

운송 (Overweight)

USTR 중국 선박 항만 수수료 부과 임박

Issue Comment

[건설/운송] 배세호 2122-9202 seho.bae@imfnsec.com

10월 14일부터 중국 선주, 선사 항만 수수료 부과

- 2025년 10월 14일부터 중국 선주, 선사들의 항만 수수료 부과가 예정 되어있다. 미국 입항 항차별 순톤수(Net Tooange) 기준으로 수수료를 부과하며, 순톤 당 50 달러(2025/10/14~2026/4/16)을 시작으로 2026년 4월에는 순톤당 70 달러, 2027년 4월에는 110 달러, 2028년 4월에는 140 달러까지 수수료가 인상된다. 선박 당 1년에 최대 5회까지 부과 가능하다.
- 13,000TEU 당 순톤수를 대략 70,000 톤으로 가정할 시 선박 하나 당 미국 입항 시 350 만달러, 연간 최대 1,750 만달러의 수수료를 납부할 수 있다. 2025년 10월 10일 기준 SCFI 상하이 - 미주 서안 운임은 FEU 당 1,468 달러로 USTR 항만 수수료를 단순 적용한다면 해당 항로 운임에서 대략 9~10%의 수수료가 부과되는 것이다.
- 해당 제재에서 가장 큰 피해를 입는 업체는 선사 COSCO 와 선박을 소유하고 있는 중국상인은행, CSSL 등이다. 특히 COSCO 의 경우 선복량 기준 334만 TEU(사선, 용선 합산)을 보유하여 컨테이너 선사 중 MSC, Maersk, CMA CGM 다음으로 높은 점유율(10%)을 보인다. COSCO 는 2025년 9월 USTR 수수료 부과 관련하여 '미국 노선 서비스를 변경할 계획이 없다'고 밝힌 바 있다. 경쟁사는 수수료에 자유롭기 때문에 COSCO 가 해당 기조를 이어간다면 COSCO 는 수수료를 운임에 전가하지 못하고 순수 비용으로 감당하게 되는 것이다. COSCO 의 기조가 유지된다면 USTR 수수료 관련 미주 노선의 공급 조절 효과 역시 제한적일 것으로 보인다.
- 중국 건조 선박에 대하여도 10월 14일부터 수수료 부과(순톤당 18 달러)가 예정되어 있지만 비중국산 선박이 전체 컨테이너 선복량 중 70% 이상이며, 이미 글로벌 컨테이너 선사들이 수수료 부과에 앞서 중국 건조 선박의 노선을 변경하는 등 선제적인 대처가 있었기 때문에 해당 수수료 부과 효과는 미미할 것으로 예상된다.
- 중국 역시 미국의 수수료 부과 정책에 반발하여 미국 선주, 선사, 미국산 선박에 대하여 항만 수수료를 부과하기로 결정했다. 10월 14일부터 톤당 56 달러(400 위안)이 부과된다. 다만 미국 선주, 선사, 미국산 선박의 글로벌 컨테이너 선복량은 매우 미미하여 컨테이너 시장에 미치는 영향은 제한적일 것으로 예상된다.

최악을 향해가는 컨테이너 운임

- 2025년 10월 10일 기준 SCFI는 1,160.4pt 다. 노선 별로 상하이 - 미주 서안은 1,468 달러/FEU, 미주 동안은 2,452 달러/FEU, 유럽은 1,068 달러/TEU 다. SCFI는 연초 대비 50% 이상 조정을 받았으며, 2025년 6월 이후 40% 이상 하락한 것이다. 미국의 관세 리스크에 따른 글로벌 물동량 감소 우려가 높아지는 가운데, 높은 컨테이너 선복량 증가율(2025년 +6.6% YoY)이 운임에 부정적인 영향을 미치고 있다. Clarksons 은 현재 2025년 태평양 노선의 물동량을 전년대비 4.3% 감소하는 것으로 추정하고 있다.
- 실제 2025년 8월 누적 중국의 미국 수출 금액은 전년대비 15% 감소했으며, 수입 금액은 전년대비 11% 감소했다. 7월 누적 미국의 중국 수입 컨테이너 물동량도 전년대비 5% 감소했다. 10월까지의 해당 노선의 컨테이너 운임을 고려 시 10월까지의 해당 지표 모두 전년대비 부진이 예상된다.

- 2025년 10월 10일 기준 컨테이너 운임은 전주 대비 4% 반등했지만 10월 10일 트럼프의 중국산 제품에 대한 100% 추가 관세가 발표된 것을 감안 시, 10월 10일의 컨테이너 운임은 큰 의미를 부여하기 어렵다.

결국 관세 협상에 희망을 걸 수밖에 없는 컨테이너 시장

- 2025년 글로벌 컨테이너 선사들의 주가 수익률은 부진하다. YTD 수익률 기준 Maersk +12.8%, HMM +12.5%, Hapag-Lloyd -26.2%, ZIM -42.1%, COSCO -6.6%, Evergreen -20.7%를 기록하고 있다. 2025년 5월 미국의 중국 고율 관세 연기로 컨테이너 선사들의 주가는 급등했으나, 현재는 대부분 관세 리스크가 본격화된 4월 주가로 회귀했다.

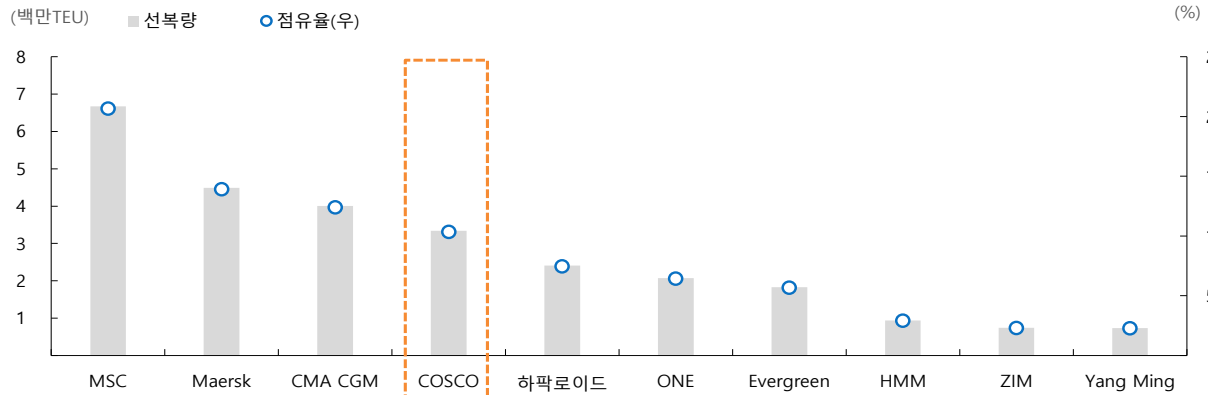
- 또한 최근에 발표된 이스라엘과 하마스의 휴전 발표는 추가적으로 운임 하락 압력으로 작용할 수 있다. 2024년 초부터 수에즈 운하는 하마스에 동조하는 예멘 후티 세력의 공격으로 통행이 제한된 상황이다. 2023년 기준 수에즈 운하는 글로벌 컨테이너 물동량의 20%를 담당했다. 아직 수에즈 운하에서의 완전한 안전이 담보되지 않았고, 현재의 부진한 컨테이너 운임을 고려 시 글로벌 컨테이너 선사들의 수에즈 운하 복귀는 아직 상당한 시일이 걸릴 것으로 예상되나, 2026년에는 컨테이너 선사들이 수에즈 운하 통행을 재개할 가능성을 배제할 수 없다.

- 그리고 중국 선주, 선박, 중국산 선박에 대한 항만 수수료 부과 역시 COSCO의 기조가 변화하지 않는다면 미주 노선 공급 조절로 이어질 가능성은 낮다고 판단한다.

- 현재 컨테이너 운임은 2023년 수준으로 2020~2022년 코로나 팬데믹 특수 효과(항만 적체, 물동량 급등) 이후의 운임으로 회귀한 상황이다. 컨테이너 공급 증가 이슈(2025년 +6.6% YoY, 2026년 +4.6% YoY)와 수에즈 운하 통행 재개 이슈는 컨테이너 운임에 중장기적으로 여전히 부정적 요소로 작용할 것으로 예상된다.

- 다만 6월 이후 컨테이너 운임의 조정 폭은 해당 이슈를 대부분 반영했다고 판단하여, 추가적인 하락 리스크는 크지 않을 것으로 전망한다. 미국과 중국 양국간의 관세 리스크 해소 정도에 따라 단기적인 운임 회복을 충분히 기대할 수 있다고 판단한다.

그림1.글로벌 컨테이너 선사 선복량 및 점유율(사선, 용선 포함)



자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

표1. USTR 301조 주요 내용

제재 대상	제재 내용	수수료	예외 조항
중국 선주 및 선사	- 미국 입항 항차별 순톤수(Net Tooange) 기준 수수료 부과 - 2025년 10월 14일부터 적용 - 선박당 1년간 최대 5번 부과	순톤 당 \$50(25/10/14~26/4/16) 순톤 당 \$80(26/4/17~27/4/16) 순톤 당 \$110(27/4/17~28/4/16) 순톤 당 \$140(28/4/17~)	-
중국산 선박 이용 선사	- 미국 입항 항차별 순톤수(Net Tooange) 혹은 컨테이너 단위 기준 높은 금액 - 2025년 10월 14일부터 적용 - 선박당 1년 최대 5번 부과	①, ② 중 높은 금액 ① 순톤 당 \$18(25/10/14~26/4/16) 순톤 당 \$23(26/4/17~27/4/16) 순톤 당 \$28(27/4/17~28/4/16) 순톤 당 \$33(28/4/17~) ② 컨테이너 하역 당 \$120(25/10/14~26/4/16) 컨테이너 하역 당 \$153(26/4/17~27/4/16) 컨테이너 하역 당 \$195(27/4/17~28/4/16) 컨테이너 하역 당 \$250(28/4/17~)	- 미국 해운청에 등록된 선박, 미국 소유 기업 선박, 빈 상태로 입항하는 선박, 소형 선박, 단거리 운송 선박, 특수 수출 전용 선박 - 해당 중국산 선박과 동일한 혹은 더 큰 규모의 미국산 선박을 발주 시 3년간 수수료 유예
외국산 자동차 운반선	- 미국 입항 항차별 CEU당 수수료 부과 - 2025년 10월 14일부터 적용	CEU당 \$14(25/10/14~)	- 해당 외국산 선박과 동일한 혹은 더 큰 규모의 미국산 선박을 발주 시 3년간 수수료 유예

자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

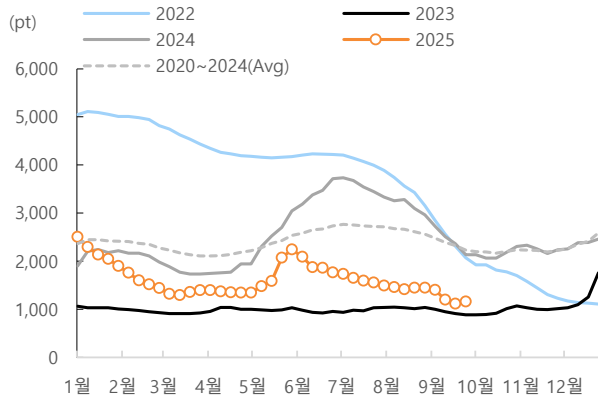
표2. 컨테이너, PCC 수수료 부과 가정(1척 당 1회 입항 시)

선종	대상	기준(가정)	수수료	25/10/14~ (백만달러)	26/04/17~ (백만달러)	27/04/17~ (백만달러)	28/04/17~ (백만달러)
컨테이너	중국 선사	13,000TEU (순톤 7만톤)	순톤(50~140달러)	3.5	5.6	7.7	9.8
	중국산 선박 이용 선사	13,000TEU (순톤 7만톤)	순톤(18~33달러)	1.3	1.6	2.0	2.3
		13,000TEU (순톤 7만톤)	하역 TEU(120~250달러)	1.1	1.4	1.8	2.3
PCC	외국산 선박 이용 선사	6,500CEU	CEU당 14달러	0.1	0.1	0.1	0.1

자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

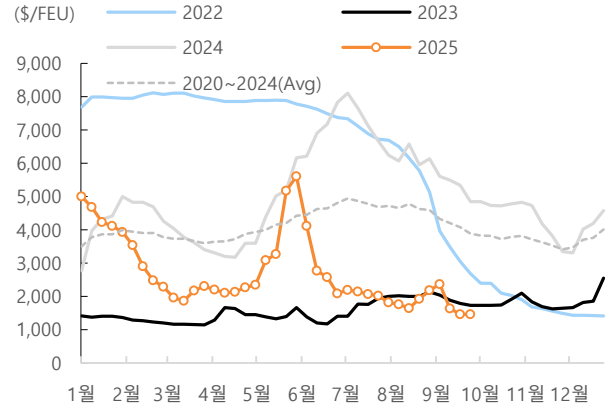
주: 선박 당 연간 최대 5회 부과

그림1. SCFI 추이



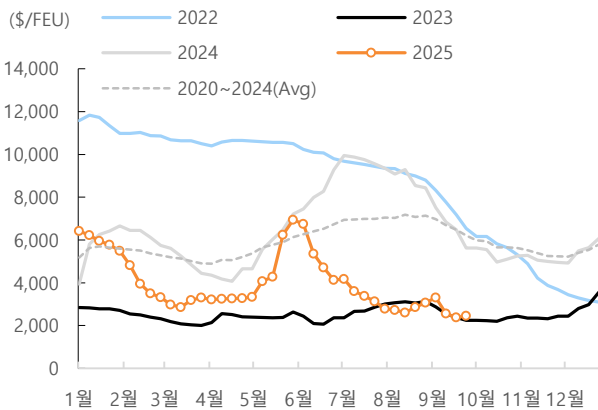
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림2. SCFI(Shanghai - WC America) 추이



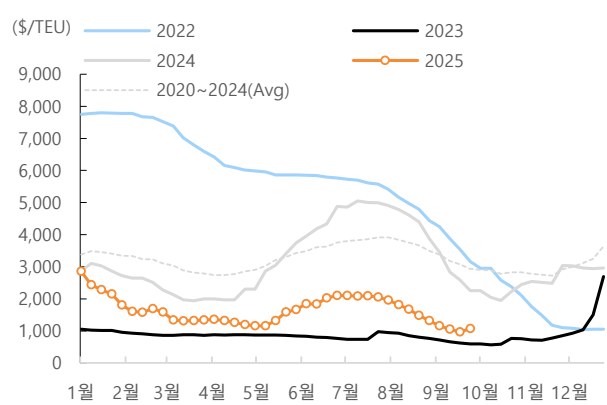
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림3. SCFI(Shanghai - EC America) 추이



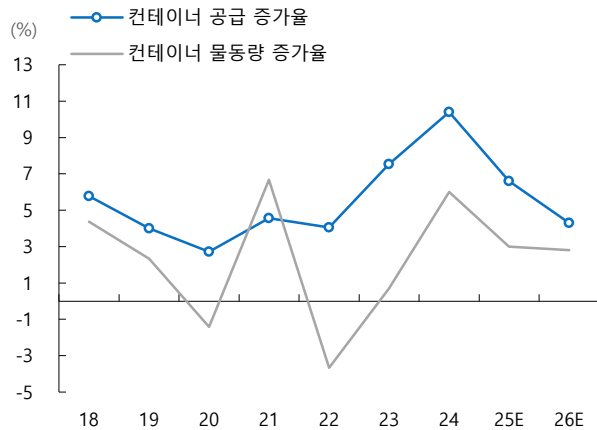
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림4. SCFI(Shanghai - Europe) 추이



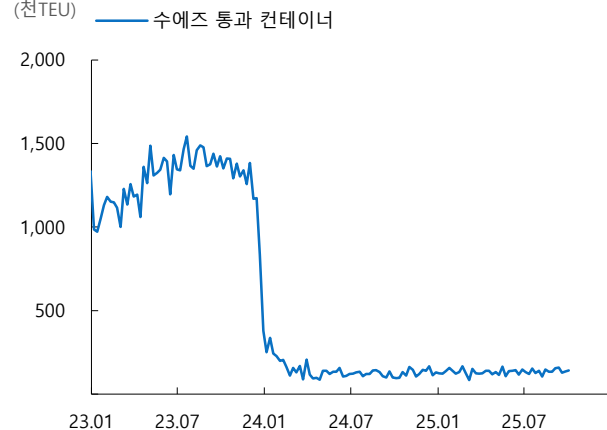
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림5. 컨테이너 공급 및 수요 증가율 추이



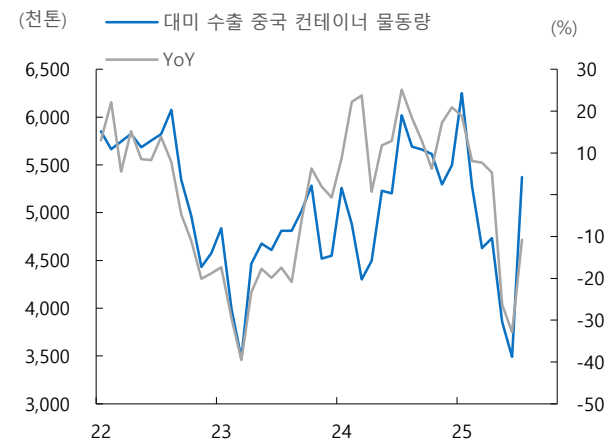
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림6. 주간 수에즈 통과 컨테이너 물동량



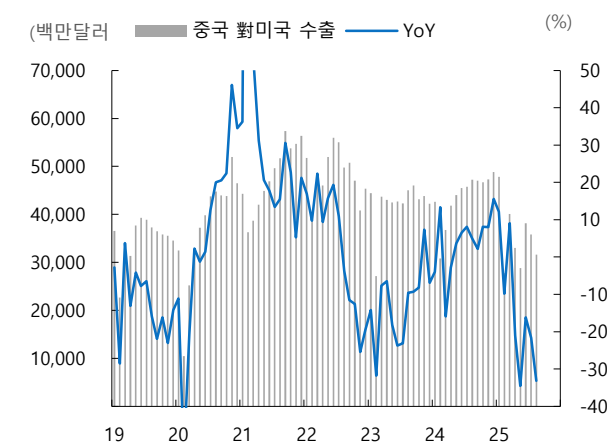
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림7. 대미 수출 중국 컨테이너 물동량 추이(~2025년 7월)



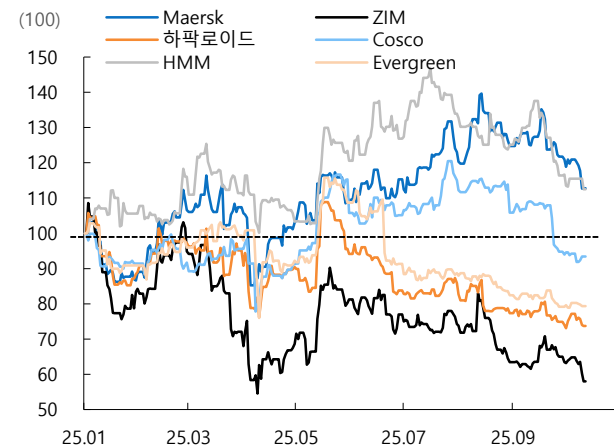
자료: Clarksons, iM증권 리서치본부

그림8. 중국의 대미국 수출(~2025년 8월)



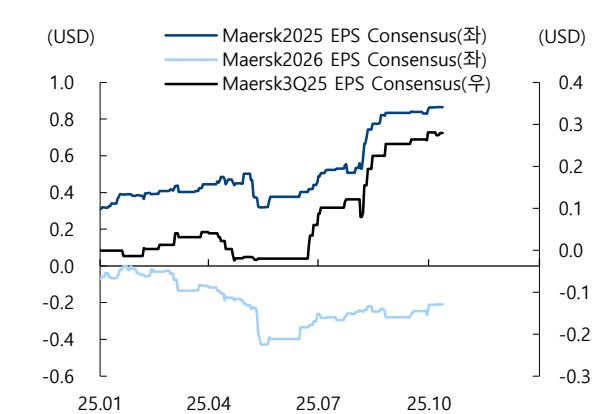
자료: CEIC, iM증권 리서치본부

그림9. 글로벌 컨테이너 선사 주가 추이(2025.01.01=100)



자료: Bloomberg, iM증권 리서치본부

그림10. Maersk EPS 컨센서스 추이



자료: Bloomberg, iM증권 리서치본부

Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당 보고서는 기관투자자 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전제 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

[투자의견]

중목추천 투자등급

중목투자의견은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- Buy(매수): 추천일 증가대비 +15% 이상
- Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 증가대비 -15% 이상

산업추천 투자등급

시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임

- Overweight(비중확대)
- Neutral(중립)
- Underweight(비중축소)

[투자등급 비율 2025-09-30 기준]

매수	중립(보유)	매도
91%	8.3%	0.7%