

KMI 동향분석

VOL.001

2016 NOVEMBER

발간년월 2016년 11월(통권 제1호)

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실 홈페이지 www.kmi.re.kr

한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어든 듯

하태영

항만 · 물류연구본부

항만수요예측센터장

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

한진해운 법정관리 이후 부산항을 중심으로 한 국내 환적컨테이너 물동량의 이탈 불안감이 확산되고 있다. 현재 이러한 불안감은 정부 및 유관기관에서 사전 예상한 바와 같이 금번 9월 물동량 실적에서 상당부분 나타나고 있는 것으로 보인다. 특히, 한진해운이 모항으로 기항하는 부산신항 3부두는 전년 동월대비 환적물량이 대폭 감소했고, 그 추세는 향후 더욱 확대될 가능성이 있는 것으로 전망된다.

한진해운 물류대란과 관련하여 부산항 환적화물의 기종점에 대해 전수조사 · 분석한 결과, 최근의 환적물량 감소는 그간 한진해운에 특화된 환적운송형태가 주요 원인으로 부산항 재환원성이 크게 떨어지는 것으로 보인다.

한진해운에서 이탈된 환적화물이 타 글로벌 선사에게 의해 부산항으로 재환원될 수 있다는 기대감도 동시에 잠재하고 있으나, 이를 감안한다 해도 한진해운이 부산항에서 환적할 것으로 예상되는 연간 물동량 가운데 50% 이상인 50만TEU 이상이 감소할 것으로 예상된다.

따라서, 단기적으로는 현대상선 등 국적선사들이 한진해운이 부산항에서 환적하였던 각 항로별 화물을 흡수하도록 노력을 기울여야 할 것이며 또한 글로벌 얼라이언스 재편에 따른 환적물동량 확보를 위해 많은 노력을 기울여야 할 것이다.

한진해운 법정관리 1개월, 부산항 환적물동량 이탈 가속화

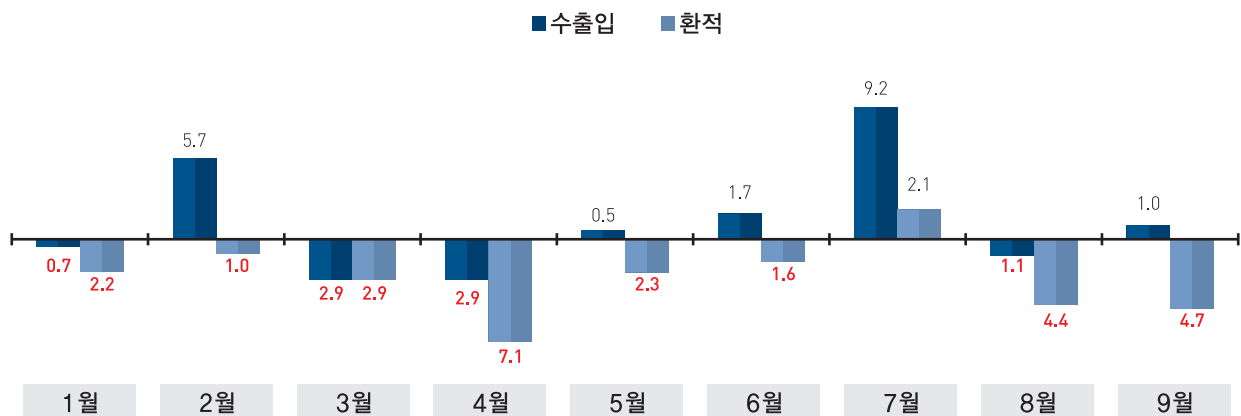
■ 지난 8월, 한진해운 법정관리 발표 이후 9월 한 달간 부산항의 환적물동량은 금년 들어 4월 이후 또 다시 큰 폭의 감소세를 보이며 하락세 전개

- 금년 들어 중국 및 세계 경제 저성장 여건 속에 부산항 환적물동량은 전반적으로 전년대비 감소추세로 지난 4월(-7.1%↓)을 제외하고는 월별 2%대의 감소 수준은 유지해 왔으나, 8월을 기점으로 물동량 감소세가 확대되고 있는 것으로 나타남

■ 한진해운의 법정관리 신청 이후, 부산항 9월 환적컨테이너 물동량은 전년동월대비 -4.7% 감소한 약 79만TEU를 기록하며 환적물동량 감소세는 하반기까지 이어질 것으로 전망

- 수출입 물동량의 경우는 전반적으로 4월 이후 회복세를 보이고 있는 반면, 환적의 경우에는 성수기인 7월에 일시적인 실적 증가가 있었으나, 금년 들어 전년대비 매월 감소세를 보이고 있는 실정임
- 환적실적은 1~8월간 누적실적에서 전년대비 -2.4%의 감소율을 보여왔으나, 한진해운 사태 이후 9월 실적이 크게 감소하면서 9월 현재 누적실적에서 전년대비 -2.7%(0.3%p 하락)로 감소세가 더욱 확대되고 있음
- 특히, 부산항 환적의 항별비중은 북항(24.5%), 신항(75.5%)로 환적물량 감소 영향에 따른 부산신항의 부두운영 여건이 심각한 상황으로 전개되고 있는 것으로 판단됨¹⁾

표 1. 2016년 부산항 컨테이너 전년대비 물동량 실적 증감율



자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치)

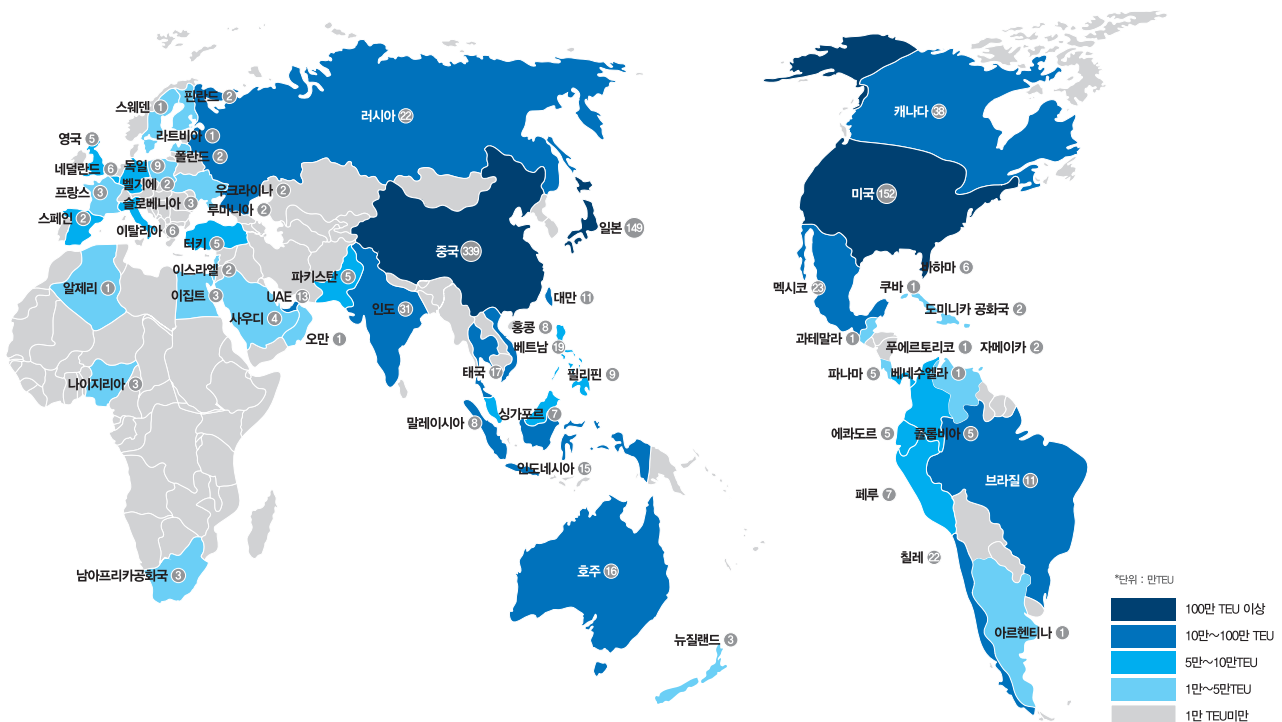
1)신항3부두(HJNC)의 경우 전년동월대비 수출입(-45.9%), 환적(-51.9%)로 급속한 감소세를 보이고 있음. 반면, 신항 2, 4부두는 환적물량이 증가하고 있으나 증가는 각각 6.6%, 2.6%로 신항3부두 물량감소분에 비해 낮은 수준임

부산항 환적, 다양한 해상운송노선에서 발생하는 복잡구조

■ 부산항, 전 세계 150여개 국가를 기종점으로 20,000여개 해상운송노선에서 연간 1,000만 TEU이상의 환적실적을 가진 세계 3위 환적항만

- ‘16년 9월 현재까지, 1,400여개 국가간 노선에서 환적실적이 발생하였고, 연간 10만TEU 이상 환적이 예상되는 국가간 환적노선은 20여개, 물량비중은 약 59.4% 수준으로 특정 국가간 물량집중도가 매우 높은 편임
- 그러나, 1만~10만TEU 항만간 환적물량도 30.6%로 높은 편이며, 그 외 1만TEU 미만의 소규모 항만간 환적 역시 연간 10%에 이를 정도로 매우 다양한 노선에서 환적물량이 발생하고 있는 운송형태를 가지고 있음

그림 1. 2015년 부산항 환적물동량 국가별 처리실적



자료 : 해운항만물류정보시스템(SP-IDC), 2015년

■ '16년 9월까지 부산항에서 처리된 환적물량에 대해 국가간, 항만/지역간 기종점을 전수 조사·분석한 결과 최대 환적 노선은 국가간 노선(중국↔미국), 항만간 노선(텐진↔Long Beach)인 것으로 파악

- 9월 까지 국가별 환적은 '중국↔미국' 간 147만TEU의 항만 환적실적이 발생하여 1위를 기록하고 있으며 그 외 '중국↔일본'(50만TEU, 2위), '중국↔캐나다'(35만TEU, 3위), '미국↔일본'(28만TEU, 4위) 순으로 집계됨
- 항만간 환적은 '텐진↔LB'(15만TEU, 1위), '텐진↔벤쿠버'(11만TEU, 2위), '다렌↔LB'(9만TEU, 3위)으로 '북중국 3개 항만↔LA/LB'항의 집중도가 매우 큰 편이며, 상위 10개 항만간 해상 운송노선에서만 연간 100만TEU 이상의 환적실적이 발생하는 것으로 분석됨

표 2. 2016년 부산항 환적물동량 국가간 처리실적(1~9월)

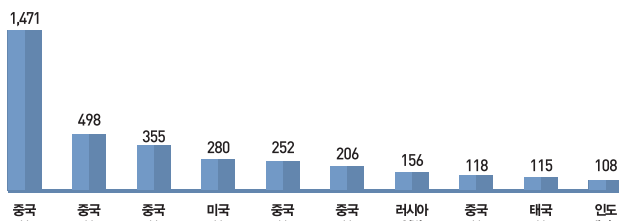
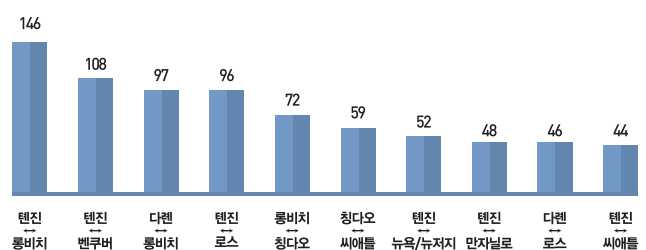


표 3. 2016년 부산항 환적물동량 항만간 처리실적(1~9월)



자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치)

표 4. 2016년 부산항 환적물동량 국가간 처리실적(1~9월)

단위: TEU, %

구분	순방향	역방향	계	점유비
1 중국↔미국	932,953	538,041	1,470,994	20.1
2 중국↔일본	320,129	178,277	498,406	6.8
3 중국↔캐나다	224,691	130,182	354,873	4.8
4 미국↔일본	153,886	125,692	279,578	3.8
5 중국↔칠레	118,959	132,815	251,774	3.4
6 중국↔멕시코	134,666	71,390	206,056	2.8
7 러시아연방↔중국	52,771	103,403	156,174	2.1
8 중국↔호주	59,000	59,351	118,351	1.6
9 태국↔일본	77,148	38,346	115,494	1.6
10 인도네시아↔일본	80,722	27,568	108,290	1.5
계			3,559,988	48.6

자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치)

1) 신항3부두(HUNC)의 경우 전년동월대비 수출입(-45.9%), 환적(-51.9%)로 급속한 감소세를 보이고 있음. 반면, 신항 2, 4부두는 환적물량이 증가하고 있으나 증가율은 각각 6.6%, 2.6%로 신항3부두 물량감소분에 비해 낮은 수준임

표 5. 2016년 부산항 환적물동량 항만간 처리실적(1~9월)

단위: TEU, %

	구분	순방향	역방향	계	점유비
1	Tianjin↔long beach	108,340	37,787	146,127	2.0
2	Tianjin↔vancouver bc	58,125	50,017	108,142	1.5
3	Dalian↔long beach	76,583	20,371	96,954	1.3
4	Tianjin↔los angeles ca	61,935	34,108	96,043	1.3
5	long beach↔qingdao	57,172	15,241	72,413	1.0
6	qingdao↔seattle wn	45,779	12,911	58,689	0.8
7	Tianjin↔new york ny	28,803	22,706	51,508	0.7
8	Tianjin↔manzanillo col	37,877	10,376	48,253	0.7
9	Dalian↔los angeles ca	33,968	12,009	45,977	0.6
10	Tianjin↔seattle wn	23,165	21,069	44,234	0.6
	계			768,338	10.5

자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치)

한진해운 사태 이후, 주요 운송노선에서 환적물량 상당부분 사라져

■ 금년 들어 연간 1만TEU 이상 환적물량 발생이 예상되던 부산항 주요 20여개 항만간 환적노선에서 한진해운 사태 이후 9월 한 달 동안에만 대부분의 환적물량 급감·소멸

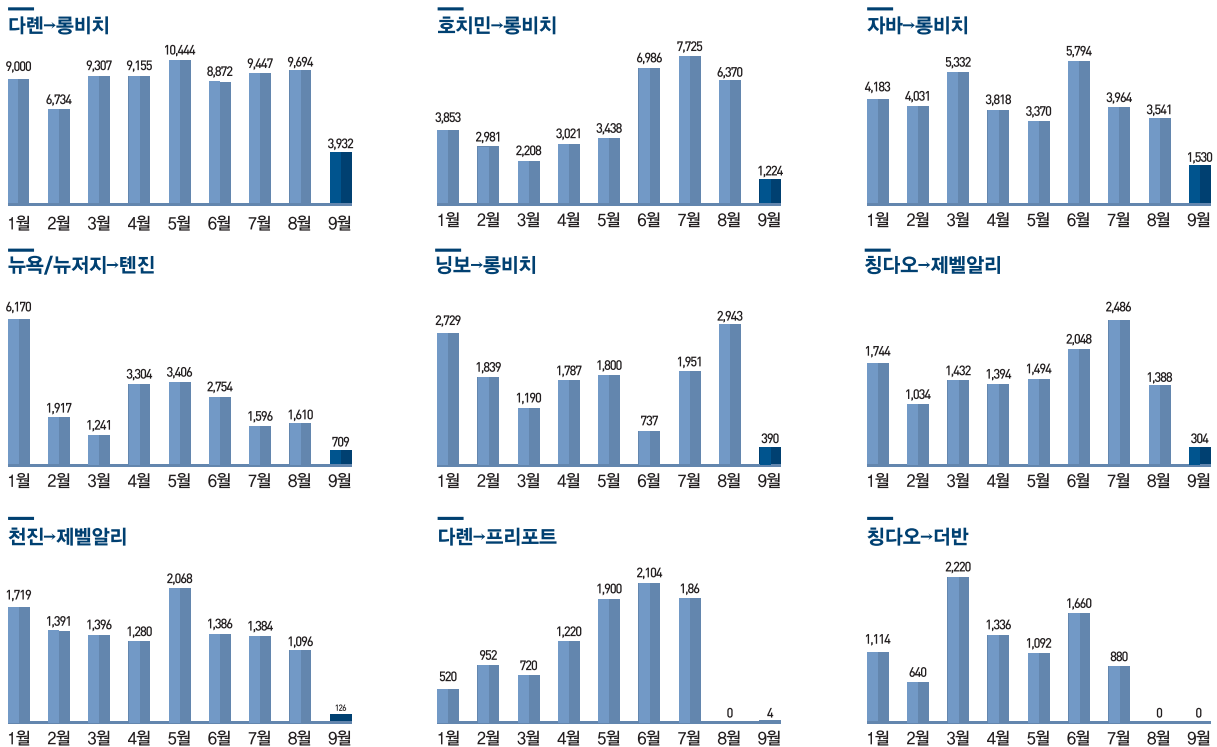
- 각 노선별로 지난 1~8월간 평균실적 대비 9월 실적이 절반이상 감소한 운송노선이 상당부분 관측되고 있는데 여기에는 ‘다롄→LB(-56.7%)’, ‘호치민→LB(-73.2%)’, ‘자바→LB(-64%)’, ‘뉴욕→텐진(-74.2%)’ 등 주요 운송노선상에서 안정적으로 발생하던 환적물동량이 최근 급감되고 있는 것으로 분석²⁾
- 또한, 한진해운의 주요 환적노선에서 환적물량이 거의 사라진 경우(1/10수준)도 8개 노선에 이를 정도로 해당노선의 환적물량이 빠르게 감소하고 있는 것으로 분석됨

■ 기존 한진해운이 처리하던 부산항 환적물량이 법정관리 이후 9월 한 달간 타 글로벌 선사에 의해 부산항으로 재환원되지 않은 것으로 보여지는데 여기에는 여러 가지 원인이 있을 수 있으나, 근본적으로 한진해운에 특화된 환적운송 노선에 기인

- 한진해운이 취급하던 환적물량의 운송노선은 부산항을 기항하는 타 글로벌 선사에서는 그다지 활성화 되어있지 않은 운송형태로 한진해운 환적물량의 부산항 재환원성도 그다지 높지 않은 것으로 판단됨
- 부산항의 주요 환적운송노선별 선사 점유비중을 분석해본 결과 특정 노선에서 한진해운의 점유비중이 상당히 높은 경우가 많은 것으로 집계되며, 이 경우 해당노선의 환적물량이 타 글로벌 선사로 이전될 경우 직항 또는 제3국 항만을 통해 환적운송 가능성이 높은 것으로 예상됨

2) 8월 말, 한진해운 법정관리로 9월 한 달간 한진해운 선박의 비정상운항에 따른 집계결과로 실제 운송노선별 환적물량 최종 변동여부는 10월 이후에 재분석이 필요한 사항임

표 6. 2016년 부산항 주요 운송노선별 환적물동량실적 변화 추이

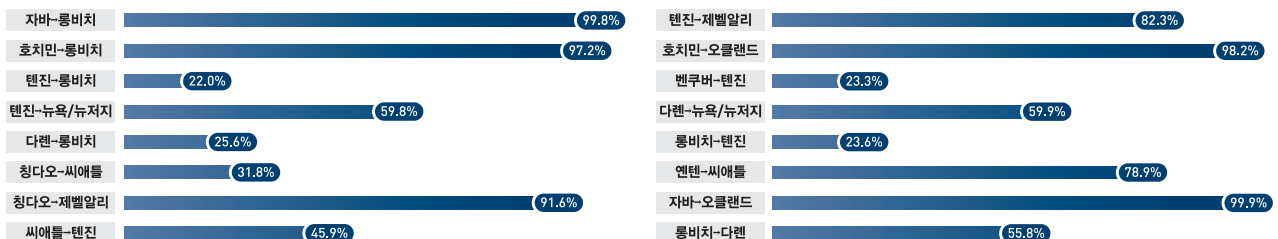


자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치) 주 : 수입환적일자 기준의 월간환적물량 집계

■ 향후 한진해운 이탈 환적물량이 타 선사에서 재유치해 가더라도 부산항으로 재환원 되지 않을 가능성 높고, 금번 9월 실적에서 상당부분 확인

- 금번 9월 실적에서 한진해운의 주요 환적노선이 상당히 붕괴되어 하반기까지 전개되면 한진해운 환적물량 재흡수는 50% 미만으로 떨어질 것으로 보이며, 이를 연간 물동량 기준으로 보면 50만TEU이상 감소가 예상됨
- 1~8월 기간동안 한진해운이 처리한 부산항 월간 평균환적실적은 94천TEU를 유지해왔으나, 9월 실적에서는 32천TEU로 월간 평균실적에 비해 급격히 하락한 것으로 분석됨³⁾
- 마찬가지로 동 기간 부산항 전체 환적실적에 있어서도 1~8월간 평균 842천TEU에서 9월 760천TEU로 동반 하락하는 현상을 보이고 있어 한진해운 이탈 환적물량이 부산항으로 재환원되고 있지 않은 것으로 분석됨⁴⁾

표 7. 2016년 부산항 환적물동량 항만간 처리실적(1~9월)



자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치, 환적물동량)

3) 환적물동량은 크게 수입환적, 수출환적으로 구분되며 본 집계는 경우 수입환적이 이루어진 시점을 해당 월로 간주하여 재집계한 것으로 부산항 월간 물동량과의 차이가 발생함
4) 한진해운 환적물동량 감소가 부산항 전체 환적물동량 감소에 그대로 반영된 것으로 볼 수도 있겠으나, 9월 한달간은 비정상적 운항에 따른 결과로 10월 이후 재분석이 필요한 사항임

표 8. 2016년 한진해운 환적물동량실적 추이(부산항)

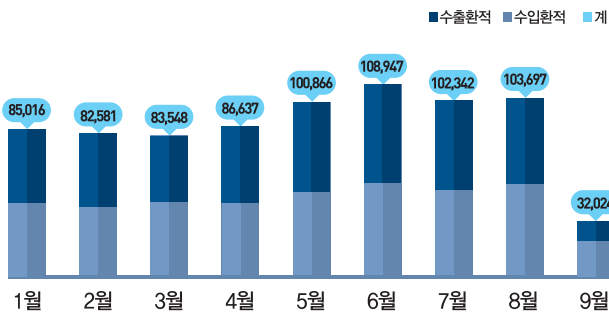
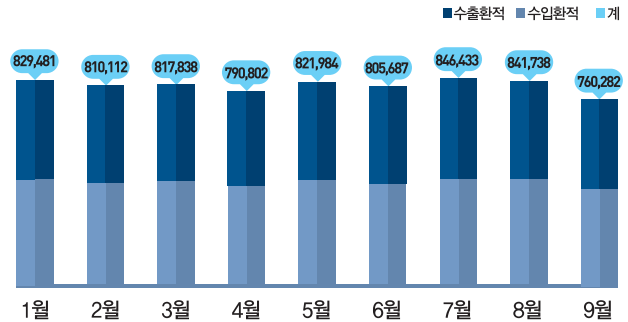


표 9. 2016년 부산항 환적물동량실적 추이



자료 : Port-MIS, 2016년 1~9월(잠정치, 환적물동량) 주 : 수입환적일자 기준 월간 집계

부산항 환적, 글로벌 얼라이언스 재편에 대비해야

- 현재 추세를 감안하면 한진해운에서 이탈된 부산항 환적물량의 감소현상은 당분간 글로벌 선대 재편이 크게 없는 한, 내년 상반기까지 이어질 것으로 전망되어 이에 따른 대책마련이 필요
 - Maersk, MSC, 현대상선 등 글로벌 선사들이 한진해운 정기노선에 대체선박을 투입하고 있으나, 현재까지 한진해운 환적물량의 부산항 재환원율은 크게 떨어지는 것으로 분석됨
- 이에 대한 정책적 대응 방안으로는 국적원양선사와 연근해 선사간 협력 강화로 한진해운 이탈 환적물량 재흡수, 3대 얼라이언스 재편에 따른 국내 환적물량 안정적 확보 전략 마련 필요
- 단기적으로 한진해운 법정관리로 상당부분 봉기된 글로벌 환적운송네트워크를 복원하여 이탈된 환적물량을 최대한 재흡수할 수 있도록 노력
 - 특히, 한진해운이 상당부분 독자적으로 유지한 환적물량에 대한 주요 운송경로의 물량을 재흡수시킬 수 있도록 국적선사&연근해 선사간 맞춤형 항로개설을 우선적으로 검토·지원할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것임
 - 또한, 현재 시행하고 있는 부산항 타부두환적 셔틀비용 지원은 나름대로 효과가 있을 것으로 보여지나, 추후 물동량 실적에 따라 내년 상반기까지 확대·연장하는 방안도 지속적으로 검토해야 할 것임

5) 선사별 점유비중, 전년대비 증가율, 총액 상한, 감면제 등 기존 인센티브 제도로는 저성장 시대에 효과 미미, 3대 얼라이언스 재편(17.4)이 이미 예고되어 있는 만큼 금년 내 대응방안을 마련하여 홍보를 강화할 필요가 있음

6) 부산항을 기항하는 선사를 대상으로 매년 실적을 고려하여 일정수준의 기본 환적목표량을 설정(기본요율 부과)하고, 초과 환적물량분에 대한 비용은 일정부분 또는 전액 국가가 부담할 수 있는 방안 강구가 필요, 이렇게 함으로써 기존 부산항 환적물량을 일정수준 유지할 수 있고, 추가 물동량 유입도 기대할 수 있을 것으로 사료됨

7) 그간 중국 진출 국적포워더의 경우 '근해선사→부산항→한진해운→북미(LA/LB)'를 통해 저가대비 우수한 서비스를 이용하고 있는 것으로 파악됨, 현재 한진해운 사태로 영업에 큰 지장이 있는 만큼 정부차원의 금융지원도 고려해 볼 필요가 있음

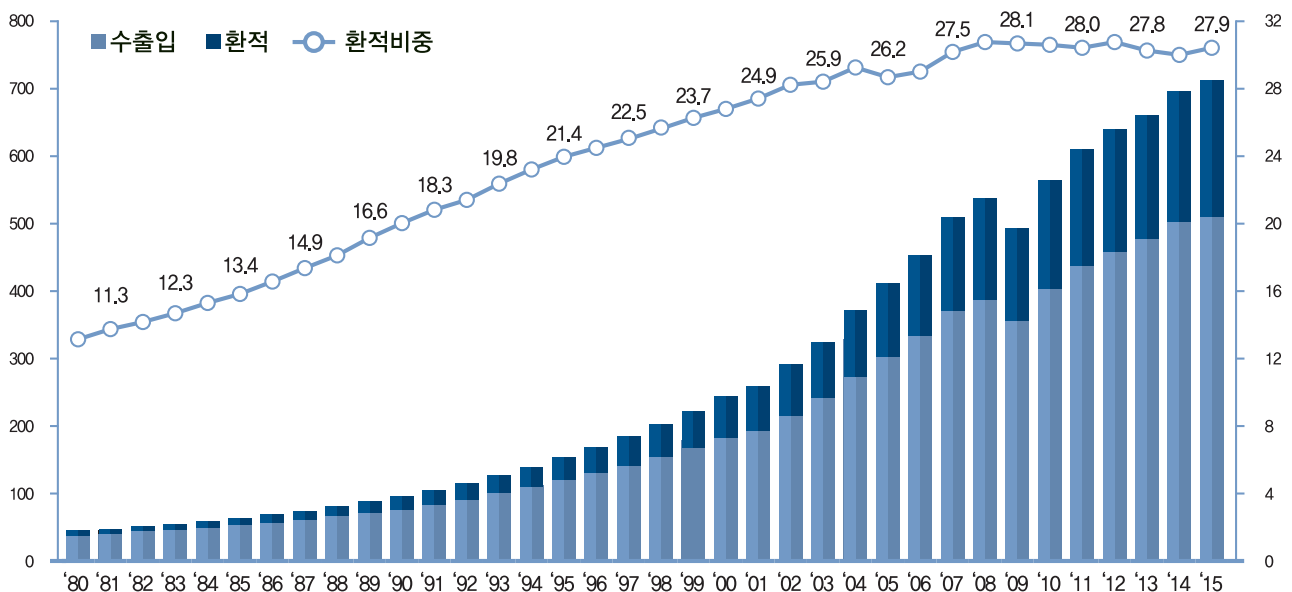
■ 중장기적으로 '17년 상반기에 출범이 예고되어 있는 3대 글로벌 얼라이언스 재편에 대비하여 부산항 환적선호도를 획기적으로 높일 수 있는 강력한 경쟁력 강화 전략 및 선제적 홍보 노력 필요

- 세계 항만물동량은 지난 30여년간 꾸준히 성장해 왔으며 특히, 선박대형화, 중국 고도성장에 힘입어 환적비중이 수출입에 비해 상대적으로 높은 성장세를 유지해 왔음
- 그러나, 향후 이러한 고도성장을 기대하기는 어려워 기존 부산항이 환적물동량을 유치하기 위해 추진해 왔던 각종 인센티브 제도로는 환적 유인 효과에 한계가 있을 것으로 보여임⁵⁾
- 따라서, 기존 인센티브 제도를 더욱 고도화하는 구상이 필요하며 이에는 (가칭) 환적하역 무제한 서비스, 환적중심 요율제 등을 적극 검토하여 3대 얼라이언스 재편시 글로벌 선사들의 국내 항만 기항을 적극 유도하는 전략을 마련하고 선제적으로 마케팅 · 홍보하는 노력을 강화해 나갈 필요가 있음⁶⁾
- 이렇게 함으로써 특정 선사 시장퇴출, 얼라이언스 재편 등의 해운시장 변동속에서도 국내 환적물량의 급격한 이탈 현상을 최소화 할 수 있고 또한, 적정수준의 고정물량 확보력 제고로 항만 및 부두운영사의 안정적 경영 여건을 조성하는데 도움일 될 것으로 생각함

■ 마지막으로 해외에 진출해 있는 국적포워더의 부산항 환적이용을 활성화시키는 방안도 함께 고려

- 이번 한진해운 사태로 중국에 진출한 국적포워더의 경우 '중국→미국' 간 운송에서 부산항 환적운송에 많은 어려움을 겪는 것으로 파악되어 상당부분의 물량이 이탈이 예상되는 만큼 정부차원의 대안루트 마련 · 홍보가 필요할 것으로 보임⁷⁾

표 10. 2016년 부산항 환적물동량실적 추이



자료 : Drewry, Container Forecaster 2015, KMI 재집계