

□ 해운 경기, 호황 속의 그림자

1. 장기 호황 구가

- (해운 경기 호조) 해상물동량 증가와 운임 상승으로 컨테이너 선사들은 매출액과 당기순이익이 크게 증가하는 등 기록적인 실적을 달성하였음
- 컨테이너 해상 물동량 증가 : 해상 컨테이너 물동량은 2001년 6,700만 TEU에서 2004년 9,600 TEU로 3년 사이 43% 늘어났음
 - 2002~2004년까지 3년 연속 두자리수 증가율을 기록하였으며 특히 2004년 14.3% 증가하여 가장 높은 증가세를 보였음
- 운임 고공 행진 : 세계 컨테이너선 용선지수인 HR 지수(Howe Robinson Container Index, 1997년 = 1,000)는 2001년 12월 472.6포인트에서 2004년 12월 1,863 포인트로 4배 이상 상승하였음
 - 증가율도 2001년에는 41.1%로 급락하였으나 2002년 34.9%, 2003년 70%, 2004년 72% 등 3년 연속 큰 폭으로 상승하였음

< HR 지수 추이 및 상승률 >

(단위 : 백만 TEU, %)

	2001	2002	2003	2004
컨테이너 해상 물동량	67 (1.5)	76 (11.9)	84 (10.7)	96 (14.3)
HR 지수	472.6 (-41.1)	637.4 (34.9)	1,083.1 (70.0)	1,863 (72.0)

자료 : Clarkson Research Studies, 한국해양수산개발원

주 : 1) ()안은 전년 대비 증가율

2) HR 지수는 각 년도 12월 평균 값

< 해외 주요 컨테이너 선사 실적 (2004년) >

	국적	매출액 증가율	당기순이익 증가율
Maersk Sealand	덴마크	5.6%	41.0%
Evergreen	대만	22.0%	235.2%
P&O Nedlloy	영국	21.9%	1,940%
NOL	싱가포르	19%	120%

자료 : 각 사 홈페이지

2. 위축되는 경기 여건

- (수입 둔화) 향후 해운 경기는 컨테이너 물동량 증가세와 운임 상승세 둔화, 운임 인상에 대한 화주들의 반발등으로 수입이 둔화될 전망이다
 - 물동량 증가세 둔화 : 세계 경제의 둔화 가능성이 대두되면서 클락슨(Clarkson)은 2004년 14.3%에서 2006년 10.3%로, 드류어리(Drewry)는 동기간에 12.6%에서 8.2%로 컨테이너 물동량 증가세가 점차 하락할 것으로 전망
 - 세계 경제 성장률 둔화 : 세계은행(World Bank)은 세계 경제가 2004년 3.8%(잠정치)에서 2005년~07년에는 3% 초반대로 둔화될 것으로 예상
 - 세계 교역 증가세 둔화 : 세계무역기구(WTO)는 2004년 9.0% 증가에서 2005년도에는 6.5%로 하락할 것으로 예측
 - 중국 리스크 : 위안화 평가 절상 가능성등 해운경기 상승을 주도했던 중국의 주요 경제 변수들이 컨테이너 물동량의 증가세 둔화 가능성을 높이고 있음

< 중국 리스크 >

변수	내용
위안화 평가 절상	- 위안화 평가절상은 기정사실화 되어 있으며 지금은 그 시기와 절상폭에 초점이 맞추어지고 있음
FDI 유입액 둔화	- 2005년 1월~5월 신규 유치된 외국인 투자기업은 16,437개로(허가기준) 전년 동기 대비 4.75% 감소했고, FDI 실행액 또한 0.79% 감소한 223억 6,600만 달러 기록
중국의 긴축 정책	- 잇단 긴축정책에도 불구하고 고정자산투자 증가율이 2005년 1월~5월 중 전년 동기 대비 28.2% 증가하여 금리 인상 등 추가적인 긴축정책이 유력시 되고 있음

< 컨테이너 물동량 증가율 전망 >

	2004(p)	2005(F)	2006(F)
클락슨	14.3%	11.5%	10.3%
드류어리	12.6%	11.4%	8.2%

자료 : Crarkson Research Studies, Drewry Shipping Consultants Ltd
 주 : 2004년은 잠정치, 2005~2006년은 전망치

- **운임 상승세 둔화** : 컨테이너 운임지수가 하락하고 컨테이너 용선료가 정체 상태에 있는 등 운임 상승세가 둔화 내지는 조정되는 모습을 보이고 있음
 - 6월 15일 HR 지수가 18개월 만에 전주 대비 13.2포인트 하락하였으며, 한진해운이 발표하는 컨테이너 운임지수도 5월에 1.4포인트 하락
 - 클락슨(Clarkson) 집계에 따르면 2,750 TEU급 이상 컨테이너선의 하루 용선료(gearless선박¹⁾, 용선 기간 6~12개월 기준)가 2005년 1월 이후 4월까지 평균 44,667달러를 정점으로 정체 상태를 유지

- **운임 인상에 대한 화주들의 반발** : 최근 들어 화주(貨主)들이 선사들의 운임 인상에 대해 강한 불만을 표시하고 있어 비용 상승 요인에 의한 운임 인상이 제약을 받을 가능성이 있음
 - 아시아 화주협의회와 홍콩 화주협회는 태평양항로 안정협정(TSA : Transpacific Stabilization Agreement)에 속한 선사들의 운임 인상 조치와 북미 항로 운항선사들의 항만 적체 할증료에 지속적인 반대 의사를 표시
 - 우리나라 수출업체도 가격 경쟁력 약화(대미 수출의 경우 해상운임 10% 인상 시 0.4%의 수출단가 요인 발생)를 주장하며 해상 운임 인상 자제를 요구하고 있음

- **(비용 증가) 체선·체화 비용 부담 증가, 장기 용선 계약, 연료 가격 상승, 파나마 운하 통과료 인상 등으로 선사들의 비용 부담이 늘어날 전망이다**

- **체선·체화 비용 증가** : 현재 미 서부 LA(Los Angeles), LB(Long Beach)항의 체선 현상이 본격화 되지는 않았지만 올해에도 이 지역 항만의 적체 현상이 예상되고 있어 선사들은 막대한 체선·체화 비용을 감수해야 할 것임
 - 6월 중순이 넘어서면서 성수기가 시작되었으나 미 서부 항만의 생산성 향상과 인력 충원, 작업시간 연장 조치, 그리고 선사들의 기항지 변경 등으로 지난해와 같은 극심한 체선 현상은 발생하지 않고 있음
 - 하지만 항만 시설 및 배후 물류 인프라 확충은 수년간에 걸쳐 이루어지는 반면 아시아발 물동량의 견조한 증가와 초대형 선박들의 본격적인 항해를

1) 하역장비를 갖추지 않은 선박

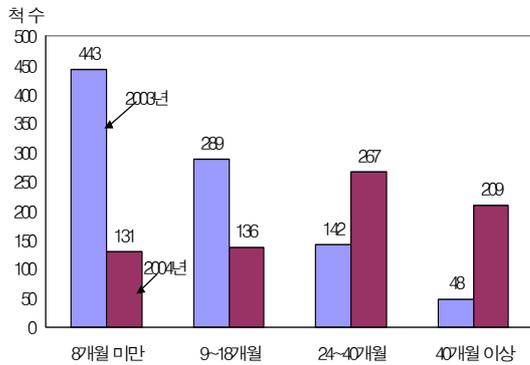
- 고려하면 이 지역 항만의 체증 현상은 당분간 지속될 것으로 보임
- 특히 컨테이너선의 하루당 체선·체화 비용은 3,500 TEU급이 3,400만 원, 4,300 TEU급이 4,100만 원(이상 2003년 가격 기준)에 이르는 것으로 추산되어²⁾ 항만 체증시 선사들의 비용 부담이 클 것으로 예상됨
 - 선사들은 일부 선박의 기항지를 LA, LB항을 피해 캐나다나 멕시코로 옮기거나, 뉴욕(New York)이나 뉴저지(New Jersey)항 등 미국 동해안 지역 항만으로 옮기고 있음
 - 하지만 선박 스케줄 변경에 따른 무형의 메뉴비용 (Menu Cost), 캐나다, 멕시코 기항시 발생하는 통관 절차와 리드 타임(lead time)³⁾ 증가, 미국 동해안 기항시 선박의 운항 기간 연장에 따르는 추가적 비용 등으로 비용 증가 요인은 여전히 상존함
- **부담되는 장기 용선 계약** : 컨테이너 선사들의 용선율이 높은 상황에서 용선료가 가장 높았던 2004년에 급증한 장기 용선 계약은 향후 운임이 하향 조정될 경우 비용 부담 요인이 될 가능성이 큼
- 높은 용선률 : 2004년 9월 현재 세계 20대 정기선사의 평균 용선율은 선복량 기준으로 48%에 달해, 운영중인 선박 100척 중 48척은 용선을 통해 조달하고 있는 상황임⁴⁾
 - 2004년 용선료 사상 최고 : 컨테이너선의 하루 용선 가격은 1,700 TEU급 선박의 경우 2003년 13,311달러에서 2004년 22,975달러로 73% 급등한 것뿐만 아니라, 모든 선형에서 사상 최고치를 기록
 - 2004년 장기 용선 급증 : 한편 선사들은 컨테이너선 시장의 호황이 장기간 이어질 것이라고 판단하여 24개월 이상의 장기 용선 계약이 2003년 190척에서 2004년 476척으로 크게 늘어났음

2) 한국해양수산개발원, 『항만개발사업의 경제적 타당성 평가(항목)에 대한 개선방안』 2003.12.

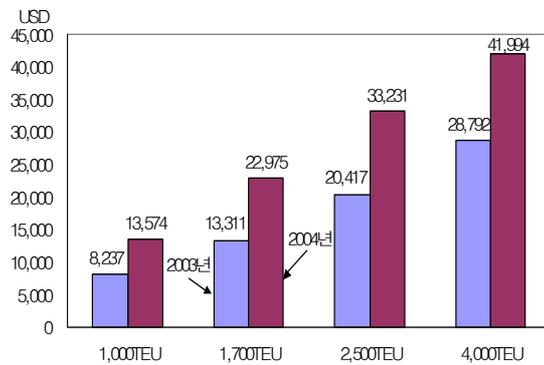
3) 리드 타임이란 주문의 필요성을 인식한 시점부터 제품을 받은 시점사이의 시간을 의미함(출처 : 미국 생산재고관리협회 용어사전, 대한상공회의소 재인용)

4) Infroma Group plc, 『Containerisation International』, 2004.11

< 기간별 용선 계약 선박 수 >



< 선형별 평균 용선료 >



자료 : Barry Rogliano Sales

주 : 1) 기간별 용선 계약 선박은 1,000~5,000TEU급 기준

2) 선형별 평균 용선료는 용선기간 12개월 기준

- **연료 가격 상승** : 선박 연료인 벙커(Bunker) 가격이 2004년 1월부터 2005년 5월까지 70% 상승하였고 향후 추가 상승할 가능성이 높아 선사들의 부담이 가중될 것임

- 벙커 가격 강세 가능성 높아 : WTI(서부 텍사스 중질유) 현물가격이 6월 24일 현재 사상 최고치인 59.81/bbl을 기록하는 등 유가 강세가 지속되고 있어 선박 연료인 벙커 가격 상승은 불가피할 전망이다
- MOL⁵⁾은 당초 2006년 벙커 가격을 톤 당 150달러로 설정하였으나 이를 250달러로 수정하였음

- **높은 연료비 비중** : 높은 연료비 비중으로 선사들의 수익성 악화가 예상됨

- 우리나라 외항 해운업체 기준으로 2003년 현재 운항원가에서 연료비가 차지하는 비중은 약 19.2% 로 높은 수준임⁶⁾
- K-Line⁷⁾의 경우 2004년 벙커 도입 가격이 전년대비 12.8% 상승함으로써 당기순이익이 4~5천만 달러(당기순이익의 8%에 해당) 감소

5) MOL : Mitsui O.S.K Lines (일본) : 컨테이너선 뿐만 아니라 자동차운반선, LNG, 원유 운반선, 기타 벌크선 등 다양한 사업영역을 구축한 일본의 대표적 선사

6) 한국해양수산개발원, 「국제유가 전망과 외항해운산업 채산성에 미치는 영향」, 『해양수산동향』, Vol. 1,172, 2005. 3. 30.

7) K-Line : 컨테이너선 선복량 기준 세계 8위 선사 (44척, 15.7만 TEU, 2005.3 기준) 총 지배 선단 중 건화물선이 35%를 차지하는 등(2005.3 기준) 컨테이너 선 뿐만 아니라 건화물선, 에너지 운반선, 자동차 운반선, 여객선(Ferry) 과 같은 다양한 사업 영역을 구축하고 있음

- **파나마 운하 통과료 인상** : 컨테이너선의 파나마 운하 통과료가 선박톤수 (tonnage)에서 TEU 기준으로 변경되어 TEU당 2005년 42달러, 2006년 49달러, 2007년 54달러까지 총 65% 인상될 계획임
 - 2004년 파나마 운하를 통과하는 태평양~대서양 항로의 국가별 화물 비중에서 아시아 4개국이 차지하는 비중이 총 47.2%(한국 8.0%, 중국 20.0%, 일본 14.8%, 대만 4.4%)에 달해 우리나라를 비롯한 아시아 선사들의 부담이 증가할 것으로 예상됨
 - 이는 미 서부 항만의 적체 현상에 대한 대응 방안의 하나로 거론되는 all water service(아시아→파나마 운하→미국 東岸)를 위축시켜 미 서부 항만의 적체 현상 해소에도 걸림돌로 작용할 가능성이 있음
- (경쟁 심화) 선사들간의 선박 및 항만 확보와 M&A를 통한 독점체제 구축 경쟁이 더욱 심화될 것으로 우려됨
 - **선박 확보 경쟁** : 2005년 1~2월까지 발주한 컨테이너 전용선 선복량은 37.7만 TEU로 전년 동기 대비 28% 증가하여 선사간 선박 확보 경쟁이 계속되고 있음
 - 향후 선사별 신조선 인도 예정량은 머스크 시랜드⁸⁾가 45척(29.5만 TEU)으로 가장 많으며 그 다음으로 NYK⁹⁾ 20척 (13.7만 TEU), CMA-CGM¹⁰⁾ 20척 (12.1만 TEU), 차이나 쉬핑¹¹⁾이 21척 (11.8만 TEU)순임
 - 특히 선복량 기준 25대 컨테이너 선사 중에서 현재 보유한 선복량의 50% 이상을 확충할 선사들이 총 15개사나 되어 선사들의 선대 확장 경쟁이 얼마나 치열한지 알 수 있음
 - **본격화되는 항만 확보 경쟁** : 선사들은 향후 초대형선 운항이 본격화 되면 전용 터미널 보유 여부가 선사들의 경쟁력을 결정하는 주요 변수가 될 것으로 예상하고 항만 확보를 본격화하고 있음
 - 코스코¹²⁾ : 2004년 벨기에 앤트워프항과 중국 대련항의 컨테이너 터미널

8) Maersk Sealand (덴마크) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 1위 선사 (150척, 57.8만 TEU, 2005.3 기준) 1999년 Maersk가 Safmarine과 Sea-Land를 인수.

9) Nippon Yusen Kaisha (일본) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 9위 선사 (48척, 14.4만 TEU, 2005.3 기준)

10) CMA-CGM (프랑스) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 10위 선사 (36척, 12.7만 TEU, 2005.3 기준). 2002년 CMA가 CGM 인수.

11) China Shipping (중국) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 15위 선사 (27척, 9.1만 TEU, 2005.3 기준)

지분 확보를 비롯, 중국과 미국의 일곱 개 컨테이너 터미널에 투자할 계획이며, 파나마 메가포트 건설에도 관심을 보이고 있음

- 양밍¹³⁾ : 타코마항에 12년간 (5년 추가 연장계약 옵션 포함) 단독으로 이용할 전용터미널(Terminal 7-D)을 확보하여 2005년 여름부터 이용할 계획임
- P&O 네들로이드¹⁴⁾ : 7개 업체와 치열한 경쟁 끝에 기존보다 약 3배 높은 임대료를 지불하고 LA항에 전용 터미널(Berth 206~209) 운영권 획득하였음¹⁵⁾
- 머스크 시랜드 : P&O 네들로이드 인수를 결정하여 P&O 네들로이드의 4개 터미널을 흡수하고, P&O 그룹의 자회사인 P&O Ports 소유의 31개 터미널에 대한 협상력을 높일 수 있는 부수적 효과를 기대할 수 있을 것으로 예상됨
- 인도 첸나이항 운영권 확보 경쟁 치열 : 첸나이항 2단계 컨테이너 터미널 건설에 터미널 운영사 뿐만 아니라 NYK, MOL, CMA-CMG, 에버그린¹⁶⁾ 등 거대 선사들이 적극적으로 참여

- **주도권 확보 경쟁** : 세계 1위 컨테이너선사인 머스크 시랜드가 세계 5위 P&O 네들로이드를 인수하는 등 절대 우위를 점하기 위한 선사간의 치열한 경쟁이 예상됨

- 목적은 독주체제 구축 : 1990년대 말에 있었던 대형 선사들간의 M&A 주 목적이 규모의 경제를 통해 침체된 해운 경기를 극복하는 것이었다면, 이번 사례는 절대 우위를 확보하여 독주체제를 구축하기 위한 것으로 해석할 수 있음
- M&A 가능성 상존 : 세계적인 항만 부족 현상으로 대외 교섭력 강화의 필요성이 높아지고 있고, NOL¹⁷⁾과 차이나 쉬핑 또한 P&O 네들로이드 인수에 관심을 표명했던 만큼 M&A 불씨가 꺼졌다고 볼 수 없음
- 실제로 지난 1996년 P&O와 Nedlloyd간의 합병이 대형 선사들간의 M&A

12) COSCO ; China Ocean Shipping Company (중국) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 4위 선사 (124척, 23.6만 TEU, 2005.3 기준)

13) Yangming (대만) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 12위 선사 (36척, 11.9만 TEU, 2005.3 기준)

14) P&O Nedlloyd (네덜란드) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 5위 선사 (58척, 20.3만 TEU, 2005.3 기준) 1996년 영국의 P&O와 네덜란드의 Royal Nedlloyd가 합병

15) 해양수산개발원, 「머스크 시랜드, P&O 네들로이드 인수 - 영향과 정책 시사점」, 2005.5

16) Evergreen (대만) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 2위 선사 (114척, 35.1만 TEU, 2005.3 기준)

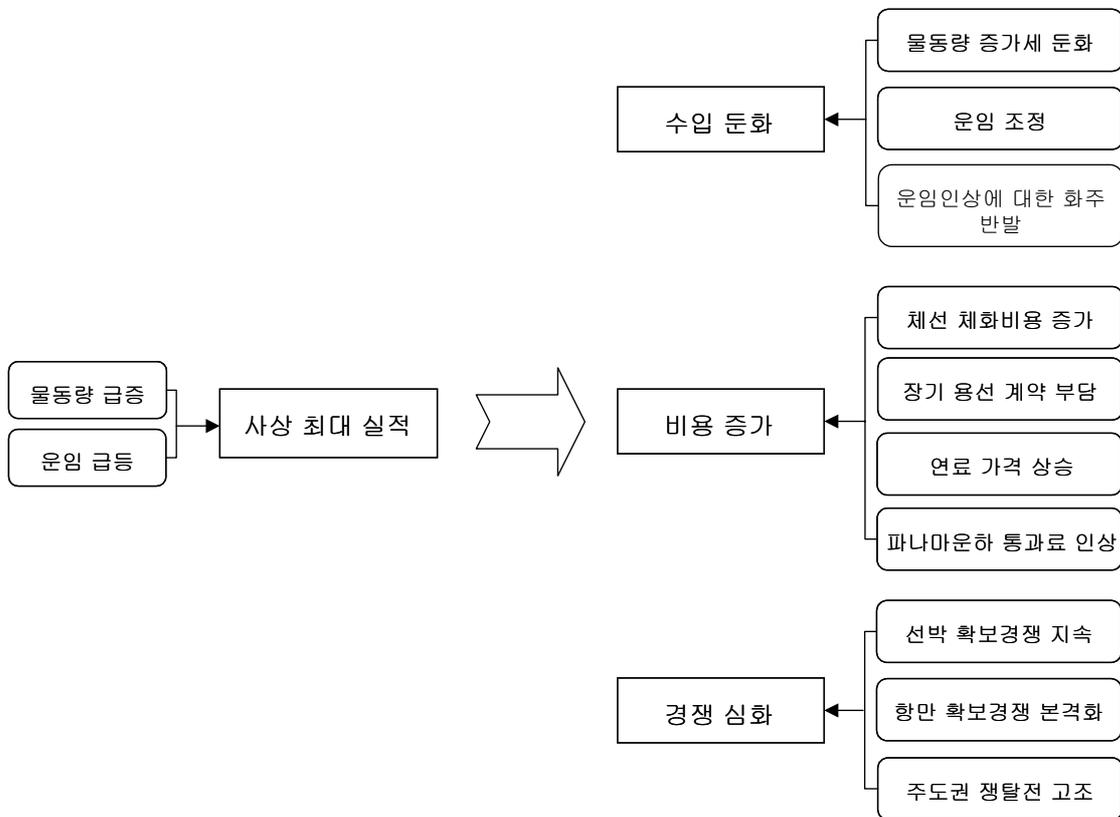
17) NOL : Neptune Orient Lines (싱가포르) : 컨테이너선 선복량 기준 세계 6위 선사 (48척, 16만 TEU, 2005.3 기준) 1997년 APM(미국) 인수

를 촉발시켰던 사례를 고려할 때 이번 합병은 선사의 위기감을 고조시켜 제2, 제3의 M&A를 불러올 가능성도 있음

3. 시사점과 대응 방안

- (시사점) 물동량 증가세가 둔화되는 가운데 비용 부담 가중 및 선사간 경쟁 심화로 향후 사업 환경은 점차 악화될 것이 예상됨

< 컨테이너선 시장의 환경 변화 >



- (대응 방안) 선사들은 터미널 운영 사업에 진출하여 안정적인 수익 구조를 구축하는 한편, 비용을 절감하고 선사·터미널 운영업체간 전략적 제휴를 강화해야 함

- 관련 산업 진출 : 터미널 운영 사업을 확충하여 해운경기의 변동성을 상쇄할 필요가 있음

- 머스크 시랜드, P&O 그룹, 코스코, 에버그린은 선복량 기준 세계 10대 컨테이너 선사임과 동시에 세계 10대 터미널 운영사이기도 함
- 터미널 운영 사업은 전 세계적인 항만 부족 현상과 초대형 컨테이너선의 기항지 확보 문제를 해결하고 ,자가 부두를 거점으로 글로벌 네트워크를 구축할 수 있는 방법임
- 이를 위해서는 정부 투자 펀드 조성이나 차원의 투자기관 설립도 적극 검토해야 함

< 참고 > 싱가포르의 Temasek Holdings

- Temasek Holdings는 싱가포르 정부 투자 회사(Singapore government investment company)로 NOL(Neptune Orient Lines)의 지분을 60% 이상 보유하고 있으며, 세계 2위의 컨테이너 터미널 운영사인 싱가포르 항만공사(PSA International Ltd)를 소유하고 있음
- 싱가포르 항만공사는 2005년 2월 세 번의 시도 끝에 처음 인수 가격의 두 배나 인상된 가격으로 싱가포르항과 라이벌 관계에 있는 홍콩항의 콰이청 터미널 지분을 획득하였으며, 최근 우리나라의 부산 신항만 1단계 9개 선석에 대한 지분 매입을 추진하는 등 항만 확보를 위해 공격적인 투자를 하고 있음

- **비용 절감 노력** : 용선 계약기간을 단기로 설정하고 연료(Bunker) 구입시 헷징 전략을 적절히 구사하여 시장 여건의 변화에 대응하는 한편, 중국의 환율 변동 가능성이 고조되는 만큼 이에 대한 대응책을 마련해야 함
- **전략적 제휴 강화** : 대형 선사간의 합병으로 기존 선사간 얼라이언스 체계가 흔들릴 가능성이 크므로 기존 협력 체계를 강화하는 한편, 새로운 전략적 제휴를 검토하여 영업력을 유지해 나가야 함
- **M&A 대비** : 대형 선사간의 M&A 등 경쟁이 더욱 심화되고 있으므로 흑시모를 M&A 가능성에 대비해야 함
 - 우리나라는 현대상선, 한진해운 등 정기선사의 외국인 지분율도 40%가 넘는 상황이고, 실제로 2004년 노르웨이계 선사 골라 LNG가 대한해운의 1대 주주가 된 사례가 있는 등 M&A 가능성이 어느 때보다 높은 상황임

이상우 선임연구원 (3669-4014, leesw@hri.co.kr)