



해사포럼 인사이트

제2호

2025.10

한국해사포럼
Korea Maritime Forum

‘무역전쟁이 바다로 번졌다’

한국해사포럼 명예회장 윤민현

운임 변동성 확대, ‘그린룰’ 결정 연기, 미·중 입항료 공방

■ 운임시장 : 관세 협상 헤드라인마다 스팟 운임의 단기 급등락이 확대

10월 초까지 계속 하락하던 간선항로의 운임이 10월 중순부터 상승세로 돌아섰다. Drewry가 10월 16일 발표한 글로벌 컨테이너 운임 지수인 세계컨테이너지수(WCI)에 의하면 상해에서 LA 항과 NY 항 spot 운임은 양측 모두 전주 대비 약 1% 상승했다. 10월 15일 주요 해운사들이 실시한 운임인상(GRI)의 영향으로 10월 중순의 올해 최저치에서 소폭 반등한 것이다. 유럽항 수출도 품목 무차별 운임(Freight All-Kind) 요율을 반영하여 증가세로 돌아섰다(JMD Oct. 18, 2025).

한동안 하락세를 보였던 태평양 E/B spot rate도 10월 3주 들어 1주 사이에 30% 가깝게 상승하는 등 크게 반등하였다. 미·중간 관세 협상의 2차 유예기간이 11월 초 만료됨에 따라 추가 관세 부담을 피하기 위한 수입화주들의 막바지 조기 선적의 영향으로 보인다. 그러나 아시아 역내 운임 동향은 하락세가 이어지고 있다. 10월 15일 Drewry가 발표한 아시아 내 컨테이너 운임지수(IACI)는 \$487/feu로 9월 30일 조사한 \$554에서 12% 하락했다. 9월 중순 일시적으로 \$600/feu 수준까지 회복했지만 다시 하락하기 시작해 연초 이후 최저치를 경신했다(Linerlytica Wk 41, Oct. 13, 2025).

■ IMO NZF 연기 : 선박 환경규제 핵심 결정이 1년 유예되며 연료·개조(CAPEX) 타이밍 재조정 국면

7개 해운 단체, 채택 촉구 : ICS(국제해운회의소)등 7개 주요 해운 단체는 10일 IMO MEPC 임시 회의에서 'IMO 넷제로 프레임워크(IMO NZF, 중기조치(기술적 및 경제적 수단) 채택에 대해 강력한 지지를 표명했다. 7개 기관은 IMO NZF가 "새로운 green marine fuel에 대한 투자 리스크를 줄이기 위해 필요한 인센티브를 마련하고, 국제 해운의 완전한 탈탄소화를 가속화하여 '공정(公正)한 이행(移行)의 실행(實行)'을 강조했다(Oct. 10).

미국 반대 표명, 보복 조치 시사 : Trump 행정부는 IMO가 검토 중인 국제 해운의 온실가스(온실가스) 배출량을 줄이기 위한 IMO 넷제로 프레임워크(IMO NZF, 중기 조치(기술 및 경제 조치)에 대해 다시 한번 반대 의사를 표명했다. 미국은 "이 조치의 경제적 영향은 치명적일 수 있으며, 일부에서는 글로벌 해상운송비가 최대 10% 이상 상승할 것으로 예측하고 있다"고 주장했다. 프레임워크를 지원하는 국가의 경우 추가 입항세 부과 및 비자 제한 등 불이익 조치를 할 수 있다는 등 공개적으로 보복 조치를 언급하고 있다(Oct. 15).

채택회의, 일 년 연기 : 10월 14일~17일까지 IMO 본부에서 개최된 해양환경보호위원회 (MEPC) 임시 회의는 IMO 온실가스(온실효과가 스) 배출 삭감을 위한 IMO의 Net Zero Framework(NZF)의 중기 조치(기술적 및 경제적 수단)의 최종 합의(채택)를 연기하고 1년 후 채택을 위한 심의를 재개하기로 결정했다. 관련 소식통에 따르면 마지막 날인 17일 사우디아라비아 채택을 1년 연기할 것을 요구하는 동의안을 제출, 통과시켰다. IMO의 MEPC 임시 회의에서 IMO NZF 채택을 위한 표결을 1년 연기하기로 한 데 대하여 선박의 환경대책을 위해 선행적으로 나섰던 해운회사와 화주들을 실망감을 표했다.(JMD Oct. 21, 2025)

■ **중국, 대미 port fee 보복 조치 : 미·중 상호 '입항료' 부과로 항로·기항 전략의 재배치 불가피**

중국 special port fee 도입 : 중국 교통부는 10월 10일 중국에 기항하는 미국 관련 선박으로부터 '특별입항비'를 징수하겠다고 밝혔다. 10월 14일부터 중국 관련 선박에 입항세를 부과하는 USTR의 조치에 대한 보복대응책이다. 중국의 새로운 시스템도 10월 14일부터 시행되지만, 입항비 납부 방법 등 자세한 내용은 아직 알려지지 않았다. 10월 14일 추가로 발표된 정보에서는 중국건조선은 제외되었으나 시행 직전에 발표되면서 상당한 혼란이 예상된다. 중국 교통부는 USTR의 조치를 "일방적이고 보호주의적"이라고 비난했다(Oct. 15, 2025).

파급 효과 제한적 : USTR이 중국 관련 선박에 대해 입항세 부과로 시작된 중국 정부에 의한 대항조치가 컨테이너 운송에 미칠 수 있는 영향에 대한 우려가 커지고 있다. 주요 컨테이너 선사들로서는 미국 선적 선박 외에도 미국 관련 기업들이 소유한 선박을 운항하는 경우가 적지 않지만, 현재로서는 그 대상 선박이 소수에 불과하기 때문에

심각한 영향은 없을 것으로 예상되고 있다(Oct. 16, 2025).

Hanwha Ocean 계열사 제재 : 중국 상무부는 10월 14일 한국 조선사 Hanwha Ocean의 미국 자회사 5개사를 제재 대상으로 한다고 밝혔다. 미국은 무역법 301조에 따라 중국의 해사, 물류, 조선산업에 대한 조사를 진행 중이며, 전기한 5개 회사가 미국의 조사 활동을 지원하고 협력해 온 데 대한 상응하는 조치다. 중국 국내의 조직 및 개인은 동 5개 회사와 거래 혹은 협력하는 등의 일체 행동이 금지된다. 이것이 Hanwha Ocean에 미치는 구체적인 영향은 알려지지 않았다(Oct. 16, 2025).

■ **Port fee 회피를 위한 조치**

이사 교체 : 미국과 중국이 각각 상대국 관련 선박에 대한 입항료 부과제를 도입함에 따라 상장 해운회사들이 임원 개편을 추진하고 있다. 미국에 상장된 Danaos와 Okeanis Eco Tankers에서는 미국인 임원들을 잇달아 퇴임, 교체했다. 미국 관련 기업이나 개인의 출자 비율이 25% 이상, 이사회에서 미국인 이사의 비율이 25% 이상인 기업을 미국 관련 기업으로 간주하는 중국의 새로운 시스템에 대한 대응으로 보인다. 홍콩 해운회사 Pacific Basin도 최근 중국인 비상임이사를 해촉 조치하였다(Oct. 16, 2025).

Gemini, 중국 기항 일시 중단 : 중국 관련 선박에 대한 미국의 입항세 도입을 계기로 시작된 중국의 맞불 대응 정책으로 컨테이너 선사들의 서비스에도 변화가 시작되고 있다. Maersk는 10월 14일 Hapag-Lloyd와 함께 운영하는 Gemini도 북미 서안 서비스에 투입된 일부 선박의 중국 기항을 중지한다고 발표했다. 중국도 미국 USTR에 대한 대항조치로 미국 관련 선박에 대한 특별 항만비(special port fee)를 징수하겠다고

발표했다. Maersk의 이번 조치는 중국에 기항 때 부과되는 입항세 부담을 피하려는 조치다(Oct. 17, 2025).

선적 이적(移籍)과 본사 이전 : 미국과 중국이 상호 상대국 관련 선박에 대한 입항세를 도입하면서 해운회사들이 선적(船籍)과 지배구도 개편을 추진하고 있다. 홍콩 선사인 Pacific Basin사도 전략적 의사결정 기능을 싱가포르로 이전하고 자사 보유 선박의 절반 정도를 싱가포르 선적으로 변경하고 싱가포르 법인의 보유로 바꾸었다. 홍콩을 포함해서 중국에 본사를 두고 있는 기업들을 대상으로 부과하고 있는 미국의 입항세를 피하기 위한 목적이다(Oct. 18, 2025).

양국 관련 선박, 배선 조정과 용선 기피 : Clarkson Research의 분석에 따르면 전 세계 화물선 중 2~7%(dwt 기준) 기준만이 10월 14일 중국이 도입한 미국 관련 선박에 대한 'special port fee'의 영향을 직접적으로 받을 것으로 나타났다. 척수를 기준으로 할 경우 1~3% 정도다. 대다수의 선박은 배선 조정을 통해 port fee를

피할 수 있을 것으로 보이지만, 재배치로 인한 혼란 및 불확실성을 싫어하는 용선자의 성향에 비춰 볼 때 비효율은 단기적이지만 시장 상황에 영향을 미칠 것으로 예상된다. '미국 관련 선박'이 자사의 선단에 포함된 선사들은 일제히 선행적으로 중국 기항을 중지했다(Oct. 22).

컨테이너선, 일부 홍해 복귀 : 이스라엘과 하마스 간의 가자지구 휴전 합의에 대응하여 일부 컨테이너 선사들이 홍해 통항 재개 움직임을 보인다. CMA-CGM은 이번 달에 중국, 아시아와 홍해 지역을 연결하는 'REX2' 서비스를 확대했고 싱가포르의 Sealead 사도 아시아-지중해 지역을 연결하는 "5CX"를 개편한다. 양사 모두 주간 서비스로 운송 시간 단축을 추진하고 있다. 주요 선사들의 간선항로 서비스가 홍해 경유 수에즈 운하로 전면 복귀하기까지는 시간이 걸릴 것으로 예상되지만 앞의 두 선사가 서비스 빈도와 운송 시간 단축을 목적으로 복귀를 추진하고 있는 만큼 경쟁 선사들의 처지에서 복귀 문제를 마냥 뒤로 미루기에는 한계가 있어 보인다(Oct. 18, 2025).

‘선복이 돌아오면 운임이 시험받는다’

한국해사포럼 명예회장 윤민현

컨테이너선의 수에즈 복귀는 공급과잉 우려를 키운다

■ 정전 협상과 수에즈 운하 복귀

카타르, 이집트, 터기, 미국의 중재하에 가까스로 이스라엘과 하마스간 1단계 정전 협상이 이루어졌다. 이스라엘은 단계적으로 Gaza 지구에서 군대를 철수하고 하마스는 현재 억류 중인 인질 전원을 석방한다는 합의에 따라 인질 석방과 함께 Gaza 지구에 대한 인도적 지원이 계속되고 있어 현재까지는 그런대로 속도는 느리지만 조금씩 정전 합의가 이행되고 있는 것으로 보인다. 해운계의 관심은 2023년 11월 이후 사실상 서방의 선박에 대해 봉쇄됐던 홍해로 해운계가 자연스럽게 복귀할 것인지 여부다.

이란이 배후에 있는 후티 반군은 2023년 11월 선박을 납치한 이후 과거 이스라엘항구에 기항한 전력이 있는 선박 혹은 그런 선박을 소유 또는 운항하고 있는 선사 소속 선박은 공격할 것임을 공개리에 천명해 왔다. 물론 후티 반군의 공격목표가 그들이 강조했던 기준과 항상 일치하는 것은 아니었고 결국 선사들은 후티의 공격 기준과 무관하게 희망봉을 우회하는 항로로 전환했다. 장거리 우회 항로는 bulker들에게는 ton-mile 증가 효과를, 컨테이너 선사들에게는 잉여 선복을 흡수하는 효과를 초래 당시 공급과잉의 늪에서 허덕이던 정기선사를 도와주는 결과가 되었다.

“복귀에 대한 기대감이 있는 것은 사실이나 서서히 복귀할 것이며 정전 협상만을 이유로 일거에 대량 복귀할 가능성은 없어 보인다.”

이유는 최근 운항선복 대비 32%에 달하는 대량 선복 발주로 인해 공급과잉에 대한 우려가 커지고 있는 가운데 희망봉에서 홍해로의 복귀는 곧 선복이 시장에 추가로 공급되는 효과를 초래하여 수급 사정을 더욱 악화시킬 것이기 때문이다.

정전 협상이 반드시 종전과 평화 시대로의 복귀를 의미하는 것은 아니다. 이번 양측간 정전 협상의 핵심이라 할 수 있는 하마스의 무장해제, 이스라엘군의 Gaza 지구 철수는 아직 가시적인 진전을 보이지 않고 있는 가운데 여전히 산발적인 공격과 민간인 살상 행위가 멈추지 않고 있다. 특히 가뭄으로 인해 통행이 제한되었던 파나마 운하 사태에서도 강우량 증가로 수위가 회복되었음에도 선사들은 운하로 복귀하기까지 한동안 관망세를 유지한 예가 있다. 홍해를 가로막고 있는 후티 반군은 자신들의 이스라엘 관련 선박에 대한 공격은 정전 협상과 무관하게 전적으로 자신들의 판단과 기준에 의해 결정될 것임을 재천명하며 사실상 정전 협상이 곧 홍해의 자유로운 통항으로 이어지지는

않을 것임을 강조하고 있다.

선사들은 각 사의 모든 선박의 항로와 schedule을 좌우하는 현재의 network를 개편하려면 시간과 큰 비용을 요하기 때문에 network의 재편에 매우 신중을 기하기 마련이다. 중동의 불안과 관련된 지정학적 변수와 함께 정전협상의 진행 과정을 지켜보면서 리스크 관리차원에서 복귀해도 문제가 없을 것이라는 확신이 들어야 비로소 network의 전면 재조정을 감수하며 복귀할 것으로 예상된다(Oct. 10, 2025). 더구나 최근 IMO에서 탈탄소화 대책 논의가 무위로 끝나면서 당연히 해체될 것으로 예상했던 노후선의 사용 연한이 사실상 연장됨에 따라 공급과잉의 정도가 심해질 것으로 예상되면서 선사들의 수에즈 운하 복귀에 또 다른 부담이 되는 것도 현실이다.

최근 정전 협상 직후, Ocean Alliance를 중심으로 일부 선박들이 수에즈 운하를 통항하는 방향으로 항로 조절에 나섰다기 때문에 타 Alliance들도 경쟁 차원에서 수에즈 운하 복귀를 마냥 외면할 수만은 없을 것으로 예상된다. 홍해 통항에 대한 안전도를 평가하는데 그래도 가장 객관적인 지표가 있다면 리스크를 인수하는(underwrite) 보험자들의 보험료 동향을 참고하는 것이 도움이 될 것 같다.

“여러 가지 변수들을 고려할 때, 리스크 전문 분석가들도 복귀 가능성에 대해 ‘조심스러운 낙관론’이지만 당사자인 선사로서는 불가피한 경우가 아닌 한 위험을 감수해 가며 공급과잉을 촉진하는 수에즈 운하 복귀를 서두를 이유는 없어 보인다.”

‘미·중의 port fee 시행, ‘25% ownership’ 해석의 불확실성 여전’

한국해사포럼 명예회장 윤민현

■ Trade & Tariff 전쟁과 해운

“Trade & Tariff 전쟁은 해운계와 무관한 지정학적 이슈로 발생했지만 그 후 폭풍은 글로벌 해운계에 직간접적으로 엄청난 파장을 불러일으키고 있다”

10월 들어 미국과 중국은 관세와 보복관세로 갈등을 고조시키면서 무역전쟁의 폭이 더욱더 확대되면서 이제는 단순한 관세의 수치 조정이 아니라 양측이 상대를 압박하기 위해 관세가 아닌 다른 도구(tool)들까지 동원하고 있다.

Trump 대통령은 11월 1일부터 모든 중국산 수입품에 대하여 100% 태리프의 부과를 발표하면서 관세 전쟁 1라운드가 시작되었지만 이와는 별개로 중국에 대해서는 34%라는 상호 관세를 추가하였다. 곧이어 중국은 미국의 태리프를 그대로 모방한 보복 태리프로 맞대응하되 단지 두 나라가 협상을 진행 중이어서 그 시행을 11월 10일로 미루었을 뿐이다.

두 번째 전선은 중국 관련 선박을 겨냥한 USTR의 port fee였으며 이번에도 중국은 대응조치로 USTR의 port fee가 발효되는 10월 14일을 불과 며칠 앞둔 10월 9일, 중국에 기항하는 미국 관련 선박을 대상으로 미국의 그것과 유사한 중국판 special port fee 도입을 결정했다. 여기에 더하여 중국도 10월 14일부로 중국의 port fee를 적용하는 이외에 12월 1일부로 미국의 아킬레스건이라 할 수 있는 희토류 수출통제를 할 것이라고 발표, 미국은 물론 글로벌 시장에서도 민감한 반응을 불러일으켰다.

Trade & Tariff 전쟁은 해운계와 무관한 지정학적 이슈로 발생하였지만 그 후 폭풍은 글로벌 해운계에 직간접적으로 엄청난 파장을 불러일으키고 있다. Trump 행정부의 전방위적인 관세부과의 영향으로 9월 기준 미국의 전체 수입 물량은 지난해 같은 기간보다 8% 감소하였고 그중 중국발 수입 물량은 연간 23%가 감소했다. Trump 행정부 관세정책의 전망과 관련하여 나온 여러 기관의 대체적인 평가는 그렇게 후하지가 않다. :

〈 IMF 〉 현재까지는 어렵게 무역전쟁을 피해 왔지만 ‘현재까지’다. 관세의 충격은 지금부터 본격화될 것이다. 낮은 마진 때문에 수입업자들도 더 이상 버티기 힘들다. 어차피 관세로 인한 증가 부담은

소비자에게 전가될 수밖에 없다. 관세 전쟁 제2라운드가 펼쳐 질 가능성도 작지 않은바 허리띠를 단단히 조여 매야 할 것 같다.

〈WTO〉 2025년 글로벌 무역은 미국의 조기 선적의 영향으로 그런대로 괜찮았다. 무역 규모(물량) 증가세는 지난 8월 예상치 0.9%를 훨씬 초과한 2.4% 정도다. 그러나 2026년 글로벌 무역량 전망은 8월 추정 1.8% 증가에서 0.5%로 낮아졌고 내년도 미국의 수입 물량은 8월 추정치 2.4%의 배 이상인 5% 정도 감소할 것으로 전망했다.

〈연장 가능성〉 향후 태리프 전의 가장 큰 변수는 현재 진행 중인 양국 간 협상에 이어 관세 유예기간이, 지난 8월에 그랬던 것처럼 다가오는 11월 10일에 한 번 더 90일 유예가 이루어질지 여부다. 그렇지 않을 경우 관세는 더 높아지고 중국발 미국향 화물은 크게 감소되면서 태평양 항로(특히 E/B)를 압박하게 될 것이다.

양국의 port fee는 10월 14일부로 이미 시행됐지만 관세 문제는 90일 유예기간이 만료되는 11월 10일 이전에 타결될지, 특히 10월 말 APEC에서 양국 정상 회담이 성사될지 여부에 따라 다른 현안도 향배가 결정될 것으로 예상된다.

“하지만 해운계로서는 ‘관련성(25% Ownership)’ 대한 정의가 불분명하다는 점에서 tariff보다는 port fee가 초래할 수 있는 불확실성이 더 큰 문제다.”

Port fee의 경우 미국적 상선대의 규모에 비춰볼 때 대체로 미국 관련 선박이 중국 기항 시 부담하게 될 port fee보다는 중국 관련 선박이 미국 기항 때 부담해야 할 금액이 훨씬 더 클 것으로 예상된다. 하지만 해운계로서는 ‘관련성’ 대한 정의가 불분명하다는 점에서 tariff보다는 port fee가 초래할 수 있는 불확실성이 더 큰 문제다. 양측이 port fee 부과 기준을 좌우하게 될 ‘25% ownership’에 대한 해석이며 여기에 해당하는 당사자들은 선박, 선주와 운항 선사들이다.

오랫동안 세계 제1의 조선 대국인 중국은 건조 선박의 규모에서, 그리고 유럽의 전통 선박금융은행들이 2008년 금융위기 이후 시장에서 철수함에 따라 유럽금융의 역할을 행하며 그 공백을 메꾸어 온 중국은행과 중국 리스사들을 금융 대상 선박의 사실상 선주로 해석하고 있다. 따라서 미국에 기항하는 중국 선박의 ‘25% Chinese ownership’에 대한 해석은 비교적 쉽다고 할 수 있지만 미국 관련 선박의 경우는 다르다.

미국에는 해외 선사들이라도 현지 자본과 합작으로 미국에 J/V를 설립하거나 현지법인을 세우고 선박을 이적하는 경우가 많을 뿐만 아니라 증시 거래를 통해 수시로 주주가 바뀔 수 있는 미국의 주식시장에 상장된 해외기업들이 많다는 점에서 실제 주주를 파악하고 그 비율을 확인하는 것이 현실적으로 한계가 있을 수밖에 없다. 중국에 기항하는 미국 관련 선박의 ‘25% US ownership’에 대한 해석은 해석을 누가 하는가에 따라 자칫하면 이현령 비현령(耳懸鈴鼻懸鈴)의 상황이 나타날 수 있다는 점이다.

중국판 port fee와 관련 ‘25% US ownership’의 적용 대상이 되는 선박, 선주와 운항 선사에는

APL, Maersk, Matson, Zim 뿐만 아니라 선박을 소유하고 있는 Seaspan 등 다수의 NOO(tonnage provider)들까지도 포함되다 보니 파급효과가 미국과는 무관한 제3의 외국 선사들에게까지 확대되고 있다. 결국 관세전쟁이 확대될 경우 중국의 COSCO는 물론 미국 해운사 Matson, 미국으로 이적(移籍)한 복수의 외국 선사들에게까지 피해 규모가 확대될 위험에 처해있다. 특히 일련의 이번 조치는 시간적 여유가 없이 갑자기 발표되었기 때문에 미국 수입화주의 경우 관세 회피를 위한 조기 선적도 시간 제약으로 불가능한 상황을 맞게 되었는가 하면, 선사들도 사전에 선박을 재배치할 수 있는 시간적 여유가 없는 것이 현실이다. 중국의 미국산 대두(soybean) 수입 금지 조치에 희토류 수출통제까지 겹치면서 양국 정상은 10월 말 APEC 회합을 앞두고 각자의 카드를 재정비하는 모양새다(Oct. 10, Sea-Intel. Iss-736, Oct. 12, 2025).

“하지만 port fee 부과 계획이 백지화되지 않는 한 미-중 협상 결과와 무관하게 양국 공히 구체적인 실무 가이드라인이 부재한 상태에서 해운계도 한동안 혼란을 감수하지 않을 수 없는 상황이다”

■ S&P, 관세로 인한 1조 2천억 달러 부담의 귀착지는 소비자가 될 것

S&P가 전 세계 9천여 기업을 통해 확보한 정보를 토대로 분석한 결과를 10월 16일 백서(white paper)로 발표했다. S&P는 동 백서에서, Trump 대통령의 태리프와 무역장벽은 공급망에 대한 일종의 세금(taxes)과 같은 것으로 물류의 흐름을 지연시킬 뿐만 아니라 동시에 운송비(freight cost) 증가라는 복합적 효과를 초래하여 2025년 한 해 동안에 1조 2천억 달러 이상을 글로벌 기업들에게 부담시킬 것이며 그 대부분이 소비자에게 전가될 것이라고 추정했다.

Trump 행정부는 지난 4월 미국이 수입하는 모든 상품에 대하여 10% 기본 관세에 더하여 수십 개 국가를 상대로 상호 관세를 부과하면서 개별 국가별로 별도 협상과 약정(agreement)을 통해 일부 국가에 대해서는 품목별 관세를 추가하기도 했다. 백악관 측에서는 관세의 대부분을 수출업체(미국에 수출하는)가 부담할 것이라고 주장하지만 S&P는 그런 경우는 일부에 불과할 뿐이며 실제로 전체의 1/3 정도를 기업이, 그리고 나머지는 모두 소비자의 부담이 될 것이라고 추산했다.

그동안 백악관 측 인사들의 입장은 한결같았다. 즉, ‘미국 국민이 과도기적 현상으로 일부 부담을 느낄 수는 있겠지만 태리프 비용은 궁극적으로 외국의 수출업자가 부담하는 것’이라며 ‘기업은 태리프에 대처하기 위해 미국으로 생산공장을 복귀시키는 등 공급망을 다변화시키고 이동한다’라는 주장이다(백악관 대변인 Kush Deai). 바꾸어 말하자면 태리프의 영향으로 과거 미국을 떠났던 생산공장들이 다시 미국으로 되돌아올 것이기 때문에 태리프가 일시 가격에 영향을 줄 수는 있지만 그것이 반드시 인플레이션으로 이어지지는 않는다는 논리다(CNBC Oct. 17, 2025).

“그러나 수입업체가 관세 부담을 소비자에게 전가하지 않고 자신의 이윤(margin)을 희생시켜 가며 마냥 감수할 수는 없다. 결국 수입업체의 이윤의 크기는 언젠가는 태리프 이전 수준으로 복귀하기 마련이다.”

⇒ 지난 수 개월 동안 경험했듯이 미국의 수입업체는 태리프를 피하려고 조기 선적을 통한 재고 비축으로 태리프가 가격에 미치는 영향을 최소화하기 위해 노력해 왔다. 재고 비축량의 규모에 따라 소비자가 태리프의 부담을 현장에서 체감하는 시기가 늦춰질 수는 있다. 소비자의 부담이 증가하더라도 관세수입으로 인해 국가의 세수(稅收)가 증가한 만큼 개인이 부담하는 세금이 줄어들기 때문에 태리프는 소비자에게도 도움이 된다는 논리에 공감하는 소비자가 얼마나 될지 의문이다.

MEPC 중기조치 채택 연기... 국제 해운 '불확실성의 시대' 진입

성결대 글로벌 물류학부 교수 한종길

IMO 넷제로 프레임워크(NZF) 지연이 부르는 규제 파편화·투자 위축, 한국 해운·조선의 대응 로드맵

국제 해운은 전 세계 무역의 약 80%를 담당하는 핵심 운송 수단이나, 2018년 IMO의 제4차 GHG 연구에 따르면 전 세계 인위적 온실가스(GHG) 배출량의 약 2~3%를 차지하는 것으로 나타났다. 2015년 파리협정 이후 전 지구적 기후 변화 대응 노력에 따라, 국제 해운 부문도 온실가스 감축 의무를 이행해야 한다는 국제사회의 요구가 증대되었고, 이에 IMO는 2018년 초기 IMO GHG 감축 전략을 채택하고, 이후 2023년 개정된 '2023 IMO GHG 감축 전략'을 통해 2050년경까지 국제 해운의 Net-Zero GHG 배출 달성이라는 야심 찬 목표를 설정하였다.

그러나 최근 10월 17일 열린 IMO 해양환경보호위원회(MEPC)에서 이 목표를 달성하기 위한 넷제로 프레임워크(Net-Zero Framework, NZF) 채택이 1년 지연되는 것으로 결정되었다. 이 결정은 미국 정부의 압박과 사우디를 비롯한 석유 수출국의 압박과 로비에 도입이 사실상 불분명해졌다는 것을 의미한다. IMO의 최종 목표(2050년 넷제로)는 유지되더라도, 이를 강제할 구속력 있는 규제가 지연됨에 따라 시장에 심각한 불확실성이 초래될 것이다.

“IMO 중기 조치 채택 연기가 채택 불발로 이어질 경우, 예상되는 문제는 크게 네 가지이다.”

첫째, 가장 큰 문제는 IMO의 권위 및 글로벌 규제 체계 붕괴이다. IMO는 해운 분야의 유일한 글로벌 규제 기관으로서, 중기 조치 채택 실패는 2050년 Net-Zero 목표 달성 의지에 대한 국제적 신뢰 상실로 이어질 것이다. 이는 IMO의 권위를 약화하고, 국제 해운의 환경 규제 합의 도출 능력이 심각하게 훼손되었음을 의미한다.

둘째, 지역적 규제의 확산 및 시장 파편화이다. IMO의 글로벌 규제 공백은 EU를 비롯한 개별 국가 및 지역이 독자적인 지역 규제(Regional Regulations)를 도입하도록 촉진할 것이다. 이미 EU는 EU ETS를 해운 부문에 적용하고 있으며, IMO 합의 실패 시 이러한 '지역화(Regionalization)'

추세는 가속화될 것이다. 이는 해운 산업에 다중 규제(Multiple Regulations) 환경을 조성하여, 해운사의 운영 복잡성과 비용을 극대화하고, 글로벌 무역의 효율성을 저해하는 결과를 낳게 될 것이다.

셋째, 탈탄소 목표 달성 실패 및 기후 위기의 심화이다. 중기 조치는 2050년 Net-Zero 목표 달성을 위한 가장 핵심적인 이행 수단이었다. 이 조치가 없거나 규제 강도가 현저히 낮으면, 해운 부문은 기술 전환을 위한 충분한 경제적 동기(Economic Incentives)를 얻지 못해 탈탄소 전환이 지연될 것이다. 이는 결국 전 지구적 기후 변화 대응 노력에 역행하는 것이며, 해운 부문이 기후 위기에 미치는 부정적인 영향을 심화시킬 것이다.

넷째, 기술 및 투자 불확실성 증대이다. 강제적 규제(특히 탄소세와 같은 MBM)의 부재는 저탄소/무탄소 연료 및 기술 개발에 대한 투자 불확실성을 증대시킬 것이다. 해운사, 조선소, 연료 공급업체 등 관련 산업들은 명확한 정책 신호가 없으면 대규모 투자를 망설이게 되고, 이는 녹색 기술 혁신 속도를 늦춰 장기적인 경쟁력 약화와 기술 격차를 초래할 수 있다.

결론적으로, MEPC의 중기 조치 채택 실패는 국제 해운의 탈탄소화 지연을 넘어, 글로벌 거버넌스 붕괴, 무역 환경의 혼란, 그리고 전 지구적 기후 목표 달성의 위협으로 이어질 수 있는 심각한 학술적, 실무적 문제를 야기할 것이다.

“그렇다면 해운 및 조선 산업에 미치는 구체적 영향에는 어떤 것이 있을까? 먼저 해운업계에는 첫째, 불확실성 심화에 따른 선주의 투자 주저로 이어질 것이다.”

선주들은 수십 년이 걸릴 대규모 투자 결정, 특히 암모니아나 메탄올과 같은 친환경 연료 엔진 기술에 대한 투자를 미룰 수 있다. 글로벌 탄소 가격 및 연료 표준의 부재는 기존 화석 연료 사용 비용을 낮게 유지하여, 친환경 선박 건조를 위한 막대한 초기 투자의 경쟁력을 떨어뜨리기 때문이다.

둘째, 과도기적 연료 사용 지속을 초래할 것이다. 구속력 있는 규제가 없으면, 단기적으로는 비용이 저렴하고 인프라가 갖춰진 화석 연료 기반의 LNG나 기타 "과도기적 연료" 사용이 선호될 것이다. 궁극적인 탈탄소화 연료(그린 암모니아/수소)로의 전환 속도는 상당히 둔화될 것이라고 보는 것이 타당하다.

셋째, 지역별 규제의 난립 가속화이다. IMO의 공백은 지역별 규제 기관의 권한을 강화할 것이다. 특히 EU ETS (이미 해운업에 적용 중)와 FuelEU Maritime은 유럽 항구에 기항하는 선박에 대한 실질적인 지배 규제가 될 것이고, 다른 국가 또는 블록(예: 미국, 중국, 2국간 내지 다국간 녹색 항로)도 독자적인 의무 규정을 가속화, 글로벌 선사들에게 복잡하고 비효율적이며 비용이 많이 드는 규제의 파편화 현상을 초래할 것이다.

넷째, '수요-공급 교착 상태' 심화이다. 연료 생산자는 명확한 수요 신호 없이는 친환경 연료 생산에 대규모 투자를 하지 않고, 선주들은 연료 가용성과 가격 보장 없이는 신규 선박 건조를 결정하지 못하는 '수요-공급 교착 상태'가 심화될 것이다. NZF의 채택 지연은 이러한 교착 상태를 해소할 강력한 수요 신호를 제거해 버린 것과 같다.

“조선업계에 미치는 영향은 첫째, 친환경 선박 수주 둔화이다.”

기존의 지역 규정 및 일부 선사의 자체 약속으로 인해 이중 연료 선박(LNG/메탄올) 수주는 계속되겠지만, 근본적인 탈탄소 선박(순수 암모니아 또는 수소)에 대한 예상 수주 물량 증가는 제한적이 될 것이다. 우리나라 조선소는 새로운 완전 탈탄소 선박 주문이 일시적으로 정체될 수 있다. 둘째, 연료 전환보다는 효율성 중시하는 경향이 강화될 것이다. 조선소 및 엔진 제조사와 같은 기술 공급업체들은 급진적인 연료 전환에 대한 즉각적인 인센티브가 사라짐에 따라, 기존 또는 과도기적 연료 선박의 효율성 개선에 대한 R&D를 다시 강조할 것이다. 여기에는 선체 디자인 개선, 엔진 최적화, 운항 효율화 도구(예: CII 관리 시스템 개선) 등이 포함된다. 셋째, 친환경 선도국의 입지 강화이다. 완전 탈탄소 선박의 수주량은 제한적으로 축소되겠지만, 친환경 선박에 대한 인센티브와 연구 개발을 지속적으로 실시하는 국가와 기업이 시장을 선점하게 될 것이다.

“IMO NZF의 채택 연기는 의무적인 전환을 지연시키게 되었다.”

해운업은 기존의 EEXI/CII와 같은 보다 약한 규제와 지역별로 파편화된 규제, 그리고 민간 기업의 친환경 이니셔티브에 의존하게 되었다. 이로 인해 2050년 넷제로 목표를 달성하는 과정은 더 길어지고, 더 비싸며, 예측 불가능해질 것이다. 그러나 무엇보다도 우려스러운 당장 예상되는 결과는 EU ETS와 FuelEU Maritime이 유럽 항구에 기항하는 선박에 대한 사실상의 글로벌 표준이 되었기 때문에, EU 수역에 취항하지 못하게 되는 선박이 규제가 약한 수역, 주로 동아시아와 중동 지역으로 집중하게 되면서 우리나라를 비롯한 동아시아 시장을 교란 내지는 붕괴시킬 우려가 크다는 점이다.

“문제의 본질은 ‘정책 신호의 부재’다. 신호가 약해지면 기업과 시장은 보수적으로 돌아서고, 전환 속도는 둔화된다.”

이에 우리 정부와 업계는 다음과 같은 대응책을 수립하고 추진해야 한다.” 첫째, 해당 시장 상황 면밀 주시 및 대응책 수립: EU 규제로 인한 선박의 동아시아 집중 및 시장 교란 가능성을 면밀하게 주시하고 대응책을 수립해야 할 것이다. 둘째, IMO 리더십 발휘 및 NZF 확정 노력: 정부는 1년간의 연기 기간을 활용하여 NZF에 관한 제안을 보다 정교하게 재수립하고, 뜻을 같이 할 수 있는 IMO 회원국들과 우리의 해운·조선의 기술적 리더십을 협상 카드로 활용하면서, NZF가 빠른 시일 내에 확정될 수 있도록 리더십을 발휘해야 할 것이다. 셋째, 규제 파편화 방지 노력: 해운조선의 선도국인 우리나라는 글로벌 공급망의 분절화를 막고 원활한 해운·조선 산업의 발전을 위해서는 규제의 파편화를 막는 데 앞장서야 할 것이다.