

# 중국서부 물류시장

2005. 4. 28

KOTRA 청두(成都)무역관

# 목 차

## I. 중국 서부경제 현황

1. 중국 서부경제권 이란? ..... 1
2. 중국 서부시장 규모..... 2
3. 서부대개발 현황 ..... 5
4. 중국 서부지역 한국진출현황 ..... 7

## II. 중국 서부 물류시장

1. 중국서부 물류시장 규모..... 10
2. 중국 서부 물동량..... 14
3. 중국 서부 물류 인프라 구축현황..... 19
4. 사천지역 물류 인프라 구축현황 ..... 25
5. 중국 물류시장 진출업체 ..... 30

## III. 중국 서부 공동물류센터 설치계획

1. 추진배경..... 32
2. 추진방향..... 33
3. 참여대상기업..... 34
4. 중국서부 공동물류센터의 역할..... 35
5. 물류사업자 아웃소싱 방안..... 37
6. 주요 추진일정 ..... 38

## 1. 중국 서부 경제권이란?

- 가. 중국은 지리적, 경제적 측면에서 오래전부터 여러 가지 경제 권역을 구분하여 왔으며, 일반적으로 화북, 화동, 화남으로 대별하는 구분법이 전통적인 방식이었음
- 나. 1999년 서부대개발 주창과 함께 동부, 중부, 서부 권역으로 구분하고 있으며, 서부는 四川省, 重慶直轄市, 貴州省, 雲南省, 西藏自治區, 陝西省, 甘肅省, 寧夏自治區, 青海省, 新疆自治區, 內蒙古自治區, 廣西自治區 등 12개 省市를 일컫음
- 동부 : 北京, 天津, 河北, 遼寧, 上海, 江蘇, 浙江, 福建, 山東, 廣東, 海南 등 11개 省市
  - 중부 : 山西, 吉林, 黑龍江, 安徽, 江西, 河南, 湖北, 湖南 등 8개 省市
- 다. 또한, 중국 서부경제권을 다시 서남 경제권과 서북 경제권으로 세분하고 있으며, 서남경제권은 四川, 重慶, 貴州, 雲南, 廣西, 西藏 등으로 대별되고, 서북지역은 陝西, 甘肅, 寧夏, 青海, 新疆, 內蒙古 등으로 구분됨 (1차 공략시장은 서남 시장위주이고 일부 서북 시장도 포함됨)
- 라. 서부지역 면적은 677만km<sup>2</sup>로 전체 중국의 약 70%를 차지하고 있으며, 이는 한국 면적의 약 68배에 달함. 또한 인구는 37,175만명으로 중국 전체 인구의 28.6%를 차지함

## 2. 중국 서부시장 규모

- 가. 중국 경제의 지속적인 성장과 함께 서부지역도 빠른 경제 성장을 구가하고 있으며 2004년 기준 서부지역 경제성장률은 전년 대비 10.3% 성장(중국 9.5%)하여 GDP 27,542억 위안을 기록하였음. 이는 중국 전체 GDP에서 약 20% 이상의 비중을 차지하는 것임
- 나. 2004년 기준 중국 소비재 시장은 53,950억위안 규모를 나타냈으며, 이중 서부지역이 16%인 8,697억위안을 차지했음
- 다. 2004년 중국 정부는 고정자산 부분에 총 70,073억위안을 투자하였으며, 이중 서부지역에는 전체 투자액의 19%인 13,319억위안이 투자되었음
- 라. 특히, 중앙 정부의 서부대개발 프로젝트 추진으로 교통 운수 위주의 사회간접자본 건설을 통해서 양호한 경제 환경이 조성됨으로써 빠른 경제성장과 시장규모가 확대되고 있음
- 마. 반면, 중국 서부지역은 내륙에 소재하고 있는 관계로 대외 직접 교역은 미미한 수준으로 대부분 上海, 廣東 등 연해지역을 통해 무역이 이루어짐. 따라서, 대외 직교역 부분에서 서부지역이 차지하는 비중은 중국 전체 무역액의 3.5%에 불과한 실정임.
- 바. 서부시장을 놓고 분석하면 重慶('97년 직할시 승격)을 포함한 四川省이 서부지역 GDP의 약 34%, 소비재 시장의 38%, 고정자산 투자액의 28%를 기록하고 있어 서부지역의 최대 시장임
- 사. 따라서 四川省 成都 및 重慶을 중심으로 서부의 물류망이 형성되어 있을 뿐만 아니라 소비수준도 높기 때문에 일반 소비재, IT, 전자재, 전기전력 기자재 및 부품, 통신설비 등 제품이 주요 타켓 품목이라 할 수 있음

아. 한편, 직할시인 重慶을 제외하고 서부 11 省市의 省會 GDP를 살펴보면, 成都가 2,186억 위안을 기록하여 최대 경제 중심지임을 알 수 있고 다음으로 섬서성 西安, 운남성 昆明 등 순위임

자. 1인당 GDP로 비교하면 신장 烏魯木齊가 가장 높으며, 다음으로 내몽고 呼和浩特, 사천성 成都 순으로 나타났는데 烏魯木齊는 변경무역 발달과 유전, 가스 등 천연자원이 풍부하기 때문에 1인당 GDP가 높은 것으로 분석됨

서부 省會별 경제규모

도시명	GDP (억위안)	인 구 (만명)	1인당 GDP (위안)
烏魯木齊	477	182	26,209
呼和浩特	600	243	24,691
成都	2,186	1,060	20,623
拉薩	75	40	18,750
蘭州	505	308	16,396
昆明	930	578	16,090
西安	1,096	725	15,117
銀川	189	142	13,310
貴陽	438	332	13,193
南寧	589	634	9,290
西寧	175	207	8,454
重慶	2,665	3,159	8,436

\* 자료원 : 중국통계연감

중국 서부지역 경제규모

구분	GDP (억위안)		소비재시장 (억위안)		고정자산 투자액(억위안)		1인당GDP (위안)		인구 (만명)		면적 (만km <sup>2</sup> )	
	총액	비중	총액	비중	총액	비중	금액	수준	총수	비중	총수	비중
중국전체(A)	136,515	100	53,950	100	70,073	100	10,502	100	129,988	100	960	100
서부지역(B)	27,543	20.2	8,697	16.1	13,319	19.0	7,409	70.5	37,175	28.6	677	70.5
서부비중(B/A)	20.2	100	16.1	100	19.0	100	70.5	-	28.6	100	70.5	100
쓰촨(四川)	6,556	23.8	2,384	27.4	2,378	17.9	7,515	101.4	8,724	23.5	48.5	7.2
충칭(重慶)	2,665	9.7	955	11.0	1,457	10.9	8,436	113.9	3,159	8.5	8.2	1.2
윈난(雲南)	2,959	10.7	885	10.2	1,066	8.0	6,702	90.5	4,415	11.9	39.4	5.8
꾸찌우(貴州)	1,591	5.8	308	3.5	867	6.5	4,079	55.1	3,900	10.5	17.6	2.6
광씨(廣西)	3,320	12.1	973	11.2	1,255	9.4	6,789	91.6	4,890	13.2	23.7	3.5
시짱(西藏)	211	0.8	64	0.7	168	1.3	7,701	103.9	274	0.7	120	17.7
산시(陝西)	2,883	10.5	966	11.1	1,800	13.5	7,781	105.0	3,705	10.0	20.6	3.0
간쑤(甘肅)	1,540	5.6	535	6.2	756	5.7	5,880	79.4	2,619	7.0	45.4	6.7
신장(新疆)	2,203	8.0	482	5.5	1,160	8.7	12,223	151.5	1,963	5.3	166	24.5
칭하이(青海)	455	1.7	115	1.3	318	2.4	8,442	113.9	539	1.4	72	10.6
닝시아(寧夏)	460	1.7	138	1.6	379	2.8	7,757	104.7	593	1.6	5.2	0.8
네멍꾸(內蒙古)	2,700	9.8	892	10.3	1,715	12.9	11,278	152.2	2,394	6.4	110	16.3

\* 자료원 : 중국통계연감  
 \* 주 : 상기 자료는 2004년 기준임

### 3. 서부대개발 현황

#### 가. 추진배경

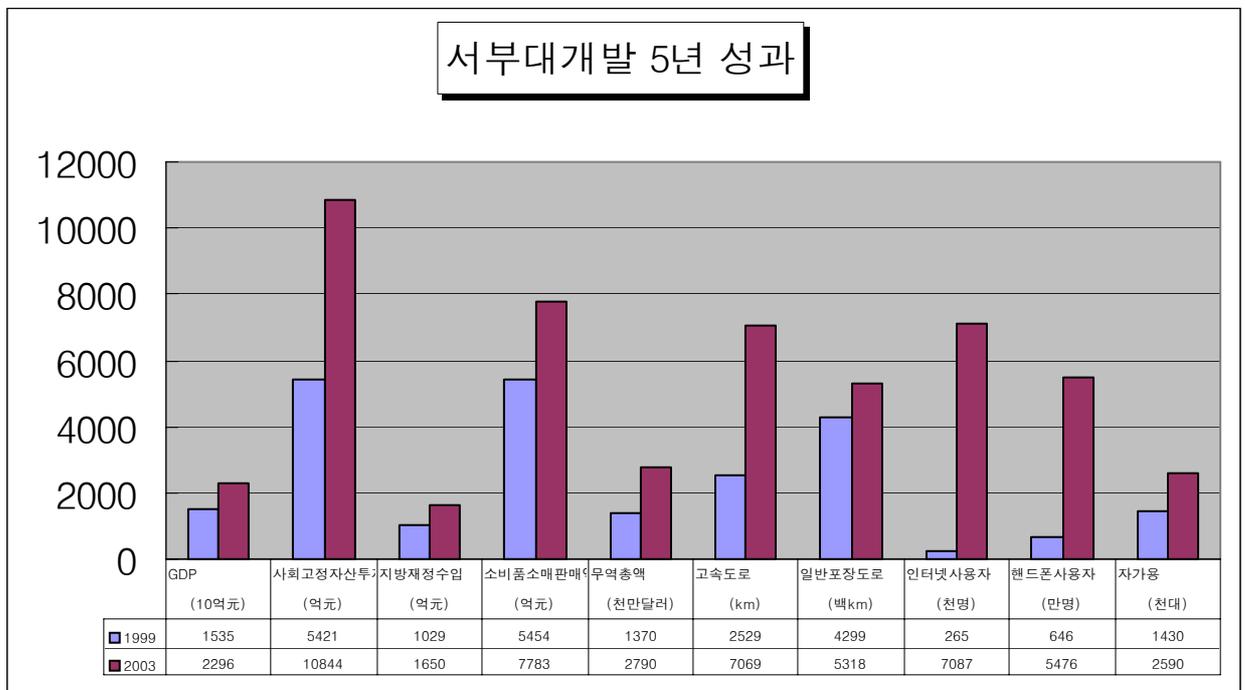
- 鄧小平의 先富論에 따라 중국 정부는 경제발전 여건이 비교적 유리한 연해지역 도시를 중심으로 경제를 먼저 발전시킨 후, 이를 토대로 인근지역으로 경제발전을 확산한다는 전략을 20여년간 추진해왔음
- 연해지역을 중심으로 중국 경제는 고속 성장을 구가하였지만 지역간·계층간의 빈부격차 심화와 환경오염 등 문제에 직면하게 되었음
- 이에 따라 '99년부터 중국정부는 동남부 연해지역의 경제가 일정 수준에 도달하였으며, 더 이상 서부내륙을 낙후된 상태로 방치할 수 없다는 판단 아래 장기국가발전 계획인 “서부대개발” 프로젝트를 추진을 결정하게 되었음.
- 서부대개발 정책은 東西간의 격차는 물론 都農간 경제적 불균형이 중국의 정치체제에 상당한 위협을 내포하고 있어, 사회안정적 차원에서 추진된 면도 있음.
- 중국 정부가 추진하는 서부대개발 정책은 경제적 이유와 체안정이라는 정치적 이유를 바탕으로 하기 때문에 중국 정부가 사활을 걸고 막대한 자금을 투입하여 추진하게 되었음

#### 나. 주요 추진일정

구 분	주요 추진내용
2000년-2005년	개발계획 및 정책수립, 주요 기구수립, 홍보, 기초건설 가속
2006년-2015년	서부지역 개발능력 제고, 투자규모 확대
2015년-2050년	서부지역의 도시화, 시장화, 국제화 수준 제고

## 다. 추진성과

- 중앙정부 차원의 서부대개발 관련 대규모 프로젝트 추진 및 중국 전체 고정자산투자의 약 20%에 달하는 투자 등에 힘입어 지난 5년간 서부 12개 省市의 경제성장율은 10%를 상회하였음.
- 또한 4,600여억위안에 달하는 직접적인 재정 지원, 5,000여억 위안에 달하는 간접적 재정지원 및 전문 프로젝트 보조금, 장기건설국채 1/3 이상의 서부지역 사용 등으로 서부지역이 빠른 속도로 발전할 수 있었으며 생활수준도 나날이 향상되고 있음.
- 특히, 서부대개발 12개 省市의 省會는 과거 한국의 초고속 성장 시기를 연상시킬 만큼 엄청난 발전을 거듭하고 있음



## 4. 중국 서부지역 한국진출현황

### 가. 서부지역 투자현황

아직까지 한국기업의 대 서부지역에 대한 투자는 극히 미미한 수준으로 투자건수 기준으로 134건, 투자금액 기준으로 1.8억 달러에 불과하여 전체 대중 투자중 서부지역에 대한 비중은 투자건수 기준 1.2%, 투자금액 기준 1.8% 정도 수준임.

#### 한국기업의 서부지역 투자현황

(단위:US\$천, 건)

구 분	신고건수	신고금액	투자건수	투자금액
중국전체(A)	13,527	18,275,741	11,629	10,850,487
四川省	64	85,378	59	54,231
自治區	46	404,806	34	125,333
陝西省	16	11,645	14	8,504
雲南省	16	7,892	15	4,614
甘肅省	7	1,974	6	728
貴州省	7	7,506	5	6,194
青海省	1	121	1	121
서부소계(B)	157	519,322	134	199,725
점유율(B/A)	1.2	2.8	1.2	1.8

\* 자료원: 한국수출입은행

\* 주 : 1. 重慶市는 四川省에 포함

2. 自治區는 西藏, 廣西, 寧夏, 新疆, 內蒙古 등 5개 自治區임

### 나. 서부지역 교역현황

- 2004년 기준 한국과 서부지역간 총 교역액은 21억 4천만 달러로 대중교역 총액과 비교하면 역시 미미한 수준으로 한국의 대중국 교역액 909억 달러 중 서부지역이 차지하는 비중은 2.4%에 불과함 (연해지역에서 2차 구매 영향도 있음)

- 서부지역중 한국과 교역이 가장 활발한 지역은 충칭(重慶)을 포함한 쓰촨(四川), 네멍꾸(內蒙古), 산시(陝西), 광시(廣西) 등 순위임
- 한국의 서부지역 수출이 가장 많은 지역은 충칭(重慶)을 포함한 쓰촨(四川), 광시(廣西), 산시(陝西) 등을 들 수 있음
- 한국의 서부지역 수출품목은 테레프탈산, LDPE, HDPE 등 기초 석유화학제품, 건설장비, 자동차, 전기전자부품, IT 제품 등이 주도하고 있어 중국 전체 수출 품목과 큰 차이를 보이지 않음

### 중국 서부지역 대외교역현황

(단위:US\$억, 비중%)

구 분	2004 대외교역				2004 대한무역			
	수입	수출	총액	비중	수입	수출	총액	비중
중국전체(A)	5,608	5,936	11,544	100	622	287	909	100
서부지역(B)	194.6	207.3	401.9	3.5	4.98	16.4	21.4	2.4
서부비중(B/A)	3.5	3.5	3.5	100	0.8	5.7	2.4	100
쓰촨(四川)	32.01	34.8	66.8	16.6	1.59	1.77	3.4	15.7
충칭(重慶)	18.2	18.5	36.7	9.1	0.57	0.87	1.4	6.7
윈난(雲南)	17.2	20.2	37.4	9.3	0.21	0.43	0.6	3.0
귀저우(貴州)	11.0	12.8	23.8	5.9	0.19	0.92	1.1	5.2
광시(廣西)	25.2	23.1	48.3	12.0	1.22	1.02	2.2	10.5
시짱(西藏)	0.47	1.2	1.7	0.4	-	-	-	-
산시(陝西)	19.3	26.2	45.5	11.3	0.47	3.40	3.9	18.1
간쑤(甘肅)	9.5	10.4	19.9	5.0	0.20	2.20	2.4	11.2
신장(新疆)	31.0	29.2	60.2	15.0	0.24	0.20	0.4	2.1
칭하이(青海)	1.9	4.6	6.5	1.6	-	1.00	1.0	4.7
닝시아(寧夏)	3.9	7.4	11.3	2.8	-	0.90	0.9	4.2
네멍꾸(內蒙古)	24.9	18.9	43.8	10.9	0.29	3.70	4.0	18.7

\* 자료원 : 중국해관통계, KOTIS

## 다. 진출저해 요인

- 한국기업들이 서부개발 등 중국 서부지역에 대해 認知는 하고 있으나 정보 부족으로 시장규모, 구매력 등의 정확한 실체를 파악하지 못하고 있는 설정임
- 실제 연해지역에 투자하여 기업을 운영하는 한국투자업체의 경우에도 한국 경영자 및 주재원들이 대부분 단순 공장운영 및 엔지니어들로 주로 구성되어 있어 전체적인 중국 시장현황 및 상관습, 지역별 시장규모 및 특징 등에 대한 이해도가 상대적으로 떨어지는 수준임
- 특히, 중국 서부지역은 연해도시와 비교하여 위치적으로 한국과 멀리 떨어져 있어 물류·운송 문제가 진출 확대에 가장 큰 걸림돌로 작용하고 있음

### ◆ 참고사항 : 중국서부와 인도 비교 자료

#### 중국 서부와 인도 비교

구 분	인도	중국 서부	비 고
GDP(U\$억)	5,498	3,332	인도의 60% 수준
경제성장률(%)	8.5	10.3	인도 대비 1.8% 높음
1인당 GDP(U\$)	561	896	인도 대비 335불이 높음
인구(억)	10.7	3.7	인도의 37%
면적(만km <sup>2</sup> )	328	677	인도의 2배

\* 자료원 : 청두무역관 조사

\* 주 : 상기 통계는 2004년 기준임

## II

## 중국 서부 물류시장

### 1. 중국 서부 물류시장 규모

가. 개혁개방 이후 급속한 발전과 각국 제조업체들의 중국으로 공장 이전 등에 따른 수출입 및 내수시장 화물량의 급증으로 물류시장이 크게 확대되고 있는 추세임

나. 중국물류신식중심에 따르면 2003년 중국 물류시장 규모는 전년 대비 13.6% 증가한 24,974억위안(3,022억불)을 기록하였음

- 중국 물류시장 중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것은 운송 부분으로 전체 물류시장의 57%를 점유하고 있으며, 운송시장 규모도 전년대비 32% 증가한 14,028억위안을 기록하였음

- 운송시장 규모가 2003년에 32%로 급증한 이유는 전력난에 따른 석탄운송 급증 및 철강재 수요 급증에 따라서 운송비가 급격히 상승했기 때문인 것으로 분석됨

- 물류보관시장(창고, 보험, 재포장 및 가공 등) 규모는 7,376억 위안 가량으로 전체 물류시장의 약 30%의 비중을 나타내고 있음

- 물류관리시장(화물중개업 등)은 3,570억위안으로 전년대비 13.8% 감소한 것으로 나타났는데 소규모 영세 업체들의 난립으로 과당경쟁에 따라 수입이 감소하였기 때문인 것으로 분석됨

다. 중국 서부지역 물류시장 규모는 통계자료가 없어 정확한 규모는 파악할 수 없으나 약 700억불 정도로 추산되고 있음

라. 한편, 중국 물류비가 GDP에서 차지하는 비중은 1991년 24%에서 2003년 21.4%로 다소 감소하였으나, 아직 선진국에 비하여 많이 떨어지는 수준임. 이는 중국 물류산업 인프라가 낙후돼 있고 공급체계 운영수준이 떨어지고 있음을 반증하는 것임

### 중국 물류시장 규모

(단위:억위안)

구 분	2003년			2002년		
	시장규모	증감율	비중	시장규모	증감율	비중
총액	24,974	13.6	100	21,985	8.4	100
운송시장	14,028	31.9	56.9	10,637	1.8	48.4
보관시장	7,376	2.3	29.5	7,208	13.7	32.8
관리시장	3,570	-13.8	14.3	4,141	18.7	18.8

\* 자료원 : 중국물류신식중심

마. 물류 운송시장에서 도로운송이 39.4%로 가장 높은 비중을 나타내고 있으며, 철로 운송은 12.8%로 도로운송과 비교하여 약 1/3 수준에 머물고 있음

- 수운시장은 중국 운송시장의 12.6% 비중을 차지하고 있으며 주로 長江을 이용한 수로에서 발생하고 있음
- 2002년의 경우 전년대비 1.7%의 일시적인 감소세를 보였는데 이는 三峽댐 공사 추진으로 약 4개월간 수로 통제를 실시했기 때문인 것으로 분석됨 (重慶-宜昌 구간 통제)

## 주요 분야별 운송시장 규모

(단위:억위안)

구 분	2002년			2001년		
	화물총액	증감율	비중	화물총액	증감율	비중
총액	10,637	1.8	100	10,449	4.0	100
철도운송	1,363	2.2	12.8	1,334	8.8	12.8
도로운송	4,188	1.5	39.4	4,124	2.7	39.5
수운	1,340	-1.7	12.6	1,363	9.0	13.0
항공	103	47.7	1.0	70	-10.4	0.7
에너지운송	44	4.4	0.4	42	2.9	0.4
적하	3,599	2.4	33.8	3,516	2.4	33.6

\* 자료원 : 중국물류연감

바. 2003년 중국 화물시가 총액은 전년대비 27% 증가한 295,437억 위안을 기록하였음

- 화물시가 기준으로 공산품의 비중이 84.5%로 절대 우위를 나타내고 있으며, 다음으로 수출입상품이 약 11.8%를 차지하고 있음
- 화물시가 증감율을 기준으로 봐서는 수출입상품 및 공산품이 전년대비 각각 약 40%, 27% 등 가파른 상승세를 이어가고 있는데 이는 중국의 대외 교역량과 공업 발전 속도가 빠르게 증가하고 있음을 반증하는 것임

## 주요 분야별 화물시가 총액

(단위: 억위안)

구 분	2003년			2002년		
	시가총액	증감율	비중	시가총액	증감율	비중
총액	295,583	27.1	100	232,583	19.6	100
공업품	249,799	26.9	84.5	196,799	20.0	84.6
농산품	11,261	2.5	3.81	10,986	6.8	4.72
수출입품	34,193	39.9	11.8	24,431	21.2	10.5
재생자원	278	18.3	0.09	235	18.3	0.10
우편물	136	3.0	0.05	132	4.8	0.06

\* 자료원 : 중국물류연감

사. 2003년 중국 물류산업 부가가치 창출액은 전년대비 10.5% 증가한 7,880억위안을 기록하였으며, 이는 전체 중국 GDP의 6.8%, 제 3차 산업 부가가치 창출액의 20.9%를 각각 차지하는 것임

- 도매업이 부가가치 면에서 57.5%의 높은 비중을 차지하는 것은 최근 중국 및 다국적 창고형 할인매장의 진출이 급격히 증가하며 영업력을 확대하고 있기 때문인 것으로 분석됨
- 운수업의 부가가치가 전년대비 25.8%나 급상승한 것은 유가 상승, 철강재난, 전력 석탄난 등으로 운송비가 큰 폭으로 올랐기 때문임

## 주요 분야별 부가가치 창출액

(단위: 억위엔)

구 분	2002년			2001년		
	총 창출액	증가율	비중	총 창출액	증가율	비중
총 액	7,880	10.5	100	7,133	7.5	100
운수업	2,953	25.8	37.5	2,623	-0.1	36.8
저장·창고업	90	8.4	1.1	83	12.4	1.2
도매업	4,530	9.1	57.5	4,153	12.4	58.2
가공·포장업	243	16.3	3.1	209	21.3	2.9
우편	63	-3.1	0.8	65	-3.3	0.9

\* 자료원 : 중국물류연감

## 2. 중국 서부 물동량

가. 중국 국가통계국에 따르면 2003년 중국 총 물동량은 전년 대비 4% 증가한 154억톤에 달한 것으로 나타남

- 운송수단별 물동량 비중을 살펴보면 도로, 철로, 수운, 에너지 자원, 항공 등의 순으로 나타났으며, 특히 도로운송 물동량이 전체 물동량의 74.3%를 차지하고 있음
- 운송수단별 물동량의 증가율을 비교하면 내륙수운이 가장 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났으며, 현지 전문가들의 의견에 따르면 향후 수운의 비중이 지속적으로 증가할 것으로 전망하고 있음

## 중국 운송 수단별 물동량

(단위:억톤)

구 분	2003년			2002년		
	운송량	증가율	비중	운송량	증가율	비중
총 량	154	4.0	100	148.3	5.8	100
철로	22.0	7.7	14.3	20.4	6.0	13.8
도로	114.4	2.5	74.3	111.6	5.7	75.3
수운	15.7	10.6	10.2	14.2	6.9	9.6
항공	0.02	7.4	0.01	0.02	17.6	0.01
에너지자원	2.1	3.6	1.4	2.0	3.6	1.4

\* 자료원 : 중국물류연감

나. 중국 서부지역 물동량은 전체 중국의 22.6%인 35억톤을 차지하고 있음

- 서부지역 중 물동량이 가장 많은 지역은 云南省으로 전체 서부지역의 약 17%를 차지(5.8억톤)하고 있는데 이는 베트남 등 동남아 국가와의 변경무역이 활발하게 진행되기 때문임
- 그러나, 四川省과 重慶市の 물동량을 합산하면 약 9억톤 가량으로 이는 전체 서부지역의 약 1/4을 초과하여 重慶을 포함한 四川省이 서부지역의 물류중심지임을 확인할 수 있음
- 특히, 四川省과 重慶市の 수운 화물량이 상대적으로 많은 것으로 나타나고 있는데 이는 長江 수운을 이용한 수로운송이 활발하기 때문인 것으로 분석됨

- 內蒙古지역은 경제규모(서부지역 GDP의 9.8%)에 비해 물동량이 상대적으로 많아 서부지역 3위를 차지하고 있는데 이는 석탄을 포함한 지하자원 물동량이 많기 때문인 것으로 분석됨

2003년 서부 省市별 물동량

(단위:만톤)

지역구분	총 량	철 로	도 로	수로	항공우편
중국전체(A)	1,540,000	220,000	1,144,100	156,800	451.7
서부지역(B)	348,670	53,252	286,968	8,450	60.6
서부비중(B/A)	22.64%	24.20%	25.08%	5.3%	13.4%
충칭(重慶)	32,563	1,943	28,406	2,214	7.7
쓰촨(四川)	57,527	7,278	47,467	2,782	18.2
꾸이저우(貴州)	18,224	4,971	12,886	367	2.4
윈난(云南)	58,170	4,146	53,864	160	13.7
씨짱(西藏)	266	-	266	-	0.8
산씨(陝西)	34,961	6,686	28,165	110	6.3
간쑤(甘肅)	24,539	3,783	20,713	43	1.0
칭하이(青海)	5,653	858	4,795	-	0.3
닝샤(寧夏)	7,344	2,296	5,048	-	0.4
쑤장(新疆)	27,078	4,416	22,662	-	4.8
광씨(廣西)	31,525	4,587	24,164	2,774	3.7
네멍구(內蒙古)	50,820	12,288	38,532	-	1.3

\* 자료원 : 四川省물류협회

다. 2003년 중국 화물운송 처리량[(무게 Ton X 거리 Km)]은 전년 대비 13.1%가 증가한 57,152억톤Km를 기록하였으며, 이중 수운 화물운송 처리량이 56.5%로 절대적인 비중을 차지하였음

- 수운의 경우 일반적으로 원거리 운송이 대부분이고 또 적재량이 많기 때문에 화물운송 처리량에서 절대적인 비중을 차지하는 것으로 분석됨
- 반면, 도로의 경우 비록 화물량을 기준으로 보면 절대 비중을 차지하나 대부분 단거리 운송에 많이 사용되고 화물 적재량도 적기 때문에 상대적으로 화물운송 처리량 비중이 적음
- 한편, 철도 운송화물 처리량 비중은 1991년 39.2%에서 지속적으로 줄어 2003년에 30%까지 감소하였음.

**중국 화물운송 처리량**

(단위: 억톤km)

구 분	2003년			2002년		
	물량	증가율	비중	물량	증가율	비중
총 량	57,152	13.1	100	50,543	6.2	100
철로	17,092	10.2	30.0	15,515	6.4	30.7
도로	7,010	3.4	12.3	6,783	7.2	13.4
수운	32,275	17.3	56.5	27,511	5.9	54.4
항공	58	12.1	0.1	52	17.9	0.1
파이프	717	5.0	1.3	683	4.6	1.4

\* 자료원 : 중국물류연감

- 중국 화물운송 처리량 중, 수로의 비중이 가장 높은 반면 서부지역은 주로 철도에 의존하고 있는데 이는 여건상 수운의 혜택을 누릴 수 있는 지역이 한정되어 있기 때문임
- 그러나, 長江 수운의 종착지인 重慶과 四川, 珠江 삼각주에 위치한 廣西는 상대적으로 수운 화물 운송 처리량이 비교적 높은 비중을 차지하고 있음

**2003년 서부 省市별 화물 운송 처리량**

(단위: 억톤km)

지역구분	총 량	철 로	도 로	수 로	항 공
중국전체(A)	57,152	17,092	7,010	32,275	58
서부지역(B)	5,751	4,729	1,911	298	-
서부비중(B/A)	10.06%	27.66%	27.26%	0.92%	-
충칭(重慶)	367.7	102.7	107.3	157.7	-
쓰촨(四川)	768.3	533.6	219.6	15.1	-
꾸이쨈우(貴州)	547.0	465.9	76.6	4.5	-
윈난(云南)	612.2	253.0	357.6	1.5	-
씨짱(西藏)	27.1	-	27.1	-	-
싼시(陝西)	849.1	668.0	180.8	0.3	-
간쑤(甘肅)	738.7	614.9	123.7	0.1	-
칭하이(青海)	124.2	81.4	42.8	-	-
닝샤(寧夏)	244.5	181.4	63.1	-	-
쑤장(新疆)	636.6	382.7	253.9	-	-
내몽구(內蒙古)	1,160.3	918.4	241.9	-	-
광씨(廣西)	863.4	527.2	217.1	119.1	-

\* 자료원 : 四川省물류협회

### 3. 중국 서부 물류 인프라 현황

가. 중국은 급증하는 물동량을 소화하기 위하여 컨테이너 부두 및 국제공항 증설 등 물류 인프라 확충을 가속화하고 있는 상황임

- 특히 중국은 물류대국으로 2010년까지 8종 8횡 철도(34천 KM), 5종7횡 고속도로(36천Km) 완공을 목표로 건설에 박차를 가하고 있음
- 또한, 2020년까지 上海항 인근 大小洋山섬 58선석 추가(현재 18선석) 및 浦東공항 등 국제 물류 인프라 구축에도 혼신의 힘을 기울이고 있는 상황임

#### 중국 물류 인프라 현황

(단위:억위안)

구 분	2002년		2001년	
	총연장	증가율	총연장	증가율
철로(만km)	7.19	2.6	7.01	2.0
도로(만km)	176.52	4.0	169.8	21.1
내륙수운(만km)	12.16	0.1	12.15	1.8
파이프(만km)	2.98	8.0	2.76	11.7
화물 차량(만대)	812.22	6.1	765.24	6.8
운송 선박(만척)	202,977	-3.7	210,786	-8.2
철도화물차량(대)	459,017	1.2	453,620	2.0

\* 자료원 : 중국물류연감

나. 2003년 물류산업 분야 투자액은 전년대비 11.3% 증가한 5,594억 위안을 기록했으며, 이는 중국 전체 고정자산투자액의 13.1%, 3차 산업 고정자산투자액의 21.1%에 불과함

- 또한, 중국 전체 고정자산투자액 증가율과 비교하여 17.1%, 3차 산업 투자액 증가율과 비교하여 13%나 떨어지는 것으로 현재 중국 물류산업 분야 투자가 상대적으로 적음
- 이는 중국 물류산업의 저효율성과 선진국과 비교하여 물류비 비중이 상대적으로 높은 핵심적인 원인이 되고 있음
- 분야별로는 인프라 구축에 많은 투자가 일나고 있는 교통운수가 87%의 비중을 차지함

### 중국 물류산업 투자현황

(단위:억위안)

구 분	2003년		2002년	
	총투자액	증가율	총투자액	증가율
합계	5,594	22.8	4,554	15.1
교통운수	4,867	17.1	4,155	15.8
저장·창고	161	39.4	116	26.4
도매판매	510	20.1	231.7	14.6
유통가공 및 포장	23	91.7	12	38.2
우편	38	-3.6	39.4	-39.0

\* 자료원 : 중국물류연감

다. 2003년 지역별 인프라 투자현황에 있어서 도로망 증설 및 항만 시설 투자 등이 집중되고 있는 동부지역이 45.3%의 높은 비중을 차지하고 있음. 내용면에서는 광대한 지역에 걸쳐 건설이 이루어지고 있는 도로 부분이 92.5%를 차지함

- 성시별로 살펴보면 重慶을 포함한 四川지역에 대한 투자액이 약 234억위안에 달해 전체 투자대상 지역 중 세 번째의 순위를 차지
- 이는 서부지역 전체 투자액 중 28.7%에 해당하여 인프라 구축 및 서부대개발의 집중적인 투자지역임을 반영

## 주요지역 물류인프라 투자현황 (2003년)

(단위:억위안)

지역	총계	도로	내륙수운	항만 및 기타	비중(%)
총계	3,593	3,322	42	229	100
동부지구	1,626	1,399	14	213	45.3
중부지구	1,151	1,132	14	5	32.0
서부지구	815	791	13	11	22.7
江蘇	252	238	8	6	7.0
浙江	246	238	2	6	6.8
四川·重慶	234	212	12	10	6.5
廣東	222	174	2	46	6.2
河南	218	218	0.1	0	6.1
山東	214	186	0.3	28	6.0
湖北	157	146	8	3	4.4
河北	138	112	0	26	3.8
江西	137	136	1	0	3.8
福健	132	126	0	6	3.7

\* 자료원 : 중국물류연감

라. 2003년도 항만을 통한 화물운송량은 전년대비 17.6% 증가하였으며, 이중 특히 컨테이너화물의 경우 31.7%의 높은 증가세를 보임

- 내륙항구의 물량은 전체 항구 처리물량 중 약 25%의 비중을 보이고 있으며, 비록 연해에 비해 상대적으로 낮으나, 14.7%의 괄목할 만한 증가율을 보이고 있음
- 深圳항의 경우 제2의 경제특구인 대공업구의 활성화 등 급속한 경제성장을 통해 빠른 물량 증가를 보이고 있음.

- 上海항 또한 약 20%의 증가율을 보이며 꾸준한 물량증가추세를 보이고 있으며, 수량면에서도 전체 연해항구의 처리물량 중 약 16%의 비중을 차지하며 1위를 고수함

**주요항구별 화물처리량 (2003년)**

구분	총량		대외무역		컨테이너	
	수량(만톤)	증감율	수량(만톤)	증감율	수량(만TEU)	증감율
중국전체	262,600	17.6	94,300	22.5	4,766	31.7
연해항구	197,500	18.6	87,300	22.9	4,476	32.3
내륙항구	65,000	14.7	7,000	17.7	291	23.2
상하이	31,539	19.8	12,968	22.2	1,128	31.0
닝버	18,534	20.3	8,213	31.6	276	48.6
광조우	17,106	11.6	4,947	16.6	276	27.1
텐진	16,181	25.4	8,758	25.0	302	25.2
칭다오	14,090	15.4	10,542	28.0	424	24.3
칭황도우	12,560	12.5	5,673	12.8	5.5	37.5
다렌	12,602	13.0	4,861	26.4	167	23.5
선전	11,224	28.0	6,800	32.4	1,061	39.3

\* 자료원 : 중국물류연감

마. 내륙수운 중 대부분의 물량을 처리하고 있는 長江 수운의 활성화를 위해 중국 정부는 三峽댐의 준공을 통한 안정적인 유량 및 유속을 제공함과 동시에 노후선박의 대체 및 표준화를 추진하고 있음

- 重慶까지는 1,000 톤급, 武漢의 경우는 5,000 톤급 선박이 통항 중이며, 三峽댐이 완공되는 2009년 이후부터는 각각 10,000 톤급 및 50,000 톤급 선박의 운항이 가능할 것으로 예상됨
- 운송소요시간에 있어서는 하류지역을 제외한 중·상류의 경우, 10월부터 3월까지의 갈수기 등 계절적인 요인에 따라 변동되기도 함

**장강수운 주요항구와 상해간 거리**

(단위:Km)

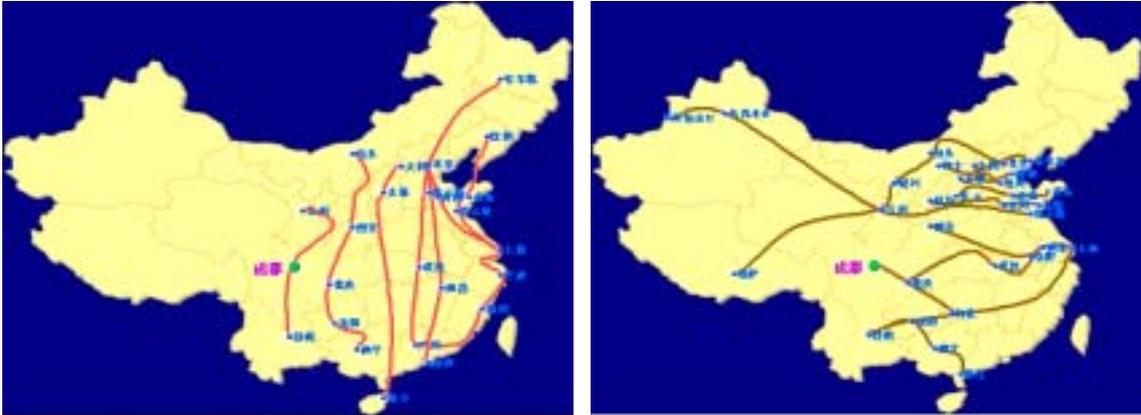
중칭 (重慶)	우한 (武漢)	황쓰 (黃石)	지우지양 (九江)	안칭 (安慶)	통링 (銅陵)	우후 (蕪湖)	마안산 (馬鞍山)
2,500	1,058	982	854	692	596	488	440
난징 (南京)	전지양 (鎮江)	양조우 (揚州)	장지아강 (張家港)	지양인 (江陰)	난통 (南通)	창슈 (常熟)	타이창 (太倉)
386	372	307	237	196	162	70	36

\* 자료원 : 중국물류연감

바. 철도의 경우, 8종 8횡 노선건설의 인프라투자 및 화물운송 서비스를 개선하기 위하여 오정열차(五定列車)를 운행 중에 있음

- 오정열차란 발착역, 운행구간, 차량번호, 발차시간 및 운임 등 5가지 사항을 고객에게 사전에 통보해 주는 열차를 말하며, 이를 통해 철도운영의 효율화에 주력
- 아울러 중국 철도부와 Sinotrans가 합작으로 설립한 철도복합운송업체가 주축이 되어 수출입 컨테이너화물의 복합운송에 적극적으로 대응하고 있음

## 8종 8횡 철로 노선



사. 중국의 도로는 1988년 상해를 기점으로 하는 19km의 고속도로가 최초로 완공된 이래 대규모 건설공사가 빠른 속도로 추진되고 있음

- 최근 5년간 연평균 2,260 km의 고속도로를 건설하여 총 연장이 5만km에 달하고 있음
- 5종 7횡과 같이 고속도로 건설이 현재와 같은 속도로 진행될 경우 30년 내에 고속도로 정비가 완료될 것으로 예상

## 5종 7횡 도로 노선



아. 항공화물의 경우, 2001년 171만톤에서 2002년 202만톤, 2003년 도에는 총 219만톤으로 꾸준한 증가추세를 보이고 있음

○ 대표적인 인프라 구축으로는 天津국제공항의 공항물류가공구 건설 및 上海浦東국제공항의 보세기능을 결합한 제2단계 증 설 등을 들 수 있음

○ 특히, 上海浦東공항의 경우 2015년까지 연간 600만톤을 처리 하는 세계적인 항공물류집산지, 보세서비스와 항공물류 Hub 공항 건설을 목표로 하고 있음

**2003년 항공 화물 및 여객 운송 실적**

구 분	노선	실적	증감율(%)
화물처리량 (만톤)	국내	168	5.1
	국제	51	20.9
여객운송량 (만명)	국내	8,078	4.1
	국제	681	-18.7

\* 중국물류연감

#### 4. 四川지역 물류 인프라 현황

가. 四川지역은 重慶을 포함할 경우, 물류 인프라 건설 및 화물 운 송량 측면에서 서부지역 물류 중심지 역할을 하고 있으며, 특히 成都는 철도, 도로 및 항공 등 교통망의 중추역할을 수행

○ 2004년도 成都市의 철도 운송 화물량은 5,535만톤에 달했으 며, 2006년까지 北驛 건설 및 현재의 철도역 증설에 총 24 억위안을 투자하여 아시아 최대 컨테이너 종단역을 건설할 계획임

- 현재 컨테이너 화물 열차의 경우, 成都-上海간 열차가 매주 1편으로 고정 운행되고 있으며, 기타 연해 지역의 경우 화물량에 따라 유동적으로 배정

成都 5定 화물철로선

순서	출발지	도착지	밀도 (편/일)	거리 (km)	분류	운송비용 (위엔/1량)
1	청두 (成都)	난징(南京)	0.5	1,504	복합열차 (여객 및 화물)	11,201
2		광조우(廣州)	1	2,149		14,360
3		상하이(上海)	1	1,782		12,474
4		취조우(徐州)	0.5	1,730		9,421
5		난조우(蘭州)	0.5	1,520		11,274
6		렌윈강(連雲港)	-	1,944	컨테이너	3,750 / 20'
7		선전(深圳)	-	2,602		5,800 / 20'
8		상하이(上海)	-	2,327		4,400 / 20'
9		광조우(廣州)	-	2,164		5,000 / 20'
10		상하이(上海)	-	2,585		-
11		광조우(廣州)	-	2,552	벌크	-
12		베이징(北京)	-	2,027		-

\* 자료원 : 成都市 정부

나. 도로의 경우 8개의 국도선 및 12개의 고속도로망이 연결되어 있으며, 대부분 成都를 중심으로 연계되고 있음

- 2004년 도로 화물 운송량은 12,423만톤으로 四川省 도로운송 화물량의 약 40%를 차지함

- 2008년도에는 成都-上海간 고속도로가 완공될 계획이며, 화물운송시간의 단축에 상당한 역할을 수행할 것으로 기대

成都市 도로건설 계획



다. 내륙수운에 있어서는 四川省 남부에 위치한 瀘州컨테이너 터미널이 2002년 3월부터 운영되기 시작했으며, 현재 연간 약 1만2천TEU에서 향후 2년 내 연간 물동량이 10만TEU까지 증가될 것으로 전망

- 그 밖에도, 重慶 및 樂山을 통해 長江 수운을 이용하고 있으며, 특히 重慶에서 처리되고 있는 내륙수운 화물 중 약 절반 가량이 四川지역 화물로 분석됨
- 수운 이용시 운송기간은 上海발 기준으로 약 14일이 소요되며, 반대의 경우 약 7일 정도가 걸림 (重慶港 이용 기준)

## 청두와 주요 지역별 화물운송방식·가격

(단위: 위안)

구분		철로		도로		수로	
		가격	소요시간	가격	소요시간	가격	소요시간
入 貨	上海→成都	6,000	9일	700/톤	6일	4,000	14일
	廣州→成都	6,000	7일	700/톤	6일	-	-
	青島→成都	5,500	7일	700/톤	5일	-	-
出 貨	成都→西藏	-	-	1,500/톤	10일	-	-
	成都→貴陽	5,500	7일	4,500/TEU	5일	-	-
	成都→重慶	-	-	2,600/TEU	6시간	-	-
	成都→昆明	6,000	10일	350/톤	3일	-	-

\* 자료원 : 成都무역관 조사 \*주:철로 가격은 1TEU 기준임

- 라. 成都雙流국제공항은 취항편수, 여객 운송량 및 화물운송량 등에서 중국 제 6대 중추공항이며, 서부지역 제 1위의 공항임
- 2004년 화물 및 우편물 운송량은 28만톤이었으며, 향후 20년간 약 15%의 높은 증가율을 기록할 것으로 예상됨
  - 현재 성도시 정부는 成都雙流국제공항 내에 국제화물보세창고를 포함한 약 2만 평방미터의 항공물류원구 건설을 계획하고 있으며, 완공시 연간 화물처리량이 120만톤에 달할 것으로 예상

## 成都직항 및 운송능력

노선	주간편수	주간 화물운송능력(톤)	실제적재량(톤)
成都-홍콩	16	100	70
成都-방콕	5	50	40
成都-싱가폴	6	30	21
成都-인천	5	12	6
成都-도쿄	4	18	9
成都-후쿠오카	7	35	10
成都-까두만두	2	10	4
成都-오사카	2	8	5

\* 자료원 : 成都市 정부

마. 2004년도 成都市의 수출입금액은 전년대비 21.9% 상승한 약 69억불을 기록하며, 꾸준한 증가추세를 나타내고 있음

- 운송방식별로 살펴보면, 수운이 72.6%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 전년대비 25%의 증가율을 기록함
- 이 역시 무역거래에 있어서 長江을 통한 내륙수운 활용도가 기타 서부지역에 비해 높음을 반영함

**成都市 운송방식별 수출입상황 (2004년)**

(단위:US\$만)

구 분	수출입		수 출		수 입	
운송형태	금액	비중	금액	비중	금액	비중
총 계	687,162	100	398,371	100	288,791	100
수운	498,596	72.6	315,568	79.2	183,028	63.4
도로	43,419	6.3	34,648	8.7	8,771	3.0
항공	113,715	16.5	31,946	8.0	81,769	28.3
철로	30,917	4.5	16,109	4.08	14,808	5.1
우편	388	0.07	98	0.02	290	0.15
기타	128	0.03	2	-	126	0.05

\* 자료원: 成都 세관, 成都市 정부

## 5. 중국 서부 물류시장 진출업체

가. 세계 500대 물류기업중 90%가 이미 중국 서부에 직간접적으로 진출해 있는 상황으로 Maersk Logistics, NYK Logistics 등 선사계 물류업체(운송업), EXEL, Danzas 등 종합물류업체 (3PL), FedEx, DHL, UPS, TNT 등 배송업체 등이 대표적인 업체라고 할 수 있음

○ 다국적 물류기업들은 중국 물류기업들과의 제휴를 통해 중국내 네트워크를 확대하는 한편 3PL 시장에 적극 진출하고 있음

○ 또한, 연해지역 대도시에 본사를 두고 주요도시별로 사무실과 물류센터, 에이전트를 두는 형식으로 전국망을 운영하고 있음

나. 1998년 유럽 최초로 100% 독자기업으로 진출한 Maersk Logistics는 중국 최대 외자 물류기업으로 成都, 重慶, 大連, 南京, 寧波 등 5개 도시에 지사 영업증을 획득하고 上海에 본부를 두고 있으며, 大連과 靑島에 본부를 운영하고 있음

다. 1984년부터 중국내 다양한 3PL 서비스를 제공하고 있는 EXEL은 통합적 Supply Chain Solution을 고객에게 제공하고 있으며, 成都를 비롯한 중국 내 17개 업무지사를 운영하고 있음

라. DHL DANZAS는 2003년 Dutch Post Worldnet 그룹 계열사인 Danzas와 Euro Express의 DHL이 전략적 제휴로 탄생한 세계 최대의 종합 물류 기업으로, DHL과 DANZAS의 솔루션 사업 강점을 바탕으로 중국 내 사업영역을 확장해 나가고 있음

○ 우선 DANZAS는 1998년 중국에 진출하여 Regular Service /Parcel, Heavy Lift 관련 업무를 주로 하고 있음

- 지난 2002년에 瀋陽, 蘇州, 靑島에 물류센터를 마련하면서 본격적인 3PL 사업을 수행하고 있으며, 成都를 포함한 중국 전역에 35개의 사무소 및 창고를 구축했음
  - DHL은 중국 50개 도시에 Joint Venture Office, 12개 도시에 Gateway Office를 바탕으로 중국 전역 318개 도시에 Express 특송 서비스를 제공하고 있음. 北京, 上海, 廣州에 Express Hub를 구축했으며, 800여대 이상의 수송차량을 보유하고 있음
- 마. UPS는 Sinotrans사와 제휴를 통해, 170개 이상의 도시에 물류 서비스를 제공하고 있으며, 이를 바탕으로 매년 35%의 매출 증가를 달성하고 있음
- 바. FedEx는 1992년 아태지역본부를 호놀룰루에서 홍콩으로 이전하고, 1996년 3월 미국의 유일한 중국측 배송업체로 인정받았음
- 현재 北京, 上海, 廣州, 深圳 등에 11개의 Station과 Gateway가 있으며, 매주 10편 이상의 전용항공기가 취항 중임
  - 2010년 내에 중국 100개 도시에 서비스를 제공할 계획이며, 대도시 중심의 서비스를 2004년 말부터 중소도시로 확대하고 있음
- 사. 이들 글로벌 특송업체들은 중국 택배시장의 약 80%를 점유하고 있음

### Ⅲ

## 중국 서부 공동물류센터 설치 계획

### 1. 추진배경

- 가. 중국 서부지역은 四川省, 重慶市, 貴州省, 雲南省, 陝西省, 甘肅省, 青海省, 新疆自治區, 內蒙古自治區 등 12개 省市로 구성되어 있으며 중국 전체 면적의 70%와 인구의 30%를 차지하고 있을 뿐만 아니라 중국 정부가 “서부대개발”이란 기치 아래 사활을 걸고 막대한 자금을 투입, 경제발전에 박차를 가하고 있는 중요 지역임
- 나. 특히, 四川省은 成都를 중심으로 중국 서부 지역의 주요 철로 교차지이며 6개의 고속도로망과 항공, 水運 항만(重慶港, 廬州港, 樂山港) 시설을 갖추고 있어 四川省 각 지역 및 인근 省市로 운송되는 제품들의 1차 집산지 역할을 하는 물류 유통 중심지임. 실제 成都에는 물류산업이 발달하여 2004년말 기준 300여개 물류기업이 423개의 물류창고를 운영하고 있으며, 일정규모를 겸비한 운송기업만 1,000여개 이상이 소재함
- 다. 또한 重慶, 西藏, 新疆, 青海, 甘肅 등 주요 서부 지역에 판매되는 상당부분의 제품이 四川省 成都를 통하여 유통되고 있음. 그러나 중서부 지역 바이어들은 국제무역에 대한 이해부족 등으로 내국간 거래 형태의 구매 방식을 오랫동안 유지해와 외국제품의 직접 수입보다는 연해지역(上海, 廣州)에서 2차 구매 또는 중국 투자기업의 제품 구매를 선호하고 있음
- 라. 그러나, 한국기업은 중국 서부지역에 미지의 기회시장이자 결코 놓칠 수 없는 거대 시장이 존재함에도 불구하고 물류·운송 문제, 서부시장에 대한 무지 등으로 아직 적극적인 마케팅 활동을 전개하지 못하고 있는 실정임

마. 따라서, 현지 시장에 밝은 KOTRA가 주도하여 “중국 서부 공동 물류센터”를 구축하여 한국기업들이 이를 기반으로 중국 서부 지역에 본격적으로 진출할 수 있도록 시스템을 정비할 시기가 도래했음.

## 2. 추진방향

가. 중국 서부시장 유망품목을 보유하고 있으나, 서부지역 바이어들과 직거래에 따른 물류·유통·대금회수 등 문제로 대중 수출 또는 내수시장 확대(중국투자 한국기업)에 한계를 느끼는 기업을 위하여 중국 四川省 成都에 “중국 서부지역 공동 물류센터”를 설치하여 한국기업들이 최소한의 비용과 시간으로 중국 서부 시장개척 확대 도모

나. 수출입 권한을 보유하고 마케팅 능력과 신뢰성을 겸비한 현지 전문 물류서비스 업체를 선정하여 수출입업무, 보세창고 운영, 통관 및 운송, 재고관리 등 제반 수출입 및 물류 관련 업무를 처리

다. 아웃소싱을 통하여 적격 물류사업자를 선정하여 “중국 서부지역 공동물류센터”에 참가하는 한국기업의 제반물류비용 및 수출입 대행 서비스 요금을 최대한 할인 가격에 제공토록 유도

라. “중국 서부 공동물류센터”는 KOTRA가 아웃 소싱한 현지 유력 업체 물류 창고내에 설치하고 청두무역관내에 전문 물류지원센터를 운영하여 제반 업무지원

마. 물류 창고내에 제품 입고후 가능한 일정기간(1~3개월 이내) 동안 임차료는 무상으로 제공토록 추진

바. “중국 서부 공동물류센터” 사업 참가기업은 모두 청두무역관 지사화 업체로 선정하여 적극적으로 서부시장을 개척할 수 있도록 마케팅 활동을 지원

사. 가능한 동일지역(한국 또는 중국내)의 한국제품을 공동 집산 및 운송을 통하여 물류비용 절감 추진

아. 공격적인 서부 시장 마케팅에 따른 참가기업 리스크를 최소화하기 위하여 한국 금융기관의 적극적인 지원 유도

### 3. 참여대상 기업

참여대상기업은 중국 서부시장 유망품목을 생산 판매하는 한국 소재기업 또는 대중투자 한국기업, 연해지역 한국제품 수입판매대행 한국 기업중 중국 서부시장 진출희망업체

#### 가. 한국소재 기업

- 중국 서부시장 수출유망 품목을 보유하고 있으나 서부 시장에 대한 이해부족, 운송·물류문제 등으로 수출시장 확대에 어려움을 느끼고 있는 업체로서 물류 서비스를 통해 괄목할 만한 성장효과를 거양할 수 있는 중소기업
- 한국기업이 거래선을 확보해놓고도 바이어가 수출입권한이 없거나 국제무역 관행에 대해 무지하여 직거래에 어려움을 겪는 기업
- 바이어가 재고부담으로 현지 스톡공급을 희망하여 수출에 어려움이 있는 한국소재 기업

## 나. 대중투자 한국기업

山東, 天津, 北京, 上海, 廣東 등 주요 연해지역에 투자하여 제품 경쟁력을 구비하여 중국 내수 판매를 하고 있으나, 인력 부족, 물류비용, 대금회수 등의 문제로 아직 중국 서부 시장을 적극 개척하지 못한 기업

## 다. 한국제품 수입판매대행 중국소재 한국기업 등

중국에서 한국제품을 수입 판매하는 한국인 경영 현지 기업 중 고급 주방용품, 의류, 화장품 등 부피가 있고 주로 도소매 매장(백화점 등)을 상대로 소량 다 거래선 영업을 위주로 하는 업체

# 4. 중국 서부 공동물류센터의 역할

## 가. KOTRA 청두무역관 역할

청두무역관내에 전문 물류지원 T/F를 설치하여 물류관련 제반 업무 및 마케팅 활동 지원

### ○ 물류관련 서비스

- 현지 물류센터 운영관리 및 감독수행
- 물류위탁 서비스 가격협상 및 계약체결 지원
- 물류사업자와 참가기업간의 문제점 사전예방 및 해결지원
- 물류창고 운영 모니터링 및 애로사항 해결
- 참가기업 LCL 화물의 지역별 공동 집산 및 운송 알선
- 境外 또는 境内 제품 운송에 따른 적하보험 등 부보(공동 또는 개별) 서비스 알선 등

### ○ 마케팅관련 서비스

- 신규 바이어 발굴 등 KOTRA 지사화 사업 지원사항에 준하는 서비스 제공
- 기존 거래선 관리, 연락업무 등 현지 일차 Contact Point 역할 제공
- 단기 세일즈 출장에 준하는 임시 사무실(My Office) 이용 서비스 지원

## 나. 물류사업자의 역할

- 물류창고 무료제공  
참가기업의 제품 성격별 차이는 있으나 최소 제품 입고후 1-3개월 가량 무료로 창고를 이용할 수 있도록 지원
- 최고 할인율로 수입 또는 물류 관련 제반 서비스 제공  
참가기업이 사안별로 요청하는 수입 또는 물류관련 제반 서비스 지원시 최고 할인율을 적용하여 서비스 제공
- 境外제품에 대한 수입 또는 물류관련 제반 서비스 제공
  - 단순 수입대행 서비스 제공
    - 바이어가 수출입 라이선스가 없는 경우 바이어 또는 한국소재 기업의 의뢰를 받아 L/C 개설, 통관 등 제반 수입대행 서비스 제공
  - 수입대행 및 보관, 배송 등 물류서비스 제공
    - 한국소재 기업중 중국 서부시장 스톡세일을 희망하는 업체의 수입대행 및 창고입고 보관, 재포장 및 라벨링 (필요시), 적기 운송배달, 재고관리
    - 한국기업 요청시 대금회수 및 결제 서비스 제공  
【End user형 바이어로부터 承貸滙票 또는 상응하는 담보 확보 후 제품 인도 (일괄 또는 분할 제품인도)】
- 境内제품에 대한 제반 물류서비스 제공 (대중투자기업 제품 또는 연해지역 기 통관제품)
  - 단순 운송서비스 제공
    - 대중투자기업 또는 연해지역 소재 한국제품 수입판매 한국인 운영기업이 서부시장 개척을 위하여 단순 제품 운송이 필요시 최대 할인 요율을 적용하여 서비스 제공

- 복합 물류서비스 제공
  - 대중투자기업 또는 연해지역 소재 한국제품 수입판매 한국인 운영기업이 서부시장 스톡세일을 희망하는 경우 업체 요청 사안별로 운송대행 및 창고입고 보관, 재포장 및 라벨링, 적기 운송배달, 재고관리 등 복합 서비스 제공

## 5. 물류사업자 아웃소싱 방안

### 가. 선정방향

- 청두무역관의 직접 조사 및 현지 관련정부·유관기관의 추천을 통하여 후보기업 선정
- 상호경쟁 및 협상력 제고를 위하여 가능한 2개 이상 물류업체를 후보기업으로 선정
- 최종 물류사업자 선정을 위하여 브리핑 청취 및 능력심사

### 나. 선정대상

- 四川省 成都에 대형물류창고를 보유하고 있는 물류사업자로 서부지역을 포함한 중국전역 네트워크를 보유하고 있는 업체
- 가능한 세관 출장소가 설치되어 있어 세관과의 유기적인 협조관계 구축하고 물류업과 무역업 모두 추진하는 기업

### 다. 선정기준

- 회사역사 및 지명도
- 재무상태의 건전성
- 공동물류창고 무료제공 의사
- 시설 현황 : 한국관련인사 수시 방문 대비 여유공간 확보
- 물류 서비스 관련 세부 가격
- 기타 물류기업 및 물류창고 위치, 한국과의 사업연계성, 적극성, 한국어 구사인력 보유여부 등을 종합적으로 고려하여 선정

## 라. 고려 대상기업

- 중국기업 : 四川中郵物流有限責任公司, 四川宏盛國際物流有限責任公司 등 成都소재 대형 물류기업 등
- 외국계기업 : 대중진출 한국물류기업을 포함한 다국적 물류기업

## 6. 주요 추진일정

- 가. 2005년 1/4분기 : 유관기관 협업 네트워크 구축 및 사업타당성 조사
- 나. 2005년 2/4분기 : 사업 기본계획 확정 및 물류사업자 선정
- 다. 2005년 3/4분기 : 사업설명회 개최 (한국 및 중국 연해지역), 참가업체 모집 및 현지답사
- 라. 2005년 4/4분기 : 중국 서부 물류센터 오픈