

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2024년 11월 25일

No. 11

이슈와 동향 01

- 중동항로, 왜 정기선사들의 쟁취 대상이 되었을까? 1

해양수산뉴스 07

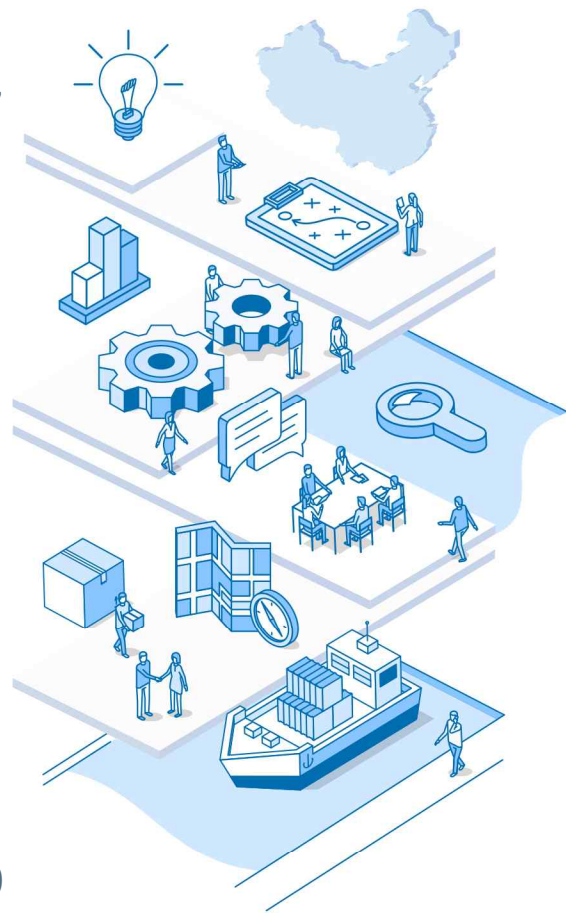
- 「상하이시 국제해운 연료 녹색 전환 추진 업무방안」 발표 7
- 상하이항과 함부르크항, 녹색 해운 화랑 공동 건설을 위한 MOU 체결 8
- 후베이항만·화토펜후베이·CATL, 녹색·지능 선박 발전 협력 협정 체결 9

포커스 11

- 중국 철광석 산업, 변화를 도모 새로운 국면 개척 11

통계 및 자료 20

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 20



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

중동항로, 왜 정기선사들의 쟁취 대상이 되었을까?¹)

극동에서 중동으로 가는 항로가 지금 전례 없는 호황기를 겪고 있다. 이 두 지역 간의 경제활동이 날로 활발해지면서 무역 수요가 급증했으며, 이 항로의 컨테이너 수송량도 최근 두 자릿수의 전년 동기 대비 증가했다. 이 중요한 변화는 글로벌 무역 구도의 변화를 초래하는 동시에 정기선사들이 이 지역에 대한 투자 확대 및 서비스 개선에 나서게 되는 원인이 되고 있다.

한동안 MSC, ONE, TS Line, X-Press Feeders, Sinokor 등 여러 정기선사들이 중동 항로에 항로 서비스를 증설했다. 구체적으로, 올해 5월 Sinokor는 CULines, Unifeeder, Milaha 등 해운사와 협력하여 SGX1 항로를 개설했으며 동아시아-중동 시장에 진입했다. 8월 31일 MSC는 Clanga항로를 개설해 중국과 사우디 담맘(Dammam)항을 연결시켰으며, 2,500~4,700 TEU의 컨테이너선 6척을 배치했다. 9월 2일, ONE는 걸프-아시아 라이너 익스프레스(GLX)와 중국 상하이에서 시작하는 화중(华中)·중동 익스프레스(CMX), 중국 난사(南沙)를 중심으로 하는 화남(华南)·중동 익스프레스(SMX) 등 3개 항로를 신설하기로 했다. 이 중 SMX 항로는 ONE과 TS Lines가 공동 운영한 것이고 TS Lines는 SMX 항로에 2,900 TEU 선박 1척을 배치할 예정이다. 이 항로를 제외하고 TS Lines는 9월 23일에 X-Press Feeders, Sinokor Merchant Marine와 공동 운영하는 CME 항로를 개설했다.

극동-중동 항로의 컨테이너 수송량이 급증하는 것은 글로벌화와 지역화의 결과로 볼 수 있다. 여러 정기선사들이 새로운 서비스를 개설하고 항로 네트워크를 최적화하는 것은 현재 시장 수요와 향후 발전 추세에 대한 적극 대응이다. 많은 자원의 투입과 서비스의 보완에 따라 극동-중동 항로는 동서양을 잇는 중요한 물류통로가 될 수 있으며 세계 경제에 새로운 활력을 불어넣을 것으로 보인다.

정기선사들이 잇달아 중동항로를 증설했는데 크게 네 가지 이유가 있다. 첫째, 중국과 중동지역 간의 기존 무역 수요가 왕성하고 항로에 있는 화물 운송 수요가 충분하다.

둘째, 중국과 중동지역 간의 경제무역 관계가 양호한 편이다. 중동지역의 경제 성장세가 안정적이며, 또한 홍해위기로 인해 더 많은 다른 항로의 화물을 중동항로를 이용해 운송할 수 있어 좋은 무역 수요 전망을 가지고 있다.

셋째, 많은 신조 선박이 진수됨에 따라 선박 공급량이 충분한 상황에서 정기선사는 풍부한 항로 서비스를 통해 시장을 선점하려고 한다.

2024년 11월 25일

제 11 호

1) 钱杭璐(2024.10.14.), 中东航线何以成为班轮公司的必争之地, 中国航务周刊, 2024년 제42호.



이슈와 동향

넷째, 중동항로 운임은 여전히 높은 수준에 있어 정기선사는 큰 이윤을 확보할 여지가 있다.

1. 증가하는 수요, 전망도 좋아

중국-중동 항로는 글로벌 컨테이너 주요 항로 중 하나이다. 이는 중국 항만에서 출발하여 서쪽에서 동쪽으로 말라카해협과 오만만(Gulf of Oman)을 경유하고 페르시아만의 아브다비항(아랍에미리트), 두바이항(아랍에미리트), 담맘(Dammam)항(사우디) 등 목적항에 가는 항로를 가리킨다.

이 가운데 두바이항은 중동지역 최대 무역항으로서 항로의 80%의 국제화물이 두바이항에서 하역된다. 최근 신규 개설된 중동항로 중 모두 두바이항을 기항항에 포함시켰다.

아랍에미리트와 사우디는 중국에서 중동지역으로 수출하는 데 가장 주요한 수출 무역국이다. 무역액을 보면, 중국 수출 무역국 중 이 두 국가는 각각 19위와 21위를 차지했다. 올해 1~7월, 중국 대 아랍에미리트 수출 무역액은 전년 동기 대비 11.7% 증가한 365.5억 달러, 대 사우디 수출 무역액은 전년 동기 대비 9.3% 증가한 276억 달러를 기록했으며, 무역액이 해마다 증가하는 추세를 보이고 있다.

중국에서 중동지역으로 수출하는 상품은 장난감, 철물, 가구 및 가전제품, 일상 생활용품 등 소형 제품에서 시설·장비, 각종 자동차 등 대형 상품에 이르기까지 종류가 아주 다양하다. 중국 세관총서가 공개한 무역 데이터에 따르면, 올해 1~7월 중국 대 아랍에미리트와 사우디 수출 무역액 상위 10개 품목 중 통신설비(2023년 전년 대비 30.4% 증가), 조명등, 자동차 부품(2023년 전년 대비 20.4% 증가) 등이 소폭 하락한 것을 제외하면 다른 상품 무역액이 모두 증가한 것으로 나타나 왕성한 수요를 보여주었다. 2018년부터 중국이 유인 자동차의 수출을 가속화해왔는데, 2022년에 중국 대 아랍에미리트와 사우디 수출 품목 중 유인 자동차의 무역액이 두 번째로 큰 것으로 나타났다.

일부 상품의 무역량을 보면, 올해 1~7월 중국 대 아랍에미리트와 사우디에 수출하는 자동차는 총 31.4만 대로 2023년의 높은 기준에서 10.8만 대 증가했다. 이 가운데 전기 자동차는 주요 성장동력으로 1~7월 수출량이 6.7만 대로 전년 동기 대비 238.3% 증가했다. 이와 동시에 중동지역의 녹색 전환 수요로 중국 광전지에 대한 수입도 가속화되어 무역량이 전년 동기의 3.4배이다. 그 외에는 1~7월 컴퓨터, 스마트폰, 에어컨 등 일상 사무용품, 통신용품과 가전제품의 무역량도 전년 동기 대비 증가한 것으로 나타났다. 이 상품들은 주로 해운을 통해 운송된다.

2024년 11월 25일

제 11 호



이슈와 동향

[표 1] 2024년 1~7월 중국 대 아랍에미리트와 사우디 주요 상품 수출량

상품 유형 (단위)	2023년	2024년 1~7월		
	수출량	수출량	전년 동기 대비 증가량	전년 동기대비 증가율
자동차(만 대)	37.3	31.4	10.8	52.1%
전기자동차(만 대)	4.4	6.7	4.7	238.3%
컴퓨터(만 대)	954	587.5	57.2	10.8%
광전지(만 개)	3099.6	4986.7	3518.2	239.6%
에어컨(만 대)	221.2	176.7	35.8	25.4%
스마트폰(만 대)	3479.6	2248	289.8	14.8%

자료: 钱杭璐(2024.10.14.), 中国航务周刊, 2024년 제42호

중동지역은 경제 성장을 유지하고 있으며 중국과의 경제무역 관계도 양호하다. 세계은행은 2024년 중동과 북아프리카 지역의 경제 성장률은 2.8%를 예상하며, 이는 2023년의 1.5% 성장률보다 높다. 또한 2025년 경제 성장률이 4.2%로 예상되며, 이는 앞으로 현지 시장에 소비 잠재력이 있다는 것을 의미한다.

또한 중국과 중동국가는 장기적으로 양호한 경제무역 관계를 유지해왔다. 따라서 아래 세 가지 방면에서 앞으로 식량, 자동차 및 인프라 건설 등 분야의 성장 포인트를 예견할 수 있다.

첫째, '2051년 국가 식량 안전 전략'의 요구에 따라, 아랍에미리트는 대형 식품·채소·과일 무역 센터 건설 계획을 내놓았다. 이 무역 센터가 건설되면 두바이의 기존 식품·채소·과일 시장의 면적이 두 배로 확장될 것이다. 또한 최근 몇 년 동안 중국과 아랍에미리트는 식량 안전 관련 협력을 적극 추진해왔다.

중국 세관총서 통계에 따르면, 2023년 중국 대 아랍에미리트 농산물 수출액은 10.33억 달러로 전년 동기 대비 13.2% 증가했다. 올해 5월 식량 안전에 관한 협력 모색을 양국 공동성명에 포함시켰으며, 양국 정부는 이 분야의 과학 경험과 기술 응용을 교류하고 투자 기회를 같이 모색하자고 강조했다.

둘째, 아랍에미리트는 '두바이 자동차 시장' 전략 계획을 선포했으며, 두바이를 세계 자동차 무역의 최고 허브로 구축하려고 했다. 이 시장의 연간 매출액은 두 배로 늘어 68억 디르함(약 18.51억 달러)에 달할 것으로 예상된다. 현재 전기자동차를 발전시키는 것은 중동 각국이 녹색 전환을 추진하는 중요한 일환이다. 중국은 세계 최대 전기자동차 수출국으로서 두바이로 전기자동차를 수출하는데 매우 유리한 위치에 있다.



이슈와 동향

셋째, 사우디는 2030년 엑스포 주최권을 획득했으며 현재 대규모 인프라 건설 단계에 있다. 많은 건설 사업은 이미 중국 건축 정부업체와 건축 자재 업체에게 맡겼는데, 이중 현재 건설 중인 사우디 미래 도시 네옴시티(Neom City) 등 대형 사업과 기타 관광 인프라 건설 사업 등을 포함한다. 따라서 건설에 필요한 대량 생산물자와 생활물자도 중동항로의 화물 운송 수요 증가를 자극했다.

홍해는 단기간에 여전히 정상적으로 통행할 수 없고 일부 화물은 중동항로로 옮겨 운송해야 한다. 운송 시간을 단축하기 위해 현재 일부 화물은 두바이항에서 하역하고 또 다시 육상 운송이나 육전수(陆转水, Land to Water) 운송을 통해 홍해 항로, 유럽 지중해 항로, 북아프리카 항로에 있는 기항항으로 운송한다.

아랍에미리트의 두바이항에서 하역하고 나서 육로로 이스라엘 북부 항만 도시인 하이파로 운송하는 데 4일밖에 걸리지 않는다. 그러나 현재 컨테이너선은 아랍에미리트에서 이스라엘 하이파로 가려면 남아프리카의 희망봉을 돌아서 가야하고 약 2주 동안 걸려야 한다. 현재 예멘 후티 무장세력은 바브알만다브 해협을 통과하는 이스라엘 관련 상선에 대한 공격을 아직 멈추지 않고 있다. 이런 상황을 고려할 때 홍해 해역은 적어도 올해 안에 통행을 재개하기 어려울 것으로 보인다.

이런 배경 아래 중동 항로와 항차가 늘어나면서 기존의 홍해 항로, 유럽 지중해 항로, 북아프리카 항로의 화물 운송은 중동항로로 이전되며, 중간에 화물을 환적하고 나서 다시 다른 목저지로 운송한다.

2. 다양한 항로 서비스로 시장 선점

2023년부터 정기선사가 2020~2022년 기간에 발주한 신조 선박은 연이어 인도되면서 2023년 선박 수송력 규모가 전년 대비 8.1% 증가했다. 그리고 2023년 해운 시장 운임의 대폭락으로 일부 신조선의 인도는 2024년까지 지연됐다. 그로인해 2024년에 신조선은 더 큰 규모의 집중 인도기를 맞이했으며, 선박 수송력 규모는 전년 대비 10.5% 증가할 것으로 예상된다.

현재까지 컨테이너 해운시장의 선박 수송력 규모는 2022년에 비해 이미 438.2만 TEU 확대했고 올해 남은 기간에 82.5만 TEU를 인도할 것으로 예상되며, 2022년보다 708척의 선박이 새로 증가될 것이다. 중동항로에서 2,000~10,000 TEU급 컨테이너선을 주로 운영하고 있다. 이 유형의 선박은 올해 2,905척에 달할 것으로 예상되며, 2022년보다 297척이 새로 증가돼 2024년 신조선 총수의 41.9%를 차지할 것이다.

2024년 11월 25일

제 11 호



이슈와 동향

[표 2] 2022~2024년 세계 컨테이너 선박 수송력 규모 현황

선형(TEU)	2022년		2023년		2024년	
	선박수 (척)	적재량 (만 TEU)	선박수 (척)	적재량 (만 TEU)	선박수 (척)	적재량 (만 TEU)
>15,200	230	445.7	303	585.4	380	717.9
10,000~15,199	482	607.0	496	625.4	537	680.4
5,100~9,999	915	697.0	945	718.0	1,054	793.6
20,00~5,099	1,693	580.3	1,760	601.5	1,851	628.1
100~1,999	2,388	269.7	2,453	280.7	2,594	300.3
총계	5,708	2,599.6	5,957	2,811.0	6,416	3,120.3
전년 동기 대비(%)		4.1%		8.1%		10.5%

자료: 钱杭璐(2024.10.14.), 中国航务周刊, 2024년 제42호

대량의 신조선 인도 상황을 고려해 정기선사는 시장을 선점하기 위해 항로 서비스를 개선하기 시작했다. 정기선은 도시 버스터럼 항행 노선이 고정돼 있어서 기존 성숙한 항로 서비스는 이미 충분한 컨테이너선이 배치돼 있다. 그러나 정기선사는 급증하는 신조 컨테이너선을 배치하기 위해 차별화된 새로운 항로 개선을 더욱 선호한다. 그들은 시장 수요를 만족시키기 위해 다양한 항로 서비스를 증설하고 선박 기항의 빈도를 증가시키도록 한다.

올해 들어 정기선사는 최근 신설된 중동항로를 제외하고 유럽 항로, 북미 항로, 남미 항로, 동남아 항로, 인도-파키스탄 항로 등의 일정 수량의 신규 항로를 개설했다. 또한 2025년 2월부터 선대 규모가 상위 10위권 안에 들어간 정기선사들(선박 수송력이 시장 전체 수송력의 84.4% 차지) 간의 협력 관계도 변화가 생길 것으로 보인다. 따라서 정기선사는 올해부터 특히 신규 증가 선박 수송력이 가장 많은 독립선사인 MSC는 신규 항로 서비스 배치를 가속화하고 있다.

[표 3] 상위 10위권 진입 정기선사 선박 수송력 및 얼라이언스 구성 현황

기존 얼라이언스	선사	선박 수송력 점유율	선박 수송력 순위	2025년 2월 이후
2M 얼라이언스	MSC	20%	1	독립 운영, ZIM과 선박 교환 및 선박 공유, 아시아-유럽 항로에 있어 PA 얼라이언스와 협력 HPL과 얼라이언스 구성
	MSK	14.3%	2	
	CMA	12.5%	3	
OA 얼라이언스	COSCO	10.7%	4	변화 없음
	EMC	5.6%	7	
	OOCL	/	/	
THE 얼라이언스	HPL	7.4%	5	THE 퇴출, MSC와 얼라이언스 구성
	ONE	6.3%	6	
	HMM	2.8%	8	새로운 'PA 얼라이언스' 구성
	YML	2.3%	10	
	ZIM	2.5%	9	MSC와 선박 교환 및 선박 공유

자료: 钱杭璐(2024.10.14.), 中国航务周刊, 2024년 제42호



이슈와 동향

3. 운임은 여전히 높은 수준

6월부터 시장 선박 수송력 공급의 증가와 화물 운송 수요의 감소로 인해 각 항로는 모두 어느 정도의 운임 하락 상황이 나타났다. 중동항로의 운임도 하락세를 보이고 있지만 현재 운임은 여전히 과거 동기보다 훨씬 높은 수준에 있다.

닝보해운거래소(宁波航运交易所) 통계에 따르면, 닝보·저우산항에서 출발하는 중동항로의 올해 운임 수준은 2019년과 2023년 동기 수준보다 현저히 높은 것이다.

구체적으로 보면, 2024년 3월 하순부터 홍해 위기의 장기적인 항로 우회로 인한 선박 수송력 공급 부족과 시장 화물 운송 수요 증가의 영향으로 중동항로 운임이 상승하기 시작했으며, 13주 동안 연속 상승세를 유지했다. 6월 중순 기준으로 중동항로 운임은 4,272달러/FEU로 전년 동기 대비 178.1% 증가했다.

항로의 선박 수송력 공급 부족 문제가 완화되면서 운임이 최근 연속 하락세를 보이고 있지만, 2024년 9월 13일 기준으로 중동항로의 40피트 컨테이너 운임은 여전히 1,615달러/FEU에 달했으며, 전년 동기 대비 69.3%, 2019년 동기 대비 90.6% 상승했다.

[표 4] 2018~2024년 9월 13일 중동항로 평균 운임

(단위: 달러/FEU)

항로	2018년 평균	2019년 평균	2023년 평균	2024년 평균 (9월13일까지)	2024년 9월 13일		
					운임	2023년 동기 대비	2019년 동기 대비
중동	782	1,358	1,363	2,969	1,615	69.3%	90.6%

자료: 钱杭璐(2024.10.14.), 中国航务周刊, 2024년 제42호

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)



해양수산 뉴스

「상하이시 국제해운 연료 녹색 전환 추진 업무방안」 발표

- 지난 10월 30일, 상하이시 발전개혁위원회, 교통위원회, 경제·정보화위원회는 「상하이시 국제해운 연료 녹색 전환 추진 업무방안(上海市推动国际航运燃料绿色转型工作方案)」을 공동으로 내놓았음
- 이 「방안」에서 2030년까지 해운 녹색 연료 공급 체계를 구축하며, 상하이항 보세 LNG 벙커링 능력은 100만m³급, 녹색 메탄올과 암모니아의 벙커링 능력은 100만 톤급 목표를 제시함
- 이와 동시에 과학기술 혁신과 시범 응용은 국제 선진 수준에 도달해 일련의 선도적인 기술과 강한 국제 경쟁력을 지닌 혁신 기업을 육성하며, 전체 산업사슬의 핵심 경쟁력을 안정적으로 향상시킴. 녹색 연료 벙커링 서비스 센터를 초보적으로 건설하고 국제 녹색 연료 거래 센터 및 국제 녹색 연료 인증 서비스 센터의 건설을 위해 좋은 기반을 마련하도록 함
- 이 목표를 실현하기 위해 「방안」은 여섯 가지 주요 과제를 제시함. 첫째, 지역 내부와 외부의 연료 공급원을 모두 중요시하고 다양한 조치로 자원 공급 체계를 구축함. 현지의 자원 공급을 강화하고 해상풍력 발전 등 신에너지 개발과 CCUS (탄소 포집·활용·저장, Carbon Capture, Utilization and Storage) 기술의 응용을 가속화하며, 국제 항행 선박의 보세 LNG 벙커링을 위해 연료를 보장함. 또한 상하이시 외부의 자원 배치를 가속화하고 장기적이고 안정적인 녹색 연료 공급 메커니즘을 구축해 2030년 상하이시 외부 녹색 연료 공급 능력이 100만 톤에 달하도록 노력함
- 둘째, 유연하고 기능이 완비된 벙커링 서비스 체계를 구축하고 녹색 연료 벙커링 서비스 센터를 건설하며 상하이 녹색 연료 벙커링 서비스 플랫폼을 구축함. 또한 국제 녹색 연료 거래 센터를 구축해 2030년까지 녹색 연료 현물 거래 시장을 조성함. 이와 동시에 녹색 연료 인증 서비스 능력을 제고하고 규범화, 전문화, 지능화의 국제 녹색 연료 인증 서비스 체계의 구축을 모색함
- 셋째, 국제적으로 앞서고 선도적인 과학기술 혁신 체계를 구축하고 산·학·연 등 협동 혁신 체계를 완비시키고 기술의 다양화 응용을 추진함. 메탄올과 암모니아 응용을 먼저 추진하고 수소 에너지를 나중에 한다는 경로에 따라, 국제 해운 분야에서 다양한 녹색 연료의 응용을 확대함. 또한 국제 해운 녹색 연료의 응용 우위를 내하 운송, 육로 운송, 그리고 공업, 전력, 주택 건설 등 분야로 확대함. 이와 더불어 녹색 연료 표준화 건설을 촉진하고 세계 해운 녹색 연료 표준 규범에 대한 중국의

2024년 11월 25일

제 11 호



해양수산 뉴스

참여와 발언권을 강화함

- 넷째, 혁신적이고 협동 발전을 이루는 산업 생태계를 조성함. 산업사슬의 업스트림과 다운스트림 간의 협력을 추진하고 서로 간의 수급 연계 플랫폼을 구축함. 또한 산업 클러스터화 발전을 추진하고 녹색 연료 산업 협력 교류 플랫폼을 구축함
- 다섯째, 과학적이고 규범화되는 정책·법규 체계를 완비함. 병커링 제도 체계 건설을 강화하고 녹색 연료 병커링 작업 프로세스 등에 관한 관리 제도를 완비함. 또한 수출 세금 환급 처리 과정을 개선함
- 여섯째, 국제협력 체계를 구축하고 ‘일대일로’ 건설에 해운·항만업의 저탄소 전환을 추진해 상하이항 녹색 연료 사업의 국제화 발전을 추진하도록 한다.

<https://mp.weixin.qq.com/s/jeif3s2sPOOMYPdHnKV7zA>

상하이항과 함부르크항, 녹색 해운 회랑 공동 건설을 위한 MOU 체결

- 지난 10월 22일에 상하이에서 개최된 베이와이탄(北外滩)국제해운포럼에서 상하이항과 함부르크항은 ‘녹색 해운 회랑’을 공동으로 건설한다고 선포함. 이는 두 항만의 녹색 전환을 촉진하고 상호 협력 및 교류를 강화하며 세계 해운업의 지속 가능한 발전을 공동 추진하는 데 중요한 의미를 지님
- 상하이시 교통위원회와 함부르크항무국은 코스코 쉬핑(Cosco Shipping), 상하이항만그룹과 함께 녹색 해운 회랑을 건설하며, 기술 장비 공급업체, 에너지 공급업체, 화주, 부두 및 해운사 등 관계 업체들과 협력해 탈탄소화를 가속화할 것임
- MOU에 따르면, 각측은 협력을 통해 △부두 육상 전원 공급(AMP) 시설의 건설 및 이용 △녹색 연료 공급, 사용 및 병커링에 필요한 인프라, 법규와 혜택 정책 마련 △녹색 해운 회랑 목표 실현을 위해 더 많은 협력자 초청 △지식 및 정보 공유로 녹색 해운 회랑 건설의 효과 확대 등을 추진할 예정임
- 이에 앞서 상하이항은 로스앤젤레스항, 롱비치(Long Beach)항과도 녹색 해운 회랑을 건설하기로 했으며, 2025년부터 해운사는 이 항로들에 전체 생명주기 저탄소 혹은 제로탄소 배출 능력을 갖춘 선박을 배치할 계획임

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1813615201776840805&wfr=spider&for=pc>

2024년 11월 25일
제 11 호



해양수산 뉴스

후베이항만·화토후베이·CATL, 녹색·지능 선박 발전 협력 협정 체결

- 지난 11월 8일, 후베이항만그룹(湖北港口集团), 중국 최대 배터리 제조업체 닝더스다이(宁德时代, CATL)와 화토후베이발전유한공사(华电湖北发电有限公司)는 우한(武汉)에서 녹색·지능 선박 산업 발전 전략 협력 간담회를 열었으며, 3자 간 전략적 협력 협정을 체결함
- 후베이항만그룹은 현재 48개 항구, 204개 선석과 191개 항로 및 통로를 보유하고 있으며, 후베이성 녹색·지능 선박 산업사슬에 있는 유일한 메인 기업임. CATL은 세계 선도적인 동력 배터리와 에너지 저장 시스템의 핵심 기술을 보유하고 있는 신에너지 분야의 벤치마킹 기업임. 화토후베이는 후베이성 최대 화력 및 가스 발전 기업으로서 청정에너지 기술 혁신, 바이오매스 에너지에 대한 고효율적인 이용을 추진하는 중요한 기업임
- 이번 전략적 협력을 통해 이 3개 기업은 각자의 기술 경험과 자원을 바탕으로 '제로탄소 항로+제로탄소 항만+제로탄소 물류'의 스마트화 녹색 운송 시범 노선을 공동 건설하며, 전면적이고 안정적이며 고효율적인 저탄소 '해운+항만+물류' 일체화 공급망 체계를 구축할 계획임
- 최근 몇 년 동안 후베이항만그룹은 교통과 에너지의 융합 발전을 대대적으로 추진해왔으며, 선박 전동화(电动化), 항만 육상 전원 공급(AMP) 시설 건설, 항만 전기화(电气化) 발전 등을 '창장 전기화(电化长江)' 건설의 주요 내용으로 삼고 있음
- 이번 전략적 협력을 계기로 후베이항만그룹은 항로 선택 및 계획, 신에너지 선박 건조, 항로 운영 모델 등 방면에서 CATL, 화토후베이와 정보 자원을 공유할 것임
- 올해 들어 CATL은 이미 여러 개 항만그룹과 전략적 협력 관계를 맺었음. 6월 17일 CATL은 텐진항만그룹(天津港集团)과 전략적 협력 협정을 체결했으며, 텐진항의 선박 전동화, 재생가능 에너지 투자·개발 및 에너지 저장·이용, 충전 및 전력 교환 인프라 네트워크 구축, 배터리 금융 임대 등 관련 협력을 추진하기로 함
- 8월 28일, CATL은 상하이항만그룹(上海港集团)과 전략적 협력 협정을 체결했으며, 녹색 항만, 스마트 항만, 제로탄소 항만 건설 등 관련 협력을 심화하기로 함. 특히 에너지 인프라 건설, 물류 저탄소 전환, 설비 전동화 및 무인화 기술, 선박 전동화 개조, 항만 디지털화 및 지능화 개조, 폐배터리 회수 및 처리 등 방면에서 해운·항만업의 저탄소 전환 및 지속가능한 발전을 공동 추진할 예정임
- 또한, 지난 10월 16일 후베이항만그룹은 CATL과 양자 간 전략적 협력 협정을

2024년 11월 25일

제 11 호



해양수산 뉴스

체결함. 협정에 따르면, 창장항로, 한강(汉江)항로, 경한운하(荆汉运河) 등을 중심으로 '제로탄소 항로'를 구축하고 내하 항로에서 선박 전동화 시범 사업을 추진할 계획임. 또한 '탄소제로 항만' 건설에 관한 협력을 통해 내하 항만의 녹색 전환을 추진할 예정임

<https://www.imarine.cn/165638.html>

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 11월 25일

제 11 호



포커스

중국 철광석 산업, 변화를 도모 새로운 국면 개척²⁾

중국 철광석 산업이 급변하고 있는 시장 속에서 변화를 도모하고자 한다. 글로벌 경제의 불확실성이 증가하는 상황에서 중국 철광석 산업은 국제 시장의 변동, 자원에 대한 높은 의존도, 환경 압력 가중 등 여러 도전에 직면하고 있다. 중국 철광석 산업은 아프리카 기니 시만두(Simandou) 철광석 사업에 성공적으로 진입하여 다년간 정체되어 있던 사업을 다시 가동하게 되었다. 이는 글로벌 자원 배치에서의 중국 기업의 적극적인 행보를 보여주며 리오틴토(Rio Tinto), BHP, Vale, FMG 등 4대 광업 기업의 독점 구도에서 중국 기업이 철광석 분야에서 더 많은 발언권을 얻을 수 있을 것으로 보인다.

이 같은 상황에서 중국 업계에서는 세계 철광석 시장의 새로운 구도 속에서 중국 철광석 업계가 높은 수준의 자체 기술을 확보할 필요가 있으며, 선진 제조 과정을 파악하는 동시에 성숙된 제조 과정도 충분히 이용해야 한다고 주장한다. 또한, 중국 철광석 업계는 지능화 및 디지털 전환을 가속화해야 하고 현대화 광산을 조성해 전체 산업사슬의 협동 발전을 실현하고 새로운 경쟁 우위를 육성해야 한다는 점을 강조하고 있다.

중국은 세계 최대의 철광석 소비국으로서 고품질 광산 자원이 부족하고 수입에 크게 의존하고 있다. 시만두 철광석 사업에 진출한 것은 중국이 '철광석 확보'의 길에서 내딛는 중요한 한 걸음이며, 이러한 철광석 수입은 국제 건화물 운송 시장에도 중요한 영향을 미칠 것으로 보인다.

1. '철광석 확보'의 길: 시만두 진출

30년의 개발 우여곡절 끝에 기니의 시만두 철광석 사업은 중국에게 고품질 '철광석 확보'의 길을 열었다.

중국이 매년 수입한 철광석은 10억 톤 이상이며 세계 최대의 철광석 수입국이 되었다. 수입에 크게 의존하는 것은 중국 시장을 불안하게 한다. 공급이 끊기면 중국 인프라 산업의 발전, 도시화 과정 등 여러 방면에 부정적인 영향을 끼칠 수 있다. 따라서 해외로 나가 고품질 철광석 자원을 투자하는 것은 중국 철광석 기업이 철광석 확보의 유일한 선택이라고 할 수 있다. 그러나 그동안 중국의 해외 진출 길이 그렇게 순탄하지만은 않았다. 그러나 후발 열세가 뚜렷하게 드러났다. 중국은 기니의 시만두 사업에 참여하게 되면서 고품질 철광 확보의 길을 열 수 있게 된 것이다.

2024년 11월 25일

제 11 호

2) 航运交易公报(2024.10.21.), 中国铁矿石: 变局 破局 立新局, [https://mp.weixin.qq.com/s/Itra6VQDpXOIukrnnrPVyw?poc_token=HAOMNWejP_GKj0ivdqO--1QbuqCipRrWuSPof_U\(검색일: 2024.11.11.\)](https://mp.weixin.qq.com/s/Itra6VQDpXOIukrnnrPVyw?poc_token=HAOMNWejP_GKj0ivdqO--1QbuqCipRrWuSPof_U(검색일: 2024.11.11.))



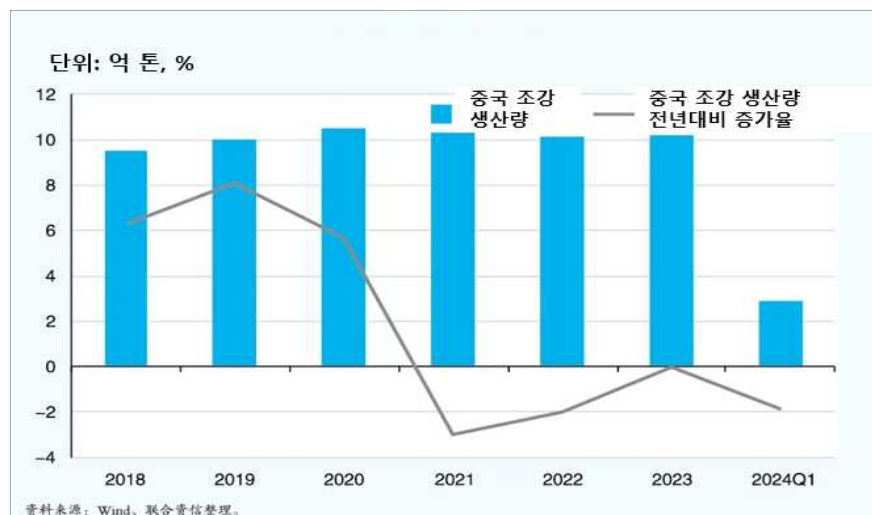
포커스

2. '철광석 확보'의 초조감

철강 수요 차원에서 보면, 개혁 개방 40여년 기간 중국 경제는 지속 안정적으로 성장 해왔으며 공업화 수준도 급속 향상되었다. 철강 공업은 중국 국민경제의 중요한 인프라 산업으로서 현대화 건설을 뒷받침해주고 있다. 도시화 과정이든 인프라 건설 사업이든 모두 철광석 산업에 높은 시장 수요를 제공하고 있다.

1996년 중국 조강(粗钢) 생산량은 처음으로 1억 톤을 넘어섰으며, 일본을 제치고 세계 조강 생산 제1위가 되었고 그 후 장기간 세계 철강 생산국 중 1위를 차지했다. 중국 렌허자본신용평가기구(联合资信评估)가 발표한 「2024년 철강 산업 분석」 보고서에 따르면, 2010년 이래 중국 철강 산업은 급속 발전 단계에 진입했으며 조강 생산량은 2010년의 6.27억 톤에서 2021년의 10.33억 톤으로 증가했고, 증가율은 65%에 달했고 연평균 성장률은 4.2%를 기록했다. 2021~2023년 기간 중국 조강 생산량은 각각 10.33억 톤, 10.13억 톤과 10.19억 톤으로 파동 속 하락세를 보여주기 시작했다.

[그림 1] 중국 조강 생산량 추이



자료: 航运交易公报(2024.10.21.), 中国铁矿石: 变局 破局 立新局(검색일: 2024.11.11.)

2021년 상반기 내외 수요 증가에 힘입어 중국 조강 누적 생산량은 5.63억 톤으로 전년 동기 대비 11.8% 증가했다. 그해 하반기 '조강 생산량 감축' 등 정책 조정으로 조강 생산량이 6개월 간 연속 전년 동기 대비 감소한 것으로 나타났으며, 2021년 연간 생산량이 전년 대비 약 3,200만 톤 감소했다. 2022년 산업 다운스트림 수요 약화와 수익성 하락 압력의 영향으로 중국 조강 생산량은 전년 대비 지속 하락세를 보여주었다. 2023년 중국 국내 철강재 수요가 지속 부진했지만 대외 철강재 수출량이 전년 대비 대폭 증가한 덕으로 조강 생산량의 전년 대비 변화가 크지 않았다. 2024년 1분기 다운

2024년 11월 25일

제 11 호



포커스

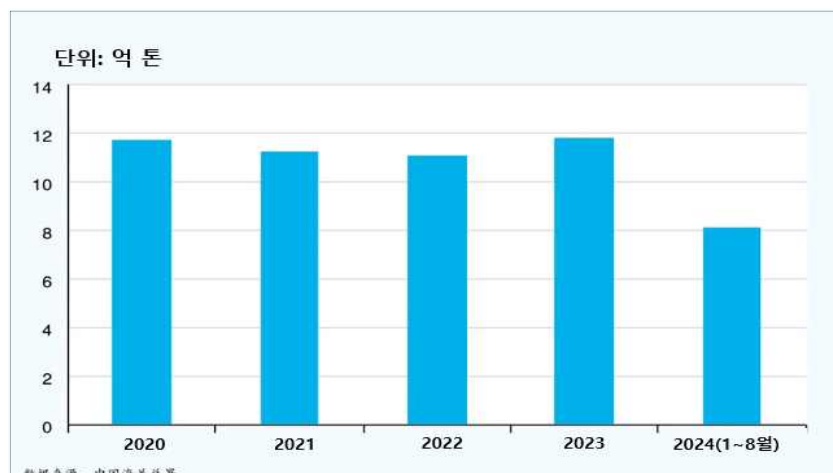
스트림의 유효 수요 부족과 춘절 이후 수요 시작 지연 등 요인으로 인해 중국 조강 생산량은 전년 동기 대비 1.9% 감소했다.

미국 지질조사국 데이터에 의하면 중국의 철광석 자원 매장량은 약 200억 톤으로 세계 매장량의 10.53%(4위) 차지한다. 그러나 철광석의 평균 품질은 34.5%로 높아 호주와 브라질의 평균 품질 50%보다 훨씬 낮은 상황이다.

중국의 저품질 철광 자원 매장량은 총 매장량의 80%를 차지하며 대부분은 지하에 매장돼 있어 채굴 비용이 높은 편이다. 따예(太冶)와 쓰루(石碌) 두 개 고품질 철광을 대표로 광산 채굴 시간이 모두 50년을 넘었고 지표 광물은 거의 다 채굴되었으며, 채굴에 더 많은 비용이 드는 지하 채굴 단계로 들어섰다. 이런 요인으로 중국은 철광석 수입에 대한 의존도가 높으며, 2003년부터 세계 철광석 최대 수입국이 되었다.

중국 철강공업협회(中国钢铁工业协会)가 발표한 데이터에 따르면, 2015년 중국 철광석 수입량은 9.33억 톤으로 대외 의존도는 78.5%에 달했다. 2016년 중국 철광석 수입량은 10억 톤을 돌파했고 2019년 철광석 소비량은 전 세계의 60% 차지해 세계 철광석 최대 수요국과 소비국이 되었다. 2020년 철광석 수입량이 11.7억 톤으로 역사상 최고치를 기록했으며, 대외 의존도는 80% 넘었다. 또한 중국 세관 통계 데이터에 의하면, 2020~2023년 중국 철광석 수입량은 각각 11.7억 톤, 11.24억 톤, 11.03억 톤과 11.79억 톤을 기록했고, 올해 1~8월 수입량은 8.15억 톤에 달했다.

[그림 2] 최근 5년 철광석 및 정광(精矿) 수입량



자료: 航运交易公报(2024.10.21.), 中国铁矿石: 变局 破局 立新局(검색일: 2024.11.11.)

자원 집중도를 보면, 세계 고품위 철광석 생산량과 무역량은 리오틴토(Rio Tinto), BHP, Vale, FMG 등 4대 광업 기업에 집중돼 있다. 중국 첸잔산업연구원(前阵产业研究



포커스

院)의 데이터에 따르면, 2021년 4대 광업 기업의 철광석 생산량이 세계 총량의 45% 차지했으며, 철광석 무역량은 세계 무역 총량의 69%를 차지했다. 업계 전문가의 추정에 따르면, 2023년 세계 철광석 생산량은 최소 14억 톤을 기록했고 이 중 4대 광업 기업의 연간 생산량은 약 10.6억 톤으로 세계 총 생산량의 75% 차지했다. 심한 자원 독점은 철광석 자급률이 높지 않은 중국 철강 기업에 큰 비용 부담을 가져주었다.

리오틴토(Rio Tinto), BHP, Vale, FMG 등 4대 광업 기업은 시장 독점으로 장기협정, 월간 정가, 플라츠(Platts) 지수 가격 책정 등에 간섭할 권리가 있다. 중국 철강 기업은 안정적인 철광석 자원과 저장량을 확보하지 못해 철광석 가격 결정권이 없다. 철강 가격이 소폭 인상되면 철광석 가격도 이에 따라 상승하게 된다. 철강 가격이 떨어져도 철광석 가격의 인하가 쉽지 않고 심지어 상승하기도 한다.

업계 전문가에 따르면, 한 국가의 자원 안전은 자원 자급 수준, 수입 자원의 충족 수준, 공급의 지속성 및 합리성 등과 긴밀해 연관돼 있다. 수입에 크게 의존하고 자급률이 낮으며 수입 공급이 불안정한 중국 철광석의 현황은 중국 시장에 불안을 초래하고 있다. 철광석은 중요한 전략적 광산 자원으로 국가 경제와 국방 안전 보장에 중요한 역할을 발휘하고 있는데, 공급량이 부족하면 중국 제조업의 안정적인 운영에 심각한 영향을 미칠 수 있다.

그러므로 중국은 안정적인 철광석 공급원을 찾아 해외의 철광석 자원에 대한 투자 및 인수에 나서고 있는 것으로 풀리된다.

3. 해외 진출의 길

21세기 초 중국 공업 발전에 따라 상품 슈퍼 사이클을 맞이했다. 또한, 2004년 중국 「정부업무보고」에서 ‘두 가지 시장, 두 가지 자원’을 충분히 이용해 기업의 ‘해외 진출’을 장려하는 정책을 제시했다. 이는 중국 광업 기업의 해외 진출 붐을 조성했다.

중국 지질조사국 통계에 따르면, 이 기간의 민영기업(47%)은 국유기업(46%)을 제치고 해외진출 광업 기업 중 가장 큰 비중을 차지한 투자 주체가 되었다. 이와 동시에 약 6%를 차지한 지질 탐사 업체들도 해외 탐사 투자를 시도하기 시작했다. 기업이 속한 업종별로 보면 무역, 제조업과 부동산 등 비광업기업(24%)도 해외 투자의 대열에 합류했다. 이 단계는 중국이 세계 철광석 자원에 참여하는 기초 토대를 다졌고 많은 기업들이 해외진출을 통해 획기적인 성과를 거두었다. 예를 들면, 중국유색광업그룹(中国有色矿业集团, CNMC)이 보유한 잠비아 구리제련소(Chambishi), 중국알루미늄유한공사(中国铝业股份有限公司)가 보유한 페루 토로모츠(Toromocho) 광산, 중국바오우철강그룹(中国宝武钢铁集团)이 인수한 라이베리아의 Bong Iron Mine 사업 등이 있다.

2024년 11월 25일

제 11 호



포커스

그러나 4대 광업 기업이 시장을 독점하고 있는 현실 환경 속에 중국 광업기업이 해외 진출을 통해 철광석 자원을 찾는 것은 ‘후발주자 열세’가 있다. 자원 품질이 높고 개발 비용이 낮으며 매장량이 풍부한 고품질 철광석 자원은 이미 4대 광업기업에 의해 개발되고 있다.

중국 야금공업계획연구원(冶金工业规划研究院) 데이터에 따르면, 1980년대 중국은 해외로 나가 철광석 자원을 찾아 구매하기 시작했다. 첫 번째 중국 기업의 투자 사업은 1987년에 성사됐던 호주의 채너(Channar) 광산 사업이다. 그 이후 높아진 자원에 대한 의존도, 치열해진 국제 수요 경쟁, 날로 심해진 공급측의 독점과 지속 상승하는 시장 가격으로 인해 더 많은 중국 기업들이 국제 광산 사업을 투자하기 시작했다. 2019년까지 중국 기업이 참여하는 해외 철광석 투자 사업은 총 31개이며, 채굴권을 가진 광산의 연간 생산력이 3억 톤이다. 그러나 현재 생산에 들어간 사업은 7개에 불과하고 채굴권을 가진 광산의 생산력이 6,500만 톤으로 중국 철광석 수입량의 10%에 미치지 않았으며, 한국, 일본, 유럽 등 국가·지역의 50% 이상의 권익 광산 점유율에 비하면 큰 격차가 존재한다.

지금까지 해외 철광석 투자 사업 중 중국 기업의 최대 해외 ‘그린필드 투자(Greenfield Investment)’ 사업은 중신타이푸(中信泰富)가 투자한 호주 시노(SINO) 철광 사업이다. 이는 중국 기업 해외 광산 투자의 대표적인 사례가 되었다.

이 사업 투자의 첫 10년 동안 중신타이푸는 자금 부족 등 곤경에 시달렸고 여러 차례의 사업 중단 위험에 직면했다. 모회사인 중신그룹(中信集团)의 ‘비용을 따지지 않은’ 전폭적인 지원으로 중신타이푸는 드디어 가장 어려운 고비를 넘기고 사업의 정상적인 운영이 회복되며 철광석 가격 대폭 상승 주기에 들어가기 전에 반전을 맞이하게 됐다.

이 사례에서 ‘비용을 따지지 않다’는 점은 많은 중국 기업 해외 광산 투자의 고충점이다. 광산 투자 사업은 항상 ‘중형 자산’ 투자이므로 자원 채굴권 확보에서 성공적 생산 가동까지 모두 자금, 기술, 인력 등 큰 투입이 필요하다. 그리고 긴 건설 주기로 인해 사업이 직면해야 할 불확실한 리스크가 대폭 증대되어 많은 기업들이 ‘비용을 따지지 않다’는 정도의 자금력이 없는 상황에서 중도에 포기할 수 밖에 없게 됐다.

4. ‘철광석 확보’의 길

2010년 중국기업은 해외 광업 투자의 경험을 많이 쌓았고 좋은 철광 하나를 찾아냈다. 1898년에 발견된 기니의 시만두 철광은 세계 대형 고품질 적철광으로 총 자원 매장량이 50억 톤에 육박할 것으로 예상된다. 이 중 철광석 매장량은 22.5억 톤으로 품질은 65%를 초과하며 가동 후 연간 생산량이 1.2억 톤에 달할 것으로 예상된다.

2024년 11월 25일

제 11 호



포커스

이런 질이 좋은 자원은 왜 4대 광업기업의 손에 들어가지 않았을까? 사실 1997년에 전 세계 광업 선두 기업인 리오틴토(Rio Tinto)는 시만두 철광석의 개발권을 획득했지만 여러 이유로 추진 과정이 그렇게 순탄하지 않았다. 우선, 기니 국내의 정치 상황이 불안정하고 정변이 빈발하는 것은 사업의 지속성과 안정성에 영향을 미친다. 또한, 광산 개발과 관련 인프라 건설 등 사업 진행에 막대한 투자가 필요하므로 자금 문제는 사업 추진의 큰 걸림돌이 되었다. 이와 더불어 2008년 금융위기로 인한 철광석 가격 폭락은 이 사업 개발에 대한 리오틴토(Rio Tinto) 그룹의 자신감에 더욱 타격을 주었다.

기니 정부는 리오틴토(Rio Tinto) 그룹의 망설림에 불만을 표시했으며, 2008년 리오틴토(Rio Tinto)가 예정대로 개발하지 못하자 기니는 일부 채광권을 회수해 이스라엘의 BSG 리스소(BSG Resources)와 브라질의 Vale 2개 회사에 매각했다. 비록 많은 국제 광업 선두 기업들이 시만두 사업 개발을 시도했지만 실제 채굴은 진행하지 못했다. 사업의 채광권은 여러 번의 변경을 겪었고 정치적 및 경제적 등 여러 요인의 영향으로 채굴을 실시하지 못했다.

2010년 중국알루미늄유한공사(中国铝业股份有限公司)가 참여하기 전까지 이 사업이 실질적인 진전을 이루지 못했다. 2010년 중국알루미늄유한공사와 리오틴토(Rio Tinto) 그룹은 법적 구속력을 지닌 협정을 체결했으며, 시만두 철광을 공동 개발하기로 했다. 이 사업은 중국 철광석의 다양화 공급과 관련돼 있을 뿐만 아니라 세계 철광석 시장에도 잠재적으로 중요한 영향을 미치기 때문에 처음부터 많은 주목을 받았다.

2011년 기니 정부와 리오틴토(Rio Tinto) 그룹은 시만두 사업의 원활한 추진을 보장하기 위해 협의를 달성했다. 중국알루미늄유한공사도 리오틴토(Rio Tinto) 그룹과 협정을 체결해 합자 회사 설립으로 시만두 철광 사업을 공동 개발 및 운영을하기로 했으며, 이 사업에서 중국알루미늄유한공사 및 그의 지주 회사의 참여 지위를 한층 더 명확히 했다.

2019년 싱가포르의 Winning International Group(45% 차지), 중국홍차오그룹(中国宏桥, 산둥웨차오창업그룹(山东魏桥创业集团)에 속함, 35% 차지)와 기니의 UMS 그룹(20% 차지)은 SMB-Winning Consortium을 구성해 시만두 북부 철광구 85%의 채광권을 얻었다.

SMB-Winning Consortium은 2014년의 Winning Africa Port(WAP) 회사 설립 사례를 참고해 구성된 것이다. 기니의 보크사이트(Bauxite) 자원 매장량은 세계 1위이고 확인된 매장량은 세계 총 매장량의 2/3를 차지하며, 품질이 높고 채굴 비용이 낮은 것으로 알려져 있다. 그러나 낙후된 현지 인프라로 인해 알루미늄 제품 수출이 어려운 상황이었다.

중국의 알루미늄 제품 소비량은 전 세계의 절반을 차지하며 중국 국내의 알루미늄 제품은 철광석 시장과 같이 자금자족 문제에 직면하고 있다. 기니의 풍부한 자원 공급을



포커스

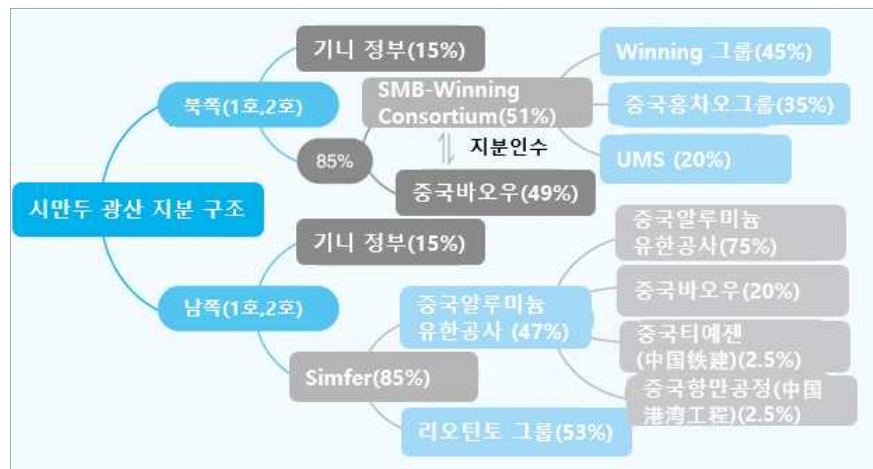
중국의 거대한 자원 수요와 효과적으로 연결시키기 위해 중국 기업은 여러 업체의 우위 자원을 통합했다. 즉 엔타이항(烟台港)과 산둥웨이차오창업그룹(山东魏桥创业集团)은 Winning 그룹, UMS 그룹과 함께 합자 회사를 설립해 '3국4자(三国四方)'의 연합체를 구성했으며, 연간 운송량이 1,000만~3,000만 톤에 달하는 국제 보크사이트 항로를 공동 운영하기로 합의했다. 이를 통해 아프리카에서 중국으로 연결하는 알루미늄 산업사슬을 구축하며, 이 산업사슬은 광산, 해운, 항만 및 제조 등 전체 산업사슬의 각 주요 단계를 포함한다.

2014년 12월에 Winning Africa Port 유한회사는 기니에登記 및 설립되었으며, 중국 엔타이항의 지원으로 4개월 만에 기니 보케(Boké)에 위치한 내륙 항만의 첫 부두를 건설했다. 또한 1년 안에 처음으로 보크사이트를 중국으로 수출했다. 이는 기니가 지난 15년 동안 처음으로 새로운 광산의 원활한 수출을 성사했으며, 기니를 세계 가장 중요한 보크사이트 수출국 중 하나로 도약시켜 세계 알루미늄 산업의 패턴을 변화시켰다. 이 성공 모델은 향후 구성된 SMB-Winning Consortium가 시만두 사업에 참여하는 데 협력 기반을 마련해주었다.

시만두 사업은 북쪽 구단(1호, 2호)과 남쪽 구단(3호, 4호)으로 나누어져 있다. 북쪽 구단 사업 중 기니 정부는 15%의 지분을 가지고 있으며, SMB-Winning Consortium는 원래 85% 지분을 가지고 있었지만 2024년 6월 중국바오우철강그룹(中国宝武钢铁集团)은 SMB-Winning Consortium의 49% 지분을 인수했다.

남쪽 구단 사업 중 리오티토(Rio Tinto) 그룹과 중국알루미늄유한공사(中国铝业股份有限公司)가 설립한 합자 회사인 Simfer는 85%의 지분, 기니 정부는 15%의 지분을 보유하고 있다. 이로써 시만두 사업의 지분 구조는 기본적으로 명확해졌다.

[그림 3] 시만두 사업 지분 구조



2024년 11월 25일

제 11 호

자료: 航运交易公报(2024.10.21.), 中国铁矿石: 变局 破局 立新局(검색일: 2024.11.11.)



포커스

2022년 중국바오우철강그룹은 그의 자회사인 바오우자원(宝武资源)과 바오우렌티(宝联体, 중국보아우철강그룹의 주도로 중국 주류 철강공장, 인프라 건설 업체, 전략투자 업체들이 공동 설립), 그리고 SMB-Winning Consortium, Simfer, 기니 정부는 ‘시만두 인프라 사업 조항 리스트’를 체결해 시만두 사업의 인프라 건설을 공동 추진하기로 했다.

이에 의하면, 인프라 건설비는 Simfer와 SMB-Winning Consortium이 공동 분담하기로 했다. Simfer는 65억 달러(이 중 중국알루미늄유한공사는 이미 Simfer에 9.85억 달러 지분)를 출자해 약 70km의 Simfer 지선 철도와 연간 물동량이 6,000만 톤에 달한 환적선(TSV) 항만을 건설할 계획이다. SMB-Winning Consortium은 536km의 복선궤도 철도 간선과 16km의 SMB-Winning Consortium 지선 철도, 그리고 연간 물동량이 6,000만 톤에 달한 바지선 항만을 건설할 계획이다.

사업이 건설되면 공동 개발한 모든 인프라와 기관차는 합자 기업인 트랜스기니(CTG, 지분 구조 [그림 4] 참조)에 넘길 예정이다. Simfer와 SMB-Winning Consortium은 각각 트랜스기니의 42.5% 지분을 보유하고, 중국보아우철강그룹은 SMB-Winning Consortium의 49% 지분 보유를 통해 트랜스기니의 20.85% 지분을 간접적으로 가지고 있으며, 기니 정부는 15%의 지분을 보유하고 있다. 철도 건설을 통해 대량 철광석을 내륙에서 연안으로 운송할 수 있기 때문에 운송비를 절감할 수 있고 수출도 확대할 수 있다. 따라서 철도 건설은 시만두 사업의 상업적 타당성에 매우 중요한 것이다.

[그림 4] 트랜스기니(CTG) 회사의 지분 구조



자료: 航运交易公报(2024.10.21.), 中国铁矿石: 变局 破局 立新局(검색일: 2024.11.11.)



포커스

철도 건설에 있어 SMB-Winning Consortium는 인프라 건설의 절반 이상을 완료했고 2026년에 완공되면 운영에 들어갈 것으로 예상된다.

올해 6월 중국바오우철강그룹은 SMB-Winning Consortium의 시만두 철광 사업 49% 지분을 인수했고 첫 출자를 완료했다. 사업이 실질적인 진전을 이루는 데 중국 기업의 역할을 간과할 수 없다. 35년 안에 전체 사업에 150억 달러를 투자할 것으로 예상된다.

시만두 사업은 브라질과 호주의 철광석 공급 독점 국면을 타파하는 데 중요한 의미를 지닌다. 한편으로, 시만두 철광의 품위가 높고 야금 성능이 좋으며 생산비도 적게 들어 비교적 강한 시장 경쟁력을 지닌다. 이는 호주와 브라질의 철광석 자원에 뒤지지 않은 것이. 다른 한편으로, 운송 거리를 봤을 때 시만두 북부 사업의 철광석 자원은 브라질보다 중국과 더 가까우며, 또한 아프리카의 에너지 비용도 호주와 브라질보다 훨씬 낮은 것이다. 이 사업이 성공적으로 개발되면 시장에서 가격 우위를 가지므로 현재 높은 철광석 가격을 낮출 수 있을 것으로 예상된다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 11월 25일

제 11 호



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	11/22	11/15	11/8	11/1	10/25	
대미달러환율	7.1942	7.1992	7.1433	7.1135	7.1090	
1년만기국채수익율(%)	1.3504	1.3875	1.4062	1.4065	1.4169	
통화	24. 10월	24. 9월	24. 8월	24. 7월	24. 6월	
M2증가율(% ,전년 동기)	7.5	6.8	6.3	6.3	6.2	
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비		
	24. 10월	24. 9월	24. 8월	24. 10월	24. 9월	24. 8월
소비자 물가지수	100.3	100.4	100.6	99.7	100.0	100.4
생산자 물가지수	97.1	97.2	98.2	99.9	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. 10월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
전국실업율(%)	5.0	-0.1pp	0.0pp	5.5	5.1	
경기	24. 10월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
PMI(%)	50.8	0.4pp	0.1pp	42.6	50.3	
무역	24. 10월	전월 대비	전년 동기 대비	24. 1~10월	전년 동기 대비	
수입액(억달러)	2,133.4	-3.9	-2.3	21,411.9	1.7	
수출액(억달러)	3,090.6	1.8	12.7	29,264.6	5.1	

※ 출처: 중국국가통계국

■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만 TEU)

구분	2024년 9월	전월 대비	전년 동기 대비	2024년 1~9월	전년 대비
중국 전체	2,805	-5.2%	3.9%	24,855	7.7%
상하이	425	-5.8%	4.9%	3,900	7.8%
닝보저우산	340	-5.6%	6.3%	2,952	8.3%
선 전	300	-18.7%	14.1%	2,486	14.4%
광저우	214	-9.3%	-1.4%	1,948	4.6%
칭다오	263	-1.9%	5.6%	2,316	8.0%
텐 진	215	0.0%	6.4%	1,834	4.1%
샤 먼	103	-7.2%	-3.7%	900	-3.2%
잉커우	44	0.0%	0.0%	409	3.7%
다 렌	46	-6.1%	0.0%	394	11.2%
베이부만(북부만)	75	-1.3%	2.7%	657	14.2%

※ 출처: 중국 교통운수부

■ 조선(만DWT)

구분	전 체		수출 선박		
	2024년 1~9월	전년 대비	2024년 1~9월	전년 대비	전체 비중
건조량	3,634	18.2%	3,252	23.6%	89.5%
신조선 수주량	8,711	51.9%	8,206	53.3%	94.2%
수주 잔량	19,330	44.3%	18,209	45.7%	94.2%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2024년 11월 25일

제 11 호

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