

2015 CEO 초청 해운시황 세미나



## 세계 해운의 트렌드 변화와 우리나라 해운의 대응방향

**KMI 해운시장분석센터**



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

# 목 차

**1**    **지난 7년간 우리나라 해운의 성과**

**2**    **국내외 해운 지원정책 비교**

**3**    **향후 세계 해운시장의 트렌드 변화**

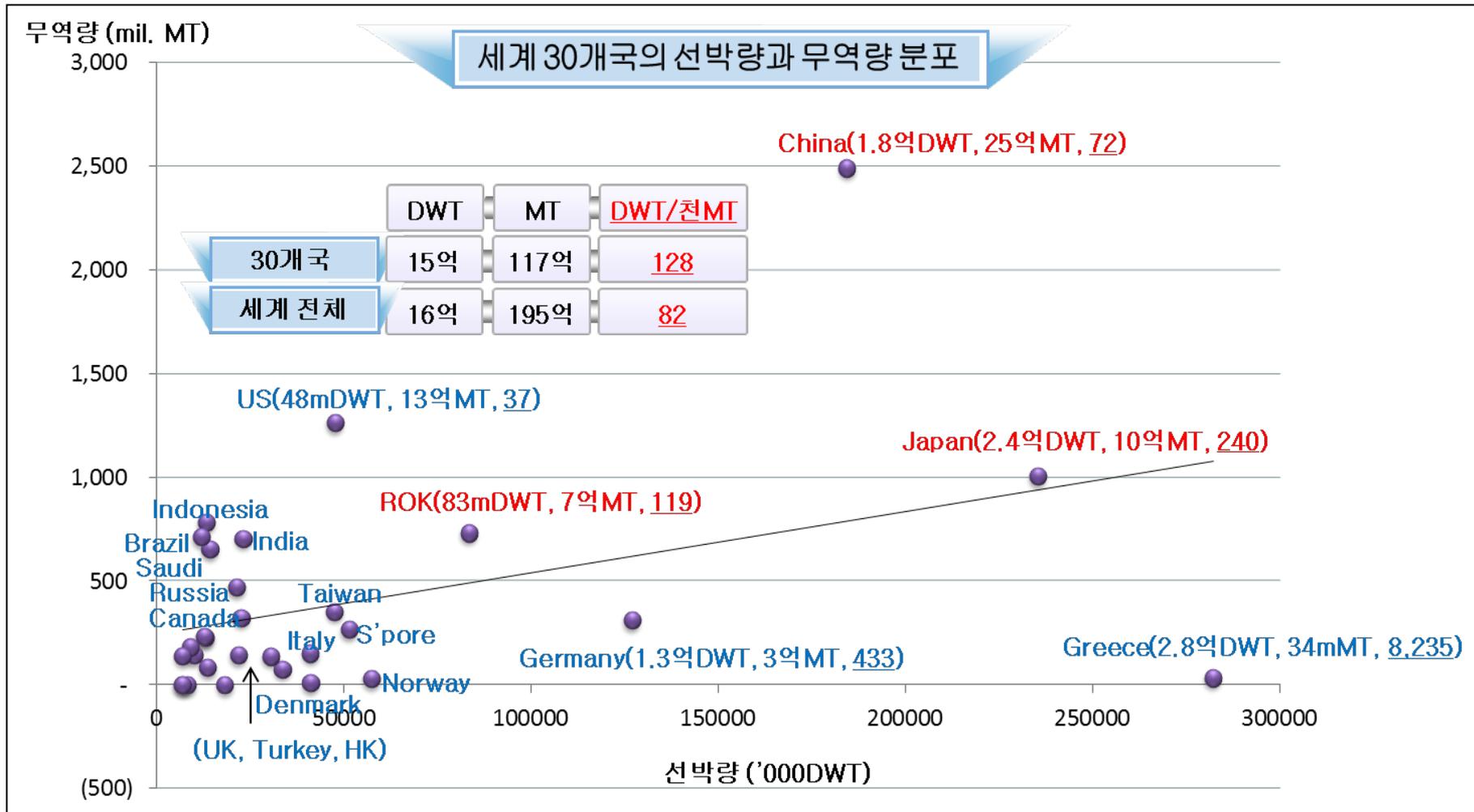
**4**    **우리나라 해운의 대응방향**

## I. 지난 7년간 우리나라 해운의 성과

1. 우리나라 해운의 위상
2. 정부의 해운정책
3. 시사점



## I 세계 주요 해운국의 수출입과 해운 위상... 주요국 평균 수준

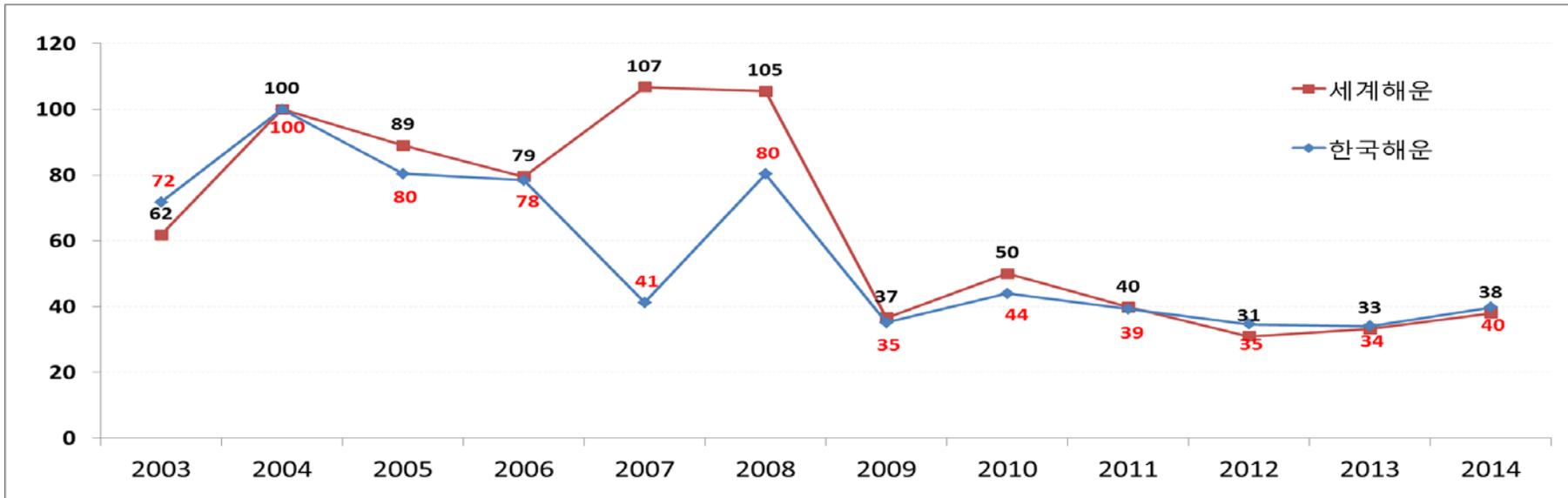


자료 : ISL, SSMR(2014.02); IHS(2014.04), 김우호(2014.06)

## I 세계해운과 한국해운의 동조화

- 금융위기 이전 높은 운임상승률을 누렸던 시기에 국내 해운은 상대적으로 낮은 운임수준
  - 글로벌 대비 국내 해운은 2004~06년 하락폭이 더 크고, 2007년 운임수익이 반등하지 못함
  - 이는 불황기에 어려움을 가중시키는 요인으로 작용

세계 해운과 한국해운의 운임수익추이 비교

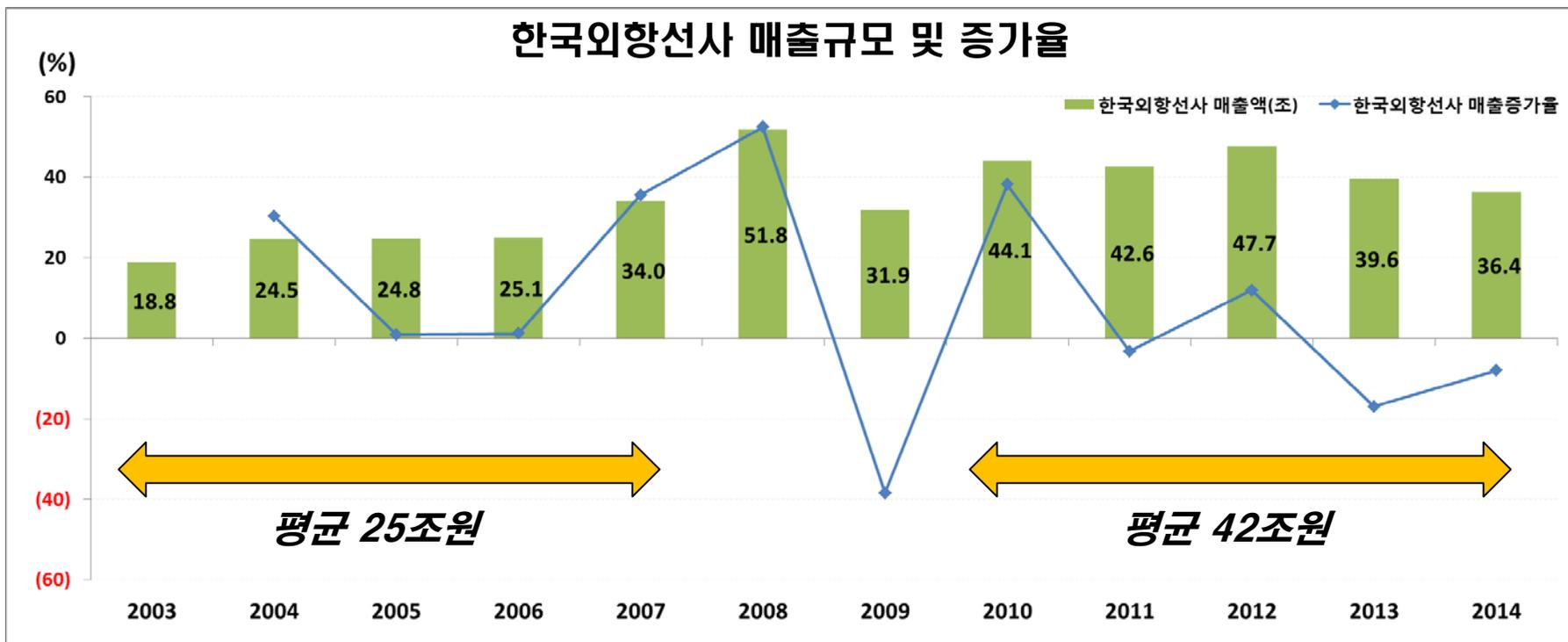


주 : 세계해운은 2004 Clarksea=100, 한국해운은 2004 외항해운 (매출-(항비+화물비+연료비))/365/상선대= 100 으로 지수화하여 나타내었음

자료 : Clarksons, 한국선주협회

## I 1.7배 몸집이 커진 한국해운

- 금융위기 이후 성장률은 하락추세를 나타내고 있으나 외형은 금융위기 이전 규모를 상회
- 매출 47조를 넘는 수준까지 상승하였으나 2012년 유럽 재정위기 발생과 함께 36.4조원으로 하락
  - 국내선사는 운임이 매출의 대부분을 차지 : 대선수입비중은 2014년 13% 수준



자료 : IMF, 한국선주협회

## I 영업이익률 점진적 개선

- 매출총이익률은 11~13년 2~3%대로 금융위기 이전 대비 1/5 수준 → 2014년 6%대로 회복
  - 동기간 연료비와 용선료가 매출에서 차지하는 비중이 높아 선사수익에 악영향
  - 부채가 증가하며 이자비용 비중도 금융위기 이전대비 2배 증가
- 자산매각, 선가 및 유가하락, 시장구조조정을 통해 영업이익률 회복 중

한국외항선사 매출대비 주요비용 비중

단위: 액(조), 율(%)

구분	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
매출	18.8	24.5	24.8	25.1	34.0	51.8	31.9	44.1	42.6	47.7	39.6	36.4
매출원가	16.9	21.3	22.1	22.6	26.7	47.0	31.9	40.5	41.5	46.4	38.4	34.3
매출총이익률	10.0	13.3	10.9	9.8	21.5	9.3	-0.1	8.2	2.6	2.7	3.1	6.0
판매관리비	0.7	0.8	0.9	1.0	1.3	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.3	1.1
영업이익률	6.1	9.9	7.3	5.9	24.6	6.7	-4.9	5.5	-1.0	-0.6	-0.2	3.4
부채비율	556	236	171	133	159	197	306	246	330	432	562	376

# 금융위기 이후 유동성 지원과 금융 인프라 강화

## 유동성 지원

FAST TRACK : 중소선사의 제1 금융권 대출금상환연장 프로그램

14년 만기도래 차환 80% 지원, 신보보증의 P-CBO(회사채유동화증권) 발행 지원

포괄수출금융 : 과거수출실적을 기준으로 선사당 250억 까지 신용대출 지원

외항선박운항자금 : 장기운송수익 담보 자금대출

온랜딩 프로그램 : 시중은행을 통한 중소선사 외화자금 대출 지원

영구채 발행 지원



## 금융 인프라 지원

중고선구매지원 : 중고선박 매입도 수출자금 대출

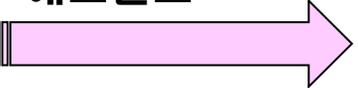
수출기반 보험 : 선박매입 대출금에 대한 보증제공

그린쉽 프로그램 : 친환경 선박건조시 금리 우대

캠코펀드 : 구조조정 기금을 재원으로 선박펀드 조성

KDB 선박펀드 : 산업은행이 해운조선금융기관으로 부터 조성한 구조조정 지원펀드

해운보증기구 신설  
에코펀드



제주선박등록특구  
톤세제 연장  
(2005~2019)

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

## I 불황에도 선전하고 있는 선사들은 운항코스트 관리에 집중

- 불황에도 외형유지 및 고강도 구종조정 등 비용절감으로 영업이익률 개선
- 국내 외항선사의 운임수익 수준은 금융위기 이후 글로벌 수준 유지
  - 글로벌 유동성 확대에 따른 발주증가로 향후 선박 공급확대에 따른 영업환경 악화전망
  - 비용관리 노력 강화 필요: 비효율선 처분, LNG 추진선 도입 등 미래형 경제선박 관심 필요

## I 금융지원과 함께 운항코스트 절감을 위한 지원 확대 필요

- **공급과잉, 경쟁사의 효율적인 신조선 투입 등 운임하락에 따른 경쟁환경이 치열**
  - 수익감소에 따른 유동성 부족, 신용하락에 따른 자금 조달의 어려움이 지속되었음
- **금융위기 이후 정부지원이 유동성 지원, 선박매입 지원 등 CAPEX개선에 집중**
  - 장기적인 선박 LCC(Life Cycle Cost) 관리 역량 강화를 위한 정책방향 필요

## 2. 국내외 해운지원 정책 비교

1. 외국 해운 지원정책
2. 국내외 해운지원 정책 비교
3. 주요 시사점



## I 미국

1

보조금  
지급 정책

### ○ 해운안보 프로그램 (Maritime Security Program)

- 국가 안보 안보 관점에서 해운을 국방 수단으로 간주하여 국가 비상시 선대 동원 목적 (1척에 210만 달러씩 연간 총 1억 달러를 10년 동안 지원)
- 자국 선박에 보조금 지급 통한 실질적 운항 원가 절감으로 자국 해운산업 경쟁력 강화 및 보호 기능 수행

2

금융 지원

### ○ 융자보증 제도 (Loan Guarantee)

- 선박 건조나 개조 및 수리시 자금 운용 측면에서 원금 및 이자 상환에 대해 정부가 보증함으로써 선사 비용 부담을 완화
- 보증한도 : 용자조건과 대상 선박 따라 총 용자금의 75~87.5%
- 보증기간 : 신조선은 선박인도 후 25년 이내.

개조/수리선박은 인도후 25년 or 선박의 내구연수 중 먼저 도래하는 기간

3

세제 지원

### ○ 선박건조기금 (Capital Construction Fund)

- 자국 내 선박건조/개조 시에 자금력 유지를 위해 연방소득세 과세를 25-30년 유예

### ○ 선박건조예비기금 (Construction Reserve Fund)

- 자국 내 선박확보를 위해 선박매각 및 처분의 이익에 대해 3년간 과세 유예

4

화물운송 지원

### ○ 화물우선적취권 (Cargo Preference)

- 정부소유 및 정부재정지원 화물에 대해 일정비율 이상을 자국선박이 운송하도록 보장
- 군용화물(100%), 정부관련 농산물(50%), 정부금융기관 용자·보증화물(100%) 등

## I 중국

1

### 보조금 지원

- 국수국조 정책이 근간: 자국에서 건조한 선박으로 자국화물 수송을 통해 해운산업 육성
- 운항보조정책
  - 자국 상선대에 일정 운항비 차액보조 및 국영해운기업 손해발생 시 이자와 세금을 경감
  - 2014년 COSCO에 약 2억2천달러 선박해체비용 및 2개 선사에 약 4천만달러 보조금 지원

2

### 선박금융 지원

- 국가개발은행 선박대출센터 설립(2012년)
  - 중국 내 해운 및 조선업체 자금조달 지원 (자금조달 및 보증관련 산업 수행)
- 건조 중 선박담보권 등기임시규정(2009년): 건조중 선박에 대한 금융지원 및 용자허용
- 용자임대(수출) 선박 수출퇴세 정책(2010): 리스선박 소유권의 해외이전 시 1년 조세환급
- 상하이 해운산업 펀드(2009년) 및 선박 Resale 관련 금융 지원, 선박금융리스회사를 통한 금융지원 정책을 운영

3

### 기타

- 해운기업 경영지원
  - 해운기업 및 조선소 자체선박 증가 시 장려금 지원, 해상보험 등 금융기업 장려금 지원
  - 해운임시융통자금 설립으로 자금난 지원, 터미널 및 물류시설 건설 용지 혜택제공 등
- 해운선진화 및 환경비용 지원
  - 노후선박 조기폐선 장려금 지원(2013-2015년), 녹색해운 시범 프로젝트 추진 및 보조금 지원, 양쯔강 국제운항 선박 출항 시 오염물 처리비 등 7개 항목 폐지 등

## I 싱가포르

1

### 조세 지원

- 국제선박등록제도(1996년) 및 톤세제도 시행
- 국제해운기업승인제도(AIS) 운영
  - 외항해운기업에 세제혜택 및 인센티브 제공
  - 400만 싱가포르 달러 지출 및 10% 이상 싱가포르 선박등록시 수익에 대한 10년간 세금 면제
- 경제확장촉진법 및 소득세법에 의거, 해운·물류업체에 대해 법인세를 10년간 면제

2

### 선박금융

- 해양금융인센티브(MFI)제도 도입·운영
  - 선박리스업체, 선박펀드와 트러스트 육성을 위해 제정  
[선박 확보 시 10년간 조세혜택]
- PST 펀드 도입(2006년) : MFI제도에서 지원하며, 선박금융 활성화가 목적
- 해사 클러스터 펀드(MCF) 도입(2002년)
  - 약 8,000억 싱가포르 달러 규모로 해사지식 중심지 구축을 목표로 해운산업과 R&D산업 육성
  - 해운, 법률, 선박금융, 교육, 보험, 중개산업 및 해상·해양기술(Offshore & Engineering) 육성

## I 일본

1

선박금융지원

○ **선박투자촉진회사** 설립

- 자국 내 조선소를 통한 선박건조 촉진을 위해 시중 및 국책은행을 통해 자금 지원
- 특수목적회사(SPC) 설립, SPC가 선주로서 국책은행 등의 용자를 받아 조선소에 발주의뢰
- 해운 및 조선업 불황 극복을 위한 정책으로 추진됨

2

세제 지원

○ **톤세제도 도입(2008년)**

- 국적선 등록선대와 자국선원 고용증대 및 해운주요국의 조세제도와 일관성 유지
- 조세특례조치(2년)시행 후, 5년간 계속 적용을 재인정을 받으면 10년간의 적용 가능
- 톤세제 개정(2013년): 기존의 일본국적선 대상에서 편의치적선(시쿠미센)으로 확장, 최대 450척 톤세제 적용 (2013년 기준 톤세제 적용 일본 국적선사: 8개)

○ **특별감가상각제도, 과세이연제도, 국제선박등록제도(등록세 및 제산세 절감) 등 시행**

3

기타

○ **에프터마켓 사업**

- 라이프사이클 사업부 발족 (일본 IHIMU 중형 조선사 사업 정부 지원)
- 탑재기기 부품판매, 선상수리 등 선박 일생 지원 및 관리

○ **에너지 효율개선 촉진 정책 (고효율 선박 기술 연구 개발비 보조금 제도, 2009년)**

- 국토교통성 주관, 고급 선박의 에너지 절감기술 개발비용의 1/3 정부가 지원
- 일본 해운3사 그린쉽 확보에 집중 투자 시행

## I EU 주요국

1

독일  
금융 지원

- **대출보증 및 KfW 특별프로그램 도입(2009년)**
  - 2009년 자국 해운사 Hapag-Lloyd에 12억 유로 정부대출보증(90%) 제공
  - KfW(정책금융기관) 주관 KfW 특별프로그램을 도입하여 중소 해운사 및 기업에 150억 유로 펀드를 조성
- **KG Fund**
  - 선박건조 및 운영에만 투자되는 해운 전용 펀드, 개인투자자 및 금융기관의 차임금 투자
  - 정부주도로 1970년부터 육성되어 활성화 (매년 22개 회사 약 30억달러 투자)

2

프랑스  
금융 지원

- **투자전략기금(French Government Strategic Investment)**
  - 자국 해운사 CMA-CGM의 파산 극복을 위해 전략투자기금을 통해 1억5천만달러 지원

3

덴마크  
금융 지원

- **Export Landing 제도(2009-2011년)**
  - 수출신용기관(EKF)에서 자국 해운사 Maersk에 약 4억6천만달러 용자 지원
  - Maersk는 이 자금으로 아시아, 유럽 및 남미 조선소에 선박건조자금으로 이용
  - EKF가 대리은행에 자금을 제공하고, 은행은 기업에 융자하여 수출 증대에 활용

4

노르웨이  
선박금융지원

- **KS(Komman Dittselskap) Fund 제도**
  - 일반투자자들의 유동자금을 Venture Capital 형태로 선박에 투자
  - 투자자의 소득에 대한 과세 8년간 유예하므로 세제혜택
  - 1980년대부터 정부 선박금융 육성정책 및 지원결과로 현재 선박금융전문가 pool형성

# 한국 및 주요 해운국 지원 정책 비교

구 분	우리나라	외 국
조세지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 톤세제도 연장</li> <li>○ 국제선박등록제도 연장</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 미국 : 선박건조기금/선박건조예비기금 운영</li> <li>○ 싱가포르 : 국제해운기업승인제도 운영</li> <li>○ 중국 : 운항보조정책보조금지급</li> </ul>
금융지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해운보증기구 설립</li> <li>○ 선박투자회사제도 도입(선박펀드)</li> <li>○ 선박 매입 프로그램 시행</li> <li>○ 영구채 발행 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 미국 : 용자보증 제도</li> <li>○ 싱가포르 : 해양금융인센티브제도 운영</li> <li>○ 중국 : 선박대출센터 설립</li> <li>○ 독일 : 대출보증 및 KfW 특별프로그램</li> <li>○ 프랑스 : 투자전략기금 지원</li> <li>○ 일본 : 선박투자촉진회사 설립</li> </ul>
경영지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fast track 프로그램 시행                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 업체별 유동성 상황 지속 점검후 구조조정 및 자금 지원</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 미국 : 화물우선적취권 보장</li> <li>○ 중국 : 국수국조</li> <li>○ 일본 : 에프티마켓 사업 진출, 에너지 절약 선박 개발비용 지원</li> </ul>

## I 톤세제도, 선박등록특구제도 → 일몰제 대상에서 제외할 필요

- 네덜란드가 처음 도입한 이후 미국, 프랑스, 영국, 일본, 대만, 덴마크 등 세계 20여개 주요 해운강국은 영속 시행 중이나, 한국은 일몰제로 시행 중
  - 2014년 선복량 기준 상위 30개국 중 17개국(선복량 70% 점유)에서 톤세제도를 운영
- 톤세제도, 선박등록특구제도의 기간 연장에도 불구하고 기본적으로는 일몰제에 적용되므로 해당 제도의 지속 여부 불확실로 인해 선사들의 장기적인 사업계획 수립이 어려움
  - 톤세제도 영구 도입시, 선사는 납세액 예측 가능으로 경영 안정화 및 절감한 세액분으로 선박 구입 등 재투자 시행해 경쟁력을 확보할 수 있으며, 정부는 세수를 안정적으로 거둘 수 있음
- 국내 상선의 해운산업 경쟁력을 강화하고 지원하기 위해서는 경쟁 해운국과 대등한 조세환경을 조성해 해운산업의 지속적인 발전을 도모해야 함

## 선박금융의 특성화 통한 해운산업 경쟁력 강화 방안 마련

- 해외 주요 해운국의 경우 선박금융에 특화된 전문 기관과 전문 인력을 통해 선박 파이낸싱 업무 수행하고 있음
- 우리나라 또한 수출입은행, 무역보험공사, 산업은행의 해양금융 관련 부서 협업으로 **해양금융종합센터를 설립 및 한국해양보증보험을 신설**
  - 해운산업에 대한 이해, 해운시황 분석 및 상품설계 등 전문지식을 갖춘 해운·조선·금융을 통섭하는 실무형 융합전문인력 양성 필요
  - 해운 전문 인력을 통한 해운금융 전문기관 운영으로 해운 산업의 경쟁력 강화에 크게 기여
- **선박금융 보증을 이용한 경기대응적인 선박금융 및 투자의 선순환 구조 유도 조기 정착**
  - 현재 해양금융종합센터의 선박금융 기능은 대출 및 보증 등 여신 업무에 집중되어 있으나, 해운산업이 장기 침체에서 벗어나기 위해서는 해양, 파생분야 등의 투자 금융의 역할도 매우 중요함

## I 국적 선사의 유동성 부족 현상에 대한 정책 지원 필요

- 해운산업의 침체기가 지속되면서 외항선사의 유동성 부족 현상이 심화됨
  - 선박 매입시, 기존 선박 매입 프로그램은 매입 가격이 장부가보다 낮은 시가로 책정되고 있어 기존 대출 잔액보다 매입 가격 낮아지므로 선박 매도시 기존 대출 상환 불가
  - 선사 신용도로 매입 대상이 결정되므로, 신용도가 낮은 중소선사의 경우 실질적인 지원을 기대하기가 어려움
- 선사들의 채권 발행 지원, 선박 담보 대출시 LTV 적용 유예 등으로 선가 하락에 따르는 담보가치 동반 하락으로 인한 선사들의 자금 확보에 대한 어려움을 해소해줄 필요가 있음
  - **선박 담보가치를 보증할 수 있는 상품 개발 및 지원이 필요함**
- COA(장기운송계약)가 있거나 신용이 우량한 선사는 금융지원이 비교적 잘 되고 있으나, COA가 없는 선박을 소유한 선사는 지원이 어려운 상황임
  - 중소선사들 대부분이 COA가 없는 선박을 보유하고 있으므로, **중소형 선사 보호 및 지원을 위한 금융 프로그램의 재개발로 해운산업의 유동성 위기 극복에 적극적으로 나서야 함**

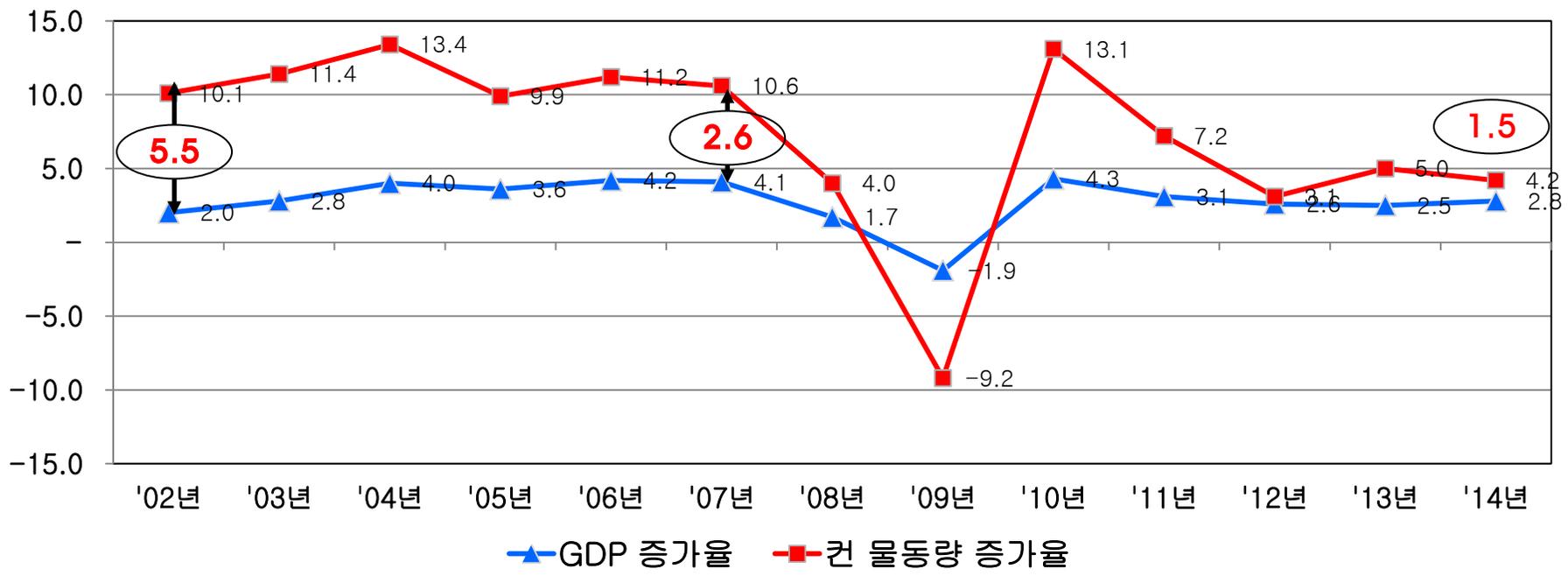
### Ⅲ. 향후 세계 해운시장의 트렌드 변화

1. 구조적인 세계 물동량의 둔화
2. 아시아 국가들의 수출 둔화
3. 리쇼어링 확산
4. 공급과잉 장기화
5. 선사간 협력 강화
6. 대화주의 운송시장 참여 확대
7. 수에즈 및 파나마운하 확장의 영향
8. 해운부문 환경규제 강화



## GDP의 컨테이너 물동량 승수효과 감소세

- 컨테이너 물동량-GDP 승수 감소 : 2002(5.5) → 2007(2.6) → 2012(1.2) → 2014(1.5)
  - 경제발전이 성숙기에 접어들면서 서비스 산업 비중이 증가
  - 고기술 제조업의 발달로 경제의 소프트화가 진행 중
- 물동량-GDP 승수 감소에도 불구하고, 글로벌 GDP와 무역량이 꾸준한 증가세를 보였으며, 그와 함께 컨테이너 물동량도 증가했음. 아울러 무역패턴의 변화에 따라 컨테이너 물동량의 흐름도 변화



자료 : Clarkson, Global Insight, IHS ; KMI 분석

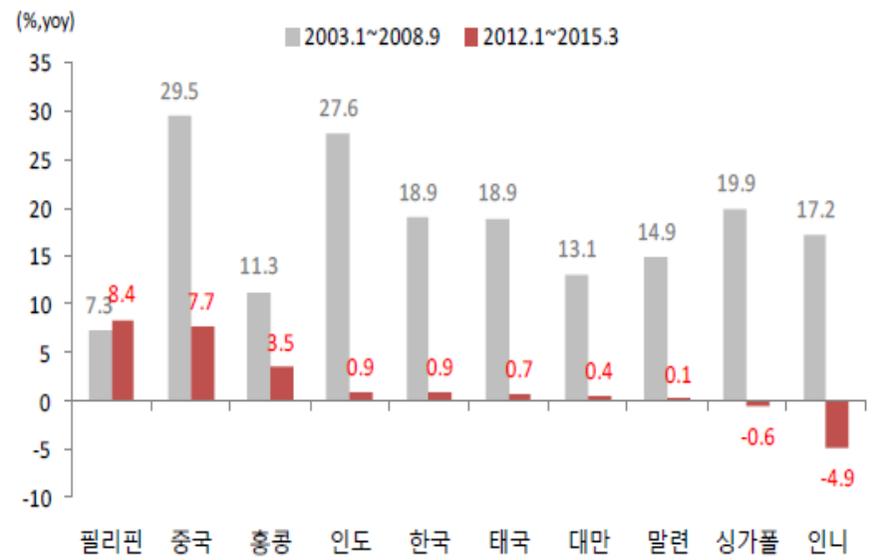
### I 금융위기 이후 아시아 국가들의 수출둔화 뚜렷

- 아시아 국가들의 수출은 글로벌 금융위기 이후 증가율이 크게 하락
  - 1992년~2007년 간의 추세 연장선에서 2011년 이탈폭이 2.5%였으나 2015년 현재 7.7%
  - ※ 아시아 국가 : 한국, 중국, 대만, 홍콩, 싱가포르, 인도, 인니, 태국, 말련, 필리핀 등 10개 국가
- 아시아 각국의 수출증가율은 지난 2000년대 두 자리수에서 최근 3년간 한 자리수로 큰 폭으로 하락

아시아 10개국의 수출경로



국가별 수출 증가율



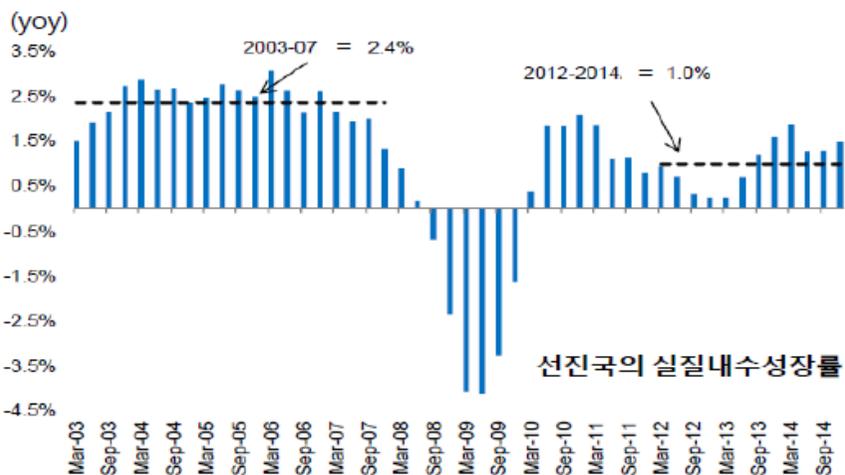
자료 : CEIC ; 국제금융센터, 김권식(2015)에서 전재

자료 : CEIC ; 국제금융센터, 김권식(2015)에서 전재

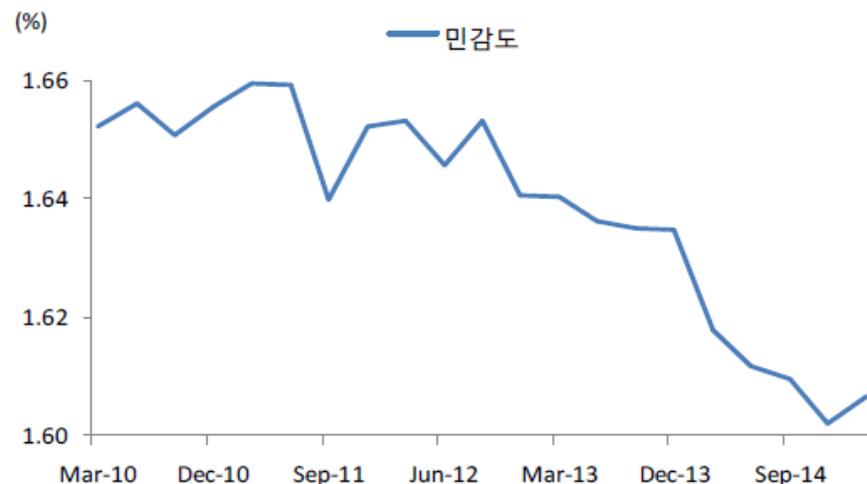
### 아시아 국가들의 수출둔화 요인- 경기순환적/구조적 요인

- 아시아 수출의 주요 수입국인 선진국의 내수 성장률이 둔화
  - 글로벌 금융위기 이전 2.4% 수준이던 선진국 내수 성장률이 위기 이후 1.0%로 감소
  - 선진국 경기가 아시아 국가 수출에 미치는 (장기) 탄력성도 위기 이전 4.8%에서 위기 이후 1.3%로 하락
- 금융위기 이전, 선진국은 소비와 서비스업 중심, 아시아 신흥국은 투자와 수출, 제조업 육성 중심
  - 금융위기 이후, 선진국은 제조업 부활과 수출확대 전략, 아시아 신흥국은 서비스업 육성 및 내수 확대 전략으로 전환하면서 선진국 경기가 아시아 신흥국 수출로 이어지지 못함

#### 선진국의 내수 성장률 둔화



#### 선진국 경기에 대한 아시아 수출 민감도(단기)



## I 자국 고용창출 정책과 해외생산비 증가가 리쇼어링 원인

- 금융위기 이후 실업자 증가 및 제조업 경기 침체에 대응하기 위해 리쇼어링 추진
  - 자국 일자리 창출과 제조업 경기 활성화 도모
- 중국, 인도, 동남아의 인건비 등 생산비용 상승으로 생산공장 해외이전 유인 감소

구 분		본국(Home)				
		미국	독일	이태리	프랑스	영국
해외 생산 기지	중 국	130	8	28	12	30
	아시아	22	6	12	3	1
	동유럽	1	10	22	5	3
	서유럽	5	9	13	1	1
	중남미	11	5	1		
	기 타	6	1	3	2	2
	전 체	175	39	79	23	37

구 분	리쇼어링 촉진 정책
미 국	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2010 Remaking America</li> <li>○ 주요 지원대책                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 설비투자 공제 2년</li> <li>- 공장이전비 지원 최대 20%</li> <li>- 법인세 인하 : 35% 28%</li> </ul> </li> </ul>
독 일	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 법인세 인하                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 38.7% ↘ 29.8%</li> </ul> </li> </ul>
일 본	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 법인세 인하                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 40.69% ↘ 38.01% ↘ 35.64% (2015)</li> </ul> </li> </ul>

중국 및 신흥국  
제조업 기반 약화



중국 및 신흥국발 대선진국 수출물동량 감소

## I 초대형선박 급증으로 공급과잉 장기화 원인

- 2015년 12K 이상 초대형선박 인도량 최대 (81만TEU)
- 18K 이상 극초대형선박 급격히 증가
  - (2015) 36척 → (2017) 73척 → (2018) 83척

□ 세계 컨테이너 선박량 추이

구분	2012	2013	2014	2015	2016	연평균 증가율(%)
<3,000 TEU	4,190	4,086	4,014	3,994	4,035	-0.9
3,000-7,999 TEU	7,358	7,439	7,437	7,472	7,381	0.1
8,000-11,999 TEU	3,119	3,551	4,092	4,729	5,263	14.0
12,000+ TEU	1,576	2,067	2,694	3,429	3,955	25.9
합계	16,243 (5.9%)	17,133 (5.5%)	18,237 (6.4%)	19,623 (7.6%)	20,635 (5.2%)	6.2

□ 향후 18K 이상 인도량

구분	기존	인도	누계
2015	29	7	36
2016		12	48
2017		25	73
2018		10	83
2019		5	88

자료 : Clarksons, *Container Intelligence Quarterly*, 2Q 2015

향후 초대형선박 발주 지속

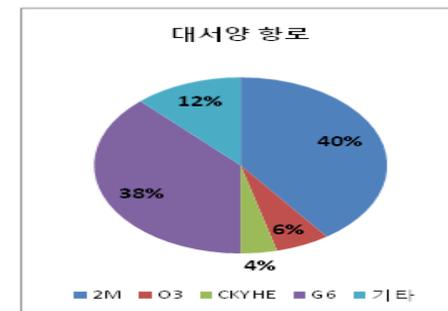
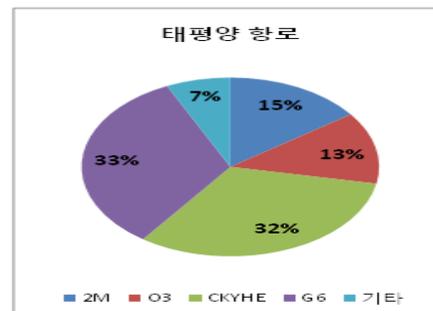
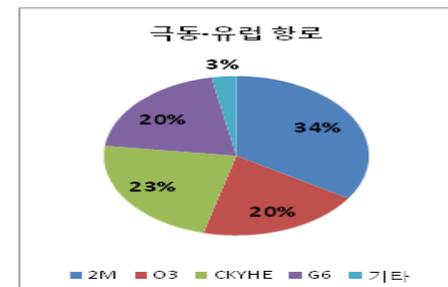
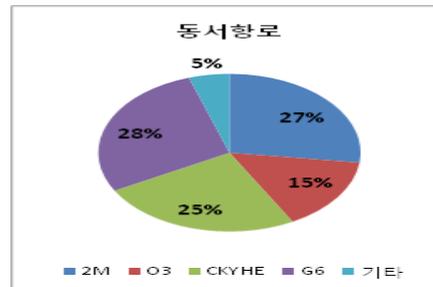


공급과잉의 장기화 불가피

# I 컨테이너선 시장, 4대 얼라이언스 경쟁구조

- 2M, G6, CKYHE, O3 등 4개 얼라이언스 경쟁구조
  - 2M(2개사 : Maersk, MSC), G6(6개사 : APL, Hapag, Hyundai, MOL, NYK, OOCL), CKYHE(5개사 : COSCO, K-Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen), O3(3개사, CMA CGM, CSCL, UASC)
- 얼라이언스를 통한 비용 절감과 서비스 품질 제고 없이, 독자 생존하기는 매우 어려운 상황
  - 특히 초대형선박 투자를 통한 단위비용 절감을 위해서는 **막대한 투자비용을 나누어 분담하는 효과를 지니는 얼라이언스 체제 이외에는 현재로서는 대안이 없는 상황**

구분	운항 선복량(TEU)	척수	비중
<b>2M</b>	5,746,139	1,116	<b>30%</b>
<b>G6</b>	3,548,247	639	<b>19%</b>
<b>CKYHE</b>	3,360,022	637	<b>18%</b>
<b>O3</b>	2,972,228	666	<b>16%</b>
4개 독립선사	1,575,590	458	8%
상위 20개사	17,202,226	3,516	90%
기타 80개사	1,859,999	1,509	10%
상위 100개사	19,062,225	5,025	100%



자료 : Alphaliner(2015. 9. 9) ; KMI 분석

자료 : Maritime Insight(2014. 8.)

## I 건화물선 시장, 풀(Pool) 결성을 통한 불황 극복 시도

### Pool의 개념

- 다양한 선주들의 유사한 선박들을 하나로 모아서 운영하는 것
- 하나의 운영단위처럼 마케팅을 펼치고, 벌어들인 수익을 미리 확정된 분배체계에 따라 나누어 가짐

### Pool의 기대효과

- 개별적으로 운영해서는 얻지 못하는 다양한 수익을 창출할 수 있음
  - 단기, 중기, 장기 등의 다양한 기간의 비즈니스 수행이 가능
  - 특히 소규모 선대로는 감당하기 힘든 COA 등의 계약이 가능
  - 운영 선대 규모가 커지면서 서비스의 공간적 범위가 획기적으로 넓혀질 수 있고, 선대운영의 물리적 효율성이 제고되면서 연료소비/공선운항/선박대기시간 감소 등의 다양한 효과를 발휘

### Pool의 사례 (건화물선)

- 2015년 2월, Capesize Chartering Ltd 결성(케이프 Pool)
  - Star Bulk Carriers Corp. 등 5개 선사 참여
  - 독립된 사무소는 없으며, 화주(용선주)의 요구에 가장 효율적으로 대응할 수 있는 단기운송서비스를 제공
- 2015년 1월, Clipper Sapphire Pool 결성(수프라막스 Pool)
  - Clipper와 Genco가 16척을 Pool로 운영, 효율성 및 규모의 경제 도모

## I 자사선 운영 모델

### 발레(Vale)

- 2015년 현재 총 34척의 40만 DWT급 발레막스 운항
  - 지난해 9월 COSCO, CMES와의 계약으로 신조 20척 추가 건조 계획
- 지난 7월 2일, 중국 정부가 발레막스의 자국 항만 입항을 공식적으로 허용
  - 발레막스 활용도가 높아지면 기존 케이프 수익력에 부정적 영향 우려



## I 용선 활용 모델

### 카길(Cargill)

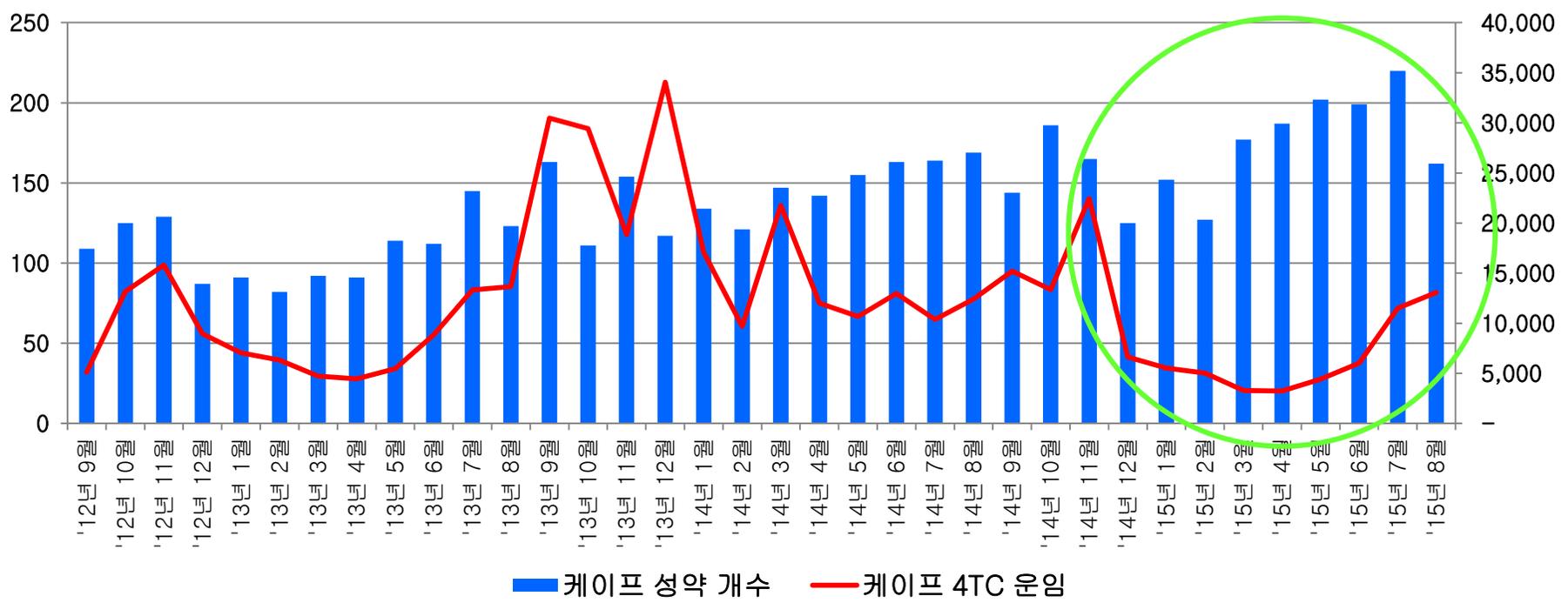
- 2012년 자체 운송 물동량 2억 톤, 2013년 용선 선박 약 350척
  - 세계 곡물 유통의 40% 차지, 식품/에너지/금융업 영위
  - 운임 위험관리 및 수익 창출 위해 FFA 시장 적극 참여

### 글렌코어 (Glencore)

- 포춘지 500대 기업 중 20위 선정, 다국적 원자재 교역 업체
  - 연료탄 세계 최대 공급자
  - 한 해 용선 선박이 200척을 상회

# 대화주의 운송시장 참여 확대에 따른 시장교란 발생

- 대화주의 해운시장 영향력이 확대되면서 시장균형원리에 따른 운임형성에 일종의 교란현상이 대두됨
  - 2015년 상반기 케이프 월평균 성약개수가 174건으로 작년 월평균 144건에 비해 21% 증가했으나 오히려 운임은 극심한 침체를 겪음
  - 대화주의 운송수요 숨기기 전략(Bids 개수 축소술, 계약 은폐술 등) 등 대두
- 전통적 Operator 선사의 영업여건이 악화되는 경향



자료 : Clarkson ; KMI 분석

### I 통과선박 및 물동량 증가 예상

#### 수에즈 운하

- [확장] 제2수에즈 운하 개통으로 폭/깊이 등 확장
  - 2015년 8월 6일 확장 완료
  - 운하 통과시간이 18시간 → 11시간, 선박대기시간 11시간 → 3시간, 하루 운하통과 선박량도 49척 → 97~99척
- [영향] 통과시간 7시간 단축 등으로 선박운영 상의 여유가 발생
  - 이에 따라 서비스 Route 관리에 유연성(flexibility)이 확대
  - 특히 연료비 절감효과가 큰 Slow Steaming의 여력이 확대됨

#### 파나마 운하

- [확장] 신규 갑문 건설과 운하 접근 항로 신설 및 준설 등의 개선 작업
  - 2015년 8월 31일 기준, 93.1% 공정
  - 통과가능한 최대 선형이 5,000 TEU급 → 13,000 TEU급으로 확대되고, 통과선박량도 2배 증가 기대
- [영향] 2012년 파나마 운하 통과물동량 2억 1,806만 톤에서 운하 확장이 완료되면, 통과 물동량이 대폭 증가할 전망
  - 특히 18,000TEU급 선박의 유럽항로 투입 이후, 전배(Cascading)되는 13,000TEU급 선박이 아시아-파나마 운하-미 동안 항로에 투입 가능해지면서 선박과잉현상의 심화 영향이 우려됨

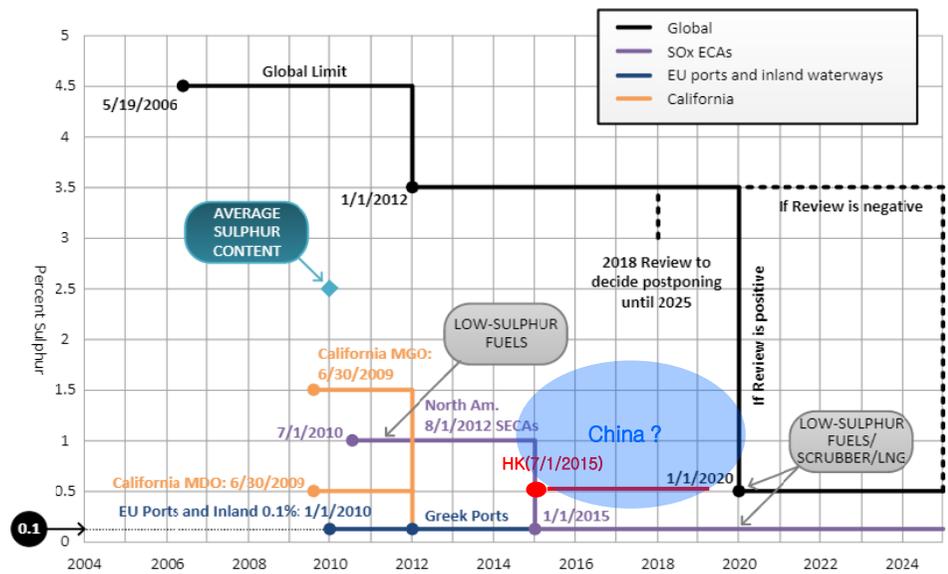
## ECA 지정 및 배출규제 강화 → 친환경 선박 확보 필요

- 15.1, SOx 규제 강화, 황함유량 1.0% → 0.1% (EU, 북미), '15.7, 홍콩 SOx의 0.5% 규제
- 16.1, NOx Tier III 적용 (Tier I 의 80% 수준 강화)
- 중국 1단계( '17), 2단계( '20)로 배출규제 시행 예정 : SOx, NOx, PM 규제 강화  
→ 발해만(진황도/텐진항), 장강(상해/닝보항),주강(광저우/선전항) 대상

ECA 지정 추이



SOx 배출규제 추이



자료 : ADI analytics website (<http://adi-analytics.com/>)

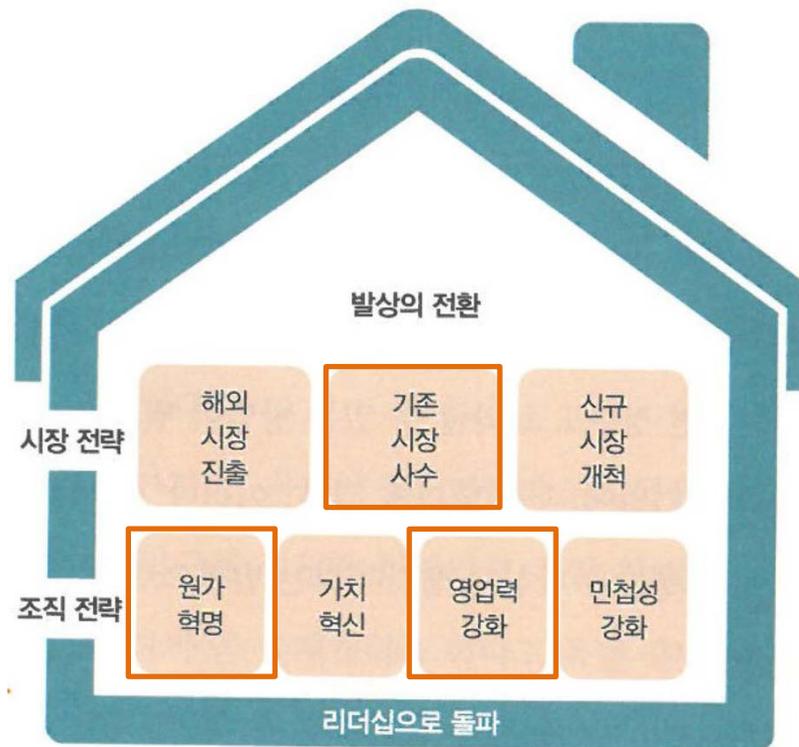
## IV. 우리나라 해운의 대응방향

1. 세계 해운시장 변화에 대한 대응방향
2. 우리나라 해운의 대응전략
3. 주요 시사점



## I 마켓 포지셔닝 유지, 원가혁명과 영업력 강화를 위한 지원 필요

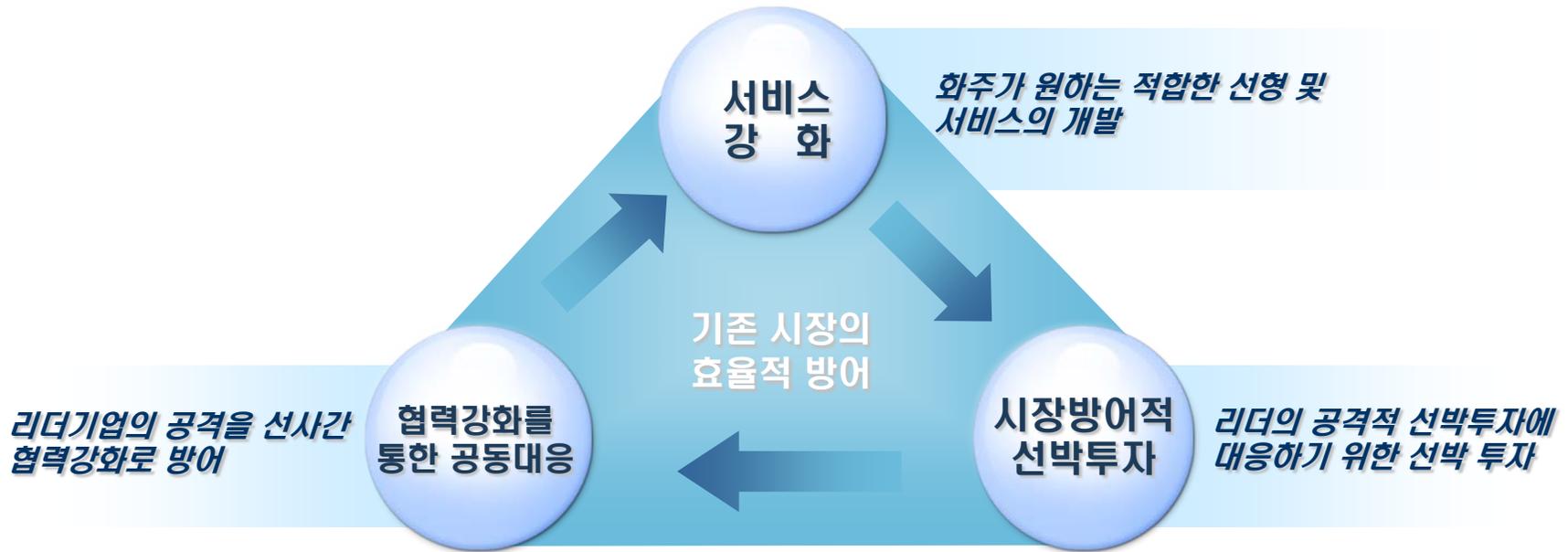
- 현재 갖고 있는 시장과 점유율 유지를 위한 기존 시장 방어전략 수립
- 원가혁명을 통한 탁월한 비용절감능력 확보방안 모색
- 기존의 화주를 지키고 새로운 화주를 유치할 수 있는 영업력 강화방안 모색



자료 : 김현철, 저성장 시대, 기적의 생존전략, 어떻게 돌파할 것인가, 2015., P.342

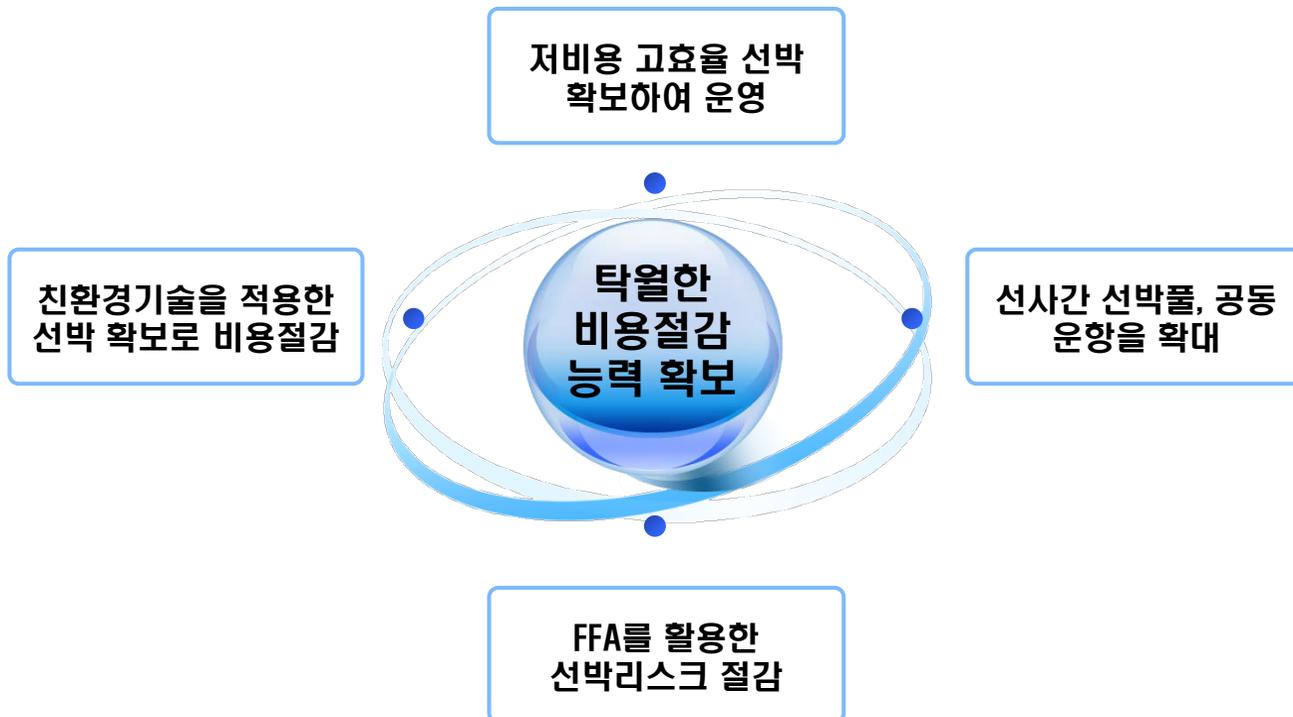
### I 기존 시장 방어

- 화주가 원하는 적합한 선형 및 서비스 개발
- 리더기업의 공격을 선사간 협력강화를 통해 공동으로 방어
- 현행 시장점유율을 지킬 수 있는 선박투자전략 마련



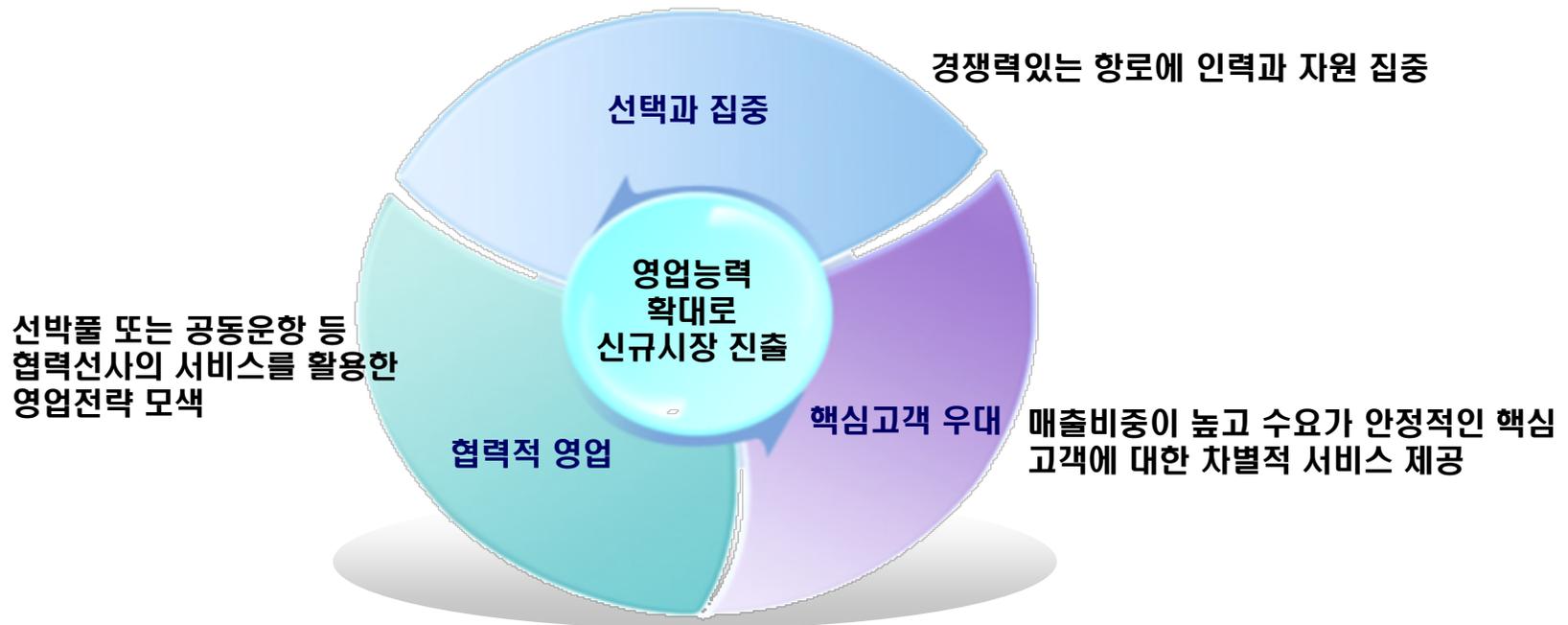
### I 원가혁명을 통한 비용우위 확보

- 저비용 고효율 선박(초대형선박) 위주로 선대 개편
- 해운분야 환경규제를 기회로 활용
- 선사간 선박풀, 공동운항 등 협력강화를 통한 비용절감 방안 모색
- FFA를 통한 선박리스크 회피



### I 국내선사의 영업력 강화

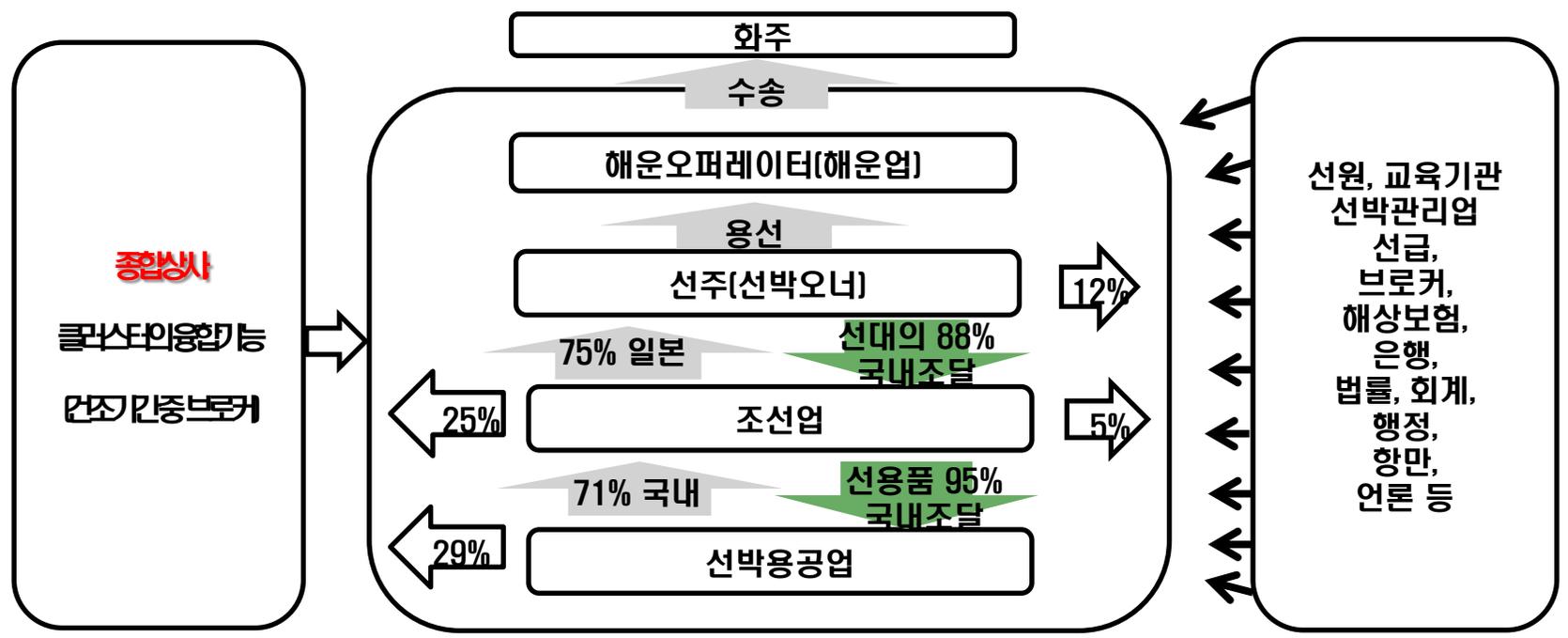
- 경쟁우위를 가진 시장에 집중
- 선사간 협력(선박풀 또는 공동운항)을 활용하는 영업전략 모색
- 핵심 고객에 대한 서비스의 차별화



# 선주 중심의 친환경 선박투자체계 구축

<마리타임 재팬 사례>

- ✓ 종합상사가 인도전 금융의 중요기능을 담당, 중소형 선주사 육성
- ✓ 전략적투자(소유)와 운항을 분리하는 체제 구축



생태계 구조

자료 : 김우호 (2013.1)

## I 해운기업의 기술혁신 역량 강화 필요

### ➤ 해운산업 혁신을 위한 시스템 제안

- ✓ 해운사 주도의 혁신 수요 발굴 ; 국가 R&D 추진
- ✓ 기술 로드맵 구축을 위한 비전 설정 ; 미래선박기술포럼(산학연정)
- ✓ 해운 생태계 활성화를 위한 정책의 융복합 추구 → 관련산업 발전주도, 부가가치 확대
- ✓ 정책담당 조직의 확대 재편 ; 해운정책과 +해사산업기술과  
→ 지금은.. 환경친화적 선박 보급 및 확대 정책 개발이 필요

R&D 투자  
체계화

국내 거래  
활성화

사업사슬  
모델 발굴

친환경선박  
투자강화

견실한  
한국 해운