

주요 주간 동향 리스트

2021년 1월 1호

◆ 주요 동향

1. 설문조사로 본 중국 해운 2021 전망
航运2021：业界勾勒市场图景
2. 2021년 최신판 “항만 경영관리 규정”, 어떤 변화가?
2021年最新版《港口经营管理规定》，有哪些新变化？
3. 2020년 중국 물류업계 10대 빅이슈
2020年中国物流行业十件大事
4. Ningbo, 컨테이너 부족 해결을 위해 10대 조치 시행
宁波出台十条措施，破解航运市场“一箱难求”
5. 클락슨사, “중국 선박금융업” 과거와 미래 조명
克拉克森研究：中国航运租赁十年 - 未来的征途是星辰大海
6. 하이난 자유무역항, 외국인 투자 네거티브 리스트(2020년) 공식발표
海南自由贸易港外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2020年版）正式发布
7. 중-유럽 정기화물열차 운행편수 빠르게 증가
中欧班列谁是“带货王”？
8. CMPort, SIPG를 제치고 Ningbo항 2대 주주로 등극
宁波港获招商局港口举牌 超越上港集团成第二大股东

* 본 주요 동향은 중국의 주요 언론 기사를 번역한 내용임

◆ 기타 동향

9. 2020년 칭다오항 14개의 국제무역노선 신규 추가

2020年青岛港新增外贸航线14条

<https://www.chinanews.com/cj/2021/01-04/9377869.shtml>

10. SIPG, 통성그룹 보유 지분 4.86% 전부 무상 전환

上港集团：同盛集团4.86%持股无偿划转 不再持有公司股份

http://www.sofreight.com/index.php/news_50690.html

11. 다롄항, 사명을 '랴오닝항만주식유한공사'로 변경 예정

大连港：公司名称拟变更为“辽宁港口股份有限公司”

<http://finance.eastmoney.com/a/202101071766317679.html>

12. 중국 최초의 연료전지 요트 대련에서 시범 운항에 성공

中国第一艘燃料电池游艇在大连成功试航

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=579093>

13. 창장 장쑤구간, 2020년 입출항 화물 6.5% 증가

长江江苏段全年进出港货物逆势增长6.5%

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=579333>

14. 국제특송업체, 중-미간 성수기 할증료 인하

国际快递企业调低中国至美国旺季附加费

http://www.spb.gov.cn/xw/hqyz_1/ggyzxx/202101/t20210111_3757388.html

15. 상무부, 중점지역 전자상거래 기업의 분해 불가 및 일회용 비닐 포장 사용 금지

商务部：重点地区电商企业逐步停用不可降解塑料包装袋、一次性塑料编织袋

<https://mini.eastday.com/nsa/210111170900918847037.html>

작성자 : 장형원 중국연구센터 연구원

육천연 중국연구센터 연구원

김은우 중국연구센터 부연구위원

감수자 : 한광석 중국연구센터 센터장

(kmishanghai@naver.com)/+86-21-6090-0395)

설문조사로 본 중국 해운 2021 전망

- 중국해운교역공보(航运交易公报)는 최근 정부기관, 해운 항만 및 조선업체 등을 대상으로 2021년 해운시장 전망에 대한 설문조사를 실시하여 발표하였음
 - 2020년 발생한 코로나19가 해운시장에 큰 영향을 미쳤으며, 2021년 역시 큰 영향을 받겠지만, 응답자 60%이상이 상반기내 코로나가 통제되면서 해운시황도 조정될 것이라고 전망함
- 코로나19로 인해 해운 디지털화 촉진
 - 코로나19의 영향으로 응답자중 51.6%가 해운업 디지털화 발전이 촉진되었다고 답하였으며, 43%는 코로나 방역통제에 성공한 중국의 중요성이 더욱 증대되었다고 응답함
- 합중연횡의 기업결합, 격동기의 해운업 발전의 중요 요소
 - 해운업을 둘러싼 합중연횡적 기업결합이 해운업발전의 중요 요소라고 응답한 비율이 50%에 가깝음. 응답자의 30.7%는 해운관련 산업간의 수직적 통합에 두었고 17.8%는 수평적 통합 산업사슬에 두었음.
 - 이와 동시에 응답자 중 24.7%는 인공지능, 블록체인 등 기술의 발전, 21.8%는 녹색, 탄소중립을 선택함. 2021년에도 디지털화 및 녹색 환경 보호는 여전히 해운업 발전의 중요한 요소가 될 것임
- 2021년 불확실성 요인은 코로나19
 - 조사대상의 47.8%가 코로나의 불확실성을 응답함. 41.3%는 무역 정세의 불확실성 또한 9.8%는 탄소중립의 불확실성을 선택했음
- 선원 교대 해법
 - 2020년도의 코로나19로 발생한 선원교대문제에 대해 응답자의 45.2%는 선원들을 “중요 근로자”로 분류하여 여행금지 영향을 받지 않도록 해야 한다고 응답했으며, 43.5%는 중국 방식의 보급을 선택했음
- 컨테이너 및 가스운반선 낙관적
 - 2021년의 해운경기에 대하여 조사대상의 36.4%는 컨테이너 시황, 24.2%는 가스운반선 시황을 선택했고, 14.1%는 벌크 시황, 10.1%는 탱커시황을 선택했음
- 아시아 항로가 가장 낙관적
 - 항로별로는 조사대상의 33.3%는 아시아항로, 30.3%는 미국 항로, 22.2%는 유럽항로, 10.1%는 남미항로가 낙관적이라 응답함

- 해운 디지털 기술 주류는 디지털, 스마트항만, 블록체인, 전자상거래
 - 2021년 해운디지털 기술 주류에 대해 무인선과 스마트 항만(32.2%), 블록체인의 응용(32.2%), 해운 전자상거래(31.1%)로 비슷하게 응답함. 향후 상기 3 분야가 해운디지털 기술을 이끌 것으로 전망됨
- 자본재로서의 해운업 성격은 부정적
 - 조사대상의 60.8%는 해운업은 주기적인 자산으로서 성질에 큰 변화가 없기 때문에 여전히 해운 자산을 그다지 중시하지 않을 것이라고 답변하였고, 17.6%는 화폐 가치가 절하되면서 해운업은 자본이 선호하는 자산이 되어 다시 수송력이 과잉이 될 수 있다고 응답함
- 물류중심지로서의 상해 발전 전망 기대
 - 조사대상의 29.0%는 장삼각주의 통합적 발전이 빠르게 진전될 것이라고 응답했으며, 23.7%는 양산항이 자유항이 될 것이며, 23.7%는 린강신구의 금융 발전, 22.6%는 해운 지수 선물 시장을 선택했음
- IMO 환경 규제는 선박기술 개발에 영향
 - IMO 환경규제에 대하여 조사대상의 46.6%는 기술 개발, 27.3%는 투자, 23.9%는 항만 시설은에 영향을 미칠 것이라고 응답했음
- 해운업과 항만의 상하류 통합 기대
 - 항만통합에 대하여 조사대상의 50.0%는 해운과 항만 일체화로 대표되는 산업사슬의 상하류(上下游) 통합, 33.3%는 행정 방식 위주 통합, 15.0%는 자본 방식 위주의 통합이라고 응답했음
- 조선 시황에 대해서는 혼조
 - 조사대상의 36.9%는 환경규제로 인해 조선업이 호조를 보일 것으로 예상했으나, 30.8%는 조선업이 여전히 어려울 것이라고 답했고, 21.5%는 조선 시장이 곤경에서 벗어났고, 수주 시장이 회복 할 것이라고 응답하였음

(国际海事信息网, 2021. 1. 6.)

http://www.simic.net.cn/news_show.php?id=243981

2021년 최신판 “항만 경영관리 규정”, 어떤 변화가?

■ 최근 교통운수부는 “〈항만 경영관리 규정〉 개정에 관한 결정(关于修改〈港口经营管理规定〉的决定)”을 발표 및 2021년 2월 1일부터 정식 시행할 예정이며, 주요 개정내용은 다음과 같음

■ 항만의 경영규제 완화, 경영환경 개선

- 예인선 경영자의 항만 소재지 등록제한을 철폐하고 전국 통일의 예인선 시장을 추진하기로 함
- 국무원의 “전국통합 온라인 정부서비스 플랫폼 건설 가속화에 관한 지도의견”을 시행해 항만 경영인에게 서류 자료 제출을 강요하지 않고 항만경영 연장 신청 서류를 간소화하기로 함
- 항만 경영허가 시한을 30일에서 20일로 단축하고 허가 변경 및 사업자등록 변경은 더이상 연동하지 않기로 함
- 서비스 유료 항목과 요금 표준을 다양한 채널에 공개하여, 공정하고 투명한 운영을 촉진하기로 함

■ 항만 오염방제 강화, 친환경 발전 추진

- 법에 근거해 선박 육상전원 사용을 추진하며, 항만경영 허가 요건에 육상전원 시설에 대한 조항을 법적으로 추가하기로 함
- 항만오염 사전처리 시설의 분류를 더욱 세분화하여 청정에너지와 대체에너지 우선 사용을 장려하기로 함
- 항만 경영인의 선박 오염물 인수시설 배치 및 인수 의무, 도시 공공 처리시설과의 효과적인 연계에 대해 명확히 함

■ 항만 리스크 방지 및 안전관리 강화

- 항만 대형 설비에 대한 항만 운영자의 방풍 조치와 위험화물 관리를 강화하고 항만 긴급상황 대응 관리를 개선하며, 대테러 방법 요건을 실시하기로 함
- 기업의 안전생산 책임을 확실히 하고, 항만의 안전생산 제도 건설 및 근로자 관리를 강화하기로 함
- 선박 등급이 부두 기능 등급을 초과해서는 안되며 기준을 초과하여 화물을 적재 또는 승선시켜서는 안됨
- 연해 항만 운영자는 인위적으로 항행구역을 벗어나 내하 선박에 하역서비스를 제공해서는 안됨

■ 항만 관리 감독 강화, 제도의 효과적인 실시 추진

- 항만 행정관리부서의 신용정보 입력 기능을 명확히 하는 등 신용 관리감독 조치를 강화하기로 함
- 항만 경영자의 안전생산 등 신규 의무에 대한 법적인 처벌 규정을 수립하기로 함

(中国远洋海运e刊, 2021. 1. 4.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/Zeq1MHmljdafguhmL4Difw>

2020년 중국 물류업계 10대 빅이슈

■ 2020년 12월 31일 중국물류구매연합회는 2020년 중국 물류업계 10대 빅이슈를 발표했으며, 다음과 같음

- ① “중공중앙의 국민경제 및 사회발전의 14·5규획과 2035년 목표 건설에 관한 건의(中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议)”에서 현대물류체계 구축에 대해 명확하게 제시함
- ② 중앙재경위원회의 제8차 회의에서 현대유통체계 구축을 통합적으로 추진하여 국제 경쟁력을 갖춘 현대 물류기업을 육성할 것을 강조함
- ③ 코로나19가 전 세계적으로 유행하면서 전국 물류업계가 방역물자 수급과 업무 재개에 있어 선도 역할을 수행했으며, 230개 기업이 “전국 물류업 방역 선진기업”으로 선정됨
- ④ 2020년 중-유럽 정기화물열차 연간 운행횟수가 1만 회를 돌파했고, 항공운송 및 해상운송은 역성장률을 했으며, 물류업은 국제 공급사슬의 안정을 유지하는데 크게 기여함
- ⑤ 고속도로의 성(省)경계 톨게이트가 모두 사라지고 화물차 통행료 부과 방식이 기존 중량제에서 차(軸)형 요금징수로 바뀌었으며, 방역기간 중 유료도로의 무료화 정책이 실시됨
- ⑥ 국가물류허브연맹(国家物流枢纽联盟)이 출범했고, 중국물류구매연합회의 주도로 45개 허브 운영주체가 참여해 “칭다오선언(青岛宣言)”을 발표함
- ⑦ 17개의 첫 국가 콜드체인 물류기지가 승인을 받았으며, 콜드체인 물류분야 최초의 강제 국가표준인 “식품 콜드체인 물류 위생규범(食品冷链物流卫生规范)”(GB31605-2020)이 발표됨
- ⑧ 네트워크 화물운송, 복합운송, 언택트 배송, 디지털 창고, 자율주행, 고속철 화물운송, 대형 드론 적재, 스마트 택배함 및 무인배송차 등 새로운 업태, 신 패러다임 및 기술이 빠르게 보급되었으며, 물류기업의 디지털화 전환, 스마트화 개조가 가속화됨
- ⑨ 첫 A급 공급사슬 서비스 기업 명단이 발표되었고, 『공급사슬관리』 및 『물류연구』 잡지가 창간됨
- ⑩ 제4차 전국 물류업 표창 대회가 베이징에서 개최되었고 29개 선진 그룹, 187명 모범 종사자, 28명의 선진 근로자가 표창을 받음

(中国物流与采购网, 2020. 12. 31.)

<http://www.chinawuliu.com.cn/lhzhq/202012/31/538250.shtml>

닝보, 컨테이너 부족 해결을 위해 10대 조치 시행

- 2021년 1월 8일, 닝보시 정부는「국제 선박 및 컨테이너 부족 당면 문제에 대한 대처의견(이하 의견으로 약칭)」을 발표하였음
- 해운 회사로 하여금 닝보 항만으로의 항로 증편과 수송력을 증대하도록 독려
 - 항로의 연계 증대 및 신설, 선박 증편, 닝보항 결항 및 결편감소, 선박회전율을 증대시켜 선박 및 컨테이너 부족문제를 완화하고, 미 동안, 미 서안, 유럽 지중해 항로의 수송력을 보장하는데 집중함
- 공 컨테이너 환류 작업을 잘하도록 선사 독려
 - 수출 수요를 충족시키기 위하여 중국내 컨테이너 및 해상철도 복합 운송용 컨테이너를 임시로 조달
 - 컨테이너 회전율 제고를 위해 공컨테이너의 무서류화에 대한 개혁을 심화하고, 공컨테이너가 500TEU를 초과하고 공컨테이너 하역비율이 70%가 초과한 선박의 경우 우선 접안권 및 하역을 보장함
- 해운 운임 안정
 - 하역회사가 하역횟수와 실제 사용가능한 컨테이너 적재공간 안내를 늘리도록 유도하고, 임의적인 요금 부과 인상과 같은 불법행위를 중점 단속
- 대외무역 수출입 기업에 대한 지도 서비스 강화
 - 대외무역 기업에 대하여 계획적인 수출을 장려하고, 집중적인 선제 출하로 인해 운임 상승을 촉진하지 않도록 함. 여러 부처가 공동으로 공컨테이너의 매점매석 등의 불법 행위를 단속하고, 엄격히 처벌하도록 함

(中国水运网, 2021. 1. 9.)

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=579125>

클락슨(Clarkson)사, “중국 선박금융업” 과거와 미래 조명

- 클락슨사는 2020년말 발표한 「중국 선박금융」을 통해 중국의 지난 10년간 선박금융 산업을 조명하고, 향후 미래를 전망하였음
 - 보고서에 따르면, 지난 10년간 중국 선박금융업은 빠르게 성장하여 현재 시장점유율은 7.3%, 총톤수 기준 선대 점유율은 6.9%, 선박수주잔량은 12.3%를 점유하고 있음
- 자산규모
 - 클락슨사는 현재 전 세계 해운 선대와 수주 선박의 자산가치를 11,544억 달러로 추산하고 있는데, 중국의 선박금융사업체 수는 50개, 선대 자산가치는 796억 달러, 총톤수 1.1억 톤, 선박 2,291척으로 집계되었음
- 지난 10년간 발전단계
 - 준비기간(2008 ~ 2010) : 중국 국내사업 중심으로 소형 벌크선과 갑화선 중심의 선박임대사업을 함. 선대자산가치는 12~30억 달러 수준임
 - 국제화 1단계(2011 ~ 2014) : 금융위기 이후 유럽선박금융의 침체로 인해 중국 선박금융의 발전기를 맞이함. MSC, CMA CGM등과 함께 8,000상TEU 이상급 대형 컨테이너선 67척의 선박금융 계약을 체결함
 - 국제화 2단계(2015~2019) : 다양한 선형의 선박금융으로 사업 확대를 통한 성장. 상대적으로 운영이 어려운 유조선과 LNG선의 선박금융 비율이 12%로 증가하는 등 사업 다각화를 이룸. 2017년부터 2019년까지 매년 평균 165억 달러의 신규자산 증가를 기록함
- 코로나와 포스트 코로나 시대(2020+)
 - 2020년 코로나 발생으로 인한 불확실성으로 272척(1,533만톤)만 거래하였고, 자산가치는 110억달러로 2019년 70% 수준에 그침. 2020년 상위 15개사 중 5개사가 두자리수 성장률을 기록했으며, 이 중 하나는 2년 만에 자산규모가 10억 달러를 돌파하였음
 - 클락슨사는 향후 10년간 중국 선박금융산업의 투자수요를 매년 평균 127억 달러로 예측함

(国际海事信息网, 2021. 01. 14.)

http://www.simic.net.cn/news_show.php?id=244187

하이난 자유무역항, 외국인 투자 네거티브 리스트(2020년) 공식발표

- 중국 국가발전개혁위와 상무부가 공동으로 발표한 '해남자유무역항 외국인 투자 허락 특별 관리조치 (네거티브 리스트)'가 2021년 2월 1일부터 시행됨
 - 2020년판 자유무역항 네거티브 리스트는 총 27개로, 2020년 국가 및 자무구의 외자 네거티브 리스트 33개, 30개보다 축소된 것임
 - 하이난 자유무역항의 2020년판 네거티브 리스트 작성은 하이난 자유무역항의 투자 자유화 수준을 높여 국제경쟁력을 갖춘 개방정책과 제도의 형성을 가속화하기 위한 조치임
- 주요 조치 내용
 - 온라인 데이터 처리와 거래 처리 업무의 외자 유입 제한을 철폐하여 하이난 자유무역항에 법인 등록 및 서비스 시설을 갖춘 기업이 자유무역항 전체에 인터넷 데이터 센터 및 콘텐츠 배포 네트워크 서비스 제공 사업을 허용
 - 제조업 분야에서는 2022년 자무구 지역에서의 승용차 제조에 대한 외국인 지분제한 폐지와 함께 동일한 외국회사가 중국에 2개 이하의 합작투자 기업을 설립하여 유사한 자동차 제품을 생산 할 수 있도록 함으로써 하이난 자유무역항 자동차 산업의 선도적 개방을 지원하였음
 - 광업 분야는 희토류, 방사성광산, 텅스텐 탐사, 채굴 및 선광에 대한 외국인 투자를 금지하는 규정이 폐지되었음

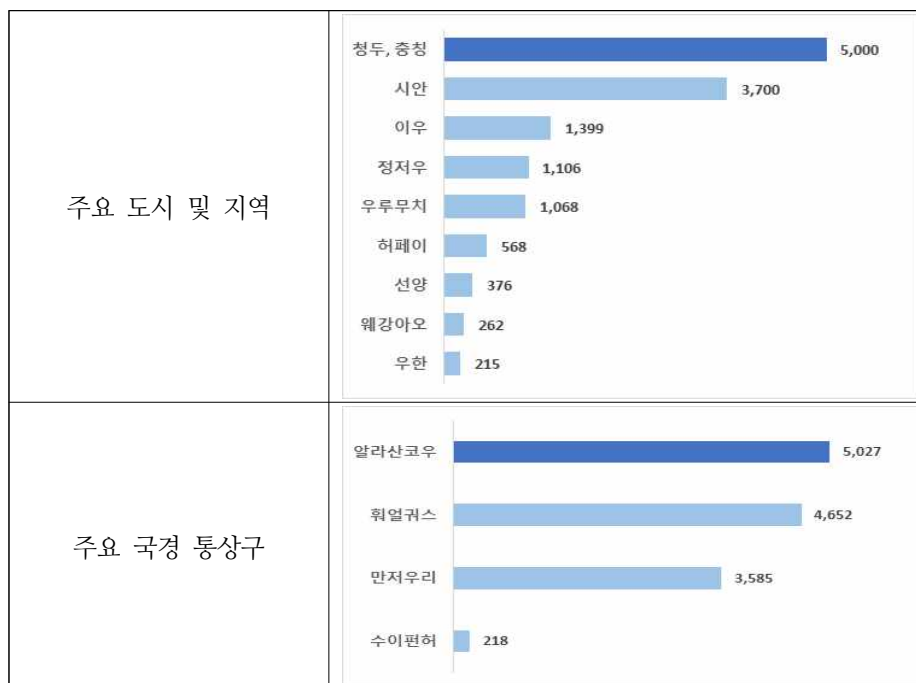
(中国水运网, 2021. 1. 5.)

<http://www.zgsyb.com/news.html?aid=578635>

중-유럽 정기화물열차 운행편수 빠르게 증가

- China Railway에 따르면 2020년 중-유럽 정기화물열차 운행편수가 전년 대비 50% 늘어난 1만 2,400편을 기록함
 - 코로나19에도 중-유럽 정기화물열차는 오히려 성장세를 보이면서 열차 노선 국가들과의 방역을 효과적으로 해냈고, 코로나19가 영향을 미친 중-유럽 간 산업사슬 및 공급사슬의 충격을 감소시킴
- 2020년 말 중-유럽 정기화물열차가 운영되는 중국 도시는 50개가 넘으며 운행량 100편 이상인 도시는 20개임
 - 중-유럽 정기화물열차의 5대 허브 도시는 충칭, 청두, 시안, 정저우, 우루무치로 2020년 운행편수가 각각 1,000편 이상이며, 이중 충칭과 청두의 운행편수가 가장 많음
 - 중국 국경 통상구 중에서는 신장(新疆)이 중-유럽 정기화물열차가 통과하는 가장 주요한 지역이며 2020년 말 기준 신장 국경 통상구를 통과한 중-유럽 열차는 9,679편에 달해 사상 최고치를 기록함

〈 2020년 중-유럽 정기화물열차 운행편수 〉



주: 시안, 정저우, 우루무치 통계는 2020년 1월~11월 추정량

(中国一带一路网, 2021. 1. 5.)

<https://mp.weixin.qq.com/s/ZyLdcdVxfOnhKfrsHlenVw>

CMPort, SIPG를 제치고 Ningbo 2대 주주로 등극

- 2020년 1월 4일 Ningbo항측은 CMPort와 자오상취닝보(招商局宁波)가 반년 넘게 주식 보유량을 증대하여 SIPG를 제치고 Ningbo항의 2대 주주로 부상했다고 밝힘
 - Ningbo항의 최대 주주는 Ningbo저우산항그룹유한회사(宁波舟山港集团有限公司)이며, 저장성 국유자산감독관리위원회가 실질적으로 지배하고 있음
 - 2020년 8월 SIPG는 29억 위안을 투자해 Ningbo항에 증자했고 당시 5%의 지분으로 제2대 주주가 됨
 - 현재 이들은 Ningbo항의 지분 5%를 보유하고 있으며, 앞으로 12개월 안에 주가 수준에 따라 추가로 지분을 증가할 수 있다고 밝힘
- 저장성 인수합병연합회 첸한충(陈汉聪) 비서장은 항만은 지방정부의 우량자산으로, 금번 CMPort의 Ningbo항 지분확보는 산업자본이 자본시장을 통해 업무 협력과 통합을 목적으로 합병하는 최근의 발전 추세와 부합된다고 밝힘
 - 그는 또 공급 측면의 구조적 개혁이 진행됨에 따라 대부분의 전통 업종에서 집중도가 더욱 높아지는 현상이 나타날 것이며, 선두기업의 시장점유율은 계속 높아지고 그 과정에서 우량 상장사의 내재가치가 산업자본의 투자대상이 될 것이라고 언급함
- 한편, 2020년 12월 21일 현재 Ningbo-저우산항은 누적 컨테이너 물동량이 2,800만 TEU를 초과해 전 세계 3위를 차지함
 - CMPort는 China Merchant그룹의 항만사업 및 자본운영 플랫폼이자, 중국 최대의 항만 운영사임
 - CMPort는 현재 중국 주장삼각주, 창장삼각주, 환보하이만(环渤海湾), 샤먼만경제구(厦门湾经济区) 및 시난항구(西南港区)의 터미널에 투자했거나 운영권을 보유하고 있음

(航运信息网, 2021. 1. 5.)

<http://news.csi.com.cn/62f170f1-7ac6-4015-b8b1-8eb1ea7963fe.html>