

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-1803

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

제13-12호

2013년 10월 31일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

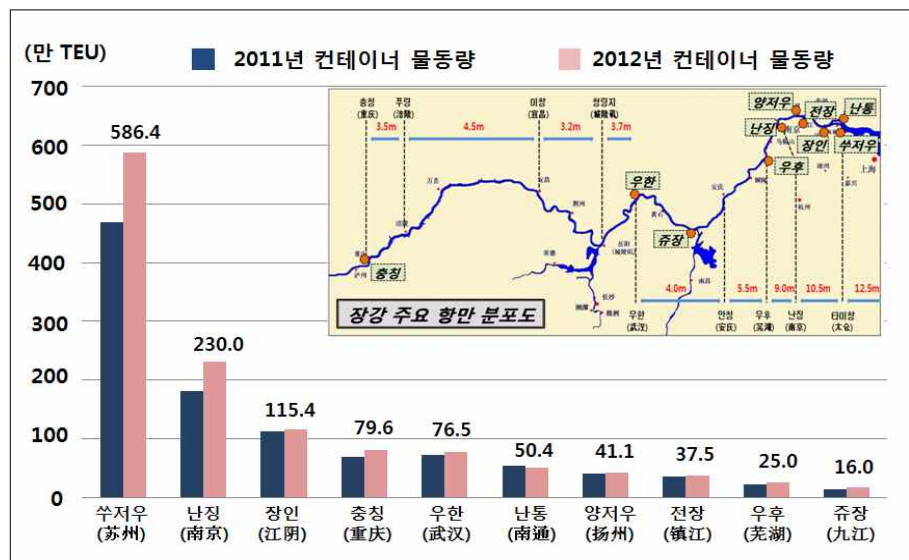
2012년 장강 주요 항만 컨테이너 물동량

(만 TEU, %)

	항만	물동량	증가율
1	쑤저우	586.4	25.2
2	난징	230.0	27.7
3	장인	115.4	3.4
4	충칭	79.6	15.4
5	우한	76.5	7.1
6	난통	50.4	-6.5
7	양저우	41.1	1.6
8	전장	37.5	6.6
9	우후	25.0	13.7
10	쑤장	16.0	14.3

자료 : 상동.

통계로 보는 중국 물류 : 장강 주요 항만 컨테이너 물동량



주 : 쑤저우항은 타이창(太倉)항, 장가강(張家港)항, 창수항(常熟)으로 구성되며, 2012년 각각 401.5만 TEU, 150.3만 TEU, 34.6만 TEU 기록.

자료 : 「2012년 上海口岸年鑑」; 「2012年中国航运发展报告」; 「2013年中国港口年鑑」.

2012년 장강간선 항만 컨테이너 물동량 1,240.7만 TEU

2012년 장강간선(长江干线) 항만의 컨테이너 물동량은 전년대비 10.9% 증가한 1,240.7만 TEU를 기록했으며, 쑤저우항이 586.4만 TEU로 가장 많았고, 난징항 230만 TEU, 장인항 115.4만 TEU, 충칭항 76.5만 TEU 등의 순이었다. 특히 쑤저우항과 난징항은 각각 25.2%, 27.7% 높은 증가율을 기록했고, 충칭항도 15.4% 증가하여 2011년 6위에서 4위로 부상했다.

2005년부터 국가급 전략으로 중시되어온 장강간선 항로는, 2013년 10월 현재 국가발개위가 「장강에 의거한 중국의 신경제벨트 건설 지도의견」 초안 작업 중인 것으로 알려지며 다시 주목받고 있다. 제조업의 서부 이전 및 장강 항만들의 대형화·전문화, 2015년 난징까지 12.5m 침수항로 개통 등을 통해 장강간선 항로는 향후 거대한 '장강경제벨트'의 중심 통로로 발전할 전망이다. 한편 상하이항은 2002년 '장강 전략'을 수립한 이후, 장강 항만들에 대한 지분 투자, 컨테이너 터미널 운영 등 다양한 방식을 통해 영향력을 강화해왔고, 현재 장강 컨테이너 환적은 상하이항 컨테이너 물동량의 주요 구성 부분이다.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 「KMI 중국물류리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright©KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

려우궈쥔(刘国军) 광둥 진장시위원회
공산당간부학교 교수



연구 분야

정치학, 공공관리, 지역경제학 등

주요 활동

광둥성인민정부 참사실 자문,
중국행정관리학회 회원 등

전문가 칼럼 : 현대 물류발전에 부합하는 중국 세관의 개혁방향

세계 경제의 빠른 성장과 함께 현대 물류의 발전수준은 이미 한 국가와 지역의 경쟁력을 측정하는 중요한 지표가 되었다. 중국 세관은 국가의 출입국 화물 관리감독 기관으로서 화물검사와 출입국 서비스 기능을 담당하고 있다. 또한 현대 물류관리체인의 핵심부분으로 세관업무는 물류와 직접적이고, 밀접한 관계를 가지고 있다. 현대 물류의 빠른 발전 추세 속에서 어떻게 세관의 지역 통관체계를 최적화하고, 지역경제 발전을 도모할 것인가는 중국 개방형경제 발전의 중요한 과제가 되었다.

(1) 중국 현대 물류발전의 규칙 및 추세

중국 「물류 전문용어 표준」에 따르면, 물류란 “물품의 공급지에서 수령지까지 실제적인 유동 과정으로써, 실제 수요에 근거한 수송(Transportation), 보관(Storing), 하역(loading and unloading), 운반(Carrying), 포장(Packaging), 유통가공(Distribution processing) 및 배송(Distribution), 회수, 정보처리 등 기능을 실행하는 유기적인 결합”으로 정의하고 있다. 현대 물류는 다섯 가지 ‘Right’를 요구하고 있다. 즉 적합한 제품을(The right product) 규정된 시간(At the right time)과 장소(In the right place)에서 적절한 수량(In the right Quantity)과 가격(At the right price)으로 고객에게 제공하는 것으로, 이는 물류서비스를 평가하는 기준이 된다.

최근 중국 물류산업은 안정적인 성장 추세를 보이고 있다. 물류기업들의 물류정보 시스템 구축도 증가하고 있어, 물류정보 시스템을 보유한 기업은 2005년 60% 미만에서 2012년에는 90%를 넘어섰다. 또한 현재 중국 기업들의 3자 물류 이용 비율은 약 52%에 달한다. 복합연계운송, 구항연동(区港联动, 보세구-항구시스템 연계), 물류원구 등의 물류 형식들이 지속 발전하고 있으며, 글로벌 마케팅, 정시배송, 개별맞춤 서비스, 무재고 시스템(Zero inventory system), 온라인 쇼핑, 공급자 재고관리(VMI, Vendor Managed Inventory), 창고증권 담보 등 새로운 물류관리 모델이 끊임없이 출현했다. 글로벌화와 전자상거래의 발전 속에서 물류산업은 IT를 핵심으로 하고, 자원 통합 및 물류 전과정이 최적화된 ‘현대 물류’의 방향으로 빠르게 전환되고 있는 중이다.

택배물류산업에서, 글로벌 물류회사들(UPS, DHL, FedEx 등)의 중국 진출은 중국 택배산업의 급격한 성장을 촉진했다. 해운 물류측면에서 중국의 수출입 화물의 물류 총량은 이미 세계 상품무역·물류의 중요한 위치를 차지하고 있으며, ‘무역대국’, ‘물류대국’의 대열에 진입했다. 대규모 수출입 화물량은 세관의 기존 관리감독 자원 배치와 운영모델의 중대한 시험이며, 관리감독 및 서비스 모델 최적화가 끊임없이 요구된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	10-18	10-25
종합지수	1,010.07	976.01
일본 항로	834.27	819.12
구주 항로	1,206.13	1,166.22
미서부 항로	1,013.67	953.30
미동부 항로	1,193.27	1,180.35
한국 항로	608.07	595.78

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	10-18	10-25
종합지수	1,333.02	1,420.98
석탄	1,531.02	1,666.12
곡물	1,120.76	1,245.12
금속광석	1,042.54	1,048.96
정유	1,227.03	1,227.03
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

(2) 지역통관 개혁, 협력개방 필요

현대 물류는 하나의 막힘없는 순환체이므로, 현재 추진하는 지역통관 개혁은 반드시 세관과 물류공급체인에 관련된 각 부분의 연결과 소통을 중시해야 한다. 이러한 특징은 세 가지 측면의 협력개방을 요구한다. 첫째, 전 중국범위내의 세관과 세관사이의 협력개방이다. 둘째, 세관과 통상구(Port) 각 부문, 예를 들면, 대외경제무역(상무부), 외환, 세무, 검사검역, 해사, 국경수비 등 통상구 관리부문과의 협력이다. 셋째, 세관과 기업사이의 협력개방이다. 특히 세관과 공급체인상의 기업들과의 협력개방이다. 2003년 중국 세관이 두 번째 현대화 전략을 실시한 이래, 중국 세관은 리스크 분류를 통한 감독관리 제도 구축을 목표로 삼았다. 시스템 자원, 정보자원, 관리자원을 전면 통합하고, 세관통관의 새로운 모델을 혁신해왔으며, 기업 분류에 근거한 통관 모델 기반을 구축하였다. 그 결과 물류 및 물류기업의 빠른 발전을 촉진시켰다. 2011년 중국 세관을 통과한 수출입 화물은 전년대비 12.6% 증가한 33.2억 톤을 기록했다. 다음 단계의 지역통관 개혁은 아래와 같은 점을 중시해야 한다.

먼저 중앙의 거시적인 차원에서 수출입 통관효율을 향상시켜야 한다. ‘서쪽 개방(向西开放)’, ‘동북진흥계획’, ‘중부굴기’ 등 국가급 전략과 지역통관 개혁을 긴밀히 연계시키고, 장삼각지역 통관 일체화 개혁, 환발해지역 세관 협력, 범주삼각지역 세관간 협력 및 상호 연계작용을 중시해야 한다. 변경세관들은 국제 협력을 통해, 서로의 노하우를 공유하고, 자원 공유를 실현해야 하며, 과학적이고 조화로운 발전을 실현해야 한다. 더 넓은 범위의 지역 세관 일체화를 위해 노하우를 제공하고, 선행학습으로 얻은 연구 성과를 바탕으로 전국 세관들의 지역통관 개혁을 추진해야 한다.

다음으로 개별 세관과 기타 주체간의 협력의 관점에서, 개방적 자세를 강화하고, 검사검역, 해사, 해경, 지방정부, 항만 및 기업, 협회와의 협력을 진행하며, 각 관리부문마다 상이한 관리 방법과 법집행 체계를 통일시켜 통상구의 대통관 모델 구축을 가속화해야 한다. 또한 지역통관 개혁에 대한 공통된 인식을 가지고, 현대 물류의 발전을 협력 추진해야 한다.

(3) 물류발전을 지원하는 중국 세관의 개혁방향

현재는 세수량, 관리감독량 등 업무 지표를 통해 세관의 실적을 평가한다. 세수불안의 상황에서, 만일 여전히 과거의 방식으로 세관업무를 평가한다면, 각지 세관들은 관할 기업을 유치하여 세금을 확보해야 한다. 이에 따라 통관 편의 제공과 불공정한 법집행 행위가 발생하기 쉬우며, 각 지역세관간의 협력 제약 요인이 된다. 향후 ‘고효율, 낮은 리스크’를 지역통관 개혁업무의 평가 기준으로 삼아 지역 세관간의 적극적인 협력을 촉진시켜야 할 것이다. 또한 각 세관들이 각자의 특징을 살려 적극적이고, 주동적으로 자원 공유 및 상호보완 할 수 있는 환경을 구축해야 할 것이다.

세계관세기구(WCO, World Customs Organization)의 「국제교역의 안전과 간소화를 위한 국제 기준(Framework of Standards To Secure and Facilitate Global Trade)」



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 중국 주요 세관별 수출입 총액

(억 달러)

세관	수출	수입
상하이세관 (上海海关)	4,909.4	3,099.8
선전세관 (深圳海关)	4,563.2	2,898.1
난징세관 (南京海关)	1,539.0	1,879.2
칭다오세관 (青岛海关)	1,366.7	1,718.3
황푸세관 (黄埔海关)	1,103.0	1,055.8
톈진세관 (天津海关)	980.1	1,062.4
닝보세관 (宁波海关)	1,241.3	733.9
광저우세관 (广州海关)	695.5	542.2
다롄세관 (大连海关)	555.1	645.6
샤먼세관 (厦门海关)	675.3	434.3

자료 : 「2013年中国港口年鉴」.

(2005)을 바탕으로 각 국의 세관과 기업들은 전면적인 협력을 지향해야 하며, 더 많은 무역 기업들이 국제무역의 안전 업무시스템에 참여하도록 유도하고, 세관 법집행을 더욱 투명하고 통일화시켜야 한다. 또한 기업과 외부에서 갖고 있는 세관정책에 대한 잘못된 이해와 인식차이를 줄여야 한다. 세관은 지역통관 개혁을 보급하고, 지속적인 조율과 소통에 노력해야 한다. 적극적으로 통상구 통관, 물류, 비즈니스 관리 정보화를 추진하고, 전자 통상구를 중점 수단으로 한 ‘대통관 모델’을 가속화하여 지역의 전자 통상구 건설을 추진하고 사물인터넷 네트워크를 보급하여, 1회 검사 및 1회 통관을 촉진해야 한다.

지역통관 개혁은 물류법칙을 존중해야 하며, 화물흐름의 결정권을 기업에게 맡겨야 한다. 기업이 물류와 통관에 대해 ‘통제 가능’하게 해야 하며, 화물을 신속히 목적지로 보낼 수 있도록 도모해야 한다. 기업의 생산 경영 요구를 충족하는 동시에 세관은 화물과 기업을 모두 중시하는 관리감독 사고를 정립하여, AEO(Authorized Economic Operator) 신용 관리 및 리스크 관리 등 현대화된 관리수단을 충분히 이용하고, 세관과 기업간의 새로운 협력동반자 관계를 수립해야 한다.

2011년, 중국의 사회물류총비용은 7.5조 위안에 달하여 GDP 총액 18%를 차지했다. 미국, 일본 등 선진국의 물류총비용(국가물류비)은 GDP 총액의 10% 수준임을 감안할 때 중국의 물류산업은 아직 큰 발전 잠재력을 보유하고 있음을 알 수 있다. 각급 세관은 공급체인 관리의 중요성을 충분히 인식하고, 주동적으로 공급체인 서비스를 향상시켜 철저한 감독관리 전제하에서 기업의 물류원가 절감을 도와야 한다.

현재 중국세관은 크게 4개 부분의 국제 협력을 진행하고 있다. ASEAN 세관 협력, 메콩지역경제협력체(GMS: Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation)간의 세관협력, 중앙아시아지역경제협력체(CAREC: Central Asia Regional Economic Cooperation)간의 세관협력 및 상하이협력기구(SCO: Shanghai Cooperation Organization) 세관업무팀의 세관업무이다. 향후 가속화되는 무역자유화 추세 속에서 중국은 ‘2개의 자원과 2개의 시장(국내외 자원과 국내외 시장)’을 최대한 이용하여 이익을 추구해야 할 것이다. 이와 함께 홍콩·마카오·타이완 지역세관과의 협력을 강화하고, 중국 대륙과 타이완의 번영과 안정을 촉진하며, 데이터 및 정보 교환, 연합 밀수단속 및 법률사건 협조 등 방면의 협력체계를 개선해야 한다. 세관학회, 보세구수출가공구협회, 통상구 협회 등 민간조직 신분을 통해, 적극적이고 타당하게 타이완 관세협회와 민간 교류·협력을 전개하여, 통관속도 개선 및 연합 밀수단속 등 방면에서 역할을 발휘하여 개방형 경제발전에 일조해야 할 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

顺应现代物流发展的中国海关改革方向

在世界经济高速发展的今天，现代物流的发展水平已成为衡量一个国家和地区竞争能力的重要指标之一。海关作为中国国家进出境监督管理机关，担负着把关和服务的神圣职责，是现代物流管理链条中的核心环节，其管理行为与现代物流过程产生着最直接、最密切的联系。如何在现代物流发展大趋势下优化海关区域通关改革机制、提高区域经济发展效能，成为中国开放型经济发展面临的一大重要课题。

(1)、中国现代物流发展的规律和趋势

中国颁布的《物流术语标准》给物流下了定义：物流是“物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据需要，将运输、储运、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”现代物流中的5个“Right”要求，即把好的产品(The right product)，在规定的时间内(At the right time)和规定的地点(In the right place)，以适当的数量(In the right Quantity)以合适的价格(At the right price)提供给客户，正在成为衡量物流服务质量的标准。

近年来，中国物流业呈现出稳步发展的态势，物流企业对建设物流信息系统的重视程度增加，企业拥有物流信息系统的企业比例由2005年的不足60%，提高到2012年的超过90%。目前国内公司使用第三方物流的占52.2%；同时，多式联运、区港联动、物流园区等物流新形式不断发展；全球营销、即时配送(Just-In-Time)、个性化生产、零库存、细水长流的网上定货、供应商管理物流(VMI)、仓单质押等物流新方式不断涌现。在全球化和电子商务的双重推动下，物流业正向以信息技术为核心、强化资源整合和物流全过程优化的现代物流迅速转型。

在快递物流业务方面，当前世界最大的几家物流公司（如UPS、敦豪、联邦快递等）已先后入驻中国，极大地拉动了中国快递业务量的迅猛增长。在航运物流方面，中国通过远洋运输完成的进出口贸易货物的物流总量已经在全球商品贸易物流中占有重要位置，并先行进入了“贸易大国”和“物流大国”的行列。如此大规模的进出口货物总量，势必给海关现有的监管资源配置和监管运作模式提出严峻的考验，要求海关不断推进监管和服务模式优化。

(2)、区域通关改革的开放合作性。

现代物流是一个整体流畅的链条，当前推行区域通关改革必须注重海关与物流供应链上所有相关环节的衔接与沟通，这一特点就决定其三方面的合作开放性：其一，全国海关范围内海关与海关之间的合作开放；其二，海关与其他口岸部门之间的合作开放，如外经贸、外汇、税务、检验检疫、海事、边防等口岸管理部门；其三，海关与企业之间的合作开放，尤其是在海关与供应链核心企业及上下游企业之间。自2003年海关第二步现代化发展战略实施以来，中国海关以建立风险式分类监管通关制度为突破口，全面整合系统资源、信息资源、管理资源，不断创新海关通关新模式，初步形成企业分类通关的基本模型，促进了企业物流和物流企业的快速发展。2011年全国海关实现监管进出境货物33.2亿吨，较上年增长12.6%。下一阶段区域通关改革应注重以下层级：



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

从中央宏观部署的角度，必须提高进出境通关效率，将向西开放、振兴东北老工业基地、中部崛起等战略决策与区域通关改革合作紧密联系起来，应注重长三角区域通关一体化改革、环渤海区域海关合作、泛珠三角区域海关合作的互联互通，注重边境海关乃至国际海关合作，以点带面，要互相吸取经验实现资源共享，实现科学发展与协调发展，为更大范围、更广领域的区域海关一体化提供经验，以先行取得的改革研究成果整体推动全国海关的区域通关改革。

从海关与其他主体合作的角度，应以开放的姿态加强与检验检疫、海事、海警、地方政府、口岸单位及企业、行业协会的合作，共同逐步统一不同管理部门不同的管理方法和执法程序，共同加快口岸大通关速度，确保对于区域通关改革的认识取得共识，确保区域通关改革的成效最大化，共同推动现代物流及构建统一市场。

(3)、基于支持物流发展的中国海关改革方向

现行的海关业务统计指标和方法是用税收量、监管量等业务指标来衡量海关的地位和排名，决定着各关在海关系统中的排名和地位，如果仍然沿用过去的目标来考核海关工作，在税收紧张的情况下，各地海关势必“争大户、拉税源”，而且易发生许诺通关便利和“税往低处流”的不公正执法行为，制约了区域海关之间的合作。建议，要以“高效率 and 低风险”作为衡量区域通关改革工作的标准，促进区域各海关之间的积极合作，充分调动各海关发挥自身特色的积极性和主动性，形成互通有无、资源互补的良性环境。

根据世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》，各国海关与企业应当位于全面合作伙伴关系，使广大进出口企业更多地参与到保证国际贸易供应链安全的工作中来，提高海关执法透明度和执法统一化水平，减少企业和外界对海关政策的错误理解和认识偏差。海关推行区域通关改革，要继续做好协调沟通等工作，积极稳妥地推进口岸通关、物流、商务管理的信息化，加快实现大通关主要业务流程在电子口岸的全程贯通，扎实推进地方电子口岸建设、适时推广物联网，进一步推动一次查验、一次放行。

区域通关改革应充分尊重物流规律，将货物流向的决定权交由企业，明确规定由企业而不是由海关来决定货物的流向，满足企业对物流和通关的“可控制”的要求，使企业能够把货物直接快速地发往最急需的地方，既满足企业生产经营需要，也有利于海关推行“货物与企业并重”的监管思路，充分发挥AEO诚信管理和风险管理等现代化管理手段的作用，树立新型关企合作伙伴关系理念。以2011年为例，中国社会物流总成本高达7.5万亿元，约占GDP总额的18%，而同期美国、日本等发达国家的社会物流总成本仅占GDP总额的10%，可见中国物流业还存在很大潜在发展空间，各级海关应当充分认识供应链管理的增值意义，提高为供应链服务的主动性，在满足监管要求的前提下，帮助监管运输企业降低物流成本。

目前，中国海关与4个区域性组织的合作，即东盟海关合作，大湄公河次区域(GMS)海关合作，中亚区域经济合作(CAREC)下的海关合作以及上海合作组织海关工作组的海关工作，最大限度地利用“两种资源”和“两个市场”，使中国从贸易自由化中获取最大化利益。同时继续加强与港澳台地区海关的合作力度，促进两岸繁荣稳定，完善在数据交换、情报交流、联合打击走私以及案件协查等方面的合作机制，通过海关学会、保税区出口加工区协会、口岸协会等民间组织的特殊身份，积极稳妥地与台湾关税协会开展非官方交流与合作，在加快通关速度、联合打击走私等方面充分发挥作用，服务开放型经济发展。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 현대 물류발전에 부합하는 중국
세관의 개혁방향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 중국 세관, 간편 통관 범위 전면 확대 계획
- 증치세 개혁 대상 범위 내년 초 확대 전망
- 텐진, 자유무역구 신청 완료
- 상해자유무역시험구 수입세수정책 확정, 수입기계설비 면세
- 중국 주요항만 석탄 재고량 감소, 석탄가격 지속 상승 전망
- 석유 무역, 민영기업에 개방 전망
- 중국 중소도시 도시화율 35%에 그쳐
- 중국 희토류 수출 쿼터 확대 예상
- 푸젠성, 수산물 수출 지속 증가
- EU, 중국과 투자협정 협상 계획

- 장강항무국, 3년간 노후선박 해체량 약 7,200 척
- 텐진성-허베이성, 항만 협력 추진
- 상해해사대학교, 중국자유무역구 공급체인 연구소 설립
- 장쑤 옌청시 파평(大丰)항 컨테이너 터미널 운영 시작
- 칭다오 국제크루즈모항 터미널 검수 통과, 올해 말 완공 예상

종합 물류

- 중국물류구매협회, 국제포워더 증치세 면제 정책 실시 건의
- 중·러, 2014년 헤이룽강(아무르강) 국경 철도교량 착공 계획
- 광시 난닝(南宁)-베트남 하이퐁 국제화물 직통노선 개통
- 난징 개발구, 룡탄(龍潭)종합보세구 정식 운영 시작
- Ningbo, Sea&rail 복합운송 빠른 발전 추세
- 산시(陝西)상-간쑤(甘肅)성, 성간 고속도로 건설 협력
- 광둥성, 2,300km 농촌도로 건설에 500억 위안 투자 계획
- 중국, 2016년 세계 최대 물류시장 등극 예상

해운 · 항만

- 쓰촨 루저우(泸州)항, 우한 경유 한국·일본 항로 개통 계획
- 차이나쉬핑그룹 소속 11개 회사, 상하이 자유무역시험구에 등록
- 랴오닝 진저우(锦州)항, 정유 수출 급증
- 칭다오항, 점결탄(Coking Coal) 선물업무 시작
- 충칭 항만-항운국, 선박-항만 관련 5개 비용 항목 폐지
- 광둥 제양(揭陽)시, 로테르담 항무국과 항만 개발 협력
- 상하이 양산항 주항로 확장

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

