



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 18-3호
 2018년 2월 9일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(시가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2017년 중국 10대 해운기업

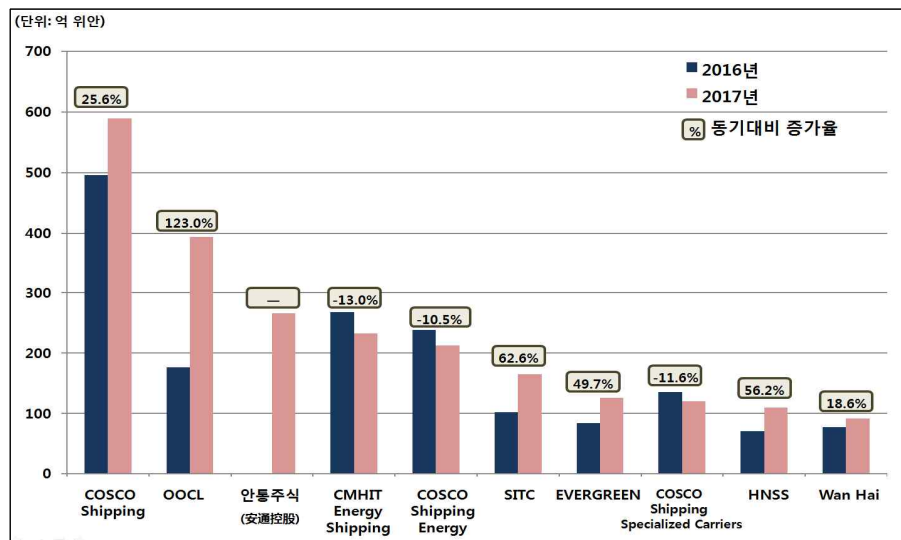
(단위 : 억 위안, %)

	기업명	시가총액	증가율
1	COSCO Shipping (中远海控)	589.6	25.6
2	OOCL (东方海外)	394.1	123.0
3	안통주식 (安通控股)	266.3	-
4	CMHIT Energy Shipping (招商轮船)	233.2	-13.0
5	COSCO Shipping Energy (中远海能)	213.2	-10.5
6	SITC (海丰国际)	165.5	62.6
7	EVERGREEN (长荣海运)	126.0	49.7
8	COSCO Shipping Specialized Carriers (中远海特)	120.0	-11.6
9	HNSS (海峡股份)	110.0	56.2
10	Wan Hai (万海航运)	92.0	18.6

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(시가총액 기준)



자료 : 각 상장 해운기업 2017년 통계 보고를 기반으로 KMI 작성

주 : 안통주식(安通控股)은 중국 국내무역 컨테이너 물류를 주 업무로 하는 대형 종합물류기업임. 전(前) 헤이룽장 헤이화(黑化)그룹주식유한회사(헤이룽장 화학공업회사)가 2016년 11월에 안통주식유한회사 이름으로 중국 증권시장에서 우회상장 했음.

2017년 중국 10대 해운기업 시가총액 2,309.8억 위안 전년대비 21.6% 증가

2017년 중국 10대 해운기업 시가총액은 2,309억 8천만 위안으로 전년대비 21.6% 증가했다. 기업 별로 살펴보면, 2017년 다수의 M&A를 진행한 COSCO SHIPPING의 시가총액이 589억 6천만 위안으로 전년대비 25.6% 증가했으며, 전년에 이어 1위 자리를 유지했다. 홍콩증시에 상장된 OOCL 시가총액은 394억 천만 위안으로 전년대비 123% 증가해 중국 10대 해운기업 중 증가 폭이 가장 컸고, CMHIT Energy Shipping을 제치고 2위로 부상했다. 이와 더불어 SITC, EVERGREEN 및 HNSS가 전년대비 각각 62.6%, 49.7% 및 56.2%의 비교적 높은 성장세를 기록했다.

최근 글로벌 경기 회복 및 국제시장 수요 증가에 따라 컨테이너 및 건화물 운송 시장은 현저한 회복세를 보이고 있다. 2017년 중국 수출입 총액은 27조 7,900억 위안으로 전년대비 14.2%의 성장을 기록했다. 이중, 3대 무역 대상국(EU, 미국 및 아세안)과의 교역이 각각 15.5%, 15.2% 및 16.6%의 증가를 기록한 동시에, 일대일로 연선국가 간 수출입 총액도 7조 4천만 위안으로 전년대비 17.8%의 빠른 증가율을 기록했다. 향후 일대일로 연선국가의 무역은 중국 대외무역의 주요 부분이 자 새로운 성장동력으로서 지속 발전할 전망이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	02-09
종합지수	773.28	836.60
일본 항로	678.52	727.24
구주 항로	1,055.59	1,105.43
미서부 항로	612.18	642.57
미동부 항로	783.03	909.08
한국 항로	614.11	582.52

주 : '01-05' 2018년 1월 5일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	02-09
종합지수	1,387.18	1,063.38
석탄	1,441.08	1,054.60
곡물	1,464.37	735.78
금속광석	1,521.19	1,218.09
정유	1,262.87	1,264.90
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망

1 2017년 해운업 회고

1) 3대 얼라이언스 경쟁구도 확정

2017년 4월 1일, COSCO, CMA-CGM, Evergreen, OOCL로 구성된 Ocean Alliance와 Hapag-Lloyd, MOL, NYK, K-LINE, YANG MING으로 구성된 THE Alliance가 정식 운영되기 시작하였다. 이와 동시에 머스크와 MSC로 구성된 2M도 현대상선과 일부 항로에서 슬롯 공유 협의를 완료하여 3대 얼라이언스가 대치하는 구도가 형성되었다. 기존의 얼라이언스와 비교했을 때, 신규 얼라이언스는 다음과 같은 주요 특징을 가지고 있다.

첫째, 항로범위가 더욱 확대되었다. 2M은 주로 유럽·미주 간선항로에서 협력을 진행하고 있고, Ocean Alliance의 협력범위는 유럽·미주 양대 간선항로뿐만 아니라, '전 세계적인 협력'이며, 극동-홍해 왕복항로, 극동-페르시아만 왕복항로 등을 증설했다. 그밖에, THE Alliance의 협력 항로는 기타 지역에도 분포하며 새로운 동맹을 통해 협력 범위가 명확히 확대되었다.

둘째, 협력 영역이 지속 확장되고 있다. 기존의 얼라이언스는 선박 공유 협력에 머물렀으나, 신규 얼라이언스는 선박 공유의 기반에서 운영센터, 정보 공유 및 공동 구매까지 모색하고 있다. 정기선 얼라이언스의 선박, 컨테이너 스페이스 공유 측면에서 봤을 때, 향후 얼라이언스는 '공유 경제' 모델로 심화될 것이며, 공급사슬 연장선에서 협력 범위가 더욱 확장될 것이다. 신규 얼라이언스는 정보화, 디지털화 및 플랫폼 구축 등 부문에서 지속 협력을 강화한다는 계획이다.

[표 1] 3대 얼라이언스 항로 리스트

얼라이언스	항로상품 리스트	총 항로	시장 점유율
2M	※ 아시아-유럽항로, 대서양항로, 태평양항로상 협력 진행	21개	33.8%
Ocean Alliance	※ 20개의 태평양항로(13개 미서부항로, 7개 미동부 및 걸프항로) ※ 6개의 아시아-서유럽 왕복항로 ※ 5개의 아시아-지중해 왕복항로 ※ 3개의 대서양항로 ※ 5개의 극동-페르시아만 왕복항로 ※ 2개의 극동-홍해 왕복항로	41개	28.3%
THE Alliance	※ 8개의 아시아-유럽항로(3개 지중해항로 포함) ※ 16개의 태평양항로 ※ 6개의 북대서양항로 ※ 1개의 중동순환항로(중국, 한국 및 동남아 주요 항만과 다만, 바블로스 및 페르시아만 허브항만)	31개	16.9%

자료 : 中华航运网, 상하이국제항운연구센터(SISI) 자료를 기반으로 KMI 정리

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

셋째, 얼라이언스 간 경쟁이 더욱 심화되고 있다. Alphaliner 통계에 따르면 2017년 12월 27일 기준, 2M의 총 선복량은 7,279,777TEU로 33.8%의 시장점유율을, Ocean Alliance의 총 선복량은 6,082,581TEU로 28.3%를, THE Alliance의 총 선복량은 3,629,844로 16.9%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 예전과 비교 시 얼라이언스의 규모가 보다 확대되었고 시장 경쟁도 보다 치열해 질 것이다. 향후 새로운 얼라이언스 경쟁의 핵심은 차별화서비스능력에 있다.

2) COSCO와 SIPG의 OOCL 공동 인수

2017년 7월, COSCO Holdings와 SIPG가 OOCL을 인수한 사건은 2017년 해운업계의 가장 큰 인수안이었으며, 그 인수금액은 약 63억 달러에 달했다.

통합 이전 COSCO의 총 선복량은 세계 4위이고 OOCL은 7위를 차지하였다. 통합 이후 양사의 총 선복량은 CMA-CGM을 능가하여 3위의 자리에 오를 것으로 예상된다. 또한 인수가 완료되면, 기존 OCEAN 얼라이언스의 회원사도 4개에서 3개로 감소하고 COSCO는 선복량 우세를 바탕으로 얼라이언스 내에서의 지위가 강화될 예정이다.

COSCO에 따르면 이번 인수를 통해 항로네트워크 및 선복량 배포를 최적화하고, 공급업자의 비용 절감, 컨테이너선대 통합, 수익관리능력 개선, 운영표준화, 비용절감 면에서 상장회사 및 컨테이너터미널 등 업무에 매우 큰 시너지효과를 가져다 줄 것으로 예상된다.

현재, 이번 인수안은 이미 미국과 EU의 독점금지 심사를 통과하였고 국내 상무부의 독점금지 심사와 국가발전개혁위원회(国家发改委) 및 국가외환관리국(国家外汇管理局)의 허가를 기다리고 있다. 이번 인수안이 완성되면 중국해운기업의 글로벌 시장에서의 지위가 크게 강화될 것으로 기대된다([표 2] 참조).

[표 2] OOCL인수 과정

일시	주요 내용
7. 7.	COSCO Holdings 제5회 3차 이사회 회의에서 OOCL그룹 인수안을 심사 통과하여, 7월 9일에 정식 발표
7. 18.	상하이증권교역소는 「COSCO Holdings의 중대한 재산 구매 보고서(초안)」 등 문서 내용에 대한 추가 및 수정 지시를 COSCO Holdings에 하달
8. 28.	중국 국무원 국유자산감독관리위원회는 OOCL의 인수 허가
10. 16.	COSCO Holdings 2017년 2차 임시 주주총회에서 「OOCL그룹 인수안」 등 중대한 재산 인수 등 안건을 통과
10. 23.	미국에서 COSCO Holdings의 OOCL 인수 심사 통과
12. 5.	유럽연합위원회에서 COSCO Holdings의 OOCL 인수 심사 통과
향후 과제	인수 절차에 따르면, 향후 COSCO Holdings는 중국 상무부(商务部)의 반독점 심사를 통과해야 하고, 국가발전·개혁위원회(国家发改委)와 국가외환관리국(国家外汇管理局)의 허가를 받아야 함

자료 : KMI 정리



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3) 북극항로 이용 촉진

2017년 6월, 중국 국가발전개혁위원회와 국가해양국이 공동 발표한 「일대일로 건설 해상협력구상(一帶一路建設海上合作設想)」에서는 처음으로 북극항로를 '일대일로'의 3대 주요 해상통로 중 하나로 지정하였고, 북극항로를 개발하여 유럽을 연결하는 경제통로를 구축하자고 제안하였다.

또한 2017년 COSCO는 선박 5척을 파견하여 북극항로 항행 가능 기간에 유럽을 왕복하며 중국 상선의 북극에서의 상시적 항행을 위해 기반을 마련하였다. 8월 1일, COSCO의 '롄화송(蓮花松)'호는 롄윈강항(連雲港)에서 출발하여 북극항로를 통해 운항하였고, 그 뒤 '다안(大安)'호와 '텐젠(天健)'호가 각각 8월 21일과 8월 31일에 텐진항과 롄윈강항에서 출발하여 북극항로를 경유하여 유럽에 도착하였다. 9월 2일과 9월 5일에는 '텐러(天樂)'호와 '텐푸(天福)'호가 각각 노르웨이와 덴마크를 출발하여 북극항로를 통해 중국으로 귀항하였다.

2017년 12월 8일에는 러시아의 푸틴 대통령이 야말(Yamal) 프로젝트의 첫 LNG 선적 기념식에 참석하였다. 야말반도에서 생산된 LNG를 적재한 선박이 처음으로 북극항로를 통해 운항하게 되었고 이는 야말 프로젝트가 정식 운영에 투입되었음을 알렸다. 야말 프로젝트는 '일대일로' 이니셔티브의 첫 번째 해외 대형 프로젝트로서 중국이 러시아에서 진행한 가장 큰 투자이자 중·러 양국 협력의 핵심 프로젝트라고 할 수 있다. 야말 LNG 프로젝트는 '북극 실크로드'의 가능성을 확대했으며, 중국 '일대일로' 전략과 러시아, EU 연계 측면에서 긍정적인 효과를 보여주었다.

4) 국제 환경규제 강화, 친환경 해운 발전

세계적으로 '친환경'을 강조하는 분위기 속에서 국제사회는 해운업에 대해서도 보다 높은 기준을 요구하고 있다. 2017년 9월 8일, 국제선박평형수 관리협약이 정식으로 시행되었다. 선박평형수관리협약의 시행은 글로벌 해운산업의 구조조정을 서두르고 국제운항선박의 평형수관리시스템이 'D-2' 기준에 도달할 것을 요구하고 있다. 또한 2017년 7월 9일에 폐막된 제71차 해양환경보호위원회(MEPC)에서 IMO는 2020년 1월 1일부터 선박에 사용되는 연료유 황함유량을 0.5% 이하로 제한하기로 확정하였다.

2017년 8월 3일, 중국 교통운수부는 선전(深圳)에서 황산화물배출규제지역(ECA) 시나리오 실행 현장 추진회의를 개최하였다. ECA제도를 실행하기 위해 교통운수부는 관련 부문과 공동으로 「선박용저유황연료공급보장 및 공동감독관리 지도의견(船用低硫燃油供应保障和联合监管指导意见)」 발표를 서두르고, 선박 접안 시 육상전력시스템(AMP)이나 LNG를 사용을 촉진하겠다는 방침이다. 또한 법률, 규제 및 환경 기준을 보완하고 법률 집행을 강화하도록 하였고, 정기적으로 선박의 배기가스 배출 동태조사 실시 및 평가와 지역 환경감시 데이터 체계의 통합을 추진하도록 하였다. 9월 1일부터 창장삼각주의 ECA구역에서는 모든 입항선박들이 접안 후 반드시



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

0.5%이하 저유황연료를 사용하도록 하였다.

이의 교통운수부에서 발표한 「녹색교통발전 전면 추진에 관한 의견(关于全面深入推进绿色交通发展的意见)」에서는 철도, 도로, 수운, 민간항공 등 각종 운송방식과 인프라, 운송장비, 운송서비스 등 각 영역에서 친환경 교통 발전을 강조하고 있다.

5) 기술발전을 통한 해운업 변화 견인

해운기업은 날로 변화하고 있는 기술 변화 환경에 적응하려고 노력하고 있다. 해운·항만기업과 IT기업은 여러 차례의 협력을 진행하여 인터넷과 해운업의 연계를 시도하였다. 2017년 1월, China Merchants Group과 Tencent 그룹은 전략적 협력협의를 체결하여, 교통영역에서 항만, 에너지운송, 무역 등 분야의 스마트화를 추진하기로 하였다. 그 뒤 머스크와 알리바바그룹은 온라인 선복예약 플랫폼을 오픈하였다. 기타 해운·항만기업도 IT기업과 선복예약, 정보공유 등 영역에서 협력을 강화하였다. 11월, COSCO는 징둥(京东)그룹과 협력하여 해운, 물류, 전자상거래, 기술, 금융 등 영역에서 전략적 협력을 전개하기로 하였다. 실제로 많은 해운기업의 디지털화 추세를 쫓아가고 있다. 예를 들어 많은 해운·항만기업들은 블록체인 기술을 기반으로 하는 공급체인 서비스 네트워크 혁신에 대한 연구와 다양한 시도를 진행하고 있다.

조선영역에서는 무인선박, 스마트선박이 큰 진전을 이루었고 LNG 동력선 부분에서도 괄목할만한 기술성과를 보였다. 2017년 6월 28일, 하이항과 학기술그룹(海航科技集团)은 무인화물 운송선박개발연맹을 제안하였다. 11월 초, CMA-CGM은 중국에서 건조되고 있는 9척의 2.2만 TEU급 컨테이너선박에 LNG엔진을 장착하기로 하였다. 12월 5일, CSSC그룹은 중국스마트선박 혁신연맹을 발기하였고, 같은 날 세계 첫 번째 스마트 선박 ‘파즈(大智)’호 선박을 인도하였다. 12월 6일, 중국선급은 4개 기관과 MOU를 체결하여 무인선박 프로젝트를 가동하였고, 동 계획은 2018년 말에 시범운행을 시작하여 2019년 정식 운영을 목표로 하고 있다.

2 2017년 발표된 해운업 관련 신규 정책

2017년 중국의 해운정책 추진은 보다 시스템화 되고 계획적으로 진행되었다. 예를 들어 최초로 복합운송에 대해 국가적인 차원에서의 전략적인 포지셔닝을 수립하였다. 다양한 복합운송 시범 프로젝트들이 추진되었고 철도, 항만의 복합운송 계획이 강조되면서 향후 일정한 기간 내 중국의 교통인프라 건설의 발전방향을 제시하였다.

동시에 새로운 영역, 예를 들어 내하-해상 직항 등 운송방식도 주목을 받게 되었고, 이를 지원하는 정부 정책조치들도 발표되어 기업들은 적극적인



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

으로 시장을 개척하기 시작했다.

해운 법규 부분에 있어서의 진척도 주목할 만하다. 2017년 9월 15일, 최신 버전 「항만비용징수 및 계산방법(港口收费计费方法)」이 정식으로 시행되었고 유효기간은 5년이다. 12월 27일, 제12기 전국인민대표대회 상무위원회 제31차 회의는 「중화인민공화국 선박톤세법(中华人民共和国船舶吨税法)」을 통과하였고 2018년 7월 1일부터 시행될 예정이다.

전반적으로 볼 때, 해운업의 비용 압력이 증가하고 있는 상황에서 비용 절감 및 효율성 제고에 관한 정책도 지속적으로 출범되고 있다. 지원 정책을 통해 해운업의 업그레이드를 추진하고 있고 이를 활용하는 기업들은 보다 많은 성장 기회를 확보할 수 있을 것이다.

[표 3] 2017년 중국 해운업 관련 주요 정책

정책명	부처	주요 내용	의미
「복합운송 발전을 지속적인 성장 추진에 관한 통지」 (2017. 1. 4.)	교통운수부 등 18개 부처 공동 발표	- 컨테이너 복합운송을 확대하고 철도화물의 컨테이너화, 벌크화물의 빠른 운송, 트레일러, 수륙 Ro-Ro 복합운송 사업 등을 추진하며 내하-해양 직항운송을 발전시킴	- 국가적 차원에서 여러 정부 부처들이 공동으로 복합운송 발전에 관한 전문적인 계획을 발표하여 복합운송발전이 국가차원의 전략으로 격상되었음을 의미함
「13차 5개년 계획 현대종합교통 체계 발전계획」 (2017. 2. 3.)	국무원	- 연안지역, 베이징-상하이, 바오터우(包头)-광청항(防城港) 등 10개 남북향 대통로, 수이펀허(绥芬河)-만저우리(满洲里), 칭다오(青岛)-라싸(拉萨), 연강(沿江) 등 10개 동서향 대통로 건설	- 운송서비스품질 개선과 동시에 중국 내 현대 교통 운송네트워크를 기반으로 '일대일로'를 구축하고 실크로드 경제벨트국제운송 통로를 개발하고 21세기 해상실크로드국제통로 건설을 촉진함
「특정항로 하천-해상직행 운송 발전에 관한 의견」 (2017. 4. 18.)	교통운수부	- 창장에서 닝보·저우산항에 이르는 2만 톤급 내하-해상 직항 벌크선에 대한 연구를 추진, 창장 벌크의 직항 선형과 창장삼각주지역의 컨테이너직항 선형을 개발하며 내하-해상 직항 자동차 운반선 개발에 대한 조기연구를 추진	- 창장항금수로 기능과 현대 종합교통운송체계 구축에 중요한 지도 역할을 담당, 해운을 중심으로 하는 내하-해상직항 복합운송체계 구축
「'일대일로' 건설 해상 협력 구상」 (2017. 6. 20.)	국가발전개혁위원회, 국가해양국	- 중국 연안 경제벨트를 중심으로 중국-인도양-아프리카-지중해 경제통로를 구축함. 남중국해를 거쳐 태평양으로 진입하여 중국-오세아니아-남태평양경제통로를 구축함. 북극을 통해 유럽을 연결하는 경제통로를 공동 구축함	- 중국정부에서 처음으로 '일대일로' 해상협력에 관한 의지와 청사진을 제시
「녹색교통 발전 전면 추진에 관한 의견」 (2017. 11. 27.)	교통운수부	- 여객 및 화물운송구조의 최적화, 선진운송방식의 보급, 녹색운송 비율 증가, 자원이용 효율성 제고, 청정에너지를 사용하는 장비 사용, 오염배출에 대한 효과적인 통제 및 생태보호에서 성과 획득	- 공공교통 우선 전략을 명확히 하였고, 신형에너지와 청정에너지를 사용하는 차량 및 선박 사용을 촉진하고 화물트럭의 오염배출통제 계획 수립

자료 : KMI 정리



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 2018년 중국 해운업 전망

2017년, 컨테이너 운송산업 부문에서 다수의 중요한 M&A 및 구조조정이 확정이 되었다. 우선 Hapag-Lloyd와 UASC가 정식으로 합병되어 새로운 세계 5위의 컨테이너 선사가 탄생하였다. 이어 일본 3대 선사가 컨테이너 사업을 통합하여 ‘오션네트워クス프레스’라는 새로운 법인을 설립하였다. COSCO도 SIPG와 공동으로 OOCL을 인수하였고, 머스크도 Hamburg Sud를 인수하였다.

이에 따라 2018년에는 대형선사의 시장점유율이 보다 확대될 것으로 전망된다. Alphaliner는 2018년 대형선사의 시장점유율이 82%로 확대되고, 컨테이너시장에서의 시장 집중화가 강화되어 운임 회복에 유리할 것으로 기대되고 있다. 2018~2020년, 화물운송 수요의 연간 증가폭은 각각 4.8%, 4.5%, 3.9%로 전망되고 있다. 컨테이너 운송시장의 공급 증가 폭은 5.6%, 2.9%와 5.7%로 예상되고 있다. 2018년에 33척의 18,000TEU 이상 선박들이 인도될 예정이고, 시장이 대형선사에 집중되는 만큼 시장가격이 보다 안정될 것으로 보인다. 운임부분에 있어서 시장회복세는 2019년까지 지속될 것으로 예상된다¹⁾.

2017년 중국 해운기업은 국내외 항만그룹과 여러 방식으로 협력을 통해 win-win을 실현시킨 바 있다. COSCO SHIPPING은 칭다오항그룹, SIPG의 주주가 되었고 스페인 최대 터미널 운영사 NPH의 51% 주식을 인수하여 스페인의 많은 항만들의 통제권을 확보하였고, 벨기에 제브류헤 터미널도 인수한바 있다. 따라서 앞으로 중국의 해운업은 항만그룹과의 협력을 더욱 강화될 것으로 예상된다.

그리고 COSCO SHIPPING과 초상국그룹(CMHI) 등 주요 국영 해운기업의 경우 ‘일대일로’ 연선국가들에 초점을 맞춰 글로벌 운송네트워크와 항만시장 확장전략을 실행하여 국내외 많은 터미널의 주주가 된바 있다. 따라서 앞으로 중국은 본격적으로 ‘해양강국’ 전략과 ‘일대일로’ 전략을 지원하면서 21세기 해상실크로드 노선 및 네트워크를 더욱 확충할 뿐만 아니라 중국 해운업의 육성을 위해 ‘일대일로’ 연선 터미널과 물류인프라 투자를 확대할 것으로 보인다.

동시에 다양한 환경보호규제의 추진과 더불어 해운업의 환경보호 감독이 강화되면서 선주들의 친환경 연료 사용을 촉진시킬 것으로 예상된다. 2017년 CMA-CGM은 중국에서 건조 중인 22,000TEU 선박에 LNG엔진을 장착하기로 결정한바 있어서 향후 LNG연료는 해운업의 에너지구조에서 점차 중요한 역할을 맡을 것으로 기대된다.

또한 2017년 12월 25일 교통운수부가 개최했던 ‘2018년 전국교통운송업무회의’에서는 교통강국 전략 목표를 둘러싸고 향후 몇 년 동안 중국교통

1) 「2018航运市场总体趋好」, 中国交通新闻网, 中远海运集团研究中心, 白培军. 2018. 1. 9.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

운송발전 목표와 임무를 명확하게 했다. 회의에서 12개의 중점업무를 확정된 바 있다. 이중 하나는 녹색교통 가속화 발전을 촉진한다는 점이다. 녹색교통운송 오염방지를 추진하여, 장삼각, 주삼각, 환발해(베이징·톈진·허베이 京津冀) ECA의 감독 관리를 강화하며 시범구역 범위를 점차적으로 확대할 것으로 밝혔다. 이러한 점에서 볼 때 향후 노후선박 폐선 및 AMP 구축 등 정책을 대대적으로 추진할 것으로 예상된다. 다양한 신형 에너지기술은 해운업의 비용 절감 및 효율성 개선, 연료소모 감축을 도울 것이다.

한편, 창장경제벨트 녹색 발전을 추진하기 위해 2017년 11월 3일에 우한 해운·항만발전그룹은 제창하여 설립한 창장중류해운중심 해운·항만연맹²⁾(이하 ‘연맹’으로 약칭)을 정식 설립한바 있다. 따라서 연맹은 ‘창장녹색해운’ 건설 목표로 해운, 항만 및 물류업체들과 동반 발전을 촉진하여, 산업 공급사슬을 구축하며 수운업 우위를 발휘하고, 복합운송 건설 추진, 물류원가 절감, 기업 경쟁력 제고를 통해 창장중류 해운중심을 건설 할 것으로 전망된다.

이와 더불어, 2017년 새로운 시장거래 형태, 신기술 등이 해운업과 융합을 촉진한바 있고, 알리바바와 Tencent 등 IT기업들이 해운기업과 협력을 강화한바 있기 때문에 향후 블록체인, 스마트선박, 3D프린팅, 무인터미널 등 4차산업 관련 첨단기술들이 해운업에 도입, 시범운영이 확대될 것이다.

희가해 연구원·김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

2) 창장중류해운중심 해운·항만연맹은 비독점, 비영리 조직임. 조직범위는 후베이, 후난, 장시 등 3개 성 12개 도시가 포함되어 있음. 현재 가입한 115개 기업 중에, 항만 및 해운 업체를 97개, 항만, 해운, 화주, 포워딩 등 관련 업체 10개임.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- <해양경제발전 금융서비스 개선·강화에 관한 지도의견> 발표
- 2017년 중국 조선업 생산성 분석 지수(CCI) 발표
- 중국국제해운컨테이너그룹(CIMC), 2017년 순이익 전년 대비 345%~419% 증가 예상
- 중국선박공업그룹(CSSC), 2017년 영업 적자 22~25억 위안 예상

해운 · 항만 · 물류

- 상하이 자유무역항 건설 움직임 활발, 중국 독자적 관리모델 주목
- 2107년 중국과 '일대일로' 연선국가 무역액 7.4조 위안
- 광시(广西)자치구, 육상-해상 연계 남향(南向)통로 확대 계획
- 하이난(海南) 올해 겨울철 크루즈시장 성황, 베트남 및 필리핀 노선 개척
- 우한신항, 창장 중류에서 가장 큰 컨테이너 선박 건조 예정
- 2017년 다롄항 T/S 컨테이너 화물 3.5만 TEU, 전년 대비 94% 증가

- COSCO 운영 그리스 피레우스항, 2017년 컨테이너 물동량 전년대비 6.4% 증가
- 초상국그룹, 저우산에 RO-RO 물류기지 설립으로 자동차 수출입허브 구축
- 파키스탄 과다르항 자유무역구 정식 개장

해양 · 수산

- <중국의 북극정책> 백서 최초로 발간
- 국가해양국, <남극활동 환경보호 관리 규정(의견수렴 안)> 발표
- <텐진시 연안해양오염 방제 실시방안> 발표
- 중국 최첨단 부유식 해상풍력 시공 플랫폼 인도
- 칭하이성 '13·5'시기 말 수산 양식 생산량 2만 톤 목표, 냉수양식벨트 구축

자세한 동향 내용은
한국해양수산개발원
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmishanghai.org>)
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서
확인하실 수 있습니다.

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 <해양경제발전 금융서비스 개선·강화에 관한 지도의견> 발표

최근 중국인민은행, 국가해양국, 국가발전개혁위원회 등을 비롯한 8개 기관이 <해양경제발전금융 서비스 개선·강화에 관한 지도의견>(이하 <의견>으로 약칭)을 발표했다. 이 <의견>은 제19차 중국공산당 전국대표대회(당 대회)에서 제시된 ‘해양강국 건설 가속화’와 ‘실물경제를 위한 금융서비스 강화’ 및 ‘13·5’ 계획 중에 제기된 ‘블루경제공간 확대’, ‘일대일로 건설 추진’ 등 국가 전략을 관철시키기 위한 후속 조치로서, 금융자원을 통합하고 최적화시켜서 해양경제 발전을 위한 금융서비스를 개선·강화한다는 계획이다. 이에 해양경제의 질적 발전을 도모하고자 한다.

<의견>은 해양경제의 질적 발전을 위해서 은행, 증권, 보험 및 다원화된 투융자 등 차원에서 주요 지원 내용과 방향을 제시했다.

은행 대출에 있어서는 첫째, 조건을 갖춘 은행 금융기구는 해양경제 금융서비스 사업부, 금융서비스 센터 혹은 특정 전문 경영기구 등을 설립하고, 전문 서비스 수준을 제고한다. 둘째, 해양경제의 특징과 결합하여 해양관련 담보·대출 업무를 혁신 및 확대하고, 해양 인프라 시설의 건설과 중점 프로젝트, 해양 관련 기업, 어민 등 다양한 주체를 대상으로 맞춤형 지원을 제공한다. 셋째, 은행 금융기구가 <전국 해양경제 발전계획>을 중심으로 대출의 투자 방향과 구조를 최적화시키고, 해양관련 1, 2, 3차 산업의 중점분야의 급속발전을 지원해 준다. 넷째, 해양관련 기업의 여건과 사회적 리스크에 대한 심사를 강화한다. 또한 환경보호의 취지에 위반한다면 바로 승인을 부결해야 한다.

지분 및 채권과 관련하여, 각기 발전수준이 다른 해양기업들이 다차원적인 자본시장을 통해 금융지원을 받도록 장려한다.

보험과 관련하여, 각종 공제보험(fraternal insurance)의 발전을 규범화하고, 대규모 재해보험과 재보험 체계를 연구하여 해운보험, 연해 관광보험, 환경책임보험 등의 발전을 촉진한다. 그리고 수출신용보험의 범위를 확대하도록 한다. 또한 보험자금이 전문 자산관리기구 및 해양산업투자펀드 등을 통해 투자를 확대할 수 있도록 장려한다.

다원화된 투융자에 있어, 첫째 조건에 부합하는 금융기구와 기업들이 금융리스크회사 설립을 지원한다. 둘째, 해운금융의 발전을 추진하고, 정부와 사회자본 간의 민관 합작투자사업(PPP모델)을 촉진하고, 대출·채권·주식 합동투자 모델(投贷联动)³⁾이 해양분야에서 보급되고 규범화될 수 있도록 한다. 셋째, 각종 펀드들이 해양경제 발전에 대한 지원역할을 적극적으로 발휘할 수 있도록 한다.

<의견>에 의하면, 해양산업 관련 투융자 서비스 시스템을 보완하고, 투융자 공공서비스 플랫폼 및 프로젝트 데이터베이스를 구축하도록 한다. 또한 해양경제시범구 건설에 대한 지원을 확대하여, 블루경제 발전을 위한 금융지원을 중심으로 금융업의 개혁과 혁신을 모색하도록 한다. 이와 동시에 해양경제 중점 지역에 있는 금융기구는 관련 금융지원에 대한 모니터링과 성과 평가를 강화해야 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 1. 26.>

3) 대출·채권·주식 합동투자 모델(投贷联动) : 리스크 감수 능력과 수익목표 수준이 다른 금융기구들이 각기 발전수준이 다른 기업들의 차별화된 투융자 요구에 맞춰 컨소시엄 구축하고, 컨소시엄을 통해 정보, 루트, 제품, 고객 등 각 측면에서 협력을 전개하며, 다양한 금융수단을 통해 기업들의 다원화된 니즈를 만족시키는 것.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2 2017년 중국 조선업 생산성 분석 지수(CCI) 발표

중국선박공업협회(中国船舶工业行业协会)의 발표에 따르면, 2017년 중국 조선업 생산성 분석 지수(中国造船产能利用监测指数, CCI)는 678포인트로서 2016년의 609포인트 대비 69포인트(11.3%) 상승하였다. 2017년 제3분기의 654포인트 대비 24포인트(3.7%) 상승하여 2분기 연속 상승하였으나 여전히 비교적 낮은 구간에 머물러 있다.

구체적으로 살펴보면 2017년 세계 해운시장, 특히 하반기 해운시장의 강한 회복세의 영향을 받아 중국 조선소의 수주량, 수주잔량, 매출액 및 영업이익 등 관련 지표가 모두 증가하였고 운임지수 및 신조선 가격지수도 상승하여 주요 조선소들의 운영 상황이 개선되었다. 그러나 수주잔량은 여전히 전년 동기대비 감소하였다.

2018년, 세계경제의 안정세 유지 하에 해운업의 공급과 수요 불균형이 보다 완화되고 신조선 교역량이 안정세를 보여줄 것이나, 조선소의 수주잔량 부족, 원가 상승, 수익창출 능력 부족 등 문제들도 여전히 존재한다. 2018년 중국 조선업 생산성 분석 지수는 안정적인 상태를 유지하거나 소폭 상승할 것으로 전망된다.

<자료 : 工信部, 2018. 1. 31.>

3 상하이 자유무역항 건설 움직임 활발, 중국 독자적 관리모델 주목

상하이시 제15회 인민대표대회 1차 회의가 1월 23일에 정식으로 개최됐다. 잉용(应勇) 상하이 시장은 정부사업보고를 통해 상하이는 2018년 양산 심수항과 푸둥국제공항에 의거해 자유무역항 건설에 힘써야 한다고 언급했다. 순웬신(孙元欣) 상하이재경대학 자유무역구 연구원 부원장은 이에 대해 “이는 상하이 자유무역항 건설작업이 속도를 더해가고 있음을 의미한다”고 평가했다. 상하이 자유무역항 건설 방안은 금년 양회 이후에 더욱 가시화될 것이다. 현재 여론이 주목하는 중점사항으로 ‘방안’의 구체적 내용 및 중국 특색의 ‘경내관외(境内关外, 자국 국경선 내에 있으나, 자국 세관 관할 밖의 구역)’제도 프레임 등을 포함된다.

현재 상하이는 자유무역항 건설에 박차를 가하고 있다. 자유무역항은 새로운 제도 시스템으로써, 그 연구 범위와 관련 사업 범위도 광범위하다. 관계자에 따르면, 자유항의 ‘방안’이 법안 측면에서 논의되는 것은 2018년 전국 ‘양회’ 후가 될 것으로 예상된다.

순웬신 부원장에 따르면, 상하이 자유무역항 건설은 법안 수정과 입법이 동시에 진행될 것으로 예상된다. 자유무역항의 세관관리 신 모델은 세관법의 부분 조항들을 수정해야 할 수도 있기 때문이다. 자유무역항은 특수경제 기능구로 자유무역시험구의 제도 및 포지션과도 일정부분 차이가 있다. 향후 자유무역항만을 위한 법안이 제정될 수도 있을 것이다.

옌웨이(严伟) 상하이시 제15회 인민대표대회 대표에 따르면, 자유무역항은 자유무역시험구와 비교하였을 때, ‘특수세관관리감독구’가 아닌 ‘특수경제 기능구’의 범주에 속해 있으며, 관리이념, 대상, 방식, 시스템, 발전 방향 등 방면에서 큰 변화가 있을 것으로 전망된다. ‘선 입법 후 구축(先立法后设区)’의 방식은 이미 세계적으로 자유무역항을 구축하는 하나의 관례로 자리 잡고 있다. 먼저 법률·법규를 보장함으로써 자유무역항의 발전을 지속하게 하는 것이다. 옌웨이 대표는 “자유무역항 관리조례 제정에 있어서 자유무역시험구 관련 법률 시행을 중지하고, 국무원 관련 행정법규와 국무원 문건, 국무원 비준의 부분 규정을 조정하는 기초 위에서 발전 방향과 맞지 않는 법률



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

규정들은 조정해야 할 것이다. 예를 들면 <대외무역법>, <외자 기업법>, <수출입 제품 검수법>, <세관법> 등 부분 조문 및 관련 규정의 조정이 필요하다”고 의견을 제시했다.

업계에서는 금융개혁 부문에 많은 기대를 모으고 있다. 꾸샤오뉴(顾晓钮) 링크레이터스(Linklaters LLP) 로펌 변호사에 따르면, 중국은 자유무역구를 개혁의 시범지역으로서 상당부분 성공적으로 운영해왔다. 11개 자유무역시범구 설립 및 개혁의 기초 위에서 상하이 자유무역항이 더 많은 자본을 유치해 개혁을 시도하는 것은 대외개방 수준 제고에 있어서 적극적인 조치로 볼 수 있다.

상하이시 공상연합회에서도 구체적인 정책들을 건의했다. 예를 들어 외환정책 방면으로 외화관리부문이 ‘정시 송금, 정시 지불’, ‘결산 후 무작위 샘플 추출 검사’ 등의 제한 조치들을 설정함으로써, 대외 송금에 있어서 투기 목적자금과 정당한 무역거래를 구분하여 제조기업의 수출입 결산에 편의를 제공하자는 것이다.

상하이 자유무역항의 구체적 ‘방안’은 아직 확정되지 않았으나 적지 않은 기업이 적극적으로 대응책을 마련하고 있는 것으로 알려졌다. 리우홍(刘宏) 상하이시 제15회 인민대표대회 대표이자, 상하이 와이까오차오그룹 당위원회 서기에 따르면, 상하이 자유무역항의 건설은 최고 수준을 지향해야함과 동시에, 다른 지역과 비교하여 독특한 자신만의 특색을 지녀야 한다고 언급했다. 그는 “대외적으로 상하이는 상징적인 역할을 강화하여 역외무역, 역외 금융 및 일련의 국제결산 방면의 업무를 중점적으로 발전시켜 진정한 ‘경내관외(境内外)’ 제도를 구축해야 한다. 대내적으로 상하이 자유무역항 건설은 내륙지역에 대한 영향을 강화해야 한다. 특히 장삼각지역을 포괄하여 물류와 자금 및 정보의 유입 등 통로가 막힘없어야 한다”고 강조했다. 또한 “상하이 자유무역항 건설방안이 제시되면 와이까오차오그룹은 적극적으로 이에 발맞출 것이다. 여기에는 자유무역구연합발전공사(自贸联发公司) 등 기존의 관련 업무를 수행하던 기업들 외에도 새로운 기업 및 플랫폼을 설립할 것이다”고 밝혔다.

이 외에도 쉬웨이후이(徐珏慧) 상하이시 제15회 인민대표대회 대표는 ‘중국크루즈관광 발전시험구’를 상하이 자유무역항 내에 포함시킨다면 상하이 크루즈산업이 더 한층 발전할 수 있을 것이라고 의견을 제시했다. 그는 무역 편리화 측면에서 외국 크루즈선 화물의 입국, 보관, 물자공급 등에 있어 제한이 없도록 하고, 상하이 자유무역항 내 구역 간 이동을 편리화 하여 구역 간 화물의 ‘일반 가공’을 허락하는 등의 조치를 통해 국제크루즈선 물자공급 배송센터 설립을 지지하는 방안을 건의했다.

<자료 : 上海证券报, 2018. 1. 26.>

4 2017년 중국과 ‘일대일로’ 연선국가 무역액 7.4조 위안

지난 1월 25일, 까오펑(高峰) 중국 상무부 대변인에 따르면, 2017년 중국과 ‘일대일로’ 연선국가 무역액은 7조 4천억 위안으로 전년대비 17.8% 증가했으며, 이는 중국의 대외무역 증가속도 보다 3.6%p 높은 수치이다. 까오펑 대변인은 2017년 중국과 ‘일대일로’ 연선국가의 경제무역협력 상황에 대해 소개했는데, 2017년은 중국 ‘일대일로’ 건설이 전면적인 실무협력의 새로운 단계로 진입한 한 해이며, ‘일대일로’ 경제무역 협력 적극 추진한 결과 뚜렷한 성과들을 거두었다.

첫째, 무역투자 협력이 지속적으로 강화되고 있다. 2017년 중국과 ‘일대일로’ 연선국가 간의 무역액은 7조 4천억 위안으로 전년대비 17.8% 증가했다. 이중 수출은 4조 3천억 위안으로 12.1% 증가했고, 수입은 3조 천억 위안으로 26.8% 증가했다. 중국 기업의 연선국가에 대한 직접투자는 144억 달러에 달했으며, 연선국가에서 새로 체결한 도급 건설공사 계약액은 총 1,443억 달러로 전년대비 14.5% 증가하였다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

둘째, 주요 사업들이 순조롭게 진행되고 있다. 동아프리카 철도 네트워크의 시작구간인 케냐 모바사-나이로비 철도구간 준공, 중국-라오스 철도 첫 터널 구간 개통, 중국-태국 철도 1기공사 착공 및 헝가리-세르비아 철도, 카라치 고속도로 등 사업이 순조롭게 진행되고 있다. ‘중국-벨로루시 공업단지’, 이집트 ‘수에즈 경제무역협력구’ 등은 ‘일대일로’ 경제협력의 모범사례로 꼽히고 있다.

셋째, FTA 영역에서 성과가 있었다. 조지아(그루지야), 몰디브와 FTA 체결, 몰도바, 모리셔스와 정식으로 FTA 회담 시작, 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 회담 등에 진전이 있었다.

넷째, 대외지원(ODA)의 효과가 가시화되고 있다. ‘공동지원으로 일대일로를 원활하게’라는 슬로건 아래에서 적극적으로 연선국가 발전을 위해 중국이 할 수 있는 지원을 제공하는 것이다. 민생개선 지원사업 추진, 교육사업, 전문 직업훈련 등으로 지원국의 자주 발전능력 향상을 도모하고 있다.

<자료 : 中新网, 2018. 1. 26.>

5 광시(广西)자치구, 육상-해상 연계 남향(南向)통로 확대 계획

최근 광시좡족자치구(广西壮族自治区) 정부는 「광시 중국-싱가포르 연결 남향통로 건설 촉진방안(广西加快推进中新互联互通南向通道建设工作方案(2018-2020))」을 발표했다. 이 방안에서는 지역 간 협력을 통해 광시 연안 및 국경지역에서 ‘일대일로’와 연계 가능한 현대화된 복합운송 네트워크를 구축하고, 중국과 아세안을 연결하는 가장 짧고 서비스가 좋으며, 가장 합리적인 비용의 남향 국제 육-해상 무역통로를 건설하겠다고 제시했다.

인프라 등 하드웨어 구축에 있어서, 광시자치구는 철도, 도로, 주요 통상구의 개발을 가속화하고, 광시 통킹 만(北部湾)의 연계운송 능력을 강화한다. Sea&Rail 복합운송 간선루트를 구축하여 Sea&Rail 복합 컨테이너 정기열차의 상시 운영을 추진한다. 또한 통킹 만의 국제 정기선 항로를 증설하고, Sea&Road 컨테이너 트럭킹 노선을 확대하여 복합운송을 통한 콜드체인 물류체계 구축을 촉진한다. 물류 기지와 광시 통킹 만 내륙 무수항(无水港) 네트워크를 구축한다. 복합운송 관련 선도기업을 육성하고, 복합운송 기업 얼라이언스를 구축하며 현대화 물류기업 유치를 전개한다.

서비스 등 소프트웨어 구축에 있어 광시자치구는 남향통로 복합운송규칙을 제정하여 남향통로 운송에 종사하는 기업들의 수준을 개선하고 물류서비스의 품질관리 및 관리규범을 강화한다. 복합운송 종합서비스 플랫폼, 경제무역 빅데이터 플랫폼 및 중국-아세안 항만도시 협력네트워크 물류정보플랫폼 등을 구축한다. 광시자치구 자체의 지원제도를 제정하여 국제 무역과 양방향 투자를 확대하고 싱가포르와 함께 남향통로 건설을 공동 추진 및 남향통로의 브랜드화를 도모한다.

<자료 : 中国航贸网, 2018. 1. 26.>

6 <중국의 북극정책> 백서 최초로 발간

지난 26일, 중국 국무원 언론홍보실은 <중국의 북극정책> 백서(白皮书)를 발표했다. 이는 중국정부가 북극정책에 관해 발표한 최초의 백서이며, 향후 중국이 북극사무 및 활동에 참여하는 중요한 정책근거가 될 것이다. 백서는 중국의 북극문제에 대한 기본



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 10대 해운기업(사가총액 기준)
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해운업 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

입장을 밝히고, 중국이 북극사무에 참여하는 정책목표, 기본원칙 및 주요 정책주장을 설명하고 있다.

쿵쉬안여우(孔铤佑) 중국외교부 부부장은 아래 네 가지 주제로 백서의 주요 내용을 총괄 설명했다. 첫째, ‘명확한 포지셔닝’. 즉 중국은 ‘북극사무의 중요한 이익관련 주체’로서, 이 포지션은 중국이 북극사무에 참여하는 기본 출발점이 된다.

둘째, ‘목표 설정’. 중국의 북극정책 목표는 북극을 이해하고, 북극을 보호하고, 북극을 이용하고, 북극 거버넌스에 참여하는데 있으며, 국제사회와 각국의 북극 관련 공동이익을 수호하고, 북극의 지속가능한 발전을 촉진하도록 한다.

셋째, ‘원칙 견지’. 중국은 ‘존중, 협력, WIN-WIN 및 지속가능’ 등의 기본원칙을 견지하면서 북극사무에 참여할 것이며, 이는 중국이 북극활동을 전개하는 기본원칙이자, 북극 관련 분야에서 중국의 외교정책을 반영한 것이다.

넷째, ‘명쾌한 주장’. 중국이 북극사무에 참여하는 데 대한 정책주장은 크게 다섯 가지가 있다. ① 북극에 대한 탐사와 이해도를 지속 심화시킨다. ② 북극 생태환경을 보호하고 기후변화에 대응한다. ③ 법에 따라 북극자원을 합리적으로 이용한다. ④ 북극 거버넌스와 국제협력에 적극적으로 참여한다. ⑤ 북극의 평화와 안정을 촉진시킨다.

<자료 : 中国外交部, 2018. 1. 26.>