

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report



2026년 3월 26일

No. 3

이슈와 동향

1

- 2025년 글로벌 컨테이너 항만 건설·발전 10대 주요 이슈 ... 1
- 2025년 원유 해상운송 시장 동향 및 2026년 전망 6
- 상하이시 국제해운센터 건설 가속화를 위한 제15차 5개년 계획 발표 .. 14

해양수산물뉴스

16

- 중국 북부만 해상 유전 드론 대규모 운영 본격화 16
- 미국산 연어알 40만 개, 산시성서 첫 양식 개시 17
- 저장성, 첫 해양경제 종합법규 3월 1일 시행 18

포커스

20

- 2026년 중국 양회(兩會)와 ‘제15차 5개년 계획’ 주요 내용 20

통계 및 자료

29

- 경제/해운/항만/수산 29



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



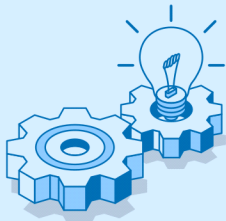
Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



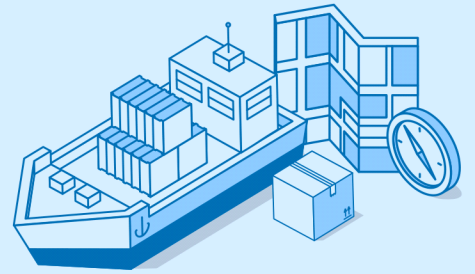
+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



요약



이슈와 동향

- 2025년 글로벌 컨테이너 항만 건설·발전 10대 주요 이슈
 - 2025년 글로벌 컨테이너 항만은 동아시아 항만을 중심으로 물동량 확대와 허브 경쟁이 심화되었으며, 주요 항만의 확장과 자동화·친환경 전환이 동시에 추진. 향후 항만은 대형 허브 중심의 경쟁과 스마트·친환경 기술 도입을 바탕으로 지속적으로 재편될 것으로 전망
- 2025년 원유 해상운송 시장 동향 및 2026년 전망
 - 2025년 원유 해상운송 시장은 유조선 선대 확대와 석유 수요 증가 둔화, 유가 하락 속에서도 원유 운임 상승으로 선주 수익이 크게 증가한 것이 특징. 2026년에는 선복 공급 증가와 수요 성장 둔화로 시장 과잉이 확대되면서 운임은 다소 하락할 가능성이 있으나 지정학적 요인에 따른 변동성은 지속될 것으로 전망
- 상하이시 국제해운센터 건설 가속화를 위한 제15차 5개년 계획 발표
 - 상하이시는 「15차 5개년 계획」을 통해 2030년까지 글로벌 해운 허브 구축을 목표로 항만 처리능력 확대, 복합 물류 네트워크 강화, 항공·크루즈 산업 발전을 추진할 계획. 디지털·친환경 해운 기술 도입과 거버넌스 체계 개선을 통해 국제 해운 서비스 경쟁력을 높이고 아시아·태평양 해운 중심지로 도약할 계획임

해양수산뉴스

- 중국 북부만 해상 유전 드론 대규모 운영 본격화
 - 중국 북부만 해상 유전에서 드론을 대규모로 상용화해 해저 파이프라인 점검과 물류·안전 관리에 활용함으로써 비용 절감과 탄소 감축 효과를 거두고, 해양 에너지 개발과 저공경제 융합의 새로운 모델을 제시
- 미국산 연어알 40만 개, 산시성서 첫 양식 개시
 - 미국산 연어알 40만 개가 산시성에서 처음으로 수입·격리 검역을 거쳐 양식에 투입되며, 종묘 단계까지 산업 영역을 확대하는 등 지역 연어 산업 경쟁력 강화됨
- 저장성, 첫 해양경제 종합법규 3월 1일 시행
 - 저장성은 해양경제 분야 첫 종합 법규인 「저장성 해양경제 고품질 발전 촉진 조례」를 제정해 2026년 3월 1일부터 시행하며, 항만 경쟁력 강화와 산업·과학기술 혁신, 친환경 제도 구축을 아우르는 고품질 해양경제 발전의 법적 기반을 마련함

포커스

- 2026년 중국 양회(兩會)와 '제15차 5개년 계획' 주요 내용
 - 2026년 3월 제14기 전국인민대표대회 제4차 회의(十四届全国人大四次会议)에서 「제15차 5개년 계획 강요」 전문이 공식 발표됨
 - 「제15차 5개년 계획」 중 해양·수산·해운·항만·물류 분야에서는 첨단 기술과 新산업 중심의 질적 성장, 육·해상을 잇는 통합 네트워크 구축, 엄격한 생태계 보호를 통해 글로벌 해양 강국 및 물류 허브로 도약하기 위한 구체적인 목표를 다룸



이슈와 동향

2025년 글로벌 컨테이너 항만 건설·발전 10대 주요 이슈¹⁾

① 하이난 자유무역항 세관 분리 운영 시작, 양푸 국제허브항 300만 TEU 돌파

2025년 12월 18일, 하이난 자유무역항의 세관이 전면적으로 분리 운영 시행되면서 중국의 높은 수준의 대외개방 전략이 본격화되었다.

자유무역항의 핵심 항만인 양푸항은 연간 컨테이너 처리량 331만 TEU를 기록하며 처음으로 300만 TEU를 돌파했다. 양푸항은 선석과 20만 톤급 항로 확충을 통해 처리 능력을 360만 TEU로 끌어올리며 ‘20만 톤급+300만 TEU급’ 허브항 단계로 안착했고, 3만 TEU급 초대형 선박 접안과 자동화, 무인화 시스템 도입, 신규 항로 16개 개설을 통해 운영 효율도 크게 제고하였다.

이러한 세관 분리 운영 이후에는 보세 및 국제 환적 기능이 강화되면서 양푸항은 하이난 자유무역항의 핵심 물류 거점이자 글로벌 공급망을 연결하는 전략적 관문으로서의 위성을 더욱 공고히 하고 있다.

② Ningbo-Zhoushan항, 4,000만 TEU 돌파... 세계 3위 허브항 도약

2025년 Ningbo-Zhoushan항은 연간 4,387만 TEU를 처리하며 처리 능력과 물동량 모두 4,000만 TEU를 돌파, 상하이항과 싱가포르항에 이어 세계 세 번째 4천만 TEU급 허브항으로 도약했다. Ningbo-Zhoushan항은 이로써 300개 이상의 항로를 통해 전 세계 600여 개 항만과 연결되고, 해외 물류 거점도 11개로 확대하였다.

Ningbo-Zhoushan항은 금당 대포구(金塘大浦口) 작업구 확장을 통해 총 처리 능력을 4,000만 TEU 이상으로 강화하였다. 또한 해철연계 운송량이 처음으로 200만 TEU를 넘어섰고, 30만 톤급 심수항로 개통으로 초대형 선박의 안정적 입출항이 가능한 이중 항로체계가 구축되었다.

이러한 성과는 항만의 처리 효율과 서비스 경쟁력을 높이는 동시에 장강삼각주 공급망 안정과 국가 이중 순환 전략을 뒷받침하는 핵심 물류 거점으로서의 위상을 한층 강화한 것으로 평가된다.

③ 상하이항, 컨테이너 물동량 16년 연속 세계 1위

2025년 상하이항은 5,506만 TEU를 처리하며 전년 대비 약 350만 TEU를 증가시

1) 《中国港口》总第403期, 2026年1月出版, 2025年沿海港口发展回顾与2026年展望



이슈와 동향

켰으며, 16년 연속 세계 1위를 유지했다. 양산 심수항도 2,870만 TEU로 10.4% 성장하며 핵심 성장 동력 역할을 했다.

상하이항은 소양산 북측 작업구 건설과 뤼징항(罗泾港) 2단계 개조가 추진되면서 향후 처리 능력은 400만 TEU 이상 추가 확대할 예정이며, 이러한 시설 확충을 통해 상하이항은 글로벌 1위 허브항의 기반을 강화하고 있다.

또한, 스마트 운영, 친환경 연료, 자동화 운송 시스템 도입은 초대형 항만 운영 모델을 고도화한 성과로, 장강삼각주 항만군 경쟁력 제고와 국가 이중순환 전략을 뒷받침하는 핵심 인프라로 평가되고 있다.

④ 상하이 국제항운센터, 1억 TEU급 항만군 완성... 글로벌 선도 유지

2025년 말 상하이 국제항운센터는 상하이항과 닝보-저우산항을 양대 핵심으로, 쑤저우 타이창항을 보완축으로 하는 ‘두개의 핵심+하나의 보완’ 구조를 완성했다. 세 항만의 총 처리능력은 9,800만 TEU를 넘고 실제 처리량은 1억 700만 TEU를 돌파해 세계 최초의 1억 TEU급 항만군을 형성하며 글로벌 선두 지위를 유지했다.

상하이항 (5000만 TEU급)과 닝보-저우산항 (4000만 TEU급)의 규모 경쟁력에도 더해, 타이창항의 강해연계 기능이 보완적으로 작동하면서 항만 간 분업과 연계가 강화되었다. 그 결과 종합 서비스 능력이 한층 고도화되었으며, 이는 장강삼각주 세계급 항만군 구축과 국가 공급망 안정, 이중순환 전략을 뒷받침하는 핵심 기반으로 평가되고 있다.

⑤ 선전항-옌텐항 역대 최대 물동량 기록... 옌텐 동부 확장으로 글로벌 1위 단일 터미널 위상 공고화

2025년 선전항은 3,540만 TEU를 기록하며 사상최고치를 경신했고, 옌텐항도 1,510만 TEU로 처음 1,600만 TEU를 돌파했다. 중국의 <14차 5개년 계획>과 <광둥-홍콩-마카오 대만구 발전계획>의 중점 사업인 옌텐항 동부 작업구 1단계는 20만 톤급 자동화 선석 3개(총 1,470m, 수심 -18m, 연간 300만 TEU 처리 능력)를 완공하며 구조 공사를 마무리했다.

여기에는 BIM기반 디지털 시공²⁾, 스마트 검사 로봇, 전자동 장비 등 첨단 기술이 적용되었고, 초대형 자동화 안벽 크레인과 야드 크레인이 도입되어 2026년 운

2026년 3월 26일
제 3 호

2) 실제 공사 착수 전, 가상 공간에서 3D 모델을 구축해 시뮬레이션함으로써 재시공 리스크를 줄이고 데이터에 기반하여 정밀하게 관리하는 정보 중심의 스마트 시공 방식



이슈와 동향

영 개시를 준비 중이다. 완공 이후 엔텐항은 부두 길이 9km 이상, 안벽 크레인 100대 이상, 총 처리 능력 2,000만 TEU급으로 확대되어 세계 최대 단일 컨테이너 터미널 지위를 더욱 공고히 할 전망이며, 이는 선전의 국제 해운 허브 기능을 강화하고, 대만구 무역 성장과 중국의 높은 수준의 대외개방을 뒷받침하는 핵심 인프라로 평가된다.

⑥ 싱가포르 투아스 항만, 처리능력·물동량 1,000만 TEU 돌파 및 세계 최대 환적 허브 기능 고도화

2025년 싱가포르 투아스(Tuas) 항만은 누적 컨테이너 처리량이 1,000만 TEU를 돌파하며 처리 능력과 물동량 모두 새로운 단계로 진입했다. 1단계 선석은 3개에서 11개로 확대되었고, 부두 길이 4km 이상, 안벽 크레인 44대를 갖추며 총 처리 능력은 약 1,100만 TEU 수준으로 강화되었다.

동시에 도심의 케펠·브라니(Keppel Terminal·Brani Terminal) 항만 기능 이전과 파시르 판장(Pasir Panjang Terminal) 항만의 노후 시설 철거가 진행되면서, 항만 기능이 외곽의 완전 자동화 터미널로 집중하는 구조 재편이 가속화되었다. 이러한 구조 재편은 공급망 혼잡 시 신규 선석을 투입해 대응하는 등 운영 안정성이 입증되었으며, 대형 자동차 항만의 규모 효과와 효율성을 확인한 사례로, 싱가포르가 세계 최대 환적 허브로서의 지위를 유지 강화하고 있음을 보여주는 전략적 성과로 평가된다.

⑦ 네덜란드 로테르담항 마스플라кте 항만 확장 진전 — 서북유럽 최대 허브항 서비스 능력 강화 기반 마련

2025년 3월, 머스크 그룹 계열 터미널 운영사 APM Terminal는 로테르담항 마스플라кте(Maasvlakte) 2단계 구역에서 터미널 확장 공사를 공식 착공했다. 이번 사업은 수심이 깊은 1,000m 길이의 안벽과 약 51만㎡ 규모의 신규 터미널을 건설하는 것으로, 무배출 자동운반차와 전면 전기화 설비가 도입되었다. 1단계 공사는 2026년말 완공 예정이며, 완공 시 터미널 처리 능력이 두 배로 확대될 전망이다.

이번 확장은 APM Terminals와 로테르담 항만청 협력 25년의 중요한 단계로, 유럽 최대 규모의 고효율·친환경 자동화 터미널 구축을 목표로 한다. 이는 지정학적 불안과 공급망 변동이 커지는 상황에서 이루어졌으며, 이번 투자는 로테르담항의 서북유럽 핵심 물류 허브 지위를 유지하고, 네덜란드와 유럽의 공급망 안정과 산업 기반을 보호하는데 중요한 의미를 가진다.



이슈와 동향

⑧ 미국 롱비치항 노후 터미널 개조와 20만톤급 선석 확장 추진

2025년 롱비치항은 항만 확장과 구조 개편에서 두 가지 핵심 진전을 이루었다. 첫 번째로는 브룩필드와 협력해 터미널 신설 프로젝트를 추진하며 기존 항만 구역 재개발을 본격화하였으며, 이를 통해 20만 톤급 선석 규모 확대 기반을 마련했다.

두 번째로는 운영사 ITS(Intelligent Transportation System)의 터미널 매립 및 확장 공사 착수이다. ITS사는 약 3억 6,500만 달러를 투입했으며, 부두를 약 170m 연장하고 신규 야드를 조성해 처리 능력을 약 50% 높일 계획이며, 만약 완공 시에는 18,000 TEU급 초대형 선박 2척의 동시 접안이 가능해진다.

이번 투자는 선박 대형화와 물동량 증가에 대응하기 위한 전략적 확장으로, 물리적 공간 확대와 운영 효율 개선을 통해 장기 경쟁력을 강화하는데 목적이 있다. 이를 통해 롱비치항은 미국 서해안 관문 항만으로서의 허브 지위를 유지하고, 글로벌 해운 네트워크에서의 핵심 역할을 더욱 공고히 할 것으로 평가된다.

⑨ 이집트 소크나항 홍해 1호 컨테이너 터미널 준공·시범운영과 일대일로 해상 거점 기능 강화

2025년 12월 15일, COSCO SHIPPING Ports · 허치슨 포트 · CMA CGM이 공동 운영하는 이집트 소크나항(Sokhna Port) 홍해 1호 컨테이너 터미널이 시범 운영을 개시했다. 이는 이집트 최대규모의 컨테이너 부두로, 안벽 길이 2,600m, 면적 160만㎡ 규모이며, 초대형 안벽 크레인 6기와 자동화 야드 크레인 18기를 갖추고 이집트 최초로 원격 자동화 운영기술을 적용하였다.

해당 터미널은 소크나-알렉산드리아 물류회랑의 핵심 거점으로 홍해와 지중해를 연결하는 전략적 인프라로, 다중 운송 체계 구축과 물류비 절감을 통해 이집트의 지역 및 국제 물류 허브 기능을 강화할 것으로 기대된다.

또한 본 사업은 COSCO SHIPPING Ports의 해외 터미널 네트워크 확장의 중요한 사례이자, 중국과 이집트의 일대일로 해상 거점 구축을 상징하는 프로젝트로 평가된다.

⑩ 부산신항 확장과 북항 재개발을 통한 항만 기능 재편 및 경쟁력 강화

2025년 부산항은 구조 개편 계획에 따라 신항 서측 작업구 2~6단계 컨테이너 터미널 건설을 지속해서 추진하며 국제 환적 및 지역 물동량 증가에 대응할 수 있도록 처리 능력을 확대하고 있다. 동시에 도심 북항 서측 구역에서는 항만 기능



이슈와 동향

이전과 부지 반환이 진행되며 도시 주변 재개발을 위한 공간을 확보하였다.

신항 확장과 구항 이전을 병행하는 이 전략은 항만 공간 제약을 해소하고 기능 배치를 최적화하기 위한 조치로, 신항의 현대화 시설을 통해 동북아 환적 허브 경쟁력을 강화하는 동시에 구항 재개발을 통해 도시 환경 개선과 새로운 성장 기반을 마련하는 효과를 가져왔다.

2025년 글로벌 컨테이너 항만은 동아시아 주도 속 다극화 경쟁, 스마트·친환경 전환, 허브 중심 경쟁 심화라는 특징을 보였다. 향후 항만은 자동화·친환경 기술 고도화와 네트워크 경쟁 속에서 기존 시설 개조와 신규 확장을 병행하며, 더욱 지능적이고, 연결성이 높은 지속 가능한 체계로 재편될 것으로 전망된다.



이슈와 동향

2025년 원유 해상운송 시장 동향 및 2026년 전망³⁾

1. 2025년 원유 해상운송 시장 동향

① 국제 유조선 선대 규모 증가 속도 빨라져

2025년 세계 유조선 선대 규모는 전반적으로 완만한 성장세를 유지하면서 증가 속도가 다소 빨라졌다. 클락슨(Clarksons)에 따르면 2025년 말 기준 전 세계 1만 톤 이상 원유 및 제품 운반 유조선은 총 5,868척, 6억 6,400만 DWT로 전년 대비 1.9% 증가했다. 선형별로는 초대형 유조선(VLCC)과 파나마급 유조선의 규모는 비교적 안정적인 반면, 수에즈급과 아프라막스급 유조선, 그리고 소형 유조선은 비교적 뚜렷한 증가세를 보였다. 특히 아프라막스급 유조선은 4.1% 증가해 가장 높은 성장률을 기록했으며, 수에즈급과 소형 유조선도 각각 3%대의 증가율을 나타냈다.

한편 2025년에는 노후 선박 해체가 크게 늘어 1만 톤 이상 유조선 52척(394만 DWT)이 해체되며 전년 대비 크게 증가했다. 동시에 운임 상승과 신조선 발주 확대의 영향으로 유조선 인도량도 크게 증가해 1,950만 DWT가 인도되었다. 이에 따라 해체량보다 인도량이 많아 전체 유조선 선대 규모는 약 1,552만 DWT 순증하였다.

다만 2025년 상반기에는 운임이 낮은 수준에서 정체되고 미국의 301조 조사 등 대외 변수의 영향으로 신조선 발주가 감소하였다. 이후 4분기에는 운임 상승과 미·중 항만 요금 정책 등의 영향으로 발주 심리가 일부 회복되었으나, 연간 신규 발주량은 329척, 4,193만 DWT로 전년 대비 30.3% 감소하였다.

② 석유 수요 증가세 둔화

국제에너지기구(IEA)에 따르면 글로벌 경제 성장 둔화와 전기자동차 확대의 영향으로 세계 석유 수요 증가 속도는 계속 둔화되고 있다. 2025년 세계 석유 수요는 약 1억 390만 배럴/일로 전년 대비 0.8% 증가할 것으로 예상되며, 증가율은 2024년보다 0.1%포인트 낮아졌다. 이 가운데 비OECD 국가의 석유 수요는 5,810만 배럴/일로 1.4% 증가하며 전체 수요 증가를 견인하고 있다. 반면 공급 측면에서는 생산 증가세가 다시 확대되고 있다.

2025년 세계 석유 생산량은 약 1억 620만 배럴/일로 전년 대비 2.9% 증가할 것으로 예상되며, 이는 수요 증가율을 크게 상회하는 수준으로 석유 공급 과잉이

2026년 3월 26일
제 3 호

3) 《航运交易公报》总第1471期, 2026年3月3日出版, 2025-2026年水运形势报告(四), 外贸原油水运形势报告



이슈와 동향

확대되는 양상을 보이고 있다. 특히 OPEC이 일부 감산 정책을 완화하면서 원유 생산량이 증가하고 있으며, 미국·브라질·가이아나·캐나다 등 미주 지역의 생산 확대도 비OPEC 생산 증가를 견인하고 있다.

한편 석유제품 시장 부진의 영향으로 2025년 세계 석유 해상 운송량과 해상 운송 거리 증가율은 모두 둔화되었다. 세계 원유 해상 운송량은 약 19억 6천만 톤으로 전년 대비 0.6% 증가했지만, 석유 제품 해상 운송량은 10억 3천만 톤으로 2.5% 감소하였다. 이에 따라 전체 석유 해상 운송량은 0.7% 감소했으며, 해상 운송 거리 역시 전년 대비 0.4% 감소한 것으로 나타났다. 원유 운반선 수요는 약 3억 3,500만 DWT로 1.7% 증가했으며, VLCC와 수에즈막스 유조선 수요가 증가한 반면 석유제품 운반선 수요는 감소하였다.

세계 원유 해상 무역 구조에도 일부 변화가 나타났다. 수입 측면에서는 아시아 지역이 여전히 전 세계 원유 수입의 60% 이상을 차지하고 있으며, 중국과 인도의 수요 증가가 전체 수입 증가를 견인하고 있다. 특히 중국은 경제 성장과 정유·석유 화학 산업 수익 개선의 영향으로 원유 수입이 다시 증가해 세계 원유 수입의 25% 이상을 차지하며 최대 소비국 지위를 유지하였다. 반면 유럽은 탄소 감축 정책과 교통 전동화 확대의 영향으로 원유 수입이 감소하는 추세를 보였다.

수출 측면에서는 지역별 변화가 나타났다. 중동은 OPEC 감산 완화의 영향으로 원유 수출이 회복세를 보였으며, 사우디아라비아는 여전히 세계 최대 해상 원유 수출국 지위를 유지하고 있다. 반면 아프리카는 정유시설 확대와 유전 노후화 등의 영향으로 수출이 감소하였다. 라틴아메리카에서는 가이아나와 브라질의 생산 증가로 수출이 증가했지만, 멕시코는 에너지 자립 정책과 생산 감소로 수출이 감소하였다. 미국은 기록적인 원유 생산량에도 불구하고 국제 경쟁 심화와 무역 갈등의 영향으로 수출이 감소했으며, 러시아의 원유 수출은 제재 상황에도 불구하고 전반적으로 안정적인 수준을 유지하였다.

<국제 석유 수급 통계>

단위 : 만 배럴/일

구분	2023년	전년대비(%)	2024년	전년대비(%)	2025년 추정	전년대비(%)
세계 석유 수요	10220	2.2	10310	0.9	10390	0.8
OECD 석유 수요	4570	0.2	4580	0.2	4580	0.0
비OECD 석유 수요	5650	3.9	5730	1.4	5810	1.4
세계 석유 생산량	10230	2.1	10320	0.9	10620	2.9
OPEC 석유 생산량	3300	-0.9	3280	-0.6	3410	4.0
OPEC 원유 생산량	2740	-1.8	2720	-0.7	2840	4.4
비OPEC 석유 생산량	6930	3.6	7040	1.6	7210	2.4

자료: 국제에너지기구(IEA) 석유 시장 보고서

2026년 3월 26일

제 3 호



이슈와 동향

③ 국제 유가 하락세 지속

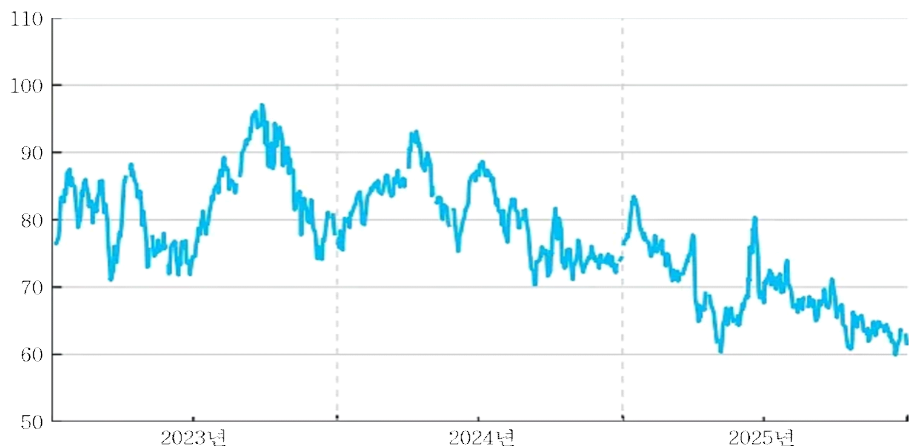
2025년 국제 유가는 전반적으로 변동성을 보이며 하락세를 나타냈고, 연평균 가격도 전년 대비 뚜렷하게 낮아졌다. 연초에는 미국이 러시아 에너지 부문에 대해 강력한 제재를 발표하면서 공급 불안 심리가 확대되어 유가가 한때 배럴당 82달러까지 상승했지만, 이후 이스라엘과 하마스의 휴전 합의와 미국의 원유 생산 확대 발표, 주요 국가에 대한 관세 부과 등의 영향으로 유가는 다시 하락했다. 이후 미국의 이란 제재 강화와 베네수엘라·러시아산 원유 거래에 대한 추가 관세 조치로 유가가 일시적으로 반등했으나, OPEC+의 증산 결정과 글로벌 무역 긴장 심화로 인해 유가는 다시 하락 압력을 받았다.

중반기에는 미·중 경제 협력 분위기와 중국의 통화 완화 정책이 원유 수요 기대를 높이며 유가 상승 요인으로 작용했고, 이스라엘과 이란 간 충돌이 발생하면서 지정학적 긴장으로 유가가 일시적으로 상승했다. 그러나 이후 중동 지역 긴장이 완화되고 OPEC+가 추가 증산을 추진하면서 유가는 다시 하락세로 돌아섰다.

하반기에는 글로벌 무역 갈등 확대와 석유 공급 증가, 수요 둔화 등의 영향으로 유가가 더욱 약세를 보이며 최근 5년 내 최저 수준을 기록했다. 미국의 대러시아 및 인도 관련 제재, 유럽연합의 러시아 원유 가격 상한 인하 등 여러 정치·경제적 요인이 시장에 영향을 미쳤으며, 동시에 OPEC+의 예상보다 빠른 증산과 감산 정책 완화로 공급 압력이 커졌다. 또한 IEA는 세계 석유 수요 증가가 제한적인 반면 재고가 빠르게 늘어나 공급 과잉 압력이 확대되고 있다고 분석했다. 여기에 러시아와 미국 간 관계 완화 논의 등으로 지정학적 위험이 완화되면서 유가는 전반적으로 하락 흐름을 이어갔다. 2025년 12월 31일 기준 브렌트유 현물 가격은 배럴당 63달러를 기록했으며, 연평균 가격은 69달러로 전년 대비 14.1% 하락하였다.

<브렌트유 가격 동향>

단위: 달러/배럴



자료: 인터컨티넨탈 거래소(Intercontinental Exchange, ICE)

2026년 3월 26일

제 3 호



이슈와 동향

④ 원유 운임 상승세 유지

국제 원유 평균 가격 하락의 영향으로 2025년 말 기준, 싱가포르의 저유황 연료유의 연평균 가격은 톤당 499달러로 전년 대비 17.9% 하락하였다. 이에 따라 유조선 운항사의 연료비 부담이 2024년에 비해 크게 감소하면서 전반적인 운임은 상승세를 보였다. 주요 유조선 선형의 운송 수익을 나타내는 등가 정기용선료(TCE)는 선형별로 차이를 보였으나 전반적으로 상승한 경우가 더 많았으며, 특히 중·대형 유조선의 수익성이 소형 유조선보다 양호한 것으로 나타났다.

클락슨(Clarksons) 통계에 따르면 2025년 현물 운송 시장에서 초대형 유조선(VLCC)의 평균 일일 수익은 5만 4,058달러로 전년 대비 61% 증가하며 2008년 이후 최고 수준을 기록하였다. 특히 페르시아만-중국 항로의 평균 수익은 하루 5만 5,961달러로 전년 대비 74% 상승하였다. 또한 수에즈막스 유조선의 평균 수익은 하루 5만 1,383달러로 전년 대비 14% 증가한 반면, 아프리카막스 유조선의 평균 수익은 하루 4만 1,181달러로 전년 대비 5% 감소하였다.

⑤ 석유제품 운임 하락세

2025년 국제 석유제품(정유제품) 현물 운송 시장에서는 수급 불균형이 심화되면서 운임이 전반적으로 하락하는 모습을 보였다. 수요 측면에서는 세계 석유제품 수요 증가세가 둔화되고, 신규 정유 설비가 주로 수요 증가 지역에 집중되면서 장거리 해상 운송 수요가 감소하였다. 클락슨(Clarksons)에 따르면 2025년 세계 석유제품 해상 운송 톤마일은 전년 대비 2.2% 감소했으며, 이는 2024년 7.0% 증가에서 크게 둔화된 것이다. 반면 공급 측면에서는 석유제품 운반선 선대 규모가 2025년 5.5% 증가해 전년보다 증가 폭이 확대되면서 시장 공급 압력이 커졌다.

이러한 영향으로 주요 항로의 운임 수익도 전반적으로 하락했다. 2025년 현물 운송 시장에서 페르시아만-일본 항로의 7만 5,000 DWT급과 5만 5,000 DWT급 유조선 평균 수익은 각각 하루 2만 8,627달러와 2만 1,943달러로 전년 대비 26%와 27% 감소하였다. 또한 MR형 유조선의 평균 수익은 하루 1만 9,330달러로 전년 대비 25% 감소했으며, 페르시아만-유럽 항로의 4만 DWT급 유조선 평균 수익은 하루 1만 7,178달러로 39% 감소하였다. 이 밖에도 핸디급 유조선의 평균 수익은 하루 2만 53달러로 전년 대비 19% 하락하였다.

⑥ 기간용선 운임 상승세에서 하락세로 전환

2025년 기간용선 운임은 상승세에서 하락세로 전환되었다. 선형별로 보면 초대



이슈와 동향

형 유조선이 중소형 유조선보다 비교적 양호한 수준을 유지했다. 클락슨 (Clarksons) 통계에 따르면 31만 DWT급 VLCC의 1년 기간용선 운임은 하루 4만 5,000달러로 전년 대비 2% 하락하였다. 또한 15만 DWT급 수에즈막스, 11만 DWT급 아프리카막스, 7만 4,000 DWT급 LR1, 4만 7,000 DWT급 MR, 3만 7,000 DWT급 핸디급 유조선의 1년 기간용선 운임도 모두 일정 수준 하락한 것으로 나타났다.

한편 기간별 운임 수준을 보면 1년 용선 운임이 3년 용선보다 높고, 3년 용선 운임이 5년 용선보다 높은 구조를 보였다. 이는 2025년 기간용선 운임이 비교적 높은 수준이며, 향후 점진적인 하락 가능성이 있음을 시사한다.

⑦ 중국 원유 수입 소폭 증가

2025년 중국의 원유 수입은 전반적으로 소폭 증가한 것으로 나타났다. 중국 상무부에 따르면 2025년 비국영 무역 원유 수입 허용량은 2억 5,700만 톤으로 2024년보다 5.8% 증가했다. 세 차례에 걸쳐 배정된 수입 쿼터 총량은 2억 868만 톤으로 전년 대비 6.6% 늘었다. 2025년 1~11월 기준 중국의 원유 생산량은 1억 9,800만 톤으로 전년 대비 1.7% 증가했으며, 원유 가공량은 약 6억 7,500만 톤으로 4.0% 증가하였다. 같은 기간 원유 대외 의존도는 평균 73.2%로 전년보다 0.7%포인트 상승했다. 세관 통계에 따르면 2025년 1~11월 중국의 원유 수입량은 총 5억 2,200만 톤으로 전년 대비 3.2% 증가했다.

중국의 해상 원유 수입 구조는 전반적으로 안정적인 가운데 일부 변화가 나타났다. 전통적인 수입 지역 가운데 페르시아만 지역이 여전히 전체 수입의 약 절반을 차지하며 최대 공급 지역을 유지했고, 미주와 서아프리카 지역이 그 뒤를 이었다. 국가별로는 러시아, 사우디아라비아, 말레이시아, 이라크, 브라질이 주요 수입국 상위 5개국을 차지하였다. 2025년 4월 이후 OPEC이 감산 정책을 단계적으로 완화하면서 페르시아만 지역으로부터의 수입 감소폭이 다소 줄어들었으며, 1~11월 기준 해당 지역의 중국 수출량은 전년 대비 2.0% 감소해 전체 수입에서 차지하는 비중은 42.2%로 소폭 하락하였다. 이 가운데 사우디아라비아는 여전히 중국의 최대 해상 원유 공급국으로, 2025년 1~11월 중국의 사우디산 원유 수입량은 7,410만 톤으로 전년 대비 2.5% 증가하였다.

한편 중국은 원유 공급 다변화 전략을 추진하며 아프리카와 남미 지역과의 협력을 강화하고 있다. 서아프리카 지역에서는 안정적인 공급과 가격 경쟁력을 바탕으로 앙골라의 대중국 수출이 증가했으며, 서아프리카 6개국의 중국 수출량은 전년 대비 13.4% 증가해 비중이 8.4%로 확대되었다. 미주 지역에서는 미국의 대베네



이슈와 동향

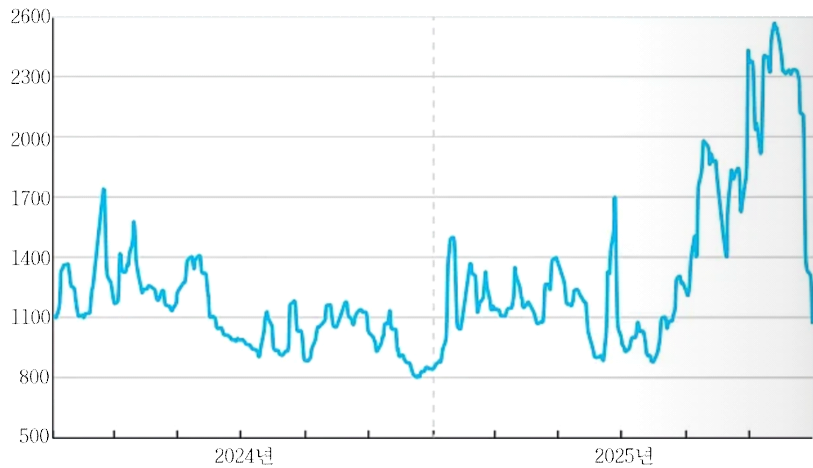
수엘라 제재 강화로 브라질산 원유 수입이 크게 증가해 1~11월 수입량이 4,168만 톤으로 전년 대비 21.6% 증가하였다. 또한 미국의 관세 정책으로 캐나다 원유가 아시아 시장으로 일부 전환되면서 중국은 TMX 파이프라인⁴⁾을 통해 수출되는 캐나다산 원유 수입을 확대해 1,399만 톤을 수입하며 전년 대비 74.2% 증가하였다. 반면 미·중 관세 갈등과 미국의 해운·물류 분야 301조 조사 등의 영향으로 같은 기간 중국의 미국산 원유 수입은 229만 톤으로 전년 대비 73.8% 감소하였다.

⑧ 원유 운임 상승, 선주 수익 크게 증가

2025년 중국의 원유 수입 운임은 전반적으로 상반기에는 낮고 하반기에는 상승하는 흐름을 보이며 평균 수준이 전년 대비 상승하였다. 상하이항운거래소가 발표한 중국 수입 원유 종합운임지수(CTFI)는 연중 854~2,565포인트 사이에서 변동했으며, 연평균은 1,413.37포인트로 전년 대비 27.1% 상승하였다.

〈중국 수입 원유 운임 지수〉

단위: 포인트



자료: 상하이항운거래소 (Shanghai Shipping Exchange)

연초에는 춘절 이동 기간의 소비 증가와 원유 수입 및 석유제품 수출 쿼터 배정으로 정유사 가동률이 높아지면서 화물 물량이 집중되어 운임이 급등하였다. 이후 2월부터 6월 중순까지는 선박 공급이 비교적 충분해 운임이 제한된 범위에서 등락을 반복했지만, 6월 중순 이후 중동 지역 긴장 고조로 중동 항로 운임이 급등하면서 시장 전체 운임도 연중 최고 수준까지 상승했다.

7월 이후에는 전통적인 비수기에 접어들고 중동 지역의 지정학적 긴장이 완화

4) 캐나다 앨버타주 에드먼턴(Edmonton, Alberta)에서 브리티시컬럼비아 주 버나비(Burnaby, British Columbia)의 웨스트리지 터미널까지(Westridge Marine Terminal)까지



이슈와 동향

되면서 공급 과잉 상황이 다시 시장을 지배해 운임이 하락세를 보였다. 그러나 8-9월에는 OPEC+의 증산 정책으로 중동 지역 화물 물량이 증가하고, 러시아 원유 제재 강화로 장거리 운송 수요가 확대되면서 태평양과 대서양 항로 모두에서 물동량과 운임이 함께 상승하였다.

9월 말과 10월 초 중국 국경질 연휴 기간에는 화물 출하 속도가 둔화되고 원유 차익 거래 기회가 줄어들면서 운임이 다시 하락하였다. 이후 10월 중순 미국의 제재와 항만 운영 차질 등의 영향으로 운임이 급등했으나, 가용 선박이 늘어나면서 다시 조정을 받았다. 연말에는 러시아 제재와 중동·서아프리카 원유 거래 증가, 기상 영향 등으로 선박 공급이 일시적으로 감소하면서 VLCC 운임이 다시 상승해 11월 말에는 중동 항로 운임이 톤당 30달러 수준까지 올라 2020년 이후 최고치를 기록했다.

연말 기준 주요 항로 운임도 전반적으로 상승하였다. 12월 31일 기준 라스타누라-닝보 항로(CT1) VLCC 운임은 WS53.03 (톤당 11.44달러)로 연초 대비 29.4% 상승했으며, 평균 TCE는 하루 약 5.3만 달러로 전년 대비 78.3% 증가하였다. 서아프리카-닝보 항로(CT2)의 평균 TCE는 하루 약 6.1만 달러로 74.1% 증가했고, 미국 걸프-닝보 항로(CT4)의 평균 TCE도 하루 약 4.4만 달러로 45.1% 상승해 선주 수익이 크게 개선된 것으로 나타났다.

2. 2026년 시장 전망

2026년에는 유조선 선박 공급 증가 속도가 전반적으로 빨라질 것으로 전망된다. 2025년 말 기준 전 세계 유조선 신조선 수주 잔량은 약 1억 890만 DWT이며, 이 중 약 3,360만 DWT가 2026년에 인도될 예정으로 현재 선박량의 약 5.1%에 해당한다. 특히 VLCC 신조선 인도량이 크게 증가할 것으로 예상된다. 또한 선대 구조를 보면 선령 20년 이상 선박 비중이 약 20%로 높아 노후 선박 비중이 확대되고 있는 것으로 나타났다. 클락슨(Clarksons)은 2026년 원유 운반선 선대 규모가 약 4억 5,600만 DWT로 전년 대비 2.8% 증가하고, 석유제품 운반선 선대 규모는 약 2억 300만 DWT로 6.4% 증가할 것으로 전망하였다.

수요 측면에서는 성장세가 제한적인 수준에 머물 것으로 보인다. 국제에너지기구(IEA)는 2026년 세계 석유 수요가 하루 약 1억 480만 배럴로 전년 대비 0.8% 증가할 것으로 전망했다. 반면 석유 생산량은 하루 약 1억 860만 배럴로 2.3% 증가할 것으로 예상되어 공급 증가 속도가 수요 증가보다 더 빠를 것으로 보인다. 이러한 흐름 속에서 2026년 세계 원유 해상 운송량은 약 19억 7,900만 톤으로 1.1%



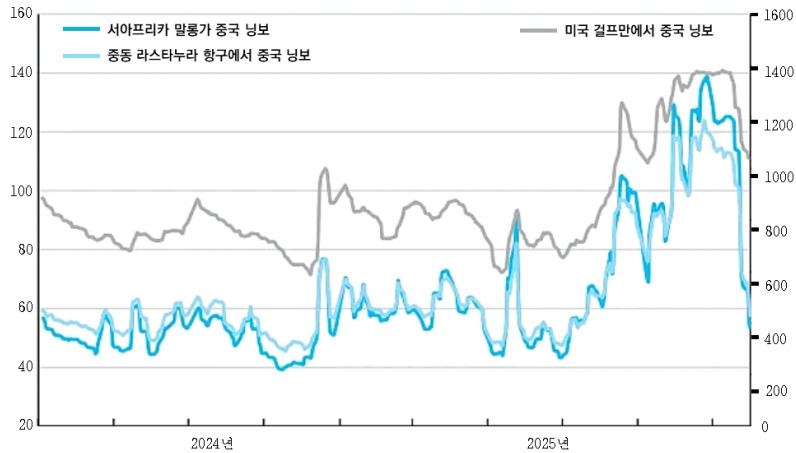
이슈와 동향

증가하고, 석유제품 해상 운송량은 약 10억 5,000만 톤으로 1.3% 증가할 것으로 전망된다.

그러나 선박 공급 증가가 수요 증가보다 빠르기 때문에 유조선 시장의 공급 과잉 문제는 더욱 확대될 가능성이 있다. 2026년 전 세계 유조선 선박 과잉 규모는 약 2억 DWT 수준으로 증가할 전망이며, 특히 석유제품 운반선의 과잉이 원유 운반선보다 더 클 것으로 분석된다. 선형별로는 VLCC의 과잉 공급이 수에즈막스나 아프라막스보다 더 클 것으로 예상된다.

〈중국 수입 항로 초대형 원유 운반선 운임지수〉

단위: 포인트/만 달러



자료: 상하이 항운 거래소 (Shanghai Shipping Exchange)

전반적으로 2026년 유조선 운송 시장은 공급 증가와 제한적인 수요 증가로 인해 평균 운임이 2025년보다 다소 하락할 가능성이 있다. 다만 글로벌 무역 정책 변화, 제재, 전쟁 등 지정학적 요인에 따라 단기적인 운임 변동성은 여전히 클 것으로 전망된다. 또한 제재 대상 원유와 일반 원유 거래가 분리된 시장 구조로 인해 선박 운용 효율이 낮아지고 노후 선박 퇴출이 지연되는 등 시장 불확실성이 지속될 것으로 보인다. 이에 따라 2026년 유조선 운임은 2025년보다 다소 낮아질 수 있으나 여전히 비교적 높은 수준을 유지할 것으로 예상된다.

아울러 최근 이란과 미국 간의 전쟁으로 인하여, 호르무즈 해협 인근의 군사적 충돌과 지정학적 긴장이 확대되면서 글로벌 원유 공급망과 해상운송 시장의 불확실성이 크게 높아지고 있다. 호르무즈 해협은 세계 원유 해상 운송의 핵심 통로로, 해당 지역의 충돌 심화는 원유 수송 경로와 운임, 선박 수급에 직접적인 영향을 미칠 가능성이 크다. 이에 따라 상기 시장 전망과 운임 흐름은 향후 지정학적 상황 변화에 따라 상당한 변동 가능성을 내포하고 있다.



이슈와 동향

상하이시 국제해운센터 건설 가속화를 위한 15차 5개년 계획 발표⁵⁾

최근 상하이시 교통위원회는 「상하이시 국제해운센터 건설 가속화를 위한 ‘15차 5개년 계획’」을 발표하고 의견 수렴에 들어갔다. 계획에 따르면 상하이는 2030년까지 글로벌 수준의 허브·관문 기능을 갖춘 국제해운센터를 구축하고, 현대 해운 서비스와 스마트·저탄소 해운을 선도하며 글로벌 해운 자원 배분 능력을 강화하는 것을 목표로 하고자 한다.

이를 위해 상하이는 컨테이너 처리량을 약 5,800만 TEU까지 확대하고 해상 환적 비율을 55%로 높이며, 해상·철도 복합운송을 약 200만 TEU 수준으로 확대해 세계적 해운 허브 지위를 강화할 계획이다. 또한 아시아·태평양을 선도하는 항공 허브 구축과 효율적인 물류 네트워크 형성을 추진하고, 크루즈 종합 허브와 운영·건조·정비 기능을 결합한 ‘삼위 일체’ 크루즈 경제 모델을 발전시켜 아시아·태평양 크루즈 경제 중심지로 도약하는 것을 목표로 하고 있다.

이와 함께 디지털 해운 생태계 구축과 스마트 해운 기술 혁신을 통해 친환경·지능형 해운을 선도하고, 안정적이고 효율적인 해운 거버넌스 체계를 구축하는 것을 주요 방향으로 제시하며 청사진을 그렸다.

1. 계획 발표 및 목표

상하이시 교통위원회는 「상하이시 국제해운센터 건설 가속화를 위한 ‘15차 5개년 계획’」을 발표하고 의견 수렴에 들어갔다. 해당 계획은 2030년까지 글로벌 수준의 허브·관문 기능을 갖춘 국제해운센터를 구축하고, 현대 해운 서비스의 경쟁력을 높이며 스마트·저탄소 해운을 선도하는 것을 목표로 한다. 또한 글로벌 해운 자원 배분 능력을 강화하고 안정적이고 효율적인 해운 거버넌스 체계를 구축하는 것을 주요 방향으로 제시하였다.

2. 항만 및 물류 경쟁력 강화

‘15차 5개년 계획’에 따르면 상하이는 컨테이너 처리량을 약 5,800만 TEU 수준으로 확대하고 해상 환적 비율을 55%까지 높일 예정이다. 또한 해상·철도 복합운송 물량을 약 200만 TEU 수준으로 확대하여 항만과 내륙을 연결하는 물류

2026년 3월 26일
제 3 호

5) 《航运交易公报》总第1470期, 2026年2月24日出版, 《上海市加快国际航运中心建设“十五五”规划(公示稿)》公开征求意见



이슈와 동향

네트워크를 강화하고, 이를 통해 세계적 해운 허브로서의 지위를 더욱 공고히 할 계획이다.

3. 항공 및 종합 물류 허브 구축

상하이는 아시아·태평양 지역을 선도하는 항공 허브 구축을 추진하고 효율적인 물류 네트워크 형성을 통해 국제 물류 중심지로서의 기능을 강화할 계획이다. 이를 통해 해운과 항공을 연계한 종합적인 교통·물류 체계를 구축하고 글로벌 물류 연결성을 높이고자 한다.

4. 크루즈 경제 발전

크루즈 종합 허브, 본사 운영, 설계·건설·유지보수 기능을 결합한 ‘삼위 일체’ 구조의 크루즈 경제 모델을 발전시켜 아시아·태평양 크루즈 경제 중심지로 도약하는 것을 목표로 한다. 이를 통해 관광 산업과 해운 산업의 연계를 강화하고 새로운 해양 관광 산업 기반을 구축할 계획이다.

5. 디지털·친환경 해운 및 거버넌스 구축

디지털 해운 생태계 구축과 스마트 해운 기술 혁신을 통해 친환경·지능형 해운 발전을 추진한다. 동시에 제도적 기반을 강화하여 해운 관련 요소의 안전하고 효율적인 이동을 보장하고, 국제 경쟁력을 갖춘 현대적인 해운 거버넌스 체계를 구축할 계획이다.



해양수산
뉴스

중국 북부만 해상 유전 드론 대규모 운영 본격화⁶⁾

중국 북부만(北部湾) 해역 유전에서 드론(무인기) 시스템 운영 프로젝트가 본격 가동됐다. 이는 중국 해상 유전에서 처음으로 드론을 대규모로 상용화한 사례로, 해양 에너지 개발과 저고도경제(低空经济) 융합의 새로운 모델을 제시했다.

북부만 해역 육지에서 약 50해리(약 92km) 떨어진 웨이저우(涠洲) 12-1 유전 중심 플랫폼에서는 고해상도 카메라와 적외선 열화상 장비를 탑재한 산업용 드론이 운용되고 있다. 이 드론은 풍속 7급 이하의 환경에서도 24시간 스마트 순찰이 가능하며, 1시간 만에 예인선이 하루 동안 수행하던 점검 업무를 완료할 수 있다.

웨이저우 12-1 중앙 플랫폼은 인근 13개 생산 플랫폼의 원유 처리 및 집하·외부 수송을 담당하고 있으며, 총 길이 238km에 달하는 18개 해저 파이프라인을 관리하고 있다.

리옌쑹(李彦闯) 웨이저우 12-1 유전 총감독은 “드론이 촬영한 영상은 실시간으로 중앙 관제실에 전송된다” 며 “어선의 불법 투묘나 파이프라인의 미세 누출까지 원격으로 확인할 수 있어 순찰 효율이 30% 이상 높아졌고, 현장 인력의 안전 리스크도 크게 줄었다” 고 밝혔다.

현재 북부만 해상 유전 저고도경제 시범구에서는 41개 해상 플랫폼과 2개 육상 터미널에 드론 운용을 확대했다. 적용 분야는 해저 파이프라인 점검, 물류 배송, 비상 안전 대응 등으로 다양하다. 특히 500km가 넘는 파이프라인의 이상 징후를 신속히 포착해 대응할 뿐만 아니라, 표류 선박 감시 및 익수자 수색 업무도 지원한다.

중국해양석유(CNOOC)의 명윈보(孟文波) 매니저는 “현재까지 누적 순찰 거리 3,600km를 돌파했으며, 소형 화물과 식사 배송에도 드론을 활용 중” 이라며 “예인선과 헬리콥터를 드론으로 대체하면 연간 약 1,500만 위안(약 28억 원)의 비용 절감과 2만 5,000톤의 탄소 배출 감축 효과를 거두고 있다” 고 설명했다.

2026년 3월 26일

제 3 호

6) 《我国海上油田首次实现无人机规模化作业》，央视新闻客户端，2026年3月1日发布，<https://www.chinanews.com.cn/gn/2026/03-01/10578595.shtml>



해양수산
뉴스

미국산 연어알 40만 개, 산시성서 첫 양식 개시⁷⁾

3월 1일 타이위안(太原) 해관은 산하 진청(晋城) 해관의 감독 아래 해당 연어알이 산시성 진청시에서 격리 검역 절차를 완료한 뒤 양식에 투입됐다고 밝혔다. 산시성이 해외에서 연어알을 수입한 것은 이번이 처음이다.

이번에 도입된 연어알은 지난 2월 13일 광저우 바이윈공항(广州白云机场)을 통해 통관된 후, 산시성 진청시 친수이현(沁水县)에 위치한 수입 수생동물 지정 격리 검역장으로 옮겨져 14일 동안 격리 검역을 받았다.

해당 연어알의 도입은 산시성의 고품질 수산 종자 확보의 공백을 메우는 계기가 됐으며, 지역 연어 산업이 단순 양식에서 상류 단계인 연어 종묘(수산 종자) 판매까지 확대되는 데 기여했다. 이에 따라 관련 산업 기반이 강화됐다. 연어는 주로 무지개송어와 대서양연어 등의 품종을 포함하며, 북미 태평양 연안과 대서양 지역이 원산지다. 고급 냉수성 어종으로 분류되며 중국 소비자들 사이에서 높은 인기를 얻고 있다.

이번에 수입된 연어알은 삼배체 무지개송어 알로, 종자 순도가 높고 부화율이 높은 것이 특징이다. 또한 성장 속도가 빠르고 육질이 단단해 연어 산업의 핵심 품종으로 평가된다.

해당 물량을 도입한 기업의 후진푸(胡进富) 대표는 “친수이현 장평저수지(张峰水库)의 일정한 수온과 안정적인 수자원 여건, 그리고 해관의 신속한 통관 지원 덕분에 연어알이 통관 후 수조에 들어가기까지 12시간밖에 걸리지 않았다”며 “가능한 한 빨리 부화 작업에 착수할 계획”이라고 밝혔다.

진청 해관은 검역 안전을 확보하기 위해 부지 선정과 계획부터 격리 검역까지 전 과정에 걸쳐 지도하고 구역별 관리 기준을 체계화해 전 과정 추적이 가능한 감독 체계를 구축했다. 아울러 항만 세관과의 협업을 강화하고, 절차 간 연계를 최적화해 통관 시간을 단축했다. 이를 통해 이동 과정에서 발생할 수 있는 손실을 최소화하고 연어알의 안전한 정착을 지원했다.

장용천(张永臣) 진청 해관 부관장은 “앞으로도 지역 특색 농식품 산업을 적극 지원해 관내 기업들의 해외 시장 개척을 돕고, 산시성 특색 농업의 질적 성장과 고수준 대외 개방을 추진해 나가겠다”고 밝혔다.

2026년 3월 26일
제 3 호

7) 《40万粒美国三文鱼卵“落户”山西投入养殖》, 中国新闻网, 2026年3月1日发布, <https://www.chinanews.com.cn/cj/2026/03-01/110578867.shtml>



해양수산
뉴스

저장성, 첫 해양경제 종합법규 3월 1일 시행⁸⁾

2월 28일 저장성 해양경제발전청(浙江省海洋经济发展厅)에 따르면, 「저장성 해양경제 고품질 발전 촉진 조례」(《浙江省海洋经济高质量发展促进条例》)가 저장성 제14기 인민대표대회 상무위원회 제21차 회의에서 심의를 거쳐 통과됐으며, 2026년 3월 1일부터 시행된다.

이번 「조례」는 저장성이 해양경제 분야에서 제정한 첫 종합성 법규로, ‘고품질 발전’을 핵심 기조로 삼고 있다. 「조례」는 △계획 총괄 △산업 발전 △과학 기술 혁신 △항만 경쟁력 강화 △대의 개방·협력 △친환경 발전 △보장·감독 체계 구축 등 전 과정에 걸친 촉진 체계를 마련했다.

저장성은 해양 면적이 26만km²에 달하는 대표적인 해양 지역으로, 중국에서 가장 많은 4,370개의 섬을 보유하고 있다. 2024년 1월 중국 최초로 성(省)급 해양경제 발전청을 설립한 이후, 저장성은 지속적으로 우수한 자원을 모아 해양경제 경쟁력 강화에 속도를 내고 있다.

이번에 제정된 「조례」는 총 9장 60조로 구성됐으며, 법치적 접근을 통해 발전 과정에서의 난제를 해소하는 데 초점을 맞췄다. 특히 해양경제 관리 과정에서 나타나는 지역 간·계층 간·부서 간 협력의 어려움을 해결하기 위해 ‘계획 총괄’ 장을 별도로 마련했다. 아울러 성(省)·시(市) 2급 정부가 해양경제 발전을 위한 통합 조정 체계를 구축하도록 명시하고, 해양경제 주관 부서가 전문 계획 수립, 통계 조사 제도 정비, 성과 평가 및 인센티브 제도 구축 등을 담당하도록 규정했다. 이를 통해 저장성 전역이 하나가 되어 해양경제의 고품질 발전을 추진할 수 있도록 제도적 기반을 마련했다.

다른 연해 지역과 차별화되는 이번 저장성 입법의 가장 큰 특징은 전국 성급 해양경제 법규 중 최초로 ‘강항(强港) 건설’ 장을 별도로 신설했다는 점이다.

또한 「조례」는 ‘세계 일류 강항’ 구축을 해양 강성 전략의 핵심 동력으로 명시하고, 항만 체계를 Ningbo-Zhoushan 항을 중심으로 재편하도록 했다. 저장 동남 연해 항만과 저장 북부 항저우만 연안 항만을 양측으로 삼고, 이우(义乌) 육상항과 내륙 하천항만을 연계하는 입체적 항만 네트워크를 구축한다는 구상이다. 인프라 측면에서는 항만 해안선의 집약적·연속적 개발과 물류 집배송 체계 개선을 추진

2026년 3월 26일
제 3 호

8) 《浙江首部海洋经济领域综合性法规将正式施行》, 中国新闻网, 2026年2月28日发布, <https://www.chinanews.com.cn/cj/2026/02-28/10578295.shtml>



해양수산
뉴스

하고, 지역 여건에 맞춘 해상-철도, 해상-강, 해상-수로, 해상-항공 복합물류 허브를 조성한다. 동시에 저장성 특색의 현대적 해운 서비스 산업 체계를 구축하고, 중점 해운 서비스 클러스터를 육성하며, 항만의 스마트화·친환경 전환도 지원할 방침이다.

이 같은 제도 설계는 항만 경쟁력을 개방형 성장 동력으로 전환하고, 항만·산업·도시 간 연계 발전을 촉진하기 위한 것이다. 이는 저장성이 일관되게 강조해 온 ‘항만으로 도시를 발전시키고, 도시를 통해 항만을 강화한다’는 발전 전략을 제도화한 것으로 평가된다.

「조례」는 해양 과학기술과 산업의 심도 있는 통합을 강조한다. 이에 따라 해양화공, 조선, 어업 등 전통 산업의 고도화를 추진한다. 동시에 해양 클린에너지, 신소재, 바이오 의약, 전자정보 등 신산업의 규모화를 지원해 해양 산업 구조를 고부가가치 구조로 고도화할 방침이다.

최근 저장성 해양 과학기술 분야의 성과도 잇따르고 있다. 중국 최초의 해양 위성 ‘란탄(藍碳) 1호’가 발사되어 세계 최고 수준의 성능을 입증했으며, 저우산 LHD 조류 발전소는 8년 연속 운행하며 세계 최장 기록을 세우고 있다. 또한 해양 분야 최초의 오픈소스 거대모델인 ‘오션GPT(OceanGPT)’ 발표와 더불어 해양 자원환경 데이터 공간이 국가 시범 사업으로 선정되기도 했다. 이번 「조례」 시행은 이러한 혁신 성과들의 상용화에 더욱 탄탄한 법적 토대가 될 것으로 보인다.

지속 가능한 발전을 위한 환경 보호 규정도 마련됐다. 「조례」는 친환경 발전 이념에 따라 해안선 보호, 해역 입체 이용권, 생태 복원 등을 규범화했다. 특히 해양 탄소흡수원(블루 카본) 모니터링 및 산정 체계를 구축하고, 탄소 흡수원 저장 및 거래 제도 도입을 추진해 생태 자원의 경제적 가치를 실현하도록 했다. 또한 전국 최초로 지방 법규 형식의 ‘해양 어업자원 보호 보상 체계’ 구축을 제안했다. 이는 유엔 ‘지구환경대상’을 수상한 타이저우의 해양 플라스틱 관리 모델 ‘블루 사이클(Blue Cycle)’의 혁신 사례와 맥을 같이 한다.

이번 「조례」 시행은 저장성 해양경제 법치화의 중대한 이정표이자, 바다를 향한 새로운 도약의 시작점이 될 것으로 기대된다. 저장성은 항만과 산업, 과학기술과 친환경을 아우르는 법치의 힘으로 ‘블루 엔진’을 가동하며 해양 강국 건설에 박차를 가하고 있다.

2026년 3월 26일

제 3 호



포커스

2026년 중국 양회(兩會)와 ‘제15차 5개년 계획’ 주요 내용

1. 2026 중국 양회 주요 내용 보고⁹⁾

2026년 3월 제 14기 전국인민대표대회 제4차 회의(十四届全国人大四次会议)가 모든 의정을 마친 후 3월 12일 오후 베이징 인민대회당에서 폐막했다. 3월 13일에는 「제15차 5개년 계획 강요」 전문이 공식 발표되었다.

「중화인민공화국 국민경제 및 사회발전 제 15차 5개년(2026~2030년) 계획 강요」는 「중공중앙의 국민경제 및 사회발전 제 15차 5개년 계획 제정에 관한 건의」를 바탕으로 작성되었으며, ‘15·5 계획’ 기간 동안 중국이 사회주의 현대화 국가를 전면적으로 건설하기 위한 거시적 청사진이자, 중국의 전국민이 공동으로 따를 행동 지침으로 평가된다. 같은 날 발표된 「정부업무보고」 전문에 따르면, 올해 주요 경제·사회 발전 목표는 다음과 같다. 경제성장률 4.5~5% 달성, 도시 조사 실업률 약 5.5% 유지, 도시 신규 취업 1,200만 명 이상 창출, 소비자물가 상승률 약 2% 수준 유지, 식량 생산량 약 1조 4천억 근(약 27억 톤) 확보, 단위 GDP당 이산화탄소 배출량 약 3.8% 감소 등이다.

< 「제14차 5개년 계획」 과 「제15차 5개년 계획」 비교 >

분야	「제14차 5개년 계획」	「제15차 5개년 계획」	추세 해석
경제 발전	- GDP 성장률 유지 - 도시화율(상주 인구 기준) 65%까지 제고	- GDP 성장률 유지 - 고품질 발전 강조	경제 성장률 수치 목표보다 경제 구조 고도화와 도시화의 통합 중시
혁신 주도	- 연구개발(R&D) 투자 연평균 7% 이상 증가 - 디지털경제 핵심 산업 GDP 비중 10% 달성	- 연구개발 투자 증가율 7% 이상 지속 유지	과학기술 자립·자강 국가 핵심 전략 설정, 고강도 R&D 투자 지속
녹색·저탄소	- GDP 단위당 이산화탄소 배출량 18% 감축 - 에너지 소비 13.5% 절감	- GDP 단위당 이산화탄소 배출량 누적 17% 감축	‘쌍탄(双碳)’의 탄소 배출 감축 목표는 유지하되 보다 과학적이고 안정적인 추진 강조
안전 보장	- 식량 생산능력 6억 5천만 톤(1조 3천억 근) - 에너지 생산능력 46억 톤 표준석탄	- 식량 생산능력 1조 4,500억 근(약 27억 톤) - 에너지 생산능력 58억 톤 표준석탄	국제 환경의 불확실성 속에서 식량·에너지 안보의 전략적 중요성 강화
민생 복지	- 기본 양로보험 가입률(95%), 보육시설 정원(천 명당 4.5명) 등 지표 제시	- 고용, 소득, 교육, 의료 및 노인 돌봄·영유아 보육 정책 지속 강화	두 계획 모두 민생 관련 지표가 가장 큰 비중(7개) 차지, 공동부유 정책의 지속적 추진 강조

2026년 3월 26일
제 3 호

9) 「2026年政府工作报告」(https://www.gov.cn/zhuanti/2026qgjh/2026zfgzbgjd/) (검색일: 2026.03.11.)



포커스

「제 14차 5개년 계획(2021-2025년)」은 코로나19 충격과 보호무역주의 및 탈 세계화 흐름이 확대되는 상황에서, 정책의 핵심은 국내 경제의 단절 지점과 병목 현상을 해소하고 내수 중심 경제 체계를 구축하는 것에 있었다. 반면, 「제15차 5개년 계획(2026-2030년)」의 핵심 전략은 ‘신질 생산력’ 과 ‘고품질 발전’ 이다. 인공지능(AI), 신에너지, 바이오 제조 등 차세대 기술 혁명의 본격화와 함께 국가 간 전략 경쟁이 심화되는 상황에서, 발전 전략의 초점은 ‘경제 순환의 원활화’ 에서 ‘산업 구조의 재편’ 으로 전환되고 있다. 즉, 과학기술 혁신을 기반으로 기존의 성장 방식에서 탈피하고, 산업 공급망과 가치사슬 전반의 고도화를 추진하는 것이다.

‘15·5 계획’ 에서 제시한 향후 5년간(2026-2030년) 중국의 중점 정책 방향은 20개 핵심 지표, 4대 전략 과제, 109개 중대 프로젝트를 포함한다.

(1) 20개 핵심 지표

〈「15·5 계획」 경제·사회 발전 주요 지표〉

구분	지표	2025년	2030년	연평균/누적
경제 발전	1. 국내총생산(GDP) 증가율(%)	5	—	합리적 범위 내 유지, 매년 상황에 따라 제시
	2. 전체 노동생산성 증가율(%)	6.1	—	GDP 증가율보다 높게 유지
	3. 상주인구 도시화율(%)	67.9	71	—
혁신 주도	4. 사회 전체 연구개발(R&D) 투자 증가율(%)	9.1	—	>7
	5. 인구 1만 명당 고가치 발명 특허 보유량(건)	16	>22	—
	6. 디지털 경제 핵심 산업 부가가치의 GDP 비중(%)	10.5*	12.5	—
민생 복지	7. 도시 조사 실업률(%)	5.2	—	<5.5
	8. 주민 1인당 가처분소득 증가율(%)	5	—	GDP 증가율과 동조
	9. 노동연령 인구 평균 교육연수(년)	11.3	11.7	—
	10. 인구 1천 명당 의료인력 수	집업 의사 수(명) 3.1 등록 간호사 수(명) 4.3	3.7 5.1	—
	11. 양로기관 간호형 병상 비중(%)	68	73	—
	12. 3세 이하 영유아 보육서비스 이용률 증가(퍼센트포인트)	—	—	[6]
	13. 1인당 기대수명(세)	79.25	80	—
녹색 · 저탄소	14. GDP 단위당 이산화탄소 배출 감소율(%)	[17.7]	—	[17]
	15. 비화석 에너지의 에너지 소비 총량 비중(%)	21.7	25	—
안전 보장	16. 지급시급 이상 도시 미세먼지(PM2.5) 농도(μg/m ³)	28	<27	—
	17. 양호한 수질 비율(%)	80	85	—
안전 보장	18. 산림피복률(%)	25.1*	25.8	—
	19. 곡물 종합 생산능력(억 근)	1.39	약 1.45	—
	20. 에너지 종합 생산능력(억 톤 표준석탄)	51.3	58	—

주: ① [] 는 5년 누적 수치. ② * 는 2024년 데이터. ③ 사회 전체 연구개발 투자 증가율은 불변가격 기준으로 계산됨. ④ 곡물 종합 생산능력은 안정적으로 달성 가능한 곡물 생산능력을 의미함.
 자료: 「十五五规划全文」(https://mp.weixin.qq.com/s/LDP_eCBxY1nrOw_wbBZsPw) (검색일: 2026.03.11.)

2026년 3월 26일

제 3 호

① 경제 발전(3개 지표): 국내총생산(GDP) 성장률을 합리적인 범위에서 안정적으로 유지하여 경제의 지속 가능한 성장을 도모한다.



포커스

② 혁신 주도(3개 지표): 전 사회 연구개발(R&D) 투자 규모를 연평균 7% 이상 확대하고, 과학기술 자립·자강을 핵심 발전 전략으로 추진한다.

③ 민생 복지(7개 지표): 전체 지표 가운데 가장 큰 비중을 차지하는 분야로, 고용, 주민 소득, 교육, 의료, 건강, 그리고 ‘일노일소(一老一小)’로 불리는 노인 돌봄 및 영유아 보육 등 국민 생활과 직결된 정책 영역을 포괄한다.

④ 녹색·저탄소 전환(5개 지표): GDP 단위당 이산화탄소 배출량을 누적 기준으로 17% 감축하고, 생태문명 건설을 지속적으로 추진한다.

⑤ 국가 안전 보장(2개 지표): 국가 식량 종합 생산능력을 1조 4,500억 근(斤) 이상, 에너지 종합 생산능력을 표준석탄 기준 58억 톤 이상으로 확대하여 전략적 공급 역량을 강화한다.

(2) 4대 전략 과제

① 고품질 발전 추진: 현대화 산업체계 구축을 가속화하고, 과학기술 혁신을 핵심 동력으로 삼아 ‘신질 생산력(新质生产力)’의 발전을 적극 육성한다

② 국내 대순환 강화: 국내 소비를 적극적으로 촉진하고 유효 투자를 확대하여, 내수를 중심으로 한 새로운 발전 구도를 구축한다.

③ 전 국민 공동부유 추진: 농업·농촌 현대화를 전면적으로 추진하고 신형 도시화를 심화함으로써 도시와 농촌, 지역 간 발전 격차를 축소한다.

④ 발전과 안보의 균형 추진: 경제 발전을 추진하는 동시에 식량, 에너지, 산업 망 및 공급망 등 전략적 분야의 안정성과 공급 보장을 강화한다.

(3) 109개 중대 프로젝트

위의 목표와 전략 과제를 실현하기 위해 총 109개의 중대 프로젝트가 배치되었으며, 아래의 6대 핵심 분야로 분류된다. ‘신질 생산력’에 대한 프로젝트를 가장 중점적으로 배치함으로써, 민생 복지 확대 및 식량·에너지 등 국가 안보 기반 강화에 대한 강조가 두드러지는 것이 주요 특징으로 평가된다.

- 신질 생산력 발전 선도(28개): 첨단 과학기술, 미래 산업, 고급 제조업 등
- 민생 보장·개선(25개): 공공서비스 시설 확충, 의료·교육 인프라 확대 등
- 현대화 인프라 체계 구축(23개): 교통, 수자원, 신형 디지털 인프라 등



포커스

- 녹색·저탄소 전환 촉진(18개): 신에너지 기지 구축, 생태 보호 및 복원 등
- 도농 융합 발전 촉진(9개): 농업 현대화, 신형 도시화 추진 등
- 중점 분야 안전 보장(6개): 국가 안보 및 재난·비상 대응 체계 구축 등

2. 「제15차 5개년 계획」 중 해양·수산·해운·항만·물류 관련 내용¹⁰⁾

(1) 해양(海洋)

육지와 바다를 통합적으로 발전시키는 ‘육해통초(陆海统筹)’의 기조 아래, 중국을 강력한 해양 강국으로 도약시키기 위한 다각적인 청사진을 제시했다. 구체적으로, 산업 육성, 공간 및 도시 개발, 생태계 보호, 그리고 국제적 위상 강화라는 네 가지를 중심 주제로 다루고 있다.

① 해양 新산업 육성과 심해 탐사 역량 확대

산업 측면에서는 바다를 새로운 경제 성장 동력으로 삼아 해양 산업의 질적 도약을 꾀한다. 기존에 경쟁력을 갖춘 고부가가치 선박 및 해양 공학 장비 제조업을 일류 기지로 육성하는 것은 물론, 해양 생물 의약품이나 해수 담수화 같은 첨단 해양 신흥 산업의 규모를 대폭 키워나갈 계획이다. 특히 눈에 띄는 점은 바다 깊은 곳을 향한 과학기술 투자이다. 심해와 극지방 탐사를 뒷받침할 체계를 건전하게 구축하고 ‘심해 공정’ 프로젝트를 본격적으로 실시하여, 인류의 발길이 닿기 힘든 심해 공간으로의 진입·탐사를 실시하고, 자원 개발 능력을 비약적으로 끌어올리려 한다.

② 3대 해양 경제권 중심의 입체적 공간 개발

바다와 맞닿은 공간을 어떻게 활용할 것인지에 대한 구체적인 전략도 마련할 계획이다. 중국의 해안선을 따라 북부, 동부, 남부로 나뉘는 3대 해양 경제권의 전반적인 발전 수준을 한 차원 높인다. 연안 지역과 내륙 지역 간의 해양 경제 협력을 장려하고, 각 지역의 지리적·문화적 특색을 살린 현대적인 해양 도시들을 건설할 예정이다. 단순히 배가 오가는 곳이 아니라 항만과 주변 산업, 그리고 도시의 생활 공간이 삼위일체로 결합하는 ‘항만-산업-도시(港产城)’의 융합 발전을 심화하여 해양 경제의 파급력을 내륙까지 확장하고자 한다.

2026년 3월 26일
제 3 호

10) 两会受权发布 | 中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要 (<https://h.xinhuanet.com/vh512/share/13005293?newstype=1001&homeshow=1&time=1773637302325>) (검색일: 2026.03.16.)



포커스

③ 명확한 수치 목표를 통한 해양 생태계 건립

이러한 경제 개발의 이면에는 엄격한 환경 보호 기준이 자리 잡고 있다. 중점 해역의 오염을 철저히 통제하여 근해 해역의 우수 수질 비율을 약 86% 수준까지 달성하겠다는 명확한 목표를 세웠다. 또한, 과거 무분별하게 이루어지던 간척과 바다 매립을 엄격히 통제하여 대륙의 자연 해안선 보유율을 35% 이상으로 유지할 계획이다. 이와 더불어 바닷물이 육지로 역류하는 해수 침투 현상 등 중대 해양 재해에 대한 방어 능력을 키우고, 바다가 탄소를 흡수하는 이른바 ‘블루카본(해양 탄소 흡수원)’을 경제적으로 산정하는 방안도 새롭게 탐색하며 기후 변화에 대응하고 있다.

④ 글로벌 해양 질서 주도 및 권익 수호

마지막으로 국제 무대에서 해양 국가로서의 리더십과 권익을 확고히 다지려 한다. ‘해양 운명 공동체’라는 비전을 바탕으로, 공정하고 합리적인 국제 해양 질서 및 거버넌스 규칙을 제정하는 데 중국이 주도적으로 참여하겠다는 의지를 밝혔다. 해양 과학 조사나 재해 예방 등의 분야에서 국제 협력을 강화하는 것에 그치지 않고, 중국 내에 전문적인 ‘국제 해양 기구’ 설립을 추진하여 글로벌 해양 외교에서의 발언권과 중심적 지위를 굳히고자 한다.

<제15차 5개년 중 ‘해양’ 관련 내용>

제4장	제1절	최고 수준의 고부가가치 선박 및 해양 공학 장비 기지 조성
제5장	제1절	신항 산업 육성의 일환으로, 해양 경제 발전 공간 확장
제30장	제1절	국토 공간 최적화 측면에서 해양 자원 보호 및 이용 기능 강화
	제2절	근해 및 심해 공간 통합적으로 활용
제32장	제1절	심해 양식, 해양 신산업 육성, 해양 경제권 및 현대 해양 도시 발전 등
	제2절	수질 개선, 무분별한 매립 통제 등 해양 생태계 보호
	제3절	국가 해양 권익 수호와 글로벌 해양 거버넌스 주도

(2) 수산(水产)

단순히 어획량을 늘리는 1차 산업의 관점을 넘어, 국가의 다원화된 식량 안보를 책임지고 해양 경제의 질적 성장을 견인하며, 동시에 수생태계의 지속 가능성을 엄격하게 지켜내는 핵심 산업에 관한 내용을 명시한다.

① 식량 안보와 연계한 다원화된 자원 개발 및 고품질 수산 양식

국가의 안정적인 식량 공급을 위해 농업, 임업, 축산업과 함께 어업을 병행하여 발전시킨다. 식량 자원을 육지에만 의존하지 않고, 강, 하천, 호수, 바다 등에서



포커스

얻을 수 있는 다양한 식량 자원을 과학적으로 개발할 계획이다. 특히 기존의 전통적인 양식업을 넘어선 ‘고품질’의 수산 양식을 적극적으로 육성하여, 국민들에게 건강하고 다원화된 먹거리를 제공하는 기반을 다진다.

② 해양 경제 선도를 위한 심해 양식 및 현대화된 원양 어업 발전

해양 강국으로 나아가는 ‘해양 경제의 고품질 발전’ 전략에 발맞춰 수산업의 공간적 범위와 기술 수준을 넓힌다. 기존에 환경 오염 우려가 있던 연안 중심의 양식에서 벗어나, 먼바다 깊은 곳을 활용하는 ‘심해 양식’을 집중적으로 발전시킨다. 이와 함께 단순히 어획을 넘어, 첨단 해양 장비와 기술을 접목한 ‘현대화된 원양 어업’을 육성하여 글로벌 해양 수산 경쟁력을 끌어올린다.

③ 수생태계 복원 및 지속 가능성을 위한 엄격한 보호 조치

이러한 수산업의 경제적 발전 이면에는 무분별한 남획을 막고 자연을 복원하려는 엄격한 생태계 보호 기조가 자리 잡고 있다. 가장 대표적인 것이 장강(양쯔강) 생태계 보호이다. 수산 자원을 회복시키고 강줄기의 수질을 맑게 유지하기 위해, ‘장강 10년 금어기(十年禁漁)’ 조치를 추진할 것을 명시했다. 이는 당장의 어획 이익보다 수생태계의 장기적인 지속 가능성을 우선하겠다는 의지이다.

<제15차 5개년 중 ‘수산’ 관련 내용>

제25장	제3절	다원화된 식량 공급 체계 구축을 위한 농업, 임업, 축산업 및 어업 병행, 고품질 수산 양식 발전
제28장	제3절	장강 경제대 발전 중 수생태계 보호, ‘장강(양쯔강) 10년 금어기’ 추진
제32장	제1절	해양 경제 고품질 발전을 위한 심해 양식과 현대화된 원양 어업 발전

(3) 해운(海運)

해운 분야는 단순한 화물 수송을 넘어 고부가가치 서비스업으로의 질적 전환, 친환경 선박 도입, 그리고 글로벌 물류 네트워크의 중심축으로 자리매김하기 위한 다각적인 전략을 담고 있다. 주요 내용은 크게 네 가지 흐름으로 설명할 수 있다.

① 현대 해운 서비스 육성 및 고부가가치 조선업 기지 조성

해양 경제의 전반적인 질적 도약을 도모하기 위해 현대적인 해운 서비스업을 집중적으로 발전시킨다. 운송 장비 측면에서는 기존 선박 산업의 구조 조정을 촉진하여, 단순 제조를 넘어 세계 최고 수준의 고부가가치 선박 및 해양 공학 장비 기지를 조성하고 글로벌 시장에서 경쟁력을 한층 더 확고히 다질 계획이다.



포커스

② 홍콩의 ‘국제 해운 중심지(国际航运中心)’ 위상 공고화

국가적 차원에서 홍콩이 지닌 지정학적, 경제적 이점을 적극 활용하고 지원한다. ‘일국양제’의 바탕 아래 홍콩이 국제 금융 및 무역 중심지뿐만 아니라 ‘국제 해운 중심지’로서의 지위를 굳건히 다지고 그 위상을 지속적으로 격상할 수 있도록 뒷받침한다. 이를 통해 글로벌 해운 시장에서 중국의 핵심적인 영향력을 유지하고 확대하려는 목적을 지닌다.

③ ‘실크로드 해운’을 통한 글로벌 물류·무역 일체화

대외적으로 ‘일대일로(一帶一路)’ 사업의 고품질 발전과 연계하여 국제 해상 운송망을 촘촘히 다진다. 특히 ‘실크로드 해운(丝路海运)’ 프로젝트를 통해 항만-해운-무역 삼위일체의 발전을 추진한다. 이는 단순히 항로를 연결하는 것을 넘어, 무역과 항만 인프라가 유기적으로 연결되는 안정적인 글로벌 물류망을 구축하겠다는 전략이다.

④ 내륙 수운 활성화 및 탄소 중립을 위한 친환경 전환

대내적인 운송 효율화와 전 지구적 과제인 ‘탄소 배출 정점’ 달성을 위해 해운의 녹색 전환을 강력히 추진한다. 우선 국가 종합 교통망 완비를 위한 내륙의 고등급 수로(항로)를 업그레이드하고, 장강(양쯔강)의 황금 수로를 원활하게 소통 시켜 연안과 내륙의 물류 흐름을 원활히 한다. 더불어, 탄소 배출 저감을 위해 대량 화물의 수로 운송 비중을 지속적으로 높이며, 친환경 연료를 사용하는 선박의 적극 도입하여 지속 가능한 해운 생태계를 구축한다.

<제15차 5개년 중 ‘해운’ 관련 내용>

제4장	제1절	전통 산업 고도화의 일환, 고급 선박 기지 조성
제7장	제1절	현대화된 종합 교통망 구축, 내륙 고등급 수로(항로) 업그레이드
제23장	제2절	일대일로 사업과 연계하여 ‘실크로드 해운’의 항만·해운·무역 일체화 발전 추진
제28장	제3절	내륙 수운 활성화를 위해 ‘장강(양쯔강) 황금 수로’의 원활한 소통
제32장	제1절	현대 항운(해운) 서비스업과 원양 기상 내비게이션 서비스 발전
제47장	제2절	친환경 전환을 위한 녹색(친환경) 연료 선박 도입, 대량 화물의 수로 운송 비중 증대
제59장	제1절	일국양제 원칙 아래 홍콩의 ‘국제 해운 중심지’ 역할 적극 지원

(4) 항만(港口)

항만 분야와 관련해서는 단순한 화물 하역장을 넘어 국가 종합 교통망의 핵심 노드이자, 해양 경제와 국제 무역을 견인하는 융합적 공간으로 만들고자 한다.



포커스

① 세계적 수준의 항만 인프라 구축

현대적인 종합 교통 운송 체계를 완비하기 위해, 세계적 수준의 항만군(港口群)을 구축하는 것을 핵심 인프라 목표로 삼고 있다. 이는 단순히 개별 항구의 규모를 키우는 것을 넘어, 공항 등 다른 거대 교통 인프라와 함께 글로벌 경쟁력을 갖춘 국가 차원의 물류 허브 네트워크를 완성하겠다는 의지를 담고 있다.

② 항만·산업·도시(港产城)의 융합 발전

해양 경제를 고품질로 발전시키고 해양 강국을 건설하는 과정에서, 각 지역의 실정에 맞추어 ‘항만-산업-도시’의 융합 발전을 심화한다. 물류의 중심인 항만을 건설하는 데 그치지 않고, 주변에 관련 산업을 육성하며, 나아가 특색 있는 현대 해양 도시 건설로 이어지게 함으로써, 항만이 지역 경제와 주민 생활을 입체적으로 견인하는 선순환 생태계를 조성한다.

③ ‘일대일로’ 연계 및 글로벌 거점 항만 협력

대외적으로는 입체적인 글로벌 연결망을 구축하기 위해 중요 경제 회랑 및 거점 항만에 대한 국제 협력을 강화한다. 특히 ‘실�크로드 해운’ 프로젝트를 적극 추진하여 항만(물류), 해운(운송), 무역(상업)이 삼위일체로 결합된 일체화 발전을 도모한다. 이를 통해 글로벌 공급망과 해상 실�크로드에서 중국 항만의 거점 영향력과 효율성을 극대화할 계획이다.

④ 지역 내 다양한 교통수단과의 시너지 창출

단일 항만의 고립된 발전을 지양하고, 지역 내 다른 인프라와의 촘촘한 연계를 강조한다. 대표적으로 웨강아오 대만구(광둥·홍콩·마카오)와 같은 주요 경제권의 발전을 심화하는 과정에서 항만, 공항, 그리고 철도 등이 서로 시너지를 내며 발전할 수 있도록 한다. 이를 통해 해상으로 들어온 화물과 여객이 육상, 항공으로 매끄럽게 이어지는 통합 운송 체계를 구축한다.

<제15차 5개년 중 ‘항만’ 관련 내용>

제7장	제1절	세계적 수준의 항만군(港口群) 구축
제23장	제2절	글로벌 연결망 확충을 위한 중요 경제 회랑 및 거점 항만에 대한 국제 협력 심화
제32장	제1절	항만, 산업, 도시가 어우러지는 ‘항만-산업-도시’ 융합 발전
제59장	제2절	광둥·홍콩·마카오의 항만과 공항, 궤도 교통의 협동 발전 촉진



포커스

(5) 물류(物流)

① 국가 물류 허브 네트워크 완비 및 사회적 물류비용 절감

효율적인 유통 체계를 구축하기 위해 국가 물류 허브 네트워크를 촘촘하게 정비한다. 유통 전략 거점 도시를 바탕으로 주요 상품의 축이 되는 유통 회랑(走廊)을 구축하고, 조건이 갖춰진 지역에는 대량 상품의 자원을 배분하는 허브를 건설함으로써, 유통 규칙과 표준을 통합하고, 물류비를 절감하는 것을 목표로 하고 있다.

② ‘원티켓(一单制), 원박스(一箱制)’ 시스템: 다중 복합 운송 고도화

물류 흐름의 단절을 막기 위해, 다양한 운송 수단을 원활히 연결하는 시설과 제도를 구축한다. 운송 서류를 하나로 통합하여 행정적 절차를 간소화하는 ‘원티켓(一单制)’ 방식과, 화물을 옮겨 신지 않고 하나의 컨테이너로 끝까지 운송하는 ‘원박스(一箱制)’ 시스템을 추진한다. 이를 통해 컨테이너와 대량 물자가 철도와 수운을 오가며 효율적으로 운송될 수 있도록 지원한다.

③ 농촌 물류망 보완 및 콜드체인 체계 구축

농촌 지역의 경제 활성화와 주민들의 생활 편의를 위해 농촌의 물류 및 우편·택배 배송 시설의 단점을 보완한다. 특히 농업을 발전시키고 농민 소득을 높이기 위해 농산물 시장과 유통망을 건설하며, 농산물의 신선도를 유지할 수 있도록 창고 보관 시설과 콜드체인 물류 체계를 완비한다.

④ 물류 및 창고 서비스의 전문화와 경쟁력 제고

제조업과 농업 등 생산성 서비스업을 고도화하는 과정에서, 금융 임대나 인적 자원 서비스와 더불어 물류 및 창고 보관 서비스의 경쟁력을 한층 더 끌어올릴 계획이다.

<제15차 5개년 중 ‘물류’ 관련 내용>

제6장	제1절	생산성 서비스업 고도화, 물류 창고 보관 서비스 종합 경쟁력 강화
제7장	제1절	국가 우편 택배 허브 완비
제16장	제3절	투자 촉진을 위한 현(縣) 단위의 상업 물류 창고 및 농촌 택배 등의 인프라 단점 보완
제17장	제3절	전국 통일 대시장 건설, 국가 물류 허브 네트워크 완비, 물류비 인하, ‘원티켓(一单制), 원박스(一箱制)’, 철도-수운 연계 복합 운송 추진
제26장	제1절	농촌 지역의 물류 인프라 시설 건설 추진
	제2절	농산물 창고 보관 및 콜드체인 물류 체계 완비
제59장	제1절	홍콩의 고부가가치 공급망 서비스 구축 지원



통계 및 자료

■ 경제

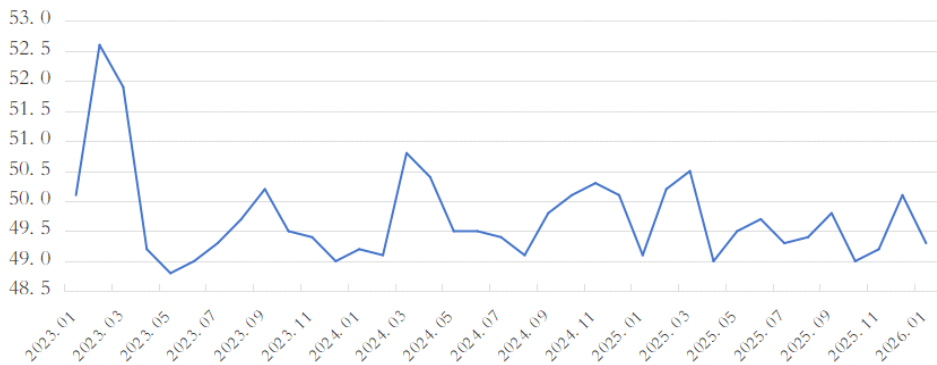
▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 2월 중국 제조업 PMI는 2026년 1월 대비 0.6% 하락, 전년동기 대비 2.39% 하락

구분	2025.10	2025.11	2025.12	2026.01	2026.02
PMI(%)	49.0	49.2	50.1	49.3	49

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



▶ 중국 수출입액

- 2026년 2월 중국 수출액은 2026년 12월 대비 16% 감소, 전년동기 대비 39.6% 증가
 - 2026년 2월 중국 수입액은 2026년 12월 대비 14% 증가, 전년동기 대비 13.8% 증가

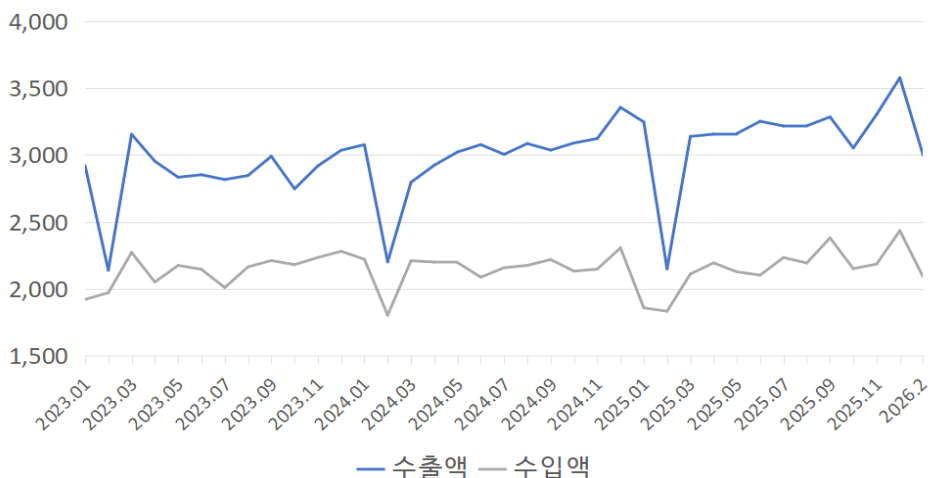
단위: 억달러

구분	2025.09	2025.10	2025.11	2025.12	2026.2
수출액	3,285	3,053	3,303	3,577	2,998
수입액	2,381	2,152	2,186	2,436	2,089

자료: 중국국가통계국

<중국 수출입액>

단위: 억달러





통계 및 자료

■ 해운

▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

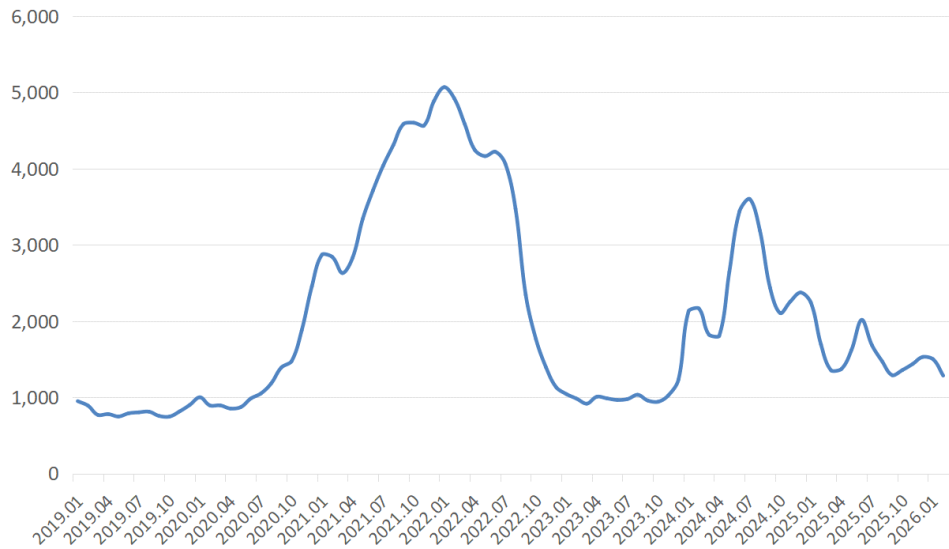
- 2026년 2월 상하이컨테이너운임지수는 2026년 1월 대비 14.4% 하락, 전년동기 대비 24.11% 하락

단위: USD/TEU

항목	2025	2026.1-2	월평균			전월대비
			12월	1월	2월	
종합 지수	1581.34	1406.75	1528.33	1499.03	1283.71	-14.4%
유럽(기본항구)	1587	1513	1540	1602	1395	-12.9%
지중해(기본항구)	2429	2595	2753	2849	2258	-20.7%
미국 서부(기본항구)	2551	1973	1878	2091	1815	-13.2%
미국 동부(기본항구)	3723	2791	2712	2949	2582	-12.4%
페르시아만(두바이)	1427	1312	1949	1490	1075	-27.9%
호주-뉴질랜드(멜버른)	1106	925	1282	1083	714	-34.0%
서아프리카(라고스)	3921	3107	3322	3168	3027	-4.4%
남아프리카(더반)	2604	2096	2252	2217	1934	-12.8%
남아메리카(산토스)	2988	1233	1440	1172	1315	12.3%
일본 간사이(기본항구)	312	311	312	312	309	-0.9%
일본 관동(기본항구)	319	319	321	321	315	-1.8%
동남아(싱가포르)	464	484	547	505	458	-9.3%
대한민국(부산)	139	142	141	144	139	-3.1%
중앙, 남아메리카(만사니요)	1733	1089	1388	961	1260	31.2%
동아프리카(몸바사)	2087	1824	2158	1908	1713	-10.2%

자료: 항운교역소

〈2019-2026년 2월 상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)〉



2026년 3월 26일

제 3 호



통계 및 자료

■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만TEU)

- 2025년 12월 중국 컨테이너항만 처리량은 2025년 11월 대비 2.6% 감소, 2025년 중국 컨테이너항만 처리량은 2024년 대비 6.8% 증가

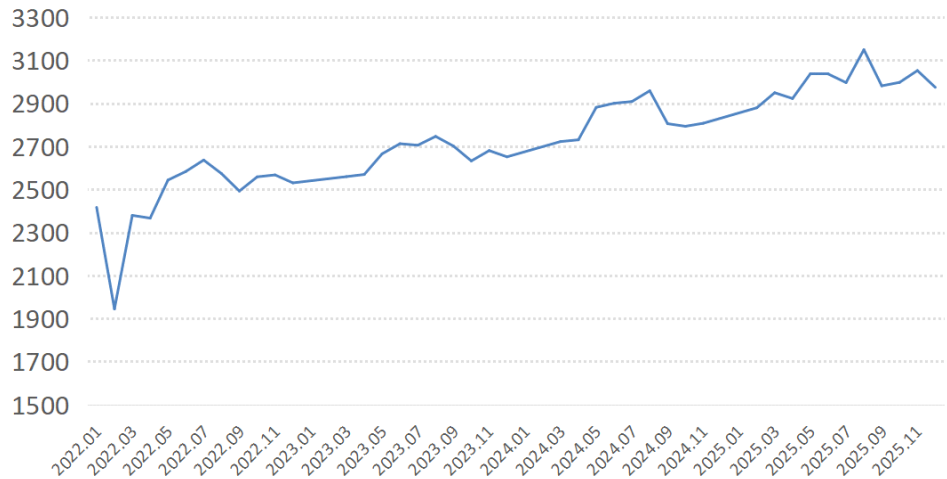
단위: 만TEU

구분	2025년 12월	전월대비	2025년	2024년 대비
중국	2,974	-2.6%	32,473	6.8%
상하이	450	0.2%	5,056	6.9%
닝보저우산	388	4.3%	3,999	11.6%
선전	300	-2.3%	3,241	6.0%
광저우	241	11.1%	2,527	6.2%
칭다오	252	1.2%	3,037	6.5%
톈진	130	-30.9%	2,273	3.2%
샤먼	129	15.2%	1,125	2.4%
잉커우	49	-0.2%	536	5.2%
다롄	49	0.0%	499	1.5%
베이부완	96	6.7%	910	11.5%

자료: 중국 교통운수부

<2022-2025년 월간 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만TEU

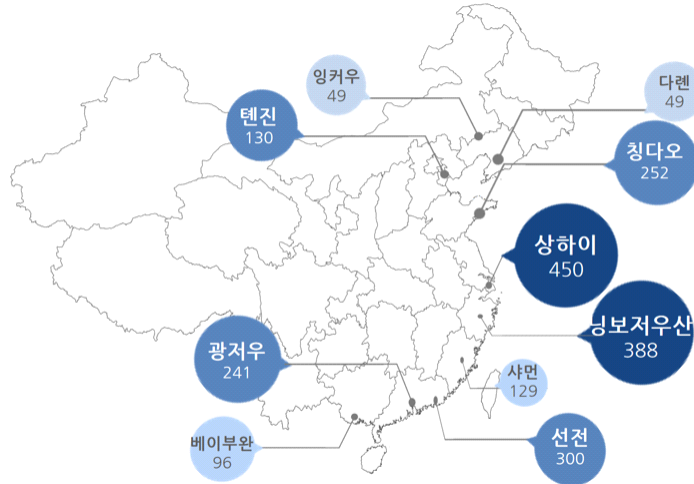




통계 및 자료

<2025년 12월 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만TEU



■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

- 2026년 2월 중국 수산물 총생산량은 2026년 1월 대비 29% 감소, 2026년 2월 수산물 총생산량은 전년동기 대비 4% 증가

단위: 만톤

구분	2026년 1월	2026년 2월	전년동기 대비
해양 어획량	76.98	57.03	5.02%
해수 양식 생산량	121.3	129.48	1.55%
내수면 어획량	7.08	5.05	3.61%
내수면 양식 생산량	357.33	205.98	1.07%
총 생산량	562.69	397.3	3.65%

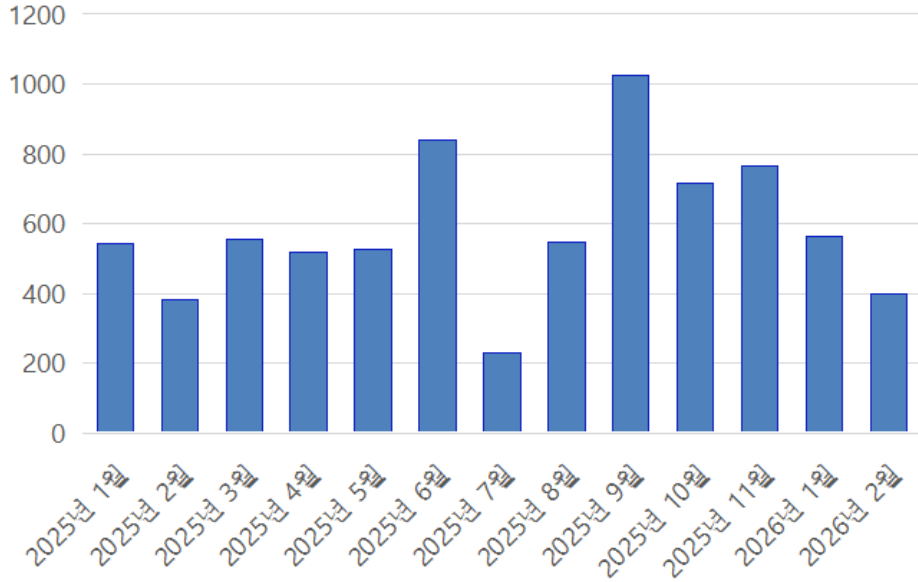
자료: 중국 어업어정관리국



통계 및 자료

<2025-2026년 중국 월간 수산물 총생산량>

단위: 만톤



< 중국연구센터 >

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