

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

제14-2호

2014년 2월 25일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼 : 2014년 중국 항공산업 주요 이슈 분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국 택배 유형별 업무량 및 매출규모 비율

유형	업무량	매출규모*
타지역 택배 (异地快递)	72.2%	57.5%
도시내 택배 (同城快递)	24.9%	11.5%
국제택배	2.9%	18.8%

주 : 매출규모의 12.2%는 기타 유형.
 자료 : 中国国家邮政局, 「2013년邮政业运行情况」.

■ 2013년 중국 도시별 택배 업무량 (억 건)

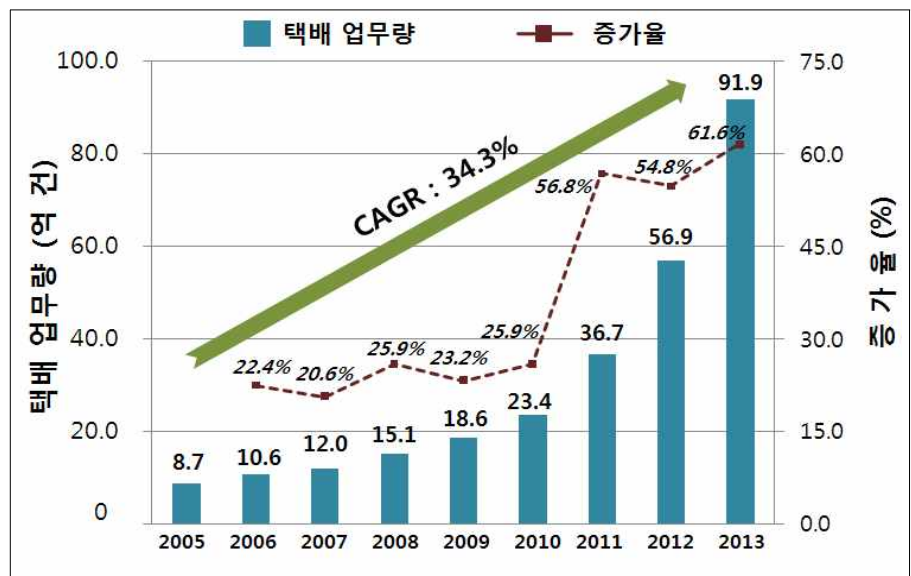
	지역	택배 업무량
1	상하이시	9.50
2	베이징시	8.18
3	광저우시	7.93
4	선전시	6.55
5	항저우시	4.69
6	이우(义乌)시	3.55
7	쑤저우시	2.83
8	둥관(东莞)시	2.76
9	난징시	1.97
10	청두(成都)시	1.96
	합 계	49.92

자료 : 상통.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 택배 시장



자료 : 中国国家邮政局(www.spb.gov.cn), 「邮政业运行情况」, 각년 공보.

2013년 중국 택배 업무량 91.9억 건, 미국에 이어 세계 2위

2013년 중국 규모이상 택배기업(중국 동부지역의 경우 연간 업무수익 200만 위안 이상)들의 택배 업무량은 91.9억 건으로 미국에 이어 세계 2위를 차지했고, 증가율은 전년대비 6.8%p 증가한 61.6%를 기록했다. 2013년 택배기업들의 매출 규모도 전년대비 36.6% 증가한 1,441.7억 위안을 기록했다. 택배 유형별로는 타지역 택배 업무량이 전체의 72.2%를 기록했으며, 도시내 택배 24.9%, 국제택배(홍콩·마카오·대만 포함) 2.9%의 순이었다. 중국 도시별 택배 업무량은 상하이시가 9.5억 건으로 가장 많았으며, 베이징시 8.2억 건, 광저우시 7.9억 건 등의 순으로, 상위 10대 도시의 택배 업무량이 중국 전체의 54.3%를 차지했다.

한편 중국 택배업의 시장 경쟁도 더욱 가속화되고 있다. 2014년 쑤닝원상(苏宁云商)이 중국 전자상거래기업 중 최초로 “국제택배업무 경영허가증”을 취득하여 택배업무 범위를 “국제택배”까지 확장했다. 또한 중국 민영 택배기업들의 사업 다각화도 활발하여 중국 최대 민영택배 기업인 순펑(顺丰)택배는 2014년 콜드체인업무 중점 발전 계획을 발표했고, 선통(申通)택배는 금년부터 해외시장 개척에 대규모 투자를 진행할 계획이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국 항운산업 주요 이슈 분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

췌홍(甄虹) 상해해사대학교 교수



연구 분야

현대항만경영관리 및 물류관리

주요 활동

중국기술경제연구회 이사,
중국교통운수시스템공정학회 이사,
상해국제항운연구센터(SISI) 비서장,
상해생산력학회 비서장 등

저자 소개

저우더첸(周德全) SISI 국내항운연구실
부주임



전문가 칼럼 : 2014년 중국 항운산업 주요 이슈 분석 및 전망

2014년은 중국의 전면적인 개혁 심화의 해이자, 중국 항운산업 발전의 중요한 해이다. 항운산업의 심각한 공급 과잉과 신에너지 산업의 발전에 직면하여 중국 정부의 항운업의 대한 대내외 개방 확대 및 세제 개혁 심화 등의 조치가 2014년 중국 항운산업의 주요 이슈가 될 전망이다.

1. 셰일가스(Shale gas) 등 신에너지원 중국 국내운송 수요에 영향

셰일가스는 대표적인 비전통적인 천연가스 자원 중 하나이다. 신에너지원의 개발 기술이 지속 발전 및 성숙됨에 따라, 셰일가스 등 신에너지원의 생산량도 갈수록 증가하고 있다. 이에 따라, 석탄 등 전통 에너지자원과 소비 수요 경쟁이 가시화되고 있으며, 중국 연해 운송수요에도 영향을 끼치기 시작했다.

(1) 단기적으로 석탄 수입량 증가 가속

미국의 대규모 셰일가스 개발에 따라 석탄 소비량은 빠르게 하락했고, 석탄 수출량은 크게 상승하여 세계 석탄시장 수급 불균형을 가중시켰다. 국제 석탄 가격 역시 지속 하락하여 중국 석탄 수입량의 큰 증가를 초래했다. 2013년 1~11월 중국 석탄수입량은 2.45억 톤으로 전년 동기대비 18.8% 증가했다. 석탄 수입량의 증가는 중국 연해 벌크 운송시장에도 부정적 영향을 가져왔다.

(2) 장기적으로 국내운송 시장에 영향

벌크 운송시장은 중국 국내수운에서 규모가 가장 크고 성숙한 시장이며, 운송 수요의 70% 이상이 “북매남운(北煤南运, 북방 석탄의 남방 운송)”으로 발생되는 석탄 운송이다. 비록 현재 중국은 셰일가스 등 신에너지 개발에서 기술 및 자금 등에 한계를 가지고 있지만, 중국의 셰일가스 매장량은 세계 1위이다. 게다가 셰일가스 등 신에너지원은 상대적으로 친환경적임에 따라, 향후 신에너지원의 개발과 소비는 중국의 중요한 정책 방향이다.

미국의 셰일가스 개발 성공은 비교적 단기간 내에 전통적인 에너지원 수요에 영향을 가져올 것으로 보인다. 셰일가스 개발 기술의 지속적인 발전에 따라, 현재 오염유발 산업을 조정하고 있는 중국에서도 셰일가스는 장기적으로 에너지 소비의 큰 비중을 차지하게 될 것이다. 또한 중국의 에너지 소비구조가 변화함에 따라 중국 연해운송 구도에도 영향을 끼칠 전망이다.

2. 선박해체 보조금, 시장 공급과잉 구도의 근본적인 조정에는 한계

2013년 12월 교통운수부, 재정부, 국가발전개혁위원회, 공업정보화부는 공동으로 「노후운수선박 및 단일선체구조 유조선의 사전 폐기·업그레이드 실시방안(2013~2015년)」(이하 「방안」)을 발표했다. 2010년 중국 정부가 발표한 동일 정책과 비교했을 때, 금번 새로운 「방안」은 3개 방면에서 특징을 가지고 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국 항운산업 주요 이슈
분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	02-21
종합지수	1,098.37	1,133.98
일본 항로	794.36	804.62
구주 항로	1,507.15	1,594.79
미서부 항로	976.03	1,016.40
미동부 항로	1,181.88	1,250.51
한국 항로	628.69	660.73

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	02-21
종합지수	1,238.94	1,045.38
석탄	1,302.33	1,087.60
곡물	1,215.94	773.23
금속광석	1,240.79	1,010.91
정유	1,229.50	1,229.50
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

첫째, 보조금 규모가 확대되었다. 금번 「방안」의 보조금 기준은 2010년 정책의 1,000위안/GRT에서 1,500위안/GRT로 50% 향상되었으며, 지급 총액은 68억 위안 이상일 것으로 예상된다. 둘째, 선박의 해체 연도 제한이 완화되었다. 2010년 기존 정책의 유효기간은 2012년 6월 까지였지만, 금번 「방안」은 2015년 12월 31일까지 연장되었다. 또한 노후선박 해체신고 기간이 강제폐기 선령 도달 전 1~10년으로 기존 2~10년보다 1년 완화되었다¹⁾ 셋째, 보조금 지급 방식이 더욱 합리화되었다. 기존의 “1척 해체, 1척 건조”의 강제성이 없어졌고, 보조금은 50% 비율로 해체완료 후와 새로운 선박 건조 후 두 차례에 나누어 지급된다. 비록 해체 보조금의 세부 규칙이 아직 발표되지 않았으나, 선박해체 보조금 정책은 이미 항운·조선산업에 영향을 주고 있다.

(1) 벌크선 해체 수요가 가장 많아

Clarkson이 일전에 진행한 분석에 따르면, 중국의 선박 해체 보조금 총액은 45.6억 위안에 달할 것으로 예측된다(하지만, 46억 위안이란 금액은 2010년도의 보조금 정책에 기초한 것임). 그중 벌크선의 해체 수량이 가장 많아 총 180척에 이르며, 보조금 액수도 37.2억 위안에 달하는 것으로 분석되었다. 이에 따라, Haisheng(China Shipping Haisheng), CSD(China Shipping Development, 이상 차이나쉬핑 그룹), COSCO 등 대규모 벌크선대를 보유한 선사들이 동 정책의 최대 수혜자가 될 것으로 전망된다. Clarkson의 분석에 따르면, CSD의 경우 규정에 부합하는 선박을 모두 해체할 경우 5~7억 위안의 보조금을 획득할 수 있을 전망이다. 또한 2010년 보조금 정책 기준으로 COSCO가 현재 지급받을 수 있는 보조금은 7.27억 위안에 달할 것으로 추정된다.

(2) 해체 가능 노후선박 수량 한계

노후 운송선박의 강제 폐기 사전 해체기한이 1~10년이기 때문에, 조건에 부합하는 선박의 선령은 최소 23년 이상이다. 교통운수부의 데이터에 따르면, 중국 연해운송의 벌크선대(1만 톤 이상)의 평균 선령은 8.3년이다. 또한 낙관적인 예측으로 최대 68억 위안의 보조금이 지급된다 하더라도, 전체 노후선박의 약 60% 밖에 폐기시킬 수밖에 없다. 이를 볼 때, 중국 연해 벌크 운송선대의 해체 수량에는 한계가 있으며, 연해 벌크 화물시장 운송력은 여전히 27% 이상 과잉상태를 보일 것으로 추정된다. 노후선박 해체 보조금이 현재 중국 국내 수운의 운송력 과잉을 근본적으로 해결하기에는 한계가 있을 것으로 보인다.

3. “증치세 개혁”의 항운산업 영향은 지속 심화될 것

“증치세 개혁(영업세→증치세 전환)”은 중국 세제개혁의 핵심 부분으로, 중복과세를 절감하고, 세제 구조를 최적화하며, 산업의 분업 심화에 중요한 의의를 지닌다. 전체 국민경제의 산업사슬을 볼 때, 증치세 개혁은 기업의 세수 부담을 완화시킬 수 있지만, 항운산업만을 본다면 증치세 개혁은 항운기업의 세수 정책에 혼란을 야기하고, 업계에 큰 영향을 줄 것으로 보인다.

1) 기존에는 강제폐기 선령 2년 전까지 해체신고를 해야 했으나, 동 규정으로 폐기선령 1년 전 해체신고를 해도 보조금을 지급 받을 수 있게 되었음.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국 항운산업 주요 이슈
분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ CIF와 FOB 계약 차이점

- CIF(Cost, Insurance&Freight) 계약은 화물 수출업자가 화물을 본선까지 적재하는 모든 비용과 위험 부담 이외에 해상운임과 보험료까지 부담하며, FOB(Free On Board) 계약은 수출업자의 책임이 본선 갑판에 적재하는 것과 동시에 면제되고, 화물 선적 후 발생하는 해상운임 등 일체의 비용은 수입업자가 부담함.

(1) 항운기업 세수 부담 상승 우려

국제운송에 종사하는 항운기업들은 증치세의 “0세율”을 적용함에 따라, 증치세 개혁 이전의 영업세 감면과 큰 변화가 없다. 하지만 국내운송 항운기업의 경우, 기존 영업세 세율 3%에서 증치세 세율이 11%로 상승하였고, 인사관리 비용, 자금조달 비용(Cost Of Funds), 보험료, 검사등록 비용 등의 항목이 공제되지 않아 기업의 세수부담이 상승된다. 또한 항운산업의 선박 구매 피크시즌이 이미 지났고 현재 시장이 심각한 공급과잉 상태를 보이고 있어, 기업의 선박 구매수요는 이미 크게 낮아진 상태이다¹⁾. 2013년 상하이국제항운연구중심이 중국 90개 선박운송 기업을 대상으로 조사를 실시한 결과, 약 43.62% 기업의 세수부담이 이전에 비해 상승했으며, 그중 20.22%의 선박운송기업이 세수부담이 10% 이상 증가했다(세수부담 절감기업은 전체의 12.8%). 향후 증치세 정책이 조정되지 않는다면, 중국 국내 항운기업의 세금부담은 이전에 비해 높아질 것으로 우려된다.

(2) 무역 계약방식 및 결제지역 변화

2013년 「전국 교통운수부와 일부 현대서비스업 영업세의 증치세 전환 시범실시 정책 전개에 관한 통지」(财税[2013]37号) 발표 후, 국제화물 운송대리기업(포워딩기업)들은 더 이상 매출세와 매입세의 차액징수 방법을 사용하지 않게 되었다. 또한 기존 세금 포함 운임은 세금 불포함 운임으로 조정되었으며, 상응하는 증치세 및 부가세를 고객에게 별도 수급해야 함으로써, 가격 상승 및 마진을 하락을 초래했다. 2013년 8월 1일 이후(증치세 개혁 전국 시행), 기업들은 무역 계약방식을 CIF 계약에서 FOB 방식으로 변경하고 있으며, 제 3국에서 결제를 선호하고 있다.

비록 2013년 12월 개정된 증치세 정책 문건에서는 화물운송대리업의 차액징수를 다시 채택했지만, 영업세 일반영수증을 발행할 수밖에 없어 전방 연결 산업과의 세금공제 사슬이 끊어졌다. 또한 무역계약 방식의 변화와 결제지역의 해외이전 추세도 바뀌지 않고 있다. 이는 중국의 화물 운송권 통제에도 불리하며, “상하이 국제항운·금융중심 건설”에도 부정적 영향을 줄 것이다.

(3) “증치세 개혁” 정책 지속적인 개선 전망

“재세(2011) 111호 문건”(재세(财税): 재정부·국가세무총국 발표 문건)부터 “재세(2013) 106호” 문건까지, 지난 2년 동안 증치세 개혁 관련 정책문건은 8건에 이르며, 정책은 계속 조정되고 있다. 예를 들어, “재세(2011) 133호” 문건에서는 선박대리업을 수로운송서비스로 보아 11%의 증치세 세율을 부과했으나, “재세(2012) 86호” 문건에서는 화물대리업으로 보아 6% 세율이 책정되었다. 또한 “재세(2013) 37호” 문건에서는 화물운송대리업의 차액징수 정책을 취소했으나, “재세(2013) 106호” 문건에서는 다시 국제화물운송대리업을 차액징수 범주에 귀속시켰다.

정책의 끊임없는 변화는 기업 경영에 많은 혼란을 야기하지만, 증치세 개혁 정책의 지속적인 개선은 분명히 전체 산업에 발전 이익을 줄 것이다. 증치세 공제사슬을 더욱 개선하기 위해, 증치세 적용 산업범위는 향후 더욱 확대될 것이며, 증치세 제도는 지속 심화·개선될 것이다.

1) “증치세 개혁”을 통해 선박 구매는 매입세 공제를 받을 수 있으며, 납세액이 절감됨.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국 항운산업 주요 이슈
분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

2014年中国航运主要热点问题分析与展望

2014年是中国全面深化改革的一年，也是中国航运产业优化升级最重要的一年。面临航运行业严重的产能过剩与新能源产生的冲击，政府扩大对内对外开放，深化税制体制改革等措施将成为航运行业的主要热点。

1、页岩气等新能源影响国内运输需求

页岩气是非常规油气资源的三大品种之一，随着页岩气等新能源开发技术的不断发展与成熟，页岩气等新能源的产量将不断提升，逐渐冲击煤炭等传统能源的消费需求，并已经开始对中国沿海运输产生影响。

(1) 短期内加速煤炭进口量的增长

随着美国大规模发展页岩气，其煤炭消费量迅速下降，煤炭出口量大幅上升，进一步加剧了国际煤炭市场供求失衡，促使国际煤炭价格不断下滑，导致国内煤炭进口量大幅增长。2013年1-11月份，中国煤炭进口总量为2.45亿吨，同比增加18.8%。由于煤炭进口量的迅速增加，严重挤压了国内煤炭的运输需求，对沿海干散货运输市场产生了一定的冲击。

(2) 长期或对沿海运输格局产生一定影响

干散货运输市场是国内运输规模最大、最为成熟的市场，其运输需求的70%以上主要是由于北煤南运而产生的。尽管页岩气等新能源开发在我国还面临着技术、资金等方面的障碍，但是由于我国页岩气储量占据世界首位，且页岩气等新能源相对节能环保，是我国未来能源发展与消费的重要方向。且美国页岩气开发的成功已经在较短时间内对传统能源产生了较大的冲击。随着页岩气开发技术的不断进步及我国对高污染行业的调整，从长期来看，页岩气将在我国能源消费中占据较大的比重，或将冲击我国的能源消费结构，从而影响我国沿海运输的格局。

2、“拆船补贴”难以根治行业产能过剩

2013年12月交通部、财政部、国家发改委、工信部共同发布《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》（以下简称新方案）。较三年之前政府为化解产能过剩出台的拆船补贴方案，新方案具有三方面的特点：一是补贴力度加大。专项资金由1000元/总吨提高到1500元/总吨的基准，数额比上一轮鼓励拆船的政策增加了50%，总额可能超过68亿元；二是拆解年限放宽。延期三年半时间至2015年12月31日，老旧运输船舶强制报废提前拆解年限则由提前2-10年放宽至提前1-10年；三是补贴方式更加合理。不再强制“拆一建一”，将补助资金按50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放。尽管拆船补贴的实施细则还未出台，但是拆船补贴政策已经在行业内产生了一定的影响。

(1) 干散货运输大型企业将受益最大

按照Clarkson此前作出的估计，补贴总额将达到45.6亿元。不过此前的近46亿元补贴总额测算基础是2010年的补贴政策。其中干散货船队可供拆解船舶数量最多，符合条件的船舶共180艘，补贴金额约为37.2亿元。中国多家干散货运输龙头企业受益，包括中海海盛、中海发展、中国远洋等。以中海发展为例，克拉克森预计该公司若将符合拆船规定的船舶悉数拆解，可额外得到5~7亿元的补贴。沿用2010年补助实施方法测算出在现有的船队结构下，中远补助金额将达到7.27亿元。从事干散货运输的大型企业成为最主要的受益方。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국 항운산업 주요 이슈
분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

(2) 老旧干散货船舶可拆解数量有限

由于老旧运输船舶强制报废提前拆解年限为1-10年，则符合条件的老旧干散货船舶要求船龄至少在23 年以上。根据交通运输部的数据显示，沿海万吨级以上干散货船舶的平均船龄为8.3年。并且，即使乐观估计此次68亿元的补贴全数发放，仍然只能消耗约六成的老旧船舶运力。由此可知，沿海干散货运输船舶可拆解的数量有限，由于沿海干散货市场运力过剩达27%以上，拆解补贴难以根治当前国内水运行业的产能过剩危机。

3、“营改增”对航运业的影响将继续深化

“营改增”是我国税制改革的重要组成部分，对减少重复征税，优化税负结构，深化产业分工具有重要的意义。从整个国民经济的产业链条来看，“营改增”实现了税负降低，但是单从航运产业连看，“营改增”导致航运企业税负出现一定的变化，对航运行业产生了较为深远的影响。

(1) 航运企业税负变动较大

由于从事国际运输的企业实施增值税零税率，与“营改增”之前国际航运企业营业税减免相差不大。但是从事国内运输的航运企业税率由3%大幅上升至11%，而存量资产、人力成本、资金成本、保险费用、检验登记费用等70%左右的成本都不能进行抵扣，导致国内水运企业的税负较之前有所上升。并且，由于航运行业已经度过了运力增长的高峰期，当前航运市场运力严重过剩，航运企业对船舶的购置需求已经大大降低。因此，未来一段时间内，若政策不作调整，国内航运企业税负水平将较之前有所升高。据2013年上海国际航运研究中心对国内90家船舶运输企业的调查显示，约有43.62%的船舶运输企业税负出现了不同程度的上升，其中20.22%的船舶运输企业税负增加幅度超过10%。

(2) 贸易方式和结算方式将发生变化

财税[2013]37号文发布后，由于国际货运代理业征税方式改变，不再适用差额征税的方法，导致代理将原先含税的运价调整为不含税运价，相应的增值税及附加税向客户另行收取，从而导致贸易商价格上涨，竞争力降低，利润率下降。2013年8月1日以来，贸易商纷纷改变贸易方式，改签CIF合同为FOB合同，与此同时，大量采用第三地结算的方式。虽然财税[2013]106号文重新增加了货运代理行业的差额征税政策，但由于其只能开具营业税普通发票，导致上游抵扣链条断裂，贸易方式转变与结算中心外移的趋势并未转变。这既不利于我国对货物运输权的控制，也不利于上海航运结算中心的建设，对上海建设国际航运中心和金融中心产生一定程度的影响。

(3) “营改增”政策将继续深化完善

从财税[2011]111号文到财税[2013]106号文的两年时间里，与“营改增”有关的政策文件多达八个，营改增的政策处于不断的调整变化中。例如，在财税[2011]133号文中船代等同于水路运输服务，征收11%的增值税，但随后财税[2012]86号文就废除了上述规定，将船代等同于货代，征收6%的增值税；财税[2013]37号文中取消了货运代理行业的差额征税政策，但是在财税[2013]106号中又重新将国际货运代理行业纳入差额征税的范畴。政策的不断变更虽然给企业经营带来了诸多不确定性，但是营改增政策的不断调整完善有利于整个行业的发展。为进一步完善增值税抵扣链条，“营改增”实施的行业覆盖面还将扩大，新的政策还将不断的调整、推出，“营改增”政策还将继续完善与深化。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 택배시장
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국 항운산업 주요 이슈
분석 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 교통운수부 「연해부두 정박능력 관리 규정」 발표, 선박 대형화 추세 반영
- 국무원, 교통운수 관련 12항 행정심사 취소 및 이양
- 상무부, 금년 대외무역에 대한 조기경고 발표
- 에너지국, 2014년 중국 셰일가스 생산량 대폭 증가 전망
- 톈진 자유무역구, 올 상반기 승인 가능성 커
- 상하이자유무역시험구, 인민폐 국제결제 실행
- “국유기업 개혁 의견” 국무원 보고, “양화” 후 발표 전망
- 2014년, 중국 조선 수출 호전 전망
- 2014년, 중국 방직품 수출 10% 증가 예상

해운 · 항만

- 시노트란스&CSC그룹, 난징탱커(NJTC)에 이어 CSC PHOENIX도 증시퇴출 전망
- 타이완 에버그린, CKYH 얼라이언스 가입
- 차이나쉬핑 CSDC, 선박해체 가속화
- 차이나쉬핑 Tanker, VLCC 운영팀 설립
- 2014년 허베이(河北)성 항만투자 170억 계획
- 상하이 푸둥신구, 중국 항운보험기구 집결 가속화
- COSCO-네덜란드 Shell 협력 체결
- 산둥해운, 액화가스 운송시장 진출

- 다롄항, 신항구 건설 가속화
- 차이나쉬핑 달리 채권 발행, 중국은행 담보 제공

종합 물류

- 샤먼(廈門)-타이완 기업, 국제 전자상거래 해운택배 공동 구축
- 주하이(珠海)보세구, 대 홍콩 수출입 화물 집산지 구축
- 시노트란스&CSC 그룹 물류자산 통합 가속화
- 황삼각(黃三角)지역, 환발해지역 물류 중심 구축 계획
- 칭다오 황다오(黃島)석유화학구역 12개 유제품 물류기업 이전 계획
- 선통(申通)택배, 향후 5년간 해외투자 10억 위안 계획
- 철도 화물운임 킬로미터 당 0.015 위안톤 인상
- 다롄보세구, 세계 일류 냉장물류중심 구축 계획
- 충칭, 내륙항만물류표준화 시범지역으로 선정
- 윈난(雲南)성 2014년 교통인프라 건설에 700억 위안 투자 계획, 도로망 개선 기대

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지 (<http://www.kmishanghai.org>) <동향 분석> → <주요 뉴스>에서 확인하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

