



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 19-3호
 2019년 2월 15일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(시가총액 기준)

▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 2018년 중국 10대 해운기업(시가총액 기준)

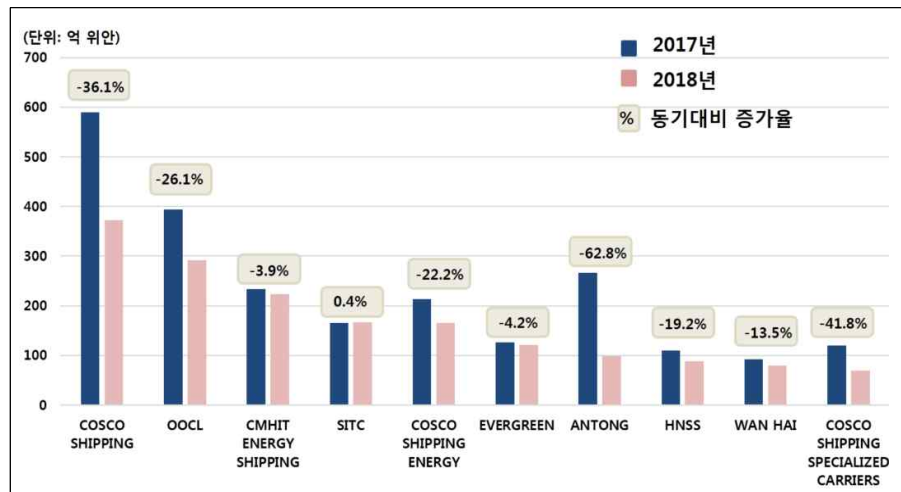
(단위 : 억 위안, %)

	기업명	시가총액	증가율
1	COSCO Shipping (中远海控)	372.6	-36.8
2	OOCL (东方海外)	291.1	-26.1
3	CMHIT Energy Shipping (招商轮船)	223.8	-4.0
4	SITC (海丰国际)	166.2	0.4
5	COSCO Shipping Energy (中远海能)	165.8	-22.2
6	EVERGREEN (长荣海运)	120.7	-4.2
7	ANTONG (安通控股)	98.8	-62.8
8	HNSS (海峡股份) COSCO	88.8	-19.2
9	Wan Hai (万海航运)	79.5	-13.5
10	Shipping Specialized Carriers (中远海特)	69.7	-41.8

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(시가총액 기준)



자료 : 각 상장 해운기업 2018년 통계 보고를 기반으로 KMI 작성

주 : ANTONG(安通控股)은 중국 국내무역 컨테이너 물류를 주 업무로 하는 대형 종합물류기업임.
 2019년 2월 Alphaliner 데이터 기준, 세계 14위의 컨테이너 선대를 보유함.

2018년 중국 10대 해운기업 시가총액 1,677억 위안 전년대비 27.4% 하락

2018년 중국 10대 해운기업 시가총액은 1,677억 위안으로 전년대비 27.4% 하락했다. 통계에 따르면, 미·중 무역 갈등으로 인해 글로벌 무역경기지수가 하락함으로써 2018년 1~3분기 해운업 순이익은 각각 전년 동기대비 51.3%, 90% 및 43.9% 하락했다.

기업별로 살펴보면, 2018년 중국 해운기업의 시가총액은 전체적으로 대폭 감소했다. COSCO SHIPPING은 여전히 1위 자리를 유지했지만 시가총액은 373억 위안으로 전년대비 36.8% 감소했다. COSCO SHIPPING과 통합된 OOCL의 시가총액은 291억 위안으로 전년대비 26.1% 감소했다. CMHIT ENERGY SHIPPING의 시가총액은 약 224억 위안으로 전년대비 4% 감소했으나 ANTONG을 제치고 3위로 부상했다. 반면 ANTONG, COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS는 전년대비 각각 62.8%, 41.8%의 큰 폭의 하락을 기록했다.

2019년에도 세계 경제와 무역은 증가하기 때문에 해상 운송량 및 해운시장도 여전히 성장할 것이다. 하지만 글로벌 경제의 불확실성은 여전히 크며 해운업계도 이러한 영향을 받을 수밖에 없다. 해운기업들이 상호협력과 신기술 개발 등을 통해 미래를 준비해야 할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

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



전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망

2018년은 중국 해운업이 심상치 않았던 한 해다. 글로벌 경제가 회복되는 과정에서 글로벌화가 문제에 부딪치며 세계 경제와 정치가 요동쳤다. 중국과 미국의 무역 갈등, 미국의 대 이란 제재 재개 및 영국의 브렉시트에 대한 문제점 등 전 세계 곳곳에서의 여러 문제들이 해운업의 발전에 불확실성을 가중시켰다. 세계 해운업의 바로미터인 BDI 지수는 수렁에서 빠져나오려는 상황에서 2018년 하반기 이후 다시 하락세로 돌아섰고, 이는 2019년 초의 급락세까지 이어졌다.

2018년 중국의 해운업을 돌아보면 막막함 속에서도 수확이 있었다. 중국 해운업의 진전은 세계 경제·무역과 분리할 수 없을 뿐만 아니라 중국의 경제·무역과도 긴밀하게 연결되어 있다. 2018년 중국 경제·무역은 외부 환경의 급변에도 불구하고 노력 끝에 전반적으로 예상 수준을 유지했으며, 마치 망망대해에서 고군분투하는 한 척의 배와 같은 모습을 보여줬다. 수많은 불확실성이 여전히 중국 해운업을 둘러싸고 있는 가운데 새해에는 중국 해운업이 어떤 모습을 보일지는 이미 중국뿐만 아니라 세계의 관심사가 되었다.

1 중국 해운업의 기반인 경제·무역 발전 현황

2018년은 글로벌 금융 위기가 발발한 지 10주년이 된 해이자 세계 경제 구조에서 큰 발전과 변혁, 조정이 있었던 중요한 한 해였다. 2017년 세계 경제는 이미 회복기로 진입했고, 비교적 양호한 성장세를 나타냈다. 글로벌 무역 성장률은 2017년 연말에 4~5% 수준을 유지했고, 2018년 초에 하락세를 보였지만 세계 경제를 아직 긍정적으로 보는 시각이 많았다. 하지만 주요 경제권들(특히 미국)의 관세정책과 기타 경제권들의 대응·보복조치로 인해 경제와 무역 방향에 변화가 생겼다. 세계 경제의 성장 동력은 약해진 반면, 미국은 국내 감세와 지출 증가로 수요를 자극하고 달러 및 투자 환류를 촉진하려는 움직임을 보이면서 미국 경제 성장률과 금리가 다른 주류 경제권보다 높아졌고, 2018년 달러는 다른 절대다수의 통화 대비 가치가 상승하게 되었다. 그리고 다른 일부 취약한 신흥경제권의 성장 동력이 위축되면서 세계 경제·무역은 전반적으로 부진해졌고 국지적인 요동이 심해졌다.

2018년 중국경제는 거대한 외부 압력에 직면했다. 글로벌 시장이 불안정해지며 금융시장 및 원자재 가격은 심하게 요동쳤다. 글로벌 투자가 대폭 하락했고, 글로벌 보호무역주의 및 일방주의가 성행함으로써 중국의 경제 및 무역은 큰 영향을 받았다.

아울러 중국경제는 고속성장 단계에서 고품질 발전 단계로 전환하고 있다. 장기간 축적된 갈등 및 새로운 문제들이 중첩돼 있으며, 경제 하방 압력이 커지고 있다. 이런 상황에서 중국의 2018년 국내총생산(GDP)은 90조 위안을 돌

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-04	02-15
종합지수	841.78	888.84
일본 항로	706.33	735.40
구주 항로	1,075.74	1,145.33
미서부 항로	719.47	732.84
미동부 항로	894.38	917.32
한국 항로	595.61	597.83

주 : '01-04' 2019년 1월 4일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-04	02-15
종합지수	1,067.11	947.45
석탄	1,096.03	953.52
곡물	923.87	676.17
금속광석	1,040.00	914.51
정유	1,310.58	1,330.31
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

과하며 전년 동기대비 성장률 6.6%를 기록했으며 경제운행 상황은 종합적으로 합리적인 구간에서 유지되고 있었고 당초 예상한 목표치를 달성했다. 또한, 수출입 총액은 최초로 30조 위안(4조 6,200억 달러)을 돌파했으며, 전년 동기대비 9.7% 증가했다. 그중, 수출은 2조 4,800억 달러로 전년대비 7.1% 증가했고, 수입은 2조 1,400억 달러로 12.9% 증가했으며, 무역흑자는 3,400억 달러로 전년 동기대비 18.3% 하락했다. 중국 대외무역의 양호한 발전을 기반으로 해운업도 안정적으로 발전하고 있다.

2 2018년 중국 해운업 발전 현황

중국 경제·무역의 안정적인 성장에 따라, 2018년 중국 해운업도 안정적으로 발전했다. 그중 해상 수입량은 25억 톤 이상으로 전년대비 4% 증가하여 글로벌 해상무역의 21%를 차지했다. 해상 수출량은 약 5억 6천만 톤으로 전년도와 비슷한 수준이었다. 해상 수출입에서 대부분의 화물 종류들이 증가했고, 일부 화물 종류가 하락했다.

철광석은 중국에서 대대로 해상 수입량이 가장 많은 화물 종류로 연평균 수입량은 이미 10억 톤 이상을 기록하고 있다. 2018년 철광석 수입량은 약 10억 466만 톤으로서 전년대비 1%로 소폭 하락했다. 2018년의 경우 2010년 이후 철광석 수입량이 최초로 하락한 것인데, 그 원인을 살펴보면 중국 철강업 전기 아크로 생산량 증가에 따라 철 스크랩 사용량이 증가한 동시에 일부 고품질 철광석 수출상의 수출 중단으로 인해 중국 항만의 철광석 재고량이 감소되었고 또 철 스크랩 사용량이 증가했다.

석탄의 해상 수입량은 2015년에 저점까지 내려가다가 최근 몇 년 동안 지속적으로 상승하고 있으며, 2018년 연간 수입량은 2억 3,700만 톤으로 전년대비 3% 증가했다. 하지만 2018년 11월부터 석탄 해상 수입량은 전년 동기대비 대폭 하락했을 뿐만 아니라, 12월에는 석탄의 육상 수입량도 전년 동기대비 55% 하락하여 2011년 이후 월간 최저치를 기록했다. 이런 현상은 정부가 주요 석탄 항만들에 대해 엄격한 제한 정책을 실시했고, 이에 따라 국내 석탄 생산량이 증가한 것을 반영한다. 또한 2018년 무연탄 해상 수입량은 1억 9천만 톤으로 전년대비 9% 증가했지만, 점결탄 해상 수입량은 3,800만 톤으로 전년대비 12% 하락하여 석탄의 해상 수입구조에 중대한 변화가 진행되고 있음을 시사했다. 중국 석탄 주요 수입국에는 인도네시아, 오스트레일리아 등이 포함되어 있다.

2018년 중국 곡물 해상수입량은 10% 하락했다. 미·중 무역 갈등으로 인해 대두 수입량이 하락했고, 그중 11월 수입량은 '0'을 기록한 반면에 브라질에서의 곡물 수입량은 31%로 대폭 증가했다. 이런 해운 항로구도 변화에 따라 수입량은 감소했지만 톤-해리 운송량은 증가했다.

에너지는 중국 경제의 지속적인 성장을 위한 주요 물자이자, 특히 해상 원유



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

운송은 중국 수입 에너지의 주요 통로이다. 중국 원유 수입량은 거의 해마다 증가하고 있으며, 2018년 중국 해상 원유 수입량은 4억 1,400만 톤으로 전년대비 7.3% 증가했다. 수입지역은 주로 중동, 남미 및 러시아 등이다. 액화천연가스 수입량은 원유 수입 규모와 비교할 수 없지만 2018년 수입량은 7,270만 톤으로 전년대비 27%의 높은 증가율을 기록했다. 이로써 앞으로 액화천연가스 해상 수입량은 주목할 만하다고 하겠다.

중국 해상 수출화물은 여전히 컨테이너화물 위주이며, 2018년 컨테이너화물 수출량은 약 2억 4천만 톤으로 전년대비 4% 증가했고 컨테이너화물 수입량의 증가율보다 2%p 높았다(컨테이너화물 수입량은 약 1억 2천만 톤). 기타 비컨테이너화물에서 광물 및 강철 수출량은 각각 8,140만 톤, 6,840만 톤으로 전년대비 9% 및 8% 감소했다. 반면에 화학 비료 수출량은 2,390만 톤으로 전년대비 5%로 소폭 증가했다.

총체적으로 2018년 중국 해운시장에서 각 화물별 운송량은 서로 오르내리는 상황이 나타났지만 전체적으로 안정적인 상태를 보였다. 또한 2018년 중국 선대규모는 7,887척, 1억 7,660만 톤으로 전년대비 10% 성장했다. 선종별로 살펴보면, 건화물선 총 톤수는 8,890만 톤으로 전년대비 11% 증가했다. 컨테이너선의 총 톤수는 3,620만 톤으로 전년대비 14% 증가했다.

2018년 COSCO SHIPPING은 잇달아 ‘COSCO SHIPPING ARIES’, ‘COSCO SHIPPING TAURUS’, ‘COSCO SHIPPING LEO’, ‘COSCO SHIPPING GEMINI’, ‘COSCO SHIPPING VIRGO’, ‘COSCO SHIPPING CAPRICORN’, ‘COSCO SHIPPING LIBRA’, ‘COSCO SHIPPING SCORPIO’, ‘COSCO SHIPPING SAGITTARIUS’의 2만 TEU급 ‘별자리 시리즈’ 9척을 투입했다. 이를 통해 COSCO SHIPPING은 글로벌 서비스 네트워크를 지속적으로 개선·확대하고 있는 동시에 글로벌 경제·무역의 건전한 발전을 위한 물류를 지원하게 될 것이다.

세계 정세가 급변하는 가운데 중국 해운업도 난항을 겪고 있다. 해운산업의 규모화 운영, 산업사슬의 뒷받침, 과학기술화 발전 추세도 갈수록 거세지면서 일부 시장의 악영향을 해소하였다. 2018년 COSCO SHIPPING은 OOCL과 통합을 통해 세계 3위의 정기선사가 되었으며, 해운시장의 새로운 경쟁 국도를 형성했다. 그리고 COSCO SHIPPING, OOCL, CMA-CGM, EVERGREEN, YANG MING, SIPG, HWL, PSA, DP WORLD 및 CargoSmart는 해운업 최초의 블록체인 얼라이언스 ‘Global Shipping Business Network’를 설립했으며, 공동으로 해운업 디지털화 표준 수립, 해상운송인, 글로벌 터미널운영사(GTO), 세관기구 및 대리인, 화주, 물류 서비스 공급자 등을 포괄하여 협력을 추진할 것이다.

3 2018년 중국 항만산업 발전 현황

2018년 중국 규모 이상의 항만물동량은 약 133억 6천만 톤으로 전년대비



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

약 5.6% 성장했지만 2017년 성장률에 비해 소폭 하락했다. 그중, 연해항만의 물동량은 92억 6천만 톤으로 전년대비 2.6% 증가했다. 대외무역 물동량은 41억 8천만 톤으로 전년대비 2.4% 증가했으나, 2017년의 증가율과 비교하면 4%p 이상 하락했다.

각 지역별 항만물동량을 살펴보면, 베이부완(北部湾)항만의 물동량 성장률은 10% 이상을 기록했으며, 기타 지역 항만의 물동량 성장률은 모든 10%를 넘지 않았다. 심지어 일부 항만의 물동량은 마이너스 성장을 보였다. 또한 Ningbo-Zhoushan(宁波舟山港)을 제외하고, 기타 주요 연해 항만의 성장률은 모두 5%를 넘지 않았다.

전국 컨테이너물동량의 성장률은 5% 이상을 기록했지만, 2017년과 비교하면 4%p 가까이 하락했다. 연해 항만을 살펴보면, 베이부완지역 항만의 컨테이너 물동량 합계 성장률은 20%를 기록했으며, 가장 빠른 속도로 발전하고 있다. 그 다음은 허베이성(河北省)과 하이난성(海南省)의 각 항만 컨테이너물동량 합계 성장률은 15% 이상을 기록했으며, 높은 성장세를 보였다. 기타 연해 지역 컨테이너 물동량 합계 성장률은 모두 10%를 넘지 않았다. 이와 더불어, 일부 지역의 내하 항만 컨테이너물동량도 안정적인 성장세를 보였다. 그중, 장시성(江西省) 내하 항만의 컨테이너물동량 성장률은 30% 이상을 기록했고, 저장성(浙江省) 내하 항만의 컨테이너물동량 성장률은 25% 이상을 기록했다.

2018년 중국 주요 컨테이너항만의 물동량 변화를 살펴보면, 상하이항(上海港)은 여전히 선두 지위를 유지하고 있으며, 컨테이너물동량은 4,201만 TEU로 전년대비 4.4% 성장했다. Ningbo-Zhoushan의 컨테이너물동량은 2,600만 TEU로 전년대비 7% 이상 성장하여 최초로 선전항(深圳港)을 제치고 2위 자리로 부상했다. 선전항의 컨테이너물동량은 2,573만 5,900TEU로 전년대비 2.09% 성장했다. 그 다음에 광저우항의 컨테이너물동량은 선전항보다 380만 TEU만 적었지만, 성장률은 전년대비 7% 증가했으며, 선전항의 성장률보다 5%p 높았다. 이로써 앞으로 두 개 항만 간 경쟁은 점점 심해질 것으로 예상된다. 2018년 중국의 컨테이너항만은 전반적으로 안정적인 성장세를 보이고 있다. 특히 쑤저우항(苏州港), 광저우항(广州港), Ningbo-Zhoushan, 텐진항(天津港) 및 칭다오항(青岛港)은 앞으로 성장잠재력이 있어 보인다.

2018년에도 항만통합이 계속되면서 연안 각 성(省)의 항만자원 통합은 기본적으로 '일성일항(一省一港)'의 구도를 형성하여 역내 경쟁을 효과적으로 피하고 자원 활용의 효율성을 높일 수 있게 됐다. 이중 랴오닝성(辽宁省) 정부는 초상국그룹과 관련 협약을 정식으로 체결하고 관련 지분 전환 작업을 완료하여 랴오닝항만그룹을 설립하였다. 산둥성(山东省)은 산둥고속그룹을 성급 출자인으로 하여 빈저우항(滨州港)과 웨이팡항(潍坊港), 동잉항(东营港)을 통합시켜 보하이만그룹을 설립했고, 칭다오항은 웨이하이항(威海港)을 통합하여 옌타이(烟台), 르자오(日照)와 4대 항만그룹을 형성했다. 난징항(南京港)은 지분 55%가 장쑤항만그룹으로 무상 전환돼 실질적인 발걸음을 내디뎠다. 광둥 항만의 자원통합은 광저우항그룹, 선전항만그룹(선전시 내부통합)을 양대 주체로 하여, 연



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

안 14개 도시와 포산시(佛山市) 범위 내의 성(省)과 시(市) 소속 국유 항만자산을 통합하였다.

또한 작년 8월, 교통운수부는 「창장경제벨트 복합연계운송 발전 3년 행동계획」(이하 「행동계획」으로 약칭)을 발표했다. 「행동계획」에 따르면, 정부는 각 성급 항만그룹 설립을 추진해야 하고, 자원통합을 강화하며 지역 항만 일체화 운영을 촉진해야 한다고 제시했다. 이를 통해 항만통합 지역은 연해항만에서 내하항만으로 확대하고 있다. 2018년 12월 16일, 안후이성(安徽省) 항무그룹이 설립되었으며, 그중에는 안후이성의 해운·항만 기업 10개를 포함하고 있다. 안후이성 항만군은 동서부지역과 연결되며 창장중하류의 하(河), 강(江), 해(海)의 복합운송 허브항으로 건설될 전망이다. 이와 더불어, 쓰촨성(四川省)은 '3항 통합'을 실시했으며, 쓰촨성 교통투자그룹은 루저우항(泸州港)-이빈항(宜宾港)-러산항(乐山港)과 통합 발전 협의를 체결했고 투자·개발 및 운영 등 분야에서 통일적으로 발전할 것이다. 이에 따라 2019년 중국은 지속적으로 항만통합 사업을 추진할 것으로 예상된다.

4 2019년 중국 해운업 발전 전망

중국 해운업의 미래 발전은 여전히 세계 경제·무역 상황과 긴밀하게 연결되어 있다. 2019년에는 세계경제 성장 동력이 약화되고 불안정 요소가 많아져 하향 리스크가 커지고, 글로벌 GDP의 성장속도는 더욱 하락할 예정이다. 국제통화기금(IMF)은 2019년 세계경제 성장률을 3.7%에서 3.5%로 수정했고, 세계은행은 3.0%에서 2.9%로 조정한 것은 세계경제 하향과 하향의 불확실성이 커지고 있다는 것이다. 유엔에서는 발표한 「2019 세계경제 추세와 전망」에서 무역 분쟁 심화, 금융 스트레스, 파동 리스크, 지역 정치 갈등이 고조되고 있으므로 2019년에는 많은 국가의 경제 성장세가 약해질 것으로 나타났다. 이 가운데 미국 경제 성장 전망은 2019년에 2.5%로 둔화하고 2020년에 2%로 둔화할 것으로 예상된다(미국이 2018년에 감세와 지출 증가를 취해서 미국 경제 성장 정책 효과가 점차 약화될 것이다). EU 경제는 2%의 속도를 유지하며 안정적으로 성장할 것으로 예상된다. 중국의 경제성장은 2018년 6.6%에서 2019년 6.3%(세계은행은 6.2%까지 예상)로 둔화될 것으로 전망되고 있다.

무역 정세가 더욱 긴박해지고 있기 때문에 세계 무역 성장은 2017년 5.3%에서 2018년 3.8%로 둔화되었고 2019년에는 의심 없이 3%, 심지어 더 낮은 수준으로 둔화될 것이다. 글로벌 경제의 불균형도 심해질 것이고 이에 따라 세계 해운업에 커다란 영향을 미칠 것이며 중국 해운업도 혼자 이익을 보기가 어렵다. 중국 자체의 발전을 보면 무역 갈등의 영향이 아직 가시지 않았지만 정책 지원이 무역 갈등에 따른 부정적인 영향을 일부 상쇄할 것이기 때문에, 또한 이미 추진되었던 '일대일로'의 연선 건설 프로젝트가 점차적으로 역할을 하고 있고 연선국가들과의 교역량 증가는 이미 예상할 수 있다.

따라서 2019년에는 중국을 둘러싼 교역과 해운이 전체적으로 증가하겠지만



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

상승폭은 일정수준으로 제한될 것이다. 미·중 교역이 비교적 좋은 해결방안을 내놓으면 의외의 깜짝 이벤트가 벌어질 수도 있을 것이다.

해운시장 발전으로 볼 때, 경제성장 둔화, 무역 갈등과 산업 가치사슬 구조 조정 등의 영향으로 전 세계 해운시장의 수요 증가도 둔화될 것이면서 지역 시장 구조에 변화가 나타날 것이다. ‘일대일로’ 연안 국가 시장이 비교적 양호한 성장세를 보일 것이며 중·유럽 노선의 시장 수요 증가는 중·미노선 시장 수요 증가보다 더 밝게 전망된다. 이중 해상에너지 수입량은 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. 액화천연가스 수입량 증가폭은 높은 수준을 유지할 것인데 철광석 수입량은 여전히 어느 정도 감소할 전망이다. 석탄 수입량은 작년 12월 큰 폭으로 감소한 가운데, 감소폭은 점점 줄어들 것이나, 2019년에는 연중 일정한 수준의 하락이 예상된다. 곡물 수입량의 감소폭은 좁아 질 것이다. 미·중 무역협상이 잘되면 식량 수입 물량이 상승하는 상황을 배제할 수 없다. 컨테이너화물의 수출량은 여전히 늘어날 것이지만 증가폭은 2018년을 넘기 어려울 것이다. 이중 컨테이너 운송시장의 구조 조정이 있으면서 항로 배치의 조정을 유발할 것으로 예상된다.

2018년 중국 해운선단의 총량이 적지 않게 늘었고 그중 벌크선대가 많이 늘었기 때문에 벌크 운항 업체의 경영 효과에 어느 정도 영향을 미칠 것으로 보인다. 컨테이너 선대의 총 톤수도 적지 않게 증가했고 특히 큰 톤수의 선박이 많이 증가했다. 2019년에는 항로 배치의 재구성으로 해운업체의 얼라이언스 경쟁에도 큰 영향을 미칠 것으로 보인다. 이에 따라 2019년은 중국 해운업체들이 다시 시장의 압력에 직면하게 될 한 해로 보인다. 해운 업체들은 과학 기술 응용과 정보 네트워크화 건설을 더욱 중시하고 더욱 편리한 서비스 통로를 개발하게 될 것이다.

중국의 항만산업은 글로벌 경제·무역 변화의 영향으로 2019년에는 내부 잠재력 발굴, 구조조정, 통합 보완, 서비스 질 향상 등의 노력을 더 많이 하게 될 것이다. 항만물동량은 전반적으로 계속 증가할 것이며 성장폭과 구조는 달라질 것이다. 주요 항만의 컨테이너물동량은 지속적으로 증가할 것이다. 상하이항의 컨테이너물동량 상승폭은 점차 둔화될 것이고 Ningbo-Zhoushan 항 컨테이너물동량은 새로운 성장을 보일 것이고 광저우항은 선전항을 계속 따라잡을 것이다. 베이부완항만과 하이난항만의 발전 속도가 빨라지며 국내무역 컨테이너물동량 증가폭이 상승할 것이다.

2019년 중국 해운업의 종합 발전상황을 전망한다면 세계 경제, 국제 상품무역과 해운 수출량이 여전히 증가할 것으로 예상되기 때문에 글로벌 해운·항만업 전망은 전반적으로 여전히 긍정적이다. 하지만 글로벌 경제·무역 불확실성이 여전히 커 해운업에 어느 정도 압력을 가하고 있으며, 중국 해운업도 혼자만 잘할 수는 없다. 2019년은 해운업체들이 종잡을 수 없는 한 해가 될 것이다. 따라서 중국의 해운·항만기업은 연합, 통합, 신기술 개발 및 응용을 더욱 고려해야 하고 멀지 않은 장래의 시장 회복을 위해 만반의 준비를 해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国航运业2018回顾与2019展望

2018年是中国航运业不同寻常的一年。这一年全球经济在复苏的过程中遭遇了全球化的阻碍，世界经济和政治出现了各种动荡，美国挑起了贸易战、伸手中东重启对伊朗制裁，英国脱欧不顺持续发酵等等，这使航运业在全球各个角落的进展也更加不平静，显示世界航运业晴雨表的BDI指数在欲走出泥潭的情况下，自2018年下半年以来，又一次出现了持续下跌，并延续到2019年初出现重跌。而回顾2018年中国的航运业，似乎在迷茫中又有些许收获。中国航运业的进展既和世界经济和贸易不可分割，又和中国经济和贸易紧密相连。2018年中国经济和贸易虽然遭遇了外部环境的突变，但经过艰苦努力，总体上仍然守住了预计的水平，数据反映出的表现犹如茫茫大海中犹见的一叶方舟。和中国经济、贸易紧紧相连的中国航运业的表现是否意味着已经熬过了冬天，或还是犹如春天里又反寒潮？诸多不确定性仍然围绕着中国航运业的发展，中国航运业在新的一年里将会呈现何种发展姿态，这已不仅仅是中国的事业，也已经成了世界关注的焦点。

一、中国航运业所依托的经济贸易发展概况

2018年是国际金融危机全面爆发10周年，也是世界经济格局大发展、大变革、大调整的一个重要转折年。全球经济在2017年已经步入了复苏的状态，并出现了较好的增长，全球贸易增长率在2017年年底的时候还有4%-5%水平，2018年初虽有所回落，但全球经济形势还比较乐观，由于主要经济体（尤其是美国）推行关税政策，以及其他经济体对应的报复措施，使得经济和贸易方向出现了变化，全球经济增长动能减弱，但美国采取国内减税和开支增加刺激需求，欲加速美元回流及投资回流，这使得美国的经济增长和利率均高于其他主流经济体，令美元2018年对绝大多数主流货币均有不同程度的升值。而其它部分脆弱的新兴经济体的发展动力受压，从而使世界经济和贸易出现了总体增长乏力，而局部震荡加剧的现象。

2018年中国经济面临了巨大外部压力，全球市场出现了跌宕起伏，金融市场、大宗商品价格剧烈波动，全球投资大幅下滑，全球贸易保护主义及单边主义盛行，这对中国经济和贸易产生了较大影响。与此同时，中国经济正在由高速增长阶段转向高质量发展阶段，长期积累的矛盾和新问题以及新挑战交织叠加，经济下行压力有所加大。在这种环境条件下，全年国内生产总值突破90万亿元人民币，增长了6.6%，经济总体运行保持在合理区间内，并实现了预期的目标。而且进出口总额首次突破30万亿元人民币，达4.62万亿美元，同比增长了9.7%。其中出口2.48万亿美元，增长了7.1%；进口为2.14万亿美元，增长了12.9%，顺差约0.3万亿美元，收窄了18.3%。中国外贸的这一成绩也为航运业的稳定运行奠定了基础。

二、2018年中国航运发展状况

在中国经济和对外贸易保持稳定增长的基础上，2018年中国航运业总体也走出了稳步发展的道路。其中海运进口量超过了25亿吨，增长约4%，占了全球海上贸易量的21%。海运出口量约为5.6亿吨，与去年基本持平。从海运进出



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

口货种来看,大部分货种的进出口运输出现了增长,一部分出现了下跌。

铁矿石是中国历年海运进口量最大的货种,年进口量已经超过了10亿吨,2018年铁矿石海运进口量出现了1%的小幅下跌,达到约10.466亿吨,这也是自2010年以来铁矿石海运进口量的第一次下跌,主要原因是中国钢铁业电弧炉产量增加使废钢使用量增加,同时由于一些高品质铁矿石出口商中断出口,这促使了中国港口铁矿石库存下降以及高炉废钢使用量的增加。

煤炭海运进口量自2015年降到低点后,持续增加,2018年全年虽然增长了3个百分点,达到2.37亿吨,但自2018年11月开始,煤炭海运进口量同比大幅下降,12月包括陆运在内的煤炭进口量同比大幅下降了55%,海运进口量创下自2011年以来的月度最低值,这一剧烈的下降反映了政府出台了对煤炭港口的严格限制,从而使国内煤炭产量出现上升。2018年总体海运动力煤进口上升了9%,达到1.9亿吨;海运焦煤进口量下降了约12%,为3800万吨,海运煤炭进口的结构发生了重大变化。中国海运煤炭进口量来源较大的国家有印度尼西亚、澳大利亚等。

2018年中国粮食海运进口量出现了下跌,跌幅达10%,主要原因是中美贸易摩擦导致从美进口大豆量下降,其中11月份出现了零进口,转而使从巴西的粮食进口量大幅上升,增幅达31%,由此导致了海运航线结构的变化,虽然进口量减少,但吨海里运输量却出现了增加。

能源是中国经济持续发展的命脉,能源运输尤其是原油海上运输是中国进口能源的主要通道。中国原油进口量几乎连年增长,2018年中国原油海运进口量增长了7.3%,达到4.14亿吨,是近几年增幅最小的一年,主要进口来源地有中东、南美和俄罗斯。液化气的进口总量虽然还无法和原油进口相比,2018年进口了7270万吨,但增长幅度惊人,达到了27%,因此未来液化天然气的海上进口运输将值得关注。

中国出口海运量主要集中在集装箱货物上,集装箱货物的出口仍然占据了主要位置,2018年集装箱货物出口量约为2.4亿吨,增长了4%,比进口量多增长了2个百分点(进口量约为1.2亿吨);其它非集装箱货物的运输中,矿物和钢铁出口量出现疲软,分别减少了9%和8%,为8140万吨和6840万吨,而化肥的出口量小幅增长了5%,达到了2390万吨。

总体来看,2018年中国航运市场不同货种运输量出现了涨跌互现的状况,但总体处于稳定运行之中,这也鼓励了中国航运船队的发展,整个2018年,中国拥有的船队总吨增长了10%,达到了7887艘,1.766亿总吨。中国船队的扩张大部分归功于散货船队数量的增加,增长了11%,达到8890万总吨,其次是集装箱船拥有量达到了3620万总吨,增加了14%。中远海运从2018年1月份开始,陆续接收了“中远海运白羊座”“中远海运金牛座”“中远海运狮子座”“中远海运双子座”“中远海运室女座”“中远海运摩羯座”“中远海运天秤座”“中远海运天蝎座”“中远海运人马座”9艘20000TEU级“星座系列”船舶。随着“星座系列”超大型集装箱船的命名交付,中远海运的全球服务网络将持续得到优化和提升,为推动全球经济贸易健康发展提供重要的物流支持。

面对风云变幻的世界形势,中国航运业在艰困中砥砺前行。航运业规模化运营、产业链支撑、科技化发展的趋势也越来越猛烈,从而化解了部分市场带来的不利影响。2018年中远海运控股股份有限公司完成了对东方海外(国



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사)총액 기준
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

际)有限公司的收购,成功跻身全球第三大班轮公司,形成航运市场竞争新格局。中远海运集运、东方海外、达飞集团、长荣海运、阳明海运、上港集团、和记港口集团、新加坡国际港务集团、迪拜环球港务集团以及软件解决方案提供商货讯通,就打造航运业首个区块链联盟——全球航运商业网络(简称GSBN)达成合作意向,为共同建立行业数字化基准,开启了海运承运人、码头运营商、海关机构及其代理、发货人及物流服务供应商在内的所有利益相关方合作之门。

三、2018年中国港口业发展状况

2018年中国规模以上港口货物吞吐量约133.6亿吨,增长约5.6%,增长率比2017年有所回落。其中沿海港口吞吐量92.6亿吨,增长2.6%;外贸货物吞吐量41.8亿吨,增长了2.4%,也出现了超过4个百分点的回落。

从各省市的港口吞吐量来看,只有北部湾港口吞吐量增幅超过了10%,其它省市港口吞吐量合计增幅均未超过10%,其中部分省市港口吞吐量合计出现了负增长。除了宁波舟山港以外,几个大港的增长率均落在5%及以下。

全国集装箱吞吐量的总体增长幅度超过5%,但也低于2017年近4个百分点。从沿海来看,北部湾港口的集装箱吞吐量合计增长幅度超过了20%,增长十分强劲,其次是河北省和海南省的各港口的集装箱吞吐量合计增长幅度超过了15%,也出现了强劲增长,其它沿海省市的港口集装箱吞吐量合计增长率均未超过10%。而一些省市的内河港口集装箱吞吐量出现了较好的增长,其中江西省的内河港口集装箱吞吐量增长幅度超过了30%;浙江省的内河港口集装箱吞吐量增长幅度超过了25%。

从2018年中国主要大港的集装箱吞吐量变化来看,上海港仍然处于龙头地位,集装箱吞吐量达4201万TEU,增长4.4%;宁波舟山港集装箱吞吐量首超深圳港,吞吐量超过2600万TEU,增长率超过7%;深圳港落得2573.59万TEU的吞吐量,增长率为2.09%;紧跟深圳港后面的广州港也是奋力直追,吞吐量只差深圳港380万TEU,增长率达到7%强,超过深圳港近5个百分点,假以时日将和深圳港争夺季军的位置。

总体来看,2018年集装箱港口增长较快且极具发展潜力的港口有苏州港、广州港、宁波舟山港、天津港和青岛港。

2018年,港口整合仍然得到了延续,沿海各省港口资源整合基本形成了“一省一港”格局,从而有效避免区域内竞争、提升资源利用效率。其中辽宁省政府与招商局集团正式签订相关协议,完成相关股权转化工作,成立了辽宁港口集团。山东省以山东高速集团为省级出资人整合滨州港、潍坊港和东营港,组建渤海湾港口集团,青岛港整合威海港,与烟台、日照形成四大港口集团格局。南京港55%股权无偿划转至江苏港口集团,迈出实质性一步。广东港口资源整合以广州港集团、深圳港口集团(深圳市内部整合组建)为两大主体,分区域整合沿海14市及佛山市范围内的省属、市属国有港口资产。

去年8月份,交通部印发《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》。其中特别提出,将推动成立省级港口企业集团,加强资源整合,促进区域港口一体化运营。由此港口整合步伐逐步由沿海向内河加快推进,12月6日,安徽省港航集团有限公司揭牌,将整合省内10家港航企业,并将安徽港口群打造成为联通东西部和长江中下游的河、江、海联运枢纽;四川实行“三港



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

整合”，四川省交投集团和泸州、宜宾两市签署泸州港-宜宾港整合发展协议，以在投资、开发、运营等方面实现“一盘棋”。预计，中国的港口整合还将在2019年继续进行。

四、2019中国航运业的发展展望

中国航运业未来的发展仍然和世界经济和贸易进程紧密相连。2019年，世界经济增长动能将被削弱，不确定性不稳定性因素增多、下行的风险也在加大，全球GDP增速或进一步下降。国际货币基金组织已经将2019年世界经济增速从3.7%修正至3.5%，而世界银行则将全球经济增速预测从3.0%调整到2.9%，这一差距和调整说明世界经济下行以及下行程度的不确定性在不断增加。联合国发布《2019年世界经济形势与展望》的报告指出由于贸易争端升级、金融压力和波动风险显现、地缘政治关系紧张，2019年许多国家的经济增势将会减弱。其中，美国经济增长预计将在2019年放缓至2.5%，并在2020年减缓至2%（美国在2018年采取减税和增加支出使美国经济较强增长的政策效应将不断减弱）。欧盟经济预计将保持2%的速度稳步增长。中国经济增长将从2018年的6.6%放缓至2019年的6.3%（世界银行甚至预测为6.2%），由于贸易局势越发紧张，全球贸易增长在2018年期间从2017年的5.3%放缓至3.8%，2019年将毫无疑问会进一步放缓至3%，甚至更低，全球经济的不平衡也将会加剧，由此将会对世界航运产生极大的影响，中国航运业也难独善其身。从中国自身的发展来看，虽然贸易摩擦的阴影还未消除，但由于政策的支持将抵消部分贸易紧张造成的负面影响，同时由于前期“一带一路”沿线建设项目逐步发挥作用，与沿线国家的贸易量增加已经可以预期，因此2019年围绕中国的贸易和航运总体上还会出现一定的增长，涨幅会受到一定的限制，如果中美贸易出现较好的解决方案，则可能出现意外的惊喜。

从航运市场发展来看，由于经济增长减缓，贸易摩擦和产业价值链结构调整等影响，全球航运市场的需求增长也将减缓，同时区域市场结构将出现变化，而“一带一路”沿线国家市场将会有比较好的增长，中欧航线市场需求增长将会好于中美航线市场需求的增长。中国海上进出口总量将会出现小幅调整，其中海上能源进口量将会持续增长，液化天然气进口量增长幅度将会保持高位数；铁矿石进口量仍然会有一定的降幅，煤炭进口量将在去年12月大幅下降的情况下，逐渐减少降幅，2019年全年预计会有一定幅度下降；粮食进口量的降幅将收窄，若中美贸易协商较好，不排除粮食进口量出现上升的情况；集装箱货物的出口量仍然会有增长，增长幅度将较难超过2018年，其中集装箱运输市场的结构将会出现一定的调整，同时将引发航线布局的调整。

由于2018年中国航运船队的总量有不小的增长，其中散货船队增长较多，因此散货航运企业的经营效益将受到一定的影响；集装箱船队的总吨位也有不小的增加，尤其是大吨位的船舶增加较多，2019年将会出现航线布局的重构，从而对航运企业的联盟竞争产生较大的影响。因此，2019年是中国航运企业再次面临市场压力考验的一年，由此也将使航运企业更加重视科技应用和信息网络化建设，并开发出更加便捷的服务通道。

中国港口业在全球经济和贸易变化的影响下，2019年将更多地进行内部潜力挖掘、结构调整、完善整合和提高服务质量等方面进行努力。港口吞吐量总体上还会继续增长，增长的幅度和结构将会有所变化。主要港口的集装箱吞



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(시가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

吐量将会持续增长, 上海港的集装箱吞吐量涨幅将会逐渐趋缓, 宁波舟山港集装箱吞吐量将会出现新的增长, 广州港将继续追赶深圳港, 北部湾港口和海南港口的发展速度将加快, 内贸集装箱吞吐量增幅将会有所增加。

展望2019年中国航运业的总体发展, 由于世界经济、国际商品贸易和海运出货量仍然预计有增长, 全球航运和港口业务活动的前景总体上仍然可保持乐观。但是全球经济贸易较多不确定性因素还存在, 对全球航运业造成了一定压力, 中国航运业也不能独善其身, 因此2019年注定将是一个让航运业者难以捉摸的一年。为此, 中国航运和港口企业应更多地考虑联合、整合、以及新技术的开发与应用, 为不远将来的市场复苏做好一切准备。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 중국 「외국인투자 권장류 산업목록(의견 청구안)」 발표, 해양산업에 대한 투자 장려
- 「치옹저우(琼州) 해협 RO-RO선 운송 서비스 능력 3년 행동계획」 발표
- 중국 상무부, 2019년 자유무역구 건설 추진 및 자유무역항 건설 모색

해운 · 항만 · 물류

- 중국이 구축한 세계 8대 항만
- 뎬원강, 시노펙과 30만 톤급 원유부두 공동건설 및 경영 체결
- 2018년 중국 연해 선박 운송능력 분석 보고
- 광시 좡족자치구, 시장(西江) LNG병커링 보급 및 응용 가속 추진
- 창장 간선항만 2018년 총 물동량 26억 9천만 톤, 전년대비 7.6% 증가
- 안후이성 발개위, 우후(芜湖)시 창장 LNG 스테이션 프로젝트 승인

- 2019년 컨테이너선 용선시장 불확실성 존재, 낙관 금물
- 2018년 타이완 항만물동량 총 7억 4,100만 톤, 전년대비 2.1% 증가
- 텐진항에 ‘테슬라 Model 3’ 첫 수입

해양 · 수산

- 잔장(湛江), 전국 최초의 ‘해상 클라우드’ 과학기술 플랫폼 구축
- 자원자원부 해역이용에 대한 심사절차 재차 개선
- ‘자오롱(蛟龙)호’ 유인잠수정, 2020년 6~2021년 6월 기간에 세계일주 해양 탐사 실시 계획
- 장쑤성(江苏省) 제1차 전국해양경제 조사 성과 자체검수 통과





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1

중국 「외국인투자 권장류 산업목록(의견청구안)」 발표, 해양산업에 대한 투자 장려

최근, 국가발전개혁위원회와 상무부는 「외국인투자 산업 지도목록」 및 「중서부지역 외국인투자 우위산업 목록」을 개정했으며, 이 두 개 목록을 합친 기반 하에서 「외국인투자 권장류 산업목록(의견청구안)」을 완성했고 공개적으로 의견 수렴에 나섰다.

이번 개정안은 외국인투자 이용의 새로운 상황과 요구에 맞게 외국인투자의 범위를 확대하고, 외국인투자 산업과 구역구조를 최적화시킴으로써 외국인투자의 안정적인 성장을 촉진하려는 데 목적을 두었다.

의견청구안은 두 가지 부분을 포함한다. 첫 번째는 전국 외국인투자 권장류 산업목록이며, 이는 각 성(구, 시)의 외국인투자 프로젝트에 적용한다. 두 번째는 중서부지역 외국인투자 우위산업 목록이며, 이는 중서부지역, 동북지역 및 하이난성(海南省)의 외국인투자에 적용한다. 외국인투자자가 중서부지역, 동북지역 및 하이난성에 투자하게 되면 외국인투자 산업목록 및 중서부지역 외국인투자 우위산업 목록의 관련 혜택정책을 누릴 수 있다.

「외국인투자 권장류 산업목록」 중에 해양관련 내용이 많이 포함되어 있다. 전문장비 제조업과 관련하여 외국인투자자에게 석유탐사, 시추, 수집운송 설비 제조에 대한 투자를 권장한다. 이는 작업 수심이 1,500m보다 깊은 부식 시추시스템과 부식 생산시스템 및 관련 해저석유 채굴과 수집운송 장비, 그리고 생산량이 1일 10만 m³ 이상의 해수담수화와 순환냉각기술 설비의 개발과 제조, 해상 석유 유추·회수장치의 제조, 또는 호화크루즈, 수심 3,000m 이상의 해양플랜트 장비 설계, 해저광산자원 개발장비의 설계 및 해양탐사 모니터링기계와 설비의 제조 등을 포함한다.

과학연구와 기술서비스 산업에 있어서는 외국인투자자에게 다음과 같은 투자내용을 권장한다. 여기에는 해양개발과 해양에너지 개발기술, 해양화학자원 종합이용 기술 및 관련제품의 개발과 정밀가공·심가공 기술, 그리고 해양의약과 생물화학제품 개발기술 등이 있다. 또한, 해양 모니터링기술(해양파도, 기상, 환경 모니터링), 해저탐측과 대양자원탐사 평가기술 등이 있다. 그밖에도 해수 화학자원에 대한 고부가가치 이용 기술, 해상 석유오염 정돈·생태복원기술과 관련제품의 개발, 그리고 해수의 부영양화 방지기술, 해양생물 폭발적 성장 재해의 방지기술 및 연안생태환경 복원기술 등이 포함된다.

이와 동시에 외국인투자자에게 수산물 양식, 공장화 수산양식, 생태적 해양 증양식, 수산물 가공, 조개류의 정화와 가공, 해조 건강식품의 개발 및 해양의약의 개발과 생산에 대한 투자를 권장한다.

「중서부지역 외국인투자 우위산업 목록」에 따르면, 하이난성 외국인투자의 우위산업은 해저광물에 대한 탐사와 채굴, 크루즈 건조, 요트의 설계, 제조와 정비, 그리고 심수 해양플랜트 장비제조 및 해양 생태관광자원(자연보호구 등 외국인투자 금지된 자원 제외)의 개발, 경영과 시설 건설 등을 포함한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 2. 12.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2 중국이 구축한 세계 8대 항만

중국은 현재 스리랑카, 미얀마, 파키스탄 등 해양 연안국가에서 항만 건설을 통해 자국의 국제적인 역량을 제고하고 있다. 그중 비교적 중요한 8개 항만과 그 위치는 다음과 같다.

1. 미얀마 차우크퓨항

차우크퓨항은 미얀마 라카인주 람리섬 북단 차우크퓨 경제특구 내에 있고, 람리섬과 대륙으로 이루어진 남북으로 좁고 긴 항만으로서 벵골만 동북부에 위치해 있다. 차우크퓨항은 중-미얀마 철도의 종점으로 중-미얀마 석유가스파이프의 석유라인 기점이 차우크퓨 지역의 마데섬에 있으며, 천연가스 기점은 마데섬의 아래쪽에 있다. 차우크퓨항의 천연가스관로와 철도는 모두 중국의 거대자본으로 구축되었다.

2. 스리랑카 함반토타항

함반토타는 스리랑카 수도 콜롬보 동남쪽 약 240km 외곽에 위치한 역사가 오래된 항구도시이다. 함반토타항은 중국항만건설그룹공사가 건설했다. 함반토타항은 남아시아 최남단에 위치하여 중동, 유럽, 아프리카에서 동아시아 대륙까지 해운항로로 반드시 거쳐 가는 지역이다. 전 세계 50% 이상의 컨테이너화물 운송, 벌크화물의 3분의 1, 석유운송의 3분의 2의 화물이 모두 인도양을 경유한다. 여러 중요한 교통요지, 예컨대 호르무즈 해협과 말라카 해협이 모두 인도양에 있다.

이곳을 통하는 유조선이 중국 수입 석유의 80%를 제공하며, 인도 수입 석유의 65%, 일본은 거의 전부 인도양을 통과하는 운송을 통해 공급받는다. 따라서 인도양은 중·미·일 및 기타 여러 국가에게 실질적인 영향력을 가진다. 함반토타가 중국에 주는 의미는 인도 남해안과 접해 있다는 점으로, 중국이 인도양에서 가장 중요한 환적허브 중 하나가 충분히 될 수 있다는 것이다.

3. 파키스탄 과다르항

과다르항은 파키스탄의 중요한 항만이며, 중국의 인도양 해외전략 중 중요한 지리적 위치에 자리해 있다. 과다르항은 파키스탄 남측 변경지역에 위치하여 이란 접경지역과 가까우며 ‘전 세계 석유 생명라인’인 호르무즈 해협에서 400km 떨어져 있다. 과다르항 항로 개통 전, 중국 선박은 반드시 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아 3개국 공동관할의 말라카 해협으로 인도양을 통행해야했다. 그러나 현재 과다르항의 개항은 중국의 태평양 서안의 무역 막힘을 해결해줬다. 항만개통 후 중국은 화물을 중동, 아프리카까지 기존보다 1개월 이상의 시간을 단축할 수 있게 되어 중국 서부지역에 더 많은 무역의 기회를 가져왔다.

4. 이집트 수에즈항

수에즈항은 이집트 수에즈성 수에즈만 북부해안에 위치해 있는데, 수에즈는 이집트 동부의 항만도시로 수에즈운하 남단 출구에 위치해 있다. 나일강과 홍해를 잇는 해운의 중요한 환적지점이다. 2008년 중국과 이집트가 이곳에서 역외 교역협력구를 구축한 후 2012년까지 연간 생산은 약 5,500달러 이상에 달했으며, 2014년에는 항만 면적을 더욱 확장했다.

5. 그리스 피레우스항

피레우스항은 이스라엘 동남부에 위치한 이스라엘 최대의 항만이자 전 세계 50대 컨테이너항에 속하며 지중해 동부지역 최대의 컨테이너항만 중 하나이다. 2006년 피



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

레우스항은 유럽 10대 컨테이너 부두 중 하나로 선정되었다. 2008년 중국은 43억 유로로 이 항만의 경영권을 획득했으며 그 후 항만경제는 쾌속 발전하여 그리스에서 가장 성공한 투자로 인정받았다.

6. 동아프리카 지부티항

지부티항은 동아프리카 지부티공화국 자유항으로 에티오피아 환적항이다. 지부티 동남연해 타주라만 남측해안 입구에 위치하고 아덴만 서남측에 인접해 있는 지부티 최대 항만이자 동아프리카 최대의 현대화된 항만 중 하나이다. 지부티항은 유럽, 아시아, 아프리카 3대주 교통요충지이며, 각 국가 군사력의 소말리아 해적 소탕기지이자, 원양운항 시 중요한 보급 항만이다.

7. 파푸아뉴기니 라에항

라에는 파푸아뉴기니의 제2의 도시이며 모로베주의 주도로 인구는 약 12만 명이다. 라에는 뉴기니섬 동부 휴온만 북측해안 마컴강 하구에 위치한 파푸아뉴기니의 주요 화물 항만이며 공업도시이다.

8. 오스트레일리아 멜버른항

멜버른항은 오스트레일리아 동남부 빅토리아주 남부연해 아라강 하구의 멜버른시에 위치해 있으며, 오스트레일리아 최대의 현대화 항만이자 오스트레일리아 동남지역 양모, 육류, 과일 및 곡물의 수출항이자 중요한 국제무역항만이다. 중국펀드기금투자공사가 멜버른항 5분의 1의 임대운영권을 소유하게 됐다

<자료 : 信德海事, 2019. 2. 12.>

3 렌윈강, 시노펙과 30만 톤급 원유부두 공동건설 및 경영 체결

시노펙에 따르면, 2월 2일 시노펙 파이프라인저장운송유한공사(中国石化管道储运有限公司)와 렌윈강항만그룹은 쉬저우(徐州)에서 30만 톤급 원유부두의 합자건설과 경영에 대한 체결식을 거행했다. 협의에 따르면, 양측은 합자회사 설립에 즉각 착수할 것이며, 공동 TF팀을 구성하여 적극적으로 렌윈강 쉬웨이 항만구역 30만 톤급 원유부두 사업의 각 항목 사전 작업을 공동으로 추진한다는 계획이다.

렌윈강 30만 톤급 원유부두는 렌윈강 쉬웨이(徐圩) 항만구역에 위치한다. 이 부두의 건설목적은 렌윈강 쉬웨이 항만구역 해안의 장점을 충분히 발휘하여 장쑤성, 난징, 창장 인접 중하류 지역 및 쉬웨이 산업원 정유기업들의 원유수입 하역 및 환적 문제의 해결을 위해 계획되었으며, 원유환적비용을 절감하여 기업의 경쟁력을 향상시킨다는 목적이다. 현재 렌윈강 쉬웨이 항만지역 30만 톤급 항로 1기공정과 방파제 공정은 이미 완공되었고, 30만 톤급 항로 2기 공정이 이미 착공되어 2021년에 완공될 예정으로써 심수 원유부두의 기반 조건을 구비하게 될 것이다.

소식에 따르면, 렌윈강 쉬웨이 항만구역 30만 톤급 원유부두사업은 쉬웨이 항만구역 6항(六港) 액화산화작업구에 위치해 있으며, 건설규모는 30만 톤급 원유부두 1개로 선석길이는 412m이다. 진입교부터 저장고까지 파이프 길이는 약 1만 2,712m이다. 2020년 물동량은 1,230만 톤 규모로 설계되었으며, 장기적인 설계 처리능력은 연간 1,830만 톤으로 예상된다. 공사 총 투자액은 15억 5,815만 위안이다. 2기 부두건설 기간은 약 12개월로 파이프건설 및 기타 부속시설 설치까지 합친 총 공사기간은 24개월로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

렌윈강은 최근 몇 년간 일대일로 건설의 중요한 기회를 잡아 렌윈강 항만구역을 핵심으로 하고, 간위(赣榆) 항만구역을 북쪽 날개로, 쉬웨이 항만구역을 남쪽 날개로 하는 '1체 2익' 발전전략을 추진해 왔다. 관련 자료에 따르면, 렌윈강 쉬웨이 항만구역은 30만 톤급 심수항로와 100개 이상의 대형 중형 부두선석 건설이 계획 중으로 원유, 액체화공, 벌크화물, 컨테이너 운송을 중점 기능으로 하는 종합 대형항만으로 건설되었다. 쉬웨이 항만구역에 위치한 렌윈강 석유화학산업기지는 중국 정부가 지정한 전국 7대 석유화학산업기지 중 하나이다. 향후 쉬웨이 항만구역이 지속적으로 확대됨에 따라 렌윈강은 장쑤성 연해해발구 중 선두의 위치를 공고히 할 것이며, 쉬웨이 항만구역 역시 임항 공업발전의 중요한 엔진과 실크로드 경제벨트 연선국가 및 지역의 중요한 해상진출 통로로 발전할 것이다.

<자료 : 微港口, 2019. 2. 13.>

4 2018년 중국 연해 선박 운송능력 분석 보고

2018년 12월 31일까지 연해 성(省)의 운송 건화물선(만 톤급 이상, 중량물전용선박 및 다목적선박 등은 포함하지 않음)은 총 1,832척, 6,247만 5,600DWT로 전년 동기 대비 161척, 725만 6,800DWT 증가했으며 적재량 증가율은 13.14%를 기록했다. 2018년 연간 신규 선박은 총 211척, 869만 9,800DWT가 증가했다. 또한 강제폐기 선박 4척, 12만 9천 DWT 이외에도 각 업체들의 운송능력 구조조정 등의 요인으로 인해 총 46척, 133만 3,900DWT가 조기에 시장에서 퇴출되었다.

연해 성(省)의 건화물선 평균 선령은 10.09년이며, 그중 노후선박(선령 18년 이상) 및 특수검사선박(선령 28년 이상)은 각각 190척, 36척으로 총 선박 척수의 10.37%와 1.97%를 차지했다.

1. 컨테이너선 운송능력 현황 : 총 252척, 71만 5,800TEU

2018년 12월 31일까지, 연해 성의 운송 컨테이너선(700TEU 이상, 다목적선박 등은 포함하지 않음)은 총 252척, 71만 5,800TEU로 전년 동기대비 57척, 11만 600TEU 증가했으며, 적재량 증가율은 18.27%를 기록했다. 2018년 연간 신규 선박은 총 62척, 12만 3,400TEU가 늘어났다. 강제 폐기 선박은 없었고, 컨테이너시장 침체에 따라 각 업체들의 운송능력 구조조정 등 요인으로 인해 총 5척, 1.22만 TEU가 조기에 시장에서 물러났다.

연해 성의 운송 컨테이너선 평균 선령은 9.63년이며, 그중 노후선박(선령 20년 이상)은 27척으로 총 선박 척수의 10.71%를 차지했으며, 특수검사선박(선령 29년 이상)은 없다.

2. 액체위험물 운반선 운송능력 현황

1) 유류운반선

2018년 12월 31일까지 연해 성의 운송 유류운반선(원유선 및 유조선 등 포함함, 탱커 및 케미컬탱커 등은 포함하지 않음)은 총 1,296척, 1,024만 3,400DWT로 전년 동기 대비 20척 감소한 반면에 톤수는 15만 4,500DWT 증가하여 적재량 증가율은 1.53%를 기록했다. 2018년 연간 신규 유류운반선은 총 51척, 31만 6,700DWT 증가했다. 또한 강제폐기 선박 3척, 2천 DWT 이외 총 68척, 16만 DWT가 조기에 시장에서 물러났다.

연해 성의 운송 유류운반선 평균 선령은 9.76년이며, 그중 노후선박(선령 12년 이상) 및 특수검사선박(선령 26년 이상)은 각각 448척, 11척으로 총 선박 척 수의 34.57%



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

및 0.85%를 차지했다.

2) 케미컬탱커

2018년 12월 31일까지 연해 성의 운송 케미컬탱커(탱커 및 케미컬탱커 등 포함함)는 총 288척, 112만 9천 DWT로 전년 동기대비 16척, 6만 7,200DWT 증가했으며, 적재량 증가율은 6.33%를 기록했다. 2018년 연간 신규 케미컬탱커는 총 19척, 8만 DWT 증가했다. 강제 폐기 선박은 없었고, 총 3척, 1만 1,600DWT가 조기에 시장에서 물러났다.

연해 성의 운송 케미컬탱커 평균 선령은 10.01년이며, 그중 노후선박(선령 12년 이상) 및 특수검사선박(선령 26년 이상)은 각각 107척, 2척으로 총 선박 척수의 37.15% 및 0.69%를 차지했다.

3) 액화천연가스운반선

2018년 12월 31일까지 연해 성의 운송 액화천연가스운반선은 총 72척, 24만 7,900DWT로 척수는 지난해와 같고, 선박 톤수는 2,900DWT가 증가하여 적재량 증가율은 1.18%를 기록했다. 2018년 연간 신규 액화천연가스운반선 1척, 3,100DWT 증가했다. 강제 폐기 선박은 없었고 총 1척, 250DWT가 조기에 시장에서 물러났다.

연해 성의 액화천연가스운반선 평균 선령은 11.30년이며, 그중 노후선박(선령 12년 이상) 및 특검선박(선령 26년 이상)은 각각 19척, 3척으로 총 선박 척수의 26.39% 및 4.17%를 차지했다.

<자료 : 交通运输部, 2019. 2. 13.>

5 광시좡족자치구, 시장(西江) LNG 병커링 보급 및 응용 가속 추진

최근 광시좡족자치구 교통운수청은 「광시 시장(西江) LNG병커링 보급과 응용에 관한 업무방안(关于广西西江船舶液化天然气加注站推广应用工作方案, 이하 「방안」으로 약칭)」을 발표했다.

「방안」에 따르면, 광시는 LNG 에너지 보급 및 응용을 심화 추진하기 위해 LNG 동력선박 건조 및 병커링 건설을 가속 추진할 예정이다. 2025년까지 시장(西江) 간선에 난닝항(南宁港), 구이강항(贵港港), 우저우항(梧州港)을 중점항만으로 하고 기타지선 항만을 보충항만으로 하는 LNG 병커링 분포 구도를 구축한다는 계획이다.

또한 「방안」은 정부차원에서도 LNG 동력선박 및 LNG 병커링에 관한 지원정책을 강화해야 한다고 제시했다. 적시에 LNG 동력선박 및 LNG 하이브리드 동력선박 건조, LNG 병커링 건설 보조금 정책을 제정 및 발표해야 할 것이다. 그리고 정부의 시범 및 선도적인 역할을 강화하며, 광시 관할 구역에서의 관련 공공기관이 우선적으로 LNG 에너지 응용을 통해 시범효과를 발휘해야 할 것이다. LNG 동력선박 운송서비스 능력을 제고하며, 연강(沿江) 항만업체들이 LNG 동력선박에 대해 우선 출입 및 우선 하역하는 것을 장려해야 한다고 밝혔다.

「방안」에서는 LNG 병커링 프로젝트가 광시좡족자치구의 중점 프로젝트로 추진해야 한다고 강조했다. 우선적으로 용지, 해안선 등을 확보하며, LNG 병커링 건설 입지, 토지공급, 홍수 방지 조치 등 관련 업무를 가속 추진해야 한다. LNG 병커링 건설투자 절차 신청을 빠르게 추진해야 하는 동시에 감독시스템을 개선해야 한다고 제시했다.

<자료 : 中国水运报, 2019. 2. 1.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2018년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해운업 회고 및 향후 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

6 잔장(湛江), 전국 최초의 '해상 클라우드' 과학기술 플랫폼 구축

1월 17일 광둥성 잔장시 제14기 인민대표대회 제5차 회의가 개최되었다. 중국 최초의 해양과학기술 빅데이터 종합 플랫폼인 '해상 클라우드(海上云)'가 정보서비스업 급속발전의 포인트로서 잔장시의 정부 업무보고서에 포함되었다.

'해상 클라우드' 빅데이터 프로젝트는 중국 최초의 해양과학기술 빅데이터 플랫폼으로서 빅데이터를 발전 엔진으로 삼고 해양경제의 구조조정을 위주로 하여 해양 빅데이터의 기반 강화를 통해 잔장시의 해양경제 고품질 발전을 추진하고 있다. 한편으로는 해양 데이터정보의 개방과 공유를 강화함으로써 해양 빅데이터에 대한 혁신과 이용을 추진하고 정부와 시장의 서비스 수준을 향상시킨다는 계획이다. 다른 한편으로는 해양 디지털 경제의 생태시스템을 구축함으로써 해양 빅데이터 혁신체계의 구축을 추진하여 해양경제의 발전동력 전환, 구조조정과 패턴전환을 촉진한다. 잔장시는 100억 규모의 해양 디지털 경제의 데이터베이스를 육성하려는 계획이며, 국가의 '일대일로' 전략과 해양강국 건설에 있어 정책적 근거를 제공해 줄 것으로 전망된다.

이 플랫폼의 건설은 최초 해양과학기술의 성과전환과 지식소유권 거래에 대한 혁신과 응용에 착안했다. 해양과학기술 성과전환과 지식소유권 거래 플랫폼을 통해 전국의 관련 해양 선진기술 기업, 과학연구소와 대학교의 데이터를 수집함으로써 해양 관련 기업의 정보 데이터베이스, 과학연구기구와 대학교 데이터베이스, 전문가 데이터베이스 및 인재 데이터베이스 등을 구축할 계획이다. 이에 해양산업 분야에서 빅데이터 응용 돌파구를 먼저 찾아내 해양산업의 정보를 더욱 풍부하게 만들 수 있을 것이다.

잔장시 정부 업무보고서에 따르면, 2019년 잔장시는 '디지털 정부'의 건설을 중점적으로 추진하여 디지털 경제를 발전시킬 예정이다. 산업인터넷과 클라우드 컴퓨팅 등의 현대 정보서비스산업을 대대적으로 발전시켜 산업인터넷 혁신이용 시범구를 건설하며, 기업의 클라우드 이용을 촉진하고, 잔장시의 첨단기술산업개발구에서 '인터넷+' 타운을 건설하는 것을 지원하도록 한다는 방침이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 2. 12.>