

월간

## KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2026년 2월 28일

No. 2

## 이슈와 동향 1

- Ningbo-Zhuoshan항 스마트 도선 시스템 구축 전략 ..... 1
- 2025년 중국 연안 항만 발전회고와 2026년 발전 전망 ..... 9

## 해양수산뉴스 13

- 중국, 교통·물류 선도기업 육성 본격화 ..... 13
- 광저우항, 컨테이너물동량 1월 250만 8,000TEU로 역대 최고치 기록 .... 14
- 상하이항, 컨테이너물동량 1월 506만TEU 돌파, 역대 최고치 기록 .... 15
- 저장성, 2026년 해양 생산총액 6% 안팎 성장 목표 ..... 18

## 포커스 22

- 상하이해운거래소, 2025년 컨테이너선 해운시장 회고와 2026년 전망 ..... 22

## 통계 및 자료 40

- 경제/해운/항만/수산 ..... 40



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



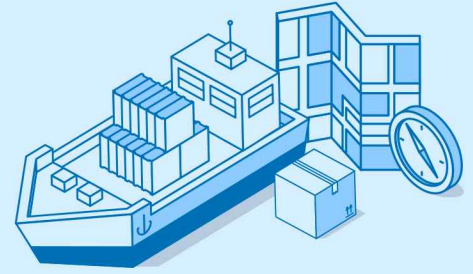
+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



## 요 약



### 이슈와 동향

#### · 닝보-저우산항 스마트 도선 시스템 구축 전략

- 중국 전문가, 닝보-저우산항 스마트 도선 시스템 구축을 위해 첨단 기술 및 AI 기술을 활용한 지능형 협업 체계 구축, 데이터 기반 안전 기술 확보, 자원 스케줄링 최적화 및 인재 양성 등 제언

#### · 2025년 중국 연안 항만 발전회고와 2026년 발전 전망

- 2025년 중국 연안 항만은 대외무역 호조에 힘입어 물동량과 컨테이너 처리량이 예상보다 높은 성장세를 기록했으며, 2026년에는 글로벌 불확실성 속에서도 완만한 성장과 구조 고도화를 이어갈 전망

### 해양수산뉴스

#### · 중국, 교통·물류 선도기업 육성 본격화

- 중국 정부는 자국 물류 기업의 글로벌 경쟁력 강화와 공급망 안전 확보를 위해 2030년까지 약 100개의 종합 물류 기업과 10개 이상의 글로벌 선도기업 육성을 목표로 하는 「행동방안」을 발표함

#### · 광저우항, 컨테이너물동량 1월 250만 8,000TEU로 역대 최고치 기록

- 광저우항의 올해 1월 컨테이너물동량은 250만 8,000TEU로 전년 동기 대비 14.81% 증가해 역대 최고치를 경신하며 가파른 성장세를 기록함

#### · 상하이항, 컨테이너물동량 1월 506만TEU 돌파, 역대 최고치 기록

- 상하이항은 2026년 1월 컨테이너 처리량·해철 연계 물류·신사업 전반에서 사상 최고 기록을 세우며 글로벌 허브 항만으로서의 위상을 더욱 공고히 함

#### · 저장성, 2026년 해양 생산총액 6% 안팎 성장 목표

- 저장성은 2026년까지 해양 생산총액 6% 성장을 목표로 항만·어업·신산업·AI를 축으로 해양경제 고도화에 속도를 냄

### 포커스

#### · 상하이해운거래소, 2025년 컨테이너선 해운시장 회고와 2026년 전망

- 상하이해운거래소가 발간한 “2025-2026년 수상운송 동향 보고서”에 따르면, 2025년 글로벌·중국 해운시장은 관세전쟁·지정학 리스크와 수급 변화 속에서 운임 하락·변동성 확대, 선복 증가에 따른 하방 압력이 작용했다고 분석됨
- 아울러 2026년 전 세계 컨테이너 운송 수요는 약 2.5% 증가할 것으로 예상되는 반면, 선복 규모는 약 4.6% 확대될 것으로 예상되어 향후 선복 과잉 현상이 더욱 뚜렷해질 것으로 예상됨. 이에 따라 컨테이너선 시장은 하방 압력에 직면할 것으로 전망됨



## 이슈와 동향

### 닝보-저우산항 스마트 도선 시스템 구축 전략<sup>1)</sup>

닝보-저우산항의 ‘스마트 도선’이 핵심 항만으로 도약하기 위한 원동력으로 급부상했다. 선박이 안전하고 효율적으로 항구에 드나드는 핵심 단계인 도선 업무에서 지능화 전환은 선택이 아닌 필수이다. 스마트 도선은 첨단 ICT 기술과 지능형 알고리즘, 그리고 혁신적인 관리 이념의 융합을 통해 자원 통합과 프로세스 최적화를 구현하며, 도선 작업의 효율성·안전성·정밀도를 극대화하고 있다. 중국의 도선 전문가인 덩인차오(邓印超)와 덩더용(丁得勇)은 닝보-저우산항의 스마트 도선 구축에 대해 다음과 같은 견해를 제시하였다.

#### 다주체 지능형 협업 체계 구축

보통 선박의 입항 도선 업무는 VTS(해상교통관제시스템) 관제, 항만 스케줄링, 도선 배정, 예인선 배치 등 여러 주체의 협업으로 이루어진다. 하지만 현재는 각 부문과 데이터 시스템이 서로 독립적으로 운영되고 있어, 업무 하나를 끝내기 위해 많은 소통과 조율이 필요하다.

특히 화물 적재 계획이 바뀌거나 항로에 문제가 생겨 계획을 변경해야 할 때, 다수의 주체 간 소통에 시간이 과도하게 소요되어 항만 전체의 생산 효율이 떨어지는 일이 잦다. 이러한 문제를 해소하기 위해 ‘항만 운영-교통 관제-도선-예인선’을 하나로 잇는 지능형 협업 체계가 필요하다. 이 체계는 고성능 통신망과 데이터 공유 플랫폼, 지능형 의사결정 시스템을 통해 각 주체 사이의 협업 장벽을 허무는 핵심이 될 것이다.

구체적으로는 레이더와 CCTV, 5G 네트워크 등을 통해 실시간 데이터를 빠르게 공유하고, 클라우드 기반의 ‘협업 지휘 중추’를 만들어 의사결정을 지원해야 한다. 또한 선박의 위치, 속도 등 동적 데이터와 물살, 바람 같은 환경 정보를 결합해 최적의 입출항 순서와 예인선 배치 계획을 세워야 한다. 마지막으로 실시간 모니터링을 통해 기상 악화 등 돌발 상황이 발생하면 즉시 전략을 수정함으로써 항만 운영이 끊임없이 안전하게 이어지도록 해야 한다.

#### 다차원 데이터 기반의 안전 보장 기술 확보

현재 항구 내 도선은 주로 도선사의 경험과 감각에 의존하고 있다. 하지만 선박 데이터와 조종 과정이 디지털로 시각화 되고, 지능형 충돌 방지 시스템이 보조해

2026년 2월 28일  
제 2 호

1) 《航运交易公报》总第1468期，2026年2月3日出版，邓印超，丁得勇，关于宁波舟山港智慧引航的思考



## 이슈와 동향

준다면 도선사는 훨씬 더 안전하게 임무를 수행할 수 있고 항구 효율도 높아질 것이다.

먼저, 과학적인 도선을 위해선 체계적인 선박 데이터베이스가 필요하다. 선사, 선급 등과 데이터를 안정적으로 공유해 선박 정보를 실시간으로 업데이트해야 한다. 이 데이터베이스는 선박의 크기나 무게 같은 기본 정보부터 과거 운항 기록, 정비 이력까지 담은 종합적인 ‘통합 정보 인프라’가 되어야 한다. 도선사는 이를 통해 선박의 특성을 깊이 이해하고 합리적인 계획을 세울 수 있을 것이다.

둘째, 날씨나 물살, 조종 과정을 디지털 화면으로 볼 수 있어야 한다. 주요 수역에 센서를 설치해 풍향, 유속 등을 실시간으로 수집하고, 특히 물살이 복잡한 곳의 흐름을 고해상도로 관측해 도선사에게 제공해야 한다. 이를 통해 도선사는 위험을 미리 예측할 수 있고, 관제 센터는 선박이 들어오기에 가장 좋은 타이밍을 결정할 수 있다. 또한 예인선의 줄이 얼마나 힘을 받고 있는지 디지털로 전송 받아 도선사가 정밀하게 배를 조종할 수 있도록 해야 한다.

셋째, 인공지능(AI)을 활용한 지능형 충돌 방지 시스템이다. 적외선 카메라 등을 통해 안개 속에서도 앞을 잘 볼 수 있게 지원하고, AI가 주변 배와의 충돌 위험을 계산하여 위험할 경우 경고와 함께 피할 길을 제시함으로써 안전을 철저히 보장할 수 있다.

### 도선 자원 배치 최적화와 인재 양성

현재의 차량과 선박의 인력 기반 배치 시스템은 스마트하게 업그레이드해야 한다. 교통 체증이나 돌발 상황이 생겼을 때 사람의 힘만으로는 대응이 늦어질 수 있기 때문이다.

우선 지능형 알고리즘을 활용해 도선선과 차량 배치를 최적화해야 한다. 위성 항법과 사물인터넷(IoT) 기술로 장비들의 위치를 실시간 모니터링하고, 돌발 상황이 생기면 즉시 계획을 조정해 업무의 연속성을 지켜야 한다.

또한 도선사의 역량을 키우는 방식도 바뀌어야 한다. 기존의 견습 방식에서 벗어나 실제와 똑같은 환경의 ‘선박 시뮬레이터’를 활용해야 한다. 이를 통해 평소 겪기 힘든 위험 상황을 가상으로 체험하며 대응력을 키울 수 있을 것이다. 실제 사고 사례들을 데이터로 만들어 공부하고, 여러 부서가 함께 협동하는 훈련을 반복한다면 실제 위기 상황에서도 신속하고 질서 있게 대응할 수 있을 것이다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 이슈와 동향

### 2025년 중국 연안 항만 발전회고와 2026년 발전 전망<sup>2)</sup>

#### 1. 2025년 중국 연안 항만 발전회고

##### 1.1 2025년 중국 연안 항만 처리량, 안정적 증가세 속 높은 성장

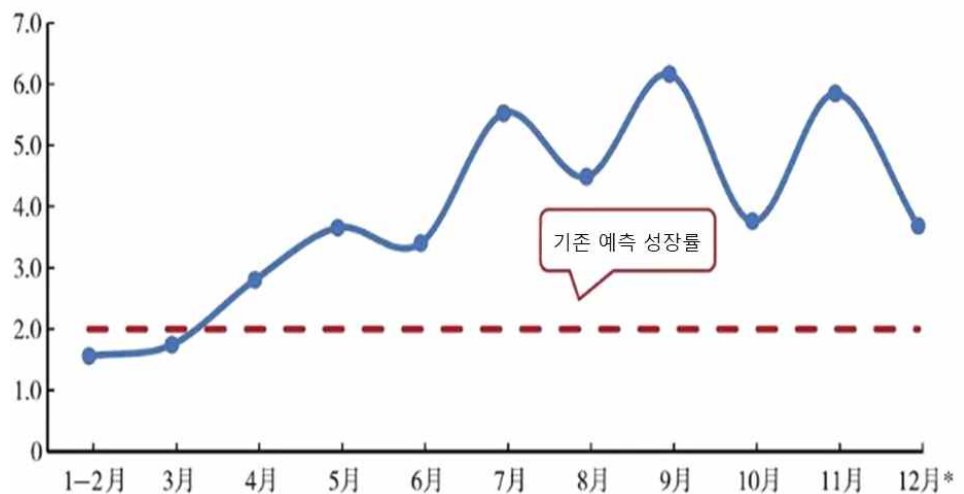
2025년 중국 연안 항만의 화물 처리량은 총 116억 톤에 이를 것으로 전망된다. 이는 전년 대비 3.7% 증가한 수치로, 2024년보다 0.2%포인트 높은 성장률이다. 전반적인 증가세는 안정적인 흐름을 보이고 있다.

이러한 성과의 주요 원인은 대외무역 수출이 견조한 성장세를 유지하면서, 대외무역 컨테이너 운송이 크게 늘었기 때문이다. 광석 수입과 컨테이너 운송 확대의 영향으로 대외무역 항만 처리량은 약 4.2% 증가할 것으로 예상된다.

한편, 내륙 화물 처리량은 컨테이너, 비금속 광물, 곡물 운송 증가에 힘입어 3.3%의 성장률을 기록할 전망이며, 이는 전년 대비 2.1% 빠른 증가세다.

[표 1] 2025년 연안 항만 화물 처리량 월별 증가율 변화

단위:%



##### 1.2 컨테이너 물동량 증가, 예상치 상회

2025년 중국 항만의 컨테이너 처리량은 3.5억 TEU를 넘어 전년 대비 약 6.8% 증가하며, 2년 연속 약 7% 수준의 높은 성장세를 이어갈 전망이다.

2) 《中国港口》2025年沿海港口发展回顾与2026年发展. 贾大山, 徐迪, 蔡鹏, 付金秀交通运输部水运科学研究院



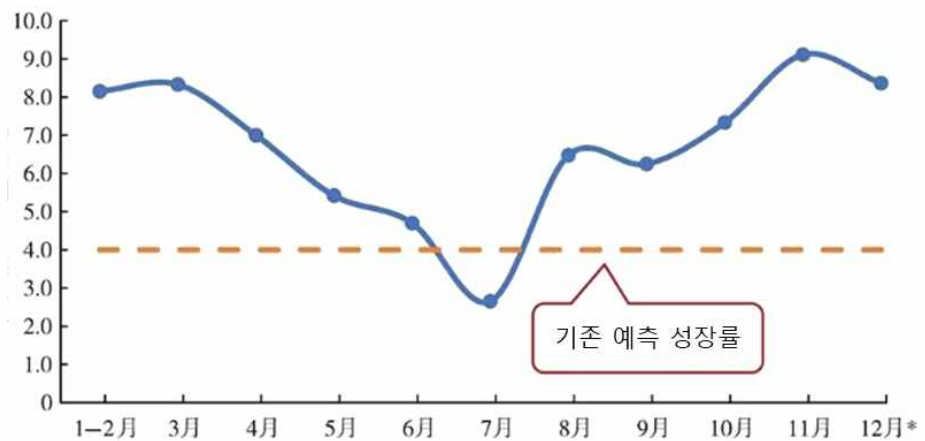
## 이슈와 동향

항로별로는 내항(2.5%)과 연안·지선(1.2%) 물동량 증가율이 둔화된 반면, 국제 노선은 11.5% 증가해 국제금융위기 이후 약 15년 만의 최고 성장률을 기록할 것으로 예상된다.

분기별로는 1분기 8.2%로 양호하게 출발한 뒤 2·3분기에 둔화되었으나, 4분기에는 대외무역 회복과 기저효과 영향으로 8.3%까지 반등하는 흐름을 보였다

[표 2] 2025년 항만 컨테이너 처리량 월별 증가율 변화

단위: %



2025년 중국 연안 항만의 컨테이너 처리량은 전년 대비 약 7% 증가해 내륙 항만(약 5%)보다 빠른 성장세를 보였다. 지역별로는 장강삼각주(8.7%)가 가장 높은 증가율을 기록하며 성장세가 확대된 반면, 환발해(6.2%)와 주강삼각주(5.3%)는 증가폭이 다소 둔화됐다.

주요 항만의 전략적 위상도 강화되고 있다. 상하이항은 연간 5,500만TEU 돌파가 예상되며, Ningbo-Zhoushan항은 4,000만TEU급 항만으로 자리매김했다. 선전항(3,550만TEU), 광저우항(2,750만TEU), 칭다오항(3,300만TEU), 텐진항(2,400만TEU)도 안정적인 처리량을 유지하고 있다. 베이부만항과 쑤저우항은 1,000만TEU를 돌파할 전망이다. 양푸항은 하이난 자유무역항 지원 확대에 힘입어 약 340만TEU로 70% 가까운 높은 증가세를 보일 것으로 예상된다.

전반적으로 연안 항만의 성장세가 두드러지며, 특히 장강삼각주와 주요 허브 항만을 중심으로 전략적·경제적 역할이 더욱 강화되고 있다.

2026년 2월 28일

제 2 호

13 항만 건설 투자 규모는 소폭 감소, 부두 처리 능력은 적정 수준 유지



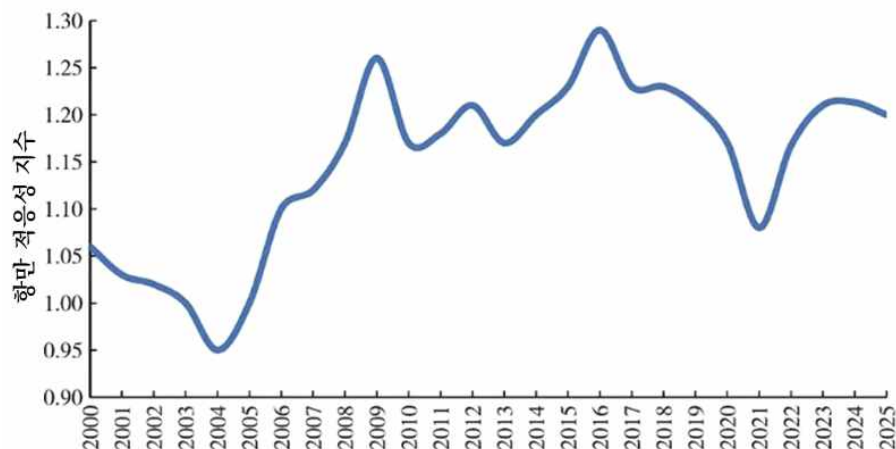
## 이슈와 동향

2025년 연안 항만 건설 투자액은 900억 위안 이상으로 예상되며, 전년 대비 약 0.5% 감소할 전망이다. 다만 스마트·친환경 전환을 중심으로 한 주요 항만 프로젝트들이 지속적인 성과를 내고 있다.

상하이·톈진·산둥 등 주요 지역에서 스마트·친환경 항만을 중심으로 한 핵심 항만 프로젝트가 본격 추진되고 있으며, 칭다오항의 40만 톤급 광석 부두 가동과 함께 닝보저우산항, 광저우항, 황화항(黃驊港) 등에서도 대형 항만 건설 사업이 잇따라 착공됐다.

2025년에는 중국 연안 항만에 만 톤급 이상 부두가 약 70개 늘어나 처리 능력이 확대될 전망이다. 다만 처리 능력 적응도는 약 1.2 수준으로 전년 대비 소폭 하락했으나, 전반적으로는 적정 수준의 선행 상태를 유지하고 있다.

[표 3] 연안 항만 적응성 지수 변화



### 14 항만 기업 실적 양극화, 자본시장 성과는 대세 대비 부진

2025년 3분기 누적 기준, 중국 A주 시장에 상장된 항만 기업 15개사(진저우항 제외)의 매출액은 약 1,518억 위안으로 전년 동기 대비 2.2% 증가하며 외형적 성장은 유지했다. 그러나 같은 기간 순이익은 총 305억5,000만 위안(6조 4,460억원)으로 집계되어, 2024년 연간 기준 8.3% 증가세에서 2.2% 감소세로 전환되며 수익성 둔화가 나타났다. 이는 항만 업종 전반의 수익 구조가 압박을 받고 있음을 보여준다.

기업별 실적을 살펴보면, 15개 기업 중 9개사의 이익이 감소한 반면, 6개사만이 실적 회복을 기록해 업계 내 성과 격차가 뚜렷하게 확대되었다. 또한 항만 업종 상장사의 평균 자기자본이익률(ROE)은 6.2%로 전년 동기 대비 0.5포인트 하락하

2026년 2월 28일

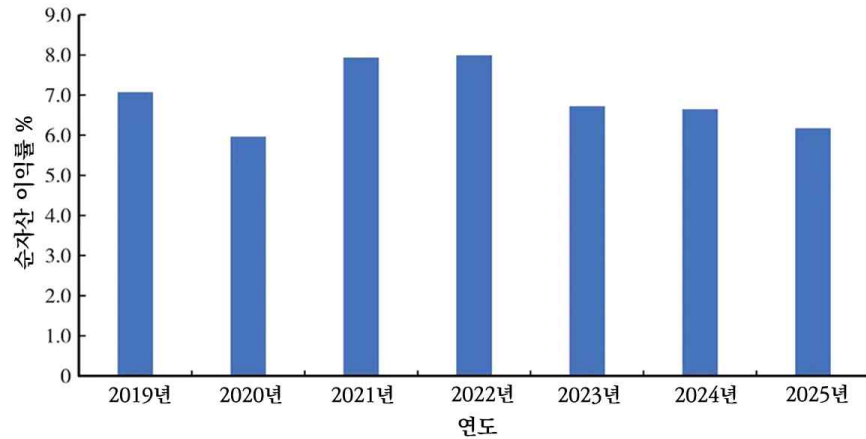
제 2 호



## 이슈와 동향

며, 최근 몇 년간 이어져 온 하향 추세를 지속했다.

[표 4] 2019~2025년 각 1~3분기 순 자산 이익률



한편, 진저우항 주식회사는 재무 조작으로 상장 폐지된 최초의 항만 상장기업 사례로, 항만 업종 전반에 대한 감독 강화와 투자자 보호 필요성을 부각시켰다.

2025년 자본시장이 전반적으로 상승세를 보인 것과 달리, 항만 업종은 순이익 감소의 영향으로 주가 흐름이 부진했다. 상하이종합지수가 연간 20% 이상 상승한 반면, 항만 상장기업 CPSI 지수는 오히려 하락하며 항만 업종의 자본시장 성과가 대세에 크게 못 미친 것으로 나타났다.

### 1.5 항만 발전의 안정적 추진

#### (1) 전략적 계획을 통한 항만의 새로운 여정

2025년은 중국의 제14차 5개년 계획이 마무리되는 해로, 항만 산업은 인프라 고도화와 운송 서비스 역량 강화를 지속해 왔다. 이를 통해 종합 교통체계 구축과 국가 경제·사회 발전을 뒷받침하는 핵심 역할을 수행하고 있다. 항만 업계는 ‘제15차 5개년 계획(十五五)’을 대비한 중장기 전략 구상과 초기 설계 작업도 적극 추진하고 있다. 아울러 ‘통합적 융합’, ‘안전성 제고’, ‘디지털·지능화 고도화’, ‘친환경 전환’을 핵심 방향으로 삼아 항만의 고품질 발전을 가속화하고, 항만 산업 발전의 새로운 국면을 열어가고 있다.

#### (2) 법규 및 제도적 환경의 지속적 완비



## 이슈와 동향

2025년 중국은 해운 관련 법·제도를 전면적으로 정비하며 제도적 환경을 강화했다. 「국제해운조례」 5차 개정을 통해 해운 거래 플랫폼과 무선박운송인(NVOCC) 감독 규정을 신설하고, 국제 시장의 차별적 조치에 대응하는 반제 조항을 구체화함으로써 해운 권익 보호와 시장 공정성을 제고했다.

또한 하이난 자유무역항은 2025년 말 전 섬 봉관 운영을 시작하며 ‘1선 개방, 2선 관리, 섬 내 자유’ 체제를 구축했다. 무관세 정책과 통관 정보화 시스템 도입은 물류·무역·제조 전반의 공급망 구조 재편과 통관 효율성 향상을 촉진하고 있다.

아울러 「해상법」을 30여 년 만에 전면 개정해 2026년 5월부터 시행할 예정이며, 배상 책임 한도 상향, 배상 기준 통일, 전자 운송 문서의 법적 효력 명확화, 유류 오염 책임 강화, 선원 권익 보호 규정 보완 등을 통해 디지털 해운 기반 확립과 해사 안전 및 종사자 보호를 강화하였다.

### (3)내수 확대 지원 및 물류 비용 절감 역량 강화

중국 정부는 소비 진작과 물류비 절감을 목표로 교통운수 분야의 설비 갱신과 서비스 고도화를 지속적으로 추진하고 있다. 특히 교통운수부는 문화관광부와 함께 크루즈 운송 및 관광 서비스 활성화 정책을 발표하여, 크루즈 노선 확대와 소비 상품 다양화를 통해 크루즈 경제의 빠른 성장을 유도하고 있다. 그 결과 2025년 1~11월 크루즈 여객 수송량은 전년 대비 27.8% 증가한 126만 5천 명을 기록하였다.

한편, 교통운수부는 철도·항만 간 연계를 강화하기 위해 ‘일항일책(一港一策)’ 컨테이너 철·수 복합운송 발전 행동계획을 시행하며, 인프라 연계, 운영 협력, 제도·데이터 통합을 통해 종합운송 효율을 제고하고 사회 전반의 물류비 절감을 추진하고 있다. 이러한 정책 성과로 2025년에는 15개 노선이 철·수 복합운송 대표 사례로 선정 되었으며, 항만 컨테이너 철·수 복합운송 물동량은 연간 15% 이상의 높은 성장세를 보였다.

### (4)지속적 발전 및 스마트 항만 건설의 가시적 성과

중국의 스마트 항만 발전은 자주적 과학기술 역량과 오픈소스 기술 확산을 기반으로 빠르게 추진되고 있다. DeepSeek 등 중국 오픈소스 기술은 항만과 공급망 분야에서 인공지능 활용의 진입 장벽을 낮추며, 새로운 공급망 운영 방식과 생태계 형성의 핵심 동력으로 작용하고 있다. 이에 따라 교통운수부 등 7개 부처는 「“인공지능+교통운수” 시행 의견」을 통해 항만 지능형 감지 네트워크 구축,



## 이슈와 동향

터미널 설비의 디지털화·자동화·지능화 업그레이드, 데이터 기반 종합 관리 시스템과 전 과정 물류 협업 시스템 구축을 추진하고 있다.

중국은 현재 60개의 완전자동화 항만을 구축해 세계 선두를 유지하고 있으며, 텐진항·칭다오항·푸저우항·선전 마완항 등 주요 항만에서는 자동화율 제고, 전 공정 지능화, 비용 절감과 탄소 감축 등 가시적인 성과가 나타나고 있다. 특히 칭다오항과 상하이항은 자동화 컨테이너 처리 효율과 단일 일일 처리량에서 세계 신기록을 수립하며, 스마트 항만 건설이 항만 운영 효율과 국제 경쟁력을 실질적으로 강화하고 있음을 보여주고 있다.

### (5)친환경 발전 이념 수립 및 친환경 항만 건설 가속화

중국은 ‘탄소 정점·탄소 중립(双碳)’ 전략을 중심으로 연안항만의 친환경 전환을 본격적으로 추진하고 있다. 교통운수부와 관계 부처는 교통운수-에너지 융합 정책과 국제 친환경 해운 회랑 협력을 통해 항만과 항로의 청정에너지 활용 및 녹색 연료 저장·공급 네트워크 구축을 가속화하고 있다. 이에 따라 주요 국제 허브 항만의 컨테이너 수평 운송 장비 친환경화 비율이 이미 60%를 넘어섰다.

또한 상하이항과 칭다오항 등은 ‘5성급 녹색 항만 구역’으로 선정 되었고, LNG와 메탄올 등 선박 대체 연료 공급에서도 선도적 성과를 거두고 있다. 이러한 흐름 속에서 중국은 선박 친환경 연료 공급의 네트워크화를 단계적으로 구축하며 녹색 항만 체계 전환을 지속적으로 추진하고 있다.

### (6)업계 고품질 발전 선도 및 세계 일류 항만 건설 추진

중국경제정보사와 교통운수부 수운과학연구원은 5년 연속으로 「세계 일류 항만 종합평가 보고서」를 공동 발표하고 있다. 2025년 평가 결과에 따르면, 싱가포르항과 상하이항은 여전히 세계 일류 항만의 선도 그룹을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

닝보-저우산항은 높은 효율의 집약적 안벽 활용 능력, 지속적으로 강화되고 있는 항만 연계 산업 클러스터 효과, 그리고 종합적인 해운 서비스 기능을 바탕으로 2025년 처음으로 세계 일류 항만 선도 그룹에 진입하였다.

2026년 2월 28일  
제 2 호

## 2. 2026년 중국 연안 항구 발전 전망

‘제15차 5개년 계획’ 기간 동안 세계 경제는 저성장 기조를 이어가고, 중국



## 이슈와 동향

경제는 안정적인 성장세를 유지할 전망이다. 이에 따라 연안 항만 물동량은 기저는 높지만 성장률은 낮은 특징을 보이며, 대외 불확실성으로 생산 변동성은 다소 확대될 것으로 예상된다.

연안 항만의 화물·컨테이너 물동량은 각각 연평균 약 2%와 3% 성장할 전망이다. 석탄·석유화학·철강 등 전통 산업 수요가 정체되면서 벌크 화물의 성장 여력과 비중은 감소할 것으로 보인다. 석탄은 안정적 수준을 유지하고, 원유와 천연가스 수입은 증가하나 광석 물량은 줄어듦 전망이다.

반면 컨테이너 운송 비중은 확대되며, 알루미늄 보크사이트, 신에너지 자동차, 히트류 등 신흥 화물과 국경 간 전자상거래의 성장으로 항만 산업의 새로운 성장 동력이 형성될 것으로 예상된다.

### 2.1 2026년 항만 화물 물동량의 안정적 성장

2026년은 제15차 5개년 계획의 출발 연도로, 대외 불확실성 속에서도 국내 경제는 정책 지원과 기술 혁신을 바탕으로 안정적인 기반을 유지할 전망이다. 이에 따라 연안 항만의 생산과 화물 물동량은 안정적 성장세를 이어가며, 물동량은 약 120억 톤으로 전년 대비 약 3% 증가할 것으로 예상된다. 기간별로는 1분기 호조 이후 2~3분기에는 기저효과로 성장률 변동이 나타나고, 4분기에는 다시 안정적인 흐름을 보일 것으로 전망된다.

### 2.2 컨테이너 물동량의 안정적 성장세 지속

2026년 세계 경제 둔화에도 불구하고 중국 경제는 정책 지원과 제15차 5개년 계획의 본격 추진에 힘입어 약 5% 내외의 안정적 성장세를 유지할 전망이다. 이에 따라 전국 항만의 컨테이너 물동량은 약 3.7억 TEU로 전년 대비 4.5% 증가하며, 성장률은 다소 완화되더라도 안정적 증가 추세를 이어갈 것으로 보인다.

국제 항로는 약 4.0%, 연안 및 내수 항로는 약 5.0% 성장할 것으로 예상되며, 주요 항만들은 국제 경쟁력과 글로벌 서비스 기능을 지속적으로 강화하고 있다. 또한 ‘일항일책’ 정책에 따른 철도-수운 복합운송 확대에 힘입어 관련 물동량은 약 15%의 높은 성장세를 유지할 전망이다.

### 2.3 항만 건설 투자는 높은 수준을 유지, 기업의 이익 규모의 전망

중국 연안 항만 건설 투자는 글로벌 불확실성 확대 속에서도 공급망 안정과 국가 전략 지원을 위해 높은 수준을 유지할 전망이다. 세계적 항만 조성, 허브 체계

2026년 2월 28일

제 2 호



## 이슈와 동향

구축, 대형 프로젝트 추진과 함께 스마트·그린 전환에 따른 자동화·디지털·친환경 인프라 투자가 지속될 것으로 보이며, 적극적 재정·통화 정책이 이를 뒷받침할 것으로 예상된다.

다만 2026년 항만 기업은 저속 성장 기조 속에서 투자 확대에 따른 부채 부담이 증가할 가능성이 있다. 가치사슬 확장을 통해 수익 기반을 다변화하고 있으나 경쟁 심화로 수익성 압박이 존재하며, 전체 이익 규모는 안정적이지만 자기자본이익률(ROE)은 하락할 가능성이 높다.

### 2.4 2026년 항만 발전의 중점 과제

#### (1) ‘제15차 5개년 계획(十五五)’의 안정적 출발

제15차 5개년 계획’의 출발점인 2026년을 맞아 중국 연안 항만은 국가 종합 교통망 구축과 연계해 다섯 가지 방향을 중심으로 발전 전략을 추진할 예정이다.

첫째, 세계적 수준의 항만 군집 구성과 전문화·노후 부두 개조를 통해 기반시설을 강화하고, 항만-내륙 연계를 심화해 허브 기능과 회복탄력성을 제고한다.

둘째, 복합운송 확대와 항로 최적화를 통해 운영 효율을 높이고 물류 비용을 절감한다.

셋째, 하이난 자유무역항과 상하이 국제해운중심 건설 등 국가 전략과 연계해 공급망 안정성과 대외 개방 수준을 강화한다.

넷째, 친환경·지능화 전환을 가속화하여 대체연료 활용, 육상전원 확대, 자동화 및 데이터 기반 운영 고도화를 추진한다.

다섯째, 항만-산업-도시 및 항만-해운-무역 간 융합을 통해 항만 생태계를 조성하고 차별화된 경쟁 구조를 형성한다.

즉, 15차 5개년 계획 초기 단계에서 중국 항만은 인프라 고도화, 효율 개선, 전략 연계, 녹색·디지털 전환, 생태계 구축을 축으로 종합 경쟁력 강화를 도모할 전망이다.

#### (2) 관세 및 비관세 조치 조정

2025년 말 미·중은 항만 서비스 요금 관련 일부 무역 마찰 조치를 1년간 유예하기로 합의했으나, 향후 전개에는 여전히 불확실성이 존재한다. 이에 대응해 중국 일부 연안 항만은 아세안·중동·아프리카·남미 노선을 확대하며 대미 물동

2026년 2월 28일

제 2 호



## 이슈와 동향

량 감소 영향을 완화했고, 해당 지역 컨테이너 물동량은 20~40% 증가했다.

한편 지정학적 갈등과 강대국 경쟁 속에서 글로벌 무역은 지역화가 심화되고 있으며, 신흥시장 중심의 무역 확대와 함께 지역 무역협정이 빠르게 증가하는 구조적 변화를 보이고 있다. 이에 따라 운송 네트워크 재편과 공급망 다변화가 가속화되고, 지역 허브 항만의 부상과 지선 운송 수요 확대 등으로 항만·해운 산업의 경쟁도 더욱 치열해지고 있다.

종합적으로 2026년은 기회와 도전이 병존하는 시기로, 항만 네트워크 고도화와 데이터 기반 운영 역량 강화를 통해 글로벌 공급망 내 핵심 허브 지위를 유지·강화하는 것이 주요 과제로 제시된다.

### (3) 하이난 봉관 운영 이후 항만 발전의 새로운 경로

2025년 말 하이난 자유무역항의 봉관 운영은 중국 항만 발전에 새로운 제도적 실험 공간을 제공하며, 항만 기능 재정립과 글로벌 공급망 내 역할 전환의 계기를 마련하고 있다.

봉관 이후에는 간단 가공 후 재수출 확대에 따라 ‘허브 항만 집화-하이난 환적’이라는 새로운 물류 경로가 형성될 가능성이 있으며, 이에 따라 양푸항의 국제 허브 기능이 강화될 전망이다. 또한 무관세·저세율 정책을 기반으로 해운 금융·보험 등 고부가가치 서비스 산업이 집적되면서 항만은 단순 운송 거점에서 종합 서비스 거점으로 기능이 확장될 것으로 보인다.

아울러 하이난은 중국-아세안을 연결하는 전략적 위치를 활용해 지역 공급망의 중계·환적 기능을 강화하며, 제도적 개방이 심화될수록 중국 항만 산업의 고품질 발전을 이끄는 핵심 전략 거점으로 부상할 것으로 전망된다.

### (4) 인공지능을 통한 항만 산업의 신질(新质) 생산력 고도화

인공지능을 기반으로 한 신질 생산력은 중국 항만 산업의 운영 방식과 발전 모델을 근본적으로 변화시키며, 개별 공정의 효율 향상을 넘어 전 가치사슬의 지능화·협업 체계로 확장되고 있다. 중국은 자동화 부두의 설계·건설·운영 전 과정에서 핵심 기술 자립 역량을 확보했으며, 스마트 선박 실증과 블록체인 기반 무서류 인도 등 사례를 통해 항만 산업은 디지털·지능화의 심화 단계에 진입하고 있다. 향후에는 항만 특화 대규모 모델과 지능형 에이전트를 활용해 생산과 공급망 전반의 의사결정을 지능화함으로써, 자율 대응과 전체 최적화를 구현하는 스마트 항만 생태계로 발전할 전망이다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 이슈와 동향

### (5) 해운 탈탄소화 동향에 대한 주목과 녹색 항만 전환 가속

IMO의 탄소 가격제 도입 연기로 해운 탈탄소화의 불확실성이 커지면서, 글로벌 해운의 녹색 전환은 과도기와 분화 발전이 병존하는 단계에 진입했다. 이에 따라 중국 항만 산업도 수동적 감축을 넘어 ‘선박-항만-공급망’ 협력을 기반으로 한 무탄소 운송 생태계 구축이라는 보다 적극적인 전환 단계로 나아가고 있다.

향후 녹색 전환의 핵심 방향은 세 가지로 정리된다. 첫째, LNG·메탄올·바이오디젤·암모니아 등 친환경 연료 공급망 구축과 육상전원 확대, 수소·청정전력 활용 등을 통해 기술적 돌파를 추진하는 것이다. 둘째, 선박 탄소등급 평가와 연료 인증 등 국제 기준 제정에 적극 참여해 규범 주도권을 확보하는 것이다. 셋째, 국제 녹색 해운 회랑 구축을 통해 공급망 회복력을 강화하고, 글로벌 저탄소 물류 체계 속에서 항만의 허브 지위를 제고하는 것이다.

즉, 중국 항만의 녹색 전환은 기술·제도·공급망을 포괄하는 구조적 전환 단계로 가속화되고 있다.

### (6) 법률·제도 개정 동향

2026년부터 개정 「해상법」이 시행되면서 디지털 해운과 녹색 해운 등 새로운 환경 변화에 대응하기 위한 제도적 기반이 강화될 예정이다. 이는 중국 해운 산업의 중장기 발전 구조에 중요한 영향을 미칠 것으로 보이며, 「항만법」 개정 논의 동향 역시 지속적인 주목이 필요하다.

또한 2026년 1월부터 시행된 「국제해상위험물규칙(IMDG Code)」 42-24판은 배터리·전기자동차·탄소 안전 관리 기준을 구체화함에 따라 항만 업계의 대응 역량 강화를 요구하고 있다. 이에 따라 항만은 해운사와의 협력을 강화하고, 운송·하역·적치·접안 계획 등 운영 전반의 효율을 제고함으로써 대외 환경 변화 속에서도 무역 물류의 안정성을 유지해야 할 필요가 있다.

### (7) 비용 모니터링 및 항만 요금 형성 체계 구축을 통한 항만의 지속가능한 발전 촉진

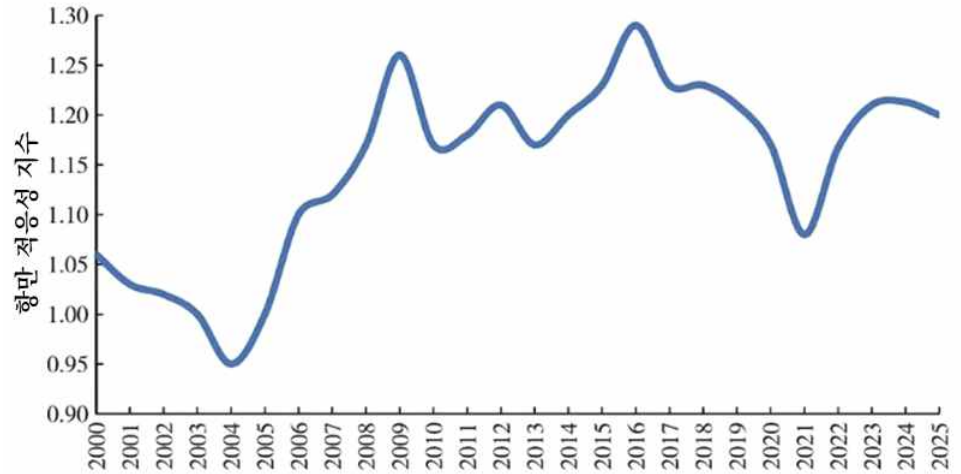
중앙경제공작회의가 ‘내권식(内卷式) 경쟁’ 정비를 강조함에 따라, 항만 산업에서도 과도한 가격 경쟁을 억제하고 비용 모니터링 및 자율 규제 체계를 구축하려는 움직임이 강화되고 있다. 현재 중국 주요 항만의 하역 요금은 시장 자율 결정 방식으로 운영되며, 국제 주요 항만에 비해 낮은 수준을 유지하고 있다. 그러나 항만 간 경쟁 심화로 일부 지역에서는 과도한 가격 경쟁이 발생하고, 기업 수익성 악화와 효율 격차 확대 등의 문제가 나타나고 있다. 또한 하역 요금이 실제

2026년 2월 28일

제 2 호



## 이슈와 동향



서비스 비용과 시장 수급 변화를 충분히 반영하지 못하는 구조적 한계도 존재한다.

이에 따라 항만 산업은 서비스 비용에 대한 상시 모니터링 체계와 합리적 요금 조정 메커니즘을 구축함으로써, 가격 중심 경쟁에서 서비스 품질과 운영 효율 중심의 경쟁 구조로 전환하고, 지속가능한 발전 기반을 강화할 필요가 있다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 해양수산 뉴스

### 중국, 교통·물류 선도기업 육성 본격화<sup>3)</sup>

중국 정부는 자국 물류 기업의 글로벌 경쟁력을 강화하고 핵심 산업의 공급망 안전을 확보하기 위한 종합적인 정책을 내놓았다.

최근 중국 교통운수부는 공업정보화부, 상무부, 국유자산감독관리위원회 등 총 8개 부처와 공동으로 「교통·물류 선도기업 육성 가속화 및 산업망·공급망 서비스 보장 역량 제고 행동방안」(이하 「행동방안」)을 발표했다.

이번 정책은 중국 물류 기업을 혁신형·국제화 선도기업으로 탈바꿈 시켜 실물 경제를 뒷받침하는 핵심 인프라로 키우겠다는 의지를 담고 있다.

#### 1. 출범 배경

중국의 교통·물류 기업은 중국 물류 산업의 글로벌 경쟁력을 견인하는 핵심 주체로서, 최근 지속적인 성장과 확대를 통해 국내외 시장 연계와 중점 산업 발전, 산업망·공급망의 안정적 운영에 중요한 역할을 수행해 왔다. 그러나 중국의 교통물류 시장은 외형적 성장에도 불구하고, 수단별 통합 서비스 수준 저하·고품질·전문 서비스 부족·산업망·공급망과의 낮은 융합도·취약한 국제 경쟁력 등 구조적 한계가 지속적으로 지적되어 왔다.

이에 따라 중국 정부는 2024년 발표된 「교통·물류비용 절감·품질 제고·효율 증대 행동계획」을 토대로 이번 「행동방안」을 추진하게 되었다. 이는 국내외 선진 물류 기업 사례와 현대화 산업 체계의 요구를 반영하여, 기업 경쟁력 강화와 공급망 서비스 보장 능력 향상을 도모하고 있다.

#### 2. 주요내용

행동방안은 교통 물류 선도기업 육성의 목표를 명확히 제시하고 있다. 오는 2030년까지 약 100개의 ‘종합 물류 기업’을 육성하고, 이 중 글로벌 영향력을 갖춘 선도기업 10개 이상을 배출하여 교통·물류 운영의 효율성과 안전·회복탄력성 수준을 뚜렷하게 향상시키는 것을 목표로 한다. 이를 위해 다음과 같은 7대 핵심 과제를 추진한다.

첫째, 서비스 네트워크 개선

2026년 2월 28일

제 2 호

3) 《加快培育交通物流领军企业 提升产业链供应链服务保障能力行动方案》(2026.01.28.) 政策解读  
[https://www.mot.gov.cn/gongkai/zcjd/202601/t20260129\\_4199257.html](https://www.mot.gov.cn/gongkai/zcjd/202601/t20260129_4199257.html)



## 해양수산 뉴스

물류 요소의 지역 간 이동을 장려하고 핵심 통로와 거점을 강화한다. 도시 배송과 농촌 물류망을 체계적으로 연결해 국내외 네트워크 커버리지를 대폭 확대한다.

둘째, 통합 물류 서비스 수준 제고

육·해·공 운송 수단 간 자원 통합을 지원한다. 특히 다목적 운송의 핵심인 ‘단일 운송장(一單制)’ 및 ‘단일 컨테이너(一箱制)’ 시스템을 확산시켜 물류 전 과정 자원 통합 및 일체화 운영 능력을 강화한다.

셋째, 산업망·공급망 융합

물류 기업이 화주 기업과 긴밀히 협력하도록 유도한다. 물류 체계와 공급망이 깊이 결합해 자원 공유와 장기적 협력 관계를 구축함으로써 ‘물류-산업 결합’ 시너지를 창출한다.

넷째, 디지털·지능화 역량 강화

지능형 장비 개발과 교통물류 특화 대규모 언어모델 적용을 가속화한다. 스마트 공급망 협업 체계를 통해 물류 산업의 신성장 동력을 확보한다는 전략이다.

다섯째, 안전성 및 회복탄력성 강화

리스크 관리 체계를 구축하고 응급 상황 대응 역량을 키운다. 중앙과 지방 정부가 협업하는 응급 운송 보장팀을 구성해 어떤 위기 상황에서도 물류 흐름이 끊기지 않도록 한다.

여섯째, 핵심 분야 시범사업 지원

국가 종합 화물 터미널 보충 및 강화 사업, 물류 데이터 자원 개방 등을 통해 선도기업들이 다양한 시나리오에서 기술을 먼저 시험해 볼 수 있도록 지원한다.

일곱째, 인프라 자원 보장

자연자원 확보를 비롯해 금융 상품 및 보험 서비스 등 다각적인 정책 지원 방향을 제시함으로써, 종합 물류 기업과 선도기업 육성을 위한 기반 자원 보장을 지원한다.

### 3. 시행 방안

교통운수부는 관계 부처와 협력하여 세부 과제를 구체화하고 부처 간 연계를 강화하는 한편, 교통·물류 선도기업 육성 사업을 신속히 추진할 계획이다. 아울러

2026년 2월 28일

제 2 호



## 해양수산 뉴스

러 육성 과정에 대한 지속적인 모니터링과 평가를 실시하고, 목표와 중점 과제를 탄력적으로 조정하며, 기업 연계 제도를 정비·고도화할 예정이다.

또한 기업 발전 과정에서 제기되는 애로사항과 수요를 지속적으로 점검·해결하고, 우수 사례를 적시에 정리·확산함으로써 교통·물류 기업의 전환과 고도화를 유도하고, 산업망·공급망 서비스 보장 역량을 전면적으로 제고할 방침이다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 해양수산 뉴스

### 광저우항, 컨테이너물동량 1월 250만 8,000TEU로 역대 최고치 기록<sup>4)</sup>

중국 광저우항이 올해 1월 대외무역 컨테이너 물동량에서 월간 기준 역대 최고치를 경신하며 가파른 성장세를 보이고 있다.

광저우시 항무국이 2일 발표한 생산 속보 데이터에 따르면, 지난 1월 광저우항의 물동량은 전년 동기 대비 8.19% 증가한 5,792만 6,500톤을 기록했다. 컨테이너 물동량은 250만 8,000TEU로 14.81% 급증했으며, 수로 화물 회전량은 1,788억 9,500만 톤킬로미터(t·km)를 달성해 8.08% 성장했다. 대외무역 컨테이너 처리량은 134만 8,600TEU를 돌파해 전년 동기 대비 13.34% 증가, 월간 기준 사상 최고치를 기록했다. 또한 내수 화물 처리량은 4,175만 3,100톤으로 12.29% 증가해, 내·외무역의 동반 성장세가 두드러지게 나타났다.

지난 1월 9일에는 광저우항 그룹 난샤(南沙) 본부가 공식 출범하며, 항만 발전의 전략적 중심이 기존의 ‘강 중심’에서 ‘해양 중심’으로 전환되는 중대한 변화를 이뤘다. 이는 난샤의 ‘5대 항만 연계(五港联动)’ 전략과 맞물려 해운·물류·무역·금융 등 고부가가치 요소들을 난샤 지역으로 집결시키고 있다.

광저우시 항무국은 이와 함께 난샤항 5단계 터미널 및 국제 범용 부두 등 중점 프로젝트를 추진하며 대형 선박 접안 능력을 대폭 강화하고 있다. 현재 진행 중인 20만 톤급 항로 공사가 완료되면 세계 최대 규모의 컨테이너선이 시간 제약 없이 난샤항을 상시 입출항이 가능할 것으로 기대된다.

또한 광저우항은 강·해상·철도를 연계한 복합운송 체계 구축에 집중하면서, 항만 물류 서비스망을 기존 항만 주변에 국한하지 않고 범(汎)주강삼각주 지역은 물론 중남부와 서남부 내륙 지역까지 단계적으로 확대하고 있다. 이에 따라 광저우항을 중심으로 한 물류 거점으로서의 기능이 강화되면서, 배후 지역까지 아우르는 광역 물류 허브 역할도 점차 확대되고 있다.

이러한 흐름 속에 지난 1월 28일에는 광저우자동차그룹(GAC)의 해외 법인인 GAC 인터내셔널이 추진한 ‘룽사(龙沙) - 난샤(南沙)’ 컨테이너 항로 운항을 시작했다. 이를 통해 구축된 ‘자동차 수출 일체화 물류 시스템’은 기존 대비 차량당 항만 반입 비용을 40% 절감하고, 운송 효율은 150% 이상 향상시키는 실질적 성과를 거두었다.

2026년 2월 28일  
제 2 호

4) 广州港外贸集装箱吞吐量创单月历史新高 中国水运网 (2026.02.04.)  
[https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202602/t20260204\\_1413328.shtml](https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202602/t20260204_1413328.shtml)



## 해양수산 뉴스

### 상하이항, 1월 컨테이너 물동량 506만TEU 돌파, 역대 최고 기록<sup>5)</sup>

상하이항그룹(上港集团)에 따르면, 2026년 1월 상하이항의 월간 컨테이너 처리량이 506.3만TEU를 기록하며 월간 기준 역대 최고치를 경신했다. 이 가운데 국제 환적 컨테이너 물량은 전년 동기 대비 3% 이상 증가해, 상하이항의 글로벌 컨테이너 허브 항만으로서의 국제적 위상이 한층 강화됐다.

또한 양산항 해사국(洋山港海事局)에 따르면, 2026년 1월 양산항의 국제 정기항로 컨테이너선의 월간 입·출항 횟수는 834회로 사상 최고치를 기록했으며, 컨테이너 월간 처리량은 261.5만TEU에 달했다. 세계 최대 단일 규모의 자동화 부두인 상하이항 양산 4기 부두의 1월 컨테이너 처리량은 전년 동기 대비 6.5% 증가했다.

신규 사업 분야 개척에서도 성과가 나타났다. 상하이항의 크로스보더 전자상거래 물류 사업은 1월 한 달간 해상 수출 물량이 5,100TEU를 넘어 빠른 성장세를 보였다. 효율성과 안정성, 경제성을 갖춘 이 새로운 해상 운송 통로는 더 많은 중국 브랜드의 글로벌 진출을 지원하고 있다.

집배송 체계 측면에서도 성과가 두드러졌다. 1월 상하이항의 해철 연계 운송 물량은 처음으로 10만TEU를 돌파했으며, 전년 동기 대비 증가율은 22%를 넘어섰다. 누적 운행된 화물열차는 1,200편을 넘어 사상 최고치를 기록했다. 물동량 확대를 기반으로 해철 연계 화물열차 운행도 점차 촘촘해지고 있다. 1월에는 진화(金华) 노선과 장두(江都) 노선의 운행 횟수가 늘어났고, 타이저우 서역 신화물장에서 해철 연계 화물열차 노선이 새로 개통됐다. 이는 대외무역 기업의 종합 물류 비용 절감과 함께 친환경·저탄소·에너지 절약형 발전 이념 실천에 기여하고 있다.

연계 물류 체계 측면에서도 기록을 경신했다. 1월 상하이항의 해철 연계 운송 물량은 처음으로 10만TEU를 돌파했으며, 전년 동기 대비 증가율은 22%를 넘어섰다. 누적 운행된 화물열차는 1,200편 이상으로 사상 최고치를 기록했다. 물동량 확대를 바탕으로 해철 연계 화물열차 운행은 점차 확대되고 있으며, 1월에는 진화(金华) 노선과 장두(江都) 노선의 운행 횟수가 늘어났고, 타이저우 서(泰州西)역 신화물장(新货场)에서는 새로운 해철 연계 노선이 개통됐다. 이는 대외무역 기업의 종합 물류 비용 절감과 함께 친환경·저탄소·에너지 절약형 물류 체계 구축에 기여하고 있다.

2026년 2월 28일

제 2 호

5) 上海港2026年1月集装箱吞吐量突破506万标准箱 再创历史新高(2026.2.4.) [https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202602/t20260204\\_1413325.shtml](https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202602/t20260204_1413325.shtml)



## 해양수산 뉴스

### 저장성, 2026년 해양 생산총액 6% 안팎 성장 목표<sup>6)</sup>

저장성(浙江省) 해양경제 업무회의 및 당 기풍·청렴 행정 구축 관련 업무회의가 1월 28일 항저우에서 개최되었다. 이 회의에서 저장성 해양경제발전청 관계자는 “2026년까지 전 성 해양 생산총액을 약 6% 성장시키는 것을 목표로 하고 있다”고 밝혔다. 저장성은 해양산업의 성장을 지역 발전 전략의 핵심 과제로 설정하고 있다.

이 회의에 따르면, 지난해 저장성은 해양경제 부문에서 연간 목표를 달성했다. 또한 세계 일류 항만으로서의 위상과 역량이 새로운 도약을 이뤘고, 해양 과학기술과 산업 분야의 신기술·신산업 융합을 통해 새로운 산업 생태계가 구축됐다. 해양 주요도시 중점 프로젝트에 대한 투자액은 2,450억 위안을 넘어 연간 목표의 122.5%를 달성했다. 특히 닝보·저우산항(宁波舟山港)의 화물 처리량은 14억 톤을 초과하며 17년 연속 세계 1위를 기록했다.

2026년은 중국의 제15차 5개년 계획(‘十五五’)이 시작되는 해로, 저장성은 첫째, 해양 산업의 질적 고도화를 이끌 새로운 생산 역량 육성, 둘째, 세계 일류 주요항구 건설, 셋째, 해양 어업 현대화, 넷째, 인공지능 기반 해양경제 발전 등 네 가지 분야를 중점 과제로 설정했다.

저장성은 혁신을 동력으로 해양경제 고도화에 나서며, 2026년까지 해양산업 경쟁력 강화를 위한 핵심 플랫폼 10곳을 구축할 방침이다. 아울러 해양 신소재와 해양 의약·바이오 제품 등 신흥 미래 산업의 생산액 증가율을 10% 이상 달성하는 것을 목표로 하고 있다.

저장성은 세계 일류 항만 조성을 목표로 개방을 확대하고 항만 역량을 강화해 나갈 계획이다. 이를 통해 2026년까지 닝보·저우산항의 컨테이너 처리량을 4,500만TEU 이상으로 확대하고, 국제해운센터 발전지수 순위를 7위 유지, 6위에 진입한다는 구상이다.

공동부유 실현을 목표로 저장성은 해양어업 현대화를 추진하며, 산업의 고품질 성장과 안전 관리 강화를 병행할 방침이다. 2026년까지 해수산물 총생산량과 해양 어업 1차 산업 생산액을 각각 3.5% 이상 성장시키고, 어민 소득 전국 1위 유지를 목표로 하고 있다. 해양 어선 안전사고는 지속적인 감소세를 유지한다는 방침이다.

2026년 2월 28일

제 2 호

6) 浙江力争2026年海洋生产总值增长6%左右(2026年1月28日).<https://www.chinanews.com.cn/cj/2026/01-28/10560935.shtml>



## 해양수산 뉴스

또한 저장성은 인공지능을 기반으로 항만의 디지털·스마트·친환경 전환을 본격화하고, ‘AI+항만’ 사업을 추진해 항만 인공지능 모델 구축을 앞당기는 한편 메이산 스마트 부두를 완공할 방침이다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

# 상하이해운거래소, 2025년 컨테이너선 해운시장 회고와 2026년 전망<sup>7)</sup>

## 1. 2025년 국제 시장 회고

### 1) 운송 수요 증가 둔화

2025년 초, 글로벌 경제는 하락 이후 점차 안정되는 조짐을 보였으나 성장률은 여전히 낮은 수준에 머물렀다. 2분기에 들어서면서 미국의 ‘관세 전쟁’으로 인하여 무역 긴장이 크게 고조되었고, 금융시장은 심각한 조정을 겪었다. 이러한 하방위험이 확대되면서 경제 전망을 지배하고 있고, 이에 따라 향후 성장 전망도 더욱 제한될 가능성이 있다.

국제통화기금(IMF)은 10월에 발표한 “세계경제전망(World Economic Outlook)”에서 2025년 세계 GDP 성장률을 3.2%로 전망했는데, 이는 4월 전망치보다 0.1%포인트 하향 조정된 수치이다. 글로벌 유효 관세율이 한 세기 이래 최고 수준에 이른 가운데, 세계 경제의 성장세는 하방 압력에 직면해 있다.

2025년에는 세계 주요 경제권의 경제 성장세가 낮은 수준에서 계속 정체되고, 세계 교역량의 증가 속도도 완만할 것으로 예상되며, 이에 따라 글로벌 컨테이너 해상운송 수요 역시 소폭 증가하는 데 그쳤다. 상반기에는 미국이 ‘관세 전쟁’을 주도한 영향으로, 단기적으로 관련 항로의 운송 수요 변동성이 크게 확대되었다. 이후 무역 긴장이 다소 완화되면서 운송 시장에 미치는 영향도 점차 안정되었고, 시장 전반의 흐름은 비교적 안정적으로 유지되었다.

클락슨(Clarksons)의 전망에 따르면, 2025년 전 세계 컨테이너 물동량 증가율은 약 3.9%로 예상되며, 이는 2024년 대비 2.3%포인트 낮은 수준이다. 이 가운데 동서간 주요 항로의 컨테이너 운송 수요는 2024년 동기 대비 0.2% 소폭 감소하였고, 아시아-유럽 항로의 서향 물동량은 2024년 대비 8.5% 증가하였다. 반면, 태평양 횡단 항로의 미주행 운송 수요는 2024년 대비 4.5% 감소한 것으로 나타났다.

### 2) 유휴 선박 규모, 저점에서 회복

2025년 한 해 동안 주요 간선 항로의 전체적인 투입 선박 규모는 증가세를 유지했으나, 항로별로는 상이한 흐름을 보였다. 알파라이너(ALPHALINER) 통계에 따

2026년 2월 28일  
제 2 호

7) 《航运交易公报》总第期, 2026年月日出版, 赵荣博, 上海航运交易所 2025—2026年水运形势报告(一)



## 포커스

르면, 2025년 12월 기준 전 세계 컨테이너선은 총 7,471척, 총 선복량은 3,349만 TEU로 집계되었으며, 선복량은 2024년 동기 대비 7.2% 증가하였다.

2025년 12월, 전 세계 주요 정기선사들이 극동-유럽 항로와 극동-북미 항로에 투입한 주당 평균 선복량은 2024년 동기 대비 각각 5.0% 증가, 0.9% 감소하였다. 2025년 연간 기준으로 보면, 주요 정기선사들의 극동-유럽 및 극동-북미 항로 평균 투입 선복량은 2024년 연평균 대비 각각 6.3%, 1.7% 증가하였다.

2025년 상반기에는 무역 분쟁과 지정학적 요인 등의 영향으로 컨테이너 운송 시장이 영향을 받으면서, 일부 항로에서 일정 기간 선복 부족 현상이 나타났다. 이에 따라 컨테이너 해운 시장의 선복 수요가 단기적으로 증가하였고, 유휴 선복 규모는 전반적으로 안정적인 수준을 유지하였다.

하반기에는 컨테이너 운송 시장이 점차 안정되면서, 신조 선박의 지속적인 공급 유입으로 선복 수급 균형이 다소 약화되었다. 이에 따라 유휴 선복은 일부 증가하였으나, 전체 선복 대비 비중은 여전히 낮은 수준에 머물고 있다.

알파라이너 자료에 따르면, 2025년 12월 초 기준 전 세계 유휴 컨테이너선 선복량은 누적 18만TEU로, 전체 선복량의 0.9%를 차지하였다. 이는 연초 대비 비중이 0.3%포인트 상승한 수치이다. 2025년 연간 평균 유휴 컨테이너선 규모는 15만 5천 TEU로, 2024년 연평균 대비 9.7% 감소하였으며, 총 선복량에서 차지하는 비중은 0.7%로 2024년 평균 수준과 동일하였다.

### 3) 선박 용선료 추세의 분화

2025년에는 컨테이너선 용선 시장의 전반적인 흐름이 안정세를 보였으나, 선형별로 용선료 추세는 차별화된 양상을 나타냈다. 1분기에는 컨테이너선 용선료가 상승 흐름을 이어갔으나, 상승 폭은 점차 둔화되었다. 2분기에 들어서면서 미국의 관세 정책이 반복적으로 변화한 영향으로 컨테이너 해운 시장에 일정한 변동성이 나타났고, 선박 용선료 수준도 고점에서 일정 폭 하락하였다.

하반기 컨테이너선 용선 시장은 안정세를 보였고, 용선료는 보합 수준을 유지하였다. 이 가운데 대형 선박의 용선료는 다소 상승하는 모습을 보였다.

클락슨(Clarksons) 자료에 따르면, 용선 기간 6~12개월 기준으로 9,000TEU급, 6,500TEU급, 4,250TEU급 컨테이너선의 일일 용선료는 2024년 동기 대비 각각 12.2% 상승, 1.8% 상승, 2.7% 하락한 것으로 나타났다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

### 2. 2025년 중국 시장 회고

#### 1) 대외무역 발전 동력의 지속적 강화

2025년 중국은 갈수록 복잡해지는 대외 환경 속에서도 ‘안정 속 발전(稳中求进)’이라는 기본 기조를 유지하며, 개방과 협력, 상호 이익과 공동 발전을 일관되게 추진하였다. 무역 구조는 더욱 최적화되었고, 대외무역의 내생적 성장 동력은 지속적으로 강화되었으며, 시장 다변화 개척에서도 뚜렷한 성과를 거두었다. 이에 따라 수출입 무역은 규모 확대와 질적 성장을 동시에 실현하였다. 글로벌 경기 회복 둔화와 보호무역주의 심화라는 불리한 여건 속에서도 중국의 대외무역이 안정적 성장을 유지한 점은 의미 있는 성과로 평가된다.

중국 해관 통계에 따르면, 달러 기준으로 2025년 1~11월 중국의 대외무역 수출입 총액은 5조 7,500억 달러로 전년 동기 대비 2.9% 증가하며 전반적으로 안정적인 성장세를 보였다. 이 가운데 수출은 3조 4,100억 달러로 전년 동기 대비 5.4% 증가하여 2024년 같은 기간과 동일한 증가율을 기록한 반면, 수입은 2조 3,400억 달러로 전년 동기 대비 0.6% 감소해 증가율이 전년 동기 대비 1.8%포인트 하락하였다.

1~11월 기준, 아세안, EU, 미국은 중국의 3대 교역 파트너였다. 이 가운데 아세안은 중국의 최대 교역 대상으로, 교역 규모는 9,528억 달러였으며 전년 대비 7.7% 증가해 전체 대외무역의 16.6%를 차지했다. EU는 두 번째 교역 파트너로, 교역 규모는 7,493억 달러, 4.6% 증가했으며 비중은 13.0%였다. 미국은 세 번째 교역 파트너로, 교역 규모는 5,147억 달러로 전년 대비 17.5% 감소했으며, 전체의 8.9%를 차지했다(표 1). 한편, 중국의 ‘일대일로’ 참여 국가와의 교역은 6.0% 증가해 중국 전체 대외무역 증가율을 웃돌았고, 대외무역 총액의 51.8%를 차지했다.

2025년 1~11월 기준, 중국의 대외무역 수출입은 전반적으로 양호한 실적을 기록하며 안정적인 성장 흐름을 이어갔다. 무역 총액은 완만한 증가세를 보였고, 상품무역 흑자는 1조 800억 달러로 사상 최초로 1조 달러를 상회했다. 특히 대외 환경이 복잡하고 불확실성이 확대된 가운데, 2024년 동기 대비 높은 기저 효과가 존재했음에도 불구하고, 이러한 실적은 중국 대외무역의 구조적 탄력성과 성장 잠재력이 여전히 견조함을 시사한다.

주요 수출 품목을 보면, 기계·전자 제품 수출은 전년 대비 8.0% 증가하여 전체 수출에서의 비중이 계속해서 60% 이상을 유지하였다. 고기술 제품 수출 비중은 획기적인 상승을 보였으며, 집적회로와 자동차 수출은 모두 두 자릿수 성장률을 유지하였다. 반면, 전통적인 노동집약형 산업의 수출 비중은 점차 감소하는 추세

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

를 보였고, 섬유 제품만 소폭 증가했을 뿐 의류, 신발, 가방, 장난감 등은 모두 일정 수준의 감소를 기록하였다.

이는 중국 수출 시장의 산업 구조 조정과 산업 고도화를 일정 부분 반영하는 것으로, 과거 저부가가치 중심이었던 수출 구조가 구조적이고 ‘질적인’ 전환을 겪고 있음을 보여준다. 중국 대외무역의 기반이 되는 산업 토대와 혁신 역량이 지속적으로 강화됨에 따라, 수출 상품은 가치사슬 상위 단계로 꾸준히 이동하고 있으며, 대외무역 발전의 새로운 동력이 계속 축적되고 있다. 이에 따라 중국 대외 무역의 종합 경쟁력은 지속적으로 공고화되고 있으며, 이는 대외무역의 고품질 발전을 장기적으로 뒷받침하는 핵심 기반이 되고 있다.

[표 1] 2025년 1-11월 중국과 주요 국가 및 지역 간 무역액 통계

단위: 억 달러, %

| 국가 및 지역    | 무역액      | 무역 증가율 | 전년 동기 대비 무역 증가율 | 증가율 변화 |
|------------|----------|--------|-----------------|--------|
| 총계         | 57,536.2 | 2.9    | 3.6             | -0.7   |
| 수출         | 34,147.3 | 5.4    | 5.4             | 0.0    |
| 수입         | 23,388.8 | -0.6   | 1.2             | -1.8   |
| 아세안(ASEAN) | 9,528.4  | 7.7    | 7.2             | 0.5    |
| 유럽연합(EU)   | 7493.4   | 4.6    | 0.0             | 4.6    |
| 미국         | 5146.6   | -17.5  | 2.9             | -20.4  |

자료: 중국 해관총서

## 2) 항만 물동량, 안정적 증가세 유지

2025년 중국 주요 항만의 운영 여건은 전반적으로 양호한 수준을 유지했으며, 주요 항만의 컨테이너 처리량은 안정적인 증가 흐름을 이어갔다. 연초에는 항만 물동량이 비교적 안정적으로 확대되었고, 2분기에는 ‘관세 전쟁’ 등 대외 불확실성 확대에도 불구하고, 주요 항만들이 운영 효율 제고와 대응 역량 강화를 통해 전반적인 운영 안정성을 유지한 것으로 평가된다. 하반기에도 각 항만의 컨테이너 처리량은 증가세를 지속했으며, 증가 속도 또한 비교적 안정적인 수준을 보였다.

교통운수부 통계에 따르면, 2025년 1~11월 기준 전국 항만의 컨테이너 처리량은 3억 2,473만TEU로 전년 동기 대비 6.6% 증가했으나, 증가율은 전년동기 대비 0.7%포인트 하락했다. 이 가운데 연안 항만의 컨테이너 처리량은 2억 8,589만TEU로 6.9% 증가했으며, 증가율은 전년 동기 대비 0.7%포인트 둔화되었다. 반면, 내하 항만의 컨테이너 처리량은 3,884만TEU로 4.9% 증가했으나, 증가율은 전년 동기



## 포커스

대비 0.3%포인트 낮아진 것으로 나타났다.

### 3) 기항 횟수 증가, 정시 운항률 개선

2025년 초 컨테이너 해운 시장의 운송 수요는 높은 수준을 유지하였고, 이에 따라 주요 항만의 선박 기항 횟수는 안정적으로 증가하였다. 일부 항만에서는 단 기간 혼잡 현상이 나타나기도 하였다.

2분기에는 미국이 ‘관세 전쟁’을 촉발하면서 관련 항로의 운송 수요에 일정한 변동성이 발생하였고, 이는 일부 항만의 정시 운항률에 영향을 미쳤다.

하반기에는 컨테이너 해운 시장의 전반적인 운영이 점차 안정세를 보였다. 한 동안 무역 정책상의 불확실성이 존재했으나, 이는 컨테이너 해운 시장에 뚜렷한 영향을 미치지 않았다.

2025년 한 해 동안 주요 항만의 선박 기항 횟수는 대부분 증가세를 유지하였으며, 다수의 항만에서 정시율은 2024년 평균 수준을 상회하였다(표 2 참조).

[표 2] 글로벌 주요 항만의 컨테이너 정기선 기항 횟수 및 정시성 현황

| 항만     | 기항 횟수 |       |           | 평균 정시율    |           |           |
|--------|-------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|        | 2025년 | 2024년 | 전년 대비 (%) | 2025년 (%) | 2024년 (%) | 전년 대비 (%) |
| 상하이    | 3,526 | 3,314 | 6.4       | 36.88     | 30.58     | 20.6      |
| 싱가포르   | 3,544 | 3,537 | 0.2       | 39.46     | 32.13     | 22.8      |
| 닝보-저우산 | 3,076 | 2,852 | 7.9       | 41.66     | 32.88     | 26.7      |
| 선전     | 2,942 | 2,974 | -1.1      | 41.35     | 42.38     | -2.4      |
| 광저우    | 743   | 716   | 3.8       | 39.04     | 40.96     | -4.7      |
| 부산     | 2,048 | 2,164 | -5.4      | 41.55     | 30.34     | 36.9      |
| 홍콩     | 1,033 | 1,216 | -15.0     | 55.92     | 57.76     | -3.2      |
| 칭다오    | 1,433 | 1,378 | 4.0       | 40.34     | 44.80     | -9.9      |

자료: 상하이해운거래소

### 4) 운임 변동

2025년 초 중국 수출 컨테이너 운송 시장은 전반적으로 안정적인 흐름을 보였다. 전통적인 춘절(설) 연휴 이전에는 출하 물량이 단기적으로 증가하면서 운송 수요가 일정 수준을 유지했고, 이에 따라 시장 운임은 강세를 이어갔다. 장기 연휴 이후 운송 수요 회복은 다소 더디게 나타났으며, 수급 균형이 비교적 약화된 가운데 시장은 조정 흐름을 보였고, 운임은 등락을 거치며 하락했다.

2분기에 들어서면서 미국이 촉발한 ‘관세 전쟁’이 컨테이너 해운 시장에 영향을 미치는 주요 요인으로 부상하였다. ‘상호 관세’ 정책의 영향이 더해지면서 관련 항로의 시장 변동성이 확대되었다. 특히 중·미 양측이 제네바에서 열린 경

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

제·무역 회담을 통해 실질적인 진전을 이룬 것은 호재로 작용하여, 중국 수출 컨테이너 해운 시장이 한 차례 반등 국면에 진입하는 데 기여하였다. 아울러 2분기 말 중동 지역의 긴장이 고조되면서, 지정학적 리스크 역시 일부 항로에 일정한 영향을 미쳤다.

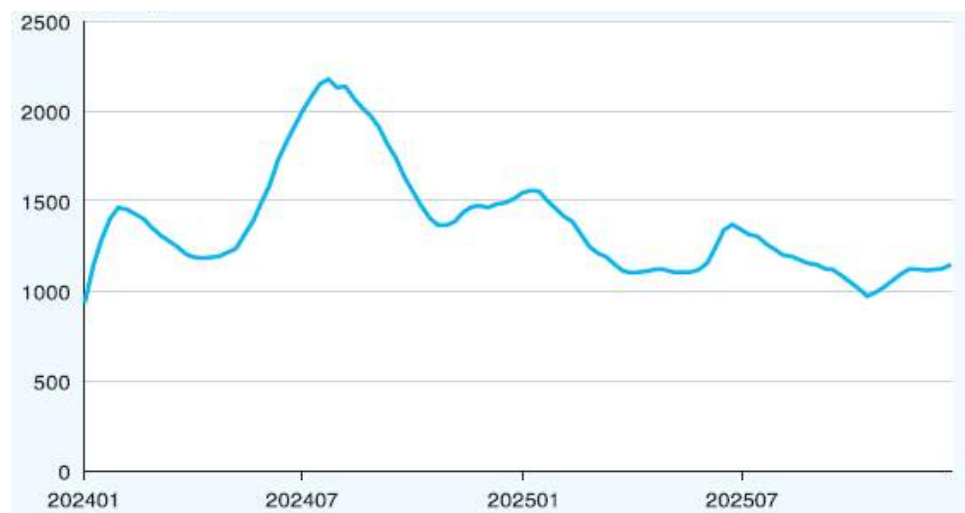
하반기에는 ‘관세 전쟁’이 관련 항로 시장에 미치는 영향이 점차 약화되었고, 컨테이너 해운 시장 운임은 3분기 동안 지속적인 하락세를 보였다. 4분기에 들어서면서 중·미 경제·무역 회담과 관련된 긍정적인 소식에 힘입어 시장 운임은 다시 한 차례 반등하였으며, 이러한 흐름은 연말 계약 시즌까지 이어졌다.

2025년 12월 26일 기준, 상하이해운거래소가 발표한 중국 수출 컨테이너 운임 지수는 1,146.67포인트로 연초 대비 25.9% 하락하였다. 2025년 연간 중국 수출 컨테이너 운임지수 평균값은 1,197.60포인트로, 2024년 평균 대비 22.8% 하락하였다(그림 1 참조). 또한 상하이 수출 컨테이너 운임지수는 1,656.32포인트로 연초 대비 33.9% 하락하였으며, 2025년 연간 평균치는 1,581.34포인트로 2024년 평균 대비 26.6% 하락하였다(그림 2 참조).

항로별로 보면, 원양 항로의 운임 흐름은 전반적으로 비교적 동조적인 양상을 보였으며, 일부 항로는 ‘관세 전쟁’의 영향으로 변동 폭이 상대적으로 크게 나타났다. 전반적으로 각 항로의 운임은 조정세를 보였다.

[그림 1] 중국 수출 컨테이너 운임지수 추세

단위: 포인트



자료: 상하이해운거래소

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

[그림 2] 상해 수출 컨테이너 운임지수 추세

단위: 포인트



자료: 상하이해운거래소

### (1) 유럽 항로

중국 해관총서에서 발표한 자료에 따르면, 2025년 1~11월 중국의 대(對)유럽연합(EU) 수출은 전년 동기 대비 안정적인 증가세를 유지하였으며, EU는 계속해서 중국의 두 번째로 큰 교역 파트너 지위를 유지하였다. 이는 대미(對美) 수출이 큰 폭으로 감소한 것과 뚜렷한 대조를 이루며, 중·유럽 간 무역 관계가 점차 긴밀해지고 있음을 보여준다. 이러한 흐름은 향후 유럽 항로 운송 시장의 안정적인 발전에 긍정적으로 작용할 것으로 평가된다.

1분기에는 ‘춘절’ 장기 연휴 이후 중·유럽 항로의 운송 수요 회복이 다소 더디게 나타나면서, 시장 운임은 하락세를 보였다. 2분기에는 중·유럽 항로의 화물 물량이 비교적 안정적으로 유지되었고, 5월부터는 중·미 간 관세 감면 합의 등 긍정적인 소식에 힘입어 시장 운임이 한 차례 반등하는 흐름을 나타냈다.

3분기에 들어서면서 유럽·지중해 항로 시장은 약세로 전환되었고, 시장 운임은 지속적인 하락세를 보였다. 4분기에는 전통적인 성수기에 접어들면서 운송 시장 여건이 개선되었고, 현물 운임은 안정되며 반등하였다. 연말이 가까워지면서 계약 시즌에 들어선 운송 시장은 상승 흐름을 이어갔다.

2025년 12월 26일 기준, 상하이해운거래소가 발표한 상하이발 유럽 및 지중해 기본항 시장 운임은 각각 TEU당 1,690달러, 3,143달러로, 연초 대비 각각 40.7%,

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

16.1% 하락하였다. 2025년 유럽 및 지중해 항로의 연평균 운임은 각각 TEU당 1,587달러, 2,429달러로, 2024년 평균 대비 각각 42.7%, 29.7% 하락하였다(그림 3 참조).

[그림 3] 상해-유럽, 지중해 항로 운임지수 추세

단위: USD/TEU



자료: 상하이해운거래소

### (2) 북미 항로

세계무역기구(WTO)의 최신 보고서에 따르면, 미국 트럼프 행정부의 공격적인 관세 정책은 글로벌 교역에 뚜렷한 하방 압력을 가하고 있다. 이에 따라 2025년 전 세계 상품 교역량 증가율은 2.4%라는 낮은 수준에 머물 것으로 예상되며, 2026년 교역량 증가율 전망치는 0.5%로 대폭 하향 조정되었다. 이는 관세 정책의 지연 효과와 장기적 리스크를 보여주는 것으로, 그중에서도 북미 지역의 무역이 가장 큰 영향을 받을 것으로 분석된다. 중·미 항로 운송 시장 역시 ‘관세 전쟁’으로 인해 높은 불확실성에 직면해 있다.

2025년 1분기 북미 항로는 ‘춘절’ 장기 연휴 이후 조정 흐름이 지속되었다. 4월 미국이 본격적으로 ‘관세 전쟁’을 개시하자, 중국은 신속하고 강력한 맞대응 조치를 취하였고, 이에 따라 운송 수요는 단기간에 뚜렷하게 위축되었다. 비록 선사들이 시장에 투입하는 선복량을 조절하였음에도 불구하고, 시장 운임은 계속해서 하락하였다.

이후 미·중 양국이 제네바에서 열린 경제·무역 회담을 통해 양자 관세 수준을 대폭 인하하자, 미국 기업들은 신속히 공급망을 재가동하였고, 수입업체들은



## 포커스

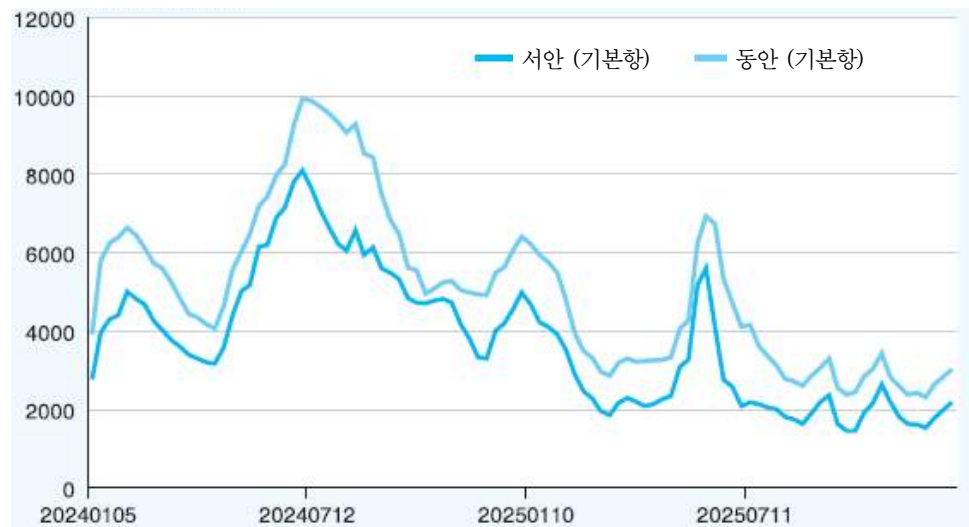
밀린 주문을 서둘러 처리하면서 운송 수요가 빠르게 회복되었다. 반면, 전체 선복 공급 규모는 단기간에 ‘관세 전쟁’ 이전 수준으로 회복되지 못해 공급이 상대적으로 부족해졌고, 이는 현물 운임의 지속적인 상승을 견인하였다. 이후 선복 공급이 점차 확대되면서 운임은 다시 하락세로 전환되었다.

하반기에는 미·중 양국이 여러 차례 경제·무역 회담을 진행하며 비교적 긍정적인 성과를 거두었고, 양국 간 무역은 점차 안정세를 보였다. 이에 따라 운송 시장에 미치는 영향도 점차 완화되었으며, 시장 운임은 일정 범위 내에서 소폭 변동하는 흐름을 나타냈다.

2025년 12월 26일 기준, 상하이해운거래소가 발표한 상하이발 미 서안 과 미 동안 기본항 시장 운임은 각각 FEU당 2,188달러, 3,033달러로 연초 대비 각각 56.2%, 52.7% 하락하였다. 2025년 미 서안 및 미 동안 항로의 평균 운임은 각각 FEU당 2,551달러, 3,723달러로, 2024년 평균 대비 각각 31.7%, 24.5% 하락하였다 (그림 4 참조).

[그림 4] 상해-미 서안·동안 항로 운임지수 추세

단위: USD/FEU



자료: 상하이해운거래소

### (3) 호주·뉴질랜드 항로

2025년 초 호주·뉴질랜드 항로의 운송 시장은 전반적으로 부진한 흐름을 보였다. ‘춘절’ 장기 연휴 이후 운송 수요의 회복 속도가 더뎠고, 수급 균형 역시 원활하지 못한 가운데 1분기 현물 운임은 큰 폭으로 하락하였다.



## 포커스

2분기에 들어서면서 운송 시장은 점차 안정 조짐을 보였고, 시장 운임은 일정 범위 내에서 등락을 반복하였다. 2분기부터 운송 수요가 단계적으로 회복되기 시작했으며, 다른 항로에서의 호재성 소식에 힘입어 호주·뉴질랜드 항로의 시장 운임도 반등세로 전환되었다.

하반기에는 중국과 주요 도착국 간의 무역 여건이 개선되면서 수급 관계가 지속적으로 호전되었고, 이에 따라 시장 운임은 꾸준한 반등 흐름을 이어갔다.

2025년 12월 26일 기준, 상하이해운거래소가 발표한 상하이발 호주·뉴질랜드 항로 시장 운임은 TEU당 1,346달러로 연초 대비 37.3% 하락하였다. 2025년 호주·뉴질랜드 항로의 연평균 운임은 TEU당 1,106달러로, 2024년 평균 대비 16.2% 하락하였다(그림 5 참조).

[그림 5] 상해-호주·뉴질랜드 항로 운임지수 추세

단위: USD/TEU



자료: 상하이해운거래소

### (4) 남미 항로

2025년 1분기에는 운송 수요의 추가적인 확대를 견인할 만한 동력이 제한적이었고, 수급 균형 역시 원활하지 못한 가운데 시장 운임은 지속적인 하락세를 보였다. 이후 전통적인 운송 성수기에 진입하면서 운송 시장은 점진적으로 안정 국면에 접어들었으며, 2분기에는 시장 운임이 단계적인 반등 흐름을 나타냈다. 아울러 관세 유예와 관련된 긍정적인 소식이 컨테이너 해운 시장에 추가적인 지지 요인으로 작용하면서, 운임 상승 폭은 비교적 크게 확대되었다.

하반기에는 시장이 다시 조정 국면으로 돌아섰고, 고점에서 운임을 지탱할 동



## 포커스

력이 부족해지면서 현물 운임은 변동성을 보이며 하락하였다.

2025년 12월 26일 기준, 상하이해운거래소가 발표한 상하이발 남미 기본항 시장 운임은 TEU당 1,292달러로 연초 대비 75.8%라는 큰 폭의 하락을 기록하였다. 2025년 남미 항로의 연평균 운임은 TEU당 2,988달러로, 2024년 평균 대비 34.0% 하락하였다(그림 6 참조).

[그림 6] 상해-남미 항로 운임지수 추세

단위: USD/TEU



자료: 상하이해운거래소

### (5) 국내 운송 전반적 안정세 유지

2025년 중국에서는 소비 촉진 정책의 효과가 지속적으로 나타나면서 소비 구조가 개선되었고, 이에 따라 주민 소비가 꾸준한 증가세를 유지하였다. 국가통계국 자료에 따르면, 2025년 1~11월 사회소비품 소매총액은 45조 6,067억 위안(약 6조 3,400억 USD)으로 전년 동기 대비 4.0% 증가하였으며, 증가율은 2024년 같은 기간보다 0.5%포인트 높아졌다. 국내 소비의 안정적인 성장은 기업의 경영 및 생산 활동을 지속적으로 견인하며 시장 활력 제고에 기여하였다.

중국 국내 컨테이너 운송 시장은 전반적으로 안정적인 흐름을 보였으며, 연안 지역의 국내 컨테이너 운송 시장과 내륙 중·상류 지역의 시장 흐름도 대체로 동일한 양상을 나타냈다. 운임 측면에서는 중국 국내 컨테이너 시장 운임이 1분기에 변동성을 보이며 하락한 이후, 2분기부터는 안정세를 되찾으며 반등 흐름을 보였다. 하반기에는 시장 운임이 일정 범위 내에서 등락을 거듭하며 움직였다.



## 포커스

### 2. 2026년 국제 시장 전망

#### 1) 경제 성장, 저점에서 회복

2025년 미국이 촉발한 글로벌 관세 전쟁으로 인해 세계 무역 정책은 큰 전환을 맞이했으며, 불확실성도 급격히 확대되었다. 이후 관련 당사국들이 무역 협정에 합의함으로써 일부 극단적인 경제 상황은 회피했으나, 글로벌 경제의 안정성과 미래에 대한 불확실성은 여전히 매우 높은 수준에 머물러 있다. 이에 따라 중장기 경제 전망의 위험 요인은 여전히 하방에 치우쳐 있는 것으로 평가된다. 무역 정책의 불확실성과 보호무역 조치의 추가적인 강화는 투자 활동을 제약하고 공급망을 교란하는 한편, 경제 성장에도 부정적인 영향을 미칠 가능성이 있다. 국제통화기금(IMF)에 따르면, 2025년 세계 경제 성장률은 2024년의 3.3%에서 3.2%로 소폭 둔화될 것으로 전망되며, 2026년에는 3.1%로 추가 하락할 것으로 예상된다.

2026년에는 무역 긴장과 정책 불확실성의 영향으로 선진국 경제가 완만한 성장세를 보일 것으로 예상된다. 2026년 선진국의 경제 성장률은 2025년과 동일한 1.6% 수준에서 머물 것으로 보인다. 미국은 2025년 상반기 글로벌 ‘관세 전쟁’을 주도한 데 이어, 하반기에는 장기간의 연방정부 쪼갬을 겪으면서 경제에 부정적인 영향을 받았다. 현재 미국 경제는 여전히 정책 불확실성과 무역 긴장에 따른 수요 둔화라는 부담 요인에 직면해 있다. 다만 이러한 여건에도 불구하고 2026년 미국의 경제 성장률은 2025년 2.0%에서 소폭 상승한 2.1%로 예상된다.

러시아-우크라이나 분쟁으로 지정학적 리스크가 지속적으로 높은 수준을 유지하면서, 유럽 지역은 에너지 안보 측면에서 부담에 직면해 있다. 또한 유럽 지역 제조업 PMI가 장기간 영고선(50 기준선)을 하회하고 있으며, 소비 여건 역시 다소 부진한 모습을 보이고 있다. 이러한 요인들은 유럽 지역의 경제 성장세를 제약하며 낮은 수준에 머물게 하고 있으며, 이에 따라 유럽의 경제 성장률은 2025년 1.2%, 2026년 1.1%로 추가 둔화될 것으로 전망된다.

일본의 인플레이션이 지속적으로 상승하면서 금리 수준은 최근 30여 년 만의 최고치까지 상승하였으며, 이는 이미 상당한 수준에 이른 일본의 재정·부채 부담을 더욱 가중시키고 있다. 또한 ‘관세 전쟁’은 일본의 수출 산업에 상당한 불확실성과 위험 요인으로 작용하며, 일본 경제의 중장기 전망을 제약할 것으로 보인다. 이에 따라 2026년 일본의 경제 성장률은 0.6%에 그쳐, 2025년 대비 0.5%포인트 하락할 것으로 예상된다.

글로벌 무역 환경이 한층 복잡해지는 가운데, 신흥시장 및 개발도상국의 경제

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

성장세는 제약을 받으며 성장률 역시 점진적인 둔화가 예상된다. 이에 따라 신흥 시장 및 개발도상국의 경제 성장률은 2025년 4.2%로 하락한 데 이어, 2026년에는 4.0%까지 추가로 둔화될 전망이다.

아시아 경제권에서는 중국 경제가 2025년 무역 전쟁의 영향을 효과적으로 극복하며, 수출 부문에서 높은 회복력과 활력을 보임에 따라 경제 성장률이 약 5% 수준을 유지할 것으로 예상된다. 중국은 향후에도 신발전 이념을 지속적으로 관철하고 새로운 발전 구도를 구축하며 고품질 발전을 추진함으로써, 2026년에도 경제가 안정적인 성장 흐름을 이어갈 것으로 전망된다.

한편 인도 경제 역시 ‘관세 전쟁’의 영향을 받으면서, 2026년 경제 성장률은 6.2%로 예상되어 2025년 대비 0.4%포인트 하락할 것으로 보인다. 반면 자원 수출 비중이 높은 신흥시장 및 개발도상국은 2025년 국제 원자재 가격 상승의 수혜를 입으며 비교적 양호한 성장세를 나타낼 것으로 예상된다.

브라질의 경제 성장률은 2025년 2.4%로 전망되며, 2026년에는 1.9%로 둔화될 것으로 예상된다. 사우디아라비아는 2025년과 2026년 모두 4.0%의 성장률을 기록할 것으로 전망된다. 러시아는 서방 국가들의 제재가 지속되는 가운데 2025년 경제 성장률이 0.6%에 그칠 것으로 보이나, 2026년에는 1.0%로 소폭 회복될 것으로 예상된다.

한편 신흥시장 및 개발도상국의 인플레이션은 여전히 상대적으로 높은 수준을 유지하고 있으며, 선진국의 금리 인하 국면에서 국제 원자재 가격이 지속적으로 상승할 경우 인플레이션 압력이 추가로 확대될 가능성이 있다. 아울러 무역 분쟁의 지속은 신흥국의 수출을 위축시켜 시장 변동성을 확대하고, 부채 위기 발생 위험을 높일 수 있는 요인으로 작용할 것으로 평가된다.

2025년 상반기 미국 기업들은 향후 관세 인상에 따른 불확실성에 대응하기 위해 대규모 선구매 및 재고 축적에 나섰으며, 이러한 선구매 수요는 같은 기간 글로벌 상품 교역량을 일시적으로 끌어올리는 요인으로 작용했다. 다만 해당 증가세는 구조적인 성장이라기보다는 단기적 요인에 따른 것으로, 지속 가능성은 제한적인 것으로 평가된다.

2025년 하반기 들어 관세 인상 영향이 점차 본격화되면서 글로벌 상품 교역 증가세는 둔화되었고, 2026년에는 교역 여건이 더욱 악화될 것으로 전망된다. 무역 정책의 불확실성 역시 글로벌 무역 수요에 지속적인 하방 압력으로 작용할 것으로 보인다. 세계무역기구(WTO)가 발표한 “글로벌 무역 데이터 및 전망(Global

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

Trade Data and Outlook)” 보고서에 따르면, 2026년 글로벌 상품 교역량 증가율은 0.6%에 그칠 것으로 예상된다.

무역 성장 둔화의 영향으로 2026년 운송 수요 역시 감소할 전망이다. 클락슨(Clarksons)은 2026년 전 세계 컨테이너 운송 수요 증가율을 2.5%로 예상하고 있으며, 이는 2025년 대비 1.4%포인트 낮은 수준이다. 항로별로 보면, 태평양 항로의 물동량은 약 2,910만TEU로 전년과 동일하나 성장률은 4.6%포인트 상승할 것으로 보인다. 아시아-유럽 항로 물동량은 약 2,580만TEU로 전년 대비 0.8% 증가하나, 성장률은 3.7%포인트 하락할 전망이다. 중간선 항로는 약 2,680만TEU로 3.7% 증가하나 성장률은 4.5%포인트 낮아질 것으로 예상된다. 남북 항로 물동량은 약 4,040만TEU로 3.7% 증가하되 성장률은 3.7%포인트 하락할 것으로 보인다. 역내 항로 물동량은 약 9,760만TEU로 전년 대비 3.1% 증가하며, 성장률은 1.3%포인트 감소할 것으로 전망된다.

### 2) 선박 증가율, 지속적인 둔화

클락슨(Clarksons)의 전망에 따르면, 2026년 신조 컨테이너선 인도 물량은 약 161만 2천 TEU로 예상되며, 이는 2025년 대비 23.4% 감소한 수준이다. 이 물량이 모두 예정대로 인도될 경우, 2026년 말 기준 전 세계 컨테이너선대의 총 선박 규모는 3,456만 7천 TEU에 달해 2025년 말 대비 4.9% 증가하게 된다. 이 가운데 12,000~16,999TEU급 선박의 인도 물량은 약 74만 8천 TEU, 17,000TEU 이상 초대형 선박의 인도 물량은 약 23만 6천 TEU로 추정된다. 앞선 두 선형의 주문 물량이 모두 인도될 경우, 2026년 말 기준 해당 두 선형의 합산 선박 규모는 1,407만 9천 TEU에 달해 2025년 말 대비 7.5% 증가하며, 전체 선박에서 차지하는 비중은 40.8%로 2025년보다 1.1%포인트 확대될 것으로 보인다.

2025년 컨테이너 해운 시장에서는 신규 선박이 비교적 빠른 속도로 증가하면서, 전체 선박 규모가 계속해서 사상 최고치를 경신하였다. 현재 선박 증가 속도는 운송 수요 증가율을 지속적으로 상회하고 있으며, 이는 일정 부분 노후 선박의 조기 퇴출을 촉진하여 컨테이너선 해체(스크랩) 시장의 확대를 견인하고 있다. 클락슨은 2026년 전 세계 컨테이너선 해체 물량이 9만 2천 TEU에 이를 것으로 전망하고 있는데, 이는 2025년 대비 1,200% 이상 급증한 수치이다.

선박 해체 물량과 신조 인도 물량을 함께 고려할 경우, 2026년 전 세계 컨테이너선대의 총 선박 규모는 3,447만 5천 TEU로 2025년 대비 4.6% 증가할 것으로 예상되며, 증가율은 2025년보다 2.2%포인트 낮아질 전망이다. 글로벌 ‘관세 전



## 포커스

쟁' 과 지정학적 요인으로 인해 컨테이너 해운 시장에 발생했던 큰 변동성이 점차 완화되면서, 단기적인 선복 부족 현상은 대체로 해소되었다. 향후 시장 흐름은 공급과 수요의 기본 여건이 핵심적인 결정 요인이 될 것으로 보인다.

신조 선복이 비교적 빠른 속도로 계속 시장에 유입됨에 따라, 시장에서는 점차 선복 과잉 현상이 체감될 가능성이 크다. 이는 노후 선박의 해체를 더욱 가속화시키는 요인으로 작용하여, 결과적으로 컨테이너선 해체 시장이 높은 수준에서 유지되는 데 기여할 것으로 전망된다.

### 3) 컨테이너 해운, 하방 압력에 직면

2025년에는 무역 정책이 글로벌 컨테이너 운송 시장에 영향을 미치는 핵심 요인으로 작용하였으며, 특히 운송 수요의 전반적인 흐름에 큰 영향을 주었다. 지정학적 정세 역시 일부 운송 시장에 영향을 미칠 수 있으나, 그 영향은 대체로 단기간에 그치는 경우가 많다. 이에 따라 공급과 수요의 기본 여건이 다시 운송 시장을 좌우하는 주요 요인으로 부상하고 있다.

현재 선복 공급은 여전히 비교적 빠른 속도로 증가하고 있으며, 컨테이너선 전체 선복 규모는 계속해서 사상 최고 수준을 경신하고 있다. 세계 무역이 전반적으로는 성장세를 유지하고 있으나, 미국이 촉발한 무역 분쟁은 글로벌 교역 증가를 제약할 가능성이 있다. 특히 태평양 항로의 수급 균형을 악화시켜 관련 항로에 상당한 하방 압력을 가할 수 있다.

클락슨(Clarksons) 전망에 따르면, 2026년 전 세계 컨테이너 운송 수요는 약 2.5% 증가할 것으로 예상되는 반면, 선복 규모는 약 4.6% 확대될 것으로 보인다. 신규 선복의 과도한 증가 속도는 컨테이너 해운 시장의 수급 균형에 지속적인 영향을 미치며, 향후 선복 과잉 현상이 더욱 뚜렷해질 가능성이 있다. 이에 따라 컨테이너 해운 시장은 전반적으로 하방 압력에 직면할 것으로 전망된다.

### 4) 산업 경쟁 심화 가능성

최근 몇 년간 컨테이너 운송 시장의 산업 구조는 전반적으로 안정적인 흐름을 유지해 왔으나, 정기선사별 경영 전략에는 점차 차별화가 나타나고 있다. 예를 들어, MSC(Mediterranean Shipping Company)는 비교적 공격적인 확장 전략을 추진하며 선복 확대 속도를 빠르게 유지하고 있고, 이에 따라 시장 점유율은 이미 20%를 넘어섰다. 이와 함께 다수의 정기선사들은 협력을 통해 동맹체 중심의 운영 방식을 지속하고 있으며, 현재 해운 시장에는 오션 얼라이언스(Ocean Alliance),



## 포커스

제미니 얼라이언스(Gemini Alliance), 프리미어 얼라이언스(Premier Alliance)가 형성되어 있다.

알파라이너(ALPHALINER)의 통계에 따르면, 2025년 말 기준 선복량 기준 시장 점유율이 10%를 초과한 정기선사는 총 4개사로, MSC, 머스크(Maersk), CMA CGM, 중국원양해운그룹(COSCO SHIPPING)이며, 각각의 점유율은 21.1%, 13.7%, 12.2%, 10.6%로 집계되었다. 이 외에도 하파로이드(Hapag-Lloyd), 오션 네트워크 익스프레스(ONE), 에버그린(Evergreen) 등 3개 선사의 시장 점유율이 5%를 초과하였다. 이들 7개 주요 정기선사의 선복 기준 시장 점유율은 총 76.7%에 달한다.

현재 시장에서는 선복 공급이 빠른 속도로 증가하며 전체 운송 능력이 사상 최고 수준에 도달한 상황이다. 반면, 운송 수요는 무역 정책의 영향을 받아 향후 성장세가 둔화될 것으로 예상되며, 이는 운송 시장의 수급 불균형을 심화시키고 시장 전반에 하방 압력을 가할 가능성이 크다. 이에 따라 향후 컨테이너 운송 기업들의 수익성은 하락할 수 있으며, 업계 내 경쟁은 더욱 심화되고, 새로운 형태의 인수·합병(M&A)이 촉발될 가능성도 배제할 수 없다.

### 3. 2026년 중국 시장 전망

#### 1) 대외무역, 고품질 발전 기조 지속

2025년 중국의 대외무역은 복잡한 외부 환경 속에서도 압박을 견디며 전진해 ‘안정 속 개선’의 발전 흐름을 이어갔고, 물량과 질의 동반 성장을 실현하며 무역 구조의 고도화를 달성했다. 이에 따라 연간 무역수지는 사상 최고치를 경신하였다.

향후에는 외부 환경 변화의 영향이 확대되면서 중국의 대외무역이 도전에 직면할 것으로 예상된다. 우선, 미국의 관세 정책 영향이 지속될 경우 글로벌 교역 성장세를 제약하고 세계 경제가 저성장 국면에 머물 가능성이 있어, 이는 중국 대외무역의 안정적 발전에 불리하게 작용할 수 있다. 또한 다자무역체제는 무역 보호주의와 지정학적 요인의 영향으로 계속해서 압박을 받을 전망이다. 아울러 무역수지 흑자의 지속적 확대는 향후 중국이 더 많은 무역 분쟁에 직면할 가능성을 높이며, 대외무역 환경의 추가적인 악화를 초래할 위험 요인으로 작용할 수 있다.

현재 대외 환경은 여전히 복잡하며, 대외무역이 직면한 불확실성과 도전 요인

2026년 2월 28일

제 2 호



## 포커스

도 확대되고 있다. 다만 중국 경제의 장기적인 우상향을 지탱하는 기본 여건과 근본적 추세에는 변함이 없는 것으로 평가된다. 향후 ‘안정 속 발전’ 기조를 유지하는 가운데, 질적 제고와 효율성 향상을 지속적으로 추진하고 새로운 발전 이념을 관철함으로써, 중국 경제의 안정적 회복 및 개선 흐름은 점진적으로 공고화될 것으로 전망된다.

향후 중국은 대외 개방을 지속적으로 확대하고 제도형 개방을 단계적으로 심화해 나갈 것으로 예상되며, 이는 중국 대외무역의 고품질 발전을 뒷받침하는 중요한 기반으로 작용할 것으로 전망된다.

### 2) 수급 균형, 시험대에 오르다

2026년에는 ‘관세 전쟁’의 영향으로 글로벌 교역 성장세가 저조한 수준에 머물 것으로 예상되며, 중국의 대외무역 성장 동력 역시 시험대에 오를 전망이다. 이는 중국 수출 컨테이너 해운 시장에 하방 압력을 가할 것으로 보인다.

2026년 신규 선박의 증가 속도는 다소 둔화되겠지만, 전체적인 선박 공급 규모는 여전히 높은 수준을 유지할 것으로 예상된다. 선박 증가율이 운송 수요 증가율을 계속 상회함에 따라 선박 과잉 현상은 더욱 뚜렷해질 가능성이 크며, 향후 컨테이너 해운 시장의 수급 균형 구조는 중요한 시험에 직면하게 될 것이다.

### 3) 북미 항로

미국이 무역 전쟁을 개시한 초기 단계에서 중국은 단호한 맞대응 조치를 시행하였고, 이로 인해 중·미 항로 운송 시장은 단기간에 큰 변동성을 겪었다. 그러나 이후 중·미 경제·무역 협상팀이 여러 차례 협의를 진행하면서 비교적 긍정적인 성과를 거두었고, 양국은 관세 문제에 대해 일정한 공감대를 형성하였다. 이는 중·미 항로의 비교적 안정적인 운영을 일정 부분 보장하는 요인으로 작용하였다.

또한 미국은 중국의 해사·물류·조선 산업에 대한 무역법 301조 조사 조치의 시행을 중단하기로 하였다. 다만 북미 항로의 경우, 향후 중·미 관세 협상의 진전 상황에 따라 운송 시장의 흐름이 크게 좌우될 가능성이 높아, 북미 항로 컨테이너 해운 시장은 전반적으로 높은 수준의 불확실성에 직면해 있다고 평가된다.

### 4) 유럽 항로

유럽 경제는 전반적으로 부진한 흐름을 보이고 있으며, 이에 따라 운송 수요의 증가 역시 하방 압력에 직면해 있다. 또한 중국의 대(對)유럽연합(EU) 수출이 빠르



## 포커스

게 증가하면서 중·유럽 간 무역 불균형 문제가 점차 부각되고 있으며, 이는 향후 양측 간 무역 분쟁으로 이어질 가능성이 있다. 이러한 여건은 중국의 대외 수출에 비교적 불리한 환경으로 작용할 수 있다.

공급 측면에서는 신규 투입되는 운송 능력이 주로 대형 선박에 집중되고 있으며, 해당 선박이 미주 및 유럽 항로 등 주요 간선 항로에 집중적으로 배치되면서 전체 운송 능력 규모는 빠르게 확대되고 있다. 단기적으로는 돌발 변수로 인해 일시적인 선박 타이트 현상이 나타날 수 있으나, 중장기적으로는 공급 기본면이 여전히 하방 압력에 직면할 가능성이 큰 것으로 판단된다.

향후 1년간 유럽 항로에 가장 큰 영향을 미칠 요인은 홍해 항로의 재개이다. 예멘 후티(Houthi) 무장 세력이 홍해를 통과하는 선박에 대한 공격 중단을 공식 선언한 이후, 일부 항로에서 시험 운항이 이루어지고 있으며, 향후 홍해 재개는 점차 다수 정기선사들의 필수 선택지가 될 가능성이 크다. 다만 관건은 재개 시점과 전면 정상화의 속도이다.

시장 측면에서 재개 항해의 직접적인 영향은 항로 전반의 선박 과잉 확대이며, 간접적으로는 조정된 선박 일정이 각국 항만의 처리 역량을 시험하면서 항만 혼잡, 선박 일정 혼선, 수급 불균형로 이어지는 새로운 순환을 유발할 가능성이다. 홍해 재개 초기에는 항로 운영의 혼선이 불가피해 단기적으로 운임의 상방 압력을 제공할 수 있으나, 시장이 항로 조정 효과를 소화한 이후에는 공급 과잉 압력 하에서 운임이 다시 하방 조정을 받을 것으로 전망된다.

### 5) 남북 항로

미국과 유럽의 주요 중앙은행이 금리 인하 국면을 이어가면서, 금리 하락은 다수의 원자재 가격 상승을 견인하고 있다. 이에 따라 자원 수출국의 경기 여건이 개선되는 한편, 남북 항로의 운송 수요 역시 증가세를 유지하고 있다.

한편 신규 선박이 주요 간선 항로에 집중 투입되면서 일부 운송 능력이 남북 항로 등 차간선 항로로 전환·배치되고 있으며, 이로 인해 해당 항로의 선박 공급은 지속적으로 확대되고 있다. 다만 남북 항로의 수급 관계는 전반적으로 비교적 균형적인 수준을 유지하고 있는 것으로 평가된다.

클락슨(Clarksons)에 따르면, 2026년 라틴아메리카 항로, 아프리카 항로, 오세아니아 항로의 컨테이너 운송 수요는 2025년 대비 각각 3.7%, 4.5%, 2.4% 증가할 것으로 전망된다.



## 포커스

### 6) 아시아 역내 항로

해당 지역의 경제 성장률은 여전히 세계적으로 선도적인 수준을 유지하고 있으며, 다수 국가의 경제가 안정적인 성장세를 보이고 있다. 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)의 시행에 힘입어 아시아 역내 국가 간 교역이 지속적으로 확대되고 있으며, 이는 운송 수요가 장기적으로 안정적인 증가세를 유지하는 데 중요한 기반이 되고 있다. 클락슨(Clarksons)의 전망에 따르면, 2026년 아시아 역내 항로의 컨테이너 운송 수요는 약 7,080만TEU로 예상되며, 이는 2025년 대비 3.3% 증가한 수준이다.

전반적으로 2026년 중국의 대외무역은 고품질 발전 흐름을 이어갈 것으로 기대되나, 대외 환경이 갈수록 엄중해지면서 대외무역 성장세가 둔화될 가능성도 존재한다. 또한 향후 중국 대외무역은 비교적 큰 불확실성에 직면할 수 있어, 각종 성장 안정화 정책을 더욱 충실히 이행함으로써 대외무역의 안정적 발전을 지원할 필요가 있다. 이는 중국 수출 컨테이너 해운 시장의 장기적 발전을 뒷받침하는 핵심 기반이 될 것이다.

아울러 중국 수출 컨테이너 해운 시장은 선복 규모의 지속적인 증가라는 도전에 직면해 있으며, 각종 돌발적인 지정학적 상황과 관세 정책 역시 관련 항로 시장의 단기적 변동성을 확대시키는 요인으로 작용할 것으로 전망된다.

2026년 2월 28일

제 2 호



## 통계 및 자료

### ■ 경제

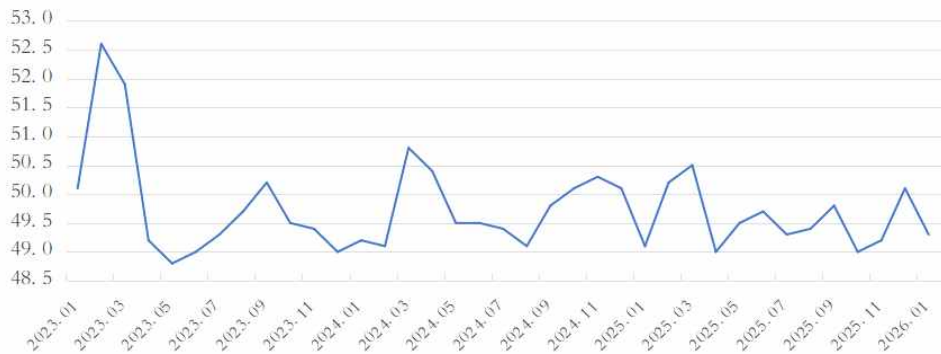
#### ▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 1월 중국 제조업 PMI는 2025년 12월 대비 1.6% 하락, 전년 동기 대비 0.41% 상승

| 구분     | 2025.09 | 2025.10 | 2025.11 | 2025.12 | 2026.01 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| PMI(%) | 49.8    | 49.0    | 49.2    | 50.1    | 49.3    |

자료: 중국국가통계국

〈중국 제조업 PMI(%)〉



#### ▶ 중국 수출입액

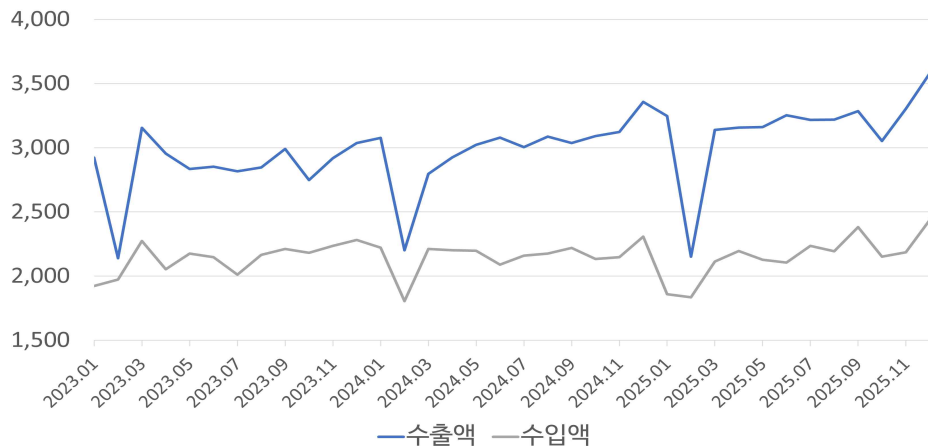
- 2025년 12월 중국 수출액은 2025년 11월 대비 8.4% 증가, 전년 동기 대비 6.6% 증가
- 2025년 12월 중국 수입액은 2025년 11월 대비 11.5% 증가, 전년 동기 대비 5.7% 증가

(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)

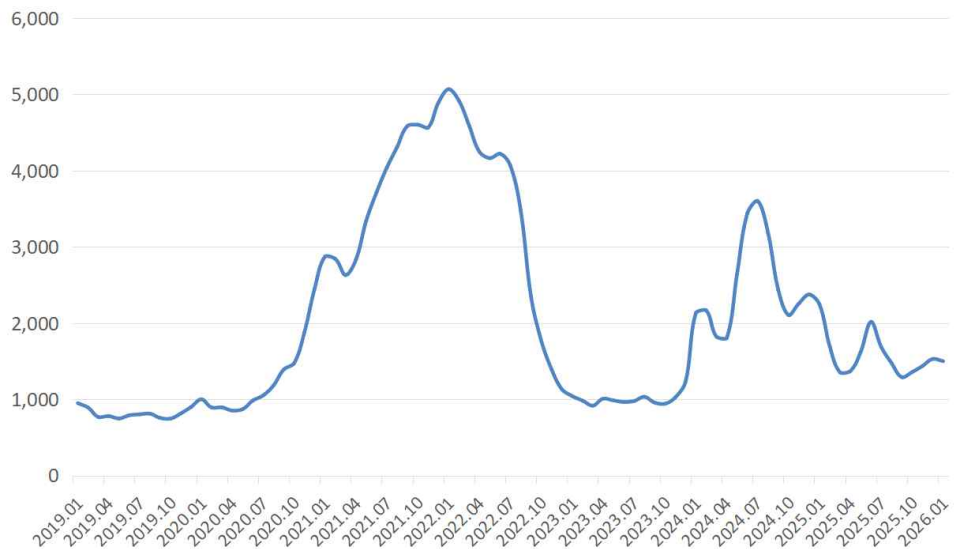
- 2026년 1월 상하이컨테이너운임지수는 2025년 12월 대비 1.9% 하락,  
1월 상하이컨테이너운임지수 는 전년 동기 대비 33.17% 하락

(USD/TEU)

| 항목              | 2025    | 2026.01 | 월평균     |         |         | 전월대비   |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
|                 |         |         | 11월     | 12월     | 1월      |        |
| 종합 지수           | 1581.34 | 1499.03 | 1435.79 | 1528.33 | 1499.03 | -1.9%  |
| 유럽(기본항구)        | 1587    | 1602    | 1378    | 1540    | 1602    | 4.0%   |
| 지중해(기본항구)       | 2429    | 2849    | 2086    | 2753    | 2849    | 3.5%   |
| 미국 서부(기본항구)     | 2551    | 2091    | 1828    | 1878    | 2091    | 11.4%  |
| 미국 동부(기본항구)     | 3723    | 2949    | 2565    | 2712    | 2949    | 8.7%   |
| 페르시아만(두바이)      | 1427    | 1490    | 1756    | 1949    | 1490    | -23.6% |
| 호주-뉴질랜드(멜버른)    | 1106    | 1083    | 1554    | 1282    | 1083    | -15.5% |
| 서아프리카(라고스)      | 3921    | 3168    | 3606    | 3322    | 3168    | -4.7%  |
| 남아프리카(더반)       | 2604    | 2217    | 2539    | 2252    | 2217    | -1.5%  |
| 남아메리카(산토스)      | 2988    | 1172    | 1770    | 1440    | 1172    | -18.6% |
| 일본 간사이(기본항구)    | 312     | 312     | 312     | 312     | 312     | 0%     |
| 일본 관동(기본항구)     | 319     | 321     | 321     | 321     | 321     | 0%     |
| 동남아(싱가포르)       | 464     | 505     | 531     | 547     | 505     | -7.8%  |
| 대한민국(부산)        | 139     | 144     | 142     | 141     | 144     | 2.1%   |
| 중앙, 남아메리카(만사니요) | 1733    | 961     | 1486    | 1388    | 961     | -30.8% |
| 동아프리카(모바사)      | 2087    | 1908    | 2588    | 2158    | 1908    | -11.6% |

자료: 항운교역소

<2019-2025 상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)>



2026년 2월 28일

제 2 호



## 통계 및 자료

### ■ 항만

#### ▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만TEU)

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

단위: 만TEU

| 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

#### <2025년 11월 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만TEU



2026년 2월 28일

제 2 호



## 통계 및 자료

### <2022-2025년 월간 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만TEU



## 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

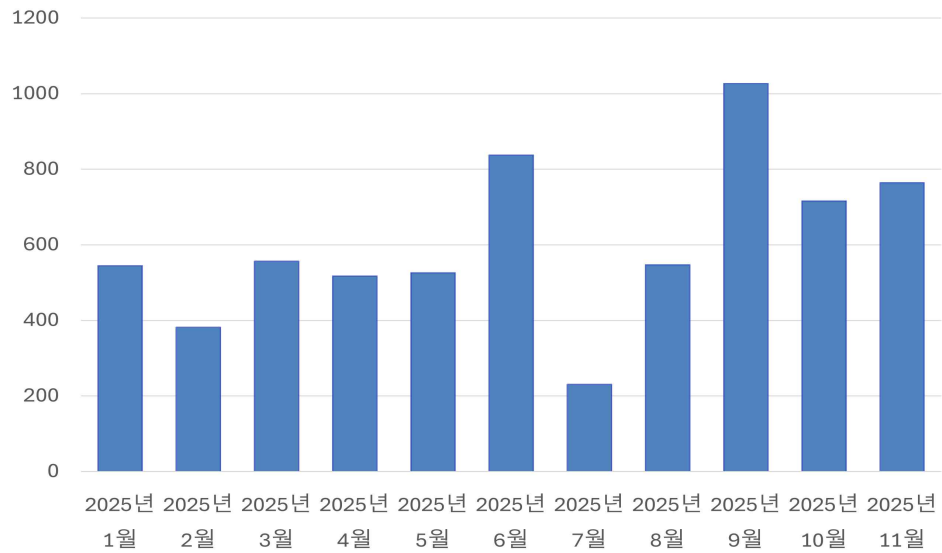
2026년 2월 28일

제 2 호



통계 및 자료

〈2025년 월간 수산물 총생산량 (만톤)〉



〈 중국연구센터 〉

2026년 2월 28일  
제 2 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