



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](#)



석사학위논문

# 한국 복합운송기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구

제주대학교 대학원

무역학과

만 명

2012년 2월



# 한국 복합운송 기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구

지도교수 황 정 봉

만 명

이 논문을 경영학 석사학위 논문으로 제출함

2012년 2월

만명 의 경영학 석사학위 논문을 인준함

심사위원장 \_\_\_\_\_ 인

위 원 \_\_\_\_\_ 인

위 원 \_\_\_\_\_ 인

제주대학교 대학원

2012년 2월



## 목 차

제 1 장 서론 .....	1
제 1 절 연구의 배경 및 목적 .....	1
제 2 절 연구의 방법과 구성 .....	3
제 2 장 국제복합운송에 관한 이론적 고찰 .....	5
제 1 절 국제복합운송과 운송인의 정의 .....	5
1. 국제복합운송의 정의 및 요건 .....	5
2. 국제복합운송인의 유형 .....	8
제 2 절 국제복합운송의 주요 경로 .....	14
1. 국제복합운송의 주요 경로 .....	14
2. 컨테이너 수송 경로 .....	20
3. 해운과 항공의 수송 경로 .....	27
제 3 장 한·중 운송 분야별 현황 및 인프라 확충계획 .....	29
제 1 절 한·중 도로운송의 현황 및 인프라 확충계획 .....	29
1. 한국의 도로운송 현황 .....	29
2. 한국의 도로 인프라 확충계획 .....	30
3. 중국의 도로운송 현황 .....	33



4. 중국의 도로 인프라 확충계획 .....	34
<b>제 2 절 한·중 철도수송의 현황 및 인프라 확충계획 .....</b>	<b>38</b>
1. 한국의 철도수송 현황 .....	38
2. 한국의 철도 인프라 확충계획 .....	41
3. 중국의 철도수송 현황 .....	46
4. 중국의 철도 인프라 확충계획 .....	49
<b>제 3 절 한·중 해상운송의 현황 및 인프라 확충계획 .....</b>	<b>54</b>
1. 한국의 해상운송 현황 .....	54
2. 한국의 해상운송 인프라 확충계획 .....	58
3. 중국의 항만 현황 .....	59
4. 중국의 해상운송 인프라 확충계획 .....	64
<b>제 4 절 한·중 항공운송 현황 및 인프라 확충계획 .....</b>	<b>67</b>
1. 한국의 항공운송 현황 .....	67
2. 한국의 항공운송 인프라 확충계획 .....	68
3. 중국의 항공운송 현황 .....	70
4. 중국의 항공운송 인프라 확충계획 .....	73
<b>제 4 장 국제물류기업의 중국 진출 사례 .....</b>	<b>75</b>
<b>제 1 절 다국적 기업의 진출 및 거점 구축 사례 .....</b>	<b>75</b>
1. 다국적 기업의 중국시장 진출전략 .....	75
2. 사업 형태별 진출전략 .....	77
<b>제 2 절 한국물류기업의 중국진출 및 거점 구축 사례 .....</b>	<b>92</b>
1. 현대택배 .....	92



2. 삼성물산 .....	93
3. 범한종합물류 .....	95
4. 한진그룹 .....	97
5. 중소포워딩업체 .....	98
6. 중국진출 한국 물류기업의 특징 .....	99
7. 중국 진출 한국 물류기업의 애로사항 및 해결 방안.....	100
<b>제 5 장 한국 복합운송기업의 중국 물류시장 진출전략 .....</b>	<b>103</b>
제 1 절 중국 물류시장 진출 시 유의 사항.....	103
제 2 절 중국 물류시장 진출 전략.....	105
1. 국가별 중국 물류시장 진출 전략 분석.....	105
2. 전략적 Partner의 선정과 제휴 및 합작 투자.....	106
3. 중국에 진출한 국내 제조·유통업체에 물류서비스 제공.....	109
4. 차별화 및 전문화된 서비스 제공.....	111
5. 정부 지원.....	113
<b>제 6 장 결론.....</b>	<b>114</b>
<b>참고문헌.....</b>	<b>116</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>119</b>



## <표 목차>

<표2-1> 각 조약(규칙)별 책임한도액의 비교 .....	8
<표2-2> IPI Service 내역 .....	18
<표3-1> 고속도로 및 차량등록 통계 .....	30
<표3-2> 고속도로 건설 사업 계획-신설: 국고사업공사 .....	31
<표3-3> 고속도로 건설 사업 계획-신설: 민자사업공사 .....	32
<표3-4> 고속도로 확장 사업 계획 .....	32
<표3-5> 도로구분 및 포장도로 통계 .....	34
<표3-6> 국가고속도로망 계획(国家高速公路网规划)-오종(五纵) .....	36
<표3-7> 국가고속도로망 계획(国家高速公路网规划)-칠횡(七横) .....	37
<표3-8> 철도 여객 수송 실적 .....	40
<표3-9> 철도 화물수송 실적 .....	40
<표3-10> 노선별 이용현황('09) .....	40
<표3-11> 2+6X6 철도망 구출계획 .....	41
<표3-12> 중장기 국가 철도망 구축계획 .....	43
<표3-13> 중장기 국가 철도망 구축계획 .....	44
<표3-14> 중장기 국가 철도망 구축계획 .....	44
<표3-15> 중장기 국가 철도망 구축계획 .....	45
<표3-16> 중장기 국가 철도망 구축계획 .....	45
<표3-17> 중국 철도역의 등급 구분 .....	47
<표3-18> 중장기 철도망계획(中长期铁路网规划) .....	51

<표3-19> 중장기 철도망계획(中长期铁路网规划) .....	52
<표3-20> 중장기 철도망계획(中长期铁路网规划) .....	53
<표3-21> 국적선 등록현황(2009년) .....	55
<표3-22> 정기외항선 취항(항로) 현황(2009년) .....	55
<표3-23> 항만시설 현황(2009) .....	56
<표3-24> Yes U- port 구성 시스템 .....	61
<표3-25> 인천공항 확충계획 .....	69
<표3-26> 중국 주요공항 기본시설 .....	72
<표4-1> 중국 내 물류기업 형태 .....	76
<표4-2> 주요 외항선사의 중국 진출 사례(2009년) .....	78
<표4-3> 일본통운의 중국투자 현황 .....	86
<표4-4> 현대택배 중국진출 현황(2010년) .....	92
<표4-5> 삼성 Logistics China 현황 .....	94
<표4-6> 범한 종합물류 물류센터 현황(2009년) .....	96
<표5-1> 물류 관련 중국 외국인 투자산업 지도 목록의 내용 .....	104
<표5-2> 국가별 중국 물류시장 진출 전략 유형 .....	105
<표5-3> 중국 내 물류기업(3PL) 전략적 제휴 및 합작 투자 현황 .....	106
<표5-4> 합작대상 별 장, 단점 비교 .....	107
<표5-5> 1급 대리점 면허 취득 방안 .....	109





## <그림 목차>

<그림2-1> 아메리카 랜드 브리지(ALB)의 경로 .....	15
<그림2-2> Mini Land Bridge 및 interior Point Intermodal 경로 .....	16
<그림2-3> 북미지역 Land Bridge 경로.....	17
<그림2-4> Siberian Land Bridge 경로.....	19
<그림2-5> FCL (Door Service)의 흐름도.....	22
<그림2-6> LCL (Door Service)의 흐름도.....	23
<그림3-1> 중국의 5대 항만군.....	64
<그림3-2> 중국 연해 주요항만의 연도별 물동량 추이.....	65
<그림3-3> 중국 10대 공항 분포 및 2010년 수송량.....	71
<그림4-1> Integrators 중국시장점유율(2010년).....	79
<그림5-1> 중국진출 기업의 화주 요구사항.....	110

## 제 1 장 서론

### 제 1 절 연구의 배경 및 목적

한국·중국·일본을 중심으로 하는 동북아 경제권의 급성장이 세계경제시장에서 차지하는 비중이 점차 증대되고 있으며 근래에 동북아를 기점으로 러시아, 유럽, 중앙아시아 지역에서의 교역 및 경제협력이 급속하게 성장되고 있는 시점이다.

경제의 급성장은 복합물류운송의 체계에 다변화를 가져왔는데, 우선 세계해상운송 측면에서 보면 컨테이너 선박의 대형화, 항만시설의 대형화, 국가간의 경쟁력 강화, 대형 선사간의 치열한 경쟁 등으로 서비스 품질의 상승과 동시에 운임의 하락 등이 나타나고 있다.

항공운송 시장에서도 대형항공사를 중심으로 운송서비스 질의 개선, 운송의 신속성, 항공운임의 하락 등 항공시장에서도 대형항공사들 사이에서도 치열한 경쟁이 대두되고 있다.

철도 운송은 신속성, 안전성, 국가간의 원활한 연계성 등의 장점을 갖추고 있으므로 각국은 철도 인프라에 투자를 확대함으로써 복합물류운송 사업의 질의 향상시킴과 동시에 철도운송의 활성화를 촉진시키고 있다. 해상운송, 항공운송, 육상운송 및 철도운송을 입체적인 수송체계를 구성하는데 무한한 잠재력을 가지고 있는 북중국 국제 철도는 러시아, 유럽, 중앙아시아지역을 연결하는 동북아시아의 기점으로서의 무한한 잠재력을 보유하고 있다.

특히 한국, 중국은 지리적 근접성과 문화적 유사성 등으로 상호 보완적 경제 관계를 통해 한국, 중국, 일본의 경제 교류에 의한 복합물류운송도 급속하게 증가하고 있는 시점에서 한·중 양국가의 복합운송연계<sup>1)</sup>를 통한 동북아시아지역과 유럽 및 중앙아시아 등으

1) 한·중 양국가의 복합운송연계: 시장의 독점이나 조절 또는 경영 합리화나 금융의

로 연결시켜주는 한국과 중국의 연계를 통한 복합물류운송의 중요성은 앞으로 더욱 높아질 것이다.

개혁개방 이후 중국경제는 세계 경제의 불황속에서도 연평균 9%이상의 고속성장을 지속해가고 있다. 2008년 올림픽 이후 중국은 경제적 부의 축적과 함께 세계경제를 이끌어 가는 세계경제 대국으로서의 위상역시 상당정도로 제고된 것 또한 사실이다.

특히 중국은 복합물류운송의 가장 핵심인 도로운송의 운송량이 73%이상을 차지할 정도로 철도의 이용률이 높으나 철도를 이용한 화물 및 여객운송은 점차 줄어들고 있는 실정이다. 중국의 철도는 공산품, 석탄운송, 해상운송과 연계한 목재운송 등 중·장거리 운송을 담당하고 있는 중요한 내륙화물 운송 수단이다.

중국의 해상운송은 종합교통의 허브이자 여객 및 화물의 집산지로 1.8만km의 해안선을 따라 1억톤 이상의 물동량을 처리하는 8대항만 상하이(上海), 대련(大连), 칭황다오(秦皇島), 텐진(天津), Ningbo(宁波), 칭다오(靑島), 광저우(广州), 선전(深圳) 과 다수의 항만이 구축되어 연해지역 항만과연계망을 형성함으로써 대외교역의 출구로서 중국 경제의 고도성장에 주도적인 역할을 담당하고 있다.

‘부유해지려면 도로를 닦아라’ 라는 중국의 격언이 있을 정도로, 중국은 오랫동안 도로 인프라 건설에 중점을 두고 있다. 이와 같이 중국의 도로운송은 경제성장과 더불어 고속도로 건설 및 화물 컨테이너 수송, 냉동수송, 고부가가치 상품 수송과 더불어 철도와 해운과 연계되어 화물운송의 중요한 역할을 담당하고 있다.

이러한 중국의 운송 산업은 도로를 중심으로 철도, 해운, 항공 등 비교적 발달된 교통운송망이 형성되어있다. 그러나 시스템의 낙후성으로 인해 복합물류운송산업능력 저하의 요인으로 나타나고 있다. 따라서 한국과 중국 양국간의 복합물류운송산업 연계의

---

연계 등을 목적으로 서로 결합한 기업으로카르텔, 신디케이트, 트러스트, 콘체른 따위를 의미하는 것이다. 즉 시장독점을 목적으로한 기업결합을 의미한다. 그러나 독립된 기업간의 협정이나 계약에 바탕을 둔 결합인 점에서 기업 활동이나 주식의 소유지배를 수반하는 트러스트, 콘체른과 구별된다. 따라서 카르텔에 참가한 기업은 협정 범위에서만 행동을 제약받을 뿐 기타 기업활동은 제약을 받지 않는다.

최적화를 모색하여 한국기업의 복합물류운송산업의 향상을 이룰 수 있도록 연구하는 것이 본 연구의 목적이라고 할 수 있다.

## 제 2 절 연구의 방법과 구성

수교 19년째 맞는 한·중 양국의 교역은 꾸준히 증가하여 중국은 미국과 일본을 제치고 우리나라의 제1의 교역국으로 급성장하였다. 뿐만 아니라 중국은 지리적으로 복합물류운송에서 동북아를 거쳐 러시아, 유럽, 중앙아시아 등의 지역으로 교역 및 경제협력을 확장을 하기 위한 곳에 자리하고 있다.

본 연구는 한·중 복합물류운송 연계를 통하여 한국 기업의 물류운송비용 및 기업의 경쟁력을 제고하기 위한 방안을 모색하는데 중점을 두고 있다. 따라서 본 연구에서 한·중 복합물류운송의 연계를 통하여 동북아시아를 기점으로 러시아, 유럽 나아가 중앙아시아 지역의 운송체계를 최적화하는 방법을 효과적으로 반영하고 기술하기 위해 다음과 같은 방법을 활용하고자 한다.

첫째, 선행연구를 중심으로 문헌연구와 자료 분석을 병행하는 비교 분석법으로 한·중의 도로운송, 철도수송, 해상운송, 항공운송의 능력을 분석할 것이다.

둘째, 몽골횡단철도, 만주횡단철도, 동변도철도와 우리나라 해상운송과의 연계를 위한 연구를 위하여 중국교통부, 중국철도부, 중국통계청, 지역관세청, 한국교통개발연구소, 한국의 선사 및 항만공사 등으로부터 자료를 수집·분석할 것이다.

셋째, 한·중 연계를 통한 복합물류운송 활성화 전략을 위해 필요한 중국내 복합운송 서비스제공 네트워크 구축을 현재 한국이 지니고 있는 IT 기술을 중국의 복합운송 기업과 연계에 필요한 부분에 대하여 기술할 것이다.

이상과 같은 연구방법에 입각하여 본 연구는 총 6개의 장으로 구성을 한다.

제1장에서는 서론에 이어, 제2장 국제복합운송업의 이론적인 고찰로써 국제복합운송인의개념 및 국제운송업에 관한 선행연구들을 조사하였다. 제3장 “한·중 운송 분야별 현황 및 인프라 확충계획”에서는 한국과 중국의 현재 도로현황, 한국의 철도, 중국의 만주횡단 철도의 현황, 몽골횡단철도의 현황 및 동변도 철도의 현황에 대하여 기술할 것이며 한·중 해양운송에 관한 중국의 항만과 한국의 항만에 관하여서도 기술할 것이며 제4장 “물류기업의 중국 진출사례”에서는 다국적 물류기업의 중국 진출 사례를 조사하였으며. 제5장 “한국 복합운송기업의 중국 물류시장진출전략”에서는 중국물류시장에 대한 우리기업의 진출에 대한 추진 전략과활성화 방안을 제시하고, 끝으로 제6 장에서 본 연구의 내용을 요약하고 결론을 맺는다.

## 제 2 장 국제복합운송에 관한 이론적 고찰

### 제 1 절 국제복합운송과 운송인의 정의

#### 1. 국제복합운송의 정의 및 요건

국제복합운송이란 용어는 이미 “1929년 바르샤바 (Warsaw) 조약” (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)에서 처음사용되었으며, UN국제화물 복합운송조약 제1조 제1항에서는 국제복합운송을 다음과 같이 정의하고 있다.

“국제복합운송<sup>2)</sup>이라 함은 복합운송인이 물건을 자기 보관아래 인수한 국가의 한 지점에서 다른 국가의 인도가 예정된 지점까지 복합운송계약에 의거해 적어도 2종류 이상의 운송수단에 의한 물건운송을 의미한다. 어느 한가지 운송수단에 의한 운송계약의 이행으로 그러한 계약에 정의된 바대로 행한 집하와 인도는 국제복합운송으로 간주하지 않는다. 또한 복합운송인(Multimodal Transport Operator: MTO)은 복합운송계약을 체결하고 또한 운송인으로서 그 계약이행의 채무를 맡은 자를 의미한다고 UNCATD/ICC (United Nations Conference on Trade and Development/ Institute Cargo Clause) 복합운송증권 규칙에서 규정하고 있으나 현재까지 국제적으로 국제복합운송인의 구체적 자격요건은 법정화되어 있지 않다. 그러므로 적어도 개념적으로는 첫째, 송화인이 스스로, 아니면 여러 운송인을 자신의 대리인으로하여 각 구간에 있어 각각 별개의 운송계약을 체결하는 경우(부분운송) 둘째, 각 구간의 운송인과 구간에 관하여 운송계약을 동시에 체결하는 경우(동일운송) 셋째, 최초의 운송인과 전 구간에 관하여 운송계약을 체결하고, 후속의 운송인이 최초의 운송인과 송화인간의 전체운송에 대한 운송계약을 증명하는 1통의 운송증권에 따라 순차적으로 운송품을 인계하는 경우(연대운

---

2) International Multimodal or Combined Transport: 복합운송단의 연계에서 2종이상의 수단으로 수송되는 과정을 말한다.

송) 등의 세가지 형태로 존재할 수 있다. 그러나 첫 번째의 경우 각 운송수단이 유기적으로 조합되지 않기 때문에 복합운송이라고 보기에는 어려움이 있다.<sup>3)</sup>

한편, 국제복합운송이라는 용어는 이미 만국해법회나 정부간 해사협의기구에 의해 복합운송인(CTO)과 복합운송증권이라는 용어개념을 사용하였으며, UN의 국제복합운송조약에서는 MTO와 MTD(Multimodal Transport Documents)라는 개념하에 국제복합운송을 컨테이너운송에 따라 단일계약주체에 의해 일괄처리한다는 의미로 집약되고 있다.

따라서 국제복합운송이라 함은 국제간의 잡화개품운송의 합리화를 위하여 Container를 모체로 하는 Unit Load System을 사용하여 그 수취지에서 최종인도지까지의 몇 개의 나라를 거치는 Door to Door<sup>4)</sup>Service로서 한컨테이너 적입 화물의 운송을 효율적이고도 최소의 위험부담으로 하게 하는 운송방식이라고 할 수 있다.

국제복합운송은 국제통운송(International Through Transport)의 일종이지만 동 2종운송수단의 결합방식인 단순통운송(Unimodal Transport) 과는 다르고 국제복합운송은 ①국제간의 운송(2국간의 운송) ②운송계약의 단일성, ③복합운송인에 의한 전운송구간의 인수, ④운송수단의 이종다양성, ⑤단일운임제시, ⑥복합운송증권발행 등의 기본요소를 갖추고 있다.

국제복합일관운송이 되기 위해서는 세가지 요건 ①일관운임(Through Rate), ②(일관선화증권) Through Multimodal Transport B/L, ③(단일운송인 책임제) Single Carrier's Liability라는 조건이 충족되어야 한다. 이 가운데 문제가 되는 것은 세 번째의 단일운송인 책임제(Single Carrier's Liability System)로써 Network Liability System 사이에는 아직까지 문제해결이 완결되지 못하여 계속 마찰이 야기되고 있는 실정이다. 국제복합운송의 세가지 요건을 복합운송인과 연계하여 살펴보면 아래와 같다.

---

3) Jasper Ridley, The Law of the Carriage of Goods by Land,Sea&Air,Shaw and Sons Ltd,1978

4) Door to Door: 컨테이너, 팔레트 등 적정규모의 수송단위도 모든 화물을 보내는 하주의 문전에서부터 받은 하주의 문전까지, 도중에 그 수송단위를 바꾸거나 흘뜨리지 않은 채 일관수송하는 것을 말한다.



### (1) 일관운임(Through Rate)의 설정

복합운송인은 복합운송 서비스의 대가로써 각 운송구간마다 분할된 것이 아닌 전 운송구간의 단일화된 운임을 설정하여야 하는데, 이는 전 운송구간에 대해 책임이 복합운송인에게 집중되어 있으므로 이에 대한 반대급부도 하나로 통합되는 것은 당연하다고 하겠다. 이러한 일관운임의 산출은 각 구간운임을 단순 합산한 것이 아니라 규모의 경제(Scale Merit)가 반영되어 산출되므로 좀 더 합리적인 효율이 제시된다.

### (2) 일관선화증권(Through or Multimodal Transport B/L)

복합운송인의 되기 위해서는 복합운송인이 화주에 대하여 전 운송구간을 담당하는 유가증권으로서의 일관운송증권이 발행되어야 한다<sup>5)</sup>. 이러한 증권의 발행은 법적으로 운송책임을 단일화시킨 것이며, 운송책임의 단일성과 표리의 관계이다.

### (3) 단일운송인책임제(Single Carrier's Liability System)<sup>6)</sup>

복합운송은 복합운송인이 전 운송구간에 걸쳐 전체적으로 책임을 져야 한다. 복합운송은 단일계약으로 다수의 구간운송행위가 결합되어 있으나 복합운송인은 자기의 명과 계산으로 송하인을 상대로 복합운송계약을 체결한 계약당사자이기 때문이다. 그리고 전체운송을 계획하고 여러 운송구간을 적정하게 연결하고 통괄하며, 운송이 원활하게 이루어지도록 조정·감독할 지위에 있기 때문에 복합운송인에게 운송책임을 집중통일시켜야만 복합운송의 기능을 발휘하게 할 수 있다.

복합운송인에게 복합운송 전 구간에 대한 책임을 집중시킨다고 할 때 복합운송인이 부담하는 책임을 어떠한 내용으로 할 것인가에 대해서는 ①Uniform Liability System(단일/통일책임체계), ②Network Liability System(이종책임체계), ③Modified Uniform Liability System(변형단일책임체계) 등의 세가지 이론이 있다.

국제운송에 관한 규칙이나 조약에 따라 운송인의 책임한도액이 다르며(<표2-1>참조) 또한 복합운송인의 책임체계는 어떤 내용으로 할 것인가에 대해서는 아직 통일된

5) 전창원, 무역운송실무, 일신사, 2008, p.657

6) 전창원, 무역운송실무, 일신사, 2008, p.662-663



규칙이나 조약이 없고, 각 복합운송인이 스스로 어떤 내용의 책임체계로 얼마만큼의 책임한도액을 운송증권 약관에 명기하므로 이를 확인하여야 한다.

한편, 선진국 대다수가 Network Liability System을 사용하고 있는데 선진국의 일부 및 개발대상국은 Uniform Liability System을 사용하고 있다. 또한 최근에는 이 두 책임체계의 절충적인 Modified Uniform Liability System을 사용하고 있는 경향이 늘고 있다.

<표2-1> 각 조약(규칙)별 책임한도액의 비교

(단위: 운송물 1Kg)

조 약 명	적용(운송)구간	책임한도액
Haygue-Visby 규칙	해 상	30포앙카레프랑(약 US\$2.00)
Hambrug 규칙	해 상	2.5DR(약 US\$3.75)
CIM 1970	철 도	50제미날프랑(약US\$16.00)
CMR	도 로	24제미날프랑(약 US\$8.00)
Warsaw 조약	항 공	250포앙카레프랑(약US\$20.00)
UN복합운송조약	복합운송	2.75SDR(약US\$ 4.20)
UNCTAD/ICC조약	복합운송	2SDR(약US\$3.00)

자료: 한국복합운송주선업협회, 복합운송실무 해운, 2009.

## 2. 국제복합운송인의 유형

### a) 국제복합운송인의 개념

국제적으로 컨테이너운송의 등장으로 인하여 국제복합운송에 관한 문제는 이전에 비하여 중요성이 더해가고 있다. 유럽의 경우에는 국제복합운송이 운송주선인을 중심으로 이루어져 왔고, 국내에서는 유럽의 운송주선인과 유대관계를 갖고 있는 국내 포워드(Forwarder)들에 의해 진전되어 왔으므로 인해복합운송인과 운송주선인의 개념이 혼란되어 사용되고 있는 것이 사실이다.

복합운송인이라 함은 자기 또는 자신의 대리인을 통해서 복합운송계약을 체결하고, 송화인이나 복합운송 업무에 관해서는 운송인의 대리인 또는 그러한 사람에 즈음해서가 아니라 주체로서 행위를 하고 또한 계약의 이행에 관한 업무를 부담하는 자를 말한다. (UN국제복합운송조약 제1조 제2항)

따라서 복합운송인은 스스로 또는 자신을 대리한 타인을 통하여 복합운송계약을 체결하고 복합운송작업에 관하여는 운송의 주체자로서 행위하고, 또한 계약의 이행에 관한 책임을 부담하는 운송인을 말한다. 이러한 점으로 볼 때 복합운송인의 행위로 화주로부터 운송의뢰를 받아 화물을 인수한 자, 화주에 대해서는 운송인의 지위에 서고, 그가 이용하는 철도, 도로, 선박, 항공 등의 운송인에 대해서는 직접 화주의 입장이 되어 일관운송이 이행되도록 자신의 책임과 계산으로 영업행위를 하게 된다. 또한 복합운송인은 송화인으로부터 화물을 인수할 때 복합운송서류를 발행하여 서류상에 표시한 수령지로부터 인도지까지의 전 구간의 운송을 인수할 뿐만 아니라 동시에 전운송과정에서 어떠한 운송과정에서 발생한 운송물의 멸실 및 손상에 대해서는 계약이 정하는 책임원칙에 따라 복합운송서류의 소지인에게 일차적 책임을 물을 상대를 명확히 정하는 것으로 볼 수 있다.<sup>7)</sup>

한편, 국제복합운송에 진출하고 있는 국제프레이트, 포워더를 지칭하는 것으로는 NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)가 있는데 NVOCC는 미국제도로서 1984년 미국 신해운법에는 NVOCC를 해상수송수단인 선박을 운항하지 않은 공공운송

7) 한상훈, 우리나라 국제복합운송업의 현황과 그 발전방안에 관한 연구, 건국대학교 대학원 석사학위논문, 2008, p.4-5

인이며 공공해상 운송인과의 관계로는 하주의 위치에 있다는 것은 기술한 바 있다. 미국 신해운법은 NVOCC에 법적기반을 마련하여 해상컨테이너 화물혼재수송(외항이용운송)운임 등에 이점을 주는 것으로 되어 있다.

## b) 국제복합운송인의 역할 및 유형

### 1) 복합운송인의 역할

프레이트 포워더의 가장 기본적인 역할은 화주를 대신하여 적절한 운송수단을 선택, 이들을 효율적으로 결합하고 운송에 따르는 일체의 부수업무를 처리해 주는 것이며 이와 관련된 업무로는 다음과 같은 것들이 있다.

#### ① 본선과의 화물인수도

가장 기본적인 기능으로서 수출업자 또는 송하인의 위탁에 따라 수입화물을 본선에 인도하거나, 수입업자 또는 수하인의 위탁에 따라 수입화물을 본선으로부터 인수한다.

#### ② 전문적인 어드바이스(advice)

수출업자 또는 송하인의 요청에 따라 화물의 전운송구간에 걸치는 소요비용, 소요시간, 신뢰성 및 경제성에 비추어 가장 적절한 운송루트(route)를 어드바이스한다. 이렇게 함으로써 하주의 입장에서 보면 수출에서 큰 비중을 차지하는 운임을 포함한 상품가격을 정확히 산출할 수 있게 된다.

#### ③ 운송의 수배

수출업자 또는 송하인을 대신하여 전운송구간에 걸치는 운송기관(예컨대선박, 항공기, 트럭 또는 철도 등)에 필요한 공간(space)를 확보하고 이들 운송기관에 화물을 인도하거나, 목적지의 사무소 또는 대리점에 연락하여 화물인도시 지연이 생기지 않도록 수배한다.

#### ④ 관련 서류의 작성

포오더에게 관계되는 서류 또는 취급업무는 선하증권, 항공증권 또는 이와 유사한 서

류, 원산지증명서, 보험증권, 선적노우트, 콜링, 포워더, 노티스(calling forwarder notice), 콜렉션·오더(collection order) 등인바, 이들 서류들을 포워더가 직접 작성하든가 또는 화주가 작성하는 경우 효율적인 어드바이스를 한다.<sup>8)</sup>

#### ⑤ 통관수속

주요한 항만이나 공항에 사무소를 두고 세관원과 긴밀한 접촉을 유지하면서, 화주를 대신하여 통관수속을 한다.

#### ⑥ 운임 및 기타 비용의 입체

포워더와 화주간에 통상의 거래관계가 확립되어 있는 경우, 포워더는 고객을 대신하여 모든 비용을 입체 지불한다. 수출입업자는 통상 선사, 항공사, 기타 운송인 및 하역업자, 컨테이너, 보관시설 기타의 설비 등을 이용하는데 이러한 것들이 포워더를 통해 이루어지게 되면 이 비용에 대한 수출입업자의 지불은 포워더에게 일괄적으로 지불됨으로써 수속절차가 간소화 된다. 이와 관련하여 해외의 거래관계를 통하여 COD(cash on delivery)의 편의를 제공하는 수도 있으며, 또한 포워더는 고객을 위해서 L/C나 외화의 매매 등에 관한 은행에의 수배를 하기도 한다.

#### ⑦ 포장 및 창고보관

포워더는 운송수단 또는 목적지에 적합한 포장을 할 수 있는 독자적인 포장회사를 가지는 수도 있으며, 화물의 포장방법에 관해서 운송수단이나 목적지에 가장 적절하고 효과적인 것을 화주에게 어드바이스한다. 또한 포워더는 주체자로서의 운송이나 LCL화물의 통합·분배 또는 혼재업무를 행하는 당연한 결과로서 자기의 환적창고를 소유하여 일시적인 또는 단기적인 보관서비스도 제공한다.

#### ⑧ 보험의 수배

포워더는 화물보험에 관계되는 가장 유리한 보험형태, 보험금액, 보험조건 등에 정통하고 있어 화주를 대신하여 보험수배를 할 수 있으며, 운송화물의 사고발생시 화주

8) 임경덕, 복합운송업체의 인사고가 제도에 관한 실증적연구, 중앙대학교 석사논문, 2009, p.34

를 효율적으로 보좌한다.

⑨ 화물의 통합·분배, 혼재서비스

전통적인 대항기관이 아닌 운송주체자로서의 업무는 화물의 통합·분배, 혼재서비스 등을 들 수 있는데, 이 운송주체자로서의 업무가 포워드 본연의 중요한 기능이라는 것은 전술한 바와 같다.

⑩ 관리업자, 분배업자

또한 포워더는 수하인을 위한 화물의 관리업자(controller) 및 분배업(distributor)로서의 기능도 가지고 있다. 전자는 door-to-door의 전운송과정에 걸쳐 화물의 안전과 원활한 흐름을 도모하기 위해 화주를 대신해서 이를 감시하는 일이며, 후자는 대량으로 수입되는 화물을 일괄하여 통관한 뒤 각지에 흩어져 있는 수하인에게 배송·인도하는 일이다.

⑪ 시장조사

해외의 거래망을 통하여 외국의 바이어(buyer)를 소개하기도 하고, 또 국내시장에 관한 정보를 수집하는 등 여러 가지로 수출입업자를 지원하고 있다,

## 2) 실제운송인형

실제운송인은 UNCTAD<sup>9)</sup>/ICC 복합운송증권규칙 제 2,3조에 규정되어있는 『운송인』(carrier)을 말한다. 동 규칙 제2,3조에서는 『운송인은 복합운송인과 동일인 여부에 상관없이 실제로 운송의 전부 또는 일부를 이행하거나 또는 그 이행을 인수하는 자를 의미한다』고 규정하고 있는. 실제운송인의 대표적인 것으로는 자신이 직접, 운송수단을 보유하고 있는 선박회사, 항공회사, 철도회사 등이 있다. 종래의 선박회사는 항구간의 해상운송을 청부하고 내륙부분의 운송은 전연 청부하지 않았다. 이전에도 해륙연락운송은

---

9) UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development); UN개발회의: UN의 산하기구로 수출국, 수입국 국적선사 지분 각각40%, 제3국 국적선사20% 즉, 40:40:20의 지분을 등의 내용을 포함하고 있는 정기선동맹 현장의 제정 등 해운관련 업무를 수행하고 있다.

존재하였지만 선박회사가 복합운송인으로서 해륙운송에 대하여 일관하여 책임을 지지는 아니하였다. 컨테이너선의 등장으로 선박회사의 운송책임은 종래의 tackle to tackle(선측에서 선측까지)에서 terminal to terminal로 확대 되고 다시 항구를 통과하며 내륙지점까지 확대하고 있다. 선박회사는 해상 운송에만 머무르지 않고 국제간의 door to door운송을 일괄하여 인수하는 종합물류업자로서 급속하게 바뀌고 있다.<sup>10)</sup>

### 3) 계약운송인형

실제운송인은 carrier형 복합운송인인데 비해 계약운송인은 운송수단 (선박, 항공기, 화차, 트럭 등)을 보유하지 않으면서도 실제운송인(actual carrier)처럼 운송주체자로서의 기능과 책임 즉 운송인에게는 화주입장에서 화주에게는 운송인의 입장에서 책임, 의무 등을 수행한다.

대표적인 것으로 NVOCC International Freight Forwarder, Ocean Freight Forwarder, Aircargo Freight Forwarder, 통관업자 등이 있다. Freight Forwarder는 1990년부터 등장한 컨테이너에 의한 복합운송의 보급에 따라 종래의 수출입 화주의 대리인 또는 운송부수행위의 수행자 역할로부터 복합운송증권(Multimodal Transport Document: MTD)을 발행하여 일관운송책임을 지는 운송주체자의 기능을 수행하는 자가 되었다, freight forwarder가 freight forwarder형 복합운송인의 기능을 수행하게 된 제도적 뒷받침은 ICC(국제상업회의소)의 신용장통일규칙과 미국의 1984년 신해운법이다. 1984년 제4차 개정신용장통일규칙은 freight forwarder 발행 FIATA Combined Transport B/L의 은행에 의한 매입을 가능하게 하였고 또한 미국 신해운법은 freight forwarder의 복합운송주체자로서의 제도적 구현형태라고 할 수 있는 NVOCC(Non-vessel Operating Common Carrier)의 법적지위를 명문화하였다.

### 4) NVOCC<sup>11)</sup>

10) F.J.J.Cadwallader, Uniformity in the Regulation of Combined Transport, the Journal of Business Law July, 1974

11) NVOCC(Non-Vessel Operating Carrier); 비선박 운항업자: 선박을 소유하거나 취급

(Non-vessel Operating Common Carrier)형 NVOCC가 처음 법제화된 것은 1963년의 FMC Genetral Order 4[510,21(b)]이다. 이 General Order 4조는 1980년에 개정되어 NVOCC는 이 해운법에서 말하는 “Common Carrier by Master”에 상당하는 것으로 규정하였고 1984년 신해운법에서는 NVOCC가 common carrier라는 점을 명확히 하고 있다. 1984년 해운법 제3조 제17항은 NVOCC란 해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 해상운송인(ocean common carrier)에 대해서는 화주(shipper)의 입장이 되는 것이라고 정의하고 있다. 여기에서 common carrier란 보수를 받고 미국과 타국간에서 해상화물운송업무를 다음과 같은 내용으로 수행할 것을 일반에게 공시하는 자를 뜻한다.

①선적항 또는 화물인수지점으로부터 양하항 또는 화물인도지점까지의 운송에 관한 책임을 지며 ②운송행위의 전부 또는 일부를 위하여 미국과 타국간을 운항하는 선박을 이용한다. Common carrier에는 NVOCC외에 VOCC(Vessel Operating Common Carrier)가 있으며 NVOCC는 VOCC에 대하는 화주의 입장이 된다.

## 제 2 절 국제복합운송의 주요 경로

### 1. 국제복합운송의 주요 경로

국제복합운송은 최초로 1960년대부터 주로 해상 컨테이너의 발전에 따라 Sea/Land 서비스인 선박과 철도 및 자동차의 조합에 의해 시작된 door to door 서비스가 그 시초이다. 여기에는 선사가 주도하여 Zone Tariff에 의한 내륙운송요금의 설정에 따라 해상 경로를 중심으로 한 형태와 랜드 브리지(Land Bridge) 방식에 의한 대륙횡단철도와의 제휴에 의한 형태로 나누어 볼 수 있다.

---

하지 않으면서 자신이 발행한 House B/L을 발급받은 하주의 화물수송을 선사에 의뢰하는 개인, 회사 또는 주선대리자를 말한다.



랜드 브리지(Land Bridge)<sup>12)</sup>란 해.륙 복합일관수송이 실현됨에 따라 해상-육로-해상으로 이어지는 운송구간중 중간구간인 육로운송구간을 말하며, 대륙횡단을 위한 철도 및 육로운송방식을 이용하여 매개운송구간화함으로써 육상과 해상을 잇는 해륙복합운송을 위한 교량의 역할을 하고 있다. 랜드 브리지는 일반적으로 2국간 랜드 브리지의 3국간 랜드브리지의 두가지가 있다. 랜드 브리지의 전형적인 경로는 극동에서 유럽지역까지 운송시에 파나마와 수에즈운하를 경유하지 않는 ①극동-북미태평양안-(철도)-북미대서양안-유럽(ALB), ②극동-나호드카(러시아)-(철도)-유럽제항(SLB)의 경로이다.

**(1)American Land Bridge (ALB)**

극동의 주요 항구로부터 북미서안의 주요 항구까지 해상운송하여 내륙운송(육상운송)을 철도에 연결, 북미 동남부항에서 다시 해상운송으로 유럽지역 항구 또는 유럽내륙까지의 일관수송을 말한다. (<그림2-1>참조)

<그림2-1> 아메리카 랜드 브리지(ALB)의 경로

극동 (한국)		북미서안		북미동안		유럽		19,800km
~10~12일	1일	~6~7일	2일	~8~11일	.....총 27일~32일			

자료: 한국복합운송주선협회, 복합운송실무, 2009, p149.

**(2)Canadian Land Bridge (CLB)**

12) Land Bridge: 종래 해상루트만으로 수송하던 화물을 컨테이너 전용열차(Container Unit Train)를 이용한 육상루트로 병행하는 수송체계를 말한다.

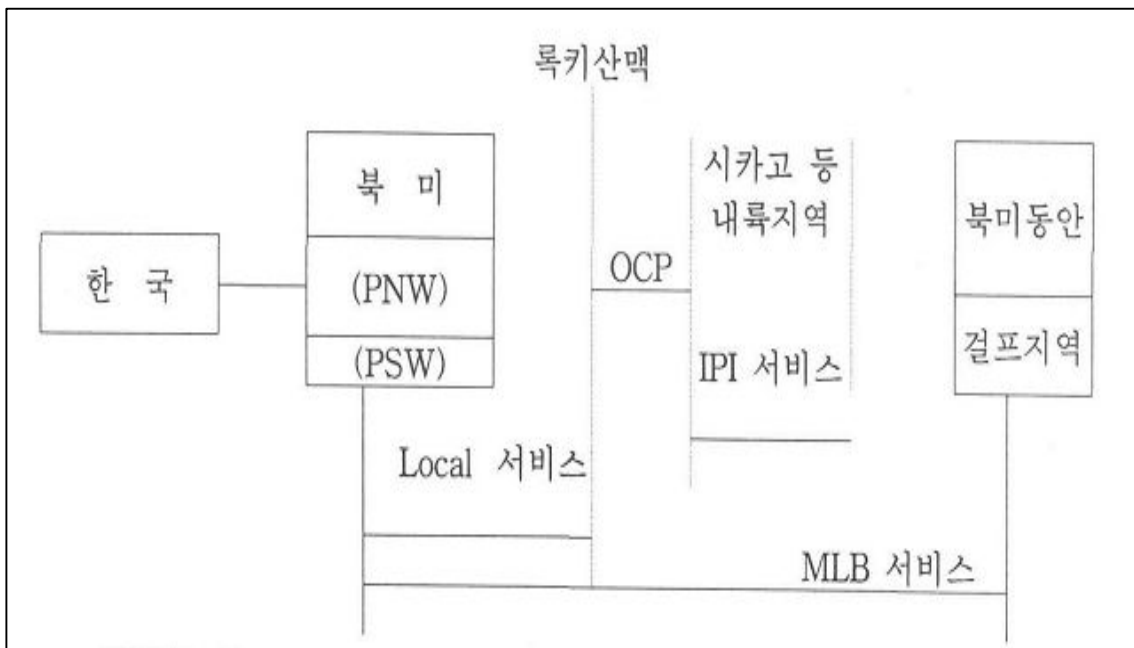


ALB와 같은 형태로 밴쿠버 또는 시애틀까지 해상으로 운송하고 그곳에서 캐나다의 철도를 이용, 몬트리올에서 대서양의 해상운송에 접속하여 유럽 각 항구로 수송하는 복합운송경로를 CLB라고 한다.

### (3) Mini Land Bridge (MLB)

MLB는 미국 서안에서 철도 등의 내륙운송을 거쳐 미동안(대서양안) 또는 걸프지역 항만까지 수송하는 해륙복합운송이다. (<그림2-2>참조)

<그림2-2> Mini Land Bridge 및 interior Point Intermodal 경로



PNW(Pacific Northwest) : Vancouver, Seattle, Tacoma, Portland

PSW(Pacific Southwest) : Oaklane, San Francisco, Los Angeles , Long Beach, San Diego

OCP (Overland Common Point): Norht Dakada, South Dakada, Nebrask, Colorado New Mexico州

자 료: 한국복합운송주선협회, 복합운송실무, 2009, p149.

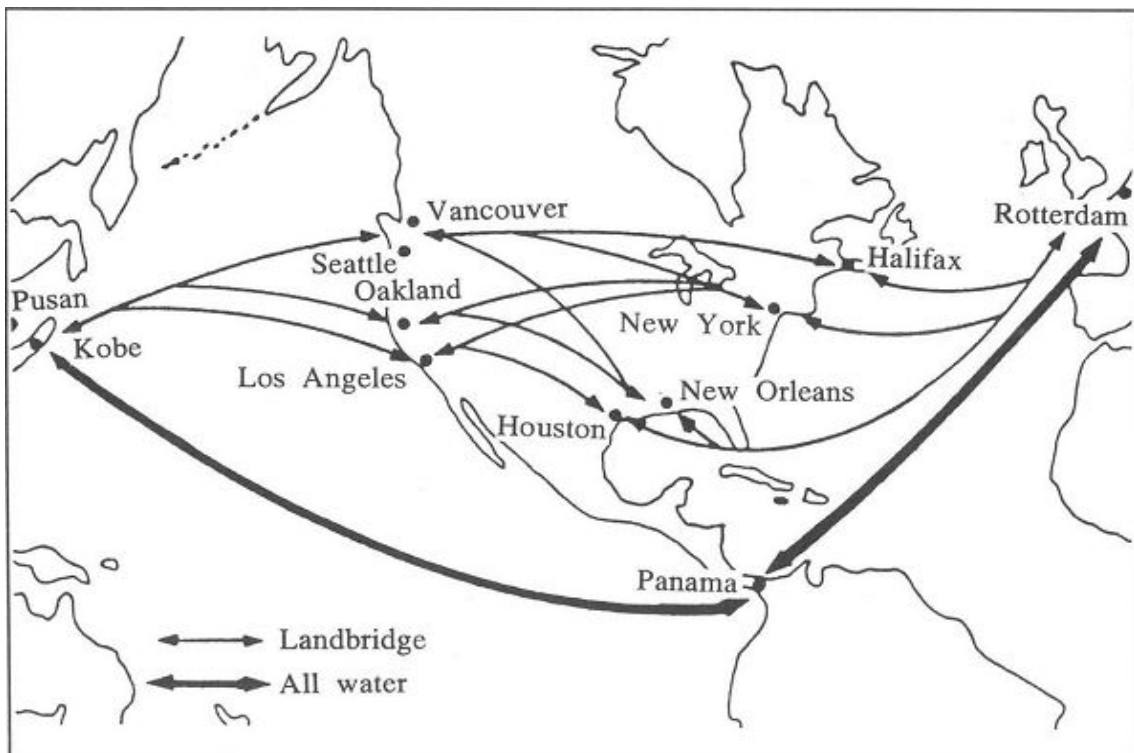
즉, 극동-미서안항까지 해상운송한 다음 그곳에서 철도 또는 철도-도로운송으로 미동안, 걸프지역까지 내륙운송함으로써 파나마 운하를 경유하는 해상운송보다 수송시간

을 단축할 수 있다.

#### (4) Interior Point Intermoda (IPI)

록키(Rocky)산맥 동부의 내륙지점(Point)까지 수송하는 것으로 시카고 또는 주요 수송거점까지 철도운송하고 화주 문전까지 도로 운송하는 복합운송시스템으로 선사의 책임하에 통운임과 통선하증권(Through B/L)을 발행하여 주요 수송거점으로부터 2-3일 내에 문전 수송 서비스가 이루어진다. 이를 Micro Land Bridge라고도 부른다. (<그림>, <표2-2>참조)

<그림2-3> 북미지역 Land Bridge 경로



자료: 한국복합운송주선협회, 복합운송실무, 2009, p150

<표2-2> IPI Service 내역

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	중계 지	수송 수단	목적지	소요 일수
부산 CY/ CFS	→배 →	시애틀, 오클랜드 로스앤젤레스 샌프란시스코 롱비취 등 미서안 항구	→철도 →트럭	철도 터미널	트럭	그룹I (미시시피강 서쪽) 그룹II (미시시피강 동쪽) 그룹III (동안에 가까운 도시)	약22일

I: Chicago, Kansas City, Dallas, Denver, Phoenix, St. Louis, Cleveland, Grand Rapids 등

II: Minneapolis, Cincinnati, Columbia, Memphis, Detroit 등

III: Atlanta, Charlotte, Greensboro 등

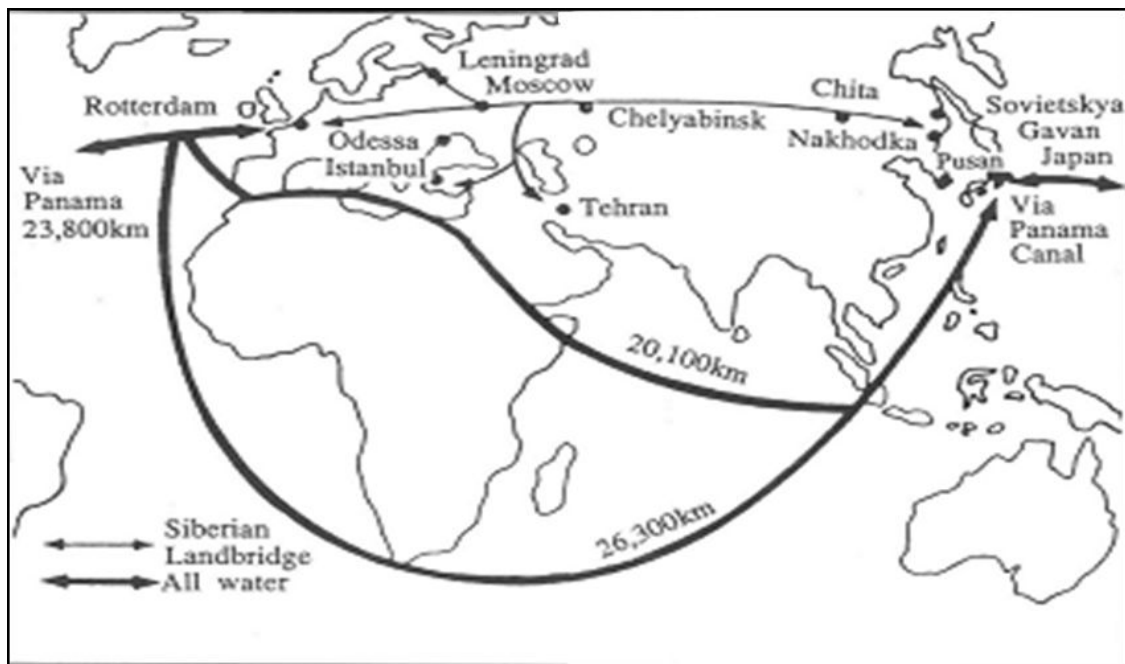
#### (5) Siberian Land Bridge (SLB)

SLB운송 시스템은 국동지역에서 유럽과 중동행의 화물을 러시아의 극동항구인 보스토치니항으로 수송한 다음 시베리아철도로 시베리아를 횡단(Trans Siberian Railway)하여 러시아의 서부 국경에서 유럽지역으로 또는 그 반대루트로 운송하는 시스템이다, 시베리아 철도를 이용한다고 하여 TSR이라고 한다. (<그림2-4>참조)

해공(Sea & Air)복합운송방식은 해상운송이 가지는 저렴성과 항공운송이 갖는 신속성이라는 양자의 최대 장점을 효과적으로 결합한 운송방식이다. 이 Sea/Air 운송의 이점은 운임과 운송일수가 해상운송과 항공운송에서의 이점이 중간적 위치에 있으므로 항공운송에서의 고운임율과 해상운송에서의 운송기간의 장기성을 극복할 수 있는 즉, 항공운송보다는 싸게, 해상운송보다는 빠르게 운송되는 복합운송방식이라는 관점에서 경제적인 운송방식이라 할 수 있다. 이러한 해공 복합운송방식은 1962년 미국의 Flying

Tiger 항공사에 의해 개발되었으며, 또한 1978년 Concord사와 Japan Sea Air Service(JSAS) 등 2사가 해공복합운송의 전문 복합운송인으로서 업무를 개시한 이후 현재에는 프레이트 포워더에 의해 이 서비스가 활발히 제공되고 있다.

<그림2-4> Siberian Land Bridge 경로



자 료: 한국복합운송주선협회, 복합운송실무, 2009, p150.

가장 일반적으로 행해지고 있는 해공복합운송방식으로는 세계 해상항로 중에서 가장 선편이 많은 일본, 한국을 비롯한 극동- 북미서안간의 태평양항로에서는 해상운송을 이용하고 미국내 및 대서양선에서는 항공운송을 이용하여 미국 중동부 및 유럽 각지로 수송하는 방식이다. 이 외에도 ①캐나다서안의 밴쿠버에서 양륙하여 항공운송에 의하여 몬트리올을 경유하여 유럽으로 운송하는 방식 ②북미 서안에서 양륙하여 남미로 항공 운송하는 방식 ③한국 및 일본에서 러시아의 나호드카 간을 해상운송하고 나호드카- 브라디보스톡에서 모스크바까지는 항공운송하여 각 공항까지 운송하는 방식 ④한국 및 일본-홍콩간은 해상운송, 홍콩-유럽까지는 항공운송하는 방식 ⑤한국-두바이간은 해

상운송하고 두바이- 유럽까지 항공운송하는 방식 등이 있다.

## 2. 컨테이너 수송 경로

컨테이너 화물의 유통과정은 그 수송대상인 화물의 약에 따라 FCL (Full container Load)cargo와 LCL (Less than Container Load) cargo로 구분된다. 먼저 FCL cargo란 수송대상화물의 양이 컨테이너 하나에 가득찰 수 있는 양으로서 한 화주가 한 컨테이너를 전용으로 사용하는 경우이다.

그 유통과정을 보면 ①송하인은 컨테이너 운송인 또는 그 대리인에게 어떤 규격의 어떤 컨테이너를 언제 자기 공장의 창고에 보내 줄 것을 요청하면 ②컨테이너 운송인은 빈 컨테이너를 지정된 시간에 지정된 장소에 보낸다. ③송하인은 자기창고에서 운송대상화물을 컨테이너 속에 적입한다. ④이 때 수송화물일 경우 세관원이 입회하였다가 적입이 끝나면 이컨테이너를 봉인(seal)한다. ⑤화물을 실은 컨테이너는 운송인에게 인계되어 운송인의 CY(container yard)까지 수송되어 선적을 대기한다. 이때 송화인의 창고가 내륙지방에 있을 때에는 운송의 편의상 내륙Depart에 잠시 들르기도 한다. ⑥CY에서 대기하던 컨테이너는 선박 입항하기 24시간 내지 48시간이전에 간두 컨테이너 터미널의 마샬링 야드에 수송되어 선적을 대기한다. 이 과정에서는 물론 수출에 따른 통관수속이 완료되어 있어야 하며 대개CY대기중에 모두 마치는 것이 원칙이다. ⑦컨테이너를 수송할 선박이 입항이라면 착항에서의 적화순서에 맞춰 적재하고 출항한다. ⑧착항에 도착해서 양화되면 마샬링 야드에서 일단 기다렸다가. ⑨운송인의 CY로 운송되어 수항인을 기다리게 된다. ⑩수하인과 연결이 되어 화물인도준비가 완료되면 보세상태에서 수하인의 창고까지 운송된다. ⑪수하인 창고에서는 세관의 입회하에 봉인(seal)이 뜯어지고 화물을 꺼내 수하인에게 인계한다. 수하인은 이를 받아서 자기 창고에 입고 시킨다. ⑫무사히 화물을 인도한 운송인은 빈 컨테이너를 회수해서 다른 고객에게 다시 보냄으로써 운송인의 의무를 다하는 것이다. (<그림2-5>참조)

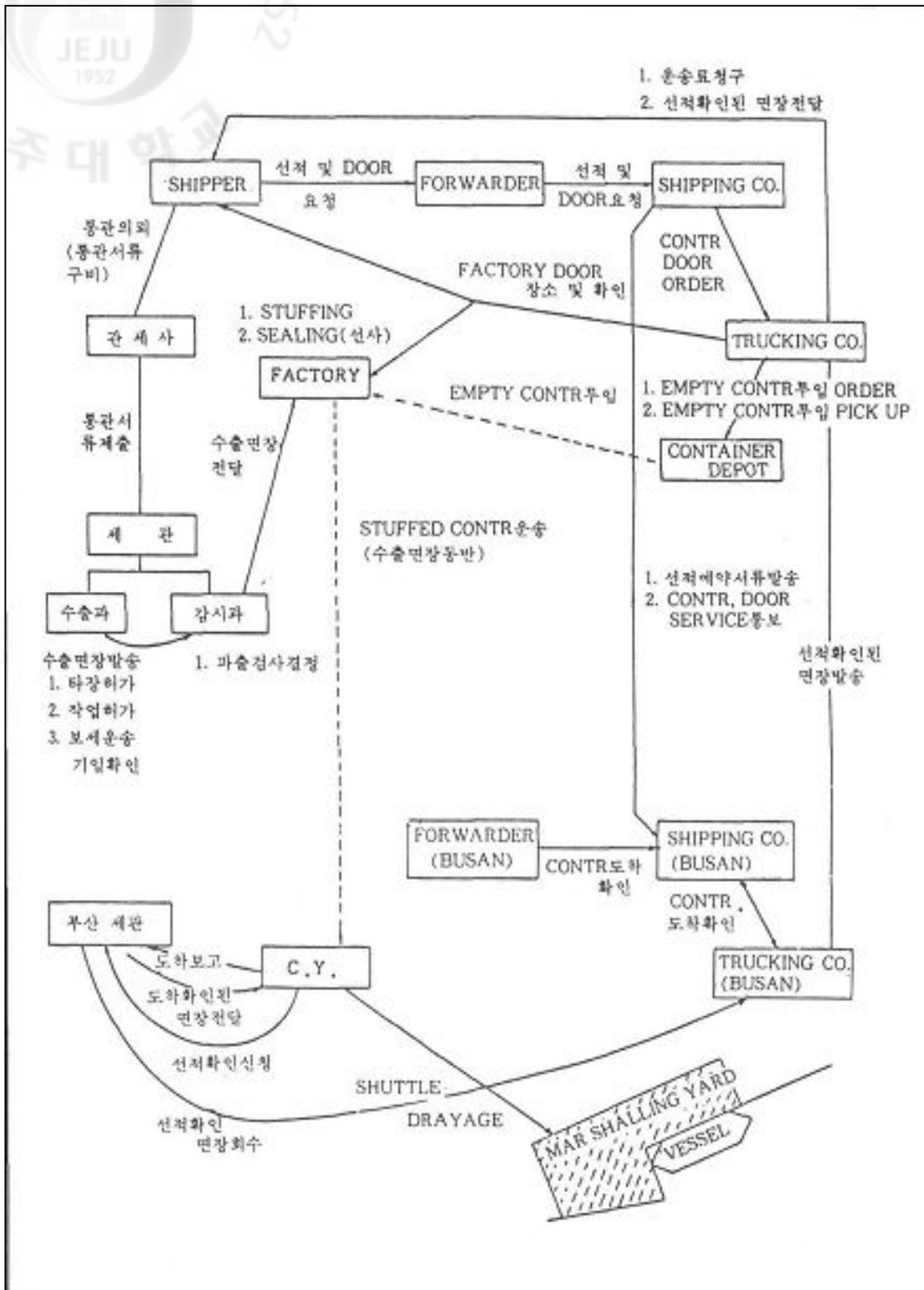
이상의 유통과정이 Door to Door 운송의 가장 전형적인 형태이지만 이러한 완전한

Door to Door 서비스를 위해서는 송하인의 창고와 수하인의 창고가 관세법상 자가 보세 창고장이어야 된다. 이와 같은 FCL cargo의 유통경로에 비해 화물량이 적어서 컨테이너 하나를 정용으로 사용할 수 없는 LCL cargo의 경우에는 빈 컨테이너를 일일이 송하인의 창고까지 갈 수 없으므로 수화인이 화물을 가지고 운송인의 CY또는 내륙 Depot에 가지고 가서 운송인의 창고(CFS: container station)에 맡긴다. 그러면 운송인은 이화물을 목적지별, 화질별로 구분한 컨테이너 여러화주의 화물을 혼재(Consolidate)하게 된다. 이후의 수송과정은 물론 FCL cargo의 경우와 같다. 착지 터미널에서도 운송인의 CFS에서 화물을 꺼내 각 화주별로 인도되며, 수하인의 창고까지는 트럭으로 운송하게 된다. (<그림2-6>참조)

국제간의 무역 행위는 장소의 이동이라는 수단에 의하여 이루어지게 되며 이 장소의 이동이 물류관리의 전 과정 중 가장 중요한 요소이다. 따라서 무역의 성패는 운송수단의 경쟁력에 따라 좌우된다고 볼 수 있다. 즉 무역업자가 어떤 운송수단, 어떤 경로로 얼마만큼 효율적으로 활용하느냐에 따라무역의 성패가 좌우된다.

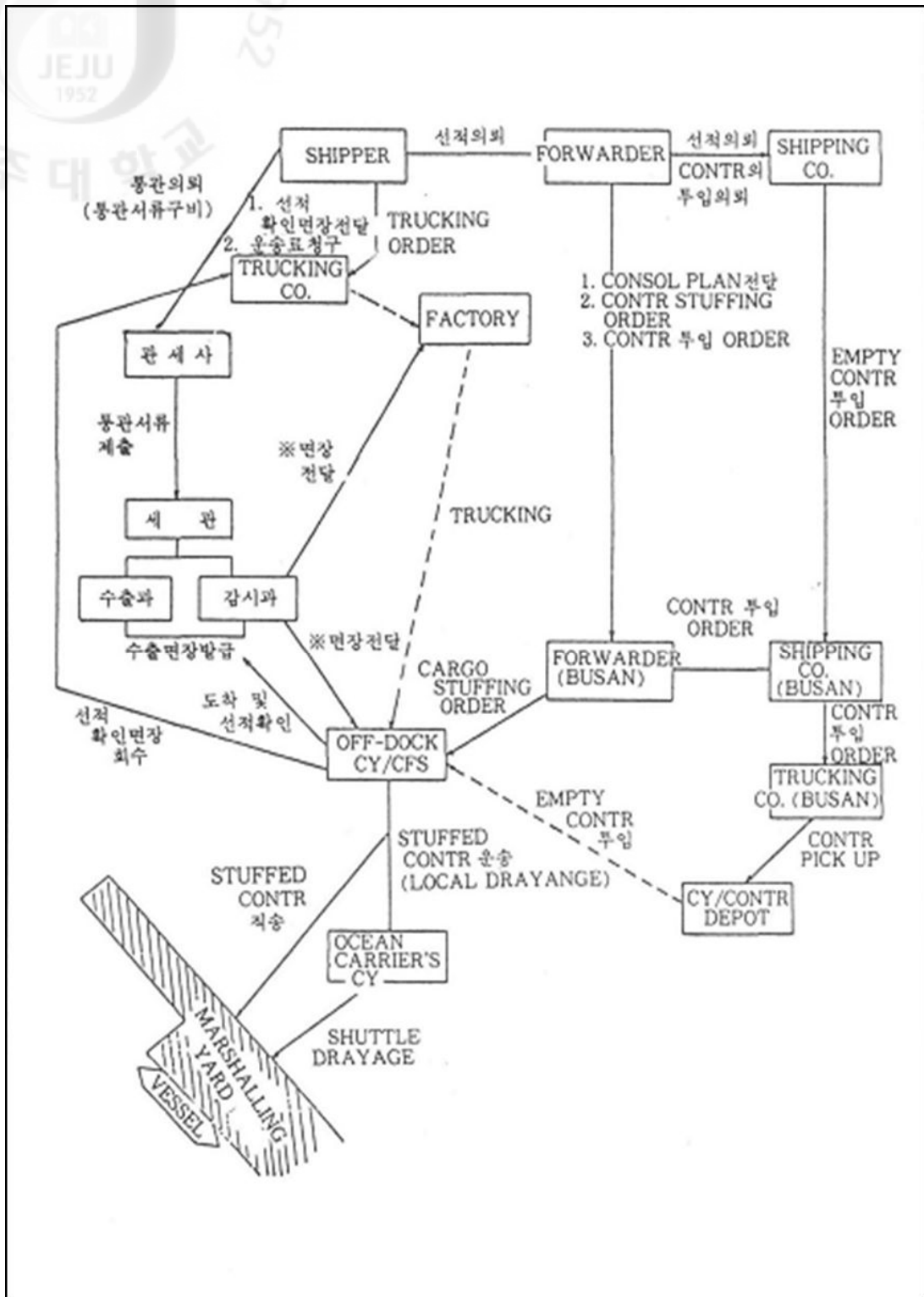


<그림2-5> FCL (Door Service)의 흐름도



자 료: 한국복합운송주선협회, 복합운송실무, 2009,p157.

<그림2-6> LCL (Door Service)의 흐름도



자 료: 한국복합운송주선협회, 복합운송실무, 2009, p158.

(1) 컨테이너 수송의 효율성



JEJU NATIONAL UNIVERSITY  
JEJU  
제주대학교

컨테이너 수송이 재래식수송에 비하여 어떤 경제적 효율성이 있는지 살펴보기로 하자. 컨테이너화가 한창 진행중이던 1968년경 한국에서 뉴욕까지 수출화물수송의 평균 운임은 경당 약 50달러이었다. 그런데 정기선화물의 운임 중에는 부정기선의 운임과는 달리 선내하역비가 선주부담으로 되어 이선내하역비가 뉴욕의 경우톤당 약16달러 50센트였다. 반면에 부산에서는 1달러50센트 정도로 전체운임의 3분의 1이 하역비로 지출되지 않으면 안되었다. 부산과 뉴욕의 엄청난 하역비차이는 양항의 당시의 인건비의 격차와 노조 활동의 강도 차이에서 유래된 것임은 두말할 것도 없지만, 만일 부산과 뉴욕간이 아니고 선진국의 어느항과 뉴욕항의 경우라면 운임의 반 이상을 하역비로 지출해야 된다는 결론이 나온다.

이와 같이 선내하역비가 비싸게 된 것은 전술한 바와 같이 2차대전 후 인건비가 급격히 상승하면서 모든 작업의 기계화를 촉진시켰으나 재래정기선의 경우는 화물이 천태만상이어서 기계화가 불가능하여 인건비 상승과 함께 하역비가 올라가게 되었다. 설상가상으로 근무자의 노동력 급변현상과 노조의 압력이 강화되어 하역비 상승을 더욱 부채질하게 되었다. 이에 따라 선주는 어떻게든 이 하역비의 압력으로부터 벗어나지 않으면 안 되었다. 그러나 컨테이너방식에 의할 경우 하역에서의 이력요소는 크레인 운전사든 불과 몇 사람뿐으로 몇 백명이 소요되는 하역을 가능하게 해 준다. 다른 컨테이너화의 또 하나의 경제적 이유는 급속화에 있다. 모든 소송에 있어 수요자의 요구는 신속, 안전. 저렴으로 집약된다.

그런데 재래정기선의 경우 급속이란 측면에서 볼 때 문제점이 있었으며, 선박의 속도도 기껏 14-15노트 정도였고 하역 소요기간도 길고 기항지가 많아 평균 부산 - 뉴욕주복에 110일 이상이 소요되었다. 이를 다시 항해일 수와 계항일수로 나누어 보더라도 50:50 정도이다. 다시 말해서 재래정기선은 하역 등을 위해 반 이상을 항구에서 소비한다는 결론이 나온다. 하역시간을 검토해 보면 재래선에 의한 일반하역의 경우 대개 하루 1000톤을 처리할 수 있지만, 여기에 주말과 공휴일 등 노동자의 휴무를 생각하면 1

주일의 하역능력은 5000-6000톤에 지나지 않게된다. 반면에 컨테이너의 경우 20푸트와 40푸트 두 가지 중 20푸트를 기준해서 보더라도 재래선에 의한 하역과 엄청난 차이를 발견할 수 있다. 즉 22푸트 컨테이너의 경우 개당 평균 22개의 하역을 수용할 수 있으며 한 시간에 30개 정도의 하역이 가능할 뿐만 아니라 불과 몇 사람의 장비 운전 기사운용이 가능하기 때문에 하루 20시간 이상 작업을 할 수 있다.

따라서 컨테이너의 하역능력은 결국  $22\text{푸트} \times 30\text{개} \times 20\text{시간} = 13,200\text{개}$ 으로 재래선의 1일 1,000경과 비교할 수 없을 만큼 능률의 차이를 나타내고 있다. 그 이외에도 송하인의 창고로부터 수하인의 창고까지 수송과정에서 발생하던 화물의 조작이 컨테이너에 담겨진 채 이루어 짐으로써 신속, 안전, 저렴하게 수송 될 수 있다.

끝으로 컨테이너 제도의 마지막 경제적 이점은 안정이라는 점이다. 컨테이너수송은 화물을 안전한 컨테이너 속에 넣어서 컨테이너째 조작하므로 컨테이너 속에 질을 넣을 때와 꺼낼때를 제외하고는 전수송과정에서 사람이나 기계가 직접 화물에 닿지 않기 때문에 아주 안전한 수송이 가능해진다. 따라서 화물의 변질, 파손 도난 등의 사고가 현저히 줄어들 수 있게 된다. 이를 요약하여 우리나라의 교통부 자료에 의하면 컨테이너 수송으로 인한 비용절감효과는 재래선식 수송에 비해 포장비에서 25-70% 하역비에서 10-40% 노동임금에서 40-70%, 운임에서 10-20%, 도난 분실에 대한 보험료에서 45-75%에 달한다고 보고 있다. 또한 한국디자인 포장센터의 자료에 의하면 한국 간두에서 볼 때 화물의 조작단계와 선적비용에서 재래식 단계에서는 9단계 1,906원이 소요되나 컨테이너에 의한 단계에서는 3단계 1,123원이 들어 훨씬 높은 효율성이 있음을 나타내고 있다.

따라서 지금까지 설명한 컨테이너수송방식에 대한 효율성의 특징을 요약하면 ①하역시 하역비의 절감 ②인도가격 견적의 용이화 ③수송 중의 화물손상의 감소 ④수송기간의 단축 ⑤도난, 분실률의 감소 ⑥포장비의 절감 ⑦해상보험료의 절감 ⑧인도불능 크레임과 인도지연의 회피 ⑨재고 필요성의 감소 ⑩자금조달 필요의 감소 ⑪서류작성과 실

무 비용의 감소 ⑫통관 수 속의 간소화 ⑬무역의 촉진 ⑭화주의 만족도 증진 ⑮화물혼재의 가능성 ⑯오염의 회피 ⑰상품환적의 불필요 ⑱복합수송과 Door to Door 운송의 기능 등이다.

따라서 이러한 내륙 데포는 철해지체의 컨테이너 터미널로부터 너무 먼 거리가 아니며 메이커의 공장으로부터도 너무 먼 거리가 아닌 내륙교통망의 요소에 설치되는 것이 바람직하다. 이 경우 철해지체의 컨테이너 터미널은 물론 메이커의 공장에서 트럭으로 하루에 두 번 정도 왕복할 수 있는 거리를 전체로 하면 50-70km쯤의 거리가 알맞을 것으로 생각된다, 또한 내륙교통망의 요소로서는 트럭업자의 트럭 터미널이라든가 메이커의 유통창고가점하고 있는 것은 그 실상을 잘 나타내고 있다. 또한 철도화물역의 주변에 트럭 터미널이나 메이커의 유통창고로 건립되는 것이 보통이다.

내륙 데포의 넓이는 그 장소에서 취급하는 화물량과 그것을 반출하기 위한 트럭 혹은 트레일러 등에 대수에 따라 차이가 있지만 우선 5,000-10,000평 정도가 적당하다고 본다. 내륙데포의 일반적인 구성은 다음과 같이 트럭터미널 방식을 생각할 수 있다.

내륙 데포는 격지의 중앙에 소량화물의 환적을 행하는 프레이트 스테이션을 건립하고 거기서 일반 트럭으로 반입된 LCL 화물을 콘솔리데이션하여 반대측의 컨테이너에 채워져 트레일러로 철해지체의 컨테이너 터미널에 운반부터 반출하여 방면별로 정리한 뒤 일반트럭으로 수요가 문전까지 운반된다. 또한 여기서 통관업무를 행할 경우에는 보세용의 스페이스를 미리 고려해 두어야 한다. 메이커의 유통창고의 경우에는 원재료 및 제품의 보관과 수도업가 주체가 되므로 내부의 스페이스는 그 취급화물량에 따라 넓을 것이 요청된다.

프레이트 스테이션 이외의 설비로서는 일반 트럭 및 컨테이너용 트레일러가 주차할 스페이스가 필요하다. 그 외에는 사무소, 수리공장 가솔린 스텐드등의 설비가 설치되는 것이 보통이다. Inland depot는 그의 기능으로 보아 내륙항형 화물 직접화형의 주가지로 구분된다.

## (2) 사설 CY와 내륙 Depot

부산항의 경우 전용간두의 완성에도 불구하고 배연 CY의 면적이 좁고, 수용능력이 부족하여 계속 사설 CY가 활용되고 있다. 사설 CY는 16개사에 30여만평이나 되지만 이 사설 CY가 시내 각처에 산재되어 있고 간두지역과 먼 곳은 15km이상 떨어져 있어 컨테이너유통상의 배능률요인이 되고 있을 뿐만 아니라 도시교통 소통에도 커다란 장애요인이 되고 있다.

이러한 문제를 해결하기 위하여 부산시의 도시고속도로건설이 추진되어 지난 80년 10월에 완성을 보았고 이 도시고속도로 연변으로 사설 CY를 집중코자 시도하였으나 큰성과를 거두지 못하고 있어 앞으로 해결할 숙제로 남아 있다. 경인지구 취급 컨테이너 조작을 위해 경인지구에 내륙 depot 가 여러곳에 설립되어 있으며, 철도에 의한 내륙운송도 가능하다.

## 3. 해운과 항공의 수송 경로

Sea Air 복합운송이란 해상운송과 항공운송을 연결하여 가장 비용효과적으로 운송시 간을 단축하고 취급상의 문제점을 최소화하기 위한 제3국의 국제복합운송 방식이다.

Sea Air 복합운송은 1956년 미국의 Flying Tkgers 사가 일본으로부터 백화점용 상품을 미국 중서부나 동부연안으로 수입하기 위해 최초로 시도된 후 유럽까지 운송하기에 이르렀다. Flying Tigers는 네덜란드의 KLM과 제휴하여 국제루트를 개발, 일본에서는 미서부 연안까지 해상운송한 후 항공으로 미국 동부까지는 Flying Tigers가 운송하고 그곳으로부터 유럽의 목적까지 KLM이 운송하였다.

첫째, 오늘날의 경제적 경쟁적 환경하에서 Sea Air 운송이 수행할 수 있는 특성을 이용한 수요가 개발되었다. 즉 오늘날의 경제활동의 globalization화는 장거리, 다국적 해외생산과 마케팅활동을 촉진하고 있으며 또한 logistics 활동의 중요성이 강조되면서 격심한 경쟁환경은 jus-in-time의 채택을 필수화시켜, 신뢰성 있고 비용효과적이며 예측

가능한 인도 시스템을 요구하고 있다. 이러한 요소들이 Sea-Air 운송의 selling point가 되어 새로운 운송 대안으로 부상하게 한 것이다.

둘째, 적절하게 비용효과적인 항공기의 이용이 가능해졌다. Sea-Air 운송의 schedule 조정을 강화시키는 기술 및 정확 신속한 화주에게 제공하는 기술이 증진되었다.

셋째, JIT 및 범세계적으로 분배시스템과 연계되어 Sea-Air 운송의 경제성이 재검토되게 되었다. 즉 Sea-Air 운송은 운송일수가 전구간 해상운송보다 크게 단축되고 이에 따라 운임 및 운송비용의 절감이 가능하며 상품의 수요에 따라 일수 등을 세분하여 조정이 가능하므로 운송수단의 다양한 조합이 가능한 까닭에 화주에게 커다란 이점을 제공할 수 있는 것이다. 이는 필요 적정량의 운송을 가능케 해 줌에 따라 재고유지, 보관비 등의 비용을 절감시켜주며 해상운송으로 납기일에 맞출 수 없는 경우 전구간 항공 운송에 대한 대안으로 선택의 가능성이 증대될 수 있기 때문이다.<sup>13)</sup>

### 제 3 장 한·중 운송 분야별 현황 및 인프라 확충계획

---

13) 전창원, 신무역실무, 일신사, 2007, p.687.

## 제 1 절 한·중 도로운송의 현황 및 인프라 확충계획

### (1) 한국의 도로운송 현황

우리나라의 도로는 선박과 더불어 물류운송에 중요한 역할을 담당하고 있다. 특히 도로운송은 총 화물 운송량의 90% 이상을 담당하고 있는 한국의 가장 핵심 운송수단으로 단거리 및 중소형 화물의 문전배송을 실시하고 있다. 2008년 한국 도로의 총 연장은 1980년 후반의 51,000km 대비 51,293km 증가한 102,293km를 확충했지만<sup>14)</sup> 국가 기간 교통망에 해당하는 1.2급 자동차 전용 도로와 고속도로는 전체도로의 16.8%인 17,190km 정도이고 포장도로는 전체도로의 76.8%인 78,560km 정도 확충 되어있다.<sup>15)</sup>

한국의 인구 1,000명당 도로 연장은 2.1km로 경제개발협력기구(OECD)선진국 중 최하위 수준으로 나타났다. 또한 차량보유대수, 인구, 국토면적 등을 기준으로 산정한 도로보급율도 1.46%로 OECD국가의 30~50%의 수준에 불과하다. 도로시설을 이용하는 자동차의 증가추세를 훨씬 못 미치는 실정이다.(<표3-1>참조)

우리나라가 가진 물류난을 해결하는데 가장 큰 걸림돌이 되는 것은 자가용차량 중심의 운송패턴으로 공차율의 확대, 연 평균 9.6%이상 성장하는 급격한 차량수요 유발 여기에다가 물류단지 부족현상으로 도로운송의 불편성의 높은 편이다. 따라서 차량을 이용한 화물운송구조에 있어 도로편중 현상을 탈피하기 위해서는 간선도로망과 화물차 전용 도로의 신설 및 대도시 교통시설 확충 등에 대한 지속적인 투자가 필요할 것이다.

<표3-1> 고속도로 및 차량등록 통계

14) 건설교통부, 통계연보, 2008

15) 건설교통부, 통계자료, 2008

구분	1979	1989	1999	2008	2009	2010
고속도로 관리노선(km)	1,233	1,599	2,041	2,850	2,874	3,211
고속도로 평균 교통량(일/대)	141천	596천	253만	310만	323만	331만
자동차 등록 대수 (대)	494천	266만	1,116만	1,558만	1,606만	1,679만
1인당 국민소득(\$)	1,636	5,185	9,438	18,372	20,450	19,734
G.D.P(억불)	620	221	4,452	8,874	8,880	8,569

자료: 한국도로공사, 통계자료, 2010.

## (2) 한국의 도로 인프라 확충계획

범정부적으로 동북아 물류중심국가 건설을 위해 공항, 항만시설 확충 및 배후도로 건설에 많은 노력을 기울이고있다. “ 모든 길은 로마로 통한다.” 라는 유명한 말을 남길 수 있도록 한국도 도로 인프라 건설에 역점을 두고 도로를 확충하면” 모든 길은 대한민국으로 통한다.”라는 말을 남기지 않을까?

2010년 우리나라 고속도로의 총 연장은 3,211km (민자 포함 시 3,447km)이다. 고속도로 부지의 면적은 모두 24,700km<sup>2</sup>으로 서울시의 절반 정도 이다.<sup>16)</sup>

현재 한국도로공사 창립 40주년을 맞아 고속도로확충계획 및 교통지체, 교통사고, 대기오염을 보다 더 경제적이고 효과적으로 개선하기 위한 지능형 교통체계를 확충하기 위한 사업계획에 따르면 2010년에 193km의 고속국도와 국도 279km등 총 472km에 국가 간선도로망에 지능형 도로교통체계 ITS (Intelligent Transport Systems)를 구축을

16) 한국도로공사, 통계자료, 2010.



시작으로 2020년까지 국도 총 연장의 45%인 6.210km 구간에 ITS (Intelligent Transport Systems)를 구축 할 계획이다.<sup>17)</sup> 또한 2005년부터 시작해서 현재 확장 및 신설 공사 중인 고속도로는 호남선(동광주~고서간)을 포함해서 총 1.040.23km에 달한다.(<표3-2>, <표3-3>, <표3-4>참조)

<표3-2> 고속도로 건설 사업 계획-신설: 국고사업공사

순번	구 간 명	차 로 수	사업연장(km)	공사기간
1	음성-충주간	4	45.56	'07~'14
2	목포-광양간	4	106.8	'02~'11
3	여주-양평간	4	36.6	'02~'12
4	춘천-동홍천간	4	17.09	'04~'10
5	전주-광양간	4	118.0	'04~'10
6	평택-음성간	4	31.3	'02~'09
7	주문진-속초간	4	35.34	'04~'09
8	공주-서천간	4	61.4	'01~'09
9	대전-당진간	4	91.6	'01~'09
10	대구-포항간 연일JCT	4	1.8	'06~'08
11	무안-광주간	4	41.35	'02~'08

자료: 한국도로 공사, 통계자료. 2010.

17) ITS(Intelintgent Transport Systems): 컴퓨터, 통신, 전단 등 첨단과학기술로 기존의 교통체계를 지능화 시킨 새로운 개념의 지능형 교통체계이다.



<표3-3> 고속도로 건설 사업 계획-신설: 민자사업공사

순번	구 간 명	차로수	사업연장(km)	공사기간
1	인천대교 연결도로	2~6	8.93	'05 ~'09
2	인천 대교	6	12.3	'05 ~'09
3	서수원-오산-평택간	4~6	38.5	'05 ~'09
4	부산-울산간	4~6	47.2	'01 ~'08

자료: 한국도로 공사, 통계자료. 2010.

<표3-4> 고속도로 확장 사업 계획

순번	구간명	차로수	사업연장(km)	공사기간
1	남해의지선-중앙의지선	4→6~8	52.28	'08~'12
2	88선(담양-성산간)	2→4	142.7	'08~'15
3	영동선(신갈-호법간)	4~6→8~10	33.56	'07~'12
4	남해선(진주-마산간)	4→6~8	48.22	'07~'12
5	경부선(양재-기흥간)	8→10	28.8	'06~'10
6	호남선(논산-전주간)	4→6~8	24.7	'05~'10
7	구마선(성서-옥포간)	4→8~10	9.3	'04~'10
8	호남선(동광주-고서간)	4→6	5.9	'05~'09

자료: 한국도로 공사, 통계자료. 2010

### (3) 중국의 도로운송 현황

최근 들어 중국 경제가 고속성장을 지속하면서 공업생산, 고정자산투자, 수출입 교역 등 3대 수요의 빠른 증가에 힘입어 중국의 국가물류비는 고속성장세를 유지함에 따라 중국의 도로운송 역시 급성장세를 유지하고 있다. 중국의 도로운송비용은 철도, 해상수송에 비해 높은 운임을 지불해야 하지만 문전까지 신속하고 정확하며 물품의 파손 등이 적고 탄력적으로 운영할 수 있다는 점에서 도로운송을 선호하고 있다.

이에 복합운송의 중요한 시설인 도로 인프라 확충에 중점을 두고 있다. ‘부유해지려면 도로를 닦아라’라는 중국의 격언이 있듯 중국은 오랫동안 도로 인프라 건설에 역점을 두어왔다. 특히 도로는 다른 수송수단 철도, 선박, 항공기 등과 연계하여 복합운송사업에 있어 가장 중요한 운송수단으로 중국의 급속한 경제 성장에 힘입어 중국의 화물운송 산업은 급격히 성장하고 있다.

중국의 국가통계국의 자료에 의하면 2008년말 도로의 총 연장은 2007년의 3,345,333km 대비 111,800km증가한 3,457,100를 확충 했으며 중국의 도로구분법의 교통량에 따라 고속도로 45,300km, 1급도로 45,300km, 2급도로 262,700km, 3급도로 354,700km 4급도로 1,574,800km 등으로 나뉘어 구분하여 2006년 말까지 등급수준의 도로는 약66%인 2,282,800km 이며 그중 고속도로가 0.013%인 45,300km의 수준으로 매우 큰 격차를 나타내고 있다. 여기에서 1,2급 도로의 수준 또한 높은 격차를 나타내는 0.089%정도인 308,000km이다. (<표3-5>참조)

2,000년대 이후 연 평균9%씩 꾸준히 증가하여 2009년 중국의 자동차보유량은 민용, 개인용, 기타 차량을 포함해서 166,686,100대로 차량의 수가 급증하였으며 이중 여객차량은 2009년 55,129,000대 화물차량이 15,935,100대이다. 그중 여객차량은 연 평균 8.1% 증가하였으나 여객차량에 비교해 화물차량은 2008년 9,863,000대에서 2009년 10,540,600대로 중국의 연평균 차량증가량 보다 높은 9.4%대로 증가하였다.<sup>18)</sup>

18) www.sei.gov.cn/try/hgjj/year book/2010

이처럼 중국의 도로운송 및 차량은 모두 늘어나고 있는 추세이며 특히 화물차량의 대형화가 이루어지고 있으며 그중 컨테이너 수송차량의 증가가 중국의 경제성장에 힘입은 물류산업의 급성장에 의하여 급격히 증가하고 있다.

<표3-5> 도로구분 및 포장도로 통계

구분	총 연 장	포장구분		총 연 장	비율	비고
고속도로	43.300	포장 도로	아스팔트	350.100	31.5	포장도로의
1급 도로	45.300		시멘트	646.400	64.9	포장도로의
2급 도로	262.700		소계	996.500	28.8	전체도로의
3급 도로	354.700	비포장 도로	간이포장	528.700	21.5	비포장도로의
4급 도로	1,574.800		비포장	1,931.900	78.5	비포장도로의
등급외 도로	1,174.300		소계	2,460.600	71.2	전체비율
합계	3,457.100	합 계		3,457.100	100.0	

자료: 중국 교통부 통계자료(2009년 公路水路交通行业发统计公报), 2009.

#### (4) 중국의 도로 인프라 확충계획

중국 상해물류 발전 연구원의 발표에 따르면 중국의 물류시장의 규모는 2010년에는 2,400억원에 이르며 2015년에는 3,200억원에 이를 것으로 전망하고 물류기초시설의 효율제고 및 공급사슬 관리 개선에 의해 물류비용의 GDP에 대한 구성비는 18%에서 14%로 낮아지고 공급사슬의 개선은 물류 아웃소싱의 증가로 이어 국영 물류기업은 운영 규모와 효율성에 중점을 두고 기존 국내시장을 공고하게 하며 해외시장 진출을 모색할 것으로 보이며 중소물류 기업은 지역화 및 전문화로 발전할 것으로 전망된다.

현재 경제규모가 큰 성도(省都)와 주변도시 간 순환 고속도로가 형성되어있지 않고

인근 성(省)과도 고속도로 연결망이 형성되지 않은 상태이며 또한 동서 횡단 및 남북 종단 고속도로망이 형성되지 않아 아직 고속도로의 효율성이 충분히 발휘되지 않는 상황에 직면해 있다. 따라서 중국 국민경제 및 사회발전을 위한 2005년부터 시행하고 있는 <국가고속도로망 계획(国家高速公路网规划)> 제11차 5개년 계획(十一五 계획: 2006년 ~ 2010년)의 중국 교통부(交通部) 도로부문 추진 방향에 따르면 국가 고속도로망을 현재의 45,000km에서 2035년까지 소위 '7918网' 이라고 하는 34개 구간 총 85,000km를 목표로 하여 매년 1,300km 이상의 고속도로를 2조 위안을 도부지구 3,900억 위안, 중부지구 5,200억 위안, 서부지구가 1,900억 위안을 투자하여 건설할 중장기 고속도로망 건설 계획을 확립하였다. (<표3-6>, <표3-7>참조)

이와 같이 고속도로망의 구축은 현재 중국의 일일 평균 교통량 15,000/일에서 2010년 중국 주요도로의 일일 평균 교통량 30,000대/일로 현재의 2배가 되며 2020년은 56,000대/일로 현재의 3.7가 될 것으로 예상되며 2010년 전국 도로의 여객과 화물의 수송량은 365억 인 및 152억 톤으로 예측되어있는 중국의 최상위의 도로 주간선인 고속도로를 확충시킴으로써 운수효율 및 경제성 개선, 종합운송체계 정비, 토지의 집약적인 이용, 에너지 소비 절감, 환경보호를 강화 시켜 중국의 낙후된 물류산업을 발전시키고 대외무역의 서비스 환경을 개선시켜 경제발전을 이루게 되는 도로망을 형성.

<표3-6> 국가고속도로망 계획(国家高速公路网规划)-오종(五纵)

순번	구간명	사업연장(km)	비고
1	통장(同江)-산야(三亚)간 고속도로	5.439km	헤이룽장(黑龙江)성 통장(同江)에서 하이난(海南)성 산야(三亚)에 이르는 중국 연해지역 종단 고속도로
2	베이징(北京)-푸저우(福州)간 고속도로	2.478km	북경과 푸젠(福建)성 성도인 푸저우(福州)에 이르는 중국 동부 종단 고속도로
3	베이징(北京)-주하이(珠海)간고속도로	2.310km	북경과 광둥(广东)성 주하이(珠海)시(广东) 근방, 마카오 접경 도시에 이르는 중국 동.중부 종단 고속도로 철도 징광선(京广线, 북경 广州간 철도)과 함께 중국 종단의 핵심 축이 되는 중국종단 간선
4	충칭(重庆)-잔장(湛江)간 고속도로	1.344km	중국 서남지역의 핵심도시인 충칭(重庆) 직할시에서 광둥(广东)성의 남단 레이저우(雷州)반도의 항구인 잔장(湛江)시에이르는 중국 중. 남부 종단 고속도로
5	얼론펜(二连浩特)-허커우(河口)간 고속도로	28.8km	TMGR(Trans Mongolian Railway)의 중국과 몽고의 접경지역인 내몽고자치구(内蒙古自治区)의 얼론펜(二连浩特)에서 베트남과 접경지역인 윈난(云南)성허커우(河口)시에 이르는 중국 서부 종단 고속도로

자료: KITA .NET 중국포탈물류 물류산업/인프라 도로. 고속도로개발계획 정리, 2009.

<표3-7> 국가고속도로망 계획(国家高速公路网规划)-칠횡(七横)

순번	구간명	사업연장(km)	비고
1	레윈강-(连云港)휘얼귀쓰(霍尔果斯)간 고속도로	4.304km	중국 횡단철도인 TCR(Trans China Railway)노선을 따라 중국 중앙부를 횡단하는 고속도로이며 TCR의 기점인 장쑤(江苏)성 레윈강(连云港)에서 신장(新疆)위그루자치구인 휘얼귀쓰(霍尔果斯)에 이르는 중국 최대의 횡단 고속도로 중국 서부 대개발 사업의 핵심 물류 인프라
2	상하이(上海)-청두(成都)간 고속도로	2.726km	상하이(上海)에서 쓰촨(四川)성 성도(省都)인 청두(成都)에 이르는 중국 중.남부 횡단 고속도로. 중국 최대의 경제개발 축인 양자강(长江)을 연결하는 동서 고속도로
3	상하이(上海)-뤄이리(瑞丽)간 고속도로	3.663km	상하이(上海)에서 윈난(云南)성 서부의 미얀마 접경지역인 료이리(瑞丽)현(孫)에 이르는 중국남부 횡단 고속도로
4	형양(衡阳)-쿤밍(昆明)간 고속도로	1.854km	후난(湖南)성 형양(衡阳)시에서 윈난(云南)성 쿤밍(昆明)시에 이르는 중국남부 횡단 고속도로
5	칭다오	1.602km	산둥(山东)성 최대의 항구인 칭다오(青

	(靑島)-인촨(銀川)간 고속도로		島)시와 녕샤(寧夏) 회족(回族)자치구의 성도(省都)인 인촨(銀川)에 이르는 중국 중. 북부 횡단 고속도로. 이 고속도로는 중국 최대의 석탄 매장 지역인 산시(山西)성을 동서로 횡단하여 통과하기 때문에 석탄의 연해지역 출구역할을 담당
6	단둥(丹東)-라싸(拉薩)간 고속도로	4.989km	한반도와 중국의 접경지역의 항구인 라오닝(遼寧)성 단둥(丹東)항에서 시(西藏, 티베트)자치구의 도읍인 라싸(拉薩)에 이르는 고속도로. 중국의 동북지역과 서남지역을 연결하는 고속도로이며 티베트지역의 출입 통로임
7	쉐이펀허(綏芬河)-만저우리(滿洲里)간 고속도로	1.527km	헤이룽장(黑龍江)성의 러시아 접경지역인 쉐이펀허(綏芬河)시에서 TMR(Trans Mongolian Railway)의 몽고 접경인 만저우리(滿洲里)시에 이르는 중국 동북 접경지역 횡단 고속도로

자료: KITA. NET 중국포탈물류 물류산업/인프라 도로. 고속도로개발계획 정리. 2009.

## 제 2 절 한·중 철도수송의 현황 및 인프라 확충계획

### (1) 한국의 철도수송 현황

2010년 말 한국의 철도거리는 3,887km(고속, 일반, 광역, 도시철도 포함)이며 전철 거리는 2,306,3km로 선로의 급경사 구간(기울기 20%)이 343개소에 308,6km에 달하

며(총 연장의 7.9%) 급 곡선으로 인한 최고속도 70km/h 이하 구간이 1,763개소에 610.9km에 도달(총 연장의 15.7%)이며 레일의 수명 연장과 열차 주행안전을 위한 50kg 이상 레일중량화률이 96% 수준이며 PC 침목 설치률은 60.9% 수준이다.<sup>19)</sup>

우리나라 철도노선에 운행되는 열차는 1일 총 2,947회로 여객열차 2,624회 화물열차 323회 운행(주중기준)하고 있다. 노선별로는 경부선, 중앙선, 호남선 순으로 이용자가 전체의 54% 수준이며 2002년 115,914 천인 19,004 백만인/km의 운행이 갈수록 이용률의 저하로 2009년 110,630천인 18,680 백만인/km로 이용의 감소율이 나타나고 있다. (<표3-8>참조)

철도를 이용한 화물의 수송량은 2008년 총 43,341천톤 분담률은 6.3%로 1990년의 수송량 57,922천톤 분담률 17.2%를 기록한 후 철도를 이용한 화물수송량은 지속적으로 하락을 하고 있다. 이는 철도를 이용한 화물 수송이 중화학 공업 하에서 1995년까지 증가하다 1997년 외환위기 이후와 고부가가치 첨단산업 중심으로 산업의 구조가 변화함에 따라 지속적으로 감소하여 이후 정체 추세를 벗어나지 못하고 있는 것이다. 이에 반해 철도를 이용한 여객의 수송량은 1990년대 644,814천명 분담률 4.5%에서 2008년 969,145천명 분담률 8.0%로 년 0.5%이상 꾸준히 상승을 하고 있다. (<표3-9>참조)

현행 철도의 선로배분 정책은 여객 열차에 우선순위를 부여함에 따라 화물 열차는 여객 열차의 운행이 거의 없는 심야시간대에 주로 운영되고 있어 수요자의 요구에 부합하는 철도 운송여건을 제공하기 어려운 실정에 직면해 있다. 또한 선로의 유지보수를 하기 위한 작업시간 배분 역시 심야시간대에 주로 배분되므로 이 또한 화물열차 운송에 제약을 주고 있다. 노선별로는 경부선의 경우 여객수가 많아 화물열차를 거의 심야시간대에 배분을 하고 있으나 중앙선의 경우에는 산업선의 특성상 여객수요 보다는 화물수요가 많은 관계로 화물철도의 노선 배분이 원활한 것이 특징이다.

19) 국토해양부 항공철도국 철도현황, 2009.



<표3-8> 철도 여객 수송 실적

(단위: 천인, 백만인-키로)

구분	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09
톤기 준	115,914	117,618	109,935	105,524	111,214	115,002	114,32	110,630
톤키 로 기준	19,004	19.331	17,888	17,017	17,922	19075	19,079	18,680

자료: 국토해양부 항공철도국 교통수단별 운송현황, 2009.

<표3-9> 철도 화물수송 실적

(단위: 천톤, 백만톤-키로)

구분	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09
톤기준	45,240	45,122	45,733	47,110	44,512	41,669	43,341	44,562
톤키로 기준	10,803	10,492	10,784	11,507	10,641	10,108	10,544	10,927

자료: 국토해양부 항공철도국 교통수단별 운송현황, 2009.

<표3-10> 노선별 이용현황('09)

(단위: 천명/일)

구분	전체	경부선	호남선	경원선	동해남부선	중앙선	기타
이용자수	110,630	59,913	14,049	1,622	838	2,318	31.846

자료: 국토해양부 항공철도국 교통수단별 운송현황, 2009.

## (2) 한국의 철도 인프라 확충계획

한국은 지리적으로 아시아, 유럽, 그리고 극동지역까지 연결하는 랜드브릿지의 관문 역할을 할 수 있는 지리적 강점을 가지고 있는 반도 국가로서 1945년 이후로 남북이 분단되어 있어 현재 국제 컨테이너 운송은 항만이나 공항을 이용한 운송수단이 유일한 운송수단이다. 그러나 향후 남북관계의 개선 또는 경제적인 통일을 대비한 철도의 인프라 구축은 절대적으로 필요한 당면과제이다.

현재 우리나라의 철도는 2006년에는 영업거리가 3,374.1km이며 복선화율을 38.1%와 전철화율은 39.8%로서 철도연장, 복선화율, 전철화율은 유럽이나 북미에 비해 매우 낮은 실정이다. 그러나 고속철도 개통 후 전국이반나절 생활권으로 통합되는 국가 교통 체계가 변화를 하였다. 또한 국제 유류가격의 급상승, 환경오염 규제 강화, 교통사고로 인한 물적·인적 피해 감소가 나타날 것으로 예상된다.

<표3-11> 2+6X6 철도망 구축계획

남 북 6 개 축	동 서 6 개 축
호남축: 서울~천안~익산~목포	동서1축: 서울~춘천~인제~속초
서해·전라축: 인천~예산~익산~여수	동서2축: 평택~여주~원주~강릉
경부축: 서울~대전~대구~부산	동서3축: 보령~조치원~제천~동해
중부내륙축: 수서~여주~충주~진주	동서4축: 익산~무주~김천~영덕
중앙축: 청량리~제천~경주	동서5축: 광주~남원~대구~포항
동해축: 저진~강릉~포항~부산	동서6축: 목포~순천~진주~부산

자료: 국토해양부 철도국 국가철도망 구축계획, 2009.

이에 한국의 국토해양부장관은 철도산업 육성과 발전을 촉진하기 위해 60개 사업을 40.4조원을 투입해서 중장기(10년단위) 국가철도망 구축계획을 수립·시행할 것을 발

표했다. 중장기 국가 철도망의 구축으로 2015년에는 철도의 영업거리는 3,816.5km로  
복선화율은 64.1%와 전철화율은 73.1%로 증가할 것으로 예상되며 철도의 100km이상  
의 중장거리 여객 수송량은 '05년 7.3%에서'08년에는 8%로 상승하였으며15년에는  
'15%이상으로 증가를 할 것으로 예상하고 있다.

이는 전국을X자 형으로 연결하는 국가철도망을 구축하는 것으로 통일이전에는 호남  
고속철도 분기역인 오송을 중심으로 경부축과 호남선·충북선·중앙선 및 원주~강릉  
축을 연계하는 X자형을 주축으로하여 2+6X6 철도망을 구축 할 계획이며 남북 6개축  
및 동서 6개 축은 고속철도와 연계하여 고속화 (180km~200km/h)이상된 간선철도망을  
구축할 것이다. 통일 이후는 부산~대구~서울~개성~평양~신의주축과 목포~서울~원산  
~함흥~나진~축을 연결하는 X자형 한반도 고속철도망을 구축할 계획이다. (<표3-11>  
참조)

<표3-12> 중장기 국가 철도망 구축계획

전반기('06~'10) 완공 사업: 13개 사업, 740.3km

노선명	사업구간	사업내용	연장 (km)	총사업비(억원)
경부선	조치원~대구	전철화	158.0	6,702
장항선	천안~온양온천	복선전철화	16.5	4,766
장항선	온양온천~군산	복선전제단선 계량	89.2	13,948
영동선	동백산~도계	철로이설	19.6	4,837
인천국제공 항철도	인천공항~서울역	복선전철	61.5	40,995
경전선	동순천~광양	복선화	10.9	2,539
중앙선	제천~도담	복선전철화	17.4	2,831
전라선	순천~여수	철도개량	40.0	5,003
중앙선	덕소~원주	복선전철화	90.4	15,264
경춘선	금곡~춘천	복선전철화	63.8	18,390
태백선	제천~쌍용	복선전철화	18.3	2,477
인천공항 활주로 구간	인천공항 활주로 철도건설	복선전철	0.5	345

자료: 국토해양부 철도국 국가철도망 구축계획, 2009.

<표3-13> 중장기 국가 철도망 구축계획

후반기('11~'15)완공사업: 4개사업, 279km

노선명	사업구간	사업내용	연장(km)	총사업비(억원)
경전선	삼랑진~진주	복선전철화	101.4	21,581
중앙선	원주~제천	복선전철화	41.1	10,480
원주~강릉	원주~강릉	복선전철	120.0	18,652
군산선	익산~대야	복선전철화	16.5	4,062

자료: 국토해양부 철도국 국가철도망 구축계획, 2009.

<표3-14> 중장기 국가 철도망 구축계획

계속사업(2016년 이후): 9개사업, 604.2km

노선명	사업구간	사업내용	연장(km)	총사업비(억원)
보성~임성리	보성~임성리	단선철도	79.5	12,979
여주~충주	여주~충주	단선철도	55.8	5,747
경전선	진주~광양	복선철도	51.4	13,962
동해선	포항~삼척	단선철도	171.3	24,410
성남~여주	성남~여주	복선전철	53.8	12,932
소사~원시	소사~원시	복선전철	23.1	13,649
동해선	울산~포항	복선전철화	73.2	20,549
중부내륙선	충주~문경	단선전철	40.0	5,912

자료: 국토해양부 철도국 국가철도망 구축계획, 2009.

<표3-15> 중장기 국가 철도망 구축계획

전반기 신규 착수 사업: 10개 사업, 524.4km

노선명	사업구간	사업내용	연장(km)	총사업비(억원)
전라선	순천~여수	전철화	40.9	737
장항선	온양온천~군산	복선전철화	127.0	12,006
경원선	소요산~신탄리	복선전철화	36.5	10,293
동해선	강릉~저진	단선철도	110.2	18,403
서해선	예산~야목	복선전철	83.9	28,693
대구선	동대구~경주	복선전철화	70.2	15,839
경춘선	청량리~망우	2복선전철화	4.6	5,178
포승~평택	포승~평택	단선철도	30.6	4,121
경원선	신탄리~철원	단선철도	16.2	650
장항선	온양온천~신창	복선전철화	5.2	216

자료: 국토해양부 철도국 국가철도망 구축계획, 2009.

<표3-16> 중장기 국가 철도망 구축계획

후반기 신규 착수 사업: 8개 사업, 447.1k

노선명	사업구간	사업내용	연장(km)	총사업비(억원)
울진~분천	울진~분천	단선전철	33.1	7,461
영동선	동백산~도계	복선전철화	19.6	4,837
영동선	영주~동백산	복선전철화	69.9	20,133
경전선	동순천~광양	전철화	10.9	193
태백선	쌍용~백산	복선전철화	62.7	18,072
경북내륙선	김천~영덕	단선전철	133.5	29,644
문경선	문경~점촌	전철화	22.3	3,947
춘천~속초	춘천~속초	복선전철	95.1	27,292

자료: 국토해양부 철도국 국가철도망 구축계획, 2009.

### (3) 중국의 철도수송 현황

중국은 동서로 5,400km 남북으로 5,200km의 광활한 국토면적을 가진 대륙으로 다른 대국과 마찬가지로 중국 역시 중장거리 운송에 유용한 철도와 같은 육상 운송수단이 절실히 필요하다. 이처럼 광활한 면적을 가진 중국의 철도는 2006년 국영철도, 합자철도 및 지방철도로 구분하며 총 연장은 77,000km로 세계 3위이며 이 중 국영철도는 63,400km 합자철도는 8,900km이며 지방철도가 4,700km이며 2008년 말 복선구간은 26,400km로 전체의 34.3%이며 1996년부터 철도의 전기화를 대폭 추진한 결과로 24,400km의 전체의 31.7%의 남북과 동서로 ‘8중8횡(8 8)’의 주간선망을 이루고 있다.

중국의 철도역은 규모에 따라 특등, 1등, 2등, 3등, 4등, 5등 등 6등급으로 분류하고 있다. (<표3-17>참조) 이 중 최상위의 특등 역은 현재 북경(北京) 철로국의 6개역, 심양(瀋陽)철로국의 5개역, 하얼빈(哈尔滨) 철로국의 3개역, 제남(濟南)철로국의 4개역, 상해(上海)철로국의 4개역, 정주(鄭州)철로국의 3개역 무한(武漢)철로국의 3개역, 광주(廣州)철로국의 5개역, 성도(成都)철로국의 2개역 및 서안(西安)철로국의 2개역의 36개 철로국으로 각 직할시, 성도 및 대도시는 거의 특등 등급의 철도역을 보유하고 있다.

중국의 구역별 철도현황은 동북(東北)지역은 내몽고자치구 동부 지역으로 현재 철도 운영구간 총 연장은 13,625km로 전국 운영 구간의 19%를 차지 하고 철도망 밀도는 10,000km<sup>2</sup>당 109.9km, 환발해경제구(環渤海經濟區)는 내몽고 자치구 중부지역으로 철도 운영구간 총 연장은 21,543km로 전국 운영 구간의 30%를 차지하고 철도망 밀도는 161.4km로 전국에서 철도망 밀도가 가장 높은 지역이다. 장강 삼각주 및 장강연안 경제구(长江三角洲长江经济区)는 양자강 연안의 7개성과 2개 직할시 지역으로 철도 운영구간 총 연장 16,294km로 전국 운영구간의 22.7% 철도망 밀도는 109,8km를 차지, 동남 연해 경제구(东海沿海经济区)는 푸젠 및 광둥 양대성으로 중국 선두의 경제발전지역으로 철도 운영구간 총 연장은 3,462km로 전국 운영구간의 4.8%를 차지하고 철도망

밀도는 115.8km를 차지 중부 5성경제구(中部五省经济区)는 내육의 5개 성 지역으로 철도 운영구간 총 연장은 13,329km 철도망 밀도는 153km로 전국 운영구간의 18.5%를 차지하고 있다.

<표3-17> 중국 철도역의 등급 구분

등급	1일 평균여객	1일 평균화차 운임	1일 평균 하역차량 운영
특등	여객 60,000명 이상 수화물 20,000건 이상	6,500량 이상	750량 이상
1등	여객 15,000명 이상 수화물 1,500건 이상	3,500량 이상	350량 이상
2등	여객 5,000명 이상 수화물 500건 이상	1,500량 이상	200량 이상
3등	여객 2,000명 이상 수화물 100건 이상	500량 이상	50량 이상
4등	여객/화물 종합처리를 하나 3등 역의 물동량을 갖추지 못한 역		
5등	대기 및 통과 업무가 위주인 역		

자료: KITA.NET 중국포탈물류 물류산업/인프라 철도 개요, 2009.

중국의 중단 철도 ‘8종8횡(八纵八横)’의 주간선망을 살펴보면 8종(8纵)은 첫째, 경합통도(京哈通道) 지역으로 북경(北京)~헤이룽장(黑龙江)~하얼빈(哈尔滨)~만저우리(满洲里)에 이르는 2,346km의 중국 동북부 중단철로 둘째, 동부 연해철로(东部沿海铁路)로 랴오닝(辽宁)성~선양(沈阳)~광둥(广东)성~잔장(镇江)에 이르는 총 4,013km의 철로 및 170km의 다롄(大连)~옌타이(烟台)간 열차페리 해상루트로 구성된 중국 항만물류의 중요한 해안철도 셋째, 경호통도(京沪通道)의 북경(京)~상하이(滬)간 1,463km의 구간으로 우리나라의 경부선과 같이 중국의 대표적인 대도시를 통과하는 주간선 넷째, 경구통도(京九通道)로 북경(京)~홍콩(九:九龙)간 철로로 2,475km 다섯째, 경광통도(京广通



도) 3로 북경(京)~광저우(广州)간 철도의 2,294km의 중국의 중부지역을 종단하는 대표적인 철로 여섯째, 대담통도(大湛通道)의 산시(山西)성~광둥(广东)성~하이커우(海口)까지 연결된 2,982km의 중국 중부 종단철도로 경광선의 증가하는 철도 물동량에 대해 대체효과가 있는 중부 종단철도 일곱째, 포류통도(包柳通道)의 내몽고자치구의 빠오투우(包头)시~광시(广西)~난닝(南宁)의 3,012km의 중국 중·서부 종단 철로 여덟째, 란곤통도(藍昆通道)의 간쑤(甘肃)성~란저우(兰州)~쿤밍(昆明)을 연결하는 2,179km의 중국 서부 종단 철도로 구성되어 있다.

8횡(8橫)은 첫째, 경란통도(京兰通道)인 북경(京)~란저(울란주)~라싸(拉薩)의 칭하이(青海)성과 티베트를 연결하는 중국 서단(西端)의 남불철도로 3,974km의 연장 둘째, 석탄 북부 통도(煤运北通道)의 따통(大同)~친황다오(秦皇島) 및 셴무(神木)~황화(黃驛)의 2개조의 동서간 평행한 철도로 석탄의 수출 및 연해수송을 위한 1,476km의 철도 셋째, 석탄 남부 통도(煤运南通道)로 석탄 북부 통도(煤运北通道)와 마찬가지로 타이위엔(太原)~칭다오(靑島) 및 허우마(侯馬)~르자오(日照)의 2개조 동서간 평행한 1,913km의 철도 넷째, 육교통도(路桥通道)로 중국의 중앙부를 횡단하여 중앙아시아에 이르는 TCR(Trans China Railway: 중국횡단철도)이며 4,152km의 연장 다섯째, 영서통도(宁西 通道)의 난징(南京)~시안(西安)에 이르는 1,028km의 중국 중·남부 횡단철로 여섯째, 연강통도(沿江通道)의 양자강 횡단철도인 이 철도는 상하이(上海)~충칭(重庆)에 이르는 2,200km의 양자강 연안 철도 일곱째, 호곤통도(滬昆通道)의 윈난(云南)성~쿤밍(昆明)을 연결하는 2,699km의 중국 남부 횡단 철도 여덟째, 서남 출해 통도(西南出海通道)로 쿤밍(昆明)~잔쑹(湛江)까지의 철도로 1,249km의 연장을 가진 서남단 항만도시 연결 철도로 구성되어 있다.<sup>20)</sup>

20) 통계자료: [www.sei.gov.cn/try/hgjj/yearbook/2009](http://www.sei.gov.cn/try/hgjj/yearbook/2009)  
KITA.NET중국포탈물류 물류산업/인프라 철도

#### (4) 중국의 철도 인프라 확충계획

중국의 광활한 국토면적과 2010년 예상된 연해항만의 45억톤의 물동량을 감안하면 타 수송수단과 연계를 고려하고 지역특성과 자원분포를 감안한 과학적인 철도수송 체계의 구축이 필요하다. 그러나 철도에 대한 투자 부족과 시스템의 낙후성으로 인해 철도화물 운송의 병목현상의 어려움을 겪고 있다. 이 문제를 해결하기 위해 중국 정부는 ‘중장기 철도망계획(中長期鐵道網計劃)’을 2004년 중국 국무원(國務院)의 심의를 통과한 사안으로, 이 계획은 2020년까지 철로운영구간 총 연장 100,000km를 ‘8종9횡(8縱9橫)’의 주간선망을 구축하고 또한 여객/화물 수요가 많은 주간선과 여객과 화물의 분선(分線)건설을 실현하고 복선화 및 전기화 비율을 50%이상 이 되게 하여 수송능력을 증가하는 수요에 만족시키고 주요 기술 및 장비의 수준을 선진국 수준으로 향상시킨다는 것을 목표로 하고 있다.

‘중장기 철도망계획(中長期鐵路網規劃)’의 특성을 구체적으로 살펴보면 4종4횡(4縱4橫)’의 여객전용철도 건설을 목표로 하는 것으로 4종(4縱)은 여객전용철도여객전용철도를 12,000km이상 건설 및 객차속도를 시속200km이상을 목표로 하는 것으로 첫째, 연해 경제발달지역을 관통하는 북경(北京)~상하이(上海)간 여객전용철도 건설 둘째, 화북(華北)과 화남(華南) 지역을 연결하는 북경(北京)~우한(武漢)~광저우(廣州)~선전(深圳)간 여객철도 건설 셋째, 동북(東北)과 관내(關內)지역의 연결인 북경(北京)~선양(沈陽)~하얼빈(哈爾濱)및 다롄(大連)간 여객전용철도 건설 넷째, 동남연해지역의 연결인 항저우(杭州)~닝보(寧波)~푸저우(福州)~선전(深圳)간 여객철도의 건설이다. (<표3-18>참조)

4횡(橫)의 여객전용철도 건설 계획은 첫째, 서북(西北)과 화동 지역을 연결하는 쉬저우(徐州)~정저우(鄭州)~란저우(蘭州)간 여객전용 철도 건설 둘째, 화중(華中)과 화동(華東)지역을 연결하는 항저우(杭州)~난창(南昌)~창샤(長沙)간 여객전용철도 건설 셋째, 화북(華北)과 화동(華東)지역의 연결인 칭다오(青島)~스자좡(石家莊)~타이위엔(太

原)간 여객전용철도 건설 넷째, 서남(西南)과 화동(华东)지역을 연결하는 난징(南京)~우한(武汉)~충칭(重庆)~칭두(成都)간 여객전용 철도 건설이다.

철로망의 정비 및 서부개발 철도노선 신설 등 신설철도 16,000km 건설계획으로 국제철도 신설 및 개조와 국내철도 신설 계획으로 국제철도 신설 및 개조 계획은 첫째, 서북(西北) 및 서남(西南)지역의 국경통과 국제철도망형성 둘째, 중국~키르기스스탄~우즈베키스탄 간 국제철도 연계를 위한 쿤밍(昆明)~허커우(河口)간 철도 개조 셋째, 중국~베트남 간 국제철도 연계를 위한 쿤밍(昆明)~허커우(河口)간 철도개조 넷째, 중국~라오스 간 국제철도 연계를 위한 쿤밍(昆明)~장홍(景洪)~마한(磨憨)간 철도 신설 다섯째, 중국~미얀마 간 국제철도 연계를 위한 따리(大理)~뢰이간 철도 신설 계획이다.

국내철도 신설 계획은 첫째, 서북(西北)-화북(华北)간 새로운 통로 형성하기위한 타이위엔(太原)-중웨이(中尉)-인촨(银川)간 철도 신설, 린허(临河)-하미(哈密)간 철도 신설 둘째, 서북(西北)-서남(西南)간 새로운 통로 형성하는 란저우(兰州)/시닝(西宁)-충칭(重庆)/칭두(成都)간 철도 신설 셋째, 신장(新疆)-청해(青海)-시장(西藏)간 편리/민첩한 연결통로 형성하는 쿠얼레이(库尔勒)-꺼얼무(格尔木), 룡강(龙岗)-둔황(敦煌)-꺼얼무(格尔木)간 철도 신설 넷째, 서부지구 철도망 개선을 위한 징허(精河)-이닝(伊宁), 웨이툰(奎屯)-아레이타이(阿勒泰), 린즈(林芝)-하싸(拉萨)-르카즈(日喀则), 따리(大理)-샹그리라(香格里拉), 용저우(永州)-위린(玉林), 마오밍(茂名)-허푸(合浦), 허춘(河唇), 시안(西安)-핑량(平凉), 류저우(柳州)-자칭(肇庆), 쌍근다라이(桑根达来)-장자커우(张家口), 화이꺼얼(淮格尔)-후허하오터(呼和浩特), 진닝(济宁)-장자커우(张家口)등 서부지역 구간 내 철도의 신설 다섯째, 동부 및 중부 철도망 네트워크의 개선을 위해 퉁링(铜陵)-쑤장(九江)-징더진(景德镇)-취저우(崔州), 간저우(赣州)-샤오관(韶关), 룡옌(龙岩)-샤먼(厦门), 후저우(湖州)-자싱(嘉兴)-자푸(乍浦), 진화(金华)-타이저우(台州) 및 동북(东北)지역 동변(东边)철로 신 설을 계획하고 있다. (<표

3-20>참조)

또한 북경, 상하이, 광저우(广州), 우한(武汉), 청두(成都), 시안(西安)등 6개 지역을 철도 중심지역으로 하는 대형 철도 교통 중심 지역의 개선 계획으로 상기 지역의 주변 역에 대한 편제를 조정하고 여객 터미널 시설을 개조하고 차량검사 기지를 건설하고 네트워크 구조를 개선하여 연결 철도 능력과 연계하여 협조적으로 발전시키며 철도 컨테이너 터미널을 건설하여 컨테이너 수송이 집중되는 선로를 개조하고 2층 탑재가 가능한 컨테이너 수송열차를 운행할 계획이다.

<표3-18> 중장기 철도망계획(中长期铁路网规划)

중장기 여객전용 철도 건설계획

구간	총거리(km)	비고
1. 북경-하얼빈(哈尔滨)(天津-秦皇岛및 沈阳-대지구간 포함)	1,860	
2. 칭다오(青岛)-타이위엔(太原)	770	
3. 북경-상하이(京沪线)	1,300	고속전철
4. 북경-광저우(广州)(京广线)	2,230	
5. 쉬저우(徐州)-란저우(兰州)	1,400	TCR 구간
6. 난징(南京)-우한(武汉)-충칭(重庆)-청두(成都)	1,900	장강철도
7. 항저우(杭州)-닝보(宁波)-선전(深圳)	1,600	연해철도
8. 절감(浙赣)선:정장(浙江)-장시(江西)성 횡단철도	880	
합계		11,940km

자료: KITA. NET 중국 포탈물류 물류산업/ 인프라 철도 중장기 계획, 2009.

<표3-19> 중장기 철도망계획(中长期铁路网规划)

기존철도의 중장기 복선화 계획

구간	총거리(km)	비고
1. 빠오터우(包头)-시안(西安): 포서(包西)선의 복선화	920	
2. 란신(兰新)선 우루무치-아라산커우 구간 복선화	450	TCR구간
3. 투루판(吐鲁番)-쿠얼레이(库尔勒) 구간 복선화	480	
4. 빠오터우(包头)-란저우(兰州): 包兰선 서부구간 복선화	560	
5. 란저우(兰州)-시닝(西宁): 란청(兰青)선 복선화	190	
6. 칭장(青藏)선 껀얼무(格尔木) 구간 복선화	810	
7. 청두(成都)-쿤밍(昆明): 성곤(成昆)선 복선화	1,110	
8. 난닝(南宁)-쿤밍(昆明): 남곤(南昆)선 복선화	660	
9. 류저우(柳州)-웨이양(贵阳): 검계(黔桂) 선 복선화	580	
10. 광저우(广州)-허춘(河唇): 구간 복선화	580	
11. 허페이(合肥)-시안(西安): 녕서(宁西)선 구간 복선화	950	
12. 우후(芜湖)-웨이시(贵溪): 환감(皖赣)선 복선화	520	
합계	7,810km	

자료: KITA. NET 중국포탈물류 물류산업/인프라 철도 중장기 계획, 2009.

<표3-20> 중장기 철도망계획(中长期铁路网规划)

철도 중장기 신설계획

구간	총 (km)	비고
1. 징허(精河)-이닝(伊宁)간 철도 신설	210	
2. 카스가르(喀什)-투얼가터(图尔尕特)간 철도 신설	160	중앙아시아
3. 웨이툰(奎屯)-아레이타이(阿勒泰)간 철도 신설	550	
4. 린허(临河)-하미(哈密)간 철도 신설	1,450	
5. 쿠얼레이(库尔勒)-꺼얼무(格尔木)간 철도(青新线)신설	1,240	
6. 룡강(龙岗)-둔황(敦煌)-꺼얼무(格尔木)간 철도 신설	630	
7. 타이위엔(太原)-중웨이(中衛)-인촨(银川)간 철도 신설	720	
8. 시안(西安)-핑량(平凉)간 철도(西平线)신설	300	
9. 랴저우(兰州)/시닝(西宁)-충칭(重庆)/칭두(成都)간 철도	900	
10. 룡창(隆昌)-황통(黄桶)간 철도 신설	430	
11. 따리(大理)-뢰이리(瑞丽)간 철도 신설	620	미얀마
12. 류저우(柳州)-자칭(肇庆)간 철도 신설	410	
13. 쿤밍(昆明)-징홍(景洪)-마한(磨憨)간 철도 신설	750	라오스
14. 쿤밍(昆明)-허커우(河口)간 철도 개조(협궈→표준궈)	380	베트남
합계	7,810km	

자료: KITA. NET 중국포탈물류 물류산업/ 인프라 철도 중장기 계획, 2009.

### 제3절 한·중 해상운송의 현황 및 인프라 확충계획

#### (1) 한국의 해상운송 현황

한국은 태평양 연안 지역과 중국, 러시아, 유럽 등 대륙지역을 연결하는 전략적 관문으로서의 기능을 갖춘 요충지이며 특히 동북아 지역의 주요 성장 거점지 사이의 접근성이 아주 우수하다는 지리적 특성을 가지고 있다. 1990년대 전후로 동북아 지역에서 제조산업의 발달로 재화와 서비스의 이동을 용이하게 하는 운송시스템에 크게 영향을 받았다. 특히 해운의 경우 선사와 터미널 운영자들은 시설 확장의 무한경쟁에 돌입하여 선사의 경우 초대형 컨테이너 선박을 건조하여 1998년 외국계선박과 국적선박을 포함하여 6,102,068TEU<sup>21)</sup>를 처리하면서 매우 꾸준히 성장하여 2009년에는 외국계선박과 국적선박을 합하여 컨테이너 처리량은 17,543,923 TEU로 늘었다.

우리나라는 컨테이너선박을 이용한 해상운송의 발전은 1950년대 한국전쟁에서 북미/한국의 미국 군수물자 수송선단에 의하여 컨테이너 선박을 이용한 운송으로 1970년대 상업적 목적으로 한국/일본의 극동선박(주)와 미국U.S.Line 간의 계약에 의한 민간 피더선이 취항을 하였으며 1975년10월 한국/북미간의 대한해운공사 코리아리터(22,936 DWT)호와 고려해운(주)의 페이픽크 트레이드(19,115 DWT)호가 북미항로로 운송사업을 시작하였다. 1979년에는 한국/유럽의 항로로 대한해운공사가 제이스윈(26,489DWT)호를 취항하여 유럽항로로 해상운송 서비스를 시작하였으며 1992년 조양상선(주)가 독일선사 Semator 및 DSR과 제휴하여 3사체제로 서계일주(RTW)해상운송 서비스 사업을 시작하였다.

우리나라는 2009년 부산항, 인천항, 및 광양항 등을 비롯하여 51개의 항만시설을 보유하고 있으며 접안능력은 부산항 150척 인천항 150척 등 51개 항만에서 761척을 접안할 수 있다. (<표3-23>참조) 선박은 여객선 215척에 280,772톤, 화물선 1,032척 16,114,238톤, 유조선 823척 2,048,025톤, 기타선으로 5,682척 2,048,025톤으로 전

21) TEU: twenty-foot equivalent units, 컨테이너 수송능력 표시단위로 20피트 컨테이너를 말함.



체 7,752척 에 24,139,666톤을 보유하고 있으며 해상운소에 가장 필요한 컨테이너선의 경우 2002년에는 191척에 4,505,039톤 이었으나 점차 컨테이너선의 보유 척 수가 줄어들어 2009년에는 119척 2,804,864톤으로 줄어들었다. (표<3-22>참조)

<표3-21> 국적선 등록현황(2009년)

구분	2007		2008		2009	
	척	톤	척	톤	척	톤
총계	7,341	19,175,488	7,740	18,530,081	7,752	24,139,666
여객선	207	181,414	211	205,473	215	208,772
화물선	956	13,092,700	914	11,951,407	1,032	16,114,238
유조선	739	4,242,680	769	4,563,464	823	2,048,025
기타선	5,439	1,658,694	5,576	1,809,737	5,682	2,048,025

자료: 국토해양부, 물류항만실 항만정책, 2009.

<표3-22> 정기외항선 취항(항로) 현황(2009년)

선종 구분	총계		컨테이너선		세미컨선	
	척	톤	척	톤	척	톤
총계	119	2,821,198	112	2,804,864	7	16,334
중동항로	5	108,055	5	108,055	0	0
유럽/북미서안	9	562,556	9	562,556	0	0
극동/북미/항로	12	647,895	12	647,895	0	0
극동/구주항로	11	802,723	11	802,723	0	0
아시아역내항로	4	66,829	3	64,833	1	1,996
동남아항로	20	251,938	20	251,938	0	0
한중일항로	12	92,569	12	92,569	0	0
한일항로	34	134,845	28	120,507	6	14,338

자료: 국토해양부, 물류항만실 항만정책, 2009.



<표3-23> 항만시설 현황(2009)

연안/무역항 포함

항만시설	총계	부산	인천	울산	마산	기타
안벽(m)	126,856	26,159	11,906	16,422	5,347	67,022
방파제(m)	69,702	5,769	2,233	4,466	650	58,594
잔교(기)	148	3	22	0	7	116
물양장(m)	60,355	9,604	2,059	81	1,989	46,622
접안능력(척)	761	150	85	96	31	399
300,000DWT	10	0	0	5	0	5
250,000DWT	3	0	0	0	0	3
200,000DWT	2	0	0	0	0	2
150,000DWT	8	0	0	0	0	8
100,000DWT	13	0	2	0	0	11
80,000DWT	4	0	3	1	0	0
70,000DWT	5	0	0	1	0	4
60,000DWT	2	0	2	0	0	0
50,000DWT	80	23	19	3	0	35
40,000DWT	18	0	5	9	0	4
30,000DWT	56	3	4	8	0	41
20,000DWT	104	12	13	17	16	46
10,000DWT	93	30	10	7	0	46
8,000DWT	15	1	8	0	3	3
7,000DWT	2	0	0	0	0	2

6,000DWT		15	3	0	1	1	10
5,000DWT		115	32	10	13	3	57
4,000DWT		15	2	1	10	0	2
3,000DWT		73	5	3	7	8	50
2,000DWT		22	1	4	2	0	15
1,000DWT		106	38	1	9	0	58
상 옥	동수	31	11	11	0	1	8
	면적	197,782	60,290	56,268	0	2,643	78,561
	수용능력	647,379	89,836	113,419	0	0	444,124
일반 창고	동수	65	0	17	4	1	43
	면적	287,599	0	83,647	18,966	10,177	174,809
	수용능력	966,894	0	281,576	12,000	28,950	644,368
야 적 장	면적	13,634,7	2,333,72	3,362,58	541,244	800,506	6,596,70
		64	2	9			3
	수용면적	39,529,1	12,060,4	6,857,26	1,843,33	2,216,44	16,551,6
예선	척수	205	32	39	27	16	91
	마력	577,422	89,670	103,980	77,230	51,094	255,448
수찰 선	척수	28	3	3	2	1	19
	톤수	708	100	91	61	31	425
기중 기선	척수	1	0	0	0	0	1
	톤수	9,794	0	0	0	0	9,794

자료: 국토해양부 물류항만실 항만정책, 2009.

## (2) 한국의 해상운송 인프라 확충계획

범정부적으로 2020 글로벌 물류중심국가 건설을 위해 공항·항만시설 확충 및 배후단지 개발에 많은 투자를 기울이고 있으며 이를 위해 글로벌 물류체계의 구축, 고부가가치 물류산업의 육성, 하드웨어 물류인프라 확충, 소프트웨어 물류시스템 강화 및 물류정책의 통합추진체계를 항만·공항·및 철도 등을 복합적으로 활용하는 효율적인 국제 운송시스템을 구축하여 동북아뿐만 아니라 유라시아 전체의 물류중심국가로 성장할 것이다.

세계경제는 2006년~2009년에는 미국(소비시장)과 중국(제조공장)의 주도로 고성장-저물가의 영향으로 연평균 경제성장률은 3.7%, 소비자 물가상승률은 3.8%를 골디락스 경제를 구가 하였으나 2008년 미국발 금융위기로 인하여 2009년 세계경제는 1.8% 성장에 그칠것으로 전망<sup>22)</sup>되나 컨테이너 물동량은 6.7%이상 증가될 것으로 예상된다. 이에 따라 무역의 존도가 GDP의 64.5%의 높은 우리 경제 발전에 막대한 기여를 하는 항만물류산업 클러스터 구축사업은 필수적이라 할 것이다.

특히 항만산업은 국가 및 지역경제 발전에 막대한 기여를 하고 있다. 부산항의 경우 GDP의 5.4% 25조 4천억원의 국가 경제적 파급효과를 유발하며 GRP의 22.4%에 달하는 6조 8천억원의 지역경제적 파급효과를 유발하며 인천항는 35.0%인 7조 8천억원 광양항은 49.4%인 1조 8천억원으로 그 차체로도 수익성이 큰 유망산업으로 자생적 성장한계를 극복하고 국가 성장동력으로 성장시키기 위하여 정부차원의 육성과 지원정책을 추진할 것이다.

이에 따라 부산항 국제선용품유통센터를 2009년에 착공하였으며 시설규모로는 공사비용 약 289억원, 면적 냉장 500평, 냉동 500평, 일반창고 5,000평(사무실 포함)으로 부산항만공사와 입주업체간 공동 설립 운영할 것으로 계획하여 거래의 e-BIZ화 추진 등 선용품 공급업체의 가격·품질·서비스경쟁력을 제고하여 동북아 선용품 중심기지

22) 삼성경제연구소 2009년 세계경제 및 국내경제 전망 연구 보고서 확인성 외.

로 개발할 것이다. 부산항 신항 선박급유 및 유류증개기지 건립은 민간기업 투자유치방안 등 세부사업계획을 수립하여 사업비 최대 2,323억원(상부시설 1,180억원 포함)하여 신항 남컨테이너부두 배후부지 남단에 부지 62,640m<sup>2</sup>, 일시 저장능력 21만 m<sup>3</sup>, 연간 저유량 580만톤의 규모로 주요시설은 유류 입출하시설(돌핀 6선석, 9만 DWT×1/1만 DWT×1/ 5천DWT×4), 저유탱크 8기 및 운영시설 등을 건립할 계획으로 재원의 조달은 부산항만공사 25%와 장기차입 75%로 계획되어 있다.

One stop 항만민원처리서비스, 서류 없는 e-port Business 서비스, 실시간 물류 자산 관리 서비스 및 선박안전 보안관리 서비스로 생산성 향상, 안전성 제고와 신뢰성 확보를 목표로 21세기 최첨단 고부가가치 해운·항만물류 허브 실현을 위해 첨단 IT기반 해운항만운영 전산시스템『Yes U-port』으로 해운항만운영시스템 고도화 사업을 지속 추진할 계획으로 『Yes U-port』의 구성 시스템은 아래와 같다. (<표3-24>참고)

유비쿼터스 기반 해운물류체계 구축을 위한 기반기술연구개발로 2008년~2010년에 걸쳐 100억원을 투입하여 1단계 핵심기술개발을 진행 중이며 1,400억원을 투입하여 2~3단계를 해양수산기술진흥원과 해양연구원의 사업성과 공동 활용 협력을 통하여 유비쿼터스 활용기술을 통한 국가해운물류통합 정보망 구축 및 해운물류정보를 표준화시킴으로써 국가 물류비절감 및 관련산업 육성의 기대효과가 나타날 것으로 예상되며 연구개발 사업 규모로는 정부출연금 1,500억원으로 한국해수산기술진흥원의 사업관리 아래 유비쿼터스 기반 해운물류 정보망 체계 구축기술 개발, 해운물류 통합연계 및 운송 서비스 개발과 해운물류 정보 표준화 및 국제협력체계를 구축할 계획이다.

### (3) 중국의 항만 현황

중국은 18,000km의 해안선을 따라 중국의 주요항만은 거의 3대 경제구인 환발해경제구(环渤海经济区), 장강삼각주경제구(长江三角洲经济区) 및 주강삼각주경제구(珠江三角洲经济区)에 소재하고 있어 종합교통의 허브이자여객 및 화물의 집산지로 국가경제와 지역경제 발전에 있어 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

중국은 전국 항만의 생산성 부두선석은 35,343개(만 톤 이상의 선석은 1,203개) 이고 그 중 전국 연해항만의 생산성 부두선석은 4,511개(만 톤이상 978개) 이며 전국 내하수계 항만의 생산성 부두선석은 30,832개(만톤 이상 225개) 이며 내하항만의 만톤급 이상 부두 분포는 장강(長江)에 216개, 경항운하(京杭运河)에 5개, 주강(珠江)에 4개의 항만을 보유하고 있다. 그 중에서도 전국 연해항만 부두선석 중 1만~3만 톤 선석은 506개, 3만~5만 톤 166개, 5만~10만 톤 219개, 10만 톤 이상은 87개이며 전국 내하수계 항만 부두선석 중 1만~3만 톤 선석은 114개, 3만~5만 톤 69개, 5만~10만 톤 40개, 10만 톤 40개, 10만 톤 이상은 2개의 부두를 보유하고 있다. 또한 10,000톤급 이상 부두선석을 화물 종류별로 분류하면 일반 잡화화물289개, 산적화물 679개, 원유 57개, 석유제품 및 액화·기화 화물 104개, 석탄 139개, 양곡 32개, 컨테이너 224개의 부두로 구별할 수 있다.

중국은 전국 항만의 생산성 부두선석은 35,343개(만 톤 이상의 선석은 1,203개) 이고 그 중 전국 연해항만의 생산성 부두선석은 4,511개(만 톤이상 978개) 이며 전국 내하수계 항만의 생산성 부두선석은 30,832개(만톤 이상 225개) 이며 내하항만의 만톤급 이상 부두 분포는 장강(長江)에 216개, 경항운하(京杭运河)에 5개, 주강(珠江)에 4개의 항만을 보유하고 있다. 그 중에서도 전국 연해항만 부두선석 중 1만~3만 톤 선석은 506개, 3만~5만 톤 166개, 5만~10만 톤 219개, 10만 톤 이상은 87개이며 전국 내하수계 항만 부두선석 중 1만~3만 톤 선석은 114개, 3만~5만 톤 69개, 5만~10만 톤 40개, 10만 톤 40개, 10만 톤 이상은 2개의 부두를 보유하고 있다. 또한 10,000톤급 이상 부두선석을 화물 종류별로 분류하면 일반 잡화화물289개, 산적화물679개, 원유57개, 석유제품 및 액화·기화 화물104개, 석탄139개, 양곡32개, 컨테이너224개의 부두로 구별할 수 있다.

<표3-24> Yes U- port 구성 시스템

구분	하부 시스템	주요내용	이용고객
정 보 과 리	Port-MIS (항만운영정보시스템)	선박입출항 관리, 항만시설사용 등을 지원하는 정보시스템.	화주, 항만운영사
	SP-IDC (해운항만정보센터)	입출항신고 등 기존EDI망을 이용한 민원 신고를 대체하는 인터넷 기반의 무상민원 서비스 시스템	화주, 항만운영사
	Single Window (수출입물류단일창구)	화물 수출입시 관련 정부기관에 중복 제출하는 서류, 정보를 일원화	화주
화 물 관 리	GCTS (컨테이너추적시스템)	RFID기술에 기반하여 컨테이너 위치추적 정보를 제공하는 시스템	화주, 선사, 항만운영사
	ATOMS (터미널운영시스템)	개별 터미널에서의 화물관리, 재고관기 드을 지원하는 정보시스템	항만운영사
선 박 관 리	GICOMS (해양안전종합정보시스템)	해상재난 예방 및 안전을 위하여 선박 위치정보 등을 지원하는 시스템	선사

자료: 국토해양부 물류항만실 항만정책, 2009.

중국의 선박 수량 및 적재량은 전국 수상운수선박은 총 19만 4,400척이며 재화중량은 1억 1,025만 7,100톤이며 선박 당 평균 567.28톤 재화중량을 수송하고 있다. 컨테이너 적재능력은 평균 927,900TEU의 적재능력을 보유하고 있다. 또한 여객수송능력은 105만 9,200명으로 집계되고 있다.

주강삼각주(珠江三角洲)항만 군(群) 중에서 대표적인 항만으로서 선전항(深圳港), 광저우(广州), 주하이(珠海). (<그림3-1>참조) 중산(中山)등 항만이 있으며 이들 중심항만인 선전(深圳), 광저우(广州) 양대 항만의 현황으로서 선전항(深圳港) 선석수는 143개이며 이중 10,000톤 이상의 선석이 46개, 컨테이너 전용선석이 24개로 처리능력은 1억 4,880만 톤이며 광저우항은 주강(珠江)삼각주 경제구의 중심에 위치하고 있으며 주강 내하수계 항만 및 둥관(东莞), 중산(中山), 주하이(珠海) 등 연해항만과 연계를 하고 있으며 주요 터미널은 주강(珠江)상류에서 하류방향으로 광저우 내항(新风, 河南), 황푸(黄埔), 시지(西基), 신강(新港), 신사(新沙), 사즈(沙仔), 난사(南沙)등 7개의 터미널로 구성되어 있으며 물동량은 478,840,000톤 컨테이너 처리량은 25,130,000 TEU를 처리하고 있다.

장강삼각주(长江三角区) 항만 군(群)은 중국 제일의 항만인 상하이(上海)를 비롯한 화동(华东)지구의 장강삼각주(长江三角洲)항만 군체이며, 상하이, 닝보(宁波)-저우산(舟山), 련윈강(连云港) 등 연해항만과 난징(南京), 쑤저우(苏州), 난통(南通)등 장강(长江)하류의 항만 등으로 최근 중국정부의 항만통합정책에 따라 2007년 타이창(太仓)항, 창수(常熟)항 및 장자강(张家港)등 장강 하류의 3대 항만을 결합하여 쑤저우(苏州)항으로 출범하고, 2008년 닝보항과 저우산항이 통합되어 대형항만체제를 갖추게 되었다. 이 중 대표적인 항만인 상하이(上海)항은 동중국해와 장강(长江)의 교차지점에 있는 항만으로 장강 삼각주 경제구의 핵심항만이며 중국 제일의 항만으로서 면적은 총 620,2km<sup>2</sup>이며, 이 중 장강 하구수역이 580km<sup>2</sup>, 황포강(黄浦江)수역이 33km<sup>2</sup>, 항만 육상면적이 7,2km<sup>2</sup>에 달하고 있다. 선석 수는 1,140개, 이중 10,000톤급 이상의 선석은

171개이며 부두 총여장은 24.6km로 물동량 4억 7,000만 톤이며 컨테이너 처리량은 2,172만TEU의 능력을 보유하고 있다.

마지막으로 환발해만(环渤海湾) 항만 군(群)은 중국의 수도권인 북경-톈진(天津)-탕산(唐山)의 경당진(京唐津)지역, 허베이(河北), 랴오닝(辽宁), 산둥(山东)성 등을 배후시장으로 하고 있는 항만으로서 우리나라의 대중국 수출입 화물 대부분을 처리하는 항만이며 우리나라의 항만물류에 직접적인 영향을 미치고 있는 항만이며 주요 항만으로는 칭다오(青岛), 톈진(天津), 다롄(大连)등 북중국 3대 항만과 친황다오(秦皇岛), 잉커우(营口), 옌타이(烟台), 르자오(日照) 등 항만으로 구성되어 있다. 그 중 대표적으로 칭다오(青岛), 톈진(天津)항은 4억8천2백만톤 13,650,000TEU의 컨테이너 처리 능력을 보유하고 있으며 칭다오항의 부두는 15개에 선석 수는 72개이며 이 중 5만톤급 선석이 6개, 10만톤급 선석이 6개, 30만톤급 선석이 2개가 있고 톈진항은 중국 최대의 인공(人工)항만으로 북쪽과 남쪽의 방파제로 조성된 항만임. 항도 길이는 28km이며 주 항도의 폭은 210M임, 수심은 15M로 10만톤 급 선박의 입출항이 가능하며 조수간만 시간을 맞추면 15만톤 급 선박의 입출항도 가능하며 전용 선석으로는 컨테이너 선석이 9개, 석유화학제품 전용선석 4개, 석탄 전용선석 4개, 여객 전용선석이 3개, 코크스 전용선석이 2개, 곡물 전용선석 1개를 보유하고 있다. (<그림3-1>참조)



<그림3-1> 중국의 5대 항만군

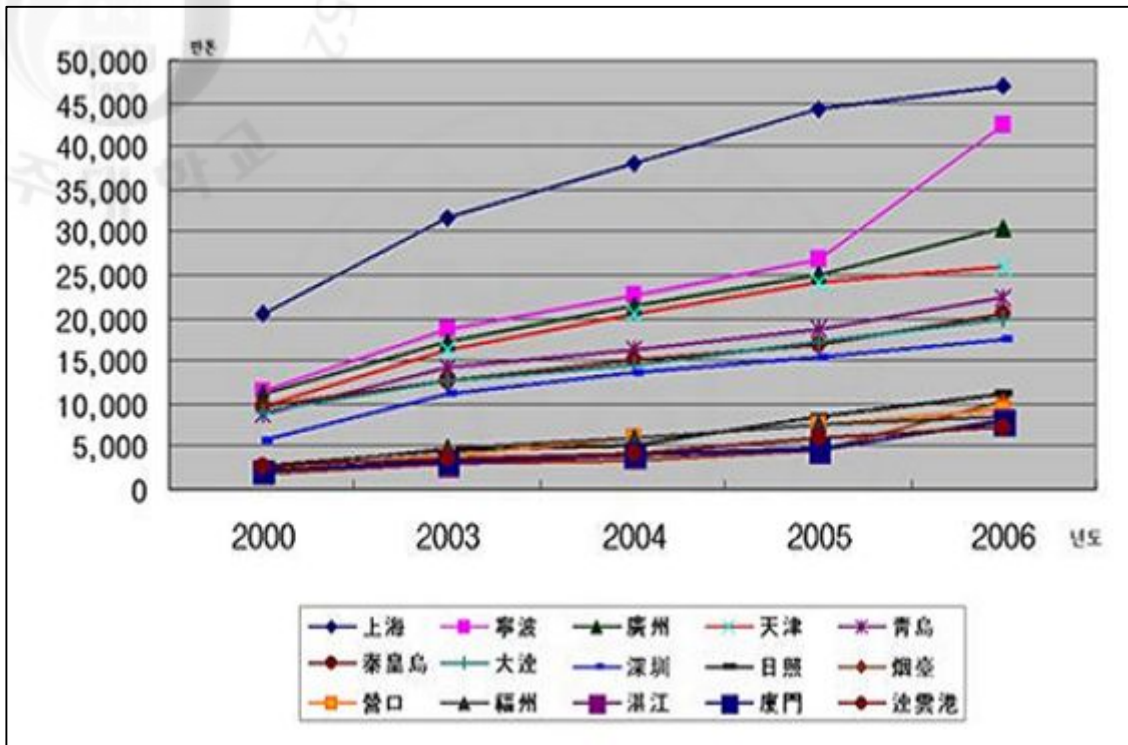


자료: KITA. NET 중국포탈물류 물류산업/인프라 항만, 2009.

#### (4) 중국의 해상운송 인프라 확충계획

중국의 국민경제 및 사회발전 제 11차 5개년 계획(‘十一五 계획’: 2006년~2010년)의 중국 교통부(交通部) 수운부문 추진방향에 의하면 “十一五”기간 중 경제발전에 의한 경제 및 사회구조조정이 추진되며, 공업화 및 도시화가 지속적으로 추진되면서 생산요소의 이동 및 산업의 전이(转移)가 급속도로 발전될 전망이며 내수 및 대외무역이 상호 보충적으로 발전되면서 물동량이 급증할 것으로 예상된다.

<그림3-2> 중국 연해 주요항만의 연도별 물동량 추이



자료: KITA.NET 중국포탈물류 물류산업/ 인프라 항만, 2007.

이에 따라 중국의 지속가능한 발전을 위해 해결해야 할 가장 시급한 과제중의 하나로 11차 5개년기간 중 주요10대 항만을 비롯한 항만의 건설사업을 가속화 하고 있다. 그에 따른 발전목표는 기초시설 증설 및 복합운송 네트워크를 합리적으로 구축함으로써 서비스 질 개선과 교통자원 이용효율 제고하여 사회주의 시장경제 시장체계 구축을 목표로 하고 있다.<sup>23)</sup>

“十一五”기간 중 주요시걸 건설계획으로 상하이(上海), 텐진(天津), 다롄(大連) 등에 국제 항운중심 및 기타 연해 주요항구를 건설하며 지역 주요항만의 발전에 부응하여 지방 중소항만을 건설 20만톤 이상 원유·철광석부두 배치와 수출입화물의 수요에 부응하고 장강하구, 주장하구의 출해(出海)통로 및 주요항로의 선박 통항조건 개선을

23) 중국포탈물류kita.net항만물류 인프라 11차5개년 계획

위한 연해항만 중점발전계획의 방향으로 연해항만에는 석탄, 원유, LNG, 철광석, 컨테이너 등 주종화물의 대형 전용부두 형성할 계획이다.

신설할 처리능력 7,960만 TEU급의 컨테이너 전용 선석을 상하이 국제항운중심(上海, 宁波, 苏州), 다롄(大连), 톈진(天津), 칭다오(青岛), 샤먼(厦门), 선전(深圳), 광저우(广州) 등 항만에 컨테이너 간선 대형부두를 중점적으로 건설하여 연해항만의 컨테이너 전용부두 선석은 377개, 처리능력은 1억 3,600만TEU으로 증설할 계획이다.

2010년 북중국 7개 주요 석탄전용부두의 처리량은 5억 8천만톤으로 예상됨에 따라 칭황다오(秦皇島), 탕산(唐山, 京唐港区 및 曹妃甸港区), 톈진(天津), 황화(黄骅)항 등에 신설 능력은 2억 1,400만톤의 석탄전용부두 건설하고 처리능력은 2억 8천만톤의 원유전용부두를 다롄(大连), 톈진 및 허베이(河北)성 연해항만, 칭다오(青岛), 닝보(宁波)-저우산(舟山), 쉐저우(泉州), 웨이저우(惠州), 잔장(镇江), 친저우(钦州), 양푸(杨浦) 등 항만에 20만톤 이상의 원유 수급부두 건설할 계획이다. 또한 LNG전용부두와 광석전용부두를 LNG처리능력은 1,830만톤, 처리능력은 3억 2,500만톤의 광석부두를 전국 연해항만에 건설할 계획에 있다.

전국 내하 고등급 항로를 장강 간선의 상중하류 항로의 통항조건 대폭 개선하고 주강수계의 서강(西江) 항운 간선 선박통과능력 제고시킴으로 경항운하 통항두절 문제를 해결하며 장강삼각주 고등급 항로 네트워크 전면 가동 및 대 상하이 주요 컨테이너 터미널과의 연결항로 형성을 위해서 전국내하 항로 중점적으로 건설할 계획이다. 이에 따라 장강 간선을 타이창(太仓) 까지 12.5M, 난징(南京)까지 10.5M의 수심을 유지하고 상류의 산샤댐수위 156M 및 175M를 고려한 항로 정비와 웨이푸(水富)-이빈(宜宾) 및 이빈-충칭(重庆)간 항로를 3급 항로 기준으로 정비할 예정이다.

기타 수계 계획으로 주장 내하수계의 서강(西江) 간선의 확장공사 실시. 창저우(常州)갑문 및 레이핑(桂平) 2선 갑문의 1급 및 2급 항로 기준 건설, 레이강(贵港)-지쇼우(界首)간 항로 정비, 순덕(顺德)수로, 홍기력(洪奇沥)수로, 동강(东江)하류 수로, 백

니(白坭)수로, 동평(东平)수로, 애문(崖门)수로 등 항로 정비작업으로 주장삼각주의 고  
등급 항로 네트워크 형성과 경향운하 강남(江南)지역의 3급 항로 기준 공정 착공, 소북  
(苏北)운하 2급항로 건설 지속 시행, 남수북조(南水北调) 동선(东线)공사와 결합하여  
진닝(济宁)-동평호(东平湖)간 항로 공사 실시를 계획하고 있다.

## 제 4 절 한·중 항공운송 현황 및 인프라 확충계획

### (1) 한국의 항공운송 현황

지난 1951년 10월 국영항공사였던 대한항공공사의 전세기가 서울-도쿄(TOKYO) 간  
첫 국제선운항을 시작한 이래 한국의 항공운송산업은 비약적인 발전을 하였다. 1969년  
3월 대한항공공사의 민영화조치 이후 이전에 근거리 국제선 운항에 국한하던 항공운송  
산업은 1980년대 중반까지 지속적으로 성장하여 도약의 기반을 구축하였으며 대내외적  
인 항공규제 완화 및 경쟁촉진의 필요성에 따라 1988년 2월 아시아나항공의 설립을 허  
가하여 복수항공사체제를 발족시킴으로서 본격적인 발전의 계기를 마련하였다.

한국은 세계 각국과 적극적으로 항공협정의 체결과 개정을 추진해 왔으며, 이러한 노  
력의 결과 2011년 6월말 한국은 세계 87개국과 항공협정을 체결하였으며, 이중 43개  
국 140개 도시에 정기노선 항공기가 운항하고 있다. 또한 세계적 공항으로 성장한 인  
천국제공항은 2001년 개항초기 정기편을 운항하는 항공사가 41개사였으나, 2010년 말  
67개 항공사로 증가하였고, 2010년 기준 국제선 여객처리실적 세계 11위, 화물처리실  
적 세계 2위의 세계허브공항으로 부상하고 있다. 인천국제공항은 항공외교에 있어 매우  
긍정적 역할을 하고 있으며, 한국이 항공강국으로 나아가는데 많은 도움이 되고 있다.

한국 공항 현황('11,10,31):16개로 국제공항: 8개 (인천, 김포, 제주, 부산, 대구, 청주,  
양양, 무안) 국내공항:8개 (원주, 군산, 포항, 울산, 광주, 여수, 목포, 사천)의 공항을  
보유하고 있으며 국적사:37개국 취항/121개 도시/2개항공사/ 184개 노선 주 1,300회 운  
항(여객 주 1,125회, 화물 주 175회) 외항사: 32개국 취항/89개 도시/68개 항공사/182

개 노선주 1,102회 운항(여객 주 916회, 화물 주 186회)을 하고 있다.

한국 전체의 국제항공수송 세계순위('10년도)는 종합세계 9위로서 14,307백만/톤킬로, 여객은 세계 13위에 72,823 백만/킬로, 화물의 경우 세계 5위 7,752 백만/톤킬로에 달하고 있다. 여기에 국적항공사의 회사별 수송 순위(국제선기준)는 대한항공의 경우 화물 3위(139만톤), 여객 16위(1,162만명)이고 아시아나의 경우는 화물 16위(61만톤), 여객 30위(690만명)의 실적을 달성했다.

국내 총 무역액의 25%(수출입 1,848억 달러)를 차지하는 국가관문이자경제의 중심인 인천공항의 경우에는 02년 이후 연평균 화물 8.5%, 여객 8.3% 증가하였고, '09.10월 여객누계 1억명, '10.6월 화물누계 1천만톤돌파를 하고 국제화물처리량 세계2위, 여객 세계 10위의 명실상부한 세계적 공항으로서 세계 공항 서비스 평가에서 '09년 이래 3년 연속 1위 차지하고 있다.

## (2) 한국의 항공운송 인프라 확충계획

세계시장이 통합되고 상품의 첨단화로 Life Cycle이 짧아지고 고부가가치의 공업제품의 증가로 인하여 항공기를 이용한 항공운송의 이용이 점차적으로 증가를 하고 있다. 그러나 현재의 공항물류 단지는 수출입 화물처리를 위한 단순 물류활동에 치우쳐 있어 다양한 부가가치 물류활동에 대한 기대에 부응하지 못하고 있다. 이에 우리나라 공항을 동북아 허브 기능을 활용하여 강화할 수 있는 고부가가치 물류단지를 개발하기 위하여 공항의 시설 확충하여 물동량 창출의 효과를 나타낼 것으로 기대된다.

<표3-25> 인천공항 확충계획

구분	1단계	2단계		최종(합계)	
		순증	누계		
부지조성	1,172만m <sup>2</sup>	957만m <sup>2</sup>	2,129만m <sup>2</sup>	4,736만m <sup>2</sup>	
활주로	2본(3,750×60m)	1본(4,000×60m)	3본	4본(3,750~4.000×60m)	
여객터미널	495천m <sup>2</sup>	내부시설확장	495천m <sup>2</sup>	713천m <sup>2</sup> (제2터미널신축)	
화물터미널	129천m <sup>2</sup>	129천m <sup>2</sup>	258천m <sup>2</sup>	421천m <sup>2</sup>	
탑승등	-	166천m <sup>2</sup>	166천m <sup>2</sup>	631천m <sup>2</sup> (탑승등4동)	
처리 능력	운항	24만회	17만회	41만회	48만회
	여객	3,000만명	1,400만명	4,400만명	1억명
	화물	270만톤	180만톤	450만톤	700만톤
사업비	56,323억원	30,918억원		-	
	국고: 40%	국고: 33%			
	공사: 60%	공사: 67%			

자료: 인천국제공항공사, 통계자료, 2008

항공자유화를 43% 수준으로 제고하고, 항공산업 활성화를 위한 제도적 기반을 마련하여 항공산업 경쟁력을 강화하기 위해서 ASEAN 및 대륙별 주요 거점 국가와 항공자유화를 추진하고 있으며 한·일, 한·중 항공회담 개최하여 동경노선 운항횟수를 증대(2010년~) 협의하고 중국 자유화 지역 확대 추진하여 동북아 통합항공시장 구축할 계획이다.

공항 배후지를 고부가가치 물류 중심 기지화로 육성하기 위해서는 인천공항 주변에 관광·레저, 국제업무·컨벤션, 쇼핑, 휴양 등 다기능 복합도시(Air-City)를 개발하여



항공수요를 창출할 것이며 인천공항 물류단지에도 글로벌 물류, 제조기업을 유치하여 화물을 집하, 재가공 등을 통해 고부가가치 창출 할 계획이다. 특히 중국에서 발생한 화물을 인천항까지 해상운송후 인천공항을 통해 전 세계로 수출하는 Sea& Air 활성화 지원을 함으로써 대중 물류운송 활성화를 기대할 것이다.

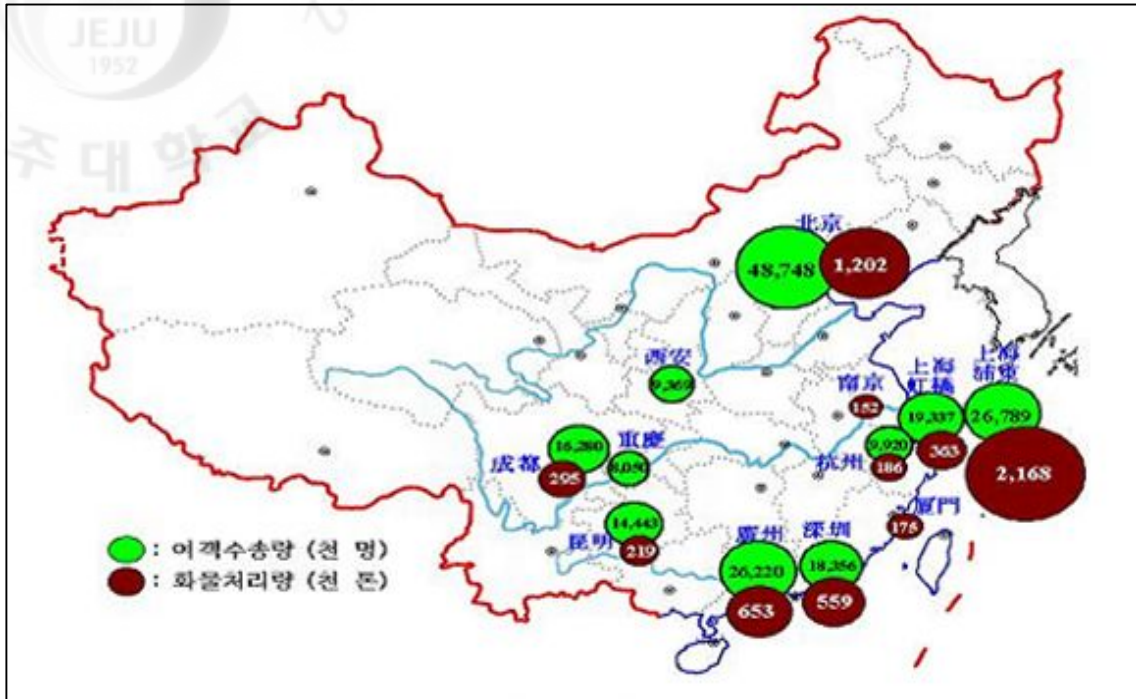
항공운송산업의 환경변화에 따른 공항의 발전방향을 마련하고자 공항개발 중장기종합계획을 수립함으로써 항공자유화 진전, 저비용항공사 성장, 대형항동시간 전략적 제휴 확대, 항공시장 통합화 등 항공변화에 대응할 수 있을 것으로 예상된다.

‘25년까지 세계 항공수요는 여객 4.0%, 화물 5.4% 성장하고, 아·태지역 비중은 여객 30.6%, 화물 42.2% 예상됨으로 인천공항을 아래의 표와 같이 확충할 계획이다.

### (3) 중국의 항공운송 현황

1942년11월2일 중국 민용항공국(中国民用航空局)이 창립되어 중국의 민항 사업이 처음 개시되었으며, 그 후 1980년 종전 공군 소속이던 민용항공국이 국무원 산하로 편입되면서 ‘중국민항(中国民航, CAAC, Civil Aviation Administration of China)’이라는 명칭과 함께 기업으로서의 민항 사업이 본격적으로 시작한 중국은 2010년 말 중국의 공항은 142개이며 정기 항공편이 운항되는 도시는 모두 140개, 중국 국제(國際), 동방(東方), 남방(南方)등 중국민항의 3대 항공사가 보유하고 있는 항공기는 총 709대이며 이중 중형급 이상의 항공기 대수는 668대로 각 공항의 총 수송량은 여객 3억 3,197.3만 명으로 2009년 대비 16.7% 증가, 화물은 753.2만톤으로 19%로 꾸준히 증가를 하고 있다. (<그림3-3>참조)

<그림3-3> 중국 10대 공항 분포 및 2010년 수송량



자료: KITA.NET중국포탈물류 물류산업/ 인프라 항공, 2010.

2010년 중국의 민용 항공기가 운항하는 공항은 모두 142개이며 여객 수는 3억 3,197만 명으로 2009년 대비 16.7% 증가, 이 중 국내선 여객 수는 전체 90.2%인 2억 9,934만 명(홍콩, 마카오 1,099만 명 포함)으로 17% 증가, 국제선은 3,263만 명으로 14.6% 증가를 하고 있으며 화물 처리량은 753.2만톤으로 19% 증가, 이 중 국내선이 66.9%인 504.2만톤(홍콩, 마카오 46.6만톤 포함)으로 16.8% 증가, 국제선은 249만톤으로 23.6%증가를 하고 항공기 이착륙 회수는 348.6만 회로 14.1% 증가, 이 중 국내선이 전체의 92.2%인 321.4만 회(홍콩, 마카오 11만 회 포함)로 14.4%증가, 국제선은 27.2만 회로 9.9%로 꾸준히 증가하고 있다.



<표3-26> 중국 주요공항 기본시설

공항명	Aero drom eCod e	이착륙 가능기 종	주 활주 로 길이	폭	표고	CWY(m )	보조 활 주로 길 이	폭
北京 首都	4E	B747	3,800m 3,200m	60m 50m	35.3m	200*300 200*180	4,343m 2,348m 3,451m	23m 24m 23m
上海 浦东	4E	B747	4,000m 3,800m	60m 60m	3.55m	300*300 300*300	4,000m	29m
广州 白云	4E	B747	3,800m 3,600m	60m 45m	11.4m	200*100	3.380m	23m
上海 虹桥	4E	B747	3,400m	60m	2.83m	140*140	3.140m	23m
深圳 宝安	4E	B747	3,400m	45m	3.72m	140*140	3.400m	23m
成都 双流	4E	B747	3,600m	60m	494.94m	200*200	3,600m	23m
昆明 巫家霸	4E	B747	3,400m	45m	1.894,0m	200*200	3,400m	30m
西安 咸阳	4E	B747	3,000m	45m	479m	320*300	3,000m	23m
杭州 萧山	4E	B747	3,600m	45m	6.7m	330*240	3,600m	23m
厦门 高崎	4E	B747	3,400m	45m	17.8m	40*160	3,300m	23m
重庆 江北	4E	B747	2,800m	45m	415.5m	140*300	2,800m	23m
青岛 流亭	4D	B747	3,400m	60m	10m	140*140	2,600m	18m
大连 周水子	4E	B747	3,300m	45m	33m	150*120	3,186m	23m
南京 禄口	4E	B747	3,600m	45m	14,6m	280*280	3,600m	23m
武汉 天河	4E	B747	3,400m	45m	34,45m	-	3,000m	45m
潘阳 桃仙	4E	B747	3,200m	45m	60m	140*140	3.200m	23m

자료: 중국 민항총국 자료 정리 <http://www.caac.gov.cn/H1/W1>, 2009.

#### (4) 중국의 항공운송 인프라 확충계획

“十一五”기간 중 항공운수의 연평균 성장률은 14%로 예상되며, 이는GDP성장률의 1.5배 이상에 달한다. 따라서 중국은 상당한 투자를 진행하여 허브 공항을 중심으로 공항 인프라의 건설과 확충을 진행하고 있다. 그 중에도 중국의 10대 공항을 중심으로 아시아, 태평양 지역의 허브 공항으로 건설하여 국가적 경쟁력을 제고시킨다는 것이 중국의 공항 인프라 확충계획의 핵심이라 할 수 있다.

주요 발전목표로는 항공운수 고속성장과 항공운수의 질 개선하고 통용항공(通用航空, General Aviation) 규모 확대 및 구조조정을 하여 기초시설건설 강화 및 수송능력 제고하고 체제 및 법제 기본 정비로 항공 산업 문화형성함으로써 항공부문의 여객 거리환산 수송량의 구성비는 6%로 예상하며 통용항공의 연평균 성장률은 약 10%대로 예상된다.

공항건설 기본원칙은 2005년 이미 포화상태의 공항부터 우선적으로 건설하며 2010년 포화상태가 예상되는 공항은 “十一五”기간 중 우선적으로 건설할 것이며 항공교통수요가 시급히 요구되는 경제발전지역 및 접경·소외 지구의 중소형 공항 중점 건설하여 군용공항의 미용 이용 적극 추진하며 항공관제, 통신유도, 안전, 소방 등 시설 완비함으로써 정보화 강화 및 환적 시설을 정비하여 화물 및 수화물 운수의 자동화 수준 향상을 꾀할 것이다. 공항 선정지역 용지의 합리적인 배치에 의한 국토자원 및 에너지 절감과 환경보호 추진하고 공항건설 자금 투입의 다원화와 지방투자 위주의 공항 건설을 계획하고 있다.

공항의 세부 건설 방안으로써 총체적 확장공사-37개 공항: 베이징(北京) 쇼우뚜(首都), 상하이(上海) 푸둥(浦东), 광저우(广州), 바이윈(白云), 상하이(上海), 홍차오(虹桥), 선전(深圳), 청두(成都), 하이커우(海口), 시안(西安), 항저우(杭州), 충칭(重庆), 샤먼(厦门), 칭다오(青岛), 창사(长沙), 웨이린(桂林), 웨이양(贵阳), 톈진(天津), 타이위안(太原), 난닝(南宁), 난창(南昌), 후허하오터(呼和浩特), 라싸(拉萨), 바오터우(包

头), 장자제(张家界), 리장(丽江), 주자이거우(九寨沟), 인촨(银川), 우시(无锡), 시닝(西宁)등이며 여객터미널 확장공사-25개 공항: 우루무치(乌鲁木齐), 하얼빈(哈尔滨), 정저우(郑州), 란저우(兰州), 선양(沈阳), 우한(武汉), 창춘(长春), 스자좡(石家庄). 썬야(三亚), 원저우(温州), 진장(晋江), 옌지(延吉), 우이산(武夷山) 등이며 비행구역 확장공사: 난징(南京) 등 9개 공항으로 선정하고 12개 공항 중 쿤밍(昆明), 다롄(大连), 허페이(合肥), 산터우(汕头, 군용-민용 분리) 등 공항의 이전 또는 사전공사를 계획하고 있다. 또한 공항 신설 40개, 개조 4개, 군용 민용 동시사용 12개 등을 계획하여 중국의 물류 인프라 확충으로<sup>24)</sup> 중국경제의 활성화를 도모할 계획이다.

---

24) 중국포탈물류 kita.net 물류인프라 공항11차5개년 계획 정리.

## 제 4 장 국제물류기업의 중국 진출 사례

### 제 1 절 다국적 기업의 진출 및 거점 구축 사례

#### 1. 다국적 기업의 중국시장 진출전략

중국물류시장의 진출한 다국적 기업들의 진출 및 사업 전략은 주고객은 대다수 다국적 기업 또는 Hi-tech 산업군의 화주를 보유하여 글로벌 기업들과 양호한 관계 구축을 우선으로 하고 있다. 또한, 특정 부분에 있어 전문적이고 독자적인 기술을 보유하고, 강력한 해외 Networks 보유 및 첨단화된 정보 시스템을 구축하고 있다. 그리고 물류 전문가의 보유, 경험과 노하우 축적 등 본사로부터 재정적 지원이 가능하다. 하지만 중국내에서의 제한된 자산 보유, 중국 전역에 걸친 네트워크 미비, 고비용 구조 그리고 외부 고객유치를 위한 현지화된 Sales& Marketing에 취약하며 모기업의 전략 및 정책에 많은 영향을 받고 있는 실정이다. 그러나, 다국적 기업의 서비스 규범성 및 정시성으로 현지 시장 침투 가능성은 매우 전망이 높으며 경쟁력 향상을 위해 인수합병이나 전략적 제휴를 적극 추진하고 있다.<sup>25)</sup>

즉, 법인설립의 법적규제로 인해 대부분 중국정부 산하의 국영기업 또는 지방정부 기업과의 합작형태로 법인을 설립하여 운영하고 있다. 대부분의 지분구조는 50:50 또는 49:51의 형태로 중국정부의 지분이 많은 기업이 많으나, 실질적인 운영은 외자기업이 직접 경영하는 형태를 취하고 있다. 특히 상해, 천진, 심천, 광주, 청도, 대련, 북경 등을 중심으로 분공사 형태를 설립하여 운영하고 있다.

대부분 중국내 투자한 외자기업들, 예를 들면 GE, Motorola, SIEMENS, Philips 등 다국적 기업의 수출입 업무를 중심으로 사업을 전개해 나가고 있다. 반면, 현지 내륙운송 및 보관기능은 인프라 부족 및 노하우 부족으로 자체수행은 하지 않고 지역별 현지 물류업체와의 전략적 제휴를 통한 대행서비스 수준에 그치고 있는 실정이다.

25) 김미득, “국내포위딩업계 중국진출현황”, 『해사프레스』, 2008, p.132

<표4-1> 중국 내 물류기업 형태

외국 물류 기업	중국의 전통적인 수송기업
*선사계물류업체: APL LOGISTICS MAERSK LOGISTICS, NYK LOGISTICS, OOCL. P&G NED *유수 물류업체: EXEL, RYDER, DANZAS, CHENKER, K&N, PANALPINA, BAX GLOBAL *특송업체: UPS, FEDEX, DHL, TNT	* COSCO, CHINA SHIPPING *SINOTRANS, CHINA RESOURCES *CHINA POST *CHINA MATERIAL STORAGE AND TRANSPORT CO, *CRE, CRMLC
중국제조업체와 유통업체 등의 물류 자회사	중국 3PL(합작)
*HAIER LOGISTICS *ANNTO LOGISTICS *DING XIN LOGISTICS *TCL *KONKA	*EAS *PG LOGISTICS *CHINA OVERSEAS LOGISTICS *ST-ANDA *HURRY TOP *JIUCHUAN LOGISTICS

Source: Mark H, Kadar, "Asia Sourcing: Logistics in China( Opportunities and Pitfalls)" 3rd Annual Trans- Pacific Maritime Conference, Long Beach 3-4, 2009, p.17

중국 진출 외국계 물류기업의 특징 다음과 같다.<sup>26)</sup>

첫째, 외국 물류업체는 해외 물류네트워크를 구축하고 있다.

둘째, 물류 전문가가 배치되고, 경험과 노하우를 축적한 운영을 하고 있다.

셋째, 글로벌 기업들과 양호한 관계를 구축하고 있다.

넷째, 첨단화된 정보시스템을 구축하고 있다.

26) 백종실, "국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출 방안", 『해양정책연구』, 제18권2호, p. 133

다섯째, 본부로부터 적극적인 재정지원을 받고 있다.

여섯째, 중국 전역에 물류네트워크를 구축하고 있지 못하며, 비교적 높은 비용구조를 가지고 있다.

일곱째, 인수합병이나 전략적 제휴를 통하여 시장에서의 경쟁우위를 확보하기 위해 노력하고 있다.

## 2. 사업 형태별 진출전략

### (1) 선사계 물류업체

선사계 물류 자회사는 일찍부터 중국시장에 진출하여 혼재업무등을 수행해왔으며, 최근 해상서비스는 물론 내륙에서의 부가가치 물류서비스를 제공하여 집하를 강화하는 전략을 추진중이다. 중국의 국적선사 및 우리나라 물류기업들은 Maersk Logistics, APL Logistics 등과 같은 서비스 체제를 구축하지 않았으나 최근 물류서비스를 강화하기 위한 전략을 추진 중이며, 외국선사의 물류전략을 벤치마킹하여 해상 외에 내륙에서의 부가가치 물류 서비스 강화를 추진하고 있다.

Maersk Logistics는 Maersk Sealand 사의 자회사로서 오래부터 중국 시장에 진출한 유럽 최초의 물류기업이자 100% 외국자본으로 설립 및 1998년 중국에 등록된 기업으로 대련, 남경, 영파, 중경, 성도 등 5개 도시에 분공사, 14개의 지점 및 2개의 대표처가 있다. Maersk Logistics사는 현재 다른 외국물류기업들보다도 많은 중국의 물류사업 면허를 취득하여 활동하고 있으며, 중국 최대의 외자물류회사로 연해도시와 내륙을 포함하는 Network를 확보, 수출입물류, 보관, 배송, 항공화물, 포워딩 서비스, 부가가치 서비스, 컨설팅 서비스, 등을 수행하고 있다. APL Logistics사는 중국 물류시장에서 SCM에 특화된 서비스를 제공하고 있다. OOCL사는 1998년부터 칭다오항과 시안, 정저우, 청두간 컨테이너 철송사업에 나서는 동시에 양쯔강 주변 11개 내륙도시와 주강

지역 11개 내륙도시를 대상으로 수로운송사업을 벌이고 있다.<sup>27)</sup>

중국진출 외항선사 물류기업 현황을 정리하면(표<4-2>)와 같다.

<표4-2> 주요 외항선사의 중국 진출 사례(2009년)

외항 선사	내륙 운송	창고	사무소	비고
OOCL	철도망/내륙수운	4개	22개	자체 내륙물류시설
머시크 씨 랜드	트럭업 업체 보유	20여 개 (Maersk Logistics)	35개	Maersk-Logistics 와 동반 진출
APL	도로와 철도 (중국업체와 연 합)	없음	11개	APL Logistics사, 중국업체와 제휴
P&L Nedlloyd	내륙수운업체와 연합	물류대리점 설립	20여	내륙 수운 서비스 계획
NYK	없음	면허 취득	14개	독립물류법인 추진
MOL	없음	없음	16개	-
K-Line	없음	ODCY 4개	27개	북중국 하만 ODCY 투자계획

Source: 곽창순, 『중국 물류시장 현황 및 전망』, 2009.

## (2) 다국적 특송물류업체(Integrators 형태)

우리가 흔히 Integrators라고 지칭하는 기업은 DHL, TNT, UPS 등의 국제 특송업을 전문으로 하는 기업을 말한다. (그림<4-2>참조) 특송 물류업체의 특징은 전세계적인 운송 네트워크를 중심으로 Door To Door에서 Door To Desk 등의 서비스를 제공한다.

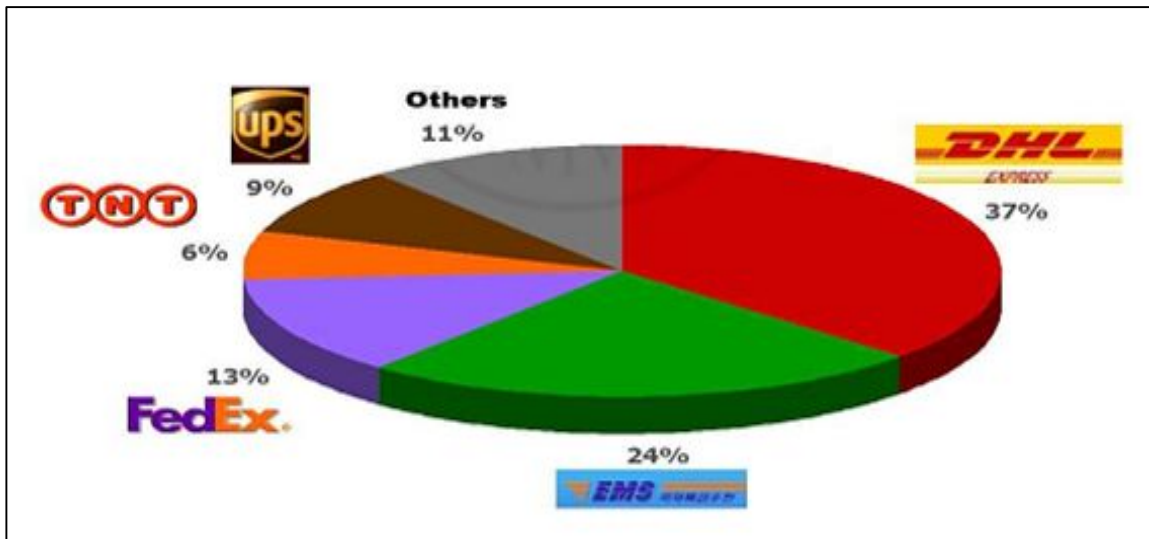
27) 곽창순, “중국물류시장 현황 및 투자전망”, 현대상선, 2009.

또한 대부분의 자체 배송차량과 집배기능의 창고를 세계 각 지역에 보유하고 있고, 또한 실시간 Tracing 가능한 IT 기능과 자체 화물기 통해 전문 Freight Forwarder 보다 훨씬 높은 수준의 서비스를 제공하고 있다. 따라서 이들 기업의 중국진출 현황을 살펴보는 것은 매우 의미 있는 일이라 할수 있다.

1) DHL

DHL은 1981년 국제 항공특송 업계 최초로 Sinotrans와 Agency 계약 체결, 중국시장에 진출하여 1986년 중국 최대의 국영운송업체인 중외(Sinotrans) 와 50:50 비율로 Joint Venture인 DHL-Sinotrans Ltd.를 북경에 설립하였다. 1988년 상해, 광주에 각각 지역본부 설립을 시작으로 중국내 주요 서비스 도시 318개 및 종업원 약 4,000명, 차량 800대 이상 네트워크를 확보 하고 있다. DHL의 중국내 물류시장 점유율은 37%로 UPS24%, FEDEX 13%를 제치고 시장점유율 1위를 고수하고 있다.

<그림4-1> Integrators 중국시장점유율(2010년)



자료: 『중국물류시장 활용방안 세미나』, 한국경제연구원, 전국경제인 연합회, 2010.



DHL은 현재 GCK CBI (Greater China & Korea Cross Boarder Initiatives) Project를 통해 세계경제의 새로운 중심이 되고 있는 중국시장으로 효율적으로 공략하기 위한 한국, 중국, 홍콩, 대만 DHL의 동아시아 4개국을 하나의 경제공동체로 묶어 지역 내 DHL서비스의 질적 향상 및 인적, 물적 자원의 효율적인 이용을 목적으로 GCK CBI Project를 추진하고 있다. DHL은 GCK CBI Project를 통하여 서울-천진간 직항 노선 개발, 중국지역 고객의 P/U 및 Delivery 개선, 통관 절차의 간소화 등 한. 중간의 협조를 통한 고객의 서비스범위를 확장하고 있다. 그리고, TDD 서비스 (Time Definite Delivery)는 익일 09:00, 12:00에 정확하게 고객이 원하는 시간에 Delivery 를 제공하는 맞춤서비스로서 중국의 경우 2008년 3월 상해를 시작으로 서비스를 제공 하고 있으며 향후 중국 주요 도시로 확장할 계획이다.

DHL의 향후 중국 물류서비스 개발 전략 ELC(Express Logistics Center)를 통한 3PL서비스 제공 및 Sea&Air, 재고관리 시스템, 보세창고운영 등 고객을 위한 종합적인 물류서비스를 확대 예정이다. 또한, DHL은 상하이 와이까오차오(外高橋) 보세구내에 11,000m<sup>2</sup>의 물류센터 건설 예정이며, 중국우정속달총국(EMS)의 소포 및 중량화물 속달사업 아웃소싱 업무처리를 추진할 예정이다.<sup>28)</sup>

## 2) UPS

UPS는 1988년 중국물류시장에 진출하였으며, 중국에서의 매출액은 매년35% 이상 연평균 증가율을 기록하였다. UPS는 2002년 샤먼, 칭다오, 동관, 선전에 사무소를 개설 하였고, 2008년 12월 12일 Sinotrans 와 제휴를 통하여 170개 이상의 도시에 물류 서비스를 제공하고 있다. 이 협정에 의하면 UPS는 Sinotrans에 1억 달러를 지불하여 2009년 말 이전 중국 주요 23개 구역의 국제택배 사업권을 획득하며, 200여개 도시에 국제택배 업무를 직접 진행할 수 있도록 영업망을 구축하였다. 또한 Sinotrans 대

---

28) 이일준, “DHL의 중국 진출 현황”, 『중국물류시장 활용방안 세미나』, 한국경제연구원, 전국경제인 연합회, 2010.

리점과 재차 합작하지 않고 구체적인 업무를 상하이, 광저우, 선전, 텐진, 칭따오 등지에 직접 개시 하였다. 2009년 12월에는 Sinotrans와 합작회사인 중외운UPS 국제택배를 설립, 이회사는 향후UPS 단독자본으로 운영될 계획이다.

국제 특송사업의 거대기업인 UPS가 중국에 진출함에 따라 UPS는 중국 특송시장에서 큰 이익이 예상되나 단기간내 성공여부는 불투명하다. UPS는 자금력과 경영능력이 강하지만 중국우정 등 중국 국내기업과 비교해 볼 때 배송 네트워크 형성에 장시간 소요가 예상되며 중국의 특송시장 개방 이후 단기적으로 국유기업, 민영기업 및 외국투자기업 등 3자 가 치열한 경쟁에 돌입할 전망이다. 중국과 미국의 민항운구협정의 영향으로 2008년 9월 초 미국 교통성은 UPS가 제출한 신 항선 중편신청을 승인하여 미국과 상하이 간 매주 6편의 항공편을 운행하고 있다. UPS는 상하이에 항공수송센터를 건설하여 2009년 완공한다.<sup>29)</sup>

### 3) FedEx

UPS와 마찬가지로 FedEx도 중국 항공특송시장을 적극 개척하고있다. FedEx는 1984년 중국 진출 후 1989년 Flying Tiger 인수 후 본격적 중국시장 확장을 추진하여 1996년 3월에는 미국계 특송회사로는 유일하게 중국내 운항권을 취득하여 매주 10편 이상의 전용항공기를 취항시키고 있으며 2007년 아태지역본부를 상해로 이전하였다. 그러나 FedEx는 중국 화남지역과 화동지역을 중점 공략대상으로 선정, 중미민항항공 운수협정에 의거 FedEx는 2008~2010년 중편되는 39편의 항공편중 18편을 신청 하였다. 항공 중편 18편 중 6편은 미국에서 유럽을 경유하여 상하이로 향하는 서환선이며, 다른 6편은 동환선으로 상하이와 선전을 네트워크로 전 세계를 연결하는 항선이다. FedEx의 전략은 중미민항항공운수협정을 충분히 활용하여 중국 국내시장과 전 세계 네트워크를 연결하는 것이다. FedEx는 중국의 북경, 상해, 심천 3대 공항을 통해 200개 이상의 도시에 서비스 조만간 100여 개 이상의 도시로 서비스 확장해 나갈 계획이

---

29) UPS Homepage(www.ups.com)자료 참조

다.<sup>30)</sup>

그리고, UPS가 상하이 푸둥공항에 항공수송센터의 건립을 발표한 후 FedEx도 2007년 10월 중국에 독자 업무구역의 설치를 통해 아시아-태평양 지역 제일의 항공수송물류센터를 구축할 계획을 발표 하였다. FedEx의 항공물류센터는 2007년 8월 개항한 광저우 신바이원공항에 설치, 또한 2008년에는 자사의 중국 네트워크를 확대하기 위해 차오저우, 동관, 산터우, 항저우, 닝보, 우한 및 중산 등 7개 지역에 지점을 새로 증설하여 화동 및 화남지역의 영업망을 확대해 나갈 계획이다.

#### 4) TNT

TNT 1999년부터 중국 우정국과 장기 협력관계를 시작하였다. 중국 우정국과 합의에 의해 TNT는 EMS의 해외우편을 자사의 네트워크를 통해 처리했으며 TNT도 중국 우정국의 네트워크를 이용하여 자사의 서비스 범위를 확대해 나가기 시작하였다. 2007년 9월 TNT는 중국지역 총본부를 북경에서 상하이로 이전하고, 향후3년간 2억 유로를 투입하여 중국시장을 대대적으로 개척하여 중국의 택배, 자동차 물류 및 킷서비스(直邮) 사업에 진출을 추진할것이다.<sup>31)</sup> TNT는 2010년까지 중국에 자사의 지점을 현재 25개에서 100개로 증설하여 중국 국내 1,000개 도시와의 물류, 택배 및 킷서비스 사업을 전개한다.

DHL, UPS, FedEx등 외국계 특송물류기업들은 1980년부터 중국에 진출하여 오랫동안 중국 물류에 대한 노하우 축적과 네트워크 확충을 통해 중국 물류시장의 전면개방시 세계적인 네트워크와 연계한 중국에서의 종합적인 물류서비스를 제공할수 있는 강력한 기반을 구축하였다. 아직까지 중국내에서의 단순 영업 중심의 물류활동에 한정되어 있는 국내물류기업들은 외국계물류기업들과 비교해 볼 때 매우 취약한 실정이다.

즉, 외국계 물류기업과 화주기업들간의 동반진출이나 상호 지원이 활발하게 전개 되는것과는 달리 일부 대형물류기업들을 제외한 대부분의 한국물류기업들은 서비스보다

30) <http://www.fedex.com.cn>

31) TNT Homepage([www.tnt.com](http://www.tnt.com))자료참조

는 특정 인맥중심의 영업활동을 전개하는 근본적인 한계성 및 영세성을 탈피하지 못해 중국에서의 물류활동이 극히 제한될 수밖에 없는 실정이다. 따라서, 중국내 물류기반 구축, 영업 및 운영의 체계화 등은 결국 업계의 대형화 및 네트워크 확충 등 영업기반과 물류시설 및 내륙운송망 구축등 운영기반을 외국계 물류기업들과 같이 강화하여 중국내 물류시장에서의 경쟁력을 확보 해야만 할것이다.

### (3) Global Forwarder업체

Global Freight Forwarder 기업이라 함은 Expeditors, Bax Global, Exel, Kuhn&Nagel, Geodis 등 전세계에 자체 Network을 기반으로 해운, 항공운송등의 국제물류를 전문으로 취급하는 다국적 물류 전문기업을 말한다. 이들 기업들은 중국의 개혁개방이후 가장 먼저 중국에 진출한 물류기업들이라 할수 있으며, 그중 대표적으로 미국계 Global Freight Forwarder 인 Expeditors의 중국 진출 사례를 분석하였다.

미국계 글로벌 포워드인 Expeditors는 지난 1993년 북경시 정부와 합작 형태로 처음 중국시장에 진출하였다. 해운, 항공분야의 A등급(1급대리점) 면허를 취득하여 7개 분공사(북경, 천진, 청도, 상해, 하문, 광주, 심천)를 통해 사업을 영위하고 있으며, 현재 총 21개 사무소에 750여명의 직원으로 구성되어있다. Expeditors 의 사업조직은 북경을 중심으로 한 화북지역, 상해 중심의 화중지역, 심천중심의 화남지역으로 3개 본부를 두어 운영하고 있다.

업무 영역으로는 7개의 분공사를 중심으로 하공 혼재사업, 해상운송, 컨테이너 운송등을 영위하고 있다. 항공은 상해, 천진, 북경, 심천을 중심으로 2009년 기준 항공수출 23천톤, 항공수입14천톤으로 중국발 수출이 상대적으로 높은 비율을 차지하고 있다. 반면 해상은 상해, 심천, 광주, 천진, 청도를 중심으로 2009년 기준 해운수출 119천 TEU, 해운수입 3,500 TEU로서 절대적으로 해운수출이 높은 비율을 차지하고 있다. 현재, 중국내 내륙운송사업은 Expeditors 독자적인 사업전개의 한계를 가지고 있다. 특히, 난립

하고 있는 트럭킹 업체와 창고업체와의 경쟁에 어려움으로 인해 각 지역별 대형 현지 업체와의 전략적 제휴를 맺고 있다. 화북지역의 경우 Li Kang Logistics를 현지업체와 합작을 통해 200대 이상의 자체 트럭과 16개 중소 크럭킹 업체와 제휴로 화북지역을 운송하고 있다. 화중지역은 BaiSui Logistics, Dazhong Transportation과의 제휴를 통해 화중중심의 내륙운송을 전담케 하고 있으며, 화남지역은 YIP Shing Depositor Co.Ltd, AnJun Transportation과 제휴를 맺고 있다.

Expeditors는 2010년 까지 21개 사무소를 53개로 늘려 중국 전지역으로 범위를 확대 나갈 계획이다. 또한, 연안지역 중심에서 중서부 지역으로 확대하여 중국 정부의 서부 대개발 사업에 발 맞추어 나갈 예정이다.

#### (4)일본 물류업체

해외진출 일본 물류기업의 60% (2009년 기준 92개사)가 중국에 거점 구축하였으며, 진출 유형별로 보면 일본통운 포함 종합물류업자, NISSAN 포함 창고 사업자, NYK 포함 해운업체, FUJI. HITACHI 포함 제조업체의물류 자회사, OMRON 포함 전자기기 제조 기업 포장 사업자, SUMITOMO 포함 종합상사로 구분 된다.

중국내 일본 물류업체가 제공하는 서비스는 육상운송, 창고보관, 유통가공, 통관 및 국제물류 서비스 중심에서 국내 소화물 혼재, 재고관리 등 국내물류로 확대 중이다. 지역별로는 화주기업 밀집지역인 북경, 천진, 상해, 요녕성, 산둥성, 강소성, 절강성, 복건성, 광둥성에 집중되었으며 중부 및 서부지역은 아직 극소수 기업만 진출한 상태이다.

##### 1)日本通運

일본 日本通運의 중국 현지법인은 현재 7개사로서 중국전역에 지점·주재원 사무소를 포함한 자사 영업망은 모두 12개 도시에 32개에 이르고 있으며, 북으로는 동북의

다롄(大連)으로부터 남으로는 홍콩·화남지역에 이르기까지 연안의 주요 도시를 망라하고 있다. 홍콩을 제외한 중국의 직원은 1,023명이며, 이 중에서 현지직원이 977명을 차지하고 있다. 日本通運의 중국 현지법인 직원은 세계 33개국에 설립된 해외 현지법인의 직원 1만명 중에서 약 10%를 차지하고 있다. 여기에 800여 명의 홍콩법인을 합하면 전체의 20% 정도를 점유하고 있어 日本通運이 얼마나 중국시장 진출에 힘을 기울이고 있는 가를 알 수 있다. 화남지역에는 1979년에 설립한 홍콩 日本通運이 총괄하고 있으며, 산하에 선전(深圳), 주하이(珠海)의 2개 법인과 광저우(廣州)에 주재원 사무소를 두고 있다.

2001년 1월에는 새로이 선전에 북경 현지법인인 天宇客货运输服务(이하 천우라칭한다)의 지점을 개설했다. 선전의 푸톈(福田) 보세구역 내에 있는 선전 현지법인은 창고회사이며, 과거에는 포워딩업무는 현지대리점을 통하여 행해져왔다. 그러나 전자 관련 제품을 위시한 동 지역의 국제물류수요 확대와 옌톈항(鹽田港)등 주변 항만의 확충에 따라 수출입화물의 물류거점으로서 선전의 중요성이 높아지고 있기 때문에 국제화물운송 대리업(Forwarder) 면허를 소지한 천우의 지점을 설치하여 포워딩업무를 자영화하고 서비스체제를 강화하게되었다. 천우는 원래 항공화물의 포워딩업무를 주로 하고 있으나 1999년 12월에 해상화물의 국제화물 운송대리점 면허를 취득하고 지점망도 확충하여 포워드로서의 본격적인 체제를 정비하였다.

日本通運은 앞으로 광주의 현지법인화와 충칭(重慶), 청두(成都)등 내륙지역에도 진출할 계획을 추진하고 있으며, 화주들의 물류수요를 파악하여 물류네트워크를 중국 전역으로 확충해 나갈 예정이다.<sup>32)</sup>

---

32) 한국관세무역연구원. 2009

<표4-3> 일본통운의 중국투자 현황

회사명	합작방식	서비스 범위	사립시간	지역
일본통운중철물류(대련회사)	합자	해운, 자동차운송, 이 사 서비스, 창고 서비 스	1992.7	DALIAN
일본통운(심진회사)	독자	운송서비스	1994.7	SHENZHEN
상해국제운송회사	합자	국제항공화운, 국제해 운, 자동차운송, 이사 서비스, 창고 서비스	1994.6	SHANGHAI
련공운송회사	합자	국제화물전운, 자동차 운송, 포장 서비스, 창 고 서비스	1995.1	BEIJING
일본통운(주해회사)	독자	운송서비스	1997	ZHUHAI
일본통운(대연제조)	독자	제조	1992	DALIAN

Source: <http://www.56.org.cn/fg500/2002/367.htm>

## 2) 山九

山九 의 중국 현지법인은 2009년 10월말 기준으로 9개사이며, 자회사 3개사와 2개 지점 그리고 4개 사무소가 있다. 山九 는 현지법인의 신설에 걸맞게 지점 설치를 통한 영업망 확충에 주력하고 있다. 특히 2개 지점과 2개 사무소는 2009년 7월 이후에 설립 되었으며, 이 가운데 요령성의 선양(沈阳)과 사천성의 청두는 창고기능을 겸비한 지점



이다. 금년에 들어와 연톈에 深深九国际物流有限公司의 지점을 개설하였으며, 우한(武汉)과 시안(西安), 중경(重京)등 내륙지역에도 영업망을 확대할 계획을 추진하고 있다. 山九가 중국에 보유하고 있는 창고의 연면적은 10만m<sup>2</sup>이며, 앞으로 창고규모를 2배 정도 확충하여 사업영역을 확대하는 것이 홍콩을 포함한 중국에서의 물류사업전략의 하나이다. 이는 중국의 경제성장과 무역확대에 따라 일본계 기업들의 중국진출이 증가될 것으로 예상되어 중국 주요 지역의 물류인프라 구축을 통하여 서비스 체제를 강화하기 위해서다.

한편 山九는 2001년 4월부터 말레이시아의 포트 클랑(Port Klang)에서 홍콩간에 해상 혼재화물 운송서비스를 개시했다. 중국에 생산거점을 보유한 제조업체의 조달물류를 지원하는 것을 목적으로 홍콩을 중계기지로 하여 중국의 주요 항만과 내륙의 도시에 운송하는 업무를 담당하고 있다. 중국의 WTO가입 후 공장진출과 그에 수반된 설비운송 수요가 증가할 것으로 예상되기 때문에 중국을 중심으로 근해항로서비스를 확충하여 물류업무의 일괄 수주로 고객을 공략할계획이다. 이와 함께 山九는 중국시장에서 정보기술을 활용한 서비스의 차별화 전략을 구사하고 있다. 현재 화남지역에 진출하고 있는 가전제품등의 일본 제조업체, 15개사가 재고관리와 화물검색 기능을 갖춘 山九의 물류정보시스템을 도입하고 있다. 山九는 2001년9월부터 중국의 물류사업의 경쟁력을 높이기 위해 해상혼재화물과 항공혼재화물을 동시에 취급하는 소량화물영업에 주력하고 있으며, 일본 본사의 중국담당 직원을 중원함과 동시에 중국에서의 영업망을 확충하는데 노력하고 있다.

### 3)日新

日新이 중국진출에 뛰어든 것은 일본 최초의 中国物产展의 운송을 전담한 1995년으로 일본물류업체로서는 선두주자였다. 동사는 그 후 중국 선사의 대리점업무 등을 통하여 중국 물류를 취급하면서 1981년에 북경에 주재원사무소를 개설하여 중국진출의 교



두보를 마련하였다. 이를 시작으로 상해, 난징(南京), 창서우(常熟(江苏省)), 텐진(天津), 다롄, 광저우 등에 차례로 거점을 개설하여 현재 현지법인은 1974년에 설립된 홍콩을 포함하여 6개사이다. 중국 현지법인의 지사와 사무소 그리고 본사직할의 3개 주재원 사무소 등을 포함하여 영업망이 총 22개에 이르고 있다. 日新은 이들 영업망과 오랜 기간에 걸친 중국물류사업의 실적과 노하우를 기반으로 일·중간의 복합일관운송서비스를 위시한 국내운송, 창고, 포워딩 등의 물류사업을 수행해 왔다. 또한 2001년에는 신규사업으로 냉동·냉장 운송사업을 시작했다. 三井物産, 현지자본 등과 합작으로 2000년에 북경에서 중국 최초의 냉동·냉장운송전문회사인 北京三新冷藏储运을 설립하였다. 동사는 전국배송 면허를 취득하고 자사소유 냉동차량 22대를 이용하여 본격적인 영업에 들어가 주로 세계적인 패스트푸드 체인의 냉동 식재(食材)의 중국전역 배송을 담당하고 있다. 동 사업에서는 북경교외에 건설한 냉장창고로부터 국내 380여 개 점포에 냉동 식재를 배송하고 있으며, 패스트푸드 체인이 2008년에 1천개 점포로 늘어나기 때문에 운송수요의 증가에 대비하여 냉동·냉장차량의 증차를 추진하고 있다. 과거 중국에서는 냉동화물의 장거리운송에는 철도가 이용되었으나 온도관리 등의 설비가 불충분하여 극히 비효율적이었다. 또한 국민의 생활수준 향상에 의해 일반가정에의 냉장고 보급 등으로 냉동품의 수요가 확대되고 있기 때문에 동사에서는 앞으로 냉동운송사업을 중국 진출의 주축으로 육성해 나갈 계획이다.

#### 4)三菱仓库

三菱仓库는 상해지역과 홍콩을 포함한 광둥성과 화남지역을 집중적으로 공략하고 있다. 동사는 상해에 2개의 현지법인을 두고 있으며 화남지역은 홍콩현지법인과 산하의 심천사무소에서 관장하고 있다. 2007년에 북경에 합작으로 새로운 회사를 설립했으며, 북경과 상해에는 본사 직할의 주재원사무소도 설치하였다. 중국진출의 중심 거점이 되고 있는 상해의 2개 현지법인은 1996년에 푸둥지구(浦东地区)에 설립된 창고회사인

上海菱华仓储服务有限公司(이하 菱华라 칭한다)와 육상운송업을 주축으로 15개소의 영업망을 갖춘 上海浦菱仓储运有限公司(이하 蒲菱이라 칭한다)이다. 菱华는 화교 기업과의 합작에 의한 외국자본 100%의 출자 기업이며, 蒲菱은 현지 자본과의 합작법인으로 포워딩업무는 현지대리점에 위탁하고 있다. 菱华는 1만 8천m<sup>2</sup>의 창고를 운영했으나 화물취급량의 증대로 창고공간이 부족하여 1만 2천m<sup>2</sup>의 새로운 창고를 2007년 10월에 완공하여 현재는 3만m<sup>2</sup>의 창고를 보유하고 있다. 창고 확충을 계기로 포워딩업무를 직영하기 위한 현지법인의 설립을 추진하고 있다.

또 하나의 주요 진출지역인 화남지역에서는 포워딩업무를 홍콩법인이 관장하고 있으나 옌텐항등 선전지역의 수출화물이 증가함에 따라 현지사무소의 설치 등 영업망의 확충을 추진하고 있다. 한편 북경에는 2007년 6월에 현지자본과의 합작으로 물류업체인 北京環捷物流有限公司를 설립했으며, 향후 물류수요의 증가추이를 감안하여물류센터를 건설하고 본격적인 사업을 전개해 나갈계획이다.

三井仓库는 상해, 난통(南通(江苏省)), 홍콩을 합쳐 3개사의 중국 현지법인을 두고 있다. 또한 북경, 톈진, 상해 등에는 본사직할의 주재원사무소가 있으며 상해사무소에는 동북아시아지역의 수석주재원을 두고 있다. 이와 함께 중국의 물류사업에 대한 규제 등을 고려하여 홍콩 현지법인의 사무소를 주요 도시에 개설하고 있다. 중국 내에서 집중적으로 물류사업을 펼치고 있는 지역은 화중과 화남으로서 상해, 홍콩을 주축으로 해서 칭다오, 쑤저우, 닝보 광저우 선전 등 연안도시를 중심으로 영업망을 구축하고 있다. 특히 상해에는 현지법인 설립이 1990년에 이루어져 일본 물류업체로서는 가장 빠르며, 현재는 창고, 육상운송, 통관, 포워딩 등 광범위한 물류사업을 전개하고 있으며 괄목할만한 사업성과를 거두고 있다. 또한 난통 현지법인에서는 강소성지역의 물류수요를 중심으로 국내 배송에 주력하고 있다. 三井仓库는 중국 국내뿐만 아니라 일본과 중국간과 세계 각 지역과의 물류수요 등 중국과의 연계를 통한 물류사업을 전개하는 데 중점을 두고 있다. 이러한 목표를 달성하기 위해 자사가 개발한 물류정보시스템

을 활용하여 글로벌 물류전문업체로서 중국 물류시장을 공략할 계획이다.

##### 5) 住友仓库

住友仓库는 1984년에 북경주재원사무소를 개설한 이후 상해, 다롄 등에도 주재원사무소를 개설했다 1993년에는 상해 外高桥보세구역 내에 일본 물류업체로는 최초로 단독출자법인인 上海住友仓储有限公司(이하 上海住友이라 칭한다)를 설립했다. 그러나 단독출자법인의 경우 사업수행에 각종 제약이 따르기 때문에 동사는 창고물류만을 담당하고 포워딩업무는 현지자본과의 합작법인인 上海华友国际货运有限公司가 2008년8월에 포워드 면허를 취득하여 담당하고 있다. 현재 중국 현지법인은 이들 상해의 2개사와 1993년에 설립된 홍콩 현지법인 그리고 홍콩 현지법인의 자회사인 선전 현지법인을 합쳐 모두 4개사이다. 특히 선전 현지법인인 住友仓储(선전)는 화남지역에 진출하고 있는 전자관련 기업들의 물류수요를 충족시키기 위해 2008년 8월에 설립 되었다. 선전에는 이전부터 홍콩 현지법인을 통하여 전자관련 제조업체의 부품센터 업무를 지원해 왔으나, 전자·전기부품의 공급과 가공기지로서 사업영역이 확장됨에 따라 현지법인을 설립하여 본격적인 사업을 전개하고 있다. 신 회사는 선전시의 푸텐 보세구역 내에 3,500m<sup>2</sup>의 창고를 확보하여보관, 배송, 수출입 등의 제반업무를 수행하며, 부품센터 업무에는 최신정보시스템을 도입하여 화물추적과 재고정보를 제공하는 등 기업의 공급사슬관리(SCM) 업무를 담당하고 있다. 한편, 창고 2개 동(1만 2천m<sup>2</sup>)을 보유한 上海住友은 보세구역의 가전, 전자제품의 부품센터 업무와 유통가공수요의 증가로 창고공간이 부족한 상태로서 별도의 장소에 창고 공간의 확보를 추진하고 있다. 또한 주재원사무소를 두고 있는 다롄에서는 이제까지 현지업체에 위탁하여 섬유제품의 검사센터 업무를 수행하고 있으며, 앞으로의 물류사업의확대를 위해 현지법인화를 추진하고 있다.

일본 물류기업들의 중국진출은 1980년대 중국에서의 개방/개혁이 시작된 홍콩, 센체

등 남중국을 중심으로 일본제조기업들과의 동반진출을 통해 가시화되었다. 초기에는 홍콩을 중심으로 인접 도시에 주재원 사무소를 설치하여 일본 제조기업들의 수출입 물류활동을 단순하게 지원해주고 실질적인 물류활동이 많이 발생하지 않는 등 연안을 대상으로 서비스망을 형성하였다.

그러나 1996년 9월 중국의 외국투자 국제화물운송대리업의심사, 인가규정시행을 통해 국제물류사업을 수행하는 외국자본계통의 합작기업의 설립과 면허발급 및 2009년 외국투자국제화물 운송대리기업관리규정 등에 따라 점차 중국내 국제물류사업에 대한 규제완화가 이루어 지면서 중국시장에 대한 진출이 가속화 되고 있다. 그럼에도 불구하고, 아직까지는 내륙운송, 통관 등 내수물류부문에 진출제한으로 중국계 물류기업들과 합작을 통해 주로 일본계 제조기업들에 대한 수출업 중심의 물류서비스를 자체의 해외 네트워크와 연계하여서비스를 제공하면서 1~2년 사이에 개방될 예정인 중국 내수물류 시장에서의 입지강화에 주력하고 있다.<sup>33)</sup> 따라서, 일본계 물류기업들의 중국시장에서의 경쟁력은 향후 크게 확대될 예정이다.

---

33) 김종칠, “한중 물류네트워크 구축을 통한 한국물류기업의 중국진출개선방안”, p. 222

## 제 2 절 한국물류기업의 중국진출 및 거점 구축 사례

### 1. 현대택배<표4-4> 현대택배 중국진출 현황(2010년)

구분		내용
법 인 명		*상해현대아륙국제화운유한공사
법인설립일		*2008.6.28(상해아륙기준 1996.1.30)
등 록 주 소		*상해시 연안동로 588호 동해상업중심 8F
회사 조직	총공사	*상해
	분공사	*남경, 항주
	사무소	*상해 푸동공항, 심천, 무석, 소주
직 원 수		*87명(상해총공사 51명)
영 업 범 위		*해운/항공국제운송대리, Booking, 창고보관, 환적, 육상운송, LCL Consolidation, 통관, 검역, 보험, 각종 물류 컨설팅 서비스
매출	2009년	*USD 21,485,482
	2010년	*USD 28,081,333 (전년대비 2010년 ↑ 30.7%)
처리물동량	해운	*48,000 TEU (2010년, 전년대비 ↑ 34.1%)
	항공	*9,650 TON (2010년, 전년대비 ↑ 257.3%)

자료: 최현기, “한국 물류어체의 중국 진출 방향”, 『현대택배』

현대택배는 2008년 6월 상하이에 첫 해외지사인 ‘상해현대아륙국제화운유한공사’을 (등록자본금은 USD 141만) 설립하고, (<표4-4>참조) 분공사는 나경과 항주, 사무소는 상해푸동공항, 심천, 무석, 소주이며 직원수는 87명이다. 영업범위는 해운/항공국제운송대리, Booking, 창고보관, 환적, 육상운송, LCL Consolidation, 통관, 검역, 보험, 각

중 물류 컨설팅 서비스를 하고있다.<sup>34)</sup>

현대택배는 중국 현지 화주 물류 서비스 확대 및 한국 진출 기업 물류비 절감 및 고품질 서비스 제공을 통해 장강(長江)유역 영업력 확충 및 중국 전역 分公司 및 사무소를 확충해 나갈 계획이다. 그리고 Sinotrans 사와 제휴로 그동안 전국 네트워크 없이 특정도시 내에서 한정 시행돼오던 중국내 택배 서비스가, 현대택배의 IT 및 물류 시스템 운영기술 노하우와 Sinotrans 사 중국내 인프라가 접목되어, 중국 전역으로 확대 추진 계획이다.

이를 위해 현대택배는 중국에 북경사무소를 개설하고, 북경·천진·상해·청도·대련 등 중국 5대 도시를 중심으로 한중국제택배와 5대 도시간 내륙택배를 시범실시 후 이를 전국으로 확대 시행예정이다. 양사는 중국 물류를 전담할 합자법인을 설립하여 2010년까지 종합물류회사로 집중 육성할계획이며 이번 제휴를 계기로 택배사업뿐만 아니라 해운·항공·3PL 사업을 중국 전역에서 병행실시할 예정이며 아울러, 중국횡단철도(TCR, Trans China Railway)<sup>35)</sup>의 오랜 운영노하우를 보유한 Sinotrans 사와 연계하여 TCR 운행구간내 주변 국가와의 물류사업에도 추진예정이다.

## 2. 삼성물산

삼성그룹은 삼성물산 홍콩법인의 출자로 1997년 삼성 Logistics China를 홍콩에 설립하였다. (<표4-5>참조) 삼성 Logistics China는 화남지역을 중심으로 심천, 광주공항과 동관, 해주지역을 중심으로 사업을 전개하고 있으며, 삼성, Logistics China는 다시 천진에 Sinotrans(25% 지분)와 합작형태로 2001년 Sino-Samsung Logistics를 설립하여 천진 서청개발구내에 32,315m<sup>2</sup>의 대형창고를 건립하여 운영하고 있다.

34) 최현기, “한국 물류어체의 중국 진출 방향”, 『현대택배』, 2010.

35) 중국횡단철도[中国横断铁道, Trans China Railway]

<표4-5> 삼성 Logistics China 현황36)

구 분		華南	華北			
상 명 호	회사	<input type="checkbox"/> 삼성 Logistics(China)(1997년5월)	<input type="checkbox"/> Sino-Samsung Logistics(2001			
	주소 지분	<input type="checkbox"/> 香港皇后大道中99号中环中心3013室 <input type="checkbox"/> 물산 홍콩법인 100%	년 5월) 天津市西青经济开发区兴华3支路 <input type="checkbox"/> Sinotrans:삼성Logistics=25%: 75%			
운 금 영	자본	<input type="checkbox"/> US\$ 1,441천(US\$667천: 천진 재투자, US\$387천: 복진법인, US\$387천: 동관 법인)	<input type="checkbox"/> US\$ 1,333,4천 (삼성 Logistics: US\$1,000천)			
	인원	<input type="checkbox"/> 112명(7/105=한국인: Local)	<input type="checkbox"/> 23명(1/22=한국인: Local)			
I N F R A	운영 공항 항만 창고	<input type="checkbox"/> 홍콩(관리, 운영 Operation)	<input type="checkbox"/> 천진			
		<input type="checkbox"/> 심천(화남영업)	<input type="checkbox"/> 천진공항			
		<input type="checkbox"/> 홍콩 Cargo Center, 심천공항, 광주 공항	<input type="checkbox"/> 천진 서청 개발구 32,315m <sup>2</sup>			
		<input type="checkbox"/> 염전항				
		<input type="checkbox"/> 홍콩콰이춘 1,450m <sup>2</sup> , 심천복진 보세 구 1,494m <sup>2</sup> , 동관 DSEM 13,435m <sup>2</sup>				
기능분야		<input type="checkbox"/> 제3차 물류(Third Party Logistics)를 지향하며 물류관련 영역을 총합적으로 수행 <input type="checkbox"/> 해상운송, 항공운송, 내륙운송, 창공운영, 통관 <资格证书>1级国际货运代理证/空运1级代理许可证/公路运输许可证/报关许可证				
주요거래 선	香港	전자, 전기, SDI	东莞	전기, SDI	天 津	전자(TV·VTR· Moniter·통신)전 기, SDI, 기타(콩닝, 모직, 테크윈)
	심천	SDI전자(통신)	惠州	전자 (Audio)		

자료: “중국물류시장 활용방안 세미나”, 삼성물산 발표자료, 2010.

36) “중국물류시장 활용방안 세미나”, 삼성물산 발표자료, 2010.



삼성 Logistics China 는 주로 삼성전자 및 삼성전기, 삼성 SDI 의 중국내생산공장의 물류를 대행하고 있다. 천진의 Sino-Samsung Logistics 역시 삼성전자의 TV, VTR, Monitor와 삼성전기, 삼성 SDI 외에 삼성코닝, 모직 등 계열사의 물류를 대행하는 3PL 업무를 중심으로 해상운송, 항공운송, 내륙운송 및 창고보관, 통관 기능을 수행하고 있다.<sup>37)</sup> 그러나, 초기 과도한 투자비용대비 안정적인 물량확보의 어려움으로 천진개발구의 창고사업은 상당한 어려움을 겪고 있다. 초기 삼성전자 천진공장의 생산제품을 보관하기 위해 대단위창고시설을 건립하였으나, 과도한 투자금액으로 인해 창고 보관료가 현지 창고업체에 비해 가격 경쟁력 확보가 어려워 창고 사용율이 30% 미만에 그치고 있는 실정이다.

한편, 화남지역의 경우에는 그동안 거래해온 기업의 부도 및 장기 미수채권으로 인해 자본잠식의 사태에 빠져있는 것으로 알려지고 있다. 삼성물산의 경우 물류전문기업이 아닌 종합상사가 계열기업인 삼성전자의 지원을 기대하고 새로운 사업분야로 뛰어들어 의욕적인 출발을 시도하였으나, 물류사업의 운영경험 부족 및 전문인력의 부족, 거래처 부실채권 발생등으로 사업확대에 많은 어려움을 겪고 있는 실정이다.

### 3. 범한종합물류

범한종합물류는 1998년 천진/상해를 시작으로 중국내 물류사업을 전개하여 현재 16개 거점(지사/법인)을 운영하고 있다. (<표4-6>참조) 2000년 3월 홍콩법인(FNSHK), 2001년9월 상해 보세창고 법인(FNSSH), 내수 판매물류 법인(FNSBJ)을 각각 설립 하였다. 주요 사업은 크게 국제운송과 내수 판매물류 두가지로 나뉘어진다.

국제운송은 해운/항공운송(NVOCC, Sea& Air, TSR/ TCR), CNTR/보세운송, 창고/보관 등의 사업을 전개 하며, 내수 판매물류로는 창고(보관, 하역, 재고관리), 수송(공장→ 대리점), 배송(대리점→ 소매상, 가정) Consulting(거점 최적화, 물류센터 및 물류비 관

37) 김승혁, “한중물류 토론자료”, 『중국물류시장 활용방안 세미나』, 한국경제연구원, 전국경제회, 2009.



<표4-6> 범한종합물류 물류센터 현황(2009)

구분		내용
북경 물류 센터	창고현황	*면적: 24,300m <sup>2</sup> *인원: 창고관리 19명, 지게차 기사 6명, 상하역 작업자 40명, 관리5명 *물량: 월 평균 입출고 13만 대 / 운영: 2007년 12월 19일
	수배송 현황	*인원: 배차 담당 5명, 기사 25명, 상하역 작업자 30명 *물량: 시내 2t 기준 1,200대/월, 시외 2t 기준 1,000대/월
심양 물류 센터	창고현황	*면적: 14,050m <sup>2</sup> *인원: 창고관리 12명, 지게차 기사 6명, 상하역 작업자 20명, 관리4명 * 물량: 월 평균 입출고 8만 대/ 운영: 2008년 12월 13일
	수배송 현황	*인원: 배차 담당 2명, 기사 15명, 상하역 작업자 30명 *물량: 시내 2t 기준 800대/월, 시외 2t 기준 600대/월
성도 물류 센터	창고현황	*면적: 8,200m <sup>2</sup> *인원: 창고관리 8명, 지게차 기사 3명, 상하역 작업자 10명, 관리3명 *물량: 월 평균 입출고 5만 대/ 운영: 2008년 4월 25일
	수배송 현황	*고객 자체 차량으로 운전하는 비중이 높음 *수송물량이 타지역에 비해 적음
광주 물류 센터	창고현황	*면적: 18,750m <sup>2</sup> *인원: 창고관리 20명, 지게차 기사 5명, 상하역 작업자 37명, 관리5명 *물량: 월 평균 입출고 10만 대/ 운영: 2008년 8월 26일
	수배송현황	-

자료: 김승혁, “한중물류 토론자료”, 『중국물류시장 활용방안 세미나』, 한국경제연구원, 전국경제회, 2009.

리)등의 사업을 전개하고 있다. 범한종합물류는 계열사 중국 생산현지법인의 안정적인 해외물류 업무 수행을 위하여 2005년 9월 상하이, 디엔징, 선양 분공사가 각 해운과 항공 1급 대리면허를 획득하였으며, 향후 물류비 절감, Process 개선, 물류조직 전문화를 통해 2010년 중국내 5위권 종합물류기업으로의 비전을 목표로 물류사업을 추진해 나가고 있다.

#### 4. 한진그룹

한진그룹은 계열사(주) 한진이 중국 청도에 현지법인을 2008년 9월 1일부로 시작하였다. 2008년 상반기부터 상해, 대련, 위해, 천진 등 4곳에 영업소를 구축하였으며, (주) 한진이 75%, 청도교운육해국제화운주식유한공사가 25%의 지분으로 ‘청도한진육해국제물류유한공사’ 현지 법인을 설립하였다. 총 자본금은 244만 달러 규모이다. (주)한진이 법인을 중심으로 사업 초기, 해상/항공 포워딩을 중심으로, 육상운송, 연안운송, 포장이사 사업을 시작으로 향후 중국 내 종합물류사업을 추진 예정이다.

대한항공은 2006년 09월 중국 최대의 물류회사인 시노트랜스(Sinotrans) 유한공사 산하의 자회사인 시노트랜스 에어 (Sinotrans Air transportation Development)와 항공화물 합작회사 설립을 위한 계약을 체결, 중국 항공화물시장 진출을 위한 중요한 거점을 확보하였다. 시노트랜스 유한공사는 육상, 해상, 항공 포워딩(Forwarding, 화물운송)을 주요 사업분야로 하고 있으며, 16개의 자회사를 보유하고 있는 동 분야 중국 내 최대규모의 국영기업으로 기업안정성 및 신뢰도가 높을 뿐 아니라 중국 내에 광범위한 네트워크를 확보하고 있어 중국 항공화물시장 진출의 가장 이상적인 파트너로 평가 되고 있다. 또한, 세계1위 화물운송 항공사인 대한항공의 글로벌 네트워크와 연계한 시너지효과를 기대할 수 있어 중국 및 해외 시장 확대에 중요한 전기를 마련해 줄 것으로 예상된다.

새로 설립될 합작회사의 총 자본 규모는 6,500만불로, 시노트랜스와 대한항공이 각각

지분의 51% (3,315만불)와 25%(1,625만불)를 투자하며, 하나캐피탈과 신한캐피탈이 투자사로서 각각 13%(845만불)와 11%(715만불)의 지분을 출자하여 설립된다. 계약기간은 30년이며, 사업분야는 중국 국내 및 국제 항공화물 운송사업 및 관련 부대사업 등이다. 최고경영자(CEO)와 재무총괄담당(CFO)을 맡는 등 실질적인 경영권은 대한항공에서 행사하게 된다. 한편, 이번 계약에 따라 설립된 항공화물 합작사는 중국 최고의 화물항공사를 목표로 내년 6월 중국에서 화물기 3대로 운항을 개시할 예정이다.

중국 물류시장은 연평균 성장률이 30%에 육박할 정도로 세계에서 가장 빠른 속도로 성장하고 있으며, 중국 항공화물 시장 역시 2020년까지 지속적인 성장이 전망될 정도로 무한한 성장 가능성이 예상되고 있어, 대한항공의 중국합작회사 설립은 장기 성장기반 확보라는 측면에서도 큰 의의를 지닌 것으로 평가된다.

또한, 한진그룹은 한진을 비롯한 대한항공, 한진해운, 한진정보통신, 사이버로지텍 등 수송물류계열의 6개사가 공동으로 3PL 시장의 개척을 위한 전략을 추진 중에 있다.

## 5. 중소포워딩 업체

대기업 물류기업 이외에 중소 포워딩 업체 또한 중국 진출 사례를 검토해보면, 지난 1992년 처음 중국에 진출한 성일해운항공은 청도에 지사를 설립한 이후 상해, 위해, 천진, 심양, 연태, 대련, 허창, 이우 등 10개 지역에 지사를 설립하여 포워딩 서비스를 전개하고 있다. 또한, 삼영익스프레스는 상해를 비롯하여 대련, 청도, 이우, 닝보, 하문, 복주, 심천 등에 지사를 설립하고 있다. 1993년에는 제일항역과 화산해운항공이 진출하였다.

이와 같이 중국에 진출한 국내 포워딩 업체는 총 29개사 이상이 진출한 상태이다. 주요 지역은 상해가 19개사로 가장 많고, 청도 15개사, 천진 12개사, 연태 8개사, 위해 7개사, 북경 6개사 외 기타지역에 2~3개사가 진출 하고 있으며, 상해를 중심으로 북방에 주로 밀집하고 있다. 이는 우리 제조기업들의 중국 진출이 북방 중심으로 진출한 것과

같은 맥락으로 볼수 있다.

그러나, 대부분의 기업들이 중국업체와의 협작을 통한 정식 현지법인 설립이기보다는 판사처(연락사무소) 형태로 진출하여 중국의 현지 1급 대리점 업체에 물류를 다시 예약하는 형태의 중간행태를 띄거나, 중소 1급 대리점 업체의 면허를 임시 대여하는 형태로 영업을 전개하는 한계를 가지고 있다. 따라서, 중국 교통부가 지정하는 NVOCC 면허를 발급받은 한구계 포워딩 업체는 2003년 기준 송양해운이 유일하게 NVOCC 업체로 등록 되어 있을 뿐이다. 이로 인해 불법적 영업 및 송금행위가 적발되어 판사처 허가가 취소되어 중국내 영업이 중단되는 사례도 종종 발생하기도 한다. 판사처 형태의 법적지위로는 송금 행위가 법률적으로 금지되어 있기 때문에 회수자금을 불법적 수단으로 본사 송금시키는 사례가 적발되고 있다.

한편, 중소 포워딩 업체의 중국진출에 있어 여러 가지 어려움을 느끼고 있다. 우선, 대부분의 경우 판사처(연락사무소)형태로 진출하여 한국인 주재원 1명을 파견하고 있으며, 중국어 능력의 부족으로 조선족 직원을 채용하여 은행 및 회계관련 업무와 통역을 맡겨서 업무를 수행한다. 대부분 수출운송보다는 한국에서 수입되는 화물의 현지 Operation 기능에 초점을 맞추고 있기 때문에 안정적 수익성 확보에는 한계를 가지고 있는 실정이다. 또한, 몇몇 업체의 경우 조선족 직원에게 업무를 맡겼다가 사기를 당하거나, 매출채권 미회수로 사업을 철수하는 사례등이 발생하고 있다.

## 6. 중국진출 한국 물류기업의 특징

중국에 진출한 한국 물류기업의 특징은 다음과 같다. 제조업체 계열 물류사(2차 물류)는 안정된 모기업 물량을 바탕으로 단독투자 형태가 많으며(투자위험 미미), 물류수행범위를 점차 중국진출 계열사 전체로 확대하고 통합시켜 시너지 효과 전략을 추진하고 있으며, 대형 고정화주를 확보한 상태에서 대형투자가 수반되는 물류센터 등을 확보하여 물류 수행을 하고 있다. 물류전문기업은 상대적으로 안정된 물량이 부족하여 합

작형태의 투자가 주류를 이루고 있으며, 물류 수행의 범위도 단계적으로 국내기업 수출입 연계물량 처리에서 향후 내륙물류, 3PL 등으로 확대 계획하고 있다. 국내 대형 택배사의 경우에는 국제택배사업 진출을 염두에 두고 사업 확장 모색을 하고 있으며, 한진 등의 경우 외항운송업(중국-한국간) 연계를 통한 사업다각화 모색이 특이점이다. 중국 택배시장에서 해외 대형 쿠리어사와 정면대결보다는 틈새시장 공략 집중검토하고 있다.

## 7. 중국 진출 한국 물류기업의 애로사항 및 해결 방안

중국물류시장은 진출 검토시 보다 상상 이상보다 낙후되어 가족전체가 화물차에서 기거하며 전국을 운행하는 1가족 1차 소유인 영세 차주가 많고 전국적인 빈차 위탁운송 네트워크가 관행적으로 형성되어 외국인의 운송업 진입이 매우 어렵다. 또한, 합작으로 육운회사를 설립할 수 있으나 중국인 운전기사를 다루기가 매우 어려우며 운송중개와 창고보관의 경우 외국인 및 외국기업에게 과도한 비용 요구, 매년 보관료 인상, 행패부릴 때 대응이 매우 미숙한 실정이다. 육상운송의 대부분이 (대리)통관사와 연계(통관+육운)되어 있으며, 갈수록 경쟁이 치열해지고 있고 통관사의 역량에 따라 Closing Time도 조정되어 종종 CY 직원이 밤 12시까지 대기는 영우도 발생한다. 수출입 물품 통관의 경우, 서비스가 개선되면서 판시가 퇴조되어 예전같이 봐 주지 않으므로 세금안내는 경우가 줄어 들고 미납세금은 3년내 세금 환수한다. 해외 수출의 경우 17%인 증치세(부가가치세)를 8-13%만 환급해 주고 있어 이들 기업들이 수행하는 중국내 물류활동은 한국발 물량을 단순히 처리(Handling)하는 매우 초보적인 서비스만을 제공하는 수준에 불과하고, 기업들이 필요로 하는 체계적인 종합물류서비스 제공보다는 특정 인맥중심의 영업활동을 전개하는 한계성을 나타내고 있는 실정이다.

반면에 외국계 물류기업들은 세계적인 네트워크와 운영 노하우를 기본으로 오랜기간에 걸쳐 체계적으로 중국에 대한 체계적인 조사와 사업 계획을 마련하면서 치밀하게 준비하여 왔기 때문에 이들 기업들과 비교해 볼 때, 우리나라 물류기업들의 중국내 활

동은 앞으로 많은 어려움이 있다. 이러한 측면에서 국가차원에서의 근본적인 대책 수립과 다양한 정책적인 지원이 이루어지지 않는 한, 이러한 추세는 지속될 것이고 외국계 물류기업과의 격차는 더욱 크게 벌어져 결국에는 중국내 우리나라의 물류활동은 외국계나 중국계 물류기업에 전적으로 의존하게 될 가능성이 매우 크다.

한국 물류기업이 중국진출시 사업 초기단계에는 구체적인 사업실적이 미약한 상황이라 별다른 애로사항이 발생되지 않으나 다만 사업추진 과정에서 중국측 파트너 선정 및 사업체 설립을 위한 각종 요건을 충족시키기 위한 준비과정에 지나치게 긴 시간(최소 2년)이 소요되었을 뿐 아니라 중국 당국으로부터 각종 인허가를 받기 위한 판시 구축에 상당한 비용과 시간을 소비하게 된다. 중국 시장의 특성상 현지 관계자들과의 우호적인 관계 구축이 필수적이나 신규 중국 시장진출 개별기업의 입장에서는 이를 수행하기가 여의치 않은 부분이 많이 발생하게 된다. 이를 위해서는 가능한 공식적인 경로를 통한 중국 정부 및 관계자들과의 협력관계 구축이 필요하다.<sup>38)</sup>

그리고 삼성물산, 범한종합물류 등 모기업의 물류를 바탕으로 중국 진출시모기업의 사업성이 국내에서 검증되므로 파트너 선정에 실패가 없으며 안정적인 영업이 가능하며 우리나라 기업끼리 상호 이해와 협조가 용이해 협력관계가 지속적으로 가능한 이점이 있다. 중국에 비해 상대적으로 선진기술을 보유하고 있는 우리나라 기업의 Know How를 계속 유지할 수 있으며 독특한 영업전략으로 중국 경쟁기업을 앞서갈 수 있는 기회 조건이 있다. 그러나 모기업 의존도가 높아 모기업의 실적 부진시 영업보상을 위해 동반진출기업에게 손실을 보전 받으려는 경향이 있을 때 대안이 없이 큰 피해가 우려되며 사업확장을 위해 독자적인 중국 내수시장 진출을 도모하기 어려우 단점이 있다. 또한, 모든 한국물류기업은 중국 진출시 중국의 문화적 이질성, 까다로운 중국의 법제도, 판시등 관행에 대응 및 노사문제발생시 해결에 어려움을 겪고 있다.

중국 내수진출 물류기업의 노사 고용안정 방안으로는 화물운송, 보관, 하역이 주요

38) 박창호, “중국물류시장의 현황과 한국기업의 활용대책”, 『인천광역시 항만공항물류』, 2009.

기능이고 포장, 조립, 유통가공 등의 업무를 위주로 하는 물류업의 특성상 인력 활용이 사업성공의 관건이므로 중국인의 특성을 잘 이해하여 자존심을 건드리지 않는다면 개인적인 반발이 크지 않을 것이다. 중국의 노동조합에 해당하는 공회는 노동자간의 친목도모, 복리후생 향상을 위한 단체로서 기업 활동에 적극 지원하고 개인적인 노사문제 발생시 중재역할을 수행하며 고용 안정을 도모하는 역할을 수행하므로 공회를 적극 활용하는 지혜가 필요하며, 중국인은 외국인에 대한 배타적인 사고방식이 있어 외국인보다는 자국민의 지시를 더 잘 따르는 경향이 강하므로 한족을 CEO로 채용하거나 고위간부를 중국인으로 임명하는 등 과감한 인사를 통한 현지화가 필요하다. 또한, 지역발전에 기여하고 지역봉사활동을 전개하여 지역친화적인 기업 이미지를 지역주민들에게 인식시킴으로써 현지화 도모하고 중국은 점차 각종 환경규제와 단속이 강화되고 있으므로 지역주민간의 친화력이 기업활동에 많은 도움이 될 것이다.

과거 중국진출기업은 판시가 중요하여 동사장을 잘 잡으면 성공 할수 있었으며 중고 설비를 옮겨와서 신규투자자로 인정 받는 등 편법이 통하였으나 점차법제도의 적용이 엄격해지고 강화되어 투명한 경영이 아니면 반드시 피해를 보게 되므로 정도 경영이 필수 사항이 되었다. 이를 위해서는 모든 면에 협상력 발휘하게 되면 중국은 세금도 깎을 수 있으며 둘 중의 하나를 선택하기보다는 둘 중의 절반씩 절충하는 지혜가 필요하다.



## 제 5 장 한국 복합운송기업의 중국 물류시장 진출전략

### 제 1 절 중국 물류시장 진출 시 유의 사항

중국 물류시장은 아직까지 물류 인프라가 낙후되어 있고, 각종 제도의 운영수준이 뒤떨어져, GDP 대비 물류비의 비중이 선진국에 2배에 이르고 있다. 하지만 경제 성장과 더불어 2010년 까지 물류시장이 매년10%이상 성장할 것으로 전망되는 등 발전가능성이 매우 높아 우리나라 물류기업에게는 매력적인 시장이 될 것이다. 특히, 제조기업의 중국 진출이 가능하면서 중국 내수시장의 확대가 새로운 과제로 부상하고 있으며, 내수시장의 확보를 위해 우리나라 물류기업의 중국진출은 더욱 필요해 지고 있다.

그러나 중국 물류시장 진출시 유의 사항으로는,

첫째, 중국 정부가 발표하는 ‘중국 외국인 투자 산업지도 목록’<sup>39)</sup>에서 해당사업이 ‘장려’, ‘제한’, ‘금지’중에 어디에 해당하는 지 확인해야 한다. (<표5-1>참조) 현재 물류관련 산업 중 적극적인 외자유치 대상인 ‘장려’에 해당되는 사업은 철도, 도로, 항만 등의 인프라 정비 사업과 도로화물운송사업, 해상화물운송사업 등이다. ‘제한’에 해당되는 사업은 국제트럭운송사업, 수운에 관련된 사업, 물류 대리점등이며, WTO 가입에 따라 등 사업들도 점차 개방이 되어 있기는 하지만 아직까지 지방정부의 규제 등이 존재하여 진입이 어려운 상태이다.

둘째, 진출 대상지역 선택에 신중을 기해야 한다. 현재 중국은 지역별, 도시별로 물류 인프라 상태가 현격한 차이를 보이고 있으며, 그 격차를 줄이는데 상당한 시간이 소요될 것으로 보인다. 따라서 입지 예정 지역의 인프라 상태와 각 지방정부의 인프라 확보 계획 등을 확인한 뒤 진출 대상지역을 선정해야 한다.

39) ‘중국 외국인 투자산업지도 목록’의 구체적인 내용은 한국수출입은행 웹사이트 ([www.koreaxxim.go.kr](http://www.koreaxxim.go.kr))중국경제정보란의 ‘새로운 중국 외국인 투자 산업지도목록’을 통해 참조할수 있다.

<표5-1> 물류 관련 ‘중국 외국인 투자산업 지도 목록’의 내용<sup>40)</sup>

구분	산업 내용
장려	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 도로화물 운수 회사</li> <li>* 철도 주간건망의 건설 및 경영(중국 측이 과분수 지분 확보)</li> <li>* 한국 내 공용부두시설의 건설 및 경영</li> <li>* 항공운수회사(중국 측이 과반수 지분 확보)</li> </ul>
제한	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 도로 여객 운수</li> <li>* 국경출입 자동차 운수</li> <li>* 수상운수(중국 측이 과반수 지분 확보)</li> <li>* 철도 여객 운수(중국 측이 과반수 지분 확보)</li> </ul>
금지	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 항공 교통관제 회사</li> </ul>

자료: “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출 방안”, 『수은해외경제』, 한국수출입은행, 2009.

셋째, 합작, 합자, 독자 기업 중 해당 산업에 대한 허가가 가능한 기업형태를 선택해야 한다. 외국기업이 중국에서 물류 관련 사업을 할 경우에는 독자 기업 설립이 허용되지 않은 분야도 있으므로 사전에 이를 조사하여야 한다.

넷째, 중장 정부의 규제뿐만 아니라, 각성 및 직할시 등 지방 정부의 독자적 규제를 파악해야 한다. 현재 ‘지방도로운수관리조례’ 등의 교통조례는 지방정부의 재량으로 결정, 운영되고 있으며, 육상 및 해상 운송에 대해서는 금액에 따라 지방정부에게 인가를 위임하고 있다. 따라서 진출 예정지역이 다른지역과 다른 자체 규정이 있는지 조사해야 한다.

40) 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출 방안”, 『수은해외경제』, 한국수출입은행, 2009.

## 제 2 절 중국 물류시장 진출 전략

### 1. 국가별 중국 물류시장 진출 전략 분석

현재 중국물류시장은 다음과 같은 국가별 물류진출 전략 형태를 보이고 있다.

<표5-2> 국가별 중국 물류시장 진출 전략 유형

구분	진출 전략
구주계 물류기업	*가장 일찍 진출, 현지 회사와 J/V, 후 시장개방에 따라 지분인수 등으로 전국적 Network를 가진 독자법인화
미국계 물류기업	*시장개방이 확정된 2008년을 전후해 독자진출 및 적극적 Network구축
일본계 물류기업	*일본기업이 진출한 지역을 중심으로 2PL 혹은 3PL 업무수행 및 냉장, 냉동 등 경쟁력 높은 사업 진출
대만계 물류기업	*대만 업체의 중국 대거 진출에 따른 대만식 영업형태 및 현지수요 확보
중국계 물류기업	*초기에는 대형 중부 소요 독점, 개방 초기에는 방대한 Network을 무기로 세계유수 물류회사와 파트너로 기술 축적. 개방 후에는 전국적 대형 독자물류 기업화
화교계 물류기업	*CEPA를 활용한 진출 및 부동산 투자를 겸한 현지 기업 인수
한국계 물류기업	*우리나라 기업의 대중국 진출이 많음에도 불구하고 물류기업의 Network 취약으로 재중 다국적 기업은 물론기 진출 한국업체도 유치하기 어려움.

Source: Mercer Management Consulting, Mercer China 3 PL Survey, 2009.

## 2. 전략적 Partner의 선정과제휴 및 합작 투자

현재 중국내 물류시장은 네트워크 구축과 경쟁우위 확보를 위해 제휴/합작 투자를 통한 시장의 인수합병과 제휴가 가속화 되어 대형화, 전문화추진이 예상된다. 즉, 중국에서 활동중인 외국 및 중국 물류업체는 향후 자체적인 성장 보다는 인수합병이나 전략적 제휴 또는 합작투자를 통하여 급성장중인 중국 물류시장에서의 경쟁우위 확보를 위한 전략을 추진할것이다.<sup>41)</sup> 한편, 신규업체 진입도 가속화되고, 국영물류업체의 구조개선 추진으로 경쟁심화되어 제휴나 합작투자를 선호하고, 인수합병 보다 자체성장을 추진하는 외국 물류기업들도 제휴, 합작투자, 인수합병을 거의 유사하게 진행하고 있다.

<표5-3> 중국 내 물류기업(3PL) 42)전략적 제휴 및 합작 투자 현황

구분	자체 성장	인수합병	전략적 제휴/ 합작투자
중국 3PL	50%	42%	83%
외국 3PL	43%	71%	71%
전체	47%	53%	79%

Source: Mark Kadar& Diana Huang, “The Third Party Logistics Market in China”, CLM2002 Conference, September.

41) 백종실, “중국 3PL 현황과 시사점”, 『한국해양수산개발원』, 2009.

42) 3PL: “제3자 물류(Third Party Logistics)란 화물기업(제조, 유통업 등)이고객서비스의 향상, 물류관련 비용의 절감, 물류활동에 대한 효율의 향상 등을 목적으로 Supply Chain의전체 또는 일부를 특정의 전문 물류업체에게 위탁하는 것”, 즉, 포장, 운송(수/배송), 보관,하역, 유통가공,물류정보처리 등 일련의 Supply Chain에서 요구되는 물류활동을 외부의 전문 물류업자에게 위탁함으로써 자사물류를 효율화하는 방식을 말한다.

<표5-4> 합작대상 별 장, 단점 비교

구분	장점	단점
정부 기관	<ul style="list-style-type: none"> <li>*시장점유율 및 경쟁력</li> <li>*비교우위 정부기관의 행정 편의</li> <li>*현지 물류시장 진입 용이</li> <li>*현지 문제 발생시 신속 해결</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*경영권 확보 곤란</li> <li>*합작파트너와의 분쟁 발생시 법적 주도권 미약</li> </ul>
물류 업체	<ul style="list-style-type: none"> <li>*합작파트너의 면허 사용으로 행정절차 간소화</li> <li>*중국 내 물류사업 경험부족 해소 전문인력 확보 용이</li> <li>*합작파트너의 중국 내 네트워크활용 용이</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*경영권 확보 곤란</li> <li>*합작파트너의 사업능력 검증 한계</li> <li>*기존 물류업체의 시장 반발 우려</li> </ul>
현지 제조업체	<ul style="list-style-type: none"> <li>*기본 영업물량 확보 가능</li> <li>*경영권 확보 용이</li> <li>*해운 및 항공시장의 반발력 최소화</li> <li>*중국 내 기업이미지 향상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*물류 전문인력 확보 애로</li> <li>*물류문제 발생시 해결 지연</li> <li>*물류 네트워크 구축 관련 비용 추가</li> <li>*거래선 확보 곤란</li> </ul>

자료: 백종실, “중국 3PL 현황과 시사점”, 『한국해양수산개발원』, 2009.

즉, 중국의 물류업체는 해외네트워크 구축, 재정지원, 물류시스템 관리경험 등을 갖춘 파트너와 전략적 제휴 또는 합작투자를 통하여 전 세계적인 네트워크를 구축할 필요성을 인식하고 있고, 아직까지 미국이나 유럽의 물류업체에 비하여 관리경험과 재정상태가 충분하지 않기 때문에 파트너로부터 부족한 점을 보완하는데 초점을 두고 있다. 반

면 외국계 물류업체는 중국 물류기업과 제휴 또는 인수합병을 통하여 중국내 물류네트워크를 구축하고 고객과의 관계를 개선하는데 초점을 두며, 다른 외국 물류기업 등과는 운영기술과 전략적 자산을 활용하여 경쟁우위를 확보하기 위하여 다른 기업을 인수하거나 전략적 제휴를 통한 전략을 구사하려는 경향이 강하기 때문이다.

우리나라 물류기업은 수송, 통관 중국내 인프라 등 분야의 경쟁력있는 해당 지역이 물류기업과 제휴나 합작투자를 통해 중국내 물류네트워크와 고객관계 강화에 초점을 두어야 한다. 중국시장에서 전자산업, 반도체, 자동차부품 등 특정산업분야의 물류센터 관리나 정보시스템에 대한 노하우를 바탕으로 중국, 외국기업과 제휴를 추진하여 잠재적인 경쟁상황에 대비하고, 수송 네트워크를 구축하기 위한 중국 국영기업은 시설과 장비 등 막대한 자산을 보유하고 있으나 정보기술, 글로벌 네트워크가 미흡하기 때문에 외국물류기업과 제휴를 맺음으로써 세계적인 네트워크를 구축하고, 물류기술을 습득하는 기회로 활용 해야만 한다.

한편 홍콩기업과의 합작방안도 고려해 볼만 하다. 중국과 홍콩이 체결한 경제협력협정 (Closer Economic Partnership Arrangement)에 따르면, 홍콩기업의 경우 독자기업을 세울 수 있는 등의 혜택이 있으므로, 이들 기업과의 합작을 통한 진출이 더욱 유리할 수 있다.

또한, 복합운송업체의 경우 중국내 화물운송대리업 진출강화를 위하여 대형 포워더의 종합 물류 서비스 제공을 위한 지위확보와 중국내 화물운송 대리업 시장진출을 강화할 필요가 있다. 이미 진출한 기업은 중국 진출 후 수년간에 걸쳐 축적된 현지 경험과 중국측 파트너 및 선사/항공사와의 우호관계를 고려하여 직접투자하는 전략을 추진하는 것이 바람직하며, 신규진출업체는 직접 투자보다는 1급 대리점업체의 면허임대를 통한 운영 노하우를 축적한 이후 직접투자를 고려하는 것이 바람직할 것으로 생각 된다.

아울러 복합운송업체의 규모에 따라 투자 방식을 고려할 필요도 있으며, 대기업은 법

인간 M&A 또는 직접투자형태로의 진출을, 중소기업은 면허임대 또는 연합체를 구성하여 직접투자 하는 것이 유리할 것으로 판단되며 1급 대리점 면허 취득을 통한 화물운송 대리업 진출 방안은 다음과 같다.

<표5-5> 1급 대리점 면허 취득 방안

구분	주요 사항	장/단점
합작 형태	*지분율 75:25 형태의 합작 *초기투자비\$100만 이상 *소유권 보유 가능	*신뢰할수 있는 합작파트너 확보 어려움 *초기 투자비 과다 및 투자 위험 높음 *6개월~1년의 설립기간 및 절차 복잡
법인 M&A	*중규모 1급 대리점 매수 *초기 투자비 \$50만 내외 *소유권 보유 가능	*합작형태보다 투자비 절감 *설립기간 단축 가능 *신뢰할수 있는 중국인 확보 어려움
면허 임대	*기존 1급 대리점의 분공사 형태 *월 수수료 \$2천 *소유권 중국 1급 대리점 명의	*투자위험 적고 독자영업/조직운영 가능 *법률적 제약이 많음 *계약해제 시 수수료 부담 가능성

자료: 백종실, “중국 3PL 현황과 시사점”, 『한국해양수산개발원』, 2009.

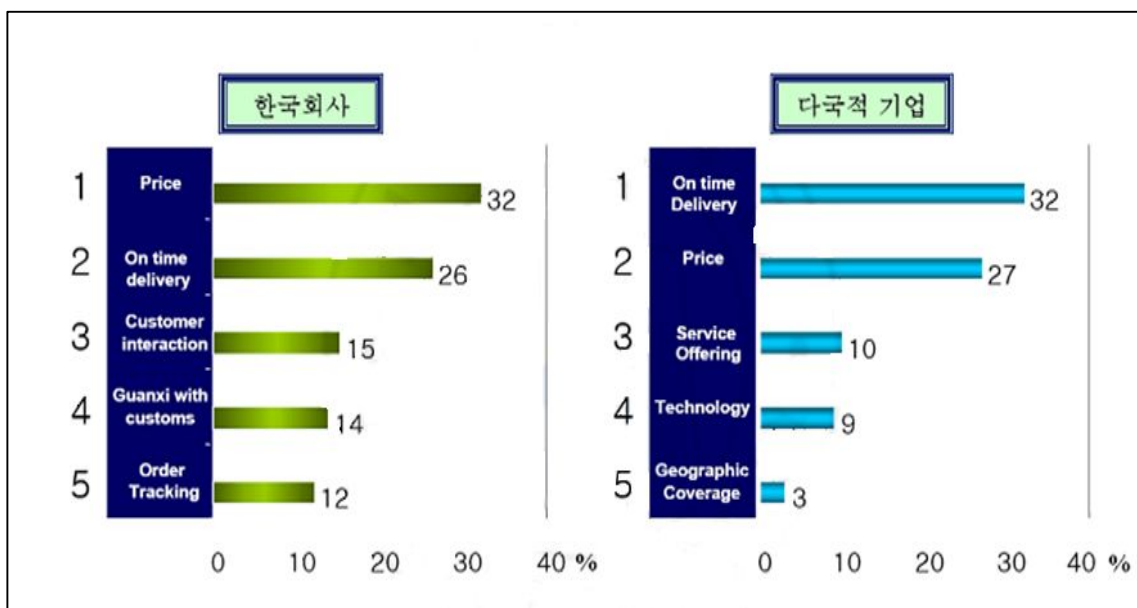
### 3. 중국에 진출한 국내 제조·유통업체에 물류서비스 제공

중국에서 활동 중인 외국물류기업들은 대부분 다국적 기업의 물류활동을 지원하고 있고, 중국물류기업들은 중국계 기업에게 물류서비스를 제공하고 있다. 다시 말하면, 외국계 물류기업이 중국 기업에게 물류서비스를 제공할 만큼 아직 중국의 물류서비스 아웃소싱 시장이 활성화 되지 않았고, 관계와 저렴한 물류비를 중시하는 중국 기업들은



중국 물류기업을 선호한다. 따라서 중국에 진출할 우리나라 물류 업체는 우선적으로 목표고객을 국내 기업에게 초점을 두고 점차 다국적 기업과 중국기업으로 서비스 범위를 확대하는 전략을 추진해야 한다. 우리나라 제조기업 또는 유통기업을 지원하기 위한 물류기업으로서 창고나 정보시스템 등을 갖추어 물류활동을 수행하는 방안을 추진해야 한다. TLI-AP 조사에 따르면 창고관리는 물류기업의 핵심활동 중 하나로서 다른 물류기업과 파트너관계를 구축하지 않고 직접 관리하는 경향이 강하기 때문이다. 물론 국내 물류기업간 또는 국내물류기업과 중국 물류기업 또는 국내 물류기업과 외국물류기업간 제휴를 통하여 국내 제조 유통기업에게 물류서비스를 제공하는 방안도 추진해야 한다. 중국진출 기업의 화주 요구 사항은 다음과 같다.

<그림5-1> 중국진출 기업의 화주 요구사항



자료: 한국무역협회 국제물류지원단, “중국의물류시장”, 2010.

아울러 해외진출 제조기업이 중국 진출 초기부터 동반진출하는 전략 관계 구축도 필요하다. 해외 글로벌 제조업체의 경우 해외투자 초기인 입지선정 과정에서부터 물류기

업과 공동으로 타당성을 조사하고 현지 동반진출을 통한 물류부분의 문제점 해결에 주  
략하고 있다. 그러나, 우리 제조기업의 경우 물류의 중요성을 경시하는 경향이 많다. 해  
외의 환경은 국내와 전혀 다른 조건에서 경쟁업체와 경쟁을 하여야 하는 만큼 물류 전  
문업체와의 제휴를 통한 파트너 관계 구축이 필요하다. 외국계 기업과 우리나라의 사례  
분석에서 보듯이 외국계 기업들은 초기 진출하여 이미 확보된 고객을 기반으로 초기  
수익성 확보에 별다른 어려움 없이 중국사업에 정착할 수 있었던 반면, 우리 기업들의  
경우는 일부 한국에서 수입되는 화물과 현지에서 영업을 통해 물량을 확보할 수 있을  
것이라는 막연한 기대에서 사업을 진출한 경우가 많았다. 이는 결국 국내 기업들끼리의  
제 살 깎아 먹기식 출혈 경쟁이 이어지고 있다. 초기 진입단계에서부터 확실한 고객확  
보 전략과 차분히 장기적 비전을 가지고 사업진출을 추진할 필요가 있다.

#### 4. 차별화 및 전문화된 서비스 제공

중국 정부도 정보화를 촉진시키기 위한 정책을 적극 추진하고 있고, 중국 기업들도  
다양한 형태로 정보시스템에 재한 투자를 확대하고 있으나 중국의 화주 및 제3자물류  
는 대체로 정보기술의 도입이 부진한 실정이다. 중국의 중소 물류기업들은 물류서비스  
를 향상을 위해서는 IT 시스템의 도입이 필수적이라는 사실을 충분히 인식하고 있으나  
막대한 투자비가 소요되고 전문인력이 필요하다는 점에서 어려움을 겪고 있는것도 사  
실이다.

현재 EDI, 수송관리, 창고관리 등 분야의 정보시스템 도입은 60%이상이나 바코딩,  
GPS(Global Position System), ERP(Enterprise Resource Planning), DSS(Decision  
Support System) 등의 정보화는 20~40% 수준에 불과할 만큼 e-Logistics는 발전하지  
못했다. IDC(International Data Corporation)<sup>43)</sup>에 의하면 중국 중소기업이 e-Logistics  
에 투자하는 비요은 연간 5,000달러에 불과하여 다국적기업의 150만 달러와 비교할 때

43) 정보 통신 기술관련 이태리의 주요 연구 기관 (IDC: International Data Corporation:  
www.idcresearch.it)

정보화 수준은 상당히 낮다고 지적하였다.<sup>44)</sup> 중국 화주가 외국물류기업으로부터 기대하는 분야가 곧 IT 기술분야이다.

현재 국내 물류기업 중에서도 정보시스템 도입이 미진한 기업도 많이 있으나 제3자 물류를 지향하는 물류기업들은 최신화된 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 올라와 있다. 아울러 정보 차원에서 차세대 동력사업으로 다양한 분야에 정보화 사업을 적극 추진 중이므로 물류분야의 정보화는 한층 고도화될 것으로 예상 된다. 따라서, 화물추적을 위한 하드웨어/소프트웨어, SCM 가시성화보, 특화된 네트워크 최적화 소프트웨어, 금융서비스 등 첨단 물류기술, IT 등이 가미된 틈새 시장을 겨냥한 차별화, 전문화된 서비스를 제공해야 한다. 특히 IT 기반의 물류서비스 제공은 반도체, 전자, 의약, 자동차, 소비재, 산업용기계, 의류 물류시장에서는 차별화, 전문화된 물류서비스 기업에게 무한한 기회제공이 예상된다. 모든 제조업체나 유통업체 등이 물류서비스를 아웃소싱할 준비가 되어 있는 것은 아니나 점차 IT, 전문 물류인력, SCM 기술을 갖춘 3PL로부터 아웃소싱하려는 업체가 증가할 것으로 예상되므로 주요 중국 제조업체, 유통업체, 소매업체에 진정한 공급사슬 최적화 서비스 제공해야만 한다. 점차 컴퓨터, 가전제품등 제조업체가 공급사슬의 중요성을 인식하고, 치열한 경쟁하에서 비용절감 등의 압력을 지속적으로 받기 때문에 중국 제조 및 유통업체에게 제공하는 솔루션은 효율적으로 정보흐름을 관리하고 REID와 같은 높은 수준의 수송 정보서비스를 제공해야한다. 아울러 통관서류의 온라인 시스템이나 e-Payment, 공급자 위험관리 등에 대한 서비스를 제공할 수 있어야 한다.

44) 이성원, “중국내 교통/물류 서비스 산업평가”, 『월간교통』.교통개발연구원

## 5. 정부 지원

정부는 중국진출기업에 대한 지원방안에 대해 검토 추진해야 한다. 중국진출 한국기업의 물류관리실태 파악 필요를 위해 동북아위원회에서는 ‘우리기업의 중국진출 지원체계’, ‘한국물류기업의 중국진출 지원’과 같은 과제를 추진중에 있다. 그러나 중국의 물류현황과 문제점에 대한 정보와 문제점에 대한 내용은 최근 많이 발표되었으나 한국기업의 물류관리실태 파악은 아직까지 미흡한 실정이다.

그리고 중국진출기업에 대한 체계적인 지원 필요한 시점이다. 해외투자와 관련하여 산자부와 재경부 등 정부 각 부처별 기능을 재조정함으로써 효과적인 해외투자의 지원체제를 확립하여 유사하고 중복되는 부분을 정리하여 기관간의 역할분담이 필요하며, 지원이 해외투자 이전인 의사결정단계에 치중되어 있다는 지적을 반영하여 운영단계의 보완체계로서 기업인 협의체의 형성을 유도 또는 KOTRA 현지법인내에 기업지원센터를 운영 등을 추진해야 한다. 또한, 정기적인 설문조사 실시함으로써 기업의 영업상황에 대한 변화 상황을 관찰할 뿐 아니라, 해외투자와 관련한 기업들의 애로사항 및 건의사항을 수렴하고 중소기업과 벤처기업의 중국 내 창업 진출을 위한 지원해야 한다.

중국진출 화주기업의 물류를 우리의 물류기업이 서비스 할 수 있게 유도하는 방안 강구 필요하다. 한국기업전용공단 등의 구축시 물류기업 동반진출방안을 검토하고, 중국내 주요 지역에 우리기업을 위한 공동물류지원센터설치에 대한 구체적인 필요성, 대상지역, 지원방법, 업계의 수요에 대해 논의해야 한다.

마지막으로 동북아위원회에서는 공항만물동량 전망과 경쟁·협력, 항공물류 네트워크 구축을 위한 물류중심전략의 보완과 물류기업 육성차원에서 접근하며, 해외네트워크 구축여부를 종합물류기업의 인증요건에 추가 포함시키며, KOTRA, 국제물류지원센터를 통한 중국의 물류시장, 중국물류기업에 대한 정보제공을 강화해야 한다. 그리고 충분한 사전조사와 업계의 의견 수렴 및 건의에 의한 실질적인 지원방안 모색이 절실히 필요한 시기이다.

## 제 6 장 결론

복합운송 서비스 제공은 본질적으로 다수의 국가가 참여하기 때문에 많은 장애요소를 지니고 있다. 따라서 한국의 복합운송 기업이 국제복합운송 서비스 시장에서 경쟁력을 가지기 위해서는 인접한 국가와 협력 특히, 21세기 생산 공장으로서 다국적 제조, 유통업체 뿐만 아니라 다수의 복합운송기업도 진출을 가속화하고 있는 중국 복합운송 기업과의 연계를 통한 중국 물류시장에 진출을 적극 추진해야 할 시점이다. 중국 정부 역시 물류산업이 경제발전의 핵심 산업의 중요한 요소로 인식을 하고 복합운송 서비스 제공자에게 활발한 정책적인 지원을 추진하고 있으며 물류산업 인프라 확충 및 시스템 구축을 위해 막대한 자원을 비축하고 외국인 복합운송기업의 중국진출에 따른 규제완화를 추진하고 있다.

한국이 동아시아 각국의 상호 협력과 경쟁에서 경제적 강국이 되기 위해서는 물류의 국제화를 통하여 물류비 절감에 따른 국제 경쟁력 강화를 도모해야 할 것이다. 특히 아시아 태평양 시대를 맞이하여 지리학적으로 중심이자 경제교역의 허브로서 매우 중요한 한국의 이점을 최대한 활용하여 동아시아지역 및 동북아 지역을 넘어 세계의 물류 센터 역할을 하기 위해서는 한국복합운송의 중국진출 활성화는 반드시 이루어야 할 것이다.

그러나 우리나라 복합운송 기업은 북미나 유럽에 비해 크게 활성화되지 못하고 있다. 이는 인프라 부분에서 주로 고려할 사항으로 철도 및 도로와 항만 간의 연계성으로 인한 환적 비용 및 시간과 화물의 적·양화 시스템의 미비로 인한 문제점이며 또 다른 사항으로서는 복합운송 기업은 화주들이 요구하는 복합운송 서비스를 제공할 능력을 갖추지 못하고 있기 때문이다. 즉 국내 복합운송기업들이 대부분 영세하여 IT기술에 기반을 둔 고부가가치 물류서비스를 제공할 시설, 장비 및 인력을 갖추지 못하고 있으므로 중국을 비롯하여 해외의 물류 시장에 진출하기 어려운 실정이다.

따라서 국내 복합운송기업들이 중국물류시장에 진출전략위해서는 첫째, 우선적으로

국내 복합운송기업들간의 인수 합병 및 합작을 통한 복합운송기업의 대형화를 조속히 추진하여 해외에 진출할 수 있는 역량을 키워야 할 것이다.

둘째, IT 기반의 복합운송 서비스와 다른 복합운송기업과의 차별화가 가능한 고부가가치 물류서비스를 제공할 수 있는 시설의 현대화 및 경험과 지식을 갖추기 위한 물류 전문인력의 양성 및 전국적인 네트워크망을 구축해야 할 것이다.

셋째, 복합운송기업의 대형화 및 물류시장의 발전을 도모하기 위해 정부의 새로운 정책시스템을 통한 전문물류기업육성법 제정, 기술수단 및 기업제도 운용 등의 정책을 통한 복합운송 서비스 시장의 활성화를 이루어야 할 것이다.

넷째, 광활한 중국 물류시장에서 경쟁우위를 확보하기 위해서는 중국에 진출한 국내 기업의 물류서비스 제공을 하는 단계에서 출발하여 점차 지역적으로 확대를 하여 전문화된 복합운송 서비스 제공으로 범위를 확대하도록 하여야 할 것이다.

다섯째, 중국은 시장도 다양하고 복잡하다. 특히 중앙정부, 지방정부, 각부처마다 상이한 법, 정책, 제도, 면허 제도를 운영하고 있기 때문에 이에 대한 충분한 법적 검토와 조사 후에 중국 물류시장에 진입을 모색해야 할 것이다.

여섯째, 중국 기업들의 특징 중 계약보다 개인적인 관계를 중시하는 중국 국민들의 특징을 활용하여 합작투자 업체를 선정하고 물류비보다는 정시인도, 고객 불만해소 등에 초점을 둔 특화된 서비스를 제공할 수 있는 능력을 갖추어야 한다.

위와 같이 향후에는 복합운송 서비스 제공자는 해운, 항공, 육상 등의 실제운송인과 창고업자 등을 직접 거느리는 양태로 발전될 것으로 보여진다. 따라서 한·중 연계를 통하여 동북아와 유럽 및 북미를 비롯한 전 세계의 물류센터의 역할을 수행하기 위해서는 글로벌 물류구현, 고품격 맞춤 물류서비스 제공, 지식기반 등의 효율적이고 인간 존중의 녹색 물류 실현의 체계화 세계를 연결하는 물류 네트워크를 구축함으로써 한국이 명실상부한 세계의 물류거점 및 물류의 허브로써 성공적 역할을 수행해 나아갈 것으로 기대된다.



## 참고문헌

### <한국문헌>

- 강영진, "중국 물류시장 현황과 전망", 『인하대 황해권 수송시스템 연구센터』, 2006.
- 건설교통부 생활교통본부 대중교통팀, 물류혁신본부 물류산업팀, 2009, 통계연보
- 경윤범, (e-logistics시대)국제운송론, 형설출판사. 2010
- 교통개발 연구원 자료 2009
- 국내 물류기업(3PL)의 중국물류시장 진출 방안", 『한국해양수산개발원』, 2008.
- 국토해양부 항공 철도국 철도현황 2008자료
- 기무라 마사하루; 권영구 편역, "(그림으로 쉽게 배우는)무역실무, 수출입 실전편, 2008
- 김병민(외), "물류의 이해", 형설출판사, 2009
- 덜로이트, "중국 물류 산업 동향", 2007.
- 미중비즈니스 연맹(US-China Business Council: USCBC), 2009
- 박귀환, 김웅진, 박정섭. "(최신)국제 물류론", 두남, 2007
- 박노언, "중국의 글로벌 물류거점화 대응방안", 『SINOLOG Consulting』, 2006
- 박성철, "국제물류 운송론", 학문사, 2009
- 박용안, "우리나라 물류기업, 중국 내륙망 구축 필요", 『한국해양수산개발원』, 2010.
- 박찬익, "중국물류의 기초지식", 『한진물류연구원』, 2009.
- 박태원, "중국의 WTO 가입에 따른 물류전략 변화와 물류시장 전망", 『한국해양수산 개발원』, 2006.
- 백종실, "중국 물류시장의 제3자물류(3PL)동향", 『한국해양수산개발원』, 2008.
- 이규훈, 우리나라 복합운송 주산업의 발전 방향에 대한 연구, 건국대학교 석사학위 논문, 2010
- 이현탁, 한국의 TCR 활용전략에 대한연구: TCR과 TKR의 연계를 중심으로, 경희대학교 석사학위논문, 2009



일본물류업체의 중국 진출현황", 『한국해양수산 개발원』, 2007.

임경덕, 복합운송업체의 인사고가 제도에 관한 실증적연구, 중앙대학교석사논문, 2009 ,p34

조규진·황일영, "중국 물류네트워크의 정책 및 실태에 관한 연구", 『국제통상연구』, 제 7권 제2호, 2009.

차중곤, "신 국제물류의 이해", 대진, 2009

최영란, 중국 물류산업의 현황과 한국 물류 기업의 진출 전략에 관한연구, 인천대학교 석사학위 논문, 2009

한국무역협회 국제물류지원단, "중국의 물류시장", 2010.

한국해양수산개발원, "중국 3PL 현황과 시사점", 2009.

힐스로지스틱스, "한국기업의 중국물류시장 진출방안", 2007.

### <외국문헌>

Edward Schmeltzer & Robert A. Peavy, 『propects and problems of the Container Revolution』, J. Mar. L. & Comm, Vol. 1 No 2, Jan, 2010.

F.J.J. Cadwallader, 『Uniformity in the Regulation of Combined Tranport』, the Journal of Business Law, July, 2009.

G. Vandenburg, 『The law of the Carriage of Goods by Land』, Sea & Air, Shaw and Sons Ltd, 2008.

K.M, Johnson & H.C. Garnett, 『The Economic of Containerization』, George Allen & Unwin Ltd, London, 2008.

LOYD'S of LONDON PRESS, 『INTERMO DALITY』, 2009

S. Mankababy, 『Rights and Immunities of the Carrier's Servants and Agents』, J. Mar. L. & Comm. Vol, 5. No, 2, Oct, 2009.

Walker, A.G. 『Export Practice and Document』, Newnes-Butterworths, 2009.

中国经济情报网, 中国港口业务年度报告书, 2009.

中国现代物流发展报告 2009.

中国国家发展和改革委员会经济运行局, 2008.

### <인터넷 자료>

<http://www.mofcom.gov.cn>(중국상무부)

<http://www.cacs.gov.cn>(중국무역구제협회)

<http://www.koreaemb.org.cn>(주중국대한민국대사관)

<http://www.kolas.go.kr>(한국인정기구)

<http://www.customs.gov.cn>(중국관세정부)

<http://www.ktc.go.kr>(한국무역위원회)

<http://www.mofat.go.kr>(외교통상부)

<http://www.standard.go.kr>(무역기술장벽정보)

<http://www.newsva.co.kr>(아시아경제신문)

<http://www.chinaknock.com> (UNI Trade)

<http://www.stats.gov.cn>(중국국가통계국)

The logo of Jeju National University is a circular emblem. It features a stylized flame or torch in the center, with the year '1952' below it. The text 'JEJU NATIONAL UNIVERSITY' is written in an arc at the top, and '제주대학교' is written in Korean at the bottom. The year '1952' is also present in the center.

## ABSTRACT

### A Study on the Penetration Strategy of Korean Multimodal Transport Companies into China's Distribution Market

Wan Ming(万明/만명)

Department of International Trade

Graduate School of Jeju National University

This research thesis is aimed at giving a salience to importance of Korean multimodal transport companies as the logistics hub of Northeast Asia and presenting directions for Korean multimodal transport through a study on the penetration strategy of Korean multimodal transport companies into China's distribution market and the situation of multimodal companies in Korea and that of multimodal companies in China.

As Northeast Asia economies including Korea, China and Japan from the world economy market are growing, trade and economic cooperation in Russia, Europe and Central Asia recently beginning Northeast Asia is growing rapidly. This brought diversification of the system of the multimodal logistics transport.

Thus Korean multimodal companies in the market of the international multimodal transport service to remain competitive should cooperate with the

neighboring countries and have to penetrate into China's distribution market, a manufacturing plant of 21<sup>st</sup> century, which is well equipped with advantages such as amicable linkage among the countries through complementary economic relations geographic proximity, cultural similarities while many multimodal transport companies as well as multinational manufacturers and distributors accelerate penetration of the distribution market.

This research thesis shows the following as the penetration strategy of Korean multimodal transport companies into China's distribution market.

First, Korean multimodal transport companies should enlarge the ability to advance abroad by promoting extension of whom through M&A and collaboration among the domestic multimodal transport companies.

Second, they should train logistics professionals and build a nationwide network to equip modernized facilities, experiences and knowledges providing higher value-added logistics service enabling differentiation between IT-based multimodal transport services and other multimodal transport companies.

Third, they should revitalize the market of multimodal transport service through the new policy such as the establishment of the training law on professional logistics companies, technique and the operation program for companies to promote the extension of multimodal transport companies and the growth of the distribution market.

Fourth, they should extend the range to the specialized multimodal transport service to secure competitive advantage in the China's distribution market.

Fifth, the market in China is diverse and complex. As each ministry of the Central government and local government has the different law, policy, program and License system, It is required to try to find penetration plan into China's distribution market after enough legal review and research.

Finally, they should select joint venture companies using the characteristic that Chinese prefer private relations rather than contracts and have the ability to provide the specialized service focused on just in time delivery, the remedy for dissatisfaction, etc and higher value-added service rather than distribution costs.

To carry out the hub of the global distribution center through penetration of Korean multimodal transport companies into China's distribution market, the companies in Korea are expected to perform their roles successfully in the market of the global multimodal distribution transport service by building logistics network through the realization of the global logistics, the customized logistics service, and the knowledge base and the green logistics system for man's life.