

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 9월 30일

No. 9

이슈와 동향 1

- 중국 국무원·교통운수부 잇따라 「인공지능+」 정책 발표...스마트 교통·지능경제 본격 추진 1
- 코스코 쉬핑 그룹 5개 계열사, 디지털·녹색 해운 선도 4

해양수산뉴스 9

- 실크로드 해운, 글로벌 150개 항만 연결·첫 녹색평가체계 도입 9
- 닝보저우산항, 연간 컨테이너 물동량 3천만 TEU 조기 돌파 11
- COSCO·선전항그룹, 공급망·항만 후방물류 두 대형 합작 프로젝트 추진 13

포커스 15

- 2025 상반기 해운시장, 新얼라이언스 경쟁 구도 본격화 15

통계 및 자료 26

- 경제/해운/항만/수산 26



한국해양수산개발원 중국연구센터
Korea Maritime Institute China Research Center
발행인: 조정희 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 감수: 한덕훈 본부장



Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



+86-21-6090-0395-6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

중국 국무원·교통운수부 잇따라 「인공지능+」 정책 발표...스마트 교통·지능경제 본격 추진¹⁾

지난 8월 26일, 중국 국무원(国务院)²⁾은 인공지능 활용을 본격적으로 추진하기 위한 정책 문건인 「〈‘인공지능+’ 행동 심층 추진에 관한 의견〉(이하 ‘의견’)」을 발표했다.

이번 정책의 주요 목표는 2027년까지 인공지능을 6대 핵심 분야 — ① 과학기술 ② 산업 발전 ③ 소비 고도화 ④ 민생 복지 ⑤ 거버넌스 역량 ⑥ 글로벌 협력 등 — 와 융합하여, 차세대 지능형 단말기와 지능체(인공지능 에이전트) 등의 보급률을 70% 이상으로 끌어올리는 것이다. 또한 경제·사회 전반에 걸친 인공지능의 광범위한 활용을 촉진하여 지능경제 핵심 산업의 규모를 빠르게 성장시키고, 공공 거버넌스에서의 인공지능 역할 강화 및 개방 협력 체계를 완비한다는 계획을 담고 있다.

2030년까지는 인공지능 응용 보급률을 90% 이상으로 확대하고, 지능경제를 중국 경제 성장의 주요 동력으로 육성하여 기술 보급과 성과 공유를 실현한다는 구상이다. 더 나아가 2035년에는 전면적으로 지능경제와 지능사회 단계에 진입해 사회주의 현대화를 실현하는 데 강력한 기반을 마련한다는 비전을 제시했다.

6대 핵심 분야 중, 과학기술 분야에서는 과학 발견 속도를 높이고 연구개발 모델의 혁신과 효율을 제고하며, 철학·사회과학 연구 방법의 혁신을 제안했다. 산업 분야에서는 지능 원생(new-native) 비즈니스 모델과 新산업을 육성하고, 산업 지능화, 농업의 디지털 전환, 서비스업의 혁신 모델 개발을 위한 방안을 모색하도록 했다.

소비 분야에서는 서비스 소비 新시장을 확장하고, 메타버스·저고도 비행·적층 제조·뇌-컴퓨터 인터페이스 등과 인공지능의 융합을 촉진해 지능형 제품의 새로운 형태를 탐구한다는 구상을 담았다. 민생 복지 분야에서는 진료 지원·건강 관리·의료보험 서비스 등 다양한 장면에서 인공지능을 도입해 기초 의료의 역량과 효율을 크게 제고할 방침이다. 또한 ‘의견’에서는 모델 역량 제고, 데이터 공급 혁신, 지능 계산력 통합, 응용 환경 최적화, 오픈소스 생태계 활성화, 인재 양성, 정책·법규 보장, 안전 역량 강화 등 8대 기초 지원 능력을 강화할 것을 요구

2025년 9월 30일

제 9 호

1) 《航运交易公报》总第1448期, 2025年9月9日出版(p.5-7), 国务院发文深入实施“人工智能+”行动
2) 중화인민공화국의 최고 국가 행정기관으로, 총리를 수반으로 하는 중앙정부 조직. 각 부처를 지휘·조정하며 국가의 주요 정책과 행정을 집행한다.



이슈와 동향

했다.

국가발전개혁위원회(国家发展改革委) 관계자는 “현재 인공지능 기술은 실험 단계에서 가치 창출 단계로 나아가고 있으며, 산업 생산성 향상과 비용 절감에 실질적 기여를 하고 있다” 고 설명했다. 또한 그는 지능형 네트워크 자동차, 웨어러블 기기, 스마트 홈 등 차세대 단말기와 스마트 로봇이 빠르게 보급되고 있으나, 인공지능의 가치에 대한 인식 격차, 수요-공급 불일치, 응용 도입의 단계의 마지막 문제 등이 여전히 존재한다고 지적했다. 따라서 전략적 지도와 체계적 지원이 시급하다고 강조했다.

기술 발전 측면에서는 「인공지능+」이 새로운 연구 성과와 응용 수요를 맞물리게 하여 기술 혁신과 산업 응용을 상호 촉진하는 경로가 될 것으로 평가된다. 이를 통해 중국 특색의 인공지능 발전 경로를 확립하고, 법률·정책·윤리 규범을 선제적으로 정비해 인공지능이 유익하고 안전하며 공정한 방향으로 발전할 수 있도록 유도한다는 점도 언급됐다.

중국은 데이터 자원, 완비된 산업 체계, 폭넓은 응용 장면 등 강점을 바탕으로 인공지능을 전 산업과 사회 전반에 융합함으로써 기존 산업의 업그레이드와 新산업 창출을 동시에 추진한다는 구상이다. 이는 수요 확대, 성장 동력 전환, 해외 투자 유치뿐만 아니라 인공지능 발전의 성과를 전 국민이 공유할 수 있는 길을 여는 데 기여할 것으로 기대된다.

글로벌 차원에서는 인공지능을 인류 공동의 공공재로 삼아 국제 협력을 강화하고, 성과 공유와 포용적 거버넌스를 추진해 ‘글로벌 지능 격차’를 완화한다는 방향도 제시됐다.

한편, 관련 부처들은 ‘의견’에서 제시한 6대 행동을 중심으로 각 산업별 「인공지능+」 세부 시행 방안을 마련하고, 업종별 목표와 중점 방향, 실행 조치를 구체화할 계획이다. 또한 데이터·모델·지능체 프로토콜 등 표준화를 가속화해 산업 간 협력과 상호 연계를 촉진할 방침이다. 정부는 동시에 주요 프로젝트 추진을 강화하고, ‘양중(两重) 건설’, ‘양신(两新) 정책’, 중앙 예산 투자, 지방 정부 특수 채권 등을 적극 활용해 인공지능 발전을 지원하겠다는 계획도 내놓았다.

또한, 중국 교통운수부(交通运输部)가 8월 29일 부무회의에서 「‘인공지능+교통운수(人工智能+交通运输)’ 시행 의견(实施意见)」(이하 ‘의견’)을 심의·통과시켰다. 이번 문건은 시진핑(习近平) 총서기의 인공지능 관련 중요 지시를 깊이 학습·이행하고, 당 중앙과 국무원의 결정을 충실히 따르며, 응용 지향을 강조



이슈와 동향

해 교통운수 분야에서 인공지능의 보급과 심층 융합을 가속화하고 새로운 생산력을 육성한다는 목표를 담고 있다.

회의에서는 혁신적 응용을 통한 기술 난제 해결, 종합 교통운수 대모델 구축, 스마트 교통·스마트 물류 발전을 중점 과제로 제시했다. 또한 정책·제도·표준을 개선해 제도적 기반을 강화하고, 발전과 안전의 균형 속에 시범 사례 확산과 안정적 추진을 강조했다. 교통운수 분야는 다양한 장면과 풍부한 데이터를 갖춘 만큼 인공지능 활용 가치가 크며, 최근 스마트 물류와 교통에서의 혁신 사례도 늘어나고 있다는 평가다.

이번 ‘의견’은 「교통강국 건설 강요」와 「국가 종합 입체 교통망 계획 강요」, 그리고 「인공지능+ 행동 의견」과 연계해, 핵심 기술 개발, 응용 확대, 요소 보장 강화, 산업 생태 최적화 등의 과제를 배치했다. 목표에 따르면 2030년까지 지능형 종합 입체 교통망이 전면적으로 추진되고, 인공지능 거버넌스 체계가 비교적 완비되며, 교통운수의 고품질 발전과 안전 수준이 한 단계 도약할 전망이다.

교통운수부는 이를 위한 ‘125N’ 구상을 제시했다. △ ‘1’은 시행 의견을 통한 최상위 설계, △ ‘2’는 교통 대모델 구축과 지능형 교통망 과학기술 프로젝트, △ ‘5’는 자동운전·지능형 인프라·스마트 열차·자율 항공·스마트 물류 등 5대 지능 시스템 돌파, △ ‘N’은 10대 기술 방향, 100대 시범 장면, 1,000여 개 혁신 주체를 아우르는 대규모 응용 확산이다. 특히 대모델 분야에서는 ‘1+N+X’ 아키텍처를 제시했다. 이는 △기술 기반 통합 플랫폼(1), △세분화된 산업별 모델(N), △구체적 서비스와 관리에 맞춘 지능체(X)로 구성되며, 이를 통해 산업 전반의 혁신적 해법을 마련하겠다는 구상이다.

교통운수부는 이번 전략을 통해 교통 분야 AI 응용을 제도화·체계화하고, 향후 중국 교통망의 디지털 전환과 글로벌 경쟁력 제고에 박차를 가할 방침이다.

2025년 9월 30일

제 9 호



이슈와 동향

코스코 쉬핑 그룹 5개 계열사, 디지털·녹색 해운 선도³⁾

2025년 상반기, 지정학적 갈등과 무역 장벽, 녹색 전환의 압력이 겹치면서 세계 해운 시장은 그 어느 때보다 복잡하고 변화무쌍한 흐름을 보였다. 코스코 쉬핑 그룹(COSCO SHIPPING Group) 산하의 다섯 개 A주 상장사 — 코스코 쉬핑 홀딩스(601919.SH), 코스코 쉬핑 에너지(600026.SH), 코스코 쉬핑 특수운송(600428.SH), 코스코 쉬핑 디벨롭먼트(601866.SH), 코스코 쉬핑 테크놀로지(002401.SZ) — 는 이러한 변화의 파도 속에서 각기 다른 성적표를 내놓았다. 컨테이너 운송부터 특수선 운항, 에너지 수송과 컨테이너 제조·임대, 나아가 새로운 성장 동력 확보에 이르기까지, 코스코 쉬핑 그룹은 차별화된 전략과 긴밀한 협력을 바탕으로 흔들림 없는 종합 경쟁력을 구축하며, ‘해운 국가대표’ 라는 위상을 이어가고 있다.

1) 코스코 계열 5사, 상반기 실적 엇갈리며 계열사별 전략 강화

2025년 상반기, 코스코 쉬핑 계열 5개 상장사가 반기보고서를 발표하며 각사의 전략과 실적 차이를 드러냈다.

글로벌 운항력 기준 4위인 코스코 쉬핑 홀딩스는 컨테이너 해운과 항만을 핵심 사업으로 규모 우위를 확인했으며, 운송량과 항만 처리량 모두 전년 대비 증가했다(표1 참조). 지역별로는 아시아·태평양에서 높은 성장이 전체 실적을 견인했고, 미주는 소폭 증가, 유럽은 감소했다. 다만 컨테이너 해운 부문의 영업이익률은 소폭 하락하며, 수익 증가가 이익 증가로 이어지지 않는 경향이 나타났다. 전문가들은 주요 항로 경쟁 심화와 비용 상승이 영향을 준 것으로 분석한다.

[표1] 2025년 상반기 코스코 쉬핑 홀딩스 주요 사업 지역별 현황

단위: 100백만 위안, %

지역	영업수익	전년 동기 대비
컨테이너 해운 사업	1,048.03	7.49
미주 지역	286.95	2.62
유럽 지역	210.26	-2.08
아시아·태평양 지역	270.98	13.61
중국 본토	119.90	10.52
기타 국제 지역	159.92	19.68

자료: 《航运交易公报》总第1448期, 2025年9月9日出版

올해 상반기 코스코 쉬핑 홀딩스의 컨테이너 운송 사업은 지역별로 뚜렷한 양상을 보였다. 미주 지역이 성장세를 주도했고, 아시아태평양은 빠른 성장으로 전

3) 《航运交易公报》总第1448期, 2025年9月9日出版(p.9-14), 中远系“五舰”齐发: 航运国家队半年报里的转型与突围



이슈와 동향

체 매출을 견인했지만, 유럽은 수요 둔화로 유일하게 축소됐다. 전반적으로 화물량은 늘고 운임은 안정되는 패턴이었으며, 그룹 전체 화물량은 전년 대비 증가했다(표2 참조). 하지만 수익과 물동량 증가가 동시에 이익으로 이어지지는 않아, 매출 증가에도 불구하고 수익성은 다소 둔화됐다(표3 참조). 업계에서는 주력 항로 경쟁 심화와 비용 전가 문제로 컨테이너 부문이 ‘이익 방어 단계’에 접어들었다고 평가한다.

[표2] 2025년 상반기 코스코 쉬핑 홀딩스 항선별 수익 현황

단위: 억 위안, %

항선	본기	전년동기대비(%)
태평양 횡단	283.23	2.13
아·유럽(지중해 포함)	195.02	-3.93
아시아 구간(호주 포함)	265.51	13.82
기타 국제(대서양 포함)	187.89	18.79
중국 대륙	64.44	12.28
합계	966.09	6.88

자료: 《航运交易公报》总第1448期, 2025年9月9日出版

[표3] 2025년 상반기 코스코 쉬핑 홀딩스 주요 경영지표]

단위: 억 위안, %

항목	본기	전년동기대비(%)
컨테이너 해운 매출	1,048.03	7.49
EBIT	215.07	3.14
EBIT 마진(%)	20.52	-0.87
순이익	169.38	3.72

자료: 《航运交易公报》总第1448期, 2025年9月9日出版

코스코 에너지의 상반기 실적은 운송량은 늘었지만 주력 사업 매출과 순이익은 크게 감소했다. 원유 운송 수익이 줄고 비용이 크게 증가하면서 이익이 잠식됐다. 다만 LNG 운송은 매출과 수익성이 모두 높게 유지되어, 전통적인 원유 사업 수익 하락을 일부 상쇄하는 역할을 했다.

코스코 특수운송은 상반기 눈에 띄는 성과를 냈다. 매출과 순이익 모두 크게 증가했고, 특히 글로벌 고부가가치 선박과 국제 항로를 활용한 운송에서 강점을 보였다. 수요가 높은 수출 및 제3국 항로와 주요 선박 임대료 상승이 수익 확대를 견인했으며, 자동차 운송선은 매출과 수익성을 크게 끌어올리는 핵심 엔진이 됐다. 이를 통해 ‘고부가가치 선박 + 글로벌 항로’ 전략이 효과를 입증했다.

코스코 디벨롭먼트는 컨테이너 제조, 컨테이너 임대, 운송 임대를 중심으로 통합적 사업을 운영하며, ‘제조는 더하고, 임대는 줄이는’ 전략을 상반기에 적용했다. 컨테이너 제조와 판매가 성장하며 매출을 견인했지만, 운송 임대는 선대 축소로 매출이 줄었다. 다만 비용 절감 효과로 수익성은 일정 수준 유지됐다.



이슈와 동향

코스코 테크놀로지는 상반기 성적이 극과 극으로 나뉘었다. 전체 매출과 순이익은 크게 하락했으나, 디지털 운송과 공급망 부문은 매출이 증가하며 전체의 절반 이상을 차지, 수익성을 지탱하는 ‘핵심 돌파구’ 역할을 했다(표4 참조). 반면 디지털 시티 및 교통 부문은 매출 감소와 낮은 이익률로 전체 성과를 압박했다.

[표4] 2025년 상반기 코스코 쉬핑 특수운송 주요 사업별 현황

단위: 억 위안, %

구분	매출	매출증감율(%)	매출총이익률(%)
다목적선	20.79	15.78	15.17
중량선	15.61	22.86	22.86
펠프선	27.15	36.68	13.40
반잠수선	14.28	23.04	24.31
목재선	2.41	-16.21	-3.87
아스팔트선	2.72	19.86	18.93
자동차 운반선	18.54	439.87	33.51
합계	101.49	48.26	20.22

자료: 《航运交易公报》总第1448期, 2025年9月9日出版

종합하면, 코스코 쉬핑 홀딩스는 규모를 바탕으로 수익을 유지하면서도 비용 압박에 직면했고, 코스코 에너지는 저점 국면 속에서 LNG가 완충 역할을 했다. 코스코 특수운송은 고부가가치 선박과 글로벌 항로를 통해 성장 속도를 높였으며, 코스코 디벨롭먼트는 ‘증가와 감소’ 전략으로 수익성을 방어했다. 코스코 테크놀로지는 디지털과 공급망 부문에서 새로운 성장 기반을 마련하며 향후 전략적 중심축 역할을 기대하게 했다.

2) 디지털 전환: 해운 물류 혁신 선도

코스코 쉬핑을 포함한 코스코 계열 5개 상장사가 디지털화와 친환경 전환을 통해 글로벌 해운 시장에서 경쟁력을 강화하고 있다. 전통적인 해운업의 ‘항구-항구’ 중심 구조를 ‘end-to-end’ 디지털 공급망으로 전환하며, AI와 데이터 기반 운영 체계를 도입해 효율성을 크게 높이고 있다. 코스코 쉬핑은 컨테이너 해운과 항만, 관련 물류를 통합한 스마트 공급망을 구축하고, 글로벌 운임 관리와 선복 배정, 트럭 견적 등 AI 기반 서비스를 확대해 고객 맞춤형 물류 서비스를 제공하고 있다.

코스코 에너지는 AI 기반 항해 안전 시스템과 선박 에너지 효율 플랫폼을 활용해 에너지 운송 안전성과 효율성을 강화했다. 데이터와 모델 중심의 스마트 경영 체계를 구축하며 기존 경험 중심 의사결정 방식을 디지털화했다. 코스코 특수운송은 특수선 운송의 산업 특성을 반영해 디지털 적재·적화 기술과 VR 선박 시찰, 탄소 배출 관리, 블록체인 전자선하증권 등 첨단 솔루션을 도입, 전통적인 ‘선종+경험’ 기반 운송 유전자를 ‘기술+표준’ 중심의 디지털 유전자로 재구성했다.



이슈와 동향

코스코 디벨롭먼트는 컨테이너 제조, 임대, 운송을 연계한 협력 모델을 활용해 제조 고급화와 스마트화, 친환경화를 추진했다. 창고관리와 야드 운영, 해운 임대 플랫폼을 디지털화하며 기존 ‘자금+자산’ 중심 논리를 ‘데이터+시나리오’ 중심으로 전환, 산업 사슬 협력 체계를 효율화했다. 코스코 테크놀로지는 대규모 AI 모델과 빅데이터, 디지털 플랫폼을 기반으로 스마트 선박, 스마트 항만, 해운 운영, 서비스·규제 관리 등 전반의 디지털 인프라를 구축했다. 선원 행동 인식, 항만 장비 자동화, 스마트 트럭 네비게이션, 디지털 서류 관리 등 다양한 솔루션을 통해 전통 해운 정보화 도구를 ‘지능형’ 유전자로 업그레이드했다.

전문가들은 코스코 계열사의 이 같은 전략이 단순한 기술 전환을 넘어, 글로벌 해운 시장에서 지속가능하고 복제 가능한 친환경·디지털 해운 모델을 구축하는 사례라고 평가한다. 각 계열사는 저마다 특화된 전략을 통해 경쟁력을 강화하면서도, 그룹 차원의 데이터와 AI 기반 혁신을 공유하며 ‘글로벌 디지털 해운’ 시대를 선도하고 있다.

3) 친환경 전환 : 신에너지 선박 전략 본격화

국제해사기구(IMO)의 탄소중립 규제가 본격화되면서 코스코 쉬핑 그룹 산하 계열사들이 일제히 친환경 전환을 가속화하고 있다. 핵심은 다연료 추진체계, 탄소 저감 기술, 디지털 관리 시스템을 결합해 글로벌 환경 규제에 대응하면서 동시에 새로운 경쟁 우위를 확보하는 데 있다.

코스코 쉬핑은 세계 4위 규모의 컨테이너 선사를 기반으로 바이오 연료와 메탄올 이중연료 추진 신조선을 확대하고 있다. 실제로 바이오 연료 대규모 병커링 실증에 성공했고, 2024년에는 온실가스 배출 강도를 크게 줄였다. 또한 스크러버 설치, 육전(岸電) 설비 확대 등으로 항만 정박 시 배출 절감에도 성과를 냈다. 올해 들어서는 메탄올 신조선 발주와 기존 선박 개조를 병행하며 ‘신조 + 개조’ 이중 전략을 본격화했다.

코스코 에너지는 세계 최대 규모의 유조선과 LNG선단을 기반으로 메탄올, LNG, 암모니아 등 다양한 연료 전환에 속도를 내고 있다. 초대형 유조선부터 화학 제품선까지 전 선종에 걸친 메탄올 추진 계획을 마련했으며, 암모니아 연료선 설계도 이미 국제 인증을 받았다. 풍력 보조 추진과 선박 탄소포집 장치 연구까지 진행하며 IMO의 중장기 탄소중립 목표에 대비하고 있다.

코스코 특수운송은 자동차선과 펄프선 등 특수선박을 중심으로 LNG, 메탄올 이중연료를 적용하고, 탄소포집 장치 설치까지 준비하고 있다. 특히 올해 상반기

2025년 9월 30일

제 9 호



이슈와 동향

에는 중국 첫 ‘탄소중립 평가 선박’을 운용에 투입했으며, 장강 유역에서 LNG 병커링과 육전, 선박 태양광 시스템을 결합한 다중 친환경 기술 실증을 완수했다.

코스코 디벨롭먼트는 자산·금융 결합 전략으로 친환경 선대 전환을 지원하고 있다. 전기 추진 컨테이너선을 도입해 탄소배출 저감 실적을 공식 인증받았으며, 녹색 리스와 녹색채권을 통해 메탄올·암모니아 추진 신조선 발주를 뒷받침하고 있다. 동시에 디지털 플랫폼을 구축해 제재 리스크 관리와 자산 가치 평가를 통합적으로 운영하면서 ‘자금+자산+데이터’의 3중 관리체계를 완성했다.

코스코 테크놀로지는 그룹의 디지털·기술 허브 역할을 맡고 있다. 자체 개발한 ‘저탄소 보물’ 플랫폼을 통해 전 세계 7만 척 이상의 상선 에너지 소비·탄소 배출을 실시간 추적하며, IMO·EU 규제 대응 도구를 제공한다. 또한 대형 AI 모델과 데이터 분석을 활용해 연료 선택, 항로 최적화, 투자 의사결정까지 지원하는 디지털 기반의 친환경 관리 역량을 강화하고 있다.

결국 코스코 쉬핑 그룹의 다섯 계열사는 각자의 영역에서 협력하며 친환경 선대와 디지털 관리 시스템을 결합한 ‘전주기 녹색 해운 솔루션’을 구축해가고 있다. 이는 단순한 선박 운영을 넘어, 자금 조달·기술 혁신·규제 대응까지 아우르는 종합 체계로, 국제 해운 탄소 규제 시대에 중국 해운업이 주도적인 역할을 하는 데 중요한 사례로 평가될 수 있다.



해양수산
뉴스

실크로드 해운, 글로벌 150개 항만 연결·첫 녹색평가체계 도입⁴⁾

9월 8일 오후, 제7회 ‘실크로드 해운’ 국제협력포럼이 중국 푸젠성 샤먼에서 개막했다. 이번 포럼에서 공개된 자료에 따르면, 2018년 12월 ‘실크로드 해운’이 개통된 이후 푸젠성은 일대일로 공동 건설 국가들과 항만·해운 교류 협력을 지속적으로 강화해왔으며, 이를 매개로 투자·무역의 자유화·편리화 수준이 뚜렷하게 제고됐다.

푸젠성 항만그룹 천즈핑(陈志平) 이사장은 “현재까지 ‘실크로드 해운’ 컨테이너 정기선은 누적 2만 회 이상 운항했고, 컨테이너 처리량은 2,400만 TEU를 넘어섰다”고 밝혔다. 또한 “산적화물·벌크화물 처리량은 2,700만 톤을 초과했고, 무역액은 약 260억 위안에 달한다”며, “협력 회원사는 항만·해운·물류·무역·금융·과학기술·법률 등 367개 기관으로 확대되어, 단일 기능에서 산업 생태계의 공동 번영으로 도약했다”고 소개했다.

‘실크로드 해운’은 중국 최초의 해운 테마형 일대일로 국제 종합물류 서비스 플랫폼으로서 이미 중국의 ‘제14차 5개년 계획’에 포함되었다. 최근 몇 년간 ‘실크로드 해운’은 항만의 디지털화·정보화를 적극 추진하고, 국제 물류 운송의 스마트 서비스 수준을 높여왔다.

예를 들어, 자체 개발한 피더선 예약 시스템은 누적 10만 건 이상의 선적 정보를 처리하고 48만 TEU 이상을 운영했다. 기상 항로 내비게이션 서비스를 도입해 평균 항로 최적화율 30%를 달성하여 더 짧은 항로·더 빠른 속도·더 낮은 에너지 소비를 실현했다. 또한, 기상관측 자원봉사선대를 조직해 항만 선박 통과 효율을 약 15% 향상시켰다.

이번 포럼에서는 ‘실크로드 해운’ 녹색평가체계가 최초로 공개됐다. 상하이 해사대 교통운수학원 사메이 원장은 “이번 체계는 녹색·저탄소를 핵심으로 한 항만·해운 서비스 인증 기준을 구축할 것”이라고 설명했다. 그는 “기업에는 경쟁력 제고와 운영비용 절감, 업계에는 규범화·표준화를 촉진하는 계기가 될 것이며, 친환경 선박 투자 및 항만 오염저감·탄소저감 설비 건설에도 긍정적인 영향을 줄 것”이라고 덧붙였다.

2025년 9월 30일
제 9 호

4) 可通达全球150座港口、首次推出绿色评价体系……“丝路海运”助推国际经贸合作“扬帆远航”
(2025.9.18.), https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202509/t20250909_1408634.shtml?utm_source



해양수산 뉴스

현재 ‘실크로드 해운’ 명명 항로는 총 148개에 달해 전 세계 48개 국가·지역 150개 항만과 연결되고 있다. ‘실크로드 해운’은 현대 과학기술과 개방·포용 정신, 상생 이념을 바탕으로 해운·에너지·제조·인터넷 등 여러 산업을 아우르는 복합적 항만·해운 발전 생태권으로 자리 잡았다.

중국항만협회 구진산 회장은 “7년의 노력 끝에 ‘실크로드 해운’은 네트워크 확대와 서비스 능력 향상뿐 아니라 협력 메커니즘·표준 협동·정보 공유에서 성과를 거두며 국제물류 서비스 브랜드로 성장했다”고 평가했다. 그는 “이를 통해 글로벌 항만·무역 융합 발전에 강한 동력을 불어넣고 있다”고 말했다.

이번 포럼은 제25회 중국국제투자무역박람회와 동시에 개막했다. 중국국제투자무역박람회는 세계 투자자들의 실질 협력 심화를 위한 효과적 플랫폼으로서 개방형 세계 경제 건설에 기여해왔다. 포럼과 동시 개최됨으로써 투자·무역 자유화와 편리화를 더욱 촉진하고, 공동 번영의 미래를 향한 중국의 의지를 분명히 보여주었다.



해양수산 뉴스

닝보저우산항, 연간 컨테이너 물동량 3천만 TEU 조기 돌파⁵⁾

9월 11일, 닝보저우산항이 올해 컨테이너 물동량 3천만 TEU를 돌파했다. 이는 전년 대비 23일 앞당긴 기록으로, 또다시 역대 최고 성과를 경신한 것이다. 지난 8월 월간 물동량이 사상 처음 400만 TEU를 넘어선 데 이어 올해 항만이 달성한 또 하나의 성과다.

닝보저우산항은 2021년 12월 중순 첫 3천만 TEU 달성 이후 매년 기록 갱신 시점을 앞당기고 있다. 2022년 11월 중순, 2023년 10월 말, 2024년 10월 초에 이어 올해는 9월 초로 한 달을 더 단축했다. 이는 항만의 지속적인 성장 동력을 보여주는 동시에, 변화하는 글로벌 경제무역 환경 속에서도 중국 경제의 강인한 회복력을 입증한다.

아울러, 올해 4월에는 ‘해상 고속철도 + 해운 직항’ 복합 신속물류 모델의 첫 운행에 성공했다. 이를 통해 첨단 제조품과 전자상거래 화물의 유럽 직항 고속 운송로를 확보하여 유럽 도착 시간을 기존보다 10여 일 단축했으며, 물류망을 더욱 긴밀하고 효율적으로 개편했으며, 이달 하순부터는 ‘중국-유럽 북극항로’가 닝보저우산항에서 첫 항해를 시작해 18일 만에 영국 최대 컨테이너항인 펠릭스토우에 도달할 예정이다.

메이산·융저우 등 컨테이너 터미널에서는 독자 개발한 ‘n-TOS+IECS’ 이중 코어 스마트 시스템이 원격 크레인과 무인 트럭을 효율적으로 운행한다. S-ECP(스마트 원격·통합 조정 플랫폼)은 100대 이상의 갠트리 크레인을 클라우드에서 집중 제어한다. 스마트 적재 시스템 도입으로 3,000TEU급 선적 시 갠트리 이동 시간을 1,000분 이상 단축했고, ‘베이더우+AI 항법’ 솔루션은 외부 트럭의 운행 오차를 10% 이상 줄이고 게이트 통과 효율을 7% 향상시켰다.

제도 혁신 역시 효율성을 크게 높였다. 닝보저우산항은 해사당국 시범사업으로 ‘컨테이너 해운 정시운항 비용 절감’ 계획을 우선 시행하여 선박 접안 예약제를 도입하고 작업 패턴을 최적화해 혼잡을 해소했다. 또한, 선사·세관 등과 다각적 협력체계를 구축해 선박 동향과 계획을 실시간 공유함으로써 선박이 “즉시 입항-즉시 접안-즉시 출항” 할 수 있는 원활한 운영체계를 마련했다.

이와 함께 현재 해상-철도 연계 노선은 110개를 넘어 전국 16개 성 68개 도시를

2025년 9월 30일
제 9 호

5) 宁波舟山港年集装箱吞吐量较去年提前23天突破3000万标箱
(2025.9.18.), https://www.zgjt.com/2025-09/11/content_483990.html



해양수산
뉴스

연결하며, 서비스 반경이 시안·충칭·얼론후터(二连浩特) 등지까지 확대됐다.
이제 충칭에서 출발한 신에너지차는 3일 만에 닝보저우산항에서 선적할 수 있어
기존 대비 약 2주가 단축됐다.

2025년 9월 30일
제 9 호



해양수산
뉴스

COSCO · 선전항그룹, 공급망 · 항만 후방물류 두 대형 합작 프로젝트 추진⁶⁾

COSCO그룹과 선전항그룹이 전략적 제휴를 한층 강화했다. COSCO가 광저우 COSCO 물류(广州中远海运物流), 선전항물류그룹(深圳港物流集团), 중국교통건설 제4항무공정국(中交四航局)과 함께 '선전COSCO스마트공급망유한회사(深圳中远海运智慧供应链有限公司)'를 공동 설립한다고 발표했다.

새로 설립되는 합작법인의 자본금은 10억 위안 규모다. 지분 구조를 보면 중원 집운이 37%, 광저우COSCO물류가 30%, 선전항물류그룹이 23%, 중국교통건설 제4항무공정국이 10%를 각각 보유하게 된다. 이 합작법인은 하역, 일반 및 저온 창고업, 국제화물운송대리업, 공급망 종합서비스, 도로운송, 국내외 선박대리업 등을 사업 영역으로 한다. 특히 옌텐항 주변에 다기능 물류단지를 건설해 원스톱 통합 서비스를 제공할 계획이다.

같은 날 옌텐항 산하 심산항구투자회사(深汕港口投资有限公司)는 COSCO(샤먼)유한회사를 전략투자자로 유치해 20% 지분을 배정했다고 발표했다. 이번 투자금은 샤오모(小漠)국제물류항 2기 건설과 운영 자금으로 활용된다.

샤오모국제물류항은 선전항 최초의 자동차전용선적(RoRo) 터미널을 갖춘 특화 항만이다. 2기 공사가 완료되면 9,200대 적재 규모의 자동차 전용선 2척이 동시 접안할 수 있게 되어 연간 100만 대 하역 능력을 확보하게 된다. 이를 통해 화남(华南) 지역 자동차 수출의 핵심 거점항으로 자리매김할 전망이다.

COSCO는 샤먼 지역 유일의 2급 항운기업으로 대만해협 여객 · 화물 운송과 국제선박 관리 업무를 담당하고 있다. 이번 투자를 계기로 특수선박, 친환경 해운 기술, 물류 거점에 집중 투자하여 그룹 전략과의 연계성을 강화할 계획이다.

양사는 이미 긴밀한 자본 관계를 구축해왔다. 지난해 COSCO그룹이 옌텐항 지분을 인수해 2대 주주가 되었고, 올해는 선전항그룹이 COSCO 특종운수(中远海特)에 10억 위안을 투자해 2대 주주로 참여했다. 이처럼 자본과 사업 양 측면에서 상호 협력 관계를 심화해온 것이다.

옌텐항은 중국 전체 대미 무역물동량의 4분의 1, 광둥성 수출입 물량의 3분의

2025년 9월 30일
제 9 호

6) 中远海运与深圳港集团再度携手，合资两大项目 | 港口圈 (2025.9.18.), <https://mp.weixin.qq.com/s/Pzo6jgMnFRFfyEqT7Awddw>



해양수산 뉴스

1을 처리하는 거대 항만이다. 특히 국경간 전자상거래가 급성장하면서 다수의 전자상거래 전용 항로를 신설해왔다. COSCO 측은 “전자상거래 무역 등 신규 업태가 확산되면서 글로벌 공급망의 안정성과 신뢰성에 대한 요구가 높아지고 있다”며, “이번 합작법인이 컨테이너 해운 시장 디지털 공급망 전략 확대의 핵심 인프라 역할을 하게 될 것”이라고 설명했다.

업계에서는 이번 협력이 글로벌 해운·항만 산업에서 확산되고 있는 선사의 육상 진출, 터미널의 해상 확장 추세에 부합한다고 평가한다. COSCO는 ‘해운+항만+물류’ 통합 서비스 체계를 구축 중이고, 선전항그룹은 ‘항만 허브+물류 통로+무역 네트워크’ 종합서비스 플랫폼을 완성해가고 있다. 이번 협력을 통해 공급망과 후방물류 영역에서 상당한 시너지 효과가 기대된다. 전문가들은 “선전항이 중앙기업과 국유 항만기업 모두가 선점하려는 전략적 요충지”라며, “이번 협력으로 선전항을 둘러싼 경쟁 구도가 더욱 다각화될 것”이라고 전망했다.



포커스

2025 상반기 해운시장, 新얼라이언스 경쟁 구도 본격화⁷⁾

2025년 2월, 해운 시장의 기존 2M⁸⁾ 및 THE 얼라이언스⁹⁾ 체제가 역사 속으로 사라지고, ‘오션 얼라이언스(海洋联盟)’, ‘2M 얼라이언스(双子星联盟)’, ‘THE 얼라이언스(卓越联盟)’이라는 세 개의 새로운 글로벌 해운 동맹 구도가 자리 잡았다. 출범 반년 만에 공개된 상반기 실적은 뚜렷한 차이를 드러냈다. 2M 얼라이언스는 안정적 실적을 유지하면서도 929만 TEU에 달하는 세계 최대 운항 규모를 확보했다. 회원사인 마스크(Maersk)는 압도적인 매출과 순이익으로 업계 선두를 지켰으며, 정시 운항률에서도 독보적인 성과를 보였다. 반면, THE 얼라이언스는 규모가 가장 작아 MSC와의 준(準)동맹 방식으로 유연성을 확보했지만, 회원사 중 양명해운은 매출과 순이익이 모두 감소하며 뚜렷한 실적 격차를 보였다.

각 얼라이언스는 저마다의 전략을 드러냈다. 중국 코스코 그룹의 완민(万敏) 회장은 “동맹의 안정성이 곧 업계의 안정기”라며 연합 운영의 지속성을 강조했다. 마스크 CEO 빈센트 클러그(柯文胜)는 “정시 운항률 개선으로 상반기 순이익이 77% 늘었다”며 서비스 품질 강화를 이어가겠다고 밝혔다. 양명해운 채평명(蔡丰明) 회장은 “보유 선박의 80%를 동맹 운영에 투입했다”며 강력한 참여 의지를 표했다. 새로운 해운 동맹이 출범한지 반년, 동맹 간 치열한 경쟁 구도가 본격화되면서 누가 최종 승자가 될 것인지에 대한 질문은 여전히 이어지고 있다.

상반기 글로벌 해운시장: 운임 롤러코스터, 무역 질서 재편

2025년 상반기 컨테이너 해운시장은 ‘관세 전쟁’과 지정학적 갈등에 휘둘리며 ‘수출 선점 - 선박 재조정 - 운임 급등락’이라는 뚜렷한 흐름을 보였다. 세계은행은 6월 발표한 <세계경제전망>에서 올해 교역량 전망치를 0.4% 포인트 낮추며, 미국의 불확실한 관세 정책으로 전 세계 70% 국가가 성장률 전망을 하향 조정했다고 밝혔다. 선진국 성장률은 1.2%, 신흥국은 3.8%로 하향되면서 컨테이너 교역 확대 여력이 직접적으로 축소됐다. IMF 역시 4월 보고서에서 세계 GDP 성장률을 0.5% 포인트 낮춰 2.8%로 제시하며, “유효 관세율이 100년 만에 최고 수준에 이르렀다”고 평가했다. 세계무역기구(WTO)는 이어 발표한 <세계 무역 전망 및 통계>에서 올해 글로벌 상품 교역량이 0.2% 감소할 것으로 내다봤다. 이는 관세가

2025년 9월 30일
제 9 호

7) 《航运交易公报》总第1447期, 2025年9月2日出版(p.9-17). 新联盟半年报揭幕:谁更胜一筹

8) 덴마크의 마스크(Maersk)와 스위스의 MSC가 2015년 체결한 해운동맹. 세계 최대 규모의 컨테이너 선사들이 협력해 아시아-유럽, 미주, 대서양 주요 항로에서 선박량을 공유하고 선박을 공동 운항하였다.

9) 일본의 ONE, 한국의 HMM, 대만의 양명해운 등이 속한 글로벌 해운동맹(2017년 출범). 아시아-유럽·미주 항로 등에서 운항하며 네트워크를 구축하였다.



포커스

없을 경우보다 약 3% 포인트 낮은 수준으로, 특히 북미 항로의 감소폭이 두드러졌다.

수요 측면에서, 중국 해관총서에 따르면 올 1~5월 중국의 상품 수출은 1조 4,900억 달러로 전년 대비 6.0% 증가했다. 3월 대미(對美) 수출은 전년 대비 12.3%, 전달 대비 45.8% 급증했는데, 이는 4월 미국의 ‘보복 관세’ 시행을 앞둔 선제 출하 효과였다. 그러나 그 이후 2분기 들어 중국의 대미 수출은 9.1% 감소하였고, 아세안(ASEAN)¹⁰ 국가들이 틈새를 채웠다. 같은 기간 베트남과 태국의 대미 수출은 각각 39.5%, 26.7% 증가해 중국 점유율의 67%에 달하며, 공급망 이전 가속화를 방증했다. 항만 물동량도 이러한 흐름을 뒷받침한다. 상하이항, Ningbo-저우산항, 싱가포르항은 1~5월 컨테이너 처리량이 모두 5% 이상 늘었고, 북미의 로스앤젤레스항과 롱비치항도 각각 4.1%, 17.2% 증가했다. 반면 유럽의 로테르담항은 물동량이 전년 대비 4.1% 감소했고, 앤티워프-브뤼허항은 3.7% 소폭 증가에 그쳐 지역별 격차가 부각됐다.

선복량(运力) 측면에서는 ‘홍해 장기 우회’와 ‘신조선 대량 인도’가 맞물리며 선복 공급과 수요가 줄다리기를 하는 상황이 이어졌다. 해운 분석기관 알파라이너(ALPHALINER)에 따르면 6월 초 기준 전 세계 컨테이너선은 6,526척, 총 3,200만 TEU로 집계됐다. 이는 전년 대비 8.6% 늘어난 규모다. 특히 1만 TEU 이상 초대형선 비중은 45.6%까지 확대됐다. 노선별로는 극동-유럽 항로 주간 공급이 전년 대비 11.7% 증가한 반면, 극동-북미 항로는 수요 부진으로 3.7% 감소했다. 홍해 항로 위기로 인해 아시아-유럽 항로에서 약 300만 TEU의 추가 선복이 소모됐지만, 2024~2025년 신조선 인도로 공급 공백은 사실상 메워졌다. 실제로 글로벌 유휴 선복은 16만 TEU, 전체의 0.6%에 불과해 역사적 저점을 기록했다. 이는 공급 측면 탄력성이 크게 강화됐음을 보여준다. 클락슨(Clarksons)은 2025년 연간 139.7만 TEU가 새로 인도되고, 해체는 3만 TEU에 그쳐 연말 선복 규모가 3,288만 TEU에 달할 것으로 내다봤다. 이는 전년 대비 6.6% 증가로, 3년 연속 수요 증가율을 웃도는 공급 확대다.

운임 측면에서는 정책, 공급, 시장 심리에 따라 급등락을 반복하는 ‘V자 반등’ 흐름을 연출했다. 상하이해운거래소에 따르면, 6월 27일 중국수출컨테이너운임지수(CCFI)는 1,369.34포인트로 연초 대비 11.5% 하락했다. 상반기 평균은 1,252.63포인트로 전년 동기 대비 8.2% 감소했다(그림1 참조). 같은 날 상하이수출컨테이너운임지수(SCFI)는 1,861.51포인트를 기록, 연초 대비 25.7% 떨어졌으며 상

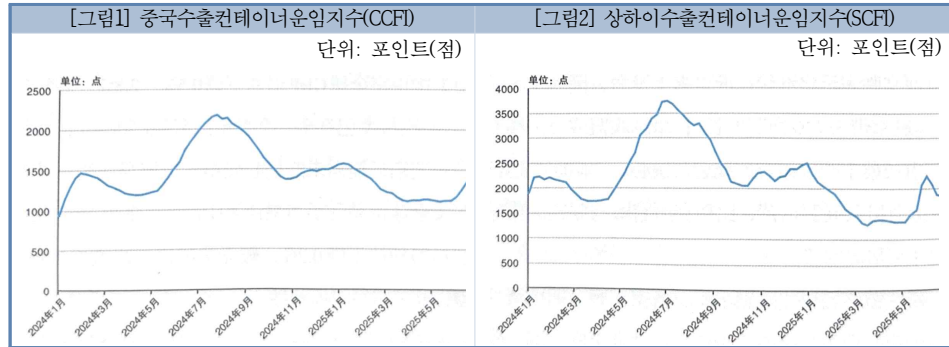
2025년 9월 30일
제 9 호

10) 동남아시아국가연합(Association of Southeast Asian Nations). 1967년에 창설되어, 현재 회원국은 10개국(인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 태국, 필리핀, 브루나이, 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아)이다.



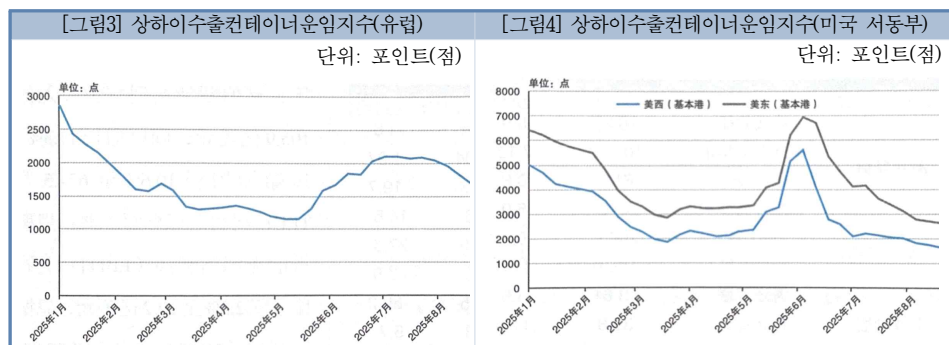
포커스

반기 평균도 1,701.32포인트로 전년 대비 26.2% 감소했다(그림2 참조).



자료: 《航运交易公报》总第1447期, 2025年9月2日出版

항로별로는 5월 유럽 노선 운임이 한때 1,154달러/TEU까지 떨어졌으나(그림3 참조), 운력 회귀와 항만 파업, 라인장 수위 저하 등이 겹치면서 7월 11일에는 2,099달러/TEU까지 급등해 두 달 사이 82% 가까이 상승했다. 북미 노선도 5월 말 미서안이 5,000달러/FEU, 미동안이 6,000달러/FEU를 돌파했으나, 6월 운력이 회복되면서 2,578달러/FEU와 4,717달러/FEU로 빠르게 되돌림이 나타났다(그림4 참조).



자료: 《航运交易公报》总第1447期, 2025年9月2日出版

하반기 전망은 녹록지 않다. IMF는 최근 보고서에서 2025년 세계 경제 성장률이 2000~2019년 평균치(3.7%)에 크게 못 미칠 것으로 내다봤다. 선진국 성장 동력이 약화되면서 미국은 반복되는 관세 정책 여파로 물가 재상승과 금리 고착에 직면해 성장률이 1.8%로 둔화될 전망이다. 유로존은 제조업 부진과 지정학적 리스크로 0.8% 성장에 그칠 것으로 보인다. 일본은 0.6%로 소폭 회복하나 부채와 인구 구조 문제에 발목 잡혔다. 신흥국과 개발도상국 역시 3.7% 성장에 머물며, 인도 등 주요국도 성장세가 둔화될 것으로 전망됐다.

글로벌 교역은 현재 거센 역풍에 직면해 있다. 세계무역기구(WTO)는 2025년 전 세계 상품 교역량이 0.2% 감소할 것으로 전망했다. 이는 2024년의 2.9% 증가세가 단숨에 역전되는 수치다. 미국의 ‘보복 관세(对等关税)’ 정책이 연쇄 반응을



포커스

일으키며 교역 정책 불확실성이 급등한 것이 주된 원인으로 꼽힌다. 특히 북미 지역이 직격탄을 맞아 수출입 모두 큰 폭으로 위축될 것으로 보인다. 아시아와 유럽은 각각 1.6~1.9% 수준의 완만한 성장세를 유지하겠지만, 성장률 전망치는 일제히 하향 조정됐다.

컨테이너 해운 수요도 함께 위축되고 있다. 해운조사기관 클락슨(Clarksons)에 따르면 2025년 해상 운송 수요 증가율은 2.0%에 그쳐 2024년보다 4.2%포인트 낮아질 전망이다. 반면 선박 공급은 6.6% 늘어나며 수요를 크게 상회, 공급 과잉과 수급 불균형이 심화되고 있다. 시장 구조는 대체로 안정적이지만, 구조적 양극화가 뚜렷하다. MSC와 머스크 등 글로벌 선두 선사는 얼라이언스 운영을 통해 시장을 주도하고 있으며, 상위 7대 선사의 점유율은 76.6%에 달한다. 그러나 업계 전반에서는 선박 과잉 리스크가 부각되고 있다. 2025년 새로 투입되는 선박은 약 139.7만 TEU로, 해체 물량이 3만 TEU에 불과해 순증 규모가 6.6%에 달한다. 특히 신조선은 대형 선박 위주로, 미주·유럽 간 주요 노선에 집중 투입되면서 운임 하락 압력이 더욱 커지고 있다. 여기에 홍해 정세 같은 지정학적 분쟁이나 기후 리스크가 국지적 선박 부족을 유발할 수 있지만, 시장의 하락세를 근본적으로 뒤집기는 어려울 것으로 분석된다.

결국 중국 컨테이너 해운 시장은 ▲무역마찰 격화 ▲주요 항로 선박 과잉이라는 이중 부담에 직면했다. 전문가들은 “일대일로(一帶一路) 협력 강화와 녹색·스마트 제품 수출 확대를 통해 새로운 성장 동력을 모색해야 한다”고 조언한다.

동맹별 엇갈린 성과. 오션 ‘안정’, 2M ‘희비’, THE ‘부진’

상반기 글로벌 컨테이너 운송 수요는 관세 장벽과 지정학적 갈등의 반복 압박 속에서 일시적으로 수요가 위축되고, 선박 과잉 그림자가 사라지지 않았다. 이런 거시적 환경 속에서, 신(新) 얼라이언스의 성과는 분화 양상을 보였다(표1 참고).

[표1] 신(新) 얼라이언스 2025년 상반기 실적 비교

단위: 억 달러, %

연맹	회사명	영업수입	전년 대비	순이익	전년 대비
오션 얼라이언스	CMA CGM	264.3	5.9	16.4	13.6
	코스코(COSCO SHIPPING)	101.72	7.12	14.04	-1.97
	에버그린해운(Evergreen)	61.7	0.8	12.3	-19.7
	OOCL	48.8	5.0	9.6	14.5
2M 얼라이언스	머스크(Maersk)	264.5	5.3	18.5	77.3
	하파로이드(Hapag-Lloyd)	105.9	11.3	7.8	-2.0
THE 얼라이언스	ONE	83.61	3.5	3.95	-65.2
	HMM	39.8	11.0	8.8	5.7
	양명해운(Yang Ming)	26.4	-12.7	2.8	-62.0

자료: 《航运交易公报》总第1447期, 2025年9月2日出版



포커스

수요가 관세와 지정학적 변수에 반복적으로 놀리는 상황에서도, 오션 얼라이언스 소속 코스코 해운(COSCO), CMA CGM, 에버그린해운(Evergreen), 오리엔트익스프레스(OOCL) 등 4대 선사는 전반적으로 안정적 성과를 보였다. CMA CGM는 상반기 매출 264.3억 달러, 순이익 16.4억 달러로 얼라이언스 내 마스크(Maersk) 다음으로 높은 성과를 기록했다. 코스코는 매출이 전년 대비 7.12% 증가하며 견조한 성장세를 보였다. 핵심 시장 점유율을 공고히 하는 동시에, 신흥·지역·제3국 시장을 개척하며 컨테이너 운송량은 전년 대비 6.59% 증가했다. 특히 아프리카·중남미 등 기타 국제시장은 11.95%로 성장률이 가장 높았다. 오리엔트익스프레스는 매출 48.8억 달러, 순이익 9.6억 달러로 두 자릿수 이익 증가세를 이어가며 얼라이언스 내 고수익 구간을 공고히 했다. 다만 에버그린해운은 운임 약세와 비용 상승의 이중 압박으로 순이익이 전년 대비 19.7% 감소하고, 매출총이익률과 영업이익률도 각각 5.2%, 9.5% 하락했다. 그러나 규모와 비용 통제 덕분에 순이익률은 19.9%로 여전히 안정적이다.

2M 얼라이언스는 글로벌 선복량 2위 마스크(Maersk)와 4위 하팍로이드(Hapag-Lloyd)로 구성된다. 하팍로이드는 2025년 상반기 매출 105.9억 달러, 전년 대비 11.3% 증가, 운송량 674.5만 TEU로 10.6% 성장했다. 그러나 수익성 지표는 전반적 하락을 기록했다. 반면 마스크(Maersk)는 동일한 네트워크 내에서 강력한 성과를 보였다. 2025년 상반기 매출 264.5억 달러, 전년 대비 5.3% 증가, 순이익 18.5억 달러로 전년 대비 77.3% 증가하며 얼라이언스 내 매출과 순이익 모두 1위를 기록했다. 해운 부문은 특히 두드러져, 2분기 매출 85.7억 달러, 운송량 323만 FFE로 전년 대비 4.2% 증가하며 물량과 운임이 동시에 상승했다. 마스크 경영진은 하반기에 약 2.5억 달러, 2026년에는 최소 5억 달러 절감이 가능할 것으로 내다보고 있다. 연간 수익 전망에도 양사 간 차이가 나타났다. 하팍로이드는 EBITDA¹¹⁾ 가이드언스를 2534억 유로로 하향 조정했으나, 마스크는 8095억 달러로 상향 조정하며 글로벌 운송량 증가율 2~4% 전망을 유지했다. 업계에서는 동일 얼라이언스 내에서 비용과 수익 해석이 극명히 엇갈리는 상황이 2M 모델 지속성에 대한 새로운 논란을 불러일으키고 있다고 평가한다.

THE 얼라이언스는 전반적으로 부진한 성과를 보였다. 3개 회원사 중 HMM만 매출과 순이익이 전년 대비 증가했고, ONE은 순이익이 65.2% 급감, 양밍(Yang Ming)은 매출 12.7% 감소, 순이익 62.0% 감소했다. ONE은 “현물 운임 하락 속도가 비용 절감보다 빨라 수익성이 급격히 악화됐다”며, 연간 수익 전망을 11억

2025년 9월 30일

제 9 호

11) Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization의 약자로, 이자·세금·감가상각 전 영업이익을 의미한다. 기업의 핵심 영업활동 현금창출 능력을 보여주는 지표로, 순이익과 달리 비영업 비용을 제외하고 영업 성과를 평가할 때 사용된다.



포커스

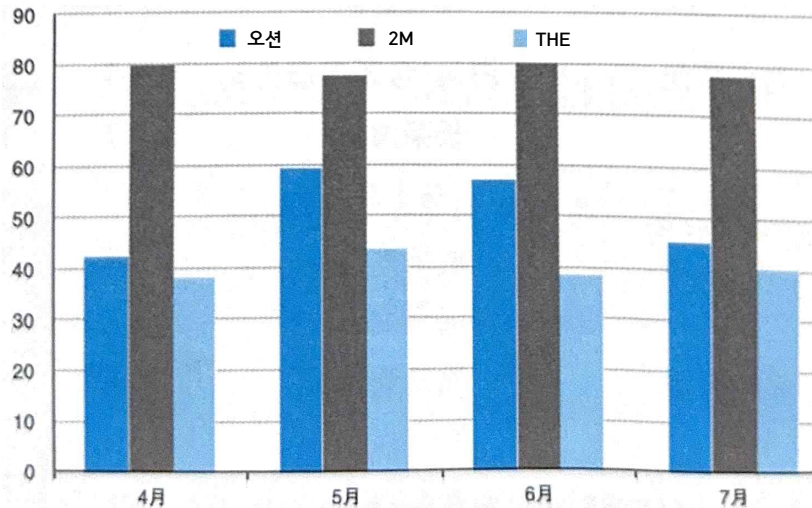
달러에서 7억 달러로 낮추고, 하반기 시장 환경은 더욱 약세를 보일 것으로 전망했다. 양밍해운은 지속적인 무역 협상 불확실성으로 화물량과 운임이 동시에 하락했고, 일회성 법인세 반영으로 수익이 감소했다. 결론적으로 THE 얼라이언스는 규모 제한으로 인해 선두 얼라이언스 수준의 수익성 탄력을 확보하기 어렵고, 비용 분산 효과가 제한적이어서 3대 얼라이언스 중 수익성 압박이 가장 심한 것으로 평가된다.

정시 운항률(准班率) 분석: 2M 독주, 오션·THE는 ‘관심 밖’

상하이해운거래소 자료에 따르면, 4월 2M 얼라이언스의 화물 수·발송 서비스 정시 운항률은 79.78%로, 오션 얼라이언스(42.34%)와 THE 얼라이언스(38.37%)를 크게 앞섰다(그림5 참조). 5월에도 이 격차는 지속됐으며, 2M 77.45%, 오션 얼라이언스 59.43%, THE 43.69%로 최대 격차는 33.8%포인트까지 확대됐다. 6월 2M은 80.28%로 정시 운항률을 높이며 다른 두 얼라이언스와의 차이를 더 벌렸다. 7월에는 관세 불확실성과 항만 혼잡 영향으로 글로벌 종합 정시 운항률이 45.06%로 소폭 하락했으나, 여전히 77.69%로 절대 우위를 유지했고, 오션 얼라이언스는 45.29%, THE는 40.38%였다.

[그림 5] 2025년 4~6월 신(新) 얼라이언스 화물 수·발송 정시 운항률

단위: %



자료: 《航运交易公报》总第1447期, 2025年9月2日出版

종합하면, 2M 얼라이언스는 3개월 연속 정시 운항률 1위를 유지하며, 네트워크 설계와 항만 협업 효율성을 입증했다. 업계는 2M이 네트워크 재설계와 디지털 투자로 정시 운항률을 역사적 수준으로 끌어올린 것은 인정하지만, 유연성과 상업적 프리미엄 측면에서는 시장의 우려가 여전히 남아 있다고 평가한다.



포커스

운송력(运力) 구조 재편: 오션 선두, 2M 재편, THE 전략적 활용

2017년 당시, 2M 얼라이언스, 오션 얼라이언스, THE 얼라이언스가 글로벌 해운 시장을 삼분했다. 본지 분석에 따르면, 2017년 2M 얼라이언스(MSC·마스크)는 총 운력 730.8만 TEU로 시장 점유율 35.3%를 기록하며 최대 규모를 차지했다. THE 얼라이언스는 348.1만 TEU, 시장 점유율 16.9%로 3위를 기록했으며, 오션 얼라이언스는 537.9만 TEU, 26.1% 점유율로 2M과 THE 사이에 위치했다.

2025년 8월 기준 신규 얼라이언스 운송력을 보면(표2 참조), 오션 얼라이언스는 929.93만 TEU, 28.3% 시장 점유율로 최대 얼라이언스로 성장했다. 이는 코스코, CMA CGM, 에버그린, OOCL의 긴밀한 협력과 시장 변화에 대한 신속한 대응 덕분이다. 특히 오션 얼라이언스의 확장 전략과 신흥 시장 공략이 더 많은 고객을 유치하고 경쟁 우위를 확보하게 했다.

[표2] 3대 얼라이언스 운송력 규모 비교

단위: TEU, %

연맹	회사명	운송력 순위	운송력	연맹 총 운송력	연맹 운송력 순위	시장 점유율	연맹 시장 점유율
오션 얼라이언스	CMA CGM	3	4,015,500	9,299,300	1	12.2	28.3
	코스코 (OOCL 포함)	4	3,425,492			10.4	
	에버그린해운	7	1,858,308			5.7	
2M 얼라이언스	머스크	2	4,597,068	7,019,831	2	14.0	21.4
	하파로이드	5	2,422,763			7.4	
THE 얼라이언스	ONE	6	2,091,126	3,758,176	3	6.4	11.5
	HMM	8	941,019			2.9	
	양명해운	10	726,031			2.2	

자료: ALPHALINER(2025년 8월까지)

2M 얼라이언스는 701.98만 TEU, 21.4% 점유율로 2위에 올랐으며, 비교적 신생 얼라이언스임에도 강력한 시장 경쟁력을 보여주었다. THE 얼라이언스는 375.82만 TEU, 11.5% 점유율로 3위를 차지했다.

개별 순위를 보면, CMA CGM은 401.55만 TEU로 세계 3위를 기록하며 오션 얼라이언스 내 핵심 운송력을 담당하며, 얼라이언스 협력을 통해 시장 영향력을 확대하고 있다. 코스코와 OOCL의 합산 운송력은 342.54만 TEU로 4위를 기록하며, 오션 얼라이언스에서 전략적 리더십을 발휘하고 있다. 에버그린도 185.83만 TEU로 7위를 기록하며 높은 비중을 차지했다.

종합하면, 2017년과 비교해 2025년 오션 얼라이언스는 운송력 규모, 시장 점유율, 구조 면에서 큰 변화를 겪었다. 오션 얼라이언스의 부상, 2M 얼라이언스 설립, THE 얼라이언스 재편은 모두 시장 변화에 따른 전략적 대응을 반영한다. 이러한



포커스

변화는 얼라이언스 내부 운영뿐 아니라 글로벌 해운 시장 경쟁 구도에도 깊은 영향을 미친다.

업계 관계자는 “올해 상반기 글로벌 해운 시장에서 각 얼라이언스의 성과는 효율성 제고, 비용 절감, 서비스 강화를 향한 산업의 지속적 노력을 보여준다”고 설명했다. 글로벌 무역 패턴 변화와 신기술 도입에 따라, 얼라이언스는 전략을 지속적으로 조정하며 시장 수요에 대응해야 한다. 또한 운력 규모 변화는 항만 운영, 물류 기업 등 관련 산업에도 영향을 미쳐, 물류 흐름과 네트워크 배치에 변화를 가져올 수 있다.

결론적으로, 新얼라이언스의 운송력과 시장 점유율 변화는 글로벌 해운업이 시장 변화와 경쟁 압력에 적응한 결과이며, 향후 글로벌 무역과 신기술 도입에 따라 해운 얼라이언스는 지속적으로 구조 조정과 전략적 변화를 겪을 가능성이 크다.

항로 네트워크 재편: 오션 ‘미세조정’, 2M ‘혁신’, THE ‘공동운항’ 전략

올해 상반기, 신(新) 얼라이언스들은 항로 네트워크에서도 조용하지만 깊은 변화를 꾀했다. 단순히 항로를 늘리거나 줄이는 방식이 아니라, 각자의 전략 논리에 따라 아시아-북미, 아시아-유럽이라는 두 대형 간선을 다시 짜고 세부 시장에서는 새로운 경쟁 장벽을 세운 것이다. ALPHALINER 자료에 따르면(표3 참조), 아시아-유럽 및 태평양 횡단 항로에서 시장 점유율과 항로 수에서 이미 차별화가 나타나고 있다. 아시아-유럽과 아시아-북미 항로에서 오션 얼라이언스는 각각 31.6%, 36.2%로 시장 1위를 차지했다.

[표3] 신(新) 얼라이언스 주요 항로 시장 점유율

단위: %

항로	오션 얼라이언스	2M 얼라이언스	THE 얼라이언스
아시아 - 유럽	31.6	24.1	17.1
아시아 - 북미	36.2	16.6	20.8

자료: ALPHALINER(2025년 7월까지)

올해 1분기부터 해운 얼라이언스들은 2025년 항로 재편 운항 계획을 순차 발표했다. 운항 스케줄 통계에 따르면, 오션 얼라이언스는 일부 항로만 미세 조정하며 ‘안정 유지’ 전략을 이어갔다. 아시아-북미 서안, 동안, 유럽, 지중해를 잇는 네 개 축에서 작년과 같은 30개 직항 항로를 유지하면서도 내부적으로만 손질을 했다. 예컨대 미서남 항로에서 항로 이름을 바꾸거나, 중국 양푸항을 새롭게 기항해 하이난 자유무역항 정책에 발맞추는 모습이 눈에 띄었다. 미북서 항로는 단순히 기항 순서를 바꿔 겨울철 캐나다 내륙 철도 혼잡을 피하려 했고, 미동안 항로는



포커스

양푸항과 미국 보스턴항을 더해 각각 화남 수출 확대와 미국 뉴잉글랜드 지역 공백을 메웠다. 유럽 항로에서는 한때 중단됐던 항로를 되살리되, 항차 순서를 바꿔 브렉시트 이후 늘어난 영국 화물을 다시 흡수했다. 전반적으로 큰 변화 없이 최소한의 손질로 네트워크 탄력성을 극대화하려는 전략이었다.

반면 2M 얼라이언스는 과감한 ‘혁신’을 선택했다. 그동안 이어온 ‘대형선 + 소항만’ 전략을 버리고 ‘대형선 + 허브항’ 체제로 갈아탔다. 미국 서해안에서는 항로를 압축해 주요 출발항과 LA를 잇는 초단거리 직항으로 바꿨고, 미국 동해안 역시 소수의 핵심 허브항만만 남겼다. 유럽 항로도 대형 기항항만 중심으로 단순화하고, 주변 소항만은 지선 네트워크로 연결했다. 지중해 항로에서는 제다(吉达), 사이드항(塞得港), 알헤시라스(阿尔赫西拉斯)를 중계 거점으로 삼아 홍해·흑해·서지중해 물량을 모두 집결시키는 방식을 택했다. 이처럼 구조적 개편을 통해 정시 운항률을 90% 이상으로 유지하며 고부가 화주들의 신뢰를 되찾으려는 모습이다.

THE 얼라이언스는 ‘외부 협력’이라는 중간 전략을 택했다. 기존의 THE 얼라이언스가 하파로이드의 이탈로 약화되자, MSC, 완하이(万海), SM 상선 등 외부 선사와 손잡아 ‘공동 운항’ 방식으로 운영했다. 덕분에 항로 수는 오히려 늘었다. 북미 노선은 기존 틀을 유지하면서 일부 항로를 외부 선사와 공동 운영으로 전환해 효율을 높였다. 유럽 항로에서는 MSC의 투입선에 올라타거나, 기존 항로의 순서를 재편해 MSC와 연결성을 강화했다. 지중해 항로는 아예 MSC와 전면 협력해 이탈리아, 터키, 이집트 시장을 함께 점유했다. 덕분에 자체 운송력의 공백을 메우면서도 내부 자원을 수익성이 높은 항로에 집중해 ‘외부 협력으로 운송력 보장, 내부 집중으로 이익 보존’이라는 새로운 균형을 만들어 냈다.

[표4] 신(新) 얼라이언스 항로 수 비교

단위: 개

항로	오션 얼라이언스	THE 얼라이언스	2M 얼라이언스
아시아 - 미국 서부	11	10	5
아시아 - 미국 동부	8	4	4
아시아 - 지중해	4	4	7
아시아 - 북유럽	7	7	6
합계	30	25	22

자료: 容易船期

세 얼라이언스 모두 각기 다른 길을 택했지만, 올해 항로 네트워크 변화는 공통적으로 변화하는 시장 환경 속에서 생존과 경쟁력을 지키기 위한 전략적 선택이라는 점을 보여준다.



포커스

발전 청사진: 오션 ‘확장’, 2M ‘정밀화’, THE ‘생존 모색’

글로벌 해운 동맹의 차기 전략은 운송력 확충과 네트워크 운영 방식에서 이미 뚜렷한 격차를 드러내고 있다.

오션 얼라이언스는 신규 선박 투입과 항로 확대 등 ‘규모 확장 전략’을 고수한다. ALPHALINER에 따르면, 현재 건조 중인 신조선만 215척에 달하며, CMA CGM이 발주한 1만8천~2만4천TEU급 초대형 선박 44척이 이에 포함된다(표5 참조). 오션 얼라이언스는 장기 목표를 500만TEU로 잡고 있으며, 신규 선박은 주력 간선 노선(아시아-유럽 AEU7, 동남아 SEA3, 미주 CPV)과 대서양 스윙 노선에 우선 투입될 예정이다. 불확실한 무역 환경에 ‘규모의 안정성’으로 맞선 전략을 취한다.

[표5] 신(新) 얼라이언스 보유 주문 현황

단위: 척

연맹	회사명	18000~ 24000	15200~ 17999	12500~ 15199	10000~ 12499	7500~ 9999	5100~ 7499	4000~ 5099	3000~ 3999	2000~ 2999	합계
오션 얼라이언스	CMA CGM	44	18	14		14		4			94
	코스코 (OOCL 포함)	26	7	24	11			4			72
	에버그린해운	12	26						2	9	49
2M 얼라이언스	머스크		20	12		16				1	49
	하파로이드		12			19					31
THE 얼라이언스	ONE		8	36		4	1				49
	HMM					7					7
	양명해운		5	7		6					18

자료: ALPHALINER(2025년 7월까지)

2M 얼라이언스는 이와 달리 ‘정밀 운항’ 전략을 택했다. 마스크와 하파로이드가 투입한 운송력은 총 375.8만TEU에 달하지만, 신조선 발주는 80척에 불과하다. 그것도 대부분 1만2,500~1만7,999TEU급 중형 선박에 집중돼 있고, 18,000TEU 이상 초대형선은 한 척도 없다. 업계에 따르면 이는 고정 화주와의 장기 계약에서 높은 신뢰도를 확보하기 위해 ‘정시성’을 최우선으로 하는 전략을 따른 결과이다. 하반기에는 상하이·닝보저우산·옌텐 등 주요 허브항에서 서틀 피더망을 촘촘히 구축하여, 로스앤젤레스·로테르담·알헤시라스 항만의 선석을 고정 확보하고, 추가 운력 투입이 아닌 정시성(準班率)과 비용 절감을 무기로 삼은 효율적 연계로 물량을 확보할 계획이다.

THE 얼라이언스는 가장 불안한 입지에 놓여 있다. 총 374.82만TEU 규모로 세 얼라이언스 중 가장 작지만, 인도 대기 중인 신조선은 74척에 달한다. 이 가운데 코스코 쉬핑이 발주한 1만2,500~1만5,199TEU급 선박이 36척을 차지한다. 하반기 전략 역시 ‘MSC+THE’의 준(準)동맹 구조를 이어가며, MSC가 주력 간선 대형선



포커스

을 운영하고, THE 소속 선사들은 화물 집하와 지선 운송을 담당하는 방식으로 생존을 도모할 전망이다.

업계는 이번 동맹 전략의 차별화를 “규모 경쟁의 종언”으로 해석한다. 무역 전쟁, 지정학적 갈등, 기후 변화가 차례로 글로벌 공급망을 흔드는 상황에서, 규모만으로는 더 이상 경쟁력이 보장되지 않으며, 운송력 확보와 정밀한 항로 설계가 2025년 해운 경쟁의 핵심 전략이라는 메시지를 전달한다. 무역 불확실성이 상수가 된 지금, 운영 효율을 얼마나 상업적 가치로 전환할 수 있느냐가 미래 항만·해운 질서를 좌우할 것이다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04
PMI(%)	49.4	49.3	49.7	49.5	49.0

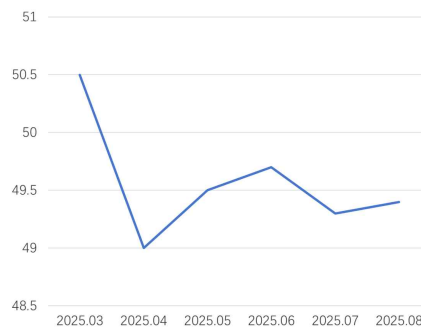
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

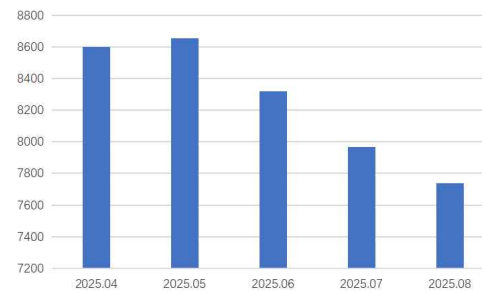
구분	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04
당월(만톤)	7,736.9	7,965.8	8,318.4	8,654.5	8,601.9
전년 동기 대비(%)	-0.7	-4.0	-9.2	-6.9	0.0

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



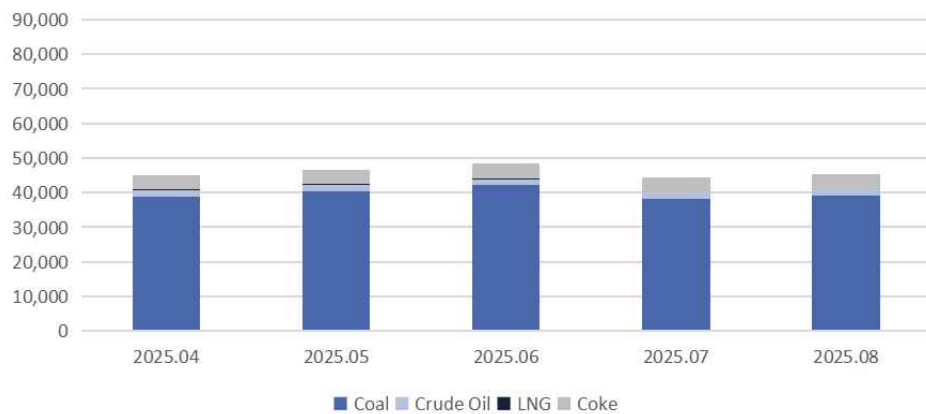
<중국 철강 생산량(만톤)>



▶ 중국 에너지 생산량

구분	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04
Coal(만톤)	39,049.7	38,098.7	42,107.4	40,328.4	38,930.6
Crude Oil(만톤)	1,825.6	1,812.4	1,819.8	1,846.9	1,772.4
LNG(만톤)	248	230.8	245.7	243.6	236.9
Coke(만톤)	4,259.7	4,185.5	4,170.3	4,237.6	4,160

자료: 중국국가통계국



2025년 9월 30일
제 9 호

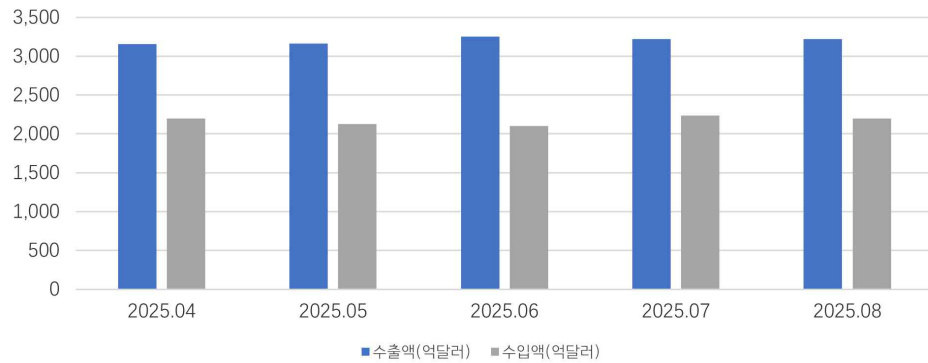


통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

구분	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05	2025.04
수출액(억달러)	3,218	3,218	3,252	3,161	3,157
수입액(억달러)	2,195	2,235	2,104	2,128	2,195

자료: 중국국가통계국

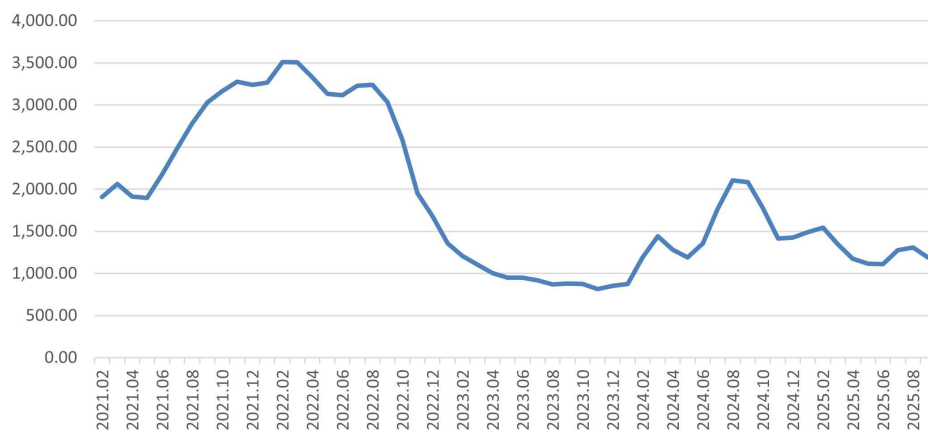


■ 해운

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	6월	7월	8월	
수출	1,554.45	1,256.82	1,277.46	1,305.39	1,191.50	-42.88

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>





통계 및 자료

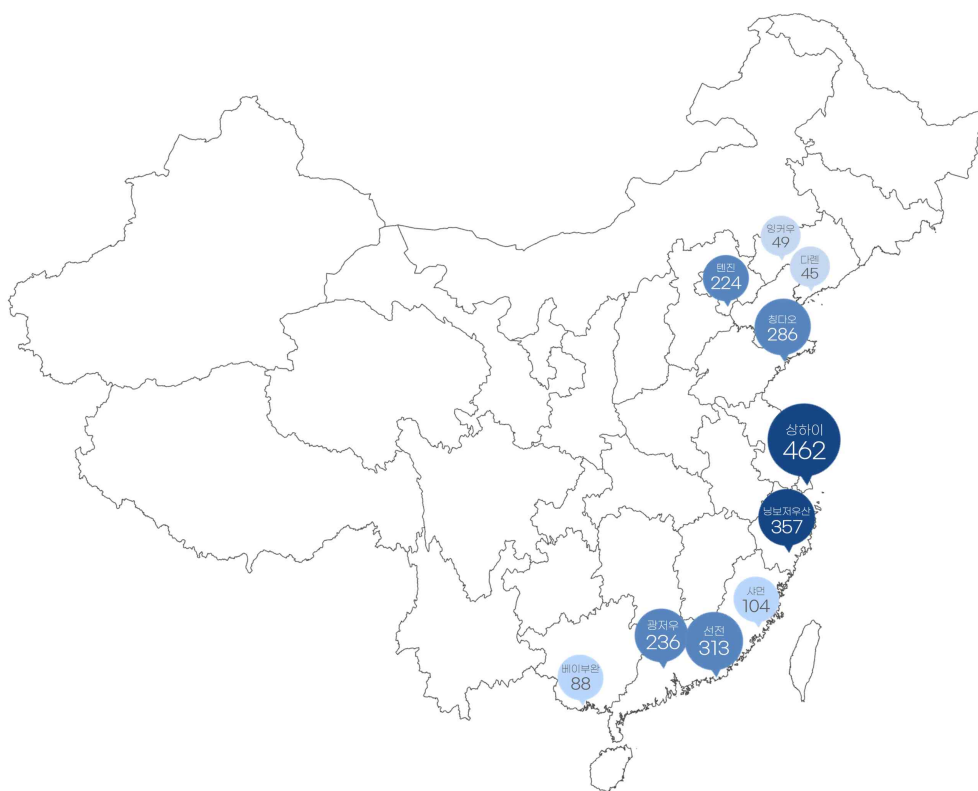
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2025.07	전월 대비	전년 동기 대비	2025.01-07	전년 동기 대비
중국 전체	2,996	-1.3%	3.0%	20,294	6.3%
상하이	462	-1.7%	-2.3%	3,168	4.8%
닝보저우산	357	-4.3%	6.3%	2,462	9.3%
선전	313	4.3%	19.5%	2,036	12.1%
광저우	236	0.9%	1.7%	1,600	6.8%
칭다오	286	0.7%	7.5%	1,924	7.8%
톈진	224	-3.4%	3.7%	1,449	3.2%
샤먼	104	1.0%	5.1%	698	1.7%
잉커우	49	-7.5%	11.4%	338	5.3%
다롄	45	4.7%	2.3%	307	2.7%
베이부만(북부만)	88	0.0%	18.9%	476	-5.9%

자료: 중국 교통운수부

<중국 컨테이너 항만 처리량 (만 TEU)>





통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

구분	2025.01-07	전년 동기 대비
해양 어획량(만톤)	351.99	1.81%
해수 양식 생산량(만톤)	1,381.67	5.19%
내수면 어획량(만톤)	39.35	0.06%
내수면 양식 생산량(만톤)	1,822.31	4.36%
총 생산량(만톤)	3,595.33	4.37%

자료: 중국 어업어정관리국

< 중국연구센터 >

김태일 중국연구센터장, 이메일 : ktizorro@kmi.re.kr
 심보경 인턴, 부미혜 인턴, 류성환 인턴, 이메일 : chinacenter@kmi.re.kr
 김명화 행정원, 이메일 : jinminghua@kmi.re.kr

2025년 9월 30일
제 9 호