



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

제 20-5 호
 2020년 3월 30일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스
- 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)

(단위 : 억 위안, %)

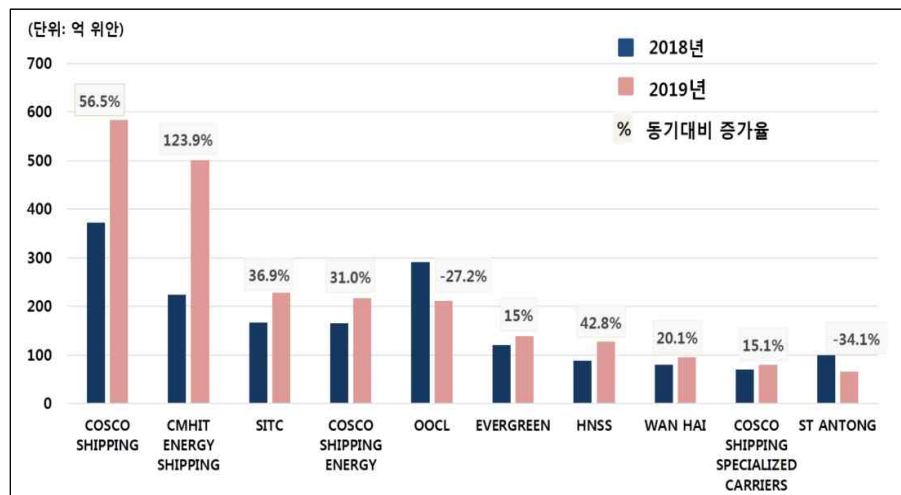
	기업명	시가 총액	증가율
1	COSCO Shipping (中远海运)	583.1	56.5
2	CMHIT Energy Shipping (招商轮船)	501.1	123.9
3	SITC (海丰国际)	227.5	36.9
4	COSCO Shipping Energy (中远海能)	217.2	31.0
5	OOCL (东方海外)	211.8	-27.2
6	EVERGREEN (长荣海运)	138.9	15.0
7	HNSS (海岬股份)	126.8	42.8
8	Wan Hai (万海航运)	95.5	20.1
9	Shipping Specialized Carriers (中远海特)	80.2	15.1
10	ST ANTONG (安通海运)	65.1	-34.1

자료 : 각 기업 연차보고서.

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)



자료 : 각 상장 해운기업 2019년 연차보고서 기반으로 KMI 작성.

2019년 중국 10대 해운기업 시가총액 1,677억 위안 전년대비 34% 증가

2019년 미·중 무역 갈등 및 중동 정세 등 요인의 영향으로 해운업은 많은 불확실성에 직면한 한해를 보냈다. 클락슨(Clarksons) 통계에 따르면, 2019년 글로벌 해운시장의 총 화물운송량은 11,939백만 톤을 기록해 소폭 성장세를 나타냈다. 또한 많은 불확실성 속에서도 중국의 10대 해운기업 시가총액은 2,247.2억 위안으로 전년대비 34% 증가했다.

기업별로 살펴보면, 2019년 중국 해운기업의 시가총액은 전체적으로 증가했다. COSCO SHIPPING은 시가총액 583.1억 위안으로 전년대비 56.5% 증가했으며, 계속해서 1위 자리를 유지했다. CMHIT ENERGY SHIPPING의 시가총액은 501.1억 위안으로 전년대비 123.9%라는 높은 증가율을 보이며 OOCL을 제치고 2위로 부상했다. 또한, SITC, COSCO SHIPPING ENERGY 및 HNSS 시가총액은 각각 227.5억 위안, 217.2억 위안 및 126.8억 위안으로 동기대비 각각 36.9%, 31% 및 42.8%의 증가율을 기록했다. 그러나 OOCL과 ST ANTONG은 전년대비 각각 27.2%, 34.1%라는 큰 폭의 하락을 보였다.

2019년 세계 및 중국 경제의 부정적 요인과 2020년 초부터 코로나19 사태의 세계적인 확산으로 인해 2020년 글로벌 해운시장의 성장률은 1% 이하로 떨어질 것으로 예상된다. 또한, 선박 공급 과잉 및 무역의 성장둔화 등 문제가 지속되면서 해운시장은 큰 도전에 직면할 것으로 보인다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개
서우젠민(寿建敏) 교수
상하이해사대학교 항만해운기술경제
및 관리학과

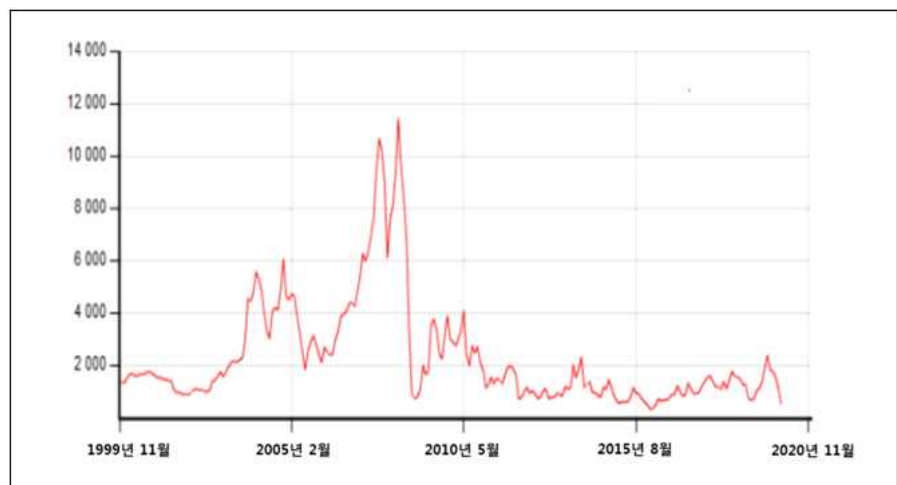


전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운시장 전망¹⁾

1 서론

2019년 세계는 국가 간 무역 갈등, 중동 정세 변화, 브렉시트(Brexit) 등의 영향으로 경제 회복과 성장세가 둔화되었고, 이와 밀접한 관계인 해운시장도 심각한 충격을 받았다. 세계 해운시황 변화를 반영하는 BDI 지수는 2019년 초 600포인트로 급격한 하락하다가 2,500포인트까지 반등한 후 현재 500포인트 이하로 다시 하락했다. 2020년에도 해운 시황의 하락세는 불가피할 것으로 예상된다.

[그림 1] 최근 10년 BDI 지수 변동 상황



2 글로벌 해운시장 회고

역사적으로 살펴보면 글로벌 해운시장은 2009년 금융위기 때를 제외하고 전반적으로 상승세를 보이고 있다. 2019년 글로벌 해운시장 총 화물운송량은 11,939백만 톤을 기록해 소폭 성장세를 나타내고 있다([그림 2] 참조). 하지만 성장률로 보면, 2009년 마이너스 성장을 보인 후 다음해인 2010년 성장률은 9.8%로 비교적 강한 반등을 보였고, 그 이후부터는 계속 하락하고 있는 추세이다. 2016년과 2017년에는 소폭 반등세를 나타냈지만 2018년과 2019년은 모두 하락했으며, 2019년에는 1.1% 성장률을 기록했다. 이에 따라 2020년 성장률은 여전히 낮은 수준을 지속할 것이고, 동시에 돌발적인 사건의 부정적 영향으로 인해 제로 또는 마이너스 성장을 나타낼 수 있을 것으로 예상된다.

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

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-03	03-27
종합지수	897.53	927.06
일본 항로	731.59	735.37
구주 항로	1,069.06	1125.66
미서부 항로	681.52	691.88
미동부 항로	884.09	888.08
한국 항로	602.18	586.78

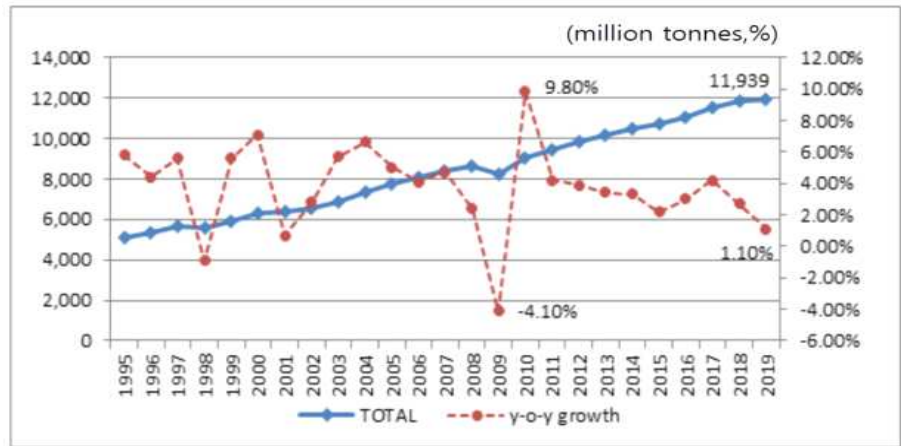
주 : '01-03' 2020년 1월 3일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-03	03-27
종합지수	1,121.76	1,049.75
석탄	1,038.96	957.63
곡물	933.03	795.13
금속광석	1,069.81	1,021.74
정유	1,925.55	1,913.69
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

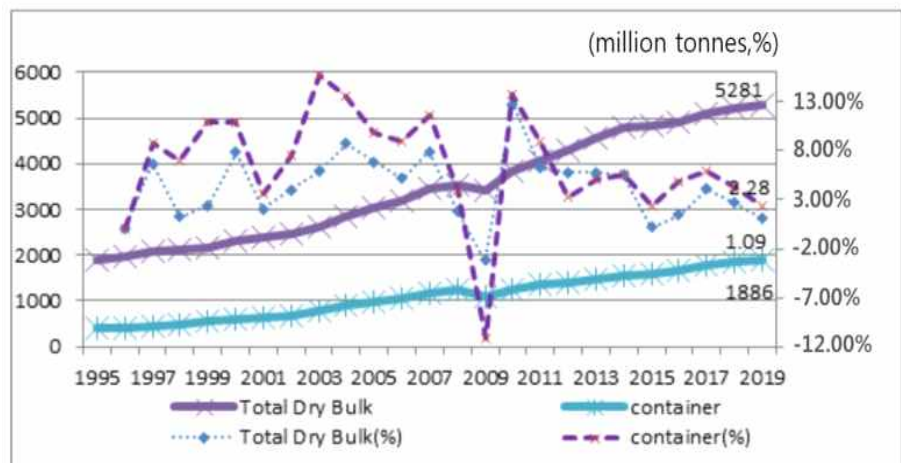
[그림 2] 세계 해운시장 화물운송량 (단위 : 백만 톤, %)



출처 : clarkson 데이터를 기반으로 정리함.

화물 종류별로 살펴보면, 2019년 글로벌 건화물 운송량은 가장 많은 5,281백만 톤을 기록했지만, 성장률은 2.28%로 낮아졌다. 글로벌 컨테이너 화물운송량은 1,886백만 톤으로 전년 대비 1.09% 증가했지만, 건화물 성장률보다 낮은 수준이다([그림 3] 참조). 이에 따라 2020년 컨테이너 시장은 여전히 어려운 상황에 처할 것으로 예상된다.

[그림 3] 세계 컨테이너화물 및 건화물 운송량 (단위 : 백만 톤, %)



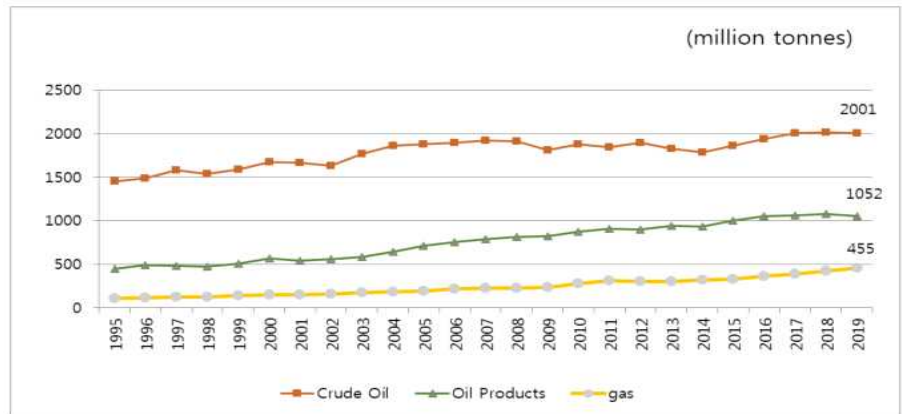
출처 : clarkson 데이터를 기반으로 정리함.

해상 에너지 운송량으로 살펴보면 전체 품종이 소폭의 파동을 보이면서 상승하는 추세이다([그림 4] 참조). 그 중 원유 운송량은 전체 에너지 운송량의 50% 이상을 차지하고 있는데, 2019년 원유 운송량은 2,001백만 톤으로 0.65% 감소하여 전체 해운시장 둔화에 영향을 미쳤다. 2019년 석유제품 운송량은 1,052백만 톤으로 전년대비 1.87% 하락했으며, 낙폭이 가장 큰 품목이다. 천연가스 운송량은 455백만 톤으로 9.4%를 기록했으며 높은 성장세를 보인다. 하지만 천연가스 수요가 아직 크지 않기 때문에 전체 해상 운송량에 대한 영향이 적지만 향후 시장 발전 잠재력이 크다고 전망된다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

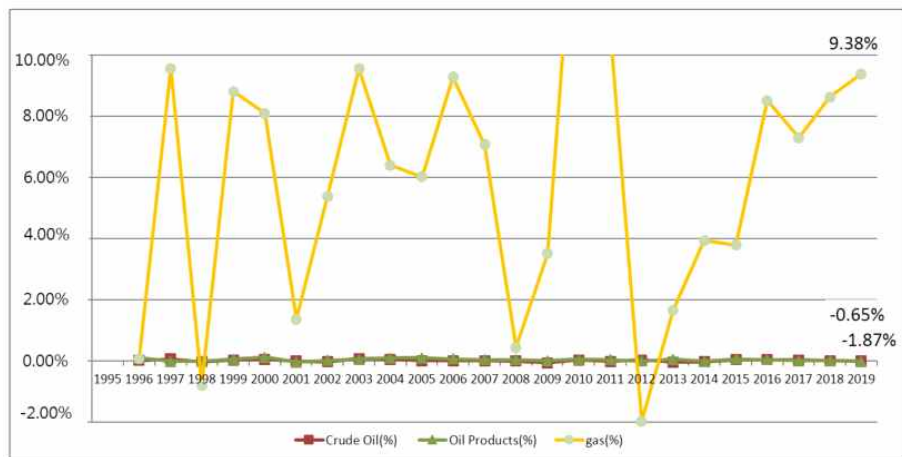
[그림 4] 해상 각종 에너지 운송량 (단위 : 백만 톤)



출처 : clarkson데이터를 기반으로 정리함.

에너지 운송량 성장 추세를 보면([그림 5] 참조) 원유와 석유제품은 기본적으로 소폭 변동 상태에 처해 있는 반면에 최근 몇 년 동안 천연가스 운송량은 빠르게 성장하고 있다. 각 업계의 친환경 에너지 대체가 촉진되면서 천연가스 수요는 점점 많아질 것이며, 2020년 천연가스 운송량도 지속적인 증가세를 유지할 것이다.

[그림 5] 에너지 운송량 성장 추세 (단위 : %)



출처 : clarkson데이터를 기반으로 정리함.

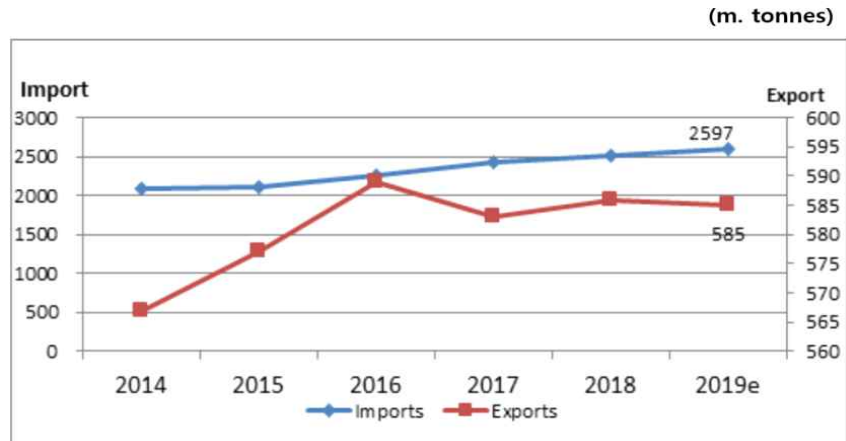
3 중국 해운·항만 시장 회고

중국 해운시장은 세계 해운시장과 밀접한 관계를 가지고 있다. 2019년 중국 해상 운송량은 3,182백만 톤을 기록했으며, 이 중 수입 운송량은 2,597백만 톤, 수출 운송량은 585백만 톤이었다([그림 6] 참조). 역사적인 발전 추세로 보면, 수입 운송량은 여전히 소폭의 성장세를 유지하고 있고, 2019년 3%의 성장률을 기록했다. 반면에 수출 운송량은 0.17% 감소했는데, 미·중 무역 갈등의 부정적인 영향에 기인한 것으로 보인다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

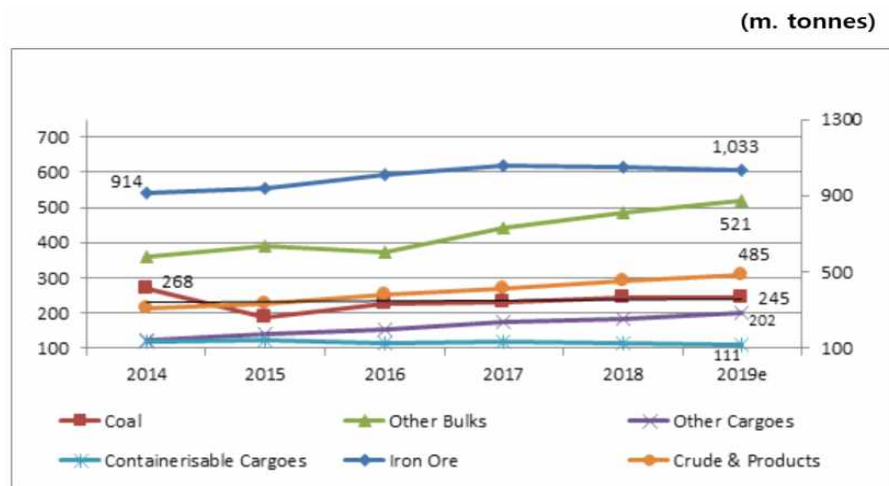
[그림 6] 중국 해운시장 운송량 (단위 : 백만 톤)



출처 : clarkson데이터를 기반으로 정리함.

수입 화물 종류별로 살펴보면([참조 7]), 철광석이 약 1,033백만톤으로 40% 가까이 차지했지만, 이미 하락세를 보이고 있다. 기타 각종 건화물은 521백만톤으로 20%를 차지했으며, 여전히 성장세를 보이고 있다. 원유 및 원유제품은 18.7%로 안정적인 상승세를 유지하고 있다. 석탄류는 9.4%로 기본적으로 안정된 상태이다. 기타 화종은 7.8%를 차지하고 있으며, 성장세를 유지하고 있다. 컨테이너 화물이 차지하는 비중은 4.3%로 가장 적으며, 소폭 하락하는 추세에 처해 있다.

[그림 7] 중국 수입 화물 종류 (단위 : 백만 톤)



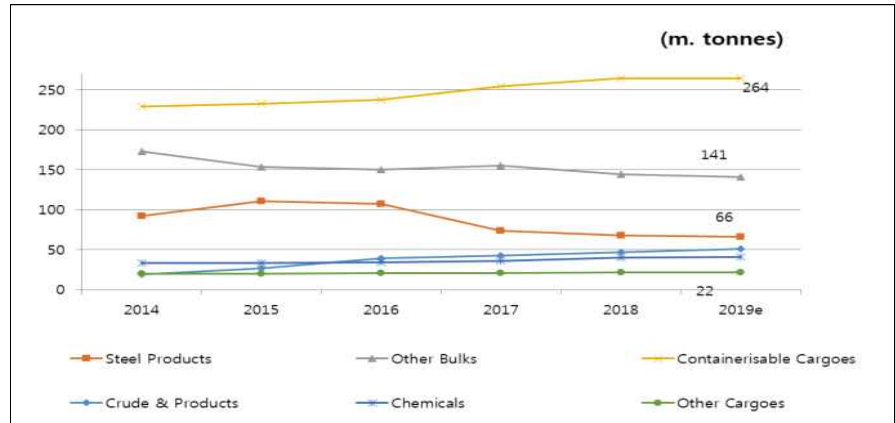
출처 : clarkson데이터를 기반으로 정리함.

수출 화물 종류별로 살펴보면([그림 8]참조), 2019년 컨테이너 운송량은 264백만 톤으로 전체 수출 운송량의 10.2%를 차지하여 작년과 비슷한 수준이었다. 기타 건화물은 5.4%를 차지했고, 하락세에 처해 있다. 철강제품은 2.5%를 차지했으며, 소폭 하락세를 보이고 있다. 원유 및 화학품은 각각 2%, 1.6%를 차지하여, 소폭 성장세를 나타냈다. 기타 화물은 1% 미만을 차지했다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

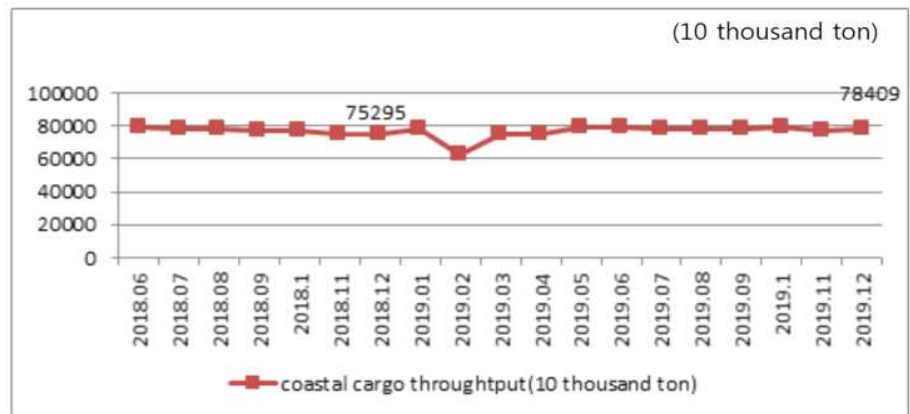
[그림 8] 중국 수출 화물 종류 (단위 : 백만 톤)



출처 : clarkson데이터를 기반으로 정리함.

중국 월별 연해 항만 물동량 변화에 따르면([그림 9] 참조), 2019년은 전년대비 소폭 증가했다. 2019년 12월은 동기대비 약 4% 증가했으며, 중국 연해 항만 물동량은 비교적 안정적인 성장세를 유지할 것이라고 밝혔다.

[그림 9] 중국 연해 항만 물동량 변화 추세 (단위 : 만 톤)



출처 : 중국교통운수부 데이터를 기반으로 정리함.

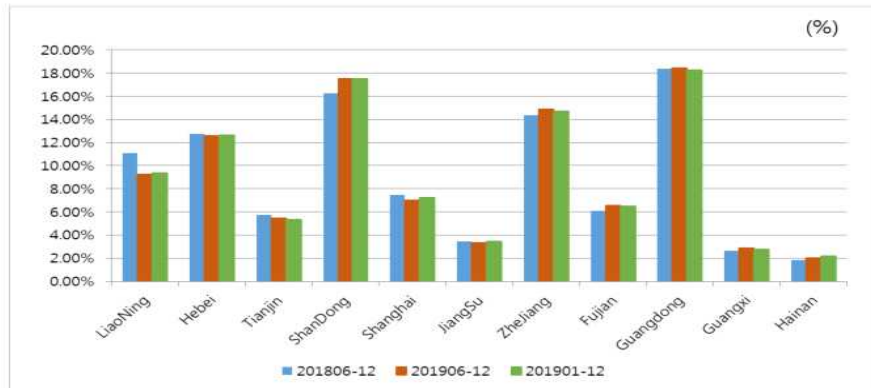
지역에 따르면([그림 10] 참조), 광둥(广东)과 산둥(山东)성의 연해 항만 물동량 비중이 비교적 높아 각각 18.3%, 17.5%를 차지했다. 다음으로 절강(浙江)과 허베이(河北)성 항만들의 비중이 각각 10~15% 구간에 있고, 랴오닝(辽宁), 상하이(上海), 푸젠(福建)과 천진(天津)의 비중이 각각 5~10% 구간에 있다. 장쑤(江苏), 광서(广西)와 하이난(海南) 항만들은 비중이 모두 5% 이하이다. 지역별 연해 항만의 물동량 비중은 연도별로 모두 일정수준의 증감이 있다.

연해 항만의 컨테이너물동량 변화를 보면([그림 11] 참조) 전체적으로 약간 상승했고, 12월은 동기 대비 4.1% 증가했다. 컨테이너항만의 전반적인 추세는 비교적 낙관적으로 보인다.

CONTENTS

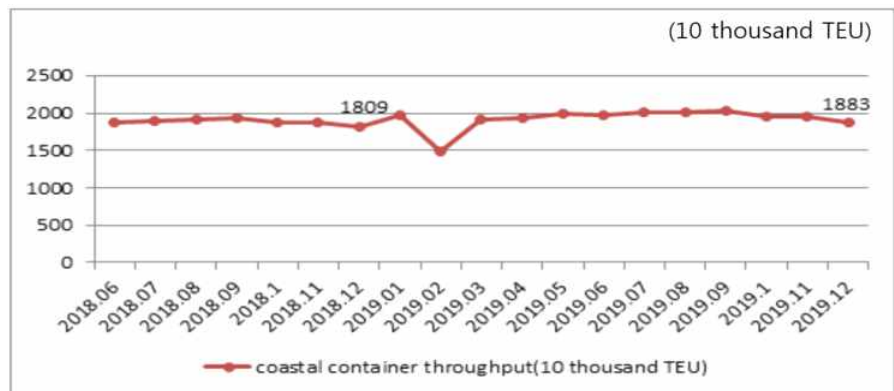
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 10] 중국 각 지역 항만 물동량 현황 (단위 : %)



출처 : 중국교통운수부 데이터를 기반으로 정리함

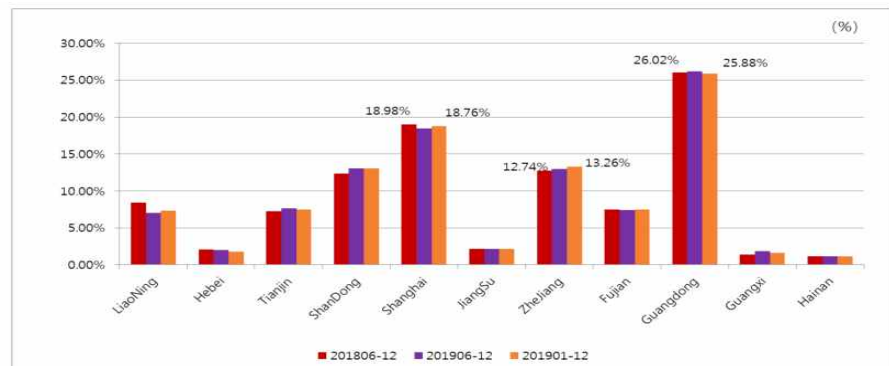
[그림 11] 중국 연해 컨테이너 항만 물동량 변화 추세 (단위 : 만 톤)



출처 : 중국교통운수부 데이터를 기반으로 정리함

지역별로 살펴보면, 광둥성 항만들의 컨테이너물동량이 중국 전체에서 차지하는 비중은 약 26%로 가장 높고, 그 다음으로 상하이항의 비중이 약 19%에 달한다. 절강과 산둥성의 연해 항만이 차지하는 비중도 각각 약 13%로 비교적 높은 편이다. 랴오닝, 천진과 푸젠성 항만의 컨테이너물동량이 중국 전체에서 차지하는 비중이 모두 7~8% 수준이나, 기타 지역의 연해 항만들이 차지하는 비중은 평균 3%가 안 된다.

[그림 12] 중국 주요 컨테이너 항만 물동량 차지하는 비중 (단위 : %)



출처 : 중국교통운수부 데이터를 기반으로 정리함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

연도별 추세를 보면 광둥성과 상하이의 점유율은 소폭 하락했지만 절강성 연해 항만들의 점유율은 성장세를 유지하고 있다. 이로써 중국 연해 항만 컨테이너 물동량은 전체적으로 약간 상승한 추세 속에서 각 지역의 점유율은 어느 정도 변화가 있을 것으로 보인다. 연도별 추세를 보면 광둥성과 상하이의 점유율은 소폭 하락했지만 절강성 연해 항만들의 점유율은 성장세를 유지하고 있다. 이로써 중국 연해 항만 컨테이너 물동량은 전체적으로 약간 상승한 추세 속에서 각 지역의 점유율은 어느 정도 변화가 있을 것으로 보인다.

4 세계 경제 및 중국 경제 추세

2019년에는 외부적인 충격으로 인해 세계 경제에 큰 변동을 나타냈다. 다양한 불확실성들은 세계 경제를 좌우하는 주요 모순이 되었고, 그 이후의 경제 성장에도 어느 정도 영향을 미치며, 특히 해운업의 침체에 영향을 끼칠 것으로 예상된다. 2020년에 접어들면서 호주의 대규모 산불, 중동의 정세 변화, 특히 코로나19 사태의 세계적인 확산 등 부정적인 요인일 뿐만 아니라, 일부 경제권의 소득 불평등이 심화되면서 글로벌 경제 전망이 더욱 불확실해지고 있다.

올해 1월, IMF는 2020년 세계 경제 성장률을 3.3%로 예상했고, 세계은행은 2.5%로 전망했다. 한편, 중국 코로나19 사태의 확산 및 기타 이슈들의 영향으로 2020년에 전 세계 경제 성장률은 3% 이상 넘기 어려울 것으로 전망된다. 그리고 세계은행의 보고서에 따르면, 2019년 전 세계 투자와 무역은 점차 회복되지만 하방 리스크는 여전히 존재하고 있으며, 2020년에 전 세계 무역 성장 속도는 전년보다 0.5%p 상승한 1.9%로 예상된다.

선진국 그룹의 2020년 전체 경제 성장 속도는 2019년의 1.6%에서 1.4%로 떨어질 것으로 예상되며, 그 주요 원인은 제조업의 부진이 지속되기 때문이다. 미국의 2020년 경제 성장 속도는 1.8%-2.0%로 완만하면서, 이전의 관세 추가부과와 불확실성 요인 증가에 따른 부정적 영향이 반영된 것으로 보인다. 또한, 산업 활동 부진으로 인해 유로존의 2020년 경제 성장 속도는 1%로 하향조정 되었다.

신흥시장과 개발도상국 그룹은 2020년에 경제 성장 속도가 소폭 상승할 것으로 예상된다. 이 중에서 일부 국가는 한동안의 심각한 약세에서 벗어나고 있으며, 경제 성장 속도는 2019년의 3.5%보다 더욱 높을 것이다. 수출과 투자가 예상보다 낮을 것이기 때문에, 신흥시장과 개발도상국 그룹의 3분의 1은 2020년에 성장세 둔화가 예상된다.

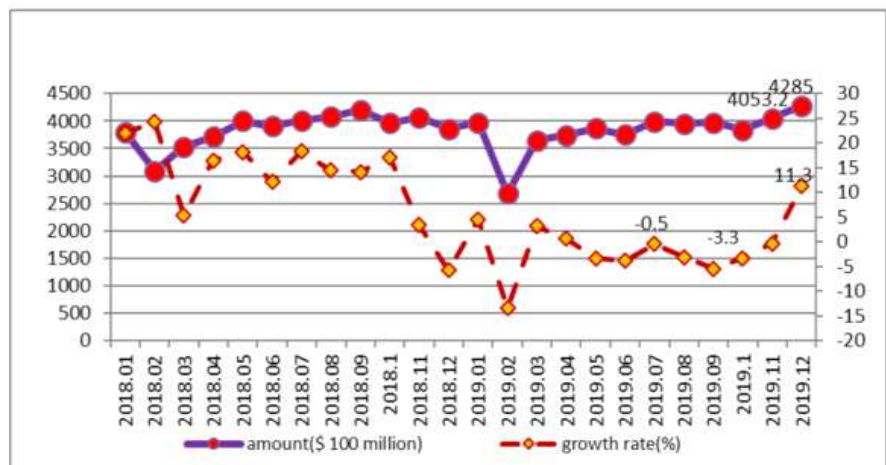
중국 경제 발전 추세를 보면, 우한(武漢)에서 발생한 코로나19가 확산되면서 경제 성장에 영향을 미칠 것이다. 2019년에 중국 경제는 최종적으로 6.1%의 경제 성장률을 기록했는데, 2020년에 코로나19 사태의 지속 기간에

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

따라, 경제 성장률은 '5%' 시대에 접어들 것이며, 1분기는 5%보다 더욱 낮은 성장률을 보일 것이다. 또한 중국 수출입 무역도 어느 정도 영향을 받을 것이다. 기존 마·중 무역 갈등의 영향으로 2019년 실제 무역은 소폭 마이너스 성장([그림 13] 참조)을 보였다. 연말에 이르러 회복세가 나타났지만 코로나19 사태는 중국의 수출입 무역에도 부정적인 영향을 끼치기 때문에 2020년 상반기 수출입은 일정 수준 하락할 것이다. 하반기에는 회복세가 나타날 것이지만, 올 한해 전체로 봤을 때는 마이너스 성장 가능성이 있다.

[그림 13] 2018-2019년 중국 수출입 총액 현황 (단위 : 억 달러, %)



출처 : 중국통계연감.

5 세계 해운시장과 중국항만 발전 전망

2019년 세계 및 중국 경제의 부정적 요인이 지속되고, 2020년 초에 발생한 여러 사건들이 경제와 무역에 더욱 부정적인 영향을 미쳤다. 해운시장과 경제 변화 간의 어느 정도 후에 나타나는 시간차가 있기 때문에 2020년 해운시장은 여전히 2019년 경제 성장 둔화의 후유증이 나타날 것이다. 해상운송 수요, 시장 구조와 해운 네트워크는 새로운 조정을 나타낼 것이다. 2019년의 부정적 요인들은 여전히 2020년에 해운업 경영자들의 자신감에 영향을 미칠 것이고, 2020년에 발생한 일련의 사건도 경영자의 의사결정을 더욱 어렵게 하여 해운시장의 성장동력에 영향을 미칠 수 있다. 해운시장의 가장 열악한 상황은 2019년에 기본적으로 드러났지만, 2020년 들어서 발생한 이슈들이 해운시장에 충격을 줄 가능성이 높다. 전 세계 해운시장은 점차적으로 정말 기본적인 수요만을 만족시키는 수준으로 축소될 것이다. 금융위기 이후 생긴 해운시장 거품과 투기는 해소될 것이다. 2020년 해운시장은 다음과 같은 발전 추세를 보일 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1. 2020년 글로벌 해운시장은 경제 환경 영향으로 인해 성장 폭이 더욱 하락하며, 각종 이슈들의 심각성이 커지면서 2020년 전 세계 해운시장의 성장률은 1% 이하로 떨어질 것이다. 2019년 해운업은 여전히 침체된 상황으로 시장 자신감에 심각한 타격을 받았다. 또한, 선박 지속적인 공급 과잉 및 무역 둔화 등 문제들이 발생되며 해운시장은 큰 도전에 직면할 것이다.

2. 전 세계 해운시장의 공급과 수요 상황은 각 화물별로 서로 다른 특징을 보일 것이다. 전 세계 건화물은 여전히 최대의 해상 운송량을 유지할 것이지만 증가율은 더 떨어져 2%에 가까운 증가에 그칠 것으로 전망된다. 또한 미·중 무역갈등 완화와 브라질 발레(VALE)의 철광석 운영 재개에 따라 건화물의 전체 운송량을 어느 정도 상승시킬 것이다. 이로써 건화물 시장도 새로운 선대 공급과 수요가 형성되면서 일정한 과동세를 나타낼 것이다.

부정적 요인들의 영향으로 인해 에너지 운송 시장, 특히 석유 운송 시장이 낙관적이지 않다. 중동 지역의 긴장된 정세가 계속 되기 때문에 원유의 전체적인 운송량은 감소할 것이다. 그리고 수출지역에 일정한 변화가 있기 때문에 톤/해리가 증가하여 운송능력 수요가 상승할 것이다. 또한 선박에 친환경 설비를 설치해야 하는 이유로 운항가능 선박 수가 감소하여 운송 수요가 증가할 수 있다. 동시에 천연가스 운송량은 에너지 운송 시장에서 강력한 성장세를 나타내고 있으며, 밝은 전망을 보인다.

전 세계 컨테이너 운송량은 전체적으로 증가세를 유지했지만 이미 2년 연속으로 증가율이 떨어지며, 2020년 컨테이너 해운시장은 여전히 낙관적이지 않다. 특히 여러 이슈들의 영향으로 컨테이너 운송량의 증가는 1%보다 낮은 수준으로 전망된다. 금융위기 이후 이래 축적된 공급과잉 문제는 선박 신조 발주량 감소에 따라 점차 해소되며, 유휴 선박 수량이 감소하고 있지만 해운 수요량의 위축으로 인해 2020년까지 컨테이너 운송시장 공급과잉 문제는 계속 이어지는 동시에 선박의 친환경 설비를 설치 등 영향으로 유휴 선박 운송능력은 5%를 초과할 것으로 예상된다.

3. 중국 항만 물동량은 전체적으로 여전히 성장세를 유지하지만 상승 속도는 둔화할 것으로 예상된다. 국제 경제와 무역 환경이 여전히 심각하는 동시에 코로나19 사태로 인해 2020년 연해 항만 총 물동량 증가폭은 더욱 둔화되어 성장률이 3%로 떨어질 것으로 예상된다. 지역적으로 살펴보면, 광둥, 산둥, 저장성 등의 연해 항만 물동량은 여전히 일정한 성장세를 유지할 것이다. 상하이와 장쑤성 연해 항만들의 물동량 점유율은 하락할 것이며, 북중국 연해 항만의 물동량 증가도 낙관적이지 않을 것이다.

4. 중국 연해 컨테이너항만 물동량 발전 추세를 보면 코로나19 사태로 2020년 전체적인 물동량 성장에 영향을 받을 것이다. 연해 항만들의 작년 12월의 4.1% 증가 추세를 이어가진 못할 것이며, 2020년 물동량 증가율은 3.6~3.8%로 추정된다. 지역별로 보면, 광둥, 상하이, 저장성 등의 연해 항만은 여전히 컨테이너 화물의 주요 공급원으로 안정된 성장세를 유지하면서 특히 절강은 비교적 빠른 성장세를 보일 것이다. 북중국 연해 항만 중



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

에서 산동성의 연해 항만은 항만주체의 통합을 통해 2020년에 좋은 실적을 보일 것으로 예상되지만, 다른 항만들은 성장 부진이 이어질 것이다.

5. 화물 종류를 보면 철광석은 주요 수입 품목으로 운송량이 연간 10억 톤을 돌파했으며, 2020년에 철광석 실제 수요는 지속적으로 감소할 것이다. 그러나 항만의 철광석 재고가 부족해지면서 재고 보충은 철광석 수입량을 유지하는 주요 성장 동력이 될 것이다. 그러므로 전체적으로 철광석 운송량은 작년과 비슷한 수준을 유지할 것이다. 기타 금속광석은 1%가 넘는 증가폭을 보일 것이다. 다른 건화물은 비교적 양호한 증가세를 보이고 증가폭은 4%를 넘을 것이다. 2020년 중국의 원유와 기타 에너지 제품의 수입량은 안정적인 성장세를 유지할 것이며, 종합 성장률은 8% 정도에 이를 것으로 예상된다.

6. 기존의 경제 하방압력과 코로나19 사태로 2020년 중국내 조정 정책은 더욱 강화될 것이다. 인프라 건설 분야의 투자는 여전히 경제의 안정적인 성장을 유지하는 주요 수단이며, 현재 통화 유동성은 정책적으로 이미 확대되고 있다. 중국 연해 항만들의 물동량은 이미 저성장을 유지하고 있기 때문에 연해 항만의 투자는 수년째 둔화되고 있으며, 항만 자원의 여러 형태의 통합도 계속 진행되면서, 각 지역 항만에 대한 자금투입도 점점 신중해지고 있다. 항만 전체능력에 대한 투자 욕구는 계속 약해지는 상태로 점차적으로 적정한 투자가 이루어질 것이다. 이로써 향후 항만건설은 구조적인 조정과 항만으로의 집하·운송 능력(내하, 철도와 도로 포함) 개선을 중점으로 추진되고, 네트워크 시설을 강화하는 동시에 플랫폼 구축 등 과학기술방면의 시설 투자가 확대될 것이다.

전 세계와 중국 해운업의 총체적인 발전 추세를 살펴보면, 세계 경제와 국제 상품무역, 해상운송량은 여전히 어느 정도 증가할 것으로 예상되며, 전 세계 해운과 항만 활동은 전반적으로 여전히 긍정적인일 수 있다. 그러나 전 세계 경제 무역에는 아직도 많은 불확실성이 존재하고 있으며, 코로나19 사태로 경제 성장이 더욱 어려운 상태이다. 이에 따라 전 세계 해운업에 압박이 가해져 중국 해운업도 타격을 받을 것으로 보인다. 따라서 2020년은 해운업 경영자들 입장에서 신중한 한 해가 될 것이다. 이를 위해 중국의 해운·항만기업들은 정확한 투자를 해야 하며, 협력, 통합 및 새로운 기술 개발과 응용을 추진하여, 업무 형태와 서비스 방식을 계속 혁신하고, 하드웨어 인프라시설을 확장하는 조방형 성장에서 기술과 인터넷을 활용하는 시설 건설을 추진해야 한다. 또한 창장경제벨트, 웨강아오 대만구(粵港澳大湾区, 광둥·홍콩·마카오 경제권), 창장삼각주 일체화 등과 관련된 해운 네트워크 서비스 플랫폼 구축 및 건설을 추진하고, 해운 제도 환경을 개선하며 자유무역시험구의 정책상의 강점을 발휘하여, 금융 정책 및 인재 정책을 통해 해운업 투자자 및 경영자의 자신감을 점차 회복시키는 동시에 향후 해운시장의 회복을 위한 충분한 준비를 해야 할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

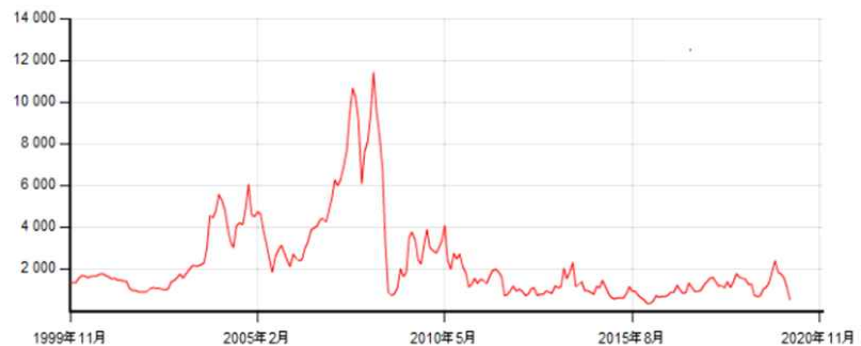
칼럼 원문

2020년 세계和中国航运市场展望

一、引言

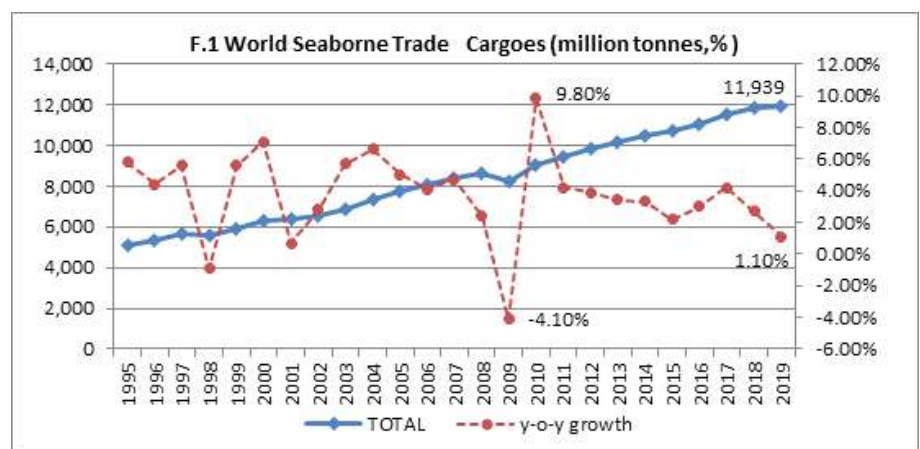
2019年全球遭受贸易摩擦、中东局势动荡及英国脱欧等事件的影响，经济复苏和增长放缓，与经济关系密切的航运市场毫无疑问受到了冲击，并且加剧了震荡。反映和显示世界航运市场变化的BDI指数在2019年初出现剧烈下跌，一度跌穿600点，在反弹至2500点上方后又再次回落，目前又回落至500点以下，见下图所示，2020年摸底式的波动已不可避免。

BDI index



二、全球航运市场回顾

从历史发展来看，全球航运市场除了2009年金融危机时出现了下降，总体呈现出上升的趋势。2019年全球航运市场各个货类的运输总量达到了11939百万吨，出现微幅增长的态势，见F.1。但是从增长率来看，2009年出现了负增长，随后一年出现增长率为9.8%的较强反弹后回落，直至2016年和2017年出现了反弹，但2018年和2019年均出现了下降，2019年增长率为1.1%。由此来看，2020年的增长率仍然会维持在较低的水平，若在突发事件的影响下可能会接近零或甚至负增长。

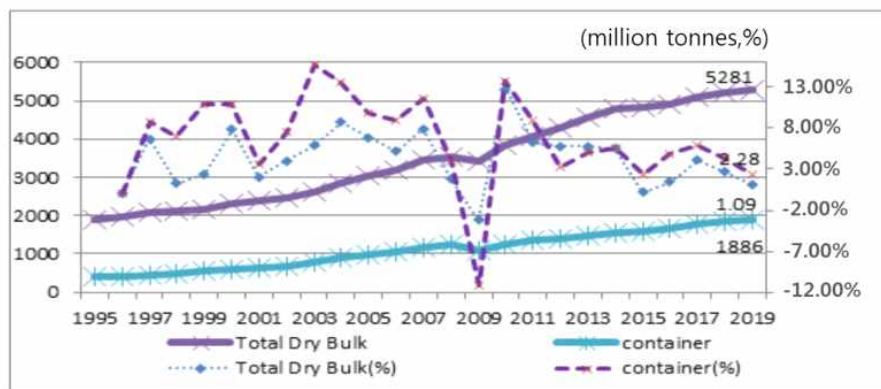


数据来源：根据clarkson数据汇总

CONTENTS

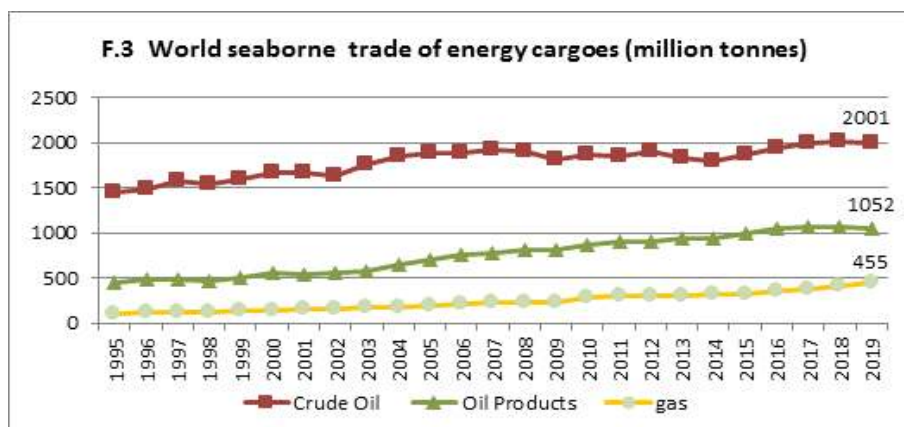
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

从主要货种来看, 2019年全球主要干散货海运量最大, 达到了5281百万吨, 而增长率进一步下降, 为2.28%; 全球海运集装箱货物运输量达到1886百万吨, 但增长率为1.09%, 低于干散货的增长率, 见F.2, 表明集装箱海运更容易受到事件的影响, 2020年的表现将难以乐观。



数据来源: 根据clarkson数据汇总

从海上能源运输来看, 总体各品种呈现波动上升的态势, 见F.3。其中原油运输占了50%以上, 2019年为2001百万吨, 但增长率为-0.65%, 对减缓总体海运增长产生了影响; 商品油海运的负增长更大, 2019年商品油海运总量为1052百万吨, 增长了-1.87%, 是海运中跌幅最大的品种; 而能源运输中一枝独秀的是天然气运输, 总量为455百万吨, 增长率为9.4%, 而且增长势头仍然十分强劲, 由于总量还不大, 对海运量的总体影响还较小, 但后期市场的发展不可小觑。

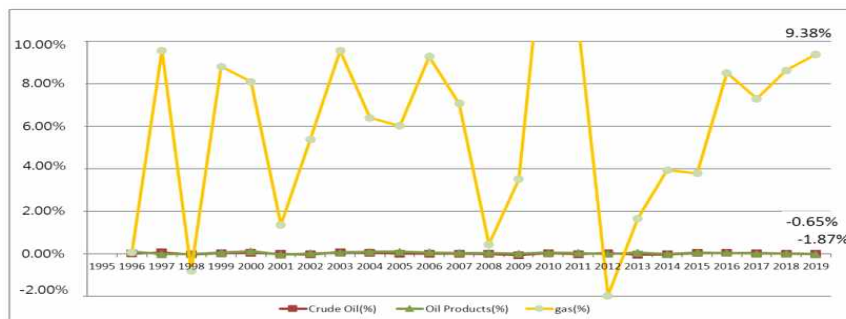


数据来源: 根据clarkson数据汇总

从能源海运增长的历史趋势来看, 见F.4, 原油和商品油基本已经处在平稳微调的状态, 而天然气的增长率近年来一直处于高位, 远远大于原油和商品油的海运增长。随着各个行业清洁能源替代的加速, 天然气的海运总量将会不断提高, 这为2020年的天然气海运量增长奠定了基础。因此, 无论能源运输总量是否增长, 天然气运输量将会保持增长的趋势。

CONTENTS

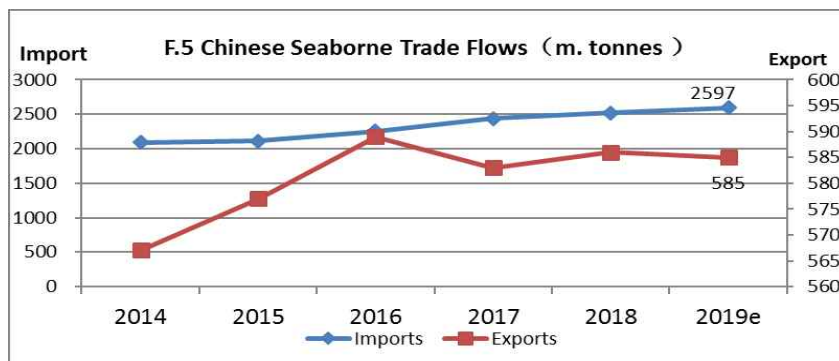
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스



数据来源：根据clarkson数据汇总

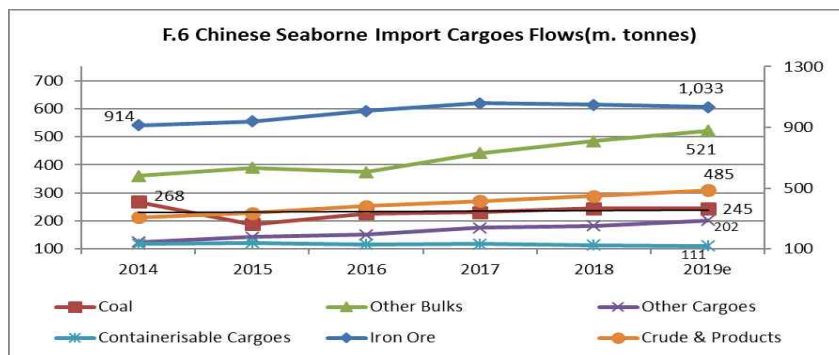
三、中国航运和港口市场回顾

中国航运市场和世界航运市场紧密相连，2019年中国的总体海运进出口量约为3182百万吨，其中海运进口量约为2597百万吨，海运出口量为585百万吨，见F.5。从历史发展趋势来看，进口海运量仍然有一定幅度的增长，2019年增长率还保持在3%，出口海运量已经出现了微幅下降的趋势，增长率为-0.17%，贸易摩擦影响已经显现。



数据来源：根据clarkson数据汇总

从海运进口的货种来看，见F.6，铁矿石占了近40%，但已显下降态势，增长率为负；其它各类散货占了20%，仍然呈较好的上升态势；原油及制品占了18.7%，保持了稳定的上升趋势；煤炭类占了9.4%，基本处于持平状态；其它货类占了7.8%，也处于增长状态；集装箱货占比最小为4.3%，处于微幅下降趋势。

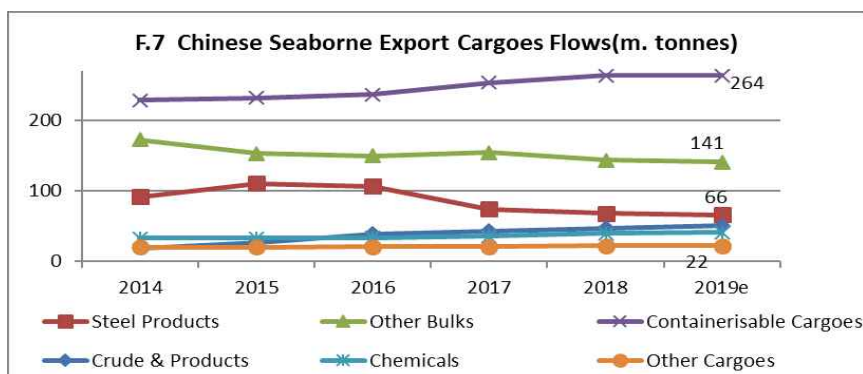


数据来源：根据clarkson数据汇总

CONTENTS

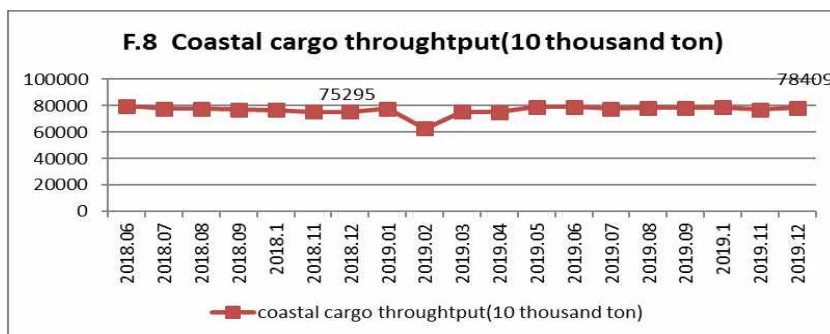
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

从海运出口的货种来看, 见F.7, 占比最大的是集装箱货, 2019年约达264百万吨, 占出口海运量的10.2%, 处于无增长状况; 其次为其它散货, 占比为5.4%, 处于下降趋势; 钢制品占比为2.5%, 处于小幅下降趋势中; 原油及制品和化学品分别占比为2%和1.6%, 处于小幅增长趋势; 其它货物占比不到1%。



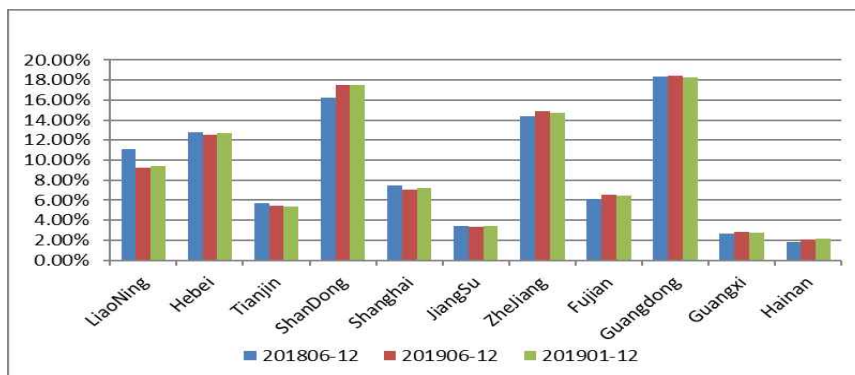
数据来源: 根据clarkson数据汇总

从中国沿海港口吞吐量的月变化来看, 见F.8, 总体上2019年比2018年有所上升, 但幅度不大, 2019年12月份同比增长了约4%, 因此中国沿海港口的吞吐量将会有相对平稳的增长。



数据来源: 根据中国交通运输部数据汇总

从地区分布来看, 见F.9, 广东和山东的沿海港口吞吐量所占比重较大, 广东占18.3%, 山东占了17.5%; 其次为浙江和河北占比在



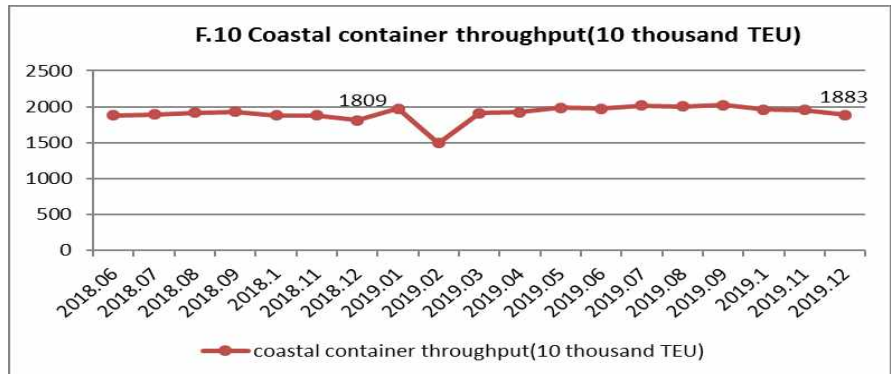
数据来源: 根据中国交通运输部数据汇总

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

10%-15%之间, 辽宁、上海、福建和天津占比在5%-10%之间; 江苏、广西和海南占比均低于5%。各地区沿海港口的吞吐量占比都有不同程度的增减。

从沿海港口的集装箱吞吐量月度变化来看, 见F.10, 总体略有提高, 12月份同比增长了4.1%, 比11月份的同比增长有所提高, 集装箱港口的总体趋势仍然较为乐观。

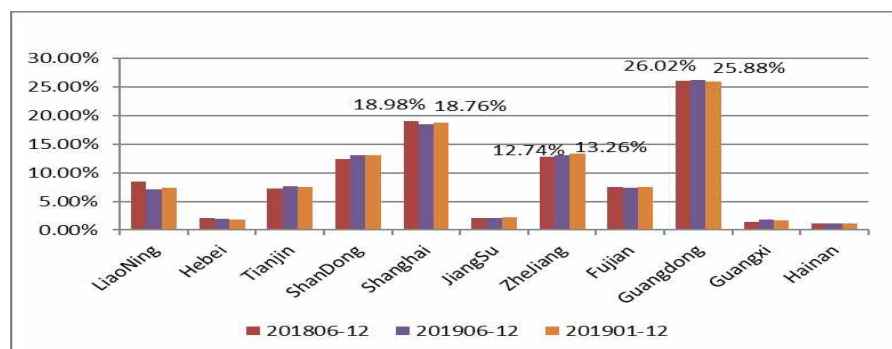


数据来源: 根据中国交通运输部数据汇总

从地区分布来看, 见F.11, 广东沿海港口的集装箱吞吐量占比最高, 约达26%; 上海港口其次, 占比接近19%; 浙江和山东沿海港口集装箱吞吐量占比在13%强; 辽宁、天津和福建占比均在7%-8%之间; 其它地区沿海港口占比均不足3%。从趋势来看, 广东和上海的占比均有小幅下跌, 而浙江沿海港口占比趋于上升。因此, 中国沿海港口集装箱吞吐量将在总体略有上升的基础上, 各地区的份额会有一些的变化。

四、世界经济和中国经济趋势

2019年由于受到外部性的冲击, 世界经济出现了较大的波动, 各种事件的不确定性成了左右世界经济的主要矛盾, 对后续经济发展产生了一定的影响, 尤其是对航运有着滞后性的影响。



数据来源: 中国统计年鉴

进入2020年, 从澳大利亚森林大火到中东地缘政治紧张局势, 再到新型冠状病毒感染的肺炎疫情, 以及部分经济体收入不平等问题加剧, 全球经济前景变得更加不确定。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

IMF此前曾将2020年世界经济的增长预计为3.3%，世界银行则预计2020年经济增长为2.5%，而中国武汉疫情发展和其它事件的叠加，估计2020年的全球经济增长难以高于3%。而根据世界银行的报告，全球投资和贸易会从2019年严重疲软状态逐渐复苏，但下行风险依旧存在，2020年全球贸易增速预期至1.9%，相较于2019年的预测提升了0.5个百分点。

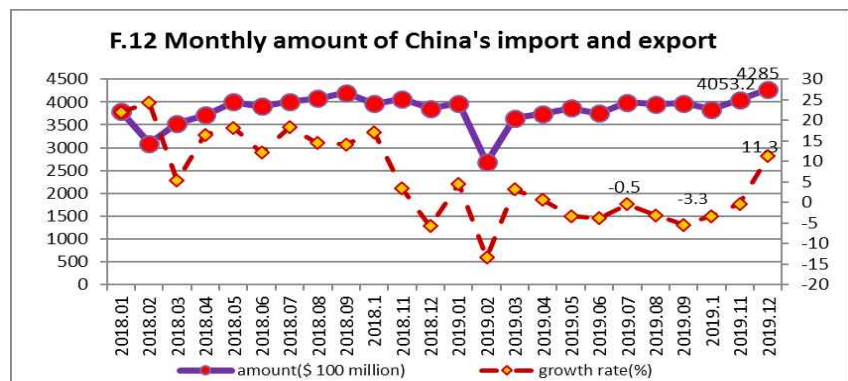
发达经济体2020年整体经济增速将从2019年的1.6%下滑至1.4%，主要原因是制造业持续疲软。美国2020年经济增速将放缓至1.8%-2.0%，反映出前一个时期加征关税和不确定性上升所产生的负面影响正在显现。由于工业活动疲软，欧元区2020年经济增速下调至1%。

新兴市场和发展中经济体2020年经济增速有可能会小范围回暖，其中有些经济体正在摆脱一段时间的严重疲软，经济增速也将从2019年的3.5%的基础上加快。由于出口和投资弱于预期，预计三分之一的新兴市场和发展中经济体2020年将出现增长减速。

从中国的经济发展来看，由于武汉疫情的出现，都将对经济增长产生影响。2019年中国经济最终实现了6.1%的增长，2020年将根据武汉疫情的持续时间，经济增长可能进入5时代，第一季度可能出现低于5%的增长。中国的进出口贸易也将受到一定的影响，由于前期贸易摩擦的影响，2019年实际贸易出现了小幅负增长，见F.12，虽然年末出现了修复性增长，但武汉疫情又对中国进出口贸易产生了不利的影响，因此2020年上半年的贸易可能仍然会有一定的回落，下半年会出现修复性增长，全年估计仍有负增长的可能。

五、世界航运市场和中国港口发展展望

2019年世界经济和中国经济的负面状况将叠加2020年初的事件，对经济和贸易产生了更加不利的影响。由于航运市场和经济变化之间的关系存在一定的滞后效应，因此2020年航运市场仍然将受到2019年经济增长放缓的后效影响。航运需求、市场结构和航运网络结构将出现新的调整，2019年的负面效应仍然将持续在2020年影响航运市场经营人的信心，2020年发生的事件也将使经营者的决策更加困难，从而影响航运市场的增长动能。虽然航运市场最严酷的环境已经在2019年基本显现，但是2020年的不利事件将对航运市场抑制进一步下降的势头带来不利，全球航运市场将会逐步收缩到满足最基本的需求水平上，金融危机以来生成的航运市场泡沫和投机将被消除。2020年的航运市场也将形成以下发展趋势。



数据来源：中国统计年鉴



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1. 2020年全球航运市场将受到经济环境的影响，增长幅度会进一步下降，若各类事件的严重程度加剧将导致2020年的全球航运市场海运量增长率降到1%以下。由于2019年较为艰难的航运市场后效作用，市场信心受到了严重打击，并且也面对了持续消化船队运力过剩和应对贸易放缓问题，这些为整个2020年的市场运营留下了极大的挑战空间。

2. 全球航运市场的供求状况在市场的不同部门也呈现了不同的特点。全球干散货仍然将保持最大的海运量，但是增长率将会进一步下降，预计会接近2%，而中美贸易改善和巴西淡水河谷的铁矿石重启运营，将会提升干散货的总体海运量，从而部分阻止增长率的下滑，干散货市场也将形成新的船队容量需求，并出现一定的波动。

尽管受到负面因素的影响，能源运输市场尤其是石油运输市场并不乐观，由于中东地区的紧张局势依然延续，因此原油总体运量将会下降，但由于出口地将发生一定变化，因此吨海里需求将会增加，从而会导致运力需求的上升，此外清洁燃油改装也将使实际可运营的船舶数量减少，从而导致运力需求上升。同时，天然气运输在能源航运市场表现出的强劲增长，为能源运输市场带来了一线光明，前景极为看好。

从全球集装箱海运市场看，集装箱运输量在总体保持增长的情况下，已经连续两年出现增长率下降，2020年增长速度仍然不能乐观，尤其是各类事件的影响，估计集装箱海运量增长率会出现低于1%的情况。虽然金融危机以来积累的产能过剩由于船舶订单量的减少逐步得到消化，使集装箱市场的产能过剩有所释放，闲置船舶数量正在减少，而由于海运需求量增长的萎缩，预计2020年集装箱航运市场产能过剩仍然将延续，结合清洁燃油装置的改装，闲置船舶的能力将会超过5%。

3. 中国港口吞吐量总体仍然将保持上升的态势，但是上升的速度将放缓，由于国际经济和贸易环境仍然严峻，叠加中国武汉疫情的发生，从沿海港口吞吐量来看，2020年沿海港口总吞吐量增幅将进一步放缓，预计增长率降低至3%。从地区来看，广东、山东和浙江沿海港口仍然是吞吐量主要集结地，仍然将保持一定的整长；上海和江苏的沿海港口吞吐量份额将出现下降，北方沿海港口的吞吐量增长将不容乐观。

4. 从中国沿海集装箱港口的吞吐量发展来看，由于疫情的出现，2020年总体吞吐量的增长将受到影响，年末形成的4.1%的增长趋势无法持续出现，2020年沿海港口的吞吐量增长率估计在3.6%-3.8%。

从地区分布来看，广东、上海和浙江仍然是沿海港口集装箱吞吐量的主要集结地，并将保持原有的份额进行增长，浙江将略有加快。北方沿海港口中，山东沿海港口通过整合改革，2020年无论如何无论在数字上也会有较好的表现，其它港口会出现增长疲软。

5. 从货种上来看，铁矿石是中国进口的主要货类，年进口已经超过10亿吨，2020年铁矿石的实际需求将会持续下降，但由于港口库存的下降，补充库存将成为维持铁矿石海运进口量的主要增长动力，因此总体上铁矿石运输会保持在去年水平波动；而其它金属矿石将会有超过1%的升幅；其它散货会有较好的增长，增幅会超过4%；2020年，中国的原油和能源制品的进口量仍然将保持稳定的增长态势，综合增长率将达到8%左右。

6. 由于原有的经济下行压力叠加武汉疫情，2020年国内调控政策力度将加



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

大, 基础设施建设方面的投资仍是保持经济稳定增长的主要手段, 当前货币流动性的释放已经体现了政策的力度。由于我国沿海港口吞吐量已经维持低速增长, 沿海港口投资已连续数年减缓, 港口资源的各种整合也不断形成, 各地港口的投资将越来越慎重。港口总体能力的超前欲望已经不断减弱, 逐步趋于适度超前的范围。因此, 港口的建设内容将主要聚焦于结构性改造和集疏运通道能力完善(包括内河、铁路和公路), 以及网络设施装备的提升、平台建设等科技型设施的投资建设上。

从全球和中国航运业的总体发展展望来看, 由于世界经济、国际商品贸易和海运出货量仍然预计有一定增长, 全球航运和港口业务活动的前景总体上仍然可保持一定的乐观。但是全球经济贸易还是有较多不确定性因素存在, 中国武汉疫情的出现加大了经济增长的难度, 由此对全球航运业造成了一定压力, 中国航运业也将是首当其冲。因此, 2020年注定将是一个让航运业者谨慎迈向前的一年。为此, 中国航运和港口企业应更多地考虑精准投资, 关注联合、整合、以及新技术的开发与应用, 并不断开创新的业务模式和服务方式, 加大力度改变以往扩张硬件设施的粗放做法, 着力开展以技术和网络为支持的设施建设, 布局长江经济带、大湾区经济、长三角一体化等航运网络服务平台的规划和建设, 优化航运制度环境, 充分发挥出自贸区的政策优势, 通过金融政策和人才政策的支持, 逐步恢复航运投资人和经营人的信心, 为下一轮的航运市场复苏做好充分准备。



CONTENTS

동향 & 뉴스



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 해운기업(시가 총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 세계와 중국 해운 시장 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

해운 · 항만 · 물류

- 2020년 1~2월 중국 주요 항만 물동량 전년 대비 감소
- 2020년 1~2월 중국 택배업계 동향
- 2019년 중국 컨테이너터미널 주요 지표 평가 TOP10
- 중국 항만 선박 트래킹 빠르게 회복
- 2020년 1~2월 중국 조선업 경제지표 현황
- 교통운수부, 코로나19 방역 기간 동안 일어난 국제 선박 일평균 약 500척 기록
- IMO, 174개 회원국에 중국정부 제정한 <선박 선원 코로나19 방역 실행 지침> 추천
- 웨이하이(连云港) 해사국, 12가지 조치를 통해 자유무역시험구 발전 추진
- 올해 2월, 중국상품가격지수(CMPI) 동기대비 5.8% 하락
- 교통운수부 해사국, 중국 1월 말부터 중국 대륙 항만 이미 국제 크루즈 운영 중단됨
- 랴오닝성 후루다오(葫芦岛)해사국, 8항 조치를 통해 기업 생산 재개 확보
- 상하이(上海)시, 코로나19 기간 동안 선원 교대 방안 발표
- 코로나19 사태 영향으로 글로벌 컨테이너 물동량 1700만 TEU 감소 예상
- COSCO SHIPPING Lines, 미주-브라질 항로 새로운 개척
- 코로나19 사태 속에서도 중유럽 정기화물 열차 운행횟수는 동기대비 6%증가
- 텐진항, 단일선박 냉장컨테이너 하역량 최고 기록 갱신
- 중국항만협회, 국외 유럽 코로나19 방역작업 지침 발표
- 안후이성, 3월부터 항만비용 단계적으로 인하
- 컨테이너 항로 171개까지 증가, 칭다오항 동남아시아 컨테이너 항로 증설

해양 · 수산

- 광시성 2019년 해양발전 성과 및 2020년 주요 업무계획
- 산둥성 국가공원을 주제로 하는 자연보호지 체계 수립할 계획
- 중국3개 해역국의 2020년 주요 추진업무 저장성 2020년 해양강성 건설 중점업무 리스트 발표
- 중국 농업농촌부, 윈양어선의 코로나19 예방·통제 조치 긴급 발표
- 후베이성 '틀라우드 생선 판매' 모델을 통해 수산물 생산-판매 연결
- 광둥성 둥관시(东莞市) 정책성 어업보험 실시의견 발표, 보험료 20%지원
- 중국 농업농촌부, <2020년 농업농촌녹색발전 사업요점> 발표
- 중국 자주적 개발한 '탐색 1000' 수중로봇 제36차 남극 과학탐상에 투입
- 2020년 전국 지속 사용 가능 및 사용 불가 해양투기구역 리스트 공포
- 산둥성 해양국 '최신 해역과 도서 이용정책 지침' 발표
- 중국-프랑스, 중국 국내 최초 중외합자 해상풍력발전 프로젝트 건설할 예정
- 중국 제2해양연구소 인도양에서 실시하는 해양생태합동과학조사('JAMES'计划) 성공적 마침
- 발전개혁위원회, 해양에너지 등 신에너지 발전 표준규범 제정할 예정
- 후베이성 '클라우드 생선 판매' 모델은 통해 수산물 생산-판매 연결
- 중국 대부분 지역 식당 재개, 해산물 소비 촉진
- 에콰도르 수산 수출업체 자금회전 문제 직면, 중국시장에 큰 기대
- 저장성 자우산시 푸투야취(普陀区), 2019년도 어업생산 원가 보조금 미리 지급
- 중국 농촌농업부에서 창장유역 금어 법률집행관리 강화에 관한 문서 발표
- 중국 농업농촌부에서 창장유역 금어 법률집행관리 강화에 관한 문서 발표
- 미국 유럽 냉동 수산물 소매수요 증가, 중국 탈라파아 가공공장 주문량 폭증

CONTENTS