

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2026년 1월 30일

No. 1

이슈와 동향 1

- 하이난 자유무역항 봉관 정책 효과 본격화: 양푸항을 중심으로 무역 지표 동반 개선 1
- 중국 수산물 무역 월간 모니터링 보고서(2025년 1-11월) 9

해양수산물뉴스 13

- 장강 본선, 향후 5년 신에너지 선박 1,000척 신규 투입 전망 ... 13
- 산둥항만 2025년 화물 19억 톤·컨테이너 4,700만 TEU ‘동시 돌파’ ... 14
- 하이난 봉관, 무엇을 열었나 15
- 한중 추격 나선 일본, 조선업 부흥 로드맵 가동 18

포커스 22

- 녹색 전환·스마트 역량 강화 - 2025년 항만·해운 주요 연표 ... 22

통계 및 자료 33

- 경제/해운/항만/수산 33



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



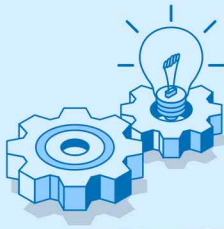
Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



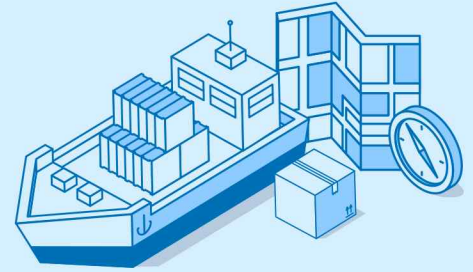
+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



요 약



이슈와 동향

- **하이난 자유무역항 봉관 정책 효과 본격화: 양푸항을 중심으로 무역 지표 동반 개선**
 - 2025년 봉관 시행 이후 양푸항은 컨테이너 처리량 300만 TEU, 국제 직항 중량 컨테이너 비중 2%→12%, 내·외항 혼재 운송 86% 증가를 기록하며 내·외항을 연결하는 핵심 물류 허브로 위상이 확대됨
- **중국 수산물 무역 월간 모니터링 보고서(2025년 1-11월)**
 - 2025년 1-11월, 중국 수산물 수출입 금액은 36,688.5백만 달러로, 전년 동기대비 5.8% 증가

해양수산물뉴스

- **장강 본선, 향후 5년 신에너지 선박 1,000척 신규 투입 전망**
 - 장강 본선을 중심으로 신에너지 선박의 대규모 도입이 본격화되며, 제도·인력·인프라를 아우르는 체계를 구축해 신에너지 선박의 안전하고 지속 가능한 발전 기반을 강화함
- **산둥항만, 2025년 화물 물동량 19억 톤·컨테이너 4,700만 TEU '동시 돌파'**
 - 산둥항만은 2025년 화물 물동량 19억 톤·컨테이너를 돌파하여 '제 14차 5개년 계획' 목표를 초과 달성하고 북방 최대 국제 허브 항만 지위를 확고히 함
- **하이난 봉관, 무엇을 열었나**
 - 하이난 자유무역항은 전면 봉관을 계기로 개방 수준을 높여 글로벌 자원유치와 실물경제 지원을 동시에 강화함
- **한중 추격 나선 일본, 조선업 부흥 로드맵 가동**
 - 일본은 향후 조선업 부흥 로드맵을 통해 10년간 1조 엔을 투입하여 2035년까지 생산능력 두 배, 글로벌 주도권 회복을 목표로 함

포커스

- **녹색 전환·스마트 역량 강화 - 2025년 항만·해운 주요 연표-**
 - 2025년 중국 항만·해운 산업이 녹색전환 및 스마트 역량 강화를 위해 진행한 특징적인 기사를 모아 제시함
 - 지난해 중국은 자동화 터미널 확대, 대형 항만·철도항만 허브 구축, 내륙항 확충을 통해 물류 체계의 강화하고, 해·철·수 복합운송망과 국제·원양 항로 개설로 국내외 물류 연결성과 공급망 안정성 강화, 메탄올·무탄소 선박, 육상전력 설비 등 친환경 해운 인프라 구축을 본격화하여 녹색 항운 체계를 확산함



이슈와 동향

하이난 자유무역항 봉관 정책 효과 본격화: 양푸항을 중심으로 무역 지표 동반 개선¹⁾

2025년 12월 18일, 하이난 자유무역항의 전면 봉관(封关) 운영이 공식 개시되었다. 하이난 자유무역항 사업에서 핵심 항만으로 기능하는 양푸항(洋浦港)은 이번 조치로 제도·운영 측면에서 중요한 전환점을 맞았다. 봉관 시행일 기준 2025년 양푸항의 컨테이너 처리량은 300만 TEU를 기록했으며, 연말에는 350만 TEU를 상회할 것으로 전망된다.

업계 전문가들이 본지에 제공한 자료에 따르면, 봉관 체제 전환 이후 양푸항의 내·외항 물동량 지표가 전반적으로 개선되는 흐름이 확인되었다. 북미·남미 서안·중동·인도·파키스탄 등 직항 노선의 중량 컨테이너 물동량이 양푸항 전체 외항 중량 컨테이너 물동량에서 차지하는 비중은 2%에서 12%로 확대되었다. 또한 중국 연안 항만과 연계된 내·외항 동일 항차 혼재 운송 물량은 전년 대비 86% 증가했으며, 특히 양푸-칭저우(钦州) 구간의 내·외항 동일선박 혼재 운송 물량은 567% 급증한 것으로 나타났다.

‘1선(해외) 개방, 2선(중국 본토) 관리, 섬 내 자유’를 핵심으로 하는 이번 제도 개편은 ‘서부 육해 신통로(西部陆海新通道)’의 핵심 거점으로서 양푸항의 기능을 강화하고, 글로벌 해운 네트워크 내 연계·환적 역량을 제고하는 계기가 되고 있다. 그 결과 양푸항은 국내·국제 이중순환을 연결하는 주요 물류 허브로서의 위상이 확대되고 있다.

146개 선석 구축, 항만 인프라 체계 재정비

2022년 4월 12일 시진핑 주석이 양푸항 시찰 과정에서 제시한 주요 지시 사항을 이행하기 위해, 관계 부처는 「양푸항 종합계획(2024—2035년)」(이하 ‘종합계획’)을 조직·수립하였다. 종합계획은 사전 기획과 다각도의 검토 절차를 거쳐 2024년 12월 30일 중국 교통운수부와 하이난성 인민정부의 공동 승인을 받았다.

중국공산당 양푸경제개발구 업무위원회(中共洋浦经济开发区工作委员会) 위원이자 관리위원회 부주임인 장용권(张勇军)은 이번 종합계획이 향후 10여 년간 양푸항 발전 방향을 명확히 제시하는 기본 계획으로서, 항만 발전을 양푸경제개발구 및 자유무역항 건설과 긴밀히 연계·통합하고 상호 시너지를 강화하는 데 기여할

2026년 1월 30일
제 1 호

1) 《航运交易公报》总第1463期，2025年12月30日出版，夏春晖，封关“托举”洋浦港：拉升多组贸易数据



이슈와 동향

것이라고 밝혔다. 또한 서부 육해 신통로 구축 및 ‘일대일로’ 협력 추진에 대한 서비스 기능도 제고할 것이라고 언급했다.

항만 종합 배치 측면에서 종합계획은 양푸항이 기존의 ‘1개의 항구 3개의 구역(一港三区)’ 발전 구도를 유지한다고 명시했다. 즉 양푸항은 양푸(洋浦)·선터우(神头)·허우수이완(后水湾) 3개의 항만구역으로 구성된다(표 1 참조). 계획에 따르면 양푸 항만구역은 부두 안벽 총연장 약 44km, 육상구역 면적 약 2,400만㎡를 배치하며, 최종적으로는 각종 선석 약 146개를 형성할 수 있도록 설계되어, 항만 기능의 다각화와 물동량 확대를 위한 기반을 마련한다.

[표 1] 양푸항(洋浦港) 계획 개요

단위 : 만톤

핵심 항만구역	작업구역/부두	연물동량	주요운송품목(기능)
양푸(洋浦) 항만구역	국제 컨테이너 허브항	550	컨테이너
	국투(SDIC) 범용부두	560	컨테이너, 브레이킹 벌크
	완디(湾底) 작업구역	900	곡물 및 식용유
	샤오찬탄(小铲滩) 북부 작업구역	2600	컨테이너, 롤온-롤오프(RO-RO)
	크루즈 부두	22	여객
선터우(神头) 항만구역	롄화산(莲花山) 작업구역	2190	공공위험물, 석유화학, LNG
	더이(德义) 작업구역	3000	석유가스
	남부(南部) 작업구역	1500	펄프
허우수이완(后水湾) 항만구역	-	-	전략적 예비구역, 피항지

자료 : 양푸항 종합계획(2024-2035)

양푸항의 핵심 허브 구역인 양푸 항만구역(洋浦港区)은 컨테이너 운송을 중심 기능으로 하되, 곡물·목재 등 범용 벌크와 브레이크 벌크 운송을 병행하고, 크루즈 여객 운송과 롤온-롤오프(RO-RO) 운송 기능도 통합한다. 이 구역은 컨테이너 환적 수요를 지원하는 동시에, 입항 산업 발전을 뒷받침하는 역할을 수행한다. 또한 지역 국제 컨테이너 허브항 조성의 핵심 기반이자, 물류센터 및 현대 해운서비스 집적지의 주요 기반으로 기능한다.

또한 항만형 국가 물류허브 플랫폼을 기반으로, 양푸 항만구역은 국투(SDIC)²⁾ 양푸항 작업구, 보세항구, 국제 컨테이너 터미널을 유기적으로 연계하여 규모화된 물류 산업 클러스터를 형성하고, 국내·국제 두 시장을 모두 대상으로 하는 양방향 집중조달 센터 구축을 추진한다.

선터우 항만구역(神头港区)은 입항 산업의 물류 수요에 초점을 두고, 친환경

2026년 1월 30일

제 1 호

2) China State Development and Investment Corporation 국가개발투자공사 (国家开发投资公司)



이슈와 동향

석유화학 신소재, 림·펄프·제지, 풍력발전 등 산업에 필요한 에너지·원자재 및 제품의 운송·환적·저장 기능을 중점적으로 담당한다. 아울러 선박 연료, LNG, 메탄올 등의 병커링 서비스, 선박 정비·보수 등 부가 기능을 확대해 임항 산업의 질적 고도화를 물류 측면에서 지원한다.

한편 허우수이완 항만구역(后水湾港区)은 양푸항의 중장기 발전을 위한 전략적 예비 공간으로, 수역의 자연적 차폐라는 지리적 장점을 활용해 선박 피항 기능을 주로 수행하며 항만 운영 안전성을 뒷받침한다.

종합계획의 발전 목표에 따르면, 양푸항은 단계적으로 기능·역량을 상향해 나갈 계획이다. 2025년 말까지 양푸항의 연간 컨테이너 처리량은 350만 TEU를 돌파할 것으로 예상되며, 2027년 말에는 북부만(北部湾) 지역의 선박연료 병커링 중심지와 국내·국제를 대상으로 하는 양방향 집중조달 센터를 초기 구축하고, 남북 항로의 남부 허브항이자 동서 항로의 동부 허브항으로 자리매김함으로써 허브의 파급효과를 강화할 계획이다.

2035년까지 양푸항은 연간 화물 처리량은 2억 2,500만 톤, 연간 컨테이너 처리량은 1,200만 TEU 달성을 목표로한다. 최종적으로 양푸항은 글로벌 네트워크와 연계되는 국제 허브항으로서, 자유·편의성, 개방성, 기능의 완결성, 안전·고효율, 지능화·녹색화를 갖춘 항만 체계를 구축하는 것을 목표로한다. 이를 통해 글로벌 자원 배분 역량을 강화하는 동시에, 자유무역항의 제도적 특성을 반영하여 서부 육해 신통로 및 일대일로 협력 추진을 물류 측면에서 지속 지원할 계획이다.

또한 「서부 육해 신통로 종합계획」과 ‘제14차 5개년 계획’ 등 관련 요구에 부합하기 위해, 양푸국제투자자문유한공사(洋浦国际投资咨询有限公司) 당위원회 서기 겸 이사회 의장 왕젠민(王坚敏)은 종합계획 해설 기자회견에서 27개 중점 항만·해운 프로젝트를 기획 중이며, 총투자 규모는 600억 위안 이상으로 전망된다고 밝혔다.

항만 건설 측면에서, 양푸 항만구역 내 국제 컨테이너 허브항의 2025년 말 기준 물동량 처리능력은 500만 TEU에 도달할 전망되며, 현재 세계 최대급인 2만4,000 TEU급 컨테이너선의 통항·접안 수요를 충족할 수 있어 대형 선박에 대한 항만의 대응 능력이 크게 강화된다. 또한 국투(SDIC) 양푸항 선석 개선 사업이 진행 중이며, 완료 시 부두의 연간 설계 처리능력은 560만 톤으로 확대되어 개조 전 대비 380만 톤 증가, 운송 효율이 개선될 것으로 제시된다.

전문화 부두 건설은 양푸항의 운송 서비스 체계를 고도화하는 핵심 수단으로,



이슈와 동향

산업별 상이한 운송 수요를 반영한 프로젝트들이 단계적으로 추진된다.

롄화산(蓮花山) 작업구 공공 위험물 부두는 5만 톤급 선석 1기를 건설하며, 연간 설계 처리능력은 ISO 탱크 컨테이너 기준 30만개 수준으로 위험물 운송을 위한 안전하고 효율적인 전용 통로를 제공할 것이며, 또한 같은 구역에 5만~10만 톤급 석유화학 선석 6기와 관련 지원시설도 구축되며, 완공 시 부두 연간 처리능력은 2,000만 톤 추가 확대되어 석유화학 산업의 물류 지원이 강화될 것이며, 또한 5만 톤급 LNG 선석 2기를 건설해 연간 LNG 처리능력 160만 톤을 추가 확보함으로써 LNG 산업 발전을 지원할 계획이다.

더이(德义) 작업구에는 5만~10만 톤급 선석 10기 및 지원시설을 조성하며, 완공 후 석유·가스 화학 부문 연간 처리능력은 3,000만 톤 확대되어 관련 운송 보장 역량이 크게 향상될 것이다.

또한 선터우항구 남부 작업구의 진하이(金海) 펄프·제지 증설 사업은 5만~10만 톤급 선석 6기를 추가로 확보하여 연간 처리능력 1,500만 톤 확대를 목표로 하며, 림·펄프·제지 산업의 기반을 강화할 것이다.

크루즈 부두 사업은 관광객·휴양·레저 기능을 결합한 22만 톤급 크루즈 부두 1기를 조성하고, 연간 해상 관광객 50만 명 수용을 제시함으로써 항만 운송과 관광산업의 연계를 추진할 것이다.

이와 함께 종합계획은 선박 유지보수 및 해양공정 장비 기지 구축도 명시했다. 해당 기지는 하이난의 해양공정 장비 R&D 및 응용 등 신흥 산업 육성을 지원하는 동시에, 남중국해 관련 개발과 연계되는 대형 선박·장비에 대해 전문 정비·보수 서비스를 제공하는 기반으로 제시된다.

연간 300만 TEU 처리 규모 달성, 국제 허브항 수준으로 도약

하이난 자유무역항 건설이 지속 추진되는 가운데, 양푸항의 운송 역량과 무역 활동성이 점진적으로 확대되고 있다. 교통운수부 통계에 따르면 2025년 1~10월 양푸항의 컨테이너 처리량은 247만 TEU로, 전년 동기 대비 52.5% 증가했다. 같은 기간 화물 처리량은 6,894만 톤으로 30.4% 늘었으며, 증가율은 전국 연안 항만 중 상위권을 기록한 것으로 나타났다. 특히 12월 18일 하이난 자유무역항 전면 봉관 운영 개시일에는 양푸항이 연간 300만 TEU 처리 규모에 도달하며 국제 허브항 수준의 처리능력을 갖춘 항만군에 진입했다.

봉관 운영의 시행은 양푸항의 수입 무역에 새로운 기회를 제공하고 있다. 봉관



이슈와 동향

운영 당일, 석유화학 원·부자재를 적재한 선박이 양푸항에 입항했으며, 해당 화물은 봉관 이후 양푸항 통관을 통해 반입된 첫 번째 ‘무관세’ 석유화학 원·부자재로 집계되었다. 물량은 17.9만 톤, 화물 가치는 약 4억 위안에 달했다. 봉관 이전과 비교할 때, 수입 단계에서만 관련 기업의 비용이 약 1,000만 위안 가까이 절감되어 운영 부담을 유의미하게 낮춘 것으로 제시된다. 또한 양푸항, 쑤야 평항 국제공항등 하이난의 대외개방 통관 거점에서는 의료장비, 항공기 부품·자재, 식품 원료 등 ‘무관세’ 화물이 집중 반입되었고, 이들 화물의 총 가치는 5억 위안을 상회하여 정책 효과가 단기간에 가시화 되었다.

이 외에도 육류, 식품 페이스트 등 식품가공 원료는 자유무역항 정책을 활용해 수입 확대가 진행되고 있다. 관련 규정에 따라, 해당 화물이 하이난도 내에서 가공되어 부가가치가 30% 이상 발생할 경우 관세 없이 중국 내륙 시장으로 판매할 수 있다. 예를 들어, 가공 조미료 분야 대표 기업인 두펑쉬안(独凤轩)의 경우 정책 시행 이후 연간 6,000만 위안의 관세 비용 절감이 가능하다고 제시되며, 이러한 비용 경쟁력은 동남아·호주 등지의 육류 및 조미 원료·부자재 수입 확대를 유인한다.

국제 선박 등록 분야에서도 양푸항의 역할이 확대되고 있다. 하이난 국제선박 등록관리국이 공식 출범한 이후 국제선박의 등록이 증가했으며, 2025년 10월 20일 기준 ‘중국 양푸항’으로 등록된 국제선박은 66척, 누적 총재화중량톤수 650만 톤에 달한다. 등록 선박 수와 선복량 규모 모두 전국 자유무역항 가운데 최고 수준으로 제시된다. 봉관 운영 당일에는 ‘더푸(德浮)1200’ 호, ‘화순유(华顺油)698’ 호, ‘홍진취(弘锦硕)’ 호 등 3척이 선박소유권증서를 발급받아, 봉관 이후 ‘중국 양푸항’ 선적항에 합류한 첫 번째 등록 사례로 소개되었다.

양푸항은 하이난 자유무역항 최대의 해상 대외개방 통관 거점으로서, 하이난 서북부에 위치하며 전 도 수입 화물의 70% 이상을 담당한다. 현재 국제 항로 35개를 개설했으며, 자유무역항의 ‘1선 개방’ 체제에서 국내외 시장을 연결하는 핵심 통로로 기능이 강화되는 추세다. 하이커우 신하이항(海口新海港)과 난항(南港)은 ‘2선 통관 거점’으로, 충저우해협(琼州海峡) 인근에 위치해 하이난과 내륙을 잇는 핵심 교통 거점이다. 봉관 운영 이후에는 하이난 섬내 화물의 약 80%가 이 두 거점을 통해 본토로 반입될 것으로 전망되며, ‘1선 개방·2선 관리’ 기반의 물류 순환 체계가 형성될 것이다.

역외무역의 확대는 봉관 이후 양푸항의 개방형 발전을 뒷받침하는 기반으로 평가된다. 2025년 1~3분기 단저우-양푸(儋州-洋浦) 신형 역외 국제무역액은 94.1억

2026년 1월 30일

제 1 호



이슈와 동향

달러로, 2024년 연간 119.46억 달러의 70%를 상회하는 수준에 도달했다. 단저우-양푸 역외무역은 2020년 11.35억 달러에서 출발해 5년 내 빠르게 확대되었으며, 2023년 이후 규모가 연간 100억 달러 수준 이상에서 유지되었다. 2025년 1~3분기 글로벌 무역환경이 불확실한 상황에서도 무역 규모의 성장세가 이어졌다. 이러한 성장의 핵심 동력은 석유화학 신소재 등 특화 산업 클러스터의 강한 뒷받침에 있으며, 이들 산업이 역외무역 확대를 위한 안정적인 산업 기반을 제공하고 있는 것으로 분석된다. 또한 2025년 1~7월 양푸 통관 거점의 아스팔트 수출은 7.74만 톤으로, 2024년 동기 대비 수십 배 증가하였다. 이는 대외지향형 경제 발전의 성과와 수출 품목 다변화의 사례로 제시된다.

가공무역 화물은 하이난섬 도외 반출 화물의 중요한 비중을 차지한다. 물류 흐름은 ‘양푸항 하역 → 도내 가공 → 하이커우 신하이항/난강(2선 거점) 통해 도외 반출’로 정형화되어 있으며, 이 유형의 화물은 하이난섬 도외 반출 물동량의 75% 이상을 차지하며, 주로 광동·후난·저장 등 제조업 기반이 강한 성(省)으로 반출되어 중국 내륙 제조업에 중요한 원자재 공급 기반을 제공한다.

자유무역항 관련 정책에 따르면 가공 후 부가가치가 30%를 초과하는 정제유, 방향족, 올레핀 등 제품들은 ‘2선’을 통해 내륙 시장으로 반입될 때 관세가 면제된다. 이러한 정책 혜택은 관련 기업의 비용 절감 효과를 확대한다. 양푸석유화학(洋浦炼化)은 동남 연안의 주요 원유 가공, 석유화학 제품 수출 및 생산 거점으로, 그동안 해상·파이프라인 운송망을 기반으로 제품을 주로 화남·화동 시장에 공급해 왔다. 봉관 운영 이후에는 관세 감면 정책의 효과로 인해 시장 경쟁력이 더욱 강화되고, 기업의 시장 확장 여건이 개선될 것으로 전망된다.

권역 연계 발전 측면에서는 양푸항과 북부만(北部湾) 지역 협력이 심화되고 있다. 내륙 경제권과의 연계를 기반으로 남북 방향의 내·외항 동일선박 운송 물량이 증가하고 있다. 업계 전문가에 따르면 2025년 11월 30일 기준 중국 연안 항만과 양푸항 간 내·외항 동일선박 운송 물량은 10.6만 TEU로 전년 대비 86% 증가했다. 이 중 양푸항-친저우항(钦州港) 구간은 0.6만 TEU를 기록하며 전년 대비 567% 증가해 권역 항로 연계 효과가 두드러진 것으로 나타났다. 운송 네트워크가 지속적으로 보완됨에 따라 중서부 지역의 주요 수출 화물(건자재, 화학제품, 판재, 자동차 등)의 목적지도 기존의 동남아 중심에서 중동·남아시아 등 신흥 시장으로 점차 확대되는 흐름이 관측되고 있다.

2026년 1월 30일

제 1 호



이슈와 동향

64개 항로 개설을 통한 직항 네트워크 범위 확대

항로 네트워크의 지속적 확대와 고도화는 양푸항(洋浦港)의 국제 무역 운송 역할을 강화하는 핵심 기반으로 작용한다. 2025년 이후 양푸항의 컨테이너 정기 항로는 총 64개로 확대되었으며, 아부다비·싱가포르 등 5개 국제 주요 항만과 전략적 협력 관계를 구축했다. 이를 통해 내·외항 물동량을 함께 포괄하고 근해·원양을 동시에 연결하는 다층적 국제 해운 네트워크 초기 단계를 구축하여, 화물 운송의 선택지 다원화와 경로 효율 개선을 이끌고 있다.

역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 권역을 대상으로 양푸항은 동남아 직항 노선을 24개 개설해, RCEP 권역을 연결하는 남부 허브로 기능하고 있다. 특히 새로 개설된 양푸-필리핀 마닐라, 양푸-인도네시아 자카르타 직항 노선은 하이난과 동남아 핵심 시장 간 연결성을 높이는 요인이다.

양푸항은 남아시아 국가와의 직항 네트워크도 확대하고 있다. 예를 들어 ‘양푸-인도’ 직항 외항 노선은 인도와 스리랑카의 주요 거점 시장을 연계하며, 인도 문드라(Mundra) 항, 나바시바(Nhava Sheva) 항과 스리랑카 콜롬보(Colombo) 항에 기항한다. 이 노선은 ‘내·외항 동일선박 운송’ 모델을 통해 중국 북부 지역의 수출 화물이 양푸항을 거쳐 남아시아로 보다 효율적으로 중계될 수 있도록 설계되었으며, 평균 물류 시간이 3~5일 단축되어 효율을 높일 것으로 전망된다.

원양 항로 측면에서는 중동 노선의 운항 빈도가 높아지며, 2025년 1분기 기준 월 1회에서 격주 1회로 증편되었다. 이는 중국-중동 간 증가하는 운송 수요에 대응하고 있다. 또한 ‘양푸-남미 서안’ 항로 개설은 남미 농산물의 ‘직항+무관세’ 기반 양방향 물류 통로가 마련되었다. 하이난산 틸라피아 등 냉동 수산물이 타 항만 환적 없이 직항 항로를 통해 페루·칠레 등 남미 시장에 보다 단기간에 도달해 신선도·품질 유지에 유리하다. 아울러 직항 노선과 자유무역항 정책의 결합으로 페루산 아보카도, 칠레산 체리 등 남미 특산 농산물이 물류비 부담을 낮추면서도 품질을 확보한 형태로 중국 시장에 공급될 수 있어, 소비자 선택지를 확대하고 남미 농산물의 중국 시장 유통 패스트 트랙을 제공한다.

감독·관리 제도의 혁신은 양푸항의 글로벌 허브 기능을 강화하는 핵심 기반이며, 관련 혁신 조치의 시행으로 통관 거점의 통관 효율이 크게 개선되었다. 2025년 3월 10일, 수출 컨테이너 화물이 양푸항을 경유해 환적되는 경우 ‘국제환적’ 방식에 준해 관리하는 감독 시범사업이 공식 시행되었다. 2025년 11월 말 기준 해당 시범사업을 통해 누적 5만 TEU 이상의 환적 화물이 감독·관리되었으며,



이슈와 동향

대상 화물은 주로 중국 광시성 진저우(广西省钦州)에서 출항해 베트남·인도네시아·방글라데시 등 동남아·남아시아 국가와 중동 지역으로 향했다. 통관 효율 개선은 화물 회전 속도의 유의미한 제고로 이어진 것으로 평가된다.

업계 전문가에 따르면, ‘동·서·남·북’ 항로 네트워크가 본격적으로 구축되면서 북미·남미 서안·중동·인도·파키스탄 등 직항 노선의 만재 컨테이너 물동량이 양푸항 전체 외항 만재 컨테이너 물동량에서 차지하는 비중은 2%에서 12%로 확대되었다. 노선 개설 이후 운송 방식이 기존의 화남(华南) 주요 항만 환적 중심에서 직항 중심으로 전환되면서, 환적 단계 축소를 통해 물류비가 절감되고 운송 효율이 개선되는 효과가 나타났다는 분석이다.

또한 근해 노선이 동남아 주요 국가·항만으로 촘촘히 확대되면서 중국 연안 및 하이난 지역발 동남아 노선 물동량이 증가했고, 원양 간선 항로가 북미·남미까지 커버리지를 넓히면서 동남아발 화물이 양푸항에서 환적되어 미주로 연결되는 새로운 경로가 형성되고 있다. 그 결과 양푸항과 동남아 간 무역 연계도는 지속적으로 강화되는 추세이며, ‘국내 반제품을 양푸에서 환적해 동남아로 공급 및 동남아에서 가공한 완제품을 양푸를 통해 북미로 수출하는’ 형태의 크로스보더 순환 물류 체계가 점진적으로 구축되고 있다.



이슈와 동향

중국 수산물 무역 월간 모니터링 보고서(2025년 1-11월)³⁾

1. 수산물 수출입 상황

2025년 11월, 중국 수산물 수출입 금액은 3,752.8백만 달러로, 전년 동기대비 0.9% 감소했다. 이 중 수출은 1,818.2백만 달러로 7.1% 감소했고, 수입은 1,934.6백만 달러로 5.8% 증가했다. 당월 순수출은 -116.4백만 달러였다.

2025년 1-11월, 중국 수산물 누적 수출입 금액은 36,688.5백만 달러로, 전년 동기대비 5.8% 증가했다. 이 중 누적 수출은 18,246.8백만 달러로 1.1% 증가했고, 누적 수입은 18,441.8백만 달러로 11.0% 증가했다. 누적 순수출은 -195.0백만 달러였다.

[표 1] 2025년 11월 중국 수산물 수출입 현황

단위 : 백만 달러/천톤

구분	11월		1-11월	
	절대치	전년 동기대비(%)	절대치	전년 동기대비(%)
수출입총액	3,752.8	-0.9	36,688.5	5.8
수출액	1,818.2	-7.1	18,246.8	1.1
수입액	1,934.6	5.8	18,441.8	11.0
순 수출액	-116.4	-245.4	-195.0	-1,632.9
수출입총량	865.9	-2.7	8,428.5	4.0
수출량	432.2	2.7	4,051.6	8.4
수입량	433.7	-7.4	4,376.9	0.3

자료 : 중국 해관총서, 이하 동일

절대치 : 2025년 11월(또는 1-11월)의 순수출액에서 2024년 동기(11월 또는 1-11월) 순수출액을 감산한 수치임

2. 제품 구조 상황

(1) 수출 수산물 구조

2025년 11월, 중국 수산물 수출금액 순위 3위 제품은 수산물 가공품, 기타 수산물과 냉동어류로, 각각 746.2백만 달러, 345.6백만 달러, 253.8백만 달러를 수출했으며, 수산물 수출 총액 대비 비중은 각각 41.0%, 19.0%, 14.0%를 차지했다. 전년 동기대비 증가율은 각각 -15.9%, 6.7%, 5.5%였다.

2025년 1-11월, 중국 수산물 수출 금액 순위 3위 제품은 수산물 가공품, 기타 수산물, 냉동어류로, 각각 7,865.7백만 달러, 3,477.2백만 달러, 2,273.8백만 달러를 수출했으며, 수산물 수출 총액 대비 비중은 각각 43.1%, 19.1%, 12.5%를 차지했다.

2026년 1월 30일
제 1 호

3) 对外经济贸易大学 数字经济实验室, 2026年1月6日出版, 中国水产品贸易月度监测报告(2025年1-11月)



이슈와 동향

전년 동기대비 증가율은 각각 -4.4%, 12.0%, 13.4%였다.

[표 2] 2025년 11월 중국 수산물 품목별 수출 현황

단위 : 백만 달러

구분	11월			1-11월		
	절대치	비중(%)	동기대비(%)	절대치	비중(%)	동기대비(%)
수산물 가공품	746.2	41.0	-15.9	7,865.7	43.1	-4.4
기타 수산물	345.6	19.0	6.7	3,477.2	19.1	12.0
냉동 생선	253.8	14.0	5.5	2,273.8	12.5	13.4
연체 동물	212.2	11.7	-15.3	2,193.8	12.0	-4.7
갑각류	99.2	5.5	-1.9	758.7	4.2	4.5
조류	63.1	3.5	19.1	623.8	3.4	9.6
생선	36.7	2.0	-18.3	520.1	2.9	-13.2
훈제 생선	40.2	2.2	15.1	371.2	2.0	16.1
냉장 생선	21.3	1.2	-0.0	162.6	0.9	-17.2

(2) 수입 수산물 구조

2025년 11월, 중국 수산물 수입금액 순위 3위 제품은 갑각류, 냉동어류와 연체 동물로, 각각 870.8백만 달러, 576.1백만 달러, 193.6백만 달러를 수입했으며, 수산물 수입총액 대비 비중은 각각 45.0%, 29.8%, 10.0%를 차지했다. 전년 동기대비 증가율은 각각 -1.2%, 7.4%, 30.5%였다.

2025년 1-11월, 중국 수산물 수입금액 순위 3위 제품은 갑각류, 냉동어류와 연체 동물로, 각각 8,641.3백만 달러, 4,795.3백만 달러, 2,004.7백만 달러를 수입했으며, 수산물 수입총액 대비 비중은 각각 46.9%, 26.0%, 10.9% 차지했다. 전년 동기 대비 증가율은 각각 6.4%, 14.0%, 25.5%였다.

[표 3] 2025년 11월 중국 수산물 품목별 수입 현황

단위 : 백만 달러

구분	11월			1-11월		
	절대치	비중(%)	동기대비(%)	절대치	비중(%)	동기대비(%)
갑각류	870.8	45.0	-1.2	8,641.3	46.9	6.4
냉동 생선	576.1	29.8	7.4	4,795.3	26.0	14.0
연체 동물	193.6	10.0	30.5	2,004.7	10.9	25.5
냉장 생선	119.8	6.2	29.1	1,326.4	7.2	24.2
기타 수산물	55.4	2.9	33.7	464.9	2.5	-0.2
조류	30.7	1.6	3.7	415.2	2.3	8.3
수산물 가공품	35.8	1.9	49.4	285.2	1.5	13.3
훈제 생선	21.3	1.1	-41.2	258.0	1.4	1.3
생선	31.0	1.6	-18.7	250.7	1.4	-5.1

2026년 1월 30일

제 1 호



이슈와 동향

3. 지역 분포 상황

(1) 수출 지역별 구조

2025년 11월, 중국 수산물 수출금액 기준 주요 수출국은 일본, 한국, 미국으로, 각각 339.6백만 달러, 167.8백만 달러, 147.1백만 달러를 수출했으며, 수산물 수출 총액 대비 비중은 각각 18.7%, 9.2%, 8.1%를 차지했다. 전년 동기대비 증가율은 각각 9.2%, -8.7%, -35.8%였다.

2025년 1-11월, 중국 수산물 수출금액 기준 주요 수출국은 일본, 미국, 한국으로, 각각 3,343.1백만 달러, 1,684.2백만 달러, 1,538.3백만 달러를 수출했으며, 수산물 수출총액 대비 비중은 각각 18.3%, 9.2%, 8.4%를 차지했다. 전년 동기대비 증가율은 각각 4.7%, -12.0%, -1.1%였다.

[표 4] 2025년 11월 중국 수산물 수출 상위 10개국

단위 : 백만 달러

구분	11월			1-11월			
지역	절대치	비중(%)	동기대비(%)	지역	절대치	비중(%)	동기대비(%)
중점지역				중점지역			
아세안	304.8	16.8	-22.4	아세안	3,190.4	17.5	-10.6
유럽연합	182.7	10.0	5.0	유럽연합	2,080.9	11.4	17.7
상위 10개국				상위 10개국			
일본	339.6	18.7	9.2	일본	3,343.1	18.3	4.7
한국	167.8	9.2	-8.7	미국	1,684.2	9.2	-12.0
미국	147.1	8.1	-35.8	한국	1,538.3	8.4	-1.1
중국홍콩	117.5	6.5	6.5	말레이시아	1,152.5	6.3	-13.0
중국대만	95.0	5.2	-1.3	중국홍콩	1,056.9	5.8	-1.8
말레이시아	94.7	5.2	-35.2	태국	899.1	4.9	-6.3
태국	86.0	4.7	-21.8	중국대만	836.7	4.6	-1.2
멕시코	53.7	3.0	-26.1	멕시코	533.4	2.9	-13.7
필리핀	45.7	2.5	-4.6	스페인	521.4	2.9	8.8
베트남	45.6	2.5	-7.8	캐나다	442.8	2.4	23.8

(2) 수입 지역별 구조

2025년 11월, 중국 수산물 수입금액 기준 주요 수입국은 러시아, 에콰도르, 인도로, 각각 317.0백만 달러, 251.0백만 달러, 149.7백만 달러를 수입했으며, 수산물 수입총액 대비 비중은 각각 16.4%, 13.0%, 7.7%를 차지했다. 전년 동기대비 증가율은 각각 3.3%, -3.0%, -2.4%였다.

2025년 1-11월, 중국 수산물 수입금액 기준 주요 수입국은 에콰도르, 러시아, 베트남으로, 각각 2,947.1백만 달러, 2,822.6백만 달러, 1,514.3백만 달러를 수입했

2026년 1월 30일

제 1 호



이슈와 동향

으며, 수산물 수입총액 대비 비중은 각각 16.0%, 15.3%, 8.2%를 차지했다. 전년 동기대비 증가율은 각각 5.9%, 13.2%, 39.8%였다.

[표 5] 2025년 11월 중국 수산물 수입 상위 10개국

단위 : 백만 달러

구분				11월				1-11월			
지역	절대치	비중(%)	동기대비(%)	지역	절대치	비중(%)	동기대비(%)	지역	절대치	비중(%)	동기대비(%)
중점지역				중점지역				중점지역			
아세안	387.7	20.0	6.0	아세안	3,493.9	18.9	13.4	아세안	3,493.9	18.9	13.4
유럽연합	35.2	1.8	37.4	유럽연합	412.0	2.2	23.4	유럽연합	412.0	2.2	23.4
상위 10개국				상위 10개국				상위 10개국			
러시아	317.0	16.4	3.3	에콰도르	2,947.1	16.0	5.9	에콰도르	2,947.1	16.0	5.9
에콰도르	251.0	13.0	-3.0	러시아	2,822.6	15.3	13.2	러시아	2,822.6	15.3	13.2
인도	149.7	7.7	-2.4	베트남	1,514.3	8.2	39.8	베트남	1,514.3	8.2	39.8
베트남	140.4	7.3	0.3	노르웨이	1,215.3	6.6	43.6	노르웨이	1,215.3	6.6	43.6
인도네시아	139.5	7.2	6.4	인도	1,050.1	5.7	5.4	인도	1,050.1	5.7	5.4
노르웨이	127.1	6.6	35.4	미국	1,040.9	5.6	5.8	미국	1,040.9	5.6	5.8
미국	126.7	6.5	29.0	인도네시아	1,021.4	5.5	-5.1	인도네시아	1,021.4	5.5	-5.1
태국	55.2	2.9	32.8	캐나다	806.2	4.4	-31.9	캐나다	806.2	4.4	-31.9
칠레	53.6	2.8	20.7	페루	614.7	3.3	254.4	페루	614.7	3.3	254.4
페루	50.3	2.6	755.3	호주	534.6	2.9	173.1	호주	534.6	2.9	173.1

2026년 1월 30일

제 1 호



해양수산 뉴스

장강 본선, 향후 5년 신에너지 선박 1,000척 신규 투입 전망⁴⁾

12월 29일, 중국 교통운수부 산하 장강항무관리국은 기자회견을 열고, 현재 장강 본선에서 건조 중인 신에너지 선박이 총 476척에 달한다고 밝혔다. 이 가운데 LNG(액화천연가스) 추진 선박이 417척으로 전체의 87.6%를 차지했으며, 배터리 추진 선박은 42척(8.8%), 메탄올 추진 선박은 17척인 것으로 나타났다. 향후 5년간 신에너지 선박이 약 1,000척 추가로 도입될 것으로 전망된다.

장강 해사 당국 대변인 좌중권(左中君)은 최근 몇 년간 장강 해사 당국이 연안 지역 각 성·시와 협력해 신에너지 선박의 건강하고 질서 있는 발전을 추진해 왔고, 현재 장강 본선은 전 세계 내하(內河) 신에너지 선박의 규모화 적용을 선도하는 친환경 시범 구역으로 자리매김했다고 밝혔다.

당국에 따르면, 신에너지 선박의 안전한 발전을 위해 장강 해사 당국은 후베이 성 등 연안 지방정부와 협력하여 신에너지 선박 발전 계획을 수립하고, 신조 선박의 설계, 건조, 검사 전 과정에 참여함으로써 산업의 건전한 발전을 촉진해 왔다. 또한 노후 선박 6,852척의 해체를 지원하고, 신에너지 선박의 규모화 적용을 추진했으며, 신에너지 선박 시범 항로를 구축하여 장강 항운 분야의 신에너지 선박 산업체계를 개선하는 데 기여했다.

이와 함께 장강 해사 당국은 고급 전문 선원 양성에 주력해, 중국 최초의 ‘신에너지 선박 선원 공동 양성 기지’를 우한에 설립했다. 배터리 추진 선박에 대해 ‘선박별 맞춤형(一船一策)’ 안전 인력 배치 시범 사업을 실시하고, 해상 선박과 내하 선박(內河船舶)을 아우르는 이원적 선원 양성 체계 구축을 추진하고 있다. 또한 중국 최초의 지역 단위 선박 검사 실습 기지를 조성해 신에너지 선박 검사 전문 인력을 양성하고 있다.

이 밖에도 장강 해사 당국은 《신에너지 선박 건조·검사 및 감독 업무 지침》 등 관련 제도를 마련해, 신에너지 선박의 검사 및 감독 분야에서 제도적 공백을 보완했다. 동시에 감독의 정보화 수준을 향상시키고 장강 친환경 선박 모니터링 정보 시스템과 선박용 에너지 보급 정보 시스템의 보급을 확대하고 있다. 신에너지 선박의 등록, 진수, 시운전을 위한 해사 행정 서비스를 제공하고 있으며, 우선 갑문 통과, 우선 정박, 항만 출입 시 직접 접안·출항 절차 간소화 등 정책적 지원을 통해 운영 비용 절감에도 기여하고 있다.

2026년 1월 30일

제 1 호

4) 未来五年长江干线预计新增新能源船舶1000艘
(2025.12.29.)https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202512/t20251229_1412319.shtml



해양수산 뉴스

산둥항만, 2025년 화물 물동량 19억 톤 · 컨테이너 4,700만 TEU ‘동시 돌파’ 5)

12월 27일, 산둥항만(山东港口)의 2025년 화물 물동량 19억 톤 돌파 및 컨테이너 물동량 4,700만 TEU 돌파 발표회가 칭다오에서 개최됐다. 산둥항만은 이를 통해 ‘제14차 5개년 계획(十四五)’ 목표를 초과 달성했으며, 산둥성이 추진하는 ‘선도적 위치 확보와 핵심 역할 담당’ 전략에 견고한 기반을 제공했다고 밝혔다.

올해 들어 산둥항만은 허브 항만 기능을 지속적으로 강화해 왔다. 신규 컨테이너 항로를 20개 이상 개설해 전체 항로 수를 367개로 확대했으며, 북방 항만 중 선두 자리를 확고히 유지하고 있다. 또한 내륙항과 화물열차 노선은 각각 56개, 107개에 달하며, 해상-철도 연계 운송 컨테이너 물동량은 11년 연속 중국 1위를 기록하며 산둥항만의 국제 허브 항만 지위를 더욱 공고히 했다. 이는 지역 경제 발전에 강력한 동력을 제공하고 있다.

아울러 산둥항만은 지역 상황에 맞춰 새로운 생산력 발전에 힘쓰며 혁신 성장의 토대를 다지고 있다. 항만 분야에서는 중국에서 유일하게 인공지능(AI) 기반 구축 사업 승인을 받았으며, 친환경 연료 산업 체계 조성 및 친환경 연료 항만 배후기지 구축을 가속화하고 있다. 이와 함께 항만의 디지털화·친환경화 전환을 지속적으로 추진하고 있다.

이날 행사 현장에서는 중국원양해운(COSCO Shipping)이 2025년 산둥항만에서 컨테이너 물동량 600만 TEU 달성을 목표로 하고 있으며, CMA CGM 역시 300만 TEU 돌파를 추진하고 있다는 내용이 함께 발표됐다. 또한 산둥항만 산하의 칭다오항(青岛港), 르자오항(日照港), 옌타이항(烟台港), 보하이완항(渤海湾港)과 물류그룹이 영상 연결을 통해 2025년 생산 실적을 각각 보고했다.

2026년 1월 30일

제 1 호

5) 山东港口2025年实现19亿吨、4700万标准箱“双超越”
(2025.12.29.)https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202512/t20251229_1412326.shtml



해양수산 뉴스

하이난 봉관, 무엇을 열었나⁶⁾

12월 18일, 하이난 자유무역항이 전면 봉관(封关·통관 관리 체제 전환)을 공식적으로 시작했다. 이날부터 하이난 전역의 대외 개방 항구 8곳과 ‘2선(二线) 항구’ 10곳의 감독 시설이 모두 가동되면서, 약 3만km²에 달하는 하이난섬 전체가 세관 관리 특별구역으로 공식 편입됐다. 이에 따라 ‘1선 개방, 2선 관리, 도내 자유(一线放开, 二线管住, 岛内自由)’라는 새로운 체제가 본격적으로 출범했다.

‘1선 개방’이란 하이난 자유무역항과 중국 관세 영역 밖의 국가·지역을 ‘1선’으로 설정해, 출입과 관련한 각종 자유롭고 편리한 조치를 시행하는 것을 의미한다. ‘2선 관리’는 하이난 자유무역항과 중국 내륙을 ‘2선’으로 구분해, ‘1선’에서 개방된 사항에 대해 정밀한 관리 체계를 적용하는 것이다. ‘도내 자유’는 하이난 자유무역항 내부에서 각종 생산 요소가 비교적 자유롭게 이동·유통될 수 있도록 하는 것을 뜻한다.

이에 대해 국가발전개혁위원회 왕창린(王昌林) 부주임은 앞서 “봉관은 섬을 봉쇄하는 것이 아니라 개방을 더욱 확대하는 조치”라며, “봉관 이후 하이난과 국제 사회 간의 연결은 더욱 원활해질 것이고, 이는 글로벌 우수 자원의 집적을 가속화하고 하이난 자유무역항의 고품질 발전을 촉진하는 한편, 전국적인 개혁·개방을 위한 새로운 길을 개척하는 데 중요한 의미를 가진다”고 밝혔다.

구체적인 정책을 보면, 봉관이 시행된 당일 수입 과세 품목 목록, 물류 유통 관련 조세 정책, 금지·제한 목록, 가공 부가가치 내수 판매 무관세 정책, 세관 감독 관리 방법 등 일련의 봉관 정책과 관련 세부 규정이 동시에 시행되면서, 정책 효과가 본격적으로 현장에 적용되기 시작했다. 특히 관심을 모은 ‘무관세(零关税)’ 정책과 관련해, 하이커우 세관 산하 양푸(洋浦) 세관 종합업무처 아이타오(艾韬) 과장은 “‘무관세’는 국제적으로 성숙한 자유무역항의 대표적 특징으로, 무역의 자유화·편의화와 생산 요소의 효율적 유통을 극대화하기 위한 기초 제도”라고 설명했다. 그는 “세계 최대 규모이자 산업 형태가 가장 다양하게 분포한 자유무역항인 하이난은 ‘무관세’ 정책에서 세 가지 특징을 보인다”고 덧붙였다.

첫째, 제도 개선을 통해 정책 혜택의 적용 범위가 더욱 넓어졌다. 수입 ‘무관

2026년 1월 30일

제 1 호

6) 海南封关, 打开了什么?

(2025.12.19.)<https://news.sol.com.cn/html/2025-12-19/AE94245B1A81EA5C1.shtml>



해양수산 뉴스

세(零关税)’ 적용 상품은 포지티브 리스트 방식에서 네거티브 리스트 방식으로 관리 체계가 전환되며, 적용 범위가 기존 1,900개 세목에서 6,637개 세목으로 확대됐다. 이에 따라 적용 비율도 21%에서 74%로 크게 상승했다. 혜택 대상 역시 하이난 전역에서 실제 수입 수요가 있는 각종 기업·사업체와 민간 비영리 단체까지 폭넓게 포함된다. ‘무관세’ 적용 상품은 혜택 대상 간 관세 없이 자유롭게 유통될 수 있어 산업 간 연계를 강화하는 동시에 기업의 중장기 경영 환경에 안정성을 제공한다.

둘째, 시장 안정성이 강화되며 실물경제에 대한 지원 효과가 한층 뚜렷해졌다. 이번에 개방된 6,637개 세목은 기업의 생산·가공·연구개발에 필요한 원자재와 설비를 대부분 포괄하며 적용 대상은 9개 산업 분야, 32개 대분류, 86개 세부 업종에 이른다. 이 가운데 고무제품, 자동차 완성차 제조, 제약, 일용화학 및 생활용품 생산 전용 설비 제조, 식물성 유지 가공, 플라스틱 제품 등 10개 업종은 관세 차이가 10%를 넘을 수 있어, ‘무관세’ 정책이 실물경제를 실질적으로 뒷받침하고 있음을 보여준다.

셋째, 국내외 자원이 보다 효율적으로 배분되면서 정책 간 연계가 한층 강화됐다. ‘무관세’ 정책의 강점은 해외 원자재와 설비가 무관세로 하이난에 유입돼 기업의 초기 투자와 생산 비용을 직접적으로 낮춘다는 점뿐 아니라, 국내·국제 이중순환을 원활히 연결하는 데에도 있다. ‘1선 개방, 2선 관리, 도내 자유’를 기본 특징으로 하는 자유화·편의화 제도는 기업이 생산능력을 유연하게 배분하고 국내 시장과 해외 시장을 균형 있게 운영할 수 있도록 넓은 전략적 공간을 제공한다.

이 같은 정책 효과는 기업 현장에서 실질적인 성과로 나타나고 있다. 18일, 썬야 평항 국제공항에서는 하이난 하이룬진주(海南海润珍珠) 주식회사의 진주 제품 한 선적분이 통관 절차를 원활히 마치고 광저우로 항공 운송될 예정이다. 해당 물량은 하이난 자유무역항의 ‘가공 증치 국내시장 판매 무관세’ 정책을 적용받는다. 이는 이 회사가 통관 관리 체제 전환 이후 처음으로 진행한 거래다. 회사의 양단(杨丹) 부총경리는 “이 중요한 순간을 직접 보기 위해 일부러 현장을 찾았다”고 말했다. 그는 “진주 원료를 주로 해외에서 수입해 하이난에서 30% 이상 부가가치를 창출한 뒤 내륙으로 판매하면 관세가 면제돼, 기업 비용을 크게 절감할 수 있다”고 설명했다.

한편, 수백 킬로미터 떨어진 양푸항 부두에서도 분주한 모습이 이어졌다. 대형 화물선 한 척이 접안해 정보(하이난) 신소재 유한회사에 17만9천 톤, 약 4억 위안

2026년 1월 30일

제 1 호



해양수산 뉴스

(약 760억 원) 상당의 석유화학 원·부자재를 운송했다. ‘무관세’ 정책의 최적화·조정 효과로, 해당 기업은 이번 원자재 수입을 통해 약 1천만 위안(약 19억 원)에 가까운 비용 절감이 가능할 것으로 예상된다.

보다 많은 편의 정책이 단계적으로 현장에 적용되고 있다. 하이난성 쑤야시(三亚市) 상무국의 정충후이(郑聪辉) 국장은 “앞으로도 ‘2선 항구’의 시스템과 인프라에 대한 운영·유지 관리를 지속적으로 강화하고, 각종 정책 홍보와 기업 지원을 이어갈 것”이라며 “‘2선 항구’가 안전하고 질서 있으며 효율적으로 운영되도록 하는 동시에, 자유무역항 정책의 혜택이 지속적으로 발현되도록 하겠다”고 밝혔다. 또한 하이난성 당위원회 심화개혁 사무국(자유무역항 공작위원회 사무국)의 왕펑리(王奉利) 부주임은 “통관 관리 체제 전환 이후 하이난은 산업 발전 수요와 비교우위 분야를 중심으로 국제 규칙과의 연계, 제도 조율, 기준 상호 인정, 감독의 일관성 구축을 추진할 것”이라며, “외국인 투자 네거티브 리스트와 국경간 서비스무역 네거티브 리스트를 지속적으로 개선해 무역·투자 자유화와 편의화 수준을 한층 끌어올리고, 시장화·법치화·국제화된 일류 경영환경을 조성하는 데 힘쓰겠다”고 강조했다.

향후 전망과 관련해, 중앙의 배치에 따라 하이난은 전면 통관 관리 체제 전환을 계기로 중점 분야 개혁을 지속적으로 심화하고, 하이난 자유무역항을 중국의 신시대 대외 개방을 이끄는 중요한 관문으로 육성해 나갈 계획이다.

2026년 1월 30일

제 1 호



해양수산 뉴스

한중 추격 나선 일본, 조선업 부흥 로드맵 가동⁷⁾

일본 정부는 최근 공식적으로 재도약 전략을 발표하고, 향후 10년간 1조 엔을 투입해 일본의 조선 능력을 두 배로 확대하겠다는 방침을 밝혔다. 이와 함께 산업 재편을 가속화해 규모와 효율 면에서 한국과 중국 조선업계에 맞서겠다는 전략도 분명히 했다.

일본 국토교통성과 내각부는 12월 26일 ‘조선업 부흥 로드맵’을 발표했다. 로드맵에는 2035년까지 일본 조선업의 중장기 발전 경로가 담겼으며, 조선기업의 통합과 재편을 본격 추진하는 내용이 포함됐다. 일본 정부는 2028년 전후를 목표로 현재 분산된 조선사를 1~3개 그룹 체제로 통합하고, 설계와 건조 시스템을 표준화해 생산 효율을 높임으로써 2035년까지 건조량을 두 배로 끌어올리는 한편, 차세대 선박 건조 기술 분야에서 세계 선도 지위를 확보하겠다는 계획이다.

로드맵은 일본 조선업이 인프라의 보완·개선을 통해 약 50%의 생산능력 확대를 추진하고, 자동화 기술을 적극 도입해 건조 효율을 높임으로써 추가로 약 25%의 확대 효과를 달성하겠다는 계획을 담고 있다. 이와 함께 생산능력 확대와 병행해 선박 건조 원가를 10% 절감하는 방안도 제시됐다.

이에 따라 2035년에는 일본의 연간 국내 조선 능력이 1,800만 총 톤으로 늘어나 현재의 약 두 배 수준에 이를 전망이다. 가네코 야스시(金子恭之) 일본 국토교통대신은 “야심찬 목표이지만, 정부와 민간 기업이 뜻을 모아 추진한다면 충분히 실현 가능하다”고 밝혔다.

일본 국토교통성은 일본 조선사의 건조량이 한국과 중국에 추월당했다고 설명했다. 일본의 선박 건조량은 2016년 1,600만 총 톤에서 2024년 908만 총 톤으로 감소했으며, 세계 시장 점유율도 13%까지 하락했다. 이로 인해 국내 수요조차 충족하지 못하는 상황에 놓이면서, 일본 선주들이 해외 조선소에 의존할 수밖에 없는 구조가 이어지고 있다는 분석이다.

건조량을 두 배로 늘리기 위해 향후 10년간 일본 정부와 민간 기업은 총 1조 엔(한화 약 9조 원)을 공동 투자할 계획이다. 이 가운데 조선업계를 포함한 민간 부문이 약 3,500억 엔(약 3조 1,500억 원), 정부가 약 3,800억 엔(약 3조 4,200억 원)을 각각 부담하며, 정부와 민간 부문 협력 분야에는 약 2,800억 엔(약 2조 5,200억 원)을 투자할 예정이다.

2026년 1월 30일

제 1 호

7) 《抗衡中韩! 日本吹响造船业复兴号角》, 航运在线, 2025年12月29日发布, <https://news.sol.com.cn/html/2025-12-29/ADE89B96803E42D0C.shtml>



해양수산 뉴스

억 원)이 투입된다.

정부가 부담하는 3,800억 엔 중 3,500억 엔은 10년간 운용될 전용 기금으로 조성된다. 해당 기금은 지난달 일본 정부가 승인한 총 21.3조 엔 규모의 종합 경제대책에 포함돼 있으며, 조선 능력을 근본적으로 끌어올리는 데 목적이 있다. 이와 함께 경제안보 차원의 중요 기술 육성 계획(120억 엔)과 인공지능(AI)을 활용한 차세대 조선 로봇 개발 사업 등을 통해서도 추가적인 재정 지원이 이뤄질 예정이다.

정부·민간 협력 분야에 배정된 2,800억 엔 규모의 자금은 GX(녹색전환) 경제 전환 채권을 활용해, 제로에미션 선박 등 관련 생산 설비의 구축과 도입을 정부·민간 협력 방식으로 추진하는 데 주로 사용될 예정이다. 아울러 녹색혁신(GI) 기금 사업을 통해 제로에미션 선박의 실용화를 지원하는 데도 투입된다.

로드맵은 건조 능력 확대를 세 단계로 나눠 추진한다고 밝혔다. 1단계(2026~2028년)에서는 자동화 및 인력 절감형 설비 도입에 중점을 두고, 2단계(2029~2031년)에서는 신규 조선 도크 건설과 기존 도크 확장, 대형 크레인 등 핵심 시설 확충에 집중한다. 3단계(2032~2034년)에서는 새로 건설된 조선 도크와 크레인을 실제 운영 단계에 투입하는 것을 목표로 한다.

주목할 점은 이번 로드맵이 선종과 기술 개발 전략 차원에서, 최근 일본 조선사들이 상대적으로 소극적이었던 LNG 운반선을 언급했다는 점이다. 정부는 ‘조선업 부흥을 위한 연구회’(面向造船業復興の研究会)를 통해 선박 기자재 업체, 조선사, 해운사, 화주를 포함한 공급망 전반의 미래 역할과 책임 분담 방안을 논의하고, 내년 봄을 전후해 결론을 도출할 계획이다.

일본 조선업은 한때 LNG 운반선 건조 분야에서 세계를 주도하던 강자였다. 클락슨 자료에 따르면, 4만^m 이상 LNG선 인도량 기준으로 일본 조선사 3곳이 세계 상위 10위권에 이름을 올렸다. 미쓰비시중공업이 45척으로 6위, 가와사키중공업이 30척으로 7위, 미쓰이조선이 10척으로 9위를 각각 기록했다. 이 밖에도 이마바리조선과 재팬 마린 유나이티드(JMU) 역시 대형 LNG 운반선을 건조한 실적을 보유하고 있다.

특히 미쓰비시중공업은 세계적으로도 드물게 두 가지 유형의 LNG 운반선을 모두 건조한 경험을 가진 조선사로 평가된다. 1999년부터 2004년까지 멤브레인형 LNG선을 8척 건조·인도했으며, 2009년 이후에는 구형(球罐型) 화물 격납 시스템을 적용한 LNG선 건조에도 나섰다. 그러나 2019년 이후 일본 조선사들은 LNG

2026년 1월 30일

제 1 호



해양수산 뉴스

운반선을 단 한 척도 건조하지 못한 상태다.

올해 초 일본의 3대 해운사인 일본우선(NYK), 상선미쓰이(MOL), 가와사키기선은 LNG 운반선 선대를 확대하겠다는 계획을 잇달아 내놓았다. 이들 해운사는 2030 회계연도(2030년 4월~2031년 3월)까지 LNG 운반선 선대 규모를 40% 이상 늘리는 것을 목표로 하고 있다. 그러나 현재 이들 3사가 발주한 LNG선 주문 물량은 모두 한국과 중국 조선사들이 건조를 맡고 있는 상황이다.

한국과 중국에 비해 일본 조선소들은 전반적으로 규모가 작고 분산돼 있어, 한 번에 건조할 수 있는 선박 수가 제한적이라는 평가를 받고 있다. 이로 인해 일부 기업은 대량 선박 발주를 단독으로 수주하지 못하고 사업을 포기하는 사례도 발생했다. 일본 정부는 이러한 구조적 한계를 감안할 때, 산업 재편을 통해 전체 경쟁력을 끌어올릴 필요가 있다고 판단했다.

그룹화와 관련해 일본 국토교통성은 공동 마케팅, 공동 설계, 기업 합병 등 다양한 통합 방식을 제시했다. 산업 재편을 통해 각 기업마다 달랐던 수주 체계와 설계안, 선박 규격을 통합하고, 철강 가격이 지속적으로 높은 수준을 유지하는 가운데, 부품 공동 구매를 통해 원가 경쟁력을 강화하겠다는 구상이다. 이와 함께 가동이 중단된 조선소의 재가동을 추진하고, 기존 설비를 증설·개선해 전체 건조 능력을 확대할 방침이다.

노동력 부족 문제에 대응하기 위해 일본 정부는 생산 전 과정에 인공지능(AI)과 로봇을 도입해 자동화와 인력 절감형 생산을 추진할 계획이다. 아울러 근로 환경을 개선하는 한편, 고급 기술 인력 양성을 강화하고 외국 인재의 유치와 확보에도 적극 나설 방침이다.

기술 전략 측면에서는 암모니아와 수소 등을 연료로 사용하는 차세대 선박의 개발·생산 등을 통해 한국과 중국에 비해 경쟁 우위를 확보하고, 국제 시장에서 주도권을 확보한다는 구상이다. 일본 정부는 수요처인 국내 해운업계와의 협력을 강화하는 동시에 선박 규격의 표준화를 선제적으로 추진해 해외 수요 확대를 도모할 계획이다.

경제안보 측면에서는 일본이 핵심 파트너인 미국을 비롯해 신흥국 및 개발도상국과의 협력을 강화할 방침이다. 이를 통해 현재 중국에 크게 의존하고 있는 선박 수리·정비 물량을 여러 국가로 분산시키는 것을 목표로 하고 있다.

일본 국토교통성은 올해 일본 조선업에서 의미 있는 구조조정 움직임이 나타

2026년 1월 30일

제 1 호



해양수산 뉴스

났다고 밝혔다. 업계 1위인 이마바리조선이 2위인 재팬 마린 유나이티드 (JMU)과 합병을 추진하면서, 합병 후 연간 건조량은 약 469만 총톤으로 일본 전체 조선 물량의 약 50%를 차지하게 된다. 이에 따라 해당 통합 법인은 세계 4위 규모의 조선그룹으로 도약할 가능성이 있다는 평가다.

2026년 1월 30일

제 1 호



포커스

녹색 전환 · 스마트 역량 강화 - 2025년 항만 · 해운 주요 연표 -8)

1월

칭다오항(青岛港) 자동화 터미널, 12번째 세계기록 경신

1월 1일, ‘동방오주(东方澳洲)’ 호의 마지막 컨테이너가 순조롭게 선적되면서, 산둥항만(山东港口) 칭다오항 자동화 터미널에서 안벽 크레인 한 대당 평균 작업 효율이 시간당 60.9 컨테이너를 기록했다. 이로써 자동화 컨테이너 터미널 하역 효율 세계 기록을 12번째로 경신했다.

국가발전개혁위원회, 복합운송 서비스 고도화 정책 추진

1월 7일, 국가발전개혁위원회는 『전국 통일 대시장 건설 지침(시행)(全国统一大市场建设指引(试行))』을 발간하고, 복합운송 서비스 수준을 끌어올릴 것을 요구했다. 아울러 종합 교통망 간 유기적 연계를 강화하고, 국가 종합 입체 교통망의 핵심 골격 구축을 가속화할 것을 요구했다.

장강 삼협(长江三峡)-거저우바(葛洲坝) 통과 선박 안전검사 규정 발표

1월 10일, 교통운수부는 공고를 통해 장강 삼협 통항관리국이 제정한 『장강 삼협-거저우바 수리허브 통과 선박 안전검사 규정』을 정식 발표했다. 이는 2025년 3월부터 시행된다.

해양동맹, 『보아오(博鳌) 제안 2025』 발표

1월 13일, ‘해양동맹 2025년 글로벌 항만 · 항운 협력 파트너 대회’ (‘海洋联盟2025年全球港航合作伙伴大会’)가 하이난성 보아오(海南博鳌)에서 개최됐다. 참석한 항만 · 항운 기업 대표들은 ‘항만 · 항운 융합 혁신과 상생 발전’을 주제로 논의를 진행하고, 안정적이고 효율적인 글로벌 공급망 구축, 디지털 서비스 신 모델 공동 창출, 녹색 발전 촉진 등 3대 제안을 발표했다.

국내 최초 내륙 수로용 메탄올 단일 동력선 건조 착수

1월 21일, 국내 최초의 내륙 수로용 메탄올 단일 동력 선박이 광둥성 자오칭시

2026년 1월 30일

제 1 호

8) 《绿色转型 智慧赋能——2025年港航大事记》，现代物流报，2025年8月5日发布，
<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1852899176482441049&wfr=spider&for=pc>



포커스

(广东肇庆市)에서 건조에 들어갔다. 해당 프로젝트는 총 50척의 선박 건조를 계획하고 있으며, 자오청 서강(西江)의 수상 운송에 투입될 예정이다. 이는 내륙 수로 분야에서 녹색 항운이 새로운 단계로 나아갔음을 보여주는 사례로 평가된다.

2월

양뤄항(阳逻港), 중·유럽 화물열차(우한) 시발역으로 지정

2월 11일, 자동차 부품·기계 설비·생활용품 등 상품을 가득 실은 중·유럽 화물열차(우한)가 양뤄항 화물장에서 출발했다. 열차는 알라산커우(阿拉山口)를 통해 출경한 뒤 독일 함부르크와 뒤스부르크로 향한다. 이로써 중·유럽 화물열차(우한)의 양뤄항 제2 시발역이 성공적으로 첫 운행을 마쳤다.

강음항(江阴港), ‘일대일로’ (一带一路) 신규 대외무역 항로 개척

가이아나 수도 조지타운에서 보크사이트와 망간광 11만 톤을 적재한 케이프형 선박 ‘광명여신(光明女神)’ 호가 2월 13일 강음항만그룹(江阴港口集团) 부두에 도착했다. 이는 가이아나산 보크사이트를 실어 강음항에 입항한 첫 선박으로, 강음항이 2025년 첫 ‘일대일로’ 신규 대외무역 항로를 개척했음을 의미한다.

수푸항·이빈항-룽궁항 철도·해상 연계 ‘남인북운(南磷北运)’ 항로 첫 운항

2월 14일, 철도 컨테이너 62개를 실은 선박이 룽궁항(龙拱港)에 진입해 하역 작업을 진행하면서, 수푸항(水富港)·이빈항(宜宾港)에서 룽궁항으로 이어지는 철수(铁水) 연계 ‘남인 북운’ 항로가 성공적으로 개통됐음을 알렸다. 이는 중국 서남 지역과 지닝(济宁) 간 화물 왕복 운송의 새로운 통로를 개척한 것으로 평가된다.

‘베이부완항-하이퉁항-콜카타항’ 항로 개통

2월 24일 소식에 따르면, 중국 광시(广西) 베이부완 국제항무그룹(北部湾国际港务集团)과 베트남 항해총공사가 공동 운영하는 ‘베이부만항-하이퉁항-콜카타항’ 항로가 정식 개통됐다. 해당 항로는 중국 베이부만항, 베트남 하이퉁항, 인도 콜카타항을 연결하는 신규 컨테이너 항로로, 중국 광시 및 베트남 북부와 인도 동부·방글라데시 간 화물 교역을 촉진할 것으로 기대된다.

3월

쑤저우항(苏州港)-페루 찬카이항(钱凯港), 우호 항만 협정 체결

2026년 1월 30일

제 1 호



포커스

3월 3일, 쑤저우항과 페루 찬카이항이 주페루 중국대사관에서 우호 항만 협정에 서명했다. 양측은 이를 계기로 장기적이고 전방위적인 협력 관계를 구축하고, 협력 메커니즘 마련, 항로 개설, 고품질 서비스 제공, 교류 확대 등 네 개 분야에서 협력을 강화하기로 했다. 이를 계기로 항만 자원과 기능 간 연계 효율을 높이고, 두 항만의 파급·견인 능력을 높여 ‘신시대 아시아-라틴아메리카 육·해상 싼통로’의 고품질 구축을 추진할 계획이다.

허치슨 포트(和记港口), 파나마 항만 회사 지분 90% 매각

3월 4일, 장강허치슨실업유한회사(长江和记实业有限公司)는 블랙록-TIL 컨소시엄과 원칙적 합의에 도달하고, 허치슨 포트 그룹이 보유한 중국 외 자산을 해당 컨소시엄에 매각할 계획이라고 밝혔다. 이 거래에는 파나마 항만 회사 지분 90%가 포함된다. 공고에 따르면 거래 대상은 허치슨 포트가 보유한 파나마 항만 회사 지분 90%이며, 해당 회사는 파나마 발보아항과 크리스토폴항 두 항만을 보유·운영하고 있다.

푸저우항(福州港) 닝더(宁德) 상라오(上饶) 부두 정식 개항

3월 7일, 푸저우항(닝더) 상라오 부두가 정식으로 개항했다. 이번 개항으로 닝더·상라오 및 인근 지역 산업의 물류 흐름이 한층 원활해지고, 해양 진출 기반도 강화될 전망이다. 해당 부두는 중국외운 화남유한회사(中国外运华南有限公司)와 상라오시 도시운영(홀딩스)그룹(上饶市城市运营(控股)集团有限公司)이 공동 설립한 합작회사인 ‘닝더중외운라오청물류유한회사(宁德中外运饶城物流有限公司)’가 운영을 맡는다.

광저우항(广州港) 류저우(柳州) 내륙항 출범

3월 18일, 류저우시에서 ‘류저우 공업제품 해·철 연계 운송 설명회’와 함께 광저우항 류저우 내륙항 현판식이 열렸다. 이번 행사는 류저우시가 광저우항과 협력해 해·철 연계 운송의 새로운 통로를 확충하고, 류저우 제조업 제품의 해외 진출을 지원하는 한편, 해양 발전을 추진하기 위한 구체적 조치로 평가된다.

닝보·저우산항 메이산 항구, 글로벌 상위 2개 해운동맹 동시 유치

3월 30일, ‘제미니 동맹(双子星联盟)’ 소속 컨테이너선 ‘마에르스크 기노스(马士基诺斯)’ 호가 메이산 항구 4번 선석에 접안하면서, 해당 연맹이 계획한 10개 주요 항로가 모두 메이산 항구를 기항했다. 이에 따라 닝보·저우산항 메이산 항구는 국내 최초로 글로벌 상위 두 개 해운동맹을 동시에 서비스하는 단일

2026년 1월 30일

제 1 호



포커스

컨테이너 터미널로 자리매김했다.

4월

광시 베이부만항(广西北部湾港), 첫 롤온·롤오프(RO-RO) 항로 개통

4월 7일, 광시 베이부만항 롤온·롤오프 항로 첫 운항 행사가 베이부만항 친저우항(钦州港)에서 열렸다. ‘광시 베이부만항-아랍에미리트 제벨알리항’ 롤온·롤오프 항로가 첫 출항했으며, 이는 베이부만항과 제벨알리항 간 첫 직항 항로다.

천저우(郴州) 내륙항, 중국담배 ‘도로·철도 연계’ 화물열차 첫 운행

4월 22일, 담배 원료를 가득 실은 컨테이너 전용 화물열차가 천저우 내륙항에서 출발해 윈난성 쿤밍(云南昆明)으로 향했다. 이는 천저우 내륙항이 서남 지역을 대상으로 ‘도로-철도 연계 운송’ 방식의 중국 담배 원료 전용열차를 처음 개통한 것으로, 천저우의 국내·국제 이중 순환 물류 체계가 한 단계 도약했음을 보여준다. 이에 따라 국내외 물류 네트워크와의 연계도 더욱 강화될 것으로 기대된다.

루저우항(泸州港) ‘비제 무수항’ 공식 출범

4월 23일, 루저우항 ‘비제(毕节) 무수항(无水港)’이 비제동역(毕节东站)에서 공식 출범했다. 이는 쿤밍(昆明)·청두(成都)·판즈화(攀枝花)에 이어 루저우항이 중국 서남 지역에 추가로 구축한 중요한 내륙항 거점으로, 쓰촨성(四川)과 구이저우성(贵州) 간 물류 통로 건설이 새로운 단계에 접어들었음을 의미한다. 동시에 도로·철도·수로를 아우르는 복합운송 협력을 심화하고, 서부 육·해 신통로 공동 구축을 위한 핵심적 진전을 이뤘다는 평가다.

광저우(广州)-페루 찬카이 직항 항로 개통

4월 29일, 중원해운(中远海运) 산하 화물선 ‘볼가강(伏尔加河)’호가 난사항(南沙港) 2기 컨테이너 터미널에 접안하면서, 광저우 최초의 페루 찬카이 직항 항로인 ‘중원해운 남미 서안 3선(WSA3)’이 공식 개통됐다. 이번 항로 개설로 광둥·홍콩·마카오 대만구 지역 기업들의 남미 지역 교역 경로가 한층 확대됐으며, 지역 경제가 더 높은 단계로 도약하는 데 기여할 것으로 기대된다.

5월

하이난성(海南省) 첫 ‘해운 분쟁 다원적 해결’ 협력 체계 출범

5월 7일, 양푸 해사국(洋浦海事局)과 하이커우 해사법원 양푸 법정(海口海事法院)

2026년 1월 30일

제 1 호



포커스

院洋浦法庭)은 하이난성 단저우시 양푸(儋州洋浦)에서 ‘해운 분쟁 다원적 해결 센터’ 구축을 위한 협력 양해각서(MOU)를 체결했다. 이로써 하이난성 최초의 해운 분쟁 다원적 해결 협력 체계가 공식 출범했다. 양푸 해사국 관계자는 이번 양해각서 체결이 해사 행정 조정과 사법 조정 간 연계를 한층 심화시키는 중요한 성과라고 설명했다.

상하이항(上海港), 세계 최초 연간 컨테이너 물동량 5천만 TEU 돌파

5월 20일, 교통운수부 기자회견에서 상하이항은 연간 컨테이너 처리량 5천만 TEU를 돌파한 세계 최초의 항만이 됐다고 밝혔다.

6월

중국·시안(中国·西安)-카자흐스탄 물류 터미널 공식 개장

6월 10일, 카자흐스탄 알마티에서 ‘중국·시안-카자흐스탄 물류 터미널’ 개장식이 열리며, 알마티 물류 기지가 정식 운영에 들어갔다. 해당 프로젝트는 지역 산업 수출과 중-카 협력을 뒷받침하는 중요한 인프라로, 중아시아항 화물열차 서비스 및 지역 기업 교류를 위한 핵심 물류 거점으로 알려졌다.

자싱(嘉兴), 첫 지중해 컨테이너 정기항로 개통

6월 21일 21시, 파나마 국적 ‘KAWALIFT’ 호가 자푸항구(乍浦港区) D7 선석을 떠나 사우디아라비아 제다항을 향해 출항하면서 자싱항의 첫 지중해 컨테이너 항로가 공식 개통됐다. 해당 선박에는 자싱의 통쿤(桐昆), 신펑밍(新凤鸣) 등 기업이 생산한 폴리에스터사 화물 400TEU가 실렸다. 이번 항로는 자싱의 아홉 번째 국제 정기선 항로이자, 아시아를 벗어나는 첫 원양 항로로, 약 6,400해리에 이르는 항로를 통해 저장성 북부 기업들이 지중해 지역으로 직행할 수 있는 물류 통로를 새롭게 열었다.

광저우 국제항(广州国际港) 첫 남북 교통축 개통

6월 30일 소식에 따르면, 개통 차량 행렬이 황진웨이(黄金围) 대로를 통과하면서 해당 도로가 공식 개통됐다. 이 대로는 중국교통건설 제4항무공정국(中交第四航务工程局)이 참여해 건설한 도로다. 황진웨이 대로는 현재 광저우 국제항을 드나드는 유일한 남북 방향 도시 간선도로로, 이번 개통을 통해 광저우 국제항의 물류 수송 효율이 크게 향상될 것으로 기대된다. 아울러 세계적 수준의 철도 화물 허브 조성에 새로운 동력을 제공하고, 인근 지역 간 경제 협력과 공동 발전을 효과



포커스

적으로 촉진할 전망이다.

총 30억 위안 투자 하천 항만 개항

6월 30일, 지안항(吉安港)-난창항(南昌港) 공공 정기선이 정상적으로 출항하면서 장시성 지안항 텐위 종합부두(江西省吉安港天玉综合码头)가 정식으로 운영에 들어갔다. 텐위 종합부두는 지안항 도심 구역의 핵심 하천 부두로, 지안시가 간장(赣江) 100리 구간을 ‘황금 수로’로 조성하고 수운 경제의 고품질 발전을 추진하는 데 있어 중요한 거점 사업으로 평가된다.

7월

룽난(龙南) 내륙항, 옌텐항(盐田港)과 공식 연계

7월 1일, 룽난시(龙南市)에서 룽난 내륙항 개통 및 옌텐항 내륙항 현판식이 열렸다. 이를 통해 룽난 내륙항이 공식적으로 옌텐항의 내륙 거점이 됐음을 알렸다. 룽난 내륙항 프로젝트에는 총 1억2천만 위안이 투입됐으며, 부지 면적은 약 110묘(亩) 규모다. 컨테이너 하역, 보관, 통관, 검역 등 원스톱 물류 서비스를 갖추고 있다. 또한 선전 옌텐항과 서커우항(蛇口港) 등과의 긴밀한 협력을 통해 철도-해상 연계 운송을 원활히 구현함으로써, 기업에 보다 편리하고 효율적인 물류 솔루션을 제공할 것으로 기대된다.

닝보저우산항 쓰푸항(宁波舟山港石浦港), 첫 만 톤급 항로 완공

7월 4일, 닝보-저우산항 쓰푸항의 주요 항로 1기 공사가 순조롭게 완료됐다. 이에 따라 쓰푸 항구에는 처음으로 만 톤급 선박이 통항할 수 있는 항로가 마련됐다.

수중항(绥中港), 국제 항행 선박에 공식 개방

7월 11일, 랴오항그룹(辽港集团)에 따르면 최근 랴오닝 해사국이 후루다오항(葫芦岛港) 항만 구역의 개방 범위 확대에 관한 공고를 공식 발표했다. 이에 따라 수중항 항만 구역이 국제 항행 선박에 정식으로 개방됐다. 국제 항행 선박의 입항이 가능해지면서 수중항은 지역 물류 흐름을 원활히 하고 대외 협력을 한층 심화하는 데 적극적인 역할을 맡게 된다. 특히 철강, 광석, 석탄 등 대량 화물 운송을 아우르는 고효율 물류 통로를 구축해, 연간 외항 화물 처리량이 100만 톤 이상 증가할 것으로 전망된다.

8월

2026년 1월 30일

제 1 호



포커스

구이저우(贵州) 첫 자동화 부두 준공

8월 1일, 윈안항 윈중 항구(瓮安港云中港区) 제1작업구 건설 공사가 준공 검수를 통과하면서 구이저우성 최초의 자동화 부두가 사실상 완공됐다. 해당 부두에는 총 약 4억5천400만 위안이 투입됐으며, 구이저우성 최초의 컨테이너 전용 선석이 자 반자동화 설비를 갖춘 첫 화물 부두로 조성됐다. 또한 첸난주(黔南州) 내 최초의 전문 화물 부두로, 지역 물류 인프라 확충에 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

샤먼항(厦门港)-마닐라 남항 신규 항로 개통

8월 3일, 머스크(马士基)의 근해 필리핀 노선인 PH1 항로가 공식 개통됐다. 해당 항로는 머스크가 처음으로 개설한 중국 샤먼-필리핀 마닐라 직항 노선이다. 기항 경로는 인천-신항(新港)-닝보(宁波)-샤먼(厦门)-마닐라 남항-상하이(上海)로, 동아시아와 동남아시아의 주요 항만을 포괄한다. 항로 개설로 샤먼에서 마닐라까지의 운송 소요 시간은 3일로 단축됐다.

닝보 저우산항(宁波舟山港), 사상 최단 중·유럽 항로 개설

8월 9일, 시레전드(海杰航运)에 따르면 해당 해운사는 오는 9월 닝보 저우산항에서 ‘중·유럽 북극 급행 항로’를 개통할 예정이다. 이 항로는 중국과 유럽의 주요 항만을 연결하며, 특히 닝보 저우산항과 영국 최대 컨테이너 항만인 펠릭스 토항을 잇는 구간의 편도 운송 기간이 18일로 대폭 단축된다. 이는 닝보 저우산항이 2024년 말 독일 빌헬름스하펜항까지 26일이 소요되는 ‘중·유럽 급행 항로’를 개설한 데 이어, 중·유럽 항로 운송 기간에서 다시 한 번 신기록을 세운 것이다.

싼샤 항운 서비스센터(三峡航运服务中心) 공식 가동

8월 27일, 후베이성 이창시(湖北省宜昌市) 정부는 기자회견을 열고 싘샤 항운 서비스센터가 공식 운영에 들어갔다고 밝혔다. 싘샤 항운 서비스센터의 본격 가동은 이창시가 장강 중·상류 지역에서 내외부를 연결하는 고기능 교통 허브를 구축하는 과정에서 또 한 번 도약을 이뤘음을 의미한다.

9월

‘베이부만항(北部湾港)-베트남-싱가포르’ 항로 공식 개통

9월 2일 소식에 따르면, 컨테이너선 ‘HAIAN VIEW’ 호가 베이부만항을 출항해 베트남과 싱가포르를 향해 항해에 나섰다. 해당 선박에는 류저우(柳州)에서 생

2026년 1월 30일

제 1 호



포커스

산된 건설기계 등 화물이 적재됐다. 이번 출항을 계기로 ‘베이부만항-베트남-싱가포르’를 잇는 RCEP(역내포괄적경제동반자협정) 신규 항로가 공식 개통됐다.

자싱항(嘉兴港), 첫 아프리카 직항 ‘일대일로’ 항로 개통

9월 5일, 자싱항에서 아프리카로 향하는 ‘일대일로’ 신규 항로가 공식 개통됐다. 당일 12시, 홍콩의 벌크선 ‘장성(长盛)’호가 자싱항에서 기반시설 장비 화물을 선적한 뒤 출항해 탄자니아 잔지바르항과 모잠비크 베이라항으로 직항했다. 이번 항로 개설로 자싱항은 중국과 아프리카를 잇는 직항 항로를 처음으로 확보하며, 중·아프리카 해상 물류에서 의미 있는 전환점을 맞이했다.

순펑, ‘바이촨’ (顺丰百川) 디지털·지능형 공급망 플랫폼 공식 공개

9월 11일, 순펑테크놀로지(顺丰科技)는 중국국제서비스무역교역회에서 ‘순펑 바이촨’ 디지털·지능형 공급망 플랫폼을 공식 발표했다. ‘바이촨’ 플랫폼은 글로벌 기업들의 해외 진출과 글로벌화 수요가 확대되는 가운데 산업 특화, 디지털·지능화, 국제화를 핵심 특징으로 내세운다. 이를 통해 다양한 산업 분야 기업들이 전 세계에서 경쟁력 있는 공급망 구조를 구축하고, 보다 효율적이고 고품질의 공급망 이행을 실현할 수 있도록 지원할 예정이다.

전국 녹색·스마트 해운 산학융합 공동체 출범

9월 19일, 전국 녹색·스마트 해운 산업 산학융합 공동체 출범식이 취안저우 해양직업대학(泉州海洋职业学院)에서 열렸다. 현재 글로벌 해운 산업은 친환경과 지능화를 핵심으로 한 구조적 전환기를 맞고 있다. 중국의 ‘해양강국’과 ‘교통강국’ 전략이 본격 추진되면서 해운업은 신에너지 선박 보급, 스마트 항행 기술 고도화, 해운 빅데이터 활용 등 복합적인 과제에 직면해 있다. 이에 따라 분야 간 협력과 고급 융합형 인재에 대한 수요가 커지고 있으며, 이러한 배경 속에서 전국 녹색·스마트 해운 산업 산학융합 공동체가 출범하게 됐다.

10월

중국 교통운수부, 미국 선박에 특별 항만요금 부과

10월 10일, 중국 교통운수부는 공고를 통해, 미국이 2025년 4월 17일 중국의 해운·물류·조선 산업을 대상으로 한 ‘301조 조사 조치’를 발표하고, 2025년 10월 14일부터 중국 관련 선박에 항만 서비스 요금을 추가 부과하기로 한 것에 대해 대응 조치를 시행한다고 밝혔다. 중국 정부는 해당 조치가 국제무역 원칙과



포커스

중·미 해운 협정을 위반한다고 판단해, 같은 날부터 미국 관련 선박에 ‘선박 특별 항만요금’을 부과하기로 결정했다고 설명했다. 이번 요금 부과 대상에는 미국 기업이 소유하거나 운영하는 선박, 미국 기업이 25% 이상 지분을 보유한 선박, 미국 국적기, 미국에서 건조된 선박 등이 포함된다. 요금은 선박이 입항하는 항만의 관할 해사(海事) 관리기관이 징수하며, 관련 법적 근거는 『중화인민공화국 국제해운조례』 등 국내 법규와 국제법의 기본 원칙에 따른다.

전국 최초 내륙수로 컨테이너 ‘녹색 운송 항로’ 개통

10월 15일, 장쑤성 항구그룹(江苏省港口集团) 산하 장쑤원양(江苏远洋)의 ‘장위안 진화이(江远秦淮)’호와 ‘장위안 금릉(江远金陵)’호가 각각 난징항(南京港) 룡탄부두(龙潭港区)와 쉬저우 국제컨테이너터미널(徐州国际集装箱码头)에서 출항했다. 이로써 전국 최초의 내륙수로 컨테이너 녹색 운송 항로가 공식 개통됐으며, ‘수운 장쑤(水运江苏)’ 녹색 항운 회랑 구축이 한 단계 더 진전됐음을 보여준다.

중국·아세안, 자유무역협정 3.0 격상을 위한 의정서 체결

10월 28일, 중국과 아세안은 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 중국-아세안 자유무역협정 3.0 의정서에 서명했다. 이날 서명식에는 중국 측과 아세안 측 대표가 각각 참석했다. 이번 의정서는 디지털 경제와 녹색 경제를 비롯해 공급망 연계 강화, 표준 및 기술 규정과 적합성 평가 절차, 위생·식물위생 조치, 통관 절차 및 무역 원활화, 경쟁 정책과 소비자 보호, 중소기업 지원, 경제·기술 협력 등 총 9개 분야를 포괄한다.

11월

광시 베이부만항(广西北部湾港), 개항 이후 최대 컨테이너선 입항

11월 9일 오후, 20만 톤급 컨테이너선 ‘중원해운 쌍둥이자리호(中远海运双子座)’가 광시 베이부만항 친저우(钦州) 자동화 컨테이너부두 9·10번 선석에 접안했다. 이는 베이부만항 개항 이래 최대 톤수 이자 최장 선형의 컨테이너선이다. 쌍둥이자리호의 적재량은 2만 119TEU이며, 선장은 399.8m다. 이번 항차에서 친저우항 작업량은 약 1만 3천 TEU로 예정돼 있다. 선적 완료 후 선박은 칭다오항(青岛港)을 경유해 네덜란드 로테르담항으로 항할 계획이다. 해당 항로는 아시아와 유럽을 잇는 주요 해상 물류 노선이다.

중국, 미국 선박에 대한 특별 항만요금 부과 잠정 중단



포커스

11월 10일, 중국 교통운수부는 홈페이지를 통해 미국 선박에 대한 특별 항만요금 부과를 잠정 중단하고, 해운·조선업 및 관련 산업 공급망의 안전과 발전 이익에 대한 영향 조사도 함께 중단한다는 내용의 공고를 발표했다. 이번 조치는 2025년 중·미 쿠알라룸푸르 경제·무역 협의에서 도출된 합의를 이행하기 위한 것으로, 국무원의 승인에 따라 2025년 11월 10일 오후 1시 1분부터 시행된다. 이에 따라 미국 측이 중국의 해운·물류·조선 산업을 대상으로 한 301조 조사 최종 조치의 시행을 중단한 것과 보조를 맞춰, 중국 역시 관련 대응 조치를 1년간 유예하기로 했다. 중단 대상에는 미국 선박에 특별 항만요금을 부과하도록 한 기존 교통운수부 공고, 해당 요금 부과 구체적 시행 방안, 해운·조선업 및 관련 산업 공급망의 안전과 발전 이익에 미치는 영향에 대한 조사 개시 공고 등이 포함된다.

중국 첫 26미터급 지능형 능동 파랑 보상 잔교 명명·인도

1월 26일, 중국 해양공정 장비기술발전유한회사(海洋工程装备技术发展有限公司)가 주도하고 중국석유천연가스그룹(中国石油天然气集团有限公司) 산하 바오지석유기계유한회사(宝鸡石油机械有限责任公司)가 공동 개발한 중국 최초 26미터급 지능형 능동 파랑 보상 잔교 ‘심해상운(深海祥云)의 명명 및 인도식이 바오지(宝鸡)에서 열렸다. 해당 설비는 개발 과정에서 다수의 핵심·원천 기술을 동시에 돌파했으며, 이 분야에서 글로벌 경쟁력을 갖춘 기술 성과로 평가된다. 이를 통해 중국의 해양공정 장비 기술 혁신과 고도화에 중요한 기술적 성과가 추가됐다.

『상하이시 해양산업 발전계획(2026—2035년)』 공식 발표

11월 28일, 상하이시 인민정부는 홈페이지를 통해 『상하이시 해양산업 발전계획(2026—2035년)(上海市海洋产业发展规划(2026—2035年))』을 공식 발표했다. 이번 계획은 해양강국 전략을 심도 있게 추진하는 데 초점을 맞추고, 상하이 ‘5대 중심’ 건설의 핵심 과제를 중심으로 현대적 해양도시 건설을 가속화하며, 현대 해양산업 체계를 구축하고, 신성장 동력을 기반으로 상하이 해양경제의 고품질 발전을 추진하는 것을 목표로 한다.

12월

닝보저우산항(宁波舟山港), 중국 첫 ‘연간 100만 TEU급’ 철도항만 터미널 탄생

12월 3일, 이우(义乌) 소상품 화물을 가득 실은 해상·철도 연계 열차가 Ningbo저우산항 베이룬(北仑) 철도항만역으로 들어왔다. 이로써 해당 역의 올해 컨테이너 작업량은 100만 TEU를 공식 돌파했으며, 중국 최초로 ‘연간 100만 TEU급’에



포커스

진입한 철도 항만역이 됐다.

CATL, 세계 최초 ‘선박-육상-클라우드’ 무탄소 해운 통합 솔루션 공개

12월 4일, 상하이에서 열린 국제 해사 전시회에서 CATL(宁德时代) 산하 전기 선박 기술 기업이 ‘선박-육상-클라우드’를 연계한 무탄소 해운 및 스마트 항만·해운 통합 솔루션을 공개했다. 해당 솔루션은 전 세계 최초로 선박과 항만, 클라우드 시스템을 하나로 연결한 무탄소 해운 통합 모델로 소개됐다. 이 솔루션은 선박의 동력 시스템과 지능형 항해 기술, 육상 충·교환 전력 인프라와 선박·전력 분리 운영 방식, 클라우드 기반 통합 관리·항해 시스템을 결합해 기존 선박 운항 과정에서 발생해 온 다양한 운영상의 문제를 해결하는 데 초점을 맞췄다.

광저우항(广州港), 선박 육상전력 설비 전면 구축 완료

12월 17일, 광저우항 난사 2기 부두(广州港南沙二期码头)에 새로 설치된 고·저압 선박 육상전력 설비가 검수를 통과했다. 이에 따라 광저우항은 항내 모든 접안 선박에 육상전력 공급 체계를 구축하게 됐다. 이번에 추가된 설비는 고압 육상전력 3세트(3MW급 1세트, 5MW급 2세트)와 저압 육상전력 2세트로, 총 12개의 전력 접속 설비가 새로 마련됐다. 이를 통해 항에 접안하는 모든 선박이 육상전력을 공급받을 수 있는 여건이 갖춰졌다는 설명이다.

중국 최고인민법원, 「중국 해사재판 보고서(2022~2024년)」 발표

12월 18일, 중국 최고인민법원은 「중국 해사재판 보고서(2022~2024년)」를 발표했다. 이번 보고서는 최근 3년간 전국 각급 해사법원이 해사재판 기능을 충실히 수행하며, 해양 강국 전략 추진과 대외 개방 확대를 사법적으로 뒷받침해 온 성과를 종합적으로 정리한 것이다. 보고서는 해사재판의 현대화를 지속적으로 추진하는 한편, 국제 해사 분쟁 해결 분야에서의 경쟁력을 강화해 중국을 국제 해사 분쟁 해결의 주요 거점으로 육성하려는 노력과 성과를 중점적으로 담았다.

세계 최초 메탄올 이중연료 기반 지능형 초대형 유조선 인도

12월 22일, 중국이 독자적으로 설계·건조한 세계 최초의 메탄올 이중연료 추진 지능형 초대형 유조선이 랴오닝성 다롄(辽宁大连)에서 인도됐다. 이번 선박 인도는 중국 조선 산업이 친환경·지능화 중심의 발전 단계에서 한 단계 도약했음을 보여주는 상징적 성과로, 글로벌 조선 시장에서의 경쟁 우위를 더욱 공고히 했다는 평가다.

2026년 1월 30일

제 1 호



통계 및 자료

■ 경제

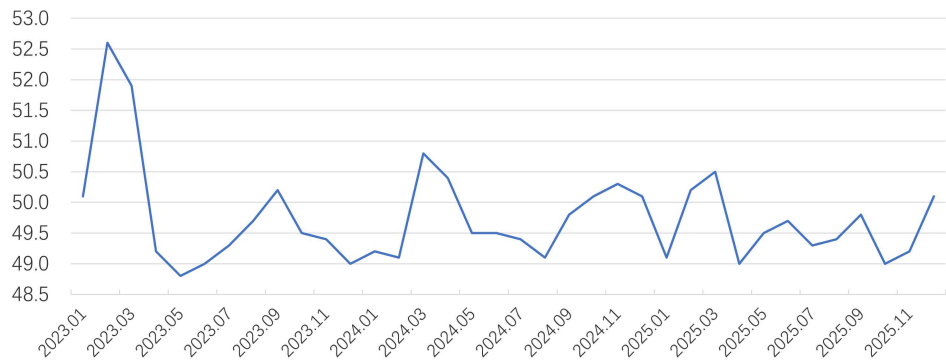
▶ 중국 제조업 PMI

- 2025년 12월 중국 제조업 PMI는 2025년 11월 대비 0.9% 증가, 전년 동기 대비 변동 없음

구분	2025.08	2025.09	2025.10	2025.11	2025.12
PMI(%)	49.4	49.8	49.0	49.2	50.1

자료: 중국국가통계국

〈중국 제조업 PMI(%)〉



▶ 중국 수출입액

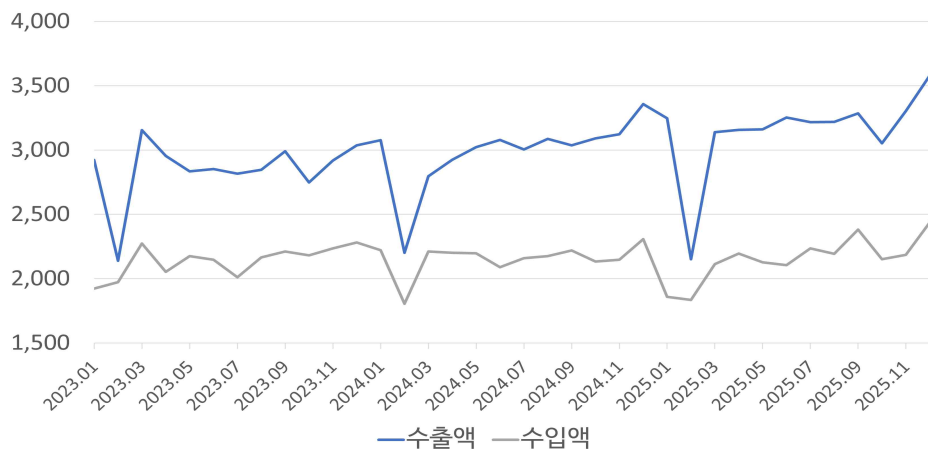
- 2025년 12월 중국 수출액은 2025년 11월 대비 8.4% 증가, 전년 동기 대비 6.6% 증가
- 2025년 12월 중국 수입액은 2025년 11월 대비 11.5% 증가, 전년 동기 대비 5.7% 증가

(억달러)

구분	2025.08	2025.09	2025.10	2025.11	2025.12
수출액	3,218	3,285	3,053	3,303	3,577
수입액	2,194	2,381	2,152	2,186	2,436

자료: 중국국가통계국

〈중국 수출입액(억 달러)〉





통계 및 자료

■ 해운

▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

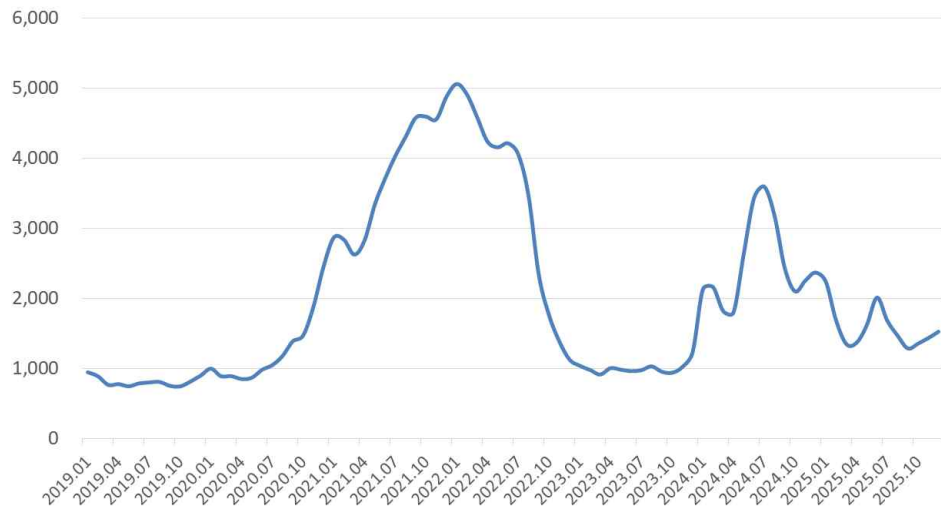
- 2025년 12월 상하이컨테이너운임지수는 2025년 11월 대비 6.4% 상승, 전년 동기 대비 35.6% 하락

(USD/TEU)

항목	2024	2025	월평균			전월대비
			10월	11월	12월	
종합 지수	2,506.27	1,581.34	1,356.23	1,435.79	1,528.33	6.40%
유럽(기본항구)	3,132	1,587	1,201	1,378	1,540	11.80%
지중해(기본항구)	3,797	2,529	1,730	2,086	2,753	32%
미국 서부(기본항구)	4,987	2,551	2,051	1,828	1,878	2.70%
미국 동부(기본항구)	6,463	3,723	2,944	2,565	2,712	5.70%
페르시아만(두바이)	1,847	1,427	1,319	1,756	1,949	11%
호주-뉴질랜드(멜버른)	1,536	1,106	1,337	1,554	1,282	-17.50%
서아프리카(라고스)	4,073	3,921	3,749	3,606	3,322	-7.90%
남아프리카(더반)	3,568	2,604	2,845	2,539	2,252	-11.30%
남아메리카(산토스)	5,676	2,988	2,572	1,770	1,440	18.70%
일본 간사이(기본항구)	295	312	312	312	312	0%
일본 관동(기본항구)	303	319	321	321	321	0%
동남아(싱가포르)	487	464	452	531	547	3.10%
대한민국(부산)	153	139	138	142	141	-0.90%
중앙, 남아메리카(만사니요)	-	1,733	1,709	1,486	1,388	-6.60%
동아프리카(몸바사)	-	2,087	2,087	2,588	2,158	-16.60%

자료: 항운교역소

<2019-2025 상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)>



2026년 1월 30일

제 1 호



통계 및 자료

■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

- 2025년 11월 중국 컨테이너항만 처리량은 2025년 10월 대비 1.8% 증가,
1~11월 컨테이너항만 처리량은 전년 동기 대비 6.6% 증가

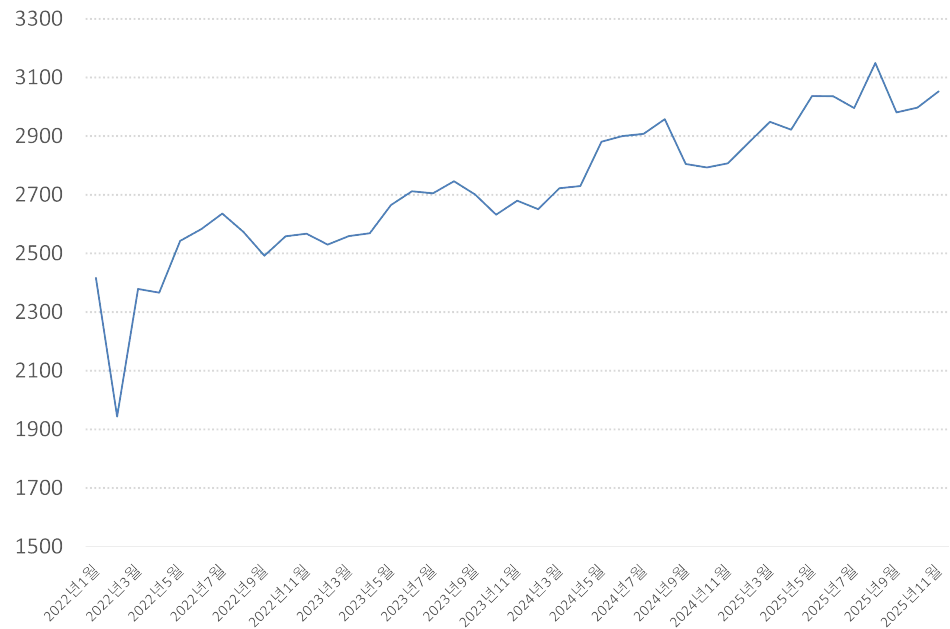
(만 TEU)

구분	2025.11	전월대비	2025.1~11	전년동기대비
중국	3,052	1.8%	32,473	6.6%
상하이	449	-0.9%	5,056	6.7%
닝보저우산	372	-2.1%	3,999	10.7%
선전	307	-2.2%	3,241	6.6%
광저우	249	7.3%	2,527	5.7%
칭다오	275	-0.7%	3,037	7.0%
톈진	188	-2.1%	2,273	2.9%
샤먼	112	12.0%	1,125	1.9%
잉커우	50	0.0%	536	7.0%
다롄	49	0.0%	499	1.2%
베이부완	90	-5.3%	910	10.7%

자료: 중국 교통운수부

<2022-2025년 월간 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만 TEU



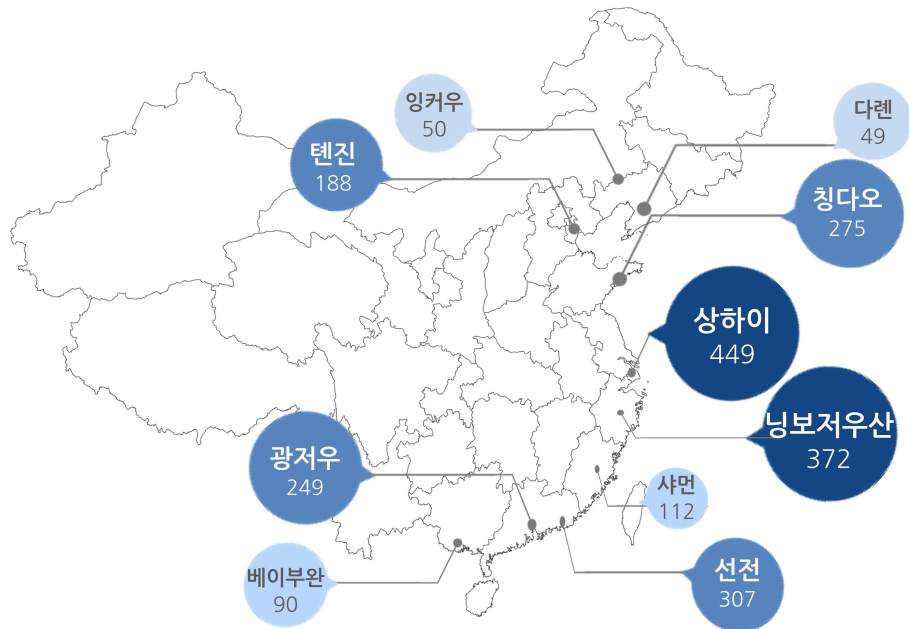
2026년 1월 30일

제 1 호



통계 및 자료

〈2025년 11월 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)〉



수산

▶ 중국 수산물 생산량

- 2025년 11월 중국 수산물 총생산량은 2025년 10월 대비 6.73% 증가,
1~11월 수산물 총생산량은 전년 동기 대비 4.05% 증가

(만톤, %)

구분	2025.1-11월	전년 동기 대비
해양 어획량	900.26	0.70%
해수 양식 생산량	2,479.29	5.23%
내수면 어획량	89.37	1.18%
내수면 양식 생산량	3,179.95	4.21%
총 생산량	6,648.87	4.05%

자료: 중국 어업어정관리국

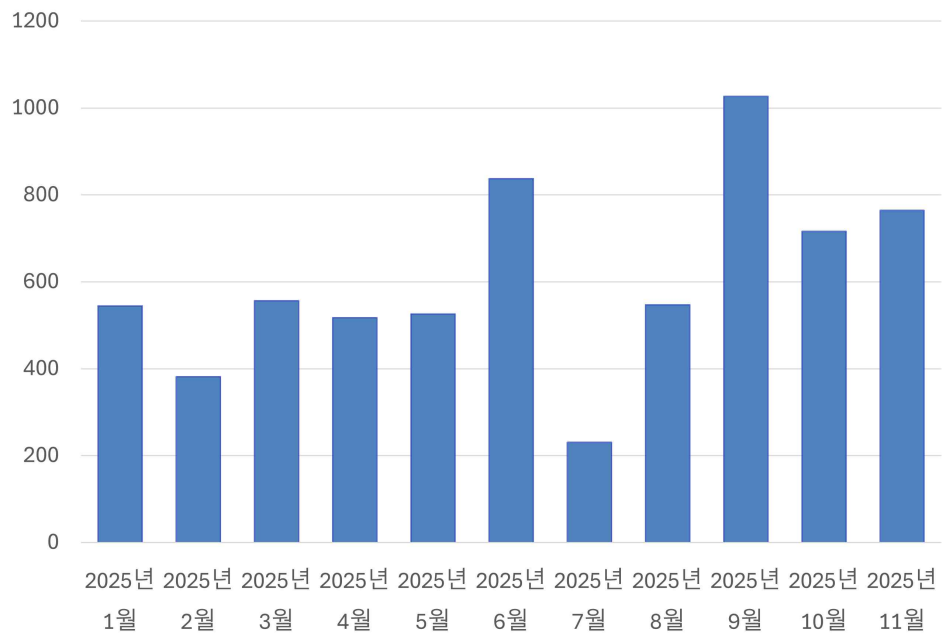
2026년 1월 30일

제 1 호



통계 및 자료

〈2025년 월간 수산물 총생산량 (만톤)〉



〈 중국연구센터 〉

2026년 1월 30일
제 1 호

김태일 중국연구센터장, 이메일 : ktizorro@kmi.re.kr
김가림 인턴, 김용민 인턴, 정대찬 인턴, 이메일 : chinacenter@kmi.re.kr
김명화 행정원, 이메일 : jinminghua@kmi.re.kr