|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| EMB00000e5c3d1e | 제7회 평화와 번영을 위한 제주포럼보도자료 | **44** |
| 2012. 6. 2(토) |
| Press Center 전화 (064) 780-8471 / 팩스 (064) 780-8466 |

물류 산업 & 유통채널

**○ 역할 참가자**

**사회 :** Kim Hyuk-Kyu (Chairman, EDD Holdings Cp., Ltd)

**발표 :** Yang Tao (Ohill International.(U.K) Ltd. 사장)

Mu Qiang (QingDao YuanJian Service&Management Co., Ltd. General Manager)

Zhao Huizhe (연합성세 북경국제무역유한회사 사장)

Lee Sang Jo (영수광용항만공사 사장)

Park Soo Jeon (이스타항공 사장)

**토론 :** 리빙정 (산동성태방부식과학유한회사 회장)

우바터 (미국중미경제무역촉진회 회장)

**○ 핵심 사항(Key Points)**

* 물류 유통채널은 사회와 경제의 생태계, 즉 기업의 발전에 커다란 핵심 영향을 미친다.
* 중국의 물류는 선진국가의 물류시스템과 비슷한 연구가치가 있다.
* 새로운 인터넷, 전자기술은 물류산업에 도입해야 큰 발전을 기여할 수 있다.
* 중국의 유통산업의 비용은 기형적으로 많다. 유통산업과 기존 산업의 융합이 중국 경제 발전의 핵심 과제이다.
* 중국의 유통과 물류는 아직 초기 단계이고, 중국의 서부 지역과 동부 지역을 연결하는데 큰 영향을 기여할 수 있다.

**○ 발표자, 토론자별 발언내용**

▲ **발표1 - Yang Tao (Ohill International.(U.K) Ltd. 사장)**

* 제주도는 한국 문화를 선명하게 표현하고 있고 한국 발전의 좋은 기초가 되고 있다. 한국 자체의 중공업, 하이테크 그리고 문화산업은 세계 경제 발전의 중요한 구성요소이다. 세계 22억 인구가 인터넷을 통해 교류하고 있다. 전자상거래는 세계경제 발전의 주도역할을 하고 있다.
* 전자상거래의 핵심 경쟁력은 물류의 경쟁력이다. 물류의 경쟁은 사실 현대 물류의 경쟁이고 기존의 물류와 차별화가 되야 한다. 현재 물류는 3가지 영역이 있다. 하나는 상품에서 소비자로 바꾸는 것이다. 둘째는 생산자에서 원자제로 이전. 셋째는 제3자 교역자의 발전이다. 향후에 3가지 영역의 발전은 점점 모호할 것이다.
* 현재 GPS를 통한 다양한 하이테크 기술들을 물류업에 도입해야 물류업의 지속적인 발전이 가능한다.
* 중국의 물류업은 GDP에 차지한 비중이 크다. 이것은 이상한 현상이다. 경제 발전에 따라 물류비가 점차적으로 축소해야 하는데 향후의 중국 물류업의 추세는 비용의 점차적인 절감이다.
* 중국은 지역별로 중소형 물류업체들이 존재한다. 이들은 대형물류업의 발전에 좋은 추진 역할을 할 것이다.
* 현대물류, 규모의 물류는 향후의 발전 방향이다.
* 인터넷과 이동통신의 부가서비스는 전자상거래를 기업발전의 핵심주제와 산업주제이다.

▲ **발표2: Mu Qiang (QingDao YuanJian Service&Management Co., Ltd. General Manager)**

* 웬젠은 1997년부터 시작했고, 현재까지 6개 브랜드를 소유하고 있고 7개 지자체에서 발전하고 있다. 현재는 600개의 가맹점을 보유하고 있다.
* 발전의 초기부터, 기업의 프랜차이즈 산업에 대한 연구를 통해 우수한 가맹 시스템을 구축했다.
* 또한 중앙생산기지를 설립했고, 생산기지를 기초로 해서, 산동성으로 해서 물류창고를 설립했고, 다양한 가맹점을 지원하고 있다.
* 프랜차이즈를 핵심 발전 목표로 했고, 빠른 스피드로 가맹점을 확장했다.
* 관련 기업과의 합작을 기업의 발전 기초로 했고, 새로운 경영기법과 기술들을 지속적으로 도입하고 있다. 현재는 물류차량은 프랜차이즈의 가맹점에 따로 선진한 물류시스템으로 지속적으로 발전해 왔다.
* 물류업은 중국 12.5 발전단계에서의 핵심 발전산업이다. 중국의 중앙정부는 물류업 발전의 걸림돌이 되는 많은 부분을 취소했다.
* 중국은 향후의 세계 물류 발전의 좋은 기회가 된다. 중국은 향후에 5-10년의 창구기한이 있다. 이 시기에 중국에 투자해야 기존의 기회를 잡을 수 있다. 그러나 향후에 투자하면 중국 진입에 외국 기업들은 더 많은 비용을 지불하게 될 것이다.

▲ **발표3: Zhao Huizhe (연합성세 북경국제무역유한회사 사장)**

* 중국의 물류산업은 최근에 고속 성장기를 영접했다. 중국의 물류업은 4가지 특징이 있다. 첫째, 시장화의 비중이 높아졌다. 둘째, 사회화와 조직화의 수준이 높아졌다. 중국은 이미 핵심 시장이 구성됐다. 중국의 거대한 물류상은 이미 자리를 잡았다. 기존에 생산에 집중한 기업들도 가치사설에 따라 전방후방통합을 하고 있고 LENOVO 등 기업들도 큰 물류상으로 성장했다. 그러나 중국의 물류 비용은 최종 제품 가격에 큰 비중을 차지하고 있다. 셋째, 개방의 속도가 빨라지고 있다. 현재는 몇 만 개의 다국적기업들이 중국에서 발전하고 있다. 넷째, 유통의 현대화는 고속 발전하고 있다. 새로운 기술들이 물류업에 도입하고 있고 국제화된 선진 경영방식들도 물류업에 지속적으로 도입되고 있다. 청도와 천진 등 도시들은 물류업을 지역의 발전 핵심산업으로 육성하고 있다.
* 물류 유통업은 중국 경제에 커다란 영향을 미치고 있다. 중국의 공업화를 추진하기 위해서는 물류와 유통 산업의 육성에 큰 공을 들여야 한다. 선진국들은 유통현대화의 단계를 걸쳤다. 중국도 비슷한 단계에 진입되고 있다. 중국의 유통산업화 수준은 제조업의 발전 수준에 갭이 크다. 유통업의 발전은 공업화와 제조업 발전의 걸림돌이 될 가능성이 있다. 유통업의 3차산업의 중요한 구성 요소이다. 유통업의 우선 발전은 3차 산업의 발전을 추진할 수 있다.
* 글로벌 M&A 는 유통업에 큰 영향을 미칠 것이다. 금융의 발전, WTO 규칙의 확장은 중국의 유통업에 위기감을 주었다. 또한 중국의 유통업은 기존 산업에 대한 개혁에서 많은 기회를 창출 할 수 있다.
* 중국은 이미 세계의 제조공장이 되었다. 중국은 공업대국에서 경제강국으로 도약하는 과정에서 물류의 중요도가 커다. 전통산업에 대한 새로운 요구가 있고 물류산업의 발전이 이러한 과정의 핵심이다. 작은 유통 비용과 높은 유통 서비스는 물류산업 발전의 핵심이다.
* 중국의 제조업이 국제수준과의 갭은 물류산업의 갭보다 작다.
* 차별화 판촉은 다국적기업의 능력이다. 상품 유통의 세분화된 부분을 따로 추진하는 것이 다국적 기업의 경쟁력을 형성했다.
* 중국의 상업서비스업은 현재 아직 발전의 초기이다.
* 인터넷과 관련 기술의 발전은 물류산업의 발전에 큰 역할을 했다.
* 현재는 중국 물류산업 발전의 핵심시기 이다. 기회와 위협이 동시에 존재하는데 현재의 기회를 잘 잡아야 향후의 도전이 기대될 수 있다.

▲ **발표4 - 이상조 (여수광양항만공사 사장)**

* 한국의 물류산업의 현황에 대한 설명. 인천국제공항은 World’s 2nd largest int’l cargo airport by tonnage(T/S rate 50%)로 선정됐고, 물동량 처리 290만톤, 배후단지 992 천㎡로 구성됐다. 항만으로는 World’s 16th Largest Port(광양) , 세계5위 부산항, 선박건조는 세계 1위인 자랑스러운 위치를 차지했다.
* 자유무역지역에 대한 설명. 자유무역지역은 항만과 공항으로 지정. 부산, 광양, 평택, 인천 등 자유무역지역으로 지정됐고, 배후의 물류 단지에는 다양한 다국적기업들이 위치하고 있다.
* 2011년 기준, 세계16위의 물동량을 보유하고 있고 중국과 동북아를 대상으로 활발한 산업을 추진하고 있다. 여수항만은 종합항만 이다. 광양의 배후단지의 상황은 제조기업들도 입주 가능한 물류단지이다.
* 기업이 만약에 광양항에 투자하면, 다양하면서 좋은 혜택을 받을 수 있다. 임대료는 천진항과 청도항보도 더 저렴한 임대료를 자랑하고 있다.
* 한국은 외국 기업들이 사업하기 좋은 환경을 자랑하고 있다. 광양향은 인본 요코하마항의 1/3 수준이나, 생산성은 우위. 또한 광양항은 부대 시설도 아주 좋은 곳이다.
* 광양향 투자 지원체계는 중국 정부의 “저우추취”의 전략에 부합하여 중국 기업의 해외 투자의 좋은 투자 곳이다.

▲ **발표5 – 박수전 (이스타항공 사장)**

* LCC는 저렴항공이다. 현재 국내선과 국제선의 수송 1위는 LCC 이다. 연평균 88%가 증가했다.
* 1994년 중국 여행 자유화 이후, 지속적으로 큰 폭으로 성장해 왔다.
* 현재까지 한중은 14배가 수송 규모가 증가했다.
* 한일간 수송규모가 1위이고, 한중간은 2위이다. 그러나 향후에 급속한 속도로 증가하고 있다.
* 2010년 이후, 국적사가 50%를 넘어섰다.
* 한중 항공 시장의 현황은 점진적 항공 자유화를 합의했다. 산동성과 해남성은 시범적으로 운영 계획이나 향후의 정책의 추진이 필요하다. 현재 LCC는 저녀 운영하고 있지 않다. 중국의 해외 출국자는 한국은 3%에 불과, 그러나 향후의 성장을 클 것으로 전망된다.
* 한중의 LCC 영업환경은 향후에 좋은 전망으로 기대할 수 있다. 한중간의 항공자유화의 확대가 절대적으로 필요하다.
* LCC 활성화를 위한 환경 구축 방안은 중국의 개방을 기대하며 향후의 더 큰 폭의 개방이 기대 된다. 단계적 자유화 확대 및 규제 완화를 기대한다.
* 중국과 한국의 LCC 항공사간의 협력도 필요하다. 호텔 숙박 등 부대시설의 확대도 필요하다.

▲ **토론1- 리빙정 (산동성태방부식과학유한회사 회장)**

* 중국 산동성 덕주시에 사업 기반을 두었다. 사업의 발전은 중국의 전력 네트워크 구축에 기반을 두었다. 한국에 온 목적은 합작 추구하기 위해서이다. 회사 발전의 각 단계는 합작으로 성공적으로 이루었다.
* 중국의 전력 네트워크의 발전은 큰 프로젝트들이 많다. 향후에 한국 기업들과의 합작을 기대할 수 있다.

▲ **토론2 - 우바터 (미국중미경제무역촉진회 회장)**

* 새로운 협력 영역이 나타났다. 바로 지역 경제의 협력에서 전세계로 확장된 추세에서 물류 산업의 핵심 역할이 점점 높아 진다.
* 중국의 지역 경제발전은 3가지 단계다. 주강삼각주 경제개발구, 장강삼각주 경제개발구, 현재는 환발해 개발구가 새로운 발전의 초점이다. 현재 조비점 경제개발구는 핵심으로 볼 수 있다. 현재는 중공업의 발전의 핵심이 된다.
* 물류 유통은 경제발전의 혈액선이고 교두보 역할을 한다. 후난성은 향후 중국 경제 전환의 핵심이 될 것으로 생각된다. 중국 서부대개발의 문제는 물류와 유통의 불통이다.
* 하남성은 국제적 운송을 할 수 없다. 그래서 항공 운송의 발전을 추진하고 있다. 도로와 철도의 의존도를 낮추는 것을 추진중이다. 중국의 기존의 경제는 가격이 높은 운송 수단을 사용할 수 없다. 현재는 항공 운송을 시대가 되고 있다. 즉 LCC의 발전이 기대되고 있다.
* 현재의 문제는 금융 체계와 반품 체계의 미비이다. 향후에 많은 기회가 된다. 향후에 금융의 국제화가 기대된다.
* 향후의 중국의 유통은 많은 기회가 존재하고 있다. 국제적인 합작도 많은 기회가 존재하고 있다.