

해운·항만 물류기업의 중·일 시장 진출방안

2005. 12

박용안·전형진

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 박 용 안 : 제1장, 제3장, 제4장, 제5장,
제6장, 제7장 제1, 2절

◆ 연구진

- 전 형 진 : 제2장, 제6장 제4절,
제7장 제2절

□ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 서 상 범 (한국교통연구원 박사)

◆ 우 영 제 (해양수산부 사무관)

◆ 이 재 의 (산업자원부 장관자문관)

머 리 말

중국의 대형 컨테이너터미널이 잇따라 개장되면서, 동북아 해운·항만 물류시장이 중국 중심으로 급속하게 재편되고 있다. 2005년 12월의 상하이 양산항 개장은 칭다오의 전만항 개장(2000년), 상하이 외고교항의 확장 개장(1999, 2000, 2003년) 등에 이어서 글로벌 물류기업들이 중국시장에서 치열하게 경쟁하도록 하는 동인이 될 것으로 보인다. 특히 2004년 말 이후 중국이 보관업, 창고업, 트럭운송업에 한해 외자기업 100% 지분투자를 허용하면서, 우리나라 해운·항만 물류기업들도 본격적으로 중국 물류시장에 진출하고 있다.

일본의 해운·항만 물류시장에서도 항만운송사업에 대한 수급조정 규제폐지(2000년), 화물자동차운송사업의 영업구역 규제폐지(2002년) 등을 실시하면서 소수 외국물류기업이 항만운송사업 등 제한된 분야에 진출을 확대하고 있다.

이처럼 중국과 일본이 자국 내 국제물류시장에서 외국물류기업에게 개방을 확대함에 따라, 우리나라 항만의 동북아 물동량 확보와 해운·항만 서비스의 부가가치 기능 강화를 위해서는 중국과 일본 해운·항만시장의 여건분석과 부문별 진출방안 수립이 시급한 과제로 대두되었다.

이 연구는 동북아에 진출한 우리 제조기업들의 국제물류 지원체계 구축과 우리 해운·항만 물류기업의 동북아 물류망 구축이라는 관점에서 2년간 진행되었다. 1차 연도(2004년)에는 동북아 국가간 컨테이너 운송 협력과제를 부문별로 도출하고, 협력방안을 기반시설 측면과 운영체계 측면에서 검토하였다. 이번 2차(2005년) 연구에서는 컨테이너 화물을 중심으로 우리 해운·항만 물류기업의 중일 물류시장 진출방안을 제시한다는 점에서 선행연구와 차별성이 있다.

이번 연구에서는 먼저 동북아 국제 물류시장의 구조를 살펴보고 전망함으로

써 우리 해운·항만 물류기업이 처해 있는 상황, 사업기회, 경쟁업체들의 위협을 분석하였다. 이후 중국과 일본 물류시장에 대한 우리기업의 진출여건을 문헌 자료, 현장방문 그리고 전문가와 대면 인터뷰를 통해 조사하는 한편 진출시 봉착할 수 있는 애로요인을 파악하였다. 아울러 해운·항만 물류기업의 내부역량을 보유자원(재무자원, 물적자원, 인적자원, 기술자원 등)과 보유능력(기능능력, 입지능력, 문화능력 등) 측면에서 평가한 후 경쟁대상인 중국과 일본의 기업들과 비교하여 상대적인 강점과 약점을 도출하였다.

이러한 내부 역량에 대한 평가를 바탕으로 우리나라 해운·항만 물류기업의 중·일 시장에 대한 진출방안을 부문별로 제시하는 한편 진출에 따른 정부의 지원방안에 대한 우선순위를 산정하였다. 아울러 국가의 국제물류 정책측면에서는 우리나라 항만의 피더네트워크 강화와 해운·항만 기업들의 물류망 구축을 통한 동북아 환적화물의 확보방안을 제시하였으며, 중국시장 등의 진출 성공사례에 대해 분석함으로써 정부의 중점 지원분야를 도출하였다.

이 연구는 우리나라 해운·항만 물류기업의 해외진출을 통해 우리나라 물류거점 기능을 강화하고, 물류기업이 새로운 사업영역을 개척하는 데 도움이 되고자 하는 소망을 담고 있다.

이 보고서는 한국해양수산개발원 해운물류·항만연구센터의 박용안 부연구위원과 전형진 책임연구원이 집필하였다.

2005년 12월

韓國海洋水產開發院
院 長 李 正 煥

목 차

ABSTRACT	i
----------	---

요 약	v
-----	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 배경 및 목적	1
1) 연구의 배경 / 1	
2) 연구의 목적 / 2	
2. 선행연구 고찰	3
3. 연구의 방법과 범위	6

제2장 동북아 국제 물류시장의 구조와 발전전망	8
---------------------------	---

1. 수요측면의 환경변화 및 전망	8
1) 동북아 3국간 교역량 급증 / 8	
2) 동북아 3국간 역내 운송물동량 지속적 증가 / 13	
3) 중국 항만의 성장세 지속 / 17	
4) 수요측면의 환경 전망 / 18	
2. 공급측면의 환경변화 및 전망	20
1) 중국 항만에의 직기항 확대 / 20	
2) 동북아 해운시장의 다극화 / 22	
3) 동북아 3국에 대한 외국 해운·항만 물류기업 진출 확대 / 24	
4) 공급측면의 환경 전망 / 27	

3. 법·제도의 변화 및 전망	28
1) 중국 해운 물류시장 개방 확대 / 28	
2) 일본 물류시장내 관행적 장벽 / 30	
4. 전략적 시사점	31
1) 기회 측면 / 31	
2) 위협 측면 / 31	
3) 우리나라의 대응방안 / 32	

제3장 중국·일본 물류시장의 진출여건 분석 ————— 34

1. 중국의 물류시장 진출여건 분석	34
1) 물동량 추이와 전망 / 34	
2) 중국의 물류인프라 구축 / 38	
3) 중국 물류시장 진출의 애로요인 / 41	
4) 우리 해운·항만 물류기업의 중국시장 진출 실태 / 43	
2. 일본의 물류시장 진출 여건분석 / 51	
1) 물동량 추이와 전망 / 51	
2) 일본의 물류인프라 구축 / 53	
3) 일본 물류시장 진출의 애로요인 / 56	
4) 우리 해운·항만 물류기업의 일본시장 진출 실태 / 57	

제4장 한·중·일 해운·항만 물류기업의 내부역량 비교분석 ————— 60

1. 중국 해운·항만 물류기업의 내부역량 분석	60
1) 해운 물류기업 / 60	
2) 항만운영기업 / 66	
3) 제3자물류기업 / 69	
4) 철도화물운송기업 / 73	
2. 일본 해운·항만 물류기업의 내부역량 분석	74

1) 해운 물류기업 / 74	
2) 항만운영기업 / 75	
3) 대기업체열 물류기업 / 82	
4) 철도화물운송기업 / 83	
3. 우리 해운·항만 물류기업의 중일 진출 내부역량 분석	84
1) 중국 물류시장 진출의 내부역량 분석 / 84	
2) 일본 물류시장 진출의 내부역량 분석 / 91	
4. 한·중일 해운·항만 물류기업의 내부역량 비교분석	92
1) 한·중일 산업 및 기업 경쟁력 비교사례 / 92	
2) 한·중일 해운·항만 물류기업의 경쟁력 비교 방법 / 95	
3) 해운 물류기업의 내부역량 비교 / 96	
4) 항만 물류기업의 내부역량 비교 / 99	

제5장 우리 해운·항만 물류기업의 중일 진출방안 ————— 101

1. 진출방안 수립을 위한 SWOT절차	101
2. 중국 컨테이너터미널 건설 투자참여와 운영 참여방안	103
1) 중국 거점항만 건설 투자와 운영 참여방안 / 103	
2) 중소항만 건설과 운영에 진출방안 / 105	
3) 부두밖 컨테이너장치장(ODCY) 운영 참여 / 108	
3. 중국의 국제물류 관련업 진출방안	110
1) 국제화물운수대리기업(포워더업) 진출방안 / 110	
2) 국내화물운수대리업 진출방안 / 112	
3) 트럭운송업과 창고운영 진출방안 / 114	
4) 국제물류 관련업의 우회 진출방안 검토 / 116	
4. 일본 국제물류 관련업 진출방안	119
1) 거점항만 건설과 운영에 진출방안 / 119	
2) 중소항만 운영에 진출방안 검토 / 120	

3) 국제 물류관련업 진출방안 / 122	
------------------------	--

제6장 해운·항만 물류기업의 진출에 대한 지원방안 ————— 124

1. 기존 지원방안 검토	124
1) 진출에 따른 지원방안 기존 제안 / 124	
2) 지원방안의 추가와 보충 / 126	
2. 중국·일본 시장 진출에 따른 지원방안	128
1) 금융지원 / 128	
2) 재정지원 / 129	
3) 조세지원 / 134	
4) 국내제도 개선 / 136	
5) 국제협력 지원 / 139	
3. 지원방안에 대한 우선순위 검토	146
1) 지원정책에 대한 우선순위 결정절차 / 146	
2) AHP를 이용한 지원정책의 우선순위 판단 / 148	
4. 외국 물류기업의 투자유인 방안	150
1) 외국 물류기업의 투자유치 실태 / 150	
2) 외국 물류기업의 투자유치 결정요인 및 시사점 / 152	
3) 외국 물류기업 투자유치 촉진방안 / 155	

제7장 결론 및 정책건의 ————— 162

1. 결 론	162
2. 정책건의	165

참고자료 ————— 169

〈부록 1〉 중국과 일본의 물류정책 관련 부서 ————— 175

표목차

〈표 2-1〉	한중간 교역증가 추이	9
〈표 2-2〉	한중간 주요 교역품목(2004년)	10
〈표 2-3〉	한일간 교역증가 추이	11
〈표 2-4〉	한일간 주요 교역품목(2004년)	11
〈표 2-5〉	일중간 교역증가 추이	12
〈표 2-6〉	일중간 주요 교역품목(2004년)	13
〈표 2-7〉	한중항로의 컨테이너 운송량 추이	13
〈표 2-8〉	한중항로 컨테이너운송량에 대한 중국 항만별 비중(2004년)	14
〈표 2-9〉	한일항로의 컨테이너 운송량 추이	14
〈표 2-10〉	한일항로 컨테이너운송량에 대한 일본 항만별 비중(2003년)	15
〈표 2-11〉	일중항로의 컨테이너 운송량 추이	15
〈표 2-12〉	일중항로 컨테이너운송량에 대한 중국 항만별 비중(2004년)	16
〈표 2-13〉	중국 항만물동량의 동북아 및 세계 비중 추이	18
〈표 2-14〉	동아시아 주요국의 기간항로 국별 기항회수 현황	21
〈표 2-15〉	동북아 해상운송 네트워크의 변화와 핵심요인	23
〈표 2-16〉	외국 항만운영업체의 부산항 및 광양항에서의 비중(2004년)	25
〈표 2-17〉	중국의 물류분야 외국인투자 규제완화 내용	30
〈표 2-18〉	한중일 물류시장에서 우리나라 해운·항만 물류기업의 기회 및 위협요인 분석	33
〈표 3-1〉	중국의 수출입 물동량 추이	35
〈표 3-2〉	중국 국내 화물운송량 추이	36
〈표 3-3〉	2003년 중국 지방별 국내 물동량	37
〈표 3-4〉	중국 국내 화물운송량 전망	37

〈표 3-5〉 중국 주요 항만의 컨테이너부두 건설계획	39
〈표 3-6〉 중국 물류관련 부서와 기능	42
〈표 3-7〉 한진해운의 중국내 ODCY 운영 현황	44
〈표 3-8〉 한진해운의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태	45
〈표 3-9〉 장금상선의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태	46
〈표 3-10〉 현대상선의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태	46
〈표 3-11〉 삼익물류의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태	48
〈표 3-12〉 (주)한진의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태	49
〈표 3-13〉 대한통운의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태	49
〈표 3-14〉 일본 수출입 해상물동량 추이	52
〈표 3-15〉 일본 항만의 컨테이너 물량 전망	52
〈표 3-16〉 일본의 국내 화물운송량 추이	53
〈표 3-17〉 일본의 항만관계 예산	55
〈표 3-18〉 일본 8대 항만의 재정수지 추이	55
〈표 3-19〉 한진해운의 일본내 컨테이너터미널 임차 현황	58
〈표 4-1〉 SITC Maritime Group의 합자기업 현황	65
〈표 4-2〉 일본 항만운송사업자의 자본금별 분포	76
〈표 4-3〉 일본계 10대 종합물류기업 세계 네트워크	76
〈표 4-4〉 일본통운의 중국과 한국 물류네트워크 구축 현황	79
〈표 4-5〉 구성요소별 내부역량	85
〈표 4-6〉 한중일 해운 물류기업의 내부 역량 비교 (2003년)	98
〈표 4-7〉 한중일 해운 물류기업의 내부 보유자원에 대한 비교	99
〈표 4-8〉 한중일 항만 물류기업의 내부역량비교	100
〈표 4-9〉 한중일 항만 물류기업의 내부 보유자원에 대한 비교	100
〈표 5-1〉 중국 거점항만 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	105
〈표 5-2〉 중국 중소형 항만 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	107
〈표 5-3〉 상해시 寶山區 일대 ODCY 요금	108

〈표 5-4〉 중국 ODCY 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	109
〈표 5-5〉 중국 국제화물운수대리기업 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	112
〈표 5-6〉 중국 국내화물운수대리기업 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	113
〈표 5-7〉 중국 트럭운송업과 창고업 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	116
〈표 5-8〉 중국 물류시장에 대한 외자계기업 100% 지분투자 개방계획	117
〈표 5-9〉 일본 거점항만 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략	120
〈표 5-10〉 일본 수출입 및 연안 컨테이너의 지역별물동량(2003년)	121
〈표 6-1〉 유통물류합리화기금 운영의 개선방안	128
〈표 6-2〉 한국컨테이너부두공단법 개선방안	132
〈표 6-3〉 주요 SOC관련 재정자금 대출 사례	133
〈표 6-4〉 조세특례제한법의 개선방안	135
〈표 6-5〉 합자기업 판사처에 대한 중국 당국의 세금 개선방안	136
〈표 6-6〉 종합물류업 인증 평가기준 개선방안(운송중심 기준)	137
〈표 6-7〉 동북아 향후 10년간 사회간접자본 개발수요 추정	140
〈표 6-8〉 2011~2020 동북아 사회간접자본 개발 수요	141
〈표 6-9〉 중국의 국제화물운수대리업(포워더) 등록시 외자기업에 대한 차별	143
〈표 6-10〉 해운 항만 물류기업의 중국·일본 진출에 대한 지원방안 구분	147
〈표 6-11〉 해운 항만 물류기업의 중·일 진출지원 정책 우선순위 결과	149
〈표 6-12〉 외국 정기선사 및 항만물류기업의 국내 항만물류시장 진출현황	151
〈표 6-13〉 우리 물류시장에 대한 외국 물류기업들의 인식 및 평가	153
〈표 6-14〉 물류시설 입지규제 완화방안	156
〈표 6-15〉 물류관련 세제개선 방안	157
〈표 6-16〉 외국 물류기업 유치 세제 인센티브 강화방안	158
〈표 6-17〉 우리나라 항만의 생산성 제고방안	160

그림목차

〈그림 1-1〉 연구흐름도	7
〈그림 2-1〉 한중일 3국의 컨테이너 운송구조	17
〈그림 2-2〉 동북아 물류시장에 있어 수요측면의 환경변화 전망	19
〈그림 2-3〉 동북아 물류시장에 있어 공급측면의 환경변화 전망	28
〈그림 3-1〉 중국 국내 화물운송량 지구별 전망	38
〈그림 4-1〉 중국원양운수(집단)의 주요 기업	62
〈그림 4-2〉 상하이국제항무집단의 구성(2004년)	67
〈그림 4-3〉 심천적만항항주식유한공사 그룹의 주요 기업	69
〈그림 4-4〉 중국외운요령유한공사의 조직 구성도	71
〈그림 5-1〉 중국·일본 물류시장 진출 SWOT분석 절차	102
〈그림 6-1〉 중일 진출 물류기업에 대한 정부 지원방안	127

ABSTRACT

Study on Effective Means for Shipping Companies and Port Operating Companies to Advance into the Chinese and Japanese Market

As the international cooperation and division of labor among companies intensifies and expands, international trade among Northeast Asian countries is rapidly increasing. From 1994 to 2004, the trading scale between Korea and China increased by 21% annually, the trading scale between Japan and Korea by 5.7%, and the trading scale between Japan and China by 13.8%. The container volume transported between Korea, Japan, and China has increased from 2,000,000TEU in 1996 to 5,600,000TEU in 2004. The trading scale between the three countries will continue to increase according to the growth of the Chinese economy.

As costs increase due to ineffective logistics systems combined with Chinese economic growth, the Chinese government has lowered the entry barriers for foreign companies in the logistics market. Accordingly, global logistics companies are actively advancing into the Chinese logistics market. World-famous shipping companies and port operating companies are expanding their distribution system base and transportation networks throughout all of China by investing in Chinese ports using their sea-borne transportation networks. Korean shipping companies and port operating companies have expanded their businesses from sea-borne transportation to

inland transportation. However, most of the Korean logistics companies have just focused on operating Off-Dock Container Yards (ODCYs) and forwarding trading freight between Korea and China.

This study has been conducted for the past two years to identify effective ways of building a Northeast Asia's logistics network for the benefit of Korean shipping companies and port operating companies, and to support Korean manufacturers who distribute to China and Japan. In 2004, this study focused on the cooperative measures of container transportation in Korea, China, and Japan, and reviewed the cooperative methods of infrastructure and operational systems. This second phase of the study in 2005 sought to present a way for Korean companies to advance into the Chinese and Japanese logistics markets.

Five methodologies utilized to conduct this study are:

One, this study examined the import and export increases of trading volumes and the growth of the domestic logistics market as the opportunity for Korean companies to advance into the Chinese and Japanese markets. In addition, this study checked the influences on Korea's transshipment cargo by Chinese extensive port development as a threat, and examined the Northeast Asian logistics network of shipping companies and port operating companies.

Two, this study investigated cargo volume of logistics markets in China and Japan, the volumes by each region in China and Japan, share rates by transport modes, other obstacles through literature review, the opinion of logistics experts from Japan and China, and on-site surveys. In addition, this study analyzed business administration features of the leading shipping companies and port operating companies in Japan and China, and outlined

their strengths and weaknesses.

Three, this study surveyed the state of the Korean shipping companies and port operating companies in Chinese and Japanese logistics markets through interviews, telephone questionnaires, and on-the-spot fact-finding surveys. Then this study evaluated the companies that were planning to go into Japanese and Chinese markets by considering their strengths and weaknesses. It then, compared the internal competencies of the shipping companies and port operating companies in Japan, Korea, and China.

Four, this study outlined the strengths, weaknesses, opportunities, and threats in all aspects of logistics by category, and presented strategies to advance into Chinese and Japan logistics markets using a SWOT analysis.

Five, this study examined support programs which will be provided by the Korean government for shipping companies and port operating companies, then this study proposed new policies to government. Such support policies can be classified into financial support, fiscal support, tax support, domestic system improvements, and international cooperation support. The priority of the policies which will be supported by the Korean government were developed based on data gathered through questionnaires mailed out to experts and policy-makers using an Analytic Hierarchy Process(AHP). In addition, this study seeks for the means to induce foreign logistics companies to make use of Korean logistics facilities.

In conclusion, this study identified four key points for consideration.

First, Korean shipping companies and transportation companies have better know-how and management techniques about logistics technologies than Chinese companies. But Japanese companies have better know-how

and management techniques than Korean companies.

Second, Chinese logistics markets have great potential and are open to private companies but there is clear discrimination toward foreign companies. However, large-scale foreign companies are involved in port operations, off-dock container yards, warehousing, truck transportation, train transportation, and international freight transportation businesses. Japanese logistics market allow for the entry of foreign companies, but the role of foreign companies is limited to "forwarding" services due to habitual discriminating practices and intervention of governmental organizations.

Third, Korean shipping companies and port operating companies are now participating in port operations, truck transportation, and off-dock container yards in China. This shows that businesses are expanding into other areas from just international sea-borne transportation networks. Korean companies need to carefully advance into the Japanese market. It is desirable to invest indirectly in Japanese markets through acquiring a Japanese company or securing a common logistics base with a Japanese partner company.

Four, the Korean government should support shipping companies and port operating companies that intend to advance into Northeast Asian markets. Based on the AHP, the first priority of such support should be providing fiscal support by building a logistics base. Then the government should make an effort to address the discrimination in Chinese and Japan logistics markets. Furthermore, it should focus on providing financial support, domestic system improvements, and tax support.

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

- 제조기업의 생산활동과 판매·유통활동이 국제화되고 중국경제가 지속적으로 성장함에 따라 동북아 기업간 협업과 분업체계가 확장됨
 - － 동북아 국가간 교역규모와 교역물동량이 큰 폭으로 증가
 - － 물류기업들의 국제 협력과 해외시장 진출도 활발
 - 특히 급성장하는 중국 물류시장을 선점하기 위해 세계 주요 물류기업들은 중국내 물류거점을 구축하고 네트워크를 확충하여 왔음
- 동북아내 해상컨테이너 물량이 지속적으로 증가
 - － 한·중·일 간 컨테이너 물량은 1996년 200만TEU에서 2003년 470만TEU, 2004년 560만TEU로 증가
 - － 한·중·일 해운·항만 물류기업들은 동북아 주요 항만과 그 배후지에 거점을 확보하여 경쟁력을 제고시키려 하고 있음
- 이 연구의 목적은 우리 해운·항만 물류기업의 중국·일본 시장 진출방안 수립과 국제물류네트워크의 충실화에 있으며, 구체적으로 다음임
 - － 동북아 국제화물운송을 둘러싼 환경변화를 분석함으로써 우리 해운·항만 물류기업에 대한 기회와 위협요인을 분석
 - － 중국과 일본의 물류시장 수요와 공급특성을 검토하고, 예상 경쟁기업의 내부역량을 평가
 - － 우리 물류기업의 내부역량을 비교·검토한 후 물류 분야별 진출방안 모색과 정부의 지원방안을 제시
 - － 정부의 지원방안에 대한 물류전문가와 정책담당자들의 의견을 수렴하여, 정책의 우선 순위를 제시

2. 선행연구 고찰

- 안병민, 김영규(2000)의 연구는 한·중·일 교통물류 현황, 교역 및 투자협력 조사, 중국과 일본의 교통·물류 시설 현황을 분석한 후 한·중·일간 교통물류체계 구축 전략을 제시
- OECD(2000)는 아시아 태평양지역 제조기업 경영활동의 세계화와 국제분업의 심화에 따른 정보망간, 물류거점간, 인적자원간 협력체계 구축의 필요성을 제기함
- 하현구, 이성원, 예충열(2002)의 연구에서 주요 내용은 다국적 기업의 해외직접투자(FDI) 결정요인 파악 및 중요도 분석, 우리나라의 동북아 물류센터화 조건 및 방안 제시, 우리 정부의 실천적 정책과제의 검증 및 확인
- 서수완 외(2004년) 연구의 주 내용은 우리나라를 중심으로 한 물류네트워크 강화를 목적으로 중국 물류시장에 진출방안을 제시하는 것임
- 본 연구와 선행 연구와의 차별성은 첫째, 컨테이너 화물을 중심으로 우리 물류기업의 중국과 일본 물류시장 진출방안을 수립한 점이고, 둘째, 정부의 지원정책과 우선순위를 제시한 점, 셋째, 물류업의 해외진출을 유통업과 제조업의 진출과 연계하는 방안을 제시하는 데에 있음

3. 연구의 방법과 범위

- 본 연구의 방법은 다음과 같음
 - － 기존 연구자료와 관련 정책조사, 일본과 중국 항만 및 내륙 물류체계와 거점에 대한 현지조사와 현지 물류전문가와의 인터뷰를 통해 물류시장에 대한 관행과 해외진출시 애로요인을 분석하였음
 - － 해운·항만 물류기업의 중·일시장 진출방안에 대해서는 외부의 기회(Opportunity)와 위협(Threat)을 분석하고 우리기업의 강점(Strength)과 약점(Weakness)을 평가한 뒤 국가별로 분야별 진출방안

을 제시함

- 정부의 지원정책에 대한 우선순위는 설문자료를 AHP(Analytic Hierarchy Process)로 분석하여 평가
- 본 연구의 범위가 되는 물류활동은 한중일 컨테이너 해상운송과 연결되는 항만하역, 항만에서 물류활동 그리고 항만과 연계되는 내륙운송까지임

제2장 동북아 국제 물류시장의 구조와 발전전망

1. 수요측면의 환경변화 및 전망

- 수요측면의 주요 환경변화는 동북아 3국간 교역량 및 역내 운송물동량 급증, 중국 항만 급성장 등임
- 이러한 환경변화는 동북아 3국간 해운물류시장의 성장을 지속시키는 動因으로 작용할 전망

1) 동북아 3국간 교역량 급증

- 한중간 교역량은 1994년 117억달러에서 2004년 793억달러로 연간 21%, 화물량은 1994년 2,725만톤에서 2004년 8,400만톤으로 연평균 12% 증가
- 한일간 교역량은 1994년 389억달러에서 2004년 678억달러로 연평균 5.7%, 화물량은 1994년 3,100만톤에서 2004년 3,850만톤으로 연평균 2% 소폭 증가
- 일중간 교역량도 1994년 462억달러에서 2004년 1,680억달러로 연평균 13.8%의 급증세를 지속

2) 한중일 역내운송 컨테이너 물동량 지속적 증가

- 한중간 컨테이너 물동량은 1999년 93만TEU에서 2004년 198만TEU로 지난 5년간 연평균 16.4% 증가
- 한일항로의 컨테이너 물동량은 지난 1999년 54만TEU에서 2004년 99만TEU를 기록하여 연평균 13% 증가
- 일중항로의 컨테이너 물동량은 1999년 122만TEU에서 2004년에는 260만TEU로 연평균 16.4% 증가
- 컨테이너 운송구조에 있어 우리나라는 일본에 대해 수출물량이 수입물량을 초과한 반면, 중국에 대해서는 수입초과, 중국은 한국 및 일본에 대해 수출초과, 반면 일본은 한국 및 중국에 대해 수입초과의 운송구조를 보이고 있음

3) 중국 항만의 급성장

- 중국 항만의 성장을 주도하고 있는 8대 항만은 2004년에 중국 총항만 물동량의 64.1%인 4,937만TEU를 처리하여 전년대비 22%의 높은 증가율을 달성
- 중국 항만의 물동량 증가세는 계속될 것으로 전망

4) 수요측면의 환경 전망

- 동북아 3국간 교역량은 현재의 급증세를 상당기간 계속 유지할 것으로 전망되며, 이에 따라 동북아 3국간 해상물동량도 꾸준히 증가할 것으로 예상됨.
- 앞으로도 중국은 전세계 생산기지로서 역할을 유지함으로써 중국 물류시장의 규모가 크게 확대될 전망
 - 중국 정부의 물류부문 시장진입 완화정책에 따라 외국 물류기업들의

진출기회가 확대되고 있음

2. 공급측면의 환경변화 및 전망

- 공급측면의 환경변화는 중국 항만으로의 직기항 확대, 동북아 항만의 다극화, 외국 물류기업의 중국 집중화 등임
 - 이러한 변화는 우리나라 항만이 환적화물을 유지하는 데에 불리한 요소로 작용할 것으로 예상

1) 중국 항만으로의 직기항 확대

- 최근 동북아 해운서비스가 중국 항만 중심으로 재편되고 있으며, 이러한 해운서비스 재편은 중국 항만에의 직기항 확대로 나타나고 있음
 - 직기항 확대는 기존 거대항만보다는 신흥항만 중심으로 진행
- 정기선사들은 중국 항만에 대한 직기항 서비스의 수를 증가시키면서 한국 및 일본 항만에 대한 기항회수를 줄이는 전략을 추진
- 정기선사들은 전통적인 동북아 해운서비스항로인 ‘한국/일본/대만/홍콩’ 경로에서 탈피, 중국 항만을 기중점으로 하는 새로운 운송네트워크를 구축하고 있음

2) 동북아 항만의 다극화

- 중국 항만으로 직기항 확대는 전통적인 동북아 해운서비스항로인 ‘한국/일본/대만/홍콩’ 루트에 대폭적인 변화를 초래
 - 즉 상하이, 부산, 가오슝, 홍콩 등 대형 거점항만 중심의 해상운송 네트워크에 중국 중소형 항만이 포함되는 다극형 운송네트워크가 부상
- 다극형 해상운송 네트워크는 중국을 기점으로 한국과 일본을 분리하는 방향으로 진행되어, 정기선사들은 동북아 해상운송네트워크를 중국/한국/역외, 중국/일본/역외서비스로 분리

- 한편 중국 항만들간의 경쟁이 치열하게 이루어지고 있는 점도 동북아 해상운송 네트워크의 다극화를 촉진하는 요인

3) 외국 물류기업들의 중국 집중화

- 중국 시장에 진출한 외국계 물류기업은 Maersk Logistics, P&O Nedlloyd, APL Logistics, Vopak Logistics Services 등 대부분의 세계적 기업들로서 중국 시장에 지역본부나 거점을 설치
- 외항해운 물류기업들은 일찍이 중국시장에 진출하여 혼재업무 등을 수행해 왔으며, 해운서비스는 물론 내륙에서 부가가치 물류서비스를 제공하여 집화를 강화하는 전략을 추진중

4) 공급측면의 환경 전망

- 중국 항만의 대대적인 시설확장과 중국 항만간 치열한 경쟁은 중국 항만으로의 직기항 확대 및 동북아 항만경쟁의 다극화를 초래
- 외국 물류기업의 중국 집중화로 외국 물류기업들에 의한 중국 물류시장의 선점확보와 지배력 강화가 예상됨
- 중국내 물류인프라 확충과 물류체계 효율화, 글로벌 네트워크 구축 등으로 중국 물류기업의 경쟁력은 강화될 전망

3. 법·제도의 변화 및 전망

1) 중국 물류시장 개방 확대

- 중국의 컨테이너 물동량은 1998년 2,471만TEU에 불과했으나 2004년에 7,703만TEU로 6년만에 3배로 증가. 이처럼 중국 물류시장이 급팽창함에 따라 중국정부는 물류산업을 경제발전을 위한 필수산업의 하나로 인식
- 중국의 물류비 규모는 2000년부터 2003년까지 연평균 8%씩 증가하여

총물류비가 2003년 3,000억달러를 초과함

- 중국 정부는 물류인프라 투자확대, 물류산업에 대한 규제완화, 정보기술에 대한 투자가속화 등을 추진
- 물류산업 규제완화를 통해 외국 물류기업 및 3PL의 중국 물류시장 진출을 확대하고, 중국 물류기업과 합작투자를 확대시키려는 전략을 추진

2) 일본시장 관행적 장벽 존재

- 일본의 물류관련 법에서는 외국기업의 투자를 제한하는 규정은 없으나 지방정부의 항만운영 참여, 하역시장의 과점, 일본항운협회의 사전상담 제도 등의 관행이 외국 물류기업의 일본시장 진출에 장애요인으로 작용
- 이러한 차별관행은 일본 정부의 묵인 하에 계속되고 있으며, 외국 물류기업의 일본시장 진출을 방해

4. 전략적 시사점

1) 기회 측면

- 동북아 3국간 해상화물량의 지속적 증가, 중국 항만의 급성장, 중국의 해운물류시장 개방 등으로 우리 물류기업들의 중국시장 진출기회가 크게 확대
- 중국 물류시장의 진입장벽이 제도적으로 완화되고 있음에도 불구하고, 물류 현장에서 외국기업에 대한 관행적 차별이 상당히 많은 실정
 - 일본의 경우에도 제도적으로는 시장진입 장벽이 거의 없으나 물류시장 참여자들에 의한 관행적 장벽이 존재하고 있음

2) 위협 측면

- 중국 항만으로의 직기항 확대는 우리나라의 환적화물 유치에 상당한 위

협이 될 것으로 전망

- 상하이 양산항의 개장(2005년 12월)은 동 항만에 중국 환적화물을 흡수하는 요인이 될 것으로 판단됨
- 북중국 항만들의 비약적인 성장과 대대적인 항만개발계획은 동북아 항만간 경쟁을 3국 항만간 경쟁에서 중국 항만간 경쟁으로 경쟁구조 자체를 변화시키는 요인으로 작용하고 있음
- 주요 해운·항만 물류기업들이 중국 시장에 경쟁적으로 진출하고, 동북아 거점을 중국에 설치하는 움직임도 우리 해운·항만 물류기업에게는 중대한 위협이 될 전망

3) 우리나라의 대응방안

- 성장기회에 대한 대응방안은 다음과 같음
 - 우리 해운·항만 물류기업들이 중국 및 일본 물류기업, 다국적 물류기업과의 전략적 제휴, 인수·합병 등을 통해 해운물류 네트워크를 확보
 - 정부차원에서는 중국 및 일본 시장에 진출하는 국내 물류기업에 대해 재정 및 금융 지원 등을 강화하는 한편 정부간 협의 또는 회담을 통해 상대국의 차별정책과 시장 진입장벽을 제거할 수 있도록 협력관계를 강화
- 성장위협에 대한 대응방안은 다음과 같음
 - 기업차원에서는 종합물류서비스를 갖출 수 있도록 동종 또는 이종업체간 전략적 제휴나 통합을 통해 규모 대형화와 서비스의 질적 향상을 도모
 - 정부차원에서는 국내 해운·항만 물류기업의 대형화를 촉진할 수 있도록 재정 및 금융상의 지원을 강구하고, 항만시설 확충, 외국선사 및 화주에 대해 중국이나 일본보다 유리한 인센티브를 제공하는 방안을 시급히 마련

제3장 중국·일본 물류시장의 진출여건 분석

1. 중국 물류시장 진출 여건분석

- 중국의 국내 화물량은 1990년 97억톤에서 2000년 136억톤, 2003년에는 156억톤으로 증가
 - － 화물운송의 분담률을 보면 철도운송 14.2%, 트럭운송 74.3%, 수상운송 분담률 10.1%를 기록
 - － 2003년 지역별 물량을 보면, 산둥성 11억 7천만톤(7.5%), 산시성 10억 6,700만톤, 저장성 10억 3,800만톤, 광둥성 10억 6백만톤, 장쑤성 9억 2,800만톤, 랴오닝성 8억 3,500만톤 등임
- 중국 국내화물량은 2003년 156억톤에서 2010년 177억톤, 2020년에는 233억톤으로 증가될 전망
 - － 동 기간 중 트럭운송 물량과 점유율이 지속적으로 증가될 것으로 예상됨
- 중국정부는 지속적으로 증가되는 물동량을 처리하기 위해 물류인프라를 꾸준히 조성
 - － 항만건설을 위한 투자액은 2000년 131억위안에서 2003년 342억위안으로 100% 이상 증가. 2003년 항만건설 투자는 수로 및 항로표지 시설로 50억위안, 부두시설건설 예산 244억위안 등으로 구성됨
 - － 중국 정부는 고속도로를 통해 성단위의 간선망을 확보한 뒤, 전국 단일망으로 연계하는 전략을 추진중
 - － 철도는 석탄, 금속광석, 철강제품, 건자재, 비금속광석, 양곡, 석유제품, 시멘트, 컨테이너 등 대량화물을 주로 운송
- 해운 물류기업의 진출 실태
 - － 한진해운과 장금상선은 한·중간 해상운송서비스와 연계되어, 부두밖 컨테이너장치장(ODCY)을 운영

- 장금상선은 중국기업과의 합자투자로 중국내 무선박운송업, 창고업 등에 활발히 진출
- 항만 물류기업의 진출 실태
 - 우리나라 항만 물류기업의 중국 시장 진출은 일부 업체에 의해 2000년 이후, 철도운송, 창고운영 등에 한정되어 이루어지고 있으며, 항만 터미널 운영에는 참여하지 않고 있음

2. 일본 물류시장 진출 여건분석

- 일본의 국내화물량은 1990년 68억톤에서 2000년에는 64억톤, 2003년에는 59억톤까지 하락
 - 화물운송 분담률을 보면, 철도운송 0.9%, 트럭운송 91.2%, 내항운송 7.9% 등으로 트럭운송에 의한 화물이동이 활발
- 일본정부는 일본의 컨테이너 물동량을 2003년 1,457만TEU에서 2015년에는 2,300만TEU, 2020년에는 2,600만TEU까지 증가될 것으로 전망
 - 2015년 전망치 2,300만TEU 중 슈퍼중추항만의 처리물량은 2,050만TEU에 달할 전망
- 일본정부는 국내화물량의 침체에 따른 경쟁력 있는 경제사회의 구축을 위해, 국제적으로 경쟁력이 있는 물류시장의 조성, 광역 교통네트워크의 구축, 국제적 네트워크의 구축을 세부목표로 정책을 추진중
 - 일본의 항만정책은 건설보다는 정비에 초점
 - 2004년 항만관계 예산은 8,283억엔이며, 50% 이상인 4,747억엔이 항만정비사업에 배정
 - 고속도로 연장은 1999년 6,800km에서 2004년 7,300km로 증가
 - 일본정부는 환경보전 차원에서 오염물질배출량의 감소를 위해 철도운송과 선박운송을 촉진중

- 물류기업들의 일본진출은 주로 외항해운기업의 지점, 연락사무소, 현지 법인, 합작법인이 주를 이루고 있음
 - 일본진출 해운 물류기업들은 한진해운(지사), 현대상선(법인), 흥아해운(법인), 고려해운(지사), 대한해운(사무소) 등
 - 이들 해운기업의 경우, 해상운송에 그 활동이 국한
- 항만 물류기업으로는 대한통운과 한진이 일본 연락사무소를 두고, 우리나라 수출입화물과 중국에 진출한 한국계 기업의 수출입 화물에 대한 포워더업무를 하고 있음

제 4 장 한·중·일 해운·항만 물류기업의 내부역량 비교분석

1. 중국 해운·항만 물류기업의 내부역량 분석

- 주요 해운 물류기업과 강·약점 분석
 - 주요 해운그룹으로는 중국원양운수(집단)총공사(COSCO 그룹), 중국해운(집단)총공사, 중국장강항운(집단)총공사, 중국대외무역운수(집단)총공사 등과 지역의 해운기업으로 텐진시해운주식유한공사, 산둥성의 해풍국제해운집단 등임
 - 해운그룹들은 관련된 국제특송업, 항공포워더업, 부두밖 컨테이너장치장(Off Dock Container Yard : ODCY) 운영, 트럭운송, 연안운송 등에 진출하는 등 글로벌 물류기업으로 성장
 - 중국 해운물류기업으로 대표적인 COSCO 그룹의 강점은 다음과 같음
 - 첫째, 국무원 직속기관으로서 정부로부터 광범위한 지원을 받고 있는 점
 - 둘째, 그룹사 소속 기업들이 홍콩과 싱가포르 주식시장에 상장되어 자본조달이 용이하며, 국가기업으로서 신용도가 높은 점
 - 셋째, 상하이 외고교항, 칭다오 전만항, 홍콩 제8터미널 등의 건설과

- 운영에 투자하여 중국내 물류거점을 확보
- 넷째로는 해운을 모태로 관련 물류분야에 전문인력이 포진임
- COSCO 그룹의 약점으로는 첫째, 기업으로서 이윤추구와 경영합리화 노력과 조직내 공산당의 지도이념간 갈등관계 존재, 둘째, 경기변동 등 상황변화에 대한 적응력 부족, 셋째, 조직의 거대화에 따른 관료적 의사결정임
- 주요 항만 물류기업과 강·약점 분석
 - 항만운영 중심의 물류기업으로는 상하이국제항무(집단)유한공사, 심천적만항항항주식유한공사, 텐진항(집단)주식유한공사 등으로 인접중소항만의 운영, 트럭운송, 창고업 등에 진출하여 국내 종합물류기업으로 도약중
 - 上海國際航務 그룹의 강점은 다음과 같음
 - 첫째, 중국의 최대 물류거점인 상하이항 운영에 따른 지속적 성장 가능성
 - 둘째, 상하이 항무국에서 분화되어 항무국, 중국 중앙정부, 상하이시로부터 광범위한 지원을 받을 수 있는 점
 - 셋째, 상하이 인근 지역에도 물류거점을 확보하여 다양한 연계운송체계를 구축
 - 넷째, 상하이항을 중심으로 트럭운송, 보관업, 국제화물운수대리(포워더) 등 종합 물류서비스 제공이 가능한 점임
 - 동 그룹의 약점으로는 첫째로 항만운영 기업으로 독자적인 국제 물류 네트워크가 없는 점, 둘째, 항무국에서 독립하여 관료적 의사결정의 잔존 등임

2. 일본 해운·항만 물류기업의 내부역량 분석

- 주요 외항정기선 해운업체와 강점·약점 분석
 - 일본의 주요 외항정기선 해운업체로는 川崎汽船, 商船三井, 日本郵船이 있으나, 이들 기업들은 해운업을 주로 하고 있음

- 일본 해운 물류기업의 주요 강점은 다음과 같음
 - 첫째, 일본 제기업의 세계화경영에 따라 1990년대 초반부터 해외 진출을 본격화함으로써 국제물류 전문인력을 양성함
 - 둘째, 장기간에 안정적 경영으로 높은 신용도 확보
 - 셋째, 국제물류자회사의 설립으로 글로벌한 종합물류서비스 제공 등임
- 약점으로는 국제물류의 거점으로서 외국의 항만 운영에 소극적 참여를 들 수 있음
- 주요 종합물류기업과 강점·약점 분석
 - 일본의 종합물류기업은 항만하역, 창고, 트럭운송, 철도운송, 포워더업(제1종 및 제2종 이용화물운송사업), 항공운송, 연안운송 등의 복합운송서비스를 제공하는 한편 전 세계적 물류네트워크를 구축
 - 대표적인 종합물류기업인 일본통운 그룹의 주요 강점은 첫째, 높은 신용도와 자본조달 능력과 고수익, 둘째, 광범위한 글로벌 물류네트워크의 운영, 셋째, 장기간에 축적된 국제물류 노하우, 넷째, 최신의 물류기술과 고도화된 물류정보망임
 - 일본통운 그룹의 약점으로는 거대한 조직운영에 따른 경영의 비효율성과 관료화된 의사결정 등임

3. 우리 해운·항만 물류기업의 중일 진출 내부역량 분석

1) 중국 물류시장 진출 내부역량 분석

- 해운기업의 중국 진출 내부역량 분석
 - 우리 해운 물류기업의 강점은 다음과 같음
 - 첫째, 해상운송망의 경우, 중국항만과 우리나라 부산항 및 광양항간 연계가 활발
 - 둘째, 일부 해운 물류기업들은 주요 항만에 컨테이너 관리와 물류서비스 개선을 위해 자체 ODCY를 운영하거나 확보하고 있어, 항만과의 연계와 내륙 부문과 연계가 효율적임

- 우리 해운 물류기업의 약점은 다음과 같음
 - 첫째, 중국 항만운영에 참여 전무, 내륙운송망 미비
 - 둘째, 내륙창고 부재 등 종합물류서비스를 제공하는 데 필요한 물류 거점과 연계운송망이 미비
 - 셋째, 중국 내륙에서 발생하는 부가가치를 흡수할 수 있는 사업부문이 활성화되지 않는 점임
 - 넷째, 국제 및 국내 화물운수대리기업 진출 미진
- 항만 물류기업의 중국 진출 내부역량 분석
 - 우리나라 항만 물류기업의 강점은 다음과 같음
 - 첫째, 우리나라에서는 항만운영, 트럭운송, 철도운송, 연안운송, ODCY 운영, 창고업 등 종합물류서비스를 제공하고 있음
 - 둘째, 중량물화물과 반도체기기 등 고가화물에 대한 물류기술도 축적
 - 우리나라 항만 물류기업의 약점은 다음과 같음
 - 첫째, 취약한 해외물류망
 - 둘째, 중국시장에서는 종합물류서비스를 제공하는 사업부문에 대한 진출이 아닌 국제화물운수대리, 철도운송, 트럭운송 등 한정된 사업을 영위하는 점임
 - 우리나라 항만 물류기업은 종합물류서비스를 제공할 수 있는 기반 구축에 필요한 자금동원력 부족과 전문인력 부족, 중국시장 진출에 대한 전략부재 등으로 애로에 직면

2) 일본 물류시장 진출 내부역량 분석

- 우리 해운 물류기업중 한진해운과 현대상선은 재무자원면에서 경쟁력이 있는 것으로 판단되지만, 물적자원, 인적자원, 기술자원, 조직자원면에서는 취약하다 할 수 있음
 - 보유능력(기능능력, 입지능력, 문화능력, 규제적 능력)에서도 취약
- 항만 물류기업들은 물적자원 측면에서는 일본내 물류거점을 확보하고 있지 못하며, 일본의 업체들이 구비한 글로벌 물류네트워크도 구축하고

있지 못함

- 일본 물류시장에 대한 전문인력도 극소수이며, 전문분야도 포워더와 외항해운에 국한. 기술자원과 조직자원에서도 일본기업과 동등하거나 열위임

4. 한·중·일 해운·항만 물류기업의 내부역량 비교분석

- 한·중·일 해운 물류기업들의 내부역량을 보유자원을 기준으로 평가할 수 있음
- 재무자원측면에서 3국의 대형 해운 물류기업들은 모두 양호
 - 우리나라 해운 물류기업들의 자본금은 한진해운 3,585억원, 현대상선 5,153억원으로 일본의 K-Line의 2,556억원, MOL의 5,588억원, NYK의 7,620억원과 유사함
 - 중국의 대표적 외항해운기업인 COSCO그룹과 China Shipping 그룹은 국무원관리 국유기업으로서 소속 기업들이 중국과 홍콩 시장 등에 상장된 점을 고려할 때 재무자원이 양호한 것으로 판단됨
- 물적자원측면에서 우리나라 해운 물류기업들은 일본 기업에 비해 경쟁력이 있는 것으로 판단됨
 - 우리나라 해운 물류기업들은 우리나라 항만과 일본 항만(한진해운) 등에 터미널을 확보하고 있음
 - 중국 해운 물류기업들은 중국과 홍콩(COSCO)에 터미널을 확보하고 있어, 터미널 확보측면에서 일본 기업에 비해 경쟁력이 있는 것으로 판단됨
 - 일본의 해운 물류기업들은 자국내 항만 외 외국항만 운영에 참여는 소극적임
- 인적자원측면에서 해운 물류기업들은 일본 기업에 비해 열위임
 - 일본의 물류기업들은 일본 제조기업들의 세계화 전략에 따라 1990년대 초반이후 현지법인등의 설립과 해운과 연계된 국제물류자회사를

설립하는 등 전문 인력을 장기간에 걸쳐 양성

- 이에 반해 우리나라와 중국 해운 물류기업들은 현지법인의 주재원을 중심으로 지역전문가가 양성되는 구조로, 항만과 연계되는 내륙 물류, 통관, 검역, 물류정보 등에 대한 전문인력은 부족한 실정
- 기술자원측면에서 우리나라 해운 물류기업은 일본에 비해서는 열악하지만, 중국에 비해서는 우위
- 기술자원측면에서 우리나라와 일본의 해운 물류기업들은 다양한 화물의 국제운송에 대한 기술을 축적하고 있는 데 반해, 중국의 해운 물류기업들은 중량화물, 장대화물, 고가화물 등에 대한 운송기술이 상대적으로 약하다고 판단할 수 있음
- 3국간 국가적 차원에서 물류신기술 개발 수준은 일본이 가장 앞서고 있음

〈표 1〉 한중일 해운 물류기업의 내부 보유자원에 대한 비교

구 분	구성요소	한국	중국	일본
보유자원	재무자원	○	○	○
	물적자원	○	○	△
	인적자원	△	△	○
	기술자원	△	×	○
	조직자원	△	×	○

주 : ○(우수), △(보통), ×(열악).

- 우리 항만 물류기업의 경우 보유자원 측면에서 일본 기업에 비해 열위로 판단됨
- 우리나라 항만 물류기업들의 자본금은 한진 599억원, 대한통운 553억원(법정관리 기업)으로 일본통운의 6,042억원, 미쓰이창고의 955억원에 비해 열악
- 기술자원측면, 조직자원측면에서 우리 항만 물류기업들은 해운 물류기업과 유사한 이유로 일본 기업에 비해서는 열위

〈표 2〉 한중일 항만 물류기업의 내부 보유자원에 대한 비교

구 분	구성요소	한국	중국	일본
보유자원	재무자원	△	○	○
	물적자원	△	○	○
	인적자원	△	△	○
	기술자원	△	×	○
	조직자원	△	×	○

주 : ○(우수), △(보통), ×(열악).

제 5 장 우리 해운·항만 물류기업의 중·일 진출방안

1. 진출방안 수립을 위한 SWOT절차

- SWOT분석은 다음의 절차로 수행됨.
 - － 첫째, 동북아 국제물류시장의 구조와 발전전망을 조사함으로써 외부의 기회요인을 검토
 - － 둘째, 중국과 일본 물류시장의 구조와 주요 물류기업을 분석함으로써 잠재적 경쟁자에 의한 위협요인을 정리
 - － 셋째, 우리나라 해운·항만 물류기업들의 내부역량을 보유자원(재무자원, 물적자원, 인적자원, 기술자원, 조직자원)과 보유능력(기능능력, 입지능력, 문화능력, 규제적능력)으로 구분하여, 중국과 일본의 대형 물류기업과 비교하여 강점과 약점을 도출함
- 우리 해운 항만 물류기업들의 기회, 위협요인, 강점, 약점에 대한 평가를 토대로 각국의 물류부문별로 지역을 구분하여 진출방안을 제시함

2. 중국 컨테이너터미널 건설 투자참여와 운영 참여방안

- 중국 거점항만 건설과 운영에 진출방안
 - － 심천항, 닝보항, 칭다오항, 다롄항, 톈진항 등 지속적 성장 가능성이 있는 항만에 대해서는 우리나라 해운 물류기업과 항만 물류기업간 합

자투자를 모색할 필요가 있음

- 상하이항의 경우 군공로부두 등 중소형 부두에 대한 운영권을 확보하여 우리나라 항만과 피더네트워크를 구축
 - 거점항만에 대한 투자 지분참여로 관련 물류사업에 대한 기득권을 확보할 필요가 있음
 - 중국에서 부두운영의 민영화이후 대부분의 부두운영주식회사들에서는 외부투자자가 부분적으로 지분을 확보하고 있음
 - 중국을 포함한 신흥 BRICS(Brazil, Russia, India, China) 물류시장에 대한 전문인력 양성을 지속적으로 추진
- 중소항만 건설과 운영에 진출방안
- 항만배후단지와 배후권(산업단지 등)에 대한 개발과 항만 건설·운영에 참여를 동일한 프로젝트로 진행하는 것을 검토
 - 건설업, 제조업, 유통업, 물류업 등의 공동 진출방안이 필요함
 - 동북아 역내를 주로 서비스하는 외항선사와 공동 진출을 모색
- 부두박 컨테이너장치장(ODCY) 운영 진출방안
- 상하이항에서는 상하이 양산항 개장 등 외부 변화에 따라 투자를 신중하게 결정
 - 신규 ODCY의 개설은 양산신항만과 연계를 고려하여 입지 결정
 - 칭다오항, 톈진항, 다롄항에서는 우리나라 해운 물류기업, 항만 물류기업간 합자투자를 검토
 - 부가가치를 높이는 전략으로 ODCY 운영업체가 국제화물운수대리업, 통관대리업, 트럭운송업 등의 사업면허를 취득
 - 항만과 연계된 내륙 대도시권 물류거점을 확보하여 물량확보와 부가가치 제고를 추구

3. 중국의 국제물류 관련업 진출방안

- 화물운수대리기업(포워더업) 진출방안

- 국제 화물운수대리기업에 대한 우리 물류기업의 투자 전략
 - 글로벌 물류네트워크 구축을 통한 영업력을 제고해야 함
 - 기존에 정착한 한국계 그룹사 물류기업과의 전략적 제휴가 필요
 - 중국내 연락사무소의 통합 등을 통한 합법적 영업형태로 전환유도
 - 부가가치를 높이는 전략으로 통관대리업, 트럭운송업, 보관업 등의 사업면허를 취득
- 국내 화물운수대리기업에 대한 우리 물류기업의 투자 전략
 - 중국 물류기업과 제휴와 협력을 통한 중국 내 물류거점과 물류네트워크를 확보
 - 의약품, 반도체집적회로 등 고가화물에 대한 물류시장 진출
 - 중량물과 장척화물 등 특수화물에 대한 운송경험 활용
 - 벤더업, 이사화물보관 등 새로운 서비스의 개발
- 창고업과 트럭운송업 진출방안
 - 중국 기업의 인수, 중국 물류기업과 합자 등을 적극 모색하여 중국 내 물류거점과 물류네트워크를 확보
 - 의약품, 반도체집적회로 등 고가화물에 대한 물류시장에 진출
 - 의류, 식료품 등 제조업 자가운송과 자가 보관 화물에 대한 영업을 강화
- 중국시장 우회진출방안
 - 2004년에 발효된 중국과 홍콩간의 경제긴밀화협정(Closer Economic Partnership Arrangement : CEPA)을 적극 이용
 - CEPA의 주요 내용은 물류, 소매, 무역, 금융 등 서비스산업 18업종의 홍콩기업에 대해 외자 100% 단독투자를 허용하는 등 중국시장을 WTO 일정보다 1~2년 조기 개방

4. 일본의 국제물류 관련업 진출방안

- 거점항만 건설과 운영에 진출방안

- 해운 물류기업과 항만 물류기업간 전략적 제휴에 의한 일본내 항만운송시장에 진출 모색
- 장기적으로 우리 항만운영업체의 글로벌 항만운영 네트워크 강화 등이 필요함
- 중소항만 건설과 운영에 진출방안
 - 일본 항만하역업체의 인수 검토
 - 중소형 항만에서 항만배후지까지 연계운송에 대한 진출 모색
 - 우리 해운 물류기업과 항만 물류기업들의 공동 물류센터를 확보
- 화물이용운송사업(포워더업) 진출방안
 - 한국계 일본 진출기업 혹은 한국의 수출입 물량에 대한 포워더업을 확대
 - 일본기업과의 업무 제휴를 통한 영업활동을 강화
 - 일본 포워더업체의 인수 등을 추진
- 창고업과 트럭운송업 진출방안
 - 일본계 중소형 기업의 인수
 - 일본기업과의 업무 제휴를 통해 영업활동을 강화

제 6 장 해운·항만 물류기업의 진출에 대한 지원방안

1. 기존 지원방안 검토

- 지만수 외 4인(2004)
 - 중국에 진출한 한국기업의 경영목표가 중국 내수시장을 겨냥하는 시장추구형으로 변화하고 있음을 밝힘
 - 새로운 지원방안으로서는 중국에서 재투자에 대한 지원, 중국내수시장의 적극적 개척과 고부가가치 업종으로 전환에 따른 지원 등을 제시함

- 김형태 외(2000)는 항만사업의 해외진출 기반구축 방안으로 첫째로 해외항만사업 전담기구의 설립, 둘째, 현행 사회간접자본투·융자기금을 이용한 해외사업진출 지원, 셋째, 한국컨테이너부두공단법의 개정을 통한 해외항만사업 전담기구의 설치와 운영을 주장
- 박용안, 전형진(2004)은 정부의 협력과제와 지원으로서 다음을 제시
 - 첫째, 한중일 물류표준화에 대한 지원으로서 운송·하역·보관·포장 등의 물류장비 및 기기에 투자할 경우 투자세액공제 및 재정융자, 보조금 지급 등 지원
 - 둘째, 해외진출 중소기업을 위한 물류센터 조성
 - 셋째, 물류기술 개발 지원과 국가간 공동연구 및 협력체제 구축에 대한 예산지원
 - 넷째, 컨테이너 운송 관련 물류기업 진출입에 대한 외국기업 차별 개선
 - 다섯째로 한중일 국제물류정보망 구축시 지원 등을 건의
- 서수완 외(2004)는 중국 진출 물류기업들의 중국 내수시장 진출을 위한 지원방안으로 다음을 제시
 - 첫째, 우리나라 출입국관리 제도의 개선
 - 둘째, 물류업 해외투자시 세제지원
 - 셋째, 중국 물류시장 진입규제 완화를 위한 통상외교 강화
 - 넷째, 한국 중소선사 및 물류기업과 중국 지역선사 및 성(省)·시(市) 산하 물류업체들과의 우호적인 합작계약 지원
 - 다섯째, 지역별 유통물류지원센터 설립
 - 여섯째, 중국(동북아) 물류정보공유시스템 구축 지원을 제안
- 이형근(2004)은 동북아 경제협력 방안으로서 동북아의 사회간접자본 확충에 필요한 개발금융의 필요성을 지적하고, 동북아 개발금융을 전담할 동북아개발은행을 검토
- 정부 지원 방안에 대한 연구의 차별성은 다음과 같음

- 2004년 말 이후 중국의 법제도 개선과 중국시장에 우리나라 해운·항만 물류기업의 진출이 활성화됨에 따라 선행 연구에서 제시된 지원 외에 필요한 해운·항만 물류기업의 해외투자에 대한 금융(유통물류합리화 기금), 국제협력(자국민대우협약 추진), 국내제도 개선(물류전문대학원 확대) 등의 체계적 지원을 추가함

2. 중국·일본 시장 진출에 따른 지원방안

- 금융지원방안으로 다음을 검토할 수 있음
 - 유통물류합리화 기금의 운용 개선
 - 유통물류합리화 기금의 운용에서 국내외로 지역적 범위를 확대하고, 해외에서의 항만 및 공항 화물터미널 건립·운영·투자, 집배송센터와 창고의 건립·운영·투자에 대해서도 기금을 운용하도록 개선
 - 해외 사회간접자본에 대한 직접 지분 참여 및 융자 할 수 있는 투융자회사를 설립
 - 산업기반신용보증기금에 의한 보증대상에 해외의 사회간접자본 투자도 포함하도록 추진
- 재정 지원
 - 공동물류센터 설립 지원
 - 중국의 북부지역 항만과 내륙지, 일본 항만에 공동물류센터를 설립하고 여기에서 처리되는 물동량을 우리나라 항만과 연계되도록 추진
 - 공동물류센터는 국고지원 사업으로 한국컨테이너부두공단, 한국무역협회 국제물류지원단, 항만과 연계된 해당 지방자치단체 등에서 추진하는 것을 검토할 수 있음
- 물류정보망 구축 지원
 - 한·중·일 정부차원에서 추진할 수 있는 정보화 과제로는 다음과 같음
 - 첫째, 3국간 물류정보화 혹은 양국간 물류정보에 대한 표준코드 작성
 - 둘째, 3국간 국제 컨테이너 화물에 대한 공동 물류정보망을 구축하

- 여, 항만운영, 통관과 검역 및 검사 분야에서 활용
 - 셋째, 선하증권 등 물류정보망에서 필요한 기본서식에 대한 표준화
 - 넷째, 3국간 물류정보 기술의 개발과 투자활성화를 위해, 민간기업간 물류정보망 공동 구축시 지원
- 해외 물류거점 · 유통거점의 확보
 - 한국컨테이너부두공단의 새로운 기능으로서 해외 항만 및 항만배후단지 개발 및 관리·운영에 대한 투자와 민간기업의 투자에 대한 지원 기능을 추가할 수 있음
 - 이와는 별도로 해외의 항만, 공항, 철도화물역, 내륙 물류센터와 유통센터 등의 운영을 통해 우리나라 물류기업과 제조기업의 글로벌 물류 네트워크를 구축하는 사업주체로 해외거점개발공사(가칭)의 설립 추진을 검토할 수 있음
- 세제 지원
 - 조세특례제한법의 개정
 - 물류기업의 해외투자시에도 임시투자세액공제를 적용하며, 대상자산 범위도 현행 컨베이어, 파레트 등 유통합리화시설, 컨테이너, 컨테이너운반장비(reach stacker), 지게차, 창고, 물품보관용 탱크시설에 포장기기, 선반, 물류센터 등을 추가하고, 임시투자세액공제 비율도 현행 15%에서 대폭 상향할 수 있도록 조세특례제한법 시행규칙의 개정을 추진
 - 해외 진출 물류기업간 전략적 제휴에 대한 세제지원
- 국내제도 개선
 - 우리 물류기업들의 해외거점 구축을 촉진하기 위해 종합물류업 인증 평가 기준에서 해외거점에 대한 평점을 상향 조정
 - 중국과 일본의 물류시장 전반은 물론 물류부문별 동향파악과 중국 및 일본의 물류관련 법률에 대한 지속적인 연구 · 조사가 필요함
- 국제협력 지원

- 중국과 일본에서 우리기업에 대한 차별을 시정하기 위해, 「한중일 국제물류장관회의」에서 자국민대우를 보장하는 협약을 의제로 채택하여 공동협정을 추진
- 동북아개발은행 설립을 적극 검토
 - 동북아 사회인프라시설을 확충하는 데에는 장기적으로 자금수요가 발생되며, 이 자금을 융자할 전담기구로 동북아개발은행 설립을 검토
 - 우리나라가 주도적으로 참여할 경우, 우리나라는 동북아 사회간접자본시설의 개발과 관리, 운영에 대한 참여가 용이해 질 것으로 판단됨

3. 지원방안에 대한 우선순위 검토

- 우리 해운·항만 물류기업들의 중일 물류시장 진출에 따른 지원방안의 우선순위 판단은 AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 이용함
 - AHP 분석을 위한 물류전문가와 정책담당자에 대한 설문은 중국과 일본에서 주재하는 물류전문가, 한국의 정책담당관, 한국 물류기업내 중국과 일본 전문가에 대해 실시
- 지원방안들은 금융지원, 재정지원, 조세지원, 국내제도 개선, 국제협력 지원이라는 항목으로 분류하고 계층화함
- AHP분석에 의한 지원방안들의 순위는 재정지원, 국제협력 지원, 금융 지원, 국내제도 개선, 조세지원으로 평가됨

4. 외국 물류기업의 투자유인 방안

1) 외국 물류기업 투자유치 결정요인 및 시사점

- 우리나라가 외국 물류기업을 유치하기 위해서는 경쟁국, 특히 중국에 비해 물류인프라, 물류단지 및 시설, 연계운송망, 외국인 투자지원 등에서 유리한 수준이 되도록 정부의 대폭적인 지원이 필요
- 중앙정부 및 지자체간의 외국기업 투자유치를 위해 투자지원제도를 운

영합에 있어 정책적 일치와 일관성 유지가 매우 중요

- 또한 외국기업 진출 초기에만 지원하는 것으로 그치지 말고 이후에도 업종별로 애로사항 해소에 적극 나서야 할 것임

○ 물류분야 외국기업의 투자유치 결정요인

- 주요 항만·공항 배후지역에 진출하는 글로벌 물류기업들에게 저렴한 부지제공과 세금감면 등과 같은 매력적인 인센티브 제공
- 외국기업에 대한 규제와 차별을 시정(외국기업의 물류관련업 설립이나 물류시설 개발시 절차 간소화, 외국계 물류기업에도 산업단지와 공단지역의 물류시설 부지를 동일한 조건으로 제공)
- 주요 항만·공항의 물류시설을 지속적으로 확장하고 물류산업 육성에 범정부적 지원체제를 구축
- 노동시장 유연성 및 노사관계의 안정성 확보와 함께 인력고용에 따르는 각종 행정규제를 완화
- 국제물류 전문인력을 체계적으로 양성
- 외국기업에게 물류시설부지를 저렴하게 제공하고 부동산거래에 필요한 정보를 상세히 제공 또한 부동산 취득·보유·이전에 따른 관련 조세체계를 정비
- 투자대상지역의 화물창출능력(배후경제권의 규모나 성장잠재력, 화물운송 중계지로서의 화물유인능력 등)을 제고

2) 외국 물류기업 투자유치 촉진방안

- 물류시설의 입지규제 완화로서 사용기간의 연장, 수도권내 외국기업의 공장 신·증설 허용 등이 필요
- 물류관련 세제에 있어서는 개발제한구역 훼손부담금 부과율 인하, 물류시설용지의 종토세율 인하 및 분리과세, 법인세율 인하, 부산시의 컨테이너세 폐지 등이 중요
- 외국인투자 관련 세제에 있어 외국인투자촉진법상 지원대상 최저투자

액 하향조정 등을 검토

- 항만운영의 생산성 향상과 관련하여 개선할 점은 항만 관리/운영주체 일원화, 컨테이너터미널의 부대서비스 일괄서비스체제 구축, 입출항 행정절차 단일화(one-roof service), 인접항만간 운영시스템 단일화 등이 필요
- 물류시설 투자에 대한 재정지원으로 제조업에 준하는 산업은행의 정책자금(연리 3.3%)을 지원하는 방안과 SOC 건설에 대해서는 정부주도의 SOC 채권 발행제도 등을 도입하여 기업의 투자자금을 지원할 필요가 있음

제 7 장 결론 및 정책건의

1. 결 론

- 동북아에서 물량확보와 입지선점을 위한 각국 물류기업의 경쟁이 심화되고 있음
 - 우리나라 해운항만 물류기업은 기업 내부역량을 평가하여, 최적의 대상사업과 지역에 투자해야 할 것임
- 우리 물류기업의 중국과 일본 물류시장 진출에 대한 방안은 다음과 같음
 - 첫째, 우리 해운항만 물류기업의 진출은 개방적이고 지속적인 성장을 하는 중국시장에서는 적극적으로 진행되어야 하며, 관행적으로 진입장벽이 높고 물량이 정체적인 일본에서는 소극적인 투자가 바람직함
 - 둘째, 중국시장에서 일부 해운기업들은 부두밖 컨테이너장치장과 항만창고 등 거점을 확보하고 있어 점차 트럭운송업, 내륙물류센터 등으로 진출을 확대하면서 부가가치를 확보할 필요가 있음
 - 일본시장에서는 개별기업의 진출보다는 일본기업과 합자 혹은 지분참

여 등을 통해, 우리 해운·항만 물류기업이 공동의 물류거점을 구축하는 전략이 요구됨

- 셋째, 상하이항, 칭다오항, 톈진항 등 대형항만에서는 우리나라 항만과 피더 네트워크를 형성할 수 있는 중소형 부두 혹은 인접하는 항만에 대한 부두 운영권을 확보할 필요가 있음
- 넷째, 중국의 중소항만과 대형항만 중 우리나라 제조기업의 물량을 안정적으로 확보할 수 있는 데에서는 항만운영의 참여와 배후물류단지에 대한 투자를 동시에 고려하여 연계에 의해 부가가치와 물량을 창출할 필요가 있음
- 특히 중국 화북지역(천진항 이북)과 화중지역 중소항만에서는 우리나라 제조기업의 진출에 따른 산업단지 조성 및 배후물류단지, 항만건설을 연계하여 투자 수익성을 제고할 수 있는 방안을 모색해야 할 것임

○ 이 연구에서 제시된 중국과 일본 물류시장 진출방안과 지원정책에 대한 우선순위 판단에 따른 우리나라 물류정책에 대한 기여는 다음과 같음

- 첫째, 상하이 양산항 개장 등 중국 해운·항만 시설의 확장에도 불구하고, 우리나라 물류기업의 진출을 통해 물류기업의 물량확보뿐만 아니라 우리나라 항만의 피더(feeder)물량을 확보할 수 있는 방안과 정책 방향을 제시한 점
- 둘째, 한진해운, 장금상선, 삼익물류 등 중국 시장에 성공적으로 진출한 사례를 조사하고 성공요인을 평가함으로써, 물류기업의 진출에 대한 정부정책의 중점 지원분야를 제시
- 셋째, 물류기업 해외진출에 대한 지원정책의 우선순위를 판단한 점
 - AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 이용하여, 국내외 물류전문가들과 연구자들에 대한 설문 응답을 분석한 결과 재정지원이 1순위가었으며 다음은 차별개선 협약을 포함한 국제협력지원이 2순위로 평가됨
 - 응답자들은 해외진출시 우리나라 기업들이 이용·운영할 수 있는 물류센터 설립에 대한 필요성을 우선적으로 공감하였고, 다음은 중국

- 과 일본 물류시장의 개방에도 불구하고 존재하는 외자기업에 대한 차별을 해소할 수 있는 국제협약이 필요함을 지적함
- 넷째, 중국 화북지역에 대한 진출방안으로 제시된 산업단지, 배후물류단지, 항만에 대한 연계투자는 제조업·유통업·물류업의 해외진출시 적용할 수 있는 새로운 모델로서 산업자원부, 건설교통부, 해양수산부가 공동 정책으로 추진할 경우 긍정적 효과가 클 것으로 판단됨
- 다섯째, 중국 현지에서 난립하는 한국계 포워더업체들에 의한 과당경쟁과 불법영업에 대한 해결책으로 제휴와 인수합병 등의 개선방안을 제시함

2. 정책건의

■ 단기 지원정책(2006~2008)

- 재정지원방안으로서 중국 및 일본에 공동물류센터 설립을 추진하고, 컨공단의 해외투자기능 부여, 해외 SOC 건설을 위한 해외거점개발공사(가칭)의 설립 등을 추진
- 국제협력방안으로 ‘한중일 국제물류장관회의’를 구성하여 물류분야에 대해 동북아 3국간 물류기업의 상호진출에 대해 자국민대우를 보장하는 공동협약을 추진하고, 해운, 항공, 도로운송, 철도운송, 3PL, 통관, 유통 등 물류분야별로 외국기업에 대한 차별관행을 해소
- 국내제도 개선으로 종합물류업 인증기준에 있어 해외거점에 대한 평가를 상향, 중국과 일본의 물류시장에 대한 연구예산 지원, 물류인력 양성을 위한 교육기관 설립 등을 추진
 - 항만운영 생산성 향상을 위해 항만의 관리·운영주체의 일원화, 입출항 행정절차 단일화(one-roof service), 컨테이너터미널의 부대서비스 일괄서비스체제 구축, 인접항만간 운영시스템 단일화 등을 추진
- 물류정보 표준화를 위해 3국간 혹은 양국간 물류정보에 대한 표준코드

작성, 3국간 국제컨테이너화물에 대한 공동물류정보망 구축, 선하증권 등 기본서식 표준화, 3국간 민간기업의 물류정보망 공동구축시 재정지원 등을 검토

- 외국 물류기업의 국내 유치방안으로, 물류시설부지 확보 및 과세표준 등을 제조업 수준으로 우대, 법인세율을 주요 경쟁국과 비슷한 수준으로 단계적으로 인하, 컨테이너세 조기 폐지 또는 2006년부터 단계적으로 인하, 물류시설 투자에 대해 산업은행 정책자금(연리 3.3%) 지원 및 정부주도의 SOC 채권 발행제도 도입 등을 검토

■ 중기 지원정책(2009~2010)

- 금융지원방안으로서 유통물류합리화기금의 운용범위 및 대상 업종 확대, 해외의 사회간접자본에 투자를 위한 투융자회사 설립 등을 검토
- 조세지원방안으로는 물류업의 해외투자시 임시투자세액공제 적용, 우리 물류기업의 M&A 과정에서 발생하는 양도소득세 경감 등을 검토

■ 장기 지원정책(2010년 이후)

- 동북아개발은행 설립을 추진하되 IBRD, ADB, 유럽투자은행(EIB), 유럽부흥개발은행(EBRD), 북미개발은행(NADB) 등과 유사한 자금조달 방식 및 활용방안 등을 중국 및 일본에 제안

제1장

서론

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

제조기업의 생산활동과 판매·유통 활동이 국제화됨에 따라 물류기업의 서비스 범위도 지구촌으로 확대되고 있다. 동북아 지역에서도 기업간 협업과 분업의 긴밀화에 따라 물류기업의 국제협력과 상호 진출이 활발해지고 있으며, 교역물량도 지속적으로 증가되고 있다. 한중일간 컨테이너 물량은 지난 1996년 200만TEU에서 2003년 470만TEU, 2004년 560만TEU로 증가되었으며, 향후에도 이러한 증가세는 지속될 것으로 전망된다.

중국을 중심으로 동북아 국제교역 물동량의 증가에 따라 각국 정부들은 물류 인프라시설의 확충과 함께 물류시장 개방을 통해 물류부문의 효율성을 제고하는 정책을 추구하고 있다.

중국정부는 물량증가에도 불구하고 물류부문이 낙후되어 있어 항만, 공항, 도로, 철도 등의 시설확충과 아울러 시장의 개방을 통해 운영효율화를 추구하고 있다. 중국은 이미 2004년 말에 보관업, 창고업, 트럭운송업에 대해 外資가 100% 지분을 갖는 기업 설립이 가능하도록 규제완화를 하였다. 아울러 포워더업(2005년 말), 국제특송업(2005년 말), 철도운송업(2007년 말)도 추가적으로 개방할 계획이다.

이에 따라 우리나라의 전문 물류업체와 그룹사 소속 물류업체들의 중국 진

출이 2004년 이후 본격화되고 있으나, 아직 화물운수대리기업 등 포워더부문에 한정되어 있으며, 예외적으로 트럭운송업과 창고업에 진출하고 있는 실정이다. 이에 반해 일본계 물류기업들은 실질적 운송망과 물류거점을 확보하는 한편 2004년 발효된 홍콩/중국간 경제긴밀화협정(Closer Economic Partnership Arrangement : CEPA) 에서 제시한 물류시장 개방에 대한 홍콩기업 우대조건을 십분 활용하는 등 발 빠른 대처를 하고 있다.

일본은 컨테이너 등 국내화물과 국제 교역물량의 침체에 따라, 국제경쟁력이 있는 물류시장의 조성, 국제적 네트워크의 구축, 국제 물류거점의 기능강화를 정책목표로 추진중이다. 그동안 일본정부는 2000년에는 항만운송사업법을 개정하여 수급조정 규제 폐지와 항만운송 요금의 사전신고제를 시행하는 한편, 2001년에는 창고업에 대한 규제완화, 2002년 철도사업법의 개정을 통해 수급균형에 의한 허가제 등을 개정하고, 트럭운송업에 대한 규제완화 등을 실시하였다. 외자기업에 의한 투자제한도 국내 연안운송에만 적용될 정도로 법규상으로는 개방적이다.

그러나 일본 물류시장에서는 PSA사에 대한 기타큐슈항 히비키터미널의 지분제한(2001년) 사례처럼 외자기업의 참여가 관행적으로 국가 및 지방자치단체와 협회, 조합 등에 의해 제한되고 있다. 이에 따라 외국계 물류기업들은 포워더업과 선박대리업 등 외항해운 관련 부문에 우선적으로 진출하고 있는 실정이다.

이처럼 동북아 국제물류시장의 성장과 개방에 따라 각국 물류기업의 상호 진출이 활발해지고 있어, 우리나라 제조기업의 해외진출에 따른 국제적 물류네트워크 구축 지원과 해외 물류망 확충을 통해 우리 해운·항만 물류기업의 국제경쟁력을 강화하는 방안 모색이 절실한 실정이다.

2) 연구의 목적

이 연구에서는 우리 해운·항만 물류기업의 동북아 시장 진출과 국제적 물

류네트워크의 충실화라는 목표를 달성하기 위해 필요한 다음 주제를 고찰하고자 한다.

첫째, 동북아 국제 화물운송을 둘러싼 환경변화의 분석

둘째, 중국과 일본의 물류시장 수요와 공급 특성을 검토

셋째, 중국과 일본 해운·항만 물류시장의 주요 참여자에 대한 분석

넷째, 진출 성공사례와 애로요인을 현장방문과 인터뷰를 통해 조사

다섯째, 우리 물류기업의 진출에 대한 지원방안을 수립

아울러 우리나라 해운·항만 물류기업의 진출방안을 다음 분야에 맞춰 제시하고자 한다.

첫째, 중국과 일본의 대형항만 및 중소항만에서 건설과 운영에 진출

둘째, 항만구역내 부두밖 컨테이너장치장(Off Dock Container Yard : ODCY) 등의 항만운영 관련사업에 진출

셋째, 해운·항만과 연계된 포워드(forwarder)업, 트럭운송업, 창고업 등 내륙 물류분야에 진출 등이다.

2. 선행연구 고찰

한·중·일 국제물류와 관련된 협력과 동북아 국제물류시장에서 우리나라 물류기업의 진출방안에 대한 주요 선행 연구는 다음과 같다.

안병민, 김영규(2000)¹⁾의 연구는 한·중·일 교통물류 현황, 교역 및 투자협력 조사, 중국과 일본의 교통·물류시설 현황을 분석한 후 한·중·일간 교통물류체계 구축 전략을 제시하였다. 이 연구에서는 한·중·일 다자간 국제기구를 통한 협력체계의 강화, 교통·물류시설 투자를 위한 국제금융기구 설치, 단계별 협력심화 방안을 제시하였다. 이 연구의 한계로는 국제물류에 대해서 공항과 항만만 분

1) 안병민, 김영규, 「한·중·일 교통·물류 협력체계 구축을 위한 전략수립」, KOTI, 2000년.

석하는 등 종합적 분석이 미비하며, 보관과 운송·통관 등에 대한 접근이 이루어지지 않았으며, 협력과제를 도출하지 않은 점이다.

OECD(2000)²⁾의 연구는 아시아 태평양지역 물류전문가 공동으로 제조기업 경영활동의 세계화와 국제분업의 심화에 따른 정보망간, 물류거점간, 인적자원간 협력체계 구축 필요성을 제기하는 한편 아시아 지역에서 제3자 물류 및 제4자 물류 발전과 관련된 물류부문별 개선방안을 제시하였다. 동 연구에서 OECD는 물류인프라 구축과 관련한 재원조달방안, 물류발달에 따른 교육·훈련 방안을 동북아 국가간 협력사업으로 제시하였다.

하현구, 이성원, 예충열(2002)³⁾의 연구에서는 다국적 기업의 해외직접투자(FDI) 결정요인 파악 및 중요도 분석, 우리나라의 동북아 물류센터화 조건 및 방안 제시, 우리나라 정부의 실천적 정책과제 검증 및 확인을 하였다. 아울러 유럽 및 북미 지역 다국적기업에 대한 설문조사와 다국적 기업의 유치 성공사례 조사를 하였다. 동북아 물류중심화라는 연구 목적을 제시하였으나, 다국적 기업의 해외직접투자 유치에 초점을 두고 있어, 동북아에서 우리나라의 물류중심화 전략을 위한 정책대안 제시와 우리 물류기업의 동북아 시장 진출방안에 대한 분석은 결여되어 있다.

일본국제포워더협회(Japan International Freight Forwarders Association Inc, 2003)⁴⁾는 아시아 주요국의 국제복합운송업체에 대한 규제, 수출입통관절차, 국내 운송비 비교 등을 실무적으로 분석하였다⁵⁾. 또한 ASEAN국가들간 운송에 대한 협력을 세분하여 조사하였다. 이 분석에서는 일본기업의 아시아국가들에 대한 진출확대에 따라 운송, 무역, 통관분야에 대한 효율적이면서도 조화로운 협력체계 구축이 필요함을 강조하고 있다. ASEAN국가들은 1998년 역

2) OECD, *Logistics Integration in the Asia-Pacific Region*, 2000.

3) 하현구, 이성원, 예충열, 「동북아 물류중심지화를 위한 여건분석 및 추진전략」, 교통개발연구원, 2002년.

4) Japan International Freight Forwarders Association Inc., *Business Manual - Transport and Customs Procedure In Asian Countries*, 2003, Tokyo.

5) 본 자료는 日通總合研究所 물류산업연구그룹의 大出一瞥에 의해 제공됨.

내 통과운송(transit transport)을 간단하게 하기 위해 ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit을 체결한 바 있다.

백종실, 황진회(2003년)⁶⁾의 연구는 자동차와 전자제품의 국제 물류경로의 조사를 바탕으로 우리나라 항만과 공항의 물류거점 구축을 위한 물류시스템 개선방안에 초점을 두고, 해운 및 국내 운송망 구축방안 제시, 항만배후단지 확충, 국제 물류네트워크 구축을 위한 법제도 개선 방안을 제시하였다.

서수완 외(2004년)⁷⁾의 연구는 우리나라를 중심으로 한 물류네트워크 강화를 목적으로 중국 물류시장의 진출방안에 대한 연구조사를 하였다. 이 연구에서는 중국 물류시장 진출을 위한 추진과제로 우리나라 출입국관리 제도개선, 물류업 해외투자시 세제지원, 중국 물류시장 진입규제 완화를 위한 외교 강화, 물류기업 합작지원, 중국내 지역별 유통물류지원센터 설립, 동북아 물류정보시스템 구축을 제안하였다. 추진과제에 대한 우선 순위로는 유통물류지원센터 설립, 세제지원, 출입국관리 제도개선, 물류기업 합작지원 등으로 평가하였다.

본 연구는 선행 연구들의 부분성과 미진한 점을 극복하고, 동북아에 진출한 우리 제조기업들의 국제물류 지원체계 구축과 우리 해운·항만 물류기업의 동북아 물류망 구축이라는 관점에서 1차 연도(2004년)에는 동북아 국가간 컨테이너 운송 협력과제를 부문별로 도출하고, 협력방안을 기반시설 측면과 운영체계 측면에서 검토하였다. 이번 2차(2005년) 연구에서는 컨테이너 화물을 중심으로 우리 해운·항만 물류기업의 중·일 물류시장 진출방안을 물류부문별로 제시하고, 진출시 정부의 지원정책에 대한 우선 순위를 중국과 일본 현지 물류전문가와 현장 전문가 그리고 물류정책 담당관들에 대한 설문을 통해 평가한 점에서 선행연구와 차별성이 있다.

6) 백종실, 황진회, 「동아시아 물류구조 변화와 국제 물류네트워크의 구축방안」, 한국해양수산개발원, 2003.

7) 서수완 외, 「한중물류네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장 개선방안」, 한국관세연구원, 2004.

3. 연구의 방법과 범위

우리 해운·항만 물류기업의 중일 물류시장 진출방안 연구는 해운·항만 물류기업의 중국·일본 물류시장 진출과 동북아 물류네트워크 구축의 충실화를 전제로, 동북아 국제물류시장을 둘러싼 환경변화와 중국과 일본의 물류시장에 대한 조사를 하였다. 아울러 중국·일본의 해운 물류기업과 항만 물류기업에 대해 분석함으로써, 시장의 특성과 기업행동을 파악하였다. 연구의 범위가 되는 물류활동은 한중일간 컨테이너 해상운송과 연결되는 항만하역, 항만에서 물류활동 그리고 항만과 연계되는 내륙운송까지이다. 각국에서 독립된 국내 물류활동에 대한 분석과 공항과 연계된 물류활동에 대해서는 분석대상에서 제외하였다.

한편 문헌조사에 따른 한계를 극복하고 실질적 제도와 관행을 파악하고자 현지에서 조사를 하고 현지 물류전문가와 인터뷰를 하였다. 1차연도 현지방문은 중국에서는 텐진항과 텐진보세구, 양쯔강 상류에 위치한 쑹칭, 일본에서는 시모노세키, 고크라 등 기타큐슈, 하카다를 방문하였다. 일본 방문시에는 부산항에서 직접 카페리선박에 승선하여 연계운송, 하역, 적재과정을 한국과 일본에서 견학하였다.

2차연도에는 중국에서는 상하이, 난징, 항저우 등 화중지역을 방문하여, 현지 국제 및 국내 물류전문가들과 인터뷰를 하는 한편 ODCY, 내륙창고, 물류센터 현장에서 물류체계를 살펴보았다. 일본에서는 홋카이도 토마코마이항을 방문하여, 일본 지방항만에서 우리나라 항만과 연계가 활발한 원인 등에 대한 조사와 현지 물류전문가와 면담을 하였다.

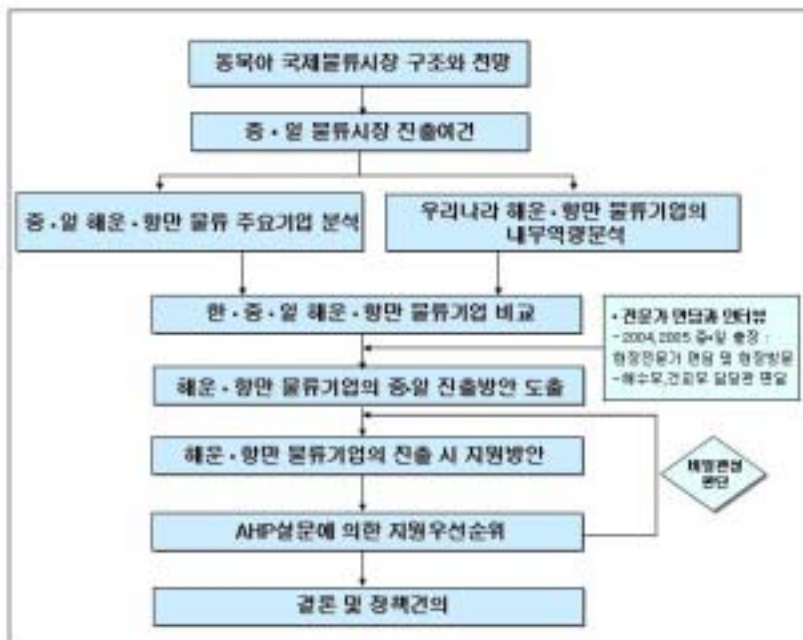
이러한 2개연도에 수행된 중국과 일본의 물류시장에 대한 조사와 타 연구에서 이루어진 중국의 단둥, 엔타이, 칭다오, 우한, 셴양에 대한 현지 방문과 일본의 동경항과 요코하마 등에 대한 방문 조사를 바탕으로 우리 해운·항만 물류기업의 중국과 일본 진출 실태와 사례를 분석하였다. 그리고 중국과 일본의 국제 물류시장에 진출하는 것을 전제로 한 우리 해운·항만 물류기업의 강점과(strength)과 약점(weakness)은 기업의 재무지표 등을 활용하여 평가하였다.

한편 한·중·일 해운 물류기업들의 내부역량에 대한 비교는 생산성과 수출입실적 등을 통한 수리적 접근보다 정성적 분석을 통해 이루어졌다.

우리나라 해운·항만 물류기업의 중국과 일본 시장 진출방안은 우리 기업이 직면한 사업기회(Opportunity)요인을 포착하고 경쟁업체에 의한 위협(Threat)요인에 대응하면서 강점을 살리고 약점을 보완할 수 있는 것에 초점을 두고 수립하였다. 또한 부문별 진출방안을 별도로 제시함으로써 기업들과 정책담당자들이 용이하게 활용할 수 있도록 하였다.

우리 해운·항만 물류기업의 중·일 시장 진출에 따른 정부의 지원방안과 우선순위는 관련 연구에서 제안된 방안과 새로이 추가된 방안을 분류하여 계층화한 후 AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 이용하여 제시되었다.

〈그림 1-1〉 연구흐름도



제2장

동북아 국제 물류시장의 구조와 발전전망

1. 수요측면의 환경변화 및 전망

동북아 국제 물류시장에서 수요측면의 환경변화는 동북아 3국간 교역량 및 역내 운송물동량 급증, 중국 항만의 급성장 등으로 나타나고 있다. 이러한 수요측면의 환경변화는 동북아 3국간 국제 물류시장의 성장을 지속시키는 動因으로 작용하고 있다.

1) 동북아 3국간 교역량 급증

(1) 한중간 교역현황

우리나라의 대중국 교역현황을 보면, 금액기준으로 1994년 117억달러에서 2004년 793억달러로 연평균 21%, 화물량 기준으로 1994년 2,725만톤에서 2004년 8,400만톤으로 연평균 12%의 급증세를 보였다(〈표 2-1〉 참조).

수출의 경우, 금액은 1994년 62억달러에서 2004년 498억달러로 연평균 23%, 화물량은 1994년 713만톤에서 2004년 3,128만톤으로 연평균 16% 급증하였다. 반면 수입의 경우, 금액은 1994년 55억달러에서 2004년 296억달러로 연평균 18%, 화물량은 1994년 2,017만톤에서 2004년 5,272만톤으로 연평균 10% 증가하였다.

한편 한중간 주요 교역품목을 보면, 대중국 수출품목은 산업용전자제품, 화공품, 일반기계, 반도체 등 전자부품, 컴퓨터 및 부품, 철강제품, 무선통신기기,

섬유류, 유류제품, 자동차부품이 10대 수출품목으로 나타났다. 반면에 수입품목은 산업용전자제품, 섬유류, 전자부품, 철강제품, 화공품, 금속제품, 가전제품, 농산물, 중전기, 수산물이 10대 수입품목으로 나타났다(〈표 2-2〉 참조).

특히 산업용전자제품, 전자부품, 철강제품, 섬유류, 화공품 등은 수출 및 수입이 동시에 이루어지는 주요 품목으로 나타났다. 이것은 중국 제조기업들로부터의 수입이라기보다는 중국시장에 진출한 우리나라 기업의 생산공장을 통해 역수입되는 것이 많아 나타나는 것으로 판단된다.

〈표 2-1〉 한중간 교역증가 추이

단위 : 억달러, 천톤

년 도	수출		수입		합계	
	금액	화물량	금액	화물량	금액	화물량
1994	62	7,131	55	20,116	117	27,247
1995	91	9,209	74	21,537	165	30,746
1996	114	11,760	85	24,736	199	36,497
1997	136	18,621	101	32,052	237	50,673
1998	119	21,886	65	21,635	184	43,521
1999	137	21,353	89	26,283	226	47,636
2000	185	22,117	128	44,103	313	66,220
2001	182	25,296	133	44,565	315	69,861
2002	238	22,850	174	53,094	412	75,944
2003	351	28,525	219	60,396	570	88,921
2004	498	31,276	296	52,722	793	83,998
증가율(%)	23.1	15.9	18.4	10.1	21.1	11.9

주 : 화물량은 해상화물 및 항공화물의 합계임.
 자료 : 한국무역협회, 「무역통계」(www.kita.net).

〈표 2-2〉 한중간 주요 교역품목(2004년)

단위 : 백만달러

순 위	수출			수입		
	품목	금액	비중(%)	품목	금액	비중(%)
1	산업용전자	9,591	19.3	산업용전자	4,402	14.9
2	석유화학	7,901	15.9	섬유류	3,450	11.7
3	일반기계	5,754	11.6	전자부품	3,294	11.1
4	전자부품	5,701	11.5	철강제품	3,095	10.5
5	컴퓨터	5,346	10.7	석유화학	2,405	8.1
6	철강제품	3,838	7.7	금속제품	1,447	4.9
7	무선통신	3,503	7.0	가정용전자	1,317	4.5
8	섬유류	2,764	5.6	농산물	1,226	4.1
9	유류제품	2,645	5.3	중전기	1,142	3.9
10	자동차부품	1,736	3.5	수산물	910	3.1
전 체		49,763	100.0		29,585	100.0%

자료 : 한국무역협회, 「무역통계」(www.kita.net).

(2) 한일간 교역현황

우리나라의 대일본 교역현황을 보면, 금액은 1994년 389억달러에서 2004년 678억달러로 연평균 5.7%, 화물량은 1994년 3,100만톤에서 2004년 3,850만톤으로 연평균 2.2%의 소폭 증가를 보였다(〈표 2-3〉참조).

대일본 수출의 경우, 금액은 1994년 135억달러에서 2004년 217억달러로 연평균 5% 증가하였으나 화물량은 1994년 1,929만톤에서 2004년 1,654만톤으로 연평균 1.5%의 감소하였다. 수입의 경우, 금액은 1994년 254억달러에서 2004년 461억달러로 연평균 6%, 화물량은 1994년 1,172만톤에서 2004년 2,196만톤으로 연평균 6.5% 증가하였다.

한편 한일간 주요 교역품목을 보면, 대일본 수출품목은 전자부품, 유류제품, 철강제품, 산업용전자제품, 화공품, 1차산품, 일반기계, 가전제품, 컴퓨터 및 부품, 섬유류가 10대 수출품목으로 나타났다. 반면에 수입품목은 전자부품, 화공품, 철강제품, 산업용전자제품, 정밀기계, 수송기계, 가전제품, 금속제품, 중전기(초고압전력기기등), 광산물이 10대 수입품목으로 나타났다(〈표 2-4〉참조).

특히 전자부품, 화공품, 철강제품, 산업용전자제품, 가전제품은 수출 및 수입

이 동시에 이루어지는 주요 품목으로 나타났다. 이것은 양국의 제조기술이 대
 등한 수준에 있어 보완성을 가진 부품이나 제품을 상호 수입하는 경향이 있기
 때문에 나타나는 것으로 판단된다.

〈표 2-3〉 한일간 교역증가 추이

단위 : 억달러, 천톤

년 도	수출		수입		합계	
	금액	화물량	금액	화물량	금액	화물량
1994	135	19,293	254	11,716	389	31,009
1995	170	13,933	326	13,446	497	27,379
1996	158	17,374	314	14,196	472	31,571
1997	148	16,289	279	12,725	427	29,013
1998	122	15,749	168	9,569	291	25,318
1999	159	19,944	241	13,388	400	33,332
2000	205	25,845	318	13,100	523	38,945
2001	165	22,073	266	15,886	431	37,959
2002	151	17,155	299	19,755	450	36,910
2003	173	16,691	363	19,491	536	36,182
2004	217	16,542	461	21,963	678	38,505
증가율(%)	4.8	-1.5	6.2	6.5	5.7	2.2

자료 : 한국무역협회, 「무역통계(www.kita.net)」.

〈표 2-4〉 한일간 주요 교역품목(2004년)

단위 : 백만달러

순 위	수출			수입		
	품목	금액	비중(%)	품목	금액	비중(%)
1	전자부품	4,028	18.6	전자부품	7,525	16.3
2	유류제품	3,330	15.3	화공품	7,224	15.7
3	철강제품	2,193	10.1	철강제품	6,273	13.6
4	산업용전자	2,136	9.8	산업용전자	4,655	10.1
5	화공품	1,981	9.1	정밀기계	2,188	4.7
6	1차산품	1,708	7.9	수송기계	1,919	4.2
7	일반기계	1,529	7.0	가정용전자	1,380	3.0
8	가정용전자	1,252	5.8	금속제품	1,136	2.5
9	컴퓨터	1,157	5.3	중전기	1,124	2.4
10	섬유류	792	3.6	광산물	634	1.4
전 체		21,701	100.0%		46,144	100.0%

자료 : 한국무역협회, 「무역통계(www.kita.net)」.

(3) 일중간 교역현황

지난 10년간 일중간 교역현황을 보면, 1994년 462억달러에서 2004년 1,680억달러로 연평균 13.8% 증가하였다. 일본의 대중국 수출액은 1994년 187억달러에서 2004년 738억달러로 연평균 14.7%, 수입액은 1994년 276억달러에서 2004년 942억달러로 연평균 13% 증가하여 급증세를 보이고 있다(〈표 2-5〉 참조).

한편 일중간 주요 교역품목을 보면, 전자기기 및 기계류가 전체의 50%를 차지하고 있으며, 이외에도 광학·계측·정밀·의료제품, 방적용섬유, 자동차 및 운반기기, 철강제품, 플라스틱제품, 유기화학품 등이 주요 교역품목이다(〈표 2-6〉 참조). 특히 전자기기와 기계류는 양국간 교역이 활발한 품목이며, 일본에서 중국으로는 부품 및 반제품, 중국에서 일본으로는 완제품이 수출되는 상호보완적인 성격을 갖고 있다.

〈표 2-5〉 일중간 교역증가 추이

단위 : 억달러

년 도	일본 → 중국	중국 → 일본	합 계
1994	187	276	462
1995	219	360	579
1996	219	406	624
1997	218	421	639
1998	200	369	569
1999	233	429	662
2000	304	553	857
2001	311	581	892
2002	399	617	1,016
2003	572	752	1,324
2004	738	942	1,680
증가율(%)	14.7	13.1	13.8

자료 : 일본 재무성, 「무역통계」.

〈표 2-6〉 일중간 주요 교역품목(2004년)

구 분	품 목	금액(백만달러)	비중(%)
1	전자기기	45,199	26.9
2	기계류	37,312	22.2
3	광학, 계측, 정밀, 의료제품	10,977	6.5
4	방직용섬유	9,071	5.4
5	자동차/운반기기	5,820	3.5
6	철강제품	5,577	3.3
7	플라스틱제품	4,659	2.8
8	유기화학품	4,548	2.7
전 체		168,048	100.0

자료 : 일본 재무성 「무역통계」 및 중국해관총서.

2) 동북아 3국간 역내 운송물동량 지속적 증가

(1) 한중간 컨테이너 운송물동량 추이

한중간 컨테이너 물동량은 1999년 93만TEU에서 2004년 198만TEU로 지난 5년간 연평균 16.4% 증가하였으며, 2004년 한일항로의 물량 99만TEU에 비해 2배 이상으로 나타났다.

〈표 2-7〉 한중항로의 컨테이너 운송량 추이

단위 : 천TEU

구분\연도	1999	2000	2001	2002	2003	2004
수출	401 (128)	507 (179)	557 (179)	659 (172)	787 (177)	842 (205)
수입	525 (309)	674 (391)	752 (403)	943 (451)	993 (394)	1,136 (447)
합계	926 (437)	1,181 (570)	1,309 (582)	1,602 (622)	1,780 (571)	1,978 (652)

주 : ()는 T/S 화물량.

자료 : 황해정기선사수송협의회.

한편 한중간 컨테이너 물동량에 있어 중국 주요 항만의 비중을 보면, 텐진항

이 43만TEU로 21.5%, 칭다오항이 38만TEU로 19%, 상하이항이 36만TEU로 18.4%, 다롄항이 24만TEU로 12.1%, 기타항이 57만TEU로 28.8%를 차지하였다. 또한 한중간 컨테이너 운송구조를 보면, 상하이를 제외한 대부분의 항만에서 수입물동량이 수출물동량을 초과하는 것으로 나타났다.

〈표 2-8〉 한중항로 컨테이너운송량에 대한 중국 항만별 비중(2004년)

단위 : 천TEU

구 분	수 출	수 입	합 계	구성비(%)
텐 진	183	243	426	21.5
칭다오	133	246	379	19.2
상 해	192	172	364	18.4
다롄	79	161	240	12.1
기 타	255	314	569	28.8
합 계	842	1,136	1,978	100.0

주 : 수출입 물동량은 환적물량이 포함되어 있음.
자료 : 한국선주협회 조사자료.

(2) 한일간 컨테이너 운송물동량 추이

한일항로의 컨테이너 물동량은 지난 1999년 54만TEU에서 2004년 99만TEU를 기록하여 연평균 13% 증가하였다. 수출컨테이너 물량은 동기간 연평균 10.5%, 수입컨테이너 물량은 17% 증가하였다. 한일간 컨테이너 운송시장에서 국적선사의 시장점유율은 1991년 87%에서 2001년 이후 95% 이상을 차지하고 있다. 또한 한일간 컨테이너 운송구조를 보면, 수출이 수입보다 약간 많은 것으로 나타났다

〈표 2-9〉 한일항로의 컨테이너 운송량 추이

단위 : 천TEU

구 분	1999	2000	2001	2002	2003	2004
수 출	331	415	416	455	487	545
수 입	205	286	315	365	400	448
합 계	536	701	731	820	887	993

주 : 2004년은 물동량 증가율을 반영한 추정치.
자료 : 2003년까지는 한국근해수송협회 조사자료.

한편 2003년 한일간 컨테이너 물동량에 있어 일본 주요 항만의 비중을 보면, 도쿄항이 15만TEU로 17.1%로 가장 높고, 다음으로 오사카항이 11만TEU로 12.0%, 요코하마항이 8만TEU로 9.2%, 하카타항이 7만TEU로 7.6%, 나고야항이 6만TEU로 6.5%, 기타항이 42만TEU로 47.6%를 차지하였다. .

〈표 2-10〉 한일항로 컨테이너운송량에 대한 일본 항만별 비중(2003년)

단위 : 천TEU

구 분	수 출	수 입	합 계	구성비(%)
도쿄	102	50	152	17.1
오사카	60	46	106	12.0
요코하마	53	29	82	9.2
나고야	43	15	58	6.5
하카타	39	28	67	7.6
기타	190	232	422	47.6
합계	487	400	887	100.0

주 : 수출입 물동량에는 환적물량이 포함되어 있음.
자료 : 한국선주협회 및 KL-Net 조사자료.

(3) 일중간 컨테이너 운송물동량 추이

일중항로의 컨테이너 운송량도 매년 꾸준히 증가하고 있다. 일중간 컨테이너 물동량은 1999년 122만TEU에서 2004년에는 260만TEU로 연평균 16.4% 증가하였다. 동기간에 일본의 수출컨테이너 물량은 연평균 17%, 수입컨테이너 물량은 연평균 16.2% 증가하였다.

〈표 2-11〉 일중항로의 컨테이너 운송량 추이

단위 : 천TEU

구분\연도	1999	2000	2001	2002	2003	2004
수출	355	375	444	523	618	778
수입	863	1,057	1,230	1,323	1,421	1,827
합계	1,218	1,432	1,674	1,846	2,039	2,605

자료 : 일중해운수송협의회(日中海運輸送協議會) 조사자료.

한편 일중간 컨테이너 물동량의 중국 주요 항만의 비중을 보면, 상하이항이 116만TEU로 44.7%, 칭다오항이 32만TEU로 12.4%, 다롄항이 32만TEU로 12.2%, 톈진항이 27만TEU로 10.5%, 기타항이 52만TEU로 20%를 차지하였다. 또한 일중간 컨테이너 운송구조를 보면, 거의 대부분의 항만에서 수입물동량이 수출물동량을 훨씬 초과하는 것으로 나타났다.

〈표 2-12〉 일중항로 컨테이너운송량에 대한 중국 항만별 비중(2004년)

단위 : 천TEU

구 분	수 출	수 입	합 계	구성비(%)
상 해	328	806	1,164	44.7
칭다오	63	261	324	12.4
다 례	96	222	318	12.2
텐 진	121	154	275	10.5
기 타	139	384	523	20.2
합 계	778	1,827	2,605	100.0

자료 : 일중해운수송협의회(日中海運輸協議會) 조사자료.

(4) 동북아 3국간 컨테이너 운송구조

동북아 3국간 컨테이너 운송구조를 보면, 우리나라는 일본에 대해 수출초과인 반면 중국에 대해서는 수입초과, 중국은 한국 및 일본에 대해 수출초과, 반면 일본은 한국 및 중국에 대해 수입초과의 교역구조를 갖고 있다.

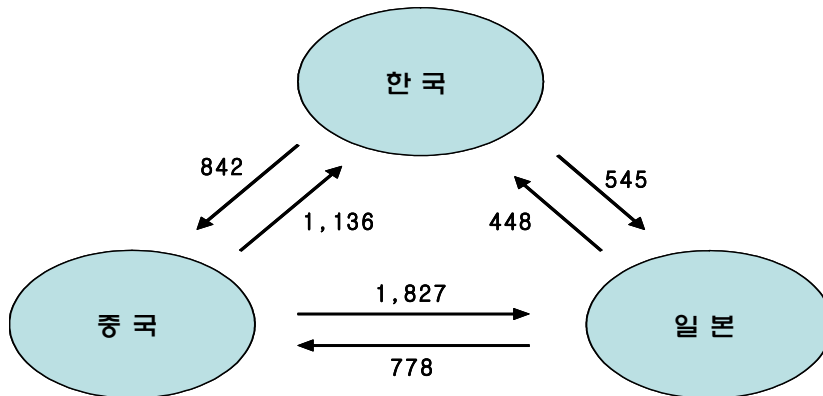
우리나라의 대중국 수출은 84만2천TEU, 수입은 113만6천TEU로 수입초과, 우리나라의 대일본 수출은 54만5천TEU, 수입은 44만8천TEU로 수출초과를 보이고 있다. 한편 일본의 대중국 수출은 77만8천TEU, 수입은 182만7천TEU로 수입초과 현상을 보이고 있다.

그러나 수출입 컨테이너의 운송량 차이가 무역수지를 의미하는 것은 아니다. 한일간 컨테이너 운송구조에 있어 우리나라가 수출초과 현상을 나타내고 있으나 대일본 무역수지 적자를 보이고 있다. 반면 한중간 컨테이너 운송구조상 우리나라가 수입초과 현상을 나타내고 있음에도 불구하고 대중국 무역수지

흑자를 보이고 있다. 이것은 우리가 일본에 비해 상대적으로 부가가치가 낮은 제품을 수출하고, 중국에 비해 상대적으로 부가가치가 높은 제품을 수출함을 의미한다.

〈그림 2-1〉 한중일 3국의 컨테이너 운송구조

단위 : 천TEU



자료 : 황해정기선사수송협회의, 한국선주협회, 일중해운수송협회의.

3) 중국 항만의 성장세 지속

동북아 3국중에서 중국 항만의 약진이 두드러지고 있다. 2004년 중국 항만은 7,703만TEU를 처리하여 전년대비 25%의 물동량 증가율을 기록하였다. 이는 동북아지역 항만에서 처리한 컨테이너 물동량의 63.5%이며, 세계 총물동량의 21.7%에 해당된다.

특히 중국 항만의 성장을 주도하고 있는 8대 항만은 2004년 중국 총항만물동량의 64%인 4,937만TEU를 처리하여 전년 대비 21.7%의 높은 증가율을 달성하였다. 중국 최대의 항만인 상하이항은 전년 대비 22.5% 증가한 1,456만 TEU를 처리하여 세계 3위 항만의 입지를 확고히 하였으며, 선전항은 전년 대비 22.3% 증가한 1,365만TEU를 기록하여 세계 4위를 유지하였다.

한편 칭다오항은 514만TEU를 처리하여 세계 14위를 차지했으며 텐진항은 381만TEU를 처리하여 세계 18위로 뛰어올랐다. 괄목할 만한 성장세를 보이고 있는 닝보항은 전년 대비 30.7% 증가한 400만TEU를 기록하면서 세계 17위로 부상하였으며 이외에도 광저우항이 331만TEU, 서먼항이 287만TEU를 처리하면서 각각 세계 24위, 26위를 기록하였다. 중국 항만의 급성장은 중국 정부의 경제성장 억제정책에도 불구하고 2005년에 더욱 강하게 나타나고 있다. 중국 8대 항만의 2005년 1~9월간 컨테이너 처리실적은 4,485만TEU로 전년도 총실적에 육박하고 있다.

이러한 물동량 증가추세가 2005년 말까지 계속될 경우, 상하이항의 2005년 물동량은 약 1,900만TEU, 중국 8대 항만의 물동량은 6,500만TEU를 상회할 것으로 예상된다. 2005년 중 칭다오, 텐진, 닝보, 다롄, 광저우항 등 중대형 항만들이 세계 10위권에 대거 진입하게 될 것으로 보여 동북아지역의 항만경쟁구조의 변화를 촉진할 것으로 전망된다.

〈표 2-13〉 중국 항만물동량의 동북아 및 세계 비중 추이

단위 : 천TEU, %

구 분 \ 연 도	2000	2001	2002	2003	2004
중국항만 물동량	35,483	44,762	55,717	61,621	77,026
동북아 물동량	71,096	75,126	87,541	103,285	121,254
중국비중	49.9	59.6	63.6	59.7	63.6
세 계 물동량	235,571	272,364	275,850	311,709	355,612
중국비중	15.1	16.4	20.2	19.8	21.7

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd., Annual Container Market Review and Forecast , 2004.5.

2) Containerisation International , 2005. 3.

3) 중국 교통부 자료.

4) 수요측면의 환경 전망

세계 경제의 주요 생산기지로서 중국의 역할이 지속되는 한 한·중·일 3국의

물동량 증가는 계속될 것으로 예상된다. 미래에 중국에 버금갈 정도의 거대시장으로 부상할 것으로 전망되는 인도, 러시아, 브라질 등은 경제적인 측면에서 성장잠재력이 있다고 인정되고 있으나 중국과 같이 세계의 생산기지 및 성장의 동력으로 발전하기에는 상당한 시일이 소요될 것이라는 점에서 세계경제에서 중국의 역할은 상당기간 계속될 것으로 전망되고 있다.

이러한 측면에서 한중간 및 일중간 해상화물량은 당분간 현재와 같은 급증세를 유지할 것으로 예상된다. 한중간 및 일중간 교역량의 지속적 증가에 따라 해상화물량도 급증세를 계속할 것으로 전망된다.

또한 동북아지역의 해상화물량은 중국 항만을 중심으로 증가할 것이다. 최근 중국 항만의 물동량 증가세를 보면, 거의 대부분의 항만이 연간 20% 이상의 폭발적인 증가세를 보이고 있다. 특히 북중국 항만들의 경우, 대대적인 항만시설 개발에 따라 연간 30~40%의 초고속 성장세를 보이고 있다.

그러나 중국의 해운·항만물류시장의 규모가 폭발적으로 성장하는 반면 중국 내의 물류인프라, 물류기업의 경영능력 및 서비스 등은 상당히 열악한 것으로 알려지고 있다. 이에 따라 중국 정부는 외국 물류기업들의 시장진출을 적극적으로 장려하여 자국의 물류산업을 육성하려는 전략을 취하고 있다. 이것은 중국 물류시장에 진출하려는 우리 물류기업의 시장진출 기회가 확대됨을 의미한다.

〈그림 2-2〉 동북아 물류시장에 있어 수요측면의 환경변화 전망



2. 공급측면의 환경변화 및 전망

동북아 국제 물류시장에서 공급측면의 환경변화는 중국의 대대적인 항만개발에 따른 중국 항만 직기항 확대, 중국 항만간 치열한 경쟁, 동북아 항만의 다극화 등으로 나타나고 있다. 이러한 공급측면의 변화는 중국 항만의 환적화물 유치가능성을 높여 줌으로써 우리나라 항만이 환적화물을 유치하는 데에 불리한 요소로 작용할 것으로 예상된다.

1) 중국 항만에의 직기항 확대

그동안 중국은 폭발적 물동량 증가에 비해 대형선박이 접안할 수 있는 항만 시설이 부족하여 많은 화물이 한국 및 일본의 주요 항만을 경유할 수밖에 없었다. 그러나 중국 항만의 대대적인 개발에 따라 시설부족 현상이 점차 해소되고 있어 동북아 해운시장의 경쟁구조가 급격히 변하고 있다.

최근 주요 정기선사들은 동북아 해운서비스를 중국 항만 중심으로 재편하고 있다. 이러한 해운서비스 재편은 중국 항만에 대한 직기항 서비스를 증가시키는 방향으로 나타나고 있다. 특히 중국 항만으로의 직기항 서비스는 기존 거대 항만 보다는 신흥항만에 대해 크게 증가하고 있으며, 정기선사들은 중국 항만에 대한 직기항 서비스의 수를 증가시키면서 한국이나 일본 항만에 대한 기항 회수를 줄이는 전략을 추진하고 있다.

정기선사들은 전통적인 아시아 정기선 서비스항로였던 ‘일본/한국/대만/홍콩’ 루트에서 탈피, 중국 항만을 기종점으로 하는 서비스루트 개발에 박차를 가하고 있다. 이러한 동북아 해상운송 네트워크의 변화는 북미, 유럽 등 주요 기간항로에서 이루어지고 있다.

2004년 8월 기준 북미항로 서비스의 각국별 기항수는 285회로 이중에서 중국이 전체의 39%, 유럽항로 서비스에서도 중국이 전체의 40%를 차지하고 있

고, 기타항로를 포함한 전체 항로에서는 중국 항만 기항회수가 38%를 차지하여 중국이 글로벌 해운네트워크의 중심국으로 변모했다는 것을 알 수 있다. (〈표 2-14〉 참조)

이와 같이 북미항로, 유럽항로의 정기선 서비스가 중국 항만을 기중점으로 하는 패턴으로 변화하면서 중국 항만에 대한 직기항이 확대되고 있다. 중국 항만에의 직기항 증가추세는 상하이, 선전 등 대형 항만은 물론 칭다오, 톈진, 다롄, 샤먼 등 중형 항만에도 나타나고 있다. 중국 중형 항만에 직기항이 확대되는 이유는 이들 항만의 컨테이너물동량 증가율이 연간 약 20% 대를 기록하고 있으며, 배후경제권의 성장 잠재력이 매우 큰 것으로 평가되고 있기 때문이다.

중국 중형 항만에 대한 직기항 증가를 보면, CMA/CGM도 China Shipping과 공동으로 운영하고 있는 해운서비스 ‘JadeExpress/AAN’에 칭다오항과 렌윈깡을 추가하였고, China Shipping은 2004년 2월부터 태평양항로 서비스인 ‘Asia-America South Loop 1’에 샤먼항을 추가하였다. 또한 Maersk Sealand는 유럽항로 서비스인 ‘AE 6’를 개편, 2004년 5월부터 동아시아 기항지에 다롄항과 칭다오항을 포함시켰다. 이에 따라 북미항로 및 유럽항로 서비스의 동북아 기항지중 중국 항만이 차지하는 비중이 급속히 증가하고 있는 추세이다.⁸⁾

〈표 2-14〉 동아시아 주요국의 기간항로 국별 기항회수 현황

구 분	중국	홍콩	싱가포르	한국	일본	대만	전체
북미항로	114	44	9	37	54	27	285
유럽항로	94	46	48	19	16	14	239
기타항로	26	15	8	7	25	9	90
합 계	234	105	65	63	95	50	614

주 : 기타서비스는 일주서비스임.

자료 : LSE. 2004. 8.

8) 한국해양수산개발원, 「월간 해양수산」, 「중국, 세계 물류를 움직인다」, 정책동향실, 통권 제249호, 2005. 6.

2) 동북아 해운시장의 다극화

중국 항만의 대대적인 개발에 따른 중국 항만으로의 직기항 확대는 전통적 동북아 해운운송 루트인 ‘한국/일본/대만/홍콩’ 루트에 대폭적인 변화를 일으키고 있다. 중국 중소형 항만의 물동량이 급격히 증가하면서 상하이, 부산, 가오슝, 홍콩 등 대형 거점항만 중심의 해상운송 네트워크에 중국 중소형 항만이 포함되는 다극형 운송네트워크가 부상하고 있다.

다극형 해상운송 네트워크는 중국 항만을 기점으로 한국과 일본 항만을 분리시키는 방향으로 나타나고 있다. 주요 정기선사들은 동북아 해상운송 네트워크를 중국/한국/역외, 중국/일본/역외 서비스로 분리하고 있다. 이것은 동북아 정기선시장의 서비스가 다각화되고, 세분화되고 있음을 의미한다.

그동안 동북아의 전통적인 해상운송 네트워크를 유지해 왔던 핵심요인은 중국 항만의 물동량 및 시설간의 괴리가 매우 컸다는 점이다. 중국 항만의 시설 부족에 따라 중국의 수출입 물동량 일부가 부산, 가오슝, 홍콩항 등을 경유할 수밖에 없었으며, 이로 인해 대형 거점항만을 중심으로 하는 해상운송 네트워크가 형성되었다는 것이다.

그러나 중국 항만들이 경쟁적으로 항만개발에 나서면서부터 대형선박의 접안 시설 부족 현상이 크게 완화되었고, 이에 따라 중국에서 북미나 유럽간 직항로가 크게 증가하였다. 특히 직항로 증가는 중국 중소형 항만으로 집중되는 경향을 보이고 있으며, 이는 중국 중소형 항만들이 거점항으로 부상하는 결과를 가져올 것으로 예상된다.

한편 중국의 1~2개 항만과 유럽 및 북미지역 1~2개 항만을 연결하는 해상특송서비스(Express Service)가 크게 증가하고 있다. Evergreen사의 China-South U.S. West Coast Service(CPS), 한진해운(주)의 China Longbeach Express Service(CLE) 등이 대표적인 사례이다. 이러한 해상특송서비스는 운송기간의 단축을 요구하는 화주의 니즈와 맞아 떨어지면서 크게 증가하는 추세를 보이

고 있다.⁹⁾

중국 항만들간의 경쟁이 치열하게 이루어지고 있는 점도 동북아 해상운송 네트워크의 다극화를 촉진하는 요인이다. 중국 중소형 항만인 텐진, 칭다오, 다롄, 닝보 등의 항만들은 배후지역에 진출한 기업들의 화물을 유치하는 데에 그치지 않고, 지역물류 거점화를 위해 대대적인 항만개발을 추진하고 있다. 중국 중소형 항만들의 물동량은 상하이나 선전항에 비해 훨씬 적으나 물동량 증가율이 연평균 20%에 이르고 있어 머지않아 중국 항만간 경쟁이 매우 치열해질 것으로 예상된다.

〈표 2-15〉 동북아 해상운송 네트워크의 변화와 핵심요인

구 분	핵심요인	해상운송 네트워크
전 통 적 네트워크	- 중국의 물동량 급증 - 중국 대형선박 접안시설 부족	중국 / 한국 / 일본 / 역외항로
다 극 형 네트워크	- 중국의 대대적인 항만개발 - 중국 항만에의 직기항 확대 - 중국 항만간 경쟁 격화	- 중국 / 유럽 (해상특송서비스) - 중국 / 북미 (해상특송서비스) - 중국 / 한국 / 역외항로 (유럽/북미) - 중국 / 일본 / 역외항로 (유럽/북미)

중국 항만간 경쟁사례로써 중국 상하이와 닝보항의 경쟁을 들 수 있다. 중국 상하이 양산항이 2005년 개장되었으며, 양산항의 개장은 중국 항만간 경쟁구조에 막대한 영향을 미칠 것으로 예상된다. 특히 양산항과 인접한 닝보항은 양산항 개장의 직접적인 영향을 받을 것으로 예상된다.¹⁰⁾

닝보항은 양산항과 마찬가지로 수심이 깊어 8,000TEU가 넘는 초대형 컨테이너선의 접안이 가능하다. 닝보항은 원래 광석과 원유 등 대량화물을 주로 처리하는 산업항으로서의 기능을 수행하였으나 컨테이너터미널을 집중적으로 개발해 왔다.

9) 한국해양수산개발원, 「지구촌 해양·수산」, “동북아 해상운송망 재편의 의미와 영향” 제252호, 2004. 12. 13.
10) 한국해양수산개발원, 「지구촌 해양·수산」, “지구촌 이슈분석 -중국, 닝보항의 도전” 제293호, 2005. 10. 17.

닝보항은 베이룬항과 쩐하이항, 닝보항, 따시에항, 추안산항 등으로 구성된 다목적 항만으로 2005년 컨테이너터미널은 12개 선석, 3,838미터에 달하고 있다. 닝보항은 2007년까지 18개 선석의 대형 컨테이너터미널을 개발, 2010년까지 1,290만TEU의 컨테이너 물동량을 처리한다는 계획을 갖고 있다.

이러한 계획이 예정대로 진행될 경우, 닝보항에서 처리되는 컨테이너 물동량은 양산항의 계획물동량 1,300만TEU(2020년)과 차이가 없는 수준으로 올라갈 것이다. 닝보항은 항만개발 가속화를 위해 2005년초 OOCL, 홍콩 허치슨그룹 등을 유치하였다. OOCL은 닝보항 베이룬 컨테이너터미널에 1억 3,000만달러, 허치슨터미널은 닝보항 2단계 컨테이너터미널 개발에 1억 5,000만달러를 투자하는 대신 지분 49%를 취득하였다.

그리고 닝보항이 2조 4000억원을 투입하여 2008년 완공을 목표로 건설중인 항저우만대교도 상하이와 경쟁을 염두에 두고 건설한 것이다. 항저우만대교는 항저우만 양쪽의 자싱(嘉興)과 츠시(慈溪)를 연결하는 해상다리로, 쑤저우, 우시, 쑹저우와 닝보의 거리를 200km 단축하는 것은 물론 상하이와도 120km를 줄일 수 있어 향후 상하이항의 물동량 확보에 상당한 영향을 줄 것으로 분석되고 있다.

3) 동북아 3국에 대한 외국 해운·항만 물류기업 진출 확대

(1) 우리나라

우리나라에 진출한 외국 해운·항만 물류기업으로는 컨테이너터미널 운영업체인, 홍콩 허치슨그룹, 싱가포르 PSA, 아랍에미리트 DPI, 정기선사인 대만의 에버그린, OOCL, 이스라엘 Zim 등 7개사가 있다.¹¹⁾

이중에서 허치슨그룹은 부산의 현대자성대부두를 인수하여 단독법인을 설립하였으며, 광양항 2단계부두에 한진해운, 현대상선과 합작법인을 설립하였다.

11) 부산항만공사 홈페이지 (www.bpa.or.kr)자료.

에버그린은 부산항 신감만부두에 대한통운과 합작법인을 설립하였고, PSA는 인천항 남항부두 개발·운영에 삼성물산과 합작법인을 설립하였다. 이외에 DPI는 2004년 부산신항 개발에 24.5% 지분을 미국의 CSXWT로부터 인수하는 것으로 시작하여 현재 80%에 가까운 지분을 확보하였다. OOCL과 ZIM은 감만부두 대한통운터미널에 각각 10% 지분을 출자하였다.

항만물류업에 진출한 외국기업 7개사가 부산항 및 광양항 컨테이너부두에서 차지하는 비중은 부산항의 경우 처리능력 39%, 고용인원 40.5%, 임대료(전대료)수입 39.6%를 차지하며, 광양항의 경우 처리능력 60%, 고용인원 41.5%, 임대료수입 40.4%를 차지하여 부산항 및 광양항에 미치는 영향력이 매우 커진 것으로 나타났다.

〈표 2-16〉 외국 항만운영업체의 부산항 및 광양항에서의 비중(2004년)

구 분	부두 길이	부두 능력	고용 인원	임대료지급액
부산항	44%	38%	40.5%	38.6%
광양항	62%	60%	41.5%	40.4%

자료 : 한국무역협회 국제물류지원단.

(2) 중국

중국에 진출한 외국 물류기업은 Maersk Logistics, P&O Nedlloyd, APL Logistics, Vopak Logistics Services 등 대부분의 세계적 기업들이며, 중국에 지역본부나 물류거점을 설치하고 있다.

특히 해운회사계 물류회사는 일찍부터 중국시장에 진출하여 혼재업무 등을 수행해 왔으며, 해운서비스는 물론 내륙에서 부가가치 물류서비스를 제공하여 집화를 강화하는 전략을 추진 중이다. 중국에 진출한 물류기업의 대표적 사례를 살펴보면 다음과 같다.

Maersk Logistics사는 Maersk Sealand사의 자회사로서 오래 전부터 중국 시장에 진출한 유럽 최초의 물류기업이자 100% 외국자본으로 설립되어 1998년

중국에 등록된 물류기업이다. Maersk Logistics사는 현재 다른 외국 물류기업보다 많은 물류사업면허를 취득하여 활동하고 있다. APL Logistics사는 중국 물류시장에서 SCM에 특화된 서비스를 제공하고 있다.

Vopak Logistics Services사는 네덜란드 물류기업인 Vopak의 자회사로 이미 15년 이상 중국 석유화학, 화학산업 분야에 물류서비스를 제공해 왔다. Vopak Logistics Services사는 창고, 수송관리, 국제무역 관련서류 처리 등의 업무를 수행해 왔으며, 사면지역에서 석유화학 및 화학제품 보관시설을 운영해 왔다.

일본 住友商事는 2003년 9월 중국 無錫市の 물류기업인 無錫高新物流中心과 합병하여 無錫住商高新物流라는 물류업체를 설립하여 중국에 진출한 일본계 기업에 대해 중국내 및 일본 등 해외로부터 부품조달과 중국에서 생산된 제품의 수송·배송, 보관, 유통가공, 해외수출까지 종합물류서비스를 제공하고 있다.

아마토운수는 2003년 10월 상하이에 아마토上海物流를 설립하고 상하이 外高橋保稅區내에 530평 규모의 물류센터를 설립하여 중국 각지에서 생산된 일본향 제품이나 부품 등의 물류서비스를 제공하고 있다. 아마토上海物流는 중국 현지에 물류거점을 확보하지 않은 일본계 중소기업체를 대상으로 물류센터에 화물을 집화하고 유통가공 및 재고관리를 거쳐 일본까지 수송후 택배서비스를 제공하고 있다.

한편 우리나라의 한진해운은 한중간 해상컨테이너 서비스는 물론 중국항만을 중심으로 내륙물류네트워크를 구축하고 있으며, 현대상선, 고려해운, 동남아해운, 흥아해운, 장금상선 등은 한중간 해상컨테이너서비스에 대해 아시아지역과 연계한 중국 서비스를 개발하여 운영중이다.

국적 외항선사들은 중국 주요지역에 지역본부와 지점은 물론 현지법인을 설립하여 현지화전략을 추진하는 등 중국 시장에서 영업을 강화하고 있다. 그러나 국적선사들은 거의 대부분 해상운송서비스에 초점을 두고 있으며, Maersk Logistics, APL Logistics 등과 같이 내륙운송서비스, 창고업, 유통가공 등 고부가가치 물류서비스는 제공하지 않고 있다.

(3) 일본

일본의 물류시장(외항 해운부문 제외)에 진출한 외국계 물류기업들은 주로 선박대리점, 포워더업, 국제특송업 등 분야에 한정되어 있다. 항만운영 분야에서는 외국 해운물류기업들이 전용터미널을 임차하여, 일본 항만하역업체의 서비스 제공을 받아 운영하는 경우도 있으나, 직접 하역업에 참여하지 않고 있다.

항만건설에 대한 투자도 기타큐슈항 히비끼터미널에 싱가포르 PSA사가 지분 참여한 것이 유일한 사례이다. 트럭운송업, 보세창고 운영업 등에서도 외국 기업의 참여는 거의 이루어지고 있지 않다.

4) 공급측면의 환경 전망

중국의 대형 항만은 물론 중소형 항만들도 배후경제권의 화물유치와 지역물류 거점화를 위해 대대적인 항만개발에 나서고 있다. 이에 따라 고질적인 항만시설의 부족현상이 크게 해소되었다. 이처럼 중국 항만의 시설부족이 해소되면서 중국 항만으로의 직기항이 크게 증가하고 있으며, 이와 더불어 동북아 기존 해상운송네트워크가 중국 항만 중심의 직기항 체제로 변화되는 추세에 있다.

동북아 해상운송네트워크가 중국 중심의 직기항 체제를 갖추게 되는 상황에서 중국 항만간 치열한 경쟁은 동북아 항만간 경쟁구조를 국가간 항만경쟁체제에서 중국 항만간 경쟁체제로 전환되면서 기존 대형 항만의 과점체제에서 벗어나 북중국 중소형 항만들이 포함되는 다극형 경쟁체제로 변화하고 있다.

이러한 환경변화에 따라 우리나라 항만의 환적화물이 감소될 것으로 예상되고 있다. 더욱이 우리나라 수출입화물의 증가세가 크게 둔화되고 있어 환적화물의 감소는 우리나라 항만 물동량의 전반적인 감소세로 이어질 가능성이 크다. 이에 따라 우리나라 해운·항만 물류시장의 규모가 축소될 가능성이 있으며, 이것은 우리 물류기업의 시장기반이 약화됨을 의미한다.

또한 중국으로 외국 물류기업이 집중화되고 있고, 물류부문의 시장진입장벽

이 해소되는 추세에 있어 화물유치능력 및 서비스능력이 강한 외국 물류기업이 중국 물류시장을 선점할 가능성이 크다. 중국의 물류인프라 확대는 중국내 물류체계의 효율화를 가져와 중국 물류기업의 경쟁력을 강화하는 효과를 발휘할 것으로 예상되어 중국내 물류시장에서 우리 해운·항만 물류기업들의 경쟁력 강화가 필요하다.

〈그림 2-3〉 동북아 물류시장에 있어 공급측면의 환경변화 전망

환경 변화 내용	변화의 영향	변화의 결과
중국의 대대적인 항만개발	중국 항만으로 직기항 확대	<ul style="list-style-type: none"> ·우리나라 환적화물 감소 ·우리나라 물류시장 축소 ·중국 물류시장에 있어 우리나라 물류기업의 경쟁력 약화
중국 항만간 경쟁 가열	동북아 항만의 다극화	
외국 물류기업 중국 집중화	외국 물류기업의 중국 물류시장 선점	
중국의 물류인프라 확장	물류체계 효율화로 중국 물류기업 경쟁력 강화	

3. 법·제도의 변화 및 전망

1) 중국 해운 물류시장 개방 확대

중국의 물류비 규모에 대해서는 산정 기관별로 다소 상이하지만, 중국물류 신식중심에 의하면 2003년에는 GDP대비 21.8%인 2조 4,974억 위안(약 3,094억달러)으로 추산되었다¹²⁾. 2003년 GDP대비 물류비 규모는 1991년의 24%에

12) 중국물류와 구매(採購)연합회, 「중국물류발전보고(2003~2004)」, 중국물자출판사, 2004, p.6.

비해 낮아졌지만, 미국 및 일본의 10%에¹³⁾ 비해 2배가 넘는 수준이다.

이러한 물류비용을 낮추기 위해 중국은 2001년 제10차 5개년 경제발전계획의 3대 주요 정책의 하나로 물류산업의 육성을 설정하고 물류인프라 투자확대, 물류산업에 대한 규제완화, 정보기술에 대한 투자가속화 등을 추진하고 있다. 특히 물류산업 규제완화를 통해 외국 물류기업 및 3PL의 중국 물류시장 진출을 확대하고, 중국 물류기업과 합작투자를 확대시키려는 전략을 추진하고 있다. 중국은 2007년까지 물류분야별로 외국인투자에 대한 규제완화를 추진중이며, 중국 정부가 추진중인 물류분야 외국인투자에 대한 규제완화 일정은 포워딩, 창고업, 철도운송 등 부문별로 진행될 예정이다(〈표 2-20〉 참조).

중국 정부는 2001년 3월 공급망관리(SCM), 제3자물류(3PL)의 발전촉진을 주요 내용으로 하는 6개 부처 공동명의로 ‘중국 현대물류의 발전을 가속화시키기 위한 의견’을 제시한 바 있다.¹⁴⁾ 2004년 9월 중국은 국가발전계획위원회 등 중앙정부 9개 부처 공동명의로 「중국현대물류산업발전요강」을 발표하였다.

이 발전요강에는 행정기관의 인·허가권을 대폭 축소하여 신규기업의 진입을 촉진하는 내용이 담겨 있다. 이를 위해 교통부는 ‘행정허가법’에 의거한 인·허가제를 신고제로 변경하여 종전 500여개에 달하던 인·허가 업무를 150여개로 대폭 축소할 방침이다. 이외에 물류의 전업화, 물류업의 투자 다양화, 물류시장의 대외개방, 물류관리의 고도화, 물류시설의 통합과 광역물류센터 건설, 통관수속의 간소화, 배송물류의 발전 등의 내용이 포함되어 있다.

13) (일)수송경제신문사, 「일본의 물류사업 2005」, 일본 동경, 2005, p.200.

14) 일본해사신문, 2004. 9.에서 인용.

〈표 2-17〉 중국의 물류분야 외국인투자 규제완화 내용

분 야	규제완화 내용	관련 부처
포 위 덩	2003년 합작투자시 50% 이상, 2006년 100% 투자 허용	MOFTEC
창고 · 보관	2003년 합작투자시 50% 이상, 2005년 100% 투자 허용	MOC MOFTEC
철도운송	2003년 합작투자시 50% 이상, 2007년 100% 투자 허용	MOR
해상운송	2003년 합작투자시 50% 이상, 2006년 100% 투자 허용	MOC MOFTEC
도로운송	2003년 합작투자시 50% 이상, 2005년 100% 투자 허용	MOC MOFTEC
특 송	육상운송부문의 특송만 허용하되 국제화물만 허용하고 국내화물은 불허	CAA MOFTEC
항공운송	2005년 100% 투자 허용	CAA MOFTEC

주 : MOFTEC은 대외무역경제위원회, MOC는 교통부, MOR은 철도부, CAA는 국가민항총국.
 자료 : <http://www.cgguangzhou.org>.

2) 일본 물류시장내 관행적 장벽

일본의 항만법, 항만정비긴조법, 항만정비촉진법, 민활법, PFI법 등 물류관련 법에서는 외국기업의 투자를 제한하는 규정은 없다. 그러나 일본에서 지방정부의 항만운영 참여, 하역시장의 과점화, 일본항운협회의 사전상담제도 등의 관행이 외국기업 투자에 대한 장애가 되고 있다.

외국 물류기업에 대한 이러한 차별관행은 일본 정부의 묵인 하에 계속되고 있으며, 일본의 공정거래위원회도 외국기업에 차별적 관행을 조사하지 않는 등 실정법 보다는 물류현장의 관행이 외국 물류기업의 일본시장 진출을 가로막는 중요한 요인이 되고 있다.

특히 일본의 항만 물류시장은 지역 혹은 부문별로 과점화되어 있어 외국기업의 참여가 매우 제한적이다. 2001년 PSA사의 기타큐슈항 히비키테르미널 지분 참여의 경우와 같이, 일본항운협회 등은 외국기업의 항만운송 · 트럭운송 등 물

류시장 진출을 적극적으로 반대하고 있는 실정이다. 더구나 항만운송사업의 허가·면허제, 철도화물운송시장 진입에 허가제, 철도화물운송 사업퇴출에 사전등록제, 사업개선 명령(창고업법) 등으로 관계당국이 시장에 직접적으로 개입하고 있는 실정이다.

4. 전략적 시사점

1) 기회 측면

동북아 3국간 해운 및 항만 물류시장의 환경분석을 통해 파악한 기회측면의 변화는 동북아 3국간 교역량 및 3국간 역내 운송물동량의 지속적 증가, 중국 항만들의 급성장, 중국 정부의 물류시장 개방 등으로 나타났다. 이것은 동북아 3국간 국제 물류시장의 규모가 크게 확대됨과 동시에 시장진출의 장벽이 서서히 제거됨을 의미하는 것이다.

특히 중국의 국제 물류시장의 규모는 폭발적으로 확대되고 있어 전세계 물류기업들이 경쟁적으로 진출하고 있다. 중국의 물류비 규모는 2003년 3,000억 달러를 초과하여 세계 최대의 물류시장으로 성장하였다.

그러나 중국 물류시장의 진입장벽이 법·제도적으로 완화되고 있음에도 불구하고, 물류 현장에서의 외국기업에 대한 관행적 차별이 상당히 많은 실정이다. 일본의 경우에도 제도적으로는 시장진입 장벽이 거의 없으나 물류시장 참여자들에 의한 관행적 장벽이 존재하고 있다.

2) 위협 측면

우리 해운물류기업에 대해 위협요소로 작용하는 환경변화는 중국 항만 중심의 해상운송 네트워크 구축, 동북아 항만의 다극화, 중국으로의 외국 물류기업

진출가속화 등이다. 중국의 대대적인 항만개발에 따라 대형선박의 접안시설 부족이 크게 완화되는 한편 중국 항만에의 직기항 확대는 우리나라의 환적화물 유치에 상당한 위협이 될 것이다.

또한 중국 중소형 항만들의 비약적인 성장과 대대적인 항만개발계획은 동북아 항만간 경쟁을 한·중·일 항만간 경쟁에 추가하여 중국 항만간 경쟁으로도 변화시킬 것으로 예상되어, 우리나라 해운·항만 물류기업 및 정부는 대응방안을 마련해야 할 것이다. 특히 중국 항만들이 화물유치를 위해 선사나 화주에 대한 강력한 인센티브를 부여할 경우, 국내화물의 중국항만에서 환적이 일어날 가능성도 제기되고 있다.

또한 강력한 화물유치능력을 가진 전세계 물류기업들이 중국 시장에 경쟁적으로 진출하고, 동북아 물류시장의 거점을 중국에 설치하는 움직임도 우리 물류기업에게는 중대한 위협이다. 이미 Maersk Logistics, P&O Nedlloyd, APL Logistics 등 정기선사 또는 물류자회사 등은 중국에 거점을 구축하고, 동북아 국제 물류시장을 선점하기 위해 종합물류망을 구축하고 있다.

3) 우리나라의 대응방안

동북아 국제물류시장에서 우리 해운·항만 물류기업이 성장하기 위해서는 중국 및 일본 물류시장에 진출하여 점진적으로 시장지배력을 확대해 나가는 전략이 필요하다.

먼저, 우리 물류기업들이 중국 및 일본 물류시장에 진출하기 위해서는 중국 및 일본 물류기업, 다국적 물류기업과의 전략적 제휴, 인수·합병 등을 통해 국제 물류 네트워크를 확보하는 한편 중국 및 일본에 진출한 한국계 기업의 물량, 다국적기업의 물량, 현지 기업의 물량으로 진출범위를 확대해 나가는 전략을 추진해야 할 것이다. 정부차원에서는 중국 및 일본 물류시장에 진출하는 국내 물류기업에 대해 재정 및 금융지원 등을 통해 투자비를 절감시켜야 하며, 중국 및 일본 정부와 정부간 협이나 회담을 통해 상대국의 시장진입장벽을 제

거할 수 있도록 협력관계를 강화하는 것이 필요하다.

다음으로 우리 해운·항만 물류기업 및 우리 항만의 경쟁력을 높이기 위해서는 기업차원에서는 종합물류서비스 체제를 갖출 수 있도록 동종 또는 이종업 체간 전략적 제휴나 통합을 통해 규모의 대형화와 서비스의 질적 향상을 도모하는 것이 필요하다. 정부차원에서는 국내 해운·항만 물류기업의 대형화를 촉진할 수 있도록 세제 및 금융상의 지원을 강구하고, 특히 우리 항만의 경쟁력 향상을 위해 배후부지 등 시설확충과 외국 선사 및 화주에 대해 중국이나 일본보다 유리한 인센티브를 제공하는 방안을 시급히 마련해야 할 것이다.

〈표 2-18〉 한·중·일 물류시장에서 우리나라 해운·항만 물류기업의 기회 및 위협요인 분석

구 분		기 회	위 험
핵심요인		<ul style="list-style-type: none"> ○ 동북아 3국간 국제물류시장의 급성장 ○ 중국 물류시장의 점진적 개방 ☞ 시장진출기회 확대 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중국 항만에 직기항 증가 ○ 동북아 항만의 다극화에 따른 운송네트워크 변화 ○ 세계 물류기업의 중국진출 가속화 및 집중화 ☞ 국내 해운·항만 물류시장의 축소
대 응 방 안	기 업	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중국 및 일본 물류기업, 다국적 물류기업과의 제휴 및 통합을 통한 시장진출 ○ 중국 및 일본에 진출한 한국계 기업, 다국적 기업, 현지기업 등으로 사업영역 확장 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국내 해운·항만물류기업간 통합으로 규모 대형화 및 서비스의 질적 향상을 도모
	정 부	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중국 및 일본 물류시장에 진출하는 국내 물류기업에 대한 재정 및 금융지원 ○ 중국 및 일본 정부와 협력관계 구축으로 진입장벽 해소 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국내 물류기업의 대형화 촉진을 위해 재정 및 금융지원 ○ 항만개발 조기 완공 ○ 외국선사 및 화주에 대해 중국 및 일본보다 유리한 인센티브 제공

제3장

중국·일본 물류시장의 진출여건 분석

1. 중국의 물류시장 진출 여건분석

1) 물동량 추이와 전망

(1) 수출입 물량과 컨테이너 물량

중국의 수출입 화물량은 2000년 5억 6,700만톤에서 2003년 9억 5,000만톤으로 크게 증가하고 있다. 수출물량은 동기간 2억 5,300만톤에서 4억 200만톤으로, 수입물량은 3억 1,500만톤에서 5억 4,700만톤으로 증가되었다. 수출입 물동량이 비교적 균형을 이루는 것은 원부자재의 수입과 수출이 활발한 까닭으로 판단된다.

2005년 9월 누계기준 주요 항만의 컨테이너 처리량은 상하이항 1,332만 TEU, 선전항 1,187만TEU, 칭다오항 467만TEU, Ningbo항 375만TEU, 톈진항 353만 TEU, 광저우항 325만TEU, 샤먼항 249만TEU, 다롄항 197만TEU이었다.

주요 항만들의 3/4분기누계 컨테이너 물동량이 전년도 물동량에 육박하고 있어, 2005년 물동량도 큰 폭의 증가세가 예상되며, 상하이항 물동량은 2005년 중 1,900만TEU에 도달할 것으로 판단된다.

(2) 국내 물동량

중국의 국내 화물량은 지난 1980년 55억톤에서, 1990년 97억톤, 2000년 136억톤, 2003년에는 156억톤으로 증가되었다. 화물운송의 분담률을 보면 1980년

〈표 3-1〉 중국의 수출입 물동량 추이

단위 : 천톤, %

구분/연도		2000	2001	2002	2003
수출	물량	253,160	285,330	335,290	402,370
	점유율	44.6%	43.9%	43.5%	42.4%
수입	물량	314,250	365,320	435,120	547,420
	점유율	55.4%	56.1%	56.5%	57.6%
합 계		567,410	650,650	770,410	949,790

에는 철도운송 20.4%, 트럭운송 70%, 수상운송 7.8% 등으로 철도운송의 비중이 비교적 높게 나타났다. 1990년에는 철도운송 15.6%, 트럭운송 74.6%, 수상운송 8.3% 등으로 물량증가에 따라 트럭운송과 수상운송 부담률이 증가되었다. 개혁과 개방이 본격화된 1990년대 이후 2000년에는 철도운송 13.1%, 트럭운송 76.5%, 수상운송 9.0% 등으로 트럭운송과 수상운송에 의한 화물이동이 활발하게 전개되었다.

2000년 이후 철도화물운송에서 민영화와 함께 민간자본의 참여가 이루어지면서 2003년에는 철도운송의 부담률이 14.2%까지 상승하였고, 트럭운송 부담률은 74.3%로 하락하였다. 그러나 수상운송 부담률은 벌크화물의 물량증가로 다소 상승한 10.1%를 기록하였다.

2003년 물동량의 지역별 분포는 산둥성이 가장 많은 11억 7천만톤으로 7.5%를 점하였으며, 다음으로는 산시성 10억 6,700만톤, 저장성 10억 3,800만톤, 광둥성 10억 6백만톤, 장쑤성 9억 2,800만톤, 랴오닝성 8억 3,500만톤 등이었다. 중국의 국내화물은 주로 해안과 접하거나 베이징, 상하이 등 대도시와 연결하는 산둥성, 저장성, 광둥성, 장쑤성, 랴오닝성, 허베이성에서 집중적으로 발생되고 있다.

이중 저장성, 장쑤성, 상하이시는 양자강(장강)을 이용한 내륙수운의 발달로 수상운송의 비중이 비교적 높게 나타났다. 珠江을 이용하여 홍콩항 및 선전항과 연계되는 광둥성의 경우도 수상운송 비중이 높다. 산시성의 경우는 중국

〈표 3-2〉 중국 국내 화물운송량 추이

단위 : 백만톤, (%)

구분/연도		1980	1990	1995	2000	2003
철도	합계	1,110(20.4)	1,507(15.6)	1,660(13.4)	1,786(13.1)	2,212(14.2)
	국가	1,086(19.9)	1,462(15.1)	1,595(12.9)	1,661(12.2)	1,998(12.8)
	합자	-		-	42(0.3)	83(0.5)
	지방	27(0.5)	45(0.5)	65(0.5)	84(0.6)	131(0.8)
트럭 운송		3,820(69.9)	7,240(74.6)	9,404(76.1)	10,388(76.5)	11,600(74.3)
수상 운송		427(7.8)	801(8.3)	1,132(9.2)	1,146(9.0)	1,580(10.1)
민 항		0.1	0.4	1	2	2.2
파이프라인		105(1.9)	157.5(1.6)	153(1.2)	187(1.4)	220(1.4)
합 계		5,465(100)	9,706(100)	12,349(100)	13,587(100)	15,614(100)

자료 : 중국교통연감사, 「중국교통연감」 2004, p.606.

의 최대 석탄산지인大同 등이 입지해 있어 철도운송 분담률이 타지방보다 높다.

중국 국내화물량에 대한 전망치는 총량 기준으로 2003년 156억톤에서 2010년 177억톤, 2020년에는 233억톤으로 예상되며, 동기간 중 트럭운송 물량과 점유율이 지속적으로 증가될 것으로 예상된다. 트럭부문의 점유율은 2003년 74.3%에서 2010년 76.3%, 2020년에는 77.5%로 상승될 것으로 보이며, 철도부문은 타국가의 사례처럼 점차 점유율이 감소될 것으로 전망되고 있다. 그러나 국내 연안운송과 내륙수운에 의한 수상운송은 9~10%를 유지할 것으로 전망된다.

중국 국내화물량(파이프라인 운송제외)에 대한 지구별 분포는 다음과 같다. 2001년 국내 물량 137억 8천만톤 중 동부지구 69억 2천만톤, 중부지구 44억 9천만톤, 서부지구 23억 7천만톤으로 동부지구의 물량 점유율이 50%를 넘어섰다.

그동안 서부지구는 낙후되었으나, 이 지역에 대한 도로와 철도 등 물류인프라

〈표 3-3〉 2003년 중국 지방별 국내 물동량

단위 : 백만톤

구분/ 수단	합계	철도	공로	수운	민항	파이프라인
산둥	1,170	140	980	51		
산서	1,067	390	677	12		
절강	1,038	33	709	296		
광둥	1,006	64	731	211		
강소	928	52	643	233		
요령	835	139	660	36		
하북	771	143	616	12		
하남	697	129	561	7		
호남	603	56	511	36		
상하이	585	12	307	266		
기타	6,914	1,053	5,206	433	2	220
합계	15,614	2,211	11,600	1,580	2	220

자료 : 중국교통통연감사, 「중국교통통연감」 2004, p.608.

〈표 3-4〉 중국 국내 화물운송량 전망

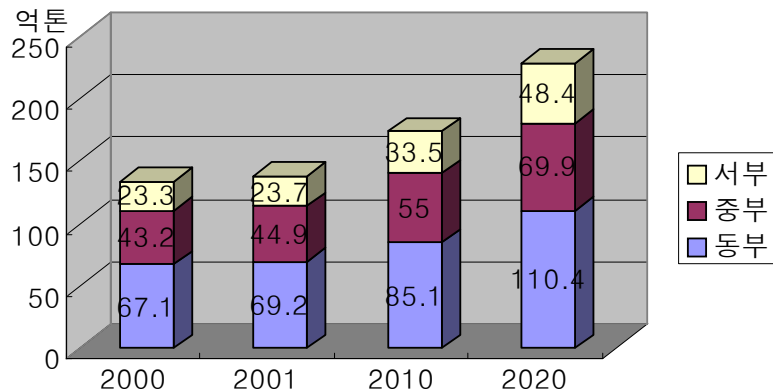
단위 : 백만톤,(%)

구분/연도	실적치		전망치	
	2000	2003	2010년	2020년
철도 운송	1,786(13.1)	2,212(14.2)	2,324(13.1)	2,755(11.8)
트럭 운송	10,388(76.5)	11,600(74.3)	13,500(76.3)	18,045(77.5)
수상 운송	1,146(9.0)	1,580(10.1)	1,620(9.2)	2,182(9.4)
민 항	2	2.2	3.3	4.9
파이프라인	187(1.4)	220(1.4)	243(1.4)	292(1.3)
합 계	13,587(100)	15,614(100)	17,690(100)	23,279(100)

자료 : 중국물류와 구매연합회, 「중국물류발전보고」, 중국물자출판사, 2004, p.436.

라 시설의 지속적 건설에 따라 물량이 타 지구보다 크게 증가될 것으로 전망된다. 이에 따라 동부지구의 점유율은 2010년에는 49%, 2020년에는 48%로 감소되며, 이에 반해 서부지구 점유율은 2001년 17.2%에서 2010년에는 19.3%, 2020년에는 21.1%로 증가될 전망이다.

〈그림 3-1〉 중국 국내 화물운송량 지구별 전망



주 : 파이프라인 운송물량은 제외.

자료 : 중국물류와 구매연합회, 「중국물류발전보고(2003~2004)」, 중국물자출판사, 2004, p.436.

2) 중국의 물류인프라 구축

(1) 항만건설에 예산 집중

중국 정부는 부두시설 건설에 예산을 집중적으로 투자하고 있다. 중국 정부의 항만건설 투자액은 2000년 131억위안에서 2003년 342억위안으로 100% 이상 증가하였다¹⁵⁾. 수로 및 항로표지시설 예산은 2000년 46억위안에서 2003년 50억위안, 부두시설 예산은 2000년 60억위안에서 2003년 244억위안으로 크게 증가하였다¹⁶⁾.

항만건설에 대한 예산증가로 중국 연해지역 주요 항만의 부두 선석은 2000년 1,455개에서 2003년 4,274개로 급증하였고, 동기간중 1만톤급 처리능력의 선석은 581개에서 899개로 증가되었다. 중국 정부는 허브항만을 육성하기 위해 2005년부터 2010년까지 선전, 광저우권의 주강삼각지구에는 700만TEU 이

15) 중국교통연감사, 「중국교통연감」, 중국 베이징, 각연도 참고.

16) 중국교통연감사, 「중국교통연감」, 중국 베이징, 2004.

〈표 3-5〉 중국 주요 항만의 컨테이너부두 건설계획

지구	건설기간	터미널	설계처리능력 (단위 : 천TEU)
주강삼각주지구 (선전, 광저우)	2005	蛇口 3기	1,000
		媽灣 5번 泊位	400
		소계	1,400
	2005~2010	大鵬灣 1기 공정	2,000
		媽灣6-8번 泊位	1,200
장강삼각지구 (상하이, 닝보, 난통)	2005~2010	鹽田4기	n. a.
		상하이 양산수심항	20,000
		닝보 대사도	1,800
		닝보 복론향 4기	2,000
		남통항	800
발해만지구 (텐진, 다롄, 청다오)	2005~2010	소계	24,600
		텐진항북항지권부두 1,2기	4,000
		다롄항 권부두 2,3기대	5,200
		청다오항 전만 권부두2,34 기	8,000
		전만현대국제물류원구	3,150
		소계	20,350

자료 : 중국산업지도편찬위원회, 「중국산업지도 2004」, 중국 베이징, 2004, 9.

상을, 상하이, 닝보, 남통으로 이뤄지는 장강삼각지구에는 2,460만TEU를, 텐진, 다롄, 청다오의 발해만지구에는 2,000만TEU를 확보할 계획이다.

(2) 전국 단일의 고속도로망 구축

도로부문에서 중국 정부는 고속도로를 통해 성단위의 간선망을 확보한 뒤, 전국 단일망으로 연계하는 전략을 추진중이다. 중국정부는 도로건설을 위해 정부예산, 국내차관, 외국차관, 자체재원조달 등으로 예산을 확보하고 있다. 중국 교통부에 따르면, 2002년 도로건설비 3,211억위안중에서 정부예산은 535억 위안(16.7%), 국내차관 1,246억위안(38.8%), 외국차관 84억위안(2.6%), 자체재원조달 1,347억위안(41.9%)으로 구성되었다¹⁷⁾. 2002년 지역별 도로건설 예산은 장쑤성 218억위안, 저장성 216억위안, 산둥성 193억위안, 광둥성 195억위안

17) 중국교통연감사, 「중국교통연감」, 중국 베이징, 2004.

등이었다.

중국의 도로연장은 2000년 140만km에서 2003년 181만km로 증가되었으며, 동기간중 고속도로는 1만 6,300km에서 2만 9,700km로 증가되었다¹⁸⁾. 2003년 고속도로는 화물과 유사하게 산둥성(3,018km), 허베이성(1,681km), 광둥성(2,303km), 장쑤성(2,004km), 저장성(1,438km)에 집중되어 있다.

이 같은 고속도로 확충에 따라 2005년 중국의 고속도로망은 전국 주요 도시를 단일망으로 연결하고 있다. 동북지역에서는 하르빈을 중심으로 綏芬河(수이번허, 러시아와 국경도시), 창춘, 선양, 다롄, 치치하얼, 단둥이 연결되고 있다. 한편 동북지역은 선양을 축으로 베이징을 통해 화동 및 화남지역의 고속도로와 연계된다.

베이징을 경유해서는 石家庄, 지남, 옌타이, 쉰원강, 서저우, 상하이, 우한, 宜昌, 쑹칭 등 화동 지역과 연계된다. 한편 화동지역의 중요 도시인 우한, 허비, 난징을 경유하여 厦門, 선전, 광저우 등 화남지역과 연결되고 있다.

중국의 고속도로망은 일부 구간에서 연계가 미흡하며, 국도를 이용하는 등의 불편이 있고, 고속도로 상에 사람과 우마차가 통행하는 등의 문제점이 있지만 점차 간선망으로서 역할할 것으로 판단된다.

(3) 철도시설 확충과 운영부문 민간투자 도입

중국에서 철도는 석탄, 금속광석, 철강제품, 전자재, 비금속광석, 양곡, 석유제품, 시멘트, 컨테이너 등 대량화물을 주로 운송하고 있다. 2003년 철도운송 물량은 총 20억톤으로 이중 석탄이 8억 8천만톤, 금속광석 1억 8천만톤, 강철 등 금속 1억 5천만톤, 양곡 1억톤, 석유제품 1억톤, 컨테이너 화물 6천만톤 등이었다.

중국의 국가 철도연장은 2000년 영업연장 기준 5만9천km에서 2003년 영업연장 6만400km로 증가되었다. 한편 복선구간 연장은 2000년 2만1천km에서

18) 상계서.

2003년 2만5천km로 증가되었다.

국가철도의 2000년 고정자산에 대한 투자는 영업선로 투자 260억위안, 신설 건설 225억위안, 선로 개선 143억위안 등이었으며, 2003년에는 기선로 개선 투자 196억위안, 신설 건설 273억위안 등이었다. 2003년 철도부문의 국가철도 운수수입 1,483억위안중 화물운수수입은 784억위안, 여객운수수입 477억위안, 기타수입 222억위안으로 구성되어 있다.

중국 철도 관리주체는 철도부(Ministry of Railway)와 14개 지방 철도국 및 지방철도국 관련기업으로 구분되어 있다. 철도부는 국가조직으로서 종사자는 국가공무원이지만 지방철도국은 철도부가 보유한 인프라(토지, 철도망, 역사, 화물터미널시설 등)를 관리·운영하는 주체이며, 지방철도국 소속직원은 국가 공무원은 아니다. 철도부는 지방철도국의 국장 인사권을 보유한다.

3) 중국 물류시장 진출의 애로요인

중국정부는 지속적으로 시장개방과 법규개선을 하고 있다. 2004년 「항구경영관리규정」의 제정으로 외국자본이 항만운영에 참여할 수 있게 되었고, 2004년 「외국투자사업 영역관리 법령」에 의해 외국법인의 단독투자도 가능하게 되었다. 그러나 외자기업이 중국의 항만운영 등 물류현업에 참여하는 데에는 다음과 같은 장애가 예상된다.

첫째, 물류관련 기관이 복수로 존재하면서 권한이 분산되어 있으며, 성단위 등 지방자치단별로도 독자적 물류관리 정책을 펴고 있어¹⁹⁾, 외자기업에게 애로를 야기하고 있다. 물류관련 중앙부처는 상무부, 철도부, 교통부, 중국민용항공총국, 중국해관총서, 국가발전계획위원회가 있다. 2003년에는 대외무역경제협력부와 국가무역위원회가 상무부로 통합되면서, 포워딩업무, 외국물류기업의 투자, 국제기술협력 등의 업무를 관할하게 되었다.

19) 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안”, 「수은해외경제」, 2005. 3, pp.9~30.

둘째, 부두운영에 대한 민영화의 진전에도 불구하고, 중앙행정기관인 교통부와 해당 지방자치단체 그리고 공산당의 지방조직과 전국적 노동조직인 공회의

〈표 3-6〉 중국 물류관련 부서와 기능

단위 : 천TEU, 천톤

부서	주요 기능
국가발전개혁위원회	물류발전 전략 수립
상 무 부	포워딩업무 관리, 물류분야에 대한 외자투자 및 기업의 해외진출
교 통 부	육운, 수운에 관련된 교통정책 및 인프라 정비, NVOCC관리
철 도 부	철도에 관련된 인프라 정비 및 계획
중국민용항공총국	항공에 관련된 인프라 정비 및 계획
중국해관	수출입 통관 관리 및 관세 등의 관리
항무국	항만의 관리와 운영, 관련 규정 정비

자료 : 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안”, 「수은해의경제」, 2005. 3.

지원을 받지 않는 한 외자기업의 부두운영에 직접적 참여는 어려울 것으로 판단된다.

셋째, 항만배후부지에 대한 조성이 항무국에 의해 이루어져, 외자기업이 양호한 항만배후부지를 확보하기 위해서는 항무국과 우호적 관계가 있어야 한다. 상하이 양산항 배후부지에 대해서는 중국 교통부가 관리하고 있는 것으로 알려져 있다.

넷째, 체화된 컨테이너 화물에 대한 통관장소 결정이 ODCY를 소유한 각 항만의 항만운영회사(구 항무국)가 결정하는 경우가 많아, 외자기업의 영업상 한계가 예상된다. 또한 지방자치단체의 조직인 항무국이 지자체의 수입을 확보하기 위해 해당 항만에서 처리되는 컨테이너화물의 통관장소와 장치장소에 영향력을 행사하는 경우도 있다. 이 같은 물류흐름에 대한 항무국의 개입은 항만 하역업체간 경쟁을 왜곡하여 외자기업의 경쟁력을 약화시킬 수 있다.

한편 철도화물 운송에서도 애로가 예상된다. 중국 항만과 철도화물역은 입지측면에서는 비교적 잘 연계되어 있다. 항만내 철도역은 부지를 항무국이 제공하고, 시설은 지방 철도국이 철도예산으로 조성하여 지방철도국이 운영한다.

그러나 철도부와 지방철도국에서 철도화물역을 운영하고 있어, 항무국의 이해관계와 관련되지 않아, 항무국은 철도연계운송에 소극적인 문제가 있다.

4) 우리 해운·항만 물류기업의 중국시장 진출 실태

(1) 해운 물류 기업의 진출실태 분석

우리나라 한진해운과 장금상선은 한·중간 해상운송서비스와 연계되어, 부두 밖 컨테이너장치장(ODCY)을 운영하고 있으며, 장금상선은 중국기업과의 합자투자로 중국내 무선박운송업, 창고업 등에 진출하고 있다.

가. 한진해운의 진출실태

한진해운은 중국내 ODCY 운영에 가장 적극적이다. 동사는 기항 항만과 연계하여, 상하이, 톈진, 다롄, 칭다오에 ODCY를 확보하고 일부는 직접 운영중이다.

상하이의 ODCY는 450만달러를 투자하여 30년간 임차기간으로 1997년 운영을 개시하였다. 이 ODCY는 상하이의 보산구 일대 ODCY 축소계획에 따라 이전을 고려중이다. 톈진의 ODCY는 226만달러를 투자하여 20년간 임차기간으로 1994년 운영을 개시하였다. 다롄과 칭다오 ODCY는 각 160만달러, 132만달러를 투자하여 30년간과 20년간 임차기간으로 1996년, 1995년 운영을 개시하였다.

한편 한진해운과 산둥성의 종합 물류그룹인 SITC는 합자하여 산둥한진컨테이너물류주식회사(Shandong Hanjin Logistic Container Co., Ltd)를 설립하여 칭다오ODCY를 운영하고 있다. 칭다오 ODCY에서는 新港 인근인 칭다오전만국제물류공업구(Qingdao Qianwan International Logistics Distripark)의 부지 3만 6,000m²에 2,000m²의 창고와 1,000m²의 사무실공간을 확보하여, 컨테이너 화물의 보관, 조작, 운송과 집화 업무를 하고 있다.

한진해운이 이처럼 중국의 거점항만들에 ODCY를 쉽게 확보할 수 있었던 원인은 다음으로 파악된다.

첫째, 1992년 한중간 수교이후 비교적 초기인 1994년부터 부지를 장기임차 조건으로 확보하여 중국의 물동량 증가에 대비할 수 있었다.

둘째, 텐진항의 경우, 텐진항무국과 합자하여, ODCY를 운영함으로써, 장치

〈표 3-7〉 한진해운의 중국내 ODCY 운영 현황

구분\지역	상하이	텐진	다롄	칭다오
설립연도	1997년	1994년	1996년	1995년
운영업체	Shanghai Hanjin Freights Transportation	Huahan Container Co. Ltd	Dalian Hantong Logistics Co. Ltd	Shandong Hanjin Logistics Co.
면적	66,000m ² 야적공간 42,900m ²	45,937m ² 야적공간 36,944m ²	20,000m ² 야적공간 16,000m ²	36,000m ² 야적공간 20,000m ²
처리 능력	5,500TEU	3,000TEU	800TEU	3,800TEU
처리능력	86,000TEU	81,000TEU	36,800TEU	30,000TEU
이용선사	한진해운, ZIM	한진, EAS, Senator	현대상선, Cosco, K-Line, 머스크시랜드, APL, OOCL, EMC	한진

자료 : 해양수산부, “국적선사 물류기지 확보현황”, 해운정책과, 2005.

장과 컨테이너화물조작장(CFS : Container Freight Station) 기능 외에 세관검 사장 기능, 항만 터미널에서 무료 장치기간을 초과하는 컨테이너의 배정 장치 장 기능 등 다양한 업무를 수행함으로써 부가가치를 높일 수 있었다.

셋째, 중국 현지자본 및 화교자본과 적절한 유대를 형성하였다. 상하이 ODCY의 투자에서는 한진해운, 장항춘(중국), 교복건설(홍콩), 陸海(대만)가 등 록자본금 1,000만달러의 합자회사를 설립하였다.

넷째, 진출초기인 1990년대 중반에 발생된 공컨테이너의 분실에 대응하는 방안의 하나로 ODCY를 운영함으로써 컨테이너 배정을 효율화하여 재무상의 이익요소가 발생하였다는 점이다.

한진해운의 중국내 물류서비스는 컨테이너 해상운송과 ODCY에 집중되며, 종합 물류서비스에 필요한 항만운영, 트럭운송, 철도운송, 국내 화물운수대리

기업, NVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier : 無船舶承運業, 無船舶運送業), 내륙창고 부문에는 거점(node)과 네트워크를 확보하고 있지 못하다.

〈표 3-8〉 한진해운의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태

구분/영역	국제해상 운송	선박 대리	항만 운영	국제화물 운수대리	NVOC C	ODCY ·CFS	국내화물 운수대리	트럭, 철도운송	내륙 창고
진출여부	○	X	X	○	X	○	X	X	X

나. 장금상선의 진출실태

장금상선은 중국의 SINOTRANS사와 합자로 2001년 天津裕佳昌國際貨運有限公司(Tianjin Yujiachang International Forwardind Co.Ltd.)를 설립하였다. 天津裕佳昌國際貨運有限公司는 중국에서 1급 국제화물운수대리업(포워더업), 창고업, NVOCC의 면허를 보유하고, 텐진 항만지구내에 ODCY(27만m²)와 창고(6천m²)를 운영하고 있다. 天津裕佳昌國際貨運有限公司는 上海, 深圳, 蘇州에 분공사를 두고 있다.

天津裕佳昌國際貨運有限公司의 상하이분공사는 2005년 상하이시 공상국으로부터 국제화물운수대리업, 창고업, NVOCC의 면허를 받고, 상하이 보산구 태화로 인근에 ODCY를 2005년 1월부터 운영하고 있다. 상하이 ODCY에서는 컨테이너 수리와 임대도 하고 있다.

중국의 국제물류시장에 장금상선의 진출이 활발한 것은 다음과 같은 원인으로 판단된다.

첫째, 동사는 한중 수교가 있기 이전인 1989년 홍콩에 장금유한공사를 설립하여, 동년도에 한국과 중국 정부로부터 한/중 컨테이너 직항로 개설을 승인받아 컨테이너선박을 운항하여 외항해운시장을 선점하였다.

둘째, 1989년 홍콩에 장금유한공사 설립시 중국의 SINOTRANS사와 한국의 동남아해운이 공동 투자하였으나, 1998년 양 주주기업이 철수하고, 한국의 전문경영인이 동사를 인수하였다. 이후 한국계 기업으로서 중국측의 SINO-TRANS사 등이 보유한 중국 물류네트워크에 대해 제휴를 할 수 있었다.

셋째, 2000년에는 장금상선 중국선무유한공사를 설립하고, 2001년에는 SINOTRANS사와 합작법인인 天津裕佳昌國際貨運有限公司을 설립하여 중국 국제물류시장에 현지법인을 통해 진입을 하였다.

넷째, 중국항로와 함께 일본, 홍콩, 인도네시아, 베트남 항로 등 아시아 지역의 해운네트워크를 구축한 점이다.

장금상선의 중국내 물류서비스는 컨테이너 해상운송에 이어, 중국기업과 합자에 의해 국제화물운수대리업, ODCY, NVOCC, 내륙창고까지 포함하고 있다. 그러나 항만운영과 국내화물운수대리, 트럭운송과 철도운송에는 중국 물류기업을 이용하고 있다.

〈표 3-9〉 장금상선의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태

구분/영역	국제해상 운송	선박 대리	항만 운영	국제화물 운수대리	NVOC C	ODCY · CFS	국내화물 운수대리	트럭, 철도운송	내륙 창고
진출여부	○	X	X	○	○	○	X	X	○

다. 현대상선의 진출실태

현대상선은 1995년 중국 현지(베이징)에 법인을 설립하고, 1997년에는 중국의 SINOTRANS사와 합자(총 348천만달러를 투자)로 텐진에 2만 4천m² 규모(30년 임차)의 ODCY를 확보하여 운영하고 있다.

현대상선의 중국 물류시장 진출은 해상운송 네트워크에 집중되어 있으며, 중국내 물류서비스는 중국계 국제화물운수대리기업 등 중국계 기업을 주로 이용하고 있다.

〈표 3-10〉 현대상선의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태

구분/영역	국제해상 운송	선박 대리	항만 운영	국제화물 운수대리	NVOC C	ODCY · CFS	국내화물 운수대리	트럭, 철도운송	내륙 창고
진출여부	○	X	X	X	X	○	X	X	X

(2) 항만 물류기업의 진출실태 분석

1990년대 중반이후 제조업의 중국 진출이 본격화된 후, 항만 물류기업들도 중국진출을 검토하였으나, 실행되지 못하고 검토에 머물렀다. 우리나라 항만 물류기업의 중국 시장 진출은 일부 업체에 의해 2000년 이후, 철도운송, 창고 운영 등에 한정되어 이루어지고 있으며, 항만터미널 운영에는 참여하지 않고 있다.

가. 삼익물류(주)의 진출실태

우리나라의 삼익물류(주)는 2000년 다롄항무국과 50(3억 9,000만원)대 50으로 大連集益物流有限公司(Dalian JIYI Logistics Co. Ltd)를 합작으로 설립하였다. 동사는 遼寧省 瀋陽鐵路局과 합의하에 중국 화물철도운임 보다 30% 저렴한 운임을 확보하여, 타사에 비해 경쟁력이 강하다. 선양철로국은 지분에는 참여하지 않았지만, 이익발생시 삼익물류(주)와 다롄항무국이 각각 50%씩을 각출하여 선양철로국에 배당을 하도록 약정이 체결되어 있다.

大連集益物流有限公司의 철도화물운송은 다롄항역-선양동역(2001년 1월 개시)과 다롄항역 - 연길역(2001년 10월 개시)간 중국내 인바운드 화물에 대해 개시되었으며, 이후 다롄-창춘, 다롄-하르빈 노선이 추가되었다. 중국내 수출화물에 대해서는 한국과 유사하게 트럭운송과 치열하게 경쟁하고 있다. 大連集益物流有限公司의 처리량은 2001년 1만TEU내외에서 2004년에는 7만TEU로 증가하였다.

大連集益物流有限公司는 철도화물역에서 내륙 최종도착지(출발지)간 트럭운송은 瀋陽外運 등 중국 물류기업을 이용하고 있다.

동사가 다롄항과 연계된 동북 3성의 정기 철도화물운송에 물량을 꾸준히 확보할 수 있었던 것은 다음의 원인으로 판단된다.

첫째, 동사는 중국의 국유기업인 瀋陽鐵路局의 동의로 철도화물운임을 일반 철도화물운임보다 30%이상 할인받을 수 있어, 운임 경쟁력을 확보하였다.

둘째, 동사는 다롄항무국과 합자하여 大連集益物流有限公司를 설립하여, 항

무국으로부터 철도운송과 연계 등 관련 업무에 대해 지원을 받을 수 있었다.

셋째, 철도운송에서 정기서비스를 도입하여, 수출입업체로부터 서비스의 안정에 대한 신뢰를 받을 수 있었다.

이러한 강점에도 불구하고, 大連集益物流有限公司는 2004년 다롄-선양간 고속도로의 개통에 따라 철도와 연계되는 수배송의 제약, 트럭운송료의 인하, 철도운송능력의 제약 등의 문제점에 직면하고 있으며, 이를 해결하기 위해 노력하고 있다.

大連集益物流有限公司의 중국내 물류서비스는 컨테이너와 일반 화물의 철도운송에 한정되어 있다. 따라서 중국 시장에서 부가가치를 늘릴 수 있도록 우선 철도화물역과 연계되는 트럭운송 진출을 적극 검토한 후, 항만운영, 국제화물 운수대리, NVOCC, ODCY, 내륙창고 등으로 업무영역을 확대할 필요가 있다.

〈표 3-11〉 삼익물류의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태

구분/영역	국제해상 운송	선박 대리	항만 운영	국제화물 운수대리	NVOCC	ODCY ·CFS	국내화물 운수대리	트럭, 철도운송	내륙 창고
진출여부	X	X	X	X	X	X	X	○(철도)	X

나. 한진의 진출실태

(주)한진은 2005년 6월 중국 칭다오에 자본금 224만달러의 青島韓進陸海國際物流有限公司를 중국계 기업인 青島交運陸海國際貨運株式會社(지분 25%)와 합자로 설립하여, 중국 물류시장의 교두보를 확보하였다.

青島韓進陸海國際物流有限公司는 青島交運陸海國際貨運株式會社가 이미 확보하고 있는 1급 국제해상화물운수대리업, 창고업, 트럭운송업 등의 면허를 인수하였다. 동사는 설립 후 1년 후부터 각 지방자치단체의 허가를 받아 분공사를 설치할 수 있어, 중국내 물류네트워크 구축도 활발할 것으로 전망된다. 青島韓進陸海國際物流有限公司는 상하이, 다롄, 톈진에 연락사무소(辦事處)를 두고 각 지역 물류망도 차후 구축할 예정이다.

(주)한진이 최근 들어서야 중국에 진출한 것은 다음과 같은 원인으로 분석된다. 첫째, 중국시장에 대한 전문인력 부족이다. 우리나라 항만 물류기업들은 그 역량을 국내영업에 치중한 반면에 외국 항만운영에 대한 관심은 상대적으로 미미하였다.

둘째, 1990년 이후 지속된 중국 물류시장의 성장에 대한 대응전략이 미비되어 있었다.

셋째, 우리나라 제조업 진출과 동반 진출에 대한 국가적 전략이 미흡한 점 등의 까닭으로 보인다.

한편 한국계 제조기업의 물량을 둘러싸고 한국계 국제화물운수대리기업과 한국 포워더업체들의 중국 연락사무소간 경쟁이 과열되어 있어, 青島韓進陸海國際物流有限公司가 안정적으로 물량을 확보하는 데에는 어려움이 있을 것으로 판단된다.

〈표 3-12〉 (주)한진의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태

구분/영역	국제해상 운송	선박 대리	항만 운영	국제화물 운수대리	NVOCC	ODCY · CFS	국내화물 운수대리	트럭, 철도운송	내륙 창고
진출여부	X	X	X	○	X	X	X	○(트럭)	○

다. 대한통운의 진출실태

대한통운은 2001년 위해, 2004년 상하이에 연락사무소를 설치하고 한-중간 수출입화물에 대한 국제화물운수대리(포워딩)업무를 하고 있다. 종합물류서비스와 중국내 물류부문에서 부가가치 서비스를 제공하기에는 물류거점과 수배송네트워크가 미비되어 있다.

〈표 3-13〉 대한통운의 중국내 종합물류서비스 관련업 진출실태

구분/영역	국제해상 운송	선박 대리	항만 운영	국제화물 운수대리	NVOCC	ODCY · CFS	국내화물 운수대리	트럭, 철도운송	내륙 창고
진출여부	X	X	X	○	X	X	X	X	X

(3) 기타 물류업체의 진출실태

대기업 제조업체의 자회사 혹은 그룹사 소속 물류업체인 범한종합물류와 하이로지스틱스, 삼성로지텍, 글로비스 등은 LG전자, 삼성전자, 현대자동차 등 대형 제조기업들의 세계시장 진출과 함께 세계 물류시장에 진출하고 있다.

LG그룹 소속 국제포워더업체(국제화물운수대리기업)인 범한종합물류는 1998년 중국에 진출한 후 합자 및 지분인수 등을 통해 중국내에 해륙풍(2004년), FNS 베이징(2002년), FNS 상하이(2001년), FNS 홍콩 등 4개의 법인과 16개의 거점을 운영하고 있다. 국제운송법인인 '해륙풍'은 범한물류에서 인수한 중국계 1급 국제화물운수대리기업이며, 베이징에 총괄본부를 두고 톈진, 상하이, 선양, 다롄, 칭다오, 난징, 곤산, 선전 등 11개 지사를 운영하고 있다. 판매물류법인인 FNS 베이징은 총괄본부가 베이징에 있으며, 베이징, 광저우, 선양, 우한, 청두, 난징 등 7개의 판매창고를 운영하고 있다. FNS 상하이는 보세창고법인이고, FNS 홍콩은 국제운송법인이다.

범한종합물류는 LG전자 중국법인의 중국내 생산공장에서 수출입항만간 국제화물대리서비스, 국제해상운송과 항공운송의 국제화물대리서비스를 제공하고 있다. 중국 LG전자 공장의 중국내 유통되는 제품에 대한 물류업무는 2005년 설립된 樂金물류유한공사가 담당하고 있다. 樂金물류유한공사는 2005년 중국 베이징시로부터 국내 물류업무에 대한 허가를 받고 임차창고 운영과 수배송의 위탁으로 중국내 물류망을 확대하고 있다. 樂金物流有限公司는 한국의 하이로지스틱스사가 투자한 중국내 현지법인이다.

삼성물산은 지분을 100%로 홍콩을 거점으로 하는 삼성Logistics(China)를 설립하고, 2001년에는 삼성Logistics와 Sinotrans의 합작법인(Sinotrans 25%, 삼성Logistics 75%)인 Sino-Samsung Logistics을 톈진에 설립, 중국내 거점을 확대했다. 삼성Logistics는 해상운송, 항공운송, 내륙운송, 창고운영, 통관 등 물류관련 영역을 종합적으로 수행하고 있으며, 중국에 진출한 삼성그룹 관계사를 주요 고객으로 하고 있다.

이밖에 한국계 포워더들은 중국 내에 연락사무소를 갖추고 국제화물운수대

리업이나 철도화물운수대리업의 형태로 영업하고 있다. 이들은 한국계 제조기업들의 물류업무를 관리하고 있으나, 독자적인 물류시설과 운송수단을 확보하고 있지 못해 통관과 중국내륙 운송은 대부분 중국기업에 의존하고 있다.

2. 일본의 물류시장 진출 여건분석

1) 물동량 추이와 전망

(1) 수출입 물량과 컨테이너 물량

일본의 수출입 화물량은 지난 1986년 6억 7,480만톤에서, 2000년 8억 5,100만톤으로 증가된 후 2004년에는 9억 1,700만톤을 기록하였다. 동기간중 수출물동량은 8,180만톤에서 1억 200만톤, 1억 2,070만톤으로 늘어났다. 수입물동량은 5억 9,300만톤에서 7억 4,900만톤, 7억 9,600만톤으로 증가되었다. 이러한 수출입 화물 구성은 원유, 철강석, 유연탄, 무연탄, 고무 등의 원부자재를 수입하여 고부가가치의 경박단소형 제품을 수출하는 일본의 경제특성을 나타내고 있다.

일본의 컨테이너 물동량은 2003년 1,457만TEU로 세계 4위를 기록하였다. 2003년 일본 주요 항만의 실적을 보면 동경항 331만 TEU, 나고야항 207만 TEU, 고베항 205만 TEU, 오사카항 161만 TEU, 하카다항 57만 TEU 등이었다.

일본정부는 일본의 컨테이너 물동량이 2003년 1,457만TEU에서 2015년에는 2,300만TEU, 2020년에는 2,600만TEU까지 증가될 것으로 전망하여 슈퍼중추항만을 집중적으로 육성할 계획이다. 한편 2015년 컨테이너 전망치 2,300만TEU 중 슈퍼중추항만의 처리물량은 2,050만TEU에 달할 전망이다.

〈표 3-14〉 일본 수출입 해상물동량 추이

단위 : 천톤, %

구 분 연 도		1986	2000	2001	2002	2003	2004
수출	물 량	81,803	101,995	101,735	106,986	119,385	120,710
	점유율	12.1	12.0	11.4	12.2	13.5	13.2
수입	물 량	592,999	748,855	788,002	772,996	762,329	796,059
	점유율	87.9	88.0	88.6	87.8	86.5	86.8
합계	물 량	674,802	850,850	889,737	879,982	881,714	916,769
	점유율	100	100	100	100	100	100

자료 : 일본 국토교통성, 「국토교통백서」, 일본 동경, 2005.

〈표 3-15〉 일본 항만의 컨테이너 물량 전망

단위 : 천TEU, 천톤

구 분 연 도		2003	2015년	2020년
컨테이너	천TEU	14,566	20,000~23,000	22,000~26,000
	천톤	224,034	280,000~300,000	300,000~330,000

자료 : 일본 물류문제연구소, 「일본물류연감」, 일본 동경, 2004.

(2) 국내 물동량

일본의 국내 화물량은 지난 1980년 59억톤에서, 1990년 68억톤으로 증가된 후 2000년에는 64억톤으로 감소된 후 2003년에는 57억톤까지 하락되었다. 일본내 화물운송 분담률을 보면 1980년에는 철도운송 2.7%, 트럭운송 88.9%, 내항운송 7.8% 등으로 중국과 비교하여 철도운송의 비중이 낮았으며, 트럭운송의 비율은 높게 나타났다. 1990년에는 철도운송의 비중은 더욱 낮아진 1.3% 이었고, 트럭운송은 90.2%, 내항운송은 8.5% 등으로 트럭운송 분담률이 증가되었다. 이후 2003년에도 이러한 비율은 유사하게 철도운송 0.9%, 트럭운송 91.2%, 내항운송 7.9% 등으로 트럭운송에 의한 화물이동이 활발하였으며, 내항운송의 점유율은 보합세를 유지하였다.

2001년 일본내 발생 물동량 62억톤의 지역별 분포는 동경·치바·新奈川이 가장 많은 8억톤으로 12.9%를 점하였으며, 다음으로는 북해도 5억 9,300만톤, 오

〈표 3-16〉 일본의 국내 화물운송량 추이

단위 : 백만톤, %

구분/연도	1980	1990	1995	2000	2001	2003
철도 운송	163(2.7)	87(1.3)	77(1.2)	59(0.9)	59(0.9)	54(0.9)
트럭 운송	5,317(88.9)	6,114(90.2)	6,017(90.6)	5,774(90.6)	5,578(90.7)	5,233(91.2)
수상 운송	427(7.8)	575(8.5)	548(8.3)	537(8.4)	520(8.4)	446(7.9)
민 항	0.3	0.9	1	1.1	1.0	1.0
합 계	5,981(100)	6,776(100)	6,643(100)	6,371(100)	6,158(100)	5,734(100)

자료 : 일본 물류문제연구소, 「일본물류연감」, 일본 동경, 2004.

일본 국토교통성, 「국토교통백서」, 일본 동경, 2005.

사카고베지역이 5억 5,300만톤, 中京(岐阜, 愛知, 三重)지역이 5억 8,300만톤 등이었다. 일본의 국내화물은 주로 대도시권에서 발생되고 있다.²⁰⁾ 도착지별로는 동경·치바·新奈川이 가장 많은 8억 2천만톤으로 13.2%를 점하였으며, 다음으로는 북해도 6억톤, 오사카고베지역이 5억 6,100만톤, 中京 지역이 5억 6,400만톤 등이었다.

2001년 운송수단별 주요 화물로는 트럭운송에서는 모래와 석재 등이 12억 5,200만톤으로 가장 많았고, 식료품 4억 7,000만톤, 기계류 4억 2,100만톤, 공업용비금속 광물 2억 3,600만톤, 요업품 3억 9,100만톤 등이었다. 내항해운의 주요 화물로는 석유제품 1억 2,400만톤, 공업용비금속 광물 1억 500만톤, 시멘트 4,900만톤 등이었다. 철도운송의 주요 화물로는 석유제품 920만톤, 요업품 230만톤, 시멘트 230만톤 등이었다.²¹⁾

2) 일본의 물류인프라 구축

일본정부는 경쟁력 있는 경제사회 구축을 위해, 2001년 국무회의에서 「신

20) 일본 국토교통성 감수, 「교통경제통계요람」, 운송정책연구기구, 각년도.

21) 전계서.

종합물류시책대강」을 결정하고 국제적으로 경쟁력이 있는 물류시장의 조성, 광역 교통네트워크의 구축, 국제적 네트워크의 구축을 세부목표로 정책을 추진 중이다²²⁾. 국제적 네트워크 구축은 국제항공네트워크와 국제해상네트워크의 구축으로 세분화되며, 광역 교통네트워크의 구축은 간선도로 정비, 간선철도네트워크의 충실화, 국내해상교통네트워크의 활성화 등으로 구성된다. 2005년 3월에는 「유통업무의 종합화 및 효율화의 촉진에 관한 법률」을 제정하여, 중소기업의 물류효율화에 대응한 다양한 지원정책을 실시하고 있다.

(1) 항만정비에 예산 집중

2005년 일본의 항만은 주요항만 128개, 지방항만 888개, 기타 항만 63개이며, 부두길이는 27.4km이다.²³⁾ 일본의 항만정책은 건설보다는 정비에 초점을 두고 있다. 우선 총액기준으로 항만관계 예산은 2000년 1조2,939억엔에서 2001년 1조1,966억엔으로 2004년에는 8,283억엔으로 감소되었다. 2004년 항만관계 예산을 세부항목별로 보면 항만정비사업이 4,747억엔, 해안사업 509억엔, 항만관계 재해복구사업 12억엔, 항만기능 시설정비사업 619억엔, 임해부토지 조성사업 1,931억엔, 항만관계 민활사업 465억엔이 배정되었다.

한편 「항만정비촉진법」에 의한 항만시설의 정비 사업을 세분화하면, 국가 직할사업, 항만관리자에 대한 보조사업 등, 항만정비사업의 대상이 되는 시설의 정비와 토지 조성을 위해 항만관리자 등의 지방공공단체가 지방채의 발행에 의해 소요자금을 조달하는 항만기채사업이 있다.

항만기채사업은 일본 국토교통성의 특정항만시설정비사업계획에 의해 항만관리자가 국토교통성에 항만정비계획 자료를 제출하면 국무회의에서 이를 승

22) (일)국토교통성, 「국토교통백서」, 일본 동경, 2003.

23) (일)국토교통성항만국 감수, 「숫자로 본 항만」, 일본 동경, 2005.

〈표 3-17〉 일본의 항만관계 예산

단위 : 억엔

구분 / 연도	2000	2001	2002	2003	2004
항만 정비	7,158	6,868	6,023	5,033	4,747
해안 정비	892	836	718	578	509
항만재해복구	105	67	71	128	12
항만기능시설정비	908	690	676	614	619
임해부토지조성	3,063	2,562	2,152	2,112	1,931
항만 관계 민활	813	943	594	512	465
합 계	12,939	11,966	10,234	8,977	8,283

자료 : 일본 항만협회, 「숫자로 본 항만」, 일본 동경, 2005.

인하고, 재무성이 항만관리자의 기채계획서에 의해 기채를 허가하는 것이다. 항만기채사업에 의한 항만기능시설 정비사업비는 2004년 619억엔이다.

일본 8대 항만(동경, 가와사키, 요코하마, 나고야, 오사카, 고베, 시모노세키와 기타큐슈의 각항)의 예산규모는 점차 감소하고 있다. 지출을 보면 1999년 3,988억엔에서 2003년 3,015억엔으로 감소하였다. 수입은 사용료 등 항만수입, 국고부담금, 지자채수익자부담금, 일반재원조달, 공채, 기타로 구성된다. 수입 중 항만수입은 1999년 1,056억엔에서 2003년 925억엔으로 감소되었다.

〈표 3-18〉 일본 8대 항만의 재정수지 추이

단위 : 백만엔

구 분 \ 연 도		1999	2000	2002	2003
지출	총액	398,776	381,976	296,732	301,529
수입	사용료 등 항만수입	105,633	92,764	87,817	92,525
	국고부담금	32,130	29,592	17,434	16,768
	지자채수익자부담금	9,625	7,405	4,376	3,694
	일반재원조달	58,626	92,988	75,863	89,942
	공채	132,778	110,340	80,464	63,454
	기타	59,984	48,887	30,778	35,146

자료 : 일본 항만협회, 「숫자로 본 항만」, 일본 동경, 2004.

(2) 고속도로망의 확충과 철도운송 기능 강화

일본정부는 국토공간의 효율적 활용, 지역경제의 자립적 발전, 물류효율화를 지원하기 위해 1998년 일본 국무회의에서 「21세기 국토의 그랜드디자인」 계획을 의결하였다. 이 계획에 의하면 일본 정부는 2004년 7,300km인 고속도로 연장을 2019년 까지 1만 4,000km로 확장할 예정이다.

일본 국토교통성의 2002년 예산내역을 보면 총 7조 2,420억엔중 도로부문의 정비예산으로 30.3%인 2조 1,970억엔이 배정되었다. 이러한 고속도로망의 확충을 통해, 수송시간의 단축과 아울러 새로운 산업단지가 탄생되고 있다. 특히 고속도로의 인터체인지 주변에 공장이 입지함으로써, 지역경제도 활성화되는 효과가 있는 것으로 분석되고 있다.

철도부문에서 일본정부는 환경보전 차원에서, 오염물질 배출량의 감소를 위해 트럭운송에서 철도운송과 선박운송을 촉진하는 모달시프트(Modal Shift)정책을 추진 중이다. 철도운송의 기능을 강화하기 위해 1) 철도화물운송의 대동맥인 東海道선과 山陽선 화물수송능력 증강, 2) 단순하고 신속한 컨테이너 하역방식 도입(Effective and Speedy Container Handling System), 3) 파레트센터의 개설, 4) 복합화물유통시설의 정비를 추진하고 있다.

東海道선과 山陽선의 경우 열차운행 증편에 한계가 있어, 화물수송능력을 증강하는 방안으로 열차의 장대편성을 추진 중이다. 또한 컨테이너 하역방식을 종래의 7단계(도착, 기관차 분리, 작업선로로 이송, 하역, 작업선로에서 이송, 기관차와 연결, 출발)에서 3단계(도착, 하역, 출발)로 효율화하는 물류체계를 일부 철도화물터미널에 도입하였다.

철도운송에서 파레트센터의 개설은 철도의 간선수송망으로서 기능을 강화하기 위해 철도거점에서 파레트의 수송과 보관을 하여 제조업체의 물류비용을 절감하고자 하는 것이다. 철도 복합화물유통시설 조성은 물류수요의 고도화에 대응하기 위해 하역, 보관, 유통가공 등의 다기능을 갖는 철도화물역을 개발하는 데 목적이 있다.

3) 일본 물류시장 진출의 애로요인

일본의 국내 물류시장은 지역별 혹은 부문별로 과점화·안정화되어 있다. 물류시장의 과점화로 외자기업의 참여는 매우 제한적이며, 난이한 실정이다. 또한 2001년 PSA사의 기타큐슈항 히비키테르미널 지분참여에서처럼 일본항운협회 등 시장 참여자들이 외자기업의 항만운영 등 물류시장에 진출을 적극적으로 반대하고 있는 실정이다.

더욱이 일본의 경우 항만운송사업의 허가·면허제 유지, 철도화물운송 사업 진입에 허가제 유지, 철도화물운송 사업 퇴출에 사전등록제 유지, 사업개선 명령(창고업법) 등으로 관계당국이 시장에 직접적으로 개입하고 있는 실정이다.

4) 우리 해운·항만 물류기업의 일본시장 진출 실태

(1) 해운 물류기업의 진출실태

우리나라 물류기업들의 일본진출은 주로 외항해운기업의 지점, 연락사무소, 현지법인, 합작법인이 주를 이루고 있다. 일본 진출 해운기업들은 한진해운(지사), 현대상선(법인), 동아해운(법인), 고려해운(지사), 대한해운(사무소) 등이다. 이들 해운기업의 경우, 해상운송에 그 활동이 국한되어 있다.

부두운영에서 우리기업의 일본시장 진출을 보면, 한진해운의 경우 관련시장에 부분적으로 참여하고 있다. 한진해운은 일본 항만에 터미널을 확보하여, 전용선석 등으로 이용할 뿐이지 항만터미널 운영에 직접 참여하지는 않고 있다.

대한통운은 일본의 대표적 물류기업인 (주)일본통운과 전략적 제휴를 하여 상호 업무협조를 하고 있으며, 주로 우리나라 수출입 물량과 일본내 진출한 우리나라 기업의 물량에 대해 포워더(제1종화물이용운송사업) 영업활동을 하고 있다. 범한중합물류도 일본 사무소가 있지만, 일본 물류시장에 참여하지 않고 있다.

대부분의 우리나라 부두운영업체, 트럭운송업체, 철도소운송업체 등 물류기

업들은 일본 물류시설의 조성, 관리, 운영에 참여하지 않고 있다.

가. 한진해운의 진출실태

한진해운은 일본내 오사카 OC-1과 동경항 아오미터미널 1선석씩을 10년 기간으로 임차하고 있다. 동사는 컨테이너터미널을 임차하여 동사와 타 외항업체들의 선박을 입항시키고 있다. 그러나 한진해운의 역할은 외항해운서비스와 터미널 임차자로서 역할만을 하고 있을 뿐이며, 터미널에서 하역은 일본 하역업체에 의해 운영되고 있다.

〈표 3-19〉 한진해운의 일본내 컨테이너터미널 임차 현황

항만	터미널명칭	선석수	선석길이(m)	터미널면적	갠트리 크레인	임차료	임차기간
오사카	OC-1	1	350	109천 m ²	2	연 6억엔	10년
동경	아오미	1	350	117천 m ²	3	연 11억엔	10년

자료 : 해양수산부, “국적선사 물류기지 확보현황”, 해운정책과, 2005.

나. 태영상선의 진출실태

태영상선은 1990년 8만 9천달러를 투자(70%의 지분)하여 일본에 DAIEI Shipping 사를 설립하여 운영하고 있다. DAIEI Shipping 사는 일본에서 주로 태영상선과 관련된 국제해운대리점, 선박용선 및 운영, 포워더업, 무역업을 하고 있다.

다. 천경해운의 진출실태

천경해운은 1986년 7만 4천달러를 투자하여 C.K. Maritime 사를 설립하여 일본에서 해운대리점 업무를 하고 있다.

(2) 항만 물류기업의 진출실태

대부분의 우리나라 항만 물류기업(터미널운영업체)들은 일본 물류시설의 조성, 관리, 운영에 참여하지 않고 있다.

가. 대한통운의 진출실태

대한통운은 일본의 대표적 물류기업인 (주)일본통운과 전략적 제휴를 하여 상호 업무협조를 하고 있으며, 일본에 연락사무소를 두고 있다. 일본 연락사무소는 주로 우리나라 수출입 물량과 일본내 진출한 우리나라 기업의 물량에 대해 포워더(제1종 화물이용운송사업) 영업활동을 하고 있다. 동사는 일본에서 영업실적이 증가하고 있어, 점차 연락사무소를 현지 법인화하는 것을 검토중이다.

나. 한진의 진출실태

한진은 일본내 연락사무소를 두고, 일본의 물류기업인 후쿠야마통운과 제휴하여 우리나라 수출입 화물을 중심으로 포워더 영업을 하고 있다.

제4장

한·중·일 해운·항만 물류기업의 내부역량 비교분석

1. 중국 해운·항만 물류기업의 내부역량 분석

1) 해운 물류기업

중국의 주요 해운그룹으로는 中國遠洋運輸(集團)總公司, 中國海運(集團)總公司, 中國長江航運(集團)總公司, 中國對外貿易運輸(集團)總公司가 있다.

이밖에 각 지역의 대표적 해운기업으로는 텐진시의 텐진시해운주식유한공사, 산둥성의 해풍국제해운집단, 산둥성엔타이국제해운공사, 랴오닝성의 단둥해운공사 등이 지방자치단체 소속으로 출범하여 민영화하는 등 종합물류기업으로 성장하고 있다.

(1) 중국원양운수(집단)총공사(COSCO 그룹)

중국원양운수총공사(China Ocean Shipping Company, COSCO)는 1961년 第1家 외항해운기업으로 창립되었으며, 1984년 경제개혁으로 외항해운에 경쟁체제가 도입되어 지방선사의 진입이 있기 전까지 중국 외항해운을 독점하였다. 1993년 중국정부는 동 공사를 중국원양운수(집단)총공사(COSCO Group)로 체제를 개편, 동그룹의 지주회사로 COSCO사를 승인하였다. 동그룹은 중국국무원의 직속기업으로서, 국무원 국유자산감독관리위원회의 관리를 받고 있다.

동 그룹은 외항해운업을 발판으로 하여, 컨테이너와 벌크화물의 해상운송, 원유제품의 해상운송, 프로젝트카고 등 대형구조물의 해상운송, 항공운송, 국제국내 물류, 선박대리업, 항만터미널운영, 종합물류업, 여객운송, 조선 및 수리조선, 컨테이너 제조, 부동산과 자산투자, 선박매매, 선용품 공급업, 연료유 공급업 등에 진출하였다.

그룹 내에는 중국 최대의 컨테이너운송기업으로 중원집장상운수공사(COSCO Container Lines, 약칭 COSCON, 1997년 상하이에서 설립)가 있으며, 청도원양운수공사 등 5개(칭다오, 다롄, 廈門, 廣州 등)지방해운기업이 있고, 中遠航運 등이 있다. COSCON은 120척(일시 적재능력 약 30만TEU)을 투입하여 세계 50개 항로에 서비스하고 있다. COSCON은 세계 컨테이너 해상운송에서 점유율 5%, 중국 컨테이너 운송에서 점유율 8%를 차지하고 있다²⁴⁾.

동 그룹의 China COSCO Holdings Company Limited(약칭, China COSCO)는 2005년 합작회사로 출발하였는데, 그룹내 홍콩치적선박의 선박대리, 포워드 업무, 컨테이너운송, 터미널운영, 컨테이너 리스 등을 하고 있다. 2005년 6월에는 China COSCO가 홍콩 증시에 상장되었다. China COSCO는 COSCON 주식의 100% 지분을, COSCO Pacific에 대해서는 52.18%의 지분을 보유하고 있다.

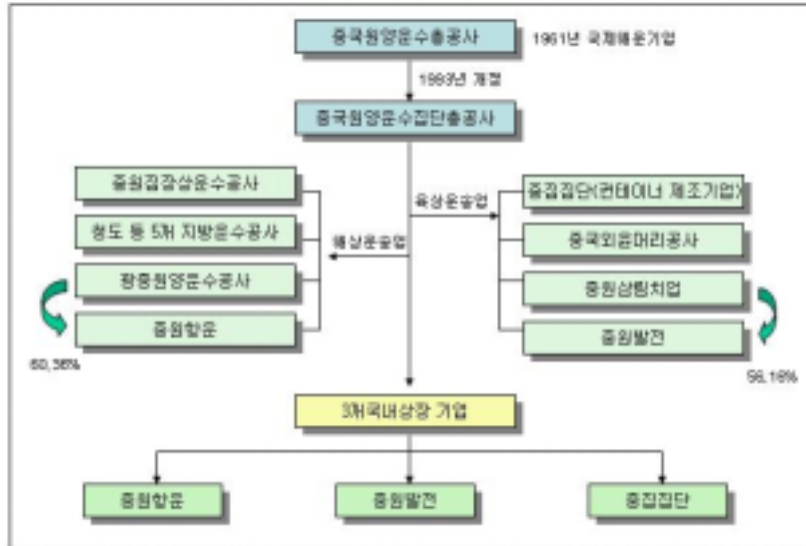
동 그룹 내 제조기업으로는 세계 최대의 컨테이너 생산기업인 中集集團, 선박대리점 그룹인 中國外輪代理總公司, 中遠森林置業, 中遠發展 등이 있다. 중원중국원양운수집단에 속한 기업중 중국내 증권시장에 상장된 기업으로는 中遠航運(COSCO Shipping), 中遠發展(COSCO Development), 中集集團(China International Marine Containers Group Co. Ltd.) 이 있다. 홍콩에 상장된 기업으로는 China COSCO, COSCO Pacific, COSCO International이 있고, 싱가포르 주식시장에는 COSCO corporation이 상장되었다.

COSCO 그룹은 우리나라를 포함한 아시아 10개국, 독일 영국 등 유럽 16개

24) www.cosco.com.

국, 미국, 캐나다 등 북미 8개국, 남아프리카공화국 등 아프리카 4개국, 호주와 뉴질랜드의 10개국에 현지법인 혹은 지사와 대리점을 두고 있다.

〈그림 4-1〉 중국원양운수(집단)의 주요 기업



COSCO 그룹의 2003년 운용선박수는 558척 2,716만DWT규모이며²⁵⁾, COSCO 그룹의 중국시장 수출입화물에 대한 매출규모는 3억 7,600만달러이다²⁶⁾.

COSCO 그룹의 강점으로는 다음과 같다.

첫째, 국무원 직속기관으로서 정부로부터 광범위한 지원을 받고 있는 점이다.

둘째, 그룹사 소속 기업들이 홍콩과 싱가포르 주식시장에 상장되어 자본조달이 용이하며, 국가기업으로서 신용도가 높은 점이다.

셋째, 상하이 외고교항, 칭다오 전만항, 홍콩 제8터미널 등의 건설과 운영에

25) Ocean Commerce Ltd., 「2004년판 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005.

26) 일본국제무역촉진협회, 「일중무역필수」, 일본 동경, 2005.

투자하여 중국내 물류거점을 확보하고 있다.

넷째, 해운을 모태로 관련 물류분야에 전문인력의 포진을 들 수 있다.

약점으로는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, 기업으로서 이윤추구 등 경영합리화 노력과 상반된 조직내 공산당의 지도이념간 갈등관계가 존재한다.

둘째, 경기변동 등 시황변화에 대한 적응력이 부족하다

셋째, 조직의 거대화에 따른 관료적 의사결정 등을 들 수 있다.

(2) 중국해운(집단)총공사(China Shipping 그룹)

중국해운(집단)총공사(China Shipping Group Co.)는 1997년 설립된 국영기업으로 컨테이너 해상운송, 유류운송, 화물운송, 여객운송, 특수화물운송에 특화된 5개 자회사 등이 있다. 동 그룹은 근해항로에 4척 선박을 투입하여 영업을 개시하였으나, 점차 유럽 및 북미항로로 확장하였다. 동 그룹 역시 중국 국무원의 직속기업으로서, 국무원 국유자산감독관리위원회의 관리를 받고 있다²⁷⁾.

동그룹내 컨테이너 해상운송에 특화된 자회사인 China Shipping Container Lines Co.사(中海集裝箱運輸有限公司)의 주요 출자자는 China Shipping Group Co사(51%), China Shipping Development사(25%), Guangzhou Shipping Group Co사(24%)로 구성된다. 이밖에 동그룹에 속하는 China Shipping Development사는 홍콩과 상하이 주식시장에, China Shipping (Hainan) Haisheng사는 상하이 주식시장에 상장되어 있다. 소속 물류기업으로는 중해물류유한공사, Rich Shipping Logistics Co.가 있다.

China Shipping 그룹은 일본과 우리나라에 현지법인 등 전세계 80개 자회사를 설립하여 해운, 선박운영, 부동산투자 등으로 사업범위를 확대하고 있다.

China Shipping 그룹의 2003년 운용선박수는 418척 1,154만DWT규모이

27) 전계서 p.271.

다²⁸⁾.

China Shipping 그룹의 강점으로는 COSCO 그룹과 유사하게 다음과 같다.

첫째, 국무원 직속기업으로서 정부로부터 광범위한 지원을 받고 있다.

둘째, 그룹사 소속 기업들이 상장되어 자본조달이 용이하며, 국가기업으로서 신용도가 높은 점이다.

셋째, 다롄항 등의 건설과 운영에 투자하여 중국내 물류거점을 확보하고 있다.

넷째, 해운 물류부문을 전문화한 점을 들 수 있다.

약점으로는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, 기업으로서 이윤추구 등 경영합리화 노력과 조직내 공산당의 지도이념간 갈등관계가 존재한다.

둘째, 경기변동 등 시황변화에 대한 적응력 부족 등을 들 수 있다.

(3) 산둥성국제항운집단(SITC Maritime 그룹)

山東省國際航運集團有限公司(SITC Maritime Group)모체는 1991년 중국의 대외무역경제부에 의해 설립된 산둥성국제화물대리공사이며, 1996년에는 산둥성정부에 의해 山東省國際航運集團有限公司의 설립을 허가받았다. 동 사는 1998년 민영화를 시작하여 2001년에 민영화를 완료하였다.

SITC그룹은 칭다오항을 중심으로 한·중·일 서비스와 중국 국내물류서비스에 치중하고 있으며, 칭다오항을 중심으로 물류·유통센터 운영, 항공, 트럭, 철도 등의 복합운송망 구축을 하고 있다. SITC그룹은 산둥성 물량을 바탕으로 급성장하고 있어, 동북아 역내 항로에 자사 선박과 아울러 타 선사의 선박을 임차하는 등 경영의 효율화를 추구하고 있다.

동 그룹에는 컨테이너화물 해상운송에 특화한 산둥성해풍선무유한공사(SITC Container Lines), 벌크운송기업인 SITC Bulk Carrier, 개발기업인 SITC Development, 물류기업으로는 SITC Logistics사, 해외법인으로는 SITC Japan사가 있다. 동 그룹은 중국 - 일본항로에서 활발한 활동을 하며, 아시아역내

28) Ocean Commerce Ltd., 「2004년판 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005.

40개 항로를 서비스하고 있다. 동 그룹은 창고, 통관, 선박대리업무, 항공운송 포워더업 등의 서비스도 제공하고 있다.

2005년에는 중국 연안운송 서비스를 강화하는 전략으로 SITC연안운송유한공사(SITC Coastal Shipping)를 설립하여, 15척의 컨테이너 선박(일시 적재능력 1,500TEU)을 투입하여 양자강 상류의 종칭에서 상하이구간의 내륙수운과 텐진, 다롄, 칭다오, 옌타이, 르자오, 렌윈강, 닝보, 샤먼, 선전, 광저우간의 연안운송 네트워크를 구축하고 있다.

동 그룹은 외국 물류기업의 선진 노하우와 자본을 활용하는 방안으로 다양한 분야에서 합자를 하고 있다. SITC사와 합작기업으로는 칭다오맥주, Maersk, 싱가포르 태평그룹, FedEx, 한진해운, 홍아해운, SINOKOR, COSCO, China Shipping사, Sinotrans사 등이 있다.

〈표 4-1〉 SITC Maritime Group의 합자기업 현황

기업명	합자대상 기업	위치	창고면적	비 고
Smart국제물류	Maersk 물류	칭다오항 전만국제물류단지	25,000m ²	운영중
산동국제물류	Itochu	칭다오항 전만국제물류단지	20,000m ²	운영중
SITC칭다오맥주창고	칭다오맥주	칭다오항 전만국제물류단지	10,000m ²	운영중
International Singames Container Co.	Singames (싱가포르의 태평그룹)	칭다오항 전만국제물류단지	3,000m ²	운영중
한진물류	한진해운	칭다오항 전만국제물류단지	2,000m ²	운영중
Bright물류	Maersk 물류	상하이항 푸둥	20,000m ²	운영중
렌윈강, 닝보, 옌타이, 텐진, 다롄, 선전, 국제물류단지	추진중	추진중		추진중

자료 : www.sitc.com.cn,

SITC 그룹의 강점으로는 다음과 같다.

첫째, 한중일 해상네트워크와 중국 연안운송네트워크의 연계체계를 구축하고 있다.

둘째, 외자기업 등 타 기업과의 합자를 통해 해상운송과 관련된 보관업, 물류업 등에 진출하여, 종합물류서비스를 제공할 수 있다.

셋째, 민영화된 기업으로서 경영의 자율성 확보를 들 수 있다.

약점으로는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, 북미, 유럽 항로 등 간선항로에서의 네트워크가 미비되어 있다.

둘째, 2000년 이후 급격히 진행된 관련사업에 확장에 따른 재무적 위험 증가를 들 수 있다.

2) 항만운영기업

항만운영에서는 항만관리 기능을 갖는 지방자치기구인 항무국에서 분리된 공기업들이 시장을 주도하고 있다. 항만운영을 중심으로 한 물류기업집단으로 는 상하이국제항무(집단)유한공사, 선전적만항항주식유한공사, 천진항(집단)주식유한공사 등이 있다.

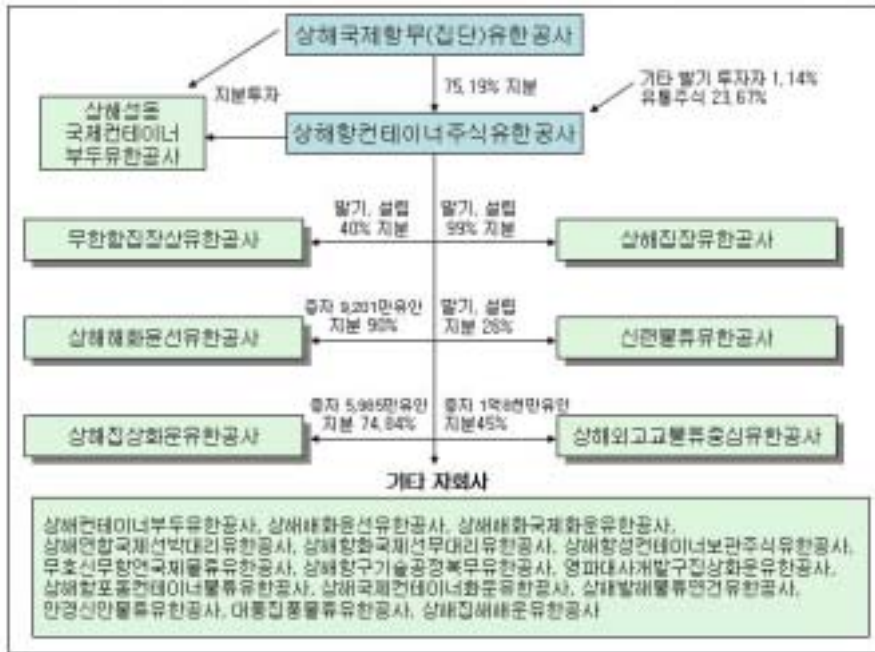
(1) 상하이국제항무집단

상하이항의 경우, 상하이항무국(Shanghai Port Authority : SPA)은 항만관련 법규입안과 집행, 항만관리, 항만개발계획 등의 정책결정을 하며, 상하이항무국의 사업집단에서 분리된 上海國際航務集團(Shanghai International Port Group : SIPG)이 직할로 국영기업, 상장회사, 합작회사를 두고 부두를 운영중이다(〈그림 4-2〉 참조).

상하이국제항무(집단)유한공사에는 상하이항컨테이너(집장상)주식회사가 있으며, 상하이국제항무(집단)유한공사와 상하이항컨테이너주식회사가 투자하여 설립한 상하이성동국제컨테이너부두유한공사에서 양산항 1기부두를 경영관리하고 있다. 한편 상하이항컨테이너주식유한공사는 양자강 상류의 호베이성 우한항집장상(컨테이너)유한공사, 저장성 Ningbo시에 소재한 寧波大榭開發區集箱貨運有限公司, 안휘성 무호시에 소재한 무호시신문항연국제물류유한공사 등을

자회사로 하여 지역물류네트워크를 구축하고 있다. 또한 상하이해화운선유한공사, 신련물류유한공사, 상하이집상화운유한공사 등 물류관련 기업의 실질적 대주주로서 참여하고 있는 실정이다.

〈그림 4-2〉 상하이국제항무집단의 구성(2004년)



자료 : 중국산업지도편찬위원회, 「중국산업지도 2004」, 중국 베이징, 2004, 9.

上海國際航務 그룹의 강점으로는 다음과 같다.

- 첫째, 중국의 최대 물류거점인 상하이항 운영에 따른 지속적 성장 가능성이다.
- 둘째, 상하이항무국에서 분화되어 항무국, 중국 중앙정부, 상하이시로부터 광범위한 지원을 받을 수 있는 점이다.
- 셋째, 상하이 인근 지역에도 물류거점을 확보하여 다양한 연계운송체계를 구축하고 있다.
- 넷째, 상하이항을 중심으로 트럭운송, 보관업, 국제화물운수대리(포워더) 등

종합 물류서비스 제공이 가능한 점을 들 수 있다.

약점으로는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, 항만운영 기업으로 독자적인 국제 물류네트워크가 없는 점이다.

둘째, 항무국에서 독립하여 관료적 의사결정의 잔존 등이다.

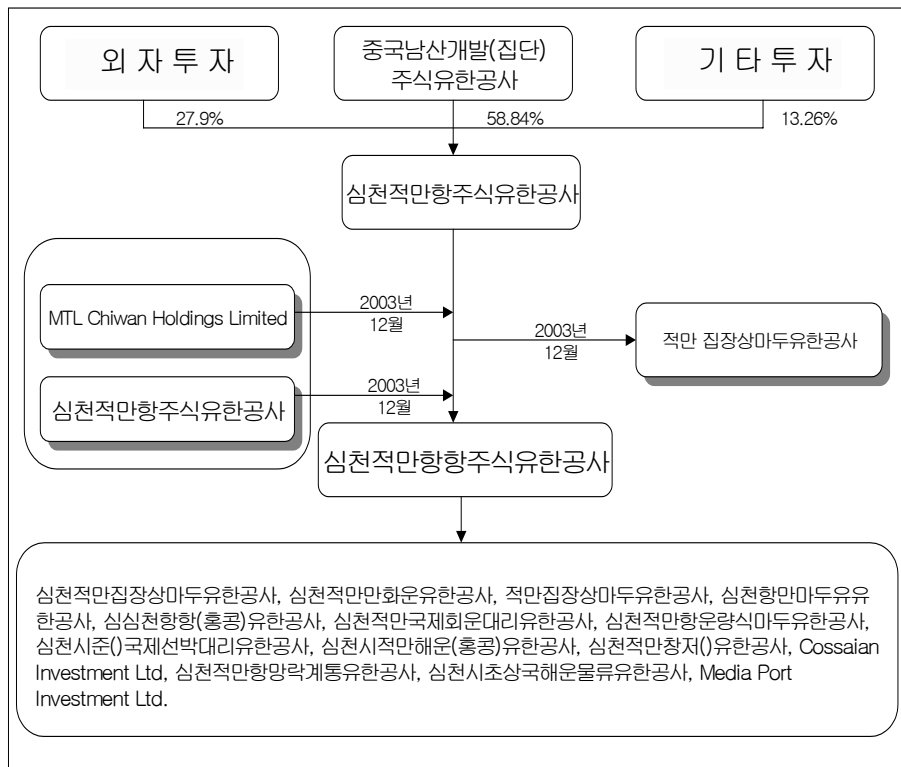
(2) 深圳赤灣港航株式有限公司

深圳 赤灣港에서는 중국남산개발(집단)주식유한공사(58.84% 지분), 외자투자액(27.9% 지분), 기타(13.26% 지분) 투자자가 深圳赤灣港航주식유한공사를 설립하였다. 동 공사는 2003년 2월에는 자회사인 선전적만창고유한공사(深圳赤灣倉儲유한공사)를 통하여 深圳赤灣石油基地주식유한공사의 주식 50%를 확보하였다.

深圳赤灣港航주식유한공사의 자회사로는 深圳赤灣集裝箱유한공사, 선전적만운선선운유한공사, 선전적만화운유한공사, 적만집장상마두유한공사, 선전항만마두유한공사, 선전항(홍콩)유한공사, 선전적만국제화운대리유한공사, 선전적만항운량식마두유한공사, 深圳市峻勵국제선박대리유한공사, 선전시적만해운(홍콩)유한공사, 深圳赤灣倉儲유한공사, Cossaian Investment Ltd., 선전적만항망락계통유한공사, 선전시초상국해운물류유한공사, Media Port Investment Ltd. 가 있다.

深圳赤灣港航주식유한공사는 선전지역 컨테이너부두와 곡물부두 그리고 석유기지를 거점으로 하여 관련 항만하역, 트럭운송업, 해상운송업, 화물대리업, 선박대리업, 창고업, 투자회사, 물류정보기업 등에 진출하였다.

〈그림 4-3〉 심천적만항항주식유한공사 그룹의 주요 기업



자료 : 중국산업지도편찬위원회, 「중국산업지도 2004」, 중국 베이징, 2004, 9.

3) 제3자물류기업

중국내에는 1만에서 1만 5천에 이르는 제3자 물류기업이 존재하며, 대다수 제3자 물류기업들은 중소기업이다²⁹⁾. 중국내 제3자 물류기업은 다음의 유형으로 구분할 수 있다.

첫째, 전통적으로 국공영기업으로서 보관업과 운송업에서 출발한 종합물류 기업으로서, 中國外運, 中遠物流, 中郵物流, 中鐵快運, 中海物流, 中國儲運, 招

29) 중국물류와구매연합회, 「중국물류발전보고」, 중국 베이징, 중국물지출판사, p.65.

商局物流 등이다.

둘째, 신홍 민영물류기업으로서 宝供, 大通, 大田, 宅急送 등으로 이들 기업의 시장의 점유율이 점차 높아지고 있다.

셋째, 외자기업으로서 DHL, TNT, EXEL, APL, OOCL 등이다.

넷째, 제조·유통기업에서 분리된 물류기업으로서 하이얼물류, 安得物流 등으로 시장 점유율이 비교적 낮은 기업이다.

(1) 中國外運株式有限公司

中國外運株式有限公司(SINOTRANSLtd., 약칭 ‘中國外運’이라 함, www.sino-trans.com.cn)는 1950년 중국외국무역운송공사로 출범하여 세계적인 종합물류 기업으로 성장하였다.

동사는 2002년 주식회사로 등록을 전환하였으며, 2003년 홍콩증권거래소에 상장되어 DHL, UPS, EXEL, OCS 등 전략적 투자자를 유치하였다. 2002년 총 자산은 73억 8,700만위안, 영업액은 135억 5,000만위안, 세전이익은 9억 3,100만위안이다.

주요 업무는 해운업, 선박대리업, 창고와 부두운영업, 화물운수대리업(해운대리, 항공운송대리, 철도운송대리, 육상운송대리), 국내 및 국제특송업이다³⁰⁾. 해운분야에는 中外運集裝箱有限公司와 中國外運(홍콩)船務有限公司가 국내외 항로에서 컨테이너와 벌크화물을 운송하고 있다. 中國外運 그룹의 2003년 선박운영 규모는 489만DWT이다.

선박대리업무는 다롄항, 福州港, 連雲港, 寧波港, 青島港, 상하이항, 深圳港, 텐진항과 厦門港에서 中國船務代理(SINOAGENT)라는 자회사에서 업무를 수행하고 있다. 국제특송분야에서는 DHL, UPS, OCS 등 세계적 물류기업과 합영기업의 설립과 전략적 제휴관계를 체결하여 세계적 물류네트워크를 제공하고 있다.

동그룹에는 40개의 국내 자회사와 홍콩법인(中國外運香港有限公司), 시노트랜스항공운송주식유한공사가 있으며, 지점까지 포함한 사업단위는 1,000개에

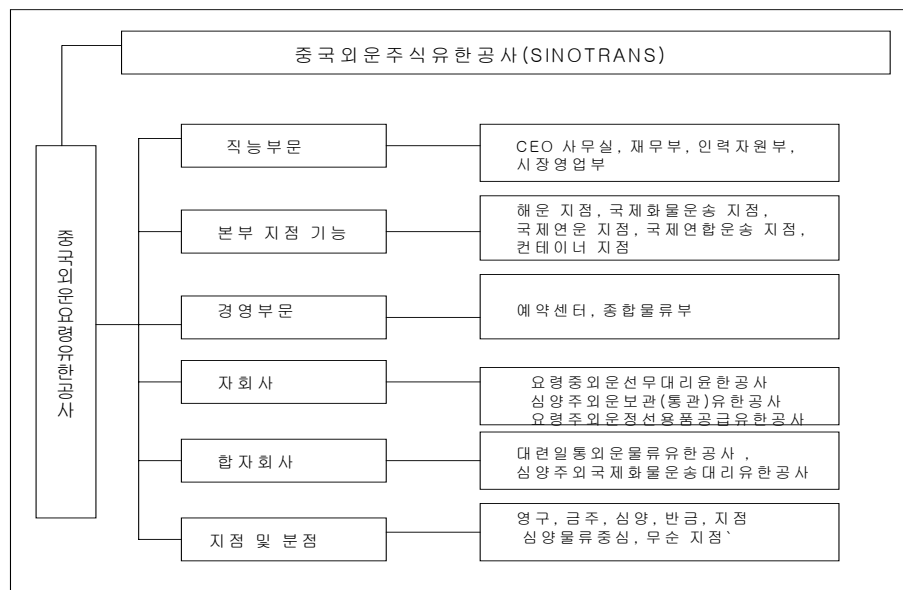
30) SINOTRANS, 2002 年度報告, 2003.

달하고 있다. 해외에는 8개 연락사무소와 22개 자회사법인, 400개 외국기업과 대리점 계약이 체결되어 있다.

中國外運北京有限公司(SINOTRANS Beijing Co.) 등 중국내 지방단위의 자회사는 베이징, 톈진, 호베이성, 친황따오, 산시성, 네이멍구성, 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성, 장쑤성, 윈난성, 상하이, 간수성, 칭하이성, 신장성, 아라산쿠, 구강 등에 있는 데, 랴오닝성에는 中國外運遼寧有限公司가 있다.

지방단위 자회사인 中國外運遼寧有限公司에는 요령중외운선무대리유한공사, 선양중외운보관유한공사, 요령중외운선용품공급유한공사의 자회사를 두고 있으며, 합자기업으로는 일본의 일본통운과 大連日通外運物流有限公司를, 中國外運홍콩有限公司와는 瀋陽中外運國際貨運代理有限公司를 설립하였다. 中國外運遼寧有限公司는 자체 경영조직 내에 본사인 中國外運株式有限公司의 해운부문 지점, 국제화물운송 지점, 국제연합운송 지점, 컨테이너 지점의 분사기능을 두고 있다.

〈그림 4-4〉 중국외운요령유한공사의 조직 구성도



자료 : www.sinotransln.com.cn.

中國外運株式有限公司(SINOTRANS Ltd.)의 지역 자회사의 하나인 中國外運華東株式有限公司에는 자회사로 강소중외운유한공사, 절강중외운유한공사, 중외운호북유한책임공사, 중외운집장상운수유한공사, 상하이중외운선무대리유한공사, 상하이주외운보관(통관)유한공사, 상하이중외운장강운수유한공사의 자회사와 상하이화동국제화운유한공사 등 22개 합자기업이 있다. 中國外運華東株式有限公司는 중국을 기점으로 한국, 일본, 홍콩, 중국연안 항만, 미국 서안에 컨테이너선박을 투입하고 있다.

(2) 中國遠洋物流有限公司

中國遠洋物流有限公司(COSCO Logistics, 약칭 ‘中遠物流’ 라 함. www.cosco-logistics.com.cn)는 중국 최대의 제3자물류업체로 중국원양운수(COSCO)집단에 속하였으나, 2003년 홍콩의 中源太平洋有限公司(홍콩증시 상장)가 중원물류의 지분 49%를 중국원양운수(COSCO)집단으로부터 11억 8,000만위안에 인수하면서, 중국원양운수(COSCO)집단내 합자회사로 전환되었다. 동사의 주요 업무는 선박대리업, 국제복합운송, 화물운송대리업, 항공운송대리, CY(컨테이너 장치장) 관리와 운영, 창고, 소량화물의 집화와 분류, 철도화물운송, 트럭운송과 연안운송 등이다³¹⁾.

동사는 2~3년내 중국 물류시장에서 점유율을 5% 확보하는 것과 글로벌 물류기업을 목표로 하고 있다. 2003년 11월 동사는 산둥전력기본건설총공사와 협의하여 인도의 BALCO사에 화력발전소에 대한 물류서비스를 하기로 하여, 처음으로 해외 물류시장에 진출하였다.

(3) 中郵物流有限公司

中郵物流有限公司(약칭 ‘中郵物流’ 라 함. www.cnpl.com.cn)는 중국 郵政局이 2003년 1월 설립한 국유 우편 물류기업으로, 중국 전역 성급 수도에 31

31) www.cosco-logistics.com.cn.

개의 자회사가 있고, 시급도시에는 분공사가 있다. 동사는 중국 북방, 남방 그리고 화동 물류집화망을 구축하고 운송, 창고, 배송과 물류정보망을 확보하고 있다. 등록자본금(注册資本金)은 2억위안이며, 2003년 예상(預計)수입은 32억 위안이다. 동사는 철도화차 535량, 우편차량 4만 6,000대, 영업소는 6만 7,000 개소를 구비하고 있으며, 물류정보망으로는 CNPL을 가동중이다.

4) 철도화물운송기업

중국 철도부(Ministry of Railways)는 철도 건설, 운영 및 관련 행정업무를 총괄 담당하고 있다. 철도부의 지방조직으로는 베이징철로국, 선양철로국, 상하이철로국 등 14개 철로국과 지방철로국 산하의 분국이 있다. 철도화물 운송 기업으로는 중철집장상운수중심, 중철특종화물운수중심, 중철쾌운유한공사 등이 있다.

중철집장상운수중심(China Railway Container Transport Center)은 1994년 설립되었다. 철도부 직속의 전국적 컨테이너 철송기업으로 자주경영, 독립채산으로 운영되고 있다. 본부와 14개 철도국에 600개 영업거점을 확보하고 있다. 주요 영업내용은 국제 컨테이너 운송, 국내 컨테이너 운송, 국제화물운수대리업, 보관과 보세서비스, 컨테이너 복합운송 등이다.

중철특종화물운수중심은 1994년 설립되어, 1995년부터 영업을 개시하였다. 철도부 직속의 전국적인 철송기업이다. 주요 영업내용은 중량화물 운송, 선환 화물 운송, 위험화물 운송 등이다.

중철쾌운유한공사(China Railway Express Co. Ltd.)는 철도운송과 트럭운송을 결합하여 문전에서 문전까지 소량 화물을 운송하고 있다. 동 공사는 중국철도대외복무공사에서 1993년 설립된 쾌운부가 전신이며, 1997년 독립기업으로 설립되었다. 현재 30개의 지역별 중철쾌운유한공사가 있으며, 철도부 직속의 전국적인 철송기업이다. 주요 영업내용은 중량화물 운송, 선환화물 운송, 위험 화물 운송 등이다.

2. 일본 해운·항만 물류기업의 내부역량 분석

1) 해운 물류기업

일본의 주요 외항정기선 해운업체로는 川崎汽船(Kawasaki Kishen Kaisha, Ltd.), 商船三井(Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.) 日本郵船(Nippon Yusen Kabuski Kaisha)이 있다.

川崎汽船은 컨테이너 전용선, 원료탄 운반선, LNG 선박 등을 운항하고 있다. 해외주재 사무소로는 중국의 베이징, 상하이, 다롄, 칭다오 등 세계 30개 주요 도시에 연락사무소를 두고 있다. 동사는 1995년에 상하이에 현지법인인 川崎汽船(中國)(K-Line China)을 설립한 데 이어 1998년에는 다롄, 2000년에는 톈진과 칭다오에 지점을 설치했으며, 2001년에는 선전에 지점을 개설하는 등 영업망을 지속적으로 확충하고 있다³²⁾.

商船三井은 컨테이너선, 유조선, 부정기선 운항 등 해운업을 하는 한편 창고업 등 관련 사업도 수행하고 있다. 동사는 미국, 파나마, 중국, 브라질, 유럽, 남아프리카, 호주, 베트남, 인도, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 대만에 현지법인을 두고 있다. 동사 중국내 물류전문회사인 MOL Logistics 사는 2002년 4월 上海華加國際貨運代理(Shanghai Huajia International Freight Forwarding Co., Ltd)를 설립하여 중국 물류시장에 본격적으로 진출하고 있다³³⁾.

日本郵船은 컨테이너선, 자동차운반전용선, LPG선, LNG선 등을 운항하는 외항해운기업으로 미국, 캐나다, 유럽, 중국, 태국, 말레이시아, 뉴질랜드, 칠레, 브라질 등에 현지법인을 두고 있다. 동사는 1991년 베이징에 사무소를 개설하면서 중국에 진출하였고, 1996년 NYK Line(China)에 중국물류부서(NYK China Logistics Division)을 설립하고 상하이에서 물류서비스를 제공하기 시작

32) 서수완 외, 「한중물류네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장 개선방안」, 동북아시아위원회, 2004, pp.207~208.

33) 전개서 p.206.

하였다.³⁴⁾ 동사는 2000년 선적예약, 집화, 창고보관 등 컨테이너 물류서비스를 제공하는 NYK Logistics(China)를 상하이에 전액 출자로 설립하고 1급 국제화물운수대리기업 면허를 획득하였다.

日本 해운 물류기업의 주요 강점은 다음과 같다.

첫째, 일본 제조기업의 세계화경영에 따라 1990년대 초반부터 해외진출을 본격화함으로써 광범위한 국제물류네트워크를 구축하였고, 국제물류 전문인력을 양성하였다.

둘째, 장기간에 안정적 경영으로 높은 신용도를 확보하고 있다.

셋째, 국제물류 자회사의 설립으로 글로벌한 종합물류서비스 제공 등을 들 수 있다.

약점으로는 국제물류의 거점으로서 중요한 외국의 항만 운영에 소극적 참여를 들 수 있다.

2) 항만운영기업

일본 항만운영에서는 지방자치단체가 1차적인 항만관리자이며, 지자체는 항만관리조합(토마코마이항, 나고야항 등), 항무국(新居浜항무국), 부두공사(동경항, 요코하마항, 고베항 등), 부두주식회사(하카타항 등), 외자기업과 합자회사(히비끼컨테이너터미널)를 설립하여 항만을 운영하고 있다.

일본 항만에서 실질적인 항만하역은 일본통운 등 항만하역면허를 가진 종합물류기업에 의해 이루어지며, 일본 항만하역업체는 자본금 1억엔 미만의 업체와 10억엔 이상의 대형 업체로 양극화되어 있다. 일본 항만운송사업자 976개사 중 자본금 1억엔 미만은 758개로 전체의 78%, 10억엔 초과 대형업체는 59사로 전체의 6%를 점하고 있다.

일본의 종합물류기업은 항만하역, 창고, 트럭운송, 철도운송, 포워더업(제1종

34) 전계서 p.203.

〈표 4-2〉 일본 항만운송사업자의 자본금별 분포

구 분	개인	조합	회사					합 계
			1천만엔 미만	1천만엔-1억엔	1억엔초과-3억엔미만	3억엔초과-10억엔미만	10억엔 초과	
사업자수	1	4	203	552	106	51	59	976
구성비(%)	0.1	0.4	20.8	56.5	10.8	5.3	6.0	100

자료 : 오션코모스, 「국제수송핸드북」, 일본 동경, 2004, p.813.

및 제2종 이용화물운송사업), 항공운송, 연안운송 등의 복합운송서비스를 제공하는 한편 세계적 물류네트워크를 구축하고 있다. 대표적 종합물류기업들은 日本通運, 三井倉庫, 山九, 긴테츠특송(近鉄エクスプレス), 日新 등이다. 일본 통운의 경우, 북미지역에서는 미국, 캐나다에 현지법인이 있으며, 중남미에는 브라질, 칠레, 멕시코, 유럽에는 독일, 벨기에, 프랑스, 아일랜드, 이탈리아, 네덜란드, 포르투갈, 스페인, 영국 등에 현지법인을 설립하여 운영중이다.

〈표 4-3〉 일본계 10대 종합물류기업 세계 네트워크

구분	현지법인		합병		사무소		기타	
	개사	사원수	개사	사원수	개소	사원수	개소	사원수
日本通運	46	10,938	-	-	47	-		
山九	20	10,159	-	-	7	5		
日本梱包運輸倉庫	8	3,116	-	-	2	69		
近鉄エクスプレス	14	1,193	-	-	31	700		
海外新聞普及	11	761	4	432	3	12		
日新	24	4,247	-	-	37	953		
アルプス物流	-	-	-	-	-	-	9	1,009
郵船航空サービス	25	2,882	-	-	27	516		
商船三井 로지스틱스	11	1,671	-	-	7	16		
三井倉庫	14	1,200	-	-	3	6		

자료 : 오션코모스, 「국제수송핸드북」, 일본 동경, 2004. 등을 참고.

일본의 종합물류기업은 1960년대 초반부터 중국의 화물운송에 참여하는 등 중국 진출을 홍콩을 경유하여 폭넓게 진행하여 왔다³⁵⁾. 일본기업 日新은 1963

35) 수송경제신문사, 「일본의 물류사업 2005」, 일본 동경, 2005, pp.90~91.

년 중국 당국으로부터 우호기업으로 지정을 받아, 일중간 해상컨테이너운송을 하였다. 이후 1970년대까지 일본계 기업들은 홍콩을 경유하여 중국시장에 진출하였다. 近鐵익스프레스사는 1969년에 近鐵국제화운홍콩유한공사를 설립하였다. 1973년 山九사도 山九동원국제홍콩유한공사를 설립하였다.

중국은 문화대혁명이후인 1980년대 5대 경제특구(선전, 주하이, 샤먼, 산둥, 하이난다오)를 지정하는 한편, 1984년에는 다롄, 난징, 상하이, 광저우 등 14 도시를 준경제특구로 불리는 개발구로 지정하였다. 일본계 종합물류기업은 중국본토에서 1985년부터 본격적으로 현지법인을 설립하고 상하이, 베이징, 텐진, 다롄 등에 거점을 구축하기 시작하였다.

(1) 일본통운 그룹

日本通運은 1937년 설립되어, 화물자동차운송사업과 철도이용운송사업을 기반으로 항공이용운송사업, 창고업, 통관업, 항만하역업, 해상운송업 등에 진출하였다. 자본금(2003년)은 702억엔, 매출액(2003년 결산)은 1조 2,530억엔이다. 일본에서 매출액 구성은 화물자동차운송 43.9%, 철도취급업 7.5%, 해상운송 10.1%, 창고업 4.9%, 항공운송 15.4%, 기타 18.2%이다. 국내에 1,177개 영업거점이 있으며, 해외에서는 33개국 162개 도시에 294개 거점을 확보하고 있다. 일본 일본통운의 주요 주주는 조일생명보험, 日本트러스티·서비스신탁은행, 日本마쓰다-트라스트신탁은행, 미주보은행, 日通株式貯蓄會, UFJ은행, 新生銀行이다. 동사는 1962년 미국일통을 설립한 이후 국제물류망을 세계각지로 확대하였다. 해외법인으로는 미주지역에 미국일본통운 등 13사, 유럽지역에는 독일일본통운 등 12사, 아시아 지역에는 홍콩일본통운 등 35사가 있다.

중국내에는 베이징과 다롄, 상하이, 주하이에 현지법인이 있으며, 우시(無錫), 텐진, 칭다오, 선전, 厦門에 지점망을 확보하고 있다. 다롄에 설립한 Nittsu Sinotrans Logistic Dalian Co., Ltd.(다롄)는 中國外運遼寧有限公司(Sinotrans Liaoning Co. Ltd.)³⁶⁾와 합자법인으로 大連日通外運物流有限公司를 설립하였다.

36) 중국외운주식유한공사(Sinotrans Co. Ltd.)의 자회사임.

大連日通外運物流有限公司는 中國外運遼寧有限公司의 지분 35%, 중국외운 다롄공사 15%, 일본통운 지분 50%로 자본금 1,410억위안으로, 합자기간 20년으로 1992년 설립되었다. 大連日通外運物流有限公司의 주요 업무는 수출입 화물에 대한 포워딩업무, 보관, 배송포장, 통관대리이며, 다롄기술개발구 보세구역내 부지 3만 7,500m²에 창고 1만m², 컨테이너 장치장 1만m², 사무실 2,000m²를 확보하고 있으며, 1995년 중국전역의 트럭운송 면허를 취득하였다.

上海通運國際貨運有限公司(Shanghai Express International Co. Ltd.)는 國外運上海有限公司의 지분 31%, 중국외운집단 20%, 일본통운 지분 49%로 자본금 3,480만위안으로 1994년 설립되어 40년간 합자 운용하기로 한 기업이다. 주요 업무는 보관, 운송, 수출입화물의 포워딩, 검수, 검품, 통관대리 등이다. 포동의 고교보세구내 부지 2만m²에 창고(CFS) 3,576m², 컨테이너 장치장 1만m², 사무실 862m², 냉동창고 230m²를 확보하고 있으며, 2000년 항공화물대리점 1급 허가증을 받았고, 중국내 6개 거점을 확보하고 있다.

이밖에 日本通運은 酒田海陸運送, 平和牧場, 前田製管, 河南自動車, 리리商社, 莊内市場運送 등 일본계 기업과 함께 지분 61%를 투자하고, 헤이룽장성정부 지분 39%와 합자하여 黑龍江酒田國際集裝箱貨運有限公司을 자본금 850만 위안으로 1995년 설립하여 일중항로와 접속되는 다롄항/하르빈간 철도이용 컨테이너의 배송 등을 하고 있다.

중국 선전에는 일통국제물류(홍콩)유한공사(Nippon Express(H.K.) International Co. Ltd.)가 홍콩일본통운 100%단독 투자로 1994년 설립되어, 보세창고와 컨테이너화물조작장(CFS), 통관대리업, 지역배송, 물류업무 등을 하고 있으며, 선전시 福田保稅區내 부지 2만m²에 창고(CFS) 8,000m², 사무실 1,000m²를 1996년 완공하여 운영하고 있다. 일본통운은 2001년 이후 상하이 E테크노로지(2001년, 상하이 신구 長江高技園), 일통저운선전유한공사(2002년, 선전시 염전항 보세구), 일통국제물류상하이유한공사(2002년, 상하이 외고교보세구내), 소주일통국제물류유한공사(2002년, 소주 신구내), 일통국제물류샤먼유한공사(2002년, 샤먼보세구내), 일통주해저운한공사(2002년, 珠海 保稅區내) 등 중국

내 물류거점을 곳곳에 확보하여 왔다. 일본통운은 중국내 14개 법인의 39개 물류거점(2004년 기준)을 구비하고 있다.

일본통운은 우리나라에서는 한국과 중국간 일관운송을 대한통운과 제휴하여 서비스하고 있으며, 서울과 부산에 연락사무소가 있다.

〈표 4-4〉 일본통운의 중국과 한국 물류네트워크 구축 현황

주요 지역 (국가)	현지 법인 등
중 국	Uni Sky Express Service Co, Ltd.(베이징), - 상하이, 우시, 톈진, 칭다오, 선전, 샤먼에 지점 - Nittsu Sinotrans Logistic Dalian Co., Ltd.(다롄) Shanghai Express International Co. Ltd.(상하이) Nippon Express(H.K.) International Co. Ltd. (홍콩법인의 남중국 영업본부) Nippon Express (Zhuhai) Co. Ltd.(주해)
한 국	서울과 부산에 연락사무소 설치

자료 : 오션코모스, 「국제수송핸드북」, 일본 동경, 2004.

일본통운의 물류정보시스템은 통합정보망인 「NEXT 21」이 있다. 이 정보망은 각각 통관시스템(NACCS와 연결), 화물추적정보시스템, 고객지원시스템, 보세장치장시스템, 수출입업무시스템, 재고 및 수송상황관리시스템, 해외정보통신지원시스템, 해외거래지원시스템으로 구성되어 있으며, 통신위성을 이용하고 있다.

일본통운 그룹의 주요 강점은 다음과 같다.

첫째, 신용도가 높아 자본조달 능력이 뛰어나며, 고수익을 올리고 있다.

둘째, 광범위한 글로벌 물류네트워크의 운영이다.

셋째, 장기간에 축적된 국제물류 노하우를 확보하고 있으며, 지역별 전문인력을 보유하고 있다.

넷째, 최신의 물류기술과 고도화된 물류정보망을 구비하고 있다.

약점으로는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, 거대한 조직운영에 따른 경영의 비효율성이다.

둘째, 관료화된 의사결정 등을 들 수 있다.

(2) 미쓰이창고 그룹

미쓰이창고(三井倉庫)주식회사는 三井銀行 商品擔保 部門이 독립한 東神倉庫로 1909년 설립되어, 창고보관, 항만하역, 육상운송과 항공운송을 하는 등 육해공 일관운송체계를 구축하고 있다. 자본금은 2005년 3월말 기준 111억엔, 총매출액(2003년)은 679억엔, 일본내 총고용인원은 817명이다. 미쓰이창고(주)의 주요 주주는 日本트랜스티·서비스신탁은행, 삼정생명보험, 三井生命保險, 三井海上火災保險, 중앙신탁은행 등이며, 일본내 주요 고객은 한진해운, 三井物産, 三井化學, 東レ, 伊藤忠商社 등이다.

해외 영업망은 한국, 미국, 네덜란드, 독일, 체코, 핀란드, 아랍에미레이트, 싱가포르, 말레이시아, 태국, 인도, 필리핀, 베트남, 홍콩, 중국, 대만에 거점을 보유하고 있다³⁷⁾. 중국에는 푸저우, 상하이, 톈진에 현지법인과 연락사무소를 보유하고 있다.

上海華和國際儲運有限公司(Shanghai Hua He International Logistics Co. Ltd.)는 중국외운상하이공사(SINOTRANS Shanghai)가 25%, SINOTRANS 그룹이 25%, 미쓰이물산 25%, 미쓰이창고 25%의 지분으로 자본금 208만달러로 1990년 설립되어, 1993년 영업을 개시한 합자기업이다³⁸⁾. 동사는 유통가공, 분류, 검사, 보관, 배송업무를 하고 있다. 동사는 상하이 張華浜지구내 기존시설을 3층으로 개조하여 총 5,800m² 면적에 1층은 하역장, 2층은 보관창고, 3층은 유통가공공장으로 활용하고 있다. 동 창고는 세관감독창고, 보세창고로서도 기능하고 있다.

미쓰이창고그룹의 강점은 종합물류기업으로서 다방면에 노하우가 축적되어 있고, 三井物産, 三井化學 등 대형 화주를 확보하고 있으며, 글로벌한 네트워크

37) OCEAN COMMERCE Ltd., 「국제수송핸드북」, 일본 동경, 각 연도. 참고.

38) 오션코모스, 「국제수송핸드북」, 일본 동경, 2004, p.87.

크를 구축하고 있는 점이다.

약점으로는 해상운송 네트워크와 국제항공운송 네트워크를 타사에 의존하는 점과 외국 항만운영에 직접적 참여를 하지 않고 있는 점이다.

(3) 쓰미토모창고(住友倉庫) 그룹

쓰미토모창고(住友倉庫)주식회사는 1899년 住友本점 창고부로 창업을 하여 1923년 住友倉庫(주)로 설립되었다. 동사는 창고보관, 항만하역, 국제운송 등 종합물류업체이다. 자본금은 2003년 기준 94억엔, 총매출액(2003년)은 686억엔, 일본내 총고용인원은 766명이다. 쓰미토모창고(주)의 주요 주주는 三井住友海上, 住友生命, 三井住友銀行, 주우상사, 일본전기이다. 동사는 大板, 神戸, 東京, 横浜, 名古屋에 창고를 보유하며, 해외거점으로는 독일, 벨기에, 미국, 싱가포르, 말레이시아, 영국, 태국, 대만, 인도네시아, 중국(홍콩, 선전, 상하이, 칭다오, 우한) 등에 15개의 현지법인을 두고 있다.³⁹⁾

중국의 현지법인은 다음과 같다.

上海住倉國際貨運유한공사는 쓰미토모창고(住友倉庫)가 70%, 상하이경제무역투자(집단)유한공사가 30%를 투자하여 자본금 200만달러로 2003년 설립한 기업이다. 「외상투자국제화물운수대리관리규정」에 의한 외자기업이 대주주인 기업으로서 상하이시 대외경제무역위원회에 신청하여, 상하이시 靜安區에 본사를 두고 있다.

青島住倉國際物流유한공사는 쓰미토모창고(住友倉庫)가 80% 이상, 住金物産이 10%, 大阪梱包運輸와 大通國際運輸有限公司가 10%를 투자하여 자본금 260만달러로 2003년 설립한 기업이다. 칭다오 경제기술개발구에 약 3만²m² 용지에 2층의 약 1만²m²창고를 건설하여, 침구류와 섬유제품 검사기능을 구비한 물류센터를 운영하고 있다.

독자 투자한 현지법인으로 上海住友倉儲有限公司가 자본금 130만달러로

39) 수송경제신문사, 「일본의 물류사업 2005」, 일본 동경, 2005.

1993년 설립되어 상하이 포둥외고교보세구에 창고 7,470m²를 임차하여, 제품 및 부품의 보관(수출보세), 운송, 유통가공, 수출입 수송 등을 하고 있다. 상하이시의 공상행정관리청의 허가로 보세구내에서 무역과 일체화된 창고/유통가공의 대리업무를 하고 있다.

住友倉儲深圳有限公司는 쓰미토모창고(住友倉庫)가 홍콩법인을 승격하여, 2001년 자본금 300만 홍콩달러로 전자·전기제품의 공급 가공기지업무 확대에 대비하여 현지 법인화한 기업이다. 선전시 福田保稅區내 창고 3,456m²를 이용하여 보관, 배송, 수출입업무를 하고 있으며, 인터넷화물추적시스템 도입 등을 활용하여 塩田港, 蛇口港을 경유하는 국제화물도 취급하고 있다.

쓰미토모창고그룹의 강점은 미쓰이창고그룹과 유사하게 종합물류기업으로서 다방면에 노하우가 축적되어 있고, 일본계 다국적 기업들을 화주로 확보하고 있으며, 글로벌 네트워크를 운영하고 있는 점이다. 약점은 미쓰이창고그룹과 유사하다.

3) 대기업계열 물류기업

일본의 대기업계열 물류기업들은 제조업의 트럭운송부문, 창고부문, 해상운송부문 등에서 독립하여 세계적인 종합물류기업으로 성장하였다.

電氣業을 모기업으로 하는 물류기업들은 히타치물류(日立物流), 東芝物流, 富士物流, NEC로지스틱스(주), 三洋電氣로지스틱스(주), 소니서플라이체인솔루션(주), 松下로지스틱스 등이다.

수송용 기업을 모기업으로 하는 물류기업들은 수즈끼輸送梱包, 토요타수송(주), 日産専用船(주), 日産디젤로지콤, 치요타운수, 마츠다물류(주), 三菱자동차로지스틱스 등이다.

철강업을 모기업으로 하는 물류기업들은 日鐵物流, 日鐵運輸, 合鐵物流, 住友金屬物流, 川鐵物流 등이 있다.

제지업을 모기업으로 하는 물류기업들은 王子物流, 王子海運, 大王紙運輸,

日本板紙物流, 三興運輸倉庫, 東海物流시스템 등이 있다.

화학산업을 모기업으로 하는 물류기업들은 資生堂物流, 第一物流, 大王製藥 물류서비스, 동아물류, 新日石化學物流, 三井化學物流, 三菱化學物流, 和光物流 등이 있다.

이밖에 석유·광업, 고무와 타이어, 요업, 기계, 정밀기기, 건설, 식품, 섬유, 소매업 등에서 물류기업으로 분리된 사례가 많다.

4) 철도화물운송기업

철도화물운송은 철도기관차와 화차를 투입·운영하고 철도화물역을 운영하는 JR화물(주), 철도화물역에서 내륙지간 수배송, 영업활동을 하는 민간기업에 의해 운영되고 있다. 화물영업과 화물역/최종 출발지(도착지)간 트럭운송은 일본 통운, 富山통운, 전국통운 등 철도이용운송사업자인 종합물류업체와 트럭운송 업체에 의해 이루어진다.

JR화물(주)은 JR로부터 1987년 분리되어⁴⁰⁾ 철도화물운송, 창고업, 주차장, 여행업 등을 하고 있다. 동사의 주요 주주는 일본철도건설공단 국철청산사업 본부이며⁴¹⁾, 2004년 종업원은 7,966명, 전기기관차 566량, 디젤기관차 245량, 화차는 9,074량, 컨테이너 박스는 6만 7,000단위를 보유하고 있다. 동사의 2004년 (3월 결산) 매출액은 1,657억엔이다⁴²⁾. 동사는 JR 6사의 선로를 이용하여 화물을 운송하며, 궤도보수비 등 선로사용료는 환산차량킬로를 기준으로 정산한다. JR화물(주)의 매출액구성은 컨테이너수송수입 66.3%, 화차단위의 화물 수송수입 14.6%, 관련사업수입 14.8% 기타 수입 4.3%이다⁴³⁾.

40) 1987년 일본철도가 JR6사와 JR화물(주)로 분할되어 분리되고 민영화됨.

41) (일)카고뉴스, 「주요 물류회사 편람」, 일본 동경, 2005, p.115.

42) 수송경제신문사, 「일본의 물류사업 2005」, 일본 동경, 2005, p.268.

43) 카고뉴스, 「주요 물류회사 편람」, 일본 동경, 2005, p.73.

3. 우리 해운·항만 물류기업의 중일 진출 내부역량 분석

1) 중국 물류시장 진출의 내부역량 분석

(1) 해운 물류기업의 내부역량 분석

우리나라 해운 물류기업들의 중국 진출은 국제해상운송과 이에 부대되는 서비스에 국한되어 있다. 해상운송망의 경우, 중국항만과 우리나라 부산항 및 광양항과의 연계가 활발하다. 일부 해운 물류기업들은 주요 항만에 자체 컨테이너 관리와 물류서비스 개선을 위해 ODCY를 운영하거나 확보하고 있어, 항만과의 연계와 내륙 부문과의 연계를 원활히 할 수 있는 장점이 있다.

중국 진출 해운 물류기업들의 약점으로는 중국 항만운영에 참여 전무, 내륙 운송망 미비, 국제 및 국내 화물운수대리기업 진출 미진, 내륙창고 부재 등 종합물류서비스를 제공하는 데 필요한 물류거점과 운송망이 미비되어 있어, 중국 내륙에서 발생하는 부가가치를 흡수할 수 있는 사업부문이 활성화되지 않은 점이다.

우리나라 해운기업의 내부역량⁴⁴⁾을 각 요소별로 평가할 수 있다. 내부역량은 크게 보유자원과 보유능력으로 구분되며, 보유자원은 재무자원, 물적자원, 인적자원, 기술자원, 조직자원으로 세분되며, 보유능력은 기능능력, 입지능력, 문화능력, 규제적능력으로 세분할 수 있다.

가. 재무자원

해운 물류기업의 경우 항만운영업체, 포워더업체에 비해 자산규모가 상대적으로 크며 신용도가 양호하여, 대규모 자본을 융통할 수 있는 점에서 타 물류기업보다는 중국 물류시장 진출에 유리한 점이 있다.

44) 길광수 외, 「환적화물의 이동경로 조사분석 및 마케팅 전략 수립 연구」, 한국해양수산개발원, 2005, p.473. 참고.

〈표 4-5〉 구성요소별 내부역량

구 분	구성요소	세부내용
보유자원	재무자원	자본조달 능력, 신용도, 운영수익,
	물적자원	지정학적 입지, 터미널시설의 경쟁력, 배후단지
	인적자원	종업원의 풍부한 경험, 전문인력, 교육훈련
	기술자원	물류기술, 생산성, 운영정보체계
	조직자원	관리운영체계, 환경변화 대응능력, 당사자간 공조체계
보유능력	기능능력	임직원의 운영노하우, 시설개발 및 운영능력, 생산성향상 기법
	입지능력	입지 및 운영원가, 해운항만 등 물류네트워크, 인지도
	문화능력	서비스 유연성, 시장적응력, 학습능력
	규제적 능력	물류시설 등 전용사용권, 대형화주와 전용계약

자료 : 길광수 외, 「환적화물의 이동경로 조사분석 및 마케팅 전략 수립 연구」, 한국해양수산개발원, 2005.

나. 물적자원

해운 물류기업은 항만 컨테이너 터미널을 직접 운영하고 있지 않으며, 한진 해운, 장금상선 등 소수 기업만이 항만배후 ODCY를 확보(합자 포함)하고 있다. 물류창고에 대한 투자도 상하이시와 칭다오시 등 일부지역에 한정되며, 네트워크 구축을 위한 거점으로 활용되기 어려운 실정이다.

다. 인적자원

중국 근무자를 중심으로 항만별로 해운 전문가가 있지만, 중국 항만에서 내륙지까지 물류체계를 일괄적으로 파악하고, 시장 진출입에 필요한 요건과 시장 구조와 관행에 대한 지식을 축적한 전문가는 매우 부족한 실정이다.

중국에 대한 전문가그룹도 외항해운과 포워더업(국제화물운수대리)에 집중되어 있어, 이러한 분야에서는 강점으로 평가할 수 있다. 영업분야에 대한 인력도 중국진출 한국계 기업 중심으로 편성되어 있어, 중국 현지기업에 대한 영업력은 취약하다.

라. 기술자원

컨테이너의 하역, 컨테이너터미널 운영, 컨테이너 재고관리와 추적, 물류정보시스템 운영 등의 기술면에서는 다양한 경험이 축적되어 있다.

연계운송 분야에서도 트럭운송에서는 위험화물, 장척화물, 고가화물, 중량화물 등에 대한 풍부한 경험, 대형 프로젝트 화물의 이동, 무진동차량 운행 등의 기술을 축적하고 있으며, 철도운송에서는 정기 컨테이너 서비스, 화차편성 등의 경험을 축적하고 있는 강점이 있다.

마. 조직자원

중국의 경우 법제도 환경이 급속하게 변화하고 있어, 물류 내외적 환경변화에 대한 자료수집과 분석이 끊임없이 이루어져야 한다. 특히 앞으로 2~3년 이내에 부문별 시장을 100% 외자기업에게 개방할 계획이어서, 정보수집과 분석을 하고 이를 현장에 공급하고 다시 점검하는 체계가 필요하다. 해운 물류기업의 기획부서, 해외 현지법인의 관리부서, 해외 현지법인간 긴밀한 정보소통이 요구된다.

바. 기능능력

중국 물류시장에 대한 운영노하우는 외항해운 분야와 ODCY 운영을 중심으로 축적되어 있지만, 기업의 내부문건으로 혹은 대인접촉을 통해 소통되는 측면이 강하다. 중국 물류시장에 대한 노하우를 체계적으로 정리하여 활용할 수 있는 지식기반 구축이 요구된다.

사. 입지능력

우리나라 해운 물류기업들은 중국에서 항만 컨테이너 터미널의 운영권을 확보하고 있지 못하며, 항만개발에도 투자하지 않았다. 한진해운은 텐진, 상하이, 칭다오, 다롄에서 ODCY를 확보하여 비교적 입지면에서 우위에 있다고 판단할 수 있다. 그러나 대부분의 해운 물류기업들은 자체 ODCY를 확보하고 있지 않다.

한편 상하이항에서는 양산항의 개장에 따라 선사가 확보한 ODCY로부터 발생하는 입지경쟁력에 변화가 예상된다. 양산항 운영에 따라 양산항과 연계가

용이한 瀘潮區 등에 물류거점을 확보할 필요가 있다.

아. 문화능력

우리 해운 물류기업들의 국제물류부문에서 서비스 유연성, 시장적응력, 학습 능력은 다소 취약하다 판단할 수 있다. 일본의 해운 물류기업들이 국제물류자 회사를 운영함으로써 해운기업의 취약점인 서비스의 연계성, 각국 국내물류에 대해 서비스를 강화하는 것과는 대조적이다.

자. 규제적 능력

중국에서 물류시설 등 전용사용권을 확보하거나 대형화주와 전용계약을 체결하고 있는 해운 물류기업은 일부시설에서 소수업체에 국한되어 있다.

(2) 항만 물류기업의 내부역량 분석

우리나라 항만 물류기업들은 우리나라에서는 항만운영, 트럭운송, 철도운송, 연안운송, ODCY 운영, 창고업 등 종합물류서비스를 제공하고 있다. 또한 중량 물화물과 반도체기기 등 고가화물에 대한 물류기술도 축적되어 있는 강점이 있다.

이러한 강점에도 불구하고, 해외물류망은 매우 취약하다. 특히 중국시장의 진출은 2000년 이후 소수업체에 의해 진행되었으며, 우리나라에서처럼 종합물류서비스를 제공하는 사업부문에 대한 진출이 아닌 국제화물운수대리, 창고업, 철도운송, 트럭운송 등 한정된 사업을 영위하고 있는 약점이 있다.

중국 물류시장에서 한국계 대형 제조기업들의 국제화물운수대리업무(포워딩)는 그룹사 소속 물류기업들에 의해 일차 수주되고 있어, 항만 물류기업들이 포워더업에서 물동량을 확보하기도 어려운 실정이다. 또한 중국 시장에 진출한 우리나라 소형 물류기업들이 국제화물운수대리업(포워딩) 부문에 포진하여 한국계 물류기업간 국제해상운임의 인하경쟁이 가열되어, 진출업체들의 수지를 악화시키고 있다.

이 같은 상황에서 항만 물류기업들은 종합물류서비스를 제공할 수 있는 기반을 구축할 수 있는 자금동원력 부족과 전문인력 부족, 중국시장 진출에 대한 전략부재 등으로 애로를 겪고 있다

우리나라 항만 물류기업의 내부역량을 각 요소별로 평가할 수 있다.

가. 재무자원

항만 물류기업의 경우 해운 물류기업에 비해서는 자본 동원력이 다소 열악하지만, 포워더업체에 비해 대규모 자본을 융통할 수 있는 점에서 타 물류기업 보다는 중국 물류시장 진출에 유리하다. 일부 항만 물류기업은 우리나라 주식 시장에 상장되어 있다.

나. 물적자원

항만 물류기업은 우리나라에서는 항만 컨테이너 터미널을 직접 운영하고 있지만 중국에서는 컨테이너 터미널 운영에 참여하지 않고 있다. 또한 항만과 내륙 배후권을 연계하는 데 필요한 ODCY와 보세창고 등도 확보(합자 포함)하지 못하고 있다. 중국 물류시장에서 항만 물류기업의 물적자원은 매우 취약하다.

다. 인적자원

우리나라 항만 물류기업의 중국 진출은 2000년 이후 본격화되어, 중국 전문가가 체계적으로 양성되지 못하였으며, 지역별 물류시장의 관행과 특성에 대한 지식축적도 이루어지지 못하고 있다.

중국에서 종합 물류서비스를 수행하는 데 필요한 항만운영, 국제화물운수대리, ODCY 운영, 트럭운송과 철도운송에 대한 분야별 전문인력이 양성되지 못하였다.

라. 기술자원

우리나라 항만 물류기업은 해운 물류기업과 동일하게 한국 내에서 컨테이너

의 하역, 컨테이너터미널 운영, 컨테이너 재고관리와 추적, 물류정보시스템 운영 등의 기술면에서는 다양한 경험을 축적하고 있다. 연계운송에서도 트럭운송, 철도운송, 연안운송에 대한 경험도 풍부하며, 위험화물, 장척화물, 고가화물, 중량화물 등에 대한 풍부한 경험, 대형 프로젝트 화물의 이동, 무진동차량 운행 등의 기술을 축적한 강점도 있다.

이러한 기술자원은 우리나라에서 축적되어 있어, 중국 물류시장에 적합한 기기와 장비에 대한 노하우 확보, 동력원에 대한 파악, 법제도적인 제약과 물류시설의 특성에 맞는 기술축적이 요구된다.

마. 조직자원

항만 물류기업의 조직자원도 국내 물류시장에 초점을 두고 있어, 국제 물류시장과 중국 물류시장 변화에 대한 대응능력이 취약하다. 또한 중국 내 조직도 2000년 이후 설립되기 시작했으며, 일부 항만물류기업은 현지사무소(辦事處)에서 영업을 하고 있어, 조세관련법에 의한 중국 당국의 단속에 노출되어 있다.

바. 기능능력

항만 물류기업의 중국 물류시장에 대한 운영노하우는 국제화물운수대리업 분야에서 화물의 주선에 중점적으로 축적되어 있지만 독창적이거나 전문적이지는 않다. 대상화물도 한국계 진출기업들의 우리나라와 수출입에 한정되어 있다.

사. 입지능력

우리나라 항만 물류기업들은 중국에서 항만 컨테이너 터미널의 운영권을 확보하고 있지 못하며, 항만개발에도 투자하지 않았다. ODCY를 확보하고 있지 않아, 향후 중국 컨테이너 물류시장에 진입도 어려울 것으로 판단된다. 삼익물류의 경우 동북3성의 주요 도시와 다롄항간을 연결하는 철도운송서비스를 상대적으로 저렴하게 정기적으로 제공하여 왔으나, 2004년 이후 트럭운송과

경쟁을 치열하게 하고 있다.

아. 문화능력

항만 물류기업들의 중국시장 진출경력이 5년 미만으로 서비스 유연성, 시장 적응력, 학습능력은 취약하다 판단할 수 있다.

자. 규제적 능력

항만 물류기업들은 중국에서 물류시설 등의 전용사용권을 확보하거나 대형 화주와 전용계약을 체결하고 있지 않다. 항만 물류기업들은 국내에서는 물적 자원, 인적자원, 기술자원을 이용하여 포워더업체에 비해 유리하지만 중국에서는 대등한 입장에서 경쟁을 하고 있다.

(3) 기타 물류업체의 내부역량 분석

중국에 진출한 대기업에서 출자한 포워더업체들과 대기업 그룹사에 속하는 포워더업체들은 대형 제조기업의 물류업무를 수탁 받아, 수탁계약에 의거하여 물류활동 부문별로 포워더업체와 물류업체에게 재위탁을 발주하여 물류서비스를 제공하고 있다.

제2자물류업체들은 내부역량 중 재무자원면에서 자본조달 능력과 신용도 측면에서 양호하며, 운영수익도 비교적 안정적이다. 물류거점은 계약에 의해 중국계 물류기업의 거점을 주로 이용하고 있다.

인적자원면에서는 물류업무를 발주하는 대형 제조기업의 제품에 대해서는 전문지식을 보유하고 있지만, 물류전반에 대한 전문지식 습득과 교육훈련 과정은 미비되어 있다.

기술자원에서 운영정보체계는 제조기업과 연계가 구현되어 있으나, 전반적 물류기술과 생산성은 취약하다. 물류시설과 장비·기기를 임차하는 경우가 대부분으로 기술습득과 생산성 개선에는 소극적이다.

조직자원에서는 관리운영체계가 제조기업의 시스템과 연계되어 있으며, 제

조기업의 환경변화에 따라 조직운영에서 변화가 용이하게 이루어진다.

기능능력면에서는 물류거점 시설을 대부분 직접 운영하지 않고 있어, 운영 노하우의 축적이 안되고, 생산성 향상 기법의 개발이 어려운 실정이다.

입지능력면에서는 자체 물류네트워크와 물류거점을 보유한 경우가 드물지만, 문화능력면에서는 거점운영과 운송망을 외부업체에 위탁하고 있어 서비스 유연성과 시장적응력은 높은 것으로 평가할 수 있다.

규제적 측면에서는 대형화주와 전용계약으로 물량을 안정적으로는 확보하고 있지만, 물류거점의 전용사용보다는 임차계약을 하는 경우가 일반적이다.

2) 일본 물류시장 진출의 내부역량 분석

(1) 해운 물류기업의 내부역량

일본에 진출한 해운 물류기업의 업무영역은 한국 수출입화물에 대한 외항해운, 해운대리, 포워더 등으로 한정되어 있다. 일본 물류시장 진출을 위한 내부역량중 한진해운과 현대상선은 재무자원면에서 경쟁력이 있는 것으로 판단되지만, 물적자원, 인적자원, 기술자원, 조직자원면에서는 취약하다 할 수 있다. 보유능력(기능능력, 입지능력, 문화능력, 규제적 능력) 역시 일본 시장 진출이 미진하여 취약하다.

(2) 항만 물류기업의 내부역량

일본시장 진출을 전제로 한 우리 항만 물류기업들의 내부역량은 취약하다고 판단할 수 있다. 특히 물적자원 측면에서는 물류거점을 확보하고 있지 못하며, 일본의 항만 물류기업들이 구비한 글로벌 물류네트워크도 구축하고 있지 못하다. 일본 물류시장에 대한 전문인력도 극소수이며, 전문분야도 포워더와 외항해운에 국한되어 있다. 기술자원과 조직자원에서도 일본기업과 동등하거나 열위에 있다.

4. 한·중·일 해운·항만 물류기업의 내부역량 비교분석

1) 한·중·일 산업 및 기업 경쟁력 비교사례

(1) 한·중·일 산업경쟁력 비교사례

국가차원의 경쟁력(Competitiveness)에 대한 논의는 M. Porter(1980)의 연구를 시작으로 1990년대 이후에는 IMD(International Management Development)와 WEF(World Economic Forum)과 같은 기관에서 국가경쟁력을 평가하였다.⁴⁵⁾ 기업차원에서 경쟁력은 경영전략측면에서 기업의 경영능력과 성과를 평가하는 개념으로 활용되고 있다. 산업차원에서 경쟁력에 대한 논의는 구체적인 의사결정 주체의 불명확함에도 불구하고, 산업을 구성하는 기업들의 경쟁력 수준에 따라 해당산업은 시장에서 지속적으로 부침과 소멸을 한다.

우리나라와 중국·일본간 산업경쟁력 분석은 서중해 외(2004, 2003), 한국산업은행(2004) 등에 의해 수행되었다.

서중해 외(2004)의 연구에서는 중국의 산업화, 기업경영의 세계화, 정보화혁명, 외환위기 이후의 국내의 구조조정 등 대내적·대외적 변화로 우리나라의 산업구조, 시장 환경, 기업 활동의 내용과 경쟁력이 심층적으로 변화되고 있다고 분석하였다.⁴⁶⁾

시장성 측면에서는 중국경제의 발달로 범용제품에서는 국내기업의 수출·내수시장이 지속적으로 잠식되고 있는 반면에 전자·자동차 등 주력산업에서는 국내 선도기업들의 기술경쟁력이 강화되고 국제시장 성과도 개선되고 있다고 관측하였다.

기업 활동에서는 점차 생산에서 연구개발, 마케팅 등 고부가가치 활동으로 축이 이동중인 가운데, 이 고부가가치 활동을 중심으로 기업, 대학 등 혁신네트워크를 구성하는 주체들 간 협력·거래관계가 증가하고 있다고 분석하였다.

45) 서중해 편, 「한국의 산업경쟁력 종합연구(II)」 KDI, 2004, p.26.

46) 전계서 p.24.

산업조직적 측면에서는 외환위기이후 외국인직접투자가 급격히 늘어나면서 국내산업활동의 공급사슬(Supply-chain) 전체에서 외국기업의 역할과 비중이 급격히 증대되었다고 밝히고 있다.

대기업의 구조조정 및 사업합리화 노력, 글로벌 조달·생산·유통체계의 확산으로 국내 대기업·중소기업 간의 전통적인 하청·협력관계가 이완되고 있으나 새로운 기술 및 시장 환경에서 벤처성 기업들이 새로운 산업군을 형성하고 있다고 분석하였다. 아울러 총요소생산성과 총요소투입이 산업성장과 수출성장에 영향을 주고 있음을 분석하는 한편 한·중·일 3국간 비교우위 측면에서 일본과는 기술집약적이고 자본집약적 분야에서, 중국과는 노동집약적인 측면에서 비교우위를 공유하고 있어, 일본과 중국으로부터 경쟁은 피할 수 없음을 확인하고 있다. 중국의 산업이 고도화되는 것을 고려할 때 우리나라 산업이 일본 산업을 추월하지 못하고 있어 이에 따른 대책이 시급함을 지적하였다.⁴⁷⁾ 이러한 대책으로 생산성 증가와 무역경쟁력 확보를 제안하였다.

산업은행 (2004)에서는 한·중·일의 경쟁 및 보완 관계에 있는 10대 주요제조업을 선정하여 기술경쟁력을 비교하고, 국가별 SWOT분석을 하고 우리나라의 대응방안을 제시하였다. 산업은행은 한국이 일본의 산업구조로, 중국은 한국의 산업구조로 수렴·발전함에 따라 경쟁력 격차가 감소되고 있음을 지적하였다. 한편 기술경쟁력의 구성요소를 설계기술, 기술/제품 개발력, 생산기술, 품질수준으로 보고 한·중·일간 기술경쟁력을 지수화하였다.

산업은행은 대중국과 대일본을 분리하여 10대 산업별로 SWOT분석을 하고 기술경쟁력 제고방안도 별도 제시하였다. 대중국 기술경쟁력 제고방안으로 기술경쟁 우위상태에서 중저가제품의 고부가가치화, 산업구조조정 차원의 해외 직접투자(생산기지 이전 등) 확대, 조달·생산·판매의 물류통합에 의한 가격경쟁력 확보 등을 제안하였다.

산업은행은 대일본 기술경쟁력 제고방안으로는 원천기술 확보, 중국제품 대

47) 서중해편, 「한국의 산업경쟁력 종합연구(II)」, KDI, 2004, p.298.

비 고급화·차별화, 범용제품의 가격경쟁력 제고, 대일본 기술경쟁력 제고, 기업 간 전략적 제휴를 통한 기술선진화 등을 검토하였다.

(2) 해운·항만부문의 경쟁력 비교 사례

우리나라 해운·항만 물류기업에 대한 국제경쟁력 비교는 우리나라 항만의 국제경쟁력 분야에 치중되어 있다.

문호성(2004)⁴⁸⁾은 해운 물류분야에서 경쟁력 확보가 그동안 사회간접자본 확충에 편중되어 있음을 지적하고 그 핵심이 기업의 경쟁력 확보에 있음을 지적하였다. 이 연구에서는 우리나라 해운 물류기업의 국제경쟁력을 평가하지 않고, 각 생산요소의 투입변화에 따라 해운 물류기업에서 수익성에 미치는 효과가 항공 물류기업과 트럭운송 물류기업보다 크다는 것을 밝히고 있다.

하영석·이명현(2004)⁴⁹⁾은 우리나라 해운 물류기업의 효율성 및 생산함수 특성에 관한 분석에서 자본과 가변재의 과소투입과 노동의 과잉투입이 있음을 지적하고 있다.

구경모(2005)⁵⁰⁾는 두가지 이상의 물류사업을 영위하는 기업을 종합물류기업으로 정의하고, 물류인력에 필요한 수행능력으로 다음을 지적하였다.

첫째, 로지스틱스 및 공급사슬에 대한 이해력

둘째, 물류제기능의 통합과 조정에 따른 프로세스 파악력

셋째, 물류활동 개선 제시능력과 물류원가에 기초한 사고력

넷째, 고객별 물류서비스의 생산성 및 수익성 파악 분석력

다섯째, 채산성에 기초한 물류전략 계획

여섯째, 환경변화에 대응한 장기적 사업전략 구상력이다.

48) 문호성, “뉴라운드 해운·물류서비스 협상에 대한 논의와 시장개방에 대비한 운송업종의 경영효율성 비교분석”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 제41호, 2004. 6. p.19~37.

49) 하영석·이명현, “해운선사의 효율성 및 생산함수 특성 분석”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 제43호, 2004. 12.

50) 구경모, “물류조직의 인력전문성과 수행능력에 대한 고찰”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 제44호, 2005. 3.

구경모는 우리나라에서 활동하는 국내계와 외자계 종합물류기업 수행능력에 대한 분석에서 외자계 기업의 전문인력이 보다 고도화되어 있음을 밝히고 있다.

여기태·이홍걸·이종학 (2004)⁵¹⁾은 우리나라 수출입업체들의 항만선택요소 추출에 대한 연구에서 중소형 항만의 경쟁력의 결정요소로서 효율적 연계성, 활성화 및 저렴성, 운영인력의 선진화, 화물처리의 효율과 정보화, 신속한 서비스를 지적하였다. 우리나라 항만에 대한 경쟁력을 도출하였으나, 동북아 경쟁 항만들과 비교는 하지 않았다.

김진구(2003)⁵²⁾는 ASEAN항만의 국제경쟁력 구성요소로서 물동량, 항만시설, 항만입지, 서비스 수준을 선택하고 한국항만과 ASEAN 항만의 경쟁력 순위를 산정하였다.

여기태·박창호·전일수 외(2004)⁵³⁾는 한국과 북중국 항만을 대상으로, 항만의 경쟁력 요소에 의해 각 항만의 경쟁력을 평가하였다. 즉 경쟁력 요소로서 서비스여건, 배후지여건, 가용성 정도, 편의성 정도, 물류관련비용, 중심성, 연계성을 들고 있으며, 이 요소에 따른 항만의 경쟁력 순위와 각 항만에서 경쟁력 제고에 필요한 개선방안을 제시하고 있다.

2) 한·중·일 해운·항만 물류기업의 경쟁력 비교 방법

한·중·일 해운·항만 물류기업의 경쟁력을 각 기업이 보유한 자원(재무자원, 물적자원, 인적자원, 기술자원, 조직자원)과 능력(기능능력, 입지능력, 문화능력, 규제적 능력)을 상호 비교함으로써 평가할 수 있다. 우리나라 물류기업의

51) 여기태·이홍걸·이종학, “중소형항만의 화주 유인 증대를 위한 항만선택요소 추출에 관한 연구,” 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 제43호, 2004. 12.

52) 김진구, “국제물류환경변화에 따른 ASEAN과 우리나라항만의 국제경쟁력 평가분석”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 제39호, 2003. 12.

53) 여기태·박창호·전일수·이홍걸·류형근, “MDMG-HFP법과 퍼지역평가법을 이용한 상하이 및 북중국과 우리나라 컨테이너항만의 경쟁력분석에 관한 연구”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 제42호, 2004. 9.

중국 혹은 일본시장 진출을 전제로 할 때, 산업이라는 기준보다는 기업측면에서 경쟁력을 평가해야 할 것이다.

그러나 개별 기업들은 특정 사업과 특정 지역에 대한 진출시 사업타당성을 검토하지만, 이 연구에서는 개별 기업의 시각에서 특정 사업에 대한 경쟁력과 사업타당성을 제시하기 어려운 실정이다. 따라서 우리나라 해운·항만 물류기업의 경쟁력 판단은 중국과 일본의 국제 물류시장에 진출하는 것을 전제로 하여, 경쟁 대상인 중일 해운·항만 물류기업과 내부역량을 비교함으로써 정성적으로 평가하고자 한다.

3) 해운 물류기업의 내부역량 비교

한·중·일 해운 물류기업들의 내부역량을 보유자원을 기준으로 평가할 수 있다.

재무자원측면에서 3국의 대형 해운 물류기업들은 모두 양호한 것으로 판단된다. 우리나라 해운 물류기업들의 자본금은 한진해운 3,585억원, 현대상선 5,153억원이었다. 일본기업의 경우는 K-Line 2,556억원, MOL의 5,588억원, NYK의 7,620억원으로 한국기업과 유사하였으며, 중국의 대표적 외항해운기업인 COSCO그룹과 China Shipping 그룹은 국무원관리 국유기업으로서 소속 기업들이 중국과 홍콩 시장 등에 상장된 점을 고려할 때 재무자원이 양호한 것으로 판단된다.

물적자원 측면에서 우리나라 해운 물류기업들은 우리나라 항만과 일본 항만(한진해운) 등에 터미널을 확보하고 있으며, 중국 해운물류기업들은 중국과 홍콩(COSCO)에 터미널을 확보하고 있어, 터미널 확보측면에서 일본 기업에 비해 경쟁력이 있는 것으로 판단된다. 이에 반해 일본의 해운 물류기업들은 자국 항만외 항만운영에 참여는 소극적이다.

인적자원측면에서 일본의 물류기업들은 일본 제조기업들의 세계화 전략에 따라 1990년대 초반이후 현지법인과 물류자회사를 통하여 전문 인력을 장기간에 걸쳐 양성하였다. 이에 반해 우리나라와 중국 외항 물류기업들은 현지법인

의 주재원을 중심으로 지역전문가가 양성되는 구조로, 항만과 연계되는 내륙 물류, 통관, 검역, 물류정보 등에 대한 전문인력은 부족한 실정이다.

기술자원측면에서 우리나라와 일본의 해운 물류기업들은 다양한 화물의 국제운송에 대한 기술을 축적하고 있는 데 반해, 중국의 해운 물류기업들은 중량 화물, 장대화물, 고가화물 등에 대한 운송기술이 상대적으로 약하다고 판단할 수 있다. 한편 3국간 국가적 차원에서 물류신기술 개발 수준은 일본이 가장 앞서고 있으며, 우리나라는 일본에 비해서는 열악하지만, 중국에 비해서는 우위에 있는 것으로 평가된다⁵⁴⁾.

조직자원 측면에서 우리 해운 물류기업들은 본사 조직내 일본과 중국의 지역 전문가들이 포진되어 있으며, 중국과 일본의 화물을 대상으로 한 영업조직이 별도로 구성되어 있다. 그러나 이러한 조직역량도 일본의 해운 물류기업들이 장기간에 걸쳐 축적한 관리운영기법과 환경변화에 대한 대응능력에 비해서는 떨어지는 것으로 볼 수 있다.

우리나라 해운 물류기업들은 보유자원 중 물적자원에서는 강점을 갖는 반면, 인적자원과 기술자원, 조직자원측면에서는 일본 기업에 비해 열위로 평가할 수 있다.

54) 박용안, 전형진, 「한-중일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004, p.64~74.

〈표 4-6〉 한중일 해운 물류기업의 내부 역량 비교 (2003년)

내부역량	한국		중국		일본		
주요지표	한진해운	현대상선	COSCO 그룹	China Shipping 그룹	K-Line	MOL	NYK
자본금	3,585억원	5,153억원	국유기업	국유기업	2,556억원 (296억 9천만엔)	5,588억원 (649억 2천만엔)	7,620억원 (885억 3천만엔)
운영 선박량	45척 259만 DWT	35척 256만 DWT	558척 2,716만 DWT	418척 1,154만DWT	301척 1,995만 DWT	512척 3,875만DWT	375척 2,798만 DWT
매출규모 (2003년)	5조 5,678억원	3조 9,445억원	39조 288억원 (376억달러)	n.a	4조 3,020억원 (4,998억)	6조 235억원 (6,988억엔)	10조 7,524억원 (1조2,492억엔)
경상이익	4,230억원	-45억원	중원항운의 이윤총액 5억8,200위안 (2004년)	n.a	1,412억원 (164억엔)	2,410억원 (280억엔)	4,329억원 (503억엔)
해외 네트워크	-21개 해외법인 -39개 해외대리점	-23개 해외법인 -57개 해외지점	광범위한 네트워크	38개 해외법인	-4개 해외법인 -24개 해외대리점	35개 해외법인	광범위한 네트워크
국제물류 자회사	X	X	○	○	○ (KLTL과 해외법인)	○ (MOL Logistics)	○ (NYK Logistics)
지역 전문가 (한·중·일)	○	○	○	○	○	○	○
국제물류 분야별 전문가	△	△	△	△	○	○	○
국제물류 정보 네트워크	NIS: 독자시스템 (인터넷활용)	독자시스템 (인터넷 활용)	Iris Sys: 독자시스템	TS Sys: 독자시스템	독자시스템 (인터넷 활용)	독자시스템 (인터넷활용)	독자시스템 (인터넷활용)

주 : 한국 해운기업의 선박량은 보유기준임.

○:우수 또는 있음 △: 보통 또는 임시적 운영 X:열악 또는 없음.

자료 : 각사 홈페이지.

일본해운집회소, 「2005 해사관련사업자요람」, 일본 동경, 2005.

Ocean Commerce, 「2005년 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005.

일본국제무역촉진협회, 「일중무역필수」, 일본 동경, 2005.

<http://www.txsec.com/incl/gpdm.asp>

<http://www.cfi.net.cn>

〈표 4-7〉 한중일 해운 물류기업의 내부 보유자원에 대한 비교

구 분	구성요소	한국	중국	일본
보유자원	재무자원	○	○	○
	물적자원	○	○	△
	인적자원	△	△	○
	기술자원	△	×	○
	조직자원	△	×	○

주 : ○ (우수) △ (보통) × (열악).

4) 항만 물류기업의 내부역량 비교

한·중·일 항만 물류기업들의 내부역량을 보유자원을 기준으로 평가하면, 중국과 일본의 항만 물류기업들은 자본금이 대규모이거나 국유기업으로서 재무자원측면에서 양호한 것으로 판단된다. 우리나라 항만 물류기업들의 자본금은 한진 599억원, 대한통운 553억원(법정관리 기업)으로 일본의 일본통운의 6,042억원, 미쓰이창고의 955억원에 비해 열악한 것으로 나타났다. 중국의 경우, 항만물류기업의 경우 대부분 항무국에서 2000년 이후 분리되어 비교적 신용이 양호하며, 자본 조달력도 높은 것으로 판단된다.

물적자원 측면에서 우리나라 항만 물류기업들은 우리나라 항만에만 컨테이너 터미널을 확보하고 있으며, 중국내에서도 물류거점을 극히 일부분 확보하고 있어 일본과 중국 기업에 비해 열위에 있는 것으로 판단된다.

인적자원 측면에서 일본의 항만 물류기업들은 일본 제조기업들의 세계화 전략에 따라 1990년대 초반이후 전문 인력을 장기간에 걸쳐 양성하였다. 이에 반해 우리나라와 중국 외항 물류기업들에서는 항만과 연계되는 내륙 물류, 통관, 검역, 물류정보 등에 대한 전문인력이 부족한 실정이다.

기술자원측면, 조직자원측면에서 우리 항만 물류기업들은 해운 물류기업과 유사한 이유로 일본 기업에 비해서는 열위에 있으나, 중국 기업에 비해서는 우위에 있는 것으로 판단된다.

〈표 4-8〉 한중일 항만 물류기업의 내부역량비교

주요자원	한국		중국		일본	
	한진	대한통운	중해물류	중원물류	일본통운	미쓰이창고
자본금	599억원	553억원	650억 (5억위안)	n.a.	6,042억원 (702억엔)	955억원 (111억엔)
자국내 매출액	6,154억원 (2003년)	1조 970억원	4,498억원 (35억위안)	1조5,937억원 (124억위안)	10조 7,862억원 (1조 2,532억엔)	5,844억원 (679억엔)
경상이익	486억원	556억원	n.a.	n.a.	2,857억원 (332억엔)	215억원 (25억엔)
국내네트 워크	41개지점 (105개 영업망)	40개지점 (500개 영업망)	8개분공사 (300개 영업망)	40개분공사 (1,000개 영업망)	1,177개 영업망	
해외 네트워크	1개 법인 2개 지점	4개 법인 1개 지점	n.a.	30개 (8개 대표처 22개 법인)	33개국 162개	중국, 한국 등 16개국 28개 법인
국제물류 정보 네트워크	DIS: 독자시스템	Globs: 독자시스템	n.a.	n.a.	NEXT 21	e Doc Tracer (인터넷 활용)

자료 : 중국산업지도편찬위원회, 「중국산업지도 2004」, 중국 베이징, 2004.
 일본해운집회소, 「2005 해사관련사업자요람」, 일본 동경, 2005.
 Ocean Commerce, 「2005년 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005.

〈표 4-9〉 한중일 항만 물류기업의 내부 보유자원에 대한 비교

구 분	구성요소	한국	중국	일본
보유자원	재무자원	△	○	○
	물적자원	△	○	○
	인적자원	△	△	○
	기술자원	△	×	○
	조직자원	△	×	○

주 : ○ (우수) △ (보통) × (열악).

제5장

우리 해운·항만 물류기업의 중·일 진출방안

1. 진출방안 수립을 위한 SWOT절차

우리나라 해운·항만 물류기업의 중국과 일본 진출방안을 도출하기 위해 SWOT분석(Strength-Weakness-Opportunity-Threat Analysis)을 하고자 한다. 물류기업들의 구체적 사업에 대한 투자판단은 개별기업에 의해 수행되고 있어, 이 연구에서는 외항해운업과 컨테이너터미널 운영업이라는 산업적 시각에서 중국과 일본 국제물류시장의 환경분석과 우리 물류기업의 대내적인 역량분석을 토대로 진출방안을 수립하고자 한다.

SWOT 분석의 절차는 다음과 같다.

첫째, 동북아 국제물류시장의 구조와 발전전망을 수요측면과 공급측면에서 분석하는 한편 중국과 일본의 법·제도 변화를 조사함으로써 기회요인을 추출하였다.

둘째, 중국과 일본의 물류시장에 대한 물동량 추이, 물류기반시설의 현황과 확충계획, 진출시 애로요인 등을 분석하여 우리 해운·항만 물류기업의 진출시 강점, 약점 등을 도출하기 위한 기초자료로 활용하였다.

셋째, 우리나라 기업들이 상대해야 할 중국과 일본의 주요 해운·항만 물류기업의 경영실태, 강점과 약점을 분석하였다.

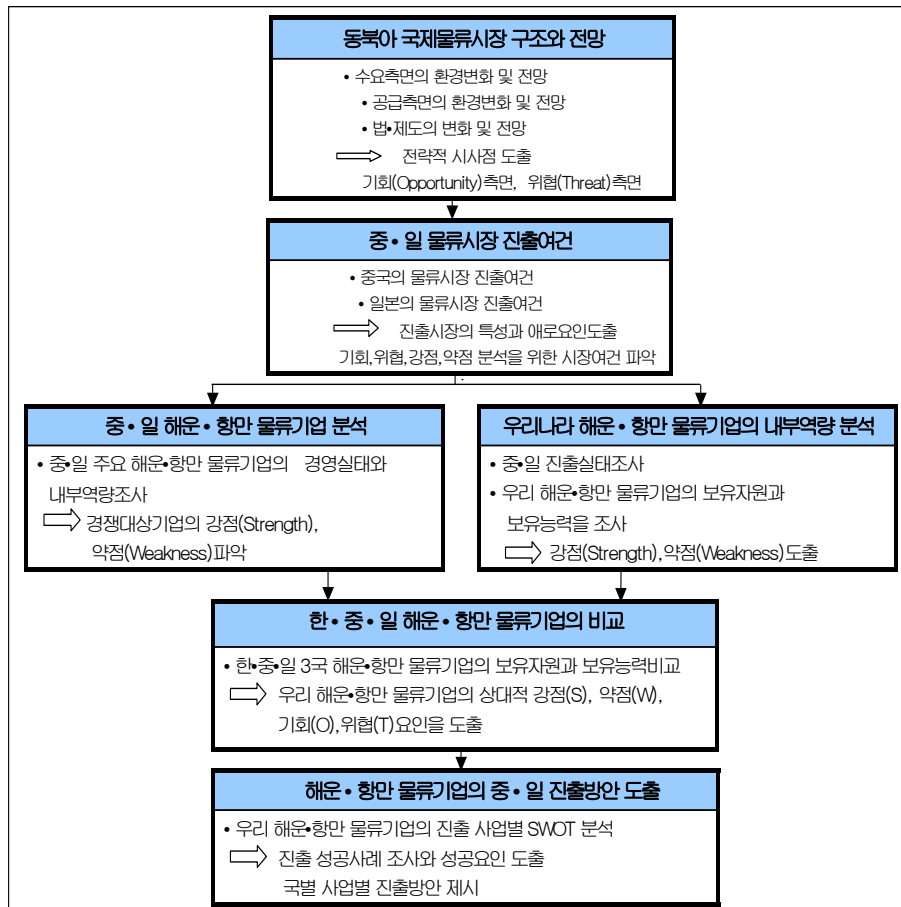
넷째, 우리나라 해운·항만 물류기업들의 중국·일본 진출실태를 조사하고, 이들 기업들의 내부역량을 보유자원과 보유능력으로 구분하여 평가하였다.

다섯째, 한·중·일 해운·항만 물류기업들의 내부역량을 주로는 보유자원, 부차적으로는 보유능력을 기준으로 비교하여, 우리나라 해운·항만 물류기업들의 상대적 강점, 약점을 평가하였다.

여섯째, 우리 해운·항만 물류기업들이 기회와 위협요인, 강점과 약점에 대한 분석을 토대로 중국과 일본에서 부문별로 진출할 방안을 도출하였다.

이 연구에서 사용되는 SWOT 분석에 해당하는 우리나라 해운·항만 물류기업들은 대형 기업들과 중·일 시장에 진출을 활발히 한 업체들로서, SWOT 분석에 의한 결과를 개별기업에 직접 적용하기는 어려울 것으로 판단된다.

〈그림 5-1〉 중국·일본 물류시장 진출 SWOT분석 절차



2. 중국 컨테이너터미널 건설 투자참여와 운영 참여방안

1) 중국 거점항만 건설 투자와 운영 참여방안

중국 컨테이너부두에서 외자기업과 합자는 1984년 상하이항에서 東海船舶修造廠, 上海外輪代理公司, 홍콩의 景華船務有限公司간 합자투자(중국측 60%, 홍콩측 40%)와 1985년 광둥성 中山港에서 길이 1,000m의 컨테이너부두를 중산항무공사(50%의 지분)와 중산시중항투자유한공사(25% 지분)가 홍콩의 香港珠江船務集團(25%의 지분)와 투자하면서 시작되었다⁵⁵⁾.

1980년대 후반에는 광둥지역에서 주로 외자기업과 합자가 이뤄져 왔다. 선전항 사구항에서 COSCO(17.5% 지분), 招商國際(32.5% 지분), 鐵行渣華(25%), 太古集團(25%)간 합자투자, 광둥성 해남도와 상하이항에서도 항만부문의 합자투자가 진행되었다. 이후 1990년대에는 홍콩의 Hutchison Whampoa 그룹, 호주의 P&O Ports, 싱가포르의 PSA Corporation, 미국의 CSX World Terminals 사 등의 진출이 활발하게 전개되어 왔다.

중국정부는 급격한 물동량 증가에 따라 항만운영에서 효율성을 높이기 위해서 2003년에 항구법을 제정한 후 외자기업의 독자적인 투자를 제도화하고 있다. 이에 따라 2002년 이후 급속도로 진행되어 온 항무국의 항만운영 부문 민간기업화와 분화는 더욱 가속화될 것으로 판단된다⁵⁶⁾.

그러나 항만터미널과 부두밖컨테이너장치장(ODCY), 내륙의 물류센터의 운영이 대부분 국유기업과 공공기업에 의해 이루어지고 있는 현실을 감안할 때, 외자기업이 단독으로 상하이항, 칭다오항, 다롄항, 톈진항, 선전항, 닝보항 등 거점항 운영에 참여하기는 어려울 것으로 판단된다.

중국의 항만건설 사업의 수주도 주로 국유기업인 중국항만건설(집단)총공

55) 國家經濟貿易委員會組織 編, 「中國集裝箱運輸發展」, 中國 北京, 人民交通出版社, 2003.

56) 김형태 성숙경 이종필, 「중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책과 시사점」 한국 해양수산개발원, 2003, pp., 6~10 참조

사⁵⁷⁾, 교통부의 항무공정감찰설계원과 항무공정국, 地方航道局 등에 의해 이루어지고 있다. 따라서 우리나라 건설업체들이 중국의 항만건설 사업에 시공권을 확보하기는 매우 어려울 것으로 판단된다.

우리나라 해운·항만 물류기업의 시각에서 SWOT 분석을 통해 외부의 기회요인과 위협요인을 도출하고, 해운·항만 물류기업의 강점과 약점에 대한 분석을 토대로 기업내부의 강점을 살리고, 약점을 보완하며, 투자환경의 기회를 활용하고 위협요인에 대응하는 투자전략을 수립하고자 한다. 중국의 거점항만의 운영시장 진출에 대한 SWOT분석을 하면 다음과 같다⁵⁸⁾.

우리나라 해운·항만 물류기업의 기업내부의 강점(Strength) 으로서는 컨테이너 터미널운영에 대한 전문지식 축적, 컨테이너 터미널에서 항만배후지와 내륙 최종 수출입공간간 종합물류서비스의 경험을 들 수 있다. 기업내부의 약점(Weakness)으로서는 해외 컨테이너 터미널운영에 대한 경험 취약, 세계적 물류기업에 비교하여 영세한 자본력, 중국 물류시장에 2004년 말 이후 현지 사무소를 설치하는 등 현지 시장에 대한 노하우 미비 등을 들 수 있다. 외부의 기회요인(Opportunity)으로서는 중국 항만물동량의 지속적 증가 전망, 중국 항만 운영의 민영화에 따른 해외자본 유치 노력이다. 외부의 위협요인(Threat)으로서는 중국 항만의 성장에 따라 중국 항만의 네트워크 강화와 우리나라 항만의 환적물량 위축 가능성, 중국 항만운영업체의 종합물류 그룹화의 진행, 해외 항만운영업체의 중국내 주요 거점항만의 선점이다.

위의 SWOT 분석에 따른 중국 거점항만에 대한 우리 물류기업의 투자 전략은 다음과 같다.

첫째, 선전항, 닝보항, 칭다오항, 다롄항, 톈진항 등 지속적 성장 가능성이 있는 항만에 대한 해운과 항만 물류기업간 합자 투자를 모색한다.

둘째, 상하이항 군공로부두 등 중소형 부두에 대한 운영권을 확보하여 우리

57) 동 공사의 2003년 총 영업수입은 201억위안(약 2조 6,000억원) 규모임(中國產業地圖編纂委員會編, 中國產業地圖 2004, 中國 北京, 2004.)

58) 최용록, 「해외투자론」, 박영사, 1996.의 해외투자에 대한 분석사례를 참고.

나라 항만과 네트워크를 구축한다.

〈표 5-1〉 중국 거점항만 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

		강점	약점
외부환경·내부능력		컨테이너 터미널운영에 대한 전문지식 축적, 컨테이너 터미널에서 항만배후지와 내륙 수출입공간간 중합물류서비스의 경험	해외 컨테이너 터미널운영에 대한 경험 취약, 세계적 물류기업에 비교하여 영세한 자본력, 중국 물류시장에 최근 (2004년 말 이후)들어 현지 사무소를 설치하는 등 현지 시장에 대한 노하우 미비
기회	중국 항만물동량의 지속적 증가 전망, 항만 운영의 민영화와 해외자본 유치 노력	투자 및 진출 전략 1) 선전항, 닝보항, 칭다오항, 다롄항, 톈진항 등 지속적 성장 가능성이 있는 항만에 대한 해운과 항만 물류기업간 공동 투자 모색 2) 상하이항의 경우 군공로부두 등 중소형 부두에 대한 운영권 확보, 3) 거점항만에 대한 투자 지분참여로 관련 물류사업에 대한 기득권 확보 필요	
위협	중국 항만의 성장에 따라 중국 항만의 네트워크 강화와 우리나라 항만의 환적물량 위축 가능성, 중국 항만운영업체의 종합물류 그룹화의 진행, 외국 항만운영업체의 주요 거점항만의 선점		

셋째, 거점항만에 대한 투자 지분참여로 관련 물류사업에 대한 기득권을 확보할 필요가 있다. 중국에서는 부두운영의 민영화 이후 대부분의 부두운영회사에 외부투자자가 부분적으로 지분을 확보하고 있다.

2) 중소항만 건설과 운영에 진출방안

중국 중소항만건설과 운영 분야에서는 중국의 대외개방항구 중에서 우리나라 거점항만과 피터망으로 연계가 용이한 항만에 대한 투자와 물량이 일정하게 확보될 수 있는 지역항만에 대한 투자를 우선적으로 고려할 수 있다. 이러한 항만으로 화북지역 라오닝성과 허베이성에서는 丹東港, 營口港, 錦州港, 京

唐港, 秦皇島港을 들 수 있으며, 산둥성에서는 東營港, 萊州港, 龍口港, 蓬萊港, 龍眼港, 石島港, 日照港 등을 들 수 있다. 화동지역으로는 舟山港, 常州港, 南通港, 鎮江港, 南京港, 太倉港 등 양자강 연안항을 주요 항만으로 하고 있다. 화남지역의 주요 항만으로는 복건성 지구의 福州港, 泉州港, 광둥성의 호문항, 남사항, 중산항, 주해항, 문강항, 무명항, 방성항 등을 들 수 있다.

이들 중소항만중 허베이성 진황도항에는 홍콩의 銀都機構(은도기구)가 1994년 진황도항무국과 진황도은항집장상유한공사를 합자로 설립하여 운영하고 있다. 銀都機構는 245만 홍콩달러를 투자하여 49%의 지분으로 사업에 참여하고 있다. 진황도은항집장상유한공사의 실적(2001년)은 2만 TEU에 불과하다. 광둥성 茂名港에는 茂名港 港務管理局가 홍콩 佳運船務有限公司가 1993년 85.77%(2,410만위안)대 14.23%(400만위안)으로 투자하여 廣東茂名水東港國際碼頭集運有限公司를 설립하여 운영하고 있으나, 물량은 1만 TEU미만이다. 이 밖에 佛山港에는 싱가포르의 吉寶電訊與通運유한공사가 佛山外運企業集團公司和 합자하여 吉寶物流佛山有限公司를 설립하여 창고업 등 물류업을 하고 있다.

우리나라 해운·항만 물류기업의 중국 중소형 항만 진출에 대한 강점으로는 터미널운영에 대한 전문지식 축적, 항만배후지와 내륙 최종 수출입공장까지 종합물류서비스의 경험, 항만운영과 함께 항만배후지와 배후도시와의 연계 개발 가능성을 들 수 있다. 또한 산둥성의 경우 중국에 진출한 우리 제조기업과 연대를 강화할 수 있으며, 한국계 제조기업의 물류네트를 지원할 수 있는 강점도 있다. 기업내부의 약점으로는 중국 물류시장에 대한 경험 미비, 영세한 자본력, 물동량 확보의 애로 등을 들 수 있다. 외부의 기회요인으로는 중국 지자체들의 외자유치 노력, 항만 운영의 민영화 진행이다. 외부의 위협요인으로는 중국 거점항만의 성장과 중국선사의 연안네트워크 강화이다.

위의 SWOT 분석에 따른 중국 중소형 항만에 대한 우리 해운 및 항만 물류기업의 투자 전략은 다음과 같다.

첫째, 항만배후단지와 배후권(산업단지 등)에 대한 개발과 항만 건설·운영에

참여를 동일한 프로젝트로 진행하는 것을 적극 검토할 필요가 있다. 특히 랴오닝성, 허베이성, 산둥성의 중소항만에서는 항만 배후 산업단지, 유통단지, 물류단지를 공동으로 개발할 경우 발생한 물량을 우리나라 항만과 피더네트워크로 연계할 수 있다.

둘째, 중소항만에서는 우리나라 건설기업, 제조기업, 유통기업, 해운·항만 물류기업의 공동진출을 모색한다. 우리나라 제조기업들이 지역경제를 일정부분 장악하고 있는 칭다오, 엔타이, 웨이하이에서는 물류기업이 내륙물류시장과 부두밖컨테이너장치장, 항만운영 등에 진출하더라도 중국진출 한국계 제조기업의 일정 물량을 확보할 수 있는 장점이 있다.

셋째, 항만 물류기업과 동북아역내 기항선사가 중소항만에 공동 진출하는 win-win 전략을 모색할 수 있다. 물량 확보에 상호 도움이 되는 측면에서 해운과 항만 물류기업의 동시 진출을 고려할 수 있다.

〈표 5-2〉 중국 중소형 항만 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

		강점	약점
외부환경\내부능력		터미널운영에 대한 전문지식 축적, 항만배후지와 내륙 최종 수출입공장까지 종합물류서비스의 경험, 항만운영과 함께 항만배후지와 배후도시와의 연계 개발 가능성	중국 물류시장에 대한 경험 미비, 영세한 자본력, 물동량 확보의 애로
기회	중국 지자체들의 외자유치 노력, 항만 운영의 민영화 진행	투자 및 진출 전략 1) 항만 배후단지와 배후권에 대한 개발과 항만 건설·운영에 참여를 동일한 프로젝트로 진행 검토 2) 우리 건설업, 제조업, 유통업, 물류업 등의 공동 진출 방안 필요 3) 동북아 역내를 주로 서비스하는 외항선사와 항만 물류기업이 공동 진출 모색	
위협	중국 항만의 성장에 따른 중국 거점항만의 성장과 중국 연안네트워크 강화		

3) 부두밖 컨테이너장치장(ODCY) 운영 참여

중국의 항만에서는 터미널운영업체(구 항무국)가 수입화물에 대한 무료장치기간(Free Time)을 초과한 화물에 대해서는 ODCY를 자의적으로 배정하고 있으며, 무료장치기간 이내인 화물에 대해서는 선사가 자유롭게 ODCY를 선택하고 있다. 이에 따라 상하이항, 칭다오항, 텐진항, 다롄항 등 대형 항만의 배후에는 부두밖 컨테이너장치장(Off Dock Container Yard : ODCY)이 넓게 포진되어 있다. 이러한 ODCY의 운영은 항무국의 자회사와 일반 물류기업들이 하고 있다.

우리나라 외항해운업체들도 자사 물류서비스의 개선과 원활화를 위해 대형 항만배후지에 단독투자 혹은 합자로 ODCY를 운영하고 있다. 상하이항의 경우, 한진해운과 장금상선이 ODCY를 운영하고 있다. 상하이시 보산구 일대 ODCY 요금은 20푸트의 경우, 서류 처리비용과 봉인 비용, 상하차요금을 포함하여 65~80위안/컨테이너, 40푸트는 90~105위안/컨테이너이다.

〈표 5-3〉 상하이시 寶山區 일대 ODCY 요금

단위 : 중국 위안/컨테이너

구 분	서류처리비용	봉인(seal) 비용	상하차 요금	합 계
요금(20푸트)	10~20	5~10	50	65~80
요금(40푸트)	10~20	5~10	75	90~105

자료 : KMI 현지조사(2005.10).

우리나라 해운·항만 물류기업의 부두밖 컨테이너장치장 진출에 대한 강점으로는 ODCY 운영에 대한 전문지식 축적, 외항해운서비스와 연계 노하우, 적정 규모의 투자를 들 수 있다. 약점으로는 ODCY와 중국 내륙물류시장과 연계운송 미비, 중국내 물동량 확보의 애로 등을 들 수 있다. 외부의 기회요인으로는 중국의 수출입 화물 증가에 따른 ODCY 이용물동량 증가, 항무국 자회사 등에 의한 ODCY 합자 노력이다. 외부의 위협요인으로는 중국 항만의 On -Dock화

진행에 따른 ODCY 축소 가능성, 지가 상승과 인건비 증가 등 원가 부담을 들 수 있다.

SWOT 분석에 따라, ODCY 운영에 대한 우리 물류기업의 투자 전략은 다음과 같다.

첫째, 상하이항에서는 상하이 양산항 개장 등 외부 변화에 따라 신중한 투자가 필요하며, 신규 ODCY 개설은 양산신항만과 연계를 고려하여 입지를 결정하도록 한다.

둘째, 칭다오항, 텐진항, 다롄항에서는 우리나라 해운 물류기업간, 항만 물류기업간 합자와 공동투자를 추진하여 ODCY 운영 효율성과 수익성을 제고하도록 한다.

셋째, 부가가치를 높이는 전략으로 국제화물운수대리업, 통관대리업, 트럭운송업 등의 사업면허를 취득한다.

넷째, 항만과 연계된 내륙 대도시권 물류거점을 확보하여 연계서비스를 강화할 필요가 있다.

〈표 5-4〉 중국 ODCY 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

외부환경\내부능력		강점	약점
		ODCY 운영에 대한 전문지식 축적, 외항해운서비스와 연계 강화, 적정 규모의 투자	ODCY와 중국 내륙물류시장과 연계 미비, 중국내 물동량 확보의 애로
기 회 위 협	중국의 수출입 화물 증가에 따른 ODCY 이용물동량 증가, 항무국 자회사 등에 의한 ODCY 합자 노력	투자 및 진출 전략 1) 상하이항에서는 상하이 양산항 개장 등 외부 변화에 따라 투자의 신중한 결정, 신규 ODCY의 개설은 신항만과 연계를 고려하여 입지 결정 2) 칭다오항, 텐진항, 다롄항에서는 우리나라 해운물류 기업간, 항만물류기업간 합자와 공동투자 검토 3) 부가가치를 높이는 전략으로 국제화물운수대리업, 통관대리업, 트럭운송업 등의 관련업 사업면허를 취득 4) 항만과 연계된 내륙 대도시권 물류거점의 확보	
	중국 항만의 On -Dock화 진행에 따른 ODCY 축소 가능성, 지가 상승과 인건비 증가 등 원가 부담		

3. 중국의 국제물류 관련업 진출방안

1) 국제화물운수대리기업(포워더업) 진출방안

중국 물류시장에서 우리 항만 물류기업과 포워더업체는 국제화물운수대리업과 국내화물운수대리업에 활발하게 진출하고 있다. 중국에 진출한 우리나라 포워더업체들 대부분은 국제화물운수대리업 면허를 받고 중국내 영업활동을 하고 있다. 아울러 중국내 국내화물운수대리업에 진출한 우리 기업은 대기업 그룹사 소속 물류기업이 많다.

중국 정부는 외자기업에 대한 포워더업을 점차 개방하고 있다. 2002년 「외국투자 국제화물운수대리 기업 관리규정」에 의해 외자기업인 국제화물운수대리기업도 복합운송증권(Combined Transport B/L)을 발행할 수 있도록 하였다. 국제화물운수대리기업에 대해서는 외자기업의 100% 단독투자가 2005년 말 이후 허용될 것으로 계획되어 있다.

중국에 진출한 우리 기업의 국제화물운수대리기업 영업형태는 다음과 같다.

첫째, 중국에 국제화물운수대리기업 법인을 설립하여 영업한다.

둘째, 첫째에서 서술한 중국 법인의 지점(分公司)에 대한 영업허가를 각 지자체에서 허가받고 허가된 사업을 영위한다.

셋째, 첫째에서 서술한 중국 법인의 지역 연락사무소(판사처)의 형태로 영업한다.

넷째, 한국 법인의 연락사무소(판사처)의 형태로 영업하는 것이다. 위의 영업형태 중 연락사무소에서는 영업을 할 수 없어, 자체 계산서의 발행도 불가하며, B/L 발행도 불가하다.

2004년 말 이후 2005년까지 한진, 대한통운 등 항만 물류기업의 중국진출이 활발하지만, 중국에 진출한 한국 제조기업을 대상으로 영업하고 있는 한국계 국제화물운수대리기업간 경쟁격화로 어려움을 겪고 있다. 아울러 중국에 진출

한 한국계 대형 제조업체가 설립한 현지 물류법인이 국제화물운수대리기업을 영위하는 경우가 많다.

따라서 중국에 진출한 한국계 포워더업체들은 주로 한국계 중소형 제조기업을 대상으로 영업하며, 영업형태는 중국항만과 우리나라 항만간 운송을 원활하게 하는 알선 등에 한정되어 있다.

우리나라 항만 물류기업과 포워더업체의 국제화물운수대리업 진출에 대한 강점으로는 포워딩(국제화물운수대리업)에 대한 전문지식 축적, 외항해운서비스와 연계 강화를 들 수 있다. 약점으로는 세계적 물류네트워크 미비, 한국계 기업간 한국계 중소형 제조기업에 대한 과당경쟁, 중국계 제조기업에 대한 물동량 확보의 애로, 연락사무소(판사처)에서의 불법영업 등을 들 수 있다. 외부의 기회요인으로는 한중일 물량증가에 따른 국제화물운수대리 시장 확대, 우리나라 제조기업의 중국 진출 정착 등이다. 외부의 위협요인으로는 연락사무소(판사처)에서의 불법영업에 대한 중국 당국의 개입 가능성, 한국계 대기업 그룹사 물류기업의 성장, 중국 물류기업의 종합물류기업화 등을 들 수 있다.

SWOT 분석에 따라, 국제화물운수대리기업에 대한 우리 물류기업의 투자 전략은 다음과 같다.

첫째, 글로벌 물류네트워크 구축을 통한 영업력을 제고할 필요가 있다. 중국 내 수출입업체의 화물을 원활히 처리하기 위해서는 물류네트워크를 충분히 확보해야 한다. 우리나라 해운·항만 물류기업들에게 취약한 외국물류거점을 공동으로 확보하거나, 물류망을 갖추고 있는 물류기업과 연대하는 전략이 요구된다.

둘째, 새로이 진출하거나 진출을 고려중인 기업들은 이미 중국에 정착한 한국계 물류기업과 역할을 분담할 필요가 있다. 즉 기존업체는 물류노하우와 물류기반을 제공하고, 신규 진출업체는 자본과 인력을 제공하여 기존사업을 확장하거나 새로운 사업에 진출을 모색할 수 있다.

셋째, 우리나라 중소 포워더업체들은 연락사무소의 형태로营业을 하고 있는 데, 이를 법인화하거나, 현지법인의 분공사화하여 정당한 영업방식으로 전

환을 서둘러야 한다.

넷째, 부가가치를 높이는 전략으로 통관대리업, 트럭운송업, 보관업 등의 관련사업 면허 취득을 추진한다.

〈표 5-5〉 중국 국제화물운수대리기업 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

		강점	약점
외부환경\내부능력		국제화물운수대리기업에 대한 전문지식 축적, 외항해운서비스와 연계 강화	세계적 물류네트워크 미비, 한국계 중소형 제조기업에 대한 과당경쟁, 중국계 제조기업에게서 물동량 확보의 애로, 연락사무소(판사처)의 형태로 불법영업
기회	한중일 물량증가에 따른 국제화물운수대리 시장 확대, 우리나라 제조기업의 중국 진출 정착	투자 및 진출 전략 1) 세계적 물류네트워크 구축 필요 2) 이미 정착한 한국계 그룹사 물류기업과의 역할 분담을 통한 전략적 제휴 3) 연락사무소 통합을 통해 합법적 영업형태로 전환 4) 부가가치를 높이는 전략으로 통관대리업, 트럭운송업, 보관업 등의 사업면허를 취득 5) 항만과 연계된 내륙 대도시권 물류거점의 확보	
위협	중국 당국의 개입 가능성, 한국계 그룹사 소속 물류기업의 성장, 중국 물류기업의 종합물류기업화		

2) 국내화물운수대리업 진출방안

국내화물운수대리업은 중국내 화물이동에 대한 주선업을 하는 것이다. 국제화물운수대리업에서는 중국 진출 한국계기업을 대상으로 중국 수출입화물의 해상운송과 항공운송을 대리하는 영업이 가능한 반면에, 중국 진출 한국계기업의 중국내 이동 화물 등 중국내 화물에 대한 영업은 중국내 보관업체, 국내 운송업체와 연계가 되어야 한다.

항만 물류기업과 포워더업체의 중국 국내화물운수대리업 진출에 대한 강점

으로는 한국내 연계운송에 대한 경험 풍부, 중량물과 장척화물 등 특수화물에 대한 운송경험, 외항해운서비스와 연계 강화를 들 수 있다. 약점으로는 중국내 물류네트워크의 미비, 중국의 상관행에 대한 경험 부족, 한국계 중소형 제조기업에 대한 과당경쟁, 중국계 제조기업의 물동량 확보의 애로 등을 들 수 있다. 기회요인으로는 중국 고속도로의 전국단일망 형성에 따른 운송사업에 대한 기회확대, 우리나라 제조기업의 중국 진출 정착, 의약품, 반도체집적회로 등 고가화물의 물량 증가 등이다. 위협요인으로는 한국계 대기업그룹사 물류기업의 성장, 중국 물류기업의 종합물류기업화, 일본 전문물류업체의 현지화 가속 등을 들 수 있다.

〈표 5-6〉 중국 국내화물운수대리기업 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

		강점	약점
외부환경\내부능력		한국내 연계운송에 대한 경험 풍부, 중량물과 장척화물 등 특수화물에 대한 운송경험, 외항해운서비스와 연계 강화	중국내 물류네트워크의 미비, 중국의 상관행에 대한 경험 부족, 한국계 중소형 제조기업에 대한 과당경쟁, 중국계 제조기업의 물동량 확보 애로
기회	중국 고속도로의 전국단일망 형성에 따른 운송사업에 대한 기회확대, 우리나라 제조기업의 중국 진출 정착, 의약품, 반도체집적회로 등 고가화물의 운송물량 증가	투자 및 진출 전략 1) 중국 물류기업과 제휴와 협력을 통한 중국내 물류거점과 물류네트워크 확보 2) 의약품, 반도체집적회로 등 고가화물에 대한 물류시장 진출 3) 중량물과 장척화물 등 특수화물에 대한 운송경험 활용 4) 벤더업, 이사화물보관업 등 새로운 서비스의 개발과 영업	
위협	한국계 대기업그룹사 물류기업의 성장, 중국 물류기업의 종합 물류기업화, 일본 전문물류업체의 현지화 가속		

SWOT 분석에 따라, 국내화물운수대리기업에 대한 우리 물류기업의 투자 전략은다음과 같다.

첫째, 중국 물류기업과 제휴와 협력을 통한 중국내 물류거점과 물류네트워크를 확보한다. 특히 항무국, 지방정부, 국유기업과의 합자를 할 경우 물량을 안정적으로 확보하고 임대료와 요율 등에서 특혜를 받을 수 있는 장점이 있다.

둘째, 의약품, 반도체집적회로 등 고가화물에 대한 물류시장에 진출을 모색할 필요가 있다. 중국 의약품 물류분야에서는 자가운송이 대부분으로⁵⁹⁾, 물류공동화할 경우상당한 비용절감이 기대된다. 반도체집적회로 등 고가화물의 경우, 일본 등 세계적 물류기업과 경쟁이 예상된다. 이러한 고가화물에 대한 영업력을 제고하기 위해서는 무진동차량, 자동화창고 등 기반 시설과 장비에 대한 투자와 이를 지원하는 정책이 필요하다.

셋째, 중량물과장척화물 등 특수화물에 대한 운송경험을 활용한다.

넷째, 벤더업, 이사회물보관 등 새로운 서비스의 개발을 통해 부가가치를 제고할 필요가 있다.

3) 트럭운송업과 창고운영 진출방안

중국에서 트럭운송과 창고부문에서는 비교적 진입이 용이하여 민간자본의 축적에 의해 민간기업의 진출이 활발하다. 트럭운송과 국내 창고부문은 PENAVICO, SINOTRANS 등의 자회사 형태로 전국망을 확보하고 있는 기업과 지역시장을 기반으로 성장하는 장쑤성의 南京交運物流그룹, 저장성의 近江物流그룹, 산둥성의 칭다오교운그룹, 광둥성 광저우시의 廣州市商業儲運公司 등으로 구분할 수 있다. 이들 기업들은 물류거점과 운송네트워크를 기반으로 국내 복합운송서비스도 하고 있다.

중국의 트럭운송업에서도 우리나라처럼 개인 차주가 트럭운송기업에게 지입을 하고 운영을 하는 지입제도가 있다. 상하이항, 칭다오항 등 일부 지역에서는 한국계 기업의 단독투자 혹은 합자투자가 있으나 서비스되는 지역이 제한

59) 趙揚, 「中國物流 藍皮書下」, 中國 貴州, 貴州人民出版社, 2004, pp.274~275.

적이며, 업무영역도 국한되어 있다.

우리나라 항만 물류기업의 트럭운송과 창고업 진출에 대한 강점으로는 한국 내 트럭운송과 창고 영업에 대한 경험 풍부, 특수화물에 대한 운송경험이다. 약점으로는 중국내 물류네트워크의 미비, 중국의 상관행에 대한 경험 부족, 중국계 제조기업의 물동량 확보의 애로 등을 들 수 있다. 기회요인으로는 중국에서 외자기업에 대한 창고운영과 트럭운송의 진입 규제완화, 반도체집적회로 등 고가화물의 운송물량 증가, 중국내 복합운송에 대한 수요증가 등이다. 위협요인으로는 중국 물류기업의 종합물류기업화, 일본 전문물류업체의 현지화 가속, 중국 화물차운송업의 과당 경쟁 등을 들 수 있다.

SWOT 분석에 따른 우리 물류기업의 트럭운송업과 창고업 진출에 대한 전략은 다음과 같다.

첫째, 우리 제조기업이 집중적으로 포진하고 있는 칭다오, 다롄 그리고 물량이 대량으로 이동되는 베이징, 상하이 등에 우선적으로 진출할 필요가 있다. 이들 도시에서는 신규 진출기업도 물량을 확보할 가능성이 클 것으로 판단된다.

둘째, 이미 확보하고 있는 해상운송망, ODCY, 창고를 활용하여 내륙 물류시장으로 범위를 확장해 나가는 전략이 필요하다.

셋째, 중국 운송기업과 합자회사를 설립한 후 중국내 제조기업들이 비효율적으로 운송하는 자가 화물에 대해 영업을 강화한다.

넷째, 국공영 기업에서 출발한 물류그룹과 전략적 제휴를 체결하여 운송망과 물류거점을 확보한다.

다섯째, 트럭운송시장의 외자기업 단독투자 허용으로(2004년 말) 과다경쟁이 예상되기 때문에 중국내 이동되는 화물을 대상으로 한 진출은 신중히 고려되어야 한다.

여섯째, 보관서비스와 운송서비스를 결합한 물류상품을 개발하여, 서비스의 부가가치를 제고할 필요가 있다.

〈표 5-7〉 중국 트럭운송업과 창고업 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

		강점	약점
외부환경\내부능력		한국내 트럭운송과 창고 영업에 대한 경험 풍부, 특수화물에 대한 운송경험	중국내 물류네트워크의 미비, 중국의 상관행에 대한 경험 부족, 중국계 제조기업의 물동량 확보의 애로
기 회	중국 고속도로의 전국단일망 형성,반도 체집적화로 등 고가화물의 운송물량 증 가, 중국내 복합운송에 대한 수요증가, 가전제품 등 고가화물에 대한 중국운송 업체의 기술 미숙	투자 및 진출 전략 1) 중국 칭다오, 다롄, 베이징, 상하이 등에 우선 진출 2) ODCY 등을 활용하여 내륙 물류시장으로 영업을 확장 3) 중국내 자가화물에 대한 영업력을 강화	
위 협	중국 물류기업의 종합물류기업화, 일본 전문물류업체의 현지화 가속, 중국 화물 차운송업의 과당 경쟁		

4) 국제물류 관련업의 우회 진출방안 검토

(1) 일본기업의 우회전략 검토

일본 물류기업들은 2004년 발효된 중국과 홍콩간 경제긴밀화협정(Closer Economic Partnership Arrangement : CEPA)을 적극 이용하여, 홍콩법인을 중개로 하여 중국 물류시장에 적극 진출하고 있다. CEPA의 주 내용은 다음과 같다.

첫째, 물류, 소매, 무역, 금융 등 서비스산업 18업종의 홍콩기업에 대해 중국 시장을 조속히 개방, WTO 일정보다 1~2 년 조기 개방한다.

둘째, 홍콩에서 중국으로 수출품에 대해 비관세화이다.

셋째, 무역투자 수속 간소화 등이다.

한편 홍콩기업의 인정요건은 다음과 같다.

첫째, 홍콩지역기업 혹은 외자기업으로 홍콩에 법인등기를 해야 한다.

둘째, 홍콩에 법인세를 납부해야 한다.

셋째, 홍콩 현지 종업원을 50%이상 고용하는 것이다.

일본 물류기업들은 CEPA를 활용, 2004년 1월부터 독자 물류회사를 중국 내에 설립하고 있다. 미쓰이물류(三井物流)는 광저우성 선전에 물류회사를 설립, 2004년 7월부터 영업을 개시하였다. 이어 일본우선(日本郵船)이 트럭운송업체, 가와사키항공(川崎航空)서비스와 상규(上九)가 포워딩회사, 쓰미토모(住友商社)가 포워딩, 트럭운송, 창고회사를 설립하는 등 진출이 활발하다. 日本通運은 저장성에 창고회사를 2004년 11월 설립, 廣州 공항 확장에 대비하여 창고 시설을 정비하는 등 투자를 확대하고 있다.

〈표 5-8〉 중국 물류시장에 대한 외자계기업 100% 지분투자 개방계획

구 분	WTO 일정	CEPA 적용일정
화물포워더	2005년 12월	2004년 1월
보관, 창고	2004년 12월	2004년 1월
육상(트럭)운송	2004년 12월	2004년 1월
철도운송	2007년 12월	-
국제특송	2005년 12월	-
해 운	-	2004년 1월
로지스틱스서비스	-	2004년 1월

자료 : Cargo(일), 2005.3.1.

그리고 CEPA에 따라 홍콩에 현지법인을 설립하지 않더라도, CEPA 기준에 적합한 홍콩기업의 인증을 받았던 기업과의 제휴, 기업의 매수, 기업에 대한 투자를 통해서도 중국시장에 대한 진출을 폭넓게 할 수 있다.

한편 중국정부는 일본과 동남아를 대상으로 한 자유무역협정을 체결하는 것을 검토하고 있어, CEPA를 모델로 운영하기 위해 새로운 개혁·개방모델을 화남지역에 적용하는 데 적극적이다.

(2) 한국기업의 CEPA 활용방안

일본기업들의 경우, 1980년대부터 중국 물류시장에 진출하여 장기간 노하우 축적과 진출에 대한 경험이 있다. 또한 CEPA 발효 이전에도 홍콩법인을 활용

하여 중국시장에 연락사무소(辦事處)을 개설하여 중국 물류시장 진출에 대한 기반을 다져 왔다.

CEPA를 활용한 우리나라 물류기업의 진출은 홍콩에 현지법인이 있을 경우, 중국 법규에 의한 현지법인에 해당하는 요건을 충족한 후 이를 이용하여 단독 투자로 진출하는 방안이다. 홍콩에 현지법인을 두고 있는 물류기업들은 외항 해운기업으로 현대상선(홍콩 현지법인은 Hyundai Merchant Marine Hong Kong Ltd), 동남아해운(홍콩 현지법인은 동우취핑)이며, 홍콩에 연락사무소를 두고 있는 경우는 고려해운, 한진해운 등이다.

이들 외항해운기업 중 현대상선과 동남아해운은 CEPA에 따라 중국정부가 인정하는 조건을 충족할 경우에 홍콩법인을 이용하여 중국 본토내 포워더, 보관 및 창고업, 육상(트럭)운송에 100% 지분으로 중국에 법인을 설립할 수 있는 일차적 조건을 구비하고 있다.

홍콩에 연락사무소를 두거나 대리점을 두고 있는 경우는 CEPA 조건을 충족하는 홍콩 물류기업을 이용하여, 합자방식 등으로 중국진출을 모색할 수 있을 것이다. 우리기업의 우회진출에 대한 정부의 지원방안으로 다음을 검토할 수 있다.

첫째, 이미 홍콩에 물류관련 법인을 설치하고 있는 우리나라 기업에 대해서는 중국진출이 용이하도록, 홍콩법인의 확대와 규모 조정에 대한 지원, 중국 현지법인 설립에 대한 지원을 적극 검토할 수 있다. 이는 우리 물류기업이 해외현지법인 등 물류거점 확보시 유통산업합리화 자금을 이용할 수 있도록 탄력적으로 운영함으로써 가능할 것으로 판단된다.

둘째, 2005년 11월 입법 예고된 바 있는 종합물류업 인증제도를 활용하여, 우리나라 물류기업간 전략적 제휴를 촉진하여, 물류기업들이 공동으로 중국 물류시장에 진출하는 것을 유도하는 방안이다. CEPA를 활용하여, 중국의 華南지역에서 포워더업, 보관 및 창고업, 육상트럭운송업에 대한 진출을 공동으로 하고 아직 외자기업 100% 단독투자를 허용하지 않고 있는 국제특송업과 철도운송업에 대한 투자를 공동으로 검토할 수 있도록 지원하는 것이다.

4. 일본 국제물류 관련업 진출방안

1) 거점항만 건설과 운영에 진출방안

일본에서 외자 물류기업의 항만운영 참여는 거점항만의 컨테이너 터미널을 임차하여, 관련 선사와 공동으로 터미널을 이용하는 데 한정되고 있다. 컨테이너 터미널에서 하역작업은 일본계 항만하역업체가 수행하고 있다. 한진해운은 일본 동경항과 오사카항 컨테이너 터미널을 임차하여, 일본 항만하역업체에 하역계약을 위탁하여 운영하고 있다.

우리나라 항만 물류기업의 시각에서 일본 거점항만의 운영시장 진출에 대한 SWOT분석을 하면 다음과 같다. 강점으로는 컨테이너 터미널운영에 대한 전문 지식 축적, 한일간에 부산항을 축으로 한 다양한 피더네트워크의 제공을 들 수 있다. 기업내부의 약점으로는 해외 컨테이너 터미널운영에 대한 경험 전무, 세계적 물류기업에 비교하여 영세한 자본력, 일본 물류시장에 대한 노하우 미비 등을 들 수 있다. 기회요인으로는 일본 항만간 경쟁 격화, 컨테이너 터미널의 과잉공급 가능성, 고비용인 일본 트럭운송 비용과 연안운송비용이다. 위협요인으로는 일본 항운노동조합과 항운협회에 의한 진입 장벽의 존재, 일본 항만운영업체의 글로벌 물류기업화, 일본 항만하역시장의 과점화 등이다.

위의 SWOT 분석에 따른 일본 거점항만 운영에 대한 우리 물류기업의 투자 전략은 다음과 같다.

첫째, 외항해운업체와 전략적 제휴에 의한 일본 항만운송시장 진출을 모색한다. 그러나 일본에서는 외자기업에 대한 항만 운송사업 참여가 제약되는 만큼, 항만건설시 투자참여, 기존 항만 운송기업에 대한 지분투자 등으로 점진적 진출이 필요하다.

둘째, 일본 항만하역업체의 인수를 적극적으로 검토한다. 그러나 일본 항만 물류시장에서 외자기업에 대한 배타적 관행을 고려할 때, 우리 물류기업이 일

본 항만 하역업체를 인수하기가 용이하지 않을 것으로 판단된다.

셋째, 장기적으로 우리 항만운영업체의 글로벌 항만운영 네트워크 강화 등이다.

〈표 5-9〉 일본 거점항만 진출에 대한 SWOT분석과 진출전략

외부환경\내부능력		강점	약점
		컨테이너 터미널운영에 대한 전문지식 축적, 한일간에 부산항을 축으로 한 다양한 피더네트워크의 제공	해외 컨테이너 터미널운영에 대한 경험 전무, 세계적 물류기업에 비교하여 영세한 자본력, 일본 물류시장에 대한 노하우 미비
기회	일본 항만간 경쟁격화, 고비용인 일본 트럭운송 비용과 연안운송비용	소극적이고 방어적 진출 필요 1) 외항해운업체와 전략적 제휴에 의한 일본 항만운송시장 진출 모색 2) 일본 항만하역업체의 인수 검토 3) 장기적으로 우리 항만운영업체의 글로벌 항만운영 네트워크 강화	
위협	일본 항만에서 노동조합과 항운협회에 의한 진입 장벽의 존재, 일본 항만운영업체의 글로벌 물류기업화, 항만 하역시장에서 일본 항만하역업체의 과점화		

2) 중소항만 운영에 진출방안 검토

(1) 중소항만 운영 진출방안

일본의 중소항만 대부분은 우리나라 외항해운업체에 의해 부산항 혹은 광양항과 피더네트워크가 구축되어 있다⁶⁰⁾. 일본 홋카이도의 대표적 컨테이너 항만인 토마코마이항과 외국항만과 연결항로는 9개항선인데, 이중 북미항로 1개 노선(2주 1항차), 동남아 1개노선(1주 1항차), 우리나라 부산과 7항차가 있다.

60) 일본 중소항만의 기항선사에 대해서는 다음 자료를 참고바람. Ocean Commerce Ltd., 「2004년판 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005.

키타큐슈항에서도 우리나라 및 중국과 해상 피더망이 다양하게 형성되어 있다⁶¹⁾.

일본에서 컨테이너 화물은 주로 동경, 요코하마, 고베와 오사카 등 대도시권에서 발생되고 있다. 주요 지역별 2003년 컨테이너 발생물량은 동경, 神奈川, 愛知, 大阪, 兵庫의 발생 물량이 전 컨테이너 물량의 약 70%를 점하고 있다. 이에 따라 지방항만에서 처리물량은 분산되어 매우 미미하여, 항만하역업만으로는 부가가치를 제고하기 힘든 실정이다.

〈표 5-10〉 일본 수출입 및 연안 컨테이너의 지역별물동량(2003년)

단위 : 천TEU, %

구분		북해도	동경	神奈川	愛知	大阪	兵庫	福岡	오끼나와	기타	합계
수출입	수출	109	1,384	1,261	984	731	904	443	30	909	6,755
	수입	115	1,690	1,184	964	891	864	439	44	810	7,001
	소계	224	3,074	2,445	1,948	1,622	1,768	882	74	1,719	13,756
	점유율	1.6%	22.3%	17.8%	14.2%	11.8%	12.9%	6.4%	0.5%	12.5%	100.0%
연안	출항	106	152	55	65	165	141	94	160	415	1,353
	입항	97	179	45	81	97	155	114	184	488	1,440
	소계	203	331	100	146	262	296	208	344	903	2,793
	점유율	7.3%	11.9%	3.6%	5.2%	9.4%	10.6%	7.4%	12.3%	32.3%	100.0%
합계		427	3,405	2,545	2,094	1,884	2,064	1,090	418	2,622	16,549
점유율		2.6%	20.6%	15.4%	12.7%	11.4%	12.5%	6.6%	2.5%	15.8%	100.0%

자료 : 국토교통성 종합정책국, 일본항만협회, 「항만통계」, 2003.

우리나라 항만 물류기업의 일본 중소항만 진출에 대한 강점, 단점, 외부의 기회요인, 위협요인은 일본 대형항만의 진출시와 유사하다. 다만 우리 항만 물류기업으로서는 일본 중소형 항만까지 우리나라 외항해운업체에 의해 형성된 피더네트워크를 적극 활용할 수 있는 강점이 있는 반면, 위협요인으로서는 지방 중소항만의 경우 일본 항만하역업체들이 장기간에 과점시장을 형성하고 있어,

61) 박용안, 전형진, 「한·중일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004, p.54.

외자기업이 새로이 진입하기가 매우 어렵다는 점이다.

위의 SWOT 분석에 따른 일본 중소형 항만에 대한 우리 물류기업의 투자 전략은

첫째, 일본 항만하역업체의 인수와 지분참여를 검토하되, 외자기업의 진입에 대한 배타성을 고려하여 방어적인 투자가 요구된다.

둘째, 지방항만에서 항만배후지까지 연계운송에 대한 진출을 고려할 수 있다. 그러나 연계운송도 일본계 기업에 의해 과점화되어 있어 직접적 참여가 어렵다고 판단된다.

(2) 부두밖 컨테이너장치장(ODCY) 운영

일본의 ODCY는 세계적인 물류기업으로 성장한 일본의 물류기업들이 운영하는 보세창고, 보세장치장으로 구성되어 있다. 외자기업들이 건설하여 운영하고 있는 ODCY는 거의 전무한 실정이다.

선사와 화주들이 이용하는 ODCY를 지정한다 하더라도 ODCY 운영이 일본 기업에 의해 전적으로 수행되고 있어, 외자기업의 ODCY 운영은 사실상 어려운 실정이다.

3) 국제 물류관련업 진출방안

(1) 포워더업

일본에 진출한 우리나라 항만 물류기업들의 현지법인 혹은 지사는 외항해운업에 연계하여 화물운송 주선을 하는 외항이용운송사업자로 인허가를 받고 있다⁶²⁾. 일본 국내시장에서 트럭운송, 철도운송, 연안운송과 연계된 주선업과 복합운송업에서 외자기업의 참여는 관행상 매우 제한적이다. 법제도적으로는 외자기업에 대한 참여 제한이 없지만 항만하역업과 ODCY 운영에 대한 관행과

62) Ocean Commerce Ltd., 『2004년판 국제수송핸드북』, 일본 동경, 2005, pp.645~646.

노동조합협의 등에 의한 제약으로 인해, 외자기업의 참여는 매우 난이한 것으로 판단된다.

우리나라 항만 물류기업의 일본 포워더업에 대한 진출 전략은 다음과 같다.

첫째, 한국계 일본진출 제조기업 혹은 한국의 수출입 물량에 대한 포워더업의 확대가 필요하다.

둘째, 일본기업과의 업무 제휴를 통한 영업활동을 강화한다.

셋째, 일·중간 수출입화물에 대한 중국에서 영업활동을 강화하여, 제3국에서 물량을 확보하도록 한다.

(2) 창고운영과 트럭운송업 진출방안

일본에서 트럭운송과 창고부문 시장은 지역별로 과점화되어 있으며, 안정적이다. 창고부문에서는 외자기업의 참여는 일본 기업의 시설을 임차하거나 이용하는 방식으로 이루어지고 있다. 트럭운송에서는 외자기업의 참여가 거의 이루어지지 않고 있다. 더욱이 트럭운송에서는 개인 지입차량의 운행이 광범위하게 이루어지고 있어, 외자기업의 참여는 어려운 실정이다.

제6장

해운·항만 물류기업의 진출에 대한 지원방안

1. 기존 지원방안 검토

1) 진출에 따른 지원방안 기존 제안

지만수 외 4인(2004)⁶³⁾은 중국에 진출한 한국기업의 경영실태에 따른 시사점을 조사하면서, 제조기업의 중국 진출이 저렴한 인건비 등을 원인으로 하는 비용절감형에서 중국의 내수시장을 겨냥하는 시장추구형으로 변화하고 있음을 밝히고 있다. 또한 대기업의 납품기업들은 대기업의 진출에 따른 동반진출도 하고 있다⁶⁴⁾. 이 연구에서는 중국 투자와 관련한 지원이 진출지원에 편중되어 있었음을 지적하였다. 그간 지원기관들이 진출시 애로를 부족한 정보에 있다고 판단하였고, 진출에 대한 정보를 제공하는 데 초점을 두는 한계를 지적하고 있다. 새로운 지원방안으로서는 다음을 제안하였다.

첫째, 신규투자보다 중국에서 재투자에 대한 지원이 더 필요하다.

둘째, 중국 내수시장의 적극적 개척과 고부가가치 업종으로 전환에 따른 지원이 요구된다.

셋째, 대기업과 중소기업간, 중소기업 상호간 시너지 창출 구조를 형성해야 한다.

넷째, 지원기관에 의한 일방적 지원보다 쌍방향의 지원체계가 필요하다.

63) 지만수, 남영수, 조현준, 이홍식, 김은국, 「중국진출 한국기업의 경영실태와 시사점」 대외경제정책연구원, 2004.

64) 전계서, p.144.

다섯째, 진출기업에 대한 경영지도를 지적하고 있다.

우리나라 항만물류기업의 해외진출에 대한 연구에서 김형태 외(2000)⁶⁵⁾는 다음의 지원방안을 검토하였다.

첫째, 해외항만사업 전담기구의 설립을 제안하였다.

둘째, 사회간접자본투융자기금을 이용한 해외사업진출을 지원하는 것이다.

셋째, 한국컨테이너부두공단법의 개정을 통한 해외항만사업 전담기구의 설치와 운영을 주장하였다.

박용안, 전형진(2004)⁶⁶⁾은 한·중·일 정부의 협력방안으로서 다음을 제안하였다.

첫째, 물류표준화에 대한 지원으로서 ISO 규격 컨테이너 및 국내운송용 표준컨테이너, 일관운송용 파렛트, 그리고 일관운송용 파렛트에 적합한 운송·하역·보관·포장 등의 물류장비 및 기기에 투자할 경우 투자세액공제 및 재정융자, 보조금 지급 등 지원이 필요하다.

둘째, 해외진출 중소기업을 위한 물류센터를 조성할 필요가 있다.

셋째, 물류기술 개발 지원으로 국가간 공동연구 및 협력체제 구축에 대한 예산지원이 요구된다.

넷째, 컨테이너 운송 관련 물류기업 진출입에 대한 중국과 일본에서의 차별을 해소하는 정부정책이 필요하다.

다섯째, 한·중·일 국제물류정보망 구축시 지원 등을 건의하고 있다.

서수완 외(2004)⁶⁷⁾는 중국 진출 물류기업들의 중국 내수시장 진출을 위한 지원방안으로 다음을 제안하였다.

첫째, 우리나라 출입국관리 제도의 개선이 필요하다.

둘째, 물류업 해외투자시 세제지원을 적극 검토해야 한다.

셋째, 중국 물류시장 진입규제 완화를 위한 통상외교를 강화한다.

넷째, 한국 중소선사 및 물류기업과 중국 지역선사 및 성(省)·시(市) 산하 물

65) 김형태, 한철환, 우종균, 「항만사업의 해외진출 기반구축 방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2000.

66) 박용안, 전형진, 「한·중·일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004.

67) 서수완 외, 「한중물류네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장진출 개선방안」, 한국관세연구원, 2004. 12.

류업체들과의 우호적인 합작계약을 지원한다.

다섯째, 지역별 유통물류지원센터를 설립한다.

여섯째, 중국(동북아) 물류정보공유시스템 구축 지원을 제안하고 있다.

이형근(2004)⁶⁸⁾은 동북아 경제협력 방안으로서 동북아의 사회간접자본 확충에 필요한 개발금융의 필요성을 지적하는 한편, 동북아 개발금융을 전담할 동북아개발은행을 검토한 남덕우(1999), S. Stanley Katz(2002), 일본의 동경제단(2002)의 안을 비교 검토하고 있다.

2) 지원방안의 추가와 보충

이번 연구에서는 1차(2004년)와 2차(2005년)에 진행된 현지조사에서 발견된 애로점과 제도개선 등 지원방안에 대한 요구를 반영하였다. 1차 연구연도인 2004년 일본(6월)과 중국(10월)의 현지 출장시, 국내 중국 및 일본 전문가와 면담에서 제기된 중국과 일본 시장에서 외자기업에 대한 제도적·관행적 차별에 대한 개선 지원이 필요하다는 의견을 반영하였다.

2005년도 중국(10월)과 일본(9월) 출장시 현지 여건과 진출기업의 애로에 대한 조사에서는, 중국과 일본에서 법제도 개선과 중국시장에 우리나라 해운·항만 물류기업의 진출이 활성화됨에 따라 해외투자에 대한 금융, 조세, 재정, 제도적 개선 등의 체계적 지원이 필요함을 인식하게 되었다. 또한 현지 인터뷰에서 증일에 진출한 우리나라 물류 전문인력들은 지역별 그리고 분야별 전문인력 양성을 지적하였다.

중국과 일본 시장에 진출하거나 진출을 계획중인 물류기업에 대한 정부의 지원방안을 선별하면 금융지원, 재정지원, 조세지원, 국내제도개선, 국제협력 지원으로 나눌 수 있다. 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 금융지원 방안은 유통물류 합리화 기금개선, 사회간접자본 투융자 범

68) 이형근, 「동북아경제협력 : 동북아개발은행 논의에 대한 평가와 시사점」, 대외경제정책연구원, 2004.

위확대, 산업기반 신용보증기금 개선 등으로 세분된다.

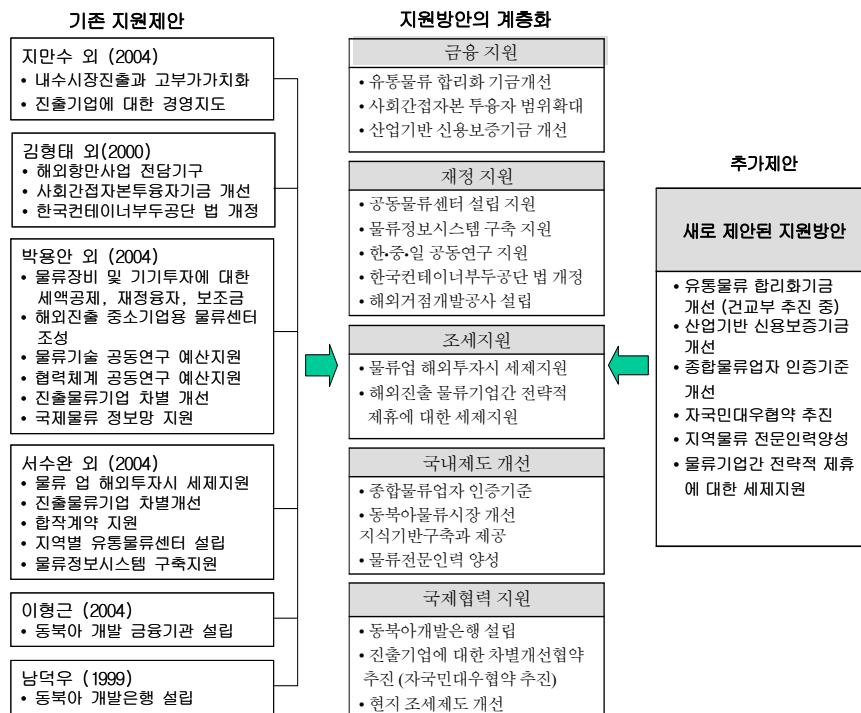
둘째, 재정지원 방안은 공동물류센터 설립 지원, 물류정보시스템 구축 지원, 한·중·일 공동연구 지원, 한국컨테이너부두공단법 개정으로 동공단에 해외투자 허용, 해외거점개발공사 설립으로 세분된다.

셋째, 조세지원 방안은 물류업 해외투자자 세제지원, 해외진출 물류기업간 전략적 제휴에 대한 세제지원으로 구분할 수 있다.

넷째, 국내제도 개선 방안은 종합물류업자 인증기준, 동북아 물류시장 개선을 위한 지식기반구축과 제공, 물류전문인력 양성으로 세분된다.

다섯째, 국제협력 지원 방안은 동북아개발은행 설립, 진출기업에 대한 차별 개선협약 추진(자국민대우협약 추진), 현지 조세제도 개선으로 세분된다.

〈그림 6-1〉 중일 진출 물류기업에 대한 정부 지원방안



2. 중국·일본 시장 진출에 따른 지원방안

1) 금융지원

(1) 유통물류합리화기금의 운용개선

정부의 산업기반기금중 물류관련기금은 유통물류합리화기금(구 유통합리화기금)이다. 물류부문 지원 예산은 공동집배송단지 건립, 물류표준화, 집배송센터 건립, 물류공동화에 대한 지원액의 합계이다. 2004년 유통물류합리화기금은 총 500억원 규모이며, 실질적 기금 용자는 (재)한국유통물류진흥원이 담당하고 있다.

국내 물류기반 구축으로 한정된 유통물류합리화 기금의 운용을 국내외로 지역적 범위를 확대하고, 해외에서의 항만 및 공항 화물터미널 건설·운영·투자, 집배송센터와 창고의 건설·운영·투자에 대해서도 유통물류합리화 기금을 운용하도록 개선할 필요가 있다. 또한 물류기업의 해외진출과 해외네트워크 구축을 지원할 수 있도록 유통물류합리화 기금의 총액을 증액할 필요가 있다.

〈표 6-1〉 유통물류합리화기금 운영의 개선방안

구 분	현행	개선방안
유통물류 합리화기금 (연 500억 규모)	1) 지역 범위 : 국내 2) 지원내용 : 물류기반 조성에 대해 공동집배송단지건립, 물류표준화, 집배송센터건립, 물류공동화에 대한 지원	1) 지역 범위 : 국내 및 해외 2) 지원 내용 : 공동집배송단지건립, 해외 항만 및 공항 화물터미널 건립·운영·투자, 물류표준화, 집배송센터와 창고 건설·운영·투자, 물류공동화에 대한 지원

(2) 사회간접자본투자자기금의 운용개선

「사회기반시설에 대한 민간투자법」(이하 ‘민간투자법’ 이라 함)을 개정하여 해외의 사회간접자본에 대해 직접 지분에 참여하거나 융자할 수 있는 투융

자회사를 설립하여 우리 물류기업의 해외 진출과 글로벌 물류네트워크를 강화 하도록 한다. 특히 우리나라 항만과 공항과 피더망으로 연계되는 동북아 항만 과 공항 투자에 대한 투융자를 강화하는 것을 적극 검토하도록 한다.

(3) 산업기반신용보증기금의 운용개선

민간투자법에 의해 운용되는 산업기반신용보증기금에 의한 보증대상에 해외 의 사회간접자본 투자도 포함하는 것을 적극 검토한다(민간투자법 제32조 등 의 개정).

2) 재정지원

(1) 공동물류센터 설립 지원

우리나라 항만의 피더네트워크 강화를 위해, 중국의 북부지역 항만과 내륙 지, 일본 항만에 공동물류센터를 설립하고 여기에서 처리되는 물동량을 우리나라 항만과 연계되도록 추진할 수 있다. 이러한 구상은 각국에 진출한 우리나라 중소제조기업을 위한 공동물류센터안⁶⁹⁾(박용안, 전형진), 중국내 내수시장 진출을 위한 지역별 유통물류지원센터 설립안⁷⁰⁾(서수완 외)과는 상이하다.

즉 공동물류센터를 우리나라 물류기업이 개발하고, 현지 물류기업과 진출한 우리나라 물류기업들이 이용하게 하여 활성화를 기하는 한편 우리나라 항만과 연계를 유도하여 우리나라의 물류중심 기능을 강화하는 것이다. 이는 OOCL Logistics Korea⁷¹⁾에서 추진중인 다국형 집화·배송(Multi Country Consolidation)을 우리나라 항만을 중심으로 이뤄지게 하여, 우리나라 항만의 물동량 유 치는 물론이고 부가가치를 제고할 수 있는 효과를 초래할 것으로 판단된다.

69) 박용안, 전형진, 「한·중일 컨테이너운송의 협력방안(초안보고서)」, 한국해양수산개발원, 2004, p. 133.

70) 서수완 외, 「한중물류네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장 개선방안」, 한국관세연구원 2004, p.323.

71) 물류신문, 2005. 5. 30.

이러한 공동물류센터는 국고지원 사업으로 추진될 수 있으며, 사업의 추진 주체는 한국컨테이너부두공단, 한국무역협회 국제물류지원단, 항만과 연계된 해당 지방자치단체 등을 고려할 수 있다.

(2) 물류정보망 구축 지원

한·중·일 각국 물류정보망 추진현황을 보면⁷²⁾, 우리나라의 경우 해양수산부, 건설교통부 등 관련기관과 민간의 참여에 의해 수출입 컨테이너의 물류정보망 구성이 점차 단일화되어 연계가 활발하다.

중국에서는 물류정보망 추진이 항만별, 지방자치단체별, 기관별로 분산되어 있으며, 세관정보망과 컨테이너장치장 정보망간 연계도 미비되어 있어, 종합물류정보망 구성을 추진중에 있다. 중국 물류정보화에 대한 법규와 표준코드의 미비도 문제점으로 지적되고 있다.⁷³⁾

일본에서는 정부와 민간의 노력으로 항만운영정보망과 통관정보망 그리고 검역기관 정보망의 연계가 이루어졌으나, 수출입 통관시 물품의 품질검사를 하는 기관과 세관 정보망간 연계가 미흡한 실정이다.

한·중·일간 물류정보망간 연계와 공동망 구성 등은 물류분야에 효율성 제고를 초래할 것으로 예상되지만, 3국간 협력은 민간기업들의 사업진출에 국한되어 있다. 따라서 한·중·일 정부차원에서 추진할 수 있는 과제로는 다음을 지적할 수 있다.

첫째, 3국간 혹은 양국간 물류정보에 대한 표준코드 작성이 필요하다.

둘째, 3국간 국제 컨테이너 화물에 대한 공동 물류정보망을 구축하여, 항만 운영, 통관과 검역 및 검사 분야에서 활용하도록 한다.

셋째, 선하증권 등 물류정보망에서 필요한 기본서식에 대해 표준화를 한다.

넷째, 3국간 물류정보 기술의 개발과 투자활성화를 위해, 민간기업간 물류정보망 공동 구축시 지원이 요구된다.

72) 박용안, 전형진, 「한·중·일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004, p.100.

73) 전계서, pp. 96~98.

(3) 한중일 공동연구 지원

한·중·일간 교역의 지속적인 확대, 경제활동의 분업화, 수출입 물동량의 증가를 고려할 때, 국제물류의 거점 관리와 운영, 운송망간 유기적 연계 등에서 협력의 필요성이 증대되고 있다.

우리나라로서는 물류중심 기능 강화를 위해서는 중국과 일본의 물류시장 진출과 지역별 물류시장 특성을 지속적으로 조사하고, 우리나라 항만 및 공항과 동북아 국가들과 연계강화에 대한 연구와 우리나라 물류거점시설들의 부가가치 기능 강화 전략수립 등에 대한 연구가 필요하다.

우리나라에 중국과 일본 물류시장에 대한 전문가가 극히 소수인 점을 감안할 때, 한·중·일 물류전문가의 참여에 의한 공동연구가 진행되어야 할 것이다. 공동 연구과제의 예시로서 다음을 지적할 수 있다.

- 첫째, 물류거점의 개발과 운영에 대한 협력이다.
- 둘째, 물류거점 개발시 재원조달 협력에 대한 연구이다.
- 셋째, 물류기술 분야에 대한 연구이다.
- 넷째 물류정보화에 대한 협력방안 등을 들 수 있다.

(4) 한국컨테이너부두공단의 활용방안

그간 우리나라 해운·항만 물류기업들이 해외의 항만 건설과 운영, 항만배후단지 건설과 운영에 투자하는 데에는 자체적으로 자금을 조달해야만 하였다. 우리나라에는 컨테이너부두 개발 및 관리·운영을 하는 공공법인으로서 한국컨테이너부두공단이 있지만, 국내 항만과 항만배후단지 사업으로 한정된 사업을 하여 왔다. 한·중·일간 경제교류의 긴밀화에 따라 물류부문의 국제적인 협력 필요성이 높아지고, 우리나라 물류시설의 국제기능이 갈수록 확대되는 점을 고려할 때, 한국컨테이너부두공단의 새로운 기능으로서 해외 항만 및 항만배후단지 개발 및 관리·운영에 대한 투자와 민간기업의 투자에 대한 지원을 고려할 수 있다.

아울러 우리나라 부산항과 광양항 그리고 인천항의 국제 물류네트워크를 강

화하는 방안으로서도 한국컨테이너부두공단의 동북아 항만 및 항만배후단지의 개발 및 관리·운영에 참여를 검토할 수 있다.

〈표 6-2〉 한국컨테이너부두공단법 개선방안

구 분	현 행	개선방안
한국컨테이너부두공단법 제7조(사업)	<p>공단은 제1조의 목적을 달성하기 위하여 다음 각호의 사업을 행한다.〈개정 1997.8.30〉</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 컨테이너부두의 개발 및 관리·운영 2. 컨테이너부두 기능시설의 설치 및 관리·운영 3. 컨테이너화물의 유통을 촉진하기 위한 내륙 연계수송기지와 교통시설의 개발 및 관리·운영 4. 항만운송사업법에 의한 항만하역사업 4의2. 항만법에 의한 예선업 5. 제1호 내지 제4호의2의 사업에 부대되는 사업 6. 항만법 제2조제6호의 규정에 의한 항만시설의 개발 및 관리·운영을 위한 사업으로 다음 각목의 1에 해당하는 사업 <ul style="list-style-type: none"> 가. 국가 또는 지방자치단체로부터 수탁한 사업 나. 대통령령이 정하는 공단의 재원에 의하여 시행하는 사업으로 해양수산부장관이 승인한 사업 	<p>...</p> <p>(추가)</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. 해외항만의 개발, 관리, 운영, 투자 사업 8. 민간기업이 행하는 해외항만의 개발, 관리, 운영, 투자 사업에 대한 신용보증 사업 9. 해외항만의 개발, 관리, 운영, 투자에 관련된 정부 업무의 대행 사업

자료 : 김형태, 성숙경, 이종필, 「중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책과 시사점」 한국해양수산개발원, 2003을 참고함.

우리나라 물류중심화를 위한 동북아 해외 항만 및 항만배후단지의 개발 및 관리·운영 사업에 투입되는 투자 재원의 하나로 재정융자를 적극적으로 추진할 수 있다. 지금까지 재정융자는 지하철공사, 고속도로건설, 컨테이너부두 건설, 복합화물터미널 조성, 물류표준화 추진 등에 한정되었다.

재정융자 사업으로 해외의 물류거점과 유통거점을 확보하려면, 사업에 대한 공공성과 공익성이 보장되어야 한다. 한국컨테이너부두공단법을 개정하여 컨공단의 해외항만 투자가 가능하도록 하고, 이러한 해외항만 투자 사업에 정부가 재정투자가 가능하도록 SOC관련 재정자금을 운용할 필요가 있다

〈표 6-3〉 주요 SOC관련 재정자금 대출 사례

자 금 명	대출대상자 (선정기관)	자금용도	대출비율	기간 (거치)
지하철	서울지하철공사, 부산교통공단	지하철건설 및 장비구입자금, 운영자금	추천금액 이내	20(5)
고속도로	한국도로공사(건교부)	도로건설 및 개보수 자금	상동	15 (5)
컨테이너부두개발	한국컨테이너부두공단	부산항컨테이너부두건설	상동	20 (5)
복합화물터미널	공용복합화물터미널 (건설교통부)	공용복합화물터미널 건설	상동	20 (5)
일반화물터미널	정류장 건설업자(건교부)	일반화물터미널정류장건설	상동	15 (5)
양산HCD	(주)양산HCD (해양수산부)	양산HCD조성	상동	15 (5)
물류표준화추진	한국파렛트폴	물류표준화추진시설자금	상동	15 (5)

자료 : 산업은행, 내부자료.

한편 한국컨테이너부두 공단의 재원 상황은 부산항만공사의 출범(2004년)으로 컨공단 수입원의 약40%를 점하는 부두시설 사용료의 대폭적 감소와 민간기업에 의한 부두 운영과 컨테이너터미널 임대료 감면 등으로 어려움에 처해 있다. 동 공단이 해외항만 건설·운영에의 투자, 항만 배후단지에 투자, 물류·유통거점에 투자를 하기 위해서는 정부가 동 공단에 재정자금을 장기 대출하거나 해외 물류관련 사업을 국책사업으로 선정하고 이를 동 공단이 대행하는 방안을 추진할 필요가 있다.

(5) 해외거점개발공사의 설립 검토

해외의 항만, 공항, 철도화물역, 내륙 물류센터와 유통센터 등의 운영을 통해 우리나라 물류기업과 제조기업의 글로벌 물류네트워크를 구축하는 사업주체로 해외거점개발공사(가칭)의 설립 추진을 검토할 수 있다.

해외의 물류거점과 유통거점을 확보하는 노력이 개별 기업차원에서 이루어지고, 개별 산업단위에서 추진하는 데에는 자금조달에서 애로와 관리 운영에서 비효율성이 발생되는 등 문제가 있다.

해외자원의 확보와 해외 시장 개척 그리고 진출기업에 대한 물류·유통 네트워크의 지원, 우리나라 항만과 공항의 피더네트워크 강화를 위해서는 국가적 차원에서 항만, 공항, 물류센터 등 해외거점을 적극적으로 확보할 필요가 있다. 이를 위해 해외거점개발공사(가칭)를 설립하여 운영하는 방안을 관련 부처인 해양수산부, 건설교통부, 산업자원부가 공동으로 추진하는 것을 적극 검토할 필요가 있다.

3) 조세지원

(1) 해외투자에 대한 조세지원

물류업의 해외투자시 현지경쟁력 강화와 물류기업의 대형화를 촉진하여 동북아 물류중심 실현에 기여할 수 있도록 관련세제의 부담을 경감하는 지원이 필요하다. 특히 물류산업이 기기 및 장비를 확보하기 위해서는 대규모로 자본을 투자해야 하기 때문에, 해외시장 진출을 촉진하는 방안으로 물류산업에 대한 각종 세제를 경감할 필요가 있다.

물류산업에 필수적인 자산에 대한 세제상 지원을 확대하기 위해 우리나라는 임시투자세액공제 대상자산에 해당하는 사업으로 도소매업과 더불어 물류업을 포함시키고 있다. 그러나 이러한 세제지원은 국내물류에 한정되어 있어 글로벌 경쟁체제하에서 해외투자가 증가하고 있는 현실을 반영하지 못하고 있다.

물류기업의 해외투자시에도 임시투자세액공제를 적용하며, 대상자산 범위도 현행대상인 컨베이어, 파레트 등 유통합리화시설, 컨테이너, 컨테이너운반장비(reach stacker), 지게차, 창고, 물품보관용 탱크시설에 새로이 포장기기, 선반, 물류센터 등을 추가하고, 임시투자세액공제 비율도 현행 15%에서 대폭 상향할 수 있도록 조세특례제한법 시행규칙의 개정을 추진해야 할 것이다⁷⁴⁾.

74) 서수완 외, 「한중물류네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장 개선방안」 동북아시아대위원회, 2004. 12.

〈표 6-4〉 조세특례제한법의 개선방안

구 분	현행	개선방안
조세특례제한법	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 물류시설에 대한 임시투자세액공제 - 세액공제 비율 15% 	<ol style="list-style-type: none"> 1) 국내 법인이 국내 및 해외 물류시설에 투자시 임시투자세액공제 2) 대상자산 범위도 현행 컨베이어, 팔레트 등 유통합리화시설, 컨테이너운반 장비(reach stacker), 지게차, 창고, 물품 보관용 탱크시설에 새로이 포장기기, 선반, 물류 센터 등을 추가 3) 세액공제비율을 상향(예, 30%)

중국시장에서는 중국 정부의 정책변화에 따라 향후 외국기업의 중국시장 진출시 현지 물류업체에 대한 M&A가 활발히 이루어질 가능성이 높다는 점에서 국내 물류기업간 M&A 과정에서 발생하는 양도소득세 등 세제부담을 대폭 경감시키는 방향으로 세제개선이 필요하다.

일본의 경우, 물류시장 진출전략으로 현지법인의 설립보다는 일본기업 인수, 일본기업과 합자 등을 통한 현지시장 진출이 요구된다는 점에서 재정지원이 더욱 필요하다.

(2) 중국 진출 한국기업에 대한 조세지원

H 항만 물류기업은 중국 C 교운과 합자하여 CH육해국제물류유한공사를 2005년 설립하여, 1급 국제화물운수대리기업으로 등록이 되었다. 각 지역에 영업을 할 수 있는 분공사를 설립하는 데에는 1년이 경과되어야 가능하기 때문에, 중국 상하이에는 연락사무소인 판사처를 두고 있다. 판사처에서는 영업을 할 수 없어, 영업매출이 발생되지 않으나, 중국 상하이시 세무국에서는 기업소득세를 판사처 총운영비용의 0.85%로 부과하고 있다. 또한 상하이 주재원의 개인소득세를 주재원 자녀의 교육비보조금을 포함하여 부과하고 있는 문제가 있다.

한국계 기업중 중국내에 판사처의 형태로 기업을 운영하고, 영업을 하는 경우가 있으나, 한·중 합자기업으로서 영업을 할 수 없는 판사처에 세금을 부과하는 경우는 합리적이지 않다. 따라서 합자기업의 영업할 수 없는 판사처에 대해서는 기업소득세를 면세하며, 개인소득세에 대해서도 중국 내에서 생활비를 공제한 후 부과해야 할 것이다.

〈표 6-5〉 합자기업 판사처에 대한 중국 당국의 세금 개선방안

구 분	현행	개선방안
기업소득세	합자기업의 영업할 수 없는 판사처에 대해 운영비의 0.85% 부과	합자기업의 영업할 수 없는 판사처에 대해서는 기업소득세 부과하지 않음
개인소득세	한국에서 소득 기준	중국내에서 생활비를 공제하여 부과

4) 국내제도 개선

(1) 종합물류업 인증 제도의 개선

가. 추진경과

우리나라 건설교통부, 해양수산부, 산업자원부는 공동부령으로 2005년 11월 「종합물류업자 인증 등에 관한 규칙 제정」을 입법 예고하였다. 물류업체 중 경쟁력이 있는 기업에 대해 종합물류업자로 인증하고, 이 인증업체에 대해 정부가 조성하는 산업단지, 유통단지, 화물터미널 등 공공시설에 우선적으로 입주하도록 하며, 물류시설 확충사업 등에 재정융자 지원, 병역특례요원 이용 우선권 등을 지원하겠다는 것이다.

나. 종합물류업자 인증기준에 대한 평가

정부에서는 종합물류업 육성방안을 단계별 추진하되, 1단계에서는 국내 제조업의 물류아웃소싱 기반확대에 중점을 두며, 2단계로는 물류기업의 글로벌

화 등 대형 전문물류기업에 대한 지원방안을 적극 추진하겠다는 ⁷⁵⁾ 의지를 밝힌 바 있다. 그러나 종합물류업 인증기준에서는 이러한 정책의지의 반영이 미진하다.

종합물류업자의 인증기준을 보면, 총점 100점 중, 다양성 25점, 기업규모 35점, 발전가능성 45점으로 구성된다. 이중 다양성 항목에서 해외거점에 대해서는 2개국 이상 5개 거점을 확보해야 국내 거점 10개와 동일하게 5점이 배정되고 있다. 향후 경쟁력 있는 물류기업의 해외네트워크 구축을 촉진하려면, 이러한 배점 기준에서 해외거점과 해외에서 영업활동에 대한 배점을 상향해야 할 것이다.

다. 인증기준 개선방안

〈표 6-6〉 종합물류업 인증 평가기준 개선방안(운송중심 기준)

구 분		현행 배점	개선방안
다양성	국내거점	5	5
	해외거점수	5	10
	영위업종수	5	5
	고객수	5	5
	최대고객매출비중	5	5
	소계	25	30
기업규모		35	35
발전가능성	제3자 물류화	15	10
	국제화	6	6
	정보화	6	6
	안정성	6	6
	인력확보	4	4
	품질경영	3	3
	소계	40	35
합계		100	100

75) 경제정책조정회의, 「국가물류대책 추진상황 점검」, 2005. 4.

해외거점 구축을 촉진하기 위해 인증기준에서 해외거점에 대한 평점을 10점으로 상향 조정하며, 대신 제3자물류화에 대한 비중을 현행 15점에서 10점으로 하향하도록 한다.

(2) 동북아 물류시장 및 관련법규의 지식기반 구축

중국의 물류시장은 규모 측면에서 더욱 거대한 시장으로 성장할 것으로 예상되는 동시에 제도적 측면에서도 변화가 매우 심할 것으로 전망된다. 따라서 중국 물류시장에 대한 체계적인 정보수집과 이를 바탕으로 하는 지식기반의 확보가 매우 중요하다.

일본의 물류시장은 중국 물류시장과는 다르게 안정화되어 있어 급격한 변화가 없을 것으로 예상되나 지역마다 물류사업 부문별로 일본 물류기업들에 대한 체계적인 정보가 축적되면 장기적으로 활용할 수 있다. 지역적으로 우리나라와 경제적으로 밀접한 기타큐슈, 하카다, 오사카, 고베, 동경, 요코하마 등에 대한 지역자료의 축적이 필요하다.

1990년대 중반이후 해운·항만 물류기업들의 해외 진출이 본격화되었으나 우리 물류기업들은 중국 및 일본의 물류시장에 대한 정확하고 체계적인 정보가 많지 않은 실정이다. 따라서 정부는 중국 및 일본 물류시장에 대한 체계적인 정보수집과 연구조사를 적극적으로 지원해야 할 것이다. 또한 정부는 중국과 일본의 물류시장 전반은 물론 물류부문별 동향파악과 중국 및 일본의 물류관련 법률에 대한 지속적인 연구·조사에 필요한 예산을 지원해야 할 것이다.

(3) 동북아 물류 전문인력 양성

우리나라에서 물류관련 대학원이 있는 대학은 인천대학교, 인하대학교, 한국해양대학교 등 전국 12개 대학에 16개 대학원 과정이 개설되어 있다. 대학원의 학과는 물류, 항만, 산업시스템, 물류정보 등 기능중심의 교육과정이 대부분이다. 이러한 교육과정만으로는 중국과 일본 등 주변국의 물류시장에 대한 전문인력을 양성하기 어려울 것으로 판단된다. 특히 제조기업과 물류기업의

중국 전문인력이 부족한 점을 감안할 때, 전문대학원에서 교육내용은 지역중심으로 전개될 필요가 있다.

물류전문대학원의 교육내용을 지역중심으로 전환하는 방안으로 정부가 2005년 발표한 물류전문대학원 개설 지원사업」을 활용할 수 있다.

우리나라 건설교통부는 물류전문인력 양성을 위해 「물류전문대학원 개설 지원사업」을 2005년 7월 공고한 바 있다. 이 공고에 따르면, 정부는 선발된 전문대학원에 매년 20억원씩 2006년부터 5년간 지원할 계획이다.

물류전문대학원에 대한 이러한 지원은 물류부문에 대한 경영학습 능력을 제고하여 우리나라의 동북아 물류중심지화 기능의 강화, 우리나라 물류거점에서 부가가치 제고 등의 순기능이 있을 것으로 기대된다.

향후 중국, 일본 등 지역물류전문가의 양성을 정부에서 촉진하려면, 「물류전문대학원 개설 지원사업」을 확대하여, 제조기업의 세계진출에 따른 물류부문의 지원이 가능하도록 동북아 각국과 세계 주요국(예 : BRICS)에 특화한 물류전문대학원설립을 지원할 필요가 있다.

5) 국제협력 지원

(1) 동북아개발은행의 설립 추진

가. 동북아개발은행 설립 구상

동북아 역내 개발금융 기관으로서 동북아개발은행(Northeast Asian Development Bank : NEADB)의 설립에 대한 논의는 1990년대 후반부터 남덕우(1999), S. Stanley Katz(2002), 일본의 동경제단(2002), 동북아경제포럼(NEAEF)를 중심으로 진행되어 왔다⁷⁶⁾.

동북아 지역의 사회간접자본시설에 대한 개발수요를 추정하면, 향후 10년간

76) 이형근, 「동북아경제협력:동북아개발은행 논의에 대한 평가와 시사점」, 대외경제정책연구원, 2004.

총 1조 4천억달러 규모로 전망되며, 이중 자국 내 재정 등으로 조달 가능한 재원을 제외하면, 개발금융이 필요한 규모는 연간 150억달러, 10년간 1,500억달러에 달할 것으로 추정되고 있다.

〈표 6-7〉 동북아 향후10년간 사회간접자본 개발수요 추정

단위 : 억달러, %

구 분	개발자금 총소요액	개발금융 규모 추정	비 고
중 국	11,710(83)	700(47)	외자도입예상액
한 국	1,546(11)	279(19)	민자사업중 타인자본
북 한	152(1)	152(10)	전액
극동러시아	450(3)	369(25)	극동러시아, 몽골, 기타 다국적프로젝트
기타	288(2)		
합 계	14,146(100)	1,500(100)	

자료 : 추원서·곽경탁, 「동북아개발금융의 수요 추정 및 활성화 방안」, 한국산업은행, 2004.

일본의 平木俊一(2003)는 2011~2020 년간 동북아 각국(중국 동북 3성, 극동러시아, 북한, 몽고)의 인프라 개발수요를 연간 160억달러, 10년간 1,600억달러가 소요될 것으로 추정하였다⁷⁷⁾. 또한 항만부문에 대한 자금수요는 10년간 315억달러로 추정하였다. 그는 이 개발자금 수요 중 개발금융에 대한 규모는 20~30%로 하여, 연간 50억달러로 추산하였다.

동북아 지역에서 사회간접자본에 대한 개발금융 수요에도 불구하고, 세계은행(IBRD)과 아시아개발은행(ADB)에서 동북아 국가에 제공한 금융규모는 1999년 1억 3,500만달러, 2000년 2억 9,500만달러, 2001년 1억 7천만달러에 불과하다⁷⁸⁾.

77) 전계서 pp. 16~17.

78) 전계서 p. 26.

〈표 6-8〉 2011~2020 동북아 사회간접자본 개발 수요

단위 : 억달러

구 분	공항	항만	철도	도로	발전소	파이프라인	환경관련	합계
중국 동북3성	101	254	15	46	168	n.a.	28	612
극동러시아	1	58	68	158	17	110	n.a.	413
북 한	385	3	30	13	101	n.a.	n.a.	531
몽고	6	n.a.	1	26	13	n.a.	n.a.	46
합 계	492	315	115	243	298	110	28	1,601

자료 : 이형근, 「동북아경제협력:동북아개발은행 논의에 대한 평가와 시사점」, 대외경제정책연구원, 2004.에서 재인용.

국제금융시장에는 풍부한 자금이 새로운 개발수요를 찾고 있는 데도 불구하고, 자금을 동북아지역으로 유치할 수 있는 제도적 장치가 미비된 것으로 판단된다. 동북아 역내 개발은행의 설립은 이러한 자금조달에 대한 제도적 장치를 제공하는 한편, 동북아 경제통합의 촉진, 국가간 교류를 촉진하여 평화를 정착시키는 데도 공헌할 것으로 전망된다⁷⁹⁾.

나. 동북아개발은행의 구조와 운영방안

동북아개발은행(NEADB)은 IBRD, ADB, 유럽투자은행(EIB), 유럽부흥개발은행(EBRD), 북미개발은행(NADB) 등 현존하는 다자간 개발은행처럼 주요 참가국으로부터 납입자본금과 참가국에 의해 보증되는 거액의 催告資本金의 활용에 의해 국제금융시장으로부터 대규모로 자본을 조달하여 이를 역내 국가에 융자하는 역할을 할 것으로 기대된다.

동북아개발은행에서도 타 역내 다자간 개발은행처럼 역내참가국(한, 중, 일 등)과 역외참가국(주로 미국)으로부터 납입자본금을 받고, 최고자본금을 약정받아 운영할 수 있다. 동북아개발은행의 청약자본금 규모를 400억달러로 하고 납입 비율을 50%로 하면, 납입자본금은 200억달러가 된다. 이 납입자본금 200억달러를 역내 국가(63.5%), 역외국가(36.5%)로 배분하면, 한국과 중국 그리고

79) 앞의 책 pp. 26~27.

일본 각국 납입자본금 부담은 40억달러 규모로 산정된다. 이를 5년 분할하여 납부하면 각국은 연간 8억달러를 납부해야 한다.

다. 동북아개발은행의 설립시 활용방안

중국 동북 3성의 경우, 우리나라 제조기업의 진출이 활발하며, 수출입규모도 지속적으로 증가될 것으로 전망되고 있어, 항만, 도로, 철도, 화물터미널 등 물류거점 시설에 대한 대규모의 자금수요가 있을 것으로 판단된다. 그러나 우리나라 항만하역업체와 포워더업체 그리고 내륙운송업체들은 대규모 자본을 축적하고 있지 못하며 해외투자경험이 예외적인 경우로 한정되어⁸⁰⁾, 해외 진출에 대한 노하우가 축적되지 못한 상태이다.

동북아개발은행의 설립과 운영에 우리나라가 주도적으로 참여할 경우, 우리 물류기업의 동북아 시장 진출이 용이해질 것이며, 우리나라 물류거점 시설과 동북아 항만 및 공항과 피더네트워크의 구축이 활성화되는 효과가 있을 것으로 판단된다.

(2) 우리 물류기업에 대한 차별 시정

가. 중국에서 차별 시정

중국의 외자기업에 대한 차별은 물류관련 사업에 대한 진입가능 여부에 대한 차별과 아울러 사업 인허가시 중국기업과 외자기업간의 등록요건 등에서 차별이 있다.

중국에서는 사업에 대한 법규상 중국계기업, 합자기업, 외자 단독투자기업을 구분하여 사업 인허가시 납입자본금 등을 차별화하고 있다. 포워더(forwarder)업인 화물운수대리업에 대해서는 「국제화물운수대리업 관리규정」에서 중국계 기업인 경우에는 납입자본금을 해상 국제화물운수대리업무를 하고자 하는

80) 김형태 외, 「항만사업의 해외진출 기반구축 방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2000, pp. 90~91.

경우는 납입자본액이 600만위안 이상, 항공 국제화물운수대리업무는 납입자본액이 300만위안 이상, 육로 국제화물운수대리업무는 납입자본액이 200만위안 이상, 또한 2개 이상의 국제화물운수대리업을 하고자 하는 경우는 각 영업에 대한 납입자본액중 최고금액을 자본금으로 납입하여야 한다. 중국내 지사(혹은 지점)를 설립할 경우는 지사당 50만위안을 납입하여야 한다. 그러나 외자기업에 대해서는 「외국투자 국제화물운수대리기업 관리규정」에 의해 국제화물운수대리기업의 납입자본금을 100만달러(약 792만위안) 이상으로 규정하고 있다.

또한 외국인투자기업이 주식회사 전환을 위해 필요한 등록자본금은 중국 내 자기업과는 차이가 있다. 중국 내자기업의 주식회사 전환에 필요한 최소 등록자본금은 1,000만 위안(120만 달러)인 데 반해, 외국인 투자기업은 3,000만 위안(360만 달러) 이상으로 차별화 되어 있다.

〈표 6-9〉 중국의 국제화물운수대리업(포워더) 등록시 외자기업에 대한 차별

구 분	중국계 기업	외자기업
국제화물운수대리업(「국제화물운수대리업관리규정」, 「외국투자 국제화물운수대리기업 관리규정」)	납입자본금 - 해상국제화물운수대리업무: 600만위안이상 - 항공국제화물운수대리업무 : 300만위안이상 - 육로 국제화물운수대리업무 : 200만위안이상	납입자본금 100만달러 (약 792만 위안) 이상
사무실 입지	자유 선택	시 공상국에서 지정한 건물들에서 선택

트럭운송시장에서는 2004년 12월부터 외자기업의 100% 지분투자가 인정되었지만, 화물자동차운송업에 대한 납입자본금은 중국계기업의 경우 50만위안(6만 3,100달러 규모), 합자기업에는 100만 미국달러, 외자 단독투자기업에는 300만 미국달러로 차별화되고 있다.

나. 일본에서 차별 시정

일본에서는 「화물이용운송사업법」의 규정에서는 이용운송사업을 제1종과 제2종으로 구분하여⁸¹⁾, 제1종의 경우 사업의 인허가 제도를 등록제로 하는 반면에 제2종은 허가제로 하며, 사업주체의 변경도 제1종의 경우는 사업승계를 신고하도록 하였으나, 제2종 사업자의 사업 양도·양수의 경우에는 허가를 받도록 하고 있다.

제2종 화물이용운송사업자의 진출입 허가과 일본 물류시장에 관행상의 차별로 대부분의 외자 포워더업체들은 제1종 화물이용운송사업자로 영업을 하고 있어⁸²⁾, 일본내 물류시장에 진입이 용이하지 않다. 창고업과 화물자동차운송사업에서도 관행상의 차별과 진입장벽으로 외자기업의 진입은 예외적인 경우에 한정되고 있다.

다. 한·중·일 물류기업 자국민대우협약 추진

우리나라와 중국, 일본의 범규상 외국 물류기업에 대한 진출입에 대한 제한, 특히 투자제한은 완화되었거나 규제 완화가 추진중이다. 그러나 중국에서는 외자기업에 대한 인허가 기준에서 차별이 있으며, 일본에서는 관행상 차별이 여전히 존재하고 있다.

이러한 차별을 시정하는 방안으로 한중일 정부가 물류기업들의 상호 진출에 대해 자국민대우를 보장하는 협약을 「한·중·일 국제 물류장관회의」에서 의제로 채택하여 공동협정을 추진할 필요가 있다.

81) 1종의 경우 선박, 항공기, 철도, 화물차량을 이용하여 이용화물운송사업자의 책임으로 화주로부터 위탁받은 화물을 운송사업자에게 위탁하고 운송하는 것이며, 제 2종 사업자는 선박, 항공기, 철도의 일본내 출발지와 도착지에서 집하와 배송을 하여 일관운송서비스를 제공하는 자임.

82) Ocean Commerce Ltd., 「2004년판 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005, pp.645~646.

(3) 물류시장 진입규제 완화를 위한 정부간 협상력 강화

가. 대중국 협상전략

중국의 WTO 가입에 따라 다양한 개방 및 자유화 조치가 이루어지면서 향후 물류시장에 외국자본 참여가 보다 확대될 것으로 전망된다. 중국의 WTO 가입에 따라 외국기업들은 1~2년 이내에 합작투자에 있어 다수지분의 보유가, 2~3년 이내에 단독투자가 가능하게 될 것으로 보인다. 특히 화물운송대리업에서도 외국기업이 국제화물운송대리업 뿐만 아니라 국내화물운송대리업 및 타 물류업 분야로 사업을 확장할 수 있는 여건이 마련되었다.

중국의 개방 및 자유화 조치에도 불구하고 중국 물류시장의 개방화 정도는 해운, 항공 및 화물운송대리업을 비롯한 여러 부문에서 미흡한 모습을 보여주고 있다. 중국에서는 관행적으로 외국기업을 차별하는 경우가 많으므로 이러한 차별관행을 철폐하기 위해서는 정부간의 협상이 매우 중요하다.

매년 한중간 해운회담을 통해 한중항로의 현안을 해결해 나가고 있는 사례를 참고하여, 2005년 우리나라 해양수산부 장관이 제안한 「한중일 국제물류 장관회의」에서 해운, 항공, 도로운송, 철도운송, 3PL, 통관, 유통 등 물류분야별로 의제를 정하고, 양국간 실무협상을 주기적으로 개최하여 외국기업에 대한 차별관행을 해소해 나가야 할 것이다.

나. 대일본 협상전략

일본은 물류시장 개방에 있어 법·제도 측면에서는 외국기업의 투자를 제한하지 않으나 실제 물류현장에 있어서는 외국기업에 몇 가지 차별관행이 존재하고 있고, 이를 일본 정부가 묵인하거나 방조하고 있다. 이러한 차별관행은 법적인 규제보다 더 강력한 장애요인으로 작용하고 있다.

그러나 한일간에 공식적인 정부간 해운협의기구가 없다는 점에서 현재 WTO-DDA 협상이나 OECD 해운위원회 등 국제해운협의기구를 통해 일본 정부가 일본 물류기업 및 관련기관의 외국기업에 대한 차별관행을 시정하도록

협의를 나가는 것이 필요하다.

일본 정부는 항만운송사업의 허가·면허제 유지, 철도화물운송사업 진입에 허가제 유지, 철도화물운송사업 퇴출에 사전등록제 유지, 사업개선 명령(창고업법) 등으로 중앙정부가 시장진출입에 직접 개입하여 외국기업의 시장진출을 막을 수 있는 법적 장치를 갖고 있다는 점에서 우리 정부는 일본의 경직적인 시장진입제도를 완화할 것을 요구해야 할 것이다.

3. 지원방안에 대한 우선순위 검토

1) 지원정책에 대한 우선순위 결정절차

우리나라 해운·항만 물류기업들의 중국 및 일본 시장 진출에 대한 지원에 대한 우선순위에 대한 판단은 AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법⁸³⁾을 이용하여 다음의 절차로 진행되었다.

첫째, 그동안 제안되었던 지원방안을 추출하고, 이 연구에서 새로이 제안된 지원방안을 추가하였다.

둘째, 이 지원방안들에 대해 연구자들이 의견을 교환한 후 지원방안들을 계층화하여, 1차로 금융지원, 재정지원, 조세지원, 국내제도 개선, 국제협력 지원이라는 대항목으로 구분하였다.

셋째, 2차로 이 지원방안들을 다음 소항목으로 세분하였다.

금융지원은 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 융자, 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 보증으로 나누었다.

재정지원은 해외 거점 개발에 대한 공사 설립과 법 개정, 공동물류센터 설립 지원, 물류정보시스템 구축 지원, 한중일 물류협력 공동 연구로 나누었다.

83) 김재형 외, 「항만부문사업의 예비타당성조사 표준지침 연구」, 한국개발연구원, 2000. pp.174~185.

조세지원은 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 조세지원, 진출 물류 기업간 전략적 제휴에 대한 조세지원으로 구분하였다.

국내제도 개선은 동북아 물류지식기반 구축과 전문인력 양성, 종합물류업 인증 기준 개선으로 세분하였다.

국제협력 지원은 동북아개발은행 설립 추진, 진출기업 차별개선 협약 추진으로 나누었다.

〈표 6-10〉 해운 항만 물류기업의 중국·일본 진출에 대한 지원방안 구분

대항목	소항목
금융지원	<ul style="list-style-type: none"> - 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 융자 - 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 보증
재정지원	<ul style="list-style-type: none"> - 해외 거점 개발에 대한 공사 설립과 법 개정 - 공동물류센터 설립 지원 - 물류정보시스템 구축 지원 - 한중일 물류협력 공동 연구
조세지원	<ul style="list-style-type: none"> - 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 조세지원 - 진출 물류기업간 전략적 제휴에 대한 조세지원
국내제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 동북아 물류지식기반 구축과 전문인력 양성 - 종합물류업 인증 기준 개선
국제협력 지원	<ul style="list-style-type: none"> - 동북아개발은행 설립 추진 - 진출기업 차별개선 협약 추진

넷째, 지원방안의 대항목과 소항목에 대한 우선순위 평가에 대한 설문을 작성하고, 이를 중국과 일본에 진출한 우리나라 해운·항만 물류기업의 현지법인(혹은 연락사무소)내 지사장(부장)급, 우리나라 해운·항만 물류기업의 중국 및 일본 담당자, 중앙정부 부처의 국제물류에 대한 담당 사무관 등을 대상으로 11월 25~29일간에 22명으로부터 응답을 받았다. 응답자를 중국과 일본을 지역적으로 구분하였으나, 설문내용은 동일하였다.

다섯째, 응답에 대한 비밀관성의 비율이 0.15를 초과한 응답자 18명에 대해서는 설문과 응답의 상대적 우선순위에 대해 추가적으로 설명하여, 재작성하도록

록 하였다.

여섯째, 비밀관성의 비율이 0.15 미만으로 유효한 응답 17개를 총괄적으로 처리하여 지원정책 우선순위를 산정하였고, 이차적으로는 응답자들의 대상지역을 중국과 일본으로 구분하여 우선순위를 산정하였다.

2) AHP를 이용한 지원정책의 우선순위 판단

(1) 대항목에 대한 판단

전체 응답자들은 금융지원, 재정지원, 조세지원, 국내제도 개선, 국제협력 지원에 대한 우선순위로 재정지원(총 점수 1중 평가점수 0.263), 국제협력지원(0.225), 금융지원(0.184), 국내제도개선(0.177), 조세지원(0.151)의 순서로 우선순위를 선택하였다. 이러한 지원정책 우선순위에 대한 응답은 정부의 재정 투자 지원을 최우선시하고 있다.

한편 중국 진출에 대해서는 재정지원(총 점수 1중 0.297), 국제협력지원(0.208), 조세지원(0.206), 금융지원(0.174), 국내제도개선(0.115)의 순서이었다. 일본 진출에 대해서는 재정지원(총 점수 1중 0.234), 국제협력지원(0.232), 국내제도개선(0.231), 금융지원(0.186), 조세지원(0.118)의 순서이었다.

(2) 소항목에 대한 판단

소항목에 대해서는 각 대항목내에서 상대적 우선순위를 나타내고 있다는 점을 주의하면서 우선순위를 판단하고자 한다.

재정지원 중에서는 공동물류센터 설립 지원이 가장 우선시되었으며, 다음은 물류정보시스템 구축 지원, 한중일 물류협력 공동 연구, 해외 거점 개발에 대한 공사 설립과 법 개정으로 순위가 결정되었다.

국제협력지원에서는 진출기업 차별개선 협약 추진, 동북아개발은행 설립 추진의 순서이었다. 금융지원에서는 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 융자를 보증보다 선호하였다. 국내제도개선에는 동북아 물류지식기반 구축과

〈표 6-11〉 해운항만 물류기업의 중·일 진출지원 정책 우선순위 결과

대항목	소항목	평점		
		전체	중국	일본
금융지원	융자	0.100	0.087	0.107
	보증	0.084	0.087	0.079
	소계	0.184	0.174	0.186
재정지원	공사설립과 법개정	0.038	0.047	0.031
	물류센터 설립 지원	0.111	0.122	0.102
	정보시스템 구축지원	0.065	0.072	0.058
	한중일 공동연구	0.049	0.056	0.043
	소계	0.263	0.297	0.234
조세지원	시설장비투자에 대한 지원	0.095	0.121	0.078
	전략적 제후에 대한 지원	0.056	0.085	0.040
	소계	0.151	0.206	0.118
국내제도개선	전문인력양성	0.107	0.059	0.231
	인증기준개선	0.070	0.056	0.154
	소계	0.177	0.115	0.385
국제협력지원	개발은행설립	0.059	0.088	0.041
	차별개선협약	0.166	0.120	0.191
	소계	0.225	0.208	0.232
비일관성비율		0.023	0.026	0.025

주 : 응답자중 4명의 응답은 비일관성비율이 0.15를 상회하여 분석에서 제외함.

전문인력 양성을 종합물류업 인증 기준 개선보다 선호하였다. 조세지원으로는 해외 물류거점과 시설·장비 투자에 대한 조세지원을 진출 물류기업간 전략적 제후에 대한 조세지원보다 우선시하였다.

(3) 지원정책에 대한 시사점

AHP분석에 의한 우선순위를 고려할 경우 정부의 지원정책을 다음과 같이 추진할 수 있다.

첫째, 재정정책을 우선적으로 추진하는 것이 요구된다. 우리나라 항만과 피터망으로 연결되는 북중국항만에 국가재정으로 물류센터를 조성하고, 물류센터의 운영은 현지기업과 중국에 진출한 항만 물류기업, 포워더 등이 참여할 수 있도록 한다. 이 물류센터에 대한 투자판단은 우리나라 항만과 연계, 우리나라

항만의 고부가가치화에 기여도 등을 우선 고려하도록 한다. 아울러 일본의 항만에 대해서는 우리나라와 교류가 활발한 지방항만에 우리나라 수출입업체들의 공동 물류센터를 일본 물류기업과 제휴하여 조성한 후 이를 이용하도록 한다.

둘째, 우리나라 종합물류정보망 사업자들의 새로운 사업으로 한·중·일 공동 물류정보망 구축을 일차적으로 정부에서 검토하고, 자체적인 정보네트워크를 구축하지 못하는 중소 물류업체의 국제물류 정보망 기반 운영을 지원한다.

셋째, 한·중·일 물류 장관회의에서 단기과제로 진출 물류기업에 대한 차별, 외자기업의 진출에 대한 장벽의 해소를 의제로 채택하고 한·중·일간 外資 물류기업에 대한 자국민 대우협정을 추진한다. 이 물류 장관회의에서 장기 추진과제로는 동북아개발은행 설립에 대한 조사와 설립추진방안 등을 논의한다.

넷째, 해외물류거점과 시설·장비·투자에 대한 융자상품을 개발하여, 우리 물류기업의 해외거점 확보를 촉진할 필요가 있다.

다섯째, 2005년 확정된 「물류전문대학원 지원제도」를 확대 개선하여 동북아 국별 전문인력과 분야별 전문인력 양성이 가능하도록 한다.

여섯째, 우리나라 물류중심 기능을 촉진하는 방안으로 우리나라 항만에 환적화물 유치와 국제화물의 부가가치 서비스 기능을 강화할 수 있는 해외투자에 한해 조세지원을 고려할 수 있다.

4. 외국 물류기업의 투자유인 방안

1) 외국 물류기업의 투자유치 실태

우리나라 국제 물류업에 있어 외국기업의 진출분야는 주로 항만물류업, 국제해운대리점업, 국제복합운송 등이다.

해상운송과 밀접한 관련이 있는 항만물류업에 진출한 외국기업은 7개사에 이르고 있다. 이중에서 HPH는 부산항 현대자성대부두를 인수하여 단독법인을 설립하였으며, 광양항 2단계부두에 한진해운, 현대상선과 합작법인을 설립하였다. 에버그린은 신감만부두에 대한통운과 합작법인을 설립하였고, PSA는 인천항 남항부두 개발·운영에 삼성물산과 합작법인을 설립하였다. 이외에 DPI는 부산신항 개발에 80%에 가까운 지분을 확보하였으며, OOCL과 ZIM은 감만부두 대한통운터미널에 각각 10% 지분을 출자하였다.

HPH사는 2002년 5월 현대상선의 자성대터미널을 인수하면서 현대상선이 보유하고 있던 컨테이너터미널 3개 선석(부산 2, 광양 1)과 광양항 2단계 컨테이너 7개 선석에 대해 운영권을 확보하였다. 이외에도 현대상선(10%), 한진해운(10%)과 합작으로 투자하여 광양 2-1단계 컨테이너 3개 선석, 광양항 2-2단계 컨테이너 4개 선석을 운영중이다.

〈표 6-12〉 외국 정기선사 및 항만 물류기업의 국내 항만물류시장 진출현황

구 분		진출업체	임대료 (억원)	채권구입액 (억원)	투자비 (달러)	기타
부 산 항	자성대	HKT	264	800	2,15억	전체 인수
	감 만	HKT	73	500	자성대 포함	전체 인수
	감 만	대한통운 OOCL·ZIM	73(14.6)	500(100)		지분획득 (20%)
	신감만	동부건설 Evergreen	166(49.8)	500(175)	3천만	지분획득 (30%)
	신항만	DPI (두바이항만공사)	-	-	6천만	지분인수 (24.5%)
소 계					3.05억	
광 양 항	1단계	HKT	19	감만에 포함	인수금 포함	
	2단계	KIT/한진/현대	20(16)	1,300(1,046)	1.92억	80% 지분
	1단계	통운/OOCL/ZIM	19(3.8)	감만에 포함		20% 지분
소 계						
인천남항		PSA	-		1.96억	
합 계			634		6.93억	

자료 : 부산항만공사.

2) 외국 물류기업의 투자유치 결정요인 및 시사점

(1) 국내 물류시장에 대한 외국 물류기업의 인식

한국무역협회는 2003년 11월 우리나라 물류시장에 대한 외국 물류기업들의 인식에 대해 설문조사를 실시한 바 있는 데⁸⁴⁾, 설문조사 내용은 외국인 투자 환경 전반, 우리나라 물류분야 사업환경, 고용·노동, 부동산 및 조세제도 등이 포함되어 있다(〈표 6-13〉 참조). 주요 결과는 다음과 같다.

첫째, 외국 물류기업들은 우리나라가 동북아 물류거점으로서의 성장가능성에 대해 대체로 긍정적으로 생각하나 내수시장 규모가 중국이나 일본에 비해 작아 지역본부나 물류기지를 설치하는 것에 대해서는 부정적인 시각을 갖고 있다. 또한 우리의 외국인 투자지원제도에 대한 만족도가 낮고, 우리나라에 대한 투자결정시 중요한 고려사항으로 행정규제 및 제도의 복잡성을 지적하였다. 그리고 우리나라에 물류기지나 환적센터를 설치할 경우, 부산항에 대한 선호도가 압도적으로 높았고, 광양항에 대한 선호도는 상당히 낮은 것으로 나타났다.

둘째, 외국 물류기업들은 우리나라의 환적화물 전망에 대해 매우 부정적이며, 환적화물이 지금의 절반 이하로 떨어질 것이라고 보는 시각이 가장 많았고, 일부에서 한국화물의 중국내 환적이 발생할 가능성도 제기하고 있다. 또한 외국 물류기업들은 중국의 막대한 내수시장 규모, 지속적인 경제성장, 강력한 인센티브가 중국 진출을 가속화시키는 요인으로 생각하였다.

셋째, 우리나라 항만배후부지에 대해 외국 물류기업들은 배후단지의 공급부족, 연계운송망 미비에 따른 물류비 증가, 항만배후단지 투자에 대한 제도적 지원의 미흡 등을 지적하였다.

넷째, 물류관련 조세체계에 대해 외국 물류기업들은 조세체계가 매우 복잡하고, 세금 부과항목이 많고, 법인세율이 중국보다 높고, 세무당국의 세무서비스가 열악한 것으로 보고 있다. 외국 물류기업들은 현행 법인세율 27%(기업소

84) 한국무역협회 동북아 물류실 설문조사자료를 정리함.

〈표 6-13〉 우리 물류시장에 대한 외국 물류기업들의 인식 및 평가

분 야	인식 및 평가 내용
투자환경	<ul style="list-style-type: none"> ○ 우리나라의 동북아 물류거점화의 가능성에 대해 대체로 긍정 ○ 내수시장 규모가 중국이나 일본에 비해 작아 지역본부나 물류기지를 설치하는 것에 대해서는 부정적 ○ 외국인 투자지원제도에 대한 만족도가 낮고, 우리나라에 대한 투자 결정시 행정규제 및 제도의 복잡성을 문제점으로 인식 ○ 물류거점을 설치할 경우, 부산항에 대한 선호도가 압도적으로 높음
항만평가	<ul style="list-style-type: none"> ○ 우리나라의 환적화물 전망에 대해 매우 부정적으로 생각 ○ 중국의 막대한 내수시장 규모, 지속적인 경제성장, 강력한 인센티브가 물류기업들의 중국 투자를 가속화시키는 요인으로 생각
항만배후지	<ul style="list-style-type: none"> ○ 배후지의 공급부족, 연계운송망 미비에 따른 물류비 증가, 항만배후단지 투자에 대한 제도적 지원 미흡 등을 지적 ○ 우리나라 항만배후지 입주를 희망하는 기업이 별로 없음
물류부문 조세체계	<ul style="list-style-type: none"> ○ 조세체계가 매우 복잡하고, 세금부과항목이 많고, 법인세율이 중국보다 높고, 세무당국의 세무서비스가 열악한 것으로 생각 ○ 현행 법인세율 27%(기업소득 1억원이상) 및 개인소득세율을 현행 세율보다 대폭 낮추고, 외국인투자에 대한 법인세, 개인소득세, 지방세 감면기간을 연장해 주기를 희망.
물류인력	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항운노조, 화물연대 등 노조의 무리한 행동을 조정할 수 있는 제도적 장치의 마련과 노무공급구조의 개선이 필요하다고 생각 ○ 숙련된 노동인력과 물류관리 전문인력 등 고급 물류인력이 부족하므로 물류전문가 양성기관의 설립 또는 프로그램 설치를 주문
외국인투자 우대조치	<ul style="list-style-type: none"> ○ 물류분야 외국인투자에 대한 우대조치가 극히 제한적이고, 제조업에 비해 차별적으로 이루어지고 있다고 생각 ○ 중국, 대만 등 경쟁국은 외국계 물류기업에 대해 저렴한 부지제공과 과감한 세금감면 등의 혜택을 부여하고 있는 것으로 인식 ○ 실질적이고 매력적인 투자인센티브를 제공, 행정규제 완화 및 제도개선 등을 양호한 사업환경을 조성하는 것이 중요하다는 의견을 제시

득 1억원 이상) 및 개인소득세율을 현행 세율보다 대폭 낮추고, 외국인투자에 대한 법인세, 개인소득세, 지방세 감면기간을 연장해 줄 것을 희망하였다.

다섯째, 외국 물류기업들은 2003년 물류대란과 같은 사태의 재발을 우려하였고, 정부차원에서 항운노조, 화물연대 등 노조의 무리한 행동을 조정할 수

있는 제도적 장치의 마련과 노무공급구조의 개선이 필요하다고 생각하고 있다, 또한 물류업무의 생산성 향상을 위한 숙련된 노동인력과 물류관리에 대한 전문적 역량을 가진 관리자 등 고급 물류인력이 부족하고, 이를 해결하기 위해서는 물류전문가 양성을 위한 교육기관의 설립 또는 교육프로그램을 설치할 것을 제안하였다.

여섯째, 외국 물류기업들은 우리나라의 물류분야 외국인투자에 대한 우대조치가 극히 제한적이고, 제조업에 비해 차별적으로 이루어지고 있다고 생각하는 반면에 중국, 대만 등 경쟁국에서는 외국계 물류기업에 대해 저렴한 부지 제공과 과감한 세금감면 등의 혜택을 부여하고 있는 것으로 인식하고 있다.

(2) 외국 물류기업 투자유치 결정요인

위에서 설명한 우리나라 물류시장에 대한 외국 물류기업들의 평가를 근거로 외국 물류기업들의 투자유치 결정에 영향을 미치는 요소들을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 주요 항만·공항 배후지역에 진출하는 글로벌 물류기업들에게 저렴한 부지제공과 세금감면 등과 같은 매력적인 인센티브 제공이다.

둘째, 외국기업에 대한 규제와 차별을 시정(외국기업의 물류관련업 설립이나 물류시설 개발시 절차간소화, 외국계 물류기업에도 산업단지와 공단지역의 물류시설 부지를 동일한 조건으로 제공)이다.

셋째, 주요 항만의 물류시설을 지속적으로 확장하고 물류산업 육성에 범정부적인 지원체제를 구축하는 것이다.

넷째, 노동시장 유연성 및 노사관계 안정성 확보와 함께 인력고용에 따른 각종 행정규제 완화이다.

다섯째, 국제물류 관련 전문인력의 양성이다.

여섯째, 외국기업들에게 물류시설 부지의 저렴한 제공, 부동산 거래에 필요한 정보제공 또한 부동산 취득·보유·이전에 따른 관련 조세체계 간소화이다.

(3) 정책적 시사점

외국 물류기업들은 우리나라가 동북아 물류거점으로서의 성장가능성에 대해 지리적 이점과 시장의 잠재성 측면에서 대체로 긍정적으로 평가하나 현재는 아시아 지역본부나 물류기지를 우리나라에 설치하는 것에 대해서는 소극적이다. 따라서 글로벌 물류기업들을 유치하기 위해서는 정부차원에서 행정규제 완화와 제도개선을 적극 추진하는 동시에 자유무역지역이나 경제자유구역 등을 활용해 외국의 물류·유통업체를 유치할 필요가 있다.

그리고 외국 물류기업들은 한국내 물류분야 사업 여건을 종전에 비해 대체로 나아지고 있다고 평가하고 있으나 물류분야 사업환경에 대한 만족도는 낮은 것으로 나타났다. 따라서 물류분야의 사업환경을 개선하기 위해서는 하드웨어 측면에서 물류 인프라를 지속적으로 확충하고 소프트웨어 측면에서 행정규제 및 제도 개선과 함께 물류전문인력의 양성을 통해 물류산업의 서비스 수준을 제고시키는 것이 급선무이다.

3) 외국 물류기업 투자유치 촉진방안

(1) 물류시설의 입지규제 완화

외국 물류기업들의 유치를 저해하는 물류시설 입지상의 규제는 자유무역지역의 임차기간 불리, 수도권내 외국기업의 공장 신·증설 곤란 등이다.

먼저 자유무역지역 내 임차기간이 외국보다 불리하다. 한국무역협회 조사에 따르면, 인천국제공항 임대기간은 20년 임대 후 1회 연장 허용하고 있으나 싱가포르 창이공항은 시설물 무상사용기간이 30년으로 되어 있다. 따라서 자유무역지역의 시설물 무상사용기간을 외자기업 투자유치에 따른 효과를 고려하여 탄력적으로 적용할 수 있도록 개선할 필요가 있다.

또한 수도권은 과밀억제지역, 성장관리지역, 자연보전지역 등으로 구분하여 토지이용을 엄격히 관리하고 있어 과밀억제지역과 자연보전지역 내에서는 공장 증설이 제한을 받는다. 그러나 첨단업종의 경우, 인구집중 유발효과가 상대

적으로 낮고 국가경제 기여도가 매우 높음에도 불구하고 관련법을 엄격히 적용하여 외국기업들이 추가투자를 포기하고 경쟁국으로 투자처를 이전하는 결과를 초래하고 있다. 따라서 첨단업종의 외국인투자기업에 대해 공장신증설을 허용하는 것이 필요하다.

〈표 6-14〉 물류시설 입지규제 완화방안

구 분	현황 및 문제점	개선방안	관련부처
자유무역지역내 임차 기간	자유무역지역내의 임차기간이 외국보다 불리	임차 기간 연장	해양수산부 건설교통부 산업자원부
수도권내 첨단업종 외국기업 공장신설	- 인구집중효과가 낮은 첨단업종의 공장신설도 불가능 - 외국기업의 투자유치 저해	첨단업종에 대해서는 외국기업 공장 신·증설 허용	건설교통부

(2) 물류관련 세제개선

물류관련 세제에 있어 개선이 필요한 부분은 개발제한구역 훼손부담금 부과율, 물류시설용지의 종토세 합산과세, 법인세율, 부산시의 컨테이너세 등으로 외국 물류기업 뿐만 아니라 국내 물류기업도 개선을 요구하고 있다.

첫째, ‘개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법’ 시행령 제35조 제1항 및 제2항에 따르면, 개발제한구역내 물류시설 신축시 개발제한구역 훼손부담금을 납부하여야 하며, 건축물이 수반되는 시설에 대해서는 일률적으로 건축물 바닥면적의 2배 면적에 대해 훼손부담금을 납부해야 한다. 따라서 훼손부담금 부담에 따른 물류기업의 사업성이 악화되어 물류시설 건설을 저해하고 있으며, 화물터미널 및 창고 등 물류시설은 ‘사회기반시설에 대한 민간투자법 제2조 제1호’에서 각종 생산활동의 기반이 되는 시설, 국민생활의 편익을 증진시키는 시설로 규정되어 있으므로 훼손부담금의 인하가 필요하다. 따라서 공공시설인 물류시설에 대한 개발제한구역 내 훼손부담금 부과율을 현재보다 대폭 인하하는 것이 필요하다.

둘째, 현행 ‘지방세법’에서는 운수업체의 물류시설부지(야적장, 차고지, 창고부속토지), 화물터미널용 및 컨테이너장치장 토지에 대해 일반업무용 건축물 부지와 같이 별도 합산과세를 하고 있다. 공장용 토지는 0.3% 분리과세를 하고 있으나 물류창고는 초과누진세율을 적용하여 0.3~2.0% 과세하고 있다. 창고 등 물류시설은 생산시설로 볼 수 있으므로 공장용 토지에 준하는 세제를 적용하는 것이 타당하다. 따라서 물류시설부지(차고지, 화물터미널, 창고용 토지 등)의 종합토지세 과세표준을 공장용지처럼 0.3%로 낮추고 또한 분리과세를 적용해야 할 것이다.

셋째, 우리나라 법인세는 과세표준 1억원 이하 15%, 과세표준 1억원 초과시 27%를 적용하고 있다. 그러나 우리나라 법인세율은 경쟁국에 비해 높아 외국 기업의 투자유치를 저해하는 요인이 되고 있다. 경쟁국들의 법인세율을 보면, 싱가포르 22%, 대만 25%, 캐나다 21%이며, 일본도 37.3%에서 30%, 독일도 30~40%에서 25%로 법인세율을 낮추었다. 따라서 법인세율을 주요 경쟁국과 비슷한 수준으로 단계적으로 인하해야 할 것이다.

〈표 6-15〉 물류관련 세제개선 방안

구 분	현황 및 문제점	개선방안	관련부처
훼손부담금 부과율 인하	개발제한구역내 훼손부담금 부과율이 과다하여 국내·외 물류기업의 물류시설 확보 및 투자를 저해	훼손부담금 부과율을 현재의 50%로 인하	재정경제부 건설교통부
물류시설용지 종토세 개선	공장용지에 비해 과도한 종합토지세율을 적용하여 물류시설용지 유지가 곤란	공장용지와 동일한 수준으로 종토세 부과 (분리과세도 시행)	행정자치부
법인세율 인하	경쟁국보다 법인세율이 높아 외국인 투자유치를 저해	경쟁국과 비슷한 수준으로 법인세율 인하	재정경제부
컨테이너세 폐지 및 인하	전세계에서 유일한 세금으로 외국기업의 불만 유발	조기에 폐지하거나 연도별로 단계적 인하	부산시

넷째, 전세계에서 유일하게 부산항에서만 수출입 컨테이너화물에 대해 지역

개발세의 일종으로 수출입 컨테이너세를 징수하고 있다. 부산시는 컨테이너세를 2002년에 폐지할 예정이었으나, 도로건설 채원 등의 명목으로 2006년까지 연장하여 징수하고 있다. 이에 따라 국내 수출입하주의 수출경쟁력을 저하시키고 외국선사들의 불만이 계속되고 있다. 따라서 컨테이너세의 조기 폐지나 2006년부터 단계적으로 부과율을 낮추는 것이 필요하다.

(3) 외국인투자지원 확대

외국인관련 세제에 있어 개선이 필요한 부분은 외국인투자촉진법상 지원대상 최저투자액의 하향조정, 항만·공항 배후단지와 자유무역지역을 외국인투자지역으로 지정하는 방안 등이다.

첫째, 현행 ‘외국인투자촉진법’에 따르면, 조세특례법상 법인세 감면대상인 최저투자액이 상당히 높으므로 하향조정하는 것이 필요하다. 제조업의 경우, 현행 투자하한선인 1,000만달러에서 500만달러 이하, 물류업은 현행 100만달러에서 50만달러 이하로 인하하는 것이 필요하다.

둘째, 외국기업에 대한 인센티브 강화를 위해 자유무역지역 또는 경제자유구역으로 지정된 공항만 배후단지를 외국인투자지역으로 지정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

〈표 6-16〉 외국 물류기업 유치 세제 인센티브 강화방안

구 분	현 황	개선방안	관련부처
최저투자액 하향조정	조세특례법상 감면대상인 최저투자액이 제조업 1,000만 달러, 물류업 100만달러를 하 향 조정 필요	제조업 500만달러, 물류 업은 50만달러로 조정	재정경제부
외국인투자지역 확대	자유무역지역 및 외국인투자 지역의 분리 지정	자유무역지역을 외국인 투자지역으로 지정하는 방안을 검토	재정경제부

(4) 항만운영의 개선

항만운영의 생산성 향상과 관련하여 개선할 점은 항만 관리/운영주체 일원화, 컨테이너터미널의 부대서비스의 일괄서비스체제 구축, 입출항 행정절차 단일화(one-roof service), 인접항만간 운영시스템 단일화 등이 필요하다.

현재 부산항과 인천항은 항만공사가 설립되어 부산해양수산청과 인천해양수산청의 업무들이 항만공사로 이관되었으나 아직까지도 업무가 중복되는 부분이 많다. 따라서 해양수산청과 항만공사의 업무분장을 명확히 하여 업무의 중복에 따른 항만이용자의 불편사항을 해소해 나가고, 장기적으로는 항만시설의 관리·운영 업무를 단계적으로 항만공사로 단일화하는 것이 바람직하다.

우선, 컨테이너터미널의 하역작업에 필요한 부대사업⁸⁵⁾에 대해 터미널운영자 또는 선사가 관여하지 않고 터미널운영자 또는 선사가 서비스업체와의 별도 계약에 의해 운영되고 있다. 일부 선사의 경우 해당 선박별로 컨테이너 선측검수(tally)를 별도의 회사에 의뢰하는 경우도 있다. 이처럼 컨테이너터미널 운영자가 일괄서비스를 제공하지 못함에 따라 업무협조체제가 외국터미널에 비해 미약하고, 작업인원의 중복투입이 수시로 발생한다. 따라서 하역 부대업무를 터미널운영자가 일괄 제공하는 기반을 구축하기 위해 항만운송사업법 시행령의 개정을 통해 터미널운영자가 선사와 일괄서비스계약을 체결하고, 선사가 개별 항만 부대서비스업자들과는 하청계약(sub-contract)을 체결하여 부대서비스를 제공하는 형태로 전환되는 것이 바람직하다.

다음으로 선박의 항만 입출항시 민원인인 선사나 대리점이 여러 기관에 신고 내지 허가를 받아야 한다. 현재 입출항 행정절차를 보면, 지방해양수산청은 선석지정, 입출항신고 등, 관세청은 적하목록 신고, 화물감시 등, 그리고 출입국관리소, 위험물검사소, 검역소 등이 신고서류를 KL-Net을 통해 EDI로 받을 수 있으나 필요시 민원인이 해당기관을 직접 방문하여 처리하는 경우가 많다, 이처럼 항만의 입출항관련 행정처리가 여러 기관들로 분산되어 민원인들의 시

85) 검수업무(tally), 라싱업무(lashing), 강취방업무(line-handling), 청소, 급유, 경비 등.

간 및 비용부담이 많으므로 부산항, 광양항 등 주요 항만에 대해 입출항 관련 기관이 한 장소에서 One-Stop Service를 제공하는 것이 필요하다. 일본의 경우, 도쿄, 고베, 오사카 등 5대 항만에서는 입출항 관련기관들을 집중하여 일괄 서비스를 제공하고 있다.

또한 현재 부산항 및 광양항 중에 한곳에 입항하고 나머지 항만에 재입항할 경우 별도의 입항신고 절차가 필요하다. 이처럼 각 항만 입출항시 별도 입출항 절차를 거쳐 부산항 및 광양항에 동시 기항하는 선사들은 시간 및 비용상의 부담을 감수할 수밖에 없다. 따라서 우리나라 항만에 복수 기항하는 경우 편의를 위해 부산항과 광양항, 인천항과 평택항 등은 하나의 광역 단일항만운영시스템으로 운영하는 방안을 마련해야 한다.

〈표 6-17〉 우리나라 항만의 생산성 제고방안

구 분	현 황	개선방안	관련부처
항만관리·운영 주체의 단일화	현재 해양수산청, 항만공사가 항만관리·운영 업무를 같이 수행하여 많은 업무가 중복될 뿐만 아니라 항만이용자의 불편을 초래	해양수산청과 항만공사의 업무분장을 명확히 하고, 장기적으로 항만공사체제로 단일화 추진	해양수산부
부대서비스의 일괄서비스화	하역과 관련된 부대서비스를 터미널운영자가 일괄 제공할 수 없어 부대서비스 제공시 작업인원 중복, 비용상승 등 문제가 발생	터미널 운영자가 부대서비스를 일괄 제공할 수 있도록 항만운송사업법 개정	해양수산부
입출항관련 행정절차의 단일화	입출항 행정절차 및 서비스가 해양수산부, 관세청, 법무부, 농림부 등으로 분산되어 민원인의 불편 초래	입출항 행정절차의 one-stop service화 (행정기관 집중화)	해양수산부 농림부 관세청 법무부
인접항만 행정 절차 단일화	부산/광양, 인천/평택 등 인접 동시 기항시 별도의 입출항 절차가 필요	입출항 행정절차 단일화 차원에서 인접항만의 행정절차를 단일화	해양수산부 농림부 관세청 법무부

(5) 물류시설 투자자금 지원방안

물류시설의 건설시 막대한 투자비용이 소요되나 국내 물류기업 대부분이 규모가 영세한 실정이다. 외항해운업체나 항공운송업체를 제외한 국내 물류기업들은 거의 대부분이 국내 시중은행에서 소요자금을 차입하나 신용등급이 낮아 자금조달이 어렵고 이에 따라 금리부담이 많은 실정이다.

따라서 물류시설 투자에 대한 재정지원으로 제조업에 준하는 산업은행의 정책자금(연리 3.3%)을 지원하는 방안을 검토할 필요가 있으며, SOC 건설에 대해서는 정부주도의 SOC 채권 발행제도 등을 도입하여 기업의 투자자금을 지원할 필요가 있다. 즉, 중앙정부, 광역자치단체, Port Authority(공항 및 항만당국)의 명의로 SOC 채권을 발행하여 투자비를 조달하게 하여 금융비용을 크게 줄일 수 있다.

미국의 경우, 시개발청 또는 Port Authority에서 채권을 발행하여 투자를 지원하고 있다. 미국 Municipal Bond(지방정부공채) 발행제도는 고용창출 및 경기부양 효과산업에 대해 국내외 기업을 불문하고, 공채발행을 통해 자금조달을 지원하는 것이다. 이러한 Municipal Bond는 투자수익에 면세혜택을 부여, 일반 채권보다 저리로 발행하는 것이 가능하다. 뉴욕시는 뉴욕시 소유의 공항화물터미널의 건축시, 산하기관인 IDA(Industrial Development Agency)나 NY/NJ 공항 및 NY/NJ 항만당국 명의로 공채를 발행하여 재원을 조달하였다.

또한 대한항공은 JFK Cargo Terminal 신축시 뉴욕시 IDA 면세채권을 발행하여 재원을 조달하였다. 당시 IDA는 상환기간 27년 10개월의 이자율 3.6%(변동금리-주간단위 변동)의 채권을 발행하였고, 채권발행액은 102만달러, 채권인수기관은 Smith Barney, JP Morgan, Goldman Sachs, L/C 발행기관은 Bankers Trust(New York)가 담당하였다.

제7장

결론 및 정책건의

1. 결 론

한·중·일간 경제활동의 긴밀화와 기업들간 국제협력체계의 확장으로 동북아 역내 해운·항만 물동량이 지속적으로 증가되고 있다. 중국정부는 지속적인 경제성장으로 국내 및 국제 화물이 급증하자 양산항의 건설 등 물류인프라시설의 확충과 함께 물류관련 시장을 외자기업에게 확대 개방하고 있다. 한편 일본은 수출입 컨테이너 물량의 정체와 국내물량의 감소에 따라 항만건설보다는 정비와 기능분담에 정책우선순위를 두고 있으며, 물류관련 시장을 외적으로는 개방하고 있지만, 관행과 제도 운용에서는 외자기업에게 폐쇄적 틀을 유지하고 있다.

동북아에서 중국물량의 비중이 증가됨에 따라, 중국항만에 대형 선박의 직기항이 증가되고, 국제 해운네트워크의 다양화·다극화가 이루어지는 한편 중국 물류시장에 직접투자가 확대되고 있다. 2005년 말 개장된 상하이 양산항의 운영은 상하이항의 중계성과 중심성이라는 환적기능을 강화시키는 한편 해운·항만 물류기업에게는 새로운 시장을 제공하는 계기가 되고 있다.

상하이항무국과 SIPG사는 상하이 항만배후단지에서 상하이시 보산구 일대의 ODCY를 점차 외고교항 인근과 양산항과 연결되는 노조구 일대에 물류단지를 조성할 계획을 구상중이다. 글로벌 해운·항만 물류기업들은 상하이항 배후 물류단지 등에 투자를 함으로써 물량을 안정적으로 확보할 뿐만 아니라

화물처리에 따른 부가가치를 제고시킬 수도 있어, 양호한 입지의 물류시설을 선점하기 위해 최선을 다하고 있다.

동북아에서 물량확보와 입지선점을 위한 각국 물류기업의 경쟁을 고려할 때, 우리나라 해운·항만 물류기업은 기업 내부역량을 평가하여, 최적의 대상사업과 지역에 투자해야 할 것이다.

우리 물류기업의 중국과 일본 물류시장 진출에 대한 방안은 다음과 같다.

첫째, 우리 해운·항만 물류기업의 진출은 개방적이고 지속적인 성장을 하는 중국시장에서는 적극적으로 진행되어야 하며, 관행적으로 진입장벽이 높고 수요가 정체적인 일본에서는 소극적인 투자가 바람직하다.

둘째, 중국시장에서 일부 해운기업들은 부두밖 컨테이너장치장과 항만창고 등 거점을 확보하고 있어 점차 트럭운송업, 내륙물류센터 등으로 진출을 확대하면서 부가가치를 확보할 필요가 있다. 일본시장에서는 개별기업의 진출보다는 일본기업과 합자 혹은 지분참여 등을 통해, 우리 해운·항만 물류기업의 공동 물류거점을 구축하는 전략이 요구된다.

셋째, 상하이항, 칭다오항, 텐진항 등 중국 대형항만에서는 우리나라 항만과 피더 네트워크를 형성할 수 있는 중소형 부두 혹은 인접하는 항만에 부두 운영권을 확보할 필요가 있다. 상하이항의 군공로 부두, 칭다오항의 구항 터미널 등 피더선박에 적합한 부두에 대한 투자를 고려할 수 있다.

넷째, 중국의 중소항만과 대형항만 중 우리나라 제조기업의 물량을 안정적으로 확보할 수 있는 데에서는 항만운영의 참여와 배후물류단지에 대한 투자를 동시에 고려하여 연계에 의한 부가가치와 물량을 창출하는 효과를 얻을 수 있다. 특히 중국 화북지역(천진항 이북)과 화중지역 중소항만에서는 우리나라 제조기업의 진출에 따른 산업단지 조성과 배후물류단지, 항만건설을 연계하여 투자 수익성을 제고할 수 있는 방안을 모색해야 할 것이다.

이러한 해운·항만 물류기업의 중국·일본 시장 진출에 따른 정부의 지원으로는 금융지원, 재정지원, 조세지원, 국내제도 개선, 국제협력지원이 있다. 이 지원방안들에 대한 우선순위를 판단한 결과 중국과 일본에 공동물류센터 설립

지원 등을 내용으로 하는 재정지원이 선결과제로 평가되었으며, 중국과 일본에서 외자기업에 대한 차별 개선을 주내용으로 하는 국제협력지원이 차순위이었고, 다음은 금융지원과 국내제도개선, 조세지원의 순서였다.

이 연구에서 제시된 중국과 일본 물류시장 진출방안과 지원정책에 대한 우선순위 판단에 따른 우리나라 물류정책에 대한 기여는 다음과 같다.

첫째, 상하이 양산항 개장 등 중국의 해운·항만 시설의 확장에도 불구하고, 우리나라 물류기업의 진출을 통해 기업의 물량확보뿐만 아니라 우리나라 항만의 피더(feeder)물량을 확보할 수 있는 방안과 정책방향을 제시한 점이다. 지금까지 우리나라 항만 물동량의 확보는 항만자체의 생산성과 서비스 수준에 좌우되어 왔으나, 이 연구에서는 중국항만과 피더네트워크 구축을 통해 우리나라 항만의 중계기능을 강화하는 방안을 제시하였다.

둘째, 한진해운, 장금상선, 삼익물류 등 중국 시장에 성공적으로 진출한 사례를 조사하고 성공요인을 평가함으로써, 물류기업의 진출에 대한 정부정책의 중점 지원분야를 제시하였다. 이들 기업들은 한·중 수교 이전 혹은 수교 이후에 물류거점, 기업인수에 대한 과감한 투자, 항무국 혹은 철도국 등과 합작을 함으로서 물량을 안정적으로 확보하고 수익성을 제고하였다. 향후 우리 제조기업 경영의 세계화에 따른 물류기업의 해외 진출을 고려할 때, 물류거점 확보에 대한 정부의 지원이 세계적으로 이루어져야 할 것이다.

셋째, 물류기업 해외진출에 대한 지원정책의 우선순위를 판단한 점이다. AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 이용하여, 국내외 물류전문가들과 연구자들에 대한 설문 응답을 분석한 결과 재정지원이 1순위이었으며 다음은 차별개선 협약을 포함한 국제협력지원이 2순위이었다. 즉 응답자들은 해외진출시 우리나라 기업들이 이용·운영할 수 있는 물류센터 설립에 대한 필요성을 우선적으로 공감하였고, 다음은 각국 물류시장의 개방에도 불구하고 존재하는 외자기업에 대한 차별을 해소할 수 있는 국제협약이 필요함을 지적하고 있다.

넷째, 중국 화북지역에 대한 진출방안으로 제시된 산업단지, 배후물류단지, 항만에 대한 연계투자는 제조업·유통업·물류업의 해외진출시 적용할 수 있는

새로운 모델로서 산업자원부, 건설교통부, 해양수산부가 공동 정책으로 추진할 경우 긍정적 효과가 클 것으로 판단된다.

다섯째, 중국 현지에서 난립하는 한국계 포워더업체들에 의한 과당경쟁과 불법영업에 대한 해결책으로 제휴와 인수·합병 등의 개선방안을 제시한 점이다. 2005년 산업자원부, 건설교통부, 해양수산부가 공동부령으로 추진 중인 「종합물류업자 인증 등에 관한 규칙 제정」에도 물류기업간 전략적 제휴를 유도하고 있다.

2. 정책건의

우리나라 물류기업의 중국 및 일본 물류시장 진출과 진출시 경쟁력을 제고하기 위한 정부차원의 지원방안을 제시하면 다음과 같다.

1) 단기(2006~2008년) 지원정책

단기적(2006~2008년 시행가능)인 지원정책에는 재정지원, 국제협력지원, 국내제도 개선, 외국인투자 촉진, 물류정보화 지원 등이 해당된다.

재정지원방안으로 다음이 있다.

첫째, 중국 및 일본에 공동물류센터를 설립하되 국고지원사업으로 컨공단, 한국무역협회 국제물류지원단, 지방자치단체 등이 단독 혹은 공동으로 추진하는 방안이다.

둘째, 컨공단이 해외항만 및 항만배후단지 개발 및 관리·운영에 대한 투자를 할 수 있도록 한국컨테이너부두공단법을 개정하는 방안이 있다.

셋째, 해외의 항만, 공항, 철도화물역, 내륙물류센터와 유통센터 등의 건설을 위해 해외거점개발공사(가칭)의 설립을 추진하는 방안이다.

국제협력방안 지원은 다음과 같다.

첫째, 동북아 3국간 물류부문에 대해 한·중·일 물류기업의 상호진출에 대해 자국민대우를 보장하는 협약을 「한중일 국제물류장관회의」에서 추진한다.

둘째, ‘한중일 국제물류장관회의’ 구성을 추진하여 해운, 항만, 항공, 도로 운송, 철도운송, 3PL, 통관, 유통 등 물류분야별로 의제를 정하고, 3국간 실무 협상을 주기적으로 개최하여 외국기업에 대한 차별관행을 해소하는 것이다.

국내제도 개선은 다음과 같다.

첫째, 「물류전문대학원개설 지원사업」을 확대하여, 지역별 물류전문대학원에 대한 지원도 포함하여 추진할 필요가 있다. 중국과 일본의 물류분야별 전문 인력을 꾸준히 양성할 필요가 있다.

둘째, 중국과 일본의 물류시장 전반은 물론 물류부문별 동향과악과 중국 및 일본의 물류관련 법률에 대한 지속적인 연구·조사에 예산을 지원한다.

셋째, 종합물류업 인증기준에서 해외거점에 대한 평점을 10점으로 상향하고, 대신 제3자물류화에 대한 비중을 현행 15점에서 10점으로 하향 조정하도록 한다.

물류정보 표준화 지원은 다음과 같다.

첫째, 3국간 혹은 양국간 물류정보에 대한 표준코드를 작성하는 것을 국책 사업으로 추진한다.

둘째, 3국간 국제컨테이너화물에 대한 공동물류정보망 구축을 지원한다.

셋째, 선하증권 등 기본서식을 공동으로 표준화한다.

넷째, 3국간 민간기업의 물류정보망 공동구축시 재정지원을 한다.

외국 물류기업의 국내 유치방안은 다음과 같다.

첫째, 물류시설의 개발제한구역내 훼손부담금을 대폭 인하, 물류시설부지의 종합토지세 과세표준을 공장용지처럼 0.3%로 인하, 법인세율을 주요 경쟁국과 비슷한 수준으로 단계적으로 인하, 컨테이너세를 조기 폐지하거나 2006년부터 단계적으로 낮추는 방안을 검토한다.

둘째, 조세특례법상 법인세 감면대상인 최저투자액을 현재보다 대폭 낮추고, 국세 및 지방세 감면기간을 현재보다 각각 2년씩 연장하도록 한다.

셋째, 물류시설 투자에 대해 제조업에 준하는 산업은행 정책자금을 지원하고, 정부주도의 SOC 채권 발행제도 등을 도입한다.

넷째, 자유무역지역의 임대료를 인하하고, 시설물 무상사용기간도 30년으로 확대하며, 수도권지역에 대해서도 첨단업종의 외국투자기업에 대해 공장 신·증설을 허용한다.

2) 중기(2009~2010년) 지원정책

중기 지원정책을 실현하기 위해서는 기금운용과 조세 등에 대한 법제도의 개선이 필요하다.

금융지원방안은 다음과 같다.

첫째, 유통물류합리화기금의 운용범위를 해외까지 확대하고 대상업종도 해외에서의 물류시설 건설, 운영, 관리까지 포함하도록 한다.

둘째, 민간투자법을 개정하여 해외의 사회기반시설에 대해 직접 지분에 참여하거나 융자할 수 있는 투융자회사를 설립한다.

셋째, 산업기반신용보증기금의 보증대상에 해외 사회기반시설 투자도 포함한다.

조세지원방안은 다음과 같다.

첫째, 물류업의 해외투자시 임시투자세액공제를 적용하되 대상자산의 범위를 대폭 확대하고, 임시투자세액공제 비율도 현행 15%에서 대폭 상향할 수 있도록 조세특례제한법시행규칙의 개정을 추진한다.

둘째, 우리 물류기업의 해외시장 진출시 현지 물류업체, 외국계 및 한국계 물류기업간의 M&A 과정에서 발생하는 양도소득세 등을 경감하도록 한다.

셋째, 중국과 일본 진출기업에 대한 현지 조세부담에 대한 경감으로서 국제협력이 필요하다. 우선 중국에서는 연락사무소 중 영업이 불가능한 사무소에 대한 기업소득세를 면세하고, 개인소득세에 대해서도 해외에서의 생활비를 공제하는 것을 적극 추진한다.

3) 장기(2010년 이후) 지원정책

법제도 개선과 국제협약 등이 동시에 요구되는 종합적 지원은 다음과 같다.

그동안 동북아역내 사회기반시설의 개발금융 기관으로서 동북아 개발은행은 여러 기관과 개인에 의해 제안되었다. 동북아 국제물류시장의 증가 전망을 고려할 때 개발금융을 주도할 동북아개발은행을 장기적인 국제협력사업으로 추진할 필요가 있다. 이 개발은행의 설립과 운영에 우리나라가 주도적으로 참여할 경우, 우리 물류기업의 동북아 진출이 용이해질 것이며 우리 항만과 공항을 축으로 한 피더네트워크를 다양화할 수 있을 것이다.

참고자료

<국내문헌>

- 강두용 외, 「2004년 제조업 해외투자 현황」, 산업연구원, 2004. 7.
- 경제정책조정회의, 「국가물류대책 추진상황점검」, 2005. 4.
- 교통개발연구원, 「물류체계 효율화 및 물류산업 경쟁력 강화방안」, 2003.
- 구경모, “물류조직의 인력전문성과 수행능력에 대한 고찰”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 2005.
- 길광수 외, 「환적화물의 이동경로 조사·분석 및 마케팅 전략 수립 연구」, 한국해양수산개발원, 2005.
- 김재형 외, 「항만부문사업의 예비타당성조사 표준지침 연구」, 한국개발연구원, 2000.
- 김진구, “국제물류환경변화에 따른 ASEAN과 우리나라 항만의 국제경쟁력평가분석”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 2003. 12.
- 김형태·성숙경·이종필, 「중국의 항만 및 항만배후지에 대한 외국인투자 유치정책과 시사점」, 한국해양수산개발원, 2003.
- 김형태·한철환·우종균, 「항만사업의 해외진출 기반구축 방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2000.
- 김화섭, 「중국의 해외직접투자 전략과 시사점」, 산업연구원, 2004. 4.
- 문호성, “뉴라운드 해운·물류서비스 협상에 대한 논의와 시장개방에 대한 운송업종의 경영효율성 비교분석”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 2004. 6.
- 박용안, 「경인권 컨테이너화물의 연안운송 활성화 방안」, 한국해양수산개발원, 2003.
- , “중국내 한국계기업의 국제물류 사례와 중국철도개혁”, 중국출장보고서, 2002.

- 박용안·전형진, 「목포신외항 다목적부두 활성화 방안」, 한국해양수산개발원, 2003.
- 박용안·전형진, 「한·중·일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004.
- 방영민, 「국제투자론」, 법문사, 1996.
- 백종실·황진희, 「동아시아 물류구조 변화와 국제 물류네트워크의 구축방안」, 한국해양수산개발원, 2003.
- 부산발전연구원, 「동북아시아 자유무역권 형성과 물류협력」, 2003.
- , 「부산지역 항만물류산업 육성방안 연구」, 2004. 12.
- 산업자원부, 「산업물류혁신대책」, 2002.
- 徐劍華, “상하이(上海) 항만물류와 도시물류의 국제적 협력과 발전전망” , 「한중 국제물류 분야의 협력과제와 전망」, 인천대학교, 2003. 11.
- 서석홍, 「중국 국유기업 개혁의 현황, 문제점 및 전개방향」, 대외경제정책연구소, 1998. 12.
- 서수완 외, 「한중물류네트워크 강화를 통한 한국물류기업의 중국시장진출 개선방안」, 한국관세연구원, 2004.
- 서중해 편, 「한국의 산업경쟁력 종합연구(II)」, KDI, 2004.
- 안병민·김영규, 「한·중·일 교통 물류 협력체계 구축을 위한 전략수립」, KOTI, 2000.
- 안세영, 「다국적기업 경제학」, 박영사, 1997.
- 안충영·이창재 편, 「동북아경제협력」, 박영사, 2003.
- 양천호·김영춘, 「중국통관제도」, 한국관세무역연구원, 2002.
- 여기태·이홍걸·이종학, “중소형항만의 화주유인 증대를 위한 항만선택요소 추출에 관한 연구” , 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 2004. 12.
- 여기태·박창호·전일수·이홍걸·류형근, “MDMG-HFP법과 퍼지역평가법을 이용한 상하이 및 북중국과 우리나라 컨테이너항만의 경쟁력분석에 관한 연구” , 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 2004. 9.
- 유관영·신현수·사공목, 「일본의 FTA 전략과 시사점」, 산업연구원, 2003. 10.

- 劉秉謙, “중국 물류시장의 현황과 항만물류의 발전사례”, 「한중 국제물류 분야의 협력과제와 전망」, 인천대학교, 2003. 11.
- 이상학, 「외국인 투자 유치 : 서비스산업에서의 전략적 외국인투자 유치 방안」, 대외경제정책연구원, 2004. 12.
- 이창재, 「동북아 비즈니스 거점화 전략의 기본 방향」, 대외경제정책연구원, 2002. 12.
- 이형근, 「동북아경제협력 : 동북아개발은행 논의에 대한 평가와 시사점」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 전일수·홍석진, 「동북아 물류허브 : 동북아 항공운송 자유화 정책 추진 방안」, 대외경제정책연구원, 2004. 12.
- 주문배 외, 「한·중·일 FTA 대비 수산업부문 영향 분석」, 한국해양수산개발원, 2004.
- 지만수·남영수·조현준·이홍식·김은국, 「중국진출 한국기업의 경영실태와 시사점」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 최용록, 「해외투자론」, 박영사, 1996.
- 탁세령, “중국 물류시장의 개방과 우리의 진출방안”, 「수은해외경제」, 2005. 3.
- 하영석·이명현, “해운선사의 효율성 및 생산함수 특성 분석”, 「해운물류연구」, 한국해운·물류학회, 2004. 12.
- 하현구 외, 「한국·중국·일본간 운송시장 통합을 위한 지역조정기구의 설립방안」, 교통개발연구원, 2003. 12.
- 하현구·이성원·예충열, 「동북아 물류중심지화를 위한 여건분석 및 추진전략」, 교통개발연구원, 2002.
- 한국무역협회, 「동북아물류 허브화를 위한 핵심과제」, 2004.
- 한국로지스틱스학회, 「동북아 물류중심국가 건설을 위한 정책과제」, 2003.
- 한국조사기자회, 「철의 실크로드 II」, 2003. 1.
- 한국컨테이너부두공단, 「한반도의 글로벌 물류 중심지화 방안 및 추진전략 연구」, 제3권, 2003. 10.

한국SCM학회, 대한산업공학회, 「한국기업의 SCM 업무사례 분석」, 2000.

한국해양수산개발원, 「지구촌 해양수산」, 2004·2005.

한국해운기술원, 「인도의 해운 현황과 해운 육성 정책」, 1984. 12.

해양수산부, 「국적선사 물류기지 확보현황」, 해운정책과, 2005.

Korea Shipping Gazette, 「04 Shipper 's Guide」, 2004. 5.

<일본문헌>

일본 관세협회, 「보세핸드북」, 일본 동경, 1999.

일본 경제기획청조정국, 「일본시장에의 参入 가이드북」, 2000.

일본 경제신문사편, 「일경 업계지도 2005」, 일본 동경, 일본경제신문사, 2005.

일본 국제무역촉진회, 「중국항만개황」, 일본 동경, 1993.

—————, 「일중무역필수」, 일본 동경, 2005.

일본 국토교통성, 「국토교통백서」, 일본 동경, 각연도.

—————, 「항만육법」, 일본 동경, 2003.

일본 국토교통성 종합정책국, 「항만통계」, 일본항만협회, 2003

일본 국토교통성종합정책정보관리부 감수, 「교통 경제 통계 요람」, 운송정책연구기구, 2004. 3.

일본 국토교통성항만국 감수, 「숫자로 본 항만」, 일본항만협회, 2003.

—————, 「일본의 항만 2005」, 일본항만협회, 2005.

일본 물류단체연합회, 「숫자로 본 물류」, 일본 동경, 2004.

일본 물류문제연구회 감수, 「2004 물류연감」, 일본 동경, 2004.

일본 물류해운집회소, 「해사관련업자요람 2005」, 일본 동경, 2005.

일본 수송경제신문사, 「일본의 물류사업 2005」, 일본 동경, 2005.

일본유통연구소, 「중·일·한 물류기술과 설비용용」, 중국 청다오(靑島), 2002.

일본 카고뉴스사, 「주요 하주의 운임·창고요금의 실태」, 2003.

—————, 「주요물류회사편람」, 일본 동경, 2005.

일본해사신문, 2004. 9.

關光汽船株式會社, 「한국/중국 화물의 일관수송서비스의 소개」, 2004.

行他 明男, “중국철도화물운송과 컨테이너수송”, 「해사산업연구소조사월보」,
(일)해사산업연구소, 2004. 5.

鬼頭 平三, “이러한 항만정책에 관해”, 「해사산업연구소조사월보」, 일본 해
사산업연구소, 2004.

高木清晴, “중국철도의 현황과 금후의 정비”, 「운수와 경제」, 일본 운수조
사국, 2002. 7.

野尻 亘, 「일본의 물류」, 일본 동경, 2005.

Container Age, “히비끼 CT 사업실시협약조건”, 일본 동경, 2004. 2.

—————, “중국항로 확충을 목표로 한 하카다항”, 2004. 10.

Japan International Freight Forwarders Association Inc., Business Manual -
Transport and Customs Procedure In Asian Countries, Tokyo, 2003.

Ocean Commerce Ltd., 「2004년판 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2004.

—————, 「2005년판 국제수송핸드북」, 일본 동경, 2005.

Shipping Guide, 「2005년판 국제물류업자 요람」, 일본 동경, 2004. 11.

<중국문헌>

SINOTRANS, 「2002 年度報告」, 2003.

중국 국가경제무역위원회조직 편, 「中國集裝箱運輸發展」, 인민교통출판사,
중국 베이징, 2003.

중국 국가통계국, 「중국통계연감」, 중국통계출판사, 2004.

중국 교통출판사, 「중국교통연감」, 중국 베이징, 각년도.

중국 대외경제무역합작부, 「중국현대물류발전보고」, 중국 베이징, 2003.

중국물류와 구매(採購)연합회, 「중국물류연감」, 중국사회출판사, 중국 베이징,
2004.

중국 산업지도편찬위원회, 「중국산업지도 2004」, 중국 베이징, 2004. 9.

중국 인민교통출판사, 「중국대외개방항구」, 중국 베이징, 2002.

중국 철도부운수국 외, 「중국철도화물」, 중국 베이징, 2001.

중국 텐진 남개대학교 현대물류연구센터, 「텐진항 항만컨테이너 운수시스템」,

중국 텐진, 2004. 10.
중화공상연합출판사, 「중국철로화운」, 중국 베이징, 2002.

<영어문헌>

C.I. Yearbook, 각년도.
Drewy Shipping Consultants Ltd., 「Annual Container Market Review and
Forecast」, 2004. 5.
OECD, Logistics Integration in the Asia-Pacific Region, 2000.
-www.cfi.net.cn
-www.ebn.co.kr
-www.cgguangzhou.org
-www.cosco.com
-www.txsec.com/incl/gpdm.asp
-www.sitc.com,
-www.sinotransln.com.cn
-www.cosco-logistics.com.cn
-www.kita.net

〈부록 1〉

중국과 일본의 물류정책 관련 부서

1) 중국의 물류관련 정부부처

(1) 국무원

중국의 정치지도체제는 당과 정으로 분리되어 있는 데, 국무원은 중앙정부로서 권력의 집행기관이며, 최고국가행정기관으로서 각 부처와 위원회를 통해 정부를 운영한다. 또한 중앙의 각 부·위원회 및 전국의 각급 지방행정기관의 업무를 통일적으로 지도하는 한편, 전인대(폐회중일 경우는 상무위원회)에 대해서 책임을 지고 업무를 보고한다. 총리는 국가주석의 제청(提請)에 의해 전인대에서 선출되며 임기는 5년이고 1회에 한하여 연임이 가능하다. 부총리, 국무위원 등은 총리의 제청에 의해 전국인민대표회의를 경유하여 결정되며 국가주석이 임명하게 되고, 역시 1회에 한하여 연임이 가능하다. 부총리는 경제, 재정·금융, 외교, 국유기업개혁 등 국가운영의 핵심사무를 보며, 국무위원은 기타 분야의 중요한 전문사무를 관장한다.

(2) 교통부

중국의 교통부는 해운, 항만, 육상 차량운송에 대한 정책을 총괄하고 있다. 교통부내에 해운분야 주요 조직으로는 수운사가 있다.

중국 교통부의 주요 역할은 다음과 같다.

첫째, 도로와 수로교통 운항의 발전전략과 방침, 정책과 법규를 제정하며 집행 및 감독

둘째, 도로와 수로교통 운항의 발전계획과 중기와 장기계획을 제정하고 집행 및 감독

셋째, 국가중점물자운송과 긴급여객운송 및 화물운송에 대하여 조정을 진행하고 국가중점도로와 수륙교통공정의 건설을 진행

넷째, 수상과 육상의 기초장비의 건설, 유지보수, 요금징수를 관리하고 수상교통 안전감독을 책임지며 선박 및 해상장비를 검역하고 선박오염을 방지하며 항행을 보장하고, 구조인양작업, 항행유도 통신사업을 진행. 선박대리를 실시하며 외부 선박의 화물관리, 항선관리, 항구 및 항만시설건설에서 해안선 분포 등 항업관리를 진행

다섯째, 교통항업의 과학기술정책, 기술표준과 규범을 제정. 중대한 과학기술개발을 조직하며 항업기술진보를 추진한다. 교통항업고등교육과 성인교육 및 직업기술교육을 지도

여섯째, 정부간 교통항업의 협외사업을 책임지며 외자이용사업을 지도. 도로와 수륙교통, 국제조직의 유관사항을 관리하며 국제교통경제기술합작과 교류를 전개

일곱째, 항구, 항공운송공안사업을 관리, 지도 등이다.

교통부내 조직으로는 교통부사무청, 체제개혁법규사, 종합계획사, 재무부, 인사노동사, 도로사, 水運司, 과학기술교육사, 국제합작사, 공안국, 직속당정기관, 심사반, 품질검사총국, 이퇴직간부국, 규율검사소조감찰국, 교통부기관서비스국, 해사국, 구조인양국, 장강항무관리국, 주강항무관리국 등이 있으며 그중 화물운송에 관련한 부문은 도로사와 수륙운송사 두개 부문이다.

수운사의 주요한 기능은 아래와 같다. 수운기초시설건설과 수운운송의 항업정책, 규정과 기술표준을 제정한다. 수운교통항업의 공정한 경쟁질서를 수호한다. 수운 기초시설건설에 유관된 프로젝트관리를 책임진다. 수운 운송장비의 보호와 관리를 책임진다. 수로운송 요금징수와 국제국내수륙운송, 항구, 선박대리, 외부선박의 화물관리 및 기타 수운 서비스항업의 관리를 책임진다. 국가수운 중점물자운송과 긴급운송을 기획하여 실시한다.

(3) 항무국

2000년 들어 중국 항만의 관리·운영기구인 항무국은 중앙으로부터 독립하여, 국유재산의 채권과 채무를 인계 받은 한편 항무국내 규제부문과 항만경영을 분리하고 있다. 규제부문은 항무국으로 존속하고, 경영부문은 기업화하고 일부 자회사들을 증권시장에 상장하여 경영을 개선하고 운영효율성을 높이고 있다.

(4) 철도부

중국 철도부는 철도 화물운송과 여객운송을 총괄 담당하며, 국유기업인 각 지방철도국과 긴밀한 관계를 갖고 있다.

철도부에는 철도부사무청(정치부사무실), 정책법규사, 발전계획사, 재무사, 과학기술사, 인사사(정치부조직부), 노동과위생사, 건설관리사, 국제합작사(홍콩, 마카오, 대만 사무실), 안전감사사, 운송사(운송지휘센터), 공안국(공안부10국), 정치부선전부, 부급규율검사위원회(감찰부 주 철도부감찰국), 직속당정기관, 철도총공회, 이퇴직간부국 등 기관이 있다.

화물운송에 직접 관련한 부문은 운송사(운송지휘센터)이며 주요한 기능은 아래와 같다.

첫째, 국가철도의 고정운송장비와 이동운송장비의 발전계획의견을 제출

둘째, 국가철도 여객·화물 마케팅전략을 제정하고 부속운송기업의 여객·화물 마케팅사업을 제정하며 고객과 화물의 운송가격을 조직, 실시. 매년, 매달의 운송계획과 전체적인 열차 운행도, 열차편성계획을 조직편제하고 집행감독

셋째, 화물차구매계획에 관한 의견을 제출하고 화물차량관리를 책임. 기관차, 객차의 배정지도의견을 제출하고 폐기표준의 제정 등이다.

2) 일본의 물류관련 정부부처

(1) 국토교통성

일본에서 물류관련 주요 부처는 국토교통성으로 집약되어 있다. 국토교통성

내에는 종합정책국, 해사국, 항만국, 항공국, 철도국, 자동차교통국 등이 있다. 종합정책국에는 화물유통시설과, 복합화물유통과 등이 있으며, 해사국에는 외항과, 국내화물과, 국내여객과, 항운과 등이 있고, 항만국에는 관리과, 계획과, 개발과, 건설과 등이 있다. 항공국에는 관제보안부와 비행장부 그리고 감리부가 있어, 항공에 관한 업무를 관장하고 있다. 철도국에는 간선철도과, 도시철도과, 시설과 등이 있으며, 자동차교통국에는 화물과 여객과 등이 있다.

(2) 지방운수국

일본에는 北海道, 東北, 關東, 北陸信越, 中部, 近畿, 中國, 四國, 九州의 지방운수국과 신호운수관리부가 있다.

지방운수국에는 국토교통성의 편제와 유사하게 기획부, 해사진흥부, 철도부, 자동차교통부 등이 있다.

〈부록 2〉

종합물류업자 인증 평가기준

평가항목		평가지표		가중치	운송 중심	시설 중심	서비스중심
다양성	네트 워크	국내거점수		1.0	5	5	5
		해외거점수		1.0	5	5	5
	매출 구조	영위업종수		1.0	5	5	5
	대상 고객	고객수		1.0	5	5	5
		최대고객 매출비중		1.0	5	5	5
	다양성 비중				25	25	25
기 업 규 모	투자 자본금			1.0	5	5	3
	자산	운송수단	보유	1.0	10	5	2
			확보	0.8			
		시설	보유	1.0	5	10	2
			확보	0.8			
		기타물류자산	보유	1.0	5	5	2
			확보	0.8			
	매출	물류(컨설팅)부문 매출액		1.0	4	4	2
		3자물류 매출액		1.0	3	3	2
		일괄 위탁물류매출액		1.0	3	3	2
	기업규모 비중				35	35	15

평가항목		평가지표	가중치	운송 중심	시설 중심	서비스중심
발전 가능성	제3자 물류화	3자물류매출비중	1.0	4	4	4
		3자물류 매출비중 증가율	1.0	4	4	4
		일괄위탁 매출비중	1.0	4	4	4
		일괄위탁 매출비중 증가율	1.0	3	3	3
	국제화	해외투자규모	1.0	3	3	5
		해외매출실적	1.0	3	3	5
	정보화	정보시스템자산보유액	1.0	2	2	4
		매출액 대비 정보화 (R&D포함)투자율	1.0	2	2	4
		공용정보망 가입여부	1.0	2	2	2
	안정성	부채비율	1.0	2	2	4
		장기위탁계약 비중	1.0	2	2	4
		매출액대비이익율	1.0	2	2	4
	인력 확보	전문인력보유수준	1.0	2	2	4
		교육시스템	1.0	2	2	4
	품질 경영	물류(컨설팅)부문 ISO인증 여부	1.0	2	2	4
		ISO 인증보유기간	1.0	1	1	1
	발전가능성 비중			40	40	60

해운·항만 물류기업의 중·일 시장 진출방안

2005年 12月 28日 印刷

2005年 12月 30日 發行

編輯兼
發行人 李 正 煥

發行處 韓國海洋水産開發院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
수암빌딩

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷 / 해항사 393-0836 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물관매센터

Tel : 394-0337, 734-6818