

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

제14-1호

2014년 2월 14일

Contents

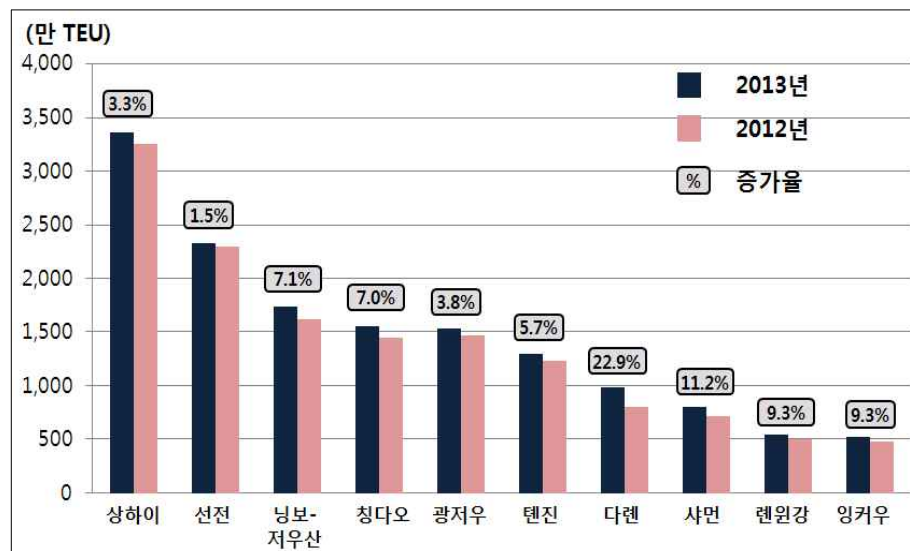
- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 글로벌 금융위기 이후, 중국의 해운업
자원과 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 (만 TEU, %)

	항만	물동량	증가율
1	상하이	3,361.70	3.3
2	선전	2,327.80	1.5
3	닝보-저우산	1,732.68	7.1
4	칭다오	1,552.00	7.0
5	광저우	1,530.92	3.8
6	톈진	1,300.00	5.7
7	다롄	991.20	22.9
8	샤먼	800.79	11.2
9	렌원강	548.80	9.3
10	잉커우	530.10	9.3
	합 계	14,675.99	6.1

자료 : 중국항만컨테이너.

통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량

자료 : 중국항만컨테이너(<http://www.portcontainer.com>) ; KMI 작성.

2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 전년대비 6.1% 증가

2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량은 1.47억 TEU로 전년대비 6.1% 증가했다. 항만별로는 상하이항이 전년대비 3.3% 증가한 3,361.7만 TEU로 4년 연속 세계 1위 컨테이너 항만의 자리를 지켰다. 또한 선전항의 컨테이너 물동량은 2,327.8만 TEU를 기록함으로써 전년대비 -3.6% 감소한 홍콩(2,229만 TEU)을 제치고 싱가포르항에 이은 세계 3위의 컨테이너 항만으로 부상했다. 다음으로 닝보-저우산항이 전년대비 7.1%의 증가율로 1,732.9만 TEU를 기록하며 부산항(1,767만 TEU)의 컨테이너 물동량을 빠르게 추격해오며 세계 5위 항만 자리를 노리고 있다. 칭다오항도 전년대비 7.0% 증가하며 광저우항을 제치고 중국 4위의 컨테이너 항만에 등극했다. 2013년 다롄항의 컨테이너 물동량은 전년대비 22.9% 증가하여 중국 10대 컨테이너 항만 중 가장 높았으며, 2010년부터 3년 연속 20% 이상의 가파른 증가 속도를 보이고 있다.

한편 중국 상무부에 따르면, 세계 경제의 불확실성은 여전히 존재하지만, 일련의 무역 촉진 정책의 발표와 무역 편리화 수준이 지속 제고됨에 따라 2014년 중국의 대외무역은 안정적인 성장을 할 것으로 전망하고 있으며, 이에 따라 올해 중국 항만의 컨테이너 물동량은 6% 내외의 증가율을 기록할 것으로 추정된다.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 글로벌 금융위기 이후 중국의 해운업 지원과 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	02-14
종합지수	1,098.37	1,170.59
일본 항로	794.36	836.24
구주 항로	1,507.15	1,686.37
미서부 항로	976.03	1,028.46
미동부 항로	1,181.88	1,245.54
한국 항로	628.69	610.22

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	02-14
종합지수	1,238.94	1,031.14
석탄	1,302.33	1,060.62
곡물	1,215.94	774.97
금속광석	1,240.79	1,020.37
정유	1,229.50	1,229.50
원유	1,597.14	1,597.14

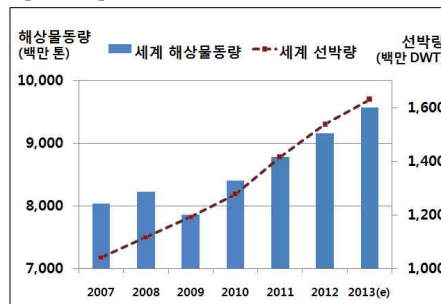
자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 글로벌 금융위기 이후, 중국의 해운업 지원과 시사점

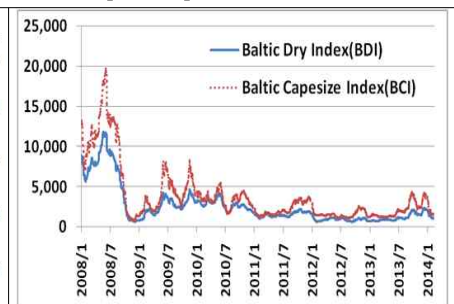
1 글로벌 금융위기 5년, 세계 해운업계는 여전히 침체국면

2008년 미국발 리먼브러더스 사태로 야기된 글로벌 금융위기는 세계 무역활동을 크게 위축시켰으며, 2009년 세계 해상물동량은 2001년 이후 다시 한 번 마이너스 성장을 기록했다. 또한 수요 침체와 함께 선박량의 지속적인 증가로 인한 공급과잉은 해운시장을 깊은 침체국면에 빠뜨렸다. 세계 해운경기를 대변하는 발틱건화물운임지수(BDI)는 2008년 5월 20일 사상최고치인 11,793 포인트를 기록한 후, 그해 12월 663 포인트까지 급락하며 세계 해운업계를 얼어붙게 만들었으며, 지난 5년 동안 몇 차례의 반등을 꾀하다 2014년 2월 현재 1,100 포인트 언저리를 기록하고 있는 등 세계 해운업계는 여전히 침체국면을 벗어나질 못하고 있다.

[그림 1] 세계 해상물동량 및 선박량 추이



[그림 2] BDI&BCI 추이

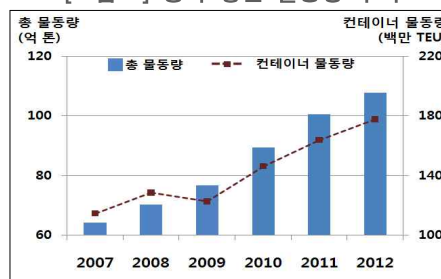


자료: UNCTAD, 'Review of Maritime transport 2013'. 자료: KMI 통계자료.

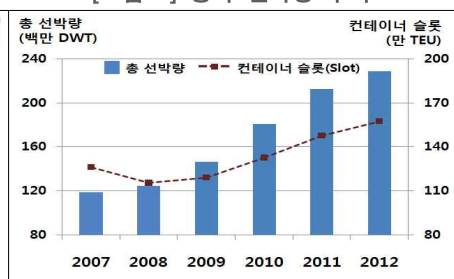
2 중국 주요 해운기업들 경영 악화, 자금 확보 노력

글로벌 금융위기는 중국 해운업계에도 큰 파장을 가져왔다. 2000년 이후 매년 두 자리 수의 증가율을 기록하던 중국 항만의 컨테이너 물동량은 2009년 전년대비 -4.6% 감소했다. 하지만 원유, 철광석, 석탄 등 원자재 수입의 증가로 중국 항만의 총 물동량은 안정적인 증가세를 보였으며, 2010년 컨테이너 물동량도 전년대비 19.4% 증가하며 예전의 증가율을 회복했다.

[그림 3] 중국 항만 물동량 추이



[그림 4] 중국 선박량 추이



자료: 교통운수부, '2008~2012 중국항운발전보고'. 자료: 상동.



Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

· 2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량

▶ 중국 물류 포커스

· 글로벌 금융위기 이후 중국의 해운업 자원과 시사점

▶ 중국 물류 동향

■ 특별처리종목(Special Treatment)*

- "특별처리종목"은 중국 증시에서 2년 연속 적자를 낸 종목으로 종목명 앞에 "ST"를 붙여 일반종목과 구별함. 2011년과 2012년 연속 적자를 낸 China COSCO(中国远洋)는 ST종목으로 분류됨.

■ 2008~2012년 COSCO, CSCL 주요 은행대출 추이(장기대출)

COSCO	
· 2008.04: 중국은행 29.1억 위안(3년)	
· 2009.01: 농업은행 20.5억 위안(1년)	
· 2010.03: 중국은행 39.4억 위안(13년)	
· 2011.06: 국가개발은행 34억 위안(3년)	
· 2011.06: 국가개발은행 25.2억 위안(3년)	
· 2011.11: 농업은행 15.6억 위안(3년)	
· 2011.12: 중국은행 15.1억 위안(10년)	
· 2012.09: 국가개발은행 25.1억 위안(3년)	
CSCL	
· 2008: 교통은행 총 21억 위안(2년~10년)	
· 2009.11: 교통은행 17억 위안(3년)	
· 2009.06: 상해푸둥발전은행 13.9억 위안(2년)	
· 2009.09: 중국은행 13.7억 위안	
· 2009.11: 교통은행 21.2억 위안(3년)	
· 2010.02: 교통은행 18.6억 위안(10년)	
· 2011: 교통은행 총 35.8억 위안(10년~13년)	
· 2011.12: 국가개발은행 18.9억 위안(3년)	
· 2012.06: 국가개발은행 총 31.4억 위안(3년)	

자료: COSCO, CSCL 「2008~2012년 연차보고서」.

화물량의 회복에도 불구하고 금융위기 이후 해상 운임의 저공 행진, 선박량의 빠른 증가 및 원유가격의 상승 등은 중국 해운기업들을 침체에 빠뜨렸다. 발빠른 기업들은 금융위기 발생이전 그 위험성을 인지하고 대비책 마련에 착수하기도 했지만, 장기간의 해운시장 불황에 경영난은 가중되었다¹⁾. 중국 최대의 해운기업인 China COSCO Holdings(이하 COSCO)는 2011년 순이익이 -104억 위안의 천문학적 적자를 기록한데 이어 2012년에도 -95억 위안의 적자를 기록하며, "특별처리종목(Special Treatment)"으로 분류되었다*. China Shipping Container Lines(이하 CSCL) 역시 2009년과 2011년 큰 폭의 적자를 기록했으며, 시노트란스&CSC그룹 휘하의 유조선사인 Nanjing Tanker는 2014년 1월 중국 중앙기업(중국 국유기업 중 국무원 국유자산감독관리위원회 직속 기업) 중 최초의 증시 퇴출이라는 불명예를 안았다.

[표 1] COSCO, CSCL의 주요 경영지표 추이

(단위: 억 위안, 만 DWT, %)

구분	연도	영업수익	순이익	운송력	자사선 비중	장기대출(누계)	정부보조금
C O S C O	2008	1,149.68	108.30	5,321.0	45.3	13.54	0.78
	2009	557.35	-75.41	5,307.0	51.3	409.76	5.31
	2010	805.78	67.61	5,778.7	52.0	375.86	1.20
	2011	689.08	-104.49	5,532.7	57.7	331.50	3.74
	2012	720.57	-95.59	5,326.2	N/A	530.18	9.04
C S C L	2008	351.10	1.31	1,798.0	81.1	42.32	0.07
	2009	199.38	-64.89	2,018.0	83.9	83.52	0.37
	2010	348.35	42.03	2,346.2	85.6	82.76	0.36
	2011	282.81	-27.43	2,325.2	81.5	108.09	0.52
	2012	325.81	5.23	2,492.4	N/A	153.64	3.91

주: 정부보조금에는 세금 환급, 과학기술발전금(科技发展金) 및 각 지역 항만들의 컨테이너물동량 장려금(集装箱吞吐量奖励), 항로 보조금(航线补贴) 등이 포함됨.

자료: COSCO, CSCL 「2008~2012년 연차보고서」; 교통운수부, 「2008~2012 중국해운발전보고」.

이런 상황에서 해운기업들은 자체적인 대책 마련을 추진하였다. COSCO는 2011년 말 COSCO Bulk Shipping을 설립하여 기업 내 벌크자원을 통합하였고, 2013년 물류사업 분야인 COSCO Logistics의 100% 지분을 모그룹인 COSCO 그룹으로 양도한데 이어, 자사 빌딩매각을 통해 자금을 확보했다. 또한 CSCL 역시 일부 항만터미널 지분 및 대규모의 컨테이너 박스 매각을 진행하였다²⁾. 또한 [표 1]과 같이 금융위기 이후 중국의 주요 해운기업인 COSCO와 CSCL의 은행권 대출은 눈에 띄게 증가했다. 특히 중국 국무원 직속 국가정책금융기구인 국가개발은행이 2011년부터 두 해운기업에 대한 대규모 대출을 진행하여 정부 차원의 금융지원이 강화되었음을 시사한다³⁾.

1) COSCO는 불거지는 서브프라임 위기에 대비해 2007년 8월 서브프라임 위기 전문연구팀을 설립하여 외자은행의 채무 및 예금을 중자은행으로 이전시켜 놓았으며, 당시 대규모 벌크선 건조계획을 취소하며 현금을 확보함, 新华网(2012.03), "逆风中奋力航行: 中远集团应对国际金融危机".

2) ① 贸易风(2013.09), "中远集团出售上海旗舰办公楼", ② 中国证券报(2013.09), "中海集团拟7.5亿出售新东方码头控股权".

3) ① 국가개발은행은 선박대출센터(2012년 11월 설립)를 설립하여 중국 해운 및 조선기업에 대해 선박구입 대출, 선박수출 대출, 선박선수금 자금조달 등의 서비스를 제공하고 보증서, 신용장, 채권 발행, 기업 자산관리 사업을 진행하고 있음, 현대경제연구원, 「주요국 해운업 지원 정책과 시사점」; ② 그 밖에, 2012년에는 중국 수출입은행이 중국의 주요 해운기업과 조선소에 대해 약 70억 위안의 대출을 진행함, 新华网(2012.12), "中国进出口银行支持船舶航运业发展"



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 글로벌 금융위기 이후 중국의 해운업
지원과 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

3 중국 정부의 해운업 정책 지원 확대

글로벌 금융위기 이후 중국 정부는 국가차원에서 해운업 지원을 모색하고 있다. [표 1]과 같이 해운기업에 대한 중앙 및 지방 정부의 보조금 지원은 2008년을 기점으로 크게 늘어난 상황으로 2012년 COSCO와 CSCL 정부 보조금은 9.04억 위안, 3.91억 위안에 달해 2008년에 비해 각각 11.6배, 55.6배 증가했다. 이는 금융위기 이후 중국 정부의 해운업 지원 확대에 기인한다고 볼 수 있다. 아래 [표 2]와 같이 2009년 저우산시(舟山市)는 해운기업에 대한 금융기관 지원 확대 및 전문펀드 설립, 세제 혜택 등을 골자로 한 해운기업 지원정책을 발표했으며, 푸젠성, 상하이시, 산둥성 등도 해당 지역의 해운·항만산업을 지원하는 정책을 발표했다.

[표 2] 금융위기 이후 중국 정부의 주요 해운업 지원 정책

명칭	발표기관	주요 내용
「해운기업의 금융위기 대응, 안정 발전에 관한 의견(关于支持航运企业应对金融危机保持稳定发展的意见)」	저우산시 인민정부 (2009.01)	- 해운기업에 대한 금융기관의 신용대출 강화 및 대출 상환 기간 연장, 신조선, 구매선박 대출 60% 이상 유지 - 3,000억 위안 규모의 해운업임사용통자금 설립, 기업 자금난 지원 - 기업소득세 및 개인소득세 혜택 제공 - 해운기업들의 항만투자 장려, 해운기업과 화주 간 전략적 연맹 체결 지원 - 교통, 해사, 항무, 공상 등 부문 행정비용 혜택 제공 등
「해운업 발전 촉진에 관한 약간의 의견(福建省人民政府关于促进航运业发展的若干意见)」	푸젠성 인민정부 (2012.05)	- 성내 등록기업의 자체선박 증가에 대해 1회성 장려금 25위안/DWT 지급, 성내 조선소 건조 선박은 35위안/DWT 장려 - 기업의 자체운송력 규모에 따른 1회성 및 다년간 장려금 지급 - 금융기관의 해운기업 대출 금액제한 확대, 경영상태가 양호한 기업이 조건에 부합하는 선박건조·구매 시 연이자 20% 이상 지원 - 성내에 신규 등록된 해상보험, 선박유자, 해운파생상품 개발 등 금융서비스기업에 장려금 지급 - 해운기업의 조건에 부합하는 인력에 개인소득세 혜택 제공 - 일정 기간/항차 원양항로 운영기업에게 장려금 지급 - 중점 개발항구의 터미널 및 항만물류시설 건설 용지에 혜택 제공 등 (※ 2012년 발효 후 5년 간 시행)
「해운업 업그레이드 발전 촉진에 관한 약간의 의견(关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见)」	교통운수부 (2013.08)	- 노후 근해·원양 운송선박의 조기 폐기 장려, 내하선형 표준화 추진과 노후 선박 퇴출 유도(2013-2015년간 중앙·지방 재정을 통해 보조금 지급) - 해운기업간의 협력 경영 강화, 시장 진입 기준 강화(국내 연해운송 경영자의 최저 운송력 기준을 2,000톤에서 5,000톤으로 강화), 해운기업들의 구조조정·합병 전략 실시 - 녹색해운 발전 추진, 내하 LNG 동력선 이용 시범프로젝트 추진, 보조금 지원 - 선박증명사증비용, 오염수 검사비, 해사중재비, 부유(浮油)수거비 등 일부 행정비용의 폐지 추진 - 불합리한 서비스비용 철폐, 특수선박 입출항 에스코트 비용(护航费), 선박의 장강 출입 에스코트 비용, 국제운항 선박의 출항시 선상 오염물 처리비 등 7개 비용항목 폐지 - 항만비용의 규범화 촉진, 장강간선 선박 도선비용 20% 인하 추진 등

자료: 각 정책 원문.

또한 2013년 8월, 교통운수부는 해운업 침체에 대응하기 위해 「해운업 업그레이드 발전 촉진에 관한 약간의 의견」을 발표했으며, 같은 시기 국무원도 「선박공업 구조조정 가속화 및 업그레이드 촉진에 관한 실시방안(2013-2015년)」을 발표하며, 조선업의 발전과 함께 해운업 선대구조 구정을 지원할 방침이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 글로벌 금융위기 이후 중국의 해운업
지원과 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

특히 중국은 선박금융 관련 제도 확충을 통한 기업 지원을 강화하고 있다. 2009년 교통운수부는 건조 중 선박에 대한 금융지원을 강화하기 위해 건조중 선박담보권 등기 임시규정을 발표했으며, 2010년에는 선박리스기업이 리스선박 소유권을 해외기업에 이전하는 경우(리스선박 수출로 간주) 1년간 수출세 환급을 지원하는 정책을 실시했다. 또한 2012년 일정 비율 이상을 지불한 금융리스 선박을 자가 운송력으로 인정하여 해당 선박을 통한 은행 대출, 재임대 등을 허용하는 정책 등을 발표했다⁴⁾. 또한 2009년 중국 최초의 중국선박산업투자기금(中国船舶产业投资基金)이 설립된데 이어, 2010년 사모펀드인 상하이해운산업펀드(上海航运产业基金)도 설립되어 해운업의 자금지원 역량을 강화하고 있다.

4 우리도 해운업 지원 정책 마련 시급

2008년 세계 금융위기 이후, 중국 해운기업들은 어려운 시기를 보내고 있는 것이 사실이다. 하지만, 중앙·지방 정부 차원에서 해운업 지원 정책을 지속 발표하고 있으며, 조선과 해운을 연계하는 선박금융 제도를 확충하고 있다. 또한 1990년대 중반부터 상하이를 세계의 해운중심으로 건설하자는 전략이 국가적 차원에서 추진되고 있으며, 현재 교통운수부를 중심으로 해운업 발전 정책을 제정하고 있는 중이다. 즉 해운업 발전을 국가 전략으로 승격시키기 위해 적극 노력 중인 것이다. 또한 기업 자체적으로도 부패척결, 선대 업그레이드 및 기업자원 구조조정을 통한 경쟁력 강화를 꾀하고 있으며, 위기를 기회로 바꾸기 위한 노력이 진행되고 있다.

글로벌 금융위기 이후 지속된 불황으로 현재 우리나라의 해운업계도 최악의 시기를 보내고 있다. 국내 대표 해운기업들은 지속되는 자금난에 알짜배기 선박과 사업 분야를 매각한다는 소식이 들려오고 있으며, 일부 기업은 법정관리 상태에 있다. 우리정부 역시 금융위기 이후 침체에 빠진 해운업 지원을 위해 고심하고 있지만, 다른 나라에 비해 다소 미흡해 보인다. 선박금융공사를 대신하기로 했던 해운보증기금의 설립 역시 아직 지지부진한 상태이다. 물론 주요 해운기업들이 대부분 “국영기업”인 이웃 나라 중국과의 차이점이 존재하지만, 덴마크, 독일, 일본 등 주요 해운 선진국 역시 자국 해운기업 구제를 위해 그동안 많은 직간접 지원을 제공해왔다. 한편 2014년 세계 경제의 불확실성은 여전하며 설상가상으로 세계 1~3위 해운기업인 머스크, MSC, CMA CGM으로 구성된 “P3 네트워크”가 올해 가동 예정되어 있어 해운업계의 긴장을 고조시키고 있다. 이러한 상황에서 무역위주의 경제 구조를 가지고 있는 우리나라에 가장 필요한 국가 기간산업인 해운산업을 일으키기 위한 특단의 정책적 지원과 금융권의 이해가 필요한 것으로 판단된다.

김세원 연구원 · 김범중 중국연구센터 센터장
kmishanghai@gmail.com

⁴⁾ 교통운수부, 「건조 중 선박 담보권 등기임시규정」(2009.06) ; 교통운수부, 「금융리스 선박 운송능력 인정 정책에 관한 공고」(2012.09) ; 재정부 등, 「융자임대선박 수출퇴세정책 시행관련 통지」(2010.04).



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 글로벌 금융위기 이후 중국의 해운업 지원과 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 2014년 국무원 “1호 문건”, 농촌물류서비스 개선 제시
- 중국-아세안 범베이부완(泛北部湾)경제협력 고위급회의 개최, 향후 해상협력 강화
- 상무부, 12개 지역 “자유무역구” 승인 부인
- 2013년 중국-일본 무역 5.1% 감소
- 중국세관총서, 외상투자기업 수출입 증가율 둔화 4대 요인
- 상무부, 중국 해외투자규모 곧 FDI 규모 초과 예상
- 광시자치구, 베이부완경제구 매년 20억 위안 세금감면 실시 계획
- 상하이자유무역시험구 향후 8대 현물시장 건설
- 금융업 “증치세 개혁” 방안 연내 발표 계획
- 2013년 중국 조선 3대지표 세계 1위

해운 · 항만

- 저우산(舟山)항 종합보세구 정식 운행 개시
- 칭다오 국제항운중심 올해 전면 건설 계획
- 엔타이 2014년 13억 위안 투자, 20개 항만 건설사업 추진
- 광둥 중산(中山)항 여객·화물터미널 내년 이전 계획
- SITC-COSCO, 일본~중국~베트남 항로 개설 협력

- 장쑤 전장(镇江)-저우산항 협력 체결
- 다롄 항만물동량 최초 4억 톤 돌파
- 우한, 금년 태국 컨테이너 정기노선 개설 계획
- 2014년 웨이하이(威海)-북한 컨테이너 노선 개통 계획
- 2013년 장강간선 화물운송량 19.2억 톤

종합 물류

- 중국 8개 새로운 물류국가표준 정식 발표
- 상하이자유무역시험구, 수입 보세화물 통관 증명서 면제로 통관속도 향상
- 2014년 1호 정오우(郑欧, 정저우~유럽) 화물열차 출발
- 중국철도총공사 1호 연도보고 발표, 2014~15년 1.2조 위안 투자 계획
- 2014년 랴오닝성 교통 기초인프라 건설에 440억 위안 투자 계획
- 광둥성 내하수운 대대적 발전 건의
- 렌윈강 중~카자흐스탄 물류 프로젝트 가동
- 철도화물 운임 중국 “춘절” 이후 인상 전망
- 쑤닝(苏宁), “국제택배” 업무경영허가 획득

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

