



글로벌 해운 · 항만 동향과 전망

발표자 : 항만정책연구실장 김 근 섭

2021. 05. 28

I. 글로벌 해운항만 동향

II. 글로벌 해운항만 전망

III. 우리가 고민해야 할 것들..

CHAPTER

I

글로벌 해운항만 동향



유레 없는 해운시장 상황

유레없는 상황

☑ 운임의 지속 상승

- 지연된 수요의 집중 증가, 항만 혼잡, 육상물류시설 수용 한계, 장비 부족 등으로 기록적 운임 증가
- 운임이 평소의 3-4배 수준으로 급등(head-haul, back-haul 모두 증가)
- 정상이익(선사) vs. 부당이익(화주) 논란 증가, 유럽, 미국, 중국 등 당국의 개입
미국, 중국은 세계 최대 화주국

☑ 컨테이너 박스 부족

- 박스 부족은 절대적 숫자의 부족이 아닌 회전율의 문제(통상 80일, 20년下 약 115일)
 - ✓ 그러나 단기간에 해소에 어려움 예상(항만정체, 육상물류망 병목, 적'컨' 중심 선적 등)
- 박스 가격 상승 지속, 선사의 직접 발주 증가(직접소유가 경제적, 자금상황도 개선)
 - ✓ 신규 박스 가격 : 20년 6월 \$2,000/20ft → 21년 4월 \$3,500/20ft
 - ✓ 선사의 경기호황으로 안정적으로 직접 소유 선호

☑ 선원교대 문제(→Catch-22)

- 인도사태에 겹쳐 선원교대 어려움 가중(백신공급 부족, 선원에 우선 접종 의문)
 - ✓ Neptune 선언 등 다양한 노력에도 불구, 해소의 기미는 없음
- 육상대기인원이 더 큰 문제로 부상(언제 승선 가능할지 모르는 상황)

글로벌 공급망의 불안정성

불안정 원인이 다양화

☑ 정치적 이유, 팬데믹, 자연재해, X-event(수에즈운하 사태) 등 원인이 다양해지고 복잡해짐

- 금번 팬데믹으로 인해 글로벌 공급망의 문제점이 더욱 부각
- 공급망 문제 발생 이유는 수요의 일정 기간 지연 및 중단과 일시적이며 폭발적 증가
- 글로벌 공급망이 수용 가능한 변동성(30-40%)을 넘는 상황 발생(팬데믹은 85%)

☑ 수에즈 운하 사태로 글로벌 공급망의 위험성 경고

- 하나의 병목현상이 전체 글로벌 공급망에 큰 영향, 단일 공급망 위험성 인식

☑ 글로벌 공급망 재편 시도

- 너무 많은 계란을 한 바구니에 담고 있음을 깨달음
- 조달처 다변화 시도 등 다각적 논의 가속



[Just-in-time] → [Just-in-case]

☑ 글로벌 무역패턴(생산네트워크)의 변화 필요성 확산

- 과도한 중국 의존도 탈피 → 탈중국화
- 선사들의 네트워크 변경 필요 수준인지는 의문

종합물류서비스 제공이 핵심 경쟁력

물류의 전주기 관리

☑ 해상, 항만 및 육상을 연계한 통합물류시스템 부재 지적 증가

- 고객의 요구에 대응한 Door to Door의 실현
- 공급망의 변덕으로 통합서비스 요구 증가

☑ 종합물류 위한 업종 간 영역의 붕괴

- 해운업이 육상, 항공운송 시장 진출(Maersk, CMA-CGM 등)
 - ✓ 이와 더불어 선사들의 대륙철도(TSR, TCR) 서비스 증가
- 전자상거래 기업이 컨테이너 운송 시장 진출(Alibaba 등)
- 항만운영기업의 육상물류 진출(PSA 등)
 - ✓ 유럽내 철도연결, 중-유럽화물열차(CRE) 참여 등

스마트, 디지털, 친환경

새로운 시대적 요구 증가

☑ 해운, 항만의 디지털화 가속

- 대형선사, 대형항만 중심으로 추진(소형항만의 관심 필요성 의견 증가)
- 선사는 비용절감, 항만은 경쟁력 향상

☑ 친환경 전략의 차별화

- LNG 연료 활용의 차이
 - ✓ LNG는 중단 단계로 인식, 중간을 거치지 않고 수소, 암모니아, 전기 등으로 이동
- 탄소중립항만 정책 강화
 - ✓ 항만의 에너지 소비가 주요 이슈로 부상

☑ 스마트, 디지털화의 목적

- 목적 vs. 수단
 - ✓ 목적을 달성하기 위한 수단
- 전략과 방법에 대한 전략은 미흡

“Everyone talks about digitalization, and nobody knows how to do it, but everyone thinks everyone else is at it”

CHAPTER

II

글로벌 해운항만 전망



글로벌 해운동맹 체제

영향력의 지속 확장 가능성

☑ 현재 3대 동맹체제 유지가 대체적인 전망

- 독과점 문제로 2대 체제로의 용인은 어려움 예상
- 다시 4대 체제 등으로 회귀도 하지 않을 것으로 전망


☑ 글로벌 핵심 선사별 선대 운용 전략 차별적

- 향후 선복량 기준 1위 선사는 MSC 가능성 높음(2022년)
- Maersk는 통합물류그룹 전환에 집중(육상시설, 인력확보), 400만TEU 수준 유지 전략 지속 예상

☑ 인트라 아시아 시장도 해운동맹 선사가 주도

- TOP 10 중 6개 선사가 글로벌 얼라이언스 소속, 선복량의 56% 점유(COSCO, Masersk가 1위, 2위 선사, 2개 선사가 30% 점유)
- TOP 10 미포함 선사 포함 시 전체 선복량의 2/3 수준

☑ 선사화 화주의 힘의 균형(No-show vs. Roll-over) 변화

- 힘의 균형 이동 : 선사 < 화주 →  선사 > 화주
- 계약형태 변화 : 단기계약 > 장기계약 → 단기계약 < 장기계약, contract 비율 vs. spot 비율

수요와 공급

수요는 회복, 공급은 관리

☑ E-commerce 수요 증가에 힘입은 단기간 수요 증가 지속

- 코로나 극복, 세계 경기 단기간 회복, 전자상거래 증가 등이 수요 증가 요인

☑ 글로벌 선사들의 선복관리능력 향상, 과거와 다른 자세력을 확보

- 과거 공급과잉에 따른 폐해, 장기간 침체 및 구조조정 통해 선복 관리 능력이 확보된 것으로 평가(3대 체제 후 운임경쟁보다 선복관리에 집중)
- 최근 16%까지 증가하고 있으나 경쟁적 발주는 없을 것으로 대체적 평가(2009년은 60%)
 - ✓ 발주비율은 선대의 선순환 차원에서 12% 전후가 바람직 한 것으로 평가
- 과거와 같은 운임의 일시적 폭락은 발생하지 않을 것으로 평가

☑ 최근 발주 선박은 다운사이징(13-15kTEU)

화주 요구가 규모보다 빈도

- 동서항로와 남북항로 모든 항로에서 투입 가능한 선종 선호 추세(다운사이징 통한 배선의 유연성 확보)
- 규모의 경제 한계? 항만정체 유발? 서비스의 질적 수준? 등에 대한 논의 가중

글로벌 공급망의 변화

다변화, 전자상거래 시장 성장, 디지털화

☑ 불확실성 자체가 New-Normal이 될 수도..

- 불확실성을 정상적 상황으로 상정하고 전략이 마련될 가능성

☑ 글로벌 생산네트워크 변화 지연 전망

- 탈중국화, 니어쇼어링, 리쇼어링 등이 힘을 얻고 있으나 중국 대체국 모색에 한계
 - ✓ 중국은 그간 미국을 중심으로 한 글로벌 공급시스템에 최적화
 - ✓ 대체 가능국의 기술 수준, 인프라 수준으로 한동안 중국 대체에 한계(비용 10% 차이 극복)
- 중국은 세계의 생산공장 역할 유지 전망(글로벌 무역의 중국비중 증가: 20년 34%←19년 32%)
대형인프라 부족은 한적 요구

☑ 글로벌 공급망의 핵심 경쟁력 요인 변화 예상

- 과거 : 인건비 등 생산원가
- 향후 : 생산에서 소비지까지의 전체 물류비용, 이동속도, 생산의 질, 세제, 환경문제 등

☑ 탄력성(Resilience) 구비를 위해 어떤 준비를 할 것인가?

- 글로벌 공급망 최적화= f (발생확률, 투자비용)

항만의 선택은?

복합적 대응, 돈이 많이 드는 구조

☑ 기존 Hub & Spoke 체제 유지

- 해운선사의 허브 항만 기항 체제 유지가 예상
- 허브항만의 경쟁력 유지 위한 노력 지속(통합, 스마트화)

☑ 생산성 제고에 더 많은 노력 예상

- 자동화, 지능화 통한 안정적, 안전한 생산성 지향 예상
- 탄력성 확보 위한 규모의 경제, 비상사태 위한 전략적 준비

☑ 다양한 변화를 수용하는 추세

- 고객의 변화에 민감하게 대응(대형 선사의 영향력 확대)
- 복합물류망 구축이 실질적 경쟁력 우위 요인

[항만 생산성 평가]

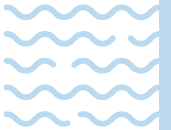
Statistical approach			Administrative approach		
Port name	Rank	Total score	Port name	Rank	Index points
YANTIAN	29	-2.724	MAIWAN	29	56
TAIPEI, TAIWAN, CHINA	30	-2.681	AGUADULCE (COLOMBIA)	30	56
DA CHAN BAY TERMINAL ONE	31	-2.588	LIANYUNGANG	31	54
MAIWAN	32	-2.557	ALGECIRAS	32	53
DALIAN	33	-2.506	COLOMBO	33	53
INCHEON	34	-2.422	CARTAGENA (COLOMBIA)	34	52
TOKYO	35	-2.418	DA CHAN BAY TERMINAL ONE	35	52
HAMAD PORT	36	-2.411	BUSAN	36	51
LIANYUNGANG	37	-2.375	INCHEON	37	51
PIPAVAV	38	-2.371	HAMAD PORT	38	51
HALIFAX	39	-2.365	PIPAVAV	39	48
CAUCEDO	40	-2.355	YEOSU	40	48
BREMERHAVEN	41	-2.265	AQABA	41	47
CARTAGENA (COLOMBIA)	42	-2.185	JEDDAH	42	46
SALVADOR	43	-2.051	AARHUS	43	43
AARHUS	44	-2.036	MUNDRA	44	43
AGUADULCE (COLOMBIA)	45	-2.035	MAGDALLA	45	42
CAI LAN	46	-1.991	BARCELONA	46	42
HAIPHONG	47	-1.953	RIO GRANDE (BRAZIL)	47	42
MAGDALLA	48	-1.943	NAGOYA	48	41
CAI MEP	49	-1.932	SHANGHAI	49	41
MUNDRA	50	-1.902	KOBE	50	39
GEMLIK	51	-1.892	LAEM CHABANG	51	39
BUSAN	52	-1.887	WILHELMSHAVEN	52	39
JEDDAH	53	-1.862	CHARLESTON	53	38
DILISKELES	54	-1.842	TOKYO	54	38
LAEM CHABANG	55	-1.807	SALVADOR	55	35
JAWAHARLAL NEHRU PORT	56	-1.786	CALLAO	56	34
AMBARLI	57	-1.783	JUBAIL	57	33
PORT SAID	58	-1.652	YARIMCA	58	33

자료 : World Bank, 2021.

CHAPTER

III

우리가 고민해야 할 것들..



다양하고 어려운 이슈가 쟁점화

불확실에 대한 대응

☑ 선사와 화주의 전략적 관계 설정

- 상호 Win-Win 할 수 있는 전략은 있는가?

☑ 선박의 규모의 경제가 한계에 도달했는가?

- 선박의 대형화와 서비스 품질, 글로벌 공급망 병목현상 등에 영향을 미쳤는가?

☑ 펜데믹 이후의 불확실성 관리

- 수시로 변화하는 운임과 변동성에 대응 가능한가?

☑ 정보의 독점과 품질 문제

- 정보가 공정하게 공유될 수 있는가? 공유된 정보의 양극화 가능성은?
- 지능화, 스마트로 갈 수 있는 양질의 정보가 있는가? 어떻게 생성할 것인가?

☑ 불완전성의 뉴노멀 시대 전략은?

- 탄력성 확대 위한 확장인가?
- 최적화를 통한 효과적인 대응인가?

감사합니다

THANK YOU