

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2024년 10월 28일

No. 10

이슈와 동향 01

- 올해 4분기 컨테이너 시장 전망 : 불확실성 증가, 운임 상승 동력 부족 01

해양수산뉴스 6

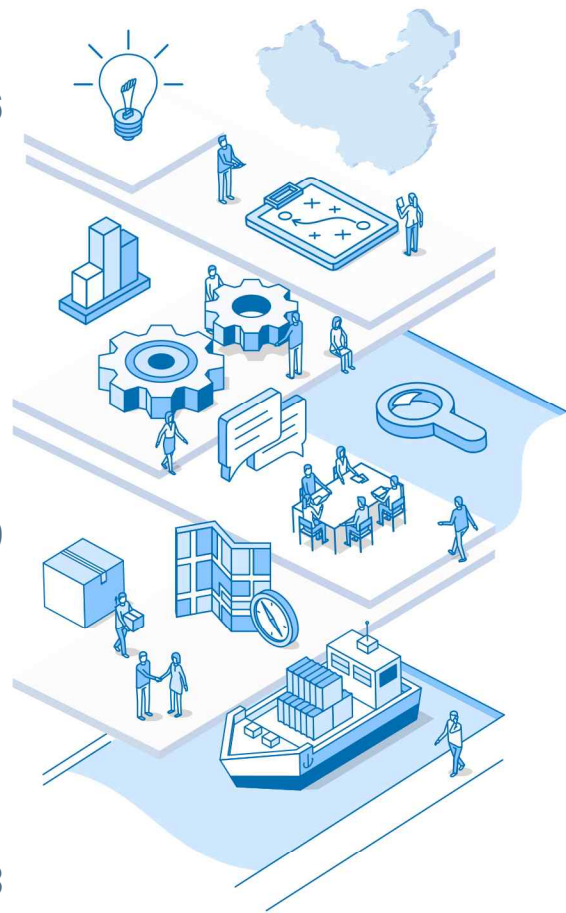
- 중국, 「스마트 통상구(口岸) 건설에 관한 지도의견」 발표 6
- 「닝보·저우산항 총체계획(2035년)」 최종 승인 받아 6
- 중국 해운 선대 총 규모 4.3억 DWT 7

포커스 9

- 중국, 아프리카 해운·항만업에 대한 투자 현황 9

통계 및 자료 18

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 18



한국해양수산개발원 중국연구센터
Korea Maritime Institute China Research Center
발행인: 김종덕 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 감리: 한덕훈 부장



Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

올해 4분기 컨테이너 시장 전망 : 불확실성 증가, 운임 상승 동력 부족¹⁾

올해 상반기 국제 해운 시장은 '선박 부족', '천정부지의 운임' 등 호황을 구가하다가 최근 추세가 또 전환되었다. 지난 9월 13일에 상하이해운거래소(上海航运交易所)가 발표한 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)에 따르면, 운임지수는 2,520.95로 전기 대비 215.63 하락하고 8% 가까이 폭락했으며, 운임이 5월 중순 수준으로 떨어졌다.

전통적인 관례에 따르면, 7~8월은 일반적으로 해운업의 성수기이지만 올해는 상당히 비정상적인 것으로 나타났다. 7월 말부터 운임이 상승하지 않고 오히려 하락하여 심지어 50% 이상 하락의 상황까지 나타났다. 이런 상황에 대해 관세 징수, 홍해 위기 및 재고 보충 주기 등 1~3분기의 운임 변화 원인을 분석하고, 4분기 컨테이너 시장 운임이 여전히 지속적으로 하락할 것인지, 아니면 다시 전환점을 맞이할 것인지에 대해 중국 전문가의 예측을 보면, 다음과 같다.

1. 1~3분기 운임 'V' 자 추세를 보임

올해 해운 컨테이너 운임은 전반적으로 'V'자 추세를 보여주었다. 구체적으로 말하면, 2~3월은 춘절 이후의 전통적인 비수기이고 홍해 위기로 인한 공황도 점차 악화되면서 해운 컨테이너 운임은 계절적인 하향 조정으로 나타났다.

[표 1] 2023년 1월~2024년 8월 주요 컨테이너 항로 운임 추세

SCF	세분항로	2024/9/20	2023/1-2024/8	3월 대비 7월초의 증가율	2023년 동기 대비	7월초 대비 현재의 증가율
	종합항로	2,366.24		#VALUE!	148.14%	-36.63%
	구주항로	2,592.00		143.58%	239.71%	-46.63%
	지중해항로	2,955.00		80.53%	101.57%	-45.60%
	미서항로	5,341.00		137.83%	279.33%	-34.09%
	미동항로	6,486.00		123.63%	173.90%	-34.78%
	남미항로	6,990.00		223.74%	176.07%	-22.56%
	서아프리카항로	4,589.00		156.60%	71.74%	-17.51%
	호주·뉴질랜드항로	2,193.00		88.61%	743.46%	59.49%
	페르시아만항로	1,147.00		43.55%	-6.44%	-52.91%
	한국항로	141.00		7.10%	7.63%	-15.06%
	동남아항로	412.00		157.04%	143.79%	-43.56%
	일본동부항로	301.00		0.67%	-7.95%	0.67%
	일본서부항로	309.00		1.74%	-6.08%	5.46%

자료: 郑静文(2024.9.30.), 中国航务周刊, 2024년 제40호

4월 말부터 6월까지 홍해 위기로 인한 항로 우회 선박이 귀환하고 선박의 출입항 일시 지연 등 문제가 두드러지며 또는 핵심 상품의 운송 수요가 대폭 증가되어 거의

2024년 10월 28일

제 10 호

1) 郑静文(2024.9.30.), 不确定性大幅增加 运价上涨动能不足—2024年集运市场第四季度展望, 中国航务周刊, 2024년 제40호.



이슈와 동향

모든 항로의 컨테이너 운임이 급등세를 보여주었다. 상하이에서 유럽, 미동부, 남미, 서아프리카, 호주·뉴질랜드로 가는 항로의 운임은 3월 말에 비해 100% 이상 상승했다.

7월부터 항로 우회로 인한 공급망 압력이 점차 해소되면서 일부 화물의 출고 날짜가 앞당기게 되고 운임 상승세가 현저히 완화됐다. 8월 이후 최고치를 기록했다가 하락하기 시작했다. 구체적인 원인은 다음과 같은 몇 가지 방면에서 볼 수 있다.

수요 측면에서 보면, 구미지역은 재고 보충을 하기 시작했다. 그 중 가전제품 등 핵심 제품의 수출이 증가세를 보이며 관세 추가 징수 전에 긴급 운송 수요가 뚜렷이 증가했다. 미국 3대 재고 지표를 보면, 올해 상반기 재고는 바닥을 치고 반등했으며 재고 보충의 새로운 주기가 시작했다. 이와 동시에 유럽은 홍해 위기의 영향으로 일부 생산업체들은 공급망의 연장 및 중단 위험을 우려해 자발적으로 재고량을 늘렸다.

많은 국가의 정권 교체와 보호무역주의의 영향으로 화주들은 관세 추가 징수의 가능성이 커질 것을 예상하고 있다. 따라서 자동차와 태양광 등 제품의 수출이 강세를 유지하고 있다. 올해 전 세계 70개 이상 국가에서 정권 교체 선거가 진행되고 보호무역주의와 생산의 현지화가 지속되고 있으며 관세 추가 징수 전에 긴급 운송 수요가 뚜렷이 증가한 것으로 나타났다.

또한, 브라질은 올해 1월부터 자동차 수입 관세를 점진적으로 조정하기 시작했으며, 2026년까지 36%로 인상할 예정이다. 이 영향으로 중국의 대(對) 브라질 자동차 수출이 크게 늘어났는데, 1~6월 자동차 수출량이 전년 동기 대비 912% 증가했다. BYD와 창청(长城) 등 중국 브랜드 자동차 기업들이 브라질에서 공장을 설립하기 시작한 것은 자동차 관련 시설 및 장비의 수출 수요를 견인했다. 이와 동시에 미국은 새로운 수허301 조사를 실시하기 시작하여 중국 자동차, 태양광 제품, 리튬배터리 등에 대해 관세를 추가 징수하기로 했다. 따라서 미국 항로 운송에 대한 긴급 수요도 현저히 늘어났다.

공급 측면에서 보면, 낮아진 컨테이너와 선박의 회전율이 올해 상반기 시장의 효과적인 선박 수송력 공급에 영향을 미쳤다. 구체적으로 보면, 홍해 위기가 높아진 상황에서 선사들은 아프리카 희망봉을 우회하는 것을 택했는데, 이로 인해 선박 회전율이 낮아지고 25%의 선박 수송력을 손실했다. 올해 상반기 아시아-유럽 항로에 수송력 총 52만 TEU에 달한 선박을 새로 인도했지만, 아직 10% 정도의 선박 수송력이 부족한 것이다. 이와 동시에 항로 우회로 인한 일련의 연쇄 반응이 점차 보이기 시작했으며, 시장 수급, 항만 혼잡 및 환적 모드에 미치는 영향이 점차 심화되고 있다.

선박 수송력 배치를 보면, 항로 간의 수송력 조정으로 전도 효과가 나타났다. 아시아-유럽 항로의 우회로 인한 수송력 부족 문제를 대응하기 위해 정기선사들은 미국 항로

2024년 10월 28일

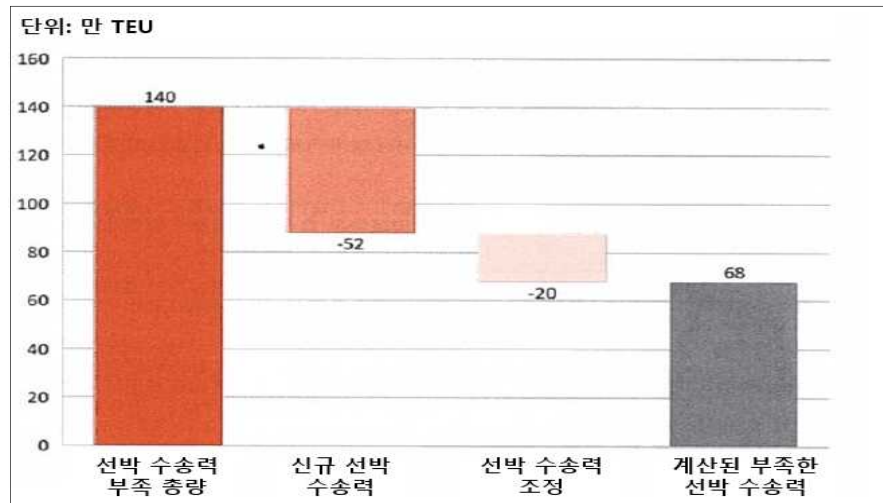
제 10 호



이슈와 동향

의 수송력을 아시아-유럽 항로로 배치했는데, 이는 미국 항로 수송력의 균형을 타이트 해지게 만들었다. 남미 항로의 경우 전기(前期) 선박 수송력에 대한 수요가 폭등하였는데, 정기선사들은 남북항로(아프리카, 호주 관련)의 수송력을 남미 항로로 조정하여 이로 인해 남북항로의 수송력 긴장을 초래했으며, 운임도 급격히 상승했다.

[그림 1] 2024년 상반기 아시아-유럽 항로 부족한 선박 수송력 계산



자료: 郑静文(2024.9.30.), 中国航务周刊, 2024년 제40호

컨테이너 유통 측면에서 보면 지중해 및 홍해 등 지역의 공급망이 불안정해졌고 수출 입 무역과 출하 주기도 변화가 생겼다. 출하 시간이 앞당겨지는 경우가 많아졌고 공컨테이너 조달이 어려워지면서 컨테이너 부족 현상이 때때로 발생했다.

2. 재고 보충 주기 짧아져, 신규 선박 투입으로 수송력 과잉 유발 가능

유럽과 미국의 재고 보충 수요는 긴급 운송 수요로 인해 많이 발생했고, 재고 보충 주기는 예상보다 짧아졌다. 유럽과 미국의 재고 보충 주기는 일반적으로 8~16개월 지속되지만 중소기업의 재고 보충 의향을 보면 재고 보충 수요가 전반적으로 낮은 수준에 있다. 현재 재고 보충 수요는 공급망 중단이나 관세 추가 징수 리스크 등에 대한 우려로 인해 많이 발생하고 있어서 지속 가능성이 이전의 재고 보충 주기보다 약할 수 있을 것이다. 현재 브라질 자동차의 수출 증가는 이미 완화하기 시작했지만 미국의 수요가 강세를 보여 4분기까지 지속될 것으로 예상된다.

2024년에 새로 인도된 선박은 항로 우회로 인한 선박 수송력 부족 문제를 해결할 수 있지만 2025년 선박 수송력에 대한 충격이 더 커질 가능성이 있다. 데이터에 따르면, 2024년 하반기 117만 TEU의 선박을 인도할 것으로 예상되며, 이 가운데 12,000TEU 급 이상의 선형은 70.5만 TEU에 달하기 때문에 항로 우회로 인한 선박 수송력 부족을

2024년 10월 28일

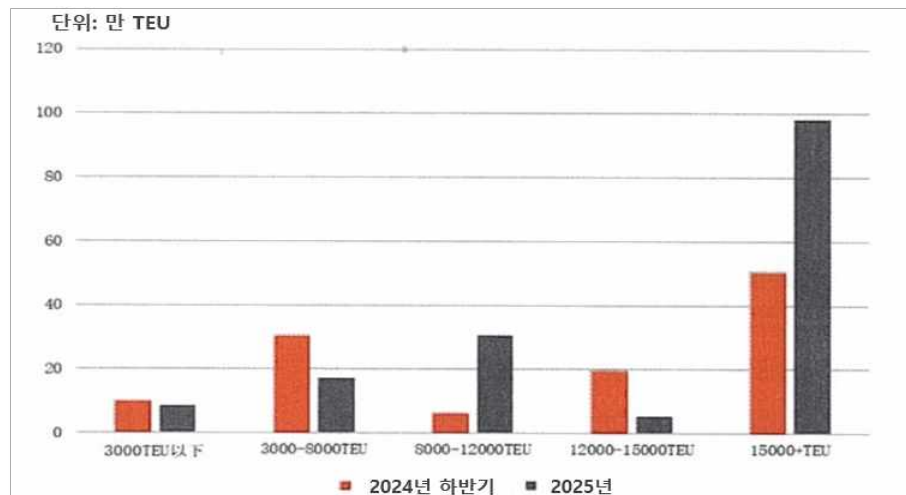
제 10 호



이슈와 동향

메울 수 있고 유럽 항로의 선박 수송력 긴장도 완화시킬 것으로 기대된다. 2025년 160만 TEU의 선박을 인도할 것으로 예상되며, 이 가운데 12,000TEU급 이상의 선형은 103.6만 TEU에 달할 것이고 신규 선박 인도가 수송력 과잉을 가져올 수 있다. Drewery가 발표한 컨테이너 산업 수급 균형 지수에 따르면, 2024~2025년 해운 컨테이너 산업은 심각한 공급 과잉 문제에 직면할 것이다.

[그림 2] 2024년 하반기 및 2025년 선형별 선박 인도 계획



자료: 郑静文(2024.9.30.), 中国航务周刊, 2024년 제40호

항만 혼잡과 파업 등 사건이 지속할 가능성이 낮기 때문에 이로 인한 영향도 제한적이다. 공급망 교란 요인을 보면, 항만 혼잡의 범위 및 영향 수준은 전반적으로 제한되어 있어 나중에 급속 완화될 수 있고 문제의 지속성이 약한 편이다. 그러나 환적 허브항의 운영 효율성과 노동자 파업 등 사건으로 컨테이너 운임의 단기적 변화를 일으키는 데 계속 유의할 필요가 있다.

3. 새로운 얼라이언스 구도로 인해 불확실성 커질 것

2025년 컨테이너 시장의 얼라이언스 구도는 '2M, Ocean Alliance, THE Alliance'에서 Gemini(머스크와 Hapag-Lloyd), Ocean Alliance(COSCO Shipping, CMA-CGM, Evergreen Marine Corp)와 HMM, ONE, 양명해운(阳明海运)이 얼마 전에 구성한 프리미어 얼라이언스(Premier Alliance)로 바뀌었다. 또한 프리미어 얼라이언스와 MSC는 주요 항로에 관한 선실 공용 협력을 추진하기로 했다.

새로운 얼라이언스 구도에 대해 두 가지 사항을 유의할 필요가 있다. 첫째, Gemini의 협력 계획이 예상 효과를 얻을 수 있는지, 그리고 이 계획이 향후 얼라이언스의 노선 배치에 영향을 미칠 것일지를 유의해야 한다. Gemini는 완비된 라이터링(Lightering)

2024년 10월 28일

제 10 호



이슈와 동향

체제 구축을 통해 간선 선박의 허브항 기항을 줄이고 정시성 제고, 비용 절감과 탄소배출 감소 등 목표를 실현하도록 한다. 그러나 라이터링과 간선 운송 간의 연계 효율성, 엔드 투 엔드(End to end) 운송의 시효와 고객의 수용성 등을 같이 고려해야 한다. 둘째, MSC가 프리미어 얼라이언스의 안정적인 협력 파트너가 될 수 있는지를 지켜봐야 한다.

현재 프리미어 얼라이언스는 3대 얼라이언스에서 열세에 처하고 있다. MSC는 선대 규모 1위의 우위로 프리미어 얼라이언스가 적극 협력하고 싶은 파트너가 되었다. 이와 동시에 MSC도 협력 방식으로 선대의 적재율을 높이려고 하고, 쌍방의 협력은 각자의 발전 요구에 부합한 것으로 보인다. 그러나 MSC는 독자 운영의 중요성도 강조하고 있으며, 프리미어 얼라이언스와의 협력이 기대 효과를 얻을 수 있을지에 대해서도 지켜봐야 한다고 밝혔다. 따라서 현재 MSC와 프리미어 얼라이언스는 아직 서로 호흡을 맞추어나가는 모색 단계에 처해 있다.

또한, 홍해 위기가 장기화되고 있다는 추세도 주목할 만한 점이다. 파키스탄과 이스라엘 간 충돌의 단계적 완화 조짐만으로 정기선사들이 운항을 재개하는 것이 아니다. 정기선사들은 홍해 지역의 운항 재개뿐만 아니라 보험의 전쟁구역 구분, 보험 기준, 항로 계획 등 여러 요인들을 고려해야 한다. 따라서 항로 재개는 시장 예상보다 느릴 수 있을 것이다.

종합적으로 보면, 현재 컨테이너 운송 시장이 직면하고 있는 불확실성이 크게 증가하기 때문에 운임의 대폭 상승을 견인하는 동력이 부족할 것으로 보인다. 또한 후속 화물 운송 수요가 조금 감소되고 선박 수송력 공급 부족 문제가 완화된다면 운임이 하향으로 진일보 조정될 수 있다.

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



해양수산 뉴스

중국, 「스마트 통상구(口岸) 건설에 관한 지도의견」 발표

- 최근 중국 세관총서(海关总署), 국가발전개혁위원회(国家发展改革委), 공업정보화부(工业和信息化部) 등 9개 부처는 「스마트 통상구(커우안·口岸) 건설에 관한 지도의견」을 공동으로 발표함
- 이 「의견」은 통상구의 디지털 전환과 스마트 업그레이드를 촉진하고 스마트 통상구를 건설함으로써 더 높은 수준의 대외개방과 질적 발전에 서비스를 제공하도록 한다고 제시함
- 이 「의견」에 따르면, 스마트 통상구는 국제 무역의 ‘단일 창구(Single Window)’ 일체화의 디지털 기반에 의존하여 선진 시설·설비와 차세대 디지털 기술을 활용해야 함. 이를 통해 통상구 시설 지능화, 운영·관리 디지털화, 협동 감독 정밀화, 광범위한 종합 서비스 제공, 지역 협력 메커니즘화 등을 주요 특징으로 하는 국제 일류 현대화 통상구를 건설할 계획임
- 이 「의견」은 △통상구 생산·운영과 검사 시설의 지능화 △통상구 실적 평가 지능화 △기업의 편의성 향상 △다양한 물류 서비스 네트워크 구축 △국제 상호연통 및 협력 촉진 △‘단일 창구’ 플랫폼 업그레이드 등 방면에서 스마트 통상구를 건설할 예정임
- 세부적인 내용은 △통상구 경영 주체의 노후 시설 업그레이드·개조 장려 △조건을 갖춘 항만에서 자동화 무인 부두 건설 △해운·항만, 장소, 검사 업체들 간의 정보 공유 강화 △표준화된 ‘단일 창구’에 지역 특색 추가 △‘통관+물류’, ‘무역+금융’ 건설 심화 △‘스마트 통상구+’ 특색 가공, 특정 시장, 상업·무역 물류, 변경주민 호시무역(边民互市), 국경 관광 추진 등이 있음

<https://www.zgsyb.com/news.html?aid=695799>

「닝보·저우산항 총체계획(2035년)」 최종 승인 받아

- 지난 10월 10일, 「닝보·저우산항 총체계획(2035년)」은 중국 교통운수부와 저장(浙江)성 인민정부로부터 최종 승인을 받았음
- 닝보·저우산항의 연간 화물 물동량은 연속 15년 동안 세계 1위를 유지해왔으며, 연간 컨테이너 물동량은 세계 3위를 차지함. 올해 1~9월 닝보·저우산항의 화물 물동량은 전년 대비 3.4% 증가한 10.5억 톤, 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비

2024년 10월 28일

제 10 호



해양수산 뉴스

8.3% 증가한 2,952만 TEU에 달했으며, 모두 역사 최고치를 기록함

- 이 신규 계획에 따르면, 2035년 닝보·저우산항 화물 물동량이 18억 톤, 컨테이너 물동량이 6,000만 TEU에 달할 것으로 예상됨
- 신규 계획에서 '1항(一港), 2핵(两核), 20개 구(二十区)'의 전체 구도 형성을 제시함. 즉 '1항(一港)'은 닝보·저우산항, 2핵(两核)은 중부 핵심구와 북부 핵심구를 가리킴. 기존의 19개 항구에 '항저우완 항구(杭州湾港区)' 하나를 더 추가해 20개 구(二十区)를 형성한 것이며, 또는 발전 기반, 발전 환경, 운송 지위 등 지표에 따라 이를 14개 주요 항구와 5개 일반 항구로 나눔
- 신규 계획은 강한 실력을 지닌 세계 일류 항만으로 건설한다는 목표를 세웠으며, 컨테이너와 벌크화물 운송을 위주로 하는 국제 허브 항만을 건설하고 창장삼각주 및 창장 연선의 벌크화물 환적·저장·운송 기지 및 강·바다 복합운송 서비스 센터를 구축할 계획임
- 또한 신규 계획에 따르면, 항만 기능을 현대 물류 서비스와 벌크화물 저장·운송·무역으로 전환시키고 저장성 해양경제 임항(临港)산업 클러스터 및 현대 해운 서비스 기지를 구축하며 닝보·저우산 국제 해운 중심의 경쟁력을 더욱 향상시키도록 한다. 이를 위해 공급망, 금융 및 무역 서비스 기능 제고 등을 통해 현대 물류 및 현대 해운 서비스를 대대적으로 발전시키고 항만·산업·도시 융합 발전을 촉진할 것임

<https://www.zgsyb.com/news.html?aid=697666>

중국 해운 선대 총 규모 4.3억 DWT

- 지난 10월 15일 상하이에서 열린 2024년 베이와이탄(北外滩)해운포럼 언론 브리핑에서 중국교통운수부 수운국 관계자는 올해 9월까지 중국이 보유하고 있는 해운 선대 총 규모가 4.3억 DWT에 달해 세계 선대의 18.7%를 차지한다고 밝혔음
- 올해 1~8월 중국 항만 화물 총 물동량은 전년 동기 대비 3.7% 증가한 115.1억 톤, 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 8.2% 증가한 2.2억 TEU를 기록함. 또한 올해 1~8월 중국 항만 컨테이너 철도-해상 복합운송 수송량은 778만 TEU로 전년 동기 대비 17.7% 증가함
- 올해 1~9월 상하이항의 컨테이너 물동량은 3,910.2만 TEU로 전년 동기 대비 8%

2024년 10월 28일

제 10 호



해양수산
뉴스

증가함. 상하이항의 컨테이너 수·수환적(水水中转) 비율이 60.6%에 달하며 해상-철도 복합운송 수송량은 72.7만 TEU를 기록함

- 또한 상하이항의 뤼징(罗泾) 컨테이너 항구 1기 사업은 본격적으로 운영에 들어갔으며, 10만 톤급 선석 1개와 1만 톤급 선석 4개를 건설했고 설계 연간 물동량은 260만 TEU임

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1812992914172862591&wfr=spider&for=pc>

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 10월 28일

제 10 호



포커스

중국, 아프리카 해운·항만업에 대한 투자 현황²⁾

현재 아프리카는 해운·항만 기업에게 아직 '통행 요금'만 받는 지역에 불과한 것이지만 많은 사람들이 '미래는 아프리카에 있다'는 것을 인식하고 있다. 컨테이너 운송을 결정하는 수급 관계로 볼 때 아프리카는 기대할 만한 지역이다.

아프리카는 풍부한 자원과 젊은 인구를 가지고 있으며 그의 현대화 과정도 빠르게 진행되고 있다. 중국은 '일대일로' 공동 건설 정책을 실시한 이래 케냐, 토고 등 신흥시장을 적극 배치하고 아프리카의 산업화 실현에 나름대로 도움을 주고 있다. 또한 MSC 선사는 아프리카 물류기업인 BAL(Bollore Africa Logistics) 인수를 통해 아프리카 여러 국가의 항만 운영 자원을 확보했고, 머스크도 올해 나이지리아에 대한 투자를 강화했다.

1. 아프리카는 중국 투자의 새로운 풍향으로 부상

지난 9월 4~6일 기간에 열린 '중국-아프리카 협력포럼 베이징 정상회의'에서 「신시대 전천후 중국-아프리카 운명 공동체 공동 구현에 관한 베이징 선언」 및 「중국-아프리카 협력포럼-베이징 행동계획(2025~2027)」이 통과됐다. 정상회의에서 시진핑 중국 국가 주석이 제시한 '10대 파트너 행동' 중 무역 번영 파트너 행동이 포함돼 있다. 무역 번영 파트너 행동을 실시하기 위해, 중국측은 33개 아프리카 국가를 포함한 중국과 수교 관계를 맺은 모든 최빈개도국에 100% 세목 제품 무관세 대우를 주기로 했다. 중국은 자발적으로 일방적 시장 개방 확대를 통해 중국 시장이 아프리카의 큰 기회로 되도록 추진하고자 한다.

이집트에서 1.8만 대 이상의 차량을 조립한 샤먼 진룽 자동차 회사(厦门金龙联合汽车工业有限公司)의 관계자에 따르면, 기업이 '일대일로'를 통해 시장 확대, 생산비 및 운송비 절감과 납품 주기 단축 등을 이점을 누리는 동시에 현지 취업도 이끌었으며, '원원'을 실현했다고 말할 수 있다.

최근 몇 년 동안 아프리카는 중국 투자의 새로운 풍향으로 부상한 것은 다음과 같은 방면에서 볼 수 있다.

첫째, 투자 규모는 급속 확대되고 있다. 2000년 중국-아프리카 협력포럼이 설립된 후 아프리카에 대한 중국의 투자 규모는 급격히 증가되었다. 2000년 이전에는 투자량이 적었고 규모가 영세했지만 나중에 빠른 성장 단계에 접어들었다. 2022년 말까지 아프리

2024년 10월 28일
제 10 호

2) 航运交易公报(2024.9.24.), 未来非洲: 能否成为“下一个中国”, <https://mp.weixin.qq.com/s/gbmyfnfZN4JPeInXzuMPgkw>(검색일: 2024.10.8.)



포커스

카에 대한 중국의 직접 투자 보유량은 470억 달러를 초과했고, 2023년 말까지 400억 달러를 초과했다.

둘째, 투자형식이 다양해졌다. 투자 분야는 건축, 채광, 제조 등 전통 분야에서 과학기술, 지질 탐사, 부동산, 금융, 도소매, 농업, 의료 위생, 교통 물류, 전자 상거래 등 분야로 확대되었다. 또한 국유기업이 중요한 역할을 지속적으로 발휘하는 동시에 민영기업이 점차 대 아프리카 투자의 '주력군'으로 되었다. 2021년 보고서에 따르면, 아프리카에 대한 중국 기업의 직접 투자 규모 중 민영기업이 차지하는 비중은 70%에 달했으며, 2024년에는 이 추세가 더욱 뚜렷해지고 있다.

셋째, 지원 수단이 완비되고 있다. 중국정부는 아프리카에 대한 기업 투자를 장려하고 우대 성격을 지닌 대출, 중국-아프리카 발전 기금, 생산력 협력 기금, 아프리카 중소기업 특별 대출 등을 마련했다. 예를 들면, 중국-아프리카 발전 기금은 이미 36개 아프리카 국가의 91개 사업에 총 46억 달러를 투자했으며, 또한 220억 달러를 넘는 아프리카에 대한 중국 투자를 이끌었다.

중국이 아프리카에 대한 투자를 통해 호혜상생 관계를 실현했다. 중국 기업의 투자로 현지의 고용 창출, 세수 및 수출 증가, 경제구조 조정, 내생적 성장력 육성 등을 촉진했다. 예를 들면, 중국 기업은 아프리카에서 인프라 건설 사업을 추진함으로써 현지 교통, 에너지 등 조건을 개선했다. 공장 설립으로 현지 제조업 발전을 촉진하고 제품의 부가가치를 증가시켰고, 농업 협력으로 현지 농업 생산 수준을 향상시켰다.

관련 통계 자료에 따라, 중국 기업은 아프리카에 약 25개 경제무역 협력구를 설립했고 400여 개 기업이 입주했으며, 총 투자액이 60억 달러를 초과해 현재 생산액이 189억 달러에 달했다. 현지 국가정부에 세수 9억 달러를 상납하고 외국인 직원 약 4.1만 명을 고용하여 아프리카의 경제 발전을 크게 촉진했다.

또한 중국 기업에게도 많은 이점이 있다. 아프리카의 노동력이 풍부하고 임금이 저렴하기 때문에 중국 기업의 진출은 아프리카 현지 일자리를 창출해 산업화를 촉진하는 동시에 자체의 생산 비용을 절감할 수 있어 경쟁력을 향상시켰다. 또한 아프리카 시장은 큰 잠재력을 지니고 일부 국가의 산업화 수준이 높지 않으며 많은 산업의 경쟁력도 약한 편이기 때문에 중국 기업에 새로운 발전 기회를 제공하고 있다. 이는 기업이 시장을 확대하고 다원화 발전을 실현하는 데 유리한 것이다.

아프리카에 대한 투자가 새로운 풍향이 된 원인은 주로 다음과 같이 있다. 첫째, 아프리카의 자원 조건이 우월하고 풍부한 광산, 에너지, 농산물 등 자원을 가지고 있다. 둘째, 인구 배당 효과가 크며 노동력이 풍부하고 젊은 인구의 비중이 높은 것으로 경제 발전에

2024년 10월 28일

제 10 호



포커스

충분한 인력 지원을 제공할 수 있다. 셋째, 가속화되고 있는 도시화 과정은 인프라 건설, 부동산, 소비 등 분야의 수요 증가를 이끌었다. 넷째, 아프리카 국가는 경제 발전을 촉진하고자 하는 의지가 강렬하고 정부는 비즈니스 환경을 개선하기 위해 외자 유치 관련 정책을 적극 마련하고 있다. 다섯째, 중국과 아프리카 국가는 우호한 정치 관계를 맺었고 정치, 경제, 문화 등 분야에서 장기적인 광범위한 협력 관계를 가지고 있어서 투자를 위한 양호한 조건을 조성했다. 여섯째, 중국 기업은 다년간의 발전을 거쳐 자금, 기술, 관리 경험 등 방면에서 우세를 갖추고 있어 아프리카 건설과 발전에 참여할 능력이 있으며, 이는 아프리카 국가가 가지고 있는 자원, 시장 등 우세와 결합하면 호혜상생을 실현할 수 있다.

2. 중국 인프라 건설 실력 발휘, 아프리카 발전에 조력

중국 정부가 '일대일로' 정책을 제시한 11년 이래 중국 기업이 참여한 아프리카 각국 신규 건설·개조 철도는 1만km 이상, 도로는 약 10만km, 교량은 약 1,000개, 항만은 약 100개가 있다. 이런 인프라 시설은 아프리카가 글로벌 가치 산업사슬에 더 전면적으로 진입할 수 있도록 한다.

화동사범대학교(华东师范大学)가 2023년 10월에 발표한 '일대일로' 국가 항만 발전 활력 지수에 따르면, 아프리카와 유럽의 항만 발전 '활력 지수'는 가장 뚜렷한 증가세를 보여주었다. 건설에만 중국 기업이 참여하는 항만과 투자·운영에 중국 기업이 참여하는 항만을 비교해보면, 후자의 '활력 지수' 증가가 더욱 현저하다. 2022년 중국 기업이 투자·운영하는 항만마다 평균 기항 선박은 11,280척에 달했고, 중국 기업이 건설만 하는 항만마다 평균 기항 선박은 2,960척이다. 투자·운영 항만의 이 수치는 건설 항만의 3.8 배이다.

① 건설 사례: 케냐 몸바사항(Mombasa Port)

2009년 8월, 케냐 정부와 중국 도로교량공사(CRBC)는 케냐의 수도 나이로비와 동아프리카 가장 큰 항만인 몸바사항을 연결하는 몸바사-나이로비 표준궤 철도(Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway) 사업에 관한 양해 및 협력 각서를 체결했다. 몸바사-나이로비 표준궤 철도는 2017년 6월 1일부터 운영하기 시작하여 몸바사와 나이로비 간의 통행 시간을 기존 10시간에서 5시간 이하로 단축하며, 케냐 국민의 이동 방식을 바꾸고 인원과 화물의 운송 효율성을 높였다.

몸바사항이 발표한 「항만 보고서」에 따르면, 5년 동안(2023년 10월까지) 몸바사항 선박이 바쁜 시기의 한 달 평균 입항 시간은 지난 5년보다 약 27시간 단축되어 기존의 절반 정도에 불과하다.

2024년 10월 28일

제 10 호



포커스

2017년부터 몸바사항에서 온 선박은 처음으로 미구 남부의 루이지애나주, 호주 서부, 남아메리카의 콜롬비아에 도착했다. 이러한 과정 속에서 중국과의 연결은 더욱 긴밀해지고 있다. 이전에 몸바사항에서 출발한 항로는 중국의 10개 주요 허브만 연결했는데, 2017~2020년에는 난통(南通)과 르자오(日照) 등 11개 항만이 새로 추가됐다. 5년 동안 몸바사항은 아프리카 이외의 항만과 연결하는 수량이 약 40% 증가하여 아주 빠른 속도로 세계와 더욱 긴밀하게 연결하고 있다.

몸바사-나이로비 철도를 통해 몸바사항의 변화만 일으킨 것은 아니라 케냐 전체의 변화를 가져왔다. 철도 연선 지역의 경제 활력이 부단히 증대되어 수도 나이로비의 야간 조명이 18% 가까이 늘어났다. 이 철도 대동맥은 케냐의 국내 총생산 2% 증가시켰다.

또한 동아프리카에 있는 탄자니아 다르에스살람항(Dar es Salaam Port)은 중국 기업이 맡은 ‘일대일로’ 국가의 항만 건설 사업 중 주목할 만한 항만이다. 탄자니아 동남 연해지역에 위치한 다르에스살람항은 탄자니아의 주요 해운 허브 및 수출입 화물 집산 중심지이며 탄자니아의 가장 큰 항만이다. 다르에스살람항은 아프리카 동부 해안선의 주요 항로에 인접하며, 이 항로들은 유럽, 아시아와 연결하고 있다. 다르에스살람항의 ‘활력 지수’ 순위는 2013년의 32위에서 2023년의 22위로 눈에 띄게 상승했다.

② 투자·운영 사례: 나이지리아 레키항(Lekki Port)

아프리카 가장 큰 경제체이자 인구가 가장 많은 국가인 나이지리아는 서아프리카에 위치하고, 그의 경제 중심지인 라고스(Lagos)에서 동쪽으로 약 60km 떨어져 있다. 레키항은 나이지리아의 첫 심수항으로 중국항만공정유한공사(中国港湾工程有限责任公司, CHEC)가 투자·운영한 것이며, 이는 중국 기업이 투자·건설·운영 일체화 모델로 지주하는 항만 사업이다.

CHEC는 레키항에서 ‘Port-Park-City(PPC)’ 개발 모델을 취하고 있으며, 항만 개발로 단지 개발을 이끌고 또 도시 개발을 이끌며, 도시 개발은 또 항만 개발을 뒷받침해줄 수 있다. 이런 모델을 통해 항만 건설에만 국한되지 않고 항만 주변의 산업단지에도 초점을 맞추고 있다. 레키항은 서아프리카뿐만 아니라 중앙아프리카 지역의 해상 허브가 될 것으로 기대된다.

레키항은 2020년 6월에 착공해 2022년 10월에 준공했으며, 2023년 초 본격적으로 개항하여 운영하기 시작했고 특히 경영 기간은 45년으로 정해져 있다. 주요 건설 내용은 컨테이너 선석 2개, 예인선 부두 1개, 방파제 및 호안용 제방 2.7km, 항로 9km, 배후 지역 47만㎡ 등이 있다. 또한, 1.8만 TEU급 컨테이너선이 기항할 수 있고 항만 연간 물동량을 120만 TEU로 계획하고 있다.

2024년 10월 28일

제 10 호



포커스

향후 45년의 특허 경영 기간에 레키항은 나이지리아의 국내 총생산 약 3,600억 달러를 증가시킬 수 있고, 일자리 17만 개를 창출할 수 있고, 직접·간접 상업수입 1,580억 달러를 가져올 것으로 추산되며, 나이지리아의 경제 잠재력을 효과적으로 방출시킬 것으로 기대된다.

이전에 나이지리아의 항만 화물 처리능력이 크게 부족했는데, 레키항이 건설된 후 라고스항의 화물 운송 압력을 크게 완화시키고 항만의 화물 환적 속도를 높이고 항만 물동량을 증가시켰다. 이는 경제 발전에 나이지리아가 직면하고 있는 인프라 미비 문제를 해결하는 데 실질적인 도움을 주었다. 또한 세관 편리 신고 창구 및 최초의 세관 컨테이너 스캐너를 갖추게 되어 통관 및 화물 환적 효율성을 현저히 제고할 수 있다.

나이지리아는 차드와 니제르 등 아프리카 내륙 국가들의 문호이다. 레키항은 역내의 경제 잠재력을 더욱 방출시키고, 나이지리아가 서아프리카, 나아가 세계 항만과의 연결성을 강화하게 했다.

2023년 1월 운영에 들어간 후, 레키항의 화물 물동량이 지속적으로 증가하고 있다. 또한 항만 서비스를 한층 더 보완하고 화물 통과와 유통의 효율성을 제고하기 위해 2024년에 물류산업단지 건설을 가동했다. 이 물류산업단지는 부지 면적이 40헥타르로 컨테이너 야적장, 보세 창고, 해외 창고 및 세관 감독 창고 등 창고·저장 물류 시설을 중점으로 건설할 예정이다. 향후 광산물과 농산물 등 대중화물을 위한 저장·집산 기능을 갖출 것이고 편리한 통관 서비스를 제공할 수 있다.

그 외에는 레키항은 나이지리아의 첫 국제 화물 운송 환적 업무 자격을 획득하여 CMA-CGM 등 대형 정기선사의 화물선 기항을 이끌었으며, 서아프리카 지역 심지어 중앙아프리카 지역의 해상 허브로 점차 되어가고 있다. 물론 레키항은 아직 신생 항만으로 그의 '화력 지수' 순위가 아직 높지 않은 것이다.

몸바사항, 다르에스살람항과 레키항 외에도 카메룬의 크리비항(Kribi Port), 기니의 코나코리항(Conakry Port), 라이베리아의 몬로비아항(Monrovia Port) 등 수십 개 아프리카 지역의 항만에 중국 기업의 참여 모습을 보인다.

[표 1] 중국이 참여하는 아프리카 국가 항만 건설 사업

항만	국가	중국의 참여 방식	2023년 컨테이너 물동량(TEU)	중요성 설명
오랑항 (Oran)	알제리	건설 맡음	82TEU	-
탕헤르항 (Tangier)	모로코	투자나 운영	860TEU	지브롤터 해협 부근

2024년 10월 28일

제 10 호



포커스

카사블랑카 (Casablanca)	모로코	투자나 운영	NA (Not Applicable)	지브롤터 해협 부근
코나크리항 (Conakry)	기니	건설 말음	NA	기니 최대 해운 항만
몬로비아항 (Monrovia)	라이베리아	투자나 운영	NA	라이베리아 최대 해운 항만
아비장항 (Abidjan)	코트디부아르	건설 말음	123TEU	코트디부아르 최대 항만
테마항 (Tema)	가나	건설 말음	120TEU(2022년)	가나 최대 항만
라고스항 (Lagos)	나이지리아	투자나 운영	200TEU(2021년)	나이지리아 최대 항만
레키항 (Lekki)	나이지리아	투자나 운영	설계 물동량 120TEU	나이지리아 첫 심수항
오네항 (Onne)	나이지리아	해외창고 운영	50만 TEU 이하	
탱컨 아일랜드항 (Tin Can Island)	나이지리아	주식	50만~400만 TEU	
로메항 (Lome)	토고	투자나 운영	NA	토고 최대 해항
크리비항 (Kribi)	카메룬	투자나 운영	약 5TEU	카메룬 첫 심수항
바타항 (Bata)	적도 기니	확장 건설	50만 TEU 이하	
마타디항 (Mangu-Mtati)	콩고(킨샤사)	건설 말음	설계 물동량 12TEU	
월비스 베이항 (Walvis Bay)	나미비아	건설 말음	설계 물동량 70TEU	
음트와라항 (Mtwara)	탄자니아	건설 말음	NA	
다르에스살람항 (Dar es Salaam)	탄자니아	건설 말음	약 100TEU	탄자니아 최대 항만
몸바사항 (Mombasa)	케냐	건설 말음	약 144TEU	케냐 최대 항만
라무항 (Lamu)	케냐	건설 말음		
Doraleh항 (Doraleh)	지부티	투자나 운영	설계 물동량 약 20TEU	바브엘만데브 해협 부근
지부티 컨테이너항	지부티	투자나 운영	88.3TEU	바브엘만데브 해협 부근
사이드항 (Said)	이집트	투자나 운영	400만 TEU 이상	
아인 수크나항 (Ain Sukhna)	이집트	건설 말음	설계 물동량 약 350TEU	

자료: 航运交易公报(2024.9.24.)(검색일: 2024.10.8.)

2024년 10월 28일

제 10 호



포커스

또한, 중국은 ‘일대일로’ 구상 아래 아프리카 국가들과의 연통을 강화하는 동시에 이 국가들의 산업 체계 구축에도 도움을 주고 있다.

‘일대일로’ 건설은 아프리카 대륙에 산업 역사상 여러 ‘최초’를 탄생시켰다. 에티오피아의 암하라주에서 현대화 제당공장 하나가 세워졌으며 하루 12,000톤의 사탕수수를 처리할 수 있어서 현지의 설탕 부족 역사를 끝냈다. 말리의 수도 바마코에서 서아프리카의 첫 현대화 제약공장이 생겨났으며, 현지의 기초 약품의 가격을 30% 이상 인하시켰을 뿐만 아니라 주변 8개국이 모두 저렴한 가격으로 좋은 품질을 지닌 약품을 사용하게 했다. 또한 콩고(브라자빌)의 수도 브라자빌에는 중국-아프리카 6개국의 첫 유리 생산 라인이 건설되었으며, 유리 소재가 수입에 완전히 의존하는 곤경에서 벗어나게 했다.

지난 10년 동안 인프라 시설의 상호연통이 강화되면서 37개 아프리카 국가의 산업화 수준이 향상됐으며, 아프리카는 글로벌 산업사슬 네트워크에 융합되고 있다.

3. ‘제3자 시장’ 협력

과거 역사적 이유로 아프리카 인구의 6~7%가 프랑스어를 구사할 수 있다. 프랑스는 항만 운영 및 항로 자원 개발에 우위를 갖추고 있고, 중국은 항만 건설과 유지·보수에 있어 우위를 갖추고 있으므로 양국 기업 간 협력이 추진되고 있다.

중국 기업은 ‘일대일로’ 건설에 참여하는 과정에서 프랑스 등 관련 국가 기업들과 서로 장단점을 보완하여 ‘제3자 시장’에서 경제 협력을 모색해왔다. ‘제3자 시장’ 협력으로 각자의 우위를 발휘할 수 있고 지정학적 리스크도 피할 수 있으며 서로 간의 이익 충돌을 해소하는 데도 유리하다.

① CMA-CGM와의 협력

레키항은 바로 중국항만공정유한공사(CHEC)가 프랑스 기업인 CMA-CGM 그룹과 협력해서 진행하는 사업이다. 또한 2014년 9월 1일 중국 CHEC와 프랑스 볼로레 그룹(BOLLORE GROUP), CMA-CGM 그룹은 협력체를 구성하여 카메룬에 위치한 크리비(Kribi) 심수항 컨테이너 선석의 25년간 특허 경영권을 낙찰했으며, 2018년 3월부터 본격적으로 운영하기 시작했다.

아울러 카메룬측의 적극 참여로 다자간의 협력 관계가 형성되어 각자의 우위를 발휘함으로써 크리비항은 좋은 운영 전망을 가지게 됐다. 2018년 3월에 운영에 들어간 이래 크리비항의 수출입 업무가 급속 성장했으며, 5년 동안 연평균 35% 증가했다. 이는 중국과 프랑스가 ‘제3자 시장’ 협력 개발한 대표적인 사업이 되었다.



포커스

② MSC와의 협력

MSC 그룹은 중국 자오상궈국제유한공사(招商国际, CMHI), 중국-아프리카 발전기금과 공동으로 출자하여 토고의 로메(Lome)항 컨테이너 부두(LCT)를 건설했으며, 2014년 10월에 운영에 들어갔다. 이는 서아프리카에서 인프라 시설이 가장 좋은 항만으로 설계 물동량이 220만 TEU이고 선석 앞의 수심이 16.6m에 달했다.

4. 주요 정기선사의 독자 운영 아프리카 사업

‘제3자 시장’ 협력 방식 외에도 MSC, 머스크, CMA-CGM 등 주요 정기선사들이 아프리카 시장에서 많은 사업을 독자적으로 운영하고 있다.

① MSC

2023년 MSC는 63억 달러 가격으로 프랑스 볼로레 그룹의 아프리카 지사인 BAL(Bollore Africa Logistics)를 인수했으며, 아프리카 여러 국가의 항만 운영 자원을 확보하고 아프리카 글로벌 로지스틱스(AGL)를 설립했다.

AGL는 250개의 물류·해사 기구와 22개의 항만 및 철도의 특허권을 가지고 있고, 66개의 육항(陆港)과 2개의 내하 항만을 보유하고 있다. 이로 인해 MSC는 아프리카 여러 지역의 항만과 물류 자원을 간접적으로 획득할 수 있고 아프리카에서의 사업 확장과 항만 운영에 든든한 지원이 될 수 있다.

AGL는 2023년에 앙골라 로비투(Lobito)항의 컨테이너 및 전통 부두의 운영권을 획득했다. 또한 2024년 1분기에 발효된 새로운 특허권 중 하나로서 AGL는 Empresa Portuária do Lobito 항만사무국의 직원을 인수한 것이다. 이 사업은 약 1억 유로를 들여 현지의 연결성을 개선하고 무역을 촉진할 것으로 예상된다. 로비투항은 앙골라의 두 번째로 큰 항만으로 글로벌 에너지 전환 과정에서 전략적인 역할을 발휘할 것이고, 동대(铜带) 지역으로 향하는 첫 대서양 문호가 될 것이며 동(铜)과 고(钴)를 국제시장에 운송하는 데 기여할 것으로 보인다. AGL는 컨테이너 및 다용도 부두를 관리하게 되고 1,200m의 부두, 12,000TEU 용량의 저장 구역과 처리 설비를 갖추게 됐다.

② 머스크

머스크는 아프리카에서 가장 큰 정기선사로서 약 60%의 시장 점유율을 차지하고 있다. 따라서 MSC가 BAL 인수를 통해 아프리카 여러 항만의 운영 자원을 획득한 후 머스크가 아프리카 시장에 있는 선두 자리를 잃게 될 것이라는 우려 소리가 있었다.



통계 및 자료

아프리카 최대 경제국으로서의 나이지리아의 해상 물류 능력을 강화하기 위해, 2024년 4월 머스크는 6억 달러를 투자해 나이지리아의 항만 확장, 화물 처리 효율성 제고, 신규 부두 시설 건설 등에 사용할 것이라고 밝혔다. 이 투자는 머스크가 아프리카 지역에서 취하는 중요한 조치이며, 나이지리아 시장에 대한 장기적인 약속을 보여주는 동시에 아프리카 시장에 있는 경쟁력을 높이는 데도 도움이 될 것으로 보인다.

그 외에는 머스크도 BAL의 일부 업무를 인수했고 아프리카 여러 지역의 물류 자원을 간접적으로 확보했으며, 이는 아프리카에서의 화물 운송, 창고 저장, 배송 등 업무 진행에 유력한 지원을 해줄 수 있다.

또한 2024년 6월 5일, 머스크의 운송 및 물류 사업부에 속해있는 터미널 운영사인 APM Terminals(APMT)는 아프리카 부두를 대상으로 이정표가 된 투자를 진행했다고 밝혔다. 지난 4월 18일 머스크는 전화중공(振华重工·ZPMC)와 헤이그에서 협의를 체결했으며, ZPMC는 모로코에 있는 APMT MedPort 탕헤르(Tangier)항을 위해 안벽 크레인 4대, APMT의 코트디브아르 컨테이너 부두(CIT)를 위해 안벽 크레인 2대와 RTGC(Rubber Tyred Gantry Crane) 9대를 제공했다.

③ CMA-CGM 그룹

2022년 CMA-CGM 그룹 산하의 물류지사인 세바 로지스틱스(CEVA Logistics)는 동아프리카 가장 큰 포워더 회사인 Spedag Interfreight를 인수했다. Spedag Interfreight는 동아프리카의 에너지, 인프라, 석유, 천연가스 및 대중상품 등 시장에 대해 전문 지식을 가지고 있다. 이번 인수는 세바 로지스틱스가 동아프리카 시장에서의 새로운 성장 기회를 개척하고 CMA-CGM 그룹이 아프리카에 있는 물류 네트워크를 보완하는 데 도움이 될 것으로 기대된다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 10월 28일

제 10 호



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	10/25	10/18	10/11	9/27	9/20
대미달러환율	7.1090	7.1274	7.0731	7.0101	7.0644
1년만기국채수익율(%)	1.4169	1.4329	1.4429	1.4379	1.3910
통화	24. 9월	24. 8월	24. 7월	24. 6월	24. 5월
M2증가율(%전년 동기)	6.9	6.3	6.3	6.2	7.0
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비	
	24. 9월	24. 8월	24. 7월	24. 9월	24. 8월
소비자 물가지수	100.4	100.6	100.5	100.0	100.4
생산자 물가지수	97.2	98.2	99.2	99.4	99.3
GDP	24. 3분기	24. 2분기	24. 1분기	23. 4분기	23. 3분기
GDP 성장률(%)	4.6	4.7	5.3	5.2	4.9
고용	24. 9월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말
전국실업률(%)	5.1	-0.2pp	0.1pp	5.5	5.1
경기	24. 9월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말
PMI(%)	50.4	0.3pp	-1.6pp	42.6	50.3
무역	24. 9월	전월 대비	전년 동기 대비	24. 1~9월	전년 동기 대비
수입액(억달러)	2,220.0	2.0	0.3	19,281.6	2.2
수출액(억달러)	3,037.1	-1.6	2.4	26,176.6	4.3

※ 출처: 중국국가통계국

■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만 TEU)

구분	2024년 8월	전월 대비	전년 동기 대비	2024년 1~8월	전년 대비
중국 전체	2,958	1.7%	7.7%	22,050	8.2%
상하이	451	-4.7%	7.4%	3,475	8.1%
닝보저우산	360	7.1%	12.9%	2,612	8.6%
선 전	369	40.8%	34.2%	2,186	14.4%
광저우	236	1.7%	8.8%	1,734	5.4%
칭다오	268	0.8%	6.8%	2,053	8.4%
텐 진	215	-0.5%	3.9%	1,619	3.8%
샤 먼	111	12.1%	-2.6%	797	-3.2%
잉커우	44	0.0%	-2.2%	365	4.1%
다 렌	49	11.4%	32.4%	348	12.8%
베이부만(북부만)	76	2.7%	4.1%	582	16.0%

※ 출처: 중국 교통운수부

■ 조선(만DWT)

구분	전 체		
	2024년 1~9월	전년 대비	세계 총량에서 차지하는 비중
건조량	3,634	18.2%	55.1%
신조선 수주량	8,711	51.9%	74.7%
수주 잔량	19,330	44.3%	61.4%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2024년 10월 28일

제 10 호

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