



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

제19-10호
 2019년 5월 31일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황

▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운-항만기업의 글로벌 경영 현황

▶ 동향 & 뉴스

■ 중국의 '일대일로' 국가 간 무역액 (억 달러)

연도	수출액	수입액	합계
2013	6,980.0	7,123.1	14,103.1
2014	7,737.4	7,288.9	15,026.3
2015	7,520.8	6,007.2	13,528.0
2016	7,134.2	5,561.6	12,695.8
2017	7,742.6	6,660.5	14,403.1

주 : 「2018년 '일대일로' 무역협력 빅데이터 보고」에서는 '일대일로' 대상국을 71개로 분류
 자료 : 중국 국가정보센터

■ 2017년 중국과 '일대일로' 국가별 무역액 상위 10개 국 (억 달러)

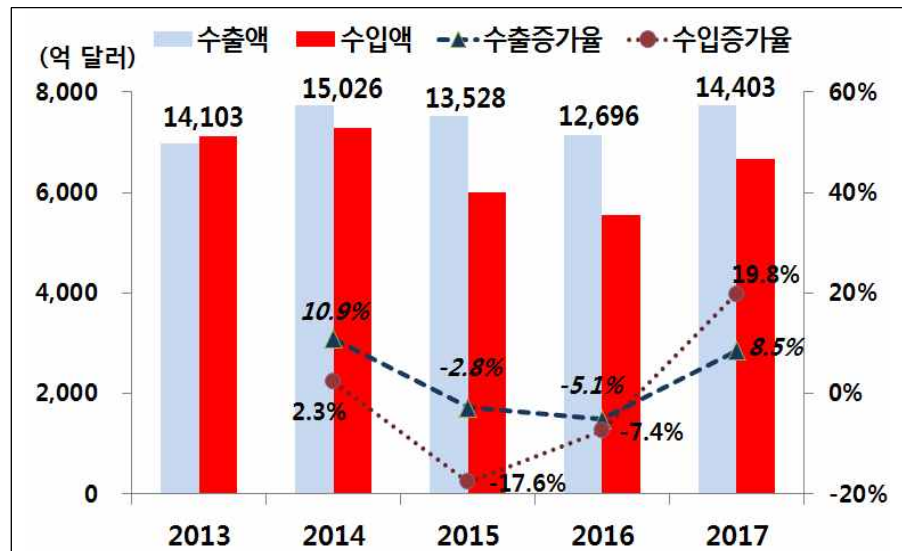
국가	수출액	수입액	합계
한국	1,029.8	1,774.0	2,803.8
베트남	714.1	504.7	1,218.7
말레이	420.2	542.2	962.4
인도	683.8	163.4	847.2
러시아	430.2	411.7	841.9
태국	388.1	417.9	806.0
싱가포르	454.5	342.6	797.1
인도네시아	348.6	285.2	633.8
필리핀	321.3	192.0	513.3
사우디	183.0	317.4	500.4

자료 : 상동

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황



자료 : 중국 국가정보센터(国家信息中心), 「2018년 '일대일로' 무역협력 빅데이터 보고」, 2018. 5.

2017년 중국 '일대일로' 무역액 1조 4,403억 달러, 전체 무역의 35.1%

중국 국가정보센터가 발표한 「2018년 '일대일로' 무역협력 빅데이터 보고」에 따르면, 2017년 중국과 '일대일로' 연선국가(71개 국) 간 총 무역액은 1조 4,403억 1천만 달러로, 전년 대비 13.4% 증가했으며, 중국 전체 무역액(4조 1,045억 4백만 달러)의 35.1%를 차지하고 있다. 그중 수출과 수입액은 7,742억 6천만 달러, 6,660억 5천만 달러로 중국 총 수출과 수입액의 각각 34.2%, 36.2%를 차지했다.

2017년 '일대일로' 연선국가 중 중국과 무역이 가장 많은 나라는 한국이었으며, 다음으로 베트남, 말레이시아, 인도, 러시아 태국 등의 순이었다. 중국 수출의 상위 5개국은 한국, 베트남, 인도, 싱가포르, 러시아였으며, 중국 수입의 상위 5개국은 한국, 말레이시아, 베트남, 태국, 러시아였다.

품목별로 보면, HS코드 4단위 기준의 2017년 중국의 최대 수출품 1~3위는 8517(전화기), 8471(자동자료처리기계와 그 단위기기 등), 8542(전자직접회로)였으며, 최대 수입품은 8542(전자직접회로), 2709(원유), 2711(석유가스와 그 밖의 가스 상태의 탄화수소)였다. 한편, 중국의 31개 성·시 중 '일대일로' 국가와 무역이 많은 지역은 광둥성, 장쑤성, 저장성, 산둥성, 상하이시 등의 순이었으며, 상위 5개 지역의 무역액이 중국 전체의 67.8%를 차지했다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	05-31
종합지수	841.78	798.30
일본 항로	706.33	731.10
구주 항로	1,075.74	974.94
미서부 항로	719.47	683.62
미동부 항로	894.38	906.81
한국 항로	595.61	599.43

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	05-31
종합지수	1,067.11	1,092.50
석탄	1,096.03	1,123.18
곡물	923.87	912.49
금속광석	1,040.00	1,080.36
정유	1,310.58	1,338.17
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황 - COSCO와 초상국그룹을 중심으로 -

지난 4월 25~27일, 중국 베이징에서는 '제2회 일대일로 국제협력정상포럼(Belt and Road Forum for International Cooperation, 이하 '일대일로 정상포럼')이 성황리에 개최되었다. 전세계 150여 개국 및 90여개 국제기구에서 약 5,000명이 참석한 이번 포럼은 그 규모면에서 2017년 제1회 포럼을 뛰어넘어 그동안 한층 더 제고된 '일대일로'의 위상을 확인할 수 있었다. 또한 이번 포럼에는 러시아 푸틴 대통령을 포함한 37개국의 정상들이 참석했고, 포럼 기간 중 약 640억 달러(한화 약 74조 4,600억 원) 규모의 프로젝트 협의가 체결되는 등 풍성한 성과를 낳았다.

2013년 9월과 10월, 중국 시진핑 주석이 카자흐스탄과 인도네시아를 순방 시 각각 '실크로드 경제벨트(丝绸之路经济带)'와 '21세기 해상실크로드(21世纪海上丝绸之路)' 건설을 제시하며 '일대일로(일대는 '실크로드 경제벨트'를 일컫는 '21세기 해상실크로드')' 전략이 탄생된 지 어느덧 햇수로 6년차에 접어들었다. 이번 '이슈 포커스'에서는 그 동안 중국 '일대일로' 전략의 성과를 살펴보고, COSCO시핑그룹과 초상국그룹의 양대 거대 기업사례를 통해 '일대일로'를 통한 중국 해운·항만업계의 세계 진출 현황에 대해 고찰해보고자 한다.

1 지난 5년 간 '일대일로' 성과

지난 4월, 중국의 '일대일로 건설사업추진 영도소조'에서는 「'일대일로' 이니셔티브 공동건설 진전, 공헌 및 전망(共建“一带一路”倡议进展, 贡献与展望)」이란 문건을 발표하며¹⁾, 현재까지 '일대일로' 전략의 성과와 향후 전망에 대해 발표했다. 여기에서는 '일대일로'의 핵심 매커니즘인 '5통(五通)' 별 성과에 대해서 기술하고 있다.

[표 1] '일대일로' '5통' 이념의 주요 내용

구분	주요 내용
정책소통 (政策沟通)	- 정책교류 확대를 통해 지역협력 기반 구축 - 국가 간 발전전략을 충분히 협의, 의견 조정
시설연통 (设施联通)	- 육로, 수로, 항만, 에너지 파이프라인 등 인프라 협력 확대 - 주요 거점별 교통 인프라 구축 및 자원 확보를 위한 인프라 구축 - 국가 간 기초설비 건설 계획 및 기술표준 시스템 연계 강화
자금융통 (资金融通)	- 아시아 통화 안정을 위한 금융협력 시스템 강화 - AIIB, BRICs 개발은행, ADB, 실크로드 기금 등 국제 금융기구 확대 - 금융 협력, 위안화 국제화, 금융 감독 협력 등으로 나누어 추진
무역창통 (贸易畅通)	- '일대일로'의 핵심 영역으로 국가 간 투자 무역 자유화 추진 및 활성화 - 투자 무역 편리화, 협력 플랫폼 구축 등으로 나누어 국가별 추진 - IT, BT, 신에너지, 신소재 등 첨단 산업 영역 협력 확대
민심상통 (民心相通)	- 관광, IT, 교육 등 교류 확대 - 교육, 문화, 관광, 과학기술, 민간 교류 등으로 분류하여 추진

자료 : KIEP 북경사무소 브리핑, 「중국의 '일대일로' 추진 현황 및 평가와 전망」, 2017, pp.4~5. 등.

1) 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室, 「共建“一带一路”倡议 : 进展, 贡献与展望」, 2019. 4.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

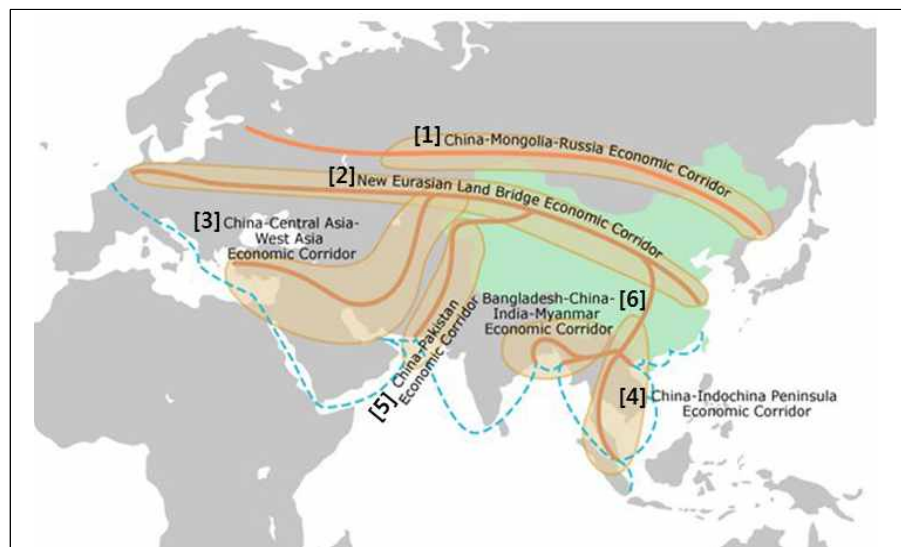
1) '정책소통'(政策沟通)

2019년 3월까지 중국 정부는 세계 125개 국가 및 29개 국제조직과의 173개에 달하는 협력문서를 체결했다. 또한 2018년 1월, 중국 정부는 산업표준의 통일화를 위해 「표준 연계를 통해 '일대일로' 공동건설 행동계획(2018~2020년)」을 발표했으며, 49개 국가 혹은 지역과 85개의 표준화 협력협의를 체결했다. 그 밖에도 다양한 다자간 협약들을 체결했다.

2) '시설연통'(设施联通)

'일대일로'의 핵심 루트인 '6대 경제회랑'과 관련하여 가시적인 성과를 거뒀다. '6대 경제회랑'은 아래 [그림 1]의 ① 신유라시아대륙교회랑, ② 중·몽·러 경제회랑, ③ 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑, ④ 중국-동남아 경제회랑, ⑤ 중국-파키스탄 경제회랑, ⑥ 중국-방글라데시-인도-미얀마 경제회랑이다.

[그림 1] '일대일로'의 6대 경제회랑



자료 : HKITDC Research, "An Overview of Central Asian Markets on the Silk Road Economic Belt," 2105.11.

현재 '6대 경제회랑' 중에서, 신유라시아대륙교회랑은 기존 유럽의 투자계획 프레임 안에서 단계적으로 추진되고 있다. 현재까지 헝가리-세르비아 철도(匈塞铁路)의 세르비아 구간은 착공되었고, 중국 서부와 서유럽 간 국제도로(중국 서부~카자흐스탄~러시아~유럽)도 기본적으로 완공된 상태이다.

중·몽·러 경제회랑의 경우, 2018년 중·몽·러 3국이 「중·몽·러 경제회랑 연합추진체계 건립에 관한 양해각서」를 체결하여 협력체계를 더욱 공고히 했다. 중국 헤이룽장성 헤이허(黑河)에서 러시아 블라가베센스크(Blagoveshchensk)를 연결하는 교량은 2016년 12월 착공해 현재 순조롭게 진행되고 있다. 러시아와 중국기업이 공동으로 진행하고 있는 모스크바-카잔(Kazan) 간 고속철도 프로젝트도 설계를 끝마친 상태이다.

중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑에서는 중국과 카자흐스탄, 우즈베키스



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

탄, 터키 등 국가의 양자간 국제도로운송협정 및 중국-파키스탄-카자흐스탄-키르기스스탄, 중국-카자흐스탄-러시아 등의 다자간 국제도로운송협정이 지속적으로 체결되었고 중앙아시아, 서아시아 인프라 건설에 진전을 가져왔다. 중국과 사우디아라비아 간 280억 달러 이상의 경제협력이 체결되었다.

중국-동남아 경제회랑에서는 중국 쿤밍(昆明)과 태국 방콕까지 국제도로 전 구간이 개통되었고, 중국-라오스 철도, 중국-태국 철도 프로젝트가 차질 없이 진행되고 있다. '중국-캄보디아-라오스-미얀마-베트남-태국(CLMVT)' 경제협력도 안정적으로 추진되고 있고, 중국-ASEAN 10개국(10+1) 협력, '대 메콩강 유역경제권(GMS)' 등 기존 협력기재의 역할도 더욱 중요해지고 있다.

중국-파키스탄 경제회랑에서 중국은 파키스탄과 '중국-파키스탄 경제회랑 연합협력위원회'를 조직하고 정기적인 회의를 가지고 있다. 1단계 프로젝트들은 순조롭게 진전되어 과다르(Gwadar)항 인입도로, 파키스탄 페샤와르(Peshawar)-카라치(Karachi) 고속도로, 카라코람(Karakoram) 고속도로 리모델링 2단계, 카심(Qasim)항 1,320조 와트 발전소 등 중점 사업들이 진행되고 있다.

중국-방글라데시-인도-미얀마 경제회랑에서 중국과 미얀마 양국은 '중국-미얀마 경제회랑 연합위원회'를 조직했으며, 미얀마 무제(Muse)와 수도인 만다레이 철도 프로젝트의 타당성 조사가 이루어졌으며, 차우크푸(Kyaukpkyu) 경제특구 심수항만 건설 협의가 체결되었다.

3) '무역창통'(贸易畅通)

2013년부터 2018년 말까지 중국과 '일대일로' 연선국가의 상품무역은 6조 달러를 초과했다. 2018년 중국과 연선국가 상품무역 총액은 1조 3천억 달러로 동기대비 16.4% 증가했으며, 그중 전자상거래 등 새로운 형태의 무역방식이 새로운 성장동력으로 작용하고 있다. 2018년, 중국 세관의 국제전자상거래 관리플랫폼을 통해 진행된 온라인 수출입 상품총액은 203억 달러로 전년 동기대비 50% 증가했다. 그중 수출이 84억 8천만 달러로 동기대비 67% 증가했다. 또한 중국은 17개 국가와 양자간 전자상거래 협력체계를 구축했다.

또한 중국의 '일대일로' 국가에 대한 직접투자는 700억 달러를 초과했다. 2013~2018년 중국은 24개의 국가와 82개의 경제무역협력구역 및 공업원구를 설립했고, 총 투자액은 280억 달러를 초과하며 현지에서 약 24만 4,000개의 일자리를 창출했다²⁾.

4) '자금융통'(资金融通)

2018년 말까지, 중국은 28개 국가와 「'일대일로' 금융지도 원칙('一带一路'融资指导原则)」을 체결했다. 또한 세계은행, 아시아인프라투자은행(AIIB), 아시아개발은행(ADB), 신개발은행(NDB), 유럽부흥개발은행(EBRD), 유럽투자은행(EIB), 아프리카개발은행(ADB) 등 각 지역 개발은행들이 '일대일로' 투융자에 참여

2) “一带一路”国际合作高峰论坛咨询委员会, 「共建“一带一路”: 建设更美好的世界」, 2019. 4. 10.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

하고 있다. 중국의 주요 국책은행과 민간은행들이 출자한 '실크로드펀드(Silk Road Fund)'는 28개의 프로젝트에 금융지원을 하고 있으며, 펀드규모는 110억 달러에 달한다. 또한 '실크로드펀드'와 '유럽투자펀드(European Investment Fund)'의 협력 하에 '중·유럽 공동투자펀드'가 2017년 7월 운영 개시했다. 기존의 '중·아프리카발전펀드' 등도 '일대일로' 사업에 용자를 제공하고 있다³⁾.

5) '민심상통'(民心相通)

교육, 과학기술, 문화, 관광, 매스컴, 싱크탱크 등 민간교류와 협력도 지속적으로 강화되었다. 2020년까지 중국은 '일대일로' 연선국가들과의 관광교류 규모는 8,500만 명을 초과할 것으로 예상된다. 문화교류도 활발하여, '실크로드 국제극단 연맹(Silk Road International League of Theatres)', '실크로드 국제박물관 연맹', '실크로드 국제예술페스티벌 연맹', '실크로드 국제도서관 연맹', '실크로드 국제미술관 연맹' 등이 창설되었다.

2 중국과 '일대일로' 국가 간 교통인프라 개선 및 운송방식

세계은행의 연구 결과에 따르면, '일대일로' 협력은 '시설연통(设施联通)'에 따른 교통인프라의 개선으로 화물운송 시간과 무역원가를 낮추고 있다. '일대일로' 추진에 의해 세계 화물 운송시간 평균은 1.2~2.5% 정도 감소했고, 무역원가도 1.1~2.2% 감소한 것으로 추정된다. 특히 '일대일로' 경제체 간 화물 운송시간은 1.7~3.2% 감소했고, 무역원가는 1.5~2.8% 감소한 것으로 나타났다⁴⁾. 이러한 화물 운송시간과 무역원가의 감소는 '일대일로' 경제체 간 무역증가에 도움을 주고 있다⁵⁾.

일례로, 중국도로교량공정유한책임공사(CRBC)가 건설을 담당한 케냐 최대의 항만인 몸바사(Mombasa)에서 수도 나이로비(Nairobi)까지 철도는 두 지역 간 운송시간을 기존 10시간에서 4시간으로 단축시켰다. 또한 기존의 노후된 철도 및 도로운송과 비교했을 때, 새로운 철도는 대규모 운송이 가능해짐에 따라, 톤-킬로 당 0.2달러의 운송원가를 0.08달러까지 절감되었다는 분석이다. 또한 중국토목공정그룹(CCECC)이 담당하는 에티오피아 수도 아디스아바바(Addis Ababa)에서 지부티(Djibouti)까지 철도 역시 양 구간의 운송시간을 기존 7일에서 12시간으로 단축시켰다.

실제로 '일대일로' 전략 추진을 통해 중국은 육·해·공 분야에서 다양한 국가들과 협력을 이루었다. 특히 '중·유럽 정기화물열차(中欧班列)' 운영은 큰 성과

■ 교통환경 개선이 수출에 미치는 영향

교통 개선지표	수출에 미치는 영향
철도노선 1개의 증가	+2.8%
항공거리 10% 단축	+0.41%
해운거리 10% 단축	+0.13%
도로밀도 10% 증가	+0.34%
철도밀도 10% 증가	+0.21%

자료 : RAND Europe, 「China Belt and Road Initiative」, 2018.

3) “‘一带一路’国际合作高峰论坛咨询委员会, 상게서.

4) “‘一带一路’国际合作高峰论坛咨询委员会, 상게서(원 출처 : World Bank Group, 「How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?」, 2018. 10.)

5) 글로벌 비영리 연구기관인 RAND Europe는 '일대일로' 전략 추진에 따른 운송수단들의 연계성 개선이 수출에 미치는 영향을 알아봤는데, 항공, 해운, 도로, 철도 모두 수출에 긍정적인 영향을 주고 있으며, 그중 철도노선 1개 증가에 따른 영향이 가장 큰 것으로 나타남. “‘一带一路’国际合作高峰论坛咨询委员会, 상게서(원 출처 : RAND Europe, 「China Belt and Road Initiative」, 2018.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 ‘일대일로’ 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: ‘일대일로’를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

■ ‘일대일로’ 연선국가(71개)

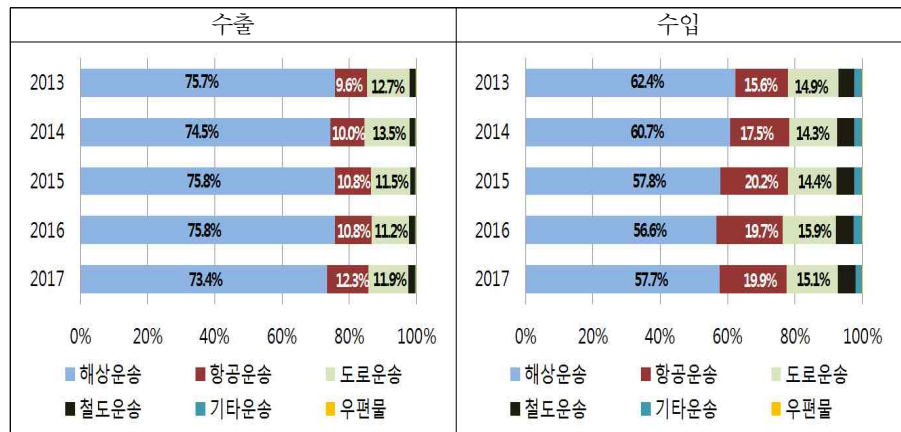
— 중국의 ‘일대일로’ 포털(中国一带一路网, www.yidaiyilu.gov.cn)의 연선국가 소개에는 총 71개의 국가가 나오며 아래와 같음 : 몽골, 한국, 뉴질랜드, 동티모르, 싱가포르, 말레이시아, 태국, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 캄보디아, 미얀마, 라오스, 베트남, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 타지키스탄, 키르기스스탄, 그루지야, 아제르바이잔, 아르메니아, 이란, 이라크, 터키, 시리아, 요르단, 레바논, 이스라엘, 팔레스타인, 사우디아라비아, 예멘, 오만, UAE, 카타르, 쿠웨이트, 바레인, 인도, 파키스탄, 방글라데시, 아프가니스탄, 스리랑카, 몰디브, 네팔, 부탄, 러시아, 우크라이나, 벨라루스, 몰도바, 폴란드, 리투아니아, 에스토니아, 체코, 슬로바키아, 헝가리, 슬로베니아, 크로아티아, 보스니아 헤르체고비나, 몬테네그로, 세르비아, 알바니아, 루마니아, 불가리아, 마케도니아, 남아프리카공화국, 모로코, 에티오피아, 파나마, 이집트

를 거두었는데, 2018년 말 기준으로 ‘중·유럽 정기화물열차’는 유라시아 대륙 16개 국가 108개 도시와 연계되어 있으며, 누계 운행량은 1만 3천 회를 초과했다. 또한 연선국가와 협의를 통해 국경 통관의 편리화 수준을 제고시켰고, 평균 검사률과 통관시간을 약 절반수준으로 낮추었다.

항공운송 방면에 있어서 중국은 126개 국가 및 지역과 정부 간 항공운송협정을 체결했다. 지난 5년간 중국과 연선국가 간 국제항공노선이 1,239개 신설되었고, 이는 중국이 개설한 국제항공노선 전체의 69.1%에 달한다. 또한 중국은 47개의 ‘일대일로’ 연선국가와 38개의 양자간 혹은 지역 해운협정을 체결했으며, 5대양 6대주의 항만에 거점을 건설하고 있다⁶⁾.

현재 중국과 ‘일대일로’ 국가 간 운송수단을 보면, 2017년 해운을 통한 수출액은 5,679억 3천만 달러로서 중국의 대 ‘일대일로’ 국가(71개 국) 수출액의 73.4%를 차지하고 있다. 그 다음으로는 항공운송이 전체의 12.3%, 도로운송이 11.9%, 철도운송이 2.0%, 기타운송이 0.4%, 특송(우편운송)이 0.1%의 비중을 차지하고 있다. 전년 대비 증가율은 철도운송이 34.5%로 가장 높았다. ‘일대일로’ 국가에서 수입의 경우에도 해상운송의 비중이 가장 높았지만, 수출보다는 상대적으로 낮았다. 2017년 해상운송은 3,841억 9천 달러로 전체 수입에서 57.7%를 차지했다. 그 비중이 전년에 비해서 증가했으나, 전반적으로 수입에서의 해상운송의 비중은 2013년에 비해 하락하는 추세이다⁷⁾.

[그림 2] 중국과 ‘일대일로’ 국가 간 수출입 운송수단 비중 변화(2013~2017년)



자료 : 중국 국가정보센터(国家信息中心), 「2018년 ‘일대일로’ 무역협력 빅데이터 보고」, 2018. 5.

3 COSCO시핑그룹, ‘일대일로’ 전략의 선봉장

2016년 2월, 중국 해운업계를 양분하고 있던 COSCO그룹과 차이나시핑(China Shipping)이 정식 통합되면서 탄생한 중국COSCO시핑그룹(China COSCO Shipping, 이하 COSCO시핑)은 글로벌 매머드선사의 탄생을 알렸고, COSCO시핑

6) 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室, 「共建“一带一路”倡议进展, 贡献与展望」, 2019. 4.

7) 중국 국가정보센터(国家信息中心), 「2018년 ‘일대일로’ 무역협력 빅데이터 보고」, 2018. 5.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

은 2018년 7월 홍콩계 정기선사 OOCL를 인수하면서 더욱 강력해졌다. 2019년 3월 기준, COSCO시핑은 전체 선박 1,285척, 선복량 1억 283만 DWT로 세계 1위의 선대를 보유하고 있다. 컨테이너선대만 봤을 때도 총 487척, 296만 TEU로 머스크라인, MSC에 이어 세계 3위를 자랑하고 있다⁸⁾.

비단 해운선대뿐만 아니라, COSCO시핑은 그룹 전체적으로 전 세계 56개 터미널에 투자하고 있다. 그룹 산하의 전문 터미널운영사 COSCO시핑항만(COSCO SHIPPING Ports)은 2018년 말 기준으로, 중국 본토를 포함한 세계 36개 항만에 총 48개 터미널(192개 컨테이너 선석)을 운영하고 있으며, 2018년 기준으로 처리한 컨테이너 물동량은 1억 1,737만 TEU를 달성하여, 전세계 GTO(Global Terminal Operator) 중 1위를 기록했다⁹⁾.

1) COSCO의 '일대일로' 항로

중국을 대표하는 해운·항만기업으로서 COSCO시핑은 '일대일로' 전략의 든든한 선봉장이다. 현재 COSCO시핑은 OOCL을 포함하여 전 세계에 291개의 국제 정기선항로를 운영하고 있다. 그중 '일대일로' 연선국가에 연계되는 정기선항로는 174개에 달하며, 총 161만 4,000TEU에 달하는 선복량을 투입하고 있다. 이중 매주 운영되는 정기항로는 143편에 달하며, 극동~동남아시아/남아시아 항로가 73편으로 가장 많은 비중을 차지하고 있다.

COSCO시핑의 벌크선대는 세계 1위를 자랑한다. 건화물 벌크선은 총 421척 3,985만 DWT를 보유하고 있으며, 탱커선만 196척 2,504만 DWT에 달한다. 그 외 잡화특수선박도 166척에 이른다. 그룹 산하 벌크선 운용사인 COSCO시핑 벌크(COSCO SHIPPING Bulk)는 2018년 '일대일로' 연선국가와의 벌크화물 물동량은 6,461만 2천 톤에 달한다. 그중 주요 항로는 인도네시아~중국 석탄 운송, 필리핀~중국의 니켈광 운송, 호주~한국의 석탄 운송, 칠레~중국의 철광석 운송항로 등이 포함된다.

탱커선 운용사인 COSCO시핑에너지(COSCO SHIPPING Energy)는 2018년 중국과 '일대일로' 연선국가 간 원유수입의 약 77.6%를 운송했다. 지난 몇 년간 COSCO시핑에너지는 양대 핵심항로를 구축했는데, 하나는 VLCC선대가 운영되는 중동~중국항로로 사우디아라비아, UAE, 이라크 등 모든 중동국가를 포괄하고 있다. 두 번째는 범동남아항로로 파나마스급 선대 82%, MR탱커(Middle Range Tanker) 선대 85%의 항차가 이 지역에 집중된다.

2) COSCO의 '일대일로' 항만 경영

COSCO시핑그룹은 해외 항만 터미널 개발에도 적극 참여하여 그룹사 전체로 보았을 때, 현재까지 전 세계에 56개 터미널에 투자했고 그중 '일대일로' 연선국가에 위치한 터미널은 18개이다¹⁰⁾. 그중에서 터미널운영사인 COSCO

8) COSCO시핑 홈페이지(<http://www.coscoshipping.com/col/col6862/index.html>)

9) 그중, COSCO시핑항만이 주주인 터미널의 물동량은 전체의 19.2%인 22,51만 TEU이며, 나머지는 지분참여한 터미널이 처리함. COSCO시핑홀딩스, 「2018년 애뉴얼리포트」, 2019.

10) 港航视界, “一带一路上的中远海运航迹”, 2019. 4. 26.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

■ COSCO시핑항만의 해외 항만터미널 운영 현황

터미널	항만(국가)	지분
SSA Terminals	Seattle(미국)	13.3%
Chancay Terminal	Chancay(페루)	60%
Antwerp Gateway	Antwerp(벨기에)	20%
Euromax Terminal Rotterdam	Rotterdam(네덜란드)	35%
CSP Zeebrugge Terminals	Zeebrugge(벨기에)	85%
Reefer Terminal S.p.A.	Vado(이탈리아)	40%
Noatum Container Terminal Valencia	Valencia(스페인)	51%
Noatum Container Terminal Bilbao	Bilbao(스페인)	39.8%
Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret	Kumport(터키)	26%
Piraeus Container Terminal	Piraeus(그리스)	100%
Suez Canal Container Terminal	Suez(이집트)	20%
CSP Abu Dhabi Terminal	Abu Dhabi(UAE)	90%
COSCO-PSA Terminal	Singapore(싱가포르)	49%
Busan Port Terminal	Busan(한국)	4.89%

주 : 중국, 홍콩, 타이완지역 제외.
자료 : COSCO시핑항만 홈페이지.

시핑항만은 아래 [그림 3]과 같이 범중화권지역(중국, 홍콩, 타이완)을 제외하고 UAE 아부다비, 스페인의 발렌시아와 빌바오, 페루 찬카이, 벨기에 제브뤼헤와 앤터워프, 네덜란드 로테르담, 터키 이스탄불, 이탈리아 바도, 싱가포르, 한국 부산 등에 위치한 14개 터미널을 운영하거나 지분을 투자하고 있다. COSCO 시핑항만이 보유한 터미널 외에도, COSCO시핑은 기존 OOCL이 보유하고 있던 롱비치컨테이너터미널(LBCT) 등을 보유하고 있다.

[그림 3] COSCO시핑항만의 해외 터미널 네트워크



주 : 중국, 타이완, 홍콩(범중화권지역) 제외
자료 : COSCO시핑항만 홈페이지

그중에서 그리스 피레우스항은 대표적인 '일대일로' 항만으로 중국의 해외 항만 투자의 성공사례로 통한다. 2008년 당시 COSCO그룹 산하의 터미널운영사 COSCO Pacific은 그리스 최대 항만인 피레우스항 2~3번 부두에 대한 35년 경영권을 획득하였고, 100% 출자한 Piraeus Container Terminal S.A를 설립해 2010년부터 운영을 시작했다. 2010년 피레우스항의 컨테이너물동량은 68만 5천 TEU에 불과했으나 2018년 491만 TEU까지 증가하며 세계 컨테이너 항만 물동량 순위에서 32위로 크게 상승했다¹¹⁾. 현재 피레우스항은 지중해를 통한 유럽의 '남대문' 역할을 수행하고 있으며, 현지에서 직간접적으로 1만여 개의 일자리를 창출했다.

3) 해운과 연계한 복합연계운송 네트워크 구축

2018년 COSCO시핑은 중국철도총공사와 협력하여 자체 운영하는 '중국-유럽 정기화물열차' 서비스를 개시했으며, 중국 국내 출발의 대외무역 노선은 총 112개가 있다. 이 노선은 연해지역 뿐만 아니라, 청두(成都) 등 내륙지역에서도 출발하고 있으며, 주요 노선은 청두~유럽/아세안, 난창(南昌)~모스크바, 렌윈강(连云港)~알마티 등이 있다.

그밖에 그리스 피레우스항을 허브로 삼아 유럽지역 항로 및 철도공사와 협력을 통해 '중국-유럽 육·해상 쾌속라인(中欧陆海快线)'을 운영하고 있는데 매

11) Alphaliner Weekly Newsletter, "Top 120 ports 2018(including estimates)", Volume 2019 Issue 15.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

주 10여편 유럽 내륙을 왕복하며, 중국에서 유럽으로 향하는 해운화물은 이로써 운송시간을 7~11일 정도 단축됐다. 2018년 '쾌속라인'의 화물운송량은 5만 TEU로 전년 대비 27% 증가했다¹²⁾.

[그림 4] COSCO시핑그룹의 '일대일로' 육·해 네트워크



자료 : 港航视界, “一带一路上的中远海运航迹”, 2019. 4. 26.

4) 북극항로 개척에도 앞장서

2017년 7월, 중국 시진핑 주석은 정상회담을 통해 북극항로에 대한 협력을 제시하며, '빙상실크로드(冰上丝绸之路)'의 공동구축을 제시하였다. 이에 따라 북극해를 통해 유라시아 대륙을 연결하는 북극항로가 '일대일로' 전략의 한축으로 자리잡았다.

COSCO시핑은 '빙상실크로드'라 명명되는 북극항로 개척에도 적극적이다. COSCO시핑은 2012년 북극항로 운항 타당성 연구에 착수했으며, 아래 [표 2]와 같이 2013년 8월 COSCO의 '용성(永盛)호'가 장쑤성 타이창항에서 로테르담까지 북극항로 운항을 시작으로 현재까지 15척의 선박을 운용하여 2018년까지 총 22차례의 북극항로 운항을 수행했다. 또한 해마다 북극항로 운항 횟수가 증가하여, 2018년에만 총 8회 운항을 실현했다. 특히 Ice class급 선박이 아닌 일반 다목적 선박에서 반잠수정, 해비 리프트(heavy lift) 선박까지 북극항로 운항에 투입하여 다양한 경험을 축적했다¹³⁾.

COSCO시핑은 북극항로 운항을 통해 쌓은 노하우로 세계의 다양한 기업들과 북극항로 협력사업을 논의하게 되었고, 남극 과학기지 물류운송 서비스 계약, 북극 야말(YAMAL) LNG 프로젝트 운송 계약 등 주요 프로젝트들을 수주할 수 있었으며, 글로벌 특수선 시장 및 해운업계에서 엄청난 브랜드 제고 효과를 가져왔다.

12) 港航视界, 상계서.

13) <https://mp.weixin.qq.com/s/m0hRpGWru8uFuO9QKQqTQw>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 2] COSCO시핑의 북극항로 운항 기록

연도	No.	선박명/항로	출발항/출항시간	목적항/도착시간
2013	1	永盛/극동-유럽	타이창(太倉)/2013. 8. 15.	로테르담/2013. 9. 10.
2015	2	永盛/북유럽-극동	장인(江阴)/2015. 7. 22.	스웨덴 바르베리/2015. 8. 17.
	3	永盛/유럽-극동	독일 함부르크/2015. 9. 4.	한국 부산/2015. 9. 28.
2016	4	永盛/극동-유럽	텐진/2017. 7. 16.	영국 글래스고/2016. 8. 13.
	5	夏之远/극동-북유럽	텐진/2016. 7. 27.	러시아 사베타/2016. 8. 24.
	6	天濤/북유럽-극동	핀란드 코트카/2016. 8. 5.	칭다오/2016. 9. 3.
	7	祥和口/북유럽-극동	러시아 사베타/2016. 8. 23.	칭다오/2016. 9. 17.
	8	祥云口/극동-북유럽	칭다오/20160829.	러시아 사베타/2016. 9. 21.
	9	永盛/유럽-극동	영국 쉬어니스/2016. 9. 8.	다덴/2016. 10. 3.
	10	蓮花松/극동-북유럽	렌윈강/2017. 8. 1.	덴마크 에스비에르/2017.8.31.
2017	11	大安/극동-유럽	텐진/2017. 8. 22.	독일 쿡스하펜/2017. 9. 14.
	12	天乐/북유럽-극동	노르웨이 노르페오르/2017.9.2.	일본 도마코마이/2017. 9. 20.
	13	天健/극동-북유럽	렌윈강/2017. 8. 31.	덴마크 에스비에르/2017.9.24.
	14	天福/북유럽-극동	덴마크 그레노향/2017. 9. 5.	상하이/2017. 9. 29.
2018	15	天惠/유럽-극동	독일 엠덴/2018. 7. 5.	일본 도마코마이/2018. 8. 11.
	16	天佑/극동-북유럽	파평강(大丰港)/2018. 7. 18.	스웨덴 헤르너산드/2018.8.30.
	17	天健/북유럽-극동	핀란드 헬싱키/2018.7.27.	칭다오/2018. 8. 31.
	18	天恩/극동-북유럽	렌윈강/2018.8.4.	프랑스 루앙/2018. 9. 5.
	19	天祺/북유럽-극동	핀란드 헬싱키/2018. 8. 17.	칭다오/2018. 9. 18.
	20	天祿/극동-유럽	베트남 푸미/2018. 8. 31.	영국 헐/2018. 10. 1.
	21	天惠/극동-북유럽	렌윈강/2018. 9. 20.	스웨덴 오스칼샴/2018. 10. 15.
	22	天佑/북유럽-극동	핀란드 헬싱키/2018. 9. 22.	광저우/2018. 10. 24.

자료 : 港口圈, “中国商船如何将航线开进南北极”, 2018. 12. 25.

4 초상국그룹, 세계로 전파되는‘셔커우 모델’

초상국그룹(China Merchants Group)은 홍콩에 본사에 두고 있는 중국의 거대 중앙국유기업으로 교통·물류, 금융, 도시·산업단지 개발(부동산 개발)을 3대 사업영역으로 하고 있다. 3대 사업영역이라고는 하나, 조선·해양플랜트 제조까지 망라하고 있으며, Brand Finance가 발표한 ‘2019년 세계은행 브랜드’에서 9위에 랭크된 초상은행(China Merchants Bank) 등 다른 사업부문에서도 두각을 보이고 있어 흔히 초상국의 물류분야를 간과하기 쉽다.

하지만, 초상국그룹은 1873년 중국 최초로 상선항로를 운영한 해운기업을 토대로 하고 있으며, 2018년 말 기준으로 선박 총 394척, 4,626만 DWT의 세계 2위의 선대 규모를 보유하고 있다¹⁴⁾. 또한 2015년 12월 중국을 대표하는 종합 물류기업인 시노트란스&CSC그룹을 인수합병하며, 물류분야의 역량을 배가시켰다. 해운분야에서는 그룹산하의 초상국에너지운송(China Merchants Energy Shipping)을 중심으로 한 에너지·벌크운송이 주력이나, 중국과 인트라아시아 연·근해운송을 중심으로 하는 세계 23위 규모의 컨테이너 선대(시노트란스)도 보유하고 있다¹⁵⁾. 특히 그룹산하의 터미널운영사 초상국항만(China Merchants Port)은 세계 최대의 GTO 중 하나이다.

14) 초상국그룹 홈페이지(<http://www.cmhk.com>)

15) Alphaliner 홈페이지(<https://alphaliner.axismarine.com/PublicTop100>)

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 초상국항만의 해외 항만터미널 운영 현황

터미널	항만(국가)	지분
Hambantota International Port Group	Hambantota (스리랑카)	85%
Colombo International Container Terminals	Colombo (스리랑카)	85%
Port De Djibouti S.A.	Djibouti (지부티)	23.5
Tin-can Island Container Terminal	Lagos (나이지리아)	28.5%
Lome Container Terminal	Lome (토고)	35.0%
Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret A.S	Kumport (터키)	26%
Terminal de Containeres de Paranagua	Paranagua (브라질)	90%
Gold Newcastle Property Pty Holding	Newcastle (호주)	50%
Terminal Link SAS	13개 터미널(8개국)	49%

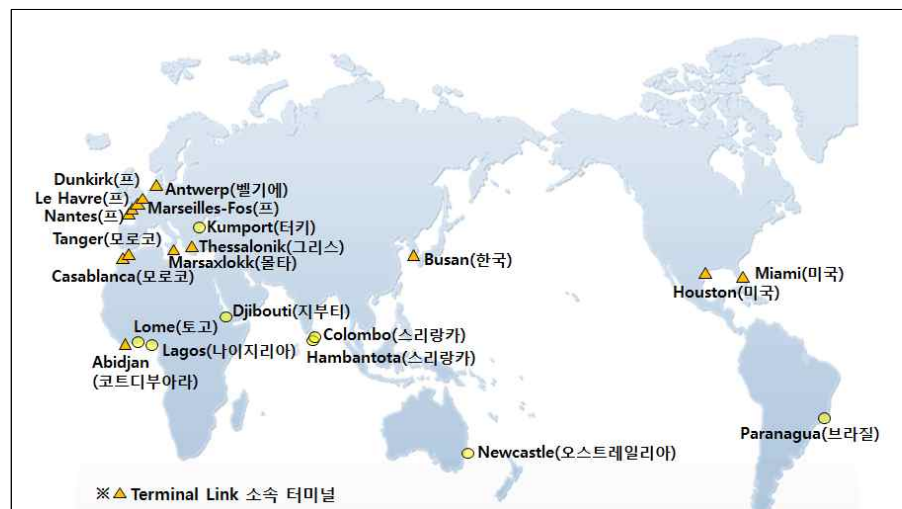
주 1 : 중국, 홍콩, 타이완지역 제외
주 2 : Kumport 터미널은 COSCO시평항만과 초상국항만이 공동 투자, 각각 26% 지분 보유
자료 : COSCO시평항만 홈페이지

1) 5대양 6대주에 분포하는 초상국항만의 터미널

상술한 터미널운영사 초상국항만은 현재 18개 국가 36개 항만에 컨테이너 터미널(220개 선석)을 운영하고 있다. 중국 본토와 홍콩, 타이완을 묶는 대 중화권지역을 제외하고 해외 15개국에 21개의 터미널을 운영하고 있다. 여기에는 초상국항만이 49%의 지분을 보유한 프랑스계 터미널운영사 터미널링크(Terminal Link)의 13개 터미널(8개 국)을 포함한다. 2018년 초상국항만이 처리한 컨테이너물동량은 총 1억 973만 TEU로 COSCO시평항만에 이어 GTO 중 2위를 차지했다¹⁶⁾. 그밖에 초상국항만은 중국과 해외에 다수의 벌크터미널을 보유하고 있으며, 2018년 벌크화물 물동량은 5억 204만 톤을 달성했다.

Terminal Link 소속 터미널들과 2014년 인수한 세계 최대의 석탄운송 항만인 뉴캐슬항을 포함하면 초상국항만의 터미널 네트워크는 전 세계 6대주에 걸쳐 골고루 분포해있으며, 특히 '일대일로' 전략이 제창된 후 '일대일로' 연선국에 터미널을 확보하는데 주력하고 있다.

[그림 5] 초상국항만 해외 터미널 네트워크



주 : 중국, 타이완, 홍콩(범중화권지역) 제외
자료 : 초상국항만 홈페이지, 「中国港口」 등을 토대로 작성

2) 초상국 '셔커우(蛇口) 모델'의 전파

선전시 난산구(南山区)에 위치한 셔커우공업구(蛇口工业区)는 중국의 개혁개방 전만 하더라도 한산한 어촌에 불과했다. 하지만 중국의 개혁개방과 함께 선전이 가장 먼저 경제특구로 지정되면서, 홍콩과 인접한 셔커우지역도 개발이 빠르게 진행되었다. 그 가운데 셔커우공업구 전체 개발을 담당했던 기업이 당시 홍콩의 초상국그룹이었다¹⁷⁾. 어항은 2018년 기준으로 전체 선전항 컨테이너물동량(2,574만 TEU)의 약 21%를 담당하는 현대화된 컨테이너항으로 탈바

16) 그중 Terminal Link의 물동량은 1,364만 TEU임.

17) 셔커우 개발은 초상국그룹 계열사 '초상국셔커우공업구홀딩스(China Merchants Shekou Industrial Zone Holdings)'가 담당하며, 산업단지 개발 및 운영에서 크루즈사업까지 사업영역을 확장시킴. 초상국셔커우 홈페이지, <https://www.cmsk1979.com/index.aspx>

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 셔커우 모델의 개념 및 셔커우 사례

셔커우 모델의 개념



전방 항만(前港)



중간 산업단지(中区)



배후 도심(后城)



꿈꿨고¹⁸⁾, 그 배후지에는 산업시설과 상업·주거시설들이 줄줄이 들어섰다.

이렇게 항만을 필두로 하여 배후지에 산업단지, 그리고 상업주거지와 연계되는 '항만-산업단지-도심(前港-中区-后城)'으로 이어지는 공업구 개발방식은 이후 '셔커우 모델'로 불리기 시작했다. 이제 초상국그룹은 지난 40년 동안 셔커우를 개발하면서 쌓은 노하우를 해외 항만투자자와 연계하여 항만을 중심으로 한 산업단지와 도심개발에까지 적용하기 시작했다.

그 대표적인 예가 바로 지부티(Djibouti)항이다. 아프리카 아덴만 서안에 위치한 지부티는 인구 약 100만 명의 소국이지만, 홍해의 입구에 위치한 물류 요충지이다. 2013년 2월, 초상국항만은 지부티항만 및 자유무역관리국(Djibouti Ports and Free Zones Authority, DPFZA)과 계약을 체결하고, 지부티항만유한공사(PDSA, PORT DE DJIBOUTI S.A)의 23.5%의 지분을 인수했다. 먼저 항만을 확보한 초상국그룹은 2016년 11월에 지부티 정부와 지부티국제자유무역구(Djibouti International Free Trade Zone) 투자 협의를 체결했다. 자유무역구의 총 계획면적은 48.2km²이며, 1단계 프로젝트 면적은 6km²로 총 4억 달러가 투자되었고 DPFZA, 초상국그룹 외에도 중국 다롄항그룹이 투자에 참여했다. 자유무역구 건설은 중국건축그룹항무건설(China State Construction Harbour Construction) 등 중국기업이 참여했으며, 자유무역구 운영도 초상국그룹이 주도하기로 했다¹⁹⁾.

[그림 6] 지부티항 및 지부티국제자유무역구



자료 : 초상국항만 및 중국건축그룹항무건설 홈페이지

수출가공구, 물류단지, 상업 부대시설 등이 들어서면 이 자유무역구는 지난 2018년 7월 5일 1단계 프로젝트가 완공되어 개장했으며, 이미 20여개의 아프리카 및 중국 기업들이 입주 계약을 마친 상태이다. 전체 자유무역구가 개발되면 총생산액은 40억 달러를 목표로 하고 있으며 이는 현재 지부티 국가 GDP의 2배 이상인 규모(2017년 지부티 GDP 18억 4,467만 달러)이다. 초상국그룹은 여기서 한발 더 나아가 구항의 기능을 신항으로 옮기고, 기존 구항에 상업, 사무시설 및 레저시설 등을 개발해 '항만-산업단지-도심'의 구도를 완성한다

18) 셔커우 컨테이너터미널(SCT) 역시 초상국항만 소속임.

19) 자유무역구의 개발은 국가의 중대 정책사안인 만큼 개발 주도권 확보 문제에 있어서 지부티정부와 초상국그룹은 자유무역구 운영사를 자산관리회사와 운영기업으로 나누었으며, 자산회사는 지부티측이, 운영사는 초상국이 지배권을 갖는 것에 합의함. <https://news.qq.com/a/20170617/010764.htm?&t=1497687110058>

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

는 계획을 가지고 있다²⁰⁾.

3) 중국 에너지운송의 주력군

중국은 2018년 제1회 '일대일로 에너지장관급 회의'를 개최하고, 올해 '제2회 일대일로 정상포럼'에서는 알제리, 이라크, 라오스, 쿠웨이트, 나이지리아, 몽고, 수단 등 28개 국가 '일대일로 에너지 협력파트너 관계'를 체결할 만큼, 에너지 확보는 '일대일로' 전략의 핵심 중 하나이다. 2017년 기준으로 중국이 '일대일로' 연선국가에서 수입품 중에서 HS코드 27류 제품 '광물성연료, 에너지'의 비중이 전체의 23.6%로 85류에 이어 두 번째로 높았으며, 전년대비 증가율은 34.1%로 전체 품목 중에서 가장 높았다.

이러한 글로벌 에너지 확보 전략에 있어서, 초상국그룹은 가장 든든한 발이 되어주고 있다. 초상국그룹 산하의 초상국에너지운송은 에너지와 벌크화물 운송을 주력으로 하고 있으며, 세계 1위의 VLCC(Very Large Crude Carrier)와 VLOC(Very Large Ore Carrier) 선대를 자랑한다. 선대 규모뿐만 아니라, 2018년 11월에는 세계 최초로 풍력 보조추진장치를 장착한 VLCC 'New Vitality호'를 운영에 투입하고, 11척의 ARC-7급(1.8m 이하의 빙하 돌파 가능) 쇄빙 LNG 운반선을 러시아 Yamal 프로젝트에 투입하는 등 선대도 세계 최고수준이다.

[그림 7] 초상국그룹의 에너지·벌크화물 항로



자료 : 초상국그룹 홈페이지

'일대일로' 국가와의 에너지, 광물운송이 증가하면서 2018년 초상국에너지운송의 매출은 전년 대비 14%, 순이익은 38% 증가했다²¹⁾. 또한 초상국그룹 산하 상하이창항국제해운(Shanghai Changhang Shipping)은 2017년부터는 산둥성 르자오(日照)에서 중동까지의 '벌크' 정기항로를 개설하는 등 '일대일로' 전략에 부응하고 있다.

20) <https://news.qq.com/a/20170617/010764.htm?t=1497687110058>

21) 초상국에너지운송 홈페이지(<http://www.cmenergyshipping.com>) 및 2018년 애뉴얼리포트



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

5 시사점

‘일대일로’ 전략은 고속 성장을 이어온 중국의 새로운 국제협력의 이념으로서 대내적으로는 발전전략이며, 대외적인 측면에서는 협력 이니셔티브이다. 중국은 ‘일대일로’ 연선국가 간 경제협력을 강화하는 동시에 중국 각 산업의 글로벌 가치사슬에 편입을 촉진하고 산업체인의 업그레이드를 실현하고자 한다. 또한 연선국가와의 무역을 강화하고 중국 경제의 건강하고 지속적인 발전을 추구하는 데 있다. 그런 측면에서 2018년부터 시작된 중·미 간 무역 갈등은 중국 정부입장에서는 ‘일대일로’ 전략에 더욱 명분과 힘을 실어주고 있다.

COSCO시핑그룹과 초상국그룹은 중국의 해운·항만업계를 대변하는 양대 기업으로 ‘일대일로’ 전략의 최전선에서 서서 해외 물류네트워크를 구축하고 있다. 본문에서는 두 개의 기업의 예를 들었지만 실제로는 더욱 다양한 기업들이 ‘일대일로’란 캐치프레이즈를 내걸고 해외 항만과 물류거점 개발에 참여하고 있다. 항만기업으로는 만형적인 상하이국제항만그룹(SIPG)이 이스라엘 하이파(Haifa)신항, 벨기에 제브류헤 AMP 터미널에 투자했고, 칭다오항그룹은 이탈리아 바도항, 다롄항그룹은 지부티에 투자했다. 광시 베이부완항무그룹(北部湾港集团)은 말레이시아 콰탄(Kuantan)항에 허베이항만그룹(河北港口集团)은 인도네시아 잠비(Jambi) 종합국제항만에 투자하며 해외사업을 개시했다. 닝보·저우산항도 인도네시아 최대 항만인 탄중프리옥(Tanjungpriok)항 확장공사에 59억 달러를 투자했다.

그 밖에도 중국해외홀딩스그룹(COHC)은 파키스탄 과다르항 운영권을 확보하고 개발을 진행하고 있다. 중국전력건설그룹(Power China)은 말라카 게이트웨이(Melaka Gateway) 개발에 투자협정을 체결했으며, 중국도로교량공정유한책임공사(CRBC)는 콩고 푸앵트누아르(Pointe-Noire), 적도기니의 바타(Bata)항, 중국항만공정공사(CHEC)는 수단의 수단항, 알제리의 셰르셀(Cherchell)항, 모잠비크의 마푸토(Maputo)항, 기니공화국 코나크리(Conakry)항, 가나 테마(Tema)항, 나이지리아 레키항, 카메룬의 크리비(Kribi)항, 나이지리아 라고스(Lagos)항, 에리트레아 마사와항(Massawa) 등에 투자 및 개발주체로서 참여하고 있다²²⁾.

‘일대일로’ 전략을 떠나서, 이러한 중국 기업들의 해외 물류거점 확보는 우리에게 많은 시사점을 준다. 먼저 우리나라도 해외 물류거점 확보에 보다 적극적으로 참여할 필요가 있다. 물론 본문에서 언급한 COSCO시핑그룹과 초상국그룹, 그리고 상술한 기업들은 모두 중국의 국영기업으로서 국가전략에 이바지해야하는 사명도 가지고 있지만, 수익 창출, 리스크의 책임 부분에서 민간기업들보다 자유롭다고 할 수 있으며, 민간기업이 대부분인 우리나라의 물류기업, 터미널운영사들이 장기적 관점에서 해외인프라 사업 추진에는 애로가 많은 것이 사실이다.

22) 이보다 더욱 많은 주체와 항만이 존재함, 港口圈, “你知道中国的港口企业有多牛吗? 红旗早已遍布世界六大洲”, 2019. 4. 9.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

하지만 우리나라에서도 항만공사 혹은 코레일과 같은 물류관련 공기업, 공기업과 민간기업 간 컨소시엄 형태로 '글로벌 물류거점' 확보의 관점에서 글로벌화 전략을 수립하고, 이를 위한 광범위한 지원정책이 필요할 것으로 판단된다. 뿐만 아니라, 우리도 지분을 보유하고 있는 아시아인프라투자은행(AIIB) 등을 통해 다자간 투자개발사업의 형태로 해외항만투자 사업에 참여할 수도 있을 것이다.

지금까지 우리나라는 공기업과 민간기업 간 컨소시엄 형태의 해외항만투자 사업에 대한 사례는 찾아보기 힘들다. 공기업은 상위기관의 사업 및 예산승인을 받아야 하는 구조뿐만 아니라 국회의 동의도 거쳐야 하는 등 그 추진절차가 번거롭고 복잡하다. 또한 해운·항만·물류 분야의 민간기업은 투자여력이 충분치 않아서 국내 항만투자 사업조차 그 투자활동이 활발하지 못한 게 사실이다. 이러한 현실적인 한계와 제반 여건을 개선할 방법을 찾아야 한다. 그 대안으로 2018년 7월에 설립된 해양진흥공사의 정책지원자금, 특별기금 및 공채발행 등의 재원을 통해 컨소시엄 형태의 해외항만투자 사업에 참여하는 방안을 강구하는 등 획기적인 방안을 모색해야 할 것이다.

나아가 우리나라의 물류기업들은 이러한 '일대일로' 연선국가에 설립되는 해외산업 거점들에 진출하는 것 역시 하나의 투자 사업으로 발전될 수 있다. 세계시장 진출 및 네트워크 확장은 중국뿐만 아니라, 이미 국내 물류시장이 포화에 달한 우리나라 기업들의 과제이기도 하다. 세계에서 중국 물류기업은 경쟁 상대가 될 수 있지만, 또한 협력 파트너가 될 수 있다. 특히 신뢰 관계가 전제가 된다면, 중국 물류기업과 합자 등의 방식으로 '일대일로' 연선국가 해외 산업단지에 공동 진출한다면 현지에서의 '바게닝 파워' 강화에도 도움이 될 수 있을 것이다.

이에 따라, 우리나라 정부는 우리나라 물류기업의 해외진출 관련 컨설팅 및 자금지원(물류펀드 등) 확대 등을 고려해야 할 것이다. 또한 COSCO시핑과 초상국그룹이 차이나시핑그룹, OOCL, 시노트란스 등과 인수합병을 통해 자신들의 역량을 배가 시킨 점을 고려할 때는 정부가 중재자 혹은 지원자가 되어 업계 내 인수합병 등을 촉진시켜 업계 경쟁력을 높일 필요성도 있을 것이다. 우리나라는 현재 놓여 있는 해운·항만시장의 규모의 취약성과 자국 기업 간 극심한 경쟁의 폐해를 개선하고, 경쟁력을 확보하기 위해 기업결합 등의 방식을 통해 해운·항만 기업의 대형화가 필요한 시점이다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 국가발개위와 중국해양발전재단 협력협정 체결, '해상실크로드' 건설의 고품질 발전 공동 추진
- 교통운수부 등 7개 부처 공동으로 「스마트 해운 발전 지도의견」 발표
- 올해 1~4월, 중국 조선업 경제운영 현황
- 「웨강아오(粤港澳大湾区) 대만구, 컨테이너부두 추가 건설이 필요한가?
- 렌윈강시, 카자흐스탄과 다수의 협력 투자 프로젝트 체결
- 상하이 푸둥(浦东)신구, 해운중심 핵심 기능구 건설 추진

해운 · 항만 · 물류

- 허베이(河北)항만그룹 시장화 전환의 5대 방향
- 창장삼각주 항만일체화, 누가 리더가 될 것인가?
- 하이난성(海南省), COSCO SHIPPING과 함께 하이난 해운·항만 자원 개선 추진
- 장쑤(江苏)해사국, 해운업 활력 제고를 위한 35항의 해운서비스 조치 발표
- 난징-상하이 국·내외 무역 직항노선 개통
- 초상국, 중국 최초 '5G+선박건조' 프로젝트 실시
- 샤먼항, 500번째 '실크로드 해운' 항로운항 선박 기항

- 닝보·저우산항, '도로운송의 철송 전환' 석탄 정기열차 첫 운행
- 광저우항, 로테르담항과 데이터 교환 진행 계획
- 텐진항 몽골의 전용 '출해구'로 구축, '중·몽 국제물류단지유한공사' 설립
- 다롄항 혼합광석 업무량 3,000만 톤 돌파, 국제 환적량도 1,500만 톤 이상
- 닝보·저우산-인도네시아 컨테이너·벌크·잡화 겸용 정기선 개설
- 방콕에서 제28차 아시아 선주협회 연차 총회 개최

해양 · 수산

- 올해 1분기 중국해양생산총액 약 1조 9,000억 위안 기록, 동기 대비 6.6% 증가
- 푸젠성 「크루즈 경제발전 촉진에 관한 실시방안」 발표, '해상실크로드 크루즈' 브랜드 육성
- 산시성(陕西省) 서부지역 '육·해 신통로'에 포함, 총 9개 지역으로 확대
- 장쑤성(江苏省)과 화능그룹(华能集团), 해상풍력발전기지 구축을 위해 1,600억 위안 합작투자
- 선전시(深圳市) 첫 해저터널 착공
- 칭다오시(青岛市) 2022년까지 해양 생산총액 5,000억 위안 돌파 목표
- 생태환경부 「해양환경보호법」에 대한 개정 시작

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 국가발전개혁위원회와 중국해양발전재단 협력협정 체결, '해상실크로드' 건설의 고품질 발전 공동 촉진

최근, 국가발전개혁위원회 산하의 국제협력센터와 중국해양발전재단은 베이징에서 전략적 협력협정을 체결했다. 양측은 21세기 해상실크로드 건설에 중점을 두고 해양경제 분야에서 국제교류협력 확대, 해양산업 협력 플랫폼 구축 및 해양 고급 싱크탱크의 설립 추진 등에 관한 협력을 함께 추진할 것이다. 이에 '해상실크로드' 건설을 고품질 발전으로 전환하는 데 효과적 모델을 모색하고 적극적으로 기여한다.

협정에 따르면, 양측은 향후 다섯 가지 중점 분야에서 협력을 전개할 예정이다. 즉 '일대일로' 해양산업 발전 협력 메커니즘 구축, '일대일로' 블루경제 협력 교류활동 전개, 해양산업연맹의 설립 추진, 해양경제산업원구의 높은 수준의 건설지원 및 국제 해양경제 고급 싱크탱크 구축이 포함된다.

판신춘(潘新春) 중국해양발전재단 비서장에 따르면, 해양발전재단은 글로벌 해양산업경제와 '해상실크로드' 연선국가와 도서국가를 위해 해양공간계획, 산업발전, 생태보호 등에 관한 자금과 기술지원을 제공하는 데 주력할 것이며, 해양산업 관련 기관들과 함께 협력해서 프로젝트의 실시를 적극적으로 추진할 것이다. 또한, 글로벌 해양거버넌스 참여, 북극권 항로와 남중국해에 관한 연구 전개 및 해양경제 국제협력 등 측면에서 적극적인 효과를 얻었다. 다음 단계에서 재단은 이번 협력협정의 체결을 계기로 고효율적인 업무 메커니즘을 수립하고, 협력 플랫폼을 구축하여 '일대일로' 해양경제의 고품질 발전 추진을 모색할 것이다.

국가발전개혁위원회 국제협력센터의 관계자에 따르면, 제2차 '일대일로' 국제협력 정상포럼에서 '일대일로' 고품질 건설에 관한 많은 합의가 달성되었으며, 이 좋은 시점에서 국제협력센터와 해양발전재단 간 협력이 이루어졌다.

다음 단계에서 양 기관은 여러 분야에서 실무적 협력을 전개할 계획이라고 밝혔다. 첫째, 중앙정부의 정책과 연계하여 해양산업에 관한 연구를 강화한다. 둘째, 재단의 레버리지 역할을 발휘해서 중대 해양산업 프로젝트의 실현을 추진하여 본보기를 적극적으로 구축한다. 셋째, 육·해 합동발전을 촉진하고, 창장삼각주 일체화 발전, 웨강야오대만구(粤港澳大湾区) 건설 등 국가발전전략과 자발적으로 융합한다. 넷째, 국제협력 메커니즘을 통해 국내외 해양경제 분야의 협력을 강화한다. 다섯째, 블루경제 전문 인재에 대한 요구에 따라 해양경제 인재를 함께 육성하여 '일대일로' 고품질 발전을 위해 인재지원을 제고한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 5. 22.>

2 교통운수부 등 7개 부처 공동으로 「스마트 해운 발전 지도의견」 발표

5월 16일, 칭다오에서 개최했던 2019년 스마트 해운 발전 업무회의에서 교통운수부, 중공중앙 인터넷 보안과 정보화지도소조관공청(中央网信办), 국가발전개혁위원회, 교육부, 과학기술부, 공업 정보화부, 재정부의 7개 부처는 공동으로 「스마트 해운 발전 지도의견」(약칭 「의견」) 발표를 통해 앞으로 30년 동안 스마트 해운 발전 방향을 수립했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

스마트 해운은 전통적인 해운요소와 현대정보, 통신, 센서 및 인공지능 등 첨단기술을 융합하는 현대해운의 새로운 업태이다. 즉 스마트 선박, 스마트 항만, 스마트 해운 보험, 스마트 해운서비스 및 스마트 해운 감독관리의 5개 요소가 포함되어 있다. 「의견」에 따르면, 2020년까지 중국은 기본적으로 스마트 해운 발전 정층설계(顶层设计: 국가 탑 레벨에서부터 엮다운 방식의 계획 추진)를 수립하여, 2025년 스마트 해운 발전에 대한 핵심기술의 R&D 추진을 통해 글로벌 해운 발전 혁신의 중심으로 구축한다는 계획이다. 2035년까지 스마트 해운 핵심기술을 전면적으로 파악하며, 스마트 해운 기술표준 체계를 구축할 것이다. 2050년까지 고품질 스마트 해운체계 형성을 통해 교통강국 건설 과정에서 핵심 역할을 발휘할 것을 제시했다.

허젠중(何建中) 교통운수부 부(副)부장은 현재 글로벌 스마트 해운업이 아직 발전 초기 단계에 처해 있으며, 중국은 기회를 잘 포착해야 해서 기술혁신을 위주로 산업 구정조정 및 고품질 발전을 추진해야 한다고 지적했다.

또한 허젠중 부부장은 5개 분야에서 스마트 해운의 건전한 발전을 추진해야 한다고 제시했다. i) 「의견」의 총체요구를 잘 파악하며, 단기 목표, 중기 목표 및 장기 목표로 10대 중점 업무(23)를 실시해야 한다. ii) 스마트 해운 발전 3년 행동을 실시하여, 로드맵 수립을 통해 시범사업을 추진하는 동시에 핵심기술을 발전시켜야 한다. iii) 법규, 표준, 규범을 기반으로 스마트 해운 거버넌스 체계를 구축해야 한다. iv) 전면적인 교류 및 협력을 추진해야 한다. v) 메커니즘 및 인센티브 제도를 지속적으로 개선하여, 각 부서 간 협력 추진을 통해 연구 성과를 조속히 보급해야 한다.

<출처 : 中国交通新闻网, 2019. 5. 17.>

3 올해 1~4월 중국 조선업 경제운영 현황

2019년 1~4월, 국제 해운시장은 전반적으로 낮은 수준에 머물러 있고, 글로벌 신조선 수주량도 지속적으로 감소하고 있다. 4월에 BDI 지수의 현저한 회복에 따라 중국 신조선 수주량의 감소폭은 축소되었고, 선박 건조량은 지속 증가하고 있다. 주요 조선업체들의 총 생산액 등 경제지표도 동기대비 성장세를 나타냈다.

올해 1~4월, 중국의 선박 건조량은 1,325만 DWT로 전년 동기대비 13.3% 증가했으며, 신조선 수주량은 949만 DWT로 동기대비 47.3% 감소했다. 4월 말까지의 선박 수주잔량은 8,555만 DWT로 전년 동기대비 8% 하락했고, 2018년 말에 비하면 4.2% 하락했다.

1~4월, 중국의 수출 선박 건조량은 1,239만 DWT로 전년 동기대비 13.7% 증가했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 874만 DWT로 동기대비 47.7%로 하락했다. 4월 말, 수출 선박 수주잔량은 7,717만 DWT로 동기대비 8.2% 하락했다. 수출 선박이 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량 중에 차지하는 비율은 각각 93.5%, 92.1%, 90.2%였다.

올해 1~4월, 53개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 1,288만 DWT로 전년 동기대비 13.7% 증가했으며, 신조선 수주량은 909만 DWT로 전년 동기대비 48.2% 하락했다. 4월 말 기준, 선박 수주잔량은 8,386만 DWT로 동기대비 6.7% 감소했다.

23) 10대 중점 업무는 ① 정층설계(顶层设计) 및 체계적인 계획 수립, ② 해운·항만 인프라의 정보화 및 스마트화 수준 제고, ③ 스마트 선박 기술 응용 추진, ④ 스마트 해운 기술혁신 추진, ⑤ 선박 스마트 항행 보장 체계 가속화 구축, ⑥ 해운·항만관련 장비 건조 및 설계능력 제고, ⑦ 스마트 해운 서비스업 육성 추진, ⑧ 스마트 해운 안전 리스트 방지, ⑨ 스마트 해운 법규 표준 및 감독관리 체계 구축, ⑩ 스마트 해운 인력 육성 강화임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

53개 중점 조선소의 1~4월 수출 선박 건조량은 1,211만 DWT로 전년 동기대비 14.9% 증가했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 844만 DWT로 동기대비 48%로 감소했다. 4월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 7,581만 DWT로 전년 동기대비 7.1% 감소했다. 1~4월 53개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 94%, 92.8%, 90.4%였다.

1~4월, 80개 주요 조선업체의 총 생산액은 1,120억 위안으로 전년 동기대비 6.7% 증가했다. 그중 선박 제조업의 생산액은 460억 위안으로 전년 동기대비 3.4% 증가했고, 선박 기자재업의 생산액은 75억 위안으로 전년 동기대비 1.3% 하락했으며, 선박 수리업의 생산액은 40억 위안으로 동기대비 8.1% 증가했다.

상기 80개 주요 조선업체의 수출 납품액은 426억 위안으로 전년 동기대비 3.9% 증가했다. 그중 선박 제조업 수출액은 303억 위안으로 동기대비 2.7% 증가했고, 선박 기자재업의 수출액은 16억 위안으로 동기대비 5.9% 증가했으며, 선박 수리업의 수출액은 26억 위안으로 8.3% 증가했다. 80개 주요 조선업체의 매출액은 705억 위안으로 전년 동기대비 2.2% 증가했고, 총이익은 4억 3천만 위안으로 전년 동기대비 79%를 증가했다. 1~4월, 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량이 세계 조선시장 중에 차지하는 비율은 각각 37.2%, 54.7%, 43.2%였다.

<자료 : 中国船舶工业行业协会, 2019. 5. 17.>

4 '웨강아오(粵港澳) 대만구', 컨테이너부두 추가 건설이 필요한가?

2017년 7월 1일, 「웨강아오 대만구(粤港澳大湾区: 광둥, 홍콩, 마카오 경제권) 건설 협력 심화 프레임 협의 추진」의 협의식이 홍콩에서 거행됐다. 또한 2019년 2월 18일, 중국공산당 중앙위원회, 국무원이 「웨강아오 대만구 발전계획 요강」을 발표했는데, 이 문건은 현재 시점에서 '웨강아오 대만구 추후 협력 발전에 있어 중요한 행동강령'이 됐다. 문건 중 항만건설 목표에 대해 다음과 같이 서술되어 있다.

“현대화의 종합교통운송체계 구축을 위해서는 주삼각 항만의 국제경쟁력 제고, 홍콩국제해운중심의 지위 향상 및 공고화, 광저우와 선전의 국제해운종합서비스 기능 강화, 홍콩과의 상호보완 및 공영공생의 구도 형성, 해운과 물류 및 관련서비스 체계 형성, 항만군 전체의 국제경쟁력 향상이 필요하다. 해양경제의 큰 발전을 위해서는 항만물류, 연해지역 여행업, 해양정보서비스 등 해양서비스업의 신속한 발전을 필요로 한다. 대외개방 확대를 위해서 웨강아오 항만 국제협력이 강화되어야 하고, 관련 국가·지역과 항만산업원구 공동 구축, 지역성 항만동맹 구축이 필요하다.”

웨강아오 대만구는 주장삼각주의 광저우, 포산(佛山), 자오칭(肇庆), 선전, 둥관, 후이저우(惠州), 주하이(珠海), 중산(中山), 지우먼(江门)의 9개 도시와 마카오, 홍콩 2개 특별행정구로 구성된다. 대만구에는 광저우항, 선전항, 주하이항, 후이저우항, 둥관항, 중산항, 홍콩항이 있는데, 그중 광저우항, 선전항, 주하이항, 둥관항은 모두 물동량이 1억 톤 이상의 대형항만들이다. 2018년 웨강아오 대만구의 홍콩항, 선전항, 광저우항의 3대 항만 컨테이너물동량은 합계 약 6,700만 TEU이며, 이 3개 항만은 모두 전 세계 컨테이너 순위 10위권에 포함된다.

홍콩해운항만국은 얼마 전 2018년 홍콩의 컨테이너물동량이 전년도 동기대비 5.4% 하락한 1,964만 1천 TEU로, 홍콩이 컨테이너 2,000만의 문턱에서 떨어졌다고 발표했다. 반면 대만구에서 홍콩항과 함께 컨테이너 대형항만으로 꼽히는 선전항, 광저우항은 2018년의 컨테이너물동량이 각각 2,573만 5,900TEU와 2,180만 TEU로 추정된다(실제 선전항은 2,574만 TEU, 광저우항 2,192만 TEU를 기록). 2018년 선전항 컨테이너물동



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

량은 2,573만 5,900TEU로 동기대비 2.09% 증가하였는데, 2017년과 비교하여 증가율은 3%p 하락했으나, 2011년부터 8년간 비교적 안정적으로 증가했다.

2018년의 광저우항 컨테이너물동량은 2,180만 TEU로 2011년 1,425만 400TEU와 비교하여 크게 늘어났다. 하지만 홍콩항의 지난 8년간 감소량은 474만 3천 TEU로, 컨테이너물동량을 보면 2011년의 2,438만 4천 TEU에서 2018년 1,964만 1천 TEU로 하락했다. 대외무역 컨테이너는 8년간 마이너스 성장을 하여 2011년의 2,438만 4천 TEU에서 1,964만 1천 TEU로 하락했다.

2018년 대외무역 컨테이너물동량 증가속도 추세와 컨테이너물동량은 기본적으로 일치해왔다. 선전항의 대외무역 컨테이너는 2011년 2,139만 8,600TEU에서 2018년 2,463만 9,800TEU로 증가했고, 광저우항 대외무역 컨테이너는 2011년 482만 500TEU에서 840만 TEU로 증가했다. 하지만 홍콩항 대외무역 컨테이너 증가속도는 지난 8년간 마이너스 성장을 하여 2011년의 2,438만 4천 TEU에서 1,964만 1천 TEU로 하락했다.

직항항로가 적은 항만들을 제외하고 주삼각 3개 연해항만의 지난 8년간 컨테이너물동량 증가량은 약 207만 7,700TEU, 대외무역 컨테이너물동량의 증가량도 210만 TEU를 넘지 않는다. 세계적 불경기와 국내경제 환경의 영향을 받아 증가속도가 느리고, 산업능력이 과잉된 것은 불가피한 것이다. 그렇다면 현재의 상황에서 왜강아오 대만구는 추가적으로 컨테이너부두 건설을 할 필요가 있는가?

1. 홍콩항(홍콩 콰이칭[葵青]항)

코스코터미널, 아시아 컨테이너터미널, 홍콩인터내셔널 터미널, 모던터미널 4개사가 경영 및 관리하는 홍콩 콰이칭 1호, 2호, 4호, 5호, 6호, 7호, 8호 및 9호 부두에 모두 23개 선석이 있고, DP world 운영의 CT3 선석까지 홍콩에는 모두 24개의 컨테이너 선석이 있다.

2. 선전항

선전항은 서부 항만구역과 동부 항만구역으로 나뉘고, 그중 서부 항만구역은 주로 셔코우(蛇口), 츠완(赤湾), 마완(妈湾), 다찬완(大铲湾)을 포함하며 동부 항만구역은 옌티엔(盐田)이 있다. 2017년까지 생산성 선석은 모두 141개로 그중 1만 톤급 이상 선석은 73개다. 전체 항만에서 컨테이너 전용선석은 45개로 셔코우, 츠완, 옌티엔, 다찬완 등 항만구역에 분포해 있으며, 그중 옌티엔항만구역이 가장 규모를 갖춰 20개의 전용 컨테이너선석을 보유하고 있다.

3. 광저우항

광저우항은 난사(南沙) 항만구역, 신사(新沙) 항만구역, 황푸(黄浦) 항만구역 및 내하 항만구역으로 나뉜다. 2017년 말, 이미 여러 종류의 생산성 부두 선석 508개를 보유하고 있으며, 그중 1만 톤급 이상은 73개이다. 2018년 9월 난사 4기 부두가 건설을 시작해 10만 톤급 2개, 5만 톤급 2개 컨테이너 선석이 건설될 예정이다. 이로써 광저우항 난사 4기 컨테이너부두는 이미 여러 역할을 맡고 있는데, 그중 난사 1기와 4기는 국내 무역 컨테이너, 난사 2기와 3기는 주로 대외무역 컨테이너를 맡고 있다. 이 외에도 2018년 광저우항은 신사항만구역에 2개의 곡물 통용선석을 건설했다.

2018년 말, 광저우항 컨테이너 항로는 이미 200편을 넘었고, 전세계 주요 정기선편이 광저우항에 취항하고 있다. 광저우항, 선전항 외에도 주삼각지역에는 물동량이 1억 톤 이상이 되는 둥관항이 있고, 전문 유전(油田)항만인 주하이항, 후이저우항 등이 있다.

일반적인 상황에서 부두의 실제 처리능력은 부두건설 전에 교통운수부, 국가발전개혁위원회에 비준 보고한 설계 처리능력보다 크고, 기계설비의 갱신 역시 처리능력



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

을 더욱 향상시킨다. 그렇다면 2018년 운영에 투입되는 부분을 감안하지 않아도 선전항 컨테이너 처리능력은 3,000만 TEU, 광저우항 역시 2,500만 TEU에 달한다.

세계 경제 침체 속에서 '항만독과점', '환경보호의 높은 요구', '수입석탄 제한조치', '효율증대 비용절감' 등 항만의 여러 요인이 중첩된 상황에서 3,000만 처리능력과 2,500만 처리능력, 거기에 2개 항만이 신축 중이나 아직 생산에 투입되지 않은 부두사업을 더하면 선전항과 광저우항의 컨테이너 처리능력은 매우 충분하며 단기간 내 컨테이너부두를 추가 건축할 필요는 없어 보인다.

홍콩항은 전문 선석이 부족하기 때문에 부두를 신축하여 운송능력을 확대할 필요가 있으나, 광저우항과 선전항은 상호보완적 부두건설을 제외하면 추가적인 부두건설은 불필요하다. 주삼각지역은 부두 간 거리가 서로 가깝고 기능도 비슷하여 중복부두가 악성 경쟁과 자원낭비를 초래할 수 있기 때문이다.

<출처 : 港口圈刘恋, 2019. 5. 21. 중에서 부분 발췌>

5 허베이(河北)항만그룹 시장화 전환의 5대 방향

4월 18일 허베이성항만그룹(河北港口集团)은 허베이항만그룹 시장화 전환 5대 방향을 발표했다. 민영기업으로서의 언급한 5대 시장화 전환 방향이 매우 쉬울 것이나, 허베이성에 귀속된 독자기업 허베이성항만그룹으로서는 이 같은 변화가 매우 큰 도전일 것이다. 본지는 이를 소개하고자하며 몇 년 후 허베이성항만그룹의 시장화 변화가 어떤 방향으로 갈 것인지 그 귀추를 주목하고 있다.

2019년 열린 허베이항만그룹 당위원회 첫 번째 4차 전체회의에서 시장화·현대화·국제화의 새로운 그룹의 목표를 확립한 바 있다. 시장화 전환은 매우 중요한 사항으로 총 목표는 다음과 같다. 그룹 각 계열사, 자회사 및 경영기능을 부여한 센터의 합동관리를 핵심으로 인력관리를 기초로 한 노동력 시스템, 효익 효율의 급여시스템, 능력별 인재시스템을 구축하여 업무 이동, 급여 조정, 간부 인사이동을 충분히 조정할 수 있게 하여 모든 기업이 진정한 시장화 주체가 될 수 있도록 노력한다는 방침이다. 허베이성항만그룹의 5대 시장화 방향은 아래와 같다.

첫째, 인재 시장화 : 독립된 시장을 향해 가는 주체로, 전문경영인 제도를 시행한다. 직원 직위 체계관리, 직업발전 통로를 원활하게 추진한다. 경쟁을 통한 승진, 인력자원 집중관리를 실시한다.

둘째, 내부거래 시장화 : 가격시스템, 경쟁시스템, 권한분산 관리를 도입한다. 책임, 권한이 불분명한 상황을 타파하여 각 기업 및 기관이 시장을 직접 대면하여 창조력을 충분히 발휘하여 거래비용을 낮추고 인재배치를 최적화하며 경영 인재를 육성한다.

셋째, 경영시스템 시장화 : 경영시스템을 전면적으로 시장화 하여 생산요소 시장화 유동을 통해 경영 기관의 자체 능력을 향상시킨다. 그룹 계열사, 자회사 및 권한을 부여받은 센터가 자주적 경영, 문제해결, 자주 발전의 시장 주체가 되도록 한다.

넷째, 업무평가 시장화 : 종합자본을 평가하고 전면적으로 경영실적을 반영하고 각기 다른 기관에 맞춰 평가를 실시하여 경영성과를 과학적으로 평가함으로써 각 경영단위가 활발하고 긍정적인 발전을 할 수 있도록 돕는다.

다섯째, 급여분배 시장화 : 높은 지위는 더 많은 급여를, 더 많은 노동에 더 많은 급여를, 경영실적에 따른 급여를 지급하여 평균주의와 '커다란 철밥통'을 타파한다.

<자료 : 港口圈, 2019. 5. 21>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

6 창장삼각주 항만일체화, 누가 리더가 될 것인가?

5월 22일, 안후이성 우후(芜湖)에서 창장삼각주 지역 주요 지도자 좌담회가 개최되었다. 회의는 지난해의 '상하이 회의' 이후 1시 3성(상하이시, 장쑤성, 저장성, 안후이성) 창장삼각주 일체화 발전 3년 행동계획의 작업성과를 총결산하고, 「창장삼각주 일체화 발전 2019년 업무계획」을 심의 결정하며, 「창장삼각주 지역 일체화 발전 계획요강」의 중요 사항 실천을 위한 업무 분장이 이루어지는 자리였다. 이는 창장삼각주 일체화가 지속적으로 진행되고 있으며, 창장삼각주 지역이 한층 더 심화 통합될 것을 의미한다.

본지 자료에 따르면, 2018년 창장삼각주 항만군 중에서 '1억 톤급'의 물동량을 처리한 항만은 모두 16개이다. 여기에는 Ningbo-Zhuoshan항, 상하이항, 쑤저우항, 난통항(南通港), 난징항, 타이저우항(泰州港), 쉰원강항, 장인항(江阴港), 전장항(镇江港), 우후항(芜湖港), 항저우항, 자싱내하항(嘉兴内河港), 후저우항(湖州港), 마안산항(马鞍山港), 양저우항(扬州港), 퉁링항(铜陵港)이 포함된다.

이 16개 항만의 2018년 물동량은 모두 43억 6,300만 톤으로, 중국 전체 항만물동량의 32.69%를 차지한다. 창장삼각주 항만군은 중국 5대 항만군 중에서 경쟁력이 가장 높은 항만군으로 발전 과정 중에서 항만 간 협력은 이미 오랜 역사를 가지고 있다. 그러나 새로운 시대, 새로운 요구 아래 창장삼각주 항만들은 어떻게 심층 통합을 지속하고, 창장삼각주 일체화 발전에 영향을 줄 것인가는 각 항만이 당면한 새로운 도전 과제이다.

상하이항의 기능적 포지션은 '국제해운중심'이다. 상하이항은 경제배후지와 항만 분야에서 큰 장점을 지니고 있다. 지리적인 장점과 컨테이너물동량 세계 1위, 총 물동량 세계 2위, 항로 수, 포괄 지역범위와 컨테이너 항차 횡수 부문 모두 세계적으로 앞서 있다. 양산항 자동화부두의 건설 역시 향후 발전이 주목해볼 만하다. 창장삼각주 항만군 중 상하이항은 명실상부한 '리더'의 위치에 있으며, 그 임무는 세계에서 자신의 위치를 더욱 공고히 하는 것이다.

상하이 국제해운중심의 건설 방침과 발전 방식은 높은 수준의 해운관련 종합서비스를 제공해야 하며, 완벽하고 통일된 산업체인 구축 등 분야에서 더욱 노력해야 한다. 상하이 국제해운중심은 그 선두의 위치를 유지해야 하고 해운자원 집중도를 더욱 강화해야 하며, 자원배치 효율 및 그 가치창조 부문에서 최적화를 지속해야 한다. 상하이자유무역시험구 개방 정책의 장점을 이용하여 상하이항이 진정한 '자유무역 국제대항(大港)'으로 거듭나게 해야 한다.

상하이항의 장점은 국제 컨테이너운송에 있으므로 상하이항의 화물구조는 적절한 조정이 필요하다. 창장유역 및 기타지역의 내륙무역 물자, 예컨대 광석, 에너지 등의 환적 임무는 창장삼각주 기타 항만에 이양하고 대외무역 벌크의 환적 역시 이양하여 상하이항 컨테이너운송을 향후 국제해운중심 발전의 주요 성장 포인트로 삼아야 한다.

또한 화물상하역 환적 분야에 있어서 상하이항은 지속적으로 배후지와와의 교통연결 정도를 강화해야 한다. 복합운송을 발전시켜 철도, 도로와 내륙수운 컨테이너 집결 및 분산시스템을 지속적으로 개선하는 것은 상하이항의 화물연결과 배후지 수요를 만족시키는 것이며, 다른 측면으로는 창장삼각주 지역 기타 항만이 상하이항으로부터 화물을 분배받는 것을 촉진시킬 수 있다.

저장은 전 세계 총 물동량 1위의 대형 항만인 Ningbo-Zhuoshan항과 항저우항, 자싱내하항, 우후항이라는 3개의 1억 톤급 내하항만을 보유하고 있다. Ningbo-Zhuoshan항은 중요한 환적항으로 창장연안과 창장삼각주 지역 공업 발전에 필요한 원재료, 에너지, 대외무역 화물에 운송 서비스를 제공한다. 창장삼각주 지역 경제의 대외개방 및 현대 물류업과 임항산업 발전의 중요한 지지대 역할을 하고 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

일체화는 단순한 물리적 통합과 다르다. 저장성 항만과 상하이항이 엇비슷한 역량으로 창장삼각주 항만군에서 피할 수 없는 경쟁을 가져오기도 하지만, 적절한 경쟁의 기반이 형성되면 지역 내 발전의 활력이 되고 진정한 연합이 실현될 수 있다. Ningbo·저우산항의 경쟁력은 벌크화물과 대형 원유부두, 석탄부두 및 철광석부두 등 전문 벌크부두에 있다. 향후 발전 포지셔닝에 있어서, Ningbo·저우산항은 전통적인 물류범위 외의 항만업무로 확대하여 국제허브항을 향해 나아가야 한다. 그러나 상하이항과 경쟁 중, Ningbo·저우산항 역시 악성경쟁 혹은 화물공급원과 배후지 쟁탈 등을 피하기 힘들 것이다. 그러나 자신만의 특색 있는 발전을 강화하며 상하이항과 상호보완의 '투톱' 체제를 형성해야 한다.

저장성 내의 기타 내륙항만은 보충적인 역할을 충실히 하여 적극적으로 Ningbo·저우산항의 전환 발전 중에서 이양되는 일부 기능을 담당해야 할 것이며, 창장간선 상 자신의 역할을 충분히 발휘해야 할 것이다.

장쑤성의 1억 톤급 항만은 쑤저우항, 난통항, 난징항, 타이저우항, 쑤원강항, 장인항, 전장항, 양저우항으로서 그 수와 집중도는 창장삼각주 지역 중에서 가장 높다. 그 중 쑤저우항의 포지션은 내륙·해상 복합운송의 대형 간선항만으로, 이미 창장삼각주 지역의 항만물류센터로 형성되어 연해의 주요 항만과 창장삼각주 지역 종합물류운송 시스템의 주요 허브로써 상하이 국제해운중심 '일체양익(一体两翼)'의 구도에서 북쪽 날개를 담당하는 컨테이너 간선항이다.

쑤저우항은 상하이에 인접하여 지리적 요건이 비교적 우수하고 자금적인 측면이 우수하다. 이 같은 장점을 발휘하기 위해 쑤저우항은 합리적인 계획으로 항만 발전에 유리한 적절한 배치를 실현하여 원재료, 에너지 환적항과 지역 허브항을 구축하고, 컨테이너 집하 및 분산 교통 네트워크 체계와 임항경제구의 건설을 가속화해야 한다. 그러나 배후지와 주변 기타 항만의 영향을 고려하면 쑤저우항은 발전 계획 중 맹목적인 확장을 지양하여 자원낭비를 방지해야 한다.

쑤원강항은 창장삼각주 항만군 중 비교적 특수한 항만으로, 중국 남쪽과 북쪽 항만을 연결하는 역할을 하고 있다. 쑤원강항은 물류환적형 항만으로 규정되었으나, 국제 환적과 수상환적의 컨테이너물동량 비율이 낮아서 컨테이너부두 건설이 상대적으로 느린 편이다. 또한 쑤원강항은 창장삼각주 북부에 위치해 있어 창장삼각주 각 항만과 연결이 밀접하지 못하고 오히려 환발해 항만군과 연결이 비교적 많아 쑤원강항이 창장삼각주 항만군에서 담당하는 역할에 영향을 주고 있다. 따라서 쑤원강항과 창장삼각주 기타 항만과 상호협력을 강화하는 것이 현재 발전 과제 중 하나이다.

난통항, 난징항, 타이저우항, 장인항, 전장항, 양저우항 등 내하항만의 발전 포지셔닝은 상하이항과 기타 허브항의 지선 보급항으로 규정되었다. 이같이 점 분포의 항만군 구조와 기능은 항만산업의 전문화 분업과 협력에 유리하다. 창장삼각주 항만군 경제배후지의 집결 및 분산 네트워크 시스템 확장과 기타 기초설비 투자와 건설에 도움을 주고, 인접 항만 간 협력 경쟁 중 발전을 도모하여 자원의 합리적 배치를 실현하고 항만운영의 경제·사회적 효과가 더욱 향상되는 깊은 의의를 가지고 있다.

상하이항과 Ningbo·저우산항이 상호 경쟁하는 가운데 향후 창장삼각주 항만군의 리더가 될 것인가는 아직 정해지지 않았다. 그러나 장쑤와 저장이란 양 날개가 발전을 돕고, 안후이가 창장삼각주 항만군과 심층 융합하는 추세는 이미 분명해져가고 있다.

현재 장쑤, 저장, 안후이는 모두 성급 항만통합을 완료했다. 창장삼각주 항만통합이 성급 항만그룹통합과 다른 점은 창장삼각주 항만의 통합은 하나의 통일된 항만그룹 부문을 성립하는 것이 아니라 통합의 프레임 속에서 더 많은 자유를 구현하는 것이다. 또한 창장삼각주 지역은 4개의 서로 다른 성과 직할시로 이루어져 행정구역이 다르며 항만통합 상의 소통 역시 성급 항만그룹통합보다 더욱 어렵다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

창장삼각주 항만통합의 추진은 국가전략이며 동시에 항만과 도시 일체화 발전의 새로운 추세이며 창장삼각주 항만통합의 모색은 여전히 창장삼각주 일체화 중 중요한 명제이다.

<자료 : 港口圈, 2019. 5. 27.>

7 하이난성(海南省), COSCO SHIPPING과 함께 하이난 해운·항만 자원 개선 추진

5월 18일, 하이커우에서 하이난(海南)해운·항만주식유한공사(이하 '하이난유한공사'로 약칭) 주주권 합작계약 및 개편사업 기획·준비팀 설립 현판식이 열렸는데, 코스코시핑(COSCO SHIPPING)은 하이난성교통청, 하이난성국자위원회, 국가개발투자그룹과 각각 MOU, 주주권 합작협정 및 하이난 항만자원통합 전략협력협정을 체결했다.

하이난유한공사는 하이난성해운·항만자원통합 성(省)급 플랫폼이다. 하이난성과 코스코시핑은 하이난성 해운·항만자원통합 플랫폼을 통해 주주권 협력을 진행할 것이다. 코스코시핑도 산하 완전 출자 자회사를 통해 하이난유한공사의 지분 45%를 보유하게 된다. 앞으로 양자는 하이난성의 항만과 해운자원통합을 공동으로 추진할 것으로 예상된다. 이와 더불어, 코스코시핑과 국가개발투자그룹(하이난유한공사 지분 10.81% 소유)은 하이난성 해운·항만, 물류 등 분야에서 전면적인 전략 협력을 추진할 것이다.

이번에 코스코시핑이 하이난유한공사의 플랫폼을 통해 주주권 합작에 나선 것은 하이난성 정부가 대외개방을 전면적으로 심화시킨 배경 하에 코스코해운의 자원 집중, 산업 연동, 항로 배치 및 자본력 등 우위를 발휘하여 하이난항의 해운·항만 및 임항(临港)경제 발전을 빠르게 추진하고, 하이난자유무역시험구와 중국 특색 자유무역항 건설에 추진하는 중요한 조치이다. 아울러, 코스코시핑은 하이난의 지리적 및 전략적인 우위를 기반으로 하이난 자유무역구(항) 건설, '일대일로' 이니셔티브 및 국제 육·해 무역 신통로 건설의 주요 조치를 실행할 것이다.

코스코시핑은 하이난자유무역구(항) 건설을 추진하기 위해 2018년 말, 이미 하이난 최초의 국제 육·해 무역 신통로를 잇는 컨테이너 노선을 개설했다. 그리고 양푸항(洋浦港)은 환적항으로 이미 국내·외 컨테이너 노선 181개를 개설했다. 앞으로 개편사업 기획·준비팀 설립 후, 코스코시핑은 하이난유한공사에 정식으로 입주해 주주권 합작 사업을 추진하고, 국가개발투자그룹과 해운·항만업무 및 자원배치 분야 협력을 추진하는 동시에 양푸(洋浦)항구 공공화물 운송업무 일체화를 촉진하고, 다양한 방식을 통해 하이난성과 기타 항만 간 자원 통합을 적극적으로 추진하며, 명확한 포지션 정립과 합리적인 분업, 상호보완적 기능 및 경영협력의 새로운 구도 구축에 박차를 가할 것이다.

<자료 : 中国水运报, 2019. 5. 20.>

8 푸젠성 「크루즈 경제발전 촉진에 관한 실시방안」 발표, '해상실크로드 크루즈' 브랜드 육성

최근, 푸젠성 발전개혁위원회를 비롯한 10개 기관은 「크루즈 경제발전 촉진에 관한 실시방안」(이하 「방안」으로 약칭)을 발표했으며, '해상실크로드 크루즈' 브랜드를 육성하고, 크루즈 경제 산업체인을 경제성장의 새로운 포인트가 될 수 있도록 추진한다고 제시했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

「방안」은 크루즈 경제발전을 촉진하는 것은 공급측 구조성 개혁을 위주로 하고, 정책효과를 발휘해서 21세기 해상실크로드 핵심구 및 국가생태문명실험구의 건설을 중심으로 푸젠성의 현지 상황과 부합한 크루즈 특색 산업체인을 육성한다는 방침이다.

「방안」에서 제시된 목표에 따르면, 2035년까지 푸젠성의 연간 연해 크루즈 관광객 수는 200만 명에 달해야 한다. 샤먼 크루즈 모항을 비롯한 크루즈 출발항을 중점적으로 건설한다. 동북아, 동남아, 환 타이완(台灣)해협, 홍콩-마카오 항로 및 환남중국해 등의 '한 경로, 여러 정거장(一程多站)'의 크루즈 항로를 개통할 것이다. 타이완과의 특색적인 직항항로를 더 긴밀히 개통하고 연해 크루즈 항로를 개통함으로써 연해 크루즈 시장을 기본적으로 형성하도록 한다.

「방안」은 샤먼 크루즈항의 건설과 개조를 가속화시켜서 이를 통해 기능이 완비되고 도시의 크루즈 관련산업이 고도로 집중되는 국제크루즈 모항으로 건설할 것이다. 또한, 샤먼의 중국 크루즈 관광발전시범구 사업에 대한 신청을 지지하고, '해상실크로드 권역 크루즈 모항' 및 '국제 크루즈 관광 목적지'의 브랜드를 육성할 예정이다. 2025년까지 샤먼을 크루즈 산업의 핵심구로 구축하고 동남 연해지역의 가장 활성화 되는 국제 크루즈 모항 및 해협양안(중국 대륙과 타이완 지역) 크루즈 관광 경제권의 핵심 항만으로 구축할 계획이다.

「해상실크로드」에 의존해서 푸젠성은 성 내 크루즈 관광 고품질 노선을 구축하고, 타이완과의 크루즈 노선을 증가시켜 국내 연해노선을 적극적으로 개척하며, 동북아와 동남아 등의 국제노선을 개발할 것이다. 또한 국제 항만도시와의 협력을 추진함으로써 서로의 모항이 되거나 여러 모항 항로의 발전을 추진할 것이다.

「방안」은 현지 크루즈 기업을 육성하고 사회의 힘과 민영(民營)자본이 크루즈 산업 분야에 대한 투자를 장려한다. 크루즈 산업의 협력과 교류를 심화시키고 크루즈 기업의 '해외진출'을 지지한다.

푸젠성 발전개혁위원회의 관계자에 따르면, 푸젠성 크루즈 경제는 장족의 발전을 이루었지만 여전히 전체적으로 초보단계에 처해 있다. 크루즈 경제발전을 촉진하고 크루즈 경제 산업체인의 작용을 발휘한다면 '해상실크로드 크루즈' 브랜드를 육성하고 공급측 구조성 개혁을 추진하여 경제성장의 새로운 동력을 육성할 수 있다.

지금 중국 연해지역에서 이미 다롄, 톈진, 칭다오, 상하이, 닝보·저우산, 샤먼, 광저우, 선전, 쑤야 및 하이커우 등 크루즈 출발항을 기본적으로 건설했다. 2035년까지 중국의 크루즈 경제 규모가 약 4,600억 위안에 달할 것으로 예상된다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 5. 27>

9

올해 1분기 중국해양생산총액 약 1조 9,000억 위안 기록, 동기대비 6.6% 증가

국가가 '감세강비(減稅降費: 세금감면 및 행정성 비용 징수 항목 폐지)', 민간 경제 발전 지원 및 금융이 실체경제에 대한 지원 확대 등 일련의 정책을 발표함 따라 올해 1분기 해양경제 발전상황은 안정적인 시작을 열었다. 자연자원부 해양전략계획·경제사(海洋战略规划与经济司)의 소식에 따르면, 1분기 전국 해양생산총액은 약 1조 9,000억 위안을 기록했으며, 동기대비 6.6% 증가했다. 해양경제의 발전은 합리적인 구간 안에서 유지되고 있다.

그 가운데 해양 신흥산업의 구조조정은 가속화되고 있으며, 주요 지표는 다소 하락했지만 일부의 하락폭이 축소되었다. 중점 모니터링한 규모 이상의 해양의약·생물제품산업과 해양재생가능 에너지이용 기업의 이윤 총액은 동기대비 각각 21.9%, 28.3% 하락했으나, 하락폭은 1월과 2월보다 각각 5.2%p, 6.4%p 감소했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국과 '일대일로' 국가 간 무역 현황
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로'를 통한 중국 해운·항만기업의 글로벌 경영 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

해양플랜트 장비의 신규 수주 금액은 동기대비 114.3% 증가했으며, 인도 금액은 55.6% 감소했다. 3월말까지 수주잔량 금액은 동기대비 3.8% 감소했다.

해양 전통산업의 발전은 전체적으로 양호한 추세를 유지하고 있으며, 패턴 전환과 업그레이드의 발걸음이 빨라지고 있다. 해양천연가스와 해양원유 생산량은 동기대비 각각 7.4%, 2.0% 증가했다. 또한, 전국 선박 건조량은 동기대비 12.8% 증가했으며, 2018년 이래 최초 증가된 것이다. 3월말까지 전국 조선 수주잔량은 동기대비 10% 하락했다. 연해화물 운송량, 원양화물 운송량과 연해항만의 물동량은 동기대비 각각 14%, 12.1%와 3.2% 증가했다.

해양관련 공업기업의 전체 효익도 비교적 좋은 것으로 나타났으며, 영업수익은 안정적으로 성장되고 있고, 부채비율 등 지표도 안정적으로 유지되고 있다. 중점 모니터링한 규모 이상의 해양관련 공업기업의 영업수익은 동기대비 6.3% 증가했고, 영업수익 이윤율은 10.4%를 기록했으며, 부채비율은 동기대비 0.2%p 상승했다.

중점 모니터링한 업계 중에 새로 등록된 해양관련 기업은 총 4,967개로 동기대비 26.8% 증가했다. 등록 취소된 기업은 총 2,176개로 동기대비 94.1% 증가했다. 업계별로 보면, 해양관광업, 해양어업과 해양교통운수업 중에 신규 등록된 기업의 수량이 가장 많은 것으로 나타났으나, 해양관광업, 해양어업과 해양선박공업 중에 등록 취소된 기업이 가장 많은 것으로 나타났다.

해양 대외무역도 기본적으로 안정된 상태를 유지하고 있다. 중점 모니터링한 해양관련 제품의 수출입 무역총액은 동기대비 6.1% 하락했다. 그 가운데 수출은 동기대비 12.9% 하락했고 수입은 동기대비 23.8% 증가했다. 또한, 해운 수출입 무역총액은 동기대비 0.1% 하락했다. 그중 수출은 동기대비 2.1% 증가했고, 수입은 동기대비 2.9% 증가했다. 중국과 해상실크로드 연선국가 간 해운무역총액은 동기대비 2.8% 증가했다. 그중 수출은 동기대비 3.8% 증가했고, 수입은 동기대비 1.2% 증가했다.

금융이 해양관련 기업에 대한 지원에 관하여, 개발성 금융이 국내 해양관련 프로젝트 지원을 위한 대출 잔액은 1,356억 위안으로 작년 동기과 거의 같은 수준에 있다. 2개의 해양관련 기업은 메인보드에서 상장했으며, 융자규모는 34억 1천만 위안에 달했고, 전체 IPO(Initial Public Offering: 기업공개) 기업 융자규모의 13.3%를 차지했다.

신규 해역이용에 대한 심사를 엄격히 실행해왔으며, 신규 바다매립 프로젝트에 대한 심사가 없었다. 전국에서 신규 해역이용 면적은 7,208헥타르로 동기대비 65.6% 감소했다. 신규 바다매립 면적은 없었다. 징수된 해역이용금은 3억 3천만 위안으로 동기대비 65.2% 감소했다.

또한, 해양재해에 대한 조기경보 정보를 즉시 발표했다. 해양재해에 대한 조기경보는 총 9번 발표되었으며, 그 가운데 폭풍 조기경보는 3번, 파도 조기경보는 6번이다. 아직 해양재해가 일어나지 않았으며, 직접적인 경제적 손실도 없었다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 5. 20.>