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

제16-2호
2016년 1월 22일

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)

▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈

▸ 동향 & 뉴스

▣ 2015년 중국 10대 해운업체 (시가총액기준)

(단위: 억 위안)

순위	업체명	시가총액	증가율
1	COSCO	962.2	52%
2	CSLC	762.4	66%
3	CMHIT	541.7	5%
4	C S L C Develop	362.1	42%
5	TIC	265.4	223%
6	OOCL	191.9	-13%
7	COSCO Shipping	180	33%
8	SINOTRANS	163.2	89%
9	SINOTRANS&CSC	153.7	500%
10	HNSS	116.8	135%

자료 : 각 해운업체 통계(2015년 12월 24일 기준)

▣ 2015년 중국 10대 항만그룹 (시가총액기준)

(단위: 억 위안)

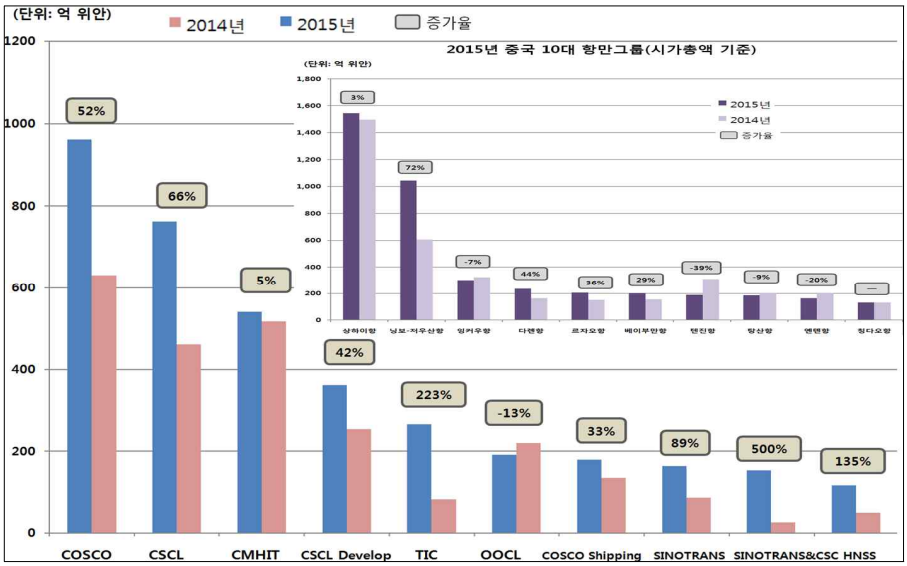
순위	항만명	시가총액	증가율
1	상하이	1,545.7	3%
2	닝보-저우산	1,044.5	72%
3	잉커우	303.6	-7%
4	다롄	235.5	44%
5	르자오	205.8	36%
6	베이부만	202.1	29%
7	톈진	190.3	-39%
8	탕산	185.5	-9%
9	옌톈	164.7	-20%
10	칭다오	131.7	-

자료 : 각 해운업체 통계(2015년 12월 24일 기준)

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해운업 : 2015년 중국 10대 해운업체 (시가 총액 기준)



자료: 각 해운업체 통계(2015년 12월 24일 기준), KMI작성

2015년 중국 10대 해운업체 시가총액 3,541.3억 위안 전년대비 44.4% 성장

2015년 중국 10대 해운업체 시가총액은 3,541.3억 위안으로 전년대비 44.4% 증가했다. 업체별로 2015년 합병 이슈 된 4대 국유해운사 중, COSCO와 CSCL 시가총액은 각각 962.2억 위안, 762.4억 위안으로 전년대비 52% 와 60%의 성장을 기록하며, 중국 1위, 2위 해운업체의 자리를 지켰다. CMHIT와 SINOTRANS의 시가총액은 각각 541.7억 위안, 153.7억 위안으로 전년대비 5% 와 89%의 성장을 기록하며, 10대 해운업체에 3위 및 7위를 차지했다. 2015년 SINOTRANS&CSC의 시가총액은 153.7억 위안으로 전년대비 500% 증가하여 중국 10대 해운업체 중 가장 빠른 성장속도를 기록했다.

항만별로 상하이항 시가총액은 전년대비 3% 증가한 1,545.7억 위안으로 중국 1위 항만그룹의 자리를 지켰다. 닝보-저우산항 시가총액은 1,044.5억 위안으로 전년대비 72% 증가하여 중국 10대 항만그룹 중 가장 높은 반면에 톈진항 시가총액은 폭발사고로 전년대비 -39% 감소해 10대 항만그룹 중 하락폭이 가장 크다.

2015년 해운업은 지속적인 침체 상황을 유지하고 있다. 중국 정부는 국가 차원에서 "국유선사 합병", "일대일로"전략, "노후선박해체 보조" 등 일련 해운 촉진 정책을 발표하면서 해운사의 경쟁력 강화를 뒷받침해주고 있다. 이와 더불어, 중국 경제는 신창타이에 접어들었으며, 항만 물동량도 저속도 성장을 유지하고 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	01-22
종합지수	734.95	785.11
일본 항로	619.87	612.16
구주 항로	855.19	900.35
미서부 항로	761.60	816.68
미동부 항로	846.92	986.08
한국 항로	584.19	555.62

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	01-22
종합지수	856.91	847.14
석탄	844.95	828.95
곡물	606.92	589.22
금속광석	833.43	836.78
정유	1,246.17	1,246.17
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스: 2015년 중국 해운업 10대 이슈

1 2015년 중국 해운업 10대 이슈 회고

1. 중국 국유 해운기업 합병

2014년 독일 HAPPAG-LLOYD와 칠레 CSAV 통합 사건은 해운업계의 큰 이슈가 되었다. 따라서 2015년에는 중국의 국유기업 개혁 심화 배경에서 중국 해운업계는 "4대 항운기업 통합" 사건이 핫 이슈가 되었다. 12월 11일, 국무원은 COSCO와 CSCL 두 그룹의 구조 조정 신청을 공식적으로 승인하였으며 이 두 그룹 산하의 상장 기업도 같은 날에 일련의 거래 방안을 발표하였다. 최종 조정 범위는 중국 내륙과 홍콩의 4개 상장 기업(표1 참조)의 7개 주식에 관련되고 70여 항의 자산거래를 포함한다. 또한 12월 29일, 시노트란스그룹이 전체적으로 초상국그룹에 합병되는 방안이 국무원에서 승인을 받았으며 시노트란스그룹은 초상국그룹의 완전 출자 자회사가 된다.

[표1] 합병 후 4대 상장회사 업무 분담

회사명	주요 업무
COSCO	컨테이너 운송 업무 위주로 운영
COSCO Pacific	글로벌 항만 업무 위주로 운영
CSCL Develop	탱커 및 LNG운송 업무 위주로 운영
CSCL Container Lines	선박 및 컨테이너 리스 위주로 종합 금융업무 플랫폼으로 전환

출처: China Shipping Gazette 「中远中海重组打造四大产业集群」 2015.12.23, KMI 정리.

해운 기업통합 뿐만 아니라 항만 자원의 통합도 2015년의 핫이슈이었다. 2015년 하반기부터 전국 항만 자원의 통합 속도가 높아지고 있다. 8월 닝보(宁波)-저우산(舟山)항은 통합으로 닝보저우산항만그룹에서 닝보저우산항 주식회사로 탈바꿈하였다. 10월 20일, 다롄(大连)항 투융자 지주 회사가 다롄항 그룹을 대체하여 진저우(锦州)항의 1대 주주가 되었다.

2016년 세계 해운업의 주 기조는 여전히 통합이 될 것이다. 예를 들면 COSCO와 CSCL 두 그룹의 통합과 시노트란스그룹과 초상국그룹의 통합, 중국 항만 기업의 통합부터 CMA-CGM의 NOL 인수 사업 등 계속적인 해운기업의 인수합병이 예상된다.

2. 해운 및 항만 부가비용 개혁, 여러 항목 징수료 간소화 및 취소

2015년 중국 항만해운업 비용체제 개혁의 강도가 더욱 강화되었다. 5월 26일, 교통운수부는 「국제해운 부가비용 등록 정화에 관한 통지关于清理整顿国际海运附加费报备相关事宜的通告」 발표를 통해 해운시장 질서를 유지하는 동시에 THC(터미널화물처리비Terminal Handling Charge) 등록에 관련 행위를 더욱 규범화하기로 하였다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

2015년 7월 23일, 교통운수부、국가발개위는「항만 선박 사용비용과 항만 시설 보안비용 조정 문제에 관한 통지关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知」를 발표하였다. 이를 통해 항만 선박 사용비용 요금정책을 개선하고, 항만 시설 보안비용의 요금 기준을 인하하기로 하였다.

따라서 8월 19일, 재정부、국가발개위는「수운업체 행정 사업성 비용항목 취소 관련 통지关于取消有关水运涉企行政事业性收费项目的通知」를 발표하고, 2015년 10월 1일부터 선박입항료、특종선박(特种船舶) 및 수상수하 작업 안전보호비(水上水下工程护航费)、선박 임시 등록비용、선박연돌 표지 및 국기 등록비용、선박 명의개서료 및 선박국적항 변경비용、폐철선박 등록비용 등 7개 중앙급 행정 사업성 비용항목을 취소하였다. 이로써 중국은 세계에서 첫 번째로 선박입항료를 취소한 국가가 되었고, 교통운수부에서 중앙 행정 사업성 비용항목을 4개로 줄였다.

9월 2일, 국가발개위(국가발전개혁위원회)、재정부、공업정보화부、교통운수부、상무부、관세청 및 질검총국 등 7개 부서가 공동으로 발표한 「출입항 비용 절차의 진일보 정리 및 규범화에 관한 통지关于进一步清理和规范进出口环节收费的通知」(이하「통지」)에 따르면, 2015년 말까지 출입항 비용 절차를 진일보 규범화하는 동시에 기업 경영환경을 더욱 개선할 것으로 전망된다.

또한 10월 21일, 교통운수부는「전면적인 항만 경영 서비스비용 정리 및 규범에 관한 통지关于全面清理和规范港口经营服务性收费的通知」 및 「해운 부가비용 정리 및 규범의 특정항목 감독에 관한 통지关于开展清理和规范海运附加费收费专项督查的通知」발표를 통해 해운 관련 항목의 요금기준을 규범화하였다.

3. 항운중심 건설 발전

2015년 항운중심 관련 기사 중, 광저우(广州)국제항운중심 건설에 대한 일련의 기사가 가장 주목 받고 있었다. 광저우 국제항운중심 건설 관련 토론에서 광저우는 단순히 부두 건설 뿐만 아니라 배후지 역할을 갖고 있는 국제항운중심 건설 목표로 추진하고 있다. 동시에 「광저우 국제항운중심 3년 행동계획」의 제정이 완료되어 광저우시 위원회、시정부는 비준 절차를 진행할 예정이다. 이에 따라 국제항운중심、물류중심、무역중심 및 금융서비스체계 간 상호 융합하는 구조를 건설할 것이다. 이와 더불어, 상해(上海)항운중심 건설이 이목을 끌고 있다. 2015년 상해는 국제크루즈모항을 통해 항운중심 영향력을 더욱 제고시킬 수 있는 동시에「상해시, 상해국제항운중심 건설 추진에 관한 조례(초안)」에 따라 상해시는 상해국제항운중심 건설 발전 자금을 재정예산에 포함시켜, 보조금 지원、대출 지급、자본 출자、혁신 장려 등 방식을 통해 상해항운중심 건설을 추진하기로 하였다. 아울러 국내 및 해외 각종 사회자본은 상해국제항운중심 건설에 적극적으로 참여를 촉진할 것이다. 또한 항운업체、기관 등 조직은 항운펀드 구축을 통해 해운업의 지속적인 발전을 위해 융자서비스를 제공할 것이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

4. 선박 대형화 시대 도래

2015년 1월 10일, 머스크라인 다롄(大连)항에서 출항함에 따라 세계 최대 컨테이너 얼라이언스—2M[1]이 정식으로 운영 시작하였으며, 선박 대형화 추세가 빠르게 발전하고 있다. 최대한 원가 절감 및 규모 효과를 발휘하기 위해 각 대형 선사는 초대형 선박 건조를 시작하였다. 2011년부터 머스크사를 비롯하여 18,000TEU급 초대형 컨테이너선 건조에 따라 신조 발주 추세가 견조하게 이어지고 있다. 또한 2015년 신규 선박 발주 규모를 업그레이드하고, 20,000TEU급 이상 컨테이너선은 가장 많이 건조할 것이다. 2015년 3월~4월, MOL、OOCL은 잇달아 20,000TEU급 이상 컨테이너선을 발주하여 2017년 인도받을 예정이다. 이로써 대형 선박 규모는 "2시대"로 접어들었다. Clarkson에 따르면, 2015년 말까지 세계 컨테이너선 운송능력은 약 1,967.5만 TEU이고, 그 중 8,000TEU급 이상 대형 선박 운송능력은 약 818.9만 TEU로 전년대비 20.6% 증가하고, 전체 선대규모 비중 41.6%로 전년대비 4.4%의 증가를 기록하였다. 하지만 세계 컨테이너선 시황의 침체에도 불구하고 각 선사는 대형 선박을 추가 건조함에 따라 선복량 증가만큼 해상물동량이 늘어나지 않는 상황에서 공급과잉 문제를 가져올 수 있다는 우려도 제기되고 있다.

5. 40만 톤급 초대형 광탄선(VLOC) 입항 허가

2007년부터 발레(Vale)사는 수십 척 40만 톤급 초대형 광탄선(VLOC)을 발주하였지만 세계 철광석 시장 불황 및 중국 정책 제한 등 요인으로 인해 중국 항만에 입항하지 못하였다. 2015년 발레사는 중국 대형 해운기업과 일련의 협력 협의를 체결하였다. 7월 2일 중국 교통운수부、국가발전개혁위원회는「중국 항만 40만 톤급 광탄선 정박 문제에 관한 통지」를 발표하였으며, 다롄(大连)항、탕산(唐山)항、칭다오(青岛)항 및 닝보-저우산(宁波-舟山)항 등 4개 항만 및 7개 정박지에 40만 톤급 초대형 광탄선 정박을 허용하였다. 7월 4일 중국광운(中国矿运China Ore Shipping)의 "원쪼해(远卓海)"호가 40만 톤급 초대형 광탄선 최초로 칭다오항에 정박하였다. 이와 더불어, 지난 10월 31일, 발레사 페헤이라(Murilo Ferreira)사장은 최근 몇 년 동안 중국 강철 생산량 과잉 문제에도 불구하고 2016년에 중국으로 1.8억 톤 철광석을 수출하고, 2019년까지 3억 톤의 철광석 수출 목표를 수립했다고 밝혔다. 이에 따라 발레사는 Valemax 선대 규모도 2배로 확충해 64척에 달할 것으로 예상된다.

하지만 2015년 건화물선 운임지수(BDI)지수는 1985년 벌크 운임지수가 발표된 이래 사상 최저치를 기록했으니 12월 16일 471포인트로 마감했다. 사상 처음으로 500포인트선이 붕괴된 11월20일 498포인트 이후 불과 한달도 안돼 역대 최저치를 경신했다. 세계 경제 수요가 줄어들고, 대중상품시장이 지속적인

1) 2014년 중국 상무부의 공고를 통해 머스크, MSC, CMA-CGM 등 3개의 해운기업이 설립한 P3네트워크가 무산된 후 머스크와 MSC는 CMA-CGM을 제외한 채 2M을 결성하여, 앞으로 10년간 아시아~유럽, 대서양, 태평양 등 3대 항로에서 공동운항서비스를 제공하는 장기 선박공유협정(VSA)을 체결하였으며, 2015년 초부터 정식으로 운영하였다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

부진을 보인 가운데 2016년에도 해운업 경기회복은 낙관적이지 못하다.

6. 선박 금융리스 시장분화, 중국 조선소의 건조능력 제고

현재 중국공상은행(ICBC) 산하 ICBC Leasing는 전략적 개혁을 통해 진정한 의미의 선주가 되려고 계획하고 있다. 상해 Marine Money회의에서 ICBC Leasing 금융부 양장권(杨长昆)총경리는 ICBC Leasing 운영 방식에 있어 은행의 역할을 최소화하고, 선사 입장에서 접근함과 더불어 해운 서비스, 선박의 저가매입 및 고가판매를 통해 매출 점유율을 제고시키겠다고 언급하였다. 그리고 ICBC Leasing 분석 결과에 따르면, 현재 ICBC Leasing는 선주와 협력을 통해 선박 직접 관리능력을 확대하고, 특히 특정 선박 분야에서 관리능력을 강화시켜야 할 것으로 예상하고 있다.

중국 최대, 최강의 금융리스회사이면서 또한 국내 선박과 해양플랜트 리스업의 선도 기업인 ICBC Leasing는 최근 몇 년간 복잡한 외부 환경에 직면하여 적극적으로 시장 변화를 연구하며 업무 발전 전략을 조정하고 구조적인 제품을 계속 창조하는 동시에 리스 방식을 통하여 중국 첨단 해양플랜트 장비 건조 능력과 기술 수준을 이끌어 나가고 있다. 2015년 상반기 재무제표에 따르면, 2015년 6월 말까지 ICBC Leasing 경영 관리의 총자산은 2,942억 위안에 달했고, 재무제표를 합병해서 국내외 총자산은 2,674억 위안으로 연초대비 13.5%의 성장을 기록하였다. 그 중, 해운업무 투자는 67억 위안, 국내외 투자자산은 443억 위안(그 중, 해양플랜트 자산 205억 위안, 이윤 3억 위안, 기타 종류별 선박 312척 포함)에 달했다. 또한 관련 통계에 따르면, 해양플랜트 총자산은 ICBC Leasing 국내외 투자자산의 46%를 차지하였다. ICBC Leasing 한 관계자는 2015년 12월 기준으로 ICBC Leasing은 총 326척 선박을 보유하고 있다고 밝혔다. 그 중, 해양 플랜트, 해양 플랜트 지원선(OSV), OCV, LPG, LNG, 케미컬, 유조선, 벌크선, 컨테이너선 및 크루즈선 등 첨단기술과 고부가가치 선박이 포함되어 있다.

[표2] 2015년 ICBC Leasing의 첨단선박 거래 사례

시간	주요 내용	의미
2015.6.29	ICBC Leasing과 벨기에의 Seatrade Group은 콜드체인 컨테이너선 7척을 대상으로 2억 달러의 리스거래 체결	ICBC Leasing 해운자산 종류를 확대할 뿐만 아니라 중국금융리스업체는 국제 해운 콜드체인 운송 분야에서 시장 영향력을 확대할 수 있음. 이와 더불어, 신조 선형이 세계 최초로 특허 기술을 가지고 있기 때문에 중국조선소는 선박 건조를 통해 자체 기술을 제고시킬 수 있을 것임
2015.7.2	ICBC Leasing과 프랑스 투자 회사 자칼홀딩스는 가스운송선박 8척(초대형에탄운반선VLEC 5척, 중형다목적가스운반선 3척)을 대상으로 9억 달러 리스거래 체결	중국 조선소는 선박 건조를 통해 가스운반선 등 첨단 조선 분야의 능력을 제고시킬 수 있을 뿐만 아니라 국제선주 간의 업무협력 강화를 통해 중국조선업체 해외진출을 위해 종합적인 서비스 방안

Contents
▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

		을 제공할 수 있을 것임
2015.10	ICBC Leasing은 영국 BP그룹의 해운사업 회사인 BP쉬핑과 신조탱커 18척의 세일 앤리스백(Sale&Lease back·매각 후 재용선) 거래 체결, 거래액은 약 8.69억 달러, 신조선 준공 후 BP쉬핑이 10년간에 걸쳐 나용선하며, 수년간의 연장옵션이 포함됨	ICBC Leasing과 세계 석유대기업 간의 업무협력을 강화할 뿐만 아니라 중·영 해운업 금융협력의 기회를 제공할 수 있음. 이와 더불어, ICBC와 중국금융업은 국제화의 추진을 위해 중요한 역할을 하고 있을 것임
2015.12.8	ICBC Leasing은 브라질의 VALE 산하 VALE SHIPPING SINGAPORE PTE. LTD와 사전 체결한 「선박매매협정」을 통해 싱가포르에서 40만 톤급 초대형 광탄선(VLOC) 4척("Ore China"호, "Ore Hebei"호, "Ore Shandong"호 및"Ore Dongjiakou"호)를 매수, 총금액 4.23억 달러	ICBC Leasing은 선주로 최초 VLOC 분야에서 업무 운영 시작을 통해 해운업 다원화 업무를 추진하고 있음

ICBC Leasing을 비롯한 금융계 금융리스업체、중국선박(홍콩)항운리스유한회사(中国船舶(香港)航运租赁有限公司)를 비롯한 조선업 금융리스업체 및 CSCL 산하 리스그룹(中海集团租赁有限公司CSLeasing)을 비롯해 선주 금융리스업체가 잇따라 선박금융리스시장에 진입하였다. 이에 따라 금융리스시장을 활성화시키는 반면에 전통 선박금융리스업체는 부실화로 인해 점차 전통 해운시장에서 물러나고 있다. 그 중 중국 최대 선박금융리스업체인 원동(远东)리스는 점점 해운영역에서 퇴장하고 있다.

7. 중국 최초 크루즈선 건조 및 운영 예정, 중국 크루즈선사 설립

중국 크루즈 관광산업은 가장 빠르게 발전하고 있는 신흥시장으로 2015년 모항 기준으로 크루즈 운항 횟수는 전년 대비 31.5% 늘어난 613회, 연간 출입국 크루즈 관광객 수는 48% 증가한 256만 5천 3백 명에 달할 것으로 예상한다. 이에 로얄캐리비안 인터내셔널, 카니발 크루즈라인, 스타 크루즈 등 세계 주요 선사들은 크루즈 시장의 성장에 대비하여 중국시장에 진출하기 위한 방안을 모색하고 있는 동시에 발해륜도유한공사(渤海轮渡), 시트립 등 국내 기업은 크루즈 선박 구매를 통해 크루즈시장에 진입하였다.

현재 중국 크루즈항은 톈진(天津)、칭다오(青岛)、상하(上海)、저우산(舟山)、샤먼(厦门)、심천(深圳) 및 싼야(三亚) 등 지역에 집중되어 있고, 다롄(大连)、광저우(广州)、하이커우(海口) 등 도시에서 크루즈부두 건설을 계획하거나 건설하고 있다.

또한 2015년 10월, CSSC、카니발그룹과 중국투자공사는 중국에서 250억 위안 규모의 합자 크루즈회사를 설립하는 동시에 CSSC 산하 상해외고교 조선소에서 최초 중국산 크루즈선을 건조하고, 2020년에 중국시장에서 운영을 시작할 예정이다.

8. 녹색항운, 안전항운

2015년 6월 1일, 충칭(重庆)동방선박회사의 "동방의별(东方之星)" 여객선이 난징(南京)에서 충칭으로 가는 길에 돌개바람을 맞아 장강 중류 후베이(湖北)성 젠리(监利)현 수역에서 전복했으며, 탑승객 454명 가운데 442명이 사망했

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

다. 이와 더불어, 8월 12일, 톈진항 국제물류중심구에서 뤠이해(瑞海)회사의 유독 화학물질을 보관하던 물류창고가 폭발하면서 173명이 사망하고, 700억 위안(약 12조5300억 원) 넘는 경제 손실을 냈다. "동방의별" 전복사고 및 톈진항의 물류창고에서 일어난 2개 사고는 해운업계를 긴장시켰다. 이번 사고를 통해 중국의 교통、항만、해사 기관 및 안전감독부분에서 안전 감독 관리 업무를 점차 구체화하고, 감독관리 강도를 확대해야 할 것이다. 그리고 해운, 항만 및 물류창고 등 기업은 안전교육을 강화해야 하는 동시에 자산 관리능력과 응급처치 능력도 제고시켜야 함을 각인시켰다.

선박 안전을 제고해야 하는 동시에 녹색항운도 강조해야 한다. 최근 몇 년 동안 국민 환경 보호 의식이 꾸준히 향상됨에 따라 선박오염 문제도 더욱 관심을 받고 있다. 국제기관의 선박 오염 방지 규칙이 점점 엄격해지고 있을 뿐만 아니라 중국 각 항만도 선박오염방지 관련 업무를 지속적으로 촉진하고 있다. 2015년 8월 27일, 중국교통부는「선박 및 항만 오염방제 전문행동 실시방안(2015-2020년)」을 발표하고, 2020년까지 주삼각(珠三角)、장삼각(长三角) 및 환발해(진징지京津冀)수역 선박의 황산화물、질소산화물 및 미립자를 2015년 기준으로 각각 65%、20% 및 30% 감소시키는 목표를 수립하였다. 이어서 8월 29일, 중화인민공화국 제12기 전국인민대표대회 상무위원회 제16차 회의에서「중화인민공화국 대기오염 방제법(2015년 수정)」[2]이 통과되었다. 그리고 12월 2일 중국교통운수부는「주삼각、장삼각 및 환발해(진징지) 수역 선박 배출통제구역 실시방안」을 발표하고 이에 따라 단계적으로 실시하며, 배출통제구역에서 핵심 시범항만지역을 선정, 적당한 시기에 시범 실시효과를 평가해 배출통제기준을 배출통제구역 내 모든 항만으로 확대 적용하도록 제시하였다.

이와 더불어, 각 지방정부는 녹색해운에 힘쓰고 있다. 먼저 2015년 3월, 상해시 정부는「상해항 선박 수역오염 방지 관리방법(초안)」을 발표하였다. 동시에 상해해사국도 선박 대기오염 배출 감소 관리를 강화하고 있다. 4월 2일, 상해시 인민정부는 제28호령 방식으로「상해항 선박오염 방지 방법」(이하「방법」)을 발표하였으며, 선박 대기 및 소음 오염 등에 관한 규정을 발표하였다. 그리고 7월, 상해시는「녹색항만 3년 행동계획」을 통해 에너지절약 및 오염물 배출감소 등 관련 71항 조치를 실행하였다. 이와 더불어, 심천(深圳)항은 중국 최초「심천항녹색공약」을 발표하고, 입항하는 컨테이너선 연료는 저유황유로 사용할 것이라고 언급했다.

---

2) 「중화인민공화국 대기오염 방제법(2015년 수정)」에서, 제62조 선박검역기관은 선박엔진 및 관련 설비의 오염물질 배출을 검사한다. 검역을 거쳐 국가의 배출기준에 부합한 선박은 운항이 가능하다. 제63조 내수(하천), 강, 바다의 직항선박은 기준에 부합하는 일반디젤을 사용해야 한다. 원양선박은 정박 후 대기오염물질 통제 기준 요구치에 부합한 선박용 연료유를 사용해야 한다. 신규터미널은 육상전력공급시설(岸基)을 규획, 설계, 건설해야 한다. 이미 완성된 터미널은 안기 전력공급설비시설을 개조해야 한다. 선박은 정박 후 우선적으로 인버터 전원을 사용해야 한다. 제64조 국무원 교통운송업 주무부처는 연해에 선박 대기오염물질 배출통제구역을 확정할 수 있고 배출통제구역에 진입하는 선박은 배출관련조건에 부합해야 한다. 제65조 기준에 부합하지 않는 동력엔진선박, 비도로 이동기계용 연료유의 생산, 수입, 판매를 금지한다. 자동차와 오토바이에 일반디젤 및 기타 비동력엔진 자동차용 연료유 판매를 금지한다. 비도로 이동기계, 내수 및 강 바다 직항선박은 아스팔트유와 중유 판매가 금지된다. 2016년 KMI-SISI국제해운포럼 관련 자료참조.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

9. 일대일로 및 자무구 정책 발전 추진

2015년 3월 28일, 국가발전개혁위원회, 외교부 및 상무부는 공동으로「실크로드 경제벨트 추진 및 21세기 해상실크로드 비전과 행동」발표에 따라 상해、톈진、닝보-저우산 등 16개 연해도시 항만 건설을 강화해야 한다고 제기하였다. 동시에 푸젠성은 21세기 해상실크로드 핵심구로 지정되었다. 이와 더불어, 항만업도 "일대일로"열풍을 불러일으켜 상해항、칭다오항 등 잇따라 연선항만 투자를 가속화 추진할 것이다.

2015년 4월 광동(广东)과 푸젠(福建), 톈진(天津) 자유무역시험구가 잇따라 현판식을 하였으며 두 번째 자유무역시험구 건설 사업이 가동하였다. 광동 자유무역시험구는 CEPA[3] 구조에 기초하여 홍콩과 마카오 투자자에 대한 자질 요구와 지분 제한, 경영 범위 등 시장진입 제한을 계속 취소하거나 완화하고 금융, 상업과 무역, 과학기술 등 서비스 분야에 중점을 두고 획기적인 진전을 이룩할 계획이다. 푸젠 자유무역시험구는 산업협력과 서비스 무역, 화물 무역, 양안 편리 왕래, 양안 금융 협력등에 있어서 일련의 심도 있는 협력을 할 계획이다. 베이징과 톈진, 허베이성의 협동 발전 정책과 연결하는 방향으로 천진 자유무역시험구는 지역내 현대 서비스업과 선진 제조업, 전략적 신흥 산업 구조를 최적화하여 지역간 기업의 합병 구조조정을 고무할 계획이다.

"일대일로" 국가전략도 여러 프로젝트를 추진하고 있다. 12월에「아시아인프라투자은행(AIIB)협정」이 공식 출범되었다. "일대일로"건설을 통해 해상 및 육상 화물 운송 통로 개선을 추진할 수 있는 동시에 수로 및 육로 교통을 더욱 원활하고, 주변국 간의 경제발전 및 무역거래를 지원하여, 세계 해운 무역 수요량이 늘어나 해운업이 발전할 것으로 전망된다.

10. 해운업과 국제(跨境)전자상거래 융합

2015년은 국제 전자상거래가 폭발적으로 성장한 해라고 불린다. 전통 판매상, 국내외 전자상거래 선도 회사, 벤처 기업, 물류 업체 등은 전자상거래에 참여한다. 전자상거래는 심지어 해외 자원, 세금 신고, 통관, 물류 등 분야에 확대된다. 중국 정부도 정책 혜택을 통해 국제 전자상거래의 발전을 지원한다. 지금까지 중국은 8개 도시가 국제 전자상거래 시행 지역으로 지정되었다. 그 중 상하이, 닝보, 광저우, 선전, 톈진은 연해 항만 도시로서 해운 물류업의 발전을 위해 좋은 발전 환경을 제공한다.

전통적인 제조업, 비즈니스 무역산업의 수출입 전망이 어두운 현재에 국제 전자상거래가 새로운 발전 돌파구가 된다. COSCO, 시노트란스 등은 국제 전자상거래를 앞으로 발전의 중점으로 정한다고 분명히 했다.

2015년 3월 20일에 한중 화객 정기선인 "신진치아오(新金桥)5호"는 국제 전자상거래 직수입 제품을 싣고 칭다오에서 통관했다. 이는 중국 해운 국제전자상거래

3) 2003년 6월 홍콩 정부와의 경제협력강화협정(CEPA: Closer Economic Partnership Arrangement)을 체결하여 광동성을 중심으로 홍콩을 진출구로 동남아를 공략하는 발판을 마련하였다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

상품의 직수입하는 첫 사례이다. 톈진도 중국 북부 지역의 가장 중요한 국제전자상거래 항만을 건설한다고 분명히 했다. 2016년에 해운업은 국제전자상거래와 깊은 융합을 추진하고 시장 전망이 어두운 시기에 새로운 사업방향을 개척하고 있다.

2 2015년 중국 해운업 10대 신규 규범 및 정책

글로벌 금융위기 이후 지속된 해운시장의 침체로 인해 많은 해운기업들이 어려움을 빠져 있는 가운데, 2015년 중국 정부는 국가 차원에서 일련의 해운 촉진 정책들이 잇달아 발표해왔다[표3 참조].

[표3] 2014년 중국 해운업 관련 10대 신규

시간	신규	관련 내용
5.26	국제해운 부가비용 정리 및 통합 사안보고에 관련 통지	터미널화물처리비(THC) 감독 및 관리를 전면적으로 강화하고, 비용 조정 및 인상 등 관련 문제를 고객에게 사전 소통할 필요가 있음
6.5	국가자유무역시험구에서 몇가지 시험적으로 해운정책 실시에 관련 공고	외상독자 해운업체를 허용한다. 해외자본이 국제선박대리회사 자본의 51% 차지할 수 있다. 중국회사가 비중국 국적의 중국 연안 항만간의 픽업업무 허용
6.20	국제전자상거래 신속하고 건전한 발전 추진에 관한 지도의견	국제전자상거래는 국가전략으로 부상
6.23	노후운수선박 및 단일선체구조 유조선의 사전 폐기 업그레이드 실시방안	선박 해체 보조금 정책 2017년까지 연장
7.2	중국 항만은 40만 톤급 초대형 광탄선(VLOC) 정박 문제에 관련 통지	40만 톤급 초대형 광탄선(VLOC) 중국 7개 항만에서 작업 허용을 받았음
7.24	수출입 안전적인 성장 추진에 관한 몇 가지 의견	정부는 경영성 비용 리스트제도를 실시한다. 정부는 기업에게 융자 지원 강화하고, 필요한 높은 일용품 관세를 인하
8.17	수운업체 행정 사업성 수금 항목 취소에 관련 통지	선박 항만 사용비 등 7조 중앙 행정 사업성 수금을 취소하고, 해운기업 부담을 경감
8.28	수출입 부분 수금 진일보 정리 및 규범화에 관한 통지	비교적 높은 요금 기준을 인하하는 동시에 선사의 반독점 행위를 강화
9.13	국유기업 개혁 심화에 관한 지도의견	중국 정부는 우선적으로 국유기업을 공공서비스 제공을 목적으로 하는 공익성 기업과 이익 창출을 목적으로 하는 상업성 기업으로 분류
12.17	자유무역구 전략 가속화 실시에 관한 몇 가지 의견	기준 있는 자유화 수준 제고시키고, 글로벌 자유무역구 네트워크 추진

출처: CHINA SHIPPING GAZETTE,「2015年十大行业新规」2015.1.6.

3 한국 해운업의 시사점

상가와 같이 2015년 중국 해운업의 주요 이슈와 지원정책에 따르면, 중국 정부는 최근 4대 해운사의 합병을 추진하면서 대형 해운사 육성에 대한 의지를 보이고 있다. 12월 11일, COSCO와 CSCL 두 그룹의 통합이 승인되었다. 12월 29일, 중국 국무원 국유자산감독관리위원회(国资委)는 중국 초상국그룹(CMHIT)이 시노트란스를 자회사로 인수했다고 발표하였다. 합병된 회사는 COSCO와 CSCL의 합병 규모인 5,000억 위안을 넘고 7,000억 위안 이상 규모

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

인 "슈퍼 중앙기업"이 탄생할 것이다. 이로써 국유자산관리위원회 산하 4개 국유 해운기업이 2개로 통합되었다. 중국 대형선사 합병 경험은 한국 선사의 경쟁력 회복과 발전 방향 모색에 참고가 될 것이다.

해운금융 분야에서도 중국정부는 해운시장을 지원하는 여러 해운금융 정책들을 잇달아 발표하고 있으며, 조선과 해운업 연계하는 선박금융 제도를 확충하고 있다. 지난 수년간 중국 금융리스회사를 이용하는 글로벌 대형 선사들은 꾸준히 늘고 있다. 중국 중국공상은행(ICBC) 산하 ICBC Leasing은 주요 해운사들에 대규모 금융자금 지원으로 해운사들의 경쟁력 강화를 뒷받침해주고 있다. 반면으로 한국은 2015년에도 해운업계의 금융지원 요구가 끊이지 않고 있음에도 불구하고 실질적인 대책이 마련되지 못하고 있다. 중국정부의 자국 선사 지원정책, 해운-조선 동반성장 정책 등은 참고가 될 것이다.

2014년 중국정부는 해운업 발전을 국가 전략으로 승격시켜 중앙 및 지방정부의 지원정책이 크게 늘어나고 있으며, 2015년 수상운송 관련 법규 및 정책 발표 횟수를 가장 많이 한 해였다. 선박 입항료 취소、항만 작업비용 조정、해운 부가비용 인하 등 정책을 잇달아 발표하여 중국정부는 해운업 및 항만업 요금 개혁의지를 보여 주었다.

동시에 최근 중국은 수상운송의 지역 환경에 대한 부정적인 영향을 줄이기 위해 친환경 발전 이념을 관련 업무에 적용시키고, 저소모, 저오염, 고효율의 신형 항만 건설을 가속화하고 있다. 항만 안전사고가 빈번히 발생하고, 항만 안전 관리감독 능력에 대한 의혹이 생겨나며, 또한 항만 안전보장 능력이 위협받고 있다. 이에 따라 "13·5"기간 동안 항만 기업은 경험으로 얻은 교훈을 종합하고, 안전 발전 이념을 수립하며, 항만의 안전 관리를 강화하고, 안전형 항만을 건설하며, 교통운수 안전 체계를 구축해 나갈 것이다. 마찬가지로 한국 항만도 2015년 중국 항만 사고를 계기로 항만 물류체계를 다시 점검하고, 특히 위험물에 대한 안전의식을 더욱 높여야 할 것이다.

또한 현재 중국은 세계에서 크루즈산업 발전이 가장 빠른 신흥국이다. 앞으로 한·중 양국 크루즈 시장의 발전 가능성은 매우 크다. 첫째, 양국은 크루즈 모항 구축 협력 관계, 출입항 절차 및 비용 간소화 등을 통해 양국 크루즈가 상대국에 기항하도록 하고, 협력을 통해 크루즈 서비스 공급을 확대할 수 있다. 둘째, 양국은 크루즈 여행 상품을 공동 개발해, 해외 크루즈 여행객을 공동으로 유치하고, 제3국 여행객 입항 부족이라는 양국의 문제점을 보완해 나갈 수 있다. 셋째, 조선업 발전을 토대로 호화 크루즈 건조 분야의 기술 및 자급 협력을 적극적으로 추진할 수 있다.

한국은 중국의 해운분야 개혁, 혁신 및 변화과정을 면밀히 관찰하여 한국 해운의 경쟁력 제고와 양국 공통발전을 위한 정책 개발을 적극 추진하여야 할 것이다.

희가혜 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 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

- 〈중국해양경제보고 2015〉 발행, '12·5'계획 시기 중국 해양경제 안정적 성장 유지
- 하이난성(海南) 싼야시(三亚) <'13·5'계획 제정에 관한 의견> 통과, 해양경제 새로운 성장력 육성
- 〈상해(上海)시 도시 마스터 플랜 요강〉 정식 출범-강해 경제발전 대대적 추진 예정
- 中교통운수부 「장강항운과학발전 추진에 관한 몇 가지 의견」 발표

해운 · 항만 · 물류

- 2015년 중국 크루즈시장 총수익 45.3억 위안 달성 예정
- "13.5"기간 장강해운발전 전망 확정
- 2015년, 상해항 컨테이너 물동량 3,650만 TEU 이상 처리 예상
- 광둥(广东), 항만 연간 화물 통과능력 대대적 제고할 예정
- 샤먼(厦门), 동남아 국제해운중심 건설 가속화
- 중국 대종상품거래중심 닝보(宁波)에서 설립 확정
- 한·중 해운 국제전자상거래 수출총액 1억 위안 돌파
- 칭다오(青岛) 한·중항운 경기지수 지속적인 저조

해양 · 수산

- 2015년 중국의 수산물 판매 동향: 수산물 소비 증가
- 2016년 수산 양식업 전망 분석 보고
- 광시(广西)성 베이해(北海), 중국 남부 해양과학기술도시로 구축에 진력
- 푸젠성(福建) '12·5'계획 시기 해양경제 높은 비중 차지, 증가속도 빠름
- 칭다오시 「'13·5'계획제정에 관한 의견」 통과, 국가해양강국의 중요한 전략지점으로 건설
- 2015년 상반기 중국은 굴 수입 증가폭 최고
- 2015년 상반기 세계 가리비 공급량 감소



Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

▣ 해양 전략적 신흥산업

과학기술 수준이 높은 특징을 가지고 있으며, 첨단 해양산업의 일환으로, 해양경제발전과 전반적, 장기적, 목표지향적 해양 신흥사업을 추진하고 있다.

해양 전략적 신흥산업에서 해양플랜트제조업, 해양생물의약업, 해수종합이용업, 해양신에너지산업, 현대해양서비스업 등이 포함되어 있다.

동향 & 뉴스

1 <중국해양경제보고 2015>발행, '12·5'계획 시기 중국 해양경제 안정적 성장 유지

2015년 12월29일, 국가해양국과 국가발개위는 함께 편성한 <중국해양경제보고 2015>(이하 <보고>로 약칭)를 발행했다. <보고>에 따르면, '12·5'계획 실시 이후 중국 해양경제는 전체적으로 안정적인 성장세를 유지해왔으며 해양생산총액은 GDP에 차지한 비중은 9.3%이상을 유지하고 있다.

<보고>는 중국정부가 처음으로 낸 백서의 성질을 지닌 해양경제발전 보고이다. '12·5'계획 시기의 중국 해양경제 발전의 전체상황을 총괄했다. <보고>에서 2014년 중국 해양경제 발전의 새로운 특징을 중점으로 논술하며 2015년과 향후 중국 해양경제 발전의 추세를 전망했다.

<보고>에 따르면, '12·5'계획 실시 이후 중국해양경제는 전체적으로 안정적 성장추세를 유지해왔다. 2011년-2014년의 전국해양생산총액은 각각 45580억 위안, 50173억 위안, 54949억 위안, 59936억 위안으로 기록했으며, 연평균 증가속도는 8.4% 수준을 유지하고 있다. 해양생산총액의 GDP 기여율은 9.3%이상으로 나왔다. 그리고 해양경제 3차산업의 구성비는 2010년의 5.1:47.8:47.1에서 2014년의 5.4:45.1:49.5로 조정하게 되었다. 2014년 전국 해양산업 취업자는 3554만 명으로 '12·5'계획 초기보다 132만 명을 늘어났으며 전국 취업자에 4.6%를 차지했다.

해양산업은 구조조정으로 인해 변화가 많이 일어났다. 해양전통산업의 모델전환과 업그레이드는 가속화되고 해양석유가스에 대한 탐사개발은 심해원양으로 확장되어 수심 300m에서 3,000m로 비약적 발전을 실현했다. 해양플랜트의 자주 연구개발 능력이 부단히 제고되어 2014년 중국이 신규 수주한 해양플랜트 계약은 147.6억 달러에 달했고 세계시장 점유율 1위를 차지했다. 해양 전략적 신흥산업은 해양경제발전의 새로운 동력이 되었다. '12·5'계획 전 4년 기간에 해양 전략적 신흥산업의 연평균 증가속도(현재가격 기준)는 15%이상에 달했으며, 해양산업의 연평균 증가속도 11.7%보다 훨씬 높은 것으로 나타났다.

해양경제의 구조가 계속 최적화되고 있다. '12·5'계획 이후 중국은 북부, 동부, 남부 3개 해양경제구의 형성을 적극적으로 추진해왔으며 해양경제의 연평균 증가속도는 각각 12.2%, 9.1%, 11.1%를 기록했다. 2014년 3개 지역의 해양생산총액은 22,152억 위안, 17,739억 위안과 20,045억 위안으로 GOP 점유율은 37%, 29.6%, 33,4%를 기록했다.

국가해양국전략계획과 경제국 관계자에 따르면, '12·5'계획 실시 이후, 중국의 해양경제는 전체적으로 안정되게 성장하고 있으며 해양산업구조는 적극적으로 전환되고 있다. 해양경제의 지역배치도 부단히 최적화시키고 있다. 해양산업의 과학기술 혁신 성과가 풍부하고 해양 인프라시설의 건설도 비약적인 발전이 이루어졌다. 해양경제에 관한 정책조치들이 착실하게 실시되고 있으며 해양산업의 대외협력활동은 지속적으로 확대되었다.

<보고>에서 현대 중국의 해양경제 발전은 성과를 거두는 동시에 여전히 불균형하고 조화롭지 못한 발전문제들이 존재한다고 지적했다. 주로 근해 자원에 대한 개발활동을 규범화시킬 필요가 있으며 해양산업의 중복 건설 문제가 있다. 또는 해양과학기술의 혁신능력을 향상시켜야 하며 연안 해양환경의 오염문제도 여전히 심각하다. 그리고 해양경제발전을 제약한 체제와 기제 문제도 두드러진다. <보고>는 다음 단계에 중국 해양경제 발전의 중점내용과 방향을 명확하게 가리켜 주었다. 금융자본으로 해

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

양경제 발전을 이끌고 간척지 개발 계획에 대한 관리를 강화하며 해양경제가 21세기 해상실크로드 건설에서 역할을 충분이 발휘해야 한다. 이와 동시에 해양경제에 대한 검사·검측 평가능력을 제고해야 하며 제1차 전국해양경제조사를 전면적으로 전개해야 한다. 그리고 해양경제에 관한 홍보도 착실하게 진행해야 한다.

<보고>에 따르면, 2010년 국무원은 산둥, 절강, 광동, 푸젠과 텐진시를 해양경제발전 시험기지로 지정했다. 지금 시험작업은 첫 단계(2010-2013년)의 목표를 이루었다. 기존 통계에 따르면 2014년 5개 지역의 해양생산총액은 전국해양생산총액의 67.1%이며, 2010년보다 1.2%를 상승했다. 이것은 해양경제의 발전요소가 해양경제 발달지역으로 집중되고 있다는 것을 의미한다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 12. 30>

2 싼야시 <'13·5'계획제정에 관한 의견> 통과, 해양경제 새로운 성장력 육성

최근에 싼야시는 <국민경제와 사회발전 '13·5'계획 제정에 관한 의견>(이하 <의견>으로 약칭)의 심의를 통과하고 발행했다. <의견>에서 '13·5'계획 시기에 싼야는 해양경제를 새로운 경제성장 동력으로, 해양문화여행을 개발하고 해양여행의 부족함을 보완하며 해양산업의 통합적인 발전을 추진한다.

여행개발 추진에 있어서 21세기 해상실크로드 크루즈 여행에 관한 협력을 추진하고 싼야 붕황도 국제크루즈항을 '多港挂靠[4]'의 시범지가 될 수 있도록 힘을 기울일 것이다. 그리고 남중국해 크루즈 항로를 개척하고 국제 크루즈여행 명품코스로 만들 예정이다. 또한 국제경기대회, 국제포럼, 국제전시회를 적극적으로 개최하고 국제영향력을 확대할 것이다. 이와 동시에 자원과 기존 인프라로 수상운동 여행업과 저공비행사업의 발전을 심화시키고 수상여행의 새로운 사업을 개발해야 한다.

해양경제 협력을 전면적으로 전개하는 과정에 중국과학원 싼야 심해소(深海所) 등 해양과학연구기관에 의지하여 심해장비 제조, 심해 유전자기술 응용, 해양생물제약 등 해양첨단기술산업을 대대적으로 발전시킨다. 그리고 하이난성과 대만 간의 어업협력을 추진하고 중국 국영어업 그룹과 협력할 수 있는 기회를 찾아본다. 현지 어업기업과 내륙 대형어업기업 간의 협력을 지지하고 해양목장 건설을 가속화시킨다. 또는 레저어업을 개발하고 해양어획능력을 제고하며 친환경 양식을 발전한다. 싼야(남중국해) 해상 응급구조 기지를 건설하고 해양안전관리와 응급구조시스템을 과학적으로 구축한다. 해상구조제도를 보완하고 응급구조, 물자보급 등 서비스 보장 시스템을 개선하여 육·해·공 입체화되는 구조시스템을 형성해야 한다. 이를 통해 남중국해 황금항로의 해운안전을 지킨다.

과학기술 교류를 강화하는 데에 싼야시는 교육과학기술 분야의 국제교류협력을 부단히 강화시키며, 하이난 열대해양학원의 설립을 지지하고 해양문화의 국제교류를 추진한다.

'13·5'계획 시기는 싼야시 경제발전모델을 전환하고 업그레이드하는 중요한 시기이다. 싼야시는 국가 '일대일로', '해양강국' 등 중대 전략에 적극적으로 참여할 것이며, 크루즈경제를 서둘러 발전시키며 대외경제무역 협력에 새로운 발전을 거둘 것으로 기대된다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016. 01. 12>

4) 외국 크루즈선이 중국에서 여러 항구에서 기항할 수 있다는 것.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

3 <상해시 도시 마스터 플랜 요강> 정식 출범-강·해 경제발전 대대적 추진 예정

2016년 1월11일, 상해시 계획·국토자원 관리국은 <상해시 도시 마스터 플랜(2015-2040) 요강>(이하 <요강>으로 약칭)을 정식으로 출범했다. <요강>에서 상해는 4대 전략협동구를 발전함으로서 장강삼각지역의 협동발전을 추진하겠다고 제기했다.

<요강>에 따르면, 상해는 향후 지역교통회랑 건설과 인프라 시설의 통합을 계속 강화할 예정이다. 항공, 수운, 철로, 공로를 포함한 다양한 복합운송을 발전시키며, 연해, 연강, 연만(湾)을 포함한 지역교통회랑 건설을 추진한다. 상해와 연해도시 간의 남북통로를 중점으로 개선하고 연해교통회랑을 건설한다. 공항, 해항 등 중요한 인프라 시설 건설에 대해 상해는 물동량 능력에 부합한 장강삼각주 항구군(港口群)의 기능을 배치한다. 지역 간 공항의 연합을 촉진시키고 지역의 항만기능 배치를 최적화하며 중요한 인프라시설 건설을 통합한다.

<요강>에 의하면, 상해 근처 지역의 협동발전을 중요시해야 한다고 제기했다. 이는 푸동빈장(浦东滨江) 연해 전략협동구, 항저우만(杭州湾) 베이안(北岸) 전략협동구, 창장커우(长江口) 전략협동구와 환 디엔산(淀山) 전략협동구를 포함하고 각 협동구의 목표와 포지션을 제시했다.

푸동 빈장(滨江) 연해 전략협동구에서 공항, 해항, 해양생태공간, 도시 등 요소들을 통합하여 상해 자무구의 주도 역할을 발휘한다. 그리고 '일대일로'와 연결시키고 세계와 아태지역을 향한 전략적 공간을 형성한다. 빈해지역들이 합리적인 분업을 통해 서로 협력하면서 발전한다. 또는 생태환경을 개선하고 전략적 신흥산업을 적극적으로 유입하고 현대 원양어업을 발전시키며 빈해안선(滨海岸线)과 해역자원을 합리적으로 이용해야 한다.

항저우만 베이안 전략협동구에서 전략적 산업, 해안선, 항구, 해양공간 등 자원을 통합하고 펑셴(奉贤)-진산(金山)-자산(嘉善)-핑후(平湖) 등 해만지역 간의 협동발전을 추진한다. 그리고 강-해, 육-해, 해-공 등 복합운송 능력을 제고해야한다. 또는 생태환경 복원과 보호를 강화하며 빈해안선과 항저우만 해양자원을 합리적으로 이용해야 한다.

창장커우 전략협동구에서 장강연안, 입해구에 있는 도시, 항만, 생태자원을 통합함으로서, '일대일로'와 장강경제벨트를 연결할 수 있는 전략적 공간을 구축해야 한다. 바오산(宝山)-충밍(崇明)-하이먼(海门)-치둥(启东) 등 지역 간의 협동발전을 중점으로 추진하며 충밍을 국제생태시범도서로 건설할 계획이다.

환 디엔산 전략협동구에서 호수, 수로망, 전통마을(古镇), 생태 등 요소가 어우러지게 한 강남수향(江南水乡)의 역사문화와 자연풍모를 보호함으로서 문화·생태·레저 공간을 형성한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016. 1. 14. >

4 2015년 중국의 수산물 판매 동향: 수산물 소비 증가

2015년 중국의 수산 양식 생산량이 안정적으로 증가한 가운데 대부분 수산물도 시장 공급이 상대적으로 충분하고 거래액과 거래량이 안정적으로 증가하였다. 중국 경제의 구조 조정과 주민 소비 구조 변화의 영향으로 2015년 수산물 소비량이 현저하게 증가했고 수산물 시장 가격도 올랐다.

공급은 안정적이나 가격은 전년 동기대비 큰 폭 상승

일부 수산물의 판매 현황을 보면 1~2월에 새해와 설날 연휴 때문에 수산물 가격이 상반기 최고치를 기록했다. 3월 들어 수산물 수요량이 적어지면서 가격이 많이 떨어졌다. 4월에는 청명절과 노동절 연휴의 영향과 날씨 변화 등으로 수산물 판매량이 증

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

가하고 가격도 올랐다. 5월은 날씨가 좋고 수산물 품목과 공급량 확대로 가격이 조금 떨어졌다. 6월에는 일부 지역이 장마의 영향을 받아 민물 수산물 가격이 올라갔지만 새우의 공급량이 많아지면서 수산물 가격이 전체적으로 떨어졌다. 7, 8월에 더운 날씨와 돼지고기 가격 인상의 영향으로 수산물 수요가 많아지고 가격도 올라갔다. 9월에는 휴어기가 끝나면서 민물 수산물 공급량이 충분하고 해산물의 시장출하량도 많이 증가하는 바람에 추석과 국경절 연휴가 있지만 수산물 가격이 여전히 많이 떨어졌다. 10~12월에 성수기가 지난 후 수산물 판매 가격이 떨어졌다.

4대 국민생선(四大家鱼, 초어, 연어(鲢鱼), 모샘치, 붕어) 가격 대부분 상승

수산물 시장의 모니터링 자료에 따르면 2015년 전국 수산물 시장 "4대 국민생선"의 판매량이 작아지고 전년 동기대비 약 5.3% 떨어졌다. 종합 평균 가격은 전년보다 4%정도 하락했다. 중국 경제 부진의 영향을 받아 올해 초어, 연어(鲢鱼)의 판매량이 뚜렷하게 감소하고 전년 동기대비 각각 12.4%와 13.5% 떨어졌다. 올해 "죽은 돼지고기", 조류독감 등 사건 때문에 시민들은 돼지고기와 조류보다 생선을 더 많이 소비했다. 따라서 시민들의 선호를 받는 붕어, 모샘치 판매량이 전년 동기대비 각 18.2%와 11.5% 증가했다.

가격을 보면 올해 "4대 국민생선"의 가격은 대부분 올라갔다. 초어이외에 연어, 모샘치, 붕어의 가격은 전년 동기대비 모두 올라가고 그 중 모샘치 가격의 상승이 가장 크다. 주요 이유는 올해 모샘치의 양식량이 감소되었기 때문이다. 따라서 2015년 종합 평균 가격은 전년 동기대비 17% 정도 상승했다. 특히 연말에 수요량이 집중되면서 공급량이 딸려 도매가격이 올라가는 추세를 보였다. 반대로 초어는 양식 총량이 수요보다 많아 가격이 계속 낮은 수준에 있다. 2015년 종합 평균 가격은 전년대비 약 18.7% 하락했다.

특정된 수산물 수요가 많지 않고 가격은 상승 추세 유지

최근 공금(公款)[5] 또는 예산을 활용한 식대 등 소비수요 감소 때문에 고급 외식 소비 시장의 소비량이 감소되고 중급 수산물 소비도 하락세를 보였다. 2015년 시장에서 모니터링하는 8개 특정 수산물의 판매량은 전년 동기대비 약 1.54% 감소했다. 종합 평균 가격도 전년대비 약 11.3% 상승했다. 판매량의 경우 농어, 쏘가리의 판매량이 각 39.4%, 10.15% 증가한 반면 다른 6개 수산물은 전년 동기대비 감소했다. 그 중 종어, 자라, 메기, 드렁허리 4개 품목의 판매량 감소폭은 20%를 넘었다. 가격의 경우 기후와 수산물 출시 시간의 영향으로 쏘가리, 농어의 가격은 연초, 연말에 낮고 연중에 높은 상태를 유지하고 평균 가격이 거의 전년과 같다.

흰다리 새우 등 대하 출시 기간 길어져 공급량이 많고 가격은 하락

시장 모니터링 자료에 따르면 2015년 새우류 평균 가격은 전년 동기대비 5.53% 정도 떨어졌다. 대하, 징거미새우의 출하량은 전년 동기대비 약 42.4%와 7.7% 떨어졌다. 하지만 흰다리 새우의 출하량은 69.6% 증가했다.

가격의 경우 최근 2년동안 징거미새우의 생산량이 적고 가격도 떨어지지 않았다. 3, 4월에 떨어졌으나 여름 장마가 지난 후 징거미새우의 가격은 신속히 올라갔다. 징거미새우 평균 가격은 전년 동기대비 16% 증가했다. 2015년 흰다리 새우 등의 양식 면적이 확대되어 공급량이 많아지고 가격은 떨어졌다. 출시 시간이 반 달 정도 앞당겨지고 판매 기간도 길어졌다. 성장 온도가 18~32℃인 흰다리 새우의 경우 11월에 철이 지나야 하는데 양식 면적 확대에 따라 생산량이 큰폭 증가되어 연말에도 공급량이 여전히 많았다. 2015년 흰다리 새우 평균 가격은 전년 동기대비 2.5% 떨어졌다.

2015년 게 생산량이 안정적인 가운데 대게 공급량이 적고 가격이 높음

2015년 게의 양식 면적은 소폭 증가했다. 총생산량은 안정적이었으나 날씨의 영향 때문에 대게 생산량은 줄어들었다. 판매량을 보면 원산지 시장과 전자상거래 판매 확

5) 중국정부기관, 국영기업 등의 예산임.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

대의 영향을 받아, 시중에서의 게 판매량이 크게 줄어 전년 동기대비 30% 이상 감소했다. 가격의 경우 올해 무게가 150g 이하인 수컷, 125g 이하인 암컷의 가격이 상대적으로 저렴하다. 하지만 대게 가격이 전년 동기대비 많이 올라갔다. 특히 무게가 150~170g인 암컷과 175~195g인 수컷은 시장 수요가 크고 가격이 전년 동기대비 두 배 상승했다.

해산물 가격이 안정적이나 호주 랍스터, 캘리포니아 랍스터 가격 변화폭이 큼

최근 2년간 중국의 해산물 거래가 정상궤도에 들어서고 거래량도 해마다 증가하고 있다. 2015년 해산물 가격을 보면 호주 랍스터 가격 변화가 크지만 다른 품목의 가격은 거의 안정적이다. 호주 랍스터와 대체 제품인 캘리포니아 랍스터는 국가 관세 정책의 조정과 연휴 소비의 영향을 받아 연휴 전후 공급량이 부족하고 가격 변동이 컸다.

< 자료 : 中国渔业报 , 2015. 12. 28. >

5 2016년 수산 양식업 전망 분석 보고

수산 양식업이 신속하게 발전하고 있는 가운데 효율이 높고 밀도가 낮은 양식 모델이 주목받고 있다. 최근 "제일농업경제망"은 수산양식업의 추세와 전망에 대해 토론하고 수산 양식의 발전을 위한 건설적인 제안을 제시했다. 중국의 경우 수산 양식의 가용 면적이 아직 많다. 기술 혁신이 가속화되면서 경제학 원리와 자연 발전을 존중하는 과학적인 양식 모델을 구축하여 수산양식의 지속가능한 발전, 양식 수역과 자연 자원의 합리적인 이용, 양식 수역의 생태 균형을 보호하는 것이 주요 과제로 대두되고 있다.

Ⅰ. 수산 양식업의 혁신 동향

1. 혁신적인 양식 모델

밀도가 낮고 수익이 높은 양식 모델로 혁신한다. 밀도가 높고 수익이 낮은 현황은 수산 양식업의 발전을 제약하는 요인 중의 하나이다. 밀도가 높으면 생선 질병과 병충해의 발생률이 높아지고 어획한 어류에도 농약잔류 등이 많고 수질도 악화시킨다. 따라서 향후 수산양식은 밀도가 낮은 환경에서 자연 양식과 더불어 농약의 사용과 오염을 줄여야 한다.

2. 혁신적인 양식 방법

입체형, 복합형 양식 모델로 양식한다. 단일적인 양식 모델이 아니라 복합형과 입체형 양식 모델로 발전해야 한다.

3. 혁신적인 사고방식

양식업자의 사고방식을 바꾸고 마케팅 전략을 바꾼다. 기술 측면의 양식만을 집중하지 않고 앞으로 시장 수요를 고려한 마케팅 강화에 중심을 두어야 한다.

4. 양식 자본의 혁신

양식업의 발전은 시장 수요에 따르는 것이다. 중국 국내 수산 양식의 규모가 커지고 있는 가운데 특색이 있는 브랜드를 만들고 건강한 녹색 수산 양식을 추진해야 한다. 예컨대, 저지방, 고단백질, 영양가 높은 특색 양식을 통해 양식 자본을 제고한다.

5. 양식 품종의 혁신

양식업이 발전되면서 다품종 양식이 단일 품종의 특색 양식으로 변화하고 있다. 단일 품종을 양식하면 지역 특성을 강화하고 주변 양식업과의 차별을 확대하며 경쟁력을 키우는데 도움이 된다.

Ⅱ. 수산 양식업에 대한 제안

1. 양식 구조 조정의 지속적 추진

양식 구조의 혁신은 양식 속성과 양식 방향부터 실시해야 한다. 예컨대, 연해 지역의 갯벌 양식이 보편적이지만 공장화 양식이나 심해 양식을 시도하면서 양식 공간을 최

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 2015년 중국 10대 해운업체(시가 총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국 해운업 10대 이슈
▸ 동향 & 뉴스

대화시킬 필요가 있다. 국민의 생활 수준이 높아지면서 생활 품질을 추구하는 요구도 커지고 있다. 따라서 양식업도 관광, 레저 등 방향으로 발전할 수 있다. 양식업의 지역 우세를 통해 소비를 유도하고 지역화 양식업의 발전을 견인하며 지역 관련 산업의 공동 발전을 추진한다.

2. 양식 품종의 최적화

양식 품종을 선택할 때 안정성이 강한 어종을 선택하는 것이 중요하다. 예컨대, 초어, 농어 등 수요량이 큰 민물고기는 대규모적으로 양식할 수 있다. 그리고 다른 우세가 있는 어종을 실험 양식할 수 있다. 예컨대, 일부 고단백질, 저지방의 어종이 시장에서 인기가 많다. 주의해야 할 것은 희귀종이나 다른 지역의 어종을 양식할 때 관련 기술 전문가의 지도를 받아 양식 기술로 인한 자원과 자금의 낭비를 피해야 한다.

3. 양식 지역의 우세 강화

수산 양식은 지역성이 강하다. 정부의 참여를 통해 지역 양식 기지를 조성한다. 지방 정부는 수산 양식업자의 참여와 기업의 협력을 유도하고 현지 수산 양식업의 공동발전을 촉진하며 본 지역의 수산 양식업의 전체적인 우세를 강화시켜야 한다.

4. 양식 품종의 품질 안전 보증

WTO 가입 후 수산 양식업은 보다 큰 발전 기회와 공간을 확보한 반면, 시장 경쟁과 도전도 커지고 있다. 수산물의 품질과 가격에 대한 요구가 엄격해지면서 기존의 생산량이 높고 품질이 낮은 양식 모델은 국제화 시장의 발전 수요를 만족시킬 수 없다. 다시 말하면 수산 제품의 품질 안전은 양식업의 국제 경쟁력 확보 여부를 결정한다. 따라서 완벽하고 과학적인 양식 프로세서를 구축하고 낙후된 경험으로 양식하는 방식을 버려야 한다. 그리고 선진적인 품질 모니터링 시스템과 모델을 도입하여 보다 완벽한 수산물 품질 보증을 제공해야 한다. 생산 과정에도 선진적인 관리 모델을 도입하고 보다 엄격하고 규범적인 관리 시스템을 실행한다. 양식업자의 안전 생산 인식을 강화하고 주관적인 불안전 요인을 제거해야 한다.

Ⅲ. 결론

수산 양식업은 국민 경제 향상과 더불어 수산업의 발전 공간과 경쟁력을 강화한다. 현재 중국의 수산 양식업은 많은 문제점이 있다. 이러한 시점에서 경제와 환경 보호를 동시에 추진하고 양식 구조와 품목을 최적화해야 한다. 혁신적인 양식 모델을 통해 수산 양식업에 좋은 발전 기회와 방향을 제공해야 한다.

수산 양식은 국민 건강, 생활수준과 밀접한 관계가 있다. 수산 양식업의 모델과 기술을 혁신하고 생산량과 품질을 높이며 환경 보호를 중요시하는 것은 향후 수산 양식업의 발전 추세이자 관련 기업이 지향하는 목표와 원동력이다.

< 자료 : 第一农经网 , 2016 .1. 13. >