

주요 주간 동향 리스트

4월 1호

◆ 번역 기사

1. 창장 여객 운송 지원을 통한 창장 여객 운송 고(高)품질 발전 추진
支持长江旅游客运渡过难关 推动长江旅游客运高质量发展
2. 상하이(上海)수상 통상구, <국제 원양 선원 건강관리 강화 추가 요구> 발표
上海水运口岸进一步加强境外来沪船舶船员健康管理要求
3. 광둥성 잔장(湛江)시 해운업 발전 추진에 관한 실시의견 발표
多项奖励补贴! 湛江出台促进航运业发展实施意见
4. 하이난(海南)해사국, 5대 조치를 통해 보세연료 공급기지 건설 추진
海南海事五项举措助推保税燃油供应基地建设
5. 교통운수부, 항만 및 국경 도로 통상구의 방역지침 강화
交通运输部: 禁止体温超过37.3℃的人员进入港口
6. 3월 30일~4월 5일 주요항만 컨테이너물동량 전주대비 감소, 우한항 조업 100% 조업 재개
中港协: 武汉港口泊位复工率100%
7. 코로나19 사태에도 중~유럽정기화물열차 운송량은 증가
疫情下, 中欧班列业绩逆势增长! 支持政策齐发, 多地班列密集首开!
8. 1~2월 칭다오항 화물물동량 중국 3위까지 부상
青岛港货物吞吐量升至全国第三

◆ 기타 동향

9. 글로벌 유류 컨테이너 운송능력 300만 TEU 돌파
集装箱船闲置运力将突破300万TEU
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200409_1335456.shtml
10. 중국세관, 올해 3월 대외수출 방역 물자 총액 102억 위안 기록
海关总署: 3月1日以来验放出口主要疫情防控物资102亿
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200407_1335244.shtml
11. 중국국가발개위, <창장간선 창장 건너는 통로 배치 계획(2020-2035년)> 발표
国家发改委关于印发《长江干线过江通道布局规划 (2020—2035年) 》的通知
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200408_1335309.shtml
12. 교통운수부, 교통운송업 현장 근무자 개인 방호 더욱 강화에 관련 통지 발표
交通运输部印发通知 进一步加强口岸交通运输一线工作人员个人防护
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202003/t20200306_1333455.shtml
13. 주장(珠江)항무국 녹색채널 개척을 통해 기업 생산 재개 업무 추진

- 珠航局开辟绿色通道 全力当好企业复工复产“先行官”
<http://mini.eastday.com/a/200331151649770.html>
14. 교통운수부, 31개 심수안선 프로젝트 심사 통과
 31个深水岸线项目获交通运输部审批通过
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200407_1335285.shtml
15. ‘훈춘~자루비노~닝보’ 항로 올해 내 운항 계획
 “珲春-扎鲁比诺港-宁波”航线年内首航
<http://www.port.org.cn/info/2020/205266.htm>
16. 「상하이시 항만 및 선박 AMP 관리방법 실시세칙」 발표
 关于印发《上海市港口和船舶岸电管理办法实施细则》的通知
<http://www.port.org.cn/info/2020/205256.htm>
17. 라오닝항만그룹, 중국 최초의 장소·시간 지정 냉장컨테이너 정기화물열차 개통
 辽宁港口集团开通中国首条定点定时冷藏集装箱班列
<http://www.port.org.cn/info/2020/205253.htm>
18. 상하이항그룹 2019년 순이익 90.62억 위안, 전년대비 11.81% 감소
 上港集团2019年净利90.62亿下滑11.81% 煤炭等接卸量减少
<http://www.port.org.cn/info/2020/205267.htm>
19. 선전 엔티엔(盐田)항 2019년 순이익 전년대비 19.86% 감소
 盐田港2019年度净利下滑超19% 预计疫情将冲击路桥收费业务
<http://www.port.org.cn/info/2020/205267.htm>
20. 텐진항그룹과 허베이항만그룹, 텐진항을 중심으로 허베이성 항만을 날개로 한 협동발전 계획
 天津港集团 河北港口集团签署协议 创新打造津冀港口协同发展升级版
<http://www.port.org.cn/info/2020/205263.htm>

작성자 : 중국연구센터 김세원 전문연구원/ 희가혜 연구원

감수자 : 한광석 중국연구센터 센터장

김세원 중국연구센터 전문연구원

(kmishanghai@naver.com)/+86-21-6090-0395)

창장 여객 운송 자원을 통한 창장 여객 운송 고(高)품질 발전 추진

- 코로나19 영향으로 인해 창장 여객운송관광업은 직접적인 타격을 받았음
 - 코로나19 사태로 인해 창장 여객 운송업이 모두 휴업 상태에 처하고, 시장과 경영이 모두 중단되었으며, 유람선회사는 경영난에 빠졌음
 - 여객운송업체는 전염병 예방 업무, 유람선 정비 수리, 운항 준비, 인원 모집 등 많은 문제가 상존하고 있음
 - 유람선 업체 영업수입은 전년 1분기 동기대비 약 2억 위안을 감소해 연간 8억 위안 이상 감소할 것으로 예상됨
- 코로나19 사태 끝나더라도 관광업 시장의 회복은 쉽지 않을 것으로 예상됨
 - 관광업 중 관광지, 호텔, 여행사 등의 업체는 2월 말부터 일부 가동이 되었고, 3월에는 후베이(湖北)성을 제외하고 모두 운영을 재개했음
 - 하지만 창장 삼협(三峡) 관광 상품의 특성으로 인해 충칭(重庆)과 후베이지역의 관광지 개방은 제한적이고, 중국 전역 및 해외에서도 코로나19 사태의 영향도 받을 수 있기 때문에 영업 재개 시간이 더욱 늦어지고 있음. 5월에 일부 항로를 재개하겠지만 관광객 부족으로 인해 큰 손해를 입을 것으로 예상됨
 - 올해 중국 관광업 시장은 40% 이상의 마이너스 성장을 보여줄 것으로 예상되며, 창장 유람선 관광업도 큰 피해를 당할 것으로 예상됨
- 업계 관계자는 정부가 세금 감면 등 관련 정책 시행을 통해 창장 여객 운송업체가 난관을 극복하는 데 도와주야 한다는 의견을 제시했음
 - 정부 관련 부서는 창장 유람선 관광업체의 부가가치세 세율을 9%에서 6%로 낮춰야 함. 즉, 교통업에서 관광업(업체 영업수입 중에서 관광 수입이 차지하는 비율이 매우 높음)으로 조정해야 함. 동시에 창장 유람선 관광업체에 대한 모든 세금 감면 기간을 2020년 12 월 말까지 연장하여 유람선 관광업체의 부담을 경감해야 함
 - 항만 사용료 기준을 낮춰야 함. 항만 사용료 기준에 대한 조정과 개선을 통해 유람선 항만 종합 서비스 요금 유형, 서비스 요구, 요금 기준에 대해서 규정해야 함. 이와 더불어, 선박 점검 비용도 적절히 감면해야 함

(中国水运报, 2020. 4. 3.)

http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200403_1335160.shtml

상하이(上海)수상 통상구, <국제 원양 선원 건강관리 강화 추가 요구> 발표

- 최근 상하이시 코로나19 예방 지도소조는 <중점 국가에서 상하이로 방문하는 선원에 건강 관리 요구>를 기반으로 <국제 원양 선원 건강관리 강화 추가 요구>를 발표했음
- 첫째, 기업 주체 책임을 시행해야 함. 선원 파견업체, 해운기업과 선박대리업체는 코로나19 방역 주체 책임을 철저히 실행하고, 선원 교대 업무 합리적으로 배치하여, 전염병이 확산하는 것을 엄격히 예방 함
 - 둘째, 선박 운항 관리를 강화해야 함. 항행하는 기간 동안 선원 개인 방역을 잘 시행하고, 하루에 두 번 체온을 측정하고 기록해야 함
 - 셋째, 항만 비상 체계를 개선해야 함. 항만 감독 부서는 승선 검역을 강화해야 함. 일단 선박에서 의심환자나 확진자를 발견하면 현지 의료기관으로 이송하여 진료를 받도록 해야 함. 또한 소재지 위생 건강부서는 해당 선박의 선원을 모두 격리 조치해야 함
 - 넷째, 원양선박의 경우 상하이항 기항 기간 동안 중국 국적 선원 교대를 제외하고는 외국 국적 선원은 원칙적으로 하선과 승선이 불가함. 만약에 반드시 하선해야 하는 경우에는 지정된 장소에서 14일간 집중 격리를 엄격히 시행해야 함
 - 다섯째, 전 과정 긴밀한 관리를 확보해야 함. 상하이에서 선원 교대 업무 실시하기 전에 해운 업체는 먼저 선원 지정 격리 장소에 연락하여 선원 격리확인서를 받고, 해당 해사부서에 선원 교대 업무를 신청하는 동시에 해당 세관, 변검(边检), 해사 관리 부서에 선원 개인 정보를 제출해야 하고, 승인을 받으면 선원이 하선한 후 격리 조치를 시행해야 함
 - 여섯째, 관련 정보를 즉시 보고해야 함. 해운업체와 대리업체는 상하이항 출입하는 선박 및 선원 관련 정보를 잘 파악해야 함. 모두 선원은 “건강운(健康云)APP” 정보 플랫폼에서 건강 정보를 작성해야 함

(上海市交通委, 2020. 4. 3.)

http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/202004/t20200403_1335179.shtml

광둥성 잔장(湛江)시 해운업 발전 추진에 관한 실시의견 발표

- 최근 잔장(湛江)시에서 <잔장시 해운업 발전에 관한 실시 의견>(이하 <실시 의견>)을 발표했다.
- <실시의견>은 주로 비즈니스 환경 개선, 해운업체 지원 확대, 수상 운송 금융 지원 강화, 해운 인재 육성 및 도입 확대, 현대 해운항만산업 집중 발전 추진, 화주-선주 연맹 추진, 대형 해운 기업 지원 강화 등 정책 조치가 포함되어 있음
- 그리고 잔장에서 등록된 해운업체 중 시(市)급 재정 기여분 100만 위안에서 2000만 위안(자본금을 포함하지 않음)에 달하는 업체에 대해서는 초기 2년 동안 인센티브 90%를 주고, 그 후 2년 동안 인센티브 50%를 주기로 했음. 2000만 위안 (자본금 포함)을 초과한 기업에 대해서는 초기 2년 동안 인센티브 95%를 주고, 그 후 2년 동안 인센티브 55%를 주기로 했다고 밝혔음
- 또한 잔장은 해운업체의 신규 선박량 확충을 장려하고, 잔장에서 등록된 해운업체는 신조하거나 다른 지역에서 매입 또는 이전하는 선박(척당 3000DWT 이상, 선령 10년 이내)에 대해 한번에 중량당 60위안 보조금을 주고, 선령 10~20년(20년 포함) 선박은 한번에 중량당 30위안 보조금을 주기로 했다고 밝혔음
- 정부는 해운업체 선대 확충하는 것을 장려함. 잔장에서 등록된 해운업체에 대하여 자체적으로 운영하는 선대 규모가 5만 톤에 달하면 한번에 50만 위안 장려금을 지급하고, 만 톤 중량이 증가할 때마다 추가로 10만 위안 장려금을 지급함. 해운업체마다 누적 인센티브 금액은 400만 위안을 초과하지 않음
- 잔장은 수상 운송 금융에 대한 지원을 강화하고, 은행 대출 지원 확대 및 선박 금융 리스를 실시하고, 신규 선박 운송 능력 확충 이자 보조 조치를 시행하며, 해운 인재를 유치하는 혜택을 실행해야 함
- 해운항만 업체들 기존 사무 빌딩을 해운·항만 관련 기관에 임대하는 것을 격려하고, 사무용 주택 보조금을 실시하며, 현대 해운·항만 산업의 집중 발전을 추진해야 함
- 잔장은 대형 공업 기업과 해운기업이 화주-선주 연맹을 구축하는 것을 장려하고, 잔장 해운업체(잔장에 등록된 선박)가 잔장으로 수입하는 주요 화물을 운송하면 인센티브를 주기로 했음
- 동시에 대형 해운기업이 잔장에서 정착하는 것을 장려하고, 잔장은 전국 및 전 세계 대형 해운기업과 항만 건설과 경영 협력을 확대하여, 크루즈 산업, 조선업, 도시 재개발, 주요 화물 거래 플랫폼, 해운금융, 해양 컨벤션 등 분야에서 전면적인 협력을 심화시켜 관련 프로젝트 적극적으로 추진함

(广东省交通运输厅, 2020. 4. 7.)

http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200407_1335266.shtml

하이난(海南)해사국, 5대 조치를 통해 보세연료 공급기지 건설 추진

- 4월 2일, 하이난(海南)해사국은 <중화인민공화국 하이난해사국 선박보세연료 공급 작업 편리화 해사 감독 조치에 관한 실시 공고>(이하<공고>)를 발표하면서 5가지 편리화 감독서비스 조치를 통해 비즈니스 환경을 개선하여 하이난 보세연료 공급기지 건설 추진할 것이라고 밝혔다
- 2020년 이후 하이난해사국에 등록된 보세연료 공급업체는 2개인데, 국제 원양 선박에 대하여 총 1,420톤 주유 작업을 확보하면서 해운업체의 연료 원가 약 300만 위안을 절감했음
- 이번 하이난해사국의 <공고>에서는 다음과 같은 5대 조치가 발표되었음
 - 첫째, 보세연료 공급업체 등록하는 녹색 채널을 개척하여, 선박 보세연료 공급업체의 '1회 등록, 전 성(省) 통용'을 실현하고, 항만 간 직접 공급을 실현해야 함
 - 둘째, 보세연료 공급 선박 진입 관리의 새로운 모델을 실시하여, 선박 보세연료 공급업체는 운송 자격이 있는 유조선을 임대할 수 있음
 - 셋째, 특정 항구에서는 신고제 대신 등록제를 시행함. “하이커우(海口)-말촌(马村) 항구“, “양포(洋浦)-팔소(八所)항구“에서 출입항 보세연료 공급 선박에 대해 위험 화물 신고할 필요가 없고, 대신 규정에 따라 사전 선박 출입항 상황과 및 급유작업 등을 해사관리기구에 등록하면 됨
 - 넷째, 편리화 해사 통관 모델을 실시함. 선박 보세연료는 수급 쌍방이 중국 해사 종합서비스 및 '단일 창구(单一窗口)' 플랫폼에 등록하여 연료 수급 작업 보고, 선박 출입항 절차 등 업무를 온라인에서 신청할 수 있으며, 편리화 해사 통관 모델을 실현함
 - 다섯째, 보세연료 공급업체의 안전 및 성실 관리를 실시함. 해사 부서는 보세연료 공급업체와 선박 현장 감독, 행정 처벌, 안전 오염 사고, 안전과 오염 방지제도 집행 상황에 따라 작업 선박 리스크 속성에 대해 종합적으로 평가를 통해 차별화 안전 관리를 실시함

(新华网, 2020. 4. 3.)

http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202004/t20200403_1335182.shtml

교통운수부, 항만 및 국경 도로 통상구의 방역지침 강화

- 4월 10일, 중국 교통운수부는 <항만 및 일선 인원들의 코로나19 방역업무 지침(港口及其一线人员新冠肺炎疫情防控工作指南)>(이하 <방역업무 지침>)을 발표함. 그 내용은 다음과 같음
- 항만 출입 인원과 차량은 사전 통보를 하고, 항만 출입 전에 반드시 체온 검사를 하고, 체온이 37.3도 이상인 인원은 출입을 금지하며 현지의 위생건강관리부문에 보고해야 함
 - 선박대리 등 업체들은 선박에 대한 소독, 통풍 등 관련 업무들을 철저히 시행하고, 승하선 인원에 대한 신상정보 및 승하선 사유, 연락처 등을 정확하게 기입해야 함
 - 특수한 상황이 아니라면 터미널 인력들은 승선을 하지 말고, 선원들과 접촉을 피해야 함. 선원들과 근거리 접촉할 경우 실외에서 개인 방역을 철저히 한 후 1m 이상의 안전거리를 유지함
 - 하역작업 과정에서 원칙상 선원들의 터미널 작업구역 내 진입을 금지하며, 공동 작업이 필요할 경우 선원들은 반드시 마스크와 장갑 등 개인 방역용품을 착용하고 하역 근로자와 직접적인 접촉을 피하며, 하선작업이 필요한 선원은 반드시 체온측정을 하도록 요구하고 있음
 - 예인선, 도선 등은 방역물자 마스크, 장갑, 고글, 방호복 등 방역물자 비축을 확대하고, 선원들과 통신설비를 교대로 사용하지 말고, 선상에서 식사 및 화장실 사용을 자제해야 함. 또한 선원들이 열이 나거나 기침을 하는 등 이상 징후가 나타나면 도선사는 방호복, 고글, 마스크, 장갑 등을 착용하고, 선박 통풍, 소독 및 선원들에게 방역용품을 착용을 요구해야 함
- 항만뿐만 아니라, 국제도로통상구의 방역지침도 강화됨
- 4월 11일, 중국 교통운수부는 <경외 코로나19 유입방지를 위한 국제도로화물운송 기사 봉쇄관리 강화에 대한 통지(关于进一步做好境外疫情输入防控加强国际道路货运驾驶员封闭管理的通知)>(이하 <통지>)를 발표함. 이하 통지내용임
 - 당일 중국 경내로 복귀한 중국 측 운전기사에 대해 체온에 문제가 없으면 관련 방역조치를 지키는 전제 하에 격리 조치를 하지 않음. 하지만 도로 통상구 소재지에서 벗어날 수 없으며, 다른 인원들과 접촉을 피하고 정기적으로 핵산검사를 실시할 것으로 요구함
 - 국외에서 당일 복귀가 불가한 운전기사는 중국 입경 후 출입국관리소 인원이 관리하도록 하며, 통상구 소재지 경내에서만 운송을 한 중국측 기사는 자체방역을 강화할 것으로 요구함. 차량 소독 전에는 운행을 할 수 없으며, 차량 교대 시 입경한 기사와 접촉하지 말아야 함
 - 도로 통상구에 진입한 외국 차량의 기사는 당일 출경해야 하며, 화물터미널의 관리인원 및 하역인원과 접촉하지 말아야 함. 당일 복귀하기 어려운 외국측 기사들은 체온측정 후에 통상구 소재지의 코로나19 방역기구의 지휘 하에, 지정된 셔틀버스를 통해 지정된 지점에서 격리조치를 취하고 출경 전에는 외출을 하지 말도록 함
 - 각 변경 도로통상구 관할 성(자치구)의 교통운수 주관부분은 현지 당위원회, 정부의 지도하에 외사,公安, 위생건강, 세관 등과 협조 체계를 구축하여 국제 도로운송 차량기사들의 관리업무를 철저히 시행하고, 입경하는 기사들을 위한 임시 전용통로 및 휴식공간을 마련해야 함

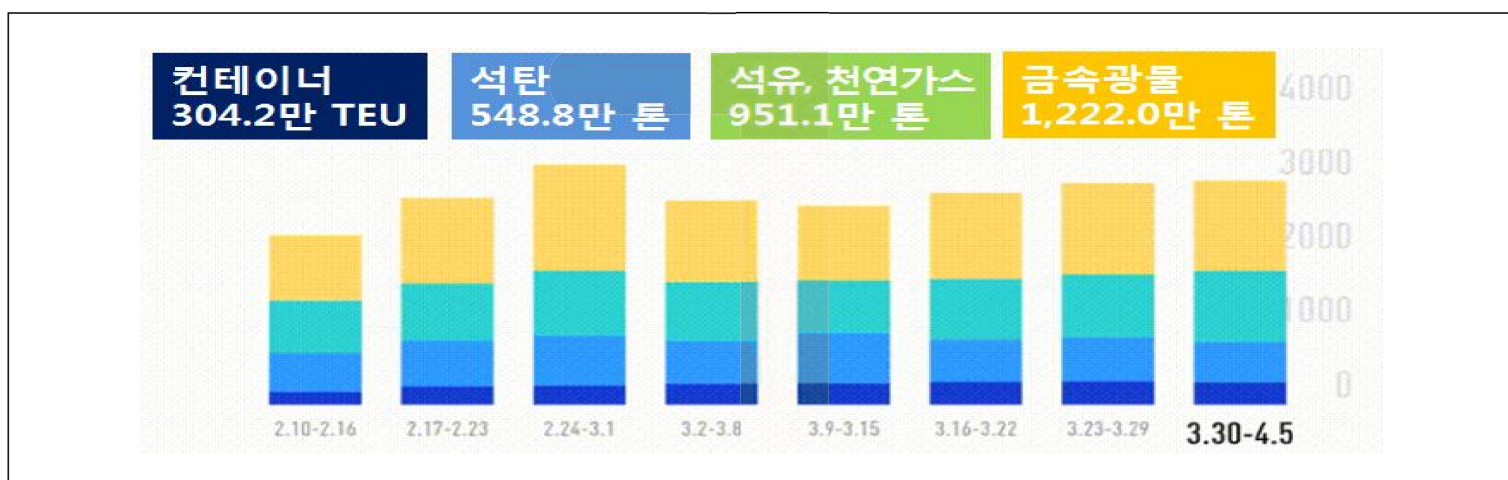
(출처: 港口圈, 2020.4. 12. / 交通运输部, 2020. 4. 11.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/zBkWluTa2CmNzsVux1AKog> / https://mp.weixin.qq.com/s/4kelurk3cMX-svzPHWr_lw

3월 30일~4월 5일 주요항만 컨테이너물동량 전주대비 감소, 우한항 조업 100% 조업 재개

- 중국항만협회의 <코로나19 기간 항만생산운행 모니터링 및 분석(3월 30일~4월 5일)>에 따르면, 전 주 대비 연해 주요 허브항만의 화물물동량은 6.6% 증가함
- 동기간 연해 8대 허브항만(다롄, 텐진, 칭다오, 상하이, 닝보·저우산, 샤먼, 광저우, 선전)의 물동량은 전주 대비 4.4% 감소했음. 이는 2월 중순부터 모니터링을 시작한 후 처음 전주대비 하락한 것인데, 코로나19가 전세계로 확산한데 따른 영향을 받은 것으로 분석됨
- 한편, 3월 연해 8대 허브항만의 컨테이너물동량은 전년 동기대비 5.6% 감소했으며, 감소폭은 지난 2월 전년 동기 대비 감소폭보다 줄어듦

< 중국항만협회의 주간 주요항만 생산 모니터링 추이 >



- 원유 물동량은 전주대비 비교적 높은 증가세 기록
- 글로벌 원유가격의 하락에 따라 원유 물동량은 전주대비 비교적 높은 증가세를 보임. 동기간(3월 30일~4월 5일) 주요 항만의 원유 물동량은 전주대비 12.8% 증가했으며, 르자오, 옌타이, 다롄 등 항만의 원유 물동량은 전주대비 20% 이상 증가함
- 주요 항만의 철광석 물동량은 전주대비 1% 소폭 감소했으며, 철광석 비축량은 2.3% 증가함.
- 전통적인 전력용 석탄 비수기에 들어감에 따라, 칭황다오(秦皇島)와 황화(黃驛) 두 항만의 석탄 물동량은 전주대비 7.8% 감소했고, 석비축량은 4.8% 증가함. 3월두 항만의 석탄 물동량은 전 동기의 80% 수준임
- 창장유역 항만 물동량 지속적인 회복세 유지
- 동기간 난징, 우한, 충칭의 3대 창장 허브항만 물동량은 전주 대비 9.5% 증가했으며, 그중 난징항의 물동량은 10% 이상 증가함. 하지만 컨테이너물동량은 전주대비 20.5% 감소함
- 후베이성 항만선석의 조업 재개율은 92.12%에 달했고, 우한항의 경우 100% 조업을 재개함. 우한항의 물동량은 전년 동기의 약 60% 수준까지 회복됨

(출처 : 新华财经, 2020. 4. 10.)

<http://www.port.org.cn/info/2020/205258.htm>

코로나19 사태에도 중~유럽정기화물열차 운송량은 증가

- 중국 국가철도그룹 통계에 따르면, 2020년 1분기 중~유럽정기화물열차(中欧班列) 운행 횟수는 1,941회였고, 화물운송량은 17.4만 TEU로 전년 동기대비 각각 15%, 18% 증가함
 - 특히 3월 중~유럽정기화물열차의 운행 횟수는 809회, 화물운송량은 7.3만 TEU로 동기대비 각각 30%, 36% 증가했으며, 횟수와 화물량 모두 월별 최고치를 기록함. 또한 유럽에서 회귀 운행횟수는 306회, 화물운송량 2.7만 TEU로 월 회귀 운행회수와 화물량 역시 사상 최고치를 경신함
 - 지역 별로 살펴보면 시안의 중~유럽정기화물열차가 동기대비 144%, 이우가 40% 증가함. 우한에서 출발하는 화물열차도 3월 28일 운행 재개됨
- 코로나19 사태에도 불구하고 중~유럽정기화물열차 운행이 활발했던 것은 중국 정부의 지원 정책에 기인함
 - 세관총서는 2월 24일 통관신고 횟수 단축, 통관 비용 절감, 허브역 건설 강화, 복합연계운송 발전 등 방면에서 중~유럽정기화물열차 발전을 지원하는 10개의 조치를 발표함
 - 4월 들어서도 국무원 상무회의에서는 중~유럽정기화물열차 등 화물운송 능력 제고를 강조했으며, 4월 3일 중국 상무부는 <중~유럽정기화물열차 역할 강화를 통해 코로나19 대응 및 대외무역의 안정화와 외자이용 촉진에 대한 통지(进一步发挥中欧班列作用应对新冠肺炎疫情做好稳外贸稳外资促消费工作的通知)>를 발표하고, 11개 조치를 제시함
 - 각 지방 정부도 관련한 지원 정책들을 발표함. 4월 8일, 꾸이양(贵阳) 세관은 중~유럽정기화물열차 발전 지원 6개 조치를 발표했고, 시닝(西宁) 세관은 적하목록 병합 신청을 통해 통관신고 횟수를 줄이는 등 관련 지원 조치를 시행함
- 시안, 충칭, 이우 등 다수 지역의 중~유럽정기화물열차 운행 개시
 - 4월 8일, 시안에서 스페인 바르셀로나로 가는 중~유럽정기화물열차 운행이 재개되었으며, 50량 화차에 태양전지 패널을 만재하고 출발함. 시안~바르셀로나 노선 총길이는 12,000km에 달함
 - 4월 3일에는 충칭발 중~유럽정기화물열차 ‘중국 우정호(中国邮政号)’가 운행 재개되어 리투아니아로 출발했으며, 동 열차에는 베이징, 광둥, 충칭 등지에서 유럽으로 가는 방역물자와 국제우편 약 300톤이 적재됨
 - 4월 1일에는 광시자치구 리우저우(柳州)를 출발해 카자흐스탄 아스타나 등지로 향하는 정기화물열차가 운행 재개되었고, 이는 광시철도부문이 조업 재개 후 처음 발차한 중~유럽정기화물열차임. 동 열차를 통해서 18대의 화물적재기와 1대의 로드롤러 등 공정기계가 운송됨
 - 이에 앞선 3월 27일에는 방역물자와 일용품을 만재한 이우~유럽 정기화물열차가 스페인 마드리드로 출발하며 이우의 유럽정기화물열차의 운행 재개를 알림

(출처 : 鸭嘴兽拖卡, 2020. 4. 9.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/2ZLgS9kDbR0n9DpNzNSi2w>

1~2월 칭다오항 화물물동량 중국 3위까지 부상

■ 칭다오항 코로나19 기간 중 엄격한 방역 와중에도 우수한 실적 기록

- 중국 교통운수부의 올해 1~2월 통계에 따르면, 칭다오항의 전체 화물물동량은 상하이항, 광저우항보다 많은 중국 3위를 기록함
- 전체 화물물동량 뿐만 아니라, 컨테이너물동량에서도 광저우항을 제치고 중국 4위까지 부상함
- 코로나19 기간 칭다오항은 국내외 상황을 모니터링하며, 엄격한 방역정책을 시행했으며 1일 평균 2.4만 대의 항만 출입차량과 2.5만 명의 출입인원들을 검사함
- 코로나19가 해외로 빠르게 확산되자 12개의 관련 조치들을 수립하여, 선박을 통한 코로나19 유입 차단에 노력을 기울였고 해외 코로나19 중점지역에서 온 556척의 선박에 대해 안전한 하역작업을 완료함. 현재까지 칭다오항의 코로나19 발생은 ‘0’을 유지하고 있음

■ 복합연계운송 발전 등 다양한 분야에서 성과 도출

- 4월 7일 THE 얼라이언스는 칭다오항에 북중국 항만에서 최초로 중동 직항노선을 개통했으며, 이는 올해 들어 칭다오항이 새로 개통한 3번째 컨테이너항로임
- 또한 칭다오항은 Sea&Rail 복합연계운송의 발전에도 노력을 기울여, 쑤보(淄博)시 내륙항에서는 ‘5정(시간, 지점, 가격, 노선, 횡수가 정해진 열차) 정기화물열차가 최초로 개통되었으며, 지난(济南)시 동자전(董家镇)~칭다오항 노선이 운행되었음. 3월, 칭다오항의 Sea&Rail 복합연계운송량 14.5만 TEU로 동기대비 23% 증가함
- 생산효율 방면에서도 우수한 성과를 보임. 머스크가 2020년 1월에 발표한 세계 터미널 종합성적에서는 칭다오항의 QQCT는 1위를 차지했음. 또한 원유, 철광석, 펄프 하역작업에서 올해 최고기록을 갱신함

(출처 : 鸭嘴兽拖卡, 2020. 4. 9.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/2ZLgS9kDbR0n9DpNzNSi2w>