

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2024년 8월 26일

No. 8

이슈와 동향 01

- 텐진항(天津港), 세계 일류 녹색 항만 건설을 위한 노력 01
- 중국 전자상거래 시장 확대와 상하이 해상물동량 증가 05
- 올해 1~7월 창장삼각주 대외무역 수출입액 최고치 달성 08

해양수산뉴스 9

- 올해 상반기 중국 해양생산 총액 4조 9,000억 위안 기록 9
- 「2023년 중국 해양 공정 연보」 발표 9
- 중국 해양경제 주식 가격 지수 첫 발표 10
- 컨테이너 해운지수 선물 1주년 : 해운금융서비스 역량 향상 10

포커스 12

- 홍해 위기가 해운물류 공급망에 미치는 영향 및 대응책 12

통계 및 자료 22

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 22



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

텐진항(天津港), 세계 일류 녹색 항만 건설을 위한 노력¹⁾

세계 해운업 녹색 전환 흐름에서 텐진항만그룹은 '탄소 중립' 목표를 실현하고 세계 일류의 녹색 항만을 건설하기 위해 적극적인 노력을 하고 있다.

올해 1분기 텐진항 영업수입은 전년 동기 대비 4.66% 증가한 27.88억 위안, 지배주주 순이익은 전년 동기 대비 증가한 3.06억 위안, 비정상적 손익을 뺀 지배주주 순이익은 전년 동기 대비 11.29% 증가한 3.05억 위안을 기록했으며, 실적이 양호한 것으로 나타났다. 지배주주 순이익과 비정상적 손익을 뺀 지배주주 순이익은 모두 최근 10년 동안 최고치를 기록했다.

중국 북방지역에 있는 중요한 해운 허브로서 텐진항은 최근 몇 년 동안 녹색·저탄소 발전에 있어 텐진항은 일련의 모색과 실천을 통해 주목할 만한 성과들을 거두었다. '텐진항 녹색·저탄소 항만 건설 실천'은 국가 에너지 녹색·저탄소 전환 대표적인 사례로 선정됐으며, 이는 전국 항만 중 유일하게 선정된 사례이다. 또한 텐진항은 세계 첫 '탄소 제로 부두'를 건설했고, 석탄 중장거리 청정 집중 운송(集港运输)을 선도적으로 개시했다. 그리고 탄소배출이 적은 항만 작업 기계를 사용하는 비중은 연속 5년 동안 100%를 유지해왔다.

1) 녹색 항만 건설 관련 정책 발표

중국 공산당 제18차 당대회 이후 시진핑 총서기는 텐진항을 11번 방문·시찰했고 일련의 중요한 지시를 내렸다. 특히 2019년 1월에 텐진항을 시찰할 때 "세계 일류의 스마트 항만 및 녹색 항만을 구축하고 정진지(京津冀) 협동 발전과 '일대일로' 공동 건설을 위해 더 좋은 서비스를 제공한다"는 요구를 제시했다. 또한 올해 2월, 텐진 시찰 때 "텐진항의 우위와 역할을 충분히 발휘하고 국내·국제 쌍순환(双循环) 전략과 연계시키는 중국 북방지역의 중요한 전략 거점으로 구축한다"는 새로운 요구를 제시했다.

중국 교통운수부는 녹색·저탄소 항만 건설을 매우 중요시하고 있는데, 수운업의 녹색·저탄소 발전을 전면적으로 추진하기 위해 「오염감소 및 탄소저감 협동 효율제고 실시방안(减污降碳协同增效实施方案)」 및 「녹색 교통 '14·5' 발전계획」 등 정책들을 내놓았으며, 「녹색 항만 등급 평가 지침」 등 표준·규범을 개정했다.

텐진시는 녹색·저탄소 발전을 위해 향후 5년의 '시간표'와 '로드맵'을 명확히 제시했다. 텐진항만그룹은 「텐진항만그룹 '탄소피크' 및 '탄소중립' 달성 행동방안」, 「녹색

2024년 8월 26일

제 8 호

1) 航运交易公报(2024.7.23.), 天津港: 以何建设世界一流绿色港口, <https://mp.weixin.qq.com/s/GyUOcYFEH7jgeT-NWTNPqA> (검색일: 2024.8.9.)



이슈와 동향

항만 건설 업그레이드 업무방안」, 「텐진항 탄소제로 항만 신에너지 건설 계획방안」 등을 내놓았고, 다른 기관과 「항만 탄소중립 실천 백서」를 공동 발표했다.

2) 녹색·저탄소 발전을 위한 5대 새로운 실천

최근 몇 년 동안 텐진항만그룹은 항만·산업·도시 융합발전을 전력 추진해왔으며, ‘탄소피크’ 및 ‘탄소중립’ 목표 및 임무를 항만 발전의 각 분야와 전 과정에 심도 있게 융합시켰다. 업무, 에너지, 운송, 공간 등 구조 조정을 통합적으로 추진하고 ‘탄소제로 부두(码头)’, ‘탄소제로 항구(港区)’ 및 ‘탄소제로 항만(港口)’ 건설의 ‘3단계’ 계획을 실시해왔다. 이를 통해 항만 전체 생명주기의 녹색·저탄소 발전을 추진해 녹색 ‘새로운 질의 생산력(新质生产力)’을 육성하고 업그레이드된 세계 일류 녹색 항만을 건설하고자 한다. 녹색·저탄소 발전을 위해 텐진항만은 다음과 같은 5대 새로운 실천을 추진해왔다.

첫째, 항만 에너지 공급을 ‘녹색’으로 전환시킨다. 풍력과 태양광 발전 등 신에너지 사업을 추진하고 15개 풍력 터빈을 설치했고 40,000m² 이상의 분포식 태양광 발전 시스템을 구축했다. 연간 녹색 전력 발전량(发电量)이 약 1.8억 kWh에 도달하며, 텐진항만그룹이 생산에 사용한 전력 총량의 40%를 차지했다. 또한 세계 첫 ‘탄소제로 부두’ 건설을 시작으로 3개 로로선 부두의 탄소제로 운영을 실현했고 8개 부두가 우수한 평가를 받은 녹색 항만이 됐다. 제2컨테이너 부두(第二集装箱码头)와 태평양부두(太平洋码头)는 오성급(五星级) 녹색 항만으로 평가를 받았다. 컨테이너 물동량이 30% 이상 증가한 상황에서 텐진항만그룹의 탄소배출이 10% 이상 감소했으며, 생산과 생태를 모두 강조하는 새로운 발전 모델을 형성했다.

[텐진항 풍력 등 신에너지 발전 사업]



자료: 航运交易公报(2024.7.23.)(검색일: 2024.8.9.)

2024년 8월 26일

제 8 호



이슈와 동향

둘째, 항만 운송 구조를 ‘저탄소’로 전환시킨다. 청정에너지 동력 운송 차량과 낮은 탄소배출의 항만 작업 기계의 비중을 높이고 화물 운송 구조를 조정하는 것을 위주로 추진했다. 세계 최초의 수소전기 이중 추진 인공지능 운송 로봇(Artificial Intelligence Robot of Transportation, ART로 약칭)을 개발했으며, ART 92대와 전기 동력 컨테이너 트럭 151대로 중국 항만의 최대 규모 청정에너지 동력 운송 차량단을 구성했다. 또한, 도로 운송 비중을 줄이고 철도 운송 비중을 늘리는 ‘공전철(公转铁)’과 건화물을 컨테이너로 운송하는 ‘산개집(散改集)’ 등 시범사업을 추진했고 텐진항 난장철도(南疆铁路) 확대 사업이 운영에 들어갔다. 연간 철도 수송력이 1,000만 톤을 증가했고 철광석 청정 운송 비중이 69.8%에 도달했다. 해상-철도 복합 운송량은 120만 TEU를 넘어섰으며, 중국 연해 항만 3위권 안에 들어섰다.

셋째, 항만 충전 시설을 완비시킨다. 국가 전력망과 함께 텐진시의 단일 규모가 가장 큰 신에너지 대형 트럭 공공 충전소를 건설했다. 또한 육상 전력 시설의 건설과 이용도 적극 추진해왔다. 육상 전력 시설은 모든 컨테이너, 건화물 선적을 포괄하고 자체 선박의 100%가 육상 전력을 사용하고 있다. 항만에 들어온 선박도 되도록 육상 전력과 연결 시키고 누적 전력 공급량은 2,000kWh를 초과하며, 연결된 선박이 10배 이상 증가하고 전력 공급량이 약 15배 증가했다.

넷째, 항만 생태환경의 전면 전환을 추진한다. 텐진항 육상과 해양 생태환경 정비를 모두 강화하기로 했으며, 스마트 기술을 통해 전국 항만 중 최초의 혁신적이고 선도적인 해양환경 모니터링 시범사업을 실시하고 있다. 바다로 직접 배출된 오염물의 기준 도달율이 100%이며 연안 해역 우량 수질 비중이 70%에 도달한다.

다섯째, 녹색·저탄소 항만 건설의 ‘표준화’ 발전을 촉진하고 있다. 텐진항은 「항만기업 탄소배출 데이터 모니터링과 계산 기술 규범」 및 「항만부두 탄소중립 실시 지침」 2개 지방 표준을 주도적으로 제정하고 있고, 또는 「니어 제로 카본(Near-zero Carbon) 교통시설 건설 기술 요구」 업계 표준과 「탄소제로 항만 건설 기술 및 평가 지침」 제정에 적극 참여하고 있다. 또한 텐진항은 중국선급사가 발급한 전국 항만 첫 ‘탄소 관리 체계 평가’ 증서를 받았으며, 항만업 탄소 관리 체계 구축을 위한 모범 사례가 되고 있다.

3) 녹색 항만 구축의 새로운 목표

첫째, 저탄소 에너지 사용을 지속적으로 추진한다. 신에너지 발전(发电) 시스템 개발을 빠르게 추진하고 2025년까지 풍력 및 태양광 발전 설비용량이 150MW를 상회하고 현재 규모보다 1배 이상 확대할 예정이다. 또한 연간 녹색 전력 발전량이 3억 kWh 이상에 도달해 생산에 사용한 전력 총량의 70%를 차지한다는 목표를 설정했다.

2024년 8월 26일

제 8 호



이슈와 동향

둘째, 항만 운송 구조를 지속적으로 최적화시킨다. 청정에너지 설비 이용을 보급하고 2025년까지 컨테이너 수평 운송 설비 중 75%가 전기화를 실현할 계획이다. 또한 ‘공전철(公转铁)’과 ‘산개집(散改集)’ 시범사업을 확대하고 벌크화물의 청정화 운송 수준을 제고하며 컨테이너 해상-철도 복합 운송량 15% 증가의 목표를 설정했다.

셋째, 다양한 에너지 보충 방법을 모색한다. 기술 혁신을 강화하고 관련 기업 및 연구소와 함께 선박용 녹색 연료 주입 기지를 계획하고 항만 선박용 녹색 에너지 공급사슬을 공동 구축하도록 한다.

넷째, 생태오염 방제를 지속적으로 강화한다. 358만㎡ 구역의 연안 생태환경 정비·복원을 추진하고 건화물 작업장의 먼지 관리를 강화하며 생산 공정의 청정화를 추진하도록 한다.

다섯째, 항만·산업·도시의 융합 발전을 지속적으로 추진한다. 텐진항 공업관광을 발전시키고 시민을 위해 더 많은 녹색 친수 공간을 제공한다. 또한 크루즈 관광 도시로 육성하고 연간 크루즈 100척과 관광객 30만 명 이상을 유치해 북방 항만 중 1위를 유지하도록 한다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)



이슈와 동향

중국 전자상거래 시장 확대와 상하이 해상물동량 증가²⁾

최근 몇 년 동안 중국의 국경 간 전자상거래 수출입 규모는 계속 확대되어 2023년 2조 3,800억 위안으로 전년대비 15.6% 증가하여 대외 무역 수출입의 5.7%를 차지했다.

GlobalData의 한 분석가는 2023년부터 2027년까지 중국 전자상거래 시장은 연평균 11.6%로 성장해 2027년 23조 5,000억 위안(약 4,462조 원)의 규모에 이를 것으로 예상했다.³⁾

이 지역 전자상거래 시장의 성장을 이끄는 주요 요인은 무엇보다도 스마트폰 중심의 모바일 상거래 문화, 혁신적인 디지털 결제 시스템, 떠오르는 라이브 상거래 플랫폼 등이다.

인구가 많은 중국의 전자상거래 시장은 세계 최대 규모이다. 중국 전자상거래 시장은 주로 높은 인터넷 및 스마트폰 보급률, 온라인 쇼핑에 대한 소비자 신뢰도 증가, 전자상거래 플랫폼의 출현 및 다양한 대체 결제 솔루션에 힘입어 지난 몇 년 동안 빠르게 발전했다.

대체 결제 솔루션은 전자상거래 구매 증가의 주요 수혜자였다. 전자상거래 플랫폼을 위한 Alipay, WeChat Pay 등의 결제 솔루션이 빠르게 성장하고 있다. Alipay는 Alibaba Group이 소유한 모든 전자상거래 플랫폼의 기본 결제 도구이다. 반면, Tencent가 제공하는 WeChat Pay는 대규모 소셜 미디어 사용자 기반을 활용하여 온라인 결제를 추진했다. 중국 고객이 전자상거래를 계속 수용함에 따라 이러한 결제 솔루션은 탄력을 받을 것으로 예상된다.

더욱이 중국의 수백만 명의 이주 노동자가 제공하는 저렴한 배송 서비스를 통해 JD.com 및 Alibaba Group과 같은 회사는 중국 어디에서나 당일 배송을 제공할 수 있다.

지원 정책이 존재하는 동안 전자상거래 기업은 계속해서 규제 장애물에 직면해 있다. 특히, 데이터 현지화 및 개인 데이터 보호에 대한 엄격한 규제는 특히 시장 진출을 계획하는 비중국 기업의 경우 어려움을 야기했다. 중국은 '중국의 만리방화벽'을 일련의 디지털 정책으로 묘사하고, 자체적인 소비자 데이터 법률, 특히 개인정보 보호법과 데이터 보안법을 도입했다. 이러한 규정은 중국 시장에 진출하려는 여러 기업들에게 어려움을 안겨준다는 지적이 있다.

코로나19 팬데믹으로 인해 중국 정부는 덜 발전된 지역의 디지털 인프라 개선에 투자하면서 농촌 지역에서도 온라인 쇼핑 판매를 촉진했다. 팬데믹 이후에는 이전에는 패전

2024년 8월 26일
제 8 호

2) <https://mp.weixin.qq.com/s/DTzJvQMFkgKzgEwchMRj0g>

3) https://csf.kiep.go.kr/issueInfoView.es?article_id=53879&mid=a20200000000&board_id=2



이슈와 동향

과 전자제품 카테고리가 지배하였으나 식료품, 건강제품, 생활필수품 등 전자상거래 카테고리의 수가 크게 증가했다.⁴⁾

한편 2023년 상하이의 국경 간 전자상거래 수출입은 2,600억 위안을 초과하여 42% 이상 증가했으며, 국경 간 전자상거래의 활발한 발전은 중국 대외 무역 발전의 중요한 요인이 된다.

소위 “9610 모델”은 해외 전자상거래에서 소형 소포, 여러 제품명 및 고빈도 배송을 통한 B2C(Business To Customer) 주문을 대상으로 한다.

즉, 해외 소비자가 해외 전자상거래 플랫폼에서 국내 전자상거래 판매자에게 주문을 하여 상품을 구매하고, 상품은 세관 감독에 의해 출고된 후 해외 소비자에게 배송된다.

이전까지 상하이의 국경 간 전자상거래 “9610” 수출은 주로 항공 운송에 의존했지만, 국경 간 전자상거래 비즈니스의 폭발적인 성장으로 항공 운송은 시장 수요를 충족하기 어려웠고 새로운 운송 채널의 확장은 불가피한 추세가 되었다.

상하이 항구 국경 간 전자상거래의 “9610” 해상 수출 시범 사업의 첫 번째 주문이 성공한 후, SIPG 그룹은 상하이 세관 및 기타 규제 부서의 지도 하에 감독 사이트의 전반적인 계획 및 건설을 가속화하여 정상 운영 후 국경 간 전자상거래 수출 상품이 SIPG 그룹의 전동(振东) 터미널에서 직접 해상 운송할 수 있도록 한다.

[SIPG 터미널과 전자상거래 모델을 선전하고 있는 현수막]



자료: <https://mp.weixin.qq.com/s/DTzJvQMfKgKzgEwchMRj0g>

2024년 8월 26일

제 8 호

4) <https://www.mordorintelligence.kr/industry-reports/china-ecommerce-market> (검색일: 2024.8.22.)



이슈와 동향

2024년 6월 3일, 상하이의 9개 기관이 발표한 「2024년 상하이항 국경 간 무역 원활화 촉진을 위한 특별 조치를 위한 여러 조치」는 "국경 간 전자상거래 해운 수출 리스트 모델을 모색 및 촉진하고 새로운 비즈니스 형식의 발전 추진력을 도모한다"고 제시했다.

상하이 세관은 상하이 항만 그룹, 와이가오차오 그룹, 국경 간 공공 서비스 및 기타 기업과 협력하여 이 사업 발전을 위한 완전한 준비를 하고 다양한 각도에서 부지 선정을 충분히 시연했으며 최종적으로 편동 터미널이 국경 간 전자 상거래 해상 수출의 시범 사업을 수행할 것이라고 결정했다.

상하이 세관의 지도하에 SIPG는 이러한 새로운 '블루 오션'을 통해 해상 수출의 새로운 경로를 적극적으로 실천하고 있다.

항공과 비교할 때 해상운송은 수송량이 많을 뿐만 아니라 수출 상품에 대한 제한도 적으며, 대량, 다양한 사양 및 여러 범주의 상품(예: 가구, 아웃도어 용품 등)을 운송할 수 있고 상당한 비용 이점이 있어 국경 간 전자상거래 수출 기업이 물류비용을 절감하는데 도움이 된다. 동시에 해상운송은 극한 날씨와 지리적 조건의 영향을 덜 받으며 물류 서비스는 불리한 기후 조건에서도 상대적으로 안정적으로 유지될 수 있다.

아울러 상하이항은 전 세계 200개 이상의 국가 및 지역에서 거의 700개의 항구와 네트워크가 구축되어 있어 현재 300개 이상의 국제 컨테이너 정기선 항로가 있으며 월 3,200회 이상의 선박편이 전 세계 모든 주요 해운 지역을 포괄하여 국경 간 전자상거래에 크게 기여하고 있다.

SIPG의 편동 터미널의 국경 간 전자상거래 세관 감독 센터는 2,200㎡의 면적을 차지하여 상품의 저장 및 가공에 충분한 공간을 제공할 수 있으며 향후 사업 규모의 확장으로 6,000㎡로 확장될 예정이다.

작성자 : 김태일 중국연구센터장
(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 8월 26일

제 8 호



이슈와 동향

올해 1~7월 창장삼각주 대외무역 수출입액 최고치 달성⁵⁾

올해 1~7월 동안 창장삼각주의 대외무역은 새로운 최고치를 경신했으며 고급 제조업의 경쟁력이 크게 향상된 것으로 나타났다.

8월 20일 상하이 세관의 최신 통계에 따르면 올해 1~7개월 동안 창장삼각주 지역의 총 수출입액은 9조 위안을 상회했으며 대외무역 규모는 최고치를 경신했다. 자동차, 선박 및 첨단기술 제품과 같은 고부가가치 제품의 수출이 증가하고, '일대일로' 국가 등 주요 무역 상대국과의 교류가 날로 긴밀해지고 있다.

한편 창장삼각주 지역의 제조업들의 국제 경쟁력이 강화되고 있다. 상하이 세관 통계에 따르면, 올해 1~7개월 동안 창장삼각주 지역의 대외무역 총 수출입액은 9조 1억 위안으로 사상 최고치를 기록해 전년 동기 대비 5.8% 증가했으며, 중국 수출입 총액의 36.7%를 차지했다.

자동차 수출은 1806.3억 위안으로 전년 동기 대비 2.7% 증가해 전국의 39%를 차지했다. 선박 수출은 1,114.1억 위안으로 전년 동기 대비 79% 증가했으며 전국의 64.1%를 차지했다. 첨단기술 제품 수출은 1조 2억 위안으로 전년 동기 대비 4.4% 증가해 전국의 34.8%를 차지했다.

올해 1~7월 동안 창장삼각주 지역은 대 '일대일로' 공동 건설 국가의 수출입액이 전년 동기 대비 7.7% 증가한 4조 600억 위안을 기록했다. 대 다른 브릭스(BRICS) 국가의 수출입액이 1조 2,100억 위안으로 전년 동기 대비 8.3% 증가했으며, 각각 전국의 34.7%와 34.2%를 차지했다.

민간 기업은 창장삼각주 지역 대외무역 발전의 중요한 힘이 되어주었다. 올해 1~7월 동안 창장삼각주 민간 기업의 수출입액이 4조 8,900억 위안으로 전년 동기 대비 9% 증가했으며, 대외무역 총액의 53.7%를 차지했다.

작성자: 김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 8월 26일

제 8 호

5) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/202408/t20240821_1393610.shtml (검색일: 2024.8.22.)



해양수산 뉴스

올해 상반기 중국 해양생산 총액 4조 9,000억 위안 기록

- 올해 상반기 중국 해양생산 총액이 4조 9,000억 위안으로 전년 동기 대비 5.6% 증가했으며, GDP 성장률보다 0.6%p 높은 것으로 추산됨
- 해양 에너지와 수산물 공급은 안정적인 증가세를 보임. 해양 원유 및 천연가스 생산량은 전년 동기 대비 각각 5.6%와 5.4% 증가했고, 해상풍력 발전량은 전년 동기대비 26.4% 증가함. 해수 양식 생산량은 전년 동기 대비 5% 이상 증가함
- 해양 여객 회전량과 운송량은 전년 동기 대비 각각 9%와 5.4% 증가함. 일련의 크루즈 경제 지원 정책이 발표되면서 크루즈 경제도 빠르게 회복되고 있음. 총 23척 크루즈가 206항차를 운영했고 크루즈 여객 운송량이 약 50만 명을 기록함
- 해운 수출입 총액은 전년 동기 대비 2.1% 증가했고 1분기 보다 1.4%p 높은 것임. 이 가운데 선박 제품의 수출이 대폭 증가하여 수출액이 전년 동기 대비 91.1% 증가함. 또한 풍력발전 터빈 및 부품의 수출 규모도 지속적으로 확대되어 수출액이 전년 동기 대비 32.3% 증가함

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-08-01/81577.shtml>

「2023년 중국 해양 공정 연보」 발표

- 최근 중국 해양공정자문협회(中国海洋工程咨询协会)가 발표한 「2023년 중국 해양 공정 연보」에 따르면, 2023년 중국 신규 해양 공정 사업은 총 1,038개로 전년 대비 345개 증가했고 49.78% 증가함. 신규 해양공정 사업의 해역 이용 면적은 전년 대비 32.71% 증가한 64,357헥타르에 달함
- 신규 해양공정 사업에 대한 투자액은 전년 대비 16.13% 증가한 9,885억 위안을 기록함. 이 가운데 해양 항만 건설 산업에 대한 투자액(1,962억 위안)이 가장 큰 것으로 신규 총 투자액의 19.85% 차지함
- 2023년 새로 증가된 28개 중대 해양 공정 사업 중 해양 석유·가스 개발 사업이 가장 큰 비중(50%)을 차지함. 또한 중앙 재정은 해양생태 보호·복원 사업 총 16개를 지원했고 투자 총액이 84.93억 위안에 달함
- 청정에너지 부문에서 중국 해상풍력 발전 신규 해역 이용 사업은 27개이며, 2023년 말 기준으로 전국 해상풍력 발전 누적 설비용량이 37GW에 달함. 신규 운용된 해상 풍력 발전소는 21개이고 신규 설비용량은 6.3GW임

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-08-19/81651.shtml>

2024년 8월 26일

제 8 호



해양수산 뉴스

중국 해양경제 주식 가격 지수 첫 발표

- 지난 7월 23일 중국 자연자원부와 상하이증권거래소는 '중국 해양경제 주식 가격 지수'를 공동으로 발표함
- '중국 해양경제 주식 가격 지수'는 상하이, 선전(深圳), 베이징과 홍콩 주식 시장을 모두 포괄하는 중국 국내 최초의 해양영역 종합 지수이며, 국가해양정보센터(国家海洋信息中心)와 중증지수유한공사(中证指数优先公司)가 공동으로 편성한 것임
- 이 지수는 해양 영역 상장 기업의 운영 현황을 적시에 반영하고 해양 영역으로 자본 유입 및 활용을 촉진하는 데 중요한 의미를 지님
- 현재 '해양경제 지수'의 샘플주식이 총 213개로 20개 해양산업과 관련돼 있음. 기준일인 2012년 12월 31일부터 2024년 7월 22일까지의 지수 연간 수익률이 7.5%로 추산됨

<https://www.nmdis.org.cn/c/2024-07-24/81501.shtml>

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

컨테이너 해운지수 선물 1주년 : 해운금융서비스 역량 향상

- 2023년 8월 18일, 중국 최초의 해운 선물 상품인 컨테이너 해운 지수(유럽 라인) 선물이 상하이 선물 거래소에 상장되어 거래됨
- 2024년 8월 16일 거래 마감 기준 컨테이너 해운 지수(유럽 라인) 선물은 총 242거래일 동안 운영되고 있으며, 누적 거래량은 3,818.75만 계약, 누적 거래금액은 3조 600억 위안임
- 중국초상선물연구소(China Merchants Futures Research Institute)의 왕시란(王思然) 소장은 해운지수 선물이 출시 이후 해운업계의 가격 발견 및 위험 관리를 위한 중요한 도구가 되었다고 언급함
- 그는 컨테이너 해운 지수(유럽 라인) 선물의 상장이 수출 기업 운영에 새로운 위험 관리 도구를 제공한다고 소개함

2024년 8월 26일
제 8 호



해양수산
뉴스

– 특히 홍해 사건 이후 운임이 급격히 상승하고 중국의 유럽 수출품의 컨테이너 운임 수준이 크게 증가하는 가운데 비용 상승으로 인해 회사의 해상 수출에 큰 도전이 발생했다고 말하고, 이러한 위험을 헤쳐나는데 선물지수가 역할을 크게 하고 있다고 지적함

https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202408/t20240820_1393585.shtml

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 8월 26일

제 8 호



포커스

홍해 위기가 해운물류 공급망에 미치는 영향 및 대응책

1. 해운물류 공급망에 미치는 영향

홍해는 수에즈운하를 통과하는 필수 경로로 전 세계 22%의 컨테이너선, 20%의 자동차 운반선, 15%의 유조선, 6%의 건화물선이 모두 홍해-수에즈운하 항로를 통과해야 한다. 2023년 11월 19일부터 후티 무장세력이 홍해 해역을 통과한 상선들을 연속 공격하는 탓으로 머스크(Maersk) 등 해운기업들이 홍해 항로 이용 중단을 선언했다. 홍해 위기가 글로벌 공급망을 교란시켜 화주와 기업들이 큰 고통을 겪었으며, 글로벌 해운시장, 항공 화물운송, 중국-유럽 정기화물열차 등에 많은 영향을 주고 있다.

1) 컨테이너 시장과 해운기업에 대한 영향⁶⁾

홍해 위기로 인해 해운기업들은 홍해를 피해 아프리카 희망봉 항로로 크게 우회하는 방법을 택했으며, 이에 따른 운송 시간과 비용이 모두 크게 증가했다. 아시아-유럽 왕복 일정이 20~30일을 더 소요하게 되고 수송력 부족 문제도 생기게 되어 운임이 급등세를 보여주었다. 특히 물자 운송을 위해 홍해 항로에 크게 의존한 기업의 경우, 화물 인도 시간의 연장과 많은 불확실성이 공급망 파손의 리스크를 증가시키고 나아가 생산계획에 영향을 미치며 중국-유럽 해운 공급망 체계의 불안정을 가중했다.

선사들이 추산한 결과에 따르면, 항로 우회로 인해 아시아-북서유럽 항로의 왕복 시간이 평균 14일 더 소요되며, 기존 정기선 서비스를 유지하려면 선박 2척을 추가로 운영해야 한다. 아시아-지중해 항로의 왕복 시간이 평균 28~35일 더 소요되며, 기존 정기선 서비스를 유지하려면 선박 4~5척을 추가로 운영해야 한다.

또한, 항로 우회의 영향으로 화물 수송량(Freight Volume)과 회전량(Turnover Volume)도 보기 드문 편차를 드러냈다. 클락슨(Clarkson)은 2024년 세계 컨테이너 해상운송 회전량 증가율이 12.8%로 예상하고 있으며, 이는 수송량보다 9.1%p 높게 나타났다. 올해 들어 정기선사들은 신규 선박 투입, 다른 항로의 선박 조달 등 방식으로 수송력 부족을 메우려고 했다. 특히 극동-유럽 항로에 투입된 선박의 수송력이 크게 증가했고, 북미 항로의 수송력도 어느 정도 증가했다. 알파라이너(Alphaliner) 통계 자료에 따르면, 2024년 5월 극동에서 유럽 및 북미로 가는 항로에 투입된 선박 수송력이 전년 동기 대비 각각 26.1%와 4.2% 증가했다.

2024년 8월 26일

제 8 호

6) 航运交易公报(2024.6.20.), 红海航道危机半年: 集运市场供需变化情况分析, <https://mp.weixin.qq.com/s/n3f3Iq9RO65nU5rMNL97Zw>(검색일: 2024.8.8.); 航运交易公报(2024.7.15.), 集运市场AB面: 意外创收后该关注什么, <https://mp.weixin.qq.com/s/1SorGA9e-NtjplaZ0ZsZJQ>(검색일: 2024.8.8)



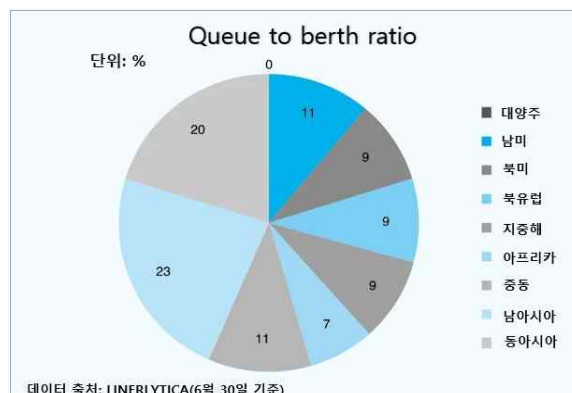
포커스

클락슨 데이터에 따르면, 올해 1~5월 인도된 컨테이너 선박이 전년 동기 대비 2배 증가한 133.53만 TEU를 기록했으며, 이는 2021~2023년 같은 기간 새로 인도된 선박 가깝다. 올해 6월 초 기준으로 세계 컨테이너 선박이 연초 대비 129.16만 TEU 증가했다. 올해 한 해 동안 약 260만 TEU 증가하고 증가율이 9.3%에 달할 것으로 예상된다. 알파라이너(Alphaliner)는 올해 전 세계 컨테이너 선박 증가율이 9.8%로 예상하고, 이는 운송량 증가율보다 6.8%p 높은 수치이다. 그러나 항로 우회와 일부 항만의 혼잡으로 인해 선박량 조정의 압력이 가중되어 실제 주간 선복량이 하락한 것으로 나타났다. 5월 초 극동에서 유럽 및 북미로 가는 항로의 주간 선복량은 3월 말 대비 각각 6.1%와 1.5% 감소했다.

컨테이너 무역 통계(CTS) 데이터에 따르면, 올해 4월 컨테이너 운송 수요는 2021년 4월 코로나 절정기의 최고치보다 20만 TEU를 감소했다. CTS는 원래 올해 상반기 시장에서 인도된 선박이 100만 TEU 이상으로 수요를 대응할 있다고 예상했지만, 실제 수요량은 이 보다 커서 세계 항만에 정체를 초래했다. 홍해 위기가 일어나기 전에 많은 정기 선사들은 초대형 선박이 중간에 지중해 중서부 항만에 기항하고 나중에 북유럽에 기항 하도록 했다. 그러나 홍해 위기가 발생한 후 수송력을 효율적으로 사용하기 위해 홍해와 지중해 중부로 운송되는 화물을 지중해 서부에서 환적하고, 이렇게 하면 선박이 신속히 아시아로 돌아와 화물을 또 실을 수 있다. 이런 운송 변화는 항만 혼잡을 초래한 주요 원인으로 보인다. 또한 업계 전문가는 홍해 위기가 끝나지 않은 한 이 문제를 효과적으로 해결하기 어려울 것으로 보고 있다.

지난 7월 1일에 발표된 라이너리티카(Linerlytica) 27주차 주간지의 분석에 따르면 전 세계 항만 혼잡은 18개월 만에 최고치를 기록했으며, 특히 아시아 항만은 가장 심각한 혼잡 상황에 처해 있고 전 세계 선석 대기 비중(Queue to berth ratio)의 43%를 차지했다.

[그림 1] 전 세계 선석 대기 비중(Queue to berth ratio)



자료: 航运交易公报(2024.7.15.)(검색일: 2024.8.8)

2024년 8월 26일

제 8 호



포커스

6월 30일까지 싱가포르 항만에서 선박 접안 지연이 최대 7일에 달했는데, 선사들의 포트 스킵으로 대기 선박 수량이 줄어들었지만 접안 지연 시간이 여전히 4~5일 수준에 이르렀다. 포트 클랑(Port Klang)과 탄중 펠레파스 항만(PTP, Port of Tanjung Pelepas)의 선박 접안 지연 시간은 2~3일이다. 중국 항만 중 상하이항(上海港)과 닝보항(宁波港)은 가장 심각한 영향을 받았으며, 상하이항 선박 접안 지연 시간은 4일, 닝보항은 2일이다.

항만 혼잡으로 글로벌 주요 항로의 선박 운항 정시성도 떨어지게 됐다. 상하이해운거래소(上海航运交易所) 데이터에 따르면, 2024년 25주차(6월 17~23일) 아시아-남미 노선을 제외한 나머지 노선의 선박 운항 정시성이 전주보다 모두 떨어진 것으로 나타났다. 이 가운데 가장 큰 하락폭을 기록한 아시아-남아프리카 항로의 정시성이 전주 대비 31.17%p 하락했다. 그 다음으로 유럽-미동 항로의 정시성 하락폭이 24.9%p, 아시아-유럽 항로 하락폭이 17.42%p를 기록했다.

[표 1] 2024년 25주차(6.17~6.23) 세계 주요 항로 운항 정시성

항로	Schedule Reliability Index for Operation Efficiency		
	기항 횟수(차)	정시성(%)	전주 동기 대비
아시아-유럽	117	16.24	-17.42
아시아-지중해	140	22.86	-2.98
아시아-미서	121	48.76	-7.15
아시아-미동	129	37.12	-3.37
아시아-페르시아만	84	19.05	-5.95
아시아-호주·뉴질랜드	69	31.88	-12.56
아시아-서아프리카	34	17.65	-14.50
아시아-남아프리카	24	20.83	-31.17
아시아-남미	107	39.25	1.04
유럽-미동	75	42.67	-24.90

자료: 航运交易公报(2024.7.15.)(검색일: 2024.8.8.)

이런 현상들은 운임의 폭등을 유발했다. 많은 화주들이 코로나19 동안의 수송력 부족 문제가 다시 일어날 것을 우려하여 재고 보충을 하기로 결정했다. 이에 따른 수송력 부족 현상이 더욱 가중되어 운임 급등세를 초래했다.

2023년 12월과 2024년 5월의 두 차례 운임 상승을 거쳐, 6월 14일 상하이해운거래소가 발표한 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)는 3,379.22를 기록해 전년 동기 대비 244.9% 상승, 올해 초 대비 78.2% 상승했다. 상하이 수출 유럽, 지중해, 미국 서부,

2024년 8월 26일

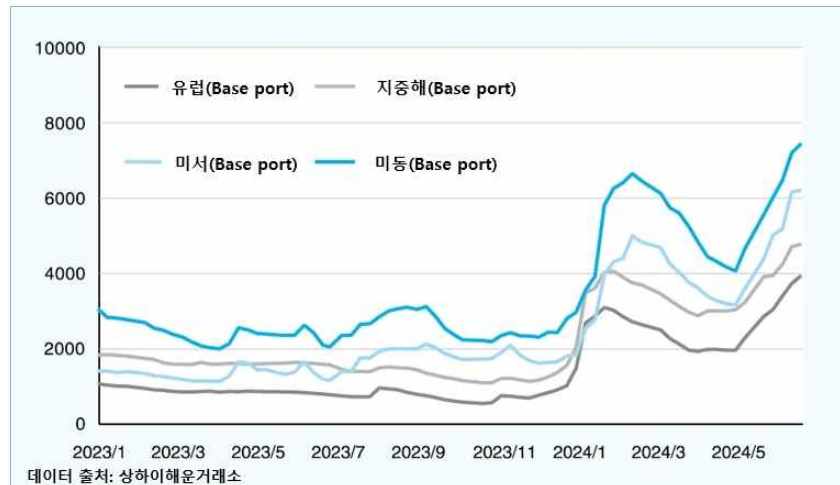
제 8 호



포커스

미국 동부(Base Port)의 운임이 각각 4,179달러/TEU, 4,848달러/TEU, 6,906달러/FEU와 7,993달러/FEU를 기록했으며, 홍해 위기 전(2023년 11월 17일)에 대비하면 각각 491.1%, 322.7%, 307.2%와 240% 상승했고, 3월 말에 대비하면 각각 109.6%, 61.6%, 102.7%, 79.7% 상승했다.

[그림 2] 상하이 수출 컨테이너 운임 추이



자료: 航运交易公报(2024.6.20.)(검색일: 2024.8.8.)

또한 수송력 부족으로 인해 선박 용선료도 크게 상승했다. 라이너리티카(Linerlytica) 27주차 주간지에 의하면, 12개월 동안 용선료가 전년 동기 대비 2% 감소한 1,100TEU 급 컨테이너선을 제외한 다른 컨테이너선의 용선료는 모두 전년 동기 대비 상승한 것으로 나타났다. 이 가운데 8,000TEU급과 4,200TEU급 컨테이너선의 1일 용선료는 전년 동기 대비 80% 증가한 8만 달러와 4.4만 달러에 이르렀다.

[표 2] 컨테이너선 용선료 변화 현황

컨테이너 사이즈(TEU)	1일 용선료(달러)	전년 동기 대비(%)
8,000	80,000	80
6,500	62,000	75
5,600	5,4000	68
4,200	4,4000	80
2,700	31,500	74
1,700	19,800	30
1,100	12,000	-2

자료: 航运交易公报(2024.7.15.)(검색일: 2024.8.8.)

2024년 8월 26일

제 8 호



포커스

시장에 많은 불확실성이 나타났지만 일부 거대 해운사들이 올해 하반기 시장에 대해 여전히 긍정적으로 보고 있다. Hapag-Lloyd CEO인 Rolf Habben Jansen는 2024년 컨테이너 화물 운송 수요가 전년 대비 3~4% 증가할 것으로 예상하며, 또한 재고 보충 수요로 인해 태평양을 통과하는 화물 운송 수요가 높게 나타날 것으로 보고 있다. 머스크 CEO 빈센트 클릭(Vincent Clerc)은 홍해 위기가 컨테이너 시장에 미치는 영향이 최소 올해 3분기까지 지속될 것으로 전망했다.

2) 항공 화물 운송 증가⁷⁾

2023년 항공 운송 시장 수요가 부진하고 공급이 수요보다 많은 것으로 운임이 지속적으로 하락했다. 2023년 11월 중국 전자 상거래의 성수기 수요 증대로 인해 항공 화물 운송량이 증가했지만 업계는 여전히 비관적인 태도를 가지고 있었다. 그들은 2024년 항공 화물 운송량이 지속적으로 증가하려면, 아시아와 구미 국가의 전자상거래 수요 외에 다른 부분의 수요가 있어야 한다고 지적한다.

홍해 위기가 고조되자 업계는 항공 화물 운송 수요를 더욱 긍정적으로 보기 시작했다. 예를 들면, 유럽 자동차 산업은 아시아의 부품 공급에 많이 의존하고 있으며 약 70%의 부품이 홍해를 통해 유럽으로 운송되어야 한다. 올해 1월 부품 부족으로 테슬라, 볼보 등 기업들이 일련의 유럽 공장의 생산을 중단시켰다. 자동차, 전자, 소매, 의료 등 기업들이 공급망 안정을 유지하기 위해 해상 운송보다 운임이 훨씬 비싼 항공 운송을 택했다.

국제항공운송협회(IATA)에 따르면, 올해 2월 글로벌 항공 화물 운송 수요는 전년 동기 대비 11.9% 증가했으며, 국가간 무역 증가율 0.9%보다 훨씬 높게 나타났다. 또한 항공 화물 운송 비수기인 3월에 운임이 지속 상승하여 2023년 겨울 성수기 수준으로 회복됐다. WorldACD 데이터에 따르면 올해 13주차(3월 25~31일) 항공 화물 운송 평균 운임이 전주 대비 2% 증가한 킬로그램당 2.48달러로 2023년 세계 연간 평균 수준에 해당하며, 2019년 3월 대비 38% 증가했다.

또한 중동과 남아시아를 연결하고 유럽으로 가는 항공 노선의 3월 현물 평균 운임이 전월 대비 46% 상승한 킬로그램당 2.82달러에 달하며 전년 동기 대비 71% 상승했다. 3월 글로벌 현물 항공 운송 평균 운임이 전월 대비 7% 상승한 킬로그램당 2.43달러를 기록했다.

이와 동시에 아시아 Temu와 Shien 등 급속히 성장하는 전자상거래 기업들의 높은 운송 수요도 항공 운임의 상승세를 지속하게 했다.

2024년 8월 26일

제 8 호

7) 物流沙龙(2024.4.13.), 搅动全球供应链、持续四个多月的红海危机, 为物流业带来了什么, <https://mp.weixin.qq.com/s/PRU48rHtrQ07S8Mfahnmng>(검색일: 2024.8.8.)



포커스

3) 중국-유럽 정기화물열차의 중요성 부각⁸⁾

중국-유럽 정기화물열차는 유라시아 국제 운송 육상 통로로서 러·우 전쟁이 일어난 후 유럽의 러시아 제재 조치로 인해 중국-유럽 정기화물열차의 운행이 다소 부진한 상황이었다. 그러나 홍해 위기로 중국-유럽 정기화물열차의 중요성이 다시 부각되었다.

물론 중국-유럽 정기화물열차, 항공 화물 운송과 홍해 항로는 상호 보완하는 관계이다. 이 가운데 안정적인 운영, 시간 절약, 비용 절감은 기업들이 중국-유럽 정기화물열차를 선택하는 주요 요인들이다.

올해 들어 중국-유럽 정기화물열차에 대한 가격 문의와 주문이 늘어나면서 수요량과 수송량이 모두 증가한 것으로 나타났다. 1월에 중국-유럽 정기화물열차에 대한 화물 운송 수요는 홍해 위기 이전보다 100% 증가했다. 이 정기화물열차 중의 30%가 유럽으로 수송되며, 이는 홍해 위기 이전보다 18%p 증가했다. 충칭(重庆)에서 유럽으로 가는 화물열차의 컨테이너 운송비는 약 20% 증가한 4,000~5,000달러에 달했지만, 해운 운임보다 약 30% 저렴한 것이며, 또한 15~20일 소요되며, 홍해 항로보다 7~10일 빠른 것이다.

올해 1~2월 헤이룽장(黑龙江)성에서 출발한 중국-유럽 정기화물열차의 편수와 발송 화물량이 전년 동기 대비 각각 161.5%와 151.6% 증가했으며, 이 가운데 국제 운송 정기열차량이 전년 동기 대비 266.7% 증가해 수출 강세가 나타났다.

올해 1분기 중국-유럽 정기화물열차 '동부통로(东通道)'에 위치한 만저우리(满洲里), 쑤이펀허(绥芬河), 통장(同江) 등 철도 통상구를 통과한 열차는 총 1,443편으로 전년 동기 대비 7.6% 증가했다. 이를 통해 수송되는 화물은 15.1만 TEU로 전년 동기 대비 6.9% 증가해 같은 기간 사상 최고치를 기록했다.

지난 7월 10일 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. 현재까지 중국-유럽 정기화물열차는 이미 25개 유럽 국가의 224개 도시에 이를 수 있고, 11개 아시아 국가의 100개 이상 도시를 연결했으며, 서비스 네트워크는 유라시아 전역과 이어진다.

2024년 8월 26일

제 8 호

8) 物流沙龙(2024.4.13.), 搅动全球供应链, 持续四个多月的红海危机, 为物流业带来了什么, <https://mp.weixin.qq.com/s/PRU48rHtrQ07S8Mfahnmng>(검색일: 2024.8.8.); 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.)



포커스

중국-유럽 정기화물열차는 외부 환경의 영향을 적게 받고 높은 안정성을 지닌다. 현재 중국-유럽 정기화물열차는 이미 전 과정 시각표시 정기열차 여러 편을 개통했으며, 이를 통해 정기 화물열차도 정기 여객열차처럼 운행 횟수, 노선, 운행 시간이 모두 고정되고 운송 효율성이 더욱 보장돼 있다.

시안(西安)에서 독일 뒤스부르크로 가는 정기화물열차를 예로 들면, 매주 수요일과 토요일 새벽 3세 55분에 시안 국제항역(国际港站)에서 출발해 10일에 걸쳐 9,908km 운행하고 뒤스부르크에 도착할 수 있다. 전체 운행 시간이 일반 정기열차보다 30% 이상 단축되며 평균 탄소 배출량은 항공 운송의 1/15, 도로 운송의 1/7이다.

또한 홍해 위기 아래 많은 기업들이 복합운송 방식을 택했다. 일본 물류기업인 Yusen Logistics는 수년간 중국-유럽 정기화물열차를 이용해 고객에게 엔드 투 엔드(End-to-End) 운송 서비스를 제공해왔다. 올해 들어 Yusen Logistics는 일본에서 출발한 화물을 우선 해상 운송을 통해 칭다오항(青岛港)에 도착한 다음에 트럭으로 시안 기차역까지 운송하고, 시안 기차역을 환적 허브로 중국-유럽 정기화물열차를 통해 화물을 유럽 지역으로 운송하는 방안을 제시했다. 일본 이외의 아시아 지역은 칭다오항뿐만 아니라 톈저우항(钦州港)과 충칭(重庆) 기차역을 경유해 유럽으로 운송하는 방안도 제시됐다. 즉 시안 기차역에서 출발해 칭다오항이나 충칭 기차역을 경유해 톈저우→아라산커우(阿拉山口)/휘얼귀스(霍尔果斯)→카자흐스탄→폴드→독일/네덜란드/프랑스/영국의 노선에 따라 화물을 운송한다.

2. 해운물류 공급망 안정을 위한 중국의 대응책⁹⁾

홍해 위기는 중국 해운시장에 위기와 기회를 모두 가져주었으며, 단기간에 낮은 운임과 선박 과잉 등 문제를 해결했지만 '블랙 스완'과 '회색 코뿔소' 사건들이 빈번하게 발생하고 국제 지정학적 불안이 심화되면서 해운시장 환경이 불안정해졌다. 이런 해운물류 불안정한 공급망에 대응하기 위해 중국 교통운수부 텐진수운공정과학연구원과 상하이 국제해운연구센터 전문가들은 다음과 같은 대응책을 제시했다.

1) 협력 체계 강화

글로벌 해운 공급망 안정을 위한 협력 메커니즘을 구축하고 다자 및 양자 간 협력

2024년 8월 26일

제 8 호

9) 中国交通通信信息中心(2024.4.22.), 从红海危机看我国海运供应链安全面临问题, https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=Mzk0NDIzMTc2OQ==&mid=2247560240&idx=3&sn=cb57cac85504594910d8333f50daba93&chksm=c3246806f453e110ae65973c5e080df9fa4aa0c336113c74c83b259ee31aa6e011d1194c3bb9&scene=27(검색일: 2024.8.8.); 航运评论(2024.1.17.), 红海海域危机的中国航运市场应对策略探讨, https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzAxMzE3MTM4Mg==&mid=2652902120&idx=1&sn=1c567c3c1df6f152953f6eba5e230dde&chksm=80721d31b7059427f9f363b4773f86199c5fa9f3c3428359e17819047ad00273f82c0bff60c6&scene=27(검색일: 2024.8.8.)



포커스

협정 체결을 통해 홍해 등 특정 지역의 주요 항로에서의 협력을 강화할 필요가 있다.

홍해 위기에 대응하기 위해 아랍 국가들과 '해적 및 무장 공격 선박 대응을 위한 지역 협력 협정'을 체결하고 지역간 해상 안전 합동 방어 메커니즘을 구축하도록 한다. 홍해 해역의 국제 정보 공유를 강화하기 위해 일본이 싱가포르에 말라카해협 정보 공유 센터를 설립 등 선례를 참고해 아랍 국가들과 함께 홍해 지역(지부티 혹은 이집트)에 해상 통합 안전 모니터링 정보 공유 센터를 설립한다. 선주협회 등 업계 조직이 국제협력 능력을 발휘해 이 센터의 설립을 주도한다면 정치적 민감성을 피할 수 있다.

중국 교통운수부는 다른 부처 및 대형 기업과 함께 정기적인 안전 모니터링 메커니즘을 구축해 이를 바탕으로 글로벌 해운 공급망 안정 관련 국제협력을 주도적으로 추진하고 글로벌 산업사슬 및 공급사슬에 대한 긴급 대응 관리 메커니즘과 정보 공유 메커니즘을 수립해야 한다.

안전 위협을 받을 경우 자원 조달, 정보 교환, 상호 구조 지원 등에 대해 각국이 합의를 이루어 표준화 운영 절차와 조정 메커니즘을 형성해 글로벌 해운 공급망 체계의 안정을 보장하도록 한다.

2) 대체 운송 통로 건설

① 육상 운송 통로 구축

항로 봉쇄 등 돌발 사건에 더 유연하게 대처할 수 있기 위해 육상 운송과 항공 운송의 선택 공간을 넓힐 필요가 있다. 또한 불안정한 글로벌 무역 상황에 잘 대응하기 위해 '일대일로'를 이용해 새로운 무역 시장을 확대하고 리스크를 분산시키는 것도 방법 중 하나이다.

특히 육상 운송 대체 통로로서의 중국-유럽 정기화물열차 건설을 강화하고 해외 운송 통로 건설을 추진하며, 정책, 규칙, 표준에 있어 다른 국가와 연계시키고 고부가가치 및 첨단 기술 화물의 운송과 극단 상황에서의 운송을 보장하도록 한다. 중아시아 및 유럽 국가와 함께 표준이 통일된 궤도를 건설하고 중국-유럽 철도의 환적 횟수를 줄이고 철도의 최대 화물 물동량을 증가시킨다. 또한 운영 관리 모델을 지속적으로 최적화하여 국제 해상-철도 복합운송, 국제 철도 운송 등 운송 방식의 효율성을 전면적으로 향상시킨다.

② 북극항로 확대

해상 대체 통로 건설에 있어 북극항로를 유라시아 해상 통로의 새로운 옵션으로 고려

2024년 8월 26일

제 8 호



포커스

하고 기술 업그레이드, 투자 확대와 운영 관리 모델 혁신 등을 통해 악천후가 북극항로 해상 운송에 대한 영향을 극복해야 한다.

북극항로 확대·완비에 있어 중국 교통운수부는 다음과 같은 조치를 취할 필요가 있다. 첫째, 고위도 통신과 해운 보장 정비 서비스 등 문제 해결을 위해 기술을 발전시켜야 한다. 둘째, 효과적인 투자를 통해 북극항로 연선의 인프라 건설과 아이스 클래스(Ice Class)가 높은 쇄빙선 건조를 추진해야 한다. 셋째, 합리적인 운영 관리를 실시하고 유라시아를 연결하는 북극항로의 '단거리' 장점을 살려주어야 한다. 북극 동북항로 양단에 '북극 해운 허브항'을 건설해 두 개 허브항 사이에 아이스 클래스가 높은 대형 선박을 투입해야 한다.

3) 디지털화 정보 플랫폼 구축

빅데이터, 5G 등 새로운 수단으로 해외 자원 데이터 베이스를 구축하고 해운 공급망에 대한 디지털화 자원 관리를 실시할 필요가 있다. 이를 통해 공급사슬의 업스트림과 다운스트림 간의 정보 연계 효율성을 높이고 정보 사일로(Information silo) 문제를 해결하며 스마트 공급망의 국가간 서비스 정보 플랫폼 구축을 위해 기반을 마련한다.

또한 사이버 공격 등 새로운 안전 위협에 대한 대응 능력을 제고해야 한다. 정부기관, 업계 관리부서, 안전 관리부서, 물류운송 기업 등 간의 정보 데이터를 공유하며 지능화 집약 관리 모델과 내부 통제 제도를 구축해 일체화 플랫폼 운용 모델을 형성한다. 이를 통해 일상적인 무역 활동의 요구를 충족시킬 수 있을 뿐만 아니라 다양한 돌발 상황에서 해외 비상 물류 수요에 신속히 대응할 수 있다.

리스크 관리를 위해 중국은 글로벌 해운 네트워크 빅데이터 모니터링 조기경보 메커니즘을 구축할 필요가 있다. 위성 원격 감지, 선박 궤적, 해양 기상, 대테러 등 정보를 통합한 빅데이터를 모델링하고 통로 교통량, 선박 행위, 항로 수송력에 대한 다각도 모니터링을 통해 통로 이상 및 항만 혼잡 현상을 실시간 예측하고 조기 경보를 제공한다. 통로 이상이나 항만 혼잡의 가능성을 감지하게 되면 즉시 경보를 발령하고 이번 홍해 위기와 같은 사건에 신속하게 대처할 수 있는 해결 방안을 제공하도록 한다.

4) 중국 수출 화물의 부가가치 향상

산업구조를 업그레이드시켜 부가가치가 낮은 제품에 대한 의존도를 줄이고 고급 제조업을 발전시키며 중국 브랜드의 해외진출을 장려해야 한다. 이를 통해 중국 해운시장의 경쟁력과 지속성을 향상시킨다.

현재 중국은 글로벌 공급망 레이아웃에 대해 갈수록 중요시하고 있다. 또한 부가가치

2024년 8월 26일

제 8 호



포커스

가 낮은 상품이 운송비 변동에 더 민감하게 반응하므로 자동차, 반도체, 선박, NC공장 기계 등 시효성과 운송비에 덜 민감한 고부가가치 제품 및 산업사슬을 적극 발전시켜야 미래 운송비 리스크에 대응하는 능력을 강화할 수 있다.

5) 해운 보험 시장의 점유율 높여

중국은 러시아, 이란, 상하이협력기구(SCO), 걸프 협력 이사회(GCC), 브릭스(BRICS) 국가 등과의 협력 관계를 적극 활용해 민간 금융 상업 협력을 추진할 필요가 있다.

우선 특정 지역에 재보험 협력 회사를 설립하고 재보험 방식으로 정치적 불안, 극한기후, 해적 공격 등이 해운업에 가져준 리스크를 효과적으로 이전하고 분담한다. 또한, 중국 보험회사는 홍해와 러시아 항로에 대한 보험 서비스를 제공할 필요가 있다. 지정학적 불안정으로 인한 체선, 체화, 항로 봉쇄 등 리스크에 대한 보장 서비스를 제공하고 국제 보험 시장에서 중국 기업의 점유율을 높이도록 한다. 이와 동시에 위안화 결제의 보험 상품을 출시하고 위안화를 중심으로 외화 일체화 해운 결제 서비스 체계를 구축하며 국제 무역 활동에서의 위안화 이용을 확대해야 한다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 8월 26일

제 8 호



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	8/23	8/16	8/9	8/2	7/26	
대미달러환율	7.1358	7.1464	7.1449	7.1376	7.1270	
1년만기국채수익율(%)	1.4973	1.5341	1.4562	1.3901	1.4769	
통화	24. 7월	24. 6월	24. 5월	24. 4월	24. 3월	
M2증가율(% ,전년 동기)	6.3	6.2	7.0	7.2	8.3	
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비		
	24. 7월	24. 6월	24. 5월	24. 7월	24. 6월	24. 5월
소비자 물가지수	100.5	100.2	100.3	100.5	99.8	99.9
생산자 물가지수	99.2	99.2	98.6	99.8	99.8	100.2
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. 7월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
전국실업율(%)	5.2	0.2pp	-0.1pp	5.5	5.1	
경기	24. 7월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
PMI(%)	50.2	-0.3pp	-0.9pp	42.6	50.3	
무역	24. 7월	전월 대비	전년 동기 대비	24. 1~7월	전년 동기 대비	
수입액(억달러)	2,159.1	3.4	7.2	14,885.2	2.8	
수출액(억달러)	3,005.6	-2.3	7.0	20,065.2	4.0	

※ 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 8월 26일

제 8 호

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