IPA SR : 2026-41('26.10.5.~10.9)
발행일자 : 2026. 10. 9.

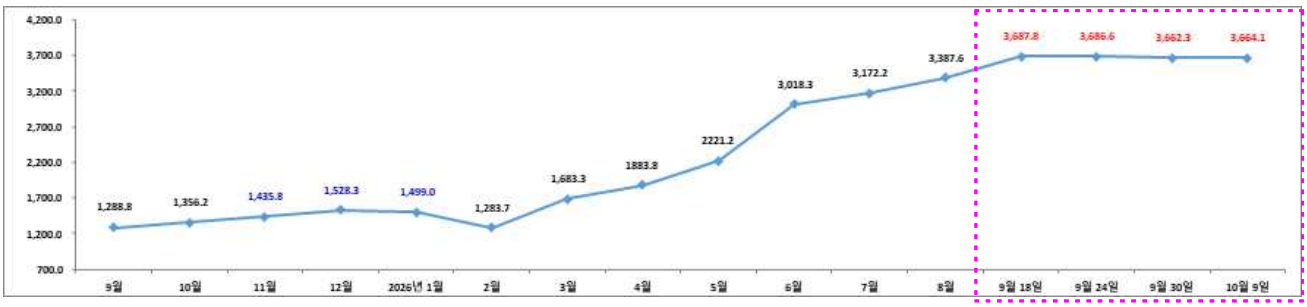
발행 : 한국인천항만공사 상하이대표처
번역, 조사, 편집 : 황정아 일반대표
감독 : 남광현 수석대표

IPA Shanghai Weekly Report

상하이 수출

주간 컨테이너 운임지수 동향

SCFI 지수 추이



ㅇ (전체) 국경절 연휴 이후 중국 수출 컨테이너 운송시장은 안정적으로 회복되며 운송수요 안정세 유지, 대부분 노선 운임이 소폭 변동한 가운데 종합지수는 보합

- 10월 9일 상하이해운거래연구소 발표 기준, 상하이 수출 컨테이너 종합운임지수는 3,664.11포인트로 전주 대비 보합

ㅇ (유럽항로) 유로존 9월 CPI 전년동월대비 3.8% 상승하며 시장예상치 상회(2023년 9월 이후 최고치), 중동 정세에 따른 에너지 가격 상승이 생활물가로 빠르게 전이되며 ECB 추가 금리인상 전망, 중·EU 무역협상 진전에 시장 관심 집중. 연휴 이후 운송시장 전반적으로 안정, 현물시장 운임 상승하며 TEU당 2,274달러로 전주 대비 3.4% 상승(지중해 항로 TEU당 3,002달러, +0.2%)

ㅇ (미주항로) 미국 9월 비농업 고용 2.9만 명 증가에 그치며 시장예상치 크게 하회, 실업률 4.2%로 소폭 상승하며 노동시장 둔화 조짐, 운송수요는 전반적으로 안정적, 현물시장 운임 소폭 변동하며 미서안 FEU당 7,584달러(+0.1%), 미동안 10,524달러(보합)



주소(地址) : 中国 上海市 长宁区 延安西路 2201号 19层 1910室, 우편번호(邮政编码) : 200336

* 본 내용은 상하이항운교역소, 중국 해관, 중국 통계국, 해운·물류 전문지 등의 자료와 전문가들의 의견을 참고하여 한국인천항만공사 상해대표처에서 작성하였고 인천항만공사의 정책과 다를 수 있으며, 공익적 목적을 위해 무료로 배포됩니다.

1. 상하이 수출 컨테이너 "SCFI" 운임지수 동향

지역	비중	운임지수(25/9~26/9)			25년 9월평균	최근4주운임지수				증감(%)				
	(%)	최고	평균	최저		9월18일	9월24일	9월30일	10월9일	전주	전년동월	최고	평균	최저
종합	100.0	3,509.5	1,960.5	1,114.5	1,472.2	3,687.8	3,686.6	3,662.3	3,664.1	0.05	148.9	4.4	86.84	228.76
유럽	20.0	3,418	1,889	971	1,796.2	2,425	2,313	2,199	2,274	3.41	26.6	-33.5	20.4	134.19
지중해	10.0	4,717	2,828	1,485	2,260.0	3,125	3,065	2,996	3,002	0.20	32.8	-36.4	6.2	102.15
미서안	20.0	6,940	3,081	1,460	1,834.0	7,560	7,463	7,578	7,584	0.08	313.5	9.3	146.0	419.45
미동안	7.5	10,046	4,277	2,315	2,823.2	10,579	10,497	10,528	10,524	-0.04	272.8	4.8	145.8	354.60
두바이	7.5	6,139	2,834	843	1,365.0	6,246	6,586	6,489	6,452	-0.57	372.7	5.1	127.4	665.36
멜브룬	5.0	2,471	1,379	621	1,229.8	2,944	2,833	2,762	2,762	-	124.6	11.8	100.3	344.77
라고스	2.5	4,243	3,684	2,976	4,090.2	3,873	3,947	3,971	3,979	0.20	-2.7	-6.2	8.0	33.70
더반	2.5	3,022	2,514	1,908	3,001.2	3,086	3,165	3,291	3,308	0.52	10.2	9.5	31.6	73.38
산토스	5.0	8,663	3,561	1,131	3,589.4	7,703	6,530	5,980	5,925	-0.92	65.1	-31.6	66.2	423.87
서일본	5.0	323	315	304	313.4	321	321	328	328	-	4.7	1.5	4.1	7.89
동일본	5.0	334	322	304	322.8	333	333	333	333	-	3.2	-0.3	3.3	9.54
싱가폴	7.5	796	536	398	408.8	1,104	1,166	1,171	1,159	-1.02	183.5	45.6	116.2	191.21
부산	2.5	232	155	136	138.0	397	391	403	386	-4.22	179.7	66.4	148.8	183.82

* 운임지수 단위 : $ / 미주 서안 및 동안은 FEU, 기타 지역은 TEU

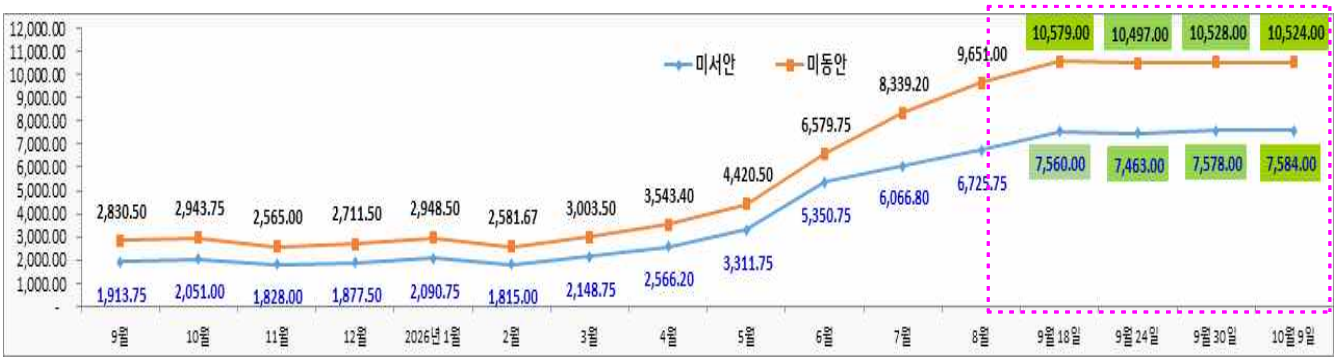
▢ 상하이발 유럽 및 지중해 운임지수



○ **(유럽항로)** 유로존 9월 CPI 전년동월대비 3.8% 상승하며 시장예상치 상회(2023년 9월 이후 최고치), 중동 정세에 따른 에너지 가격 상승이 생활물가로 빠르게 전이되며 ECB 추가 금리인상 전망

- 10월 9일 △ 상하이에서 유럽 기본 항만으로 해상운임은 2,274달러 / TEU로 전주 대비 3.41% 상승 △ 상하이에서 지중해 기본 항만으로 해상운임은 3,002달러 / TEU로 전주 대비 0.20% 상승

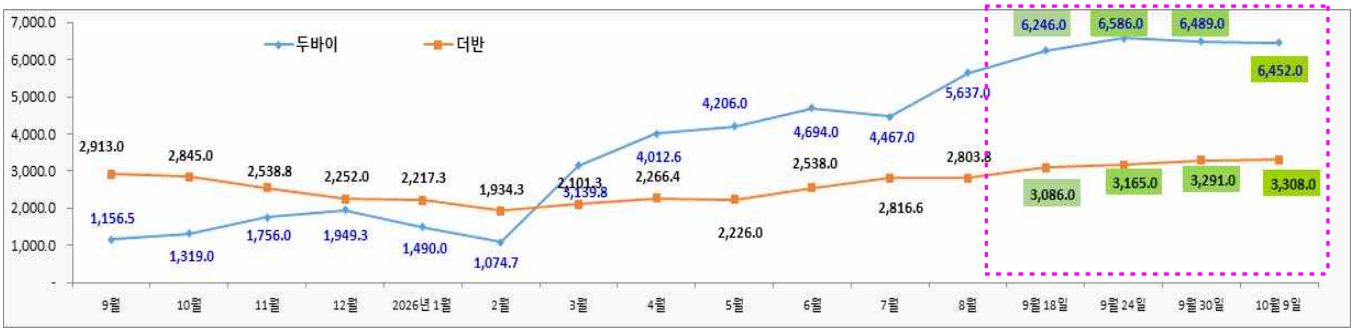
▢ 상하이발 미주 서안 및 동안 운임지수



○ **(미주항로)** 미국 9월 비농업 고용 2.9만 명 증가에 그치며 시장예상치 크게 하회, 실업률 4.2%로 소폭 상승하며 노동시장 둔화 조짐, 운송수요는 전반적으로 안정적, 현물시장 운임 소폭 변동하며 미서안 FEU당 7,584달러(+0.1%), 미동안 10,524달러(보합)

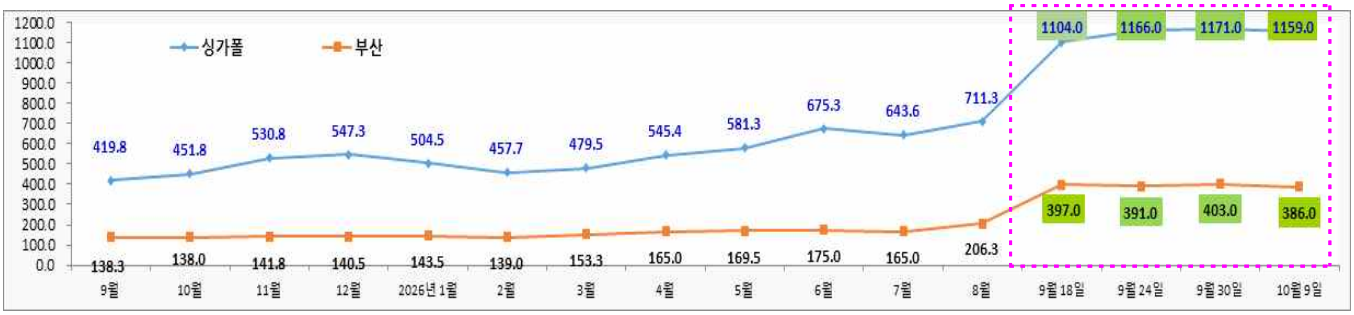
- 10월 9일 △ 상하이에서 미서안 해상운임은 7,584달러 / FEU로 전주 대비 0.08% 상승 △상하이에서 미동안 해상운임은 10,524달러 / FEU로 전주 대비 0.04% 하락

▢ 상하이발 두바이 및 더반 운임지수



○ **(두바이, 더반 항로)** △10월 9일 상하이에서 두바이 해상운임은 6,452달러 / TEU로 전주 대비 0.57% 하락 △ 상하이에서 더반 해상운임은 3.308달러 / TEU로 전주 대비 0.52% 상승

▢ 상하이발 싱가폴 및 부산 운임지수



○ **(싱가폴, 부산 항로)** △10월 9일 상하이에서 싱가폴 해상운임은 1,159달러 / TEU로 전주 대비 1.02% 하락 △ 상하이에서 부산 해상운임은 386달러 / TEU로 전주 대비 4.22% 하락

2. 상하이 수출 컨테이너 "동남아" 운임지수 동향

지역	운임 지수(25/9~26/9)			25년 9월 평균	최근 4주 운임 지수				증감(%)				
	최고	평균	최저		9월 18일	9월 24일	9월 30일	10월 9일	전주	전년 동월	최고	평균	최저
호치민	560	376.1	238	362.0	648	847	854	837	-1.9	131.3	49.5	122.7	252.0
람차방	634	473.3	314	423.5	748	891	916	905	-1.2	113.6	42.7	91.1	188.3
포트클랑	898	594.1	427	476.7	1,110	1,233	1,226	1,220	-0.5	155.8	35.8	105.3	185.6
자카르타	847	595.9	421	485.1	1,075	1,268	1,356	1,318	-2.9	171.6	55.5	121.1	212.7

* 동남아 해상운임지수는 상하이 항운교역소에서 제공되는 SCFI 지수와는 별도로 상하이항운교역소에서 산정

▢ 상하이발 호치민, 람차방 운임지수



○ 10월 9일 상하이발 동남아항로의 항로별 운임은 △호치민항로 837달러 / TEU로 전주 대비 1.9% 하락, △람차방항로 905달러 / TEU로 전주 대비 1.2% 하락

▢ 상하이발 포트클랑, 자카르타 운임지수



○ 10월 9일 포트클랑항로 1,220달러 / TEU로 전주 대비 0.5% 하락, △자카르타항로 1,318달러/TEU로 전주 대비 2.9% 하락

3. 글로벌 주간 해운·물류 동향

□ 타이창항 중량물 장비 수출 꾸준히 증가… '메이드 인 차이나' 해외 진출 통로 더욱 원활

(출처: 中国水运网 **26.10.08)**

○ 10월 1일, 타이창 해사국의 세심한 관리 아래 풍력발전기 블레이드 20세트를 실은 '펑하이다다(风海大达)'호가 타이창항 정허 국제부두를 출발해 인도 투티코린항으로 향했다. 이 운송 프로젝트는 '일대일로' 공동 건설의 중점 해상운송 프로젝트로, 전체 계획 화물량은 SI-16840 풍력 블레이드 331세트(총 993개), 총 화물량 약 140만㎥에 달한다. 현재까지 선박 10척의 선적·발송을 순조롭게 마쳐 누적 77만㎥를 운송했으며, 2027년 중반 전체 완료될 예정이다.

○ 최근 통계에 따르면, 2026년 들어 타이창항의 중량물 장비 수출 운송 업무가 꾸준히 증가하고 있다. 풍력발전 장비, 교량 구조물, 중장비 등 각종 중량물 운송 선박의 수출을 누적 347척(항차) 지원했으며, 수출 화물량은 89.7만 톤, 717.5만㎥에 이른다. 운항 항로는 전 세계 20여 개 국가 및 지역으로 뻗어 있으며, 고급 중공업 장비의 해외 운송 수요가 계속 빠르게 증가하고 있다. 타이창항은 '메이드 인 차이나'가 세계로 나아가는 중요한 해외 진출 통로로 점점 자리 잡고 있다.

○ 중량물 장비는 단일 화물 크기가 크고, 항행 위험이 높으며, 운송 조직이 복잡하다는 어려움이 있다. 이에 타이창 해사국은 적극적으로 책임을 지고 맞춤형 대책을 시행하여, 선박의 중량물 화물 운송에 대한 '원스톱(一件事)' 전 과정 안전 감독 체계를 전면 시행하고, 풍력 장비·교량 구조물·중장비 등 각종 중량물의 안전한 출항을 전력으로 보장하고 있다. 타이창항 대형화물 서비스·감독 전용 플랫폼을 기반으로 사전에 개입하고 선제적으로 서비스하며, 선박 자격증서, 선박 복원성 자료, 대형화물 적재 계획, 중량물 전용 고박·고정 등 자료의 사전 심사를 완료했다. 또한 선박의 국부 강도, 항행 복원성, 대형화물 적재·고박, 풍랑 대비 계획 등 핵심 사항을 항목별로 점검하고, 하역·고박·항행 전 과정의 위험 요소를 정밀하게 점검하여 작업 및 항행 계획이 규정에 맞고 과학적이며 안전하도록 하고 있다.

○ 해사국은 또한 '창장 해운 동쪽 관문 모니터링·조기경보 플랫폼'을 바탕으로 전자 순찰, CCTV 모니터링, 드론 공중 순찰, 순찰정 현장 관리, VTS(선박교통관제) 교통 조직 등의 수단을 결합하여 '공중+수면+육상' 일체형 입체 감독 체계를 구축했다. 선박의 접안·이

안, 항로 횡단 등 중점 시간대에는 순찰정을 현장에 배치해 교통을 정리하고 항행 안전을 확보함으로써, 풍력발전 설비가 손상 없이 안전하고 효율적으로 운송되도록 전력을 다하고 있다.

□ 상무부, G20 무역장관회의에 대해 "원칙 견지, 협상 · 협력 촉진"

(출처: 新华网 **26.10.08)**

○ 신화통신 베이징 10월 4일발 (기자 셰시야오) 상무부 대변인은 4일 주요 20개국(G20) 무역장관회의 및 관련 상황에 관한 기자 질문에 답하며, 이번 G20 무역장관회의에서 회원국들은 의장국인 미국이 설정한 식량의 무기화 반대, 과잉생산 대응, 강제노동 근절, 최혜국대우 원칙 조정 등의 의제를 두고 의견을 교환했으며, 식량 의제에 대해서는 공동성명을 채택했으나 나머지 의제에 대해서는 성과 문서를 도출하지 못했다고 밝혔다.

○ 한 기자가 물었다. “9월 30일부터 10월 1일까지 G20 무역장관회의가 미국 위스콘신주 밀워키에서 열렸습니다. 중국 측은 이번 회의를 어떻게 평가하며, 어떤 역할을 했습니까?”

○ 대변인은 식량 의제 협의에서 중국을 포함한 많은 신흥시장 및 개발도상국 회원국들이 식량 수입국과 수출국이 함께 식량 공급망의 안정을 유지해야 하며, 동시에 각국은 국내 공공정책 목표와 식량안보 확보를 위해 조치를 취할 권리가 있다고 제기했다고 말했다. 이러한 의견에 대해 의장국은 적극적으로 고려했고, 공동성명에도 충분히 반영되었다. 이번 성과는 모든 G20 회원국이 합의를 통해 함께 노력한 결과라고 할 수 있다고 덧붙였다.

○ 대변인은 과잉생산, 강제노동 등의 의제는 설정 단계부터 큰 논란이 있었다고 밝혔다. 현재 G20 회원국 대다수가 강제노동 관련 301조 관세를 부과받고 있으며, 과잉생산 관련 301조 조사의 대상이기도 하다. 이런 배경에서 의장국이 해당 의제를 설정하고 공동성명 발표와 협력 메커니즘 구축을 추진한 데 대해 많은 회원국들이 다양한 관점에서 서로 다른 견해를 제시했다. 결국 대다수 회원국이 이견을 보여 관련 의제에 대한 성과 문서를 도출하지 못했다. 중국 측은 미국이 회의 후 발표한 의장 성명에서 G20 회원국 2개국과 함께 G20 틀 밖에서 강제노동 문제에 관한 성명을 발표했다고 언급한 점에 주목한다고 밝혔다.

○ 대변인은 최혜국대우 원칙 조정 의제와 관련해, 중국을 포함한 절대다수의 회원국들이 논의 과정에서 이 원칙은 다자무역체제의 초석으로서 세계 무역에 안정성과 예측 가능

성을 제공하며, 일단 흔들리면 다자무역체제의 근간을 심각하게 훼손할 것이라고 강조했다고 말했다. 각국의 의견에 따라 의장국은 이 의제에 대한 성과 문서를 제안하지 않았다.

○ 대변인은 회의 기간 동안 중국 측은 시종일관 개방과 협력의 태도를 견지하며 각 의제 논의에 건설적으로 참여했고, 회원국들과 긴밀히 소통하며 협상과 협력을 촉진하는 역할을 충분히 발휘했다고 밝혔다. 동시에 중국은 원칙을 견지하며 자국과 개발도상국의 공동 이익을 단호히 수호하고, G20의 단결과 협력을 촉진하기 위해 노력했다고 말했다.

○ 대변인은 곧 열릴 G20 마이애미 정상회의를 앞두고, 중국은 의장국 및 각 회원국과 함께 합의와 단결·협력을 견지하며 정상회의에 적극적이고 실질적인 경제·무역 성과를 기여하기 위해 공동으로 노력할 용의가 있다고 말했다.

□ 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물, '혁신 실험'에서 '경영 필수품'으로

(출처: 航运交易公报 **26.09.30**

○ 산업계에서 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물을 활용한 헤지의 대표 사례가 점점 늘어나면서, 상장 3년을 맞은 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물이 '혁신 실험'에서 점차 '경영 필수품'으로 자리 잡고 있다.

○ 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물이 상장된 지 3년이 넘었다. 본 기사는 이 선물의 활용에 관한 시장의 공개 보도를 정리해 지난 3년간의 발전을 살펴본다. 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물은 중국 최초의 해운 선물이자 최초의 서비스형 선물로, 상장 이후 3년 동안 점점 더 많은 산업 기업들이 활용하면서 금융상품의 '혁신 실험'에서 산업 현장의 '경영 필수품'으로 변모하고 있다.

○ 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물은 2023년 8월 18일 상하이 국제에너지거래센터(INE)에 상장되었다. 기초지수는 상하이 수출 컨테이너 결제운임지수(유럽노선)이며, '서비스형 지수, 국제 플랫폼, 위안화 표시, 현금 결제'라는 설계 방식을 채택했다.

○ 상장 이후 이 상품은 예상을 뛰어넘는 시장 활력을 보여주었다. 국제선물업협회(FIA) 자료에 따르면, 2025년 이 상품의 거래량은 해외 거래소 해운 파생상품 거래량 합계의 약 5배로, 거래 활성도 세계 1위를 기록했다. 2026년 8월 18일 기준, 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물은 총 726거래일 동안 운영되었으며, 누적 거래량 7,027만 4,000계약, 누적 거래대금 6조 1,300억 위안을 기록했다.

○ 시장 규모 성장의 이면에는 제도적 측면의 지속적인 다듬기가 있었다. 2026년 1월 16일, 상하이 국제에너지거래센터는 공고를 통해 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물 계약에 대해 두 가지 중요한 개정을 발표했다. 첫째, 최소 호가 단위를 0.5포인트로 조정했고, 둘째,

계약 월물을 최근 6개월 내 연속 월물과 그 이후 2개 분기 월물로 조정했다.

ㅇ 이 중 계약 월물 조정은 2026년 2월 10일부터 시행되어 EC2605, EC2607, EC2609 등의 계약이 추가 상장되었고, 최소 호가 단위 조정은 2026년 5월 11일부터 시행되었다. 상하이 국제에너지거래센터 관계자는 개정 목적이 "산업 고객의 수요를 더 잘 충족하고, 해운·대외무역 등 실물 산업에 대한 서비스의 질과 효율을 높이기 위한 것"이라고 밝혔다.

ㅇ 이와 함께 상하이 국제에너지거래센터는 '출항 프로젝트(启航工程)' 시장 육성 활동을 지속 추진하며 전국 각지에서 해운 파생상품 특별 교육을 실시해 산업 고객들이 선물 상품을 이해하고 활용하도록 돕고 있다. 2026년 '강원조기(强源助企)' 시장 육성 프로젝트에서는 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물이 가격결정형 중점 지원 상품으로 지정되었으며, 선물 헤지 방식으로 현물 경영 리스크를 상쇄하는 기업은 관련 지원을 받을 수 있도록 명시했다.

<산업 활용 현황>

ㅇ 포워더는 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물의 가장 이르고 가장 활발한 산업 참여자다. 이는 그들의 경영 방식이 본질적으로 리스크에 노출되어 있다는 점과 직결된다. 전통적인 방식에서 포워더는 먼저 선사에 선복을 예약한 뒤 화주에게 선복 서비스를 제공하는데, 예약 가격이 확정되지 않은 상태에서는 스팟 운임을 수동적으로 받아들여야 하므로 운임 변동이 포워더의 이익에 직접적인 영향을 미친다.

ㅇ 톈진의 한 국제 포워더가 대표적인 사례다. 이 회사는 20여 개 국제 정기선사와 장기 협력 관계를 맺고 있다. 2024년 8월 유럽노선 운임 하락 국면에서, 이 회사는 매도 헤지를 통해 선물에서 87만 5,000위안의 이익을 냈고, 현물에서 발생한 70여만 위안의 손실을 완전히 메운 뒤에도 10만 5,000위안의 순이익을 거두었다.

ㅇ 화북 지역의 한 포워더 사례는 더욱 대표적이다. 이 회사는 2023년 2분기 선복 변동으로 40만 위안의 손실을 입었고, 2024년부터 선물 매도로 현물 손실을 상쇄해 고객 견적을 안정시켰다. 중소 포워더의 경우 물량이 부족해 장기계약을 맺기 어렵기 때문에, 선물로 가격을 고정하는 것이 필수가 되었다.

ㅇ 사업 모델로 보면 포워더의 헤지 전략은 두 가지로 나뉜다. 첫째는 매도 헤지로, 이미 예약한 선복의 운임 수익을 고정해 운임 하락 리스크에 대응하는 것이다. 둘째는 매수 헤지로, 향후 선복 예약 비용을 고정해 운임 상승 리스크에 대응하는 것이다.

<원자재 무역업체: 운임에 민감한 기업들의 적극 참여>

ㅇ 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물의 산업 고객층 중에서 북방 지역 원자재 무역업체는 새로운 세력이다. 톈진, 다롄, 칭다오 등 북방 항만도시에는 광석, 석탄, 곡물, 화학제품 등 원자재 무역 기업이 대거 모여 있다. 이들 기업은 운임에 매우 민감하며, 운송비가 무역 이익에서 차지하는 비중이 매우 크다.

ㅇ 북방 지역 무역업체의 컨테이너운임지수 헤지 참여에는 몇 가지 뚜렷한 특징이 있다.

ㅇ 첫째, 운임 민감도가 높다. 원자재 무역은 원래 이익률이 낮아 운임이 몇 퍼센트만 변동해도 무역 이익 전체가 사라질 수 있다. 유황 무역을 예로 들면, 2026년 초 호르무즈 해협 봉쇄로 유황 가격이 톤당 5,000위안에서 1만 위안으로 폭등했는데, 운임 상승이 핵심 요인 중 하나였다. 이러한 품목의 무역업체에게 운임 리스크 관리는 상품 가격 리스크 관리만큼 중요하다.

ㅇ 둘째, 헤지 'DNA'를 갖추고 있다. 원자재 무역업체들은 대부분 철광석, 석탄, 화학제품 등 상품 선물에서 수년간 헤지 경험을 쌓아 선물의 논리와 운용에 익숙하다. 상품 헤지에서 운임 헤지로 확장하는 데 대한 인식의 문턱이 낮다. 한 선물회사 사업 책임자는 북방 지역 원자재 무역업체들이 "일반 제조기업보다 헤지에 대한 이해가 깊어 더 빨리 익힌다"고 말했다.

ㅇ 셋째, 지역 클러스터 효과가 뚜렷하다. 톈진은 북방 국제해운 핵심 지역으로서 국제 포워딩과 원자재 무역 기업이 대거 모여 있다. 다롄은 동북아 원자재 자원배분 기지 건설을 바탕으로 대두, 철광석 등 원자재가 효율적으로 집산되는 곳이다. 이들 지역의 무역업체들은 '서로 이끌며 집단으로 참여하는' 특징을 보인다.

ㅇ 다롄의 사례가 특히 대표적이다. 2025년 3월, 다롄시는 「다롄시 동북아 원자재 자원배분 기지 건설 추진 3개년 행동방안(2025~2027년)」을 발표하고 동북아 원자재 자원배분 기지 조성을 제시했다. 선물시장과 실물경제의 긴밀한 융합이 이 전략 목표에 동력을 불어넣고 있다. 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물은 해운 리스크 관리 수단으로서 북방 지역 무역업체들에게 수출입 물류비 관리의 새로운 수단을 제공하고 있다.

<크로스보더 전자상거래와 수출 제조업: 비용 관리의 새 도구>

ㅇ 크로스보더 전자상거래와 수출 제조기업은 남방 지역의 주요 산업 참여자다.

ㅇ 스마트홈 제품을 주로 다루는 선전의 한 크로스보더 전자상거래 기업이 대표적이다. 언론 보도에 따르면, 이 회사는 해외 판매 비중이 높아 그동안 물량의 55~60%를 장기계약으로 운임을 고정해 왔으나, 장기계약으로는 전체 수요를 감당하기 어려워 나머지 물량이 스팟 시장 변동에 노출되어 있었다. 2026년 들어 중동 정세 불안으로 컨테이너 운임이 계속 오르자, 이 기업은 순환 헤지 방식을 채택해 여러 계약에서 총 40계약을 진입·청산했고, 선물에서 누적 53만 9,000위안의 이익을 내 현물 운임 손실의 일부를 상쇄했다.

ㅇ 중국 남방 지역의 또 다른 수출 기업은 더욱 체계적인 방식을 취했다. 이 기업은 실제 선적 계획에 맞춰 매수 진입 방식으로 운임 상승 리스크에 대비했다. 선물 시세를 현물 가격으로 환산했을 때 낮은 수준이면 매수 포지션을 구축하고, 결제월이 다가와 시세 변동성이 줄어들면 청산했다. 2026년 들어 이 기업은 여러 계약에서 순환 운용하며 선물에서 누적 79만 9,000위안의 이익을 내, 현물 운임 상승으로 인한 손실을 성공적으로 상쇄했다.

○ 이러한 사례들은 수출 제조기업과 크로스보더 전자상거래 기업이 비교적 성숙한 운용 모델을 형성하고 있음을 보여준다. 즉, 실제 선적 계획을 기반으로 헤지 규모를 정하고, 롤링 포지션 구축과 순환 헤지 방식으로 현물 리스크를 지속적으로 관리하며, 근월물은 선물·현물 수렴 논리에, 원월물은 추세 헤지에 중점을 두고, '장기계약+선물' 조합으로 다층적인 운임 관리 체계를 구축하는 것이다.

<리튬배터리 산업 체인: 상품 헤지에서 운임 헤지로의 자연스러운 확장>

○ 모든 산업 분야 중에서 리튬배터리 산업 체인의 참여가 가장 주목할 만하다. 시장 보도에 따르면, 2025년 초까지 66개 리튬배터리 상장사가 헤지 업무 참여를 명확히 밝혔으며, 이는 2023년 12월 말 대비 186% 증가한 수치다. 탄산리튬 가격의 급격한 변동이 산업 참여를 이끈 핵심 요인이다. 2022년 톤당 약 5만 위안에서 50만 위안 이상으로 치솟았다가 2023년에는 다시 10만 위안 부근까지 폭락해 변동폭이 400%를 넘었다.

○ 리튬배터리 기업이 해운 파생상품으로 확장하는 데는 세 가지 분명한 논리가 있다.

○ 첫째, 수출 증가 측면이다. 중국의 리튬배터리와 에너지저장 제품 수출은 최근 폭발적으로 증가했다. 리튬배터리, 에너지저장 설비, 신에너지차 등의 대양 횡단 운송 수요가 급증하면서 해운비가 수출 원가에서 차지하는 비중이 계속 높아지고 있다. 한 선두 기업의 해외 매출은 이미 30%를 넘었고, 해외 사업의 매출총이익률이 국내 사업보다 높으며, 유럽이 가장 중요한 해외 시장이 되었다.

○ 둘째, 헤지 역량 측면이다. 탄산리튬 등 상품 선물을 통해 단련된 리튬배터리 기업들은 대부분 전문 헤지팀, 완비된 내부통제 제도, 성숙한 운용 프로세스를 갖추고 있다. 상품 헤지에서 운임 헤지로 확장하는 것은 처음부터 시작하는 것이 아니라 기존 체계에 새로운 품목 하나를 추가하고 새로운 차원을 넓히는 것이다.

○ 셋째, 리스크 전이 측면이다. 지정학적 충돌, 홍해 위기, 호르무즈 해협 봉쇄 등의 사건은 해운 리스크가 일시적인 것에서 일상적인 것으로 바뀌었음을 보여준다. 리스크는 '지역 충돌 → 해운 통로 불안 → 운임·보험료 상승 → 운송 기간 연장 → 재고·현금흐름 압박 증가 → 납품 지연 → 이익 손실'의 경로로 전이된다. 이미 상품과 외환 헤지 체계를 갖춘 기업들에게 운임은 리스크 관리 퍼즐의 마지막 빈칸이다.

○ 한 선물회사 관계자는 탄산리튬 관련 기업의 헤지 자금이 전체 헤지 자금의 70% 이상을 차지한다며 "이들 기업은 헤지 기반이 있어 해운 파생상품의 가장 유망한 고객군"이라고 밝혔다.

○ 이들 기업이 해운 파생상품을 헤지 체계에 편입하기로 한 것은, 리스크 관리가 '점(點) 방어'에서 '체인형 방어'로, '단일 비용 통제'에서 '전방위 비용 관리'로 업그레이드되고 있음을 의미한다. 이러한 변화는 다른 제조기업들에게 강력한 시범 효과를 줄 것이다.

<과제와 전망>

- 컨테이너운임지수 선물의 산업 활용이 뚜렷한 진전을 이루었지만, '참여자 증가'에서 '경영에 깊이 융합'되는 단계로 나아가기까지는 여러 과제가 남아 있다.

- 현재 컨테이너운임지수 선물의 산업 참여자는 '상위 집중' 양상을 보인다. 대형 포워더, 선두 제조기업, 상장사가 주력이고, 수많은 중소기업의 참여도는 여전히 낮다.

- 중소기업의 참여에는 여러 어려움이 있다. 첫째는 자금 문턱으로, 헤지에는 증거금이 필요해 현금흐름이 빠듯한 중소기업에 부담이 된다. 둘째는 인재 문턱으로, 전문적인 파생상품 운용 및 리스크 관리 인력이 부족하다. 셋째는 인식 문턱으로, 선물을 '투기'로만 이해해 '헤지할수록 손해 볼까' 걱정한다. 넷째는 제도 문턱으로, 내부 의사결정 절차와 리스크 관리 체계가 미비해 헤지 업무를 뒷받침하기 어렵다.

- 한 선물회사는 본지에 "많은 기업이 어떻게 운용하는지 몰라서 대신 해줄 수 있느냐고 묻지만, 고객 대신 운용하는 것은 규정 위반"이라며 "소기업은 어렵고, 결국 자금과 실력을 갖춘 대형 상장사를 찾아야 한다"고 털어놓았다. 시장 육성의 초점이 '있느냐 없느냐'에서 '얼마나 깊으냐'로 옮겨가고 있으며, 더 많은 중소기업이 혜택을 받도록 하는 것이 다음 단계에서 풀어야 할 과제다.

- 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물은 상장 3년 만에 누적 거래량 7,000만 계약, 거래대금 6조 위안을 넘어서며 세계 해운 파생상품 시장의 거래량을 선도하고 있다. 이 눈부신 수치의 이면에는 산업 침투가 있다. 포워더에서 무역업체로, 크로스보더 전자상거래에서 제조업 선두기업으로, 국내 업계 종사자에서 해외 동업자로, 점점 더 많은 시장 참여자들이 해운 운임을 리스크 관리의 시야에 넣기 시작했다.

- 3년은 시작에 불과하다. 컨테이너운임지수(유럽노선) 선물의 진정한 가치는 그것이 중국 해운업과 대외무역업의 리스크 관리 방식을 얼마나 바꾸느냐에 달려 있다.

□ 올해 중국 택배 물량, 작년보다 12일 앞당겨 1,500억 건 돌파

(출처: 中国交通新闻网 26.09.30)

- 국가우정국 모니터링 자료에 따르면, 9월 29일 중국의 2026년 택배 물량이 1,500억 건을 넘어섰으며, 이는 2025년보다 12일 앞당겨진 것이다. 1,500억 건의 소포가 빠르게 오가는 모습은 중국 경제의 강한 회복력과 왕성한 활력을 보여준다.

- 간쑤성 융창에서는 여객·화물·우편 통합 서비스가 마을까지 들어가 주민들이 산책하다가 택배를 찾아갈 수 있게 되었다. 장쑤성 단양에서는 택배 기업들이 서비스 거점을 '공장

정문'에서 '생산라인 옆'으로 옮기며 택배가 산업 체인 깊숙이 자리 잡았다. 허난성 정저우에서는 '정저우-모스크바' 국제우편 직통 시험 특급열차가 출발했는데, 약 10일이면 모스크바에 도착하며 물류비는 항공운송보다 약 3분의 1 저렴하다.

ㅇ 올해 들어 중국 경제는 전반적으로 안정을 유지하며 새롭고 더 나은 방향으로 발전하고 있고, 국내 소비시장의 잠재력이 지속적으로 발휘되면서 우편·택배업의 시장 규모도 계속 확대되고 있다. 우편·택배업은 '두 가지 촉진'과 '세 가지 향상'에 초점을 맞춰, 농촌에서 공장까지, 국내에서 해외까지 전방위로 힘을 쏟으며 업계의 고품질 발전을 새로운 단계로 끌어올리고 있다.

ㅇ 농촌 배송 서비스 역량 향상을 위해 국가우정국은 농촌 배송 물류 체계 구축을 지속적으로 심화하고, 농촌 여객·화물·우편 융합을 강화하며, 우정 기본 보장 서비스를 시범 운영하는 등 다양한 방식으로 택배의 농촌 진입을 추진하고 있다. 산업 서비스 역량과 국제 배송 서비스 역량 향상을 위해서는, 우편·택배업이 실물경제 운영에 적극적으로 참여해 서비스 영역을 넓히고, '일대일로' 입체적 상호연결 배송 물류망 구축을 가속화하여 대외무역 발전과 고수준 개방을 더욱 잘 뒷받침하고 있다.

ㅇ 국가우정국 관계자는 중국의 소비 촉진 정책이 지속적으로 효과를 내고 업계의 새로운 성장 동력이 빠르게 커짐에 따라, 우편·택배업이 물류 분야에서 선도적 역할을 더욱 발휘하여 경제 순환을 원활하게 하고 경제의 고품질 발전을 지속적으로 이끌 것이라고 밝혔다.