

사회주의 계획경제시기 중국해운산업(1949-1960)

유 일 선* · 이 영 길**

The Chinese Maritime Industry in the Period of Social Planning Economy (1949-1960)

Il-Seon Yoo · Young-Gil Lee



Abstract

The Chinese maritime industry has so far been developed very fast and played an important role to lead a trade expansion. This article focuses on dividing the period and describing the main feature of each period.

The stage of development in Chinese maritime industry can be classified into two during the period which has characteristics of social planning economy from the establishment of PRC(1949) to the declaration of the Reform(1978). One is 'the period of building-up' which laid foundation on the maritime industry through the joint company with the eastern social countries under the circumstance of almost complete destruction and blockage of western countries. The other is 'the period of self-establishment', in which Chinese government tried best to protect this industry and positively respond to the increasing demand of maritime service by setting up COSCO.

* 한국해양대학교, 국제무역경제학부 교수

** 사단법인 한국선급 중국청도사무소 검사원

I. 서론

중국은 중화인민공화국(이하 중국)정부수립이전에도 역사적으로 볼 때 전세계적으로 가장 오래된 해운국 중의 하나였다. 그러나 오랜 전란에 시달리면서 중국경제는 황폐화되었다. 이에 따라 외항해운도 피폐화되고 외국에 종속되었다. 그러나 1949년 이후 내전이 종식되고 정식으로 중국정부가 성립된 이후 새로운 전기를 맞게 되었다. 중국정부 수립 후부터 WTO가입까지 서방국가의 봉쇄정책을 극복하기 위해 사회주의권과 경제적 동맹관계 형성, 체제변혁적인 개방개혁정책, WTO가입을 위한 적극적인 세계경제체제 편입에 대한 노력 등으로 중국경제는 많은 변화를 경험하였다. 이런 중국경제 환경변화에 따라 중국 외항해운산업도 구조적 변화를 겪었다.

중국은 2000년 현재 인구 12.7억명(세계인구 23%) 총무역 규모가 3,606억 달러, GDP가 1조 달러로 세계7위 수준의 거대한 경제규모를 갖는 국가로 발전하였다. 또한 70-80년대에 중국의 선복량은 연평균 15.6%의 고 성장세를 기록하여 2000년 현재 중국은 세계5위의 선박보유국이 되었으며 컨테이너선 또한 세계 4위를 차지할 정도로 해운산업의 위상이 높아지고 있다.

이렇게 세계경제에서 위상이 높아진 중국이 2001년 11월 WTO에 가입하였다. 이것은 국제경제규범결정과 현재 진행중인 해운서비스협정에 주요 의사결정자로 참여하는 것을 의미하므로 세계경제와 국제해운시장에 중국이 미치는 효과는 지대할 것으로 예상된다.

이러한 시점에서 이 논문은 먼저 중국정부수립이후 중국 국제해운산업이 어떤 요인에 의해서 어떤 과정을 통해 발전하고 있는가를 규명하고자 하는데 그 목적이 있다. 특정산업의 발전과정을 규명하는데 시기부분은 중요한 의미를 갖는다. 여기서는 중국정부수립이후부터 WTO가입까지 전체적으로 중국해운산업에 대한 시기구분을 하고 그 가운데 개방개혁정책(1978)이 이루어지기전 사회주의 계획경제체제가 운영되던 시기의 성격과 특징을 밝힘으로써 앞으로 중국 국제해운산업 발전방향을 모색하고자 한다.

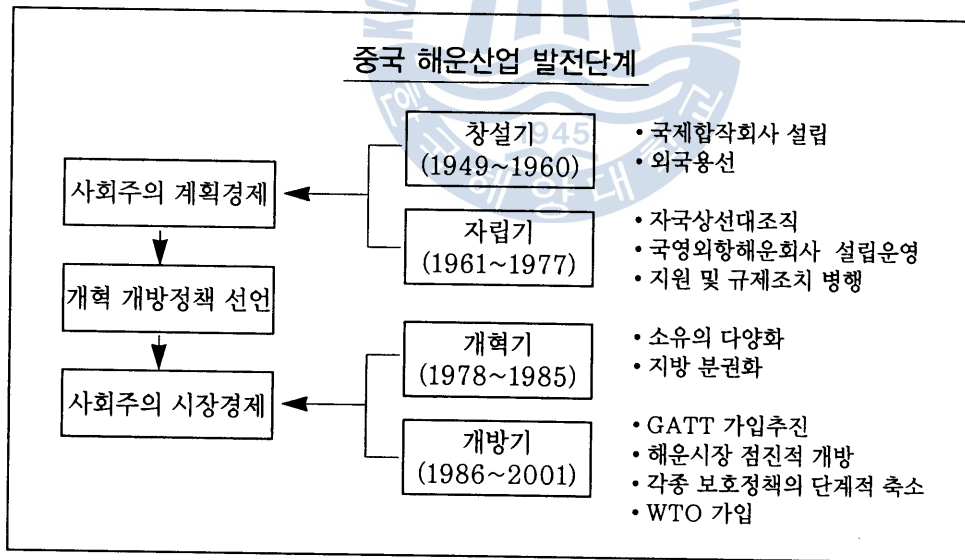
II. 시기구분

1949년 중화인민공화국이 성립된 이후 중국은 사회주의 계획경제를 근간으로 하는 경제체제를 성립시켰다. 문화혁명, 사인방사건 등 정치적 변혁이 있을 때마다 어느 정도 경제구조의 변화를 경험하였지만 계획경제의 큰 틀을 변화시키지 않았다. 그러나 1978년 개혁개방정책을 추진함으로써 중국경제는 사회주의 시장경제체제로 크게 변화하였다. 따라서 해운산업도 이러한 정책전환을 기점으로 해서 큰 범주로 두 개의 시기로 구분한다. 즉

1949-1977까지 사회주의 계획경제시기와 중국정부가 개혁개방정책을 공포한 1978년부터 WTO에 가입한 2001년 기간까지 사회주의 시장경제시기로 나눈다.

계획경제시기(1949-1977)에는 국제해운산업은 모두 국영기업으로 구성되어 있으며 정부가 직접 경영·관리하였다. 이 시기 중국정부는 국제해운산업에 대해 적극적인 보호 육성정책을 실시하였다. 이 보호육성정책을 그 특성에 따라 창설기(1949-1960)와 자립기(1961-1977)로 구분한다. 이 시기구분의 중요한 기점은 1961년 中國遠洋運輸會社(COSCO: China Ocean Shipping Company)를 설립으로 보았다. COSCO의 설립은 중국국적 상선대의 조직의 첫출발점이기 때문이다. 창설기는 서방국가들이 경제봉쇄조치로 중국국적선의 입항을 거절하고 대만정부의 대만해협의 봉쇄로 화물운송이 크게 제약을 받았다. 그래서 사회주의 동맹국과 합작회사를 설립하고 또 한편 외국용선을 통해 해운산업을 시작하는 단계이다. 자립기는 교통부 산하에 국영해운회사인 COSCO를 설립하여 중국국적 상선대를 조직하고 자국화물을 자국선으로 운송하고 해운동맹의 독점적 운임책정에 저항하여 독자적인 운임체계를 운영함으로써 중국해운산업을 독자적으로 발전시켜 나간 단계이다.

〈그림1-1〉 중국의 해운산업 발전단계



시장경제시기(1978-2002)는 해운기업의 소유형태를 다양화하고 책임경영제도와 함께 시장경쟁원리를 도입하였으며 WTO에 가입하기 위해 적극적으로 중국의 국제해운시장을 외국선사들에게 개방하는 시기이다. 이 시기는 중국 해운산업에 경쟁원리를 도입하여 해운산업을 발전시키려는 개혁기(1978-1985)와 GATT가입을 통해 국제경제에 참여하기 위해 적극적으로 국제해운시장을 개방하는 개방기(1986-2000)로 나눈다. 이 시기구분

의 중요한 기점은 1986년 GATT가입의향서 제출로 보았다. 중국의 세계경제편입에 대한 의지표명이며 중국경제를 국제규범에 맞게 전환하는 시점이기 때문이다. 개혁기는 지방분권화의 시책에 따라 지방정부는 자율권을 활용하여 지방선사를 육성하여 국제해운시장에 참여케하고, 책임경영제도의 시책에 따라 기존 국영선사들이 자율적으로 업무영역을 확대하여 국제해운업무를 총괄하고 선박대리업무 등 해운서비스 공급측면을 독점하는 COSCO와 화물집하 및 배분 등 해운서비스 수요측면을 독점하는 中國對外貿易運輸公司(SINOTRANS)의 중국 내부의 국제해운시장 시장지배력이 약화되고 경쟁체제가 진전된 시기이다. 개방기는 중국정부가 WTO에 가입하기 위해 보조금지급, 금융 및 조세지원제도, 화물유보제도 등 보호주의 정책을 철폐하고 중국의 국제해운시장에 외국선사들이 참여할 수 있도록 시장진입제한제도를 완화하여 국제적 규범수준에 맞게 시장을 개방하는 단계이다.

Ⅲ. 중국해운산업의 창설기(1949-1960)

1. 해운산업의 현황

1949년 오랜 전란 끝에 사회주의 이념을 갖는 중화인민공화국(이하 중국)이 설립되었다. 그렇지만 외세에 의한 오랫동안의 수탈과 내전에 의한 경제적 기반의 파괴는 중국경제를 피폐하게 만들었다. 또한 해운분야에서는 1949년 국민당정부가 패전을 앞두고 당시 상해에 머물고있는 江河선박 및 해상선박과 廣州지역의 江河선박을 대만으로 가지고 감으로써 실제 운송에 사용할 만한 선박은 많지 않았다.

1950년 한반도에서 한국전쟁이 발발하자 미국정부는 미군 제7함대를 대만해협에 투입하여 군사적으로 봉쇄하였다. 동년 12월 미국 상무부는 중국에 대한 무역제재를 실시한다고 공포하였고 1951년 5월 18일 유엔 제5차 총회는 중국에 무역제재와 禁航禁運정책을 실시하는 결의안을 통과하였다. 대만 국민당정부는 공식적으로 허가없이 대만해협 통과하는 각국 상선을 공격하겠다고 선언하였다.

〈표3-1〉에서 보듯이 1949년 8월부터 1954년 10월까지 대만 국민당정부가 무력으로 추적, 강제검사 및 폭격한 선박의 수는 228척이고 그중 중국선박은 114척 이었다. 그 중 절대다수가 중국의 어선과 소형 기동선이었다. 이러한 상황에서 외항해운은 미미한 수준이고 내수로와 연안해운 중심으로 기본운송서비스수요를 충족하였다.

〈표3-1〉 대만해협봉쇄 후 피해선박

국적	피해선박의 분류					합계	비고
	압류	침몰	폭격	강제검사	간접추적		
중국	57	8	34	5	10	114	
영국	2		13	17	52	84	
파나마	5			5	8	18	
덴마크				1	3	4	
폴란드	2					2	
그리스				1		1	
이탈리아				1		1	
소련	1					1	
노르웨이				1		1	
서부 독일				1		1	
화란	1					1	
합계	68	8	47	32	73	228	

자료: COSCO(1999), 中遠發展史, 人民交通出版社

〈표3-2〉 중국의 분야별 운송량(1949-1960) 단위: 만톤

연도	운송량 총계	철도	육로	수운		항공
				합계	국제해운	
1949	16,097	5,589	7,963	2,543		2.4
1950	21,554	9,983	8,887	2,684		0.1
1951	25,331	11,083	10,388	3,860	8	0.2
1952	31,516	13,217	13,158	5,141	14	0.2
1953	43,416	16,131	20,048	7,237	20	0.4
1954	52,142	19,288	22,690	10,163	28	0.5
1955	56,891	19,376	25,799	11,715	46	0.5
1956	75,027	24,605	36,695	13,726	69	0.8
1957	80,365	27,421	37,505	15,438	60	0.8
1958	112,292	38,109	53,085	21,096	50	1.5
1959	149,916	54,410	66,932	28,571	65	2.6
1960	170,563	67,219	70,786	32,555	70	3.2

자료: 국가통계국(1984), 중국통계연감

〈표3-2〉에서 보듯이 운송은 철도와 육로를 통해서 대부분 이루지고 있고 수운은 운송량전체에서 차지하는 비중이 1949년 15.7%에서 1960년 19.1%로 증가하였지만 1960년 국제해운은 0.04%에 머물러 운송에서 차지하는 비중이 아주 미미함을 알 수 있다.

중국이 1949년에 성립될 때 당시의 총무역량은 3만4천톤 정도를 운송할 수 있는 선박량밖에 보유하지 못했다. 즉 대부분의 선박이 대만으로 도피했거나 국민군에 의해서 파괴되었다. 그 당시 선박량은 4,000톤(DWT)정도에 불과했다.²⁾ 이 시기에 중국의 국제해운의 비중이 얼마나 미미했는가는 <표3-3>이 잘 보여주고 있다. 전체 운송량은 차치하더라도 내륙·연안운수와 국제해운의 비율을 보면 2000년 현재 0.18이지만 당시 1960년에는 0.002에 불과하였다.

<표3-3> 중국 수상운송화물량 추이(1960-2000)

연도	수송량(백만톤)			수송량x수송거리(백억 톤-키로)		
	沿岸 内河(A)	국제해운(B)	B/A	沿岸 内河(A)	국제해운(B)	B/A
1960	324.8	0.8	0.002	6.5	1.2	0.18
1970	249.4	5.0	0.02	5.1	4.2	0.82
1980	383.9	42.9	0.11	15.2	35.3	2.32
1990	706.8	94.1	0.13	34.5	81.4	2.36
2000	1,320	240	0.18	91.0	119.0	1.31

자료:KMI(2000) 주요국 해운산업 보호·지원정책과 대응방안연구 p90에서 수정
 주: 2000년 수치는 전망치

1950년대에 중국 대외무역의 주요 상대국은 동구 사회주의 국가들이었으며 이것은 전체 중국무역의 65%를 차지하였다. 1950년대에는 옛 소련이 중국의 제일 교역상대국으로서 전체 중국무역의 40%를 차지하였으며 그 중 90%이상이 내륙 및 내수로 방식으로 운송되고 있다.

1960년대 무역장벽과 제한된 해상무역 때문에 중국상선대의 선박량은 비교적 발전이 더디었다. 이로 인해 1950년대에 선박량의 연간 증가율이 약 7.7%이었다. 1961년대는 중국기가 계양된 선박에 대해서 약 12개 항만만이 개방되었으며, 이로 인해 중국 국제해운은 제한된 해상무역을 할 수 밖에 없었다. 이 때문에 1965년에 중국의 해상무역은 약 2,500만톤이었는데 중국기 선박에 할당된 화물량이 13%밖에 안되었다.

이 시기의 수출입총액은 1952년의 64.6억원(RMB)에서 1957년의 104.5억원(RMB)으로 연평균 14.5% 증가하였다. 1958년 대외무역의 해운물동량은 1,158만톤에 이르렀고 이중 중국이 20%를, 나머지 80%의 화물운송은 무역상대국이 담당하였다. 중국이 운송한 20% 중에도 그 중 60%의 화물은 부족한 외화를 지불하면서 자본주의 국가의 상선을 용선하였다.

2) Zhu Z(1981) "The Development of China's Ocean Shipping," ASCAP Semina Paper Beijing p12

〈표3-4〉 China - Poland합작회사 화물 운수량, 화물 물동량표(1951~1972)

연도	화물운수량(톤)	cargo 운수 · 거리량(천톤)	연도	화물운수량(톤)	cargo 운수 · 거리량(천톤)
1951	141,038	1,642,793	1965	815,864	7,804,407
1952	236,589	2,587,441	1966	794,837	7,513,111
1953	388,418	4,250,240	1967	528,402	5,663,369
1954	510,163	3,574,137	1968	509,473	6,293,313
1955	623,956	5,717,386	1969	448,586	5,976,146
1956	602,063	5,279,072	1970	410,766	6,091,943
1957	625,066	6,407,317	1971	433,316	6,492,374
1958	806,218	6,471,206	1972	502,561	6,823,577
1959	778,839	6,359,990	1973	468,600	7,075,000
1960	777,849	6,972,118	1974	477,500	6,702,000
1961	810,236	7,205,171	1975	591,900	7,662,000
1962	624,429	6,466,728	1976	648,200	7,463,000
1963	767,798	7,661,635	1977	642,800	7,305,000
1964	803,171	7,889,217	1978	708,800	8,143,000

자료: COSCO(1999), 中遠發展史, 人民交通出版社

사회주의국가와의 합작회사를 통한 해운현황은 1951년말에 중-폴합작해운주식공사가 운영하는 선박은 4척에서 9척으로 증가되었고 선박량은 재화중량톤수로 9만여톤으로 발전되었으며 당년 화물운송량은 14.1만톤에 도달하였다. 1952년에는 화물운송량이 23.7만톤에 이르렀고 1960년말에는 선박수가 24척으로 증가되었으며 재화중량톤수는 47.66만톤이 되고 화물운송량은 77.9만톤으로 증가되었다. 1951년과 비교해서 화물운송량이 5.5배가 증가하였다. 이것은 이 당시 중-폴합작해운주식공사가 국제해운에서 상당히 중요한 역할을 수행했음을 보여주고 있다. 1960년 이후 이 공사의 화물운송량 수준을 보면 거의 1950년대 수준을 유지하고 있는 것이 이를 입증해주고 있다.³⁾

중국의 수출입화물은 중국과 합자경영하는 중국-체코슬로바키아, 중국-폴란드, 중국-알바니아 해운회사가 10%정도를 차지하고 90%정도의 화물량은 용선한 외국선박 또는 외국선사의 선박들이 담당하여 운송하였다. 1958년 중국이 용선한 외국적선박은 112척 / 109만DWT, 일년의 외화지불량은 1,300만 pound, 1961년에는 1.4억 미국달러에 이르렀다. 1950-1960년대에는 중국의 조선능력은 상당히 낙후한 상태였고 대형선박의 조선능력은 더욱 떨어져 있었다. 신조선에 사용되는 기기, 전자제품등 재료는 수입품으로 대용하여야 하였기 때문에 신조선의 실제가격은 외국에서 신조선을 수입하는 것보다 훨씬 비싼 상태였다.

3) COSCO(1999), 中遠發展史, 人民交通出版社

2. 해운산업정책

이 시기 중국의 해운정책은 원양선복량 부족과 서방세계의 경제적 봉쇄 때문에 사회주의 동맹국과 합작형식으로 해운회사를 설립하고 외국적 선박을 용선계약으로 활용하여 자국의 물동량을 운송하는데 중점을 두었다. 또한 정기선 해운동맹의 독점적인 운임결정에 대하여 중국의 독자적인 운임정책을 실시하였다.

1) 합작투자

서방세계의 경제적 봉쇄와 대만 국민당정부의 대만해협봉쇄조치는 신생 중국정부에게는 해운산업발전을 위해서 커다란 장애요인이었다. 그래서 중국정부는 이런 장애를 극복하면서 경제적 토대를 마련하기 위해 사회주의 국가간의 무역을 강화하였다. 이런 과정에서 발생한 해운서비스수요를 충족하고 해운산업의 기반을 확충하기 위해 사회주의 국가와 합작형태로 해운회사를 설립하고 해당국가에 경영권을 위임하는 정책을 실시하였다. 1951년 6월에 폴란드정부와 합작하여 양국정부를 주주로 하는 중국-폴란드합작해운주식회사(Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company)를 텐진(天津)에 설립하였다. 중국-폴란드합작해운주식회사는 중국과 폴란드 양국정부가 각기 50% 투자하고 선박은 폴란드 국적으로 하며 대외보험도 폴란드원양회사의 이름으로 등록하였다. 당시 항로는 중국과 폴란드간의 항로에 투입하는 것으로 하였다. 그 후 중국은 이 회사를 통해서 선박을 용선하고 중고선도 구입하였다. 또한 1953년에 체코슬로바키아정부와 '해상운수에 관한 협정서'를 맺고 1955년 7월 체코슬로바키아 정부와 2척의 외항선박의 위탁에 관한 협정을 체결하였고 1959년에는 '체코슬로바키아 국제해운주식회사'를 설립하였다. 이 회사는 중국정부가 투자하고 선박구입 등 일체의 회사경영은 체코슬로바키아가 담당하고 총매출의 3% 수수료만 받는 일종의 위탁경영방식으로 운영되었다. 중국정부는 매년 회계인원을 체코슬로바키아에 파견하여 운영·결산을 점검하였다. 이후 중국정부는 이와 비슷한 합작회사인 '중국-알바니아해운회사', '중국-탄자니아해운회사' 등을 설립하였다.

2) 외국적선박 용선

합작회사설립은 동구 사회주의권과의 무역을 위한 해운은 충족할 수 있었지만 다른 지역과의 무역은 그렇지 못하였다. 그리고 미국을 비롯한 대부분 서구국가는 중국국적 선박의 입항을 거부하였다. 그래서 중국정부는 국제해운시장에서 대부분 타국적 선박을 용선하여 국제해운시장에 참여하였다. 서방세계의 경제봉쇄와 대만해협봉쇄로 자국국적의 선박을 이용하는데 많은 제약이 따르기 때문에 부득히 하였다. 그러나 용선이용은 중국정부에게 큰 부담으로 작용하였다. 첫째 외화부족에 시달리는 신생 중국에 외화지출을 증가시켜 외화부족 부담을 가중시켰고, 둘째 용선시장에 당시 국제 해운환경이 중국에게 불리함을 이

용하여 과도한 리스크 프리미엄을 요구하였다.³⁾ 그래서 중국정부는 많은 문제점은 있지만 부득이하게 용선을 화교상선대로 돌렸다. 대부분의 화교상선대는 선박이 작고 노후선이 많았다. 또한 동남아의 무역(소량 多 pack, calling ports 분산, 단기L/C기한 등 각종의 수요와 요구)에 적응하기 위해 정기선이 오히려 부정기적이고 고정항선과 기항항이 다양한 특성을 갖고 있어 적재 적소 적시의 질 좋은 해운서비스를 제공받지 못했다.⁴⁾

3) 운임정책

서방국가의 경제봉쇄에 따른 중국국적선 입항거절, 대만해협의 통항금지, 선박량부족으로 많은 어려움을 겪고 있는 중국정부가 봉착한 또 다른 고통은 정기선 해운동맹에 의한 독점적 운임결정의 횡포였다. 1950-1960년대에 중국은 다른 개도국처럼 해상무역을 외국 선사들이 경영하고 있었기 때문에 외국무역을 운송하고 있는 운임동맹선사들이 제정한 운임을 받아들일 수밖에 없었다. 당시 극동운임동맹은 홍콩을 거쳐 중국/유럽간 정기선서비스를 독점하고 있었다. 그래서 중국선사들은 독점적인 운임동맹의 운임률에 따라 막대한 외화를 지불할 수밖에 없었다.

그런데 1950년대 후반에는 국제해운시장의 운임이 저하되었음에도 불구하고 극동운임동맹은 중국관련 항로의 운임을 오히려 상승시켰다. 이에 대해 중국정부는 1958년 2월 운임에 관한 규제를 발표하였다. 그 내용을 보면 첫째, 정기선 동맹의 중국화물을 수송하는 불공정한 운임을 폐지할 것, 둘째 중국이 제정하는 운임을 따를 것, 셋째 이를 어길 경우 중국에 기항한 선박은 화물을 적재할 수 없다는 등이다. 이러한 중국정부의 강력한 대응에 극동운임동맹은 협상을 통해 1959년 극동/구주항로의 정기선동맹은 해당항로의 운임을 30% 인하하였다.⁵⁾ 이 이후 중국정부는 운임비용을 절감하면서 중국 수출경쟁력을 강화하기 위하여 동맹의 독점권을 억제하고 자국의 운임체제를 제정할 것을 도모하여 1966년 중국원양운수총공사(COSCO)는 중국원양화물운수가격을 제정하여 중국 독자의 원양운임체제를 가지게 되었다.

4) 중고선 도입

50년대 후반 중국경제가 어느 정도 안정화되고 교역상대국이 다양화됨에 따라 중국정부는 선박증대의 필요성을 인식하게 되었다. 그리고 1957년에 발생한 수에즈운하분쟁(제2차 중동전쟁)은 각국 해운선사의 비용을 가중시켜 운임의 증가를 가져와 국제해운시장이 크게 위축되었다. 이런 해운시장의 여파로 중고선시장에서 중고선의 매물은 급증하고 가

3) 1959년 인도네시아 당국은 중국교포와 당시 인도네시아에 살고있는 화교들을 박해하고 추방하였다. 중국정부는 많은 여객선을 투입하여 화교를 중국으로 운송하게 되었는데 이때 일부국가의 선주는 용선을 거부하였고 일부 외국선주는 이 사건을 악용하여 임대료를 대폭 올림으로써 중국정부를 괴롭혔다.

4) 대부분의 화교들은 같은 민족으로 중국에 대해 우호적이었으며 외국국적을 가진 화교화상들의 선박은 대만해협통과에 지장이 없었고 자본주의 국가들의 금항금운(禁航禁運)의 제한을 받지않았다는 장점이 있었다.

5) 中國航海研究所(1989) 中國海運歷史, 北京, 人民交通出版社

격은 급감하였다. 이것은 중국정부에 선박용선과 중고선구입에 대해 유리한 상황으로 작용하였다. 또 한편 이 당시 중국의 조선능력은 상당히 낙후한 상태였고 대형선박의 조선능력은 더욱 떨어져 있었다. 신조선에 사용되는 기기, 전자제품 등 재료는 수입품으로 대용하여야 했기 때문에 신조선의 실제가격은 외국에서 신조선을 수입하는 것보다 훨씬 비싼 상태였다. 그래서 지금까지 사회주의 동맹국에 의존해오던 방식에서 벗어나 발틱해운거래소(the Baltic Exchange)를 통해서 직접 선박을 용선하거나 중고선을 구입하기 시작하였다. 또한 1958년과 1960년 사이에 홍콩에 Ocean Tramping 회사와 Yick Fung 등 2개의 해운회사를 설립하여 중국정부의 선박량증대를 위한 정책을 진행하였다.

3 정부조직 정비

중국정부는 이러한 합작회사와 용선선박을 관리하기 위해 1950년 9월 중국정부는 텐진에 국제운수공사를 설립하였다. 1951년 5월 31일 교통부와 대외경제무역부 등이 공동협력하에서 해외운수관리위원회를 설립하였고 이 위원회의 산하에 1953년 국제운수공사를 변경한 중국해외운수공사(SINOCHART)를 두었다. 1955년 SINOCHART는 중국대외무역운수공사(SINOTRANS)로 합병되었다.⁶⁾ 해외운수관리위원회는 해외운수계획과 대외용선을 전체적으로 관장하고 SINOTRANS는 대외경제무역부 직속의 무역전업공사가 취급하는 수출입화물의 해상 및 육상운송보관을 주된 업무를 하고 있다. 동공사는 운송, 보관업무와 함께 무역전업공사의 총대리점 업무 및 통관업무 등을 담당하고 있다. 그리고 그 외에 운수계획작성, 용선업무를 통일파악, 운임관리와 통제, 선박운항관리 및 해상항해상황파악, 각회사 및 정부간의 협조관리 등을 수행하였다.

IV. 중국해운산업의 자립기(1961-1977)

사회주의 계획경제시기에 중국해운산업의 자립기로 규정된 중요한 사건은 중국원양운수공사(COSCO)의 설립이다. 앞절에서 보았듯이 중국은 사회주의 국가와의 합작회사형태와 선박용선으로 운송문제를 해결하였으나 상당한 외화유출과 불안정한 해운서비스로 어려움을 겪었다. 이에 따라 중국정부는 COSCO를 설립하여 자국의 수출입화물을 자국선박에 의해 수송하겠다는 자국화물 자국선운송을 위한 중국상선대를 조직하고 해운업을 통한 외화를 획득하겠다는 해운산업의 기본목표를 설정하고 해운산업의 자립화를 위해 적극적인 보호·지원정책을 실시하였기 때문이다.

6) SINOCHART은 中國粗船公司로도 불리우며 대외적으로는 SINOCHART와 SINOTRANS는 동일한 조직구조로 되어 있다.

1. 국제정치 환경의 변화

전란의 후유증에서 어느 정도 벗어난 중국의 국민경제가 급속히 회복되는 동시에 무역량도 상당히 늘어났다. 또한 소련과 이념 및 국경분쟁으로 관계가 악화되고 있었다. 중국은 국제사회에서 소련을 견제하고 신장된 경제력을 바탕으로 정치적인 영향력을 행사하기 위해 대외원조를 증가하였다. 특히 당시 비동맹국 그룹의 국제정치의 영향력이 증대하자 중국정부는 이들 국가를 중심으로 원조를 시행하였다. 그 중에도 아랍 예멘, 기니, 알바니아, 캄보디아, 인도네시아, 버마, 말리, 콩고, 베트남 등의 원조는 빠른 속도로 증가하였다. 즉 1962년은 2,951톤, 1963년은 17,121톤, 1964년은 26,842톤, 1965년은 23,419톤로 증가하였다. 특히 미국과 전쟁을 치르고 있는 베트남에 대한 원조는 이 당시 비중이 컸으며 미국공군의 공중폭격하에서도 원조물을 운송하였다.

1970년대에 들어서면서 국제형세가 해빙무드로 급격히 변하였다. 1971년 미국 닉슨대통령의 중국방문으로 미국과의 관계가 개선되고 1972년 중국은 일본과 국교를 수립하였으며 UN에 가입하였다. 이것은 서방국가들의 중국경제봉쇄가 완화되고 새로운 교류의 시작을 의미하는 중요한 전환점이 되는 것이다. 이러한 상황변화는 중국해운산업에 중요한 발전의 기회를 제공하였다. 중국이 국제정치중심으로 진입하자 서방세계의 강경한 중국봉쇄정책은 약화되고 중국과 서방세계사이에 해빙무드가 조성되면서 중국의 무역량은 대폭적으로 증가하게 되었고 이에 따라 해운물동량도 크게 증가하였다.

2. COSCO의 설립

여기서는 COSCO설립을 시기구분의 중요한 요인으로 보았다. 이것은 여러 가지 정치·경제적 요인으로 자국화물을 자국적선으로 운송하지 못함으로써 겪은 불이익을 극복하기 위해 자국적 상선대를 조직해야 한다는 중국정부의 의지가 COSCO설립으로 나타났기 때문이다.

1) 설립목적

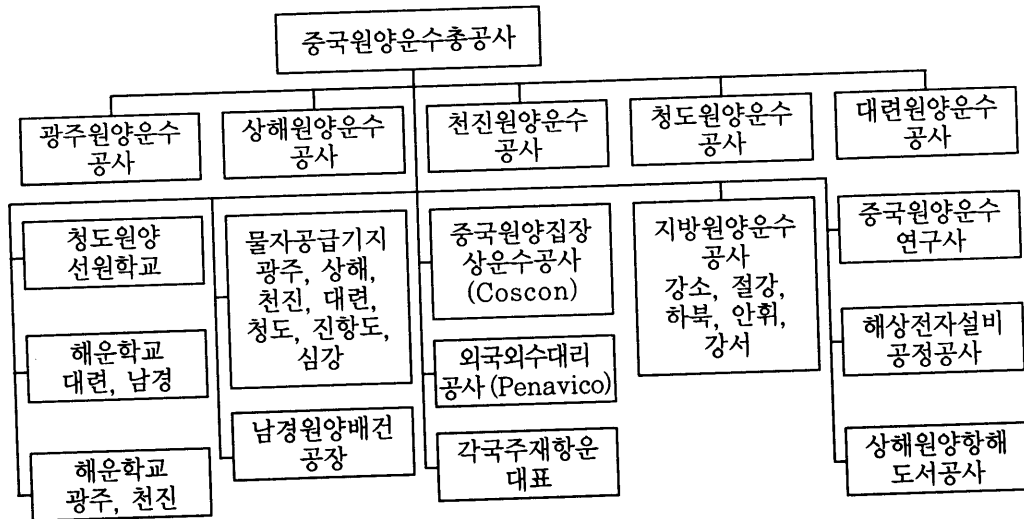
앞에서 기술한 것처럼 중국 경제의 회복으로 무역량이 증가하여 이것을 운송해야 할 해운물동량도 급증하고 정치적인 목적에 따른 대외원조의 급증도 해운에 대한 수요를 증가시켰다. 그러나 이러한 해운물동량의 증가에도 불구하고 80%이상을 외국국적의 용선선박을 이용함으로써 발생하는 해운서비스의 질저하를 개선하고 외화를 절약하기 위해 원양운송을 위한 중국상선대를 조직하는 정책을 실시하였다. 그래서 중국정부는 중국상선대 창설을 담당할 국영선사로서 COSCO를 1961년 설립하였으며 국제해운업무를 전적으로 전담케 하였다. COSCO는 세계의 정기선서비스 중에서 어떤 형식의 적취율이나 공동항해 협정에 동참하지 않은 주요 비동맹 정기선회사이다. 1950-1960대 중국은 원양선복량이

부족하기 때문에 원양정기선 무역은 해운동맹이 결성한 운임동맹을 통해 불리한 대우를 받아왔다. 또한 해운동맹은 중국이 개도국들의 운임동맹 가입을 방해하는 독점적인 기구라고 생각하고 끊임없이 견제하였다. 그래서 외국선사의 통제를 벗어나고 자국해상무역을 자국선으로 운송하는 것이 중국의 목표이었다. '독립과 자주' 이러한 국가정책 때문에 COSCO는 어느 운임동맹에도 가입하지 않고 비동맹선사로 경영하고 있다. COSCO는 주로 중국의 대외무역을 경영하고 있기 때문에 운임동맹의 배선이나 운임률표에 제한을 받지 않고 비동맹선사로서 자기의 배선이나 운임표를 조정하였다.

2) 기구조직표

<그림4-1>에서 보듯이 COSCO는 廣州, 上海, 靑道, 天津, 大連에 직속의 分公司를 두고 있으며 COSCO의 5개 分公司를 관리하기 위해 北京에 總公司가 있다. 江蘇, 安徽, 江西, 河北에는 각 省이 경영하는 해운기업과 합병형태의 地方遠洋運輸公司가 설립되어 있다. 또한 세계 주요국에 14개의 運航代表部 또는 駐在事務所를 설치하고 있으며, 20여개의 대리점 또는 외국기업과의 합병기업을 두고 있다. 중국의 총공사제도는 산하 각 기업의 설비투자를 국가계획에 반영하여 고정자본투자나 유동자금을 모두 총공사가 관리한다. 결국 중앙정부가 기업활동을 직접 관리하지 않고 업계차원에서 총공사를 설치하고 정부는 총공사를 통해 업계전체를 관리하고 있다. 북경의 COSCO 총공사는 신조선구입용 자금조달의 조정, 국내 및 해외 發注先의 결정, 船種·船型의 선택 등에 관여하고 있으며 선대계획, 배선계획 등은 각 분공사 차원에서 이루어진다. 총공사에서는 대외무역상대국과의 쌍무해운협정의 검토 등 정책적인 업무에도 관여하고 있다.

<그림4-1> COSCO의 조직표



자료 : 中國遠洋運輸總公司的 1998년 會社紹介書

3) 활동내용

1961년 COSCO사의 설립과 동시에 중국정부는 적극적으로 외항상선대의 정비를 계획하였다. 이 때 그리스와 노르웨이로부터 구입한 2척의 개선과 자국에서 건조한 3척을 합한 5척 3,400톤으로 중국의 최초 1962년 외항상선대를 구성하였다. 그해 12.7만톤의 대외무역화물을 운송하였고 이는 중국대외해운량의 2%에 불과할 정도로 미미하였다.

처음 소규모로 출발한 COSCO는 서구국가의 경제봉쇄와 대만정부의 대만해협의 봉쇄 조치로 국제해운에 많은 어려움을 겪었지만 항로개척을 위해 끊임없이 노력하였다. 1961년 COSCO선박이 중국국기를 게양하고 최초로 국제항로를 실시한 후부터 1966년 3월까지 성공적으로 중국의 동부와 남부로부터 동남아, 아프리카, 유럽까지 그리고 동부와 북부 중국에서 북한과 일본의 항로를 개통하여 중국의 대외무역을 확대시켰다. 그러나 대만해협의 봉쇄상태는 중국국내의 남북운송과 중국의 대외무역에도 큰 장애가 되어있었다.

당시 중국무역운송업무의 80%가 중국북부지역에서 이루어지고 중국해운의 70%의 자국적 운영선박이 대만해협남부인 중국남부에 집중되어 있기 때문에 이 문제를 해결하기 위해 COSCO는 광주에 지사를 설립하였다. 그후에는 일본경제가 급속히 발전하면서 대일 무역이 급증하여 광주지사를 통해 COSCO의 대외해운업무가 활발히 진행되었다.

1966년 중국정부는 1957년부터 1966년까지 중국-폴란드합작해운공사의 선박은 대만해협남북항로를 300여척차 통과하였지만 미국이나 대만당국이 간섭이나 훼방하는 행위가 없었다는 것을 알게되었다. 1968년 4월 COSCO는 중국국적선인 COSCO 선박중 Liming호를 선택하여 중국남부항구 Zhanjiang을 출항하여 중국남해서부와 남부변두리를 향해하여 필리핀 Mindanao북부지역을 돌아서 태평양에 진입하고, 일본해를 통과하여 중국북부항구 청도로 입항하였다. 이것은 1949년 중국정부 수립후 최초로 대만해협 남북항선이 개통되었다는 것을 의미한다. 1968년과 1969년 또다시 두 번을 실험한 후에 중국정부는 1969년 10월 중국선박이 이 항로를 이용하는 운항을 허가하였다. 이 항로의 개통은 중국의 남북지역을 개통하였지만 항로의 길이(4,533N.mile)가 너무 길어 경제성은 크지 않았다.

1970년대 들어서면서 중국은 활발한 외교활동을 전개하여 서방국가와 긴장을 완화하여 해빙무드를 조성하는데 성공하였다. 이는 중국 해운업계에 큰 발전의 기회를 제공하였다. COSCO는 중국국적선을 이용하여 1973년 11월 중국 청도항부터 출항하여 일본 Okinawa, 대만동부, 필리핀북부와 중국남해를 거쳐 싱가포르에 도착하는 새로운 항로를 개척하였다. 이 항로는 항해길이가 2,830N.mile이었고 이전의 항로보다 800N.mile를 축소하여 항해시간과 연료비용을 절감하여 항해안전과 운송효율도 많이 높였다.

〈표4-1〉 COSCO에 의한 선박 구입현황

연도	총계		차용 선박		자기투자선박		차용선박비율%	
	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT
1961	25	22.99	6	4.30	19	18.69	24.00	18.70
1962	31	27.00	7	4.70	24	22.30	22.58	17.41
1963	36	33.13	13	11.40	23	21.73	36.11	34.41
1964	56	51.76	23	21.20	33	30.56	41.07	40.96
1965	63	60.18	26	25.50	37	34.68	41.27	42.37
1966	71	70.66	33	34.20	38	36.46	46.68	48.40
1967	86	86.91	38	40.80	48	46.11	44.19	46.95
1968	89	90.36	45	48.70	44	41.66	50.56	53.90
1969	102	105.89	54	60.90	48	44.99	52.94	57.51
1970	107	112.28	62	70.90	45	41.38	57.94	63.15
1971	122	129.83	74	85.50	48	44.33	60.66	65.76
1972	184	214.10	135	161.80	49	52.30	73.37	75.57
1973	256	322.33	198	255.30	58	67.03	77.34	79.20
1974	304	449.98	228	358.10	76	91.88	75.00	79.58
1975	330	538.05	245	434.60	85	103.45	74.24	80.77
1976	347	565.42	257	454.47	90	110.95	74.06	80.38
1977	405	654.62	309	533.23	96	121.39	76.30	81.46
1978	510	857.36	396	738.54	114	118.82	77.65	86.14

자료: COSCO(1999), 中遠發展史, 人民交通出版社

〈표4-1〉는 이 자립기 동안 COSCO가 중국상선대를 조직하면서 투자하거나 차용하여 보유하고 있는 선박수를 나타내고 있다. 여기서 70년대에 COSCO의 중국상선대가 비약적으로 증가했음을 알 수 있다. 이 기간동안 선박척수로 22.5%, 선복량으로 연평균 30.3%가 증가하였음을 알 수 있다. 72년 한해동안 선박척수로 무려 51%, 선복량은 64.9%가 증가하였다. 또한 60년초에는 자기자본을 투자하여 선박을 보유하였지만 점점 차용선박을 활용하는 비율이 높아짐을 알 수 있다.

3. 해운산업현황

〈표4-2〉에서 보듯이 아직도 중국의 대부분의 운송량은 철도운송과 육로운송에 의해서 이루어지고 있지만 70년초부터 외항해운이 빠른 속도로 증가하고 있음을 알 수 있다. 1961년 총운송량에서 국제해운이 차지하는 비율이 0.08%이던 것이 1977년에 1.2%로 15배 증가하였다.

〈표4-2〉 중국의 분야별 운송량(1961-1977)

단위: 만톤

연도	운송량 총계	철도	육로	수운		파이프 라인	항공
				합계	외항해운		
1961	110,573	44,988	43,038	22,544	85		2.9
1962	85,521	35,261	32,794	17,464	79		1.8
1963	88,154	36,418	34,602	17,132	88		2.1
1964	104,320	41,786	42,358	20,174	151		2.2
1965	121,083	49,100	48,987	22,993	246		2.7
1966	131,454	54,951	52,531	23,969	272		3.3
1967	110,833	43,089	47,066	20,674	238		3.9
1968	103,240	42,095	42,166	18,976	264		3.0
1969	123,923	53,120	49,115	21,685	345		3.3
1970	150,359	68,132	56,779	25,444	499		3.7
1971	168,132	76,471	63,080	28,398	783	180	3.3
1972	177,550	80,873	65,409	30,174	972	1,091	3.0
1973	185,183	83,111	68,489	32,159	1,270	1,421	2.8
1974	179,332	78,772	66,860	31,535	1,741	2,161	3.5
1975	202,478	88,955	72,499	34,987	2,424	6,032	4.7
1976	201,757	84,066	74,256	35,528	2,382	7,902	5.3
1977	223,915	95,309	80,833	38,861	2,553	8,907	5.3

자료: 중국통계연감(1984), 국가통계국

1971년 10월에 중국이 유엔에 가입함으로써 중국의 국제적인 지위가 강화되었다. 1970년대 초에 중국과 일본 및 유럽공동체의 국가들이 국교를 체결하였으며 중국과 미국이 경제적인 교류를 갖게 되었다. 이로 인해 중국의 대외무역은 급속히 증가하였다. 1975년말에 중국의 대외무역은 140억달러를 초과하였으며 이는 1970년과 비교해보면 약 3배정도 증가되었음을 알 수 있다. 1970년대 중반까지 일본, 홍콩, 미국, 서유럽 국가들이 중국의 중요한 교역국이 되었으며 교역량은 전체 해상무역의 60%를 차지하였다. 그리하여 중국은 급증한 해상무역과 유리한 국제환경 때문에 중국상선대의 선복량을 확대하고 자국선으로 자국해운물동량을 운송할 수 있는 호기를 찾게 되었다. 1976년에 중국상선대를 이용하여 운송하였던 국제화물량은 전체 국제화물량의 약 70%를 차지하였다.

1970년대에 원유생산량이 급증하였으며 1970년의 2,500만톤으로부터 1975년의 7,500만톤으로 증가되었다. 이로 인해 1972년 중국은 순원유 수출국이 되었으며(주로 일본 수출) 1975년에 약 1000만톤을 수출하였다.

<표4-3> 중국해운산업 자립기의 중국선박량과 세계선박량 비교 단위:천GRT

구분 연도	중 국 선 박 량			세 계 선 박 량	
	척 수	총톤수	증가율(%)	총톤수	증가율(%)
1961	212	473		135,916	
1962	219	522	10.5	139,980	3.0
1963	215	502	3.9	145,863	4.2
1964	216	535	6.7	153,000	4.9
1965	213	551	2.9	160,392	4.8
1966	231	669	21.4	171,130	6.7
1967	247	772	15.4	182,100	6.4
1968	239	765	0.9	194,152	6.6
1969	237	792	3.4	211,661	9.0
1970	248	868	9.6	227,490	7.5
1971	265	1,022	17.8	247,203	8.7
1972	286	1,181	15.5	268,340	8.6
1973	323	1,479	25.2	289,927	8.0
1974	360	1,871	26.5	311,323	7.4
1975	466	2,828	51.2	342,162	9.9
1976	551	3,589	26.9	372,000	8.7
1977	622	4,245	18.3	393,678	5.8

자료: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 각년도

이러한 국제무역의 증가는 국제해운의 수요를 가져오므로 중국정부는 여기에 대비하였다. 1972년 중국중앙계획위원회는 1975년경에 중국 대외무역 해운운수량은 3,500만톤에 도달할 것이고 중국적 선사가 2,000만톤을 담당운수해야 할 것이다라고 예측하였다. 이 예측에 의하여 중국은 300만톤의 선박을 보유하여야하며 향후 5년내에 국내에서 50만톤을 건조하며 해외에서 250만톤을 구입하는 계획을 세웠다.

한편 1973년의 석유파동 이후 세계는 경제침체 중이었고 이것의 영향으로 국제해운산업도 크게 부진하였다. 이로 하여 대량의 선박이 과잉상태에 있었고 운항정지상태에 있는 선박도 무려 3,500만톤에 이르렀다. 이런 상태에서 선박가격은 최저가격수준을 형성하고 있었다. 이에 따라 중국정부는 대대적인 중고선을 구입하여 중국상선대의 선박량을 대폭 확충하였다.⁷⁾ 이것이 가능하게 된 것은 수출무역량의 증가에 따라 외국선박을 구입할 수 있는 많은 외화를 보유하게 되었기 때문이다. 특히 원유수출의 호조로 중국의 유조선은 1974년까지 한척도 없었는데 1976년의 약 30척(130만DWT)으로 급속히 증가되었다.

7) 1970년대 이후 중국중고선의 성장은 같은 사회주의 국가인 소련과는 다른 양상을 보이고 있다. 즉 소련상선대의 규모는 무역증가에도 불구하고 1970년대 후반 이후 거의 증가되지 않는 추세를 보이고 있다 이러한 이유는 소련이 부족선박에 대해 자체 상선대로 보유하지 않고 수입곡물 등 많은 해상물동량을 용선선박에 의해 수송해왔기 때문이다. 이에 비해 중국은 무역확충의 중요한 수단이 해상수송체제의 정비에 있다고 보고 상선대의 확충을 계속하였기 때문이다.

〈표4-3〉에서 보듯이 1974년-1975년 한해 동안 중국상선대의 선복량이 51.2% 증가되었다. 그리고 1975년부터 1979년까지 중국의 선복량은 연간 약 100만 톤(DWT)정도 추가되었다. 따라서 1970년대에는 중국이 연간 21.4%의 증가율로 세계에서 가장 급속한 발전을 보인 국가중의 하나가 되었다.

1976년 중국은 문화대혁명을 끝내고 경제적인 생산을 회복하였다. 1977년3월은 대부금을 이용한 선박구입을 다시 실시하여 그해 73척/109만톤을 구입하여 654.62만톤을 달성하였다. 이 시대의 해운기업은 국가계획경제하의 기업이며 정부에서 투입하여 선박을 구입할 뿐만아니라 대부금을 이용하여 선박구입도 정부의 명백한 계획하에서 실행하였다.

정치적 투쟁을 끝낸 중국정부는 계속 계획적으로 선박을 구입하여서 1978년말에는 원양선대가 510척, 선복량 857.36만톤에 도달하였다. 이는 1971년보다 각각 3.18배와 5.6배의 수량이었다. 이런 사회주의 계획경제하에서도 불구하고 서구자본주의 국가와의 무역이 어느 정도 활발하게 이루어지면서 중국 국내기업중에서 국영선사들의 경영상태는 양호하였다.

4. 해운산업정책

1961년 COSCO사의 설립과 동시에 중국정부는 적극적으로 국제해운상선대의 준비를 계획하였다. 이때 그리스와 노르웨이로부터 구입한 2척의 객선과 자국에서 건조한 3척을 합한 5척 3,400톤이 중국의 최초의 외항상선대를 구성하였다.

중국과 인도네시아간에 객선취항을 계기로 국제해운활동이 개시되었다. 1963년 11월 중국정부는 중국은행의 해외용자를 이용해 교부금제도에 따라 중고선을 매입하였다. 당시 선박취득에 대한 우대정책으로 감가상각제도상의 조치와 화물유보 운항상의 조치 등이 있었다. 전자의 우대책으로는 국가가 허가한 선박구입 혹은 선박건조계획에는 차입금의 이자가 실제 사용된 금액과 실제 사용된 기간에 따라 계산되고, 최초 5년간 원리금 상환이 유보된다. 또한 차입금 전부를 상환할 때까지는 해당선박에 의한 운항수입은 국가의 재정수입에 포함되지 않을 뿐만 아니라 감가상각을 행하지 않은 이윤은 국가에 납부하지 않아도 된다는 등의 내용이 있었다.

또한 후자의 대책으로는 해당선박은 기한 내에 차입금을 반환하기 위해 수출입화물은 우선적으로 할당받아 경영효율이 좋은 항로에 배선하며 滯船시간의 단축을 통한 운항효율을 향상시키기 위해 중국 항만에서 화물 상하역을 우선적으로 이루어질 수 있도록 하는 조치가 채택되었다.

이처럼 이 기간 동안 중국정부는 해운산업을 육성하기 위해 적극적인 보호·지원정책을 실시하였다. 다음은 이 당시 실시한 보호·지원정책을 정리한 것이다.

1) 보조금 지급제도

(1) 운항보조금

운항보조정책은 일반적인 것은 아니나 해운정책의 중요한 일부를 형성하고 있다. 운항보조는 국제경쟁력 향상을 목적으로 운항코스트가 높은 자국상선대에 일정한 운항코스트 차액을 보조하는 것이다. 1980년대 이전 중국의 경제제도는 사회주의 경제체제로 국영해운기업의 손실은 국가가 부담하여 실질적으로 국가가 운항보조정책을 실행해왔다.

그러나 개혁개방이후 국영해운기업의 경영형태가 기업의 자기책임제로 이행되고 있지만 국영해운기업에 큰 손실이 발생할 경우 국가는 이자와 세금을 경감하는 형태로 보조를 행하고 있다.

(2) 금융지원제도

중국 정부는 선박취득에 있어서 자본조달상의 우대제도를 실시하고 있다. 신조선 건조 및 선박매입을 포함한 선박취득을 위한 자금투입은 종래 정부의 계획지출금을 해운기업에 제공해 오던 방식으로 지원하였다.

(3) 조세지원제도

조세는 해운산업에 대한 간접적인 지원수단으로 활용되고 있다. 이전 세제로서 국가가 국제해운기업에 부과한 세금의 종류는 영업세, 소득세, 조절세, 국가에너지원 교통중점건설기금, 도시보전건설세, 교육비부가세, 車船사용세, 가옥부동산세, 연료유특별세, 건축세, 獎金세 등이 있었다. 이 가운데 삼국간 화물수송에 따른 운항수입에 대해서는 영업세가 면제되고 차입금에 의한 선박에 대해서는 소득세와 조절세가 면제되었다. 그 외 세전 상황에 대한 우대조치가 있었다.

2) 화물우선 적취제도

중국은 이 시기에 기본적으로 자국화물의 자국선 수송을 원칙으로 하는 정책을 실시하였다. 국제수송화물은 국가의 대외무역회의에서 통일적으로 관리되어 각 선사에 국가의 명령 계획에 따라 할당되는 것이 일반적이었다. 2국간 무역 및 운송계약에 있어서도 자국선으로 운송해야 한다는 의무조항이 설정되어 있었다.

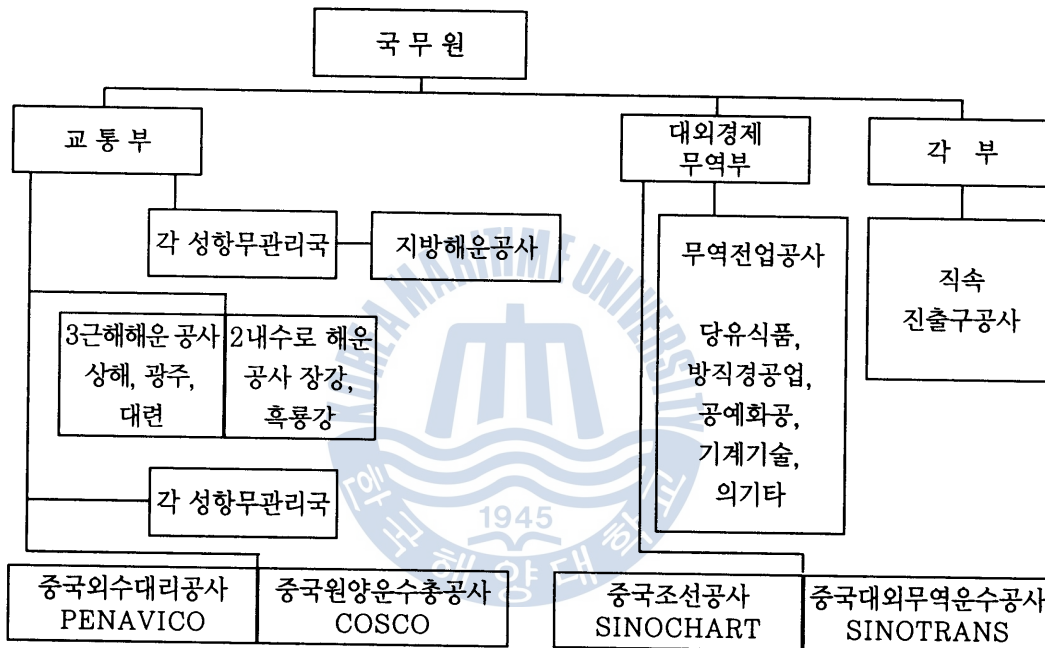
3) 시장진입제한제도

폐쇄경제를 지향한 당시의 계획경제하에서 중국정부의 중앙계획위원회는 COSCO를 통해 자국화물 자국선운송과 외화획득이라는 기본목표를 설정하여 계획적으로 해운산업을 육성하려고 하였기 때문에 외국선사의 중국의 국제해운시장에서 경쟁을 허용하지 않았다. 국제해운 관련서비스는 국제해운서비스, 항만서비스와 해운보조서비스로 구분하는데 이

들 시장에 외국선사가 진출하는 것을 원천적으로 봉쇄하였다. 즉 외국인이 중국 국제해운업에 종사하는 것을 불허하였을 뿐만아니라 외국선사의 국제항로 정기선의 입항도 불허하였다. 또한 외국선사가 중국에서 어떠한 해운업을 하는 것을 용인하지 않았다.

5. 정부조직체계 확립

〈그림4-2〉 중국의 무역·해운업무관련 기구



자료 : 해운산업연구원(1989) 중국해운산업의 현황과 전망 p26

국제해운서비스도 상품으로 공급부문이 있고 수요부문이 있다. 앞절에서 설명하였듯이 창설기에는 중국의 화물을 담당할 선박이 부족하였고 대부분 서구국가에서 중국국적선의 입항을 거절하였기 때문에 중국국적선에 의한 국제해운서비스를 공급할 수 없었다. 그래서 이 당시 중국의 화물을 어떻게 수집하여 어느 국적의 선박에 배분하는가가 중요한 문제였다. 즉 국제해운서비스의 수요를 어떻게 효율적으로 충족하느냐가 중요한 관건이었고 이것을 SINOTRANS가 담당하였다. 이 국영회사는 이미 창설기 시기에 설립되어 중국의 화물을 총체적으로 집화하여 외국합작회사와 용선선박에 배분하는 역할을 수행하였다. 그러나 1961년 국제해운서비스 공급부족을 해소하고자 COSCO가 설립되면서 중국국적상선대가 조직되었다. 이제 국제해운서비스를 수요과 공급을 체계적으로 관리할 수 있는 정부조직이 필요하게 되었다.

중국의 해운관련업무는 국무원 산하의 교통부와 대외경제무역부에서 관장한다. 교통부

는 해운정책 및 항만정책과 국제해운상선대 등 주로 국제해운서비스의 공급부문을 담당하고 대외경제무역부는 대외무역과 이에 따른 화물의 집화 및 배분활동 등 국제해운서비스의 수요부문을 담당하고 있다.⁸⁾

1) 中國外輸代理公司(PENAVICO)

중국의 국제해운은 교통부 산하의 국영선사인 COSCO가 담당하고 외항선박에 대한 대리업무는 中國外輸代理公司(PENAVICO)가 관장하고 있다. PENAVICO는 COSCO와 같이 교통부산하 조직으로 외국선사의 해운 및 항만내 운송부문의 중개를 담당하는 선박대리점 분야로서 COSCO와 밀접한 관계를 맺고 있다. 외국선박이 중국에 배선하는 경우 PENAVICO와 장기대리점 계약을 체결하도록 되어 있다.

PENAVICO는 각 연안의 주요항에 지점을 설립하였으며 현재 그 수는 약 20여개소에 이르며 구체적인 업무내용은 다음과 같다.

- 첫째, 중국에 기항은 모든 선박의 대리업무
- 둘째, 입출항의 화물수송절차 업무와 세관절차업무 및 바이어의 의뢰에 의한 업무
- 셋째, 중국의 외국인용 상점에서 외국관광객이 구입한 상품의 수송

2) 中國對外貿易運輸公司(SINOTRANS)

SINOTRANS는 대외경제무역부 산하의 국영기업으로 동 무역부 산하의 무역전업공사의 수출입화물 집화활동, 육상운송 및 보관, 수출화물의 분배등의 업무를 담당하고 있다. SINOTRANS는 수송, 관리업무와 동시에 무역전업공사의 총대리점업무도 수행하고 있다. 특히 해상이외에도 육상수송, 항공수송을 포함한 종합적 수송업무를 취급하고 있어 중국내륙에 대한 복합수송기능도 갖고 있다. SINOTRANS의 조직으로는 중국 각 지방, 자치구, 성, 시 외에도 주요항만, 공항, 국경철도 등에 51개소의 지점을 설치하고 있다. 그리고 SINOTRANS의 구체적인 업무내용은 다음과 같다.

- ① 각종 수출입화물의 해상수송에 관련된 선박예약, 부두에서의 화물인수, 인도 통관 검사신청 및 수송대행의 업무
- ② 수출입화물의 창고보관 분배 混載업무
- ③ 철도수송 부두와 본선간의 수송 자동차수송 항공수송
- ④ 내륙의 성 시 자치구의 수출화물에 대한 복합운송
- ⑤ 비무역화물 전시회출품물 통과화물 등의 중계업무
- ⑥ 대외무역운송에 관한 상담

8) 대외경제무역부는 해상수송을 제외한 내륙수송을 담당하고 있어 내륙수송의 공급부문에 대한 업무도 관여하고 있다.

V. 결론

1949년 중화인민공화국 정부가 들어선 이후 오랜 전란으로 중국경제는 피폐하였고 대만 국민당 정부는 잔존하고 있는 선박들을 거의 대부분 대만으로 가져가거나 파괴하여 중국해운산업은 내수로 운항을 위한 선박외에 국제해운은 거의 전무한 상태이었다.

중국해운산업의 창설기는 원양선복량 부족때문에, 서방세계의 경제적 봉쇄와 대만정부의 대만해협 봉쇄조치 때문에 자국적의 선박을 사용하기 어려워지게 됨에 따라 외국적 선박을 용선계약으로 활용하여 자국화물을 운송하였다. 또한 사회주의 동맹국과 합작형식으로 해운회사를 설립하여 사회주의 동맹국과의 운송수요를 충당하였다. 또한 정기선 해운 동맹의 독점적 운임결정에 대항하여 독자적인 운임체계를 마련하여 해운산업의 기초를 형성하는 시기라고 볼 수 있다.

창설기이후 신생중국이 어느 정도 정치적 경제적 안정이 이룩되어 국가적 기틀을 마련하였고 70년초에는 서방국가와 외교관계를 통해 성공적으로 관계개선을 이룩함으로써 국제사회에 해빙무드가 조성되었다. 또 한편에서는 소련과 국경·이념분쟁으로 갈등이 조성되고 이에 따라 중국은 비동맹그룹에 영향을 행사하기 위해 대외원조를 적극적으로 시행하였다.

이러한 배경하에서 중국은 서방국가와 교류가 확대되고 대외원조가 급증함에 따라 국제해운수요가 급증하였다. 그러나 외국선박용선에 의한 화물운송은 適載 適時 適所에 이루어지지 못했고 해운동맹의 독점적 운임결정은 중국에게 많은 불이익을 가져다 주었다.

여기서 중국해운산업은 중요한 전환기를 맞이하였다. 즉 중국해운산업은 중국 독자적으로 국제해운수요를 충족시켜야한다는 목표를 갖게 되었다. 이에 따라 중국정부는 자국화물자국선 운송과 외화획득이라는 기본목표아래 COSCO를 설립하였고 국제해운관련 업무를 독점적으로 처리케 하였다. 이 논문에서 이 시기를 중국해운산업의 자립기로 규정한다. 이 시기에 중국정부는 해운산업을 적극적으로 보호·지원하였으며 COSCO는 70년 초 세계해운시장 침체상황을 이용하여 저가의 중고선을 대량구입하여 중국상선대를 세계적 규모로 확장시켰다. 이러한 COSCO중심의 중국국제해운산업은 국제해운시장에서 중요한 공급자로서 기틀을 마련하였고 개혁개방정책이후 국제해운산업이 대외경쟁력을 갖는 토대를 마련하였다.

참 고 문 헌

1. 도서문헌

國家統計局, 『中國統計年鑑』 1984, 1997

박태원(2002), 외항해운 선대증강을 통한 국제경쟁력확보에 주력,
『지구촌 해운 물류』 특집 제6호 p5

안석교(1986), 『중국경제의 정치경제학』, 비봉출판사

유석형·김홍섭(1989), 『중국해운산업의 현황과 전망』, 해운산업연구원

윤영자(1987), 『등소평시대의 중국경제』, 비봉출판사

장이화(1998), 중국해운산업의 발전에 관한 연구, 부경대학교 석사논문

정봉민(2001), 해운산업 보호·지원정책의 경제적 영향과 정책방향,
해양정책연구 15.1 p1-29

中國航海研究所(1989), 『中國海運歷史』, 人民交通出版社, 北京,

中國遠洋運輸總公司(1999), 『中遠發展史』

中國交通部(2001), 2000年『中國航運發展報告』

해양수산부(2002) 『동북아 공동해운시장 조정을 위한 한·중·일 장애요인 연구』

해운산업연구원(1983) 『해운경제론』

IMF, International Financial Statistics,

Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 각년도

Zhu Z(1981) "The Development of China's Ocean Shipping," ASCAP Semina
Paper Beijing p12

2. 전자문헌

대외경제정책연구원 www.kiep.go.kr

삼성경제연구소 seriecon.seri.org

한국무역협회 www.kita.or.kr

해양수산부, www.momaf.go.kr

COSCO, www.cosco.com.cn

KMI, www.kmi.re.kr

SINOTRANS, www.sinitrans.com.cn