

월간

# KMI 아시아 오션 리포트

## KMI Asia Ocean Report



2026년 5월 28일

No. 5

### 이슈와 동향 1

- 2025년 중국 연해항만 컨테이너 운송 회고 및 2026년 전망 .... 1
- RCEP 지원 속에 한·중 카페리 운송시장 급성장 ..... 5

### 해양수산뉴스 9

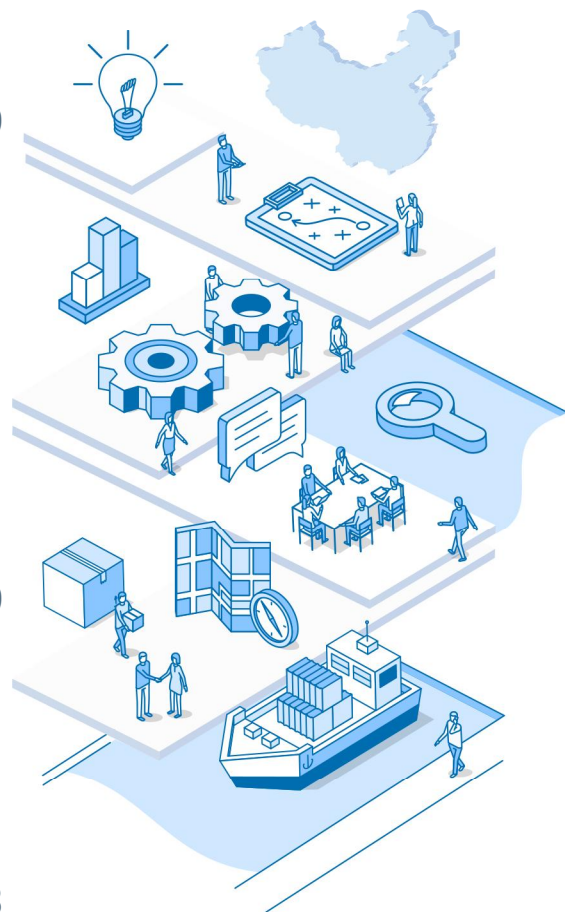
- 산둥항만 2025년 연간실적보고서 공개...순이익 15.22% 감소 ..... 9
- 《농촌 그린북》 “중국 어업 경제, 고품질 발전 추진” ..... 12
- 중국, ‘해양목장’ 개발 가속...심해 양식 수역 6,520만㎡ 돌파 .... 14
- 2026년 1분기 중국 주요 항만 물동량 증가...무역 회복세가 성장 견인 ..... 16

### 포커스 19

- 조정기 들어선 중국 컨테이너 용기 시장...공급 과잉 속 구조 재편 가속 ..... 19

### 통계 및 자료 23

- 경제/해운/항만/수산 ..... 23



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

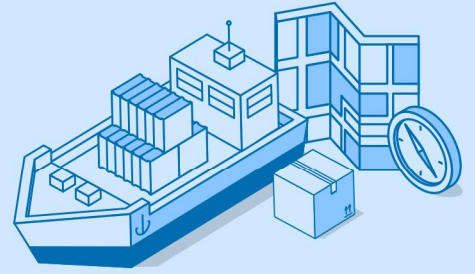
Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China

+86-21-6090-0395~6

+86-21-6090-0397



## 요약



### 이슈와 동향

- **2025년 중국 연해항만 컨테이너 운송 회고 및 2026년 전망**
  - 중국 연해항만은 2025년 글로벌 불확실성 속에서도 국제항로 중심의 성장세를 이어가며 전체 컨테이너 물동량 증가를 견인함
  - 2026년에도 중국의 소비 확대와 정책 지원에 힘입어 항만 물동량은 안정적인 성장 흐름을 유지할 것으로 전망됨
- **RCEP 지원 속에 한중 카페리 운송시장 급성장**
  - RCEP 발효 이후, 한중 카페리 시장의 전략적 가치가 상승하고 있으며, 한중 카페리 시장이 이제는 양국 산업망과 물류망을 연결하는 핵심 축으로 성장하고 있음

### 해양수산뉴스

- **산동항만 2025년 연간실적보고서 공개...순이익 15.22% 감소**
  - 산동항만은 물동량·매출이 늘었지만 투자수익 감소와 운영비 부담 증가로 인해 오히려 순이익이 감소함
- **《농촌 그린북》 “중국 어업 경제, 고품질 발전 추진”**
  - 중국 어업은 2025년 양식업과 수산물 생산 증가를 중심으로 고품질 성장세를 이어갔으며, 2026년에도 정책·기술 지원과 소비 확대에 힘입어 안정적인 성장 흐름을 지속할 것으로 전망됨
- **중국, ‘해양목장’ 개발 가속...심해 양식 수역 6,520만㎡ 돌파**
  - 중국이 푸젠·광둥·산둥 등을 중심으로 대형 심해 양식 플랫폼인 ‘해양목장’ 개발을 확대하며, 2024년 기준 전국 심해 양식 수역 규모가 6,520만㎡를 넘어섬
  - 중국 정부는 스마트·친환경 해양산업을 핵심 성장동력으로 육성하고 있음
- **2026년 1분기 중국 주요 항만 물동량 증가...무역 회복세가 성장 견인**
  - 중국 주요 항만들은 2026년 1분기 외무역 회복과 전기차·배터리·태양광 등 첨단 제조업 수출 확대에 힘입어 물동량 증가세를 이어감
  - 특히 상하이항·닝보저우산항·선전항 등 핵심 항만들이 성장세를 주도한 가운데, 업계는 2분기부터 중동 정세와 지정학 리스크가 변수로 작용할 가능성에 주목

### 포커스

- **조정기 들어선 중국 컨테이너 용기 시장...공급 과잉 속 구조 재편 가속**
  - 2026년 중국 컨테이너 시장이 공급 과잉과 구조조정 국면에 본격 진입
  - 중국 컨테이너산업협회가 최근 발표한 <중국 컨테이너 공급망 발전 보고서(2025-2026)>에 따르면, 코로나 시기 이어졌던 공급 부족 현상이 끝나고 업계 전반이 수익성 악화와 재편 압력에 직면한 것으로 나타남
  - 최근 공급 과잉과 가격 경쟁 그리고 수요 둔화가 핵심 변수로 떠오르고 있음



이슈와 동향

## 2025년 중국 연해항만 컨테이너 운송 회고 및 2026년 전망<sup>1)</sup>

2025년 중국 연해항만의 컨테이너 처리량<sup>2)</sup>은 3억 3천만 TEU를 기록해 전년 대비 6.8% 증가했으며, 증가율은 2024년보다 0.5%포인트 하락했다. 이 가운데 국제항로, 국내지선, 내수항로의 컨테이너 처리량 증가율은 각각 11.7%, -0.7%, 1.9% 수준이었다<sup>3)</sup>

9대 간선행만(다롄항, 톈진항, 칭다오항, 상하이항, 닝보·저우산항, 쑤저우항, 샤먼항, 선전항, 광저우항)의 컨테이너 처리량은 2억 5천만 TEU로 전년 대비 6.6% 증가했으며, 이는 전국 연해항만 전체 컨테이너 처리량의 75%를 차지했다.

2026년 연해항만 컨테이너 처리량은 약 3억 5천만 TEU로 전년 대비 약 5% 증가할 것으로 전망된다.

### 1. 2025년 연해 컨테이너 시스템 운영 상황

2025년 국제 환경이 변화하고 세계 경제무역 질서가 복잡한 상황 속에서도 중국의 화물무역은 비교적 빠른 성장을 보여주었다. 중국의 해관총서 통계에 따르면 중국의 수출무역은 2024년의 성장 흐름을 이어가고 있으나, 증가율은 다소 하락했다. 수출액은 3조 8천억 달러로 전년 대비 5.5% 증가했으며, 증가율은 2024년보다 0.4%포인트 하락했다. 수입액은 2조 6천억 달러로 2024년과 비교해 전반적으로 안정적인 수준을 유지했다. 중국 소비시장은 계속 안정적인 성장세를 유지했으며, 사회소비재 소매총액은 50조 1천억 위안으로 전년 대비 3.7% 증가했다. 최종 소비 지출의 경제성장 기여율은 52%에 달했다.

2025년 중국 연해 항만(장강난징(长江南京) 이하 8개 항만 포함. 난징항(南京港), 전장항(镇江港), 쑤저우항(苏州港), 난통항(南通港), 창저우항(常州港), 장인항(江阴港), 양저우항(扬州港) 및 타이저우항(泰州港))의 컨테이너 물동량은 총 3억 3천만 TEU를 기록하며 전년 대비 6.8% 증가했다. 증가율은 2024년보다 0.5%포인트 하락했다. 분기별로 보면, 연간 각 분기의 연해항만 컨테이너 물동량 증가율은 하락 후 상승하는 추세를 보였다. 2·3분기에는 미국의 대중국 관세 부과 등 거시적 요인의 영향으로 외국 무역 컨테이너 물동량 증가율이 다소 둔화됐다. 4분기에는 관련 정책이 단기적으로 안정세를 보인 이후 증가율이 점차 회복됐다.

2026년 5월 28일

제 5 호

1) 《中国港口》总第405期, 2026年3月出版, 2025年我国沿海港口集装箱运输回顾及2026年展望

2) 연해항만은 중국 8대 간선행만과 중국 난징항 등 중국의 장강 지역 8대 항만을 포함

3) 본문의 항로별 처리량은 저자 추산치이며 이하 동일



### 이슈와 동향

2025년 중국 연해항만의 컨테이너 물동량 증가 양상에는 큰 변화가 나타났다. 국제항로 물동량 증가 폭은 뚜렷했으며, 국내지선은 감소했고, 내수항로는 소폭 증가했다. 국제항로, 국내지선, 내수항로의 물동량 증가율은 각각 11.7%, -0.7%, 1.9% 수준을 기록했다.

물동량 증가 구성으로 보면, 국제항로의 증가 기여율은 약 90%로 전체 물동량 증가를 견인하는 핵심 요인으로 작용했다. 반면 국내지선의 증가 기여율은 약 -1%를 기록했으며, 내수항로의 증가 기여율은 약 11% 수준으로 나타났다.

지역별로 보면, 2025년 랴오닝, 톈진·허베이, 산둥, 장강삼각주, 동남 연해, 주강삼각주 및 서남 연해항만의 컨테이너 물동량은 각각 전년 대비 1.5%, 6.0%, 7.0%, 8.4%, 1.8%, 5.3%, 12.7% 증가했다.

이 가운데 랴오닝은 국제항로 컨테이너 물동량이 안정적인 증가세를 보였으며, 국내지선은 다소 감소했고 내수항로는 소폭 증가해 전체적으로 완만한 증가세를 유지했다. 톈진·허베이 연해는 국제항로와 내수항로 컨테이너 물동량 증가율이 비교적 높았으며, 국내지선은 감소했다. 산둥 연해는 국제항로와 국내지선 컨테이너 물동량이 빠르게 증가했고, 내수항로는 소폭 증가했다.

장강삼각주는 컨테이너 물동량 증가 규모와 증가율 모두 높은 수준을 보였으며, 이 가운데 국제항로는 큰 폭으로 증가했고 내수항로는 안정적인 증가세를 유지한 반면, 국내지선은 다소 감소했다. 동남 연해는 외국 무역 항로 컨테이너 물동량이 소폭 증가했고 내수항로는 소폭 감소해 전체적으로는 대체로 안정세를 유지했다. 주강삼각주는 국제항로 컨테이너 물동량이 빠르게 증가해 증가율이 약 12%에 달했으나, 내수항로는 감소했고 국내지선 컨테이너 물동량은 전반적으로 안정적인 수준을 유지했다. 서남 연해는 국제항로와 국내지선 컨테이너 물동량이 빠르게 증가했으며, 내수항로는 안정적인 증가세를 유지했다.

2025년 중국 9대 컨테이너 간선항(다롄항, 톈진항, 칭다오항, 상하이항, 닝보·저우산항, 쑤저우항, 샤먼항, 선전항, 광저우항)의 컨테이너 물동량은 2억 5천만 TEU를 기록해 전년 대비 6.6% 증가했다. 이는 전체 물동량의 75%를 차지하는 수준으로, 비중은 전반적으로 안정세를 유지했으며 2024년과 비교해 0.3%포인트 하락했다.

다롄항(大连港)은 대외무역항로가 증가했음에도 내수항로가 소폭 감소하면서 전체 컨테이너 물동량 증가율은 1.5%에 그쳤다.



## 이슈와 동향

톈진항(天津港)은 국내지선 컨테이너 물동량이 감소했으나, 국제항로의 비교적 빠른 증가에 힘입어 전체 대외무역 및 내수항로 컨테이너 물동량이 모두 증가세를 유지했으며, 연간 증가율은 3.2%를 기록했다.

칭다오항(靑島港)은 내수항로 컨테이너 물동량이 감소세를 보였으나, 대외무역항로의 빠른 증가에 힘입어 전체적으로는 6.5%의 증가세를 유지했다.

상하이항(上海港)은 국내지선과 내수항로 컨테이너 물동량이 모두 빠르게 감소했지만, 국제항로 물동량이 큰 폭으로 증가하면서 전체적으로는 6.9%의 증가세를 유지했다.

닝보·저우산항(寧波舟山港)은 증가율이 가장 높았으며, 컨테이너 물동량 증가율이 두 자릿수를 기록한 유일한 간선항이었다. 국제항로, 국내지선, 내수항로 모두 두 자릿수 안팎의 증가율을 유지하면서 전체 물동량은 11.0% 증가했다.

쑤저우항(蘇州港)은 내수항로의 빠른 증가에 힘입어 대외무역항로가 소폭 증가에 그쳤음에도 전체 컨테이너 물동량은 5.7% 증가했다.

샤먼항(廈門港)은 배후지 경제 성장 둔화의 영향으로 대외무역 및 내수항로 컨테이너 물동량이 각각 소폭 증가했으며, 2025년 컨테이너 물동량은 2.1%의 완만한 증가세를 유지했다.

선전항(深圳港)은 국제항로 컨테이너 물동량이 빠르게 증가했으며, 국내지선과 내수항로는 감소세를 보였지만 전체 비중이 낮아 컨테이너 총물동량 증가율은 여전히 6.0%를 기록했다.

광저우항(廣州港)은 국제항로 컨테이너 물동량 증가율이 간선항 가운데 가장 높았으나, 내수항로는 전년 대비 감소했다. 대외무역 컨테이너 물동량 규모가 처음으로 내수 컨테이너 물동량을 넘어섰으며, 전체 컨테이너 물동량은 6.2% 증가했다.

### 2. 2026년 전망

국제통화기금(IMF) 보고서에 따르면, 2025년 세계 경제 증가율은 3.3%, 2026년 증가율도 3.3%로 전망됐다. 또한 2030년까지 세계 20대 경제권의 연평균 경제성장률은 2.9%에 이를 것으로 예상된다.

2025년 상반기 미국의 관세 정책이 세계 경제에 미친 충격은 당초 예상보다 크지 않았지만, 정책 불확실성이 확대되고 보호무역주의 확산 등의 요인이 겹치면

2026년 5월 28일

제 5 호



## 이슈와 동향

서 여전히 경제성장 둔화의 주요 원인으로 작용하고 있다. 이러한 정책 불확실성 속에서 협상을 통해 반복적으로 연장되는 관세 면제 기간은 대외무역 출하의 주기성을 더욱 심화시키고, 이에 따라 수출이 단기적인 변동성을 보일 가능성이 있다.

보호무역주의와 글로벌 산업망·공급망 재편 등의 영향으로 중국의 대외무역 컨테이너항로 구조는 지속적으로 조정될 것으로 예상된다. 또한 ‘일대일로’ 공동 건설 국가 및 지역 항로의 물동량 비중도 계속 확대될 전망이다.

내수항로 방면에서는 국가가 일련의 정책 조치를 제시했다. 소비재 교체 지원 자금을 지속적으로 투입해 소비를 활성화하고, 다양한 조치를 통해 투자 감소세를 억제하고 안정화를 추진하며, 중앙 예산 내 투자 규모를 적절히 확대할 방침이다. 또한 도시 재생을 고품질로 추진하고 민생·발전·안전 분야의 각종 사업을 시행할 계획이다.

종합적으로 볼 때 2026년 중국 경제는 안정적인 성장세를 유지할 것으로 예상되며, 중국내 소비 규모도 지속적으로 확대될 전망이다. 2026년 중국 연해항만의 전체 컨테이너 물동량과 국제항로 물동량은 각각 약 3억 5천만 TEU, 2억TEU에 이를 것으로 전망되며, 전년 대비 증가율은 각각 약 5.0%, 5.5% 수준이 될 것으로 예상된다.



**이슈와 동향**

**RCEP 지원 속에 한·중 카페리 운송시장 급성장<sup>4)</sup>**

1990년 첫 한중 국제 카페리 항로가 개설된 이후 한중 해상 운송망은 30여 년간 빠르게 성장해왔다. 초기에는 단순 여객 운송 기능에 머물렀지만, 현재는 수십만 명의 승객과 수백만 톤 규모의 화물을 동시에 운송하는 핵심 해상 물류망으로 자리 잡았다. 업계에서는 한중 카페리 항로가 단순 교통수단을 넘어 양국 공급망 안정성을 유지하는 핵심 인프라 역할을 수행하고 있다고 평가하고 있다.

특히 RCEP 발효 4주년과 한중 FTA 2단계 협상 가속화, 상호 무비자 정책 시행 등이 맞물리면서 한중 카페리 시장의 전략적 가치가 빠르게 높아지고 있다. 현재 한중 연간 교역 규모는 3,280억 달러에 달하며, 중국은 21년 연속 한국의 최대 교역국 지위를 유지하고 있다. 업계에서는 과거 보조 운송수단에 머물렀던 한중 카페리 시장이 이제는 양국 산업망과 물류망을 연결하는 핵심 축으로 성장하고 있다고 보고 있다.

또한 한중 카페리의 ‘저녁 출발·아침 도착(夕发朝至)’ 운항 방식은 시간 민감형 화물 운송에 최적화된 구조로 평가받고 있다. 전자제품, 고부가가치 부품, 화학제품 등은 빠른 운송과 안정적 공급망이 중요한데, 한중 카페리는 이러한 수요에 적합한 물류 솔루션으로 자리잡고 있다는 분석이다.

**<한중 카페리 운송시장 주요 참여 기업 및 운항 능력 현황>**

순서	기업명	총 재화중량톤수 (DWT)	총 여객 수용 인원 (명)	총 컨테이너 적재 능력 (TEU)
1	산동원양해운	27,146	2,232	1,228
2	웨이동항운	13,306	1,074	605
3	렌원강중한훼리	7,000	1,080	376
4	스다오국제항운	7,399	1,200	335
5	단둥국제항운	6,972	1,500	214
6	엔타이중한훼리	6,000	700	312
7	허베이항만그룹	5,700	348	228
8	범영훼리	5,696	394	224

자료: 공개 자료 정리(2026년 3월 기준)

**여객·화물 동시 운송 강점·항공 대비 높은 가격 경쟁력**

한중 카페리 시장은 여객과 화물을 동시에 운송하는 복합형 사업 구조를 기반으로 성장하고 있다. 항공 대비 운임이 3분의 1 수준에 불과한 데다, 야간 운항을

4) 《航运交易公报》总第1480期, 2026年5月5日出版



**이슈와 동향**

통해 숙박비 절감과 시간 절약 효과까지 제공하면서 경쟁력을 확보하고 있다.

특히 상호 무비자 정책 시행 이후 ‘주말 한국 여행’ 수요가 빠르게 증가하고 있다. 업계에서는 카페리가 단순 이동 수단이 아니라 관광·비즈니스·물류 기능을 동시에 수행하는 해상 플랫폼으로 진화하고 있다고 평가하고 있다.

현재 한중 카페리 항로는 산둥반도 항만군을 중심으로 운영되고 있으며, 웨이하이·칭다오·옌타이·르자오·렌윈강·친황다오 등 북중국 항만과 인천·평택 등 한국 서해안 항만을 연결하고 있다. 산둥반도 지역만 해도 9개의 정기 항로와 주당 50회 이상의 운항 체계를 유지하고 있다.

또한 산둥원양해운(山东远洋海运) 등 주요 선사들이 대형 선박과 안정적인 운항 능력을 확보하며 시장을 주도하고 있다. 업계에서는 향후 한중 카페리 시장이 동북아 복합물류의 핵심 통로 역할을 수행할 가능성이 높다고 보고 있다.

**선박 대형화 가속·운영 효율 개선 추진**

최근 한중 카페리 시장에서는 선박 대형화 흐름이 빠르게 진행되고 있다. 신규 도입 선박들은 대부분 700~950석 규모의 여객 수용력과 300~500TEU 수준의 화물 적재 능력을 갖추는 방향으로 설계되고 있다.

대표적으로 ‘하이란징(海蓝鲸)’ 호와 ‘허세윈강(和谐云港)’ 호 등은 900명 이상 승객을 수용할 수 있는 대형 선박으로 운영되고 있다. 업계에서는 선박 대형화가 항차당 고정비를 낮추고 수익성을 개선하는 핵심 수단으로 작용하고 있다고 분석한다.

다만 무조건 선박 규모를 확대하는 것이 정답은 아니라는 의견도 나온다. 한중 항로의 평균 운항 시간이 12~14시간 수준인 만큼 지나친 대형화는 항만 접안 제한과 객실 가동률 저하 문제를 초래할 수 있기 때문이다. 이에 따라 업계에서는 향후 적정 선박 규모를 900~1,100석, 350~450TEU 수준으로 보고 있다.

**가격 경쟁에서 서비스 경쟁으로 전환**

한중 카페리 시장의 경쟁 방식도 빠르게 변화하고 있다. 과거에는 저가 경쟁이 시장의 핵심 전략이었다면, 최근에는 서비스 품질과 고객 경험 중심 경쟁으로 이동하는 흐름이 뚜렷해지고 있다.

최근 운항 중인 주요 선박에는 면세점·뷔페식당·노래방 등 다양한 편의시설이 도입되고 있으며, 관광·비즈니스·친지 방문 수요를 동시에 공략하고 있다.

2026년 5월 28일

제 5 호



## 이슈와 동향

또한 양국 해사당국은 한중 카페리 전용 녹색 통로를 운영하며 입출항 절차를 간소화하고 있다. 이를 통해 항만 체류 시간을 단축하고 운항 효율성을 높이고 있다는 평가다.

과거 일부 항로에서는 운임이 원가 이하 수준까지 하락할 정도로 극심한 가격 경쟁이 벌어졌지만, 최근에는 단순 저가 전략만으로는 고객 확보가 어려워지고 있다. 반대로 서비스 품질 개선에 투자한 기업들이 브랜드 가치와 고객 충성도를 높이며 경쟁력을 확보하고 있다는 분석이다.

### 노후 선박 교체 본격화·신조선 발주 확대

현재 한중 항로의 일부 주력 선박은 운항 기간이 15년을 넘어가고 있다. 이에 따라 유지보수 비용 증가와 연료 효율 저하, 서비스 경쟁력 약화 문제가 동시에 나타나고 있다.

특히 최근 소비자들은 객실 환경과 인터넷 서비스, 선내 편의시설 등에 대해 과거보다 훨씬 높은 수준을 요구하고 있다. 이에 따라 업계는 본격적인 선대 교체 시기에 진입하고 있다.

화동 지역의 일부 카페리 기업들은 이미 노후 선박 대체용 신조선 계약을 체결했으며, 중국 북방 항만기업들 역시 신규 카페리 건조를 추진 중이다. 업계에서는 향후 3년이 한중 카페리 시장의 신조선 발주 집중 시기가 될 것으로 보고 있으며, 선대 현대화를 먼저 완료하는 기업이 시장 경쟁에서 우위를 확보할 가능성이 높다고 전망하고 있다.

### 운영 주체 다변화·시장 안정성 강화

현재 한중 카페리 시장에는 전문 선사뿐 아니라 항만 기반 종합 해운그룹, 지역 기반 운항 기업 등이 동시에 참여하고 있다. 업계에서는 이러한 다층적 구조가 시장의 안정성과 회복력을 높이고 있다고 평가한다.

예를 들어 특정 항로가 일시 중단될 경우 다른 기업이 즉시 대체 운항에 나설 수 있으며, 특정 수요 감소 시에도 사업 구조 조정이 가능하다는 장점이 있다. 업계에서는 이 같은 다원화 구조가 한중 카페리 시장이 30년 넘게 안정적으로 유지될 수 있었던 핵심 배경 중 하나라고 보고 있다.

### 정책 지원 확대·시장 성장 동력 강화

2025년 한국 정부의 중국 단체관광객 대상 한시적 무비자 정책 시행 이후 한중



## 이슈와 동향

카페리 여객 수요는 빠르게 회복되고 있다. 이어 2026년에는 한중 해관 협력회의가 10년 만에 재개되면서 통관 협력 역시 강화되고 있다.

특히 원산지 전자데이터 시스템 적용 범위가 기존 한중 FTA에서 RCEP까지 확대될 예정이어서 기업들은 향후 종이 서류 제출 없이 관세 혜택을 받을 수 있게 된다. 업계에서는 이러한 변화가 물류비 절감과 통관 효율 개선으로 이어질 것으로 기대하고 있다.

또한 양국 세관과 항만 당국은 스마트 통관과 리스크 관리 협력을 강화하고 있으며, 카페리 전용 녹색 통로 운영도 확대하고 있다. 업계에서는 무비자 정책·통관 간소화·FTA 확대라는 세 가지 정책 효과가 동시에 작용하면서 시장 성장에 강한 시너지를 내고 있다고 분석하고 있다.

### 녹색·스마트 전환·미래 경쟁력으로 부상

업계는 향후 한중 카페리 시장의 핵심 경쟁력이 친환경·스마트화에 달려 있다고 보고 있다. 특히 LNG·메탄을 기반 친환경 연료와 전기 추진 시스템을 결합한 차세대 하이브리드 카페리 도입이 추진되고 있다.

동시에 선박 원격 모니터링과 실시간 화물 추적, 스마트 승객 서비스 등 디지털 시스템 구축 역시 빠르게 확대되고 있다. 업계에서는 향후 카페리 산업이 단순 해상 운송업을 넘어 항만·물류·관광·무역을 연결하는 종합 산업 플랫폼으로 발전할 가능성이 높다고 보고 있다.

특히 중국 항만도시에서는 카페리 노선을 중심으로 물류센터와 전자부품 공장, 관광 산업 등이 함께 성장하는 복합 산업 생태계가 형성되고 있다. 업계에서는 한중 카페리 시장이 향후 양국 경제와 산업을 연결하는 핵심 플랫폼 역할을 수행하게 될 것으로 전망하고 있다.



해양수산  
뉴스

**산동항만 2025년 연간실적보고서 공개...순이익 15.22% 감소<sup>5)</sup>**

최근 산동성항만그룹유한공사(山东省港口集团有限公司)(이하 산동항만(山东港口))가 2025년 연간실적보고서를 발표했다. 2025년 산동항만의 매출은 1,978억 2,300만 위안으로 전년 대비 6.34% 증가했으며, 순이익은 78억 8,800만 위안을 기록해 전년 대비 14억 1,600만 위안 감소, 15.22% 하락했다.

산동항만 산하에는 칭다오항그룹(青岛港集团), 르자오항그룹(日照港集团), 옌타이항그룹(烟台港集团), 보하이만항그룹(渤海湾港集团) 등 4대 항만그룹이 있으며, 투자지주, 항만건설, 물류, 원양해운, 크루즈 발전, 장비, 무역, 과학기술, 해외, 직업교육, 의료·양로, 서비스 발전 등 12개 사업 부문 그룹을 보유하고 있다.

2025년 연간 산동항만의 화물 물동량은 19억 톤을 넘어섰고, 컨테이너 물동량은 4,700만 TEU를 초과했다. 신규 컨테이너 항로는 20개 이상 늘어나 전체 항로 수는 367개에 달하며 북방 항만 가운데 1위를 유지했다. 내륙항과 철도 노선은 각각 56개, 107개에 달했으며, 해상·철도 복합 운송 컨테이너 물동량은 11년 연속 전국 1위를 기록했다.

산동항만의 원유, 철광석, 보크사이트, 곡물 수출입 물동량은 각각 전국 총량의 1/3, 1/4, 3/5, 1/5수준에 달했다. 컨테이너 물동량도 안정적인 증가세를 보이며 산동항만의 전체 물동량과 매출 성장을 견인했고, 안정적인 현금흐름도 가져왔다.

2025년 산동항만의 영업활동 현금흐름 순액은 86억 8,900만 위안에 달했으며, 2025년 말 기준 현금 및 현금성 자산 잔액은 194억 6,200만 위안을 기록했다. 현금흐름은 안정적인 수준을 유지했으며 단기 상환 능력도 양호했다. 또한, 채권 연체와 비표준 채무 불이행 사례가 없었고, 지배주주의 비영업성 자금 점유도 없었다. 안정적인 경영을 이어간 산동항만의 신용등급은 AAA를 유지했다.

동시에 2025년 산동항만의 고정자산 순액은 1,098억 7,300만 위안으로 증가했다. 이는 대규모 부두 업그레이드와 친환경·저탄소 개조 프로젝트가 완료됐음을 의미하며, 장기 경쟁력을 더욱 공고히 한 것으로 평가된다. 또한 투자기업들의 다각적 산업 배치를 통해 ‘항만+물류+금융+무역+해운’ 전 산업망 서비스를 통합한 점은 산동항만이 ‘단일 항만 운영 기업’에서 ‘공급망 종합 서비스 기업’으로 전환·고도화하는 기반이 되고 있다.

2026년 5월 28일  
제 5 호

5) 山东港口2025年年报出炉, 净利润下跌15.22%(2026.5.11.) [https://mp.weixin.qq.com/s/aGWxHA5v9yHkgTKyALq\\_5g](https://mp.weixin.qq.com/s/aGWxHA5v9yHkgTKyALq_5g)



해양수산  
뉴스

산동항만의 매출은 늘었으나 수익이 감소한 이유는 다음과 같이 분석된다.

첫째는 투자수익 감소다. 2024년 산동항만의 장기 지분투자에서 지분법 기준으로 반영된 투자손익은 약 22억 위안이었으나, 2025년에는 약 18억 위안에 그쳤다. 장기 투자기업 가운데는 칭다오 첸완 컨테이너터미널(青岛前湾集装箱码头), 칭다오 스화 원유부두(青岛实华原油码头), 르자오 스화 원유부두(日照实华原油码头) 등 순이익 기여도가 높은 기업들이 다수 포함돼 있다. 2024년과 비교하면 2025년 칭다오 스화 원유부두와 르자오 스화 원유부두의 투자손익은 각각 6,568만 위안, 6,727만 위안 감소했다. 여러 화물 품목 가운데 유류 사업은 원래 가장 높은 매출총 이익률을 기록해왔지만, 2025년에는 국제적 요인의 영향으로 수익성이 악화됐다.

둘째는 지속적으로 증가하는 운영비용이다. 2025년 산동항만의 고정자산 순액은 1,098억 7,300만 위안으로 2024년보다 54억 3,500만 위안 증가했다. 고정자산 감가상각, 석유·가스 자산 상각, 생산성 생물자산 감가상각 비용은 54억 8,500만 위안으로 전년 대비 6억 5,400만 위안 늘었다. 이는 대규모 부두 확장·개조 프로젝트가 고정자산으로 전환되면서 막대한 감가상각비와 금융비용이 발생했음을 의미한다. 매년 칭다오항, 르자오항, 옌타이항에서 진행되는 수백억 위안 규모의 부두 투자는 결국 기업의 수익성에 영향을 미치고 있다.

셋째는 신용손상 손실이다. 2025년 산동항만의 손실 규모는 2억 8,500만 위안으로, 2024년의 -4억 7,100만 위안과 비교해 순이익에 직접적인 영향을 미쳤다. 이 같은 손실은 일반적으로 회수가 어려운 부실채권에서 발생한다. 항만기업은 상·하류 고객과의 거래 과정에서 일정한 결제 기간이 발생하고, 일부 무역 업무에서는 선투자도 이뤄진다. 이에 따라 거시경제가 침체될 경우 일부 부실채권을 떠안을 수밖에 없다.

이 밖에도 산동항만의 이자수익은 2024년 12억 1,300만 위안에서 2025년 2억 6,200만 위안으로 급감했다. 스마트항만과 친환경 항만 구축, 기술 유지보수와 에너지 대체 등 고부가가치 투자가 점차 자본지출에서 당기 비용으로 전환되고 있다. 2025년 산동항만의 연구개발비는 5억 6,100만 위안으로 전년 대비 18.35% 증가했다.

항만권(港口圈)에 따르면 물동량과 매출은 증가했지만 순이익은 오히려 감소하는 현상은 산동항만만의 문제가 아니다. 2025년 주요 항만 상장기업들 역시 대량 벌크화물 수익성 악화, 감가상각비 및 금융비용 증가 등 유사한 원인으로 비슷한 어려움에 직면하고 있다. 항만권(港口圈)은 이에 대해 별도의 분석 기사를 게재



해양수산  
뉴스

할 예정이다. 첨단 부두와 풍부한 자금을 보유하고도 순이익이 물동량 증가 속도 (매출)를 따라가지 못하는 문제는 중국 항만업체가 반드시 직면해야 할 구조적 과제로 지적된다.



해양수산  
뉴스

《농촌 그린북》 “중국 어업 경제, 고품질 발전 추진” 6)

최근 중국사회과학원 농촌발전연구소와 국가통계국 농촌사회경제조사사가 공동으로 편찬한 《농촌 그린북: 중국 농촌경제 형세 분석 및 전망(2025~2026)》이 정식 출간됐다. 해당 서적 제7장은 어업 특별편(이하 보고서)으로 구성됐으며, 2025년 어업 경제 상황을 분석하고 2026년 전망을 제시했다. 보고서는 2025년 중국 어업 경제가 지속적으로 ‘생산 확대·품질 향상’을 기반으로 한 고품질 발전 흐름을 유지했다고 밝혔다. 양식업은 안정적으로 확대됐고 산업 구조는 지속적으로 최적화됐으며, 친환경·스마트 양식 모델 보급이 가속화됐다. 또한 원해 양식, 수산물 가공, 레저 어업 등 새로운 산업 형태도 빠르게 성장했다. 주요 내용은 다음과 같다.

수산물 생산량은 안정적인 증가세를 보이며 양식업 중심 구조가 더욱 강화됐다. 보고서에 따르면 2025년 중국 수산물 총생산량은 7,657만 톤으로 전년 대비 4.06% 증가했다. 이 가운데 양식 생산량은 6,324만 톤으로 4.36% 증가해 전체 생산량의 82.59%를 차지했으며, 양식 비중도 더욱 확대됐다. 반면 어획 생산량은 1,333만 톤으로 2.70% 증가했다. 해수 양식 증가율은 담수 양식을 웃돌았으며, 패류와 해조류가 주요 성장 동력으로 작용했다. 산업 구조는 지속적으로 최적화돼 갑각류와 패류 비중은 상승한 반면, 두족류는 자원 제약 등의 영향으로 생산량이 감소했다. 동부 연해와 장강(长江) 하류 지역은 여전히 핵심 생산지로 자리했으며, 화남 주강(华南珠江) 지역과 동남 연해 지역의 성장세가 두드러졌다.

수산물 시장은 ‘공급 강세·수요 약세’ 흐름을 보였지만 품질 안전 수준은 크게 향상됐다. 2025년 수산물 도매시장 종합가격은 kg당 27.68위안으로 전년 대비 5.54% 하락했다. 연간 가격은 전반적으로 하락세를 보였으며, 전통적인 소비 성수기에도 가격 상승 효과가 제한되면서 공급과 수요 간 구조적 불균형이 드러났다. 공급 측면에서는 양식 생산능력이 지속 확대됐고, 수요 측면에서는 거시경제 환경 영향으로 소비가 다소 부진했다. 품목별로는 담수어 가격이 4.55% 상승한 반면 해수어 가격은 10.91% 하락했고, 새우·계류 가격 변동성은 더욱 확대됐다. 수산물 품질 안전 수준은 크게 향상돼 2025년 국가 농산물 품질안전 정기 모니터링 결과 수산물 종합 적합률은 96.50%로 전년 대비 0.5%포인트 상승했다. 특히 백련어, 전복, 털게의 적합률은 100%를 기록했다.

2026년 5월 28일  
제 5 호

6) 《农村绿皮书》：我国渔业经济高质量发展稳步推进(2026.5.05) <https://mp.weixin.qq.com/s/jbB3HJnRobnL9xMNdKYNzg>



해양수산  
뉴스

수산물 수출은 ‘물량 증가·수출액 보합’ 흐름을 보인 반면, 수입액은 큰 폭으로 증가하며 무역적자가 지속 확대됐다. 해관 통계에 따르면 2025년 중국 수산물 수출량은 449만 1,100톤으로 전년 대비 7.67% 증가했지만, 수출액은 201억 4,400만 달러로 전년과 비슷한 수준을 유지했다. 반면 수입량은 486만 톤(어분 제외), 수입액은 206억 6,500만 달러로 집계됐으며 수입액은 전년 대비 11.45% 증가했다. 수출은 국제시장 경쟁 심화와 일부 시장의 무역장벽 영향으로 ‘물량 증가·금액 보합’ 양상을 나타냈다. 반면 수입은 ‘물량 안정·금액 증가’ 흐름을 보였으며, 고부가가치 제품 수입 증가가 두드러졌다. 무역적자는 전년 대비 113.24% 확대됐고, 러시아·에콰도르·베트남이 3대 수입국으로 집계됐다.

2026년에는 수산물 생산량이 안정적인 증가세를 이어가고 가격도 하락세를 멈출 가능성이 있는 것으로 전망됐다. 보고서는 2026년이 ‘제15차 5개년 계획’의 출발점이 되는 해로, 산업의 고품질 발전 과정에서 기회와 도전이 공존하지만 전반적으로는 긍정적 요인이 우세하다고 평가했다. 한편으로는 공급·수요 구조 불균형, 자원·환경 제약, 품질 안전 리스크, 국제 전이 위험 등에 대한 주의가 필요하다고 지적했다. 다른 한편으로는 새롭게 개정된 《중화인민공화국 어업법》 시행과 ‘대식량관(大食物观)’, ‘양산(两山) 이념’ 실천, 농촌 전면 진흥 정책 추진이 산업의 고품질 발전 방향을 제시하고 중요한 기회를 제공할 것으로 전망했다.

또한 신제품·신모델·신기술·신규 활용 분야·신장비 등의 혁신 연구개발과 응용 확대가 어업의 새로운 생산력 육성을 가속화하고, 산업의 고품질 발전과 어업 강국 건설이라는 장기 목표 실현의 기반을 더욱 강화할 것으로 내다봤다. 2026년 관련 산업은 양식업 성장과 소비 고급화 흐름에 힘입어 안정적인 성장세를 이어갈 것으로 전망됐다. 정책과 기술의 이중 지원 아래 수산물 총생산량은 7,800만 톤을 넘어설 것으로 예상됐으며, 공급 구조 조정과 수요 변화 대응이 병행될 경우 수산물 가격도 하락세를 멈추고 반등할 가능성이 있다고 분석했다. 다만 ‘공급 강세·수요 약세’ 구조 자체는 근본적으로 바뀌기 어려워 가격 상승 폭은 제한적일 것으로 전망했다. 또한 무역 규모는 안정세를 유지하겠지만 무역적자는 소폭 확대될 가능성이 있다.

2026년 5월 28일

제 5 호



해양수산  
뉴스

중국, ‘해양목장’ 개발 가속…심해 양식 수역 6,520만㎡  
돌파<sup>7)</sup>

중국이 심해 양식 중심의 ‘해양목장(海洋牧场)’ 개발을 본격 확대하고 있다. 중국 정부는 해양경제 육성과 식량안보 강화를 위해 심해 양식 산업을 전략적으로 육성하고 있으며, 푸젠·광둥·산둥 등 주요 연해 지역에서는 대형 심해 양식 플랫폼 구축이 빠르게 진행되고 있다.

중국 푸젠성 푸저우시 렌장현 덩하이만 해역에 설치된 ‘덩하이만 2호(定海湾2号)’는 이러한 변화의 대표 사례다. 해당 플랫폼은 길이 약 60m, 폭 32m 규모로, 양식 수심은 최대 17m에 달한다. 총 양식 수역은 1만 5천㎡ 이상이며, 한 번에 약 20만 마리의 대황어를 키울 수 있다.

업계에서는 심해 양식이 기존 연안 양식보다 상품성과 생산 안정성 측면에서 우수하다고 평가하고 있다. 실제로 심해 양식으로 키운 대황어는 운동량이 많고 수질 환경이 우수해 육질이 단단하고 맛이 좋아지면서 가격이 일반 연안 양식 대비 몇 배 높게 형성되고 있다. 기사에 따르면 동일 크기의 대황어라도 심해 양식 제품은 1근당 약 100위안 수준에 판매되는 반면, 일반 연안 양식은 20-30위안 수준에 머무르고 있다.

또한 심해 양식 플랫폼은 자동화·기계화 수준도 높다. 기존 연안 가두리 양식은 해조류·따개비 등이 그물에 쉽게 붙어 관리 비용이 컸지만, 심해 플랫폼은 버튼 조작만으로 대형 그물을 수면 위로 들어올릴 수 있어 유지관리 효율이 크게 개선됐다. 인건비 역시 기존 방식 대비 절반 이상 절감된 것으로 알려졌다.

무엇보다 심해 양식은 태풍과 적조 등 자연재해 대응 능력이 뛰어나다는 점에서 주목받고 있다. 업계에 따르면 어류 생존율은 90% 이상으로 높아졌으며, 생산 안정성 역시 크게 개선됐다. 현지에서는 기존 연안 양식을 ‘좁은 닭장식 사육’에 비유하는 반면, 심해 양식은 자연 방목형에 가까운 구조라고 설명하고 있다.

렌장현은 중국 내 대표적인 수산업 중심 지역으로, 해역 면적이 육지 면적의 2.7배에 달한다. 2025년 기준 수산물 생산량은 약 139만 8천 톤, 수산업 생산액은 약 312억 위안을 기록했다. 현재 렌장현에는 ‘덩하이만 2호’와 같은 현대식 심해 양식 플랫폼이 총 11기 설치돼 있으며, 이는 중국 현(縣)급 지역 가운데 가장

2026년 5월 28일  
제 5 호

7) 中国开发“海洋牧场”(2026.5.3.)<https://www.xinhuanet.com/20260503/6c8550313c0b44aeb7a0848b39ebf26dc.html>



## 해양수산 뉴스

많은 규모다. 해당 플랫폼들의 연간 고급 어종 생산량은 약 2천 톤, 생산액은 4억 위안 수준으로 집계됐다.

중국 정부 역시 심해 양식을 국가 전략산업으로 육성하고 있다. 중국의 ‘15·5 계획’에서는 해양산업 고도화와 함께 심해 양식 및 현대 원양어업 발전을 핵심 과제로 제시했다. 이에 따라 푸젠·광둥·산둥 등 연해 지역에서는 대형 심해 양식 플랫폼 투자가 빠르게 확대되고 있다.

중국 통계에 따르면 2024년 기준 전국 심해 양식 수역 규모는 6,520만㎡에 달했으며, 생산량은 50만 톤 수준을 기록했다. 업계에서는 향후 스마트 양식과 로봇 기술 도입까지 확대되면서 중국 심해 양식 산업의 규모화·자동화가 더욱 빨라질 것으로 전망하고 있다.



해양수산  
뉴스

2026년 1분기 중국 주요 항만 물동량 증가...무역 회복세가  
성장 견인<sup>8)</sup>

2026년 1분기 중국 주요 항만의 물동량이 증가세를 이어갔다. 전국 주요 항만의 화물 처리량은 43억 9천만 톤으로 전년 대비 4% 증가했으며, 컨테이너 처리량은 8,964만TEU로 8% 늘었다. 특히 외무역 물동량이 7.6% 증가하며 전체 성장세를 견인했다. 업계에서는 중국 수출 회복과 첨단 제조업 성장세가 항만 물동량 확대의 핵심 배경이라고 분석하고 있다.

중국 해관총서에 따르면 올해 1분기 중국 수출입 규모는 처음으로 11조 8,400억 위안을 돌파했다. 이 가운데 수출은 11.9%, 수입은 19.6% 증가했으며, 수입 증가율은 최근 5년 내 최고 수준을 기록했다.

<2026년 1-3월 중국 주요 항만 화물 처리량 TOP20>

순위	항만	1-3월 화물 처리량	전년 대비 증가율(%)
1	닝보저우산항	36,587	4.1
2	상하이항	21,556	7.4
3	탕산항	21,549	3.7
4	칭다오항	18,716	4.1
5	쑤저우항(내하 포함)	18,347	12.2
6	르자오항	16,431	2.4
7	광저우항	15,844	1.6
8	톈진항	14,676	4.5
9	옌타이항	14,188	7.4
10	베이부만항	11,253	1.7
11	렌윈강항	9,582	6.7
12	황화항	9,078	8.1
13	선전항	8,457	10.8
14	푸저우항	7,931	0.9
15	다롄항	7,508	-1.6
16	난통항	7,027	14.0
17	잔장항	7,026	4.2
18	난징항(내하 포함)	6,599	7.0
19	전장항(내하 포함)	6,338	0.1
20	주장항	5,596	0.2

단위: 만 톤

주: 상하이항 화물 처리량은 상하이항 및 상하이 내하 항만 데이터를 포함. 쑤저우항은 쑤저우항 및 내하 항만 데이터 포함. 난통항은 연해, 연강 데이터를 포함

상하이항·닝보저우산항 등 주요 항만 처리량 확대

1분기 컨테이너 처리량 기준 전국 10대 항만은 상하이항, 닝보저우산항, 선전

2026년 5월 28일  
제 5 호

8) 全国主要港口一季度吞吐量数据出炉：吞吐量大涨 | 港口圈, (2026.4.23.)<https://finance.sina.cn/2026-04-23/detail-inhvnrx8694745.d.html>



해양수산  
뉴스

항, 칭다오항, 광저우항, 텐진항, 샤먼항, 쑤저우항, 베이부만항, 르자오항 순으로 집계됐다.

특히 장강삼각주 지역 항만들의 성장세가 두드러졌다. 올해 1분기 장강삼각주의 수출입 총액은 4조 4,900억 위안으로 전국의 37.9%를 차지했으며, 수출 비중은 41.1%에 달했다. 이에 따라 상하이항과 닝보저우산항, 쑤저우항 등의 물동량도 동시에 증가했다.

상하이항은 1분기 1,411만 TEU를 처리하며 전년 대비 6.8% 성장했다. 특히 리튬배터리·태양광·전기차·산업용 로봇 등 첨단 제조업 제품 수출 확대가 물동량 증가를 이끈 것으로 분석된다. 실제로 상하이의 리튬배터리 수출은 99.2%, 전기차 수출은 135.4% 증가했다.

**북방 항만 성장세·칭다오·텐진항 경쟁력 강화**

환보하이 항만군에서는 칭다오항이 860만 TEU를 처리하며 전년 대비 8.7% 성장해 북방 항만 가운데 가장 높은 경쟁력을 유지했다. 칭다오항은 신규 외항 노선 확대와 내륙 물류망 강화, 황허 유역 복합운송 확대 등을 추진하며 성장세를 이어가고 있다.

텐진항 역시 626만 TEU를 기록하며 9.5% 증가했다. 업계에서는 징진지 지역 ‘공로→해상운송 전환’ 정책 확대가 물동량 증가에 영향을 미친 것으로 보고 있다.

**선전항 회복세 뚜렷·전자·AI 산업 수출 확대 영향**

주강삼각주 항만군에서는 선전항의 회복세가 눈에 띄었다. 선전항은 1분기 909만 TEU를 처리하며 전년 대비 8.2% 성장해 전국 3위를 유지했다.

업계에서는 크로스보더 전자상거래 확대와 전자·신에너지 산업 수출 증가가 선전항 성장의 핵심 요인이라고 분석하고 있다. 특히 AI 관련 저장장치와 컴퓨터 부품 등 품목 수출입 증가세가 두드러진 것으로 나타났다.

**닝보저우산항 화물 처리량 1위·자동차 수출 급증**

화물 처리량 기준으로는 닝보저우산항이 3억 7천만 톤을 기록하며 전국 1위를 유지했다. 닝보저우산항은 원유·철광석 등 전략 물자 처리 확대와 자동차 수출 지원 정책 효과를 동시에 누리고 있다.



해양수산  
뉴스

특히 올해 1분기 닝보항의 자동차 수출 물량은 8만 대로 전년 대비 96.1% 급증했다. 업계에서는 전기차를 중심으로 한 ‘신3종(新三样)’ 제품 수출 확대가 항만 성장세를 견인하고 있다고 보고 있다.

**탕산·엔타이항도 성장·원자재·아프리카 노선 확대 영향**

탕산항은 1분기 화물 처리량 2억1,500만 톤을 기록하며 전년 대비 3.67% 증가했다. 특히 무역 물동량은 10.27% 증가하며 1억 톤을 돌파했다. 구리·원유·알루미늄 등 원자재 수입 확대가 주요 성장 배경으로 꼽힌다.

엔타이항 역시 1억 2,500만 톤을 처리하며 4.5% 성장했다. 특히 중앙아프리카 일반화물 노선 물동량이 처음으로 200만 톤을 돌파하며 31.9% 증가했다. 업계에서는 자동차·고급 장비 수출 증가가 물동량 확대를 이끈 것으로 분석하고 있다.

**2분기 변수는 지정학 리스크·원자재 물동량 압박 우려**

업계에서는 1분기 중국 항만 시장이 양호한 흐름을 보였지만, 2분기에는 중동 정세와 지정학적 리스크가 변수로 작용할 가능성이 있다고 보고 있다.

특히 호르무즈 해협 긴장과 원유 시장 변동성이 확대될 경우 원자재 교역과 항만 물동량 증가세가 둔화될 가능성이 제기되고 있다. 이에 따라 주요 항만들의 성장세도 일부 조정을 받을 수 있다는 전망이 나오고 있다.



**포커스**

**조정기 들어선 중국 컨테이너 용기 시장...공급 과잉 속 구조 재편 가속<sup>9)</sup>**

**생산량은 여전히 높은 수준...문제는 수익성 악화**

《중국 컨테이너 공급망 발전 보고서(2025~2026)》에 따르면, 2025년 중국 컨테이너 총 생산량은 약 645만 TEU로 전년 대비 20.4% 감소했지만, 2021년과 2024년에 이어 세 번째로 600만 TEU를 돌파하며 역사적 고점 수준을 이어갔다. 중국의 글로벌 시장 점유율은 96% 이상으로 안정적으로 유지되며 세계 제조 중심지로서의 위상을 공고히 했다.

제품 구조 면에서는 드라이 컨테이너가 생산량의 89.6%를 차지하며 절대적인 주력 제품으로 남아 있지만, 비중은 전년 대비 1.4%p 줄었다. 반면 냉장 컨테이너와 철도 컨테이너의 비중은 늘었는데, 냉장 컨테이너는 전체의 약 7%로 전년 대비 3% 증가했고, 35톤 철도 컨테이너는 약 1.9%로 1.2%p 늘었다. 이는 콜드체인 물류와 철도 복합운송 수요가 확대되는 한편, 전통적인 드라이 컨테이너 시장의 성장 여지가 좁아지고 있음을 보여준다.

시장 구조에서도 미묘한 변화가 나타났다. 중집그룹(CIMC), 상하이 환우, 신화창 그룹 등 3대 기업이 중국 시장의 약 75%를 점유하고 있으나 전년 대비 7%p 하락했다. 이는 중소기업의 부상 때문이 아니라, 업계 전반의 수주 감소와 경쟁 심화에 따른 결과다.

특히 우려되는 점은 생산능력과 실수요의 불일치다. 2021년 ‘컨테이너 폭귀’ 사태로 촉발된 증산 흐름이 이어지면서 2025년 말 기준 업계 전체 생산능력은 약 1,250만 TEU에 달하는 반면, 현재 연평균 시장 수요는 450만 TEU에 불과해 공급 과잉이 갈수록 심화되고 있다. 이로 인한 ‘내부 경쟁(内卷)’으로 드라이 컨테이너 가격은 2021년 이후 4년 연속 하락해 2020년 이전 수준 아래로 떨어졌고, 생산원가 역전 현상까지 발생하면서 제조기업과 상류 소재·부품 기업의 수익성이 지속적으로 압박받고 있다.

**수출은 위축, 내수는 빠르게 성장**

2025년 중국 컨테이너 수출 시장은 전반적인 조정 흐름을 이어갔다. 연간 수출량은 370만 6천 개로 전년 대비 19.2% 감소했고, 수출액은 131억 2천만 달러로

2026년 5월 28일  
제 5 호

9) 《航运交易公报》总第1480期, 2026年5月5日出版



**포커스**

21% 줄었다. 수출액 감소폭이 수출량 감소폭보다 1.8%p 더 컸다는 점은 컨테이너 평균 단가가 함께 하락했음을 보여준다.

드라이 컨테이너 가격은 4년 연속 하락세를 이어갔다. 40피트 드라이 컨테이너 평균 가격은 전년 대비 11.8% 하락했고, 20피트는 6.3% 떨어졌다. 특히 40피트 제품의 가격 하락폭이 더 컸던 만큼 수출 비중 역시 감소해 전체 수출에서 차지하는 비중은 57.6%로 전년 대비 5.6%p 줄었다. 반면 20피트 제품 비중은 34.8%로 3.1%p 상승했다. 이는 비용 부담이 상대적으로 낮은 중소형 컨테이너 중심으로 수요 구조가 이동하고 있음을 시사한다.

반면 냉장 컨테이너 시장은 뚜렷한 성장세를 보였다. 2025년 냉장 컨테이너 수출량은 21만 5천 개로 전년 대비 30.4% 급증했고, 전체 수출에서 차지하는 비중도 5.8%로 2.2%p 상승했다. 특히 40피트 냉장 컨테이너는 38.3%라는 높은 증가율을 기록했는데, 이는 페루·브라질·칠레 등 남미 국가들의 과일 수출 확대가 직접적인 배경으로 작용했다. 글로벌 신선식품 교역 확대와 콜드체인 물류 수요 증가가 냉장 컨테이너 시장 성장으로 이어졌다는 분석이다.

지역별 수출 구조 역시 빠르게 재편되고 있다. 아시아 시장 비중은 56.5%로 전년 대비 9%p 상승하며 3년 연속 확대된 반면, 북미 시장 비중은 13.8%로 9.2%p 급락했다. 특히 미국 시장 비중은 단일 국가 기준으로 7.7%p 하락했다. 이는 글로벌 공급망 재편과 중국 제조업의 동남아 이전 흐름이 동시에 반영된 결과로 풀이된다.

고객 구조에서도 변화가 나타났다. 해운사의 직접 구매 비중은 55.4%로 전년 대비 9.3%p 상승한 반면, 리스사의 구매 비중은 28.1%로 13%p 감소했다. 이는 글로벌 공급망 불확실성이 커지는 가운데 주요 해운사들이 자체 컨테이너 확보를 확대하며 운영 안정성을 강화하고 있기 때문으로 분석된다.

**내수 시장 급성장...복합운송 확대가 핵심 배경**

수출 부진과 달리 중국 내수 시장은 빠르게 성장하며 업계의 새로운 버팀목으로 자리 잡고 있다. 2025년 국내 컨테이너 판매량은 82만 6천 TEU로 전년 대비 47.8% 증가했고, 전체 판매에서 차지하는 비중도 12.8%까지 상승했다.

품목별로 보면 드라이 컨테이너는 65만 3천 TEU로 36.6% 증가했고, 냉장 컨테이너는 2만 2천 TEU로 30.5% 늘었다. 특히 35톤 철도 컨테이너는 13만 9천 TEU로 무려 117.7% 급증하며 내수 시장의 핵심 성장 동력으로 부상했다.



**포커스**

이 같은 성장 배경에는 중국 정부가 추진 중인 복합운송 체계 정비가 자리하고 있다. ‘일표제·일박스제<sup>10)</sup>’ 확대와 철도·항만·도로를 연계한 물류 효율화 정책이 빠르게 확산되면서 철도 컨테이너 수요가 크게 증가한 것이다. 또한 50피트 대형 컨테이너, 자동차 전용 컨테이너, 특수 목적 컨테이너 등의 적용 범위가 확대되면서 내수 물류 시장의 구조 고도화도 함께 진행되고 있다. 업계에서는 내수 시장이 향후 공급 과잉 문제를 완화할 수 있는 핵심 흡수 창구 역할을 할 것으로 보고 있다.

**대형 M&A로 리스 시장 ‘5강 체제’ 구축**

컨테이너 제조 시장의 조정 여파는 리스 시장에도 직접적인 영향을 미쳤다. 2025년 글로벌 컨테이너 리스 시장에서는 대형 인수합병이 연이어 진행되며 시장 집중도가 빠르게 높아졌다. 업계 1위 트리톤 인터내셔널 (Triton International)은 GCI를 인수했고, 2위 Textainer Group계열사는 Seaco Global을 인수했다.

그 결과 시장은 트리톤 (Triton), 텍스테이너 (Textainer), 플로렌스 (Florens), CAI International, 씨큐브 (Seacube) 등 5개 대형 기업 중심 구조로 재편됐다. 이들 5개 기업이 보유한 컨테이너 규모는 약 2,400만 TEU로 글로벌 리스 시장의 90% 이상을 차지하고 있다. 업계에서는 금융비용 상승과 글로벌 물류 변동성 확대 속에서 규모의 경제와 리스크 대응 능력이 중요해지면서 대형화 흐름이 더욱 가속화되고 있다고 보고 있다.

다만 시장 통합이 임대료 상승으로 이어지지는 않고 있다. 2021년 ‘컨테이너 품귀’ 시기에 체결됐던 고가 중장기 임대계약들이 2025~2027년 사이 집중 만료되면서 재계약 단가 하락 압력이 커지고 있기 때문이다. 여기에 신규 컨테이너 가격 하락까지 겹치며 리스 시장 수익성도 압박받고 있다.

그럼에도 주요 기업들의 임대율은 여전히 높은 수준을 유지하고 있다. Triton은 97% 이상, Florens는 99% 이상, 업계 평균은 95% 이상으로 집계됐다. 이는 글로벌 물류 효율 저하와 우회 항로 증가 등으로 실제 컨테이너 회전율이 낮아지면서 일정 수준 이상의 수요가 유지되고 있기 때문으로 분석된다.

**친환경·스마트화가 업계 ‘제2 성장 곡선’ 으로 부상**

전통적인 생산 확대 모델의 성장 한계가 뚜렷해지면서, 중국 컨테이너 업계는 친환경·스마트화를 핵심 성장 전략으로 삼고 있다.

2026년 5월 28일  
제 5 호

10) “一单制，一箱制” : 운송 전 과정에 하나의 운송서류 적용, 화물을 컨테이너 하나로 일괄 운송



## 포커스

녹색 저탄소 분야에서는 컨테이너 탄소발자국 산정, 도료 탄소발자국 평가, 녹색 제품 인증 등 5개 단체 표준이 발표됐으며, 국가 차원의 탄소발자국 표준 제정도 추진 중이다. 특히 ‘한 박스-한 QR코드’ 기반의 탄소발자국 라벨 제도가 2025년의 대표적 성과로 평가된다. 이 시스템은 생산부터 운송까지 탄소 데이터를 추적할 수 있는 ‘녹색 신분증’ 역할을 하며, 향후 친환경 인증과 가격 프리미엄 형성의 기반이 될 전망이다.

업계에서는 저탄소 프리미엄 체계 역시 빠르게 구축되고 있다. 보고서에 따르면 40피트 5성급 저탄소 컨테이너는 최대 80위안 또는 80유로 수준의 녹색 프리미엄을 실현할 수 있는 구조가 마련되고 있다. 이는 향후 친환경 인증 여부가 단순 규제를 넘어 실제 수익성과 직결될 가능성이 높다는 의미다.

스마트화 분야에서도 변화 속도가 빨라지고 있다. 센서·통신 모듈·처리 칩을 기반으로 한 스마트 컨테이너는 냉장 컨테이너와 탱크 컨테이너를 중심으로 빠르게 확대되고 있다. 중원해운과 Maersk의 냉장 컨테이너 스마트화 적용률은 각각 80%, 100%를 넘어섰으며, 칭다오항과 닝보-저우산항 역시 스마트 터미널 구축을 확대하고 있다.

스마트 기술은 중·유럽 화물열차 통관 효율화, 해철 복합운송 정보 연계, 장강 수운 컨테이너 배치 최적화 등 다양한 분야로 확대 적용되고 있다. 업계에서는 향후 컨테이너 산업 경쟁력이 단순 생산량이 아니라 탄소관리 능력과 디지털 운영 역량에 의해 결정될 가능성이 높다고 보고 있다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 4월 중국 제조업 PMI는 지난달 대비 0.2% 하락, 전년동기 대비 2.7% 상승

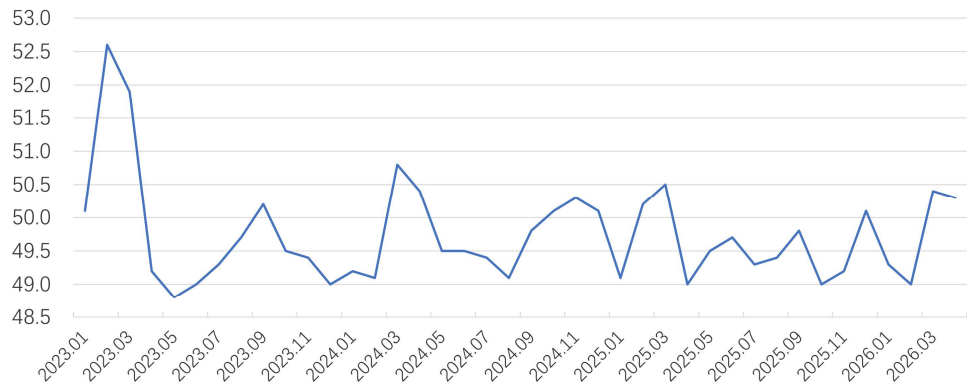
단위: %

구분	2025.12	2026.01	2026.02	2026.03	2026.04
PMI	50.1	49.3	49	50.4	50.3

자료: 중국국가통계국

〈중국 제조업 PMI〉

단위: %



▶ 중국 수출입액

- 2026년 4월 중국 수출액은 지난달 대비 12.0% 증가, 전년동기 대비 13.9% 증가
- 2026년 4월 중국 수입액은 지난달 대비 1.7% 증가, 전년동기 대비 25.1% 증가

단위: 억 달러

구분	2025.11	2025.12	2026.2	2026.3	2026.4
수출액	3,303	3,577	2,998	3,210	3,594
수입액	2,186	2,436	2,089	2,699	2,746

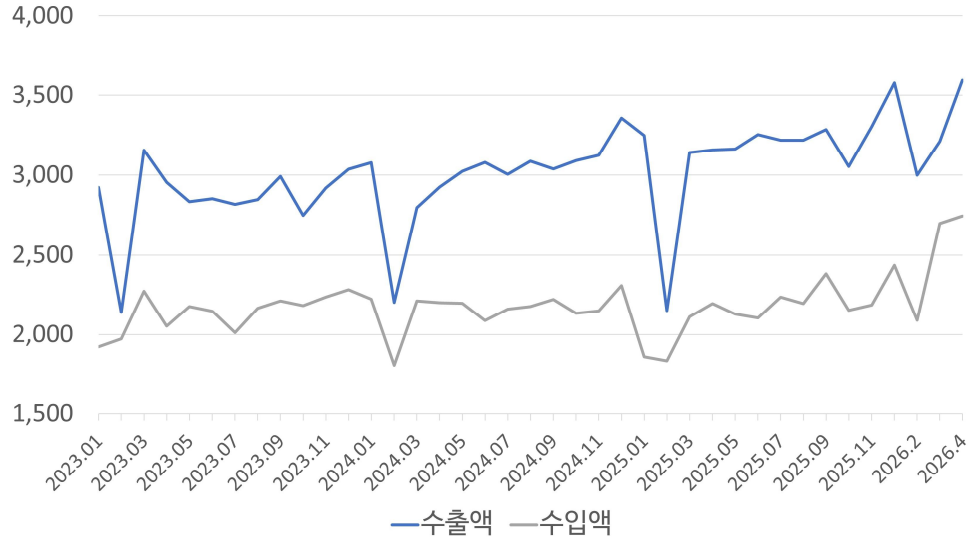
자료: 중국국가통계국



### 통계 및 자료

〈중국 수출입액〉

단위: 억 달러



### ■ 해운

#### ▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

- 2026년 4월 상하이컨테이너운임지수는 지난달 대비 11.9% 상승, 전년 동기 대비 37.6% 상승

단위: USD/TEU

항목	2025	2026.1-4	월평균			전월대비 (%)
			2월	3월	4월	
종합 지수	1581.34	1624.97	1283.71	1683.32	1883.79	11.9
유럽(기본항구)	1587	1545	1395	1602	1543	-3.7
지중해(기본항구)	2429	2585	2258	2644	2523	-4.6
미국 서부(기본항구)	2551	2202	1815	2149	2566	19.4
미국 동부(기본항구)	3723	3079	2582	3004	3543	18.0
페르시아만(두바이)	1427	2613	1075	3140	4013	27.8
호주-뉴질랜드(멜버른)	1106	873	714	652	978	50.0
서아프리카(라고스)	3921	3322	3027	3442	3525	2.4
남아프리카(더반)	2604	2151	1934	2101	2266	7.9
남아메리카(산토스)	2988	1984	1315	2527	2600	2.9
일본 간사이(기본항구)	312	313	309	315	316	0.4
일본 관동(기본항구)	319	319	315	319	318	-0.1
동남아(싱가포르)	464	502	458	480	545	13.7
대한민국(부산)	139	152	139	153	165	7.7
중앙, 남아메리카 (만사니요)	1733	1872	1260	2509	2458	-2.0
동아프리카(몸바사)	2087	2050	1713	2134	2299	7.7

자료: 항운교역소

2026년 5월 28일

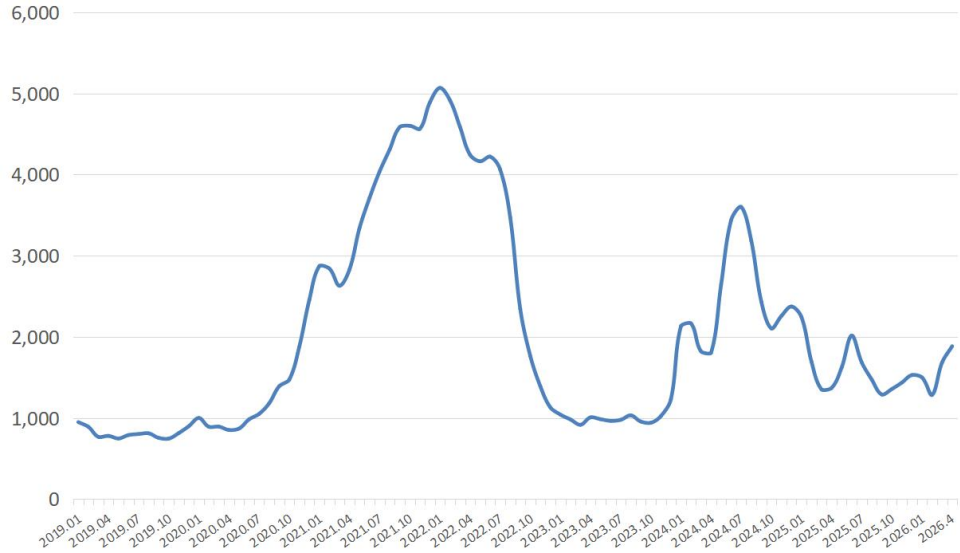
제 5 호



통계 및 자료

〈상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)〉

단위: USD/TEU



■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량

- 2026년 1-3월 중국 컨테이너항만 처리량은 전년 동기 대비 8.0% 증가

단위: 만 TEU

구분	2025년 12월	2026 1-2월	2026 3월	전년 동기 대비
중국	2,974	5,877	3,087	8.0%
상하이	450	941	470	6.8%
닝보저우산	388	799	356	14.7%
선전	300	618	291	8.2%
광저우	241	443	229	4.5%
칭다오	252	557	303	8.7%
톈진	130	384	242	9.6%
샤먼	129	194	98	-1.7%
잉커우	49	94	52	8.1%
다렌	49	82	50	2.3%
베이부완	96	137	84	1.8%

자료: 중국 교통운수부

2026년 5월 28일

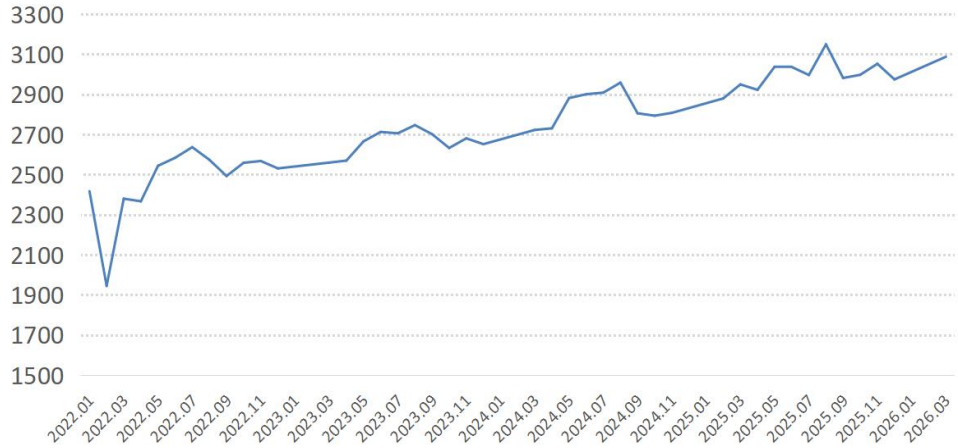
제 5 호



통계 및 자료

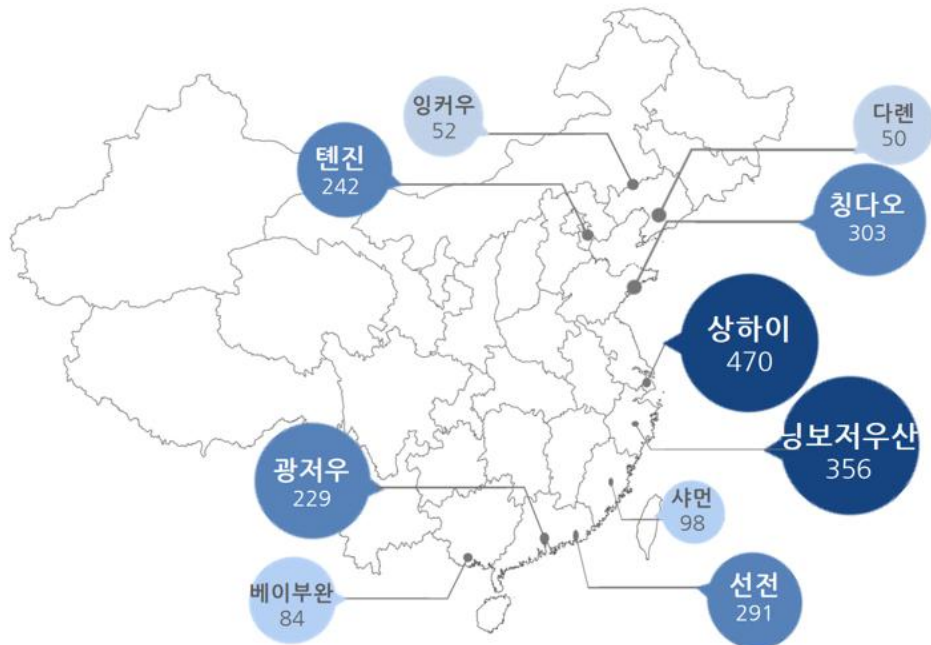
〈월간 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU



〈2026년 3월 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU





### 통계 및 자료

#### ■ 수산

##### ▶ 중국 수산물 생산량

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

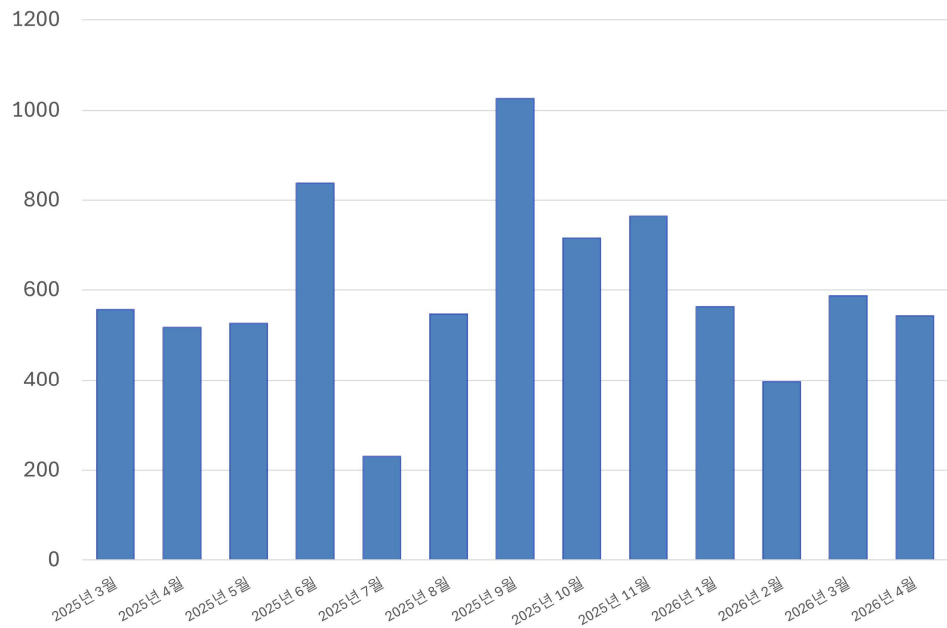
단위: 만톤

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

자료: 중국 어업어정관리국

〈중국 월간 수산물 총생산량〉

단위: 만 톤



#### < 중국연구센터 >

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