

2022

글로벌 해운·물류 동향

GLOBAL SHIPPING · LOGISTICS ISSUES

2022년 4월 1보



QR코드 스캔 후, '부산항만공사 통계' 카카오톡 채널 추가를 통해 글로벌 해운·물류 동향 소식을 손쉽게 받아보실 수 있습니다.

1.

해운개혁을 향한 미국의 입법 드라이브

1-1. 미 해운개혁법 하원 통과	1
1-2. OSRA 2021(하원법)	1
1-3. 이례적인 백악관 브리핑	2
1-4. FMC, Detention & Demurrage 관련 제도 개선 추진	3
1-5. 해운계를 겨냥한 바이든 국정연설(State of the Union)요지	4
1-6. 미 상원소위 선사상대 공개질의	5
1-7. 상원 청문회 현장	6
1-8. World Shipping Council의 반박	7
1-9. 개혁드라이브에 대한 반응	8

2.

Container 공급과 운영

2-1. 선사들의 컨테이너 운영 방식의 변화	9
2-2. Evergreen, SIPG와 컨테이너 배송 센터 합작법인 참여	10

3.

방역, S&P, 선원

3-1. 중국의 Lockdown 강화로 혼란 가중	11
3-2. 15년 넘은 중고선의 기록적인 매각가격	12
3-3. 필리핀 선원의 자격에 대한 우려	13

4.

조선과 선대 확장

4-1. 1분기 발주 재개	14
4-2. 선대 확장에 나선 Wan Hai와 ONE	14
4-3. 그리스 선복량 기록갱신	15

글로벌 해운·물류 동향

- > 탈 탄소화는 상품가격의 상승을 초래할 것임을 기정사실로 보고 타지역에 비해 상대적으로 탈 탄소화에 앞장서고 있는 유럽연합을 상대로 해운계가 우려를 표명했다. 유럽선주단체가 해운 경쟁의 국제성이라는 특성에 비춰볼 때 공정한 경쟁기반의 중요성을 강조하며 EU가 추진 중인 Fit for 55 legislative package가 글로벌 선주들에 비해 유럽선주들에게 불리한 원가부담을 주지 않도록 해줄 것을 촉구하며 유럽연합이 무역 관련 정책을 논의함에 있어 해운을 협상의 한 도구로 끼워 넣어서는 안된다고 정치권을 향해 경계를 표했다.
- > 중국항의 혼잡과 Covid와 관련된 지연 탓으로 2021년 4분기부터 나타나기 시작한 물량의 둔화세가 1월 이후까지 이어지고 있는 것과는 대조적으로 운임지수에는 큰 변화가 없었다. 그러나 3월 들어 중국의 Lockdown, 우크라이나 사태가 겹치면서 Spot rate가 올해 들어 연속 10주 완만한 하락세를 보이고 있는 가운데 작년 12월 정점을 찍었던 컨테이너선의 용선료도 하락하고 있다. 전체 물동량에는 계절적 요인(seasonal factors)을 제외하면 특별한 둔화 현상은 없어 보지만 도처에서 발생하고 있는 선박의 대기과 그로 인한 불용화 선박량의 영향으로 운임 하락세에 제동을 걸고 있는 것으로 보인다(Alpha Linerlytica Mar. 21, 2022)
- > 우크라이나 침공에 대한 국제적 제재의 영향으로 러시아산 석유의 거래량이 1일 300만 배럴 정도 줄어들 것이며 그중 감소될 수출물량은 1일 250만 배럴 정도가 될 것이라고 국제 에너지기구(International Energy Agency)가 발표했다. 최근 국제 유가 상승의 요인이다.
- > 미국과 이란의 핵확산 관련 협상이 진전 조짐을 보이면서 대 이란 제재의 해제 가능성이 높아지고 있다. 그러나 제재가 해제되더라도 이란 국영 탱커선사인 National Iranian Tanker Co(NITC)의 시장 복귀로 인한 영향은 그렇게 크지 않을 것 같다. 현재 NITC 보유 선박량 63척의 평균 선령은 17세로 그중 35%는 20년을 초과하는 노령선들로 대체되어야 할 선박들이다.

협상이 막바지에 이룸에 따라 현재 24척이 이란 수리조선소로 들어가 있으며 이란 정부는 향후 10년에 걸쳐 선박 대체를 추진할 예정으로 알려지고 있다.

- > 3월 초 발생한 남중국발 Covid-19확산사태로 인한 락다운(lockdown)으로, 일부 공장이 폐쇄되는가 하면 트럭커 등 근로자의 이동제한으로 주요항구에 대기행렬이 길어지고 있는 가운데 미 서안에서는 6월 말로 종료되는 항만근로자 단체협약에 대한 우려가 증폭되고 있다. 아직 본격적인 협상 이전이지만 벌써 난항이 예고되고 있는가 하면 선사들도 미 서안을 피해 동안으로의 전배를 추진하고 있다. 강력한 방역조치로 적기에 선적이 불가해짐에 따라 화주를 상대로 불가항력(force majeure)을 선언한 물류업체도 있다. 화주들 역시 물류전략을 한시적으로 수정하고는 있지만 미 동안의 사정도 혼란의 정도가 만만치 않은 것이 현실이다. 자칫하면 미국발 물류혼잡이 장기화 될 가능성이 커지고 있다.

러시아-우크라이나 사태의 의미

- ▶ 세계 제11위 경제 대국이 국제 대금결제 시스템(Swift)으로부터 배제되는가 하면 해운계는 스스로 알아서 아조프해와 흑해 주변의 서비스를 중단하면서 사실상 우회적으로 제재에 동참하고 있다. 천연가스 사업 등 대 러시아 에너지 투자 계획들이 이곳저곳에서 좌초되는가 하면 관련되는 대량 선박의 발주도 경우에 따라 취소될 위기에 직면해 있다.
- ▶ 유럽 4대 컨테이너 선사들이 2월 24일부로 Odessa 발착 화물의 예약을 중단한 이후, ONE과 Yang Ming도 흑해 주변 러시아의 Novorossiysk 화물을 중단했다. Maersk, MSC, Hapag는 3월 1일부로 러시아발 화물 서비스를 중단한 데 이어 이미 운송 중에 있는 러시아향 화물은 이집트, 터키항에서 양하할 계획이다. 파장은 흑해 주변에 그치지 않고 MSC와 Mersk는 러시아향 화물 전체로 확대하여 극동 지역의 Vladivostok, Vostochny 발착화물도 예약을 중단할 예정이다. 한편 흑해와 아조프해를 제외한 상황이 그렇게 심각하지 않은 다른 항의 화물에 대해서도 금지품이 포함되어 있는지 여부를 확인하기 위한 내품검사가 진행될 예정이어서 일정에 차질이 불가피해 보인다(Alphaliner Issue 09, Feb 28, 2022).
- ▶ 우크라이나 사태로 인해 항로를 변경 혹은 이로하거나 항공의 경우 해당 지역의 상공을 우회함으로 인한 연료비 상승, 비행시간 연장 등에 따른 부담증가와 해운, 항공 서비스 중단으로 인한 사실상의 물류 공급 'Zero' 화 현상으로 해소 조짐을 보이지 않고 있는 글로벌 물류 혼란을 가중시키고 해상운임의 증가에 일조하고 있다. 점차 압박 수위를 높이고 있는 대 러시아 제재에 더하여 러시아 상품, 석유, 가스 운송에 일익을 담당하고 있는 그리스 선주들을 향해 우크라이나가 제재 동참을 요구하는가 하면 글로벌 보험업계가 해당 지역 화물에 대한 화물보험 인수를 거절하는 등 사실상 대 러시아 무역이 사면초가의 상황에 처하고 있다(Mar. 17/18, 2022).

- ▶ 시간은 러시아의 편이 아닌 것 같다, Vladimir Putin이 우크라이나 침공할 당시 이러한 국제적인 제재가 미칠 영향을 사전에 예상하지 못했다는 평가가 나오는 것도 국제 제재가 장기화될 경우 러시아 경제에 미치는 영향이 어느 정도일지를 추정하고 있기 때문으로 보인다. 우크라이나의 산업 구조상 러시아의 침공사태가 아직은 컨테이너 해운에 어떤 가시적인 영향을 미칠 것 같지는 않을 것이라는 평가다. 그러나 러시아에 대한 충격도 문제이지만 사태가 장기화될 경우 해상물동량의 흐름과 선박 운항에도 적지 않은 후유증이 예상된다.
- ▶ 러시아의 우크라이나 침공 이후 러시아를 출항하는 선박의 척수가 35% 이상 감소되었다. 현재 외국선적 선박 128척을 포함한 356척의 선박과 20여 개국 국적의 선원 1,000여 명이 전쟁 때문에 현지에서 오도 가도 못하는 상황이다. 사태의 장기화에 대비하여 선박을 개선상태로 전환하고 일부 선원을 하선, 귀국시키려 노력 중이지만 이마저도 쉽지 않다. 국제제재에 따른 하동량 감소, 선원들의 기항거부와 함께 감당하기 어려운 고요율의 전쟁보험료 등이 향후 사태의 장기화에 영향을 줄 것으로 보인다(Mar 24, 2022).
- ▶ Lloyd's는 러시아 우크라이나 침공사태로 발생한 손해가 2022년도 주요 클레임으로 부상할 것이라고 경고하고 로이드에서도 정부의 행동에 발맞춰 고위급 대응팀을 가동하여 보험시장과 사회에 미치는 영향을 분석하고 시장의 이해관계자들과 긴밀하게 대화하고 있다고 발표했다. 사태발발 이후 지금까지 해사 분야의 피해는 3월 초 미사일 피격으로 침몰한 Estonia 국적의 일반 화물선, 방글라데시의 Bulker 등 5척이 침몰하였으며 선원 수명이 사망 혹은 부상당한 것으로 보도되고 있다.
- ▶ 현재 이번 사태가 미칠 충격에 대해서 판단하기에는 아직 시기상조이지만 단기, 중기, 장기적 측면에서 로이드의 재정상태에 미치는 영향이 클 것임을 예고했다. 로이드에 의하면 리스크의 근원은 글로벌 제재, 사태에 노출될 투자 포트폴리오들이지만 불확실성이 너무 크기 때문에 사태의 진전상황을 면밀히 모니터링하고 분석 중이라고 발표했다.

현재 우크라이나, 러시아, 벨라루스와 관련된 보험의 비중이 글로벌의 1% 미만이기 때문에 능히 통제가 가능하며 글로벌 보험시장의 근본을 위협할 정도는 아니라고 말했다. 그러나 가장 우려스러운 것은 Cyber risk와 에너지, 정치적 소요(violence)라고 했다.

- 신용평가 기관인 Moody는 이번 사태에 가장 취약한 항공분야의 경우가 초래할 클레임의 규모가 \$9bn~ \$11bn에 달할 것이라고 추정하였는가 하면 Fitch는 최악의 경우 \$10bn 정도에 이를 수 있으나 현실적으로 보면 50~60억 달러에 이를 것으로 추정했다 (The Insurer- Mar 24, 2022).

1. 해운개혁을 향한 미국의 입법 드라이브

1-1. 미 해운개혁법 하원 통과

- ▶ 하원 심의 과정에서 선사들에게 요구한 사항은 Demurrage & Detention(D&D)제도의 개선, 수출화물의 선적보장이며 이를 관리하기 위해 필요한 선사들의 수·출입 물량과 공 컨테이너 회송실태에 관한 월별 보고를 의무화시켰다. 관련해서 미국 관련부처(Department of Transport and Agriculture)도 선사들에게 수출 농산물의 선적보장과 이를 위한 미 서안의 Oakland 기항을 요청했다.
- ▶ 선사들은 미 서안의 핵심 허브인 LA와 L/B항의 혼잡으로 인해 대기기간이 1주일 이상 길어짐에 따라 주간 서비스를 유지하기 어려워지면서 연쇄적으로 아시아 지역에서의 혼란까지 심화되는 악순환으로 이어지자 지연으로 인한 영향을 최소화하기 위해 미 서안 수출입 화물의 작업을 San Pedro 만의 L/A, L/B 두 항구로 집중시키다 보니 대부분의 선사가 Oakland에 기항하지 않고 있다. 컨테이너 확보와 선복수배 상의 어려움이 가중되자 일부 농산물은 시멘트, 비료, 곡물 등을 합해서 Bagged 형태로 Bulker에 선적 운송하는 사례도 나타나고 있다 (LLP Dec. 20 & Alphaliner 2021-50, Dec. 14).

1-2. OSRA 2021(하원법)

- ▶ 2021년 여름 민주 공화 양당 공동 발의되어 작년 12월 하원을 통과(354 : 60), 2022년 2월 상원에서 현재 심의 중(Senate Bill 3580)이다.
요지는 ;
 - ⓐ 불공정한 행위(Unfair and deceptive practice)로부터 미국 화주 보호
 - ⓑ 해운사와의 계약제도 변경(Ocean shipping contract의 reform)
 - ⓒ 화주의 이익을 해치는 행위(Harmful practices by overseas carriers) 규제
 - ⓓ 이를 위한 관련 부처의 권한 강화 등이다.

1-3. 이례적인 백악관 브리핑

▶ 과거 해운정책에 대해 연방정부 차원에서 관심을 표한 적이 별로 없었던 미국에서 이례적으로 3월 1일 대통령의 국정연설을 하루 앞두고 백악관이 글로벌 선사들의 2021년 실적 (operating margin)을 내용으로 특별 브리핑을 했다. 요지는 글로벌 대형 선사들이 3대 얼라이언스를 통해 시장을 과점하며 미국 소비자들의 부담으로 막대한 이익을 추구하고 있다는 것이었으며 WH가 인용한 기간별 실적은 다음과 같다 ;

- ㉠ 2010 ~2019말 10년 평균: - 0.02%
 - 2010년 Best 시기/+8.2%
 - 2016년 Worst /-6.0%(Hanjin go bankrupt)
 - 2011년 두 번째 /-5.8%
- ㉡ 2019년(pre-pandemic): + 3.7%
- ㉢ 2021년 Q3 : + 56.0% (8 top carrier)

▶ 백악관의 브리핑은 여기에서 그치지 않고 이례적으로 상황의 심각함을 강조하기 위해 다음과 같은 추가 설명이 이어졌다 ;

- ㉠ 3대 얼라이언스가 글로벌 컨테이너선 선복량의 80%를(1998~2011 기간에는 30%에 불과했다), 동-서 간선항로에서는 95%를 점하고 있다.
- ㉡ 최근 10년 동안 급격한 통합이 있었으며 특히 팬데믹 기간 중에 통합이 많았다.
- ㉢ 그리고 나서 선사들은 운임과 수수료 인상을 통해 운송비를 극적 수준으로 인상했다.
 - Spot rate의 경우 2020. 1월 이후 미 왕복항해의 경우 100~1,000%까지
 - 2021년 3분기에만 D&D로 22억 달러(\$2,2bn)를 부과했다
- ㉣ 운임인상뿐 아니라 미국기업과 농업을 해쳤으며(hurting American business & farmer)
- ㉤ 사전 통지도 없이 Booking을 취소 혹은 변경하였다.
- ㉥ 예고 없는 이런 행위는 미국 기업상품의 적기인도를 불가능하게 했으며(undermine American business' ability to deliver order on time.)
- ㉦ 선사들은 수시로 미국 수출화물 선적 자체를 거부하곤 했다(...refusing to take),
- ㉧ 결국 미국 농산품의 정상수출이 불가하게 되었으며(Our farmer can't transport...),
- ㉨ 컨테이너 선사들의 바람직하지 못한 행위가 항만 혼잡의 주원인이다(Ocean carriers directly contribute to port congestion).
- ㉩ 얼라이언스가 미국 화주들의 이해를 해치고 있다(Ocean carriers alliance so harmful to the interests of US shippers). (Mar 1. Alpha Issue 09-2022)

- ⊕ 2010년 이후 10년 동안 글로벌 40개 컨테이너 선사 중 19개사가 운항적자였으며 최악이었던 2016년에는 한진해운이 도산하였고 곧이어 대규모 해운계의 M&A가 이루어졌다. 그러나 2019년 당시에 대형 Forwarder를 중심으로 화주들은 선사 간 경쟁을 활용, 저운임 정책을 강하게 추진해왔다. 역설적이지만 현재 선사들이 소수 대형화를 통해 운임통제권을 회복하고 운임 상승을 이루어낸 배경에는 화주들의 과도한 저운임 정책이 초래한 역효과라 할 수 있다.

1-4. FMC, Detention & Demurrage 관련 제도 개선 추진

- 항만적체의 원인 중 하나는 입항한 화물을 적기에 인수해가지 않아 장기간 터미널 공간을 차지하고 있는 장기 장치(藏置) 화물이다. 동시에 화주들의 불만 중 하나는 본인들의 의지와 무관하게 공 컨테이너를 정해진 기간 안에 반환하지 못해서 발생하는 초과 사용료다.
- 이와 같은 D&D 명목하에 발생하는 미국 화주들의 부담이 분기별로 20~25억 달러(\$2.5bn)에 달하기 때문에 천정부지의 해상운임에 더하여 D&D까지 부담해야 하는 화주들의 입장에서는 억울해하는 측면도 있다. 기본적으로 D&D는 컨테이너의 회전율을 높이기 위함이며 선사들의 부대수입을 증대시키기 위함이 아니다. 대책 수립을 요구받은 FMC가 2020년 발동한 이른바 실태조사(Fact Finding 29)를 통해 화주들의 의견과 제언을 청취하고 있다.
- 3월 16일부로 마감예정이었던 의견 청취기한을 전미 44개 화주단체들의 요청에 의해 4월 16일까지 한 달 더 연장하기로 했다. FMC가 지난 2월 입안한 관련 규칙(Advanced Notice of Proposed Rulemaking on Demurrage and Detention Billing Requirement ; ANPRM)에 의하면 선사나 터미널은 D&D를 청구할 시 청구근거, D&D를 부과할 최대기한 등을 청구서에 명기하도록 요구하고 있다(Mar. 15, 2022).
- ⊕ 미 정치권, 법무부, 화주 등으로부터 강한 요구를 받고 있는 FMC로서는 화주들의 불만을 이해하지만 그렇다고 터미널 공간을 무한정 이용한다거나 선사의 중요자산의 하나인 컨테이너 박스를 시간 제약 없이 이용하도록 요구할 근거도 없다. 화주단체들도 그러한 요구가 불합리하다는 것을 잘 알지만 물류대란이 해소되지 않는 한 현 체제하에서 그 부담이 너무 큰 것도 사실이다. 솔로몬의 지혜가 나올지 알 수 없지만 양측 간의 이해를 절충하는 방식이 될 가능성이 커 보인다. FMC의 해법이 나오면 미국은 물론 글로벌 시장에서 참고사례가 될 것으로 예상된다.

1-5. 해운계를 겨냥한 바이든 국정연설(State of the Union)요지

㉠ Shipping alliance threaten US security and Economy

- 선거를 앞둔 정치권이 표몰이를 하기 위해서는 누군가를 향해 초 애국적인 강경비판 발언이 필요할 수도, 더구나 그 누군가가 외국기업일 경우는 더욱 그렇다. 해외선주들은 2021년 한 해에 \$190bn의 천문학적 이익을 구현하였으며 그 원천은 미국 화주와 소비자들의 주머니였다는 것이 미국 정치권의 인식이다. 정기선 해운업계의 최대 호황이 shippers, regulators and legislators의 비호감과 비판적인 시각을 초래한 셈이다.

㉡ Foreign companies banding together to gouge American....

- 이러한 비판이 잘못된 판단에서 비롯된 것임을 여러 전문기관들이 밝혔지만 대부분의 정치인들이 그러하듯이 국정연설에 포함된 백악관의 시각도 크게 다르지 않았다. WH의 주된 비판대상의 하나인 Detention and demurrage 제도는 컨테이너 회송을 원활히 하고 사용효율 제고가 목적이지만 그러한 기능이 작동하지 못한 것은 지연(delay)과 혼잡(congestion) 때문이며 지연과 혼잡의 원인은 화주(shipper), 터미널, 운송선사 누구의 잘못도 아니다. 이런 사정을 이해하고 있기 때문에 FMC도 D&D 해결방안 모색에 한계를 인정하고 있는 것이다.

- 통과에 즈음하여 소위 위원장(Maria Cantwell 상원의원)은 원양해운회사들이 2021년도에 과도할 정도로 기록적인 이익을 시현하였으며 원양해운을 통한 수입 물동량이 금년 1분기에도 30% 이상 증가할 것이라고 전망하며, 물류대란의 현황에 비춰볼 때 우회적으로 대책의 시급성을 강조하였다. 동시에 '우리 농부들은 특별한 대우를 요구하는 것이 아니라 선사들의 기록적인 이익 실현을 위해 자신들이 착취당하는 것을 원하지 않고 있을 뿐이다'라며 미 수출화물의 수출난 특히 수출용 농산물의 선적 상의 어려움을 지적하고 있다.

- 미 서안항만 단체(Northwest Seaport Alliance)의 발표에 의하면 2021년 상반기 중 미국 농산물의 수출물량은 30% 감소하였으며 2021년 5월 이후부터 수출된 물량 중(미국기준) 화물을 적재한 loaded container와 empty container의 비율이 급격하게 공 컨테이너 쪽으로 기울어진 것으로 나타났다. 바꾸어 말하자면 수출용 농산물에 배정되었어야 할 컨테이너를 고운임의 아시아발 수출화물에 우선 배정하기 위하여 빈 컨테이너 상태로 서둘러 아시아로 회송 조치하다 보니 미국 농산물의 수출길이 막히게 된 셈이다.

- 하원법이 상원으로 이관된 후 3월 중순 상원 소위를 통과하였기 때문에 이제 남은 과제는 상원 소위과정에서 지적된 보완사항들은 양원의 합동 위원회에서 재조정 후 'OSRA 2022'라

는 최종안이 입안될 예정이다.

- ▶ 하원법이 통과되는 과정에서 FMC는 11개 글로벌 컨테이너 선사를 상대로 2021년에 운송한 수입, 수출물량 그리고 회송한 공 컨테이너 수량 등에 관한 자료를 요청하였고 market share 기준 상위 9개사를 상대로 FMC가 마련한 D&D에 관한 가이드라인 준수 여부를 조사하고 있다.
- ▶ FMC의 폭넓은 조사대상에는 비운항 동맹 선사는 물론 China United Lines처럼 고운임과 단기이익을 겨냥하고 뛰어난 이른바 "Pop-up" 선사들도 포함되어 있다.
- ▶ 글로벌 컨테이너 해운사 단체인 World Shipping Council에서는 OSRA 2022가 미국 항만과 육상 인프라에 내재해있는 근본적인 원인(root cause)을 외면하고 있다고 지적하며 그동안 컨테이너 선사들은 동원 가능한 모든 선박과 컨테이너를 투입해서 가히 기록적인 수준의 물량을 운송했지만 육상의 병목현상과 적체로 인해 항만 운영이 원활하지 못했고 선박의 대기기간도 장기화하면서 결과적으로 선박과 컨테이너의 높은 불용화를 초래하였음을 지적하였다.
- ▶ 동시에 WSC는 하원 통과 과정에서 필요한 소위 검토 등 절차를 소홀히 하였던 부분은 상원에서 보완하였지만 여전히 미국 공급망 문제의 근원인 육상 물류인프라의 취약점에 대해서는 아무런 대안도 제시하지 못했다고 비판하고 복합적이고 장기적 시각(comprehensive, forward looking view)에서 해법을 모색해야 한다고 강조했다.

1-6. 미 상원소위 선사상대 공개질의

- ▶ 바이든 대통령이 연두교서에서 해운계를 강하게 비판한(scathing attack) 직후 미 상원 소위 위원장이 Maersk, CMA·CGM, Hapag Lloyd 등 유럽 컨테이너 3사를 향해 공개질의서를 통해 해명 요구했다 ;
 - 운송원가(cost)는 거의 고정인데 운임은 왜 그렇게 상승하였는가?
 - 타 선사들과의 교신 내용 공개
 - 선사들은 천정부지의 운임과 D&D를 낮추기 위해 어떠한 조치를 취할 것인지?
 - 고운임을 Contract 운임을 인상에 사용하지 않았는지, Contract 추진 현황 정보를 제출해라
- ▶ 고객에 부과한 운임실태, 매출과 기록적인 이익의 사용처(배당, 주식 환매, 실적 보너스), Contract 내용(contract details)을 포함해서 회사에 대해 행하여진 각종 조사의 결과 등 종합

적인 정보 제출을 요구하고 있는 것이다.

- ▶ 장기적 이윤 추구를 위해 시장의 고운임을 장기 Contract에 연계시키려는 시도에 우려를 표한다며 선사들의 이러한 행동을 팬데믹을 이용한 Predatory practice로 표현하는가 하면 운임 상승에 관한 정보와 과도한 D&D(exorbitant fees and surcharges)에 관한 보고서 제출을 요구했다.
- ▶ 해상운임은 중소 규모의 무역업자들로 하여금 상품과 서비스를 소비자들에게 제공하고 생활을 유지할 수 있고 동시에 이들이 감당할 수 있는 수준이어야 함에도 불구하고 선사들의 포식성 비즈니스 관행(predatory practices)이 미국 소비자와 비즈니스 업계를 해하고 있다(hurting US consumers and business)는 것이 미 정치권의 공통된 인식이다.
- ▶ 2021년 중 선사들의 비용(cost)은 팬데믹 기간 중 겨우 20% 정도 상승했는데도 운임은 3~10배가량 상승한 배경에 대해 해명을 요구하면서 미 의회는 그러한 선사들의 행동을 고객에 대한 착취행위(exploiting customers)라고 통렬히 비판하고 있는 것이다.
- ▶ Maersk의 북미 지사는 의회로부터 해당 서한을 접수한 사실을 확인하고 전 세계에 걸쳐 크고 작은 10만여 명 이상의 고객에 대한 자사의 지원내용을 포함해서 위원회에서 요구한 내용에 대해 회신할 예정이라고 확인했다. Hapag Loyds와 CMA·CGM은 아직 회사의 입장을 내놓지 않고 있는 것으로 알려지고 있다(Mar. 8, 2022).

1-7. 상원 청문회 현장

- ▶ 하원법에 대한 상원의 심의에 앞서 바이든 대통령의 국정연설 하루 뒤인 3월 2일 개최된 청문회의 분위기를 보면 상원의 인식을 확인해 볼 수 있다. 미국 화주단체들이 제기하는 문제들과 관련하여 이런저런 질문에 대해 개별적 사안에 대해 답변보다는 다음과 같은 말로 FMC의 한계를 토로했다.
- ▶ **FMC 의장 Daniel Maffei씨 :**
 - ① 고운임에 대해, FMC는 운임에 대한 통제권 없다(We do not have the authority to regulate rates and to say that rate is too high)
 - ② 농산물 수출업체 등 중소기업들의 고충에 대해서도 역부족이다(We can not tell ocean carriers to pay some attention to SMEs)

㉔ 현안을 통제하기에는 권한이 없다(We need greater power)

> 이와 같은 FMC의 증언에 대해 상원 관련 소위(Senate committee on Commerce, Science and Transportation)의장은 :

㉕ 이런 상황을 더는 방치할 수 없다(we can not afford to continue this way)

㉖ 필요한 권한을 부여할 것이다, 반드시 농산물업체 등 SMEs의 현안 해결, 항만 혼잡 등 물류공급망의 지체 해소, 소비자 가격을 낮추라

㉗ 즉시 필요한 조치에 착수해달라 화답했다

이처럼 상하 양원의 의지는 분명하다, DoJ 와 FMC에게는 원하는 모든 권한을 부여할 것이며 두 부처는 가시적인 성과를 보이지 않으면 안 될 상황이다.

1-8. World Shipping Council의 반박

> 글로벌 정기선사의 대변기구인 WSC는 정치권, 화주단체, 포워더 단체들의 주장을 정면으로 반박하고 있다. 고운임 시장은 선사들이 아니라 화주들의 자발적 인상으로 현 상황에 이른 것이며 정기선사들도 물류대란 해소를 위해 노력하고 있을 뿐 아니라 이를 위해 관련 당국과 당사자들 간 정보교환과 대책수립에 동참하고 있다는 점을 강조하고 있다.

> 그동안 불공정행위를 조사하기 위해 EU에서는 2011년에, 미국 법무부는 2017년에 Top-10 선사들을 상대로 대대적인 조사를 시행한 바 있었으나 몇 년에 걸친 검토 끝에 선사들의 불공정행위를 뒷받침하는 증거를 확보하지 못한 채 종결된 바 있다. 그러나 과거의 경우에는 운임시장이 다소 활황을 보였던 것은 사실이나 전 세계에 걸쳐 물류 흐름은 정상적이었고 지금과 같은 물류대란이나 폭등장세가 있었던 것은 아니다. 2월 둘째 주에 미 법무부가 또다시 대형선사들의 현지 책임자들에게 소환장을 발부한 것으로 알려지고 있어 해운계가 다시 긴장하고 있다.

> WSC는 우선 컨테이너 선사를 매도(demonize)한 데 대해 유감을 표명하며 미 정치권의 주장은 사실관계부터 다르고(factually incorrect) 크게 왜곡하고 있다며 일방적 조치는 ㉕ 글로벌 운송시스템을 뒤바꿔게 할 것이며(upend) ㉖ 오히려 미국의 수출입 업계를 위한 서비스를 축소(reduce)시켜 ㉗ 결과적으로 미국 소비자와 기업들의 부담을 늘릴 것이라고 우려를 표했다. 동시에 현재의 혼란은 팬데믹이 초래한 수요와 공급의 부조화(mis-matching)로 인한 것일 뿐 얼라이언스나 VSA와는 무관하며 해운계를 향한 법과 규제만으로는 육상 물류 인프라 문제를

해결할 수 없다고 반박했다.

1-9. 개혁드라이브에 대한 반응

➤ 화주단체들은 환영 일색이다.

- ① 양원의 해운개혁법을 통해 글로벌 해운계의 공정성을 높이고 원양 공급망(ocean supply chain)이 강화될 것이다. 그동안 우리 업계는 고운임, 지연(delay), 계약 위반(contract breach), 가격조작과 부당이득, 불합리한 각종 수수료(unjust fees by carriers), 장비 부족난에 시달려왔으며 결과적으로 인플레이션을 부추겼고 미국 경제회복을 위협했다(American Apparel & Footwear Associations)
- ② 현재 미국의 수출 공급망은 유제품 수출에 중대한 위협이 되고 있어 이 문제 해결을 위한 법적, 행정적 조치가 시급한 상황이다. 미국 농산물과 유제품 수출업계의 현안이 바이든 대통령의 최우선 과제가 되어야 한다(National Milk Producers Federation)
- ③ 1984년 미 해운법, 1989년 해운개혁법의 개정을 주도했던 농산물 단체는 OSRA 2022이야말로 낡은 미 해운법을 현대화(long-overdue updates)하는 첫걸음이다. 늦어도 관련법이 금년 봄(spring)에는 발효되기를 기대한다(Agriculture Transport Coalition).

⊕ 그 간의 입법과정을 살펴보면 미 의회에 주요 관심사는 미 농산물의 원활한 해외 수출이었고 신법의 핵심도 여기에 초점이 맞추어져 있는 것으로 보인다. 결과적으로 의회에서 논의되었던 하원의 OSRA 2021과 상원의 OSRA 2022는 행정부에서 거론했던 해운선사에 대한 '독금법 적용제외(antitrust immunity) 이슈는 취급하지 않고 이 문제는 상원에서 새로 발의된 'Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act'에 포함될 것으로 예상된다. 상하 양원, 정치권, 화주 등 모두가 한목소리로 만악(萬惡)은 Ocean carrier들의 항로 독과점에서 비롯된 것이라고 주장하며 얼라이언스라는 운항 카르텔의 무력화를 주 타깃으로 하고 있다. 때로는 경제논리, 시장논리보다 정치논리가 더 강한 힘을 발휘하는 경우가 있다. 문제는 그 빈도와 강도일 뿐이다. 해운계를 향한 비호감의 확산세와 현재의 분위기에 비춰볼 때 얼라이언스에 메스를 가할 가능성이 커 보인다.

2. Container 공급과 운영

2-1. 선사들의 컨테이너 운영 방식의 변화

- ▶ 컨테이너의 회전율이 저하되면서 전체 공급망의 운영에 비효율을 초래하자 선사들이 운영상의 유연성을 제고하기 위해 리스보다는 소유형태로 컨테이너 보유량을 늘리고 있다. 2021년 한 해 동안 720만 teu의 컨테이너가 추가로 투입되면서 글로벌 Pool의 양이 14% 증가하였다. 증가세는 2020년 하반기부터 시작하여 2021년 가속화되었다가 4분기부터 둔화세로 돌아섰으며 2021년 전체 생산량은 전년 대비 130% 늘었다(Drewry).
- ▶ 선복(slot) 대비 보유하는 장비의 비율은 팬데믹 이전 1.77에서 2021년 1.93으로 약 10% 정도 증가하였으며 2023년에는 1.96까지 상승할 것이라는 전망이다. 이는 Slot 당 소요하는 컨테이너의 수가 증가하였다는 것과 생산성의 하락을 의미하는 것이다. 이와 같은 생산성의 하락은 선사에게는 부담 요인이 되겠지만 리스 업계로서는 오히려 추가 수요를 창출함으로써 긍정적인 효과를 초래할 수 있다.
- ▶ 컨테이너당 생산성(일정 기간에 수송되는 물동량)은 팬데믹 이전 대비 20~30% 정도 감소하였다는 것이 전문가들의 평가다. 증가량에는 회전율 저하로 인한 추가수요, 물동량의 증가와 노후 컨테이너의 교체 등이 포함되어 있으며 선사들에 의한 대량 발주의 배경에는 리스보다는 직접 소유하는 것이 더 경제적이라는 판단과 함께 선사들의 대폭 개선된 자금 사정도 일정 역할을 한 것으로 보인다. 리스보다 소유 장비의 비중이 한동안 증가할 것으로 보이지만 시장이 뉴노멀 상태로 복귀하게 되면 다시 리스 장비를 찾는 선사들이 늘어날 것으로 예상된다.
- ▶ 중국 등 아시아 지역에서 신규물량이 대량 유입되면 수출화물의 장비확보문제는 해소되겠지만 물류혼란의 진원지인 미주지역으로 들어간 물량이 현지의 혼잡과 지연으로 정상적으로 회수되지 못하는 한 현재의 컨테이너의 회전율이 당분간 개선되기는 기대하기 힘들 것 같다. 통계에 의하면 태평양 항로의 경우 Head-haul에 실려 미주로 수입되는 물량이 연간 1,900만 teu에 달하며 현재 혼잡으로 인해 미주지역에 적체되어 있는 컨테이너 수량이 350만 teu에 달한다(Sea-Intelligence). 10,000teu급 선박을 기준으로 할 경우 Back-haul편으로 회송할 경우 전문가의 추산에 의하면 미주에 적체된 컨테이너를 매주 82,000teu씩 회송할 경우 최소 10개월이 소요된다는 것이다.

- 물류대란이 최소한 연말까지는 이어질 것이라는 전망에는 미주지역에 적체되어 있는 컨테이너 장비의 아시아 지역으로 회송의 어려움도 포함되어 있다. 그러나 전체적으로 볼 때 자연 감소와 정상적인 물동량의 증가 등을 고려할 때 최근의 컨테이너 증가세로 인해 장비의 공급 과잉을 초래할 가능성은 낮아 보이나 한동안 리스 업계에게는 부담요인이 될 것으로 예상된다.

2-2. Evergreen, SIPG와 컨테이너 배송 센터 합작법인 참여

- 지난 1월 세계 최대 항구인 상해의 SHANGHAI International Port Group(SIPG)과 세계 제1위 선사인 MSC가 합작으로 양산항에 약 14만 평(450,000 sqm) 부지를 확보, 선사와 화주의 편의를 위해 컨테이너의 회수와 배정(positioning) 등을 전담할 가칭 동북아시아 공 컨테이너 배송센터(Northeast Asia Empty Container Dispatching Center)를 설립에 합의한 바 있다(Jan. 21).
- SIPG에 의하면 동 배송센터 설립 기본구상은 2021년 8월에 발표되었으며 당시 MSC, Maersk, CMA CGM, Evergreen 등 주요선사들이 동 사업에 참여할 것임을 시사한 바 있었고 MSC에 이어 Evergreen이 SIPG와의 합작법인 설립 프로젝트에 합의 서명함으로써 기본계획이 가시화되었다. 동 센터는 컨테이너의 tracking을 포함해서 광범위한 컨테이너 관리시스템을 통해 컨테이너의 회전율을 높이기 위함이며 이를 통해 화주는 물론 선사들에게도 공 컨테이너 관리 면에서 효율을 높ی겠다는 것이 주목적이다(Mar. 09, 2022).
- ⊕ Cosco를 포함해서 Global Top-5가 참여하여 세계 최대항인 상해에 공 컨테이너의 공동관리센터를 설립한 것은 물류대란으로 관리에 혼선을 빚고 있는 장비의 추적과 효율적인 회송 관리를 통해서 가장 최단/지근거리에서 화주들에게 장비를 공급하겠다는 단기적 목표와 함께 향후 팬데믹 이후의 뉴노멀 시장하에서 나타날 수도 있는 컨테이너의 공급과잉문제를 규모의 경제에 입각한 글로벌 풀-올(pool)을 통해 충격을 최소화하겠다는 장기적 포석이 깔려있는 것으로 보인다. 임항 터미널의 공간 제한으로 공 컨테이너의 장치가 어려운 항의 경우 배후 인근에 장치장을 설치하는 것도 터미널 혼잡을 완화하는 한 방법인 것 같다.

3. 방역, S&P, 선원

3-1. 중국의 Lockdown 강화로 혼란 가중

- ▶ 중국에서 확진사태가 재발하면서 주요항만과 연결되는 고속도로의 입구가 봉쇄되는 등 방역 조치의 강화로 인해 트럭킹에서 시작하여 항만 운영이 차질이 발생하고 있다. 육상의 일부 공장과 컨테이너 데포가 조업을 중단하는가 하면 트럭기사들도 연이은 검사와 도로상의 체크로 인해 도로를 우회하는 경우가 증가하고 그로 인한 통행료 가중, 지연운송 등이 이어지면서 일부 지역에서는 트럭킹 자체를 잠정 중단하고 사태를 관망하는 경우도 발생하고 있다.
- ▶ Lockdown의 영향으로 중국 남부의 Delta 지역, Shenzhen의 Yantian, 상해와 닝보, 북중국의 천진, 청도, 대련항 등이 심각한 혼란을 겪고 있는가 하면 상해와 닝보지역의 대기선박 수도 3월 13일 88척에서 4일 후인 3월 17일 현재 131척으로 급증하였다. Shenzhen과 홍콩 주변에도 58척, 청도 36척 등으로 비슷한 증가세를 보이고 있다.
- ▶ Maersk, Hapag Lloyd 공히 운전기사가 검사를 위해 일시 격리되거나 공장에서 기사의 진입 자체를 금지하는 등 트럭킹 문제를 가장 심각한 현안으로 지적하고 있다. 3월 초부터 시작된 방역 조치 강화로 인한 혼란은 이제 정점을 지나 해소 조짐을 보이고는 있지만 중국이 확진자 수가 두 자리(two digit) 숫자로 증가한 데 대해 이처럼 민감한 반응을 보이고 있는 데 비해 세 자리 혹은 심지어 여섯 자리 숫자에 이르는 증가세를 보이고 있는 주변 국가와 비교할 때 너무 대조적이다(Mar. 17/18, 2022).
- ▶ 약 2주에 걸친 방역 강화조치 끝에 조금씩 확산세가 진정되자 3월 20일 이후 Shenzhen 지역을 중심으로 서서히 완화조치를 취하고 있다. 그동안 폐쇄되었던 일부 창고들도 재개를 준비하고 있으나 트럭기사를 포함한 근로자들의 이동은 여전히 엄격한 방역조치의 대상이다. Maersk는 Shenzhen과 주변 도시를 연결하는 자사의 오퍼레이션은 연결도로망의 엄격한 방역조치로 40% 정도 감소했다고 발표했다. 일부 터미널의 경우 반입만 허용하거나 반입도 선박 도착일 4일 전부터 허용하는 등 제한조치로 터미널 내 선적화물 관리상황이 더욱 타이트해지고 있어 선박의 대기시간도 그만큼 길어지고 있다(Mar. 18, 2022).

⊕ 미국과 중국의 혼란 실상을 살펴보면 외견상 크게 다른 점이 없어 보인다. 혼잡으로 인한 선박과 화물의 대기과 지연, 그로 인한 공급부족, 부대비용과 운임의 상승 등 후속현상은 미국이나 중국이 달라 보이지 않는다. 그러나 사태의 근원에 대한 시각에서는 큰 차이를 보이고 있다. 중국에서는 일련의 혼잡과 혼란에 대해 육상의 문제로 인식하고 아직까지는 해운회사를 비판하고 있지 않은 데 비해 미국 정치권의 인식과 다수의 시각은 해운회사에 주된 책임을 묻고 있는 것 같다.

3-2. 15년 넘은 중고선의 기록적인 매각가격

➤ 이례적인 호황에 힘입어 넉넉한 Free cash를 확보한 운항선사들이 선령에 구애받지 않고 중고선 확보에 열을 올리고 있다. 2006년에 건조된 5,500teu급 선박이 독일 선주에 의해 대만의 Wan Hai에게 선가 \$109.5m에 팔렸다. 동급 중형 컨테이너선의 신조가격은 2024년 인도 조건으로 현재 \$85m~\$90m 수준이다. 비록 2년 후 인도 조건이지만 신조선의 가격보다 16년 된 중고선의 가격이 더 비싼 이례적인 현상이다. 이는 금융위기 전인 2007년 당시 5년 된 중고선 가격이 건조선가보다 더 높았던 현상과 유사하다. 2년여를 기다리는 것보다 중고선을 매입해서 눈앞의 호황을 이용하는 것이 더 이익이라고 판단했기 때문이다.

➤ NOO 역시 향후 1~2년 후의 불확실한 시황에 대비하여 당장 막대한 차익을 확보할 수 있는 지금이 중고선 처분의 적기라고 판단하고 가격만 맞으면 처분하여 소유에 따른 위험 부담을 해소하겠다는 전략이다. 그리스의 NOO인 Costamare도 이번 3월에만 2000~2003년 사이에 건조된 6,500teu급 중고선 5척을 매각했다. 최근 중고선 S&P 시장에서 인기가 높은 10년생 2,800teu급 Feedermax의 경우 \$70m을 호가하고 있지만 2년 전만 해도 거래가는 900만 달러 (\$9m) 수준이었다(Mar. 23, 2022).

⊕ 2000년 8월 이후 무려 168척의 중고선을 매입한 MSC의 경우 최근에는 발주보다는 중고선 매입에 치중하고 있다. 그 배경은 대체에너지 개발, 탈 탄소화를 위한 규제의 틀이 아직 정해지지 않은 불확실한 상황이 한동안 지속될 것이라는 예상하에 그 사이에 발생할 수도 있는 선복 확장이나 대체수요를 물리적 수명이 얼마 남지 않은 중고선으로 충족시킴으로써 이른바 ESG 리스크를 최소화하겠다는 전략으로 추정된다.

3-3. 필리핀 선원의 자격에 대한 우려

- ▶ 유럽의 해상안전 관련 단체인 European Maritime Safety Agency(EMSA)가 필리핀 선원의 교육, 훈련, 자격과 관련된 수준에 대하여 의문을 제기하고 나섰다. 유럽연합의 선박에 승선 중인 필리핀 선원들은 주로 사관 중심으로 56,000여 명에 달하며 이는 필리핀 정부로서도 일자리는 물론 외화 획득 차원에서 상당한 비중을 점하고 있는 것이 현실이다.
- ▶ EMSA는 2020년 필리핀의 관련 교육기관에 대한 감사(audit)를 시행한 바 있으며 동 감사의 목적은 필리핀의 교육 기관들이 STCW에 관한 국제협약의 요건을 준수하고 있는지 여부를 확인하기 위함이었다. EMSA는 작년 12월에 필리핀 관련 당국(Maritime Industry Authority)에 제출된 보고서에서 9가지 항목의 미비점과 23가지의 불만사항을 지적하였고 MIA에서는 즉각적인 조치를 취하겠다는 반응을 보였다.
- ▶ EMSA가 지적한 흠결 사항이 효과적으로 보완되지 않을 경우 56,000여 명의 고용에 심대한 타격이 불가피해질 것이기 때문에 필리핀 정부가 최우선적으로 대책 마련에 나설 것이라 예상된다. 이어 이달에 제출된 232페이지에 달하는 EMSA 보고서에서는 필리핀 정부가 이미 개선을 위해 취한 조치에 대해 열거하고 있으며 그 안에는 각 조치별 구체적 실천계획과 이행 일정들이 포함되어 있는 것으로 알려지고 있다(Mar. 24, 2022).
- ⊕ 해외 송출붐이 일어나면서 필리핀에는 우후죽순처럼 많은 선원 양성학교가 설립되었다. 2014년 당시 52개이었던 선원학교가 한때 90개까지 증설되었다가 최근에는 85개로 소폭 감소하였지만 질적 저하 등으로 인해 대대적인 통합의 필요성이 제기되고 있다. 양보다는 질을 원하는 유럽 선주들의 요구는 타지역의 선주들도 다르지 않을 것이기 때문에 필리핀 정부의 집중적인 관리와 대책마련이 불가피해 보인다.

4. 조선과 선대 확장

4-1. 1분기 발주 재개

- ▶ 2020년 4분기부터 시작되어 2021년 3분기까지 이어졌던 발주 붐이 작년 4분기 잠시 숨 고르기를 하더니 2022년 1분기 다시 재개되었다. 3월 3주 일주일 동안에 발주된 선박은 컨테이너선 중심이다. 13,000teu 급 neo-panamax 15척과 1,800teu급 7척 등 위주로 간선행로의 선형이 Megamax에서 neo-panamax 급으로 downsizing 현상을 보이고 있다.
- ▶ Wan Hai와 ONE이 주축인 최근 발주 컨테이너선들의 사양을 보면 공통적으로 재래연료에 Scrubber를 장착한 것으로 대체에너지의 불확실성에 대비하여 일차적으로 불확실성으로 인한 리스크를 최소화하기 위한 전략으로 보인다. 개별 선사 단위로 부족한 동서 간선행로용으로 기왕에 검토했던 선박 이외에는 최근 들어 추가로 24,000 teu급 Megamax 발주를 검토 중인 선사는 아직 알려지지 않고 있다. 대체적으로 전배의 융통성이 큰 13,000~16,000teu급의 선박을 선주들이 더 선호하고 있음을 의미하는 것이다.
- ▶ 발주처는 일본선주(ONE)의 경우 일본 조선소를, Wan Hai는 한국 조선소를, 비운항 선주인 Seaspan이 발주한 선박은 대부분 중국조선소 건조로 장기 용선이 이미 확보되어 있는 선박들이며 투기적 목적(spot)으로 발주한 선박은 단 한 척도 없다(Mar. 28, 2022).

4-2. 선대 확장에 나선 Wan Hai와 ONE

- ▶ Wan Hai는 작년 HHI에 발주한 13,100teu급 neo-panamax 13척과 2022/23년 인도예정으로 일본 Japan Marine United에서 건조 중인 3,000teu급 24척에 더하여 최근 한국의 SHI에 동일 설계와 사양으로 친환경 규제에 준한 neo-panamax 5척을 추가로 발주했다. Neo-panamax의 선가는 \$135m~\$140m인 것으로 알려지고 있다.
- ▶ Wan Hai는 2020년 이후 86,000teu에 상당하는 20척의 중고선을 매입하였으며 현재 발주량은 41척에 25만teu로 현재 운항선복량의 약 60%에 상당하며 그중 12척은 금년말까지, 나머지 29척은 2023/2024년 사이에 인도될 예정이다. 현재 운항 선박은 146척이다.

▶ 그동안 3대 주주인 NYK, MOL, K-Line으로부터 용선형태로 확보한 선박을 운항 중이었던 ONE이 최근의 실적에 힘입어 일본 Imabari와 한국의 HHI에 각 5척씩 13,000 teu급 10척을 발주했다. 이와는 별개로 7,000teu급 10척, 12,000teu 급 4척을 Seaspan으로부터 장기용선 형태로 확보하였는가 하면(2024년 인수로 중국에서 건조), 역시 Seaspan과의 장기용선 형태로 14,000teu급 5척과 24,000teu급 6척을 일본에서 건조 중이다(Mar. 28, 2022).

⊕ ONE의 발주는 그간 소유보다는 용선 위주로 선박을 확충하였는가 하면 경쟁 선사 대비 부족했던 동서 간선항로용 Megamax 선박을 발주하였다는 점에서 의미가 있으며 인트라 아시아 전문선사인 Wan Hai가 이른바 Feeder max로 칭해지는 3,000teu급을 24척 발주하였다는 점에서 역내 항로 선사들의 관심을 이끌고 있는가 하면 Neo-panamax 18척의 발주는 동사가 역내 전문선사에서 동-서간선 항로 선사로 항로 다면화를 추구하고 있다는 점에서 시사하는 바가 크다.

⊕ Wan Hai의 배선 현황을 보면 일 년 전 전체 선복량 중 Intra-Asia 선복량이 74%였으나 최근 63%로 줄어들었고 반면 극동-미서안 서비스는 일 년 전 18%에서 38%로 증가하였다. 일 년 사이에 전체 선복량이 크게 증가하였기 때문에 비율 기준으로 Intra-Asia가 감소하였지만 투입 선복량 규모는 전년 대비 증가하였다.

4-3. 그리스 선복량 기록갱신

▶ 2021년 3월 현재 4,038척에 350.6m dwt이었던 그리스 선복량이 지난 1년 동안 16m dwt이 순 증가하여 2022년 3월 현재 4,140척에 355m dwt이 되었다. 선복량의 증가는 주로 D. bulker와 Gas tanker 부문이었으며 Tanker Container 선은 매각으로 순 감소현상으로 보였다. Tanker의 매각은 경기침체로 인한 것이었으나 Container 선의 경우는 이례적인 호황을 기회로 선가차익을 겨냥하고 보유 선박을 고가에 매각한 것으로 그리스 선주들의 재테크 일면을 보여주고 있다.

▶ 반면 신규 발주량은 원유탱커(54), Chemical & Product tanker(18), Gas carrier(43) 등에 이어 컨테이너선도 35척에 달한다. 지난 1년 동안 그리스 선복량의 변화를 살펴보면 그리스 선주 소유선복은 꾸준히 증가하고 있는 반면 그리스 국적선은 계속 감소세를 보이고 있다. 이는 그리스 선주들의 해외치적이 그만큼 더 증가하고 있다는 의미로 그리스 국적을 원하지 않는다는 것을 의미한다.

▶ 해외 치적은 Liberia, Marshall Island, Malta 순이며 선급은 기준 1위가 808척의 ABS, 이어 ClassNK, 3위는 LR이다. 과거 노령선의 비율이 높았던 것과 달리 그동안 선대 교체를 거쳐 현재 평균 선령은 글로벌 평균 선령 대비 2.4년이 젊고 1,000톤 이상 기준 그리스 선복량은 척수 기준 글로벌의 7%, 톤수 기준 15.3%로 평균적으로 대형선 위주로 구성되어 있다(Mar. 22, 2022)

※ 본 리포팅은 윤민현박사(前 중앙대 교수, 現 한국해사포럼 회장)님께서 글로벌 해운·물류 전문지인 Lloyd's List, Drewry, Alphaliner, Sea-Intelligence 등의 기사 내용을 바탕으로 작성하여 부산항만공사가 편집한 자료입니다.