

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803

Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제13-4호

2013년 5월 15일



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스 : 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국 규모이상 택배기업의 기준*

지역	업무수익
동부 北京, 天津, 河北, 辽宁, 上海, 江苏, 浙江, 福建, 山东, 广东, 海南	200만 위안 이상
중부 山西, 吉林, 黑龙江, 安徽, 江西, 河南, 湖北, 湖南	20만 위안 이상
서부 重庆, 四川, 云南, 贵州, 西藏, 陕西, 甘肃, 青海, 宁夏, 新疆, 内蒙古, 广西	10만 위안 이상

자료 : 「우정업 통계보고양식 제도 (택배서비스기업)」.

■ 2012년 중국 지역별 택배 업무량 순위

(억 건, %)

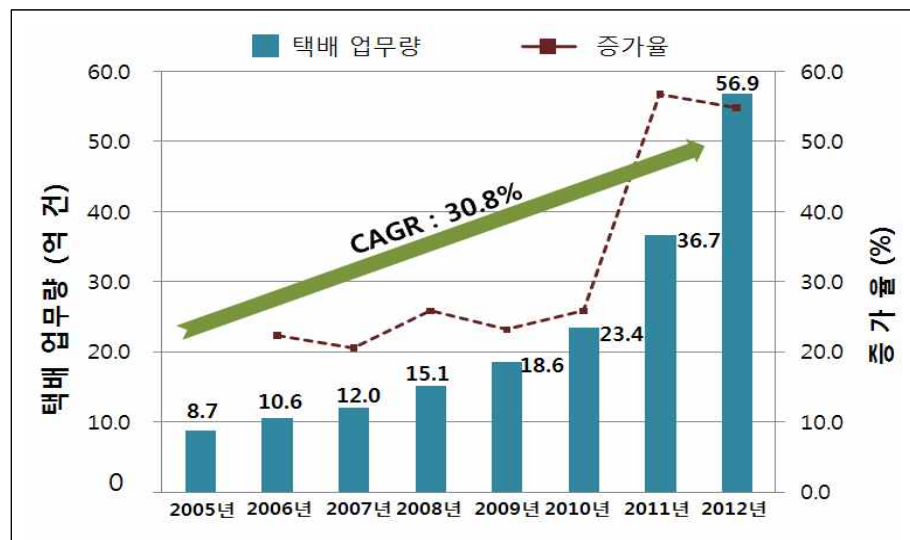
	지역	업무량	증가율
1	광둥성	13.4	76.7
2	저장성	8.2	65.1
3	장쑤성	6.4	65.9
4	상하이시	6.0	46.4
5	베이징시	4.8	42.8
6	푸젠성	2.6	62.4
7	산둥성	2.5	34.1
8	쓰촨성	1.3	25.4
9	허난성	1.3	49.2
10	허베이성	1.2	44.0

자료 : 中国国家统计局, 「2012年邮政业运行情况」.

중국물류리포트 내용의 일부
혹은 전체를 인용하실 경우,
자료원을 「KMI
중국물류리포트」로 표기해
주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2012년 중국 택배 시장



자료 : 中国国家统计局(www.spb.gov.cn), 「邮政业运行情况」, 각년 공보.

2012년 중국 택배 업무량 56.9억 건, 전년대비 54.8%

2012년 중국 규모이상 택배기업*들의 택배 업무량은 전년대비 54.8% 증가한 56.9억 건이며, 매출 규모도 31.4% 증가한 1,055억 위안을 기록했다. 택배 유형별로 보면, 타지역 택배(异地快递)가 전체 업무량의 73.7%로 가장 많았고 도시내 택배(同城快递) 23.1%, 국제 택배(香港·마카오·대만 포함) 3.2%의 순이었다. 지역별 택배 업무량은 광둥성이 13.4억 건, 저장성, 8.2억 건, 장쑤성 6.4억 건, 상하이시 6.0억 건, 베이징시 4.8억 건 등의 순으로 나타났다.

중국 택배시장의 고속 성장에 따른 시장 경쟁도 심화되고 있다. 2012년 글로벌 기업 Fedex와 UPS가 중국 국내 택배경영허가를 정식 취득함으로써 업계의 긴장감을 고조시켰으며, 고급 택배시장에 주력해 온 순풍(顺丰)택배와 국영기업 우정 EMS도 저가형 상품을 출시하는 등 시장의 가격 경쟁도 심화되고 있어 서비스 향상의 제약 요인으로 지목되고 있다.

중국 교통운수부는 택배기업의 경영허가증 관리·감독 강화, 서비스 품질 제고, 고객정보 안전 강화 등을 골자로 한 「택배시장 관리방법」을 제정하였고, 2013년 3월부터 시행되었다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	05-03	05-10
종합지수	1,101.57	1,082.82
일본 항로	770.95	752.67
구주 항로	1,338.72	1,291.94
미서부 항로	1,110.53	1,104.74
미동부 항로	1,218.53	1,218.36
한국 항로	625.58	620.08

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	05-03	05-10
종합지수	1,048.84	1,035.43
석탄	1,135.71	1,114.75
곡물	757.94	741.79
금속광석	871.36	870.83
정유	1,259.22	1,259.22
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점

1 중국 고속도로 건설 붐, 트럭킹 운송 발전 견인

1984년 중국 최초의 고속도로인 선양~다롄간의 선다(沈大)고속도로가 착공된 지 30년이 채 지나지 않아서 중국은 이미 세계에서 두 번째로 긴 고속도로망을 가진 국가가 되었다. 중국 각지의 고속도로 건설은 중국 트럭킹 운송 발전의 강력한 기회요인으로 작용했다. 아래 [표 1]과 같이 2012년 중국의 도로운송 화물량은 318.9억 톤으로 전년대비 13.1% 증가했으며, 2005~2012년 연평균 증가율(CAGR)은 13.2%에 달한다. 2011년 기준 도로운송량은 중국 전체 화물운송의 약 76.3%를 점유하고 있으며, 이 비중은 2005년부터 꾸준히 증가하는 추세이다. 「12·5」계획에 따라 중국의 고속도로 총 길이는 2015년 10.8만 km로 연장될 계획이며, 이에 따른 트럭킹 운송업의 발전도 예상된다¹⁾.

[표 1] 2005~2012년 중국 도로운송 현황

연도	도로길이 (만 km)		도로 화물운송량 (만 톤)	화물운송 분담율 (%)
		고속도로 길이		
2005	334.52	4.10	1,341,778	72.1%
2006	345.70	4.53	1,466,347	72.0%
2007	358.37	5.39	1,639,432	72.0%
2008	373.02	6.03	1,916,759	74.1%
2009	386.08	6.51	2,127,834	75.3%
2010	400.82	7.41	2,448,052	75.5%
2011	410.64	8.49	2,820,100	76.3%
2012	423.75	9.62	3,188,500	N/A

주 : 분담율은 중국 운송수단별(철도, 도로, 수운, 항공, 파이프라인) 화물운송량 중의 비율.

자료 : 国家统计局, 「2006~2011中国统计年鉴」; 交通运输部, 「2012年公路水路交通运输行业发展统计公报」.

2 개인 혹은 소규모 운송업체 중심의 다단계식 운송 구조

2011년 중국의 영업 면허를 가진 화물트럭은 1,179.4만 대(차량 평균 톤수 6.15톤)이다. 반면 중국의 '도로운송 경영허가증(道路运输经营许可证)'을 근거로 한 도로화물 운송기업들은 722.4만 개(户)로서, 평균 1.6대의 트럭을 보유하고 있는 셈이다. 이는 대규모 차대를 가지고 있는 운송기업보다 지입구조 형태에 기반한 개인운송인이 중국 트럭킹 시장의 주축임을 의미 한다²⁾.

1) 交通运输部, 「交通运输“十二五”发展规划」, 2011.

2) 交通运输部, 「2011 中国交通运输统计年鉴」, 2012.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국의 주요 도로화물운송 관련 법규정 및 산업표준 목록

명칭	시행
중화인민공화국 도로법 (中华人民共和国公路法)	1998
도로안전보호조례 (公路安全保护条例)	2011
제한차량도로운행관리규정 (超限运输车辆行驶公路管理规定)	2000
중화인민공화국 유료도로관 리조례 (中华人民共和国收费公路管 理条例)	2004
중화인민공화국 도로운수조례 (中华人民共和国道路运输条例)	2004
중화인민공화국 외상투자 도 로운수업 관리규정 (中华人民共和国道路运输条例)	2001
외상투자 도로운수업 관리규 정-보충규정 (关于《外商投资道路运输业 管理规定》的补充规定)	2004
도로화물운수 및 터미널 관 리규정 (道路货物运输及站场管理规定)	2012
도로위험물운수 관리규정 (道路危险货物运输管理规定)	2013
대형화물 도로운송관리방법 (道路大型物件运输管理办法)	1996
차량화물운송규칙 (汽车货物运输规则)	1999

(다음 페이지에 이어서)

중국의 넓은 국토면적을 고려했을 때, 장삼각경제권, 환발해경제권, 주삼각경제권 등 주요 생산·소비 지역 간의 운송은 대부분 1,000km가 넘는 장거리 운송이며, 화물종류 및 물동량의 불균형도 존재하여 물류기업들이 자체 차대를 보유하는 데는 한계가 존재한다. 그러므로 대부분의 물류기업들은 실제 도로운송에서 자체차량보다는 지입차량이나 다른 소규모 운송기업을 활용하게 된다. 또한 중국의 트럭운송에 대한 규제가 강화되면서 물류기업이 직접적인 벌금 및 벌점, 그로인한 경영상의 불이익 등을 최소화하기 위해서도 하청 운송업체 혹은 지입차량 이용이 장점을 가진다.

중국의 도로운송 시장은 ‘다단계 구조’가 만연하다. 화주의 물량은 입찰 등을 통해 1급 물류회사에게 위탁되고, 1급 물류회사는 다시 하위 단위의 물류회사(운송회사)들에게 하도급을 주게 된다. 하도급을 받은 물류회사들은 자체 차량 이용 물량을 제외하고 나머지 물량을 다시 재하도급을 주게 되며, 이러한 재하도급을 거쳐 결국 피라미드의 가장 하위 단위에 위치한 개인 운송인들에게 물량이 배분된다.

하지만, 외부 운송업체나 지입차량에 대한 운송의존도가 높아지면, 물류기업의 재무제표상 매출은 의미가 없어진다. 예를 들어, 100의 매출을 올렸지만 80은 외부 운송업체나 지입차량에 의한 매출로 지출되고, 실제 해당 물류기업의 매출은 20정도 선인 것이다¹⁾. 특히 하청 운송기업 역시 다시 물량을 재하도급을 주는 ‘다단계 구조’아래에서는 하층부로 내려갈수록 알선료, 영수증 발행비 등 부가비용 발생으로 인해 이윤은 더욱 박해질 수밖에 없다. 또한 화주기업은 자사 제품이 누구를 통해 운송되는지 알지 못하는 경우가 빈번히 발생하게 되어 물류서비스 품질 저하 및 화주와 물류기업간의 갈등이 발생하기도 한다.

3 강화되는 도로운송 규제, 관련 제도 파악 필요

운송인의 경우 1회 운송에 얼마나 많은 물량을 적재하느냐가 수익을 결정하게 되고, 이는 과적 및 혹은 비표준화 차량(개조 차량) 이용 등으로 이어진다. 이에 따라 중국 정부 역시 사회에 만연한 과적, 차량 개조에 대한 단속을 지속 강화하고 있다. 중앙 및 지방 정부에는 ‘수많은’ 관련 법률 조항 및 산업 표준들이 존재하고 있으며, 대표적으로 「도로화물운수 및 터미널 관리규정」(2012년 3차 개정), 「차량 불법 규격위반 및 초과화물 운송 관리 업무 강화에 관한 통지」(2009), 및 「도로안전보호조례」(2011) 등의 규정에 따라 과적 및 차량 규격 위반 등을 단속하고 있다²⁾.

- 1) 통상 물류기업이 고객으로부터 받은 물류서비스 중 운송서비스를 외부 운송기업에 재하청을 줄 경우 전체 매출의 약 70~80% 정도가 외부 운송회사로 지출됨. 전문가 인터뷰.
- 2) 특히 「도로안전보호조례」 제66조에서는 1년 내 각 도로별 안전 기준을 3회 이상 위반한 차량에 대해 차량 운영증을 취소하고, 3회 이상 위반한 운전기사에 대해서는 운송영업 자격을 정지시키며, 1년 내 기준위반 차량이 해당 기업 차량의 10%를 초과하는 도로운송기업에 대해 위반정도에 따라 영업정지 혹은 경영허가 취소라는 강도 높은 규정을 포함하고 있음.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국의 주요 도로화물운송 관련 법규정 및 산업표준 목록

명칭	시행
차량유지보수 관리규정 (机动车维修管理规定)	2005
도로운수차량 유지보수 관리규정 (道路运输车辆维护管理规定)	1998
도로운수업 종사인원 관리규정 (道路运输从业人员管理规定)	2007
차량안전인원교육 관리규정 (道路运输车辆驾驶人管理规定)	2006
차량운행안전 기술조건 (机动车运行安全技术条件)	2012
도로차량 크기, 축하중 및 총 중량 제한값 (道路车辆外廓尺寸, 轴荷及质量限值)	2004
차량유지, 검사, 진단 기술규범 (汽车维修, 检测, 诊断技术规范)	2001
도로화물운송기업 등급 (道路货物运输企业等级)	2006
도로화물운송기업 등급 (道路货物运输企业等级)	2005
위험화물분류 및 품목코드 (危险货物分类和品名编号)	2005
운영차량기술등급분류 및 평가요구 (营运车辆技术等级划分和评定要求)	2004

자료 : 중국교통운수부 및 국가표준화관리위원회.

이러한 과적 및 차량 개조, 차량 안전검사 등은 각 고속도로 톨게이트 및 검문소 등에서 수시로 실시하고 있다. 또한 위법사항 적발 시 해당지역의 교통관리 부문(도로국, 지역 운수관리국 등) 및 공안국에서부터 벌금 징수, 차량 구류 등의 법집행 재량권을 소유하고 있으므로 화물운송에는 철저한 관련 규정 숙지 및 이행이 선행되어야 할 것이다.

아래 [표 2]는 중국 산시(陕西)성의 화물운송 관련 주요 위법 행위 및 처벌 기준들을 정리한 것이며, 다른 지역에서도 이와 ‘유사한’ 기준들이 통용되고 있다.

[표 2] 중국 도로 화물운송 관련 주요 위법 행위 처벌 기준(산시성의 예)

위법행위	관련 조항	법정처벌 기준
1. 도로운송 경영허가증 취득하지 않고 독단적으로 도로운송경영에 종사	「중화인민공화국 도로운수조례」 제 2조	위법소득 몰수 및 위법 소득액의 2배 이상, 10배 이하의 벌금 징수. 위법소득이 없거나 2만 위안 미만일 시, 3만 위안 이상 10만 위안 이하의 벌금 징수
2. 여객 및 화물운송 경영자가 규정에 따른 차량유지보수, 검사를 실시하지 않음	「중화인민공화국 도로운수조례」 제 31조	현(县)급 이상 행정구의 도로운수관리 기구는 시정을 명하며, 1천 위안 이상 5천 위안 이하의 벌금 징수
3. 운송 허가 사항이 만기일이 지났음에도 지속적인 경영 활동 종사	「도로화물운수 및 터미널 관리규정」 제 26조	현급 이상 행정구의 도로운수관리 기구는 경영활동 금지와 함께 위법 소득을 몰수 하며, 위법소득의 2배 이상 10배 이하의 벌금 징수. 위법소득이 없거나 2만 위안 이하일 시 3만 위안 이상 10만 위안 이하의 벌금 징수
4. 화물 터미널 경영자가 과적 및 부피제한 화물 차량의 적재, 출발을 허가	「도로화물운수 및 터미널 관리규정」 제 43조, 52조	현급 이상 행정구의 도로운수관리 기구는 시정을 명하며, 1만 위안 이상 3만 위안 이하의 벌금 징수
5. 화물운송 대리인이 화물운송 업무를 자격이 없는 운송업자에게 교부	「산시성 도로운수관리조례」 제 28조	현급 이상 행정구의 도로운수관리 기구는 위법소득을 몰수하며, 5백 위안 이상 3천 위안 이하의 벌금 징수
6. 도로위험물 운송허가를 취득하지 않고 위험화학품 운송업무 진행	「도로위험화물운수관리규정」 제 2조, 제 8조, 제 10조	위법소득이 있을 시 위법 소득을 몰수하며, 위법 소득이 5만 위안 이상일시, 2배 이상 5배 이하의 벌금 징수
7. 도로 위험물 운송기업 혹은 기관에서 규정에 따라 전용차량의 유지보수 및 검사 미실시	「도로위험화물운수관리규정」 제 21조	시정을 명하며 1천 위안 이상 5천 위안 이하의 벌금 징수

자료 : 산시성 교통운수청 운수관리국.

유류비와 인건비의 지속적인 상승 및 높은 통행료 등의 원인으로 운송기업들의 이윤율은 악화되고 있는 상황에서 강도 높은 규정 시행은 결국 운임 상승으로 이어져 물류비 상승을 가중시킨다. 때문에 2011년 강화된 처벌 규정이 포함되어 있는 「도로안전보호조례」가 발표된 후, 중국 물류 업계에서는 중국 정책 실시에 대해 일정한 완충기간 적용을 주장하기도 하였다¹⁾.

1) 新浪财经, “物流与采购联合会称将与政府协商过渡期”, 2011.5.26.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 외자기업의 중국 '도로운송경영 허가증' 취득 절차

- 외자기업이 중국내 도로운송면허인 '도로운송경영 허가증(道路运输经营许可证)' 취득은 「중화인민공화국 외자기업법」, 「중외합자경영기업법」, 「도로운수조례」, 「외상투자 도로운수관리규정」, 「외상투자 도로운수관리규정-보충규정」 및 각 지방 법규 등에 의거해 관할지역의 교통운수기관에서 허가 신청 가능.
- ※ 일반 화물외에 위험물, 대형화물, 컨테이너 운송에 대해서는 별도의 규정에 따라 허가 신청

도로운송경영 허가증 신청 조건

1. 경영 업무에 부합하며 검사를 통과한 운송차량
 - (1) 차량의 기술적 기능이 국가 표준 요구에 부합
 - (2) 차량의 사이즈, 축 부하, 적재량이 국가 표준 요구에 부합
 - (3) 대형화물 운송, 위험물 운송, 냉장운송, 컨테이너 운송의 경우 적합한 차량 구비
2. 규정에 부합하는 운전자
 - (1) 운전 차량에 상응하는 운전 면허를 취득한 자
 - (2) 60세를 초과하지 않은 자
 - (3) 소재 시급 도로운수관리기관에서 도로화물운수법규, 자동차수리, 적재보관 기본 지식 시험을 통과하여 자격증을 취득한 자
3. 작업안전규정 및 감독시스템, 운전자 및 차량안전 관리제도 등이 포함된 안전한 안전생산 관리제도 구비

자료 : 「도로화물운수 및 터미널 관리규정」(2012)중 관련 내용.

4 도로운송의 불합리한 관행들 여전히 존재

중국 정부가 현재 도로운송 규제 강화와 함께 강력 추진하고 있는 부분은 바로 도로상의 불합리한 관행들의 척결이다. 1994년 중국 국무원은 「도로의 무분별한 검문소 설치, 무분별한 벌금, 무분별한 통행료 징수 금지에 관한 통지」를 발표하면서 일명 ‘도로 3란(三乱: 乱设站卡, 乱罚款, 乱收费)’ 행위에 대한 개선을 공식 전개하였고, 매년 교통운수부,公安부, 국무원 등이 주축이 되어 ‘도로 3란’ 척결을 강조하고 있다. 하지만, 근 20년간의 노력에도 불합리한 관행들은 여전히 중국 도로운송업계의 화두이자 문제점이다. 아래 [표 3]은 중국 언론에 소개된 도로운송 관련 불합리한 관행들의 ‘일부’ 사례들이다.

[표 3] 도로운송상의 불합리한 관행 사례들

사례	주요 내용
고속도로 톨게이트별 차량중량 불일치	- 2012년 11월, 중국 장쑤성~산시성까지 대형설비(정류탑) 운송 중, 허난성과 산시(山西)성경계의 쩌저우(泽州) 톨게이트에서 화물차량의 총중량 126톤을 기록. 이미 발급받은 '제한초과 운송 통행증'의 오차 범위 초과하여 통행 불허 및 통행증 갱신 요구 - 동 차량은 장쑤, 안후이, 허난성을 통과하며 각각 89톤, 96톤, 116톤 기록(동일차량, 동일화물) - 수차례의 재 계근 결과 총중량 111톤으로 톨게이트를 통과하였으나, 약 2주간의 대기기간으로 피해 발생
과도한 고속도로 통행료	- 2012년 11월, 광둥성 광저우~랴오닝성 다롄간 약 45톤 화물차량 편도 운송 시, 2,228km에 달하는 육로구간에서 4,750위안의 통행료 발생(평균 1km당 약 2.13위안), 엔타이~다롄간 카페리 비용 3,500위안 별도 계산 - 동 차량의 편도 1회 운임 약 2만 위안 중, 40% 이상이 통행료로 지출.
행정수속 규정에 위배된 법집행	- 2012년 12월, 산둥성 지난(济南)~산시성 타이웬(太原) 트럭 운송 중, 타이웬에서 현지 운송관리소 인원이 차량 검사 실시(당시 화물 없음). 트럭의 문제점 발견으로 차량 구류 및 지역 운송관리소의 담당자 5,000위안의 벌금 부과(「교통행정처벌절차 규정」에 근거하면, 1,000위안 이하의 안전에 한해 현장 집행행 결정 가능) - 벌금 및 위조된 소속 운송회사의 '위탁서' 제출 후 차량 재운행 - 현지에서 위조 '위탁서' 발행 및 송금대리, 처벌 중재 업무 대리인 존재
선납부 형식의 '월 벌금' 납부	- 허난성 화이빈현(淮滨县) 교통관리부문은 현지 운송인들을 대상 '집중벌금' 명목으로 일률적인 '월 벌금' 산정(3축 트럭 5,200위안) 후, 차량에 식별표시(验)" 기록 - '월 벌금'을 납부한 차량은 해당 월간 심각한 위법 행위외에 벌금 면제
물류회사 자체 '중국 벌금 지도' 제작	- 후난성 류양(浏阳)시의 A 물류회사는 다년간의 경험을 바탕으로 '과도한' 단속 및 벌금 지역을 표시한 '전국 벌금 지도' 제작 - 차량들의 상지역 우회 운행 및 해당지역 인적 네트워크 구축

자료 : "经济半小时"(cctv2)에 방영된(2012.12.20~ 12.27) 8부작 "再问物流" 내용 중 일부분 정리.

과도한 통행료 및 불합리한 벌금 부과는 현재 중국 물류산업 발전의 가장 큰 제약요인으로 지목되며, 중국 정부도 국가적인 물류비 절감 차원에서 조치들을 모색하고 있다¹⁾. 하지만, 각 지역의 재정 부문, 교통관리 부문, 고속도로

1) 현재 교통운수부는 도로 통행료 절감 방안을 모색하기 위해 「유료도로 관리조례(收费公路管理条例)」 개정 작업을 진행 중에 있음.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

■ TNT 화위의 중국시장 진입과 철수
- TNT 화위(天地华宇)는 네덜란드 TNT그룹이 2007년 중국 최대 규모의 화물운송회사 화위물류(华宇物流, 1995년 설립)를 인수하면서 설립.
TNT 화위는 중국 600개 도시의 네트워크와 3,000여 대의 차량, 1만 8,000여 명의 직원을 보유하고 '정해진 날짜 배송(定日达)' 상품을 출시하며 중국 트럭킹 서비스를 한 단계 업그레이드 시킴.
그러나, 진출 7년만인 2013년 3월 중신산업투자에 매각 발표. 업계 전문가들은 중국 현지기업과 외자기업간의 관리시스템의 부조화 및 미성숙된 중국 트럭킹 시장에서의 경영난을 원인으로 분석하고 있음.

운영회사 등의 이권이 복잡하게 얽혀있으며, '시간이 곧 돈이자 신용'인 운송인들 역시 문제발생 시 제도적인 시비 판단보다는 문제의 신속한 해결에 주안점을 둘 수밖에 없는 상황이므로 상기의 문제점들이 시정되기에는 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상된다.

5 중국 트럭킹 선두주자 'TNT 화위' 매각의 시사점

2013년 3월, 글로벌 물류기업인 TNT의 중국내 도로화물 운송기업인 TNT 화위(天地华宇)가 중신산업펀드(中信产业基金, 중신그룹[CITIC Group]의 자회사)에 매각되었다. 2007년 화위물류(华宇物流)를 인수하면서 중국 도로운송 시장에 본격 진입한 TNT는 지난 7년간 중국 언론에 보도된 투자금액만 26억 위안(화위물류 인수자금 포함)에 달했지만, 금번 매각액은 '5억 위안의 부채'를 포함한 7.5억 위안(한화 약 1,350억 원)에 불과하다. UPS의 TNT 인수가 백지화된 시점에서 TNT의 자체적인 효율성 강화라는 측면도 있지만, 중국 트럭킹 시장 강자의 '혈값' 매각 소식은 시사 하는 바가 크다.

중국은 「외상투자도로운수 관리규정-보충규정」(2004.12)에 의거하여 2005년부터 외자기업의 도로운송 단독투자를 허가하고 있다. 중국에 진출한 외자 물류기업은 초기에 대부분 화물운송 대리기업(freight forwarding) 형태로 설립되었다. 2005년 이후부터 제도변화 및 시장 요구에 따라 중국내 도로운송자격과 자체 차대를 구비하는 외자 물류기업들이 늘어나고 있다. 하지만, 물량 확보의 문제를 차지하고라도, 상기 TNT 화위의 사례만 보더라도 중국의 트럭킹 운송 시장은 녹록한 시장이 아니다.

하이엔드와 로우엔드 시장이 불분명한 상황에서 가격에 치중한 경쟁구조, 각 물류영역 및 지역 간 분산되고, 구체적이지 못한 법률시스템, 제도화 과정 속에서 쉽게 개선되지 않는 불합리한 관행들, 증가하는 운송기사들의 파업 문제 등이 중국 트럭킹 시장의 현주소이다. 또한 지역별 도로상황 및 기후 차이, 유류와 인건비 등 원가 상승과 외자기업이라면 감내해야할 현지 인력의 관리 문제, 인적 네트워크(판시)의 부족 등이 외자기업의 도로운송 시장진출을 더욱 제약하고 있다.

하지만, 중국 물류시장에서 종합적인 물류서비스 제공을 통해 시장점유율을 높이기 위해서라면 도로운송의 직접적인 참여는 필요하다. 또한 하루가 다르게 촘촘해지고 있는 도로망은 중국의 트럭킹 시장이 그렇게 회의적지만은 않음을 시사한다. 앞에서 기술한 바와 같이 현재 중국 정부는 도로운송 부분의 제도화, 규범화를 강조하고 있으며, 현재의 제도적인 문제점들은 향후 점진적 이나마 개선될 것으로 기대된다. 이러한 시점에서 중국에 진출한 우리 물류기업들도 중국 도로운송 현황에 대한 정확한 이해를 통해 향후 업무 확대 및 시장 진출을 준비할 필요성이 있다고 판단된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 택배 시장
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 도로운송 발전 현황 및 문제점
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 국무원, 올해 내 철도 투융자 체제 개혁 방안 구축
- 중국 철광석 교역 새 규정 발표
- 상무부 전임 부장 천더밍(陳德銘) 중국 해협 양안협회 회장 선출
- 광둥성, 중국-아세안 자유무역 산업 선행 시범구역 조성 계획
- 상무부, 중국 올해 수출입 증가율 전년대비 소폭 상승 전망
- 중국 국토지원부, 2013년 국토이용계획 발표
- 중국 수출입 은행, 원양어업에 정책성 금융지원
- 「세관특수관리구역 외환관리방법」, 6월 1일 시행
- 중국 의약품 유통매출 100억 위안 돌파

해운 · 항만

- 중국 해운기업 세수제도 국제화 전망
- 중국 최초 해양전자정보산업기지, 저우산(舟山)에 건설
- 엔타이 서항구 세계 일류터미널 건설 계획
- 랴오닝 창타이(旗台)항구, 광석부두 전용 철도노선 운영개시
- 저우산 8개 항만물류 사업, 저장성 성급 사업으로 편입
- 차이나쉬핑, 25억 위안 단기채권 발행

- 난통(南通)항, 컨테이너 물동량 빠른 증가, 월별 최고기록 갱신
- 중국선주협회, 적극적인 운송력 구조 조정 강조
- 해남도 해사국, 10대 조치 발표 국제 관광선 건설 계획
- 톈진 동장지역, 중국 최초 국제선박 등록 선적항으로 조성

종합 물류

- 상하이 철도통상구(铁路口岸), 정식 대외개방 승인
- 국가급 항공경제선행구, 중국 중부지역에서 조성 전망
- 우한시, 'sea-rail' 복합운송 발전 가속화, 향후 2년대 100만 TEU 돌파 예상
- 톈황다오(秦皇島), 'sea-rail' 복합운송 실현, 항만과 도시 연계 발전 기대
- 산시성 타이웬(太原), 대규모 종합물류 산업원구 건설 계획
- 중국 항공 콜드체인운송 산업표준 내년 발표 계획
- 중국 창고용지 임대 수요 지속 증가
- 중국 트레일러 운송, 발전단계 진입

자세한 동향 내용은
한국해양수산개발원
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmishanghai.org>)
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서
확인 하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

