

물류 수요 발전 추세를 보면 제조업체는 우선 공급체인상의 전후방 기업으로 물류서비스를 확대하는 방식으로 공급 사슬을 설계 실시하고 있다. 여기서 구매 과정이 부각될 것이며 전자상거래는 빠르게 확산될 것이다. 특히 철강재, 석유화학, 가전 등 제품에서 더욱 뚜렷하게 나타날 전망이다. 고객은 더 이사 서비스 가격의 높고 낮음에 연연하지 않고 필요한 물류수요를 요구하는 물류서비스업체들이 제시한 해결방안들을 비교할 것이다. 또 물류비용 절감, 물류자산 감소, 주문주기 단축, 재고수준 감소, 빠른 자금회전 등 물류서비스 부가가치에 대한 전반적인 평가를 진행할 것이다. 제3자 물류 고객관계는 장시간의 가격경쟁 관계에서 win-win 하는 협력파트너 관계로 전환하게 된다. 고객과 물류서비스업체의 협력은 단일한 계약서비스 관계에 국한되지 않고 위탁관리, 자산접수 등 여러 가지 현식으로 나타난다. 자동차, 정보통신, 가전 등 업종은 더욱 많은 고객과 서비스업체를 한데 모아 물류회사를 구성하고 협력을 진행함으로써 물류서비스업체는 공급사슬관리 과정에 더욱 주력하게 되고 전략적 협력에서부터 상호교류 협력에 이르기 까지 물류 잠재력을 발굴하고 개선하게 된다.

## 3) 물류발전환경 최적화

중국의 물류발전 환경은 아래의 4가지 특징을 보이고 있다.

첫째, 중국국가발전 및 계획위원회는 중국의 물류산업발전 계획 강령을 발표했다. 이는 2010년 말까지의 물류산업 발전의 지도사상, 원칙과 목표를 제시한 강령으로서 중국의 경제 종합부처의 선두적인 역할과 교통 및 국내외 무역기관 등 관계부처의 참여로 물류산업의 관리기관 설립을 촉진하는 내용이다. 더불어 관계 교통부처와 유통 주관부서를 통일적으로 지도하고 조직, 조정할 수 있게 되어 정부와 부처 간 상호 필요한 협조 메커니즘이 마련되었다. 이로써 규범화한 물류산업 발전을 위한 조치로서 통일되고 효율적인 , 중국전역을 포함한 현대물류체계를 마련할 수 있는 환경이 구축된 것이다.

둘째, 물류산업발전을 목표로 중국 국가차원에서 운영이 가능한 정책의 발표를 통해 시장진입, 세수정책, 도시교통관리, 제3자 물류기업발전 등을 집중적으로 권장해주었다.

셋째, 물류표준화는 현재 실시단계에 진입할 태세이다. 우선 물류기업표준, 물류기업분류표준, 팔레트 표준, 정보화표준 등부터 착수하여 표준을 빨리 제정할 전망이다. 물류용어, 계량표준, 데이터전송표준, 물류작업과 서비스표준 등을 만들고 표준화 조직을 갖추었다. 각종 물류활동 관련 국가표준, 업종표준에 대한 철저한 연구를 기초로 현행표준을 전면 정리했다. 물류발전 수요에 더 이상 맞지 않는 표준은 가려내고 새로운 표준으로 대체하였다. 부분적으로 실제수요에 맞지 않는 표준은 수정하고 정리하였으며 국제표준과 연결시켜 화물 및 관련 정보의 회전효율을 제고하였다.

넷째, 지방정부가 제정한 대부분 물류 발전계획은 이제 막 실시단계에 접어들고 있다. 전에 지방정부의 지역 발전에 적합한 물류발전규획 제정을 토대로 향후 몇 년 후 이들 계획은 곧 전면 실시단계에 들어서게 된다. 각 지역의 경제성장에서 물류발전이 이룩한 공헌도 더욱 뚜렷해 질 전망이다. 일부 아직 물류계획을 제정하지 않은 지역에서도 곧 물류계획을 수립하여 적극적인 실시단계에 진입할 태세다.

## 제5장 결론

개혁개방에 따라 중국은 급속한 경제성장과 무역규모 확대로 수출입물량과 중국 내수시장 화물량이 증가하고 있고 이에 따라 중국에서의 물류시장이 매년 급성장하고 있으며, 제3자 물류시장 규모도 매년 20%이상의 증가세를 보이며 성장하고 있다.

중국물류산업은 아직 발전의 초기단계에 있다. 중국에서의 제3자물류시장은 아직 발전 초기단계에 머물고 있다. 70%의 물류서비스 제공업체는 연평균 매출 증가율이 모두 30%에 이르고, 전반적인 중국 제3자물류시장의 2000년에서 2005년 연평균 성장률은 25%를 기록하며 빠르게 성장하고 있다. 중국 제3자물류시장의 발전을 촉진시키는 주요 요소는 첫째, 다국적기업이 더욱 많은 업무를 중국으로 이전하고 있으며 많은 물류기능을 아웃소싱 하여 공급협력체계 원가를 낮추었고, 둘째 중국 회사들이 원가를 낮추며 핵심 경쟁력을 향상 시켜야 하는 압력을 받아 물류 아웃소싱 수요가 증가하였으며, 셋째 정부의 권장조치 역시 중국의 제3자 물류시장이 빠르게 발전하는 주요 원인이 되었다.

중국 제3자 물류시장의 문제점은 크게 법 제도적인 부분, 인프라 부분, 효율성 부분으로 나누어 설명 할 수 있다. 앞으로의 발전에서 물류인프라 확충, 법 제도의 개선, 효율성의 추가가 필수적이다. 우선 물류활동을 원활히 수행할 수 있는 인프라를 갖추고, 그 다음으로 물류에 대한 제도개선과 물류업자에 대한 지원제도 등의 법제도의 개선이 이루어지고 나면 자연스럽게 제3자 물류업체를 이용하여 물류행위를 수행하는 것이 비용 면에서나 서비스 면에서 효율적으로 나타날 것이고 자체물류행위를 수행하는 업체들도 전문물류업체를 이용하는 국면으로 전환될 것이다.

제3자 물류의 발전을 위해 정부와 기업을 공동적으로 노력해야 한다. 정부 측면에서, 우선 물류인프라 및 기초시설의 확충해야 한다. 기초시설의 투자 크기 때문에 정부는 핵심역할 해야한다. 불공평경쟁과 독점 등 피하기 위해 정부는 물류관련 법령의 재정비를 가속화하고, 물류산업의 표준화과정을 추진해야 한다. 경쟁력과 발전전망 좋은 제3자 물류업체의 통합과 대형화 유도 해당 업종의 대기업을 육성해야한다. 동시에 제3자 물류업체에 대한 지원 강화하고 물류 관련 인력 양성하기 위해 교육투자 확대해야 한다.

중국국내 물류기업은 대체적으로 물류시장의 전면적 개방을 심각한 도전으로 받아 들이면서 다른 한편 기회로 인식하고 있기도 하다. 각 기업이 처한 상황이 나 규모, 네트워크, 기술력 등에 따라 이러한 인식에는 일정한 차이가 존재한다. 일반적으로 위기의 측면에서 접근하는 경우, 국내물류기업 간의 합종연횡을 통해 외국 글로벌 물류기업의 중국시장 진출에 적극 대응하려는 경향을 보이며, 한편 기회로 인식하는 경우는 외국물류기업과의 전략적 제휴나 합작을 통해 선진적 물류관리 기술과 노하우를 습득하고 글로벌 네트워크를 확장함으로써 사업의 새로운 영역을 개척하고자 한다. 중국시장에서 물류기업간의 경쟁이 치열해 지면서 중국물류 기업들이 자신의 정보화수준을 제고 시키고 과한적은 관리 시스템을 응용하는 것 외에 시장경쟁에서 이기려면 연합, 합병 외국시장 진출 등 방법을 택할 수 있다.

## 참고문헌

### <한국문헌>

- “중국의 물류시장”, 한국무역협회 국제물류지원단, 2008
- “GLN 동향분석 리포트-중국편”, 국제물류투자분석센터 제1호, 2008
- 김윤희, "중국의 물류시장 발전 현황 및 시사점", KOTRA, 2005
- 동문, "중국 화물철도역이 제3자 물류기업으로 전환에 관한 연구",  
성균관대학교 대학원 무역학과, 2008
- 문상영, "중국물류·유통산업 성장에 따른 우리의 대응전략", 산업연구원, 2007
- 박이수, "3PL기업의 물류서비스 품질과 관계지향성이 공급사슬성장에 미치는  
영향", 전남대학교 대학원 경영학과, 2007
- 박찬익, "중국물류의 기초지식", 문용사, 2009
- 양혜녕, "물류비용의 경제적 효과와 중국 제3자 물류기업의 실태분석",  
원광대학교대학원, 회계학과, 2008
- 오경숙, "중국 물류산업의 성장에 따른 한국기업의 대응방안", 한국동북아학회,  
2009
- 왕소진, "중국의 전자상거래 물류 발전에 관한연구-제3자 물류중심으로",  
배제대학교 대학원, 전자상거래학과 전자상거래학전공, 2009
- 유성우, "제3자 물류의 고객만족의 핵심 요인에 관한 연구", 서강대학교  
경영행정대학원, 경영학과, 2008
- 이장원, "WTO와 중국, 그리고 동북아 물류환경", 정석물류통상연구원, 2008
- 최용록, "한중 물류네트워크 거점지역의 비교분석과 한국의 대응방안",  
물류통상 연구원, 2008

최석범, 박경희, "중국 제3자 물류 문제점에 관한 연구", 한국항만경제학회지,  
Vol.25, No.1, 한국항만경제학회, 2009  
후도, "중국 제3자 물류의 문제점 및 발전방안에 관한 연구",  
중앙대학교 대학원, 2008

### <외국문헌>

張蓮順, "外國物流企業在中國第三方物流市場中的發展戰略",  
對外經濟貿易大學, 2009  
田源, "中國第三方物流行業分析及前景預測", 東南大學, 2005  
付靜茹, "中國第三方物流企業客戶服務研究", 首都經濟貿易大學 商務管理系, 2007  
姜超峰 申崇誌, "物流企業的國際化趨勢", 物流技術與應用, 2006  
張建衛, "中國第三方物流的發展現狀與趨勢分析", 空運商務, 01期, 2008  
李靜, "中國第三方物流業競爭力的研究", 廈門大學, 產業經濟學, 2007  
葉剛, "UPS中國第三方物流市場的發展戰略與實施方案", 上海海事大學,  
工商管理 MBA, 2006  
刘江, "中国物流年鉴", 中国物流与采购联合会, 2009,  
徐洪波, "中國第三方物流發展面臨的問題及對策" 北方出版社, 2008  
刘景文, "中國第三方物流發展及國際化趨勢", 吉林文化出版社, 2006

## <인터넷 자료>

네이버 블로그: <http://blog.naver.com/ssrt?Redirect=Log&logNo=60015083462>

중국물류구매연합회: <http://www.chinawuliu.com.cn>

中國投資指南: <http://www.fdi.gov.cn>

航運在線: <http://www.sol.com.cn>

中華人民共和國國家發展和改革委員會: <http://www.sdpc.gov.cn>

中華人民共和國交通運輸部: <http://www.moc.gov.cn/>

中華人民共和國國家統計局: <http://www.stats.gov.cn/>

한국무역협회 :<http://www.kita.net/>

KITA 중국물류포털: <http://www.chinalogis.net/>



## ABSTRACT

A study on the Improvement Plans for The third party logistics in china

LIU XUE FENG (刘雪峰/유설봉)

Department of International Trade

Graduate School

Cheju national University

The economy of China is growing at a high speed of 10% every year since reform and opening up in 1979. In 2008, China's exports and imports total amount increased 25559 billion dollars, 18% highed up compared with last year, and the trade surplus was 2974 billion dollars. China's trade scale holds the third position in the world, in which processing industry and manufacturing industry occupy big specific gravity. As a result, China holds the position of the world trade center market, and India, Russia, Brazil emerge as the emerging markets.

The world economy in a global era entered an infinite competition era that economic development is the center. The environment of logistics is changing seriously because of information and communication development, border barrier mitigation, and emerging giant market.

Take a look at the conclusion at the end of chapter 5. The government



and enterprises should strive together for the development of the third party logistics. On the side of the government, first of all, it should extend the logistics and infrastructure. The government should speed the revision of laws related to logistics, and promote the logistics industry's standardization process, for avoiding unfair competition and monopoly.

The third party logistics enterprises, which have good competence and development forecast, should develop the enterprises' combination and increase the sector giant. At the same time, the support on 3PL should be strengthened and the investment in education should be expanded in order to logistics-related manpower training.

The overall open is a serious challenge for mostly China domestic logistics companies, and on the other hand, it is also recognized as an opportunity. Every company's understanding has certainly difference on scale, networks, skills, and so on.

Generally, being close to crisis, we can see the tendency of lively response that foreign global logistics companies' invest in the Chinese market by domestic logistics companies' combination. And on the other hand, advanced logistics management technologies and know-how are known well, and global network is expanded through strategic cooperation of foreign logistics companies, it extends a new area of business. The competitive between logistics companies in the Chinese market is very violent, China logistics companies uplift own information level, and apply the scientific management system. They choose some methods for winning in the market competition in addition, such as coalition, merger, and to enter the foreign market.