

월간

## KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 1월 20일

No. 1

## 이슈와 동향 ————— 01

- 트럼프 재선 하 LNG 프로젝트의 새로운 국면-드류리 운임 및 데이터 분석 ..... 1
- 새로운 업태: 선박 급유 시장 "친환경 추세를 반영함(迎碳而上)" ..... 5

## 해양수산뉴스 ————— 10

- 서부 육해 신통로 철도 해상 컨테이너 복합 운송 사상 최대 .. 10
- 2025년 중국 중대한 교통 운수 공사 건설 예정 ..... 11
- 중국 최초 선박용 암모니아 연료 주입 대련에서 완료됨 ..... 13

## 포커스 ————— 14

- 중국 언론사가 바라본 2024년 해운업 이슈 12가지 ..... 14

## 통계 및 자료 ————— 20

- 경제 일반/주요 컨 항만 물동량/조선 ..... 20





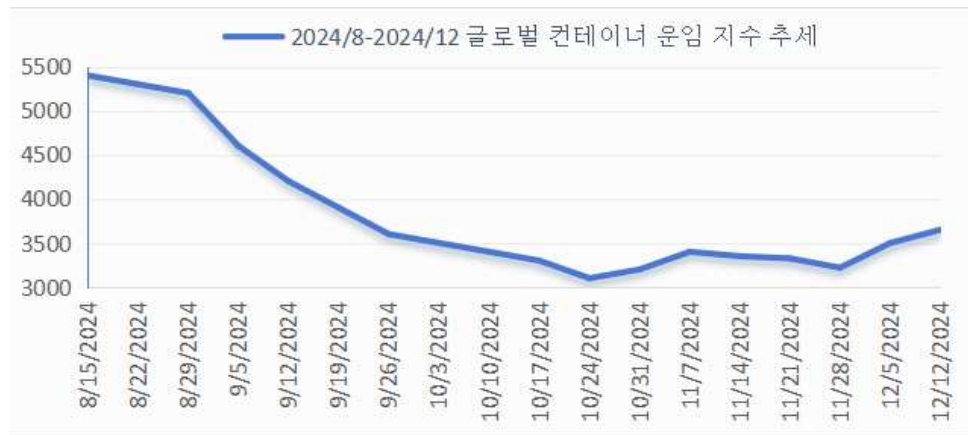
## 이슈와 동향

### 트럼프 재선 하 LNG 프로젝트의 새로운 국면

#### -드류리 운임 및 데이터 분석1)

드류리(Drewry)의 최근 보고서에 따르면 트럼프가 미국 대통령에 재선되면서 액화 천연가스(LNG) 해운 시장이 부상할 것으로 기대가 되고 있다. 트럼프의 LNG 지원 정책은 LNG 프로젝트의 최종 투자 여부(Final Investment Decisions)와 미국 LNG 무역의 발전을 둔화시켰던 바이든 정부 시절 미국 LNG 수출 허가 및 승인에 대한 장벽을 허물 수 있을 것으로 기대된다. 드류리는 LNG 시장의 성장 모멘텀이 2025년 하반기에 나타날 것으로 보고 있다. 아울러 미중 무역전쟁과 지정학적 문제 등으로 LNG 운항과 관련 프로젝트 개발에 불이익을 줄 수 있을 것으로 보고 있다.

(단위:달러/FEU)



자료: 张婉瑶(2024.12.30.), 特朗普再次当选LNG航运出现转机—德路里运价及数据分析, 中国航务周刊, 제53호.

#### 1. 미 신(新)•구(旧) 정부 정책이 LNG 생산 능력에 미치는 영향

바이든 정부는 올해 1월부터 미국 LNG 수출 허가증 발급을 중단했으며, 이 조치는 LNG 프로젝트 FID 및 관련 시장 거래의 승인을 늦췄다. 드류리의 FID 연구에 따르면, 2024년에 FID를 획득할 것으로 예상되었던 프로젝트의 생산 능력은 약 1억 톤으로 부득이하게 지연되었으며, 그 중 예비 최종 투자 결정(프리-FID) 생산 능력의 50% 이상이 미국에 있다. 또한 FID의 지속적인 둔화는 여러 프로젝트의 마감일을 2030년까지 연기하고 계획된 일부 생산 능력을 취소하는 결과를 초래했다. 2024년 미국 LNG 공급 계약의 체결량은 2023년에 비해 크게 감소했다. 2024년 11월 말 기준으로 미국은 올해 연간 520만 톤의 공급 계약에 서명했으며, 이는 2023년도 2120만 톤에 비해 크게 감소했다. 드류리의 FID 연구에 따르면, 2024년에 FID를 획득할 것으로 예상되었던

2025년 1월 20일  
제 1 호

1) 张婉瑶(2024.12.30.), 特朗普再次当选LNG航运出现转机—德路里运价及数据分析, 中国航务周刊, 제53호.



## 이슈와 동향

프로젝트의 생산 능력은 약 1억 톤으로 부득이하게 지연되었으며, 그중 예비 최종 투자 결정(프리-FID) 생산 능력의 50% 이상이 미국에 있다. 또한 FID의 지속적인 둔화는 여러 프로젝트의 마감일을 2030년까지 연기하고 계획된 일부 생산 능력을 취소하는 결과를 초래했다. 2024년 미국 LNG 공급 계약의 체결 양은 2023년에 비해 크게 감소했다. 2024년 11월 말 기준으로 미국은 올해 연간 520만 톤의 공급 계약에 서명했으며, 이는 2023년도 2120만 톤에 비해 크게 감소했다.

트럼프 행정부가 LNG 프로젝트에 대한 허가 및 승인을 확대하면 2030년까지 미국의 연간 생산 능력은 약 3억 2천만 톤을 초과할 것으로 예상된다. 내년부터 FID 프로세스가 가속화되고 더 많은 LNG 프로토콜이 이러한 모멘텀을 촉진할 것으로 예상된다. 그럼에도 불구하고 미국 LNG 시장의 회복은 점진적일 것으로 예상되며 일부 잠재적 프로젝트는 2025~2026년도에 FID 단계에 도달할 것으로 예측된다.

향후 몇 년 동안 프리-FID 생산 능력이 승인됨에 따라 2030년 말까지 미국의 연간 생산 능력은 3억 2천만 톤을 초과할 것으로 예상된다. 한편, 새로운 프로젝트가 프리-FID의 승인을 받지 못한다고 가정하면, 미국의 연간 LNG 생산 능력은 1억 7,400만 톤(현재 운영 및 건설 중인 생산 능력만 고려)에 도달한다.

미국 연방에너지규제위원회(FERC)의 프리-FID 계획 생산량(약 1억 9000만 톤/년) 승인으로 LNG 선에 대한 수요가 증가해 신규 LNG선 발주가 촉발될 것으로 예상된다. 이에 따라 드류리는 다음과 같은 이유로 대부분의 발주가 중국 조선소로 이동할 것으로 예상하고 있다. 첫째, 한국 조선소의 선박이 부족하여 도크 배치가 어렵다. 둘째, 중국 조선소의 수가 많을 뿐만 아니라 기술력, 전문 인력, 경쟁력 있는 가격 책정 측면에서 지속적으로 향상되고 있다. 셋째, 미국 LNG 프로젝트에서 중국의 역할이 날로 강화되고 있다. 넷째, 한국과 중국 조선소 간의 경쟁이 심화되고 있다.

## 2. LNG 최대 수출입 국간의 경쟁

트럼프 대통령이 재선에 성공하면서 미중 간 2차 무역전쟁이 벌어질 수 있다는 시장의 우려가 커지고 있다. 분석 결과에 의하면, 미국이 중국 상품에 새로운 관세를 부과하면 중국은 LNG 수입을 카타르, 러시아, 호주 등 다른 공급국으로 돌릴 수가 있다. 이러한 변화는 미국 LNG에 대한 수요를 감소시킬 뿐만 아니라 이들 국가의 항해 거리가 미국에 비해 더 짧기 때문에 해운 수요의 감소로 이어질 수도 있다.

트럼프의 재선이 LNG 무역에 긍정적인 영향을 미칠 수 있지만 중국은 지난 몇 년 동안 무역 패턴의 변화를 배경으로 LNG 무역이 관세의 영향에 미미할 것이라는 입장이다. 미국은 최대 LNG 수출국이 되었으며 중국은 2023년에 최대 구매자로서의 위치를

2025년 1월 20일

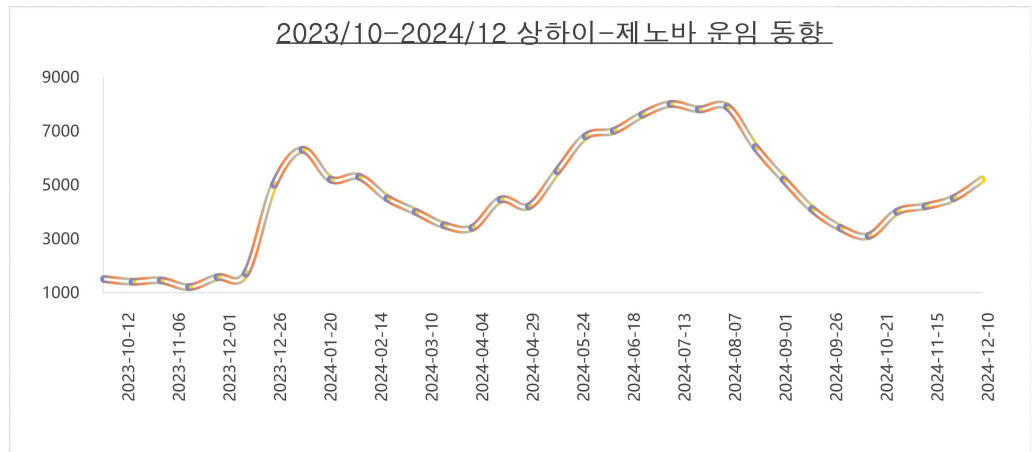
제 1 호



## 이슈와 동향

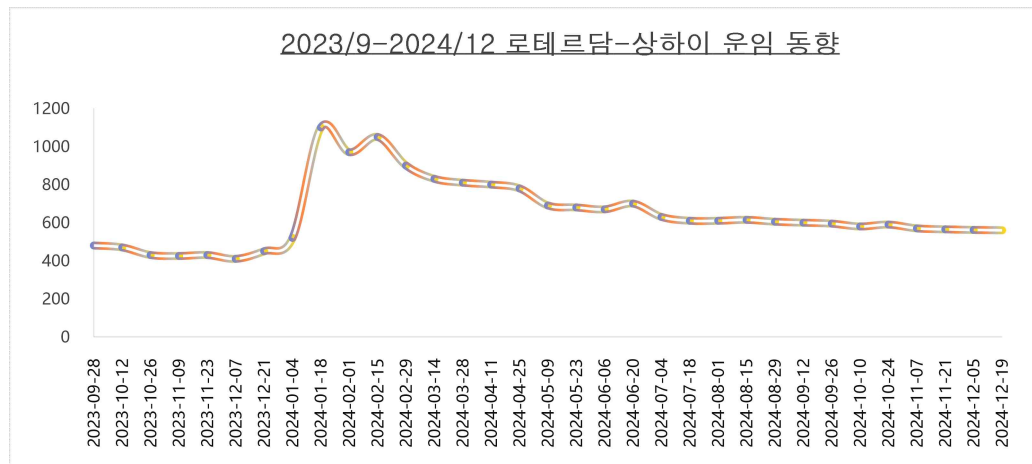
다시 확립했다. LNG는 최근 몇 년 동안 미국에서 수입이 가장 높은 산업 중 하나로 손꼽힌다. 세계 LNG 무역이 비약적으로 발전함에 따라 특히 판매자 간의 경쟁이 심화되고 대규모 액화 생산 능력 건설 및 시장 공급 과잉의 경우, 각국은 보다 협력적인 방법을 채택할 전망을 보이며 이러한 추세는 2030년경에 나타날 것으로 보인다.

(단위: 달러/FEU)



자료: 张婉璐(2024.12.30.), 特朗普再次当选LNG航运出现转机—德路里运价及数据分析, 中国航务周刊, 第53号

(단위: 달러/FEU)



자료: 张婉璐(2024.12.30.), 特朗普再次当选LNG航运出现转机—德路里运价及数据分析, 中国航务周刊, 第53号

미국이 최대 LNG 판매자 지위를 유지하려면 구매자의 안정적 확보가 필수이다. 아시아는 향후 5년 동안 LNG 수요의 중심이 될 것이며 특히 중국과 인도의 LNG 수요가 크게 증가할 것으로 예상된다. 드루리의 데이터에 따르면 중국은 2021년부터 미국과 많은 수의 LNG 거래 계약을 체결했으며 공급 기간은 2040년까지 연장되었다. LNG 업계의 경쟁이 점점 격화되는 현시점, 중국은 LNG 시장의 최대 구매자로서 미국은 자국의 미래 공급에 손해를 끼치기를 원하지 않을 것으로 예상된다.



## 이슈와 동향

중국과 미국의 공급 계약에 따라, 중국은 향후 20년 동안 미국 LNG에 대한 조달을 크게 늘려 LNG 무역 분야에서 협력 관계를 강화할 것으로 예상된다. 2021년부터 2024년까지 중국은 연간 2,600만 톤의 신규 공급 계약을 체결했다. 트럼프 대통령의 재집권 이후 미국 LNG 프로젝트 승인이 시작되면서 더 많은 프로젝트가 순차적으로 승인될 것으로 보인다.

드류리는 트럼프 대통령이 현재의 잠정 중단 조치를 해제하려는 움직임이 LNG 프로젝트의 최종 투자 결정(FID) 승인을 점차 늘리는 과정이 될 것이기 때문에 당장 시장에 새로운 모멘텀을 가져오지는 않을 것으로 보고 있다. 2025년 중반 이후 트럼프가 관련 장벽을 허물 수 있게 되면서 시장은 어느 정도 성장 추진을 얻게 될 것으로 보인다. 규제 장벽이 LNG 개발을 결정하는 유일한 요인이 아니며 자금 조달, 계약 활동, LNG 운송선 수요 및 국제 무역 정책과 같은 다른 요인도 LNG 시장의 진행에 영향을 미친다. 관세나 무역전쟁이 일어난다면 무역 패러다임이 바뀔 수 있다. 특히 미·중 양대 경제 대국 간의 무역전쟁은 LNG 운항에 악영향을 미칠 수 있다. 동시에 러시아에 대한 미국의 강력한 제재는 미국의 LNG의 유럽 유출을 방해할 수 있다.





## 이슈와 동향

### 새로운 업태: 선박 급유 시장 "친환경 추세를 반영함(迎碳而上)"<sup>2)</sup>

제2회 푸둥 해운주간 '스마트 퓨처·해운 카니발(智领未来·海韵嘉年华)' 운항생태대회에서 선박 연료 시장이 화제의 주제가 되었다. 전문가들의 분석에 따르면 2030년까지 전 세계 선박 연료는 여전히 재래식 화석 연료가 위주이고 2030년 이후에는 재래식 화석 연료와 친환경 선박 연료의 병행 발전기이며 2040년 이후에는 대규모 대체 개발 단계에 진입하여 친환경 에너지가 점차 지배적인 위치를 차지하게 된다. 선박 석유 공급 시장이 "친환경 추세를 반영함(迎碳而上)"에 따라 많은 중국 기업이 친환경 에너지 개발에서 새로운 비즈니스 기회를 모색하고 있다.

#### 1. 현황 : 선박 연료 수급 긴박

전 세계적으로 기후 변화 문제에 관한 관심이 높아짐에 따라, 세계 무역의 중요한 기둥으로서 해운 산업의 친환경화가 시급하다. 현재 국제해사기구(IMO)는 해운 산업의 탄소 배출을 줄이고 친환경 발전을 촉진하는 것이 대부분 전문가의 의견이다. 머스크와 같은 거대 해운사는 2040년까지 NET-ZERO를 달성한다는 목표를 설정했으며 2030년까지 무역 화물의 1/4을 친환경 연료로 운송할 계획이다.

해운 산업의 친환경 변혁은 기후 변화에 대응할 필요가 있을 뿐만 아니라 산업의 지속 가능한 발전을 위한 불가피한 선택이기도 하다. 전 세계 제품과 원자재 무역의 약 82%가 해운 산업에 의존하고 있으며, 에너지 수요의 99%가 화석 연료가 사용된다. 2023년 전 세계 해운 산업의 온실가스 배출량은 약 83억 3400만 톤으로 전 세계 총배출량의 약 2.2%를 차지한다. IMO의 예측에 따르면, 조치를 취하지 않으면 2050년에 해운 산업의 온실가스 배출량이 최대 250% 증가할 수 있다. 따라서 친환경 변혁은 해운 산업이 기후 변화에 미치는 영향을 줄이는 데 매우 중요한 역할을 한다.

선박 연료 공급의 친환경 전환이 시급하지만, 현재 화석 연료가 여전히 지배적이다. 중국선박연료유한책임공사(中国船舶燃料有限责任公司) 기업 발전부 총경리인 텐밍(田明)은 공급 측면에서 볼 때, 전 세계 선박 연료 공급량이 최근 20년 동안 계속 감소하고 있다고 전했다. 주요 급유항만인 중동의 푸자이라(Fujairah), 싱가포르 잔류유, 유럽의 로테르담(Rotterdam), 암스테르담(Amsterdam), 앤트워프(Antwerp) 및 미국의 연료유 재고가 모두 하락하는 추세이다.

오늘날 전 세계적으로 선박 연료의 연간 생산량은 5억 톤에 가깝고 약 3억~4억 톤이

2025년 1월 20일

제 1 호

2) 航运交易公报 (2024.12.10.), 新业态: 船供油市场“迎碳而上”, [https://www.sohu.com/a/834958408\\_155167](https://www.sohu.com/a/834958408_155167)(검색일: 2024.01.10.)



## 이슈와 동향

공개 시장에서 거래되고 있으며 공급량이 빠듯해지고 있다. 수요 측면의 관점에서 볼 때, 전 세계 선박 연료 수요는 꾸준히 증가하고 있다. Ship&Bunker에 따르면, 전 세계 선박 연료 수요는 1분기 6.4%, 2분기 1.9%, 상반기 4.15% 증가해 연간 성장률이 5%를 넘어설 것으로 예상된다. 싱가포르항의 수요는 10월까지 8% 증가했고 다량의 선박이 아프리카 희망봉(Cape of Good Hope)으로 우회함에 따라 서아프리카와 중동 항구의 급유량도 어느 정도 증가했다. (표 1)

[표 1] 전 세계 17개 주요 선박 급유 항구 급유량

(단위:%)

항만	2024년 2분기 전년 동기 대비
뉴욕	21
로스앤젤레스/롱비치	8
미국의 만	-1
파나마	-1
로테르담, 암스테르담, 안트베르펜	-8
지브롤터	8
터키	-2
카나리아 제도	38
서아프리카	12
남아프리카	-32
푸자이라	8
러시아	-16
한국	12
일본	-21
중국 저우산(舟山)	0
홍콩	-1
싱가포르	4

자료: 航运交易公报 (2024.12.10.)(검색일: 2025.01.10)

선박 연료유의 수요량은 왜 좋아졌을까? 텐밍(田明)은 홍해항로의 위기로 바브엘만 데브 해협(the Madab Strait)을 통과하는 선박이 줄어들었고 컨테이너선 대부분이 아프리카 희망봉으로 우회했고 유조선과 천연가스 수송선도 이와 같은 방식을 채택했다고 했다. 아시아 내지 유럽 또는 미국 동해안까지의 항로는 경유로 인해 2000~3500해리(약 6480km)로 7~10일 정도 소요된다. 국제에너지기구(IEA)는 전 세계 해운 산업이 경로 변경으로 인해 추가로 소비하는 연료가 하루 50만 배럴이며 2024년에는 선박 연료유에 대한 세계 수요가 최소 600만 톤 증가할 것으로 보고, 더 길어진 항해로 인해 탄소 배출량이 급격히 증가하여 전 세계 선단의 연간 탄소 배출량이 4.5% 증가할 것으로 보고 있다. 그러나 텐밍(田明)은 선박용 연료유에 대한 전 세계 수요가 최고조에 달했다는 견해를 밝히고 있다.

연료유 급유 시장에서 세계 선박 연료 시장의 주요 급유항만의 위상은 크게 변하지



## 이슈와 동향

않았다. 2023년 세계 10대 선박 급유 항구 중 싱가포르가 1위를 차지했고 연간 급유량은 5,182만 톤을 차지했다. 중국은 상하이항(上海港), 홍콩항(香港港), 저우산항(舟山港) 등 3개 항구가 10위권에 진입했다. (표 2)

[표 2] 2023년 세계 10대 선박 급유 항구

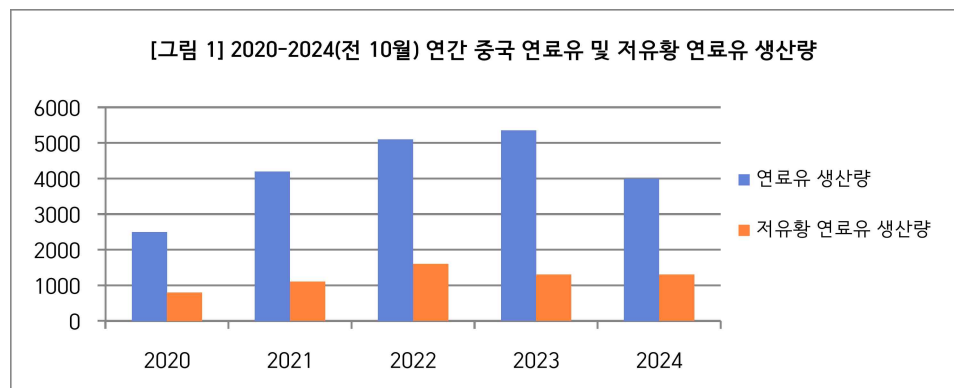
(단위:백만 톤)

순위	국가	항만	2023년 총량
1	싱가포르	싱가포르	51.82
2	네덜란드	로테르담	9.81
3	아랍 에미리트	푸자이라	7.48
4	중국	저우산	7.04
5	벨기에	안트베르펜-브뤼허	6.15
6	한국	부산	5.78
7	중국	홍콩	5.10
8	파나마	파나마	4.91
9	영국	지브롤터	4.54
10	중국	상하이	3.41

자료: 航运交易公报 (2024.12.10.)(검색일: 2025.01.10)

중국 선박 연료 시장에서 연료유 생산량은 크게 감소했고 저유황 선박 연료 생산량은 조금 증가했다. 중국 세관 데이터에 따르면, 2024년 10월 중국의 수입 연료유 총량은 2,431만 9,300톤으로 지난해보다 7.72% 증가했고 정제 원료에 사용되는 수입 연료유 총량은 2,033만 9,900톤으로 지난해보다 5.05% 증가했으며 보세 선용 연료유 수입량은 398만 8,400톤으로 지난해보다 23.74% 증가했다. 2024년 10월 보세 선용 연료유(디젤유 제외) 수입량은 63,500톤으로 2년 동안 최고치를 기록했다. (그림 1)

(단위:만 톤)



자료: 航运交易公报 (2024.12.10.)(검색일: 2025.01.10.)





## 이슈와 동향

### 2. 추세: 연료 전환 가속화 단계 진입

노르웨이선급(DNV) 중국지역 디지털전환 책임자 및 중국지능센터 총경리 류샤오펑(刘小峰)은 노르웨이선급이 해운 시장, 특히 신조선 시장에서 일정량의 친환경 에너지 비축량을 보유하고 있음을 기반으로 3년 안에 연료 전환이 가속화될 수 있다고 밝혔다. 클락슨(Clarkson)에 따르면, 2024년 10월 전 세계 1910척(1억200만 DWT)의 신규 선박 수주 중 643척(5050만 DWT)의 신규 선박이 친환경 에너지 선박으로 50.0%를 차지해 지난해의 39.6%를 초과했다. 이 데이터는 신조선 시장에서 친환경 에너지를 사용하는 선박의 비율이 절반에 도달했음을 보여주고 이는 친환경 에너지 선박이 중요한 위치를 차지하고 있음을 나타낸다. 기존 데이터에 따르면, 선박 수주에서 친환경 에너지 선박이 차지하는 비율은 2016년 8.2%에서 2021년 32% 내지 2022년 54%로 계속 증가하고 있다.

클락슨의 통계에 따르면, 친환경 에너지를 사용하여 추진 장치를 구성할 수 있는 선박의 비율이 7.3%로 증가했는데 이 수치는 2017년의 2.5% 및 2022년 초의 4.7%보다 높아졌다. 현재 LNG 추진선 1,220척, 메탄올 추진선 43척, LPG 추진선 132척, 배터리/하이브리드 추진선 607척 등 총 2,074척의 친환경 에너지 선박이 있다. 톤 단위로 계산하면 LNG 선박이 37.5%, 메탄올 추진 선박이 9.3%, LPG 추진 선박이 2.1% 차지한다. 친환경 에너지 중 현재 선박용 LNG가 선박 연료 공급에서 지배적인 위치를 차지하고 있다. 텐밍이 제공한 데이터에 따르면, 2023년 친환경 에너지는 전 세계 연료 소비량의 6.48%(1,289만 톤)를 차지한다. LNG 소비량이 1,289만 톤으로 가장 많고 LPG-부탄이 349만 톤으로 그 뒤를 이으며 메탄올 소비량은 93,000톤에 불과하다. 바이오 연료의 사용은 친환경 에너지 비율 증가의 주요 원추진이 되었고 2019년 이후 바이오 연료 소비량은 73% 증가했다.

### 3. 기회: 친환경 에너지가 창출한 새로운 비즈니스

현재 친환경 선박 연료는 다양한 발전 추세를 보이고 있다. 텐밍은 중국이 친환경 선박 연료 급유 중심이 될 것이라고 예측하고 있다. 그 이유는 중국이 세계에서 두 번째로 큰 선박용 LNG 급유항과 세계 최고의 주입 바지선 4척을 보유하고 있기 때문이다. 주요 급유항은 상하이항(上海港), 선전항(深圳港), Ningbo Zhoushan(宁波舟山港)이고 2023년은 13만 톤에 도달했으며 올해는 20만 톤을 초과할 것으로 예상된다. 중국의 바이오 연료유 공급업체는 이미 정상화된 작업을 실현했으며 대부분의 바지선은 겸용할 수 있다. 주요 급유항은 선전항(深圳港)과 광저우항(广州港)이고 10월까지의 급유량은 1만5000톤에 달했으며 연간 급유량은 2만톤을 넘을 것으로 예상된다.



## 이슈와 동향

2040년 이후 친환경 연료가 주가 될 것이라는 판단에 따라 중국 기업은 친환경 연료 산업 육성을 목표로 하고 있다. 2023년 8월, 중국선박연료유한책임공사(中国船舶燃料有限责任公司)가 주도적으로 조직한 '선박용 메탄올 연료 급유 규정'과 '선박용 메탄올 연료'의 두 가지 기준이 전문가의 검토를 성공적으로 통과했다.

2023년의 데이터에 따르면, 중국의 메탄올 생산량은 8,403만 톤에 달하며 세계에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 메탄올 생산 능력 측면에서 볼 때, 중국은 2023년 1억 1115만 톤에 도달했고 2024년에는 1억1,900만 톤으로 더 증가할 것으로 예상된다. 친환경 메탄올 기술의 발전과 국가의 '탄소 중립과 탄소 배출 정점(碳中和、碳达峰)' 정책의 추진으로 중국은 친환경 메탄올 분야에서 새로운 비즈니스를 창출했다. 에너지 경제 연구 통계에 따르면, 2024년 8월까지 중국은 총 90개 이상의 친환경 저탄소 메탄올 프로젝트가 있으며 총 생산 능력은 2,400만 톤 이상, 누적 투자금액은 4,300억 위안을 초과했다. 프로젝트에는 바이오매스에 의한 메탄올 생산뿐만 아니라 태양광, 풍력 및 기타 신에너지에 의한 그린 수소 생산을 통해 그린 메탄올을 합성하는 기술들이 포함된다. 이는 친환경 메탄올 산업이 많은 자본 투자를 유치하고 관련 기술 및 장비 공급업체에 막대한 시장 기회를 제공하고 있음을 나타낸다.

친환경 메탄올 산업의 발전은 그린 수소, 그린 화학 물질 및 이산화탄소 포집과 같은 많은 산업의 발전을 촉진할 것이다. 예를 들어, 흑룡강쌍야산(黑龙江双鸭山) 친환경 메탄올 및 친환경 항공유 시범 기지 프로젝트가 완료되면 매년 친환경 메탄올 20만 톤과 친환경 항공유 30만 톤을 생산할 수 있다. 이는 관련 산업 체인에 새로운 성장 기회를 가져올 것이다.

작성자 : 김은희 인턴

(이메일 : 2572166048@qq.com)

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2025년 1월 20일

제 1 호



## 해양수산 뉴스

### 서부 육해 신통로 철도 해상 컨테이너 복합 운송 사상 최대<sup>3)</sup>

- 12월 15일 중국철도난닝국그룹유한공사(中国铁路南宁局集团有限公司)가 제공한 정보에 따르면, 현재 서부 육해 신통로 철도 해상 복합 운송 열차의 누적 운송화물은 90.3만TEU를 달성해 전년 대비 9.6% 증가했으며 운송량은 지난해보다 86.1만 TEU를 초과하여 사상 최고치를 기록했다.

- 올해 4분기 이후, 서부 육해 신통로 열차의 수출입 화물 성장률이 가속화되어 일일 평균 운송 컨테이너량은 3,434개 상자에 도달하여 지난 3분기보다 1,091개 상자를 초과해 46.6% 증가했다. 서부 육해 신통로 유발효과에 의거하여 11월에 자동차 리튬이온 배터리가 처음으로 서부 육해 신통로 열차를 통해 충칭(重庆)에서 광시방성항만(广西防城港)으로 출발하였으며, 이것은 중국 철도에서 처음으로 대규모로 동력원 리튬이온 배터리를 운영한 것이다.

- 정보에 따르면, 인도네시아의 고무, 동남아시아의 고무 및 기타 일상생활 상품들이 새통로를 통해 중국 시장에 진입했다. 대형 통로의 화물 수출입을 원활하게 하기 위해 철도 부서는 각하역 절차 및 야적장의 배치를 최적화하고 각 화물 열차의 하역 시간을 20% 줄이며 친저우 항만(钦州港) 동쪽 역사 화물선의 배송 능력을 매일 12열에서 13열로 증가시켰다. 선로 보수 공사 기간 최적화와 온라인 운행을 조직하여 친강(钦港) 철도의 일일 최대 화물 열차 62대를 실현하고 선로 주행능력 활용률이 111%에 도달하여 차량 흐름을 효과적으로 촉진하였다.

- 현재 서부 육해 신통로 철해 복합 운송 열차의 화물 운송 품목은 1,166종으로 증가했으며, 중국 18개 성(자치구, 직할시), 73개 도시, 156개소에 전파되어 전 세계 126개 국가 및 지역의 548개 항구에 도달했다.

2025년 1월 20일  
제 1 호

3) [https://www.sse.net.cn/cninfo/HotInfo/202412/t20241225\\_1398709.jsp](https://www.sse.net.cn/cninfo/HotInfo/202412/t20241225_1398709.jsp)



## 해양수산 뉴스

### 2025년 중국 중대한 교통 운수 공사 건설 예정<sup>4)</sup>

- 12월 23일 과학기술일보(科技日报)에서는 2025년 전국교통공작회의에서 2024년 중국 교통의 경제 운영이 전반적으로 안정적이고 진전이 있을 것이며 연간 약 3조 8천억 위안의 고정 교통 자산 투자가 완료될 것으로 예상한다고 보도했다. 여객 및 화물 운송량은 지속적으로 증가하는데 '물류보다 여객량이 높고, 국내 무역보다 대외 무역이 빠름'(人流快于物流 外贸快于内贸)' 특성을 보여준다고 했다.

- 2024년에는 지역 간 유동인구가 약 645억 명(5.2%), 화물 물동량은 약 565억 톤(3.5%), 항구 화물 처리량은 약 175억 톤(3.4%)으로 증가했다. 그중 국내 무역 및 대외 무역 물동량은 전년 동기 대비 각각 약 1.9% 및 7% 증가했다.

- 2024년에는 교통 운송 서비스의 품질과 효율성이 지속적으로 향상될 것이다. “운송 물류 비용 절감과 품질 및 효율성 향상을 위한 실행 계획(交通物流降本提质增效行动计划)”이 발표되었으며 복합 운송의 '원 싱글 시스템(一单制)' 및 '원 박스 시스템(一箱制)'이 지속적으로 개선되었으며 컨테이너 철도 운송량은 약 1,150만 TEU에 도달하여 전년 대비 약 15% 증가했다. 철도 승객의 일일 최대 발송량은 2,144.8만 명으로 사상 최대를 기록했다. 민간 항공 여객 운송량은 7억 명을 돌파하여 사상 최대를 기록했다.

- 2025년 중국 교통부는 국가 종합 3차원 교통망 개선 가속화, 교통 물류 비용 절감과 품질 및 효율성 향상 심화, 교통 개혁의 전면 심화, 교통 분야의 새로운 질적 생산성 개발 및 확장, 국가 주요 전략 서비스 보장 능력 향상, 교통안전 작업, 교통의 대외 개방 및 협력 심화, '십사오(十四五)' 기획 종료 및 '십오오(十五五)' 기획 준비 등 9개 핵심 측면에 중점을 둘 것이라고 밝혔다.

- 중국 교통부는 2025년에 국가 종합 3차원 교통망의 주요 건설을 더욱 강화하고 중국 국가 고속도로망인 '71118'의 주요 노선을 연계할 것이라고 언급했다. 후위룽옌장 고속철도(Shanghai-Chongqing-Chengdu High-speed Railway), 핑루 운하(Pinglu Canal), 샤오양산(小洋山) 북부 컨테이너 터미널 등의 주요 프로젝트 건설을 가속화하고 독고 고속도로(独库高速)등의 프로젝트 착공을 추진하고 창타이 장강 대교(常泰长江大桥), 우웨이 고속도로(乌尉高速公路) 등의 프로젝트 건설을 위해 노력하자고 밝혔다. 기반 시설의 '이중(两重)' 지원의 핵심 방향에 중점을 두고 다수의 주요 프로젝트(패키지)들을 계획 및 추진하고 지원 범위에 포함된 프로젝트의 경우 작업을 강화하여 가능한 한 빨리 시작할 수 있도록 노력하고자 한다.

2025년 1월 20일  
제 1 호

4) <https://tech.huanqiu.com/article/4KmgY1L13ZF?re=nextnews>



해양수산  
뉴스

– 운송 구조 조정을 심화하고 주요 지역에서 벌크 화물 운송의 '철로의 전환(公转铁)' 및 '수로의 전환(公转水)'을 가속화한다. 교통 물류 및 관련 산업의 통합 발전을 촉진하고 선진 제조업, 핵심 원자재 및 공급망 핵심 제품에 중점을 두며 '하나의 산업, 하나의 정책(一业一策)'으로 교통 물류 서비스 보호 조치를 공식화한다. 국제 물류 공급망의 서비스 보증 능력을 향상하고 대외 무역의 '신삼중(전기자동차, 리튬전지, 태양광전지)' 국제 물류 서비스 보증 시스템을 개선한다.

2025년 1월 20일  
제 1 호





해양수산  
뉴스

중국 최초 선박용 암모니아 연료 주입 대련(大连)에서 완료됨<sup>5)</sup>

- 12월 24일, 시노펙중해선박연료공급유한공사(中石化中海船舶燃料供应有限公司)는 대련중원해운(大连中远海运) 중공업부두에서 국내 최초의 5500 HP 암모니아 동력 예인선 '웬튀이(远拖一)'에 선박용 암모니아 연료 급유를 완료했다.
- 선박용 대체연료로서 암모니아 연료는 수소에너지의 효과적인 저장고 및 운송 운반체로 간주하고 'NET-ZERO' 청정에너지라고도 불리운다.
- 이번 급유는 차량이 선박에게 급유하는 방식으로 2시간 동안 진행됐다. 이러한 방식의 급유의 원활한 발전을 보장하기 위해 랴오닝해사국(辽宁), 대련교통국(大连市交通局), 대련공신국(大连市工信局), 중국선급협회(中国船级社) 및 기타 기관의 지원 하에 시노펙중해선박연료공급유한공사는 암모니아 연료 급유 프로세스, 안전 보장 계획 및 비상 대응 계획에 관한 연구를 수행하고 '5500 HP 암모니아 동력 트레일러 암모니아 연료 급유 규정'을 작성하고 전문가의 검토를 통과했다.
- 시노펙중해선박연료공급유한공사 담당자는 보세 선박용 바이오 연료 기름의 정상 공급을 실현하기 위해 회사는 선박의 저탄소 대체연료 급유 기술에 관한 관련 연구를 지속적으로 추진하고 친환경 에너지 보장 시스템을 구축하기 위해 노력하고 있다고 말했다. 앞으로 자원 투자를 더욱 늘리고 암모니아 연료 공급 서비스 능력을 지속적으로 향상시키며 해운 산업의 지속 가능한 발전을 위해 노력할 것이라고 밝혔다.

작성자 : 김은희 인턴

(이메일 : 2572166048@qq.com)

김명화 행정원

(이메일 : jinminghua@kmi.re.kr)

2025년 1월 20일

제 1 호

5) [https://www.sse.net.cn/cninfo/HotInfo/202412/t20241225\\_1398709.jsp](https://www.sse.net.cn/cninfo/HotInfo/202412/t20241225_1398709.jsp)



## 포커스

### 중국 언론사가 바라본 2024년 해운업 이슈 12가지<sup>6)</sup>

2024년 글로벌 해운 산업은 디지털화, 친환경 해운 및 안전 시스템 구축에서 상당한 발전을 이루었고 특히 중국 해운 산업은 여러 분야에서 중요한 이정표를 달성했다. 그러나 큰 사고의 빈번함과 계속되는 지정학적 불안정은 해운 산업에 어려움을 가져다주었다. 동시에 2024년은 저탄소 경제로의 전환을 위한 핵심 기점이 되었고 친환경 에너지 개발을 촉발했다. 2024년 지난 한 해 동안 해운 분야에 일어난 중요한 사건들을 짚어보도록 한다.

#### 1. 급부상한 중국 조선업

2024년 중국 조선업은 큰 성과를 이뤘다. 조선소들의 수주량이 폭주했고 생산계획은 최대 2030년까지 잡혀 있을 정도로 중국은 전 세계 조선 수주의 90%를 싹쓸이할 정도로 막강한 지배력을 보여줬다. 업계의 폭발적인 인기는 많은 힘을 끌어모았다. 헝리(恒力)중공업은 강력한 자본과 첨단 기술에 기반하여 대규모 선박 건설 산업에 이바지했다. 융성(熔盛)중공업은 과거의 경험과 새로운 전략의 융합으로 고급 선박 및 해양 장비를 제조했다. 컨테이너선, 대형 유조선, 벌크선 및 고급 크루즈선까지 중국 조선소는 기술적 난관을 지속적으로 극복하고 고품질, 고효율 적으로 선박을 세계 각지로 운송하여 중국 조선 산업의 국제적 지도자로서의 위치를 확고히 다졌다.

#### 2014년 수주량 기준 下 세계 TOP10 조선그룹

(단위:만 톤)

순위	나라	조선 기업	총주문 수량
1	중국	CSSC	732
2	한국	현대	422
3	한국	삼성	131
4	한국	한화해양	116
5	중국	양쯔강선업(扬子江船业)	193
6	중국	COSCO	174
7	중국	NTS	132
8	중국	짜오상공업(招商工业)	175
9	일본	이마바리 조선	173
10	이탈리아	Fincantieri	63

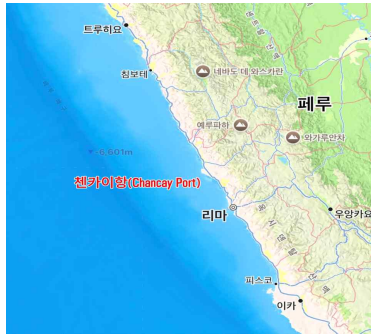
자료: 中国远洋海运报(2024.12.29.)(검색일: 2025.01.10.)

6) 国际海运网 (2025.01.02.), 2024年, 航运业值得被记住的12件事, <http://info.shippingchina.com/bluenews/index/detail/id/223146.html>(검색일: 2025.01.10.).



포커스

## 2. 첸카이항(Chancay Port) “일대일로(一帶一路)” 새로운 지형 구축

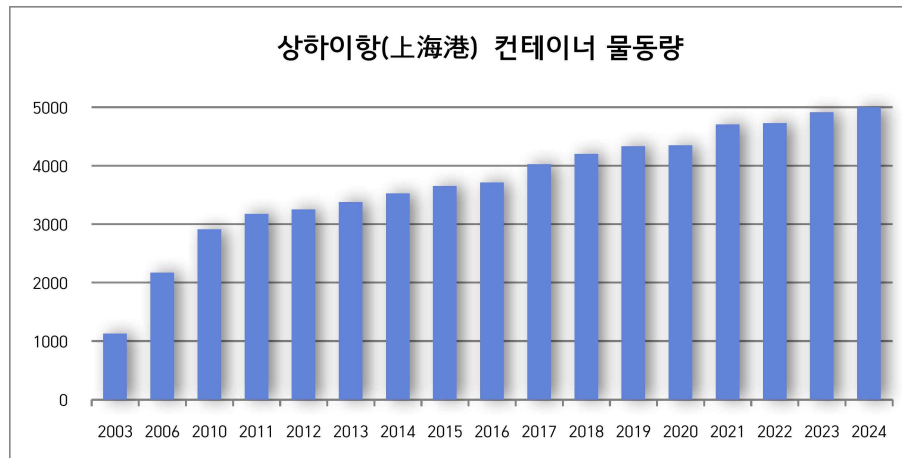


2024년 1월 14일, 첸카이항(Chancay Port)이 정식으로 개항했다. 중국 국가주석 시진핑과 페루 대통령 볼루아르테(Boluarte)는 이날 리마(Lima) 대통령 궁에서 화상으로 첸카이항 개항식에 참석했다. 첸카이항은 중국과 페루의 '일대일로(一帶一路)' 공동 건설의 중요한 프로젝트이자 남미 최초의 스마트 항구로 페루에서 아시아까지의 직항 시간을 크게 단축할 수 있으며 중남미 지역의 새로운 허브항이자 태평양 관문항이 될 것이다.

## 3. 상하이항(上海港) 세계 최초 5000만 표준 컨테이너(TEU)항만으로 등극

2024년 12월 22일 오전, 상하이항(上海港) 양산 4기 자동화 부두에서 상하이항의 5000만 번째 표준 컨테이너(TEU) 적재 및 하역이 성공적으로 완료되어 세계 항만 컨테이너 운송 역사상 최고치를 기록했으며 2010년 이후 15년 동안 연속 세계 1위를 차지할 것으로 예상된다. 이것은 상하이 국제 해운 센터 건설이 새로운 단계로 도약하고 새로운 여정을 시작했음을 의미한다. 현재 상하이항은 350개의 국제노선을 보유하고 있고 200개 이상의 국가와 700개 이상의 항구를 포괄하며 항구를 연결하는 도시 중 13년 연속 세계 1위를 차지했다.

(단위:TEU)



자료: 上观新闻(2024.12.22.)(검색일: 2025.01.10.)



## 포커스

### 4. 中 조선업계 1·2위 합병

중국의 1·2위 조선사 간 합병이 진행되면서 글로벌 선박 수주 시장의 3분의 1을 차지하는 최대 규모 조선사가 탄생할 것으로 전망된다. 이에 업계에서는 이같은 합병이 국내 조선업계에 미칠 영향에 대해 주목하고 있다. 10일 업계에 따르면 최근 중국 정부 주도로 양대 국유 조선사인 중국선박공업그룹(CSSC)과 중국선박중공업그룹(CSIC)이 합병 절차에 돌입했다.

CSSC 산하에는 강남조선유한책임공사(江南造船有限责任公司)·상하이외고교조선유한공사(上海外高桥造船有限公司)·중선징서선박유한공사(中船澄西船舶修造有限公司)·광선국제한공사(广船国际有限公司) 등 4개의 조선 기업이 있으며, 시가총액은 1561억 위안(약 29조 4470억 원)에 달한다. CSIC는 다롄조선·우창조선·베이하이조선 등을 가지고 있고, 시총 규모는 1136억 위안(약 21조 4230억 원) 수준이다.

중국 현지 매체는 이들의 합병으로 총자산 규모가 약 4000억 위안(약 75조 4560억 원)에 이를 것으로 전망했다. 이는 국내 최대 조선사인 HD 현대중공업의 자산 총액(16조 3000억 원)을 크게 초월하는 수치다. 중국 정부는 "이번 자산 개편을 통해 국가 주요 전략과 강군 건설이라는 주력 사업에 더 집중할 수 있게 됐다"라며 "선박 건조사업의 질적 발전도 가속할 수 있을 것"이라고 말했다. 양사 간의 합병으로 중국과 한국의 선박 시장 수주 경쟁이 치열해질 것으로 전망되나, 국내 조선업계에 미치는 영향력은 제한적일 것으로 예상된다. 양사 모두 국유 조선사이기 때문에, 합병 이후 달라지는 점은 미미하기 때문이다.

### 5. "친환경 운항"의 가속화

주요 해운 회사들은 친환경에 나서고 있다. LNG연료선은 조선 수주량의 3분의 1을 차지할 정도로 급부상했고 메탄올 연료 선도 큰 상승세를 보였다. 업계의 거물 머스크(Maersk)가 선두에 나서 첫 번째 메탄올 컨테이너선이 공식적으로 운영되었다. EPS, 머스크 크루즈, MOL 및 기타 해운 회사는 선박에 소음과 진동 줄인 신개념 돛 '로터 세일' 기술을 추가해 풍력 에너지를 사용하여 항해를 돕고 전통적인 에너지 소비를 줄이고 탄소 배출을 줄이기 위해 노력하였다. 2024년 세계 유명 선박 순위에 진입한 선박들은 모두 친환경 운항과 밀접하게 관련되어 있어 산업 혁신의 의지를 보여주고 있고 주요 해운 회사는 글로벌 운항을 지속 가능한 '친환경 해운'으로 전환하기 위한 실질적인 조치를 취하고 있다.

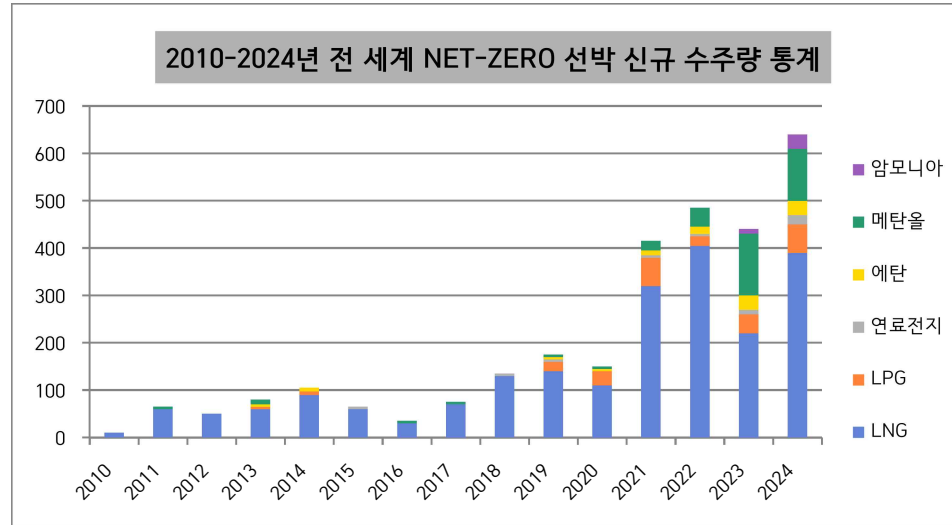
2025년 1월 20일

제 1 호



## 포커스

(단위:척)



자료: 国际船舶网(2025.01.09.)(검색일: 2025.01.10.)

### 6. 운항의 AI(인공지능) 가속화

2024년 7월 18일, 프랑스 컨테이너선사 CMA CGM그룹은 구글(Google)과 전략 도움으로 CMA CGM는 물류 공급망의 전체 지능형 관리 및 제어를 실현하여 해운 물류를 보다 스마트하고 효율적이며 신뢰할 수 있게 만들 것으로 기대되고 있다. 2024년 12월 16일, 현대(Hyundai Group)는 5척의 선박에 인공지능 자율항법 시스템을 탑재했으며 내년에는 30척의 대형 선박에 적용할 계획이라고 발표했다. 이 시스템은 다양한 항법 장비 및 센서의 정보를 통합하여 선박이 최적의 경로와 속도로 항해하도록 안내하고 제어한다.

중국에서도 인공지능의 발전이 국가 전략으로 격상되었다. 2024년 3월 정부 업무 보고서에 따르면, 중국은 '인공지능+(人工智能+)'를 제안하고 빅데이터, 인공지능 등 연구개발의 심화를 명확히 제시했다. 2024년 말, 중앙경제공작회의(中央经济工作会议)는 '인공지능+' 전략의 필요성을 재차 강조했다. "AI(인공지능)+운항"이 거스를 수 없는 시대적 흐름으로 자리 잡았다.

### 7. 10년 만에 MLC 공약 재조명

Paris MoU와 Tokyo MoU는 2024년 9월 1일부터 11월 30일까지 해사노동협약(Maritime Labour Convention, MLC)에서 선원임금과 선원고용협약의 관련 요구사항에 대한 해운업계의 인식을 높이고 선박이 이러한 요구사항을 준수하는지 확인하기 위해 선원임금 및 선원고용협약 합동 집중점검(CIC)을 시행했다. 이번 검사는 MLC 관련 조항에 대한 두 번째 집중 검사로, 첫 번째 MLC 검사는 2014년도에 실시했다.





## 포커스

### MLC 공약 주요내용

MLC 공약 주요 내용		
제1장	승무 최저요건	최저연령, 건강진단서, 훈련과 자격증명, 직업소개
제2장	근로조건	선원 근로계약, 임금, 근로시간 및 휴식시간, 휴가에 대한 권리, 송환, 선박 멸실 또는 침몰 시 선원 보상, 승무 수준, 경력 및 기술개발과 선원고용을 위한 기회
제3장	거주 실비, 오락 시설 및 식량과 조달	거주 실비 및 오락 시설, 식량 및 조달
제4장	건강 보호, 의료관리, 복지 및 사회보장 보호	선내 및 육상에서의 의료관리, 선박소유자의 의무, 건강과 안전 도모 및 사고방비, 육상 복지시설의 이용, 사회보장
제5장	준수 및 집행	기국 책임, 일반 원칙, 인정 단체에 대한 권한 위임, 해사노동적합증서와 해사노동적합선언서, 검사와 집행, 선내불만처리절차, 해양사고, 항만국 책임, 항구에서의 검사, 육상에서의 선원불만처리절차, 선원공급 책임

자료: 해양수산부 (검색일: 2025.01.10.)

### 8. 글로벌 오션얼라이언스 (Ocean Alliance)의 대대적인 개편

2024년 1월 17일, 머스크(Maersk)와 하파로이드(Hapag-Lloyd)가 “제미니 협력”을 설립하고 2025년 2월에 운영을 시작할 것이라고 발표했다. MSC와 머스크로 구성된 2M 연합은 2025년 1월 공식적으로 해체돼 세계 최대 해운 연합 중 하나가 사라지게 된다. 2024년 9월 9일, HMM, ONE 및 양명해운(阳明海运)은 동서 동맹을 5년 연장하고 상호를 프리미어얼라이언스(Premier Alliance)로 변경한다고 발표했으며 MSC도 이 동맹과 협력할 것이라고 밝혔다. 오션얼라이언스(Ocean Alliance)는 2032년까지 계속 협력할 것이며 COSCO, CMA CGM, EVERGREEN 및 OOCL이 포함된다.

### 9. 후티 반군 선박 수송 교란

2023년 말, 후티 반군은 해운 질서를 심각하게 교란하여 해운 산업에 큰 피해를 줬다. 2024년 10월까지, 후티 쿠데타는 미국, 이스라엘과 영국 소속 선박 193척을 습격했다. 위험을 피하고자 많은 선박은 희망봉(Cape of Good Hope)을 우회하여 운항하기 시작했다. 이로 인해 운항 시간과 비용이 증가하여 궁극적으로 운항 운임이 급격히 증가했다.

### 10. 선박 충돌 사고 빈발, 운항 안전 위협

2024년은 선박 충돌 사고가 빈번한 해이다. 2024년 2월 22일 새벽, 빈 컨테이너선 한 척이 중국 포상 남해(佛山南海)에서 중국 광저우 난사(广州南沙)로 항해하던 중 홍치리수로(洪奇沥水道)를 지나던 중 리신사대교(沥心沙大桥)의 교각을 건드려 측면 교



## 포커스

각이 기울어져 결쇠가 떨어지면서 차량 2대가 물에 빠져 2명 부상, 5명이 사망하고 약 1122만 위안의 경제적 손실을 보았다. 러시아도 선박 충돌 사고를 당했고 미국에서는 선박이 다리를 들이받으면서 다리와 나란히 있던 철도 구간 일부가 무너지고 선박의 기름이 주변 수역으로 유출된 사례가 있다.

### 11. 트럼프 재선, 중국에 고율 관세 부과 검토

2024년 11월 6일, 트럼프는 2024년 대통령 선거에서 승리했다. 트럼프는 2024년 대선 승리 전까지 중국 상품에 대해 60%의 높은 세율로 더 많은 관세를 부과하겠다고 여러 차례 공언했다. 2024년 25일(현지 시각) 소셜미디어 계정에 중국에서 수입되는 모든 상품에 10%의 관세를 부과하겠다고 발언했다.

### 12. 전 세계 항만 파업 속출

올해는 여러 나라의 항만에서 노동자 파업이나 노사 갈등으로 인한 항만만 파업 사태가 발생하여 전 세계 공급망에 중대한 영향을 미쳤다. 가장 큰 문제는 미국의 동해안과 멕시코 연안의 항만들이 항만 자동화와 노사 갈등으로 파업을 벌이고 있다는 것이다. 프랑스, 독일, 핀란드, 호주, 캐나다, 브라질, 인도 등의 항구 노동자들도 비슷한 이유로 항의나 파업을 벌이고 있다.

작성자 : 김은희 인턴

(이메일 : 2572166048@qq.com)

김태일 중국연구센터장

(이메일 : ktizorro@kmi.re.kr)

2025년 1월 20일

제 1 호



## 통계 및 자료

### ■ 경제 일반

금융	12/20		12/13	12/6	11/29	11/22
대미달러환율	7.1878		7.1893	7.1901	7.1876	7.1848
1년만기국채수익율(%)	1.0177		1.0393	0.9807	1.1582	1.3485
통화	24. 11월		24. 10월	24. 9월	24. 8월	24. 7월
M2증가율(%전년 동기)	7.1		7.5	6.8	6.3	6.3
물가	전년 동기(100) 대비			전월(100) 대비		
	24. 12월	24. 11월	24. 10월	24. 12월	24. 11월	24. 10월
소비자 물가지수	100.1	100.2	100.3	100.0	99.4	99.7
생산자 물가지수	97.7	97.5	97.1	99.9	100.1	99.9
GDP		24. 3분기	24. 2분기	24. 1분기	23. 4분기	23. 3분기
GDP 성장률(%)		4.6	4.7	5.3	5.2	4.9
고용	24. 11월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년 말	2023년말	
전국실업율(%)	5.0	0.2pp	0.0pp	5.5	5.1	
경기	24. 12월	전월 대비	전년 동기 대비	2022년말	2023년말	
PMI(%)	52.2	1.4pp	1.9pp	42.6	50.3	
무역	24. 12월	전월 대비	전년 동기 대비	24. 1~12월	전년 동기 대비	
수입액(억달러)	2307.9	7.5	1.0	25,850.7	1.2	
수출액(억달러)	3356.3	7.6	10.7	32,772.2	5.9	

※ 출처: 중국국가통계국

### ■ 주요 컨테이너 항만 물동량(만 TEU)

구분	2024년 11월	전월 대비	전년 동기 대비	2024년 1~11월	전년 대비
중국 전체	2,807	0.5%	4.7%	30,455	7.3%
상하이	424	2.2%	0.7%	4,739	6.7%
닝보저우산	331	0.0%	27.3%	3,614	10.2%
선 전	275	-1.8%	-2.8%	3,041	13.1%
광저우	215	-5.3%	-0.9%	2,390	4.2%
칭다오	262	0.8%	5.2%	2,838	7.6%
톈 진	186	-2.1%	14.8%	2,210	4.8%
샤 먼	109	14.7%	0.0%	1,104	-3.6%
잉커우	48	9.1%	-2.0%	501	3.2%
다 렌	51	6.3%	-0.0%	493	8.2%
베이부만(북부만)	80	-5.9%	12.7%	822	13.8%

※ 출처: 중국 교통운수부

### ■ 조선(만DWT)

구분	전 체		수출 선박		
	2024년 1~9월	전년 대비	2024년 1~9월	전년 대비	전체 비중
건조량	3,634	18.2%	3,252	23.6%	89.5%
신조선 수주량	8,711	51.9%	8,206	53.3%	94.2%
수주 잔량	19,330	44.3%	18,209	45.7%	94.2%

※ 출처: 중국선박공업산업협회

2025년 1월 20일  
제 1 호

작성자 : 김명화 행정원(이메일 : jinminghua@kmi.re.kr)