

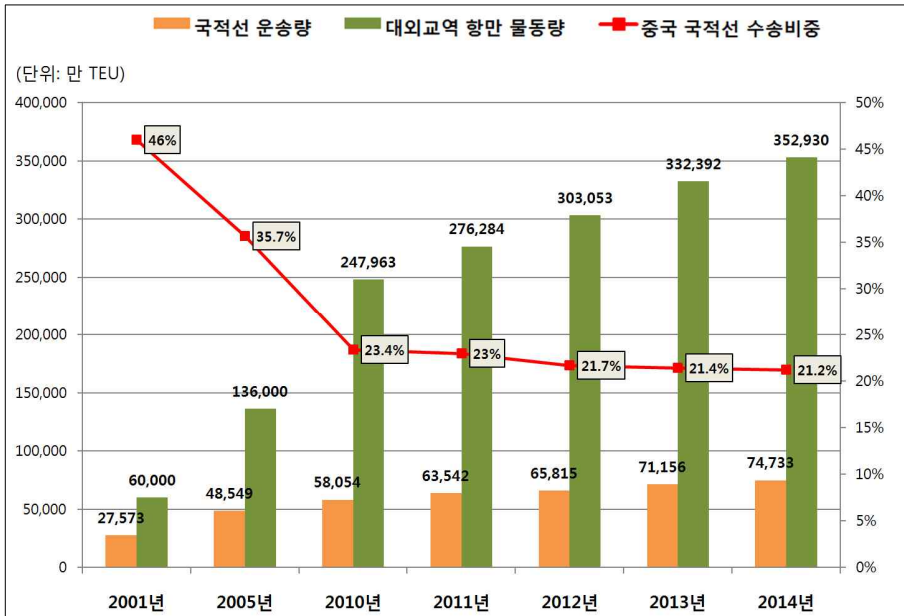
Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
 - : 중국 국적선 수송비중 (2001~2014년)
- ▶ 이슈 포커스
 - : 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해운업 : 중국 국적선 수송비중(2001~2014년)



자료: 2000~2015년 중국통계연감 및 중국항만연감 종합정리 KMI 작성.

중국 국적선 수송비중 하락세 지속, 2014년 21.2% 기록

2001~2014년 간 중국의 국적선 운송량은 2억 7,573만 톤에서 7억 4,733만 톤으로 연평균 11.4%의 성장률을 기록했다. 같은 기간 대외교역 항만 물동량은 6억 톤에서 35억 2,930만 톤으로 연평균 32.5%의 성장률을 기록했다. 반면 중국 국적선의 수송비중은 2011년 46%에서 2014년 21.2%로 매년 하락세를 기록했다. 이러한 국적선의 낮은 비중은 해운서비스 교역의 장기적 적자와 함께 중국 선사 합병의 주요 원인으로 전문가들은 보고 있다.

그러나 중국은 석유 등 전략물자에 있어 국적선 운송비율을 높이고 있어 주목된다. 2005년 중국 정부는 국유국운(國油國運) 정책을 수립하면서 2015년까지 국적선 수송 비중을 80%까지 확대한다는 목표를 세웠었다. 그러나 실제로 2015년 수입 원유의 국적선 수송 비중은 50~60%에 그쳤다. 상무부에 따르면 2020년까지 국적선의 수송 비중을 70%로 유지할 경우 추가적으로 30~40척의 원유운반선(VLCC)이 필요할 것으로 전망되고 있다. 향후 중국 국가전략물자를 안전하고 원활하게 수송하기 위한 국적선 확보 정책을 눈여겨 볼 필요가 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	07-01
종합지수	734.95	645.60
일본 항로	619.87	630.06
구주 항로	855.19	710.01
미서부 항로	761.60	549.02
미동부 항로	846.92	726.50
한국 항로	584.19	516.04

주 : '01-08' 2016년 1월 8일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	07-01
종합지수	856.91	886.39
석탄	844.95	917.50
곡물	606.92	673.12
금속광석	833.43	703.73
정유	1,354.12	1,354.12
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점

현재 전 세계 경영여건의 점차 악화되고 있는 가운데 국제 해운시장은 "산업발전 규모화, 상업 패턴 연맹화 및 적재 능력 대형화" 등 많은 변화를 겪고 있다. 국제 해운업은 현재 "고위험(高风险), 고투자(高投資), 고수익(高回報) 및 강주기(强周期)" 등의 전통 패턴 운영에서 "규모화, 집약화, 박리다매 및 긴주기"의 공업화 패턴으로 전환했다. 이와 동시에, 해운기업의 업적에 명백한 변화가 나타났다. 부분적인 규모형 기업의 이익 능력이 비교적 강화되고 있는 반면에 다른 해운기업의 이윤능력은 현재 점점 쇠퇴하는 추세이다. 국제 해운업의 발전 추세에 적응하기 위해 해운업의 발전 기회를 잡고, 국유해운기업은 불필요한 경쟁을 줄이고, 대규모, 최적화 배치 및 부채비율 인하를 유도해 가면서 품질 향상의 추세가 필수적으로 진행될 것이다.

1 합병 추진 동향

1) COSCO+CSCL

지난 2월 18일, 중국 양대 국영 선사인 COSCO와 CSCL이 합병되어 중국원양해운그룹(이하, CCSG)이 상하이에 새롭게 설립되었다. 이번 합병에 따라 중국경제의 글로벌화 목적으로 자원 우위 통합을 통해 해운, 종합물류 및 관련 금융서비스를 기반으로 여러 산업 클러스터 및 글로벌 선도 종합물류 공급사슬 서비스 그룹을 구축할 것으로 전망된다.

새로 설립된 CCSG은 선대 종합 운송능력, 건화물 선대 운송능력, 유조선 선대 운송능력, 특종선대 운송능력 등 분야에서 세계 1위를 기록하였다. 동시에 세계 주요 항만에서 운영하는 시설은 컨테이너 부두 46개, 선석 190개 이상으로서 약 9,000만 TEU의 물동량을 처리하여 세계 2위의 지위를 확보하게 되었다. 또한 글로벌 선박연료 판매량은 2,500만 톤 이상으로 세계 2위를 기록하였다. 컨테이너 임대규모와 컨테이너 선대규모는 각각 세계 3위, 4위를 차지하고 있다. 이와 더불어 해양플랜트 수주규모 및 선박대리규모도 세계 선두자리를 차지하게 되었다[표1 참조].

[표1] CCSG 운영 규모 현황 및 "6+1"산업 클러스터 전략계획

분야	규모현황 및 전략계획
규모 현황	◦ 선대 종합 운송능력 8,532만 DWT/ 1,114척 (1위) ◦ 건화물 선대 보유 운송능력 3,352만 DWT/ 365척 (1위) ◦ 유조선 선대 운송능력 1,785만 DWT/ 120척 (1위) ◦ 특종선대 운송능력 300만 DWT (1위) ◦ 컨테이너 부두 46개, 선석 190개 이상, 컨테이너 물동량 9,000만 TEU (2위) ◦ 글로벌 선박연료 판매량 2,500만 톤 이상 (2위)

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

	◦ 컨테이너 임대규모 약 270만 TEU 이상 (3위) ◦ 컨테이너 선대규모 약 158만 TEU/276척 (4위) ◦ 해양플랜트 수주규모 세계 선두 ◦ 선박대리규모 세계 선두
6+1산업 클러스터	◦ 해운산업 클러스터 (컨테이너운송, 유조선운송, 건화물운송, 부두투자운영, LNG운송, 여객선운송 등) ◦ 물류산업 클러스터 (공정/대형화물(특종선박), 포워딩, 보관네트워크, 복합운송, 선박대리, 검수화물 등) ◦ 금융산업 클러스터 (선박 및 장비임대업무, 항운보험업무, 공급사슬 금융, 물류단지투자, 자본투자업무 및 일대일로와 관련 인프라투자업무 등) ◦ 장비제조산업 클러스터 (선박제조, 해양플랜트제조, 선박수리, 컨테이너제조 등) ◦ 해운서비스 클러스터 (선박관리, 선원관리, 선박 부속품 구매, 통신기술관리와 연료, 자재공급 등 업무 등) ◦ 사회화산업 클러스터 (부동산자원개발, 호텔관리, 병원, 학교 등 사회화서비스업무 등) ◦ 인터넷+ (6대 산업 클러스터를 기반으로 비즈니스모델을 개발하여, “인터넷+ 관련업무” 방식으로 각 업무의 업그레이드와 혁신을 추진함)

주: KMI 정리

또한 CCSG은 “6+1”산업 클러스터 전략계획 발표를 통해 세계 최고의 종합적인 물류 공급사슬 서비스그룹이 될 것으로 전망된다. 올해 6월 말까지 해운산업 분야에서는 주로 컨테이너 운송, 에너지 운송 및 건화물운송의 3대 회사가 설립되어 제반업무를 새롭게 시작하였다. 그리고 금융산업 분야의 경우 지난 6월 2일에 CCSG 금융주식유한회사는 홍콩에서 본격적으로 설립되었다. 동시에 물류산업, 장비제조산업 및 사회화산업의 통합에 관한 전기 조사연구업무를 지속적으로 진행하고 있다[표2 참조].

[표2] CCSG 통합 추진 계획

분야	설립일시	회사명	본사	주요 업무
해운산업	16.3.1	중국원양해운그룹 컨테이너운송유한회사 (China Line)	상하이	◦ 총자산 525억 위안, 컨테이너선 310척, 총 선석 161만 TEU 기록함 ◦ 세계 242개 항만에서 기항 가능함 ◦ 203개 국제항선, 42개 연해항선, 88개 주강과 장강항선에서 운영하고 있음
	16.6.6	중국원양해운그룹 에너지운송유한회사 (COSCO SHIPPING Energy Transportation)	상하이	◦ 유조선 105척 보유, 1,704만 DWT 기록, LNG선 9척을 운영하는 동시에 25척 건조 중임 ◦ 에너지운송은 CCSG 총자산 비중의 11%에 달하고 있고, 유조선 선대는 CCSG 총자산 비중의 20%를 차지함
	16.6.13	중국원양해운그룹벌크 운송유한회사(COSCO SHIPPING Bulk)	광저우	◦ 벌크선 380척 보유, 운송능력 3,400만 DWT 기록, 운송화물은 철광석, 석탄, 식량, 건화물 등 있음 ◦ 연간 운송량은 3.4억 톤, 세계 100여 개 국가 및 지역의 1,000개 항만을 커버할 수 있음

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

금융산업	16.6.2	중국원양해운그룹 금융주식유한회사 (COSCO SHIPPING Financial Holdings)	홍콩	◦ 주로 선박리스, 컨테이너 리스, 제조 및 비(非)선박리스업무, 자본투자, CCSG내부 금융서비스, 은행주식 등이 포함되어 있는 금융업무, HIBL(Helen Insurance Brokers) 등 3대 핵심 업무 진행함 ◦ 향후 새로 설립된 회사는 투자업무, 금융리스업, 보험업무 등 분야에서 적극적으로 추진할 예상임
	16.6.21	중국원양해운그룹 자영보험회사(계획 중)	미정	◦ 해운금융산업은 CCSG 6대 산업 클러스터의 주요 일환으로 자영보험회사를 설립할 계획이다. 하지만 아직 전기 조사연구 단계에 처해 있음
물류산업	2016년 말 (예상)	—	—	통합 추진 중
장비제조산업	2016년 말 (예상)	—	—	통합 추진 중
사회화산업	2017년 (예상)	—	—	전기 조사연구 단계

주: KMI 정리

2) 차이나머천트+시노트란스

3월 15일, 차이나머천트와 시노트란스는 베이징에서 간부 재편성 총회를 개최했다. 시노트란스는 무상 대체 조달 방식으로 차이나머천트에 전체 합병될 것이다. 후자의 완전 출자 자회사가 되는 것이다. 두 개의 대그룹 간 전략 재편성은 전면 심도 있는 실행 기간에 들어섰다. 무상 대체 조달 방식은 국유기업 개혁의 일종의 방향으로 전개될 것이다.

1872년 홍콩에서 설립된 차이나머천트는 주로 교통, 금융 및 부동산 등 3대 핵심 분야가 포함되어 있다. 시노트란스는 주로 물류, 해운 및 선박중공업 등의 업무를 영위하는 국제적인 종합물류그룹이다. 양 회사 재편성은 더욱 상호 보완 하는 방향으로 집중할 것이다. 차이나머천트의 운영 자금의 장점과 시노트란스의 국내외물류 인터넷 네트워크의 장점이 서로 결합하여, 해운, 항만, 물류, 금융 보험, 부동산 개발 등 더 많은 분야의 초대형 산업 그룹을 공통으로 포용하며 성장할 수 있다. 또한 완벽한 산업 구성과 가치사슬을 구성해 낼 수 있다.

만약 통합 조정과정이 순조롭게 진행된다면 중국 최대, 가장 큰 영향력을 가진 물류 기업이 탄생 될 것이다. VLCC과 건화물의 2가지 세계적 선대를 형성하여 그 중 VLCC선대의 규모가 세계 제일이 될 것이며, 건화물선대의 규모 또한 세계 우위에 들어설 것이다. 물류 부동산 부분에서 차이나머천트와 시노트란스의 통합은 시장 규모로 앞선 물류 토지 산업이 될 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

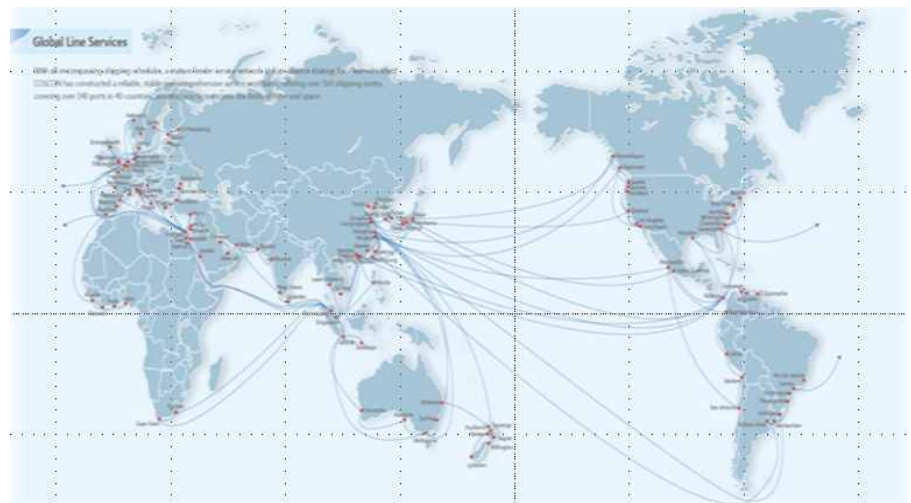
2 국가 “일대일로” 전략 추진에 따른 기업전략 조정

"일대일로"는 국가의 전략상 아주 큰 구도의 준비이다. "일대"는 '실크로드 경제권을 가리키며, 현재 진행 중이다. 세 가지 방향이 존재하는데, 첫 번째는 중국에서 중앙아시아, 러시아를 지나 유럽으로 이어지고, 두 번째는 중앙아시아, 서아시아에서 페르시아 만을 지나 지중해까지, 세 번째는 중국에서 동남아시아, 남아시아를 지나 인도양까지 가는 노선이다. "일로"는 "21세기 해상실크로드"를 가리킨다. 주요 방향은 두 가지가 있는데, 첫 번째는 중국연해항만에서부터 인도양을 지나 유럽까지 뻗어 나가는 노선이고, 두 번째는 중국연해항만에서 남해를 지나 남 태평양으로 가는 노선이 그 두 번째이다.

"일대일로"는 광활한 공간위에 구축한 경제무역 관계의 대 구도(大格局)이다. 해운업이 그 가운데 영향이 가장 컸다. 전통적인 글로벌화는 언제나 바다에서부터 시작되었고 바다에서 발생했다. 지금까지 전 세계 무역 중 90%가 해운에 의지하고 있다. 공통적으로 "일대일로"를 건설하면 유럽과 아시아의 대륙 경제에 재통합이 진행될 것이다. 통로(通路), 취항의 기본적인 무역거래에 평화를 이루는 것과 신장타이(新常态)에 이익이 있다. 수운사업은 그중 결정적인 역할을 할 것이라고 보인다. "일대일로"는 각 나라가 서로 연결되는 것을 촉진시키는 것 뿐 아니라 각 지역의 경제 발전에 새로운 역사적 기회를 제공 할 것이다. 동시에 해운기업의 국제화 경영에 더욱 좋은 투자 발전 환경을 창조해냈고, 해상운수업의 입장에서 보면 전략적인 의의가 있다고 볼 수 있다.

현재 CCSG가 “일대일로”의 업무와 연관되어 있는 부분이 있는데, 여기에는 3가지가 있다. 첫 번째는 해상 '실크로드'의 해상운송 부문에서 극동지역의 동쪽에서 유럽, 지중해, 흑해, 홍해의 컨테이너 수송 정기선을 개통한 것이고, 매년 수송량이 300만 TEU 정도가 될 것이다[그림1 참조].

[그림1] CCSG의 해상실크로드 연선 네트워크



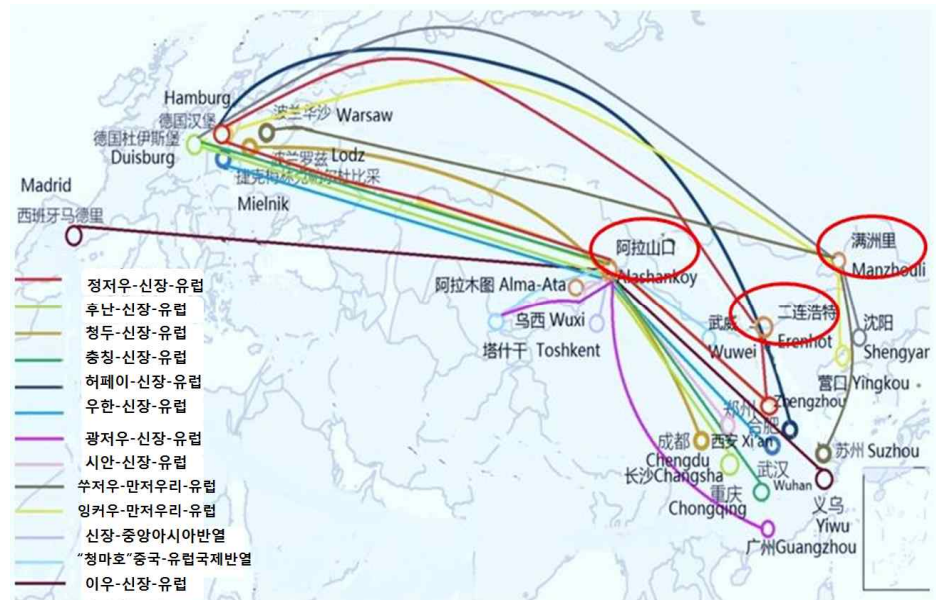
출처: 「中远海运践行“一带一路”战略构想」, 辜忠东 2016.6.15.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

두 번째는 육상실크로드의 총 물류 업무부문에서, 유럽과 아시아를 뛰어넘는 대륙의 철도수운 복합운송(海铁联运, 철도와 수상의 두 가지 수단을 연계하는 운송 방식)을 통하게 한 것이다. 매년 100만 TEU 정도이고, 중국의 철도 컨테이너 수송의 15%를 차지한다[그림2 참조].

[그림2] CCSG의 육상실크로드 연선 네트워크



출처: 「中远海运践行“一带一路”战略构想」, 辜忠东 2016.6.15; KMI재작성

세 번째는 "일대일로"는 항만의 기본시설 건설과 연관되어 있다. 올해까지 세계에서 가장 큰 수운 사업 기업으로써 8,500만 톤(중량톤)을 보유하고 있으며, 200만 TEU의 컨테이너 운송능력, 전 세계 항만의 지지대 역할을 지닌 서비스를 제공 할 수 있다. 부두업무도 핵심 자원이다. 전 세계의 인터넷 배치의 기초와 전략의 지지대이다. CCSG의 운송업 즉, 산업은 서로 연관되어 있는 업무와 상호촉진 기능 때문에 협동 발전에 훌륭한 구조이다.

13.5기간 동안 CCSG는 "일대일로"가 기본 선이며, 주요 구도인 해상 실크로드의 신흥시장과 전략적인 요지는 항만산업의 국제화 경영을 강화하고, 국제 컨테이너 부두의 투자 경영 추진을 촉진할 뿐만 아니라 항만 국제화 비중 즉 발전 수준을 제고시키는 것이다. 이를 구체적으로 살펴보면 컨테이너 허브항과 환적항을 구축하고, 연선 국가의 컨테이너 부두를 발전시키며 신흥 국가 즉, 항만의 개방에도 중점을 두고 있다. 아울러 카메룬과 자메이카 등의 항만과 산업단지의 개발을 촉진하고, 국제항만 운영업체와의 협력을 강화하며 국제항만의 주식 투자 참여 등 투자의 실시 방식을 탐색하고 있다. 또한 국제항만의 규모를 확대하는 사업도 추진하고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3 글로벌 해운업에 미치는 영향

지난 2월 18일, CCSG가 상하이에 설립되었으며, 자회사인 COSCO container line과 CSCL container line을 각자 다른 얼라이언스로 따로 귀속되어 있었다. 해운시장 감독의 요구에 따라 한 정기선 회사는 장기간으로 두 얼라이언스에 동시 속해 있는 것이 어렵기 때문에 CSCL container line이나 COSCO container line 중 한 회사는 반드시 하나의 얼라이언스를 포기해야 했다.

2016년 4월 20일, CCSG, CMA-CGM, EverGreen 및 OOCL은 함께 Ocean Alliance를 결성, 협력 MOU를 체결하였다. 얼라이언스의 협력 범위에 포함되어 있는 다종 주요 항로로 인하여 Ocean Alliance는 감독기구와 관련 있는 사안 보고와 비준 획득을 요구했다.

Ocean Alliance의 결성으로 인해 곧이어 여러 대형선사인 Hapag-Lloyd, 한진해운, Yang Ming, MOL, NYK 그리고 K-Line 등은 The Alliance를 조직하였고 공표를 하였다. 작년의 Maersk Line과 MSC로 구성된 2M도 가세하여 전 세계의 정기선 시장은 기존의 4강 패권의 구도에서 3강 체제로 병립하여 배치되었다[표3].

[표3] 향후 3대 얼라이언스 항로배치 및 점유율

설립시기	각 얼라이언스	소속 선사	점유율(%)
2014.7.10	2M	Maersk Line	유럽항로 (35.9%)
		MSC	태평양항로 (23.3%)
		*현대상선(추진 중)	유럽항로 (4.3%) 태평양항로 (3.1%)
2016.4.20	Ocean Alliance	CMA-CGM	유럽항로 (31.4%)
		CCSG	태평양항로 (35.8%)
		OOCL	
2016.5.13	The Alliance	EverGreen	유럽항로 (23.7%) 태평양항로 (31.4%)
		Hapag-Lloyd	
		Yang Ming	
		MOL	
		NYK	
		K-Line	
		한진해운	
		*UASC(Hapag-Lloyd와 통합 예정)	유럽항로 (4.6%) 태평양항로 (0.6%)

주: KMI 작성

2013년부터 중국은 미국을 넘어선 세계 제일의 무역대국으로 자리 잡았다. "중국요소"는 국제 해운업 발전에 가장 큰 동기를 부여하고 있었다. 그러나 중국 해운기업은 자국 수출입물동량 분담률(중국 국적선 수송비중) 자체가 낮은 편이고, 해운업 서비스업도 장기적으로 거액의 수입초과 상태이다.

해운 얼라이언스의 영향은 각 부문에 관련되어 있다. 화주의 입장에서, 얼라이언스는 정기선사로 하여금 화주가 요구하는 수준의 낮은 가격으로 높은 질의

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 운송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

서비스를 화주에게 제공하는 것을 가능도록 하게 했다. 또 다른 측면에서는, 시장에만 집중을 하였을 시, 화주의 협상 가격은 더욱 하락할 것이다. 이에 정기선 회사는 아마도 강화되어 있는 얼라이언스의 시장 제어력을 이용하여 화주의 요구에 불응할 경우에는 화주의 이익에 손실을 입혔을 것이다. 항만의 입장에서 볼 때, 얼라이언스와 선박 대형화는 항만 집중화 추세를 강화하게 하였다. 항만은 더 많은 선박을 유치하기 위해 아마 불가피하게 투자를 더 높이고, 더 낮은 서비스 가격을 수용할 수밖에 없었을 것이다. 항만의 발전에 표면적인 영향을 가져왔다. 중소형 정기선 회사의 입장에서 한편으론, 정기선 연맹은 중소형회사의 경영 리스크를 증가 시켰으며, 몇몇의 중소형 회사로 하여금 간선으로 내몰리는 상황까지 초래했다. 또 다른 측면에선, 지선 운송의 필요성이 높아짐으로써 중소형 회사에게도 새로운 발전 공간이 마련되었다.

4 시사점

해운업 불황이 장기화되고 있는 가운데, 중국은 해운업 부흥을 위해 ‘해운업의 건전한 발전 촉진’을 위한 몇 가지 의견’을 발표했다. 특히 처음으로 해운업 발전을 국가전략으로 승격시키고 인수합병을 통한 규모화·전문화 경영과 리스크 대응능력 및 국제경쟁력 향상, 대외투자를 통한 글로벌 경영 등을 적극 장려하고 있다.

이러한 전략의 일환으로 중국은 지난 2월 1, 2위 선사인 COSCO와 CSCL의 합병을 완료하고 현재 3, 4위 선사인 차이나 머천트와 시노트렌스와의 합병을 추진하고 있다. 특히 이러한 합병의 추진 배경에는 그동안 해운업의 3대 문제점 즉 첫째, 해운서비스 교역이 장기간 적자를 보인 가운데 주요 선진국과 비교 경쟁력이 크게 약화된 점, 둘째, 국전선 규모가 작은 점(약 1억 4,200만 DWT), 셋째, 수출입교역 화물량 중 국적선의 운송 비중이 낮은 점을 해소하기 위한 것으로 전문가들은 판단하고 있다.

COSCO와 CSCL은 합병 추진과정에서 원가 절감과 운영효율 향상 및 과잉선박 해소를 위해 최근 2년간 컨테이너운송 분야에서만 약 1만 2천명을 감원한데 이어, 2015년 28척의 노후선박(총 153만DWT)을 해체했으며, 올해에도 약 15척의 컨테이너선박을 해체할 계획이다.

해외투자 분야에서는 2015년 9월 터키 이스탄불의 콤포트(Kumport) 컨테이너 터미널 지분의 약 65%를 인수한데 이어, 올해 들어 상반기 중 네덜란드 로테르담 EUROMAX 컨테이너 터미널과 그리스 피레우스 항만의 67% 지분을 인수했다.

그러나 기대와 달리 신설된 공룡선사 중국원양해운은 올해 1/4분기에 53억 위안에 달하는 적자를 기록했다. 이는 저가운임의 지속과 교역물동량 감소 등이 주요 요인이며, 합병을 통한 구조 개선과 효율 향상 및 원가절감 등 시너지 효과는 장기적인 과제임을 보여주고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

전문가들은 글로벌 해운시장의 침체가 장기화되고 있어 규모화 경영이 결코 이윤으로 직결되기는 어려울 것으로 예상하고 있다. 따라서 향후 운영 효율의 향상, 서비스 품질과 운영노선의 개선, 원가 절감 등을 위한 노력을 기해야 한다.

우리나라도 대형선사의 구조조정을 진행하고 있는 단계에서 중국 국유선사의 M&A동향을 면밀히 주시하고 운영 효율의 향상, 서비스 품질과 운영노선의 개선, 원가절감, 국가의 지원책, 해운·조선 동반성장 정책 등을 분석하여 국적선사의 구조조정과 경쟁력 향상 방안 등을 적극 모색하여야 한다.

희가혜 연구원 · 박문진 전문연구원
kmishanghai@naver.com

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- [중국항만협회, “항만자원통합” 세가지 권의점](#)
- [푸젠성 '13·5' 해양경제발전계획 출범, 새로운 발전계기 도래](#)
- 하이난성, 해양관광산업 발전 전략 추진
- 중국P&I, 상하이에 설립

- 2015년 중국 수입 대두 총 8,169만 톤 기록, 세계의 64% 차지
- 중국선급사(CCS), 중국공상은행(ICBC) 아태해운금융과 협력 협의 체결
- COSCO SHIPYARD, CMA CGM사 3,300TEU 컨테이너선 4척 수주 획득

해운 · 항만 · 물류

- [후베이성 우한\(武汉\) 기업, 일대일로와 연결한 물류 건설](#)
- [광시 꾸이강 현대화 대형 항만으로의 발돋움](#)
- [칭다오 보세구 전환 발전, 중국 경제원구의 모범 추구](#)
- 황화항, 중국 유럽 해상 육상 연합운송 허브항 구축
- 광둥 자유무역구 조례 중 난샤, 국제항운 중심 건설 추진
- 닝보 저우산항 메이산 항만구역 항로공정 비준
- GWS(광저우문충조선소), 미국TROPICAL SHIPPING사 1,100TEU급 2척, 300 TEU급 2척 수주

해양 · 수산

- [중국무원 <창장삼각주 도시군 발전 계획> 통과, 연해발전벨트 구축 예정](#)
- [톈진\(天津\) 린강\(臨港\), 국가급 해양 플랜트산업기지 설립 예정](#)
- <중국제조2025-에너지 장비 실시방안> 발표, 심수 석유가스 탐사개발과 해양에너지 장비 발전 대대적 추진
- 500톤급 연안해양환경검측 선박 착공, 2017년 말 교부 투입 가능
- 우창조선(武船)중공업, 난통 순흥(順恒)선박 중공업 매입

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 중국 항만협회, “항만자원통합” 세가지 건의점

최근 항만업계는 종전 항만의 주먹구구식 발전모델로는 더 이상 지속될 수 없다는 인식이 보편화되면서 어떻게 하면 자원통합을 통해 현재의 항만자원을 효과적으로 이용하여 당면한 문제를 해결할 수 있는지 고민하고 있다. 항만자원통합은 항만체제 개혁과 맞물려 추진되고 있다. 과거 10년은 항만이 빠른 속도로 발전하는 단계로, 자원통합을 통해 효과적으로 배치하여 지역과 항만이 같이 발전하는 방향으로 자원통합의 효과가 점점 분명해지고 있다. 항만은 국민경제와 대외무역 발전에 큰 역할을 한다. 항만의 자원통합은 관련 자원의 희소성과 항만경제 규모의 이익 및 범위경제이익 등을 고려해야 하므로 각 지역의 항만자원통합 과정에는 시장과 정부가 같이 추진하는 경우가 많다.

최근 항만발전에 있어 내외부적으로 많은 변화가 있다. 현재 중국은 경제의 조정 시기에 진입하여 모두가 기대하는 회복의 주기는 아직 요원하고 경제무역 변수는 나날이 더해가고 있다. 최근 중앙 및 각 지역정부, 시정부가 항만자원통합 및 일체화 발전을 항만의 전환발전의 주요 내용으로 추진하고 있다. 저장성 항만자원 일체화 작업은 점차 속도를 더해가며 Ningbo-저우산그룹을 출범시켰고 성 전체의 항만통합을 계획 추진하고 있다. 장수성도 시범지역으로써 단계적으로 지시급(地市级) 항만자원통합을 추진하고 있다. 징진지 지역 자원통합 역시 박차를 가하고 있다. 텐진항과 칭황다오항, 탕산항도 자원기능을 더 한층 최적화하는 배치를 계획하고 있다. 이 외에도 산둥성은 “13.5”시기 연해 신항만 개발은 더 이상 하지 않고 현재의 자원을 충분히 이용하는 방안을 계획 중이라고 발표했다.

중국의 연해지역은 넓어서 각 지역 간 상황과 조건의 차이도 비교적 크기 때문에 항만자원통합에 있어서 통일된 모델을 적용시키기는 어렵다. 국가가 공급책 개혁을 추진하고 있는 가운데, 항만자원통합도 점차 심화되고 있다. 각 지역 항만자원통합의 경험을 종합하여 통합과정에 있어서 각 방면의 제약요소를 받고 있다. 이에 관해 다음의 세 가지 의견이 있다.

1. 항만자원통합 목적 명확화

중국 항만분포는 광활하여 각 항만의 지리적 위치와 지역적 특징, 경제발전 정도에 많은 차이가 있다. 어떻게 항만통합을 진행해야 할 것인가에 대해서도 의견이 분분하다. 그러나 주도하는 주체가 누가 되었든, 어떤 형식이든간에 상관없이 그 목적은 항만물동량의 총량과 물동량 순위 상승만은 아닐 것이다. 현재 항만업계는 시장화의 방향으로 나아가고 있다. 자본이 연결고리가 된 항만자원통합의 목적은 시장의 형식으로 지역항만 발전을 위해 자원을 최적화하고 합리적인 배치를 이루고자 하고, 더욱 시장경쟁력이 있는 공공터미널 경영인을 육성하여 항만시장을 더욱 건강하고 체계적인 방향으로 발전시키고자 한다. 나아가 최종적으로는 지역경제 무역 발전에 더욱 양질의 서비스를 하고자 하는 것이다. 어떤 종류의 항만발전이든 목적은 이와 같음을 분명히 하여 맹목적으로 조류를 따르는 것을 지양해야 할 것이다.

2. 효율적 통합방안 선택

목적이 분명한 기초위에 시장경제 규모에 따라 자원통합의 구체적 방안을 정해야 한다. 여기에는 통합의 대상, 통합의 구체적 방식, 합리적 구조설계가 포함된다. 항만자원

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

통합은 항만업계가 추진하는 공급책 구조개혁의 중요한 과정이다. 통합대상을 선택하는 과정 중, 시장규모에 부합하지 않는 대상을 무리하게 연결한다거나 번거로운 과정을 빨리 해결하겠다는 조급한 마음가짐은 시장에 혼란을 가중시키기 쉽다. 이렇게 된다면 시장가치가 없는 기업이 자리를 차지함으로써 양질의 기업이 진입을 방해하거나 어렵게 하여 전체에 영향을 끼친다.

횡적의 항만자원통합은 그 역할을 발휘하여 지역내 항만자원을 최적으로 배치하여 진정한 일체화 운영을 실현하게 된다. 아울러 신항만 경영인의 구조 안에서 각 항만구역의 기능이 다시 나뉘지고 합리적으로 분업하여 지역내 항만산업의 집중도와 현재 가지고 있는 자원 이용률을 제고시켜 항만기업의 전체 시장경쟁력과 수익능력을 향상시킨다.

그리하여 1+1>2의 효과를 발휘하도록 한다. 만약 자원통합의 구체적 방안이 이를 보장하지 못한다면, 자원통합은 진정한 영향을 발휘하기 어려워 겉으로는 통합된 모습을 보여도 내부적으로는 진정한 통합이 되지 않고, 심지어는 통합효과가 좋지 않아 운영비용이 더 증가하고 기업의 실제 운영효율이 떨어져 1+1<2이라는 반작용 효과가 발생할지도 모른다.

3. 조화로운 시스템 유무

항만업계는 이미 시장화 발전 단계에 진입하여 공정한 질서가 있는 시장환경이 항만업계가 발전을 지속할 수 있는 관건이다.

먼저 정부부문은 관리감독을 철저히 하여 양질의 항만시장 환경을 구축하고 기업의 합법수익을 보장하여 시장질서를 무너뜨리는 불법경영자를 퇴출시켜 건강하고 질서있는 시장환경을 구축해야 한다. 이는 자원통합이 일체화 운영을 실현하는데 있어 전제요소로 특히 장강연선 항만자원통합으로써는 이 부분이 매우 중요하다. 장강연선 항만기업의 시장집중도는 비교적 낮아서, 공공터미널 기업(국유 항만그룹, 개혁 후의 항만기업 주식회사 포함)의 보편적 시장점유율은 30%도 되지 않는다. 통계에 의하면 장강연선 2,700개 항만경영인 중 물동량 500만 톤 이상은 71개사 밖에 되지 않았다.

시장에는 개인 건설의 “소유주 터미널”이 즐비하고, 게다가 합법적인 자질을 갖추지 못한 여러 “블랙 터미널” 또한 다수 존재한다. 항만시장 환경이 비교적 좋지 않고 저가의 악성경쟁 문제도 있다. 많은 국유 공공터미널이 공공·사회적 책임을 맡고 있다. 가령 항만공공 기초시설 건설 및 유지 등의 역할로 가벼운 마음가짐으로는 시작하기 어려운 부분이다. 시장 중 개인터미널이나 나아가 “블랙터미널”과 경쟁이 어려운 점이 내재되어 있다. 이러한 상황 속에서 자원통합의 추진은 종종 자원의 최적 배치의 역할을 발휘하기 어렵다. 그러므로 장강항만자원통합은 통합에 앞서서 “정리”가 필요하다. 시장의 정리는 불법경영인을 퇴출시켜 적극적으로 자원통합을 이루고, 실력있는 기업을 장려하여 자본이 연결고리가 된 자원통합을 추진하는 것이다. 여기에는 지역내의 항만의 횡적 자원통합 및 물류산업체인을 기초로 한 탈지역(상, 중, 하류 간의), 탈산업(항만, 해운, 화물)의 장강항만물류산업체인 종적 통합이 포함된다. 이로써 시장규모에 따라 장강수운조직을 최적화시키는 방식으로 장강수운효율을 제고시킨다.

둘째, 공공터미널과 “소유주 터미널”의 관계를 잘 정립시킨다. 엄격한 의미로 <항만경영관리규정(港口经营管理规定)>은 공공터미널과 “소유주 터미널”을 엄격히 구분하지 않아서 양측이 받는 경영관리는 크게 차이가 나지 않는다. 그러므로 “소유주 터미널” 역시 대외적으로 경영이 가능하다. 자원의 최적이용의 관점에서 보면 일부 “소유주 터미널” 자원의 실제 이용률은 비교적 낮고, 그 자원통합의 대가가 비교적 큰 경우가 종종 있다. 이는 최근 많은 지역에서 항만자원통합과 항만일체화 작업 중 당면하는 난제 중 하나이다. 그러므로 자원 최적이용의 원칙에 따라 “소유주 터미널”의 규모와 수량의 관리에 유념하여 “소유주 터미널”의 기능 정의를 확실히 하여 우수자원이 부족하거나 공공터미널 병목현상이 발생하는 지역에 “소유주 터미널”의 공용화를 추진하여 자원이용률을 제고시킨다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

셋째, 항만자원통합이 해안선, 토지, 지역이익 및 정부정책 등 각 부문과 연결된다는 것이다. 탈지역의 항만형적자원통합 및 지역일체화는 종종 지방정부의 관계에 문제가 있기도 한다. 그러므로 필요한 시스템이 보장됨으로써 각 지역정부와 항만관리 측면에서의 관계가 순조롭게 되어 지역항만발전의 큰 그림이 진행되어 지역내 항만업계가 시장경쟁을 갖추도록 해야 한다. 어떻게 시스템을 구축하여 각 방면에서 모두 만족하는 지점에 이를 것인가는 더 큰 지혜를 필요로 한다.

< 자료 : 中国港口协会, 2016. 06. 17 >

2 푸젠성 '13·5' 해양경제발전계획 출범, 새로운 발전계기 도래

최근, 푸젠성 정부는 <13·5' 해양경제발전 전문계획>(이하 <계획>으로 약칭)을 발표했다. 2020년까지 푸젠성 해양생산총액 1조 위안, 연간 평균성장률 10%를 돌파한다는 목표를 제시했다. 이와 동시에 해양경제공간배치를 지속적으로 최적화시키며, 해양과학기술의 혁신능력을 강화시킴으로써 과학기술이 해양경제에 대한 기여도가 60.5%에 달할 수 있게 할 것이다.

<계획>에 의하면, '13·5' 시기에 푸젠성은 해협, 해만, 해도 등 우위를 바탕으로 육해통합을 견지하고 해협 블루산업벨트의 건설을 지속적으로 추진할 예정이다. 푸저우(福州), 샤장취안(夏漳泉) 2개 해양경제핵심구의 선도역할을 강화하면서, 환산두아오만(环三都澳湾), 민장커우(闽江口), 메이저우만(湄洲湾), 취안저우만(泉州湾), 샤먼만(厦门湾), 동산만(东山湾)의 6개 해양경제 만구(湾区)의 발전에 힘을 기울인다. 도서각자의 특징에 따라 산업을 발전하고 생태적이고 저탄소 도서개발모델을 개발해서 해양경제발전공간을 최적화시킨다.

<계획>에서 공급측 구조개혁이 가져온 새로운 계기를 잡아 현대 원양어업의 지속적 발전을 추진한다. 2020년까지 푸젠성의 해외파견 원양어선은 900척에 달하고 해외종합기지 10개를 건설할 계획이다. 원양어업어획량과 생산액이 전국 1위를 차지할 수 있도록 노력한다. '13·5' 시기에 푸젠성은 해양신흥산업의 규모화 발전을 적극적으로 추진할 것이다. 해양생물의약, 해양플랜트, 크루즈와 요트, 해수담수화와 종합이용, 재생가능 해양 에너지 등 산업의 발전을 통해 효율적인 서비스를 제공하고 시장규모를 확대한다. 이를 통해 해양경제의 새로운 성장동력을 육성한다. 또한, 인터넷과 사물인터넷 등 현대정보기술을 활용함으로써 해양서비스의 새로운 사업을 육성하고 해양관광, 해양 금융서비스, 해양문화 창조 등 산업을 발전시킨다. 이를 통해 현대 해양서비스의 선진화 발전을 추진한다. 이와 동시에 해양선진산업의 선도역할을 적극적으로 발휘하며, '인터넷+', '생태+' 등 새로운 현대이념을 해양산업으로 도입한다. 이에 해양경제의 산업사슬과 가치사슬을 구축하여 해양 1, 2, 3산업의 융합발전을 촉진한다.

<계획>에 따르면, 과학기술로 해양진흥 전략을 확대 실시하여 해양협동 혁신 플랫폼의 건설을 가속화시키며 중요한 해양기술의 발전을 촉진할 것이다. 그리고 푸젠성 해협 블루실리콘 벨트를 건설하고 해양과학기술 혁신성과를 서비스로 활용한 새로운 모델을 개발해야 한다. 이와 더불어 '13·5' 시기에 푸젠성은 해상실크로드 연선 국가지역과의 해양경제협력을 심화시키고 아세안, 인도양 연선국가 및 중동, 아프리카 국가와의 해상연계 사업을 중점으로 추진할 예정이다. 연선 항만도시간의 연맹관계를 형성하여 현대어업, 해양신흥산업, 해양관광산업의 협력을 강화하여 해양무역의 규모를 확대한다.

< 자료 : 中国海洋报, 2016. 06. 15 >

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3 후베이 우한 기업 일대일로와 연결한 물류건설

최근 러시아, 벨라루스, 폴란드, 불가리아, 헝가리, 리투아니아, 벨기에 등 해외 국민과 후한목업(福汉木业), 동펑르노(东风雷诺), 동펑게프코우한물류(东风捷富凯武汉物流), 폭스콘, 알스톰, 우한야원(武汉雅元), 화중항만해운물류그룹(华中港航物流集团), 우한신항파통국제해운회사(武汉新港大通国际航运公司) 등 성과 연계한 후베이 우한 기업들이 “일대일로”와 어떻게 연결하여 판로를 확장하고 경제 무역을 활성화시킬 것인지에 대해 논의를 했다.

불가리아 국가 에너지위원회측은 불가리아의 지역적 위치는 중국의 “일대일로” 건설에 참여하기 매우 적합한 위치에 있으며, 물류서비스는 “일대일로” 건설에 도움을 줄 수 있을 것이라고 언급했다. 또 공동투자를 통해 양측의 철도도 고속발전할 수 있을 것이라고 발표했다. 폴란드 쿠아비 포모제 투자협조센터측은 포모제주는 유럽에서 가장 아름다운 도시 중 하나로 항만무역과 여행이 지역 경제의 축이라고 했다. 포모제와 후베이성의 교류는 1996년부터 2011년 양측은 정식으로 우호관계를 체결했다. 추후에도 후베이의 우한과 경제무역, 문화, 청년교류 등 영역에서 실무 협력하기를 희망한다고 덧붙였다. 벨라루스 브레스트측은 브레스트주는 서유럽 국가를 오가는 관문과 같은 곳으로 동에서 서, 남에서 북으로 교차하는 부분에 위치한 교통허브로 수운교통이 발달했다고 소개했다. 브레스트주와 중국의 협력은 특히, 후베이성과의 협력은 20년 남짓한 역사를 가지고 있다. 금번 브레스트주와 후베이의 우한과 협력하면 2020년까지 브레스트에 중국-유럽 열차(우한)의 물류센터가 구축될 수 있을 것이라고 확신한다고 했다. 우한은 2012년 10월 중국-유럽 열차(우한) 국제화물운송 전용 열차를 개통했고, 40여개 국가와 지역과의 항공노선이 개통됐다. 내륙수운과 해상복합운송은 우한의 중요한 수상 대동로이다. 기초설비의 완비는 후베이의 우한이 전세계 화물운송, 환적센터로 발전하는데 큰 도움이 될 것이다.

외교부 국제경제사(司·국)측은 중국-유럽 정기열차 운송을 통한 화물은 약 50억 달러의 가치를 가지고 있는데 이는 중국이 유럽으로 수출하는 전체 화물 가치의 1%에서 3%밖에 되지 않아 아직 많은 발전 가능성이 있다고 언급했다.

< 자료 : 长江日报 , 2016. 06. 07 >

4 광시 꾸이강 현대화 대형항만으로의 발돋움

광시 지급(地级) 꾸이강시(贵港市)가 성립 20년째를 맞아 꾸이강 항만이 소형항만에서 대형항만으로, 전통적인 터미널에서 현대화된 터미널로써 나아가는 발걸음을 내딛었다. 항만건설과 항로기초설비를 통해 시강(西江)은 꾸이강 경제발전의 진정한 “황금수로”가 될 것이다. 2015년 꾸이강항의 물동량은 5,334만 톤으로 광시 내륙수운항만 총 물동량의 48.18%를 차지하였다. 꾸이강은 “항만-원구(园区)-도시”의 상호발전전략을 실시하여 린강(临港)공업이 더욱 빠르게 발전했다.

꾸이강항 물동량은 비약적으로 증가하여 1997년에 374만 톤에서 2015년에는 5,334만 톤으로 눈에 띄게 늘어났다. 그 중 컨테이너 물동량은 12만 3,200TEU로 광시 전지역 내륙수운 컨테이너 총량의 20.2%를 차지했다. 작년말 기준 꾸이강에는 과성(跨省, 광시성 이외의 지역) 해운기업이 113개가 있었는데 그 중 홍콩 및 마카오 해운기업이 8개였다. 항만기업은 144개, 선박 대리점, 화물대리서비스기업이 24개였다. 내륙수운화물운송선박은 3,200척 적재중량 429만 톤, 화물운송선박 선복량은 광시 내륙수운 총선복의 65.08%를 차지했다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

20년간 꾸이강항 기초시설은 끊임없이 개선되고 항만은 빠른 속도로 발전했다. 2007년 꾸이강은 1억 6,300만 위안을 투자하여 꾸이강항을 중심항만으로 뤼보만(罗泊湾) 2기 공정을 시작했는데, 1천 톤급 선석 7개, 기존의 1천 톤급 선석 3개 개조, 3.5킬로의 항만진입 1급도로 건설 등이 진행되어 사용에 투입되었다. 선석과 항만진입 1급도로는 각각 2009년 11월, 2012년 7월에 완공되어 사용에 투입되어 항만서비스의 영향이 끼치는 지역을 더욱 확장시켰다. 항만진입도로의 개통은 화물차로 하여금 난우(南梧)도로에서 항만까지 직통으로 연결되게 하여 철도, 도로, 수로운송의 고효율적 연결을 실현했다. “12.5”기간 중 꾸이강항은 벌크와 컨테이너 운송 위주로 발전했는데, 대부분이 주변지역 경제발전과 린강공업개발 대상의 서비스를 하는 꾸이핑(桂平) 항만구역 미엔충(棉宠) 터미널과 핑난(平南) 항만구역 우린(武林) 항만이였다. 또 신축 화물터미널 선석이 88개였고 최대 정박능력은 2,000톤이였다.

항로의 정비로 꾸이강항은 대발전의 기초를 다졌다. 시강경제대 기초시설 건설 중 꾸이강시는 적극적으로 꾸이강에서 우저우(梧州)까지의 1급 항로와 라이빈(来宾)에서 꾸이핑까지의 2급 항로, 난닝(南宁)에서 꾸이강까지 2급 항로와 꾸이강해운허브 2선 수문 등 주요 건설사업을 추진했다. 2009년 12월, 꾸이강에서 우저우의 2급 항로가 완성되었다. 2013년 12월, 난닝에서 꾸이강의 2급 항로가 정식으로 개통을 하여 이로 부터 주하이 컨테이너 정기선 서비스, 꾸이강에서 광저우 난사항까지 “왕복버스” 컨테이너 정기편 등이 시작되었다.

꾸이강은 수운자원이 풍부하고 화물배후지의 꾸이강시, 위린(玉林) 및 꾸이저우, 윈난, 쓰촨 등 광산물과 산물이 풍부한 지역이 있어 화물이 충분하여 수로 환적의 화물량의 종류가 다양했다. 이는 항만운송이 빠른 속도로 발전하는데 좋은 조건이 되었다. 최근 몇 년, 꾸이강시 린강공업은 더욱 눈에 띄게 발전하여 중 중국화전(中国华电), 인도네시아 아이케어(爱凯尔, aicare), 홍콩 화룬(华润), 타이완 시멘트 등이 꾸이강에 자리를 잡았다. 화룬그룹은 시강연선의 꾸이강 친탕(覃塘)구 핑난(平南)현에 10여개 시멘트 생산라인을 건설하기도 했다. 이외에도 꾸이강시는 6개 공업원구를 건설, 어느 정도 규모 있는 산업군을 형성하여 린강공업의 발전을 촉진시켰다. 여기에는 건축자재, 광석, 강재, 경공업 등이 포함된다. 곡물, 목재 등 자원은 컨테이너 운송으로 환적되었고 벌크운송도 늘어났다. 꾸이강에서 광저우 난사항까지 “왕복버스” 컨테이너 정기편이, 꾸이강에서 주하이 컨테이너 정기편이 개통되어 컨테이너 운송비용을 낮추고 더 많은 화물이 꾸이강을 환적지로 고려하기 시작했다. 최근 꾸이강시는 제당, 제지, 건축자재, 에너지, 화공, 금속제련, 사료, 농산물과 부업생산물 등 일련의 지지산업체인을 끊임없이 유치하여 린강공업과 가공업의 양대 산업군을 형성했다. 여기에 서남, 화남(华南) 화물이 계속해서 유입되어 꾸이강항이 한층 더 발전하는 계기가 됐다. 꾸이강시는 이 같은 장점을 십분 이용하여 최근 몇 년 “1강3구역, 1메인 2보조 (一港三区, 一主两辅)”의 원칙에 입거하여 집약화, 규모화, 전문화의 요구에 맞춰 꾸이강항중심항만구역, 꾸이핑 항만구역, 핑난 항만구역의 발전정의를 확고히 하여 상호보완 발전을 실현했다. 꾸이강은 “항만-원구-도시”의 상호발전전략을 적극 실시하여 금속제련, 건축자재, 전력 등을 메인공업산업군으로 하여 발전을 촉진하고 물류산업 발전을 도모하여 꾸이강항이 환적항으로써 발전할 수 있도록 노력하고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

5 칭다오 보세구 전환 발전, 중국 경제원구의 모범 추구

첸완(前灣)보세항만구역이라 하면 사람들이 떠올리는 첫 인상은 항만의 터미널이라는 것을 제외하면 아마 광활한 공간에 뻗뻗하게 들어선 자동차일 것이다. 2012년 11월 6일, 국무원에서 정식으로 칭다오 첸완보세항만구역을 자동차 완제품 수입 세관으로 비준함으로써, 산둥지역에서 18년이라는 긴 시간동안 자동차 완제품 수입이 전무했던 역사를 바꿔놓았다. 2014년 12월 3일에는 칭바오 국제자동차성(青保国际汽车城)이 정식 운영을 시작했다. 통계에 따르면, 2015년 누적 자동차 수출입은 3만 대를 돌파했고, 그 중 완제품 자동차 수입이 1만 5천 대로 전국 19개 수입 자동차세관 중 일약 5위를 차지했다. 병행수입 자동차 수량은 전국 2위로 도약하여 산둥성은 물론 그 주변 성까지 수입차량 공급능력을 대폭 향상시켰다. 금년 1분기, 칭다오 첸완보세항만구역 세관 수입 완제품 자동차는 5,591대로 수입액은 2억 달러를 넘어 전년대비 126% 상승한 수치였다. 지역 내 신규 증가한 자동차사업자는 21개로 현재 누적 350여개의 자동차 관련 기업이 등록되어 있다. 완제품 자동차 항만물류가 원동력이 되어 국제무역, 보관물류, 육로운송, 전시교역, 금융보험, 개조측정 및 애프터서비스가 하나로 된 완제품 자동차 산업군이 기본적으로 형성되어 시 전체 대외무역 구조 변화의 새로운 동력이 되었다.

전국 자동차 온라인 판매발전사에서 칭다오 첸완보세항만구역은 자신만의 새로운 길을 찾아서 눈에 띄는 성적을 올렸다. 2015년 3월 24일, 칭다오 완제품 자동차 수입 세관 유일의 공식온라인플랫폼이 칭다오 첸하이보세항만구역에 자리를 잡아서, 칭다오 자동차세관은 솔선수범하여 “인터넷+자동차”라는 운영모델을 구축했다. 그 해, 온라인에서 판매된 자동차 매출수익은 20억 위안을 넘었고, 올해 1분기 매출실적은 작년 동기대비 무려 500%가 증가했다. 2015년 5월 15일, 칭다오 첸완보세항만구역 관리위원회와 하이얼(海尔)그룹이 연합하여 산둥성 최초 국제전자상거래 대형공공서비스 플랫폼 체결의식을 거행했다. 이 플랫폼은 산둥성에서 구축을 모색한 지역성 전자세관작업의 주요 성과로, 포지셔닝이 분명하고 수준이 높으며 기능이 정비됐다는 장점을 지니고 있다. 6월 중순, 칭다오 첸완보세항만구역은 상무부로부터 “국가e비즈니스 시범기지”로 선정되어 이 지역 e비즈니스의 비약적 발전에 힘을 보탰다. 7월 20일, 국가e비즈니스 시범기지가 정식 현판식을 하며, 국제전자상거래의 실질적 업무가 시작되었다. 이는 칭다오 첸완보세항만구역이 국가e비즈니스 시범기지 건설에 중요한 한 걸음을 내딛었다는 것을 의미한다. 7월 24일, 칭다오 첸완보세항만구역 국제전자상거래 스마트물류서비스 플랫폼 및 국제전자상거래 공급사슬센터 사업 체결의식이 거행되어 이 지역 국제전자상거래 산업이 한 층 더 발전하는 계기가 되었다.

현재 칭다오 첸완보세항만구역에는 각 부분에 걸쳐 모두 15개의 거래시장이 있고, 거래품목도 고무, 코튼, 귀금속, 광산물, 염화(盐化), 농산물, 화공품 등의 벌크상품을 포함하고 있다. 수입상품 총본부 기지 발전을 촉진하기 위해 칭다오 첸완보세항만구역은 수입상품 전시교역센터를 건설했고, 기업에 전시플랫폼을 제공하기 위해 산둥출입국검역소와 협력하여 주류와 식품안전검사실을 구축하여 검역검사통관 속도를 높였다. 통계에 따르면 2015년 12월말까지, 칭다오 첸완보세항만구역 총본부 기지에 상주하는 기업의 그 해 전체 수입액이 3억 달러를 초과했다고 한다. 이 밖에 이 지역 핵심구역 전환발전 이후 주로 국제무역, 국제e비즈니스, 벌크상품교역, 현대물류업, 해운서비스업, 생명건강산업, 전문서비스업, 스마트산업 및 금융서비스업 등 9대 산업이 발전했다. 핵심구역 전환발전은 개성화된 문화, 세계적 시야, 국제전략수행, 개방플랫폼, 스마트 녹색발전 등에 영향을 끼쳐 중국경제원구 전환발전의 모범사례가 될 수 있을 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

6 中 國 무원 <창장삼각주 도시군 발전계획> 통과, 연해발전벨트 구축 예정

최근, 국무원은 <창장삼각주 도시군 발전계획>(이하 <계획>으로 약칭)을 발표했다. <계획>에서 상하이, 장쑤, 저장, 안후이 등 성시가 함께 협력해서 글로벌 영향력을 가진 세계적 도시군을 구축하여, '일대일로' 건설과 창장경제벨트 발전전략 실시를 위한 좋은 조건을 제시했다.

<계획>에서 연해발전벨트를 구축하고 육해통합을 통해 해양공간의 개발이용을 추진하고 육지오염물에 대한 예방과 해양생태에 대한 보호를 강화한다. 해양자원을 합리적으로 개발하고 보호하며 임항(臨港)제조업, 해양첨단기술산업, 해양서비스업과 특색 농어업을 적극적으로 육성한다. 강해복합운송, 해운항만물류, 중공화학업과 에너지기지를 구축한다. 빈행생태도시의 건설을 단계별로 추진하고 저장 해양경제시범구와 통저우만(通州灣) 강해연동개발시범구의 건설을 촉진시킨다. 이를 통해 생태건설과 환경보호가 서로 조화되는 해양경제발전벨트를 구축함으로써 장쑤성과 안후이성의 북부지역 및 저장성 서남지역의 경제발전을 전면적으로 이끌어간다.

<계획>에 의하면, 창장삼각주지역의 성시들은 함께 생태건설과 환경복원을 추진할 계획이다. 구체적으로 보면, 황해, 동해, 화이허(淮河)-홍쩌호(洪澤湖)에 의해 동부와 북부의 블루생태보호구를 구축하고 중요한 빈해습지, 하구, 해안선 및 어업해역을 보호한다. 해양생태회복 프로젝트를 실시하고 파괴된 습지, 해만, 도서, 하구, 산호초 등 해양생태시스템에 대해 효과적 조치를 취해 회복할 수 있도록 해야 한다.

또한 에너지 구조를 최적화시키고 저장성의 연안심수해안선과 항만자원을 활용하면서 액화천연가스의 운송, 저장과 무역기지를 구축할 것이다. 그리고 수자원의 공급능력을 향상시키면서 해수담수화의 규모를 확대하여 새로운 공업단지에서 해수이용을 보급한다. 이와 동시에 해역에 대한 효율적인 배치 기제를 수립하고 법에 따라 해역자원을 과학적으로 배치해야 한다. 간척지 매립 프로젝트를 엄격히 심사하고 국가가 해역에 대한 이용요구를 우선으로 충족시키는 동시에 해역자원의 시장화 배치도 추진해야 한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016 .06. 16. >

7 텐진 린강(臨港), 국가급 해양플랜트산업기지 설립 예정

텐진 린강경제구 관리위원회에 따르면, '13·5'계획에 의해 해양플랜트 장비제조산업의 발전을 위해 2020년까지 린강경제구에 국가급 해양플랜트 산업기지, 환보하이 해양플랜트 종합서비스기지 및 해양플랜트 국가급 시범구를 구축할 계획이다. 또한, 경쟁력을 갖춘 선박, 해양플랜트 선도 기업 10개 이상을 시장 경쟁력을 갖춘 대표적 브랜드로 육성한다.

최근 린강경제구는 항만공업 일체화라는 지역적 강점을 활용해 전통산업과 더불어 해양경제를 발전시켜 왔다. 지능장비산업이 일정한 규모를 달성하여 항만물류, 연구개발, 서비스 등 대표적 생산 서비스산업이 거대한 잠재력을 보여주고 있다. 30여개 해양플랜트 기업들이 성장해 나가고 있으며, 해양산업 생산총액도 매년 크게 오르고 있다. 2015년 린강의 해양경제생산총액은 228억 위안을 넘었으며 해양 선진산업 시스템 구축 사업이 서서히 효과를 보여주고 있다. 린강 항만사무그룹, 안신물류(安信物流) 등 대표적인 물류산업 기업의 규모가 점점 커지고 있으며 국가해양국의 해수담수화종합이용 시범기지를 선두로 하는 해수담수화종합이용산업, 중덕의약산업원구(中德医药产业园)가 이끄는 해양생물의약 등 해양신종산업들 모두가 크게 발전하고 있

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업
: 중국 국적선 수송비중 (2001-2014년)
- ▶ 이슈 포커스
: 중국의 국유해운기업 M&A 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

다. 동시에 '텐진 해양박람회'가 하나의 대표적인 해양산업브랜드로 성장하고 있다. 타이푸중공업(泰富重工)은 '인터넷+'를 기반으로 하는 새로운 설비교역 플랫폼을 구축하고 성공적으로 온라인 매매를 시작했다. 그리고 Sinsoft와 협력하여 린강 선진장비 데이터센터를 설립할 예정이다.

2016년, 린강은 항만기계, 해양플랜트, 해상석유플랫폼 등 해양산업 프로젝트를 대대적으로 추진할 예정이다. 지능장비산업 발전과 산업체인의 확장을 적극 추진할 것이다. 2020년까지 해양플랜트를 대표로 하는 선진플랜트 산업이 지역 생산총액에서 차지하는 비중은 30%를 초과할 것으로 예상된다. 2030년까지 린강경제구를 세계적 해양플랜트산업기지로 구축할 수 있도록 노력할 것이다.

< 자료 : 天津日报 , 2016 .06. 24. >