

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803

Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제14-13호

2014년 12월 8일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량

▶ 중국 물류 포커스

: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

■ 2013년 상하이항 주요 터미널 컨테이너 물동량

(만 TEU)

터미널	총 물동량	수출입
上海盛东国际集装箱码头(SSICT)	761.1	761.1
上海冠东国际集装箱码头(SGICT)	675.3	675.3
上港集团振东集装箱码头(SPCWT)	605.5	588.7
上海明东集装箱码头(SMCT)	463.3	422.5
上海浦东集装箱码头(SECT)	347.9	326.4
上海浦东国际集装箱码头(SPICT)	224.6	224.6
上港集团张华滨码头(SCT장화방)	139.0	0.0
上港集团军工路码头(SCT권공루)	117.0	3.6
소계	3,333.7	3,002.2
기타 터미널	28.0	0.0
상하이항	3,361.7	3,002.2

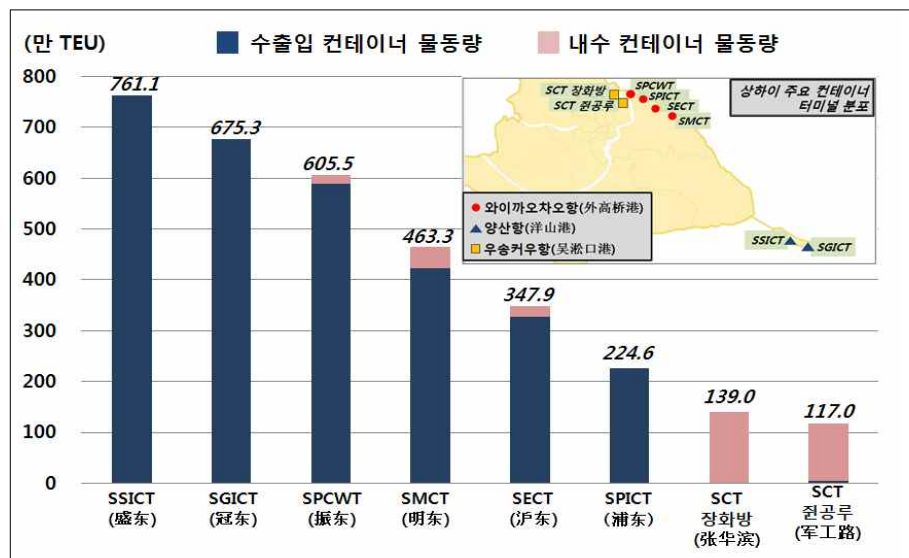
주: 기타 터미널 컨테이너 물동량
=상하이항- 주요 터미널 컨테이너
물동량.

자료: 「中国港口」, 2014.01.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은
전체를 인용하실 경우, 자료원을
「KMI 중국물류리포트」로 표기해
주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량



자료: ① 「中国港口」, 2014.01; ② 그림: 상하이항그룹(SIPG); KMI 작성.

상하이 컨테이너 물동량 증가율 둔화, 환적 물동량 유치에 적극

2013년 상하이항의 컨테이너 물동량은 전년대비 3.34% 증가한 3,361.7만 TEU를 기록했으며, 수출입 컨테이너 물동량이 3,002.2만 TEU로 전체의 89.3%를 차지했다. 항만구역별로는 와이까오차오항이 1,641.3만 TEU, 양산항이 1,436.4만 TEU를 기록했고, 주요 컨테이너 터미널별 물동량은 SSICT(양산)가 761.1만 TEU로 가장 높았으며, SGICT(양산) 675.3만 TEU, SPCWT(와이까오차오) 605.5만 TEU 등의 순이었다.

상하이항은 4년 연속(2010~2013) 컨테이너 물동량 세계 1위를 유지하고 있으나, 컨테이너 물동량 증가속도는 둔화추세를 보이고 있다. 2010~2013년 상하이항 컨테이너 물동량 연평균증가율(CAGR)은 5.0%로 동기간 중국 전체 증가율(11.6%) 및 Ningbo-Zhoushan(9.6%), Qingdao(8.9%)에 비해 크게 낮다. 또한 상하이-난징구간 12.5m 침수항로 개통(2015년 완공 계획)으로 외항선의 장강항만 직항이 증가하면 상하이항 컨테이너 물동량에 영향을 줄 것으로 예상된다.

현재 상하이항은 상대적으로 비중이 낮은 국제환적 컨테이너 유치에 적극적이다. 2014년 2월부터 상하이 자유무역시험구에서 시범적으로 실시한 「환적화물 원산지 증명서 관리 제도(中转货物原产地证明管理)」에는 환적물량이 상하이를 거쳐 직접 수출입될 수 있게 한다는 내용이 포함되어 있어 향후 환적 물동량에 변화가 예상된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	12-05
종합지수	1,098.37	1,030.07
일본 항로	794.36	616.90
구주 항로	1,507.15	1,214.21
미서부 항로	976.03	985.56
미동부 항로	1,181.88	1,335.06
한국 항로	628.69	725.28

주 : '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	12-05
종합지수	1,238.94	920.53
석탄	1,302.33	954.64
곡물	1,215.94	785.83
금속광석	1,240.79	776.07
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 신 해운얼라이언스 출현과 시사점

2014년 11월 18일, 중국 CSCL의 1.91만 TEU급 “CSCL유니버설호(中海环球)”¹⁾가 정식 인도되어 현재 세계 최대의 컨테이너선으로 기록되었다. 컨테이너선이 출현한 1956년부터 세계 최초 1만 TEU급 컨테이너선이 등장하기까지 50년이 걸린 반면, 1만 TEU급에서 1.9만 TEU급까지 대형화되는데는 10년 밖에 걸리지 않았다. 더욱 관심을 끄는 것은 최근 컨테이너선의 극대형화에 따라 운영효과를 최대화하고 시장 점유율을 높이기 위해 P3, 2M, O3 등의 새로운 선박공유협정(VSA)가 등장하고 있다는 점이다. 본고는 해운, 항만, 물류 분야에서 새로운 이슈로 등장하고 있는 최근의 신 해운얼라이언스의 등장배경과 그 시사점을 찾아 보고자 한다.

1 신 해운얼라이언스의 출현 배경

신 해운얼라이언스의 출현에는 몇 가지 이유가 있다. 그 중 하나가 바로 선박의 초대형화이다. 선박의 초대형화는 2005년 현대중공업에서 세계 최초 1만 TEU급 선박을 건조하면서 급격히 진행되어 왔다. 현재 세계 정기선 시장에서 200척 이상의 1만 TEU급 이상 대형 컨테이너선이 운영되고 있으며, 향후 5년 안에 최소한 140척 이상의 대형 선박이 투입되어 운영될 것으로 예상된다. Drewry에 따르면 2014년 4월 1일 기준 세계 1만~1.2만 TEU급 컨테이너선은 48척, 51.26만 TEU이고 2018년까지 34척, 34.6만 TEU가 인도될 예정이다. 1.2만 TEU급 이상 컨테이너선은 161척, 220.02만 TEU이고 2018년까지 106척, 163.2만 TEU가 추가인도 될 것으로 예상된다.²⁾

[표1] 세계 1만 TEU급 이상 선박 인도예정 (2014년~2018년)

년도	1만~1.2만 TEU급		1.2만 TEU급 이상	
	척 수	적재능력(만 TEU)	척 수	적재능력(만 TEU)
2014년	15	15	31	47
2015년	10	10.3	43	69.4
2016년	9	9.3	26	39
2017년	0	0	2	2.8
2018년	0	0	4	5
합계	34	34.6	106	163.2

출처 : Drewry, 2014년 4월까지 통계, 항운교역고보, 「大船成为新常态」 2014.9.30.

현재 아시아~북미와 유럽항로의 운항선대는 대형 컨테이너선이 다수를 차지하고 있고 초대형 컨테이너선 수도 점차 확대될 것으로 보인다. 선박대형화

1) 길이 400m, 폭 60m, 만재홀수 14.5m.

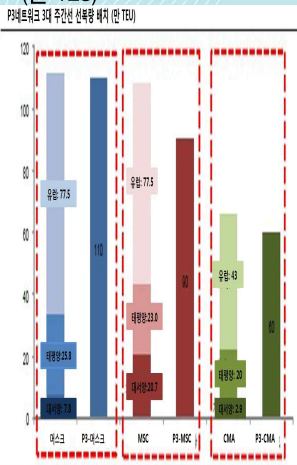
2) 대형 컨테이너선에 대한 통일된 정의는 없으며, 일반적으로 평균길이가 300m 이상, 선폭이 45m 이상, 홀수 14 m 이상, 적재능력이 9만 톤 이상인 선박을 가르킨다, Shipping Exchange Bulletin, 「大船成为新常态」, 2014.9.30 39호



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

■ P3 네트워크 3대 주선선 선박량 배치
(만 TEU)



출처: 天拓咨询, KMI 작성

는 기항 횟수 축소, 대량운송으로 인한 연료 절감 등 규모의 경제를 통하여 컨테이너 단위당 운송비를 낮출 수도 있다. 그러나 컨테이너선의 대형화 추세 가 계속되고 있지만 시장수요의 불안전성이 클 뿐만 아니라 항로여건과 항만 인프라, 운송 효율, 전문화 운영 등 외적 요소의 영향도 크게 받기 때문에 선사가 초대형 컨테이너선을 효율적으로 운영하기란 그리 쉽지 않은 않다.

따라서 이러한 문제를 타개하고자 나온 방안 중 하나가 초대형선박 보유 선사간의 선박공유협정이다. 초대형선박을 많이 보유한 선사는 세계 1, 2, 3위의 초대형 선사이며, 또한 유럽선사이다. 가장 먼저 선박공유협정을 들고 나온 것은 P3네트워크 였다. 그러나 P3네트워크는 중국이 승인하지 않음에 따라 무산되었고 이후 2M, O3등의 형태로 나타났다. 더불어 위와 같은 상황 전개에 불안을 느낀 기타 선사들도 얼라이언스를 강화하고 초대형 선박 건조를 서두르는 모습이다.

2 신 해운얼라이언스 등장 추이

정기선 시장에서 더 많은 초대형 컨테이너선의 투입이 새로운 트렌드가 되고 있다. 그러나 선사의 경우, 이러한 추세가 선박공급과잉으로 이어지면 운송비 절감효과는 반감되고, 수입도 줄어들게 된다. 항만분야도 상당한 압력을 받고 있다. 항만 하역 생산성이 뒷받침 되지 못 할 경우 대형 컨테이너선의 정시운항이 어려워질 것이기 때문이다. 이 경우 출항지연으로 인한 손실을 회복하기 위해 선박운항 속도를 높이게 되면 오히려 연료원가를 상승시키는 결과를 낼 수 있다. 즉 초대형선박 운항은 항로조건, 항만 인프라, 하역생산성, 화물의 대량집화, 전문적 관리운영과 서비스 효율 등 큰 도전에 직면하여 있다. 이러한 문제점을 해결하는 한편, 선박적재율 제고를 통한 운항효율을 높이고 항만과 화주에 대한 협상력을 높이기 위해 초대형선 보유 선사간 신 해운얼라이언스가 새롭게 등장하고 있다고 볼 수 있다.

현재 머스크, MSC, CSCL, UASC 와 CMA-CGM(1.77만 TEU급 포함) 등 5대 정기 선사가 1.8만 TEU급 초대형 컨테이너선을 보유하고 있으며, 선사 측에서는 대형선박의 보유 여부에 따라 운항 전략이 달라지고 있다. 정기선사의 규모 경제 이익을 감안하여 대형선박이 없는 선사와는 선박공유를 원하지 않는 추세이다.³⁾

2013년부터 머스크, MSC와 CMA-CGM 등 세계 컨테이너선박 보유 1~3위 해운선사들이 “P3네트워크”를 추진하였다. <아래 [표2] 참조> 이는 아시아~유럽, 대서양, 태평양 항로에서 선박을 공동운항하기 위해 설립하려던 합작법인이다. 1.8만 TEU급 초대형 컨테이너선의 선적률이 70% 이상일 경우 이익을 낼 수 있는 것으로 알려진 상황에서 대형 선박 적재율 유지를 위한 대량화물 집화 압력을 낮추고 컨테이너당의 원가절감 효과를 갖고자 하였던 것이다.

3) Shipping Exchange Bulletin, 「大船催生竞争新格局」, 2014.9.30 제39호



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

중국에 앞서 미국과 유럽연합(EU)의 규제 당국은 P3네트워크의 결성을 조건부 승인했지만, 2014년 6월 17일 중국 상무부는 P3네트워크가 아시아~유럽과 태평양 항로에서 독과점을 심화시켜 해운시장에서 경쟁을 제한한다는 이유로 금지 결정을 내렸다⁴⁾. 이에 앞서 P3네트워크 결성이 추진되고 있는 상황에서 올해 초 COSCO, K-LINE, YANG MING, 한진해운이 속한 CKYH 얼라이언스가 최초로 대만의 EVER GREEN과 공동으로 CKYHE 얼라이언스를 맺고 서비스 협력 체계를 강화하였다. CKYHE 얼라이언스는 올해 4월 중순부터 아시아~북유럽 6개 항로 및 아시아~지중해 4개 항로에서 공동운항을 시작하였다.

[표2] P3네트워크 형성 및 관련 내용

시 기	관련 내용
2013.6.18	세계 3대 해운사인 머스크, MSC, CMA-CGM은 정기적인 P3네트워크를 결성에 합의하였으며 유럽, 태평양, 대서양 등 3대주간선 항로에서 운항계획, 하역, 항만운영, 운임협상, 고객서비스 부문 등 공동 운영하기로 함
2013.9.18	중국 상무부는 머스크, MSC, CMA-CGM 등 3개의 해운기업이 설립한 P3네트워크 경영자의 반독점 신청을 받음. 심사를 통해 상무부는 이번 심사문건, 자료가 완비되어 있지 않아 보충자료를 요구
2013.12.19	중국 상무부는 보충된 심사문서와 자료를 통해 반독점법 제23조의 요구에 부합되는지 확인했으며, 관련 연합 경영에 대해 초기 심사
2014.1.18	중국 상무부는 이번 연합 경영에 대해 진일보한 심사를 결정
2014.3	미국 규제 당국 P3네트워크 승인
2014.4.18	중국 상무부는 심사기간을 한 차례 연기
2014.5	P3네트워크 정식으로 설립 예정
2014.6	유럽연합(EU) 규제 당국 P3 네트워크 승인
2014.6.17	중국 상무부는 공고를 통해 머스크, MSC, CMA-CGM 등 3개의 해운기업이 설립한 P3네트워크 아시아~유럽 컨테이너 정기선 시장에서 독과점 심화를 이유로 불허 결정을 내려 P3네트워크 무산

출처: 중국항무주간, 쉬핑뉴스넷 자료, KMI 정리

P3네트워크가 무산된 지 한 달 뒤인 7월 10일, 머스크와 MSC는 CMA-CGM을 제외한 채 2M을 결성하여 앞으로 10년간 아시아~유럽, 대서양, 태평양 등 3대 항로에서 공동운항서비스를 제공하는 장기 선박공유협정(VSA)을 체결하였으며, 2015년 초부터 정식으로 운영에 들어갈 예정이다. MSC 디에고 아폰테(Diego Aponte) 부회장은 CMA-CGM에 비하여 2M이 협력 관계를 맺을 수 있는 최대 요인은 바로 선형과 척수, 적재능력에서 호환성을 유지하기 때문이라고 지적하고 있다⁵⁾. 또한 9월 10일, CSCL은 CMA-CGM, UASC와 3가지 주요 협력 계약을 체결하고 Ocean3를 출범시켰다. 이는 주로 아시아~유럽(서북유럽, 지중해포함), 태평양(미동, 미서항로 포함) 등의 항로에서 공동 서비스하는 선박공유협정이며, 올해 12월부터 북미항로 서비스가 시작될 예정이지만 미서항로 서비스는 내년 1월에 정식 운영될 예정이다. 이로써 선박량 기준 상위 20개 선사 중 HAMBURG-SUD, ZIM, PIL을 제외한 17개의 선사가 서로 얼라이언스를 맺고 있다. 올해 형성된 2M, CKYHE, O3의 운항 개시는 정기선 시장에 큰 영향을 줄 것으로 예상된다.

4) 중국 상무부는 P3네트워크가 아시아~유럽 항로의 컨테이너 정기선 운송서비스에서 운송능력이 47%에 육박할 것으로 보이며 시장 집중도도 대폭 상승함으로 인해 시장경쟁에 있어 다른 경쟁자를 배척하고 제한하는 효과를 가져 올 수 있음과 동시에 시장경쟁에 대해 일으키는 이로인한 영향이 불리한 영향보다 크거나 사회공공이익에 부합되는 것을 증명하지 못한다고 판단했다.

5) Shipping Exchange Bulletin, 「2M后的竞争格局猜想」, 2014.8.12 제32호



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

[표3] 각 얼라이언스 선박량 현황 분석

성립시기	구분	소속 선사	전체 적재능력		신조 발주	각 구간선별로 선박량 점유율 배치	형 태	비 고
			척/TEU	합 계 척/TEU				
2011.12.20	G6	하파로이드(독일)	144/736,429	626/3,316,846	/	아시아-유럽항로(18.97%) 태평양항로(35%) 대서양항로(23%)	VSA	초대형선박 건조 및 용선 계획 예정
		ALP(싱가포르)	103/580,126		/			
		MOL(일본)	112/586,083		9/90,030			
		OCL(폴란드)	96/517,690		4/35,552			
		NYK라인(일본)	111/500,172		8/112,000			
		현대상선(한국)	60/396,346		6/60,000			
2014.3.1	CKYHE	에버그린(대만)	192/918,049	607/3,081,909	16/201,648	아시아-유럽항로(22.10%) 태평양항로(22%) 대서양항로(3%)	VSA	협력만 하고 동맹을 결성하지 않음 대서양항로 미포함
		코스코(중국)	162/799,579		6/60,386			
		한진해운(한국)	94/592,717		6/56,140			
		양민(대만)	90/414,512		18/224,646			
		K라임(일본)	69/357,052		5/69,350			
2014.7.10	2M	머스크(덴마크)	590/2,788,228	1,091/5,296,920	11/182,498	아시아-유럽항로(37.51%) 태평양항로(12%) 대서양항로(42%)	10년 VSA	운항계획, 하역, 항만, 운영, 운임협상, 마케팅, 고객서비스 각 사별로 진행됨 독립적으로 가격, 마케팅 및 서비스를 운영함
		MSC(스위스)	501/2,508,692		43/502,740			
2014.9.10	O3	CMA-CGM(프랑스)	436/1,592,512	623/2,552,974	39/371,036	아시아-유럽항로(19.57%) 태평양항로(11%)	2년 VSA	CSCL은 협력만 하고 동맹을 결성하지 않음 대서양항로 미포함
		UASC(아랍에미리트)	49/293,811		17/262,726			
		CSCL(중국)	138/666,651		7/115,072			
무산	P3	머스크(덴마크)	590/2,788,228	1,527/6,889,432	11/182,498	아시아-유럽항로(46%) 태평양항로(18%) 대서양항로(51%)	네트 워크	항만터미널, 내륙운송사업자, 선박 연료 공유 런던에 선박공동운항센터를 설립함
		MSC(스위스)	501/2,508,692		43/502,740			
		CMA-CGM(프랑스)	436/1,592,512		39/371,036			

출처: Alphaliner (2014년 9월 1일까지 통계), Clarksons 및 Lloyds List의 자료에 근거, KMI 작성

* 각각의 자료에 따라 수치상의 약간의 차이가 있을 수 있음

G6은 영업망을 확대하기 위해 올해부터 아시아~유럽, 태평양, 대서양 항로의 규모와 서비스 지역을 획기적으로 확대하였으며, 총 29개 항로에서 운영할 것이라고 밝혔다. 최근 G6의 일본 선사 MOL은 1.8만~2만 TEU급 초대형 컨테이너선 건조 계획을 진행함과 동시에 Seaspan으로부터 1.8만 TEU급 이상 컨테이너선을 용선해 운영할 예정이라고 Trade Winds가 전했다. 이 외에, G6의 다른 멤버—APL, HMM, NYK, Hapag-Lloyd도 초대형 컨테이너선 건조 계획을 밝히고 있다. 8월 14일 삼성중공업은 스킵피오 그룹(Scorpio Group)으로부터 1.92만 TEU급 컨테이너선 3척을 수주하였다. 이 계약에는 동형선 3척에 대한 옵션계약이 포함되어 있으며 선박은 인도 후 모두 MSC와 10년 이상의 장기용선 계약을 통해서 운영하기로 예정되어 있다⁶⁾. 2M는 앞으로 10년간 모두 185척으로 아시아~북미 항로 6개, 아시아~지중해 항로 4개, 아시아~미서안 4개 등 총 21개의 항로에서 공동운항 서비스를 시작할 예정이다. 선박량은 210만 TEU로 이 중 머스크라인이 110척, 약 120만 TEU로 전체 선박량의 55%, MSC가 75척, 약 90만 TEU로 전체 선박량의 45%를 차지한다. 이와 관련해 2M 선박공유협정은 성립이 무산된 P3네트워크와 2가지 점에서 다르다. 첫째, 시장 점유율이 2M은 P3네트워크에 비해 훨씬 적어져 해운시장 독점화에 대한 우려를 낮췄다. 둘째, 2M은 순수한 선박공유협정이며, 양사는 독립적으로 가격, 마케팅 및 서비스를 운영할 예정이다⁷⁾.

O3는 아시아~유럽, 아시아~지중해, 태평양, 아시아~북미 서안, 동안 등 4개 항로에서 서로 협력하며 서비스를 시작할 예정이다. 3개 선사는 장기간 협력 경험이 있으며 선형 정합도가 비교적 높고 항로의 상호 보완성이 강하다. 해당 선사들은 대형 선박 적재 압력을 효과적으로 완화하고 적재율을 높이며 초대

6) Shipping Exchange Bulletin, 「Scorpio集团涉足班轮市场」, 2014.9.9 36호

7) 中华航运网, 「马士基航运与地中海航运将联营东西航线」, 2014.7.11



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

형 선박의 규모의 경제를 충분히 발휘할 수 있기 때문에 실제로 운영 원가를 낮출 수 있을 것으로 기대하고 있다. 특히 CSCL은 2M과 G6가 현재 추진하고 있는 배타적 정책과 달리 처음부터 “협력만 하고 동맹을 결성하지 않는다”는 기치를 내걸고 있다. 따라서 CKYHE와 동서 주항로에서의 협력을 계속 유지, 확대하고 앞으로 2M과 G6와도 협력할 가능성도 있다.

이 처럼 4대 해운얼라이언스의 패턴이 단기적으로는 일정하지만 구성선사와 운영방식이 고정화된 것을 의미하지는 않는다. 항로 영업능력의 증감에 따라 얼라이언스 구성선사들의 운영 원가와 효율성의 변화로 인하여 선박공유 협정이 바뀔 수도 있을 것이다.

3 신 해운얼라이언스 출현과 관련 산업 영향

알려져 있다시피 지난 6월, 중국 상무부는 P3네트워크와 관련된 시장 점유율과 시장 장악력, 시장진입, 업계 특징 등 요소에 대해 평가하고, 시장 집중도가 크게 증가하는 등 경쟁 제한효과가 발생한다며 P3네트워크를 승인하지 않았다. 경쟁선사의 입장에서 보면 P3네트워크는 노선과 운항자원을 통합하여 거래 여건을 결정할 수 있는 더욱 많은 능력을 확보함으로써 상대의 경쟁을 배제하고 제한할 수 있었을 것이다. 화주입장에서 P3네트워크는 화주가 운임, 서비스, 노선 등에 따라 자유롭게 정기 선사를 선택하는 것을 제한하고 특히 화주의 가격 협상 능력을 대폭 약화시킬 우려가 있었다. 이밖에 P3네트워크는 항만에 대하여 독점적 지위를 이용해서 가격 협상 능력을 강화하고 항만사용료를 과도하게 낮추는 등 선박기항을 유도하기 위하여 항만들이 정기 선사들에게 특혜 요금과 우선 접안권 등을 제공해야 하는 부정적 영향도 우려되었었다. 아울러 P3네트워크는 항만에서 받는 가격 혜택을 이용하여 화주에 대한 협상에서 더 큰 공간을 확보함으로써 단기간 내에 비교적 낮은 운송가격으로 다른 경쟁사들을 시장에서 밀어내고 결국에는 운임을 인상하여 화주의 이익을 훼손할 수도 있을 것으로 우려되었다. 이러한 점 등을 고려해 중국 상무부는 P3네트워크에 대한 승인을 거부하였던 것이다⁸⁾.

비록 P3네트워크 만큼의 위력을 갖지는 못하겠지만 2M, O3 등도 해운, 항만 및 배후지, 조선소 등 관련 산업에 크게 영향을 미칠 가능성이 있다.

정기선업체는 앞으로 4대 해운얼라이언스가 주항로에 투입하는 운송 능력 증강에 맞추어 1만 TEU급 이상의 초대형 선박을 중심으로 정기선 얼라이언스 간에 새로운 경쟁이 펼쳐지게 될 것이다. 물동량이 가장 많은 아시아~유럽 항로에서는 선박대형화가 이미 진행되었으며, 현재 주로 1.3만 TEU급 이상 대형 선박이 운영되고 있다. 따라서 지금까지 일부 사용했던 8천~1만 TEU급 컨테이너선은 태평양 항로에 투입될 것으로 전망된다. 아울러 파나마 운하가 확장되면, 일부 1.3만 TEU급 컨테이너선까지도 태평양 항로에 투입될 것으로 예상할 수 있다. 현재 파나마식형 컨테이너선 임대료는 지속적으로 하락하고 있으며, 이

⁸⁾ 중화인민공화국 상무부 「商务部禁止P3联盟」 공고 2014년 제46호 참조, 2014.6.17



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

는 앞으로 대량의 파나막스선 해체 또는 투입항로 변동은 야기시킬 수도 있다.

컨테이너선이 대형화 될수록 정기선 회사의 기항 항만 선정이 더욱 까다로워진다. 항만의 인프라가 대형 컨테이너선의 접안과 화물의 하역 과정에서 아주 큰 영향을 미칠 수 있기 때문이다. 따라서 항만은 더 많은 선박 유치를 위해 초대형 선박의 입출항이 자유로울 수 있도록 항로 및 부두의 수심을 일정 수준 유지해야 하며, 생산성 제고를 위해 하역 설비를 지속적으로 업그레이드해야 한다. 또한 초대형선이 기항하는 허브항만이 되기 위해 지속적인 투자가 필요하며, 허브항만의 지위를 유지하기 위해 인근 중소 항만과 허브&스포크 관계를 더욱 공고히 해야 할 것이다.

그리고 규모적 이익으로 보면 대형 선박이 기항 항만을 선택할 때 항만의 컨테이너 생성량과 지리적 위치, 종합 물류서비스 체계 등 요소도 고려된다. 그러므로 항만은 반드시 종합 물류 플랫폼을 구축해 물류센터 건설 및 물류 기능 완비를 통해 파급기능을 갖춘 화물 집산지를 조성해 대형 선박들의 화물 수요를 만족시켜야 한다. 동시에 초대형 선박에 적재된 컨테이너들을 내륙 운송할 철도, 도로, 야드 등의 시설이 필요하며, 복합운송 시스템 구축이 가속화 되어야 한다⁹⁾.

신 해운얼라이언스 등장에 따라 선사의 초대형선박의 건조 추세는 지속될 전망이다. 이는 초대형선 건조 수주 경쟁이 계속되고 극초대형선 설계경쟁으로 까지 이어지고 있다. 벌써 2.4만 TEU급 선박 건조가 가능할 거라는 전망이 나오고 있다¹⁰⁾. 조선업계는 기술 혁신, 연구개발을 통하여 초대형선 설계 능력을 확보하여야 한다. 또한 친환경적 녹색 선박기술 개발 등 경쟁압력을 크게 받을 것이다.

4 시사점 및 대응방안

해운선사가 경쟁력을 갖기 위해서는 첫째, 집화 능력을 제고하고 컨테이너당 운송원가를 낮출 수 있어야 한다. 동시에 연료 효율성을 높인 에코십 관련 기술 개발에 집중하여 연료 절감과 이산화탄소 배출량 감소가 필요하다. 또한 서비스 항로와 운송빈도에 있어서 화주들에게 다양한 서비스를 제공할 수 있어야 할 것이다. 단일선사로서는 이러한 목적을 달성하기 어렵기 때문에 선박 공유협정 등 얼라이언스가 나타났고, 선박초대형화로 인하여 신해운얼라이언스가 출현하였다. 새로운 해운얼라이언스체제의 구축은 선박보유량이 상대적으로 적은 선사나 중소 정기선사의 생존 공간을 더욱 축소시킬 우려가 있다. 이러한 선사의 애로사항을 타개하기 위해서 중소 해운사는 자신의 규모가 작은 특성을 고려하여 더 유연한 경영체제를 구축해야 한다. 즉 고정적 항로를 경영하고 운영 주기를 단축시키는 방식으로 시장의 변화에 맞추어 유연하게 신속히 대응하고 시장에서 여러 가지 특수 수요를 만족시켜야 할 것이다.

⁹⁾ KMI 중국물류동향과 이슈, 제12-5호, 2012.4.24.

¹⁰⁾ Lloyd's loadinglist.com 2014.11.27



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 상하이항 주요 컨테이너 터미널별
물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 신해운 얼라이언스 출현과 시사점

중대형선사들도 자신의 장점을 살리고 기타 해운사와 협력하여 항로 서비스 규모화를 달성하고 경쟁력을 제고하여야 할 것이다.

중국선사들의 경우 SITC(新海丰)와 HASCO(海华船务)는 지역별 항로에서 협력을 확대하며, 중국~일본 항로에서 공동 운영 협정을 맺었으며, PHL(浦海航运), PAN ASIASHIPPING(泛亚), 시노트란스(中外运集运) 등 3개 선사는 중국~일본 항로에서 C3얼라이언스를 구축하여, 선박 공유 협정을 통해 기존 서비스를 확대하고 보완하고 있다¹¹⁾. 또한 올해 초, 중국 선두 선사인 COSCO와 CSCL은 전략적인 협력 계약을 체결하였으며, 향후 상호 업무 발전과 사업 투자 분야에서 우선적으로 상대방을 협력 동반자로 삼아 협력을 추진하고, 자원 배분 최적화, 상호 공급 서비스 머천다이즈화, 거래선 공동 개발, 신흥시장 개척과 동시에 해운, 항만, 물류, 선박 수리 및 건조 등 분야에서 전략적인 파트너 관계를 맺으며, 자원 공유의 발전 체제를 갖추기로 하였다. 또한 지난 1월 24일 CSCL은 다렌항 그룹과 서로 협력을 강화하는 계약을 체결함과 동시에, 8월 12일 PIL과 전략적인 협력 계약 체결을 통해 양측이 장기적으로 안정적인 협력 관계를 유지하고 발전하기 위한 기초를 다지기도 하였다.

아울러 중국선사는 알리바바 등과 협력하여 해운 초국경 전자상거래 계획도 추진하고 있다. 즉 항차, 선적 공간 등을 거래하거나, 해운 관련 업계의 온라인 बैं킹, 신용평가, 용자, 보험 거래를 전자상거래 형태로 하는 것이다. 또한 선적 공간을 도·소매 할 수 있는 포워딩 전자상거래를 추진 중이다. 대표적으로 2014년 7월 11일, CSCL 자회사인 CSCL 컨테이너 운송회사, CSCL 기술회사와 알리바바가 협력 계약을 체결하였으며, 11월 중순 COSCO는 “COSCO 컨테이너라인 전자상거래, 범아시아 해운전자상거래 사이트” 등을 개발한 바 있다¹²⁾.

한국해운사도 해운 불경기와 함께 위협적으로 다가오는 신 해운얼라이언스에 맞서기 위해서는 서로 협력과 동시에 경쟁할 수 있는 코퍼티션(coopetition) 방안을 모색하여야 할 것이다. 정부에서도 금융기관과 함께 보다 다양하고 적극적인 금융지원 정책을 마련하여야 할 것이다.

한편 초대형선 보유 선사들은 규모의 경제를 극대화하기 위해 재항시간을 단축하고 하역 효율성이 높은 항만을 찾을 수밖에 없다. 따라서 초대형선박 유치를 위한 항만 인프라의 확충과 컨테이너의 일시 다량처리를 위한 초대형 크레인이나 각종 야드 장비의 숫자를 늘려 생산성을 높여야 한다. 신 해운얼라이언스 강화와 더불어 선박의 극초대형화에 따라 항만의 협상력 저하, 인프라 투자 압력이 더욱 거세질 것이므로 정부의 적절한 지원과 중장기 전략 수립을 통하여 대응방안을 강구하여야 할 것이다.

희가혜 연구원 · 김범중 중국연구센터 센터장
kmishanghai@naver.com

¹¹⁾ CHINA SHIPPING GAZETTE, 「2015年集运市场成本为王」, 2014.11.12 제46호

¹²⁾ 中国证券报, 2014.11.21