IPA SR : 2026-38('26.9.14.~9.18)
발행일자 : 2026. 9. 18.

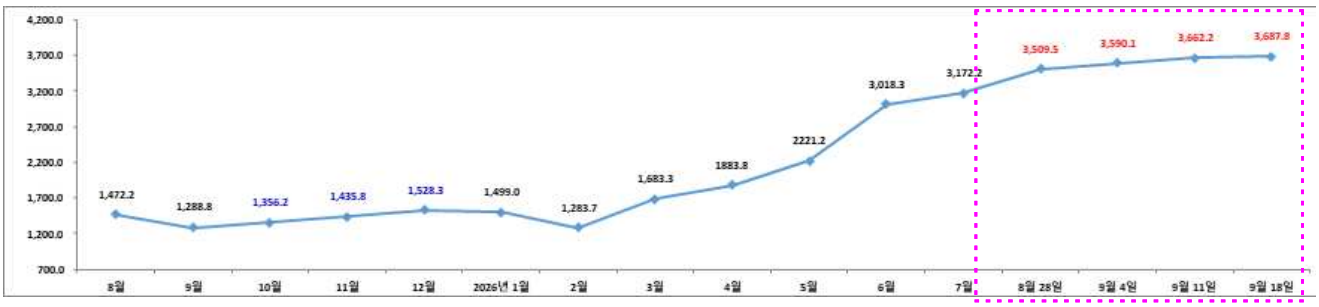
발행 : 한국인천항만공사 상하이대표처
번역, 조사, 편집 : 황정아 일반대표
감독 : 남광현 수석대표

IPA Shanghai Weekly Report

상하이 수출

주간 컨테이너 운임지수 동향

SCFI 지수 추이



ㅇ (전체) 이번 주 중국 수출 컨테이너 운송시장은 노선별 수급 펀더멘털 차이로 흐름이 엇갈린 가운데 종합지수는 소폭 상승

- 국가통계국 발표에 따르면 8월 규모 이상 공업부가가치 전년동월대비 5.2% 증가(전월대비 증가폭 확대), 장비제조업·첨단기술제조업 고성장에 힘입어 경제 안정 속 고도화 추세 지속
- 9월 18일 상하이해운거래연구소 발표 기준, 상하이 수출 컨테이너 종합운임지수는 3687.83포인트로 전주 대비 0.7% 상승

ㅇ (유럽항로) 유로존 9월 ZEW경기기대지수 25.8로 전월치·시장예상치 하회하며 중기 경기전망 기대 저하, 운송수요 추가 성장동력 부족으로 시장 운임은 조정세 지속되며 TEU당 2,425달러로 전주 대비 4.7% 하락

ㅇ (미주항로) 미국 8월 CPI 전년동월대비 3.4% 상승하며 고물가 지속, 연준은 이번 주 기준금리 25bp 인상(2023년 7월 이후 첫 인상, 추가 인상 가능성 시사)했으나 운송수요는 전반적으로 안정적, 현물시장 운임은 상승 지속되며 미서안 FEU당 7,560달러(+3.0%), 미동안 10,579달러(+1.0%)



주소(地址) : 中国 上海市 长宁区 延安西路 2201号 19层 1910室, 우편번호(邮政编码) : 200336

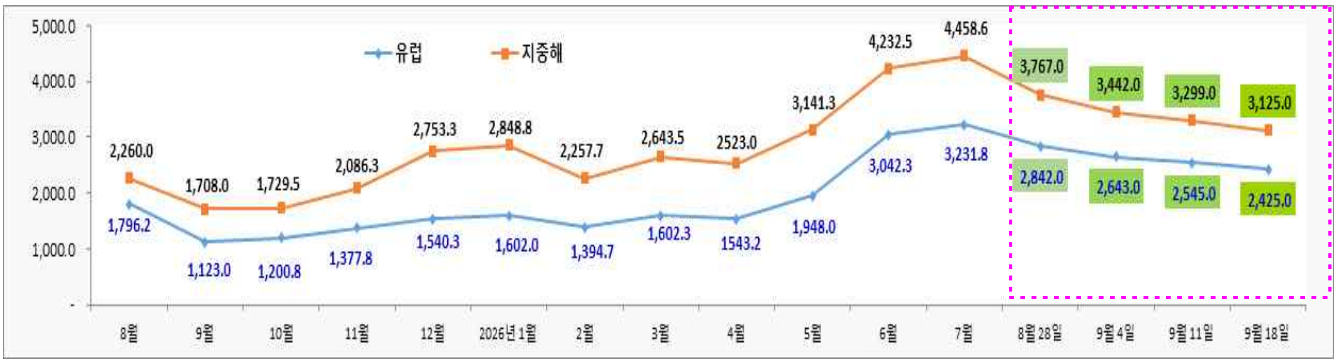
* 본 내용은 상하이항운교역소, 중국 해관, 중국 통계국, 해운·물류 전문지 등의 자료와 전문가들의 의견을 참고하여 한국인천항만공사 상해대표처에서 작성하였고 인천항만공사의 정책과 다를 수 있으며, 공익적 목적을 위해 무료로 배포됩니다.

1. 상하이 수출 컨테이너 "SCFI" 운임지수 동향

지역	비중	운임지수(25/8~26/8)			25년 8월평균	최근4주운임지수				증감(%)				
	(%)	최고	평균	최저		8월28일	9월4일	9월11일	9월18일	전주	전년 동월	최고	평균	최저
종합	100.0	3,509.5	1,960.5	1,114.5	1,472.2	3,509.5	3,590.1	3,662.2	3,687.8	0.70	150.5	5.1	88.11	230.89
유럽	20.0	3,418	1,889	971	1,796.2	2,716	2,643	2,545	2,425	-4.72	35.0	-29.1	28.3	149.74
지중해	10.0	4,717	2,828	1,485	2,260.0	3,557	3,442	3,299	3,125	-5.27	38.3	-33.8	10.5	110.44
미서안	20.0	6,940	3,081	1,460	1,834.0	6,940	7,242	7,339	7,560	3.01	312.2	8.9	145.4	417.81
미동안	7.5	10,046	4,277	2,315	2,823.2	10,046	10,324	10,479	10,579	0.95	274.7	5.3	147.3	356.98
두바이	7.5	6,139	2,834	843	1,365.0	6,139	6,135	6,311	6,246	-1.03	357.6	1.7	120.4	640.93
멜브룬	5.0	2,471	1,379	621	1,229.8	2,471	2,640	2,755	2,944	6.86	139.4	19.1	113.5	374.07
라고스	2.5	4,243	3,684	2,976	4,090.2	4,015	3,958	3,949	3,873	-1.92	-5.3	-8.7	5.1	30.14
더반	2.5	3,022	2,514	1,908	3,001.2	2,843	2,872	2,917	3,086	5.79	2.8	2.1	22.8	61.74
산토스	5.0	8,663	3,561	1,131	3,589.4	8,663	8,953	8,555	7,703	-9.96	114.6	-11.1	116.3	581.08
서일본	5.0	323	315	304	313.4	319	319	328	321	-2.13	2.4	-0.6	1.8	5.59
동일본	5.0	334	322	304	322.8	334	328	336	333	-0.89	3.2	-0.3	3.3	9.54
싱가폴	7.5	796	536	398	408.8	796	893	1,010	1,104	9.31	170.1	38.7	106.0	177.39
부산	2.5	232	155	136	138.0	232	248	366	397	8.47	187.7	71.1	156.1	191.91

* 운임지수 단위 : $ / 미주 서안 및 동안은 FEU, 기타 지역은 TEU

▢ 상하이발 유럽 및 지중해 운임지수



○ **(유럽항로)** 유로존 9월 ZEW경기기대지수 25.8로 전월치·시장예상치 하회하며 중기 경기전망 기대 저하, 운송수요 추가 성장동력 부족으로 시장 운임은 조정세 지속되며 TEU당 2,425달러로 전주 대비 4.7% 하락

- 9월 18일 △ 상하이에서 유럽 기본 항만으로 해상운임은 2,425달러 / TEU로 전주 대비 4.72% 하락 △ 상하이에서 지중해 기본 항만으로 해상운임은 3,125달러 / TEU로 전주 대비 5.27% 하락

▢ 상하이발 미주 서안 및 동안 운임지수



○ **(미주항로)** 미국 8월 CPI 전년동월대비 3.4% 상승하며 고물가 지속, 연준은 이번 주 기준금리 25bp 인상(2023년 7월 이후 첫 인상, 추가 인상 가능성 시사)했으나 운송수요는 전반적으로 안정적, 현물시장 운임은 상승 지속

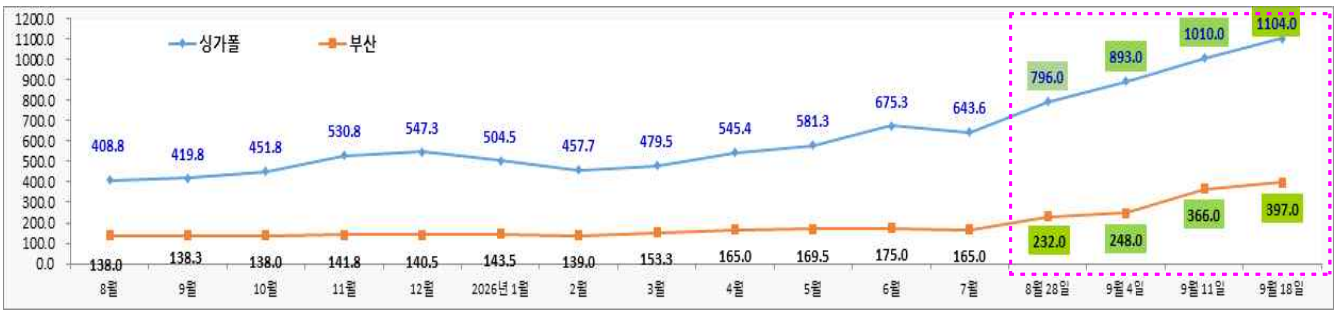
- 9월 18일 △ 상하이에서 미서안 해상운임은 7,560달러 / FEU로 전주 대비 3.01% 상승 △상하이에서 미동안 해상운임은 10,579달러 / FEU로 전주 대비 0.95% 상승

▢ 상하이발 두바이 및 더반 운임지수



○ **(두바이, 더반 항로)** △9월 18일 상하이에서 두바이 해상운임은 6,246달러 / TEU로 전주 대비 1.03% 하락 △ 상하이에서 더반 해상운임은 3.086달러 / TEU로 전주 대비 5.79% 상승

▢ 상하이발 싱가폴 및 부산 운임지수



○ **(싱가폴, 부산 항로)** △9월 18일 상하이에서 싱가폴 해상운임은 1,104달러 / TEU로 전주 대비 9.31% 상승 △ 상하이에서 부산 해상운임은 397달러 / TEU로 전주 대비 8.47% 상승

2. 상하이 수출 컨테이너 “동남아” 운임지수 동향

지역	운임 지수(25/8~26/8)			25년 8월 평균	최근 4주 운임 지수				증감(%)				
	최고	평균	최저		8월 28일	9월 4일	9월 11일	9월 18일	전주	전년 동월	최고	평균	최저
호치민	560	376.1	238	362.0	498	571	648	847	30.6	134.0	51.3	125.2	256.1
람차방	634	473.3	314	423.5	609	693	748	891	19.1	110.3	40.5	88.1	183.8
포트클랑	898	594.1	427	476.7	898	1,021	1,110	1,233	11.1	158.7	37.3	107.5	188.8
자카르타	847	595.9	421	485.1	847	988	1,075	1,268	18.0	161.3	49.7	112.8	200.9

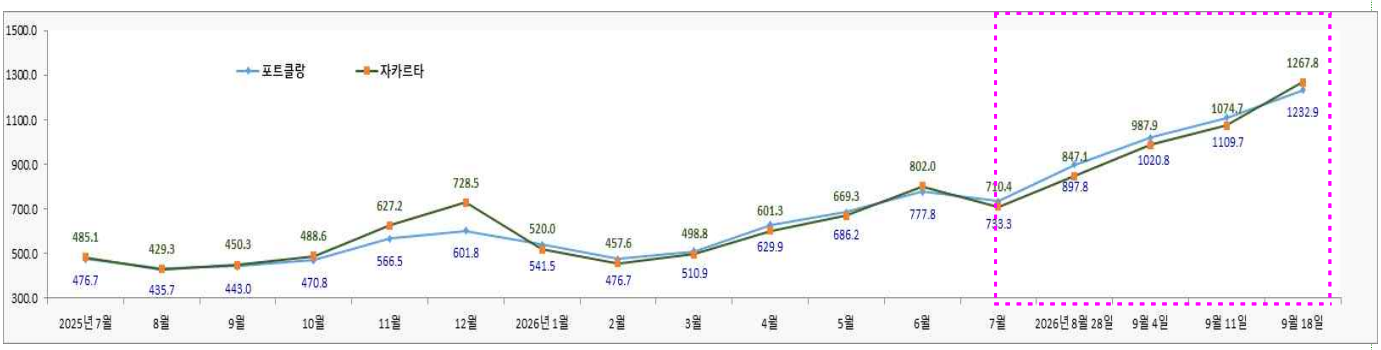
* 동남아 해상운임지수는 상하이 항운교역소에서 제공되는 SCFI 지수와는 별도로 상하이항운교역소에서 산정

▢ 상하이발 호치민, 람차방 운임지수



○ 9월 18일 상하이발 동남아항로의 항로별 운임은 △호치민항로 847달러 / TEU로 전주 대비 30.6% 상승, △람차방항로 891달러 / TEU로 전주 대비 19.1% 상승

▢ 상하이발 포트클랑, 자카르타 운임지수



○ 9월 18일 포트클랑항로 1,233달러 / TEU로 전주 대비 11.1% 상승, △자카르타항로 1,268달러/TEU로 전주 대비 18.0% 상승

3. 글로벌 주간 해운·물류 동향

□ 양산항 샤오양산 북항 프로젝트, 새로운 진전 맞아

(출처: 中国水运报 26.09.16)

○ 9월 12일, "창장을 따라 교통을 보다" 언론취재단이 상하이 양산심수항(약칭 "양산항")을 방문했다. 양산항은 창장경제벨트가 국내외 두 시장을 잇는 중요한 출해관문으로, 창장의 화물이 세계로 나아가는 강해연계운송(江海聯運) 허브 역할을 하고 있다. 창장 연안의 대외무역 화물은 내하 지선 선박으로 양산항까지 운송된 뒤, 그곳에서 원양 정기선으로 갈아타 해외로 나간다. 2025년 창장 간선의 강해운송 컨테이너 총물동량은 3,151만 TEU로 전년 대비 5.5% 증가했으며, 이 가운데 창장 간선 항구에서 양산항으로 이어지는 컨테이너 운송량만도 이미 400만 TEU에 근접했다.

○ 수년간 창장 간선 항구와 창장삼각주 지역에서 양산항으로 향하는 컨테이너 강해직결운송이 꾸준히 확대되어 왔다. 우한, 웨양, 난징 등 창장 간선의 주요 항구들도 잇달아 양산항행 컨테이너 강해직결 정기선을 개통했다. 여기에 "단일운송증(一單制)" 복합운송과 "연동하역, 동일항구 간주(聯動接卸, 視同一港)"라는 세관 감독관리 혁신모델이 더해지면서, 연안의 대외무역 화물은 양산항에서 신고·검사·통관을 각각 한 번씩만 거치는 원스톱 처리가 가능해졌다. 그 결과 통관시간이 크게 단축되고 물류비용도 낮아졌으며, 컨테이너에 적합한 화물의 운송구조가 수운 중심으로 재편되면서 수운이 지닌 대용량·저비용·저에너지 소모라는 강점이 한층 더 발휘되고 있다.

○ 양산항은 전 세계에서 최초로 외해(外海)의 섬 위에 건설된 역외형(離岸式) 컨테이너항구다. 해안선 길이가 7,950미터에 이르고 초대형 갠트리크레인 100여 대를 갖추고 있으며, 100여 개 국제항로로 이루어진 글로벌 해운네트워크를 통해 200여 개국의 주요 항구와 연결되어 있다. 이로써 "사해로 통하는 화물운송"이 현실이 되었다. 2025년 양산항의 컨테이너 물동량은 2,870만 TEU를 넘어섰고, 컨테이너항구 성과지수(CPPI)에서 여러 해 연속 세계 1위를 차지하며 상하이항이 16년 연속 세계 컨테이너 물동량 1위를 지키는 데 힘을 보탰다. 2005년 개항 당시 323만 TEU에 불과했던 물동량은 2025년 2,870만 TEU로 늘어났고, 지난 20년간 양산항이 처리한 누적 컨테이너 물동량은 3억 3천만 TEU에 달한다. 이 컨테이너들을 일렬로 이으면 지구를 49바퀴나 돌 수 있는 양이다. 현재 양산항의 컨테이너 물동량은 상하이항 전체 물동량의 절반을 차지하고 있다.

ㅇ 최근에는 중국이 독자적으로 연구·개발·제작한 자동화 양팔형(雙懸臂) 레일크레인 6대가 양산항 샤오양산 북측 작업구역에 순조롭게 도착해 설치와 시운전이 한창이다. 이를 바탕으로 연말까지 서1구역 약 840미터 해안선의 자동화 터미널이 시범운영 조건을 조기에 갖출 수 있을 것으로 보이며, 이 터미널이 가동되면 양산항에는 약 150만 TEU의 물동량 처리능력이 새롭게 더해질 전망이다.

ㅇ 샤오양산 북측 작업구역은 양산항이 북쪽으로 확장하는 전면 신규 스마트항구 프로젝트로, 국가 "14차 5개년" 발전계획이 확정한 102개 중점사업 가운데 하나이기도 하다. 이 프로젝트는 강해연계운송, 연안 지선, 근해항로 서비스를 목표로 하고 있으며, 완공 후에는 양산 남측 항구구역과 함께 "복합항구(組合港)"를 이루게 된다. 전체 부두 해안선은 6,100미터로 계획되어 있고, 이 가운데 컨테이너 부두 해안선이 5,500미터로 7만 톤급 선석 7개와 2만 톤급 선석 15개를 포함하며, 설계 연간 처리능력은 1,160만 TEU에 이른다. 상하이항의 세 번째 자동화 터미널인 이 프로젝트는 전면 자동화 하역공정을 채택했고, 모든 설비를 중국산으로 갖추었다.

ㅇ 프로젝트가 완공되면 양산항의 처리능력 부족 문제를 완화할 수 있을 뿐 아니라, 역할 분담이 명확하고 배치가 합리적인 샤오양산 컨테이너 항구구역을 구축해 각 구역이 저마다의 기능을 충분히 발휘할 수 있게 된다. 동시에 창장·내하·연안 수운이 가진 강점을 한껏 살려 창장경제벨트 화물이 해외로 나갈 수 있는 통로를 더욱 넓히고, 상하이시의 육상운송 부담을 효과적으로 덜어주며, 친환경 저탄소 운송의 발전 수준도 한 단계 끌어올릴 것으로 기대된다.

□ 핑루 운하 건설 완료 및 개통 — 서남지역, "내륙"에서 "연해"로

(출처: 新华社 26.09.16)

ㅇ 9월 16일, 5,000톤급 화물선의 출항 기적소리와 함께 신중국 수립 이래 국가 차원에서 통일적으로 계획·건설한 첫 번째 강해연결 운하사업인 핑루 운하가 건설을 마치고 개통되어 서남지역의 새로운 출해통로를 열었다.

ㅇ 마다오 허브를 북쪽에서 바라보면, 카르스트 지형의 산줄기 사이를 뚫고 흘러온 거대한 강이 우뚝 솟은 "人"자형 수문까지 이어져 있다. 마다오 허브는 거대한 수상 "엘리베이터"와 같아서, 화물선이 이를 타고 시강(西江)으로 거슬러 오르거나 바다 쪽으로 내려갈 수 있다.

ㅇ 오랫동안 시강의 황금수로는 동쪽으로 흘러갔고 베이부만(北部灣) 항구는 남쪽을 향해 자리해 있었으나, 험준한 산맥에 가로막혀 서남지역의 화물은 가까운 길을 두고 먼 길을 돌아 바다로 나갈 수밖에 없었다.

ㅇ 100여 년 전 쑨원(孫文) 선생은 《건국방략(建國方略)》에서 친저우(欽州)를 출해구로 삼는 구상을 제시했으나 끝내 실현되지 못했다. 제18차 당대회 이후 핑루 운하 건설이 국가 계획에 편입되었고, "14차 5개년" 계획강요에서는 "핑루 운하 등 수계를 넘나드는 운하 연결사업 연구"를 명시했다. 2022년 8월 28일 핑루 운하가 착공되어 바다를 향한 번영의 꿈을 실어 나르기 시작했다.

ㅇ 핑루 운하는 총 투자액 약 727억 위안, 전체 길이 134.2킬로미터로, 북쪽으로는 난닝 헝저우시 시진 저수구역의 핑탕강 어귀에서 시작해 남쪽으로 친저우 링산현 루우진을 지나 친강(欽江)을 따라 베이부만까지 직통으로 연결된다. 국내 최고 등급의 항행 기준을 갖추어 5,000톤급 선박의 통항이 가능하다. 65미터에 달하는 자연 수위차를 극복하기 위해 마다오, 치스, 칭녠 3대 계단식 허브를 건설했으며, 마다오 허브와 치스 허브는 세계 최초로 3단 중첩식 절수형 갑문을 채택해 절수율이 60% 이상에 달한다. 3대 허브를 통해 매년 10억 입방미터가 넘는 물을 절약할 수 있고, 핑루 운하는 세계 최초 1건, 세계 최고(最高) 기록 4건, 중대 기술혁신 21건을 달성했다.

ㅇ 이는 중국 치수(治水) 지혜의 현대적 계승이라 할 수 있다. 옛사람들은 링취(靈渠)를 개착할 때 지형을 교묘히 활용하여 인(人)자형 제방과 화쭈이(鏵嘴)로 물길을 나누어 "3할은 리강(漓江)으로, 7할은 샹강(湘江)으로" 흐르게 했다. 오늘날 핑루 운하 역시 대부분 기존 하도를 곧게 펴고 넓히고 깊게 파는 방식을 활용했으며, 분수령 고개 구간에서 새로 굴착한 항로는 단 6.5킬로미터에 불과하다. "링취에서 핑루 운하에 이르기까지, 중국의 치수는 자연의 법칙을 존중하고 순응해온 실천의 역사이자, 동시에 자연을 활용하고 개조해온 분투의 역사입니다." 칭화대학교 인문학원 니위핑(倪玉平) 부원장의 말이다.

ㅇ 개통으로 서남지역은 "내륙"에서 "연해"로 탈바꿈했다. 운하를 통해 화물이 바다로 나가면 기존 경로보다 내하 항로가 560킬로미터 이상 단축되고, 아세안 주요 항구까지의 항로도 대폭 짧아지며, 종합 물류비용은 18~30% 절감되어 매년 사회 운송비용을 50억 위안 이상 절약할 수 있게 된다. 바다로 향하는 길은 한 국가의 발전에 있어 중요한 경로다. 새로운 여정 위에서, 더 안전한 수로망과 더 아름다운 강, 더 번영하는 운하가 상호연결 속에서 더 넓은 미래를 향해 나아가고 있다.

□ 시진핑, 첨단제조업 발전에 관해 중요 지시

(출처: 新华网 **26.09.17)**

○ 중국공산당 중앙위원회 총서기, 국가주석, 중앙군사위원회 주석 시진핑은 최근 첨단제조업 발전에 관해 중요 지시를 내리며, 제18차 당대회 이후 중국의 첨단제조업이 지속적으로 발전·확대되어 혁신력, 경쟁력, 종합실력이 뚜렷이 향상되었고 제조강국 건설이 견실한 걸음을 내디뎠다고 지적했다. 시진핑은 새로운 여정에서 신시대 중국특색사회주의사상을 지침으로 삼아 새로운 발전이념을 완전하고 정확하며 전면적으로 관철하고, 고품질 발전과 높은 수준의 안전을 통합적으로 추진하며, 스마트화·친환경화·융합화 방향을 견지하여 첨단제조업을 지속적으로 키우고 강화해야 한다고 강조했다. 또한 산업사슬의 자립적 통제 수준을 높이고 첨단제조업을 근간으로 하는 현대화 산업체계 구축을 가속화하며, 실물경제의 기반을 공고히 하고 확대하여 중국식 현대화 추진에 강력한 뒷받침을 제공해야 한다고 밝혔다.

○ 전국 첨단제조업대회가 9월 16일부터 17일까지 베이징에서 개최되었으며, 회의에서는 시진핑의 중요 지시가 전달되었다. 중국공산당 중앙정치국 상무위원이자 국무원 총리인 리창이 회의에 참석해 연설했다.

○ 리창은 연설에서 시진핑 총서기의 중요 지시가 첨단제조업 발전의 중대한 의의, 방향과 경로, 중점과제를 심도 있게 논술한 것으로 매우 강한 전략성, 지도성, 정합성을 지니며 관련 업무 수행에 중요한 지침을 제공했다고 밝혔다. 이를 성실히 학습·이해하고 철저히 관철·이행하여 첨단제조업 발전을 중요한 전략과제로 삼아 지속적으로 힘을 쏟고 꾸준히 노력함으로써 제조강국 건설 목표를 향해 흔들림 없이 나아가야 한다고 말했다.

○ 리창은 새로운 과학기술혁명과 산업변혁의 흐름에 순응하여 차세대 스마트제조를 주공략 방향으로 삼고, 발전전략 면에서는 디지털·지능화 역량 부여를 더욱 중시하고, 기술노선 면에서는 첨단 자주기술을 더욱 중시하며, 생산방식 면에서는 친환경·저탄소를 더욱 중시하고, 응용분야 면에서는 업종 간 융합을 더욱 중시하여 제조업의 스마트화·친환경화·융합화 발전을 힘써 추진해야 한다고 강조했다.

○ 이어 중점분야에 초점을 맞춰 종합적인 대책과 정밀한 노력을 기울여 첨단제조업의 혁신력, 경쟁력, 종합실력을 끊임없이 향상시켜야 한다고 지적했다. 산업혁신 구동엔진을 구축하고 기초연구 뒷받침을 다지며, 핵심 기술 공략을 강화하고 과학기술성과의 전환·응용을 심화해야 한다. 신흥산업의 규모화 응용을 가속화하고 미래산업에 대한 선제적 배치를 강화하며 전통산업의 혁신적 업그레이드를 추진해야 한다. "인공지능+제조" 행동을 심층적으로 전개하고 기업의 디지털·지능화 전환에 대한 지원과 유도를 강화하며 스마트 소프트웨어·하드웨어 기반을 다져야 한다. 첨단제조업과 현대서비스업의 심도 있는 융합을 추진하고 서비스형 제조를 혁신적으로 발전시켜야 하며, 지역 여건에 맞게 첨단제조업 클러스터를

육성·확대하고 유형별·단계별로 품질고도화를 추진해야 한다. 개혁·개방을 지속적으로 심화하고 기업의 주체적 지위를 강화하며 정책과 요소 공급을 강화하고 양호한 발전환경을 조성하여 첨단제조업 발전의 동력과 활력을 끊임없이 증대시켜야 한다고 덧붙였다.

○ 중국공산당 중앙정치국 위원이자 국무원 부총리인 장궈칭은 총결발언에서 시진핑 총서기의 중요 지시정신을 깊이 학습·관철하고 리창 총리의 연설 요구를 이행하여 첨단제조업 발전에 대한 긴박감·책임감·사명감을 실질적으로 강화해야 한다고 밝혔다. 중점을 부각시키고 핵심을 포착하여 중점 산업사슬의 고품질 발전 행동을 심도 있게 시행하고, 차세대 스마트제조를 힘써 발전시키며, 산업체계의 업그레이드와 융합발전을 가속화하고, 각종 과제의 이행을 착실히 추진해야 한다고 말했다. 아울러 시장메커니즘의 역할을 더욱 잘 발휘하는 데 주안점을 두어 고품질 표준체계 구축을 가속화하고, 무질서하고 비합리적인 경쟁을 지속적으로 정비하며, 기업의 실질적 애로사항 해결을 적극 지원하여 첨단제조업 발전의 양호한 생태계 조성에 힘써야 한다고 강조했다.

○ 공업정보화부, 국가발전개혁위원회, 국무원 국유자산감독관리위원회, 장쑤성, 후베이성의 책임자들이 교류발언을 했다.

□ 칭다오항, 펄프 "국제환적+선박 간 직접환적" 전 과정 물류모델 도입

【출처: 中国水运网 **26.09.17】**

○ 최근 산둥항만그룹 칭다오항이 펄프 "국제환적+선박 간 직접환적" 전 과정 물류모델을 성공적으로 도입하여, 펄프를 가득 실은 선박이 순조롭게 해외시장을 향해 출항했다. 이번 작업은 기존 환적물류의 병목을 돌파하고 전문화·스마트화된 항만작업의 강점을 바탕으로 펄프의 국경 간 환적 프로세스를 재구축했으며, 산둥항만의 펄프 특화 브랜드를 부각시켜 국경 간 대량화물 공급망의 안정적 원활함에 새로운 동력을 불어넣었다.

○ 기존 작업방식은 먼저 화물을 하역하여 야적장에 보관한 뒤 다시 야적장에서 2차로 운반하여 선적하는 방식으로, 절차가 길고 복잡하여 효율에 영향을 주고 비용도 상승시켰다. 이에 칭다오항은 "국제환적+선박 간 직접환적" 전 과정 물류모델을 혁신적으로 도입하여, 수입 펄프 선박이 칭다오항에서 하역한 뒤 화물을 야적장에 내려놓을 필요 없이 인접 선석에서 곧바로 환적을 완료하고, 다른 선박이 이를 적재해 해외시장으로 운송할 수 있도록 했다.

ㅇ 이 모델은 기존의 "선박ㅡ야적장ㅡ선박"이라는 관행적 사고방식을 깨뜨려 하역과 선적을 동시에 진행함으로써 선박의 항내 정박시간을 대폭 단축시켰다. 환적화물은 '제로 재운반, 제로 보관'을 실현하여 여러 차례의 상하차로 인한 품질손상 위험을 피하는 동시에 야적장 점용비용과 단거리 운송비용을 절감했다. 이로써 "빠름"과 "절약"이 선택이 아닌 필수가 되었으며, 선박·항만·기업 3자가 상호 이익을 얻는 새로운 상생구도를 이끌어냈다.

ㅇ 세계적으로 중요한 펄프 수입 집산허브로서 칭다오항은 단일 하역거점에서 전 세계를 연결하는 공급망 허브로 도약하고 있다. 현재 "칭다오ㅡ브라질", "칭다오ㅡ캐나다", "칭다오ㅡ네덜란드" 등 다수의 펄프 국제물류통로를 개통했으며, "왕복 만재(重来重回)", "선박 간 직접환적" 등의 조치를 통해 고객의 비용절감·효율증대와 해외시장 개척을 지원하고 글로벌 펄프 공급망의 회복탄력성을 지속적으로 강화하고 있다. 회복탄력성을 지속적으로 강화하고 있다.