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

제15-14호
2015년 11월 27일

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력

▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병

▸ 동향 & 뉴스

세계 주요 건화물 선사 운송능력 통계

(단위: 만 DWT)

순위	선사	운송능력
1	COSCO+CSCL발전	3,099
2	NYK	2,097
3	K-LINE	1,577
4	MOL	1,369
5	FredriksenGroup	831
6	ImabariShipbuilding	821
7	NissenKaiunK.K.	815
8	PanOcean	803
9	AngelicoussisGroup	786
10	StarBulkCarries	691

출처 Clarkson 통계(2015.8.10 기준)

세계 주요 유조선 선사 운송능력 통계

(단위: 만 DWT)

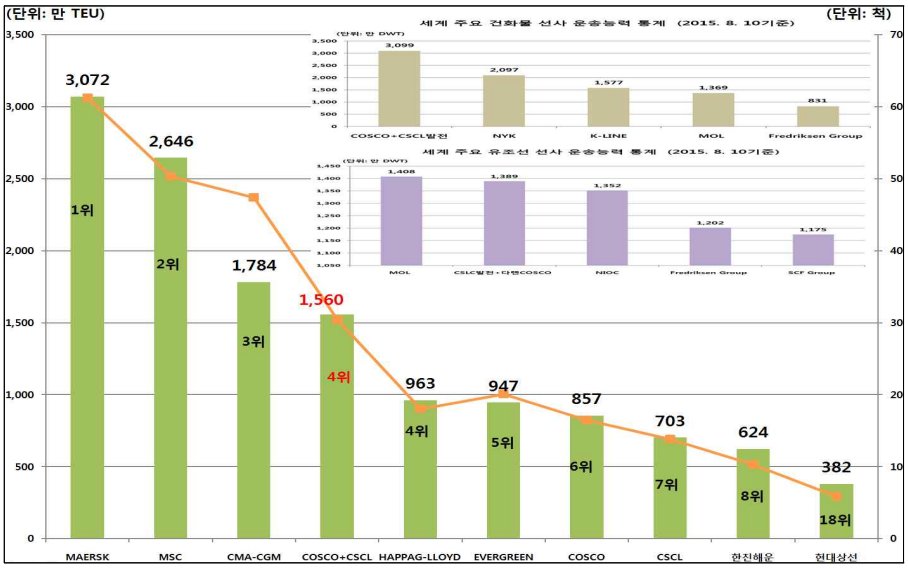
순위	선사	운송능력
1	MOL	1,408
2	CSLC발전+다렌COSCO	1,389
3	NIOC	1,352
4	FredriksenGroup	1,202
5	SCFGroup	1,175
6	EuronavNV	1,164
7	TeekayCorporation	1,163
8	CM	1,111
9	AngelicoussisGroup	1,046
10	Bahri	1,001

출처 Clarkson 통계(2015.8.10 기준)

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 해운: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력



출처: Alphaliner(2015.8.3 기준), 및 Clarkson 통계(2015.8.10 기준), KMI작성

합병 후 COSCO+CSCL 컨선복량 1,560만 TEU로 세계 4위 될 것

2015년 8월 Alphaliner통계에 따르면, 세계 컨테이너 정기선 선박 보유량 1~3위는 여전히 머스크라인(덴마크), MSC(스위스) 및 CMA-CMG(프랑스) 순으로 나타나고 있다. 현재 합병을 추진 중에 있는 중국 COSCO와 CSCL은 컨테이너 선복량 각각 857만 TEU, 703만 TEU로 세계 6, 7위를 차지하고 있다. 양사는 합병이 성사되면 선복량 1,560만 TEU로 HAPPAG-LLOYD, EVERGREEN을 넘어 세계 4위 컨테이너 선사가 될 것이다. 그리고 전 세계 컨테이너 정기선 보유량 8%를 점유하게 된다. 한국의 대표적 선사인 한진해운과 현대상선은 각각 623,558TEU, 382,494TEU로 세계 8, 18위를 차지하고 있다. 또한 세계 주요 건화물선사의 운송능력에 따르면, 합병 후 COSCO와 CSCL은 선복량 3,099만 DWT로 세계 1위를 기록하게 될 것이다. 한국선사 Pan Ocean은 803만 DWT로 세계 8위를 차지하고 있다. COSCO+CSCL 유조선 선사의 운송능력은 1,389만 DWT로 일본선사인 MOL 다음가는 세계 2위를 기록할 것으로 예상된다.

현재 해운업이 불황을 겪고 있기 때문에 각국 정부는 해운업을 부흥시키기 위해 노력하고 있다. 2014년 9월, 중국 국무원은 「해운업의 건전한 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견」(이하 「의견」)을 발표하여 해운업을 최초 국가전략으로 승격시켰다. 「의견」을 기반으로 중국 정부는 COSCO와 CSCL의 합병을 추진하면서 대형 선사 육성에 대한 의지를 보이고 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운 기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-09	11-27
종합지수	1,060.66	750.54
일본 항로	648.92	633.42
구주 항로	1,319.07	816.68
미서부 항로	1008.26	802.49
미동부 항로	1,399.88	953.75
한국 항로	701.22	607.28

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-09	11-27
종합지수	892.58	825.85
석탄	918.44	839.04
곡물	717.13	605.44
금속광석	760.29	696.20
정유	1,215.40	1229.50
원유	1,597.14	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스: 중국의 국유기업 개혁과 대형 해운 기업의 합병

최근 중국정부는 국유기업 개혁을 강력하게 추진하고 있다. 이를 위해 2015년 8월 24일, 「중공중앙、국무원, 국유기업 개혁 심화에 관한 지도의견 中共中央、国务院关于深化国有企业改革的指导意见」 (이하 「의견」) 을 발표하였다. 이와 관련 해운업은 국가 주도 기초산업[1]으로 분류되어 있고 중국 최대 국유선사인 COSCO와 CSCL는 국유중앙기업(양치央企)[2]으로 되어 있다. 금년 상반기부터 COSCO와 CSCL의 합병이 추진되고 있는 것으로 알려졌고 8월 합병이 가시화되었다. 11월 19일 해운시장 소식에 따르면, COSCO그룹과 CSCL그룹 합병 방안은 2016년 1월까지 비준을 승인하며 200억 달러 이상 규모가 될 것으로 예상된다. 본고에서는 상기 「의견」을 바탕으로 COSCO와 CSCL의 기업현황과 합병과정, 합병 후 발전 전망에 대하여 몇 가지 분석을 하였다.

1 중국 국유기업 개혁 지도 의견

「의견」에는 국유기업개혁 분류 관리, 현대화 기업 제도 추진, 혼합소유제도[3] 발전 방안, 국유자산 유실 감독방지 강화, 국유자산감독관리위원회(国资委 이하, 국자위)의 국유기업 관리방법, 주주권 다양화, 국유기업 구조조정 및 통합상장 등 내용이 포함되었다. 「의견」에서는 2020년까지 목표를 다음과 같이 제시하였다. △국유기업의 회사제 개혁을 기본적으로 완수, 혼합소유제 경제를 적극적으로 발전 추진, 법인의 관리 구조를 더욱 건전하게 하고, 적자생존, 자주적인 탄력적 경영 촉진、내부 관리인원의 능력별 적재적소 배치, 우수인력 확보, 수익성 높은 사업 부분 확대, 낮은 부분은 축소하여, 시장화 메커니즘을 더욱 개선한다. △국유자산 감독 관리제도를 더욱 개선하고, 관련 법률법규를 더욱 건전화, 감독관리 수단 및 방식을 지속적으로 개선, 과학성、효과성 및 집중화 감독관리 능력을 한층 제고하고, 경영적인 국유자산의 통일 감독 실현, 국유자산보호증식을 전면적으로 실시한다. △국유자본의 배치 효율 제고, 국유경제 배치구조의 지속적인 개선, 주도적 작용을 발휘, 국유기업 자주혁신능력 제고、환경자원 보호、혁신업그레이드 가속화 및 사회 책임 이행, 선도 및 모범 역할을 충분히 발휘해야 한다. △기업에서 당(공산당) 건설의 전면적 강화, 부패를 반대하고 청렴 제창(反腐倡廉) 제도체계 및 업무체계를 더욱 개선, 국유기업에서 당 조직의 법적 지위 및 정치 핵심 역할을 충분히

1) 중국 국가산업 정책에서 국방, 전력, 석유화학, 전력통신, 석탄, 민간항공 및 해운 등 7대 산업이 국가가 주도하는 기초산업에 포함되어 있다.
2) 중국정부 국유자산 권한 관리 구분에 따르면, 중국 국유기업은 중앙기업(중앙정부 감독 관리하는 국유기업)과 지방기업(지방정부 감독 관리하는 국유기업) 등으로 나눠진다. 2015년 9월 현재 총 109개 기업이 있고, 해운기업으로는 COSCO그룹, CSCL그룹, CMHIT그룹 및 SINOTRANS그룹이 속해 있다.
3) 혼합소유제: 중국의 국유기업 개혁 방안 중 하나로 일종의 민영화 정책, 국가가 소유한 기업의 지분을 줄이고, 민간 자본을 유치하여 기업의 경영효율성을 높이기 위해 도입하는 제도

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

발휘해야 한다고 제시하고 있다.

그리고「의견」에 따르면, 중국 정부는 우선적으로 국유기업을 공공서비스 제공을 목적으로 하는 공익성 기업과 이익창출을 목적으로 하는 상업성 기업으로 분류하고 투자자를 적극 끌어들여 국유기업의 주식 소유를 다양화 하기로 했다. 또한 「의견」은 혼합소유제를 더욱 발전시킬 예정이지만, 목표기간을 설정하지 않고 차분히 한 단계씩 진행해 나갈 것이라고 하였다. 마지막으로 정부는 2020년까지 국유기업 개혁과 관련한 중요영역과 핵심적인 부분에서 중대한 성과를 거두겠다고 강조하였다. 국무원은「의견」발표와 더불어 국유기업 관리방법을 상장기업 직접관리 방식에서 자본을 관리하는 방식으로 전환하고, 국유기업 자체의 독립적 운영을 강화하겠다고 발표했다. 이 밖에도 국유기업의 제도 개혁과 상장을 적극 추진하고, 국유기업 그룹의 통합 상장을 위한 조건도 만들기로 했다.

2 COSCO와 CSCL 합병 추진 과정

2.1 합병 추진 과정

국무원이「의견」을 발표하기 직전인 2015년 8월 7일, COSCO그룹과 CSCL그룹에 소속한 중국원양(中国远洋)、COSCO해운、CSCL컨테이너운수유한회사、CSCL발전 등 4개의 해운 주식회사는 중대한 계획을 위하여 8월 10일부터 주식거래를 일시 중지한다고 발표하였다.

업계 관계자에 따르면 국자위는 올해 3월에 COSCO와 CSCL 등 두 그룹에 대하여 조사 연구를 한 뒤 7월 말까지 2개 중앙기업의 개편 의향을 국무원에 보고하였다. 8월 초 국자위는 COSCO그룹과 CSCL그룹의 고위 경영진 회의를 열고 개편 작업을 공식적으로 가동하였다. 먼저 2 개 그룹의 최고 경영진이 공동으로 개혁 지도부를 설립하여 개편 개혁 방안을 기초하고 2~3 개월 이내 통합 방안을 내놓기를 요구하였다.

실제로 작년부터 COSCO그룹과 CSCL그룹의 실질적 협력 동향이 드러나기 시작하였다. 올해 5월 쌍방이 공동 출자로 중국광석운수유한회사를 설립하여 양자 협력 수준을 한 층 더 높였는데 이것이 마치 전면적 통합을 위한 하나의 복선을 깔아둔 것이라고 보는 이도 있다[표1 참조].

[표1] COSCO와 CSCL 주요 협력 과정

시 간	주요 협력 내용
2011년	COSCO와 CSCL은 아시아-유럽 항로에서 협력 강화
2012년 초	COSCO컨테이너운수유한회사와 CSCL컨테이너운수유한회사는 극동-유럽 및 극동-지중해항로에서 슬로트 교환방식으로 협력 강화
2012년10월	COSCO와 CSCL은「CSCL컨테이너운수유한회사와 COSCO컨테이너운수유한회사는 국내무역 항로 협력 협의」를 체결하고, 국내무역 항로에서 공동 운영
2013년 3월	COSCO벌크운수유한회사와 CSCL벌크운수유한회사는 전략적인 협력 협의를 체결하고 시장정보、화물적재、도선、선박수리、해운정책 등 측면에서 협력 강화
2014년 2월	COSCO와 CSCL은 전략적인 협력 협의 체결
2015년 5월	COSCO벌크운수유한회사와 CSCL벌크운수유한회사는 싱가포르에서 중국광석운수유한회사(합자) 설립

출처: CHINA SHIPPING GAZETTE,「两大集团的前世今生」, 2015.8.19. KMI 정리

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

COSCO그룹과 CSCL그룹은 컨테이너화물운송、벌크화물운송、유조선、부두운영、물류、무역투자 등 많은 공통영역에서 활동하고 있다[표2 참조].

[표2] COSCO그룹 및 CSCL그룹 기본 구조

	COSCO그룹	CSCL그룹
기본 현황	• 전세계 서비스망 1,000여 개 • 총자산 3,300억 위안 • 연수입 1,700억 위안 • 선대규모 700척 이상 DWT 5,000만 이상 • 종업원 수 135,000명 • 상장회사: COSCO COSCO Pacific COSCO International COSCO Corporation (Singapore) COSCO Shipping	• 전세계 서비스망 400여 개 • 총자산 2,000억 위안 • 연수입 800억 위안 • 선대규모 5,000척 이상 DWT 3,600만 이상 • 종업원 수 47,000명 • 상장회사: CSCL CSCL Develop CSCL Network Technology
국내 주요 지주회사	• COSCO 주식회사 (52.8%) *COSCO 컨테이너운수유한회사(100%) *COSCO 벌크운수유한회사 (100%) *COSCO Pacific 유한회사 (44.54%) • COSCO Shipping 주식회사 (51.9%) • China Marine Bunker Supply Company • COSCO Finance • 하이난 COSCO Boao	• CSCL 컨테이너운수유한회사 (45.89%) • CSCL Develop (41.27%) *CSCL 벌크운수유한회사 (100%) *CSCL 탱크운수유한회사 (100%) *CSCL LNG (100%) • CSCL Car Carrier • CSCL International Ship Management • CSCL Inustry • CSCL Logistics • CSCL Agency • CSCL Finance • CSCL Investment • CSCL 자산경영관리유한회사
국외 주요 지주회사	• COSCO Corporation(Singapore) (53.35%) *COSCO Shipyard Company	–
국내 주요 전액출자 회사	• 다롄COSCO • 샤먼COSCO • COSCO 물류회사 • COSCO조선공업회사 • China Ocean Shipping Agency • COSCO Manning Cooperation • 칭다오Ocean Shipping Mariners College	• 상해선박운수과학연구소 *CSCL 네트워크기술유한회사(53.71%) • Shanghai Shipping Group • Dalian Shipping Group *CSCL (中海客轮有限公司) • Guangzhou Shipping Group
국외 전액 출자 회사	• COSCO(홍콩)그룹유한회사 *COSCO국제주식회사 (64.3%) • COSCO 미주회사 • COSCO 유럽유한회사 • COSCO(싱가포르)유한회사 • COSCO Container Lines Japan • COSCO(호주)유한회사 • COSCO 한국 • COSCO 아프리카 • COSCO 서아시아	• CSCL(북미)주식유한회사 • CSCL(유럽)주식유한회사 • CSCL(홍콩)주식유한회사 *CSCL Port Development (51%) CSCL 남은 49% 보유 • CSCL(동남아)주식유한회사 • CSCL(서아시아)주식유한회사 • CSCL(남미)주식유한회사 • CSCL(아프리카)주식유한회사

출처:SHIPPING EXCHANGE BULLETIN, 「中远中海大整合」,2015. 8. 25. KMI 정리
주:( )는 지분 소유 비율

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

2.2 합병 전망

안신(安信)증권의 분석에 따르면, 우선 COSCO와 CSCL보다 큰 주식 플랫폼을 구축하여, 각 부문의 조직을 설치하며 자산, 재무, 인사권을 장악한다. 그 다음 구체적인 업무에 따라 자산 개편의 선후 순위를 결정하고 공통사항부문을 합병할 가능성이 크다. 마지막으로 상장 플랫폼의 현황을 고려하여 관련 자산을 통합하거나 분리할 것으로 추측된다. 그리고 그 중 컨테이너 운송은 양측 통합이 성공할 수 있는지를 결정하는 핵심 지수가 될 것이다. 현재 COSCO의 컨테이너 운송 능력이 CSCL보다 좀 못하지만 두 회사의 최근 10년 동안 컨테이너 분야의 종합 성과와 상해를 가장 중요한 컨테이너 항만으로 삼고 있다는 측면에서 보면 CSCL그룹이 컨테이너 운송 개편의 자본 플랫폼이 될 소지가 있다고 본다[4].

이와 더불어, COSCO그룹과 CSCL그룹의 합병이 추진되고 있는 상황에서 CMHIT그룹과 시노트란스그룹의 합병도 협상 시작 단계에 있다고 보도되었다[5]. CMHIT그룹과 시노트란스그룹의 합병은 전자가 후자를 인수하는 식으로 진행될 가능성이 크다고 알려졌다. 합병되면 7,000억 위안 이상 규모인 "슈퍼 중앙 기업"이 탄생할 것이다. 즉 국유자산관리위원회 산하 4개 국유 해운기업이 2 개로 통합될 것으로 예상된다. CSCL그룹 관계자에 의하면 CMHIT그룹과 시노트란스그룹의 합병과는 다르게 COSCO그룹과 CSCL그룹 합병은 국유자본투자 운영회사가 설립되고, 해운업 최초 산업투자운영회사가 되는 것을 목표로 하고 있는 것으로 알려지고 있다.

3 COSCO, CSCL 합병에 대한 반응

상해해사대학교 쇼우젠민(寿建敏)교수 의견에 따르면, 금번 2개 그룹의 통합을 성사시키는데 3가지 요소가 있다. 첫째 정책 추진으로, 올해는 국유자산, 국유 기업 혁신을 전면적으로 추진하는 한 해이며 이 가운데 중앙국유기업에 대한 통합이 중요한 일환이다. 중앙국유기업의 통합은 내재적 동력이 강하기 때문에 시장경쟁력을 강화하고 국가 자산의 가치 보증 및 증가를 실현할 수 있다고 본다. 둘째는 시장 수요인데, 해운 시장이 불경기이므로 독립된 개체들이 각자 경영을 하는데 어려움이 있어서 합병, 개편을 가속화하고 규모화, 전문화 경영을 촉진하고 리스크 대항 능력과 국제 경쟁력을 높이는 것은 피할 수 없는 추세라고 할 수 있다. 셋째, 기업의 미시적인 환경으로, 두 개 그룹의 내부 인원 구조가 변혁 중이며 그 이전에 두 개 그룹의 고위층 임원들이 이미 교차되고 있어 통합에 유리한 조건이 조성되었다는 것이다. 통합은 시장 경쟁력을 제고하고 국가의 전체 이익을 지키기 위한 것이며 또 중국 해운강국 전략의 중요한 조치의 하나로 보인다는 것이다[6]. 「항운계」의 지은냥(齐银良)편집장은 COSCO와

4) 新浪财经, 「中远中海合并方案预计月底前出炉 规模将达200亿美元」, 2015.11.19
5) 중국증권넷, 중국항구협회, 2015.11.16
6) SHIPPING EXCHANGE BULLETIN, 「中远中海整合之路径」, 2015.8.25

Contents
▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

CSCL의 업무에서 특히 국제화 업무가 중복되는 부분이 많기 때문에 통합을 통해 국제 해운사 간의 경쟁에서 우세를 가질 수 있다고 지적하였다. 또한 상해국제항운연구중심 쩐홍(真虹) 비서장은 컨테이너 업무에서 COSCO와 CSCL이 비슷한 수준이고, 건화물 운송부분은 COSCO가 주로 국제운송, CSCL이 주로 국내운송을 하고 있다. 부두 투자의 측면에서 COSCO는 CSCL보다 뚜렷한 우세를 보유하고 있다. 두 회사의 산업 구조가 비슷하여 합병하면 국내 해운사 간의 경쟁을 줄일 수 있다. COSCO와 CSCL의 합병은 분야 별로 통합하는 식으로 진행될 것이다. 그 중 컨테이너 운송 분야의 통합 잠재력이 가장 크다고 본다. 두 회사의 컨테이너 운송 항로가 비슷한 부분이 많아 슬로트 공유 등 측면의 협력을 진행하기 쉽다. 그리고 선대 대형화의 추세를 보면 두 회사의 선대규모는 경쟁력이 강하지 못하여 서로 협력해야 시장 경쟁에서 이길 수 있다. 따라서 컨테이너 운송부터 합병을 실시할 가능성이 크다. 그리고 컨테이너 업무의 규모 효익이 아주 중요하기 때문에 금번 두 회사 합병에 따라 규모의 경제성을 확대하여 원가 절감을 통해 이익을 얻을 수 있을 것으로 전망하고 있다[7].

위와 같은 통합의 긍정적인 의견 외에도 회의적이거나 부정적인 의견도 적지 않다. 통합은 아주 복잡한 프로젝트이며 단지 쌍방 운영 과정에서의 조화도 아주 번거로운 일이다. 예를 들면, 컨테이너 운송에 있어서 2개 그룹 산하의 컨테이너 화물운송 기업이 각각 다른 얼라이언스에 가입하고 있고, 이런 얼라이언스들이 경쟁 관계에 있는 상황이다. 또한 2개 그룹은 현재 해외에 투자한 부두 자산이 있고 이런 부두와 쌍방 항로간의 설치도 다시 정리할 필요가 있다. 그러므로 기업 통합 후 장점과 동시에 여러 리스크도 함께 존재한다.

또 다른 업계 관계자는 두 회사 컨테이너 업무에서 마케팅 네트워크 재조직, 항로 배치, 기항 항만, 컨테이너 관리 시스템 및 지선 선사 운영관리 등 분야에서 합병 난이도가 높다고 지적하기도 한다. 이와 더불어, 두 회사 합병 후 직원 배치 문제가 가장 시급한 문제이고 두 그룹의 컨테이너 운송, 벌크 화물, 크루즈 등 각 업무의 본사가 다른 지역에 있고 직원 대우의 기준도 다르기 때문에 통합에 난항을 겪을 수도 있고, 통합 후 시너지 효과를 내는데도 애로사항이 있을 거라고 말하고 있다[8]. 이와 같이 2개 그룹의 통합 효과에 대한 여러 업계 전문가들의 의견이 다양하다[표3 참조].

[표3] COSCO와 CSCL 통합 관련 장단점 의견

긍정적 관점	**OOCL 재무부 동리신(董立新) 대표** 시장에서 한 두 개 기업의 합병은 해운시장에 대하여 중대한 영향을 끼칠 수 없으며 현재 시장에서 약 18~19 개의 주요 기업들이 경쟁하고 있으며 합병을 통해 운영 효율을 향상시킬 수 있다.
	안신(安信)증권 교통운수업 장밍(姜明) 애널리스트 2개 그룹 통합은 긍정적인 요소 3가지가 있음. 첫째 기업개편 기회비용이 낮고, 실제 업무의 발전 가능성이 무한하다. 2개 그룹이 현상 유지하면 주기적으로 경기 영향을 받으면서 경영 활동을 할 가능성이 높지만 통합하면 컨테이너 화물 운송의 규모적 우세와 벌크화물과 유조선의 발언권이 다 강화될 수 있으며 특히 컨테이너 화물 운송의 발전 잠재력이 아주 크다. 둘째 2개 그룹의 통합은 "정부로부터 기업으로 (위에서부터 아래로自上而下)" 이루어지고 주도자가 상대

7) 中国证券网, 「四家航运央企可能合并为两家 中远中海将整合」, 2015.11.20
8) 证券日报,「中远中海逾5000亿资产重组 三大主业成合并重点」2015.10.28

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

	적으로 명확하고 해운과 관련성이 아주 강한 "일대일로", 자유무역구역, 장강경제벨트 등 국가 전략의 실시와 해운업이 국가 전략으로 발전하는 배경에서 나타난다. 셋째 쌍방의 개편이 일찍부터 복선이 있었다. 2개 그룹은 각각 벌크화물과 유조선 등 업무를 통합, 그룹 조직 구조의 설립, 그리고 일부 고위층 지도자들의 임면 등이 그 것이다.
	업계 관계자 중국경제"신창타이(新常态)"에서 개혁은 언제나 좋은일이다. 2개의 그룹이 변해야 하는 시각이 있고 현상을 변화시킬 수 있다면 좋은 일이다. 통합을 통하여 규모 우세를 구현할 수 있으며 일부 우세적 항로를 통합하여 쓸데없는 기구와 인원들을 제거하고 더 유연한 체제를 추진해야 한다.
부정적 관점	**업계 관계자** 이번 통합은 “위에서부터 아래로”하는 것이고 국제해운시장에 있어서 새로운 그룹은 "정부 주도형 기업”으로 여겨질 것이며 앞으로 국제 해운 시장을 개척할 때 저항에 부딪힐 가능성이 있다. 물론 통합 자체가 양날의 칼과 같으며 최종적으로 시장에 받아들여지는 것은 여전히 기업의 경쟁력이다. 경쟁력의 구비여부는 시장에서 결정된다.
	업계 관계자 2개 그룹의 업무 영역의 통합은 상대적으로 쉽게 들어갈 수 있는 반면 그룹 측면의 통합은 조직구조와 자산구조, 산업구조, 인원구조 등 특히 중고위층과 관련되므로 난이도가 매우 높다.

출처:SHIPPING EXCHANGE BULLETIN, 「中远中海整合大猜想」,2015. 8. 25. KMI 정리

4 제기되는 문제점

「의견」에 의하면 국유기업을 상업류 기업과 공익류 기업으로 분류하는데 국유 해운 기업이 상업류 기업으로 분류되는데 의문이 없을 것이다. 오랫동안 해운업은 국가 전략 기초 산업으로 분류되어 있는데 “국가 안보와 국민 경제 명맥에 관계되는 중요한 업종”에 속한다는 것이다.「의견」에 규정하였듯이 “이런 국유 기업에 대하여 경영지표와 국유자산 가치평가를 심사하는 동시에 국가전략 수행, 국가안전과 국민경제 운용 보장, 산업 발전 및 특수 임무 수행에 대한 심사를 강화” 한다고 되어있다. 이 경우 만약 국유기업의 경영이 부실화되면 그 이유를 국가안보를 보장하고 국가 경제와 국민생활을 보장한다는 면에서 찾기가 쉬워 효율성을 간과할 가능성도 있다는 점이다. 또한 중앙국유 해운기업이 특히 통합으로 더 커진 국유기업이 정부의 지원 정책에 지나친 기대가 없을 때만 글로벌 해운 경쟁에 전심전력으로 참여할 수 있을 것이다.

이런 의미에서 해운업은 경쟁이 충분한 상업류 기업으로 분류하여 경쟁력을 키워 발전시키면 더욱 유리할 것이라는 의견도 있다.

4.1 COSCO, CSCL 통합의 특징

인수합병인 경우 인수합병을 주도한 기업이 업무수행이나 발전 과정에서 상호보완성이 있는 기업을 찾아 인수합병을 통하여 성장하려는 경우가 대부분이다. 인수합병의 핵심적 목표는 업무 발전에 유리하고 동시에 자체 운영 능력을 높여 양자의 통합으로 "1+1>2"의 목표를 실현하는 데 있다. 또한 전략적 분할을 통해 기업 핵심 업무에 속하지 않은 부분을 분리하여 기업 구조의 최적화를 실현하여야 한다. 그런데 COSCO와 CSCL의 통합에서는 현재까지 어느 기업이 주도기업인지, 전략적 방향은 무엇인지도 분명히 나타나지 않고 있다. COSCO와 CSCL의 합병은 다양한 분야에서 공통적인 사업을 수행하는

Contents
▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

거대기업이어서 특정 분야의 시너지 효과를 내기에 어려움이 따를 수가 있다. 또한 주식회사 형태로 되어있는 상황에서 합병에 관련된 자산의 정확한 평가가 이루어질 수 있을지 의문을 갖기도 한다.

인수합병의 성공여부는 COSCO와 CSCL의 합병 기업 내부의 일치된 전략 기획을 수립하였는지가 중요한 관건이 될 것이다.[9] 또한 재무 관리와 법무 구조, 인적 자원 기업 문화 등이 다 일체화가 될 것인지도 문제이다. 시노트란스그룹의 경험[10]처럼 합병 후 "1+1<2"의 상황이 발생할 가능성도 우려되고 있다고 한다. 그런 측면에서 보면 합병보다는 컨테이너 정기선 업계의 해운얼라이언스처럼 "1+1>2"의 성과를 이루면서 동시에 기업 인수 합병 과정의 내부 통제 리스크를 회피할 수도 있다는 의견이다.

4.2 해운업의 혼합소유제 발전 가능성

COSCO와 CSCL의 통합의 방향은 통합 자본투자회사와 영역별 운영 회사를 설립할 것이라는 예상이 보편적으로 일치된 추측으로 알려져 있다. 현재 상황에서는 4개의 주식 회사를 재통합해야 하는데 각 주식회사마다 원래 회사 통제[11]와 회사 관리인[12] 등 이중 구조가 있다. 새롭게 통합한 자본투자회사와 산하의 영역별 운영 회사의 협력 분담 방법도 관심의 대상이 되고 있다.

「의견」에는 "국유 자본의 지주 지위를 유지하고 비국유 자본의 자본참가를 지지"한다고 되어 있다. 즉 혼합소유제[13]라 하여 국유기업에 민영자본 도입을 강조하고 있다. 그러나 현 상황에서 혼합소유제는 국유기업의 국유자산 유실에 대한 비난을 받을 가능성이 있으며, 민영기업은 자신의 출자액에 따라 이와 상응하는 권리를 가질 수 있을지 의문을 갖고 있다고 한다. 그리고 혼합소유제를 실현하는 전제조건은 제도적 보장과 자산의 가격을 정확히 정할 수 있어야 하는데 제대로 이루어질 지 관심사항이다.

4.3 거대 국유기업의 부정적 영향력 증대 가능성

한편, COSCO와 CSCL의 통합에 있어서 통합한 후의 통합기업은 컨테이너 운송능력이 세계에서 네 번째라는 요인을 제외하면 별 특징이 없다. 시장 공급과잉의 환경에서 기업의 영향력은 규모보다는 차별화된 서비스 제공가능 여부에 달려 있고, 비슷비슷한 서비스를 제공하는 상황이라면 원가 경쟁력 여부에 달려 있을 것이다. 핵심은 규모라기보다 오히려 경쟁력인 것이다. 또한 통합된 거대기업의 발언권이 과다 증대하여 정부에게 혜택 정책을 요구하거나, 정부가 국가전략 임무를 계획할 때 정부의 선택의 여지가 별로 없게 될 수도 있다. 중국내 전문가들은 COSCO와 CSCL의 합병 방안이 나오면 양자의 합병이 실현된다고 낙관적으로 여기지 말고 보다 정확하고 면밀한 검토가 필요하다는 의견이 제기되고 있다.

---

9) COCSCO와 CSCL은 최근 각각 장기적인 발전 전략을 세운 바가 있음
10) 6년전 시노트란스가 시노트란스와 창장해운(CSC)을 합병하였으나 합병이 원활히 이루어지지 못하여 2013년 100억 위안의 적자 발생, 창장석유회사의 증시상장 퇴출발생
11) 이사회가 자본 운영을 포함한 중대한 사항들을 책임지는 형태
12) 전문 경영인에 의한 업무 운영 측면에서 회사 직원간의 관리
13)「혼합소유제와 국유항운기업의 새로운 기회」, 중국교통신문망 谢燮, 2014.9.10

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

5 시사점

해운업 불황이 시작되던 2008~2009년, 상당수의 해운사가 이 여파를 피하지 못했다. 글로벌 금융위기 이후 수요는 줄었고 고유가 흐름이 이어졌다. 유가와 운임 간의 격차가 벌어지면서 해운사들의 수익성이 크게 떨어졌다. 이에 대해 각국 정부는 해운업을 부흥시키기 위해 애쓰고 있다. 중국 국무원은 2014년 9월「해운업 건전한 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견」을 발표하여 해운업을 최초로 국가전략으로 승격시켰다. 동시에 중국수출입은행과 각 시중은행들이 주요 선사들에 대규모 금융자금을 지원해주고, 노후선박 해체보조금까지 지원해주면서 선사들의 경쟁력 강화를 뒷 받침해주고 있다. 이 과정에서 최근 최신 선박[14] 및 대형 컨테이너 선박[15] 발주는 자국 조선사에 맡기도록 해 조선업도 함께 성장하는 구조를 만들고 있다. 이와 더불어 금번 COSCO와 CSCL의 합병을 추진하면서 대형 선사 육성에 대한 의지를 보이고 있는 것이다. 현재 COSCO와 CSCL은 각각 세계 6위와 7위 해운선사로 유사한 항로를 운항하고 있다. 따라서 두 선사가 합병하면 세계 4위 컨테이너 선사가 탄생할 것으로 전망되고 있다.

그러나 2개 대형 선사의 합병 추진과 관련해 다른 국가로부터 반독점 조사를 받을 위험이 있다는 지적도 있다. 중국정부는 2014년 세계 1~3위 선사인 머스크라인, MSC와 CMA-CGM 사이에서 제안된 'P3네트워크'에 대하여 독점적이라는 이유로 불허 결정을 내린 바가 있다. P3네트워크가 무산된 지 한 달 뒤, 머스크와 MSC는 2M을 결성했고, 9월 CSCL은 CMA-CGM, UASC와 협정을 맺고 있다. COSCO는 한국 한진해운과 대만, 일본 선사가 함께 결성한 'CKYHE'얼라이언스에 속해 있다. 따라서 중국 선사의 합병으로 인한 얼라이언스 재편 가능성도 생각해보아야 할 것이다. 또한 합병에 대한 중국의 일부 부정적(회의적) 의견마저도 통합이 제대로 되어 시너지 효과를 내기 바라는 마음에서 우려를 제기하는 것으로 보아야 할 것이다. 중국 양대 선사의 통합이 기정 사실화 된 마당에 업계는 통합의 영향을 정밀 분석할 필요가 있다.

중국선사의 합병이 추진되는 시기에 최근 한국의 양대 선사의 합병설이 보도된 바 있다. 이렇게 경기침체와 각국의 해운 부흥 노력이 계속되는 시기에 우리나라는 중국의 대형선사 합병방향과 결과를 주시하면서 중국정부의 자국 선사 지원정책, 해운-조선 동반성장 정책, 운영효율화를 위한 민영화 정책 등을 면밀히 분석하여 국적선사의 경쟁력 회복과 발전 방향을 모색하여야 할 것이다.

희가혜 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

14) 2015년 2월, CCSC 산하 후동중화(沪东中华)조선소가 건조한 중국 최대의 172,000CBM급 'PAPUA'호 LNG선박은 MOL, CSCL과 Sinopec Group의 합자 회사에 인도되었다.
15) 2015년 7월, 상해 와이가오치아오(外高桥)조선소와 708연구원이 공동으로 중국 최초 자체 연구개발, 설계 및 건조한 18,000TEU급 컨테이너선박이 CCSC(홍콩)에 인도되었다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 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

- 중국 18기 5중전회 개최, "13.5"계획 10대 임무 확정
- 상하이(上海)시, 「해양사업 가속화 발전에 관한 행동방안(2015~2020년)」 출범
- 허베이(河北)성, "13·5"계획 시기에 연해경제 강하게 발전시킬 예정
- 선박공업 "13·5"계획 초안 완성, 향후 5년 조선시장 수요량 30% 증가 예상
- 상하이 "13·5"기간, 국제무역중심 건설 목표 확정
- 푸젠(福建)성 "13·5"계획 확정, 자유무역구 건설 가속화 추진

해운 · 항만 · 물류

- CMHIT와 시노트란스의 합병시 짚어볼 몇 가지 중점사항
- 중국 석탄업 "13·5" 목표 수립, 청정에너지로 전환
- 옌타이(烟台)항운중심 정식적으로 건설 시작
- CSCL, 극동-그루지야 새로운 항로 개척
- 톈진(天津)항 그룹과 CMHIT그룹 공동으로 해외 수출 전자상거래 플랫폼 구축
- 안후이(安徽)성 허페이(合肥)시, 장강과 화이허(淮河)지역 항운중심 건설 예정, 5년 후 컨테이너 물동량 47만 TEU 달성 예상
- 중국의 마다가스카르 톨리아리항 출자건, 내년 2월 준공
- 닝보(宁波)항 컨테이너 물동량 2,000만 TEU 달성, 역사상 신기록 갱신
- 충칭(重庆) "13·5"기간 아세안과 연결하는 통로 및 장강 상류 경제 중심 건설 목표 수립
- 시노트란스 그룹과 China Three Gorges Corporation 전략적인 협력 협의 체결
- 일대일로"의 일환으로 대련항과 독일국영철도공사가 합작, 중국-유럽 간 육로 개척

해양 · 수산

- 해양플랜트 분야에 산업, 표준화, 기술 등 세 가지 중요한 성과 거둠
- 「중국해양경제경기지수보고서」 발행, 동행지수와 선행지수 상승세 보임
- 푸젠(福建)성, 푸저우신구(福州新区) 해양 신흥산업 발전에 과한 13개 조치 출범
- 톈진(天津)에서 해양경제 프로젝트 14개, 총 200억 투자 전망
- 장쑤(江苏)성 블루경제공간 확대, 해양경제 강성으로 건설 예정
- 광시(广西)성 베이부만(北部湾), 국제물류 통로 개통으로 부두 일체화 추진
- 톈진(天津)시 '일대일로' 건설 참여에 관한 실시방안 통과, 북방국제해운 핵심구로 구축



Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 중국 18기 5중전회 개최, 13.5계획 10대 임무 확정

2015년 10월 26~29일, 중국공산당 제18기 중앙위원회 제5차 전원회의(이하:5중전회)가 베이징에서 개최되었다. 회의에서는 국민경제와 사회 발전 제13차 5개년 계획을 논의하였다.

중국은 개혁개방 이후, 제14기 5중전회부터 연속 5번째 5전중전회에서 국민경제, 사회발전 및 5개년 계획 등을 제정하였다. 이와 더불어, 국민 경제 계획 내용도 "조정"에서 "혁신 구동 추진"으로 전환하였다.

26일「인민일보」가 발표한「첫 번째 백년목표에 매진-중국공산당 제18기 5중전회 소집」에 따르면, "13.5"계획은 전면적 샤오캉(小康)사회[16] 실현의 "첫 번째 백년목표"를 맞이하는 마지막 스퍼트이며 또한 민족 부흥의 길에서의 힘겨운 사회주의 중국의 관건적인 한 개 노정이다.

"13.5"계획 내용에 따르면, 생태문명(生态文明) 건설이 목표임무에 포함되어 있음

역대 5중전회 공보에 따르면, 제13기 5중전회부터 국민 경제 및 사회 발전 내용에 관한 계속 늘고 있다고 밝혔다. 1989년 개최한 제13기 5중전회에서 경제에 관한 의제가 증가하지만 진정한 의미에서 5개년 계획에 이르지 않았다. 1995년 9월, 제14기 5중전회에서 「중공중앙 국민경제 및 사회발전 "9.5"계획 제정 및 2010년 장기 목표에 관한 의견(中共中央关于制定国民经济和社会发展"九五"计划和2010年远景目标的建议)」을 통과시켰다. 이에 따라 제14기 5중전회에서 "5개 년 계획"은 향후 5중전회 주요의제가 되었다. 이후 5개년 계획을 발표할 때마다 중국 국민경제 및 사회발전의 방향에 대한 큰 영향을 미쳤다. 이 때부터, 5중전회의 주요 의제는 "5개년 계획" 제정에 대한 건의를 연구하였는데 "10.5기획"(2001-2005년), "11.5계획"(2006-2010년), "12.5계획"(2011-2015년) 및 "13.5계획"(2016-2020년)이 포함되어 있다. 그리고 2005년 개최한 제16기 5중전회에서 "5개년 기획(计划)"을 "5개 년 계획(规划)"으로 바꿨다.

"13.5"계획에 따르면, "조정"에서 "혁신 구동 추진"으로 전환

제5기 5중전회부터 현재까지 국민경제 계획 주제는 "조정"에서 "혁신 구동 주진"으로 전환했다고 밝혔다. 예를 들면, 제13기 5중전회에서「중공중앙 진일보 정비 관리 및 심화 개혁에 관한 결정中共中央关于进一步治理整顿和深化改革的决定」(이하, 결정)을 통과시켰다.「결정」에 따르면, 정비 관리 기간일 뿐만 아니라 정비 관리의 목표 달성했더라도 장기적인 지속성, 안정성, 조화롭게 경제 발전하는 방침을 실시해야 한다. 이에 중국 40년의 경제 발전과정에서 가장 중요한 경험과 교훈이다.

제15기 5중전회는 경제 글로벌화 추세 강화, 기술 혁명 빠르게 발전, 산업 구조 조정 및 국제 경쟁 더욱 치열한 새로운 추세에서 중국 모든 문제가 경제 발전 밖에 해결할 수 없다고 지적했다. 그리고 제17기 5중전회에서 중국은 발전을 지속적인 추진함과 동시에 과학적 발전, 국민 중심으로 전면적인 지속 발전 강조, 여러 방면의 업무 통일적으로 계획 추진 및 민생 개선을 통해 사회의 공평 정의를 추진할 것이다.

생태문명을 최초로 "5위1체[17]"전체 배치에서 포함되어 있음

10월 25일「인민일보」에서 "13.5"계획 10대 임무를 발표하였다. 그 중, 생태 문명 건설(아름다운 중국)은 최초로 5개년 계획에 포함되었다. 26일「인민일보」관련 보도

16) 샤오캉(小康)사회는 1979년 떵샤오핑(邓小平)이 의식주가 해결되는 단계에서 부유한 단계로 가는 중간 단계의 생활수준을 지칭하는 용어로 처음 쓴 이후 '샤오캉' 사회는 중국식의 현대화를 의미한다.
17) 5위1체는 정치, 경제, 사회, 문화와 생태문명 건설 부문에서 시행되는 '5위1체'와 상호 연결되며 상호 촉진된 체계적인 일련의 개혁으로써 강한 전략성을 가지고 있다는 걸 알 수 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

에서 자연 법칙의 지속적인 발전 형식에 따라 경제 발전함과 동시에 생태문명 발전도 추진해야 한다. 이는 단순한 경제와 생산 발전 아니라 생태문명도 함께 발전해야 한다. 2015년 초부터 "역사상 가장 엄격한 새로운 환경 보호법"을 정식적으로 실시하였다. 환경 보호법 제정하는 목표에 따르면, 사회주의 현대화 건설 추진하는 목표에서 생태문명 건설을 통해 경제사회의 지속적인 발전을 추진하는 목표로 전환하였다. 동시에 "아름다운 중국", "녹색화"등 일련 임무에 대한 UN 부비서장은 중국은 생태문명 분야에서 중국일 뿐만 아니라 세계도 함께 녹색 경제로 혁신 업그레이드를 추진할 수 있을 것이다. 금번 생태문명은 최초로 13.5계획의 "5위1체" 전체 배치에서 포함되어 있다. GDP를 따지지 않고, 전면적으로 "환경 보호 보위전(保卫战)"을 개전할 것이다. 동시에 "12.5"기간, 중국은 오염 관리, 생태 보호 등 문제에 대한 조치를 대대적으로 추진하고 있다. 이와 더불어, 생태문명 건설은 상부설계, 전체적 배치 및 엄격한 조치를 통해 "녹색생태도" 구축을 추진할 것이다.

"13.5"계획 10대 임무

1) 경제 성장 유지. 성장 잠재력 발굴, 발전 동력 육성, 발전 우위 확보 및 발전 공간 확장을 통해 경제 총량을 향상시킬 것이다. 2) 경제발전 방식 전변. 물질자원 소모에서 과학기술 발전, 노동자 자질 향상, 관리 혁신으로 전환할 것이다. 3) 산업구조 조정 및 개선. 전통산업 조정 및 업그레이드 추진, 정보화와 공업화 융합 촉진, 전략적인 신흥 산업 육성 및 대대적으로 현대서비스업을 발전시킬 것이다. 4) 혁신 추진, 발전 구동. 과학 기술、산업、기업、시장、상품、경영형태 및 관리 등 분야 혁신을 추진할 것이다. 5) 농업 현대화 발전 과정 가속화 추진. 농업 발전 방식 전환을 가속화하고, 농업 기술 혁신 속도를 빠른 추진할 것이다. 6) 제도 메커니즘 개혁.경제 사회 발전 과정에서 제도 메커니즘에 관련 문제 해결을 통해 시장 자원배치의 결정적인 역할 및 정부 역량을 더욱 발휘할 수 있을 것이다. 7) 시너지 발전 추진. 저개발 지역 가속화 발전시키고, 도시와 농촌의 일체화 발전을 가속화함과 동시에 기본 공공 서비스를 평준화할 것이다. 8) 생태문명 건설 강화. 생산 공간、생활 공간 및 생태 공간 과학적 배치를 통해 생태 환경 보호를 추진할 것이다. 9) 민생 보장 및 개선. 국민 관심 있는 교육、취업、수입、사회보험、의료 및 식품안전 등 문제를 전면적으로 해결할 것이다. 10) 구빈 개발 추진. 빈곤구제, 빈곤퇴치 등 요구에 따라 일련 정책을 통해 일정 시간에 빈곤에서 벗어날 것이다.

< 자료 : 法制晚报, 2015. 10. 26>

2 상하이시, 「해양사업 가속화 발전에 관한 행동방안(2015~2020년)」 출범

상하이(上海)시는 해양사업의 발전에 좋은 시기에 맞이하고 있다. 최근에 상하이시 해양국과 상하이시 발개위가 함께 「상하이시 해양사업 가속화 발전에 관한 행동방안(2015~2020년)」(이하 「방안」으로 약칭)을 출범했다.「방안」에서 국제해양분야의 경쟁을 적극적으로 참여하고 발전의 공간을 확대하며, 해양경제의 개발수준을 제고하고 새로운 성장점을 육성함으로서 국가해양강국전략 지지한다고 한다.

「방안」에 따르면 2020년까지 상하이시의 해양생산 총액은 전 지역 생산총액의 30%에 달할 예정이다. 전략적 해양 신흥산업과 현대 해양서비스업을 중심으로 하는 현대 해양산업 시스템을 구축할 것이다. 해양과학기술 혁신능력을 뚜렷이 제고해야 하며, 심해잠수, 심해시추, 심해탐측 등 일련 관건기술이 비약적 발전을 거둘 수 있도록 해야 한다. 해양생태환경은 개선 효과가 뚜렷해야 하며 바다로 흐르는 육상오염물을 10% 감소해야 하며 해양생태 레드라인 구역 내의 해수수질기능구 도달률을 10% 증가해야 한다고 제기했다.

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

해양사업의 발전을 가속화시키는 것은 상하이의 발전공간을 확대하고 경제모델을 전환시키는 데에 절박한 요구이다. <방안>에서 지역조건에 의해, 해역, 도서, 간석지, 해안선, 항만, 항로 등 자원을 절약하고 집약적으로 이용할 수 있도록 해야 한다. 조력, 파동에너지, 풍력 등 해양 재생가능한 자원에 대한 개발과 산업화를 가속화시켜야 한다. 상하이 선박공업, 해양교통운수 등 전통적인 우세산업을 공고히 하며 해양플랜트, 해양생물의약, 해양 신 에너지 장비 등 전략적 해양신흥산업을 대대적으로 발전시켜야 한다. 또는 해양경제의 개방수준을 높이며 국제경쟁력을 지닌 개방적 해양경제 시스템을 구축한다. 그리고 '일대일로' 및 장강 경제벨트 등 국가전략과 연결시켜서, '일대일로' 빈해항만건설, 해양산업발전, 해양경제무역, 해양자원개발과 해양사무협력에 전면적으로 참여해야 한다.

이외에「방안」은 해양생태환경보호, 해양과학기술 자주혁신능력 제고와 지방 해양법규와 계획 시스템 보완에 있어서도 다양한 요구를 제기했다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 11. 13>

3 허베이성, '13 · 5'계획 시기에 연해경제 강하게 발전시킬 예정

11월16일 허베이(河北)성 정부는 <허베이성 '13·5'계획 제정에 관한 의견>(이하 <의견>으로 약칭)을 반포했다. <의견>에서 '13·5' 시기는 허베이성 국민경제 발전의 중요한 시기이어서 이번 계기에 부족한 점을 보완하고 연해경제를 강하게 발전시켜야 한다고 제기했다.

<의견>에서 허베이성 '13·5' 시기의 발전기회를 찾아내고, 국무원이 비준하고 실시한 <환발해 지역 합동발전 강령>도 허베이성에게 연해경제발전 가속화시키는 데에 좋은 기회를 만들어 주었다. 국가가 실시하고 있는 '일대일로'전략도 허베이성이 새로운 통로를 개방하고 대외개방의 수준 높임에 중요한 계기를 제공했다.

이번 계기로 해양경제를 대대적으로 발전시키는 것은 '13·5'시기 허베이성 발전의 중요한 임무 중 하나이다. <의견>에서 허베이성의 항만서비스기능과 종합운송능력을 제고하고 집산운송시스템을 보완한다고 제기했다. 톈진과 함께 북방해운중심을 구축하고 '일대일로' 동부에서의 북방 시작점으로 만들려고 한다. 모델전환하고 발전하며, 산업구조의 최적화와 업그레이드를 서둘러 해야 한다. 전통산업을 개조해야 하고 연해, 원구와 해외로 일부 산업을 이전해야 한다. 연해의 항만, 토지자원과 환경적재량을 충분히 이용하며, 세금 정책을 보완하여 철강, 석유화학, 중형장비제조 등 중화공업을 차오페이디앤(曹妃甸)구와 보하이신구(渤海新区)로 전이해야 한다.

<의견>에 따르면 조화로운 발전을 이루고 균형이 있는 발전구조를 구축해야 한다. 그리고 발전에 있는 부족한 부분을 보완하여 연해경제를 중점으로 발전시키고 새로운 전체적 우세를 서둘러 형성해야 한다. 연해경제를 대대적으로 발전시키고 항만과 도시산업을 융합시켜 항만운송 능력, 원활한 항구기능과 무역기능을 제고한다. 당산만(唐山湾)생태도시와 황화신성(黄骅新城)등 빈해 새로운 도시를 건설한다. 순환경제 방식으로 임항(临港)산업, 전략적 신흥산업, 생산적 서비스업 및 해양경제를 중점으로 발전한다. 이를 통해서 빈해산업 클러스터와 도시발전구를 형성한다.

<의견>에서 허베이성의 조화로운 발전을 추진하며 연해의 선두 발전구로 만들자고 강조했다. 이에 당산(唐山), 창저우(沧州), 친황다오(秦皇岛) 지역들의 연해 개방 장점을 발휘하고 환보하이의 협력발전에 적극적으로 융합해야 한다. 차오페이디앤구(曹妃甸区), 보하이신구(渤海新区), 베이다이허신구(北戴河新区)를 건설하는 데에 힘을 쏟아야 하며, 허베이성의 개방적 경제 선두구역으로 건설해야 한다. 이와 동시에 헤베이성의 도시와 농촌 간의 조화로운 발전을 추진한다. 당산시가 먼저 발전모델을 전환하고 순환경제를 발전시키며, 동북아지역 경제협력 창구도시, 환보하이지역의 새로운 공업화 기

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

지, 수도권의 중요한 발전 지점과 징진탕(京津唐) 지역의 중심 도시로 만들 것이다. 친황다오시는 빈해, 생태, 여행, 과학기술 특색을 살리고 항만의 구조조정을 서둘러 진행하며, 국제빈해레저여행도시, 국제건강도시와 과학기술혁도시로 건설할 것이다. 창저우시가 신 공업화와 신 도시화를 결합하고 발전하는 것을 지지한다. 환보하이 지역의 중요한 연해개방도시와 징진지 도시군의 중요한 산업기지로 구축할 것이다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015 .11. 18. >

4 CMHIT와 시노트란스의 합병시 짚어볼 몇 가지 중점사항

CMHIT와 시노트란스의 합병 제안은 주로 CMHIT 쪽에서 나온 것으로, 시노트란스 고위층의 기본적 동의와 국가자원위원회쪽의 허가를 받아, 양사는 조속한 시일 내에 합병에 대한 방안을 내놓고 국가자원위원회와 국무원의 비준을 거쳐 진행될 예정이다. COSCO와 CSCL의 합병방안도 아직 구체화되지 않은 시기에 또 두 개의 거대 물류그룹의 합병이 논의되고 있다.

현재 국가자원위원회 산하의 항운관련 기업은 모두 4개로, COSCO, CSCL, 시노트란스, CMHIT가 그것이다. 몇 개월전 COSCO와 CSCL의 상장사는 이미 종목을 내리고 국무원의 허가하에 양사의 합병에 총력을 다하고 있다. 시노트란스는 물류 위주, 해운은 지지사업, 선박중공은 뒷받침해주는 중국 최대의 종합물류그룹이다. CMHIT는 업무범위가 매우 넓어 해운물류, 금융, 토지개발 등 다방면으로 그 중 금융과 토지개발 쪽이 유명하고 상대적으로 물류는 그 비중이 낮은 편이다.

주의할 것은 6년전 시노트란스가 시노트란스와 창장해운(CSC)과 합병하여 시노트란스CSC가 되었으나 두 기업의 합병이 원활하지 않았던 것이다. 합병을 통해 더 크고 강한 기업으로 거듭나야 마땅하나 2013년 100억위안 적자가 나고 상장사였던 창장석유운수가 상장 퇴출됐다. 최근 1년들어 시노트란스CSC의 해운부문이 실질적인 합병을 시작해 며칠전, 이 그룹 산하의 중국경제무역선박업무 유한공사가 상하이에서 영업을 시작, 그룹 산하 400억 자산을 움직이는 해운부분이 이곳에 모여 상하이에서 그룹 내 해운 업무를 총괄 관리하게 되었다.

"이 전에 두 회사가 합병할때 최초의 관리층은 형평을 강조하여, 양사간 회사의 이념의 차이가 매우 컸다. (하나는 우한의 내륙기업으로 사고가 전통적이며, 하나는 연해의 국제무역으로 발전한 기업이기 때문에 사고가 국제화된 차이가 있다) 때문에 합병과정에서 여러 곤혹스러운 상황이 발생하기도 했다." 다수의 업계관계자가 기자에게 금번 두 기업 간 합병에도 이러한 문제점이 염려된다고 했다.

이전에 국영기업 중 합병사례 중 기업의 완벽한 결합이 실패한 사례가 종종 있는데 고위층의 보이지 않는 이해득실 싸움도 그 중 하나이다. 이같이 큰 규모의 국영기업에 있어서는 합병이 실패할 경우 사회가 치르는 댓가가 크기 때문에 신중히 논의를 해야 할 것이다.

< 자료 : 中国港口网 , 2015. 11. 16. >

5 중국 석탄업 "13 · 5" 목표 수립, 청정에너지로 전환

'13·5'기간 석탄 발전은 '증가량을 엄격하게 통제하고 저장량을 최적화' 할 것이며 자원이 없는 기업, 뒤지는 생산 능력, 품질이 떨어진 석탄을 질서 있게 퇴장하게 인도할 것이다. 대회에서 국가발전개혁위원회 부주임인 롄위량(连维良)은 발전의 방향을 지적했다. 업종이 곤경에서 벗어난 뒤에는 업종의 새로운 성장점이 발견되는 기회이고 제때에 전략을 조절하고 친환경 에너지의 발전을 전환 발전의 중심으로 했다고 하였다.

증가량을 엄격하게 통제함

중국석탄공업협회 왕현정(王显政) 회장은 '13·5'계획의 기획 발전 목표는 생산능력의 확대와 공급 확보를 위주로 하는 것에서 저장량 최적화와 증가량 통제, 과잉 없애기, 낙후 토대를 위주로 하는 것으로 전환하고 발전의 품질과 효익을 높이는 것을 중요시한다고 했다. 첫째는 저장량의 최적화인데 중점은 석탄 퇴출 메커니즘을 확립하는 것이다. 자원이 고갈되고 안전이 확보되지 않으며 손실을 만회할 가능성이 없는 탄광의 파산과 뒤진 생산력의 토대를 촉진해야 한다. 연료석탄이 현재 시장에서 공급이 수요보다 현저히 많은 상황에서 불법 범칙생산, 불안전한 생산, 생산능력 초과 생산에 대해서 절대 허용하지 않으며 저질의 석탄 개발을 제지하고 저질의 석탄 생산과 판매를 엄격하게 통제해야 한다고 했다. 국가발전개혁위원회의 데이터에 의하면 전국적으로 생산됐거나 생산중인 석탄의 57억 톤이다. 규정위반으로 생산이 중지된 채탄능력을 제외해도 여전히 심각하게 과잉되어 있다. 그러므로 기업자의 자발적인 생산 감소와 제한은 시급한 과제이다. 둘째는 증가량을 통제하는 것이다. 왕현정 회장은 석탄이 상하류 일체화의 발전 흐름에 의해 석탄, 전력, 탄화 등을 묶어서 생산력 확대만을 목적으로 하는 석탄 프로그램의 심사를 엄격히 통제해야 한다는 것을 요구한다. 올해의 내몽골자치구(内蒙古自治区)의 상하류 기업 연합 재편성 정책을 예로 한다면 바로 위에서 제시된 흐름에 의해 상류 석탄과 하류 발전소 자원에 대해 주식 참여 재편성하고 자원을 활성화함으로써 최근 구내 신화화력 발전 프로그램과 JZEG(冀中能源)그룹 석탄 프로그램에 대해 처음으로 재편성을 했다. 또한 일체화 전환 프로그램이 없는 석탄에 대해 비준하면 안 된다.

청정 에너지로 전환함

대회에서 렌위량 부주임이 저장량과 증가량 문제를 해결하는 동시에 청정 에너지가 에너지 소비의 증가량을 점유할 뿐만 아니라 점점 저장량을 대체할 것에 대해서 충분히 준비해야 한다고 했다. 업종 내부의 전환 업그레이드해야 석탄이 곤경에서 벗어날 새로운 성장점을 가져 올 수 있다. 근년에 와서 석탄 생산을 억압하는 가장 큰 금령은 환경 보호이다. 석탄은 스모그를 일으키는 주요인이라고 여겨진다. 그러므로 문제에서 벗어나려면 저품질 석탄 생산을 중지해야 한다. 이 문제를 해결하기 위해 생산 중지되는 석탄은 청정에너지로 전환시키는 것이 중요한 방향이 될 수 있다고는 지적했다. 석탄 세광과 선광, 가공 전환과 종합 이용을 발전시키는 것은 제품의 부가치를 높이고 산업 사슬을 확장할 수 있다. 왕현정 회장은 석탄 소비 구조가 깊이 변화되고 있다는 것을 봤다. 그는 석탄의 청정, 고효율 및 집약화 이용 수준을 높이도록 하고 원탄에 대해 등급, 품질을 구분하여 이용하는 것을 지지한다. 이와 동시에 석탄과 전기를 동시에 이용하고 일체화 발전을 촉진한다. 현대 석탄 및 화학공업산업을 발전시키고 구조조정과 전환, 업그레이드를 촉진하고 석탄공급체계의 품질과 효율을 높인다. 그리고 새로운 수요 성장점을 촉진하고 업종의 발전은 생산에서 생산 서비스형으로의 전환을 촉진한다.

< 자료 : 上海证券报 , 2015. 11. 24. >

6 해양플랜트 분야에 산업, 표준화, 기술 등 세 가지 중요한 성과 거둠

최근에 중국 첫 번째 해양플랜트 종합표준화시범 프로젝트-자동승강식 리그 플랫폼 종합 표준화 시범 프로젝트-는 상하이 외고교 조선회사에서 전문가의 평가와 심의를 통과하여 순조롭게 검수를 끝나게 되었다. 이번 프로젝트는 5년에 걸쳐 자동승강식 리그 플랫폼의 설계와 건설 과정에 처음으로 자동승강식 리그 플랫폼 표준화 시스템을 구축하게 되었다. 이것은 해양플랜트 표준화의 새로운 국면을 열리게 되어 중국이

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

해양플랜트 표준화 시스템 구축에 새로운 성과를 거두었다고 보인다. 이는 중국 해양플랜트 산업의 혁신에 있어 시범적인 역할을 보여주면서 산업 전체를 이끌어주고 중국 해양플랜트가 해외로 나가는 데에 기여하고 있다고 보인다.

이번 시범 프로젝트는 중국선박공업그룹과 상해시 품질기술감독국이 함께 계획하고, 상하이 외고교조선회사가 앞장서서 중국선박해양플랜트설계연구원 및 중국 선박공업 종합기술 경제연구원과 함께 실시하고 추진한다.

이번 시범 프로젝트는 자동승강식 리그 플랫폼의 설계와 건조에 있어 6가지 면에서 국제적 선진수준을 가진 표준화 연구 성과를 거두었다. 첫째, 세계 선진 표준 연구에 있어, 각종 표준 총 1175개를 모아서, 298개 국제 표준을 위주로 국내 표준으로 전환하는 연구를 전개했다. 총 68개 국내외 표준대비분석 연구보고서를 만들어냈다. 둘째, 자주혁신에 있어, 100여개 핵심기술 연구를 진행해왔다. 그 중에 19개 핵심기술 연구 성과를 국가와 업계의 표준으로 신청하여 자동승강식 리그 플랫폼 표준화 수첩으로 만들었다. 셋째, 자동승강식 리그 플랫폼 표준화 시스템을 구축하며 기업급 표준 319개, 국가급 및 업계급 표준 28개를 반포했다. 넷째, 해양플랜트 표준화 정보관리 플랫폼에 의지하여 기술표준의 홍보와 실시를 강화했다. 다섯째, 인재육성에 있어, 100여명 표준화 전문가와 관리팀을 육성했으며 국제표준 제정 연구 총 10여개에 참여했고 ISO/TC8 연회 및 관련 활동에 적극적으로 참가했다. 따라서 중국이 관련 국제 표준 분야에 가진 영향력을 향상시켰다. 표준화는 해양플랜트 제품의 품질과 제조 효율성을 높임으로써 노르웨이, 미국, 싱가포르 등 국가에 판매하게 되었다.

이번 시범 프로젝트의 성공적인 검수결과가 나온 것은 중국이 해양플랜트 분야에서 산업, 표준, 기술의 돌파를 이루어졌다는 의미를 가진다. 그리고 산업체인의 협동발전을 이끌 수 있어서 해양플랜트 산업의 비약적 발전을 이룰 수 있을 것이다. 해외의 경험을 거울로 삼아 자동승강식 리그 플랫폼 표준화 시스템을 구축하여 해양플랜트 표준화 시스템을 보완하게 되었다. 기술성과를 전환하고 자주혁신으로 녹색, 안전, 환경보호에 국가 해양플랜트 제조 기술의 돌파를 실현한다.

중국은 세계에서 중요한 영향력을 가진 조선대국이며 해양플랜트 대국으로 나아가고 있다. 세계 해양자원개발로 인해 해양플랜트 산업을 발전시키는 것은 조선강국 목표를 이루기 위해 가야하는 길이다. 자동승강식 리그 플랫폼 종합 표준화 시범 프로젝트는 국가 표준화 개혁을 전개하는 과정에 취하는 새로운 조치이며 해양플랜트 산업이 설계, 건조 및 관리에 있는 창조성과 규범성을 제고하는 데에 적극적인 추진 역할을 하고 있다. 따라서 국가 해양 플랜트 산업이 지속적으로 건전하게 발전할 수 있는 데에 깊은 의미를 지닌다. 향후 '일대일로' 건설은 제조업에 얻기 어려운 역사적 기회를 가져다 주기 때문에 이를 계기로 종합 표준화의 힘을 입어 국가 해양플랜트 제조의 국제 경쟁력을 대대적으로 제고할 것으로 기대된다. 중국은 앞으로 세계 해양플랜트 산업에 중요한 자리를 차지할 것이다.

< 자료 : 经济日报 , 2015 .11. 16. >

7 <중국해양경제경기지수보고서> 발행, 동행지수와 선행지수 상승세 보임

최근에, 국가해양정보중심에서 <중국해양경제경기지수보고서>를 처음으로 발행했다. 2013년에 해양경제 동행지수가 98.42이었으며, 안정적인 상승세를 보인다. 해양경제 선행지수가 99.65로 뚜렷한 상승세가 나타났다. 해양경제 후행지수가 97.28로 2012년에 대비하면 조금 하락되었다.

중국해양경지지수는 중국해양경제발전상황에 대한 한 종합적 설명이다. 이것은 중

Contents

▸ 통계로 보는 해운
: 2015년 세계 주요 해운선사 각 선종별 화물 운송능력
▸ 이슈 포커스
: 중국 국유기업 개혁과 대형 해운기업의 합병
▸ 동향 & 뉴스

국의 해양경제의 활약 정도를 반영할 수 있으며, 동행지수, 선행지수와 후행지수 등 3부분으로 구성된다. <중국해양경제경기지수보고서>는 국가해양정보중심이 중국의 해양경제발전실천상황에 의하여, 국내와 해외의 거시경제 경기 모니터링 이론, 지표와 방법에 따라 편성한 것이다.

동행지수는 현재 해양경제 기본 추세를 반영하는 지표들이 합친 것이다. 2010년부터 해양경제의 동행지수가 3년 동안 연이어 떨어졌다가 2013년에 미소하게 상승했다. 해양생산서비스지수의 뚜렷한 상승은 동행지수 상승의 주요 원인이다.

선행지수는 동행지수보다 앞선 선행지표들이 합친 것이며 해양경제의 미래 추세를 예측하는 데에 사용한다. 2010년~2012년에 해양경제 선행지수는 3년 동안 연속 하락했다가 2013년에 상승하기 시작했다. 연해지역의 외자 직접이용 계약금액, 새로운 증가된 해양 관련 취업자 등 6개 지표가 모두 상승하는 추세를 보인다.

후행지수는 동행지수보다 뒤쳐진 수행지표들이 합친 것이며, 해양경제 순환의 최고점과 최저점에 대해 확인하는 데에 사용한다. 2010년 이후 해양경제 후행지수는 상승했다가 하락했다. 2013년에도 지속적인 하락 추세를 보였으나 하락의 폭이 줄었다. 주민소비가격지수가 지난해와 같은 수준을 유지해왔지만 오염해역면적, 연해지역 금융기구의 새로 증가된 단기대책 및 연해지역의 재정지출 증가속도가 모두 하락했다.

국가해양정보중심 하광순(何广顺)주임은 해양경제경기분석은 해양경제정책 제정의 중요한 근거라고 한다. 이를 통해 관리부문은 해양경제주기파동의 특징과 여러 선행적 특점에 따라 해양경제운행상황에 대해 앞서 판단할 수 있도록 할 수 있다. 그러면 적당한 시기에 효과성 있는 조치로 조정하여 경제정책의 시간지연효과를 단축하며 해양경제주기의 상승기를 연장시키고 하락기를 감소할 수 있다.

하광순은 지금 연간기본데이터만 있기 때문에 현재의 보고서는 실제적 응용의 시각에서 볼 때 아직 시도일 뿐이라고 한다. 앞으로 분기 혹은 월간 데이터를 파악하게 된다면 해양경제경기지수의 정확성과 시간성을 더욱 높일 수 있는 것으로 기대된다고 한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 11. 24. >