

中共 海運의 최근 동향

—한국해운기술원—

要 約

◇中共, 세계 8위의 海運國으로 성장

- 中共은 1970년대 초부터 강력한 해운진흥정책을 시행한 결과, 1987년 6월말 현재 1,234만톤(G/T)의 선박량을 보유하여 세계 8위의 海運國으로 성장했음.
- 中共의 해운은 中國遠洋運輸總公司(China Ocean Shipping Co. : COSCO)를 중심으로 성장해 왔으나, 최근 中共의 分權化정책과 企業自主權확대정책으로 인해 독립적인 地方船社들이 크게 성장하고 있으며, 運送周旋機關(Freight Forwarder)인 中國對外貿易運輸公司(SINOTRANS)와 COSCO와의 업무협력 관계가 다소 경쟁적인 관계로 바뀌는 등 中共해운이 경쟁원리에 따라 재편성되어가고 있음.
- 더욱이 中共은 1987년 초 企業 독립채산제 도입에 관한 기본지침을 결정함에 따라 COSCO의 해운전략도 定期船서비스의 質的向上, 日本·홍콩 등 3국간화물의 集貨體制 강화, 低運賃정책의 재검토 등 영리를 추구하는 방향으로 전환되고 있음.
- 日本-中共間航路에서도 中共은 벌크貨物 운송보다는 컨테이너貨物 등 定期船貨物 수송에 역점을 두고 있어, 同航路의 컨테이너화물 수송에 있어 中共이 日本을 능가하고 있음.
- 1984년 이후 우리나라와 中共間의 간접교역이 크게 증가되고 있으며, 가까운 장래에 韓·中共間 무역관계가 크게 개선될 조짐이 보임에 따라, 우리의 海運産業도 韓·中共해운교류에 대비, 中共해운동향을 면밀히 조사하여 우리의 대응방향을 모색해 나가야 할 것임.

1961년에 小型老朽船 200여 척으로 시작된 中共의 商船隊가 본격적인 船隊확장을 이룩한 것은 제4차 5개년계획(1971~1975년)이후이다. 中共은 70년대 초까지만해도 주로 外國船舶을 備船하여 自國의 수출입화물을 수송하였으나, 1971년부터 自國貨自國船 수송원칙에 따라 강력한 해운진흥정책을 펴기 시작하였다. 이에 따라 1974~1987년간 中共의 선박량은 연평균 15.6%의 높은 성장세를 기록했다(〈그림-1 참조〉).

1987년 6월말 기준으로 中共의 총선박량은 1,234만톤(G/T)에 달해, 세계 8위의 선박량보유국으로 성장했다. 船種別로는 1986년 기준으로 일반화물선이 479만톤(G/T)으로 총선박량의 41.4%를 차지하고 있으며, 乾貨物船과 유조선이 각각 386만톤과 170만톤으로 33.4%와 14.7%를 차지하고 있다. 1980~1986년간 船種別 증가율을 보면 유조선과 일반화물선이 각각 연평균 7.4%와 5.4% 증가한데 비해 乾貨物船은 연평균 13.9%가 증가되어 최근 들어 乾貨物船의 비중이 커지고 있음을 알 수 있다. 그런데 컨테이너선박량은 1986년 현재 總船隊의 4%인 45만톤에 불과하나 1983년 이후 매년 50% 이상 선박량이 증가되는 급성장세를 보이고 있다(〈表-1〉 참조).

中共의 해운은 中國遠洋運輸總公司(China Ocean Shipping Co. : 이하 COSCO)를 중심으로 이루어지고 있다. COSCO는 1961년 交通部 산하로 설립된 이후, 급성장하

註 : 1) 이를 적재톤수(DWT)로 환산하면 1,350만 DWT임.

〈表-1〉中共 保有船舶量 추이

(單位: 千G/T)

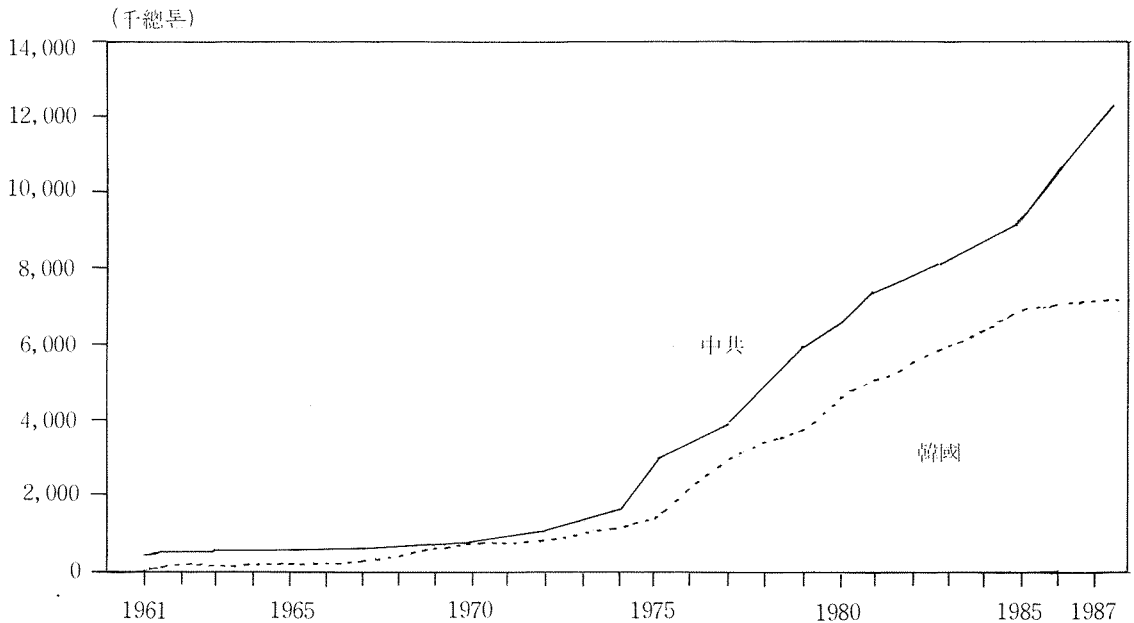
	유 조 선	건 화 물 선	일반화물선	기 타	計
1980	1,111	1,767	3,499	497(4)	6,874
1981	1,123	2,190	3,796	545(8)	7,654
1982	1,179	2,293	4,058	526(8)	8,056
1983	1,226	2,589	4,192	669(118)	8,676
1984	1,331	2,949	4,238	782(144)	9,300
1985	1,476	3,518	4,525	1,047(327)	10,566
1986	1,701	3,859	4,787	1,219(452)	11,566
80~86년평균증가율	7.4	13.9	5.4	16.1	9.1

註: 1) 100 총톤(G/T)이상 선박기준

2) () 내는 컨테이너선의 선박량임.

〈資料〉Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables, 1980~1986 各號

〈그림-1〉中共의 船舶量 증가추이



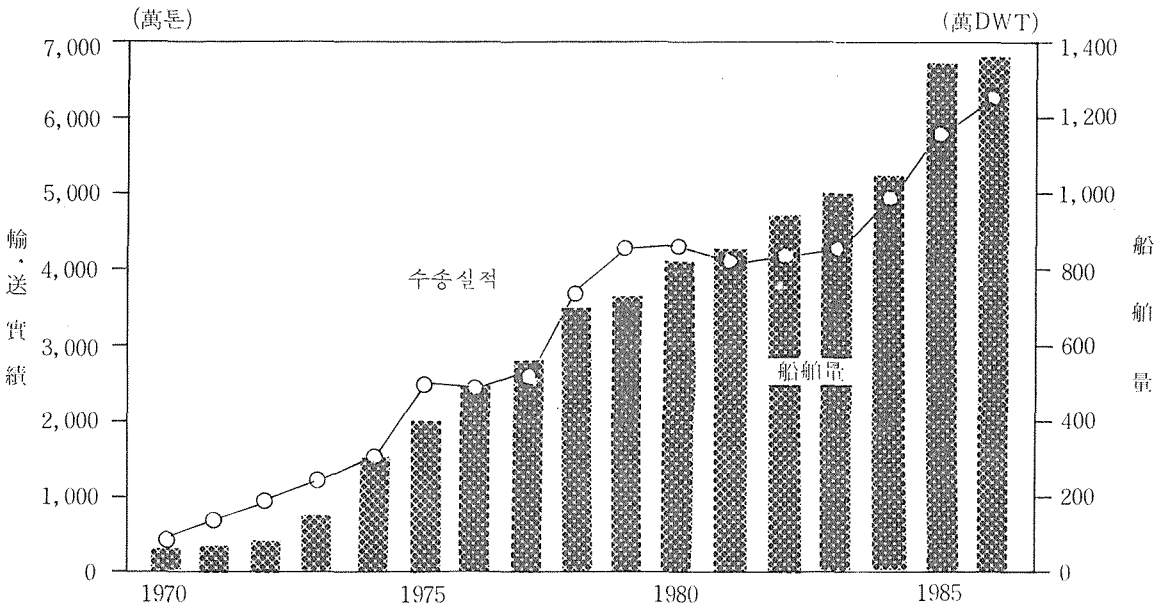
〈資料〉Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1986과 Lloyd's List에 의거 韓國海運技術院(KMI) 작성

여 1986년에는 620척, 960만톤(G/T)의 船隊를 보유하였다. 이는 中共의항해운 선박량의 83%를 차지하는 규모로 COSCO가 中共무역화물 수송에 있어 절대적인 위치를

차지하고 있음을 알 수 있다(〈그림-2〉 참조).

COSCO는 부정기선 부문에서 日本을 비롯한 極東, 東南亞, 유럽, 美國, 아프리카 등 세계 400여개 이상의 항

〈그림 - 2〉 COSCO의 선박량 및 輸送實績 추이



〈資料〉日本船舶輸出組合, 「中國의海運·造船·港灣事情」, 1984. 6.
 '日中の海運現狀과展望', 「荷主와輸送」, 1987. 5.

만을 연결하고 있으며, 在來정기선과 컨테이너船 서비스도 확대하여, 세계 각지에 정기항로를 개설하고 있다.²⁾

컨테이너船의 경우 COSCO는 1978년 9월에 上海/濠洲間 컨테이너 航路를 처음으로 개설한 이래, 현재는 中共의 주요항만과 北美, 유럽, 濠洲, 中東, 아프리카, 日本, 東南亞 지역의 약 40개항을 연결하고 있다.³⁾(表-2) 참조).

이에 따라 COSCO가 수송한 自國의 수출입 컨테이너 물량이 1980년 1만8천TEU에서, 1986년에는 31만6천TEU로 증가하여 6년 동안에 연평균 60% 이상이 신장되었다.⁴⁾(表-3) 참조).

◇中共海運, 경제정책변화에 따라 재편성 움직임

중공은 1978년 이후 中央執權의 계획경제의 비효율성을 탈피하기 위해 지방분권화정책을 실시하고 있으며, 이와 병행하여 기업에 대해서도 경영의 自主權을 확대시키고 있다. 현재 추진중인 제7차 5개년계획(1986~1990년)기간 중에도 계속해서 대형 기업의 국가의존을 배제하고 이른바 損益自己責任企業化를 유도하는 동시에 경쟁원리를 도입하여 기업활성화를 도모하고 있다.

中共의 해운산업도 이러한 분권화정책과 기업자주권확

註 : 2) 中共의 정기항로 개설은 개별 국가와의 해운협정에 근거함을 원칙으로 하고 있으며, 어떤 국제해운동맹에도 가입하지 않고 있음.

3) COSCO의 본社は 北京에 있으며, 廣州, 上海, 天津, 靑島, 大連에 分公司를 두고 있다. 이 중에서 定期航路에 참여하는 分公司는 COSCO廣州와 COSCO上海, COSCO天津의 3개社임. COSCO廣州는 유럽, 중동, 日本, 홍콩 항로에, 그리고 COSCO上海는 北美, 濠洲, 유럽, 東南亞, 日本 및 홍콩항로에, COSCO天津는 아프리카와 日本항로에 각각 정기선을 투입하고 있음.

4) 中共 主要 港灣의 컨테이너 취급물량도 1980년 6만4천TEU에서 1986년에는 63만여 TEU로 증가되었음.

〈表 - 2〉 COSCO의 定期航路 현황(1986년말 기준)

항 로	선박량(척수)	서비스간격	소 속
中共/극동/북미서안	2,846 (4)	15 일	上 海
中共/日本/미걸프/북미동안	11,842 (8)	15 일	上 海
中共/극동/유럽/영국	6,278 (5)	주 간	廣 州
中共/극동/유럽	3,710 (3)	월 2 회	上 海
中共/유럽	592 (2)	월 1 회	廣 州
中共/호주	2,150 (5)	2 주	上 海
中共/중동	2,944 (5)	월 1 회	廣 州
中共/서아프리카	3,080 (14)	월 1 회	天 津
中共/日本	3,045 (9)	10일~15일	上 海
	1,316 (4)	10일~30일	廣 州
	1,783 (4)	10 일	天 津
中共/홍콩	811 (3)	15일~30일	上 海
	232 (2)	월 4 회	廣 州
소 계	40,630 (68)	—	—
기타 보유선박	5,088 (28)	—	廣 州
	7,252 (18)	—	上 海
	245 (1)	—	天 津
합 계	53,215 (115)	—	

〈資料〉 Containerisation International Year Book, 1987.

〈表 - 3〉 中共항만의 컨테이너 취급물량

(單位: TEU)

	中共항만의취급량	COSCO의수송량
1980	64,302	18,262
1981	114,099	34,316
1982	159,315	62,730
1983	223,506	115,493
1984	340,227	176,939
1985	572,665	257,000
1986	627,500	315,700

〈資料〉 貿易저널 87. 10. 28.

대정책으로 인해, 그동안의 관료적이고 수직적인 체제에서 점차 경쟁적이고 수평적인 체제로 이행되고 있다. 이런 변화의 구체적인 예로 ① 지방各省의 해운기업과 민간 海運會社의 출현에 따라 COSCO가 그동안 누려왔던 中央海運에서의 독점적 위치가 잠식당하고 있는 점

과, ② 中共 유일의 운송주선기관(Freight Forwarder)인 中國對外貿易運輸公司(SINOTRANS)와 전문 海上運送業體인 COSCO와의 관계가 기존의 협력관계에서 다소 경쟁적인 관계로 바뀌어 가고 있는 점을 들 수 있다.

中共은 1980년부터 지방기업이나 민간에게도 의향해운 참여를 허용하였다. 최초의 地方外航船社는 「山東省海運公司」로 1980년 1월부터 靑島-홍콩간에 配船을 시작하였다. 그후 1984년 「12期三重全會(三次中央委員會全體會議)」결의에 의해 경쟁원리의 도입이 장려되면서 地方船社가 본격적으로 신설되었고, 日本, 홍콩, 東南아시아 등 근해항로 진출이 활발히 이루어졌다. 1987년 상반기까지 이들 지방선사는 약 120개로 증가되어, 400여척 260만톤(DWT)의 선대규모를 갖게 되었으며, 수송실적에서도 中共船수송화물의 10% 정도를 차지하는 등 COSCO가 독점해왔던 中共海運에서 地方船社가 무시 못할 세력으로 성장하고 있다.

특히 지방선사는 주로 소형선박으로 근해항로에 배선하고 있으나, 각 地方의 항만이나 공장 및 밀접한 유대관계를 맺고 있어 港灣費用, 船席(berth)配定, 集貨面에서 COSCO에 비해 우월한 경쟁력을 보유하고 있다. 이에 대해 COSCO는 30여개 지방사무소를 활용하여 集貨活動 등 마케팅 전략을 강화하고 있으나, 궁극적으로는 원양항로에 치중하는 전략으로 바뀌어 갈 추세이다.

더욱이 1984년 對外經濟貿易部(Ministry of Foreign Trade: Mofert)가 수출입업무를 Mofert의 지원없이 지방정부의 무역사무소가 이익센터(profit center)로서 독립적으로 수행할 수 있도록 하면서부터 中共海運의 또다른 움직임이 일기 시작하였다. 즉 지방정부의 무역사무소는 貨主團體로서 수출입화물의 수송비용을 절감하기 위해 船社를 직접 선택하게 되었고, 이러한 변화로 인해 中共 내에서 運送周旋業務를 독점해왔던 SINOTRANS가 그 위치를 상실하게 되었다.

당초 SINOTRANS는 Mofert의 산하기관으로서 철강 등 전략적인 벌크輸入貨物과 섬유수출 등의 선사지정권을 갖고 있었다. 그리고 교통부 산하기관인 COSCO는 SINOTRANS와의 부업관계를 잘 유지하여, COSCO의 총수송화물 가운데 80% 이상을 SINOTRANS의 주선에 의존해왔기 때문에 자연히 전략적 수출입화물수송에서도 독점적인 위치를 확보하였었다.

그러나 SINOTRANS의 주선업무가 각 지방무역사무소

로 분산됨에 따라 COSCO 또한 독자적으로 각 지방에 集貨網을 구축하는 등 貨物周旋業務에 참여하지 않을 수 없게 되었다. 이러한 점으로 미루어 볼 때 中共의 海運은 과거와 같은 철저한 분업체제에서 탈피하여 다소 경쟁적인 체제로 변화되고 있음을 알 수 있다.

◇ 中共海運, 營利추구정책으로 전환

中共海運은 외국선 용선에 따른 외화지출을 줄이기 위해 선대를 확충하여 自國의 수출입화물을 자국선으로 수송한다는 自國貨自國船政策을 추진해 왔다. 이에 따라 COSCO도 코스트(cost)를 무시한 低運賃을 무기로 세계 해운시장에 급속히 진출했다. 그러나 1984년 이후 본격화된 기업의 자주권확대정책과 특히 1987년 봄의 제13회 中國共產黨大會에서 독립채산제 도입에 관한 기본지침이 결정됨에 따라 COSCO의 경영전략 또한 변화를 가져오지 않을 수 없게 되었다.

우선 첫번째 나타난 변화는 정기선서비스의 質을 향상하기 위해 선대를 확충하고 있으며, 이에 따라 선적률 提高策으로 3국간항로 화물에 대한 集貨체제를 강화하고 있다. 1980년 최초로 풀컨테이너선을 보유한 COSCO는 1987년 6월말로 풀컨테이너선 49척을 비롯하여, 11척의 로-로船(Ro-Ro)과⁵⁾ 51척의 세미컨테이너선 등 총 116척 6만308TEU의 船舶량을 보유하고 있다(表-4) 참조). 또한 英國과 獨逸에서 건조중인 2,700TEU급 大型船 3~4척이 1~2년내 주요항로에 투입될 예정이다. 이와 같은 컨테이너船隊의 확충은 中共의 대외교역화물 가운데 최

근 들어 컨테이너貨物이 급증한 것에도 원인이 있으나, 이보다는 中共의 정기선해운이 국제적인 영업전략 하에서 서비스의 質 향상을 도모하기 위한 조치로 해석된다.

더욱이 COSCO는 1987년 10월에 덴마크船社인 머스크 라인(Maersk-Line)으로부터 구입한 1,200TEU급 5척을 中共 主要港과 홍콩, 日本의 고베港(神戸港)을 각각 연결하는 피더船(feeder)으로 투입하고 있다. 이미 알려진대로 COSCO는 「運航合理化」를 위해 1986년 4월부터 日本의 고베港을 中共의 對北美 컨테이너輸送 중계기지로 활용하고 있었다. 따라서 이번에 5척의 피더船이 신규 투입됨으로써 홍콩과 고베港이 中共遠洋航路서비스의 본격적인 전초기지가 되었다. 中共이 홍콩과 고베港을 유럽과 北美航路 輸送의 中繼基地로 정한 직접적인 이유는 中共 각항의 극심한 滯船현상으로 中共港灣에 직접 기항할 경우 고정적인 운항스케줄 유지가 곤란하기 때문이다. 그러나 COSCO는 이 두개의 換積港을 활용해서 日本地域과 홍콩의 對北美, 對유럽行 화물집화체제를 구축하려는 의도를 갖고 있다. 그 實例로 COSCO는 1988년 4월부터 北美항로의 日本기항지를 현재의 고베港뿐만 아니라, 요코하마港(橫濱港)을 추가하기로 하였고, 이와 함께 北美西岸行 日本화물선적량도 현재의 월간 650~700TEU에서 4월부터는 월간 1,600TEU로 2배 이상 늘려잡고 있다.

독립채산제 도입에 따라 또 한가지 예상되는 변화는 COSCO가 종래의 低運賃政策을 다소 수정할 수 밖에 없을 것이라는 점이다. 1987년을 기준으로 할 때 COSCO는 동맹의 운임보다 北美항로에서 약 10~30% 정도, 그

〈表-4〉 COSCO의 컨테이너船隊 규모(1987년 6월 기준)

(單位: TEU)

	풀컨테이너선	로-로선	세미컨테이너선	기 타	計
COSCO 廣州	9,794 (15)	1,510 (4)	2,966 (14)	216 (2)	14,486 (35)
COSCO 上海	26,635 (28)	2,788 (7)	2,664 (11)	3,420 (3)	35,507 (49)
COSCO 天津	2,315 (6)	—	8,000 (26)	—	10,315 (32)
計	38,744 (49)	4,298 (11)	13,630 (51)	3,636 (5)	60,308 (116)

註: () 내는 隻數

〈資料〉 Lloyd's Maritime Asia, 1987. 12.

註: 5) Roll on/Roll off船의 약자로 이 방식의 컨테이너船은 선박의 首尾나 측면에 설치되어 있는 입구를 통해 Tractor나 Trailer등에 의해 컨테이너의 積貨 및 揚貨가 이루어지는 것임.

〈表 - 5〉 COSCO의 운임수준

(單位: US\$ / FEU)

항로	품 목	ANERA (87. 3. 1)	COSCO (87. 4. 1)	저 운 임 율(%)
	北美 항로	자 동 차 부 품	3,755	2,650
가 방		3,340	2,650	20.7
전 자 · 전 기 제 품		2,940	2,650	9.9
신 발		3,345	2,650	20.8
모 자 류		3,890	2,650	31.9
섬 유 제 품		3,980	2,650	33.4
타 이 어		3,140	2,650	15.6
항로	품 목	FEFC (87. 12)	COSCO (87. 7)	저 운 임 율(%)
	歐 洲 항로	오디오 / 비디오제품	5,010	2,800
가 방		4,168	2,800	32.8
전 자 · 전 기 제 품		4,661	2,800	39.9
신 발 류		4,722	2,800	40.7
운 동 구		5,554	2,800	49.6
섬 유 제 품		4,866	2,800	42.5
완 구 류		4,630	2,800	39.5

〈資料〉 韓國海運技術院 (KMI)

리고 유럽항로에서 약 30~50% 정도 낮은 운임으로 운항하고 있다(〈表-5〉 참조).

그러나 1986년 1월부터 中共정부가 자국선에 면제해 주던 화물세를 부과하고, 港灣정박료도 외국선과 같은 수준으로 인상함으로써, 외국선박에 비해 우월했던 비용면에서의 이점이 반감되었다. 그리고 COSCO선박은 대부분 中共 財政部로부터 임대받은 것으로, 독립채산제가 전면적으로 실시될 경우, 적정수준의 傭船료가 부과될 전망이다. 이렇게 되면 경영수지를 개선시키기 위해 더 이상 低運賃정책을 고수할 수 없게 될 것이다.

日本과 中共은 양국간의 교통촉진과 해운분야에서의 관계발전을 위해 1975년 6월 4일 「日·中海運협정」을 발효시켰다. 그러나 당초 양국海運이 '互惠平等의 원칙에 따라' 협력하도록 되어 있는 협정의 기본정신과는 달리 최근 들어 日·中航로에서는 양국간 화물별 수송점유율, 수송량 등의 불균형이 심화되고 있다.⁶⁾

우선 兩國船의 수송점유율을 보면, 日本船 對 中共船의 수송비율이, 1986년도 日本의 對中共 수출에서는 43대57이었고, 日本의 對中共 수입에서는 64대36으로, 總量으로 볼 때는 수송비율의 격차가 크지 않다(〈表-6〉 참조).

또한 부정기선화물(벌크貨物)의 경우는 품목별로 양국

◇ 中共, 日·中航路에서도 定期船부문에 역점

註 : 6) (日本·中共間 海상교역량)

- 1986년도 日本이 中共으로 수출한 물량은 1,095만톤이며, 中共으로부터 수입한 물량은 2,482만톤으로 總 무역량은 3,577만톤이었음.
- 日本의 對中共 수출은 물량면에서 철강제품이 전체의 53% 이상을 차지하였고, 가정용 전기제품, 전자제품, 기계류 등 주로 컨테이너 및 집화화물이 약 30%를 차지하였으며, 그밖에 차량, 플랜트 등의 소량화물로 구성되어 있음.
- 中共의 對日本 수출은 석유 및 석유제품이 전체의 55%를 차지하였고, 석탄과 농수산물이 각각 14%와 13%를 차지하였고, 섬유제품 등의 雜貨가 8%를 차지하였다.

〈表 - 6〉 日・中間 輸送占有率 비교(1986년 기준)

(單位: %)

日本→中共	수송점유율		中共→日本	수송점유율	
	일본선	중공선		일본선	중공선
總 量	43	57	總 量	64	36
鋼 材	26	74	農 水 產 物	71	29
雜 貨	59	41	석탄·코크스	100	0
컨테이너	28	72	石 油	63	37
			雜 貨	8	92
			컨테이너	15	85

〈資料〉 '日中海運의 現狀과 展望', 「荷主와 輸送」, 1987. 5.

간 수송비율의 차이는 있으나, 대부분 自國의 수송화물에 대해서는 自國船으로 수송하는 비중이 높아 크게 문제가 되고 있지 않다. 우선 日本의 對中共수송량 가운데 약 절반을 차지하는 철강은 70% 이상이 中共선박에 의해 수송되고 있다. 이는 국가규모의 大型商談이 FOB계약조건으로 이루어지기 때문이다.⁷⁾ 한편 日本의 對中共수입의 경우, 석탄, 석유, 곡물 등 輸入벌크화물은 대부분 日本船에 의해 수송되고 있다.

문제는 컨테이너화물 및 잡화수송상의 불균형에 있다. 컨테이너화물의 경우 日本船 對 中共船의 수송비율을 보면 日本은 中共에 대한 수출에서 28대72로, 그리고 수입에서도 15대85로 절대적인 열위에 놓여있다.

海運先進國인 日本이 日・中항로의 컨테이너수송부문에서 中共에 뒤떨어지는 주된 요인은 ① 日本컨테이너船의 中共港 配船이 中共 交通部에 규제되어 자유로운 입항이 허용되지 않고 있는 점과 ② 中共의 日本船社 代理店인 中國外輸代理公司(PENAVICO)가 COSCO의 하부구조로 되어 있어 COSCO의 이익을 우선으로 하여 업무를 수행하고 있으며,⁸⁾ 더욱이 ③ 日・中間에 適正한 運賃協定이 없어 日本→中共行 화물에 대해 中共船이 低運賃으로 집화하고 있기 때문이다.

日本側은 定期船서비스의 불균형을 시정하고자 日・中海運輸協議會를 통해 COSCO와의 協定을 시도하고 있으나, 中共側은 양국간 경제체제의 相違, 그리고 기본적으로 동맹을 인정하지 않는 방침을 내세워 中共港灣에 대한 日本船의 자유로운 기항, 운임률의 통일, 수송비율의 균형화 등에 관한 日本側의 요구를 받아들이지 않고 있다. □ 〈해운산업정보 480호〉

註 : 7) 日・中航路에서는 賣買조건에 따라 수송선사가 구분되는 특징이 있음. 즉 日本→中共行 화물중 CIF, C&F화물은 日本船이, FOB화물은 中共船이 수송하며, 中共→日本行 화물중 CIF, C&F화물은 中共船이, FOB貨物은 日本船이 수송하는 관행이 있음.

8) 中共의 유일한 外國船社 대리점인 PENAVICO는 外國船社의 이익을 대변하는 集貨활동을 포함한 本船運航에 필요한 업무를 수행하기 보다는 COSCO의 이익을 우선으로 하여 업무를 하고 있다. 또한 外國船 선적서류에 PENAVICO의 서명이 없이는 선적을 할 수 없는 구조로 되어 있어 中共→日本行 화물 중, 船社지정권이 中共側에 있는 CIF, C&F 계약화물의 日本船 集貨는 사실상 불가능한 상태임.

□ 石油圖書案内 □

石油 및 石油産業의 入門書

石油의 基礎知識

—大韓石油協會 弘報室 編著—