

||| Contents |||

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
 - : 2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 이슈 포커스
 - : 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

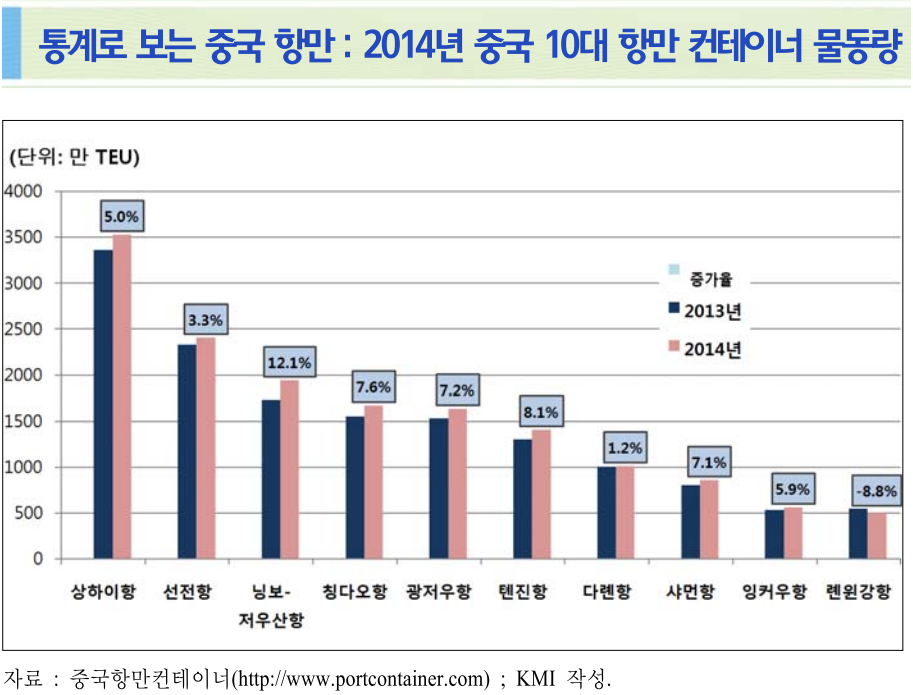
■ 2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 (만 TEU, %)

	항만	물동량	증가율
1	상하이	3,528.50	5.0
2	선전	2,403.67	3.3
3	닝보-저우산	1,939.58	7.1
4	칭다오	1,670.00	7.6
5	광저우	1,637.80	7.2
6	톈진	1,406.10	8.1
7	다롄	1,013.23	1.2
8	샤먼	857.70	7.1
9	잉커우	561.20	5.9
10	롄윈강	500.54	-8.8
	합 계	15,518.32	5.4

자료 : 중국항만컨테이너.

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

Copyright© KMI All Rights Reserved.



2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 전년대비 5.4% 증가

2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량은 1.55억 TEU로 전년대비 5.4% 증가했다. 상하이항이 전년대비 5% 증가한 3,528.5만 TEU를 기록해 5년 연속 세계 1위 컨테이너항만의 자리를 지켰다. 선전항이 2,403.67만 TEU의 컨테이너 물동량을 기록하여 2년 연속 홍콩항(2,283만 TEU)을 추월했고, 싱가포르항에 이어 세계 3위를 기록했다. 또한 닝보-저우산항이 전년대비 12.1%의 증가율로 1,939.58만 TEU를 기록, 부산항(1,860만 TEU)을 제치고 세계 5위 항만으로 부상했다. 잉커우항은 561.2만 TEU의 컨테이너 물동량을 기록하여 롄윈강항을 제치고 중국 9위의 컨테이너항만으로 부상했다. 반면 롄윈강항 컨테이너 물동량은 500.54만 TEU로 전년대비 -8.8% 감소했다. 한편, 닝보-저우산항과 톈진항이 각각 전년대비 12.1%, 8.1%의 증가율을 보여, 중국 10대 항만 중 가장 높은 성장률을 기록했다.

2015년에도 글로벌 경제 회복세 둔화로 물동량 증가요인은 낮지만, 중국은 국경 전 자상가래 플랫폼의 구축을 가속화함과 동시에 자유무역시험구를 확대할 계획을 가지고 있다. 이러한 점들을 고려해 볼 때, 2015년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 성장세는 지속될 것으로 보이나, 그 성장폭은 줄어들 것으로 예상된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-09	01-30
종합지수	1,060.66	1,064.82
일본 항로	648.92	688.91
구주 항로	1,319.07	1,313.62
미서부 항로	1008.26	1,013.58
미동부 항로	1,399.88	1,323.27
한국 항로	701.22	660.23

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-09	01-30
종합지수	892.58	877.24
석탄	918.44	903.85
곡물	717.13	657.03
금속광석	760.29	740.76
정유	1,215.40	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고와 해운업 지원 정책

2014년은 중국 해운산업 발전이라는 측면에서 중요한 한 해였다. 최근 몇 년간의 글로벌 경제 회복세 둔화, 선박공급의 과잉 등으로 중국 해운산업은 침체기에 직면했다. 이에 따라 중국 정부는 국가 차원에서 일련의 해운 촉진 정책들을 잇달아 발표하고 있다. 이 정책들에는 해운산업에 대한 대내외 개방 확대 및 체제 개혁 심화 등의 조치가 포함되어 있다. 이번 호에는 해운교역공보(航运交易公报)에서 선정한 2014년 중국 해운산업의 주요 이슈를 소개함과 동시에 중국의 해운 진흥 정책을 검토하면서 중국해운발전을 위한 중국의 노력에 대한 이해도를 높이고자 한다.

1 중국 해운산업 10대 이슈 회고

1. 위기와 기회 공존, 해운시장 신상태(新常态) 진입

최근 신상태(新常态)란 용어는 중국 경제를 설명하는 키워드가 되고 있다. 그럼 해운시장의 “신상태”란 무엇인가? 간단히 말하면 글로벌 경제의 회복세 둔화로 인해 시장 수요가 줄어들고, 선박공급과잉이 이어져 해운시장이 장기적으로 저성장을 지속하는 상태를 일컫는다.

2014년은 글로벌 시장에서의 공급과잉 및 경제 침체의 영향으로 상품 가격은 지속적으로 하락하였다. 석유가격 하락이 대표적인 사례로 2014년 연말 배럴당 60달러까지 가격이 하락했고, 석탄, 철광석 가격도 최근 6년 동안 가장 낮은 가격세를 유지하고 있다. 또한 해운시장은 수요는 줄어든 반면 대형 선박의 지속적 인도로 인해 운임은 불안정한 기복을 보이고 있다. 그러나 중국의 석유비축계획의 덕택에 하반기 탱커시장은 회복세를 보였으며, 석유 가격이 하락하여 해운기업의 선박 운영비용은 줄어들고 있다. 따라서 해운시장의 신상태는 여러 변수가 얽힌 환경 속에서 위기와 기회가 공존하는 상황 하에 놓여있다고 볼 수 있다.

2. “이대일로(两带一路)” 국가 전략으로 항만-해운산업 구조 변화

2014년 9월 25일 중국 국무원이 발표한 「황금수도를 통한 장강지역 경제발전 계획(关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见)」에 따르면, “장강경제벨트”

- 1) 신상태 (新常态 뉴노멀): 중국 경제 개혁개방(改革开放) 이후 30여 년간의 고도성장이 끝나고 새로운 단계로 이행하는 상황에서 2008년 경제 위기 이후 만연한 저성장-저효율의 세계 흐름 속에 새로운 패러다임으로 제시된 개념이다. 1) 경제 고속성장에서 질적 성장으로 전환; 2) 지속적인 경제성장과 경제성장 동력 다원화 추구; 3) 경제구조 향상과 발전 전망 강화; 4) 정부의 권한 축소와 시장 역할 강화 등의 주요 내용을 담고 있다. 이 외에도 수출주도형 경제에서 내수중심경제 전환, 새로운 지역개발전략 연계 등도 관련 내용으로 언급되고 있다. KMI 중국물류동향과 이슈, 제14-15호 「중국 서부대개발 현황 및 서부지역 물류 발전방향」 참조, 2014.12.22
- 2) 이대일로(两带一路)는 장강경제벨트(一带), 육상 실크로드 경제벨트(一带)와 21세기 해상 실크로드(一路)를 합친 개념임.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

의 발전을 통해 중국의 새로운 경제벨트가 구축될 것으로 전망된다. 현재 중국은 연해지역과 내륙지역이 함께 발전하고 있으며, 강해항운일체화(江海航运一体化)³⁾는 해운산업 발전을 이끌고 있다. 그리고 “장강경제벨트”구상에 따라서 강해항운일체화 전략을 향후 대대적으로 발전시킬 것으로 예상된다. [그림1 참고]

[그림 1] 중국 내 각 지역 경제권 구분도



자료 출처: <http://www.yidaiyilu.cn/>, KMI 작성.

2013년 시진핑(习近平) 중국 국가주석은 “일대일로(一帶一路)⁴⁾”구축에 관한 구상을 처음 발표하였고, 2014년 리커창(李克强) 중국 국가총리는 아시아 지역 경제협력 전략으로 “일대일로[그림 2 참고]”건설 추진을 강조하였다.

[그림 2] 일대일로(一帶一路) 개념도



자료 출처: 2014 KMI 연운항 중국지역물류세미나 자료; 연운항 상무국 발표자료; KMI 중국물류동향과 이슈, 제14-15호 「중국 서부대개발 현황 및 서부지역 물류 발전방향」 참조

또한 “일대일로”전략은 중국-아세안 FTA 뿐만 아니라 메콩강지역 경제협력 (GMS, GREAT MEKONG SUBREGION COOPERATION)을 포함하고 있다. 아

3) 강해항운일체화(江海航运一体化), 중국 장강 내륙수로와 해상운송을 연결하는 복합운송 전략.
4) 일대일로(一帶一路)는 육상 실크로드 경제벨트(一帶)와 21세기 해상 실크로드(一路)를 합친 개념임.
육상 루트(一帶): 시안(西安)→우루무치(乌鲁木齐)→중앙아시아→이스탄불→뒤스부르크.
해상 루트(一路): 푸젠성 취안저우(泉州)→광저우(广州)→싱가포르→방글라데시→탄자니아 바가모요 항구→홍해→지중해. KIEP 지역경제 포커스, 제8-45호 「중국의 “신(新) 실크로드 경제권” 추진 동향과 전망」 참조, 2014.9.1

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

올러 유라시아 대륙을 관통해 동쪽은 아시아와 태평양 경제권을 연결하고, 서쪽은 유럽경제권 연선 국가의 경제와 무역의 구조를 재편할 것이다. 이러한 일대일로 구축에 따라 세계 항만과 해상 운송업의 구조도 변할 것으로 예상된다. 향후 중국이 추구하는 “일대일로” 전략은 해운업 발전에 많은 수익과 혜택을 줄 수 있을 것으로 예상된다.

3. 미래발전계획 수립과 해운산업의 국가급 전략으로 부상

2014년 9월 3일, 중국국무원은 「해운산업의 건전한 발전추진에 관한 국무원의 몇 가지 의견(关于促进海运业健康发展的若干意见)」⁵⁾을 발표하였다. 이는 1949년 중화인민공화국 건국 이래 최초로 국가차원에서 수립된 해운산업 장기발전계획이며, 이를 통해 현대화 해운체계 구축을 대대적으로 추진할 예정이다.

실제로, 「해운산업의 건전한 발전추진에 관한 국무원의 몇 가지 의견」 발표 전에, 중국교통운수부는 해운산업을 지속적으로 지원하기 위한 조치에 대해 연구해 왔다. 예를 들어 관련 기관과 함께 해운업체들이 보유하고 있던 노후선박과 단일선체탱커의 해체를 유도해 왔으며, 해운시장 관리·감독 측면에서는 해운시장의 감독을 통해 공정한 경쟁 질서를 유지해 왔다. 또한 정기선에 대한 신고제도(备案制度) 세분화를 실시하고, 행정심사 비준 사항 간소화 등을 통해 해운기업의 부담을 줄이는데 노력해 왔다. 이 외에 중국교통운수부는 항만개혁 업그레이드, 녹색운송, 항만 집안능력 개발, 크루즈 산업 발전 등 분야에서 지도의견도 제시하였다.

4. 자유무역시험구 범위확대, 개혁과 혁신으로 항만과 해운업 발전 촉진

2014년 12월 12일, 중국국무원 상무위원회는 상해자유무역시험구 시행경험을 분석해 이를 널리 보급하고, 광둥(广东)、텐진(天津)、푸젠(福建) 등 3개 지역에 자유무역시험구를 설립함[표 1 참고]과 동시에 상해자유무역시험구의 범위를 확대할 예정이라고 발표하였다.

[표 1] 중국 4대 자유무역구 면적 및 범위

지 역	면 적	범 위
텐진(天津)	260km ² (예상)	동지양보세구(东疆保税港区)、텐진보세구(天津保税港区)、빈하이신구중심상무구(滨海新区中心商务区)
상해(上海)	120.72km ²	와이까오차오보세구(外高桥保税港区)、와이까오차오보세물류원구(外高桥保税物流园区)、양산보세항구(洋山保税港区)、상해푸둥공항종합보세구(上海浦东机场综合保税区)、루자웨이금융구(陆家嘴金融片区)、진차오개발구(金桥开发区)、장강첨단과학기술원구(张江高科技园区)
푸젠(福建)	118.04km ²	푸젠수출가공구(福州出口加工区)、푸젠보세구(福州保税港区)、푸젠보세항구(福州保税港区)
광둥(广东)	116.2km ²	광저우난사신구(广州南沙新区)、선전첸하이서커우항구(深圳前海蛇口片区)、주하이형친신구(珠海横琴新区)

자료출처: 「自贸区扩围期待全面突破」, 航运交易公报, 2015.1.27.

5) 「해운산업의 건전한 발전추진에 관한 국무원의 몇 가지 의견」 발표 후, 중국교통운수부는 2014년 10월 31일 60가지에 이르는 해운산업 건전한 발전촉진 실시방안을 발표하였다.

Contents

▶ 통계로 보는 중국 항만

: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량

▶ 이슈 포커스

: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고와 해운업 지원 정책

▶ 동향 & 뉴스

상해자유무역시험구는 개혁과 한 차원 높은 수준의 대외개방 선도구역이다. 상해 자유무역시험구의 27개 항목의 제도개혁성과가 이미 전국이나 일부 지역에 보급되고 있고 20여개 항목에서의 성숙된 경험도 확대되고 있다[그림 3 참고].

[그림 3] 상해자유무역구 확대지역



자료출처: 「沪粤闽津四自贸区区域范围公布」, 航运交易公报, 2014.12.29, KMI 작성.

한편 상해자유무역시험구 실행방안 중 해운산업 개혁개방에 대해서는 3가지 영역과 12개의 조치가 있다. 3가지 영역은 첫 번째, 해운서비스업의 개방도를 확대하고, 두 번째, 해운 관리·감독 제도를 개혁하며, 세 번째, 해운서비스업의 기능을 확대한다는 것이다. 그러나 해운산업의 개혁개방 추진은 일정한 성과를 거두었지만 목표를 이루려면 역시 많은 노력이 필요하다. 앞으로 광둥(广东)、톈진(天津)、푸젠(福建) 등 3개 지역에 추가로 설립되는 자유무역시험구를 통해 해운산업의 새로운 발전 기회를 가져 올 수 있을 것으로 예상된다.

■ 일해통(一海通) 전자상거래

업무 종류	- 온라인 슬롯 예약 - 세관신고, 검역신고 - 트레일러 운수 - 화물보관 서비스 - 운송보험
업무 종류	- 오더 관리 시스템 - 화물 추적 시스템 - 가격 표준화 시스템
기존 협력 항만	- 상해 - 닝보 - 선전
차별화 우위	- 슬롯 확보 가능 - 운임 변동하지 않음 - 여러 부가서비스 포함

자료출처: 航运交易公报, 2014.11.11, KMI 정리

5. 해운 전자상거래 플랫폼의 높아진 열기

해운산업에 있어 슬롯, 운임 등과 같은 가장 핵심적인 경쟁 데이터를 완전히 투명하게 공개하는 것이 아직 쉽지 않고, 복잡한 업무 절차도 일대일의 의사소통과 교류를 필요로 한다. 하지만 인터넷을 통한 업무처리가 이미 해운산업에 스며들어 해운 전자상거래 플랫폼 구축으로 이어지고 있다는 점은 의심할 여지가 없다.

2014년은 중국해운산업 전자상거래 플랫폼 분야에 있어 매우 중요한 해이다. 지난 7월 11일, CSCL과 알리바바가 협력 계약을 체결했으며, 공동으로 일해통(一海通)전자상거래 물류서비스 플랫폼을 구축할 계획이다. 이에 중소형 화주에게 "낮은 원가, 높은 수준"의 국제물류서비스를 제공하고 있다⁶⁾.

또한 많은 해운 및 물류업체들이 꾸준히 전자상거래 플랫폼을 구축하고 있

6) 中国证券报, 2014.11.21. 관련기사 KMI 중국물류동향과 이슈, 제14-13호 「신 해운얼라이언스 출현과 시사점」 참조, 2014.12.8

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

지만 아직은 성공적 단계에 이르렀다고 말하기 어렵다[표 2 참고]. 그럼에도 불구하고 해운전자상거래의 전망은 매우 밝다.

[표 2] 해운시장 전자상거래 주요 종류

주요모델	내용	기능	사례
선주 전자상거래	해운회사가 개발한 전자 상거래 시스템	온라인브랜드직영점과 유사하게 “선박회사 및 기한 선택 가능”	• COSCO컨테이너화물운송 전자상거래 • PANASIA해운전자상거래 • COSCO-cglobal
제3자 전자상거래 플랫폼	포워드등이 설립한 제3자 전자상거래 플랫폼	플랫폼 모델 전자상거래는 포워더의 포털 사이트와 유사, 기능은 온라인 대행과 유사 (소매와 도매)	• JCTrans(锦程)물류망 • cargoware(沃特)국제물류 플랫폼
윈스탑 해운물류서비스 플랫폼	대형 온라인 구매 플랫폼과 해운회사의 합작	플랫폼은 온라인 예약, 온라인 인수증 확인, 온라인 지불 등 제공, 트레일러, 세관신고, 환급, 금융서비스 등 해운종합서비스 제공	• CSCL과 알리바바의 일해통(一海通)전자상거래 국제물류서비스 플랫폼 • COSCO와 알리바바의 해외 전자상거래 서비스 플랫폼

자료 출처: 2014년 KMI-SISI국제해운포럼, 「국제 컨테이너시장 회고 및 추세 분석」 발표자료

6. 대형선사간의 제휴, 신 해운얼라이언스의 끊임없는 등장

현재 해운시장 수요가 침체되고 동시에 선박공급과잉으로 인해 선사들이 서로 제휴하는 신 해운얼라이언스가 새롭게 나타나고 있다.

2014년 6월 17일 중국 상무부는 P3네트워크가 일부 항로에서 독과점을 심화시켜 해운시장에서 경쟁을 제한한다는 이유로 금지 결정을 내렸다. 한 달 뒤인 7월 10일, 머스크와 MSC는 CMA-CGM을 제외한 채 2M을 결성하였다. 또한 2014년 9월 9일, CSCL은 CMA-CGM, UASC와 협력 계약을 체결하고 Ocean3을 출범시켰다. 이로써 글로벌 정기선시장에서 2M, G6, CKYHE 및 O3 등 4대 신 얼라이언스가 형성되었다⁷⁾.

탱커분야에서는 2014년 8월 11일 중국 CMES(招商轮船)와 시노트란스가 공동으로 《합작협력협약서》를 체결하고 홍콩에서 10억 달러 규모의 VLCC 중국에너지운수유한공사(中国能源运输有限公司)를 설립하였다. 이 기업은 중국 최대의 VLCC 운수업체를 목표로 하고 있다.

벌크분야에서는 COSCO와 VALE사가 협력의정서를 체결하였다. 의정서에 따르면, VALE사는 향후 25년간 COSCO에게 철광석 운송권을 부여하고 쌍방은 각각 대형 철광석전용선 10척을 신조 발주하기로 했다.

7. 항만혁신, 해운시장 지속적으로 통합·확대

항만 혁신과 업그레이드 측면에서 "일대일로(一帶一路)" 전략 추진에 따라 중국항만에 대한 투자와 건설이 새로운 열기를 불러일으키고 있다. 2014년 8월,

7) KMI 중국물류동향과 이슈, 제14-13호 「신 해운얼라이언스 출현과 시사점」 참조, 2014.12.8

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

중국국가발전개혁위원회는 허베이성 황화항(河北省黄骅港)석탄항구 4단계 공사와 광저우(广州)항 심수항로 확장공사를 승인하였다. 또한 9월, Ningbo(宁波)시 발전개혁위원회는 Ningbo-저우산항 매산(梅山)항구의 6~10호 컨테이너부두 공사를 승인하였고, 장쑤(江苏)성발전개혁위원회는 전장(镇江)항 까오즈(高资)항구 화미엔취룽(华电句容)석탄부두 공사를 승인하였다. 그리고 광시(广西)성 정부는 서강항운간선(西江航运干线)⁸⁾ 중 광시성 구이강(贵港)항운중추2선 갑문 공사도 승인하고 동시에 11월, 중국국가발전개혁위원회는 상해양산항구 4단계 공사를 승인하였다.

아울러 2014년 6월 6일에 청도(青岛)항 그룹은 홍콩연합거래소에 성공적으로 상장하고 국제자본시장에 진출하였다. 또한 9월 29일에 광시성 북부만(北部湾)항은 27억 위안(약 4,698억 원) 가까운 자금을 모집하여 북부만(北部湾)항의 2대 주주인 북부항만그룹과 방청강(防城港)그룹이 소유하고 있는 항만자산을 구입한다고 발표하였다.

또한 상해 SIPG는 혼합소유제 개혁에서 중요한 한 걸음을 내디뎠다. 2014년 11월 18일에 SIPG는 오랫동안 협의해 온 직원지주제 초안을 발표하였다. SIPG는 비공개 방식으로 직원들에게 4.2억 주에 가까운 주식을 발행할 예정이다.

8. 중국 조선업, 경쟁심화 대응을 위한 혁신 전개

중국의 조선업 강세에 직면해 한국과 일본은 전면적인 반격을 전개하고 있다. 한국은 정부의 강력한 금융지원을 바탕으로 해양 플랜트 등 첨단 선형에서 우위를 갖추고 있다. 일본의 조선업은 정부의 지원을 받아 과감한 개혁을 시도함과 동시에 마케팅 전략과 상품 구조를 조정하고 있다.

중국도 가장 큰 두 조선그룹이 합리화를 추진하고 있다. 2014년 10월 13일, 중국조선중공업(CSIC) 소속 상장기업인 중국중공업은 “전체상장, 단계별 실시(整体上市、分步实施)” 계획을 추진하기 위해 과학 기술 산업 분야 계열사를 구조조정하고 통합할 계획이라고 발표했다. 또한 CSIC는 룡취에(龙穴)조선소, 황푸원충(黄埔文冲)조선소의 자산을 잇따라 매각하여 광저우선박국제주식유한회사(GSI)⁹⁾에 투입하였다. 이는 통합을 통해 기업의 경쟁력을 강화하기 위해 추진되었으며, GSI는 향후 중국 화남(华南)지역에서 ‘대광선(大广船)’을 형성하여 중국 화동지역 조선공업을 통합할 수 있을 것으로 전망된다.

그러나 국유 조선업에 비해 민영 선두 조선업체인 룡청(熔盛)중공업 같은 경우는 산업 전환 및 업그레이드가 아주 어려운 상황이다. 2014년 8월 21일에 룡청중공업은 매입을 통해 키르키스스탄의 유전 경영권을 획득한다고 발표하였다. 또한 룡청중공업은 10월 29일에 관련 청약자에게 신주인수권증서를 발행하는 동시에 회사명칭을 “중국후위잉에너지주식유한공사(中国华荣能源股

8) 서강항운간선(西江航运干线)은 중국 서부지역의 난닝(南宁)에서 동부지역의 광저우(广州)까지 총 길이 854km 이고, 중국 윈난(云南)、구이저우(贵州)、광시(广西)와 광저우(广州) 4개 성 및 자치구 간에 연결되었음.

9) GSI는 GUANGZHOU SHIPYARD INTERNATIONAL COMPANY, 중국광저우선박국제주식유한회사.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

份有限公司)”로 변경하고 조선시장에서 물러난다고 발표하였다.

9. 중국 자금 크루즈산업에 투자

중국 연해항구에서 크루즈 모항 건설 열정은 지속되고 있다. 2014년 10월 13일 저우산군도(舟山群岛) 국제 크루즈 부두가 정식으로 운영되기 시작하였다. 그리고 중국자본은 크루즈부두 건설뿐만 아니라 크루즈 산업 전반에 깊이 스며들기 시작했고 크루즈선대 재편, 크루즈선 건조 등에서 성과를 나타내고 있다.

2013년 연말 발해페리회사는 코스타로부터 호화 크루즈선을 구입하고 “쑹화타이산(中华泰山)”이라고 명명하였다. 2014년 8월, ‘쑹화타이산호’는 첫 항해를 시작했는데, 이는 중국 최초로 자주적으로 운영 관리되는 크루즈선박이 등장하였음을 보여준다. 또한 9월 3일에 중국의 온라인 여행사 시트립(携程)은 로얄캐리비안사와 크루즈선 관리 및 운영 협력의정서를 체결하였다. 이를 통해 시트립은 로얄캐리비안사의 “셀러브리티 센추리(Celebrity Century)호”를 구입하고 정식으로 크루즈산업에 진출하였다[표 3 참조].

[표 3] 2010~2014년 중국 크루즈산업 발전 현황 총계

중국 크루즈산업 발전 현황 총계 (홍콩, 마카오 및 대만지역 포함하지 않음)		2014	2013	2012	2011	2010
모항 정박 선박(척)	Homeport Cruise Calls	366	335	169	110	78
성장률%	Growth Rate %	9.3%	98.2%	53.6%	41.0%	95.0%
방문항 정박 선박(척)	Transit Cruise Calls	100	71	106	162	215
성장률	Growth Rate %	40.8%	-33.0%	-34.6%	-24.7%	-1.8%
총 항차	Cruise Call in Total	466	406	275	272	293
성장률%	Growth Rate %	14.8%	47.6%	1.1%	-7.2%	13.1%
모항 국내외 관광객(명)	Homeporting Cruise Pax	1,479,212	1,024,982	412,281	188,763	222,240
성장률%	Growth Rate %	44.3%	148.6%	118.4%	-15.1%	115.1%
방문항 국내외 관광객(명)	Transit Cruise Pax	244,725	177,500	241,951	290,526	258,826
성장률%	Growth Rate %	37.9%	-26.6%	-16.7%	12.2%	7.5%
총 관광객(명)	Cruise Pax in Total	1,723,399	1,202,482	654,232	479,289	481,066
성장률%	Growth Rate %	43.4%	83.8%	36.5%	-0.4%	39.8%

자료 출처: 2014년 KMI-SISI국제해운포럼, 「한중 크루즈산업 발전의 새로운 기회」 발표자료, 본 자료의 2014년 수치는 잠정치임

또한 크루즈 운영 및 관리 이외에 중국조선기업은 적극적으로 크루즈선 건조를 모색하고 있다. 2014년 10월 15일에 중국선박그룹(CSSC)은 미국 카니발크루즈선사와 협력의정서를 체결했는데 내용을 보면, 쌍방은 중국에서 합자기업을 설립하고, 동시에 CSSC의 조선소에서 중국 최초의 호화 크루즈선을 설계·건조할 예정이다.

10. 중국 해운금융 영향력 확대 가속화

해운시장의 불황으로 인해 국제 해운 금융 산업은 지속적으로 어려운 상황에 처해있다. 유럽중앙은행은 해운산업 대출을 엄격히 통제하고 있고 해운투융자업무는 여전히 엄격한 통제를 받고 있다. 반면에 아시아 특히 중국 해운금융업무는 여러 측면에서 발전을 거두고 있다. 중국교통은행(交通银行), 교통은행임대(交银租赁), 민생은행임대(民生租赁), 공

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

상은행임대(工银租赁)등 용자임대기업은 국제 대형 선박 건조 용자에 참가하였다.

해운파생상품부문에서는 2014년 9월 하순에 뤼디에너지그룹(绿地能源集团有限公司)과 저장중녕후화항선무공사(浙江中能华航船务公司)는 상해항운운임교역유한회사(SSEFC)의 플랫폼에서 처음으로 실물인수도(physical delivery)를 실현하였다¹⁰⁾. 이는 세계 해운금융 파생상품 거래에서 최초이다. 해운용자와 임대에서 2014년 11월10일에 CSCL이 임대유한공사를 설립하였으며, 선주용자임대기업으로써 CSCL은 3~5년의 시간을 이용하여 CSCL임대를 비교적 양호한 수익창출과 경쟁우위를 가지는 중견 금융 산업 중의 하나로 구축할 예정이다.

2 향후 중국 정부의 해운업 주요 지원 정책 (2014년 중 발표)

글로벌 금융위기 이후 지속된 해운시장의 침체로 인해 많은 해운기업들이 어려움을 빠져 있는 가운데, 2014년 중국 정부는 해운기업에 대한 지원 정책을 지속적으로 발표해왔다. 또한 해운여건 변화에 대응해 새로운 정책이 요구됨에 따라 2014년 9월, 중국 국무원은 「황금수도를 통한 장강지역 경제발전 계획」을 발표했으며, 같은 시기 국무원도 「해운업 건전한 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견」을 발표한지 한 달 뒤인 10월 31일 국무원은 「해운업 건전한 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견」에서의 실시방안을 발표하였다. 12월 말 중국교통운수부는 「현대해운서비스업 발전 가속화에 관한 의견」을 발표하며, 해운현대화와 함께 장강지역 내륙운송의 발전을 지원할 계획이다.

[표 4] 2014년 중국 해운업 관련 주요 정책

명칭	발표기관	주요내용
「해운업 건전한 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견(关于促进海运业健康发展的若干意见)」	국무원 (2014.9.03)	- 중국의 최초 국가 차원의 해운 발전 정책 - 해운산업은 경제사회 발전의 주요산업으로써 2020년까지 안전성, 편리, 효율성, 경제성, 친환경 및 국제 경쟁력 있는 현대화 해운 시스템 형성 - 주요 7대 업무로 해운선대 구조 개선, 글로벌 운송 네트워크 완성, 해운기업의 업그레이드 촉진, 현대 해운서비스 산업 대대적으로 발전, 해운산업 개혁 심화, 국제 경쟁력 향상, 안전 및 녹색운송 추진 등 - 4대 보장조치로 해상 보장 메커니즘 보완, 정부 재정세무 정책 중점 지원, 해운산업 관리 강화를 통해 서비스 품질 향상, 전문 인력 육성 가속화 등
「황금수도를 통한 장강지역 경제발전 계획(关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见)」	국무원 (2014.9.25)	- 중국정부는 2020년까지 장강지역을 세계적인 경제권으로 육성하고 중국의 동부와 서부를 잇는 대규모 경제벨트 건설을 통해 중국의 경제와 문화발전의 중심지로 개발 계획 - 주요 7대 업무로 장강 내륙수도 기능 제고, 종합적인 교통통로 건설, 산업 혁신 업그레이드 촉진, 신형 도시화 전면적 추진, 대외개방 정책의 우위 전면적 강화, 각 지역 간 조화로운 발전의 메커니즘 개혁 등

10) 상해항운교역소(SSE)의 파생상품거래 자회사인 상해항운운임교역유한회사(SSEFC)는 국제선화물운송 파생상품의 공식거래를 시작하였다. 본 거래는 운임지수를 바탕으로 실제 선박의 인수도를 전제로 한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

「해운업 건전한 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견 실시방안 (贯彻落实<国务院关于促进海运输业健康发展的若干意见>的实施方案)」	교통 운수부 (2014.10.31)	- 「해운산업의 건전한 발전추진에 관한 몇 가지 의견(关于促进海运输业健康发展的若干意见)」 관철시킴과 동시에 해운강국구축을 적극적으로 추진하기 위해 실시방안을 제시 - 주요 9개 업무로 신속한 해운 구조조정, 신속한 항운서비스업 업그레이드, 항구 업그레이드와 현대적 물류발전 적극적으로 추진, 개혁개방의 새로운 우위 구축, 운송 서비스 보장 능력 제고, 해운 안전 녹색 발전 적극 추진, 관련 업계 관리 개선 및 강화, 과학 기술 정보와 인재양성 강화, 조직 강화 등
「현대해운서비스업 발전 가속화에 관한 의견발표(关于加快现代航运服务业发展的意见)」	교통 운수부 (2014.12.26)	- 해운업 발전수요를 방향으로 선박관리, 선박대리, 여객 및 화물 운송대리 등 전통 해운서비스업 혁신 업그레이드를 가속화하고, 해운금융, 해운 전자상거래 서비스 등 신흥 해운서비스업을 추진 - 기본 4대 원칙으로 시장이 주도하고 정부가 유도, 합리배치 통합발전, 국제화로 혁신 업그레이드, 감독관리 강화, 서비스 규범화 등 - 주요 11개 업무로, 전통 해운서비스업 혁신업그레이드 추진, 해운거래서비스 능력 제고, 해운금융 보험서비스 혁신, 해상법 관련 서비스 능력 강화, 해운정보서비스 능력 제고, 운임지수서비스 기능 강화, 선박기술서비스 강화, 선원업무서비스 능력 제고, 현대해운서비스업 시장의 감독관리체계 개선, 국제교류와 협력을 심화, 해운중심서비스 기능 개선 등 - 5대 보장조치로 조직지도능력 강화, 법제보장 강화, 인재양성 중시, 홍보 강화, 감사평가 강화 등

자료 출처: 각 정책 원문

3 한국 해운산업의 시사점

상기와 같이 2014년 중국 해운산업의 주요 이슈와 지원정책을 보면 중국 정부는 해운산업 발전을 국가 전략으로 승격시켜 중앙 및 지방 정부의 지원 정책이 크게 늘어났음을 알 수 있다. 마찬가지로 현재 한국의 해운산업도 어려운 시기를 보내고 있는 것이 사실이다. 이에 중국 해운산업의 경험을 참고로 한국 해운산업에 대한 정책적 지원 역량을 강화함과 동시에 한·중 양국은 해운산업의 협력 방안을 모색하여야 할 것이다.

2014년 한국과 중국 간의 수출입규모가 증가하는 가운데 전자상거래 시장이 뜨거운 이슈로 떠오르고 있다. 따라서 많은 전통 산업분야에서 전자상거래를 시도하고 있고, 해운기업들도 인터넷시장에 주목하고 있다. 앞으로 해운산업은 전자상거래 발전의 새로운 분야가 될 것으로 예상된다. 이런 기회를 틈타 한·중 양국 간의 해운산업 전자상거래 플랫폼 구축에 대한 기본적인 협력 계획이 마련되어야 할 필요가 있을 것이다.

또한 2015년 세계 해운시장에서는 신 해운얼라이언스가 본격 가동될 것으로 예상됨에 따라 한국 국내 해운업체에는 많은 부담으로 작용할 전망이다. 이런 상황에서 중소형 선사들은 서로 협력과 경쟁 방안을 모색하여야 한다.

해운금융 분야에서도 중국 정부는 현재의 침체된 경제 상황에 대응하고, 해

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

운시장을 지원하는 여러 해운금융 정책들을 잇달아 발표하고 있으며, 조선과 해운을 연계하는 선박금융 제도를 확충하고 있다. 이와 더불어 한국정부에서도 금융기관과 함께 보다 다양하고 적극적인 금융지원 정책을 마련하여야 할 것이다.

그리고 현재 중국 크루즈 시장은 급속히 발전하고 있음과 동시에 크루즈 관광 규모도 해마다 커지고 있고, 크루즈산업은 빠른 발전 단계에 진입하고 있으며, 특히 최근 몇 년간 크루즈로 한국에 온 중국 관광객이 매년 큰 폭으로 성장함과 동시에 막대한 경제효과를 가져올 수 있다. 이로써 한·중이 서로 협력하여, 함께 새로운 크루즈 관광노선 개척, 육상 관광 상품 개발, 서비스 수준 제고 및 정부 부서의 세관 간편화 방안 추진¹¹⁾을 통해 크루즈산업의 발전을 촉진할 것으로 기대된다.

희가해 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

11) 2014년 KMI-SISI국제해운포럼, 「한중 크루즈산업 발전의 새로운 기회」 발표자료

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고
와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

기사 원문

2014年中国航运市场的十大记忆

1. 危中蕴机，航运市场进入新常态

“新常态”正在成为中国经济的一大热词。航运市场的“新常态”是什么呢？简单地讲，一方面，全球经济处于弱复苏状态，对市场需求拉动有限；另一方面，船舶运力增速始终超过实际需求，航运市场将长时间处于低迷态势。

2014年，受供应过剩以及全球经济疲弱影响，商品价格“跌跌不休”，石油带头跳水，跌破60美元/桶，煤炭、铁矿石齐齐刷新6年新低。在这样的跌势下，航运市场一方面受制于需求不旺、大型船舶不断交付，运价持续跌宕起伏；另一方面，受惠于中国的储油计划，下半年油运市场出现转机，同时油价的下降，使得航运企业成本大幅下降。

因而，航运市场的新常态具备多重特征，危中有机。

2. “两带一路”，国家战略改变港航格局

9月25日国务院发布的《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，提出依托黄金水道推动“长江经济带”发展，打造中国经济新支撑带。中国已经进入沿海与内河经济共同发展的新时期，江海航运一体化成为航运发展的新常态，“长江经济带”的提出将为江海航运一体化发展创造历史性机遇。

2013年中国提出的“一带一路”战略构想在2014年得到切实推进。“一带一路”既包括传统意义上的自由贸易协定，也包括次区域合作的大湄公河合作，还有经济走廊、经济开发区、跨国运输线、金融合作等。“一带一路”贯穿欧亚大陆，东边连接亚太经济圈，西边进入欧洲经济圈，将重塑沿线国家的经贸格局，随之而来，全球港航业的发展格局也将随之发生改变。

“两带一路”战略当然不仅仅使航运业受益，作为其中的“先头部队”，航运业将成为深度获益的行业。

3. 谋划未来，海运业上升为国家战略

8月15日，国务院印发的《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》，把海运业发展上升为国家战略，这是建国以来国务院第一次对海运业长远发展制定的系统性政策意见，从顶层进行设计，对推进现代海运体系建设将发挥重大作用。

实际上，在《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》出台前，作为行业主管部门，交通运输部一直在研究和采取帮助企业走出困境的措施。在老旧船舶拆解方面，交通运输部会同国家有关部委，引导航运企业对老旧运输船舶和单壳油轮采取提前报废更新；在市场监管方面，通过对航运市场的监管来维护公平竞争秩序，如对班轮运输采取精细化备案制度；在减少行政审批事项、减轻企业负担方面，也是力度颇大。此外，交通运输部先后对港口的转型升级、水运的绿色发展、沿海港口码头靠泊能力的管理和邮轮业的发展均提出了指导意见。

4. 园区扩容，改革创新促进港航发展

12月12日召开的国务院常务会议就推广上海自贸试验区试点经验进行部署，并确定依托现有新区、园区，在广东、天津、福建特定区域再设三个自由贸易园区。

在全面深化改革、推动新一轮更高水平对外开放的战略布局中，上海自贸试验区是先行者。目前，上海自贸试验区已有27项制度创新成果在全国或部分地区推广，20多项较成熟的经验正被加速复制。

在上海自贸试验区总体方案中对航运业改革开放有专门表述，概括起来有三个方

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회
고와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

12条举措：一是航运服务业的扩大开放；二是航运监管的制度创新；三是航运服务业的功能拓展。航运业的改革开放在实施过程中取得一定成效，但距离目标尚有一段距离。而即将在广东、天津、福建特定区域再设的三个自由贸易园区，相信其结合地方特点的新试点内容将会为航运业发展带来新动力。

5. 互联思维，航运电商平台热度难减

对于古老的航运业而言，其最为核心的竞争数据如舱位、价格等尚难完全透明公开，繁复的业务流程也离不开面对面的沟通和交流。但毫无疑问，互联网思维已经逐渐渗透至航运业，衍生出航运电商平台。

2014年，对于中国航运电商平台而言，无疑是一个重要的年份。7月11日，中海集团与阿里巴巴集团签署合作协议，双方将开展深入合作，力求为中小微客户提供“低成本、高标准”的特色跨境物流服务。

除此之外，还有众多航运、物流等相关企业纷纷投身电商平台建设大潮，尽管难言成功，然而诸多实践相信会给航运电商的未来探明一条康庄大道。

6. 合作为王，航运联营联盟不断涌现

一方面，市场需求趋缓；另一方面，运力过剩且大型船舶不断交付，业内企业纷纷携手合作联营或联盟。

6月17日，商务部发布公告否决马士基航运、地中海航运和达飞轮船合作成立P3的申请。马士基航运和地中海航运很快在7月上旬给出后备方案——成立2M。9月9日，中海集团发布公告，称与达飞轮船和阿拉伯航运签署合作协议，三方决定成立O3。全球班轮市场形成2M、G6、CKYHE及O3四大联盟的竞争格局。

在油轮运输领域，8月11日，招商轮船与中外运长航集团签署《合资合作框架协议》，随后双方合资企业——中国能源运输有限公司在香港正式设立，立志成为中国最大的VLCC运输企业。

在散货运输领域，中国远洋发布公告称，与淡水河谷签署合作框架协议，双方各自新订造10艘大型矿砂船为与淡水河谷签订的铁矿石长期包运合同服务。

7. 港口转型，扩建整合上市混改不停歇

在转型升级的大背景下，在“一带一路”战略的推进下，中国港口的投资建设掀起新一轮热潮。8月份，河北省黄骅港（煤炭港区）四期工程、广州港深水航道拓宽工程获得批复；9月份，宁波-舟山港梅山港区6—10号集装箱码头工程、镇江港高资港区华电句容煤炭储运码头工程、西江航运干线贵港航运枢纽二线船闸工程相继获得批复；11月份，上海洋山港区四期工程获得批复。

6月6日，青岛港在香港联合交易所主板成功挂牌上市，登陆国际资本市场。9月29日，北部湾港宣布定向募集资金不超过27亿元，用于收购北部湾港两大股东——北部湾港务集团和防城港务集团持有的港口泊位资产。

上港集团在混合所有制改革方面迈出了重要一步。11月18日，上港集团公开酝酿已久的员工持股草案，拟向员工持股计划非公开发行不超过4.2亿股股票。

8. 竞争加剧，造船业开启整合转型大幕

国际上面对中国的强势，韩国和日本造船业正全面展开反攻，韩国政府在金融方面给予强劲支持，并在海工等高端船型上占据优势；日本造船业在政府的支持下大刀阔斧地进行改革重组，调整营销战略和产品结构。

在中国，两大造船集团纷纷开启整合大幕。10月13日，中船重工旗下上市企业中国重工发布公告表示，为推进主营业务“整体上市、分步实施”的规划运作，拟对旗下的科技产业企业进行重组整合。中船集团的整合更为集中，将龙穴造船、中船黄埔文冲资产相继注入广船国际，在华南地区形成“大广船”后，在华东地区的整合大幕有望拉开。

相比国有造船企业，民营巨头熔盛重工的转型就艰难得多。8月21日，熔盛重工发布

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회
고와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

公告称，通过收购获得吉尔吉斯斯坦相关油田经营权益。10月29日，熔盛重工发布公告称，向相关认购人发行认股权证，同时董事会建议将熔盛重工更名为“中国华荣能源股份有限公司”，熔盛重工即将谢幕。

9. 长期看好，中资深度渗入邮轮产业链

中国沿海港口兴建邮轮母港的热情还在延续。10月13日，舟山群岛国际邮轮港开港。除了邮轮港口建设，中国资本开始深度渗入邮轮产业链，在邮轮船队、邮轮建造方面都有新进展。

2013年年底，渤海轮渡从歌诗达购得一艘豪华邮轮，命名为“中华泰山”号。8月份，“中华泰山”号邮轮实现首航，标志中国首艘自主运营管理的邮轮投入运营。9月3日，携程宣布与皇家加勒比签订建立合资企业管理邮轮日常运作的合作备忘录。另外，携程将购入皇家加勒比旗下“精致世纪”号邮轮，进军邮轮业。

除邮轮运营管理外，中国造船企业积极探索邮轮制造。10月15日，中船集团与嘉年华集团签署谅解备忘录，双方将在中国设立合资企业，并在中船集团旗下的造船企业设计、建造中国首艘豪华邮轮。

10. 加速东移，航运金融中国力量崛起

航运市场低迷导致国际航运金融业不断收缩。欧洲央行在银行业普查中严格管束航运业贷款，显示航运投融资业务依然受到严格控制。与此同时，亚洲特别是中国的航运金融业务有着多方面的进展。交通银行、交银租赁、民生租赁、工银租赁等融资租赁企业频频参与国际大型船舶订单的融资。

在航运衍生品方面，9月下旬，绿地能源集团有限公司与浙江中能华航船务公司在上海航运运价交易有限公司的平台首次实现实际运力交割，这在全球航运金融衍生品交易中尚属首次。在航运融资租赁方面，11月10日，中海集团租赁有限公司揭牌。作为船东系融资租赁企业，中海集团将用3~5年时间把中海租赁打造成为具有较强盈利能力和行业竞争优势的金融支柱产业之一。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2014년 중국 해운산업 10대 이슈 회고와 해운업 지원 정책
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 중국공신부, 상해 자유무역시험구 전자상거래 외자 주식 비중 100%까지 가능
- 선전(深圳) 「만안(Bay Area)경제의 대대적 발전을 통한 21세기 해상실크로드 건설에 관한 의견」 발표하여 해상 실크로드의 교두보 건설
- 선전(深圳) 2.5억 위안 규모의 해상실크로드 창업투자기금 설립
- 「푸젠(闽)-광둥(粤)경제협력구발전계획」을 통해 푸젠성과 광둥성은 공동으로 경제협력구 건설예정
- 상하이석유천연가스교역센터 건설 승인, 국가급 생산요소시장 상해 자유무역구 진입
- 신장(新疆) 레윈강(连云港) 알대일로 계획 첫 진입
- 랴오닝성 다론허 창싱다오항구 총체계획 승인 확정
- 中 2014년 수출입 총액 2조 6,430억 위안 달성, 전년대비 2.3% 성장

해운 · 항만 · 물류

- 콜드체인 물류기업 건강한 발전 촉진을 위한 지도 의견
- COCO 25억 위안 규모 자금조달 선대확충 계획 확정
- 2015년, 상하이 우송커우(吴淞口)항 크루즈 부두 방문 척수 지속적으로 증가 예상
- 닝보항과 2M 제후, 글로벌 해운업 지배의욕
- 상하이, 중국 최초로 건조한 8.3만m³ VLGC 인도
- 중국 상해-미얀마 양곤 간의 화물선박 직항 개통 확정

- 푸젠(福建)성, 지속적으로 해운-항만산업 개혁 추진
- 닝보항 2014년 철광석 물동량 1억 톤 돌파
- 쑤저우, 첫 내하항만 정보관리 플랫폼 사용
- 다론허(大连)항 그룹은 하얼빈(哈尔滨)철도국과 제휴, "동부육해실크로드" 구축
- 윈남(云南)성-광시(广西)성 간의 철해(铁海) 복합운송 구축 예상
- 랴오닝(辽宁)성, 새로운 대외개방 정책 실시 예정, 직통 유럽물류노선 건설 예상
- 2014년 호주산 철광석 수입량 전년대비 31.6% 성장률 기록
- 중국 석탄 수요 감소, 친황다오(秦皇島) 석탄 재고 700만 톤 이하로 하락

해양 · 수산

- 허베이(河北) 성해양수산업이 허베이 경제발전을 이끌 것으로 예상
- 2014년 산둥(山东)성 GOP 1조 위안 초과
- 절강(浙江)성 전국 처음으로 성급지방표준인 「주요해양어업자원의 조업기능 구역 및 유어의 비율」 발표
- 샤먼(厦门)시 해양어업국과 샤먼시 재정국은 공동으로 「샤먼시 어업상호 보험료 재정보조방안」 발표
- 광둥(广东)성 해양 및 어업국은 국가개발은행 광둥 분점과 협력하여 광둥 해양 건설사업을 위한 개발성금융지원

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

