

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 2월 26일

No. 2

이슈와 동향 ————— 01

- 최근 중국 10대 물류 정책 1
- 수지로 본 중국 10대 물류 성과 5
- 최근 중국 10대 친환경 물류 사례 8

해양수산뉴스 ————— 10

- MOL, 세계 최대 벌크선사로 등극10
- 중국 8년 연속 상품무역 세계 1위 유지13
- 트럼프 관세 폭탄 유조선 시장 격변 예고15

포커스 ————— 17

- 2025년 국제 컨테이너 운송 시장 전망17

통계 및 자료 ————— 22

- 경제/해운/항만22



한국해양수산개발원 중국연구센터
Korea Maritime Institute China Research Center
발행인: 김홍덕 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 갈라: 함덕훈 부장



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



+86-21-6090-0395-6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

최근 중국 10대 물류 정책¹⁾

1. 《중국공산당 중앙위원회의 전면적인 개혁 심화와 중국식 현대화 추진에 관한 결정》

2024년 7월 15일부터 18일까지, 중국공산당 제20기 중앙위원회 제3차 전체회의가 베이징에서 개최되었다. 전체회의에서는 ‘중국공산당 중앙위원회의 전면적인 개혁 심화와 중국식 현대화 추진에 관한 결정’을 심의하고 통과했다. “물류” 및 관련 용어가 여러 차례 언급되었는데, ‘유통 체제를 개선하고 사물인터넷(IoT) 발전을 가속화하고 일체화된 유통 규칙과 표준을 확립하여 사회 전체의 물류 비용을 낮출 것’, “산업 공급망의 탄력성과 안전 수준을 제고하는 제도를 확립할 것”, “종합 교통 운송 체계 개혁을 심화하고 철도 체제 개혁을 추진하며, 일반 항공 및 저공 경제를 발전시키고, 유료 도로 정책을 최적화할 것” 등을 명확히 제시하여 물류업계의 미래 발전 방향을 제시했다. 드류리(Drewry)의 최근 보고서에 따르면 트럼프가 미국 대통령에 재선되면서 액화천연가스(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 하반기에나 나타날 것으로 보고 있다. 아울러 미중 무역전쟁과 지정학적 문제 등으로 LNG 운항과 관련 프로젝트 개발에 불이익을 줄 수 있을 것으로 보고 있다.

2. 새로 개정된 《택배 시장 관리 방법》

2024년 3월 1일, 개정된 ‘택배 시장 관리 방법’이 공식 시행되었다. 규정에 따르면, 택배 업체는 수취인의 동의 없이 택배 수령을 대신 확인하거나, 임의로 스마트 택배함이나 택배 서비스 센터 등 스마트 택배 말단 보관 인프라에 무단으로 배치할 수 없다고 밝혔다. 시행 초기에는 택배 기사들의 어려움 호소, 택배 보관소 재고량 감소, 영업점 인력 부족, 업체의 대량 민원 처리 문제 등이 발생하기도 했다. 이번 규정은 수취인의 선택권을 보장하는 데 중점을 두고 있고 업계 서비스 업그레이드의 중요한 기회이자, 산업 생태계 전반이 협력해 택배 산업의 건강한 발전을 추진하는 새로운 출발점이 될 것이다.

2025년 2월 26일
제 2 호

1) 物流时代周刊 (2025.01.01.), 十大政策, 제858호. (검색일: 2025.02.05.)



이슈와 동향

3. 《디지털 비즈니스 3개년 행동 계획(2024-2026년)》

2024년 4월 26일, 상무부는 ‘디지털 비즈니스 3개년 행동 계획(2024-2026년)’을 발표하여 "디지털 비즈니스의 기초 강화(数商强基)", "디지털 비즈니스의 소비 확대(数商扩消)", "디지털 비즈니스의 무역 발전(数商兴贸)", 디지털 비즈니스의 생산 발전(数商兴产)", "디지털 비즈니스의 개방(数商开放)" 5가지 중점 방안과 20가지의 세부 조치를 제시했다. 상업 유통 분야의 물류 디지털화 발전을 촉진한다. 디지털 서비스 플랫폼을 구축하고, 물류 전 과정 정보 통합을 강화한다. 스마트 창고 및 무인 물류 장비의 사용을 촉진하고, 표준 팔레트와 재활용 컨테이너(바구니) 등의 사용을 가속화하여 배송 효율을 높이고 물류비용을 절감한다. 전자상거래와 택배 물류의 업무 연계와 데이터 공유를 강화하여 협력 발전을 추진하고 택배 포장재의 친환경 전환을 가속화한다.

4. 《교통운수 대규모 시설 업데이트 실행 방안》

2024년 5월 31일, 중국 교통운수부를 비롯한 13개 부처가 ‘교통운수 대규모 시설 업데이트 실행 방안’을 발표했다. 내수 확대와 공급 측 구조 개혁 심화를 통합적으로 추진하고 시장 주도적 협력 원칙을 고수한다. 지역별 교통 운송 발전 현황과 에너지 자원 여건을 기반으로 1) 도시 버스의 전동화 대체 2) 노후 화물차(디젤)의 단계적 폐기 및 교체 3) 노후 운항 선박 폐선 및 현대화 4) 노후 철도 기관차 교체 5) 우편 및 택배 노후 설비 대체 6) 물류 시설 설비 현대화 7) 표준 항상 등 일곱 가지 방안을 추진한다. 또한 첨단 설비 및 북두항법시스템(Beidou Navigation Satellite System: BDS) 적용 확대를 통해 교통 에너지 동력 시스템의 청정화·저탄소화·고효율화를 촉진하며, 업계의 친환경 저탄소 전환을 체계적으로 실현할 계획이다.

5. 《크로스보더 전자상거래 수출 확대 및 해외 창고 건설 추진에 관한 의견》

2024년 6월 8일, 상무부, 국가발전개혁위원회, 재정부, 세관총서 등 9개 부처는 ‘크로스보더 전자상거래 수출 확대 및 해외 창고 건설 추진에 관한 의견’을 발표했다. 크로스보더 전자상거래 경영 주체를 적극적으로 육성하고, 금융 지원을 확대하며, 관련 인프라 및 물류 체계 구축을 강화하고, 규제와 서비스를 최적화하며, 표준 규칙 구축과 국제 협력을 적극적으로 추진하는 등 5개 분야에서 총 15개의 의견을 제시했다. 특히 물류 배치 측면에서는, 크로스보더 전자상거래 해외 창고의 고품질 발전을 촉진하고, 크로스보더 전자상거래 물류 보장 능력을 강화하며, 중·유럽 열차(중국-유럽 철도) 연선 해외 창고 건설을 촉진하고, "중·유럽 열차 + 크로스보더 전자상거래" 모델을 적극 발전시킬 것을 제시했다. 이를 통해 크로스보더 전자상거래 관련 기업의 해외 진출을 지원할 계획이라고 밝혔다.



이슈와 동향

6. 《국가 우편·택배 허브 배치 및 건설에 관한 지도 의견》

2024년 7월 12일, 중국 8개 부처가 '국가 우편·택배 허브 배치 및 건설에 관한 지도 의견'을 발표했다. 이 의견서는 다음과 같은 목표와 중점 과제를 제시했다.

구분	내용
목표	2027년까지 약 30개의 국가 우편·택배 허브를 초보적으로 구축하여 전국적으로 모범적 선도 역할을 수행한다. 2035년까지 약 80개의 국가 우편·택배 허브를 건설하여 합리적인 배치, 완벽한 기능, 스마트하고 효율적이며 친환경적이고 안전을 갖춘 허브 네트워크를 구축한다.
중점 과제	1. 첨단 기준에 따른 고품질 허브 건설 -인프라 설계·구축 단계부터 기술·환경 표준 강화 2. 핵심 분야 허브 건설 가속화 -교통노선 집약지·전자상거래 거점 지역 등에 집중 투자 3. 기업 경영 주체의 역할 발휘 -민간 투자 유치 및 혁신적 운영 모델 지원 4. 과학기술을 통한 허브 고도화 -AI·빅데이터 활용 물류 자동화, 실시간 모니터링 체계 구축 5. 특화 허브 경제 생태계 조성 -지역 산업 연계형 물류 클러스터 육성(예: 농산물 허브, 크로스보더 전용 허브)

자료 : KMI 작성.

7. 《도로운수 전자증명서 전면 보급 응용에 관한 통지》

2024년 7월 27일, 교통운수부는 '도로 운송 전자 증명서의 전면적인 보급 및 적용에 관한 통지'를 발표했다. 2025년 말까지 도로의 운송 허가증이 모두 전자화된다. 전자 증명서 데이터의 준수율과 증명서 수집률이 95% 이상 도달하여 지역 간 상호 신뢰와 공유 및 공용 수준을 전면적으로 향상시켜 교통 물류의 비용 절감, 품질 향상, 운송 서비스의 고품질 발전을 촉진할 것이라고 밝혔다.

8. 《경제사회 발전의 전면적 친환경 전환 가속화에 관한 의견》

2024년 7월 31일, 중국공산당 중앙위원회와 국무원은 '경제사회 발전의 전면적 친환경 전환 가속화에 관한 의견'을 발표했다. 이 문서는 경제사회 발전의 전면적 친환경 전환을 가속화하기 위한 시간표, 로드맵 및 실행 계획을 더욱 명확히 하고, 전면적·협력적·혁신적·안전한 전환을 견지할 것을 요구했다. 특히, 산업 구조의 친환경 저탄소 전환을 가속화하고, 에너지의 친환경 저탄소 전환을 안정적으로 추진하며, 교통 운송의 친환경 전환을 추진하는 방안을 제시했다. 또한, 복합 운송(멀티모달)의 "단일 운송제(一单制)"와 "단일 컨테이너제(一箱制)" 발전을 적극 추진하고, 화물 전용 철도와 내륙 고급 항로 네트워크 건설을 가속화하며, 주요 항구, 대형 공업 및 광산 기업, 물류 단지의 철도 전용선 건설을 추진한다. 친환경 집산 및 분산 배송 비율을 높이고, 대규모 화물의



이슈와 동향

철도 및 수로 운송 비중을 지속적으로 높일 것을 명확히 했다. 이뿐만 아니라 도시와 농촌의 물류 배송 체계를 개선하고, 배송 방식의 친환경 및 스마트 전환을 추진할 것을 강조했다. 2030년까지 운송 수단의 환산 회전을 탄소 배출 강도는 2020년 대비 약 9.5% 감소하고, 2035년까지 신에너지 자동차가 신규 판매 차량의 주류가 될 것으로 예상된다.

9. 《신에너지차 동력 리튬배터리 운송 서비스와 안전 보장 능력 향상에 관한 일부 조치》

2024년 9월 14일, 교통운수부, 공업정보화부, 공안부 등 10개 부처가 '신에너지 자동차 동력 리튬 배터리 운송 서비스 및 안전 보장 능력 향상에 관한 일부 조치'를 발표했다. 동력 리튬배터리의 근본적인 안전 감독을 강화하고, 종합 운송 서비스 효율을 높이며, 운송 안전 관리 능력을 향상시키고, 운송 표준 규칙을 완비하여 국제 공급망의 안전성을 향상시켜야 한다고 밝혔다. 2027년까지 동력 리튬배터리 운송의 난관을 극복하여 운송 효율을 높이고 종합 운송 구조를 최적화시키며 운송 안전 보장 수준을 향상시켜 신에너지 자동차 및 동력 리튬배터리 산업 공급망의 안전성을 보장하고, 대외 무역의 고품질 발전을 전력으로 뒷받침하며, 새로운 발전 구도를 빠르게 구축할 수 있도록 힘써야 한다고 밝혔다.

10. 《장강삼각주 지역 물류 품질 향상·효율 증가·비용 절감 행동 방안》

2024년 12월 초, 장강삼각주 지역[상하이시(上海市), 강소성(江苏省), 절강성(浙江省), 안휘성(安徽省)]이 공동으로 '장강삼각주 지역 물류 품질 향상·효율 증가·비용 절감 행동 방안'을 발표했으며, 이는 전국 최초의 성 간 물류 비용 절감 및 효율 증가 방안이다. 이 방안은 공존하는 문제를 해결하고, 우선적인 합의 사항을 추진하는 것을 목표로 하여, 총 7대 방안과 37개의 조치를 제시했다.

지역 물류 인프라 상호 협력 측면에서는 국가 종합 화물 운송 허브를 보완 및 강화하고, 장강삼각주 화물 네트워크 공사 및 내륙 수운 시스템 연결 공사를 실시하여, 지역 물류 인프라 네트워크를 더욱 강화할 것이다. 과학기술 혁신 공동 연구 분야에서는 물류·디지털화·친환경화 전환을 공동으로 추진하고, 저공 비행 및 신에너지 컨테이너 중형 트럭 충전 및 배터리 교체 등의 건설을 가속화할 것이다. 산업 및 공급망 융합 발전 측면에서는 '신삼양(新三样)²⁾' 물류의 효율적이고 편리한 유통 프로젝트를 시행하고, 비상 보관 센터를 공동으로 건설하며, 지역 냉장 물류 거점의 통합 계획 및 배치를 통해 물류 전체 체인의 비용을 효과적으로 절감할 것이다.

2025년 2월 26일
제 2 호

2) 신삼양(新三样): 전기승용차, 리튬배터리 및 태양전지.



이슈와 동향

수치로 본 중국 10대 물류 성과³⁾

1. 전국 39개 철도물류센터 설립

2024년 1월 29일, 하얼빈 철도 물류 센터가 설립되면서 중국국철그룹이 전국에 기획한 39개 철도물류센터가 모두 설립되었다. 이는 철도 현대 물류 시스템 구축에서 중요한 진전을 이뤘음을 의미하고 전국 통일 대시장 건설에 더 나은 서비스를 지원하고 중국경제 전반의 고품질 발전을 촉진하는데 탄탄한 기반을 마련했다.

2. 룡훼이물류(融辉物流), 전국 최단 기간 익스프레스 운송망 구축 신기록 달성

2024년 10월 8일, 룡훼이물류(Ronghui Logistics)가 정식으로 운영을 시작했다. 2024년 9월 2일 브랜드 공식 발표를 시작으로, 2024년 9월 20일 저장성 취저우시 창산(衢州常山)에 본사를 설립하고 전략 발표회를 개최한 뒤 전국적으로 물류 서비스를 제공하기까지, 룡후이 물류 팀은 공식창업에서 전국영업까지 단 36일이 걸렸으며 전국 최단 기간 익스프레스 운송망 구축 신기록을 세웠다.

3. 전국 33만 7,800개 농촌 종합 물류 서비스 센터 구축

2024년 10월 17일, 중국 국가우정국 관계자는 2014년 "농촌 택배 서비스" 프로젝트가 시행된 이후, 중국 농촌 지역의 물류 시스템이 무에서 유로, 초기 구축에서 점차 완성되어 가고 있다고 설명했다. 데이터에 따르면, 현재까지 전국적으로 "한 지점에서 다기능, 한 역에서 다목적(一点多能, 一站多用)"을 실현한 농촌 종합 물류 서비스 센터가 총 33만 7,800개 구축되었으며, 농촌 지역의 물류 문제가 효과적으로 해결되고 있어 농민들의 만족감이 크게 향상되고 있다.

4. 선라이프 콜드체인(鲜生活冷链), 9억 위안 규모 투자 유치로 중국 콜드체인 물류 업계 최대 단일 투자 기록 달성

2024년 11월 5일, 선라이프 콜드체인(Xian Life Cold Chain)은 수억 위안의 B+ 자금 조달을 완료했다고 발표했다. 이번 투자에는 수윈통원(蜀信同源), Ningbo Xingfeng Industry Group (宁波兴奉产业集团) 등 기관이 참여했으며, 기존 주주인 쑤신젠원(置信建远)도 지속적으로 추가 투자했다. 이번 투자는 선라이프 콜드체인이 2022년 B 라운드 투자를 완료한

2025년 2월 26일
제 2 호

3) 物流时代周刊 (2025.01.01.), 十大政策, 제858호. (검색일: 2025.02.05.)



이슈와 동향

후 이루어진 새로운 추가 투자로, 유니콘 기업으로서의 입지를 더욱 공고히 했다. 이로써 B라운드 총 투자 금액은 약 9억 위안에 달하며, 이는 중국 콜드체인 물류 업계 단일 라운드 최대 투자 기록이다.

5. 중국 400개 이상 종합 화물 허브 건설 가속화

2024년 11월 12일, 중국 교통운수부가 발표한 데이터에 따르면, 2024년 11월 기준 중국 37개 허브 도시에서 400개 이상의 종합 화물 허브가 빠르게 건설되고 있다. 또한, 교통운수부는 항구 지역 및 산업 단지로 연결되는 철도 전용선 건설을 적극 추진하고 있으며, 2024년 11월 기준 전국적으로 22개의 항구 집하철도와 50개의 공업 단지 집하철도의 건설을 가속화하고 있다.

6. 중국 신에너지차, 최초로 연간 1000만대 돌파

2024년 11월 14일, 중국의 신에너지 자동차 연간 생산량이 최초로 1,000만 대를 돌파했으며, 이는 세계 최초이다. 연간 생산량은 2013년의 1만 8천 대, 2018년 100만 대에서 현재 1000만 대까지, 중국 신에너지 자동차 산업은 빠른 속도로 글로벌 선두를 달리고 있다.

7. 중국-유럽 철도 화물 열차 누적 운행 10만 향차 돌파

2024년 11월 15일 오전 10시 20분, X8083번 중국-유럽 철도 화물 열차[충칭(重庆)-뒤스부르크]가 충칭 단결촌 역(重庆团结村站)에서 출발하면서 중국-유럽 철도 화물 열차의 누적 운행 횟수가 10만 향차를 돌파했다. 이 열차들은 총 1,100만 TEU(20 피트 컨테이너 기준) 이상의 화물을 운송했으며, 화물 가치는 4,200억 달러를 초과했다. 중국-유럽 철도 화물 열차는 안전하고 원활한 운영을 유지하고 있으며 이는 중국의 고품질 발전이 새로운 성과를 달성했음을 의미한다.

8. 중국 택배 업무량 1500억 건 돌파

2024년 11월 17일, 중국 국가우정국 안전센터 택배 빅데이터에 따르면, 간쑤성 텐수이(甘肃天水)에서 충칭(重庆)으로 발송된 사과가 올해 1500억 번째 택배이며 이로써 중국 택배 업무량이 1500억 건을 돌파했다고 밝혔다. 이를 통해 중국의 연간 택배 물량이 최초로 1500억 건을 돌파하며 역사적 기록을 갱신했다.

9. 아시아 최초 전문 화물 공항, 화물 처리량 120만 톤 돌파

2024년 12월 11일 밤, 03181편 항공기가 어저우 화후 국제공항(鄂州花湖国际机场)에서 이륙하며, 아시아 최초의 전문 화물 공항인 후베이성 어저우 화후 국제공항의 누적

2025년 2월 26일

제 2 호



이슈와 동향

화물 처리량이 120만 톤을 돌파했다. 이는 화후 공항이 2024년 10월 19일 누적 화물 처리량 100만 톤을 돌파한 이후, 화물 처리 능력이 다시 한 단계 도약한 것을 의미한다. 동시에, 2024년 12월 8일부터 9일까지 화후 공항은 베이징 다싱 공항(北京大兴机场)과 난창 창베이 공항(南昌昌北机场)으로 연결되는 2개의 국내 화물 노선을 추가로 개설하며, 총 화물 노선 수는 83개로 늘어났다. 이 중 국내 노선은 53개, 국제 노선은 30개이며, 연간 화물 처리량은 전국 5위, 증가 속도는 전국 1위를 기록했다. 또한, 월간 화물 항공편 수는 3,000편을 넘어 전국 3위를 차지했다.

10. 세계 최초 5000만급 컨테이너 항구 탄생

2024년 12월 22일, 상하이항(上海港)의 컨테이너 처리량이 5천만 TEU를 돌파하여 세계 최초로 이 기록을 돌파한 컨테이너 터미널이 되었다. 컨테이너 처리량의 지속적인 증가는 상하이항의 세계 일류 해운 허브로서의 위상을 보여준다. 데이터에 따르면, 현재 상하이항은 약 350개의 국제 항로를 보유하고 있으며, 전 세계 200여 개 국가와 지역의 700여 개 항구를 포괄하고 있다. 국제 해운 네트워크의 구축은 상하이항의 글로벌 해운 자원 배치 능력을 지속적으로 향상시키고 있고 해운 금융, 보험, 국제 해상 중재 등의 기능과 능력 향상은 상하이 국제 해운 센터가 글로벌 해운 중심 도시 종합 역량 순위에서 5년 연속 세계 TOP3를 유지하는 데 기여하고 있다.



이슈와 동향

최근 중국 10대 친환경 물류 사례⁴⁾

1. 상하이항(上海港) 대형 컨테이너선 급유 완료

2024년 4월 10일, 상하이항 그룹의 "해항치위안(海港致远)" 호 급유선이 양산항(洋山港)에서 친환경 메탄올 선박 "ASTRID MAERSK" 컨테이너선에 급유 작업을 진행했다. 이번 작업의 성공적인 수행은 상하이항이 2022년에 전 세계적으로 몇 안되는 선박 간 보세 LNG 급유 서비스 능력을 갖춘 항구가 된 이후, 다시 한번 국내 최초로 선박 간 친환경 메탄올 급유 능력을 갖춘 항구로 자리매김했음을 의미한다.

2. 공급망관리업체 순신회(顺新晖), 중국 최초 탄소중립 인증 스마트 산업단지 정식 가동

2024년 7월 3일, 순신회(顺新晖) 후베이(湖北) 물류 센터가 후베이성 샤오간(湖北孝感)에서 정식으로 개업했다. 이 산업단지는 친환경 스마트 공급망 설계 개념을 바탕으로 ESG 관리 시스템을 전면 도입하여, 파노라마 자동화 스마트 NET-ZERO 산업단지의 모범 사례를 구축하기 위해 노력하고 있다. 단지 내부에는 순신회가 자체 설계한 전방위 자동화 창고 프로젝트가 스마트 제어 시스템과 일련의 자동화 장비를 통해 복잡한 저장 문제를 효율적으로 해결하고, 단지 전체의 인적 효율을 20% 향상시켰으며, 24시간 무정전 "블랙 라이트(Black Light) 작업"을 실현했다. 이로써 연간 이산화탄소 배출량을 30톤 이상 줄일 수 있을 것으로 예상된다. 해당 단지는 이미 1단계에서 SGS 탄소중립인증⁵⁾과 LEED(Leadership in Energy and Environmental Design) 친환경 건축 인증을 획득했다.

3. 기술서비스업체 링뉴, 장강삼각주(长三角) 지역 수소에너지 운송 네트워크 구축 성공

2024년 8월 10일, 링뉴수소에너지테크놀로지(羚牛新能源科技有限公司)의 18톤 수소 물류 차량이 베이징 다싱(北京大兴) 국제 수소에너지 시범구에서 출발하여, 베이징(北京), 텐진(天津), 허베이(河北), 산둥(山东), 장쑤(江苏), 저장(浙江) 6개 성을 가로지르는 총 1,300km의 장거리 운송 임무를 공식적으로 시작했다. 33시간의 연속 고강도 운행 끝에, 이 차량은 단일 주행 거리 600km 이상의 뛰어난 성과로 장강삼각주 수소에너지 산업단지에 무사히 도착했다. 전 과정에서 단 한 번의 고장도 없었으며, 이는 링뉴가 운송 분야에서의 중대한 돌파와 도약을 입증했다.

2025년 2월 26일

제 2 호

4) 物流时代周刊 (2025.01.01.), 十大政策, 제858호. (검색일: 2025.02.05.)

5) SGS는 국제적으로 공인된 제3자 검증 및 인증 기관으로, 탄소중립 관련 검사, 인증, 교육 등의 서비스를 제공하며, 맞춤형 탄소중립 실행 방안을 제시한다. CMA 및 CNAS 자격을 갖춘 실험실을 운영하며, 기업들에게 원스톱 넷제로 솔루션을 제공한다.



이슈와 동향

4. 에너지장비업체 CRRC, 국내 첫 분산형 태양광 전인 전력 시스템 개발 성공

2024년 8월 20일, 중국중차그룹(CRRC:中国中车集团) 조직 중차사방소(中车四方所)가 베이징 교통대학(北京交通大学) 등과 공동으로 추진한 "케도교통 '망-원-저-차(网-源-储-车)' 협력 에너지 공급 기술 적용 연구" 프로젝트가 연계 검수를 성공적으로 통과했다. 이 프로젝트는 국내 최초로 태양광 및 에너지 저장 시스템(ESS)을 고속 철도 전인 전력 시스템에 접속한 사례이다. 중차사방소는 이 프로젝트를 위해 자체 개발한 철도 에너지 스케줄링 시스템을 제공했다.

5. 절강(浙江) 최초의 친환경 전력 터미널 건설 및 운영

2024년 8월 25일, 절강성의 첫 번째 저탄소 터미널 건설인 Ningbo Zhoushan Port (宁波舟山港) 메이산(梅山) 풍력 및 태양광 저장 일체화 프로젝트가 순조롭게 운영을 시작했으며, 이에 따라 절강성 최초로 '친환경 전력 터미널'이 건설되었다. 이는 항구 터미널에서 친환경 에너지의 효율적인 이용과 최적화된 배치를 실현하고, 항구 운영 과정에서의 이산화탄소 배출을 줄이며, 항구의 친환경적이고 지속 가능한 발전을 촉진한다. 이 프로젝트의 풍력 및 태양광 연간 발전량은 약 5,917만 kW이며, 에너지 저장 장치와 에너지 관리 시스템에 의거하여 매년 약 2.26만 톤의 이산화탄소 배출량을 줄일 수 있다.

6. 중국 대형 가전업체 마이디어, '지속 가능 공급 공장' 으로 선정

2024년 10월 8일, 마이디어(Midea) 세탁기 허페이(合肥) 공장이 세계경제포럼(WEF)으로부터 "지속 가능 공급 공장"으로 선정되었다. 미디 그룹의 친환경 산업 부문 핵심 멤버인 앤더 ANNTO(安得智联)는 허페이 공장의 친환경 업그레이드 과정에서 물류 공급망 혁신을 담당했다. 집약적 물류 전략을 통해 HUB 집합, VMI(Vendor Managed Inventory), 순환적 픽업, JIT/JIS(Just-In-Time/Just-In-Sequence) 다중 모드의 결합으로 원자재 운송 차량 횟수를 50%까지 줄였다. 또한, 순환 포장을 중요한 진입점으로 삼아 "운송-포장 일체화(运包一体)" 제품 솔루션을 구축함으로써 기준에 적합하지 않은 것을 표준화하여 비용 절감, 효율 향상 및 탄소 배출 감소를 실현했다.

7. 캐리 로지스틱스(嘉里物流), 아제르바이잔 240MW 풍력 프로젝트 성공적 운송

2024년 10월 17일, 중량화물업체인 캐리 로지스틱스(嘉里物流)가 운송을 담당한 아제르바이잔 1구역 및 키지(Khizi) 3구역 240MW 풍력 프로젝트의 주요 장비를 중국 내 여러 지역에서 운송했다. 이 프로젝트는 아제르바이잔의 압세론(Absheeron)과 키지 두 지역에 37대의 6.5MW 산지형 풍력 발전기를 설치하며, 총 설비 용량은 240MW에



이슈와 동향

달한다. 풍력 발전기 관련 장비는 모두 중국에서 출발하여, 주취안(酒泉), 양저우(扬州), 장인(江阴), 이우(义乌) 등 여러 지역을 거쳐, 신장(新疆)의 홀로과사(霍尔果斯), 두라타(都拉塔), 알라산커우(阿拉山口) 세 개의 국경 통과 지점에서 집결하여 카자흐스탄과 카스피해를 통해 아제르바이잔 현장으로 운송된다. 이번 프로젝트의 총 육상 운송 거리는 10,000km에 달하며, 현재 세계에서 가장 긴 육상 운송 거리인 풍력 발전기 프로젝트이다.

8. 중국우정(中国邮政) 택배 포장 친환경 전환 가속화

2024년, 중국우정은 택배 포장 관리 표준을 엄격히 규정하여 친환경 저탄소의 발전을 추진했다. 2024년 11월 말, 표준화된 포장 작업 비율은 98.8%, 기준에 적합한 포장재 구매 및 사용 비율은 97.6%이고, 우정 기업의 재활용 가능한 포장 우편물 사용 비율은 10%를 초과했다. 규범화된 관리와 일회용 플라스틱 포장 감축 및 대체 계획 하에 플라스틱 오염 관리를 적극적으로 촉진하였다. '우편용 포장지 봉투에 대한 기술 요구 사항(邮政用缓冲包装纸袋技术要求)'은 택배 업계에서 처음으로 제정되었는데 플라스틱 오염 관리의 구현을 위한 혁신적인 아이디어를 제공한 것으로 평가된다.

9. 택배기업 4PX, 친환경 택배 물류 계획 성공적 달성

2024년, 4PX(递四方速递有限公司)는 '친환경'을 중심으로 '질'을 추구하는 탐색의 길을 열었으며, "친환경이 미래를(绿动未来)"이란 비전을 제시해 친환경 물류 계획을 시작으로 기술 혁신과 프로세스 최적화를 통해 물류 산업의 고에너지 소비와 저탄소 배출, 포장 낭비, 정보력 결핍, 환경 보호 의식 부족 등 주요 문제를 해결하는데 전념하고 있다. 현재 이 계획은 친환경 교통·주문·창고·재활용·업무 등의 조치를 통해 기본적인 성과를 거두었으며, 디지털화를 통해 국경 간 물류와 공급망 관리의 전 과정을 시각화하여 운영 효율성과 고객 만족도를 향상시켰다. 탄소 배출이 적은 교통수단, 예를 들어 신에너지 전기차를 선택하여 에너지 소비와 자원 낭비를 줄일 수 있다. 또한, 4PX는 지속적으로 재활용 가능한 택배 포장 봉투를 사용 및 회수하여 자원의 효율적인 순환 이용을 실현했다.

10. 택배기업 차이노(菜鸟), 디지털 기술로 친환경 발전 추진

2024년, 택배기업 차이노(菜鸟)는 45.8만 톤의 탄소 배출 감소를 달성했다. 운영 통제 범위 내에서는 친환경 전력 사용 비율이 54.1%에 달했고, 운송 부문에서는 자체 운영 차량 중 신에너지 차량 비율이 99%에 이르렀으며, 포장 부문에서는 포장 알고리즘, 전자 포장 목록, 전자 운송장 등 친환경 포장 솔루션을 통해 15.6만 톤의 탄소 배출 감소를 이뤘고, 재활용 부문에서는 종이 상자를 재활용해 2.1만 톤의 탄소 배출 감소를

2025년 2월 26일

제 2 호



이슈와 동향

실현하였을 뿐만 아니라 친환경 재활용 품목을 확대했다. 알려진 바에 따르면, 차이뇨는 각 패키지와 상품에 디지털 ID를 부여해 포장재의 선택과 재활용을 실현했으며, 자체 개발한 탄소 자산 관리 시스템과 물류의 친환경 운영을 통해 공급망 상하류 및 각 업계 파트너와의 협력을 통해 탄소 감소를 주도하고 있다.

2025년 2월 26일
제 2 호



해양수산
뉴스

MOL, 세계 최대 벌크선사로 등극⁶⁾

CNSS(Chinese Navigation Satellite System)에 따르면, 1월20일 일본 경쟁법 관련 부서의 승인을 받은 일본 해운 그룹 MOL(Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.)이 노르웨이 해운 그룹 기어벌크(Gearbulk)의 72% 지분을 공식적으로 인수했으며, 이에 따라 기어벌크가 MOL의 합병 자회사가 되었음을 의미한다. 2024년 6월, MOL은 기어벌크의 지분 49%를 보유하고 있었으며 이번에 23% 지분을 추가로 매입한 것이다.

MOL의 공식 보도자료에 따르면, 기어벌크와 합병 자회사가 된 후 세계에서 가장 큰 벌크선 선단이 될 것이고 총선대는 338척에 달한다.

기어벌크는 펄프 등 반제품 운송 사업을 통해 확장했다. MOL은 1991년 기어벌크에 지분 투자한 이래, 34년 동안 협력 관계를 맺었다.

기어벌크의 개방형 벌크 선단은 “세계에서 최대 규모”로 알려져 있으며, 총 60척의 선박을 보유하고 있어 MOL 벌크 선단의 18%를 차지한다. 이는 MOL의 선대 확장이며, 회사에 경쟁 우위를 가져다줄 것으로 기대된다.

MOL은 기어벌크의 전문화된 운영과 글로벌 네트워크를 통해 글로벌 경제의 공급망과 무역 모델에 대응할 계획이다. 또한, 기어벌크는 새로운 사업 기회를 창출하고 선박 배치 효율성을 높이는 등의 시너지 효과를 통해 서비스를 더욱 강화할 것이다.

2024년 10월, 일본 마루베니 주식회사 (MARUBENI CORPORATION) 는 크리스티안 옌센(Kristian Jebsen)으로부터 기어벌크의 남은 28% 지분을 인수할 계획이라고 밝혔다. 이 거래는 여러 사법 관할 구역의 경쟁 관리 기관의 승인을 받아야 한다.

2025년 2월 26일
제 2 호

6) <http://info.shippingchina.com/bluenews/index/detail/id/223794.html>



해양수산
뉴스

중국 8년 연속 상품무역 세계 1위 유지⁷⁾

2월 7일, 해관총서 당위원회 서기인 쑤메이쥔(孙梅君)은 전국 해관 업무 회의에서 2024년 중국의 대외 무역이 처음으로 43조 위안을 돌파하여 전년 대비 5% 증가했고, 8년 연속 상품무역 1위 국가의 지위를 유지하고 있다고 밝혔다. 중국 세관은 대외 무역의 안정적인 성장을 촉진하기 위한 조치를 전력으로 이행하여 편리함과 원활함을 보장하겠다고 전했다.

2024년, 외부의 불확실성과 불안정 요인이 증가하는 가운데, 중국 세관은 서비스를 최적화하여 편리함을 촉진하고 대외 무역의 질적 향상과 양적 안정을 이끌었다. 항만 비즈니스 환경을 더욱 최적화하고 기업의 통관 편의를 촉진하기 위한 16가지 조치를 시행했다. 주요 산업에 대한 세정 조사를 실시하고 관세 인하 및 다양한 세금 혜택 조치를 이행하여 총 2829억 위안의 세금을 환급하여 기업의 비용 절감과 효율성 증대를 지원했다. 또한, 크루즈 산업 발전 지원, 크로스보더 전자상거래의 관할 구역 간 반품 지원, 해외 창고 등록 취소 등 편의 조치를 도입하고, 보세 수리 및 재제조(Remufacture) 발전을 가속화하여 대외 무역 발전의 새로운 동력을 육성하는 데 기여했다.

2024년 크로스보더 무역 편리화 수준이 더욱 향상되었고, 국제무역 '싱글 윈도우(单一窗口)'에 55개의 새로운 서비스 기능이 추가되었다. 중국 해관총서가 주도하고 관련 부서가 참여하는 방식으로 전국 20개 도시에서 2024년 크로스보더 무역 편리화 촉진 특별 행동을 조직 및 배치하였고, 항만 비즈니스 환경 최적화 시범 고지를 육성하는 데 주력하였으며, 이 특별 행동의 29개 개혁 혁신 조치는 현재 전국적으로 확대 적용되고 있다. 2024년에는 국무원의 승인을 받아 4개의 새로운 항만을 개방하고, 10개의 항만을 확대 개방하며, 4개의 항만을 폐쇄하여 전국 항만의 배치와 기능이 더욱 최적화되었다. 해관총서가 주도하여 스마트 항구 구축에 대한 지도 의견을 발표하였으며, 전국 22개 지역의 57개 항구에서 스마트 항구 구축 시범 사업을 진행했다. 국제무역 "싱글 윈도우"는 총 25개 대류, 923개 서비스 항목을 제공하여 기업의 비즈니스 처리 요구를 효과적으로 충족시키고 있다.

쑤메이쥔은 현재 중국 무역 발전이 직면한 가장 큰 도전은 외부 환경의 위협이라고 지적했다. 중국 해관총서는 정확하고 가치도가 높은 지원 조치를 도입하여 기업이 주문을 안정화하고 시장을 확장할 수 있도록 돕고, 시장의 우려에 적극적으로 대응하며, 기업 관련 법 집행 행위를 규범화하고 시장 신뢰도를 높이며 기업

2025년 2월 26일
제 2 호

7) https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202502/t20250210_1400230.shtml



해양수산
뉴스

의 활력을 자극할 것이라고 밝혔다. 또한, 대외 개방 확대를 촉진하고, 국제 무역 및 경제 교류를 편리하게 하며, 국내외 쌍순환 연동 효과를 강화하여 고수준의 개방으로 고품질 발전을 촉진할 것이라고 강조했다.

2025년 2월 26일
제 2 호



해양수산
뉴스

트럼프 관세 폭탄 유조선 시장 격변 예고⁸⁾

해운업계에 따르면, 석유와 유조선 시장이 혼란을 겪고 있다고 밝혔다. 미국 대통령 트럼프의 일련의 관세 정책은 글로벌 석유 시장을 재편할 가능성이 있다.

트럼프는 선거 운동 기간 동안 자신을 “관세맨(Tariff Man)”이라고 칭하며, 캐나다와 멕시코에서 수입되는 제품에 25%의 관세를 부과하고 캐나다 에너지 제품에 대해서는 10%의 관세를 부과할 것을 발표했다. 이후 이 두 국가에 대한 관세 조치를 30일간 연기할 것이라고 발표했다.

미국은 매일 캐나다로부터 약 400만 배럴의 석유를 수입하고, 멕시코로부터는 약 100만 배럴 미만의 석유를 수입한다. 노르웨이 선박 중개업체 펀리스(Fearnleys)의 애널리스트 프레드릭 다이와드(Fredrik Dybwad)와 닐스 토머슨(Nils Thommesen)은 석유 무역이 더 복잡해질 수 있으며, 원유 운송 항로가 더 길어질 수 있다고 말했다. 미국이 캐나다와 멕시코로부터 수입하는 원유의 용도가 다양하기 때문에 이 원유에 대한 수요가 사라지지 않을 것이라고 지적했다. 미국이 다른 공급처를 찾기 시작한다면, 남미와 중동 일 가능성이 크다고 말했다.

김슨(Gibson)의 보고에 따르면, 관세가 계속 시행될 경우 유조선의 톤마일 수요가 증가하고 미국 내 정제 능력이 감소할 것으로 예상된다. 관세 불확실성은 멕시코와 캐나다가 아시아와 유럽 수입업자를 대상으로 원유 수출 다각화를 추진할 가능성이 크다. 캐나다 및 글로벌 고객을 위한 금융 시장을 운영하는 TMX 그룹의 파이프라인은 단기 및 장기 확장 계획을 검토 중인데, 이로 인해 TMX 파이프라인의 운송력이 하루 300만 배럴까지 증가할 수 있다.

에너지부문 컨설팅업체 리스타드 에너지(Rystad Energy)에 따르면, 파이프라인 수출이 중국으로 향할 가능성이 있지만, 미국이 중국에 부과하는 10%의 관세가 중국의 원유 수요에 영향을 미칠 수 있다고 밝혔다. 하지만 김슨은 관세가 원유 무역에 미치는 직접적인 영향은 제한적일 것이라고 지적했다. 지난해 중국은 미국으로부터 하루 200만 배럴의 원유를 수입했으며, 다가오는 유럽 정비 시즌과 계획된 정유 설비의 영구적 폐쇄로 인해 중국은 서아프리카에서 원유를 수입하려 할 가능성이 크다. 장기화된 무역 분쟁으로, 미국과 중국 모두에게 명백한 부정적인 경제적 결과를 초래할 것이다.

노르웨이 투자 회사 ABG 선텔 콜리어(ABG Sundal Collier)의 애널리스트 피터

2025년 2월 26일

제 2 호

8) https://www.eworldship.com/html/2025/oil_tanker_market_0209/209882.html



해양수산 뉴스

호건(Petter Haugen)은 캐나다 에너지에 대한 10% 관세로 인해 수입업자와 수출업자가 배럴당 5~6달러의 추가 비용을 공동으로 분담할 가능성이 있다고 말했다. Petter Haugen은 캐나다가 공급하는 원유의 품질이 미국의 소량 생산량과 상호 보완적이기 때문에, 미국 원유 수출이 크게 하락할 여지가 없을 것으로 보고, 이는 원유 유조선 시장의 주요 부정적 요인으로 본다고 지적했다. 관세로 인해 캐나다 원유 가격이 상승한다면, 다른 국가에서 수입되는 중질 원유가 증가할 수 있고, 미국 원유 수출은 미미한 수준으로만 감소할 것이라고 판단했다.

미국의 관세 조치는 석유수출국기구 OPEC(Organization of the Petroleum Exporting Countries)와 그 연맹국들의 행동을 촉진할 가능성도 있다. Rystad의 글로벌 원유 상품 시장 책임자인 무케시 사데브(Mukesh Sahdev)는 OPEC+(OPEC와 비OPEC 산유국들의 연합체)가 트럼프의 주요 원유 공급국에 대한 관세 부과로 인한 새로운 도전에 직면하고 있으며, 이는 글로벌 원유 수요와 공급을 혼란시킬 수 있다고 말했다. 비록 해당 기구가 시장 안정을 유지하기 위해 감산을 해제할 가능성도 있지만, 캐나다와 멕시코에 대한 관세는 이 두 국가의 원유 유통 경로를 재조정하도록 강요할 수 있으며, 이는 미국 정유소에 영향을 미치고 잠재적인 가격 상승을 초래할 수 있다. OPEC+는 가격을 안정시키면서 지정학적 긴박한 상황에 대응하기 위해 신중하게 행동할 것이다.

종합적으로 볼 때, 불확실성은 여전히 유조선 시장의 주요 변수이며, 여러 요인이 중첩되면서 시장 흐름이 크게 바뀔 수 있다. 현재로서는 앞으로의 전망이 명확하지 않아, 유조선 운임에 단기적인 상승 위험이 잠재하고 있다.



포커스

2025년 국제 컨테이너 운송 시장 전망⁹⁾

1. 유럽·미국, 보호주의 확대 속도 증가

공화당의 압도적 승리로 2024년 미국 대선이 마무리 되었다. 트럼프의 재집권은 그의 보호주의 정책이 더욱 강력히 추진될 것임을 시사한다. 미국의 서방 동맹국들도 이러한 흐름에 동참할 가능성이 높을 것으로 보인다.

서방은 우파로 전향하는 추세이다. 이 흐름은 세계 경제 회복에 장애가 될 것이다. 보호주의의 영향 아래, 글로벌 산업 및 공급망 배치는 더 이상 비용의 효율성을 기본 원칙으로 삼지 않고 지정학, 가치관, 이념에 더욱 심여를 기울일 것이고 글로벌 공급망 체계는 “근안화(近岸化)”와 “우안화(友岸化)”를 키워드로 재구성되어 지역화되고 단편화될 것이다.

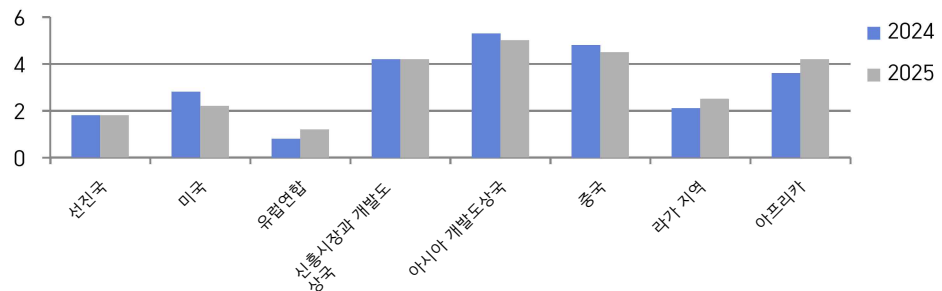
트럼프의 “미국 우선주의”는 다국적 무역 전쟁을 유발할 수 있으며, 이는 세계 경제의 불확실성을 높일 수 있다. 2024년 11월, 트럼프는 캐나다와 멕시코 상품에 25%, 중국산 수입품에 10%의 관세를 부과하겠다고 발표했고, 이에 캐나다는 미국에 대한 에너지 수출 제한으로 대응하겠다고 밝혔다.

2. 글로벌 경제 안정적이고 긍정적인 성장 유지

"블랙 스완" 사건을 고려하지 않는 전제하에, 2025년 세계 경제 성장률은 안정적으로 증가할 것으로 예상된다. 글로벌 주요 기관들은 2025년 경제 성장률 전망 평균치를 약 2.9%로 예측하고 있으며, 이는 2024년과 비슷하거나 약간 가속화될 것으로 보인다. 지역과 국가별로 보면, 선진국과 신흥 시장 경제권 내부의 차이가 상당히 뚜렷하다.

[2024-2025년 주요 지역 및 국가별 경제 성장률]

(단위:%)



자료: IMF (검색일: 2025.02.18.)

2025년 2월 26일
제 2 호

9) 王凡(2025.01.30.), 国际集装箱运输市场2024年回顾及2025年展望, 中国航务周刊, 제5호.



포커스

선진국의 경우, 각 국가 및 지역별로 다른 양상이 보일 것이다. 미국은 기본적으로 소프트 랜딩을 달성할 것으로 보이며, 트럼프의 집권이 미국 경제에 여러 불확실성을 가져올 것으로 보인다. 국내 기업의 세금을 낮추는 동시에 관세를 대폭 인상함으로써 미국 내 기업의 발전에 유리하게 작용할 수 있지만, 이는 다른 국가들의 보복 조치를 초래할 가능성도 있다. 유럽은 경제적 약세 회복이 지속될 전망이다. 트럼프가 예정대로 러시아-우크라이나 전쟁을 중재할 수 있다면 유럽 경제 전망에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 본다.

신흥 시장 및 개발도상국 경제 측면에서는, 아시아가 계속해서 주도할 것으로 예상된다. 인도와 아세안(ASEAN)은 토지 및 인건비의 이점을 활용하여 빠른 성장세를 유지할 것이다. 2025년, 트럼프의 중국, 멕시코, 캐나다 등 주요 수입국에 대한 관세 정책을 시행한다면, 동남아시아와 남아시아 지역의 경제 및 산업 발전에 더욱 긍정적인 영향을 미칠 수 있다.

글로벌 인플레이션이 어느정도 안정됨에 따라, 각국 주요 중앙은행들은 통화정책 금리 목표를 하향 조정하기 시작했다. IMF(International Monetary Fund)는 2024년 전 세계 인플레이션율이 5.8%로 떨어져 2023년 대비 0.9% 하락하고, 2025년에는 4.3% 추가 하락할 것으로 예측하고 있다. 미국이 금리 인하 주기를 시작하면서 글로벌 금융 주기의 흐름을 더욱 주도하고 정부와 기업의 부채 비용을 효과적으로 낮추며 경제 성장을 위한 좋은 금융 환경을 조성할 것이다.

3. 해운 시장 공급 측 압력 감소

2025년 신조 선박 인도 측면에서, 공급량은 전에 비해 현저히 낮아질 것으로 예상된다. 글로벌 주요 기관들의 예측에 따르면, 인도 지연 및 해체 요인을 고려할 때 2025년 시장의 공급량은 약 170만 TEU에 이를 것으로 전망된다. 2025년 말까지 전 세계 선대의 총 공급량은 전년 대비 약 5.5% 증가한 3,260만 TEU에 이를 것으로 예상된다.

[2025년 세계 주요기관 운송력 증가 예측 수치]

(단위:만TEU)

기관	선적능력	해체능력	순증수송능력	2025년 (2024년) (2023년) 증가율
Alphaliner	215.1	25	190.1	6.1%(10.3%)(8.2%)
클락슨	190.7	23.6	167.1	5.4%(10.2%)(8.2%)
드류리	181.7	30	151.7	4.9%(10.9%)(8.1%)

자료: 中国航务周刊(2025.01.30.)(검색일: 2025.02.18.)



포커스

선박 해체 측면에서, 시장의 해체량이 크게 증가할 것으로 예상된다. 클락슨(Clarkson)의 통계에 따르면, 2024년 말 기준으로 전 세계 컨테이너 선대 중 11%의 선박이 20년 이상의 선령으로 약 330만 TEU에 이른다. 이 중 약 92만 TEU의 선박이 25년 이상의 선령을 가지고 있다. 선박의 에너지 절약 및 배출 감소 요구가 점차 높아짐에 따라, 신조 선박 주문이 지속적으로 증가하고, 선사들은 홍해 사태가 완전히 해결되기 전에 노후 선박을 해체하는 속도를 가속화할 가능성이 크다고 예상된다.

항로 우회 측면에서, 2025년에는 프랑스 컨테이너선사CMA CGM을 제외한 대부분의 주요 선사들이 여전히 홍해 우회 전략을 유지할 것으로 예상된다. 현재 중동 정세가 과급되는 추세이며, 홍해 사태는 장기화될 가능성이 크다. 2024년 10월, 해운 그룹 머스크(Maersk)와 하팍로이드(HPL:Hapag-Lloyd)는 홍해 정세가 여전히 높은 불확실성을 가지고 있다는 점을 고려하여, 2025년에도 여전히 희망봉을 우회할 것이라고 발표했다.

항만 효율성 측면에서, 전 세계 항만 생산력이 지속적으로 낮아지면서 실효 운송력이 지속적으로 억제될 것으로 예상된다. 드류리(Drewry)는 2025년 항만 생산력이 8%에 도달할 것으로 예측하며, 이는 2024년의 7%보다 높은 수치이다.

4. 해운 얼라이언스 구조 조정 · 경쟁 심화

2025년 2월, 컨테이너 해운 시장의 경쟁 구도가 큰 변화를 맞이할 예정이다. 머스크와 하팍로이드가 구성한 제미니 협력(Gemini Cooperation)이 공식 출범하고, 일본의 ONE(Ocean Network Express), 한국의 HMM(Hyundai Merchant Marine), 대만의 양밍해운(Yang Ming) 선사간의 프리미어 얼라이언스(Premier Alliance)이 재출범했으며, MSC(Mediterranean Shipping Company)는 독립 운영을 주축으로 하고 선박공유협정(VSA:Vessel Sharing Agreement)을 보조로 하는 새로운 모델을 구축했다. 이로 인해 전 세계 컨테이너 해운 업계는 오션 얼라이언스(Ocean Alliance), 제미니 협력, 프리미어 얼라이언스 및 “MSC+”로 구성된 새로운 경쟁 구도를 맞이하게 된다.

새로운 협력 관계 하에, 기존 얼라이언스 회원사들은 서비스 수준을 유지하기 위해 동서 주요 항로에서 더욱 치열하고 직접적인 경쟁을 펼칠 것이다.

유럽 항로는 오션 얼라이언스, 제미니 협력, 프리미어 얼라이언스+ MSC의 삼파전으로 구도로 바뀔 것으로 예상된다. 프리미어 얼라이언스 멤버들은 MSC와의 선상 협력으로 큰 이점을 얻을 것이며, 양측이 협력하면 업계 최대인 24,000 TEU

2025년 2월 26일

제 2 호



포커스

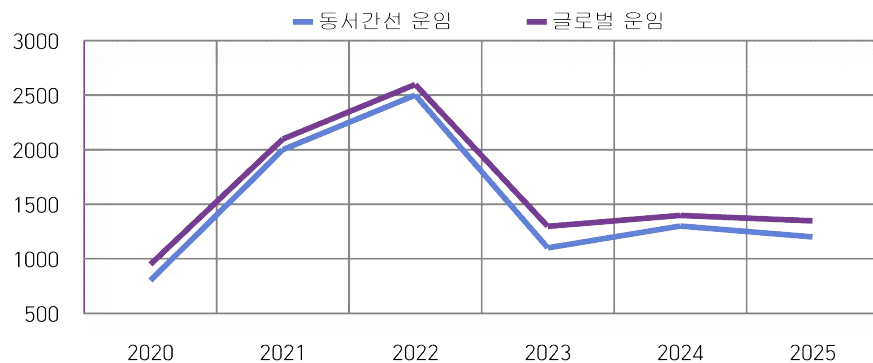
최신형 선박을 보유하게 된다. 미국 항로는 오션 얼라이언스, 제미니 협력, 프리미어 얼라이언스, MSC +으로 구성된 더 복잡한 “3+1” 구조가 형성되어 시장 경쟁이 더욱 치열해질 것이다.

5. 해운 운임 다소 하락 전망

2025년, 컨테이너 해운 업계의 운임 수준은 전반적으로 하락할 것으로 예상된다. 레드오션 전략이 약화되고 중동 정세가 더 이상 악화되지 않는 전제 하에, 운임은 더 하락할 수 있다. 2025년 얼라이언스의 조정과 경쟁의 심화로 인해 가격 경쟁이 발생할 가능성이 있지만, 이 과정에서 서비스 조정으로 초래한 혼란으로 인해 운임이 단기적으로 반등할 수도 있다.

[컨테이너선 시장 운임동향]

(단위:만/TEU)



자료: 中国航务周刊(2025.01.30.)(검색일: 2025.02.18.)

드류리는 2025년 전 세계 운임 수준(스팟 운임 및 계약 운임 포함)이 3.6% 하락할 것으로 예상하며, 이 중 동서 주요 항로 운임은 약 4.6%로 더 클 것이라고 전망했다. 연간 업계 EBIT(영업이익) 수준은 2024년 대비 15% 하락할 것으로 예측된다.

6. 컨테이너 해운 업계 비용 증가

2024년, 컨테이너 해운 업계의 운영 비용은 화물량 증가, 항로 연장, 연료 소비 증가, 선박 임대 가격 상승 등의 요인으로 인해 상승할 것으로 예상된다. 드류리는 2024년 컨테이너 해운 업계의 운영 비용이 전년 대비 5.5% 증가할 것으로 예측하고 TEU(20피트 컨테이너)당 비용은 2023년에 바닥을 찍은 후, 2024년 2분기부터 다시 상승했다.

컨테이너 해운 시장이 회복됨에 따라, 2024년 선사들은 필요한 운송력을 확보하기 위해 활발히 움직였고, 이로 인해 선박 임대 시장 가격이 상승할 것으로 예상된다. 2025

2025년 2월 26일

제 2 호



포커스

년에도 홍해 사태가 단기간 내에 해결되기 어려울 것으로 예상되며, 운항 가능한 선박이 확보되지 않을 가능성이 높다. 상반기까지 수출 경쟁이 지속된다면, 선박 수요는 여전히 높은 수준을 유지할 것이며, 선박 임대 가격은 더 상승할 여지가 있다.

[2021-2025년 컨테이너 업계 연비/유가 변화 수치]

(단위:만TEU)

연도	2021	2022	2023	2024	2025
연비(백만톤)	65.3	63.0	63.7	73.4	75.4
유가(달러/톤)	485	761	612	596	502

자료: 中国航务周刊(2025.01.30.)(검색일: 2025.02.18.)

홍해 사태의 영향으로 대부분의 주요 선사들이 희망봉을 우회하면서, 우회 전보다 4,300해리(약 7,964km)와 10~15일의 항해 일수가 증가했다. 전체 항해 거리와 연료 소비량이 증가함에 따라 2024년 유가 수준은 2023년보다 낮지만, 업계 전체 연료 소비량은 전년 대비 15% 이상 증가할 것으로 예상된다. 드류리는 2025년 평균 연료 가격이 2024년 대비 15.8% 하락할 것으로 예측하며, 이에 따라 연료 소비량은 증가세를 유지하지만 전체 연료 비용은 다소 감소할 것으로 보인다.

유럽연합 배출권 거래제(EU ETS:European Union Emission Trading Scheme)가 해운 업계를 포함하고 2025년부터 본격적으로 납부가 시작됨에 따라, 선사들은 2025년 9월 30일까지 2024년 탄소 할당량에 대한 비용을 완납해야 한다. 2024년의 탄소 배출 데이터는 2025년 1분기에 완료될 예정이며, 이 중 40%가 EU ETS에 포함된다. 2025년에는 이 비율이 70%로 증가하고, 2026년에는 100% 전액이 EU ETS 체계에 포함될 예정이다. 드류리는 2024년 실제 할당량 가격인 톤당 80유로(약 85달러)를 기준으로, 2025년 업계의 탄소세 비용이 약 34억 유로(약 35억 달러)에 이를 것으로 예상된다.



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.1	2024.12	2024.11	2024.1	2024.09	2024.08
PMI(%)	49.1	50.1	50.3	50.1	49.8	49.1

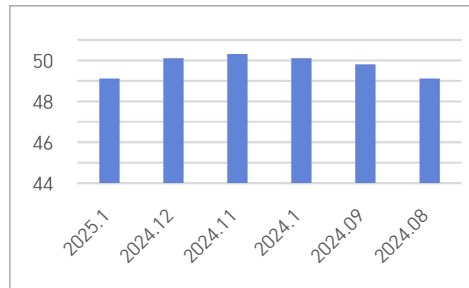
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

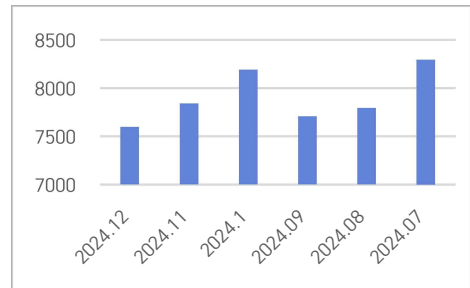
구분	2024.12	2024.11	2024.1	2024.09	2024.08	2024.07
당월(만톤)	7,596.9	7,840	8,188.1	7,706.9	7,792.1	8,293.9
전년동기대비(%)	11.8	2.5	2.9	-6.1	-10.4	-9

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



<중국 철강 생산량(만톤)>

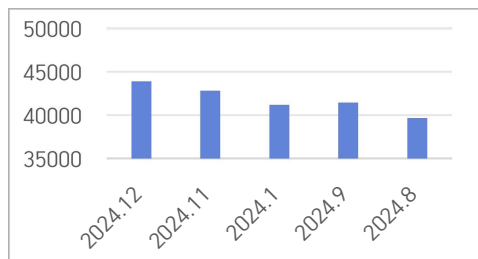


▶ 중국 에너지 생산량

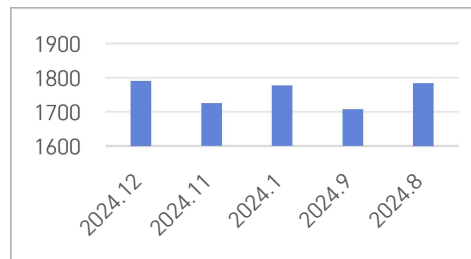
구분	2024.12	2024.11	2024.10	2024.9	2024.8
Coal(만톤)	43,884.8	42,798.4	41,180.3	41,445.9	39,654.5
Crude Oil(만톤)	1,790.2	1,724.8	1,776.8	1,707.1	1,783.5
LNG(만톤)	211.4	233.5	251.6	216.9	198.7
Coke(만톤)	4,148.1	4,068.2	4,120.0	3,932.4	4,088.6

자료: 중국국가통계국

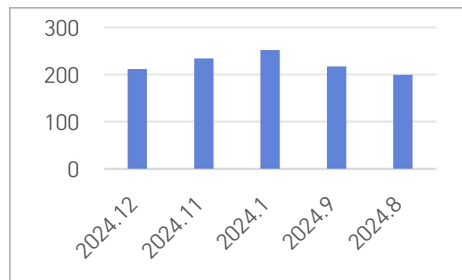
<Coal 생산량(만톤)>



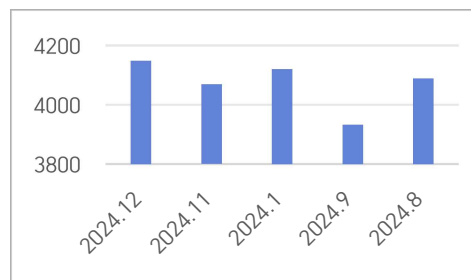
<Crude Oil 생산량(만톤)>



<LNG 생산량(만톤)>



<Coke 생산량(만톤)>





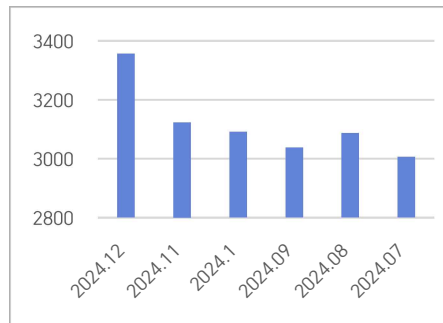
통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

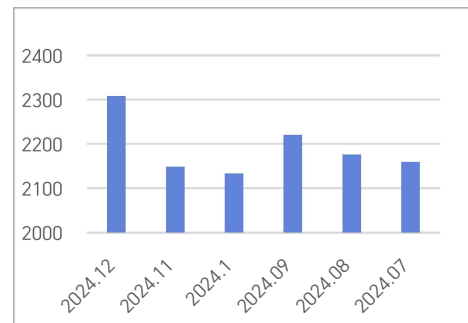
구분	2024.12	2024.11	2024.1	2024.09	2024.08	2024.07
수출액(억달러)	3,356	3,123	3,091	3,037	3,086	3,006
수입액(억달러)	2,308	2,149	2,133	2,220	2,176	2,159

자료: 중국국가통계국

〈중국 수출액(억달러)〉



〈중국 수입액(억달러)〉

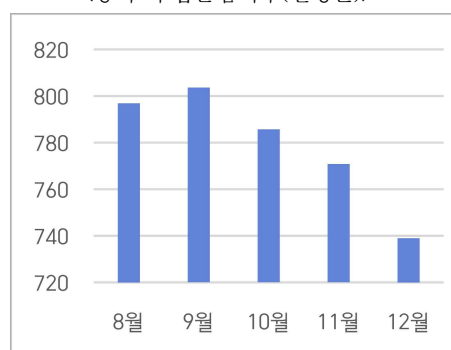


■ 해운

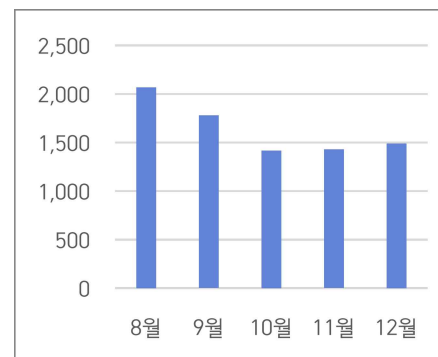
구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2023년	2024년-현재	10월	11월	12월	
수입운임	941.02	811.35	785.61	770.70	738.95	2.0
수출운임	937.29	1,550.59	1,416.20	1,427.33	1,489.40	70.2

자료: 상하이국제해운정보센터

〈중국 수입운임지수(월평균)〉



〈중국 수출운임지수(월평균)〉





통계 및 자료

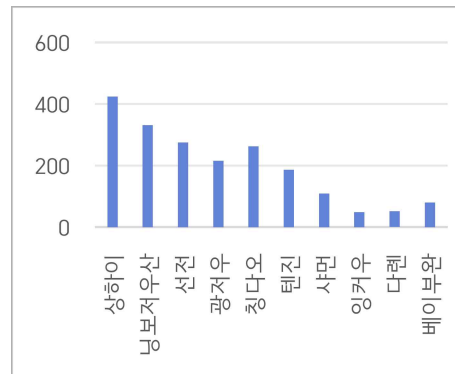
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

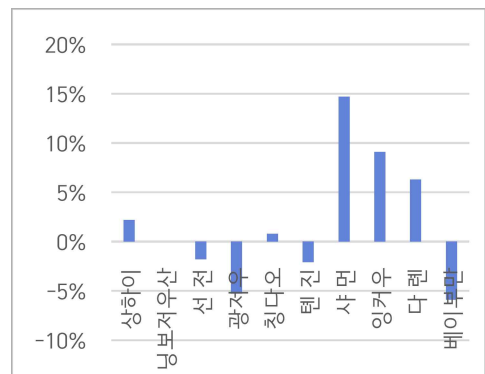
구분	2024.11	전월 대비	전년 동기 대비	2024.1-11	전년 대비
중국 전체	2,807	0.5%	4.7%	30,455	7.3%
상하이	424	2.2%	0.7%	4,739	6.7%
닝보저우산	331	0.0%	27.3%	3,614	10.2%
선 진	275	-1.8%	-2.8%	3,041	13.1%
광저우	215	-5.3%	-0.9%	2,390	4.2%
칭다오	262	0.8%	5.2%	2,838	7.6%
텐 진	186	-2.1%	14.8%	2,210	4.8%
샤 먼	109	14.7%	0.0%	1,104	-3.6%
잉커우	48	9.1%	-2.0%	501	3.2%
다 렌	51	6.3%	-0.0%	493	8.2%
베이부만	80	-5.9%	12.7%	822	13.8

자료: 중국 교통운수부

<2024.11 중국 컨테이너항만처리량(만TEU)>



<2024.11 중국 컨테이너항만처리량(전월대비)>



2025년 2월 26일
제 2 호

< 중국연구센터 이메일 연락처 >

김태일 중국연구센터장 : ktizorro@kmi.re.kr
김은희 인턴 : chinacenter@kmi.re.kr
김명화 행정원 : jinminghua@kmi.re.kr