



해사포럼 인사이트

제3호

2025.11

한국해사포럼
Korea Maritime Forum

「글로벌 해운, 흔들리는 운임· 커지는 리스크·길어지는 불확실성」

한국해사포럼 명예회장 윤민현

주요선사들 금년도 실적목표 하향 조정

2025년 상반기에는 Trump 2.0의 등장과 함께 시작된 tariff를 면하기 위한 조기선적의 영향으로 상반기 동안에는 강세가 유지되었지만 3분기부터는 아시아 발 수출 물량의 감소와 함께 신조선의 대거유입으로 시작된 운임의 하락세는 현재도 계속되고 있으며 최소한 당분간 반등이 기대하기 어려운 상황이다. 실제 주요 선사들의 금년도 1월~9월에 이르는 3분기 동안의 실적을 보면 상반기 상승세 대비 하반기 하락세가 더 가팔라지면서 실적의 부진이 가시화 되고 있다.

**“상반기 강세 이후
‘운임의 하락세는 현재도 계속되고
있으며 최소한 당분간 반등이 기대하기
어려운 상황’이라 ‘주요선사들 금년도
실적목표 하향 조정’이 이어짐”**

다음은 주요선사들의 1월~9월에 이르는 실적을 전년 동기 대비 매출과 이익규모의 흐름을 요약한 것이다(하락폭에 대해서만 백분율로 표시하였으며 회사별로 경상이익, 영업이익, EBITDA로 서로 다른 기준으로 발표하였기에 전체적인 흐름의 파악에 도움이 되기를 기대) :

〈 Maersk 〉 전년동기 대비 매출은 0.6% 감소, 순이익은 29% 감소

〈 Hapag-Lloyd 〉 전년 동기 대비 EBITDA 22% 감소

〈 CMA CGM 〉 매출은 전년 동기 대비 17.4% 감소, EBITDA 48.8% 감소

〈 NYK 〉 경상이익은 전년 동기 대비 61% 감소, 영업이익은 43% 감소

〈 MOL 〉 경상이익은 전년 동기 대비 64% 감소, 순이익은 40% 감소

〈 ONE 〉 4월 1일 기준 연간 이익목표를 8월 1일부로 \$400m을 줄여 \$700m로 책정후 11월 4일 다시 \$310m으로 하향 조정.

〈 HMM 〉 매출은 전년 동기 대비 4% 감소(컨테이너부문은 5% 감소), 영업이익 55% 감소

대체적으로 매출감소 비율보다 이익률 감소폭이 훨씬 크고 유럽선사 대비 아시아권 선사들의 영업이익률 하락폭이 현저히 높다. 이는 단위당 평균 운임을 하락폭이 유럽선사 대비 상대적으로 크다는 사실을 의미하며 판매 전략이 적정운임을 고수보다는 market share와 소석률에 더 치중한 결과로 추정된다. 하반기에 나타난 운임하락세가 한동안 이어질 것이라는 전망과 함께 주요 선사들

이 3분기에 걸친 실적 발표와 함께 연간 실적 목표를 하향 조정했다. (Nov. 5~8, JMD Nov 13/14, 2025).



인도 해사산업 재건

10월 27일~31일까지 인도 Mumbai에서 개최된 'India Maritime Week 2025'에서 Narendra Modi 인도 수상은 해사산업의 재건을 위한 'Maritime India Vision 2030'이란 대장정을 선언, 조선과 해운의 재건 정책을 발표하고 이를 위해 80억 달러상당의 기금 조성을 발표한 바 있으며 관련하여 \$135bn의 해외투자를 유치했다. 그동안 자국의 무역을 지원할 자국해운의 부재를 아쉬워해 왔던 인도정부는 총 \$6.8bn을 투입 BCSL(Bharat Container Shipping의 컨테이너선사 설립계획을 발표했다. BCSL은 51척의 선단으로 아시아와 홍해를 연결하는 역내 서비스를 시작한 후 단계적으로 항로를 확대할 계획이다.

**“인도 정부는
'80억 달러상당의 기금 조성'과
'\$135bn의 해외투자' 유치를 추진하고,
글로벌 선사-GTO가 인도 시장에 속속
교두보를 구축”**

이번 IMW-2025를 계기로 신흥경제국으로 부상하고 있는 인도의 성장잠재력을 주목한 해외 선사들과 항만들이 투자에 나섰다. MSC는 3,000~5,000 teu급 12척을 인도 국적으로 이적(移籍)할 예정이며, Maersk도 인도에 'Maersk Bharat IFSC'라는 회사를 설립, 현재 싱가포르에 적을 두고 있는 1,800 teu급 두척을 인도로 이적, 관리토록 하고 동시에 APM Terminal Pipavav를 통해 항만 확장에 20억 달러를 투자한다. 글로벌 3위 선사인 CMACGM도 지난 4월 2,592 teu급 2척을 이적한데 이어 2척을 10월에 추가로

이적하고 1,700 teu급 LNG 추진형 컨테이너 6척을 인도국적으로 인도의 Cochin Shipyard에 발주할 예정이다. DP-World도 인도의 국내운송과 수출 network의 강화를 위해 50억 달러의 투자를 약속했다(Alphaliner 2024-44).

☞ 최근 중국의 무역 다변화와 함께 Asia와 Global-South를 연결하는 항로에 대형선사 주도로 선대확장이 본격화되고 있는 상황에서 글로벌 Top 1~3 선사와 세계 최대 GTO(글로벌 터미널 운영사)의 하나인 DP-World까지 인도시장 진출을 위한 교두보 마련에 나서고 있다는 것은 인도의 해사산업 재건정책에 대한 믿음과 그 잠재력에 대한 확신이 있기 때문이라고 생각된다.



다시 부활하는 선박 납치와 해적활동

다시 고개드는 Somali 해적

2024년 3월 인도 해군의 대대적인 해적 소탕작전 이후 최근까지 소강상태를 보였던 소말리 해적 활동이 다시 재개되고 있다. 11월 3일 소말리아 해안을 항행중이던 Cayman Islands 국적의 Stolt Sagaland호를 납치하려다 실패한 사건이 발생했다. 모선의 배후지원하에 소형어선을 이용하여 본선을 탈취하려던 해적과 본선의 무장 경비원사이에 교전이 있었지만 선박과 선원의 피해없이 해적들은 퇴격했다.

소말리 해적 2차 탱커 납치 시도

10월 하순부터 해적에 의한 상선 습격이 여러 건 발생하고 있으며, 이달 6일에는 그리스 선주 소속 product carrier 인 'Hellas Aphrodite (IMO: 9722766)'가 일시 납치되었다. 해적은 본선 승선은 성공하였지만 선원들은 즉시 Citadel로 피신하면서 해적들은 선박과 선원의 납치에는 실패하였다. 선원들이 Citadel에 피신하고 있는 동안 아덴만에서 해적 퇴치 활동을 벌이고 있는 유럽연합 연합함대(EU Navfor)가

11월 7일 아틀란타 작전을 통해 해적을 제압하고 선박과 선원을 구조했다(Nov. 7, 2025).

과거와 달리 현재 소말리 해적들은 Islamist Sunni파 al-Qaeda와 연계되어있는 또 다른 테러집단인 al-Shabaab의 직접적인 지원을 받고 있으며 그 댓가로 납치 성공시 몸값의 일부를 '세금' 형식으로 이들에게 상납하는 것으로 전해진다. 여기에 더하여 최근 후티반군들도 홍해에서의 자신들의 영향력을 강화하기 위한 목적으로 al-Qaeda, al-Shabaab등 테러집단들과 동맹 관계를 구축하며 세력의 강화와 함께 활동영역을 확대하고 있다. Gulf of Aden 해안선 전체가 사실상 소말리와 예멘의 영역이며 인도 서안에서 Gulf of Aden, 홍해에 이르는 약 1,800 마일에 달하는 해안선은 해적이거나 테러그룹의 공격에 매우 취약한 지역이다. 해당해역에는 유럽연합함대가 항로의 안전을 위한 순찰업무를 하고 있지만 함정이 부족하고 관할해역이 워낙 방대하다보니 효과적인 순찰을 기대하기 어려운 것도 현실이다 (Nov. 3/4, 2025).

이란, 호르무즈 해협에서 탱커 나포

2024년 4월을 마지막으로 호르무즈에서 이란 혁명수비대가 MSC의 컨테이너선 MSC Aries호를 나포한 사건 이후 1년 반 만인 11월 14일 아침(현지시간), Marshall Islands 국적의 73,371 dwt급 그리스 선주의 crude tanker Talara호(IMO:9569994)가 Gulf of Aden, Khor Fakkan 동쪽 22마일 해상에서 갑자기 이란을 향해 코스를 급 변침하였고 곧 이어 교신이 단절되었다. 이란측에서는 아무런 언급이 없었지만 당시 주변에 있었던 미 해군측에서는 이란의 개입을 언급하며 사실상 이란혁명수비대가 Talara호를 나포한 것으로 확인했다. 당시 본선은 UAE에서 high-sulphur gasoil을 선적하고 싱가포르로 항해중이었다. 이란측에서는 이스라엘

과 교전중이었던 지난 6월 호르무즈해협을 봉쇄할 수 있다고 협박한 바 있다. 중동에서 정전협상이 진행중인데 갑자기 선박을 나포한 이유에 대해서는 아직 밝혀지지 않고 있다(Nov. 14, 2025).

Tariff & Port fee 갈등

“11월 10일부로 1년간 정지(suspend) 되었으나 ‘반환에 관해서는 어떤 언급도 없었다’고 정리되며, 합의의 지속 가능성은 불투명”

지난 10월 30일 한국에서 열린 미중 정상회담에 이어 미국 무역법 301조에 근거한 중국의 해사, 물류, 조선 부문 지배에 대한 대응조치로 10월 14일부로 부과했던 port fee를 11월 10일부로 1년간 정지(suspend)한다는 11월 6일자 백악관 발표에 이어 다음날 중국 상무부도 10월 14일부터 상호 관련 선박에 도입된 port fee 부과 제도를 1년 동안 정지하기로 합의했다고 발표했다. 그러나 두 나라 공히 10월 14일부터 11월 10일까지 납부한 port fee의 반환에 관해서는 어떤 언급도 없었다.

미·중간 관세협상 직후 확인되지 않았던 관세 부과 유예 대상(Annex I ~V)과 관련하여 USTR이 11월 6일 Annex I (중국인 소유, 운항선박), Annex II (중국 건조선박), Annex III (외국 건조 모든 자동차 운반선)은 유예 대상으로 발표하였으나, 미국이 수출하는 LNG 화물의 미국적 선박에 선적의무를 규정한 Annex IV에 대해서는 언급이 없었다. 항만의 장비에 관한 Annex V에 대해서는 중국이 건조한 ship-to-shore cranes, chassis 와 그 부품은 유예 대상이나 중국이 건조한 야드내 cargo handling equipment에 대해서는 유예 여부에 대한 언급은 없었다. Port fee 문제는 양국

간 협상과정에서 양측이 가장 민감하게 반응했던 이슈였다. 비록 일 년간 유예했지만 그간 tariff와 port fee를 포함한 무역협상이 진행되는 동안 여러 차례 보여주었듯이 여전히 불안정한 것이 현실이다. 향후 언제라도 양국간 관계가 악화될 경우 짧은 사전 통지로 하시라도 달라질 가능성을 배제할 수 없다는 것이 대체적인 시각이다.

그간 들쭉 날쭉했던 Trump 2.0의 tariff와 port fee 문제로 선사들은 중국관련 선박을 미주 항로에서 철수, 타 항로로 전배, 이사회 재편에 본사를 이전까지 하였다. 막대한 비용, 시간을 요하는 조정이었지만 현재의 양국간 합의 사항도 잠정적 유예인 만큼 내일 어떤 일이 발생할지 누구도 알 수 없는 것이 현실이다. 그렇지 않아도 지정학적 이슈들로 인해 심대한 혼란을 겪고 있는 글로벌 해운계의 입장에서 양국간 trade & tariff 전쟁의 틈바구니에서 왜 해운이 협상의 도구(pawn)로 이용되고 있는지, 과연 누구를 위한 혼란인지 그저 혼란스러울 뿐이다.

관세전에 임하는 미·중의 온도 차

그 동안 중국은 미국의 핵심 무역 파트너이지만 Trump 대통령의 관세 압박에 굴하지 않고 항상 보복조치로 대응하는 등 관세전쟁을 먼저 유발하지는 않았지만 그렇다고 피하지도 않는 강경자세를 유지해왔다. 양국의 관세전쟁 내용을 비교해보면 중국의 보복 내용, 시행일자등이 미국의 그것과 거의 동일하다. 즉 미국이 중국에 요구하는 만큼

중국도 그만큼 상응하는 조치를 취할 것임을 분명히 하고 있다.

“중국은 ‘보복조치로 대응’해 왔고, 미국의 태도에 따라 대립과 대화를 이어나갈 것이라고”

관련하여 미국의 port fee 부과조치에 대해 발효일인 10월 14일 중국 상무부는 동일한 보복 조치를 발표한 성명에서 “미국이 대립을 선택한다면 중국도 끝까지 갈 것이다. 대화를 희망한다면 중국은 문은 열어두고 있겠다('If US chooses confrontation, China will see it thorough to the end ; if it chooses dialogue, China's door remains open')”.

이어 10월 30일 두 정상간 부산회담에서도 시진핑 주석은 자신을 향한 Trump 대통령의 과도한(?) 칭송과 찬사(admiration)에 대해 ‘나는 언제나 중국의 발전은 미국의 'MAGA'와 함께 손에 손을 잡고 함께 간다고 믿어왔다. 우리는 양국의 성공과 번영을 위해서라면 전면적으로 협력할 수 있다(I always believe that China's development goes hand-in-hand with your vision to make America great again. Our two countries are fully able to help each other succeed and prosper together)’는 뼈있는 말로 화답했다(Wall Street Journal Oct. 30, 2025). Trade & tariff war에 임하는 양측의 기본입장과 의지를 유추할 수 있는 대목이다.

『미중 무역협상과 해운』

한국해사포럼 명예회장 윤민현

“가장 중요한 변수는 합의의 지구력(준수)이다”

양국 협상이 해운에 미치는 영향은 한마디로 복잡하다. 긍정적 측면이 있는가 하면 부정적 측면도 있으며 해운부문별로 다르다. 가장 중요한 변수는 합의의 지구력(준수)이다. 양국관계가 악화되면 이는 곧 선박의 운용과 무역흐름에 혼란을 초래하기 때문에 운임상승으로 이어질수 있는가 하면 호전될 경우에는 물량이 증가하기 때문에 이 또한 긍정적일 수 있다. 그러나 중요한 것은 물량과 운임 모두에게 좋은 일은 발생하기 어렵다는 사실이다. 10월 30일 양국정상간 협상의 결과는 해운부문 별로 긍정, 부정 양면이 있지만 문제는 유예 혹은 정지(suspension)의 기간이 얼마나 오래 지속되는가 이다.

Dry bulk 시장

농산물에 관한 협상이며 주종은 중국이 수입하기로 한 대두(soybean)와 수수(sorghum)다. 중국은 미국산 대두를 최소 연간 2천5백만 톤을, 금년 11월~12월 두달 동안 최소 천2백만 톤을 미국으로 부터 수입하고 수수매입도 재개하기로 했다. 중국은 지난 4월 이후로 미국산 대두와 수수 수입을 전면중단해왔다. 통상 4분기가 수확철인 미국 생산농가들로서는 창고에 대량 쌓여있는 대두 처리문제가 농가의 존립을 좌우하는 중대한 현안이 아닐 수 없다.

“중요한 것은 중국의 약속 이행여부다”

중국이 수입선을 미국에서 브라질, 아르헨티나로 바꾸면서 bulker들의 ton-mile이 증가하고 운임률에도 긍정적 효과가 있었다. 그러나 이번 조치로 인해 ton-mile은 약간 감소할 것으로 예상되지만 중요한 것은 중국의 약속 이행여부다. 과거 약속이 제대로 지켜지지 않았던 사례들이 많았던 만큼 시장은 우선 11월~12월에 수입하기로 약속한 물량에 주목하고 있다. 그러나 건화물선 시장에 미칠 장기적 영향은 여전히 불확실성이 존재하는 이상 예단하기에는 시기상조로 보인다.

LPG 해운

미국산 LPG 수입국이었던 중국은 port fee 도입으로 인해 미국 걸프지역에 배선했던 COSCO의 VLGC를 철수, 중동항로로 전배했다. 이로 인해 미 걸프발 가스선복의 수급에 공백이 커져 VLGC

요율이 급등한 바 있다. 그러나 이번 협상으로 인해 선박이 미 걸프항로로 빠져나갈 경우 선박의 공급에 차질이 예상되는 중동(MEG)-일본간 VLGC rate가 크게 상승하였다. Baltic Exchange의 11월 4일 기준 MEG-일본간 요율은 2024년 동기 대비 53% 상승한 \$56,098/day로, US Gulf-Japan 요율은 38% 상승한 \$64,015/day를 기록했다.

“중국이나 미국 서로 다른 거래선을 찾고 있기 때문에 이번 정상회담 협상의 결과가 LPG 해운에 미치는 영향은 제한적일 것”

또 다른 변수는 중국이 수입하는 미국 propane이다. 중국은 2024년 한해 동안 603,000 bpd의 미국산 프로판 가스를 수입했고, 금년 1분기에는 616,000 bpd까지 기록했으나 5월에는 159,000 bpd로 바닥을 쳤다가 10월에는 다시 414,000 bpd로 올라갔다. 그러나 양국간 관세로 인해 여전히 10% 기본관세가 적용되기 때문에 중국이나 미국 서로 다른 거래선을 찾고 있기 때문에 이번 정상회담 협상의 결과가 LPG 해운에 미치는 영향은 제한적일 것으로 예상된다.

Crude tanker shipping

그 동안 원유수입에 관한 한 중국이 러시아와 이란산 제재원유를 저가에, shadow fleet를 활용 수입해가며 막대한 차익을 누려왔다. 이에 더하여 미국 관련선박에 대해 port fee까지 부과하면서 그로 인한 선박운용상의 비효율로 운임에는 긍정적이었지만 이번 유예조치로 인해 일차적으로 원유 유조선 요율에는 부정적 영향을 주어, 운임의 하락을 초래할 것이라는 전망이다. 반면 중국이 미국 원유를 수입할 경우 이란이나 러시아 원유 대비 ton-mile이 증가하는 긍정적 효과도 있을 수 있다.

“US Gulf-China를 통한 중국의 미국산 에너지 수입이 재개될 경우 긍정적 효과가 예상된다”

Port fee 부과 중단으로 인한 혼란이 초래한 일시적 비효율로 운임에 일시 긍정적인 효과도 있었지만 그럼에도 불구하고 US Gulf-China를 통한 중국의 미국산 에너지 수입이 재개될 경우 긍정적 효과가 예상된다. 그러나 대상이 양국에 민감한 에너지 관련사항인데다가 과거 예를 보더라도 에너지 대량 구매 약속이 실현된 경우가 별로 많지 않았던 사례에 비춰볼 때 중국의 약속 이행여부가 관건이 될 것이라는 유보적 시각이 많은 것도 현실이다.

Container Shipping

10월 30일 양국정상간 협상으로, 정상회담 이전에 미국이 꺼냈던 마지막 100% 관세 문제는 수면하로 사라졌고 팬타닐 태리프는 20%에서 10%로 축소되었다. 중국측에서는 팬타닐 관련 화학물질의 수출을 봉쇄하는 중국의 조치가 이루어 질 경우 2026년 4월 Trump 대통령의 중국방문 전후로 현재의 팬타닐 관세 10%까지도 없어질 것으로 기대하고 있다. 그렇게 될 경우 미국의

대 중국관세는 현 58%에서 48%로(팬타닐 관세 감축) 그리고 중국의 기대가 맞을 경우 38%까지 떨어질 수 있다. 이 경우 평균 20% 수준인 중국의 주변국가에 대한 관세율과 비교할 때 이 정도의 관세 차이만으로 과연 미국이 당초 기대했던 'China+1' 전략과 중국이 추진중인 수출선 다변화가 효과적으로 이루어질지 의문이다. 중국의 수출 다변화와 항로 다변화는 그만큼 더 물류흐름이 복잡해지고 그로 인한 선박 수요도 증가하기 때문에 해운에는 도움이 될 수 있다.

“역설적이지만 미·중간 무역 평화시대가 오래 지속될 경우 이는 해운계의 운임시황에 도움이 되지 않는다.”

즉 port fee가 유지될 경우 미국 기항에는 비 중국건조선박이, 중국 기항에는 중국건조선이 더 유리해 질수 있기 때문에 선박의 재배치가 필요해진다. 글로벌 공급망이 간선과 지선으로 일사분란하게 구성되는 것보다 여러 조각으로 나누어지는 것은 곧 공급망의 비효율이자 이는 해운에도 긍정적이 될 수 있다. 역으로 말해서 port fee가 사라질 경우 이는 공급망의 다변화를 저해하기 때문에 해운에는 부정적이 될 수 있다(Nov. 4, 2025).

Trump 1.0이 시작한 관세 전쟁은 중국 의존도를 낮추기 위한 무역 다변화 추구였다면 Trump 2.0의 태리프 전쟁은 관세를 징수하는 것이었다. 그간의 과정을 살펴보면 무역전쟁은 공급망의 혼란을 초래하였고 혼란은 운임의 상승세로 이어졌다. 역설적이지만 미·중간 무역 평화시대가 오래 지속될 경우 이는 해운계의 운임시황에 도움이 되지 않는다. 그 동안 해운시장에 이례적인 호황을 초래했던 지정학적 변수들이 사라지기 때문이다. Trump 2.0 이후 금년에만 무려 세 차례 협상을 통해 돌파구를 찾으려 했지만 결국 일년 유예라는 미봉책으로 다시 거래가 연기되었다. 현재의 유예 상황이 일 년 동안 유지될 것이라는 믿음도 없을 뿐 아니라 그 이후에 타결이 된다는 보장도 없다.

「IMO 넷제로 프레임워크(NZF, Net-Zero Framework)와 환경대책」

한국해사포럼 명예회장 윤민현

“IMO NZF, 정치의 파고에 1년 표류 - 합의 대신 힘겨루기, 규제 불확실성만 커졌다.”

‘기후위기로부터 지구를 구해야 한다’라는 파리 기후협정에 대해 반대할 이유는 없다. 지구 온난화의 주범은 선진공업국이다. 피해자는 기후위기 대응 과정에서 높은 에너지 비용등 피해를 감수해야 할 개도국, 도서국들이기 때문에 이들의 피해를 보상해야 한다는 원칙에는 이견이 있을 수 없다. 이를 위해 ㉠ 온실효과 가스의 배출을 감축하고 온실효과가 낮거나 없는 저 탄소 혹은 무탄소 연료로 전환하자. ㉡ 연장선상에서 연료의 기준을(GHG Fuel Intensity) 정하고 배출가스 억제 차원에서 배출가스에 대해 일정한 벌과금(penalty)를 부과하자. ㉢ 배출가스 억제지역(ECA : Emission Control Area)도 단계적으로 확대하고 CO2에 대한 가격을 정해서 조성된 재원으로 Net Zero Fund를 창설하자. ㉣ 기금은 관련 R&D, 탈 탄소화에 앞장서고 있는 선두주자(front-runner)들의 비용부담을 줄여주고 배출가스 감축에 대한 보상 그리고 기후위기로 인한 피해국을 지원하자. 이상이 파리기후협약을 통해 확인된 총론이자 원칙이다.

“파리협정의 원칙에는 이견이 없지만 탄소가격·보상·연료(특히 LNG)
같은 각론에서 갈라서며, NZF 법제화는 1년 연기됐고
해운은 지역·국가 규제의 파편화와 비용 상승 위험에 직면”

악마는 디테일에 있다고 했듯이 해운의 탈탄소화에서도 회원국간의 이해충돌과 이견은 각론에서 나타났다. 기금의 재원이 될 탄소값은 얼마로 할 것이며 보상은 어떤 기준으로 누구에게 얼마를 지급할 것인지, 그리고 당장 탈탄소화 전환과정에서 불가피한 선택이라고 주장하는 LNG는 어떻게 처리할 것인지, 여전히 다량의 온실가스를 배출하고 있는 LNG를 퇴출시킬 것인지 아니면 과도기 연료로 공식 채택할 것인지... 등등 각론에 부딪치면서 한 발자국도 더 나아가지 못하고 있는 것이 현실이다. 각론에서 가장 강력한 반대파는 미국과 사우디등 산유국들이다.

IMO NZF 채택 투표, 일년 연기

“MEPC83 이후 기대와 달리 NZF 채택이 부결되며 해운은 추가 대기 국면으로 재진입“

지난 4월 MEPC83 회의에서는 압도적인 다수의 찬성으로 합의안이 채택되었고 10월에는 당연히 법적 구속력이 있는 중기대책이 채택될 것으로 기대했었지만 현실은 지정학적 힘 겨루기와 민망한 절차적 논쟁만 있었을 뿐 날로 가중되고 있는 기후위기도 외면한 체 탄소값 채택회의는 예상과 달리 57 : 49 라는 근소한 차이로 다시 일년 후로 연기되면서 기후위기 대처라는 대명제가 정치적 이유로 협상이 일 년 연기되는 아주 위험한 선례를 남기게 되었다. 속수무책인 해운계는 규제의 불확실성 속에 또 다시 일년을 기다려야 하는 상황이 되었다.

“합의·협력 전통이 흐트러지고 절차 논쟁과 블록 대립만 도드라진 회의장 풍경”

그렇지 않아도 탈 탄소화의 여정에 여러 가지 불확실성이 도사리고 있는 마당에 이제는 IMO 회의장에서도 IMO의 전통인 합의(consensus)와 협력(collaboration)의 정신은 사라졌고 서로에게 불편하고 공격적인 대립양상만 보였을 뿐 찬·반 어느 쪽도 기후위기에 대처할 수 있는 준비 자세를 찾아보기 어려운 상황이었다. 결과적으로 이번 회의에서는 결국 지난 5년 동안의 노력은 탈탄소화 비용 절감에만 메달렸던 것은 아닌지 의심스러울 정도다.

“NZF 찬반을 둘러싼 입항·비자 등 보복 시그널이 해운 실무로 전이될 가능성 상승”

10월 초부터는 미 국무부까지 나서서 NZF에 찬성하는 국가에 대해서는 그 나라의 선박(소유, 운항, 기국선)에 대해 미국항만 입항금지, 비자제한 등 보복조치를 취할 것임을 시사하는 등 협박을 노골화했다. 정치적 이슈와는 거리가 있는 해운회사들도 공개리에 거론되고 있는 협박과 보복의 열기를 느낄 정도의 상황이라면 기후위기에 공동대처할 것이라는 당초의 희망이 현실과는 너무 거리가 먼 기대가 아니었나 하는 자조적인 표현까지 나오고 있다.

“국제 합의 공백 속 지역·국가 규제 병행이 비용 상승·의사결정 지연을 동반”

물론 채택이 일년 연기됨에 따라 다시 타협을 통해 NZF가 채택될 가능성은 여전히 남아있지만 역으로 향후에도 보복과 협박이 계속될 수도 있다. 글로벌 온실가스 총 배출량에서 불과 3% 미만을 점하고 있는 해운계의 배출문제는 에너지, 농업, 제조업등에 비교하면 별로 큰 비중이 아니지만 이 정도의 낮은 배출산업 분야의 규정을 두고도 글로벌 정치권이 양분되는 모습을 보였다. 과연 파리기후협약이 지켜질지 의문이다. 결국 해운계는 지정학적 불확실성 속에 다수의 역내단위 혹은 국가단위 규제에 의해 더 복잡해지고 더 많은 비용을 부담해야 하는 상황에 직면할 가능성도 커지고 있다(D. View, Oct. 20, 2025)

국가별 입장차

“EU·태평양 도서국은 연기 반대, 미국·러시아·중국·산유국은 연기 지지, 아시아는 엇갈림”

EU와 Cook Islands, Samoa, Solomon Islands 등 도서국가들은 연기에 반대했고 미국, 러시아, 중국 그리고 주요 산유국들을 연기를 주장했다. 아시아 국가중 유일하게 연기에 반대한 국가는 싱가포르뿐이었고 한국과 일본은 기권했다. 관심은 그동안 MEPC 회의에서 해운의 탈탄소화를 강력하게 주장해왔던 그리스의 기권 배경이다. 그동안 IMO의 주류는 현재의 NZF 안(案)에 문제가 있는 것은 사실이지만 채택을 미루기 보다는 선 채택, 후 보완하자는 분위기였으나 그 동안 총론차원에서 접근해왔던 그리스 선주단체는 채택회의가 임박해오자 현실 문제를 거론하기 시작했다. 즉 대체에너지나 공급인프라도 준비가 안 된 상황에서 탄소값을 도입할 경우 그로 인한 과중한 부담(대체연료비와 penalty)을 감당하기 어렵다는 것이 요지였다.

“대체연료·인프라 미비를 이유로 즉각 탄소가격 도입 부담과 LNG 배제 반대 목소리 확대”

Tanker와 bulker가 주축인 그리스의 대형 해운사들이 한 목소리로 우려를 표하였는가 하면 그리스 해운계의 입장을 배경으로 그리스 수상은 “㉠ 대체연료도 없고 화석연료 퇴출도 현실적으로 어려운 상황에서 LNG를 배제하려는 것은 무리다. ㉡ IMO의 NZF를 강력히 지지하고 있는 유럽 여러국가들은 여전히 석탄화력 발전소를 운영하고 있는가 하면 가정이나 공장 난방용으로 석유를 사용하고 있으면서 대체연료도 준비가 안 된 상황에서 선박을 향해 탈탄소화를 압박하는 것은 설득력이 부족하다”라며 사실상 이제까지 유지해왔던 EU 단일 대오선에서의 이탈을 선언하고 있는 것이다(Financial Times 기고문에서). Liberia, Panama는 채택 연기에 찬성하였고 그리스와 사이프러스는 기권하면서 사실상 최대 편의치적국들이 연기를 지지한 것이다. 이러한 시각은 일부 대형 컨테이너 선사를 제외한 대다수의 해운계 특히 부정기선 분야에서 강한 것도 현실이다(Linerlytica Wk. 43, Oct 27, 2025).

“표결 연기로 파리 이행 신뢰가 흔들리고 규제 파편화·비용 증가·의사결정 지연이 상흔으로 남음”