

국외출장 결과보고서

구 분	내 역					
출장자	소속	해운연구본부	성명	이호춘	직급	부연구위원
				황수진		부연구위원
				안영균		전문연구원
				김병주		전문연구원
				최영재		연구원
출장목적 (중복선택 가능)	<input type="checkbox"/> 현지조사(현장, 전문가 회의) <input checked="" type="checkbox"/> 국제행사 주최 <input checked="" type="checkbox"/> 국제행사 참가 <input type="checkbox"/> 국제회의(정부대표단) 참석 <input type="checkbox"/> 세미나, 교육, 훈련 <input type="checkbox"/> 기타 ()					
관련사업 (예산항목)	○ 출장목적 : - 제15회 KMI-SISI 국제해운포럼 세미나 공동 개최 및 주제 발표 - 중국 상하이국제해운연구중심(SISI)과 MOU 갱신* * KMI-SISI 간 MOU가 2024년 12월 19일 만료 예정임 ○ 관련사업 - 「해운경기예측센터 운영 사업」(일반사업) : 이호춘, 황수진, 안영균, 김병주, 최영재					
	사업 계획 상 예산 반영 여부			<input checked="" type="checkbox"/> 반영 <input type="checkbox"/> 출장지 대체 <input type="checkbox"/> 해당없음(수탁)		
공무 항공마일리지 활용계획	성명	보유 마일리지		활용계획		미활용 사유
	이호춘			미활용		마일리지 좌석 부족
	황수진			미활용		마일리지 부족
	안영균			미활용		마일리지 부족
	김병주			미활용		마일리지 부족
	최영재			미활용		마일리지 부족
출장기간	2024.11.07.(목)~11.09(토) (2박 3일)			출장지	중국(상하이)	
	일자	방문지		주요업무*		항공편
출장일정	11.7(목)	오전	부산(08:35)→중국(09:40) • 이호춘, 안영균, 김병주, 최영재	• 항공 이동		• KE2229 - 부산 출발 중국 도착 비행기 1편/일
			서울(08:25)→중국(09:45) • 황수진	• 항공 이동		• KE893 - 다른 출장과 연계
		오후		• KMI-영사관 간담회		
	11.8(금)	상하이		• 오전	- 공동세미나 지원 등	
				• 오후	- MOU 체결식 참석 - KMI-SISI 공동세미나 참석 (주제발표, 토론 등)	• 중미신탁금융빌딩 (상하이시 홍콩우구)
				- 선사간담회		
	11.8(금)		중국(10:55) → 부산(13:40)	• 항공 이동		• KE2230
		중국(11:20) → 부산(14:25)	• 항공 이동		• KE894	

출장 성과	<ul style="list-style-type: none"> ○ 한국해양수산개발원(KMI) - 상하이국제해운연구중심(SISI) MOU 갱신 <ul style="list-style-type: none"> - 향후 5년 동안 한국해양수산개발원(KMI)과 상하이국제해운연구중심(SISI) 양자 간의 상호 협력 사항에 대한 양해각서 갱신 - 세부 사항 <ul style="list-style-type: none"> 1) 해운 관련 워크숍 및 포럼 공동 개최 2) 연구진 및 학술정보 교환 촉진 3) 해운 분야에 대한 양자 간 의견 공유 및 연구 수행을 위한 정기 회의 개최 4) 연구 역량 개발을 위한 협업 및 파트너십 육성 등 ○ 2024년 KMI-SISI 국제해운포럼 세미나 공동 개최 및 주제 발표 <ul style="list-style-type: none"> - 발표 : 컨테이너선 시장 동향 및 전망(김병주 전문연구원), EU-ETS 제도 및 신규 환경 규제 대응 비용 추정(안영균 전문연구원) - 토론 : 컨테이너선 및 건화물선 시장 전망(이호춘 해운연구본부장)
향후 계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 출장 성과 공유 계획 <ul style="list-style-type: none"> - 전 세계 및 중국 경제 동향 및 전망, 중국 해운물류시장의 디지털 전환과 대응 등 중국 해운산업 이슈에 대한 정보 공유 - 대한민국-중국 해운·항만·물류 관련 학계, 정부, 기업 단체 네트워크 및 정보 공유 ○ 정책화 등 활용 계획 <ul style="list-style-type: none"> - 러-우 전쟁, 중동사태, 2050 넷제로(Netzero), 중국 부동산 위기 등과 같은 정치·경제적 불확실성이 고조되는 가운데 글로벌 해운시장 역시 큰 변화가 예상되므로, 최근 해운시장 이슈에 대한 중국의 대응 전략을 분석하여 우리나라 해운산업 경쟁력 강화를 도모
참고 등 특이사항 (건의사항)	없음

주요 업무내용 (계획(), 결과(✓))

업무유형	<input type="checkbox"/> 현지조사(현장, 전문가 회의) <input checked="" type="checkbox"/> 국제행사 주최 <input checked="" type="checkbox"/> 국제행사 참가 <input type="checkbox"/> 국제회의(정부대표단) 참석 <input type="checkbox"/> 세미나, 교육, 훈련 <input type="checkbox"/> 기타 ()
업무①	2024.11.07.(목) 오후 2024년 주상하이 해양수산기관 간담회
수행계획	□ (오후) KMI-영사관 간담회 - 참석자 <ul style="list-style-type: none"> ▶ KMI : 본원 출장자 전원 ▶ 한국해운협회(부회장, 이사, 차장) ▶ 주상하이(총영사, 부총영사, 국세관) ▶ 해양수산기관(선급, BPA, IPA, 수협 등) - 주요 내용 : 간담회
수행결과	□ 2024년 주상하이 해양수산기관 간담회 - 일시 : 2024년 11월 7일 18:00~20:00 - 장소 : 상하이시 창닝구 준이로 100호 홍차오난평성베이구 6층 취안쥐더 - 참석자 <ul style="list-style-type: none"> · KMI : 조정희 경영부원장, 이호춘 해운연구본부장, 김태일 중국연구센터장, 황수진 해운시장연구실장, 안영균 전문연구원, 김병주 전문연구원, 최영재 연구원 · 한국해운협회 : 양창호 부회장, 김경훈 이사, 이종화 차장 · 한국선급 : 김성주 본부장, 이재광 팀장 · 인천항만공사 : 남광현 주상하이 수석대표, 문준성 주상하이 대표 · 주상하이 영사관 : 박수현 국세관 - 주요 내용 <ul style="list-style-type: none"> · 한국과 중국은 지리적으로 매우 인접하고 양국의 해운·항만·물류산업은 상호 의존성이 높은 분야로 양국 간 해운·항만·물류산업의 상호 협력에 대한 중요성은 매우 높음 · 특히, 화동(華東) 또는 장삼각(長三角) 지역이라고도 불리는 중국의 1시 3성(상하이시, 장쑤성, 저장성, 안후이성)은 한-중 전체 교역량의 40% 이상을 차지하는 한-중 경제 교역의 핵심지역으로 상하이는 세계 제1의 항만도시이자 글로벌 해운 네트워크의 핵심이고 상하이에 인접한 닝보 저우산항은 전 세계 항만 물동량 1위인 항만임 · 중국 정부가 최근 한국인에 대한 무비자 입국을 전격적으로 발표하여 2024년 11월 8일부터 대한민국 국민은 중국에 최장 15일 동안 비자 없이 체류가 가능하게 되었음 · 중국의 무비자 입국 허용으로 양국 간 인적 교류 활성화는 물론 비즈니스 목적의 방문이 더욱 원활해질 것으로 기대되고, 특히 경제 중심지인 상하이에 진출한 우리나라 선사, 항만공사, 선급 등 해운·항만·물류 기업들의 활동은 한층 더 활발해질 것이라고 예상됨 · 이에 따라 상하이에서 활동 중인 우리나라 선사, 항만공사, 선급의 업무 편의성이 크게 향상될 것이며, 우리나라와 중국 간 실질적인 협력 속도가 더욱 가속화될 것으로 전망됨 · 중국의 무비자 입국 허용을 발판 삼아 상하이에 진출한 우리나라 해운 및 항만 기업의 활동 범위와 교류 기회를 확대할 수 있도록 전 세계 해운·항만·물류 산업에서 차지하는 중국, 특히 상하이가 차지하는 비중을 고려할 때 주상하이 영사관, 상하이 주재 관련 기관과 지속적인 소통을 바탕으로 한 협력을 더욱 확대할 필요가 있음

업무②	2024. 11. 08.(금) MOU 체결식 및 공동세미나																												
수행계획	<div>□ MOU 체결식 및 공동세미나</div> <div>- 참석자<ul style="list-style-type: none">▶ KMI, 중국 SISI, 한국해운협회, 주재원 등 200명</div> <div>- 장소 : 중미신탁금융빌딩 18층</div> <div>- 주요 내용 :<ul style="list-style-type: none">▶ KMI-SISI MOU 체결* KMI-SISI 간 MOU가 2024년 12월 19일 만료 예정임▶ 주제발표'(EU ETS 제도 및 신규 환경 규제 대응 비용 추정','컨테이너 시장 동향 및 전망')* 매년 주제 발표 1건, 시황 발표 1건(시황은 컨테이너선과 건화물선을 주제로 순차적으로 발표)▶ 2025년 및 중장기 세계 해운시장 주요 이슈 논의</div> <table><tr><th>구분</th><th colspan="2">주요 내용</th></tr><tr><td rowspan="2"></td><td>MOU</td><td>KMI-SISI</td></tr><tr><td>기념촬영</td><td>주요 참가자</td></tr></table> <div>Session 1 국제 해운시장 전망</div> <table><tr><td rowspan="3">14:20~15:20</td><td>주제발표1</td><td>(한) 세계 및 중국 경제 형세 분석과 전망:박진오(朴振吾) 한국수출입은행</td></tr><tr><td>주제발표2</td><td>(중) 글로벌 건화물 해운시장 회고 및 전망: 사오펬이(邵隼伊) SISI</td></tr><tr><td>주제발표3</td><td>(한) 컨테이너 시장 동향 및 전망: 김병주(金炳柱) KMI</td></tr><tr><td>15:20~15:40</td><td>휴식</td><td>커피 브레이크</td></tr></table> <div>Session 2 미래 이슈 대응</div> <table><tr><td rowspan="2">15:40~16:20</td><td>주제발표4</td><td>(한) EU ETS 제도 및 신규 환경 규제 대응 비용 추정: 안영균(安泳均) KMI</td></tr><tr><td>주제발표5</td><td>(중) 해운물류시장의 디지털 전환과 대응: 쉬카이(徐凱) SISI</td></tr><tr><td>16:20~17:00</td><td>종합토론</td><td>(한) 김경훈(金徑勳) 한국해운협회, 이호춘(李昊春) KMI, (중) 중국선주협회 혹은 항만해운기업 대표(미정), 장용평(張永鋒) SISI 당시기 겸 국제해운연구소 소장</td></tr></table> <div>□ 선사간담회</div> <div>- 참석자<ul style="list-style-type: none">▶ KMI: 본원 출장자 전원▶ 한국해운협회: 출장자 전원(부회장, 이사, 차장)▶ 주상하이 선사대표(HMM, 장금(홍아), 팬오션, 고려해운, 남성, 동영해운, 동진해운, 천경해운 등)</div> <div>- 주요 내용 : 간담회</div>			구분	주요 내용			MOU	KMI-SISI	기념촬영	주요 참가자	14:20~15:20	주제발표1	(한) 세계 및 중국 경제 형세 분석과 전망:박진오(朴振吾) 한국수출입은행	주제발표2	(중) 글로벌 건화물 해운시장 회고 및 전망: 사오펬이(邵隼伊) SISI	주제발표3	(한) 컨테이너 시장 동향 및 전망: 김병주(金炳柱) KMI	15:20~15:40	휴식	커피 브레이크	15:40~16:20	주제발표4	(한) EU ETS 제도 및 신규 환경 규제 대응 비용 추정: 안영균(安泳均) KMI	주제발표5	(중) 해운물류시장의 디지털 전환과 대응: 쉬카이(徐凱) SISI	16:20~17:00	종합토론	(한) 김경훈(金徑勳) 한국해운협회, 이호춘(李昊春) KMI, (중) 중국선주협회 혹은 항만해운기업 대표(미정), 장용평(張永鋒) SISI 당시기 겸 국제해운연구소 소장
	구분	주요 내용																											
		MOU	KMI-SISI																										
		기념촬영	주요 참가자																										
	14:20~15:20	주제발표1	(한) 세계 및 중국 경제 형세 분석과 전망:박진오(朴振吾) 한국수출입은행																										
		주제발표2	(중) 글로벌 건화물 해운시장 회고 및 전망: 사오펬이(邵隼伊) SISI																										
		주제발표3	(한) 컨테이너 시장 동향 및 전망: 김병주(金炳柱) KMI																										
	15:20~15:40	휴식	커피 브레이크																										
	15:40~16:20	주제발표4	(한) EU ETS 제도 및 신규 환경 규제 대응 비용 추정: 안영균(安泳均) KMI																										
		주제발표5	(중) 해운물류시장의 디지털 전환과 대응: 쉬카이(徐凱) SISI																										
16:20~17:00	종합토론	(한) 김경훈(金徑勳) 한국해운협회, 이호춘(李昊春) KMI, (중) 중국선주협회 혹은 항만해운기업 대표(미정), 장용평(張永鋒) SISI 당시기 겸 국제해운연구소 소장																											
수행결과	<div>□ KMI-SISI MOU 체결식 및 2024년 KMI-SISI 국제해운포럼</div> <div>- 일시 : 2024년 11월 8일 14:00~14:10</div> <div>- 장소 : 상하이시 홍커우구 자푸로 8호 중미신탁금융빌딩 18층</div> <div>- 주요 결과<ul style="list-style-type: none">▶ KMI-SISI MOU 체결식<ul style="list-style-type: none">· 한국해양수산개발원 조정희 경영부원장, 상하이국제해운연구중심 장지예슈 비서장· 향후 5년 동안 한국해양수산개발원(KMI)과 상하이국제해운연구중심(SISI) 양자 간의 상호 협력 사항에 대한 양해각서 갱신▶ 2024년 KMI-SISI 국제해운포럼<ul style="list-style-type: none">· 「세계 및 중국경제 분석과 전망」, 한국수출입은행 상하이사무소 박진오 수석대표· 중국 정부는 미-중 갈등, 지정학적 리스크, 글로벌 공급망 재편 등의 외부 환경 변화에 따른 리스크에 대응하는 한편, 새로운 성장 동력을 확보하고 경제 구조를 최적화하기 위한 노력을 기울이고 있음· 개혁개방 이후 2008년 글로벌 금융위기 이전까지 30여년 동안 중국의 연평균 실질 GDP 성장률은 약 10%로 타 경제권 및 국가와 비교할 때 매우 빠른 속도로 성장하</div>																												

였으나, COVID-19, 러-우 전쟁 등 최근 외부 환경 변화로 투자와 수출 중심의 양적 성장보다는 내수 소비 중심의 질적 성장을 꾀하고 있음

- 지난해 중앙금융공작회의에서 부동산을 중심으로 한 금융 대책을 발표한 바 있으며, 중앙경제공작회의에서는 부동산, 지방정부 부채, 중소기업 부실 관리 등의 리스크를 관리하고 중국 경제 전체의 유효수요 진작을 촉진할 수 있는 정책을 발표함
- 글로벌 밸류체인 상의 중국은 전통적 제조강국은 독일, 일본, 한국의 고부가가치 중간재의 국산화율을 꾸준히 상승시켜 세계 시장 점유율을 확대하고 있으며, 생산 기능을 중심으로 한 스마일 커브의 후방(기술개발 및 디자인, 구매)과 전방(마케팅, 판매 및 서비스)에서의 역할을 확대하여 글로벌 밸류체인에서의 중국의 지위를 높여옴
- 현재 중국 경제는 피크차이나론 확산, 대내외 불확실성에 따른 수요 위축, 부동산 위기, 지방정부 부채 등의 이슈와 함께 미부선로(未富先老)라고 불리는 인구 고령화, 생산가능인구 감소와 같은 사회구조적 딜레마를 내포하고 있으며 이에 대한 해결 방안을 강구하고 있는 상황임
- 「글로벌 건화물 해운시장 회고 및 전망」, 상하이국제해운연구센터 사오펬이 선임애널리스트
 - 최근 5년(2019년~2024년) 간의 건화물 해운 시황은 2020년 BDI를 지지선으로 하여 꾸준히 1,000 포인트 이상을 기록하는 상황으로 케이프선 등의 대형선 운임이 현재의 시황을 주도하고 있음
 - 올해 건화물선 시장은 당초 예상보다 높은 수준의 운임 상승세를 보이고 있으며, 건화물선 해상물동량 역시 안정적인 성장세를 보이는 상황으로 화종별로는 철광석의 경우 중국 항만 재고량은 역사상 최고치에 근접한 수준이며 석탄 역시 중국과 인도가 수요 증가를 주도하고 있음. 미국의 곡물 생산량과 수출량 역시 견조한 증가세를 보이고 있음
 - 공급 측면에서는 선복량 증가율은 약 3% 수준으로 비교적 낮은 수준으로 유지되고 있으며 선속은 핸디, 수프라막스 등 소형 선박은 뚜렷한 감소세를 보이고 있으나 케이프선은 소폭 증가하는 추세로 나타났음. 선가 측면에서는 신조선 수주잔량과 신조선가 모두 상승하는 추세이며, 중고선 거래량과 중고선가 역시 상승 중임
 - 2025년 건화물선 시장은 수요와 공급 측면 모두 악화될 것이라 예상됨. 올해 건화물선 수요 성장을 주도한 철광석은 중국 부동산 위기의 영향으로 성장 동력 역할에 대한 의구심이 제기되고 있으나, 기니 시만두 철광석 광산 개장으로 톤마일 수요 증가 등의 긍정적 요인이 혼재된 상황임. 주요 건화물 화종인 석탄과 곡물은 안정적 움직임을 보일 것이라 예상됨. 공급 측면에서는 전체적으로 여전히 선복량 증가율은 낮은 수준일 것이라 예상되나 파나막스선 선복량은 뚜렷한 증가율을 보일 것으로 전망함
- 「컨테이너 해운시장 동향과 전망」, 한국해양수산개발원 김병주 전문연구원
 - 올해 컨테이너 시황은 SCFI를 기준으로 연평균 2,573 포인트로 지난해 대비 약 156% 상승한 것으로 나타났음. 이는 글로벌 주요 소비국의 대중국 관세 인상 발표로 조기 선적량이 증가하고 중동 지역의 지정학적 위험이 확대됨에 따라 가용 선대가 감소하여 예상을 벗어난 운임 급등 현상이 발생하였음
 - 컨테이너 시장 얼라이언스 체제는 3개의 얼라이언스(OCEAN, Gemini, Premier)와 1개 선사(MSC)로 재편될 예정으로 시장 내 경쟁 보다는 차별화 전략에 중점을 둘 것

으로 전망되고 있음. 특히 새롭게 출범할 예정인 Gemini는 정시성 향상, 기항 항만 수 축소, 허브&스포크 강화 등을 통한 서비스 차별화를 목표로 운영될 예정임

- 글로벌 경기 회복세로 인한 컨테이너선 수요가 증가하여 2025년 전 세계 컨테이너 물동량은 약 2.5% 증가할 전망이며, 항로별로는 북미 항로는 2.5% 증가, 유럽항로는 1.5% 증가, 인트라아시아가 3.8% 증가할 것으로 예상됨
- 컨테이너선 공급은 신조 인도량이 약 193만 TEU, 해체량은 약 20~30만 TEU로 예상됨에 따라 전체 컨테이너 선대는 약 5~6% 증가할 것으로 전망됨. 북미 항로와 인트라 아시아 항로의 투입 선대 전망은 타 항로 여건에 따라 유동적일 것이라 예상되지만, 유럽 항로는 전년 대비 약 3% 증가할 것이라 예상되며 EU-ETS 시행에 따라 친환경 신조선 중심으로 투입될 것으로 전망됨
- 글로벌 수요/공급 지수는 내년에도 여전히 100을 하회할 것이라 전망됨에 따라 공급 과잉에 따른 수급 불균형이 우려되는 가운데 홍해 사태로 인해 수급 불균형이 일시적으로 완화되고 있는 상황에 따라 내년도 SCFI는 약 1,400~1,700 포인트로 전망함
- 「EU-ETS 도입에 따른 할증요율 산정 연구」, 한국해양수산개발원 안영균 전문연구원
 - 유럽연합은 기후변화 대응을 위해 해운 분야에 배출권거래제(ETS)를 올해부터 도입하기 결정함에 따라, 올해는 배출량의 40%, 내년에는 70%, 2026년에는 전체 배출량이 배출권거래제의 대상이 될 예정임
 - 대표적인 유럽계 선사인 MSC는 배출권 거래가격인 EUA(European Union Carbon Emission Allowances) 지수를 사용하여 EU-ETS 할증료를 산정하는데, EUA의 3개월 평균값과 이산화탄소 배출 상수, 그리고 phase level을 곱한 값을 EU-ETS 할증료로 계산함
 - 또 다른 유럽계 선사 Mearsk는 MSC와는 달리 배출권 거래가격 EUA를 사용하는 대신 MGO 로테르담 연료유 평균가격과 380cst 싱가포르 연료유 평균가격의 차이를 사용하여 EU-ETS 할증료를 계산함
 - 이를 토대로 연구한 결과, 한국 해운업계는 MSC와 Mearsk의 EU-ETS 할증료 산정 방식 중 할증료 변동폭이 상대적으로 적은 MSC의 산정 방식을 선호하는 것으로 나타났다으며, 선종 및 선형 구분, 선령 그룹별 상수를 추가로 도입하여 유럽계 선사들의 산정 방식보다 공정하게 할증료를 분담할 수 있도록 하였음
- 「해운 물류 시장 디지털 전환과 대응」, 쉬카이 상하이국제해운연구센터 수석정보관 겸 해운정보연구소 소장
 - 중국은 80년대 동부 연안을 중심으로 수출 및 대외무역 경제가 진행됨에 따라 도로 교통 인프라 건설을 추진하였고, 2010년대에는 서부 지역을 개발함에 따라 철도 인프라 건설을 추진하였음. 2020년부터는 국내와 해외 시장을 연결할 수 있는 해상 운송과 복합 운송 인프라를 구축하였음
 - 이러한 물류 인프라 성장과 함께 무역 형태 역시 변화해왔음. 1978년부터 2010년까지는 OEM 생산-지정 파워더를 중심으로 하는 무역이 활발했었고 2011년부터 2019년까지는 ODM-전통 파워더 형태, 2020년부터는 OBM-디지털 물류 형태의 단계로 발달하였음
 - 중국은 제조업 경쟁력을 제고할 수 있는 국제 공급망 관리 역량을 강화한다는 계획을 향후 10년 간 추진할 것이며, 이 과정에서 약 1조 위안 규모의 신흥 시장인 스마트 물류 시장이 성장할 것이라고 예상되고 있음

- 과거 국가 간 물류 시장은 국제우편소포, 국제택배 등으로 구성되었으나, 전자상거래가 활발해짐에 따라 해외창고 물류, 국경창고 물류, 국제물류라인, 집화운송 등의 새로운 모델이 등장하였음
- 해운 디지털 전환은 주체, 자원, 프로세스, 문서, 무역의 분야에서 이루어지고 있으며, 코딩 통합, 온라인 등록, 표준화와 정밀화 및 자동화, 전자 문서, 온라인 거래 등의 디지털화 방식으로 추진되고 있음
- 대표적인 사례는 선하증권 등 선적 문서의 디지털화, ChatGPT 등의 대규모 AI 모델 도입, 공급망 각 요소에서의 물류 데이터 활용, 빅데이터를 활용한 국제 컨테이너 운송 네트워크 분석, 컨테이너 주요 항로 네트워크의 위험 지역 파악 등이 있음
- 「종합토론」
 - (한국무역협회 신선영 상하이지부 지부장)
 - ☞ 올해 글로벌 무역량은 증가할 것으로 예상되고 상품 무역량은 약 2.7% 증가할 것이라고 예상됨. 그러나 내년 글로벌 무역량은 보호무역주의 확산, 진영 간 무역 증가, 지정학적 위기 확대로 위축될 가능성이 있음.
 - ☞ 최근 미국 대통령으로 당선된 트럼프의 대외경제정책인 트럼프노믹스는 자국우선, 보호무역, 대중국 견제로 요약할 수 있으며 특히 멕시코산 자동차와 반도체 관련 조치가 잇따를 예정이라 알려져 있음. 이에 따라 중국은 USAMC 국가인 멕시코, 캐나다를 통한 우회수출을 확대할 전망이다.
 - ☞ 이렇게 보호무역주의가 확산되면서 진영 간 무역은 11% 감소할 전망이며 진영 내 무역은 4% 증가할 것으로 예상되고 있음.
 - ☞ 또한 최근 중동 지역에서의 지정학적 갈등이 확산됨에 따라 원유 공급과 해당 지역의 해상운송에 차질이 발생할 가능성이 높으며, 전 세계 해상 운송로 중 전 세계 해상 물동량의 약 20%가 통과하는 대만 해협이 봉쇄될 경우 한국과 일본에 큰 타격이 있을 것이라 예상됨
 - (상하이국제해운연구센터 장용평 당서기 겸 국제해운연구소장)
 - ☞ 올해 컨테이너선 시장은 홍해 위기로 인한 재고 소진 사태를 우려한 결과, 재고 보충 수요가 컨테이너선 시장을 지배했다고 평가할 수 있음. 선박 공급 측면에서는 운항 거리 증가라는 요인이 시황을 지지함.
 - ☞ 또한 홍해 위기가 장기화되면서 용선 비용이 상승함에 따라 컨테이너선 시장의 비용 구조와 가용 선박량이 변화했으며, 싱가포르 환적량이 대폭 증가하였음. 현재 중동 사태의 상황을 보면 이러한 컨테이너선 수급 상황은 단기적인 현상으로 볼 수는 없을 것다고 판단함.
 - ☞ 내년 컨테이너선 시장에서 주목할 만한 이슈는 제미니 얼라이언스 출범으로, 제미니 얼라이언스는 기항 항만 수 축소, 자체 항만 터미널 사용 확대 등을 골자로 운영될 것이라 예상되며, 한국 입장에서는 부산을 기항하지 않을 가능성도 높은 상황임
 - ☞ 특히 제미니 얼라이언스는 정시성을 서비스 차별화 포인트로 강조함에 따라 주요 간선 항로보다는 보조 항로 네트워크를 확대할 것이라 예상됨
 - ☞ 올해 컨테이너선 운임의 변동성은 홍해 위기로 인해 발생한 것으로 보이며, 향후 홍해 위기가 더욱 심화되더라도 이미 시장에 반영된 이벤트이므로 이로 인한 운임 변동폭은 크지 않을 것으로 보임

· (한국해양수산개발원 이호준 해운연구본부장)

- ☞ 올해 컨테이너선 시장은 공급 과잉 상태라고 볼 수 있지만, 홍해 위기에 따른 수에즈 운하 우회, 가뭄으로 인한 파나마 운하 통항 제한 등의 요인으로 컨테이너선 운임은 상승세를 보였음
- ☞ 금년 4분기부터는 공급 과잉으로 인한 운임 하락이 예상되나, 홍해 위기가 장기화되거나 새로운 공급망 위기 요인이 등장한다면 다시 운임이 상승할 가능성도 배제할 수 없는 상황이므로 운임 예측은 상당히 어려울 것이라 판단됨
- ☞ 올해 건화물선 시장은 컨테이너선 시장과 마찬가지로 양호한 시황을 보였으며, 내년에는 철광석, 석탄 등의 주요 건화물 수요가 자국 석탄 생산량 증가, 재생에너지 확대 등으로 둔화될 가능성이 높다고 보임
- ☞ 특히 최근 급격한 경제 성장세를 보이고 있는 인도의 건화물 수요가 주목받고 있지만, 중국의 수요를 완전히 대체하기에는 아직 역부족이라고 보임
- ☞ IMO 규제에 따른 저속운항 지속, 중국의 곡물 수입처 다변화와 같은 요인은 내년 건화물선 시장에 긍정적으로 작용할 것이라고 보이며, 트럼프 당선 등의 이벤트는 아직 방향성에 대한 분석이 필요한 상황이라고 보임

· (한국해양수산개발원 이호준 해운연구본부장)

- ☞ 올해 컨테이너선 시장은 공급 과잉 상태라고 볼 수 있지만, 홍해 위기에 따른 수에즈 운하 우회, 가뭄으로 인한 파나마 운하 통항 제한 등의 요인으로 컨테이너선 운임은 상승세를 보였음
- ☞ 금년 4분기부터는 공급 과잉으로 인한 운임 하락이 예상되나, 홍해 위기가 장기화되거나 새로운 공급망 위기 요인이 등장한다면 다시 운임이 상승할 가능성도 배제할 수 없는 상황이므로 운임 예측은 상당히 어려울 것이라 판단됨
- ☞ 올해 건화물선 시장은 컨테이너선 시장과 마찬가지로 양호한 시황을 보였으며, 내년에는 철광석, 석탄 등의 주요 건화물 수요가 자국 석탄 생산량 증가, 재생에너지 확대 등으로 둔화될 가능성이 높다고 보임
- ☞ 특히 최근 급격한 경제 성장세를 보이고 있는 인도의 건화물 수요가 주목받고 있지만, 중국의 수요를 완전히 대체하기에는 아직 역부족이라고 보임
- ☞ IMO 규제에 따른 저속운항 지속, 중국의 곡물 수입처 다변화와 같은 요인은 내년 건화물선 시장에 긍정적으로 작용할 것이라고 보이며, 트럼프 당선 등의 이벤트는 아직 방향성에 대한 분석이 필요한 상황이라고 보임

· (COSCO Shipping 예위망 물류공급망 상하이지역 당서기 겸 부총경리)

- ☞ 중국의 해운 분야에 대한 디지털 전환은 현재 중국 정부에서 국가 차원으로 추진 중인 목표로 COSCO Shipping은 현재 탑-다운 방식으로 디지털 전환을 추진 중임
- ☞ 전자선하증권은 이미 추진했으며, 최근에는 빅데이터를 활용한 디지털 전환의 기초를 마련하기 위해 COSCO Shipping과 바이두 그룹이 협력해서 디지털로의 전환을 추진 중이고, 원스탑 배차 서비스를 위해 노력하고 있음
- ☞ 현재 서구권에서는 코카콜라, P&G 등의 기업을 중심으로 물류 부문의 디지털 전환이 진행 중으로, 제조업과 물류업의 디지털 전환이 서로 심층적인 단계에서 융합되어 진행되고 있는 상황임. 특히 향후 로봇 도입을 위해서는 제조업과 물류업이 디지털 전환 부분에서 협력하는 것은 매우 중요함

☞ 디지털 전환을 위해서는 무엇보다도 항만 분야에서의 표준화가 필수적이라고 할 수 있는데, 현재 항만별로 추진되고 있는 항만 무인화 역시 표준화를 통한 일관적인 체계를 갖추는 것이 급선무임

☞ 디지털 전환과 무인 표준화 등이 완성 단계에 이르면 전 세계 물류 비용이 크게 절감될 것으로 예측되며, 향후 COSCO Shipping은 화웨이와도 협력을 시작할 계획을 가지고 있음

· (한국해운협회 김경훈 이사)

☞ IMO, EU와 같은 국제기구의 환경 규제는 시장 여건이나 기술 수준보다 앞서가는 경향이 강하며, 이로 인해 국제기구의 환경 규제는 선사들에게 큰 부담으로 작용하고 있음

☞ 특히 친환경 선박의 경우에는, 친환경 선박의 신조를 위한 자금 조달이 매우 힘들 것으로 예상되고 있으며 친환경 선박을 건조할 조선소 역시 부족한 상황이라 규제 충족을 위한 현실적인 여건이 갖추어지지 않은 상황이라 보임

☞ 또한, EU-ETS로 인한 발생하는 비용은 현재 선사들이 부담하고 있는 상황이라 국제기구의 환경 규제에 따른 선사들의 부담을 해결하기 위해 중국의 해운업계와 한국의 해운업계가 협력할 필요가 있음

☞ 한국해운협회는 그동안 일본, 노르웨이, 덴마크, 영국 등의 선주협회와 협력해왔으며, 올해 중국선주협회와도 MOU를 체결했으므로 매년 한-중 양자회담, 공동 세미나, 양국 간 정보 공유를 추진할 계획을 가지고 있음. 특히 앞서 언급한 EU-ETS에 대한 공동 대응도 계획 중임

KMI-SISI MOU 체결식 및 2024년 KMI-SISI 국제해운포럼 사진







□ 2024년 주상하이 선사 간담회

- 일시 : 2024년 11월 8일 18:00~20:00
- 장소 : 상하이시 구베이 인팅루 66호 빈치플라자 4층 지하문
- 참석자
 - KMI : 조정희 경영부원장, 이호춘 해운연구본부장, 김태일 중국연구센터장, 황수진 해운시장연구실장, 안영균 전문연구원, 김병주 전문연구원, 최영재 연구원
 - 한국해운협회 : 양창호 부회장, 김경훈 이사, 이종화 차장
 - 한국산업연구원 북경사무소: 김재덕 수석대표
 - 선사 : HMM 임종석 상해지점장, 장금상선 임재진 본부장, 고려해운 박범수 대표, 팬오션 방상두 동사장, 흥아해운 박종석 법인장, 동진상선, 엄정식 수석대표, 천경해운 오동렬 법인장, 범주해운 조상빈 대표, 태양상선 윤정민 대표
- 주요 내용
 - 최근 정치, 경제, 환경, 기술과 관련된 불확실성이 고조되고 지정학적 긴장과 기후 변화로 인해 전 세계 양대 운하의 통항이 어려워지고 무역 패턴이 변화하는 등의 해상 공급망 위기가 대두됨에 따라 해운시장 역시 급격한 변화를 겪고 있음
 - 중국 또한 COVID-19 팬데믹 이후 2021년恒大그룹 파산 위기 등을 거치면서 부동산 부문을 중심으로 여러 리스크가 현실화되었고, 미국을 중심으로 한 디커플링 및 디리스팅 전략으로 중국에 있던 다국적기업들의 생산기지가 타 개발도상국으로 이전하는 등 투자 부문 역시 부진한 모습을 보이면서 예전과 같은 10% 이상의 성장세는 더 이상 기대하기 어려운 상황에 접어들었다고 보임
 - 전 세계 경제 역시 팬데믹 이후 인플레이션 심화와 미국의 고금리 기조로 인해 위축되는 모습을 보여주었으며 중국 또한 실업률 상승, 과잉생산 등으로 당초 경제성장률 목표인 GDP 5% 성장 달성이 요원해지면서 중국 정부가 지방정부 재정지원을 중심으로 경기 부양책을 잇따라 발표하는 등 경기 회복에 힘쓰고 있음
 - 이에 따라 올해 4분기에는 부동산 및 소비 부문이 개선되는 움직임으로 보이고 있으나 갈수록 심화되는 불확실성에 대응하기 위해서 녹색 해운, 디지털 전환 등의 추세를 적극적으로 수용하는 한편, 한국과 중국 양국의 해운 분야에 대한 협력을 위해 상하이 주재 선사와 한국해양수산개발원의 더욱 긴밀하게 교류를 확대할 필요가 있음



* 업무별 수행 결과는 각 700자 이내로 작성(관련 사진, 도표 필요시 추가)

* 보고서 총 분량은 10페이지 내외로 작성(필요시 조정)

주제발표 3. 컨테이너 시장 동향 및 전망(김병주 전문연구원)



추진 배경 및 목적

수출 배경

EU ETS 제도 개편에 따른 EU 배출권 거래제 확대, 경제적 부담 최소화

수정 목적

수정안, 개정된 EU ETS 법규 조준
업종 특성 반영 적용 기준 적용

기대 효과

수출과 환율변동에 따른 국내
기업의 배출권 가격 상승
기대

EU ETS 제도 개편에 따른 EU 배출권 거래제 확대, 경제적 부담 최소화

수정안, 개정된 EU ETS 법규 조준 업종 특성 반영 적용 기준 적용

수출과 환율변동에 따른 국내 기업의 배출권 가격 상승 기대

수출과 환율변동에 따른 국내 기업의 배출권 가격 상승 기대

수출과 환율변동에 따른 국내 기업의 배출권 가격 상승 기대

수출과 환율변동에 따른 국내 기업의 배출권 가격 상승 기대

수출과 환율변동에 따른 국내 기업의 배출권 가격 상승 기대

수출과 환율변동에 따른 국내 기업의 배출권 가격 상승 기대

```

graph TD
    A[EU ETS 할로로 추정 방법] --> B[1. EU ETS의 수급  
가이드라인 작성과 할로로 산정하기  
EU ETS 배출권 할로로 산정하기]
    B --> C[2. 2013년 실적 분석  
EU ETS 배출권 할로로 산정하기  
EU ETS 배출권 할로로 산정하기]
    C --> D[3. EU ETS 배출권 할로로 산정하기  
EU ETS 배출권 할로로 산정하기]
    D --> E[4. EU ETS 배출권 할로로 산정하기  
EU ETS 배출권 할로로 산정하기]
    E --> F[5. EU ETS 배출권 할로로 산정하기  
EU ETS 배출권 할로로 산정하기]
  
```

EU ETS 할로로 추정 방법

1. EU ETS의 수급 가이드라인 작성과 할로로 산정하기
EU ETS 배출권 할로로 산정하기
2. 2013년 실적 분석
EU ETS 배출권 할로로 산정하기
EU ETS 배출권 할로로 산정하기
3. EU ETS 배출권 할로로 산정하기
EU ETS 배출권 할로로 산정하기
4. EU ETS 배출권 할로로 산정하기
EU ETS 배출권 할로로 산정하기
5. EU ETS 배출권 할로로 산정하기
EU ETS 배출권 할로로 산정하기

선종별 CO ₂ 배출량	
전종	131 전종 CO ₂ 배출량(ton/year)
경제 전략	0.005750
건물보전	0.01442
유류종	0.004381
에너지-나선	0.004725

[illegible][illegible]

매출권 거래가격(EUA) 분석

EUA 가격

최종 결정된 EUA 가격과 KESU 가격

연도	가격 (€)
2005	12.77
2006	20.15
2007	33.49
2008	25.40
2009	25.40
2010	25.40
2011	25.40
2012	25.40

KESU Index

EU ETS에 준하는 가격을 반영한 KESU 가격

연도	가격 (₩)
2005	1,277
2006	2,015
2007	3,349
2008	2,540
2009	2,540
2010	2,540
2011	2,540
2012	2,540

출처: EU ETS 가격, 한국거래소, 한국 전력 및 온실가스 시장 운영위원회

연차별 EUA ETS 가격 추이 (단위: €/톤) (출처: Emissions Trading System (ETS) 가격 추이, 2013년 1월 10일 기준)

KESU 가격 추이 (단위: ₩/톤) (출처: KESU 가격 추이, 2013년 1월 10일 기준)

연차별 KESU ETS 가격 추이 (단위: ₩/톤) (출처: KESU 가격 추이, 2013년 1월 10일 기준)

연차별 KESU ETS 가격 추이 (단위: ₩/톤) (출처: KESU 가격 추이, 2013년 1월 10일 기준)

[illegible]

유조선 선형별 EU ETS 합증표

Paramex

유조선 Paramex에 의해 발급 EU ETS 합증표 1,440톤 (2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지)

유조선 Paramex에 의해 발급 EU ETS 합증표 1,440톤 (2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지)

ULCC

유조선 합증표 발급원인 ULCC 6선구 1호선구 2호선구 3호선구 4호선구 5호선구

2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지

비교 분석

유조선에 의해 발급 EU ETS 합증표 1,440톤 (2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지)

유조선에 의해 발급 EU ETS 합증표 1,440톤 (2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지)

발급원	발급량 (단위: 천톤)
Paramex	1,440
ULCC	1,440

Paramex: 2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지
 ULCC: 2012년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지

선형별 1일 평균 DWT당 EU ETS 합계로 비교

선형	선형별 1일 평균 DWT당 EU ETS 합계 (천톤)
1000	800
1500	750
2000	700
2500	650
3000	600
3500	550
4000	500
비선형	1000

■ 선형별 1일 평균 DWT당 EU ETS 합계 (천톤)
