

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 10월 31일

No. 10

이슈와 동향 ————— 1

- 2025년 상반기, 중국 상장 항만기업 실적 발표 1
- 미국 ‘301조사’ 시행과 미-중 해운업 상호 대응 상세 보고 6

해양수산뉴스 ————— 9

- 중국 교통운수부, <미국 선박에 대한 특별 항만 서비스 요금 부과 시행령> 발표 9
- 중-러, 북극해 항로 협력 분위회의 제2차 회의 개최 11
- 중국 국무원, ‘중화인민공화국 국제해운조례’ 개정 결정 공포 13

포커스 ————— 16

- 글로벌 조선업 격변기, 중국은 어떻게 항로를 바꿀 것인가 15

통계 및 자료 ————— 24

- 경제/해운/항만/수산 24





2025년 상반기, 중국 상장 항만기업 실적 발표①

이슈와 동향

2025년 상반기, 전 세계 무역 성장세가 둔화되고 운임이 지속적으로 하락하는 가운데, 중국 항만의 화물 및 컨테이너 물동량은 연이어 사상 최고치를 경신하였다. 녹색·스마트 전환 업그레이드가 가속화되면서 항만 산업의 경기 체감도도 꾸준히 상승했다.

A주 주요 상장 항만기업들의 반기보고서에 따르면, 전반적으로 매출 규모는 소폭의 변동을 보였지만 수익성은 전반적으로 개선되었다. 특히 컨테이너 사업이 핵심적인 안정 장치 역할을 했다. 중국 교통운수부(交通运输部) 통계에 따르면, 2025년 상반기 전국 항만의 화물 처리량은 89억 300만 톤으로 전년 동기 대비 4.0% 증가했고, 이 중 연해(沿海) 항만은 57억 300만 톤을 처리하며 2.5% 증가했다. 또한 전국 항만의 컨테이너 처리량은 1억 7300만 TEU로 6.9% 증가했고, 이 가운데 연해 항만의 컨테이너 처리량은 1억 5200만 TEU로 7.1% 증가했다.

한편, 대외무역과 해운업의 회복세가 동시에 맞물리면서, 항만 경기 체감도는 더욱 높아졌고, 항만의 물동 효율 역시 꾸준히 향상되고 있다. 해운업 경기의 개선은 항만에 직접적인 화물 물량과 이익을 가져왔으며, 대외무역 구조의 고도화와 정부 정책의 지속적 추진에 힘입어 이러한 추세는 연말까지 이어질 것으로 전망된다.

전반적 안정세 속 매출 변동 분석

세부 실적을 보면, 상하이항그룹(上港集团)은 여전히 업계 1위를 유지했다. 매출의 70% 이상을 컨테이너 부문이 차지하며, 철광석과 석탄 가격 하락으로 벌크 부문 수익이 8.9% 감소했지만 컨테이너 성장세가 이를 상쇄하여 전체 매출을 안정적으로 유지했다. Ningbo Port(宁波港)은 매출이 3.06% 증가하고 순이익이 16.37% 늘어나 업계 평균을 웃돌았다. 이는 컨테이너 처리량이 9.8% 증가하고 자동차 롤온·롤오프(Ro-Ro) 및 냉동물류 등 신흥 화물 부문이 빠르게 성장한 덕분이었다. Qingdao Port(青岛港)은 매출이 4%, 순이익이 7.58% 늘어나 3년 연속 업계 상위권의 성장률을 유지했다. 컨테이너·석유·자동차 등 주요 화물의 단위 이익률이 모두 상승하며 종합 이익률이 39.3%로 높아졌다.

반면, Guangzhou Port(广州港)은 매출이 1.39% 증가했지만 순이익이 9.12% 줄었다.

2025년 10월 31일
제 10 호

1) 중국항무주간(中国航务周刊)《2025年上半年,我国上市港口企业业绩盘点》, https://mp.weixin.qq.com/s/_4ewuEH32_RI_2ujOJlk0Q



이슈와 동향

컨테이너 물동량은 9.5% 증가했으나 단가 하락과 지분 터미널의 배당 감소가 수익성을 저하시켰다. 텐진항(天津港)은 매출이 4.33% 증가했지만 순이익은 18.33% 감소했다. 컨테이너 물동량이 소폭 늘었음에도 벌크화물 비중이 높고 인건비 상승이 수익성을 압박했다. 랴오닝항(辽宁港)은 유류 저장시설 임대료 상승과 재무비용 절감으로 순이익이 110.78% 급증해 가장 두드러진 개선세를 보였다. 베이부만항(北部湾港)은 매출이 11.5% 증가해 업계 최고 성장률을 기록했지만, 전년도 높은 실적에 따른 기저효과로 순이익은 15.7% 감소했다.

또한, 샤먼항무(厦门港务)는 매출이 14.72% 감소했지만 순이익이 9.44% 늘어나 본업의 수익성이 크게 개선되었으며, 화물 처리량도 7.73% 증가했다. 련윈강항(连云港港)은 매출이 4.74%, 순이익이 41.58% 줄어들며 전반적으로 부진한 실적을 보였다. 매출총이익률 하락과 금융비용 증가가 주요 원인이었다. 옌텐항(盐田港)은 매출이 4.49% 감소했지만 전략적 투자 확대와 안정적인 현금 흐름 덕분에 순이익이 4.07% 증가하며 여전히 ‘캐시 카우(cash cow)²⁾ 항만’의 역할을 이어갔다.

[2025년 상반기 중국 주요 상장 항만기업 실적 현황]

단위: 억 위안

항만기업	매출액	전년 대비 변화	귀속 순이익	전년 대비 변화
상하이항그룹(上港集团)	195.69	-1.35%	80.40	-4.47%
닝보항(宁波港)	149.15	3.06%	25.97	16.37%
샤먼항무(厦门港务)	105.42	-14.72%	9.13	9.44%
칭다오항(青岛港)	94.34	4.04%	28.42	7.58%
광저우항(广州港)	69.09	1.39%	5.52	-12.99%
텐진항(天津港)	61.78	2.33%	3.50	-18.33%
랴오닝항(辽宁港)	56.93	5.93%	5.03	110.78%
베이부만항(北部湾港)	35.56	11.50%	5.31	-15.70%
련윈강항(连云港港)	12.31	-4.74%	0.46	-41.58%
옌텐항(盐田港)	3.89	-4.49%	6.53	4.07%

자료: 중국항무주간(中国航务周刊)《2025年上半年,我国上市港口企业业绩盘点》

전반적으로 2025년 상반기 항만업계는 컨테이너 부문이 안정의 핵심 축이 되었고, 지역과 화물구조에 따라 수익 편차가 뚜렷하게 나타났다. 장강삼각주 지역의 상하이와 닝보는 효율성과 이익률 모두 우수했으며, 주강삼각주의 광저우와 옌텐은 물동량이 늘었지만 수익성이 둔화되었다. 환보하이 지역(环渤海地区)³⁾의 칭다오, 랴오닝, 텐진은 항만 간 실적 격차가 확대되는 양상을 보였고, 서남부의 베이부만항은 서부육해신통로(西部陆海新通道)와 정책적 지원 효과로 가장 빠른 성장세를 이어갔다. 컨테이너 부문의 지속적인 성장세가 업계 전반의 버팀목이 되었고, 효율적 운영과 신흥 물류 부문을 강화한 항만들이 수익성 개선을 주도했다.

2025년 10월 31일
제 10 호

2) 물동량 변동이나 시장 가격에 크게 흔들리지 않고 꾸준히 이익을 창출하는 항만 또는 사업부

3) 중국의 3대 연해(沿海) 경제권 중 하나. 중국 북부의 보하이만(渤海湾)을 중심으로 형성된 해안 경제권.



이슈와 동향

수익 격차와 화물 구조 분석

2025년 상반기 중국 주요 항만의 수익 구조를 보면, 전반적으로 컨테이너 사업이 핵심 수익원으로 자리 잡으며 업계의 안정성을 유지한 반면, 벌크화물 부문은 시장가격 하락과 비용 압박으로 항만별 비교적 높은 편차를 나타냈다.

상하이항그룹은 순이익 80억 4,000만 위안으로 업계 내 압도적인 우위를 유지하며 초대형 허브항만의 규모 효과를 다시 한 번 입증했다. Ningbo항은 순이익이 16.37% 늘어나며 꾸준한 성장세를 보였고, 이는 컨테이너화물 상승과 비용 절감, 환차익이 복합적으로 작용한 결과였다. 칭다오항은 5년 연속 순이익이 증가하며 안정적인 수익 구조를 이어갔고, 컨테이너·석유·자동차 부문에서의 단위 수익률 개선이 전체 이익률 상승을 이끌었다.

반면 텐진항과 광저우항은 물동량이 증가했음에도 인건비 상승, 컨테이너 단가 하락, 투자수익 감소 등으로 인해 수익성이 감소했다. 라오닝항은 유류 저장 임대를 확대와 금융비용 절감으로 순이익이 두 배 이상 늘며 가장 뚜렷한 개선세를 보였고, 샤먼항무도 비용 구조를 개선해 순이익이 9.44% 증가했다. 베이부만항은 매출은 성장했지만 전년도에 높은 실적 기저로 인해 순이익이 일시적으로 감소했으며, 비정상 항목을 제외하면 오히려 안정적인 영업 성장을 보였다.

화물 구조 측면에서는 컨테이너 부문이 항만 전체의 수익을 일정하게 유지시키는 수익의 ‘안정추’ 역할을 했다. 상하이항과 Ningbo항은 각각 2,700만 TEU, 2,500만 TEU를 처리하며 전년 대비 6~10% 성장했고, 칭다오항은 자동화 터미널을 통한 비용 절감으로 이익률이 추가 개선되었다. 베이부만항은 서부육해신통로를 통한 물류 확장으로 고부가가치 화물 유입이 늘어났다.

한편, 벌크화물 부문은 유류가 강세, 석탄이 약세를 보였다. 칭다오항과 텐진항의 유류 처리량은 각각 15%, 12% 증가하며 이익률이 크게 개선되었으나, 댜오강항은 석탄과 철광석 처리량이 각각 23%와 10% 감소하며 가격 하락의 영향을 크게 받았다.

자동차 운송 부문은 새롭게 부상한 고수익 성장 영역으로, 텐진항·광저우항·옌톈항의 자동차 롤온·롤오프(Ro-Ro) 처리량이 각각 18%, 22%, 110% 증가했다. 이 부문의 단위 이익률은 전통 벌크화물보다 평균 10%포인트 이상 높아, 향후 항만 화물 구조 고도화의 중요한 방향으로 자리 잡고 있다.



이슈와 동향

지역별 차이와 비용 통제 분석

2025년 상반기 중국 항만업계의 지역별 발전 구도를 살펴보면, 장강삼각주(长三角), 주강삼각주(珠三角), 환보하이(环渤海), 서남권(西南地区) 네 지역 항만군이 각기 다른 성장 패턴을 보였다. 전반적으로는 장강삼각주 항만군이 규모와 효율성 양면에서 여전히 주도권을 유지하고 있으며, 서남권의 베이부만항이 새로운 성장 축으로 부상했다.

먼저 장강삼각주 지역의 상하이항그룹과 Ningbo항은 순이익의 합계가 106억 3,700만 위안에 달하며, 업계 내에서 가장 높은 수익성과 안정성을 보여주었다. 두 항만의 컨테이너화율은 90%를 넘어섰고, 배후지의 대외무역 의존도가 높아 경기 변동에 대한 내성이 가장 강하다. 컨테이너 중심의 효율적 운영 구조와 자동화 투자의 선도적 적용이 이 지역 항만의 경쟁우위를 지속적으로 뒷받침하고 있다.

반면 주강삼각주 항만군은 물동량은 늘었지만 수익은 줄어드는 전형적인 구조를 보였다. 광저우항과 옌텐항은 컨테이너 처리량이 합계 8.5% 증가했음에도 불구하고, 대외 운임 하락과 터미널 투자 배당 감소로 인해 전체 이익은 감소하였다. 이는 남부 지역 항만이 물동량 성장에 비해 수익 구조 다변화가 부족하다는 한계를 드러낸다.

환보하이 지역에서는 항만 간 격차가 더욱 뚜렷해졌다. 칭다오항과 랴오닝항은 컨테이너·유류의 두 축 성장 구조를 기반으로 수익성을 높였지만, 텐진항과 댜오강항은 벌크화물 비중이 높고 가격 하락세가 이어지면서 수익성이 악화되었다. 이는 북방 지역 항만들이 산업 구조의 단일성에서 오는 경기 민감도를 여전히 극복하지 못했음을 보여준다.

이와 달리 베이부만항은 서남 지역의 대표적인 신흥 성장 항만으로 자리 잡았다. 상반기 화물 처리량은 1억 7,400만 톤, 컨테이너 처리량은 475만 8,500TEU로 각각 전년 대비 11.0%, 10.2% 증가했다. 특히 서부육해신통로의 물류 확장과 RCEP⁴⁾ 발효 효과가 복합적으로 작용하며, 3년 연속 전국 연해 주요 항만 중 최고 성장률을 기록했다. 이는 중국 서남부와 동남아를 잇는 전략 항로의 물류 허브로서의 역할이 강화되고 있음을 의미한다.

또한 주요 항만들은 해외 항로 네트워크 확장을 가속화하고 있다. 상하이항은 올해에만 12개 국제 항로를 새로 개설했으며, 옌텐항은 11개, 광저우항은 7개의

2025년 10월 31일
제 10 호

4) RCEP(역내포괄적경제동반자협정, Regional Comprehensive Economic Partnership) — 아시아·태평양 지역 15개국이 참여하는 세계 최대 규모의 자유무역협정(FTA)으로, 역내 무역 장벽을 낮추고, 상품·서비스·투자 흐름을 자유롭게 하려는 다자간 경제 협정이다.



이슈와 동향

신규 항로를 추가했다. 다롄항(大连港)은 남아프리카·지중해·멕시코 등지로 향하는 자동차 롤온·롤오프(Ro-Ro) 수출 항로를 신설했고, 칭다오항도 남미와 중동 시장을 겨냥해 11개 신규 컨테이너 노선을 개통했다. 이러한 항로 확장은 각 항만의 국제화 수준을 높이는 동시에, 새로운 고부가가치 물류를 유입시키는 요인으로 작용하고 있다.

비용 통제 측면에서도 각 항만은 자동화 설비 업그레이드, 프로세스 재구성, 에너지 전환 등을 통해 인건비 상승을 상쇄하며 효율성을 강화하고 있다. 상하이 항은 양산 4기 자동화 터미널의 효율을 지속적으로 높이고, 루징항구(罗泾港区) 무인·유인 혼합형 전자동 터미널을 가동해 Neo-TOS 생산관리시스템을 적용, 자동화 수준을 한 단계 끌어올렸다. Ningbo항은 ‘일류 강항·효율 향상’ 조치를 추진해 선박 평균 대기시간을 7.32% 단축, 접안 효율을 7.46% 향상시켰다. 칭다오항은 시간당 62.62TEU의 하역 효율로 세계 기록을 13회 연속 갱신하며, 자동화 기술의 세계 표준을 주도하고 있다. 텐진항은 자동화 야드 크레인 투입 및 자체 개발 통합제어시스템을 가동해 대형 컨테이너 장비의 자동화 비율을 꾸준히 높였다.

이후 하반기 항만업계의 전망은 다음 세 가지 요인에 따라 실적이 좌우될 것으로 예상된다. 첫째, 유럽·미국의 크리스마스 시즌 재고 보충이 앞당겨지며 북미·유럽 항로의 선복률이 회복되고, 이에 따라 컨테이너 물동량이 늘어날 가능성이 높다. 둘째, 정부가 추진 중인 ‘벌크→컨테이너’ 전환 및 ‘도로→철도’ 전환 정책이 계속 확산되면서 전국적인 컨테이너 물동 증가세가 이어질 전망이다. 셋째, RCEP 관세 인하가 본격화되고 동남아(ASEAN)가 5년 연속 중국의 최대 교역 파트너 지위를 유지하면서, 베이부만항·광저우항·옌텐항 등 남부 항만들이 지속적인 무역 확장의 수혜를 받을 것으로 보인다.

요약하자면, 장강삼각주의 효율성과 환보하이의 산업 다변화, 서남권의 전략적 성장, 주강삼각주의 물류 확장 노력이 중국 항만 구조의 주요 축을 형성하고 있으며, 자동화·디지털화·정책 추진력이 결합된 효율 경쟁이 하반기 항만업의 성패를 결정할 핵심 요인이 될 것이다.



이슈와 동향

미국 ‘301조사’ 시행과 미-중 해운업 상호 대응 상세 보고⁵⁾

1. “301조사” 후속 조치: 35% 선박 영향 예상과 시행의 불확실성

미국 정부가 중국 해사 물류 및 조선업에 대한 징벌적 조치로 부과하는 USTR 수수료는 2025년 10월 14일부터 효력을 발휘할 예정이었으나, 시행 직전인 9월 말까지도 구체적인 징수 세칙이 공개되지 않아 업계 전반에 커다란 혼란을 야기했다. 이에 미국 정부는 10월에 들어서야 후속 조치를 최종적으로 업데이트하고, 납부 책임을 선박 회사로 완전히 이전시키는 결정을 내렸다. 이 조치는 선주와 운영인에게 스스로 납부 대상 여부를 확인하고 기한 내에 자발적으로 비용을 납부할 것을 요구하며, 미이행 시 모든 법적, 재정적 책임을 본인이 감수해야 함을 명확히 했다.

발트해 국제 해운 협회(BIMCO)는 이러한 조치로 인해 미국 항구에 정박하는 건화물선, 탱커, 컨테이너선단 등 전체 선박의 약 35%가 영향권에 들 것으로 전망했는데, 특히 이 중 70%가 중국이 소유하거나 운영하는 선박으로 파악되어 중국 해운업계에 직접적인 타격이 예상되었다.

이에 대한 미국의 조치에 대한 대응으로서, 중국 교통운수부는 10월 10일 중국 항구에 기항하는 미국 선박을 대상으로 특별 항만 시설 사용료를 부과할 것임을 공고하고, 동시에 상세한 요금 기준 및 징수 세칙을 공개하며 양국 간 해운 무역 갈등이 첨예하게 부상하고 있음을 강력하게 시사했다.

2. 탱커, 건화물선, 컨테이너선의 운영 압박과 상대적 제한성

미국 정부의 USTR 항만 수수료 징수에 대한 집행 세부 사항은 시행이 임박하면서 큰 변화를 겪었다. USTR이 수수료 부과를 발표한 4월 14일 이후 약 6개월간 집행 세부 사항이 불투명했으나, 10월 4일 301조사 발표를 통해 10월 14일부터 특정 선박에 대한 추가 비용 징수가 확정되었으며, 이는 기존 통지를 따르되 집행 메커니즘과 계산 방식이 더욱 엄격하게 세분화되었음을 의미한다.

가장 큰 변화는 집행의 엄격함으로 요약된다. 첫째, 선박 운영인이 납부 자격을 스스로 판단해야 하며, 둘째, Pay.gov가 유일한 납부 채널로 지정되고 입항 전 결제 완료가 조건으로 추가되었다. 셋째, 미납 선박에 대한 운항 제한 등 처벌 및 책임 추궁이 강화되어 실질적인 현장 집행 단계로 전환되었음을 보여준다.

2025년 10월 31일
제 10 호

5) 《航运交易公报》总第1452期, 2025年10月14日出版(p.12-14), “301调查”后续措施: 35%船舶受影响



이슈와 동향

BIMCO는 대형 컨테이너선, 건화물선, 원유/정제유 탱커를 포함한 전체 선박의 35%가 USTR 수수료 대상이며, 이 중 70%는 중국 소유/운영 선박으로 분류된다고 밝혔다. 다만, 중국 건조 선박의 경우 50% 이상이 미국 소유 또는 대형 선박으로 면제 가능성이 있다는 분석을 덧붙였다.

주목할 점은 이러한 주류 선종들이 운영 압박을 받는 것은 사실이나, 글로벌 전체 시장에서의 영향은 제한적이라는 분석이 지배적이라는 것이다. Clarkson에 따르면, 미국 항구 기준으로 보더라도 건화물선 7%, 컨테이너선 및 원유 탱커 5%, 정제유 탱커 3%만이 영향권에 있으며, 전 세계 기준으로는 극히 미미한 0.2%~0.4% 수준에 불과하다. BIMCO 역시 미국 해운 시장이 전 세계의 9~19%, 미국 수출입 물동량이 16~24% 수준임을 강조하며 이번 조치의 영향이 국지적임을 거듭 강조했다.

3. 중국 및 외국 선사들의 적극적인 대응

“301조사”의 집행이 가시화되면서 중국 선주들은 급격한 운영비 상승에 직면했다. COSCO SHIPPING Lines는 미국이 중국 선주, 운영자 및 중국 건조 선박 운영자에게 항만 서비스 수수료를 징수할 것임을 공식적으로 확인했으며, 이는 COSCO SHIPPING Lines에 막대한 재무 부담을 안길 것으로 전망된다. 일례로, 대표 선박인 “COSCO SHIPPING SAKURA”는 2025~2026년 단 1회 기항 시 약 424.5만 달러, 2028년에는 최대 1,188.6만 달러의 수수료를 부담해야 하며, 연간 5회 기항 시 약 5,943만 달러의 추가 지출이 발생할 수 있어, 중국 최대 선사의 실적에 중대한 악영향이 예상된다.

ALPHALINER가 COSCO SHIPPING 그룹의 극동-북미 노선 투입 규모(71.94만 TEU)를 지적하며 조치의 영향을 강조했다음에도 불구하고, COSCO는 미주 노선 철수 없이 안정적인 서비스 유지 방침을 밝혔다. 업계는 이를 당분간 고객에게 비용을 전가하지 않고 자체적으로 대응할 것으로 해석하고 있다.

이러한 영향은 중국 선사뿐 아니라 기타 선사들에게도 미쳤다. MSC, Maersk, Hapag-Lloyd 등은 중국 건조 선박에 대한 세금 부과와 세율 상승에 직면하자 즉각적인 전략 수정에 나섰다. 특히, Maersk와 Hapag-Lloyd의 ‘제미니(Gemini)’는 태평양 노선에서 중국산이 아닌 선박으로 대체하는 전략을 실행했다. 또한, The Alliance는 ‘지중해-태평양 남2선’을 분할 운영하여 약 10척의 중국 건조 선박이 미국 항구 기항을 피하도록 조정했다. 고액의 항만 수수료를 회피하기 위해 캐나다, 멕시코, 카리브해 경유 환적 방식을 통해 미국 본토로 화물을 연결하는 ‘우회



이슈와 동향

운송 전략'도 도입되었다. 이처럼 선사들이 노선 및 선박 운영을 적극적으로 조정하는 가운데, Maersk와 MSC는 비용을 고객에게 전가하지 않겠다는 입장을 공식화하며 시장 불확실성 해소에 나서고 있다.

4. 중국 정부의 법적 기반 강화와 상호 대응 조치

미국의 USTR 수수료 시행일인 10월 14일 직전, 리창 국무원 총리는 《중화인민공화국 국제 해운 조례 수정에 관한 국무원 결정》에 서명하고 이를 즉시 공포 및 시행했다. 총 5개 조항으로 구성된 이 결정의 핵심은 중국 선박, 선원, 운송기업에 대해 차별적 제한 조치를 취하는 국가나 지역에 대해 중국 정부가 대응 조치(反制措施)를 취할 수 있음을 명확히 규정한 것이다. 이는 기존 해운 조례의 대응 범위를 확대하고, 대외 해운 제재에 대한 법적 근거를 명문화한 것으로 해석된다.

중국 선주 협회는 이를 해운 분야 301조사 남용에 대한 법적 대응 토대로 평가하며 지지 입장을 밝혔다. 대련 해사 대학 역시 이번 개정이 국제법 범주를 벗어나지 않으면서도, 중국의 반제재 및 반간섭 대응에 필요한 법적 도구함을 체계적으로 확장하여 중국 해운업계의 제도적 대응력을 강화했다고 분석했다.

이러한 제도적 기반 위에, 중국 교통운수부는 10월 10일 미국 선박을 대상으로 한 항만 사용료 징수 방안을 공식 발표했다. 2025년 10월 14일부터 미국 기업, 조직, 개인이 소유 및 운영하거나, 미국 국기를 게양하거나, 미국에서 건조된 선박이 중국 항구에 기항할 경우 특별 항만 시설 사용료가 징수된다. 이는 미국의 규제에 대한 대칭적 대응 조치다.

징수되는 항만 사용료는 순 톤수 기준으로 부과되며, 2025년 400위안에서 시작해 2028년 1120위안까지 단계적으로 인상되는 구조를 취했다. 이는 미국의 수수료 체계 변화에 대한 장기적 대응 프레임을 구성하려는 의도로 보인다. 다만, 과도한 중복 부담을 막기 위해 동일 항차에서는 첫 번째 기항 항구에서만 납부하고, 동일 선박에 대해 연간 5항차를 초과하여 징수하지 않는다는 제한이 적용되는 합리적인 조정 장치도 마련했다.

교통운수부는 해당 조치가 중국 해운 기업의 합법적 권익 보호를 위한 정당한 대응이라고 강조하며, 미국 측에 부당한 압박을 즉시 중단할 것을 촉구했다. 업계 전문가들은 이 사태를 단순한 통상 분쟁이 아닌, 보호무역주의적 일방적 조치와 글로벌 해운 네트워크의 상호 의존성 간의 충돌로 보고 있으며, 중국 내에서는 다자간 협상과 국제 규범에 기반한 질서 회복의 필요성이 커지고 있다는 분석이다.



해양수산
뉴스

중국 교통운수부, <미국 선박에 대한 특별 항만 서비스 요금 부과 시행령> 발표⁶⁾

2025년 10월 14일, 중국의 교통운수부는 <미국 국적 선박에 대한 특별 항만 서비스 요금 부과 시행령>이하 ‘시행령’)을 발표하였다. 이번에 발표된 시행령은 국제 해상 운송에 종사하고 중국 항구에 기항하며, 다음 조건 중 하나를 충족하는 선박에 대해서 선박의 소유자 또는 그 대리인이 선박 특별 항무비를 납부해야 함을 명시하였다. 조건은 다음과 같은데, (1) 미국 기업, 기타 조직 및 개인이 소유권을 가진 선박; (2) 미국 기업, 기타 조직 및 개인이 운영하는 선박; (3) 미국 기업, 기타 조직 및 개인이 직간접적으로 25% 이상의 지분(의결권, 이사회 의석)을 보유한 기업, 기타 조직이 소유하거나 운영하는 선박; (4) 미국 국기를 게양한 선박; (5) 미국에서 건조된 선박이 그것이다. 다만 제1항부터 제4항까지의 조건 중 중국에서 건조된 공선(空船)은 납부가 면제되며, 중국 조선소에 수리를 위해 입항하는 공선 및 기타 조직은 다른 부분이 인정되어 면제되는 선박도 납부가 면제된다.

이 시행령은 다음과 같은 구체적인 징수 기준을 통해 규정하는데 (1톤 미만은 1톤으로 계산), (1) 2025년 10월 14일부터 중국 항구에 기항하는 경우, 순톤당 400 위안을 징수하며; (2) 2026년 4월 17일부터는 640위안을 징수; (3) 2027년 4월 17일부터 880위안을 징수; (4) 2028년 4월 17일부터는 1,120위안으로 인상하며 단계적 조정을 통해 합리적인 비용 부담 체계를 구축하였다. 이 요금은 중국 항만에 선박이 처음 입항할 때 한 차례만 부과되고, 동일한 선박이 같은 회계연도 내에 재입항할 경우에는 중복 부과하지 않기로 하였다. 예를 들어, 1년 이내에 중국 항구에 5회를 초과하여 기항하는 선박은 앞선 5회의 항차에 대해서만 선박 특별 항무비를 납부하고, 이전 5회 항차의 납부 정보를 제시하면 납부하지 않아도 되는 방식이다. 이러한 회계연도는 매년 4월 17일을 기준으로 하며, 이러한 방식은 정책의 예측 가능성을 높이고, 선사(船社)가 장기적인 운영 계획을 수립할 수 있도록 돕는다.

이 시행령은 선박 소유자 또는 그 대리인이 선박이 중국 항구에 도착하기 7일 전(항해가 7일 미만인 경우 이전 출항 항구에서)에 선박의 건조국, 게양 국기, 소유자, 운전자, 임차 상황, 이번 항차의 기항 항구 등의 정보를 항구 소재지의 해사관리 기관에 사실대로 통보하고 선박 특별 항무비를 납부해야 한다고 규정하였다. 항구 소재지의 해사관리 기관은 모든 납부 대상 선박의 상황을 확인해야 하며,

2025년 10월 31일
제 10 호

6) 《航运交易公报》总第1453期, 2025年10月21日出版(p.5), 交通运输部印发《对美船舶收取船舶特别港务费实施办法》



해양수산 뉴스

만약 선박 정보에 대해 은폐, 누락, 허위 보고가 의심되는 경우 선박 소유자 또는 그 대리인에게 정보의 보완을 요구할 수 있다. 또한 시행령은 선박 소유자 또는 그 대리인이 선박 특별 항무비를 납부할 때, 이미 중국 항구를 떠난 선박에 대해서는 다음 번 중국 항구 기항 전에 미납된 비용을 보충하여 납부해야 함을 명시하였다.

2025년 4월 17일 미국 무역대표부(USTR)는 중국 해사, 물류 및 조선 산업에 대한 301조 조사 보고서를 발표했으며, 10월 14일부터 중국 회사가 소유하거나 운영하는 선박, 중국 국적의 선박, 중국 선적 선박에 대해 항만 서비스 요금을 추가로 징수하기 시작했으며, 이러한 조치는 세계무역기구(WTO) 규정과 미-중 해운협정을 위반하는 것이다. 10월 17일 중국의 교통 운수부는 <미국 국적 선박에 대한 특별 항무비 징수에 관한 교통운수부 공고> (이하 <공고>)를 발표하여 2025년 10월 14일부터 선박에 대해 선박 특별 항무비를 징수할 것임을 밝혔으며, 이에 포함되는 부분은 미국기업, 기타 조직 및 개인이 소유권을 가진 선박; 미국 기업, 기타 조직 및 개인이 운영하는 선박; 미국 기업, 기타 조직 및 개인이 직간접적으로 25% 이상의 지분을 보유한 기업, 기타조직이 소유하거나 운영하는 선박; 미국 국기를 게양한 선박; 미국에서 건조된 선박에 대해 선박 특별 항무비를 징수할 것이라고 밝혔다.

중국의 교통 운수부는 이번 조치가 미국이 중국 해운기업에 부당하게 부과한 제재 조치에 대한 정당한 대응이라고 밝혔으며, 이 시행방법은 국제법과 세계무역기구(WTO) 규범에 부합하며, 중국 항만의 공정하고 안정적인 운영 질서를 유지하기 위한 제도적 기반을 마련하는데 그 목적이 있다고 강조했다.



해양수산 뉴스

중-러, 북극해 항로 협력 분위회의 제2차 회의 개최⁷⁾

2025년 10월 13일부터 14일까지, 중국의 교통운수부 부부장(차관) 류웨이(刘伟)는 하얼빈시에서 개최하는 중-러 총리 정기회담 위원회 북극해 항로 협력 분위회의 제2차 회의에 참석하여 헤이룽장성에서의 연구조사를 진행하였다. 류웨이는 러시아 국영 원자력 공사 사장 리카체프와 공동으로 회의를 주최하였으며, 헤이룽장성 성장 랑후이링(梁惠玲)과 러시아 교통부 부부장 포슈바이가 참석하였다.

류웨이는 축사를 통해 올해가 중-러 북극해 항로 협력 분위회의 운영의 2년째이며, 양측이 모두 북극항로의 항운, 안전, 극지 선박 건조 및 기술 등 여러 분야에서 협력을 적극적으로 추진하여 풍성한 성과를 거두었다고 발언하였다. 이어 중국 측은 러시아 측과 함께 양국 정상의 중요한 공동 인식을 잘 이행하고, 분과위원회 메커니즘의 역할을 효과적으로 발휘하며, 북극항로의 국제 경쟁력을 향상시키고, 북극항해 안전을 보장하며, 극지 선박 건조 분야의 협력을 전개하여 중-러 북극항로 협력이 끊임없이 새로운 진전을 이루도록 추진할 용의가 있다고 밝혔다.

이 회의에 참석한 러시아 국영 원자력 공사 사장 리카체프는 중-러 북극항로 협력이 거둔 풍성한 성과를 높이 평가하면서, 러시아 측이 중국 측과 함께 노력하여 관련 문제들을 적극적으로 조정하고 해결하며, 교류를 강화하고 상호 학습을 통해 중-러 북극항로 협력을 더욱 심화하고 내실화할 용의가 있다고 밝혔다. 이 회의에서는 양측 모두 중-러 북극해 항로 협력 분위회의 산하의 항운 개발 실무팀, 항해 안전 실무팀, 극지 선박 건조 및 기술 실무팀의 업무 보고를 청취하고, <중-러 총리 정례 회동 위원회 북극해 항로 협력 분위회의 제2차 회의 의사록>에 서명하였다. 이 회의에 앞서, 류웨이는 리카체프와 소규모 회담을 갖고 공동 관심사에 대해 깊이 있는 의견을 교환하고, 광범위한 공감대를 형성하였다고 밝혔다.

한편, 저장성 해양 경제 발전청은 9월 23일 Ningbo-Zhoushan(宁波舟山)항에서 출항한 “이스탄불 브릿지(Istanbul Bridge)” 호 컨테이너선이 영국 현지 시간으로 10월 13일에 영국 펠릭스토우항에 도착하여, 전 세계 최초의 “중-유럽 북극 익스프레스”가 성공적으로 운항을 개시했다고 알렸다. 이전에 “이스탄불 브릿지” 호는 중국 칭다오, 상하이, Ningbo 항에서 화물을 모은 후 9월 23일에 Ningbo-Zhoushan항을 출발하여, 최초 하역항인 영국 펠릭스토우항에 예정보다 2일 빠르게 도착하였다고 전했다.

2025년 10월 31일
제 10 호

7) 《航运交易公报》总第1453期, 2025年10月21日出版(p.7), 中俄北极航道合作分委会第二次会议举行



해양수산 뉴스

이는 25일 이상 소요되는 ‘중-유럽 화물열차’ 및 40일 이상 소요되는 ‘수에즈 운하 항로’, 그리고 50일 이상 소요되는 아프리카 희망봉을 우회하는 항로와 비교했을 때, 중-유럽 북극 익스프레스의 운송 시간은 국제무역에서 강력한 경쟁력을 갖췄다고 볼 수 있다. 이 항로는 수에즈 운하 항로에 비해 탄소 배출량을 30%나 줄이고, 희망봉 우회 항로에 비해 50%나 줄일 수 있으며, 중-유럽 익스프레스는 세계 최초로 크로스보더 전자상거래 및 고부가가치 화물을 대상으로 북극을 경유하는 컨테이너 항로이다. 이 항로는 계절성 항로로, 북극 동북 항로를 경유하여 유럽으로 직통하여, 중-유럽 간 공급망의 제3의 안전한 통로를 확보했다고 본다.

최근 러시아의 무르만스크 주지사 안드레이 치비스는 중국 신화사 기자와의 단독 인터뷰에서 북극의 개발과 북방 항로 발전이 이미 러시아 국가 발전의 중점 과제가 되었다고 밝히면서, 러시아 측은 중국 파트너와 협력하여 북극 지역의 발전을 추진하기를 기대한다고 밝혔다. 그는 푸틴 러시아 대통령이 이미 러시아 정부, 러시아의 각 지방 정부 및 기업들에게 북극 지역 개발과 북방 항로의 경쟁력 향상에 주력하도록 지시했다고 전하며, 러시아 측은 북극 지역 개발 및 북방 항로 발전을 위한 상세한 계획을 수립하였으며, 여기에는 쇄빙선 건조 산업 발전, 연선 응급 보장, 위성 항법 서비스 수준 향상 그리고 항로 연선의 항만 시설 및 철도 운송 네트워크 완비 등이 포함되어 있다고 전했다.



해양수산
뉴스

중국 국무원, ‘중화인민공화국 국제해운조례’ 개정 결정 공포⁸⁾

신화사 보도에 따르면, 리창(李强) 중국 국무원 총리는 최근 ‘국무원이 〈중화인민공화국 국제해운조례〉를 수정하는 결정’을 공식 서명하고 공포했다. 본 결정은 공포한 날부터 시행되며, 총 5개 조항으로 구성되어 있다. 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 국제 해운운송 교역 플랫폼과 관련 서비스를 법률 적용 범위에 포함하였다. 이에 따라, 국제 해운운송 교역 플랫폼을 운영하는 등록 기업은 반드시 교통운수부에 관련 정보를 신고해야 하며, 신고하지 않을 경우 법적 처벌을 받을 수 있다.

둘째, 중국이 체결한 해운조약 또는 해운 관련 국제협정의 적용 및 이행 규정을 명확히 했다. 협정 상대국이 해운조약의 의무를 이행하지 않거나 중국의 관련 해운기업을 차별할 경우, 중국 정부는 상응하는 대응 조치를 취할 수 있도록 규정하였다. 또한, 필요 시 해당국 또는 지역의 관련 통계 자료를 요구할 수 있으며, 협정 체결국이 협약에 근거한 의무를 이행하지 않을 경우 중국은 법에 따라 제한 또는 유사한 대응 조치를 취할 수 있다고 명시했다.

중국 교통운수부는 이번 개정과 관련해, 현재 미국이 해운 분야에서 진행 중인 ‘301조 조사’ 조치에 대해 “중국 기업의 권익을 침해하는 불공정한 행위”라고 강하게 반발했다. 중국 측은 이에 대해 단호히 반대하며 자국 해운산업의 권익과 글로벌 공급망의 안정을 수호하기 위한 적절한 법적 조치를 취할 것이라고 밝혔다.

또한 이번 개정은 〈국제해운조례〉 제46조의 “불공정 경쟁 행위에 대한 규제”를 더욱 세밀히 규정한 것이 특징이다. 법률적 수단을 통해 중국 해운시장의 질서를 유지하고, 국제 해운업계의 공정 경쟁 환경을 보호하기 위한 목적이다. 특히, 외국 해운기업이 중국 해운시장에 진입할 때 국내 기업과 동등한 조건으로 경쟁하도록 규정함으로써 공평한 시장 환경을 보장하고, 글로벌 무역 질서의 안정을 촉진하는 역할을 한다.

교통운수부 관계자는 “이번 개정은 WTO 해운 협정의 주요 원칙을 반영했으며, 20여 년간의 제도 운영 경험을 토대로 완성된 것이다”라고 설명했다. 그는

8) 《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》公布(2025.10.28.), <https://www.zgsybm.com/news.html?aid=740103>



해양수산 뉴스

“중국은 그동안 국제 해운 서비스 분야에서 법제 정비를 지속적으로 추진해왔으며, 이번 개정은 해운기업의 공정 경쟁과 글로벌 공급망의 원활한 흐름을 보장하는 데 큰 의미가 있다” 고 강조했다.

중국해운협회 역시 이번 개정에 대해 “중국 해운산업의 국제적 투명성을 강화하고, 글로벌 무역과 해운 물류의 법적 기반을 더욱 공고히 하는 조치”라며 전폭적인 지지를 표했다. 협회는 또한 “새로운 조례가 시행되면 중국 해운기업의 국제 경쟁력 제고와 글로벌 해운업의 안정적 발전에 크게 기여할 것” 이라고 평가했다.

국제 해운업계는 이번 개정을 통해 중국이 글로벌 해운 질서의 안정과 국제 해상 운송의 법제적 일관성 확보에 주력하고 있음을 보여주는 중요한 신호로 보고 있다. WTO 해운체계와의 정합성을 높이고, 세계 해운시장의 평등한 경쟁 환경 조성에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상된다.

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



해양수산 뉴스

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 긍정적 영향을 줄 것”이라고 덧붙였다.

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.



포커스

글로벌 조선업 격변기, 중국은 어떻게 항로를 바꿀 것인가⁹⁾

2025년 4월 17일, 미국 무역대표회사(USTR)는 중국의 해운, 물류, 조선 산업을 겨냥한 「301조 조사(301调查)」의 구체적인 조치 문건을 공식 발표했다. 이 문건이 공개된 이후, 중국선박공업협회(中国船舶工业行业协会)의 통계에 따르면 올해 상반기 중국 조선시장의 신규 수주량은 전년 동기 대비 18.2% 감소했다. 클락슨(Clarkson)의 데이터에 따르면, 올해 1월부터 9월까지 중국의 주요 국영 및 민영 조선소 모두 대형 컨테이너선 부문에서 신규 수주가 동시에 감소한 것으로 나타났다. 그리고 오는 10월 14일부터, 「301조 조사」의 관련 조치가 본격 시행될 예정이다. 세계 조선업의 경쟁이 심화되고 지정학적 변수들이 잇따르는 가운데, 중국 조선소들은 현재를 어떻게 바라보고, 미래를 어떻게 대비하고 있을까?

301조 조사 발표 초기: 중국 조선소의 시장 점유율 압박

미국이 일방적인 무역 수단을 통해 중국의 특정 산업을 직접적으로 겨냥한 이번 「301조 조사」는, 사실상 중국 조선산업의 국제 경쟁력을 억제하려는 핵심 조치로 해석된다. 이번 조사에 포함된 다섯 개의 부속 문서 중, “중국에서 건조된 선박에 대해 선박 운영자에게 부과되는 서비스 요금”에 관한 두 번째 문서가 특히 주목을 받았다. 이 조치는 중국 조선기업의 해외 사업 배치 및 선박 운영 비용과 직접적인 연관이 있어, 업계에서는 중국 조선시장에 상당한 충격을 줄 것으로 예상하고 있다.

해당 문서에 따르면 2025년 10월 14일부터, 중국에서 건조되었으나 비(非)중국 자본 운영자가 운항하는 모든 선박(특정 선박 제외)은 미국 항만에 입항할 때마다 추가 요금을 납부해야 한다. 요금 산정 방식은 ‘높은 금액 우선 적용 원칙’에 따라, 선박의 재화중량톤수(DWT)¹⁰⁾ 또는 하역된 컨테이너 수 중 더 높은 금액을 기준으로 계산된다. 톤수 기준 요율은 1톤당 18달러에서 2028년에는 1톤당 33달러(4년간 약 84% 상승률)에 이를 예정이며, 컨테이너 기준 요율은 개당 120달러에서 2028년에는 250달러(4년간 108% 초과 상승률)까지 오를 것으로 예상된다. 선박 유형별로 보면, 컨테이너선은 표준 컨테이너 단위로 운송하므로 ‘컨테이너 단위 요율’을 적용받고, 벌크선(대량화물선)은 적재 용량이 핵심 지표이므로 ‘톤수 기준 요율’이 적용된다.

2025년 10월 31일

제 10 호

9) 《航运交易公报》总第1452期, 2025年10月14日出版(p.7-11), 新接订单量下滑:中国船厂的近思与远虑

10) 재화중량톤수(DWT, Deadweight Tonnage) — 선박이 화물, 연료, 식수, 승무원 등 모든 적재물을 포함해 안전하게 운항할 수 있는 최대 적재 중량을 나타내는 단위. 선박의 운반 능력(적재 용량)을 평가하는 대표 지표로, 요율 산정이나 선박 등급 구분 등에 널리 사용된다.



포커스

미국이 이 요금을 부과하는 핵심 목적은 비(非)중자본 운영자가 ‘중국산 선박’을 이용할 때의 비용을 높여, 중국산 선박의 국제 경쟁력을 약화시키고, 궁극적으로 중국 조선소로 향하던 해외 주문을 다른 국가로 분산시키기 위함이다. 다만 미국 내 산업 이해관계를 고려해 일부 예외 조항도 포함되어 있다. 예를 들어 △미국 기업이 75% 이상 지분을 보유·통제하는 선박, △공선(空船) 상태나 밸러스트(Ballast)¹¹⁾ 상태로 입항하는 선박, △4000TEU 이하의 중·소형 선박, △항로가 2000해리 미만인 근해 운항 선박, △특수화학물 운반선, △미국 국방 전략수송 계획(Voluntary Intermodal Sealift Agreement, VISA)¹²⁾ 참여 선박 등은 부과 대상에서 제외된다. 그러나 이러한 예외 조항에도 불구하고, 대부분의 원양항로에 투입되는 중국산 선박들은 여전히 부과 대상에 포함되어 있어 추가적인 비용 부담을 피하기 어려운 상황이다.

「301조 조사」가 발표된 직후, ‘중국산 선박’에 대한 제한 조항은 글로벌 新조선 시장에 연속적인 반응을 가져왔다. 해외 선주들은 비용 및 리스크를 고려해 주문 전략을 조정하기 시작했고, 그 결과 중국 조선소의 해외 신규 수주가 뚜렷하게 감소했다.

미국의 에너지 대기업 엑슨모빌(ExxonMobil)은 정치적 요인과 경제적 비용을 이유로, 중국 조선소에 발주했던 LNG(액화천연가스) 보급선 2척의 계약을 전면 취소했다. 이는 해당 조선소의 단기 생산 계획에 타격을 주었을 뿐만 아니라, 시장 전반에 중국산 선박에 대한 경계심을 불러일으켰다. 또한 뉴욕 증권거래소 상장 유조선 회사 DHT는 운영 안정성과 비용 절감을 이유로 중국산 초대형 유조선(VLCC) 2척을 매각하고, 한국산 선박 21척만 남기는 방향으로 선대 구조를 조정했다. 이는 중국산 선박의 향후 운영비 증가에 대한 우려를 반영한 조치로 보인다.

그리스 선주 에반겔로스 마리나키스(Evangelos Marinakis)가 이끄는 캐피털 그룹(Capital Group)도 한국의 한화오션과 32만 DWT급 VLCC 2+1척의 건조 의향서를 체결했다. ‘리스크 분산’을 이유로 캐피털 그룹이 한국 조선소와 다시 손잡은 것은 3년 만의 일이다. 이는 「301조 조사」가 선주들의 협력 결정에 실질적인 영향을 미치고 있음을 보여준다. 국제 해운 전문기관 클락슨(Clarkson)의 통계도 이러한 추세를 뒷받침한다. 2025년 7월 말 기준, 비(非)중국계 선주가 중국 조선소

2025년 10월 31일

제 10 호

11) 선박이 화물을 실지 않았을 때 무게 중심과 평형을 유지하기 위해 선체 하부에 물이나 무거운 물질을 싣는 조치를 말한다.

12) 미국 교통부와 국방부가 공동으로 운영하는 전략 물류 협력 제도. 평시에는 민간 상선으로 운항하지만, 전시나 국가 비상사태 시 미군 수송을 지원하도록 지정된 선박을 포함한다. 참여 선박은 국가 안보 임무 수행 시 우선 소집 대상이 되며, 정부로부터 운항 보조금·항만 이용 우대·세제 혜택 등의 지원을 받는다.



포커스

에 새로 발주한 선박은 398척(일부 선박 제외)으로, 2024년 같은 기간의 1,198척과 비교하면 약 3분의 1 수준으로 급감했다.

최근 중국선박공업협회가 발표한 올해 상반기 3대 핵심 조선 지표 역시 시장의 온도 차와 미래 수요 변화의 조짐을 보여준다. 올해 상반기 중국의 선박 완성량은 2,413만 DWT로 여전히 높은 생산 규모를 유지했지만, 전년 대비 3.5% 감소했다. 이는 외부 발주량의 변화가 이미 생산 리듬에 영향을 미치고 있음을 보여준다.

신규 수주량은 4,433만 DWT로 전년 대비 18.2% 감소하며, 수요 둔화세의 경향을 나타냈다. 반면 수주 잔량은 2억 3,454만 DWT로 36.7% 증가하며, 세 지표 중 유일하게 상승세를 기록하였다. 이는 최근 몇 년간 중국 조선소가 기술력과 가격 경쟁력을 바탕으로 확보해둔 대규모 발주량 덕분이며, 단기적으로 산업의 안정적인 운영을 유지하는 효과를 가져왔다. 하지만 신규 수요가 하락하고 기존 수주에 의존한 현재의 시장은 ‘지속 가능한 성장’에 장기적으로 어려움을 가져다 줄 것이며, 이러한 흐름이 이어질 경우, 중국 조선산업은 머지않아 새로운 국면의 도전에 직면하게 될 것이다.

지선 선박의 수요 급등 — 중국 조선소의 단기 전략과 수주 회복력

이번 「301조 조사」가 중국 조선소에 미친 영향이 주로 대형 컨테이너선 분야에 집중되어 있는 이유는 크게 두 가지로 분석된다. 첫째, 중국에서 미국으로 향하는 항로는 대부분 8,000TEU 이상급의 대형 선박에 의존하고 있다. 둘째, 앞서 언급했듯이 4,000TEU 이하급 선박은 부과 대상에서 면제되었기 때문이다.

올해 1월부터 9월까지 중국 주요 조선소의 4,000TEU 초과 대형 컨테이너선 신규 수주량은 전반적으로 감소한 반면, 4,000TEU 이하급 중소형 지선(支線) 선박의 신규 수주량은 오히려 크게 증가했다(아래 표 참조).

구체적으로 보면, 황푸원충(黃埔文冲) 조선소의 경우 2024년에는 소형 지선 선박 8척을 수주했으나, 2025년에는 무려 22척으로 급증했다. 반면 중대형 컨테이너선 수주량은 2024년 16척에서 올해 9월까지 10척으로 감소했다. 양쯔장신양쯔조선소(揚子江新揚子船廠)는 4,000TEU 이하급 부문에서 2024년 0척이었지만, 올해는 한 번에 26척을 수주했다. 자오상공업난징진링조선소¹³⁾(招商工業南京金陵船廠)도 지난해 소형 지선 수주가 없었으나, 올해는 이미 8척을 계약했다.

2025년 10월 31일

제 10 호

13) 본 명칭은 ‘차이나 머천츠 인더스트리 그룹(China Merchants Industry Group)’이나, 본문에서는 간략히 ‘자오상공업’으로 표기함. — 차이나 머천츠 그룹(China Merchants Group) 산하의 조선·해양공정 전문 자회사로, 선박 건조, 해양장비 제작, 선박 수리 및 해양 에너지 개발 사업을 주력으로 한다.



포커스

[2024-2025년 한중 주요 조선소 컨테이너선 수주 현황]

(단위: 척)

구분	조선소	작년 4,000TEU 이하 수주량	올해 4,000TEU 이하 수주량	작년 4,000TEU 이상 수주량	올해 4,000TEU 이상 수주량
중국 중앙/국영 조선소	장난조선(江南造船)			13	12
	와이가오차오조선(外高桥造船)			18	16
	자오상공업-난징진링조선소 (招商工业-南京金陵船厂)	0	8	0	4
	황푸원충조선(黄浦文冲造船)	8	22	16	10
	코스코중공업(中远重工)	0	0	12	0
중국 민영 조선소	신시대조선(新时代造船)			62	0
	신양쯔조선소(新扬子船厂)	0	26	54	4
	*양쯔강그룹 산하 대표 조선소 형리중공업(恒力重工)			20	12
	황하이조선소(黄海船厂)	19	15		
	울산조선소			6	24
한국 조선소	*현대중공업그룹 산하 대표 조선소 한화오션			6	13
	삼성중공업			4	2

*2025년 데이터는 9월 말까지 기준으로 함.

자료: 클락슨(Clarkson)

이와 달리 4000TEU 초과 선박 부문에서는 성장세가 둔화되었다. 형리중공업(恒力重工)은 2024년 20척을 수주했지만, 올해 9월까지 12척에 그쳤으며, 이들 모두 MSC 해운으로부터의 발주였다. 국영 조선소들은 상대적으로 안정적인 성과를 유지했다. 장난조선(江南造船)과 와이가오차오조선(外高桥造船)은 지난해 각각 13척과 18척을 수주했으며, 올해 9월까지도 각각 12척, 16척을 수주했다. 난징진링 조선소도 지난해 대형 컨테이너선 수주가 없었으나, 올해는 이미 4척을 계약했다.

이에 비해 한국의 3대 조선사(현대중공업, 삼성중공업, 한화오션)는 올해 1월~9월 대형 컨테이너선 부문에서 수주량이 뚜렷하게 증가했다.

업계 관계자들은 중국의 대형 컨테이너선 수주의 성장세가 급격히 둔화된 원인에 대한 세 가지 관점을 제시한다: 첫째, 2021~2023년 슈퍼 사이클¹⁴⁾로 인해 수요가 과도하게 앞당겨지면서, 현재 글로벌 선박 주문이 이미 2028년까지 포화 상태다. 둘째, 중국의 핵심 조선소들은 이미 생산 능력과 선대 일정 포화되고 협상 여지가 줄어들어, 일부 해외 선주들은 불가피하게 한국·일본 등 외국 조선소로 발주를 이전했다. 셋째, 「301조 조사」가 직접적으로 선박을 제재 대상으로 삼지는 않지만, 외국 선주들이 정치적 리스크를 회피하기 위해 고부가가치 선형¹⁵⁾을 한국이나 일본에 발주하는 경향을 보였고, 이로 인해 주요 고객이 해외 선주인 중국 민영 조선소들이 직격탄을 맞았다. 반면 지선 선박은 「301조 조사」의 영향권 밖에 있으며, 여기에 동남아 역내 교역 증가와 미국 항로의 ‘대형선+소형선’

2025년 10월 31일

제 10 호

14) 특정 산업이나 자산시장에서 10년 이상 장기간 지속되는 초호황 국면. 수요 급증과 공급 제약이 동시에 발생하며, 조선업에서는 글로벌 교역 확대와 해운 운임 상승 등이 맞물릴 때 나타난다.

15) 선박 건조 단가가 높고 기술적 난이도가 큰 선박 유형. 예) LNG 운반선, LPG 운반선, 초대형 유조선(VLCC), 극지 쇄빙선, 친환경 연료 추진 컨테이너선 등



포커스

복합 운항 전략이 맞물리면서 수요가 급증했다. 이에 따라 중국 조선소들은 가격 경쟁력과 안정적인 납기 능력을 강점으로 최대 수혜자로 부상하였다.

비용 측면에서 중국 조선소들은 여전히 가장 강력한 경쟁력을 유지하고 있다. 대형 컨테이너선을 예로 들면, 최근 신조선 가격이 약 7~8% 하락했음에도 불구하고 중국 조선소는 여전히 안정적인 수익을 유지하고 있다. 중국산 강판 가격이 한·일보다 50% 이상 저렴하며, 위안화 환율이 수출 측면에서 유리하기 때문이다. 효율성 측면에서도 중국 조선소들은 스마트 제조 전환을 적극 추진하며 생산성을 끌어올리고 있다. 예를 들어, 신양쯔장조선소는 디지털·지능화 전환을 통해 매년 계획보다 1~2척 더 많이 인도하고 있다. 신시대조선은 배관 제작, 평면 분할 공정, 자동화 공정에서의 스마트화 개조를 통해 운영비를 최소 10% 절감했으며, 현재 연간 약 30척을 생산하고 2년 내 연간 45척 인도를 목표로 하고 있다.

또한 무엇보다 중요한 것은 ‘납기 신뢰도’이다. 중환청시(中船澄西) 조선소는 MR급 유조선 ‘케이프 빌바오(CAPE BILBAO)’를 계약보다 105일 앞당겨 인도했고, 마웨이조선(马尾造船)은 7,500대급 LNG 이중연료 차량운반선을 4개월 앞당겨 인도했다. 환둥조선(川东造船)의 11,500톤급 스테인리스 화학물질 운반선 ‘진하이청(金海澄)’ 역시 3일 조기 인도에 성공했다. 이러한 예정보다 빠른 납기 사례들은 외국 선주들이 중국산 선박에 갖는 신뢰도를 높이는 결정적 요인이 되고 있다.

업계 전문가들은 시장 차원에서 볼 때, 「301조 조사」이 실질적인 영향력이 점차 줄어들고 있다고 판단한다. 현재 전 세계 상선 가운데 약 15%만이 미국 항만에 정기적으로 기항하며, 그중 중국산 선박은 4%에 불과하다. 이러한 비율 차이의 결과는 미국이 중국산 선박을 직접적으로 압박할 수 있는 여지가 매우 제한적임을 의미한다. 게다가 중국 조선소들은 주요 선형 건조 분야에서 이미 완전한 공급망 체계를 구축하고 있다. 가격과 기술 모두 경쟁력을 갖추고 있어, 여전히 글로벌 선주들에게 매력적인 선택지로 남아 있다. 실제로 클락슨의 데이터에 따르면, MSC 해운, CMA CGM, 시스팬(Seaspan), 그리고 여러 그리스 선주들이 여전히 중국 조선소에 발주를 유지하고 있는 사례를 볼 수 있다. 일부 내부 관계자들은 “현재 일부 조선소가 아직 대형 컨테이너선 신규 수주를 받지 못했지만, 연말에는 돌파구가 생길 가능성이 크다”고 밝혔다. 이미 다수의 글로벌 선주들과 협상이 활발히 진행 중이며, 일부는 구체적인 발주 논의 단계에 들어간 상태라는 것이다. 여러 주요 조선소 대표들은 입을 모아 “외부 환경이 아무리 불확실하더라도 지금 우리가 집중해야 할 것은 자사의 경쟁력을 강화하고, 수주 탄성을 유지하며, 고품질·정시 납기의 원칙을 지켜 국제적 신뢰를 유지하는 것”이라고 말했다.



포커스

다요인 압박 속 중국 조선소의 장기적 과제와 미래 전략

현재 대부분의 중국 조선소들은 수주 일정인 2028년, 길게는 2030년까지 짝차 있는 상태다. 이런 상황에서 단기적으로 중국 조선업계의 현황은 어느 정도 안정된 듯 보이지만, 업계 전문가들은 국제 정세가 시시각각 변하고 있으며, 글로벌 조선 경기 또한 3년 내 정점을 찍고 하락세로 돌아설 가능성이 높다고 경고한다. 2028년 이후의 수주 공백을 어떻게 메울 것인가, 그리고 이번 생산능력 확장이 미래의 수요 둔화기에 기업 실적을 역으로 압박하지 않게 하려면 어떻게 해야 하는가 — 이것이 지금 중국 조선업계가 직면한 장기적 과제이다. 전문가들은 한결같이 현금 흐름의 안정이 최우선 과제라고 강조하며, 생산능력 확장은 신중에 신중을 기해야 한다고 지적한다. 현재 중국 정부는 신규 도크 건설을 엄격히 통제하고 있으며, 판매가 확정된 물량에 한해 생산을 허가하는 ‘총량관리정책(因销定产)’을 시행 중이다. 이는 조선업이 다시 과잉 생산의 늪에 빠지지 않도록 하기 위한 조치로 해석된다.

중장기적인 측면으로 볼 때, 조선 수요가 완전히 사라지는 것은 아니다. 컨테이너선의 평균 사용 수명이 약 15년이라는 점, 그리고 국제 해운의 환경 규제가 강화되며 노후 선박이 빠르게 퇴출되고 있다는 점에서, 선박 교체 수요는 계속 존재할 것이다. 다만 수요의 중심은 ‘친환경화’와 ‘지능화’로 뚜렷하게 이동하고 있다.

신에너지 선박 기술 경로 중에서 메탄올과 암모니아 연료의 상용화 속도는 예정보다 느린 반면, LNG 추진은 여전히 가장 현실적이고 전환기적인 선택으로 여겨진다. 이에 따라 다수의 기업들이 시장 신호에 따라 유연하게 제품 포트폴리오를 조정, 친환경 선박 수주를 우선 확보하는 한편, 계약서상에 바이어의 위약 조항을 강화해 경기 하강기에 ‘저가 수주 경쟁’과 ‘계약 파기’라는 이중 압박을 방지하려 하고 있다. 전문가들은 특히 현재의 호황기를 틈타 ‘좀비 조선소(비활성 설비)’가 부활할 경우, 다음 불황기에 심각한 가격 전쟁을 유발할 수 있다고 경고한다. 따라서 정부는 조기에 개입하여 자동차 산업의 ‘생산능력 상한제(产能红线)’처럼 조선업에도 명확한 레드라인을 설정할 필요가 있다고 강조했다.

해외의 경우, 인도, 베트남, 미국 등 잠재적 경쟁국들이 정부의 지원과 자본보조금, 국제 기술 협력 등을 기반으로 조선 산업의 새로운 주자로 부상하려는 움직임을 보이고 있다. 인도의 경우, 아직 클락슨(Clarkson)의 글로벌 컨테이너선 발주 순위에는 오르지 못했지만, 명확한 산업 발전의 청사진을 내놓았다. 인도는 2030년까지 국영 해운회사 설립, 2035년까지 컨테이너선의 자국산 비율 50% 달성,



포커스

2047년까지 인도 해운선대의 세계 점유율을 20%로 확대하는 계획을 제시했다. 2025 회계연도 예산에는 해양발전기금 30억 달러가 일시 편성되었으며, 이 중 49%는 국내 선주가 인도 조선소에 발주할 때 직접 보조금으로 지급된다.

이와 동시에 인도는 해외 기술과 자본 유치도 병행 중이다. 머스크(Maersk)는 코친조선소(Cochin Shipyard)와 함께 친환경 선박 연구·수리센터를 설립 중이고, MSC 해운은 스완디펜스(Swan Defence)와의 합작 조선기지를 추진하고 있다. CMA CGM은 나바세바(Nhava Sheva)항을 거점으로 중동항로 확대를 계획하고 있으며, 일본 우편선사 NYK, 한국 현대중공업, 삼성중공업 등도 인도 연안을 잇달아 시찰하며 합작 공장 설립 가능성을 검토하고 있다. 다만 인도 조선업의 약점은 명확하다. 대형 도크 부족, 자국 기자재 국산화율 30% 미만 등 구조적 한계가 존재하여, 단기적으로는 보조적인 역할에 머무를 가능성이 크다. 그러나 정부의 장기 정책 추진력과 자금 규모를 고려하면, 중장기적으로 무시할 수 없는 변수가 될 수 있다.

베트남은 2024년에도 성장세를 이어가고 있다. 국영 조선사 SBIC 산하의 남띠에우조선소(Nam Tieu Shipyard)는 6.5만 톤급 벌크선(산적화물선)을 성공적으로 인도하며, 베트남 조선 역사상 최대 규모 기록을 세웠다. 발전계획에 따르면 베트남의 선대 규모는 1600~1750척, 총 운항 능력은 1700만~1800만 DWT로 확대될 예정이다. 이 중 원양선은 1200척, 약 1300만~1400만 DWT 규모로 추정된다. 노후 선박의 대체 수요가 본토 조선소의 신규 주문으로 직접 이어지고 있다. 유엔무역개발회의(UNCTAD)에 따르면, 베트남은 이미 세계 7위 조선국으로 부상했으며, 88개의 조선소와 411개의 내수선 제조시설을 보유하고 있다. 연간 생산능력은 약 260만 DWT, 2023~2030년까지 신조선 수요의 연평균 성장률은 10%, 연간 수요는 400만~500만 DWT 수준으로 전망된다.

베트남 정부는 해양경제를 산업화·현대화의 핵심 엔진으로 설정하고, 남북으로 길게 뻗은 해안 자원을 활용해 수출용 선박 수주를 확대하며, 동시에 국제 조선기자재 기업을 유치해 원자재 수입 의존도를 낮추려는 전략을 추진하고 있다. 전문가들은 베트남의 저렴한 인건비와 지정학적 위치가 경쟁우위를 제공하며, 10~15년 내 중국 조선산업에 일정한 영향력을 미칠 가능성이 있다고 평가한다.

미국 역시 조선산업 재건을 위한 움직임을 보이고 있다. 2025년 7월, 한국 HD현대그룹은 미국 선주사 에디슨추에스트오프쇼어(Edison Chouest Offshore, ECO)와 협약을 체결해, 2028년부터 탬파십(Tampa Ship) 조선소에서 LNG 이중연료 중형 컨테이너선을 건조하기로 했다. 이는 10년 만에 미국 조선소가 상선(商船) 건조



포커스

시장에 복귀한 상징적 사건이다. ECO는 볼링거조선소(Bollinger Shipyards)와 함께 ‘미국연합조선얼라이언스(United Shipbuilding Alliance)’를 설립했고, 쇠빙선·해군 보조선·해상 크레인선 등 고부가가치 선형을 목표로 하고 있다. HD현대는 설계, 기자재 조달, 선체 분할 제조 지원을 제공하며, ‘기술+자본’ 모델을 통해 미국 내 조선 능력 부활을 유도하고 있다. 현재 미국의 조선 규모는 세계 시장의 1% 미만이지만, 정책적 지원과 에너지 전환 수요가 맞물리며, ‘작지만 정교한’ 특수선 시장의 핵심 공급국으로 자리잡을 가능성이 있다.

종합적으로 볼 때, 업계는 인도·베트남·미국이 단기간에 중국의 조선 주도권을 흔들 가능성은 낮다고 본다. 그러나 세 나라 모두 정부 주도형 정책, 대규모 자본 투입, 기술 협력 연계를 앞세우고 있다는 점은 중국에 중요한 시사점을 던진다. 앞으로의 경쟁은 단순히 비용·효율·공급망의 깊이를 넘어, 친환경 규칙의 주도권과 생산능력의 전략적 관리에 달려 있게 될 것이다.

중국 전문가들의 예측에 따르면, 중국 조선업은 지금 ‘정책 충격에서 능동 대응으로, 단기 압박에서 장기 업그레이드로’ 넘어가는 구조적 전환기를 맞고 있다. 미국의 추가요금 정책은 단기적으로 수주 변동을 초래했지만, 동시에 중국 조선업이 ‘양적 성장’ 중심에서 ‘기술·품질’ 중심으로 전환하도록 자극하는 계기가 되었다. 중국 전문가들은 현재 보유 주문이 단기 완충 역할을 하는 가운데, 기술 혁신과 시장 다변화 전략이 병행된다면, 중국 조선업은 단순히 무역 장벽의 충격을 방어하는 데 그치지 않고, 세계 조선산업의 친환경 전환과 기술 혁신의 중심축으로 자리잡을 것으로 예상한다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.09	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05
PMI(%)	49.8	49.4	49.3	49.7	49.5

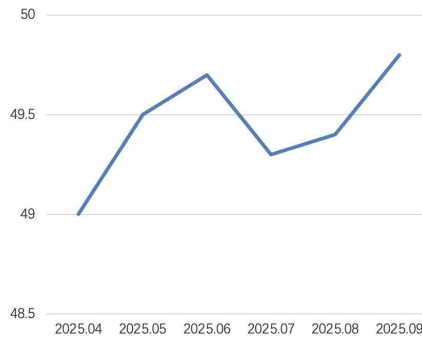
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

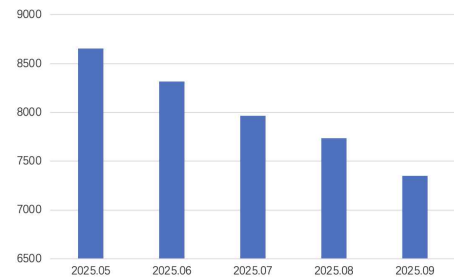
구분	2025.09	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05
당월(만톤)	7,349	7,736.9	7,965.8	8,318.4	8,654.5
전년 동기 대비(%)	-4.6	-0.7	-4.0	-9.2	-6.9

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



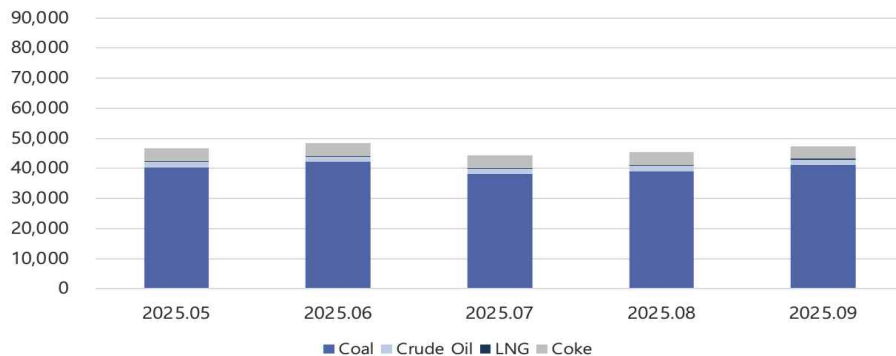
<중국 철강 생산량(만톤)>



▶ 중국 에너지 생산량

구분	2025.09	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05
Coal(만톤)	41,150.5	39,049.7	38,098.7	42,107.4	40,328.4
Crude Oil(만톤)	1,777.5	1,825.6	1,812.4	1,819.8	1,846.9
LNG(만톤)	251	248	230.8	245.7	243.6
Coke(만톤)	4,255.6	4,259.7	4,185.5	4,170.3	4,237.6

자료: 중국국가통계국



▶ 중국 수출입액

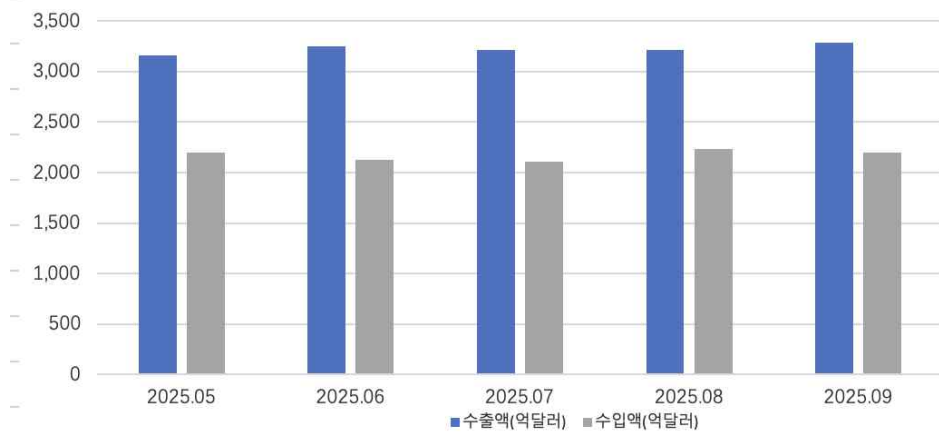
2025년 10월 31일
제 10 호



통계 및 자료

구분	2025.09	2025.08	2025.07	2025.06	2025.05
수출액(억달러)	3,286	3,218	3,218	3,252	3,161
수입액(억달러)	2,381	2,195	2,235	2,104	2,128

자료: 중국국가통계국

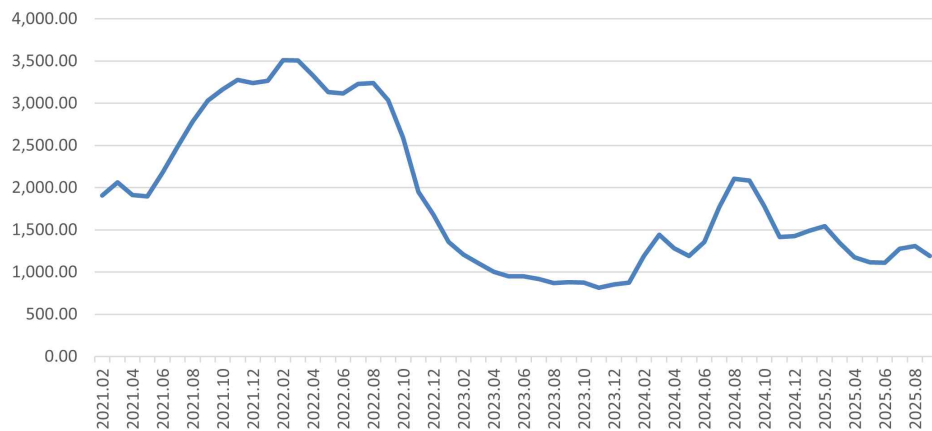


■ 해운

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	7월	8월	9월	
수출	1,554.45	1,241.68	1,305.39	1,191.50	1,120.52	-36.97%

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>





통계 및 자료

■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2025.08	전년 동기 대비	2025.01-08	전년 동기 대비
중국 전체	3,149	5.1%	23,443	6.3%
상하이	502	8.7%	3,670	5.6%
닝보저우산	401	12.3%	2,863	9.6%
선전	319	1.9%	2,355	7.7%
광저우	232	-1.7%	1,804	4.0%
칭다오	281	-1.7%	2,205	7.4%
톈진	222	-0.9%	1,671	3.2%
샤먼	107	2.9%	805	1.0%
잉커우	49	0.0%	387	6.0%
다롄	47	4.4%	354	1.7%
베이부만(북부만)	80	-9.1%	556	-4.5%

자료: 중국 교통운수부

<중국 컨테이너 항만 처리량 (만 TEU)>



2025년 10월 31일
제 10 호



통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

구분	2025.01-07	전년 동기 대비
해양 어획량(만톤)	432.42	1.62%
해수 양식 생산량(만톤)	1,571.80	5.40%
내수면 어획량(만톤)	50.43	0.12%
내수면 양식 생산량(만톤)	2,087.77	4.09%
총 생산량(만톤)	4,142.42	4.27%

자료: 중국 어업어정관리국

< 중국연구센터 >

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

2025년 10월 31일
제 10 호