



해운 · 항만

한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)

(137-851) 서울특별시 서초구 방배3동 1027-4 Tel. 02) 2105-2740 / Fax. 02) 2105-2759

목 차 : 지구촌 이슈 / 주요뉴스와 분석 / 간추린 지구촌 소식



지구촌 이슈

EU의 해운동맹 폐지와 향후 쟁점

■ 2008년 10월부터 해운동맹 금지

- 2008년 10월부터 유럽 지역에서 활동하고 있는 정기선 해운동맹(liner conference)의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위가 금지될 예정임
 - 이는 유럽연합 경쟁이사회(Competitiveness Council)가 9월 25일 그 동안 정기선사의 경쟁법 면제를 인정하던 이사회 규칙(4056/86)을 폐지하는데 동의했기 때문임
 - 이 결정에 따라 150여년 이상 지속됐던 정기선 해운동맹 체제가 유럽지역에서 사라지게 되는 한편, 2008년 10월 이후로 이 지역을 운항하는 선사들은 EU 경쟁법의 적용을 받게 됨
- 이런 경쟁이사회의 결정은 2003년 3월부터 시작된 유럽집행위원회(European Commission)의 지속적인 노력에 따른 것임

■ 대안 체제 논의가 앞으로의 쟁점

- EC가 정기선 해운동맹에 대해 경쟁법을 적용하기로 함에 따라 앞으로의 쟁점은 이를 대체하는 대안체제가 무엇인지에 초점이 맞추어질 것으로 예상됨
 - 이는 2008년 10월 이후로는 정기선들이 그 동안 누려왔던 해운동맹의 일체 행위

가 금지될 뿐만 아니라

- 유럽연합 정기선사협의회(ELAA)가 실질적으로 정기선 해운동맹에 대한 EU 경쟁법 적용 면제를 포기하고, 새로운 대안체제를 제시했기 때문임
- ELAA는 그 동안 3차례에 걸쳐 대안체제에 대한 보고서를 발간했는데, EC의 검토 과정에서 단계적으로 수정된 내용을 발표한 것임
 - ELAA의 최초보고서는 EC에서 논의보고서가 나온 이후 2004년 8월 6일 발간되었으나 개념적이고, 포괄적인 수준에 그쳤음
 - 그 이후 2005년 3월 10일 ELAA는 구체적으로 대안체제를 제시했으며, 2006년 6월 16일 EC가 기존에 제시된 대안체제의 내용이 여전히 비경쟁적 요소가 있다는 입장을 견지함에 따라 수정된 보고서를 발간했음

■ 2008년 8월 전에 가이드라인 마련

- EC는 ELAA가 제시한 대안체제를 전적으로 반대하지 않고 있으며, 구체적인 검토 과정을 거쳐 ELAA의 내용을 포함하여 새로운 체제에 대한 안을 마련하자는 구상 계획임
 - EC는 2008년 10월 이전까지 유예기간을 설정하고, 이사회 규칙(4056/86) 폐지에 따른 충격을 완화하기 위해 '경쟁법 적용을 위한 가이드라인'(Guideline)을 마련할 계획임
 - 또한 가까운 시기에 EC는 가이드라인 마련을 위한 중간단계로서 해운동맹체제의 폐지 이후에 새로이 도입될 체제에 대한 구체적인 제안서(Issues paper)를 발간할 계획임
- 한편, 화주들은 ELAA의 대안체제의 내용도 반대하고 있으며, 따라서 ELAA가 제시한 대안체제 내용 가운데 EC가 이를 어느 정도 수용할 것인지에 따라 그 파장의 정도가 달라질 것으로 예상됨
 - 이는 이 대안체제의 내용에 따라 앞으로 유럽지역 해운시장에서 새로운 선사들의 운신의 폭이 달라질 것으로 예상되기 때문임

■ 유럽지역 운항하는 선사에만 영향

- EC가 정기선 해운동맹에 대해 경쟁법을 적용하는 범위는 선사의 국적에 상관없이

유럽지역을 운항하는 선사들에 국한될 것으로 판단됨

- 따라서 유럽항로가 아닌 다른 지역을 운항하는 선사들에게는 영향을 미치지 않으며, 유럽 선사라도 유럽지역을 운항하지 않는 경우는 적용이 되지 않음
 - 예를 들어, 2008년 10월부터는 해운동맹으로 볼 수 있는 TACA(Trans-Atlantic Conference Agreement)¹⁾의 머스크 라인(Maersk Line) 등 회원사들은 북대서양/유럽 항로에서는 운임설정 및 선복량 조절 행위를 공동으로 할 수 없음
 - 그러나 이 선사들이 태평양항로를 운항하는 경우에는 이 같은 행위가 그대로 용인됨
- 다만, 이 같은 유럽지역에 대한 EU 경쟁법의 적용으로 이에 따른 국가간 법률 적용상의 충돌은 없는지가 문제됨
- 즉, 유럽지역을 운항하는 선사가 해운동맹의 행위를 인정하는 국가에 기항하는 경우에 EU의 경쟁법이 적용되는가 하는 것인데, 이에 대해 EC는 법적 충돌의 문제는 발생하지 않는다고 보고 있음
 - 즉, 한 국가가 적극적으로 선사의 해운동맹 가입을 의무화하지 않는 한 EU 경쟁법이 적극적으로 적용된다는 것임
- 결국, 현재로서는 해운동맹의 가입을 의무화하는 국가는 없으며, 향후에도 이 같은 국가는 없을 것으로 예상되므로 여타 국가의 규정 내용과 관계없이 유럽지역을 운항하는 선사들은 모두 EU 경쟁법을 따라야 할 것으로 보임

■ 다양한 정기선 시장의 변화 초래

- EC의 이러한 결정은 정기선사들 간의 경쟁을 촉진할 것으로 예상됨
- 이에 대해서는 다양한 의견이 나오고 있는데, 특히 과점화가 두드러지고 있는 상황 하에서 EC의 조치에 따라 대형 선사들의 과점화가 더욱 심화될 것이라는 지적이 있음
 - 또한 치열한 경쟁에서 선사들은 경쟁법에서 인정하는 범위인 전략적 협력을 더욱 강화할 것이라는 의견이 나오고 있음
 - 이에 따라 중대형 선사간의 문제, 과점화 성향, 전략적 제휴의 확산 등 다양한 시장의 변화가 혼재할 것으로 예상됨

1) EC는 conference, agreement, association 등 명칭에 상관없이 공동운임설정 및 선복조절을 하는 모든 경위를 해운동맹으로 보고 있음

- 특히, 시장의 변화뿐만 아니라 각국으로부터 검토가 본격적으로 진행될 것으로 보이므로 우리나라의 경우에도 EC의 검토 과정과 각국의 추이를 보아 적절한 대응에 나서야 할 것으로 보임

<김태일, ktizorro@kmi.re.kr>



주요 뉴스와 분석

■ 주요국, 북한 관련 컨 화물 검색강화 예상

- 물류보안제도가 국제적으로 강화되는 가운데, 최근 북한이 핵 실험을 강행함에 따라 향후 우리나라를 포함한 중국 등에서 미국으로 수출되는 컨테이너 화물에 대한 보안검색이 크게 강화될 것으로 보임
 - 미국은 우리나라와 2003년에 컨테이너 보안협정(CSI)을 체결하고, 부산항에 세관 직원을 파견하여 미국 수출화물에 대한 검색업무를 수행하고 있는데,
 - 주로 개성공단에서 생산되는 제품과 북한에서 중국 등을 거쳐 미국으로 수출되는 화물이 검색 대상이 될 것으로 판단됨
- 유엔은 최근 대북 제재 결의안에서 북한을 오가는 화물에 대해 검색하는 방안은 포함하지 않았으나
 - 이 같은 결의안과 관계없이 미국과 일부 국가는 앞으로 북한 관련 화물을 운송하는 것으로 의심되는 컨테이너에 대한 검색을 강화할 것이 분명함
- 이 같은 상황을 고려해 정부는 자체적으로 항만의 물류보안 기준을 강화해 수출화물에 대한 검색 비율을 높이고, 우리나라 수출화물이 안전하다는 확신을 심어줄 필요가 있음
 - 이와 함께 북핵 파장이 앞으로 상당 기간 지속될 것으로 보이므로 우리나라의 물류보안 수준을 국제기준으로 끌어올리는 적극적인 노력이 있어야 할 것으로 보임
 - 국제적인 컨테이너 물류허브로 성장한 싱가포르와 홍콩 항만은 이미 수출되는 컨테이너 화물에 대해 100% 검색한다는 방침을 정하고, 필요한 준비를 서두르고 있는 점을 눈 여겨 볼 필요가 있음
- 한편, 선사 또한 의심되는 화물에 대해서는 선별적으로 적재하거나 운송을 거절하는 등 자구책을 마련, 외국 항만에서 정밀검사를 받은 일이 없도록 할 필요가 있음

<최재선, jschoi@kmi.re.kr>

■ TSA, 내년 컨테이너 운임 15% 인상 추진

- 태평양항로 안정화협정(TSA) 회원사들이 최근 선복과잉 우려가 높아짐에도 불구하고, 내년에 있을 운임협상에서 가격을 15% 인상기로 하였음
 - 이에 따라 TSA는 내년 운임협상에서 아시아/미 서안 항로 운임은 FEU당 300달러, 내륙운임은 650달러, 미 동안까지 이어지는 올 워터서비스는 500달러를 인상할 방침인 것으로 알려졌다
 - 이 같은 결정은 금년 들어 연료유가와 내륙운임의 상승, 그리고 선박투자비용의 상승 등으로 비용이 올라 이를 선사들이 보전하기 위한 것으로 지난 달 TSA가 발표한 비용보전계획(cost-recovery program)에 나타나 있음
- 특히, 선사들은 내륙운임의 경우 1990년대 10년 장기 계약을 Union Pacific, BNSF 등 주요 철도회사들과 체결한 바 있는데,
 - 이 계약 당시 시장상황과 현재와는 매우 다르다는 점을 지적하고, 현재는 25~35%의 운임이 상승한 상황이라고 언급하고 있음
 - 이와 함께 선사들은 트럭운전수의 부족과 연료유가 상승으로 트럭킹 비용도 상승되었다고 지적하고 있음
- 한편, 화주들은 이 같은 결정이 선복의 수급에 따른 시장 원리에 맞지 않는 것이라고 하면서 반대하고 있음
 - 이들은 지난해에도 미 서안의 항만적체가 발생하지 않았을 뿐 아니라 대형선이 투입됨으로써 선사들의 단위당 원가가 그 만큼 절감되었다는 점을 강조하고 있음
- 선사들의 경우 수송물동량은 증가했으나 단위 수송량에 대한 수입은 줄어 실질적으로 재무상태는 악화되는 상황임
 - 특히, 선복이 상당히 늘어나는 상황에서 화주들의 경우 내년 운임협상에서 서두를 필요가 없다는 관측이 나오고 있음
 - 이에 따라 내년 태평양 항로의 경우 운임협상 만료일인 5월 1일까지 운임협상이 지연될 것으로 보이며,
 - 그 결과 선사들은 늘어나는 비용 회수를 위한 운임협상에서 그다지 유리한 위치를 점하기가 상당히 어려울 것으로 예상됨

<김태일, ktizorro@kmi.re.kr>

■ 저가 항공 화물, 해상운송 이용 늘어난다

- 항공화물 운송료가 지속적으로 증가함에 따라 일부 화주들이 상대적으로 저렴한 해상운송을 선택하고 있음
 - 전통적으로 항공운송 방법을 이용하던 칠레산 연어 수출업자들은 1년 전부터 항공 운송료가 큰 폭으로 증가하면서 냉동 컨테이너를 이용한 해상운송을 확대하고 있는 추세임
 - 특히 최근 들어 항공화물 기본 운임 이외에 할증료가 급증하면서 운송시간에 민감한 화물을 수출하는 전형적인 항공운송 의존 화주들도 대체 수송 방법을 찾기에 나섰음
- 항공화물 수송 사업부문 세계 1위인 대한항공(Korea Air Line)의 국내 항공화물량이 감소하고 있는데, 이는 국내 휴대폰 및 평면 TV 제조업체들이 운송비용을 절감하기 위해 선박을 이용한 해상수송을 늘리고 있기 때문인 것으로 풀이됨
 - 휴대폰의 경우 과거에는 90% 이상이 항공기를 이용하여 수송되었으나 최근 들어 그 비중이 70%로 줄어들었으며,
 - 평면 TV의 경우에도 아시아 지역 제조업체들이 생산량을 2배 이상 확대하면서 제품가격이 40~50% 정도 하락함에 따라 높은 항공수송 비용이 큰 부담으로 작용하기 시작했음
- 또한 항공화물 운송 시장의 변화에 따라 항공과 해상을 연계한 다양한 형태의 대체 운송 방법이 나타나고 있음
 - 독일에서는 아시아발 수출 물량을 선박을 이용하여 수에즈 운하까지 해상수송한 후 항공기로 연계 운송하여 수송기간과 항공 운송료를 동시에 절감할 수 있는 방안이 검토되고 있으며,
 - 북중국에서 생산된 제품을 한국으로 해상 운송한 후 다시 항공기로 전 세계에 공급하는 외국계 전자제품 생산업체도 있는 것으로 알려졌다
 - 제품 특성상 운송시간이 매우 중요하여 반드시 항공기를 이용하여야 하는 화주들은 앞으로도 계속해서 항공 수송에 의존하겠지만, 일부 화주들의 경우 저가의 제품들에 대해 운송비용을 줄일 목적으로 해상운송 방법을 검토하고 있는 것으로 전해짐
- 이러한 해상운송 방법이 다양하게 검토되고 있는 이유로 선사의 보다 안정된 운송

시간(sailing times), 이용 가능 선박 증대, 온도 및 습도 등을 조절하는 특별 장비와 컨테이너의 활용 증가로 전자제품 해상 운송 서비스가 확대됐기 때문임

- 미국의 보잉(Boeing)사는 향후 20년간 전 세계 항공화물 시장의 물동량이 3배 이상 증가하고 매년 평균 6.1%씩 성장할 것으로 예상하고 있음
- 하지만 저가의 휴대폰과 같은 제품들에 대해 선박 이용이 증대됨에 따라 이러한 운송 시장 환경 변화에 주목할 필요가 있음
- 한편, 컨테이너를 이용한 수송은 항공운송보다 보안 및 절도에 취약하기 때문에 잠금장치와 화물 추적 등에 특별한 주의가 요구되고 있음

<최영석, yschoe@kmi.re.kr>



간추린 지구촌 소식

■ 중국, 일·컨테이너 선 운임시장 단속

- 중국 교통부는 9월 30일 중·일 정기선 운송시장 질서를 규범화하는 내용을 발표하고, 10월 15일까지 관련 운영자들로 하여금 운영현황을 보고토록 했음
- 이 같은 조치는 최근 중·일 컨테이너 정기선사간 과격한 가격경쟁으로 '제로운임', '적자운임' 현상이 나타나고 있는데 따른 것인데, 앞으로 다른 근해 정기선 운송시장으로 확대될 것으로 보임

■ 중국, 항만 보안료 징수 서로 제각각

- 중국 교통부가 지난 6월 1일부터 항만보안료를 징수한다고 발표하였으나, 3개월이 지난 현재 다롄, 톈진, 친황도우, 잉커우, 심천 등 일부 항만만이 징수를 시작하였고, 나머지 항만들은 관망하고 있는 것으로 나타났음
- 이러한 항만보안료 징수의 난항은 항만 간의 경쟁격화와 항만운영기업의 경영이념 및 항만산업 내 유기적인 협력부족 등에 기인된 것으로 풀이됨
- 한편, 2005년 중국의 화물처리량이 48.5억 톤, 컨테이너 처리량 7,564만 TEU인 점을 고려할 때 징수할 수 있는 항만보안료는 약 12억 위안에 달할 것으로 추정됨

■ 양산 심수 항, 올해 300만 TEU 처리

- 지난해 12월 개장된 상하이 양산 심수항의 컨테이너 처리량이 9월말 현재 215만 TEU에 달하였으며, 이러한 추세라면 연초 확정된 연간 목표처리량 300만 TEU를 무난하게 달성할 것으로 보임
- 또한 올해 안에 양산항 2기(200만 TEU) 터미널이 준공될 예정인데, 양산항을 포함해 2006년 상하이항의 전체 컨테이너 처리량은 2,100만 TEU, 화물처리량은 5억 톤에 달할 것으로 전망됨

■ 상반기 중국 물류비 2,000억 불 초과

- 2006년 상반기 중국의 전체 물류비용이 에너지 가격 상승 등에 따라 전년 동기대비 14.7% 늘어난 1억 6,786억 위안(약 2,152억 달러)에 달했음
- 물류비용의 구성을 보면 운송비용이 9,329억 위안(약 1,196억 달러)으로 전년 동기대비 12.9% 증가했으며, 보관비용은 전년 동기대비 18.6% 늘어난 5,314억 위안(약 681억 달러)으로 전체의 31.7%를 차지했음

■ 청두, 서부지역 최대 내륙항 건설추진

- 최근 청두에서 개최된 제1회 청두 국제컨테이너 물류발전 포럼에서 대지면적 100헥타르, 총투자액 15억 위안(한화 약 1,845억)에 달하는 청두 철도컨테이너 처리센터(鐵路集裝箱中心) 1기 공사 착공계획이 발표됐음
- 이 센터는 전국에 설치되는 18개 철도 컨테이너처리 센터의 하나로 설치되는데 1기(2008년 상반기 준공예정, 공사기간 18개월) 공사가 완료될 경우 컨테이너처리량은 100만 TEU에 달하게 됨

■ 중국, PSA 텐진 항만 투자 계획 승인

- 중국 정부는 싱가포르 항만청(PSA)이 추진해왔던 텐진 항만 제3단계 컨테이너 터미널 확장계획에 대한 투자계획을 승인했음
- 이번 제3단계 확장계획은 6개의 새로운 선석 건설을 주요 골자로 하는데, 이는 현재 건설되고 있는 4개의 선석과 더불어 컨테이너 물동량 증가추세에 대응하기 위한 텐진 항만당국의 5개년 터미널 확장 전략의 하나로 추진된 것임
- 이 터미널은 수심 16m로 1만 TEU급 컨테이너선 기항이 가능한 것으로 알려졌으며, 2009년에 모두 6개 선석이 들어서게 되면, 연간 280만 TEU를 처리할 수 있음

■ 파나마 운하 확장 계획, 찬성 확실시

- 최근 발표된 여론조사 결과 오는 22일 실시되는 국민투표에서 파나마 운하 확장계획이 승인될 가능성이 매우 큰 것으로 나타났음

- CID - 갤럽이 실시한 여론조사에 따르면, 운하 확장에 찬성하는 국민이 지난 5월의 56%에서 최근에는 69%까지 높아질 것으로 조사됐으며, 반대 비율도 20%에서 12%로 낮아졌음

■ TACA, 11월부터 유류할증료 인하한다

- 대서양 항로 안정화 협정(Trans-Atlantic Conference Agreement : TACA) 소속 선사들은 11월 15일까지 유류할증료(BAF)를 인하하기로 결정했음
- 이에 따라 미 대서양 항로에 적용되는 유류할증료는 TEU당 467달러에서 395달러로, 미 태평양 항로는 TEU당 700달러에서 593달러로 인하됨

■ 머스크 물류, 컨테이너로 자동차 운송

- 머스크 로지스틱스가 트란스 랙(Trans-Rak)에서 제조된 특수 컨테이너를 이용해 영국에서 생산되는 자동차를 대서양을 거쳐 미국으로 운송하는 사업에 착수했음
- 이 회사는 40피트 하이 큐빅 컨테이너 안에 트란스 랙이라는 자동차 고정 시스템을 설치한 뒤 로터스 엘리스에서 제작한 자동차를 5대 적재해 펠릭스토우 항에서 찰스톤까지 운송하고 있음
- 회사 관계자는 이 같은 운송 시스템을 이용할 경우 자동차를 운송할 때 파손될 가능성이 거의 없고, 컨테이너에서 자동차를 내리는 시간도 25분밖에 걸리지 않아 매우 효율적이라고 밝혔음

■ 미 버지니아 항, 사비 전자 태그 설치

- 미국의 버지니아 항만 당국이 사비 네트워크(Savi Networks)이 제작한 전자 태그(RFID) 인식 시스템을 운영하고 있는 컨테이너 터미널에 올 가을 안에 모두 설치할 계획임
- 항만 당국은 이 사업을 추진하기 위해 지난 8월 22일 사비사와 계약을 체결했는데, 이 같은 사비 시스템은 국제표준과 호환이 가능한 것으로 알려졌다
- 사비 네트워크는 군수업체인 록히드 마틴의 자회사로 이 회사가 개발한 전자 태그 인식시스템은 홍콩과 로테르담, 펠릭스토우 등에도 설치됐음