

정책동향연구실 : 최재선 부연구위원

jschoi@kmi.re.kr 02)2105-2767

2006년 해운시장 7대 이슈

2005. 12. 26

목 차

<요 약>

I. 해운경기 항방 분수령	1
II. 해운시장의 주요 이슈	4
III. 앞으로의 정책 시사점	19

< 요약 >

- 2006년 해운시장은 호재보다는 악재가 더 많을 것으로 전망되고 있다. 올해의 주요 변수로 그대로 이어질 가능성이 크고, 해운경기에 큰 영향을 주는 각종 경제 지표가 올해보다 특별히 개선될 것으로 보이지 않기 때문이다.
- 내년도 세계 경제 성장률은 올해와 비슷한 3.2% 수준을 유지하거나 더 떨어질 것으로 예측됐다. 국제 유가 또한 배럴당 60달러 안팎의 고공행진을 지속할 가능성이 많은 것으로 전망됐다.
- 고유가가 계속되면, 연료비 부담이 커질 뿐만 아니라 소비도 줄어 해상물동량이 감소하므로 선사 입장에서는 마이너스가 된다. 또한 선사들은 내년에 유가 인상분을 화주에게 전가할 예정으로 있어 소비자들의 부담도 늘어난다.
- 특히 내년은 선박량이 전년보다 14% 증가하는데 문제의 심각성이 있다. 2002년 이후 해운 호황기에 집중 발주된 선박이 지난해 하반기부터 시장에 본격 투입되고 있으나 수요는 10% 이하에 머물 것으로 예측된 것이 딜레마다.
- 이 같은 요인과 함께 내년의 경우 여러 가지 변수가 발생할 것으로 예측됐다. 우선 중국이 항만 개발을 가속화함에 따라 환적화물을 목표로 하는 우리나라 항만과 선사의 입지가 축소될 여지도 배제할 수 없는 상황이다.
- 특히 우리나라 근해선사의 경우 어려움에 직면한 가능성이 어느 때보다 높아졌다. 해운경기가 악화되고 있는 가운데, 대형선사가 역내 서비스에 나서고, TSR 운임도 인상될 예정으로 있어 물량이 감소할 수 있기 때문이다.
- 원양선사 또한 악재에 노출되어 있다. M&A로 몸집을 키운 독립선사들이 시장 점유율을 높이기 위해 저가운임공세를 펼 가능성이 농후하고, 최근 선대를 크게 확충한 중국 선사도 이 같은 대열에 설 것으로 예상된다.
- 이 같은 상황에 대처하기 위해서는 리스크 관리가 필요하다. 시황 변동에 따른 시나리오 별 대응전략을 수립하고, 정확한 화주 마케팅과 운임 교섭력을 강화해야 한다. 특히 근해선사는 전략적 제휴 등으로 활로를 모색해야 한다.

I. 해운경기 향방 분수령

2006년이 왜 중요한가?

- 2002년 말부터 촉발된 해운시장의 상승 기조가 지난 8월부터 둔화됨에 따라 내년도 해운경기의 전개 방향을 놓고 관심이 집중되고 있음
 - 컨테이너선 해운경기의 경우 지난 6월 주요 원양항로에서 운임 상승세가 꺾인 이후 용선지수도 3년 만에 처음으로 하락세로 돌아섰음
 - 건화물선 부문도 2004년 말에 BDI 지수가 6,000 포인트를 기록하는 등 최고점을 찍었으나 올 3분기에는 지수 2,000 포인트가 무너졌다가 다시 상승하는 우여곡절을 겪었음
 - 유조선 시황 역시 중동 정세 불안과 미국을 덮친 허리케인의 영향 등으로 월드 스케일(WS)이 337포인트에서 50포인트로 주저앉는 등 한차례 홍역을 치른 바 있음
- 2005년의 해운경기가 크게 출렁거린 것은 신조선 투입 증가와 함께 중국의 신철강정책이 건화물선 부문에 크게 영향을 주었기 때문인데,
 - 많은 해운전문가들은 이 같은 부정적인 요인을 시장에서 어떻게 흡수하느냐에 따라 앞으로의 해운경기 향방이 결정될 것으로 보고 있음
 - 특히 최근 신조 발주된 선박이 내년부터 대거 서비스에 나서고, 중국이 연착륙을 위해 지속적으로 경기 억제 대책을 시행할 것이라는 점,
 - 그리고 그 동안의 대세 상승에 따른 심리적인 불안감을 어떤 방식으로 불식시키느냐가 향후 해운경기 흐름에 중요한 관건이 될 것으로 보임

해운 시장에 변수도 많다

- 이 같은 요인 이외에도 많은 변수들이 내 해운시장에 영향을 줄 것으로 보임

- 가장 중요하게는 글로벌 물류 기업 CEO들이 지적한 바와 같이 항만 적체가 재발할 경우 ‘물류 동맥경화 현상’이 다시 초래될 가능성이 크고,
- 올해와 같이 선박 연료유 가격이 고공행진을 지속하는 경우 운항원가가 상승되어 선사의 이윤이 크게 잠식당할 가능성이 많다는 점임
- 또한 각 항로별로 투입 선박량이 늘어남에 따라 선사가 운임 덤핑에 나서고, 화주의 입김이 세지는 이른바 ‘화주 주도 시장’으로 변할 경우 선사의 입지가 그만큼 좁아질 우려도 있음

글로벌 업체 영향력 커져

- 문제는 이 같은 환경 변화 속에서 주목해야 할 점은 최근 들어 해운시장이 ‘과점 체제’로 크게 개편되고 있다는 점임
 - 해운부문의 경우 코스코(COSCO) 등 중국의 2대 국영선사가 크게 늘어난 선대를 발판으로 시장 지배력을 더욱 확대하고 있는 가운데,
 - 머스크와 CMA CGM 등이 인수합병으로 덩치를 키우는 한편, 얼라이언스도 전략적 제휴를 통해 해운시장 장악에 적극 나서고 있음
 - 글로벌 컨테이너 터미널 시장도 허치슨 포츠 홀딩스(HPH)와 싱가포르의 PSA, APM 3대 운영업체가 독점적 지위를 확보하고 있는 가운데,
 - 최근에는 오일 머니를 바탕으로 중동과 인도·아시아에 교두보를 확보한 두바이 항만공사(DP World)가 영국의 P&O Ports 인수에 나서는 등 해운·항만 서비스 시장이 소수가 지배하는 과점체제로 변하고 있음

위험 최소화가 최대 관건

- 이에 따라 앞으로 국적선사는 물론 물류기업 또한 불확실성이 가중되고 있는 시장에서 견디고, 새로운 이익을 만들어 낼 수 있는 전략이 필요함
 - 전문가들은 우선 해운시장의 변동에 따른 시나리오별 경영전략을 마련하고,

- 리스크를 최소화하는 한편, 정확한 타깃을 설정한 화주 마케팅에 적극 나설 것을 주문하고 있음
- 특히 최근 들어 항만 터미널 운영업체의 세 결집이 강화되고 있는 추세를 고려하여 터미널 확보 등 선사가 장기적으로 안정적인 서비스를 제공할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음

Ⅱ. 해운시장의 주요 이슈

1. 중국 변수 지속 여부

중국 경제, 당분간 고도 성장세 유지

- 2006년 해운시장의 가장 큰 변수는 중국 경제가 앞으로도 고속 성장세를 이어갈 수 있을지 여부에 달려 있음
 - 중국 경제는 1990년대와 2000년대를 거치는 동안 연평균 8~10% 가량의 경이적인 고속성장세를 구가하고 있음
 - 이에 따라 많은 경제전문가들은 이 같은 경제 성장률이 2006년은 물론 2008년 북경 올림픽이 끝난 이후에도 그대로 이어질지 촉각을 곤두세우고 있음
- 세계은행을 비롯한 주요 기관들은 내년도 세계 경제가 크게 나아질 것으로 보지 않고 있으나 중국에 대해서는 아직까지 낙관적인 전망을 내놓고 있음

〈표 1〉 주요기관의 세계경제 성장률 전망(%)

	'04	World Bank			IMF		OECD		
		'05	'06	'07	'05	'06	'05	'06	'07
세 계	5.1	3.2	3.2	3.3	4.3	4.3	-	-	-
선진국	3.3	2.5	2.5	2.7	2.5	2.7	-	-	-
미 국	4.2	3.5	3.5	3.6	3.5	3.3	3.6	3.5	3.3
유로권	2.0	1.1	1.4	2.0	1.2	1.8	1.4	2.1	2.2
일 본	2.7	2.3	1.8	1.7	2.0	2.0	2.4	2.0	2.0
중 국	9.5	9.3	8.7	-	9.0	8.2	9.3	9.4	9.5
인 도	7.3	-	-	-	7.1	6.3	-	-	-
러시아	7.2	-	-	-	5.5	5.3	6.1	5.7	5.3
브라질	4.9	-	-	-	3.3	3.5	3.2	3.7	3.9

자료 : 1) IMF, *World Economic Outlook*, 2005. 9

2) World Bank, *Global Economic Prospects*, 2005. 11. East Asia Update, 2005. 11.

3) OECD, *Economic Outlook No.78*, 29th November 2005

- 세계은행 등은 내년 세계경제 성장이 올해와 비슷한 수준을 보일 것으로 전망하는 한편, 중국의 성장률에 대해서는 8% 대로 예측했음
- 즉, 2006년의 중국 경제 성장률은 올해 수준보다는 약간 밑돌 것으로 전망되고 있으나 경기 연착륙을 달성할 수 있을 것으로 보는 시각이 우세한 실정임

경기 안정책도 지속적으로 추진 예상

- 세계가 중국의 향후 경제 여건과 향방에 관심을 집중시키고 있는 것은 최근 들어 중국의 영향력이 지속적으로 확대되고 있기 때문임
 - 지난해 4월 이른바 ‘원자바오 쇼크’로 세계 경제가 한 차례 혼란을 치른 것은 이 같은 중국 효과를 반증하는 대표적인 사례이며,
 - 2005년 6월에 벌크선 해운경기가 BDI 지수 기준으로 1,800 이하로 급락한 것도 중국의 철강산업 합리화 조치에 따른 후유증 때문이었음
- 그런데 중국의 경우 자국 경제를 연착륙 성장 기조로 끌고 가기 위해 앞으로도 지속적인 경기 안정책을 추진할 것이라는 게 전문가들의 한결 같은 의견임
 - 특히 중국의 경우 고유가 충격과 투자 증가세 둔화, 대미 통상 마찰 등 산적한 경제 현안을 해결하기 위해 내부 추스르기를 더욱 강화할 것이 확실함

11차 5개년 사회경제규획이 최대변수

- 특히 중국에 있어 2006년은 앞으로 5년 동안 추진될 제11차 경제개발 5개년 규획이 시행되는 첫해이기 때문에 그 의미가 더 크다고 할 수 있음
 - 삼성경제연구소를 비롯한 국내외 전문연구기관들은 이 시기가 앞으로 중국 경제의 성패를 좌우하는 중요한 시기라고 평가하고 있음
- 중국은 이 기간 동안 지금까지 이룩한 양적 성장의 틀을 질적 성장으로 정책 패러다임을 전환할 계획으로 있는데,
 - 우선 2010년까지 3차 산업의 비중 확대 등 산업구조를 합리적으로 조정하는 한편,

- 서부 대개발 사업과 및 내륙 개발 사업 등을 통해 도시와 농촌 간의 소득 격차를 줄이고, 지역편중개발과 같은 구조적 문제점을 적극 치유할 방침임
- 이 같은 중국의 신경제계획이 본격 추진될 경우 해상물동량의 흐름에도 적지 않은 변화를 초래할 것으로 예상되고 있음
 - 예컨대 글로벌 제조 및 물류 업체가 입주한 연안 지역을 중심으로 화물이 지속적으로 증가하는 가운데,
 - 대규모 투자가 예상되고 있는 서부 및 내륙 지역과 특히 중국이 현재 대대적인 개발을 서두르고 있는 천진, 그리고 동북 3성 지역을 중심으로 화물 수요가 점차 늘어날 것으로 전망되고 있음

2. 중국의 항만 개발 러시

양산 2단계 컨 터미널 내년 말 개장

- 중국 상하이의 양산 1단계 컨테이너 터미널이 지난 12월 10일 공식적으로 문을 연 데 이어 내년 말에 2단계 터미널이 다시 운영에 들어가는 등 중국의 항만개발이 가속화되고 있음
 - 중국은 양산 심수항구 지구에 오는 2020년경까지 2,500만 TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 선석 52개 정도를 건설하는 계획을 추진하고 있는데,
 - 220만 TEU의 컨테이너를 처리할 수 있는 1단계 터미널은 지난달 말부터 운영에 들어가 현재 아시아/유럽항로 운항선사가 주로 기항하고 있음
- 또한 중국은 지난 20일 2단계 컨테이너 터미널 운영사업자로 허치슨 포츠 홀딩스(HPH)와 에이피엠 터미널(APM Terminal)등 5개 회사를 최종적으로 확정했음
 - 2단계 사업자 선정에서 관심을 끄는 것은 외국인 사업자로서는 처음으로 대형 선사를 갖고 있는 APM이 컨소시엄 파트너로 32%의 지분을 확보한 점임

〈표 2〉 상하이 양산 컨테이너 터미널 개발 계획

구분		선석수 (개)	안벽길이 (m)	개장시기	비고	
소양산	소양산	1단계	1	1,600	2005년 11월	220만 TEU
		2단계	4	1,400	2006년 12월	200만 TEU
	소양산 중항구	3단계	7	2,200	2007년 1선석 2010년 6선석	-
	계획(동, 서항구)		14	4,800	2020년	컨, LNG, 피더
	소계		30	10,000		
대양산	대양산 동항구		-	4,400	2020년 이후	개발계획 미정
	대양산 서항구		-	6,500	2020년 이후	
	소계			10,900		

자료 : 한국해양수산개발원

요령성은 항만 개발에 80억 달러 투자

- 한편, 중국 정부는 최근 요령성이 항만과 도로 등 물류 인프라 개발에 모두 80억 달러 이상을 투자하는 중장기 계획(11차 5개년 계획)을 최종 승인했음
 - 이에 따라 요령성은 2006년부터 2010년까지 앞으로 5년 동안 80억 달러를 투입해 대련항을 비롯, 모두 147개 컨테이너 선석(1,114만 TEU)을 개발할 계획임
 - 이 같은 계획이 예정대로 추진되는 경우 요령성에서 처리할 수 있는 컨테이너 물동량은 현재 부산항의 처리량보다 많은 1,366만 TEU를 넘게 됨
- 요령성의 항만 개발계획 가운데, 특히 대련항의 컨테이너 터미널 개발사업이 앞으로 우리나라 선사에 직접적인 영향을 줄 우려가 있음
 - 대련항의 경우 8,000 TEU가 넘는 초대형 컨테이너선이 입출항 할 수 있도록 18미터 깊이의 심수 컨테이너항만으로 개발되어 환적화물 유치 경쟁이 더욱 치열해질 가능성이 높기 때문임

중국, 3대 연안지역 항만 대대적 개발

- 이 밖에도 중국은 최근 교통부가 확정한 ‘전국 연해 항만 발전 전략’ 등에 따라 연안 지역의 항만을 집중 개발하고 있음
 - 이 전략에 따르면, 중국은 앞으로 연안 지역의 항만 개발을 환 발해권과 장강 삼각주권, 그리고 주강 삼각주권으로 구분하여 추진하되,
 - 각 권역의 항만 개발은 지역 산업단지와 항만 배후 단지 개발과 연계하는 이른바 ‘산업과 항만의 클러스터 화’ 방식으로 추진한다는 방침임
- 이 같은 계획에 따라 중국의 주요 항만은 지역 배후 경제권을 중심으로 한 산업 및 물류거점으로 재편되는 한편,
 - 컨테이너 터미널도 지금보다 88개 선석 정도 늘어나 화물처리능력이 8,880만 TEU 가량 증가할 것으로 보임

인근 항만 사이의 물리적 통합도 추진

- 중국의 항만 개발과 관련하여 한 가지 주목을 끌고 있는 것은 인근 항만 사이의 물리적 통합작업도 이루어지고 있다는 점임
 - 절강성의 Ningbo 항만의 경우 인근의 쑤우산(舟山) 항만과 통합, 오는 1월 1일 부터 항만 명칭을 ‘닝보-쑤우산 항’으로 부르기로 합의했음
- 이 같은 두 항만 간의 통합은 최근 양산 터미널 개장으로 화물이 급증할 것으로 예상되는 상하이 항만과의 경쟁에 대응하기 위한 전략으로 풀이되고 있음
 - 절강성 정부는 두 항만 사이의 통합을 계기로 2010년까지 120억 달러를 투입, Ningbo-쑤우산 항만을 세계 3대 항만으로 성장시킨다는 방침임

3. 해운 · 항만 · 물류업계 빅뱅

M&A로 정기선 시장 지각 변화 촉발

- 머스크 시랜드의 P&O 네들로이드 인수로 촉발된 해운 · 항만 부문의 M&A 소용돌이는 상당한 여진을 남기면서 2006년에도 지속될 것으로 전망되고 있음
 - 2005년 12월 현재 3곳의 정기선 해운업계 선두 그룹이 인수 · 합병으로 덩치를 키우는데 성공했으며,
 - 얼라이언스(Alliance)도 이 같은 대형 독립선사의 M&A에 맞서 전략적 제휴 관계를 더욱 강화하는 전략으로 나오고 있음
- 전문가들은 이 같은 인수 · 합병이 앞으로도 정기선 업계에서는 계속돼 새로운 판도 변화를 초래할 것으로 보고 있는데,
 - 우선 시피 쉽(CP Ships)을 차지하는데 실패하고, 자국 선사를 인수하는 것으로 만족한 시엠에이 시지엠(CMA CGM)이 가장 적극적으로 인수에 나설 것으로 보고 있음
 - ※ NOL의 경우 여러 차례 피 인수 기업으로 거론됐으나 싱가포르의 국영 투자 회사인 테마섹(Temasek)이 주식의 45%를 갖고 있는 것이 부담으로 작용
- 또한 양명이나 중국의 선사들도 향후의 인수전에 뛰어들 가능성이 있는 것으로 거론되고 있으나
 - 양명의 경우는 M&A보다는 우선은 얼라이언스 강화를 통한 선복증강에 더 큰 매력을 갖고 있는 것으로 알려졌다
 - 중국의 2대 선사(코스코와 차이나 쉬핑)들도 매년 후보반열에 오르고 있으나 지금까지는 신조선 확보를 통한 선대 확충을 더욱 선호하고 있음
- 일부 전문가들은 대형 선사 위주의 인수 · 합병은 1차적으로 거의 마무리 단계에 접어들었다고 보고,

- 앞으로는 아시아와 우리나라의 소규모 선사도 목표가 될 가능성도 있다고 점치고 있음
- 이 같은 와중에 최근에는 ‘해운업계의 폭식자’로 통하는 프론트라인(Frontline)이 우리나라 모 근해선사를 인수하는 방안을 검토하고 있다는 소식도 흘러나오고 있음(로이즈리스트, 2005년 12월 22일자)

〈표 3〉 M & A 이후의 세계 10대 컨테이너 선사 현황

단위 : 척수, 천 TEU

선사	현 선대		발주 선대		시장점유율(2)
	척수	수송능력	척수	수송능력	
MAERSK(3)	539	1501	127	659	15.6
MSC	263	714	39	294	7.4
CMA CGM(4)	229	469	65	354	4.9
Evergreen	152	454	29	171	4.7
Hapag-Lloyd(5)	133	402	16	99	4.2
APL(NOL)	103	320	26	90	3.3
China Shipping	109	309	33	205	3.2
Cosco	115	297	27	223	3.1
Hanjin	73	290	11	74	3
NYK	83	258	23	137	2.7

주 : 1) 선대는 자회사 및 용선 선박을 포함한 것임. 2) 현재 운항중인 선박에 대한 비율을 토대로 작성. 3) P&O 네들로이드 포함. 4) 델마사와 오타사 포함. 5) 시피쉽 포함

자료 : LSE, 2005. 11

〈표 4〉 컨테이너 선사 M & A 현황

M&A 선사	주요 내용	인수 선박(수송능력<TEU>)(1)	인수 금액
Maersk & P&ONL	AP Moller-Maersk, Royal P&O Nedlloyd 인수	170(499,000)	29억 달러
TUI/CP Ships	Hapag-Loyd 모회사, CP Ships 인수	74(176,000)	20억 달러
CMA CGM/Bollere	CMA CGM, Bollere Group 지분 인수	51(58,000)	6억 달러

주 : 2005년 10월 현재 운항 선대 기준, 발주 선박은 제외
자료 : LSE, 2005. 11

글로벌 터미널 업계 판도 변화

- 글로벌 강자가 과점체제로 운영하고 있는 컨테이너 터미널 업계 또한 새로운 시각 변화를 예고하는 진양지가 되고 있음
 - 글로벌 컨테이너 터미널 업계는 지금까지 중국계 자본인 허치슨 포츠 홀딩스와 싱가포르의 PSA, 네덜란드의 APM 터미널, 영국의 P&O 포츠가 절대 강자로 군림했음

〈표 5〉 세계 5대 글로벌 터미널 운영업체 현황

터미널 운영사		터미널 수	처리실적(만 TEU)	시장점유율(%)
DP World	P&O Ports	30	21.9	6.1
	CSX WT	10	3.3	0.9
	DPI	5	8.1	2.3
	합 계	45	33.3	9.3
허치슨 Ports		30	47.8	13.3
PSA		13	33.1	9.2
APM 터미널		33	31.9	8.9
Eurogate		10	11.5	3.2

자료 : KMI 브리핑, 제30호, 2005. 12. 5

- 그러나 아랍에미리트에 본사를 두고 있는 두바이 항만공사(DP World)가 지난해 12월 터미널 및 철도 운영업체인 CSX 월드 터미널을 11억 5,000만 달러에 인수하면서 이 같은 판도에 변화가 일어나고 있음
 - DP World는 지금까지 중동과 인도 등지에서 컨테이너 터미널 운영사업을 하는 무명의 지역 터미널 운영업체에 불과했으나
 - CSX 월드 터미널 인수를 계기로 글로벌 터미널 운영업체로 등장하는 한편,
 - 최근에는 영국의 P&O 포츠를 59억 달러에 인수하는 방안을 추진하고 있어 다시 한번 여론의 주목을 받고 있음
 - 이와 함께 DP World는 유라시아 지역의 새로운 물류 허브로 떠오르고 있는 터키의 터미널 운영사업에도 적극 참여하고 있음

3PL 등 물류업체도 ‘합종연횡’ 가속

- 한편, 세계 물류업계에서도 동종 또는 이종업체를 중심으로 인수·합병이 급물살을 탈 것으로 예상되고 있음
 - 2005년의 경우 다국적 특송업체 UPS가 영국의 소화물 운송업체인 리닉스 익스프레스(Lynx Express)를 인수한 데 이어
 - DHL은 성장시장에 대한 투자를 강화하기 위해 인도의 블루 다트 익스프레스(Blue Dart Express)를 흡수, 지역 거점 확대에 성공했음
- 또한 독일의 철도 운영회사인 도이체 반(Deutsche Bahn)이 미국의 국제 포워딩 업체인 백스 글로벌(Bax Global)은 11억 달러에 인수한다고 발표한 것을 비롯,
 - 중동의 석유 자본을 바탕으로 하는 물류업체 PWC 로지스틱스가 미국의 3PL 기업 지오로지스틱스를 4억 5,000만 달러에 인수하기로 합의했음
- 이 밖에도 DHL의 모기업인 도이체 포스트(Deutsche Post)는 영국 글로벌 물류업체인 엑셀(Exel)사의 인수 작업을 올해 안에 끝낸다는 방침임
- 아메리칸 쉬퍼가 최근 북미 지역 3PL업체 CEO 20인을 대상으로 조사한 자료에 따르면,
 - 6개 업체가 최근 M&A를 검토한 바 있다고 밝혀 앞으로도 물류 기업의 영토 확장작업은 계속될 것으로 보임

4. 대형선 시장투입 본격화

내년까지 8,000 TEU 급 74척 운항

- 앞으로의 해운경기를 판가름하는 갈림길은 시장에 본격 투입되기 시작한 초대형 컨테이너 선박을 항로에서 어느 정도 소화해주느냐에 달려 있음

〈표 6〉 선형별 신조 컨테이너선 인도 전망

단위 : 천TEU, 척

톤수	2005		2006		2007		2008		2009+		합계		현시대		현시대 대비 증가률(%)	
	TEU	척	TEU	척	TEU	척	TEU	척	TEU	척	TEU	척	TEU	척	TEU	척
500 이하	0	2	1	4	0	0	0	0	0	0	1	6	138	446	0.7	1.3
500-999	34	41	63	77	33	41	16	18	3	3	148	180	458	642	32.3	28.0
1,000-1,499	27	24	73	64	46	41	12	10	0	0	158	139	630	531	25.2	26.2
1,500-1,999	12	7	46	27	85	49	90	51	9	5	243	139	725	427	33.5	32.6
2,000-2,499	17	7	14	6	14	7	0	0	0	0	44	20	654	287	6.8	7.0
2,500-2,999	57	21	149	55	141	52	89	33	21	8	456	169	711	262	64.2	64.5
3,000-3,999	19	6	64	19	102	30	41	12	4	1	229	68	971	284	23.6	23.9
4,000-4,999	77	18	191	45	211	48	235	54	17	4	731	169	1246	283	58.6	59.7
5,000-5,999	92	17	80	15	119	23	150	28	6	1	446	84	985	180	45.3	52.5
6,000-6,999	39	6	112	17	124	19	209	32	20	3	503	77	550	85	91.6	90.6
7,000-7,999	37	5	8	1	8	1	0	0	0	0	52	7	251	34	20.9	20.6
8,000 이상	119	14	505	60	359	42	365	42	152	17	1,501	175	231	28	650.4	625.0
합계	530	168	1,306	390	1,242	353	1,207	280	229	42	4,513	1,233	7,550	3,489	59.8	35.3

주 : 2005년 7월 기준이며, 합계는 2005년 하반기부터 인도되는 선박 척수임.

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2005/06*, 2005. 9.

- 지난 7월 기준 해운 컨설팅업체인 드류리가 예측한 자료에 따르면, 8,000 TEU 이상의 초대형 컨테이너선이 올해까지 모두 14척 인도되는데 이어
- 내년에 다시 60척이 서비스에 투입되어 전체적으로 2006년 말까지 모두 74척(62만 2,000 TEU)이 운항에 들어갈 것으로 보임
- 즉, 올해 인도 선박과 2009년 이후의 인도 물량을 합할 경우 태평양 항로와 유럽항로에 주로 투입될 초대형 컨테이너선박은 무려 175척에 달해 현 시대 보다 625% 늘어나는 것으로 조사됐음

□ 문제는 대형 선박이 동서 기간항로에 투입됨에 따라 항로별로 연쇄적으로 ‘선형 교체 현상’이 급속하게 진행될 가능성이 높다는 점임

- 이에 따라 기존의 4,000~6,000 TEU급 선박이 남·북 및 피더항로에 쏟아져 들어와 ‘항로마다 선박이 넘치는’ 사태가 유발될 가능성도 배제할 수 없음
- 초대형 선박의 대거 시장 진입은 선박 과잉으로 인한 운임 하락뿐만 아니라 연료비도 많이 들어 선사 경영을 압박하는 악재로 작용할 가능성이 높음
 - 상당수의 전문가들은 선박이 대량으로 투입되는 2009년 이후까지 물동량 증가율이 선박 증가율을 넘어서지 못할 것으로 보고 있으며,
 - 4,500 TEU가 넘는 컨테이너선의 경우 중형선보다 연료유 비용이 70% 정도 더 늘어나 고유가 시대에는 대형선이 적합하지 않다는 주장도 나오고 있음

자동차 전용선도 선박 과잉 우려 제기

- 컨테이너선뿐만 아니라 벌크선 등 거의 모든 선종에 걸쳐 공급 과잉이 우려되고 있는 가운데,
 - 특히 자동차 전용선 업계도 선박 과잉으로 앞으로 한차례 진통을 겪을 가능성이 큰 것으로 점쳐지고 있음
 - 12월 1일자 페어플레이에 따르면, 2003년 해운경기 붐 이후 2년 사이에 거의 150척에 달하는 자동차 전용선이 발주된 것으로 나타났는데,
 - 이 같은 수치는 운송능력을 기준으로 현 선대의 40% 정도에 달하는 물량임
- 자동차 운반선 업계의 경우 이 같은 물량 증가에 대해 별로 대수롭지 않다는 입장을 보이고 있으나 일부 연구기관들은 자동차 운반선 업계 앞날에 먹구름이 끼는 조짐이 보이고 있다고 경고하고 나섰다
 - 첫째, 그 동안 많은 운송수요를 만들어 냈던 대형 SUV 차량들이 고유가를 견디지 못하고, 소형차로 대체되고 있어 수요가 감소하고 있고,
 - 둘째, 컨테이너선의 대량 발주와 함께 동서 기간항로의 물동량 증가가 뒤따르지 않아 컨 선이 자동차 운반선 시장을 잠식할 가능성도 있기 때문임

- 셋째, 최근 동유럽과 중국, 동남아시아 등 신흥 시장을 중심으로 국내 자동차 공장이 속속 들어서고 있는 것도 운송수요를 감소시키는 요인으로 작용하고 있음

5. 중국·인도의 자원 확보전

중국, 세계 주요 원자재 ‘입도선매’

- 브릭스(BRICs) 국가 가운데 핵심적인 성장 동력원으로 등장하고 있는 중국과 인도의 석탄, 철광석, 석유 등 원자재 확보전이 날이 갈수록 치열해지고 있음
 - 중국의 경우 2003년 후진타오 국가 주석 취임 이후 중동과 중남미, 러시아 등 전 세계 국가를 순방하면서 이른바 ‘자원 외교’ 를 적극 펼치고 있음
 - 후진타오 등 정부 고위 관리뿐만 아니라 중국석유화공(Sinopec)과 중국해양석유공사(CNOOC)와 같은 국영 기업 등도 해외 원자재 확보에 적극 나서고 있음
 - ※ 지난 여름 시누크가 비록 미국 석유회사인 유노칼을 인수하는 데는 실패했으나 이는 중국의 원자재 확보정책의 중요성을 상징적으로 보여준 사례임
- 중국의 이 같은 기초 원자재 확보정책은 해운 시장에 즉각적으로 영향을 미치고 있는데,
 - 중국은 앞으로도 안전상의 문제 등으로 4,000여 개에 달하는 탄광을 폐쇄할 방침으로 있어 수입이 본격화 되는 경우 벌크선 수급에 상당한 영향을 줄 것으로 보임

인도도 에너지자원 확보에 적극 나서

- ‘포스트 차이나’로서의 입지를 강화하고 있는 인도도 중국 못지 않는 원자재 수입국으로 부상하고 있음

- 특히 인도는 원유와 석탄, 가스(LNG) 등의 부족 사태에 적극 대처한다는 방침 아래 이란은 물론 중앙아시아 등지에서 수입을 지속적으로 늘리고 있음
 - 지난 6월 이란과 향후 25년 동안 220억 달러에 달하는 LNG를 도입하기로 하는 계약을 맺은 바 있으며,
 - 인도 석유공사는 카스피 해 아제르바이잔에서 연간 500만 톤~600만 톤의 원유를 수입하는 방안을 추진하고 있음
 - 이 밖에도 인도는 자국의 산업용 석탄 부족난을 타개하기 위해 호주와 인도네시아, 모잠비크 등 해외 광산 개발에 적극 나서고 있음
- 그러나 이 같은 인도의 원자재 도입 계획은 중국과 미국 등의 거센 도전에 따라 차질이 빚어지는 등 곳곳에서 원자재 수급을 둘러싼 마찰도 거세지고 있음
- 지난 9월, 페트로 카자흐스탄 인수 경쟁에서 인도 업체가 중국 석유천연가스 그룹(CNPC)에 패배, 고배를 마신 것이 대표적인 사례로 지적되고 있음
 - 또한 이란에서 대량의 가스와 원유를 들여오는 계획도 이란의 반인도 분위기와 미국의 제동 등으로 담보상태에 빠져 있음

6. 근해선사의 영입기반 약화

대형선사, 근해항로서비스 시장 진출

- 최근 들어 대형 컨테이너 선사들이 아시아 역내 피더 서비스에 속속 진출하는 추세도 2006년 시장변화에 주요 관심사로 등장하고 있음
- 지난 6월 MSC가 중국과 인도를 연결하는 직항 서비스 네트워크를 구축한 데 이어
 - 홍콩에 본사를 두고 있는 OOCL도 중국-동남아 간의 피더서비스에 착수했음
 - 이 밖에도 일본 선사 MOL과 머스크 시랜드 등이 2005년 말과 2008년까지 역내 피더 네트워크를 확대할 계획을 추진하고 있음

- 대형 컨테이너 선사들이 아시아 역내 서비스 시장에 적극 참여하고 있는 것은
 - 첫째, 다른 선사와 차별화된 서비스를 제공함으로써 화물을 효과적으로 유치 하는데 유리하고,
 - 둘째, 동북아 주요 항만에 기항하는 8,000 TEU 급 이상의 초대형 컨테이너 선과 연계한 서비스를 제공하기 위한 것으로 풀이되고 있음

아시아 역내 시장 놓고 선사 간 각축

- 문제는 이와 같이 대형 선사들의 아시아 역내 시장 진입이 늘고 있는 가운데,
 - 그 동안 원양항로 서비스에 주력하던 중국의 코스코나 차이나 쉬핑도 이 같은 서비스를 확대하고 있어 우리나라 근해선사의 입지가 갈수록 좁아든다는 점임
- 특히 근해항로 중 우리나라 근해선사의 주력 시장인 한·중 항로가 2009년부터 전면 개방이 예정된 가운데, 제삼국 선사가 서비스에 참여함에 따라 근해선사의 입지는 더욱 위축될 것으로 보임
 - 지난 8월 이스라엘 짐 라인의 계열사인 골드스타라인이 인천-중국-마닐라 간 서비스를 개설, 논란을 빚은 바 있음
- 이와 함께 중국의 근해 선사들이 아시아 역내 서비스에 적극 참여하는 것도 큰 부담요인으로 작용하고 있음
 - 시장이 개방된 일·중 항로의 경우 저 운임과 중국 화주의 몰아주기로 중국 선사의 시장 점유율이 90%를 넘고 있는 것으로 알려졌다

7. 고유가로 선사·화주 부담

배럴 당 60달러 고유가 고착화 우려

- 최근 들어 고공행진을 계속하고 있는 세계 유가가 내년에도 특별한 변수가 없는 한 그대로 이어질 것으로 우려돼 선사와 화주의 부담이 커질 전망이다

- 국제 유가는 2001년 배럴당 25달러에 불과했으나 2005년 8월에는 60달러를 돌파하여 고유가 시대를 열었음
 - 이에 따라 선박 연료유로 사용되는 벙커 유 가격도 2004년에 톤당 185달러에서 올해 들어 300달러 이상으로 급증, 운항원가 상승을 초래하고 있음
- 세계 유가가 급등하고 있는 것은 석유자원 고갈에 대한 불안감과 산유국의 고유가 정책, 그리고 허리케인 피해 등에 따른 것으로 풀이되는데,
- 전문가들은 석유 수요가 지속적으로 늘고 있고, OPEC의 증산에도 한계가 있는 점을 들어 유가가 원래 수준으로 내려갈 가능성이 크지 않다고 밝히고 있음

유가 할증료 부과로 화주 부담 커져

- 이와 같이 유가가 상승함에 따라 선사들은 앞 다투어 유가 할증료(BAF)를 부과하고 있음
- 태평양 항로 안정화 협정(TSA)의 경우 내년 1월부터 유가 할증료를 40피트 컨테이너를 기준으로 590 달러로 인상한다고 밝히는 등 유가 인상분 회수에 적극 나설 계획임
- KMI가 분석한 자료에 따르면, 국제 유가가 10% 상승되면, 우리나라 외항해운업체의 운항원가가 2.0% 정도 높아져 선사는 물론 화주도 부담이 커지는 것으로 나타났음

Ⅲ. 앞으로의 정책 시사점

시황 약화에 대한 리스크관리 필요

- 2006년 해운시장은 컨테이너선이나 벌크선 등 모든 부문에서 올해 보다 상황이 좋아질 가능성이 별로 크지 않은 것으로 점쳐지고 있음
 - 2003년부터 집중적으로 발주하기 시작한 선박이 지난해 하반기부터 시장에 투입됨에 따라 항로마다 선박 과잉 현상이 빚어질 우려가 크고,
 - 기대를 걸었던 세계 경제 성장률도 금년도 수준에 그칠 것으로 전망되어 해상 물동량도 큰 폭으로 늘어나지 않을 것이기 때문임
- 이에 따라 정기선 부문의 경우 원양항로는 올해보다 운임이 한 자리 수 가량 하락하고, 근해항로 또한 차이는 있지만 뚜렷한 하락세를 유지할 것으로 보임
 - 건화물선 부문도 물동량 증가세 둔화 등으로 운임이 하반기 들어 올해보다 상당 폭 떨어질 것으로 예측되는데,
 - 중국의 탄광 폐쇄 조치의 영향이 어떻게 나타날지가 큰 변수라 할 수 있음
- 전문가들은 시장 약화가 최악의 경우 2009년까지 이어질 것으로 보고 있어 이에 대한 리스크 관리가 시급한 것으로 판단되고 있음
 - 우선 해운시황의 불확실성이 커지므로 시황에 따라 탄력적으로 대처할 수 있게 용선 기간을 가급적 짧게 잡고,
 - 시장의 변화 요인을 감안한 시나리오별 대응전략을 수립하는 한편, 정확한 타깃 마케팅을 통한 화물 유치도 필요함
 - 또한 고유가로 인한 선사의 부담이 커질 것이므로 정속 운항으로 해운원가를 되도록 낮추는 ‘마른 수건 다시 짜기 전략’도 활용할 필요가 있음

해운·항만 서비스 과점화에 대응해야

- 내년은 물론 앞으로 해운·항만 서비스 시장은 일부 글로벌 선사와 터미널 업체가 서비스를 장악해가는 이른바 ‘과점화 체제’로 접어들 공산이 커졌음
 - 머스크 시랜드를 비롯한 대형 독립선사들이 M&A를 통해 덩치를 키운 이후 서비스 재편을 주도하고 있고,
 - 이에 맞서 얼라이언스들도 전략적 제휴를 통해 시장 지키기에 적극 나서고 있기 때문임
 - 글로벌 터미널 업계 또한 이른바 ‘빅 5’의 영향력이 점차 커지고 있는 가운데, DP World가 P&O 인수에 전격 나서 세력판도가 크게 바뀔 전망이다
- 이와 같이 선사·항만 부문의 과점화 경향이 강해짐에 따라 앞으로 ‘해운서비스의 빈익빈 부익부 현상’이 초래될 것으로 보임
 - M&A 등으로 대형화된 독립선사들이 서비스를 재편하고, 시장 점유율을 높이고 위해 저가 운임 정책을 도입할 가능성이 크기 때문임
 - 또한 최근 들어 선복량을 대량으로 늘리고 있는 중국의 2대 국영선사들도 이 같은 대열에 합류할 가능성이 커 국적선사의 어려움이 더욱 커질 전망이다
- 따라서 우리나라 선사 및 물류기업이 국제 경쟁력 있는 기업으로 성장할 수 있는 제도적 장치를 마련할 필요가 있으며,
 - 외국 선사가 운임 덤핑이나 불공정 행위 등으로 공정한 해운질서를 교란할 우려가 있는지 모니터링을 할 수 있는 방안도 검토해야 할 것으로 판단됨

근해 선사의 성장 동력원 개발 시급

- 2006년 한해는 우리나라 근해선사에게 있어 매우 힘든 한해가 될 것이 거의 확실함
 - 지난해부터 대형 컨테이너 선사들이 아시아 역내 서비스에 나서 시장을 잠식하기 시작했고,

- 원양서비스에 주력하던 중국선사들도 아시아 서비스 시장에 참여하는 등 입지가 더욱 좁아지고 있기 때문임
- 더욱이 러시아가 TSA 운임을 2007년까지 단계적으로 인상할 계획을 갖고 있는 것도 근해선사에는 큰 부담요인으로 작용할 것임
 - TSR 운임이 인상되는 경우 중국이나 우리나라에서 극동러시아로 들어가는 화물이 운임 경쟁력을 상실하게 되어 유럽항로로 빠져 나갈 수 있기 때문임
 - 특히 내년부터는 선박량이 늘어나 유럽항로 운임이 하락할 것이므로 TRS 물량이 더욱 감소할 개연성도 있음
 - ※ 러시아는 TSR 운임을 30% 이상 인상하고, TSR을 이용한 수입화물에 대해 부가세를 18% 부과할 계획임
- 따라서 근해선사들은 개별 화주들에 대한 특화된 서비스를 제공하는 한편, 선사간 전략적 제휴를 통해 다양한 서비스를 개발하는 것이 시급함
 - ※ 최근 우리나라 모 근해선사의 경우 일본 화주에 대한 특화 서비스를 개발, 중국→일본행 화물의 운송권을 확보한 사례가 있음
 - 정부 또한 근해선사들이 처한 상황을 정확하게 모니터링하고, 필요한 대책을 수립할 수 있도록 ‘근해선사 수송협의회’ 를 중심으로 대응반을 가동하는 방안도 검토해야 할 것임

중국의 항만개발에 대한 장기전략도

- 중국의 대대적인 항만 개발은 우리나라가 추진하고 있는 동북아 물류 중심화 전략에 장애요인으로 등장할 가능성도 있는 것으로 평가되고 있음
 - 중국 정부가 2004년부터 항만 개발권을 넘겨 준 이후 각 지방 정부가 경쟁적으로 항만 개발에 나서고 있기 때문임
- 우리나라의 경우 상당부분 중국의 환적화물 목표로 한 항만 개발 정책을 추진해와 중국의 대규모 항만 개발은 우리나라에게 부담이 될 수밖에 없음

- 특히 중국이 최근 환적화물이 많아 나오는 상하이뿐만 아니라 닝보 및 요령성 지역의 항만을 집중적으로 개발하고 있어 문제가 더욱 심각해질 우려가 있음
- 따라서 이 같은 현안에 대응하기 위해서는 기존에 수립한 동북아 물류 중심화 전략이 제대로 이행되고 있는지 다시 한번 점검할 필요가 있으며,
- 우리나라 항만이 중국항만에 비해 우위를 확보할 수 있도록 혁신적인 환적 시스템을 갖추어야 함
 - 특히 컨테이너 화물을 처리하는 시간과 비용, 안전 및 정보 통신(IT) 부문에 대한 투자와 제도 개선을 통해 환적화물이 신속하게 움직일 수 있는 기반을 구축하는 것이 시급함
 - 이와 함께 한·중 간의 물류협력을 강화함으로써 불필요한 경쟁과 낭비를 제거하는 노력도 기울여야 함