



아시아 세계해운시황의 구조변화에 기여

원자재 수입대국인 '중국팩터' 시황건인 중국 원자재 수입량 최근 30%이상 증가

중국 국영선사인 COSCO 관계자는 아시아의 존재가 세계해운시황의 구조변화를 재촉했으며, 그 가운데 '중국팩터'가 크게 작용했다고 밝혔다.

COSCO그룹의 조사부문 연구발전센터의 楊世成 부주임은 1월24일 일본 도쿄 해운클럽에서 가진 강연에서 '해운시장에 있어서의 중국 팩터'에 대한 주제발표를 통해 "해운시황의 추이를 보면, 컨테이너선과 드라이벌커, 유조선 등 3개 부문에서 모두 호황을 보였는데, 이같은 현상은 과거에 사례가 없었다"고 강조했다.

특히, 그는 "아시아의 존재가 세계해운시황의 구조변화를 재촉했다"고 밝히고, 그 가운데 원자재 수입과 제품 수출로 대국이 된 '중국 팩터'의 존재가 있다고 말했다.

강연요지를 요약하면, 중국의 수출구조는 1980년대에는 일차산품의 비율이 50.3%, 제품이 49.7%였는데, 1986년을 이후 제품의 수출비율이 확대되어 2004년에는 제품이 93.2%로 대폭 확대된 반면, 일차산품의 경우 6.8%로 급격히 저하됐다.

또한, '세계의 공장'의 지위를 확립하여 아시아 발 미국향 컨테이너화물의 시장점유율도 중국발 시장점유율의 경우 1996년 20%에서 2003년에는 45%로 확대됐다.

한편, 수입에서 차지하고 일차산품의 비율은 1993년의 13.6%에서 2004년에는 20.8%에 상승하는 등 원재료를 수입하여 제품을 수출하는 구조가 정착했다.

특히, 2004년 1-11월 기간중 중국의 원유수입량은 전년동기대비 35% 증가한 1억1,062만톤에 달했으며, 철광석의 경우도 39·8% 증가한 1억 8,734만톤으로 급격히 증가하는 추세에 있다.

COSCO 연구발전센터는 2005년 수입량 전망을 통해 철광석은 2억4,600만 톤, 원유는 1억 2,000만톤에 달할 것으로 내다봤다.

또한 중국의 경우는 일본이나 한국에 비해 드라이벌커 화물의 수입선이 인도나 브라질 등 원거리 국가들로부터의 구입비율이 높기 때문에 수입량의 확대와 더불어 해운시황에게 주는 중국의 임팩트는 크다고 분석했다.

한편 楊 부주임은 "최근에는 철광석 등의 광산 회사의 과점화가 세계적으로 진전됨에 따라 광산 회사가 해상수송 부분을 스스로 컨트롤 하려는 움직임이 있어, 철광석의 수입계약도 FOB에서 CIF로 전환되는 경향이 있다" 중국 철강회사에 의한 브라질로 부터의 철광석 수입을 예로 들어 설명했다. 그는 또 이같은 경향은 향후 일본을 포함한 원료 수입국이 직면하게 될 문제라고 지적했다.

