우리나라 물류기업의 중국 물류시장 진출과 기업가정신

9.1. 중국의 정책기조 변화

• 중국정부는 아래와 같은 정책들을 통해 직간접적으로 물류산업 발전에 노력하고 있음

- 산업정책의 조정:

장비제조업 및 기초산업의 진흥에 초점을 둔 산업정책 추진

자동차, 전자 및 통신설비, 전기기기 및 기자재, 교통운수설비 제조 등의 산업 집중 육성

- 국토자원 이용 및 개발정책

각 지방별 난립된 물류단지 건설에 대한 중앙정부의 통제

향후 중앙정부의 종합적인 계획하에 물류단지 건설 추진

- 도시화 현상 가속화에 따른 물류산업 발전

도시화 현상으로 도시간 클러스터 가속화 → 환발해, 장장삼각주, 주강삼각주 등 3대 대단위 경제구 형성 → 거대한 물류시장 토대 제공

외국물류기업들은 중국 대도시를 중심으로 신 사업분야 개척 → 물류시장 성장이 가속화되고 있는 추세임

9.2. 중국 경제발전과 물류비용 절감

◎ 국가물류비도 지속적으로 상승, 반면 GDP대비 비중은 하락추세

- 2006년 중국의 국가물류비는 3.8조 위안으로 전년대비 13.5% 증가하였으며 GDP 대비 비중은 18.3%로 점차 감소하고 있으나 선진국(9.5 ~ 10%) 보다는 높은 편임
- 그러나 1991년의 24.0%에 비하면 점차 하락하고 있어 중국의 물류산업이 경제성장과 함께 점차 선진화되고 있음을 나타냄
- 중국의 물류비용이 선진국에 비해 높은 것은 조방형 물류운영, 전문화 부족 등으로 운송지출, 보관지출, 관리지출이 모두 높기 때문임
- 운송지출이 높은 것은 중국이 아직 종합운송체계를 형성하지 못하고 있음을 반영한 결과이며 운송장비 수준 또한 열악하기 때문임
- 보관지출이 높은 것은 중국기업의 상업운영 방식이 “大而全, 小而全(큰것은 큰것대로, 작은 것은 작은 것대로 완전하게)”으로부터 근본적인 변화가 없기 때문임
- 특히 중국의 생산과 유통과정 특징상 창고저장률이 높고 유동성이 낮은 것도 보관 지출을 높이는 원인임
- 관리지출은 정부관리 및 기업관리 비용이 높기 때문인데 이는 물류표준화와 정보화 수준이 낮고 전문적인 인력 부족현상에서 비롯된 것이라 할 수 있음

9.3. 다국적 물류기업의 중국진출

다국적 물류기업의 중국 시장 진출 현황

기업	진출 시기	진출방식	주요내용
DHL	1980	Sinotrans와 항공운송대리업무체결	·중국 318개 도시에 네트워크를 구축했으며 73개의 지사 설립 ·Sinotrans와 각각 50%투자하여 합작형태로 Sinotrans-DHL설립(‘86), ·합작관계 50년 연장(‘03) ·5.7천만 달러를 투자, Sinotrans의 지분 5%를 획득하여 중국최대 주주 외국기업이 중국내 우편사업에 진출한 대표기업, ‘07년 중국항공운수협회에서 발급하는 국내화물항공운송자격을 받아 중국 17개 도시에서 서비스를 제공하고 있음
Schenker	1981	광저우에 대표사무소 설립	·중국 주요 도시에 39개 사무소(‘06.9), 항공 및 해운 관련 물류서비스 ·Shanghai Express를 25% 지분 인수(‘02) ·BITCC와 합작(70% 지분소유)형태로 Shenker BITCC Logistics사설립 ·2008 베이징 올림픽 공식 포워딩 및 통관업체 지정(‘03) ·베이징 수도공항(‘03), 선전 푸뎬(’04), 상하이 외이가오챠오보세구(‘04), 베이징 수도공항 근처(’05)에 다기능 물류센터 개장
FedEx	1984	Air China와 합작방식으로 항공택배시장 진출	·화남, 화동지역을 중심으로 선정 ·중국 전역 220여개 도시에 네트워크 구축 ·현재 베이징, 상하이 심천을 통하여 매주 30회 항공편 진출입 ·광저우 신백운공항에 항공물류센터 설립(‘04)하여 항저우, 닝보, 증산, 산터우 등 지역 지사를 설립하여 화동남 네트워크 구축 ·중국 파트너와는 Sinotrans와 합작회사 설립(‘84), EAS('97)와 합작, DTW그룹(‘99)과 50:50 합작으로 변경 ·4억 달러에 DWT 그룹의 나머지 50% 지분 인수(‘06)

9.3. 다국적 물류기업의 중국진출

다국적 물류기업의 중국 시장 진출 현황

기업	진출 시기	진출방식	주요내용
UPS	1988	Sinotrans와 대리업 무체결	·중국의 수출입 섬유 및 의류, 하이테크 제품, 자동차 및 소비품 배송 ·Sinotrans와 50:50으로 북경에 Sinotrans-UPS 택배회사 설립(‘96) ·1억 달러를 투자하여 Sinotrans-UPS의 나머지 50% 지분매입 및 중국23개 지역의 국제 택배사업권을 획득하여 실질업무 개시(‘04. 12) ·상하이, 수저우, 푸티엔에 창고와 배송센터를 개설하였으며, 중국에 총40개 배송센터 운영, 향후 2년간 20여개 신설예정(‘05)
TNT	1988	Sinotrans와 국제특송 합작회사 설립	·현재 중국 200여개 도시에 네트워크 구축하여 유럽 이외의 최대 사업장으로 시장 점유율 확대를 위해 노력 ·3천만 달러를 투자하여 SAIC와 50:50 합작투자하여 ShanghaiAutomotive Logistics사 설립 및 자동차 물류서비스 제공(‘01) ·HOAU와 합작(‘03), 1.35억 달러 투자하여 ’05년부터 인수(‘07) ·중국본수를 베이징에서 상하이로 이전(‘04)한 후 3년간 2억 유로를 투자하여 택배, 자동차 물류 및 퀵서비스 사업에 진출 중 ·아태지역의 시장확보를 위해 COSCO그룹과 50:50 합작으로 전략적 파트너쉽 형성(‘05)
BAX Global	1995	베이징 대표 사무소 설립	·현재 중국 공항만 도시 8곳에 대표사무소 설립, 물류센터 2개소 소유 ·하문(‘99)과 외고교(’00) 자유무역지역에 WFOE물류회사 소유 ·CEPA근거 ‘04년 4월과 12월에 광저우와 상하이에 각각 WFOE설립 ·사업영역을 중개 및 도로운송 등으로 확장
Prelogis	2003	상하이에 지역본부 설립	·다롄, 베이징, 텐진, 칭다오, 난징, 우석, 쑤저우, 상하이, 항조, 닝보, 가홍, 광저우, 포산, 선전, 청두, 충칭, 장사 등 18개 도시 30여개 물류원구 투자 ·총 면적 71.4만m2 창고건축, 97% 임대완료(‘07.1)하였고 현대화 공장및 창고 건축

9.3. 다국적 물류기업의 중국진출

- 이상에서와 같은 다국적 물류기업들은 물류사업에 대한 글로벌화의 일환으로 중국 물류시장에 진출하거나 특정 고객의 중국 진출에 따라 동반 진출하는 것으로 나타났음
- 초기에는 주로 대표사무소 설립, 대리협정 체결, 합작 또는 합작기업 형태로 중국에 진출하였으나 최근에는 물류시장의 전면개방으로 처음부터 전액출자 형태로 진출하기도 함
- 글로벌 기업들은 중국 항만의 컨테이너부두 등과 같은 물류 기초인프라 건설 프로젝트에 관심을 보이고 있음
- 중국내 소비재, 생산재 구매센터를 설립하여 국제적 분업에 따른 비교우위를 확보에 상당한 관심을 보이고 있고, 투자와 합작에 있어 프랜차이즈, 제조업 물류, 구매 및 공급, 물류기술, 물류정보 등 전방위에 걸쳐 물류영역에서의 경쟁우위를 확보하기 위한 노력을 하고 있음
- DHL, UPS, FedEx, TNT 등은 글로벌 공급사슬의 아태지역 허브를 중국으로 이전하면서 중국내 물류네트워크 구축에 중심을 두고 있음
- DHL은 중국 항공특송시장의 37%를 점유하고 있으며, UPS는 상하이를 중심으로 중국 내 220개의 네트워크를 거점으로 500개 도시에 서비스를 제공하고 있음
- 해운분야에서 Maersk, APL, P&O Nedlloyd 등은 국제해운, 외국선박대리, 컨테이너 복합운송, 항만 등의 물류업무를 수행하고 있음

9.4. 한국 물류기업의 중국진출 현황

회사명	업종	지역	진출년도
장금상선(중국)선무유한공사 長錦商船(中國)船務有限公司	해상운송	상하이	2000
차오양(다롄)종합물류유한공사 朝陽(大連)綜合物流有限公司	해상운송	랴오닝	1994
조양상선(중국)유한공사 朝陽商船(中國)有限公司	해상운송	랴오닝	1995
한진해운(중국)유한공사 韓進海運(中國)有限公司	교통운송	상하이	1996
진천국제페리항운(톈진)유한공사 津川國際客貨航運(天津)有限公司	해상운송	톈진	1991
다롄한통물류유한공사 大連韓通物流有限公司	하역/운송	라오닝	1996
산둥한진해운유한공사 山東韓進海運有限公司	운송	산둥	1996
닝보중화젠한화화공저장운수유한공사 寧波中化建韓華化工儲運有限公司	창고보관	저장	1996
쯔보렌진국제화물운송유한공사 博聯進國際貨運有限公司	자동차운송	산둥	1994
장쟈강진지저장운송유한공사 張家港進極儲運有限公司	창고보관	장쑤	1997
산둥한진컨테이너운송유한공사 山東韓進集裝箱儲運有限公司	컨테이너운송	산둥	1996
룽청다룽해운유한공사 榮成大m海運有限公司	원양운송	산둥	2000
톈진진위운송유한공사 天進津宇運業有限公司	자동차운송	톈진	1997

9.4. 한국 물류기업의 중국진출 현황

회사명	업종	지역	진출년도
상하이한진화물유한공사 上海韓進貨運有限公司	자동차운송	상하이	1997
화한(텐진)유한공사 華韓(天進)貨箱有限公司	창고보관	텐진	1994
허페이금호운수유한공사 合肥錦湖運輸有限公司	자동차운송	안후이	1997
상하이교통대우고속운수업유한공사 上海交通大宇高速運業有限公司	자동차운송	상하이	1997
상하이인천국제페리유한공사 上海仁川國際速輪有限公司	해상운송	상하이	1998
우한한광고속도로운수유한공사 武漢漢光公D運輸有限公司	자동차운송	후베이	1996
청두청위운수유한공사 成都成宇運業有限公司	자동차운송	쓰촨	1995
연타이중한페리유한공사 烟臺中韓輸渡有限公司	원양운송	산둥	1995
선전신금호자동차운수유한공사 深圳新錦湖汽車運輸有限公司	자동차운송	광둥	1996
단둥국제항운유한공사 丹東國際航運有限公司	원양운송	랴오닝	1998
웨이하이위동항운유한공사 威海威東航運有限公司	원양운송	산둥	1990
상하이화싱컨테이너자동차운송유한공사 上海華興集裝箱汽車運輸有限公司	교통운송	상하이	1994

9.5. 중국진출 한국물류기업의 문제점

- 중국에 진출한 우리나라 물류기업들은 대부분 선사, 물류, 하역 등의 분야에서 영업을 전개하고 있음
- 선사분야에서는 한진해운과 장금상선, 전문물류분야에서는 범한판토스 (구 범한종합물류), CJGLS, 현대택배, 대한통운, 글로비스, 한솔CSN, 하역분야에서는 고려종합운수 등의 기업들이 활동하고 있음
- 현지에 진출한 우리 기업의 70% 이상이 상하이, 베이징, 칭다오 등 장강삼각주 및 환발해만 지역에 위치해 있기 때문에 물류기업 역시 이들 지역에 한정되어 있는 편임
- 우리나라 포워더들의 경우 지사형태인 판사채를 설립해 진출하거나 합작법인 형식으로 진출하는 경우가 많으며 우리나라 포워더들은 자본금 규모가 5억 원미만이 대부분으로 영세하여 외국계 포워더에 비하여 다양하고 전문화된 서비스를 제공하는데 한계가 있으며, 해외에 진출하여 전 세계적인 물류 네트워크를 구축하기 어려움
- 국내물류업의 경우 3자물류를 전문적으로 취급하는 전문물류업체로 성장하고 있으나 대기업의 계열사 물품을 취급하는 2자물류업체들이 대부분임
- 국내 제조업체의 중국 진출에 편승하여 동반 진출한 영세물류업체들의 경우 자금과 물류서비스 능력부족으로 중국시장에서의 물류사업 확대가 원천적으로 어려운 실정임

9.6. 성공적인 한국 물류기업의 중국진출

- 한국 물류기업이 중국에 진출하기 위해서 해쳐나가야 할 것은 무수히 많이 산재해 있음
- 주요 경쟁세력들은 어떠하며 중국시장 경쟁에서 살아남기 위하여 한국 물류기업들은 무엇을 해야 할 것인가?
- 중국시장은 새로운 기회이자 위협이다. 왜 그러한가?
- 중국 내 물류기업들은 한국 물류기업에 있어서 어떠한 존재인가?
- 성공적인 중국 물류시장 진출을 위해 요구되는 기업가적인 자질은 무엇인가?