


보도자료		 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE
배포일자	2022. 7. 19.(화) / 총 8매 (본문 3, 붙임5)	
배포부서	.기획조정본부 성과홍보실(☎051-797-4384, pr@kmi.re.kr)	
담당부서	.항만연구본부 항만정책·운영연구실 김찬호 실장(☎4673, chkim@kmi.re.kr)	
보도일시	즉시 보도 가능합니다.	

국적선사의 해외터미널 확보 지원 강화 필요

- 국적선사의 해외터미널 확보를 통한 공급망 위기에 적극 대응 -

한국해양수산개발원(원장 김종덕, 이하 KMI)은 국적선사의 해외터미널 확보를 통해 최근에 확산하고 있는 글로벌 공급망 위기에 대응해야 한다고 제기하였다. 이는 신정부 국정과제인 ‘세계를 선도하는 해상물류체계 구축’의 수송능력 제고와도 연관되어 있어 관심을 모은다.

지금의 세계 경제는 코로나 팬데믹과 러시아의 우크라이나 침공 등 연속된 위협으로 인해 스태그플레이션의 늪에 빠지고 있으며, 이로 인한 글로벌 공급망의 안정성 저하는 다시 세계 경제의 침체를 부추기는 설상가상의 상황 속에 있다. 공급망의 안정성 저하는 전 세계 무역의 80% 이상을 담당하는 해상운송 부분에 있어 그 영향이 눈에 띄게 나타나고 있다. 2020년 초 팬데믹 확산으로 인한 세계 컨테이너 물동량 감소는 선박의 임시결항횟수를 증가시켰으나, 2020년 후반 시작된 경기회복은 급격한 컨테이너 운송수요를 증가시켜 항만의 장치율과 선박의 항만 대기, 그리고 선박 운항시간의 증가를 야기해 정기선서비스의 생명과 같은 정시성을 하락시키는 등 공급망의 안정성을 저해하였다.

그러나 선사이자 동시에 터미널운영사인 일부 하이브리드형 선사는 자사의 터미널을 이용하여 항만 내 대기시간을 최소화시킴으로써 선박운영의 정시성을 확보함으로써 서비스의 안정성을 도모시키고 있다. 예로써, 주로 미서부 항만을 주로 이용하는 미국의 Matson사는 자사가 100% 소유한 LA/LB항의 SSA Matson 터미널을 이용하면서 항만내 대기일수를 ‘0’으로 유지하였으며, 대만의 Evergreen사도 LA/LB항의 Everport를 이용하면서 타 선사가 아시아-북미 항로에서 평균 47일의 운항시간을 가지는 동안 이의 36% 수준인 17일의

운항시간을 가져 팬데믹 이전 운항시간(2019년 평균 19일)보다 빠르게 선박을 운용하였다.

이들 하이브리드형 선사는 공급망 위기 상황에서 자사의 터미널을 이용함으로써 항만대기시간 단축은 물론 정시성 서비스의 신뢰성을 확보하고 있을 뿐만 아니라 터미널 운영이라는 비즈니스 다변화를 통해 수익을 창출하고 있다. 이러한 하이브리드형 선사에는 우리에게 익숙한 Maersk, Cosco, Evergreen, CMA CGM, NYK Line, K Line, Yang Ming 등이 있으며, 우리나라에는 HMM이 유일하다. 이들 하이브리드형 선사는 전 세계 122개국에 240개 터미널을 운영하고 있으며, 이들 터미널의 시설능력은 연간 4.7억TEU를 처리할 수 있다.

한편, 국적선사가 해외에 터미널을 확보함으로써 선박의 항만內 대기시간을 절감할 경우, 선박의 운항비용을 절감을 우선 기대할 수 있는데, 아시아-북미항로 기준 2021년 평균 47일(2019년 평균 19일)이 소요된 점과 동일 항로의 평균 선형인 9천TEU급 선박의 2021년 평균 용선비용(69,992달러/1일)을 감안할 경우, 1척당 연간 1,882.4만 달러(연간 9.6회=365일÷(19일*왕복)적용)의 용선비용 절감 효과를 기대할 수 있다. 이는 단순히 선박의 운영비용 절감이 아니라 정시성 확보를 통한 선사의 신뢰성 확보와 더불어 공급망 위기에 대응한 국가 경제의 강건성 확보에도 기여한다고 할 수 있다.

그러나 국적선사가 해외터미널을 확보하기에는 많은 어려움이 따른다. 즉 터미널 확보를 통해 단기에 안정적인 물동량과 수익을 확보하고자 하는 투자자 입장과는 반대로 터미널운영사업은 높은 투자비 대비 장기간에 걸쳐 물동량 확보를 위해 노력해야 한다는 투자 리스크가 존재하기 때문이다. 그렇기 때문에 국적선사가 해외터미널 확보를 통해 수익성을 확보하고 나아가 국가차원에서 공급망 위기에 취약한 국가경제의 강건성을 확보하기 위해서는 선사가 투자 리스크를 회피할 수 있도록 정책적으로 지원체계를 강화해 나갈 필요가 있다고 KMI는 강조하였다.

이에 KMI는 터미널을 새롭게 개발하는 그린필드 사업뿐만 아니라 기존 시설을 인수하거나 합작하는 브라운필드 사업 등 투자방식의 다양화, 해외터미널 확보를 위한 정책펀드 조성 및 전문운영기관 운영, 다양한 사업발굴과 투자리스크 최소화를 위한 다자개발은행과의 협력네트워크 구축 등

다양한 방향에서의 정책적 지원체계 마련을 제시하였다.

끝으로 KMI의 김종덕 원장은 세계 사회·경제의 복잡성과 변동성 증가로 인한 글로벌 공급망의 안정성 약화는 수출입의존도가 높은 우리경제의 취약성을 의미하며, 이에 대응한 공급망 안정성 강화를 위한 국적선사의 해외터미널 확보는 단순히 선박운영비용의 절감 및 선사의 수익 창출을 넘어 글로벌 위기상황에 노출된 우리경제의 취약성을 극복하고 나아가 강건성을 도모하기 위한 국가적인 장기프로젝트로 추진해 나가야 할 것이라고 제안하였다.

※ 참조

- <붙임1> 세계 컨테이너 물동량 추이
- <붙임2> 임시 결항횟수 추이
- <붙임3> '컨'운송수요 증가
- <붙임4> 항만 장치율 상승
- <붙임5> 컨테이너선 대기 추이
- <붙임6> 아시아-북미항로 컨테이너선 평균운항시간
- <붙임7> 컨테이너선 정시성 추이
- <붙임8> 선사별 LA/LB항 대기척수 및 대기일수
- <붙임9> GTO의 세계 컨테이너 항만물동량 시장의 점유율 변화('19~'20)
- <붙임10> 해외항만개발협력사업 추진 현황

<붙임1> 세계 컨테이너 물동량 추이

(단위: 천TEU)

구분	2018	2019	2020	2021	'18-'19	'19-'20	'20-'21
총 화물량	156,567	158,508	156,554	171,051	1.2	-1.2	9.3
어류 및 육류	5,546	5,751	5,867	6,100	3.7	2.0	4.0
음료 및 오일	4,113	4,229	4,134	4,449	2.8	-2.3	7.6
화공품 및 관련제품	31,991	32,717	32,355	34,921	2.3	-1.1	7.9
컴퓨터 및 전자기기	3,713	3,700	3,689	3,979	-0.3	-0.3	7.9
에너지 및 광물	4,894	5,077	5,130	5,484	3.7	1.1	6.9
유리 및 비철금속	6,780	6,561	6,142	6,931	-3.2	-6.4	12.8
기계 및 전기설비	17,479	17,407	17,204	19,734	-0.4	-1.2	14.7
금속 및 제품	13,035	12,807	12,115	13,523	-1.7	-5.4	11.6
기타	13,964	14,617	15,083	17,170	4.7	3.2	13.8
섬유 및 의류	11,910	12,091	11,614	12,380	1.5	-3.9	6.6
운송장비 및 부품	7,404	7,347	6,381	7,809	-0.8	-13.2	22.4
양곡 및 과일	19,508	19,967	20,570	21,575	2.4	3.0	4.9
목재 및 관련제품	16,229	16,236	16,270	16,995	0.0	0.2	4.5

자료: IHS(<https://ihsmarkit.com/>)

<붙임2> 임시 결항횟수 추이



자료: 클락슨(<https://www.clarksons.com/>)

<붙임3> '컨'운송수요 증가

(단위: TEU)

항로	2020.5	2021.5	변동률(%)
아시아-유럽	339,870	423,475	24.6
아시아-북미	396,493	568,820	43.5

자료: Alphaliner(<https://public.alphaliner.com/>)

<붙임4> 항만 장치율 상승

□ 장치율은 약 60~80% 대 수준으로 추측되나, 터미널별 차이가 있음

* 팬데믹 이전 평시 장치율 : 약 60~70%대

○ 적체가 심했던 '21.2.17일, APMT(POLA) 장치율 86%, TTI(POLB) 장치율 84%

□ 최근 POLA/LB 하역 적체 상황 개선으로 장치율은 안정화 되고 있는 것으로 보임

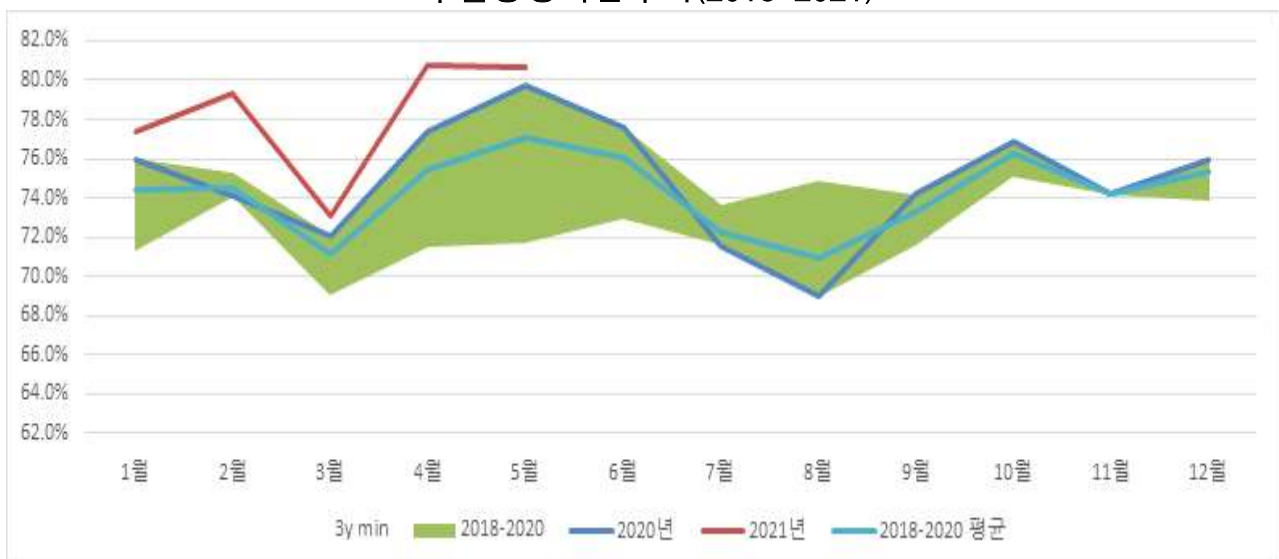
○ 수입 '컨' 평균 처리 일수 : 4.1일('21.2월) → 3.75일(3월)

○ 5일 이상 터미널 체류 화물 비율 : 27.4%('21.1월) → 18.4%(2월) → 14.4%(3월)

☞ 6.8(화) 기준 장치율은 "A"社(POLB) 64%, "B"社(POLA)는 약 75% 수준임

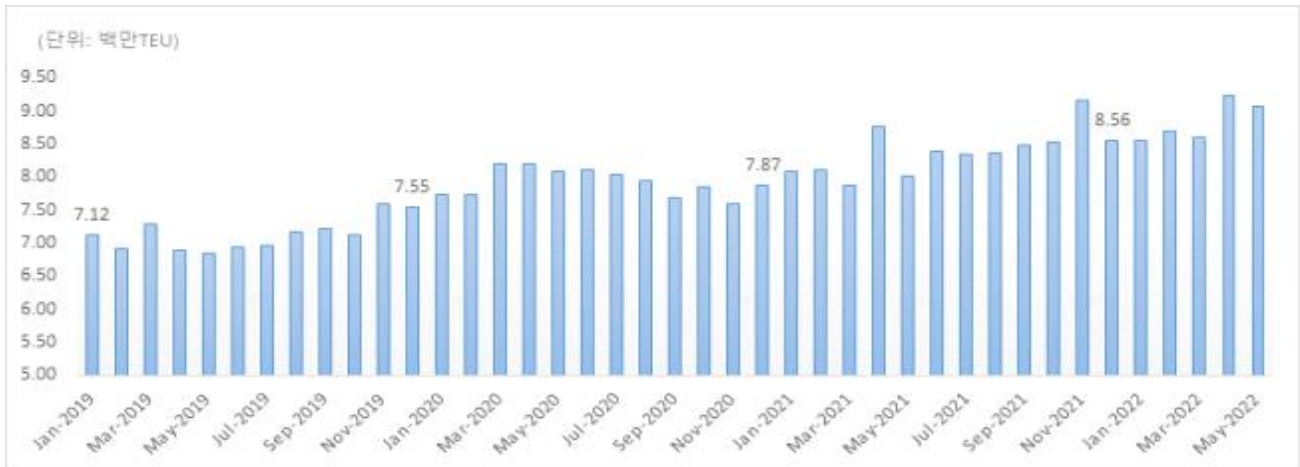
자료: BPA 미주대표부

<부산항장치율 추이(2018~2021)>



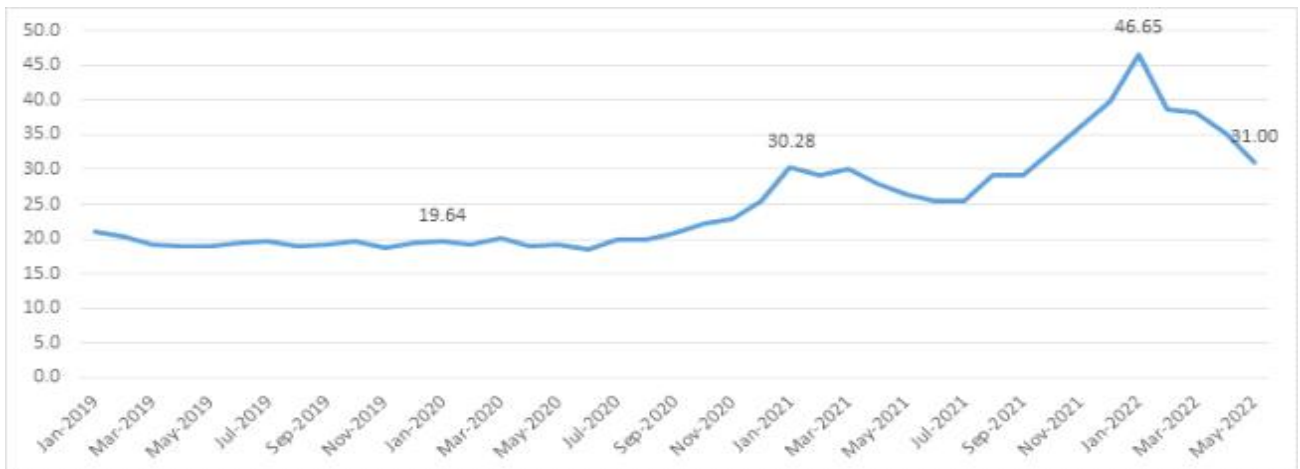
자료: BPA

<붙임5> 컨테이너선 대기 추이



자료: 클락슨(<https://www.clarksons.com/>)

<붙임6> 아시아-북미항로 컨테이너선 평균운항시간



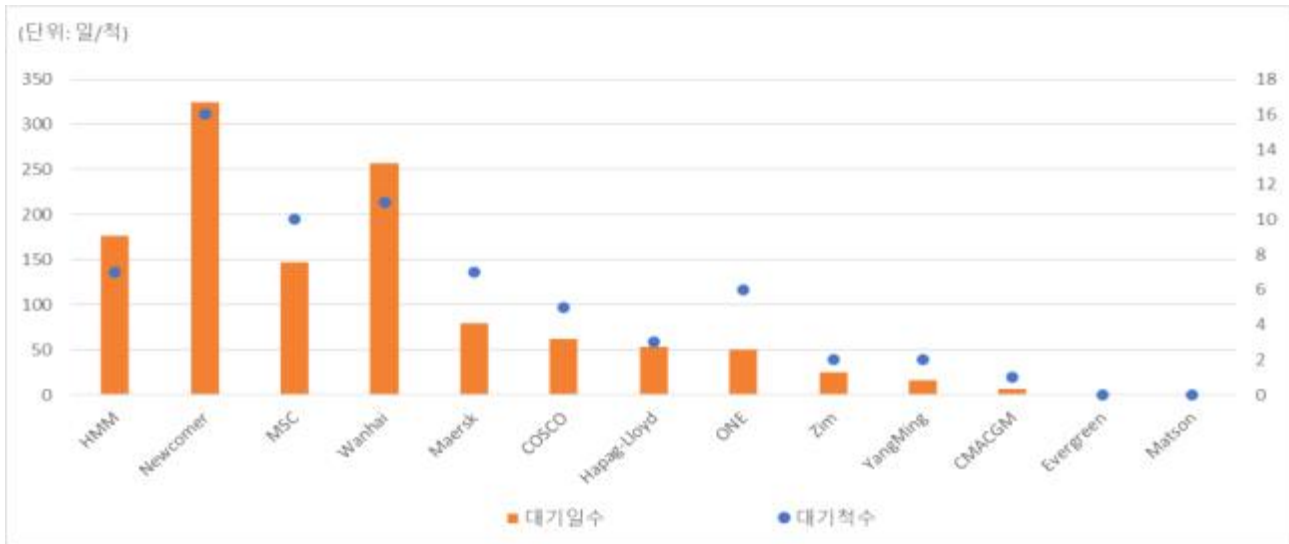
자료: 클락슨(<https://www.clarksons.com/>)

<붙임7> 컨테이너선 정시성 추이



자료: Sea-Intelligence(<https://www.sea-intelligence.com/>)

<붙임8> 선사별 LA/LB항 대기척수 및 대기일수



자료: Alphaliner(<https://public.alphaliner.com/>)

<붙임9> GTO의 세계 컨테이너 항만물동량 시장의 점유율 변화('19~'20)

			2020			2019			Growth/ decline (mteu)	Growth/ decline (%)
			T'put (mteu)	Share (%)	T'put including "indirect influence" # (mteu)	T'put (mteu)	Share (%)	T'put including "indirect influence" # (mteu)		
Ranking	2020	2019	Operator							
1	1		China Cosco Shipping	104.4	13.2%	180.8	109.8	13.7%	-5.4	-4.9%
2	2		PSA International	86.6	10.9%	167.3	84.8	10.6%	1.8	2.1%
3	3		APM Terminals	83.7	10.6%	85.4	84.2	10.5%	-0.4	-0.5%
4	4		Hutchison Ports	80.6	10.2%		82.6	10.3%	-2.0	-2.4%
5	5		DP World	69.5	8.8%		69.4	8.7%	0.1	0.1%
6	6		Terminal Investment Limited (TIL)	55.3	7.0%		50.8	6.3%	4.5	8.9%
7	7		China Merchants Ports	34.3	4.3%	130.3	35.6	4.4%	-1.3	-3.7%
8	8		CMA CGM	25.9	3.3%		26.1	3.3%	-0.3	-1.1%
9	9		SSA Marine	12.2	1.5%		13.0	1.6%	-0.8	-6.2%
10	10		ICTSI	11.8	1.5%		11.8	1.5%	-0.0	-0.2%
11	11		Eurogate	10.4	1.3%		11.7	1.5%	-1.3	-11.3%
12	12		Evergreen	9.7	1.2%		10.1	1.3%	-0.4	-3.6%
13	13		HMM	9.5	1.2%		9.5	1.2%	-0.0	-0.2%
14	15		MOL	8.4	1.1%		7.8	1.0%	0.7	8.4%
15	14		NYK	7.8	1.0%		8.2	1.0%	-0.5	-5.6%
16	16		HHLA	6.9	0.9%		7.7	1.0%	-0.8	-10.6%
17	17		Yildirim/Yilport	5.9	0.7%	31.7	6.1	0.8%	-0.3	-4.4%
18	18		Bolloré	5.5	0.7%		6.0	0.7%	-0.4	-7.1%
19	19		Yang Ming	4.1	0.5%		4.3	0.5%	-0.3	-6.0%
20	21		K Line	3.0	0.4%		3.1	0.4%	-0.1	-3.1%
21	20		SAAM Puertos	2.8	0.3%		3.1	0.4%	-0.4	-12.5%
Global/international operators total			638.2	80.5%		645.8	80.5%		-7.6	-1.2%

자료 : Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, 21.12.

<붙임10> 해외항만개발협력사업 추진 현황

○ '09~'22년 6월 기준, 총 35개국 대상 45개 사업 중 43개 사업 완료

분류	협력 국가
아시아(10)	투르크메니스탄, 필리핀, 캄보디아, 미얀마, 스리랑카, 인도, 방글라데시, 베트남, 인도네시아, 라오스, ASEAN, MRC
중동(1)	이란
아프리카(8)	DR콩고, 카메룬, 가나, 알제리, 적도기니, 리비아, 이집트, 탄자니아, 마다가스카르, 세네갈
유럽(2)	러시아, 루마니아
중남미(7)	온두라스, 우루과이, 페루, 과테말라, 콜롬비아, 엘살바도르, 니카라과
오세아니아(4)	피지, 바누아투, 파푸아뉴기니, 투발루

자료 : 해외항만개발협력지원센터