

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2026년 6월 24일

No. 6

이슈와 동향 1

- 중국 조선·해양플랜트: 신흥강자 부상 속 대형사 압박 심화 1
- 2025년 중국 항만업계, 물동량은 안정적이나 순이익 감소 6

해양수산뉴스 10

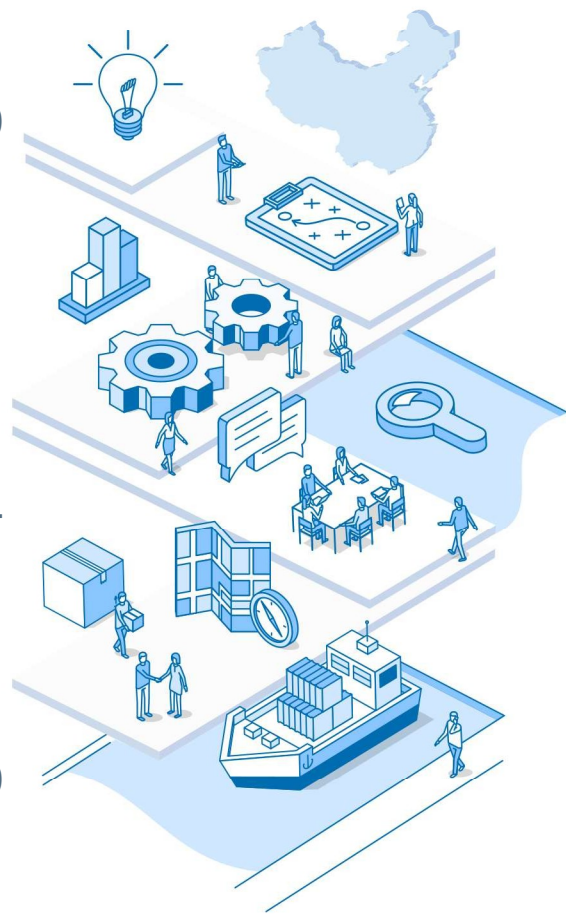
- 중국 《국무원 대외투자자에 관한 규정》 7월 1일부터 시행 10
- 세계 최초 스마트 오징어 낚시, ‘쑹항(淞航)’ 호 시험 출항 12
- 산둥성 항구 종합계획 비준안 발표... ‘1항 6구’ 체제 본격화 13

포커스 14

- 중국 해운기업 2025년 및 2026년 1분기 실적과 전망 14

통계 및 자료 20

- 경제/해운/항만/수산 20



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



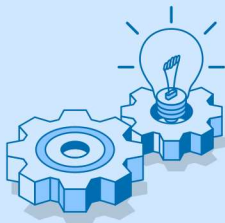
Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



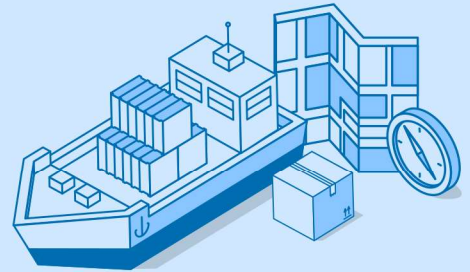
+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



요 약



이슈와 동향

· 중국 조선·해양플랜트: 신항강자 부상 속 대형사 압박 심화

- 2025년 중국 조선·해양플랜트 산업은 글로벌 시장 둔화와 대외 불확실성 속에서도 세계 시장 선도 지위를 유지하며 구조적 성장을 이어감.
- 대형 조선사 중심의 시장 재편과 신항 기업의 부상으로 기업 간 실적 격차가 확대되었으며, 해양플랜트 분야 역시 업종별·기업별 차별화가 심화됨. 다만 글로벌 발주 감소, 공급망 불안, 비용 상승 등 대외 리스크가 지속되며 산업 전반의 대응 역량 강화가 요구됨.

· 2025년 중국 항만업계, 물동량은 안정적이나 순이익 감소

- 2025년 중국 항만 상장기업들은 글로벌 악재 속에서도 매출 성장을 이어갔으나, 원가 상승과 일회성 비용 등의 여파로 순이익이 감소하며 대형허브 항만과 지역 항만 간의 실적 양극화가 심화됨.
- 단순 규모 확장 시대가 저물면서 고부가가치 화물 유치, 스마트 친환경 인프라 혁신, 복합운송 네트워크 구축 여부가 향후 항만 기업의 생존과 질적 성장을 결정할 핵심 경쟁력으로 부상함.

해양수산뉴스

· 중국 《국무원 대외투자에 관한 규정》 7월 1일부터 시행

- 중국 국무원은 《국무원 대외투자에 관한 규정》을 공포하고 대외투자 전 과정에 대한 감독 체계를 강화함으로써 투자 편의성과 국가안보를 동시에 고려한 제도적 기반을 마련함.

· 세계 최초 스마트 오징어 낚시, ‘쑹항(甬航)’호 시험 출항

- 중국은 세계 최초의 스마트 오징어 채낚기 장비를 ‘쑹항’ 호에 탑재해 해상 시험 운항을 시작하며 원양어업의 지능화·고효율화를 위한 기술 혁신을 본격 추진함.

· 산둥성 항구 종합계획 비준안 발표...‘1항 6구’ 체제 본격화

- 산둥성은 ‘허저항(菏泽港) 종합계획(2035년)’을 승인하고 ‘1항 6구’ 체제를 구축해 내륙 수운 허브 기능과 지역 물류 경쟁력 강화를 추진함.

포커스

· 중국 해운기업 2025년 및 2026년 1분기 실적과 전망

- 원양 노선은 운임 급락세로 수익성이 악화된 반면, 아시아 역내 항로는 공급망 다변화에 힘입어 견조한 물동량을 유지하며 선전함. 벌크선 시장 역시 선형별 양극화 속에서 철광석 및 석탄 수요 회복에 따라 대형 케이프사이즈 선박을 중심으로 완만한 반등세에 진입함.
- 유조선은 지정학적 리스크로 인한 톤-마일 증가와 신조선 부족이 맞물려 대형 선사 중심의 장기 호황 사이클을 지속하고 있음. LNG 운반선 또한 일시적 업황 저점을 통과하여, 글로벌 친환경 에너지 전환과 신규 액화 프로젝트 가동에 따른 구조적 회복기에 진입함.



이슈와 동향

중국 조선·해양플랜트: 신흥강자 부상 속 대형사 압박 심화¹⁾

2025년 글로벌 해운시장은 경제 및 무역 구도의 변화와 조정 속에서 완만한 회복세를 보였다. 이러한 흐름 속에서 중국의 조선 및 해양플랜트 산업은 업계 내 기업 간 뚜렷한 실적 차이를 보이는 가운데서도, 일부 기업을 중심으로 성장 동력을 확보하며 차별화된 발전 경로를 구축하였다.

조선 시장: 선도 기업의 재편과 신흥 강자의 부상

2025년 중국 조선업계는 대형 업체들이 시장을 견인하는 가운데 신흥 기업들의 폭발적인 성장세가 두드러졌으며, 기업 간 실적 격차 역시 뚜렷해지는 양상을 보였다.

<2025년 조선·해양플랜트 상장기업 영업 수익>

단위: 억 위안, %

기업	2025년 영업 수익	2024년 영업 수익	전년 대비
중국국제해운컨테이너(CIMC)	1566.11	1776.64	-11.85
중국선박공업(CSSC)	1519.78	785.84	93.40
중국동력(中国动力)	578.00	516.97	11.81
중하이유전서비스(COSL)	502.83	483.02	4.10
상하이전화중공업(ZPMC)	362.60	344.56	5.24
해양석유공정(COOEC)	271.63	299.54	-9.32
송파주식(松发股份)	216.39	57.71	274.95
CSSC오프쇼어(中船防务)	205.47	194.02	5.90
CSSC사이언스&테크놀로지(中船科技)	103.51	84.23	22.89
야싱앵커체인(亚星锚链)	20.99	19.89	5.53

<2025년 조선·해양플랜트 상장기업 순이익>

단위: 억 위안, %

기업	2025년 순이익	2024년 순이익	전년 대비
중국선박공업(CSSC)	78.48	36.14	117.16
중하이유전서비스(COSL)	38.42	31.37	22.47
송파주식(松发股份)	26.55	2.24	1083.05
해양석유공정(COOEC)	20.84	21.61	-3.56
중국동력(中国动力)	13.01	13.91	-6.47
CSSC오프쇼어(中船防务)	10.08	3.77	167.37
상하이전화중공업(ZPMC)	7.32	5.34	37.08
야싱앵커체인(亚星锚链)	3.17	2.82	12.41
중국국제해운컨테이너(CIMC)	2.21	29.72	-92.56
CSSC사이언스&테크놀로지(中船科技)	-33.87	1.46	-2419.86

주: 본문 표의 각 데이터 출처는 모두 해당 회사가 공개한 자료를 바탕으로 정리한 것임.

2026년 6월 24일
제 6 호

중국선박공업(CSSC)은 중국중공업(中国重工)과의 합병 후 실적이 수직 상승하

1) 《航运交易公报》总第1484期 2026年6月2日出版, 造船海工:新势力崛起与巨头承压(p.22-24)



이슈와 동향

며 폭발적인 성장을 이뤘다. 데이터에 따르면, 2025년 매출액은 1,519억 7,800만 위안으로 전년의 785억 8,400만 위안 대비 93.40% 대폭 증가했으며, 순이익(상장회사 주주에게 귀속되는 순이익) 역시 78억 4,800만 위안으로 전년 대비 117.16% 늘었다. 특히 주력인 선박 건조·수리 및 해양공정 부문 매출이 전년 대비 14.71% 증가한 1,312억 7,900만 위안을 기록했고, 매출총이익률은 11.72%로 2.94%포인트 상승했다. 해외 매출은 688억 9,300만 위안으로 17.46% 증가했으며, 높은 해외 부문 이익률(19.23%)이 이익 증가의 핵심 동력으로 작용했다. 이는 합병 이후 양측의 설계, 건조, 기자재 등 밸류체인 자원을 통합하고 린(Lean) 경영²⁾을 더해 이뤄낸 성과다.

조선업 신흥 기업인 쑹파주식(松发股份)은 순이익이 전년 대비 1,083.05% 폭증하며 중국동력(中国动力), CSSC오프쇼어 등 전통의 조선기업 강자들을 넘어섰다. 또한 주요 재무지표 순위인 ‘창부방(创富榜)’ 순이익 부문에 처음 진입하자마자 17위를 기록하며 강한 성장세를 보였다. 이 같은 극적인 실적 성장의 핵심 동력은 대규모 자산 재편에 있다. 자산 교환을 통해 형리중공업 지분 100%를 인수하며 주력 사업을 생활 도자기에서 선박 제조로 완전히 전환한 것이다. 《2025년 연간 보고서》에 따르면, 선박 건조 부문 매출은 208억 6,400만 위안으로 전체 매출의 96.42%를 차지했으며, 매출총이익률은 18.87%로 전년 대비 6.62%포인트 상승했다. 이 중 벌크선과 유조선 매출이 각각 105억 7,600만 위안, 92억 9,200만 위안을 기록했다. 클락슨 통계에 따르면, 형리중공업은 2025년 신규 수주 115척(총액 1,000억 위안 이상)을 기록하며 재화중량톤(DWT) 기준 세계 2위(중국 2위)에 올랐으며, 2026년 1분기에도 신조선 108척을 계약하고 14척을 인도하며 역대 최고 수준의 성과를 이어가고 있다.

CSSC오프쇼어의 2025년 순이익은 전년(3억 7,700만 위안) 대비 167.37% 증가해 주요 5개 조선사 중 가장 높은 증가율을 기록하며 ‘창부방(创富榜)’ 순위도 44위에서 33위로 크게 상승했다. 이는 글로벌 피더 컨테이너선 발주가 전년(118척) 대비 74.6% 급증한 206척을 기록하고, 수주잔량 비중이 4.9%에서 9.6%로 급등하는 등 구조적 호황을 정확히 공략한 결과로 보여진다. CSSC오프쇼어의 자회사이자 피더선 선도기업인 황푸원충조선(黄埔文冲造船)은 이러한 구조적 기회를 놓치지 않고 2025년 말 기준 591억 위안(총 137척)의 수주잔량을 확보했으며, 2028년까지 생산 일정을 꽉 채워 향후 실적 기반을 탄탄히 다졌다.

선박 동력시스템 선도기업인 중국동력(中国动力)은 2025년 비교적 안정적인



이슈와 동향

매출 흐름을 보였으나, 순이익은 전년 대비 6.47% 감소해 순위가 27위에서 30위로 하락했다. 순이익 감소는 연중 총 6억 4,500만 위안의 자산손상차손³⁾ 인식과 비용 압박이 핵심 원인으로 작용하였다. 하지만 녹색·저탄소 동력 기술 확보를 위해 전년 대비 26.63% 증가한 30억 9,400만 위안을 연구개발(R&D)에 투자하였으며, 이는 단기적 이익 하방 압력에도 불구하고 장기적인 경쟁력 강화를 위한 긍정적인 발판으로 해석된다.

반면, CSSC사이언스&테크놀로지(중선과기)는 매출이 22.89% 증가했음에도 33억 8,700만 위안의 대규모 적자를 기록하며 전년 대비 2,419.86% 급락하였고, 순이익 순위는 57위에서 최하위로 떨어졌다. 핵심 원인은 풍력발전 사업의 ‘매출은 늘었지만 이익은 늘지 않는’ 기형적 구조에 있었다. 비용 측면에서 보면, 풍력발전기 및 부품 부문의 원가 상승 영향으로 영업 비용이 전년 동기 대비 58.73% 급증했다. 이에 따라 매출총이익률은 플러스에서 마이너스로 전환하며 -19.35%까지 추락했고, 이는 전년 대비 26.95%포인트 하락한 수치다. 또한 전력 가격 시장화 개혁과 발전소 수 감소의 영향으로 발전 사업 부문이 기여한 매출총이익은 61.73% 감소했다. 여기에 품질 보수 및 기술 개조 특별 작업을 집중 추진해 프로젝트 보증 종료 절차를 앞당기며, 당기 비용 증가폭이 매출 증가폭을 크게 웃돈 것이 재무 부담을 가중시키는 결과를 가져왔다.

해양플랜트 시장: 경기 변동 속 구조적 분화

2025년 중국 해양플랜트 기자재 및 지원 기업들은 전반적으로 안정세를 유지했으나, 개별 기업의 실적 차이는 뚜렷하게 엇갈렸다.

글로벌 물류 및 에너지 장비 선도기업인 CIMC(중국국제해운컨테이너)는 2025년 실적 부진을 겪으며 매출과 순이익이 모두 감소하였고, 순위가 17위에서 51위로 크게 하락했다. 실적 대폭 하락의 주요 원인은 컨테이너 제조 사업의 주기적 조정과 금융자산의 거액 손실에 있었다. 캐시카우인 컨테이너 제조 사업 매출이 전년 대비 30.86% 급감한 430억 900만 위안에 그쳤고, 순이익은 53.97% 줄어든 18억 8,200만 위안을 기록했다. 이러한 급락은 2024년 업계 표준 건화물 컨테이너 생산·판매량이 사상 최고치를 기록하고, 2025년 국제 무역 마찰 심화와 글로벌 상품 교역량 증가세 둔화가 겹치면서 글로벌 컨테이너 수요가 정상적으로 안정화된 것이 주요 원인으로 분석된다. 금융 및 자산관리 부문은 달러 금리 변동과 해양플랜트 자산 손상 영향으로 14억 2,600만 위안의 거액 순손실을 내며 중국국제해운컨테이너 이익에 가장 큰 부담 요인으로 작용했다.

2026년 6월 24일

제 6 호

3) 보유 자산 가치 하락을 회계상 손실로 처리한 금액



이슈와 동향

중하이유전서비스(COSL), 상하이전화중공업(ZPMC), 야싱앵커체인(亚星锚链)의 실적은 비교적 안정적인 흐름을 보였다. 중국 해양 석유 탐사 및 개발 분야의 선도기업인 중하이유전서비스는 매출과 순이익이 전년 동기 대비 각각 4.10%, 22.47% 증가했다. 노르웨이 북해 시장에서 우량 계약을 확보했고, ‘남해 8호(南海八号)’ 시추 플랫폼⁴⁾이 남미 작업에 돌입했으며, ‘COSL CONFIDENCE’ 플랫폼은 중동 지역 해상 시추 진척량(海上进尺)⁵⁾ 기록을 경신했다. 특히 해외 반잠수식 플랫폼의 높은 일일 사용료가 전년 대비 22.4% 상승하며 이익 성장을 크게 견인했다. 종합 매출총이익률은 17.4%로 전년 대비 1.7%포인트 상승했고, 가중평균 자기자본이익률(ROE)은 8.54%로 1.18%포인트 올라 수익성이 지속적으로 개선되었다. 상하이전화중공업은 글로벌 항만 자동화 고도화 수요에 힘입어 안정적인 실적을 거두었다. 안벽 크레인과 야드 크레인 등 전통적인 주력 제품 분야에서 글로벌 선도 지위를 굳건히 유지하는 동시에, 해양플랜트 장비 사업 역시 글로벌 해양플랜트 시장 회복세의 수혜를 입으며 성장을 이뤄냈다. 세계 최대 선박용 앵커체인 및 해양 계류체인 제조업체인 야싱앵커체인(亚星锚链)이 2025년 안정적인 성장세를 이어간 주요 원인은, 선박용 앵커체인 사업이 글로벌 조선업 호황 사이클의 수혜를 지속적으로 받은 데다 계류체인 사업의 매출 인식이 가속화되었기 때문이다.

COOEC(해양석유공정)은 중국 해양석유 공정 건설 분야의 선도기업으로, 2025년 매출과 순이익이 소폭 감소하였다. 주요 원인은 엔지니어링 도급 사업 수입의 주기적 변동에 따른 것으로, 해당 사업은 프로젝트 수행 진도와 매출 인식 시점의 영향을 크게 받는다. 2024년에는 높은 실적 기반으로 매출이 크게 증가했으나, 2025년에는 이에 따른 정상적인 조정 국면에 들어서면서 실적이 다소 하락하였다.

산업 전망: 글로벌 지표 선도와 과제 공존

글로벌 경쟁 구도에서 2025년 중국 조선업은 계속해서 세계 시장을 선도하며 16년 연속 ‘3대 지표 세계 1위’ 자리를 굳건히 지켰다. 중국선박공업협회 데이터에 따르면, 선박 완공량 5,369만 DWT(점유율 56.1%, 전년 대비 11.4% 증가), 신규 수주량 1억 782만 DWT(점유율 69%), 수주잔량 2억 7,442만 DWT(점유율 66.8%, 전년 대비 31.5% 증가)를 달성했다. ‘14차 5개년 계획’ 기간 동안 양적 성장뿐만 아니라, 30만 톤급 초대형 유조선(VLCC), 이중연료 자동차 운반선, 첫 국산 대형 크루즈선 ‘아이다·모두호(爱达·魔都号)’ 등 고부가가치 고급 선형

2026년 6월 24일

제 6 호

- 4) 시추 플랫폼(drilling platform): 해상에서 석유·천연가스를 탐사·시추하기 위해 사용되는 해양 시추설비를 의미하며, 반잠수식 플랫폼, 잭업 리그, 시추선 등을 포함한다.
5) 해상 시추 진척량(海上进尺): 해상 석유·가스 시추 작업에서 드릴이 지층을 뚫고 들어간 누적 길이 또는 길이를 의미하며, 시추 작업의 진행 정도와 생산성을 나타내는 지표이다.



이슈와 동향

을 인도했으며, 두 번째 국산 대형 크루즈선은 이미 해상 시운전을 완료하며 질적 성장을 함께 이뤄냈다.

해양플랜트 장비 분야 역시 강한 경쟁력을 보였다. 2025년 중국이 누적 수주한 해양플랜트 장비 주문 계약금액은 74억 5,000만 달러로, 수주금액 기준 글로벌 시장점유율 32.4%를 차지해 세계 1위에 올랐으며, 2위 한국(19.6%)과 3위 아랍에미리트(16.0%)를 크게 웃돌았다. 글로벌 해양공정 장비 시장의 신규 건조 수요는 다소 둔화되었지만, 전체 성과는 지난 10년 평균 수준보다 양호했다. 연간 체결 계약금액은 229억 7,000만 달러였으며, 시장 장비 가격은 높은 수준을 유지했다.

하지만 우수한 지표 이면에는 산업 전반이 직면한 도전과 과제가 남아있다. 지정학적 리스크가 심화되고 무역보호주의가 대두되었으며, 미국 트럼프 행정부의 관세 정책이 반복적으로 변동하면서 글로벌 무역에 불확실성을 가져왔다. 중국 선박공업협회 데이터에 따르면 2025년 글로벌 신조선 발주량은 전년 대비 23.58% 감소했고, 선주들의 관망 심리도 강화되었다. 공급망 안정성도 압박을 받고 있다. 선박 주기판, 보조기관 등 주요 기자재의 인도가 지연되면서 전통적 공급망이 총조립 생산 일정의 속도를 따라가기 어려운 상황이다. 비용 요인 측면에서는 위안화 환율의 완만한 절상이 수출 주문의 수익성에 영향을 미쳤고, 글로벌 원자재 가격 상승이 강판, 케이블 등 원재료 비용을 끌어올리면서 선박 건조 비용은 상승세를 보였다.



이슈와 동향

2025년 중국 항만업계, 물동량은 안정적이나 순이익 감소⁶⁾

글로벌 악재 속에도 외형 성장은 유지됐으나 수익성은 기업별로 차별화

2025년 글로벌 통상 환경의 급격한 변화와 국제 교역 성장세 둔화, 해운시장의 주기적 변동 및 고정 원가 상승 등 복합적인 악재 속에서도 중국 항만업계는 비교적 안정적인 성장세를 이어갔다.

중국 주요 항만 상장기업 19개 사의 실적을 분석한 결과, 전체 매출은 안정적인 성장세를 유지했으나 순이익은 투자수익 변동과 자산 손상차손, 비용 부담 확대 등의 영향으로 기업 간 수익성 격차가 확대되는 모습을 보였다. 전체 기업 가운데 12개 사(63.16%)는 전년 대비 매출 증가를 기록하며 외형 성장을 지속했다.

반면 순이익이 증가한 기업은 8개 사(42.11%)에 그쳐 수익성 개선은 제한적인 것으로 나타났다. 이는 중국 항만업계가 외형 성장세를 유지하는 가운데 기업 간 실적 차별화가 심화되고 있음을 보여주며, 양적 성장 중심의 경쟁에서 수익성과 효율성을 중시하는 질적 성장 단계로 전환되고 있음을 시사한다.

대형허브 항만의 꾸준한 이익, 지역 항만의 실적 둔화

상대적으로 규모의 경제와 운영 효율성을 갖춘 대형 허브 항만들은 안정적인 실적을 유지했다. 업계 1위인 상하이항(上海港)은 전년 대비 3.92% 증가한 396억 1,200만 위안의 매출을 기록하며 선두 자리를 지켰고, Ningbo Port (宁波港) 역시 8.08% 성장한 310억 2,000만 위안으로 그 뒤를 바짝 쫓았다. China Merchants Port Holdings (招商局港口, 초상국항구, China Merchants Port Holdings)는 9.99%의 매출 성장률을 보이며 대형 항만 중 가장 빠른 성장세를 보였다.

순이익 규모에서도 상하이항(135억 6,500만 위안)과 차이나머천트포트(58억 3,200만 위안)가 각각 1, 2위를 차지했으나, 시장 상황의 변동 여파로 순이익 자체는 전년 대비 각각 9.29%, 20.47% 감소하며 대형사들 역시 수익성 방어에 고심했음을 보여주었다. 반면 Nanjing Port (南京港)은 순이익이 20.92% 급증하며 업계 최고 성장률을 기록했고, Liaoning Port Co., Ltd. (辽港股份, Liaoning Port Co., Ltd., 14.25% 증가)와 Yantai Port (盐田港, 7.34% 증가) 등도 내실 있는 성과를 거두었다. 반면 Chongqing Port (重庆港)은 순이익이 90.74% 폭락했고, Zhuhai Port (珠海港)은 매출이 14.4% 감소하며 가장 큰 타격을 입었다.

2026년 6월 24일

제 6 호

6) 《航运交易公报》总第1484期, 2026年6月2日出版, 港口: 量稳质显韧性(p.18-21)



이슈와 동향

고부가가치 사업의 확대에도 일회성 비용의 부담 지속

이번 실적 발표에서 가장 돋보인 항은 난징항(南京港)이었다. 난징항은 매출(10억 2,500만 위안)과 순이익(1억 8,500만 위안)이 일제히 성장했으며, 특히 마진이 높은 유류·가스·화학제품 하역 업무가 전년 대비 20.43% 증가하면서 수익 구조가 크게 개선되었다. 동북 지역의 핵심 거점인 랴오닝항만(辽港股份) 역시 화학제품 부문의 매출 급증(62.78% 증가)과 42.3%에 달하는 높은 영업이익률에 힘입어 순이익 13억 위안을 돌파했다. 세계 최대급 단일 컨테이너 터미널 가운데 하나인 옌텐항(盐田港)은 연내 14개의 국제 항선을 신설하며 글로벌 공급망 허브로서의 입지를 굳혔다.

반면 최하위 실적을 기록한 충칭항(重庆港)의 경우, 표면적으로는 일회성 요인에 따른 착시효과가 크게 작용했다. 충칭항 산하 춘탄항(寸滩港)은 2024년 토지 수용에 따른 약 10억 3,000만 위안 규모의 일회성 자산처분이익을 반영했으나, 해당 기저효과가 2025년에는 사라지면서 충칭항의 순이익이 큰 폭으로 감소하는 모습을 보였다. 다만 충칭항의 주력 사업인 하역 및 상품무역 부문은 오히려 매출이 증가한 것으로 나타나, 이러한 일회성 요인을 제외한 본업 경쟁력은 회복세를 보이고 있는 것으로 분석된다.

<2025년 항만업계 주요 상장사의 영업수입>

단위: 억 위안, %

기업	금액	전년 동기 대비
상하이국제항무그룹	396.12	3.92
닝보항	310.20	8.08
샤먼항무	221.28	-0.09
칭다오항	188.06	-0.71
초상항구 (China Merchants Port Group)	172.46	6.91
광저우항	139.08	-1.17
톈진항발전	130.74	2.9
톈진항	127.92	5.98
차이나머천트포트 (China Merchants Port Holdings)	120.61	9.99
COSCO(中远海运港口)	117.31	8.58
랴오닝항만	113.59	2.64
르자오항	78.17	-7.56
베이부완항	76.14	8.72
탕산항	56.84	-0.7
충칭항	44.77	2.28
주하이항	43.87	-14.4
렌윈강항	25.71	-2.32
난징항	10.25	4.17
옌텐항	8.58	8.06

주: 본 표의 데이터는 공개자료를 바탕으로 《航运交易公报》가 정리

2026년 6월 24일

제 6 호



이슈와 동향

〈2025년 항만업계 주요 상장사의 순이익〉

단위: 억 위안, %

기업	금액	전년 동기 대비
상하이국제항무그룹	135.65	-9.29
차이나머천트포트 (China Merchants Port Holdings)	58.32	-20.47
칭다오항	52.72	0.71
닝보항	51.68	5.51
초상항구 (China Merchants Port Group)	46.11	2.1
COSCO(中远海运港口)	21.94	-1.17
탕산항	19.98	0.96
옌텐항	14.48	7.34
랴오강주식	13.07	14.25
베이부완항	10.38	-14.85
톈진항	9.81	-1.31
광저우항	8.22	-14.73
톈진항발전	6.02	-5.79
르자오항	4.95	-24.43
주하이항	2.41	-17.47
샤먼항무	2.06	3.0
난진항	1.85	20.92
런원강항	1.71	-10.47
충칭항	0.49	-90.74

주: 본 표의 데이터는 공개자료를 바탕으로 《航运交易公报》가 정리

스마트·친환경 인프라 혁신 및 통합 물류 네트워크를 통한 새로운 성장동력 확보

2025년의 실적 분화는 중국 항만 산업이 단순히 규모를 확장하던 시대를 지나, 화물 구조 최적화와 스마트·친환경 전환 여부에 따라 경쟁력의 차이가 본격적으로 드러나는 전환점에 진입했음을 시사한다. 중국의 주요 항만들은 이미 기술 혁신을 통한 운영 효율 제고에 주력하고 있다. 상하이항 양산(洋山) 4기 터미널은 하역 효율을 5.37% 끌어올렸고, 칭다오항(青岛港)의 전 자동화 컨테이너 터미널은 시간당 62.62개의 하역 실적을 기록하며 세계 신기록을 13번째 경신, 기존 터미널 대비 효율을 30% 높이고 인력 비용은 80% 절감했다. 톈진항(天津港) 역시 세계 최초의 지능형 탄소중립 터미널을 구축하여 스마트 안벽크레인 효율을 60% 향상시켰다.

더불어 철도와 항만을 연계하는 해철(海铁) 복합운송 등 ‘통합 물류 네트워크’ 구축이 새로운 성장 동력으로 부상하고 있다. 중국 교통운수부(交通运输部)의 표준화 정책 지원과 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)에 따른 동남아 및 아세안(ASEAN) 지역과의 교역 활성화(2025년 교역액 5.3% 증가)는 향후 중국 항만 업계에 안정적인 배후지 화물을 공급하는 긍정적 요인이 될 전망이다. 비록 보호무역주의 대두와 주변국 항만과의 경쟁 심화라는 과제가 남아있으나, 중국 항만업계는

2026년 6월 24일

제 6 호



이슈와 동향

탄탄한 인프라와 운영 역량을 바탕으로 ‘생산성 향상, 비용 절감, 친환경·저탄소화’ 중심의 질적 성장을 지속해 나갈 것으로 전망된다.

2026년 6월 24일

제 6 호



해양수산 뉴스

중국 《국무원 대외투자에 관한 규정》 7월 1일부터 시행⁷⁾

리창(李强) 국무원 총리는 최근 제837호 국무원령에 서명하고, 2026년 7월 1일부터 시행되는 《국무원 대외투자에 관한 규정》(이하 《규정》)을 공포했다.

총 34개 조항으로 구성된 《규정》의 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 적용 범위를 명확히 했다. 대외투자는 곧 해외투자를 의미하며, 중국 역내 투자자가 다른 국가(지역)의 기업, 자산 등 관련 권익을 직·간접적으로 획득하는 활동에 본 규정을 적용한다. 투자자의 홍콩, 마카오, 대만 투자 관리에 대해서도 본 규정을 참조하여 집행한다.

둘째, 전반적 요구사항을 명확히 했다. 대외투자 업무는 ‘총체적 국가안보관(总体国家安全观)⁸⁾’을 철저히 이행하고, 대외투자 관리 서비스 체계를 개선하며, 투자의 질과 수준을 향상시킨다. 국제적인 높은 기준의 경제 무역 규칙에 주도적으로 연계하고, 고품질의 ‘일대일로(一帶一路)’ 공동 건설을 추진하며, 산업망 및 공급망의 국제 협력을 촉진한다. 또한, 투자자가 시장화 원칙에 따라 대외투자 활동을 전개하도록 지원한다.

셋째, 종합 서비스를 개선한다. 국가는 해외 종합 서비스 체계를 완비하고, 성(省)급 이상 인민정부 및 관련 부처는 공공서비스의 역량과 수준을 제고한다. 전문 서비스 기관이 고품질의 서비스를 제공하도록 지원하며, 업종별 협회 및 상공회의소, 무역·투자 촉진 조직은 정관에 따라 관련 정보 자문 및 권익 보호 등의 서비스를 제공한다.

넷째, 효과적인 관리를 실시한다. 거시조정 조치를 완비하고, 분류 및 등급별 전 과정 감독 관리를 실시하며, 리스크 방제를 강화하여 대외투자의 과학성과 안전성을 높인다. 국무원 관련 부처는 대외투자 정책을 수립, 조정, 시행하며, 투자자가 규범에 맞게 투자 및 경영 활동을 하도록 지도·감독한다. 투자자는 국가 관련 규정에 따라 비준 및 등록, 정보 보고, 국경 간 자금 등기 등의 절차를 밟아야 한다. 아울러 투자자의 주체적 책임을 강화하고, 대외투자 시장 질서를 교란하는 행위를 금지한다.

다섯째, 대외투자 보호를 강화한다. 국무원 관련 부처는 모니터링 경보 및 리스

2026년 6월 24일

제 6 호

7) 《航运交易公报》总第1485期 2026年6月9日出版, 《国务院关于对外投资的规定》7月1日起施行(p.1)

8) 중국 정부가 제시한 국가안보 이념으로, 정치·경제·군사·문화·사회·과학기술·해양 등 다양한 분야를 포괄하는 종합적 안보 개념을 의미한다.



해양수산 뉴스

크 평가를 강화하고, 투자자가 안전 리스크 방지 조치를 철저히 하도록 지도 및 지원한다. 국제 협력과 교류를 전개하고, 국제 경제 무역 협정 체결을 적극 추진하여 보호 수준을 높인다. 협상, 조정, 중재, 소송 등 다양한 방식을 통한 투자 분쟁 해결을 장려한다. 또한, 투자 장벽 조사 제도 등을 확립하여 투자자와 대외투자의 안전 및 정당한 권익, 국가의 해외 이익을 확실히 수호한다.

사법부, 국가발전개혁위원회, 상무부 책임자는 이번 《규정》의 취지가 국가의 대외투자 관리 체계를 개선하고 거시조정 조치를 완비하며, 분류 및 등급별 전 과정 감독 관리와 리스크 예방을 강화해 투자의 과학성 및 안전성을 높임으로써 투자 편의화와 효과적인 리스크 방지의 결합을 추진하는 데 있다고 밝혔다. 또한 대외투자 정책을 제정, 조정, 시행하여 장려·제한·금지하는 대외투자 분야를 명확히 하고, 역외투자 안전 심사 제도를 개선하여 국가 안보에 영향을 미치거나 미칠 가능성이 있는 역외투자 및 관련 자산, 권익 등의 양도 및 처분에 대해 안전 심사를 진행하도록 명시했다.

이 밖에도 《규정》은 국가가 법에 따라 다른 국가(지역)에 투자한 중국 기업 및 프로젝트 소속 중국 국적 직원에게 영사 보호와 지원을 제공하며, 투자자가 협상, 조정, 중재, 소송 등 다양한 방식으로 대외투자와 관련된 갈등 및 분쟁을 해결하도록 장려한다고 명시했다.

2026년 6월 24일

제 6 호



해양수산 뉴스

세계 최초 스마트 오징어 낚시, ‘쑹항(淞航)’ 호 시험 출항⁹⁾

6월 8일 세계 해양의 날을 맞아, 세계 최초의 ‘스마트 오징어 채낚기 기계’가 중국 최초의 원양어업 자원 조사선인 ‘쑹항(淞航)’ 호에 탑재되어 본격적인 해상 시험 운항에 나섰다. 이번에 도입된 신형 스마트 장비는 상하이해양대학교와 중수그룹 저우산 원양어업유한공사(中水集团舟山远洋渔业有限公司)가 공동 개발하였다. 정밀한 낚시와 비효율적인 작업 시간 단축에 핵심적인 역할을 할 것으로 기대되며, 원양 오징어 채낚기 장비가 지능화 및 고효율화를 향해 중요한 첫걸음을 내디뎠음을 의미한다.

기존 낚시 장비와 달리 이 장비는 어획물의 입질 감지, 도주 행동 인식 등 스마트 모니터링 모듈을 혁신적으로 통합했다. 이를 통해 오징어가 미끼를 물거나 빠져나가는 동적 신호를 실시간으로 포착할 수 있다. 또한, 수동 낚시의 줄 당기기, 흔들기 등의 작업 동작을 그대로 재현하고 스마트 알고리즘을 통해 최적의 낚시 리듬을 시뮬레이션한다. 이러한 ‘감지-의사결정-동작’의 폐쇄 루프 제어 시스템은 낚시 효율성과 표적 적중률을 크게 향상시켰다.

상하이해양대학 프로젝트 기술팀 책임자인 천신권(陈新军) 교수는 “전통적인 채낚기 작업은 전적으로 선원의 경험에 의존하여 입질 시기를 판단했기 때문에 무의미한 대기나 오작동 비율이 높았고 비효율적인 작업 시간이 길었다”고 설명했다. 이는 생산량 저하뿐만 아니라 선원들의 노동 강도를 가중시키는 주된 요인이었다.

그러나 스마트 오징어 채낚기 기계는 정밀한 감지와 적응형 제어를 통해 무효한 작업 시간을 대폭 줄이는 동시에 사람의 경험에 대한 의존도를 낮춰, 원양 오징어 채낚기 작업을 위한 표준화되고 지능화된 새로운 솔루션을 제공한다.

중국 원양어업 자원 조사의 핵심 기함인 ‘쑹항’ 호는 2017년 취역한 이래 북서태평양 공해에서 여러 차례의 어업 자원 조사 임무를 성공적으로 수행해 왔다. 이를 통해 중국의 원양어업 자원 평가와 어장 생태 연구에 귀중한 1차 데이터를 대량으로 제공했다. 이번 스마트 오징어 채낚기 기계 탑재 및 해상 시험은 장비 시험과 어업 기술 혁신 분야에서 ‘쑹항’ 호가 거둔 또 하나의 중요한 성과로 평가받고 있다.

2026년 6월 24일

제 6 호

9) 《中国渔业报》全球首台智能鱿鱼钓机随“淞航”号出海试验, <https://mp.weixin.qq.com/s/mGI0sL3Fbgiw5j-lbqtffKw> (검색일: 2026.06.11.)



해양수산 뉴스

산둥성 항구 종합계획 비준안 발표... ‘1항 6구’ 체제 본격화¹⁰⁾

최근 산둥성 인민정부가 ‘허쩌항(菏泽港) 종합계획(2035년)’에 대한 비준안을 발표하고 이를 원칙적으로 승인했다. 이번 계획에 따라 허쩌항은 취예(巨野) 항구를 주요 항구로 삼고, 윈청(郓城), 청우(成武), 덩타오(定陶), 산셴(单县), 차오셴(曹县) 항구를 일반 항구로 두는 ‘1항 6구(1개 항만 6개 구역)’의 발전 구도를 형성한다. 계획안에 명시된 허쩌항의 전체 항만 해안선 길이는 총 13,652m이며, 이 중 계획 기간 내 조성될 해안선은 12,964m, 예비 해안선은 688m이다.

각 항구의 역할도 명확히 규정되어, 중요 항구인 취예 항구와 일반 항구로 지정된 윈청, 청우, 덩타오 항구는 대량 건화물 및 일반 잡화 운송을 담당하며, 컨테이너 운송과 철도 및 수운 복합 운송을 적극적으로 육성한다. 나머지 차오셴 항구와 산셴 항구 역시 일반 항구로 운영된다.

허쩌항은 국가 최고 등급 항로인 징항(京杭) 대운하와 신완푸(新万福)강을 잇는 주요 허브 중 하나로, 지역 경제 발전 전략 실행을 위한 핵심 기반이다. 또한 허쩌시를 비롯한 주변 지역의 경제 및 사회 발전, 자원 개발, 산업 배치를 이끄는 중요한 거점 역할을 수행한다. 나아가 황하 유역의 생태 보호와 고품질 발전을 지원하고, 교통 강국 산둥 시범구 및 친환경 저탄소 고품질 발전 선도구를 건설하며, 산둥 서부 지역의 획기적인 도약을 견인할 핵심 전략 자원으로 평가받는다.

〈산둥성 주요 항만 지도〉



2026년 6월 24일
제 6 호

자료: 원본 그림(<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1622149913946269563>)을 바탕으로 필자 제작성

10) 《港口圈》山东一港口总体规划获批, <https://mp.weixin.qq.com/s/oeQV5beYjvis2ahnaZD3sQ> (검색일: 2026.06.11.)



포커스

중국 해운기업 2025년 및 2026년 1분기 실적과 전망¹⁾

2025년 중국 항만·해운·조선기업 순이익 상위 10개사 중 해운기업이 6곳을 차지하였다. 이 가운데 컨테이너 선사만 5곳으로, 1위는 코스코(COSCO·中远海控), 2위는 에버그린(Evergreen·长荣海运)이 차지했다. OOCL(东方海外国际), SITC(海丰国际), 완하이(Wan Hai·万海航运)는 각각 4위, 5위, 7위에 이름을 올렸다. 초상기선(China Merchants Energy Shipping Co., Ltd.·招商轮船)은 전년 대비 두 계단 상승한 8위를 기록한 반면, 전년도 5위였던 양명해운(Yang Ming·阳明海运)은 16위로 순위가 하락했다.

2026년 세계 경제는 지정학적 갈등과 관세 정책의 불확실성이라는 이중 압박 속에 적응해 가는 과정에 있다고 볼 수 있다. 트럼프 대통령의 5월 중국 방문을 계기로 미중 간의 경제·무역 관계 회복에 대한 기대가 높아지고 있으며, 호르무즈 해협을 둘러싼 긴장 역시 시장의 핵심 변수로 부상하였다. 이러한 대외 환경을 종합할 때, 2026년 국제 해운시장은 업종 간 분화가 지속되는 가운데 새로운 기회가 잠재하는 한 해가 될 것으로 전망된다.

원양항로 운임 약세 지속과 아시아 역내항로의 안정적 성장

2025년은 컨테이너 선사들에게 극심한 실적 압박의 해였다. 주요 상장사 실적이 전반적으로 하락하였으며, 에버그린(Evergreen·长荣海运)의 순이익은 전년 대비 반 토막 수준으로 급감하였다.

시장 여건을 살펴보면, 2025년에는 신조선 대량 인도와 노후 선박의 더딘 해체 속도가 맞물리며 수급 불균형이 심화되었다. 선복량 증가율이 약 7.5%에 달한 반면 수요 증가율은 3~4%에 그쳐 공급 과잉 구도가 고착되었다. 항로별 양극화 또한 뚜렷하였다. 미국 항로는 관세 전쟁 여파로 물동량이 2% 감소하였으나, 미국 외 항로의 수요는 비교적 견조한 흐름을 유지했다. 홍해로의 우회항로가 일부 선복을 흡수하였으나 공급 과잉 구도를 반전시키기에는 역부족이었다. 그 결과 상하이수출컨테이너운임지수(SCFI)는 연간 기준 37% 급락하였다. 2026년 1분기에도 신조선 인도가 지속되며 주요 항로 운임은 전년 동기 대비 약 14% 추가 하락하였다.

선사별 실적을 살펴보면 희비가 엇갈렸다. 코스코(COSCO·中远海控)는 2025년과 2026년 1분기 모두 물동량 증가와 운임 하락이 동시에 나타나는 구도에서

2026년 6월 24일
제 6 호

11) 《航运交易公报》总第1484期, 2026年6月2日出版, 航运: 分化中蕴藏新机(p.14-17)



포커스

벗어나지 못하였다. 물동량은 각각 5.76%(2,743만 TEU), 6.70%(692만 TEU) 증가하였으나, 이자·세금 차감 전 이익(EBIT)은 각각 39.08%, 52.77% 감소하였다. 실적 압박 속에서도 동남아 등 신시장 개척을 지속하여 2026년 1분기 말 기준 부채비율을 40.90%까지 낮추었다. 에버그린은 2025년 매출이 18.2% 감소하고 순이익은 50.8% 급감하여 685억 8,000만 신타이완달러에 그쳤으며, 2026년 1분기 낙폭은 69.65%로 더욱 확대되었다. 양밍해운은 2025년 순이익이 73.0% 감소한 데 이어 2026년 1분기에는 81.53% 추가 급감하였다. 운임 하락과 증동 정세 불안에 따른 선단 운영 차질이 복합적으로 작용한 결과였다.

반면 완하이는 2025년 순이익률 약 22.4%로 글로벌 동종업계 최상위권을 유지하였으며, 부채비율도 32.6%에 불과하였다. 풍부한 현금을 바탕으로 선복 확충에 나서고 있으며, 2026년부터 약 40만 7,000TEU 규모의 신규 선복이 순차 투입된다. 아시아 역내 항로에 집중한 선사들도 상대적으로 선전하였다. SITC는 2025년 물동량·운임 동반 상승을 달성하며 매출총이익률 38.4%를 기록하였다. 2026년 1분기에는 운임 하락 압박이 나타나 평균 운임이 4.7% 하락하였으나, ‘태국 실크로드 쾌속항로’ 첫 운항에 성공하며 동남아를 제2 성장축으로 키우는 전략을 순항시키고 있다. 진장항운(Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co., Ltd., 锦江航运)은 2025년 순이익이 47.0% 급증하며 업계 전반의 부진 속에서도 두드러진 실적을 기록했으며, 2026년 1분기에도 안정세를 유지하였다.

<2025년 및 2026년 1분기 주요 상장 컨테이너 정기선사의 실적 분석>

정기선사	2025년				2026년 1분기			
	매출액	전년동기 대비(%)	순이익	전년동기 대비(%)	매출액	전년동기 대비(%)	순이익	전년동기 대비(%)
CCSCC (컨테이너 사업) (억 위안)	2,107.31	-6.74	378.08 (EBIT)	-39.08	496.38	-11.17	69.73 (EBIT)	-52.77
에버그린 (억 신타이완달러)	3,790.7	-18.2	685.8*	-50.8	865.11	-21.33	83*	-69.65
양밍해운 (억 신타이완달러)	1,636	-26.6	171*	-73	386.6	-15.05	14.36*	-81.53
완하이 (억 신타이완달러)	1,403.53	-13.25	314.65*	-33.63	336.41	-9.3	76.72*	-12.1
SITC (억 달러)	34.12	11.6	12.23	18.92	7.72	1.5	/	/
진장항운 (억 위안)	70.1	17.43	15	47	17.32	3.97	3.35	-6.02
초상가선 (컨테이너 사업) (억 위안)	61.49	13.16	13.59	3.46	13.24	16.33	2.52	-29.01

주 : *는 지배주주 귀속 순이익이다.



포커스

종합하자면, 원양항로 중심의 에버그린·양밍해운은 글로벌 운임 하락에 직격탄을 맞은 반면, 아시아 역내 중심의 해풍국제·진장항운은 경기 충격에도 높은 안정성을 보였다. 2026년 컨테이너선 시장은 수급 재균형 국면에 진입할 것으로 예상된다. 공급 측면에서는 선박 증가율이 약 3.8%로 둔화되지만, 홍해 항로의 재개 시 유효 선박이 8% 추가 증가할 수 있다는 점이 최대 불확실성 요인으로 보인다. 수요 측면에서는 글로벌 교역의 완만한 회복과 함께 운임도 점차 안정을 찾을 것으로 기대된다.

선형별 실적 양극화 및 대형선 중심의 완만한 반등세 진입

2025년 글로벌 건화물 시장은 ‘대립보다는 안정(穩定而非冲突)’이라는 키워드로 표현된다. 건화물 시장의 해상 물동량은 약 72억 톤으로 전년 대비 1.4% 증가하는 데 그치며 완만한 성장세를 보였다. 세계 건화물 물동량의 약 42%를 차지하는 중국은 여전히 핵심 수요처로 자리하고 있으나, 석탄 비축 정책 종료의 영향으로 석탄 수입은 뚜렷한 감소세를 나타냈다. 이에 따라 핸디사이즈급 및 수프라막스급 벌크선의 일일 용선료는 각각 전년 대비 5%, 10% 하락하였다.

2026년 1분기에 들어서며 회복 신호가 뚜렷해졌다. 호주 출하 회복, 기니 시만두(Simandou) 철광석 본격 출하, 지정학적 사건에 따른 톤-마일 수요 급증이 맞물리며 발틱건화물운임지수(BDI) 평균치가 75% 급등하였다. 케이프사이즈 선박 일일 수익은 82%, 핸디사이즈는 34% 각각 증가하였다.

<2025년 및 2026년 1분기 벌크선 부문 주요 상장사의 실적 현황>

단위: 억 위안, 억 신타이완달러, %

상장사 (특징)	2025년				2026년 1분기			
	영업이익		순이익		영업이익		순이익	
	매출액	전년동기 대비(%)	매출액	전년동기 대비(%)	매출액	전년동기 대비(%)	매출액	전년동기 대비(%)
초상기선 (억 위안) (VLCC보유 규모 세계 1위)	87.69	10.45	11.35	-26.69	23.27	38.51	4.33	172.33
위스덤 마린 (억 신타이완달러) (대만 최대 벌크 선사)	168.96	-17.06	39.36*	-34.74	43.38	23.61	11.95*	흑자 전환
국항원양 (억 위안) (중국 최대 민영 벌크 선사)	9.97	6.51	0.28	22.28	2.38	19.64	0.29	289.69

주: *는 지배주주 귀속 순이익이다.

2026년 6월 24일

제 6 호



포커스

선사별로는, 초상기선의 벌크선 부문 순이익이 2025년 26.69% 감소하였으나 2026년 1분기에는 172.33% 급증하며 실적 회복을 견인하였다. 위스덤 마린(Wisdom Marine · 慧洋海运)은 2025년 매출 · 이익이 동반 하락하였으나 노후 선박 10척 매각으로 재무구조를 개선하였으며, 2026년 1분기 흑자 전환에 성공하였다. 이후 위스덤 마린은 친환경 선박 8척을 추가 투입할 예정으로, 업황 회복 사이클에 서의 지속 수혜가 기대된다. 국항원양(Guohang Ocean Shipping · 国航远洋)은 2025년 매출 6.51%, 순이익 22.28% 안정적인 성장세를 보이고 있으며, 선대 평균 선령이 약 7년으로 글로벌 평균을 크게 하회하여 경쟁 우위를 확보하고 있다. 2026년 1분기에는 순이익이 289.69%으로 폭증하였다.

향후 건화물 시장의 양호한 흐름은 지속될 것으로 전망된다. 신조선 발주가 역사적 저점 수준에 머물고 선대 노후화로 유효 선복 공급 증가가 제한되는 가운데, 기니 시만두의 철광석 프로젝트의 본격 가동과 보크사이트 · 곡물 교역 확대가 시장 수요를 안정적으로 뒷받침할 것으로 예상된다.

우호적 공급 여건 지속과 대형 선사 중심의 성장

2025년 글로벌 유조선 시장은 완만한 회복세를 나타냈다. 중국의 원유 수입이 전년 대비 3.1% 증가한 가운데, 선대 노후화와 환경규제 강화로 유효 선복 공급 증가가 제한되었다. 하반기 주요 산유국의 증산은 운임 상승세를 뒷받침하며, 2026년 실적 개선에 대한 기대를 높이는 요인으로 작용하였다.

2026년 1분기는 글로벌 유조선 업황이 본격적인 회복 국면에 진입한 시기로 평가된다. 초상기선은 2025년 유조선 부문 매출과 순이익이 각각 11.77%, 59.06% 증가한 데 이어, 2026년 1분기에는 각각 90.27%, 410.47% 급증하며 분기 기준 사상 최대 실적을 기록하였다. 코스코(COSCO)는 2025년 유조선 부문 매출이 0.6% 증가하는 데 그쳤으나, 2026년 1분기에는 수익성이 크게 개선되며 이익 규모가 전년 동기 대비 두 배 이상 증가하였다. 특히 해외 유조선 부문의 매출총이익은 317.6% 증가하였으며, 이는 지정학적 요인에 따른 초대형 원유운반선(VLCC) 운임 상승이 주요 배경으로 작용한 것으로 분석된다.

한편, 내항 유조선과 가스 · 화학품 운송을 주력으로 하는 초상남유(China Merchants Energy Shipping Nanjing Oil Transport · 招商南油), 성항해운(盛航股份), 싱통해운(Xingtong Shipping Co., Ltd. · 兴通股份) 역시 2026년 1분기 실적 개선세를 나타내며 업황 회복의 수혜를 입은 것으로 평가된다.



포커스

<2025년 및 2026년 1분기 유조선 부문 주요 상장사의 실적 현황>

단위: 억 위안, %

상장사 (특징)	2025년					2026년 1분기			
	영업이익		순이익		매출 총이익률 (%)	영업이익		순이익	
	매출액	전년 대비 (%)	매출액	전년 대비 (%)		매출액	전년 대비 (%)	매출액	전년 대비 (%)
초상기선 (VLCC보유규모 세계 1위)	102.89	11.77	41.91	59.06	39.91	40.66	90.27	24.86	410.47
코스코(COSCO) (유조선 운항 규모 세계 1위)	206.13	0.6	47.2*	-6.7	22.9	63.79	28.3	26.92*	209.78
초상남유 (신항시장 중심 사업 구조)	58.2**	-10.13	13.11	-31.73	28.87	15.88 **	14.19	4.32	51.73
성항해운 (중국 최대 민영 석유 및 가스 운송기업)	3.37	79.86	0.91*	405.26	26.97	4.04 **	8.59	0.39	3.7
상통해운 (자본시장의 주목을 받는 기업)	3.22	11.14	0.81*	-28.95	25.07	4.67**	22.28	1.11	51.11

주: *는 매출총이익을 나타내며, **는 전체를 기준으로 함.

단기적으로는 호르무즈 해협을 둘러싼 지정학적 불확실성으로 글로벌 유조선 항로가 재편되면서 미국 멕시코만과 서아프리카 등 장거리 항로 수요가 확대되고 있다. 중기적으로는 글로벌 원유 재고가 낮은 수준을 유지하고 있는 만큼, 향후 재비축 수요가 추가적인 수요 증가 요인으로 작용할 가능성이 크다. 장기적으로는 선대 노후화와 신규 발주 부족에 따른 공급 제약이 지속되면서 업황의 우호적인 흐름을 뒷받침하는 구조적 요인으로 작용할 전망이다.

업황 저점 통과와 LNG 수요 확대에 따른 구조적 회복 국면 진입

2025년 글로벌 액화천연가스(LNG) 시장은 깊은 조정을 겪었다. 미중 무역 갈등으로 장거리 교역이 위축되었으며, 신조선 대량 인도와 액화 프로젝트 지연이 맞물리며 공급 과잉이 심화되었다. COSCO의 LNG 부문은 장기 정기용선 계약을 기반으로 안정적인 수익성을 유지하고 있으며, 2025년 매출은 14.3% 증가하고 매출 총이익률은 49.3%를 기록해 회사 전체의 안정적인 수익 기반 역할을 하고 있는 것으로 나타났다. 초상기선의 LNG 부문은 아직 성장기에 있으며 2026년 1분기 순이익이 16.78% 증가하였다.



포커스

LNG 운반선 시장은 2026년을 기점으로 구조적인 회복 국면에 진입할 것으로 전망된다. 2026년 신조선 인도 물량이 90~100척에 달해 단기적인 공급 부담은 존재하나, 북미와 중동의 신규 액화 설비 가동이 본격화되면서 LNG 교역량은 지속적으로 확대될 것으로 예상된다. 또한 호르무즈 해협을 둘러싼 지정학적 불확실성으로 아시아 바이어들이 대서양 지역으로 수입선을 다변화할 경우, 향후 2년간 LNG 해상운송의 톤-마일 수요는 30% 이상 증가할 가능성이 있다. 이는 중장기적으로 LNG 운반선 시장의 강력한 상승 요인으로 작용할 전망이다.

<2025년 및 2026년 1분기 LNG 부문 주요 상장사의 실적 현황>

단위: 억 위안, %

상장사 (특징)	2025년				2026년 1분기			
	영업이익		순이익		영업이익		순이익	
	매출액	전년대비 (%)	매출액	전년대비 (%)	매출액	전년대비 (%)	매출액	전년대비 (%)
코스코(COSCO) (중국LNG운송업체 선도기업)	25.47	14.3	8.95	10.4	7.33	18.8	2.38	16.5
초상기선 (LNG운송사업의 수익기반 구축 단계)	0.55	83.16	6.71	11.08	0.52	/	1.67	16.78

주: 본 표의 데이터는 공개자료를 바탕으로 《航运交易公报》가 정리

2026년 6월 24일

제 6 호



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 5월 중국 제조업 PMI는 지난달 대비 0.6% 하락, 전년동기 대비 1.6% 상승

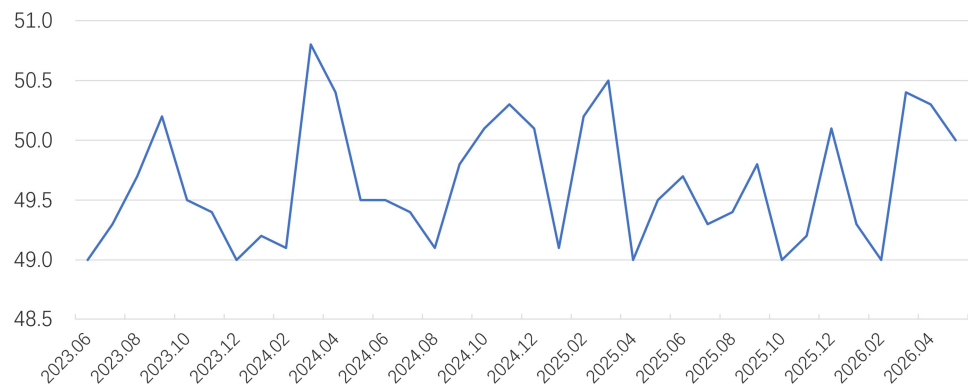
단위: %

구분	2026.01	2026.02	2026.03	2026.04	2026.05
PMI	49.3	49	50.4	50.3	50.0

자료: 중국국가통계국

〈중국 제조업 PMI〉

단위: %



▶ 중국 수출입액

- 2026년 5월 중국 수출액은 지난달 대비 4.8% 증가, 전년동기 대비 19.2% 증가
- 2026년 5월 중국 수입액은 지난달 대비 1.2% 감소, 전년동기 대비 27.4% 증가

단위: 억 달러

구분	2025.12	2026.2	2026.3	2026.4	2026.5
수출액	3,577	2,998	3,210	3,594	3,768
수입액	2,436	2,089	2,699	2,746	2,713

자료: 중국국가통계국

2026년 6월 24일

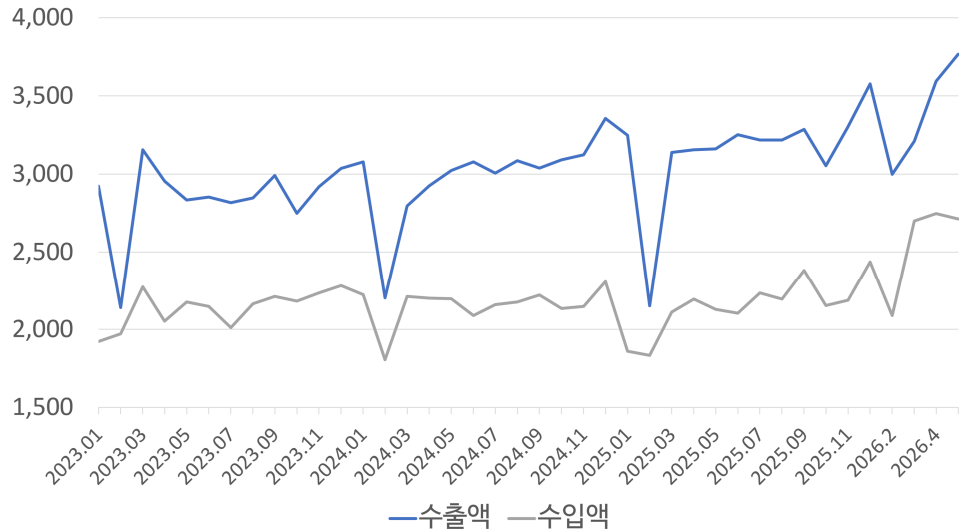
제 6 호



통계 및 자료

〈중국 수출입액〉

단위: 억 달러



■ 해운

▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

- 2026년 5월 상하이컨테이너운임지수는 지난달 대비 17.9% 상승, 전년동기 대비 37.0% 상승

단위: USD/TEU

항목	2025	2026.1-5	월평균			전월대비 (%)
			3월	4월	5월	
종합 지수	1,581.34	1,744.21	1,683.32	1,883.79	2,221.19	17.9
유럽(기본항구)	1,587	1,625	1,602	1,543	1,948	26.2
지중해(기본항구)	2,429	2,696	2,644	2,523	3,141	24.5
미국 서부(기본항구)	2,551	2,424	2,149	2,566	3,312	29.1
미국 동부(기본항구)	3,723	3,348	3,004	3,543	4,421	24.8
페르시아만(두바이)	1,427	2,932	3,140	4,013	4,206	4.8
호주-뉴질랜드(멜버른)	1,106	969	652	978	1,352	38.2
서아프리카(라고스)	3,921	3,385	3,442	3,525	3,638	3.2
남아프리카(더반)	2,604	2,166	2,101	2,266	2,226	-1.8
남아메리카(산토스)	2,988	2,508	2,527	2,600	4,604	77.0
일본 간사이(기본항구)	312	315	315	316	320	1.1
일본 관동(기본항구)	319	320	319	318	326	2.2
동남아(싱가포르)	464	518	480	545	581	6.6
대한민국(부산)	139	155	153	165	170	2.7
중앙, 남아메리카 (만사니요)	1,733	2,220	2,509	2,458	3,611	46.9
동아프리카(몸바사)	2,087	2,162	2,134	2,299	2,610	13.5

자료: 항운교역소

2026년 6월 24일

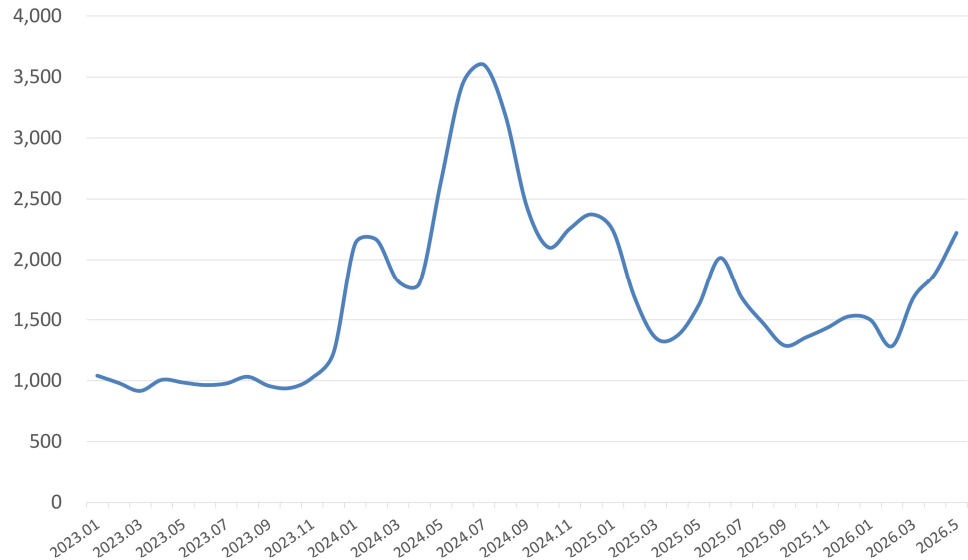
제 6 호



통계 및 자료

〈상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)〉

단위: USD/TEU



■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량

- 2026년 1-4월 중국 컨테이너항만 처리량은 전년 동기 대비 7.2% 증가

단위: 만 TEU

구분	2026년 1-2월	2026년 3월	2026년 4월	전년 동기 대비
중국	5,877	3,087	3,071	7.2%
상하이	941	470	485	7.1%
닝보저우산	799	356	370	12.4%
선전	618	291	307	7.2%
광저우	443	229	241	3.2%
칭다오	557	303	293	8.1%
톈진	384	242	214	8.8%
샤먼	194	98	97	-0.8%
잉커우	94	52	53	8.2%
다롄	82	50	47	2.9%
베이부완	137	84	82	1.0%

자료: 중국 교통운수부

2026년 6월 24일

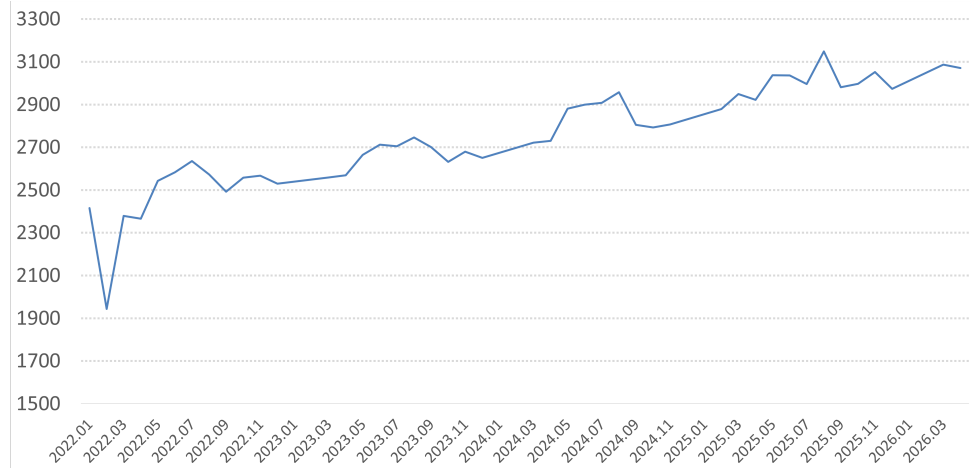
제 6 호



통계 및 자료

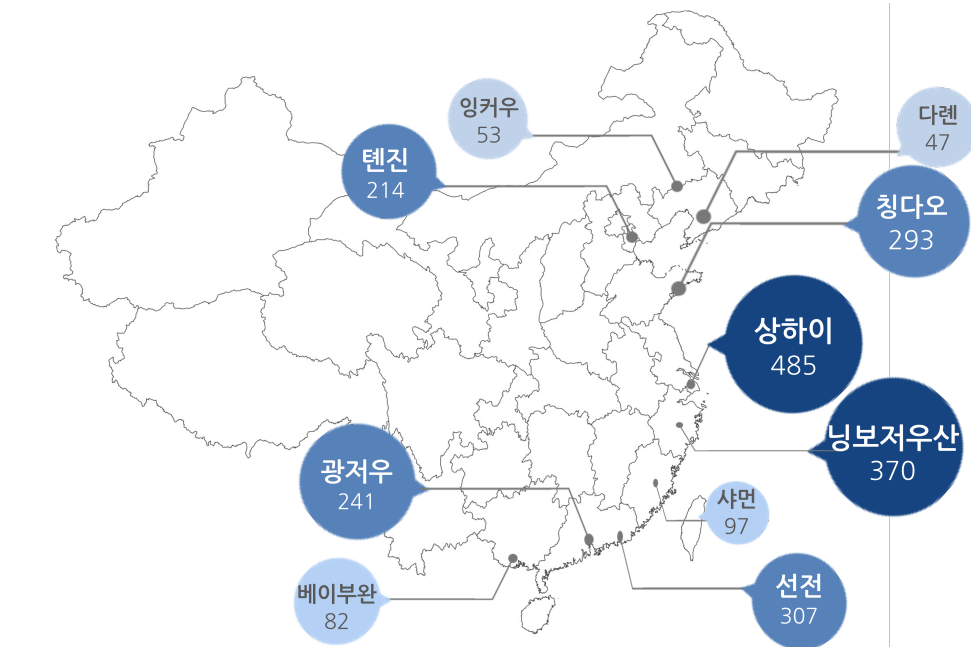
〈월간 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU



〈2026년 4월 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU



2026년 6월 24일

제 6 호



통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

- 2026년 4월 중국 수산물 총생산량은 지난달 대비 7.5% 감소, 전년 동기 대비 4.0% 증가

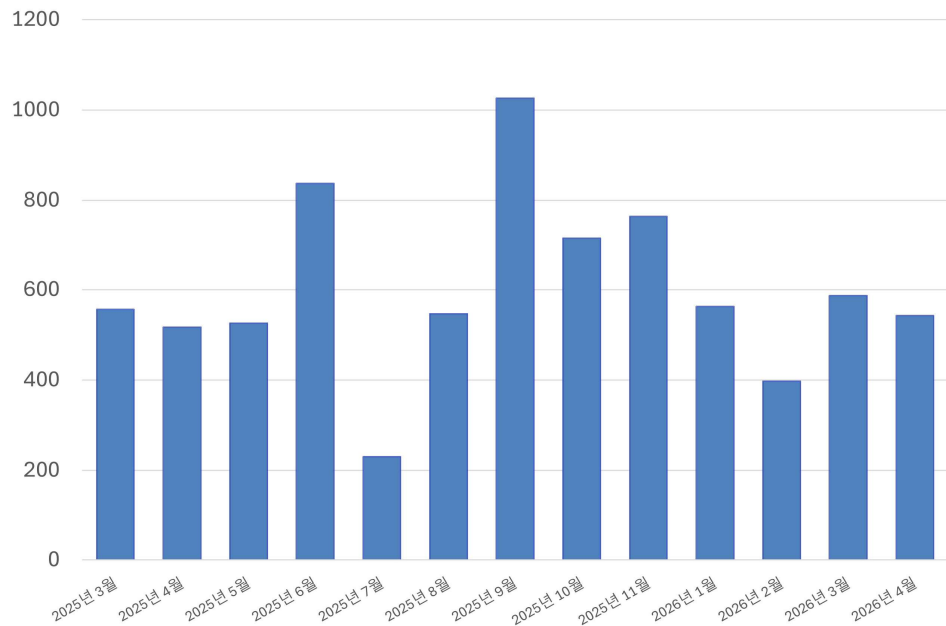
단위: 만 톤

구 분	2026년 2월	2026년 3월	2026년 4월	전년 동기 대비
해양 어획량	57.03	91.64	93.02	1.41%
해수 양식 생산량	129.48	198.32	216.49	5.19%
내수면 어획량	5.05	5.46	4.24	1.35%
내수면 양식 생산량	205.98	291.45	228.91	4.18%
총 생산량	397.3	586.89	542.66	4.03%

자료: 중국 어업어정관리국

〈중국 월간 수산물 총생산량〉

단위: 만 톤



< 중국연구센터 >

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

2026년 6월 24일
제 6 호