KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트

KMI CHINA 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

제15-12호
2015년 9월 25일

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율

▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망

▸ 동향 & 뉴스

▣ '06~'14년 중국 항만 총 물동량, 물동량 증가율, 화물 수출입 증가율 및 GDP 증가율

(단위: 억 톤,%)

년도	총 물동량	물동량 증가율	화물수출입증가율	GDP 증가율
'06	57.7	14.9	23.8	12.7
'07	64.1	15.1	23.5	14.2
'08	70.2	9.5	17.9	9.6
'09	76.6	9.1	-13.9	9.2
'10	89.3	16.6	34.7	10.6
'11	100.4	12.4	22.5	9.5
'12	107.8	7.4	6.2	7.7
'13	117.7	8.4	7.6	7.7
'14	111.8	-5	3.4	7.4
'15	-	-	-	7

▣ '06~'14년 중국 수상 운수선박 톤수 및 선박 보유 척수

(단위: 만 척, 만 톤)

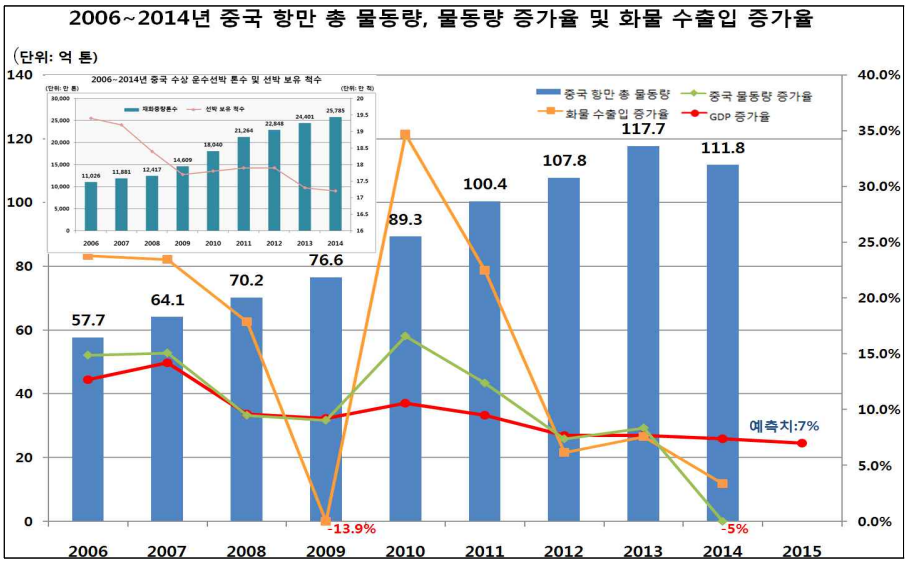
년도	선박 보유척수	재화 중량톤수
'06	19.4	11,026
'07	19.2	11,881
'08	18.4	12,417
'09	17.7	14,609
'10	17.8	18,040
'11	17.9	21,264
'12	17.9	22,848
'13	17.3	24,401
'14	17.2	25,785

자료: http://www.stats.gov.cn/ http://www.moc.gov.cn/

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 해운·항만 : 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율



주: 2014년 중국 총 물동량, 물동량 증가율 및 2015년 GDP 증가율은 예측치.
중국 수상 운수 선박 중, 원양 운송선박 및 내하 운송선박 등 포함되어 있음.
자료: 중국국가통계국 및 중국 교통운수부, KMI작성

2014년 중국 수출입 화물 증가율 3.4%, 보유선박 17.2만 척, 2억5,785만DWT

중국 교통운수부 자료에 따르면, 2014년 중국 항만 총 물동량은 약 111.8억 톤으로 전년대비 5%정도 하락한 것으로 추정되었다. 그리고 2014년 중국 수상 운송 선박 보유 척수는 17.2 만 척, 재화중량톤수 2억 5,785만 톤으로 전년대비 5.7%의 성장률을 기록하였다. 동시에 2014년 중국GDP 증가율과 화물 수출입 증가율은 각각 전년대비 7.4%, 3.4% 증가하여, 중국 경제는 중고도 성장의 신상태(新常态) 단계로 접어들었다고 밝혔다.

또한 2009년 세계 금융위기의 영향을 제외하고, '11·5기간[1]' 중국경제는 연간 10%정도 고도 성장하였고, '12·5기간'의 조정을 거쳐, 향후 장기간 동안 중국 경제의 성장률은 산업구조 조정에 영향을 받아, 일정 기간 7%정도의 중고도 성장을 유지할 전망이다. 동시에 세계 무역 성장 속도가 느려지면서 중국 대외 해상 운송량 증가율도 점차 감소하고, 2006년-2014년의 연간 평균 13%에서 '13·5기간' 4%정도로 감소할 것이다. 이와 더불어, 경제 성장속도 완화와 경제 구조의 업그레이드로 인해 항만 운송 수요와 화물 구조는 비교적 큰 변화가 일어나고 '13·5'시기에 항만 물동량 연평균 성장률은 4~5%정도로 낮아질 전망이다.

1) 중국의 제11차 경제개발 5개년 계획 (2006년~2010년), 중국의 제12차 경제개발 5개년 계획 (2011년~2015년), 중국의 제13차 경제개발 5개년 계획 (2016년~2020년).

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

저자 소개
닝타오(宁涛)
중국교통부수운과학연구원(WTI)
경제정책 및 발전전략 연구센터
부주임, 부연구원

전문가 칼럼: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망

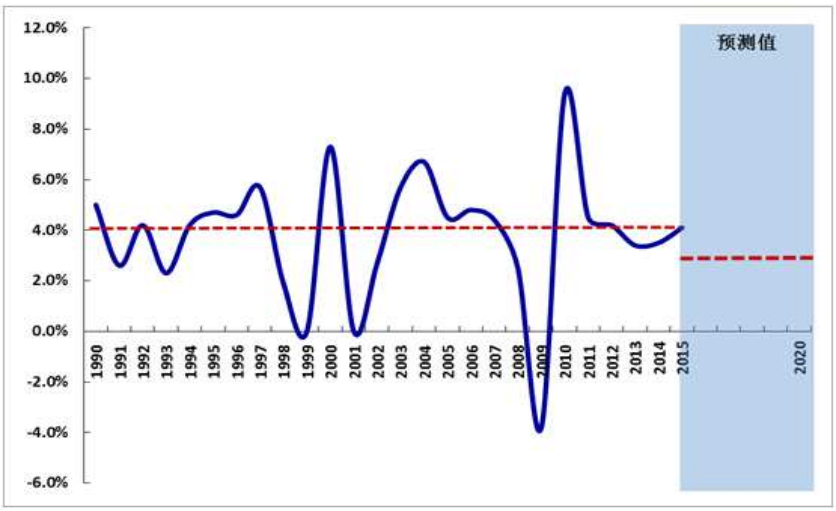
글로벌화에 따라 세계 경제의 발전은 중국 경제의 발전에 직접적인 영향을 미친다. 해운업의 특성과 역사 경험으로 보면 해운업은 국제화 산업이고 경제무역의 중요한 구성 부분으로서 세계 경제의 거시적 변화에 민감하다는 것을 알 수 있다.

1 현재 세계 경제 발전의 특성

1.1 금융위기 후 경제 회복 저조

글로벌 무역 장벽의 감소, 국제 경제무역 규칙의 확립이 무역자유화와 투자자유화를 촉진하면서 상품과 생산요소가 세계적으로 더욱 편리하게 유통되어 경제 글로벌화가 최고 수준에 이르고 있다. 동아시아의 신흥국가, 특히 중국이 세계 경제무역 체계에 점차 진입하면서 수출지향적 경제 정책도 '구미 소비-동아시아 제조'의 발전 모델을 효과적으로 유지하고 있다. 1990-2014년 기간 세계 해상운송 수요의 평균 증가율은 4%(그림1-1 참고)였고, 2001년 말 중국이 WTO에 가입한 후 '중국 요소'는 세계 해상운송 수요 증가의 주요 원동력이 되었다. 2014년 중국의 해상운송 무역량은 세계 해상운송 총 물량의 25%나 차지함으로써 세계 해상운송 수요가 가장 많은 국가가 되었다.

[그림1-1] 1990-2014년 세계 해상운송 수요 평균 증가율



세계 경제무역의 신속한 발전과 동시에 경제무역 발전 모델에 담겨 있는 구조적 모순도 점차 커지고 있었다. 미국 서브프라임 모기지론 위기로 발생한 금융위기는 세계 경제무역 발전의 구조적 모순이 폭발하는 계기가 되었다. 2010-2013년 세계 경제의 성장은 각각 5.1%, 3.9%, 3.4%, 3.3%이고 성장 속도는 금융위기 전 5년간의 평균 수준인 4.9%보다 낮다. 최근 선진국의 경제 성장률이 높아졌지만 여전히 2% 이하이고, 개발도상국의 경제 성장률은 3년 연속

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-09	09-25
종합지수	1,060.66	814.09
일본 항로	648.92	640.95
구주 항로	1,319.07	939.20
미서부 항로	1008.26	859.98
미동부 항로	1,399.88	1118.25
한국 항로	701.22	551.84

주 : '01-09' 2015년 1월 9일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-09	09-25
종합지수	892.58	812.02
석탄	918.44	799.94
곡물	717.13	687.53
금속광석	760.29	725.58
정유	1,215.40	1,229.50
원유	1,597.14	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

오히려 하락하였다.

현재 국제 지역 정치 상황의 긴장상태와 금융시장 변동성이 심해지고 유럽과 일본 등의 경제성장이 느리고 세계 경제 하락 위험이 증가되었다. 이는 위기의 후유증이 아직도 계속되고 있음과 세계 경제가 위기에서 완전히 벗어나려면 지속적인 노력이 필요함을 말해주고 있다. 13·5기간은 여전히 경제 발전 모델의 회복 탐색기로 국제 경제무역 패턴이 다시 조정되는 시기에 처해 세계 경제 무역이 전체적으로 회복속도가 느려질 것으로 예상된다.

1.2 뚜렷한 세계 경제 성장 분화 추세

선진국 중 미국과 영국의 성장이 눈에 띄며, 성장의 원동력이 상대적으로 충분하다. 일본 경제도 성장하고 있지만 고액의 채무와 낮은 잠재적 성장률의 도전에 직면해 있고, 유로화 지역의 성장이 거의 정체 상태에 있다.

선진국 중 미국이 두드러진 성장을 보이는 이유는 바로 '재공업화'와 새로운 에너지 전략때문이다. 그리고 이전 정책 역할 덕분에 미국은 2014년 경제 성장이 2.4%에 달했고, 고용률도 지속적으로 회복되어 2008년 위기 이래 최고 성장률을 기록하였다. 그리고 가계 자산 부채의 개선에 따라 소비 여력이 개선되고 은행 대출 지원도 받게 되었다. 동시에 부동산 시장이 지속적으로 개선되고 새로 착공된 빌딩 수량이 늘어났고 취업 시장이 안정적으로 개선되어 일자리 수도 증가하고 있다. 영국은 기업의 투자 의향이 강해지고 경제가 연속으로 성장하며 실업률이 2008년 말 수준으로 떨어져 소비가 안정적이고 거의 위기 전의 수준으로 되돌아갔다.

그러나 유로화 지역에서 1년 이상 지속된 경제 회복 추세가 다시 느려지고 우크라이나 지역 정치 위기 때문에 투자 감소, 높은 실업률, 주식 재산 효과 축소, 경제 회복 등의 부진은 다시 약한 재정 지원에 영향을 주어 경제가 단기간에 안정적인 회복을 유지하기 어려울 것으로 예상된다.

일본 경제는 소비세금의 충격으로 대폭 하락하고 지속적인 양적 완화 화폐정책으로 통화긴축이 완화되고 고액 정부 채무와 중국에 대한 수출 감소의 영향을 받아, 앞으로 경제성장률은 낮은 수준을 유지할 것이다.

주요 신흥국 중 인도와 아세안, 그리고 한국의 경제가 상대적으로 발전하였다. 브라질은 투자와 공업활동이 위축되고 경제 성장이 5분기 연속 하락하여 누적 성장률이 0.6%에 그쳤다. 러시아는 구미 제재의 영향을 받아 루블화 가치가 절하되어 경제가 쇠퇴하였다. 또한 우크라이나 위기로 인한 제재로 러시아의 경제 성장이 어려워졌다. 남아프리카는 광업과 제조업의 영향을 받아 경제 성장 변동성이 심해졌다. 이에 따라서 세계 경제성장 엔진은 선진국이 다시 맡게 되었다. 인도는 경제 성장을 위해 GDP의 계산법을 조정함과 동시에 대폭으로 개혁을 하였다. 하지만 인도의 기반시설 노후 때문에 벌크화물에 대한 수요가 향후 5년 내에 중국을 넘어 세계 해상운송업을 지탱하는 새로운 원동력이 될 것으로 전망된다.

세계무역기구, 세계은행, 미국정보위원회, IMF 등의 예측에 따르면, 13·5'시

Contents
▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

기 세계 경제 무역 성장 침체는 '추세적 완화'가 예상된다. (표 1-1 참조).

[표1-1] 글로벌경제발전예측(2014-2020)

연도	2014년	2015년	2020년
세계	3.3	3.5	3.7

1.3 활발해지는 지역 및 양자 경제 협력

다자간 무역 협상이 많은 어려움을 겪고 있기 때문에 WTO 성립 이래 추진되어 온 도하무역협상(도하라운드)은 어쩔 수 없이 조기에 철회되었다. 따라서 많은 국가들이 지역 또는 양국 간 쌍방 경제 협력을 추구하고 있다.

'대주변(大周边)[2]' 범위는 주로 미국이 주도하는 '환태평양경제동반자협정(TTP)', '대서양 양안간 무역투자파트너쉽(TTIP)', '서비스 무역 협정(RGF)' 등 3대국제 무역 협상은 전통적인 자유무역협정(FTA) 패턴에서 벗어나 모든 상품과 서비스를 포함한 종합적 자유무역협정에 합의하여 아시아태평양경제협력조직(APEC)의 다수 회원국을 포함한 아시아태평양 자유무역구와 구미 이익 공동체로 발전할 것이다. TTP, TTIP의 효력이 발생한다면 더욱 개방적인 시장 환경이 이루어지고 특히 서비스무역의 개방도가 보다 확대되어, 서비스업의 자유화가 가속화되는 동시에 세계 무역, 투자 규칙의 제정이 유도되어 서방이 세계 경제무역 분야에서의 주도권을 다시 갖게 될 것이다.

이와 더불어, 아세안이 제안하고 주도하는 역내 포괄적 경제동반자 협정(RCEP)도 회원국 간 서로 시장을 개방하고 역내경제 일체화를 실시하는 협력협정이다. RCEP의 주요 회원국은 아세안 10개국과 중국, 일본, 한국, 호주, 뉴질렌드, 인도 등 6개국이 포함될 것이다. TTP와 RCEP는 주요 라이벌이 되는데 TTP는 미국이 주도하고 있지만 동아시아의 많은 국가도 포함되어 있다. 양자는 모두 중국 주변을 위주로 하고 아시아태평양 지역을 포함하는 대형 자유무역지역을 설립하려는 것이다. 경제력도 비슷하고 가입국들의 경제 총량이 둘 다 세계의 약 40%를 차지하고 있다.

이미 성립된 중국-아세안 자유무역지역의 업그레이드 회담이 제안되어 있다. 내용은 서비스업의 개방도가 중점 사안이다. 아세안도 로드맵을 만들어 2015년에 아세안공동체를 성립한다고 제시하고 있다. 러시아가 주도하는 '통일경제공간'[3]도 정식으로 운영하고 중앙아시아 지역의 경제 통합이 가속화되었다.

13·5계획기간 상술한 지역 또는 양자 간 무역은 활성화되고 국제 무역 성장의 새로운 유도자가 될 것이다.

1.4 '13·5' 중국 경제 전망

'13·5' 기간에 중국 경제 발전은 '3가지 시기의 중첩'의 특징을 보일 것이다.

첫째, **경제 성장률 변화 시기:** 중국 경제는 중고도 성장 단계에 들어간다.

2) 대주변(大周边)은 주로 중앙아시아, 남아시아, 동남아시아, 동북아시아, 서아시아 및 남태평양 등 6개 지역이 포함되어 있다.
3) 러시아, 벨로루시와 카자흐스탄 3국간 공동으로 체결된 경제동맹 협의

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

'12·5' 시기 전에 중국 경제는 연간 10%정도 고도성장하였고, '12·5' 시기의 조정을 거쳐, 향후 장기간 동안 중국 경제의 성장률은 산업구조 조정에 영향을 받을 것이다.

인구 보너스가 사라지고, 고정자산의 감가상각, 지하경제 행위, 그리고 독점 제한 등 요소의 영향을 받아 중국 경제는 중고도 성장 시기에 들어갈 것이다. 과거에 '고투자(高投资), 고수출(高出口)'에 의지하는 고도성장 패턴이 경제 성장 속도 전환의 과정에서 계속 변할 것이다. 향후 일정 기간 7%정도의 중고도 성장의 신상태(新常态)가 유지될 것이다.

지방으로부터 중앙까지, 사회 각계에서 향후 경제 성장에 이성적이고 실제적인 기대를 하고 있다. 국무원 발전센터(中心)에서는 성장 속도가 7%정도인 경우 기업 이윤을 얻을 수 있고, 재정이 늘어날 수 있고, 일자리가 충분하고, 위험이 통제될 수 있고, 국민 생활이 개선되고, 자원이 지속적으로 사용될 수 있는 경제 성장 신상태라고 여기고 있다.

둘째, 구조 조정 진통기: 산업구조 조정, 전환 업그레이드가 새로운 단계에 들어간다. 성장 속도의 완화에 맞추어 경제 구조 조정은 이미 혹은 전환적 변화를 하고 있다. 2012년 소비가 GDP에서 차지하는 비중이 투자를 넘기 시작하였고, 2013년 3차 산업이 차지하는 비중이 처음으로 2차 산업을 넘었으며 대외무역이 5-10%의 성장률로 하락하고 노동력, 토지 요소의 투입 성장 속도도 느려지고 있다. 점차 소비로 전환하고 서비스업을 위주로 하는 국내 수요에 더 많이 의지하고 요소의 효율에서 발전의 원동력을 찾는 등 과거 30여년과 다른 경제 성장 구조 전환이 나타나고 있다.

경제 성장 속도는 구조 전환과 불가분의 관계에 있다. 공업화의 전체 과정에 따르면, 공업의 비중 상승기는 성장 속도가 가장 빠른 시기이고 고투자는 고성장의 주요 원천으로 과거 30여 년 중국 경제 발전의 과정이었다. 과거 5년 간 투자를 보면, 전체 투자 80% 이상이 기본시설 투자, 부동산 투자, 그리고 제조업투자(대부분 기본시설, 부동산 투자, 그리고 수출 산업이 창출한 것)이고 각각 25%, 25%, 30%를 차지하고 있다.

기반시설과 부동산 투자 성장은 역사상 최대치에 이르러 장래에는 감소될 것이고, 이에 따라 성장한 제조업, 특히 중화학공업 생산 능력 과잉이 심하고 제조업 투자 성장률도 '13·5'시기에 감소될 것이다. 결론적으로 주로 기본시설과 부동산 투자를 통한 고도성장이 끝나면서 중국 경제 고도성장의 시대도 끝나고 '13·5'시기 성장 단계가 전환될 전망이다.

셋째, 전기(前期) 정책 소화기: 생산 능력 과잉 문제의 해결이다. 현대 중국 공업 기업이 직면하고 있는 생산 능력 과잉은 절박하게 해결되어야 할 모순과 문제이다. 이는 금융위기로 인한 외부수요 위축과 이에 대한 안정적 성장 정책의 요구로 투자 확장이 이루어진 후, 구조적 공급 과잉과 정책이 정상적 상태로 되돌아온 후 미시적 수요 부족이 겹치는 문제이다. 더욱 심층적으로 보면 경제 성장 패턴과 산업 조직 패턴의 저(低)효율은 현재 공업 분야 생산 능력 과잉의 근본적인 원인이다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

과잉 생산 능력에 대한 처리는 과잉 공급 해소 혹은 국내 수요 창출로 해야 한다. 실현 방식으로 보면 시장에 맡겨 처리하거나, 산업 전환 및 산업 업그레이드이다. 현재 과잉 생산 능력을 양성적 성장으로 유도하기 위해서는 경제 성장 방식 전환 과정에서 생산 능력 과잉에 대해 행정구역의 제한 폐지와 산업 통일로 시장과 정부가 산업 경제 조절을 고도로 조정하고, 시장 시스템을 주체로 하여 산업 개선과 업그레이드를 적극적으로 인도하고, 기술 혁신으로 새로운 경제 성장을 육성하여, 과거의 산업 한계를 벗어나야 한다.

2 '13•5' 항만•해운업 발전 전망

2.1 세계 해운업 수요 증가율 감소, '중국 요소'는 여전히 유효

역사적으로 보면 2009년 금융위기의 영향을 제외하고 1990-2014년 세계 해상운송 수요의 평균 성장률은 4%이다. 중국이 WTO에 가입한 후 '중국 요소'는 세계 해상운송 수요 성장의 주요 원동력이 되었다. 2014년 중국의 해상운송 무역은 세계 해상 운송량의 25%를 점유하여 중국은 해상운송 수요가 가장 많은 국가이다. 세계 무역 성장 속도가 느려지면서 '13·5'기간에 세계 해상운송 성장률은 3%로 감소될 전망이다. 중국 대외 해상 운송량 증가율도 점차 감소하고 1990-2014년의 연간 평균 13%에서 '13·5'기간 4%정도로 감소되겠지만 여전히 세계 해상운송량의 증가율보다는 높을 것이다. '중국 요소'의 세계 해상운송 발전 촉진 역할은 약간 약화되겠지만 여전히 향후 성장의 주요 요인이다.

원래 해상운송 수요 성장을 촉진하는 것은 주로 벌크화물이었지만 경제구조의 조정과 더불어 해상운송 수요 구조 변화에 따라 향후 일정 기간 컨테이너로 전환하고 컨테이너는 신상태에서 해상운송 수요 성장의 주요 원동력이 될 것이다. 다른 한편으로는 벌크 화물 내부 구조 변화에서 보면 대종 상품의 수요량은 안정적이고, 소종상품의 성장은 가속화할 전망이다. 컨테이너 항로 구조는 미국, 유럽, 일본, 한국, 싱가포르, 그리고 중국 홍콩, 타이완 등 전통 항로에 집중되어 있었는데, 국가 대외 무역 구조의 조정에 따라 전통 항로가 차지하는 비중이 2007년의 78.2%에서 2014년의 68.4%로 감소했고, 중남미, 아프리카, 호주 등 비전통 항로의 성장 속도가 비교적 빨라 2007-2014년 연간 평균 성장률은 전통 항로보다 7% 높고 2014년 차지하는 비중은 31.6%로 증가했다.

'13·5'기간에 전통항로는 안정적일 것이고 새로운 시장, 역내 무역 항로 운송량이 지속적으로 성장할 전망이다. 이런 추세는 많은 해상운송 기업의 관심을 받고 있고 아시아태평양 지역 무역 항로를 경영하는 SITC (海丰国际)[4]가 현재 지속적인 좋은 실적을 보이고 있다.

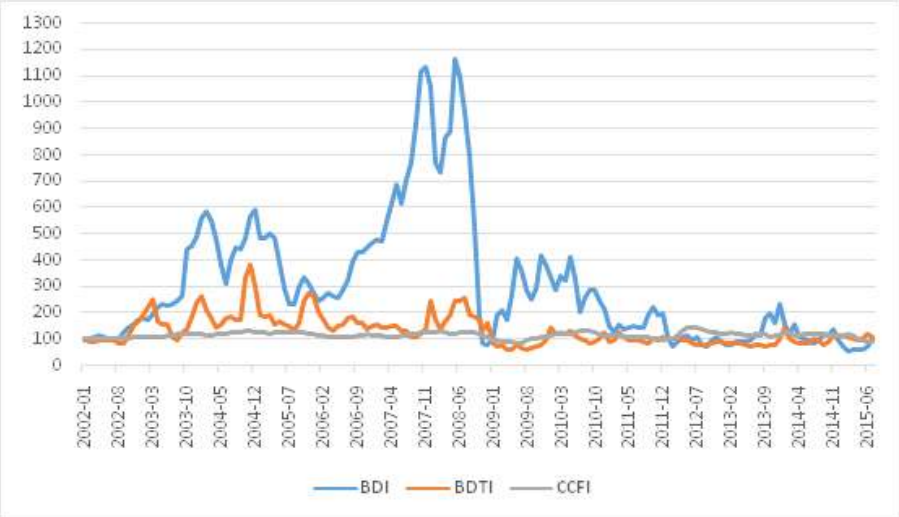
4) 중국 해운회사, 주로 국제해운, 물류 등 종합 물류서비스를 운영하고 있다. 업무분야는 컨테이너 정기선, 포워딩, 통관검사, 선박대리, 선박브로커 및 선박관리 등이 포함되어 있다.

Contents
▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

2.2 해상 운송능력 공급의 장기적인 과잉 상태와 기업 분화 발전

금융위기 이래 해상운송 시장 수요공급이 불균형이고 시장이 밑바닥에 떨어졌지만 해상운송 능력 공급이 여전히 높은 성장 속도를 유지하고 있다. 현재 선박 건조 주문을 보면 많은 선주가 여전히 운송 능력을 키우는데 힘쓰고 있다. 선주 구조는 전통적인 선주와 선사로부터 화주와 금융배경의 선주로 전환되고 있다. 또한 단기간에 시장 수요공급 관계는 개선되기 어렵고 해상운송 시장은 새로운 긴 조정기에 들어가, 수요공급 관계는 새로운 균형선에서 변동할 것이다. 국제 해운시장 운송 가격 변화는 바로 시장의 이런 특성을 반영하고 있다. (그림2-1 참고)에서 주요 운송시장 운송비 지수는 2002년을 기준(100)으로 하는 상대값 추이이다.

[그림 2-1] 2002년-현재까지 BDI/BDTI/CCFI[5]의 상대값 추세



현재 운송비가 역대 최저수준인 상황에서 해운기업의 경영 실적에 명확한 분화가 나타나고 있다. 최근 3년 이래, 머스크, OOCL 등 선사는 지속적인 이익 창출을 유지했고, 중국의 일부 대형선사는 경영 흑자 상태이지만 향후 운송비가 지속적으로 낮은 수준을 유지하는 상황에서 해운업의 지속적인 경영은 많은 어려움을 겪을 것이다.

정기선사 얼라이언스화는 시장 조정기의 새로운 특징이 되었다. 정기선사 시장에는 본래 일부 얼라이언스도 있었지만 독립 운송업체로서 장기간에 시장 서비스를 제공하는 대형 기업(머스크)도 있었다. 수요공급이 불균형이고 시장 경쟁이 급속히 변화하면서 많은 해운기업이 얼라이언스화를 도모하게 되었고 향후 해운얼라이언스의 운송 능력은 세계 총 운송능력에서 차지하는 비중이 더 높아질 전망이다.

날로 치열해지는 경쟁에서 머스크사를 대표로 들면, 서비스를 혁신하여 시장을 확보하고 선박 대형화, 선박 척 수는 늘리고 운항 속도는 감속, 데일리

5) BDI (Baltic Dry Index): 건화물선 운임지수.
BDTI (Baltic Dirty Tanker Index): 원유운반선 운임지수.
CCFI(China Containerized Freight Index): 중국발 컨테이너 운임지수.

Contents
▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

머스크(Daily maersk)서비스, 공급사슬 전 과정 서비스, 네트워크 글로벌화 등을 이루고 있다. 머스크가 취한 모든 행동을 대형 정기선사들이 모방하여 비슷한 조치를 취하지만 모방 효과가 크게 떨어지고, 경영 효과는 크게 좋지 않은 것으로 보인다. 새로운 시기에 이런 현상은 제도와 혁신이 요소의 투입보다 뚜렷하게 많고, 혁신 동력은 기업 간 격차를 가져오는 주요 원인이 되고 있다.

2.3 중국 항만 업계 성장률 감소와 구조 전환

'13·5'시기 중국 경제는 새로운 공업화와 도시화 시기에 들어가고 있다. 중국 소비형 중심 도시의 발전과 도시의 클러스터화 및 지역 연동 발전 전략을 실시함에 따라 산업도시의 공업 생산 및 서비스 창출에서 도시의 소비 및 서비스 수요의 기능으로 발전할 것이다. 향후 중국 경제는 성장 수요 촉진과 3차 산업 발전의 방향으로 전환할 것이다. 투자 수요와 수출 수요 성장 속도의 추세적 감소로 인해 중국 경제는 중속 성장 단계에 들어갈 것이다. 경제 성장 속도 완화와 경제 구조의 업그레이드로 인해 항만 운송 수요와 화물 구조는 비교적 큰 변화가 일어나고 '13·5'시기에 항만 물동량 연평균 성장률은 4~5% 정도로 낮아질 전망이다.

'13·5'기간 중국 경제는 중공업화에서 고급 첨단가공업화로 발전할 것이고 장비 제조업, 첨단 기술 산업의 발전은 화물 수요의 성장을 촉진할 것이다. 산업사슬이 길어져 화물 유통이 빈번하고 사회 운송량이 급격히 증가하여 항만의 수요는 여전히 지속 성장하고, 컨테이너 운송이 가능한 화물 비중은 44%로 대폭 높아질 것이다. 한편 에너지 대종 원재료 화물이 항만 물동량에서 차지하는 비중은 감소할 것이다.

대종 화물 중 중국 정부의 석탄 소비에 대한 제한으로 13·5시기에 석탄 해운과 항만 물동량은 안정적 시기에 접어들 것이다. 중국 국무원 「에너지 발전 전략 행동 계획(2014-2020년)」에 의하면 2020년까지 1차 에너지[6] 소비 총량은 표준석탄 48억 톤 내로 통제하고, 석탄 소비 총량은 42억 톤 정도로 제한하고 있다. 2020년까지 베이징(北京), 톈진(天津), 허베이(河北)성, 산둥(山东)성 석탄 소비는 2012년보다 1억 톤을 감소하고 장강삼각주와 주강삼각주 지역의 석탄 소비량이 마이너스 성장을 이룰 것으로 예상된다.

또한 강철업계도 안정 시기에 들어가면서 항만 철광석 물동량도 안정적으로 유지될 것이다. 2014년 중국 철광석 수입량은 9.33억 톤으로 동기대비 13.8% 증가하고, 국내 철광석 생산량은 3.9% 증가하여 철광석의 대외 의존도는 78.5%로 동기대비 9.7% 증가했다. '13·5'기간에 강철 생산량이 안정적이거나 조금 감소할 것으로 보여 수입 철광석 물동량 증가 여지는 크지 않을 것이다.

선진국에서 천연오일가스 소비 규칙에 따르면 13·5기간에 항만 천연오일 가스의 물동량은 4~5%의 안정적인 성장을 유지할 전망이다.

---

6) 1차 에너지(Primary Energy): 석유, 석탄, 천연가스, 오일 셰일, 오일 샌드, 수력, 우라늄, 태양 에너지 등, 자연에서 주어지는 에너지 자원을 이른다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

3 시사점[7]

'13·5'시기 세계 경제 무역 성장 침체는 '추세적 완화'가 예상된다. IMF 예측에 따르면, 향후 몇 년 동안, 세계 경제와 무역은 각각 3.8%와 4.7%의 성장률을 기록할 것이다[8]. 세계 경제 하락 위험이 증가되고, 위기 후유증이 아직도 계속되고 있음과 세계가 위기에서 완전히 벗어나려면 지속적인 노력이 필요할 것이다. 한편 지역과 양자 간의 협력이 날로 활발해지고 있다. 이로써 '13·5'기간 지역 또는 양자 간 무역은 활성화되고 국제 무역 성장의 새로운 요인이 될 것이다. 동시에 2014년부터 중국경제는 신상태로 접어들었다. 예측에 따르면, 2015년 중국 GDP 성장률은 약 7%이고, '13·5'기간 경제 평균 성장률은 6.6% 정도를 유지할 것으로 전망되고 있다. 산업과 지역 경제 구조 조정을 통해 3차산업이 경제성장의 주요 원동력이 될 것이다.

중국 국무원은 2014년 9월「해운산업의 건전한 발전추진에 관한 몇 가지 의견(国务院关于促进海运业健康发展的若干意见)」(이하「의견」) 발표를 통해 중국 해운산업을 국가전략으로 격상시켰다. 「의견」중, 중국은 해운강국으로의 발전 목표와 7개의 주요 업무를 제시함과 동시에 정부는 재정세무 정책을 중점 지원할 것을 강조하였다. 또한 2013년 말에 「노후운수선박 및 단일선체구조 유조선의 사전 폐기 업그레이드 실시방안」을 발표하였으며, 노후선박 보조금 범위를 전면적으로 커버할 뿐만 아니라 중국 해상 운송능력 구조조정을 추진할 것이다. '중국 요소'는 세계 해상운송 발전 촉진 역할은 약간 약화되겠지만 여전히 향후 성장의 주요 요인이다. 이와 더불어, 2013년 9월 국무원이「대기오염예방행동계획(大气污染防治行动计划)」을 발표함에 따라 '13·5'기간 녹색해운 및 폐기물 통제구역 구축 등 업무를 점차 추진할 것이다. 마찬가지로 한국 해운업계도 운송수단 전환, 친환경 선박 투자 지원 등 정책을 시행해야 함과 동시에 기업의 수요와 정부가 시너지 효과를 발휘 할 수 있도록 정책을 마련하여야 할 것으로 전망된다.

동시에 중국 경제 발전에 따라 중국 항만도 혁신 및 업그레이드의 중요한 시기에 처해 있다. 올해 6월, 중국교통운수부는「항만 혁신 및 업그레이드 추진에 관한 지도의견」발표하였다. 이를 통해 '13·5'기간 항만 요금체계、도선체계、항만 안전체계 및 검수화물제도 개혁 등을 추진함과 동시에 항만 자원통합과 폐기물 시험통제구역 효과도 점차 탐색할 수 있을 것이다[9].

또한 중국국무원 상무위원회는 상해자무구 시행경험을 분석해 이를 널리 보급하고자, 2015년 3월 광동(广东)、톈진(天津)、푸젠(福建) 등 3개 지역에 자무구를 추가 설립하였다. 또한 상해자무구의 범위 확대와 네거티브 리스트 정책을 실시하여 '13·5'기간 항만 업그레이드의 새로운 플랫폼을 구축할 것이

7) 시사점: 편집자 추가
8) 中国远洋航务,「'十三五'期间我国海运发展环境分析」贾大山, 2015.9.16
9) 中国港口,「2015年沿海港口上半年回顾与下半年展望」,贾大山 2015.7

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

다. 그리고 현재 중국 항만은 40만 톤 철광석 선박 기항 승인에 따라 기존 항만의 인프라 업그레이드와 선박 대형화 추세에 적응해 나가고 있다.

한·중 FTA가 체결된 현재 한국 기업은 낮아진 중국 진입 장벽을 통해 중국의 주요 개발 거점 지역 투자를 진행함과 동시에 중국주도의 AIIB(아시아인프라투자은행) 창립멤버로서 중국과 일대일로 연선상 국가의 항만 인프라 건설 및 개발 협력방안을 찾아야 할 것이다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

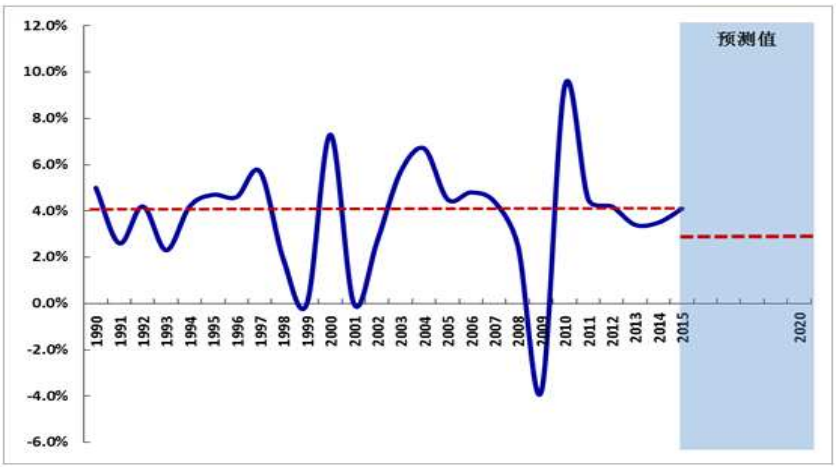
在全球化的大背景下，世界经济的发展状况直接影响我国经济的走势。从航运业自身特点和历史经验可以看出，航运业是国际化的产业，也是经济贸易的重要组成部分，对世界宏观经济的变化十分敏感。

一、当前世界经济运行的特点

1.1 危机后低位复苏态势仍在延续

伴随全球贸易壁垒的削减、国际经贸规则的建立促进了贸易自由化和投资自由化，使得商品和生产要素国际间流动更为便利，由此带来了经济全球化高峰。而东亚新兴经济体，特别是中国逐步融入世界经贸体系，出口导向型的经济政策也有效支撑了“欧美消费——东亚制造”这一发展模式。1990~2014年世界海运需求的平均增速为4.0%（如图1所示），2001年底中国加入WTO后，“中国因素”成为世界海运需求增长的主要动力。2014年我国海运贸易占世界海运量的比重达25%，是世界海运需求最大的国家。

[图1]1990~2014年世界海运需求的平均增速



在世界经贸发展取得辉煌成就的同时，经贸发展模式中蕴含的结构性矛盾也逐步积累。美国次贷危机成为压垮骆驼的最后一根稻草，随之而来的金融危机、欧债危机只是世界经贸发展结构性矛盾的总爆发。2010 年~2013 年各年，世界经济分别增长5.1%、3.9%、3.4%和 3.3%，增速低于危机前 5 年 4.9%的平均水平。发达经济体经济增速有所提升，但仍低于 2%，发展中国家经济增速连续 3 年回落。

当前国际地缘政治局势紧张，金融市场波动性加剧，欧日等经济体增长低迷，世界经济下行风险增加，充分说明危机的后遗症还在继续，世界经济彻底走出危机需要持续努力，十三五期仍然处于经济发展模式寻求突破期和国际经贸格局重塑期，经贸总体发展放缓。

1.2世界经济增长分化态势明显

发达经济体中美国和英国表现较好，增长动力相对充足，日本经济有所增长，但高额债务和低潜在增长率带来的挑战不容忽视，欧元区的增长几乎停滞。

美国经济在发达经济体重一枝独秀，得益于“再工业化”和新的能源战略，以及前期政策作用的释放，使美国2014年经济增速达到2.4%，且就业情况持续好转，创造了2008年经济危机以来最高增速； 随着家庭资产负债表改善，消费者预期日趋乐观并得到了银行信贷支撑；房地产市场持续改善，新开工房屋数量有所增加；就业市场稳步改善，就业岗位稳步增加。 英国企业投资意愿增强，经济连续走高，失业率降至

Contents
▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

2008 年底的水平，消费表现稳定，基本达到危机前水平。

欧元区持续一年多的经济复苏步伐再次放缓，受乌克兰地缘政治危机的拖累，投资放缓，失业率仍居高位，股市财富效应缩小，经济复苏乏力可能再次影响脆弱的财政支持，经济短期仍难以持续稳定复苏。

日本经济在消费税冲击下大幅下滑，在持续量化宽松货币政策作用下，通货紧缩局面开始转变，受高额政府债务和出口中国放缓影响，未来经济仍将在低位波动。

主要新兴经济体中，只有印度、东盟和韩国表现略好。巴西投资和工业活动萎缩，带动经济增速连续5个季度回落，累计达 0.6%。俄罗斯受美欧制裁影响，卢布贬值，经济衰退。南非受到采矿业和制造业拖累，经济增速波动加大。因此，经济引擎正在回归发达经济体。

受到全球经济增速放缓的影响，大宗商品价格走低影响了巴西和俄罗斯的经济增长；另外，由于乌克兰危机遭受的经济制裁使俄罗斯经济举步维艰；印度调整了GDP核算方法，并在开始采取大幅改革，使得经济表现抢眼。由于国内基础设施条件较差，印度对大宗物资的需求可能在未来5年内赶超中国，成为下一个支撑世界海运业的动力。

综合世贸组织、世界银行、美国情报委员会和国际货币基金组织的预测，“十三五”时期世界经济贸易增长呈现“趋势性放缓”，具体见表1-1。

表1-1 全球经济发展预测（2014-2020）

年度	2014年	2015年	2020年
世界	3.3	3.5	3.7

1.3 区域与双边经济合作日益活跃

由于多边贸易谈判困难重重，WTO成立以来追求的多哈回合无奈达成早期收回清单。许多国家转而追求区域和双边经济合作。

“大周边”范畴，由美国主导的“跨太平洋伙伴关系协定（TTP）”、“跨大西洋贸易和投资伙伴关系协定（TTIP）”和“服务贸易协定（RGF）”三大国际贸易谈判，将突破传统的自由贸易协定（FTA）模式，达成包括所有商品和服务在内的综合性自由贸易协议。将发展成为涵盖亚洲太平洋经济合作组织（APEC）大多数成员在内的亚太自由贸易区和美欧利益共同体。如果TTP、TTIP生效，将形成一个更加开放的市场环境，尤其是将进一步扩大服务贸易的开放，加快服务业的自由化进程，同时将引领世界贸易、投资规则制订，重新树立西方世界在经贸领域的领导权。

除此之外，由东盟提出并主导的区域全面经济伙伴关系（RCEP）也是成员国间相互开放市场、实施区域经济一体化的合作协定。RCEP的主要成员国计划包括东盟10国与中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰、印度6国。TTP和RCEP成主要竞争对手，TTP虽由美国主导，但也囊括东亚多国，两者都志在打造以中国周边为主、辐射亚太的大型自贸区，并且实力相当，加入谈判的国家的经济总量都约占全球的40%。

已建成的中国-东盟自贸区升级版谈判提上日程，服务业开放成下一步重点。东盟自身也制定路线图，提出要在2015年建成东盟共同体。俄罗斯主导的“统一经济空间”正式启动，对中亚地区经济整合步伐加快。

预计“十三五”期间，上述区域和双边贸易将日益活跃，成为国际贸易增长的新亮点。

1.4 “十三五”我国经济形势

“十三五”期间，中国经济发展将呈现出“三期叠加”特征：

第一，经济增速换挡期——中国经济转向中高速增长阶段

在“十二五”时期以前，中国经济以年均10%左右的高速增长，经过“十二五”时期的调整，中国经济未来长期增长速度将取决于结构调整。

随着人口红利的消散、固定资产折旧、设租寻租和垄断限制等因素的影响，中国经济将进入中高速增长时期。过去依靠“高投资、高出口”的高速增长模式将在经济增长速度转换的过程中不断改变。未来一段时间，7%左右的中高速增长将是一个新的常态。

Contents
▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

从地方到中央，社会各方对未来经济增长持有理性、符合实际的预期。国务院发展中心认为，增长速度在7%左右时，有利于争取企业可盈利、财政可增收、就业可充分、风险可控制、民生可改善、资源可持续的经济增长新常态。

第二，结构调整阵痛期——产业结构调整、转型升级进入新阶段

与增长速度放缓相适应，经济结构调整已经或正在发生转折性变化。2012年消费占GDP的比重开始超过投资，2013年第三产业比重首次超过第二产业，外贸回落到5-10%的增长区间，劳动力、土地要素投入的增长速度也在减缓。一个与过去三十多年不相同的经济增长结构浮出水面：逐步转向消费、服务业为主，更多依靠内需，更多地从要素效率提升获得发展动力。

经济增长速度与结构转换密不可分，从整个工业化进程看，工业比重上升期是增长速度最快的时期，高投资是高增长的主要源泉，这也是中国经济过去三十多年的发展历程。从过去五年投资看，全部投资80%以上的变化来自三项投资：基础设施投资、房地产投资，以及制造业投资（较大部分是由于基础设施、房地产投资以及出口产业带动的），三项占比分别约为25%、25%和30%。

基础设施和房地产投资增长由于历史需求峰值的出现将下降，而其拉动的制造业特别是重化工业产能过剩严重，制造业投资增速在“十三五”时期也会相应下降。基本结论是：随着主要由基础设施和房地产驱动的投资高增长的结束，中国经济高增长时代也相应结束，“十三五”时期势在必行增长阶段的转换。

第三，前期政策消化期——产能过剩问题的解决

当前国内工业企业所面临的产能过剩，是迫切需要解决的矛盾和问题。这是经历了次贷危机导致的外部需求萎缩，以及后续稳增长政策刺激下的投资冲动扩张之后，结构性供给过度与政策回归常态后微观需求不足的叠加。从更深层次看，经济增长模式及产业组织模式低效率是造成当前工业领域产能过剩的根本原因。

对过剩产能的处置，无外乎压缩过剩供给或创造内生需求。从实现方式看，体现为一是市场自动出清，二是产业转移，三是产业升级。对于经济增长方式转型过程中的产能过剩而言，打破行政区域限制，从产业统一高度协调市场与政府对产业经济的调节，以市场机制为主体，积极引导产业优化与升级，以技术创新培育新的经济增长点，突破旧的产业约束，是引导当前过剩产能走向良性增长的必然选择。

二、十三五港航业发展趋势

2.1世界海运需求增速放缓，“中国因素”仍是主要力量。

从历史发展来看，剔除2009年金融危机影响，1990-2014年世界海运需求的平均增速为4.0%，2001年底中国加入WTO后，“中国因素”成为世界海运需求增长的主要动力。2014年我国海运贸易占世界海运量的比重达25%，是世界海运需求最大的国家。随着世界贸易增速放缓，预计“十三五”期世界海运量增速将下降一个百分点，降至3%左右。我国外贸海运量增长速度也将逐步下降，由1990-2014年的年均13%降至“十三五”的4%左右，仍然高于世界海运量的发展速度。“中国因素”对于世界海运需求发展的拉动作用尽管有所减弱，但依然是未来增长的主要力量。

随着经济结构的调整，海运需求结构开始发生变化。原来推动海运需求增长的主要来自大宗散货，而今后一段时期将逐渐转向集装箱，集装箱将成为新常态下海运需求增量的主要动力。另一方面从散货内部结构变化看，大宗散货的需求量将趋于稳定，而小宗散货的增长开始加速。从集装箱航线结构看，原主要集中于美国、欧洲、日本、韩国、新加坡以及我国香港、台湾等传统航线，随着国家外贸结构的调整，传统航线所占比重逐步由2007年的78.2%已经降至2014年的68.4%，而拉丁美洲、非洲和澳洲等非传统航线的增长速度较快，2007-2014年年均增速高于传统航线7个百分点，2014年所占比重上升至31.6%.

Contents
▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

预计“十三五”期间，传统干线将保持稳定，新型市场、区内贸易航线运输量将持续增长。这种趋势也得到了许多航运企业的重视，以经营亚太区内贸易航线的海丰国际业绩持续向好。

2.2运力供给将长期处于过剩状态，企业分化发展

金融危机以来，航运市场供需失衡，市场跌入低谷，但海运运力供给依然保持较高的增长速度，而现有订单表明许多船东发展运力热情依然高涨，船东结构由传统船东和航运公司背景更多转向货主和金融背景，短期内市场供求关系难以得到改善，海运市场将进入新一轮漫长调整期，供求关系将处于在一个新的平衡线上波动。由于供需失衡，国际航运市场进入漫长调整期，市场运价变化正是这一市场特征的写照，图2-1为主要航运市场运价指数2002年以来相对值走势。

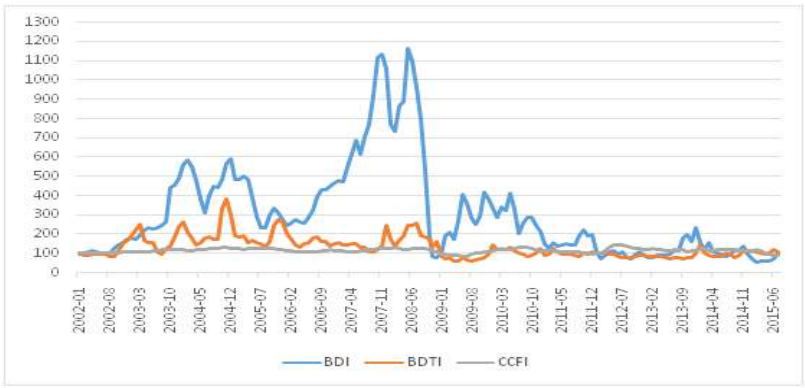


图2-1 2002年至今BDI/BDTI/CCFI相对值走势

在目前运费处于历年较低水平的情况下，航运企业经营业绩出现明显分化，最近3年以来，马士基航运、东方海外国际等公司保持了持续盈利，而我国一些大型行业企业仍然处于经营性亏损状态。在未来运费持续低迷的情况下，航运企业的可持续经营能力将备受考验。

班轮公司联盟化成为市场调整期的新特征。班轮市场早期也存在一些联盟，但是总有一些大的企业（例如马士基）作为独立承运人长期提供市场服务。随着供需失衡和市场竞争的加剧变化，大量的企业开始走到联盟化的道路上，未来预计航运联盟运力占世界总运力的比重将进一步提高。

面对日趋激烈的竞争，以马士基为代表，不断创新发展、创新服务以赢得市场，包括船舶大型化、加船减速、天天马士基、全程供应链服务、全球网络化等。马士基采取的每一个要素行动，都有一些大型班轮公司模仿采取极其类似的措施，但是与以往模仿效果相比已经大打折扣，从经营效果来看呈现出“南橘北枳”现象，甚至是“东施效颦”。新时期这一现象进一步表明了制度和创新的胜利开始明显大于要素投入，创新驱动开始成为企业间拉开差距的主要原因。

2.3 我国港口行业增速将放缓，结构转变

“十三五”期，中国经济将进入新型工业化及城市化时期，随着中国消费型中心城市崛起、城市发展走向集群化，以及区域协调发展战略的实施，城市中心任务将从工业城市的工业生产或生产服务向消费城市的消费和服务消费的功能的发展，这将促进我国经济增长向需求拉动、发展第三产业的方向转变。投资需求和出口需求增长速度趋势性下滑将导致中国经济迎来中速增长阶段。过去依靠“高投资、高出口”的高速增长模式将在经济增长速度转换的过程中不断改变。未来一段时间，7%左右的中速增长将是一个新的常态。由于经济增长减缓及经济结构的升级，港口运输需求及货物结构将发生较大变化，预计“十三五”期，港口吞吐量年

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

均增长率将进一步放缓至4%~5%左右。

“十三五”期间，我国经济将从重工业化向高精加工业化方向发展，装备制造业、高技术产业的发展将带来物资需求的进一步增长，由于产业链较长，物资流通频繁，社会运输量将会迅速增加，对港口的需求仍将持续增长，适箱货比重明显提升至44%，而能源大宗原材料货类占港口吞吐量的比重将会下降。

大宗原材料中，由于国家对煤炭消费的限制，十三五期煤炭海运和港口吞吐量将处于稳定期。根据国务院《能源发展战略行动计划（2014-2020年）》，到2020年，一次能源消费总量控制在48亿吨标准煤左右，煤炭消费总量控制在42亿吨左右。到2020年，京津冀鲁四省市煤炭消费比2012年净削减1亿吨，长三角和珠三角地区煤炭消费总量负增长。

随着钢铁行业进入平台期，港口铁矿石吞吐量也将保持稳定。2014年我国铁矿石进口量达9.33亿吨，同比增长13.8%，国内铁矿石产量仅增长3.9%，铁矿石对外依存度进一步提到了78.5%，同比提高9.7个百分点。“十三五”期间在钢铁产量稳定或者略有下降的情况下，进口铁矿石增长空间不大。

根据发达国家对油气的消费规律，“十三五”期间，港口油气吞吐量保持4%-5%的稳定增长。

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 상해(上海), 자무구 가반으로 해운업 혁신 추진
- 中교통부, 2020년까지 기항 선박 육상전력 이용률 90% 달성 목표 촉진
- 톈진(天津)시, <징진지 협동발전 계획 강령> 실시방안 발표-'일대일로' 연선 국가와의 해양협력 심화 전망
- 中국가해양국, '13·5' 해양표준화 및 해양 계량발전 계획 제정 시작
- 선박공업, '13·5 계획' 기본 맥락 확정, 해양플랜트 확장의 기회 가져옴

해운 · 항만 · 물류

- 닝보(宁波) 국제무역 "단일창구" 플랫폼 정식 가동
- 광시성 친저우(钦州), 하나의 항만으로 주변 7개국 연결
- 닝보세관 콜드체인 "신선유지" 정책 실시
- 샤먼(厦门) 항운업, 최초로 보조금 제공받아
- 광저우(广州) 국제항운중심 60개 프로젝트 천 억 위안 이상 투자
- 잉커우(营口)항, 중국과 러시아 해철대통로 '일대일로' 동(东)선 건설 추진
- 베이징(北京) 신 공항 2019년 완공, 징진지 10년 내 국제급 공항 클러스터 건설 계획
- 산터우(汕头)항, 광둥·홍콩·마카오 2기공정 10만 톤급 컨테이너 부두 건설 개시
- 중국~라오스 간 철로 연내 개공 전망
- 中교통부: 선박항무비용 취소, 매년 기업들 54억 위안 비용 절감 효과
- 2015년, 중국 대두 수입량 2005년 이래 최초 감량 예상
- 中 8월 전국 규모 이상 항만 운영 현황 둔화

해양 · 수산

- 중국해양석유공정(COOEC), 해외시장 확대 통한 EPC 능력 제고 추진
- 중국 첫 번째 성급 해양 재산권(Marine Property Right) 교역기구 연태에서 설립-현대 해양 서비스업 육성, 다양화 투자와 융자 촉진
- 중국 '13·5 계획', 해양플랜트 성장 기회될 듯
- Sembcorp 해사기업, EPC 10억 달러 계약 맺음
- 칭당오(青岛)에서 23개 은행으로 '일대일로' 금융연맹 설립
- Seadill, 대롄선박중공그룹이 건조한 8개 드릴링 플랫폼의 교부시간 지연
- COOEC: FLUOR와 협력으로 EPC 능력 제고



Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 상해(上海), 자무구 기반으로 해운업 혁신 추진

2015년 9월 15일, 상해시 교통위원회 이준하이(李俊豪) 총 책임자는 현재 상하이가 자유무역시험구(이하「자무구」)를 기반으로 적극적인 해운정책을 추진하고 있다고 밝혔다.

그리고 앞으로도 자무구를 기반으로 상해 교통해운산업 개방을 적극 추진할 것이다. 국제 선박운송, 국제 선박관리 등 업무에서 외자투자비율 제한을 완화하여, 현재 이미 7개 외상독자 선박관리 기업이 자무구에 정착하였다. 그리고 외상독자 방식으로 국제 해운 화물 하역, 국제 상해 컨테이너 환적 및 야드 등 업무 운영을 허용하였다. 국제 공공 선박 대리 업무에서 외상 주식 비율을 51%로 완화하였다. (관련 내용 2014년 네거티브 리스트 참조)

아울러, 상해 치운항(启运港)의 세제 환급 시범정책 실시 범위를 확대했다. 적용범위는 우한(武汉)、칭다오(青岛)에서 연강 및 연해지역의 8개 항만으로 확장하였다. 또한 본래 특정된 운송 업체, 운송 도구의 제한을 완화하고, 상해항 경쟁력 및 파급 능력을 제고시킬 것이다.

그리고 현재 국제선박등록제도에 대한 상해시「중국(상해)자유무역시험구 국제선박 등록제도 실시정책 연구」 업무를 진행하고 있다. 이를 통해 높은 등록금, 복잡한 등록 절차 등 문제를 해결할 수 있을 것으로 예상된다.

이와 더불어, 해운체계 개선을 위해 상해는 적극적으로 해운서비스 기능을 혁신하고 있다. 따라서 중국 선박동태 감독센터、중국 선박 손해 배상업무센터 등의 기구를 잇따라 상해에 설립하였다. 또한 국제해상 인명구조 아태센터、중국 무역 촉진회 상해센터、아시아 선급협회 비서처(秘书处) 등을 정식으로 상해에 설립하고, 이를 통해 상해 해운센터 서비스 기능을 한층 강화하였다. 해운보험에서 현재 총 9개 해운보험센터를 운영하고 있으며 동시에 2개 기업의 설립 계획을 승인하였다.

이준하이(李俊豪)는 다음 단계부터 상해시 교통위원회가 자무구 건설을 기반으로 해운 정책 혁신을 추진할 것이라고 밝혔다. 외상선박 관리기업의 영업범위와 중국 자본의 외국국적 선박의 연해 대외무역 픽업 업무의 적용범위 확대를 통해 해운분야 경쟁력을 제고시킨다. 동시에 자유무역시험구 국제선박등록제도의 보완을 통해 해운 운임지수 파생상품 거래 플랫폼의 구축을 모색할 것이다.

< 자료 : 新华网, 2015. 9. 16>

2 中교통부, 2020년까지 기항 선박 육상전력 이용률 90% 달성 촉진

최근 중국 교통운수부는 「선박 및 항만 오염 방지 특별행동 실시 방안 2015~2020년(船舶与港口污染防治专项行动实施方案(2015~2020年)」(이하「실시방안」)을 발표하였다. 「실시 방안」 은 선박과 항만 오염방지 특별 행동 목표를 제시함과 동시에 2020년까지 중국 내 90% 이상의 주요 항만은 기항 작업 선박 및 공무선박에 육상전력을 제공해야 한다고 규정하고 있다. 또한 50% 이상의 컨테이너 전용부두, ro-ro선 전용부두 및 크루즈 전용부두는 기항 선박에 육상전력을 제공해야 한다.

향후 기항 선박 육상전력 이용 촉진을 통해 중국 항만 분야에서 지속적으로 친환경 및 저탄소 정책이 실시될 것으로 전망된다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

「실시방안」에 따르면, 2015년 말까지 각 항만 육상전력 시설을 대대적으로 구축하고, 적극적인 촉진을 통해 새로운 시범 사업 리스트를 일부 발표할 것이다. 그리고 2016년 말까지, 국가 기준의 「항만선박 육상전력 시설 공사 기술 규범, 码头船舶岸电设施工程技术规范」(이하 「기술 규범」)을 발표할 예정이다. 또한 교통운수부는 관련 기관과 공동으로 육상전력 공급 및 구매 체계 구축을 추진할 것으로 전망된다. 이러한 일련의 정책시행을 통해 항만 육상전략 시설 관련 기준과 기항 선박 육상전력 이용 장려 정책을 점차적으로 완성하고 있다. 2018년 말까지, 주로 주삼각(珠三角)、장삼각(长三角) 및 환발해(징진지,京津冀) 등 지역의 항만에서 육상전력 시설 구축을 대대적으로 추진함과 동시에 기타 지역 항만도 육상전력 시설을 적극적으로 건설할 것으로 보인다.

교통운수부 수운국 이톈비(李天碧) 국장은 현재 상황에서는 육상전력 공급 및 구매 체계가 완성되어 있지 않고, 육상전력 시설 구축에 대한 자금 부족 등 문제가 존재하고 있다고 지적했다. 금번 「실시방안」 발표를 통해 육상전력 공급 및 구매 체계와 이용 장려 정책이 촉진될 것이다. 동시에 육상전력 원가 절감을 통해 육상전략 시설 구축이 빠른 발전을 보일 것으로 기대된다.

< 자료 : 参考消息网 , 2015. 09. 15>

3 톈진(天津)시, 「징진지 협동발전 계획 강령」 실시방안 발표

최근에 톈진시는 「'징진지 협동발전 계획 강령' 실시방안」(이하 「방안」으로 약칭)을 발표했다. <방안>에 따르면, 톈진시는 '일대일로' 건설에 앞장서며, 인프라 시설의 상호연통을 추진하고 전면적인 개혁 심화 및 개방확대를 통해 연선국가들과 해양협력을 적극 추진할 계획이다.

톈진시 관계자에 따르면 톈진시는 얼롄하오터(二连浩特), 만주리, 아라산커우(阿拉山口) 등과 항만을 연결하는 해양 및 철도 복합운송 통로를 더욱 확대할 예정이다. '일대일로' 연선국가와 지역 간 해공(海空)항로 네트워크를 보완하고 '정보 실크로드'를 건설한다. 전면적인 해상 협력을 추진하고 연선국가와 석유가스개발이용, 해양 플랜트 제조, 해수담수화, 해양생물의약, 해양 정보서비스 등 영역에서 협력하며, 해외 중요 통상항(商港)과 어항 건설에 적극 참여할 계획이다.

「방안」에 따르면 해양사업 추진을 위해 톈진시 해양과학발전 시범구의 건설을 촉진할 것이며, 이를 통해 해양 분야에 경쟁력을 가진 톈진시(海洋强市)를 건설할 예정이다. 생태보호기제와 육해 통합 해양오염예방기제 설립을 통해 중요한 해역에 대한 관리와 생태회복사업을 강화한다. 중수, 해수 담수화 등 비 일반 수자원에 대한 개발과 이용을 강화하고 징진지가 협력해서 해수담수화 프로젝트와 수송 파이프라인 건설을 추진한다. 또한 <방안>에 의하면, 2020년까지 톈진시 항만 공간 구조와 자원배치를 더욱 최적화하며 현대 해운시설 수준을 높이며 항만화물의 물동량이 7억 톤에 달할 수 있도록 추진한다. 육·해·공 입체화 교통 네트워크를 구축하며, 해운 인프라 시설 보완을 통해 해운 서비스 기능이 우수한 국제해운핵심 구역을 만든다.

관계자에 따르면, 북방 국제해운핵심구 건설에 관한 기본 조치는 다음과 같다. 해공(海空) 양항과 철로교통을 핵심으로 다양한 운송방식을 통해 연결되는 입체적인 교통 네트워크를 구축한다. 해운 서비스의 파급효과를 높이며 국내와 국외 두 시장을 잇는 중요한 교통허브를 구축한다. 북부 항만의 경우 컨테이너와 통상항 기능을 강화하고, 남부 항만에서 벌크화물과 에너지 항만의 기능을 강화한다. 항구의 전문화와 집약화 발전을 촉진하여 새로운 항구 기능 구조를 형성할 것이다. 해운보험, 해운 팩토링, 해운교역, 해운자문, 해사등기, 해사중재 등 고도의 서비스업을 빠

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

르게 발전시키도록 한다. 북방(톈진) 해운 교역소를 설립하기 위해 노력하고 화물운송 파생상품 (Freight derivatives), 선박교역 등에 관한 제품을 개발하고 톈진의 해운지수의 영향력을 향상시키도록 한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 9. 17. >

4 中국가해양국, '13·5' 해양표준화 및 해양계량발전 계획 제정 시작

9월22일, 국가해양국이 '품질 제고 추진, 해양강국 건설'을 주제로 하는 세미나를 베이징에서 개최하였다. 여기서 「전국 해양 표준화 '13·5' 발전 계획」 및 「전국 해양 계량 '13·5' 발전 계획」의 제정 작업을 정식으로 시작할 것이며, 내년에 정식으로 대외 공포할 것이라고 밝혔다. 세미나에 참석한 국가해양국 관계자에 따르면 지금 중국 해양 품질 관리는 이미 특징을 기반으로 형성된 시스템을 통해 이뤄지고 있다. 지금까지 제정된 해양관련 표준은 318개이고 제정을 추진 중이거나 수정 중인 경우는 304개이다. 그리고 여러 곳의 국가급 해양제품 품질 감독 및 검정 센터를 수립했고 전국적으로 총 62개 해양검측시설이 국가급 계량 인증을 통과했다. 그러나 여전히 해결해야 할 과제가 산적해 있다. 해양품질 업무 가운데 규정제도 시스템이 미비하고, 작업기제도 보완되어야 한다. 계량, 표준화와 검정검측 등 기초적인 작업이 비교적 약하다. 해양제품, 서비스, 공정과 프로젝트에 대한 품질 검사에 있어 효과적인 수단이 미비해 해양사업에 필요한 수요를 아직 만족시키지 못하고 있다. 이에 해양 품질 작업 기제를 세우고 해양 품질 감독관리 작업을 강화하며 계량, 표준화와 합격 판정 등 각종 해양 품질 제고를 위한 기반을 튼튼하게 해야 한다. 해양제품, 공익 서비스와 프로젝트 품질 관리 방법을 보완하고 해양 품질 작업 수준을 제고해야 한다.

<전국 해양 표준화 '13·5' 발전계획>에서는 2020까지 해양 표준화 시스템을 구축하고 국가와 지방들이 함께하는 해양 표준화 시스템을 구축하고자 한다.「전국 해양 계량 '13·5' 발전 계획」에서는 2020년까지 해양가치평가 이전 및 추적시스템(Valuation transfer and traceability system)을 더욱 보완하고 계량검측 서비스 능력을 대대적으로 제고한다. 해양 계량검측 분야에서의 기술적 과제를 극복하고, 이를 통해 선진적이고 새로운 해양 계량 표준 장치들도 만들어야 한다.

회의에서는 이 두 가지 계획의 제정에 관하여 다음과 같이 제안했다. 첫째는 통일적인 계획과 국가개혁의 요구에 따른 자발적 적응이다. 둘째는 실제 수요에 기반해 실제적인 효과를 가져올 수 있어야 한다. 셋째는 현황과 기반을 정확히 파악해서 해양 표준화와 계량 발전 등 중요한 분야에서의 검증작업을 철저히 수행해야 한다. 넷째는 국제적, 세계적 흐름에 맞춰 가야 한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 9. 24. >

5 닝보(宁波)시 국제무역 '단일창구' 플랫폼 정식 가동

며칠 내에 닝보 국제 무역 '단일창구'가 정식으로 가동할 것으로 보인다. 이전에는 수출입기업들이 해관, 검사검역, 항만, 세무서 등 다양한 기관에 방문해 업무를 처리해야 했지만, 닝보의 단일창구가 정식으로 실시된 후에는 하나의 창구에서 원스톱으로 신청하고 서비스를 받을 수 있게 된다.

닝보는 저장성에서는 처음, 장강삼각주 지역에서는 세 번째로 대외무역총액이 천억 USD를 넘은 도시이다. 2014년 닝보시는 외국무역 수출총액이 6,432.2억 위안이었고, 이는 달러 계산 시에 약 1,047억 USD에 달한다. 닝보에 현재 대외무역 실적이 있

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

는 기업은 1.1만 개가 넘는다. 무역에 종사하는 인원수는 약 200만 명이며, 1인당 무역액은 1만 USD를 초과해 이탈리아와 일본을 넘어섰다.

이번에 실시하는 닝보 국제무역 단일창구는 닝보 통상구 통관 무역 종합 서비스 플랫폼으로 자리매김할 것이다. 통상구 통관, 국제 전자상거래, 무역협력, 무역 자질 인증, 일대일로 등 8개 분야를 포함하고, 이와 관련된 300여개의 기능이 단일창구와 결합될 것으로 보인다. 단일창구 서비스의 대상은 닝보와 저장성 내의 수출입 기업에만 해당하는 것이 아니라 다양한 국가들까지 포함될 것이다. "일대일로" 범위 내 국가들의 경제무역 기구와 기업들도 닝보의 광범위한 단일창구 서비스를 누릴 수 있다.

2015년 이래, 중국경제는 전체적으로 안정된 모습이지만 경제의 하향 압박은 계속 확대되고 있다. 닝보 검사검역국은 적극적으로 '신상태'에 적응하기 위해 15개 항목의 통상구 대통관 건설을 실시했다. 그 중에 닝보 통상구의 '단일창구' 항목이 포함되었다. 닝보 검사검역국의 관련 책임자는 '단일창구'가 정식으로 실시된 이후 수출입 업무의 시간은 대폭 단축될 것이며, 기업의 비용도 역시 현저히 줄어들 것이라고 말했다. 그 중에 가공무역 공공 플랫폼만 보면 1년에 약 2억 위안의 비용을 절약할 수 있을 것이라 예상했다.

'단일창구'는 기업의 중복 신고를 감소하여 기업들의 편의를 증진할 것이다. 이전에는 기업들이 각 기관에 각각 신청자료를 제출해야 했고, 각 신청자료들이 중복되는 경우가 많았다. 단일창구가 실시된 이후에 기업은 한 차례만 자료 제출을 하면 되며, 각 기관은 이미 종합적으로 제출한 서류 중에 심사 때 필요한 자료를 선택하여 쓸 수 있게 된다. 이 외에도 플랫폼을 통해 통일된 심사 결과를 알 수 있어서 통관이나 검사검역 등 각각 독립된 시스템에 찾아가 따로 등록하지 않아도 된다. 단일창구를 통해 기업과 개인이 시간과 비용을 아낄 수 있게 되었고, 통상구의 통관 효율도 한 단계 업그레이드되었다.

리스보(李时波) 닝보 하이텐(海田) 국제 화물운송 유한공사 총경리는 단일창구에 관한 예를 들어 설명했다. 기존에는 한 수출입 무역 기업이 매번 세관에 60여 차례, 검사검역국에 70여 차례 항목을 신고해야 했는데, 단일창구가 실시된 이후 한 장의 '표'에 위에 언급한 신고업무를 간단히 100개만 적으면 된다. 기업의 1/3의 중복 등록을 면제받게 되었고, 통관 및 검사검역을 받는 기업들의 부담이 이로써 줄어들게 되었다. 단일창구 실시 전에 기업은 회사의 본부나 항만구역 등 지역에 세관이나 검사검역국의 관련 업무 담당 인사를 만나 각 항목 별로 신고하고 검사관리 수속을 처리해야 했다. 단일창구가 실시된 이후에는 기업에서건 일반 가정집에서건 인터넷이 되는 컴퓨터만 있으면 언제 어디서건 관련 수속을 마무리할 수 있다. 빨리 처리하면 1시간 약간 넘는 시간으로 수속을 마무리할 수 있다.

이 외에도 닝보는 삼위일체의 단일창구를 실현했다. 삼위일체란, 신고, 검사검역, 통관을 한 번에 처리할 수 있게 된 것을 의미하는 것으로 기업은 비용을 절약하게 되었고 통관의 효율성도 높이게 되었다.

따씨에 초상부두(大榭招商码头) 수입폐물원료 검사장소에서, 따씨에 검사검역국과 따씨에 세관 감독원들은 구리 폐물을 적재한 10개의 컨테이너를 연합으로 원스톱 검사를 실시했다. 20분 후에 세관과 검사검역국 쌍방의 합격이 이루어져 순조롭게 통관되었다.

따씨에 초상 국제부두 유한공사 책임자의 말에 따르면, "원스톱 검사"의 실시는 무역회사의 컨테이너 적입 비용뿐만 아니라 검사장 비용, 컨테이너 인출비용 및 기타 관련 서비스 비용까지 절약할 수 있게 되었고, 부두의 하역 속도 역시 빨라졌다.

무역의 편리화를 위해 닝보 검사검역국은 당국의 행정업무를 간소화하고 유통과정을 재조정하는 동시에 수출입상품의 검사검역 시기를 조정하고, 통관의 효율을 높이

는 계획을 마련하고 있다. 통계에 따르면, 올해 상반기 닝보 검사검역국의 작업기간 부합률은 99.99%에 달하며, 동기대비 0.05%p 상승했다. 닝보의 작업주기는 평균 1.03 근무일이며, 동기대비 10% 줄어들었다.

< 자료 : 人民网浙江频道 , 2015 .9. 21. >

6 광시성 친저우(钦州), 하나의 항만으로 주변 7개국 연결

친저우시는 광시북부만 경제구의 중심도시이다. 중국 남서부 및 중남부 지역과 동남아 교역의 주요 노드이자, 연해지역, 산업집중구, 항만, 플랫폼 등 다양한 지정학적 장점을 집약적으로 갖춘 곳이다. 친저우는 '21세기 해상실크로드'의 중요한 구성 부분이다.

친저우시는 "대형 항만건설, 산업 진흥, 새로운 도시 건설, 과학교육 강화, 민생 강화" 발전 전략을 실시하며 일대일로의 주요 연결 구간으로서 중요한 항만과 허브도시 건설에 나서고 있다. 중국은 21세기 해상실크로드 공동 건설에 있어 중국~아세안 자유무역지대의 업그레이드 판을 수립하여 서남 및 중남부 지역의 개방 발전 전략의 주요 지점으로 건설하겠다는 구상을 추진하고 있다. 친저우시는 이러한 특수한 정책과 윈윈의 새로운 정신을 발휘해 일대일로 건설의 중요한 허브도시 건설을 목표로 하고 있다.

1. 허브항만 건설

9월 12일 파나마 드림호가 친저우 부두 선석에 정박했다. 화물 하역 이후, 대양의 상품이 도로, 철로, 파이프 등을 통해 중국 남서부 배후지로 운송되었다. 같은 날 오후에 친저우항 부두에 정박한 싱가폴 국적의 화물이 수출이 될 정유를 적재하고 있었다. 그 옆에 한 척의 컨테이너 선박은 친저우에서 생산된 가죽제품 등의 화물을 적재하고 항만을 떠나 베트남, 말라이시아 등으로 향했다.

친저우는 아세안 국가와 쌍방향 무역 주요 거점 지역이다. 친저우는 고대 해상실크로드의 중요한 항만 중 하나였다. 이미 2000년 전의 한나라 시기, 송나라 등 연해 일대의 해상 실크로드 무역의 주요 지역이었으며, 당송 시기에는 해상 실크로드의 가장 번화한 주요 대외무역 항만이기도 했다.

친저우 항만의 장점은 563km의 해안선이다. 친저우항은 천연 심수항으로서 1~30만톤급 심수 선박이 200여개가 된다. 완공된 이후에 5억톤 이상의 물동량 처리 능력을 갖추게 된다.

현재 친저우는 이미 1개의 30만톤급 부두, 1개 라인의 30만튼급 항선, 8개의 10만톤급 컨테이너 부두, 만톤급 이상의 선석이 30개가 되며, 항만 물동량 처리능력은 1억톤을 초과한다. 컨테이너 물동량은 5년 연속 북부만 연해 항만 중 1위이며, 아세안국가와 중국 남서부 및 중남부 지역의 실질적인 항운 중심 및 컨테이너 허브항으로의 발전을 목표로 하고 있다.

작년에 친저우항 컨테이너 물동량은 70.2만 TEU에 달했다. 올해 1~7월에는 좋지 않은 경제 상황 속에 44.5만 TEU의 물동량을 실현했다. 이 중에 국제 대외무역 컨테이너 물동량은 처음으로 3만 TEU를 돌파했는데 정확한 수치는 3.06만 TEU로 동기대비 88.48%에 달했다.

현재까지 친저우 항은 세계 90개 넘는 국가 및 지역의 200개 넘는 항만과 무역 거래를 진행하고 있다. 이미 싱가포르, 태국, 베트남, 말레이시아 등의 국가와 국제정기선을 운영하고 있다. 또한 톈진, 상하이, 샤먼, 광저우 등 내무(內務) 직항선이 운영 중이다. 친저우와 국내외 직접 연결 항로는 21개 라인에 달한다. 동시에 석유제품, 국제 컨테이너, 석탄, 식용유, 화학공업제품, 자동차, 등의 품목에 항만 물류 시스템을 구축

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

하고 있다. 중하이(中海), 중위안(中远), 상하이신하이펑(上海新海丰), 싱가포르항무집단(新加坡港务集团), 타이핑 항무(太平船务), 홍콩용펑(香港永丰) 등 20개 항만, 항운, 물류 기업 들이 친저우항 국내외무역 항선 업무에 참여하고 있다.

향후, 친저우항은 친저우~아세안국가 47개 항만과 제2기 항로 및 해상 셔틀버스 항로을 곧 개통할 예정이다. 동시에 친저우항과 중국 남서부 및 중남부 지역 철로 컨테이너 정기 블록트레인을 개통해 아세안국가들과 중국 남서부 및 중남부 지역간에 연결하는 허브항만으로 친저우를 발전시켜갈 계획이다.

2. 아세안 국가와 무역 거래 활성화

최근 몇 년간 친저우시는 대외개방 수준을 높여가고 있다. 항만 인프라 건설, 통관 환경 개선 등을 추진하면서 친저우시와 아세안 국가간의 무역을 증진시키고 있다.

세관 통계에 따르면, 친저우과 대외무역하는 국가 순위 중 1~3위가 동남아 국가이다. 근 5년 동안 친저우시의 대외 수출입액은 2010년부터 13.1억 달러에서 2014년 53.3억 달러로 4배 증가되었다. 연평균 43%에 달하는 증가 폭이다. 이 중에 아세안과 친저우시의 쌍방향 무역은 4년 사이에 10억 달러를 초과했는데, 이는 친저우시 수출입 총액의 30~40%에 달하는 금액이다. 올해 1~7월 사이에 친저우와 아세안 쌍방 간의 무역 액은 계속 증가하고 있으며 8억 달라를 달성해 상반기 동기 대비 2.2% 증가되었다.

아세안은 이미 친저우의 제일 중요한 시장이 되었다. 친저우와 아세안국가의 쌍방 무역이 계속 발전함에 따라, 아세안 국가로부터 광석, 석탄, 석유아스팔트, 목재 펄프, 종려유, 카사바전분, 천연 고무 등 자원 화물이 계속 친저우에 반입되고 있다. 반대로 친저우의 방직 의류, 기계설비, 정유품, 액화가스, 가죽제품 등의 화물이 변경무역, 가공무역, 일반무역 등의 형식으로 동남아 시장에 수출되고 있다.

화물 이외에도 동남아는 친저우시의 외자 유입의 중요한 근원지가 되고 있다. 올해 1~8월 친저우시는 4개의 외자기업 투자항목을 비준했는데 실제 이용 외자 금액은 1.38억 달러에 달하며 이는 동기대비 47.7%에 달한다. 친저우시 상무국의 통계에 따르면, 현재까지 아세안 국가가 친저우에 투자한 항목의 투자액은 15억 달러를 초과했다. 친저우시는 광시 진궤이지앙(金桂浆) 종이 유한공사, 광시 다양(大洋) 식용유 유한공사, 동방자원(친저우) 유한공사 등 아세안 기업을 유치했다.

친저우의 중국~아세안 자유무역지대 지역적 우위를 통해, 친저우시의 많은 기업들이 국외 공장 운영에 투자하고 있다. 현재까지 친저우시의 10개 기업이 아세안 국가에 투자하고 있으며, 그 투자액은 약 3,259만 달라에 달한다.

3. 지역적 산업 협력 형성

몇 년 사이에 친저우시는 중국~말레이시아 친저우 산업단지, 친저우보세항만, 완성차량수입 통상구, 친저우항경제기술개발구, 친저우타이완농민창업단지 등 아세안국가와 협력이 가능한 플랫폼을 설립했다. 이를 통해 친저우시는 국제 협력 전략지로서의 가치를 제고함과 동시에 아세안 국가를 상대로하는 국제산업협력지역 건설을 위한 양호한 조건을 마련해 가고 있다.

사실상, 친저우 시의 이런 국가급 개방개발 플랫폼은 모두 아세안을 위한 계획이나 다름없다. 중국~말레이시아 친저우 산업단지 건설은 중국~말레이시아 투자합작의 항목으로서 중국~아세안 경제무역을 촉진시키고 나아가 "21세기 해상실크로드"의 선행 시범구역의 역할을 하게 된다. 친저우 보세항만 및 완성차량 수입 통상구 건설 역시 아세안국가의 지역적 물류 센터와 수출 가공 기지의 역할을 담당하게 된다. 친저우항 경제기술개발구는 석유화학, 장비제조, 종이업 등 대형 임항산업을 중심으로 북부만 선진제조업 기지를 담당하게 된다. 끝으로 친저우 타이완 농민 창업단지는 광시와 아

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

세안 농업협력 시범 플랫폼으로 활용하게 된다.

이 중에 중국~말레이시아 친저우 산업단지는 중국~말레이시아 양국정부가 실시한 "두 개 국가 두 개 단지" 협력의 새로운 모델에 따라 정식으로 중국의 일대일로 전략의 선행 실시지역으로 지정되었다. 3년의 노력 끝에 산업단지의 "3종3횡" 주요 골간 노선의 네트워크는 개통한 상황이며, 순환도로, 수로, 전기, 가스, 녹지 등도 기본적으로 형성된 상황이다. 올해 상반기까지 관련 산업단지의 누적 투자액은 28억 위안으로 이 중에 인프라 건설 투자액은 20억 위안이다.

4. 해상 실크로드 게이트웨이 항만 건설

중국 중앙과 광시자치구의 지지 하에 친저우시는 2012년 9월부터 친저우를 기본으로 한 중국~아세안 항만도시 협력 네트워크 계획을 실시했다. 2013년 9월에는 제10차 중국~아세안 박람회 및 비즈니스 투자 정상회담 기간에 중국~아세안 항만 협력 네트워크 포럼을 개최했다. 이 포럼 선언을 통해 친저우를 기지로 한 중국~아세안 항만도시 협력 네트워크가 정식으로 개시하게 된다.

중국~아세안 항만도시 협력 네트워크는 친저우를 기지로 건설되어 중국의 관련 항만도시와 아세안 국가 47개 항만도시가 상호 연계하고, 항만 건설, 임항산업, 국제무역, 문화관광 등 분야의 교류와 협력을 추진하는 내용을 담고 있다. 항만도시 협력 네트워크는 21세기 해상실크로드 건설의 전략적 선행 항목이다.

현재까지 관련 프로젝트 중에 친저우 기지건설 전체 계획은 완성된 상황이다. 친저우항에서 아세안까지 주요 항만 정기선 및 항운 서비스, 중국~아세안 항만물류 정보센터 1기, 중국~아세안 항만도시 협력 기제 등 세 개의 프로젝트가 연구 보고가 완료되어 외교부 조직의 전문가 심사를 통과했다. 외교부의 동의로 중국~아세안 협력 기금 1억위안 기금이 3개 프로젝트 설립에 쓰이게 되었다. 동시에 광시자치구는 이미 중국~아세안 항만 도시 협력 네트워크 건설 공장 영도소조를 마련하여 중국~아세안 항만도시 협력 건설 액션플랜을 제정했다.

중국~아세안 항만도시 협력 네트워크 건설 이후에, 중국~아세안의 해상 연결을 위해 거대 물류 정보 플랫폼을 구성할 계획이다. 이 역시 친저우시가 대외개방을 위해 국제화 수준을 높여 오면서 창조해낸 새로운 발전의 기회이다.

현재 친저우시는 북부만 자유무역구 설립을 위해 적극적으로 나서고 있으며, 금융개혁, 무역과 투자협력, 감독관리모델, 행정관리 등의 영역에서 각종 개혁을 실시하고 있다. 또한 보세전시교역, 선 반입 후 통관 신고, 국내외 수리 등 무역과 투자관리의 새로운 모델을 추진하고 있다. 이를 통해 투자와 무역의 편리화를 실현하고 중국~아세안 협력 플랫폼을 건설하겠다는 계획이다.

< 자료 : 广西新闻网-广西日报 , 2015. 9. 17. >

7 닝보세관 콜드체인 "신선유지" 정책 실시

9월 15일, 한 척의 남아프리카 공화국의 오렌지를 적재한 컨테이너 선박이 베이룬(北仑) 4기 부두에 정박했다. 신선하게 보관된 약 25톤의 오렌지는 -1.5℃의 냉장 컨테이너 내에 보관되어 닝보 베이룬 부두에 도착했다. 컨테이너 하역 후에, 닝보세관은 새로 실시된 "콜드체인 전용 장소 직송 모델(转场模式)"을 통해 직접 항만에서 닝보항 콜드체인 센터 세관 감독관리 장소로 운송하면서, 닝보 콜드체인 센터 세관 감독관리 장소 업무를 정식 개시했다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

닝보항 콜드체인물류센터는 닝보 경제기술개발구에 위치해 있다. 현대국제물류단지의 닝보항 콜드체인물류센터는 현재 닝보시에서 항만 기능을 갖춘 유일한 콜드체인 세관 감독관리장이다. 올해 7월 닝보세관의 비준을 통해 세관과 국가검사국이 컨테이너를 개방하여 검사하기 위한 180m의 저온 관리 장소를 마련했다. 콜드체인 감독관리 장소의 사용은 수입 콜드체인 화물이 항만에 도착해 냉장냉동 창고로 반입되는 전과정에 저온의 환경으로 운송될 수 있는 조건을 마련해준다. 이를 통해 컨테이너와 냉동창고 간에 빈틈 없는 연결이 가능해졌고, 물류과정 중에 냉장냉동이 끊기는 현상을 피할 수 있게 해주었다.

닝보시는 콜드체인 발전을 지원하기 위해, 통관과 검사검역의 단일창구 정책을 토대로 감독관리 모델을 개혁하고 있다. 닝보 해관은 관련 인사를 기업에 파견해 관련 업무를 처리하게 하고, 휴일에는 당직 제도를 도입하고 있다.

닝보의 치마오(启贸) 수출입유한공사는 이번 오렌지 수입하는 업체로서 이전에는 주로 상하이항에서 수입을 했다. 현재는 닝보에 콜드체인 감독관리장소의 설립으로 신선제품 수입이나 냉장화물의 통관 과정의 수요를 만족시킬 수 있게 되어 닝보항을 이용하게 되었다. 닝보항의 콜드체인 센터는 항만에 화물이 도착한 지 1일 내에 감독관리장소에 진입할 수 있게 되었고, 냉장창고 내에서 검사검역을 완성할 수 있다는 장점이 있다.

< 자료 : 海关总署网站 , 2015. 9. 18. >

8 샤먼(厦门) 해운업, 최초로 보조금 제공받아

샤먼(厦门)시는 해운발전을 지원하기 위해 수로운송 지원정책을 적극적으로 추진하고 있다. 최근 2015년도 첫 번째 해운업 보조금 1,188만 위안을 이미 지원했다고 밝혀다. 이는 샤먼시 해운업 분야에서 최초로 재정 보조금 지금지원을 한 사례로 기록되었다.

제공된 해운업 보조금은 샤먼시 해운기업의 신규 운송능력, 운송 규모 확장, 선박 환적업무, 선박 구매 및 건조 대출 업무 등을 직접적으로 지원할 것으로 예상된다. 이에 따라 샤먼 홍타이(弘泰)선박회사 등 12개 기업이 혜택을 받을 수 있다.

수혜 업체와 선주협회는 이번에 샤먼시가 실시한 해운업 최초 보조금 지원을 통해 해운기업의 운영 조건을 개선함과 동시에 운영 규모를 확대할 수 있다고 밝혔다. 이와 더불어 해운기업의 자생 능력을 적극적으로 촉진할 수 있다고 밝혔다.

< 자료 : 海峡导报 , 2015. 9. 6. >

9 중국해양석유공정, 해외시장 확대 통한 EPC 능력 제고 추진

중국해양석유공정(COOEC)은 영업침체의 돌파구로 해외기업과의 협력을 추진하고 있다. COOEC의 올 상반기 영업수익은 69억 3,500만 위안을 기록했으며, 작년대비 29.2% 하락했다. 세계 경제성장 속도가 둔화되고 있는 가운데 석유가스 공급이 과잉되면서 국제 원유 유가가 지속적으로 하락하고 있다. 또한 해양석유가스 개발 투자가 감소하고 있다. 이러한 이유로 COOEC의 상반기 작업량은 비교적 큰 폭으로 감소했다. 이러한 영업침체로 인해 COOEC는 해외시장 확대에 적극 나서고 있다. 지난 5월에 COOEC는 브라질 석유회사와 FPSO 건조 계약을 맺었으며, 계약에는 2개 FPSO의 일

Contents

▸ 통계로 보는 해운·항만
: 2006~2014년 중국 항만 물동량 및 화물 수출입 증가율
▸ 전문가 칼럼
: 중국 13·5계획기간 경제무역 추세와 항만·해운 전망
▸ 동향 & 뉴스

부 설계, 모듈제조 및 FPSO의 조립, 테스트 등이 포함된 것으로 알려졌다. 이로써 브라질 시장에 최초로 진입하고, 향후 FPSO 등 심해 해양플랜트시장 분야에서 협력을 확대할 수 있는 기반을 다졌다. COOEC는 상반기에 36억 9,500만 위안의 발주를 받았고 이 가운데 해외시장 발주는 약 50%에 해당하는 18억 1,200만 위안에 이르렀다. 이 가운데 브라질 FPSO인 '해양석유 698' 선박의 임대 등 6개 국제 프로젝트를 진행했다.

한편 COOEC는 향후 미국 FLUOR와 협력하여 국제시장의 확장을 가속화시키고 EPC 능력을 제고할 것으로 알려졌다. 총 협력 자본금 가운데 COOEC는 약 51%에 해당하는 5억 1,000만 달러를, FLUOR는 약 4억 8,980만 달러를 출자했다. 양 기업은 주하이만에 합자회사를 설립해 중국내외 개척함으로서 국제 해양플랜트와 육상 모듈화 제품 시장에서의 사업을 적극 추진할 수 있게 되었다. 국제 석유 값이 계속 떨어지는 상황에서 이 두 회사의 협력은 해상 석유 플랜트 제조가 가지는 낮은 비용과 높은 효율성이라는 장점을 발휘할 수 있을 것으로 예상된다. 특히 미 FLUOR가 해양플랜트 분야에서 가지는 설계, 구매, 운행/운영 및 프로젝트 관리 등의 장점을 적극 활용할 수 있을 것으로 보인다. 이러한 기업간 연합으로 심해 석유가스 개발에 필요한 부유식 시설, 고정 플랜폼, 수하제품, 모듈화 제품 등의 개발에 더욱 박차를 가할 수 있으며, 이를 통해 설계, 조달, 시공, 즉 EPC 종합 능력을 향상시킬 수 있을 것이다.

< 자료 : 中国船舶网 , 2015. 8. 21. >

10 중국 첫 번째 성급 해양 재산권 교역기구 연태에서 설립

9월11일, 산동성 해양어업청이 주도하고 산동성 국자위(国资委:국유자산감독관리위원회)와 연태시 정부가 함께 설립하는 연태 해양 재산권 교역 센터가 정식으로 설립되었다. 이 센터는 중국내에서 최초로 설립된 해양 재산권 교역기구이자 해양 재산권 유통과 해양 재산 교역 서비스를 위한 최초의 시장플랫폼이다.

연태 해양 재산권 교역 센터 관계자에 따르면 이 센터는 산동성이 <산동반도 블루경제구 발전 계획> 강화, 해양산업 발전 및 현대 해양 서비스업을 조성하기 위한 중요한 전략을 추진하기 위해 설립되었다. 이는 주로 해역, 도서 등에 대한 사용권, 해양자원에 대한 채굴권 및 어선, 선박 등에 관한 재산권 교역 업무를 처리하며, 해양 지식소유권, 해양 금융 자산권익 등에 관한 교역 업무를 수행할 것이다. 동시에 해역 도서 이용권, 주주권, 경영권, 임대권 저당 등을 통해 융자와 자산 증권화 등 선진적인 금융업무를 할 것이며, 각종 기업과 민간자본에게 다양한 투자와 융자 서비스를 제공할 수 있을 것으로 기대된다.

센터는 산동반도 블루경제구에 설립되었다. 산동성과 동부 연해지역을 중심으로 전국으로 파급되어 해양자원시장 플랫폼, 해양경제 투자·융자 플랫폼과 공개된 해양권익 서비스 플랫폼으로 점차 강화될 것이다. 이를 통해 산동반도 블루경제 건설, 국가 해양 재산권 규범의 실행, 해양생태와 해양경제의 건전한 발전에 중요한 역할을 할 수 있을 것이다.

또한 센터가 주도하는 산동성 '해상 식량 창고' 건설 투자기금을 설립했다. 이 기금의 총 규모는 3.2억 위안으로 성급 재정자금을 통해 해상 식량 창고를 건설하고 지원하는 데 사용될 것이다. 이는 연태 해양 재산권 교역 센터가 해양경제 투자·융자 플랫폼을 구축하는 데에 중요한 조치이다. 산동성의 첫 번째 해양 기금으로서 '해상 식량 창고' 건설 기금은 해양기업의 발전을 지원하는 데 쓰일 것이며, 주주권 투자 등 방식으로 '해상 식량 창고' 건설을 추진할 것이다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 9. 14. >