

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803

Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제13-16호

2013년 12월 17일

Contents

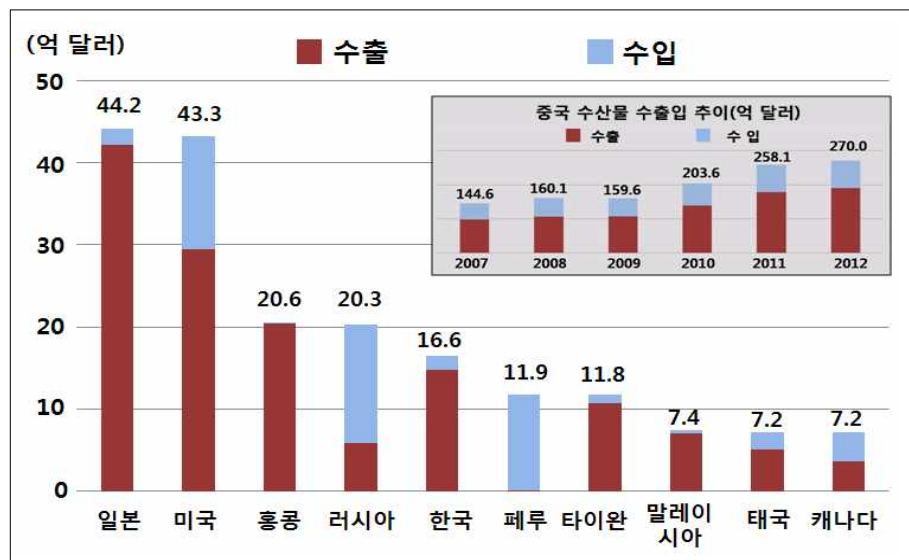
- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 수산물 수출입
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 조산업 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 중국 주요 수산물 교역국 (억 달러, 만 톤)

국가	수출액	수입액	교역량
일본	42.3	1.9	77.8
미국	29.5	13.8	114.5
홍콩	20.6	0.0	20.2
러시아	6.0	14.4	105.0
한국	14.8	1.8	52.2
페루	0.1	11.7	85.2
타이완	10.7	1.0	17.9
말레이시아	7.1	0.4	11.5
태국	5.2	2.1	20.8
캐나다	3.7	3.5	12.3

자료 : 中国水产学会, 「中国水产品进出口贸易统计年鉴2012」.

통계로 보는 중국 물류 : 중국 수산물 수출입



자료 : 中国水产学会, 「中国水产品进出口贸易统计年鉴2012」.

2012년 중국 수산물 수출입 270억 달러, 교역량은 소폭 감소

2012년 중국 수산물 수출입액은 전년대비 4.7% 증가한 270억 달러를 기록했으나, 증가율은 2011년 26.7%에 비해 크게 둔화되었고, 전체 교역량도 792.9만 톤으로 전년대비 2.8% 감소했다. 2012년 중국의 주요 수산물 교역국으로는 일본 44.2억 달러, 미국 43.3억 달러, 홍콩 20.6억 달러, 러시아 20.3억 달러, 한국 16.6억 달러 등의 순이었다. 2012년 한·중간 수산물 교역은 전체 교역액의 89.4%가 중국의 대 한국 수출이었으나, 한화 가치하락으로 인한 구매력 감소 등의 요인으로 대 한국 수출액은 전년대비 6.8% 감소했다. 이러한 추세는 올해에도 이어져 올 3분기까지 중국의 대 한국 수산물 수출은 전년 동기대비 6.3% 감소했다.

중국의 수산물 생산량은 2000년 4,278.5만 톤에서 2012년 5,909.7만 톤으로 증가했고, 동기간 도시 가구당 연평균 수산물 소비량도 11.7kg에서 15.2kg으로 늘어 중국 식탁에서 수산물의 중요성은 지속 부각되고 있다. 한편 상하이 자유무역시험구 설립은 통관·검역 시간 단축 및 면세조치 등으로 수산물 수입, 가공 수출에 활력을 가져올 것으로 판단되며, 현재 상하이수산그룹, 다롄 장즈다오(獐子島)그룹 등 대형 수산기업들이 자유무역시험구 입주를 계획 중에 있다.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국물류리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright©KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 수산물 수출입
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 조선업 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

우이쥘(吴怡君) 중국건축자재그룹
(CNBM) 대외무역부



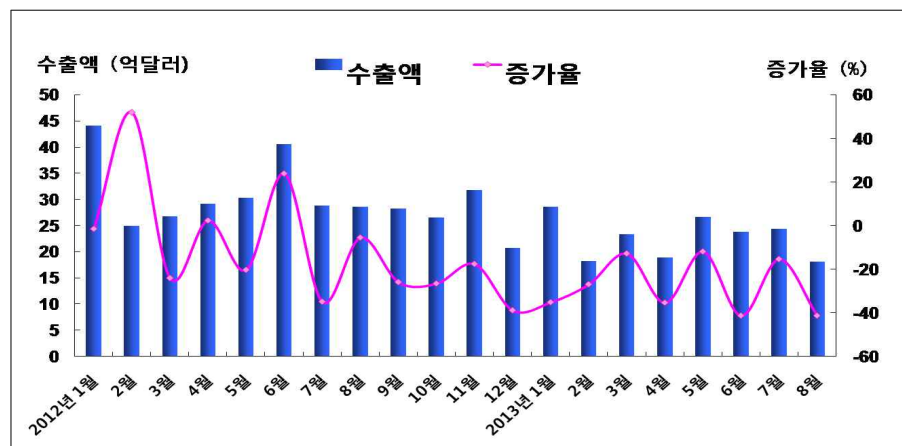
연구 분야

건축자재 무역, 조선수출 등

전문가 칼럼 : 중국 조선업 현황 및 전망

2013년 들어, 중국의 선박 수출은 지속적인 하락세를 보이고 있다. 금년 8월 선박 수출 실적은 18.2억 달러로, 전년 동기대비 36.5%, 전월대비 25.5% 하락하여 2011년 3월 이후 최저치를 기록했다. [그림 1] 참고.

[그림 1] 2012년 이후 중국 선박 수출 월별 추이



자료 : 中国商务部对外贸易司.

(1) 중국 조선업 주요 지표 지속 하락. 글로벌 경제 및 해운시장의 불황으로 인해 중국의 조선 시장도 지속적인 침체를 보이고 있다. 금년 1~7월 중국 조선 신규 수주량은 2,976만 DWT로 전년 동기대비 1.6배 증가했으나, 수주잔량은 1억 1,152만 DWT로 전년 동기대비 9.7% 하락했고, 선박 건조량도 2,492만 DWT로 전년대비 29.8% 하락했다¹⁾. 선박 건조량과 주문량 감소는 중국 선박 수출에 직접적인 영향을 가져왔다.

(2) 국제 해운시장 선박량 과잉으로 인한 낮은 신조선가 형성. 2013년 글로벌 해운시장 수요가 여전히 침체되어 있는 가운데 운송력 과잉 문제는 운임의 적극적인 반등을 억제하고 있다. 특히 컨테이너 선박의 공급 모순이 도드라진다. Alpaliner에 따르면, 8월 26일 전 세계 500TEU 이상 컨테이너선의 유휴선박량은 2주 전보다 7,500TEU 증가한 39.5만 TEU로 전체 선박량의 2.3%를 차지했다²⁾. 7월 Clarkson 신조선가 지수는 전월대비 소폭 반등했지만 여전히 전년 동기대비 하락했으며, 유례없는 침체기에 처해있다³⁾. 신조선가의 장기적인 침체는 중국 선박 수출 증가를 억제하고 있으며, 2014년 중국 조선업 전망 또한 낙관하기 힘든 상태이다.

1) 中国船舶工业协会, 「2013년1-7月份船舶工业经济运行情况」.

2) 中商情报网, “8月26日止全球闲置集装箱船运力占总运力的2.3%”.

3) 금년 7월 컨테이너선의 신조선가지수는 122p, 유조선 신조선가지수는 146p, 컨테이너 신조선가 지수는 75p로 각각 전년 동기대비 2.4%, 2.7%, 2.6% 하락, 证券之星, “2013년8月份造船行业景气月报: 本月新接订单同比, 环比大幅回升”.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 수산물 수출입
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 조선업 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	12-06	12-13
종합지수	1,055.34	1,046.78
일본 항로	810.05	802.23
구주 항로	1,331.30	1,317.43
미서부 항로	977.29	972.18
미동부 항로	1,169.78	1,178.74
한국 항로	643.94	628.67

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	12-06	12-13
종합지수	1,444.46	1,443.99
석탄	1,595.15	1,593.14
곡물	1,340.81	1,356.10
금속광석	1,368.64	1,368.64
정유	1,229.50	1,229.50
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 조선업의 주요 문제점

(1) 기업 이윤 지속 하락, 기업 자금 부담 직면. 낮은 신조선가가 지속되면서 기업이익이 0, 심지어 마이너스인 조선기업들도 점점 증가하고 있다. 또한 대부분의 기업들이 경영을 위해 이윤이 박하거나 남지 않는 수주를 받는 악순환이 반복되고 있다. 중국 선박협회의 통계에 따르면, 2013년 1~7월, 중국 80개 조선기업의 총 영업수익은 1,371억 위안으로 전년대비 18.2% 하락했고, 총 이윤은 37.8억 위안으로 전년대비 63.6% 하락했다. 일례로 중국선박공업(CSSC)의 상반기 매출액과 순이익(지배주주귀속 순이익)은 77.98억 위안, 5,572.5만 위안으로 각각 전년 동기대비 40.66%, 88.22% 하락했다⁴⁾. 또한 금년 1~7월 중국 조선업계 미수금(Accounts receivable) 규모도 전년 동기대비 8.3% 증가한 천억 위안에 육박하는 것으로 알려졌다⁵⁾.

이와 함께 신조선에 대한 계약선불금 비율도 이미 5~10% 수준까지 하락하여(글로벌 금융위기 이전 중국의 신조선 예약선불금은 80% 수준, 편집자 주), 은행들도 조선기업에 대한 신규대출을 기피하고 있는 실정이다. 이에 따라 중국 조선기업, 특히 민영기업들은 현재 큰 자금 압력에 직면하고 있으며, 생산속도가 둔화되었고, 일부 중소 조선기업은 생산중지의 위기에 봉착해 있다.

(2) 저가 주문 증가로 기업 경영 리스크 증가. 조선업은 수주에서부터 인도까지 약 2~3년이 걸린다. 현재의 저가 대량 수주는 향후 집중 인도시기에 해운시장의 선박량 과잉 국면을 더욱 심화시킬 수 있으며, 해운시장 회복은 더욱 늦어질 수 있다. 아울러 저가 수주는 선박 건조 기간 동안 조선기업들에게 큰 경영리스크를 수반한다.

먼저 강재가격 상승에서 오는 리스크를 들 수 있다. 현재 선박용 강재는 중국 국내 구매가 일반적이다. 금년 상반기 중국내 강재가격은 낮은 수준이지만, 7월 이후 뚜렷한 반등을 보이고 있으며, 앞으로도 상승세가 이어질 것으로 예상된다. 선박 건조기간 동안의 강재가격의 상승으로 인한 원가 상승은 조선기업이 자체적으로 부담해야 한다. 둘째, 위안화 절상 리스크이다. 대부분의 선박 건조 계약은 달러로 체결된다. 위안화의 지속적인 상승에서 오는 환율 리스크는 조선기업들의 부담을 더욱 증가시킬 수밖에 없다. 셋째, 노동원가 상승의 리스크이다. 중국의 노동원가가 매년 상승하고 있는 가운데, 대표적인 노동집약적 산업인 조선업의 부담은 날로 증가하고 있다. 조사 결과에 따르면, 조선업의 노동원가는 2008년과 비교하여 약 50% 가량 상승한 상태이며, 이러한 추세는 지속될 것으로 보인다.

(3) 산업구조 조정 및 업그레이드 부담 증가. 올해 8월, 국무원은 「선박공업 구조조정 및 업그레이드 가속화 실시방안(2013-2015)」(이하 「방안」)을 발표하며, 해운업계의 불황 속에서 조선업의 산업구조 전환 및 업그레이드를 도모하는 정책들을 제시했다.

4) 腾讯财经, “中国船舶中期营收降四成 净利降8%”.

5) 和讯网, “中国造船企业被欠款近千亿元 业内称基本没有利润”.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 수산물 수출입
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 조선업 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

하지만, 국제해사기구의 새로운 규범과 표준이 발표됨에 따라 글로벌 조선 시장의 수요 변화가 나타나고 있으며, 중국의 조선업은 기술력 및 R&D 역량 부족 등 문제가 나타나고 있다. 또한 선박 건조 리스크가 가중됨에 따라 조선업의 업그레이드 어려움도 더욱 커지고 있다. 특히 전통적인 조선기업들의 해양플랜트로 업무 확장·전환도 많은 어려움을 가지고 있다. 일례로 2009년 중국국제해운컨테이너그룹(CIMC)은 17억 달러를 투자해 Yantai Raffles를 인수하면서 해양플랜트 사업에 뛰어들었으나, Raffles는 2010년부터 3년간 총 27억 위안의 적자를 기록했다⁶⁾.

중국 조선업에 대한 제안

첫째, 산업 구조조정을 가속화한다. 「방안」 발표를 계기로, 조선업 내부의 합리적인 합병 및 구조조정을 가속화해 자원 분배를 최적화해야 한다. 낙후된 생산력의 대대적인 조정과 개선을 통해 핵심기업들을 육성하고, 환발해, 장강하구(长江口), 주강하구(珠江口) 등 3대 조선기지 건설을 가속화해야 할 것이다.

둘째, 기술혁신 및 핵심 기술문제 해결을 가속화한다. 핵심 선형과 해양플랜트 분야의 기술혁신을 실현하여 산업구조 전환을 견인해야 한다. 고효율 및 친환경 선박, 극지운항선박 등에 대한 R&D 역량을 강화해야 할 것이다.

셋째, 부대산업의 발전을 가속화한다. 주력 선박과 해양플랜트의 부대장비를 중점 영역으로 하여, 핵심 협력기업들의 체계적인 기술 집약화를 장려하고, 단일한 장비 공급에서 통합 공급네트워크 구축을 목표로 한 산업전환을 실현시켜야 할 것이다.

넷째, 조선업에 대한 금융지원을 강화한다. 선박과 해양플랜트장비 수출에 대한 금융기구의 구매자 신용대출을 장려하고, 현재 건조중인 저담보 용자범위를 확대한다. 보험기업들의 선박건조에 대한 위험 보장을 장려하여, 조선기업들을 선박 인도시기 연기, 주문 철회, 인도 포기 등 리스크에서 보호해야 할 것이다.

다섯째, 국제협력을 강화한다. 중국의 상대적으로 낮은 노동원가와 한국 등 국가의 선진적인 조선 기술의 상호보완 효과를 실현한다. 중국 조선기업의 해외 조선소 건설 및 M&A 등 해외 투자를 장려해야 한다. 특히 향후 한·중 FTA 체결의 가정 하에서 한국의 성공적인 노하우를 학습하고, 우수한 품질 선박을 협력 생산하여, 한국과 중국 국내외의 큰 시장 수요를 만족시켜야 할 것이다.

6) 第一财经日报, “熔盛重工‘调结构’的三重挑战”.



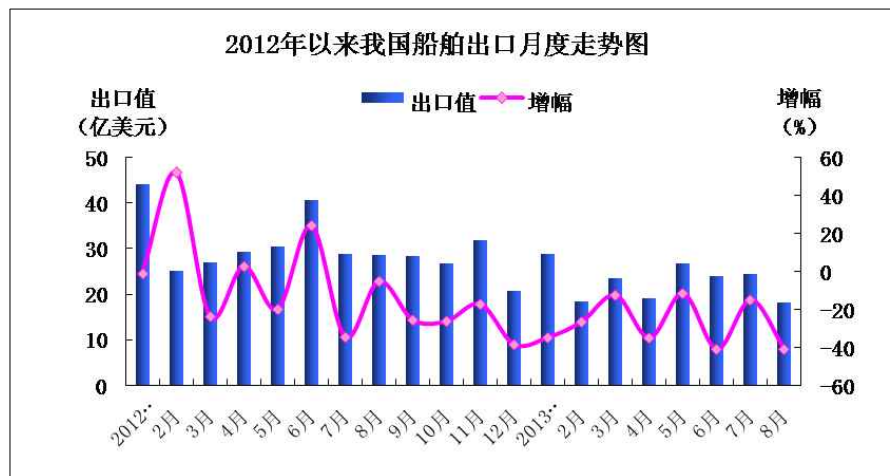
Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 수산물 수출입
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 조선업 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

中国船舶制造产业与出口贸易趋势展望

今年以来,我国船舶出口值持续震荡下滑,8月当月出口船舶18.2亿美元,同比下降36.5%,环比下降25.5%,创2011年3月以来新低(下图)。



数据来源: 中国商务部对外贸易司

(一) 我国造船工业部分主要指标继续下滑。受国际经济和航运市场持续不佳影响,我国造船市场持续低迷。虽然1-7月我国承接新船订单2976万吨,同比增长1.6倍,但截至7月底,全国手持船舶订单11152万载重吨,同比下降9.7%,比2012年底手持订单增加4.3%¹⁾。且与当期船舶出口值更为密切相关的造船完工量为2492万载重吨,同比下降29.8%。造船完工量和手持订单量下降直接影响我国船舶出口。

(二) 国际航运市场运力过剩,新造船价格长期处于底部。7月份以来,全球航运市场需求依旧疲软,运力持续过剩导致波罗的海干散货指数(BDI)无力继续大幅反弹。其中集装箱运力供求矛盾尤为突出,据法国航运咨询网站alpaliner统计,8月26日全球500标箱以上集装箱船的闲置运力为39.5万标箱,比2周前增加了7500标箱,占总运力的2.3%²⁾。此外,尽管受新订单刺激,7月克拉克松新船价格指数环比出现小幅反弹,但同比依旧下滑,总体价格仍处历史低位。其中散货船新船造价指数为122点,同比下滑2.4%;油轮新船造价指数为146点,同比下滑2.7%;集装箱新船造价指数为75点,同比下滑2.6%³⁾。船价长期深陷谷底对我国船舶出口值形成制约。预计2013年年底及2014年全年,中国造船业形势乃将不容乐观。

中国造船业值得关注的问题及建议

(一) 企业利润不断下滑,企业普遍面临较大的资金压力。随着船价持续走低,微利润、零利润甚至负利润的船舶企业逐渐增多。大部分企业为了维持运营而不得不低利润或零利润接单,形成恶性循环。据船舶协会统计显示,2013年1-7月,船舶行业80家重点监测企业实现主营业务收入1371亿元,同比下降18.2%,实现利润总额37.8亿元,同比下降63.6%。

1) 中国船舶工业协会,「2013年1-7月份船舶工业经济运行情况」。

2) 中商情报网,「8月26日止全球闲置集装箱船运力占总运力的2.3%」。

3) 证券之星,「2013年8月份造船行业景气月报:本月新接订单同比、环比大幅回升」。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 전자상거래 시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼
: 북한 나진항 항만물류서비스의 발전전망
- ▶ 중국 물류 동향

上市公司情况也不容乐观，其中中国船舶上半年营收77.98亿元，同比下降40.66%，归属于上市公司股东的净利润5572.5万元，同比下降88.22%⁴⁾。中国船舶工业行业协会数据显示，今年以来中国船舶行业总计应收账款已接近千亿元，同比增长8.3%⁵⁾。同时由于目前新订单预付款比例已经进一步下降到5%—10%，银行又普遍采取只收不贷的贷款政策，造船企业特别是民营企业资金链承受巨大压力，行业造船速度普遍放缓，一些中小船企更是面临着全面停产的危险。

(二) 低价背景下的订单大幅增长可能使企业陷入更大的经营风险。造船行业从接单到完工交付周期长达2—3年，目前在低价条件下承接的大量订单，将可能导致集中交船期的运力过剩局面进一步加剧，进而延长航运市场的复苏周期。与此同时，在价格低位接单意味着在整个造船周期内船企将面临很大的经营风险。首先是钢材价格上涨带来的风险，目前造船用钢材普遍国内采购，今年上半年国内钢价处于低位，但7月份以后已显著反弹，且可能持续震荡上行走势，造船周期内钢材价格一旦上涨，所造成的成本增加必须由船舶企业自行消化；其次是人民币升值带来的风险，大部分的造船合约都以美元结算，而成本则由人民币核算，在人民币持续升值的汇率环境下，汇率风险对于船舶企业来说越来越难以承受；三是人力成本上升带来的风险，国内人力资源成本逐年上升，作为劳动密集型行业代表的造船企业在人力成本上涨方面面临巨大压力，据调研了解，船舶行业的人力资源成本与2008年前相比已上升了近50%，且上涨趋势还在持续。

(三) 行业转型升级任重道远。近日，国务院公布了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案（2013年-2015年）》，在航运业低迷的现状下，该方案的出台为行业转型升级提供了有力的政策支持。然而随着国际海事组织新规范、新标准的出台，船市需求结构明显变化，面对新设计产品多、高难度产品多、生产技术准备周期不足产品多等情况，国内企业开始暴露出技术力量缺乏、研发能力薄弱等问题，船舶建造风险加大，转型升级困难重重。尤其是传统船厂向海洋工程转型之路更为艰难，如2009年中集集团以17亿美元全资收购烟台莱佛士转战海洋工程，但烟台莱佛士从2010年起连续亏损三年，亏损总额达27亿元⁶⁾。

为此建议：一是以扶持政策出台为契机，加快推进行业内部合理兼并重组，优化资源配置，大力消化淘汰落后产能，加快形成一批骨干重点船企，加快建设环渤海、长江口、珠江口三大重点船舶基地；二是加快技术创新步伐，开展技术联合攻关，实现一批关键船型、关键海洋工程装备等重大创新项目的突破，引领促进行业转型。加大节能、减排、环保新船型研发力度，重点开展绿色环保品牌船型、冰区船舶等的关键技术开发，促进低碳船型的发展；三是加快核心配套产业的发展和突破。围绕重点产品领域，实施重点船舶和海洋工程装备配套项目，鼓励重点骨干配套企业加快掌握系统集成技术，实现单一设备供应向集成供货转变；四是增加对造船行业的金融支持力度，鼓励金融机构加大对船舶和海洋工程装备出口买方信贷资金投放，扩大在建船舶抵押融资范围，鼓励有实力的保险企业为建造项目提供风险保障，帮助企业应对推迟接船、撤单、弃船等风险。五是加强国际合作，实现中国较低人工劳务成本与韩国等周边国家先进造船技术的优势互补，鼓励中国造船企业通过“走出去”设厂、对外投资收购等方式，学习借鉴韩国成功经验，共同打造优质船舶产品，满足中韩两国未来自贸区内外的大市场需求。

4) 腾讯财经，“中国船舶中期营收降四成 净利降88%”。

5) 和讯网，“中国造船企业被欠款近千亿元 业内称基本没有利润”。

6) 第一财经日报，“熔盛重工‘调结构’的三重挑战”。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 수산물 수출입
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 조선업 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 상하이세관, 자유무역시험구 “선진입, 후신고 (先進口, 后報關)” 시범실시
- 교통운수업, 내년부터 증치세 전면 확대
- 중국 재정부-국가세무총국, 자유무역시험구 기업소득세 정책 확정
- 상하이-장쑤성-저장성, 장삼각 교통운수 정보자원공유협력 MOU 체결
- 중국 인민은행, 자유무역시험구 “금융 30조항” 발표
- 중국 철강개혁, 브라질 발레(Vale)사에 영향 적을 듯
- 중국 석탄수입제한 조치 정식 발표 전망
- 중국 “제 2기” 자유무역구 심사작업 12월 시작, 내년 상반기내 정식 발표 전망
- “중국방공식별구역” 관련, 22개 국가 및 지역 55개 항공사 중국측에 비행계획 통보
- 상하이 국제에너지거래센터 설립, 국제에너지 시장 가격발언권 강화 전망
- 중국-북유럽 북극연구센터 상해에 설립

해운 · 항만

- 상하이, 자유항정책 시범지역 모색
- 칭다오 첸하이완(前海灣)보세항구, 10대 특색 통관서비스 발표
- 웨이팡(濰坊)항, 5만 TEU급 터미널 건설 착공
- 쓰촨 루저우(泸州)항, 쿤밍 Sea&Rail 컨테이너 노선 정식 개통

- SITC-시노트란스, 발해만~일본 관서항로 공동개통
- 칭다오항, 완성차수입 통상구 설립
- 광둥성 후이저우(惠州)항, 상하이 컨테이너 직항노선 개통
- 탕산 징탕(京唐)항, 선박오염 긴급연합 방지기구 설립
- 장쑤성 루가오(如皋)항, 물동량 최초 500만 TEU 돌파
- 차오페이디엔(曹妃甸)항 광석터미널, 하역 효율 최고기록 갱신

종합 물류

- 장쑤성 양저우(揚州), 전국물류정보교역소 구축 계획
- 난징 장강하운물류센터계획 승인, 장강 경제벨트 발전 가속화 전망
- 장시성 간저우(贛州), 전국 중점상무물류 중심으로 포지셔닝
- 푸젠성 난핑(南平) 최초의 물류원구, 민베이(閩北)물류센터 정식 운영
- 우한~청두, 컨테이너 철도화물 직통노선 개통
- 루저우 물류원구, 국가전략에 편입
- 후베이성 최초 Air&rail 복합연계물류 센터 설립
- 안후이 허페이(合肥), 내년 유럽행 화물열차 개통 전망

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지 (<http://www.kmishanghai.org>) <동향 분석> → <주요 뉴스>에서 확인하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

