



중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제20-11호
 2020년 6월 30일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2019년 창장간선 주요 항만의 컨테이너물동량 현황
 (만 TEU, %)

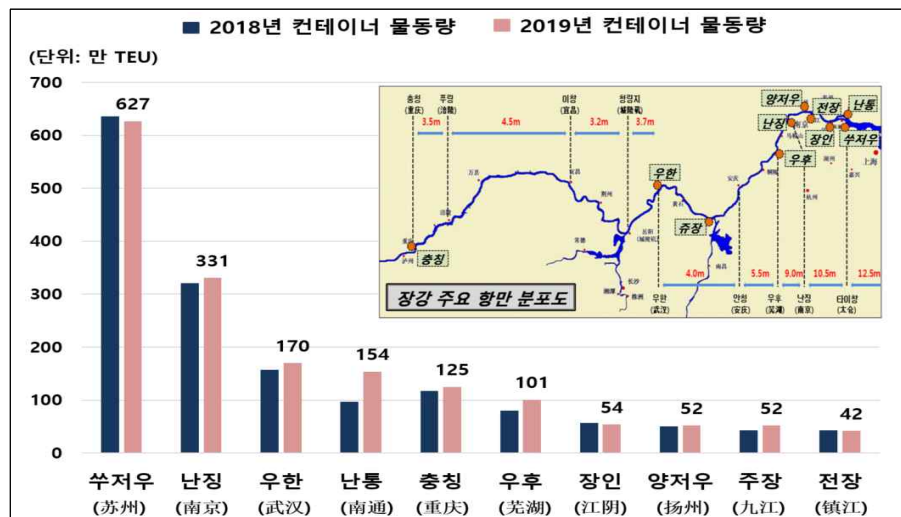
No.	항만	2018	2019	증가율
1	쑤저우	636	627	-1.4
2	난징	321	331	3.1
3	우한	157	170	8.3
4	난통	97	154	58.3
5	충칭	117	125	7.8
6	우후	80	101	25.3
7	장인	57	54	-6.3
8	양저우	50	52	3.8
8	주장	43	52	17.3
10	전장	43	42	-2.9
	합계	1,601	1,708	6.3

자료 : 중국교통운수부 홈페이지

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량



자료 : 중국교통운수부 홈페이지. KMI 작성

2019년 창장간선 주요 항만의 컨테이너물동량 1,708만 TEU, 전년대비 6.3% 증가

2019년 창장간선(长江干线) 주요 항만의 컨테이너물동량은 전년대비 6.3% 증가한 1,708만 TEU를 기록했다. 항만별로 살펴보면, 쑤저우항(苏州港)이 627만 TEU로 전년 대비 1.4% 하락했지만 여전히 1위를 유지했고, 난징항(南京港) 331만 TEU, 우한항(武汉港) 170만 TEU 등의 순이었다. 특히 작년 5위를 기록했던 난통항(南通港)이 154만 TEU, 58.3%의 증가율로 충칭항(重庆港)을 제치고 4위로 부상했다. 또한 주장항(九江港)은 52만 TEU로 42만 TEU의 전장항(镇江港)을 제치고 9위로 한 계단 뛰어올랐다.

창장지역은 중국에서 경제가 가장 활발하며 개방도가 제일 높은 지역 중 하나다. 최근 몇 년 동안, 창장의 연안 항만들을 대상으로 한 통합 사업이 적극 추진되고 있다. 항만통합을 통해 중복 건설 및 과잉 경쟁의 문제를 해결하고, 전체적인 항만 경쟁력을 제고할 수 있을 것이다. 또한 2018년 11월에 창장삼각주지역 일체화 발전이 국가 전략으로 격상됨에 따라 창장간선 항만들은 새로운 발전 기회를 맞이하게 되었다. 특히 2019년 12월에 국무원은 「창장삼각주 일체화 발전 계획요강」 발표를 통해 창장삼각주 항만 일체화 발전을 추진함으로써 상호 연계된 물류통로를 구축하는 데 유리할 뿐만 아니라, 창장삼각주 항만군이 동북아는 물론 아시아 태평양 지역에서 가지는 국제경쟁력이 크게 제고될 것으로 전망된다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

장용평(张永峰) 소장
상하이국제항운연구센터(SISI, Shanghai International Shipping Institute) 국제해운연구소

전문가 칼럼 : 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석¹⁾

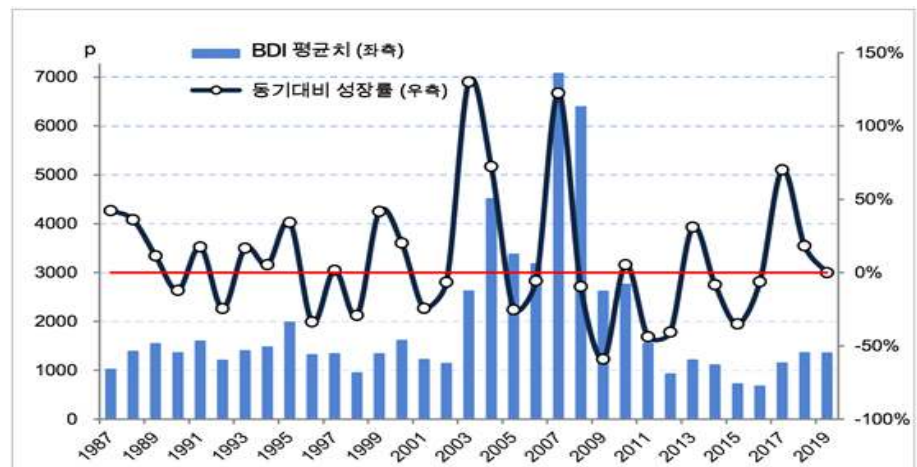
1 코로나19 사태 전 글로벌 해운시장 발전 추세 및 ‘신(新)주기’

만약 코로나19 사태의 영향이 없다면 2020년 글로벌 해운시장 발전은 어떤 국면이 될 것인가? 상하이국제항운연구센터(SISI, Shanghai International Shipping Institute) 연구 결과에 따르면, 2020년 글로벌 해운시장은 조정 국면으로 판단된다. 전체적으로 볼 때, 코로나19 사태 전 글로벌 해운시장은 이미 ‘약 보합’ 상태에 처해 있었고, ‘신(新) 주기’의 특징을 나타내고 있다.

코로나19 사태를 고려하지 않는 경우 2020년 글로벌 해운시장 추세는 자체적으로 약세이며, 저조한 수요와 운송능력 증가 속도 등 측면으로 볼 때, 2020년 시장은 새로운 성장점이 부족한 관계로 2017-2019년 이후 반등 추세를 지속 유지하기는 어렵다.

해운업은 강한 주기성을 가진 시장으로 시장 발전 추세와 결합하여 필자는 ‘신(新)주기’ 라는 개념을 제시했다. (1) 2003-2019년은 완전한 해운 주기였으며, 명확한 투자 번영기, 투자 과도기, 쇠퇴기, 혼란기 등 4단계로 나눌 수 있다. (2) 2020년 이후 시장이 새로운 주기로 접어들면서 주기가 단축되고 재고 주기에 영향을 많이 받는 등 특징이 뚜렷하다. BDI지수 추세를 예로 들면([그림 1] 참조), 2003~2019년 글로벌 해운시장 추세는 온전한 주기적 특징을 보였고, 뚜렷한 파봉과 파곡의 특징을 보이며, BDI의 평균 수치에 의하면 파봉은 2007년에 발생하는 반면에 파곡은 2016년에 나타났다. 동시에 2003~2008년, 2008~2013년, 2013~2016년, 2016~2019년에 각각 투자 번영기, 투자 과도기, 쇠퇴기 및 혼란기 등 4가지 단계의 특징을 나타냈다.

[그림 1] 1987-2019년 BDI지수 추세



출처 : Baltic Exchange

1) 이 칼럼은 필자의 개인 의견으로 KMI 중국센터의 공식의견이 아님을 밝혀드립니다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-03	06-24
종합지수	897.53	841.83
일본 항로	731.59	747.12
구주 항로	1,069.06	1032.61
미서부 항로	681.52	793.86
미동부 항로	884.09	931.78
한국 항로	602.18	541.36

주: '01-03' 2020년 1월 3일 지수
자료: 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-03	06-24
종합지수	1,121.76	987.72
석탄	1,038.96	893.73
곡물	933.03	736.42
금속광석	1,069.81	977.48
정유	1,925.55	1,828.46
원유	1,557.48	1,557.48

자료: 상하이항운교역소

[표1] 2003~2019년 글로벌 해운시장 완전 주기 및 단계 구분

시간	2003~2008년	2008~2013년	2013~2016년	2016~2019년
주기 단계	투자 호황기	과잉 투자기	과잉 투자기	혼란기
업계 특징	고(高)운임, 선박 건조 열풍	금융, 화주	인수합병	예측 실패, 신중 투자

중국의 부동산 주기와 투자 주기의 영향이 점차 줄어들고, 중국의 자체 경제 성장 속도가 둔화됨에 따라 글로벌 해운시장의 추세는 새로운 주기로 접어들게 될 것이다. 한편, 동남아, 인도의 경제 규모와 성장 속도의 공헌도는 단기적으로 둔화한 중국의 수요나 감소된 해운 수요를 보완할 수 있을 뿐이며, 글로벌 경제에 대해서는 강력한 지지점이 부족하다. 그리고, 선박의 과잉생산과 선박 자산 금융화 등 영향으로 해운시장에 선박 대장의 시간당 공급부족 사태가 발생하기는 어려울 것으로 보인다. 또한, 시장 수요 변화에 영향을 미치는 요소가 부동산, 인프라 등에서 원자재, 반제품 및 상품의 재고 변화로 넘어가고 있으나 재고 주기 영향은 더욱 단기적이어서 시장 변동성이 약화되었다. 이런 배경 하에서, 향후 비전문적인 금융계열, 그리고 화주계열의 선박 건조 흐름이 약해지면서 해운시장은 다시 전문 경영의 길로 들어서게 될 것이다.

2 코로나19 사태가 해운업에 미치는 영향

전 세계적으로 코로나19가 지속 확산함에 따라 해운업에 엄청난 악영향을 끼칠 것이다. 주로 다음과 같은 몇 가지 측면에서 나타난다.

1. 세계 경제는 2008년 금융위기를 능가할 수준의 심각한 타격에 직면

모든 사람의 예상과는 달리 코로나19로 해운업에 미치는 영향도 심각하다. 국제통화기금(IMF)은 2020년 세계경제 전망에 대해 부정적으로 판단했다(아 [표 2] 참조). 현재 세계 경제가 쇠퇴기에 접어들면서, 많은 경제체가 마이너스 성장을 보이고 있다. 선진 경제체들이 받는 영향이 더 심각하는 반면에 신흥 경제체와 개발도상국은 다소 약한 편이라고 볼 수 있다. 심지어 일부 기관은 이번 코로나19가 글로벌 경제에 미칠 영향이 2008년 금융위기를 능가할 정도로 세계 경제는 깊은 쇠퇴기에 접어들기 시작할 것이라고 판단했다. 이러한 판단에 따라, 우리도 장기 불황에 대비해야 한다. 이번 코로나19를 2008년 글로벌 금융위기와 같이 비교해 보면 차이점을 발견할 수 있다. (1) 경제 기반이 다르다. 2008년 글로벌 금융위기는 서브프라임 모기지(비우량 주택담보대출) 부실 사태로 촉발돼 2009년 세계 각국이 긴급 구제에 나섰고, 2008~2012년 글로벌 통화는 양적 완화가 실시되었다. 그러나 2012년 이후 달러가 양적 완화에서 금리 인상단계에 들어섰지만, 산업과 투자의 관성은 이런 영향에 꾸준히 적응



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

해 왔다. 2019년 이후 미·중 무역갈등의 배경에는 수요 부족, 제조업의 활력 저하 등이 두드러진 반면 미국 통화정책 조정은 달러화를 새로운 완성 단계로 이끄는 등 글로벌 경기침체의 특징이 부각되고 있다. 이러한 가운데 G20에서 5조 달러의 경기부양책을 추가로 내놓을 계획이며, 강한 자극, 약한 유동성 갈등은 계속 늘어서 비정상적인 규제 정책의 부작용이 커졌다. (2) 기업들의 상황이 다르다. 2008년, 해운업 전체가 한 번의 극성시를 경험해 봤고 해운업체들은 많은 수익을 얻었으며 현금 흐름도 비교적 넉넉했고, 많은 기업들이 확대정책을 펼쳤다. 그러나 2020년까지 전 업종이 오랫동안 침체기를 겪으며 기업 경영 자체가 매우 어려워졌고 부채비율은 높고 현금흐름이 빠듯하며, 그리고 원가는 계속 상승하는 등 설상가상의 상황에 봉착했다. 따라서 기업의 현금 흐름은 아주 큰 문제이며, 그리고 자산 가격은 단기적인 폭락을 일으킬 수 있다. 이러한 영향을 받아 구미 경제체들은 빠른 실업률을 보이고 있다. 예를 들어 미국의 실업률은 4월 14.7%로 치솟았고, 높은 실업률은 전 세계 소비를 억제해 글로벌 수출입 무역과 해운시장의 발전에 영향을 줄 것으로 예상된다.

[표 2] 「세계 경제 전망」 최신 성장 예측

단위 : %

GDP	2019	2020	2021
세계 생산	2.9	-3.0	5.8
선진 경제체	1.7	-6.1	4.5
미국	2.3	-5.9	4.7
유로존	1.2	-7.5	4.7
신흥시장 및 개발도상국	3.7	-1.0	6.6
중국	6.1	1.2	9.2
인도	4.2	1.9	7.4

출처: IMF

2. 중국 경제는 1분기에 영향이 비교적 컸으며, 4월 이후 점차 회복

사회적 거리두기(격리)는 코로나19에 대한 가장 직접적이고 효과적인 조치 중 하나로서 확산 억제에 매우 중요한 역할을 하고 있으나, 이로 인한 교통 폐쇄, 생산 일시 중단 등의 문제가 부각되면서 원자재, 완제품 등 재고가 단기간에 급증하고 중국 사회 소비품 소매와 무역 수출은 [표 3]에 나타난 바와 같이 매우 큰 단기적 충격을 받았다.

2020년 1~3월 소매판매 총액과 수출 총액은 전년 동기 대비 각각 19%와 13.36%를 감소했다. 특히 제조업과 인프라, 부동산업에 미치는 영향이 크다. 제조업이 영향을 받으면 글로벌 무역과 산업 사슬로 파급된다. 고정자산투자(제조업, 인프라, 부동산)는 전년 동기대비 크게 위축됐고 2~3월에 겹 하락이 나타났다. 2020년 1분기 중국 국내총생산(GDP)은 전년 동기대비 6.8% 하락했고, 그 중 1차 산업 3.2%, 2차 산업 9.6%, 3차 산업은 5.2% 하락했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 3] 2020년 1분기 중국 사회 소비자 소매 현황

지표	2020년 3월	2020년 2월	2020년 1월
중국 사회 소비자 소매 총액 동기대비(%)	-15.8	-	-
중국 사회 소비자 소매 총액 누적대비(%)	-19	-20.5	-
중국 도시 표본 실업률(%)	5.9	6.2	5.3
31개 도시 표본 실업률(%)	5.7	5.7	5.2
수출입총액 동기대비(%)	-4	-11	-
수출입총액 누적대비(%)	-8.5	-11	-
수출무역총액 동기대비(%)	-6.6	-17.2	-
수출무역총액 누적대비(%)	-13.3	-17.2	-

출처: 중국국가통계국

3. 항만의 화물 물동량은 약한 하락세, 컨테이너 물동량 비교적 심각한 영향

국제 화주의 화물 인수 거부 또는 주문 취소, 일부 공급업체의 납품 지연과 계약 이행 곤란으로 항만운송 수요가 현저히 저하되었다. 수출 컨테이너에 대한 보다 엄격한 신고·소독 조치가 실시되고 화물의 항만 내 운송 시간이 증가함에 따라 항만 생산 규모도 현저히 감소했다. 중국의 1분기 데이터를 보면, [표 4]에 나타난 바와 같이 연안 주요 허브 항만의 물동량이 비교적 큰 영향을 받았다. 2월에 더 큰 영향을 받았고 컨테이너 물동량 하락이 더욱 뚜렷해졌다. 2020년 2월 중국 8대 허브항의 컨테이너 물동량은 19.8% 감소했고, 3월부터 주요 항만들의 생산 상황이 지속 나빠지고 있다. 관련 데이터에 따르면, 2020년 1분기 세계의 주요 무역형 컨테이너 허브 항만의 영향이 컸으며, 그중 상하이(上海), 닝보-저우산(宁波-舟山), 선전(深圳), 광저우(广州), 로스앤젤레스(洛杉矶) 등 항만의 2020년 1분기 물동량은 전년 동기 대비 각각 10.3%, 8.2%, 11.9%, 10.3%, 13.3%를 감소한 것으로 나타났다(그림 2 참조).

[표 4] 2020년 1분기 중국 주요 항만 화물 물동량 및 컨테이너 물동량

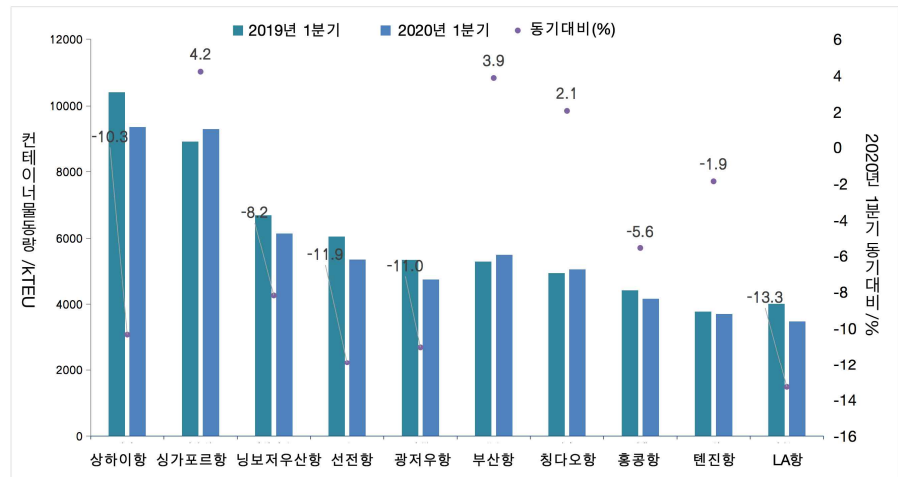
모니터링 항만	주요 지표	1월	2월	3월	1분기
중점 항만	화물 물동량/104t	36,130	31,160	38,063	105,353
	동기대비(%)	-1.6	-4.9	-4.4	-3.5
8대 컨테이너항만	컨테이너 물동량/104TEU	1,467.7	931.6	1,367.3	3,766.6
	동기대비(%)	-3.1	-19.8	-5.6	-8.6

주: 중점 항만은 다롄(大连), 톈진(天津), 칭다오(青岛), 르자오(日照), 옌타이(烟台), 쉰황다오(秦皇岛), 황화(黄骅) 등이 포함되었음. 8대 컨테이너 항만은 상하이(上海), 닝보-저우산(宁波-舟山), 선전(深圳), 광저우(广州), 칭다오(青岛), 톈진(天津), 다롄(大连), 샤먼(厦门) 등이 포함됨

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 2] 2020년 1분기 글로벌 10대 컨테이너항만 물동량 및 성장률

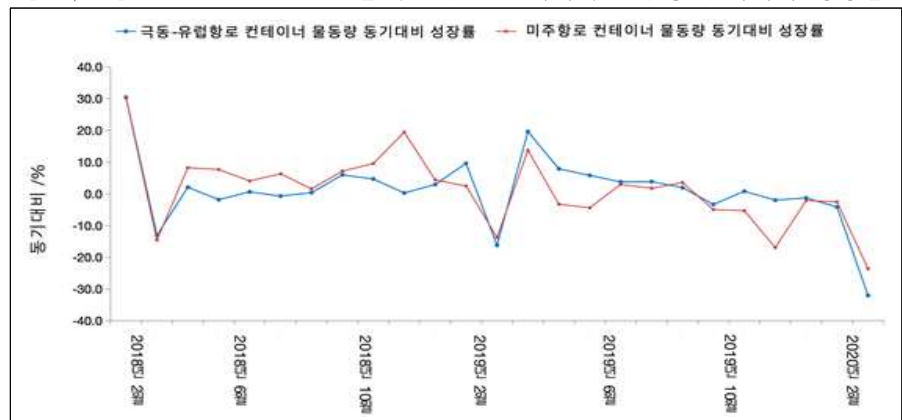


출처: Wind

4. 품목별 서로 다른 영향으로 인해 미래 단기적 추세 예측 어려워

코로나19로 컨테이너, 벌크화물, 석유 제품, 크루즈 등이 미치는 영향 차이가 크지만, 해운업 전반에 큰 충격을 주고 있는 것은 사실이다. 우선 컨테이너 운송 분야의 수요가 크게 축소됐다. 현재 극동-유럽, 극동-북미에 이르는 컨테이너 물동량을 보면, 전년 동기에 비해 매우 큰 하락을 보이고 있는데, 특히 극동-유럽 항로가 두드러진다([그림 3] 참조). 최근 몇 달 간의 시장의 공급과 수요 상황을 보면 수요 하락이 뚜렷하며, 당연히 전년 동기대비 마이너스 성장이 나타났다. 한편, 정기 선사들의 결항 횟수가 계속 증가하였는데 Alphaliner에 따르면, 2월 글로벌 컨테이너 선대의 유휴 운송능력의 전 세계 운송능력의 8.86%를 차지하며, 4월은 무려 10.40%에 달했다. 관련 통계에 따르면, 2월 중국의 수출 컨테이너 정기선 결항은 한때 높았으나 3월에 점차 감소했다. 그러나 코로나19가 전 세계적으로 폭발하면서 4월 이후 중국 수출 컨테이너 정기선의 결항률은 [그림 4]에 나타난 바와 같이 다시 상승했다. 글로벌 3대 해운 얼라이언스도 잇따라 결항 계획을 내놓았다. 코로나19가 더 심해지면 결항 범위가 더 넓어질 것으로 예상된다.

[그림 3] 2018-2020년 월별 주간항로 컨테이너 물동량 동기대비 성장률

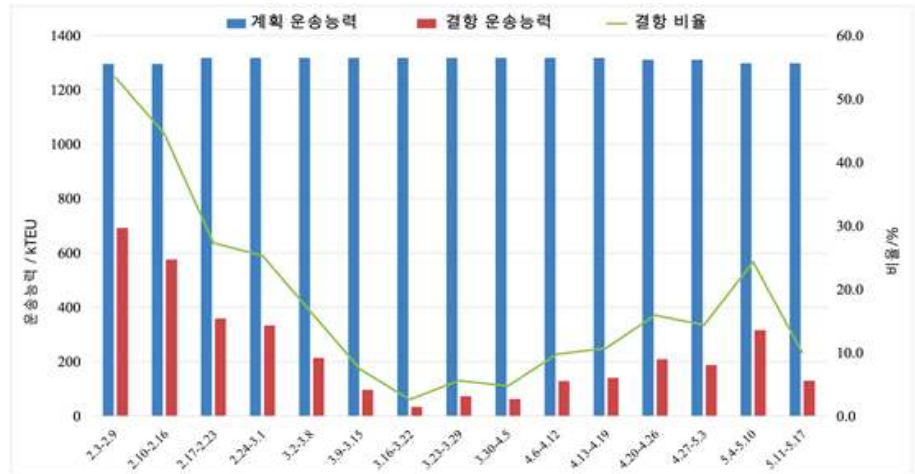


출처: Drewry

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

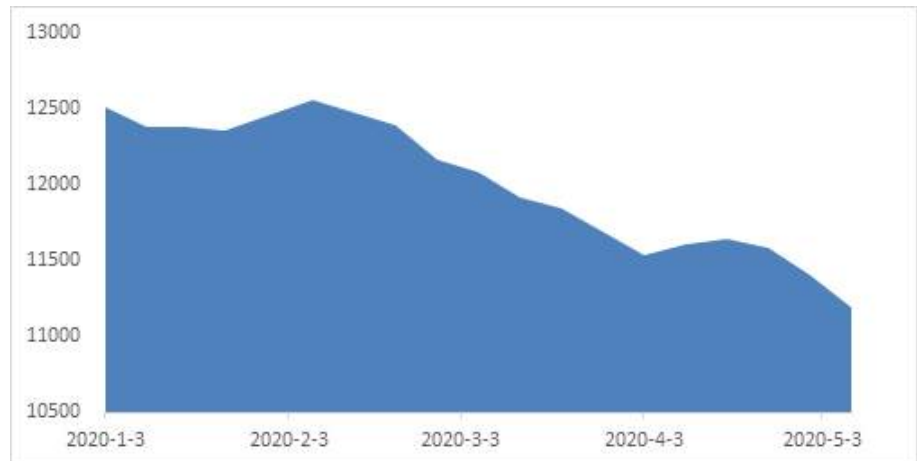
[그림 4] 중국 수출컨테이너항로 주간 운송능력 및 결항 비율



주: 중국 수출 컨테이너 운송능력 기반으로 통계함

두 번째로 벌크 운송시장에 대한 영향은 전체적 적지만 재고와 운송비에 큰 영향을 미친다. 철광석의 경우는 최근 중국 연안의 주요 항만 철광석 재고가 빠른 하락세를 보이고 있다. 1월부터 2월까지의 재고가 늘어나는 과정이었지만 중국이 코로나19에 안정세를 보이면서 3월 초 이후 철광석 재고가 급격히 떨어졌다([그림 5] 참조).

[그림 5] 중국 주요 항만 누적 수입 철광석 재고량



출처: 중국철강공업협회

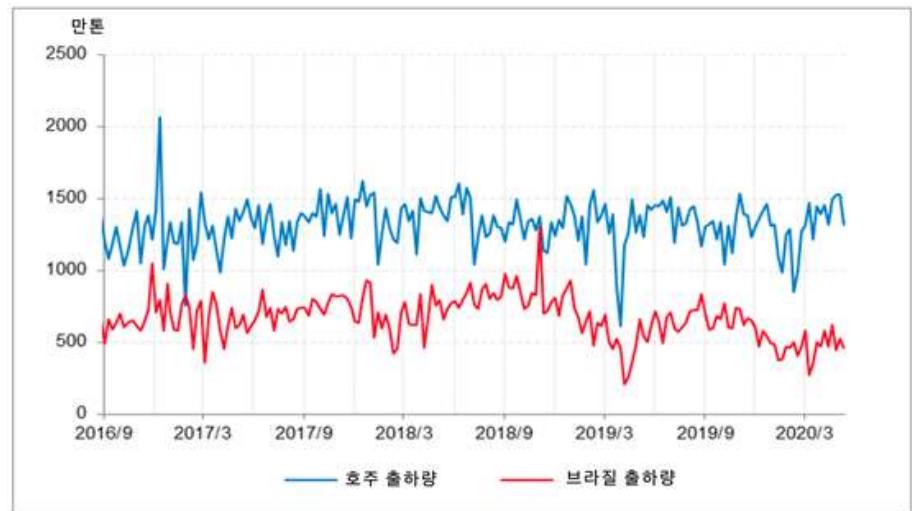
매주 중국 항만에 호주와 브라질의 철광석 출하량은 비교적 안정적인 편이지만, 특히 최근 브라질의 코로나19 상황이 좋지 않아 선적도 대기시간 보다 긴 상황과 같은 일정 부분 영향을 받을 수밖에 없다([그림 6] 참조). 앞으로 브라질은 조업 중단, 운송 중단 등 상황이 나타날 수 있어 벌크업계는 정보 모니터링과 경보 강화 등 조치를 취해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 6] 호주 및 브라질-중국 주간 출하량 통계



출처: Mysteel

셋째, 전 세계 유가 폭락으로 글로벌 초대형 유조선의 1일 임대료가 치솟고 있지만 소비 수요는 살아나지 않고 원유 가격의 큰 변동으로 인해 재고 원가와 투기 리스크가 커지고 있다. 또한, 전 세계 크루즈선 운영이 큰 악영향을 받았고, 중국 크루즈 산업도 타격을 받고 있다. 현재 중국발 크루즈 항로에 종사하는 7개 국제 크루즈사의 10척 크루즈선 모두 운영이 중단되었으며, 긴밀히 관련된 출입국 면세점, 크루즈 광고 업무, 크루즈 제공, 크루즈 여행사 및 관련 상업서비스 시설 등은 수입원이 없어졌고, 중국 크루즈산업은 침체기를 겪고 있다.

마지막으로, 벌크 운송시장의 운임 하락이 매우 빠른 추세로 현재의 운임은 2015년 이래 전년 동기대비 최저 수준이며 컨테이너 운송시장의 운임은 여전히 비교적 안정적이다. 이미 1분기 재무보고를 발표한 기업들을 보면 컨테이너 운송 분야에 속한 회사들은 전반적인 영업수입과 순이익이 하락세가 크다. **유조선 운송업체들은 눈에 띄는 상황이다.** 글로벌 코로나19 사태가 진정되면서 중단기 글로벌 해운시장은 점차 회복될 것으로 보이지만 향후 시장의 V자형 반등은 어려울 것이며 완만한 회복 과정을 보일 것으로 전망된다.

3 주요 대응 건의

코로나19가 해운업에 미치는 영향을 평가하기 위해 중국 40여 개 주요 해운·항만 업체에 대상으로 설문조사를 진행하면서 다음과 같은 몇 가지 건의를 제시했다.

첫째, 기업의 미수금 독촉을 가속화해야 한다. 기업의 충분한 현금흐름을 보장하고 침체된 중장기 시장에 대비한 자금 비축을 높여야 한다. 채무 기업에 대해 내부의 등급 평가, 등급 분류를 하며, 일부 리스크가 큰 기업에 대해서는 미수금의 독촉을 재촉해야 한다. 둘째, 코로나19 사태에 맞춰 계약 조항도 보



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

완해야 한다. 해운업체의 법리관련 부서는 가능한 분쟁에 대한 사전 준비를 철저히 하고 계약 조항을 보완하며, 코로나19와 관련된 특수 조항에 대해 좀 더 주의를 기울이고 학습해야 한다(예: 발트해 국제해운노조가 제시한 전염병 또는 전염병 조항). 일부 잠재적 위험지역에 대해 불가항력 조항을 추가하고 대책을 미리 마련해야 한다. 셋째, 업무 온라인화와 플랫폼화 인프라의 강화, 일부 플랫폼화 경영을 포함하여 기업의 경영관리를 디지털화하여 발전시켜야 한다. 넷째, 다자간 공조, 교류 플랫폼을 마련하여 중점 분야에 적절한 감면 또는 보조금을 지급한다. 다자간 교류 플랫폼을 마련하여 각 컨테이너 회사, 선주, 그리고 집주인이 코로나19 기간에 컨테이너 임대료, 선박 대여료, 사무실 임대료 및 관리비를 일정 부분 감면하거나 납부연기 등 혜택을 장려해야 한다. 다섯째, 통상구 부문에서 방역에 관한 기준과 운용절차를 간소화할 수 있을 것이다. 코로나19가 처음 대확산 했을 때, 경험 부족 또는 표준화된 조작 방식이 구축되지 않았기 때문에 해운업체에 약간 불필요한 부담을 줬다. 하지만 이제는 안전과 편리화를 병행하는 표준화 조작방식을 구축해야 한다.

마지막으로 글로벌 추가 양적 완화 정책이 전반적인 해운업계에 끼치는 영향을 대비해야 한다. 단기적으로 볼 때 자산 가격 하락과 운임 하향으로 기업이 더 많은 현금을 가질 것 같지만 중장기적으로 보면 양적 완화의 전체적 환경에서 통화 가치가 하락세로 나타나는 것이다. 따라서 선박, 항만 등 대규모 자산의 충격을 어떻게 대비해야 할지 생각해 볼만 한다. 또한, 운임은 달러로 계상되어 있기 때문에 운임 수익을 어떻게 합리적으로 유지할 수 있는지, 그리고 관련 자산의 안정성 문제도 아주 중요한 것이며, 핵심은 인플레이션 방지이다.

4 한·중 양국 협력 건의

한·중·일 3국의 GDP는 세계 경제의 20%~25%를 차지하고 있으며, 글로벌 가치사슬에서 분업·협력하여 경제적 상호보완성이 강해 사실상의 경제공동체를 형성하고 있다. 코로나19가 경제무역에 타격을 주는 배경 하에서 3국의 협력이 더욱 중요하다. 코로나19에 직면해 한·중 양국이 협력해서 난관을 극복하며 ‘역내포괄적경제동반자협정(RCEP, 区域全面经济伙伴关系协定)’ 체결을 추진해 경제통합을 심화시켜야 한다.

아울러 한·중 양국은 항만 발전, 자유무역시험구역 인프라 등 경험을 서로 공유하며, 제도 설계, 운영 메커니즘, 관리 모델, 인적 교류 등의 소통을 강화하고, 관련 기업들의 사업 투자와 건설 참여를 독려해야 한다. 예를 들어, 부산·진해자유구역의 일체화 계획과 경영관리 경험을 학습할 수 있으며, 상하이의 스마트 항만 인프라 경험 등을 공유할 수 있을 것이다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장
주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발
전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

疫情对于港航产业发展的影响及趋势分析

一、疫情前全球航运市场发展态势及“新周期”

假定如果没有新冠肺炎疫情的影响，2020年全球航运市场发展将是一个什么局面？据我们研究估计2020年国际航运市场“大概率”也是市场回调态势。整体来看，疫情前全球航运市场已经处于“弱平衡”状态，并且呈现出“新周期”的特征。

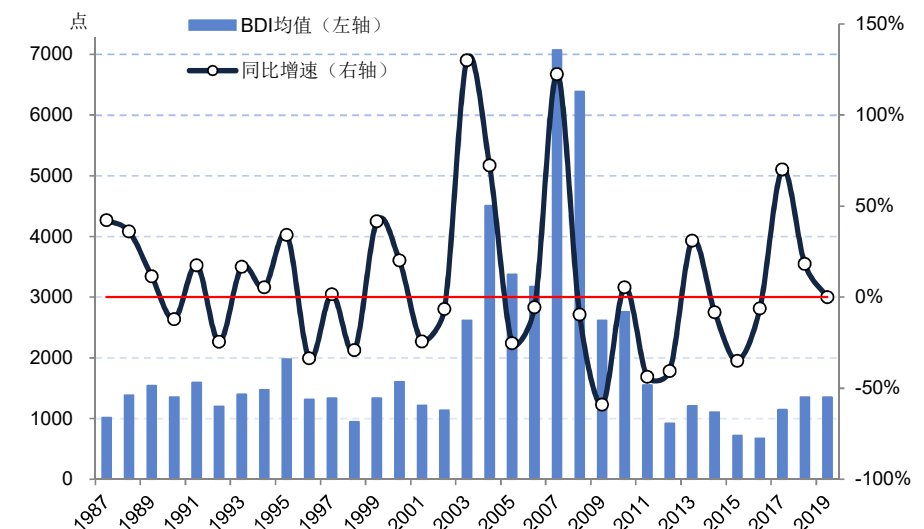
对于不考虑疫情情况下，2020年国际航运市场走势，我们已经做了很多分析，从市场自身疲软走势、低迷的需求和运力的增速回暖等角度来看，2020年市场确实缺少亮点支撑，难以持续维持2017-2019年以来的反弹态势。

航运产业是一个强周期性行业，结合市场历史走势，我提出一个“新周期”的概念：（1）个人认为2003-2019年是一个完整的航运大周期，具有明显的投资繁荣期、过度投资期、衰退期、混乱期等四个阶段特征；（2）2020年以来，市场步入新的周期，而周期缩短和受库存周期影响较大等特征明显。以BDI指数走势为例（见图1），2003-2019年国际航运市场走势呈现一个完整的周期特征，具有明显的波峰和波谷特点，按照BDI均值来看波峰发生在2007年，而谷底出现在2016年。同时，2003-2008年、2008-2013年、2013-2016年、2016-2019年分别呈现投资繁荣期、过度投资期、衰退期、混乱期等四个阶段的特点，如表1所示。而在这个大周期里面，中国因素尤其是中国以房地产、基础设施建设为主要特征的城市化进程影响最大。

表1 2003-2019年国际航运市场完整周期及阶段划分

时间	2003-2008年	2008-2013年	2013-2016年	2016-2019年
周期阶段	投资繁荣期	过度投资期	衰退期	混乱期
行业特征	高运价、造船热	金融系、货主系	兼并重组	预判失灵、谨慎

图1 1987-2019年BDI指数走势图



数据来源：波罗的海航运交易所



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장
주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발
전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

随着中国房产周期、投资周期的影响逐步减弱，以及中国自身经济增速放缓，未来国际航运市场走势将步入新周期。一方面，东南亚、印度的经济体量和增速贡献短期内只能弥补中国需求放缓或减少的海运需求，全球经济缺少强劲支持的亮点。同时，受造船产能过剩和船舶资产金融化等因素影响，航运市场运力很难出现船队长时间供不应求的局面。另外，影响市场需求变化的因素开始由房地产、基础设施等转移到原材料、半成品及商品的库存变化，而库存周期影响更短期，市场波动性减弱。而在此背景下，未来非专业的金融系、货主系造船趋势将会减弱，航运市场将重新步入专业化经营的道路。

二、疫情对于港航业的影响

随着全球新冠肺炎疫情的持续发展，疫情已经并将持续对于港航产业产生巨大负面影响。其主要体现在以下几个方面：

（一）世界经济将遭受重创，影响或超过2008年金融危机

疫情的影响确实出乎所有人的预料，对于航运业的影响也非常严重。国际货币基金组织对于2020年世界经济的展望整体较为负面，如表2所示。可以说，目前全球经济进入衰退期，很多经济体都是负增长，发达经济体受到的影响更为严重，新兴经济体和发展中国家，受到的影响稍微弱一些。甚至部分机构判断，本次疫情对于全球经济的影响，可能会超过2008年的国际金融危机，全球经济将开始进入深度衰退的起点。按照这个判断，大家要做好行业长期不景气的准备。如果我们将本次疫情带来的影响，和2008年国际金融危机作比较，还是有一些不同。（1）经济基础不同。2008年国际金融危机是由次贷危机引发的，自2009全球各国开始救市，2008年-2012年全球货币量化宽松，但是从2012年以后，美元从量化宽松进入加息阶段，产业与投资惯性不断消化这些影响。然而2019年以来，中美贸易摩擦背景下，需求不足、制造业活力下滑等特征明显，而美国货币政策调整引导美元步入新一轮微宽松阶段，全球经济“滞胀”特征凸显。在这种情况下，G20计划再推出5万亿美元的经济刺激政策，强刺激、弱流动性的矛盾不断增长，非常规政策副作用增多。（2）企业情况不同。2008年，航运业整体刚刚经历了一轮高峰期，航运企业赚了很多钱，现金流比较充裕，甚至很多企业还要扩张。但2020年之前的一段时间，整个行业都处于长时间低迷状态，企业经营本身就非常困难，负债率高企、现金流紧张、成本不断攀升等困难较多，现在应该说是雪上加霜。因此企业的现金流是一个非常大的问题，同时资产价格可能会产生短期的大幅下滑。受此影响，欧美经济体失业率开始快速上升，如：4月份美国失业率达到14.7%，而失业率高企将会抑制全球消费，影响全球进出口贸易与国际海运市场的发展。

表 2 《世界经济展望》最新增长预测

单位: %			
GDP	2019	2020	2021
世界产出	2.9	-3.0	5.8
发达经济体	1.7	-6.1	4.5
美国	2.3	-5.9	4.7
欧元区	1.2	-7.5	4.7
新兴市场和发展中经济体	3.7	-1.0	6.6
中国	6.1	1.2	9.2

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장
주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발
전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

印度	4.2	1.9	7.4
----	-----	-----	-----

数据来源: IMF

(二) 中国经济一季度影响较大, 4月份以来逐步开始恢复

隔离作为应对新冠肺炎疫情发展最直接、最有效的措施之一, 对于控制疫情扩散起到了非常重要的作用。然而措施导致的交通关闭、生产暂停等问题凸显, 导致原材料、成品等库存短期快速增加, 中国社会消费品零售和外贸出口遭受非常大的短期冲击, 如表3所示。2020年1-3月份, 社会零售总额累计下滑了19%, 出口总值同比下降13.36%。尤其对制造业、基建和房地产业的影响非常大, 而制造业受到影响, 则将波及全球贸易与产业链。固定资产投资(制造业、基建、房地产)同比大幅萎缩, 2-3月份出现断崖式下跌。中国经济GDP2020年第一季度同比下滑6.8%, 其中第一产业下降3.2%, 第二产业下降9.6%, 第三产业下降5.2%。

表3 2020年1季度中国社会消费零售情况

指标	2020年3月	2020年2月	2020年1月
中国社会消费品零售总额同比增长(%)	-15.8	-	-
中国社会消费品零售总额累计增长(%)	-19	-20.5	-
全国城镇调查失业率(%)	5.9	6.2	5.3
31个大城市城镇调查失业率(%)	5.7	5.7	5.2
进出口总值同比增长(%)	-4	-11	-
进出口总值累计增长(%)	-8.5	-11	-
出口总值同比增长(%)	-6.6	-17.2	-
出口总值累计增长(%)	-13.3	-17.2	-

数据来源: 中国国家统计局

(三) 港口货物吞吐量略有下滑, 集装箱吞吐量受影响较为严重

受国际客户拒收货物或取消订单、部分供货商交货延迟和履约困难, 港口运输需求明显降低。随着出口集装箱执行更严格的申报、消毒措施, 货物在港运输时间的增加, 港口生产规模明显减少。以中国第一季度数据为例, 如表4所示, 沿海主要枢纽港口吞吐量都受到影响较大, 2月份影响更加严重, 集装箱吞吐量下滑更为明显; 2020年2月中国8大枢纽港集装箱吞吐量下降19.8%, 3月开始主要港口企业生产情况持续向好。据万得数据显示, 2020年第一季度世界主要外贸型集装箱枢纽港受到影响较大, 其中上海、宁波-舟山、深圳、广州、洛杉矶等港口2020年一季度吞吐量分别同比下滑10.3%、8.2%、11.9%、10.3%、13.3%, 如图2所示。

表4 2020年一季度中国主要港口货物吞吐量和集装箱吞吐量

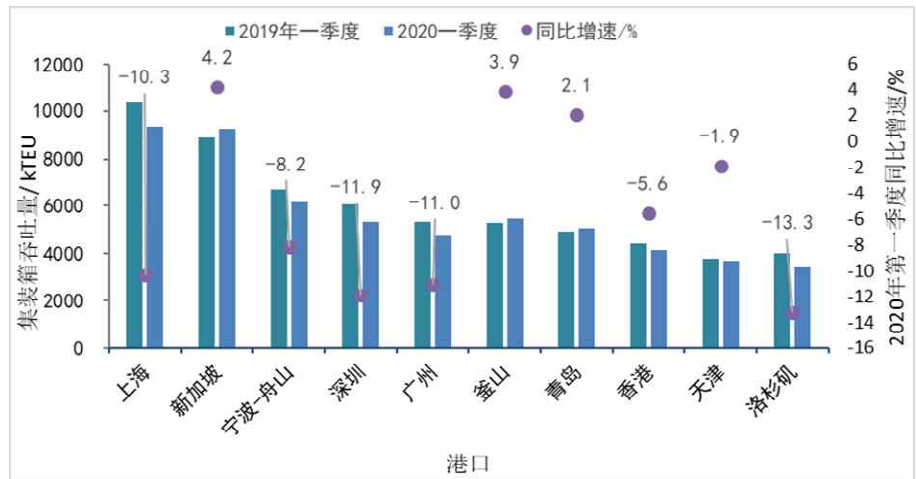
监测港口	主要指标	1月	2月	3月	第一季度
重点港口	货物吞吐量/10 ⁴ t	36130	31160	38063	105353
	同比增速/%	-1.6	-4.9	-4.4	-3.5
8大集装箱枢纽港	集装箱吞吐量/10 ⁴ TEU	1467.7	931.6	1367.3	3766.6
	同比增速/%	-3.1	-19.8	-5.6	-8.6

注: 其中重点港口指大连、天津、青岛、日照、烟台、秦皇岛、黄骅等港口, 8大集装箱枢纽港是指上海、宁波-舟山、深圳、广州、青岛、天津、大连、厦门等集装箱港口。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

图2 2020年一季度全球前十大集装箱枢纽港吞吐量与增速



数据来源: Wind

(四) 不同货种航运板块遭受不一样影响, 未来短期趋势很难预测

聚焦到国际航运市场不同板块, 疫情对于集装箱、干散货、油品、邮轮客运等影响差异较大, 整体对于航运业产生了较大冲击。首先, 集装箱运输领域的需求大幅萎缩。从目前远东到欧洲、远东到北美的集装箱海运量情况看, 同比都有非常大的下滑, 特别是远东到欧洲航线。从近几个月的市场供需情况来看, 需求下降的非常明显, 当然运力同比也出现了明显的负增长。同时, 班轮公司停航艘次不断增加, 据Alphaliner数据显示, 2月全球集装箱船队闲置运力全球运力占比达到8.86%, 4月闲置比例高达10.40%。据大掌柜航运数据显示, 2月份中国出口集装箱班轮停航运力一度居高不下, 3月份停航比例逐步减少, 但随着疫情的全球发展, 4月份以后中国出口集装箱班轮船舶停航比例又有所上升, 如图4所示。全球三大班轮公司联盟也都推出了一系列停航计划。如果疫情进一步恶化, 停航范围可能会进一步扩大。

图3 2018-2020年每月主干航线集装箱海运量同比增速

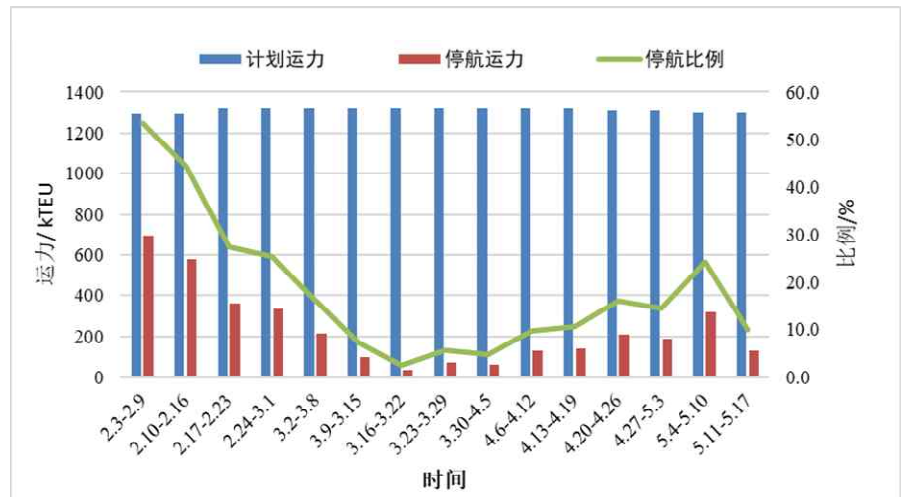


数据来源: 德路里

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

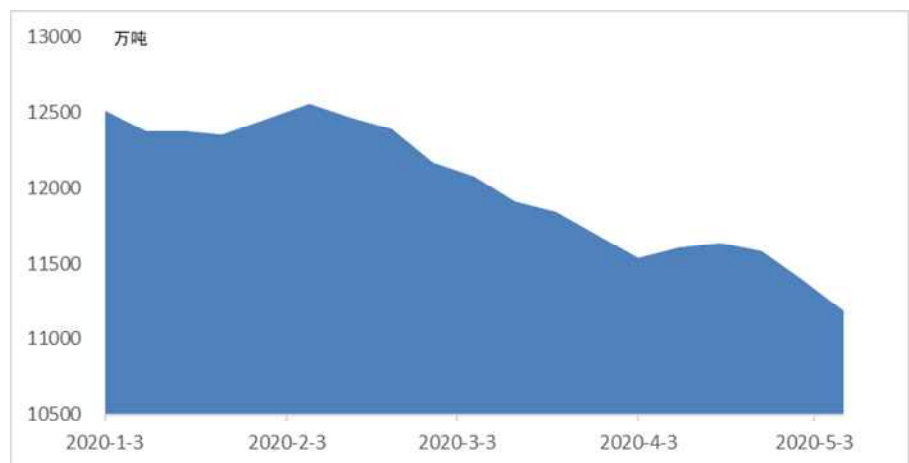
图4 中国出口集装箱航线周运力及停航比例



注：以上数据中国出口海运集装箱整箱运力统计

其次，对于散货运输市场，整体影响相对小一些，但是对于库存与运费的影响特别大。以铁矿石为例，近期中国沿海主要港口铁矿石的库存下滑非常快。1月份到2月份，有一个库存增高的过程，但是随着中国疫情逐步趋于稳定，3月初以后，铁矿石库存下滑得非常快，市场存在一定的补库存需求。尽管当前澳大利亚和巴西每周到中国港口的铁矿石发货量比较平稳，如图6所示。但值得注意的是，近期巴西的疫情情况不容乐观，港口装货已经受到一定影响，比如在港时间较长。未来巴西有可能会出现停工停产、无法发运的情况，需要干散货行业强化跟踪与提高预警。

图5 中国主要港口累积进口铁矿石库存



数据来源：中国钢铁工业协会

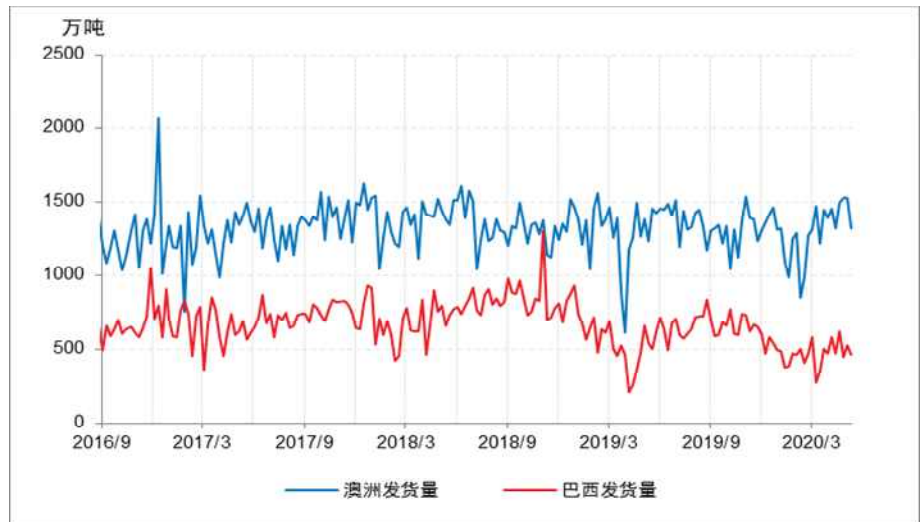
再次，受全球油价暴跌而引发的抄底行为，全球超大型油轮日租金不断飙升，但消费需求并未回暖和原油价格波动幅度较大，库存成本与投机风险正在增加。另外，全球邮轮运输遭受巨大负面影响，中国邮轮产业遭受重挫。当前7家国际邮轮企业从事中国始发航线的10艘邮轮全部停止运营，与邮轮靠泊紧密相关的进出境免税店、邮轮广告业务、邮轮船供、邮轮旅行社及相关商业服务设施等没有了收入来源，中国邮轮运输市场正经历停滞期。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장
주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발
전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

图6 澳大利亚、巴西到中国每周发货量统计



数据来源：钢联数据

最后，散货运输市场的运费下滑很快，当前的运费是自2015年以来的同比最低水平，而集装箱运输市场运费仍然相对稳定。从已公布第一季度财务报告的企业来看，集装箱运输板块的公司，整体营业收入和利润下滑非常大。而油轮运输企业表现抢眼。随着全球新冠肺炎疫情控制趋于稳定，中短期国际航运市场将逐步有所复苏，但未来市场复苏很难出现“V”字型反弹，将会是一个缓慢复苏的过程。

三、主要应对措施建议

为了更好地评估疫情对于港航产业的影响，提出更贴实际的对策建议，针对中国40余家核心港航企业开展问卷调查，并提出以下几点建议：

第一，要加速企业的应收账款催收。保证企业足够的现金流，提高应对中长期市场低迷的资金储备。对于欠款的企业，做一些内部的评级、等级划分，对一些高风险企业，要加速应收账款的催收。**第二，完善疫情下的合同条款。**航运企业的法律部门需要提前做好充分准备，就可能产生的纠纷做好预案，需要加强完善合同条款，对于疫情的特殊条款需要进一步重视和学习（如，波罗的海国际航运公会提出的传染病或传染病条款）。一些潜在的风险地区，要增加不可抗力的条款约束，同时要制定一些应对预案。**第三，加强业务线上化与平台化建设，**包括一些平台化的经营，推动企业经营管理数字化转型发展。**第四，搭建多方互助互救、交流共享平台，**重点领域给予适当减免或补贴。搭建多方交流平台，鼓励各集装箱公司、船东以及房东对于疫情期间的箱租金、船租金、办公场地租金及物业费进行一定的减免或延迟交付。**第五，口岸部门在防疫方面的标准和操作流程，可以进行简化。**疫情刚开始爆发时，可能因为经验不足，或者没有形成一些标准化的操作方式，给航运企业带来一些不必要的负担，但是现在，迫切需要建立**兼顾安全与便利化的标准化操作方式**。最后，要防范新一轮**全球量化宽松政策**，对整个港航业的影响。短期来看，资产价格下滑，运费也下行，企业应该有更多的现金，但中长期来看，因为整个量化宽松的环境下，货币是贬值的，所以如何防范对于船舶、港口重资产的冲击，值得思考。此外，运费是以美元计的，所以如何合理保持运费收益，包括相关资



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장
주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발
전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

产的稳定性, 是非常重要的, **核心就是防通胀。**

四、中韩两国合作建议

中日韩三国的GDP占世界经济的20%~25%, 在全球价值链中分工协作, 经济互补性强, 已经形成事实上的经济共同体, 在疫情冲击经济贸易的背景下, 三国的合作显得尤为重要。后疫情时代中韩两国应携手共进、深化合作、共渡难关, 共同推动“区域全面经济伙伴关系协定”的签订, 深化经济融合。

同时, 中韩两国应该支持并分享彼此在港口发展、自由贸易试验区建设等经验, 强化制度设计、运营机制、管理模式、人员交流等方面的沟通, 鼓励相关企业参与项目投资与建设。如: 学习借鉴釜山镇海自贸区的一体化规划和经营管理的经验, 介绍上海在智慧港口建设方面的经验等。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2019년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼: 코로나19가 해운업 발전에 미치는 영향 및 추세 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

해운 · 항만 · 물류

- 10항 해사 혁신 조치를 통해 양산종합보세구 발전 추진
- 교통운수부, 「웨이강아오 대만구(粤港澳大湾区) 해사서비스 발전에 관한 의견」 발표
- 하이난(海南) 크루즈관광업 대대적으로 추진
- 2020년 1-5월 중국 조선업 경제지표 현황
- 내수무역 컨테이너물동량 비교적 빠른 증가(6월 11일-6월 20일 코로나19 기간 항만생산 모니터링 및 분석)
- 중국 항만 5월 물동량 실적 현황
- 수입 리퍼컨테이너 100%검역 실시가 항만에 미치는 영향
- 교통운수부 <항만 및 일선 인력 코로나19 방역 작업 지침(제2판)> 발표
- 2020년까지 샤먼(厦门)크루즈모항 기본적으로 준공
- NORWEGIAN CRUISE LINE, 9월 말까지 결항 연장 예정
- 닝보해운, 정부 지원금 1760만 위안을 획득
- 샤먼해사국, 올해 3~5월 항만건설비 6000만 위안 감면
- 스마트선박 연구중심 다롄에서 설립
- 웨이하이(威海) 최초로 「웨이하이 선원 발전 보고」 발표
- 다롄항, 주식교환방식 M&A를 통해 잉커우(营口)항과 합병
- 후베이성, 항만 5G스마트정보화 연합혁신 시험실 설립
- <소양산(小洋山) 부측 작업구 계획 방안> 심의 통과, 피더 컨테이너터미널 등 건설
- 타이창항4기, 장쑤성 최초의 전자동화 컨테이너 야드 건설(2021년 5월 운영계획)
- 광시자치구, 항만 중점 위험화물원 연내 100% 온라인 감독관리 실현
- 장쑤성 옌청항(盐城港) 홀딩스그룹 설립

해양 · 수산

- 장쑤성(江苏省), 광둥성(广东省), 상해(上海) 2019년 해양총생산액 발표
- 중국 해양 지속 가능한 발전 추진을 위해 네 가지 건의
- 선전 해양산업 발전 상수에 돋보여, 국제해양개발은행 설립할 예정
- 자연자원부, 2020년-2020년 제1차 전국 자연재해 종합 리스크 조사 실시
- 선전만(深圳湾), 국가급 해양자연보호구 신청
- 랴오닝성(辽宁省), 589개 무인도 개발이용 상황 조사 실시
- '웨룽(雪龙)2호' 정비보수 작업 완료, 7월 북극 과학조사 실시할 예정
- 다롄시(大连市) 해양환경위생(海上环卫)제도 수립, 쓰레기 오염방제 추진
- 자원지원부, 「2019년 북해해역구 해양재해 공보」 발표
- 「2019년 장쑤성(江苏省) 해양재해 공보」 발표