

월간

KMI 아시아 오션 리포트

KMI Asia Ocean Report

2025년 4월 28일

No. 4

이슈와 동향 01

- 미국의 관세 정책에 따른 전 세계 물류 시장 및 항만 동향 1
- 2024년, 글로벌 항만의 성장과 도약 - 아시아 강세 지속,
미·유럽 항만 회복 3

해양수산물뉴스 6

- 중국 항만 기업, 첫 유럽연합 탄소배출권 거래 성사 6
- 양푸 국제 컨테이너 터미널 신규 부두 본격 가동 8
- 한국 조선소, LNG선으로 글로벌 수주 시장 주도 9

포커스 11

- 미국의 對중국 해운 규제 제안과 글로벌 해운시장 변화 11

통계 및 자료 20

- 경제/해운/항만/수산 20



한국해양수산개발원 중국연구센터
Korea Maritime Institute China Research Center
발행인: 조정희 원장 | 총괄: 김태일 센터장 | 감리: 한덕훈 부장



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



+86-21-6090-0395~6



+86-21-6090-0397



이슈와 동향

미국의 관세 정책에 따른 전 세계 물류 시장 및 항만 동향¹⁾

트럼프 대통령은 지난 4월 2일, 중국산 제품에 최대 104%에 이르는 고율 관세를 부과하겠다고 발표했다. 이번 관세 정책에는 자동차 추가 관세도 포함되었고 각 부품에 대한 추가 관세도 올해 5월 2일부터 단계적으로 시행될 예정이다. 이에 따라 미국 주요 항만과 국경 물류 지점에 심각한 혼잡을 일으키고 있으며 전 세계 무역 및 항만 물류에 커다란 파장을 미칠 것으로 예상된다.

로스앤젤레스항은 2월 한 달간 801,398 TEU(20피트 컨테이너 단위)를 처리해 역대 두 번째로 바쁜 2월을 기록했다. 항만 당국은 관세 발표 직후 물동량이 더욱 증가할 것으로 내다보며 물류 병목 현상에 대한 우려를 표했다. 뉴욕·뉴저지항도 동남아 생산지 이전의 영향으로 12%의 수입 증가율을 기록하며 활발한 운영을 이어가고 있다. 한편, 관세 회피 목적의 ‘조기 선적’이 급증하면서 미국-멕시코 및 미국-캐나다 간 육로 물류 부담도 크게 가중될 전망이다.

벨기에 지브루게항은 4월 8일, 세계 최대 규모 컨테이너선 중 하나인 MSC Mina호(23,656 TEU)를 성공적으로 접안시키며 항만 수심 및 처리 능력 개선을 입증했다. 이는 홍해 위기 및 우회 항로 수요 증가 상황에서 유럽 항만의 전략적 중요성을 강화시키는 움직임이다. 유럽 항만 기술의 발전은 향후 대형 선박 수용력 확대 및 글로벌 해상 물류 흐름 안정화에 기여할 것으로 기대된다.

상하이항은 안정적인 컨테이너 처리 능력을 유지하며 중국 수출입 무역의 탄력성을 보여주고 있다. 중국 세관 당국은 통관 절차를 간소화해 물류 효율성도 강화하고 있다. 선전 엔티엔항은 신규 ‘항만 서비스 요금 조정안(港口服务收费调整方案)’을 발표해 자원 효율적 분배를 꾀하고 있으며, 항만 작업 효율을 제고하기 위한 절차를 진행하고 있다. 하지만 미국의 관세 정책이 본격적으로 시행될 경우, 중국 수출 업체들은 관세 발효 전 출하를 서두르며 중국 항만에도 일시적인 물류 집중 현상이 발생할 수 있다.

또한 캐나다 최초의 대형 LNG 수출 터미널이 최종 시범 운영 단계에 돌입했다. 향후 북미 에너지 수출에 기여할 이 시설은 해당 지역 항만에 새로운 물류 수요를 창출할 것으로 예상된다. 더불어 중국이 통제하고 있는 호주 다윈항 문제가 호주 총선의 주요 이슈로 부각되며 국가 안보와 항만 운영 독립성에 대한 논란이 확산되고 있다. 스리랑카에서는 아다니(Adani) 그룹이 주도한 콜롬보 신 컨테이너 터미

2025년 4월 28일

제 4 호

1) 外贸物流社区(2025.4.9.), 【港口】关税政策引发全球贸易和物流变化：全球港口新闻动态集锦, https://mp.weixin.qq.com/s/LrjUxyfziGhP4CahwPiLoA?from=kdocs_link



이슈와 동향

널이 개장됐다. 이는 인도양 중심 항로상의 전략적 요충지인 이 항만은 물류 처리 능력을 높일 수 있지만, 인도-중국 간 지정학적 갈등을 자극할 가능성도 존재할 것으로 예상된다.

따라서 미국의 관세 정책으로 인해 항만은 단기적으로 심각한 병목 현상이 예상되며, 유럽 항만은 기술 강화로 이러한 혼란을 일부 흡수할 수 있을 것으로 보인다. 또한 중국 중심의 공급망을 멕시코, 동남아, 라틴아메리카 등으로 다변화시키고 있으며, 이는 새로운 항만과 물류 거점의 부상을 의미하지만, 동시에 글로벌 물류 비용 및 복잡성은 증가하고 있다. 다윈항, 콜롬보항 등은 지정학적 갈등의 중심에 있어 항만 운영의 정치적 안정성이 무역 흐름에 중요한 변수가 되고 있다.

[2025년 4월 전 세계 주요 항만 동향]

항만/지역	주요 사건	영향
미국(로스앤젤레스, 뉴욕/뉴저지)	- 관세 정책으로 인한 화물 수요 급증 - 2분기-3분기 혼잡 심화 예상	- 단기적 운임 상승 - 국경 간 물류 압력 증가
유럽(지브루게)	- 새로운 수심 기록 - 대형 선박 접안 가능	- 터미널 효율 향상 - 유럽 무역의 허브 지위 강화
중국(상하이/선전)	운영 안정	글로벌 공급망 안정성 확보
캐나다	LNG 터미널 시범 운영 개시	북미 에너지 무역 강화(더 많은 항만 자원 필요)
호주(다윈)	중국의 항만 통제 선거 재점화	항만 운영 및 국제 관계 영향
스리랑카(콜롬보)	신규 컨테이너 터미널 개장	지역 화물 처리 능력 향상

결과적으로 2025년 4월 글로벌 항만 동향은 미국의 고율 관세 정책을 중심으로 전개되었다. 단기적으로는 미국 항만과 국경 지역 물류 부담이 증가하고 있으며, 유럽과 아시아 항만은 기술 투자로 물류 효율화를 추진 중이다. 앞으로 기업들은 공급망 전략을 유연하게 조정하고, 급변하는 무역 정책 및 항만 운영 환경에 신속히 대응할 필요가 있다. 국제무역의 복잡성과 지정학적 불확실성이 고조되는 상황에서, 항만 인프라와 정책 변화에 대한 지속적인 주의가 요구된다.

2025년 4월 28일

제 4 호



이슈와 동향

2024년, 글로벌 항만의 성장과 도약 - 아시아 강세 지속, 미·유럽 항만 회복²⁾

[2024년 글로벌 TOP30 컨테이너 항만 순위]

(단위: 만 TEU)

순위	변동	항만명	국가	2024년 처리량	증가율
1	-	상하이항	중국	5150.6	4.8%
2	-	싱가포르항	싱가포르	4112.4	5.4%
3	-	닝보저우산항	중국	3930.1	11.3%
4	-	선전항	중국	3339.9	11.8%
5	-	칭다오항	중국	3087.4	8.0%
6	-	광저우항	중국	2645.0	4.1%
7	-	부산항	한국	2440.0	7.3%
8	-	톈진항	중국	2329.3	5.0%
9	-	제벨알리항	아랍에미리트	1553.6	7.4%
10	▲1	클랑항	말레이시아	1464.0	4.1%
11	▲1	로테르담항	네덜란드	1382.0	2.8%
12	▼2	홍콩항	중국	1369.0	-4.5%
13	▲1	안트워프-브뤼헤항	벨기에	1353.2	8.3%
14	▼1	샤먼항	중국	1225.5	-2.4%
15	-	탄중 팔라파스항	말레이시아	1225.3	16.9%
16	▲3	로스앤젤레스항	미국	1029.7	19.3%
17	▲3	탕헤르 메드항	모로코	1024.1	18.8%
18	▼2	쑤저우항	중국	967.0	3.6%
19	▲4	롱비치항	미국	965.0	20.3%
20	▼3	람차방항	태국	955.5	7.7%
21	▼3	가오슝항	대만	922.8	4.5%
22	▼1	호찌민항	베트남	915.4 (예측)	10.1%
23	▼1	베이부만항	중국	902.0	12.5%
24	-	뉴욕-뉴저지항	미국	869.8	11.4%
25	▲1	문드라항	인도	823.1	13.8%
26	▼1	함부르크항	독일	780.0	1.3%
27	-	콜롬보항	스리랑카	778.3	12.0%
28	-	자카르타항	인도네시아	760.0	11.3%
29	-	나바세바항	인도	705.3	11.0%
30	-	르자오항	중국	671.0	7.2%

2024년은 글로벌 항만 산업에 있어 뚜렷한 회복세가 나타난 해로 기록될 전망이다. 세계 30대 컨테이너항만의 처리량은 총 4억 9,700만 TEU로, 전년 대비 7.6% 증가했다. 이는 코로나19 팬데믹 이후의 글로벌 무역 회복, 소비 수요 증가, 그리고 일부 지역에서의 조기 물동량 증가 등에 힘입은 결과다.

2025년 4월 28일
제 4 호

2) 港口圈(2025.4.8.), 2024年全球TOP30集装箱港口出炉, https://mp.weixin.qq.com/s/a39lCdBmsmlx_E_2qPQNOw



이슈와 동향

전 세계 TOP30 항만 중 23개가 아시아 지역에 위치하며, 이 중 절반 이상인 12개는 중국 항만이 차지했다. 아시아 항만들은 제조업 기반을 배경으로 견고한 수출입 물동량을 유지했으며, 특히 동아시아는 세계 전체 수출 컨테이너의 61%를 차지하며 중심적인 역할을 했다. 상하이항과 싱가포르항은 각각 5,000만 TEU와 4,000만 TEU를 넘어서며 여전히 글로벌 1위와 2위 자리를 지켰고, Ningbo-Zhoushan항은 전년 대비 400만 TEU의 증가를 기록하며 4,000만 TEU에 근접했다. 선전항은 연초에는 칭다오항에 밀렸지만 외항 무역의 강세로 연간 4위 자리를 되찾았고, 칭다오항은 5위를 유지했다.

한편, 말레이시아 클랑항이 처음으로 10위권 내에 진입하며 아시아 외 항만의 존재감을 드러냈다. 클랑항은 서항 확장 공사를 통해 향후 처리 능력을 두 배로 확대할 계획이며, 해운 얼라이언스 재편 과정에서 더 많은 항로 유치에 힘쓰고 있다. 또한 2023년 소비 둔화로 인해 큰 타격을 받았던 북미 및 유럽 항만들도 2024년 들어 뚜렷한 반등세를 보였다. 로스앤젤레스항(19.3%), 롬비치항(20.3%)과 같은 미국 주요 항만은 높은 성장률을 기록하며 물동량 회복세를 이끌었다. 특히 미중 무역 갈등이 심화되며 일부 기업들이 조기 선적 및 재고 확보에 나서면서, 이들 항만의 수요가 급증한 것으로 분석된다.

유럽에서는 로테르담항, 앤트워프-브뤼헤항 등이 3년 만에 처음으로 물동량 증가를 기록했다. 하지만 여전히 팬데믹 이전의 최고 수준에는 도달하지 못한 상태다. 모로코의 탕헤르 지중해항은 1,000만 TEU를 돌파하며 아프리카에서 유일하게 TOP20에 이름을 올렸다. 이 항만은 유럽과 지중해 지역의 중계 허브로 자리 잡고 있으며, 연평균 15%가 넘는 고속 성장을 이어가고 있다. 하지만 처리 능력 포화가 임박하면서, 모로코 정부는 새로운 환적항인 나도르 서지중해항³⁾ 개발을 추진 중이다.

아울러 인도와 베트남을 중심으로 한 남아시아 및 동남아 항만들도 빠르게 성장하고 있다. 인도 문드라항은 전년 대비 13.8% 성장하며 TOP30에 진입했으며, 베트남 호찌민항과 까이맷항도 국제 환적 기능 강화를 통해 성장 가능성이 주목받고 있다. 30대 항만 중 유일한 내륙 항만인 쑤저우항도 주목할 만하다. 이 항만은 장강 유역의 대표 내륙 항만으로, 국내외 컨테이너 물동량을 연결하는 중요한 허브 역할을 수행하고 있다. 수많은 연안항과의 네트워크를 통해 아시아 지역 내 수출입 네트워크를 확장하고 있다.

2025년 4월 28일

제 4 호

3) 나도르 서지중해항(纳祖尔西中海港, Nador West Med Port). 모로코 북동부 나도르(Nador)를 중심으로 모로코 정부가 개발 중인 주요 심해 항만. 수에즈 운하를 지나 대서양으로 향하는 항로 중간 지점에 위치하여 물류 거점으로 성장하고 있다. 항만이 완공되면 모로코는 기존 탕헤르 지중해항과 더불어 지중해 북부와 아프리카 대륙을 연결하는 복수의 해상 허브를 갖추게 된다.



해양수산 뉴스

2024년은 글로벌화의 일시적 회복기를 보여주었지만, 이러한 상승세가 장기적으로 유지될 수 있을지는 불확실하다. 미중 무역 갈등, 보호무역 강화, 공급망 재편 등의 요인은 중장기적으로 글로벌 항만 물동량 증가에 제약이 될 수 있다. 특히 미국과 유럽의 수입 중심 구조가 다변화되면서, 지역 간 무역이 세분화되고, 동남아·남아시아·중동 지역 항만의 역할이 확대될 것으로 전망된다. 항만 전문 미디어 ‘항만권(港口圈)’은 “2024년은 단기적 수요 반등과 전략적 재고 확보에 따라 항만 산업이 일시적 호황을 누린 해”라고 평가하며, “2025년 이후는 전통적인 동아시아-유럽·미주 간 무역 구조가 전환되고, 지역별 맞춤형 물류 네트워크 구축이 중요해질 것”이라고 내다봤다.

2025년 4월 28일

제 4 호



해양수산 뉴스

중국 항만 기업, 첫 유럽연합 탄소배출권 거래 성사⁴⁾

중국 항만 기업이 유럽연합 탄소배출권 거래 시장에 처음으로 직접 참여해 거래를 성사시켰다. 저장해항국제무역유한회사(浙江海港国际贸易有限公司, 이하 해항국무)는 지난 4월 10일, 글로벌 에너지 무역 기업인 비톨(Vitol)로부터 3,000톤 규모의 유럽연합 탄소배출권을 구매하여, 이를 유럽 항로를 운영하는 중국 선사인 차이나머천트하이홍해운(招商海宏轮船, China Merchants Haihong Shipping)에 판매했다. 해당 탄소배출권은 유럽 항로 운항 선박의 탄소배출 의무 이행에 사용될 예정이다.

이번 거래는 저장성해항그룹(浙江省海港集团) 및 Ningbo Zhoushan Port Group(宁波舟山港集团)이 비톨과 해운 분야 탄소 거래 메커니즘 협의를 시작한 이래, 탄소 자산 관리 분야에서 이룬 중대한 진전으로 평가된다. 이는 중국 항만 기업이 EU 탄소시장에 직접 진입한 첫 사례로, 그룹의 친환경 해운 서비스 역량이 탄소 거래 영역까지 종합적으로 확장되었음을 의미한다.

전 세계 해운업계가 에너지 전환을 본격적으로 추진하는 가운데, 친환경 에너지는 글로벌 기업들의 전략적 관심사로 자리 잡고 있다. 유럽연합 배출권 거래제도(EU ETS)⁵⁾의 최신 규정에 따르면, 2024년 1월부터 해운 산업도 해당 시스템을 통한 탄소배출 의무 참여 대상에 포함되었다. 이에 따라 유럽 항로를 운항하는 해운 기업들은 EU 탄소 시장에서 배출권을 확보해야 하며, 이를 통해 온실가스 감축 의무를 이행하게 된다. 탄소배출권 1단위는 이산화탄소 1톤 혹은 그에 상응하는 기타 온실가스의 합법적 배출 권리를 의미한다.

이러한 산업 변혁의 흐름 속에서, 두 해항그룹은 탄소 정점 및 탄소 중립을 의미하는 ‘쌍탄(双碳)’ 목표를 중심으로 녹색 해운 전략을 선도적으로 추진해왔다. 특히 해항국무는 비톨 등 글로벌 에너지 무역사와의 협력을 추진하여, 탄소배출권의 구매-거래-인도 전 과정에 원스톱 서비스를 제공하고, 금융 지원, 무역 편의성, 국제 자원 배분 등 결합된 전략을 위한 효율적인 시장 운영에 앞장서고 있다. 이를 통해 관련 공급망 기업들과의 연계 협력을 촉진하여 ‘해항 연료공급’ 브랜드의 경쟁력을 더욱 강화하는 데 기여하고 있다.

2025년 4월 28일

제 4 호

4) 中国水运网(2025.04.13.), 全国港口企业首单欧盟碳配额交易落地, <https://www.zgsyb.com/news.html?aid=721419>

5) European Union Emissions Trading System, 유럽연합(EU)이 2005년에 도입한 세계 최초이자 최대 규모의 탄소배출권 거래제도.



해양수산 뉴스

또한 해항그룹은 Ningbo저우산항에 다원화된 청정에너지 공급 체계를 구축해왔다. LNG 연료공급은 일상화되었으며, 컨테이너 터미널 주요 작업 구역에 전면 적용되고 있다. 바이오 연료 분야에서도 ISCC 국제 인증을 획득하고, 전국 최초로 컨테이너선에 대한 해상 바이오 연료 주입을 성공적으로 완료했다.

이번 유럽연합 탄소배출권 거래 성사는 Ningbo저우산항이 선주 고객에게 ‘친환경 연료 + 탄소배출권’의 결합을 통한 차별화된 솔루션을 제공할 수 있게 되었음을 의미한다. 이는 해운 서비스 체계의 친환경 요소를 한층 강화하고, 향후 국제 ‘녹색 해운 회랑(绿色航运走廊)’ 구축에 기여하여, 중국 친환경 항만 산업 발전을 위한 새로운 성장 동력을 창출할 것으로 기대된다.

2025년 4월 28일

제 4 호



해양수산 뉴스

양푸 국제 컨테이너 터미널 신규 부두 본격 가동⁶⁾

하이난 양푸 국제 컨테이너 터미널의 1단계 확장 공사에서 1기에 새롭게 건설된 4번, 5번 부두가 최근 하이난성 인민정부의 대외 사용 승인을 받으며 정식으로 운영을 시작했다. 승인 다음 날인 4월 11일, 1,100여 개의 컨테이너를 실은 ‘보야 샤먼(博亚厦门)’ 호가 4번 부두에 성공적으로 접안하며 첫 상업 운항이 이뤄졌다. 이번에 신규 투입된 두 부두는 각각 15만 톤급과 20만 톤급 규모로, 해안선 700미터의 깊은 수심을 활용한 연간 총 200만 TEU의 처리 능력을 갖추고 있다.

이번 확장 공사로 새롭게 마련된 두 부두는 양푸 국제 컨테이너 터미널의 ‘양방향·이중 허브항’ 구축을 위한 핵심 사업으로, 서부 육해 신통로와 하이난 자유무역항 건설을 지원하는 핵심 인프라로 평가받는다. 또한, 중국 코스코해운그룹(远洋海运集团, COSCO)과 하이난성 정부 간 중앙-지방 협력의 중요한 결실이기도 하다. 설계와 시공 과정에서는 최첨단 안벽 컨테이너 크레인과 야드 원격 제어 시스템, 순수 전기 구동 트럭 등 친환경 장비 및 최신 시공 기술을 도입을 도입하여 작업의 스마트화와 친환경화를 동시에 실현했다.

양푸는 하이난 자유무역항의 선도 구역이자 시범 모델로서, 서부 육해 신통로의 핵심 해운 허브로 주목받고 있다. 신규 부두 운영을 통해 양푸항의 기능 배치 및 연안 활용도를 높이고, 항만의 물동량 처리 능력과 서비스 수준을 크게 향상시킬 것으로 기대된다. 또한, 이미 가동 중인 ‘양푸 국제 스마트 공급망 센터(洋浦国际智慧供应链中心)’와 연계함으로써 항만의 산업 집적 효과를 극대화하고, 인근 산업단지의 고도화 발전도 촉진할 전망이다.

한편, 하이난항운(海南港航)에 따르면 4월 10일까지 양푸 국제 컨테이너 터미널은 누적 컨테이너 물동량 52만 4,600TEU를 기록하며 전년 동기 대비 7.6% 성장했다. 안정적인 성장세 속에 이번 신규 부두 운영이 항만 경쟁력 강화를 위한 전환점이 될지 주목된다.

2025년 4월 28일

제 4 호

6) 中国水运网(2025.04.14.), 洋浦国际集装箱码头新泊位正式投产启用, <https://www.zgsyb.com/news.html?aid=721522>



해양수산 뉴스

한국 조선소, LNG선으로 글로벌 수주 시장 주도⁷⁾

한국 조선업계의 수주 잔량이 1,000억 달러를 돌파하며 글로벌 조선 시장에서 독보적인 위상을 다시금 확인시켰다. 영국의 해운·조선 전문 분석기관 VesselsValue의 최신 데이터에 따르면, 현재 한국 조선소들의 수주 잔량은 총 1,380억 달러(약 1조 74억 위안)에 달하며, 이 중 52%가 LNG 운반선으로 확인됐다. 현재 한국 조선업체가 보유한 LNG 운반선 수주는 총 276척, 713억 달러로 전체 수주 금액의 압도적인 1위를 기록하고 있다. 그 뒤를 이어 2위는 컨테이너선 184척, 356억 달러(26%), 3위는 LPG 운반선 129척, 149억 달러 순으로 나타났다. 유조선은 총 185척으로 수량 면에서는 LPG선과 컨테이너선을 앞섰으나, 금액 기준으로는 147억 달러로 4위에 머물렀다. 자동차 운반선은 8척, 9.29억 달러로 5위를 기록했다.

[한국 조선업계 수주 현황]

(단위: 억 달러)

선종	수주 척수	수주 금액
LNG	276	71.35
컨테이너	184	35.60
LPG	129	14.90
유조선	185	14.70
자동차 운반선	8	0.93
해양설비(MODU)	3	0.39
RO-RO ⁸⁾	2	0.24
페리	2	0.07
소형 건화물선	4	0.05
CO ₂ 운반선	1	N/A
재생에너지 관련	1	N/A
합계	806	138.24

자료 : KMI 작성.

선주별 수주 금액을 살펴보면, 프랑스의 CMA CGM이 80.9억 달러로 1위를 차지했다. 이 회사는 한국 조선소에 초대형(ULCV), 뉴파나막스형(New Panamax), 슈퍼파나막스형(Super Panamax) 컨테이너선 총 38척을 발주했다. 이어 일본 NYK Line이 72.1억 달러로 2위에 올랐는데, 이는 17.4만㎥급 대형 LNG선 26척과 8.8만㎥급 초대형 액화암모니아 운반선(VLAC) 3척을 포함한다. NYK는 한국 외에도 중국, 일본, 독일 조선소에 LNG선, LPG선, 벌크선, 유조선 등 총 56척의 신조선을

2025년 4월 28일

제 4 호

7) 国际船舶网(2025.4.19.), LNG船占52%! 韩国船企手持订单总额突破10000亿. <https://mp.weixin.qq.com/s/s8YcJH422LzTmY3iADw>

8) Roll-on/Roll-off Ship의 약자로, 자동차, 트럭, 기차, 트레일러 등 바퀴 달린 화물(Rolling Cargo)을 실어 나르는 특수 화물선.



해양수산 뉴스

보유하고 있다. 카타르 천연가스 운송회사 Nakilat은 69억 달러 규모의 LNG선 수주로 3위에 올랐으며, 이는 대형 및 Q-Max형 LNG선을 포함한 수치다. 카타르에너지(Qatar Energy)는 25척의 17.417.5만^m급 대형 LNG선 수주로 총 65.2억 달러, 4위를 기록했다. 대만 장룽해운(長榮海運, Evergreen Marine)은 뉴파나막스형(1.531.55만 TEU) 및 초대형(2.4만 TEU) 컨테이너선 28척으로 63.8억 달러에 달하며 5위를 차지했다. 일본 MOL(상선미쓰이)이 26척, 56.2억 달러로 그 뒤를 따랐다.

한국 조선소의 전체 수주 중 약 37%가 이중연료(Dual Fuel) 엔진 장착 선박으로, 총 714억 달러 규모에 이른다. 특히 LNG선은 본래 이중연료 특성을 보유하고 있으며, 자동차 운반선과 로로선(RO-RO선) 또한 전량 이중연료 기반이다. 이외 선형 가운데에서는 컨테이너선의 이중연료 비율이 가장 높아 전체 184척 중 148척(약 80%)이 이중연료 설계로 나타났다. LPG선 역시 129척 중 64척(약 50%)이 이중연료이며, 이들의 시장 가치는 약 75억 달러로 집계됐다.

한국 국적 선주 중에서는 HMM이 총 자산 119억 달러(운항 중 선박 및 수주 포함)로 선두를 차지했다. HMM은 현재 벌크선, 유조선, 컨테이너선, LNG선, 자동차 운반선 등 총 112척의 선박을 보유하고 있으며, 평균 선령은 8년이다. H-Line Shipping은 62척, 60.9억 달러로 2위, 팬오션은 126척, 57.3억 달러, 장금상선은 134척, 57.2억 달러로 각각 3위와 4위를 기록했다. 특히 장금상선은 척수 기준으로는 한국 최대 선단을 보유하고 있으며, 평균 선령은 11년으로 나타났다. 보유 선박은 컨테이너선이 절반 이상을 차지하며, 유조선, 벌크선, LNG선도 다수 운영 중이다.

VesselsValue는 “한국 조선업은 여전히 글로벌 선박 수주 시장에서 선두 자리를 유지하고 있으며, LNG선, 유조선, 컨테이너선 중심의 다각화된 수주 구조를 바탕으로 높은 경쟁력을 보이고 있다”고 분석했다. 특히 컨테이너선과 LPG선 분야에서의 이중연료 전환이 두드러지고, CMA CGM, 카타르에너지, 일본 NYK 등 주요 글로벌 선주들이 한국 조선소에 대형 선박을 집중 발주하고 있는 점을 강조했다. 또한 HMM, H-Line Shipping 등 국내 선주사들도 선대 현대화를 지속적으로 추진하며, 한국 해운·조선업의 국제 경쟁력을 공고히 하고 있다고 평가했다.

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

미국의 對중국 해운 규제 제안과 글로벌 해운시장 변화⁹⁾

2025년 2월 21일, 미국 무역대표부(USTR)는 중국의 해운, 물류, 조선 산업이 글로벌 시장에서 과도한 주도권을 점하고 있다고 판단하고, 무역법 제301조에 따라 조사에 착수하였다. 그 일환으로 USTR은 중국 선박운항사뿐 아니라, 중국 조선소에서 건조되었거나 발주된 선박을 보유한 선박운항사에 대해 미국 항만에 기항 시 고액의 서비스 요금을 부과하는 제재 조치를 공식 제안하였다. 이 조치는 미국 선박의 활용을 장려하고, 미국 해사산업의 재건을 도모하려는 전략적 목적을 갖는다.

미국은 3월 24일과 26일에 걸쳐 공개 청문회를 개최하였으며, 이에 앞서 일반 국민으로부터 서면 의견을 접수했다. 청문회 이후에도 1주일간 추가적인 반대 의견 제출이 허용되었고, 전체 제재안의 확정 발표는 통상적으로 1~4개월 이내에 이뤄질 것으로 예상된다. 현재까지 확정된 결과는 없지만, 미국 내외에서 상당한 반대 목소리가 제기되고 있으며, 업계 역시 이 조치의 실효성과 부작용에 대해 의구심을 표하고 있다.

USTR이 공개한 제안 조치의 핵심은 다음과 같다.

첫째, 중국 선박운항사에 대해 미국 항만 입항 시 국제 해운 서비스 비용을 부과하는 방안이다. 해당 비용은 선박 1척당 최대 100만 달러로 책정되며, 다른 기준에 따라 순 톤수 기준으로 환산하여 톤당 1,000달러 수준까지 책정될 수도 있다.

둘째, 선박운항사의 선단에 중국에서 건조된 선박이 포함된 경우, 미국 항만에 입항 시 다양한 방식의 서비스 요금이 부과된다. 우선, 중국에서 건조된 선박이 입항할 경우 해당 선박 1척당 최대 150만 달러의 요금이 부과될 수 있다. 이와는 별도로, 선단 전체에서 중국산 선박이 차지하는 비중에 따라 입항 선박마다 차등 요금이 적용된다. 비중이 50% 이상일 경우 선박당 최대 100만 달러, 25% 초과 50% 이하일 경우 최대 75만 달러, 25% 미만일 경우 최대 50만 달러까지 각각 부과된다. 아울러, 선단 내 중국 건조 선박의 비율이 25% 이상일 경우에는 위 요금과는 별도로, 미국 항만에 입항하는 모든 선박에 대해 최대 100만 달러의 추가 요금이 중첩 적용될 수 있다.

2025년 4월 28일

제 4 호

9) mp.weixin.qq.com/s/wJespwPUKR44qunMxGPIAQ



포커스

셋째, 선박운항사가 중국 조선소에 선박을 발주한 경우에도 입항 선박당 추가 요금이 부과된다. 해당 선박운항사의 전체 발주 선박 중 중국 조선소가 차지하는 비율, 또는 향후 24개월 내 인도 예정인 중국산 선박의 비율에 따라 요금이 차등 책정된다. 비율이 50% 이상일 경우 입항 선박당 최대 100만 달러, 25% 초과 50% 미만일 경우 최대 75만 달러, 25% 미만일 경우 최대 50만 달러까지 부과된다. 또한, 중국 조선소 건조 선박이 발주 선박의 25% 이상을 차지할 경우에는 위 요금과는 별도로, 입항 선박 1척당 최대 100만 달러의 추가 요금이 더 부과될 수 있다.

넷째, 미국 조선소에서 건조된 선박을 사용하는 경우에는 기존에 부과된 해운 서비스 요금을 연 단위로 환급받을 수 있도록 하는 감면 조치도 함께 제안되었다. 미국산 선박이 미국 항만에 입항할 경우, 1척당 최대 100만 달러까지 환급이 가능하다.

아울러 미국산 선박을 이용한 자국 화물 운송을 확대하기 위한 단계적 규제도 도입될 예정이다. 제재 발효 첫 해에는 미국 수출 화물의 최소 1%를 미국 국적 선박으로 운송해야 하며, 이 비율은 향후 7년 내 최대 15%까지 확대될 계획이다. 일정 수준 이상은 반드시 미국에서 건조된 선박을 사용해야 하며, 예외적으로 연간 전체 물량의 20% 이상을 미국 건조 선박으로 운송한 경우에만 미국산 이외 선박 활용이 허용된다.

이와 함께, 중국의 디지털 물류 플랫폼인 로진크(LOGINK)에 대한 의존도를 줄이고, 해당 시스템의 미국 내 항만 사용을 금지 또는 제한하는 조치도 포함되었다. USTR은 로진크의 데이터 접근을 차단하고, 중국 해운사의 반경쟁 행위에 대한 조사 착수를 미국 유관기관에 요청했으며, 향후 동맹국들과의 공조를 통해 중국 해운·조선 지배력에 대한 대응을 강화할 방침이다.

시장 분석

2024년 기준, 중국 조선업은 전 세계 조선 시장에서 확고한 주도권을 이어가고 있다. 조선 실적(조선 완공량), 신규 수주량, 수주 잔량이라는 3대 핵심 지표에서 각각 56%, 74%, 63%의 점유율을 기록하며 15년 연속 세계 1위를 유지하고 있다. 클락슨(Clarkson) 데이터에 따르면, 현재 운항 중인 전 세계 선박 가운데 중국에서 건조된 선박은 전체의 23%를 차지하고 있으며, 이는 일본(20%)과 한국(8%)에 비해 높은 수치다. 이 외에도 인도네시아(7%)와 미국(4%)이 뒤를 잇고 있으며, 상위 다섯 개국이 합쳐 전 세계 선박의 63%를 차지하고 있다. 중국 조선소는 2005년부터 수주 선박 수 기준으로 세계 1위를 기록하기 시작했으며, 2008년 이후에는 선박의

2025년 4월 28일

제 4 호

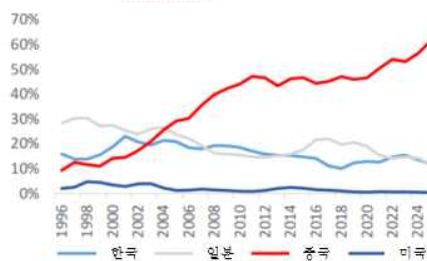


포커스

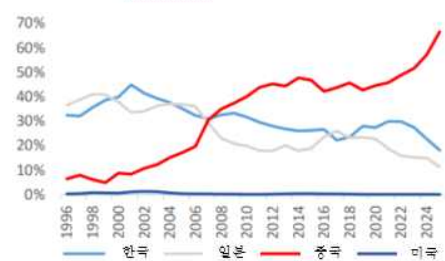
총 톤수 기준으로도 세계 1위를 유지하고 있다. 2025년 3월 현재, 중국 조선소가 보유한 수주 선박 수는 전 세계 전체의 66%에 해당하며, 총 선박 톤수 기준으로는 62%를 점유하고 있다.

이번 미국 무역대표부(USTR)가 제안한 고액 서비스 요금 조치는 바로 이와 같은 중국 조선업의 지배적 위치를 견제하려는 성격을 지닌다. 해당 조치는 중국 국적 해운사뿐만 아니라, 선단에 중국 건조 선박을 포함하고 있는 선박운항사, 그리고 중국 조선소에 선박을 발주한 경험이 있는 해운사들까지 포괄적으로 타깃으로 삼고 있다. 현재 전 세계 운항 선박 중 선형별로 중국산 선박이 차지하는 비율을 살펴보면, 컨테이너선이 39%, 벌크선이 48%, 유조선이 28%이며, 특수선 영역에서도 LNG 운반선은 11%, LPG 운반선은 16%, 자동차 운반선(PCTC)은 19%를 각각 기록하고 있다. 이와 함께, 수주 잔량 기준으로 보면 중국 조선소의 점유율은 컨테이너선 75%, 벌크선과 유조선 모두 69%에 달하며, LNG선과 LPG선은 각각 30%, 44%, 자동차 운반선은 무려 84%로 나타나고 있다.

글로벌 선박 수주잔량의 국가별 점유율 (척수 기준)



글로벌 선박 수주잔량의 국가별 점유율 (총 톤수 기준)



자료: Clarksons, 银河期货

이러한 구조 속에서 미국 항만에 입항하는 선박들 가운데 상당수가 USTR의 제재안으로 인해 영향을 받을 수 있는 상황이다. 클락슨의 통계에 따르면, 2024년 한 해 동안 미국 항만에 입항한 선박 중 약 36,595척이 이번 제안 조치의 적용 대상에 포함될 수 있으며, 이는 국제 선박 기준 미국 항만 전체 입항 횟수의 43%에 해당한다. 미국 항만 전체 입항 선박 수 대비로는 약 14%, 전 세계 항만 기준으로는 약 0.7%의 비중이다. 그중 중국에서 건조된 선박의 입항 횟수는 16,618회, 중국 국적 선박운항사 소속 선박의 입항은 2,888회, 그리고 중국 조선소에 발주한 선박을 보유한 해운사의 선박 입항은 17,089회로 집계되었으며, 이는 중복 없이 각각 분리 계산된 수치이다.

선형별로 구체적으로 보면, 미국 항만에 입항한 컨테이너선 중 14,886척이 제재 대상에 해당하며 이는 미국 전체 컨테이너선 입항 횟수의 83%를 차지한다. 벌크선은 6,804척으로 미국 입항 벌크선의 44%에 해당하며, 유조선은 7,133척으로

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

34%를 차지한다. 이 외에도 LNG 운반선 333척(미국 입항의 23%), LPG 운반선 1,052척(34%), 자동차 운반선 2,940척(68%)이 영향을 받을 수 있는 선박으로 분류된다. 특히 자동차 운반선은 글로벌 전체 입항 기준으로는 1%에 불과하지만, 미국 입항 기준으로는 10척 중 7척에 가까운 수준이 중국 조선소에서 건조된 선박인 만큼, 이번 제재 조치가 특정 선형에 집중되기보다는 다양한 선박군에 걸쳐 포괄적으로 영향을 미칠 수 있는 구조임을 보여준다.

전반적으로 미국 항만에 입항하는 선박 가운데 약 7%는 중국 조선소 건조 선박이며, 총 선박 톤수(GT) 기준으로는 15%를 차지하고 있다. 미국 항만을 기항하는 선박들의 건조국가별 구성에서 중국은 세 번째로 높은 비중을 차지하고 있으며, 이로 인해 미국의 제재안이 발효될 경우 단순한 정책적 압박을 넘어 해운물류의 운항 전략과 선박 조달, 글로벌 공급망 효율성 전반에 걸쳐 구조적인 변화를 초래할 가능성이 있다.

컨테이너선 시장

2025년 3월 기준, 전 세계에서 운항 중인 컨테이너선은 약 6,800척에 이르며, 전체 선복량은 3,124만 TEU로 집계된다. 이는 전년 대비 약 10% 증가한 수치로, 글로벌 해운 공급능력이 꾸준히 확대되고 있음을 보여준다. 전체 선박 수 기준으로는 중국이 39%의 점유율을 기록하고 있으며, 그 뒤를 한국(31%)과 일본(11%)이 잇고 있다. 반면 선복량 기준으로는 한국이 50%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 중국과 일본은 각각 29%, 10% 수준이다. 독일과 대만 역시 각각 8%와 3%를 차지하고 있어, 이들 다섯 국가가 글로벌 컨테이너선 시장의 90% 이상을 점유하고 있는 셈이다. 미국의 점유율은 1%에도 미치지 못해 사실상 시장 영향력이 미미한 수준에 그친다.

[건조국별 컨테이너선 수주량 현황]

조선 국가/지역	선복량 (TEU)	점유율	선복량 (척)	점유율
한국	15,686,880	50%	2,088	31%
중국	8,957,490	29%	2,686	39%
일본	3,123,756	10%	741	11%
독일	882,169	3%	555	8%
대만	822,473	3%	224	3%
덴마크	574,731	2%	65	1%
필리핀	536,775	2%	80	1%
폴란드	217,050	1%	101	1%
루마니아	216,446	1%	64	1%
기타	224,889	1%	236	3%
총계	31,242,659	-	6,840	-

자료: Clarksons, 银河期货

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

실제로 글로벌 상위 25개 컨테이너선 선박운항사 가운데 13개사는 전체 선복량 중 25% 이상을 중국 조선소 건조 선박으로 보유하고 있으며, 14개사는 중국 조선소에 신규 선박을 발주해 수주 잔량을 보유하고 있다. 미국 무역대표부가 제안한 서비스 요금 조치가 시행될 경우, 이러한 조건을 충족하는 25개사 중 17개사가 제재 대상에 포함될 수 있다.

이들 상위 25개사 중에는 중국 본토 및 중화권 해운사들이 다수 포함되어 있다. 구체적으로는 코스코해운(COSCO), 동방해운(OOCL), 하이펑인터내셔널(SITC), 상하이파나시아(Shanghai Panasia) 외에도, 대만에 본사를 둔 장룽해운(Evergreen), 양밍해운(Yang Ming), 완하이해운(Wan Hai Lines), 덕상티에스라인즈(T.S. Lines) 까지 총 8개사가 포함된다.

상위 10대 컨테이너선 운항사 가운데 5개사는 전체 선단 운송력 중 중국산 선박의 비중이 25%를 초과하며, 8개사는 중국 조선소에 선박을 발주한 이력이 있다. 이러한 기준을 바탕으로 제안된 조치에 따라 선박 서비스 요금이 실제 부과될 경우, 상위 10개사 중 9개사가 직간접적인 영향을 받을 것으로 예상된다. 다만 각사의 선단 구성과 중국산 선박 의존도에 따라, 제재의 영향력은 기업마다 다르게 나타날 수 있다.

한편, 미국은 세계 최대의 컨테이너 수입국 중 하나로서, 미주 항로에서의 변화는 전 세계 해운 네트워크에 광범위한 파급력을 미칠 수 있다. 2024년 기준 북미 전체 컨테이너 수입량은 약 3,400만 TEU, 수출량은 약 1,390만 TEU로 집계되며, 이는 전 세계 컨테이너 해상운송량의 약 22.5%에 해당한다. 이 가운데 대부분은 미국을 경유하며, 북미 수입량의 90% 이상이 미국 항만을 통해 이루어진다. 수입 품목으로는 가구와 조명기구, 생활가전이 가장 큰 비중을 차지하며, 컴퓨터 및 핵반응기기, 전기장비, 차량, 장난감 등도 주요 품목으로 꼽힌다. 특히 2025년 1분기 기준 미국의 컨테이너 수입량은 전년 동기 대비 11% 이상 증가했다.

벌크선 시장

2025년 3월 기준, 전 세계 벌크선은 총 14,219척이며, 전체 운송력은 10.41억 DWT로 전년 대비 2.9% 증가했다. 현존 벌크선의 건조국 비중을 살펴보면, 중국 조선소가 건조한 선박이 전체의 48%를 차지하고 있으며, 한국은 39%, 일본은 7%를 기록하고 있다. 이 세 나라를 합치면 전 세계 벌크선의 94% 이상을 점유하고 있는 셈이다. 운송력(DWT) 기준으로도 비율은 거의 유사하게 나타나며, 중국이 47%, 한국이 38%, 일본이 10%를 점유해 전체의 약 95%를 구성하고 있다.

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

[건조국별 벌크선 수주량 현황]

조선 국가/지역	선복량 (dwt)	점유율	선복량 (척)	점유율
중국	494,273,991	47%	6,880	48%
일본	391,395,595	38%	5,563	39%
한국	104,337,424	10%	975	7%
필리핀	28,975,468	3%	376	3%
베트남	5,896,930	1%	137	1%
대만	5,518,016	1%	47	0%
루마니아	2,484,298	0%	19	0%
덴마크	1,414,809	0%	11	0%
인도	1,290,474	0%	27	0%
기타	5,627,830	1%	184	1%
총계	1,041,214,835	-	14,219	-

자료: Clarksons, 银河期货

벌크선 시장은 컨테이너선과 달리 비교적 분산된 구조를 보인다. 글로벌 상위 10대 벌크선 운영사의 전체 운송력은 전 세계의 약 15%를 차지하며, 상위 25개사를 기준으로 해도 점유율은 24% 수준에 그친다. 그러나 이들 주요 해운사들의 선단 구성에서도 중국산 선박의 비중은 매우 높은 편이다. 상위 25개사 중 16개사는 중국에서 건조된 선박이 선단 운송력의 25%를 초과하며, 13개사는 중국 조선소에 신규 선박을 발주해 수주 잔량을 보유하고 있다. 제안된 미국의 301조 조치 기준을 적용할 경우, 상위 25개 해운사 중 총 20개사가 서비스 요금 부과 대상이 될 수 있다.

이 가운데 중국 본토 및 중화권 국적 선사들도 다수 포함된다. 예를 들어 코스코해운(COSCO), 태평양항운(Pacific Basin Shipping, 홍콩), 해양해운(Wisdom Marine Group, 대만), 유민해운(U-Ming Marine, 대만) 등이 세계 상위 25위권에 포함되어 있다. 이들은 운항 규모뿐 아니라 선박 발주 측면에서도 중국 조선소와의 연계가 깊다.

상위 10개 해운사만을 기준으로 보면, 7개사가 중국산 선박 비중 25%를 초과하고 있으며, 7개사가 중국 조선소에 선박을 발주한 기록을 보유하고 있다. 이로 인해 제재 조치가 시행될 경우, 상위 10개사 중 9개사가 직접적인 영향을 받을 가능성이 크다. 다만 벌크선 시장은 선형이 다양하고 항로도 세분화되어 있어, 각 해운사의 운영 구조에 따라 제재의 체감 강도에는 차이가 있을 수 있다.

한편, 미국은 전 세계 벌크 해상무역에서 약 8%의 비중을 차지하고 있으며, 품목별로는 석탄이 7%, 철광석이 0.5%, 곡물이 23%를 각각 차지하고 있다. 미국에서 수출입되는 벌크 화물의 선형별 분포를 보면, 파나마스급 선박이 42%, 수프라마크가 37%를 차지하고 있으며, 핸디사이즈가 13%, 케이프사이즈가 8%로 나타난다. 파나마스 및 수프라마크 선형이 전체의 약 80%에 해당하며, 이들은 중거리

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

항로에 주로 투입되는 만큼, 미국 항만 입항 시 고액 서비스 요금이 부과될 경우
항차당 수익성이 크게 훼손될 수 있다. 특히 운임 수준이 비교적 낮은 곡물·석탄
항로에서는 고정 비용의 비중이 높아져 해운사들이 선형 운용 전략을 조정하거나,
항차 취소 또는 환적 비중 확대 등을 검토할 가능성도 제기되고 있다.

유조선 시장

2025년 3월 기준, 5,000 DWT 이상 규모의 전 세계 유조선은 총 9,853척, 총
운송력은 약 7.12억 DWT에 달한다. 선박 수 기준으로는 중국산 유조선이 전체의
28%를 차지하고 있으며, 한국과 일본이 각각 35%, 21%를 기록해 세 나라가 전체의
약 84%를 차지한다. 운송력 기준으로는 한국이 51%로 가장 높은 비중을 보이고,
중국과 일본은 각각 23%, 20%를 기록하여, 상위 3개국이 전체의 94%를 점유하고
있다. 미국의 비중은 1% 수준에 불과하다.

[건조국별 유조선 수주량 현황]

조선 국가/지역	선복량 (DWT)	점유율	선복량 (척)	점유율
한국	361,466,593	51%	3,446	35%
중국	166,770,294	23%	2,781	28%
일본	139,821,238	20%	2,090	21%
베트남	7,166,403	1%	156	2%
크로아티아	6,927,449	1%	141	1%
미국	3,850,418	1%	62	1%
루마니아	3,513,716	0%	72	1%
튀르키예	3,396,347	0%	351	4%
러시아	2,527,828	0%	195	2%
기타	16,245,840	2%	559	6%
총계	711,686,126	-	9,853	-

자료: Clarksons, 银河期货

유조선 시장의 집중도는 컨테이너선과 벌크선의 중간 정도로, 상위 10대 운영
사의 운송력이 전체의 19%, 상위 25개사는 32%를 점유하고 있다. 이들 상위 25개
사 중 선단 내 중국산 선박 비중이 25%를 초과하는 곳은 16개사이며, 10개사는
중국 조선소에 수주 잔량을 보유하고 있다. 제안된 제재 조치를 기준으로 적용하
면, 상위 25개사 중 21개사가 서비스 요금 대상에 포함될 수 있다.

중국 관련 유조선 운영사로는 코스코해운에너지(COSCO Shipping Energy)와
중국VLCC(China VLCC)가 있으며, 모두 상위 25위 안에 포함된다. 상위 10개사
중에서도 8개사는 중국산 선박 비중이 25%를 넘고, 3개사는 중국 조선소에 선박을
발주한 이력이 있어, 10개사 중 9개사가 제재 대상이 될 가능성이 있다.

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

영향 분석

(1) 산업 전반에 대한 영향

이번 제안 조치가 실제 시행되어 고액의 서비스 요금이 부과될 경우, 국제 해운 및 물류 비용의 상승은 불가피하며, 이는 수입물가의 상승과 함께 미국 내 인플레이션 압력을 가중시킬 수 있다. 수입 비용이 증가하면 그 부담은 최종 소비자에게 전가될 수 있으나, 일부 품목의 경우 중국 수출업체가 가격 인상을 통해 이를 하부 소비단에 전가하기 어려워 오히려 중국 측이 운임 상승분을 떠안게 되는 결과로 이어질 수 있다. 이는 중국 수출 경쟁력 저하로 직결되며, 대미 수출 전반에 부정적인 영향을 줄 가능성이 높다.

컨테이너선 시장에서는 통상적으로 고정된 항로에 따라 특정 항만에 정기적으로 기항하는 구조이기 때문에, 제재 회피를 위해 중국산 또는 중국 운항 선박을 다른 항로로 전환하거나 비중을 줄이는 전략이 단기적으로 활용될 수 있다. 그러나 이 경우 중국과 비중국 선박 간의 교체 및 재배치 과정에서 운항 일정의 혼선, 선박 회전을 저하, 항로 불균형 등의 문제가 발생할 수 있다.

또 다른 대안으로는 선박이 직접 미국 항만에 입항하는 대신 캐나다나 멕시코 등 제3국 항만을 경유한 뒤, 해당 지역에서 미국으로 환적하는 방식(일종의 허브-스포크 구조)을 활용하는 방안이 있다. 그러나 이러한 중간 환적 운송은 항차당 운송 효율을 떨어뜨릴 뿐만 아니라, 접속 항만의 혼잡도와 체선 가능성을 높여 단기적인 운송 리스크와 비용을 함께 증가시킬 수 있다.

장기적으로 보면 이번 조치는 중국 선박운항사의 대미 경쟁력을 약화시킬 수 있으나, 동시에 글로벌 발주 수요가 한국이나 일본 조선소로 일정 부분 이동할 가능성도 있다. 다만 현재 조선업에서 중국이 차지하고 있는 압도적인 시장 점유율과 공급 능력을 고려할 때, 단기간 내 중국의 조선 지위를 흔들기는 어려울 것으로 보인다. 클락슨 자료에 따르면, 현재 미국 조선소의 수주 잔량은 전 세계의 0.1%에 불과하며, 생산비용과 조선능력 모두에서 경쟁력이 현저히 떨어지는 상황이기 때문이다. 따라서 미국의 해사 산업 재건 목표가 현실적으로 달성 가능한지에 대해서는 회의적인 시각이 존재한다.

(2) 비용 영향 분석

이번 조치가 실제 시행될 경우, 중국 국적의 선박운항사, 선단 내 중국 조선소에서 건조된 선박을 포함한 선박운항사, 또는 중국 조선소에 선박을 발주한 해운

2025년 4월 28일

제 4 호



포커스

사의 선박이 미국 항만에 입항할 때마다 선박 1척당 최대 100만에서 150만 달러의 해운 서비스 비용이 부과될 수 있다. 특히 여러 조건이 중복 적용될 경우에는 단일 입항에 대해 최대 350만 달러까지 비용이 부과될 수 있으며, 이는 국제 해상운송 비용 전반의 상승으로 이어질 수 있다.

컨테이너선 시장을 기준으로 살펴보면, 미주 항로에서 운항되는 선박은 일반적으로 여러 항만에 기항하며, 특히 미국 동부 노선에는 13,000TEU급 선박이, 미국 서부 노선에는 8,000TEU급 선박이 투입된다. 이들 선박은 평균적으로 한 항차당 약 세 개 항만에 기항하는 것으로 추정된다. 2025년 3월 하순 기준, 중국에서 미국 동부 및 서부로 향하는 항로의 운임 수준을 바탕으로 추산할 경우, 단일 조건 기준으로 항차당 부과 가능한 서비스 요금은 약 300만에서 450만 달러 수준에 이르며, 이는 항차 수익의 15퍼센트에서 22퍼센트(미동부 항로 기준), 38퍼센트에서 56퍼센트(미서부 항로 기준)에 해당하는 수준이다. 만약 조건이 중복 적용된다면 비용 비중은 더욱 커질 수 있으며, 이는 선사들의 수익성에 직접적인 타격을 줄 수 있다. 다만 향후 해당 항로에 투입된 중국 선박의 비중이 축소되고, 선박운항사가 선박 재배치를 통해 비중국 선박으로의 전환을 추진할 경우, 중장기적으로는 비용 부담이 완화될 여지도 있다.

벌크선 시장의 경우, 미국과의 건화물 운송은 주로 파나막스급과 수프라막스급 중형 선박이 중심을 이루고 있으며, 이 중 63,500 DWT급 표준 선박이 미국 항만에 한 차례 입항한다고 가정할 경우, 2025년 3월 하순 기준 미국만에서 중국 북부나 로테르담으로 향하는 항로 운임 수익을 기준으로 했을 때, 단일 조건 요금 부과 시 발생하는 비용은 미국만에서 중국 북부 항로에서는 약 34퍼센트에서 52퍼센트, 미국만에서 로테르담 항로에서는 약 88퍼센트에서 132퍼센트에 이를 수 있다. 이러한 수치는 특히 소형 선박이 주로 투입되는 단거리 항로에서 비용 부담이 더 크게 작용할 수 있음을 보여주며, 상대적으로 대형 선박이 운항하는 장거리 항로에 비해 제재의 부정적 영향이 더욱 강하게 나타날 수 있음을 시사한다.

2025년 4월 28일

제 4 호



통계 및 자료

■ 경제

▶ 중국 제조업 PMI

구분	2025.03	2025.02	2025.01	2024.12	2024.11
PMI(%)	50.5	50.2	49.1	50.1	50.3

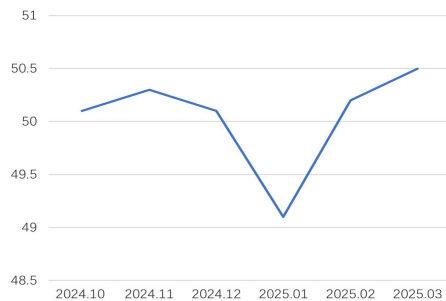
자료: 중국국가통계국

▶ 중국 철강 생산량

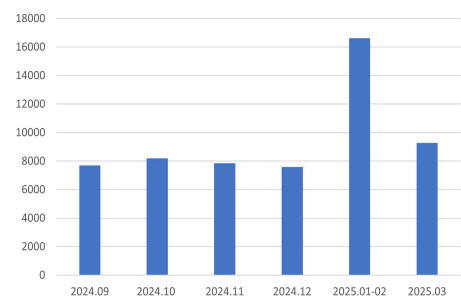
구분	2025.03	2025.01-02	2024.12	2024.11	2024.10
당월(만톤)	9284.1	16,629.5	7,596.9	7,840	8,188.1
전년 동기 대비(%)	0.6	-1.5	11.8	2.5	2.9

자료: 중국국가통계국

<중국 제조업 PMI(%)>



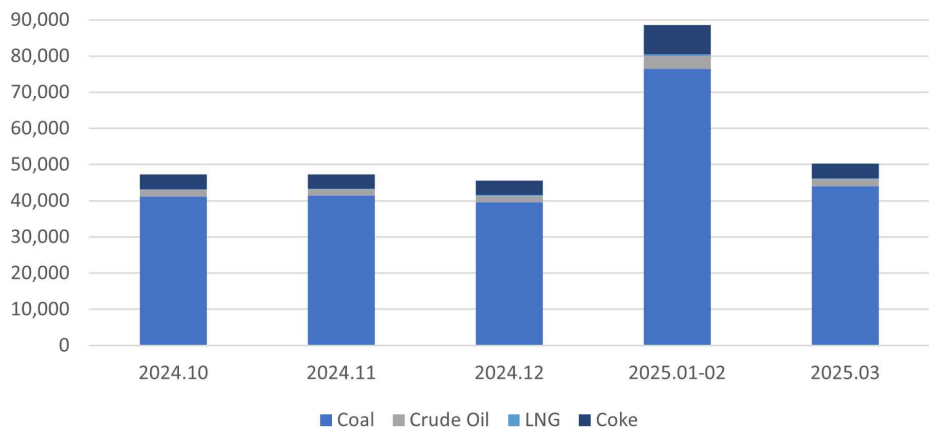
<중국 철강 생산량(만톤)>



▶ 중국 에너지 생산량

구분	2025.03	2025.01-02	2024.12	2024.11	2024.10
Coal(만톤)	44,058.2	76,532.8	43,884.80	42,798.40	41,180.30
Crude Oil(만톤)	1,902.5	3,503.8	1,790.20	1,724.80	1,776.80
LNG(만톤)	234	381.7	211.4	233.5	251.6
Coke(만톤)	4,129.4	8,189.6	4,148.10	4,068.20	4,120.00

자료: 중국국가통계국



2025년 4월 28일
제 4 호

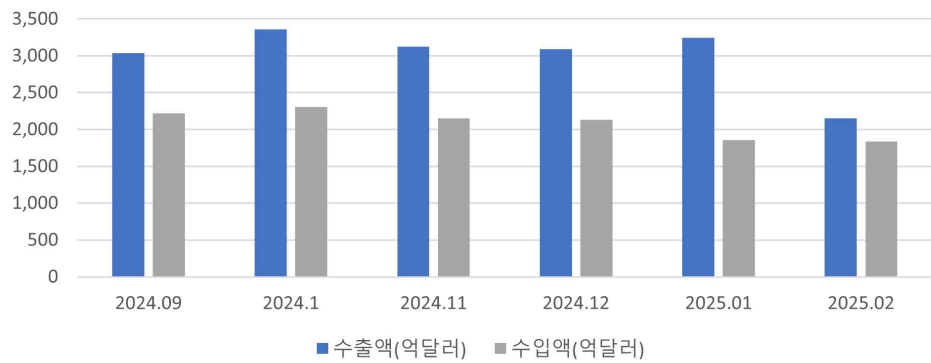


통계 및 자료

▶ 중국 수출입액

구분	2025.02	2025.01	2024.12	2024.11	2024.10
수출액(억달러)	2,151	3,247	3,091	3,123	3,356
수입액(억달러)	1,834	1,859	2,133	2,149	2,308

자료: 중국국가통계국



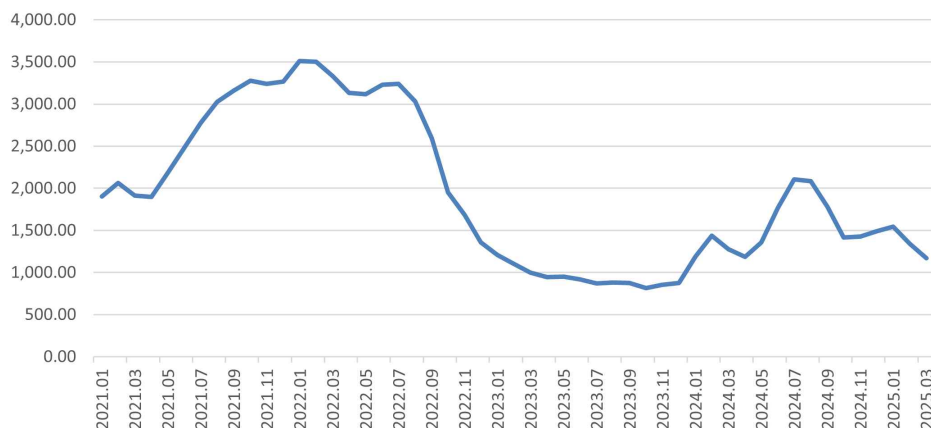
■ 해운

▶ 중국 해운운임지수(CCFI)

구분	평균운임지수		월평균운임지수			전년 동월 대비 (%)
	2024년	2025년-현재	1월	2월	3월	
수출	1554.45	1352.76	1,542.87	1,342.89	1,172.52	-8.34

자료: 항운교역소

<중국 컨테이너 운임지수(CCFI)>



2025년 4월 28일

제 4 호



통계 및 자료

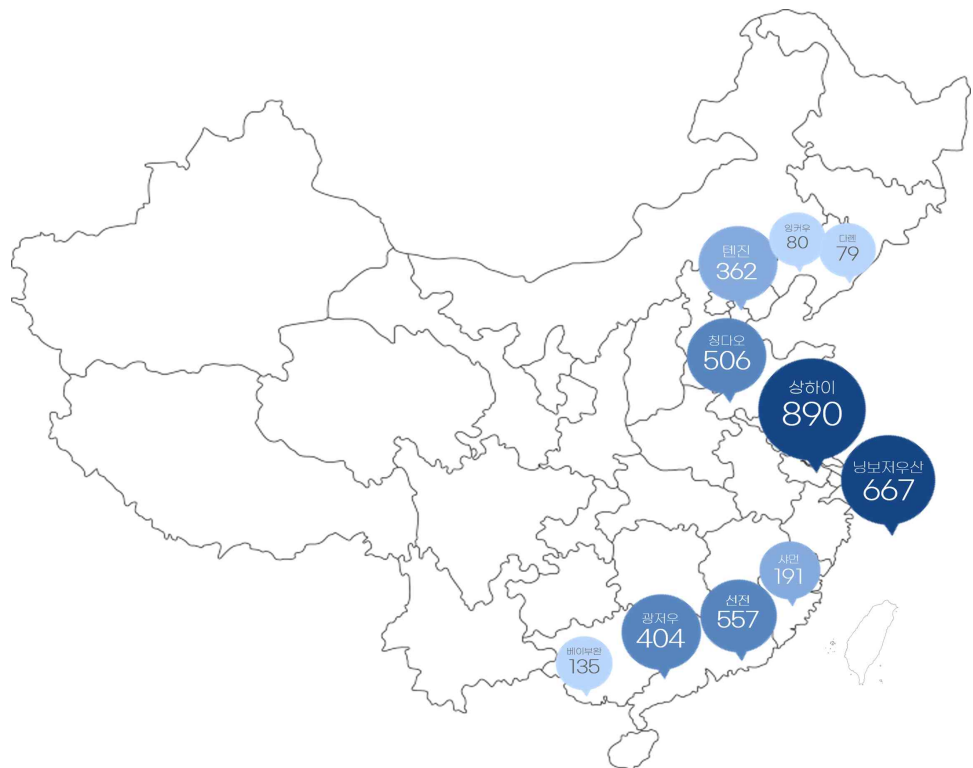
■ 항만

▶ 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)

구분	2025.01-02	전년 동기 대비	2024	전년 대비
중국 전체	5,354	8.2%	33,200	7.0%
상하이	890	7.2%	5,151	4.8%
닝보저우산	667	8.9%	3,930	11.3%
선전	557	15.4%	3,340	11.8%
광저우	404	6.8%	2,607	3.9%
칭다오	506	7.7%	3,087	7.3%
톈진	362	7.1%	2,324	5.0%
샤먼	191	3.8%	1,225	-2.4%
잉커우	80	-5.8%	556	4.3%
다롄	79	3.5%	540	7.4%
베이부만(북부만)	135	12.1%	902	12.4%

자료: 중국 교통운수부

<2025년 1~2월 중국 컨테이너항만 처리량 (만 TEU)>



2025년 4월 28일

제 4 호



통계 및 자료

■ 수산

▶ 중국 수산물 생산량

구분	2025.01-03	전년 동기 대비
해양 어획량(만톤)	221.73	2.23%
해수 양식 생산량(만톤)	425.15	5.69%
내수면 어획량(만톤)	17.36	-1.56%
내수면 양식 생산량(만톤)	819.13	4.70%
총 생산량(만톤)	1483.37	4.53%

자료: 중국 어업어정관리국

< 중국연구센터 >

김태일 중국연구센터장, 이메일 : ktizorro@kmi.re.kr
심보경 인턴, 김형성 인턴, 부미혜 인턴, 이메일 : chinacenter@kmi.re.kr
김명화 행정원, 이메일 : jinminghua@kmi.re.kr

2025년 4월 28일
제 4 호