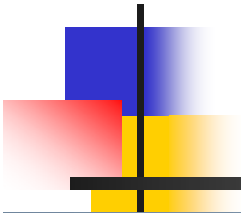


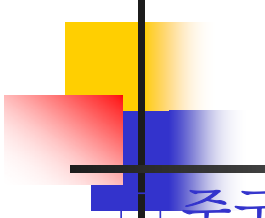
중국해운물류산업의 변화 및 전망



마오보커

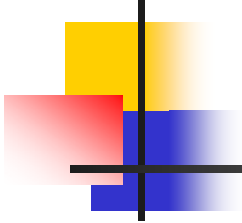
상하이국제항운연구중심

1/2010



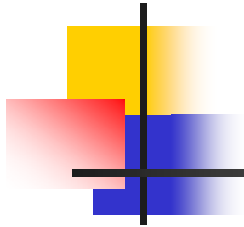
□ 중국은 이미 해운 대국으로 성장했지만 아직 해운 강국은 아니다

- 해운 물류 발전 수준이 낮은 점이 하나의 원인
- 2008년 말까지 중국에서 수상 운송 선박량은 18.42만 톤이고 만재톤수는 12,416.91만 톤이다
- 국제 해운 업무를 경영하는 해운 기업은 300 여 개, 국제 컨테이너 운송 기업은 180 여 개, 국내 연해 운송 업무를 경영하는 기업은 1,600개이고 수운 운송 기업은 2,800개나 된다
- 하지만 총체적으로 볼 때 중국 대륙의 해운 물류 수준이 아직 낙후되어 있어 선진국 및 선진지역과 비교하면 아직 격차가 심하다

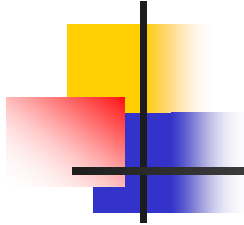


중국 해운물류 산업의 변화

- 첫 단계는 **2000년** 이전인 중국 대륙 해운물류의 시작 단계다
 - 정부에서 물류기업을 겨냥하는 지도적 의견이 아직 형성되지 못했다
 - 외국 해운 기업에 대한 개방 정책으로 소수 외자 해운 기업이 중국에서 물류 기업 설립을 가능케 했다
 - 자국 해운 기업은 내부의 물류업무를 합병시키면서 본사의 빈 컨테이너를 쌓아두는 업무와 낡은 컨테이너의 해체, 청소, 수리 업무를 주요 업무로 하는 물류 단지나 기지건조를 시도하기 시작했다
 - 일부 freight agent, shipping agent, 그리고 Non-vessel Operating Common Carrier들이 해운물류 서비스 분야에 진출했다

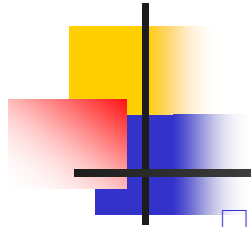


- 1992년 9월에 교통부에서 <개혁을 심화하고 개방을 확대해서 교통발전을 촉진시키는 20조 조치>를 발표했으며 수운 산업의 외자유치에 대한 총체적 정책을 제출했다
- 1995년에 대외무역경제합작부 및 교통부가 공동으로 <외국 선박 회사 중국에서 설립한 독자 선무 회사에 대한 관리 방법>을 발표했다
- 일부의 외국 해운기업들이 중국에서 대표처를 설립하는 식으로 중국 대륙 주요 항구 도시에 진출했다
- 유명한 다국적 물류기업은 freight agent 회사, 창고회사, 컨테이너 운송 서비스 회사 등 형식으로 중국 해운 물류 분야에 진출했다



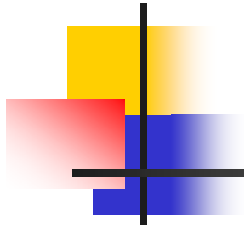
- APL는 1996년에 독자회사 APL Logistics (China) 를 설립했다
- 이후 중국 정부는 머스크, 일본 NYK Line, 한국 한진해운 등 외국 해운 기업들이 중국에서 독자 컨테이너 서비스 회사를 만들게 하고 물류 서비스 시험을 시도했다



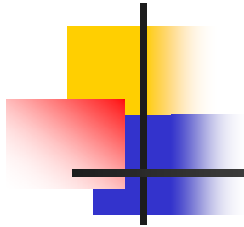


□ 두 번째 단계는 **2001년부터 2006년 11월까지**인 중국 내륙 해운 물류의 육성/발전 시기이다

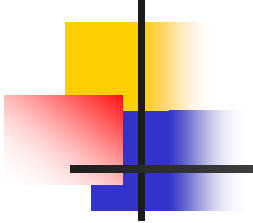
- 이 시기엔 정부 주관 부문에서 현대 물류 산업을 발전시키는 지도적 의견을 단계적으로 발표했다
- 해운 물류시장을 진일보하여 개방하고 자국 해운 회사들이 현대 물류기업 및 물류 기지를 육성하는 것을 격려했다



- 중국이 WTO 《 서비스 무역 총협정 》에 가입한 후 중국 정부가 창고, 컨테이너 운송, 선박 대리 등 분야의 시장을 진일보하여 개방할 것이라고 승낙했다
- 2001년 3월 1일 국가 경제무역위원회, 철도부, 교통부 등 6개 기관이 공동으로 《 우리나라 현대물류발전을 가속화시키는 약간의 의견 》을 발표했다
- 2001년 일본 NYK Line이 상하이에서 컨테이너 물류회사를 설립했다
- 2002년 7월 하순부터 외국 투자자들이 중외합자, 중외합작 등 형식으로 일부 지역에서 외자 물류 기업을 설립할 수 있게 되었다

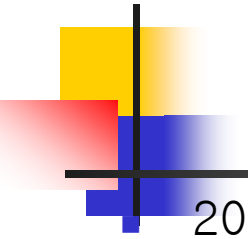


- 2004년8월에 국가발전개혁위원회, 교통부, 철도부 등 9개 기관이 공동으로 《 우리나라 현대물류발전을 가속화시키는 약간의 의견 》을 발표했다. 《 의견 》은 물류시장 접근, 시장 개방, 세금 제도, 간편 통관, 기준 시스템, 인프라 시설 계획 및 건설 등 방면에 대해 지도적 의견을 제시했다
- 이 단계에는 외국 다국적 해운 물류 기업들이 대규모로 몰려들었다. 외자기업들이 경영 가능한 분야는 국제유통물류 업무하고 제3자 물류이다
- 동시에 자국 해운 기업들이 잇달아 물류회사를 설립해 해운 물류 분야에 진출했다



□ 세 번째 단계는 2006년 11월 이후 중국 해운 물류 기업들이 꽤속 성장기로 접어들었다

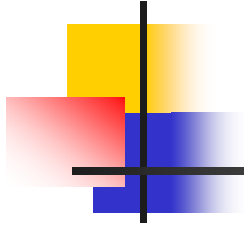
- 이 시기엔 정부에서 물류 산업을 매우 중요시했다
- 중앙 및 지방 정부에서는 일련의 물류 발전 지지 및 우대 정책을 내놓았으며 해운 물류 시장이 전면적으로 개방되고 해운 물류산업의 규모도 신속히 확대되었다



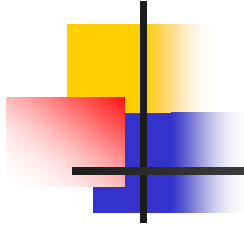
2006년 12월 11일 중국 물류 관련 시장이 전면적으로 개방되어 외자

기업들이 중국에서 “판매 네트워크”를 만들어 물류 업무를 독립적으로
경영할 수 있다

- 2009년 3월 10일, 중국 정부는 《 물류 산업 조정 및 진흥 계획 》을
발표하고 우리나라 현대 물류 산업의 발전 정책을 전면적으로 논술했다
- 이는 지금까지 중국에서 가장 체계적인 물류 산업 정책 문건이며 해운
물류산업 발전에 새로운 발전 원동력이 되었다.
- 이 《 계획 》에 따라 각 지방 정부들이 각각 일련의 구체적인 지지 정책을
편성했으나 그 중에서 토지 및 세금에 관한 정책들이 비중이 높은 편이다



- 다년간의 노력으로 중국 에서는 규모 및 실력을 견비한 해운 기업들이 육성되었다
- 예를 들어서 COSCO, 차이나 쉬핑, Sinotrans 등이 있다
- 그중에 Sinotrans는 중국물류표준위원회에서 심사해서 비준된 국내 유일 5A(중국 최고급)종합 서비스 물류기업이다
- 2008년 Sinotrans의 종합 물류 수익은 400억 위안에 달했다
- COSCO그룹 산하 COSCO 물류회사는 제3자 물류 서비스를 위주로 하는 종합 물류 서비스 기업이다
- 물류 배송 네트워크는 700여개 도시, 해외 50여개 국가를 포함했다



- 현재 중국 해운 물류 수요가 매우 많고 금융위기가 휩쓸 2009년 중국은 철광석, 석유 및 석탄 등 분야는 해운 물류에 대한 수요가 많았으며 지속될 전망이다
- 중국의 이런 번창한 수요 때문에 세계 해운 물류 서비스 기업들의 주목 및 참여가 많아지고 시장 전망이 밝을 대세이다.

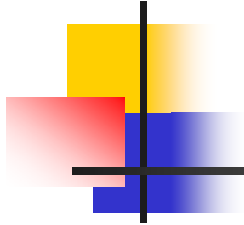


II 중국 해운물류 주요 문제점

1. 해운물류기업의 국제경쟁력 취약

- 해운물류기업의 규모는 비교적 작고, 대다수 해운물류기업의 기술장비와 관리는 비교적 낙후되어, 물류서비스 기능은 상대적으로 단일하고 전문화물류서비스 방식은 아직 제한되어 있다. 현재 대다수 해운물류기업은 간단한 운송과 비축서비스를 제공할 수밖에 없다
- 중국 해운물류기업 중 COSCO만이 글로벌물류서비스를 제공할 수 있는 능력이 구비되었다.





2、독립적이고 완벽한 해운물류법규가 결소

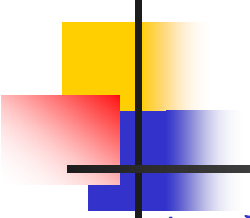
중국정부에서 지금까지 공포한 물류발전정책들은 모두 종합물류시스템 건설에 두루 혜택을 주는 정책으로서, 독립적이고 완벽한 해운물류법규가 필요하다. 중국의 기존 물류관련 법률법규들은 대부분 부문적, 지역적 규정으로서 부문 및 지역 보호색채를 띠고 있다. 물류시장에서의 경쟁은 기본적으로 통일된 법률법규에 제한받지 않으며 또한 국가차원의 물류서비스에 대한 효율적인 외부단속도 부족하여 불공정 거래를 피할 수가 없다



3、물류관리체제가 불명확

현재 중국 현대물류산업은 시작한지 오래되지 않았기 때문에
물류시장관리 및 산업관리 정돈을 하지 못한 상태이며 국가경제무역위원회,
교통운수부, 철도부, 대외경제무역부 등 정부기관에서 각각 일부분의
물류관리직무를 맡고 있으며, 공업, 상업, 물자, 교통 등 산업에서 시장을
점유하고 상호간의 협력조절이 부족하다

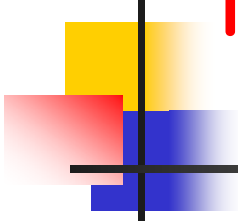




4 .하드웨어 건설을 중요시하고 소프트웨어 방면을 중요시 하지 않는 경향

- ① 각 지방정부에서는 항만 등 기초시설 건설에 대한 투자를 아주 중요시 하지만, 물류정보화 건설, 물류통관서비스효율 및 물류표준화 등 방면의 성과가 높지 못하다.
- ② 각 지역에서는 토지 계획을 하여 물류원구를 건설하는데 열정을 다하며 중앙정부에 보세물류원구와 보세항구 건설신청서를 제출하기에 바쁘다.

그러나 물류원구의 기능개발사업은 항상 완만하게 진행되고 있다.
- ③ 사회신용시스템이 부족하여 중국 국내 해운물류발전에 비교적 큰 제약을 주고 있다.
- ④ 해운물류기업들에게는 현대물류운영지식 및 물류관리지식을 통달하는 복합형 전문인재가 부족하다.

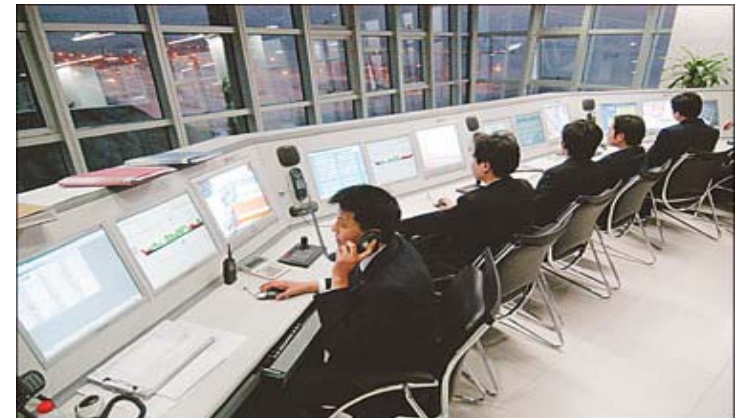


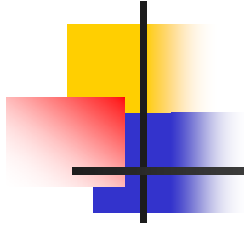
III 향후 중국 해운물류 발전정책

- 향후 중국 해운물류의 발전은 주로 국가에서 제정한 <물류산업조정 및 진흥계획>의 원칙과 방침 및 정책에 의거하게 된다.
 - 총체적인 발전방향은 아래와 같다.
- ① 첫째로 시스템화이며, 효율적인 운영과 현대종합해운물류시스템 구축을 가속화하고 서비스공급사슬의 전반 물류서비스 수준을 제고하는 것이다
 - ② 둘째로 통합화이며, 적극적으로 해운물류자원통합을 추진하고 통합적으로 발전하는 것이다
 - ③ 셋째로 국내와 국외를 동일시하는 것이며, 국제보세물류와 수운 해운물류를 대대적으로 발전시키는 것이다
 - ④ 넷째로 과학발전화이며, 정보화와 RFID를 대표로 하는 해운물류기술발전 추진을 가속화하고 에너지와 원자재소모를 줄이며 녹색물류를 선도하는 것이다

향후 중국 해운물류산업의 발전정책은 주요하게 아래 **10**개 방면에서 구현화될 수 있다

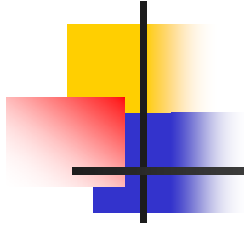
- 해운물류관리 및 협력 체제를 완벽하게 하고 해운물류의
시장감독관리를 강화하며 해운물류의 통계 및 감독측정시스템을
구축하고 해운물류기업의 성실신용건설을 선도할 것
- 해운물류의 기초시설 (터미널, 장비 등), 물류거점 (물류허브, 물류기지,
물류중심, 배송중심, 공공창고 등) 및 물류네트워크 건설을 강화하며,
해운물류정보화, 표준화 건설도 강화하여 해운물류현대화를 추진할 것





- 해운기업이 항만 및 물류원구의 건설과 운영에 참여하는 것을 지지하고 해운물류, 항만물류 등을 운영하는 기업들이 합자 혹은 합작하여 자원을 통합 및 조정하게 할 것.
- 해운물류기업과 제조업의 연동발전을 추진하고 석유, 석탄, 철광석 및 기타 중요한 광석제품의 해운물류시스템을 구축하는데 중점을 둘 것.





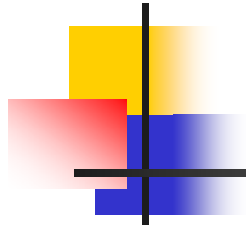
- 제3자 해운물류기업들의 발전을 지지하며, 해운물류의 사회화서비스수준을 높이고 해운물류기업 간의 교류와 연맹 및 재통합을 지지하고 국제경쟁력 및 구역파급능력을 갖춘 해운물류기업을 키우고 전문화된 해운물류발전을 추진할 것.
- 정책에 초점을 두고 국제해운물류를 대대적으로 발전시킨다. 국제해운센터, 보세항구 및 보세물류원구건설을 가속화함으로써 통관환경을 개선할 것.

- 수운물류발전을 지지한다. 장강, 주강, 헤이룽 강 등 3대 유역 및 기타 주요수역의 수운물류를 중점적으로 발전시키며, "장강황금수로건설"의 국가전략 계획을 계속 추진할 것.
- 해운물류시장환경을 최적화하고 해운물류기업 신용시스템을 건설하며, 산업협회의 산업자율작용을 충분히 발휘하여 해운물류산업과 긴밀히 관련된 운자, 보험, 자문, 해사, 중재 등 현대해운서비스산업을 대대적으로 발전시킬 것.



- 전통적인 해운물류시스템의 개조를 가속화하고, 해운물류의 증가방식을 적극적으로 바꾸고, 해운전자 상거래의 발전을 지지하고, 해운물류의 과학기술함량을 높이며 녹색해운물류를 발전시킬 것
- 해운물류분야의 국제교류를 발전하며 중국 주변국가 및 세계기타국가와 효율적으로 연계되는 해운물류네트워크를 구축하고 중점적으로 동북아지역에 포함된 한국, 일본 및 기타 동아시아국가간의 해운물류교류를 강화할 것.





The End
감사합니다!

