

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-1504

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

제12-5호

2012년 4월 24일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 2011년 세관별 철광석 수입량

▶ 전문가 칼럼

: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향

▶ 중국 물류 동향

■ 2011년 중국 주요 세관별 철광석 수입량

(백만 톤, %)

	국가	수입량	증가율
1	칭다오	168.3	7.8
2	스자좡	118.3	29.3
3	난징	70.6	12.9
4	톈진	45.2	-4.8
5	다롄	40.2	-0.2
6	항저우	34.5	13.5
7	닝보	26.0	-17.6
8	상하이	20.0	10.1
9	우한	17.5	34.6
10	타이위안	16.7	24.3

자료 : 마이스틸(www.mysteel.com).

■ 2011년 중국 주요 철광석 수입국

(백만 톤, %)

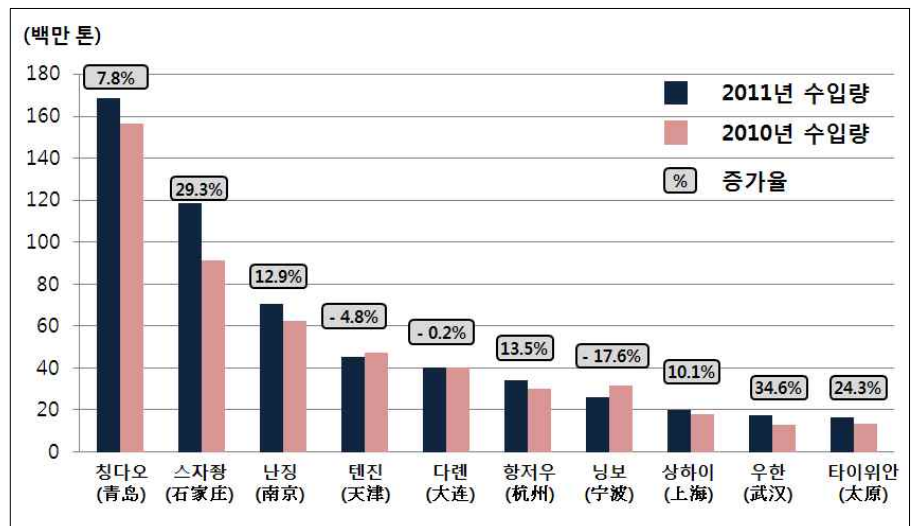
	국가	수입량	증가율
1	호주	296.7	11.8
2	브라질	142.7	9.1
3	인도	73.1	-24.4
4	남아공	36.2	22.4
5	이란	16.6	14.2
6	러시아	15.6	145.0
7	우크라이나	12.5	7.4
8	캐나다	12.1	177.8
9	인도네시아	11.9	54.4
10	페루	9.7	30.3

자료 : 마이스틸(www.mysteel.com).

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2011년 세관별 철광석 수입량



주 : 세관순위는 2011년 기준임.

자료 : 마이스틸(www.mysteel.com); KMI 작성.

2011년 중국 철광석 수입량, 6억 8,608만 톤

2011년 중국 철광석 수입량은 전년대비 10.3% 증가한 6억 8,608만 톤을 기록했다. 세관별로는 칭다오세관이 1억 6,827만 톤으로 가장 많고, 스자좡(허베이성), 난징, 톈진, 다롄, 항저우, 닝보, 상하이, 우한(후베이성), 타이위안(산시성) 세관 등의 순이다. 국가별 철광석 수입량은 호주가 2억 9,668만 톤으로 2010년에 이어 가장 많았으며, 브라질, 인도, 남아공, 이란, 러시아, 우크라이나, 캐나다, 인도네시아, 페루 등의 순이다. 또한 캐나다, 러시아, 인도네시아, 페루로부터의 수입이 전년대비 각각 177.8%, 145.0%, 54.4%, 30.3%의 비교적 높은 증가율을 기록한 반면 인도로부터의 수입은 -24.4% 감소했다.

중국 공업정보화부에 따르면 2011년 중국 조강(crude steel)생산량은 전년대비 7.3% 증가한 6억 8,388만 톤으로 전 세계 생산량(14억 9,006만 톤)의 45.9%를 차지하며 1위를 공고히 하고 있고, 2012년 7.3억 톤으로 전망되고 있다. 또한 마이스틸사의 분석에 따르면, 2015년 중국 조강 생산량은 약 9억 2천만 톤, 철광석 수요량은 약 13억 톤으로 추산되고, 철광석 수입량은 8억 6천만 톤을 상회해 철광석의 해외의존도는 지속 상승할 것으로 예측된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 세관별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼
: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

쩐홍(眞紅) 상해해사대학교 교수



연구 분야

현대항만경영관리 및 물류관리

주요 활동

중국기술경제연구회 이사,
중국교통운수시스템공정학회 이사,
상해국제항운연구센터(SISI) 비서장,
상해생산력학회 비서장,
상해항해학회 물류관리전공위원회
부주임 등

저자 소개

자오난(趙楠) SISI 항만연구실 부주임



전문가 칼럼 : 선박대형화 추세와 항만의 대응방향

2008년 금융위기의 여파로 전 세계 해운시장이 극심한 침체를 겪고 있는 와중에도 브라질 발레(Vale)사와 세계 컨테이너 운송시장의 거두인 머스크사는 연이어 놀라운 액션을 취하고 있다. 발레(Vale)사는 40만 DWT급 'Chinamax'형 광석운반선 19척을, 머스크사는 18,000 TEU급 컨테이너선 20척을 발주했는데 이는 불안정한 시황에서 해운기업들이 선박대형화를 통해 시장점유율 및 컨테이너 운송서비스수준 향상에 목적을 둔 것으로 보인다. 비록 금융위기로 인해 개발도상국들을 포함한 모든 국가들이 타격을 받았지만 향후 전 세계 무역발전양상을 볼 때, 전 세계 무역량은 여전히 안정적인 증가세를 유지할 것이며, 신흥 경제국들의 무역량 증가는 보다 두드러질 것이다. HSBC의 「글로벌 무역발전전망보고」는 중국의 무역 증가폭이 2014년부터 급상승하여 미국의 증가폭을 초과하고, 2016년에 중국이 세계 최대의 무역국으로 부상하며, 향후 15년 후 아시아 및 전 세계 무역량은 각각 120%, 86% 증가할 것으로 전망했다. 해운업과 항만의 발전 역시 무역량의 증가와 밀접한 관계를 가지고 있고, 선박대형화도 무역량과 상관관계를 보이므로 선박대형화는 향후 필연적인 추세로 간주된다.

이와 같은 배경 하에 선박대형화로 인한 수요 만족과 기회 대응이 현재 항만 발전의 가장 큰 이슈로 대두되고 있다. 또한 선박대형화는 항만 인프라시설, 컨테이너 운송 환경 및 서비스 효율측면에 심각한 도전을 가져왔다. 현재 선박대형화로 인한 항만의 선박 정체 현상이 빈번히 발생하고 있고, 대형 선박들은 터미널 하역과 선석 우선 사용 등이 제한되어 선박 대기장에서 입항을 기다려야 함으로써 원가 손실이 매우 큰 실정이다. 또한, 항만 네트워크 구도 역시 선박 대형화에 따라 변화될 것이며 향후 10~20년 간 글로벌 항만 네트워크중심도중심의 세계일주 항로상의 허브항들의 역할과 비중이 더욱 커질 것이다. 선박대형화 추세에 대응하기 위해 항만들은 아래와 같은 부분들을 고려할 필요가 있다.

1. 항만 기능 포지션 확정 및 적절한 항만 하드인프라 수준 제고

초대형 선박의 길이 및 중량 초과는 항만의 수심과 인프라 시설측면에 새로운 도전을 야기한다. 우선 대형 선박들의 원활한 통행을 위해 항로와 터미널 수심은 최소 -17m 이상이 되어야 한다. 다음으로 대형 선박들은 보다 높은 수준의 항만 설비를 필요로 하는데, 컨테이너선박을 예로 들면 선폭이 증가함에 따라 항만에는 아웃리치(outreach)가 더 긴 안벽 크레인과 대형 크레인들을 신규 구비해야 하며, 대량의 컨테이너를 비축할 수 있는 더 넓은 야드가 필요하다. 마지막으로 대형 컨테이너선에 대한 교량과 고가전선의 안전높이 확보 및



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 세관별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼
: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	04-13	04-20
종합지수	1,198.87	1,214.69
일본 항로	809.69	805.30
구주 항로	1,645.36	1,687.26
미서부 항로	969.48	993.14
미동부 항로	1,187.42	1,209.93
한국 항로	621.51	637.15

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	04-13	04-20
종합지수	1,185.11	1,168.19
석탄	1,314.94	1,289.87
곡물	909.03	885.07
금속광석	953.30	949.20
정유	1,345.48	1,345.48
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

선박의 출입 항로시설에도 특수한 안전장치들이 요구된다.

현재 대형 선박 수요를 만족할 수 있는 항만들이 많지 않은 상황에서 항만들은 또 한번의 건설 붐에 직면하게 되었다. 하지만 경제적인 요소를 고려해 볼 때 선사들은 접안항만 수를 줄이는 동시에 항만의 지리적 위치를 보다 중시하게 된다. 이에 따라 선박대형화는 필연적으로 글로벌 항만 네트워크의 변화를 초래하고 항만의 포지션을 더욱 세분화시킬 것이다. 향후 항만 네트워크 구도 변화 중 허브항만의 지위가 한층 더 부각됨과 동시에 지선운송 역시 더욱 발전 할 전망이다. 그밖에도 항만들은 터미널 건설주기가 비교적 길다는 점 역시 고려해야 할 것이다.

이상의 요소를 정리해 보면 각 항만들은 전략적인 투자 안목을 갖추어 시기 적절한 거시계획을 진행하는 과정에서 명확한 기능 포지셔닝을 통해 동질화 경쟁을 피하고, 자체 기능 포지션에 부합되는 항만 건설을 실현하여 항만의 하드인프라 수준을 제고시켜야 할 것이다.

2. 항만의 내륙 운송시스템을 개선하여 운송정체 해소

선박대형화는 항만의 내륙 운송정체를 야기한다. 컨테이너선의 경우 규모의 경제로 인한 초대형 컨테이너선박의 단위 TEU 원가는 낮지만 이는 만재선박의 경우에 국한된다. 또한, 대량의 컨테이너가 동시에 항만에 도착했을 때 운송 서비스에 부정적인 영향을 초래하게 되는데, 항만이 초대형 선박에 적재된 컨테이너들을 소화하려면 보다 완비된 철도, 도로, 야드 등의 시설이 필요하다. 만약 내륙운송이 도로에 과도하게 집중되면 항만 인근의 교통정체는 물론 해당 지역의 교통 환경에도 악영향을 미치게 된다. 이에 대비해 항만은 내륙운송 시스템 건설을 강화하고, 연해운송과 내하수운을 충분히 활용할 수 있도록 내하수운 터미널 건설 가속화, 지선운송 확대, 항만 철도네트워크 건설 가속화, 연해 허브항만 및 간선항만과 내륙지역간의 연계를 강화해야 한다.

3. 항만의 정보화, 지능화수준 및 서비스효율 제고

선박대형화는 객관적으로 보다 높은 항만 작업 효율을 요구한다. 만약 항만 하역효율이 낮으면 선박이 대기하는 시간이 길어지고 운송원가가 높아지는 '규모의 비경제'를 초래하게 된다. 하역작업효율은 기본적으로 터미널 작업 시스템의 효율에 기반을 두는데 선박대형화로 인해 증가되는 물동량에 대비해 반드시 첨단 자동화, 지능화 항만을 구축하고, 개선된 하역작업을 통해 운영효율을 제고하며 화물 회전율을 높여야 한다. 그리고 항만의 정보화를 통해 다양한 정보 공유를 실현해 각종 운송수단의 소요시간을 과학적으로 산출하고 항로, 항만시설, 사용현황 정보 및 풍랑, 파도, 조수높이 등 자연정보를 일괄 관리하여 기후와 시간의 영향을 최대한 낮추고 초대형 선박의 서비스 수요를 만족시켜야 한다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 세관별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼
: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2011년 중국 주요 연해항만 전체 화물 처리실적

(만 톤, %)

	항만	처리실적	증가율
1	상하이	72,758.2	29.2
2	닝보-저우산	69,335.4	10.2
3	광저우	43,149.5	5.3
4	칭다오	37,230.0	6.3
5	다롄	33,690.8	7.3
6	탕산	31,210.0	25.0
7	친황다오	28,769.8	9.4
8	잉커우	26,084.7	15.5
9	르쵸오	25,160.3	11.3
10	엔타이	24,345.3	16.8
11	선전	22,315.6	1.0
12	렌윈강	16,628.0	23.1
13	샤먼	15,600.0	22.6
14	잔장 (湛江)	15,539.5	13.9
15	톈진	15,338.0	-61.7
16	황화	11,267.5	19.4
17	취안저우 (泉州)	9,330.5	10.3
18	푸저우	8,218.3	-2.8
19	단둥	7,767.0	41.1
20	주하이	7,154.0	18.9
21	윈저우	6,950.4	-2.4
22	중산	5,484.9	14.3
23	타이저우	5,099.0	8.4
24	후이저우	5,014.5	10.6
25	친저우 (钦州)	4,716.2	-21.5
	합 계	548,157.4	7.3

주: 화물 처리실적은 외항화물 기준.
자료: 『中国港口』, 2012.02.

4. 종합 물류 플랫폼 및 항만 배송센터 구축

선박대형화의 추세에 대응하여 투자원가, 선박대기시간 절감 및 화물 회전속도 향상을 고려할 때, 종합 물류 서비스를 발전시키는 것이 항만 발전의 우선적인 선택이 될 것이다. 향후 세계 무역의 주도적인 위치에 있는 극동지역의 항만들은 대형 선박들의 주요 거점이 될 것이며, 항만은 대량 화물의 집결지가 될 것이다. 그러므로 항만은 반드시 종합 물류 플랫폼을 구축해 물류센터 건설 및 물류 기능 완비를 통해 파급기능을 갖춘 화물 집산지를 조성해 대형 선박들의 화물 수요를 만족시켜야 한다. 극동지역의 시장 중요성이 부단히 강화되고 항만 무역이 더욱 편리해짐으로써 글로벌 자원들의 배송센터는 극동 지역으로 집중될 것이다. 또한 무역규모의 증가와 원산지 집중, 선박의 대형화 발전에 따라 극동지역에 선적항 배송센터(전통모델은 목적항 배송)를 건설하여 극동지역의 항만 물류기능을 다양화시키고 항만 물류 서비스의 부가가치를 향상시킬 필요가 있다. 목적항 배송과 비교했을 때 선적항 배송은 컨테이너 포장 및 디베닝 작업을 간소화하고 공급체인 비용을 절감시켜 물류 효율을 제고하고 수입업체들의 자금유통을 개선할 수 있다.

5. 글로벌 터미널 운영사와의 협력 강화를 통해 리스크 분산 실현

선박대형화의 발전은 항만의 건설 붐을 일으키지만, 항만, 항로 등 인프라 건설은 전형적인 자금밀집형 산업으로 건설기간과 투자회수기간이 비교적 길기 때문에 신중하지 않을 시 막대한 낭비와 적자를 초래하게 된다. 그러므로 선박 대형화 추세에 대응하기 위해 거액을 투자할 때 갈수록 많은 항만들이 글로벌 터미널 운영사와 협력하여 리스크를 분담하고 있다. 특히 해운업무를 배경으로 하는 터미널 운영사들이 더욱 주목받고 있다. 항만과 대형 운영사간의 협력은 대규모 투자 및 장기의 투자회수주기에서 오는 리스크를 완화시킬 뿐만 아니라 항만 건설 자금 조달 문제를 해결하는 한편, 항만에게 선진적인 경영관리노하우를 전수해 항만의 관리 서비스수준과 종합 경쟁력 향상에도 일조한다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 세관별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼
: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

船舶大型化趋势下港口的对应方向

2008年金融危机的爆发,使全球航运业陷入低迷,航运市场动荡不安。然而在航运市场极度不安定的情况下,巴西淡水河谷和集装箱运输市场的大哥马士基纷纷做出惊人举动,巴西淡水河谷自建了19条40万载重吨级的“Chinamax”型矿砂船,而马士基也订购了20艘18000箱的集装箱船。在市场不景气的情况下,航运企业似乎寄希望于通过船舶大型化占领更多的市场份额以及提高集装箱的运输服务水平。根据未来全球贸易情况来看,虽然金融危机重创导致包括发展中国家在内的全球经济体受到不同程度的打击,然而未来全球贸易量仍将保持平稳增长,新兴经济体的贸易量增长将表现的更加突出。据汇丰环球发表贸易展望报告预计,中国将于2016年成为全球最大贸易国,其贸易增长步伐将于2014年开始加快,超越美国贸易增长步伐,而且未来15年亚洲及全球贸易量将会分别增长120%及86%。作为贸易的衍伸产品,航运业和港口业的发展与贸易量的增长紧密相关,船舶大型化也与贸易量的增长呈现正相关性,因此船舶大型化将成为未来发展的必然趋势。

如何满足船舶大型化所带来的需求及把握其中所蕴涵的商机,成为当下港口发展的一大难题。无论是港口基础设施、集疏运条件,还是服务效率都将受到极大的挑战。目前由船舶大型化所导致的船舶压港现象频生,大型船舶已难以享受码头装卸和泊位优先使用的特权,而需同其他船舶一样在港外锚地排队等候进港,成本损失巨大。此外,港口网络格局也将因为船舶的大型化而产生变化,在未来10至20年间的港口新网络中,将由赤道环球线上的中心港担当,成为整个世界航运体系的核心层。为适应船舶大型化趋势,港口应从以下几个方面切入进行考虑。

1、明确港口功能定位,选择恰当时机提升港口硬件设施水平

超大型船舶超长与超重的特性,对挂靠港的基础设施条件带来了新的挑战,主要表现在港口水深和基础设施等方面。首先,大型船舶对吃水深度要求越来越高,航道和码头水深至少需要达到-17米以上;其次,大型船对港口设备提出了很高要求,以集装箱船为例,随着船舶加宽,要求港口投资购买外伸距更长的大型吊机与之匹配,码头上也需配备新的大型吊车,堆场容量也要能够满足大量集装箱在港的储存等;再次,大型集装箱船对桥梁和高架电线的净空高度有一定的要求,对进出口航道设施有其特殊的安全操作技术上的要求。

目前能够满足大型化船舶需求的港口为数不多,港口业将再次面临建设热潮。然而,出于经济性考虑,船公司必定会尽可能减少挂靠港口的数量,同时对挂靠港的地理位置有着更高的要求,船舶大型化必然会影响全球港口网络的变化,港口定位将加速分化,枢纽港地位将更加突出,支线运输也将在网络格局的变化下得到快速发展。除此之外,码头建设具有一定的滞后性,建设周期较长。基于上述因素考虑,各港口应具备良好的战略投资眼光,在恰当的时机进行统筹规划,明确功能定位,避免同质化竞争,实现符合自身功能定位的港口建设,提升港口硬件设施水平。

2、完善港口集疏运体系,化解内陆运输压力

船舶大型化使港口的内陆运输体系越来越拥挤。以集装箱为例,由于规模经济,超大型集装箱船的单箱位成本可能较低,但这种情况在船舶满载时才会出现。而大批集装箱同时到港,对运输服务质量可能产生负面影响。港口如成为大型船舶挂靠港,其作业的集装箱数量大,要储备或消化单船如此巨大的集装箱箱量,港口必须要有完善的铁路、公路、堆



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 세관별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼
: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향
- ▶ 중국 물류 동향

场等基础设施作为依托,一旦集疏运过分依赖于公路交通,则集疏运车辆容易造成港区附近的交通拥挤,影响社会交通环境。为此,港口应切实加强港口集疏运体系的建设,充分利用沿海和内河的水运优势,加速内河码头建设,促进支线运输发展;加快连接港口铁路网的建设,加强沿海枢纽港和干线港与内陆地区的连通。

3、提高港口信息化、智能化水平,提升港口服务效率

船舶大型化客观上要求更高的港口作业效率与之相适应,如果港口装卸效率低,船舶在港时间增加,航运成本上升,就会带来规模不经济。装卸作业效率很大程度上依赖于码头作业系统的效率。面对船舶大型化带来的日益增长的吞吐量,必须打造高度自动化、智能化的港口,进一步改善装卸工艺、提高运作效率、加快货物周转。并且通过实现港口信息化,加速实现各种信息交换,对各种运输手段所需要时间进行科学预测,对航道、港口设施和使用情况的信息及风浪、波浪、潮位等自然信息进行一元化处理,这样港口才能不受气候和时间的左右,随时可以满足巨型船舶的服务需要。

4、搭建大物流平台,构建港口分拨配送中心

为了适应船舶大型化的趋势和基于节约投资成本、节约船舶在港时间以及加快货物流转速度的考虑,发展综合物流服务势必成了港口发展的首选。作为未来贸易的主导力量,远东地区港口将成为大型船舶的重要挂靠点,港口将成为大量货物的集聚场所。因此,港口必须通过搭建大物流平台,建立物流中心,完善物流功能,构建具有辐射功能的货源集散地,从而满足大型船舶运输的货源需求。随着远东地区市场重要性的不断加强和港口贸易便利化程度的不断加深,全球性资源的分拨配送中心不断向该地区集聚。此外,随着贸易的大幅增长、产地的不断集中、船舶的大型化发展,远东地区可建立起运港配送中心(传统模式为目的港配送),丰富远东地区港口的物流功能,提高港口物流服务的增值功能。较目的港配送而言,起运港配送可大幅减少装箱、拆箱次数,降低供应链费用,提高物流效率,改善进口商流动资金。

5、加大与全球码头运营商的合作,实现风险共担

船舶大型化的发展推动港口的建设热潮,然而港口、航道等基础设施的建设属典型的资金密集型产业,建设期、投资回收期都比较长,稍有不慎,就会造成巨大浪费或亏损。因此,为了适应船舶大型化趋势,在进行巨额投资时,越来越多的港口开始选择与全球码头运营商进行合作,分化风险。其中,以航运业务为背景的码头运营商似乎更受青睐。一方面,港口和大型航运商的强强联合,不仅缓解了港口建设投入大、回收周期长的矛盾,解决了港口建设资金筹措难的实际问题,还可为港口带来先进的经营管理理念,提升港口的管理服务水平和综合竞争能力。

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 2011년 세관별 철광석 수입량

▶ 전문가 칼럼

: 선박대형화 추세와 항만의 대응방향

▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 중국 2012년 수운항업 발전전략 발표
- 지린성, ‘창지투’개발 사업 적극 추진
- 제16회 ‘중국 동서부 협력 및 투자무역 상담회’, 117억 달러 FDI 유치
- 철도부, 「철도 “12·5” 에너지절약 계획」 발표
- 광둥성, 「내하수운 발전 가속화 실시 의견」 발표
- 안후이성, 「“12·5” 종합운송체계 발전계획」 발표
- 광시 친저우(钦州)에 서부지역 최초의 완성차 수입 통상구 정식 운영
- 교통운수부, 교통운수산업에 민간자본 유치 장려
- SINOCEM, 2020년 석유저장량 2,900만㎥ 초과 예상
- 교통운수부, 주요공휴일 고속도로 통행요금 면제 추진

해운 · 항만

- 중국, ‘해운발전전략’ 발표 검토 중
- 상하이항운교역소, 개편된 운임지수 발표 계획
- COSCO, 중국 최초 남북 연안 컨테이너 데일리 서비스 운영
- 저장성 자싱(嘉兴)에 중국 최대 river-sea 복합터미널 착공
- 중국 선박산업투자펀드, 누적 선박량 160만 DWT

- 허베이성, 컨테이너 EDI 센터 건설 착수
- 600톤 이하 모래운반선 장강상류지역 야간운행 금지
- 사면시, 국내 최초 전자동화 터미널 건설 계획
- ‘아시아크루즈하원’ 상하이에 설립
- 상하이항, 장강하구에 신항만구역 건설 고려

종합 물류

- 상하이철도국-동방항공, 중국 최초 항공-철도 연계운송 서비스 시작
- 베이징 농산품 공동배송연맹 설립 계획, 물류원가 20% 절감 전망
- 신장(新疆), 올해 4대 콜드체인 사업 건설 예정
- DHL, 미 서부지역 ‘익일’ 배송 서비스 출시
- 산시(山西)성, 고속도로 건설에 천억 위안 투자
- 텐진 동장(东疆)보세항구, 국내 최대의 항공기 · 선박 용자리스단지 조성 계획
- 중국 최대 상업유통센터 정저우(郑州)에 입주
- 장시성 간저우(赣州) 종합상업물류단지 정식 가동
- 올 7월 광시자치구-베트남 신규 철로 개통
- 신장 카스(喀什), 종합보세구 정식 착공



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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임