

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2024년 12월 23일

No. 12

이슈와 동향 01

- 중국 조선 기업의 디지털 전환 효과 1

해양수산뉴스 07

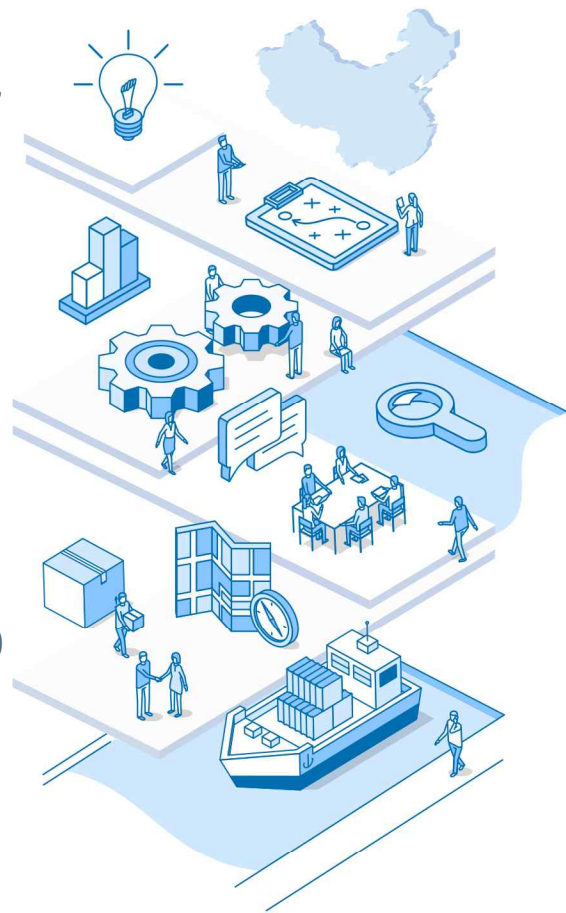
- 라오닝항만그룹, 7개 해운항만그룹과 강·바다 복합운송 전략적 얼라이언스 구성 7
- 중국 교통운수부 등 「교통 물류비 절감 및 질적향상·효율증대 행동계획」 발표 8
- 중국 세관총서, 통상구 운영 환경 개선 및 통관 편리화 촉진을 위한 조치 마련 9

포커스 10

- 치열한 경쟁 속에서 중국 기업의 신조선 선택 경향 10

통계 및 자료 19

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 19



한국해양수산개발원 중국연구센터
Korea Maritime Institute China Research Center
발행인: 김종덕 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 감리: 한덕훈 부장



Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

중국 조선 기업의 디지털 전환 효과¹⁾

중국 조선업은 세계 시장에서 강한 성장세를 유지하고 있다. 중국 공업정보화부(工业和信息化部) 데이터에 따르면, 올해 1~9월 중국 조선업 건조량, 신규 수주량과 수주잔량 3대 지표는 모두 증가세를 보여주었다. 구체적으로 보면, 선박 건조량은 3,634만 DWT로 전년 동기 대비 18.2% 증가했고, 신규 수주량은 8,711만 DWT로 전년 동기 대비 51.9% 증가했고, 수주잔량은 19,330만 DWT로 전년 동기 대비 44.3% 증가했다. 중국의 이 지표들이 세계 시장에서 각각 55.1%, 74.7%와 61.4% 차지했으며, 주요 선형을 모두 포괄했다. 중국은 세계 18개 주요 선형 중 14개 선형의 신규 수주량이 세계 1위를 차지하고 있으며, 각 조선소는 모두 올해의 경영 지표를 예상보다 일찍 달성했고 시장 수요도 급증하고 있다.

세계 경제의 급속 발전과 기술 혁명의 배경 아래 중국 조선업의 디지털 전환도 주목을 받고 있다. 조선기업은 선진 디지털 기술과 지능 제조 시스템을 통해

전체 산업사슬의 디지털 전환을 추진하고 있다. 이 기술 혁명은 업계에 어떤 이점을 가져주고 있는지에 대해, 중국선박그룹 산하의 장난조선소(江南造船厂) 주밍화(朱明华) 부총경리는 아래와 같은 내용을 밝혔다.

1. 눈에 띄는 조선 지표

2021년부터 세계 조선업은 회복 주기에 들어섰다. 클락슨(Clarkson) 데이터에 따르면, 올해 1~9월 세계 선박 건조량, 신규 수주량과 수주잔량은 전년 동기 대비 각각 38.4%, 22.6%와 23.9% 증가했으며, 모두 두 자릿수 증가율을 기록했다. 또한 올해 1~9월 중국, 한국, 일본과 유럽의 선박 신규 수주량이 차지하는 비중은 각각 66.6%, 19.1%, 4.7%와 1.5%이며, 중국의 점유율은 사상 최고치를 기록했다.

[표 1] 세계 주요 조선 국가의 신규 수주량 시장 점유율

(단위: %)

국가/경제체	2023년	2024년 9월
중국	60.2	66.6
한국	23.4	19.1
일본	10.4	4.7
유럽	2.5	1.5

자료: 航运交易公报(2024.11.12.)(검색일: 2024.12.02.)

2024년 12월 23일

제 12 호

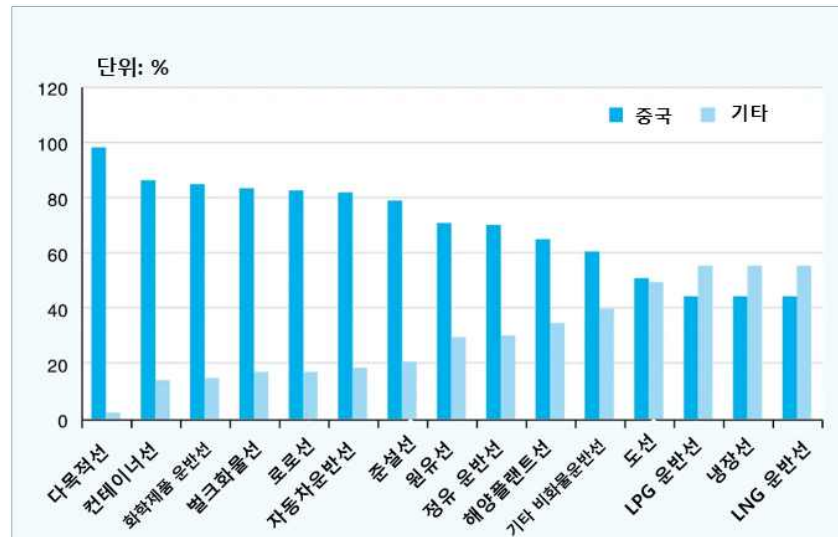
1) 航运交易公报(2024.11.12.), 造船业数智化转型 产业红利几何, <https://mp.weixin.qq.com/s/oaOEX1-OiXwlqgiPg6bsWg>(검색일: 2024.12.02.)



이슈와 동향

중국 조선업의 구조조정 성과도 뚜렷하며, 18개 주요 선형 중 14개 선형의 건조량이 세계 1위를 차지했다. 세계 시장에서 차지하는 비중을 보면, 5위권에 들어간 선형은 다목적선(98.1% 차지), 컨테이너선(86.3% 차지), 화학제품 운반선(85.1% 차지), 벌크화물선(83.2% 차지), 로로선(82.8% 차지)이다.

[그림 1] 중국 수주한 주요 선형의 시장 점유율



자료: 航运交易公报(2024.11.12.)(검색일: 2024.12.02.)

해운시장이 저탄소·녹색 전환 주기에 진입하면서 대형 선사들은 녹색 선박을 집중 발주하고 있다. 중국 조선소는 2021년부터 친환경 선박을 수주하기 시작했고 그 때 친환경 선박 비중은 31.5%에 불과했으나, 올해 1~9월 이 비중이 75%에 달했다.

예를 들면, 중국선박그룹(中国船舶集团)은 이중 연료 추진선이나 단일 친환경 연료 추진선 개발에 주력하고 선박 운영 과정 중의 오염물과 탄소배출을 효과적으로 감소시켰다. 세계 최대 2.4만 TEU급 이중 연료 추진 컨테이너선, 세계 최대 27.1만m³급 초대형 LNG 운반선, 세계 최초 초대형 10,800CEU급 자동차 운반선(PCTC), 세계 최대 9.3만m³급 초대형 가스운반선(VLGC), 중국 첫 국산 대형 크루즈 ‘아이다 모두호(爱达·魔都号)’ 등 일련의 녹색 저탄소 선박 장비를 건조했다.

또한 후동중화조선소(沪东中华造船)가 건조한 세계 최초 2.4만 TEU급 이중연료 추진 컨테이너선은 앞선 녹색 친환경 성능과 혁신적인 에너지 절약 및 탄소배출 감소 기술을 지니고 있다. 이는 같은 유형의 전통 연료 추진 컨테이너선에 비해 탄소 배출량을 약 20%, 질소산화물 배출량을 약 85%, 입자성 물질 및 황산화물 배출량을 약 99% 줄일 수 있다. 친환경 연료 추진선 건조에 있는 기술 실력과 시장 경쟁력에 의해 중국 조선업은 세계 친환경 선박 수주 경쟁에서 선두를 달리고 있다.



이슈와 동향

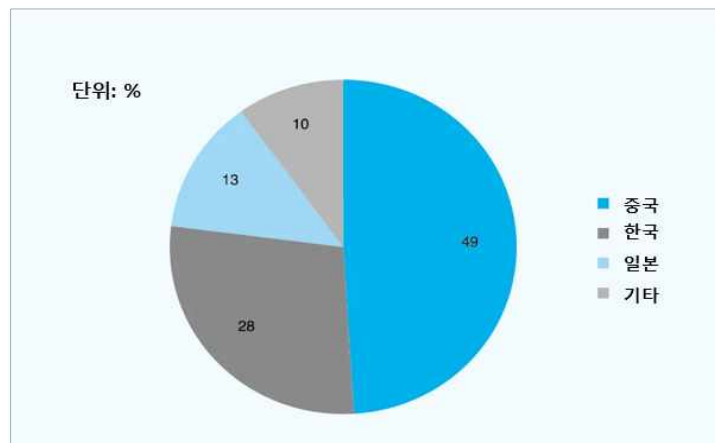
[표 2] 중국 조선소 국제 선박 수주 중 친환경 선박 비중

연도	비중
2021년	31.5%
2022년	49.9%
2023년	57%
2024년 1~9월	75%

자료: 航运交易公报(2024.11.12.)(검색일: 2024.12.02.)

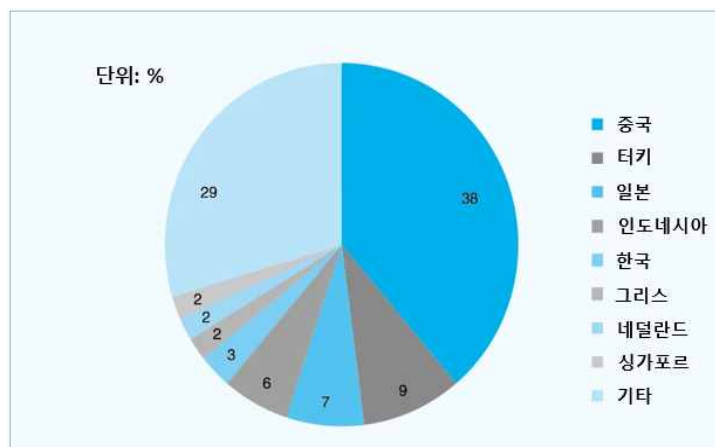
중국은 조선뿐만 아니라 선박 수리, 부품 장비, 해양플랜트 등 분야에서도 세계 1위를 차지하는 능력을 보유하고 있다. 올해 1~9월 중국 조선과 해양플랜트 건조량은 세계 시장에서 차지하는 비중은 50%에 가까웠고, 선박 수리량 비중은 40%에 가까웠다.

[그림 2] 2024년 1~9월 세계 선박 건조량 중 각국 비중(CGT 기준)



자료: 航运交易公报(2024.11.12.)(검색일: 2024.12.02.)

[그림 3] 2024년 1~9월 세계 선박 수리량 중 각국 비중(척수 기준)

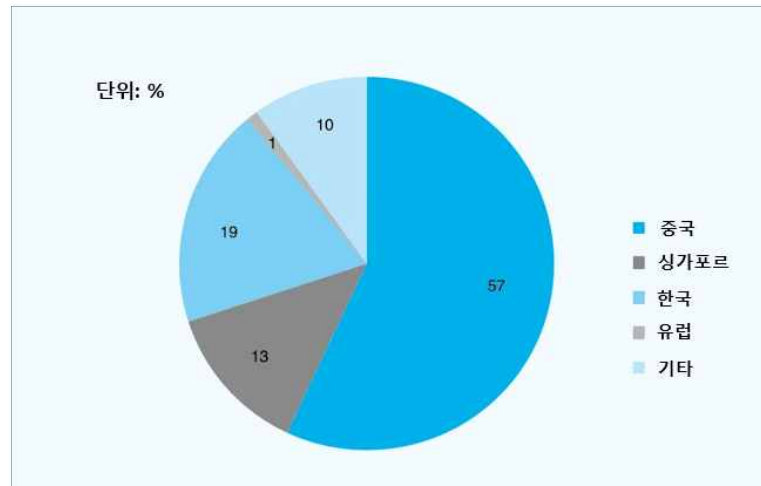


자료: 航运交易公报(2024.11.12.)(검색일: 2024.12.02.)



이슈와 동향

[그림 4] 2024년 1~9월 세계 해양플랜트 건조량 중 각국 비중(금액 기준)



자료: 航运交易公报(2024.11.12.)(검색일: 2024.12.02.)

2. 조선 분야의 디지털 전환

중국선박공업협회(中国船舶工业行业协会) 리옌칭(李彦庆) 비서장은 사회기술 진보에 따라 제조 시스템의 개조 및 업그레이드, 디지털 트윈 및 디지털 제품의 인도, 선박 시스템의 디지털화 업그레이드는 모두 중국 조선 시장이 한층 더 발전해나가는 계기가 될 수 있다고 밝혔다.

중국 조선업은 연구·개발, 설계, 구매, 조립, 시항 및 애프터서비스 등 과정에서 전체 사슬의 디지털 전환을 추진하고 있다. 스마트 해운 발전에 있어 중국 조선업은 디지털 트윈 기술, 디지털화 제품, 선박 시스템의 디지털화 업그레이드 등을 통해 스마트 해운 및 자율 선박 개발을 추진했다. 이 기술들의 응용은 선박의 체계적인 혁신력을 제고하는 동시에 전통적인 해운 시스템을 변화시켰다. IT, IoT, AI, 알고리즘 소프트웨어, 자동화 기술, 내비게이션, 센서, 데이터, 네트워크 보안 및 통신 인프라 등 신기술을 항만, 물류, 해운, 조선 등 전통 산업에 활용함으로써 산업 발전의 새로운 가능성을 열어 놓았다.

중국선박그룹은 디지털 전환에 있어 선도자의 자세를 보여주었다. 선박 시스템의 디지털화 업그레이드는 디지털 전환의 중요한 일부분이다. 2021년 중국선박그룹 산하의 장난조선소(江南造船厂)는 15,000 TEU급 컨테이너선 건조 과정에서 디지털 수단으로 사전 컨테이너 시뮬레이션을 진행했다. 2023년 이런 디지털 컨테이너 시뮬레이션을 중점 추진 사업 중 하나로 지정했다. 전통 컨테이너 시뮬레이션에 비해 디지털화 수단은 시뮬레이션 시간을 46% 이상 절약할 수 있고, 42척 선박의 총 비용을 4,000만 위안 이상을 절감할 수 있다.



이슈와 동향

지능 시스템 연구·개발·이용에 있어, 중국선박그룹은 에너지 및 탄소배출 관리 업무 보조를 위한 정보화 시스템인 ‘에너지 및 탄소배출 종합 온라인 관리 시스템’을 개발했다. 이 시스템은 사물인터넷 기술을 이용해 산하 기업의 에너지 소모 및 탄소배출 데이터를 실시간으로 수집한다. 이를 통해 연간 약 5%의 에너지를 절약할 것으로 예상되며, 에너지 관리 수준을 효과적으로 향상시킬 수 있다.

그 외에는 중국선박그룹 산하의 와이까오차오조선소(外高桥造船)는 스마트 압축공기 스테이션(Compressed Air Station) 개조 사업을 추진했다. 이 사업은 에너지 절약 및 탄소배출 감소 등 에너지 관리 목표를 달성하기 위해 설계 개선, 설비 업그레이드, 파이프라인 개조, 전반 제어 시스템 최적화 등 조치를 통해 압축공기 스테이션에 대한 디지털화 관리와 지능화 운영·보수를 실현했다. 이 사업의 총 투자액은 6,000만 위안이고 전반 에너지 절약률은 25% 이상이며, 와이까오차오조선소의 연간 전력비 1,300만 위안을 절감했고 석탄 2,000톤과 물 5,000톤을 절약했다.

중국선박그룹은 디지털 전환에 이루는 성과들은 업계의 기술 혁신을 촉진하는 동시에 비용 절감 및 효율 향상 등 방면에서도 이점을 가질 수 있다.

3. 디지털 전환이 조선업에 가져준 이점

중국 조선업이 디지털 전환에 많은 힘을 기울이고 있는 과정에서 실제 효과가 과연 어떠한가? 장난조선소(江南造船厂)를 예로 들 수 있다. 장난조선소는 디지털 전환을 통해 제대로 운영되고 신속히 대응할 수 있으며 조정 능력이 강한 능동형 공급망을 구축했다. 이는 전체 공급망의 효율성과 대응 능력을 향상시켰다.

디지털화 과정에서 장난조선소는 디지털 플랫폼 구축, 디지털화 제조와 디지털화 관리 등을 통해 생산 효율성과 질을 향상시키고 비용을 절감하여 리스크를 감소시켰다. 디지털 전환은 장난조선소에 현저한 이점을 가져주었다. 예를 들면, 재고 회전률이 42% 향상된 것으로 재고의 유동성과 이용 효율성을 크게 제고했다.

중국 해운계 언론 매체인 「항운거래공보(航运交易公报)」는 디지털 전환으로 인해 장난조선소는 최소 8억 위안의 구매 비용을 절감했다고 밝혔다. 이는 디지털 전환이 비용 통제에 있는 큰 잠재력을 보여주었다. 또한 장부 기록 재고 수량과 실제 수량의 일치율이 17% 높아졌으며, 이는 디지털 전환으로 데이터의 정확성과 투명도를 제고하고 오차와 낭비를 줄인 것으로 보인다.

또한, 주목을 받고 있는 인공지능 기술은 장난조선소의 핵심 생산 시스템에 활용되고 있다. 과거에는 선박 용접 결함에 대한 지능 검사는 수동으로 해야 하고 또 손으로 데이



이슈와 동향

터를 시스템에 입력해야 하기 때문에 낮은 효율성 및 근로자 시력 손상 등 문제가 발생하기도 하다. 현재 AI 지능 검사를 통해 수동 평가 작업을 75% 줄일 수 있으며, 정보 자동 식별과 평가 보고서 자동 생성 등으로 결함 검사의 정확성 및 효율성을 향상시켰다.

공급망 관리를 위해 장난조선소는 디지털화 수단으로 관리 인원을 4,000명에서 300명으로 줄였으며 인력 최적화를 실현했다. 또한 전체 과정에 대한 디지털 감독으로 관리 효율성을 제고하는 동시에 업무의 규정 준수와 안전성도 강화했다.

또한, 장난조선소는 녹색 저탄소 전환에도 뚜렷한 성과를 거두었다. 신에너지 및 저탄소 기술 등을 이용해 탄소배출을 감소시키며, 또는 LPG, LNG, 에탄 및 메탄올 등 저탄소 친환경 연료의 이용을 촉진했다. 그 외에는 고효율 장비, 시스템 통합 및 최적화, 선체의 저항 감소, 선박 경량화 등 조치를 통해 중국 조선업은 2030년까지 2008년 대비 탄소배출을 되도록 30%, 최소 20% 감소시킬 계획이다. 2040년에 탄소배출을 되도록 80%, 최소 70% 감소시킬 계획이며, 2050년에 탄소배출 제로를 실현하고자 한다.

스마트 제조는 중국 조선업 디지털 전환의 또 다른 중요한 방향이다. 스마트 제조 시스템은 생산 과정을 실시간으로 모니터링할 수 있고 생산 데이터를 수집·분석·처리할 수 있어서 생산 효율성과 질을 향상시킬 수 있다. 또한 스마트 제조는 기업의 생산계획 개선에 도움을 줄 수 있고 생산 과정의 가시화를 이룰 수 있다.

장난조선소의 사례를 통해 중국 조선업이 디지털 전환에 큰 잠재력을 가지고 있는 것으로 보인다. 생산 효율성과 제품 품질을 향상시키고 비용 절감과 리스크 감소를 실현할 뿐만 아니라 산업 업그레이드 및 패턴전환도 추진했다. 이는 디지털 경제의 발전 및 국제화 발전을 촉진하는 동시에 녹색 저탄소 전환에도 뚜렷한 효과를 거두었다. 이런 전환과 혁신은 중국 조선업에 장기적인 이점을 가져주었으며 향후 지속 가능한 발전을 위한 견고한 기반을 마련했다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 12월 23일

제 12 호



해양수산 뉴스

랴오닝항만그룹, 7개 해운항만그룹과 강·바다 복합운송 전략적 얼라이언스 구성

- 강·바다 복합운송 업무의 고품질 발전을 촉진하고 더 효율적이고 협동적인 물류 체계를 구축하기 위해, 11월 27일 오후 랴오닝항만그룹(辽宁港口集团)은 창장해운그룹(长航集团), 장쑤성항만그룹(江苏省港口集团), 안후이성항만·해운그룹(安徽省港航集团), 장시성항만그룹(江西省港口集团), 후베이항만그룹(湖北港口集团), 충칭항주식유한공사(重庆港股份有限公司), 쓰촨성항만·해운투자그룹(四川省港航投资集团) 등 7개 해운·항만그룹과 강·바다 복합운송 전략적 얼라이언스를 구성함
- 랴오닝항만그룹은 다롄(大连), 잉커우(营口), 단둥(丹东), 판진(盘锦), 쑤이중(绥中) 등 5개 지역의 항만 운영을 맡고 있으며, 자원 통합으로 업무의 일체화 발전을 실현했음. 동북지역의 가장 편리한 해상 통로이자 중요한 대외개방 창구로서 랴오닝항만그룹이 현재 보유하고 있는 180개 컨테이너 항로는 300개 이상의 중국 국내외 주요 항만을 연결하고 연간 화물 물동량은 6억 톤을 넘어섰음. 또한 45만 톤급 원유부두, 40만 톤급 광석부두, 20만 톤급 컨테이너 부두, 7만 톤급 자동차로로선 부두를 보유하고 있음
- 창장해운그룹과 장쑤(江苏), 안후이(安徽), 장시(江西), 후베이(湖北), 충칭(重庆), 쓰촨(四川) 등 창장 연선 항만그룹은 창장경제벨트 고품질 발전을 추진하는데 중요한 역할을 발휘하고 있음. 랴오닝항만그룹은 창장 황금수로에 의존하여 동북지역과 창장경제벨트를 연결시키는 고효율적이고 편리한 물류 통로를 공동 구축으로 지역 중대 전략의 융합 발전을 촉진하고자 함
- 현재 랴오닝항만그룹은 난통(南通), 장인(江阴), 징장(靖江), 난징(南京), 우후(芜湖), 우한(武汉), 충칭(重庆) 등 창장 연선 주요 항만과 연결하는 강·바다 복합운송 직항로를 개설했으며, 강·바다 복합운송 물류 모델의 고품질 발전을 위한 토대를 마련함
- 얼라이언스가 설립된 후 랴오닝항만그룹은 다른 구성원과 모든 화물 품목을 포괄하는 전면적인 협력을 추진할 것이고 효율적이고 편리한 강·바다 복합운송 직항로 네트워크를 구축할 예정임

<https://mp.weixin.qq.com/s/f5TdUh7KsU0pECCGRSik4A>

2024년 12월 23일

제 12 호



해양수산 뉴스

중국 교통운수부 등 「교통 물류비 절감 및 질적향상·효율증대 행동계획」 발표

- 최근 중국 교통운수부(交通运输部) 등 부처는 「교통 물류비 절감 및 질적향상·효율증대 행동계획」을 발표했으며, 철도, 도로, 수운, 민간항공, 우정 등 분야별 실시방안을 명시함. 이를 통해 교통 물류의 질적 향상과 효율 증대를 촉진하고 전 사회의 물류비를 효과적으로 절감하도록 함
- 이 「행동계획」은 운송 구도에 대한 조정 및 최적화를 심도 있게 추진한다고 제시함. 2027년까지 전국 철도 화물 운송 회전량은 2023년 대비 약 10% 증가하고 항만 컨테이너 철도·수상 복합운송량은 연평균 약 15% 증가한다는 목표를 설정함
- 한편으로 철도 전용선을 항만 구역, 산업단지, 공장 구역과 연결시키고 벌크화물 운송의 ‘도로-철도 환적(公转铁)’을 지속적으로 추진함. 다른 한편으로 강·바다 복합운송, 수·수 환적(水水中转), 철도-수상 복합운송을 대대적으로 발전시키고 교통 물류비를 절감하도록 함
- 교통운수부 수운과학원 평위에(冯珏)에 따르면, 도로 운송에 비해 컨테이너 철도-수상 복합운송은 평균 800위안/TEU, 벌크화물 철도-수상 복합운송은 평균 30위안/톤 비용을 절감할 수 있음. 발전 규모를 고려할 때 2027년 철도-수상 복합운송은 약 600억 위안의 사회 물류비를 절감할 것으로 예상됨
- 또한 「행동계획」은 2027년까지 복합운송을 위해 ‘단일 선하증권 제도(一单制)’ 및 ‘한 컨테이너 이용 제도(一箱制)’의 보급을 가속화하여 화물 운송의 효율성을 대폭 향상시킨다고 제시함
- 이와 더불어 「행동계획」은 스마트 물류의 혁신 발전을 촉진해야 한다고 강조했으며, 2027년까지 국제 경쟁력을 갖춘 선도 기업을 육성하고 현대화 산업체계 구축을 뒷받침해주는 교통 물류의 역할을 더욱 강화할 것임
- 교통운수부 운수서비스사(运输服务司) 왕슈춘(王绣春) 부사장에 따르면, 향후 교통 인프라의 디지털화 및 업그레이드를 촉진하고 완전 자동화 부두, 저공 물류(低空物流)와 온라인 화물운송 등의 기준 및 규범을 보완시킬 것임. 디지털 기술을 교통물류 분야에 심층적으로 도입함으로써 교통 물류비 절감 및 효율 증대를 실현하도록 함

2024년 12월 23일
제 12 호

<https://www.zgsyb.com/news.html?aid=705175>



해양수산 뉴스

중국 세관총서, 통상구 운영 환경 개선 및 통관 편리화 촉진을 위한 조치 마련

- 12월 5일, 중국 세관총서는 통상구(口岸) 운영 환경 개선 및 기업 통관 편리화 촉진을 위한 16개 조치를 제시했으며, 이는 △대외무역 새로운 발전동력 육성 △고품질 상품 수출입 △대외무역 기업의 비용 절감 및 효율 증대 △국경간 무역 편리화 등 네 가지 방면에 초점을 맞춤
- 대외무역 새로운 발전 동력에 있어, 주로 새로운 업태(业态) 및 새로운 모델 발전에 대한 지원 조치를 마련함. 예를 들면, 전자상거래에 대한 감독 모델을 개선하고 절차를 간소화시키며, 보세 수리(保税维修), 보세 재제조(保税再制造), 보세 석유 공급(保税供油) 등 새로운 ‘보세+’ 업무를 발전시킬 예정임
- 기존 대외무역 수출입 상품의 품질 제고에 있어, 광물 및 농산물의 수입을 보장하는 데 중점을 두고 자동차 수출의 편리성을 제고하여 지방 특색 농산물의 수출을 확대하도록 함
- 기업 비용 절감 및 효율 증대에 있어, ‘세관이 인정한 성실기업(AEO, Authorized Economic Operation)’을 대상으로 실시하는 편리화 조치 이행을 강화하고, 세관의 원산지 우대 서비스 플랫폼을 구축하며, 중요 기술 장비 수입에 대한 세금 우대 정책을 실시할 것임
- 국경간 무역 편리화 수준 제고에 있어, 통관 절차 최적화와 국경간 물류 효율 제고 등 조치를 마련함. 또한 스마트 항만 건설을 촉진하고 국제무역을 위한 ‘단일창구(单一窗口, Single Window)’ 및 ‘원스톱(One Stop)’ 종합 서비스 플랫폼의 구축을 심화시키며 국경간 무역 편리화 수준을 지속적으로 제고한다고 제시함

https://www.gov.cn/zhengce/202412/content_6991232.htm

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

2024년 12월 23일

제 12 호



포커스

치열한 경쟁 속에서 중국 기업의 신조선 선택 경향²⁾

올해 7월, 중국 해운시장의 가장 큰 두 개 중앙기업인 코스코쉬핑(COSCO Shipping)과 자오상궈그룹(招商局集团, CMG), 그리고 대형 국유기업인 국가에너지투자그룹(国家能源投资集团有限公司, CHN ENERGY)는 ‘백선계획(百船计划)’을 추진할 의향이 있다는 사실이 언론에 공개됐다. 코스코쉬핑은 벌크화물선, 유조선, 다목적잡화선에 힘을 기울이려고 하고 있으며, 자오상궈그룹은 벌크화물선, 유조선, LNG 운반선에 투자를 확대할 계획이고 CHN ENERGY도 벌크화물선에 초점을 맞추어 대폭 확장 계획을 가지고 있다.

올해 하반기 코스코쉬핑은 4개월 안에 신규 선박 72척을 발주했으며, ‘백선계획’ 추진을 가속화하고 있고 현재 수주 잔량은 100척을 넘어섰다. 또한 중국 해운계 언론 매체인 「항운거래공보(航运交易公报)」에 따르면, 여러 중국 기업이 신조선 시장에서 힘을 쏟고 있으며, 특히 건화물선과 유조선을 발주하는 것을 선호한다. 업계 전문가는 이런 행보는 ‘국선국조(国船国造, 자국 선박 자체 건조)’ 및 ‘국화국운(国货国运, 자국화물을 자국선으로 운송)’을 추진하고 산업사슬 회복력을 강화하는 데 유리할 것이라고 밝혔다.

1. ‘백선계획’ 추진 가속화

공개 보도에 따르면, 코스코쉬핑이 새로 발주한 72척 선박 중 벌크화물선 42척, 컨테이너선 18척, 초대형 유조선(VLCC) 6척, 아스팔트 탱커(Asphalt Tanker) 4척, LNG 운반선 2척을 포함한다.

[표 1] 2024년 코스코쉬핑 그룹 소속 기업의 신조선 발주 개황

기업	선형	수량 (척)	수주 조선소
COSCO SHIPPING Development (中远海发)	8만 DWT급 벌크화물선	22	중완청시(中船澄西) 양저우 코스코쉬핑
	8.2만 DWT급 벌크화물선	2	중공 (扬州中远海运重工)
	8만 DWT급 벌크화물선	13	중공 (大连中远海运重工)
	6.4만 DWT급 벌크화물선	5	저우산 코스코 쉬핑 중공 (舟山中远海运重工)
COSCO SHIPPING Lines (中远海运集运)	1.36만 TEU급 일반 연료 컨테이너선	6	후둥중황조선 (沪东中华造船)

2024년 12월 23일
제 12 호

2) 夏春晖(2024.11.26.), 中国企业“内卷”新造船市场 瞄准两大板块, 航运交易公报, 2024년 제46호.



포커스

	1.4만 TEU급 메탄올 이중 연료 컨테이너선	12	양저우 코스코쉬핑 중공 (扬州中远海运重工)
하이난 COSCO SHIPPING Energy Transportation (海南中远海能)	30.7만 DWT급 VLCC	6	다롄조선 (大连造船)
COSCO SHIPPING Specialized Carriers (中远海特)	9,000 DWT급 아스팔트 탱크	4	마웨이조선 (马尾造船)
COSCO SHIPPING Energy Transportation (中远海能)	17.5만 m³급 LNG 운반선	2	다롄조선 (大连造船)

자료: 夏春晖(2024.11.26.), 航运交易公报, 2024년 제46호

이 선박들의 수주 금액이 상당하다. 벌크화물선 수주 금액이 143억 위안을 초과했고, 컨테이너선은 코스코쉬핑 그룹 산하의 코스코쉬핑 라인즈(COSCO SHIPPING Lines)가 발주한 것으로 12척 1.4만 TEU급 메탄올 이중 연료 컨테이너선의 총 가치는 154억 위안을 초과했다. 6척 1.36만 TEU급 일반 연료 컨테이너선은 위안화로 결제하고 건조 비용은 75억 위안에 달했으며, 이는 ‘중국 선주, 중국 선급사, 중국 조선소, 위안화 결제’의 네 가지 중국 요소가 포함된다. VLCC는 코스코쉬핑 에너지 운송 기업(COSCO SHIPPING Energy Transportation)이 7년 만에 이 시장에 복귀해 발주한 대형 선박이며 수주 금액이 57.48억 위안에 달했다. 또한 9,000 DWT급 아스팔트 탱크 4척의 총 투자액은 7.03억 위안, 17.5만 m³급 대형 LNG 운반선 투자액은 약 36.77억 위안이다. 72척 신규 선박에 대한 총 투자액은 약 480억 위안을 기록했다.

코스코쉬핑은 올해 신조선 발주량은 이미 ‘백선계획’ 목표에 근접했고, 그의 수주잔량은 이미 100척을 넘어섰다. 지난 11월 초 클락슨(Clarkson)이 발표한 보고서에 따르면, 코스코쉬핑의 수주잔량은 이미 115척에 달했으며, 이 숫자는 10월 28일에 신규 발주한 일반 연료 컨테이너선 6척과 11월에 신규 발주한 VLCC 6척을 포함하지 않았고 실제 수주잔량은 127척에 달했다.

[표 2] 2024년 11월 선주의 선박 수주잔량 순위

순위	선주	수량 (척)	백만 CGT
1	MSC	119	7.4
2	COSCO SHIPPING	115	5.0
3	CMA-CGM	77	4.3
4	Eastern Pacific Shipping	116	4.0
5	Nakilat	40	3.5
6	MOL	61	3.0
7	자오상궈그룹(招商局集团, CMG)	69	3.0
8	Evergreen	56	2.8

2024년 12월 23일

제 12 호



포커스

9	Atlas Corp	49	2.6
10	Dynacom	80	2.6
11	ONE	42	2.4
12	Capital Maritime	62	2.3
13	Maersk	30	1.8
14	NYK	38	1.8
15	산둥취핑(山东海运, SHANDONG SHIPPING)	32	1.6

자료: 夏春晖(2024.11.26.), 航运交易公报, 2024년 제46호

선주의 선박 수주잔량 순위 리스트에 따르면, 자오상취그룹은 수주잔량 69척(300만 CGT)으로 7위를 차지했다. 자오상취그룹은 ‘백선계획’이 있다는 것을 표명한 적이 없었지만 수주잔량은 100척으로 접근하고 있다. 올해 자오상취그룹 산하의 자오상륜완(招商轮船, CMES Shipping)의 신조선 계획의 추진 속도가 작년보다 현저히 빨라졌다. 공고에 따르면, 2023년 자오상륜완이 신규 발주한 15척 선박 중 11.5만 DWT급 Aframax 유조선 2척, 30.6만 DWT급 메탄올 이중 연료 VLCC 1척, 8.2만 DWT급 Kamsarmax 벌크화물선 2척, 6.2만 DWT급 다용도선 2척, 17.5만m³급 LNG 운반선 2척, 9,300 CEU 메탄올 이중 연료 자동차 로로선 2척, 7,800 CEU 메탄올 이중 연료 자동차 로로선 4척을 포함한다. 올해 1~11월 동안 자오상륜완은 이미 30척 이상의 선박을 신규 발주했다. 이 중 21만 DWT급 Newcastlemax 벌크화물선 18척을 포함하며 총 투자액이 101억 위안에 달했다. 중국 조선소 칭다오베이하이조선소(青岛北海造船)는 이중의 8척 선박을 수주했고, 신시대조선(新时代造船)은 이중의 8+2척 선박을 수주했다. 그 외에 자오상륜완은 10척의 LNG 운반선을 발주했는데, 후둥중화조선(沪东中华造船)과 27.1만m³급 QC-Max형 LNG 운반선 4척, 카다르에너지(Qatar Energy)와 17.4만 m³급 LNG 운반선 6척을 계약했으며, 총 투자액이 100억 위안에 달했고, 발주량은 2023년의 두 배이다.

셋 번째로 ‘백선계획’ 추진의 소문이 난 기업은 중국 국가에너지투자그룹(国家能源投资集团有限公司, CHN ENERGY)이다. CHN ENERGY의 공개 데이터에 따르면, 올해 11월 초 기준으로 CHN ENERGY 산하의 해운사(国能投航运)는 자체 선박 6척(총 42만 톤)을 신규 운영하기 시작했으며, 자체 선대 규모는 64척으로 확대했다. 그 외에는 CHN ENERGY 해운사의 건조 중인 선박은 9척이 있으며, 나중에 운영에 들어가게 되면 선대 규모는 1,300만 톤을 새로 증가할 것이다.

공개 데이터를 봤을 때 CHN ENERGY의 기존 신조선 계획이 아직 ‘백선계획’ 목표와는 거리가 멀었다. 그러나 위의 순위 리스트에서 15위를 차지한 산둥취핑(山东海运, SHANDONG SHIPPING)은 32척의 선박 수주잔량을 보유하고 있다는 것은 주목할 만한 일이다. 이 기업은 2010년에 중국 산둥성(山东省)정부의 비준을 받아 산둥해양그룹



포커스

(山东海洋集团)이 지배주주로서 설립한 국유기업이다. 이 기업의 선대 수송력은 주로 건화물선에 집중돼 있으며, 광산, 곡물, 에너지, 화학품, 잡화 등 벌크화물의 해상운송 업무를 주로 하고 있다. 또한, 이 기업은 세계 최대 40만 톤급 광석 운반선을 운영하고 있고 세계 첫 25만 톤급 광석 운반선 건조에 투자했으며, 중량그룹(中粮集团) 등 대형 중국 곡물 무역 기업과도 장기적인 협력 관계를 맺었다. 2023년 6월 말까지 산둥취핑이 운영하고 있는 자체 선박 및 용선은 총 101척(건설 중 선박 포함)으로 선대 규모는 1,328.69만 DWT에 달했으며, 중국에서 3위를 차지했다. 현재 32척의 수주잔량 중 6척 메탄올 이중 연료 초대형 광석 운반선(VLOC)의 건조는 모두 칭다오베이하이조선소가 맡고 있으며, 총 금액은 55억 위안이다.

2. 유조선과 벌크화물선 집중 발주

「항운거래공보(航运交易公报)」에 따르면, 2023년에 비해 중국 선주는 유조선과 건화물선에 대한 투자가 뚜렷이 확대되고 있다. 클락슨 데이터에 따르면, 2023년 12월에 발표된 선주 수주잔량 15위권 순위 리스트(유조선)에서 중국 기업 중 국은금융리스사(国银金租, China Development Bank Leasing)가 19척(50만 CGT)으로 1위를 차지했다. 올해 11월 유조선 순위 리스트에서 자오상룬완(招商轮船, CMES Shipping), 쑤정완우(君正船务, SC Shipping), 저우찌완우(洲际船务, Seacon Shipping) 3개 중국 기업이 있었다. 이 3개 기업은 총 58척(130만 CGT)을 발주했으며, 발주량과 CGT는 2023년 대비 각각 205.26%와 160% 증가했다.

유조선 운송은 자오상룬완의 중요한 사업 중 하나이다. 기업 상위 10대 주주 중 중국 석유화학그룹(中国石油化工集团)의 주식 보유 비율이 13.45%로 제2위를 차지하고 있다. 자오상룬완이 발표한 올해 1~3분기 실적 보고에 따르면, 유조선 분야 영업수익이 69.82억 위안으로 전년 동기 대비 2.6% 감소했으며, 순이익은 20.6억 위안으로 전년 동기 대비 2.9% 감소했다. 실적의 하락은 'OPEC+'의 자발적 생산 감소가 VLCC 시장에 영향 미침, 서아프리카 화물 수출 공급 불안정, 멕시코 연안지역의 원유가 유럽으로 더 많이 수출, 중국 수입 예상보다 낮음 등의 영향으로 인한 것이다. 따라서 전체 시장은 수요와 공급이 모두 약한 것으로 나타났다. 그러나 자오상룬완은 미래 유조선 시장의 이익 지속 창출 잠재력에 대해 좋게 보고 있다. 국제해사기구의 탈탄소 운영 요구를 만족시키기 위해 이 회사는 제3분기에 유조선 10척을 신규 발주하는 동시에 기존의 유조선에 대한 업그레이드 및 개조에도 박차를 가하고 10척 VLCC 선박에 탈황 타워를 설치했다.

2024년 12월 23일

제 12 호



포커스

[표 3] 자오상룬촨(招商轮船) 2024년 1~3분기 주요 사업 실적

(단위: 억 위안/%)

사업	영업수익			순이익		
	2024년 1~3분기	2023년 1~3분기	전년 동기 대비	2024년 1~3분기	2023년 1~3분기	전년 동기 대비
유조선 운송	69.8	72.4	-2.6	20.6	23.5	-2.9
건화물·벌크화물 운송	60.7	51.5	9.2	11.7	5.7	6.0
로조선 운송	13.2	13.7	-0.5	2.5	2.2	0.3
컨테이너 운송	40.5	40.5	0.1	4.7	6.4	-1.7

자료: 夏春晖(2024.11.26.), 航运交易公报, 2024년 제46호.

유조선 순위 리스트에 들어간 또 다른 기업인 권정완우(君正船务, SC Shipping)는 올해 유조선 시장에서 활약을 펼치고 있다. 올해 10월 우창선박중공그룹(武昌造船, 武昌造船)이 건조한 25,900 DWT급 스테인리스 스틸 화학제품 운반선 1호는 이미 착공되었다. 그 전에 권정완우는 우창조선과 25,900 DWT급 화학제품 운반선 5+5척에 대한 계약을 체결했으며, 이 시리즈 화학제품 운반선의 가격은 32억 위안을 초과하지 않았다. 신조선은 2~4년 내(2025~2028년 예상)에 순차적으로 인도되면, 미국선급사(ABS)에 들어갈 예정이다. 그 외에 권정완우는 양저우진링(扬州金陵)조선소에 같은 유형의 화학제품 운반선 10척을 발주해 총 금액이 64억 위안을 초과했으며, 중국 화학제품 운반선 시장에 있는 선도적인 지위를 더욱 공고히 했다. 권정완우의 주요 운영 사업은 원양 선대, 중국 국내무역을 위한 연해 선대, 그리고 선박 관리 등이 있다. 이는 중국에서 일찍이 국제 대형 석유기업과 연계하여 국제화 관리를 실시하고 첨단 화학제품 운송을 맡은 기업이다.

셋 번째로 리스트에 올리는 기업은 선박 관리로 시작한 저우찌완우(洲际船务, Seacon Shipping)이다. 이 기업은 설립된 지 불과 12년 만에 이미 중국의 선도적인 종합 해운 서비스 업체가 되었다. 2년 전 저우찌완우는 유조선, 화학제품 운반선 시장을 적극 개척하겠다고 선포한 바가 있는데, 올해부터 이 계획을 추진하기 시작했다. 올해 상반기 총 선박 규모가 35.3만 DWT에 달한 유조선과 화학제품 운반선 13척을 발주했다. 또한 7월 저우찌완우는 18,500 DWT급 화학제품 유조선 2척에 관한 임대 계약을 체결했고 선대를 지속적으로 확대해나갈 계획이다.

클락슨이 발표한 선주 벌크화물선 수주잔량 15위권 리스트에 따르면, 2023년 12월에 이 리스트에 오른 중국 기업은 교통은행금융리스사(交银租赁, BOCOM Leasing), 국은금융리스사(国银金租), 위민항운(裕民航运), 자오상은행금융리스사(招银租赁), 화샤금융리스사(华夏金融租赁) 5개가 있으며, 총 81척(총 190만 CGT) 벌크화물선을 발주했다. 올해 코스코쉬핑, 중신금융(中信金融), 자오상룬촨, 산둥쉬핑, 궈항원양(国

2024년 12월 23일

제 12 호



포커스

航远洋) 5개 중국 기업이 이 순위 리스트에 들어갔으며, 총 108척(250만 CGT) 건화물 선을 발주했고 발주량과 CGT는 2023년 대비 각각 33.33%와 31.58% 상승했다.

세계 벌크화물선 투자에 있어 중국 선주는 선두를 달리고 있고 전체 투자액의 30%를 차지하고 있다. 특히 2024년 초부터 건화물선의 신조선 가격이 지속 상승하여 현재 15년 만에 최고 수준에 도달했다. 가격 상승의 원인은 여러 가지가 있는데, 업계 전문가는 강한 시장 수요, 지속 늘어나는 운송 수요, 철강 가격과 조선소 비용 상승 등의 영향으로 받았기 때문이라고 보고 있다. 특히 케이프사이즈 벌크화물선의 신조선 가격이 가장 뚜렷한 증가세를 보여주었다. 18만 DWT급 케이프사이즈 벌크화물선 가격이 6,609만 달러에서 6,963만 달러로 상승하여 증가율이 5.45%를 기록했다.

2023년 주로 중국 금융리스사가 건화물선을 집중 발주했는데, 올해 순위 리스트에 오른 5개 중국 기업 중 금융리스사는 하나밖에 없으며 나머지는 모두 해운기업들이다. 이 가운데 궈항원양(国航远洋)은 올해 신조선 계획을 중점으로 배치했다. 이 기업은 원양, 중국 연해 및 장창 중하류(长江中下游) 등 항로의 벌크화물 운송 업무를 맡고 있고, 서비스 대상은 석탄, 철강, 광석, 곡물 등 여러 분야의 기업들이 있으며, 고객에게 석탄, 곡물, 광석 등 벌크화물의 국제 원양 운송 서비스를 제공하고 있다. 궈항원양은 2022년 상장 후 '10+10'척 신조선 계획을 세웠다. 현재 10척 선박 건조에 관한 계약을 이미 체결했고, 이중 6척이 장쑤하이통해양공정장비유한공사(江苏海通海洋工程装备有限公司)가 맡았고, 4척이 우후조선소(芜湖造船厂)가 맡았다. 올해 7월, 궈항원양은 장쑤하이통과 또 63,500 DWT급 벌크화물선 건조에 관한 계약을 체결했다. 세계적으로 철광석, 석탄 등 원자재 수입에 대한 수요가 늘어나면서 궈항원양은 자체 선대 규모 확대를 통해 원활한 선박 배치를 강화하겠다고 표한 바가 있다. 2023년 기준으로 궈항원양의 자체 운영 선박은 18척으로 수송력이 130만 DWT에 달했다.

3. 집중 발주의 이유

업계 전문가는 코스코쉬핑, 자오상쥐그룹과 국가에너지투자그룹이 '백선계획'을 추진할 의향이 있거나 여러 중국 기업이 유조선과 건화물선에 대한 투자를 확대하거나 모두 중국 정부의 '국선국조(国船国造)' 및 '국화국운(国货国运)' 전략 추진에 조력하고 있다고 보고 있다.

코로나, 지정학 정치 및 녹색 전환은 글로벌 공급망을 재구성하게 만들었으며, 중국 기업은 외국인 투자 산업 이전과 공급 차단의 산업사슬 리스크에 직면하고 있다. 산업사슬 리스크에 대응하기 위해 중국은 공급망 생태계 구축을 통해 기업의 외부 리스크 대응 능력을 강화해야 한다. 따라서 '국선국조' 및 '국화국운'의 비중을 높이는 것은 국제



포커스

공급망 물류 체계를 구축하고 산업사슬 리스크를 감소시킬 수 있는 데 이로울 것으로 보인다.

‘국화국운’은 일반적으로 자국의 화물 운송을 자국의 선대에 맡기는 것을 가리키며, 각국이 흔히 사용하는 해운 보호주의 정책이다. 1988년 이전 중국 대외 무역 운송은 대부분 ‘국화국운’ 정책에 따랐다. 대외 무역 상품 운송은 소수의 외국 선박을 빌려 쓰는 것을 제외하면 대부분 다 중국 자국 선박을 이용했다. 그러나 1988년 7월에 중국 국무원은 「국제 해상운송 관리 업무 개혁에 관한 보충 통지(关于改革我国国际海洋运输管理工作的补充通知)」를 내놓았으며, 대외 수출 화물 운송에 있어 화주와 선주가 상대방을 자유롭게 선택할 수 있게 해주며, 이는 중국 정부가 ‘국화국운’ 정책을 종결하기로 결정했음을 의미한다.

21세기에 들어선 후 중국 경제는 고속 성장 단계를 거쳤다. WTO가 발표한 2023년 「글로벌 무역 전망 및 통계」 보고에 따르면, 중국은 7년 연속 세계 화물 무역액 1위 자리를 유지해왔으며, 2위인 미국보다 7500억 달러 많은 것이다. 또한, 중국 교통운수 부계획연구원(交通运输部规划研究院)이 발표한 「중국항만운영분석보고(2024)」에 따르면, 2024년 중국 항만의 대외무역 화물 물동량은 세계 해운 총 물동량의 1/3에 가까운 30.1%로 전년 대비 2.2%p 상승했다. 그러나 중국 원양 화물의 ‘국화국운’ 비중이 비교적 낮은 편이다. 2013년에 중국 원양 운송 화물의 약 25%만 중국 해운기업에 의해 운송되며, 이 중 약 20%의 대외무역 컨테이너 화물, 약 30%의 벌크화물, 약 40%의 원유, 약 20%의 잡화가 포함된다. 업계 전문가에 따르면, 이는 11년 전의 데이터이지만 WTO 규정으로 인해 최근 몇 년 동안 중국 원양 운송에서 중국 화물의 비중이 크게 증가하지 않았다.

다년의 시간 동안 중국 선주는 ‘국화국운’ 정책을 통해 중국의 대량 해상 화물 운송 수요를 확보하려고 노력했다. 그러나 중국의 WTO 가입 약속에 따르면, 국제 해운 시장은 대외 개방되어야 하며 운송 업체를 강제로 지정하거나 시장 장벽을 설정하면 안 된 것이다. 따라서 ‘국화국운’ 관련 정책을 다시 시행하면 국제 무역 분쟁을 일으키기 쉬운 것이다.

최근 몇 년 동안 중국 ‘국화국운’ 정책은 주로 전략 물자를 대상으로 하고 있다. 전략 물자 중 석탄, 철광석과 석유는 가장 큰 비중의 해운 수송량을 차지하고 있다. 이는 또한 중국 기업이 유조선과 건화물선을 집중적으로 발주하는 이유를 설명할 수 있다.

AXS Marine 선박 해운 데이터에 따르면, 2023년 중국 석탄 수출입 총량은 4.74억 톤으로 세계 석탄 해운 무역량의 35%를 차지했다. 또한, HiFleet 데이터에 따르면,



포커스

2023년 중국 철광석의 항만 도착량(到港量)은 전 세계 해운 철광석의 항만 도착량의 76.8%를 차지했다. 발트해거래소의 데이터에 따르면, 2023년 중국 원유 수출입 무역량은 5.6억 톤으로 세계 원유 해운 무역량의 30%를 차지했다. 원양 원유 운송 시장에서 중국 해운기업의 유조선 수송력이 부족하며, 더 중요한 것은 원양 원유 운송 자격을 갖춘 선원이 부족하다. 중국 선주가 운송을 맡은 수입 원유는 중국 수입 원유 총량에서 차지하는 비중이 매우 낮은 것이다. 1970년대부터 일본 수입 화물의 '국화국운' 비중은 60~70%에 달하는 반면 2019년 중국의 '국유국운(国油国运, 원유를 자국선으로 운송)' 비중은 30%에 불과했다.

중국 철광석은 주로 호주, 브라질, 인도, 서아프리카로부터 수입되며 대부분은 해상을 통해 운송된다. 중국 철강 기업들은 일본, 유럽과 한국의 해운기업과 장기 운송 계약을 맺었다. 그러나 일본과 한국의 철강 기업은 자국의 해운기업과 장기 운송 계약을 맺은 경우가 많으며, 운송권을 자기 손에 쥐게 한다. 유럽이 수입한 철광석 중 95%는 장기 계약 화물들이고 운송도 자국 해운기업에 맡긴다.

중국의 대량 전략 물자는 외국 해운기업에 의해 운송되기 때문에 경제적으로 제약을 받고 있으며, 해운 공급망의 안정을 보장하지 못했다. 2003년 중국 교통운수부와 국가 발전개혁위원회는 '원유 수입 해상운송 안전 세미나'를 개최했다. 그때 중국 수입 원유 중 80%가 외국 선박으로 운송되고, 중국 유조선 선대가 운송하는 원유 중 90%는 제3국 무역의 원유이다. 이 세미나에서 위의 현상에 관한 「중국 원유 수입 해상운송 안전 보고」가 발표됐으며, '국유국운'의 개념도 제시됐다. 2010년까지 중국 해운기업이 맡은 수입 원유 운송 비중이 50%이상 도달한다는 목표를 달성하기 위해, 중국 정부는 중국 수입 원유 대형 유조선 선대 구성 방안을 제정했다. 국가 정책의 추진으로 일정한 효과를 보여주었다. 예를 들면, 중하이유조선기업(中海油运)은 중국석유화공그룹(中石化, SINOPEC)의 원유 수입 업무를 맡고 있는 쉘석유화공기업(联合石化)과 장기 운송 계약을 체결했다. SINOPEC는 중국 최대 석유화공 기업으로서 중하이유조선기업의 가장 큰 화주이기도 하며, 계약 체결 시 그의 원유 수송 수요는 이미 중하이유조선기업 수송량의 50%를 차지하고 있다.

2009년 12월 29일, 중국 최초의 선박산업투자기금이 텐진(天津)에서 본격적으로 운영됐으며, 이 기금은 '전략 물자 자국선으로 운송' 실현을 목표로 두고 있다. 2011년 중국 수운업무회의에서 에너지 및 원자재 등 전략 물자 수입에 있는 자국 선대의 운송 보장 능력 강화를 제시한 바 있다. 2014년 중국정부는 「해운업 건전한 발전 촉진에 관한 국무원의 여러 의견」을 발표했으며, 이 정책은 일부 학자들에게 '국화국운'에 대한 지원이 포함돼 있는 것으로 해석됐다. 이 「의견」은 △해운기업과 화주 간의 긴밀한 협력 강화 △장기 계약 체결 추진 △원유, 철광석, LNG, 석탄, 곡물 등 중요 물자에

2024년 12월 23일

제 12 호



포커스

대한 운송 보장 능력 강화 등을 강조했다. 이는 중국정부가 새로운 여건 속에서 ‘국화국운’ 정책에 대한 재검토 및 재추진의 의향을 보여주었다. 따라서 최근 몇 년 동안 중국기업은 유조선과 건화물선 건조에 지속적으로 투자하고 선대 규모를 확대함으로써 원유 및 철광석 등 전략 물자의 ‘국화국운’ 비중을 높이고 있다.

2008년 국제 금융위기의 영향으로 국제 선박 시장이 침체되면서 선박 거래가 급격히 위축되었다. 중국 국무원은 선박공업을 9대 중점 지원 산업 중 하나로 지정했고 「선박공업 조정 및 진흥 계획」을 발표했으며, 적극적인 금융 및 재정 정책의 시행으로 뚜렷한 성과를 거두었다. 2023년 중국 조선업의 시장 점유율이 연속 14년 동안 세계 1위를 차지했으며, 조선 대국으로서의 지위가 더욱 공고해졌다. 중국 조선 건조량, 신규 수주량 및 수주잔량(DWT 기준)은 각각 세계 총량의 50.2%, 66.6%와 55%를 차지했으며, 처음으로 모든 시장 점유율이 50% 넘어섰고 2022년에 비해 각각 2.9%p, 11.4%p와 6%p 상승했다.

‘백선계획’ 추진과 유조선 및 건화물선 집중 발주 등을 통해 중국은 ‘국화국운’ 및 ‘국선국조’를 재추진하고자 하는 의향을 보인다.

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원

(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2024년 12월 23일

제 12 호



통계 및 자료

■ 경제 일반

금융	12/20	12/13	12/6	11/29	11/22
대미달러환율	7.1901	7.1876	7.1848	7.1877	7.1942
1년만기국채수익율(%)	0.9807	1.1582	1.3485	1.3698	1.3504
통화	24. 11월	24. 10월	24. 9월	24. 8월	24. 7월
M2증가율(%전년 동기)	7.1	7.5	6.8	6.3	6.3
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비	
	24. 11월	24. 10월	24. 9월	24. 11월	24. 10월
소비자 물가지수	100.2	100.3	100.4	99.4	99.7
생산자 물가지수	97.5	97.1	97.2	100.1	99.9
GDP	24. 3분기	24. 2분기	24. 1분기	23. 4분기	23. 3분기
GDP 성장률(%)	4.6	4.7	5.3	5.2	4.9
고용	24. 11월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말
전국실업률(%)	5.0	0.0pp	0.0pp	5.5	5.1
경기	24. 11월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말
PMI(%)	50.8	0.0pp	0.4pp	42.6	50.3
무역	24. 11월	전월 대비	전년 동기 대비	24. 1~11월	전년 동기 대비
수입액(억달러)	2,148.7	0.8	-3.9	23,560.3	1.2
수출액(억달러)	3,123.1	1.1	6.7	32,407.1	5.4

※ 출처: 중국국가통계국

■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만 TEU)

구분	2024년 11월	전월 대비	전년 동기 대비	2024년 1~11월	전년 대비
중국 전체	2,793	-0.4%	6.1%	27,648	7.6%
상하이	415	-2.4%	3.8%	4,315	7.4%
닝보저우산	331	-2.6%	12.6%	3,283	8.7%
선 전	280	-6.7%	19.7%	2,766	15.0%
광저우	227	6.1%	5.1%	2,175	4.7%
칭다오	260	-1.1%	5.7%	2,576	7.8%
텐 진	190	11.6%	3.8%	2,024	4.0%
샤 먼	95	-7.8%	-10.4%	995	-3.9%
잉커우	44	0.0%	4.8%	453	3.7%
다 렌	48	4.3%	-4.0%	442	9.3%
베이부만(북부만)	85	13.3%	11.8%	742	14.0%

※ 출처: 중국 교통운수부

■ 조선(만DWT)

구분	전 체		수출 선박		
	2024년 1~9월	전년 대비	2024년 1~9월	전년 대비	전체 비중
건조량	3,634	18.2%	3,252	23.6%	89.5%
신조선 수주량	8,711	51.9%	8,206	53.3%	94.2%
수주 잔량	19,330	44.3%	18,209	45.7%	94.2%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2024년 12월 23일

제 12 호

작성자 : 진선선 중국연구센터 중급연구원(이메일 : chenshans@kmi.re.kr)