



## 2006년 세계해운 전망

한국해양수산개발원



한국해양수산개발원(KMI)은 한국선주협회와 공동으로 지난 2005년 12월 9일에 『2006 세계해운전망』에 대한 발표회를 개최했으며, 이날 의견을 수렴한 최종 결과보고서를 14일 발표했다.

### 1. 국내외 경제전망

2005년 세계경제는 IMF기준으로 4.3% 수준의 성장률이 예상되고 있다. 연간 성장률이 2003년 2.7%에서 2004년 5.1%의 높은 성장 추세를 보이다가 2005년 4.3%로 하락하면서 세계경제는 성장둔화 국면에 들어선 것으로 평가되고 있다.

2006년 세계경제 성장률은 2005년과 비슷한 수준을 보일것으로 예상되며, 2005년 세계경제를 주도했던 중국, 러시아, 인도를 중심으로 하는 개발도상국의 성장률이 2006년에도 지속적으로 유지할 것으로 전망되고 있다.

특히 가장 큰 관심사인 중국경제의 연착륙이 예상

되며, 유로경제권과 일본은 2005년보다 개선될 것으로 예상된다. 다만, 유가급등과 글로벌 부동산 가격 폭락 등의 리스크가 현실화 되지 않을 경우를 전제하는 것이다.

세계은행은 미국경제를 2006년도에도 지난해와 비슷한 수준인 3.5%를 유지할 것으로 전망하였으며, 유로경제에 대해서는 1.4%로 2005년의 1.1%보다 개선될 것으로 기대했다. 일본은 경제성장률을 지난해의 2.3%보다 낮은 1.8%, 2007년에도 1.7%로 하락할 것으로 평가했다. 중국에 대해서는 중국 정부의 경제연착륙정책이 성공할 것을 평가하면서 8.7% 성장할 것으로 예상했다.

### 2. 주요 해운환경변화

#### ◆ 중국의 지속적 경제성장이 최대 관건

올해 1년동안의 해운경기 향방을 가늠하는 가장 큰 변수는 지금까지 고도성장세를 이어온 중국 경제가 앞으로 이 같은 성장을 지속할 수 있느냐에 달려 있다.

중국의 향후 경제여건이 해운시장에서 중요 요인으로 작용하고 있는 이유는 2002년말부터 시작된 해운경기 호황세가 차이나 효과로 집약되는 중국 수출입 물동량의 급증에 따른 것이다.

특히 2004년 4월 중국이 경제여제대책을 발표함에 따라 촉발된 이른바 ‘원자바오 쇼크’로 인해 세계경제가 한차례 흥역을 치른바 있어 중국의 경기 연착륙에 촉각을 곤두세우고 있다.



또, 지난 2005년 10월초 개최된 제 16기 5차 중앙위원회 전체회의에서 새로운 경제정책을 담은 '11차 5개년 계획'을 의결한 것도 앞으로 해상물동량 변화에 어느정도 영향을 줄 것으로 보고 있다. 중국을 기중점으로 하는 해상물동량은 기존 지역의 물량증가와 함께 중점적인 개발이 예상되고 있는 천진 등 동북3성 거점 지역과 서부 대 개발사업 등이 진행되고 있는 내륙 축으로 확대될 가능성이 높다.

한편, 상하이 양산 심수 항만의 1단계 컨테이너 터미널이 2005년 12월 10일 공식 개장하고 주요 연안 지역의 터미널 개발사업이 최근 들어 더욱 가속화되고 있어 중국의 항만개발이 앞으로 동북아는 물론 세계 물류시장 구도에 상당한 변화를 초래할 것으로 보인다.

양산터미널이 안개·강풍 등 자연적인 영향으로 연간 가동일수가 상당히 줄어들 것이라는 부정적인 평가가 나오고 있음에도 불구하고, 향후 세계 물류시장에 지각변화를 초래할 수 있는 상당한 파괴력을 갖고 있다는 점이다. 더욱이 중국의 경우 2010년까지 환발해권과 장강 및 주강 삼각주 지역에 모두 88개 선석(총 처리능력 8,000만 TEU)을 추가로 개발할 계획으로 있어 화물의 중국 집중현상은 앞으로 더욱 심화될 것으로 보인다.

특히 양산 심수항만과 함께 속속 개발·확장되고 있는 중국 연안항만을 중심으로 피더서비스 체제가 개편될 경우 우리나라 근해 수송선사의 입지가 더욱 좁아질 가능성이 있는 것은 물론 선사의 경영 수지에서 적지 않은 영향을 줄 것으로 판단된다.

## ◆ M&A 확산으로 해운 서비스 과점화

지난 2005년 5월 머스크 시랜드의 P&O 네들로이드의 인수로 촉발된 세계 해운업계의 '빅뱅'이 최근 들어 더욱 가속화 되는 한편, 세계 해운업계를 주도하고 있는 얼라이언스 사이의 전략적 제휴 현상도 새로운 변수로 등장할 것으로 예상하고 있다.

최근 그랜드 얼라이언스와 우리나라 현대상선이 소속되어 있는 뉴월드얼라이언스가 주요 서비스에 대한 전략적 제휴에 합의함에 따라 사실상 세계 최대 규모의 얼라이언스가 탄생했다.

앞으로 세계 정기선 해운업계는 M&A를 통한 몸집 불리기와 전략적 제휴 등을 통해 새판 짜기 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망되고 있는데, 이같은 요인은 앞으로 해운시황에도 적지 않은 영향을 줄 것으로 보인다.

## ◆ 선사와 항만업체, 컨 터미널 확보전

최근 중국을 포함한 세계 주요 정기선사들의 컨테이너 터미널 운영사업 진출 계획을 잇따라 발표하고 있다.

아랍에미리트 두바이를 기반으로 하는 DP World가 영국의 P&O Ports 인수 등 글로벌 터미널 운영업체도 큰 변화의 조짐이 나타나고 있다. 중국의 '시노트랜스'는 터미널 확보를 통한 사업다각화 발표와, 대만의 '양밍'과 일본의 'k-라인', 한국의 '한진해운' 등도 합작투자를 통해 엔트워프항의 컨테이너 터미널 운영사업에 진출했다.

정기 선사들의 터미널 운영사업에 나서는 것은 물동량 및 선복공급 증가, 초대형선 서비스의 확대로





〈표 1. 최근 주요 선사들의 아시아 피더 네트워크 확대 현황〉

구분		시기
머스크시랜드(MCC)	피더 네트워크 확대 : 동남아 → 아시아 전역	2008년까지 추진
MSC	인도/중국 직항서비스 개시	2005. 6.
OOCL	동북아/동남아 피더서비스 개시	2005. 6.
FESCO	한국/러시아 서비스 개시	2005. 6.
MOL	동남아 / 중국 연계서비스 개시 준비 중	2005년 말
P&O 네들로이드	한/일 항로 서비스 개시	2005. 7.

세계적인 항만시설의 부족현상이 예상됨에 따라 보다 안정적인 서비스 체계를 구축하기 위한 전략으로 풀이되고 있다.

### ◆ 대형선사, 아시아피더 네트워크 강화

최근 대형 정기 컨테이너 선사들이 중국 항만을 중심으로 하는 아시아 피더 네트워크 구축에 박차를 가하고 있는 것도 해운시장에 있어서 관심사 중의 하나이다.

MSC가 지난해 6월 중국-인도 직항 서비스를 개설한 데 이어 OOCL이 중국-동남아 피더 서비스를 개설했다. 머스크 시랜드는 중국의 중요항만을 중심으로 하는 아시아 피더 서비스를 2008년까지 추진할 계획이며, P&O 네들로이드도 지난해 7월에 개설한 한-일 서비스를 동북아 서비스와 연계할 방침이다.

이 같은 대형 정기선사들의 아시아 피더 시장 진입은 우리나라 근해 선사는 물론 거미줄 같은 동북아 피더 네트워크를 강점으로 삼고 있는 우리나라 항만에서도 커다란 위협요인으로 작용할 것이다.

### 3. 정기선 해운전망

2006년 세계항만의 컨테이너 처리물동량은 2005년 대비 9.6% 증가한 4억 4,240만 TEU에 이를 것으로 예상된다.

지역별로는 동북아 지역이 전년대비 12.45% 증가한 1억 5,728만 TEU를 처리하면서 세계 총 물동량의

〈표 2. 지역별 컨테이너 처리물동량 추이 및 전망〉

	2005		2006	
	물동량(천 TEU)	증가율(%)	물동량(천 TEU)	증가율(%)
북미	44,402	8.8	47,582	7.2
서유럽	76,759	8.6	82,570	7.6
동북아	139,883	12.9	157,276	12.4
동남아	57,104	11.4	63,335	10.9
중동	22,310	15.3	24,956	11.9
남미	27,614	12.3	30,702	11.2
오세아니아	7,514	3.9	8,137	8.3
서남아시아	8,727	7.1	10,152	16.3
아프리카	12,069	13.4	13,374	10.8
동유럽	3,624	19.4	4,318	19.2
세계	400,007	11.2	442,403	10.6

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, Annual Container Market Review and Forecast 2005/06, 2005. 9  
2) Clarkson, Container Intelligence Monthly 자료

12.4%를 차지할 것으로 예상되며, 서유럽 지역은 7.65% 증가한 8,257만 TEU, 북미지역은 7.2% 증가한 4,758만 TEU를 기록할 것으로 보인다. 또한 서남아(16.3%), 동유럽(19.2%), 중동(11.9%) 지역이 높은 성장세를 기록할 것으로 예상된다.

세계 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 9.7% 증가한 1억 7,590만 TEU에 이를 것으로 전망된다.

물동량 증가율은 2003년을 기점으로 둔화추세를 보이고 있는데 2006년에는 전년(2.15% 포인트 하락)보다 낮은 0.5% 포인트 하락할 것으로 예상된다. 세계 컨테이너선 선박량은 전년 대비 14.7% 증가한 930만~951만 TEU 수준에 이를 것으로 예상된다.

주요항로별로 동향을 살펴보면, 2006년 태평양 항로의 컨테이너 수송물동량은 총 1,903만 9,000 TEU로 전년 대비 7.5% 증가, 연간 수송능력은 3,186만 4,000 TEU로 전년대비 12% 증가할 것으로 내다봤다. 그러나, 물동량의 증가율의 둔화와 신조선 인도 증가 추세가 맞물려 운임은 소폭의 하락추세를 기록할 것으로 전망된다.

유럽항로의 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 7.5% 증가한 1,135만 5,000 TEU, 연간 수송능력은 전년대비 10.9% 증가한 1,534만 TEU를 기록할 것으로

# Plan IV



전망된다. 유럽항로의 운임도 하락세를 기록할 것으로 보고 있다.

근해항로인 한-중 항로의 운임은 올해에도 약보합세를 이어갈 전망이다. 우선 고유가 지속 전망, 중국의 수입증가를 둔화추세, 중국 직기항 확대 등 한-중 항로 물동량 증가 요인이 약한 상황이다. 이처럼 물량 증가가 둔화되고 있는 반면 중국 근해선사의 선박 대형화, 원양선사의 하물집하 활동 강화, 한국~중국~동남아 연계 서비스 증가 등 선박공급은 지속적으로 확대되어 선박과잉은 더욱 심화될 전망이다.

특히 2009년 한중항로 개방이 잠정적으로 합의됨에 따라 중국 선사 및 3국적 선사들을 중심으로 신규 서비스 개설 및 기존 역내 서비스와의 연계가 활발히 모색될 것으로 예상된다.

한-일 항로는 하항안정세를 유지할 전망이다. 올해에도 큰 폭의 물량증가 전망은 어려운 한편, 원양선사의 피터화물 집하 확대, 중일 서비스 확대 등 선박 투입은 지속적으로 늘고 있어 선박과잉은 보다 심화될 전망이다. 다만, 채산성 유지 차원에서 선사협의 체 차원의 운임인상정책이 성공을 거둘 경우 일정 정도의 운임인상은 가능할 수도 있으나, 그 효과는 매우 제한적일 것으로 예상된다.

동남아 항로는 물량 증가 대비 선박 증가폭이 커 운임은 하락세를 보일 전망이다. 즉 내년 동남아 지역 경제 성장률은 5.3%로 올해 대비 소폭 상승할 것으로 전망되고 있으며, 중국~아세안 자유무역협정 등 아시아 역내 교역활성화로 수송 수요 증가가 예상되나, 이보다는 원양선사들의 아시아 역내 시장 진입 확대, 3국적 선사에 의한 신규서비스 개설, 한국~중국~동남아 연계 서비스 확대, 선박 대형화 등 선박 증가 효과가 더욱 크게 나타날 것으로 판단된다.

마지막으로 한-러 항로의 경우 2006년 상반기에는 지난해 하반기 운임수준을 유지할 것으로 보이나, 전반적으로 약보합세를 보일 전망이다.

특히 생산시설을 중국으로 이전한 대형가전업체들이 해상운송 대신 중국 내 내륙운송을 이용한 러시아 수출을 늘리면서 한-러 항로 수송수요를 감소 시킬 것으로 예상되며, 공급측면에서는 중국 선사들의 활발한 시장진입으로 인한 선박 과잉과 러시아 정부의 TSR 운임인상 등이 시황에 영향을 미치는 주요 변수인 것으로 나타났다.

건화물 해상물동량은 증가세가 둔화될 전망이다. 건화물 해상물동량의 절대량은 올해에도 전망할 전망이다. 최근 건화물 해상물동량 증가를 주도했던 중국의 철강산업 구조조정의 영향 등에 따라 증가율이 지난해 5.9%에서 4.0% 수준으로 하락할 전망이다. 그러나 2005년에도 중국정부의 철강산업 구조조정 이후 오히려 안정적인 수요가 지속된다는 예측도 있어 건화물 해상물동량은 이러한 중국변수에 따른 영향을 크게 받을 것으로 전망된다.

그리고, 2005년 세계 유조선 시장은 전반적인 진정 국면에도 불구하고 미국 멕시코만 연안에서의 연이은 허리케인 피해에 따른 원유 생산 및 정유시설 파괴로 국내석유 공급이 그도로 악화됨에 따라 초기에는 석유제품이, 그리고 원유수입이 지속적으로 증가했다. 그러나 올해에는 물동량 증가추세가 좀더 둔화되는 가운데 선박량 증가 추세가 이보다 높은 수준을 유지함에 따라 전반적으로는 유조선 해운경기가 소폭하락하는 요인으로 작용할 전망이다. **물류**