

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2026년 7월 31일

No. 7

이슈와 동향 1

- 탱커 운송 시장의 구조적 변화 속 리스크 대비 1
- 2026년 1~5월 중국 주요 항만 물동량 증가세 지속...5곳 급등, 6곳 소폭 감소 7

해양수산뉴스 10

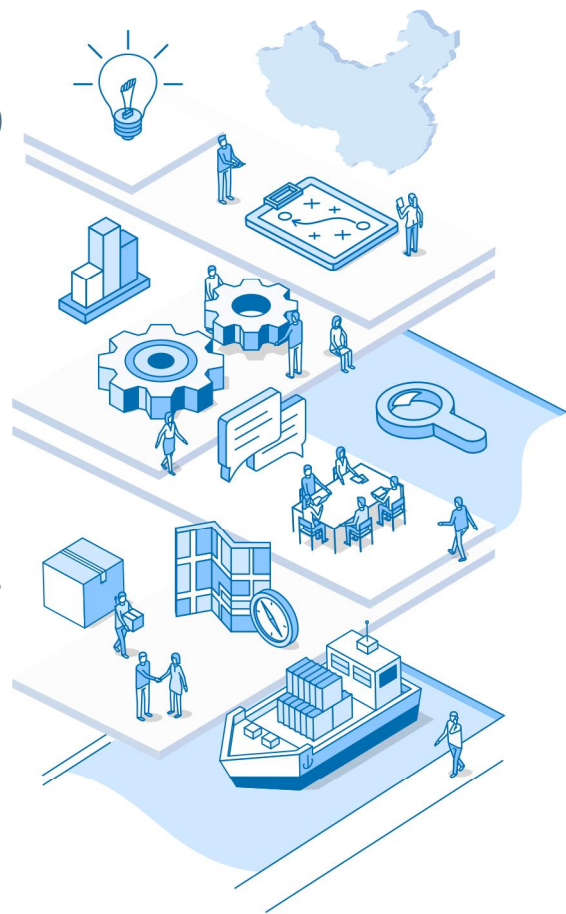
- 중국 최장 해륙복합운송 국제물류 통로 개통...아프리카-신장 운송기간 10일 단축 10
- 중국 자동화 항만, 2030년까지 90곳 이상으로 확대 전망 11
- 톈진(天津)시 ‘항만·산업·도시 융합발전 15·5 계획’ 발표 14
- 중국 4개 부서 ‘종합운수 서비스 발전 15·5 계획’ 발표 15

포커스 17

- Ningbo저우산항 발전: ‘14차 5개년 계획’ 성과와 ‘15차 5개년 계획’ 전망 17

통계 및 자료 21

- 경제/해운/항만/수산 21



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



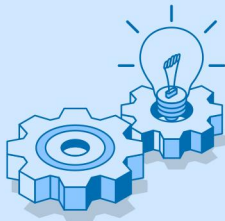
Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



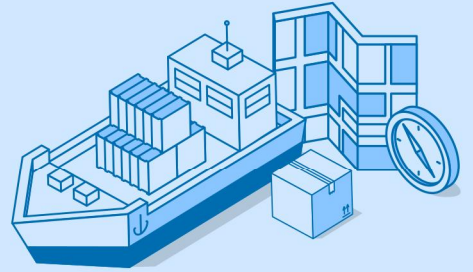
+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



요 약



이슈와 동향

- **탱커 운송 시장의 구조적 변화 속 리스크 대비**
 - 호르무즈 해협은 미국·이란 잇단 갈등과 선박 피습으로 통항 불확실성이 지속되며 유조선 운임이 급변하고 글로벌 원유 운송 경로 재편이 진행 중.
 - 파나마 운하는 호르무즈 위기로 통항 수요가 늘었으나 슈퍼 엘니뇨로 가뭄 리스크가 상존하고, 향후 공급 확대로 2027년 하반기 탱커 시장에 수급 압력이 예상됨.
- **2026년 1~5월 중국 주요 항만 물동량 증가세 지속…5곳 급등, 6곳 소폭 감소**
 - 2026년 1~5월 중국 주요 항만 물동량이 수출입 확대로 전반 상승하지만 항만 간 성장 격차가 확대되고 물량 분산이 진행되며 항만별 차별화 경쟁이 요구됨.

해양수산뉴스

- **중국 최장 해륙복합운송 국제물류 통로 개통…아프리카-신장 운송기간 10일 단축**
 - 중국 최장 거리 해륙복합운송 통로인 아프리카-광청강-신장 노선이 정식 개통되어 운송기간을 단축하고 기업 자금 회전 효율을 개선했으며, 베이부만항은 항만 인프라를 활용해 국내외 물류망 확충과 경쟁력 강화를 추진할 것으로 전망됨.
- **중국 자동화 항만, 2030년까지 90곳 이상으로 확대 전망**
 - 교통운수부는 14·5 기간 중국 수운 분야가 인프라, 운송서비스, 산업고도화, 대외협력, 관리역량 전방위적으로 괄목할 성과를 거뒀으며, 15·5 기간에도 스마트 항만 확충 등을 추진해 현대화 수운 발전을 가속할 것으로 전망됨.
- **톈진(天津)시 ‘항만·산업·도시 융합발전 15·5 계획’ 발표**
 - 톈진시 항만·산업·도시 융합발전 15·5 계획이 발표되었으며, 2030년 항만 화물 6.5억 톤, 컨테이너 2,900만 TEU 달성을 목표로 제시함.
 - 8대 추진과제를 통해 스마트 친환경 항만 구축, 철해복합운송 확대 등을 추진해 톈진항을 북방 쌍순환 해륙 연결 허브로 키우고 있음.
- **중국 4개 부서 ‘종합운수 서비스 발전 15·5 계획’ 발표**
 - 중국 교통운수부 등 4개 부처가 공동으로 《종합운수 서비스 발전 15·5 계획》을 발표했으며, 2030년까지 종합운수서비스 체계를 구축하고 복합운송, 스마트물류, 저탄소 전환, 국제물류 브랜드 육성 4대 분야를 중심으로 종합운수 서비스 발전 계획을 도모함.

포커스

- **닝보저우산항 발전: ‘14차 5개년 계획’ 성과와 ‘15차 5개년 계획’ 전망**
 - 닝보저우산항은 14·5 기간 인프라 확충, 물동량 성장, 복합운송 확대, 스마트·친환경 전환 등 성과를 거둠.
 - 향후 항만은 공급망 재편, 탄소 규제 등 리스크에 대응하면서 정책·기술 기반의 성장 기회를 갖을 것으로 전망됨.
 - 15·5 기간 단순 물량 확장을 넘어 복합운송, 고부가가치 해운서비스, 스마트 친환경 항만 구축을 추진하여 글로벌 허브 경쟁력을 높이는 것을 목표로 함.



이슈와 동향

탱커 운송 시장의 구조적 변화 속 리스크 대비¹⁾

미국과 이란이 양해각서를 체결한 지 불과 일주일 만에 다시 호르무즈 해협에서 선박 피습 사건이 발생했다. 한때 원유운반선 운송의 주요 통로로 부상했던 파나마 운하 역시 ‘슈퍼 엘니뇨’로 인한 가뭄 위협에 직면하면서, 탱커 시장에 변수가 잇달아 발생하고 있다.

2026년 6월 18일 미국과 이란 양측이 기본 합의를 도출하며 기뢰 제거를 첫 단계로 삼아 단계적으로 호르무즈 해협을 재개방하기로 확정하였다. 이에 따라 병목 상태였던 탱커 운송 시장은 정상화 조짐을 보이는 듯했으나 합의 타결 일주일 만에 다시 해당 해역에서 선박 피습이 발생하며 항로 전망에 또다시 변수를 더했다.

호르무즈 봉쇄로 인한 운임 급등과 파나마 운하로의 운송로 전환

2026년 2월 28일, 미국-이스라엘 연합 군사행동으로 이란의 보복이 촉발되면서 호르무즈 해협은 사실상의 봉쇄 상태에 놓였다. 1973년 석유 금수조치 이래 가장 심각한 에너지 운송 위기로 꼽히는 이번 사태는 탱커 운송 시장에 전례 없는 충격을 안겼다.

이후 2026년 6월 미국과 이란이 양해각서에 서명하며 해상 통항량은 점진적으로 회복됐다. AXS마린(AXS Marine) 데이터에 따르면 6월 15일부터 21일까지 호르무즈 해협의 누적 통항 횟수는 125회로, 2월 말 충돌 발생 이후 주간 기준 최고치를 기록하였고 6월 24일 하루에만 상선 62척이 해협을 통과해 충돌 이후 일일 통항량 신기록을 세웠으나, 이는 2025년 동기 일평균 통항량의 53%에 불과한 수준이었다. 6월 27일에는 싱가포르 국적 화물선이 호르무즈 해협에서 피습당하는 사건이 발생해, 또다시 변수를 더했다.

탱커 수요 측면에서 보면, 위기 초기의 일시적 패닉에 따른 사재기 수요가 특정 항로의 운송능력(선박) 수요를 일시적으로 밀어 올렸다. 2026년 4월 로이드 리스트(Lloyd's List)에 따르면 아시아 지역 구매자들이 미국 멕시코만발 태평양행 석유 제품을 집중 매입하면서 선박 확보 열풍이 일었고, 이에 따라 신(新)파나마 갑문을 통과하는 탱커 척수가 급증했다. 그러나 이러한 패닉성 수요는 빠르게 일었다가 빠르게 사그라들었다. 대서양 지역의 정제유 탱커, 아프리카막스급 원유운반선 운임

2026년 7월 31일
제 7 호

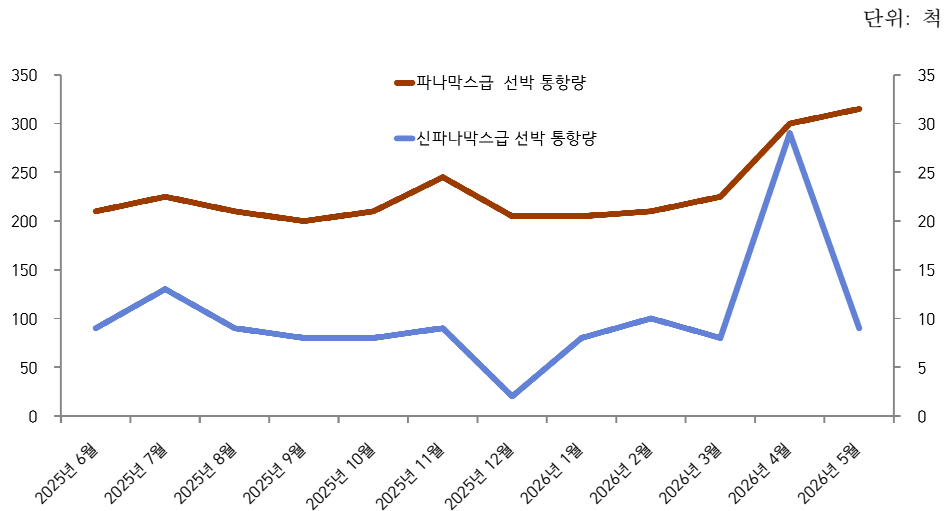
1) 《航运交易公报》总第1489期, 2026年7月7日出版, 油价市场变数迭起



이슈와 동향

이 정상 수준으로 회귀함에 따라 5월 신파나마 갑문 통과 탱커 척수는 평시 수준으로 급속히 하락하였고, 4월의 29척 대비 69% 급감한 9척에 그쳤다.

〈파나마 운하 유조선 통행 척수〉



자료: 파나마 운하 관리국

동시에, 호르무즈 해협 위기는 여전히 파나마 운하를 통행하는 파나마스급 원유운반선 통행량을 예년 평균 대비 대폭 웃도는 수준으로 끌어올리고 있다. 미국 「존스법(Jones Act)」 임시 완화 정책의 영향으로 멕시코만에서 남미 서해안, 미국 태평양 연안 항구로 향하는 석유제품 수출이 뚜렷이 증가했다. 5월 신파나마 갑문을 통과한 탱커 척수는 319척으로 2022년 관련 통계 집계 이래 최고치를 기록하며 위기 발생 전인 2월 대비 53% 증가하였고 파나마스급 선박 전체 통행량의 39%를 차지해 역시 역대 최고치를 경신했다.

운임 흐름을 살펴보면, 상반기 탱커 시장은 롤러코스터식의 극심한 변동을 겪었다. 6월 24일 한국 장금상선 소속 초대형 원유운반선(VLCC) 1척이 WS897포인트(기준운임의 약 9배)로 페르시아만-인도 항로 용선 계약을 체결해 2026년 이래 최고 운임을 기록했으며, 같은 시기 중동-중국 항로 VLCC 일일 용선료도 50만 달러를 돌파해 전년 동기 대비 569% 급등했다. 모건스탠리는 운임이 지속적으로 신고치를 경신하는 현상이 최근 시황의 촉매제로 작용하고 있으며, 이번 탱커 호황 사이클의 강도가 역사적 수준을 상회할 가능성이 있다고 분석했다. 운임 외에도 전쟁 리스크 보험료를 역시 큰 폭으로 변동했다. 정상 수준인 0.125%에서 0.2~0.4%로 급등하며, VLCC 1척당 전쟁 리스크 보험 비용만 수십만 달러 증가했다. 해운 정보 기관 추산에 따르면 중동 관련 다수 항로의 전체 운송 비용은 위기 이전 대비



이슈와 동향

125~180% 상승했으며, 해상 현물 운임은 충돌 이전의 3~4배에 달한다.

호르무즈 해협 봉쇄는 중동-홍해 지역 항구에 심각한 연쇄 반응을 초래했다. 인덱스박스(Index Box) 데이터에 따르면 충돌 발발 첫 주 핵심 항구인 문드라항의 선박 정시 도착률은 44%에서 31%로 하락했으며, 3분의 1 이상의 선박이 1주일 이상 지연됐다.

나바세바항의 정시율도 50%에서 33%로 급락했고, 코르파칸항의 체선율은 10일 연속 100%로 고착됐다. 소하르항의 체선율은 2월 28일 67%에서 70%로 상승했으며, 평균 지연 시간은 위기 이전 대비 9배 가까이 급증했다.

보다 먼 인도 아대륙 지역에서는 카라치항의 체선율이 14%에서 63%로 급등했고, 문드라항의 체선율도 33%포인트 상승했다. 나바세바항의 운영 부담도 정상 범위를 크게 초과했다.

업계 관계자들은 이후 정시율 지표가 소폭 완화되긴 했으나, 이는 실질적으로 선사들이 페르시아만 기항을 직접 회피하고 항차 주기를 단축한 데 따른 결과일 뿐, 해상 운송의 정체가 충돌 발발 기간 중 실질적으로 개선된 것은 아니었다고 설명했다.

파나마 운하, 가뭄으로 선박 통항 리스크 상존

호르무즈 해협의 통항 리스크가 여전히 상존하는 가운데, 글로벌 원유 무역이 대체 통로를 모색하면서 파나마 운하가 뜻밖에도 이번 위기의 수혜자로 부상했다. 태평양과 대서양을 잇는 이 수로는 2023~2024년 ‘엘니뇨’ 가뭄 시기 수위 급락으로 통항이 제한된 바 있으나, 이번에는 호르무즈 해협 위기에 힘입어 보기 드문 호황을 맞고 있다.

다수의 탱커가 항로를 변경한 결과, 파나마 운하는 한때 2023~2024년 역사적 가뭄 이래 가장 심각한 체선을 겪기도 했다. 현재 선박들은 평균적으로 이 핵심 수로 진입까지 3.5일을 대기해야 하며, 한 액화석유가스(LPG) 운반선은 파나마 운하 신속 통과 우선 항로 이용을 위해 400만 달러를 지불할 의사를 보이기도 했다.

블룸버그 통신에 따르면, 페르시아만발 원유 공급이 중단되면서 대체 공급처를 시급히 모색하는 구매자들이 파나마 운하를 통해 화물을 아시아 및 기타 시장으로 운송하고 있는 것으로 전했다. 업계 관계자에 따르면 현재 일부 아시아 정유사들은 미국에서 원유를 조달해 호르무즈 해협 위기로 인한 손실을 보전하고 있으며, 이들은 희망봉을 우회하는 대신 아프리카막스급 탱커를 이용해 파나마 운하를 통과

2026년 7월 31일

제 7 호



이슈와 동향

하는 방식을 선택하고 있다고 설명했다.

그러나 이러한 호황의 이면에는 새로운 리스크 변수도 생겨나고 있다. 파나마 운하관리청(ACP) 데이터에 따르면 현재 가톤호 수위는 25.98m로, 연초 대비 1.11m, 2025년 동기 대비 0.22m 각각 하락했으나, 여전히 2023년 6월 시작된 지난 가뭄 위기 이전 수준보다는 1.62m 높은 상태다. 당국은 8월 초 가톤 수위가 25.82m 까지 하락할 것으로 예측하고 있으며, 이 수준에서는 신파나마 갑문 홀수 기준을 당장 추가로 제한하지는 않을 것으로 전망했다. 또한 현재 총 통항 비용의 0.24%로 부과되는 담수 할증료가 0.32%까지 인상될 가능성이 있다고 밝혔다.

또한, 업계 관계자들은 파나마 운하의 수위 저하가 결국 선박 통항 효율 저하로 이어질 수밖에 없다고 설명했다. 현재 파나마 운하관리청은 7월 3일부터 신파나마형 선박의 최대 허용 홀수를 기존 50척에서 49.5척으로 하향 조정한다고 발표했다.

미국해양대기청(NOAA)은 6월 중순 ‘엘니뇨’가 공식적으로 형성됐다고 발표하면서, 11월부터 이듬해 1월 사이 이번 엘니뇨가 ‘슈퍼 엘니뇨’로 발전할 확률이 63%에 달하며 그 강도가 1950년 완전한 기상 기록이 시작된 이래 최강 엘니뇨 사례에 버금갈 가능성이 있다고 밝혔다. 세계기상기구(WMO) 역시 유사한 판단을 내놓으며, 2026년 6~8월 사이 ‘엘니뇨’ 현상이 형성될 확률을 80%로, 올해 11월 이후 형성 확률은 거의 90%를 상회할 것으로 전망했다. 해운 브로커 BRS(百利航运经纪)는 시장 참여자들에게 제한 조치가 발효된 이후 대응하기보다 사전에 선제적으로 대비할 것을 권고했다.

이중 불확실성의 중첩

두 핵심 항로의 이중 불확실성 속에서 탱커 운송 수요는 여전히 높은 수준을 유지할 것으로 전망되며, 2027년 하반기까지 탱커 운송 시장의 충격은 지속될 것으로 보인다.

수요 측면에서, 국제결제은행(BIS), 국제통화기금(IMF), 세계은행, 세계무역기구(WTO)가 공동성명을 발표해 글로벌 석유 재고가 사상 유례없는 속도로 소진되고 있다고 경고했다.

골드만삭스 데이터에 따르면 글로벌 석유 재고는 이미 2018년 이래 최저 수준에 근접했으며, 그중 아시아 지역이 중동발 원유 공급 부족의 영향을 가장 크게 받고 있는 것으로 나타났다. 중국을 제외한 아시아·태평양 지역의 재고 감소 폭

2026년 7월 31일

제 7 호



이슈와 동향

이 가장 뚜렷하며, 일본과 인도의 재고는 충돌 발발 이후 각각 50%, 10%씩 감소해 최소 10년 만의 계절적 침체기에 도달했다고 설명했다.

또 다른 무역상들은 인도네시아, 베트남, 필리핀의 원유 재고 상황이 우려스러운 수준이며 이미 경계수위 아래로 떨어졌을 가능성이 있다고 지적했다. 여러 국가의 재고 보충 수요 증가에 힘입어 탱커 운송 수요 역시 이에 상응해 증가할 것으로 전망된다.

또한, 중동발 공급 부족분을 러시아 발트해산, 흑해산, 미국 멕시코만산, 서아프리카산 원유로 보충함에 따라 장거리 원양 운송 비중이 큰 폭으로 늘어났다. 이는 호르무즈 해협이 단계적으로 재개통되더라도 인도, 중국, 한국, 일본이 일제히 중동산 원유 중심의 조달 방식으로 되돌아가지 않을 것임을 의미한다. 이에 조달 다변화가 평균 해상 운송 거리를 22% 늘리는 결과로 이어져 동일한 원유 무역량 대비 탱커 회전 빈도는 동반 하락하였고, 이는 사실상 단기 운송능력 소모를 고착시키는 결과로 이어지고 있다고 설명했다.

미국과 이란이 6월 15일 호르무즈 해협 통항 재개 기본 합의에 도달한 이후에도 해협 내에는 여전히 약 1.03억 배럴의 걸프산 원유가 66척의 탱커에 부유 저장된 채 대기 중이며, 그중 VLCC 40척이 전체 체류 물량의 79%를 싣고 있는 것으로 나타났다. 2026년 3분기부터 이 적체 물량이 집중적으로 방출되면서 단기간에 집중되는 탱커 수요를 유발했다. 여기에 미국해양대기청(NOAA)이 공식 발표한 '엘니뇨' 정보로 인한 파나마 운하 통항 제약까지 더해지면서 운하 통항 효율 저하가 불가피해졌다. 이에 따라 다수의 초대형 LPG운반선(VLGC)·원유운반선이 희망봉 우회를 택할 수밖에 없게 되고, 항차당 항해 일수가 12~18일 늘어나면서 탱커 수요 소모를 지속적으로 확대시킬 것으로 전망된다.

동시에 운송능력 공급 측의 지속적인 확대가 2026년 하반기부터 2027년에 걸친 핵심 압박 변수로 작용할 것으로 보인다. 발틱국제해운협의회(BIMCO)의 수석 애널리스트는 2026년 연간 탱커 운송능력 증가율이 약 1.5%에 그치는 반면, 2027년 증가율은 3.5%로 급등할 것으로 전망했다. 정제유 탱커의 경우 향후 2년간 운송능력 증가율이 모두 5.5%의 높은 수준을 유지하는 데 비해, 이에 대응하는 수요 증가율은 원유운반선이 1~2%, 정제유 탱커가 0.5~1.5%에 그칠 것으로 예상했다. 이에 따라 수급 증가 속도의 불일치는 2027년 하반기에 집중적으로 압박 요인으로 작용할 것으로 보인다. 다만 2026년 하반기까지는 탱커 시장이 높은 운임 수준을 유지할 것으로 전망된다.

2026년 7월 31일

제 7 호



이슈와 동향

호르무즈 해협의 4개월간 봉쇄는 글로벌 에너지 공급망이 단일 관문에 과도하게 의존하고 있다는 취약성을 여실히 드러냈을 뿐 아니라, 약 1.03억 배럴에 달하는 원유가 선박에 저장된 채 해협에 갇혀 있는 상황, 85%에 달하는 통항량 감소, 사상 최대 폭의 운임 변동성을 남겼다.

그리고 최근 미국과 이란 간 군사적 긴장이 다시 고조되면서 이란이 호르무즈 해협 통항을 제한하거나 재봉쇄하겠다는 입장을 밝히자 실제 탱커 통항량이 다시 크게 감소하였다. 일부 선사들은 호르무즈 해협 통과를 연기하거나 우회하고 있으며 선박 보험료와 전쟁위험 할증료도 상승하고 있다. 아직 모든 선박의 통항이 완전히 중단된 것은 아니지만 지정학적 리스크가 커지면서 선박 운항이 위축되는 모습을 보이고 있다. 이렇듯 지속적인 구조적 변화 속에서, 탱커 운송 시장의 핵심 화두는 더 이상 ‘위기가 종식 되는가’가 아니라 ‘시장이 어떻게 리스크에 대비할 것인가’로 옮겨가고 있다. 글로벌 탱커 항로의 재편은 여전히 진행 중이다.

2026년 7월 31일

제 7 호



이슈와 동향

2026년 1~5월 중국 주요 항만 물동량 증가세 지속·5곳 급등, 6곳 소폭 감소²⁾

2026년 1~5월 중국 주요 항만은 누적 화물 물동량 75.08억 톤을 기록해 전년 동기 대비 2.2% 증가했으며, 이 중 대외무역 화물 물동량은 23.63억 톤으로 4.4% 증가했다. 컨테이너 물동량은 1억 5,000만 TEU를 기록하며 6.3% 증가했다.

물동량이 지속적으로 증가한 배경에는 수출입 수요 확대가 있다. 올해 1~5월 중국의 화물무역 수출입 총액은 20.68조 위안으로, 전년 동기 대비 증가율이 15.3%까지 상승했으며, 이 가운데 수출은 11.8%, 수입은 20.5% 증가했다.

<2026년 1~5월 중국 주요 항만 컨테이너 물동량 TOP20>

단위: 만 TEU

순위	항만	1-5월 화물 처리량	전년 대비 증가율(%)
1	상하이항	2,375	6.2
2	닝보저우항	1,903	9.9
3	선전항	1,532	7.7
4	칭다오항	1,456	7.5
5	광저우항	1,161	2.7
6	텐진항	1,066	7.3
7	샤먼항	491	0.05
8	쑤저우항(내하 포함)	460	5.2
9	베이부만항	385	-0.7
10	르자오항	331	7.8
11	렌윈강항	285	0.1
12	옌타이항	254	9.5
13	잉커우항	252	6.6
14	다롄항	226	3.4
15	난징항(내하 포함)	175	10.9
16	양푸항	164	53.9
17	탕산항	155	20.0
18	푸저우항	149	-0.6
19	포산항(내하 포함)	148	-3.4
20	난통항	101	-0.1

주: 쑤저우항 컨테이너 물동량은 쑤저우항 및 쑤저우 내하 항만 데이터를 포함. 난통항은 난통 연해 및 난통 연강 데이터를 포함

선전항·샤먼항 등 컨테이너 항만 순위 대체로 유지

1~5월 컨테이너 처리량 기준 전국 10대 항만은 상하이항, 닝보저우항, 선전항, 칭다오항, 광저우항, 텐진항, 샤먼항, 쑤저우항, 베이부만항, 르자오항 순으로 집계됐다. 상위 20위 안에서는 푸저우항만이 한 계단 상승해 18위에 올랐다.

2026년 7월 31일
제 7 호

²⁾ 全国主要港口1-5月吞吐量数据出炉：5家大涨，6家微降 | 港口圈, (2026.6.30). <https://finance.sina.cn/2026-06-30/detail-iniffcpk4656739.d.html>



이슈와 동향

선전항, 크로스보더 전자상거래 호조로 대외무역 비중 91.5%

선전항은 1~5월 컨테이너 물동량 1,532만 TEU를 기록했으며, 이 중 대외무역 물동량이 1,402.7만 TEU로 91.5%를 차지했다. 3C 전자제품·생활용품 등 크로스보더 전자상거래 품목이 수출을 견인했다.

샤먼항 반등, 베이부만항은 양푸항에 물량 분산

샤먼항은 1~5월 컨테이너 물동량 491만 TEU를 기록하며 감소세에서 증가로 전환했다. 리튬전지 수출 호황에 힘입어 ‘신3종(新三样)’³⁾ 수출의 우선 통로로 자리 잡았으며, 6월 중순까지 리튬전지 수출량이 2.5만 TEU를 넘어 푸젠성 전체의 95% 이상을 차지했다.

베이부만항은 컨테이너 물동량이 385만 TEU로 0.7% 감소했다. 하이난 자유무역항의 정책적 이점을 확보한 양푸항이 물량을 흡수한 영향으로, 양푸항은 같은 기간 164만 TEU로 53.9% 증가했다.

화물 물동량은 광저우항이 르자오항 제치고 순위 상승

1~5월 화물 물동량 기준 전국 10대 항만은 Ningbo-Zhoushan항, Shanghai항, Tangshan항, Qindao항, Zhuzhou항, Guangzhou항, Rizhao항, Tientsin항, Yantai항, Beifuman항 순이었다. 광저우항이 르자오항을 제치고 한 계단 올라섰다.

쑤저우항, 신3종 수출과 창장 환적 효과로 두 자릿수 성장

쑤저우항은 1~5월 화물 물동량 3.1억 톤으로 10% 증가했다. 배후지 제조업 기반이 탄탄해 ‘신3종’ 수출이 30% 넘게 늘었고, 창장 중상류 환적 물량 흡수를 통해 창장 유역 대외무역 최대 항만 지위를 굳혔다.

렌윈강항·난통항도 성장세...대형 설비 수출이 견인

렌윈강항은 화물 물동량 1.57억 톤으로 7.2% 증가하며 화물 발송·비료 하역 등에서 월간 기록을 경신했다. 난통항은 화물 물동량이 14% 증가했으나 컨테이너 물동량은 0.1% 감소해 화물과 컨테이너 실적이 엇갈렸다. 풍력 설비·신에너지차 수출이 화물 물동량 증가를 이끌었다.

2026년 7월 31일

제 7 호

3) 신3종(新三样) : 중국의 신흥 수출 주력 품목인 신에너지차, 리튬배터리, 태양광 제품을 통칭하는 용어



이슈와 동향

〈2026년 1~5월 중국 주요 항만 화물 물동량 TOP20〉

단위: 만 톤

순위	항만	1-5월 화물 처리량	전년 대비 증가율(%)
1	닝보저우산항	60,016	0.9
2	상하이항	37,058	5.6
3	탕산항	36,615	3.8
4	칭다오항	31,682	3.7
5	쑤저우항(내하 포함)	31,363	10.0
6	광저우항	27,527	0.9
7	르자오항	27,341	2.1
8	톈진항	24,898	2.0
9	옌타이항	23,811	6.7
10	베이부만항	19,383	-1.2
11	렌윈강항	15,769	7.2
12	황화항	15,398	4.8
13	선전항	14,393	7.6
14	푸저우항	14,061	-0.3
15	다롄항	13,059	3.2
16	난통항	12,241	14.0
17	잔장항	11,819	2.4
18	난징항(내하 포함)	11,005	2.9
19	전장항(내하 포함)	10,867	-3.4
20	주장항(내하 포함)	9,664	-0.9

주: 상하이항 화물 물동량은 상하이항 및 상하이 내하 항만 데이터를 포함. 쑤저우항은 쑤저우항 및 쑤저우 내하항 데이터를 포함. 난통항은 난통 연해 및 난통 연강 데이터를 포함

업계에서는 중국 항만 운영이 전반적으로 안정적 상승세를 보이는 가운데 내부 분화가 심화되고 있다고 보고 있다. 대형·특수 화물 부문은 신3종, 대형 설비 수출, 곡물·유지·에너지 환적 확대에 힘입어 다수 항만의 물동량 증가를 이끈 반면, 컨테이너 부문은 온도차가 뚜렷해 상위 허브 항만이 선두를 지키는 가운데 중소 항만은 주변 항만으로의 물량 분산 압박에 직면했다는 분석이다.

특히 항만 물동량이 영구히 상승하기는 어려운 만큼, 차별화된 경쟁력을 갖춰 구조적으로 안정된 화물 기반을 확보하는 것이 더 중요해질 것이라는 전망이 나온다.

2026년 7월 31일

제 7 호



해양수산 뉴스

중국 최장 해륙복합운송 국제물류 통로 개통...아프리카-신장 운송기간 10일 단축⁴⁾

중국에서 총 운송거리가 가장 긴 해륙복합운송(海铁联运) 국제물류 통로가 공식 개통됐다.

7월 2일, 화물선 ‘형성(恒盛)’ 호가 중국 베이부만항(北部湾港) 광청강(防城港) 위완항구(渔湾港区) 401번 선석에 입항했다. 아프리카 중부 항만에서 출발한 비철금속 원자재가 해상을 통해 베이부만항에 도착했으며, 이후 해륙복합운송 전용 노선을 통해 신장(新疆) 지역으로 운송될 예정이다.

이번 형성호의 성공적인 입항은 신장 지역 기업이 ‘아프리카-광청강-신장’ 해륙복합운송 노선을 통해 수입 원자재를 운송한 첫 사례이기도 하다. 해당 노선은 운송기간을 기존 60일에서 50일로 10일 단축했으며, 기업의 자금 회전율도 약 10% 향상시켰다.

광청강 부두는 이번 화물 처리 과정에서 화물의 운송 특성에 맞춰 전용 하역·보관·환적 계획을 마련하고, 신속하고 효율적인 대응 서비스 체계를 구축했다. 또한 광청강 해사국(防城港海事局)은 노선 개설 준비 단계부터 기업들과 적극적으로 협력해 노선 운영계획, 선박 운항, 화물 유통 등 핵심 수요를 사전에 점검하며 안전한 노선 운영을 지원했다.

현재 광청강 부두는 20만 톤급 전용 선석 5개를 운영하고 있으며, 효율적인 해륙복합운송을 위한 항만·철도 연계 물류체계를 갖추고 있다. 항만의 연간 화물 처리능력은 1억 9,300만 톤, 컨테이너 처리능력은 150만 TEU, 철도 화물 처리능력은 7,000만 톤에 달한다.

향후 베이부만항그룹(北部湾港集团)은 항만 허브의 강점을 기반으로 국내외를 연결하는 물류망을 지속적으로 확대하고, 항만의 종합 서비스 역량과 핵심 경쟁력을 꾸준히 강화해 나갈 계획이다.

2026년 7월 31일

제 7 호

4) 我国总距离最长的海铁联运国际物流通道开通! (2026.7.4.) https://mp.weixin.qq.com/s/gc6b00JXeHisO_n7ip22Dw



해양수산 뉴스

중국 자동화 항만, 2030년까지 90곳 이상으로 확대 전망⁵⁾

6월 30일 국무원 신문사무소(国务院新闻办公室)는 기자회견을 열어 수운(水运)의 고품질 발전 추진 현황을 소개했다. 이날 회견에서 양화승(杨华雄) 중국 교통운수부(交通运输部) 수운국 국장은 “제15차 5개년 계획(十五五)이 끝나는 2030년까지 중국의 자동화 항만은 90곳을 넘어설 것으로 예상된다”고 밝혔다.

2025년 중국의 수상 화물 운송 회전량은 약 15조 톤·킬로미터⁶⁾에 달했으며, 종합 교통운송체계에서 차지하는 비중은 절반을 넘어 경제·사회 발전과 국가 중대 전략 추진을 뒷받침하는 핵심 역할을 수행하고 있다. ‘제14차 5개년 계획(十四五)’ 기간 동안 중국 수운 산업은 아래와 같은 역사적인 성과와 획기적인 발전을 이뤘다.

첫째, 수운 인프라가 새로운 단계에 진입했다. ‘제14차 5개년 계획’ 기간 전국에서 1만 톤급 이상 선석이 469개 새로 추가돼 현재 총 3,061개에 달했다. 환보하이(环渤海), 장강삼각주(长三角), 웨강아오 대만구(粤港澳) 등 3대 세계적 항만 클러스터가 기본적으로 구축됐다. 고급 항로는 2,500km가 추가돼 총연장 1만 8,500km를 기록했다. 평루운하(平陆运河) 등 대형 프로젝트가 추진됐으며, 장강(长江) 본류 우한(武汉)-안칭(安庆) 구간 6m 수심 항로 정비공사가 완공됐다. 또한 산샤(三峡) 수운 신통로 건설이 시작됐고, 내륙 수로의 병목 구간 해소도 속도를 내고 있다.

둘째, 운송 서비스가 새로운 돌파구를 마련했다. 중국의 국제 해상운송 물동량은 세계 전체의 3분의 1을 차지하고 있다. 2025년 중국 항만의 화물 처리량은 183억 톤, 컨테이너 처리량은 3억 5,400만 TEU를 기록했으며, 중국계 해운선대 규모는 4억 9,000만 재화중량톤(DWT)으로 모두 세계 1위를 유지했다. 세계 화물 처리량 상위 10개 항만 가운데 중국 항만은 8곳을 차지했으며, 컨테이너 처리량 기준 세계 10대 항만 가운데는 중국 항만이 6곳이었다. 직관적인 수치로 보면, 중국 항만은 하루 평균 5,000만 톤 이상의 화물을 처리하고, 컨테이너는 97만 TEU를 처리하고 있다. 또한 하루 평균 9만 8,200척의 선박이 입출항하며, 이 가운데 국제 항해 선박은 1,236척이다. 동시에 내륙 선박의 표준화와 대형화도 뚜렷하게 진행돼 평균 선박 규모는 1,982톤으로 2020년 대비 37.4% 증가했다. 2025년 전국 항만의 철도-해상 복합운송(铁水联运) 컨테이너 물동량은 1,349만 TEU로 2020년 대비 거의

2026년 7월 31일
제 7 호

5) “十五五”末中国自动化码头将超90座(2026.7.1.) <https://mp.weixin.qq.com/s/AzZhqPNqGNli2n4yXjDaOA>
6) 톤·킬로미터(t·km): 화물의 중량(톤)과 운송거리(킬로미터)를 곱해 산출한 화물 운송 실적 단위.



해양수산 뉴스

두 배로 늘었다.

셋째, 산업 전환과 고도화가 새로운 진전을 이뤘다. 현재 전국에는 자동화 항만 60곳이 건설·운영 중이며, 이 가운데 자동화 컨테이너 터미널은 30곳으로 전 세계의 27%를 차지한다. 상하이항(上海港)과 칭다오항(靑島港)의 자동화 터미널은 단일 하역장비 기준 시간당 60개 이상의 처리 능력을 기록하며 세계 최고 수준의 하역 효율을 보이고 있다. 연안 주요 항만의 국제 컨테이너선 평균 체류 시간은 1.7일로 해외 주요 항만보다 0.64일 짧았으며, 샤먼항(廈門港)의 경우 컨테이너선 체류 시간이 1일을 넘지 않는다. 전국 전자항로도 공개 구간은 약 2만km에 달하며, 본류와 지류, 강과 바다가 연결된 장강(長江) 수계 전자항로 ‘통합지도’ 시스템이 구축됐다. 중국계 선주가 보유한 신에너지 및 청정에너지 선박은 1,500척을 넘어 세계 선두권 규모를 기록했다.

넷째, 대외 개방과 협력이 새로운 국면을 맞았다. 중국은 지금까지 74건의 해운 협정을 체결했으며, 아프리카 국가들과는 처음으로 공식 해사 협력체계를 구축했다. 현재 국제 친환경 해운 회랑 연맹 설립을 추진하고 있으며, 22개 국제 친환경 해운 회랑 구축 협력을 진행하고 있다. 해상 실크로드 건설도 가시적인 성과를 거뒀으며, 페루 찬카이항(錢凱港) 개항은 ‘일대일로’ 구상의 대표적 성과로 평가된다. 2025년 중국은 최고 득표로 국제해사기구(IMO) A급 이사국에 19회 연속 선출됐다.

다섯째, 관리 역량도 크게 향상됐다. 중국은 ‘해상법(海商法)’, ‘해상교통안전법(海上交通安全法)’, ‘국제해운조례(國際海運條例)’ 등 주요 법률과 규정을 개정했으며, 현재까지 수운공정 기술표준 245개를 제정·발표했다. 전국 선박검사 상호인정 제도를 시행해 1만 척 이상의 선박이 운항검사를 가까운 지역에서 신청·검사·증서 발급까지 받을 수 있게 됐으며, 이를 통해 사회적 비용 1억 5,000만 위안 이상을 절감했다. 올해는 중국선급협회(中國船級社) 창립 70주년으로, 여러 세대에 걸친 선박검사 인력의 노력 끝에 중국선급협회가 검사한 선대 규모는 총 2억 2,000만 총톤수(GT)에 달해 세계 5위이자 국제 일류 선급기관 반열에 올랐다. 또한 해상 수색·구조 역량도 크게 향상돼 연안에서 100해리 이내 주요 해역의 긴급 대응 시간은 90분 이내로 단축됐으며, 항공 구조 반경은 200해리, 수색 반경은 500해리까지 확대됐다.

양 국장은 “‘제15차 5개년 계획’ 기간 중국 수운 산업은 세계 일류 항만 도약, 내륙 수운체계 연결성 강화, 국제 해운 안전발전 체계 구축이라는 핵심 과제를 추진하는 현대화 발전의 새로운 단계에 진입할 것”이라고 밝혔다.

2026년 7월 31일

제 7 호



해양수산
뉴스

이어 “ ‘제15차 5개년 계획’ 이 끝나는 2030년까지 중국의 자동화 항만은 90
곳을 넘어설 것으로 예상되며, 1만 톤급 이상 선석은 350개를 넘어설 것” 이라며
“핵심 생산 공정은 현장 무인 작업을 기본적으로 실현하고, 각종 스마트 하역
및 수평운송 장비를 대규모로 운용해 연간 1,000만 TEU급, 연간 1억 톤급 규모의
고도화된 디지털·스마트 항만 단지를 다수 구축할 계획” 이라고 말했다.

2026년 7월 31일

제 7 호



해양수산 뉴스

텐진(天津)시 ‘항만·산업·도시 융합발전 15·5 계획’ 발표⁷⁾

최근 텐진시 ‘항만·산업·도시 융합발전 15·5 계획’(이하 계획)이 정식 발표됐다. 항만·산업·도시 융합발전은 텐진이 북방 국제해운 핵심구역으로서의 기능을 완비하고 징진지(베이징-텐진-허베이) 협력발전에 기여하며, 북방 지역이 국내외 쌍순환을 연결하는 핵심 전략 거점으로 자리매김하기 위한 핵심 조치다.

이번 계획은 텐진이 항만·산업·도시가 서로 맞물려 성장을 이끄는 선순환 구조를 구축해 북방 지역의 쌍순환 연결 거점으로 육성하는 것을 목표로 한다.

스마트·친환경 허브항만, 항만-산업 연계, 개방형 혁신 항만도시 등 3개 부문을 중심으로 17개 지표를 체계적으로 마련했으며, 2030년까지 항만 화물 물동량 6.5억 톤, 컨테이너 물동량 2,900만 TEU 달성을 목표로 제시했다.

텐진항을 쌍순환의 해륙 연결 허브로 육성하기 위한 8대 추진 과제도 함께 담겼다. 대외무역 항로망을 최적화해 남북 간 신속 해상통로를 구축하는 한편, 철도·도로 집배송 능력을 끌어올려 철도-해상 복합운송을 확대하고 중국-유럽(아시아) 화물열차의 상시 운행 체계를 갖춘다는 방침이다. 아울러 부두·항로·정박지 등 항만 배후시설 보장 능력을 전면 강화하고, 항만의 스마트·디지털 전환을 가속화해 생태 연계형 스마트항만 체계를 구축한다.

청정에너지 보급을 확대해 친환경 해운서비스 역량을 높이고, 항만 인근 유희자원을 활용한 개방협력도 추진한다. 이 밖에 통관 편리화를 통해 항구 데이터 연계를 실현하고, 지능형 안전관리 수준과 비상대응·처리 역량도 함께 끌어올릴 방침이다.

이러한 8대 과제를 통해 텐진항이 명실상부한 북방 지역 쌍순환 연결 거점으로 자리매김할 수 있을지 주목된다.

2026년 7월 31일

제 7 호

7) 《航运交易公报》总第1489期, 2026年7月7日出版, 《天津市港产城融合发展“十五五”规划》发布



해양수산 뉴스

중국 4개 부서 ‘종합운수 서비스 발전 15·5 계획’ 발표⁸⁾

최근 중국 교통운수부(交通运输部), 국가철도국(国家铁路局), 중국민용항공국(中国民用航空局), 국가우정국(国家邮政局)이 공동으로 《종합운수 서비스 발전(综合运输服务发展) ‘15·5’ 계획(이하 ‘계획’))》을 정식 발표했다. 이 계획은 국가 종합운수 서비스의 질적 발전을 도모하고 사람 중심의 편리한 이동과 원활한 물자 유통 체계를 구축하기 위한 핵심 정책 기반이다.

이번 계획은 2030년까지 현대화된 종합운수 서비스 체계를 구축하고, 2035년까지 해당 체계를 고도화하는 것을 핵심 목표로 제시했다. 구체적으로 도시권 내 1시간 출퇴근, 도시권 간 2시간 이동, 전국 주요 도시 3시간 연결이 가능한 ‘전국 1-2-3 교통 생활권(全国123交通出行圈)’을 조성할 계획이다. 또한, 국내 1일 배송, 주변국 2일 배송, 세계 주요 도시 3일 배송을 실현하는 ‘글로벌 1-2-3 특송 물류권(全球123快货物流圈)’을 구축해 국민 생활 편의와 물류 효율성을 동시에 높이고 운수 서비스 기반을 전면 개선할 전망이다.

이번 계획은 복합운송 고도화, 스마트 물류 육성, 친환경·저탄소 전환, 국제 물류 서비스 브랜드 육성 총 4대 핵심 분야를 중심으로 구체적인 추진 과제를 마련했다.

먼저 복합운송 고도화를 통해 물류 운송 연계 능력을 강화한다. 주요 항만, 핵심 내륙항, 대형 물류단지, 대규모 산업단지, 중국-유럽(아시아) 화물열차 집결센터 등 주요 화물 거점을 중심으로, 거점별 맞춤 전략을 시행해 복합운송 기능을 강화한다. 또한 국가 차원의 복합운송 전자 운송서류 플랫폼을 구축하고, 표준화된 전자 운송장을 도입해 물류 데이터 정보의 개방과 공유 체계를 정비한다. 또한 철도와 수운 간 연계 규정을 강화하고, 차량·선박·컨테이너 규격의 표준화를 추진해 컨테이너 복합운송에서 ‘단일 운송장·단일 컨테이너(一单制·一箱制)⁹⁾’ 적용 비중을 크게 확대할 계획이다. 이와 함께 핵심 복합운송 기업을 집중 육성하고 전문화된 복합운송 서비스 상품을 지속적으로 개발한다.

다음으로 스마트 물류 육성을 통해 종합운수 산업의 디지털·지능화 전환을 추진한다. 무인창고, 무인항만, 스마트 하역장비 등 스마트 물류 설비의 보급과

2026년 7월 31일

제 7 호

8) 四部门联合印发《综合运输服务发展“十五五”规划》(中国水运网, 2026.07.27.) <https://www.zgsyby.com/news.html?aid=767404>

9) 복합운송 전 구간에 단일 운송서류를 적용하고, 하나의 컨테이너를 목적지까지 개봉 없이 운송하는 방식.



해양수산 뉴스

적용 범위를 확대하고, 물류 공급망 핵심 구간에 지능 기술을 적용해 물류 운영을 정밀화 및 가시화한다. 컨테이너의 제조부터 사용, 폐기 및 회수에 이르는 전 생애 주기 추적 관리 체계를 구축해 물류 자원 활용 효율성을 높인다. 더불어 전자 항로도(电子航道图)와 전자 해도(电子海图)를 업그레이드하고 융합 적용해 내륙 수로와 해상을 연계한 통합 스마트 항법 지도를 구현한다.

또한, 친환경·저탄소 전환을 통해 지속 가능한 운수 발전 기반을 마련한다. 운송 구조를 최적화하여 주요 운송 통로와 핵심 화물 품목을 대상으로 도로 운송을 철도·수운 운송으로 전환하는 정책을 시행한다. 이를 통해 주요 지역과 업종의 청정 운송 비율을 지속 높이고 탄소 배출을 감축한다. 또한 철도 전용선을 항만 야적장, 대형 물류단지, 규모화 산업단지까지 연장하여 친환경 운송 연계망을 확장한다.

마지막으로 국제 물류 서비스 브랜드 육성으로 개방형 중합운수 발전을 견인한다. 카스피해 횡단 국제운송회랑 건설에 적극 참여하고, 국제 복합운송 노선 다양화를 통해 대외 운송 연결력을 강화한다. 전 구간 운행 시간표 기반의 중국-유럽 화물열차 운행 노선을 확대하고 운송 역량을 강화하며, 컨테이너 해운의 정시성 제고 및 비용 절감 계획을 본격적으로 추진한다. 육해 복합 환적 운송을 활성화하고 ‘정기 선박+정기 열차’ 노선 네트워크를 확대하며, ‘실크로드역(丝路驿站)’ 건설을 적극 추진한다. 글로벌 해운 항로 네트워크를 정비하여 ‘실크로드 해운’ 얼라이언스 브랜드를 육성하고, 중유럽 직통 도로 운송, 대메콩강 유역(大湄公河次区域)¹⁰⁾ 크로스보더 도로 운송 등 다양한 국제 물류 서비스 브랜드를 지속적으로 발굴하고 육성할 계획이다.

2026년 7월 31일

제 7 호

10) 대메콩강 유역(Greater Mekong Subregion, GMS): 메콩강을 중심으로 중국 남부와 동남아 5개국(미얀마·라오스·태국·캄보디아·베트남)이 참여하는 경제 협력 지역으로, 물류·교통 인프라 연결과 경제 교류 확대를 목표로 한다.



포커스

닝보저우산항 발전: ‘14차 5개년 계획’ 성과와 ‘15차 5개년 계획’ 전망¹⁾

중국 닝보저우산항(宁波舟山港)은 종합 교통망의 대표적인 글로벌 허브 항만으로 장강경제벨트(长江经济带) 발전, 장강삼각주(长江三角洲区) 지역 통합 발전, ‘일대일로(一帶一路)’ 구현의 핵심 거점이다. 깊은 수심과 우수한 입지를 바탕으로 항만·산업·도시·무역의 연계를 강화해 왔으며, 최근에는 물동량 확대뿐 아니라 스마트화·친환경화·저탄소화를 중심으로 발전 방향을 전환하고 있다.

‘14차 5개년 계획’ 기간의 주요 성과

‘14차 5개년 계획’ 기간 닝보저우산항은 코로나19와 세계 경제·무역 질서의 변화, 글로벌 공급망 불안에도 불구하고 종합계획 수립, 인프라 확충, 항만·해운 서비스 고도화, 복합운송 확대, 스마트·친환경 항만 구축에서 뚜렷한 성과를 거두었다.

우선 항만 발전을 위한 정책 기반을 마련했다. 2024년 10월 《닝보저우산항 종합계획(2035년)》이 중국 교통운수부와 저장성(浙江省) 인민정부의 공동 승인을 받았다. 해당 계획은 항저우만 항구 구역을 새로 포함하고, 전체 항만을 ‘1개 항만, 2개 핵심, 20개 구역’으로 구성하는 공간구조를 제시했다. 저장성도 2023년 《국가 최고 수준 핵심 항만 건설 프로젝트 추진 방안(2023-2027년)》을 발표하고, 해상·철도 복합운송과 항만 육상전원 보급, 해운산업 경쟁력 강화를 지원했다. 출발항 세금 환급, 글로벌 선박 등록, 보세 LNG 병커링 등 자유무역시험구 제도로도 활용했다.

항만 인프라와 처리능력도 크게 확대됐다. 생산용 부두 해안선 1만 5,548m와 선석 79개를 신설·개조했으며, 활용도가 낮은 중소형 선석은 정리해 항만 자원을 대형화·전문화했다. 5년간 총 처리능력은 약 3억 3,000만 톤, 컨테이너 처리능력은 1,280만 TEU 증가했고 고정자산 투자액은 718억 위안에 달했다. 2025년 말 기준 산정 총 처리능력은 15억 톤, 컨테이너 처리능력은 4,200만 TEU를 넘어섰다. 타오야오먼(桃夭门) 30만 톤급 항로 확장공사도 완료돼 초대형 선박이 출입할 수 있는 이중 통로가 형성됐다.

2026년 7월 31일

제 7 호

1) 《中国港口》总第408期, 2026年6月出版



포커스

〈닝보저우산항 ‘14차 5개년 계획’ 생산능력 현황〉

	부두 해안선 길이 (m)	총 선석수 (개)	심수 선석수 (개)	중소 선석수 (개)	산정 연간 처리능력			
					잡벌크 (만 TEU)	컨테이너 (만 TEU)	롤온롤오프 차량 (만 대)	총 처리량 (만 톤)
전체	12,061	19	38	-21	20,696	1,280	56	33,010
신규	15,548	79	37	40	21,316	853	80	29,510
확장	12	-5	1	-6	190	445	-10	4,450
철거	-3,499	-55	-	-55	-810	-	-14	-950

항만 물동량 역시 꾸준히 증가했다. 전체 화물 처리량은 2020년 11억 7,200만 톤에서 2025년 14억 3,200만 톤으로 늘어 연평균 4.1% 증가했다. 전체 화물 처리량 세계 1위를 17년 연속 유지했다. 동기간 컨테이너 처리량은 2,872만 TEU에서 4,387만 TEU로 증가했으며, 연평균 증가율은 8.8%였다. 컨테이너 처리량은 8년 연속 세계 3위를 유지했다.

〈2020-2025년 닝보저우산항 화물 처리량 통계〉

처리량 구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025
전체 항만 총 화물 처리량 (억 톤)	11.72	12.24	12.61	13.24	13.77	14.32
전년 대비 증감률(%)	4.74	4.44	3.02	5.00	4.00	3.99
컨테이너 처리량 (만 TEU)	2872	3108	3335	3530	3930	4387
전년 대비 증감률(%)	4.32	8.22	7.30	5.85	11.33	11.63

항만 기능은 단순한 화물 하역에서 종합 해운 서비스 제공으로 확대됐다. 닝보저우산 글로벌 해운센터의 세계 순위는 2020년 11위에서 2025년 7위로 상승했다. 닝보 동부 신도시와 장베이(江北)에는 각각 매출액 500억 위안 이상 규모의 해운 서비스 집적구가 조성됐다. 보세 선박 연료 공급량은 2020년 472만 톤에서 2025년 897만 톤으로 증가해 세계 3위에 올랐고, LNG와 바이오 연료유, 그린 메탄올 공급 사업도 추진됐다. 해운 금융, 신에너지 선박보험, 중재 서비스 등 고부가가치 해운 서비스도 확대됐다.

복합운송과 글로벌 연결망도 강화됐다. 닝보저우산항은 하나의 운송증권으로 위탁부터 정산까지 처리하는 ‘단일 운송증권제’를 도입해 해상·철도 복합운송의 절차와 비용을 줄였다. 2025년 기준 관련 노선은 100개 이상, 정기 운행 열차는 27개, 내륙 드라이포트는 40개로 늘어났다. 컨테이너 해상·철도 복합 운송량은 2020년 100만 5,000TEU에서 2025년 202만 8,000TEU로 증가했다.

2026년 7월 31일

제 7 호



포커스

강·해상 복합운송 화물량도 2020년 3억 2,500만 톤에서 2025년 4억 4,500만 톤으로 증가했다. 2025년 컨테이너 강·해상·내륙수로 복합 운송량은 245만 TEU로 2020년의 약 3배에 달했다. 디지털 복합운송 플랫폼에는 3,100여 개 기업이 참여했으며, 운송 체계 개선을 통해 저우산에서 쓰촨(四川)·충칭(重庆)까지의 운송 시간도 약 50% 단축됐다.

2025년 말 닝보저우산항은 총 309개의 컨테이너 항로를 운영했다. 이 가운데 글로벌항로는 256개, ‘일대일로’ 관련 항로는 132개였다. 세계 200여 개 국가·지역의 700여 개 항만과 연결되면서 항만 연결성 지수 세계 2위에 올랐다.

스마트·친환경 항만 전환도 본격화됐다. 자동화 부두와 자율주행 운송, 디지털 항만 운영체계가 도입됐으며 항만 대형 장비의 자동화율은 35%에 도달했다. 친환경 분야에서는 육상전원 설비 101세트를 추가 설치했고, 액체 화학제품 부두를 제외한 모든 부두 선석에 육상전원을 보급했다. 전기 컨테이너 트럭 약 1,000대와 수소 컨테이너 트럭 110대를 투입해 항만 장비의 청정에너지 적용 비율을 75%까지 높였다. 순수전기 컨테이너선도 진수했으며, 선박에서 발생하는 수질오염물질의 이송·처리율은 100%를 달성했다.

‘15차 5개년 계획’ 기간의 발전 환경과 목표

향후 닝보저우산항에는 기회와 위험이 동시에 존재한다. 중국의 교통 강국 건설과 장강삼각주 통합 발전 정책은 항만 성장에 유리한 조건을 제공한다. 인공지능, 빅데이터, 5G, 자율주행, 신에너지 기술도 항만의 생산성과 안전성을 높이는 새로운 동력이 될 수 있다.

반면 강대국 경쟁과 지역분쟁, 세계 공급망 재편은 글로벌 물류의 불확실성을 높이고 있다. 탄소중립과 환경보호 기준 강화로 친환경 연료, 육상전원, 저탄소 장비에 대한 투자 부담도 커지고 있다. 항만 해안선과 배후 부지 부족, 항만과 도시 간 공간·환경·교통 갈등 역시 해결해야 할 과제다.

이에 닝보저우산항은 단순한 처리량 확대보다 항만 인프라, 복합운송, 해운 서비스, 스마트 운영과 친환경 전환을 함께 추진할 계획이다. 글로벌 허브 항만이자 장강삼각주의 대중상품 환적·저장·운송기지, 강·해상 복합운송 서비스센터로 발전하는 것을 주요 목표로 삼고 있다.

2030년까지의 발전 전망

항만 인프라 분야에서는 베이룬(北仑)·완산(穿山)·메이산(梅山)·다셰(大榭)



포커스

항구 구역의 컨테이너 선석을 신설하거나 고도화하고, 류형(六橫) 항구 구역의 컨테이너 부두 개발을 추진한다. 이를 통해 1,000만 TEU급 컨테이너선 선석군 4곳을 조성할 계획이다. ‘15차 5개년 계획’ 기간 총 처리능력은 2억 톤 이상, 컨테이너 처리능력은 600만 TEU 이상 증가할 것으로 전망된다. 2030년 말에는 총 처리능력 17억 톤 이상, 컨테이너 처리능력 약 5,000만 TEU 달성을 목표로 한다.

복합운송 분야에서는 항만과 철도·도로를 연결하는 ‘마지막 1km’ 구간을 개선하고 내륙 드라이포트와 장강 연안 항만의 연계를 강화한다. 2030년에는 컨테이너 해상·철도 복합 운송량 300만 TEU 이상, 강·해상·내륙수로 복합 운송량 320만 TEU 이상을 달성할 계획이다.

해운 서비스 분야에서는 해운 거래, 보험, 금융, 중재, 법률 등 고부가가치 산업을 집중적으로 육성한다. Ningbo 동부신도시 글로벌 해운 서비스 집적구의 매출액은 2030년 1,000억 위안 돌파를 목표로 한다. 보세 선박 연료 공급량도 1,000만 톤 이상으로 확대하고, LNG·바이오연료·그린 메탄올 등 친환경 연료 공급을 상시화할 예정이다. 글로벌 해운센터 도시 순위는 세계 5위권 진입을 목표로 한다.

스마트·친환경 항만 건설도 계속된다. 5G, 베이더우 위성항법시스템(BDS), 자율주행, 스마트 물류 플랫폼을 확대 적용하고 대형 컨테이너 부두의 자동화 개조를 추진한다. 통관 과정에서는 사전 신고와 선상 직접 인수·선적 등을 확대해 업무 전 과정을 디지털화한다. 2030년에는 컨테이너 부두 육상전원 보급률 100%, 신에너지 컨테이너 트럭 1,200대 이상을 달성할 계획이다.

종합하면 Ningbo저우산항은 ‘14차 5개년 계획’ 기간 처리능력과 물동량, 글로벌 연결성, 복합운송, 스마트·친환경 항만 건설에서 큰 성과를 거두었다. ‘15차 5개년 계획’ 기간에는 이러한 규모의 우위를 바탕으로 고부가가치 해운 서비스와 디지털 운영, 친환경 연료, 복합운송을 더욱 강화할 전망이다. 향후 핵심 과제는 세계 최대 수준의 물동량을 유지하는 동시에 공급망 변화와 탄소중립에 대응할 수 있는 안전하고 효율적인 글로벌 허브 항만으로 전환하는 것이다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 6월 중국 제조업 PMI는 지난달 대비 0.6% 상승, 전년동기 대비 1.2% 상승

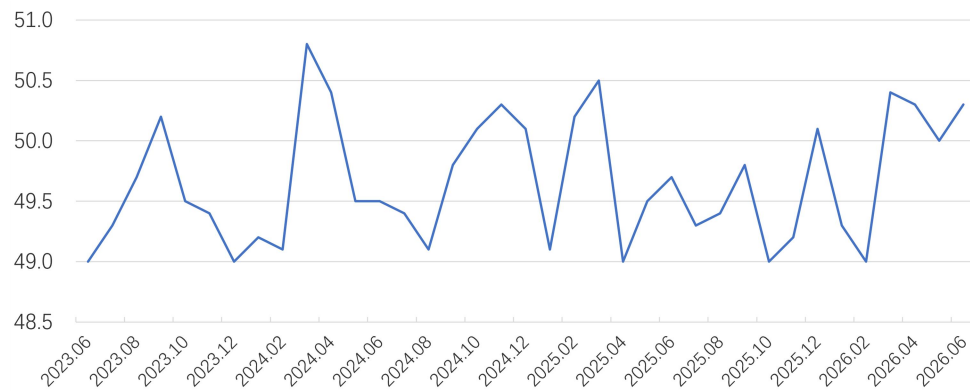
단위: %

구분	2026.01	2026.02	2026.03	2026.04	2026.05	2026.06
PMI	49.3	49	50.4	50.3	50.0	50.3

자료: 중국국가통계국

〈중국 제조업 PMI〉

단위: %



▶ 중국 수출입액

- 2026년 6월 중국 수출액은 지난달 대비 9.5% 증가, 전년동기 대비 26.8% 증가
- 2026년 6월 중국 수입액은 지난달 대비 5.7% 증가, 전년동기 대비 36.3% 증가

단위: 억 달러

구분	2026.2	2026.3	2026.4	2026.5	2026.6
수출액	2,998	3,210	3,594	3,767	4,123
수입액	2,089	2,699	2,746	2,713	2,867

자료: 중국국가통계국

2026년 7월 31일

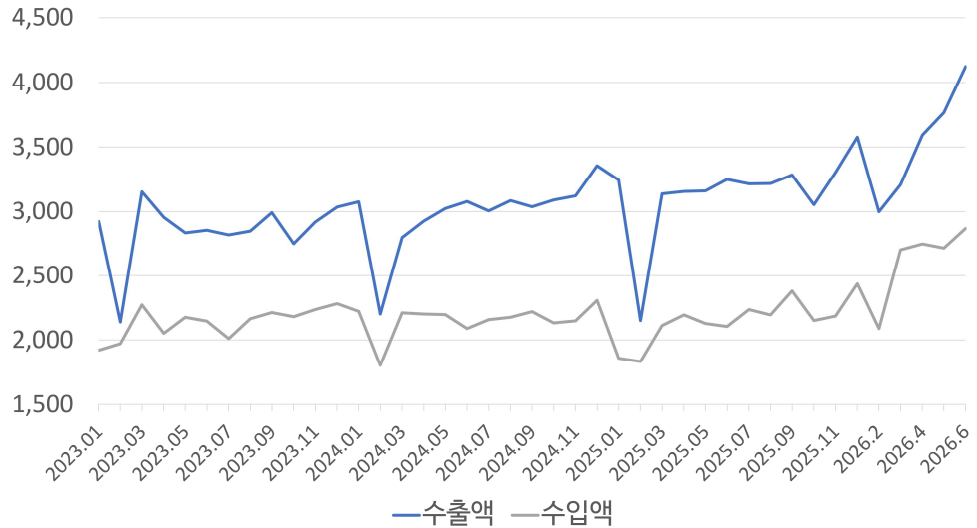
제 7 호



통계 및 자료

〈중국 수출입액〉

단위: 억 달러



■ 해운

▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

- 2026년 6월 상하이컨테이너운임지수는 지난달 대비 35.9% 상승, 전년동기 대비 49.8% 상승

단위: USD/TEU

항목	2025	2026.1-5	월평균			전월대비 (%)
			4월	5월	6월	
종합 지수	1,581.34	1,956.55	1,883.79	2,221.19	3,018.26	35.9
유럽(기본항구)	1,587	1,862	1,543	1,948	3,042	56.2
지중해(기본항구)	2,429	2,952	2,523	3,141	4,233	34.7
미국 서부(기본항구)	2,551	2,912	2,566	3,312	5,351	61.6
미국 동부(기본항구)	3,723	3,886	3,543	4,421	6,580	48.8
페르시아만(두바이)	1,427	3,225	4,013	4,206	4,694	11.6
호주-뉴질랜드(멜버른)	1,106	1,107	978	1,352	1,799	33.1
서아프리카(라고스)	3,921	3,505	3,525	3,638	4,106	12.9
남아프리카(더반)	2,604	2,228	2,266	2,226	2,538	14.0
남아메리카(산토스)	2,988	3,362	2,600	4,604	7,630	65.7
일본 간사이(기본항구)	312	316	316	320	323	1.1
일본 관동(기본항구)	319	322	318	326	333	2.3
동남아(싱가포르)	464	544	545	581	675	16.2
대한민국(부산)	139	159	165	170	175	3.2
중앙, 남아메리카 (만사니요)	1,733	2,772	2,458	3,611	5,536	53.3
동아프리카(몸바사)	2,087	2,334	2,299	2,610	3,191	22.2

자료: 항운교역소

2026년 7월 31일

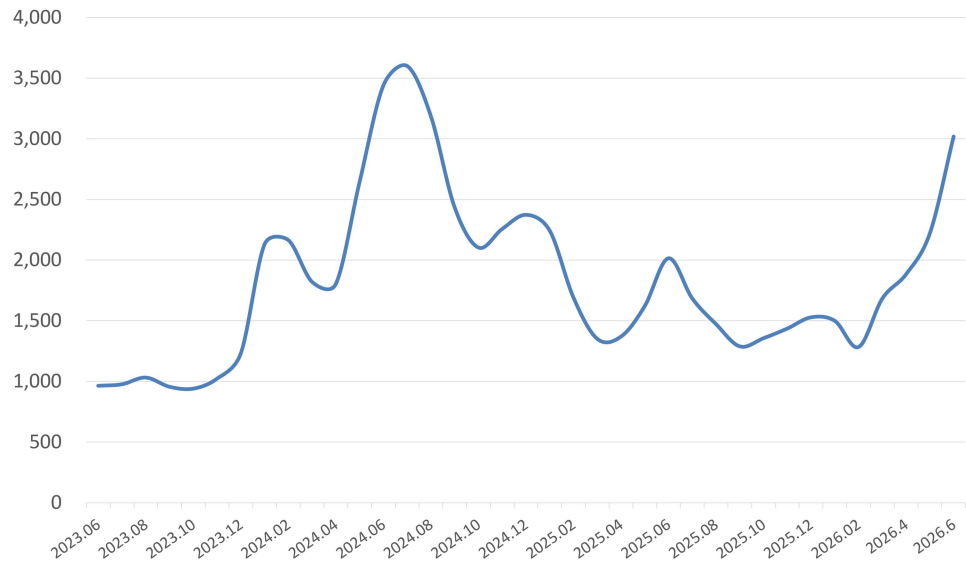
제 7 호



통계 및 자료

〈상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)〉

단위: USD/TEU



■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량

- 2026년 1-5월 중국 컨테이너항만 처리량은 전년 동기 대비 6.3% 증가

단위: 만 TEU

구분	2026년 3월	2026년 4월	2026년 5월	전년 동기 대비
중국	3,087	3,071	3,130	6.3%
상하이	470	485	479	6.2%
닝보저우산	356	370	378	9.9%
선전	291	307	316	7.7%
광저우	229	241	248	2.7%
칭다오	303	293	303	7.5%
톈진	242	214	226	7.4%
샤먼	98	97	102	0.0%
잉커우	52	53	53	6.8%
다롄	50	47	47	3.2%
베이부완	84	82	82	-0.8%

자료: 중국 교통운수부

2026년 7월 31일

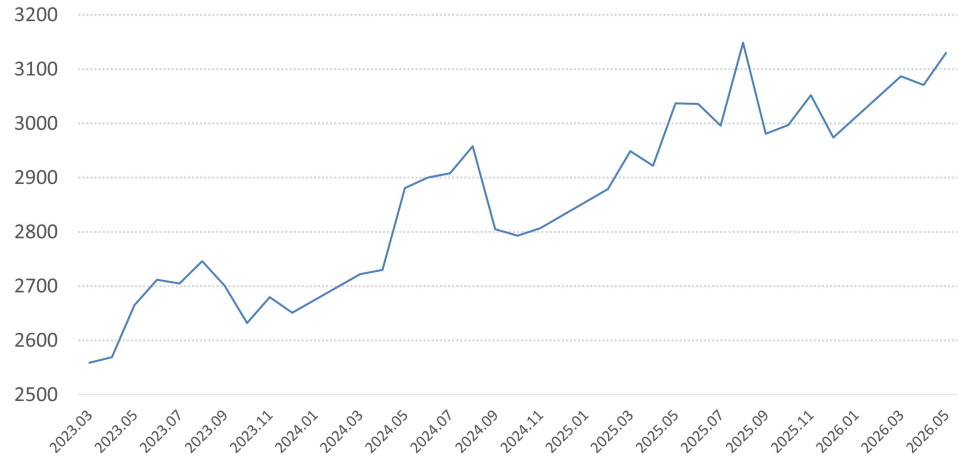
제 7 호



통계 및 자료

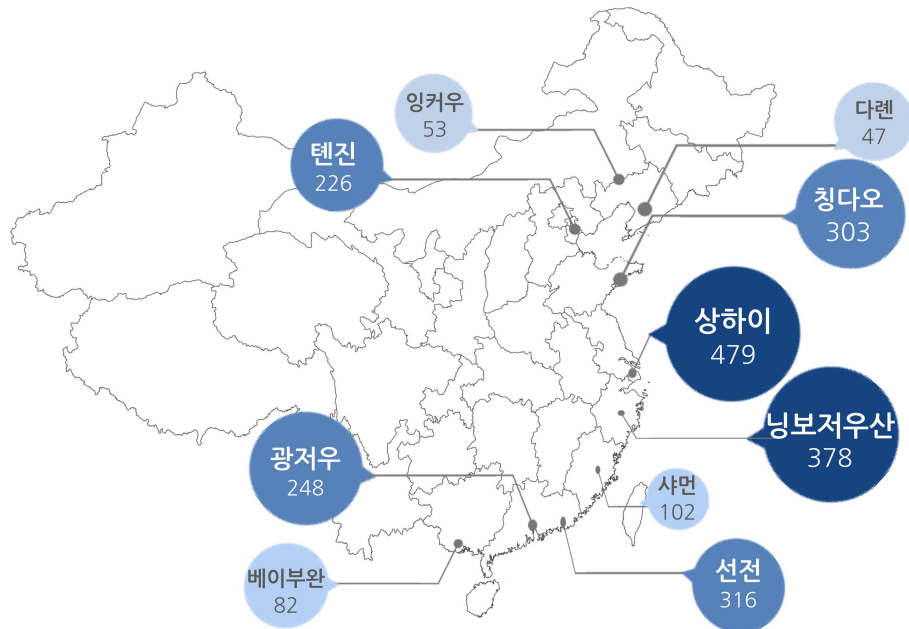
〈월간 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU



〈2026년 5월 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU





통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

- 2026년 5월 중국 수산물 총생산량은 지난달 대비 0.7% 감소, 전년 동기 대비 4.0% 증가

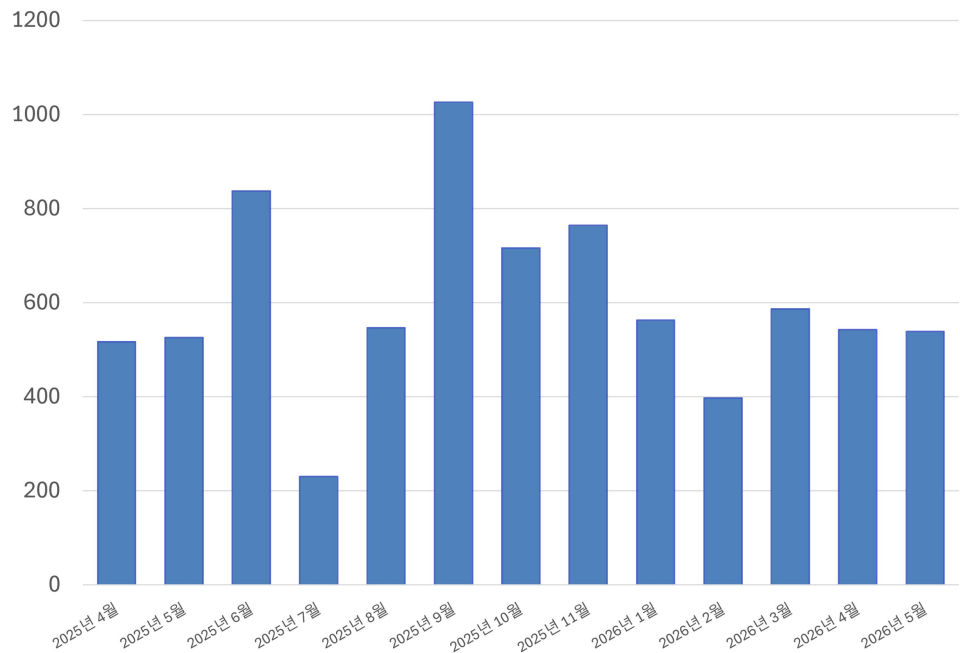
단위: 만 톤

구 분	2026년 3월	2026년 4월	2026년 5월	전년 동기 대비
해양 어획량	91.64	93.02	14.7	0.98%
해수 양식 생산량	198.32	216.49	260.63	5.40%
내수면 어획량	5.46	4.24	5.31	0.89%
내수면 양식 생산량	291.45	228.91	258.22	3.92%
총 생산량	586.89	542.66	538.85	4.02%

자료: 중국 어업어정관리국

〈중국 월간 수산물 총생산량〉

단위: 만 톤



< 중국연구센터 >

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

2026년 7월 31일
제 7 호