

중국 전자상거래에 따른 물류정책의 문제점과 해결방안*

The Problems and Solutions of Logistics Policy regarding e-Business in China

이영찬(Young-Chan Lee)^{***} · 최창범(Chang-Bum Choi)^{****} · 김시중(Si-Joong Kim)^{****} · 김창봉(Chang-Bong Kim)^{*****} ·
강상구(Sang-Goo Kang)^{*****} · 박경희(Geong-Hee Park)^{*****} · 오경희(Kyung-Hee Oh)^{*****} · 장유식(Yu-Sik Jang)^{*****}

Abstract

In China, e-logistics will be needed for the development of e-Commerce and in present can not meet the various needs of e-commerce development. In particular China's logistics efficiency is not high and there is a serious gap between the needed and real logistics services.

Thus as the e-commerce logistics base is not rich, logistics networking is not enough perfect for delivery of the goods in e-commerce companies in China. Logistics infrastructure is a serious impediment to the development of e-commerce in China.

The policies and laws must be prepared for the development of logistics systems for e-commerce companies for the streamlining distribution of the goods dealt in the e-commerce.

Thus this paper deals with the e-commerce and logistics in China, and the purpose of this paper is to contribute to the activation of e-commerce in China by studying the problems and solutions of logistics for e-commerce.

Key Words: China, e-Commerce, e-Logistics, Logistics, Logistics Policy

국문초록

중국에서 전자물류는 전자상거래의 발전을 위해 필요하지만 현재는 전자상거래 발전의 다양한 니즈를 충족시키지 못하고 있다. 특히 중국의 물류효율은 높지 않고 요구되는 물류서비스와 실제 서비스 사이에는 심각한 격차가 있다.

이와 같이 전자상거래 물류의 기초가 부족하기 때문에 중국에서 전자상거래업체의 물품의 인도를 위한 중국의 물류네트워킹도 완벽하지 않다. 물류인프라는 중국의 전자상거래 발전에 있어서 심각한 장애요인이다.

전자상거래에서 거래되는 물품의 원활한 유통을 위한 정책과 법률이 전자상거래업체를 위한 물류시스템의 개발을 위해 준비되어야 한다.

본 논문은 중국에서의 전자상거래와 물류를 다루고 있으며 연구의 목적은 전자상거래를 위하여 물류의 문제점과 해결방안을 모색함으로써 전자상거래의 활성화에 기여하는 것이다.

주제어: 중국, 전자상거래, 전자물류, 물류, 물류정책

논문접수일: 2010. 5. 26.

심사완료일: 2010. 8. 14.

게재확정일: 2010. 8. 25.

* 이 논문은 2007년도 정부재원(교육인적자원부 학술연구조성사업비)으로 한국학술진흥재단의 지원을 받아 연구되었음(KRF-2007-303-B00011).

** 백석대학교 경영학부 조교수, 주저자

*** 중앙대학교 경영학부 부교수, 교신저자

**** 서강대학교 국제대학원 교수, 공동저자

***** 중앙대학교 상경학부 교수, 공동저자

***** 중앙대학교 경영학부 강사, 공동저자

***** 부경대학교 국제통상학부 강사, 공동저자

***** 중앙대학교 경영학부 강사, 공동저자

***** 동아대학교 무역학과 겸임교수, 공동저자

목 차

I. 서론 II. 선행연구 III. 중국의 전자상거래와 물류정책	IV. 중국 전자상거래에 따른 물류정책의 문제점과 해결방안 V. 결 론 참고문헌
---	---

I. 서론

2000년대 이후 중국의 GDP에서 차지하는 내수의 비중은 꾸준히 투자 대비 감소폭을 보이고 있으며 민간소비는 점점 하향세를 나타내고 있다. 1981년 중국 전체 GDP에서 소비지출이 차지하던 비중이 약 70%에서 2008년에는 48.6%에 불과할 정도로 크게 낮아졌으며, 그러한 핵심적인 원인으로 민간소비시장의 부진을 예를 들고 있다.¹⁾

이러한 부진의 상황에서 중국 민간 소비시장을 개선하기 위한 방안 중 하나가 인터넷 쇼핑 시장, 즉 전자상거래 시장의 발전이다. 중국의 인터넷 사용자 중 전자상거래를 이용하는 사용자수는 2008년 기준으로 22%에 불과하며, 선진국과 비교하였을 때 절반에도 못미치는 수준이기 때문에 앞으로의 성장 가능성이 매우 크다고 할 수 있다.

전세계적으로 전자상거래의 발전을 도모하기 위해서는 물류의 역할이 아주 중요하다. 선진국들은 물류에 관한 투자를 지속적으로 늘리고 있으며, 물류인프라의 확충을 위한 물류정책이나 제도를 시행하고 있다.

중국 정부에서 공식적으로 물류의 개념을 도입한 것은 20여 년 전으로 2000년 이전에는 전문적인 물류 법규나 정책의 도입은 이루어지지 않았다. 다만, 물류인프라인 도로, 철도, 항만, 항공과 운송주선에 관한 법률만 1980년대 후반과 1990년대 초부터 제정하여 시행되고 있다. 하지만 이러한 물류인프라 관련 법률로만의 한계를 느끼고 정책적으로 물류를 개선하려는 노력을 지속적으로 하고 있으며 2001년의 ‘현대물류업 발전의 가속화를 위한 의견’, 2004년의 ‘현대 물류산업 발전을 촉진하는 것에 관한 의견’ 등을 수립하여 중점적으로 시행하였으며 제11차 5개년 발전계획기간 중인 2009년에는 ‘물류산업 조정 및 진흥계획’을 발표하여 중국 물류산업을 발전시키려고 노력하고 있다.

그러나 중국에서 현재 수립되어 시행되고 있는 이러한 물류정책들은 아직까지도 오프라인의 상거래만을 중점적으로 지원하고 있으며 전세계적 추세인 전자상거래의 지속적인 성장을 지원하기 위한 정책으로는 많은 문제점들이 존재하고 있고, 주체별 전자상거래에 관련된 물류지원에 대한 인식도 전무한 실정이다.

1) 이은경, “중국의 내수시장 분석과 한국의 전략”, 『중국의 부상에 따른 한국의 국가전략 연구(2)』, 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-01(2), 대외경제정책연구원, 2009, pp.420-421.

따라서 본 논문은 중국의 전자상거래의 현황과 물류의 현황, 물류관련 정책을 살펴봄으로써 중국 전자상거래에 따른 물류정책의 문제점과 해결방안을 모색하여 중국의 전자상거래를 발전시키기 위한 물류관련 정책에 대한 이해를 제고하는 것을 그 연구목적으로 한다.

II. 선행연구

1. 중국의 전자상거래와 물류정책

전자상거래의 발전으로 인한 물류 수요의 급증으로 중국은 주요 물류정책에서 선진 물류관리기술과 경영방식 채택, 정보화를 이용한 물류의 현대화 등을 통해 전자상거래를 지원하려는 정책적 방향을 잡고 있지만,²⁾ 아직까지 전자상거래에서의 물류에 관한 구체적인 언급은 나오지 않고 있다. 다만, 2005년 1월 국무원의 “전자상거래발전 가속화에 관한 몇가지 의견”에서 전자상거래 발전을 가속화하기 위한 방안 중 하나로 전자상거래와 관련된 표준, 물류 등의 체계를 발전시켜 거래원가를 낮추고 전국의 통일시장을 형성한다는 것만 표명되어 있다.³⁾

또한 물류일체화관리 및 공공정보플랫폼을 이용한 전자상거래의 인증, 전자결제, 배송관리 시스템을 구축하는 방안으로 물류와 전자상거래를 동시에 성장시키는 물류통합형 전자상거래 인프라 구축에 대한 움직임도 보이고 있으나⁴⁾ 아직까지 정부차원의 구체적인 동향은 나타나고 있지 않다.

우리나라에서 중국 전자상거래에서의 물류정책을 실제적으로 연관시켜 다룬 논문 역시 찾아보기 힘들지만, 백종실의 “중국화물 유치를 위한 홍콩의 물류인프라 정책 관련 연구”⁵⁾에서 홍콩이 2002년 11월 수립한 ‘국제물류거점화를 위한 디지털 무역수송 네트워크(Digital Trade and Transport Network: DTTN) 구축방안’을 통해 무역과 물류산업체들이 비용절감이 가능한 전자상거래 기반을 제공하는 방안에 대해서 구체적으로 소개를 하고 있다. 그러나 이 연구도 전자상거래에서의 물류정책의 연결이 아니라 물류정책안에서의 전자상거래 기반 구축에 연구범위가 한정되어 있고, 시스템을 구축하는 국가가 중국이 아닌 홍콩이라는 한계를 가지고 있다.

전자상거래와 물류를 실무적인 접근으로 연결을 하는 것도 중요하지만, 중국과 같이 정부의 통제나 계획이 강한 국가에서는 정책적인 접근이 이루어져야만 통일적이고 체계화된 전

2) 한국무역협회, 중국물류DB, www.chinalogis.net.

3) 中華人民共和國, 「國務院辦公廳關於加快電子商務發展的若干意見」, 2005.1.

4) 문상영, 「중국 물류·유통산업 성장에 따른 우리의 대응전략」, 전환기 중국산업연구 시리즈 14, 산업연구원, 2007.6, p.23.

5) 백종실, “중국화물 유치를 위한 홍콩의 물류인프라 정책 관련 연구”, 「월간 해양수산」, 통권 제233호, 한국해양수산부, 2004.2, pp.68-85.

자상거래와 물류체계가 구축될 수 있다.

2. 중국 전자상거래에 대한 선행연구

중국 전자상거래 정책에 관한 선행연구로서 김세희는 “중국의 전자상거래 진입시 성공요인에 관한 연구”⁶⁾에서 중국의 전자상거래 정책은 정부주도하의 전자상거래 발전 가능성에 대한 중요성 인식으로 발전계획을 수립하여 시행하고 있지만 아직도 미흡한 수준을 벗어나지 못하고 있으며, 활용성의 부족, 정보화 수준에 대한 낮은 인식 그리고 지역별 편차의 문제점을 가지고 있다고 지적하였다.

서민교는 “중국 전자상거래에서의 소비자보호에 관한 연구”⁷⁾에서 중국은 전자상거래의 급속한 성장에도 불구하고 관련 제도적·법률적 미비, 소비자의 낮은 인식도, 낮은 정보화 수준, 전자결제 인프라의 미비로 많은 문제점을 지니고 있으며 이러한 문제로 인하여 전자상거래에서 소비자보호에 심각한 영향을 주고 있다고 주장하였다.

문희철의 2인은 “한·중 전자상거래정책에 관한 비교연구”⁸⁾에서 한국과 중국의 전자상거래 정책에 관한 현황과 비교분석을 통해 중국의 전자상거래에 대한 문제점으로 전자상거래 정책 관련 법제도의 미비, 전자상거래 인프라 구축의 미비, 신기술 표준화 미비, 정부의 진입규제를 도출하였으며, 양국 전자상거래 정책은 공통적으로 국제 법률을 모델로 삼아 각국 간의 전자상거래 환경의 차이와 통일적 표준의 미비에서 오는 장애요인을 줄여야 한다고 주장하였다.

최석범은 “중국전자상거래관련 법률에 관한 고찰”⁹⁾에서 중국은 전자상거래에서 중요한 역할을 하고 있는 인터넷에 대한 법률과 중국 전자상거래의 주요 법률인 전자서명법에 대한 소개를 하면서 중국의 전자상거래와 관련된 법제가 개편되고 있는 실정에서 중국의 전자서명법은 중국 전자상거래 발전에 큰 역할을 할 것이라고 주장하였다.

3. 중국 물류정책에 대한 선행연구

중국 물류정책에 대한 선행연구로서 최석범의 2인은 “중국 물류관련법제의 문제점과 해결방안”¹⁰⁾에서 중국의 물류관련 정책의 추이와 법제의 구성을 살펴본 후, 중국 물류관련법

-
- 6) 김세희, “중국의 전자상거래 진입시 성공요인에 관한 연구”, 「2008년 춘계학술발표대회 및 국제관세 문화대상 시상집」, 한국관세학회, 2008.5, pp.217-239.
 - 7) 서민교, “중국 전자상거래에서의 소비자보호에 관한 연구”, 「인터넷전자상거래연구」, 제9권 제4호, 한국인터넷전자상거래학회, 2009.12, pp.469-482.
 - 8) 문희철·최성월·형정, “한·중 전자상거래정책에 관한 비교연구”, 「2008무역학자 발표대회 논문집」, 박사과정 권소시업, 한국무역학회, 2008.8, pp.267-297.
 - 9) 최석범, “중국전자상거래관련 법률에 관한 고찰”, 「인터넷전자상거래연구」, 제8권 제1호, 한국인터넷전자상거래학회, 2008.3, pp.175-201.
 - 10) 최석범·이용근·이충배, “중국 물류관련법제의 문제점과 해결방안”, 「유통경영학회지」, 제12권 제3호, 한국유통경영학회, 2009.9, pp.119-141.

제의 문제점으로 법률정비상의 문제점, 물류관련법제의 복잡성, 물류표준법률체계상의 문제점과 복합운송관련법의 부재 등을 지적하면서 법률정비의 효율화 도모, 물류관련법제의 단순화 도모, 국가물류표준화 활동과 복합운송관련법제 및 종합물류업법의 제정 등을 해결방안으로 제시하였다.

이장원은 “중국의 교통물류와 한국의 대응”¹¹⁾에서 중국의 경제성장과 더불어 교통물류 부문도 성장하고 있음을 언급하면서 제10차 5개년 발전계획과 제11차 5개년 발전계획에서의 물류관련 정책을 설명하였다. 중국 교통물류 부문의 정책에 관한 문제점으로는 WTO 양허안에 따라 시장개방을 하였지만, 여전히 제도적으로 높은 진입장벽, 초보적인 단계의 정책 조치와 실행으로 인한 지역별 물류정책의 상이, 부처별 물류정책의 연계미흡, 경영독점, 지역봉쇄, 지방보호주의 등을 주장하였다.

Ⅲ. 중국의 전자상거래와 물류정책

1. 전자상거래 현황

중국의 전자상거래는 높은 인터넷 사용률과 편리한 전자결제시스템의 도입, 대중의 인터넷 전자상거래에 대한 인식향상, 온라인 계약 및 법률 시스템의 개선 등으로 인하여 급속하게 성장을 하고 있다.

중국의 사회과학원에서는 인터넷 쇼핑물 거래량이 중국 전체 소비품 소매액에서 차지하는 비율이 2008년 1%에서 2009년 2%로 지속적으로 상승하고 있다고 밝히면서 제12차 5개년 계획의 말인 2015년에는 전체 소비품 소매액에서 차지하는 비율이 5% 정도까지 상승할 것이라고 예상하였다. 그리고 6개월에 한번 이상 의류나 집안용품을 구입한 경험이 2008년 12.6%에서 2009년에는 61.5%로 급상승하였다고 발표하였다.¹²⁾

최근 중국 전자상거래의 특징은 B2C와 C2C의 시장에서 C2C 시장의 비중이 점점 확장되고 있었는데, 2010년 중국 정부의 ‘전자상거래 및 관련 서비스행위 관리 잠행방법’으로 C2C 시장에서 B2C시장으로 재전환되고 있다는 점이다. 기존의 중국의 전자상거래 기업들이 B2C의 영역에만 집중하지 않고 상이한 두 고객 또는 여러 고객의 거래를 성사시켜 주는 플랫폼 기반의 양면시장을 형성하여 수익을 창출하고 있었지만¹³⁾ ‘전자상거래 및 관련 서비스행위 관리 잠행방법’으로 인터넷 상점에 실명제를 법제화하자 세금의 대한 우려로 C2C보다는 B2C의 거래가 늘어나고 있는 것이다.¹⁴⁾

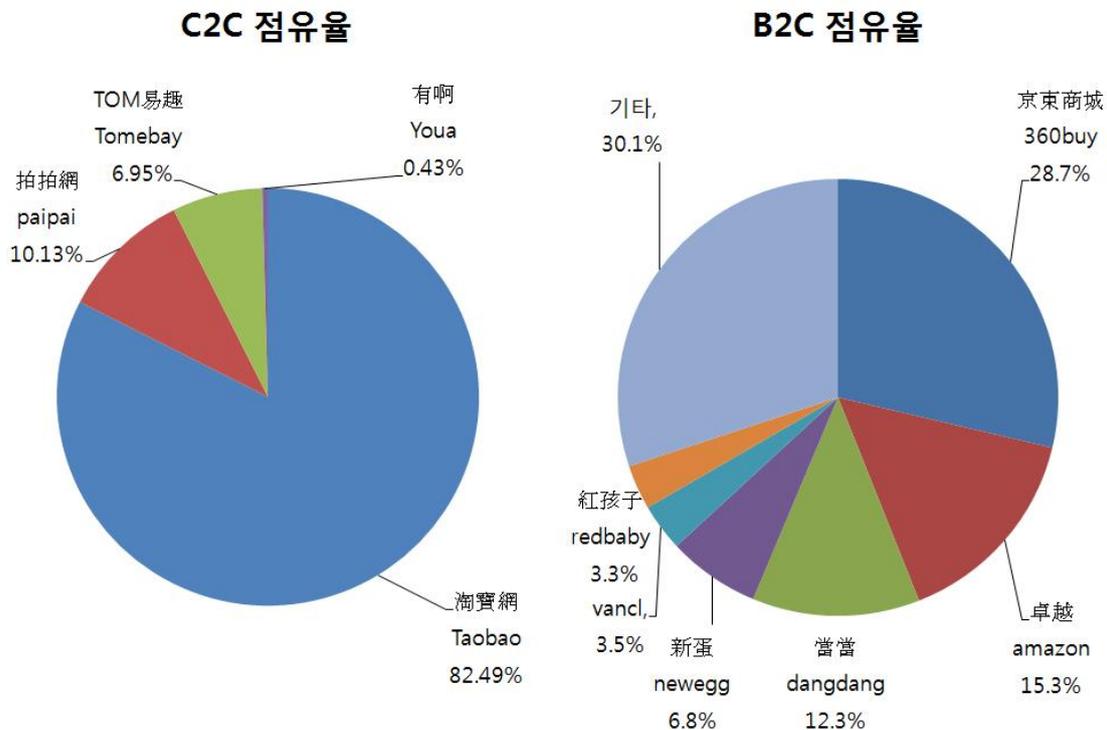
11) 이장원, “중국의 교통물류와 한국의 대응”, 「중국의 부상에 따른 한국의 국가전략 연구(3)」, 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-01(3), 대외경제정책연구원, 2009, pp.816-855.

12) 中國 新聞網, 2010.5.19.

13) 孫曉菲, “플랫폼 경제 전망과 生態型 기업”, 「China Business Focus」, 제08-23호, 중국삼성경제연구소, 2008.6, pp.14-16

<그림 1>은 2009년 중국 전자상거래에서 C2C와 B2C의 점유율을 나타내고 있다. 먼저 C2C의 점유율을 살펴보면 阿里巴巴의 자회사인 陶寶網(taobao.com)이 82.49%로 가장 높은 점유율을 보이고 있으며 그 뒤로 拍拍網(paipai.com)이 10.13%로 2위를, TOM과 eBay의 합작회사인 Tom易趣가 6.95%로 3위를 차지하고 있다. 陶寶網은 사용자 연령의 80%이상이 16~35세이기 때문에¹⁵⁾ 앞으로도 지속적으로 선두를 차지할 것으로 예상된다. B2C의 점유율을 살펴보면 전자제품 판매 위주인 京東商城이 28.7%로 1위를 차지하고 있으며, Amazon China의 卓越이 15.3%로 2위, 堂堂이 12.3%로 3위의 점유율을 보이고 있다.

<그림 1> 2009년 중국 전자상거래의 C2C와 B2C 점유율



자료: iResearch, 인터넷자료, www.iresearch.com.cn.

중국의 B2B 시장은 중국 인터넷 최대 전자상거래 업체인 阿里巴巴(china.alibaba.com)의 발전단계와 일치할 정도로 阿里巴巴가 중국 전자상거래에 미치는 영향이 매우 크다.¹⁶⁾ 중국

14) 21世紀 經濟 報道(廣州), 2010.6.11.

15) 모영주, “중국의 유통업과 한국의 대응”, 「중국의 부상에 따른 한국의 국가전략 연구(2) , 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-01(2), 대외경제정책연구원, 2009, p.618.

16) 손상범, “중국 전자상거래 시장 현황과 문제점에 관한 연구”, 「중국연구」, 제43권, 한국외국어대학교 국제지역연구센터 중국연구소, 2008, p.575.

의 阿里巴巴는 야후차이나와 커우베이망을 합병하여 규모를 확대시켜 왔으며 2010년 5월에는 자회사인 陶寶網을 일본의 야후재팬과 전자상거래를 제휴하여 2억 5천명의 사용자, 4억 5천 건의 상품을 거래하는 거대 전자상거래 플랫폼으로 성장하고 있다.¹⁷⁾ 또한 쓰촨성의 대지진, 명절 전후의 온라인쇼핑 급증 등의 이유로 전자상거래 제품 배송에 지장이 생기자 百世物流, 星晨急便 등의 물류회사에 전략적 투자를 하여 자체적인 물류시스템 구축에 노력하였으며¹⁸⁾ 2010년 6월에는 전자상거래시의 데이터를 신용수단으로 삼아 중소기업에게 소액을 대출하는 서비스를 제공하기 위해 復星集團, 銀泰集團, 萬向그룹과 연합으로 절강 알리바바 소액대출 주식회사를 설립하였다.¹⁹⁾

2. 중국 물류 현황과 정책

1) 물류 현황

2008년 중국의 사회물류 총비용은 5조 4,542억 위안으로 2007년 대비 16.2%가 증가하였으며, <표 1>과 같이 GDP 대비 물류비용으로는 18.1%를 차지하였다. 물류산업의 부가가치액은 1조 9,965억 위안으로 집계되었으며, 물류산업의 부가가치가 전체 서비스업의 부가가치에서 차지하는 비중은 16.5%로 나타났다.²⁰⁾

<표 1> 2006-2008년 중국 물류비 총액 및 각종 경제지표에 대한 구성비

구분	2006	2007	2008	증가율(2008)
사회물류 총비용(조 위안)	3.8	4.5	5.4	16.2%
물류비의 GDP 구성비	18.3%	18.2%	18.1%	-0.1%
물류산업 부가가치액(조 위안)	1.41	1.7	1.99	15.4%
물류산업 부가가치의 GDP 구성비	6.7%	6.7%	6.6%	-0.1%
물류산업 부가가치의 서비스산업 구성비	17.1%	16.6%	16.5%	-0.1%
화물 총량(억 톤)	202	206	245	9.3%

자료: 한국무역협회, 중국물류DB, www.chinalogis.net.

2) 중국 물류정책의 개관

중국에서 물류의 개념은 1970년대 말에 도입되었지만 중국의 계획경제의 차원에서 국가의 계획과 지도하에 이루어졌던 것을 감안해볼 때 현대의 물류개념보다는 국가에 의한 단순한 배송과 공급의 의미가 강하다고 볼 수 있다.²¹⁾ 중국 정부에서 공식적으로 물류라는 개

17) 中國 新聞網, 2010.5.10.

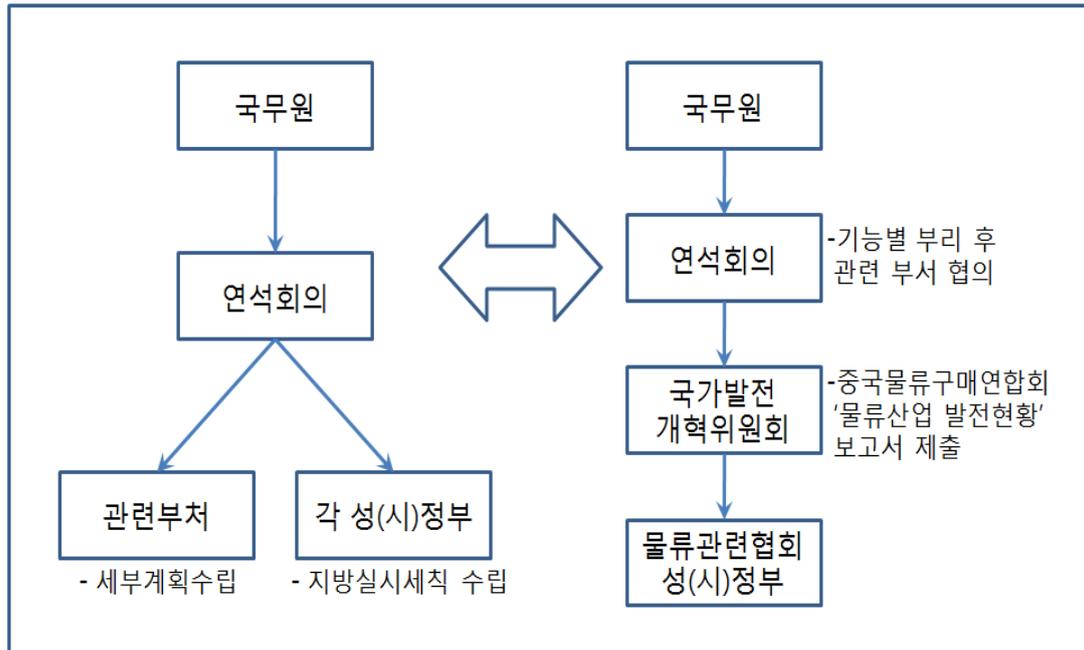
18) 이원봉, “中, 금융위기는 없었던 2009년 전자상거래업계 주요 뉴스”, KOTRA 해외시장정보 인터넷 자료, 2010.1.7. (<http://www.globalwindow.org>)

19) 中國 新聞網, 2010.6.10.

20) 한국무역협회, 전계서.

념을 사용한 것은 1992년 ‘상품 물류배송센터 발전건설에 관한 의견’이었으며 공급사슬관리, 제3자 물류 등의 개념은 2001년의 ‘현대물류업 발전의 가속화를 위한 의견’에서 처음 도입되었다.²²⁾

<그림 2> 중국 물류정책 수립 프로세스



자료: 김범중, “중국(환발해권) 진출 물류기업의 애로요인 분석과 개선방안”, 『해양물류연구』, 제5권, 한국해양수산개발원, 2010.1, p.20.

중국의 물류정책은 <그림 2>와 같이 Top-down의 방식과 Bottom-up의 방식을 동시에 사용하고 있다.²³⁾ 전자는 국무원에서 중앙부서의 연석회의를 통해 물류정책을 수립하면 관련부처와 각 성(시)정부는 이에 대한 세부계획과 지방실시세칙을 수립하여 시행하는 방식이며, 후자는 중국물류구매연합회, 중국교통운수협회 등의 물류관련 협회에서 의견을 수렴하여 국가발전개혁위원회에 상정하면 연석회의를 통해 협의를 거친 후 국무원에서 발표하는 방식이다. 중국의 물류 관련 부처와 역할은 <표 2>와 같다.

21) 정승연·김용희, “한국과 일본의 對중국 물류정책 및 기업전략 비교분석”, 『국제지역연구』, 제13권 제4호, 국제지역학회, 2010.1, pp.469-470.
 22) 원동욱·조기영, “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”, 『정책연구』, 2006-13, 한국교통연구원, 2006, p.57.
 23) 김범중, 전계서, p.20.

<표 2> 중국 물류관련 주요 부처와 역할

부처	구분	역할
국가 발전 개혁 위원회	발전계획사	총량 균형 및 구조조정 목표와 정책 건의, 국영기업의 계획 및 정책 조정
	기초산업사	교통운수와 에너지 발전계획을 통일적으로 구축하고 에너지와 교통운수 운행상황을 종합 분석하여 유관 정책건의를 제출
	국가물자비축국	중요물자의 비축계획을 수립하고 경제, 사회, 국방계획을 조정
상무부	정책연구실	총량균형 및 구조조정 목표와 정책 건의, 국영기업의 계획 및 정책 조정
	시장체제건설사	규범화된 시장체제 정책을 제정하고 유통표준화를 추진하며 농촌시장과 농산물유통체제 건설, 유통산업에 대한 감독관리
	상업무역서비스관리사	물류공급사슬, 물류배송, 전자상거래 등 유통체제 개혁추진
	국가물자비축국	중요물자의 비축계획을 수립하고 경제, 사회, 국방계획 조정
정보 산업부	통신발전사	국가공용통신망, 방송망, 군수산업의 전용통신망에 대한 총괄계획 및 관리
	정보화추진사	국민경제 및 사회서비스의 정보화를 추진하고 물류, 금융, 지능교통 관련 정보통신의 개발 및 업무를 총괄하며, 물류산업의 중요한 역할을 차지하는 정보화의 디지털정보 및 RFID 개발사업을 총괄
교통 운수부	발전기획사	민항발전전략, 중장기기획 및 종합교통운수체제관련 계획건의 연구제출
	운수사	민항운수 및 서비스질량의 감독관리, 민항운수시장질서 규범화 담당
	공항사	민용공항건설과 안전, 운영관리 관련법규, 규장제도, 정책, 표준제정 집행
철도부	정책법규사	철도노선 개혁과 발전 및 종합적 경제정책 연구와 제정
	발전기획사	철도산업 발전전략과 방침건의 제출, 철도산업 발전계획 제정
	건설관리사	철도산업 건설관리 규장제도 제정 감독, 국가철도기본건설 종합관리
	운수국(운수지휘센터)	정책과 법규 및 국가철도와 철도 마케팅전략 제정, 운수산업 마케팅 지도
해관 총서	관세징수관리	관세와 기타 수출입관련 세금 산정 및 징수, 수출입 통계 관리
	감독관리사	수출입화물 통관 및 감독 관리규정 제출, 통관 데이터수집 및 관리
세무 총국	정책법규사	세수법률법규, 부문규장 및 규범성 문건 제정, 세수체제개혁 건의
	소득세사	기업소득세, 개인소득세 및 법률법규 규정의 세수징수관리
공안부	출입국관리국	출입국 사무관리
	교통관리국	교통시설건설 및 관리
	과학기술국	도로교통 과학이론 연구와 기술개발로 교통관리의 과학화와 현대화 추진
	철도부공안국	공안부 아래에 포함되어, 원 부서의 주관부문과 공안부의 이중지도를 받음
	교통부공안국	
	민항총국공안국	

자료: 김범중·김운수·이주호·김찬호·김근섭·최영석, 「한·중 물류협력연구」, 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-04(1), 한국해양수산개발원, 2009.12, pp.88-95의 표를 재구성함.

3) 주요 물류정책의 발전 연혁

(1) 현대물류업 발전의 가속화를 위한 약간의 의견

중국은 2001년 3월 물류자원 배치의 최적화, 경제구조의 조정, 투자환경의 개선, 종합 국력 및 기업경쟁력의 강화, 경제운영·품질 및 효율의 제고, 지속발전 전략의 실현, 중국 경제체제 및 경제성장 방식의 근본적인 변화를 도모하기 위해서는 중국 현대물류 발전을 가속화시켜야 한다고 주장하였다.²⁴⁾

구체적인 내용으로는 현대물류서비스 시장의 육성, 현대물류발전의 거시적 환경 조성, 정보기술보급 및 과학기술의 혁신과 표준화 추구, 대외개방 속도의 가속화와 해외 선진 경험의 습득, 인재육성 강화와 산학연의 결연촉진, 현대물류발전의 수요에 부합하는 연구와 탐색의 심화 등 7가지로 이루어져 있으며 현대물류발전의 지도방침과 전체목표를 설정하고 있다.

(2) 현대 물류산업 발전을 촉진하는 것에 관한 의견

2004년 8월 중국의 국가발전개혁위원회, 상무부 등 물류 관련 9개 부처에서는 물류산업의 육성을 위한 ‘현대 물류산업 발전을 촉진하는 것에 관한 의견’을 발표하고, 현대물류업무 부서간 연석회의 제도의 기반을 마련하였다.²⁵⁾ 연석회의 제도는 현대물류발전을 위한 정책, 전략 및 계획의 종합적인 협조에 관여하며, 이 제도를 통하여 중국의 현대물류발전을 위한 통일된 체제가 마련되었고 각 부처간 물류에 대한 조정기능이 강화되었다.

<표 3> 중국 물류발전을 위한 4개 분야 규범

분야	내용
시장 환경 개선	현행 행정관리의 조정, 물류기업 세수관리규정 정비, 시장질서 정비, 규정 및 각종 서류의 간소화, 물류기업의 등기 승인 및 화물운송대리점의 행정승인 절차 폐지, 세수제도 개혁으로 이중관세 문제 해결 등
시행사항	공상기업의 물류관리에 대한 우대정책으로 기업 물류기능의 분리 장려, 물류기업의 규모화 및 전문화 장려, 물류기업의 국내외 자금조달 지원, 물류시장 대외개방 추진, 통관절차의 간소화, 도시 배송차량의 교통부분 정책 우대, 물류시설의 통합 및 지역물류센터 건설 추진 등
기초사업	물류기술 표준화 체계, 선진국 수준의 물류전용차량 및 설비확대, 정보화 수준의 제고, 물류 종사자의 자질 제고 등
조직 및 협조체계	국가발전개혁위원회를 필두로 상무부 등 유관부문 및 협회가 참여하는 ‘전국 현대물류 업무 협력 메커니즘’을 구성하여 물류발전 정책의 제안, 전국 물류발전 규범에 대한 협조, 중요한 문제점 연구 및 해결 등 물류산업의 발전 추진

자료: 한국무역협회 국제물류지원단, 「중국의 물류시장」, 2006.3, p.32.

24) 최석범, “한국기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제11권 2호, 한국통상정보학회, 2009.6, p.102.

25) 원동욱·조기영, 전계서, p.68.

‘현대 물류산업 발전을 촉진하는 것에 관한 의견’에 대한 후속조치로 중국 물류발전의 지도 방침, 발전목표, 발전임무 등이 담긴 ‘현대물류발전계획’이 2005년 정식으로 발표될 예정이었으나 중앙정부와 지방정부간의 의견 조정 등의 어려움으로 아직까지 발표되지 못하고 있다.

(3) 물류업 조정 및 진흥책

2008년 말 중국 국무원의 요청으로 국가발전개혁위원회와 주요 부처들은 국제 금융위기로 인하여 중국에서 실업자 급증, 기업경영 악화, 재고 급증이라는 3대 문제가 심화됨에 따라 금융위기에 효과적으로 대응하고 중국의 산업을 지속적으로 발전시켜 중국 경제성장 방식의 대전환을 도모하기 위한 방안을 모색하게 되었으며, 2010년 3월 10일 ‘물류업 조정 및 진흥책’을 마지막으로 중국의 주요 10대 산업 진흥책을 발표하였다. <표 4>와 같이 10대 산업 진흥책은 2009년부터 2011년까지의 중국의 주요산업에 대한 정책으로 이루어져 있으며 향후 중국의 경제발전에는 큰 영향을 미칠 것으로 예상하고 있다.

<표 4> 10대 산업 진흥책의 내용

내용	
배경	금융위기로 인한 중국 경제 3대 문제(실업자 급증, 기업경영 악화, 재고 급증)
기간	2009-2011
범위	자동차, 철강, 방직업, 설비제조업, 조선업, 전자정보산업, 석유화학, 경공업, 비철금속, 물류업
목표	중국 경제성장방식의 대전환을 도모하여 중국 경제의 장기적인 발전 지속
주요 추진방안	국내 수요와 수출 확대, 각종 세수의 합리적인 조정, 생산기업의 자주 브랜드 발전 촉진, 산업 구조 고도화, 기업 M&A와 구조조정 촉진 등

‘물류업 조정 및 진흥책’에 의하면 21세기에 접어들어 물류업 규모가 급성장함에 따라 물류업 발전 수준의 향상, 물류 인프라 시설의 개선, 중앙과 지방정부의 현대 물류의 종합적인 발전을 촉진하기 위한 계획 및 정책의 개발을 지원하였지만, 아직도 다음과 같은 문제점이 존재하는 것으로 나타났다.²⁶⁾ 첫째, 중국 물류는 전체적으로 낮은 수준과 낮은 효율성을 보여주고 있다. GDP 대비 물류비용은 예전에 비하여 다소 개선되었지만 아직 높다는 문제를 안고 있다. 둘째, 사회물류의 수요부족과 충분한 물류공급 능력이 부족하다. 셋째, 물류단지 와 물류기술 등은 강화되고 있으나 편리하고 효율적인 통합교통시스템의 구축이 미흡하다. 넷째, 지방과 도시의 자원통합화가 되지 않고 있으며 통합적인 물류시장을 형성하지 못하고 있다. 다섯째, 물류기술, 인력교육과 물류 표준화가 전체 수요를 충족하지 못하고 있으며 물류서비스 조직화와 집중화 수준이 매우 낮다.

이러한 문제를 해결하기 위하여 물류기업의 경영악화를 개선하고 물류산업의 안정적인 발전을 도모하며 대형 종합물류기업을 육성하여 전반적인 물류의 운영효율을 제고하기 위한 방안으로 10대 추진과제와 9대 중점사업을 정해 추진하고 있으며, 각 과제와 사업별 구

26) 中華人民共和國, 「物流業業產業調整和振興規劃」, 2009.3.10.

체적인 사항은 <그림 3>과 같다.

<그림 3> 물류업 조정 및 진흥책의 주요 내용

물류업 조정 및 진흥책	
목표	물류기업의 경영악화 개선, 물류산업의 안정적 발전 국제경쟁력을 갖춘 대형 종합물류기업 육성 물류의 사회화, 전문화 수준 향상, 제3자 물류비중 확대 물류산업 규모 확대, 물류산업의 전반적인 운영효율 제고
10대 추진 과제	① 물류시장수요 확대 ② 물류서비스의 사회화 및 전문화 추진 ③ 물류기업의 합병과 구조조정 가속화 ④ 중점산업의 물류발전 추진 ⑤ 국제물류와 보세물류 발전 가속화 ⑥ 물류산업 발전 최적화를 위한 구역배치 ⑦ 물류 기초시설 건설의 연계성과 협조강화 ⑧ 물류정보화 수준 제고 ⑨ 물류표준화 체계 정비 ⑩ 물류 신기술 개발과 응용 강화
9대 중점 사업	① 복합운송 및 일관수송 시설사업 ② 물류단지 사업 ③ 도시 배송 사업 ④ 벌크화물 및 농촌물류사업 ⑤ 제조업과 물류산업의 연동발전사업 ⑥ 물류표준 및 기술 확대사업 ⑦ 물류 공공정보 플랫폼 사업 ⑧ 물류과학기술 핵심 돌파사업 ⑨ 응급물류사업

자료: 中華人民共和國, 「物流業業產業調整和振興規劃」, 2009.3.10을 참고로 저자가 구성.

2010년 2월 현재까지 ‘물류업 조정 및 진흥책’의 관련세칙은 나와 있지 않지만, 국가발전 개혁위원회와 38개 관련 부문은 ‘전문 물류업 조정과 진흥계획 사업소조’를 구성해 실시세칙 초안을 마련, 유관 부문에 제출한 상태이다. 중국 정부는 2010년 ‘물류업 조정 및 진흥책’의 일환으로 기존의 물류업종의 영업세율을 3%로 통합할 예정에 있다. 중국 물류업종의 영업세목은 현재 운송 부문과 창고저장, 대리, 배송의 부문으로 나뉘는데, 운송 부문의 영업세율은 3%인 것에 비해, 창고저장, 대리, 배송의 부문은 5%로 같은 물류업임에도 다른 세율이 적용된다는 문제점을 안고 있었다.²⁷⁾

또한 물류기업에 대한 영업세 우대, 기업소득세에 대한 선(先)징수 - 후(後)환급, 국유 대규모 물류기업 내부 자산 조달, 주식양도, 인수합병에 대한 심사과정의 간소화, 관련 세금의 면제 등을 ‘물류업 조정 및 진흥책’ 기간인 2009년부터 2011까지 3년간 적용한다는 방침도 세운 것으로 나타났다.²⁸⁾

27) 상하이저널, “中 물류업 영업세율 3%로 통합”, 2010.2.10. (<http://www.shanghaijournal.com>)

28) 전게서.

<표 5> 물류업 조정 및 진흥책 10대 추진과제의 주요내용

10대 과제	주요 내용
물류시장 수요 확대	현대물류관리 확산과 물류시장 수요확대, 유통방식 발전과 유통기업의 현대화 촉진 SCM 및 현대물류기법 도입으로 물류프로세스의 운영 일체화 생산기업의 물류과정 개선 촉진, 재고 최소화와 회전율 향상 도시-농촌간 상업시설의 배치 합리화, 유통 네트워크 정비 농촌의 현대물류 관리기술 확충
물류서비스의 사회화와 전문화 추진	물류 아웃소싱 및 물류 공급사슬상의 관련 업체들의 유기적인 결합 촉진 운송, 창고, 포워딩, 복합운송, 택배의 기능통합과 서비스 확장 복합운송, 컨테이너운송, 트레일러 운송, 벌크운송 등 현대화 수송방식 개발 우정 기업의 개혁 장려와 택배사업 확장 및 확대, 제3자 물류발전과 기업경쟁력 제고
물류기업의 합병과 구조 조정 가속화	중소 물류기업의 정보교류와 물류서비스의 혁신 장려 국가의 물류기업 합병과 구조조정에 대한 정책지원능력 강화 물류기업의 지분참여, 합병, 연합, 합자, 합작 등 다원화 형식의 구조조정 장려 대형 물류기업 육성으로 서비스 수준 향상과 국제 경쟁력 제고
중점산업의 물류발전 추진	석유, 석탄, 중요 광산제품, 양곡, 면화, 식품, 식염, 연초, 출판물의 현대물류 가속화 농산품 품질표준체계 구축, 농산품 냉장 물류시설의 향상 의약, 화학위험물, 자동차 및 부품 물류의 발전 및 관리 강화 우정물류의 발전과 택배 물류시스템의 가속화, 응급물류체계의 구축 강화
국제물류와 보세물류 발전 가속화	항만, 주요 컨테이너 터미널, 다기능 국제화물 터미널, 공항 등 복합운송시설 강화 국제환적, 국제구매, 국제배송, 국제중개무역 발전 가속화로 대형 국제물류포트 구축 심사수속의 간소화, 통관작업 과정의 최적화, 통관의 전자화로 통관효율 제고 전자터미널 건설의 가속화와 관리감독체계 구축
물류산업발전 최적화를 위한 구역 배치	9대 물류구역을 중점적으로 발전시키며, 10대 물류통로와 물류중점도시의 구축 구역 간 물류의 합작 추진, 물류자원의 정합을 유도하여 구역일체화 물류서비스 구도 형성 화물운송서비스형, 생산서비스형, 국제무역서비스형, 종합서비스형 등의 물류단지건설 도시교통과 생태환경의 최적화로 해당 도시의 물류서비스 수준 향상
물류 기초시설 건설의 연계성과 협조 강화	국가계획을 근거로 하여 교통운수시설 건설을 강화하고 종합 수송네트워크 배치정비 각종 수송방식의 연계와 시설사용 효율, 물류운영 효율 제고로 시스템화와 호환성 향상 물류단지의 합리적인 배치와 환적 복합운송시설의 정비로 물류흐름의 단절을 방지 창고보관시설 건설 강화, 대·중소도시 부근에 현대화 배송센터를 신설 또는 개조
물류정보화 수준 제고	기업 물류관리의 정보화와 정보기술의 광범위한 운용을 촉진 물류정보기술 표준과 정보자원 표준 제정, 물류정보 공유 메커니즘 구축 산업물류, 지역물류, 정부부처간 공공정보 플랫폼 구축의 가속화와 정보네트워크를 구축
물류표준화 체계 정비	물류범용기초, 물류기술, 물류정보, 물류관리, 물류서비스 등 관련 표준의 제정, 수정 표준제정에 대한 개혁 실시, 물류표준화 사업의 협조체제 강화 물류관리, 기술과 서비스 표준의 보급을 가속화
물류 신기술 개발과 응용 강화	컨테이너 기술과 유닛로드 기술, 팔레트 유닛로드 운송방식 보급 물품코드체계 정비, 바코드, 지능태그, RFID 등 자동식별기술, 태그기술과 EDI 기술 응용 네트워크화 운송 확산, 가시화 기술, 화물추적 기술과 화물 신속 분류기술을 발전 RFID, 모바일 물류정보서비스 기술, 표준화와 관련한 R&D와 응용에 대한 투자를 확대 GNSS, GIS, VICS, ETC, ITS 등 신기술 개발과 상용화, 물류정보시스템 안전체계 강화

자료: 中華人民共和國, 『物流業產業調整和振興規劃』, 2009.3.10; 한국무역협회, 중국물류DB, www.chinalogis.net 을 참고로 저자가 구성.

<표 5>와 같이 ‘물류업 조정 및 진흥책’의 10대 추진과제로 중국의 전자상거래는 다음과 같은 기대효과를 누릴 수 있다.

첫째, 물류시장의 수요확대, 전자상거래업체와 물류기업간의 유기적인 결합, 농산품 콜드체인 방식의 발전으로 인한 전자상거래의 농산품분야 확대 그리고 물류산업 발전 최적화를 위한 구역배치를 통해 전자상거래의 지방 확산 등으로 전자상거래의 시장확대효과를 기대할 수 있다.

둘째, 국제물류와 보세물류 발전 가속화, RFID, 화물추적시스템, 화물의 신속한 분류 시스템 등 전자상거래의 네트워크화, 물류단지의 합리적인 배치와 환적 복합운송시설의 정비, 현대화 배송센터, 공공물류플랫폼과 물류정보네트워크 그리고 물류표준화의 체계정비로 전자상거래의 배송시간 단축과 물품배송의 안정화를 도모할 수 있다.

셋째, 우정물류발전, 택배 물류시스템의 가속화, 택배사업의 확장과 확대 그리고 제3자 물류발전을 통해 전자상거래의 주요 배송루트를 강화하는 효과를 기대할 수 있게 된다.

<그림 4> 10대 추진과제로 인한 전자상거래에서의 기대효과



IV. 중국 전자상거래에 따른 물류정책의 문제점과 해결방안

1. 중국 전자상거래에 따른 물류정책의 문제점

1) e-Logistics 도입과 서비스 업체 지원정책의 부재

국제적으로 기존물류의 한계에서 벗어나 인터넷을 바탕으로 물류시스템의 효율화를 도모하는 e-Logistics에 대한 관심이 고조되고 있으며 중국에서도 선진 기업들이 e-Logistics 구축에 관심을 가지고 있음에도 불구하고, 아직까지 중국의 물류정책에서 e-Logistics에 관한 언급은 되고 있지 않다. 또한 전자상거래를 위한 물류인프라의 지원에 대한 정책은 예전부터 중시되어 왔지만, 전자상거래에서의 물류서비스에 대한 업체의 지원 정책은 아직까지 수립되지 못하고 있다. 이러한 문제들은 중국의 전자상거래와 물류가 국제적인 추세에 맞추어 발전하지 못하게 하는 걸림돌로 작용을 하고 있으며, 전자상거래 업체에 대한 물류서비스 업체의 지원 부재로 전자상거래 업체가 자체적으로 물류기반을 구축하게끔 유도하고 있어 물류발전에도 악영향을 미치고 있다.

2) 전자상거래업체의 제3자 물류업체이용 장려정책의 부재

중국의 전자상거래 시장 중 B2C 시장이 축소되었던 가장 큰 원인은 물류업체와의 장기적인 협력관계 구축의 실패로 배송, 반품, 사후처리 등에서 C2C에게 경쟁우위를 빼앗겼다는 점에 있다.²⁹⁾ 중국의 제3자 물류업체 시장은 아직까지는 발전초기의 단계이기는 하나 성장속도가 매우 빠르고, 중국에 진출해 있는 다국적기업들의 아웃소싱 비율도 높은 편이며 주요업무로 운송관리와 창고저장기능을 위주로 서비스를 제공하기 때문에³⁰⁾ 중국의 전자상거래가 지속적으로 발전하기 위해서는 제3자 물류업체에 대한 이용이 장려되어야 하지만, 중국 전자상거래업체들의 제3자 물류업체 이용에 관한 인식은 아직 부족한 편이며 정책적으로도 제3자 물류업체 이용 장려에 대한 내용은 수립되지 않고 있다.

3) 전자상거래업체의 공동물류 장려정책의 부재

중국은 국가가 매우 넓기 때문에 소량의 물품을 배송해야 하는 중국의 전자상거래업체들에게 운송비용은 제품의 마진을 높이기 위해서 필수적으로 낮추어야 하는 비용이다. 중국에 진출한 외국의 물류기업들은 이익의 극대화와 물류비의 절감을 위해 공동물류단지 등을 사용하고 있는데, 중국 내 기업들이나 정부에서는 아직 공동물류에 대한 개념조차 명시되어 있지 않은 상태이다. 전자상거래 업체들은 공동물류를 통해 배송비의 감소와 보관, 하역 등

29) 손상범, 전계서, p.578.

30) 최석범·박경희, “중국 제3자 물류의 문제점에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제25집 제1호, 한국항만경제학회, 2009.3, pp.202-203.

의 운영 효율을 누릴 수 있지만, 현재 중국의 정책에서는 이러한 부분에 관한 내용의 부재로 전자상거래업체들은 여전히 높은 운송비를 부담하고 있다.

4) 지역분할을 고려한 전자상거래업체와 물류업체 지원정책의 부재

중국은 동부연안 지방을 중심으로 경제발전을 이룩하였기 때문에 동부지역과 중·서부지역의 격차가 매우 심하다. 지역간의 경제수준의 차이를 극복하기 위해서 중국은 주요도시를 중심으로 농촌이나 지방을 포함시켜 지역분할을 단행하여 경제를 발전시키고자 하는 움직임을 보이고 있다. 하지만 현재 지역분할에 대한 정책은 물류인프라의 확충에만 초점이 맞추어져 있을 뿐, 전자상거래업체와 물류업체에 대한 지원은 되지 않고 있어서 상대적으로 도시에서 주로 이용되는 전자상거래가 주변의 해당 지방에까지 확산되는 것에 전혀 도움을 주고 있지 못하고 있으며 도시-농촌간의 연계로 인한 전자상거래의 발전에도 전혀 정책적 지원을 하지 못하고 있는 실정이다.

5) 전국의 물류거점을 연결하는 물류네트워크 정책의 부재

시간과 공간의 제약을 받지 않는 전자상거래의 특성상 중국 내의 전자상거래업체들은 중국의 전역을 대상으로 서비스를 제공해야 하지만, 전국의 물류를 연결하는 물류의 네트워크에 대한 정책이 없어 중국의 전자상거래업체들은 많은 어려움을 겪고 있다. 중국은 특성상 지방의 교통관련 물류 인프라나 물류단지 등을 건설하는데 정부의 투자에 의존하고 있는 실정이기 때문에 물류네트워크에 대한 정책이 없이는 투자도 이루어지지 않게 되므로 단절된 물류 네트워크는 중국의 전자상거래가 발전하는데 악영향을 끼치게 된다.

2. 중국 전자상거래에 따른 물류정책의 해결방안

1) e-Logistics 도입과 서비스업체 지원정책의 수립

e-Logistics는 인터넷을 기반으로 하여 물류의 가시적인 측면, 물류정보에 대한 연계시스템 그리고 기업의 입장에서 물류와 공급사슬간의 관리를 가능하게 해주기 때문에³¹⁾ 중국과 같이 인터넷의 보급은 많이 이루어졌으나, 물류 측면이 아직 많이 발달하지 않은 나라에 도입되는 것은 성장가능성이 매우 크며 중국의 전자상거래와 물류 서비스의 발전에 많은 기여를 할 수 있다.

중국의 e-Logistics의 도입을 위해서는 물류 정보시스템과 물류 표준화, RFID 등의 신기술 도입과 표준화가 체계적으로 구축되어야 하지만, 우선적으로 e-Logistics 도입과 서비스업체에 대한 지원 정책이 수립되어 제도적인 측면에서의 기반을 구축한 후, 세부적인 사항

31) 노윤진, "e-Logistics 시스템 구축을 위한 RFID 확산전략", 「인터넷전자상거래연구」, 제7권 제3호, 한국인터넷전자상거래학회, 2007.9, p.246.

을 지원해야 할 것이다.

2) 전자상거래업체의 제3자 물류업체 이용 장려정책 시행

전자상거래업체와 제3자 물류업체간의 이용 장려정책은 전자상거래업체와 물류업체간의 유기적인 결합에 대한 협력관계 구축에 있어서 제도에 의한 신뢰성을 바탕으로 장기적인 협력관계 구축을 가능하게 해주며, 이로 인하여 현재 전자상거래와 물류업체간의 협력부재의 문제점을 해결할 수 있다.

그리고 택배사업의 확장과 확대, 제3자 물류의 발전은 전자상거래의 주요 배송루트를 강화하는 효과를 가져다주기 때문에 중국의 전자상거래업체들은 더욱 많은 지역과 소비자를 대상으로 전자상거래 서비스를 제공할 수 있게 되므로 전자상거래업체의 제3자 물류업체 이용 장려정책은 조속히 수립되어야 할 것이다.

3) 전자상거래업체 공동물류단지의 조성 및 이용 장려

중국에서 전자상거래업체가 다품종 소량 제품의 배송을 하는데 있어서 비용을 절감하고 효율성을 높이기 위해 필요한 것은 공동물류의 도입이지만, 공동물류의 개념이 아직 정립되지 않은 중국에서는 공동배송과 같은 서비스보다는 공동물류단지의 조성이나 이용과 같은 물류인프라 측면에서의 정책이 우선적으로 수립되어야 한다.

공동물류단지의 합리적인 배치와 환적 복합운송시설의 정비, 현대화된 배송체계 등은 중국의 전자상거래업체들에게 운송비를 절감시킬 수 있는 기회를 창출시켜 줄 것이며, 나아가 전자상거래에서의 물류업체들간의 공동물류를 실현시켜 줄 것이므로 전자상거래업체가 공동물류단지에서 물류서비스를 이용하는데 있어서 정책적인 계획을 수립하여 지원을 하여야 한다.

4) 지역분할을 고려한 거점별 전자상거래업체와 물류업체 지원정책 시행

중국의 전자상거래업체와 물류업체가 효과적으로 연계를 하여 도시와 농촌간 서비스를 제공하기 위해서는 거점별 지역분할을 고려하여 전자상거래업체와 물류업체를 양성하면 거점도시에서 위성지역으로 전자상거래 물품의 원활한 물류가 구현가능하다. 이러한 정책으로 인하여 불필요하게 거리가 먼 지방으로 제품을 운송시킬 필요가 없으므로 배송 물품의 안정성을 확보할 수 있게 되며 배송시간을 단축시켜 전자상거래의 신뢰성을 높일 수 있게 된다. 그리고 이들 거점도시를 중심으로 발달되어 있는 전자상거래를 위성지역으로 확산시킬 수 있는 기회로 작용하기 때문에 전자상거래의 시장확대 측면과 지방으로의 전자상거래 확산이라는 이점으로 전자상거래의 발전에 긍정적으로 작용을 할 것이다.

5) 전국의 물류거점을 연결하는 물류네트워크 정책 수립

중국의 전자상거래와 물류에서 가장 중요한 것은 넓은 국가를 단절 없이 한 번에 이어주

는 물류네트워크의 구축이다. 중국 정부는 전국의 물류거점을 이어주는 물류네트워크에 대한 투자를 위해 우선적으로 정책적 기반을 수립하여야 하며, 해외 자본이나 민간 자본의 투자를 적극적으로 지원받아 상대적으로 낙후된 지역의 물류인프라의 수준을 향상시켜 물류네트워크가 온전하게 가동할 수 있도록 해야 한다. 그리고 전자상거래업체가 자체적으로 투자를 하여 물류네트워크 구축에 기여하는 바가 있을 시에는 세금감면이나 정부프로젝트 참여시 우선우대 등의 정책적 지원을 해서 阿里巴巴와 같은 선진 전자상거래업체가 중국 물류 네트워크에 투자하도록 유도해야 할 것이다.

V. 결 론

중국은 현재 세계에서 가장 많은 인구가 전자상거래를 이용하는 국가이다. 중국의 전자상거래는 B2B 시장에서의 阿里巴巴와 C2C 시장에서의 阿里巴巴의 자회사인 陶寶와 같은 기업들의 영향으로 더욱 발전하고 있으며, 이 회사들은 전자상거래를 더욱 발전시키기 위해서 기존의 물류 시스템에 한계를 느끼고 적극적인 투자를 통하여 자체적으로 물류시스템을 구축하는 노력을 하고 있다.

이와 같이 중국에서는 전자상거래의 발전속도에 비해 물류의 발전속도가 따라주지 못하고 있는데 통일적이고 체계화된 물류정책의 부재가 주요한 이유로 나타나고 있다. 중국에서는 도로나 항공, 항만, 철도 등의 물류인프라에 대한 정책이 물류정책의 주를 이루고 있으며 장기적이고 체계적인 물류정책은 아직까지 나타나고 있지 않은 상태이다. 가장 최근 발표된 2009년의 ‘물류업 조정 및 진흥책’을 통해 물류업의 발전을 도모하고 있지만 발표된지 1년이 지난 현재까지도 구체적인 세부세척이 마련되어 있지 않다.

중국의 전자상거래에서 물류정책의 문제점을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, e-Logistic 도입과 서비스 업체에 대한 지원정책이 없다. 둘째, 전자상거래업체의 제3자 물류업체 이용장려정책의 부재이다. 셋째, 전자상거래업체 공동물류 장려정책이 없다. 넷째, 지역분할을 고려한 전자상거래업체와 물류업체에 대한 지원정책의 부재이다. 다섯째, 전국의 물류거점을 연결하는 물류네트워크정책이 수립되지 않고 있다.

이에 대한 해결방안으로는 첫째, e-Logistics 도입과 서비스업체 지원정책의 수립으로 중국 전자상거래업체와 물류업체의 연계로 발전을 수행하게 하여야 한다. 둘째, 전자상거래업체의 제3자 물류업체이용 장려정책이 시행되어 택배업체나 제3자 물류업체를 통한 전자상거래업체와의 장기적인 협력관계를 구축해야 한다. 셋째, 전자상거래업체의 공동물류단지의 조성 및 이용이 장려되어 공동물류단지를 사용하는 전자상거래업체들의 비용을 감소시키고 위험을 절감시켜 경쟁력을 높일 수 있게 하여야 한다. 넷째, 지역분할을 고려한 거점별 전자상거래업체와 물류업체 지원정책의 시행으로 거점도시와 위성지역간의 전자상거래 서비스가 제공되어야 하며 배송시 비용절감과 운송시 안정화로 전자상거래의 신뢰성 구축 향상

에 기여하여야 한다. 마지막으로 전국의 물류거점을 연결하는 물류네트워크 정책의 수립으로 정부자본, 해외자본 그리고 민간자본의 투자가 적극적으로 이루어져야 하며, 전자상거래 업체가 물류네트워크의 구성에 기여하였을 때는 우대정책을 시행하여 전국적인 물류네트워크 구축에 노력하도록 유도하여야 한다.

참고문헌

- 김범중, “중국(환발해권) 진출 물류기업의 애로요인 분석과 개선방안”, 『해양물류연구』, 제5권, 한국해양수산개발원, 2010.1.
- 김세희, “중국의 전자상거래 진입시 성공요인에 관한 연구”, 『2008년 춘계학술발표대회 및 국제관세문화대상 시상집』, 한국관세학회, 2008.5.
- 노윤진, “e-Logistics 시스템 구축을 위한 RFID 확산전략”, 『인터넷전자상거래연구』, 제7권 제3호, 한국인터넷전자상거래학회, 2007.9.
- 모영주, “중국의 유통업과 한국의 대응”, 『중국의 부상에 따른 한국의 국가전략 연구(2)』, 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-01(2), 대외경제정책연구원, 2009.
- 문상영, 『중국 물류·유통산업 성장에 따른 우리의 대응전략』, 전환기 중국산업연구 시리즈 14, 산업연구원, 2007.6.
- 문희철·최성월·형정, “한·중 전자상거래정책에 관한 비교연구”, 『2008무역학자 발표대회 논문집』, 박사과정 컨소시엄, 한국무역학회, 2008.8.
- 백종실, “중국화물 유치를 위한 홍콩의 물류인프라 정책 관련 연구”, 『월간 해양수산』, 통권 제233호, 한국해양수산부, 2004.2.
- 손상범, “중국 전자상거래 시장 현황과 문제점에 관한 연구”, 『중국연구』, 제43권, 한국의국어대학교 국제지역연구센터 중국연구소, 2008.
- 孫曉菲, “플랫폼 경제 전망과 生態型 기업”, 『China Business Focus』, 제08-23호, 중국삼성경제연구소, 2008.6.
- 서민교, “중국 전자상거래에서의 소비자보호에 관한 연구”, 『인터넷전자상거래연구』, 제9권 제4호, 한국인터넷전자상거래학회, 2009.12.
- 원동욱·조기영, “중국 물류산업의 발전추세와 한국 물류기업의 중국진출 방안 연구”, 『정책연구』, 2006-13, 한국교통연구원, 2006.
- 이은경, “중국의 내수시장 분석과 한국의 전략”, 『중국의 부상에 따른 한국의 국가전략 연구(2)』, 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-01(2), 대외경제정책연구원, 2009.
- 이장원, “중국의 교통물류와 한국의 대응”, 『중국의 부상에 따른 한국의 국가전략 연구(3)』,

- 경제·인문사회연구회 미래사회협동연구총서 09-08-01(3), 대외경제정책연구원, 2009.
- 정승연·김웅희, “한국과 일본의 對중국 물류정책 및 기업전략 비교분석”, 『국제지역연구』, 제13권 제4호, 국제지역학회, 2010.1.
- 최석범, “중국전자상거래관련 법률에 관한 고찰”, 『인터넷전자상거래연구』, 제8권 제1호, 한국인터넷전자상거래학회, 2008.3.
- 최석범, “한국기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구”, 『통상정보연구』, 제11권 2호, 한국통상정보학회, 2009.6.
- 최석범·이용근·이충배, “중국 물류관련법제의 문제점과 해결방안”, 『유통경영학회지』, 제12권 제3호, 한국유통경영학회, 2009.9.
- 中華人民共和國, 『國務院辦公廳關於加快電子商務發展的若干意見』, 2005.1.
- 中華人民共和國, 『物流業業產業調整和振興規劃』, 2009.3.10.