

주요 주간 동향 리스트

2021년 6월 1호

◆ 주요 동향

1. 광저우 난샤구 코로나19 방역작업 강화
广州港发布关于南沙港区最新疫情防控措施的通告
2. 선전 엔티엔항 적체 심각, 물류회사 더이상 업무 불가
深圳国际航行船舶作业人员全程闭环管理 严格落实“集中住宿”“两点一线”
3. 광저우 난샤, 엔티엔, 셔커우, 츠완 등 항만 적체 심각
还堵！盐田港处理量跌七成，有的船来了扭头就走人！
4. 클락슨 리서치: 중국 컨테이너 정기선사 아시아 무역의 핵심 역할 수행
克拉克森研究：中国集装箱班轮公司 - 亚洲区域内贸易的关键角色
5. 푸젠(福建)성, 동남지역 국제해운센터 건설 강화
福建：做大做强东南国际航运中心
6. COSCO그룹, 500만개 컨테이너 생산 성공
中远海运集团所属造箱板块500万箱顺利下线
7. 컨테이너 운임 10배 폭증에도 공컨 부족난 악화
箱！箱！箱！运费翻涨10倍，空箱就是“按兵不动”！... 症结在哪？
8. MSC의 아시아유럽 Sea & Rail 복합운송 서비스, 시장의 호응을 받음
MSC亚洲至欧洲海洋和铁路多式联运方案获得良好的市场响应

* 본 주요 동향은 중국의 주요 언론기사를 번역한 내용임

◆ 기타 동향

9. 중국 항만 컨테이너 터미널 고품질 세미나 루저우에서 개최
中国港口集装箱码头高质量发展交流会在沪召开
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=593568>
10. 철광석 가격 폭락! 중국 항만 거래량 60%가까이 급감
暴涨又暴跌! 铁矿石价格现巨幅波动, 全国港口成交量骤减近60%
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=593551>
11. 우한 1분기 컨테이너 물동량 270% 증가
武汉经开港一季度集装箱吞吐量增长270%
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=593434>
12. 「다롄 총체계획(2018-2035년)」 발표
《大连港总体规划 (2018-2035 年) 》出炉 构建“两岛三湾”发展格局
<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=593188>
13. WANHAI, 첫 미동항로 개통 및 10척 컨테이너선 투입
万海航运首开美东航线投入10艘集装箱船
<https://www.headscm.com/Fingertip/detail/id/20607.html>
14. 창장간선 주요 항만기업 2021년 5월 생산 동향
长江干线主要港口企业2021年5月生产动态
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202106/t20210610_1353633.shtml

작성자 : 장원형 중국연구센터 연구원

육천연 중국연구센터 연구원

김은우 중국연구센터 부연구위원

감수자 : 한광석 중국연구센터 센터장

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

광저우 난샤구 코로나19 방역작업 강화

- 광저우시 난샤(南沙)구는 방역 작업을 강화하고 코로나19 확산을 효과적으로 차단하기 위한 통지를 발표하였는데, 그 내용은 다음과 같음
 - 주장(珠江)로 자안화원(嘉安花园) 아파트를 원천봉쇄 관리하고, 주장로 일대와 난샤로 웨시우빈하이 뉴타운(越秀滨海新城) 20개 동은 출입 통제관리를 실시함
 - 난샤구 내에서 확진자가 발생할 경우 즉시 봉쇄식 관리 조치를 시행함
 - 봉쇄 및 통제구역은 제외한 기타 구역에서는 건강관리를 엄격하게 수행하고, 불필요한 외출을 삼가며 거주지와 직장간 단일 동선관리를 시행함
 - 난샤구 거주 인원 전원에 대한 핵산 검사를 위해 2021년 6월 5일 14시부터 전 구역 시내버스, 지하철, 페리, 고속버스 운영을 일시적으로 중단하고 특별한 사유가 없는 한 도시간 이동을 금지함
 - 고속도로, 고속철도, 부두 등 난샤의 모든 통로를 일시적으로 폐쇄하고 복구 시간은 추후 다시 공지할 예정임
- 광저우항주식회사는 2021년 6월 6일 난샤항구에 출입하는 화물차 운전기사를 대상으로 하는 최신 방역 조치 통지를 발표하였으며, 그 내용은 다음과 같음
 - 화물차의 터미널 출입예약이나 서류업무는 모두 관련 회사의 홈페이지나 위챗 등 온라인으로 처리해야 하며, 부두 근로자와 접촉이 없도록 해야 함
 - 운전기사는 터미널 게이트의 QR코드를 스캔한 후, 검사 요원에게 광둥성 건강코드의 그린코드를 제시하고 체온측정이 통과되어야 진입할 수 있음
 - 운전기사는 터미널에 들어온 후 마스크를 항시 착용해야 하며 하차 및 쓰레기 폐기 등을 금지하고, 하역 중 예외적 상황이 발생할 경우에는 터미널 중앙제어센터에 전화로 연락해야 함
 - 화물차가 터미널을 벗어나면 난샤구 정부의 방역지침인 “점대점” 폐쇄관리 원칙에 따라 난샤항 고속도로 및 연결되는 고속도로만 운행할 수 있음
 - 현재 난샤항(난샤 1~3단계 컨테이너 부두, 곡물공용터미널, 자동차부두, 케미컬 부두 등)의 대형 정기선, 바지선, 화물차 작업은 모두 정상임

(中国广州发布, 2021. 6. 5.)

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1701723130686951162&wfr=spider&for=pc>

(中国港口, 2021. 6. 6.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/2eG24WNV53RsCv78f0WTNQ>

선전 옌티옌항 적체 심각, 물류회사 더이상 업무 불가

■ 선전 옌티옌항 적체 심각, 선박 지연 7~8일간 이어져

- 2021년 5월 21일 선전시 옌티옌항 서측작업구의 직원이 코로나19 확진을 받은 이후 6월 1일까지 15명의 무증상 감염자가 발생하여 항만 근로자에 대한 핵산검사 및 항만 진입에 대한 검역이 강화되면서 옌티옌항 적체가 악화됨
- 선전항은 모든 항만 구역에 임시 숙소를 건설하여 직원들의 “점대점” 동선관리를 엄격히 하고 선원들의 격리, 트럭 운전기사의 하차금지 등 폐쇄적 관리를 전면적으로 실시하고 있음
- 2021년 5월 25일 YITC(Yantian International Container Terminals)측은 선박 운항지연이 계속되는 가운데 CY 적체로 부두 작업효율과 항만 주변의 교통체증에 심각한 영향을 야기함에 따라 5월 25일 22시부터 수출용 적컨테이너 접수를 중단함
- YITC는 5월 31일 0시를 기해 모선 도착예정 3일 전 수출용 적컨에 대해서만 반입을 재개하기로 했으며, 그동안 반입이 막힌 수출용 컨테이너만 해도 약 2만개로 현재 옌티옌항측이 매일 5,000개의 컨테이너를 접수하고 있지만, 현재 처리능력은 평소의 7분의 1 수준에 그치고 있음
- 머스크의 경우 5월 31일자 공고에서 옌티옌항의 방역조치 강화로 장치장 이용율이 계속 높아지고 있으며, 서측 작업구는 회복이 되지 않고, 동측 작업구는 정상수준의 30%밖에 처리하지 못하고 있어 앞으로 선박지연이 7~8일간 이어질 것이라고 고지함

■ 옌티옌항의 수출용 적컨 반입 일시 중단과 스케줄 지연, 선박 부족을 비롯해 향후 세계 최대 단일 컨테이너 터미널인 옌티옌항발 파급효과가 확대될 것으로 예상됨

- 지난 3월 수에즈운하 사고의 여파로 5월 수백척의 컨테이너선이 한꺼번에 몰리면서 상하이항, 옌티옌항 등 중국 주요 항만들이 심각한 혼잡을 겪고 있는 가운데 이번 옌티옌항의 코로나19 확진자 발생은 선전 각 항만의 운송능력 부족과 운임 상승을 더 악화시켰음
- 중국(선전)종합개발연구원 물류공급사슬관리연구소 왕귀원(中国(深圳)综合开发研究院物流与供应链管理研究所所长) 소장은 수출의존도가 높은 동남아 국가들이 코로나19의 영향을 지속적으로 받음에 따라 빠른 시일 내에 운송능력 복구가 어려운 상황에서 중국의 국제물류 부담이 가중되고 있다고 밝힘
- 그는 또 단기적으로 중국에 대한 국제사회의 수출수요에 비해 여전히 공급이 부족하며, 지금과 같은 해운수급 불균형은 연말까지 계속될 전망이라고 밝힘

(凤凰网财经, 2021. 6. 3.)

<https://finance.ifeng.com/c/86lUQN64xb>

(潇湘晨报, 2021. 6. 3.)

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1701534577040763714&wfr=spider&for=pc>

광저우 난샤, 엔티엔, 서커우, 츠완 등 항만 적체 심각

- 엔티엔항의 회복이 더딘 가운데 난샤(南沙)항, 서커우(蛇口)항, 츠완(赤灣)항을 포함한 화남지역 항만 모두가 적체에 시달리고 있음
 - 2021년 5월 31일 엔티엔항의 수출 컨테이너 접수 중단 재개에도 작업 둔화와 업무 지연 등 문제로 대량의 화남지역 화물들이 주변의 서커우, 난샤항으로 몰리고 있음
 - 그러나 엔티엔항의 화물을 난샤항이나 서커우항으로 옮겨도 엔티엔항의 물량을 감당하지 못하는 실정임
 - 난샤구는 구 전체 인원에 대한 핵산 검사를 위해 6월 5일 14시부터 전 구내 시내버스, 지하철, 페리, 시외버스의 운행을 일시 중단하며 특별한 사유 없이 도시간 이동을 제한하고 있음
- 난샤항 일부 고속도로 폐쇄로 주변 교통체증 심각
 - 난샤항 신룡교(新龙桥) 고속도로 입구가 2021년 6월 6일 16시를 기해 폐쇄되었으며 방역물자 및 생활 필수 물자를 제외한 차량은 운행이 통제됨
 - 난샤항 및 서커우항의 정체 현상으로 많은 화물들이 중·유럽 화물열차로 환적 수송되고 있으나 이조차도 고운임 등의 문제로 물류업계가 직면한 문제가 심각한 상황임
 - 난샤항 주변 10km 구간부터 교통체증과 일부 구간은 24시간 적체 현상이 이어지는 등 유례없는 대기행렬이 계속됨에 따라 최소 5일 이상 줄을 서야 하는 실정임
- 2021년 6월 6일 발표된 엔티엔, 난샤, 서커우, 츠완, 따찬(大铲湾) 등 항만의 “방역검사협조통지”에 따르면 이들 항만에 출입하는 운전기사에 대해 72시간 이내 핵산검사 보고서 제출을 의무화하고 항만 내 하차를 금지하고 있음
 - (엔티엔항) ETA 72시간 내 컨테이너 반납과 예약 반납 방식 적용, 6월 8일 이후 당일 아침 8시에 수출 적컨 반입 예약 개방, 최근 난샤항 출입 기사 및 차량은 항내 진입 금지
 - (난샤항): ETA 7일, 일부 도로 폐쇄운영, 중·고위험 지역에서 온 항만 직원은 14일 필수 격리 후 2차례의 핵산 검사를 한 뒤 업무 복귀
 - (서커우/츠완항) ETA 72시간 내 컨테이너 반납, 6월 6일 0시를 기해 ETA 3일 이내 수출 적컨 접수, 츠완항은 6월 7일 0시부터 터미널 진입시 3일 이내의 핵산검사 보고서 제출 필수
 - (따찬완항) 6월 11일 0시부터 ETA 7일 적용, 외지 차량의 게이트인 일시 금지, 화물차 기사는 72시간 내 핵산검사 보고서 소지 필수

(运去哪, 2021. 6. 7.)

<https://www.163.com/dy/article/GBT7VTRS0518Q0NB.html>

(搜航, 2021. 6. 8.)

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1701963120666790507&wfr=spider&for=pc>

클락슨 리서치: 중국 컨테이너 정기선사 아시아 무역의 핵심 역할 수행

■ 시장 입지 상승, 선복량 투입 증가

- 아시아 역내 컨테이너 교역량이 전 세계 컨테이너 해상 교역량에서 차지하는 비중은 약 30%이며, 이중 중국과 관련된 컨테이너 교역량이 아시아 역내 교역량의 약 64%를 차지하는 것으로 나타남에 따라 중국의 정기선사가 아시아 역내 컨테이너 운송서비스에서 역할이 보다 중요해짐
- 클락슨 리서치의 추정에 따르면 중국 컨테이너선사가 아시아 역내 노선에 투입한 선복량은 약 100만 TEU로, 아시아 역내 컨테이너선 전체 수송능력의 3분의 1 이상을 차지하며 2017년(26%)에 비해 그 비중이 증대됨

■ 신조선 발주 급증, 시장 영향 증대

- 2020년 4분기부터 중국 컨테이너선사는 5,000TEU 이하의 신규 컨선 52척(약 15만 TEU)을 발주했으며, 이는 전 세계 해당 선형 신규 발주량의 55%를 차지하고 있음
- 2021년 5월 초 중국 컨테이너선사의 5,000TEU 이하 컨테이너선 수주잔량은 87척(총 19만 TEU)으로, 전 세계 해당 선형 수주잔량의 39% 및 1위를 차지하고 있음

■ 항로 배치 다양화, 선박 규모 증대

- 중국 컨테이너선사의 수송능력중 44%가 중국 연안 항로에 투입되었으며, 나머지는 국제무역 항로에 투입되었음
- 중국과 아세안간 교역이 지속적으로 늘어나면서 중국 컨테이너선사가 극동-동남아 노선에 투입한 수송능력은 지난 5년간 연평균 23% 증가했음
- 중국 컨테이너선사의 아시아 역내 수송능력 비중을 60% 수준으로 증대되었고, 이중 동남아 노선에 투입된 수송능력은 40%를 차지하고 있음
- 이와 함께 선박 대형화 추세가 뚜렷해 2016년 이후 중국 컨테이너선사가 아시아 역내에 투입한 컨테이너선의 규모는 평균 13% 늘어난 2,250TEU에 달함

■ 무역 잠재력 증대 및 입지 강화 예상

- 최근 아시아 역내 컨테이너선 운임 지수는 지난 2년간 동기 대비 대폭 증가한 상황으로, 사상 최고 수준을 유지하고 있음
- 향후 아시아 역내 무역은 2021년 TEU 기준 전년 동기 대비 6.4%, 2022년 5.0%의 적극적인 성장이 예상되며, RCEP의 체결은 아시아 역내 컨테이너 무역 성장에 잠재력을 제공할 것으로 보임
- 이와 더불어 최근 중국 컨테이너선사들이 발주한 지선형 컨테이너선들이 2023년부터 잇따라 투입될 예정으로, 중국 컨테이너선사가 더욱더 중요한 역할을 수행할 것으로 예상됨

(克拉克森研究CRSL, 2021. 6. 3.)

https://mp.weixin.qq.com/s/MPOE_O7Va4lr_8_rgEnRyw

푸젠(福建)성, 동남지역 국제해운센터 건설 강화

- 최근 푸젠성 정부는 「해상 푸젠」 건설 가속화 추진 해양경제 고품질 발전 3년 행동방안(2021~2023년)(이하 「방안」으로 약칭)을 발표함
 - 푸젠성은 미래 3년간 임해 에너지산업 발전, 해상목장 건설, 임해산업 현대화 추진, 해양개방 협력 등 11개 분야에서 해양경제 고품질 발전을 추진한다는 계획임
- 수운 측면에서는 동남지역의 국제해운센터로서 역할을 보다 강화할 계획임
 - 세계 일류의 현대화 스마트 항만 건설, 샤먼(厦门) 국제컨테이너 간선항 구축, 전 세계 주요 항만을 연결하는 항로 네트워크 구축, '실크로드 해운' 브랜드의 영향 확대 등을 추진하며, 2023년 샤먼항은 연간 물동량 2.2억 톤, 컨테이너 물동량 1,250만 TEU를 달성하는 목표를 수립함
 - 푸저우 국제심수대항의 건설 가속화, 대량 벌크화물 하역센터 및 대규모 공업 및 공공서비스 항만 구역 건설, 컨테이너 간선운송 적극 개발, 중국 종합운송체계의 중요 허브항 건설 등을 추진하며, 2023년 푸저우항은 연간 물동량 2.65억 톤, 컨테이너 물동량 400만 TEU를 달성하는 목표를 수립함
 - 메이저완(湄洲湾)항은 남북해안 중요 항만 구역의 합리적 배치 추진, 에너지 및 원자재 등 대량 벌크 화물 수송 발전을 추진해 푸젠 연해지역의 중요 항만 및 중국 중부 지역의 중요한 출해구로 구축함
 - 취안저우(泉州)항은 중점 항만 구역의 통합개발을 추진하고, 국내 무역 컨테이너와 갑화 운송을 발전 시키며, 푸젠 연해지역의 중요 항만 및 對 대만 운송의 중요한 통로로 건설함
 - 항만 집산운송 체계를 최적화함. 닝더장완(宁德漳湾) 및 바이마(白马) 철도 지선과 취닝(衢宁) 철도의 연결을 추진함. 장인(江阴)항-푸톈(莆田)-싱취안(兴泉) 철도운송 통로를 건설해 장인항, 메이저우완항, 쇼처(肖厝)항을 연결함. 샤먼 하이창(海沧)-싱취안 철도운송 통로 건설을 추진하여 중-유럽 화물열차와의 막힘없는 연결을 실현하고, 철도-해운, 도로-해운, 강-해운 등 복합운송을 추진함
 - 해운 물류서비스 가치사슬을 확장함. 해운기업의 규모화 발전을 촉진하고, 수송능력 규모가 100만 DWT 이상인 해운 선두기업과 10만 DWT 이상의 해운 핵심기업을 육성하며, 조선기업, 해운기업과 화주기업간 긴밀한 협력관계 구축을 지원함. 선사, 포워더, 운송기업, 창고업체 등의 연계 발전을 지원하며, '물류+인터넷' 등의 특색이 있는 모델을 모색함

(航运界, 2021. 6. 1.)

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=592377>

COSCO그룹, 500만개 컨테이너 생산 성공

- 2021년 6월 2일 COSCO그룹 소속 치동(后东) 컨테이너 공장에서 생산된 500만 번째 컨테이너가 성공적으로 출시됨
 - COSCO그룹은 2005년부터 컨테이너 생산을 시작했으며, 첫 컨테이너공장은 련윈강(连云港)에, 이후 광저우, 진저우(锦州) 등 지역에 잇따라 생산공장을 설치함
 - COSCO그룹은 2011년 누적 100만, 2015년 누적 200만, 2018년 누적 300만 개의 컨테이너를 생산하는 등 비약적인 발전을 이루었음
- 2019년 COSCO그룹은 홍콩 상장 회사인 SINGAMAS 컨테이너의 핵심 컨테이너 공장을 성공적으로 인수한 후 그룹 소속 COSCO해운개발 산하의 상하이 환위(寰宇)사에 경영을 위탁했으며, 세계 2위의 컨테이너 제조업체로 발전함
 - 현재 6개의 현대화 컨테이너 제조공장은 중국 남쪽에서 북쪽까지 주요 항만에 위치하고 있어 입지 경쟁력과 함께 효과적인 운송원가 통제가 가능함
 - 그중에서도 칭다오, 치동 컨테이너 공장의 냉동 컨테이너 생산능력은 그룹으로 하여금 냉동 컨테이너 시장에 진출하는 다변화 전략을 실현하게 했고, 시장의 발전 수요에 대응하는 종합 서비스 능력을 강화시킴
 - 2021년 1~4월 COSCO 컨테이너 제조 부문은 전년 동기 대비 116% 증가한 34.6만 개의 컨테이너를 생산함
- COSCO그룹은 지속적인 해운산업사슬 연계성 강화, 산업구조 최적화, 산업혁신 촉진, 스마트 수준 제고 등을 통해 서비스 능력을 지속적으로 향상시키고 있음

(航运界, 2021. 6. 3.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/lbYZTX86rboJ5jwXpPUheQ>

컨테이너 운임 10배 폭증에도 공컨 부족난 악화

- 최근 전 세계 해운업계는 코로나19에 이어 노동력 부족, 컨테이너 적체 등 문제가 연이어 발생하면서, 아시아 지역 대형 항만들이 극심한 운송난에 시달리고 있음
 - 아시아 대형 항만들은 컨테이너 부족과 가격 폭등 등 문제로 공컨 수급이 어려운 상황임
 - 게다가 최근 광둥성 옌티엔항의 코로나19 확진자 발생에 따른 방역강화 및 통제로 항만 작업 지연과 화물 적체 현상이 심각해지고 컨테이너 품귀현상도 악화됨
- 중국은 주요 컨테이너 생산국으로 최근에 제조업체들이 컨테이너 생산에 총력을 다하고 있지만, 새로 제조된 중국산 컨테이너가 단기간 시장에 풀리기 쉽지 않은 실정임
 - 중국은 전 세계 컨테이너 제조에서 96%를 차지하고 있으며, 매 3분당 1개의 컨테이너가 제조되고 있지만 수요를 충족시키지 못하고 있음
 - 컨테이너 품귀현상이 악화되는 가운데 중-미간 해상운임은 2,000달러에서 2만 달러까지 치솟았지만 여전히 컨테이너가 부족한 실정임
 - 코로나19로 약 1.5만여개의 공컨테이너가 미국 캘리포니아에 있고, 영국의 각 항만에서도 반출이 안되는 많은 컨테이너들이 적재되어 있는 등 회전이 되지 않는 것이 컨테이너 부족의 근본 원인임
 - 전 세계 선원 중 15%가 인도국적인데, 최근 인도의 코로나19 폭증으로 인한 해운 인력난 역시 글로벌 해운 공급사슬에 큰 타격을 주고 있음

(CNSS, 2021. 6. 9.)

<https://www.cnss.com.cn/html/hygc/20210609/341421.html>

MSC의 아시아-유럽 Sea & Rail 복합운송 서비스, 시장의 호응을 받음

- 최근 MSC가 새로 선보인 Taiga 노선은 아시아와 유럽을 연결하는 Sea & Rail 복합운송 서비스를 제공함으로써 MSC의 아시아 서항 All Water 운송 서비스의 완벽한 보완책으로 부상함
 - 4월에 시작된 아시아-유럽 정규화 복합운송 솔루션의 일환으로 5월 중순 처음으로 MSC의 컨테이너가 철도를 통해 러시아 보스토치니항에서 상트페테르부르크로 운송됨
- 최근 몇 년간 철도를 이용해 아시아에서 유럽으로 수송되는 컨테이너 화물이 점점 더 많아지고 있음
 - 이러한 추세에 맞춰 MSC가 자사의 아시아 운송 네트워크와 러시아의 철도 서비스 및 유럽 근해 네트워크를 결합한 Taiga 서비스를 출시한 것이며, MSC는 중국, 한국 및 일본에서 유럽 북서부 대륙으로 연결되는 서비스를 제공하고 있음
- 상하이에서 상트페테르부르크까지 해상으로 41일이 소요되는데 비해, 해당 복합운송 서비스로는 운송 기간이 약 24일로 단축되며, 또한 날씨와 상관없이 철도를 안정적으로 이용할 수 있어 서비스의 신뢰성이 높음
 - 아시아 지역에서 MSC의 Golden Horn 및 Sunrise 노선을 통해 보스토치니항/블라디보스톡항에 수송된 화물은 13일 내에 철도로 상트페테르부르크로 수송된 후 다시 MSC의 Maroc Express 및 Baltic Loop 7노선을 통해 4~7일 내에 유럽 북부 및 북유럽의 앤트워프, 브레멘하펜, 로테르담, 르아브르 등 항만으로 수송됨

< 주요 목적지까지 운송시간 >

	ANTWERP	BREMERHAVEN	LE HAVRE	ROTTERDAM	ST. PETERSBURG
BUSAN	30	28	32	31	19
NINGBO	33	31	35	34	22
QINGDAO	43	41	45	44	32
SHANGHAI	35	33	37	36	24
YOKOHAMA	36	34	38	37	25

- MSC 스위스 본사의 Salvatore Scotto di Santolo 매니저는 현재 고객들이 해당 복합운송 서비스에 매우 긍정적으로 반응하고 있으며, 현재 수송량도 충분해 기존 철도 스케줄에 의존하지 않고 전용 열차를 운행할 수 있어 고객에게 보다 유연성 있는 서비스를 제공할 수 있다고 밝힘

(航运交易公报, 2021. 6. 1.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/rAes5Cc96q4q8h6910A2ag>