

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2024년 7월 29일

No. 7

이슈와 동향 01

- 중국 자동차 원양 운송 선대, '신에너지 대선(大船) 시대'로 진입 · 01
- 중국-유럽 정기화물열차 올해 들어 운행 10,000편 돌파 03
- 중국 교통운수부, 세계급 항만군 구축 가속화 제시 06
- 중국 북부 해양경제구, 2023년 해양생산 총액 3조 위안 상회 07

해양수산뉴스 9

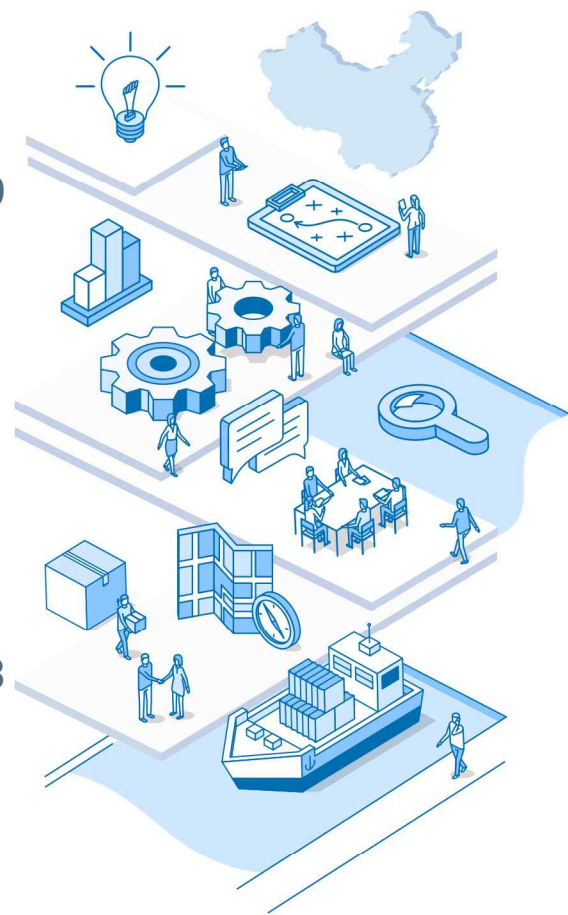
- 「중국 기후변화 청서(2024)」 발표 9
- 광둥(广东)성, '해상 신 광둥' 건설을 위해 40억 위안 자금 조달 9
- 칭다오(青岛)시, 올해 상반기 해양 부문 신규 계약 사업 86개 10
- 올해 상반기 양산항 입출항 선박, 개항 이후 동기 대비 사상 최고치 기록 ... 10
- 중국 금융리스회사 총자산, 4조1800억 위안 돌파 11

포커스 13

- 중국 조선업 발전 동향 및 특징 13

통계 및 자료 24

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 24



한국해양수산개발원 중국연구센터

Korea Maritime Institute China Research Center

발행인: 김종덕 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 감리: 한덕훈 부장



中國 上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

중국 자동차 원양 운송 선대, '신에너지 대선(大船) 시대'로 진입¹⁾

지난 7월 10일, 코스코 쉬핑 특종선 유한공사(COSCO Shipping Specialized Carriers Co. 中远海运特运)의 첫 7,500대 규모의 LNG 이중연료 추진 신형 자동차 운반선이 첫 출항했으며, 이는 중국 자동차 원양 운송 선대가 '신에너지 대선(大船) 시대'로 본격적으로 들어선 것을 상징한다.

이번에 인도된 '랴오허커우(辽河口)'호 및 '민장커우(闽江口)'호는 모두 7,500대를 선적할 수 있는 이중연료 추진 자동차 로로선이다. 이는 샤먼선박중공(厦船重工)과 마웨이조선(马尾造船)이 독자적으로 설계·건설한 것이고 광저우 위안하이 자동차 운송회사(广州远海汽车船运输)가 운영할 예정이다.

이 자동차 운반선은 총 길이 199.9m, 선폭 38m, 항속력 12,000해리에 달하며 여러 성능 지표에 있어 중국 최고 수준으로 알려졌다. 특히 추진 시스템은 엔진 하나로 프로펠러 하나를 구동하는 것으로 설계되어 LNG 이중연료 엔진과 전기 추진 시스템을 이용한다. 또한 7,500대 자동차를 태울 수 있는 총 13층의 차량 갑판을 가지고 이 중 4층은 승강 갑판으로 승용차, 트럭, 건설 기계 등을 실을 수 있다.

'랴오허커우'호는 베이징자동차(北汽), 리우저우자동차(柳汽), 비야디(比亚迪·BYD), 치루이(奇瑞·Chery) 등 브랜드의 5,000여 대 자동차를 싣고 유럽으로 떠났다. 또한 지난 7월 12일 '민장커우'호는 상하이에서 선적 작업을 마친 후 4,800여 대의 자동차를 싣고 페르시아만으로 떠났다.²⁾

이번 신규 수주한 로로선은 모두 국제해사기구(IMO)의 TIER III 배출 기준에 부합하고 여러 친환경 기술을 이용해 운항 과정에서 에너지 절약 및 탄소 배출 감소를 크게 할 수 있다. 휘발유를 사용한 전통적인 자동차 운반선과 비교하면 에너지 소비량 약 20% 절약할 수 있고 탄소배출 약 27%, 질소산화물 배출 약 30%, 유화물(硫化物) 배출 99%, 미세물질 배출 90% 이상을 감소할 수 있다. 선박이 운영하게 되면 탄소배출 감소율이 24% 이상을 달성할 수 있다. 대표적인 중국-유럽 왕복 항로를 예로 들면, LNG 연료를 사용할 경우 항차마다 이산화탄소 2,100톤 이상을 줄일 수 있다.

이 신규 선박에는 모든 화물칸 구역을 포괄할 수 있는 CCTV 모니터링 시스템, 그리고 전지 동력 데이터 모니터링, 안전 조기 경보 등 시스템이 장착돼 있으며, 최대 5,000대

2024년 7월 29일

제 7 호

- 1) 航运交易公报(2024.7.12.), 港口: 业绩增长“换挡”提速, <https://mp.weixin.qq.com/s/6OdB-u60bgJ5KoUYKe5EBg>(검색일: 2024.7.16.); 信德海事(2024.7.14.), 来了! 中远海运首批大型LNG双燃料汽车船交付, 助力中国制造走向全球, <https://mp.weixin.qq.com/s/sQEjT73yrVoqe8PdFjwLkA>(검색일: 2024.7.16.)
- 2) 航运界(2024.7.17.), 启航! 百年船厂首制船“闽江口”轮搭载中国汽车走向海外, https://mp.weixin.qq.com/s/Od_9k_litNWHpHYIV_aTpQ(검색일: 2024.7.18.)



이슈와 동향

의 신에너지 자동차 상태를 동시에 실시간으로 확인할 수 있어 해운업의 대량 전지 온도 모니터링의 공백을 메웠다. 시스템은 적외선 감지 열화상 기술, 이미지 식별 알고리즘, 물체 감지 알고리즘, 에지 컴퓨팅(Edge Computing) 등 디지털 수단을 사용해 선실 온도 및 자동차 상태에 대한 실시간 모니터링을 진행한다. 이를 통해 고온 조기 경보를 제공해 자동차 운송의 안전성을 보장한다.

시각화를 가능하게 한 CCTV 모니터링 체계를 기반으로 운송 과정에서 선박에 있는 차량의 정확한 위치 추적을 할 수 있고, 또는 고객에게 자동차 물류 운송의 전체 과정을 보여줄 있는 시각화 체험을 제공할 수 있다. 위안하이(远海) 자동차 운송회사는 2023년 4월에 첫 자동차 운반선 블록체인 전자선화증권을 발급했다. 현재까지 총 70건 이상을 발급했고 15,000대 이상의 자동차가 포함됐다. 이를 통해 선적서류 심사의 효율성을 높일 수 있고 분실 위험도 방지할 수 있다.

중국 자동차 산업 협회(中国汽车工业协会) 통계 데이터에 따르면, 2023년 중국 신에너지 자동차 수출은 전년 대비 77.6% 증가한 120.3만 대를 기록했으며, 전 세계 신에너지 자동차 수출 총량의 절반 이상을 차지했다. 올해 상반기도 중국 자동차 수출이 지속적으로 강세를 보여주고 있다. 1~5월 중국 자동차 수출은 전년 동기 대비 31.3% 증가한 230.8만 대에 달했다. 이 중 전통 휘발유 자동차 수출은 전년 대비 37.5% 증가한 178.9만 대, 신에너지 자동차 수출은 전년 대비 13.7% 증가한 51.9만 대를 기록했다.

최근 몇 년 동안 코스코 그룹은 중국 기업의 자동차 수출에 힘을 기울이고 있다. 코스코 쉬핑 특수선 유한공사는 자동차를 컨테이너로 운송 등 다양한 자동차 운송 방식을 제공하고 있다. 2023년 코스코 그룹이 운송하는 각종 차량은 42.9만 대에 달했으며, 올해 상반기는 전년 동기 대비 7.5% 증가한 21.5만 대를 기록했다.

2022년부터 코스코 쉬핑 특종운수 회사와 그의 합자기업인 광저우 위안하이 자동차 운송회사는 7,000~8,600대 규모의 대형 LNG 이중연료 추진 자동차 로로선 총 24척을 발주했다. 올해 하반기 5척이 인도돼 운영에 들어갈 예정이며, 내년은 11척, 2026년은 6척이 인도돼 약 30척의 전문 자동차 운반 선대 규모를 조성해 매년 70만 대의 수송력을 갖출 계획이다. 이 중 청정에너지 선박이 약 80%를 차지할 것이다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 7월 29일

제 7 호



이슈와 동향

중국-유럽 정기화물열차 올해 들어 운행 10,000편 돌파³⁾

지난 7월 10일 중국 우한(武汉)과 독일 뒤스부르크를 연결하는 중국-유럽 정기화물열차가 우자산(吴家山)역에서 출발했으며, 올해 들어 중국-유럽 정기화물열차의 누적 운행량은 10,000편에 달했다. 이는 지난해보다 19일 앞당겨 10,000편을 돌파한 것이고, 누적 발송 화물량은 108.3만 TEU로 전년 대비 11% 증가했다.

중국 국가철도그룹 화물운송부 관계자는 현재 중국-유럽 정기화물열차의 고효율적인 운송 체계, 다양한 통로 체계, 혁신 발전 체계와 안전 보장 체계 구축에 주력하고 있으며, 정기열차 운행의 질과 효율성을 지속적으로 향상시키고 영향력을 지닌 국제 물류 브랜드를 육성하고 있다고 밝혔다. 이를 통해 글로벌 산업사슬과 공급사슬의 안정성을 보장하고 중국 국내·국제 쌍순환(双循环)을 촉진하며 연선 지역·국가의 사회경제 발전에 기여할 것으로 기대된다.

1. 다양한 통로 구축

중국 철도부는 아라산커우(阿拉山口) 등 중국 국내 철도 통상구와 텐진신항(天津新港) 등 화물 터미널에 대한 확장 건설 및 개조를 적극 추진하고 있다. 이를 통해 중국-유럽 정기화물열차의 수송력과 환적 능력을 제고하고자 한다. 올해 상반기 서부통로(아라산커우 및 휘얼귀쓰(霍尔果斯) 통상구 통과), 중부통로(얼론허오터(二连浩特) 통상구 통과), 동부통로(만저우리(满洲里), 쉰이펀허(绥芬河) 및 통장(同江) 북쪽 통상구 통과) 등 3개 주요 운송 통로의 중국-유럽 정기화물열차 운행량이 전년 동기 대비 각각 13%, 20%와 5% 증가했다.

또한, 중국은 카스피해 국제 운송 회랑 건설에 적극 참여하고 있으며, 카스피해의 중국-유럽 정기화물열차 운송에 대해 연선국가의 철도부처와 소통함으로써 안정적인 운행 노선과 상대적 저렴한 운임을 형성했다. 올해 상반기 남부통로를 통과한 중국-유럽 정기화물열차는 111편으로 전년 동기 대비 15배 증가했다. 7월 1일부터 카스피해를 통과한 정기화물열차는 '1일 1편'으로 상시 운행을 실현했다.

이와 동시에 중국-유럽 정기화물열차는 서부육해신통로(西部陆海新通道) 및 중국-라오스 철도와도 긴밀히 연결돼 있으며, 운송 네트워크를 더욱 확대하게 했다. 현재까지 중국-유럽 정기화물열차는 이미 25개 유럽 국가의 224개 도시에 이를 수 있고, 11개 아시아 국가의 100개 이상 도시를 연결했으며, 서비스 네트워크는 거의 유라시아 전역과 이어진다.

2024년 7월 29일

제 7 호

3) 航运评论(2024.7.12.), 今年以来中欧班列累计开行一万列 服务网络基本覆盖欧亚全境, <https://mp.weixin.qq.com/s/2DYXGGXecHJQH1Vp4eTdKQ>(검색일: 2024.7.17.)



이슈와 동향

2. 운영 효율성 제고

중국 각 지방 철도부는 시장 수요에 따라 중국-유럽 정기화물열차의 운영을 최적화하고 있고 열차 운행 노선 및 주기를 과학적으로 조정해왔다. 또한 철도 통상구는 정기열차 관련 사항을 우선으로 처리하며, 세관 및 국경 검문(边检) 등 부처와 함께 철도 화물 운송의 '95306 디지털 통상구' 통관 시스템 기능을 완비하여 급속 통관 모델을 적극 보급하고 있다. 이를 통해 중국-유럽 정기화물열차의 통관 효율성과 편리화 수준을 효과적으로 향상시킬 수 있다.

또한 연선국가 철도부와 협상으로 전 과정 시각표시 정기열차의 운영을 확대하기로 했다. 6월 15일부터 전 과정 시각표시 정기열차는 매주 5편에서 17편으로 늘어났다. 그리고 충칭(重庆), 이우(义乌), 우한(武汉), 광저우(广州) 등 도시에서 전 과정 시각표시 정기열차가 처음으로 개통되어 많은 인기를 끌고 있다.

3. 서비스 수준 지속 향상

우선, 중국-유럽 정기화물열차의 국내외 조정 메커니즘을 잘 활용함으로써 운송 가격을 안정시키고 화물 회전 효율성을 높이고 대외무역 기업의 운영비를 절감하게 했다.

둘째, 맞춤형 서비스를 제공하고 우정(邮政) 물자, 태양광 패널, 자동차, 콜드체인 운송 등을 위해 특정 정기열차를 개통했으며, 고객에게 고품질 국제 물류 서비스를 제공한다.

셋째, 고객의 컨테이너 사용 및 반환 편의성을 높이기 위해, 연선의 15개 국가에 철도 컨테이너 반환 지점 101개를 설정했다.

넷째, 정기열차의 안전 운영을 보장하기 위해 베이더우(北斗) 내비게이션, 5G 등 기술을 활용하고 안전한 적재를 위해 보강 조치를 취하고 안전 검사를 착실히 진행한다.

다섯째, 고객센터의 역할을 잘 발휘하고 관련 웹사이트 서비스 기능을 개선하여 '원스톱(One-stop)' 종합 서비스 플랫폼을 구축했다. 또한 글로벌 고객에게 7×24시간의 복합운송 서류 처리, 화물 추적, 전문 고객 서비스를 제공한다. 그리고 도어-도어 운송(Door to Door Transtion), 통관 대행, 종합 물류, 전 과정 보험 등 부가가치 서비스를 도입했다.

여섯째, 과학연구를 통해 신에너지 자동차와 소비형 리튬 배터리의 철도 운송 안전성 문제를 성공적으로 해결했다. 전기 자동차, 리튬 배터리와 태양광 패널 등 중국 '신삼양(新三样)' 제품을 대표로 하는 고부가가치 제품들이 중국-유럽 정기화물열차 수송량을 늘어나는 새로운 성장 포인트가 되도록 촉진하고 있다. 현재 중국-유럽 정기화물열차

2024년 7월 29일

제 7 호



이슈와 동향

가 운송하는 화물 품목은 5만 개(크게 53개 종류)가 있으며, 상품을 적재한 컨테이너(Loaded Container)의 비율은 100%를 유지하고 있다.

현재 중국-유럽 정기화물열차의 서비스 네트워크는 거의 유라시아 전역을 포괄하므로 중국과 연선국가 간의 경제무역 교류도 확대되며 국제 생산력 협력과 국가간의 자원 이동도 촉진됐다.

광둥성의 중국-유럽 정기화물열차는 위에강아오대만구(粤港澳大湾区) 지역의 유명 제조업 브랜드 수출에 도움을 주고 있다. 시안(西安)의 정기화물열차가 도로 운송과 해상 운송 등 방식과 연계되어 도로-철도와 해상-철도 등 복합운송 방식이 대대적으로 발전됐으며, 시안 현지 기업에 전 과정 물류 해결방안을 제공하고 있다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 7월 29일

제 7 호



이슈와 동향

중국 교통운수부, 세계급 항만군 구축 가속화 제시⁴⁾

최근 중국 교통운수부는 「신시대 연해 및 내하 항만·항로 계획·건설 강화에 관한 의견(关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设意见)」을 발표했으며, 중국의 세계급 항만군 건설을 가속화해야 한다고 제시했다. 즉 국가의 지역 발전 전략에 초점을 맞추어 항만 기능 배치를 최적화하고 지역 물류 시스템을 완비하며 해운·항만 기업의 서비스 업무 및 네트워크를 확대해 지역 항만의 클러스터화 및 일체화 발전을 촉진하도록 하였다.

구체적으로 보면, 환발해(环渤海)지역은 지역간 협력을 강화하고 톈진(天津), 허베이(河北), 산둥(山东), 랴오닝(辽宁) 등 연해 항만군의 구도 배치를 최적화하여 공동 발전을 도모한다. 특히 톈진과 허베이 항만 정박지에 대한 공동 관리·사용을 강화하고 세계급 항만군을 구축하도록 한다.

창장삼각주 지역은 상하이항(上海港)과 닝보·저우산항(宁波舟山港)을 선두 항만으로 하여 주요 화물의 운송 체계를 완비하고 역내 항만, 항로, 정박지 등에 대한 건설·관리를 완비하며 글로벌 해운 허브로 공동 건설한다.

위에강아오대만구(粤港澳大湾区) 지역은 홍콩이 국제 해운 중심지로서의 입지를 공고히 하고 광저우(广州)와 선전(深圳)의 국제 해운 서비스 기능을 강화한다. 또한 서강(西江), 베이장(北江)와 동강(东江) 등 국가 고급 항로를 연동시켜 세계급 항만군의 수준 및 영향력을 제고한다.

또한 동남 연해지역과 환베이부만(环北部湾) 항만군을 적극 발전시키고 창장 중류 및 상류의 항만군 육성을 촉진한다.

이와 더불어 「의견」은 다롄(大连), 톈진(天津), 칭다오(青岛), 상하이(上海), 닝보·저우산(宁波舟山), 쑤저우(苏州), 샤먼(厦门), 선전(深圳), 광저우(广州), 베이부만(北部湾), 양푸(洋浦) 등 항만의 중요 컨테이너 터미널을 건설하고 컨테이너 간선항(干线港)의 국제 연통 수준 및 허브 기능을 향상시킨다고 제시했다. 또한 탕산(唐山), 르자오(日照), 닝보·저우산, 베이부만(北部湾) 등 항만의 대형 광석 부두의 하역 능력을 제고하고, 잉커우(营口), 칭다오(青岛), 닝보·저우산, 샤먼(厦门) 등 대형 원유 부두의 건설을 추진할 것이다. 이와 동시에 LNG 부두와 자동차 로로선 부두를 건설하고 곡물 부두의 환적 및 창고 저장 능력을 제고할 것이다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 7월 29일

제 7 호

4) 新华网(2024.6.18.), 交通运输部: 加快打造世界级港口群, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1802165377951619284&wfr=spider&for=pc> (검색일: 2024.7.17.)



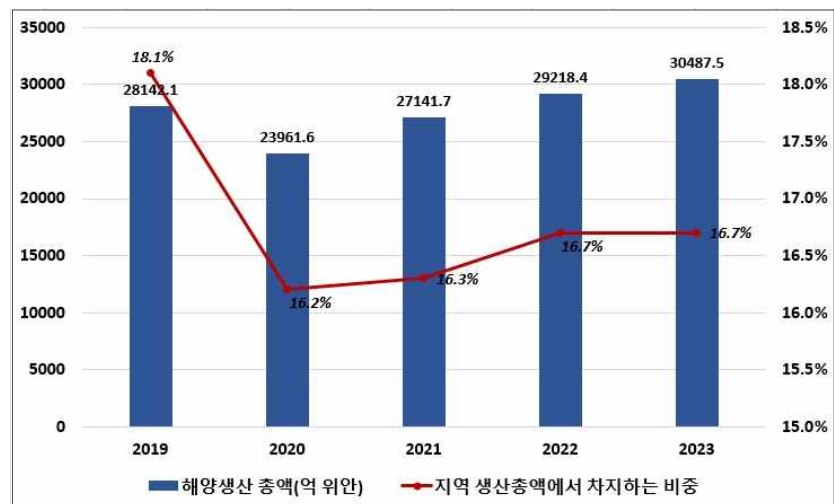
이슈와 동향

중국 북부 해양경제구, 2023년 해양생산 총액 3조 위안 상회⁵⁾

최근 중국 자연자원부 베이하이국(北海局) 산하의 베이하이발전연구원(北海发展研究院)은 2023년 중국 북부 해양경제구(北海区, 랴오닝(辽宁), 허베이(河北), 톈진(天津), 산둥(山东)) 해양경제 운영 현황을 발표했다. 이에 따르면, 2023년 북부 해양경제구 해양생산 총액은 전년 대비 4.3% 증가한 3조 487억 5,000만 위안을 기록했다.

최근 5년(2019~2023년) 동안 북부 해양경제구의 해양생산 총액이 지역 생산총액에서 차지하는 비중은 각각 18.1%, 16.2%, 16.3%, 16.7%와 16.7%이다. 2023년 북부 해양경제구의 해양산업 부가가치액 중 해양관광업(30.3%), 해양 화학공업(18.3%)과 해양교통운수업(15.6%)이 가장 많은 비중을 차지했으며, 총 해양산업 부가가치액의 64.2%를 차지했다. 이 3개 해양산업 외에는 해양어업(11%), 해양 석유가스업(9.6%)도 양호한 발전 추세를 나타냈으나, 해양 의약·바이오제품업(1.4%), 해양 공정장비 제조업(1.8%)과 해수 담수화 및 종합이용업(0.8%) 등 산업은 작은 비중을 차지했다.

[그림 1] 2019~2023년 중국 북부 해양경제구 해양생산 총액



자료: 海洋开发咨询(2024.7.11.)(검색일: 2024.7.17.)

북부 해양경제구에 속한 4개 지역의 해양경제 발전 현황을 살펴보면, 2023년 랴오닝 성 해양생산 총액은 4,905억 2,000만 위안으로 전국 해양생산 총액의 4.9%, 북부 해양경제구 해양생산 총액의 16.1%, 랴오닝성 지역 생산총액의 16.2%를 차지했다. 또한 해양 1·2·3차 산업의 비중은 각각 8.4%, 36.3%와 55.3%이다.

2024년 7월 29일

제 7 호

5) 海洋开发咨询(2024.7.11.), 同比增长4.3%, 2023年北海区实现海洋生产总值30487.5亿元, <https://mp.weixin.qq.com/s/AOBvLiqNh0dDNLpYJcLsBg>(검색일: 2024.7.18.)



이슈와 동향

허베이성 해양생산 총액은 3,013억 5,000만 위안으로 전국 해양생산 총액의 3%, 북부 해양경제구 해양생산 총액의 9.9%, 허베이성 지역 생산총액의 6.9%를 차지했다. 또한 해양 1·2·3차 산업 비중은 각각 6.1%, 39%와 54.9%이다.

텐진시 해양생산 총액은 5,550억 5,000만 위안으로 전국 해양생산 총액의 5.6%, 북부 해양경제구 해양생산 총액의 18.2%, 텐진시 지역 생산총액의 33.2%를 차지했다. 또한 해양 1·2·3차 산업의 비중은 각각 0.1%, 49.5%와 50.4%이다.

산둥성 해양생산 총액은 1조 7,018억 3,000만 위안으로 전국 해양생산 총액의 17.2%, 북부 해양경제구 해양생산 총액의 55.8%, 산둥성 지역 생산총액의 18.5%를 차지했다. 또한 해양 1·2·3차 산업의 비중은 각각 5.8%, 43.3%와 50.9%이다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원
(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)



해양수산 뉴스

「중국 기후변화 청서(2024)」 발표

- 지난 7월 4일, 중국 기상국(气象局)은 정례 브리핑에서 「중국 기후변화 청서(2024)」를 발표했으며, 기후 시스템에 대한 종합 관측과 여러 핵심 지표를 통해 기후 시스템의 온난화 추세가 지속되고 있음을 확인함
- 이 「청서」에 따르면, 2023년 세계 평균 온도, 해양 열 함량, 해수면 높이는 모두 사상 최고치를 경신함. 또한 중국은 세계 기후변화의 민감 지역과 영향을 크게 받는 지역이고, 중국의 기온 상승 속도가 같은 기간 세계 수준보다 높게 나타남
- 2023년은 중국 평균 지표 온도가 평년 기온보다 0.84℃ 높은 것으로 1901년 이후 가장 온도가 높은 해가 됨. 1961~2023년 중국 연평균 지표(地表) 온도는 현저한 상승세를 보이며, 10년마다 평균 0.3℃ 상승해 같은 기간 세계 평균 기온 상승 수준보다 높게 나타남

https://www.cma.gov.cn/2011xwzx/2011xmtjj/202407/t20240704_6399979.html

광둥(广东)성, '해상 신 광둥' 건설을 위해 40억 위안 자금 조달

- 올해 들어 광둥성 재정청(财政厅)은 해양생태 보호·복원, 해양목장, 해상풍력 발전, 해양 과학기술 등 주요 사업을 추진하기 위해 40억 위안 자금을 조달했으며, '해상 신 광둥(海上新广东)' 건설에 힘을 기울이고 있음
- 맹그로브 숲 보호·복원, 해안선 복원 등을 위주로 하는 해양생태 보호·복원과 해양 자원 관리 등 사업을 위해 9.54억 위안을 지원함
- 현대화 해양목장 건설을 위해 특정 자금 20억 위안을 마련했으며, 연해 어항 경제 구, 심수·원양 양식 장비, 해양 종자 체계 등 관련 사업을 지원하기로 함
- 또한 해상풍력 개발·이용을 촉진하기 위해 7.5억 위안의 보조금을 조달함. 그 외에는 3.7억 위안 자금을 마련해 해양 전자정보, 해양플랜트, 해양 바이오, 해상풍력 발전, 천연가스 하이드레이트(Natural gas hydrate), 해양 공공 서비스 등 6대 산업의 혁신 발전을 촉진할 계획임

https://money.ycwb.com/2024-06/10/content_52738868.htm

2024년 7월 29일

제 7 호



해양수산 뉴스

칭다오(靑島)시, 올해 상반기 해양 부문 신규 계약 사업 86개

- 최근 칭다오시는 올해 상반기 해양사업 건설 관련 투자 유치 데이터를 발표함. 총 투자액이 2,125억 2,700만 위안에 달한 140개 해양 중점 사업은 207억 5,200만 위안의 투자를 완료했으며, 연도 투자 계획의 완료율이 59.14%임
- 해양 부문 신규 계약 사업은 86개로 총 투자액이 472억 7,200만 위안에 달했으며, 이 중 10억 위안 이상의 사업이 16개임
- 산업별로 투자 유치 현황을 보면, 제1차 해양산업 사업은 2개로 총 투자액이 3억 1,200만 위안임. 제2차 해양산업 사업은 47개로 총 투자액이 251억 4,100만 위안이며, 주로 해양장비 제조, 해양 의약품·바이오제품과 해양관련 설비 제조 등 부문에 집중돼 있음. 제3차 해양산업 사업은 37개로 총 투자액이 208억 1,900만 위안이며, 해양교통운수 부문에 집중돼 있음

https://epaper.guanhai.com.cn/conpaper/qdrb/html/2024-07/17/content_144592_1055032.htm

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

올해 상반기 양산항 입출항 선박, 개항 이후 동기 대비 사상 최고치 기록

- 금년 들어 양산항의 입출항 선박이 크게 증가하였는데, 이는 다음과 같은 요인이 작용함
- 첫째, 홍해 위기의 영향으로 유럽 항로와 미국 동부 항로를 운항하는 일부 선박이 희망봉을 우회하여 항해가 길어지고, 선사들이 많은 선박을 투입하고, 이에 따라 운항 선박이 늘면서 양산항 입출항 선박에 영향을 미쳤음
- 둘째, 20,000TEU급 이상의 일부 대형 선박은 유지보수 기간에 진입하여 이 보다 작은 규모의 선박을 더 많이 투입해야 하는 현상이 벌어지면서 선박 수가 크게 늘었음

2024년 7월 29일

제 7 호



해양수산 뉴스



주 : Yangshan Phase IV 자동화터미널

- 양산국경검사소 통계에 따르면 올해 상반기 국제항해를 위해 입출항하는 선박 5,000여 척을 검사했으며, 이는 전년 동기 대비 약 5.5% 증가한 수치이며, 출입 인원은 전년 동기 대비 약 5.1% 증가한 122,000여 명으로 양산항 운영 이후 같은 기간 사상 최고치임
- 양산항은 선박수와 출입인원이 늘면서 이동식 검사 및 출고 차량의 활용을 모색하고, 국경 검사 창구를 부두 앞으로 이동하며, 항만 관리 서비스의 효율성 방안을 모색할 계획임

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202407/t20240719_1392405.shtml

중국 금융리스회사 총자산, 4조1800억 위안 돌파

- 중국은행협회가 최근 발표한 '중국금융리스산업발전보고서(2024)'에 따르면 2023년 말 기준 중국 금융리스회사의 총자산은 4조1800억 위안으로 전년 동기 대비 10.49% 증가하고, 리스 자산 잔액은 3조9700억 위안으로 전년 동기 대비 9.27% 증가함
- 거래 규모는 2023년 2814억8700만 위안으로 전년 동기 대비 63.39% 증가해 전체 리스 사업의 16.42%를 차지해 전년 동기 대비 4.31%포인트 증가할 것으로 전망됨
- 최근 중국 금융리스회사들은 과학기술 금융, 녹색 금융, 포용적 금융, 연금 금융, 디지털 금융 등 5개 주요 분야에 집중하고 있음
- 2023년 금융리스회사는 과학기술금융, 녹색금융, 포용금융 분야에 각각 1,452.51억 위안, 5,712.33억 위안, 1,233.68억 위안을 투자할 예정이며, 지난 3년간 각각 43.40%, 75.47%, 32.20%의 성장률을 기록하여 산업의 지속 가능한 발전을 촉진하며 금융 서비스의 가용성을 개선하는 데 중요한 역할을 해왔음



해양수산 뉴스

- 동시에 금융리스회사는 항공기, 선박 및 기타 유리한 분야에 집중하여 핵심 사업의 경쟁력을 다방면으로 향상시키고 있음
- 항공 사업 측면에서 2023년 금융 리스 회사의 총 항공기 규모는 1,873대에 달해 중국 리스 항공기 전체 규모의 거의 80%를 차지하였으며, 신규 항공 리스 사업의 해외 사업은 58%임
- 해운 사업의 경우 금융 리스 회사의 총 선박 수는 2,047척에 달하며 총 1억 2,000만 톤으로 이는 중국 리스 선단의 78.8%를 차지하며 2023년 신규 용선선 165척 중 비중국 국적 선박이 86%를 차지함
- 한편 2023년 금융리스회사는 중소기업에 1조2000억 위안을 투자할 것으로 예상되며, 이는 전년 동기 대비 36.07% 증가한 수치임
- 아울러 2023년 말 기준 소상공인의 임대 자산 잔액은 2조 30,000억 위안으로 전년 동기 대비 9.33% 증가했음

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202407/t20240718_1392349.shtml

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 7월 29일

제 7 호



포커스

중국 조선업 발전 동향 및 특징

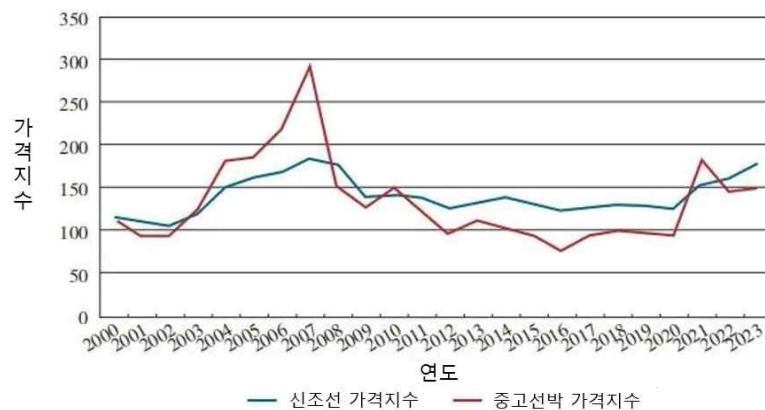
1. 세계 조선 시장 현황⁶⁾

2023년 세계경제가 완만한 성장을 유지한 가운데 조선산업은 빠르게 회복된 것으로 나타났다. 시장 변동과 외부 영향 등 요인으로 인해 국제 시장의 신규 선박 수주량이 전년 대비 소폭 감소했지만 2019년 수준보다 높게 나타났다. 녹색·저탄소와 디지털·지능이 세계 선박산업의 발전 추세가 되면서 전통적인 조선 강국들은 기술, 장비, 법규와 표준 개발에 전력하고 있고 세계 조선 시장은 한중일 경쟁 구도를 유지하고 있다. 중국 조선업은 조선 능력과 건조 기술이 향상됨에 따라 국제 시장 점유율도 세계 1위를 유지하고 지속적으로 확대되었다.

경제협력개발기구(OECD)가 지난 11월에 발표한 「경제전망보고서」에 따르면, 2023년에 세계경제 성장률은 2.9%를 기록하고 2024년에는 2.7%로 둔화될 것으로 예상된다. 해운무역 구조 조정, 녹색 전환 가속화, IMO 규제 등 요인으로 세계 조선업은 빠른 회복세를 보여주었지만 단기적으로 봤을 때 시장 변동성과 불확실성이 커지고 있다.

2023년 세계 조선 가격은 상승세를 유지해왔다. 이 중 신조선의 연간 가격지수는 178로 전년 대비 10.2% 상승세 3년 동안 연속 상승했으며, 2008년 수준에 근접했다. 중고 선박의 연간 가격지수는 149로 전년 대비 2% 소폭 증가했고 2022년과 비슷한 수준이다.

[그림 1] 2000~2023년 Clarkson 선박 가격지수 추이



자료: 世界海运(2024.2.19.)(검색일: 2024.7.3.)

2024년 7월 29일

제 7 호

6) 世界海运(2024.2.19.), 2023年全球造船业回顾与展望, <https://mp.weixin.qq.com/s/gfS-18YfltkumXCf17CtQ>(검색일: 2024.7.3.)



포커스

2023년 세계 조선업 3대 지표는 모두 상승한 것으로 나타났다. 이 중 선박 건조량은 전년 대비 5.2% 증가한 8,425만 DWT, 신규 수주량은 전년 대비 27.9% 증가한 10,691만 DWT, 수주 잔량은 전년 대비 17.6% 증가한 25,362만 DWT를 기록했다.⁷⁾

중고 선박 시장을 보면, 2023년 거래량은 13,034만 DWT로 신규 선박 거래량(신조 선 수주량의 1.22배이다. 2019년부터 중고 선박 거래량은 연속 5년 동안 신규 선박보다 높게 나타났다. 전년 대비 변화를 보면, 신규 선박 거래량은 2023년에 감소세를 역전시키고 다시 증가세로 전환됐다. 중고 선박 거래량은 2022년 수준과 같은 수준을 유지했다. 이는 선주가 미래 시장에 대해 어느 정도 자신감을 가지고 있다는 것으로 보인다.⁸⁾

세계 조선 경쟁 구도는 여전히 한중일 3국이 주도하고 있고 유럽과 베트남, 필리핀 등 다른 신흥 조선국가의 시장 점유율은 상대적으로 낮은 편이다. 재화중량 톤수로 계산하면 2023년 한중일 3국의 선박 건조량, 신규 선박 수주량, 수주 잔량은 각각 세계 시장의 95.8%, 97%, 95.2%를 차지했다. 표준화물선 환산톤수(CGT)로 계산하면, 각각 세계 시장의 88.5%, 94%, 89.7%를 차지했다. 선형별로 보면, 중국은 벌크선, 유조선과 자동차 운반선 시장을 장악하고, 한국은 LNG 운반선에 우위를 보이며, 일본은 시장 점유율이 상대적 낮은 것으로 가장 크게 차지한 벌크선도 이 선형 시장의 30%에도 미치지 못했다.

[표 1] 2023년 세계 조선 3대 지표 시장 점유율

지표			세계	한국	일본	중국
선박 건조량	재화중량 톤수	DWT	8,425	2,292	1,550	4,232
		점유율	100%	27.2%	18.4%	50.2%
	표준화물선 환산톤수	CGT	3,485	920	506	1,659
		점유율	100%	26.4%	14.5%	47.6%
신규 수주량	재화중량 톤수	DWT	10,691	1,978	1,272	7,120
		점유율	100%	18.5%	11.9%	66.6%
	표준화물선 환산톤수	CGT	4,201	1,008	448	2,589
		점유율	100%	23.4%	10.4%	60.2%
수주 잔량	재화중량 톤수	DWT	25,362	6,658	3,523	13,939
		점유율	100%	26.3%	13.9%	55%
	표준화물선 환산톤수	CGT	12,186	3,922	1,203	5,796
		점유율	100%	32.2%	9.9%	46.6%

자료: 中国船舶工业行业协会(2024.2.2.)(검색일: 2024.7.3.)

2024년 7월 29일

제 7 호

- 7) 中国船舶工业行业协会(2024.2.2.), 2023年船舶工业经济运行分析, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19204.html>(검색일: 2024.7.3.)
- 8) 中国航务周刊(2024.2.19.), 国际造船市场2023年回顾及2024年展望, https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzI5NzY2OTQ3Mg==&mid=2247511852&idx=5&sn=f1e708cf2caf6c31a116c955ba8db88&chksm=ecb4c5c3dbc34cd5bda08025a8f0cc0ad83c8ea30bf6a4a8526e411bc793fe2730852f44c929&scene=27(검색일: 2024.7.3.)



포커스

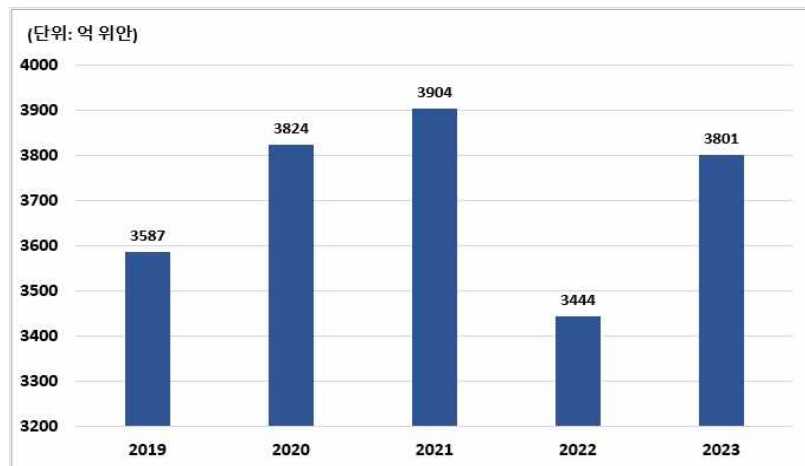
유엔과 세계은행 등 여러 국제기구가 발표한 경제 전망에 따르면, 2024년 세계 경제 성장률이 둔화될 것으로 예상되며, 지속되는 지정학적 충돌 등 영향으로 세계 해운업과 조선업이 더 많은 도전에 직면할 것으로 보인다. 그러나 업계의 탈탄소화가 가속화됨에 따라 신조선 시장에는 긍정적인 영향을 미치고 있다. 2024년 세계 선박 건조량은 1억 DWT 수준, 신규 수주량은 8,000만~1억 DWT, 수주 잔량은 2억 DWT 이상에 달할 것으로 예상된다.⁹⁾

2. 중국 조선업 발전 현황¹⁰⁾

1) 조선업 시장 규모 및 3대 지표

최근 몇 년 동안 중국 조선업 시장은 전반적으로 증가세를 유지하고 있다. 2022년에 세계 경제가 높은 인플레이션과 저성장 단계에 들어가면서 경제 성장률이 전년 대비 거의 절반으로 둔화되므로 소비자 수요와 해운 무역의 발전도 영향을 받게 됐다. 2022년 중국 조선업 시장 규모는 3,444억 위안이고, 2023년에 들어 시장이 회복되면서 규모가 3,801억 위안에 달했다.

[그림 2] 2019~2023년 중국 조선업 시장 규모



자료: 观研天下(2024.6.17.)(검색일: 2024.7.3.)

조선업 3대 지표를 보면, 2023년 중국 선박 건조량은 전년 대비 11.8% 증가한 4,232만 DWT를 기록했다. 신규 선박 수주량은 7,120만 DWT로 전년 대비 56.4% 증가했다. 12월까지의 수주 잔량은 전년 대비 32% 증가한 13,939만 DWT에 달했다. 재화중량

2024년 7월 29일

제 7 호

9) 中国船舶工业行业协会(2024.2.2.), 2023年船舶工业经济运行分析, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19204.html>(검색일: 2024.7.3.)

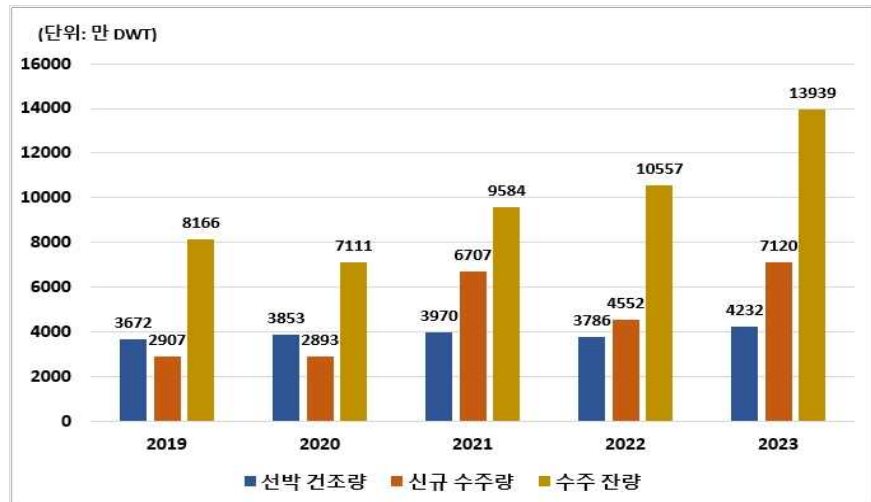
10) 观研天下(2024.6.17.), 我国造船行业已实现从大到强转变 市场正向数字化、智能化、绿色化发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/eEdzpDSKXCvx0LMPneVCZg>(검색일: 2024.7.3.); 中国船舶工业行业协会(2024.2.2.), 2023年船舶工业经济运行分析, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19204.html>(검색일: 2024.7.3.)



포커스

톤수로 계산한 중국의 선박 건조량, 신규 수주량과 수주 잔량은 각각 세계 총량의 50.2%, 66.6%와 55% 차지했고, 표준화물선 환산톤수로 계산하면 각각 세계 총량의 47.6%, 60.2%와 47.6% 차지했다. 3개 지표 기준으로 중국이 모두 세계 1위를 차지했다.

[그림 3] 2019~2023년 중국 조선업 3대 지표



자료: 중국선박공업협회(中国船舶工业行业协会)

또한 선박 기업의 이윤도 안정적인 성장을 이루었다. 2023년 중국 규모 이상 선박공업 기업의 주요 영업수입은 전년 대비 20% 증가한 6,237억 위안을 달성했고, 이윤 총액은 259억 위안으로 전년 대비 131.7% 증가했다.

올해(2024년) 1분기 중국 선박 건조량은 전년 대비 34.7% 증가한 1,235만 DWT, 신규 수주량은 전년 대비 59% 증가한 2,414만 DWT, 수주 잔량은 전년 대비 34.5% 증가한 15,404만 DWT를 기록했으며, 국제 시장 시장에서 각각 53.8%, 69.6%, 56.7% 차지했다.¹¹⁾ 올해 중국 선박 전체 건조량은 4,500만 DWT, 신규 수주량은 5,500만 DWT, 수주 잔량은 1.3억 DWT 이상에 달할 것으로 예상된다.¹²⁾

2) 선박 수출 현황

선박 수출 현황을 살펴보면, 2023년 중국 수출용 선박 건조량은 전년 대비 12.6% 증가한 3,453만 DWT, 신규 수주량은 전년 대비 64.1% 증가한 6,651만 DWT, 수주 잔량은 전년 대비 36.7% 증가한 13,015만 DWT를 기록했다. 수출용 선박이 전체 건조량의 81.6%, 신규 수주량의 93.1%, 수주 잔량의 93.4%를 차지했다.

2024년 7월 29일

제 7 호

11) 中国船舶工业行业协会(2024.5.20.)2024年一季度船舶统计数据, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19350.html>(검색일: 2024.7.3.)

12) 中国船舶工业行业协会(2024.2.2.), 2023年船舶工业经济运行分析, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19204.html>(검색일: 2024.7.3.)



포커스

선박 수출액도 지속 성장을 유지했다. 2023년 중국 선박 수출액이 318.7억 달러로 전년 대비 21.4% 증가했다. 이 가운데 벌크선, 유조선과 컨테이너선 3대 주류 선형의 수출액이 187.1억 달러로 수출 총액의 58.7%를 차지했다.

올해 1~4월 중국 선박 수출액은 154.6억 달러로 전년 대비 61.5% 크게 증가했으며, 컨테이너선과 벌크선에 우위를 지속적으로 점하고 있다. 중국 전기기계제품 수출입 상회(中国机电产品进出口商会)의 선박산업 책임자 리야쥔(李雅军)에 따르면, 2024년 중국 선박 수출액이 430억 달러로 전년 대비 25% 증가할 것으로 예상된다.¹³⁾

수출 선박 선형을 보면, 컨테이너선, 벌크선과 다목적선은 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 이 중 컨테이너선의 올해 1~4월 수출액이 크게 증가하여 65.34억 달러에 달했으며, 전체 선박 수출액에서 차지하는 비중은 42.3%를 차지했다. 벌크선 수출액은 33.76억 달러로 전체의 21.9%를 차지하며, 다목적선은 5.3억 달러로 전체의 3.4% 차지했다.

수출 국가·지역을 보면, 2023년 중국 선박제품은 191개 국가·지역으로 수출했으며, 대 아시아, 유럽과 라틴 아메리카의 선박 수출액은 각각 177.3억, 29억과 28.4억 달러이다. 아시아는 여전히 중국의 가장 큰 선박 수출 시장이다. 올해 1~4월 중국 대 아시아 시장 선박 수출액이 전년 대비 30.8% 증가한 74.7억 달러로 전체의 48%를 차지했다. 대 아프리카 시장의 선박 수출액은 전년 대비 88% 증가한 33.6억 달러로 전체의 21.6% 차지했다. 이는 중국 '일대일로' 국제협력이 강화되면서 중국과 아프리카 국가 간의 경제무역이 확대되어 중국의 대 아프리카 선박 수출도 빠른 증가를 보여준 것이다. 또한 대 유럽 시장의 선박 수출액은 전년 대비 202% 증가한 27.5억 달러로 전체의 17.7% 차지했다. 대 대양주 시장의 선박 수출액은 전년 대비 50% 증가한 11억 달러로 전체의 7.2% 차지했다.

3) 조선 기업 현황

클락슨 데이터에 따르면, 2023년 글로벌 수주 잔량 상위 10개 조선 그룹 중 중국선박공업그룹(中国船舶集团·CSSC), 양쯔강선업(扬子江船业), 코스코 중공(COSCO Shipping Heavy Industry), 자오상공업그룹(招商工业集团·CMI), 신스다이조선(新时代造船·New Times Shipbuilding) 등 5개 중국 조선소가 있다. 특히 중국선박공업그룹은 현재 세계에서 유일하게 2,000만 CGT 이상의 수주 잔량을 확보한 조선 그룹이다.¹⁴⁾

2024년 7월 29일

제 7 호

13) 国际商报(2024.6.24.), 出口高增! 中国造船业全球竞争力现在啥水平?, <https://mp.weixin.qq.com/s/j5sCJXxAZnJ3iq0BqHlKjA>(검색일: 2024.7.3.)

14) 华尔街见闻(2024.1.16.), 中国造船业, 世界第一, https://www.schu.com/a/752153120_130887(검색일: 2024.7.4)



포커스

[표 2] 세계 조선 그룹 수주 잔량 (2023)

순위	조선 그룹	척(艘) 수	백만 GGT
1	중국선박공업그룹	639	22.4
2	HD 현대그룹	414	19.5
3	삼성중공	145	10.5
4	한화오션	103	7.9
5	양쯔장선업	189	6.2
6	코스코 중공	181	5.9
7	이마바리 조선	162	4.5
8	차오상공업그룹	146	4.4
9	신스다이조선	95	3.2
10	Fincantieri	55	2.8

자료: 华尔街见闻(2024.1.16.)(검색일: 2024.7.4)

현재 중국 조선 기업은 중앙 기업, 지방 기업과 민영 기업으로 나누는 구도로 돼 있다.¹⁵⁾ 중국선박공업그룹은 중앙 기업이고, 양쯔장선업, 신스다이조선 등 지방과 민영 조선 기업은 주로 창장삼각주와 주장삼각주 지역에 분포돼 있다.

[표 3] 중국 조선 기업 구도

그룹	분석
제1그룹	- 중국선박공업그룹은 시장에서 선도적인 지위를 차지한 중앙기업으로 산하 많은 조선 중견 기업을 보유함 - 중국선박공업그룹 산하의 중견 기업은 주로 상하이를 중심으로 한 창장삼각주 지역, 다롄을 중심으로 한 환발해(环渤海) 지역과 광저우를 중심으로 한 화남(华南) 지역에 집중돼 있으며, 중국 조선업 3대 산업 클러스터를 형성함 - 이 중 상하이에 있는 조선 기업 실력이 가장 강하며 중국선박공업그룹 산하의 장난조선(江南造船)과 상하이 와이까우치아오조선사(上海外高桥造船厂)는 대표적인 기업으로 뽑을 수 있음
제2그룹	- 지방 조선 기업은 주로 연해 및 연강(沿江) 지역에 분포돼 있으며, 이 중 장쑤(江苏)성에 있는 기업 규모가 가장 크고 실력도 가장 강하며, 저장(浙江)성, 산둥(山东)성, 푸젠(福建)성과 랴오닝(辽宁)성 등 지역의 조선사는 그 뒤를 이어감 - 이 중 민영, 외자, 혼합 소유 등 다양한 형태의 선박 기업들이 있어 선박 시장의 다양한 수요를 충족시킬 수 있고 국유 기업의 해외 진출에도 유리함 - 장쑤성에서 난통(南通), 타이저우(泰州)와 양저우(扬州) 3대 조선 기지를 형성했으며 NACKS(南通中远川崎)와 신스다이조선 등 대표적인 선도 기업들이 있음

자료: 观研天下(2024.6.17.)(검색일: 2024.7.3.)

2024년 7월 29일

제 7 호

15) 观研天下(2024.6.17.), 我国造船行业已实现从大到强转变 市场正向数字化、智能化、绿色化发展, <https://mp.weixin.qq.com/s/eEdzpDSKXCvxolMPneVCZg>(검색일: 2024.7.3.)



포커스

중국 선박 건조량 기준 2023년 상위 5개 지역은 장쑤성, 상하이시, 랴오닝성, 저장성, 광둥성으로 중국 시장 점유율이 87.6%이다. 올해 1분기 동안 상위 5개 지역은 장쑤성, 상하이시, 랴오닝성, 산둥성, 저장성으로 중국 시장 점유율이 90.1%이다. 또한 2023년 중국 조선업 지표 기준 상위 10개 기업이 중국 전체 선박시장에서 차지하는 비중은 건조량 58.4%, 신규 수주량 60.7%이며, 2022년의 64.9%(건조량)와 63.6%(신규 수주량)에 비해 각각 6.5%p와 2.9%p 하락했다.¹⁶⁾ 이는 상위 기업의 수주가 거의 포화 상태인 데다 선형 변화가 중소형 조선 기업에 더 많은 기회를 제공 등 요인들로 인한 것으로 보인다.

[표 4] 2023년 중국 조선업 지표 상위 10개 기업

순위	건조량	신규 수주량
1	양쯔장선업(장쑤성)	양쯔장선업(장쑤성)
2	신스다이조선(장쑤성)	신스다이조선(장쑤성)
3	상하이 와이까우치아오 조선(상하이)	양저우(扬州) 코스코 중공(장쑤성)
4	다롄선박중공(랴오닝성)	다롄선박중공(랴오닝성)
5	칭다오 베이하이(北海) 조선(산둥성)	홍리(恒力)조선(랴오닝성)
6	광환(广船)국제(광둥성)	칭다오 베이하이 조선(산둥성)
7	후둥중화(沪东中华)조선(상하이)	장쑤 신한통(新韩通)선박중공
8	장난조선(상하이)	상하이 와이까우치아오 조선(상하이)
9	양저우(扬州) 코스코 중공(장쑤성)	저우산 창홍(长宏)국제선박수조(저장성)
10	난통(南通) 코스코 기와사키 조선(장쑤성)	중환청시(中船澄西) 선박수조(장쑤성)

자료: 中国船舶工业行业协会(2024.1.19.)(검색일: 2024.7.3.)

3. 중국 조선업 발전 주요 특징¹⁷⁾

1) 국제 시장 점유율 선두 유지

2023년 중국은 조선대국의 위상을 더욱 공고히 다졌고 시장 점유율은 연속 14년 동안 세계 1위를 유지해왔다. 재화중량 톤수로 계산한 중국의 선박 건조량, 신규 선박 수주량과 수주 잔량은 각각 세계 총량의 50.2%, 66.6%와 55% 차지했으며, 이는 3개 지표의 시장 점유율이 처음으로 모두 50%를 웃도는 것이고 2022년 대비 각각 2.9%p, 11.4%p와 6%p 높아졌다. 또한 중견 선박기업의 국제 경쟁력도 지속적으로 강화되고

16) 中国船舶工业行业协会(2024.1.19.), 2023年船舶统计数据, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19185.html>(검색일: 2024.7.3.); 中国船舶工业行业协会(2024.5.20.)2024年一季度船舶统计数据, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19350.html>(검색일: 2024.7.3.); 中国船舶工业行业协会(2023.1.19.)2022年全年船舶统计数据, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/18485.html>(검색일: 2024.7.3.)

17) 中国船舶工业行业协会(2024.2.2.), 2023年船舶工业经济运行分析, <http://www.cansi.org.cn/cms/document/19204.html>(검색일: 2024.7.3.)



포커스

있다. 선박 건조량, 신규 수주량과 수주잔량이 세계 10위권 안에 들어간 중국 선박 기업은 각각 5개, 7개와 6개가 있다. 특히 중국선박그룹(CSSC)의 3개 조선 지표는 세계 조선 그룹 중 모두 1위를 차지했다.

중국 선박 수주량이 대폭 증가하는 동시에 고부가가치 선박 비중도 높아지고 선형도 다양해지고 있다. 과거 중국 선박 기업들이 신규 수주한 선박은 대부분 가격이 낮은 벌크선이었지만, 2021년 이후 중국 조선소가 수주한 신규 선박 중 벌크선 비중은 2010년대의 46%보다 낮은 27%로 떨어졌다. 또한 컨테이너선, 유조선과 LNG 운반선 등 고부가가치 선박 시장에서 중국 선박 기업들의 수주량 점유율이 대폭 상승했다. 유조선 부문에서 현재 세계 유조선 수주 잔량 상위 10개 기업 중 6개가 중국 기업이다. 2021~2022년 동안 중국은 세계 유조선 수주량의 37%를 차지했고, 2023년에는 71%로 2006년 이후 최고치를 기록했다. 컨테이너선 부문에서 중국 기업도 많은 수주를 따냈다. 2016~2020년 동안 중국 조선소의 컨테이너선 수주량이 전 세계 총량의 46%에 불과했지만, 2021년 이후 58%로 늘어났다. LNG 운반선 부문에서 중국의 세계 시장 점유율이 7%에 불과했지만 2022년 이후 28%에 달했다. 자동차 운반선의 세계 시장 점유율은 2010년대의 27%에서 2021 이후 84%로 상승했다.¹⁸⁾

2) 첨단 해양구조물 건조에 획기적인 발전

2023년 11월 중국이 독자적으로 건조한 첫 중국산 대형 크루즈선 '아이다 모두호(爱达·魔都号, Adora Magic city)'가 인도됐으며, 올해 1월 1일부터 본격적으로 상업 운항에 나섰다. 이는 중국이 모든 선형을 건조할 수 있는 능력을 갖추게 된 것을 의미한다. 또한 2023년 중국은 세계 최대 규모의 24,000TEU급 초대형 컨테이너선 20척과 17.4만m³급의 대형 LNG 운반선 4척을 인도했다. 그리고 독자적으로 개발한 5세대 '창형(长恒) 시리즈'의 17.4만m³급 대형 LNG 운반선을 성공적으로 건조했다. 이외에는 새로운 대형 심수·원양 풍력발전기 설치선, 심수·원양 양식 장비, 부유식 원유 생산·저장·하역 장비(FPSO) 등 첨단 해양구조물이 성공적으로 인도됐다. 특히 단위 용량이 16MW에 달한 해상 풍력발전기가 설치되어 운영에 들어갔다.

3) 친환경 선박 수주 증가

2023년 중국 신규 수주 구조도 변화를 보여주었다. 세계 경제가 회복되면서 해운 시장은 특히 건화물, LNG 및 크루즈 등 분야에서 신규 선박에 대한 수요가 늘어나고 있다. 이는 주요 두 가지 요인으로 보인다. 한편으로, 환경보호 법규를 준수하고 신규 기준에 부합하기 위해 글로벌 선대는 노후 선박을 교체해야 되는 상황에 직면하고 있

2024년 7월 29일
제 7 호

18) 华尔街见闻(2024.1.16.), 中国造船业, 世界第一, https://www.schu.com/a/752153120_130887(검색일: 2024.7.4)



포커스

며, 이는 중국 선박 수출에 새로운 기회를 제공하고 있다. 다른 한편으로, 홍해 위기로 인해 항로 우회 현상이 나타났는데, 이에 따른 신규 선박에 대한 수요도 높아졌다. 글로벌 선대는 탄소 배출 저감 요구에 따라 수송력의 녹색 전환을 촉진하고 있으며, 향후 이런 전환이 더욱 가속화되면 중국 신규 선박 수주도 지속적으로 증가할 것으로 보인다.

현재 전 세계 18개 주요 선형 중 중국은 14개 선형의 신규 수주량이 세계 1위를 보유하고 있으며, 이 가운데 벌크선, 유조선, 컨테이너선과 자동차 운반선의 신규 수주량이 각각 세계 전체의 79.6%, 72.1%, 47.8%와 82.7%를 차지했다.¹⁹⁾ 중국 조선업은 주류 선형 건조를 거의 다 포괄한 것으로 보인다. LNG와 메탄올 연료 추진 등 친환경 선박 수주량이 급증했으며, 암모니아 추진선으로 변경할 수 있는 '암모니아 레디(Ammonia Ready)' 선박과 수소 연료 전지를 사용한 '제로 탄소' 선박의 수주량도 많이 늘어났다. 2023년 중국의 신규 친환경 선박 수주량이 국제 시장에서 차지하는 비중은 57%에 달했다. 또한 세계 최대 700TEU급 순수 전기 추진 컨테이너선, 세계 최대 5,400마력 순수 전기 추진 예인선, 중국 최초 500kW 수소 연료 전지 추진선 등이 개발됐다.

4) 조선기업 이익 현저히 개선

2023년 중견 선박 기업들은 '스마트 개조, 디지털 전환(智改数转)'을 가속화하고 기술 혁신에 대한 투입을 늘리고 더 세밀한 관리를 통해 이익을 현저히 제고했다. 이와 동시에 선박 가격, 철강 가격, 환율 등 기업 이익에 영향을 미치는 시장 환경이 개선되고 있다. 세계 신조선 수요도 활발하고 선박 기업의 신규 수주량도 크게 증가하며 평균 생산 보장 계수(수주 잔량/최근 3년 선박 건조량 평균치)는 3.5년에 달하고 일부 기업이 2028년까지 생산을 지속할 계획이다. 또한 2023년 선박용 6mm와 20mm 규격의 강판 가격은 100위안/톤으로 소폭 하락했고, 달러에 대한 위안화 중간 가격은 1.9% 이상 하락했다. 2023년 규모 이상 선박공업 기업의 주요 영업수입의 이윤율이 4.2%에 달해 전년 대비 2%p 높아졌다.

4. 조선업 관련 정책²⁰⁾

중국은 '탄소피크' 및 '탄소중립' 목표를 실현하기 위해 녹색 해운 및 스마트 해운 발전을 대대적으로 추진하고 있다. 2022~2023년 기간 중국 정부는 조선업 분야에서 녹색 및 지능 선박 관련 여러 정책을 내놓았으며, 국가나 지방 차원에서 모두 선박공업 발전을 '14·5' 계획 기간의 중점 발전 분야로 포함시켰다. 디지털화, 지능화 및 녹색화는 선박산업의 주요 발전 방향이 되면서 '탈탄소화' 및 '디지털 지능화' 등 관련 기술 혁신도 적극 촉진될 것으로 보인다.

2024년 7월 29일

제 7 호

19) 华尔街见闻(2024.1.16.), 中国造船业, 世界第一, https://www.schu.com/a/752153120_130887(검색일: 2024.7.4)
20) 智研咨询(2024.3.6.), 2023年中国造船行业发展现状及未来市场前景, https://www.sohu.com/a/762177343_120950203(검색일: 2024.7.4.); 中华人民共和国中央人民政府(2023.12.26.), 关于印发船舶制造业绿色发展行动纲要(2024—2030年)的通知, https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202312/content_6923175.htm(검색일: 2024.7.4.)



포커스

[표 5] 최근 중국 선박 관련 주요 정책

발표시기	발표기관	정책명	주요내용
2021.12	국무원	'14·5' 계획 기간 에너지 절약 및 탄소배출 감소 종합 업무방안	- 선박산업의 청정에너지 연료 이용 보급
2022.1	교통운수부	수운 '14·5' 발전계획	- 스마트 선박 발전 촉진 - LNG, 전기, 수소에너지 등 신에너지 및 청정 에너지 연료 추진 선박에 대한 연구·개발·응용 추진
2022.1	공업신식화부 등 8개 부처	공업자원 종합 이용 촉진에 관한 실시방안	- 선박안전과 환경 무해 재활용 방안 제정
2022.1	국가발전개혁위원회, 국가에너지국	'14·5' 계획 기간 현대 종합 교통운수 체계 발전계획	- 선박 분야 LNG 등 청정에너지 연료 대체 강화
2022.1	교통운수부, 과학기술부	교통 분야 과학기술 혁신 중장기 발전계획	- 신에너지 및 청정에너지 선박, 스마트 선박, 대중형 크루즈, 극지 항해 선박 등을 독자적인 설계·건조
2022.3	교통운수부	'14·5' 계획 기간 교통운수 중대사업 착실히 실행에 관한 업무방안	- 선박 전력 공급 시설 개조 - 에너지 소비가 많은 선박을 대상으로 에너지 절약 기술 개조 추진
2022.7	공업신식화부 등 3개 기관	공업 분야 탄소피크 실시방안	- 녹색 및 스마트 선박 발전 추진 - 선박용 혼합동력, LNG 동력, 전기 동력, 암모니아 연료, 수소 연료 등 저탄소 청정에너지 장비의 연구·개발 강화 - 내하 및 연해 노후선박 개조, 차세대 녹색·지능 선박의 연구·개발 및 시범 응용 추진
2022.8	공업신식화부 등 5개 기관	크루즈·요트 장비 및 산업 발전에 관한 실시의견	- 2025년까지 크루즈 장비 산업체계 초보적으로 구축 - 국산 대형 크루즈선 건조인도, 중형 크루즈 건조 추진, 소형 크루즈 대량 건조 실현 - 다양한 요트 유형 규모화 생산 - 관광 여객선 업그레이드 및 특화 발전 추진
2022.9	공업신식화부 등 5개 기관	내하 선박 녹색·지능화 발전 촉진에 관한 실시의견	- 2025년까지 내하 선박의 녹색화, 지능화 및 표준화 발전에 뚜렷한 성과를 거두고 비교적 완비된 산업사슬과 공급사슬을 구축 - LNG, 전지, 메탄올, 수소 연료 등 녹색 동력의 핵심 기술 개발 추진 - 선박 장비 지능 기술 수준 현저히 제고 - 내하 선박 녹색·스마트 표준·규범 체계 기본적으로 형성 - 일련의 영향력이 있는 녹색·지능 내하 선박 설계·건조·운영 기업 육성

2024년 7월 29일

제 7 호



포커스

2023.12	국가발전개혁위원회	산업 구조조정 지도 목록(2024년)	- 녹색, 지능, 안전 요구 및 국제 조건 신규범에 부합한 선형 건조를 장려
2023.12	공업신식화부 등 5개 기관	선박제조업 녹색발전 행동강령(2024~2030)	- 2025년까지 선박제조업 녹색발전 체계 초보적으로 구축 - 2030년까지 선박제조업 녹색발전 체계 기본적으로 구축

자료: KMI 중국연구센터 정리

지난 2023년 12월 중국 공업신식화부(工业和信息化部) 등 5개 기관은 「선박제조업 녹색발전 행동 강령(船舶制造业绿色发展行动纲要)(2024~2030년)」을 발표했으며, 선박제조업의 첨단화, 지능화 및 디지털화 발전을 전면적으로 추진하고 중대 기술 장비 건조 능력과 수준을 제고해 중국 브랜드 영향력을 향상시킬 계획이다. 이 「행동 강령」은 △녹색선박 제품 체계 구축 △제조 체계의 녹색 전환 추진 △녹색 공급사슬 체계 구축 △녹색 발전 지역간 협력 및 국제협력 강화 등 세부 정책을 제시했다.

이 「행동 강령」에서 2025년까지 △선박제조업의 녹색 발전 체계 초보적으로 구축 △녹색 선박제품 공급 능력 진일보 제고 △선박용 대체 연료 및 신에너지 기술 이용이 국제 수준에 도달 △LNG 및 메탄올 등 녹색 연료 추진 선박의 국제 시장 점유율이 50% 상회 △중견기업이 오염 및 탄소 저감에 뚜렷한 성과 거둬 △10,000위안 생산액의 종합 에너지 소비량이 2020년 대비 13.5% 감소 △녹색·저탄소 표준 체계 완비 △탄소 발자국(Carbon Footprint) 관리체계 및 녹색 공급사슬 관리체계 초보적으로 구축 등 목표를 세웠다.

또한 2023년까지 △선박제조업의 녹색 발전 체계 기본적으로 구축 △모든 유형의 녹색선박 건조 능력 구비 △녹색선박 기술 국제 선진 수준에 도달 △녹색선박의 국제 시장 점유율이 선도 지위 유지 △일련의 국제 선진 수준에 달한 녹색 시범 기업 조성 △녹색 공급사슬 관리체계 전면적으로 구축 등 장기 목표를 제시했다.

향후 2년은 중국 조선기업들이 인도 절정기를 맞아 특히 대형 LNG 운반선, 대형 컨테이너선 등 첨단 선박들이 집중 인도될 것으로 예상된다. 우선, 중국 조선기업들은 「강령」 관련 요구를 착실히 이행해야 하며 새로운 건조 모델을 구축하고 선박공업 제품 체계, 제조 체계와 공급사슬 체계의 녹색 전환을 촉진할 계획이다. 또한, 조선기업들의 ‘스마트 개조, 디지털 전환(智改数转)’을 가속화하고 생산기술을 개조하고 표준화 수준을 제고하여 선박 건조 주기를 한층 더 단축하고, 이와 동시에 생산관리, 공급망 관리 및 선주와 선급사 협력 강화 등을 추진할 계획이다.

2024년 7월 29일

제 7 호

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

김태일 중국연구센터장(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	7/26	7/19	7/12	7/5	6/28	
대미달러환율	7.1270	7.1315	7.1315	7.1289	7.1268	
1년만기국채수익율(%)	1.4769	1.5265	1.5390	1.5290	1.5390	
통화	24. 6월	24. 5월	24. 4월	24. 3월	24. 2월	
M2증가율(%전년 동기)	6.2	7.0	7.2	8.3	8.7	
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비		
	24. 6월	24. 5월	24. 4월	24. 6월	24. 5월	24. 4월
소비자 물가지수	100.2	100.3	100.3	99.8	99.9	100.1
생산자 물가지수	99.2	98.6	97.5	99.8	100.2	99.8
GDP	24. 2분기	24. 1분기	23. 4분기	23. 3분기	23. 2분기	
GDP 성장률(%)	4.7	5.3	5.2	4.9	6.3	
고용	24. 6월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
전국실업율(%)	5.0	0.0pp	-0.2pp	5.5	5.1	
경기	24. 6월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
PMI(%)	50.5	-0.5pp	-1.8pp	42.6	50.3	
무역	24. 6월	전월 대비	전년 동기 대비	24. 1-6월	전년 동기 대비	
수입액(억달러)	2,088.1	-4.9	-2.3	12,725.8	2.0	
수출액(억달러)	3,078.5	1.9	8.6	17,075.7	3.6	

※ 출처: 중국국가통계국

■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만 TEU)

구분	2024년 6월	전월 대비	전년 동기 대비	2024년 1~6월	전년 대비
중국 전체	2,900	0.7%	6.9%	16,184	8.5%
상하이	465	10.2%	12.0%	2,551	7.5%
닝보저우산	336	-2.6%	4.3%	1,916	8.4%
선 전	292	0.7%	11.5%	1,555	14.9%
광저우	217	-5.2%	-0.9%	1,266	4.3%
칭다오	262	-0.4%	6.1%	1,519	9.0%
텐 진	230	5.5%	2.7%	1,188	4.6%
샤 먼	108	4.9%	-2.7%	587	-3.9%
잉커우	46	-4.2%	-8.0%	277	6.6%
다 렌	43	-2.3%	7.5%	255	10.6%
베이부만(북부만)	81	2.5%	22.7%	432	19.8%

※ 출처: 중국 교통운수부

■ 조선(만DWT)

구분	전 체		수출 선박		
	2024년 1~6월	전년 대비	2024년 1~6월	전년 대비	전체 비중
건조량	2,502	18.4%	2,229	24.7%	89.1%
신조선 수주량	5,422	43.9%	5,070	44.9%	93.5%
수주 잔량	17,155	38.6%	16,057	39.8%	93.6%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2024년 7월 29일

제 7 호

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)