

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report



2026년 4월 24일

No. 4

이슈와 동향 1

- 호르무즈 해협 항행 차질...중국 원유 수입 운송 대응 방안은? 1
- STX 다렌조선 인수로 성장한 형리중공업, 대규모 자금조달 5

해양수산뉴스 12

- 중국 ‘스마트 해운 2030 행동계획(智能航运2030行动计划)’ 발표 12
- 내륙 항만 데이터의 자산화: 상하이 거래소 첫 상장 15
- 상하이 우송커우항, 크루즈 3척 동시 입항...1만 명 출입국 17

포커스 19

- 다수의 100억 위안 규모 항만 프로젝트, ‘제15차 5개년 계획’에 포함 19

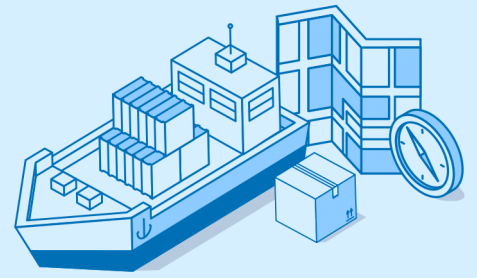
통계 및 자료 24

- 경제/해운/항만/수산 24





요약



이슈와 동향

- **호르무즈 해협 항행 차질...중국 원유 수입 운송 대응 방안은?**
 - 호르무즈 해협 봉쇄로 글로벌 원유 운송이 차질을 빚으면서 국제 유가와 해상 운임이 급등하고 보험 비용이 크게 상승. 중국은 수입 다변화, 전략 비축, 육상 파이프라인 등을 통해 단기 충격을 흡수할 수 있는 에너지 공급 체계를 갖추고 있으며, 결과적으로 이번 사태는 글로벌 에너지 시장의 불안정성을 드러내면서도 중국 에너지 안보 구조의 대응력을 시험한 사건으로 평가
- **STX 다렌조선 인수로 성장한 형리중공업, 대규모 자금조달**
 - 형리중공업이 조선업 호황기 속에서 대규모 자금 조달을 통해 생산 능력을 공격적으로 확장하며, 후발 주자의 이점과 수직 계열화된 제조 역량을 바탕으로 글로벌 선박 시장의 핵심 기업으로 급부상

해양수산뉴스

- **중국 '스마트해운 2030 행동계획(智能航运2030行动计划)' 발표**
 - 중국 공산당 중앙위원회 등 4개 부처는 2030년 세계 최고 수준의 스마트 해운 강국 도약을 목표로, 인공지능(AI) 기반 자율운항 기술 고도화, 인프라 확충 및 국제 표준 선도를 통해 해운업의 새로운 질적 생산력을 육성하는 '스마트 해운 2030 행동계획'을 발표
- **내륙 항만 데이터의 자산화: 상하이 거래소 첫 상장**
 - 중국 화이안 항성공사가 내륙 항만·항운 데이터 자산을 상하이 데이터거래소에 최초로 상장하며 항만 물류 디지털화와 데이터 경제 발전을 본격화
- **상하이 우송커우항, 크루즈 3척 동시 입항...1만 명 출입국**
 - 상하이 우송커우 크루즈항이 3척의 크루즈를 동시에 입항시키며 약 1만 명의 여객을 안전하게 처리하고 스마트 해사 관리 역량을 입증

포커스

- **다수의 100억 위안 규모 항만 프로젝트, '제15차 5개년 계획'에 포함**
 - 중국은 '제15차 5개년 계획'에 7대 항만 프로젝트를 반영해 세계적 수준의 항만군을 구축하고, 항만 개발을 추진
 - 양산·닝보저우산·광저우·샤먼·칭다오·베이부만·양푸 등을 중심으로 100억 위안대 투자를 확대해 물류 효율화, 스마트·친환경 전환, 대외 개방 및 국내외 이중순환을 뒷받침할 계획



이슈와 동향

호르무즈 해협 항행 차질... 중국 원유 수입 운송 대응 방안은? 1)

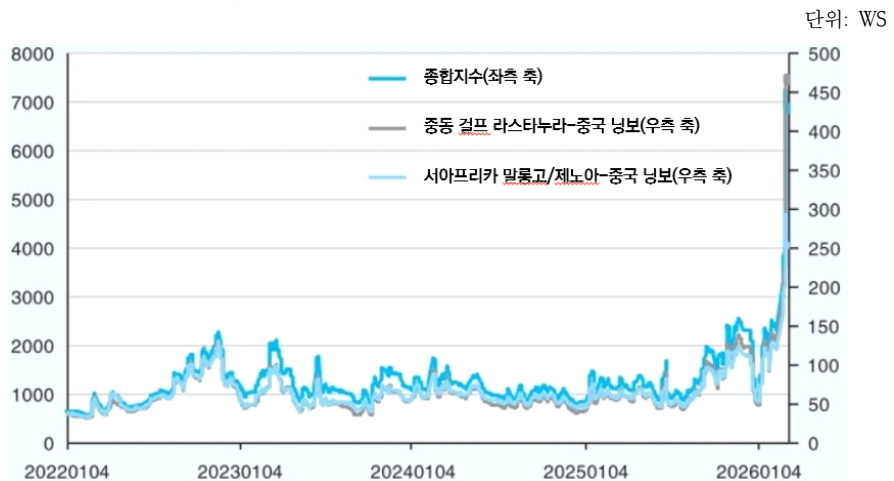
호르무즈 해협 항행 차단, 중국은 수입 원유 운송을 어떻게 대응할 것인가

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

미국의 이란에 대한 군사 타격 이후 호르무즈 해협의 항행이 차단되면서 글로벌 에너지 시장이 큰 충격을 받았다. 이 해협은 페르시아만과 인도양을 연결하는 유일한 통로로, 전 세계 해상 석유 무역의 약 30%와 석유 소비의 21%를 담당하는 핵심 요충지이다. 이처럼 세계 에너지 공급망에서 가장 취약한 지점 중 하나인 해협이 봉쇄되자, 국제 유가는 즉각적으로 급등했으며 WTI와 브렌트유 모두 20~30% 수준의 상승을 기록했다. 전문가들은 이러한 충격이 단 48시간 내에 글로벌 시장으로 확산될 수 있다고 평가한다.

이번 사태는 지정학적 리스크가 에너지 시장에 미치는 영향을 여실히 보여주며, 글로벌 원유 운송 시장 전반에도 큰 혼란을 야기했다. 한편 중국은 여전히 원유 수입 의존도가 높은 국가이지만, 수입 경로의 다변화와 충분한 전략 비축, 그리고 체계적인 대응 능력을 바탕으로 에너지 공급 리스크에 대응할 수 있는 기반을 갖추고 있음을 강조한다.

<중국의 원유 수입 유조선 운임 지수(CTFI)>



2026년 4월 24일

제 4 호

출처: 상하이 해운거래소

1) 《航运交易公报》总第1473期, 2026年3月出版, 霍尔木兹通航遇阻 中国进口原油运输如何应对



이슈와 동향

글로벌 에너지 공급망 '급정지' 와 운송 및 보험 위기

호르무즈 해협의 항행 차단은 글로벌 VLCC(초대형 유조선) 시장에 직접적인 충격을 주었으며, 운임이 급격히 상승하는 결과를 낳았다. 중국 수입 원유 운임 지수는 단기간에 80% 이상 상승했고, 중동 및 서아프리카 주요 항로에서도 운임이 크게 올랐다. 이러한 현상의 핵심 원인은 해협 통과 물동량이 급감하면서 운송 가능한 선박이 감소하고, 수급 불균형이 심화된 데 있다. 특히 미국의 공격 이후 단기간에 유조선 통행량이 급감하면서 시장 공급이 크게 위축되었다.

또한 이번 운임 상승은 단순한 수급 문제뿐 아니라 지정학적 리스크 프리미엄이 크게 작용한 결과로, 글로벌 원유 거래 흐름이 점차 서아프리카 등 다른 지역으로 이동하는 구조적 변화도 나타나고 있다. 동시에 해상 운송 보험 비용이 급등하면서 전쟁 위험 보험료가 기존 대비 약 10배 상승했고, 일부 보험 기관은 해당 지역 보장을 중단했다. 미국이 재보험 지원을 약속했지만, 실제 시장이 요구하는 규모에 비해 크게 부족해 근본적인 해결책이 되지 못하고 있다.

결과적으로 현재 상황은 단순한 '봉쇄' 라기보다는 다양한 위험 요소가 결합된 '시장 마비' 상태에 가까우며, 글로벌 원유 무역 구조는 '호르무즈 내부' 와 '외부' 로 나뉘는 이중 구조로 재편될 가능성이 커지고 있다.

중국 에너지 안보, 현실 시험대

2025년 상하이항은 5,506만 TEU를 처리하며 전년 대비 약 350만 TEU를 증가시켰으며, 16년 연속 세계 1위를 유지했다. 양산 심수항도 2,870만 TEU로 10.4% 성장하며 핵심 성장 동력 역할을 했다.

이번 호르무즈 해협 사태는 원유 수입 규모가 큰 중국의 에너지 안보를 시험하는 사건이 되었지만, 실제 영향은 제한적일 가능성이 높다. 최근 몇 년간 중국의 원유 대외 의존도는 점진적으로 감소하는 추세를 보이고 있으며, 수입 구조 역시 러시아를 중심으로 사우디아라비아, 이라크, 말레이시아 등 다양한 국가로 분산되어 있다. 특히 러시아는 이미 중국의 최대 원유 공급국으로 자리 잡았고, 중동 지역은 여전히 중요한 공급원으로서 약 40% 이상의 비중을 차지한다.

전문가들은 중국이 중앙아시아 및 러시아와 연결된 육상 파이프라인을 보유하고 있다는 점에서, 해상 운송 의존도를 일정 부분 상쇄할 수 있다고 평가한다. 이러한 육상 운송 경로는 지정학적 충돌 상황에서도 비교적 안정적인 공급 수단으로 작용한다.

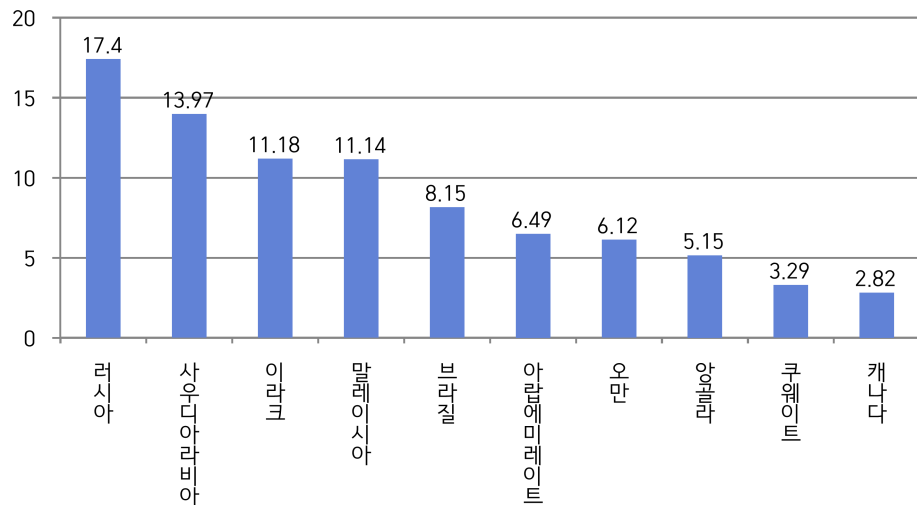


이슈와 동향

또한 중국의 주요 에너지 기업들은 이번 사태 속에서도 생산과 운영이 정상적으로 유지되고 있으며, 단기적인 유가 변동성은 존재하지만 기업 활동 자체에는 큰 영향이 없다고 밝혔다. 해운 기업들 역시 시장 변화에 대응하며 운송 구조를 다변화하고 있어, 전반적으로 중국은 이번 위기를 관리 가능한 수준으로 대응하고 있는 것으로 평가된다.

〈2025년 중국의 석유 수입 주요 10개국〉

단위: %



출처: 국가에너지국

〈2023-2025년 중국 석유 대외의존도〉

단위: 억톤, %

연도	연소비량	수입량	생산량	대외의존도
2023	7.56	5.64	2.09	72.3
2024	7.54	5.54	2.13	71.7
2025	7.62	5.78	2.16	71.6

출처: 국가에너지국

다중 대응 전략과 에너지 구조 전환

중국은 이번 위기에 대응하기 위해 전략 비축과 상업 비축을 활용한 방출 정책을 통해 단기적인 공급 부족을 보완하고 있다. 이를 통해 최대 15~30일 정도의 수입 공백을 메울 수 있으며, 국내 산업과 민생에 필요한 에너지 공급을 안정적으로 유지할 수 있다. 동시에 육상 파이프라인의 활용을 극대화하고, 중국-파키스탄 경제회랑 및 중앙아시아 경로 등 다양한 대체 운송 경로를 확보함으로써 해상 운송 리스크를 줄이고 있다.



이슈와 동향

장기적으로는 에너지 구조 전환이 핵심 전략으로 제시된다. 중국은 화석에너지 의존도를 점차 낮추고 재생에너지 비중을 확대해왔으며, 탄소중립 목표 아래 풍력, 태양광, 수력, 원자력 등의 비중을 지속적으로 늘리고 있다. 더 나아가 수소 에너지와 전고체 배터리와 같은 신기술이 향후 에너지 전환의 핵심 수단으로 부상하고 있으며, 이는 교통 및 산업 분야에서 화석연료를 대체하는 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

결론적으로 중국의 군사 평론가는 이번 호르무즈 해협 위기는 글로벌 에너지 공급망의 취약성을 드러낸 사건이지만, 중국은 수입 다변화, 전략 비축, 육상 운송망, 그리고 에너지 전환 정책을 기반으로 단기적 충격을 완화하고 장기적 에너지 안보를 강화할 수 있는 구조를 갖추고 있다는 자체 평가를 하고 있다.

2026년 4월 24일

제 4 호



이슈와 동향

**STX 다렌조선 인수로 성장한 형리중공업,
대규모 자금조달²⁾**

2025년 1월 14일, ST 송발(松发)(603268.SH)³⁾은 공시를 통해 70억 위안(1조 5,340억 원) 규모의 제3자 배정 유상증자 계획을 발표하며 자본시장의 주목을 다시 한번 받았다. 해당 자금은 세 가지 조선 생산능력 확대 프로젝트에 투입될 예정이며, 이는 반년 내 두 번째 대규모 자금 조달로서, 두 차례 모집 금액의 합계는 100억 위안(2조 1,900억 원)을 초과한다. A주 조선 제조업 분야에서 이와 같은 공격적인 자본 운용은 비교적 드문 사례로 평가된다.

형리중공업은 2022년 21억 위안(4,600억 원)을 투자하여 STX 다렌 조선 자산을 인수하며 시장에 진입하였고, 2025년에는 ST 송발을 통한 우회 상장을 통해 실적을 흑자로 전환하였다. 이후 현재까지 생산능력 확대를 지속적으로 추진하고 있으며, 후발주자로서 글로벌 조선업 구조 재편 과정에서 일정한 입지를 확보하고자 하는 전략을 전개하고 있다. 한편, 조선업계 전반의 생산 일정이 이미 2030년까지 연장된 상황에서, 이러한 대규모 투자가 시장 흐름에 부합하는 전략적 선택인지, 혹은 잠재적 위험을 내포하고 있는지에 대한 논의도 제기되고 있다.

백억 위안대 자금 조달의 목적

이번 ST 송발의 증자 계획의 핵심은 총 135억 위안(2조 9,500억 원) 규모에 달하는 세 가지 조선 프로젝트에 70억 위안(1조 5,340억 원)의 모집 자금을 투입하는 데 있다. 구체적으로, 친환경 스마트 고급 선박 통합 제조 프로젝트에는 총 100.65억 위안(2조 2,000억 원)이 투자되며, 이 중 50억 위안(1조 955억 원)이 모집 자금으로 충당될 예정이다. 또한 형리조선의 친환경 선박 제조 블록 생산 및 설비 업그레이드 프로젝트에는 총 21.26억 위안(4,650억 원)이 투입되며, 이 중 15억 위안(3,282억 원)이 모집 자금으로 사용된다. 아울러 3-6호 부두 건설 프로젝트에는 총 13.18억 위안(2,884억 원)이 투자되며, 5억 위안(1,094억 원)이 모집 자금으로 충당될 예정이다.

이와 함께 약 65억 위안(1조 4,229억 원) 규모의 자금은 기업 자체적으로 조달해야 하는 상황으로, 이러한 ‘외부 자금 조달과 내부 자금 투입의 병행 구조’는 형리중공업이 생산능력 확대에 상당한 전략적 비중을 두고 있음을 시사한다. 투자 구조를 살펴보면, 이번 자금은 주로 생산능력 확장과 인프라 보완에 집중되고 있

2026년 4월 24일
제 4 호

2) 2026년 《航运交易公报》第9期 “恒力重工“造船豪赌”：半年募资超百亿元 “

3) 형리중공업 모회사



이슈와 동향

다. 특히 3~6호 도크 건설은 조선소 도크 자원의 부족 문제를 해소하기 위한 조치이며, 블록 생산 설비 업그레이드는 선박 핵심 부품의 자급화 체계 구축을 목표로 하는 것으로 분석된다.

<형리중공업 제3차 배정 유상증자 모집 자금 투입 계획>

단위: 억 위안

프로젝트명	총 투자 금액	모집 자금 투입액
1. 친환경 스마트 고부가치 선박 제조 통합 프로그램	100.62	50
1.1 친환경 스마트 장비 제조 프로젝트	72.86	
1.2 친환경 고급 선박 건조 프로젝트 지원 시설	27.79	
2. 친환경 선박 제조 곡형 블록 조립 지원시설 고도화 프로젝트	21.26	15
3. 친환경 고급 선박 건조 프로젝트 부대 3~6번 부두 건설 사업	13.18	5
합계	135.09	70

출처: 상장기업 공고

한편, 이는 ST 송발이 조선 사업을 위해 대규모 자금을 조달한 첫 사례는 아니다. 2025년 8월, 이 회사는 약 40억 위안(8,756억 원) 규모의 자금을 모집하였으며, 총 19명의 투자자가 해당 증자에 참여하였다. 해당 자금은 형리조선(다렌)의 친환경 고급 장비 제조 프로젝트 및 형리중공업의 국제화 고급 선박 연구개발센터 1기 건설에 투입되었다. 당시 ST 송발은 같은 해 5월 대규모 자산 재편을 통해 형리중공업 지분 100%를 확보하며, 민간 자본 기반의 조선 산업 플랫폼을 본격적으로 자본시장에 안착시킨 바 있다.

이와 같은 1차 자금 조달의 신속한 집행은 생산능력 확대를 위한 기반을 마련하였으며, 이후 불과 반년 만에 추가로 70억 위안(1조 5,160억) 규모의 자금 조달을 추진한 것은, 새로운 해운 경기 사이클 속에서 민간 조선 기업이 보다 적극적인 확장 전략을 추진하고 있음을 보여준다. 즉, 자본 레버리지를 활용하여 조선소 핵심 자원인 도크를 선점하고, 산업 체인 전반의 연계 구조를 강화함으로써 글로벌 조선업 구조 재편 과정에서 유리한 위치를 확보하고자 하는 전략으로 해석된다.

후발 주자의 이점

2022년 7월에 공식 설립된 해당 조선 기업은 원 STX 다렌 조선 자산에 대한 전략적 인수를 통해 산업에 진입한 이후, 단기간 내에 매우 빠른 확장세를 보여주고 있다.

2022년, 형리중공업은 21.1억 위안(4,619억 원)을 투입하여 중국 최대 외자 조선소였던 STX 다렌 조선을 인수하였으며, 인수 두 달 후 곧바로 생산을 개시하였다. 다만, 기존 선박 교체 수요에 의해 촉발된 이번 조선업 호황 사이클은 이미 2020년



이슈와 동향

말부터 시작된 바 있어, 형리중공업의 시장 진입 시점은 표면적으로는 최적의 타이밍을 다소 놓친 것으로 평가된다. 실제로 회사는 2023년 3월에 첫 건조 선박을 착공하였으며, 2024년 4월에 이르러서야 첫 6.1만 DWT급 벌크선을 인도하였다.

그러나 이러한 ‘지연된 진입’은 오히려 기업의 차별적 경쟁우위로 작용한 것으로 분석된다. 업계 관계자에 따르면, 초기 조선업 호황기에 주요 조선사들이 공격적으로 수주를 확대하면서 보유 수주 잔량의 커버 기간이 기존 약 2.5년 수준에서 3.5년 이상으로 급격히 증가하였고, 일부 기업은 4년에 근접한 수준에 이른 것으로 나타났다. 이와 같은 생산능력의 조기 포화는 형리중공업에 시장 내 공백을 제공하였으며, 그 결과 대량의 초과 수주 물량을 확보할 수 있었던 것으로 평가된다. 또한, 질상증권(浙商証券)의 분석에 따르면 선박 교체 수요와 신규 수요 증가, 환경 규제 강화가 맞물리면서 공급 부족은 지속될 가능성이 높으며, 이는 선가 상승 압력으로 이어질 것으로 전망된다.

형리중공업이 발표한 자료에 따르면 2025년 한 해 동안 총 115척의 선박을 수주하였으며, 수주 금액은 1,000억 위안(21조 8970억 원)을 초과한 것으로 나타났다. 또한 조선소 부두에서는 최대 24척의 대형 선박이 동시에 장비 설치 및 시운전을 진행하고 있는 것으로 확인된다. 2026년에 들어서면서 수주 속도는 더욱 가속화되고 있으며, 2026년 3월 3일 기준 ST 송발은 총 14건의 주요 계약 체결 공시를 발표하였다. 해당 계약에는 초대형 원유운반선(VLCC), 제품유 운반선, 컨테이너선, 벌크선 등 다양한 선종이 포함되어 있으며, 누적 수주량은 옵션 포함 73척에 달한다. 이는 평균적으로 하루 1척의 신규 수주를 확보한 수준이며, 총 수주 금액은 약 68억 달러(10조 2,500억 원)를 상회할 것으로 추정된다.

글로벌 주요 조선사들과 마찬가지로 형리중공업의 수주 물량 역시 인도 일정이 이미 2030년까지 확대된 상태이다. 이는 기업의 가용 생산능력이 빠르게 소진되고 있음을 의미하며, 동시에 일정 내 인도 능력에 대한 부담이 증가하고 있음을 시사한다. 이러한 상황에서, 정기적인 자본 조달을 통한 생산능력 확충은 ST 송발의 중요한 전략적 선택으로 이해된다.

재무적 측면에서 보면, ST 송발의 실적은 급격한 하락 이후 빠른 반등을 보이는 특징을 나타내고 있다. 2022년부터 2024년까지의 적자 규모는 점진적으로 축소되었으며, 2025년에는 흑자 전환이 예상된다. 순이익은 약 24억~27억 위안 수준으로 전망되며, 매출액 역시 3억 위안(650억) 미만에서 200억 위안(4조 3,300억) 이상으로 증가하여 약 80배에 달하는 성장세를 보일 것으로 예상된다.

2026년 4월 24일
제 4 호



이슈와 동향

현재 조선업의 수급 구조는 형리중공업에 전략적 기회를 제공하고 있다. 글로벌 선박의 노후화가 가속화되고 있으며, 환경 규제 강화에 따라 기존 선박의 조기 퇴출이 진행되고 있다. 여기에 해운 시장의 경기 회복이 맞물리면서 신규 선박 수요는 지속적으로 증가하는 추세이다. 그러나 생산능력 확대에는 대규모 자본 투입이 필수적이며, 선박 건조를 위한 도크, 부두, 설비 등 인프라 구축에는 장기간과 높은 비용이 소요된다. 형리중공업이 이 시점에서 자본시장을 활용하여 자금을 조달한 것은 산업 호황에 대한 적극적 대응이자, 향후 인도 능력 강화를 위한 선제적 조치로 평가된다.

보다 거시적인 관점에서 보면, 형리중공업의 고속 성장은 중국 민간 자본이 고급 제조업 분야에 깊이 참여하고 있음을 보여주는 사례로 해석할 수 있다. 기존 자산 인수를 통한 신속한 시장 진입 이후, 자본시장 자금 조달을 통해 생산능력을 확대하는 전략은 장치 산업에서 전형적인 성장 모델로 볼 수 있다. 다만, 수주 잔량의 급격한 증가는 기업의 프로젝트 관리 능력, 공급망 협업 효율성, 품질 관리 체계에 대한 요구 수준을 동시에 높이고 있다. 향후 생산능력 확대와 품질 유지 간의 균형을 어떻게 확보할 것인지가 핵심 과제로 부각될 것으로 보인다.

〈2026년 형리중공업 대규모 계약 체결 개요〉

단위: 척

일시	선박 종류	수량
1월15일	초대형 원유 운반선(VLCC)	2
1월17일	초대형 원유 운반선(VLCC)	4
	LR2형 원유 및 제품유 운반선	1
1월23일	초대형 원유 운반선(VLCC)	2
1월29일	6000TEU급 컨테이너선	4+2
1월30일	초대형 원유 운반선(VLCC)	2
2월3일	케이프 사이즈(Cape-size) 벌크선	1
2월7일	초대형 원유 운반선(VLCC)	2
	15.8만 DWT급 유조선	2
2월10일	15.8만 DWT급 유조선	10
2월12일	초대형 원유 운반선(VLCC)	15
2월13일	LR2형 원유 및 제품유 운반선	1
	초대형 원유 운반선(VLCC)	8
	케이프 사이즈(Cape-size) 벌크선	4
	6000TEU급 컨테이너선	4
2월25일	케이프 사이즈(Cape-size) 벌크선	2
2월26일	초대형 원유 운반선(VLCC)	3
2월28일	초대형 액체암모니아 운반선(VLAC)	2
3월3일	초대형 원유 운반선(VLCC)	2

출처: 상장기업 공고

2026년 4월 24일

제 4 호



이슈와 동향

〈ST송발 2022-2025년(예상) 경영 현황〉

단위: 억 위안

연도	매출액	순이익(%)
2022년	2.71	-1.71
2023년	2.06	-1.17
2024년	2.75	-0.77
2025년(예상)	200-220	24-27

출처: 상장기업 공고

이번 ST 송발의 유상증자 계획은 형리중공업이 ‘수주 확보 단계’에서 ‘생산능력 실현 단계’로 전환하고 있음을 의미한다. 조선업 전반의 생산 일정이 장기화된 상황에서, 신규 생산능력의 투입 시기와 규모는 향후 시장 점유율 및 수익성에 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상된다. 또한, 자본시장의 반응은 투자자들이 중국 조선업의 성장 전망과 형리중공업의 실행 역량을 어떻게 평가하고 있는지를 보여주는 중요한 지표로 작용할 것이다.

주요 성과와 도전과제

① 주요 성과

수주 및 실적의 폭발적 증가는 형리중공업을 시장의 중심에 부각시키고 있으나, 이러한 외형적 성과 이면에 존재하는 자금 운용 구조와 지속가능성에 대해서는 보다 신중한 검토가 필요하다. 재무 데이터를 살펴보면, 2022년부터 2024년까지 회사의 자산부채비율은 67.68%에서 99.74%까지 지속적으로 상승하였으며, 2025년 3분기에는 81.42%로 다소 하락한 것으로 나타난다. 이는 회사가 제3자 배정 유상증자를 부채 레버리지 조정의 핵심 수단으로 활용하고 있음을 시사한다.

경영 성과 측면에서 보면, 2025년 5월 자산 재편 완료 이후 ST 송발은 반기 보고서를 통해 흑자 전환을 실현하였다. 이어 2026년 1월 31일 발표된 「2025년도 실적 예비 공시」에 따르면, 해당 실적은 기업이 정상적인 경영 궤도에 진입하고 있음을 보여주는 신호로 해석된다.

절상증권은 형리중공업이 기술 축적, 설비 구성, 산업 체인 통합 측면에서 뚜렷한 경쟁우위를 보유하고 있으며, 향후 유조선 및 벌크선 수주 증가의 수혜를 통해 산업 경기 상승 흐름에 지속적으로 편승할 가능성이 높다고 분석하였다.

인프라 측면에서 보면, 형리중공업은 세계 수준의 선박 및 고급 장비 제조 기지 구축을 목표로 하고 있다. 현재 도장 공장, 도장 처리 공장, 강재 가공 공장, 구역 조립 공장 및 평면 조립 공장이 모두 완비되어 있으며, 수평 선대와 대형 드라이도크에는 다수의 대형 갠트리 크레인이 설치되어 있다. 이를 통해 30만 DWT급 이상



이슈와 동향

의 대형 선박을 동시에 건조할 수 있는 능력을 확보하고 있다. 향후에는 첨단 생산 설비 투자를 지속 확대하고, 친환경 생산 방식과 자원 활용 효율 제고를 통해 선박 제조의 정밀도와 성능, 환경 친화성을 동시에 향상시킬 계획이다. 이를 바탕으로 고급 친환경 선박의 전 생애주기 관리 체계를 구축하여 시장 수요에 대응하고자 한다.

지리적 입지는 조선업 경쟁력의 핵심 요소 중 하나이다. 형리중공업의 생산 기지는 랴오닝성 다롄 창싱다오(辽宁省大连长兴岛)에 위치하고 있으며, 해당 항만은 방파제에 의한 천연 피항 조건을 갖추고 있다. 기후가 양호하여 연중 지속적인 생산이 가능하다. 이는 선박 건조 효율 향상 및 건조 기간 단축에 긍정적으로 작용하는 요인으로 평가된다.

연구개발 및 설계 역량 또한 형리중공업의 핵심 경쟁력 중 하나이다. 현재 자체 개발한 초대형 원유운반선(VLCC)은 전장 333미터 이하, 선폭 60미터, 적재량 30.6만 톤 규모로 설계되었으며, 2023년 7월 개정된 벌크선 및 유조선 공통 구조 규범을 충족한다. 해당 선형은 저항 감소 설계를 적용하고 고효율 프로펠러 및 에너지 절감 장치를 탑재하여 항해 시 저항을 줄이고 운항 속도를 향상시키는 동시에, 글로벌 배출 규제 기준을 충족하도록 설계되었다.

엔진의 자체 생산 능력은 형리중공업이 다수 조선소와 차별화되는 중요한 경쟁 요소이다. 엔진은 선박의 핵심 동력 장치로서 공급 안정성이 건조 일정에 직접적인 영향을 미친다. 형리중공업은 엔진 자급 체계를 구축함으로써 산업 체인을 통합하고 공급망 통제력을 강화하였다.

신규 수주 실적 측면에서 형리중공업은 조선업 신규 진입 기업임에도 불구하고, 인프라 경쟁력, 대규모 조선소 면적, 다롄 지역의 입지적 장점, 엔진 자급 능력 및 연구개발 역량을 바탕으로 수주량을 빠르게 확대하였다. 그 결과 2023년 기준 글로벌 상위 10위권에 진입하며 세계 주요 조선 기업으로 부상하였다.

② 도전 과제

다만, 향후 기업이 직면할 수 있는 도전 과제 또한 존재한다. 글로벌 경제 환경의 불확실성이 확대되고 있으며, 지정학적 갈등, 경제 성장 둔화, 기후 이상 등 다양한 요인이 해운 시장 회복에 제약 요인으로 작용하고 있다. 이러한 거시적 불확실성은 신규 선박 수요에 직접적인 영향을 미칠 수 있으며, 선주들의 투자 심리가 위축될 경우 수주 확보에 부정적 영향을 줄 가능성이 존재한다.



이슈와 동향

또한 조선업은 계약 체결부터 인도까지 수년이 소요되는 장기 산업으로, 이 과정에서 선주의 재무 상태가 악화될 경우 계약 이행 리스크가 발생할 수 있다. 선주가 계약을 취소하거나 변경하는 경우, 조선소의 생산 계획이 차질을 빚고 자원 비효율 및 비용 손실이 발생할 가능성이 있다.

아울러 비용 관리 역시 중요한 과제로 지적된다. 조선업에서 강제는 핵심 원자재로, 가격 변동이 수익성에 직접적인 영향을 미친다. 일반적으로 조선 계약은 체결 시 가격이 확정되기 때문에, 이후 원자재 가격 상승 시 이를 판매 가격에 반영하기 어려워 수익성 악화 또는 개별 선박 단위의 손실로 이어질 가능성이 존재한다.

종합적으로 볼 때, 형리중공업의 성장 경로는 시장 기회를 적극적으로 포착한 결과인 동시에, 대규모 자본 투입이 요구되는 장치 산업에서의 재무적 부담을 동시에 내포하고 있다. 현재 글로벌 조선업은 새로운 호황 국면에 진입하고 있으며, 유조선 및 벌크선 수요 증가는 후발 기업에게 일정한 기회를 제공하고 있다. 그러나 생산 일정이 2030년까지 장기화된 상황은 경쟁 구도의 고착화를 의미하기도 한다.

따라서 형리중공업이 자본 우위를 실제 생산 및 인도 역량으로 전환하고, 안정적인 품질 경쟁력을 확보할 수 있는지 여부, 나아가 외부 자금 의존에서 벗어나 자체적인 수익 창출 구조를 확립할 수 있는지가 향후 기업의 핵심 과제가 될 것으로 판단된다. 이는 기업이 단순한 자본 운용 사례를 넘어, 세계 일류 조선소로 도약할 수 있는지를 결정짓는 중요한 기준이 될 것이다.

2026년 4월 24일

제 4 호



해양수산
뉴스

중국 ‘스마트해운 2030 행동계획(智能航运2030行动计划)’
발표4)

친환경 스마트 해운업 발전과 새로운 질적 생산력(新质生产力) 육성을 위해 중국 공산당 중앙위원회(党中央)와 국무원(国务院) 등 4개 부처는 최근 ‘스마트 해운 2030 행동계획(智能航运2030行动计划)’을 공동으로 발표하였다. 스마트 해운이란 선박의 자율 운항을 핵심으로 인프라의 디지털화를 지원받아 운항을 통합적으로 제어하는 첨단 수상 운송 시스템이다. 이는 해운 안전과 효율을 높이고 환경을 보호하는 데 기여하며, 새로운 질적 생산력을 보여주는 핵심 사례이다. 본 계획은 ‘교통강국 건설 요강(交通强国建设纲要)’과 ‘국가 종합 입체 교통망 기획요강(国家综合立体交通网规划纲要)’을 바탕으로, ‘인공지능+ 행동의 심도 있는 실시’에 관한 국무원 의견(国务院关于深入实施“人工智能+”行动的意见)’을 실무에 적용하여 스마트 해운의 발전을 앞당기고자 마련된 것이다. 이하는 이 계획의 주요 내용이다.

1. 2030년 스마트 해운 세계 최고 수준 도약

시진핑 신시대는 소위 중국 특색 사회주의 사상(习近平新时代中国特色社会主义思想)을 바탕으로 해운 분야의 새로운 질적 생산력을 키우고, 안전성을 보장하며 운송 효율을 높이는 것이 주된 목표이다. 이를 통해 2035년까지 교통강국(交通强国)을 완성하기 위한 탄탄한 기반을 다질 예정이다. 2027년까지는 인공지능 기술과 해운 산업을 긴밀하게 결합해 핵심 기술을 확보하고, 3개 이상의 종합 시범구역과 10개 이상의 대표 시나리오를 만들어 100척이 넘는 스마트 선박을 현장에 투입할 계획이다. 나아가 2030년까지 스마트 해운의 핵심 기술을 완전히 통달하고 관련 법규와 표준을 정비하여 중국의 스마트 해운 수준을 세계 최고 수준으로 끌어올릴 방침이다.

2. 기술 및 장비 고도화: 인공지능 협업 및 핵심 기술 돌파

다양한 운항 환경을 인지하고 추론하는 연구에 집중하며, 해운 분야에 특화된 대형 AI 모델 개발을 서둘러 인공지능의 협업 능력을 극대화하는 것이 핵심이다. 기상 악화나 복잡한 지형 등 극한의 조건에서도 안정적으로 상황을 인식하고 항로를 결정하는 기술은 물론, 항해 디지털 트윈(数字孪生) 및 심해 기상 예측 등 선박

2026년 4월 24일
제 4 호

4) 锚定2030：四部门联合印发《智能航运2030行动计划》(<https://mp.weixin.qq.com/s/LEw89q9x1tx5oq8EGaG11w>) (검색일: 2026.04.02.)



해양수산
뉴스

자율 운항의 뼈대가 되는 기술을 확보해 전자 항법 장비의 지능화 수준을 높일 것이다. 또한 스마트 항만(智慧港口)과 스마트 항로(智慧航道) 인프라를 확충하여 선박과 항만 간의 자동화된 접이안 및 하역 시스템을 구축하고, 정밀한 위성 위치 추적과 동적 수문 기상 정보 등 항해를 돕는 기술과 장비를 한층 더 고도화할 예정이다.

3. 응용 시범 역량 강화: 주요 거점 기반 상용화 가속

단거리 화물 운송, 예인선 작업, 해협 횡단 등 실제 해운 현장에 완성도 높은 인공지능 기술을 대대적으로 적용하여 기술 혁신을 앞당길 계획이다. 특히 장차 삼각주(长三角), 환발해(环渤海), 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区)를 비롯해 쑤샤저수지(三峡库区), 핑루 운하(平陆运河), 징항 운하(京杭运河) 등 주요 거점을 종합 시범 구역으로 지정해 화물선의 군집 자율 운항 프로젝트를 집중적으로 육성할 것이다. 이와 함께 국내 주요 연안 및 내륙 항로를 시범 항로로 삼고, 장기적으로는 원양 운송을 위한 국제 스마트 해운 회랑(国际智能航运走廊)을 구축하여 기술적 완성도가 입증된 스마트 선박의 상용화에 속도를 낼 예정이다.

4. 인프라 고도화: 통신망 확충 및 데이터 생태계 조성

자국산 위성 인터넷망을 스마트 선박에 널리 보급하고 해상 통신망을 현대화하여 전 세계 어디서든 안전하게 통신할 수 있는 베이더우(北斗) 위성 기반의 통합 내비게이션 환경을 구축할 방침이다. 항로 곳곳에 수문 및 기상 관측 장비를 촘촘하게 배치하여 수중 지형을 비롯한 주변 환경 감지 능력을 대폭 끌어올릴 것이다. 이뿐만 아니라 상업용 스마트 선박을 원격으로 통제하는 컨트롤 타워를 짓고, 국유 기업의 오픈소스 인공지능 플랫폼인 ‘환신 커뮤니티(焕新社区)’를 적극적으로 활용해 방대한 데이터를 처리할 수 있는 컴퓨팅 인프라를 다질 계획이다. 나아가 스마트 선박과 핵심 장비의 안전성과 효율성을 꼼꼼하게 검증하여 원격 자동 선박 검사 시대를 열어갈 것이다.

5. 감독 및 거버넌스 고도화: 제도 정비 및 글로벌 표준 선도

스마트 선박의 검사 기준, 인력 배치, 법적 책임 등을 명확히 규정하는 제도를 서둘러 마련하여 향후 ‘해상 자율 무인 선박 규정(海上自主水面船舶规则)’ 등 국제 표준을 제정할 때 중국의 기준이 세계적 지표가 되도록 이끌 계획이다. 원격 조종, 자율 운항, 사이버 보안에 관한 기술 표준을 시급히 확립하고, 데이터 공유 및 알고리즘의 신뢰성을 담보할 수 있는 데이터 거버넌스 체계를 구축할 것이다. 운항 상황을 실시간으로 감시하는 시스템을 도입해 돌발적인 위험이나 사이버 공

2026년 4월 24일
제 4 호



해양수산
뉴스

격을 선제적으로 차단하며, 해양 유관 기관 간의 긴밀한 공조를 통해 비상사태 발생 시 신속하고 유기적으로 대응할 수 있는 역량을 키울 방침이다.

6. 보장 조차: 부처 간 협력 및 맞춤형 핵심 인재 육성

정부 부처와 기업이 한 팀으로 움직일 수 있도록 긴밀한 협력 체계를 가동할 것이다. 교통운수부(交通运输部)와 공업정보화부(工业和信息化部)는 국가 연구개발 예산을 투입해 기술 발전을 전폭적으로 지원하고, 국무원 국유자산감독관리위원회(国务院国资委)는 중앙 국유 기업이 핵심 기술 개발의 최전선에 서도록 독려할 것이다. 국가시장감독관리총국(市场监管总局) 등은 기술 표준화를 주도하며, 친환경 선박 건조 및 인프라 디지털화와 연계된 혜택을 제공해 민간 자본의 투자를 끌어낼 계획이다. 끝으로 스마트 해운 시대를 이끌어갈 핵심 인재를 발굴하고, 기존 해운업 종사자들이 새로운 산업 환경에 연착륙할 수 있도록 체계적인 재교육과 지원을 아끼지 않을 예정이다.

2026년 4월 24일

제 4 호



해양수산
뉴스

내륙 항만 데이터의 자산화: 상하이 거래소 첫 상장⁵⁾

3월 25일, 화이안시(淮南市) 항성산업투자발전유한공사(港城产业投资发展有限公司)(이하 ‘항성공사’)가 보유한 중국 최초의 내륙 항만·항운 데이터 자산이 상하이 데이터 거래소에 공식 상장됐다. 상장식에는 상하이 데이터 거래소, 황마항(黄码港) 산업단지 및 관련 금융기관 대표들이 참석했다. 항성공사는 이번 행사에서 건설은행, 우정저축은행, 상하이푸동발전은행과 전략적 업무협약(MOU)을 체결하며 내륙 항만 물류 디지털화의 지속 가능한 발전을 위한 강력한 동력을 확보했다.

항성공사는 화이안시 칭장푸구(清江浦区) 산하 국유기업으로, 항만·항운 물류의 디지털화 분야에 집중해 왔다. 이 회사가 주도적으로 투자한 전국 수로 화물 운송 시범 플랫폼 ‘선련천하(船联天下)’는 2025년 말 기준 2,800여 개 화주 기업에 서비스를 제공하고 있으며, 20만 대 이상의 차량과 4만 8천 척의 선박을 통합 관리하고 있다. 연간 화물 운송량은 2억 톤을 돌파하며, 장쑤성 수운 플랫폼 시범 기업 가운데 선도 기업으로 평가받고 있다.

‘선련천하’ 화물 플랫폼에서 축적된 데이터 자원을 기반으로, 항성공사는 상하이 데이터 거래소의 데이터 자산 관리 전 과정을 활용해 자산 등록, 회계 반영, 공정 가치 평가 등을 거친 뒤 ‘화이안 항성산업투자 데이터 자산’을 성공적으로 상장했다. 해당 데이터 자산은 항운 핵심 사업을 기반으로 전국 수운 및 도로 운송 전 과정을 아우르는 1차 데이터를 축적하고 있으며, 경항대운하(京杭大运河) 핵심 항로와 장삼각(양쯔강 삼각주) 물류 통로라는 두 가지 핵심 물류 허브에 집중되어 있어 지역적 파급력과 업계 대표성을 동시에 갖췄다는 평가를 받는다.

해당 데이터 자산의 총 저장 용량은 2.8TB에 달하며, 데이터는 실시간으로 지속 업데이트되고 있다. 데이터 구조는 51개 데이터 차원과 5,515개 핵심 필드로 구성되어 있다. 이는 항만 물류의 핵심 요소인 ‘화물-차량-선박-항만-기업-사람-금융’ 전 과정에 걸쳐 있으며, 높은 시의성과 완결성, 응용 가치를 지닌 표준화된 데이터 자산으로서 산업 디지털 업그레이드와 지능형 의사결정을 위한 핵심 기반이 될 전망이다.

상하이 데이터 거래소 데이터 자산 거래부 책임자 리우샤오위(刘小钰)는 “이번 상장은 내륙 항만 물류 분야에서 데이터 요소의 시장화 배치를 탐색한 중요한 실

2026년 4월 24일
제 4 호

5) 《国内首单内河港航数据资产在上海数据交易所挂牌》，中国水运网，2026年03月30日发布，https://info.chinaseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/202603/t20260330_1414708.shtml



해양수산
뉴스

천이자, 장삼각 지역의 데이터 요소와 실물 경제가 깊이 융합된 전형적인 사례“라고 평가하며, 중국 내륙 항만 물류 업계 디지털 전환의 새로운 이정표가 될 것이라 예측했다.

2026년 4월 24일

제 4 호



해양수산
뉴스

상하이 우송커우항, 크루즈 3척 동시 입항...1만 명 출입국⁶⁾

3월 29일, 상하이 우송커우(吳淞口) 국제 크루즈항은 2026년 첫 ‘3척 동시 입항(三郵同靠)’ 을 맞았다. 이날 상하이항에 처음 입항한 ‘MSC 벨리시마호(地中海华丽号)’ 와 세계 일주 항로를 운항 중인 ‘마인 쉬프 6호(迈希夫6号)’ , 중국 최초의 대형 국산 크루즈선 ‘아이다·모두호(爱达·魔都号)’ 가 동시에 부두에 닿을 내렸다. 이날 하루에만 약 1만 명에 달하는 여객이 출입국 절차를 마쳤다.

이번 ‘3척 동시 입항’ 은 높은 통항 밀도와 복잡한 협력 절차, 최초 입항 선박의 특수 요구 등 장애 요인이 많았다. 바오산(宝山) 해사국은 국제 크루즈선에 대해 ‘선박별 맞춤형(一船一策)’ 관리 방안을 철저히 적용하고, 다각적인 사전 준비를 통해 지원했다.

해사 당국은 항만, 도선, 크루즈 선사, 예인선 등 관련 기관과 사전 안전협의회를 개최하여 크루즈 3척의 입출항 계획과 교통 계획, 비상 대응 계획을 반복적으로 검토했다. 특히 ‘피크 시간대 회피’ 원칙에 따라 선사 측과 입항 시간을 협의했으며, 순찰선을 배치해 24시간 실시간 안전 서비스를 제공했다.

특히 상하이항에 처음 입항한 ‘MSC 벨리시마호’ 의 특수성을 고려해, 해사 당국은 선박 운항 정보와 승선 인원, 조종 특성 등을 사전에 파악하고 항해 계획을 수립했다. 동시에 ‘크루즈 5대 우선 서비스’ 를 시행해 선박의 신속한 집안과 우선 통항을 보장했다.

또한 ‘1234’ 국제 크루즈 감독 서비스 체계⁷⁾를 기반으로 ‘전자 순찰+해상 순찰선+드론’ 이 결합한 통합형 스마트 입체 감독 모드를 구축했다. 지휘센터는 VTS와 CCTV를 통해 항로를 전 과정에서 집중 모니터링하고, 전자 울타리 및 자동 경보 시스템을 활용해 정밀한 정보 서비스와 교통 통제를 실시했다. 해상 순찰선은 혼잡 시간대 교통 관리를 강화하고 핵심 수역에서 장애물 제거와 현장 호위를 수행했다. 또한 드론을 활용한 공중 순찰로 부두 인근 수역 상황을 실시간으로 파악하며 이상 상황에 신속 대응했다.

3척의 크루즈가 동시에 입항함에 따라 선박 작업 신고 및 해사 행정 서비스 수요도 급증했다. 바오산 해사국은 ‘그린 채널’ 을 개설하고 선상 방문 서비스를

2026년 4월 24일

제 4 호

6) 《上海吴淞口国际邮轮港迎来2026年首次“三邮同靠”》，中国水运网，2026年3月30日发布，https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/202603/t20260330_1414706.shtml

7) “1234국제 크루즈 감독 서비스 체계는 중국 해사당국이 크루즈 운항을 보다 안전하고 효율적으로 관리하기 위해 도입한 통합 관리 모델이다.



해양수산
뉴스

시행하여 선원들이 직접 이동하지 않고도 업무를 처리할 수 있는 ‘찾아가는 행정 서비스’를 구현했다. 아울러 집행 요원들은 선원들의 직무 이행 상태와 구호·소방 설비, 여객 통로의 안전성 등을 현장에서 직접 점검했다. 해관, 출입국 관리 등 유관 기관과의 긴밀한 연동을 통해 크루즈의 상황을 실시간으로 가시화하는 시스템도 가동했다.

안개 발생이 잦은 최근 기상 조건을 고려해 정밀 기상 서비스와 긴급 대응 역량도 배치했다. 바오산 해사국은 “더욱 스마트한 감독과 우수한 서비스를 통해 우쑹커우 국제 크루즈항이 세계적인 크루즈항으로 도약할 수 있도록 지원하고, 상하이 국제 항운 중심의 역량 강화와 크루즈 경제의 고품질 발전에 기여 하겠다”고 밝혔다.

2026년 4월 24일

제 4 호



포커스

100억 위안 규모 다수의 항만 프로젝트, ‘제15차 5개년 계획’으로 추진⁸⁾

중국 청사진: 7대 프로젝트, ‘제15차 5개년 계획’에 반영

최근 「중화인민공화국 국민경제 및 사회발전 제15차 5개년 계획 요강」이 정식 발표됐다. 이 가운데 세계적 수준의 항만군 배치 최적화는 교통강국 건설의 핵심 과제로 제시됐다. 「요강」은 환보하이(环渤海), 장강삼각주(长三角), 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区)의 세계적 수준 항만군 기능 배치를 최적화하고, 항만군 통합 및 일체화 발전을 질서 있게 추진해야 한다고 밝혔다. 아울러 100억 위안 규모의 컨테이너 부두를 건설하고, 국제 관문항과 허브항의 업그레이드·개조를 추진한다고 명시했다. 이는 항만 건설이 기존의 ‘한 도시, 한 항만’ 식의 개발 방식에서 벗어나, 국가 전략 차원의 체계적 배치 단계로 고도화됐음을 의미한다.

<7대 프로젝트 전국 분포>

프로젝트	투자규모 (위안)	주요 규모 및 시설	연간처리 능력(TEU)	진행 상황	핵심 특징
1. 양산항구 샤오양산 북측 (장강삼각주)	>500억	신규 안벽 6,100m	1,160만	서부 1구역 2026년 말 운영 예정	세계 최대 단일 지능형 부두
2. 닝보-저우산항 류형항구 (장강삼각주)	211억	포두 컨테이너 부두, 20만 톤급 7개 선석 계획	650만	1단계 2025년 9월 착공, 2027년 말 운영 예정	세번째 ‘1,000만 TEU급’ 선석군
3. 광저우항 난사항구 5기 (웨강아오대만구)	200억	해역 사용 면적 280ha 이상, 20만 톤급 4개 선석	670만	선행 공사 2025년 8월 착공, 최근 해역 사용 승인	국가 ‘제14차 5개년 계획’ 102개 중대 공정
4. 샤먼항 상안항구 (해협 서안)	136억	20만 톤급 자동화 선석 4개, 안벽 3,110m	426만	육역부 2024년 12월 착공	처리능력 2,000만 TEU로 도약 전망
5. 칭다오항 둥자커우항구 (환보하이)	>400억	7만/10만/15만 톤급 3개 선석 건설 예정	320만	안벽, 해역 사용 승인 완료	‘또 하나의 칭다오항’ 조성
6. 베이부만 국제 관문항 (서남 연해)	>100억	“1개 항만·3대 권역·5대 핵심지구·5개 기능구”, 부두 안벽 총연장 약 183.85km	600만	20만 톤급 자동화 컨테이너 부두 등 건설 완료, 현재 30만 톤급 부두 추진 중	서부 육해신통로 핵심 출해구
7. 양푸 지역 국제컨테이너 허브항(하이난 자유무역항)	>100억	20만 톤급 4개, 15만 톤급 1개 선석, 안벽 3.2km	550만	1,188m 안벽 준공 및 사용 개시	하이난 자유무역항 핵심 허브로 육성

2026년 4월 24일

제 4 호

8) 船舶笔记, 2026.04.03., “十五五”港口工程! 投资超千亿 港口圈, 2026, 03, 31, 多个百亿级港口项目纳入“十五五”规划



포커스

1. 양산항구 샤오양산 북측(洋山港区小洋山北侧)

샤오양산 북부 작업구 컨테이너 부두 및 부대 건설 공사는 상하이 국제해운센터 양산 국제컨테이너 허브항구의 중요한 구성 부분으로, 상하이항만그룹(上港集团)과 저장성 해항그룹(浙江省海港集团)이 공동으로 개발을 추진하고 있으며 총투자액은 500억 위안을 넘는다. 샤오양산 북측은 부지 면적이, 630만 7,000㎡이며, 7만 톤급 선석 7개와 2만 톤급 선석 15개가 새로 건설될 계획이다. 이와 함께 방파제, 항로 등 관련 시설도 함께 조성된다.

프로젝트가 완공되면 부두 안벽 총연장은 6,100m에 달하고, 연간 처리능력은 1,160만 TEU에 이를 전망이다. 또한 상하이항 최대 규모의 단일 자동화 부두로 조성될 예정이다. 이 가운데 서부 1구역 부두 안벽 길이는 약 800m로, 지난해 말 이미 전 구간 공사를 마쳤으며, 올해 말 운영에 들어가면 연간 150만 TEU의 신규 처리능력이 추가될 것으로 예상된다.

2. 닝보-저우산항 류형항구(宁波舟山港六横港区)

류형항구는 닝보-저우산항이 계획·건설 중인 세 번째 1,000만 TEU급 컨테이너 선석이다. 이 류형항구보다 먼저 건설된 곳은 찬산항구(穿山)와 메이산항구(梅山)다. 그 핵심 사업은 저장성 해항그룹(浙江省海港集团)이 투자·건설하는 류형항구 포두(佛渡) 컨테이너 부두 공정으로, 총투자액은 약 211억 위안이다.

포두 컨테이너 부두는 전체적으로 안벽 2,850m를 활용할 계획이며, 20만 톤급 이하 컨테이너 선석 7개를 건설해 전자동화로 조성할 예정이다. 1단계 공사는 2025년 9월 착공했으며, 총투자액은 약 65억 위안이다. 안벽 950m를 활용해 20만 톤급 컨테이너 선석 2개를 신설하며, 수공 구조물은 3만 2,000TEU급 컨테이너선 접안을 기준으로 설계됐다. 연간 설계 처리능력은 201만 TEU다.

2단계 공사는 2028년 초 착공할 예정이며, 20만 톤급 이하 컨테이너 선석 5개를 추가로 건설하고, 연간 설계 처리능력은 459만 TEU에 이를 전망이다.

3. 광저우항 난사항구(广州港南沙港区)

광저우항 난사항구 5기 공정(약칭 ‘난사 5기’)은 국가 ‘제14차 5개년 계획’에 포함된 102개 중요 공사 가운데 하나다. 해역 사용 총면적은 280헥타르를 넘으며, 최근 몇 년간 광저우시가 승인받은 단일 신규 매립·해역 사용 면적 기준 최대 규모 프로젝트이기도 하다.



포커스

난사 5기는 광저우항그룹(广州港集团)이 투자·건설하며, 총투자 예정액은 144억 4,700만 위안이다. 20만 톤급 컨테이너 외항선 선석 4개와 총연장 1,880m의 안벽을 계획하고 있으며, 이와 함께 5,000톤급 컨테이너 바지선 선석 15개도 함께 조성한다. 바지선 선석 안벽 총연장은 1,931m이며, 연간 설계 처리능력은 670만 TEU에 달한다. 난사 5기 프로젝트의 선행 공사는 2025년 8월 8일 착공했으며, 프로젝트의 해역 사용은 최근 국무원의 정식 승인을 받았다.

4. 샤먼항 상안항구(厦门港翔安港区)

상안항구는 샤먼항의 3대 핵심 항구 중 하나로, 국제 대형 컨테이너 간선운송과 일반 잡화 운송을 주로 담당한다. 현재 하이샹(海翔) 부두가 건설돼 있으며, 향후 하이순(海顺) 부두가 들어설 예정이다.

하이순부두는 샤먼항무그룹(厦门港务集团)이 투자해 상안항구 1호~5호 컨테이너 선석을 건설하는 사업이다. 이 건설사업의 총투자액은 약 136억 위안으로, 20만 톤급 컨테이너 선석 4개를 자동화 부두 형태로 건설할 계획이다. 점용 안벽 길이는 3,110m이며, 연간 설계 처리능력은 426만 TEU다.

완공되면 샤먼항의 연간 처리능력은 2,000만 TEU로 도약하게 된다. 현재 해당 공사는 안벽 사용과 해역 사용 승인을 모두 받았으며, 육상 부지 공사는 2024년 12월 착공됐다.

5. 칭다오항 등자커우항구(青岛港董家口港区)

등자커우 항구는 칭다오항의 지속 발전을 위한 중점 항구로서, 칭다오항의 주요 물동량 증가 수요를 맡고, 다른 항구의 일부 화물 운송 기능 이전도 담당하게 된다. 투자 규모는 400억 위안을 넘으며, 완공 후 물동량 처리능력은 7억 톤을 넘을 것으로 예상되며, 칭다오항을 크게 성장시킬 전망이다.

등자커우항구 량야타이(琅琊台湾) 작업구 동부 컨테이너 부두 1단계의 투자 추산액은 90억 9,700만 위안으로, 자동화 부두로 조성된다. 이곳에는 컨테이너 선석 3개가 건설될 예정이며, 7만 톤급 1개, 10만 톤급 1개, 15만 톤급 1개로 구성된다. 부두 안벽 길이는 1,167m이고, 부두 야적장의 해역 사용 총면적은 125.9724헥타르이며, 연간 설계 처리능력은 320만 TEU다. 현재 해당 공사는 항만 안벽 사용과 해역 사용 승인을 모두 받은 상태다.

2026년 4월 24일
제 4 호



포커스

6. 베이부만 국제 관문항(北部湾国际门户港)

베이부만항은 국가 종합 입체교통망(国家综合立体交通网)의 국제 허브항이자, 서부 육해신통로의 국제 관문항으로, 친저우항(钦州港) · 팡청강항(防城港) · 베이하이항(北海港)을 포함한다. 「베이부만항 종합계획(2035년)」에 따르면, 베이부만항은 ‘1개 항만 · 3대 권역 · 5대 핵심지구 · 5개 기능구 · 다수의 항만 거점’ 구조의 전체 구도를 형성할 계획이다. 이에 따라 부두 안벽 총연장은 약 183.85km, 생산성 선석은 744개가 배치되며, 연간 종합 처리능력은 15억 8,900만 톤과 4,300만 TEU에 이를 전망이다.

‘제14차 5개년 계획’ 기간 동안 베이부만항은 이미 친저우항의 20만 톤급 자동화 컨테이너 부두와 30만 톤급 유류 부두, 팡청강항의 20만 톤급 자동화 건화물 부두 등 다수의 중대 프로젝트를 완공했다. 현재 팡청강항은 30만 톤급 입항항로와 30만 톤급 광석 부두 건설을 추진하고 있으며, 베이하이항은 20만 톤급 입항항로와 20만 톤급 벌크화물 부두 건설을 추진하고 있다.

7. 양푸 지역 국제컨테이너 허브항(洋浦区域国际集装箱枢纽港)

양푸 지역 국제컨테이너 허브항은 서부 육해신통로와 하이난(海南) 자유무역항의 핵심 해운 허브다. 양푸 지역 국제컨테이너 허브항 확장 공사는 중원해운그룹(中远海运集团)이 투자 · 건설하고 있으며, 투자 규모는 100억 위안을 넘는다. 이 공사는 20만 톤급 컨테이너 선석 4개와 15만 톤급 컨테이너 선석 1개를 건설하고, 부지 총면적 210만㎡ 규모에 상응하는 컨테이너 야적장도 함께 조성할 예정이다.

완공되면 양푸 국제컨테이너부두의 안벽 길이는 3.2km에 달하고, 연간 신규 컨테이너 처리능력은 550만 TEU에 이를 전망이다. 2025년에는 양푸 지역 국제컨테이너 허브항 확장 공정 1단계의 1,188m 안벽이 준공돼 운영에 들어갔으며, 15만 톤급과 20만 톤급 선석은 정식으로 접안 능력을 갖추게 됐다.

전략적 의미: 왜 이들 항만인가?

- 글로벌 경쟁 대응: 싱가포르 투아스항(Tuas)은 2040년까지 6,500만 TEU 처리능력을 갖출 예정인 만큼, 상하이항 등은 선도 지위를 유지하기 위해 확장이 불가피하다.

- 국가 전략 뒷받침: 서부 육해신통로, 하이난 자유무역항, 장강삼각주 일체화 등 국가 전략의 추진에는 항만 인프라의 확실한 뒷받침이 필요하다.

2026년 4월 24일

제 4 호



포커스

- 친환경·스마트 전환 촉진: 전자동화, 준제로탄소, 스마트 부두는 신규 프로젝트의 기본 요건으로 자리 잡고 있다.

- 지역 협력 심화: 저장·상하이의 샤오양산 공동 개발, 샤먼·장저우 항만 일체화 등은 '1+1>2' 식 통합 사고를 보여준다.

세계 네트워크 강화 전망

황해 연안에서 남중국해 연안까지, 장강 하구에서 베이부만에 이르기까지, 국가 계획에 포함된 이번 프로젝트로 중국은 세계 네트워크가 더욱 강화될 전망이다.

이들 프로젝트는 보다 효율적이고 친환경적이며 스마트한 세계적 수준의 항만군 구축을 함께 뒷받침하게 된다. 또한 '중국 제조'의 해외 진출을 위한 가장 강력한 발판이자, 국내외 이중순환을 연결하는 핵심 거점이 될 전망이다.



통계 및 자료

■ 경제

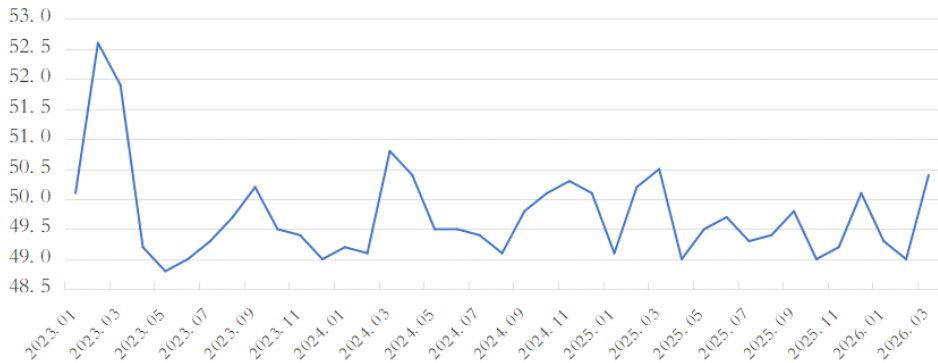
▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 3월 중국 제조업 PMI는 2026년 2월 대비 2.86% 상승, 전년동기 대비 0.2% 하락

구분	2025.11	2025.12	2026.01	2026.02	2026.03
PMI(%)	49.2	50.1	49.3	49	50.4

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



▶ 중국 수출입액

- 2026년 3월 중국 수출액은 2026년 2월 대비 7.1% 증가, 전년동기 대비 2.5% 증가
- 2026년 3월 중국 수입액은 2026년 2월 대비 29.1% 증가, 전년동기 대비 27.8% 증가

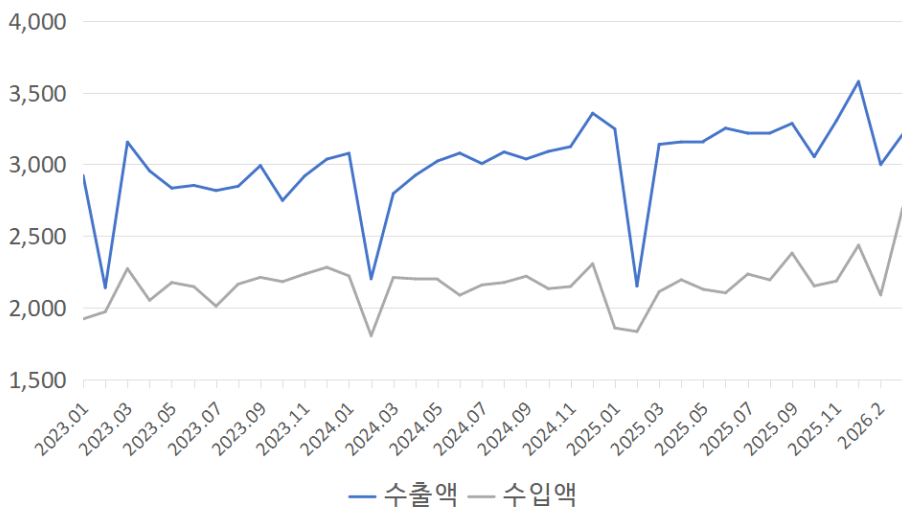
(억달러)

구분	2025.10	2025.11	2025.12	2026.2	2026.3
수출액	3,053	3,303	3,577	2,998	3,210
수입액	2,152	2,186	2,436	2,089	2,699

자료: 중국국가통계국

<중국 수출입액>

(억달러)





통계 및 자료

■ 해운

▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

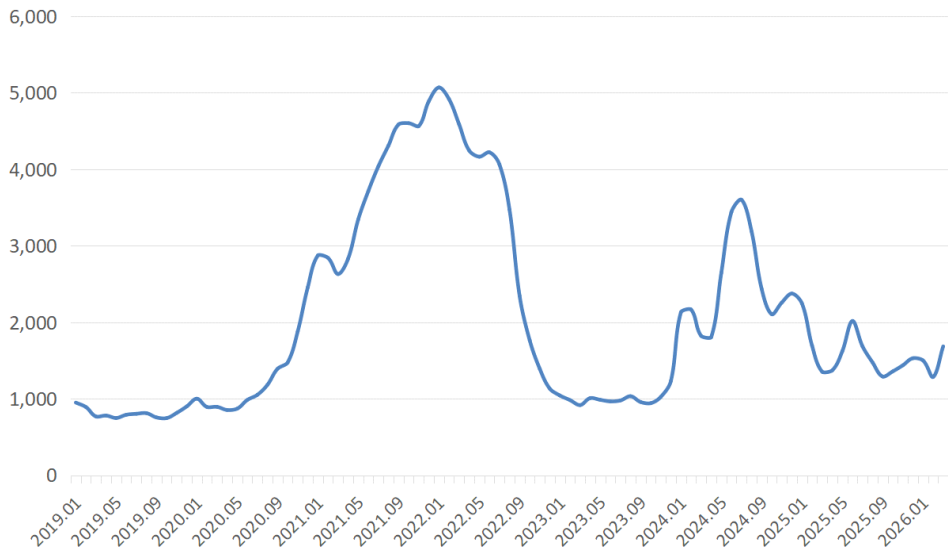
- 2026년 3월 상하이컨테이너운임지수는 2026년 2월 대비 31.1% 상승, 전년동기 대비 24.57% 상승

(USD/TEU)

항목	2025	2026.1-3	월평균			전월대비 (%)
			1월	2월	3월	
종합 지수	1581.34	1507.32	1499.03	1283.71	1683.32	31.1
유럽(기본항구)	1587	1546	1602	1395	1602	14.9
지중해(기본항구)	2429	2613	2849	2258	2644	17.1
미국 서부(기본항구)	2551	2037	2091	1815	2149	18.4
미국 동부(기본항구)	3723	2868	2949	2582	3004	16.3
페르시아만(두바이)	1427	1977	1490	1075	3140	192.2
호주-뉴질랜드(멜버른)	1106	826	1083	714	652	-8.7
서아프리카(라고스)	3921	3229	3168	3027	3442	13.7
남아프리카(더반)	2604	2098	2217	1934	2101	8.6
남아메리카(산토스)	2988	1704	1172	1315	2527	92.1
일본 간사이(기본항구)	312	312	312	309	315	1.8
일본 관동(기본항구)	319	319	321	315	319	1.1
동남아(싱가포르)	464	483	505	458	480	4.8
대한민국(부산)	139	146	144	139	153	10.3
중앙, 남아메리카(만사니요)	1733	1605	961	1260	2509	99
동아프리카(몸바사)	2087	1937	1908	1713	2134	24.6

자료: 항운교역소

<상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)>





통계 및 자료

■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만TEU)

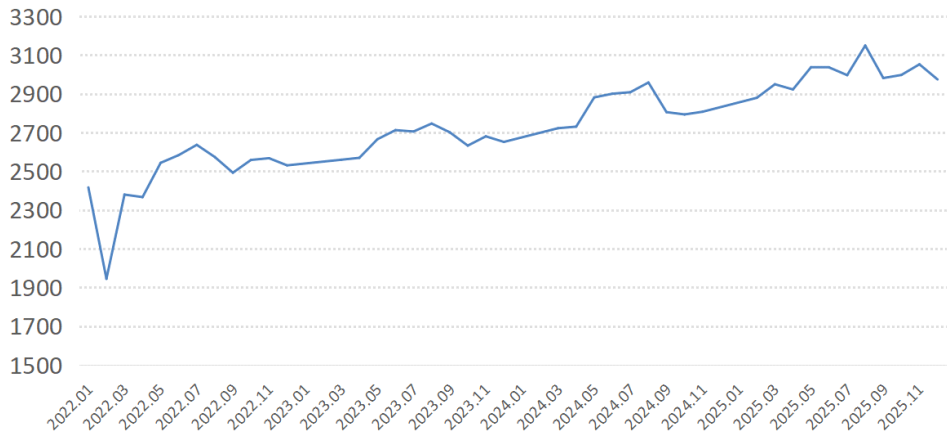
- 2026년 1-2월 중국 컨테이너항만 처리량은 전년동기 대비 9.8% 증가
단위: 만TEU

구분	2025년 12월	2026 1-2월	전년 동기 대비
중국	2,974	5,877	9.8%
상하이	450	941	5.7%
닝보저우산	388	799	19.8%
선전	300	618	11.0%
광저우	241	443	9.7%
칭다오	252	557	10.1%
톈진	130	384	6.1%
샤먼	129	194	1.6%
잉커우	49	94	17.5%
다롄	49	82	3.8%
베이부완	96	137	1.5%

자료: 중국 교통운수부

<월간 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만TEU

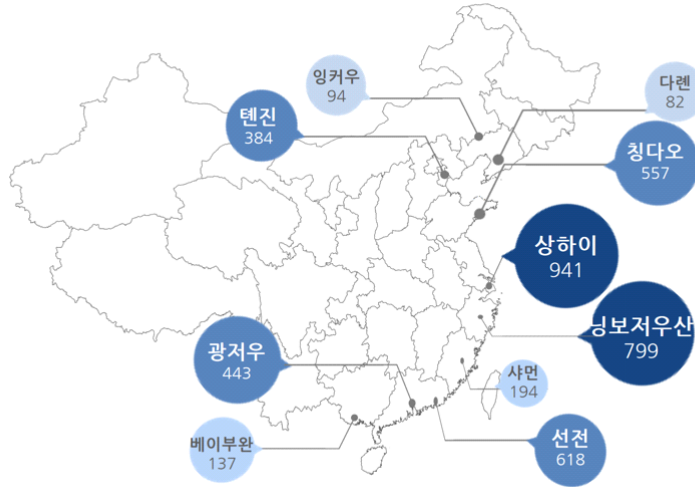




통계 및 자료

<2026년 1-2월 중국 컨테이너항만 처리량>

단위: 만TEU



■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

- 2026년 3월 중국 수산물 총생산량은 2026년 2월 대비 48% 증가, 2026년 3월 수산물 총생산량은 전년동기 대비 4.3% 증가

(만톤)

구분	2026년 1월	2026년 2월	2026년 3월	전년동기 대비
해양 어획량	76.98	57.03	91.64	1.17%
해수 양식 생산량	121.3	129.48	198.32	5.65%
내수면 어획량	7.08	5.05	5.46	1.29%
내수면 양식 생산량	357.33	205.98	291.45	4.35%
총 생산량	562.69	397.3	586.89	4.3%

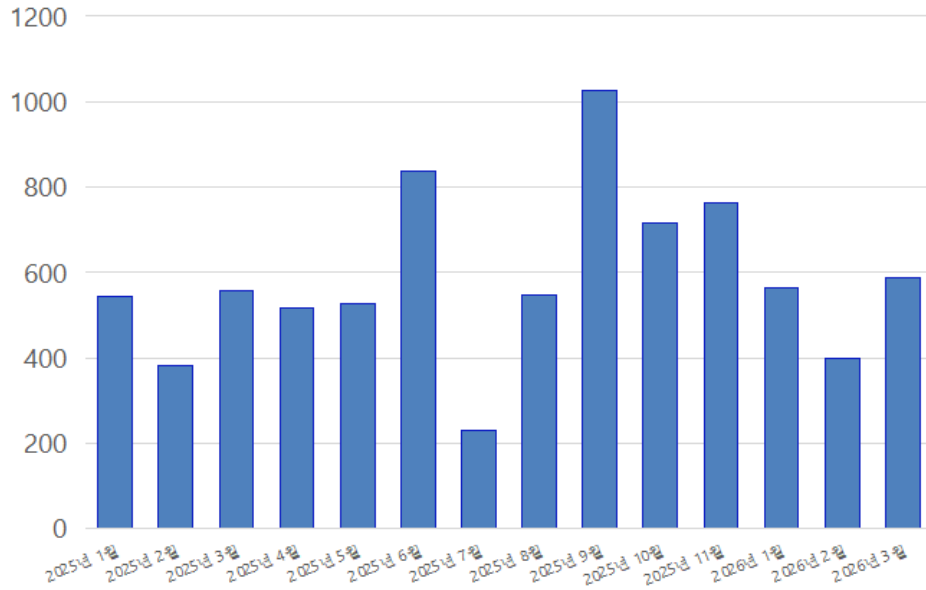
자료: 중국 어업어정관리국



통계 및 자료

<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

2026년 4월 24일
제 4 호