

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

KMI

2026년 8월 28일

No. 8

이슈와 동향 1

- 중동 지정학적 충돌, 에너지 운송시장에 파장 1

해양수산뉴스 7

- 광저우항 난사항구 4기 터미널, 스마트 항만 구축 나선다 7
- 푸저우항(福州港), 세계은행·S&P 컨테이너항만 성과지수서 세계 1위 9
- 베이부만항(北部湾港) 발전지수 6년 만에 3배로...연평균 20.35% 성장 ... 10
- 상반기 중국 해양경제 5조 5,000억 위안...전년 동기 대비 5.1% 성장 12
- 광저우, 심해 양식장비 산업 집중 육성 14
- 상하이항, 하루 컨테이너 처리량 역대 최고치 경신 16
- 중국 최초 자동화 부두 사면항, 항만-철도 직결 복합운송 전용선 개통 ... 17

포커스 18

- 2026년 상반기 글로벌 컨테이너 해운시장 동향과 하반기 전망 18

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



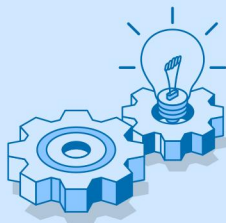
Rm.1715, Nanfengcheng(B), 100 Zunyi Road, Changning, Shanghai, China



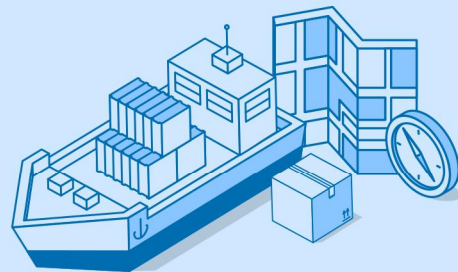
+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



요약



이슈와 동향

· 중동 지정학적 충돌, 에너지 운송시장에 파장

- 중동 지정학적 충돌로 호르무즈 해협을 통한 원유·LNG 공급에 차질이 발생하면서 국제 에너지 가격과 원유·LNG·석탄 운송시장 운임이 큰 폭으로 상승한 상황임.
- 에너지 수급 불확실성이 장기화될 가능성에 대비해 에너지 수입·운송 경로 다변화, 저탄소 에너지 전환 및 국제 에너지·해운시장에 대한 지속적인 모니터링 강화가 필요함.

해양수산물스

· 광저우항 난사항구 4기 터미널, 스마트 항만 구축 나선다

- 광저우항 난사항구 4기 터미널은 5G·AI·디지털트윈 등을 활용해 전체 자동화와 강-바다-철도 연계를 추진함.

· 푸저우항(福州港), 세계은행·S&P 컨테이너항만 성과지수서 세계 1위

- 푸저우항은 자동화 설비와 5G·AI를 기반으로 하역 효율을 높여 2025년 CPPI 세계 1위를 기록함.

· 베이부만항(北部灣港) 발전지수 6년 만에 3배로...연평균 20.35%성장

- 베이부만항은 2019~2025년 발전지수가 약 3배로 성장하며 중국 서부지역의 국제 물류 관문항으로 발전함.

· 상반기 중국 해양경제 5조 5,000억 위안...전년 동기 대비 5.1% 성장

- 중국 해양경제는 상반기 5조 5,000억 위안으로 5.1% 성장했으며, 심해기술·친환경 조선·양식 등 신흥산업이 빠르게 성장함.

· 광저우, 심해 양식장비 산업 집중 육성

- 광저우는 심해 양식장비 개발을 바탕으로 관련 기업·연구기관 협력을 강화하고 장비 제조 중심지를 육성함.

· 상하이항, 하루 컨테이너 처리량 역대 최고치 경신

- 상하이항은 태풍 이후 신속한 운영 정상화와 터미널 협업을 통해 하루 컨테이너 처리량 20만 3,881TEU로 역대 최고치를 기록함.

· 중국 최초 자동화 부두 샤먼항, 항만-철도 직결 복합운송 전용선 개통

- 샤먼 위안하이 부두는 중국 최초의 항만-철도 직결 자동화 전용선을 개통해 '70m 환적, 9분 환송'을 실현함.

포커스

· 2026년 상반기 글로벌 컨테이너 해운시장 동향과 하반기 전망

- 2026년 상반기 글로벌 컨테이너 해운시장은 중동 군사적 충돌과 호르무즈해협 통항 차질 등 지정학적 리스크로 수요 불확실성이 확대됐으나, 우회 운항과 체선에 따른 실질 가용 선박 감소로 운임이 급등하는 등 높은 변동성을 나타냄.
- 선박량은 6월 기준 3,377만 TEU로 전년 말 대비 5.5% 증가했으며, 하반기에도 공급 증가율(약 4.6%)이 컨테이너 운송 수요 증가율(2.9%)을 웃돌 것으로 예상돼 공급과잉과 운임 하락 압력이 확대될 전망이다.
- 중국은 대외무역 다변화와 아세안·일대일로·EU 교역 확대를 통해 물동량을 뒷받침할 전망이며, 항로별로 북미·유럽은 공급 부담이 큰 반면 중남미·아프리카 등 남북항로와 RCEP 기반 아시아 역내항로는 상대적으로 견조한 성장세를 유지할 것으로 예상됨.



이슈와 동향

중동 지정학적 충돌, 에너지 운송시장에 파장¹⁾

최근 몇 년간 러시아·우크라이나 전쟁, 홍해 위기 등 지정학적 충돌이 잇달았다. 여기에 파나마 운하 가뭄과 같은 이상기후, 코로나19·항만 파업·제재 등 돌발 변수까지 겹치며 글로벌 경제·무역 정세가 갈수록 복잡해지고 있다. 2026년 2월 말에는 중동 지정학적 충돌까지 더해지면서, 세계 에너지 운송시장은 수급 편더멘털보다 이 같은 불확실성에 더 크게 출렁이고 있다.

중동은 세계 최대 석유·LNG 생산 및 수출 지역이며, 호르무즈 해협은 국제 원유·가스 무역의 핵심 관문이다. 2025년 기준 전 세계 원유 해상무역량의 40%, LNG의 19%가 이 해협을 통과했다.

세계 LNG 시장 구조·아시아·유럽이 무역량 90% 이상 차지

아시아태평양과 유럽은 세계 LNG 수입의 90% 이상을 차지하는 핵심 소비지다. 2025년 기준 아시아태평양이 세계 LNG 무역량의 62.3%, 유럽이 30%를 차지했다. 아태 지역에서는 중국 본토(15.7%), 일본(15.3%), 한국(10.9%)이 상위권을 형성했고, 인도(6.1%)와 대만(5.5%)이 뒤를 이었다. 2015년부터 2025년 사이 세계 LNG 수입 규모는 3,371억㎥에서 5,785억㎥로 확대돼, 유럽과 중국의 수입 비중이 큰 폭으로 늘어난 것이 특징이다.

<세계 주요 지역 LNG 수입 추이>

단위: 10억㎥

지역	2015년	비중(%)	2025년	비중(%)
북미	10	3.0	1.8	0.3
중남미	18.9	5.6	16.3	2.8
유럽	56	16.6	174	30.1
중동·아프리카	13.7	4.1	26.1	4.5
중국 본토	27	8.0	90.8	15.7
인도	20	5.9	35.4	6.1
일본	115.9	34.4	88.5	15.3
말레이시아	2.2	0.7	3.3	0.6
파키스탄	1.5	0.4	9.1	1.6
싱가포르	3	0.9	9.1	1.6
한국	45.8	13.6	63.1	10.9
태국	3.6	1.1	14.3	2.5
아태 기타 지역	-	-	15	2.6
대만	19.6	5.8	31.8	5.5
아태 합계	238.5	70.8	360.3	62.3
전 세계	337.1	100.0	578.5	100.0

자료: Statistical Review of World Energy(Energy Institute,2026)

1) 《航运交易公报》总第1493期, 2026年8月4日出版, 莫云萍, 「中东地缘政治冲突对能源运输市场的影响」(p. 18-21)



이슈와 동향

중동산 LNG 의존도, 아시아 각국마다 온도차

중동의 LNG 수출은 카타르 · 아랍에미리트(UAE) · 오만에 집중돼 있는데, 이번 충돌로 미국 · 이스라엘과 이란이 대치하면서 카타르 · UAE의 생산 · 수출에 직접적 타격이 발생했다.

중국 본토 · 인도 · 파키스탄 · 싱가포르 · 대만 · 한국 · 태국 등은 이들 국가에 대한 천연가스 의존도가 전반적으로 높은 편이다. 구체적으로 중국 본토는 카타르 · UAE산 LNG를 273억㎥ 수입해 전체 천연가스 수입량의 30.1%를 차지했으며, 인도는 209억㎥(59.0%), 대만은 110억㎥(34.6%), 한국은 100억㎥(15.8%)를 수입했다. 파키스탄의 수입량은 거의 전량이 카타르 · UAE산이었으며, 일본은 56억㎥(6.3%)를 수입했다.

발전원 구성 차이가 충격의 편차를 좌우

지역별 전력 에너지 구조의 차이는 중동발 충돌의 체감 충격을 가른 변수로 꼽힌다. 영국 에너지연구원(Energy Institute)이 2026년 발표한 세계 에너지 통계연감(Statistical Review of World Energy)에 따르면, 세계 평균 발전원 구성은 석탄 32.6%, 천연가스 21.9%, 재생에너지 19.5%, 수력 13.9%, 원자력 8.8% 순이었다. 지역별로는 아시아태평양 · 아프리카가 석탄 · 천연가스 의존도가 높았던 반면, 북미 · 중동은 천연가스, 중남미는 수력, 유럽은 재생에너지가 주력 발전원이었다.

이 중 아시아태평양은 석탄 비중이 발전총량의 절반을 넘어 발전원 전환의 여지가 상대적으로 크지 않았던 반면, 유럽은 재생에너지 비중이 33.3%에 달해 충격 흡수력이 상대적으로 높았던 것으로 평가된다.

〈2025년 지역별 발전원 구성〉

단위: %

지역	석유	천연가스	석탄	원자력	수력	재생에너지	기타	총계
북미	0.6	40.3	14.3	15.8	10.7	18.1	0.1	100.0
중남미	4.8	16.5	3.3	1.7	48.1	25.4	0.2	100.0
유럽	1.0	17.1	11.4	19.2	15.6	33.3	2.3	100.0
독립국가연합(CIS)	0.7	46.6	18.7	15.2	16.5	1.9	0.4	100.0
중동	23.4	67.2	0.8	2.8	1.0	4.8	0.1	100.0
아프리카	7.5	40.8	22.7	1.1	19.0	8.4	0.5	100.0
아태	0.6	9.3	51.6	5.0	12.2	19.9	1.4	100.0
전 세계	2.2	21.9	32.6	8.8	13.9	19.5	1.1	100.0

자료: Statistical Review of World Energy(Energy Institute,2026)

2026년 8월 28일

제 8 호



이슈와 동향

원유·LNG·석탄 가격, 상반기 동반 급등

호르무즈 해협 통항 차질로 중동산 원유·LNG의 생산·공급이 끊기면서 국제 에너지 가격이 일제히 뛰었고, 글로벌 에너지 무역 구도도 재편되는 양상이다.

국제에너지기구(IEA)에 따르면 브렌트유는 4월 초 배럴당 130달러까지 치솟아 사상 최고치를 기록했고, 3월 평균가는 103.13달러로 전월 대비 45.5%, 상반기 평균은 91.49달러로 전년 동기 대비 27.0% 상승했다. 아시아행 LNG 현물가(클락슨 집계)도 3월 평균 백만Btu(열량 단위)당 17.98달러로 전월 대비 60% 상승하며 2023년 2월 이후 최고 수준을 기록했고, 상반기 평균은 15.43달러로 전년 동기 대비 16.9% 상승했다. 호주산 6,000kcal 동력탄 FOB(본선인도가격) 가격 역시 3월 평균 톤당 138.60달러로 전월 대비 17.1% 뛰며 2025년 이래 최고치를 기록했고, 상반기 평균은 128.85달러로 전년 동기 대비 20.5% 올랐다.

<원유·LNG·동력탄 가격 통계>

구분	3월 평균	전월 대비 증가율(%)	상반기 평균	전년대비 증가율(%)
브렌트유(달러/배럴)	103.13	45.5	91.49	27.0
LNG 현물가·아시아(달러/백만Btu)	17.98	60.0	15.43	16.9
호주산 동력탄 FOB(달러/톤)	138.60	17.1	128.85	20.5

자료: IEA, 클락슨(Clarksons)

‘가스→석탄’ 전환 확산·석탄 해상물동량 반등

LNG·원유 공급 차질과 가격 급등이 장기화하자 각국은 화력발전 규제를 완화하며 석탄으로 눈을 돌렸다. ‘가스→석탄’, ‘석유→석탄’ 전환 현상이 단계적으로 늘며 석탄 수요가 상승했고, 하락세이던 전 세계 석탄 해상물동량 흐름도 반전됐다. 클락슨 데이터에 따르면 2026년 상반기 세계 석탄 해상무역량지수 평균 값은 104.44점으로 전년 동기 대비 2.7% 증가했다.

아시아 지역의 중동산 LNG 의존도가 높아, 일부 국가들은 에너지 공급 긴장 국면에 대응하기 위한 조치에 나섰다. 일본은 3월 화력발전소 가동 제한을 해제했고, 한국도 천연가스 의존도를 낮추기 위해 감독규제 완화를 통한 석탄발전 확대를 추진했으며, 태국은 전력 믹스에서 석탄 비중을 늘리는 한편 퇴역 석탄발전기를 재가동했다.

2026년 8월 28일

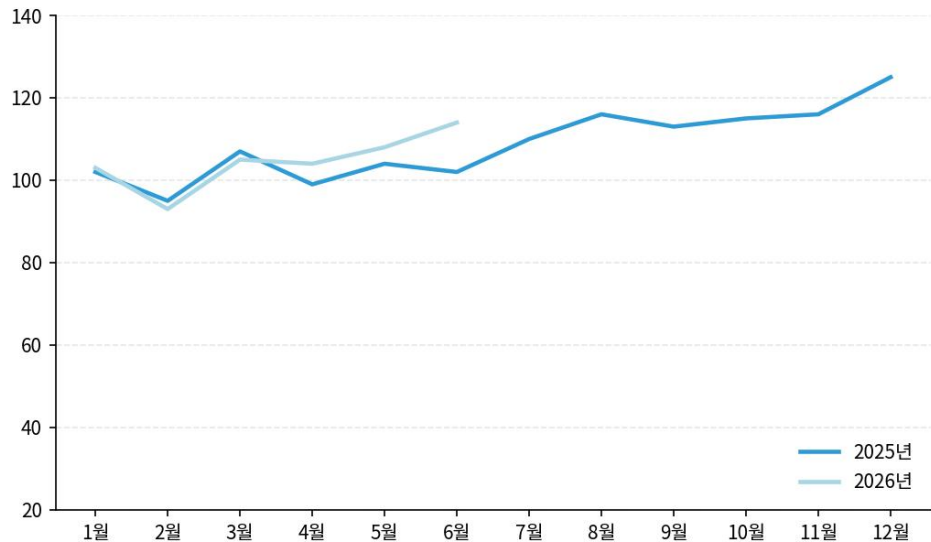
제 8 호



이슈와 동향

〈전 세계 석탄 해상무역량 지수 추이〉

단위: 점



자료: 상하이항운교역소

중국석탄경제망(中国煤炭经济网) 통계에 따르면 국가별로는 상반기 한국의 석탄 수입이 5,693만 톤(21.5%↑), 베트남이 4,011만 톤(6.0%↑)을 기록했고, 1~5월 기준 일본은 6,633.5만 톤(3.7%↑), 태국은 823만 톤(6.9%↑)이 각각 늘었다.

반면 중국·인도 등 자체 석탄 생산기반이 탄탄한 지역은 사정이 달랐다. 국제 에너지 공급이 빠듯해지고 공급망에 차질이 생기면서 국내외 석탄 가격 차가 축소·역전됐고, 이에 따라 수요가 각국 내수 시장으로 옮겨가면서 이번 에너지 위기의 영향이 뚜렷하지 않았던 것으로 나타났다.

중국 해관 통계에 따르면 중국의 상반기 수입량은 2억 2,540만 톤으로, 앞선 5개월간의 감소 추세를 반전시키며 전년 동기 대비 1.7% 증가했다. 다만 6월 수입량만 보면 4,278만 톤으로 전년 동월 대비 29.5% 급증했다.

해상 운임도 사상 최고 수준으로 급등

중동 일부 시설이 피해를 입고 원유 생산·수출이 차질을 빚으면서 에너지 공급 우려가 커졌고, 이에 따라 연료유 가격이 큰 폭으로 상승했다. 싱가포르 저유황(0.5%) 병커유 가격은 상반기 평균 톤당 696.7달러로 전년 동기 대비 31.6% 상승했고, 3월 9일에는 톤당 1,200.5달러까지 치솟아 2월 27일 대비 131.1% 폭등한 기록을 세웠다.



이슈와 동향

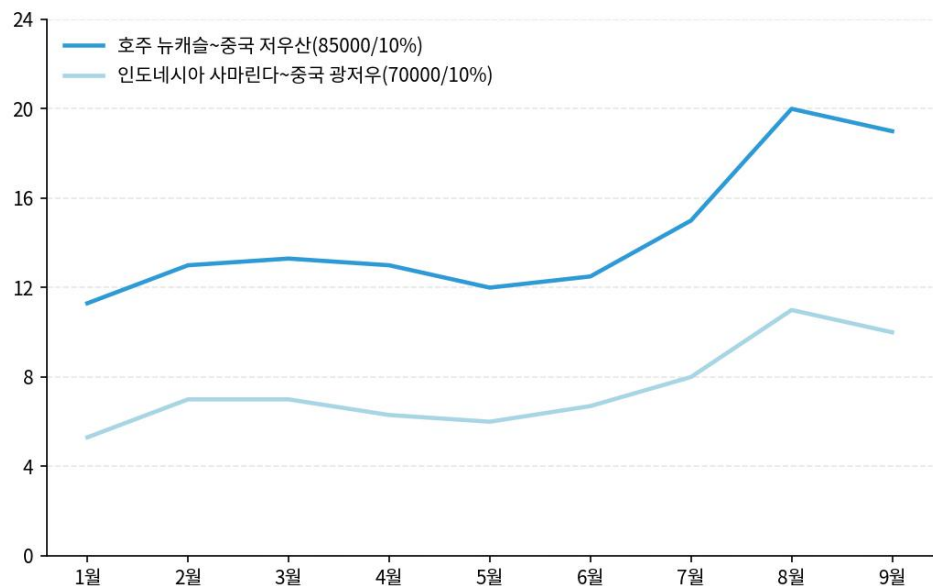
국제 원유·LNG·석탄 운송시장 운임도 일제히 큰 폭으로 상승했다. 원유 운송의 경우 상하이항운교역소(上海航运交易所) 발표 자료에 따르면 중동 라스타누라~중국 닝보 항로 초대형원유운반선(VLCC) 등가용선료(TCE, 경제항속 기준)는 연초 일일 2.6만 달러에서 최고 일일 47만 달러까지 급등해 사상 최고치를 기록했으며, 상반기 평균은 일일 25.41만 달러로 전년 동기 대비 594.3% 상승했다. LNG 운송의 경우 발틱거래소(Baltic Exchange) 데이터에 따르면 17.4만㎥급 호주~일본 항로 운임이 3월 상순 일일 20만 달러를 웃돌았다.

중동 지정학적 충돌이 국제 건화물 운송시장에 미친 직접적 영향은 제한적이었다. 클락슨 통계에 따르면 호르무즈 해협을 통과하는 물량은 전 세계 건화물 해상물동량의 2%에 그치며, 대부분 곡물과 소규모 벌크화물이다.

다만 간접적으로는 석탄 운송 수요가 늘면서 운항비가 상승하고, 항로 우회로 선박 회전 효율도 떨어졌다. 상하이항운교역소 발표 자료에 따르면 상반기 국제 건화물 운송시장에서 석탄 관련 항로 운임도 함께 상승했는데, 호주 뉴캐슬~중국 저우산 항로 석탄 운임은 상반기 평균 톤당 17.265달러로 전년 동기 대비 39.9% 상승했고, 인도네시아 사마린다~중국 광저우 항로는 톤당 9.304달러로 52.0% 상승했다.

〈중국 수입 석탄 주요 항로 운임 추이〉

단위: 달러/톤



자료: 상하이항운교역소



이슈와 동향

에너지 안보 리스크 확대·다변화·저탄소 전환·모니터링 강화 필요

중동 정세가 단기간에 해소되기 어려운 만큼 에너지 가격 고공행진과 물류비 상승이 당분간 이어지며 인플레이션 압력과 기업 채산성 악화로 번질 수 있다는 우려가 나온다. 이에 에너지 수입국·운송 방식의 다변화, 저탄소 에너지 구조로의 점진적 전환, 항운시장·국제 경제무역 동향에 대한 모니터링 강화 등이 대응 방향으로 거론된다.

2026년 8월 28일

제 8 호



해양수산 뉴스

광저우항 난사항구 4기 터미널, 스마트 항만 구축 나선다²⁾

광저우항(广州港) 난사항구(南沙港区) 4기 터미널(약칭 ‘난사 4기 터미널’)은 2022년 7월 28일 정식 가동됐다. 주장(珠江) 하구에 위치한 이 터미널은 컨테이너 환적항으로 자리매김하고 있으며, 광저우·포산·중산 3개 지역이 공동 추진한 프로젝트다. 최근 몇 년간 스마트 항만 구축을 적극 추진해온 난사 4기 터미널은 베이더우 위성항법, 5G 통신, 인공지능 등 첨단 기술을 도입해, 강-바다-철도 복합 운송을 전 과정 자동화로 구현한 세계 최초의 터미널로 평가받고 있다.

국가 정책과 맞물린 스마트 항만 전략

난사 4기 터미널은 ‘일대일로’ 및 ‘해상 실크로드’ 정책, 세계 일류 스마트·친환경 항만 구축이라는 중국 정부의 정책 방향에 발맞춰 추진됐다. 교통운수부의 스마트 항만 발전 목표에도 부합하는 이 프로젝트는 광저우항의 스마트 항만 전략이자, 광둥성·홍콩·마카오 대만구 최초의 자동화 항만 구축이라는 목표를 담고 있다.

이를 위해 사물인터넷, 빅데이터, 인공지능, 5G 통신 등 첨단 기술을 하나로 결합했다. 그 결과 세계 최초로 ‘단일 트롤리 자동화 안벽크레인, 무인 자율주행 수평운송 유도차량(IGV), 야드 수평배치 측면하역, 항만구역 전면 자동화’로 명명된 설계 방안을 마련했으며, 여기에 광저우 특색을 더한 스마트 컨테이너 터미널의 벤치마크 항만으로 자리매김 하는 것을 목표로 한다.

5대 기술 체계로 항만 전체를 연결

기술 체계는 크게 디지털 기반, 스마트 중추, 생산 작업 자동화, 경영 및 관리 통합, AI 서비스의 5개 영역으로 구성된다.

디지털 기반은 사물인터넷·5G·베이더우 위성항법·AI 빅데이터를 결합해 안벽크레인·야드·IGV·게이트·에너지설비 등 항만 전 요소의 작업 상태와 위치 정보를 실시간으로 수집·관제하는 인프라다. 여기에 3D 게임엔진 기술 기반의 디지털트윈 플랫폼을 더해 부두 현장을 가상공간에 1:1로 재현하고, 실제 설비 데이터와 연동해 원격 모니터링과 고장 사전경보를 지원한다. 항만구역에는 3,500MHz 대역의 5G 전용망도 구축했다.

2026년 8월 28일

제 8 호

2) 《中国港口》总第409期, 2026年7月出版, 程紫来·王浩·陈化贵·李树沛·李戎·陈晓鹏, 「广州港南沙港区四期码头智慧港口建设实施方案」(p.18-22)



해양수산 뉴스

스마트 중추는 터미널의 ‘두뇌’ 역할을 하는 컨테이너터미널 운영시스템(CiTOS)과 의사결정·배차 시스템, 설비제어 시스템(ECS)으로 구성된다. CiTOS는 선석 배정부부터 하역 계획, 야드 배치, 게이트 관리까지 터미널 운영 전반을 통합 관리하며, 감지-의사결정-행동으로 이어지는 지능형 모델로 실시간 조정이 가능하다.

안벽크레인 20대·야드크레인 56대·IGV 158대로 전 과정 자동화

하역부터 야드 적치, 수평운송까지 핵심 생산 과정도 자동화됐다. 20대의 안벽크레인이 선박 하역을 담당하며, 주 트롤리가 선박에서 컨테이너를 인양하고 보조 트롤리가 터미널 측 이송 플랫폼으로 옮기는 이중 트롤리 방식으로 하역 효율을 높였다. 56대의 자동화 야드크레인이 약 68.3만㎡ 규모 야드에서 컨테이너 적치·반출입을 담당한다. 터미널 내 수평운송에는 158대의 IGV가 투입돼 베이더우 위성항법과 5G 통신을 기반으로 자율주행하며, 필요시 원격제어도 가능하다.

9대 시스템 통합 관리·AI가 게이트부터 고객센터까지 지원

생산관리·설비관리·안전관리·에너지환경관리·재물관리 등 9개 시스템을 하나로 통합한 경영관리 플랫폼도 구축했다. 여기에 AI 기술을 게이트·검수·고객서비스에도 적용했다. AI 스마트게이트 시스템은 컨테이너 번호와 손상 여부를 자동 인식해 통관 절차를 자동화하고, AI 검수·검량 시스템은 영상인식 기술로 98% 이상의 인식 정확도를 확보했다. 이 밖에 iPort 플랫폼을 통해 선사·화주 등 고객 유형별 맞춤 서비스도 제공하고 있다.

향후 난사 4기 터미널은 디지털트윈·AI 등 기술 혁신을 지속적으로 심화하고, 강-바다-철도 복합운송 협업 역량을 강화해 세계 일류 항만으로 발전한다는 계획이다. 이를 통해 광둥성·홍콩·마카오 대만구 세계급 항만군의 질적 발전과 중국의 해양강국·교통강국 전략 추진에 기여할 것으로 전망된다.

2026년 8월 28일

제 8 호



해양수산
뉴스

푸저우항(福州港), 세계은행·S&P 컨테이너항만 성과지수서
세계 1위³⁾

세계은행(世界銀行)과 스탠더드앤드푸어스 글로벌(S&P Global)이 공동 발표한 2025년 글로벌 컨테이너항만 성과지수(CPPI)에서 푸저우항이 전 세계 400여 개 평가 대상 항만을 제치고 1위에 올랐다.

이 같은 성과의 배경에는 자동화 설비를 앞세운 하역 능력 향상이 있다. 푸저우시 푸칭(福清) 장인(江阴) 항만구 부두 작업 현장은 원격제어 안벽크레인과 무인 자동운반차를 활용해 진행되고 있다. 7시간 동안 총 1,860개의 컨테이너를 처리할 수 있으며, 선박 작업 효율은 시간당 265.7개로 이 항만구의 2019년 역대 최고치인 시간당 263개를 넘어섰다. 이는 푸저우항의 종합 항만 서비스 역량이 한 단계 더 향상됐음을 보여주는 결과로, 선박의 항만 체류 시간이 단축됨에 따라 기업들의 물류비 절감에도 기여하고 있다.

푸저우항 발전센터 물류사무소의 라오샤오젠(廖小健) 주임은 최근 수년간 푸저우항이 항만 운영의 규모화·집약화를 적극 추진하면서 항구 서비스 역량을 지속적으로 개선해 왔다고 설명했다. 또한 효율적인 도선·예선 서비스로 항만 보장 능력을 끌어올린 데 이어, 5G와 AI 기술을 기반으로 ‘선박 작업-수평 운송-야드 작업’ 전 과정을 아우르는 자동화 설비를 새로 도입하면서 항만 하역 효율이 크게 향상됐다고 덧붙였다. 선박이 도착 즉시 접안해 정박 대기가 필요 없는 현재의 운영 능력이 곧 더 많은 항로와 화물을 유치할 수 있는 경쟁력으로 이어진다고도 강조했다.

올해 상반기 기준 푸저우항은 항만 및 해운 인프라 건설 투자액 29억 3,300만 위안으로 전년 동기 대비 36.4% 증가했으며, 이는 상반기 목표 대비 8.65%포인트를 초과 달성한 수치다. 같은 기간 화물 처리량은 1억 7,200만 톤을 기록했으며, 이 중 대외무역 화물 처리량은 5,171만 8,000톤으로 전년 동기 대비 14% 증가했다. 컨테이너 처리량은 186만 7,000TEU로 전년 동기 대비 2.3% 늘었다.

2026년 8월 28일

제 8 호

3) 福州港在全球集装箱港口绩效中排名第一(中华航运网, 2026.8.6.) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202608/t20260803_1477922.shtml



해양수산
뉴스

베이부만항(北部湾港) 발전지수 6년 만에 3배로...연평균 20.35% 성장⁴⁾

최근 광시재경학원(广西财经学院) 서부 육해신통로 연구원은 ‘베이부만 국제 관문항 발전지수(北部湾国际门户港发展指数)’를 발표했다. 2019년을 기준점(100점)으로 했을 때 2025년 발전지수는 303.92점을 기록했다. 연평균 증가율은 20.35%로, 6년 만에 지수가 약 3배로 뛰어오른 셈이다.

이 지수는 육해 연계 신허브, 통로 발전의 새로운 관문, 경제 및 무역 협력의 새로운 거점, 전략적 안전보장의 새로운 역량 등 4개 대분류 지표와 42개 세부 지표로 구성돼, 2019년 이후 베이부만 국제 관문항의 건설·발전 성과를 종합 평가한 결과다.

베이부만항이 양적 성장에서 질적 도약 단계로 전환했다는 의미로, 국제적 영향력을 갖춘 허브항으로 성장하며 광시 전역의 해양경제 발전과 중국 서부지역의 한 단계 높은 대외개방을 이끄는 핵심 동력으로 자리매김했다는 평가다.

육해 연계 신허브 구축·항만의 하드웨어 및 소프트웨어 역량 전면 강화

항만 인프라는 꾸준히 개선됐다. 1만 톤급 이상 선석은 95개에서 133개로 40% 늘었다. 화물 처리량은 2억 5,568만 톤에서 4억 8,600만 톤으로 90.08% 증가했고, 컨테이너 처리량은 382만 400TEU에서 1,006만 2,600TEU로 163.39% 늘며 1,000만 TEU를 처음 돌파했다. 대외무역 컨테이너 처리량도 52만 8,000TEU에서 162만 6,500TEU로 208.05% 증가하며 항만의 국제 물류 서비스 역량이 크게 향상됐다.

서비스 효율도 개선됐다. 친저우(钦州) 철도 컨테이너 센터역의 컨테이너 처리량은 13만 9,000TEU에서 85만 6,000TEU로 515.83% 늘며 폭발적인 성장세를 보였다. 친환경, 스마트 전환에서도 성과가 두드러졌는데, 항만 업무 온라인 처리율이 96.7%에 달했고 컨테이너 부두의 육상 전원 보급률은 100%를 달성해 4성급 친환경 항만 인증을 처음으로 획득했다. 매출 대비 연구개발 투자 비중도는 0.28%에서 0.83%로 올라 항만 혁신의 기반이 한층 탄탄해졌다.

통로 발전의 새로운 관문 구축·항만의 배후권·연결성 대폭 확대

해상·철도 복합운송은 빠르게 성장했다. 컨테이너 운송량이 13만 200TEU에

2026년 8월 28일
제 8 호

4) 6年增长2倍! 广西这一港口发展指数实现跨越式增长(中华航运网, 2026.8.3.) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202608/t20260803_1477883.shtml



해양수산 뉴스

서 51만 8,000TEU로 증가하며 비약적으로 발전했고, 물류 통로의 서비스 범위도 7개 성·16개 도시·30개 역에서 18개 성, 75개 도시, 165개 역으로 크게 확대돼 사실상 중국 서부지역 전역을 연결하게 됐다.

국제 항로망도 빠르게 늘었다. 컨테이너 정기항로는 100개를 넘어서며 누적 117.4% 증가했다. 대외무역 항로는 25개에서 47개로 88% 늘었고, 아세안 항로는 16개에서 36개로 누적 125% 증가해 아세안 주요 항만을 모두 연결하는 네트워크를 갖췄다.

물류 편의성도 크게 좋아졌다. 내륙항은 10곳에서 17곳으로 60% 늘었고, 해외 물류 분배센터와 해외창고는 2곳이 새로 구축됐다. 복합운송 ‘일괄 운송서류(一单制)’ 이용 건수는 1,086건에서 10,595건으로 875.6% 급증해 약 10배 가까이 늘었으며, 기업 만족도도 꾸준히 개선돼 2025년 96.89%를 기록했다.

경제 및 무역 협력의 새로운 거점 구축·지역경제 파급효과 확대

항만을 중심으로 한 지역경제 성장 효과도 계속 커지고 있다. 항만 소재 도시의 GDP는 3,358억 3,000만 위안에서 5,082억 9,100만 위안으로 51.3% 증가했으며 항만 상장기업의 시가총액도 146억 3,000만 위안에서 222억 2,700만 위안으로 51.9% 증가했다.

항만·해운 협력도 빠르게 확대됐다. 항만·해운·물류 분야의 전략적 협력 파트너는 24개에서 124개로 416.67% 늘었고, 물류통로 플랫폼 운영기업도 4개에서 13개로 225% 증가하며 모두 배수 수준의 성장을 기록했다. 항만 소재 도시에는 100억 위안 이상 규모의 산업클러스터가 18개 조성됐다. 물류통로 연선 지역 각성이 광시 통관항을 통해 수출입한 무역 규모는 3,447억 8,000만 위안에서 7,814억 5,000만 위안으로 126.6% 늘었고, 해항 통관항의 대외무역 화물 물동량도 1억 3,900만 톤에서 2억 3,100만 톤으로 66.19% 증가하며, 베이부만항은 중국 서부지역 대외경제·무역 협력의 핵심 거점으로 떠올랐다.

전략적 안전보장 역량 강화·국가 핵심 물자 공급 기반 구축

원유 수출입은 2021년 처음으로 실적을 낸 뒤 2025년 947만 톤에 이르렀다. 금속광석 수출입은 5,669만 톤에서 8,702만 톤으로 53.5%, 곡물은 753만 톤에서 936만 톤으로 24.3%, 석탄은 1,100만 톤에서 2,956만 톤으로 168% 각각 증가했다. 이처럼 베이부만항은 국가 에너지 안보와 산업 공급망 안정성 확보를 뒷받침하는 전략적 물류 거점으로서의 역할을 지속적으로 강화하고 있다.

2026년 8월 28일
제 8 호



해양수산 뉴스

상반기 중국 해양경제 5조 5,000억 위안··전년 동기 대비 5.1% 성장⁵⁾

중국 자연자원부(自然资源部)는 상반기 해양경제 운영 현황을 발표하며, 상반기 중국 해양생산총액이 잠정 집계 기준 5조 5,000억 위안으로 전년 동기 대비 5.1% 증가했다고 밝혔다. 이는 국내총생산(GDP) 증가율을 웃도는 수치로, 국민경제에서 해양경제가 차지하는 건인력이 한층 뚜렷해지고 있음을 보여준다.

심해 핵심기술 개발에 박차⁶⁾

상반기 중국의 심해 핵심기술 개발도 해양경제의 새로운 성장동력으로 자리 잡았다. 산둥성 칭다오(青岛) 뤼산실험실(崂山实验室)의 심해 중량급 무인잠수정 ‘원하이(问海) 6000h’는 올해 상반기 심해 과학조사 임무를 수행하며 최대 6,523m 잠수, 총 16차례 잠수에 성공했다.

전통 해양산업 기반 안정··조선업 친환경 전환도 가속

전통 해양산업의 기반은 안정세를 유지했다. 해양 선박의 신규 수주량·완공량·수주잔량이 전반적으로 늘며 국제시장 점유율에서 선두 지위를 지켰다. 전통 조선산업의 친환경·스마트 전환도 속도를 내고 있는데, LNG 이중연료 추진 방식의 스마트 자동차운반선이 새로 인도되는 등 태양광·에너지저장·축발전을 결합한 친환경 선박 개발 사례도 이어지고 있다.

해양 운수업도 전반적으로 안정세를 보이며 해양 화물운송량과 화물회전량이 각각 전년 동기 대비 4.7%, 7.1% 증가했고, 해상 수출입 총액도 6.9% 늘었다. 전국 해양관광업은 지속적으로 활기를 띠며 해상 여객운송량과 여객회전량이 각각 4.6%, 5.4% 증가했다.

해수산물 공급 능력 강화··양식 생산이 견인

해수산물 공급 능력도 꾸준히 강화됐다. 상반기 국내 해수산물 생산량은 전년 동기 대비 4.7% 증가했으며, 이 중 해수양식 생산량이 6.0% 늘어 증가세를 견인했다. 세계 최초의 연어 양식공선 ‘쑤하이(苏海) 1호’가 첫 어획을 완료하는 등

2026년 8월 28일

제 8 호

5) 上半年中国海洋生产总值达5.5万亿元 同比增长5.1% (中国新闻网, 2026.8.3.) <https://www.chinanews.com.cn/cj/2026/08-03/10671130.shtml>

6) 上半年我国海洋经济实现稳步增长 (中国新闻网, 2026.8.3.) <https://www.chinanews.com.cn/cj/2026/08-03/10671422.shtml>



해양수산 뉴스

신형 양식 방식도 성과를 내고 있다.

해양 신항산업 확대·해양공정장비 수주 121.9%↑

해양 신항산업은 규모와 효율성 모두 확대됐다. 상반기 중국의 해양공정장비 신규 수주액은 전년 동기 대비 121.9% 증가했으며, 세계 시장 점유율은 80%를 넘어섰다. 대형 해상풍력 발전 플랫폼, 초대형 해상변환소 등 고부가가치 해양공정장비의 건조(建造) 성과도 이어졌다. 해양 바이오의약 분야에서는 국가 차원의 전문 지도의견이 처음 마련돼 다수의 해양 신약 후보물질이 임상 1상에 진입했으며, 중국이 주도해 제정한 해수담수화 국제표준도 정식 발표됐다. 해양 관련 기업들의 생산·경영도 전반적으로 안정적이었다.

해역·도서 이용 확대·투자액 3,800억 위안 돌파

상반기 전국적으로 해역·도서 이용 신규 프로젝트는 1,246건, 승인된 이용 면적은 12만 3,000헥타르에 달했으며, 관련 투자액은 3,800억 위안을 넘어 해양 어업·공업·운수업 등 산업의 해역·도서 이용 수요를 효과적으로 뒷받침했다.

블루금융도 해양경제 뒷받침·상반기 IPO 12건, 133억 위안 조달

금융 지원도 해양경제 성장을 뒷받침하고 있다. 상반기 해양 관련 기업 12곳이 기업공개(IPO)를 완료해 133억 4천만 위안을 조달했다. 자연자원부는 증권거래소와 연계해 11년 연속 해양산업 투자유치 활동을 진행해 왔으며, 지금까지 누적 250개 해양 관련 기업에 서비스를 제공하고, 400억 위안 이상의 용자 수요를 연결한 것으로 나타났다.

자연자원부 관계자는 상반기 중국 해양경제가 전반적으로 안정적이며 새로운 방향으로 개선되는 흐름을 이어갔고, 새로운 성장동력도 빠르게 성장하고 있다고 평가했다. 다만 현재 대외 여건이 한층 복잡·다변해지고 있고 국내 유효수요는 여전히 부족한 상황이어서, 해양경제의 안정적 개선 흐름을 뒷받침할 기반을 더욱 다져야 한다고 덧붙였다.

2026년 8월 28일

제 8 호



해양수산 뉴스

광저우, 심해 양식장비 산업 집중 육성⁷⁾

최근 광둥성 광저우(广州)시는 현대화 해양목장 해양공정장비 산업 교류 행사를 개최하고, 정부 주무부처, 해양 관련 과학연구기관, 해양공정장비 기업, 산업투자기관을 연계하는 협력 플랫폼을 구축했다. 행사에 참석한 관계자들은 심도 있는 논의를 통해, 광저우를 중국 최고 수준의 현대화 해양목장 장비 제조 중심지로 육성하기 위한 협력 방안을 모색했다.

행사에서는 해양목장의 디지털 전환과 원해 대형 양식 플랫폼 구축 등 핵심 분야의 산업 수요가 제시됐다. 심해 가두리양식 종합 설비⁸⁾, 파력 자가발전 양식 플랫폼⁹⁾, 고효율 생체모방 로봇 물고기¹⁰⁾ 등 상용화가 가능한 첨단 기술도 함께 소개됐다. 광저우 루이하이해양(广州睿海海洋), 광저우 해양공정선박(广州海工船舶), 하이바오광전(海豹光电), 링자오과기(灵蛟科技) 등 지역 첨단기술 기업들은 자체 개발한 핵심 장비를 선보였다. 판위구(番禺區) 농업농촌국은 판위 국가급 연안어항 경제구 해양산업혁신단지의 인프라와 산업 지원 정책, 입주 기업 우대 혜택 등을 소개하며 산업 전반의 기업 유치에 나섰다.

현재 광저우는 원해 양식장비 산업 육성에 속도를 내고 있으며, 최근까지 심해 스마트 양식 플랫폼 5기와 대형 양식공선 2척을 성공적으로 건조했다. 세계 최초의 연어 양식공선 ‘쑤하이(苏海) 1호’, 중국 최대 규모의 반잠수식 양식 플랫폼 ‘신환(鑫环) 1호’ 등 이른바 ‘광저우 제조’의 해양목장 장비가 잇따라 실제 운영에 들어갔다.

광저우시는 최근 수년간 ‘해양 특색을 갖춘 현대화 도시’를 목표로 해양과 학기술 혁신과 산업 혁신의 융합 발전을 적극 추진해 왔다. 집계에 따르면 2025년 광저우의 해양총생산(GOP)은 약 5,231억 위안으로, 지역내총생산(GDP)의 16.3%를 차지한 것으로 나타났다.

광저우시 농업농촌국(农业农村局) 관계자는 현대화 해양목장 산업이 광저우 해양경제의 핵심 성장 분야이며, 시가 산업 생태계 구축 전략을 수립해 체계적인 산업 배치를 추진해 왔다고 설명했다. 이를 위해 《광저우시 현대화 해양목장 산업 생태계 구축 실시방안(广州市现代化海洋牧场全产业链建设实施方案)》을 발표

2026년 8월 28일

제 8 호

7) 广东省广州市加快布局深远海养殖装备产业(中华航运网, 2026.8.5.) <https://www.farmer.com.cn/2026/08/03/991025180.html>

8) 먼바다에서 대형 그물 우리를 이용해 어류를 양식하는 시설 및 장비.

9) 파도의 에너지를 전력으로 변환해 자체적으로 전력을 공급하는 해상 양식시설.

10) 물고기의 움직임을 모방해 양식장 점검과 환경 모니터링 등에 활용되는 수중 로봇.



해양수산
뉴스

하고, △전 산업 공동 핵심기술 연구개발 거점 △현대화 해양목장 장비 제조센터 △광저우 국제 수산물 거래센터 등 ‘1개 거점·2개 센터(一高地两中心)’를 핵심 발전 목표로 제시했다.

2026년 8월 28일

제 8 호



해양수산 뉴스

상하이항, 하루 컨테이너 처리량 역대 최고치 경신¹¹⁾

상하이국제항만그룹(上港集团)은 지난 1일 상하이항의 하루 컨테이너 처리량이 20만 3,881TEU를 기록하며 역대 최고치를 경신했다고 밝혔다. 이는 지난 6월 9일 기록한 18만 7,312TEU를 넘어선 수치로, 세계적인 허브항만으로서 상하이항의 생산 회복력을 여실히 보여 준다.

올해 7월 중순 태풍 ‘바웨이(巴威)’의 영향으로 상하이항은 약 4일간 선박 하역 작업에 차질을 빚었다. 태풍 후에는 피항했던 간선·지선 선박이 한꺼번에 입항하면서 선석 부족과 컨테이너 적체가 발생해 터미널 운영, 선박 처리, 야드 회전율 등에 큰 부담이 가중됐다. 이에 상하이국제항만그룹은 적체된 간선·지선 선박을 순차적으로 처리하며 항만 운영을 빠르게 정상화했다.

7월 14일 상하이항의 운영 재개 이후 그룹 산하 각 터미널은 협력하며 항만 운영 효율을 높이고 최대 처리 능력을 유지했다. 생산 정상화 과정에서 상하이항의 하루 평균 컨테이너 처리량은 17만 2,000TEU 수준을 안정적으로 유지했으며, 운영 효율도 지속적으로 향상됐다.

터미널별 처리 실적 또한 잇따라 신기록을 경신했다.

전둥(振东) 터미널은 장비 활용도를 높이고 작업 공정을 최적화하는 한편 인력 배치를 세분화해 작업 효율을 끌어올렸다. 그 결과 7월 23일 하루 처리량 3만 2,130TEU를 기록하며 2025년 11월 15일의 2만 9,156TEU 기록을 넘어섰다. 같은 날 첫 번째 작업조 처리량도 1만 2,954TEU를 기록해 기존 최고치인 1만 2,625TEU를 경신했다.

상둥(尚东) 터미널은 8월 1일 하루 처리량 2만 9,910TEU를 기록하며, 올해 4월 30일 세운 기존 최고 기록(2만 9,388TEU)을 경신했다. 같은 날 뤼둥(罗东) 터미널도 8,373TEU를 처리해 2025년 11월 6일 기록한 8,021TEU를 넘어서는 역대 최고 실적을 달성했다.

2026년 8월 28일

제 8 호

11) 上海港单昼夜集装箱吞吐量创新高(中华航运网, 2026.8.3.) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202608/t20260803_1477914.shtml



해양수산
뉴스

중국 최초 자동화 부두 샤먼항, 항만-철도 직결 복합운송 전용선 개통¹²⁾

지난 7월 29일, 컨테이너 35개를 실은 화물열차가 샤먼 위안하이(厦门远海) 부두 철도 전용선을 출발했다. 이로써 중국 최초의 자동화 부두 항만-철도 직결 복합운송 전용선이 정식으로 운영에 들어갔다. 항만에 도착한 화물을 별도 야적이나 보관 없이 곧바로 철도에 적재할 수 있는 운송 체계가 구축되어 물류 효율이 크게 향상될 전망이다.

이번 전용선은 총연장 1,586m로, 연간 컨테이너 처리능력은 25만TEU, 벌크·일반 화물 처리능력은 25만t 규모로 설계됐다. 노선은 전국 최초의 완전 자동화 부두인 샤먼 위안하이 부두를 관통하며, 해안선과 직각으로 배치돼 부두 핵심 작업구역까지 연결된다. 부두 전면과의 거리는 불과 70m로, 화물을 부두에서 곧바로 열차에 적재해 운송할 수 있다. 또한 샤먼항의 촘촘한 국내외 항로망을 기반으로 21개 원양 간선항로와 장시(江西)성, 후베이(湖北)성, 쓰촨(四川)성 등 내륙 지역을 연결하는 철도 운송망을 하나로 연계한다.

전용선에는 자동화 철도 레일크레인 4기가 설치됐으며, 3개의 평행 하역선이 구축됐다. 자동화 레일크레인은 컨테이너 번호를 자동으로 인식하고 열차 위치를 파악해 원격으로 하역 작업을 수행할 수 있다. 또한 철도와 부두 간 정보 시스템이 실시간으로 연동돼 선박이 입항하면 화물을 즉시 철도로 연계할 수 있으며, 신속한 하역이 가능하다. 이를 통해 ‘70m 환적, 9분 환승’을 실현하며 물류 환적 효율을 크게 높였다.

2026년 8월 28일

제 8 호

12) 全国首个自动化码头抵港直装海铁联运专用线投运(中华航运网, 2026.8.5.) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202608/t20260803_1477885.shtml



포커스

2026년 상반기 글로벌 컨테이너 해운시장 동향과 하반기 전망¹³⁾

지정학적 리스크에 발목 잡힌 국제 해운시장

2026년 초 세계 경제는 일정한 회복력을 유지했으나, 2월 말 중동지역의 군사적 충돌과 호르무즈해협 통항 차질로 하방 압력이 확대됐다. 이에 따라 에너지 공급망과 국제교역의 불확실성이 높아졌으며, 글로벌 컨테이너 운송 수요도 둔화됐다. 국제통화기금(IMF)은 2026년 세계 GDP 성장률을 3.1%로 제시해 1월 전망치보다 0.2%포인트 하향 조정했다. 다만 일부 항로에서는 우회 운항과 체선으로 실제 가용 선박량이 감소하면서 시장운임을 지지하는 요인으로 작용했다.

알파라이너(ALPHALINER) 집계에 따르면, 선박 공급은 계속 증가했다. 2026년 6월 기준 전 세계 컨테이너선은 6,735척, 총선박량은 3,377만 TEU로 전년 말보다 5.5% 증가했다. 이 가운데 1만 TEU 이상 대형선의 비중은 47.3%로 전년 말 대비 1.7%포인트 상승했다. 6월 극동-유럽과 극동-북미 항로의 주평균 선박량은 각각 56만 TEU와 57만 1,000TEU로 전년 동기보다 9.4%, 14.5% 증가했다.

<3대 간선항로의 컨테이너 주간 투입 선박량>

단위: TEU

시기	극동~유럽	극동~북미	유럽~북미	합계
2026년 1월	510,231	550,816	180,482	1,241,529
2026년 2월	516,445	562,297	172,541	1,251,283
2026년 3월	521,699	562,886	174,479	1,259,064
2026년 4월	532,688	531,879	167,410	1,231,977
2026년 5월	542,074	547,689	163,304	1,253,067
2026년 6월	560,477	570,730	164,497	1,295,704
2025년 동기 대비(%)	9.4	14.5	-0.5	10.1
2026년 상반기 평균	528,016	546,405	169,720	1,244,141
2025년 상반기 평균 대비 증감률(%)	7.0	-0.5	2.4	3.0

자료: ALPHALINER

선박 공급 확대에도 유휴 선박량은 낮은 수준을 유지했다. 알파라이너 집계에 따르면, 2026년 6월 초 글로벌 유휴 선박량은 약 16만 TEU로 전체 선박량의 0.7%에 불과했으며, 전년 초 대비 0.1%포인트 하락했다. 상반기 평균 유휴 선박량도 전년 동기 대비 13.8% 감소했다. 용선시장 역시 강세를 나타냈다. 클락슨(Clarksons) 데이터에 따르면, 6~12개월 용선 기준 9,000TEU급·6,500TEU

2026년 8월 28일
제 8 호

13) 《航运交易公报》总第1493期, 2026年8月4日出版, 上海航运交易所(筹)·赵荣博, 「2026(年中)水运形势报告(一)集装箱水运形势报告」(p.7-13)



포커스

급·4,250TEU급 선박의 일일 용선료는 전년 말 대비 각각 0.9%, 0.7%, 11.0% 상승했으며, 4,250TEU급 중소형선의 일일 용선료는 전년 말 대비 11.0%, 전년 동기 대비 각각 7.0%, 4.0%, 13.7% 상승했다. 특히 4,250TEU급 중소형선의 상승 폭이 대형선보다 두드러졌다.

중국 대외무역·항만 물동량은 견조한 흐름 유지

2026년 상반기 중국의 대외무역은 세계경제의 불확실성에도 안정적인 증가세를 유지했다. 중국 해관총서에 따르면, 1~5월 상품무역 수출입 총액은 2조 9,700억 달러로 전년 동기보다 19.2% 증가했다. 이 가운데 수출은 1조 7,100억 달러(15.5% ↑), 15.5%, 수입은 1조 2,600억 달러(24.5% ↑)를 기록했다. 아세안과 유럽연합과의 교역액은 각각 20.6%, 13.9% 늘어난 반면, 미국과의 교역액은 6.6% 줄었다. 같은 기간 ‘일대일로’ 참여국과의 수출입은 13.6% 증가해 교역구조 다변화 흐름이 이어졌다.

대외무역 증가에 힘입어 중국 항만의 컨테이너 처리량도 확대됐다. 중국 교통 운수부 자료에 따르면, 1~5월 중국 항만의 컨테이너 처리량은 1억 5,165만 TEU로 전년 동기 대비 6.3% 증가했다. 연안 항만은 1억 3,358만 TEU(6.4% ↑)로 6.4%, 내륙 수로 항만은 1,807만 TEU(5.7% ↑)를 각각 기록했다.

항만 기항 실적, 싱가포르가 상하이 이어 2위

상하이항운교역연구소 집계에 따르면, 주요 항만의 상반기 정기선 기항 횟수는 상하이항이 1,962회로 가장 많았고, 싱가포르가 1,805회로 뒤를 이었다. 이어 Ningbo Zhoushan(1,762회), 선전항(1,605회), 부산항(1,086회), 칭다오항(823회) 순이었다. 정시운항률은 홍콩항이 61.32%로 가장 높았고, 선전항(50.89%)도 상대적으로 양호한 수준을 유지했다. 반면 칭다오항의 정시운항률은 33.54%로 전년 동기 대비 24.5포인트 급락해 8개 항만 중 낙폭이 가장 컸다.

중동 지역의 군사적 충돌 이후 2분기 들어 일부 항만의 정시 운항률이 일시적으로 하락했지만, 지정학적 긴장이 완화되면서 주요 항만의 기항 횟수와 정시 운항률은 점차 정상 수준을 회복했다.

호르무즈 리스크 속 운임 롤러코스터·연초 대비 대폭 급등

운임시장은 상반기 동안 큰 폭으로 출렁였다. 연초에는 ‘춘절(春节)’ 이전 출하 수요에 힘입어 안정적인 흐름을 보였으나, 이후 수요 회복이 지연되면서 단기 조정이 나타났다. 2월 말 중동 정세 급변으로 호르무즈 해협 통항이 제한되자

2026년 8월 28일

제 8 호



포커스

선복 공급이 위축되면서 운임이 다시 상승세로 돌아섰다.

6월 26일 기준 중국 수출 컨테이너 종합운임지수는 1,710.47포인트로 연초 대비 43.1% 상승했다. 다만 상반기 평균으로 보면 1,249.32포인트로 전년 동기 대비 오히려 0.3% 소폭 하락한 수준이었다. 즉 상반기 초중반의 약세를 6월 급등이 만회한 셈이다. 현물시장을 반영하는 상하이 수출 컨테이너 종합운임지수는 같은 날 3,239.64포인트(연초 대비 96.7%↑)를 기록했고, 상반기 평균은 1,956.55포인트로 전년 동기 대비 15.0% 상승했다.

항로별로는 남미와 북미항로의 상승 폭이 두드러졌다. 상하이발 미 서안과 미 동안 운임은 각각 6,067달러/FEU와 7,384달러/FEU로 연초보다 173.6%, 136.1% 상승했다. 다만 상반기 평균은 각각 2,912달러/FEU, 3,886달러/FEU로 전년 대비 8.1%, 13.7% 하락해, 6월 급등 전까지는 약세였다. 유럽·지중해항로는 각각 3,342달러/TEU, 4,666달러/TEU로 연초 대비 94.3%, 44.4% 상승했다. 남미항로는 7,970달러/TEU로 559.7% 급등해 원양 항로 중 최대 상승 폭을 기록했으며, 오세아니아 항로도 2,078달러/TEU로 62.2% 올랐다. 중국 국내 컨테이너 시장도 소비 진작정책과 제조업 생산활동에 힘입어 비교적 안정적인 흐름을 유지했다.

중국 국내 시장도 소비 회복에 힘입어 안정세

중국 국내 컨테이너 시장은 1분기 상승세를 보인 뒤 2분기 들어 연중 고점 부근에서 안정세를 유지했다. 국가통계국에 따르면 1~5월 사회소비재 소매총액은 20조 6,031억 위안으로 전년 동기 대비 1.4% 증가했으며, 소비 진작 정책과 제조업 생산 활동 회복이 국내 물동량을 뒷받침했다.

공급 증가율(46%)이 수요(2.9%)를 웃돌며 하반기 공급과잉 우려

하반기 글로벌 컨테이너 해운시장은 운송 수요 증가세가 둔화하는 반면 선복 공급은 계속 확대될 전망이다. IMF는 2026년 세계경제 성장률을 3.1%로 전망했으며, 선진국 성장률은 1.8%, 신흥시장 및 개발도상국은 3.9%로 예상했다. 세계무역 기구는 2026년 세계 상품무역량 증가율이 1.9%에 그쳐 2025년의 4.6%보다 크게 둔화할 것으로 내다봤다. 클락슨은 글로벌 컨테이너 운송 수요 증가율을 2.9%로 제시했다.

반면 선복 공급은 수요보다 빠르게 늘어날 전망이다. 2026년 5월 기준 세계 컨테이너선 발주잔량은 1,538척, 1,259만 2,000TEU로 기존 선대의 약 38%에 해당한다. 이 중 1만 2,000~1만 6,999TEU급이 67만 1,000TEU, 1만 7,000TEU 이상 초대

2026년 8월 28일

제 8 호



포커스

형선이 18만 5,000TEU로 각각 전년 대비 7.5%, 3.7% 늘어 대형선 발주 비중이 꾸준히 높아지고 있다. 2026년에는 약 156만 3,000TEU가 추가로 인도되면서 연말 총선복량은 약 3,463만 TEU로 전년보다 4.7% 증가할 것으로 예상된다.

반면 컨테이너선 해체(폐선) 시장은 여전히 부진하다. 클락슨은 2026년 전체 해체량을 2만 7,000TEU로 예상했는데, 이는 전년 대비 400% 넘게 급증한 수치이면서도 절대 규모 자체는 여전히 낮은 수준이다. 운송 수요 증가율(2.9%)이 선복량 증가율(4.6%)을 밑돌면서 중장기적으로 선복 과잉과 운임 하락 압력이 커질 가능성이 높다. 다만 중동지역의 군사적 충돌과 홍해·호르무즈해협의 통항 제한이 지속될 경우 실제 가용 선복량이 감소하면서 일부 항로에서는 단기적인 운임 강세가 이어질 수 있다.

상위 7개 선사 시장 77% 장악...3대 얼라이언스 체제로 재편

글로벌 컨테이너 해운시장의 높은 집중도도 유지될 전망이다. 선복량 기준 시장점유율은 MSC 21.4%, 머스크 13.7%, CMA CGM 12.7%, COSCO SHIPPING 10.5%이며, 하파크로이트·ONE·에버그린을 포함한 상위 7개 정기선사의 시장점유율은 77.4%에 달한다. 시장은 오션얼라이언스, 제미니협력체제, 프리미어얼라이언스 등 3대 협력체제를 중심으로 재편되고 있으며, 신규 선박 인도와 대형선 투입이 확대되면서 선사 간 운임·서비스 경쟁도 심화할 전망이다.

중국, 하반기 대외무역 다변화로 대응 나선다

중국 경제의 장기적인 성장 기반과 대외무역의 종합적인 경쟁력은 유지될 것으로 전망된다. 중국 정부는 대외무역 규모 안정, 수출품목 구조 개선, 통관 편의성 확대 및 시장 다변화 정책을 계속 추진할 가능성이 크다. 아세안과 ‘일대일로’ 참여국, 유럽연합 등과의 교역 확대는 미국시장 의존도를 낮추고 중국 수출 컨테이너 물동량을 일정 수준 뒷받침할 것으로 예상된다.

다만 하반기 중국 수출 컨테이너시장은 여러 위험요인에 직면한다. 우선 중동 지역의 지정학적 불안이 반복될 경우 관련 항로의 선박 운항과 항만 운영이 다시 차질을 빚을 수 있다. 미국이 무역법 301조를 근거로 중국의 해운·물류·조선업을 대상으로 진행한 조사는 중·미 경제무역 협상 이후 일시 중단됐지만, 향후 재개되거나 새로운 규제로 전환될 가능성을 배제하기 어렵다. 또한 글로벌 선복량 증가율이 중국의 수출 물동량 증가율을 웃돌 경우 운임과 선사 수익성에 하방 압력이 나타날 수 있다.

2026년 8월 28일

제 8 호



포커스

항로별로는 명암 엇갈려...남북항로·아시아 역내는 견조

북미항로는 중·미 관계 완화에도 교역량 감소와 관세분쟁 재발 가능성으로 구조적인 수요 회복에 한계가 있을 전망이다. 유럽항로는 중국의 대EU 수출 증가로 비교적 안정적인 수요가 예상되지만, 무역 불균형과 대형선 투입 확대에 따른 공급 부담이 커질 수 있다. 특히 홍해 통항이 정상화되면 우회 운항에 투입됐던 선박이 복귀하면서 공급과잉이 빠르게 나타날 가능성이 있다.

남북항로는 중남미, 아프리카 및 오세아니아의 경제성장과 원자재 수요를 바탕으로 증가세를 유지할 전망이다. 클락슨(Clarksons)은 2026년 중남미항로, 아프리카항로 및 오세아니아항로의 컨테이너 운송 수요가 각각 4.2%, 6.9%, 3.6% 증가할 것으로 전망했다. 다만 에너지가격 상승과 인플레이션은 자원 수출국의 교역을 제약할 수 있다.

아시아 역내항로는 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)에 따른 산업망과 공급망 협력 확대에 힘입어 약 7,140만 TEU를 기록하며 전년보다 3.7% 증가할 것으로 예상된다.

2026년 8월 28일

제 8 호



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

- 2026년 7월 중국 제조업 PMI는 지난달 대비 2.2% 감소, 전년동기 대비 0.2% 감소

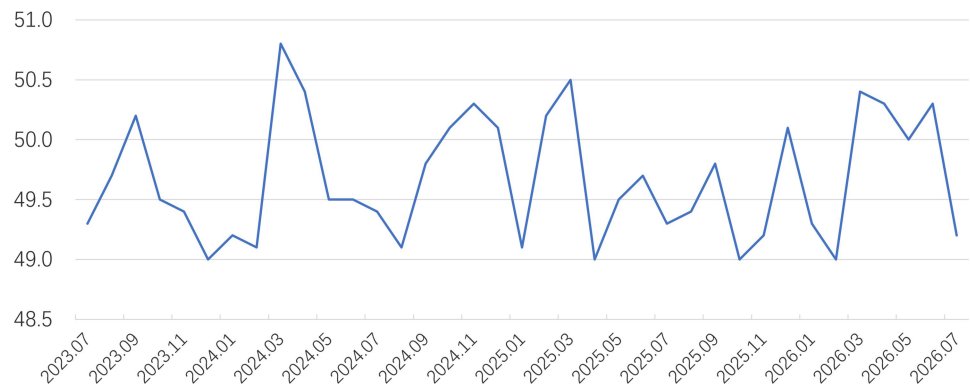
단위: %

구분	2026.02	2026.03	2026.04	2026.05	2026.06	2026.07
PMI	49	50.4	50.3	50.0	50.3	49.2

자료: 중국국가통계국

〈중국 제조업 PMI〉

단위: %



▶ 중국 수출입액

- 2026년 7월 중국 수출액은 지난달 대비 3.5% 감소, 전년동기 대비 23.7% 증가
- 2026년 7월 중국 수입액은 지난달 대비 0.5% 감소, 전년동기 대비 27.7% 증가

단위: 억 달러

구분	2026.3	2026.4	2026.5	2026.6	2026.7
수출액	3,210	3,594	3,767	4,123	3,978
수입액	2,699	2,746	2,713	2,867	2,853

자료: 중국 해관총서(海關總署)

2026년 8월 28일

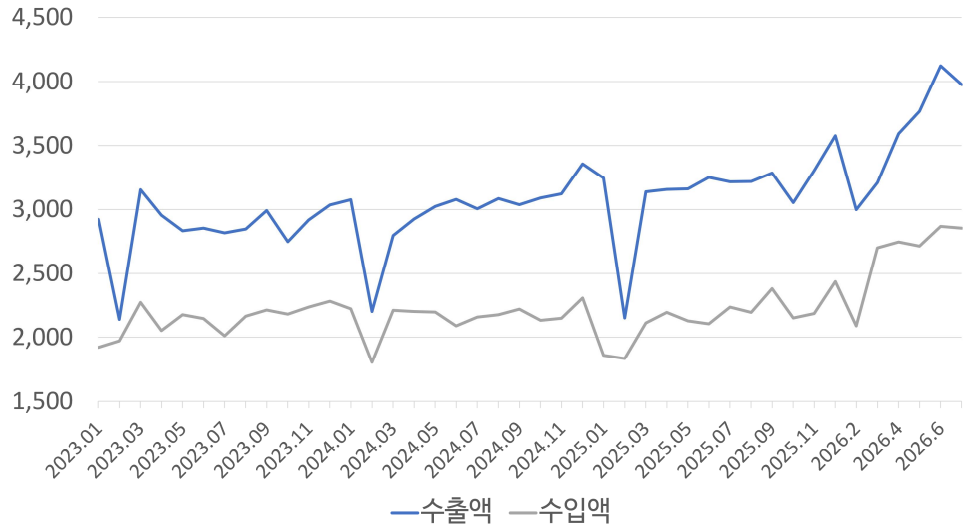
제 8 호



통계 및 자료

〈중국 수출입액〉

단위: 억 달러



■ 해운

▶ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)

- 2026년 7월 상하이컨테이너운임지수는 지난달 대비 5.1% 상승, 전년동기 대비 88.36% 상승

단위: USD/TEU

항목	2025	2026.1-7	월평균			전월대비 (%)
			5월	6월	7월	
종합 지수	1,581.34	2166.14	2,221.19	3,018.26	3,172.18	5.1
유럽(기본항구)	1,587	2,098	1,948	3,042	3,232	6.2
지중해(기본항구)	2,429	3,212	3,141	4,233	4,459	5.3
미국 서부(기본항구)	2,551	3,456	3,312	5,351	6,067	13.4
미국 동부(기본항구)	3,723	4,654	4,421	6,580	8,339	26.7
페르시아만(두바이)	1,427	3,439	4,206	4,694	4,467	-4.8
호주-뉴질랜드(멜버른)	1,106	1,301	1,352	1,799	2,229	23.9
서아프리카(라고스)	3,921	3,606	3,638	4,106	4,091	-0.4
남아프리카(더반)	2,604	2,329	2,226	2,538	2,817	11.0
남아메리카(산토스)	2,988	3,847	4,604	7,630	6,177	-19.0
일본 간사이(기본항구)	312	317	320	323	320	-0.9
일본 관동(기본항구)	319	323	326	333	324	-2.6
동남아(싱가포르)	464	561	581	675	644	-4.7
대한민국(부산)	139	160	170	175	165	-5.7
중앙, 남아메리카 (만사니요)	1,733	3,114	3,611	5,536	4,756	-14.1
동아프리카(몸바사)	2,087	2,524	2,610	3,191	3,441	7.8

자료: 항운교역소

2026년 8월 28일

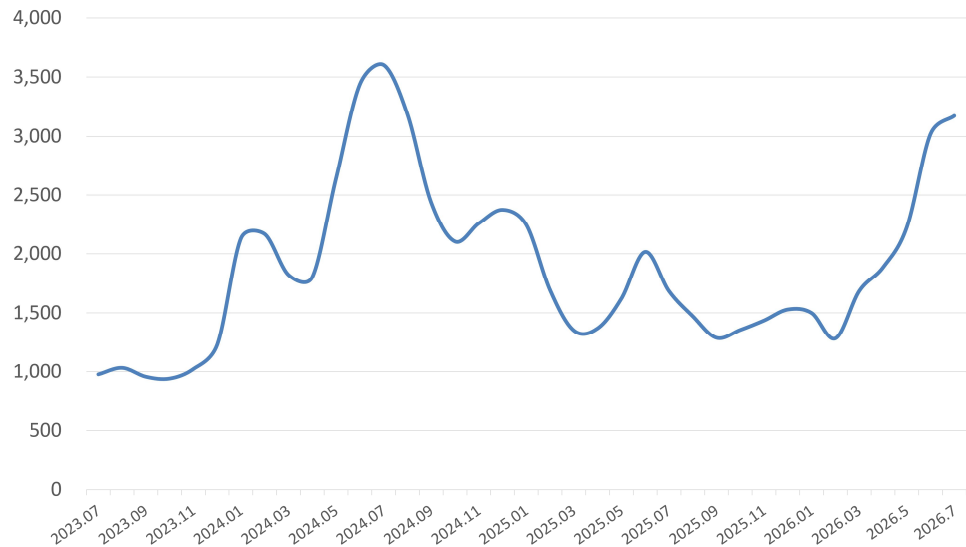
제 8 호



통계 및 자료

〈상하이 컨테이너 운임지수 (SCFI)〉

단위: USD/TEU



■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량

- 2026년 1-6월 중국 컨테이너항만 처리량은 전년 동기 대비 5.7% 증가

단위: 만 TEU

구분	2026년 4월	2026년 5월	2026년 6월	전년 동기 대비
중국	3,071	3,130	3,127	5.7%
상하이	485	479	499	6.2%
닝보저우산	370	378	387	8.8%
선전	307	316	324	7.7%
광저우	241	248	242	2.9%
칭다오	293	303	300	7.2%
톈진	214	226	234	6.1%
샤먼	97	102	112	1.5%
잉커우	53	53	54	5.9%
다롄	47	47	47	4.2%
베이부완	82	82	72	-4.0%

자료: 중국 교통운수부

2026년 8월 28일

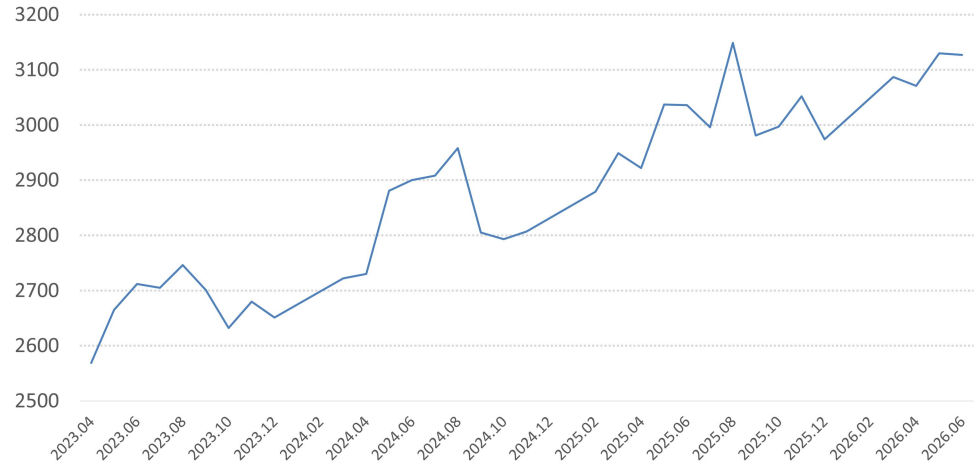
제 8 호



통계 및 자료

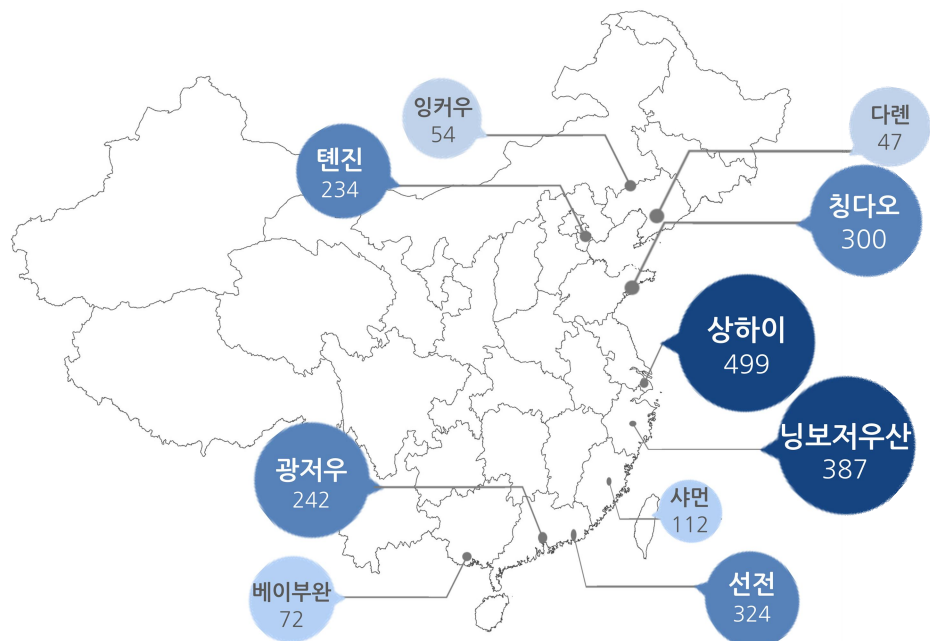
〈월간 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU



〈2026년 6월 중국 컨테이너항만 처리량〉

단위: 만 TEU





통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

- 2026년 6월 중국 수산물 총생산량은 지난달 대비 63.9% 증가, 전년 동기 대비 4.4% 증가

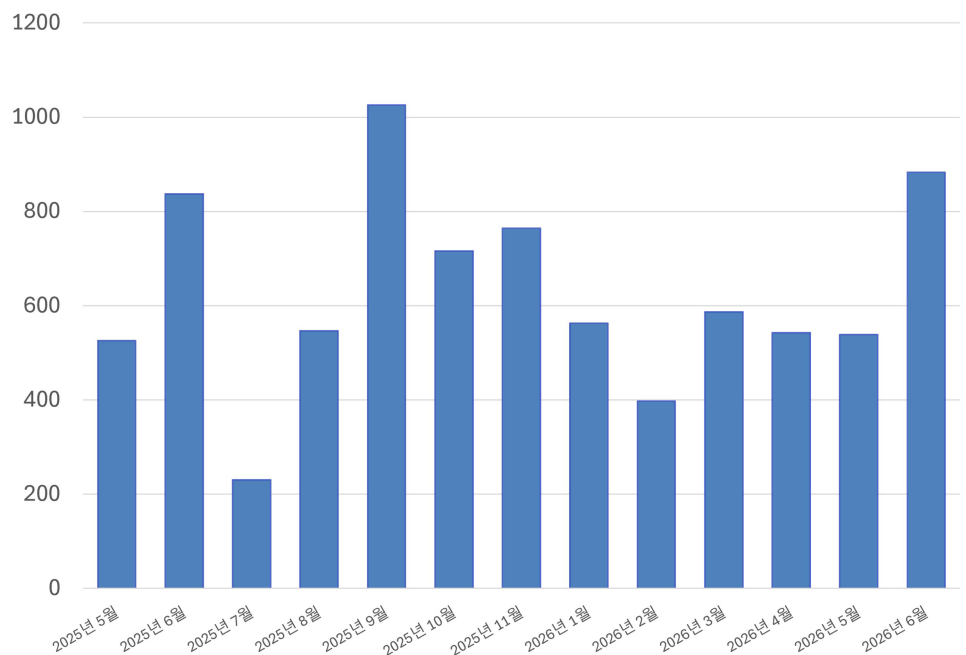
단위: 만 톤

구 분	2026년 4월	2026년 5월	2026년 6월	전년 동기 대비
해양 어획량	93.02	14.7	8.63	0.23%
해수 양식 생산량	216.49	260.63	373.83	5.95%
내수면 어획량	4.24	5.31	11.93	4.09%
내수면 양식 생산량	228.91	258.22	488.56	4.08%
총 생산량	542.66	538.85	882.95	4.37%

자료: 중국 어업어정관리국

〈중국 월간 수산물 총생산량〉

단위: 만 톤



〈 중국연구센터 〉

2026년 8월 28일

제 8 호

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