

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report



2025년 5월 28일

No. 5

이슈와 동향 1

- 미·중 관세 협상으로 중국 틸라피아 산업 반등 1
- 2025년 1분기 무역전쟁 속 중국 항만 물동량 역성장 돌파 3

해양수산물뉴스 6

- 중국 교통 운송·에너지 융합 발전 계획안 발표 6
- 2024년 중국 항만업계: 물동량 성장에도 순이익 순위 하락 8

포커스 12

- 병목 효과·신흥시장 호황...날개 단 중국 컨테이너선 시장 .. 12

통계 및 자료 18

- 경제/해운/항만/수산 18



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



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



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

미·중 관세 협상으로 중국 틸라피아 산업 반등¹⁾²⁾

미국이 중국산 수산물에 부과해온 고율 관세를 전격 철회하면서, 한동안 위축돼 있던 중국 틸라피아 산업이 회복의 기로에 섰다. 그간 미중 무역 갈등의 여파로 수출 감소와 가격 하락을 겪어온 업계는 이번 조치를 계기로 수출 회복 및 산업 안정화를 기대하고 있다.

중국의 틸라피아 연간 생산량은 약 170만~180만 톤에 이르며, 이 중 10% 내외가 미국 시장으로 수출된다. 2024년 기준 대미 수출량은 12.74만 톤, 수출액은 약 4억 2천만 달러로, 틸라피아는 중국 수산물 수출 중에서도 미국 의존도가 높은 품목으로 분류된다. 그러나 3~4월 2개월에 걸친 미국의 고율 관세 부과로 인해 수출 단가는 급격히 상승했고, 이에 따라 미국 내 수요가 위축되면서 산업 전반이 심각한 타격을 입었다.

광둥성 및 하이난성 등 주요 산지의 가공공장은 수출 주문 급감으로 인해 가동률이 저하됐으며, 현지 양식 어가들은 출하 적체로 인한 가격 급락을 감내해야 했다. 일례로, 2025년 4월 중순 기준 1근(500g) 이상 틸라피아의 산지 수매가는 3.6위안까지 하락해 생산원가에도 못 미치는 수준으로 떨어졌다. 어민들은 손실을 최소화하기 위해 조기 출하에 나섰고, 이는 가격 하방 압력을 더욱 가중시키는 결과를 낳았다.

이러한 상황에서 미국과 중국이 무역 협상을 진행해, 5월 14일 미국 정부는 제14259호 및 제14266호 행정명령을 철회하며 전체 중국산 수입품 중 91%에 해당하는 관세를 전면 취소한다고 발표했다. 또한, 4월 2일 발표된 제14257호에 따라 부과 예정이던 34%의 보복관세 중 24%에 대한 집행을 유예하는 조치도 동시에 시행됐다. 업계는 이를 '사실상 수산물 수출 재개에 대한 정책적 신호'로 해석하며 환영의 입장을 표명하고 있다.

정책 발표 이후 틸라피아 가격은 빠르게 반등세를 보이고 있다. 광둥 마오밍 지역의 경우 1근 이상 틸라피아 수매가는 4.5위안까지 상승하며, 불과 2주 만에 약 25%의 가격 회복이 이뤄졌다. 가공공장들도 대미 수출 재개에 대비해 적극적인 원물 확보에 나서고 있으며, 일부 업체는 “공급 가능한 물량은 모두 매입하겠

2025년 5월 28일

제 5 호

1) 新浪财经(2025.4.24.), 245%关税之下, 我国水产业受影响最大的十大产品有哪些?, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1830248212096926697&wfr=spider&for=pc>
2) 水产养殖网(2025.05.16.), 央行降准降息对水产行业的影响? 关税撤销 `暂停, 养殖户狂欢, 罗非鱼大涨! , <https://mp.weixin.qq.com/s/s4-7ORB24DsRhLEpkfcZTQ>



이슈와 동향

다”는 입장을 밝히는 등 강한 매수세를 보이고 있다.

업계 전문가들은 “관세 철회로 인해 중국산 티라피아가 다시 미국 시장에서 가격 경쟁력을 회복하게 됐다”며 “단기적으로는 수출 물량 증가와 함께 가격 상승세가 이어질 가능성이 높다”고 분석했다. 아울러 “향후 유럽, 동남아 등 비 미국권 시장 다변화 전략과 함께, 내수 기반의 안정적 수요 확보가 병행돼야 산업의 구조적 회복이 가능할 것”이라고 진단했다.

실제로 중국은 최근 수년간 내수 소비시장 확대를 위한 유통망 정비 및 소비 촉진 전략을 병행해왔으며, 약 14억 인구를 기반으로 한 내수 티라피아 소비는 점진적 상승세를 보이고 있다.

이번 관세 철회는 단순한 수출 재개를 넘어, 티라피아 산업 전반의 구조적 정상화를 가능케 하는 전환점이 될 수 있다. 향후 관세 정책의 지속 여부와 글로벌 수요 회복 수준에 따라, 중국 수산업은 다시금 성장 궤도에 진입할 가능성이 커지고 있다.

2025년 5월 28일

제 5 호



이슈와 동향

2025년 1분기 무역전쟁 속 중국 항만 물동량 역성장 돌파³⁾

2025년 1분기, 중국 주요 항만의 총 물동량은 42억 2,000만 톤으로 전년 동기 대비 3.2% 증가하였으며, 이 중 내·외항 물동량은 각각 4.1%, 1.4%씩 증가한 것으로 나타났다. 컨테이너 처리량은 총 8,303만 TEU로 8.2% 증가하였고, 이 중 내항은 3.6%, 외항은 11.5%로 고성장을 기록하였다.

해관총서(중국 세관)에 따르면, 올해 1분기 중국의 전체 무역 총액은 10조 3,000억 위안으로 1.3% 증가하며 8분기 연속 10조 위안을 돌파했고, 동기간 기준 사상 최고치를 경신하였다. 수출은 6조 1,300억 위안으로 6.9% 증가한 반면, 수입은 4조 1,700억 위안으로 6% 감소하며 수출 회복과 수입 압박이 공존하는 양상을 보였다. 월별로는 1월에 2.2% 감소, 2월에는 보합세, 3월에는 6% 증가하며 ‘초기 둔화-후반 반등’의 흐름을 보였다. 이는 글로벌 수요 회복에 대한 시장의 민감한 반응을 보여주는 결과이다.

[2025년 1분기 중국 주요 항만 컨테이너 처리량 순위]

(단위: 만 TEU)

순위	항만명	1-3월 처리량	증가율
1	상하이항	1,321	6.1%
2	닝보저우산항	1,007	10.2%
3	선전항	840	17.1%
4	칭다오항	791	7.4%
5	광저우항	643	7.0%
6	톈진항	571	5.6%
7	샤먼항	297	4.0%
8	쑤저우항(내륙)	241	3.1%
9	베이부완항	217	12.1%
10	르자오항	184	6.4%
11	렌윈강항	172	9.1%
12	옌타이항	140	7.1%
13	잉커우항	135	0.3%
14	다롄항	129	4.6%
15	난징항(내륙)	92	3.6%
16	푸저우항	90	4.3%
17	푸산항(내륙)	89	3.2%
18	탕산항	74	39.6%
19	난통항	60	7.1%
20	양푸항	51	7.1%

자료: <https://mp.weixin.qq.com/s/1FZuqhD8IUUV7JzDQmRuLog>

2025년 5월 28일

제 5 호

3) 全国主要港口一季度吞吐量排名出炉：贸易战加剧，吞吐量逆势增长(2025.04.29.), <https://mp.weixin.qq.com/s/1FZuqhD8IUUV7JzDQmRuLog>



이슈와 동향

한편, 춘절과 한파라는 이중 악조건에도 불구하고, 중국 주요 항만은 스마트 물류 시스템과 복합 운송망을 활용하여 빠르게 작업을 정상화하였다. 1분기 주요 항만 중 컨테이너 처리량 순위는 다음과 같다: ① 상하이항, ② Ningbo-Zhoushan항, ③ 선전항, ④ 칭다오항, ⑤ 광저우항, ⑥ 톈진항, ⑦ 샤먼항, ⑧ 쑤저우항, ⑨ 베이부완항, ⑩ 르자오항 순이다. 전월 대비 순위에는 변화가 없었으나, 잉커우항은 마이너스 성장에서 플러스로 전환되었다.

Ningbo-Zhoushan항은 1분기에 1,007.2만 TEU를 처리해 전년 동기 대비 10.2% 증가하며 사상 최대 분기 실적을 기록하였다. 자동화 터미널과 스마트 디스패치 시스템을 기반으로 중국 제2의 컨테이너 항만으로서의 입지를 강화하였다. 해철연계운송(Sea-Rail Intermodal Transport)은 9.2% 증가하며 전국 16개 성급 행정구역 67개 도시로 물류 네트워크를 확장하였다. 올해 Ningbo-Zhoushan항의 연간 컨테이너 물동량은 4,000만 TEU를 목표로 하고 있다.

상하이항은 1월에 사상 최대 물동량을 기록한 데 이어 2월과 3월에도 고수준을 유지하며 1분기 총 1,321.2만 TEU를 처리하여 전년 동기 대비 6.1% 증가하였다. 3월에는 상하이·톈진·광저우 항만그룹이 공동으로 'FAST 항로'를 개통하며 내항 화물 증가에 기여하였다. 또한, 뤼징항구의 제2기 컨테이너 터미널 확장 공사가 시작되어 향후 처리능력은 연간 140만 TEU까지 확대될 예정이다. 톈진항도 571.3만 TEU로 전년 동기 대비 5.6% 증가하며 사상 최고 실적을 경신하였다. 스마트 및 친환경 항만 구축을 목표로 전산 시스템(JTOS)과 전자조달 플랫폼을 도입해 항만 서비스의 디지털 생태계 전환을 가속화하고 있다. 광저우항은 643만 TEU를 처리하여 7% 증가하였으며, 외항 물동량이 처음으로 내항을 초과하였다. 태국, 미국 동·서부 등 신규 항로를 개통하고, 미국·유럽 등지에 7개의 해외 사무소를 개설하여 외항 물동량 증가를 이끌었다.

1분기 화물 총 물동량 기준 상위 10대 항만은 Ningbo-Zhoushan항, Tangshan항, 상하이항, 칭다오항, 르자오항, 광저우항, 쑤저우항, 톈진항, 옌타이항, 베이부완항 순이다. 이 중 쑤저우항은 한 계단 상승하여 7위에 올랐으며, 푸저우항은 두 계단 상승하여 13위를 기록하였다. 중미 무역 갈등이 심화되는 가운데, 미국의 고율 관세 부과로 인해 중국은 3월 미국산 액화천연가스(LNG)와 밀 수입을 전면 중단하였다. 이에 따라 일부 항만은 화물 물동량 증가세가 둔화되었다. 산둥항그룹 산하 칭다오·르자오·옌타이항은 롤온롤오프(Ro-Ro) 운송 확대와 RCEP 권역 내 산업망 연계를 통해 국제 물류망을 강화하였다. 특히 르자오항은 신에너지차 수출 확대에 대응하며 맞춤형 고객 서비스로 경쟁력을 강화하였다. 옌타이항은 세관 및 해사당국과 협업하여 작업 효율을 30% 향상시켰다. 랴오닝 지역 항만들도 새로운 성장 동력을



해양수산 뉴스

발굴하며 총 1억 7,500만 톤의 화물을 처리하였다. 잉커우항은 곡물 물류 효율화를 통해 8% 증가하였고, 다롄항과 단둥항은 곡물 취급 시스템 개선을 통해 각각 50만 톤, 200% 이상의 증가세를 보였다.

[2025년 1분기 중국 주요 항만 화물 처리량 순위]

(단위: 만 톤)

순위	항만명	1-3월 처리량	증가율
1	닝보저우산항	35,144	-0.6%
2	탕산항	20,786	-0.3%
3	상하이항	20,067	-0.7%
4	칭다오항	17,987	2.7%
5	르자오항	16,047	3.6%
6	광저우항	15,596	3.3%
7	쑤저우항(내륙)	14,213	2.6%
8	톈진항	14,045	1.7%
9	옌타이항	13,206	5.7%
10	베이부완항	11,069	7.9%
11	롄윈강항	8,980	9.2%
12	황화항	8,396	-4.7%
13	푸저우항	7,862	1.1%
14	다롄항	7,633	3.0%
15	선전항	7,632	6.7%
16	잔장항	6,745	-3.9%
17	전장항(내륙)	6,335	-5.1%
18	난징항(내륙)	6,169	-5.2%
19	난통항	6,161	-16.0%
20	주장항	5,586	13.0%

자료: <https://mp.weixin.qq.com/s/1FZuqhD8IU7JzDQmRulog>

항만 전문 매체 ‘항만권(港口圈)’에 따르면, 트럼프 행정부의 관세 강화 정책은 중국 항만과 글로벌 해운 네트워크에 장기적 영향을 미치고 있다. 해사 컨설팅 기관 드류리(Drewry)는 트럼프 관세로 인해 전 세계 컨테이너 항만 물동량이 약 1% 감소할 것으로 예측하고 있으며, 이는 2009년 금융위기 이후 드문 하락 사례로 평가된다. 독일 해운사 하파그로이드(Hapag-Lloyd)는 미중 간 고관세 여파로 미주 항로의 약 30% 물량이 취소되거나 동남아 등 타 지역으로 전환되었다고 밝혔다. 이러한 추세는 항로 재편 및 공급망 이동 가속화로 이어지고 있다. 향후 트럼프 행정부가 보편적 고율 관세, 공급망 투자 제한 등 보다 강력한 보호무역 조치를 시행할 경우, 중미 간 무역 물량의 지속성과 안정성에 직접적 영향을 미칠 것으로 전망되며, 이는 중국 항만에 또 다른 불확실성을 야기할 수 있다.

2025년 4월 28일

제 4 호



해양수산 뉴스

중국 교통 운송·에너지 융합 발전 계획안 발표⁴⁾

최근 중국 교통운송부, 국가발전개혁위원회, 공업정보화부, 자연자원부, 국가 에너지국, 국가철도국, 중국민항공, 국가우정국 등 10개 부처는 공동으로 「교통 운송과 에너지 융합 발전을 촉진을 위한 지도의견(关于推动交通运输与能源融合发展的指导意见)」(이하 ‘지도의견’)을 발표하였다. 이 ‘지도의견’은 교통 기반 시설 청정에너지 개발 및 활용, 운송 동력의 친환경 저탄소 전환, 교통 분야의 청정 에너지 공급 역량 강화 등이 포함된다. 이를 통해 중국은 교통 분야의 탄소 정점 및 탄소 중립을 실천하고, 교통 강국을 건설하며, 사회주의 현대화 국가 정립에 기반을 제공하는 것을 목표로 한다.

2027년까지 각 부문 간 협력이 이뤄지는 융합 발전 메커니즘이 구축되고, 정책 및 규범, 기술·장비 체계가 점진적으로 완비될 예정이다. 이를 통해 교통·운송 산업의 전력 사용 비율이 최종 에너지 사용량의 10%를 넘어설 것으로 예상되며, 교통 인프라 연선의 비화석에너지 발전 설비 용량은 500만kW 이상에 도달하고, 현지 소비 비율도 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. 또한 신형 차 모델 중 신(新)에너지 자동차 비율이 매년 증가하고, 교통용 친환경 연료의 생산 기술도 현저히 향상될 전망이다.

2035년까지 교통 운송과 신형 에너지 체계가 전면적으로 상호작용하며, ‘청정 저탄소 에너지 소비 중심’, ‘과학기술 혁신’, ‘녹색 스마트 절약’을 내세우는 새로운 교통 에너지 시스템이 단계적으로 구축될 예정이다. 더불어, 순수 전기차가 신형 차 판매의 주류로 자리 잡고, 중형 화물차의 신에너지 사용을 적극적으로 추진하여 대규모의 친환경 연료 공급체계를 완성할 계획이다.

‘지도의견’은 구체적으로 총 8대 분야의 25가지 중점 과제를 제시하였다. ① 교통과 에너지 기반시설의 계획 연계를 강화하고, 국가 및 성급의 청정에너지 개발 계획과의 정합성을 확보하여 교통 인프라의 에너지 자립도를 높인다. ② 교통 인프라의 청정에너지 개발 관리를 최적화하여 자원 공유와 부지 활용을 촉진하고, 청정에너지 프로젝트의 발전과 접속을 지원한다. ③ 철도, 도로, 항만, 공항 등 주요 교통 인프라에 대해 청정에너지 개발을 추진한다. 특히 기존 시설의 태양광 설비 개조, 연선 지역의 전기차 충전·수소 충전 인프라 구축, 항만의 해양에너지 활용 및 선박용 충전·급유설비 설치 등이 포함된다. ④ 에너지 시스템의 탄력성과 비상 대응 능력을 높이기 위해 교통 에너지 시스템과 스마트 전력망, 가상발

2025년 4월 28일

제 4 호

4) 《航运交易公报》，总第1430期，2025年5月6日出版



해양수산 뉴스

전소 등 신기술 시범을 확대하고, 교통망과 에너지망의 ‘양망(兩網)’ 간 정보 공유와 수요 예측 능력을 강화한다. ⑤ 철도, 선박, 항공기, 우편물류 등 전 분야에서 신에너지 및 청정에너지 운송 장비 보급을 촉진한다. 특히 전기차, 수소차, LNG 선박, 바이오연료, 지속가능항공연료(SAF) 적용이 강조된다. ⑥ 안전하고 신뢰성 높은 녹색 연료 체계 구축을 목표로, LNG, 바이오디젤, 녹색메탄올, 녹색암모니아, 수소 등 다양한 녹색 연료의 생산 능력과 효율을 지속적으로 향상시킨다. ⑦ 교통과 에너지 산업 간 융합된 현대 산업 생태계를 육성한다. 전기차, 충전설비, 배터리 공유 등 가상발전소와 신사업 모델을 촉진하고, 탈탄소 연료산업, 배터리 재활용, 신에너지차량 후시장 등 연계 산업을 발전시킨다.

[8대 분야 25개 중점 과제]

번호	분야	주요 내용
1	교통과 에너지 기반시설 계획 협동	<ul style="list-style-type: none"> · 국가 및 성급 청정에너지 개발 계획 통합 · 지역별 청정에너지 공급 체계 구축 · 선박 연료충전 인프라 구축
2	청정에너지 개발 관리 최적화	<ul style="list-style-type: none"> · 인프라 공동 부지 사용 장려 · 연간 개발 계획 최적화 · 동시 개발 및 투자 유치 모델 장려
3	인프라 통합 청정에너지 건설	<ul style="list-style-type: none"> · 철도역 태양광 개조 · 고속도로 부지 활용 전기/수소 충전소 건설 · 항만 해양에너지, 풍력 활용
4	에너지 시스템 안정적 운영	<ul style="list-style-type: none"> · 스마트 전력망, 가상발전소 시범 · 교통망/에너지망 간 정보 공유 체계 구축 · 응급 에너지 시스템 구축
5	청정 운송 장비 보급 촉진	<ul style="list-style-type: none"> · 철도 차량 저탄소화 · 전기차, 수소차 보급 확대 · 친환경 선박·항공기 도입 · 친환경 우편물류 도입
6	녹색연료 공급체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> · LNG, 바이오디젤, 녹색메탄올, 수소 등 생산 기지 건설 · 연료 생산 효율 지속 제고
7	산업융합 생태계 조성	<ul style="list-style-type: none"> · 전기차·충전기 기반 가상발전소 구축 · 배터리 금융, 운송 장비 리스 산업 육성
8	교통·에너지 산업 보완 및 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 핵심 부품 산업 육성 (배터리, 수소전지 등) · 장비 업그레이드 · 재활용, 후시장 산업 육성

자료: 《航运交易公报》, 总第1430期, 2025年5月6日出版

‘지도의견’은 에너지와 교통의 전략적 융합이 탄소중립 목표를 실현하고 지속가능한 성장 기반을 마련하는 핵심 수단임을 강조하였다. 이로써 중국은 교통 분야의 녹색 전환과 산업 혁신을 동시에 추진하는 구체적 발판을 마련해나갈 것으로 기대된다.

2025년 4월 28일

제 4 호



해양수산 뉴스

2024년 중국 항만업계: 물동량 성장에도 순이익 순위 하락⁵⁾

2024년 중국 경제는 안정적으로 운행되었다. 중국 국가통계국이 발표한 데이터에 따르면, 해당 연도 중국 국내총생산(GDP)은 134조 9천억 위안으로 전년 대비 5% 증가하였다. 복합적인 도전에도 불구하고, 중국의 대외무역 규모는 사상 최고치를 다시 한 번 경신했다. 중국 해관총서 데이터에 따르면, 2024년 중국 화물무역 수출입 총액은 43조 8,500억 위안으로 전년 대비 5% 증가하였다. 수출입 규모가 빠르게 증가하면서, 항만업계 역시 화물과 컨테이너 처리량에서 전반적인 성장세를 이어갔다. 중국 교통운수부 데이터에 따르면, 2024년 전국 항만의 화물 처리량은 176억 톤으로 전년 대비 3.7% 증가하였다. 이 중 대외무역 화물 처리량은 54억 톤으로 6.9% 증가하였고, 컨테이너 처리량은 3억 3,200만 TEU로 7% 증가하였다.

「2024년 중국 항운·항만업계 부의 순위」에 따르면 중국 주요 항만 상장 기업들은 비록 수출입 무역량은 상당했지만, 순위는 전반적으로 하락을 기록한 것으로 나타났다. 항만 기업들의 순위 하락은 실적 부진 때문이 아니라, 2024년 글로벌 무역 회복과 홍해 사태 장기화로 컨테이너 선사들의 실적이 급증해 상대적으로 순위가 밀린 결과였다.

주요 항만 실적 호조… 일부 지역 항만은 부진 지속

상하이항운교역소에서 발표한 《2024~2025년 수운시장 전망보고서》에 따르면, 2024년 상반기 긴장된 지정학적 상황의 영향으로 아시아-유럽 항로 선박들이 우회 항행하게 되었고, 컨테이너 시장 운임은 큰 폭의 상승세를 나타냈다. 클락슨은 2024년 글로벌 컨테이너 운송량의 증가율이 약 5%에 이를 것으로 예측했다. 컨테이너 운송 시장의 급성장 속에, 항만업계는 상대적으로 순위가 하락하는 어려움을 겪었다.

비록 순위는 하락하였지만, 대부분 상장 항만 기업들은 실적 면에서 대체로 안정적인 성장세를 유지했다. 19개 주요 상장사 중 13개사는 영업수익이 전년 대비 증가하였고, 12개사는 순이익이 전년 대비 증가하였다(표1, 표2 참조). 상하이국제제항무그룹(SIPG), Ningbo Zhoushan, China Merchants Port Holdings 등 항만 기업들의 실적은 돋보였다. 하지만 진저우항과 충칭항이라는 두 곳의 지역 항만 기업의 실적은 우려스러웠다.

2025년 4월 28일

제 4 호

5) 《航运交易公报》，总第1432期，2025年5月20日出版



해양수산 뉴스

2024년, 상하이국제항무그룹(SIPG)은 2024년 영업수익 381.17억 위안을 기록하며 전년 대비 1.51% 증가했고, 순이익은 149.54억 위안으로 13.3% 늘어났다. 연간 컨테이너 처리량은 사상 처음으로 5,000만 TEU를 초과하여 15년 연속 세계 1위를 차지하였다. 항만 건설 측면에서는 뤼징항구 개조 1기 개항과 샤오양산 북측 공사가 목표 일정에 따라 착실히 추진되었다. 스마트 항만 구축에서도 성과가 있었으며, 국제 컨테이너 운송 서비스 플랫폼인 '집운Maas (集运MaaS)' 시스템이 정식으로 운영을 시작해 집산·운송 네트워크의 연결성과 효율성이 크게 개선되었다. 동시에, 녹색 연료 보급에서도 신기록을 세우며 중국 최초의 녹색 메탄올 연료 '선박 대 선박(ship-to-ship)' 동시 보급 작업을 완수하였고, 전 세계 소수의 액화 천연가스(LNG)와 녹색 메탄올 '선박 대 선박' 보급 능력을 동시에 보유한 항만 중 하나가 되었다. 2025년 1분기 실적 데이터(표3 참조)에 따르면, 상하이국제항무그룹은 안정적인 성장세를 유지하며 영업수익과 순이익이 각각 전년 대비 6.34%, 5.71% 증가하였다.

표1에 따르면 Ningbo Zhoushan 항의 영업수익 증가율은 항만 기업 중 가장 높았다. 시장 수요에 대한 정밀한 대응과 고효율 운영관리를 기반으로, 연간 화물 처리량은 11.35억 톤으로 3.4% 증가하였고, 컨테이너 처리량은 4,764.2만 TEU로 10.4% 증가하였다. Ningbo Zhoushan 항은 화물 처리량 16년 연속 세계 1위, 컨테이너 처리량 7년 연속 세계 3위를 유지하고 있다.

표2에 따르면, 차이나머천트포트홀딩스(China Merchants Port Holdings)의 순이익 증가율이 항만 기업 중 가장 높았다. 이는 항만 처리량이 안정적으로 증가한 것(1.01억 TEU, 전년 대비 5.3%)뿐만 아니라, 선전 서부 항만구, 장강삼각주, 환보하이 지역의 컨테이너 처리량이 증가한 데에도 기인한다. 해외 지역 항만에서는 총 3,684만 TEU의 컨테이너가 처리되어 전년 대비 8.1% 증가하였다. 글로벌 네트워크 구축과 사업 다각화를 통해, 차이나머천트포트홀딩스는 세계 각지의 자원을 효율적으로 배치하고, 동남아시아 등 신흥 시장에서의 사업은 빠른 속도로 성장하여 전체 실적 상승에 큰 힘을 보탰다. 운영 효율성과 수익성의 지속적인 개선을 바탕으로, 차이나머천트포트홀딩스는 빠른 실적 성장을 실현하였으며 글로벌 항만 산업 내 리더십을 공고히 하였다.

표1, 표2를 보면 쉽게 알 수 있듯, 진저우항은 영업수익과 순이익 증가율 모두 항만 업계 최하위를 기록하였다. 2024년 이 회사의 영업수익은 35.27% 감소하였고, 순이익은 47612.41%라는 급락을 기록하였다. 진저우항은 2024년 무역과 하역 관련 수익이 크게 줄어든 것이 실적 악화의 주된 원인이라고 설명했다. 이와 함께, 회사는 중대한 소송을 제때 공시하지 않았고, 관계자 및 관계자 거래를 규정해

2025년 4월 28일

제 4 호



해양수산 뉴스

따라 공시하지 않았으며, 기업지배구조가 불규칙하고 내부통제의 유효성이 부족하다는 문제가 존재하여 회사의 정상적 운영과 시장 이미지에 영향을 미쳤다. 2024년 1분기 순이익은 일시적으로 255.11% 급증했으나, 경영 비용 증가, 외부 리스크, 내부 통제 문제 등 복합적 요인이 여전히 실적 회복에 장애로 작용하고 있다. 5월 6일 기준, 진저우항 A주 주가는 0.99위안/주, B주 주가는 0.062달러/주로 모두 1위안 이하로 떨어져 상장 폐지 위험에 직면하고 있다.

충칭항 역시 실적 부진에서 벗어나지 못했다. 2024년 이 회사의 영업수익은 전년 대비 11.78% 줄었으며, 영업이익은 13.84%, 순이익은 17.22% 감소했다. 특히 일회성 이익·손실을 제외한 순이익은 309.20%나 하락하였다. 2025년 1분기 순이익은 전년 대비 213.98% 하락, 영업수익은 20.3% 하락하였다. 충칭항은 거시경제 여건 악화로 대중상품에 대한 최종 수요가 감소하고, 춘탄항구의 보상수익 인식 금액이 줄어든 데다, 감가상각 비용 증가, 퇴직연금 및 보충 의료보험 등 신규 비용 발생, 연합기업 순이익 감소 등 여러 요인이 복합적으로 작용하면서 실적이 악화되었다고 밝혔다.

종합적으로 보면, 2024년 중국 항만의 화물 및 컨테이너 처리량은 꾸준한 성장세를 나타냈다. 주요 항만 상장기업들도 대체로 안정적인 실적 흐름을 보였으며, 이 중 68.42%의 기업이 영업수익이 증가했고, 63.16%의 기업이 순이익이 늘어난 것으로 나타났다.

표 1. 2024년 중국 항만 상장사의 주요 영업수익 현황

기업명	영업수익 (단위: 억 위안)	전년대비 (단위: %)
상하이국제항무그룹	381.17	1.51
닝보저우산항	287.02	10.42
샤먼항무그룹	221.47	-3.40
칭다오항	189.41	4.23
차이나머천트포트그룹	161.31	2.41
광저우항	140.73	6.66
톈진항발전홀딩스	127.05	4.01
톈진항그룹	120.70	3.13
차이나머천트포트홀딩스	109.66	5.39
중원해운	108.04	4.89
르썸오항	84.56	3.67
베이부완항	70.03	0.77
탕산항	57.24	-2.06
주하이항	51.25	-6.07
충칭항	43.77	-11.78
렌윈강항	26.32	4.35
진저우항	17.79	-35.27
난징항	9.84	4.86
옌톈항	7.94	-11.16

자료: 《航运交易公报》, 总第1432期, 2025年5月20日出版

2025년 4월 28일

제 4 호



해양수산
뉴스

표 2. 2024년 중국 항만 상장사의 주요 순이익 현황

기업명	순이익 (단위: 억 위안)	전년대비 (단위: %)
상하이국제항무그룹	149.54	13.26
차이나머천트포트홀딩스	73.33	29.83
칭다오항	52.35	6.33
닝보저우산항	48.98	4.91
차이나머천트포트그룹	45.16	26.44
중원해운	22.20	-3.43
탕산항	19.79	2.80
엔텐항	13.49	21.74
베이부완항	12.19	8.18
텐진항그룹	9.94	1.22
광저우항	9.64	-10.63
르짜오항	6.55	2.21
텐진항발전홀딩스	6.39	-3.25
충칭항	5.29	-17.22
주하이항	2.92	5.37
샤먼항무	2.00	-13.84
렌원강항	1.91	1.08
난징항	1.53	-8.07
진저우항	-65.67	-47612.41

자료: 《航运交易公报》，总第1432期，2025年5月20日出版

표 3. 2025년 1분기 항만 상장기업 주요 실적

기업명	영업수익 (억 위안)	전년대비 (%)	순이익 (억 위안)	전년대비 (%)
상하이국제항무그룹	95.18	6.34	39.07	5.71
닝보저우산항	70.58	1.90	11.75	4.54
샤먼항무	43.28	-31.65	0.63	-18.46
칭다오항	48.07	8.51	14.02	6.51
차이나머천트포트그룹	42.14	8.99	10.91	5.21
광저우항	34.17	5.53	2.62	-17.55
텐진항그룹	30.14	8.13	2.75	-9.94
랴오닝항만그룹	25.27	-12.51	2.04	-45.09
르짜오항	18.23	-8.22	1.52	-17.80
베이부완항	16.43	6.73	1.96	-49.87
탕산항	12.37	-16.64	3.81	-29.53
주하이항	11.93	-10.89	0.78	36.92
충칭항	11.10	-20.30	-0.09	-213.98
렌원강항	6.09	-4.18	0.23	-48.01
진저우항	4.62	-4.76	0.24	255.11
난징항	2.44	9.01	0.40	20.63
엔텐항	1.71	-14.04	3.13	21.63

자료: 《航运交易公报》，总第1432期，2025年5月20日出版

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

병목 효과 · 신흥시장 호황... 날개 단 중국 컨테이너선 시장⁶⁾

2024년은 컨테이너 해운 업계에 풍년의 해였다. 《항운교역공보(航运交易公报)》에서 발표한 <2024년 중국 항만 · 해운 기업 창부 순위표> 순이익 부문 상위 10위 중 7개 자리를 컨테이너 해운 기업이 차지했다. 업계 관계자들은 “병목이 있으면 수혜가 따른다”, “혼란은 곧 기회다” 라고 평가했다. 실제로 2023년 말 시작된 홍해 항로 위기 이후, 공급 과잉으로 어려움을 겪던 컨테이너 해운 시장은 반전의 계기를 맞이했고, 주요 기업들의 실적은 크게 개선되었다.

2025년에 들어서면서 미국의 ‘보복 관세’ 여파로 기존 시장은 일부 위축되었으나, 신흥 시장은 두드러진 성장세를 보였고, 상장된 해운 기업들 대부분은 여전히 실적 성장을 이어가고 있다. 현재 상용관세의 그림자는 다소 걷혔지만, 이미 재편된 글로벌 무역 구조가 과거처럼 회복될 수 있을지는 여전히 미지수이다. 이러한 불확실성 속에서도 컨테이너 해운사들은 공급망 다변화를 모색하면서도 비용 절감이라는 분명한 목표를 추구하고 있다.

1. 2024년 순위표 독점

2024년 순이익 상위 10대 기업 중 컨테이너 해운사는 7개사를 차지했다. 각각 1위는 코스코해운(COSCO Shipping Holdings), 2위는 에버그린(Evergreen Marine), 3위는 OOCL(Orient Overseas International Ltd.), 그리고 5위 양명해운(Yang Ming Marine Transport Corp), 6위 완하이해운(Wan Hai Lines), 7위 HMM, 10위는 CMES(China Merchants Energy Shipping)이다. 이 중 CMES는 순수 컨테이너 해운사는 아니므로, 만약 순수 컨테이너 분야였다면 더 높은 순위를 기록했을 가능성이 있다. 특히 2023년에는 순위표에 이름을 올린 컨테이너 해운기업이 5개사에 불과했으나, 2024년에는 ‘양명해운’과 ‘완하이해운’이 새롭게 진입했다. 완하이해운은 2023년 70위에서 무려 6위로 급상승했고, 양명해운 역시 22위에서 5위로 뛰어올랐다. 이는 병목 수혜와 시장 혼란이 제공한 기회가 많았음을 보여주며, 동시에 완하이해운이 주력하는 아시아 역내 신흥 노선이 크게 성장했음을 의미한다.

2. 병목 수혜

2024년 2월 세계은행이 발표한 《지속적으로 심화되는 홍해 해운 위기(持续加

2025년 4월 28일
제 4 호

6) 《航运交易公报》，总第1430期，2025年5月6日出版



포커스

《剧的红海航运危机》》 보고서에 따르면, 2024년 말까지 수에즈 운하와 바브엘만데브 해협을 통과하는 선박량은 홍해 해운 위기 전 대비 약 75% 감소했다. 이 항로들은 과거 세계 컨테이너 물동량의 약 30%를 차지했다. 이에 따라 선박들은 아프리카 희망봉으로 우회하게 되었고, 해당 항로의 운항량은 50% 이상 증가했다. 이로 인해 운송 용량 과잉 문제가 완화되었고, 상장 해운사들의 실적도 반등했다. 2023년에는 업계 주요 상장사들의 영업수익이 약 60%, 순이익은 평균 80~90% 감소했지만, 이후 반등세를 이어갔다.

덴마크 해운 기업 머스크(Maersk)는 2024년 연례보고서에서 홍해 정세의 영향으로 상반기 운임이 지속적으로 상승했다고 밝혔다. 3분기에는 운임이 정점에 도달했으며, 이후 공급 확대에 따라 점차 안정세를 되찾고 있다. 2024년 중국 수출 컨테이너 운임지수(CCFI)는 전년 대비 65.43% 상승했으며, 2025년 1분기에도 4.65% 상승했다. 이러한 흐름은 상장 해운사들의 영업수익과 이익 증가로 이어졌다(아래 표 참조). 특히 현물시장(Spot market) 비중이 높은 이스라엘 해운사 짐(ZIM)과 같은 기업은 장기계약 비중이 높은 머스크나 하팍로이드(Hapag-Lloyd)보다 더 큰 실적 개선을 보였다. 이에 머스크는 2025년 1분기 보고서에서 즉시 시장 점유율을 확대했으며, 장기계약 물량은 2024년 75%에서 2025년에는 72%로 줄일 것이라고 밝혔다. 또한 머스크는 2025년 1분기부터 계약과 운송 문서의 제품 분류를 장기 요율 상품과 단기 요율 상품으로 구분하겠다고 발표했다. 장기 요율 상품은 여러 건과 기간을 아우르는 계약 조건을 가지며 요율 유효 기간이 3개월 이상이다. 반면 단기 요율 상품은 거래 시마다 조건을 설정하거나 유효 기간이 3개월 미만이다. 이에 따라 장기 요율 상품의 비중은 2024년 54%에서 2025년에는 51%로 감소할 것으로 예상된다. 이러한 병목 수해로 인해 선주가 화주보다 우위에 서게 되자, 미국 연방해사위원회(FMC)는 2025년 3월 이에 대한 조사에 착수했다.

3. 신흥시장 호황

완하이해운과 진장해운(Jinjiang Shipping) 등 일부 집하운송 업체들의 실적 개선은 동남아 등 신흥시장의 호황과 밀접한 관련이 있다. 알파라이너(ALPHALINER)가 발표한 2024년 및 2025년 4월 자료에 따르면, 완하이해운의 운항 노선별 운송력 비중은 아시아-북미 28%(2025년 27%), 아시아-유럽 22%(28%), 라틴 아메리카 18%(15%), 아시아 지역 내 노선 28%(25%)로 나타났다. 2023년에는 실적이 저조했지만, 2024년에는 강력한 반등을 이뤘다. 진장해운은 중일 노선과 중국-대만 노선에서 업계 1위 점유율을 지속하며 실적의 견고한 기반을 마련했다.

2024년, 중국수출컨테이너운임지수(CCFI)의 노선별 연간 상승률 중 종합지수



포커스

(65.43%)를 상회한 노선은 유럽(106.64%), 남아프리카(86.13%), 동·서아프리카(76.05%), 남미(72.66%) 순이다. 2025년 1분기 기준으로는 동·서아프리카(55.39%), 동남아(51.07%), 남아프리카(35.86%), 일본(25.99%), 남미(21.66%), 미서부(7.12%) 순이다. 비록 동남아 항로의 2024년 상승률(58.65%)이 종합지수보다 낮지만, 여전히 상당한 수준이며, 이를 통해 신흥 시장이 선사와 화주 양측 모두로부터 점점 더 인정을 받고 있음을 알 수 있다. 특히 주목할 만한 점은, 전통적으로 안정적인 일본 항로가 2024년 1분기에 전년 동기 대비 약 26%의 성장률을 기록했다는 점이며, 이는 종합지수의 상승률이 겨우 4.65%에 그친 상황에서 달성된 성과이다. CCFI에 포함되지 않은 항로 중에서도, 유럽-라틴아메리카 항로와 아시아-인도·파키스탄·중동 항로의 최근 흐름은 뚜렷하게 돋보인다. 알파라이너의 데이터에 따르면, 유럽-라틴아메리카 항로는 2024년과 2025년 1~2월 누계 화물량이 전년 동기 대비 11.99%와 12.1% 증가했고, 아시아-인도·파키스탄·중동 항로는 각각 11.52%와 6.7%의 증가율을 보였다.

2025년 1분기, 완하이해운은 전년 동기 대비 영업이익이 314.72% 증가하며 《항운교역공보》에 주목된 집하운송 업체 중 가장 높은 성장률을 기록했다. 그 뒤를 잇는 것은 순이익 증가율 222.12%를 보인 차이나 머천트 시핑(China Merchants Energy Shipping, 招商轮船)과 순이익 증가율 187.02%의 진장 해운이다. 차이나 머천트 시핑은 2025년 1분기 실적 보고서에서, 컨테이너 선박 수가 전년 대비 11척 증가하며 운송력(운항 가능 TEU)이 14,505TEU 증가, 35% 늘었다고 밝혔다. 용선(선박 임대)과 선박 교환(운송 공간 교환)을 통해 새 항로 개설을 추진했으며, 전 노선에서 실제 운송된 중량 화물 컨테이너는 23만 9,900TEU로, 전년 대비 23.5% 증가했다. 이 외에도, 또한, 동남아와 인도 노선 신규 개설 및 유연한 기간 임대 선박 운용으로 시장 수요에 대응하고 있다.

진장해운은 지역 경제의 고성장과 ‘일대일로’ 정책의 수혜라는 두 가지 기회를 발판 삼아, 태국-베트남 급행 노선, 하이퐁 실크로드 급행 노선 등 프리미엄 항로를 개설하였다. 이를 통해 태국에서 중국 서커우(蛇口)까지 4일 직항, 상하이까지는 7일 직항의 고효율 서비스를 실현했다. 이 중 하이퐁 실크로드 급행 노선은 연간 실크로드 해운 우수 노선으로 지정되었으며, 동남아 실크로드 급행 시리즈는 항만·해운 물류 신생산업 우수 사례로 선정되었다. 이 항로들은 ‘급행 운항 모델’을 통해 브랜드 인지도를 높이고 있다. 2024년 말 기준, 진장해운은 동남아 지역에서 프리미엄 항로 서비스를 확산시키며, 인도 서부, 인도-파키스탄, 중동 및 중국 남부-인도 항로를 새롭게 추가하며, 서비스 범위를 파키스탄, 스리랑카, 아랍에미리트 등 신흥 시장까지 서비스 범위를 넓혔다. 반면, 알파라이너 2025년

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

4월 보고서 기준, 아시아-유럽 노선 비중이 전체 운송력의 54%에 달하는 양명해운은 2025년 1분기 영업이익이 전년 대비 8.49% 하락하는 역주행 실적을 기록하며 전반적인 성장세 속에서 유독 눈에 띄는 부진을 보였다.

[주요 상장 정기선사 2024년 및 2025년 1분기 컨테이너 해운 실적]

정기선사	2024년				2025년 1분기			
	매출	전년 대비 (%)	세전이익	전년 대비 (%)	매출	전년 대비 (%)	세전이익	전년 대비 (%)
머스크해운 (해운 부문, 억 달러)	373.88	11.10	47.43	112.98	89.10	11.25	7.43	121.67
코스코해운 (컨테이너 운송, 억 위안)	2259.71	34.40	629.99	118.44	558.83	20.06	147.64	80.69
에버그린해운 (억 신타이완달러)	4635.68	67.53	1599.45	360.27	1099.71	24.07	293.35	87.39
짐 해운 (억 달러)	84.27	63.25	25.27	흑자 전환	/	/	/	/
양명해운 (억 신타이완달러)	2227.06	58.37	675.75	흑자 전환	455.10	3.91	72.18	-8.49
완하이해운 (억 신타이완달러)	1617.99	61.44	505.29	흑자 전환	370.90	34.30	92.44	314.72
HMM (컨테이너 운송, 억 달러)	30.58	25.9	11.43	83.4	7.61	38.6	/	/
CMES (컨테이너 운송, 억 위안)	54.34	-1.88	16.27	66.36	11.38	9.63	3.35	222.12
진장해운 (억 위안)	59.70	13.36	10.21	37.45	16.66	33.25	3.57	187.07

*대만 기업은 영업이익을 기준으로 하며, CME와 진장해운은 지배주주 순이익을 기준으로 함.
자료: 《航运交易公报》, 总第1430期, 2025年5月6日出版

4. 2025년 전망

홍해 항로 위기로 인한 운임 상승 효과는 대부분 실현된 것으로 보인다. 머스크가 언급한 바와 같이, 2024년 3분기에 운임이 정점을 찍은 후 선복(운송력) 공급이 늘어나면서 운임은 점차 정상 수준으로 회복되며 안정세에 접어들고 있다. 오션 네트워크 익스프레스(ONE)의 2025년 1분기 재무보고서에 따르면, 세전영업이익률(EBIT)은 5.2%로 큰 폭 하락했다. 업계는 그 원인 중 하나로, 경쟁사에 비해 장기 운송계약 물량 비중이 낮다는 점을 꼽고 있다. 이는 2024년 강세를 보였던 현물시장의 효과가 이미 상당 부분 사라졌음을 시사한다. 한편, 미국의 관세 정책은 전 세계적으로 글로벌 무역에 대한 비관론을 불러일으켰다. 4월 16일, 세계무역기구(WTO)는 《2025년 글로벌 무역 전망 및 통계》를 발표하며, 2025년 세계 상품 무역량 증가율 전망치를 연초의 2.7%에서 -0.2%로 대폭 하향 조정했다. 병목 현상으로 인한 일시적 이익이 더 이상 성장 동력이 되지 못하고, 여기에 수요 감소 충격까지 더해지면서, 컨테이너 정기선 업계의 강세는 당분간 재현되기 어려울 것으로 보인다.

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

2025년 1분기 중국 컨테이너 화물 운임 지수(CCFI) 역시 이를 반영하고 있다. 북미동안(波红) 항로는 전년 동기 대비 12.47% 하락했고, 지중해와 유럽 항로는 각각 5.54%씩 하락했다. 전체 종합 지수는 겨우 4.65% 증가에 그쳤다. 비록 5월 12일 중미 양국이 무역 공동 성명을 체결하며 4월 2일 이전 수준으로 관세를 되돌리기로 했지만, 이러한 조치가 글로벌 무역질서를 과거처럼 회복시킬 수 있을지는 여전히 미지수이다.

해운 분석 기업 비지온(Vizion)의 전략사업개발 부사장 벤 트레이시(Ben Tracy)는 5월 5일 기준, 중국발 미국행 컨테이너 7일 평균 예약량이 5,709TEU였으나, 성명 발표 이틀 후인 5월 13일에는 21,530TEU로 급증해 무려 377% 증가했다고 밝혔다. 그러나 시장에서는 아직 이 상황을 낙관적으로 보기엔 이르다는 신중한 반응이 지배적이다. 하파크로이트의 CEO 롤프 하벤 얀센(Rolf Habben Jansen)은 5월 14일 1분기 실적 발표 전화회의에서 “관세 협상 타결 이후 최근 며칠간 운송량이 급증한 것은 사실이지만, 이러한 증가세가 60~90일 이상 지속될지에 대해서는 회의적이며, 이는 결국 미국과 중국, 그리고 미국과 다른 무역 파트너 간의 추가 협상 결과에 달려 있을 것” 이라고 말했다. 하파크로이트의 무역 노선별 운송량을 보면, 1분기 태평양 횡단 노선이 94만7천TEU로 가장 많았고, 아시아-유럽 노선이 93만TEU, 대서양 횡단 노선은 68만5천TEU, 나머지 78만8천TEU는 아프리카 및 기타 지역에서 발생했다. 중국에서 미국까지의 평균 운송 시간은 22일로, 대다수 분석가들은 단기적으로 스팟 운임이 상승할 가능성이 높다고 보고 있다. 이는 전통적으로 성수기로 여겨지는 3분기 수요가 앞당겨졌을 가능성 때문으로 풀이된다.

제네타(Xeneta) 수석 분석가 피터 샌드(Peter Sand)는 “현재 미국이 중국산 상품을 앞당겨 수입하고 있는 만큼 이번 성수기가 3분기보다 더 빨리 시작될 수 있다” 고 말했다. 그러나 그는 “90일 이내 중국산 상품에는 여전히 30%의 관세가 부과되기 때문에, 많은 화주들은 가격 부담을 느낄 것” 이라고 경고했다. 이어서 그는 “관세가 여전히 유효한 상황에서는 수익률이 낮은 상품의 수요 회복이 더딜 수 있으며, 전체 해상 컨테이너 운송 수요에도 부정적인 영향을 미칠 수 있다” 고 덧붙였다. 프레이트로스(Freightos)의 수석 분석가 주다 레빈(Judah Levine)은 이에 대해 “30% 관세가 미국 수입업자들의 의욕을 꺾지는 못할 것” 이라고 반박했다. 그는 미국 전국소매연맹(National Retail Federation)의 자료를 인용하며 “2024년 3월, 중국산 제품에 최소 20%의 관세가 부과된 상황에서도 미국 수입업자들은 향후 관세 인상 가능성에 대비해 재고 확보에 나섰으며, 그 결과 3~4월 수입량은 전년 동기 대비 11% 증가했다” 고 설명했다. 더불어, 글로벌 무역 질서가 과거로 회귀할 수 있을지에 대해, 피터 샌드는 “관세 완화는 환영할 만한 일이

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

지만, 화주들이 이전처럼 아무 일 없다는 듯이 사업을 재개하긴 어렵다” 고 말했다. 그는 “리스크는 언제든지 발생할 수 있으며, 공급망은 언제든지 불안정해질 수 있다. 따라서 기업들은 미래의 위협에 보다 신속하고 단호하게 대응하기 위해 공급망 다변화 전략을 가속화할 것” 이라고 분석했다.

한편, 비용 통제에 능한 정기선 해운 기업들은 상대적으로 양호한 실적을 내고 있다. 코스코해운과 OOCL은 2025년 1분기에 오션 네트워크 익스프레스와는 다른 실적을 기록했다. 두 회사의 정기선 부문 영업이익률(EBIT 마진)은 각각 26.42%(2023년 동기 17.55%), 26.7%(2023년 동기 17.1%)로 큰 폭 상승했다. 시장조사기관 라이너리티카(Linerlytica)에 따르면, 2025년 1분기 기준 코스코해운의 운영 비용은 전년 대비 6% 감소, OOCL은 무려 12% 감소한 것으로 나타났다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.04	2025.03	2025.02	2025.01	2024.12
PMI(%)	49.0	50.5	50.2	49.1	50.1

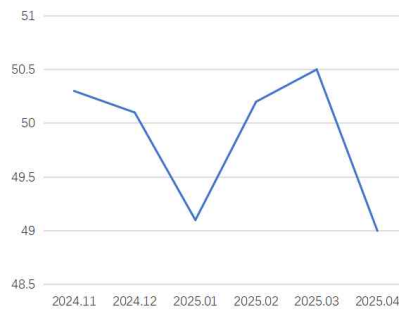
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

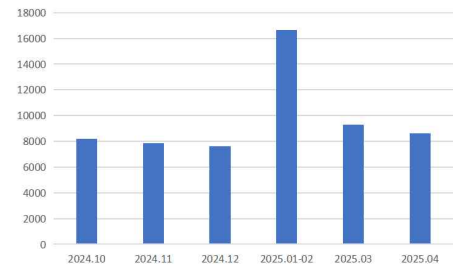
구분	2025.04	2025.03	2025.01-02	2024.12	2024.11
당월(만톤)	8,601.9	9,284.1	16,629.5	7,596.9	7,840
전년 동기 대비(%)	0.0	4.6	-1.5	11.8	2.5

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



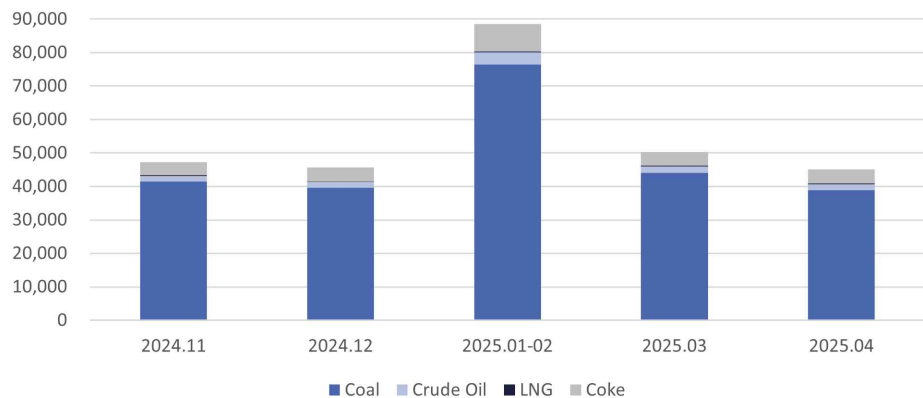
<중국 철강 생산량(만톤)>



▶ 중국 에너지 생산량

구분	2025.04	2025.03	2025.01-02	2024.12	2024.11
Coal(만톤)	38,930.6	44,058.2	76,532.8	43,884.80	42,798.40
Crude Oil(만톤)	1,772.4	1,902.5	3,503.8	1,790.20	1,724.80
LNG(만톤)	236.9	234	381.7	211.4	233.5
Coke(만톤)	4,160	4,129.4	8,189.6	4,148.10	4,068.20

자료: 중국국가통계국



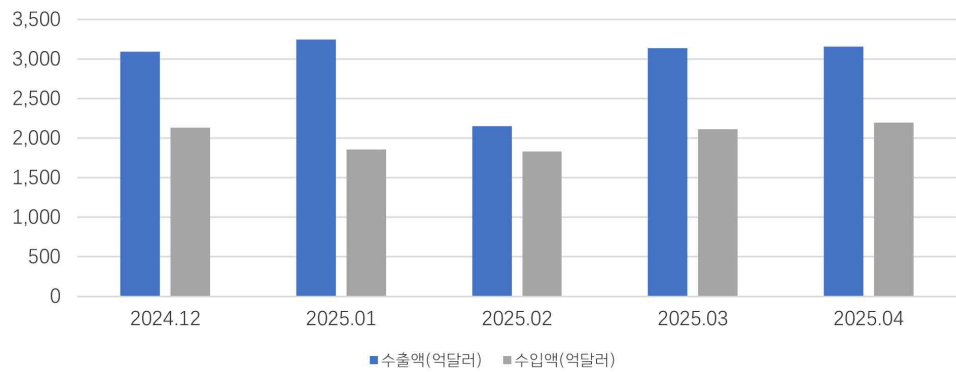


통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

구분	2025.04	2025.03	2025.02	2025.01	2024.12
수출액(억달러)	3,157	3,139	2,151	3,247	3,091
수입액(억달러)	2,195	2,113	1,834	1,859	2,133

자료: 중국국가통계국

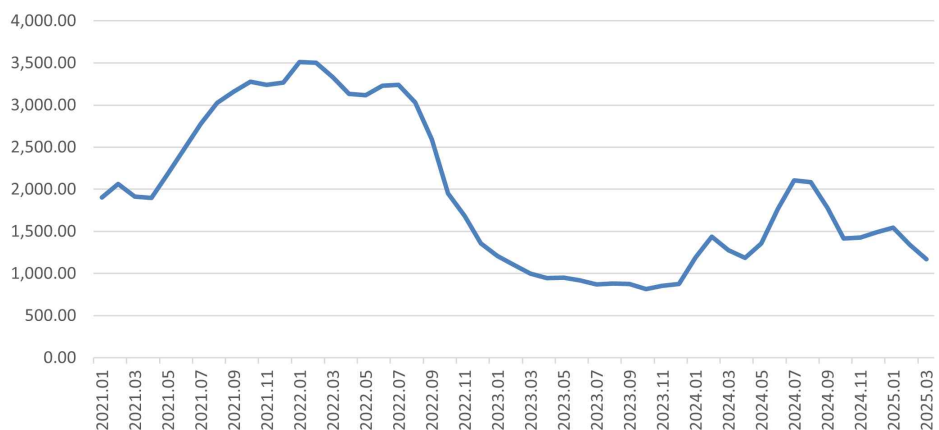


■ 해운

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	2월	3월	4월	
수출	1,554.45	1,230.40	1,342.89	1,172.52	1,112.88	-18.6

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>





통계 및 자료

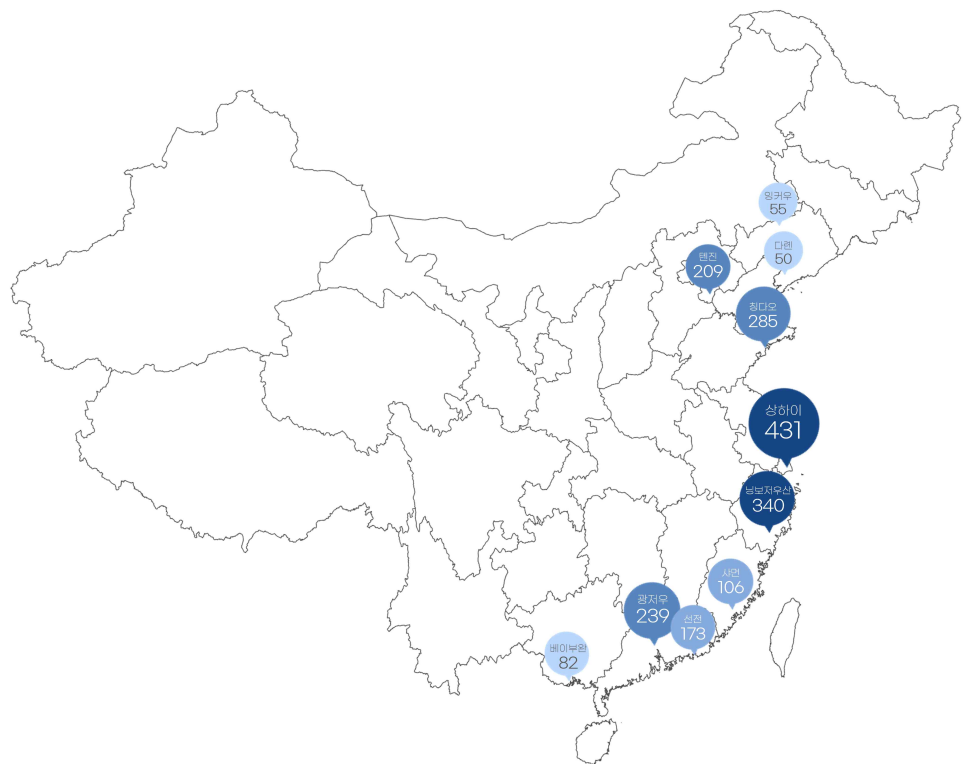
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2025.03	전년 동기 대비	2025.01-03	전년 동기 대비
중국 전체	2,949	8.3%	8,303	8.2%
상하이	431	3.9%	1,321	6.1%
닝보저우산	340	12.5%	1,007	10.2%
선전	173	-26.1%	840	17.1%
광저우	239	7.7%	643	7.0%
칭다오	285	6.7%	791	7.4%
톈진	209	18.6%	571	5.6%
샤먼	106	3.9%	297	4.0%
잉커우	55	3.8%	135	0.3%
다롄	50	6.4%	129	4.6%
베이부만(북부만)	82	11.5%	217	12.1%

자료: 중국 교통운수부

<중국 컨테이너 항만 처리량 (만 TEU)>



2025년 5월 28일
제 5 호



통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

구분	2025.01-03	전년 동기 대비
해양 어획량(만톤)	221.73	2.23%
해수 양식 생산량(만톤)	425.15	5.69%
내수면 어획량(만톤)	17.36	-1.56%
내수면 양식 생산량(만톤)	819.13	4.70%
총 생산량(만톤)	1483.37	4.53%

자료: 중국 어업어정관리국

< 중국연구센터 >

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

2025년 5월 28일
제 5 호