

WEEKLY REPORT

KMI 동향분석

VOL.8
2016 DECEMBER

발간년월 2016년 12월(통권 제8호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동) 발행인 양창호
발행처 한국해양수산개발원 자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실 Tel 0517974343 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려

김근섭 항만정책연구실장

(gskim@kmi.re.kr/051-797-4662)

김은수 국제물류연구실장

(kes1213@kmi.re.kr/051-797-4665)

하태영 항만수요예측센터장

(haty@kmi.re.kr/051-797-4691)

최근 OCEAN Alliance, THE Alliance 등 새롭게 재편되는 해운 얼라이언스의 항로 계획이 발표되면서 부산항 환적물동량 추가적인 이탈 가능성이 제기되고 있다. 한진해운 사태로 인해 부산항의 환적화물이 실질적으로 감소하고 있는 상황에서 2017년 4월부터 시작하는 새로운 항로 재편은 부산항에 위기로 작용할 가능성이 있다고 예상된다.

OCEAN 및 THE Alliance의 항로 재편 계획을 분석한 결과, 부산항 환적화물의 핵심 항로인 아시아 - 북미항로에서 2개, 북유럽 항로에서 1개 항로가 감소하였다. 북미 항로 및 북유럽 항로는 부산항 환적물동량의 43.5%를 처리하는 핵심항로이다. 특히, 북미 항로의 경우 부산항을 기항하는 항로수 감소와 함께, 다렌, 칭다오, 텐진 등 대중국 환적물동량의 66.4%를 차지하는 북중국 3대 항만으로의 직기항 서비스는 증가하여 부산항 환적물동량 감소를 가중시킬 것으로 예상된다.

이와 같은 얼라이언스 재편으로 인해 부산항의 환적물동량은 한진해운에서 이탈된 환적물동량과는 별도로 최대 35만TEU가 추가로 감소할 가능성이 제기된다. 특히 이러한 이탈 가능 환적화물의 재유치 가능성은 재편되는 항로의 장기 고착화가 예상되어 낮을 것으로 판단된다. 부산항을 세계 2대 환적거점으로 육성하고자 하는 정부의 정책에도 위험요인으로 다가오고 있다.

정부, 항만당국, 운영사 등은 환적화물 유치 및 증대를 위한 새로운 전략 수립 마련이 긴급히 요구된다. 첫째, 단기적으로 Phase In & Out 물동량과 같은 전략적 환적화물 유치 강화가 필요하다. 이와 함께 신항 부두 밖 Back-up CY의 추가적인 확보도 필요하다. 둘째, 부산항 환적 인센티브제도를 선사, 운영사별 맞춤형으로 차별적 적용을 적극 검토할 필요가 있다. 셋째, 국적 인트라아시아 선사의 항로 확대를 적극 지원함으로써 환적중심항만인 부산항의 위상을 제고해야 한다. 마지막으로 ITT 효율화, 신항 운영 일원화 등 부산항 환적 운영 여건을 지속 개선하여 부산항 환적경쟁력을 보다 근본적인 차원에서 제고해 나가야 할 것이다.

2017년 4월, 새로운 얼라이언스 출범

■ G6, O3, CKYHE 해운 얼라이언스가 OCEAN Alliance 및 THE Alliance로 재편

- 2M을 제외한 3대 얼라이언스(G6, O3, CKYHE)가 OCEAN Alliance, THE Alliance의 2대 얼라이언스로 재편될 예정이며, 현재 서비스 항로 재편 계획도 확정 · 발표함
- 새로운 얼라이언스의 중요한 점은 기존 얼라이언스가 최대 2~3년 정도의 협약이었다면, OCEAN 얼라이언스의 경우에는 10년간 유지되는 협약으로 장기간 미치는 영향이 크다는 것임

표 1. 얼라이언스 재편 계획

얼라이언스	회원사		얼라이언스	회원사
CKYHE	COSCO		OCEAN	COSCO(+CSCL)
	K-LINE			CMA-CGM(+APL)
	YANG MING			EVERGREEN
	HANJIN			OOCL
	EVERGREEN			HAPAG-LLOYD(+UASC)
G6	APL		THE Alliance	K-LINE
	HAPAG-LLOYD			MOL
	HMM			NYK
	MOL			YANG MING
	NYK			
OCEAN 3	OOCL			
	CMA-CGM			
	CSCL			
	UASC			

■ 2M(Maersk+MSC)은 2M+HMM으로 재편

- 최근 여러 논란을 겪으면서 결정된 현대상선의 합류로 결성된 2M+HMM의 경우에는 현재까지 항로재편에 대한 구체적 발표는 없는 상황임
- 기존 2M의 협력운송은 10년 계약이기 때문에 당분간 항로재편에 대한 별도의 계획이 수립되지 않을 가능성도 있음

얼라이언스 재편으로 부산항 기항 패턴에 큰 변화

■ 부산항 환적의 핵심 항로인 아시아 - 북미항로 2개, 아시아 - 북유럽 항로 1개 감소

- 2016년 9월 기준 3대 얼라이언스가 부산항을 기항하는 아시아 - 북미항로는 15개였으나, 재편되는 얼라이언스는 13개 항로로 감소함¹⁾

1) 본 동향분석은 2M에 대한 항로 계획이 확정되지 않아 G6, O3, CKYHE 등 3대 얼라이언스의 재편 계획만을 대상으로 함.

- 아시아 - 북유럽 항로의 경우에는 기존 3개 항로에서 2개 항로로 감소하였고, 그 외 항로는 기존의 항로수를 유지할 계획임

표 2. 얼라이언스 재편에 따른 부산항 기항 항로수 변화

기존 얼라이언스		주요내용	신규 얼라이언스		차이 (신규-기존)
회원사	항로수		회원사	항로수	
G6, O3, CKYHE	8	아시아 - 북미서안	OCEAN, The Alliance	7	-1
	7	아시아 - 북미동안		6	-1
	3	아시아 - 북유럽		2	-1
	2	아시아 - 중동		2	-
	5	아시아 - 지중해		5	-
	25	소계		22	-3

자료 : 기존 얼라이언스 항로는 BFA 조사자료, 신규 얼라이언스 항로는 CMA-CGM 홈페이지, JOC(Journal of Commerce) 등의 자료를 기반으로 KMI 재정리

- 이러한 북미 항로 및 북유럽 항로는 부산항 환적물동량의 43.5%를 점유하고 있는 가장 큰 시장이며, 북미 항로는 부산항 환적물동량의 36.6%로서 가장 높은 비중을 점유함

표 3. 부산항 기항 항로별 환적 물동량 비중

항로	부산항 환적물동량 (만TEU, 15년 기준)	비중
북미 항로	370	36.6%
북유럽 항로	70	6.7%
기타	571	56.5%

자료 : Port-MIS 원자료 통한 KMI 분석

■ 특히, 아시아 - 북미항로의 경우 항로 수는 감소, 북중국 항만의 직기항 서비스는 증가

- 다롄, 칭다오, 텐진 등 3대 북중국 항만으로 처리되는 부산항 환적물동량은 국가별 환적처리 1위 국가인 대중국 환적물동량의 66.4%(15년 기준)를 차지하는 가장 큰 환적화물 발생원임
- 북중국 항만으로의 직기항 증가는 향후 부산항 환적물동량 이탈 우려와 더불어 신규 유치에도 장애요인으로 작용할 가능성이 있음

기항 패턴 변화로 부산항 환적물동량 감소 우려

- 아시아 - 북미 항로 2개, 아시아 - 북유럽 항로 1개 감소로 최대 35만TEU의 부산항 환적물동량 감소 가능

- 현재의 3대 얼라이언스가 부산항에서 처리하는 아시아-북미항로의 환적 물동량은 항로당 14만 TEU(204만TEU/15개 항로), 아시아-북유럽 항로는 항로 당 8만TEU(24만TEU/3개 항로)를 처리하고 있음
- 얼라이언스를 체결한 선사가 부산항에서 처리하는 환적물동량만을 대상으로 했기 때문에, 기타 선사와의 협력운송을 고려한다면 더 커질 가능성도 배제하기는 어려움
- 반면, 분석 대상에서 제외된 2M이 부산항에 서비스 및 선대를 지속 증가시키고 있어, 3대 얼라이언스 재편에 따른 환적 물동량 감소를 상쇄시킬 가능성도 상존하고 있음

표 4. 얼라이언스 재편에 따른 부산항의 감소 가능 물동량 추정

구분	15년 부산항 환적물동량(만TEU)	항로수	환적물동량 (만TEU)/항로	감소한 항로수	감소물동량 (만TEU)
아시아 - 북미항로	240	15	14	2	27
아시아 - 북유럽항로	24	3	8	1	8
소계	-	-	-	3	35

자료 : Port-MIS 원자료 통한 KMI 분석

주 : 1) 15년 부산항 환적물동량은 2M을 제외한 3대 얼라이언스(G6, O3, CKYHE)가 항로별로 처리한 물동량임.

2) 본 동향분석에서는 자료 비교의 한계로 투입되는 선박척수, 선박규모(size) 및 기항빈도(weekly calls) 등을 고려하지 못하고, 항로수와 항로별 환적물동량 자료를 기반으로 단순 평균함.

■ 해운 · 항만업계는 이러한 얼라이언스 및 항로 재편으로 부산항 환적물동량이 5% 이내에서 감소할 것으로 예상

- 해운업계 및 항만운영업계는 최근 해운 선사의 항로합리화, 공격적 M&A 등과 연계된 얼라이언스 재편으로 2017년에 부산항 환적물동량이 5.0% 이내에서 감소할 것으로 예상함
- 이는 한진해운 사태로 인해 감소되는 환적물동량과 별도로 추가 감소가 예상되는 물동량으로서 향후 부산항 환적물동량 유지 및 유지에 빨간불이 켜진 상황임

이탈가능 환적화물의 재유치 가능성은 낮아

■ 얼라이언스 선사간 협력적 환적 운송 증가, 서비스의 장기 고착화 암시

- 얼라이언스 선사간 환적 비중은 2015년 25.3%에서 26.9%로 증가한 반면, 개별 선사의 자체 환적 운송은 29.8%에서 26.8%로 감소하였음
- 기존보다 강력한 새로운 얼라이언스 재편은 이러한 얼라이언스 선사간 협력적 환적 비중을 더욱 증가시킬 것으로 예상됨
- 부산항 기항 서비스 감소가 예정된 이번 얼라이언스 재편은 향후 얼라이언스 서비스가 장기 고착화되어 서비스 기항지 변경, 즉 부산항으로 회귀할 가능성이 낮음을 암시하고 있음

■ 따라서 부산항 이탈 환적물동량의 재유치 가능성은 낮을 것으로 예상

- 새로운 OCEAN, THE Alliance 재편에 따라 이탈 가능한 35만 TEU의 환적물동량은 당분간 재유치 가능성이 상당히 낮아질 것으로 예상됨
- 이에 따라 환적화물 유치 및 증대를 위한 새로운 시각의 전략 수립 마련이 긴급히 요구됨

얼라이언스 재편에 더욱 전략적으로 대응해야

■ Phase in & out 물동량 등 전략적 환적화물 유치 강화

- 싱가포르의 경우 2015년 약 9%의 물동량 감소에 따라 가장 우선적으로 마련한 환적화물 유치 전략은 Phase in & out 물동량 유치였음
- Phase in & out 환적물동량 유치는 경쟁 항만 또는 터미널 대비 비용 경쟁력 확보가 관건이기 때문에 이에 대한 전략적 인센티브 제공 방안 마련이 필요함
- 그와 함께 Phase in & out 환적물동량 처리에 따른 컨테이너야적장(CY) 운영 지장이 발생하지 않도록 부두 밖 Back-up CY 또는 Buffer CY 추가 확보를 신속히 추진할 필요가 있음

■ 환적 인센티브제도, 선사별 맞춤형으로 전환하여 차별적 적용 필요

- 그간 시행되어 온 환적화물 인센티브제도는 부산항 환적화물 증대에 큰 영향을 미치지 못한 것으로 알려져 있으나, 여전히 막대한 규모의 환적 인센티브가 선사를 대상으로 제공되고 있음
- 단기적으로는 부산항을 환적거점으로 적극 활용하는 선사와 그렇지 않은 선사를 전략적으로 구분하여 환적 인센티브제도를 선사별로 차별 적용하는 방안을 검토해야 함
- 또한 Phase & in out 환적 물량 유치하여 운영사에 인센티브를 제공하여 실질 가격 협상 경쟁력을 제고시키는 방안도 검토가 필요함
- 중장기적으로는 환적 인센티브가 부산항 환적 운영 여건 개선비용에 투입되어 궁극적으로 선사의 환적 비용이 절감되는 방향으로 조정이 필요함

■ 국적 인트라아시아 선사의 항로 확대 적극 지원

- 국적 인트라아시아 선사의 부산항 환적물동량 비중은 2015년 19%, 2016년 21%로 약 200만 TEU에 육박하는 수준임
- 부산항을 모항으로 아시아 지역간 환적 운송 및 원양선사 연계 환적 운송을 담당하는 국적 인트라아시아 선사의 신규항로 개설 및 확대를 적극적으로 지원이 필요함
- 중국, 일본, 아세안 지역 등 항만의 신규항로 개설 지원, 해당 아시아 국가의 수출입 물류 효율화를 간접 지원하는 것으로 환적중심항만인 부산항의 위상 제고에도 긍정적으로 작용할 것으로 기대됨

■ 장기적으로 ITT 효율화 및 신항 운영 일원화 등 부산항 환적 운영 여건 지속 개선

- 정부, 항만공사, 운영사 등은 터미널간 환적화물 운송(ITT) 효율화를 위해 적극적인 협력과 노력이 필요하고, 이를 통해 부산항 환적경쟁력 극대화를 추진해야 함
- 또한 신항으로 컨테이너 물류체계 일원화, 운영사 통합 추진 등 부산항 환적 운영 여건을 지속적으로 개선시켜 나가야 할 것임