

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

제14-8호

2014년 6월 3일



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 해운기업
- ▶ 중국 물류 포커스
: 닝보항 발전 속도 주시해야
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2013년 중국 주요 해운기업 경영실적 (억 위안)

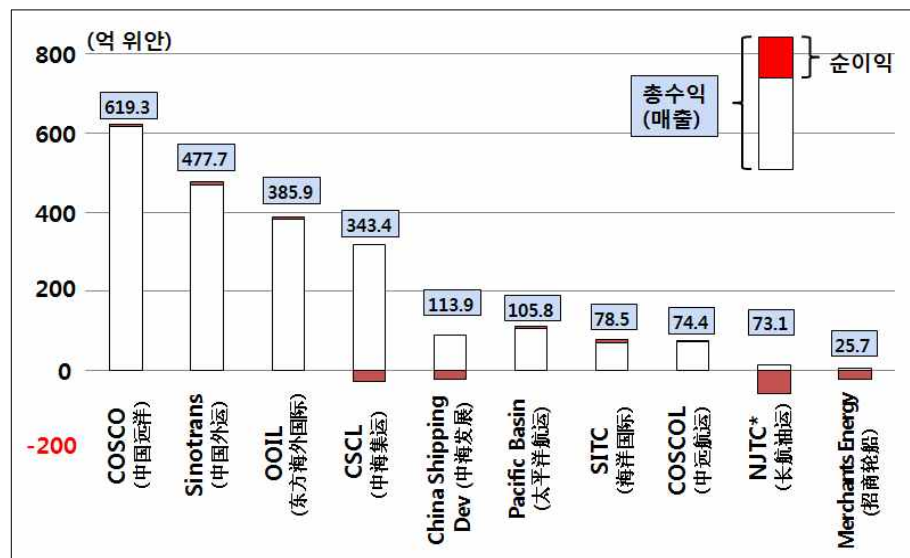
	기업	총수익	순이익
1	中国远洋	619.3	2.4
2	中国外运	477.7	8.4
3	东方海外国际	385.9	2.9
4	中海集运	343.4	-26.5
5	中海发展	113.9	-23.0
6	太平洋航运	105.8	0.1
7	海丰国际	78.5	7.0
8	中远航运	74.4	0.3
9	长航油运	73.1	-59.2
10	招商轮船	25.7	-21.8
11	长航凤凰	13.5	-45.1
12	中外运航运	12.1	0.3
13	渤海轮渡	11.7	2.3
14	宁波海运	10.6	0.1
15	中海海盛	10.4	0.2
16	海峡航运	5.4	0.9
17	中昌航运	4.3	-0.8
18	天津海运	3.4	-1.3

자료 : 「航运交易公报」, 2014-18호.

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 10대 해운기업



주 : ① 상기 기업들은 중국 및 홍콩 증시에 상장된 기업(타이완 제외) ; ② NJTC*는 2014년 상장 폐지.
자료 : 「航运交易公报」, 2014-18호.

2013년 중국 해운기업 경영난 지속, NJTC 결국 증시 퇴출

2013년 중국 10대 해운기업의 총수익(매출)은 COSCO, Sinotrans, OOIL, CSCL, CSDC 등의 순이었으며, COSCOL(전년 9위)과 NJTC(전년 8위)가 순위를 바꾼 것 외에 2012년과 큰 순위 변화는 없었다.

2013년에도 중국 해운기업들은 힘든 한해를 보냈다. 중국 해운업계 부동의 1위인 COSCO는 2013년 총수익 619.3억 위안을 기록했다. COSCO는 2011년(-104.5억 위안), 2012년(-95억 위안)에 이어 2013년에도 대규모 적자가 예상되었으나, 자회사인 COSCO Logistics 매각(모그룹에 매각) 등을 통해 2.4억 위안의 '회계상' 흑자를 기록했다. CSCL도 26.5억 위안의 적자를 기록했으며, CSDC 역시 증시 상장 후 최초로 23억 위안의 적자를 기록했다. 또한 2010년부터 4년 연속 적자를 기록한 NJTC는 결국 2014년 4월 중국 중앙국유기업(中央企业) 최초로 증시 퇴출이 확정되었다.

한편 작년 10대 해운기업 중 적자를 기록했던(NJTC 제외) CSCL, CSDC, Merchants Energy는 2014년 1분기 모두 흑자전환에 성공한 반면, COSCO는 여전히 18.8억 위안의 대규모 적자를 기록하며 불안한 출발을 하고 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 해운기업
- ▶ 중국 물류 포커스
: Ningbo항 발전 속도 주시하여야
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	05-30
종합지수	1,098.37	1,103.56
일본 항로	794.36	685.22
구주 항로	1,507.15	1,433.31
미서부 항로	976.03	974.08
미동부 항로	1,181.88	1,237.79
한국 항로	628.69	732.98

주 : '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	05-30
종합지수	1,238.94	969.13
석탄	1,302.33	1,002.03
곡물	1,215.94	721.64
금속광석	1,240.79	898.03
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : Ningbo항 발전 속도 주시하여야

1 Ningbo-저우산항, 컨테이너 물동량 빠른 증가

2013년 Ningbo-저우산항의 항만 물동량은 8.1억 톤으로 2008년 이후 세계 1위를 고수했다. 또한 컨테이너 물동량 역시 세계 6위(중국 3위)인 1,735.1만 TEU로 세계 5위를 차지한 부산항(1,768.6만 TEU)을 턱밑까지 추격했다. 실제로 2014년 1분기 Ningbo-저우산항의 컨테이너 물동량은 450.2만 TEU로 부산항(442.9만 TEU)을 근소하게 앞지르며 세계 5위를 기록했고, 2014년 세계 5위의 컨테이너 항으로 등극이 예상된다. 1991년 비교적 늦게 컨테이너 운송을 시작했고, 2001년 컨테이너 물동량이 '불과' 100만 TEU에 불과했던 Ningbo항으로선 놀라운 발전이 아닐 수 없다. 아래 [표 1]과 같이 Ningbo항(저우산항 제외)의 지난 10년간 컨테이너 물동량 연평균증가율(CAGR)은 17.3%로 동기간 중국 전체 및 상하이항, 선전항의 컨테이너 물동량 증가율에 비해서 높은 수치를 보이고 있다.

[표 1] 2004~2013년 중국 주요 항만 컨테이너 물동량 추이

(단위: 만 TEU, %)

항만	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	CAGR
상하이	1,455.4	1,808.5	2,171.9	2,615.2	2,800.6	2,500.2	2,906.9	3,173.9	3,252.9	3,361.7	9.7
선전	1,365.9	1,619.7	1,847.0	2,110.4	2,141.6	1,825.0	2,251.0	2,257.1	2,294.1	2,327.8	6.1
Ningbo-저우산*			713.5	943.1	1,093.4	1,050.3	1,314.7	1,471.9	1,617.5	1,735.1	13.5 ('06-'13)
Ningbo	400.5	520.8	706.8	935.0	1,084.6	1,042.3	1,300.4	1,451.2	1,567.1	1,677.4	17.3
칭다오	514.0	630.7	770.2	946.2	1,002.4	1,026.2	1,201.2	1,302.0	1,450.3	1,552.0	13.1
광저우	330.4	468.3	665.6	925.9	1,100.1	1,120.0	1,254.6	1,425.0	1,454.7	1,530.9	18.6
중국	6,180	7,564	9,361	11,474	12,870	12,220	14,571	16,367	17,747	19,000	13.3
부산	1,149.2	1,184.3	1,203.9	1,326.1	1,345.3	1,198.0	1,419.4	1,618.5	1,704.6	1,768.6	4.9

주 : Ningbo-저우산항은 2006년 1월 1일부터 Ningbo-저우산항 관리위원회가 출범.

자료 : 교통운수부, 「2008~2012 중국항운발전보고」; 중국항만컨테이너(www.portcontainer.com); BPA 자료.

2 천혜의 자연환경 및 교통인프라, 서비스의 지속적인 개선

Ningbo항의 컨테이너 물동량의 빠른 증가는 크게 아래와 같은 요인들을 꼽을 수 있다. 첫째, Ningbo는 중국에서 최고로 손꼽히는 항만 입지환경을 자랑한다. Ningbo항은 자연적으로 -4m에서 -33m에 달하는 안벽 수심을 보유하고 있어 다양한 선박들의 입항이 가능하다. 또한 저우산군도를 비롯한 많은 도서들이 병풍 역할을 하여 바람, 파도 등의 영향을 상대적으로 적게 받으며 기후여건도 좋다. 현재 Ningbo항의 연평균 작업 일수는 약 350일 정도로, 280일 정도로 '추정'되는 상하이항(양산항)을 크게 웃돈다¹⁾.

¹⁾ Ningbo항, 「Ningbo항주식회사 IPO 투자설명서」; 천젠쥔(陈建军) 등, 「상하이항과 Ningbo-저우산항 통합 연구」.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 해운기업
- ▶ 중국 물류 포커스
: Ningbo항 발전 속도 주시하여야
- ▶ 중국 물류 동향

■ Ningbo항과 Shanghai항의 역사적 관계
- 기원전 473년경 월나라 왕 구천이 현재 Ningbo 용강(甬江)유역에 성을 쌓아 지명을 고우장(句章)이라 칭했으며, 이후 중국의 해상교통무역의 요충지로 발전함. 이에 반해 상대적으로 짧은 역사를 지닌 Shanghai항은 오랫동안 Ningbo항의 '위성항'에 머물렀으나, 1842년 아편전쟁 이후 당시 장강유역 시장에 주목한 영국 등의 화물이 Shanghai항으로 이전되기 시작하면서 급속히 팽창함. 1855년 Shanghai는 이미 광저우를 제치고 중국 최대의 무역항으로 부상함(당시 화물 가치 기준 중국의 영국 수입화물 88%가 Shanghai항으로 들어옴).

둘째, 우수한 자연환경을 바탕으로 Ningbo시는 1990년대부터 “항만으로 도시를 흥하게 한다(以港兴市)”라는 전략아래 대대적인 항만 건설을 진행해왔다. 특히 2000년대 초중반 베이룬(北仑), 따세(大榭), 추안산(穿山) 항만구역의 컨테이너 터미널이 속속 운영되면서 컨테이너 물동량의 급속한 증가를 가져왔다.

셋째, 항만 건설과 함께 Ningbo시와 주변 지역을 연결하는 교통인프라도 빠르게 개선되었다. 그중 2008년 항저우만(杭州湾)을 가로지르는 36km의 ‘항저우만 대교’의 건설은 Ningbo와 Shanghai, 장쑤성 남부의 연계 능력을 크게 제고시켜, Ningbo항의 경쟁력을 강화시켰다. 그 밖에도 Ningbo항은 Sea&rail 복합운송 발전에도 힘을 기울여 2013년 베이룬항 철도역의 컨테이너 연처리능력을 20만 TEU로 확장시켰고, 중국 12개 도시와 Sea&rail 네트워크를 구축하고 있다²⁾. 특히 올해 1월부터 Ningbo~신장 우루무치 주 1편 Sea&rail 노선이 개통되었고, 향후 신장 아라산커우(阿拉山口), 휘얼귀스(霍尔果斯), 카스(喀什) 등 변경 지역까지 운행을 계획 중에 있다. 도로, 철도 네트워크의 개선과 더불어 2013년 12월 Ningbo와 항저우를 잇는 항용(杭甬)운하도 전구간이 개통되면서, Ningbo항의 새로운 물류루트가 되었다.

넷째, Ningbo항의 다양한 항로 네트워크는 Ningbo항의 내수 및 환적 컨테이너 물동량 증가를 가져왔다. 2013년 말 기준, Ningbo항은 235개 항로를 운영하고 있으며, 원양 간선항로 117개를 중심으로 66개의 근해항로, 52개의 내수무역·피더항로를 구축하고 있다. 특히 글로벌 금융위기 이후, 성장 동력 확보를 위해 Ningbo항은 적극적으로 내수 컨테이너 항로를 개발했고, 항로 네트워크가 다양화됨에 따라 Ningbo항의 환적 컨테이너 물동량도 지속적으로 증가하고 있다³⁾.

다섯째, 항만 효율 및 서비스 개선도 눈에 띈다. Ningbo항은 Sea&rail 연계지역 및 이우(义乌)와 같은 주요 화물 공급지에 세관 기능을 갖춘 내륙 드라이포트를 확대하여 내륙지역과의 통관 효율제고에 노력하고 있다. 또한 Ningbo시 세관, 검역 부서가 정기적으로 기업들을 방문하여 애로사항을 수렴하고 있으며, Ningbo항 역시 기업들을 직접 방문하여 항만 홍보, 운임 컨설팅 등 적극적인 마케팅을 펼치고 있는 것으로 유명하다⁴⁾.

3 Ningbo항의 주요 항만구역 분포

Ningbo항은 수세기에 걸쳐 중국 화동지역을 대표하는 항만으로 군림했지만, 근대 이후 인접한 Shanghai항의 성장에 밀려 한때 ‘중소 내하항만’으로 전락하기도 했다. 하지만, 1973년 쩌하이(镇海)항만구역과 1979년 베이룬(北仑)항만구역 개발로 다시금 대형 항만으로 기반을 다졌고, 2006년 1월 Ningbo-저우산항 관리위원회가 설립되어 Ningbo항과 저우산항이 통합 운영되기 시작했다. 현재 Ningbo-저우산의 항만 계획 해안선 총 길이 449.4km(미개발 포함) 중에서 Ningbo에 속한 해안선 길이는 170km이며, 그중 약 82%인 139.1km가 심수 항만구역에 속한다.

2) Ningbo항의 Sea&rail 네트워크는 타이저우(台州), 진화(金华), 사오싱(绍兴), 취저우(衢州, 이상 모두 저장성), 난창(南昌), 상라오(上饶), 잉탄(鹰潭), 징더전(景德镇), 상양(襄阳), 시안, 랴저우(兰州), 우루무치(乌鲁木齐) 등 12개 도시와 연계되며, 2014년 1분기, Sea&rail 컨테이너 물동량 28,955TEU로 전년 동기대비 115.4% 증가, 출처: “海铁联运‘热’起来”, Ningbo세관(2014.04.17), ; “中国港口”, 2014.04.

3) 2013년 Ningbo항의 환적 컨테이너 물동량은 전년대비 12.5% 증가한 370.1만 TEU로 Ningbo항 전체 컨테이너 물동량의 약 22%를 차지하고 있음, “中国港口”, 2013~14.01.

4) “2013年宁波港集装箱运输分析及2014年展望”, “中国港口”, 2014.03.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 해운기업
- ▶ 중국 물류 포커스
: Ningbo 발전 속도 주시해야
- ▶ 중국 물류 동향

■ Ningbo, Zou Shan, Shanghai 개황(2013년) (만 명, km², 억 위안)

지역	Ningbo	Zou Shan	Shanghai
인구*	580.1	97.3	1,425.1
면적	9,816.0	1,400.0**	6,340.5
GRDP	7,218.9	930.85	21,602.0

주 : ① 호적(戶籍)인구 기준, 2013년
상하이의 상주인구는 2,415.2만
명. ② Zou Shan 육지면적.
자료 : 각 시별 「2013년 국민경제 및
사회발전통계 공보」.

■ 2013년 Ningbo항 주요 컨테이너 터미널 물동량* (만 TEU, %)

지역	터미널	물동량	증가율
전하이	宁波港镇海港埠分公司	61.1	16.4
베이룬	宁波北仑国际	187.7	-10.9
	宁波港北仑第二	380.6	4.2
파세	宁波大榭招商局国际	206.6	7.6
쑤안산	宁波港吉意宁	419.5	6.0
	宁波远东	280.6	16.8
메이산	宁波梅山岛国际	110.4	26.3
합계		1,646.5	

자료 : 중국항만컨테이너.

[그림 1] Ningbo 주요 항만구역 분포도



자료 : Google Earth.

현재 Ningbo항은 크게 ① Ningbo를 가로지르는 용강에 분포된 용강(甬江) 항만구역, ② 용강 하구의 전하이(镇海)항, ③ 현재 Ningbo항의 핵심 항만구역인 베이룬(北仑)항, ④ 파세섬에 위치한 파세(大榭)항, ⑤ 쑤안산반도에 위치한 쑤안산(穿山)항, ⑥ 보세항구가 설립된 메이산섬의 메이산(梅山)항, ⑦ 상산반도에 위치한 상산(象山)항, ⑧ 어업 중심지인 스푸(石浦)항 등 8개의 항만구역으로 구분된다. 그중 쑤안산과 베이룬항은 컨테이너 화물 허브로서 2013년 Ningbo항 전체 컨테이너 물동량의 약 76%가 이 두 지역에서 처리되었다*.

[표 2] Ningbo 주요 항만 구역 현황

구분	계획 길이(m)	주요 기능 및 취급화물	컨테이너 터미널 현황	선석수 (길이 m)
용강	-	Ningbo 도심물자 운송, 일반 잡화		
전하이	5,300	석유화학, 컨테이너(내수 중심), 일반화물, 드라이벌크	宁波港股份有限公司镇海港埠分公司	23(3,965)*
베이룬	18,000	드라이벌크, 일반화물, 컨테이너	宁波北仑国际集装箱码头	4(900)
			宁波港股份有限公司北仑第二集装箱码头分公司	4(1,238)
파세	22,800	원유, 컨테이너	宁波大榭招商局国际集装箱码头	4(1,500)
쑤안산	4,600	컨테이너, 드라이벌크, 원유·LNG	宁波港吉意宁码头	5(1,700)
			宁波远东码头	5(1,710)
메이산	10,500	컨테이너	宁波梅山岛国际集装箱码头	5(1,800)**
상산	45,000	드라이벌크		
스푸	45,700	드라이벌크, 여객		

주 : ① 전하이항의 컨테이너 전용선석은 2개 ; ② 메이산항 컨테이너 선석은 현재 2개 운영 중.
자료 20: Ningbo항(www.nbport.com.cn) ; 「Ningbo-저우산항 총체계획」.

4 복합 물류단지 메이산, 향후 Ningbo의 핵심 항만구역

현재 Ningbo시 동남쪽에 위치한 메이산섬(梅山岛, 면적 28km²)은 2008년 상하이 양산(洋山), 텐진 동장(东疆), 다렌 다야오완(大窑湾), 하이난 양푸(洋浦)에 이어 중국의 5번째 보세항구(保税港区, 계획면적 7.7km²)로 지정되었다. 특히 2011년 저장성은 「Ningbo 메이산 국제물류산업집결구 발전계획」을 발표하며, 메이산섬과 육지 해안지역 68.15km²를 물류산업, 첨단 제조업, 관광, 사무, 주거가 복합된 산업 배후단지 건설을 추진하고 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 해운기업
- ▶ 중국 물류 포커스
: Ningbo 발전 속도 주사하여야
- ▶ 중국 물류 동향

■ **머스크의 메이산항 개발 참여 현황**
- 머스크그룹의 APM 터미널이 Ningbo 항그룹과 합자(2013년 머스크 33% 지분참여)로 '메이룽(梅龍)터미널'경영 유한공사를 설립했으며, 메이산항 3~5번 컨테이너 선석 운영을 담당할 계획. 그밖에도 현재 운영중인 1~2번 선석은 '신하이완(新海灣)터미널'경영 회사가 운영을 담당하고 있으며, Ningbo 항그룹 외에도 차이나쉬핑과 싱가포르항만공사(PSA)가 지분 참여함.

메이산항은 2030년까지 11개의 7~15만 톤급 컨테이너 전용선석이 건설될 계획이며, 현재 5개 선석이 완공되어 올 하반기에 모두 운영될 전망이다(현재 2개 선석 운영 중). 현재 메이산항 건설에는 Ningbo 항그룹 외에도 머스크, 싱가포르항만공사(PSA), 차이나쉬핑 등이 투자 참여했으며, 평균 수심 -15m의 우수한 항만 환경 및 보세항구의 정책 지원을 바탕으로 향후 대형선박을 중심으로 한 Ningbo 항의 '원양 간선항로' 허브로 발전할 것으로 전망된다⁵⁾.

[그림 2] 메이산섬 발전 계획도 및 메이산섬 전경



자료: 메이산보세항구 관리위원회 자료.

5 '장삼각 항만군'의 협력 구도 하에 Ningbo 항의 가치 더욱 부각

Ningbo 항의 빠른 발전으로 '장삼각항주'란 경제 배후지와 비슷한 화물종류를 가진 상하이항과의 경쟁, 특히 컨테이너 물량처리 경쟁이 심화되고 있다. 물론 단기적으로 Ningbo 항이 '메가시티' 상하이를 직접적인 배후지로 두고, 원활한 물류인프라와 국가적인 정책지원, 선진 소프트웨어를 갖춘 상하이항의 아성을 넘기는 역부족일지 모른다. 하지만, 상하이의 산업고도화 전략과 높은 부대비용, 포화된 항만시설 현황은 장기적으로 '항만' 본연의 조건에 충실한 Ningbo 항의 잠재력을 부각시키고 있다. 또한 상하이항과 Ningbo 항은 현재 경쟁관계이지만, '장삼각 항만군'이란 큰 틀에서 상호 협력·보완적인 관계이다(양산항도 행정구역상으론 저우산에 속한다). 이러한 협력 구도는 '상하이 국제항운중심 건설' 전략에서 제시한 상하이를 중심으로 하는 '양날개(兩翼)' 중 남쪽 날개가 바로 Ningbo-저우산항인데서도 찾을 수 있다. 향후 상하이가 산업고도화의 기치아래, 고부가가치 해운·물류서비스업에 집중하고, Ningbo가 원양 화물의 '창구이자 창고' 역할을 강화한다면, 장삼각지역에서 항만도시 Ningbo의 입지는 더욱 부각될 것으로 판단된다. 바로 우리 기업들이 Ningbo에 더욱 관심을 가져야 할 이유이다.

김세원 연구원 · 김범중 중국연구센터 센터장
kmishanghai@gmail.com

⁵⁾ 2014년 현재 메이산항에는 한국항로 19개, 남미서안 5개, 남미동안 4개, 미동안 4개 등 모두 35개 항로가 운영 중에 있으며, 한진, 고려, 흥아, 장금, 동진, 남성, 동영, 천경해운 등 다수의 한국 선사들이 메이산항을 이용 중임. 2012년 말, 메이산의 21개 항로 중 18개가 한국항로(직영유 포함)였음을 감안하면, 메이산항의 원양항로가 크게 확대됨. 메이산보세항구 담당자와의 인터뷰에 따르면, 메이산항은 '장기적'으로 원양항로 중심으로 전면 개편할 예정으로, 이에 따라 근해항로를 운영 중인 한국 선사들의 준비와 대응도 필요할 것임, 출처: "宁波梅山港区新增五条南美西航线", 中国水运报(2014.03.24); 「2013년 중국항만연감」; 메이산보세항구 담당자 인터뷰.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 해운기업
- ▶ 중국 물류 포커스
: 닝보항 발전 속도 주시하여야
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 국무원 「중국 대외무역 안정적 성장 지원에 관한 의견」 발표, 올 하반기 효과 가시화 예상
- 세관총서, 「대외무역 안정적 성장 지원에 관한 조치」 발표
- 중국 최근 1달간 10개 중점 정책 발표, 경제 성장 동력 강화
- 국가발개위, 80개 민자 참여 시범 항목 승인
- 상하이자유무역시험구, 첫 번째 외자선박관리 기업 입주
- “원유수입사용권 세칙” 발표 전망, 기업들 원유수입 자주권 확보 기대
- 중국-러시아, 천연가스 30년 협력 체결, 러시아 매년 380억 m3 공급
- 중국, 베트남의 제 1무역국에 등극
- 전국경제체제개혁공작회의 개최, 2014년 경제개혁 9대 중점업무 확정
- 2014년 4월, 저장성 이우(义乌) 상품수출 신기록 달성

해운 · 항만

- 충칭 귀원(果园)항 2015년 철도 인입 전망, 화물 유럽 직통 가능
- “C3(코스코, 차이나쉬핑, 시노트란스) 연맹, 칭다오~일본 항로 운영
- 장강하류 심수항로 1기 공정 금년 6월 말 완공 계획, 5만 톤급 선박 난통(南通)항 직항 가능

- 중국보험감독위원회, 상하이자유무역구 해운보험 발전 적극 지원
- 「북극(동북항로) 운항 가이드」, 6월 말 정식 출판 계획
- 교통운수부, 닝보 메이산(梅山)항 로로선 전용부두 건설 승인
- LNG 개조선 “우자주이(武家嘴) 57호”, 중국 제 1호 LNG 동력 시범선박 지정
- 타이완 교통부 양안해운직항 규정 수정, 중국 선박 타이완해역 진입 간편화
- 닝보항그룹, 자체 컨테이너 선대 확대

종합 물류

- 민항국, 중국 최초의 국가급 항공산업 단지 “시안 국가항공성”에 지지 표명
- 2014년 1-4월, 정저우(郑州) 항공경제종합 실험구 생산액 동기대비 17.6% 증가
- 민항국, 항공 위험물 운송 감독관리 강화
- UPS, 베이징에 6,500m² 물류센터 운영
- 장강 “삼협담”, 새로운 수운통로 건설 사전작업 착수
- 알리바바그룹, 싱가포르우체국 지분 10.35% 매입
- 지린성 용정~북한 회령, 관광도로 개통
- 2015년 중국 택배시장 2,800억 위안 전망
- 중국 최단단 해이룽장 푸웬(抚远) 공항 개통
- 헤이룽장 무단장(牡丹江) 국제물류중심 1기, 8월 중 운영 개시 계획

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

※ 파란색 밑줄 부분은 번역된 기사임.

