



# 미국발 금융대란의 여파로 세계 정기선시장 침체 지속 북미 및 유럽항로 취항 유수 정기선사들 구조조정

미국발 금융대란으로 야기된 세계 금융시장 불안이 장기화되면서 세계경제가 동반침체의 늪에서 허덕이고 있다. 이에 따라 세계교역량이 급격히 둔화되면서 부정기선 해운시장은 5개월 사이에 사상 최대의 호황에서 불황으로 전락했으며, 정기선 해운시장도 침체되는 양상을 보이고 있다. 다음은 정기선 해운시장의 변화와 선사들의 위기극복을 위한 구조조정 등을 정리한 것이다. (편집자 주)

## ▶미국발 세계금융대란, 해운시장에 직격탄

세계 경제를 강타하고 있는 금융위기가 해운산업, 그 중에서도 컨테이너 정기선 시장이 가장 민감하게 반응하고 있는 것으로 나타났다.

세계적인 해운 컨설팅 기관인 Drewry가 최근 발간한 '연간 컨테이너 시장 회고 및 전망 2008/09'에 따르면 세계 금융위기로 올해 초부터 해상물동량이 급감했고 특히 인도, 러시아 등 신흥 공업국의 물동량이 크게 줄면서 그동안 줄곧 성장세를 유지해왔던 세계 컨테이너 정기선 시장이 뚜렷이 하락세로 돌아선 것으로 나타났다.

Drewry의 Neil Dekker 박사는 "컨테이너 정기선 시장은 세계 경제 상황의 영향을 민감하게 받기 때문에 항상 사이클을 갖게 마련"이라며, 지난해까지만 해도 아시아-유럽항로를 운항하는 선사들은 기록적인 수익을 창출했지만 올해 여름부터 운임이 곤두박질치고 있고 당분간 이러한 추세는 계속될 것으로 예상된다고 내다봤다.

Neil Dekker 박사는 또 "최근 해운 수요 공급 균형이 약화돼 있기 때문에 선사들이 중단기적으로 선복을 운용하는데 어려움을 겪을 수 있다"고 지적했다.

Drewry는 최근 컨테이너 정기선 시장이 다운 사이클

에 진입한 것이 확실하지만 몇 가지 긍정적인 측면도 제시했다.

먼저 최근 미국발 북유럽·지중해·아시아항 물동량이 증가하면서 북미-북유럽·지중해·아시아항로간 컨테이너 수급불균형이 줄어들면서 선사들의 공컨테이너 리포지셔닝 비용이 크게 줄어들고 있다.

아시아-북미, 아시아-유럽 등 세계 주요 간선항로의 물동량이 줄어들고 있지만 아시아-중동, 서아프리카, 남미 동안 항로가 계속해서 고성장을 이어가고 있는 것도 긍정적인 요인으로 작용하고 있다.

공급 측면에서는 고유가에 따라 선사들이 컨테이너선의 속력을 줄이고 국제무역활성화로 톤마일이 증가하면서 선복감소 효과를 내고 있다.

고유가로 선사들이 어려움을 겪었던 것은 사실이나 변동 유가할증료(BAF)를 도입하면서 하주들과 고유가 부담을 나눠 가졌고 고유가로 항공을 이용하던 화물이 해상으로 전환되고 있는 점도 수요측면에서는 플러스 요인으로 작용하고 있다.

## ▶ 정기선시장의 불안정성 계속 증가

한편 컨테이너 정기선 시장이 다운 사이클에 진입하면서 선사들은 비수익항로를 정리하고 공동운항을 늘려나가는 등 자구책을 마련하고 있으나 물

동량과 운임이 동시에 떨어지고 있어 어려운 상황이 계속되고 있다. 특히 10월 이후부터 유럽해운 동맹이 폐지되기 때문에 정기선 시장의 불안정성은 계속해서 증가하고 있다.

Drewry는 "정기선 시장의 불안정성으로 몇몇 선사가 이미 파산을 했고 선사들의 수익을 악화시키는 시장 불안정성이 계속된다면 앞으로 파산하는 선사들이 늘어갈 것"으로 전망했다.

수요측면에서 세계의 공장으로서 일컬어지는 중국 경제의 성장둔화가 가장 큰 불안정 요인으로 제기됐다. 베이징 올림픽 전후로 성장세가 한풀 꺾인 중국 경제는 인플레이션과 생산원가 상승으로 세계 공장으로서의 기능이 타격을 받고 있는 것이 문제로 지적됐다.

공급측면에서 향후 2년 내 투입될 예정인 8000teu급 이상 초대형 컨테이너선 65척이 불안정 요인으로 제기됐다. 초대형 컨테이너선이 아시아-유럽, 아시아-북미 등 기간항로에 대거 투입되면 기존에 기간항로에 투입되던 중형 컨테이너선이 대거 남북항로를 비롯해 피터항로에 투입되기 때문에 새로운 수요공급 불균형이 야기돼 운임하락이 불가피하다는 것이다.

### ▶ 정기선사 채산성 갈수록 악화

미국발 세계금융대란은 세계해운시장에 엄청난 파급효과를 몰고 왔다. 세계 금융시장 불안이 확산되면서 세계경제는 지난 1920년대 말의 대공황을 연상케 할 정도로 최악의 상황에 처했으며, 세계 각국은 선진국을 중심으로 경기부양을 위한 대책 마련에 분주한 모습을 보이고 있다.

특히, 최근의 금융대란은 금융시스템의 붕괴에서 비롯된 것으로 전세계가 동시다발적으로 겪고 있

다. 이에 따라 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보이고 있으며, 해운시장은 이로 인해 치명적일만큼 피해를 입고 있다.

부정기선 해운시장은 미국발 금융대란의 여파로 최근 5개월 사이에 천당에서 지옥으로 추락했다.

정기선 해운시장 역시 미국을 비롯하여 유럽, 일본 등의 내수침체로 인한 소비둔화로 컨테이너물동량이 크게 줄면서 정기선사들의 채산성이 날로 악화되고 있다.

이에 따라 원양정기항로에 취항중인 세계 우수 정기선사들은 서비스항로를 전면 개편하는 한편, 투입선대를 대폭 감축하는 등 구조조정에 박차를 가하고 있다.

### ▶ 정기선 해운시장 하락세 지속

아시아-북미 및 유럽항로 등 원양정기선 시황도 미국발 금융대란에 따른 세계경기 침체로 약세를 지속하고 있다.

특히, 아시아발 미주항로의 경우 미국 경기침체로 인한 소비둔화로 물동량감소세가 계속되고 있다. 금년 1~8월 아시아발-미주항 컨테이너물동량은 894만712TEU로 전년동기대비 6.5% 감소했다.

이 항로의 경우 2002년 20.1% 증가한 것을 비롯하여 2003년 9.1%, 2004년 14.9%, 2005년 13.8%, 2006년 10.6% 등으로 최근 5년간 두자리수의 증가율을 기록했었다.

그러나 지난 2007년 1/4분기 이후 미국발 모기지여파로 동 항로의 물동량이 감소세로 전환했으며, 2007년도 물동량은 1,441만1,470TEU로 전년도에 비해 1.2% 증가한데 그쳤었다.

이에 반해 미주발 아시아항 컨테이너물동량은 금년 1~8월 433만4,808TEU로 전년동기에 비해



18.4% 증가한 것으로 나타났다. 하지만 이 항로의 컨테이너화물은 대부분이 공컨테이너인데다 물량이 있더라도 고지 등 대부분이 저운임 화물이어서 채산성 회복에 크게 기여하지 못하고 있는 것으로 분석되고 있다.

아시아발 유럽항 컨테이너물동량도 지난 2007년 연평균 18% 증가에서 금년에는 거의 정체수준으로 둔화됨에 따라 운임이 큰 폭으로 하락했다.

이밖에도 동남아항로의 경우는 선복과잉의 심화로 운임하락세가 지속되고 있으며, 한-일항로의 경우도 엔화가치의 급격한 상승으로 물동량이 크게 줄고 있다. 한-중항로의 경우도 취항선사들이 선대 감축을 통한 구조조정 등을 실시하고 있으나, 물동량이 뒷받침되지 않아 고전을 면치 못하고 있다.

한편, 컨테이너 운임지수인 HR지수도 지난 2005년 평균 1,833 포인트를 기록한 이후 2006년과 2007년에 이보다 크게 하락한 평균 1,250 포인트를 유지했다. 이어 금년 1/4분기에는 1366 포인트를 기록했으나, 이후 하락세를 지속함에 따라 최근에는 660 포인트 수준으로 떨어졌다.

### ▶ EU의 해운동맹 폐지도 시장에 악영향

유럽연합(EU)의 정기선해운에 대한 독금법 적용 제외 철폐도 세계 정기선시장에 악재로 작용할 것으로 전망되고 있다. 해운산업에만 예외로 적용돼 왔던 유럽의 포괄적 독금법 적용제외 규칙이 금년 10월18일부로 폐지되었다.

EU는 정기선 해운동맹에 대해 포괄적 독금법 적용제외를 인정한 EC 규칙 'No.5046/85'를 10월18일부로 폐지하고, EU 경쟁규칙인 EC설립 조약 제81조에 따라 해운산업에도 엄격하게 독점금지법을 적용한다.

이에 따라 정기선사들은 유럽항로에서 해운동맹, 컨소시엄, 전략적 제휴, 얼라이언스 등 어떠한 형태로도 운임이나 할증료에 대한 협의, 가이드라인 설정, 선복조정 및 감축 등 경쟁제한 행위가 일제히 금지된다.

그동안 유럽항로의 운임과 할증료 등을 조정해 왔던 대표적인 운임동맹체인 구주운임동맹(FEFC : Far Eastern Freight Conference)도 이 날 부로 해체되었다. 세계정기선항로에서 동맹 중의 동맹으로 군림했던 구주운임동맹은 지난 1879년에 설립되어 올해 129주년을 끝으로 역사의 뒤안길로 사라졌다.

EU 집행위원회는 EU 경쟁규칙의 적용대상으로 정기선(liner)은 물론 부정기선(tramp), 연안해운까지 포함한다고 가이드라인을 밝혀 사실상 유럽에서의 선사간 협력이 완전히 금지되게 된다. 해운기업간 개별 접촉을 통하여 이와 유사한 내용을 논의하는 것도 규제와 처벌의 대상이 될 수 있으며, 특히 EU 정기선 해운시장 및 항로와 관련된 해운동맹들은 실질적으로 폐지된다.

해운기업들은 근본적으로 운임 및 할증료에 직접 또는 간접적으로도 영향을 미치지 않는 경우에 한

[Howe Robinson 컨테이너 운임지수]

구분	2005년 평균	2006년 평균	2007년 평균	2008년				
				1/4	2/4	3/4	10월	11/11
HR지수	1,833	1,239	1,264	1,366	1,326	1,251	862	665

(자료) Howe Robinson Container Index

하여 시장정보의 수집, 분석 및 교환 또는 운항서비스와 관련된 협력 및 조치 등 공동행위가 허용되며 컨소시엄도 시장점유율 35% 미만인 경우만 한시적으로 허용된다. 하지만 이 규정 역시 30%미만으로 강화될 조짐을 보이고 있어 정기선사들이 영업계획 수립은 물론, 운임정책 수립이나 항로안정화 추진이 어려울 것으로 전망된다.

### ▶ 정기선사, 컨테이너선 잇따라 계선

글로벌 금융위기로 불황의 늪을 헤매고 있는 컨테이너 정기선시장에서 시간이 지날수록 점점 계선척수가 늘어나고 있다.

프랑스의 대표적인 해운조사기관인 AXS-Alphaliner에 따르면 지난 11월초 계선중인 선박은 약 50척, 15만TEU 정도였으나 불과 보름사이 계선 선박이 80여척까지 늘어난 것으로 나타났다.

세계 최대 컨테이너 정기선사인 머스크라인의 Eivind Kolding사장은 "글로벌 금융위기로 물동량이 급감해 컨테이너 정기선 운임이 급락하여 현재 컨테이너 운임요율은 선박운영에 소요되는 고정비용을 충당할 수 없는 수준"이라며 최근 컨테이너선의 계선이 늘고 있는 이유에 대해 설명했다.

Eivind Kolding사장은 내년 세계 컨테이너물동량이 0% 성장에 그칠 것이라며 앞으로 계선되는 컨테이너선이 더욱 늘어날 것으로 예측했다.

Eivind Kolding사장의 전망대로 내년도 컨테이너 물동량 증가율이 제로를 기록한다면 과거 30년간 가장 낮은 컨테이너 물동량증가율로 기록될 전망이다. 30년간 세계 컨테이너 물동량은 연 평균 10% 이상 증가해왔으며 물동량 증가율이 높았던 해에는 20% 이상 증가한 경우도 있었다. 지금까지 물동량 증가율이 가장 낮았던 해의 물동량 증가율

도 4% 정도였었다.

이처럼 Eivind Kolding사장이 내년도 컨테이너 물동량 예측치를 낮게 예측함에 따라 업계에서는 머스크라인이 추가로 선복량 감축을 시도할 것으로 예측하고 있다.

### ▶ 정기선사들, 구조조정에 박차

△머스크라인 = 동사는 11월부터 아시아-유럽간 AE8 서비스를 중단하고 AE1, AE3, AE6, AE10, AE11 등 5개항로의 개편을 통해 아시아-유럽항로의 선복량을 10% 줄였다.

올해 3분기 머스크의 아시아-유럽항로 물동량은 전년동기 대비 약 3% 정도, 전분기 대비 약 2% 정도가 감소해 물동량 처리가 지속적으로 줄어들고 있는 상황이다.

최근 머스크라인의 모그룹인 A.P. Moller-Maersk의 Nils Andersen 사장은 "컨테이너 정기선시장의 불황 때문에 선복량을 줄인다는 계획은 아직까지 없다. 그러나 우리가 선박 계선을 전혀 고려하지 않고 있다는 뜻은 아니다"라며 컨테이너 정기선 시장의 불황이 장기화될 경우 추가로 선복량을 줄일 수도 있음을 시사했다.

머스크라인의 Kolding 사장은 "내년에 신조 발주했던 컨테이너선들이 대거 인도되면서 내년에는 올





해 선복량보다 약 13% 정도 증가할 것이다. 정기선 마켓이 침체된 상황에서 추가 선복량 공급은 가능한 줄여야한다"고 밝혔다.

한편, 머스크는 세계 금융위기에 따른 해운경기 악화로 중국 광저우와 심천에 있는 글로벌 고객센터 중 1개소를 폐쇄키로 했다. 머스크는 오는 2009년 상반기까지 단계적으로 광저우에 있는 글로벌 서비스센터를 폐쇄해 약 700명정도를 감축할 계획이라고 최근 밝혔다.

광저우 글로벌 서비스센터를 폐쇄하는 대신 심천 글로벌 고객센터는 센터규모를 확대해 계속 운영할 방침이다. 광저우 센터 폐쇄로 감축되는 700여명의 인력은 심천 센터로 일부 이전하고 나머지 인력들은 임시직 전환, 교환배치, 교육과전 등의 방식으로 활용한다는 복안이다.

머스크는 광저우 서비스센터 폐쇄로 얼마만큼의 비용절감효과가 있는지에 대해서는 언급을 피하고 있으나 업계에서는 상당한 비용절감효과를 누릴 수 있을 것으로 기대하고 있다.



**ΔCKYH 얼라이언스** = 한진해운은 해운시황 변동에 능동적으로 대응하기 위해 CKYH 얼라이언스(COSCO, K라인, 양명라인, 한진해운)와 함께 노선 합리화 프로그램을 진행한다.

우선 미주와 구주를 연결하는 NTA(North Trans Atlantic Express Service)의 선복공급량을 약 30% 감축한다. 투입선박의 선형을 변경하여 공급량을 조정하고 기항지와 운송기간 등 기존 서비스 수준은 유지할 예정이다.

2009년 초에는 유럽-아시아-미주를 왕복하는 펜듈럼 서비스인 MAP(Mediterranean Asia America Pendulum Service) 서비스의 아시아-미주 남서안 서비스를 중단해 PSW(Pacific South West) 항로의 공급량을 실질적으로 축소할 예정이다. 이는 CKYH Alliance 전체 PSW 공급량의 약 13~15%에 이르는 규모다.

동시에 서비스 중단에 따른 고객의 불편을 최소화하기 위해 CKYH얼라이언스는 SEA(South China Express Service) 서비스 등 현재 제공 중인 서비스들의 선복을 활용해 기존 MAP 항로의 기항지들에서 원활한 서비스가 지속되도록 조치를 완료했다.

또한 2009년 1월말부터 아시아와 유럽을 연결하는 CNX(China-North Europe Express Service) 서비스를 중단함으로써 북유럽 전체 선복공급의 약 9%를 감소시킬 예정이다.

한진해운은 나날이 불확실성이 심화되고 있는 경영환경과 불안정한 해운시황에 적극적으로 대처하기 위해 CKYH얼라이언스는 모든 서비스 항로에 대해 다양한 합리화 프로그램을 지속적으로 진행해 오고 있다고 설명했다.

실제로 지난 10월 아시아-미주동안 항로에서 AWE(All Water East Coast) Central Loop를 중

단하고 전체 AWE 공급량 대비 약 18.5%를 감축했으며 아시아-구주항로에서 GIX(Greece-Israel Express Service) 서비스를 철수, 얼라이언스 차원의 공급량을 조정하고, 현재 ITX(Israel-Turkey Express Service) 서비스를 포함해 아시아-동지중해 서비스를 추가로 재편하는 방안을 검토 중에 있다.

한편, CKYH 얼라이언스는 이번 동계 시즌동안 아시아-북유럽 항로의 서비스 공급을 30% 감축한다고 최근 밝혔다. 기존의 AES와 AEN서비스가 통합되어 새로운 CNEU서비스가 11월말부터 운영되고 있다.

AES서비스는 8,204~9,469TEU급 8척, AEN서비스는 9,469~10,000TEU급 8척을 각각 투입하고 있으며, 통합된 CNEU서비스는 9,468~10,000TEU급 10척을 투입할 예정이다.

△뉴월드얼라이언스 = 현대상선, APL, MOL 등으로 구성된 뉴월드얼라이언스는 지난 10월22일 아시아-유럽항로의 선복을 약 20% 정도 감축하겠다고 발표했다.

이와 함께 뉴월드얼라이언스에 소속된 세계 8위의 컨테이너선사인 APL은 일부 항로를 통폐합해 선복량을 줄이는 방식으로 글로벌 네트워크를 재구축할 계획이다.

특히, APL은 글로벌 금융위기로 세계 경제가 둔화되면서 해상물동량이 크게 감소함에 따라 아시아-태평양항로의 선복량을 20% 가량 감축하고, 아시아-유럽항로의 선복량을 25%까지 감축한다고 발표했다.

아시아-유럽항로의 경우 CEX(China Europe Express) 서비스를 중단하고 SCX(South China Express)서비스를 개편하는 방식으로 약 25% 정

도의 선복량을 감축할 계획이다. CEX서비스는 완전히 중단하는 것은 아니고 별도의 고지가 있을 때까지 일시적으로 중단된다.

APL은 CEX서비스를 중단하는 대신 SCX서비스에 선박을 추가투입하고 기항지를 늘릴 방침이다.

태평양항로=아시아와 북미를 연결하는 태평양항로는 이번 서비스 개편을 통해 약 20%의 선복량을 감축할 계획이다. APL은 이미 개편에 앞서 이미 PS3(Pacific South Express 3)서비스를 중단한 바 있는데 PS3서비스를 중단하는 대신 PCX(Pacific China Express) 서비스에 투입되는 선박을 좀더 큰 선형으로 대체 투입하고 기항지 로테이션도 Ningbo-양산(상해)-광양-부산-롱비치-오클랜드-부산-광양-Ningbo로 개편했다.

APL은 PS3서비스 중단에 이어 이번에 PSW(Pacific South West)서비스를 중단한다. PSW서비스가 중단되는 대신 SAX(South Asia Express)서비스의 기항지에 안티엔과 치완을 추가해 앞으로 싱가포르-안티엔-치완-싱가포르-카오슝-치완-싱가포르를 각각 기항하게 된다.

APL은 이밖에도 아시아역내항로의 서비스도 일부 개편을 추진하는데 먼저 SSX(Singapore Subcontinent Express)서비스를 중단한다. 대신 CMX(China Middle East Express)서비스, CSS(China Singapore Service) 서비스 등을 개편하는 방식으로 SSX서비스 중단을 커버한다.

CMX서비스에는 기존선형보다 좀더 큰 선박 5척을 투입하고 기항지도 상해-홍콩-치완-자벨알리-나바쉐바-콜롬보-싱가포르-상해 순으로 변경한다. CSS서비스에는 상해와 Ningbo가 추가로 기항지에 추가된다.



### ▶ 세계 컨테이너선복량 급격히 증가

2008년 7월 현재 세계 20대 정기선사들의 컨테이너선복량은 전년동기대비 13.1% 증가하여 처음으로 1,000만TEU를 돌파했다.

세계 전체 선복량은 1,249만TEU이고 상위 20대 선사 보유선복량은 1,045만TEU이다. 상위 20대 선사의 선복량은 전체의 84%를 차지하고 있다.

그리고 상위 3대 선사와 세계 3대 얼라이언스(CKYH, GA, NWA) 선복량 합계는 전체의 65.5% 수준인 것으로 분석되고 있다. 선사별로는 Maersk(그룹)사의 선복량이 200만TEU를 돌파하여 세계 1위 자리를 고수했고, MSC사와 CMA CGM사가 그 뒤를 이어 2위와 3위를 차지했다.

더구나, 최근들어 세계 정기선시장이 글로벌 금융위기의 여파로 크게 위축됨에 따라 초대형선사들이 발빠르게 대응책을 강구하고 있으며, 얼라이언스의 재편이 가시화될 것으로 전망되고 있다. 이에 따라 정기선시장이 과점 경쟁체제로 급속도로 전환될 것으로 예상되고 있다.

더구나, 컨테이너선대의 급격한 증가는 향후 세계 정기선시장의 회복기조에 악영향을 끼칠 것으로 분석된다.

2013년 세계 컨테이너 선복량은 60% 이상 증가할 것으로 추산되고 있다. 세계 컨테이너선 발주현황을 살펴보면, 2013년까지 750만TEU가 인도되어 세계 컨테이너선대는 현재 1,250만TEU에서 60% 증가한 2,000만TEU에 이를 것으로 전망된다. 2008년~2011년 사이에 매년 약 170~180만TEU의 선복량이 추가 공급될 예정이다.

이와함께 1만TEU급 이상의 초대형선의 경우 총 200척(244만TEU)이 발주되었고, 4,000TEU~6,999TEU급 중대형선이 401척(209만TEU) 발주

되었다.

특히 2008년에는 컨테이너선 발주량이 전년 대비 48%가 감소하였는데, 이는 선복과잉 우려에 따른 것으로 분석된다.

### ▶ 해운시장 급변에 따른 대응방안 모색필요

최근들어 초대형선의 발주량이 상당히 감소한 반면, 4,000~5,000TEU급 선박의 발주량이 급증하고 있다. 이는 유럽항로의 경우 초대형선이 2개의 메가허브항(Mega Hub Port)만을 기항할 것으로 예상되어, 그에 따른 피더선박의 수요가 증가하는 것과 선박의 대형화 속도를 전 세계 다수 항만들이 따라오지 못하는 데 기인한 것으로 분석되고 있다.

따라서 우리나라 정기선 해운 및 항만업계도 세계 정기선 시장의 트렌드에 맞춰 조기에 대응체제를 마련할 필요가 있는 것으로 지적되고 있다.

사실상, 한진해운과 현대상선은 각각 소속된 얼라이언스를 통하여 조기대응체제를 구축해 놓고 있다.

하지만, 이미 발주된 선박이 예정대로 인도될 경우, 원양항로에서의 대형선사 및 얼라이언스간 경쟁이 격화될 뿐만 아니라, 특히 아시아 역내항로 등의 주요 피더항로에서도 경쟁이 더욱 가열될 것으로 예상됨에 따라 다각적인 대처가 필요할 것으로 분석되고 있다.

최근 아시아 역내항로의 물동량이 두 자리수의 성장률을 보이고 있으나, 이는 다국적 대형선사들의 기회요인으로 작용할 뿐 우리나라 근해선사들에게는 큰 위협이 될 가능성이 큰 것으로 지적되고 있다.

다국적 대형선사들이 동 항로에 추가적인 중대형(4,000TEU급) 피더선박을 전진 배치함으로써, 상대적으로 중소형 선박을 운항하는 우리나라 근해선사들의 시장점유율을 잠식해 나갈 가능성이 높다.

따라서 동북아 피더 네트워크의 첨병 역할을 수행하는 우리나라 근해선사들이 다국적 대형선사들의 중대형 피더선박 투입에 대응하는 체제를 마련하지 않을 경우 '사운이 걸린 중대한 위협'에 처할 가능성을 배제할 수 없는 실정이다.

또한 부산항과 광양항 항만물류업계는 초대형선박의 입항 가능성에 대비한 준비에 만전을 기해야 할 것이다. 특히 항만당국과 정부는 초대형선이 기항할 수 있는 적정 안벽수심(16~18m)을 조기에 확보할 수 있도록 적극 지원해야 할 것이다.

### ▶ 정기선시장 내년 하반기부터 회복예상

15개 컨테이너정기선사로 구성된 태평양항로안정화협정(TSA)은 아시아발 미국항 컨테이너물동량이 2009년 하반기부터 점차 회복할 수 있을 것으로 전망했다.

2008년 북미 동항항로의 전체 물동량은 전년대비 약 8% 감소할 것으로 추정되며, 2009년 하반기부터 수요가 호전되어 2009년 전체적으로는 2008년 대비 1~2%의 소폭 증가가 예상된다고 진단했다.

2008년 상반기 컨테이너물동량(회원사 기준)은 307만FEU로 전년동기의 330만FEU 보다 약 6.9% 감소하였다. 또한 1~7월까지의 전년 동기대비 7.5% 감소로 그 폭이 더욱 높아졌고, 7~8월 동안은 7%의 물동량 감소를 보였고, 선대운영도 전체 선복량의 약 90%만을 가동했다.

TSA 회장이자 NOL사 CEO인 Widdows

씨는 현재의 신용경색과 경기침체는 지속되지 않을 것으로 예상했다.

대부분의 선사들 역시 최근의 달러 강세 및 유가 안정화 추세 등과 세계적 금융위기 극복 공조체제가 세계 금융시스템의 신뢰성과 유동성을 회복시킬 것으로 전망하고 있다.

또한 Widdows씨는 현재의 금융위기 속에서 TSA 회원사들은 비용절감대책을 통해 상대적으로 운항 효율성을 높게 유지하고 있다고 밝혔다.

즉, 회원사들은 항로 통합, 선대 공유, 용선 자제, 선박 보수 및 수리를 위한 계선, 유류비용 절감을 위한 항속 감소에 따른 항로내 추가 선박 투입 등의 전략으로 비용절감을 도모하고 있다는 것이다.

한편, 아시아발 구주항로의 경우도 금융위기가 어느정도 해소되면 시황회복이 가능할 것으로 예상되고 있다. 더구나 유럽항로의 경우 최근에 취항선사들이 강도 높은 선복감축을 단행함에 따라 물동량이 조금만 뒷받침되면 상황이 빠르게 회복될 것으로 전망되고 있다.

이에 반해 근해정기항로는 원양항로에 투입되었던 중형 컨테이너선의 잇따른 유입으로 당분간 고전을 면치 못할 것으로 예상되고 있다.

