

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

제14-6호

2014년 4월 3일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및
사점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2013년 중국물류산업 주요 지표 (조 위안, %)

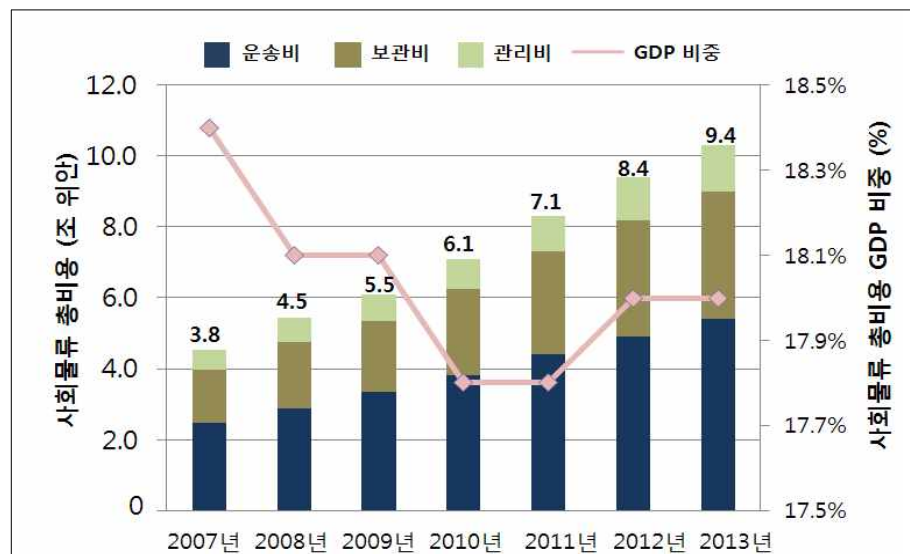
구분	금액	증가율
사회물류 총비용	10.2	9.3
운송비	5.4	9.2
보관비	3.6	8.9
관리비	1.3	10.8
사회물류총액	197.8	9.5
물류산업 부가가치액	3.9	8.5

자료 : 中国物流与采购联合会

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 사회물류 총비용



자료 : 中国连锁经营协会(www.ccf.org.cn) ; KMI 작성.

2013년 중국 사회물류 총비용 10.2조 위안, GDP 비중 18%

2013년 중국의 “국가물류비”에 해당하는 사회물류 총비용(Total social logistics costs)은 전년대비 9.3% 증가한 10.2조 위안을 기록했다. 사회물류 총비용 중, 운송비용이 전체의 52.5%인 5.4조 위안(전년대비 9.2%증가)을 차지했고, 보관비용 3.6조 위안(8.9% 증가), 관리비용 1.3조 위안(10.8% 증가)으로 나타났다.

2013년 중국 사회물류 총비용의 GDP 비중은 18.0%로 2012년과 동일한 수준을 유지했으며, 이 수치는 미국과 일본, 독일 등 선진국의 국가물류비 GDP 비중에 비해 약 9~10%p 정도, 세계 평균보다 6.5%p 더 높은 수준이다. 중국물류정보센터는 중국의 유통 모형이 복잡하고, SCM 위주의 현대적인 유통체계의 발전이 더디며, 사회 자원의 효율적·집약적인 사용이 부족하기 때문에 물류 효율이 저조하고 물류비용이 높은 편이라고 분석했다.

또한 중국물류구매연합회의 조사에 따르면, 2013년 1-11월 중국 중점 물류기업들의 매출액(主營業務收入)은 동기대비 5.3% 증가했고, 그 이윤율은 4.1%로, 동 기간 중국 규모 이상 제조기업들의 이윤율에 비해 1.4%p 낮았다. 이는 중국물류기업의 매출 증가속도가 물류비용 증가속도보다 느리며 물류기업의 이윤창출이 상대적으로 저조했음을 보여준다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	03-28
종합지수	1,098.37	1,050.42
일본 항로	794.36	823.29
구주 항로	1,507.15	1,393.00
미서부 항로	976.03	1,000.07
미동부 항로	1,181.88	1,199.76
한국 항로	628.69	638.88

주: '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료: 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	03-28
종합지수	1,238.94	1,150.71
석탄	1,302.33	1,267.10
곡물	1,215.94	957.33
금속광석	1,240.79	954.45
정유	1,229.50	1,229.50
원유	1,597.14	1,597.14

자료: 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및 시사점

글로벌 금융위기 이후 지속된 해운시장의 침체로 인해 많은 해운기업들이 어려움을 겪고 있다. 현재 우리나라를 대표하는 해운기업들도 자산매각 등 자구책을 강구하고 있고 정부 차원에도 해운업 지원을 위해 고심하고 있지만, 해운업 위기론은 갈수록 대두되고 있다. 이웃나라 중국의 해운업계도 상황이 크게 다르진 않다. COSCO, 차이나쉬핑 등 중국을 대표하는 대형선사들도 지속된 불황에 대규모 적자를 기록하고 있으며, 시노트란스계열 난징탱커와 피닉스는 중앙 국유기업 최초의 증시 퇴출이 가시화되고 있다. KMI 중국연구센터에서는 「중국물류리포트 14-1호」 “글로벌 금융위기 이후, 중국 해운업 지원과 시사점(2014.02.14 발간)”을 통해 글로벌 금융위기 이후, 중국 해운업계 변화 및 정부 지원 실태를 전반적으로 살펴보고자 한다. 금번 호에서는 상기 주제를 더욱 심화하여, 해운기업에 대한 중국 정부의 보조금 현황을 살펴보고자 한다.

1 글로벌 금융위기 이후, 중국 해운기업의 정부보조금 증가 추세

현재 중국 국내증시에는 아래 [표 1]과 같이 9개의 선박운송기업들이 상장(현재 거래정지 종목 포함)되어 있다. 상기 9개 선사들의 연차보고서를 토대로 각 기업들의 정부보조금 항목을 확인할 수 있다¹⁾.

[표 1] 중국 주요 상장 해운기업 현황

회사명	지배주주(모기업)	매출액 (위안)	선대규모	주요업무	비고
China COSCO (中国远洋)	COSCO그룹	720.57	506척(컨선 174척, 75.7만 TEU)	벌크·컨테이너 운송, 터미널운영 등	
COSCOL (中远航运)	COSCO그룹	63.05	자체보유선 69척 (다용도선 50척)	해양공정(특수선), 로로 및 특수화물 운송	
CSCL (中海集运)	차이나쉬핑그룹	325.81	컨테이너선 148척(61만 TEU)	컨테이너 운송	
Haisheng (中海海盛)	차이나쉬핑그룹	10.17	27척 (135.4만 DWT)	벌크 운송, 무역 등	
CSDC (中海发展)	차이나쉬핑그룹	111.57	195척 (1,534.8만 DWT)	벌크·유류·LNG 운송	
CSC Phoenix (长航凤凰)	시노트란스&CSC	21.08	약 300만 DWT	벌크운송	거래정지
NJTC (长航油运)	시노트란스&CSC	66.29	85척(735만 DWT)	유류·화학품·LNG운송	거래정지
Zhongchang (中昌海运)	Sansheng Hongye 그룹	5.30	자체보유선 8척(32.0만 DWT)	벌크운송(국내)	민영기업
NBMC (宁波海运)	닝보해운그룹	10.22	자체보유선 19척(91.3만 DWT)	벌크운송(국내)	

주: ① 매출(영업수익)은 2012년 기준; ② 선대규모는 각사 홈페이지 및 「2012년 연차보고서」 참고. 자료: 각 회사 홈페이지 및 「2012년 연차보고서」.

1) 중국의 「기업회계기준16호-정부보조금」에 따르면, 기업에 대한 정부보조금(政府补助)을 “기업이 정부로부터 무상으로 취득하는 화폐성·비화폐성 자산”으로 정의하고 있으며, 회계상으로 기업의 영업외 수익(营业外收入)에 속함. 우리나라의 국고보조금과 유사함.



Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 2013년 중국 사회물류 총비용

▶ 중국 물류 포커스

: 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및 시사점

▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 중국 9개 상장 선사 매출액&순이익 및 정부보조금

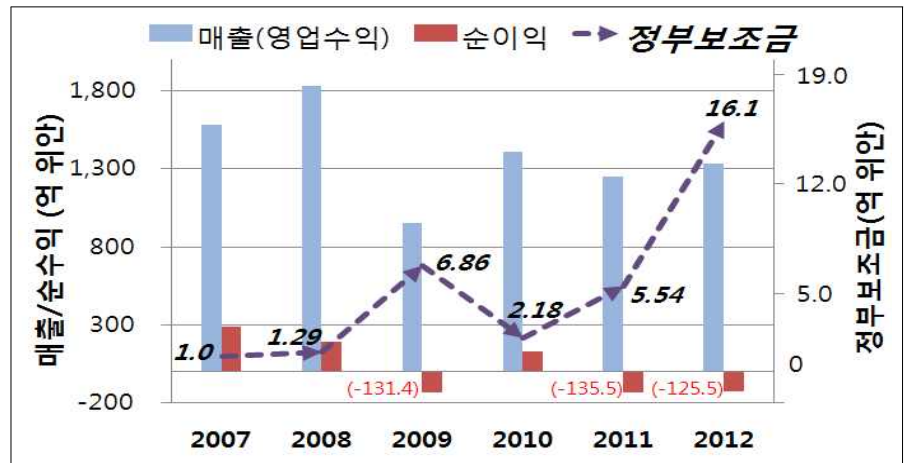
(억 위안)

기업	매출액	순이익	정보 보조금
COSCO	720.57	-95.59	9.04
COSCOL	63.0	0.19	0.02
CSCL	325.81	5.23	3.91
Haisheng	10.17	-3.72	0.0015
CSDC	111.57	0.74	0.99
Phoenix	21.08	-18.80	1.27
NJTC	66.29	-12.39	0.03
Zhong chang	5.30	0.03	0.82
NBMC	10.22	-1.21	0.03
합 계	1,334.01	-125.52	16.11

자료: 각 회사 「2012년 연차보고서」.

아래 [그림 1]과 같이 2007부터 2012년까지 상기 9개 상장 선사들의 매출규모를 보면²⁾, 2008년 9개 선사들의 매출규모(영업수익)는 1,831.3억 위안에서 2009년 955.3억 위안으로 급감했고, 2012년에도 1,334.1억 위안으로 2008년도의 73% 수준에 머물고 있다. 9개 기업의 순이익 규모 역시 2008년 190.8억 위안에서 2009년 -131.4억 위안으로 전체적인 적자를 기록했고, 2011년과 2012년도 각각 -135.5억 위안, -125.5억 위안을 기록했다.

[그림 1] 중국 9개 상장 선사 전체 매출&순이익 및 정부보조금 규모 추세



자료: 각 회사 「2007~2012년 연차보고서」; KMI 작성.

해운업계의 불황에 따라, 해운기업에 대한 정부보조금의 규모도 증가하고 있는 추세이다. 2007년 상기 9개 선사의 정부보조금(기업의 영업의 수익 항목)은 9,989.5만 위안에 불과했으나, 2012년 그 규모는 16.1억 위안으로 약 16배 증가했다. 또한 선사들의 개별적인 차이는 존재하나, 2007~2012년 상기 9개 선사 전체의 순이익과 정부보조금간의 반비례 관계(상관계수 -0.746의 비교적 강한 음의 상관관계)를 보여, 순이익 감소에 따라 정부보조금이 증가함을 알 수 있다³⁾.

2

COSCO가 가장 많은 정부보조금 획득, CSCL 증가폭 가장 커

선사별 정부보조금 규모는 China COSCO(이하 COSCO)가 2007~2012년 누계 20.56억 위안으로 가장 많았으며, 2007년 0.5억 위안에서 2012년 9.03억 위안으로 약 18배 증가했다. 특히 2012년 COSCO가 받은 정부보조금은 9.03억 위안은 2012년 9개 선사의 보조금 전체의 56%에 해당하는 액수이다⁴⁾. COSCO에 이어 CSCL의 동기간 정부보조금 누계액이 5.39억 위안으로 2번째로 많았으며, 2007년 0.17억 위안에서 2012년 3.91억 위안으로 약 23배 증가하여 9개 선사들 중 가장 큰 증가폭을 기록했다(2007~2012년 연평균증가율 87%).

2) 중국 최대 선사인 China COSCO가 2007년에 중국 국내(상하이증권거래소)에 상장된 이유로, 종합적인 분석을 위해 분석기간을 2007년부터 설정함.

3) 두 변량간의 상관계수가 1에 가까울수록 양의 상관관계(정비례), -1에 가까울수록 음의 상관관계(반비례)를 가짐. 개별 선사의 순이익과 정부보조금간의 상관관계는 CSC Phoenix(상관계수 -0.897), China COSCO(-0.824), CSDC(-0.703), COSCOL(-0.604)이 비교적 강한 음의 상관관계를 가짐.

4) COSCO는 2011년 약 104억 위안(한화 약 1조 8천억 원), 2012년 약 96억 위안의 적자를 기록했다.



Contents

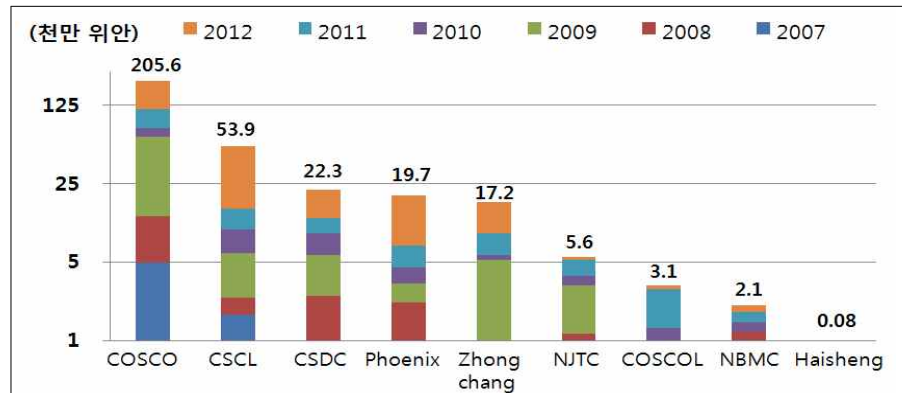
- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 CSCL의 정부보조금 항목* (만 위안)

지급기관 및 항목	금액
세금환급	26,775.1
교통운수부, 교통운수친환경 전문기금	957.0
통상구판공실, 정부보조금	10.0
다롄항, 컨테이너운송 발전 보조금	7,496.5
다롄시, 컨테이너량 장려금	300.0
다롄고신구(高新区), 2009년 졸업생채용 보조금	6.0
텐진항, 항로보조금	1,385.0
렌윈강개발구, 과학기술 발전금	446.6
렌윈강항만관리국, 항만 발전장려금	6.0
타이창(太仓)항, 컨테이너 물동량 장려금	335.0
하이난양푸(洋浦)경제개발구, 재정보조금	286.0
선전시, 하역량 보조금	160.0
선전시, 컨테이너야드 보조금	28.1
장자강(张家港), 항로보조금	138.2
장자강, 컨테이너박스 보조금	27.3
샤먼항, 컨테이너운송 보조금	122.9
샤먼보세구, 정부보조금	5.0
친저우(钦州), 신설 컨테이너 항로 보조금	100.0
다펑(大丰)항경제구, 화물 입출항 장려금	96.2
다펑항, 컨테이너항로 보조금	79.1

(다음페이지에 이어서)

[그림 2] 2007~2012년 9개 상장선사별 정부보조금 현황(누계액)



자료: 각 회사 「2007~2012년 연차보고서」; KMI 작성.

한편 동기간 상기 9개 선사 중 Haisheng이 가장 적은 84.5만 위안의 정부보조금을 획득하였다. 9개 선사 중 매출규모(2012년 매출 기준, [표 1] 참조)가 가장 적은 Zhongchang의 경우 동기간 NJTC, COSCOL, NBMC보다도 훨씬 많은 1.72억 위안의 정부보조금을 지급받았다([그림 2] 참조). 특히 2012년 Zhongchang의 매출대비 정부보조금 비중은 무려 15.4%를 차지해 대부분 선사들이 1% 내외를 기록한 것과 큰 차이를 보였다.

3 중국 해운기업, 각지에서 다양한 항목의 보조금 획득

중국 해운기업들이 받는 정부보조금은 크게 세금환급, 중앙정부 보조금, 지방정부·기관의 보조금 등으로 구분할 수 있다. 특히 세수환급과 각 정부·기관의 보조금이 비교적 큰 비중을 차지하고 있다. 일례로 2012년 정부보조금 9.04억 위안을 획득한 COSCO의 경우, “지방재정보조금(地方财政补贴收入)”이 전체의 73.2%를 차지하고 있으며(세금환급 비중 26.5%), 2012년 3.91억 위안을 획득한 CSCL도 전체의 27%가(세금환급 비중 68.5%), 0.99억 위안을 획득한 CSDC는 전체의 47.1%가 지방성 보조금이었다. 대표적으로 2012년 CSCL의 정부보조금 항목을 살펴보면*, 중국 각 지역에서 컨테이너 물동량 달성 장려금, 항로보조금, 투자장려금 등 다양한 항목의 보조금을 지급받았다. 특히 컨테이너운송을 중심으로 하는 CSCL의 특성상 컨테이너업무 관련 보조·장려금이 많음을 확인할 수 있다.

이처럼 각 해운기업들은 주요업무 및 활동지역에 따라 다양한 보조금을 지원받고 있는데, 장강 운송의 비중이 큰 Phoenix는 2012년 “장강선박 해체보조”의 명목으로 당해 전체 정부보조금 66.9%에 해당하는 8,469.3만 위안을 획득했으며, 2011년에도 “장강선형 표준화” 명목으로 738.5만 위안을 지급 받았다⁵⁾. 또한 선사 소재지 정부의 보조금 비중도 높아, 2011년~2012년 2년간 NBMC의 정부보조금 99%가, Haisheng의 100%가 각각 소재지인 Ningbo시, 하이난성(하이커우시)에서 지급되었다⁶⁾.

5) 각각 재정부·교통운수부·공업정보화부 등, 「노후운송선박과 단일선체 유조선 폐기·업그레이드 보조 전문자금 관리방법」과 재정부·교통운수부의 「장강간선 선형표준화 보조자금 관리방법」에 근거함.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 CSCL의 정부보조금 항목* (만 위안)

지급기관 및 항목	금액
상하이홍커우구(虹口区), 재정보조금	51.5
상하이푸둥신구, 증치세개혁 재정보조금	13.4
상하이푸둥신구, 직원교육 재정보조금	4.8
상하이양산항, 컨테이너야드 임시보조금	4.0
닝보고신구(高新区), 재정보조·장려금	47.5
난통(南通시), 컨테이너운송 발전 보조금	26.1
난통시, 컨테이너량 달성 보조금	11.4
난징항그룹, 컨테이너발전 장려금	21.5
합 계	39,079.1

자료: CSCL, 「2012년 연차보고서」.

그 밖에 특정기업에 대한 보조금도 존재하여, NJTC는 「난징장강액화기운송 무역회사(NJTC의 자회사) 재정보조 부여에 관한 의견」을 통해 2011년과 2012년 각각 46.9만 위안과 88.2만 위안의 보조금을, Phoenix는 「우한시 장한구인민정부(江汉区, Phoenix의 소재지)의 Phoenix 발전지원에 관한 문제의 서한」을 통해 2012년 137.8만 위안의 보조금을 획득했다⁷⁾.

4 해운산업 장기 불황, 해운기업에 대한 정책 지원 강화 필요

상기와 같이 2008년 금융위기 이후, 중국 정부는 해운기업에 대한 정부보조금을 지속 확대해 나가고 있는 추세이다. 2012년 중국의 9개 상장 해운기업들은 자사 매출규모의 약 1% 내외 많게는 15% 수준의 정부보조금(세금환급 포함)을 지급받았다. 2013년도 중국 해운업계의 불황은 지속되었다. 2013년 COSCO는 또다시 -72.8억 위안의 대규모 적자를 기록했고, CSCL도 2011년에 이어 -26.5억 위안의 적자를 보였으며, 불황기에도 안정적인 수익을 실현해오던 CSDC 역시 2013년 -23억 위안이라는 증시상장 이후 최초의 적자를 기록했다. 2013년도 상장기업들의 연차보고서가 모두 발표되지 않은 관계로 직접적인 비교는 어렵지만, 상당액의 보조금이 지급되었을 것으로 추정해볼 수 있을 것이다.

한편 2014년도에도 세계 해운업계의 드라마틱한 회복은 어려울 것으로 전망되며, 설상가상으로 지난 3월 미연방해사국(FMC)은 머스크, MSC, CMA CGM으로 구성된 “P3 네트워크”를 승인함으로써 많은 해운기업들을 비관에 빠뜨렸다. 이런 상황에서 중국 정부의 해운기업에 대한 지원은 지속될 것으로 예상되며, 실제로 중앙·지방정부 차원에서 해운기업에 대한 지원을 강화해야 된다는 주장들이 힘을 얻고 있는 상황이다.

현재 우리나라의 해운업계도 사정은 중국과 마찬가지로 심각하다. 하지만, 이웃나라 중국과 비교했을 때, 해운기업들에 대한 정부의 직접적인 정부보조금(국고보조금)은 찾아보기 힘든 실정이다. 물론 중국의 주요 해운기업들이 대부분 “국영기업”이라는 특수성도 존재하지만, 글로벌시장에서 경쟁은 기업의 “성분”과는 관계없이 치열하게 전개되고 있다. 우리나라도 어려움에 빠진 국가 기간산업, 해운산업에 대한 정책적 지원 역량을 강화할 필요가 있을 것이다.

김세원 연구원 · 김범중 중국연구센터 센터장
kmishanghai@gmail.com

⁶⁾ Zhongchang의 본사는 광둥성에 위치하나, 저우산시에 4개의 해운(3)·선원관리(1) 자회사가 있으며, 2011년 정부보조금 3,325.3만 위안 중 51.3%(1,704.7만 위안)가 저우산시로부터 지원받음. 저우산시는 2009년 「해운기업의 금융위기 대응, 안정 발전에 관한 의견」을 발표, 해운기업에 대한 지원을 강화하고 있음, 「중국물류리포트 14-1호」 참고.

⁷⁾ Phoenix와 2011년과 2012년 -8.8억 위안과 -18.8억 위안, NJTC는 -7.5억 위안과 -12.4억 위안의 적자를 기록한 상황.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 해운기업의 정부보조금 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- [중국\(상하이\) 자유무역시험구 9대 금융 혁신 방안 발표](#)
- [칭다오 해양경제구건설 가속화, 세계적 해양 경제특구 목표](#)
- 3월 중국 제조업 PMI 지수 50.3%까지 증가
- 위안화 가치 하락, 철광생산기업 자금압력 가중
- 환율 급락, 중국 선박기업 환율 문제 해결 모색
- 중국 정유산업 생산능력 과잉 심각
- 현재 중국 면화 재고량 과잉, 면화 생산 면적은 지속 감소
- 풍력발전 생산력 과잉, 정책지원에 부정적 영향
- 수요-공급 모순 한층 심화, 중국 강재 가격 지속 하락 전망
- 2014년 중국 석탄수요 안정적 증가 전망, 구조적 과잉문제는 여전
- 련윈강, 2014년 “실크로드 경제벨트 건설의 해”

해운 · 항만

- [해운시장 신뢰도, 글로벌 금융위기이후 최고 수준](#)
- [중국 LNG 인프라 부족, LNG 동력선 발전 장애](#)
- [충칭 국제 벌크화물 자유무역항 착공](#)
- 크루즈 경제 관심 증가, 중국 항만, 크루즈 인프라시설 확충 가속화
- 다렌항, 중동행 원양 컨테이너항로 개통

- CIMC, 800억 투자 선전 첸하이(前海) 개발 승인 획득
- 샤먼항, 차오저우(潮州)항 터미널 확장 건설
- 광둥성 동부-장시성서부 배후지 개척
- 우한 화산(花山)항, 제1기 컨테이너 터미널 운영 개시
- 타이창항-상하이항, 터미널회사 공동 설립

종합 물류

- [쓰촨 청두보세물류센터 정식 승인, 빠르면 상반기 운영](#)
- [중국철도총공사, 4월부터 창사 등 20여 개 도시에서 고속철도 택배 개시](#)
- 르자오(日照)시, 최초의 목재 보세창구 정식 운영개시
- 도시철도, 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이) 일체화의 토대
- 중국 고속철도 택배 업무, 불공정 경쟁 우려
- 중국 철도건설 투자 한층 활성화 전망
- 충칭 화난청(华南城), 중국 서남지역 최대 무역·물류시장 목표
- 중국 물류비용중 “행정비용” 과도, 비용 절감 필요
- 안후이성 최초 종합보세구, 국무원 승인 획득

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

※ **파란색 밑줄** 부분은 번역된 기사임.

