**2012년 중국 물류시장 발전과 정책 동향**

<개요> 2012년 중국 물류시장은 안정적인 성장세를 보였다. 글로벌 경기 침체가 지속되면서 생산 원자재와 수출입 물품의 물류 수요 증가세가 크게 둔화되고, 저조한 투자 수요 탓에 철강, 건자재, 석탄, 에너지 등 대종상품의 물류 수요는 하락했지만, 생활용품, 온라인 물류와 관련된 개별적 리테일 물류 수요는 급증했다. 특히 전자상거래, 온라인 쇼핑과 관련된 택배 물류는 2012년 물동량이 전년보다 55% 증가하는 고속 성장을 달성했다. 현재 중국 물류 산업의 가장 큰 문제는 높은 물류원가로 GDP대비 물류비가 18%에 달해 선진국의 8%대 수준과 큰 격차를 보인다. 물류시장의 외자 진입과 관련해 2012년 중국 정부는 내륙 수운 외자 진입 금지 규정을 발표하는 한편, 국내 택배업에서는 글로벌 택배업체 두 곳에 영업허가를 내어주는 등 물류시장은 여전히 외자 제한과 개방이 병존해 있다. 그러나 중국 물류시장의 성장잠재력을 높이 평가하는 글로벌 기업들의 중국시장 공략이 계속되고 있으며, 한 업계인사는 2016년 중국이 세계 최대 3자물류 시장이 될 것으로 전망했다.

 2012년 중국 물류업 발전 동향

– 2012년 경제가 회복되면서 물류업도 점차 상승세를 보임. 잠정적인 통계에 따르면 2012년 사회물류총액(물류 상품의 총 가치)은 177조 위안으로 전년대비 9.8% 증가함

– 전국 물류업 부가가치는 3.5조 위안으로 전년보다 9.1% 증가했으며, 물류업 부가가치의 GDP비중은 6.8%이며, 서비스업 부가가치의 15.3%를 차지함

– 물류시장에서 생산 자재류와 수출입 물품의 물류 수요 증가세가 크게 둔화됨. 특히 국제시장의 침체가 지속되면서 국제 운송기업들의 적자 상태가 나날이 악화됨

– 투자 수요가 가라앉으면서 철강, 건자재, 석탄, 에너지 등 공업 및 원자재 상품의 물류 수요가 하락했고, 재고 처리 압박이 가중됨

– 한편, 생활용품과 온라인 물류에 대한 소비 수요가 급증하면서 2012년 전자상거래 거래액이 7조 위안에 달하고 온라인쇼핑 거래액이 1.2조 위안을 넘어섬. 이는 각각 사회소비재 소매총액의 33.8%, 5.8%를 차지함

– 이러한 추세 속에서 전자상거래, 온라인 쇼핑과 연계하여 운영되는 택배물류가 고속 성장해 2012년 업무량이 전년보다 55% 증가한 57억 건에 달함

– 그와 동시에 주민의 소비수준과 안전의식의 향상과 식품, 약품, 생활용품, 농수산물 등 물류의 질적 요구가 점차 높아짐에 따라 콜드체인 등 물류 응용분야가 빠르게 성장하고 있음

– 제조업은 물류 아웃소싱이 점진적으로 추진되고 있음. IT, 자동차, 가전제품, 의류 등 제조기업의 물류 아웃소싱은 이미 공급체인 통합단계에 진입했고, 제조업 대형그룹에서 전문 물류기업을 분리 설립하는 사례가 많이 나타남. 하지만 전반적으로는 아직까지 물류 아웃소싱이 크게 활성화되어 있지 않음

– 2012년 하반기 들어, 화동지역의 철강 유통업계의 창고증권의 중복 담보 문제가 다수의 채무 분쟁을 일으키면서 물류금융에 시스템적 위험을 촉발시키기도 함

○ 물류 원가 지속 상승

– 중국 물류업은 막대한 발전잠재력을 가지고 있지만, 높은 물류원가로 인해 업계 발전이 저해되고 있음

– 2012년 물류비용은 9.4조 위안으로 전년대비 11.4% 증가함. 현재 중국 물류비용은 GDP의 18%를 차지해 8%~10%에 불과한 유럽, 미국 등 선진국에 비해 매우 높은 수준을 보임

– 그럼에도 중국 물류 비용은 지속적인 상승세를 보일 것으로 예상됨. 2012년 물류기업의 인력원가는 평균 15%~20% 상승했고, 연료 가격은 2000년의 3배로 뛰었음

– 특히 도로 및 교량 통행료가 운송비용의 1/3 이상을 차지하는 것으로 나타났고, 중대형 도시의 물류업 용지와 창고 임대료가 계속 상승하면서 물류기업들의 부담을 가중시킴

– 물류비용이 이윤총액을 초과하는 기업도 적지 않음. 1월~11월 중국 내 중점 물류기업의 주영업수익이 전년동기대비 26.5% 증가한 것에 비해 원가 상승률은 31.6%에 달함. 주영업수익 이윤율은 3.7%에 불과한 것으로 드러남

– 글로벌 물류기업 CEVA 중국지사 부총재 Martin Thaysen은 중국 물류원가가 높은 이유로 인프라시설 부족, 관련 법률법규 미비와 중국 소비시장과 생산기지가 비교적 분산되어 있고 물류 공급관리 수준 격차가 많이 나는 등의 요인을 들며, 중국기업이 국제경쟁력을 확보하기 위해서는 반드시 물류원가 절감이 필요하다고 덧붙임

○ 서비스의 전문화, 통합화

– 시장변화에 빠르게 대응하여 대형 물류기업은 합병과 통합을 적극적으로 추진하고 중소형 물류기업은 공공플랫폼에 위탁하여 협력하거나 연맹을 맺고 발전하는 추세를 보임

– 서비스의 전문화도 한 단계 성장함. 콜드체인 물류, 자동차 물류, 도시물류, 물류부동산 등 세부 영역에서 경쟁력있는 전문 물류기업이 다수 출현하였고, 기업들은 원가상승에 대응하여 집약적 경영, 기술개선, 관리수준 향상, 직원 훈련 강화에 나섬

– 린(Lean)물류, 공동배송, 공급사슬 통합관리 등 새로운 물류시스템의 강한 성장력이 표출되기 시작했으며, 갈수록 많은 기업들이 서비스 분야를 확대하여 단순 물류기업에서 종합적 물류서비스기업으로 발돋움함

– 뿐만 아니라 유통기업이 상업거래에서 물류서비스까지 경영범위를 더 확장함에 따라 상업거래 물류업태도 빠르게 발전하고 있음

– 예를 들어, 쑤닝(苏宁), 궈메이(国美), 징동(京东), 당당(当当) 등 소비유통기업과 전자상거래 기업이 거액을 투자해 물류망을 구축, 개선하였고, 중국우정과 순펑(顺丰) 등 택배기업은 온라인 업무를 개설해 전자상거래 분야에 진입, 구매대리, 유통판매로 업무 범위를 확대하고 금융기관과 함께 공급사슬 통합서비스를 제공함

– 제조업과 물류업의 연계 발전이 구매, 생산, 판매 등 다방면에서 이루어지고 있음. 레노보, 하이얼, 이치 등 제조기업은 물류기업과 전략적 협력을 통해 비즈니스 프로세스 혁신(BPR)를 촉진했고, 바이롄(百联), 우메이(物美), 저장물산(浙江物产), 텐진물산(天津物产) 등 상업기업은 유통모델의 혁신을 이룸

– 2012년 중국 물류구매연합회가 실시한 제3차 전국물류단지(기지) 조사에 따르면 조사범위 총 754개 물류단지 중 운영 중인 물류단지는 348개로 46%에 불과했지만, 물류단지의 지역적 분포가 갈수록 균형을 이루어 나가고 서비스범위가 점차 확대되며 집적효과와 파급효과가 지속 증대되는 것으로 나타남

○ 정책적 환경 개선

– 2012년 8월 국무원은 <유통체제 개혁을 통한 유통산업 발전에 대한 의견>을 발표하고, 3자물류 발전을 강조했고, 연이어 유통비용 절감 10조항 정책을 발표함

– 중국발전개혁위원회, 철도부, 교통운수부 등 여러 부문이 물류 관련 정책을 발표하고 물류 관련 분야에 대한 민간투자 유치를 장려함

– 재정부는 물류기업의 토지사용세를 절반으로 감세하는 정책을 내놓았으며, 물류업이 영업세의 부가가치세 전환 시범시행 범위에 포함시킴

– 교통운수부는 Drop and Pull Transport 운송시스템(화물차의 기존 적재함 외 별도의 컨테이너를 연결하여 동시에 다지역의 화물을 운송하는 방식)을 적극 보급하고, 도로 허브형 물류단지의 건설을 지원함

– 상무부는 현대물류기술의 응용과 공동배송 종합 시범을 실시하고, 창고업의 전환 및 업그레이드 지도의견을 제시함

– 철도부는 화물운송 조직 개혁을 실시하고 ‘실화제(实货制)’ 운송조직 방식을 시범 실시할 것을 밝혔으며, 공업정보화부는 공업 물류와 물류 정보화 발전을 추진할 것이라고 발표함

○ 현안 과제

– 2012년 물류업이 직면한 주요 문제로는 ▲기업의 물류 아웃소싱 수준이 여전히 낮고, 물류서비스의 기업내부화 특징이 매우 뚜렷히 나타남. ▲물류기업의 산업 집중도가 낮고 전문서비스 제공능력은 여전히 수요에 못 미치고 있으며, 수준 낮은 동질의 경쟁이 매우 치열함. ▲기업의 물류 원가가 여전히 높고, 원가 상승추세가 단기간 내에 전환되기 어려워 물류기업의 생존이 더욱 치열해지고 있음. ▲여러 운송방식의 발전이 불균형적이고 상호 연계가 미비한 문제가 존재함. ▲물류 인프라시설 건설에 필요한 물류용지 획득의 어려움. ▲물류 관련 부처가 많아 상호간의 협력을 쉽게 이끌어내기 힘들고 정책 제정에 많은 시간이 소요되며 정책 이행에도 많은 어려움을 겪고 있음

– SCC(Global Supply Chain Council)는 최근 실시한 조사를 통해 중국에서 가장 보편적인 물류 아웃소싱서비스로는 직접운송과 해관서비스가 있는데, 이들이 가진 높은 원가와 서비스 신뢰성 부족이 중국 물류업이 직면한 주요 문제임을 지적함

 2012년 물류업 외자개방 동향

○ 새로운 규제 사항

– 2012년 10월 국무원 상무회의에서 통과된 <국내수로운송관리조례>에서 중국내 외국인투자기업 경영에 대한 제한 규정을 두고 있음. 이 조례는 2013년 1월 1일부터 정식 시행됨

– 제11조에서 외국계 기업 및 기타 경제조직, 외국인 개인은 수로운송업무를 할 수 없으며, 중국계 선박 혹은 선박 자리를 빌리는 방식 등으로 수로운송업무를 하는 것도 금지한다고 규정함

– 제16조 규정에 따르면 중국 수로운송경영자는 외국계 선박을 내륙수로 운송업무 경영에 사용하는 것을 금지하며, 세가지 요건(국내의 중국계 선박의 동력이 부족할 경우, 선박정박 항구 수역이 대외개방된 항구 수역일 경우, 그리고 교통운수주관부문의 허가를 받은 경우)을 모두 충족한 경우에만 외국계 선박을 이용한 운송업무가 제한적으로 가능함

– 이러한 조치는 최근 중국의 대표적 수운기업인 중국위엔양(中国远洋), 중하이지윈(中海集运) 등의 적자가 잇따르면서 국내 수운기업을 보호하기 위한 것으로 보임

○ 개방 사례

– 한편 중국 국내 택배업에서는 FEDEX와 UPS Express, 두 개의 외자기업이 영업허가를 얻었으나, 영업 범위는 제한적임

– FEDEX는 상하이(上海), 광저우(广州), 선전(深圳), 항저우(杭州), 톈진(天津), 다롄(大连), 정저우(郑州), 청두(成都) 등 8개 도시, UPS Express는 상하이(上海), 광저우(广州), 선전(深圳), 톈진(天津), 시안(西安) 등 5개 지역에서 우편물(편지류)을 제외한 국내 택배업무 영업허가를 받음

– CEVA 중국지사 부총재 Martin Thaysen은 중국 물류시장은 현재 발전 성숙단계에 와 있다고 평가하며, 2016년에 중국이 세계 최대의 3자물류시장이 될 것으로 전망함

– Martin Thaysen은 중국 물류시장의 수요는 거대한데 비해 시장의 공급능력은 아직 크게 못 미치는 수준이라 중국 시장에 대한 기대가 크다고 밝힘

○ 한중일 물류분야 협력 추진 현황

– 2006년 9월 <한중일 해상운송 및 물류 장관회의 공동성명>이 체결된 후, 2012년 7월 제4차 한중일 교통물류 장관회의가 열림

– 회의에서는 재활용 팔레트 시스템 구축, 피견인 트레일러 상호주행, NEAL-NET(동북아 물류정보 서비스 네트워크)을 통한 물류정보 교환 확대, 녹색물류 협력 강화 등이 논의됨

 2012년 중국 교통운수업의 주요 경제지표

– 2012년 중국 교통운수업의 주요 경제지표는 1월-8월까지 성장 둔화세가 지속되다가 9월부터 상승세로 전환됨

– 도로여객운수는 전반적으로 안정적인 성장을 보임. 2012년 여객자수와 여객회전량(여객자수x운송거리)은 354.3억 명과 18,468억명km으로 2011년보다 7.8%, 10.2% 증가함

– 도로화물운송량은 322.1억톤, 화물회전량은 59,992억톤km로 각각 2011년보다 14.2%, 16.8% 증가함

– 내륙수로 여객운송 증가율은 전반기에 다소 둔화되었다가 하반기부터 다시 상승추세로 돌아섬. 내륙수로 여객자수는 2.6억 명, 내륙수로 여객회전량은 77.4억명km로 전년대비 4.3%, 3.9% 증가함

– 내륙수운 화물운송량과 화물회전량은 각각 45.6억 톤과 80,655억톤km으로 전년대비 7%, 6.9% 증가함

– 내륙수운 화물운송량은 1월과 2월에 저조하고 3월, 6월에 높다가 7월, 8월에 낮고 9월에 다시 증가하는 형세를 나타냄

\* 출처: 中国行业研究网(www.chinairn.com), 中国交通运输部(www.moc.gov.cn)，南方都市报，中国发展门户网(cn.chinagate.cn), 中国投资指南网(www.fdi.gov.cn), 解放日报