

중국의 기업정책 변화에 따른 물류시장 영향

Impact of China Logistics Market Based on Changing of Enterprise Policy in China

이성우* · 김홍매**

Lee, Sung Woo · Jin, Hong Mei

〈목 차〉

- I. 서론
 - II. 중국의 물류시장 현황
 - III. 중국의 주요 기업정책 변화내용
 - IV. 중국 물류시장 영향분석
 - V. 결론
-

Abstract : Due to growth of international trade of China, China logistics market is quickly increasing and China becomes a center of global logistics network. Recently, the change of China enterprise policy through establishing new legal in order to improve their industry structure and calm down their overheating economy, has influenced the logistics market. It expects to give positive or negative impact to their market in terms of market economy and foreign direct investment. Having the aforementioned in mind, purpose of this paper are to investigate the change of China enterprise policy and analyse opinion of enterprises, which do business in China, for impact of China logistics market. In addition, it is to presume the change of China logistics market in near future and suggest appropriate response of Korea government and logistics companies. According to analysing of the survey for logistics companies in China, its logistics market will be the level-up and major players whichever Chinese companies or foreign companies will

* 한국해양수산개발원 부연구위원

** 한국무역협회 국제물류지원단 P.M.

get competitiveness related to scale of economies and wide network. In terms of market economy, global and Korea enterprises have more negative influence than those of China. On the other hand, in respect of business cost, Korea enterprises are more negative than those of global and China. Therefore Korea logistics enterprises have to improve their scale and scope of business and extend international network as soon as possible they can. It is only way for surviving in the fierce competition market.

Key Words : Logistics Market, China Enterprise policy, Global Logistics Enterprise

I. 서론

중국의 대외교역 급증은 중국경제의 성장과 함께 국내의 물류수요의 급증을 가져왔고 중국을 중심으로 한 다국적기업의 글로벌 생산네트워크 확대로 세계 물류네트워크가 재편되고 있다.¹⁾ 2006년 현재 세계 500대 기업 중 470개 기업이 중국에 진출하여 ‘세계의 공장’으로서 역할을 하고 있다. 2001~2005년 중국의 GDP(국내총생산)가 13,000억 달러에서 22,000억 달러로 증가²⁾하여 ‘세계의 시장’으로서도 중요성이 부각되고 있다.

이러한 환경변화는 중국의 기업정책에 큰 변화를 가져오고 있다. 2002년에 출범한 후진타오(胡錦濤) 지도부는 단기간 경제성장 실현에 따른 경기과열 우려 불식과 국토균형발전을 실현하고 산업구조를 고도화하기 위해 노력 중이다. 그 일환으로 2007년부터 ‘시장경제’와 ‘글로벌 스탠다드’를 일관성 있게 추진하기 위한 각종 개혁법안들을 시장에 접목시키고자 추진하고 있다. 기업과 관련된 주요 법안들은 자유시장경제 제도 도입과 함께 외자도입에 많은 영향을 예고하고 있다.³⁾

중국경제에서 그 역할이 점차 중요해지고 있는 물류산업 역시 이런 환경변화에 크게 영향을 받고 있다. 2005년 12월 중국 물류시장의 전면 개방으로 외국기업에 대한 지분제한이 철폐되어 외국 물류기업이 본격적으로 중국 진출에 나서고 있다. 이런 중국정부의 기업정책 변화는 중국 물류시장에서 국내외 물류기업들 간의 치열한 경쟁과 글로벌 물류시장에 대한 새로운 영향과 변화를 예고하고 있다.

반면 중국 물류시장의 중요성에도 불구하고 관련 연구들은 자료 접근의 한계, 부정확한 통계 등으로 현황 분석을 통한 개괄적인 접근에 불과하였다. 조규진·황일영(2003)은 동북아 물류네트워크와 관련된 중국 물류네트워크 정책에 대해, 백종실(2003)은 중국의 3자물류(3PL) 시장

1) Ernst, D., “Global Production Networks and the Changing Geography of Innovation Systems: Implications for Developing Countries”, *Economics of Innovation and New Technology*, pp. 497~523, 2002.

2) 중화인민공화국통계국, 「통계연감」, 각 년도.

3) 삼성경제연구소, “중국의 기업정책변화와 시사점”, 「CEO Information」, p. 2, 2007. 4. 11.

에 대한 현황과 기업진출 사례에 대한 국내기업의 진출방안, 권세진(2005)은 중국의 물류정책 배경, 관료 인식 등에 대한 분석을 통해 우리나라 물류정책에 미치는 영향과 정책방향에 대해 논의하였으나 기 연구들은 중국 물류현황과 정책에 대한 소개, 우리나라 정책과의 관계에 주로 초점을 맞추었다. 반면, 원동욱·조기영(2006)의 연구를 제외하면 시장동향이나 정책변화의 실수요자에 대한 실증연구는 미흡했다.

따라서 본 연구는 이러한 부분을 해소하기 위해 중국 물류시장의 향후 변화요인을 기업정책의 변화에 초점을 맞추어 물류기업 측면에서 접근하였다. 최근 시행되었거나 또는 시행예정인 중국의 기업정책 변화내용을 조명하고 그 변화가 중국 물류시장에 미치는 영향을 시장 확장성, 시장 수익성, 시장 안정성이라는 측면에서 중국 기 진출 또는 진출을 고려 중인 한국, 중국, 다국적 물류기업들에 대한 설문조사를 통하여 비교·분석하였다. 또한 그 영향으로 인한, 예상 가능한 향후 중국 물류시장의 변화와 우리나라 정부 및 물류기업들의 대응방안에 대해 제안하고자 한다.

Ⅱ. 중국의 물류시장 현황

중국의 물류산업은 개혁개방 이후 중국경제의 성장과 대외개방, 시장경쟁 격화, 정부의 물류지원 정책 등으로 급속히 발전하고 있으며, 현재 초기 발전단계에서 중간 과도기를 거치고 있다. 특히, 글로벌 물류기업의 진출은 중국 물류시장에 선진 물류기법을 심어주고 중국계 기업들에 경쟁과 도전이라는 과제를 동시에 주고 있다.

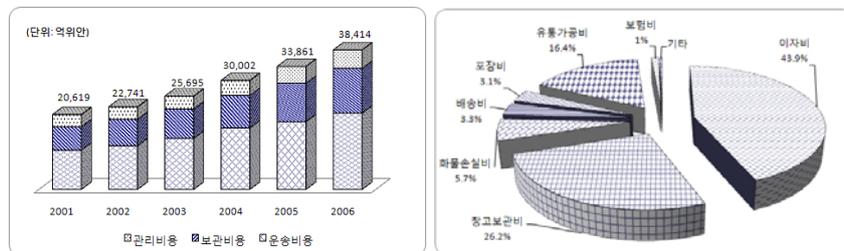
1. 물류시장 동향

1) 국가물류비 증가

<그림-1>에서 2006년 중국의 국가물류비는 38조 위안으로 전년대비

13.5% 증가하였다. GDP 대비 비중은 18.3%로 선진국(10%)보다 훨씬 높으며, 이것은 중국의 낙후한 물류인프라, 비효율적인 운영시스템 등에 기인한 것이다. 반면 GDP 대비 국가물류비 비중은 1991년 24%에서 점차 완화되고 있다. 2006년 현재 국가물류비 중 운송비 비중은 54.7%로 가장 크고, 전체 운송비에서 도로비가 63.1%로 국내운송은 도로에 편중되어 있다.

<그림-1> 국가물류비 증가추이와 2006년 물류비 구성



자료 : 1) “2006年物流業發展概況”, 中國投資指南(<http://www.fdi.gov.cn>), 2007. 3. 1.
 2) 중국경제출판사, 「중국물류연감」, 2006.

2) 물류시장 고속성장

중국의 지속적인 경제성장과 시장규모의 확대를 배경으로 물류수요는 경제성장률의 2배를 증가하였다. 2001~2006년간 중국의 사회물류총액⁴⁾은 218.5조 위안으로 연평균 23.3% 성장하였으며, 동 기간 GDP는 연평균 9.6% 성장하였다. 이러한 현상은 물류산업에 대한 국가경제 성장의 의존도가 점차 높아지고 있음을 보여준다.

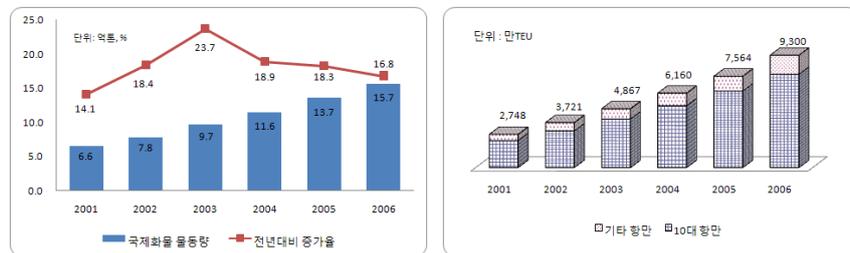
1980~2006년간 중국의 교역액은 380억 달러에서 1조 8천억 달러로 연평균 15.3%씩 성장하였으며, 세계 교역액에서 차지하는 비중은 1980년 0.9%에서 2006년 8.3%로 대폭 증가⁵⁾하였다. 2001~2006년간 중국 전체 항만의 국제화물 물동량은 <그림-2>와 같이 6.6억 톤에서 13.7억 톤

4) 중국의 ‘사회물류총액’이라는 개념은 제조업, 농업, 수입 등의 제조, 유통, 소비 등 경제활동의 제반 분야에 걸쳐 총체적으로 발생한 물류수요의 총량을 가리키며, 한 국가의 물류규모를 반영할 뿐만 아니라 사회 물류 총수요와 공급을 반영함. 그러나 유통되는 물품가격이 포함된다는 점에서 물류산업의 규모와는 다른 개념임.

5) IMF, *Statistics Book*, 각 년도

으로 연평균 18.7%의 성장을 하였으며, 그 중 연해지역의 항만들이 90% 이상을 처리하였다. 동기간 중국 전체 항만의 컨테이너 물동량은 2001년 2,748만TEU에서 2006년 9,300만TEU로 증가하였다.

<그림-2> 2001~2006년 중국 항만의 국제화물과 컨테이너 물동량 추이



자료 : “公路水路交通行業發展統計公報”, 중화인민공화국교통부, 각 년도.

3) 물류기능 아웃소싱 증가

현재 중국의 많은 제조기업들은 비용절감 압력에 직면하고 있어 물류기능의 아웃소싱을 통한 비용절감을 꾀하고 있다. 중국창고협회에서 실시한 “제6차 중국물류시장 수급현황조사”에 따르면 50% 이상의 생산기업이 새로운 물류기업에 아웃소싱할 계획을 가지고 있다. 또한 2006년 국가발전개혁위에서 실시한 중점 제조기업에 대한 물류시장조사에서 판매물류 아웃소싱은 5~10%, 운송과 창고보관의 아웃소싱은 10~15%의 속도로 증가한 것으로 나타났다.⁶⁾

2. 중국내 물류기업 동향

1) 중국 물류기업 유형과 특징

현재 중국의 물류시장은 국영, 민영, 외국계 물류기업간 치열한 경쟁구도를 이루고 있으며, 중국 내 주요 물류기업의 유형과 특징은 <표-1>

6) “2006-2007 中 物流산업의 회고 및 전망”, 중국전문가포럼, 2007. 2. 8.

과 같다. 첫째, 전통적인 운송, 창고, 화물운송대리 기업에서 제3자물류 등 전문물류기업으로 전환하고 있는 대형 국영물류기업으로 이들은 정부와 밀접한 관계를 맺고 있고 대규모 자산과 전국 네트워크를 보유해 상대적으로 경쟁 우위에 있다. 둘째, 신흥 민영전문물류기업으로 운송, 창고, 도로, 철도화물운송대리업 등 특정물류분야를 취급한다. 이들은 자금력이 부족하고 규모가 크지 않지만 선진 물류기술, 효율적인 운영, 뛰어난 유연성 등을 장점으로 물류시장에서 급속한 성장을 하고 있다. 셋째, 외국계 물류기업으로 이들은 선진 관리기술, 넓은 국제네트워크, 풍부한 자금 등을 바탕으로 주로 중국내 외자기업에 물류서비스를 제공하고 있다. 그밖에 국유 혹은 민영 제조기업이나 유통기업의 구조조정에서 독립한 2자물류(2PL) 회사로 특정지역이나 산업에 물류서비스를 집중하면서 도털물류솔루션을 제공하고 있다.

〈표-1〉 중국 물류기업의 유형 및 특징

구분	국유 물류기업	신흥 물류기업	외국계 물류기업	자회사 물류기업
특징	대형국유기업 배경	지역물류, 특정분야 서비스 집중	미국, 유럽, 아시아계 물류서비스 제공업체	제조 및 유통업체로부터 독립
장점	<ul style="list-style-type: none"> · 전국 네트워크/강한 인지도 · 정부와의 밀접한 관계 · 자본조달 용이 · 풍부한 물류자산 	<ul style="list-style-type: none"> · 효과적인 운영 · 뛰어난 적응성, 유연성 · 적정 고정자산 소유 	<ul style="list-style-type: none"> · 넓은 국제 네트워크 · 풍부한 자금과 관리경험 · 국제고객과의 양호한 관계 · 선진 IT시스템 	<ul style="list-style-type: none"> · 안정적인 내부 고객/서비스 · 전문성 · 넓은 네트워크 분포
단점	<ul style="list-style-type: none"> · 인원과잉과 복잡한 조직구조 · 고객서비스 마인드 부족 · 낮은 물류서비스/시스템 수준 	<ul style="list-style-type: none"> · 한정된 고정자산 · 재원 부족 · 낮은 인지도 	<ul style="list-style-type: none"> · 중국 내 네트워크 부족 · 현지경험 부족 	<ul style="list-style-type: none"> · 제한된 자산 · 외부고객 유치 곤란 · 전략수립시 모회사 간섭
대표기업	COSCO(中遠), CMST(中儲) 등	JINCHENG(大連錦程), YUANCHENG(遠成) 등	Maersk, APL, UPS 등	HAIER(青島海爾), BAOSTEEL(上海寶鋼), HONGTA(紅塔集團) 등

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

2) 중국계 물류기업

중국계 물류기업들은 대부분 규모가 영세하고 서비스가 단순하다. 관리시스템이 낙후되었고 필요한 서비스 규범과 내부관리규정이 확립되지 않아 규범화된 물류서비스를 제공하기 어려운 상황이다. 이들은 주로 자국기업에 저·중 부가가치 물류서비스를 제공하고 있다. 현재 중국에 등록된 물류기업은 73만개로 2000년대 이후 중국 내 물류기업은 매년 16~25%의 속도로 증가하고 있으며, 1% 미만의 기업만이 종합물류서비스가 가능하고 나머지는 영세한 단순 운송 및 창고회사다.⁷⁾ 한편 중국 물류시장을 이끌어 가는 중국 100대 물류기업들은 다수가 국영기업으로 <표-2>에서처럼 대부분 다음의 특성, 즉 매출액 5억 위안 이상, 화중부와 중남부지역에 네트워크 집중, 취약한 물류IT시스템 등을 가지고 있다.

<표-2> 중국계 100대 물류기업 특성

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

자료 : 한국무역협회, “중국의 100대 물류기업 현황”, 한국무역협회, 2007. 1.

중국계 물류기업들은 기 언급한 한계 극복을 위해 자국시장 우위에 기초한 기업간 제휴 혹은 통합을 통한 경쟁력 향상에 노력을 기울이고

7) 원동욱·조기영, “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”, 한국교통연구원, 2006.

있다.⁸⁾ CNPL(中郵物流公司)과 China Post EMS(中國郵政集團)가 통합을 통해 저렴한 비용으로 양질의 서비스를 제공하거나 COSCO Group과 COSTACO(中國外輪理貨總公司)와 파트너십을 통하여 사업체인을 강화하거나 상대편 영향력을 활용한 것이 대표적인 예다.

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

3) 외국계 물류기업

대부분의 대형 글로벌 물류기업들은 1990년대 전후에 중국기업과의 합자형태로 중국시장 진출 및 중국기업의 네트워크를 활용하여 사업을 수행해 왔으며, 이들은 넓은 국제 네트워크와 경영노하우를 바탕으로 중국 물류시장에서 큰 영향력을 발휘하고 있다. 특히 국제택배업무의 80%를 4대 글로벌 물류기업인 TNT, FedEx, DHL, UPS가 점유하고 있다.⁹⁾

2005년 12월 중국 물류시장의 전면개방을 계기로 다국적 물류기업의 중국 진출이 급증하고 있으며, 이들은 중국의 도로, 철도, 해운, 항공, 항만, 산업부동산개발 등 물류관련 모든 분야에 진출하였다. 2006년 교통운송, 창고 및 우정분야에 대한 외자기업의 등록은 665개이며, 외자금액은 19.8억 달러로 전년대비 9.5% 증가하였다. 2006년 외국 해운선사가 중국에 설립한 지사는 1,300개를 넘었으며, 36개의 단독투자선사와 물류업체가 설립되었다. 200여개의 외자기업이 무선박일반운송인(NOVCC) 자격을, 110여개 국외해운선사가 국제정기선 운영자격을 획득하였으며,

8) “2006年我國第三方物流將在新起點上快速發展”, 中華人民共和國國家發展和改革委員會(<http://www.sdpc.gov.cn>), 2006. 3. 9.
9) “外資巨鱷瘋狂出手攪動國內物流業”, 중국물류구매연합회(<http://www.chinawuliu.com.cn>), 2007. 3. 21.

이들 기업이 국제컨테이너 물동량의 70%를 처리하고 있다.¹⁰⁾

중국의 물류시장 개방과 중국에서 축적한 운영노하우 등으로 다국적 물류기업은 최근 진출분야, 소유구조, 현지화 등에서 과거와는 다른 양상을 나타내고 있다. 중국이 항만투자와 경영권을 완전 개방함에 따라 다국적 물류기업들은 컨테이너터미널 투자를 포함한 중국의 항만물류업에 진출하고 있다. 또한 정부의 제한정책, 지역기반 결여 등으로 다국적 물류기업은 초기에는 중국 내 대표사무소 및 지사 설립을 통하여 거점을 확보하였다.¹¹⁾ 그러나 최근에는 중국 내 경영 노하우를 확보한 기업들이 초기 합자 또는 합작 경영방식에서 인수·합병을 통한 단독경영 또는 다수 지분확보 방식으로 전환하고 있다. 이 외에 중점 물류기지를 구축하여 시장점유율 확대에 주력하고 현지화에도 노력을 기울이고 있다.¹²⁾

3. 중국의 물류산업 발전정책 기본방향

1) 중국의 물류정책 기본방향

중국의 지속적인 경제성장, 산업의 구조조정, 경제의 시장화, 도시화 등 경제·사회 발전과 개혁에 따른 중국 내 물류수요의 급증과 아울러 중국정부의 물류관련 제도와 정책환경 개선이 중국 물류산업의 실질적인 발전을 가져오고 있다. 특히 제10회 전인대 4차회의에서는 ‘11차 5개년(2006~2010)’ 계획 내용에 물류산업의 육성을 국가발전의 중요 정책으로 격상시켰다.

2006년 국가발전개혁위원회는 ‘전국 및 지역 현대물류 공공정보의 장마련을 위한 지도의견’을 제정하였으며, ‘외국인 투자 산업지도 목록’에서 도로, 철도, 항만 등의 인프라 정비사업과 도로·해상 운송사업 등을 장려하고 있다. 중국의 외국인 투자산업 지도 목록에 따르면 도로화

10) “多贏，中國航企與世界共舞”，航運在線(<http://www.sol.com.cn>), 2007. 3. 13.

11) 한국교통연구원, 전계서, 2006.

12) 中國投資指南(<http://www.fdi.gov.cn>), 전계서, 2006. 3. 8.

물·항공 운수회사, 철도 건설 및 경영, 항구 건설 및 운영은 장려분야로, 도로여객·수상·철도 운수회사, 국경출입 자동차 운수회사는 제한 분야로, 항공 교통관계 회사는 금지분야로 분류되어 있다. 또한 중국 '11차 5개년 계획'의 각 지역별 중점육성산업에 모두 물류가 포함되어 있는 등 중국 전역에 물류산업이 활성화되고 있다.

2) 중국의 물류인프라 확장계획

향후 중국정부는 물류산업의 발전을 뒷받침할 수 있도록 물류인프라 건설에 대규모 예산을 투자할 계획이다. 특히 '11·5 계획'에서는 교통운송산업의 우선 발전을 명시하였으며, 철도운송 발전의 가속화, 도로망 완전화, 수로운송의 지속적인 발전, 공항의 최적 배치를 계획에 포함시켰다.

철도는 '11·5 계획' 기간 동안 17,000km를 신설할 계획이며, 2020년까지 2,420억 위안을 투자하여 전체 길이를 10만km로 연장할 계획이다. 도로의 경우 《국가고속도로망계획(國家高速公路網規劃)》에 따라 북경을 중심으로 방사선 형태로 7개 노선, 남북중선(南北縱線) 9개 노선, 동서횡선(東西橫線) 18개 노선으로 구성된 총 연장 8.5만km의 '7918' 고속도로망을 구축할 계획이다. 국가고속도로망 구축에는 약 2조 위안이 소요되며, 2010년 이전까지 연평균 1,400억 위안, 2010~2020년까지는 연평균 1,000억 위안을 투자할 계획이다. 항만은 '전국연해항만분포계획(全國沿海港口布局規劃)'에 근거하여 환발해, 장강삼각주, 동남연해, 주강삼각주와 서남연해 5개 항만클러스터를 형성할 계획이다. 2010년까지 연해 항만에서 새로 증가될 대형 선석은 639개, 화물처리능력은 21억 톤이 증가한 총 61억 톤이 될 것으로 예상되고, 컨테이너 처리량은 1.2억~1.4억TEU가 될 것으로 추정된다. 또한 동기간 37개 공항 확장, 40개 공항을 신설할 것이며, 전체 국내공항 건설에 1,400억 위안을 투자할 계획이다.¹³⁾

13) “中國交通項目將成爲全球外商投資熱點”, 中華人民共和國國家發展和改革委員會(<http://www.sdpc.gov.cn>), 2007. 3. 27.

Ⅲ. 중국의 주요 기업정책 변화내용

1. 시장경제 관련

1) 물권법

《물권법》은 2007년 10월 1일부터 발효될 예정이며 재산의 공유제 원칙을 고수해오던 중국이 실질적으로 사유제를 인정한 것이다. 《물권법》은 경제주체의 소유권 명시 및 보장, 토지 사용권의 연장, 담보물 종류의 규정, 토지수용시 국가의 보상책임 및 국유재산 보호책임 등을 주요내용으로 한다. 특히 건설용지의 사용권 기간이 만료된 후에도 자동 연장되도록 하였으며, 담보물의 범위에 부동산 이외 건물 및 토지, 그 부속물 토지 사용권, 기계설비, 원자재, 제품, 건설 중인 건축물, 건조 중인 선박, 비행기 등을 포함시켜 그 범위가 크게 확대되었다.¹⁴⁾ 물권법의 제정으로 기업의 사유재산이 법적인 보호를 받게 되었으며, 특히 과거 지방정부의 일방적이고 부당한 퇴출요구에 대항이 가능하게 됨으로써 기업투자에 대한 불안이 해소되고 안정적인 경영활동이 가능하게 되었다.

〈표-3〉 물권법의 주요 내용

구분	주요내용
개인 재산권	• 개인의 물권은 국가 및 집단의 물권과 동일
부동산 등기	• 부동산 물권은 등기를 통해 효력이 발생(등기요건주의)
등기기관 심사	• 신청인이 제출한 권리증명 심사(형식)와 구체적인 상황 조사(실질) 병행
부동산 사용권	• 주택용지 사용권은 기간 만료시 자동 연장 • 비(非)주택용지 사용권의 기간 만료 후 연장은 법률 근거

14) “중국 物權法 제정의 의의 및 기대효과”, 「해외경제 포커스」, 한국은행, 제 2007-11호.

2) 반독점법

《반독점법》은 발효유보 법안으로, 2006년 6월 국무원 상무회의에서 초안이 원칙적으로 통과되었다. 독점행위, 카르텔, M&A에 대한 강력한 규제를 담고 있으며, 제10회 전인대 4차회의에서 상정이 보류되었다. 향후 《반독점법》이 발효될 경우 외자기업의 활동에 제한을 받게 되고, 중국경제에서 외자기업의 시장점유율 등 영향력에 대한 견제가 가능하여 외자기업들의 경우 기업 환경이 악화될 것으로 예상된다.

〈표-4〉 반독점법의 주요 내용

대상	주요내용
행정부	• 정부 및 관련부처의 시장경쟁 제한 행위를 금지
국영기업	• 정부지원과 시장지배력 남용을 통한 독과점 행위 금지
외국기업	• 중국기업 M&A시 당국의 심사를 통과해야 가능
지방정부	• 외지기업의 시장진입 제한 등 '지방이기주의' 조치 금지

3) 파산법

기존 파산법을 시장경제체제에 맞게 개정하여 2007년 6월부터 시행예정이다. 파산처리의 적용범위가 확대되고 관리인제도 등 새로운 제도가 도입될 예정이다. 국유기업의 전유물이었던 파산제도가 개인사업자 및 모든 법인기업으로 확대되어 과거 국유기업 파산시 정부지원 등의 반시장체제를 개선하였다. 또한 관리인제도와 기업회생제도를 새로 도입하여 기업의 파산과 회생에 전문성과 투명성을 부여하였다. 채권자의 권리보호 및 파산기업의 경영자 문책을 강화하여 채무변제에서 신(新)파산법은 담보권을 가진 채권자에 최우선을 부여하고 있다. 파산기업의 경영자는 민사상 책임을 지고, 3년간 다른 기업의 경영에 참가할 수 없게 한 조항도 포함되어 있다.

〈표-5〉 구파산법과 신파산법 주요 내용 비교

구분	구(舊) 파산법	신(新) 파산법
적용범위	• 국유기업	• 개인사업자 및 개인을 제외한 모든 기업
채권자 권리보호	• 근로자 권리 우선	• 채권자 권리 우선
파산기업 경영자 처벌	• 불명확	• 민사책임으로 3년간 타기업 경영 참여 불가
관리인 제도	• 없음	• 있음
기업회생 제도	• 없음	• 있음

자료 : “중화인민공화국기업파산법(초안)” 내용 정리 인용, 2007.4.

파산법 개정에 따라 기업퇴출이 원활해지면서 중국 시장경제체제는 한층 개선될 전망이며, 국제기준에 준한 법률체제와 시장환경 조성으로 외국인 투자자의 경영리스크가 감소되는 효과도 예상된다. 이는 중국에서의 새로운 기업기회 증가와 사업 리스크 감소와 같은 효과도 가져올 것이다. 기업의 구조조정 가속화에 따른 부실채권 시장 부상과 상품성 제고가 가능해지고 파산절차의 투명성은 기업의 청산과 회생을 촉진하여 관련 기업들의 사업리스크 감소까지 연결될 전망이다.

4) 노동계약법

《노동계약법》 발효유보 법안은 2007년 3월 10회 전인대에 상정되었으나 업계의 심한 반발로 통과되지 못하였다. 그러나 1993년 처음으로 거론되었던 《물권법》이 통과되었듯이 향후 발효될 가능성이 높다. 《노동계약법》은 노동계약의 체결, 노동계약의 해지 및 종료, 노동자의 수습기간 내 임금의 최저표준, 체불보수에 대한 지불명령 신청가능 등의 내용을 포함하고 있다. 《노동계약법(안)》은 노동자 이익의 보호에 입각하여 추진하고 있어 기업의 부담이 크게 늘어날 것으로 예상된다. 특히, 노동집약적 단순소비재 산업의 경우 이 법제도의 발효는 중국 내 기업 활동에 큰 장애요인이 될 것으로 예상된다.

〈표-6〉 노동계약법의 주요 내용

구분	현황	노동계약법
노동 계약	<ul style="list-style-type: none"> • 서면 노동계약이 불명시 	<ul style="list-style-type: none"> • 노동계약 서면체결 의무화 • 한달내 미체결시 2개월분 임금 지급
수습 기간	<ul style="list-style-type: none"> • 수습기간 중 최저임금 이상 지급 • 수습기간 중 일방적 해고 가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 수습기간 중 임금의 8% 이상 지급 • 해고시 객관적 입증자료 제시
퇴직금	<ul style="list-style-type: none"> • 계약기간 내 사용자측 사정으로 인한 계약해지 시에만 지급 	<ul style="list-style-type: none"> • 계약만료시 1년근속 1개월분 퇴직금 지불의무
종신 계약	<ul style="list-style-type: none"> • 근속 10년 이상 직원이라도 근로자와 사용자가 모두 계약연장에 동의할 경우 	<ul style="list-style-type: none"> • 근속 10년 이상 직원 재계약시 • 2회 연속 고정기간 계약체결 후 재차 계약시

자료 : 노동계약법 수정안, “중국의 노무관리 제도 이해”, 주중한국대사관 (<http://www.koreaemb.org.cn>), 2005. 3.

2. 시장비용 관련

1) 토지세 임시조례

《중화인민공화국 도시 토지사용세 임시조례》의 개정에 관한 국무원 결정으로 2006년 12월 31일 공시되어 2007년 1월 1일부터 시행되었다. 본 조례로 인하여 도시의 토지 사용세가 2배로 인상되며 징수범위는 외자투자기업과 외국기업까지 확대된다. 1㎡당 연간 세금액은 대도시 1.5~30위안, 중도시 1.2~24위안, 소도시 0.9~8위안, 기타는 0.6~12위안씩 세액 인상된다. 이전에 외자기업은 영업장 사용비와 토지양도금만 지불하고 토지사용세는 지불하지 않았으나 이번 조례 발표로 중국 내 외자기업 전체의 부담이 늘어날 전망이다.

2) 용지가격 제도

《전국 공업용지 최저 양도가격표준》은 국토자원부가 2006년 12월 23일 공시하였으며 2007년 1월 1일부터 시행되었다. 전국 토지를 15개 등급으로 나누고 각 등급별 공업용지 최저 양도가격 표준을 제정하였으며, 성급 토지자원관리부문에서 해당 토지의 실제 보상금 현황에 따라 표준보다 해당 토지 양도가격표준을 인상할 수 있음을 규정하였다.

동 표준은 각 개발구의 경쟁적인 저가 투자유치를 규범화하고 농지자원을 보호하기 위한 것이지만 토지정책의 규범화는 해외투자(FDI)를 확대시키며 외국투자자의 투자 리스크를 감소시킬 목적이기도 하다. 지역에 따라 투자원가 인상의 요인이 될 수 있어 가공무역 위주의 노동집약적 산업의 경우 외자유치에 부정적인 조치로 판단된다.

3) 기업소득세법

《기업소득세법》발효 예정안은 2008년에 발효될 예정이며, 중국기업과 외자기업의 소득세세율을 통일(25%)하되 5년간의 과도기간을 부여하여 과도기간 만료 후 통합세율을 적용한다는 내용을 포함하고 있다. 일부 분야에 대해서는 세율통합 후에도 계속 우대세율을 적용한다고 규정하고 있다. 해당분야에는 하이테크 산업, 창업투자를 확대하는 기업, 자원절약 및 안전생산 산업, 농림어업, 인프라시설, 복지사업, 자원 재활용 등이 포함되었다. 현재 외자기업의 실효세율이 12~13% 정도인데 새로운 법의 실시로 외자기업의 세부담이 크게 늘어날 전망이다.

이는 제조업을 포함한 물류기업들의 기업활동에 많은 제약요인으로 작용할 것이며, 중국에 신규 진출하고자 하는 기업들이 아시안 회랑(Asian Corridor)을 따라 동남아를 포함한 기타지역으로 이전하는 것을 촉진하는 계기가 될 수도 있다. 이는 중국 물류시장의 위축이나 악영향을 미칠 수 있는 요인으로 작용할 수 있다.

4) 가공무역

《수출가공구 가공무역관리 잠정 방법》¹⁵⁾은 2006년 1월 1일 시행되었으며, 연해지역 수출가공구에 대해서는 저부가가치의 노동집약적인 산업의 신규 진입을 금지하였다. 에너지 과소비형 업종과 환경오염유발 업종 등 산업정책과 부합하지 않는 업종에 대해 수출가공구 진입을 금지하였으며, 가공무역을 위한 생가죽, 농약원료, 원목과 펄프, 동·아연·주석정광 등의 수입을 금지하였다.

2006년 11월 고령토, 운모, 목제품, 합판, 니켈, 텅스텐 등 804개 가공무역 금지품목을 발표하는 등 현재 가공무역이 금지되고 있는 품목은 총 1,262개인 것으로 추정된다. 최근 중국정부의 가공무역 규제 확대 추세는 2007년에도 이어져 우리나라를 포함한 주요국의 대 중국 수출과 중국산 원자재 수입에 큰 차질이 예상된다.

IV. 중국 물류시장 영향분석

1. 물류시장 영향평가

1) 평가개요

중국의 정책 변화가 향후 중국 물류시장에 어떻게 영향을 미치는지는 동북아 물류비즈니스와 연계된 모든 국가와 물류기업들의 관심사항이다. 특히 최근 중국의 기업정책 변화가 물류시장에 미치는 영향은 많은 물류기업들의 중국 중심의 글로벌 네트워크 확장 차원에서 그들의 생존전략과 직결되는 부분이다. 이러한 측면에서 중국의 기업정책 변화가 향후 물류시장에 미칠 영향을 분석하는 것은 제한적이지만 의미가 있을 것이다. 현재 시행되었거나 시행될 법제도가 시장에 미친 영향정도는

15) 양평섭, “최근 중국의 수출관련정책 변화와 한·중 교역에의 영향”, 대외정책연구원, 2006. 11. 23 수정인용.

정량분석을 통해 추정 가능하나 시장의 실제 반응과 그 영향을 직접 분석하기 위해서는 실수요자에 대한 직접 설문조사가 더 의미 있을 것이다.

따라서 본 연구에서는 중국 내에 물류사업을 하거나 현재 준비 중인 한국, 중국, 다국적 물류기업들에 대한 설문조사를 통해 신규 법제도가 향후 시장에 미치는 영향에 대해 정량화를 시도하였다. 설문은 100개 물류기업을 대상으로 실시하여 이 중 65개 물류기업¹⁶⁾이 대답, 응답률은 65%였다. 설문조사기간은 2007년 4월 9~30일이었다. 설문의 신뢰도와 정확도를 높이기 위해 대상기업의 물류책임자급에 대해 설문서 제공 후 전화를 통한 직접설문 방식으로 조사를 하였다.

2) 평가내용

중국의 기업정책 변화가 한국, 중국, 다국적 물류기업의 시장활동에서 어떤 악영향 혹은 순영향을 미칠 것인가에 대해 그 영향정도를 파악하고자 하였다. 분석구조는 우선 시장체계의 개선여부와 기업활동시 비용 증가 여부로 법제도를 분리하여 시장확장성, 시장수익성, 시장안정성 등 <표-7>의 3개 지표¹⁷⁾에 근거해 분석하였다.

<표-7> 평가지표 내용

지표	내용
시장확장성 (진입가능성)	• 기업정책 변화에 따라 시장점유율 확대, 다른 분야로 진출 등 물류기업이 중국 내에서 빠르게 시장을 확대할 수 있는지에 대한 영향정도
시장수익성	• 기업정책 변화에 따라 기업활동에서 수익 확보가 용이해 지는지 아니면 어려워지는지에 대한 영향정도
시장안정성	• 기업정책 변화에 따라 기업활동시 여건 변동 없이 안정적으로 기업활동을 할 수 있는지 아니면 일관된 사업활동이 어려운지에 대한 영향정도

16) 분석대상 물류기업은 한국 35개 중 24개, 중국 35개 중 20개, 다국적 30개 중 21개로 총 100개 기업 중 65개 기업이며, 중국시장에서 사업을 하거나 진출 예정인 고용자 100명 이상 기업을 대상으로 함.

17) 이익극대화를 위해 기업들이 선택하는 수익창출 유형은 서비스 증진, 시장 확대, 비용 절감이며, 이를 평가하기 위한 지표는 시장 확장성, 시장 수익성, 시장 안정성임(자료 : 장세진, 「글로벌 경쟁시대의 경영전략」, 박영사, 2003).

8개 법제도의 영향정도 파악은 5점 척도법(매우 긍정적 영향, 긍정적 영향, 보통, 부정적 영향, 매우 부정적 영향)에 의해 조사¹⁸⁾하였고, 국적별로 정책환경에 미치는 영향이 다를 수 있으므로 한국기업, 중국기업, 다국적기업으로 구분하여 그 영향정도를 분석하였다.

3) 영향분석

(1) 시장경제 관련

시장경제 관련 법제도에 대한 기업의 종합적인 반응은 <표-8>에서 보는 것처럼 물권법과 파산법에 대해 3가지 지표 모두 긍정적인 반응을 보였고, 반독점법과 노동법에 대해서는 부정적인 반응을 보였다. 국적별로는 다소 다른 반응을 보였는데, 한국 물류기업은 노동법에 매우 부정적인 견해를 밝혔다. 이는 주 거래대상 기업들이 대부분 인건비에 민감한 한국계 가공무역업체들이기 때문인 것으로 분석된다. 다국적 물류기업은 반독점법에 민감한 반응을 보였는데, 이는 그들의 시장확장 전략과 배치되기 때문인 것으로 보인다. 반면 중국 물류기업은 반독점법과 노동법에 상대적으로 큰 영향을 못 느끼는 것으로 나타났다.

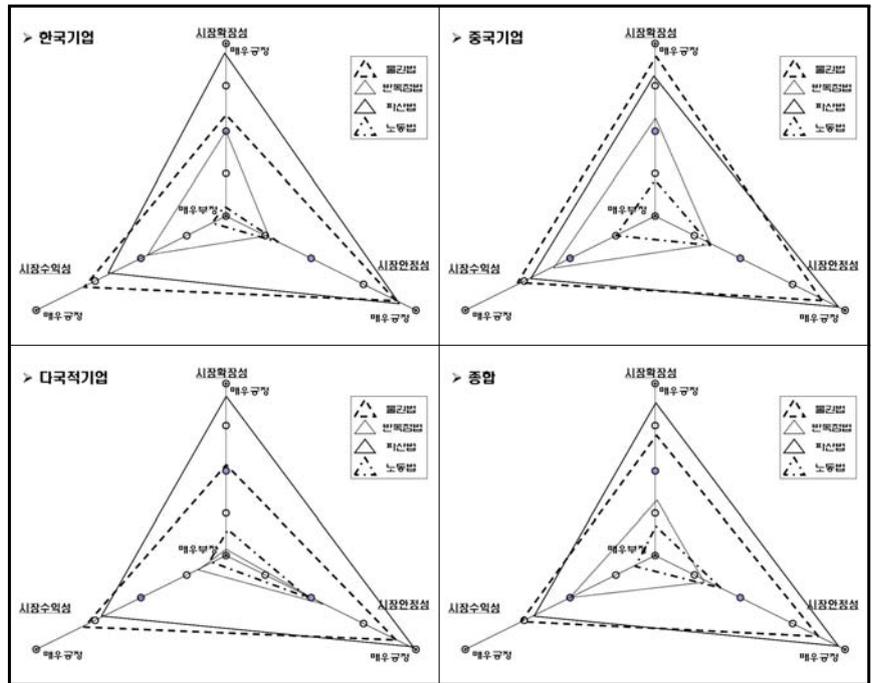
결론적으로 시장경제 관련 4개 법제도 중 물권법과 파산법은 기업의 국적에 관계없이 중국 물류시장 전체의 시장확장성, 시장수익성, 시장안정성에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망된다. 반면 반독점법과 노동법은 전반적으로 물류시장에 부정적인 영향을 미칠 것이며, 기업의 국적에 따라 그 영향정도도 차이가 있을 것으로 예상된다. 특히 반독점법은 중국과 한국 물류기업에는 큰 영향을 미치지 않으나 다국적 물류기업에는 상당히 부정적인 영향을 미칠 수 있다.

시장경제 관련 법제도 추진은 중국 물류시장의 투명성 증진과 함께 중국정부의 자국 물류기업에 대한 보호정책이 동시에 이루어진 것으로 보인다. 해당 조치는 중국 물류시장의 성장에 긍정적인 영향도 있으나 정부의 지나친 자국기업 보호로 악용될 경우 물류시장에 대한 부정적인

18) 설문내용은 첨부자료 참조.

영향도 무시 못 할 것이다. 이러한 순영향과 악영향의 상호작용 속에 중국 물류기업과 다국적 물류기업 간에 중국 물류시장을 두고 치열한 경쟁이 지속될 것으로 보이며, 한국 물류기업은 두 주체 간의 경쟁 속에 기업 고유의 기술축적과 전략수립을 통한 틈새시장 집중 공략이 필요할 것이다.

〈표-8〉 시장경제 관련 기업설문 분석결과



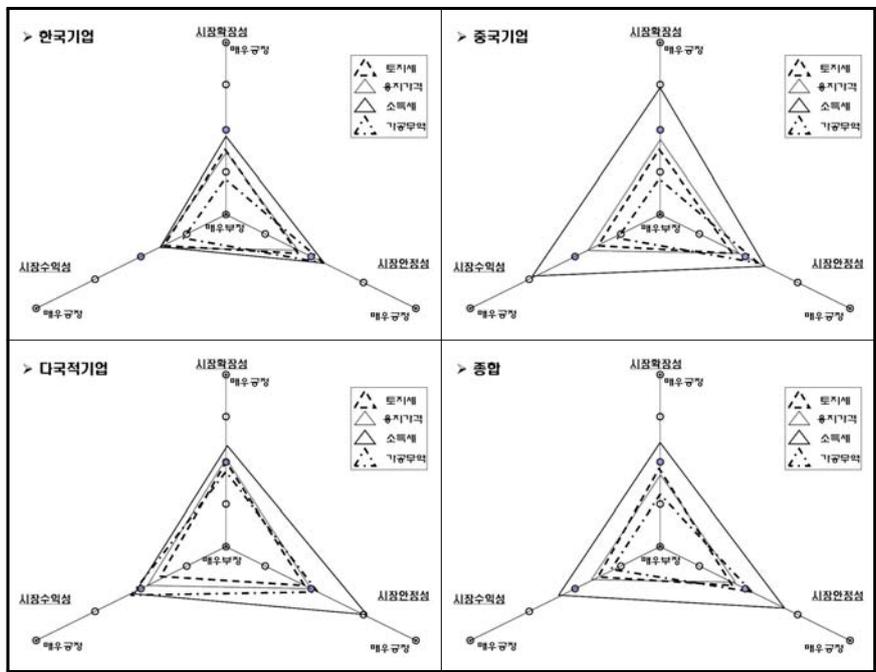
(2) 기업비용관련

기업비용 관련 법제도에 대한 기업의 종합적인 반응은 <표-9>에서 보는 것처럼 전반적으로 부정적인 영향을 예상하고 있다. 특히 가공무역법에 대해서는 한국과 중국 물류기업들이 매우 부정적인 영향을 표시하였다. 이는 가공무역법 강화로 인하여 물동량을 많이 발생하는 기업

군들이 중국에서 이탈할 것을 우려한 반면 상대적으로 특화된 물류서비스를 제공하는 다국적 물류기업들은 중립적인 의견을 표명하였다. 소득세법에 대해서 중국 물류기업들은 긍정적인 영향, 다국적 물류기업은 중립, 한국 물류기업은 부정적인 영향을 표시하여 국적별 기업 간 상황이 다른 것으로 나타났다. 기업비용 관련 법제도 전체에 대해서는 국적과 관계없이 전부 부정적인 반응을 보였는데, 특히 한국과 중국 물류기업이 시장확장성과 시장수익성 부분에 부정적인 영향을 밝혔다. 반면 다국적 물류기업은 전체 법제도에 대해 중간적인 입장을 표명하고 있어 풍부한 자본력, 선진물류관리 기법, 첨단 IT물류시스템 등 상대적으로 시장경쟁력을 확보하고 있기 때문인 것으로 추정된다.

결론적으로 기업비용 관련 4개 법제도 중 토지세, 용지가격, 가공무역 관련 법제도에 대해 부정적인 영향이 예상되고, 소득세법은 중국 물류기업에는 유리하나 한국물류기업에는 불리할 것으로 예상된다.

〈표-9〉 기업비용 관련 기업설문 분석결과



한편 가공무역 관련 법제도의 변화는 중국뿐만 아니라 우리나라 국제 물류 비즈니스 및 한·중간 산업 내 국제분업에 큰 변화를 가져올 것으로 예상된다. 과거 생산업체들의 비용절감이나 시장확장에 따라 물류비즈니스 형태가 구축되었으나 점차 산업 내 상위 공정 혹은 주요 물류공정을 보유한 입지 중심으로 바뀔 가능성이 높아지고 있기 때문이다. 또한 역내 국가간 FTA(Free Trade Agreement)와 같은 변수도 물류시장 전반에 큰 변화를 가져다 줄 것이다.

2. 향후 물류시장 전망

중국의 물류시장은 일반적으로 10~15년간 물류수요의 고속성장기가 계속될 것으로 전망하고 있다. 특히 중국은 '11차 5개년 계획' 기간 동안 산업화의 중간단계로 접어들어 물류산업이 과거 제조업의 지원 서비스업으로서의 물류에서 점차 생산, 건설, 무역 등의 신규 영역으로 확장되어 산업구조의 조정과 경제성장방식의 전환을 주도하는 분야가 될 것으로 예상되고 있다.

중국 국무원발전연구중심의 예측보고에 따르면 '11·5 계획' 기간에 중국의 GDP는 연평균 8%의 속도로 증가할 것이며, 2010년에는 2.3조 달러에 이를 것으로 예상된다. 또한 1인당 GDP는 2010년 1,700달러, 2020년에는 3,000달러를 초과할 것으로 예상하고 있다.¹⁹⁾ 분야별 물류에 있어 현재 생산재 유통규모가 18만억 위안으로 생활소비재의 2배가량 되며,²⁰⁾ 따라서 향후 철강, 석탄, 석유화학, 전자재 등 생산재 물류가 빠른 속도로 발전할 것으로 보인다. 지역적으로는 농촌의 물류인프라가 구축되면 도시와 농촌 간 물류가 활성화될 것으로 예상된다. 이뿐만 아니라 중국정부의 서부 대개발, 동북진흥, 중부궤기 등 국토균형화 발전전략으로 동부지역의 산업이 중서부지역과 동북지역으로 이전되고 있으며, 물

19) “世界經濟格局中的中國”, 人民網(<http://finance.people.com.cn/GB/8215/32688/32690/3256149.html>), 2005. 3. 20.

20) “行業協會：中國物流業進入新的發展階段”, 錦程物流網(<http://info.jctrans.com/zhwl/wlxw/gn/2007330428880.shtml>) 2007. 3. 20.

류시장도 그에 따라 동부지역에서 서쪽으로 확산되는 속도가 더욱 빨라질 것으로 예상된다.

이러한 중국시장의 거시적 변화 아래 새로운 중국 기업정책 변화는 자국 물류시장에 다음과 같은 영향을 미칠 것으로 보인다.

우선 전반적으로 중국의 기업정책은 점차 ‘외자유치형’에서 ‘공정경쟁형’으로 전환되고 있으며 이는 시장경제체제의 정착과 기업 간 치열한 경쟁을 유발할 것이다. 따라서 시장의 투명성 제고와 산업의 고도화가 동시에 이루어질 것으로 예상되며, 이는 물류산업의 외형적 성장과 함께 내형적 성장에도 큰 기여를 할 수 있을 것으로 보인다. 기업의 국제기준으로 볼 때, 중국 물류기업들은 선진물류관리능력 확보와 국내외 네트워크 확충을 통해 점차 시장점유율을 확대해 나갈 것이다. 물론 노동법이나 가공무역법 등의 부정적 기업정책과 시장투명성 강화로 시장경제체제 논리 하에 기업간 치열한 경쟁이 예상되고, 이는 자국 물류시장에 대한 기존 기득권을 점차 약화시킬 것이다. 이에 따라 기술력과 네트워크를 겸비한 물류기업들은 생존할 것이고 과거 중국정부의 지원정책에 의지해서 기업활동을 한 업체들은 빠르게 도태될 것이다. 이러한 측면에서 중국 물류기업들은 시장확대와 네트워크 강화를 위해 해외 물류시장 진출을 더욱 강화할 것이다. 특히 중국계 항만운영사와 해운선사들의 세계시장 확대가 두드러질 것으로 예상된다. 따라서 한·중·일 삼국을 중심으로 한 동북아지역의 국제물류네트워크 통합도 더욱 강화될 것으로 예상되어 우리나라 물류업과 제조업의 생존을 위해 우리나라 정부와 물류기업들의 신중한 정책수립과 접근이 요구되는 부분이다. 다국적 기업들은 ‘공정경쟁형’으로 전환된 시장에서 기존 외자기업에 제공되던 특혜보다 기존의 선진 물류관리능력 강화, 첨단 물류 IT시스템 개발과 넓은 해외물류네트워크를 활용하여 규모의 경제를 먼저 실현하여 경쟁 우위를 유지해 갈 것이다. 그러나 반독점법, 노동법, 가공무역법 등은 다국적 기업의 빠른 성장과 시장 확대에 장애요인으로 남게 될 것으로 보인다. 이는 결국 중국 물류시장에 자국기업과 외국기업 간의 치열한 경쟁구도를 만들어 나갈 것으로 예상된다. 우리나라 물류기업 입장에서 중국의 기업정책 변화는 여러 측면에서 불리하게 작용할 수 있다.

특히 기업비용 측면에서 시장 후발주자, 낮은 기술력, 자본력 부족, 한정된 투자 분야 등의 부정적 요인으로 시장점유율 확장과 수익성 확보 측면에서 많은 장애가 예상된다.

V. 결론

현재까지 중국의 물류시장은 세계 경제의 글로벌화 심화와 중국 경제 환경의 급성장으로 인하여 양적으로 크게 성장하였다. 최근 중국정부의 산업고도화 정책으로 양적인 성장보다 질적인 성장단계로 접어들고 있는 중국의 산업구조와 함께 물류산업도 질적인 측면에서 큰 발전이 예상된다. 특히, 중국정부에서 추진하고 있는 다양한 경제와 물류 관련 정책들은 중국 물류시장에 큰 변동요인으로서 그 영향이 주목되고 있다.

동북아지역 내 물류허브화 전략을 추진하고 있는 우리 입장에서 기업친화적인 중국의 기업정책 변화는 우리나라 물류기업과 국제물류정책에도 많은 영향을 미칠 것으로 예상된다. 중국 물류시장의 성장과 위축에 따라 상호 의존도가 강한 우리나라의 물류시장에 많은 영향을 미칠 것이다. 이제 동북아는 하나의 물류공동체가 되어가고 있는 상황이다. 따라서 우리나라의 물류시장을 지속적으로 성장시키고 우리 물류기업의 경쟁력 제고를 위해서는 동북아를 하나의 시장으로 보고 거시적인 안목에서 정책 추진이 필요한 시점인 것이다.

향후 중국 물류시장은 중국의 경제성장과 기업정책 변화 등으로 크게 바뀔 것으로 예상된다. 특히, 시장투명성 확대에 의해 국내외 기업 간의 치열한 경쟁이 예상되며, 상호 경쟁력 제고를 위해 경쟁업체 간 제휴·합병 및 네트워크 확대를 위한 해외진출 등이 강화될 것이다. 이는 동북아 물류시장의 통합을 앞당기는 계기가 될 것이다. 반면, 노동권 강화와 시장비용 증대는 중국 물류시장의 성장에 부정적인 요인으로 제조기업의 탈중국화와 함께 시장의 급성장을 제어하는 요인이 될 수 있을 것이다. 그러나 ‘세계의 공장’으로서 중국의 역할은 작아질 수 있으나 ‘세계의 시

장'으로서의 역할은 점차 강화될 것으로 보여 중국 중심 혹은 동북아 중심의 글로벌 물류네트워크가 강화될 가능성이 높다.

이러한 측면에서 우리나라 물류기업은 단기간 내에 중국 물류시장에서 시장점유율을 확대하기는 어려울 것으로 판단된다. 그러나 특정산업의 물류분야 기술력을 집적한 기업이나 우리 대형 제조기업과 연계한 물류기업들은 점차 그 경쟁력을 확보할 수 있을 것이다. 또한 한·중·일을 연계한 국제물류네트워크를 효율적으로 활용할 수 있는 물류기업의 경우 더욱 그 가능성이 높아질 수 있을 것이다.

새로운 환경변화에 대응하기 위해서 우리나라 정부는 다양한 생존전략을 수립해야 할 것이다. 우선 우리나라 경제자유구역과 자유무역지역을 활용한 다양한 동북아 협력물류 비즈니스 모델을 개발할 필요가 있다. 실제 기업들의 수익창출이 가능하도록 산업별 물류네트워크 분석을 통해 제조업과 연계된 물류비즈니스 모델 개발이 필요하다. 이는 중국 물류시장에 진출하고자 하는 우리나라 기업과 글로벌 기업에 새로운 기업활동 기회를 제공해 줄 수 있고 중국에서 해외로 진출하고자 하는 중국기업에도 새로운 기회를 열어줄 수 있는 것이다.

두 번째로 중국 물류시장 진출에 정부의 선도적인 전략수립이 필요하다. 상대적으로 열악한 우리나라 물류기업의 경쟁력 제고를 위해 자본, 정보, 네트워크 지원이 필요하다. 해외물류펀드 조성과 물류기업 간 M&A 지원 등을 통한 자본지원, 중국지역 투자정보 모니터링, 기업 간 공동진출, 상호네트워크 공유, 포트얼라이언스(port alliance) 구축 지원 등이 그 예가 될 것이다.

세 번째로는 정부차원의 글로벌 물류네트워크 구축전략과 실행사업이 필요하다. 우리나라 물류기업의 성장속도보다 해외 물류시장의 성장속도가 더 빠른 상황에서 우리 기업의 글로벌 네트워크 구축을 통한 경쟁력 제고는 힘든 것이 사실이다. 이러한 측면에서 정부는 글로벌 네트워크 구축 로드맵을 작성하고 빠르게 사업을 실행하여 우리 기업들이 중국시장에 진출할 수 있는 경쟁력을 만들어야 할 것이다. 특히 동남아 지역에 글로벌 물류거점을 확보하면 중국과 동북아, 동남아를 연결하는 아시아 물류회랑(Asian logistics corridor)이 될 수 있어 우리 기업들의

경쟁력 제고에 큰 기여를 할 수 있을 것이다.

이제 과거 국제물류 정책이나 사고에서 벗어나 동북아를 우리의 국내 시장으로 보고 세계를 우리가 활동해야 하는 시장으로 범위를 넓혀 글로벌물류전략을 추진해야 할 것이다. 우리나라 정부와 물류기업들이 글로벌 시장에서 경쟁력 제고를 조속히 확보하기 위해서는 정보와 네트워크 확충에 더욱 더 최선을 기울여야 할 것이다.

마지막으로 본 연구는 중국의 기업정책 변화가 해당 물류시장에 미치는 영향을 분석한 것으로 전반적인 경제정책과 시장변화에 따른 종합분석에는 한계를 가지고 있다. 따라서 향후 중국 경제정책 전반에 대한 검토와 계량적 분석을 통해 중국 물류시장의 전망과 그 변화를 조명할 필요가 있을 것이다.

참고문헌

1. 권세진, “중국 물류정책의 문제와 전망”, 「대한정치학회보」, 제13집 제2호, 2005.
2. 백종실, “국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출방안”, 「해양정책연구」, 제18권 제2호, 한국해양수산개발원, 2003. 3.
3. 삼성경제연구소, “중국의 기업정책변화와 시사점”, 「CEO Information」, 2007. 4. 11.
4. 장세진, 「글로벌 경쟁시대의 경영전략」, 박영사, 2003.
5. 조규진·황일영, “중국 물류네트워크의 정책 및 실태에 관한 연구”, 「국제통상연구」, 제7권 제2호, 국제통상학회, 2003.
6. 주중한국대사관, “중국의 노무관리 제도 이해”, <http://www.koreaemb.org.cn>, 2005. 3
7. 중국전문가포럼, “2006-2007 中 물류산업의 회고 및 전망”, <http://csf.kiep.go.kr>, 2007. 2. 8.
8. 양평섭, “최근 중국의 수출관련정책 변화와 한·중 교역에의 영향”, 대외정책연구원, 2006. 11. 23.
9. 원동욱·조기영, “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”, KOTI, 2006.
10. 한국무역협회, “중국의 100대 물류기업 현황”, 한국무역협회, 2007. 1.
11. 한국은행, “중국 物權法 제정의 의의 및 기대효과”, 「해외경제 포커스」, 제2007-11호.
12. 錦程物流網, “行業協會：中國物流業進入新的發展階段”, <http://info.jctrans.com/zhwl/wlxw/gn/2007330428880.html>, 2007. 3. 20.
13. 航運在線, “多贏，中國航企與世界共舞”, <http://www.sol.com.cn>, 2007. 3. 13.
14. 人民網, “世界經濟格局中的中國”, <http://finance.people.com.cn/GB/8215/32688/32690/3256149.html>, 2005. 3. 20
15. 중국경제출판사, 「중국물류연감」, 2006.
16. 중국물류구매연합회, “外資巨鱷瘋狂出手攪動國內物流業”, <http://www.chinawuliu.com.cn>, 2007. 3. 21.

17. 中國家發展和改革委員會, “2006年我國第三方物流將在新起點上快速發展”, <http://www.sdpc.gov.cn>, 2006. 3. 9
18. _____, “中國交通項目將成爲全球外商投資熱點”, <http://www.sdpc.gov.cn>, 2007. 3. 27.
19. 중화인민공화국교통부, “公路水路交通行業發展統計公報”, 각 년도.
20. 中國投資指南, “2006年物流業發展概況”, <http://www.fdi.gov.cn>, 2007. 3. 1.
21. 중화인민공화국통계국, 「통계연감」, 각 년도.
22. Ernst, D., “Global Production Networks and the Changing Geography of Innovation Systems: Implications for Developing Countries”, *Economics of Innovation and New Technology*, 2002.
23. UPS, “UPS and China: Your Ticket to a Growing Market”, 2005.

□ 조사 설문지

변화된 기업정책		평가항목	영향정도
시장 경제 관련	물권법	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
	반독점법	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
	파산법	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
	노동법('노동계약법')	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
시장 비용 관련	토지세('중화인민공화국 도시 토지사용세 임시조례')	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →

변화된 기업정책		평가항목	영향정도
시장 비용 관련	용지가격('전국 공업용지 최저 양도가격 표준')	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
	기업소득세('기업 소득세법')	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
	가공무역('수출가 공구 가공무역관리 잠정 방법')	시장확장성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장수익성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →
		시장안정성	┌-----┴-----┐ ← 긍정 보통 부정 →

* 법내용은 첨부자료로 제공함