2012년 KMI 해운·항만·물류 전망대회

“글로벌 위기의 극복과 미래 방향”

- 일시 : 2012년 2월 28일(화) 14:00~18:00
- 장소 : 은행회관 컨벤션홀(서울시 중구 명동)

주최 및 주관 : 한국해양수산개발원(KMI)

후원 : 국토해양부·한국선주협회·한국항만물류협회·
한국통합물류협회

프로그램

총괄 | **김범중** 항만·물류연구본부장
임종관 해운산업연구본부장

13:30~14:00	등록 및 자료배부	
제1부 개회식	사회 : 김우선 한국해양수산개발원 전문연구원	
14:00~14:20	개회사	**김학소** 한국해양수산개발원 원장
	축 사	**주성호** 국토해양부 제2차관
	축 사	**이현우** 한국항만물류협회장(대한통운 대표이사)
	축 사	**석태수** 한국통합물류협회장(한진 대표이사)
제2부 기조강연 및 주제발표	사회 : 김우선 한국해양수산개발원 전문연구원	
14:20~14:40	기조강연 1	**2012년 우리나라 해운항만물류 정책방향** **강범구** 국토해양부 물류항만실장
14:40~15:00	기조강연 2	**해운항만물류의 미래와 과제** **쿠세 히로히토** 도쿄해양대학 부총장
15:00~15:25	주제발표 1	**항만분야의 위기, 기회 그리고 대응** **김형근** 한국해양수산개발원 항만물류연구실장
15:25~15:50	주제발표 2	**글로벌 물류시장의 기회와 2012 진출 전략** **이성우** 한국해양수산개발원 국제물류연구실장
15:50~16:10	Coffee Break	
16:10~16:35	주제발표 3	**해운시황 : 위기와 기회** **김우호** 한국해양수산개발원 해운시장분석센터장
16:35~17:00	주제발표 4	**해운기업 유동성 위기 대책과 정책과제** **황진회** 한국해양수산개발원 해운정책연구실장
제3부 종합토론		
17:00~18:00	좌 장	**이정환** 한국해양대학교 석좌교수
	토론자	**박종흠** 국토해양부 물류정책관 **전기정** 국토해양부 해운정책관 **한덕식** 한국통합물류협회 상무이사 **강희중** 한국항만물류협회 이사 **황영식** 한국선주협회 이사

목 차

기조강연 1 — 1

2012년 우리나라 해운항만물류 정책방향
강 범 구 국토해양부 물류항만실장

기조강연 2 — 19

해운항만물류의 미래와 과제
쿠세 히로히토 도쿄해양대학 부총장

주제발표 1 — 45

항만분야의 위기, 기회 그리고 대응
김 형 근 한국해양수산개발원 항만물류연구실장

주제발표 2 — 137

글로벌 물류시장의 기회와 2012 진출 전략
이 성 우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

주제발표 3 — 189

해운시황 : 위기와 기회
김 우 호 한국해양수산개발원 해운시장분석센터장

주제발표 4 — 223

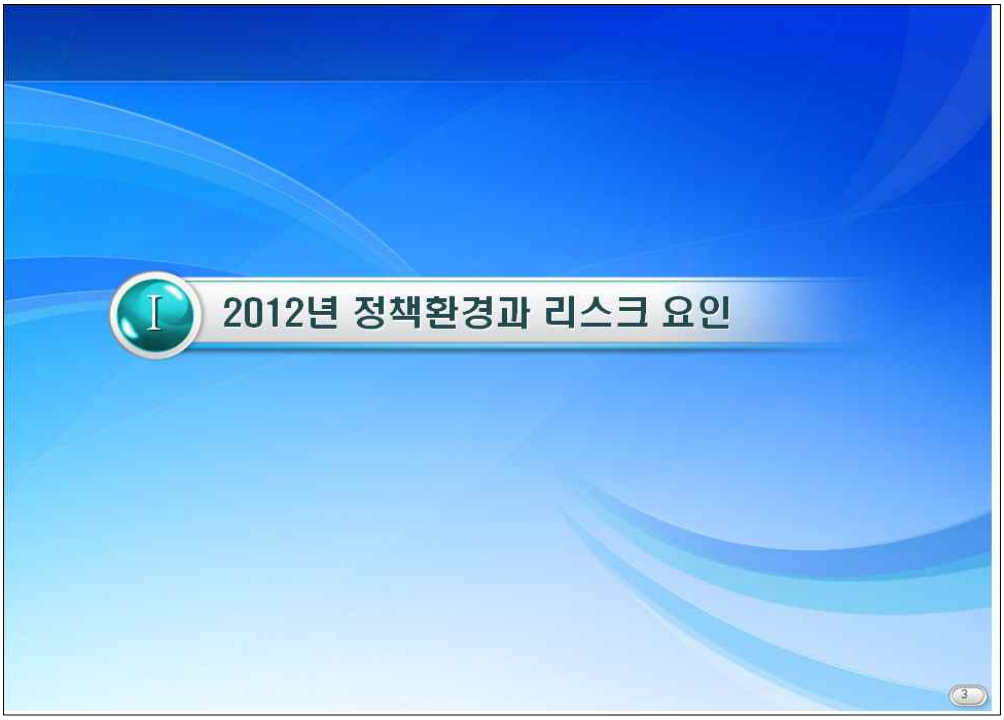
해운기업 유동성 위기 대책과 정책과제
황 진 회 한국해양수산개발원 해운정책연구실장

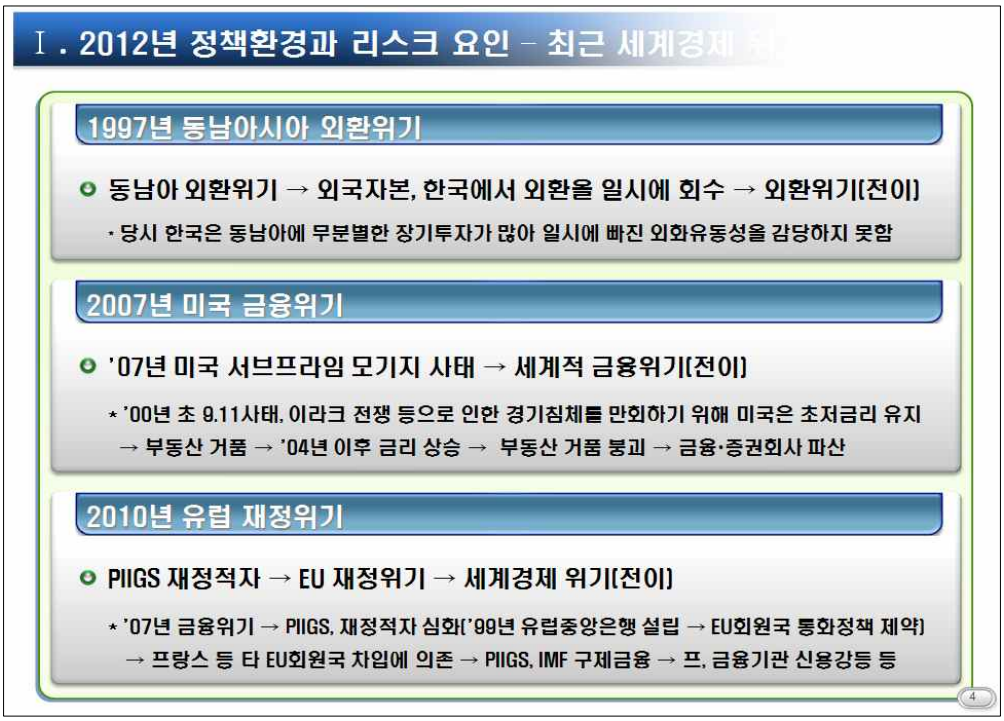
2012년 우리나라 해운항만물류 정책방향

강범구 국토해양부 물류항만실장

2012년 해운항만물류 정책 방향
2012. 2. 28
국 토 해 양 부
물 류 정 책 관
1

순 서
Ⅰ 2012년 정책환경과 리스크 요인
Ⅱ 2012년 해운항만물류 정책 추진방향
Ⅲ 물류 중점추진과제
Ⅳ 해운 중점추진과제
Ⅴ 항만 중점추진과제
2


Ⅰ
2012년 정책환경과 리스크 요인
3


Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 최근 세계경제
1997년 동남아시아 외환위기
동남아 외환위기 → 외국자본, 한국에서 외환을 일시에 회수 → 외환위기(전이)
• 당시 한국은 동남아에 무분별한 장기투자가 많아 일시에 빠진 외화유동성을 감당하지 못함
2007년 미국 금융위기
'07년 미국 서브프라임 모기지 사태 → 세계적 금융위기(전이)
* '00년 초 9.11사태, 이라크 전쟁 등으로 인한 경기침체를 만회하기 위해 미국은 초저금리 유지
→ 부동산 거품 → '04년 이후 금리 상승 → 부동산 거품 붕괴 → 금융·증권회사 파산
2010년 유럽 재정위기
PIIGS 재정적자 → EU 재정위기 → 세계경제 위기(전이)
* '07년 금융위기 → PIIGS, 재정적자 심화('99년 유럽중앙은행 설립 → EU회원국 통화정책 제약)
→ 프랑스 등 타 EU회원국 차입에 의존 → PIIGS, IMF 구제금융 → 프, 금융기관 신용강등 등
4

Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 최근 세계경제 [illegible]

세계경제의 상호 의존도 심화

- 국지적 경제위기가 세계경제 위기로 손쉽게 전이
- 일국의 노력만으로 자국의 경제위기를 극복하기 매우 힘든 구조
- 경제위기를 극복하기 위한 국제적 공조강화 필요

- 짧은 주기로 세계경제 위기 발생가능성 상존
  - → 세계경제 위기에 즉시 대응할 수 있는 산업체질개선 필요

5

Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 대내외 여건 [illegible]

IMF 세계경제 예측

- 유럽·미국 경제의 재정위기, 불확실성 증대로 '12년 세계경제 3%대 성장 예상
- 향후 세계무역 성장률도 둔화 예상(IMF, World Economic Outlook Database, '11.9)

6

Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 대내외 여건 전망

우리나라 경제성장 전망

- 최근 유럽재정위기 등 세계경제침체로 '12년 경제는 완만한 성장(3%대) 예상
- 무역은 전년대비 증가하나, 증가율은 감소 전망

Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 대내외 여건 전망

세계물류시장 전망

- '12~'13년은 세계경제 침체로 2%대 성장 전망⇒ 보다 치열한 글로벌 경쟁 예상

[(단위) 억달러, ( )는 연도별 비중(%)]

		도로	해운	철도	항공	전체
2004		17,511(75.0)	3,600(15.4)	1,417(6.1)	806(3.5)	23,334(100)
2006		20,084(74.4)	4,320(16.1)	1,655(6.1)	931(3.4)	26,990(100)
2008		22,326(74.9)	4,565(15.3)	1,908(6.4)	1,000(3.4)	29,799(100)
2010		21,361(74.7)	4,317(15.1)	1,883(6.6)	1,045(3.6)	28,606(100)
2012		23,250(73.8)	4,974(15.8)	2,116(6.7)	1,144(3.6)	31,484(100)
2013		24,223(73.5)	5,289(16.0)	2,260(6.9)	1,195(3.6)	32,967(100)
증	전체	3.7%	4.4%	5.3%	4.5%	3.9%
감	'04~'08	6.3%	6.1%	7.7%	5.5%	6.3%
율	'09년 이후	1.6%	3.0%	3.4%	3.6%	2.0%

(출처) Datamonitor社, 「Global Logistics Overviews」('10.2)

Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 대내외 여건 전망

세계·우리나라 컨테이너 물동량 전망

- 세계경제 불확실성 증대, 무역성장률 축소로 컨테이너 물동량 증가율 감소 예상
  - Container Market(Drewry Shipping Consultants, '10), 제3차 항만기본계획('11.7)

9

Ⅰ. 2012년 정책환경과 리스크 요인 – 분야별 여건

물류분야

- 경제 불확성 증대·정치 여건 변화 등으로 화물연대, 항운노조 관련 갈등 대비 필요
- '12.3월 핵안보 정상회의 성공적 개최를 위한 항만보안 강화 필요

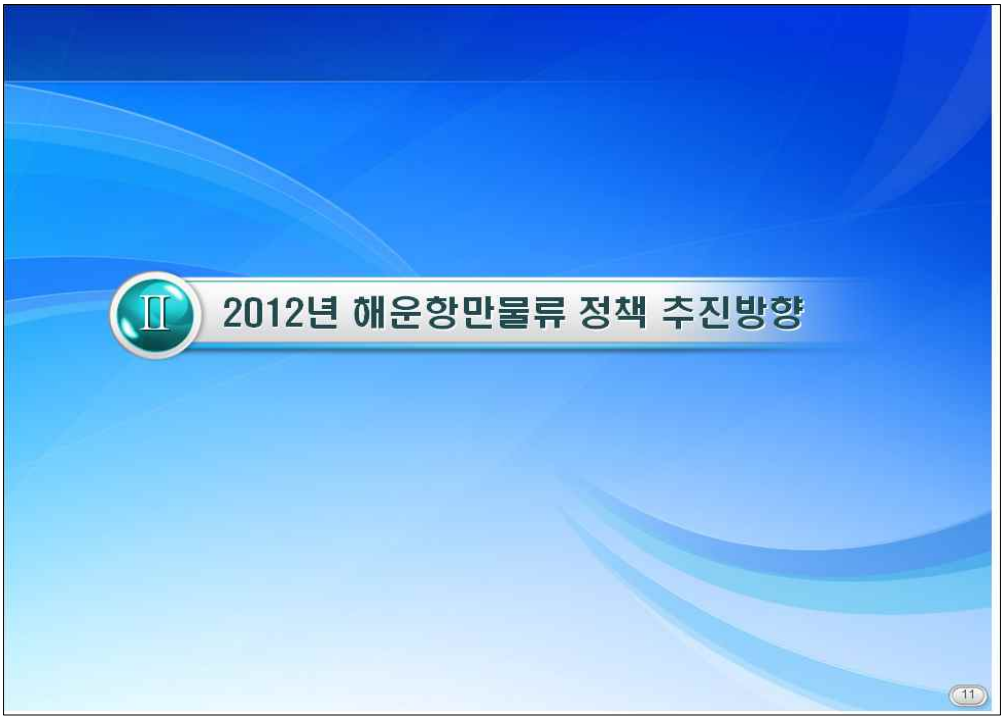
해운분야

- 고유가, 선박 공급과잉에 따른 운임·선가 하락 등 3중고 지속으로 불황 장기화
  - '83년 해운산업 합리화 이후 가장 어려운 시점('11.10월 컨테이너 선사 간담회)

항만분야

- 운영사간 과열 경쟁, 광양항 활성화 미흡 등 항만 운영 정상화 필요
- 해양관광 선호 증가에 따른 크루즈, 마리나항 개발수요 증가 추세

10



Ⅱ. 2012년 해운항만물류 정책 추진방향

비 전	21세기 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국

6대 정책과제	2012년 중 점 과 제
❶ 물류항만 경쟁력 강화	◆ 항만을 국가경제발전의 전략거점으로 육성 ◆ 물류거점과 도시물류 시스템 체계적 정비 ◆ 선박금융기반 강화로 해운위기 선제적 대응
❷ 물류항만新성장동력 육성	◆ 크루즈·마리나 산업 성장 지원 ◆ 新 물류산업 국제경쟁력 제고
❸ 물류항만 공생발전 기반 조성	◆ 하역시장 안정화 ◆ 화주·물류기업간 동반성장 도모
❹ 녹색물류 확산과 위기대응능력 강화	◆ 물류항만분야 온실가스 감축 확대 ◆ 물류항만 위기대응능력 강화
❺ 물류항만 해외진출 지원과 복지개선	◆ 물류항만 해외진출 확대와 국제위상 강화 ◆ 물류항만분야 서민복지 개선
❻ 물류항만 미래성장 기반 마련	◆ 물류산업 맞춤형 인력 양성 ◆ 물류산업의 체계적 육성 토대 마련 ◆ 신뢰성 높은 물류관련 통계·정보 제공

12

Ⅲ. 물류 중점추진과제

❶ 한·중·일 물류협력 강화

제4차 한·중·일 물류장관회의 개최

- ➢ 동북아 통합물류시장 구축 기반 마련을 위해 제4차 회의를 7월에 부산에서 개최 예정
  - · 한국이 중국, 일본에 제안하여 구성, 2년 주기로 삼국이 순번제로 개최[1차, '06년 서울, 2차 '08년 일본 오카야마, 3차 '10년 중국 정두]
- ➢ 공동성명, 부속서[12개 실천과제 추진내용]를 채택하고, 양자회담, 컨퍼런스 등 개최 예정

14

Ⅲ. 물류 중점추진과제

❷ 제3자 물류시장 확대와 우수물류기업 지원

제3자 물류시장 확대

➢ 제3자물류 이용 촉진을 위해 세제지원 강화 추진

- 제3자 물류 이용 화주기업에 대한 세액공제(법인세 3%) 일몰연장 추진 : '12년 → '15년
- 자가물류시설 양도차익 과세이연 요건완화 추진 : 3자물류비가 물류비의 70% → 50%

➢ 3자물류 전환 컨설팅 사업 지속 추진('08~'11년간 19억원 지원에 316.6억원 물류비 절감)

우수물류기업 지원

➢ 글로벌 물류기업 육성대상 기업을 선정하고 지원사업 시행

- 해외거점 투자에 필요한 금융조달(수출입 은행 금리 0.5%P 우대)
- 물류전문인력 양성(글로벌 인턴, 현지 채용인력 국내 교육)

➢ 우수 국제물류주선업 인증제 실시(인증담당기관·인증기준 등 세부기준 마련)

15

Ⅲ. 물류 중점추진과제

❸ 화물운송시장 체질개선

화물운송시장 선진화

➢ 화물운송 실적관리 시스템을 구축하고 실적신고 지침 마련('12.12)

➢ 직접운송 여부 판단 기준 등을 마련('12.12)하고 최소운송기준을 공표('13.3)

➢ 인증정보망 이용시 직접운송으로 인정 등 인센티브를 부여하여 정보망 이용 활성화

택배산업을 생활밀착형 고부가가치 산업으로 육성

➢ 전문가, 업계 의견수렴 등을 통해 택배차량 증차, 택배산업 제도화 등 검토

➢ 외국인력 고용 허용에 대해서는 고용노동부와 지속 협의

16

Ⅲ. 물류 중점추진과제

❹ 물류관련시설 체계적 확충과 정비

물류기지 기능조정·활성화 추진

➢ 물류수요 변화를 반영하여 기 개발된 5대 권역별 물류기지 기능조정, 활성화 추진

- 군포 : 배송센터, 화물취급장 등 터미널 공사 완료, 의왕 : 철도운송 확대 등 운영효율화
- 부산권·호남권 물류기지 등에 제조·판매시설 허용 추진, 정원·연기, 칠곡은 마케팅 강화 등

17

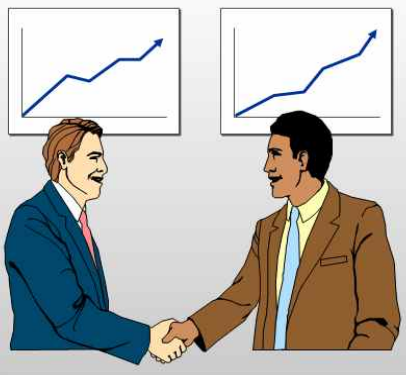
Ⅲ. 물류 중점추진과제

❺ 물류분야 공생발전 도모

정부·화주·물류 기업간 협의체 구성

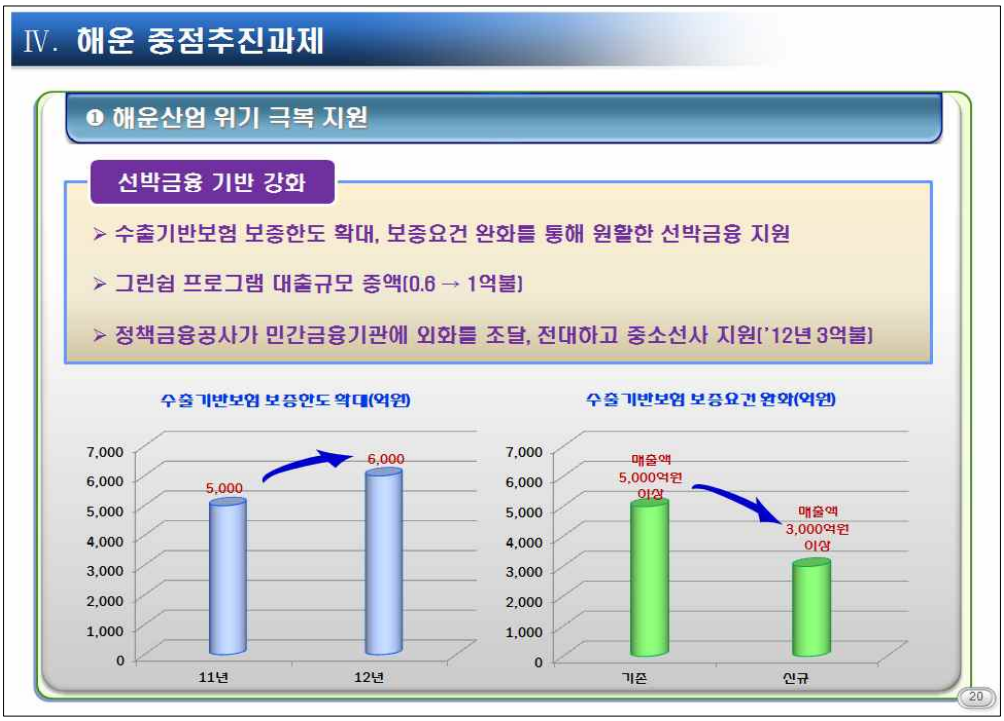
➢ 표준계약서 등 공정거래 가이드라인 개발·보급 등을 통해 화주·물류기업간 동반성장 유도

- 화주-물류기업 해외시장 동반진출 등 화주·물류기업 공동 agenda 발굴과 공동연구·시범사업 추진



18

Ⅳ
해운 중점추진과제
19


Ⅳ. 해운 중점추진과제
❶ 해운산업 위기 극복 지원
선박금융 기반 강화
➢ 수출기반보험 보증한도 확대, 보증요건 완화를 통해 원활한 선박금융 지원
➢ 그린쉽 프로그램 대출규모 증액(0.6 → 1억불)
➢ 정책금융공사가 민간금융기관에 외화를 조달, 전대하고 중소선사 지원('12년 3억불)
수출기반보험 보증한도 확대(억원)
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
5,000
6,000
11년
12년
수출기반보험 보증요건 완화(억원)
매출액 5,000억원 이상
매출액 3,000억원 이상
기존
신규
20

Ⅳ. 해운 중점추진과제

❷ 해운 新성장산업 육성

해운연관산업 육성

➢ 해양플랜트와 선박관리업*의 제도적 기반마련, 선박평형수장치 시장**선점 등

* 글로벌 선박관리회사 육성 등을 위한 '선박관리산업발전법', '12.7월 시행 예정

** 선박평형수처리장치 세계시장은 '16년 15조원 규모로 성장할 전망

크루즈 산업 육성

➢ 크루즈 부두 확충, 톤세제 도입 등 국적 크루즈선사 경쟁력 제고 추진

* 국제크루즈선 국내입항 전망 : ('11) 144회/15.3만명 → ('12) 238회/20만 여명

** '12.2월 국적크루즈선 '클럽하모니호' 취항 개시

21

Ⅳ. 해운 중점추진과제

❸ 해운 新시장 개척

남북항로 등 신규항로 개척

➢ 성장잠재력이 높은 중남미, 인도, 아프리카 등 신규 해운시장 개척

➢ 몽골석탄 등 내륙국가 자원을 해상으로 수송하는 방안 지속 추진

➢ 유럽지역에 보다 가깝고 저렴하게 접근할 수 있는 북극항로 개척

경로	인도양항로 (수에즈 운하 통과)	북극항로
부산-로테르담	20,100km	12,700km
로테르담-요코하마	20,630km	13,523km
로테르담-상하이	19,371km	14,875km

22

Ⅳ. 해운 중점추진과제

❹ 해운 장기성장동력(인력) 확보

해기인력 양성 및 선원복지 강화

➢ 장·단기 선원수급 기본계획을 수립('12.10)하고 해기사 양성을 다양화
- 일반대학 졸업자의 외항3급 양성과정을 확대하고 해양대에 해기사 단기양성과정 개설 추진
- 부산·인천 해사고의 마이스터고 전환 지원('12년, 37억원) 등

➢ 선원복지회관 등 선원휴식공간 확충(28 → 30개소) 등으로 선원복지 향상
- 개정 선원법('12.4월 시행)과 연계한 '선원복지종합대책' 수립('12.9)

23

Ⅳ. 해운 중점추진과제

❺ 연안해운 경쟁력 강화

연안화물시장 확대

➢ 내항해운시장 진입시 선령 15년 미만 선박만 진입가능한 현 규정(고시)의 개정 추진
- 대체선박이 기존선박보다 저선령이고 이중선체 등 안정성이 강화될 경우 선령제한 완화

➢ 국적 내항선 운항확대를 위해 외국적선 용선 투입 절차를 강화해 반복적 용선 제한

➢ 육상에서 연안전환시 지급하는 전환수송보조금 확대('11년 20억원 → '12년 40(잠정))

24

Ⅴ. 항만 중점추진과제

❶ 항만을 국가경제 발전의 전략거점으로 육성

부산항의 세계 2위 컨테이너 환적항 지위 강화

➢ 부두, 배후단지 등 적기 확보, 선박 대형화 추세에 대비한 항로 증심(15→16m) 등
- 10,000 TEU급 이상 선박 : ('10) 39척 → ('13) 201척

➢ 볼륨인센티브 제도 개선, 연근해 항로 확대 등 환적화물 유치전략 마련

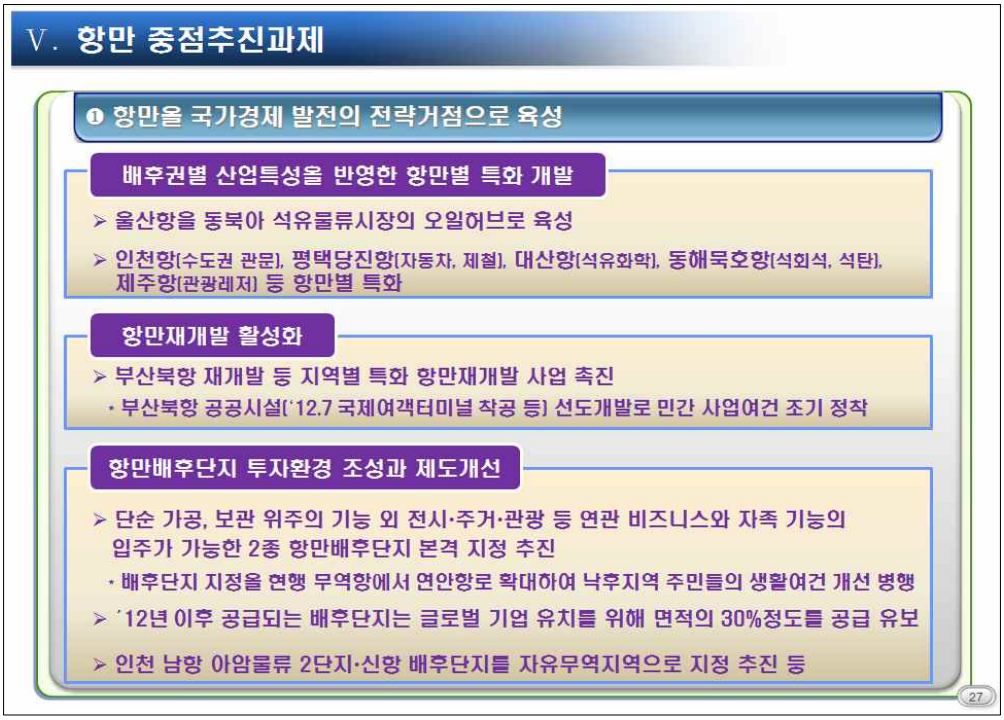
2015년까지 광양항을 자립항만(300만TEU)으로 구축

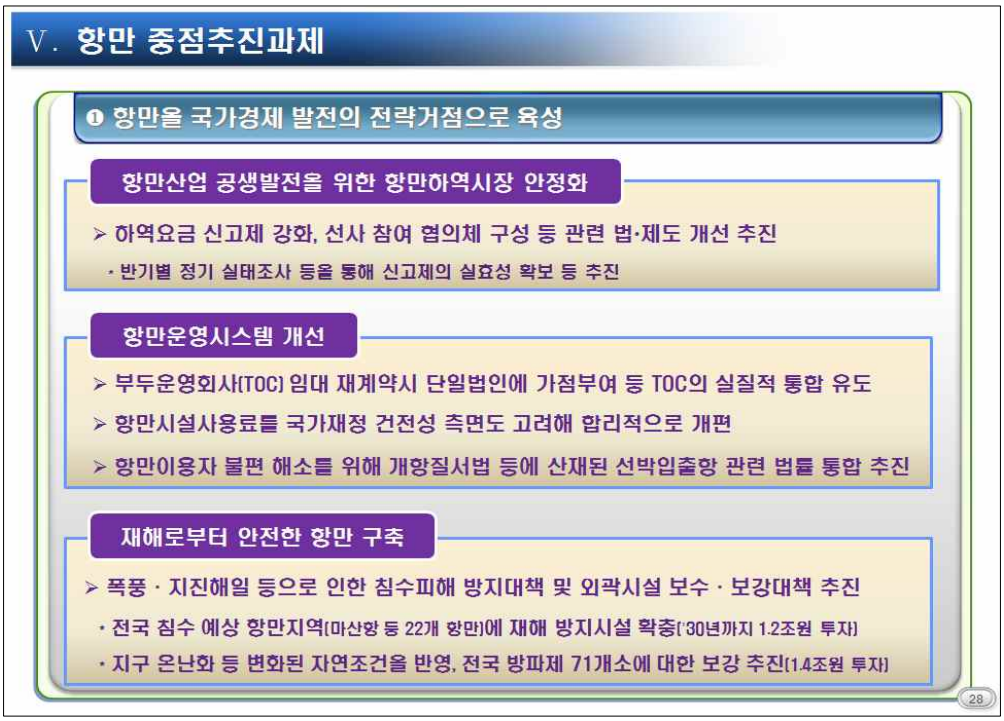
➢ (운영체계 개선) 유휴 '컨'부두를 일반부두로 기능 전환

➢ (물량창출) 대형화주와 우량기업 유치, 수요맞춤형 화물창출 인프라 구축 등

➢ (인센티브 개선) 수입, 환적화물은 단가를 상향조정하고 수출화물은 하향조정
- 항만시설사용료도 300만 TEU('15년 예상) 달성시 까지 면제

26


Ⅴ. 항만 중점추진과제
❶ 항만을 국가경제 발전의 전략거점으로 육성
배후권별 산업특성을 반영한 항만별 특화 개발
➢ 울산항을 동북아 석유물류시장의 오일허브로 육성
➢ 인천항(수도권 관문), 평택당진항(자동차, 제철), 대산항(석유화학), 동해묵호항(석회석, 석탄), 제주항(관광레저) 등 항만별 특화
항만재개발 활성화
➢ 부산북항 재개발 등 지역별 특화 항만재개발 사업 촉진
• 부산북항 공공시설('12.7 국제여객터미널 착공 등) 선도개발로 민간 사업여건 조기 정착
항만배후단지 투자환경 조성과 제도개선
➢ 단순 가공, 보관 위주의 기능 외 전시·주거·관광 등 연관 비즈니스와 자족 기능의 입주가 가능한 2종 항만배후단지 본격 지정 추진
• 배후단지 지정을 현행 무역항에서 연안항로 확대하여 낙후지역 주민들의 생활여건 개선 병행
➢ '12년 이후 공급되는 배후단지는 글로벌 기업 유치를 위해 면적의 30%정도를 공급 유보
➢ 인천 남항 아암물류 2단지·신항 배후단지를 자유무역지역으로 지정 추진 등
27


Ⅴ. 항만 중점추진과제
❶ 항만을 국가경제 발전의 전략거점으로 육성
항만산업 공생발전을 위한 항만하역시장 안정화
➢ 하역요금 신고제 강화, 선사 참여 협의체 구성 등 관련 법·제도 개선 추진
• 반기별 정기 실태조사 등을 통해 신고제의 실효성 확보 등 추진
항만운영시스템 개선
➢ 부두운영회사(TOC) 임대 재계약시 단일법인에 가점부여 등 TOC의 실질적 통합 유도
➢ 항만시설사용료를 국가재정 건전성 측면도 고려해 합리적으로 개편
➢ 항만이용자 불편 해소를 위해 개항질서법 등에 산재된 선박입출항 관련 법률 통합 추진
재해로부터 안전한 항만 구축
➢ 폭풍 · 지진해일 등으로 인한 침수피해 방지대책 및 외곽시설 보수 · 보강대책 추진
• 전국 침수 예상 항만지역(마산항 등 22개 항만)에 재해 방지시설 확충('30년까지 1.2조원 투자)
• 지구 온난화 등 변화된 자연조건을 반영, 전국 방파제 71개소에 대한 보강 추진(1.4조원 투자)
28

Ⅴ. 항만 중점추진과제

❷ 항만의 국가서비스 지원기능 강화

국가미항 조성계획 수립

➢ 시드니항, 홍콩항과 같은 세계적인 관광 미항 조성 추진

- 부산 영도의 바지선 접안시설 등을 타지역으로 이전 → 영도를 싱가폴 센토사섬과 같은 관광명소로 조성('12.하, 부산항 미항계획 수립) → 인천항, 제주항으로 점차 확대

마리나항만 개발 적극 추진

➢ (인프라 확충) 국가, 지자체, 민간 간의 공조로 전국에 마리나 네트워크 구축 추진

- 소규모 역마리나(국가), 지역거점 공공마리나(국가, 지자체), 부산북항 등 민간마리나

➢ (제도개선) 선석 선분양 등 사업자의 수익성 제고와 초기사업비 부담 경감 추진

➢ (운영개선) 마리나 시설·운영·입출항 등에 대한 국제수준의 표준 매뉴얼 제정 추진

광역 준설토 투기장 조성으로 항만공간 효율성 제고

➢ 권역별 대규모 공용투기장에 일부 육상폐기물도 수용하고 도시·친수공간 등 조성

- 도쿄만의 경우 수도권 폐기물로 도쿄만을 매립해 인공섬을 조성, 유명 관광명소로 활용

29

Ⅴ. 항만 중점추진과제

❸ 항만의 해양영토수호 기능 강화

해경전용부두 추가 확충

➢ 해양영토수호 활동을 지원하기 위해 '20년까지 14개 항만에 해경전용부두 확충

- 평택당진, 대천, 제주 등 해경부두 설계 및 울릉(사동)항 2단계 착공

국가관리 연안항 지정

➢ 국가안보와 영해관리상 중요한 거점항만을 지정, 국가가 직접 접안시설·터미널 확충

- 가거도(신안군), 연평도(옹진군) 등 8개 주요 도서항만을 대상으로 검토, '12.하반기 중 지정

30

경청해 주셔서 감사합니다
31

해운항만물류의 미래와 과제

쿠세 히로히토 도쿄해양대학 부총장

大韓民国 海運港湾物流展望大会 2012年 2月28日

海運港湾物流の将来と課題

1．現代のロジスティクス
2．サプライチェーンとロジスティクス
3．海運港湾物流のシームレス化（ヨコ）
4．シームレス化の３つの方法
5．海運港湾物流を支える基盤（タテ）
6．東アジア３国の物流政策の比較
7．高度な海運港湾物流実現のための課題

苦 瀬 博 仁 (KUSE Hirohito)
東京海洋大学 理事・副学長 （海洋工学部流通情報工学科 教授）
日本物流学会 会長
kuse@kaiyodai.ac.jp http://www2.kaiyodai.ac.jp/kuse~

1

KMI 2012 해운항만물류전망대회 2012년 2월28일

해운항만물류의 미래와 과제

1．현대의 로지스틱스
2．Supply Chain과 Logistics
3．해운항만물류의 Seamless화(횡적)
4．Seamless화를 위한 3가지 방법
5．해운항만물류의 기반(종적)
6．동아시아3국의 물류정책의 비교
7．고도한 해운항만물류실현을 위한 과제

쿠세 히로히토(KUSE Hirohito)
-동경해양대학 이사・부총장(해양공학부 유통정보공학과 교수)
-일본물류학회 회장
kuse@kaiyodai.ac.jp http://www2.kaiyodai.ac.jp/kuse~
번역:권오경(동경해양대학 연구원)

1. 現代のロジスティクス

1) グローバル化：調達・生産・販売拠点のグローバル化
システム輸出、システム・パッケージ

2) 業務効率化
拠点の集約　：流通加工増加と生産流通の統合による集約
道路整備による輸配送の長距離化
輸配送効率化：積載効率の向上や引き取り物流による効率化
共同輸配送や建物内縦持ちなどの共同化
業務の外注化：3PL（Third Party Logistics）

3) 社会的責任
環境対応：循環型社会（3R：Reduce, Reuse, Recycle）
発生源対策（天然ガス車、トラックから台車へ）
交通流対策（TDM：Transport Demand Management）
（海運・鉄道へのモーダルシフト）
CSR（Corporate Social Responsibility）：
安心安全の確保（製造者の責任、流通段階の責任）
トレーシング（生産・流通・販売段階での商品追跡）
生産・成分履歴から、物流の履歴へ

2

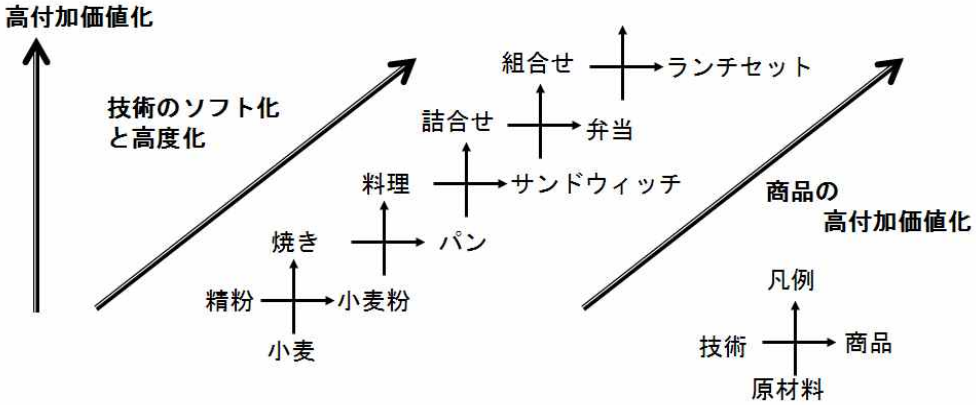
1. 현대의 로지스틱스

1) 글로벌화：조달・생산・판매거점의 글로벌화
시스템수출, 시스템팩키지

2) 업무효율화
거점의 집약 ：유통가공증가와 생산유통의 통합에 의한 집약
도로정비에 의한 수배송의 장거리화
수배송효율화：적재효율의 향상이나 회수물류의 효율화
공동수배송이나 건물내 화물이동 등의 공동화
업무 외주화 ：3PL（Third Party Logistics）

3) 사회적 책임
환경대응：순환형사회（3R：Reduce, Reuse, Recycle）
에너지대책（천연가스 자동차 및 트럭에서 대차로）
교통류대책（TDM：Transport Demand Management）
（해운・철도로의 모달쉬프트）
CSR(Corporate Social Responsibility)：
안심안전의 확보(제조자의 책임, 유통단계의 책임)
화물추적(생산・유통・판매단계에서의 상품추적)
생산・성분의 이력에서 물류의 이력으로

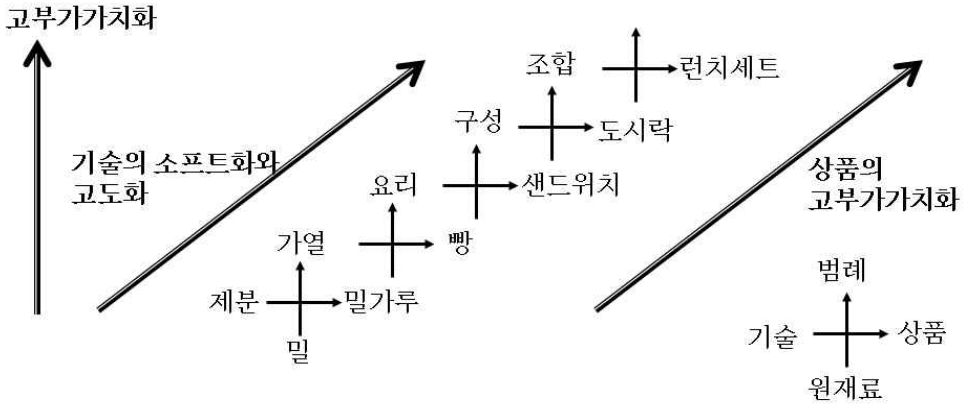
商品の高付加価値化



例 1) 小麦 → 小麦粉 → パン → サンドウィッチ → ランチセット
2) 綿 → 糸 → 布 → 洋服 → 服装 → ブランド
3) ディスクドライブ→ ソフト入りパソコン → パソコンセット
4) カップ→ カップセット→ 化粧箱入り → 贈答品セット
5) キャベツ → 半切り → 千切り → サラダセット → キャベツサラダ

3

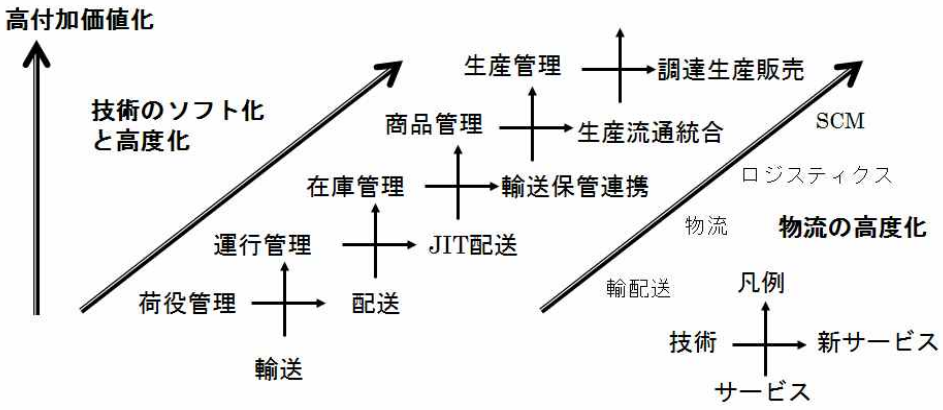
상품의 고부가가치화



예 1) 밀 → 밀가루 → 빵 → 샌드위치 → 런치세트
2) 면 → 실 → 직물 → 양복 → 의상 → 브랜드
3) 디스크드라이브 → 소프트내장형 컴퓨터 → 컴퓨터세트
4) 컵 → 컵세트 → 상자 포장 → 증정품세트
5) 양배추 → 반으로 절단 → 채썰기 → 샐러드세트 → 양배추샐러드

3

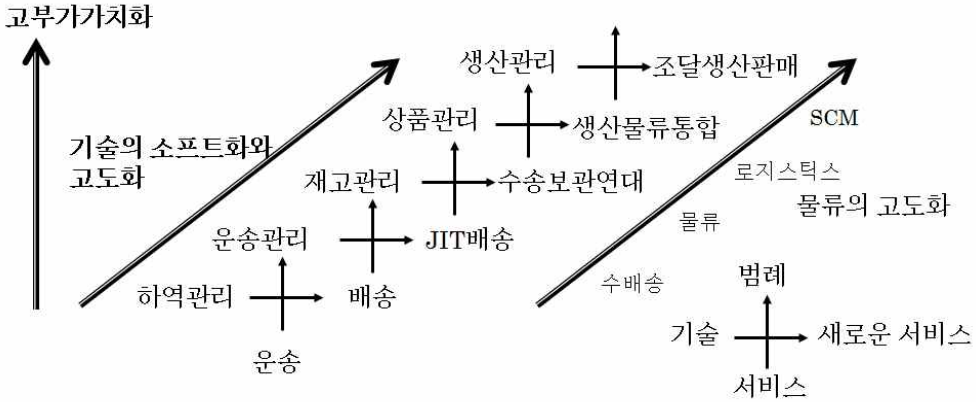
物流の高付加価値化



例　配送 → クール便(温度) → 代引き(決済) → 貨物追跡(管理)
配送 → 共同配送 → 納品代行 → 館内配送 → 物品管理
配送 → 配送・保管 → 配送・保管・流通加工・包装

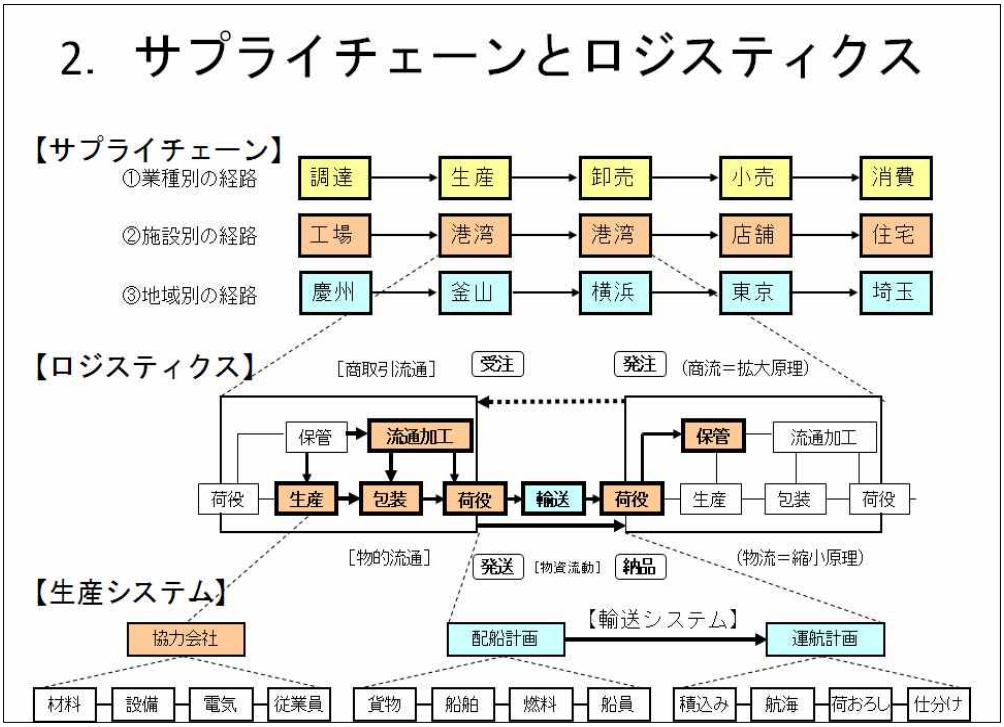
4

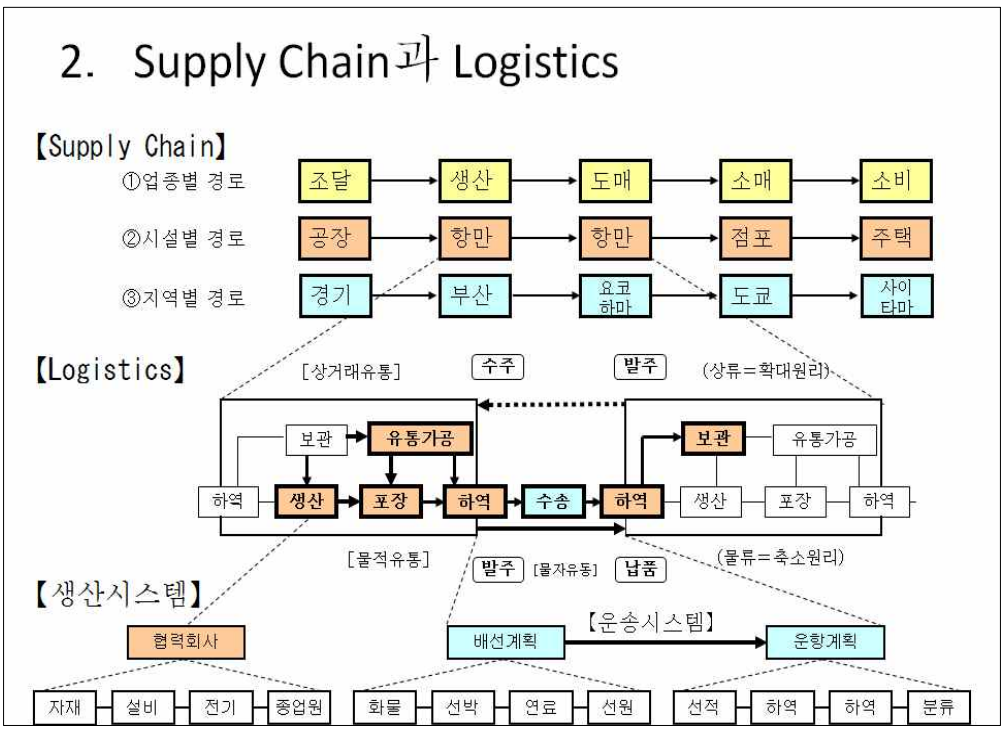
물류의 고부가가치화

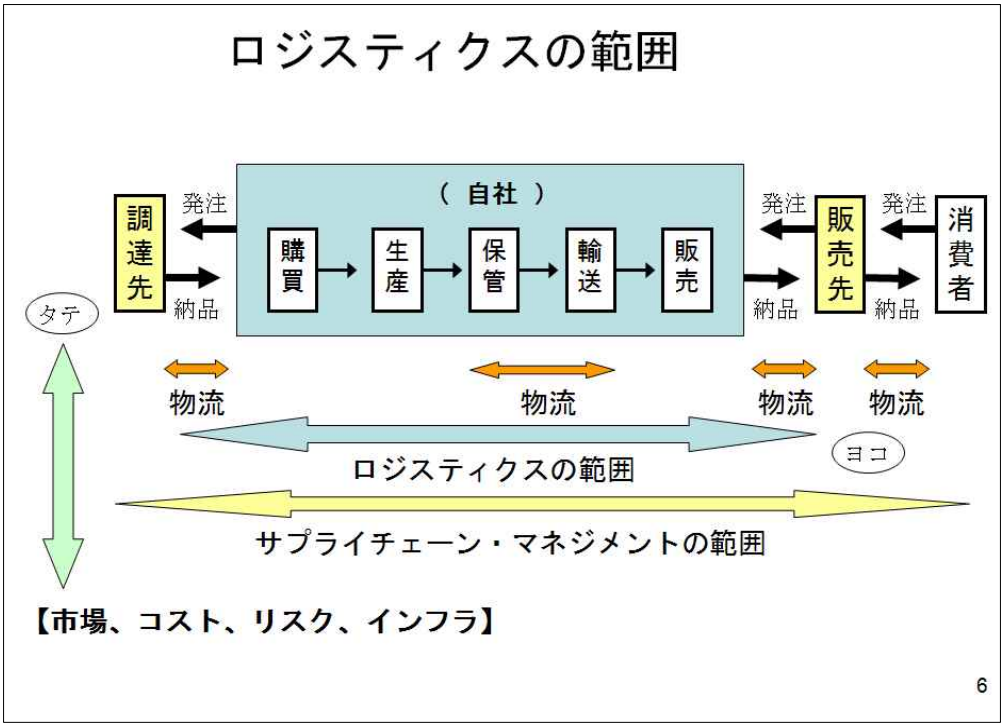


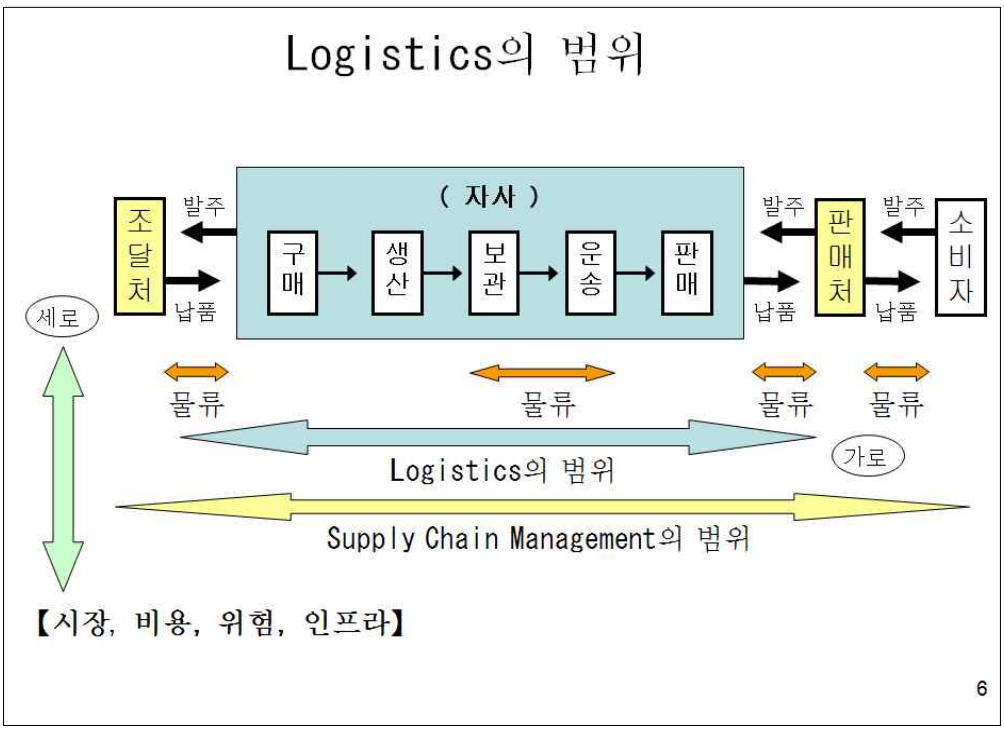
예 1) 배송 → 냉장수송(온도) → 대금상환(결제) → 화물추적(관리)
2) 배송 → 공동배송 → 납품대행 → 관(館)내배송 → 물품관리
3) 배송 → 배송・보관 → 배송・보관・유통가공・포장

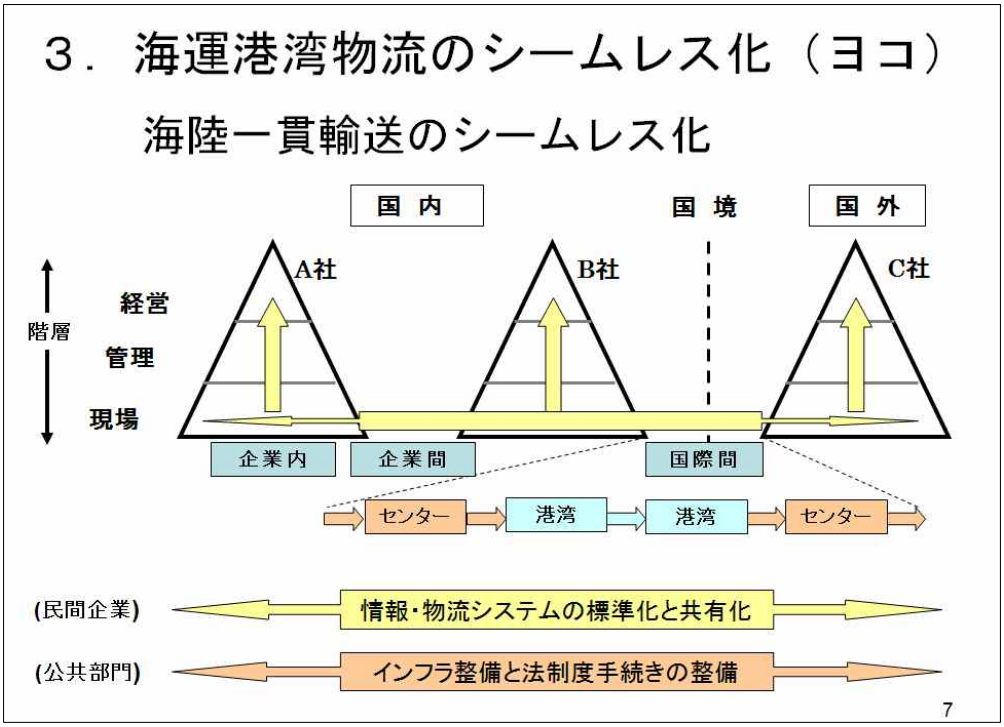
4

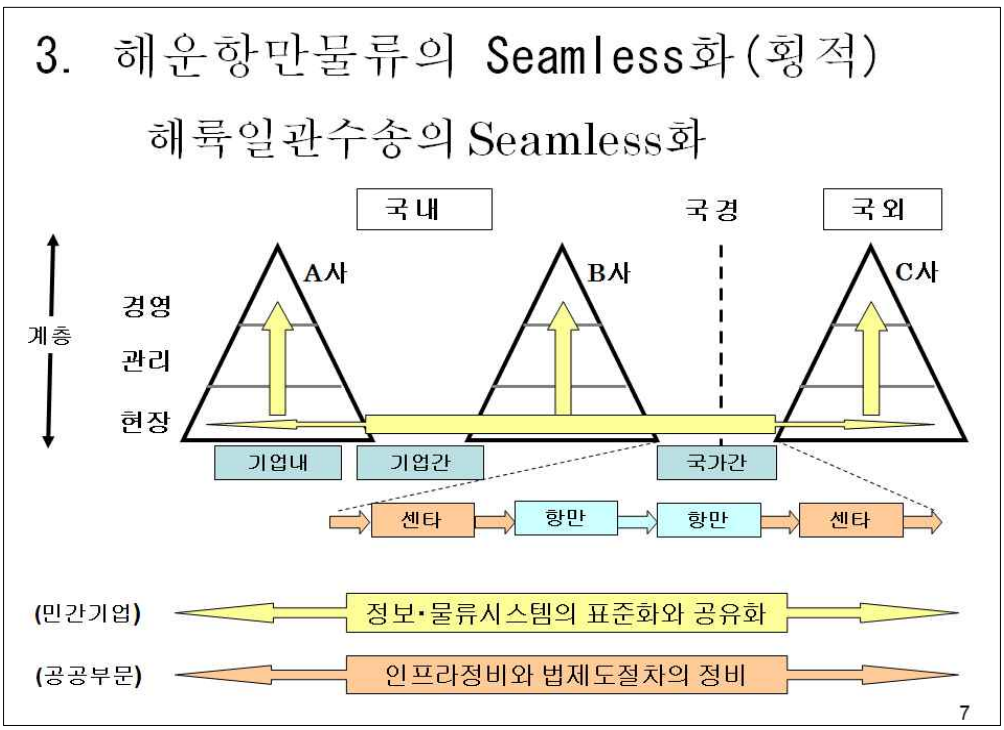

2. サプライチェーンとロジスティクス
【サプライチェーン】
①業種別の経路
②施設別の経路
③地域別の経路
調達
生産
卸売
小売
消費
工場
港湾
港湾
店舗
住宅
慶州
釜山
横浜
東京
埼玉
【ロジスティクス】
[商取引流通]
受注
発注
(商流＝拡大原理)
保管
流通加工
保管
流通加工
荷役
生産
包装
荷役
輸送
荷役
生産
包装
荷役
[物的流通]
発送
[物資流動]
納品
(物流＝縮小原理)
【生産システム】
【輸送システム】
協力会社
配船計画
運航計画
材料
設備
電気
従業員
貨物
船舶
燃料
船員
積込み
航海
荷おろし
仕分け

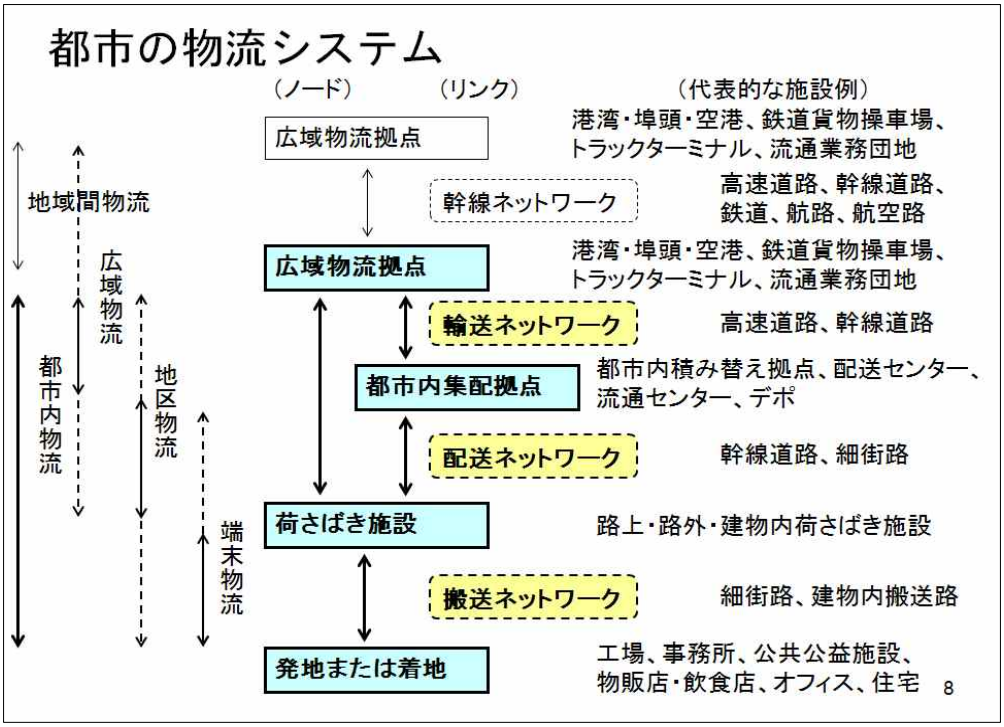

2. Supply Chain과 Logistics
【Supply Chain】
①업종별 경로
②시설별 경로
③지역별 경로
조달
생산
도매
소매
소비
공장
항만
항만
점포
주택
경기
부산
요코하마
도쿄
사이타마
【Logistics】
[상거래유통]
수주
발주
(상류＝확대원리)
보관
유통가공
보관
유통가공
하역
생산
포장
하역
수송
하역
생산
포장
하역
[물적유통]
발주
[물자유통]
납품
(물류＝축소원리)
【생산시스템】
【운송시스템】
협력회사
배선계획
운항계획
자재
설비
전기
종업원
화물
선박
연료
선원
선적
하역
하역
분류

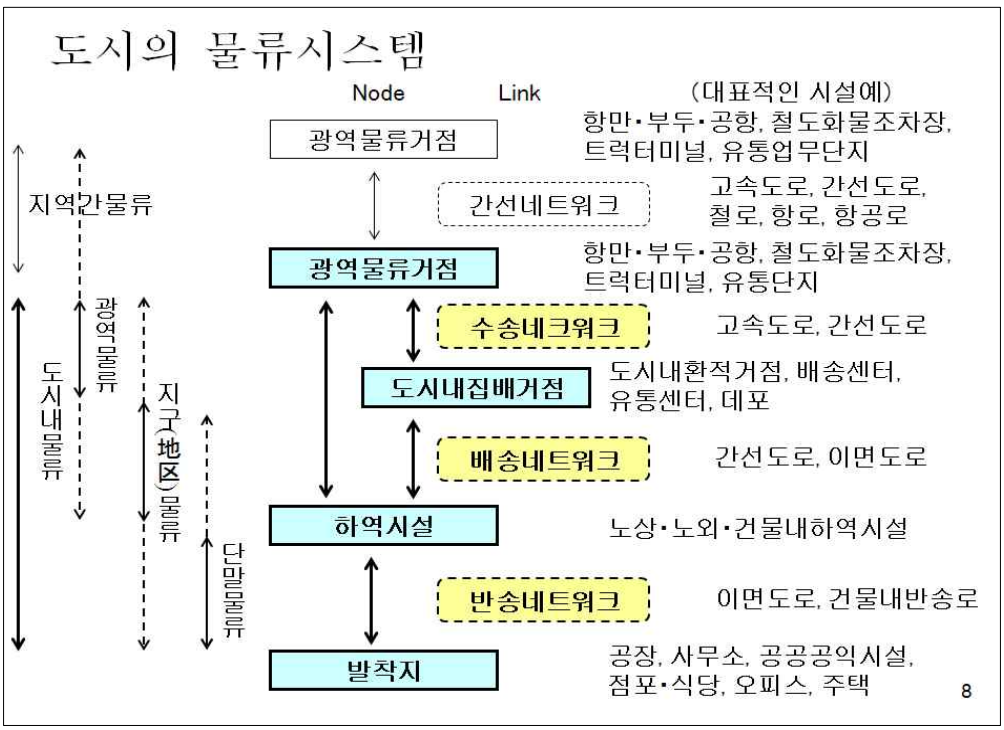

ロジスティクスの範囲
(自社)
調達先
発注
納品
購買
生産
保管
輸送
販売
発注
納品
販売先
発注
納品
消費者
タテ
物流
物流
物流
物流
ヨコ
ロジスティクスの範囲
サプライチェーン・マネジメントの範囲
【市場、コスト、リスク、インフラ】
6

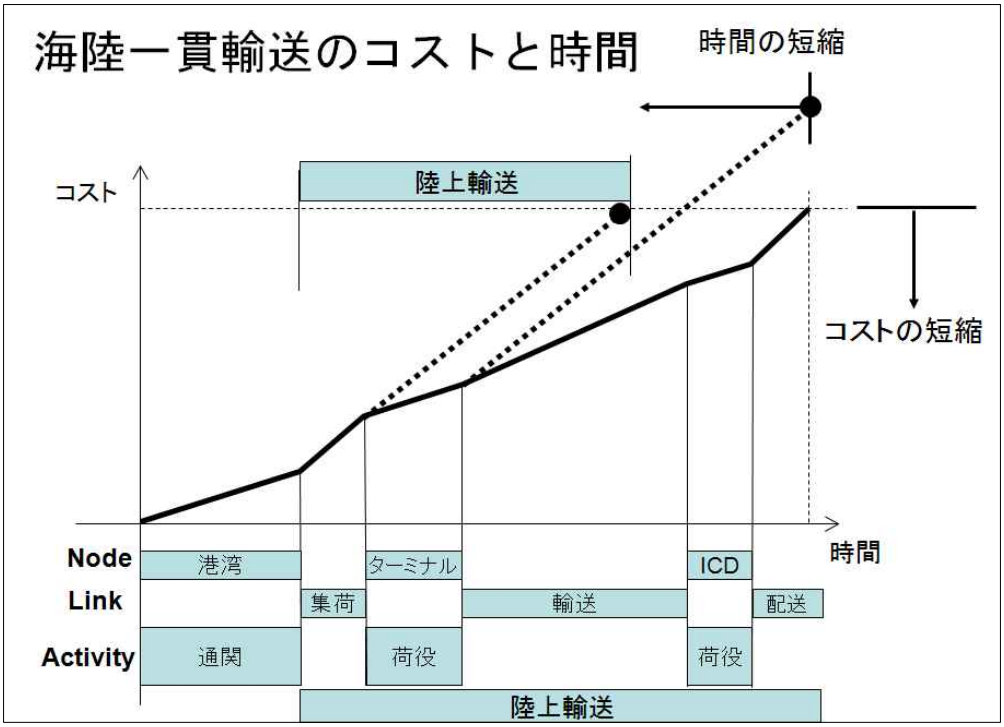

Logistics의 범위
(자사)
조달처
발주
납품
구매
생산
보관
운송
판매
발주
납품
판매처
발주
납품
소비자
세로
물류
물류
물류
물류
가로
Logistics의 범위
Supply Chain Management의 범위
【시장, 비용, 위험, 인프라】
6

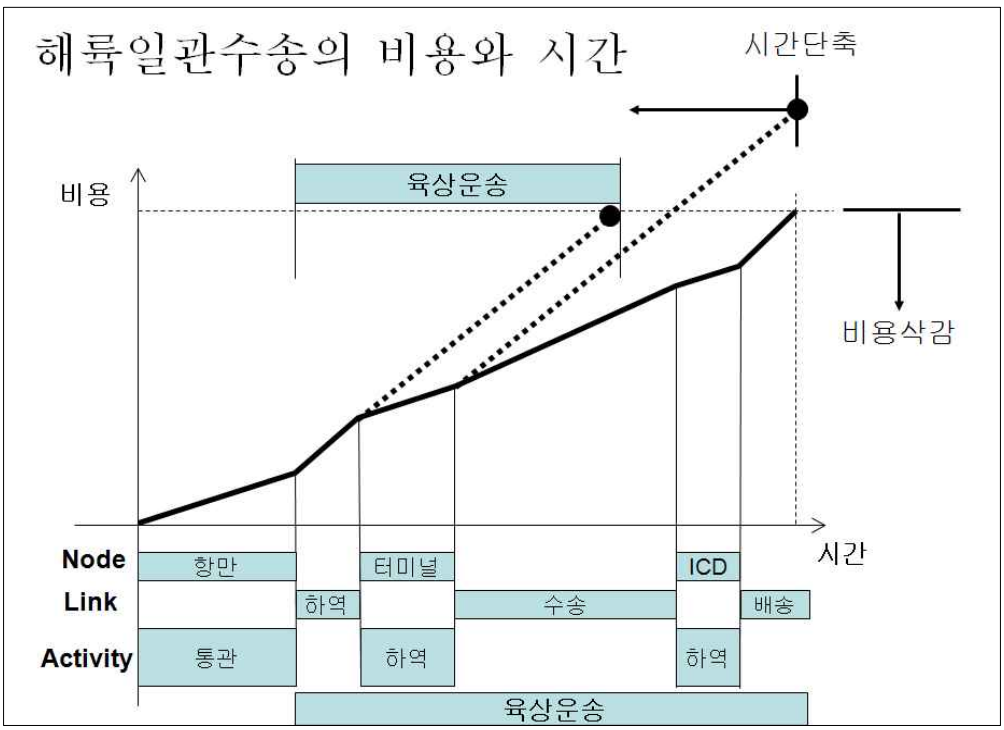

3. 海運港湾物流のシームレス化（ヨコ）
海陸一貫輸送のシームレス化
国内
国境
国外
A社
B社
C社
階層
経営
管理
現場
企業内
企業間
国際間
センター
港湾
港湾
センター
(民間企業)
情報・物流システムの標準化と共有化
(公共部門)
インフラ整備と法制度手続きの整備
7


3. 해운항만물류의 Seamless화(횡적)
해륙일관수송의 Seamless화
국내
국경
국외
A사
B사
C사
계층
경영
관리
현장
기업내
기업간
국가간
센타
항만
항만
센타
(민간기업)
정보·물류시스템의 표준화와 공유화
(공공부문)
인프라정비와 법제도절차의 정비
7

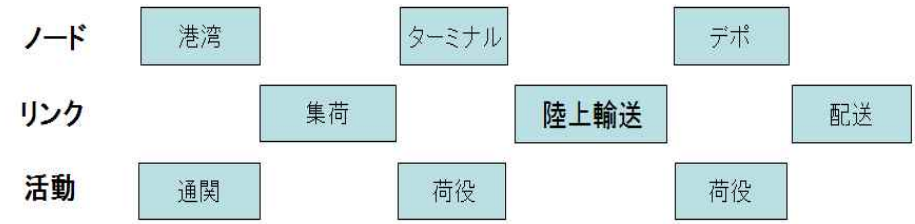

都市の物流システム
（ノード）
（リンク）
（代表的な施設例）
広域物流拠点
港湾・埠頭・空港、鉄道貨物操車場、
トラックターミナル、流通業務団地
幹線ネットワーク
高速道路、幹線道路、
鉄道、航路、航空路
広域物流拠点
港湾・埠頭・空港、鉄道貨物操車場、
トラックターミナル、流通業務団地
輸送ネットワーク
高速道路、幹線道路
都市内集配拠点
都市内積み替え拠点、配送センター、
流通センター、デポ
配送ネットワーク
幹線道路、細街路
荷さばき施設
路上・路外・建物内荷さばき施設
搬送ネットワーク
細街路、建物内搬送路
発地または着地
工場、事務所、公共公益施設、
物販店・飲食店、オフィス、住宅
地域間物流
広域物流
都市内物流
地区物流
端末物流
8


도시의 물류시스템
Node
Link
(대표적인 시설예)
광역물류거점
항만・부두・공항, 철도화물조차장,
트럭터미널, 유통업무단지
간선네트워크
고속도로, 간선도로,
철로, 항로, 항공로
광역물류거점
항만・부두・공항, 철도화물조차장,
트럭터미널, 유통단지
수송네크워크
고속도로, 간선도로
도시내집배거점
도시내환적거점, 배송센터,
유통센터, 데포
배송네트워크
간선도로, 이면도로
하역시설
노상・노외・건물내하역시설
반송네트워크
이면도로, 건물내반송로
발착지
공장, 사무소, 공공공익시설,
점포・식당, 오피스, 주택
지역간물류
광역물류
도시내물류
지구(地区)물류
단말물류
8


海陸一貫輸送のコストと時間
時間の短縮
コスト
陸上輸送
コストの短縮
時間
Node
Link
Activity
港湾
ターミナル
ICD
集荷
輸送
配送
通関
荷役
荷役
陸上輸送


해륙일관수송의 비용와 시간
시간단축
비용
육상운송
비용삭감
시간
Node
Link
Activity
항만
터미널
ICD
하역
수송
배송
통관
하역
하역
육상운송

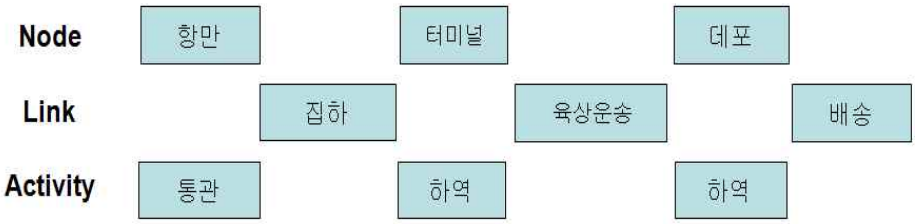
海陸一貫輸送におけるロジスティクス管理



管理指標

時間	通関手続き	集荷時間	荷役時間	輸送時間	作業時間	配送時間
コスト	通関コスト	集荷・入出庫コスト		輸送コスト	荷役コスト	配送コスト
場所	船舶位置管理	貨物位置管理		運行管理	作業管理	貨物追跡
数量	輸送量管理	入出庫・在庫管理		貨物追跡	数量管理	貨物追跡
品質	商品管理（温湿度、破損汚損、数量、消費期限など）					

해륙일관수송의 Logistics관리

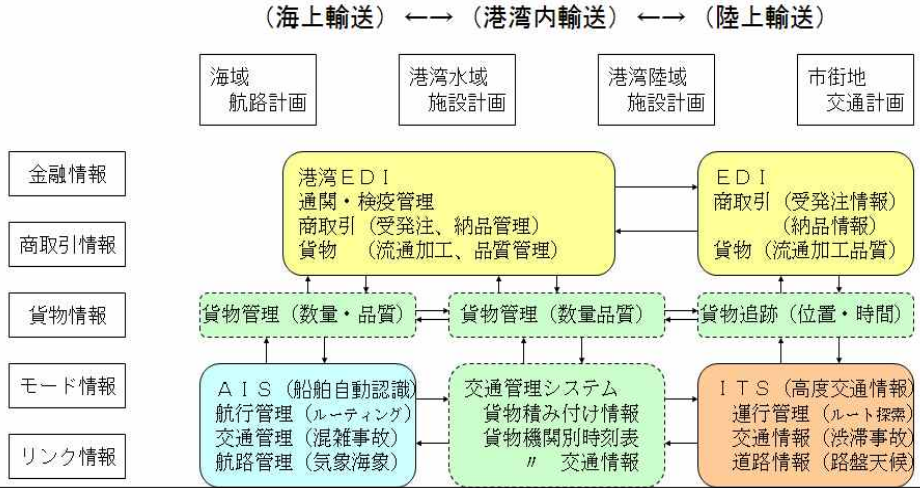


관리지표

시간	통관절차	집하시간	하역시간	수송시간	작업시간	배송시간
비용	통관비용	집하・입출고비용		수송비용	하역비용	배송비용
장소	선박위치관리	화물위치관리		운행관리	작업관리	화물추적
수량	수송량관리	입출고・재고관리		화물추적	수량관리	화물추적
품질	상품관리(온도・습도, 파손・오염, 수량, 소비기한 등)					

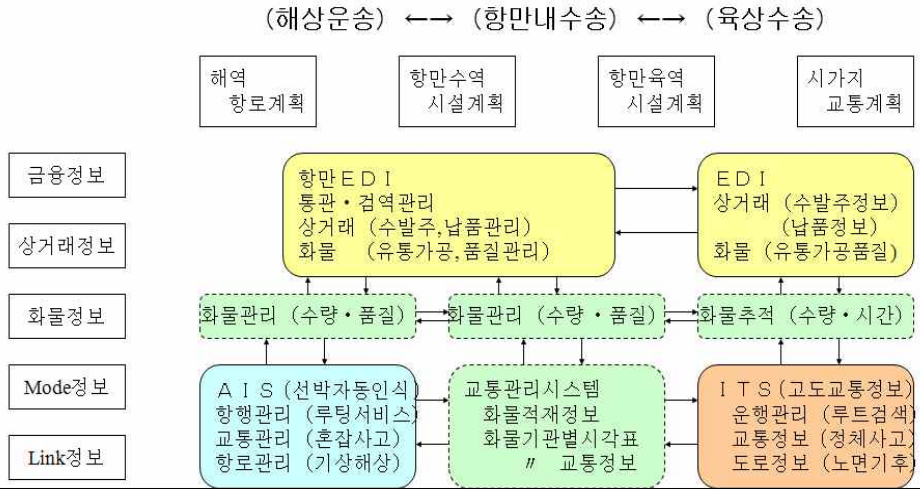
4. シームレス化のための３つの方法

海陸一貫輸送におけるシームレス化



4. Seamless화를 위한 3가지 방법

해륙일관수송의 Seamless화



方法１：
情報システムのシームレス化と標準化

1) 物資識別系：データ識別技術
　　商品コード

2) ラベル系　：出荷時のラベル
　　製品別ラベル
　　輸送単位ラベル

3) 情報伝達系：出荷依頼情報
　　輸送・在庫情報
　　事前出荷情報

4) 輸送機関系：ITS (Intelligent Transport System)
　　AIS (Automated Identification System)

방법１：
정보시스템의 Seamless화와 표준화

1) 물자식별：데이타식별기술
　　상품코드

2) 라벨　　：출하시의 라벨
　　제품별라벨
　　수송단위라벨

3) 정보전달：출하의뢰정보
　　수송・재고정보
　　사전출하정보

4) 소송기관：ITS (Intelligent Transport System)
　　AIS (Automated Identification System)

方法２：
輸送システムのシームレス化と標準化

1) 複合一貫輸送（ＲＯＲＯ、ＬＯＬＯ）
　輸送機関の接続性　：
　　鉄道・道路・フェリーとの接続性
　　専用トラック、専用船、専用航空機
　品質管理の一貫性（コールド・チェーン）　：
　　施設設備としての船・倉庫・トラック・店舗
　　品質管理基準の標準化

2) ユニットロード・システム
　パレット　：　1100×1100（韓国・日本）
　　1200×800（ヨーロッパ）
　　48×40インチ（1220×1020）（アメリカ）
　コンテナ　：　海上40ftコンテナ（世界標準）
　　12ｆｔコンテナ、31ｆｔコンテナ（ＪＲ）

방법２：
수송시스템의 Seamless화와 표준화

1) 복합일관수송（ＲＯＲＯ, ＬＯＬＯ）
　수송기관의 접속성 :
　　철도・도로・페리와의 접속성
　　전용트럭, 전용선, 전용항공기
　품질관리의 일관성 (Cold Chain) :
　　시설설비로서 선박・창고・트럭・점포
　　품질관리기준의 표준화

2) 유니트로드시스템
　팔레트　:　1100×1100（한국・일본）
　　1200×800 （유럽）
　　1220×1020 (48×40인치, 미국)
　컨테이너 :　해상40ft컨테이너（세계표준）
　　12ft컨테이너, 31ft컨테이너（ＪＲ）

方法３：
物流拠点（港湾）におけるシームレス化

1) 物流ターミナル運営のシームレス化
   滞留時間の少ないターミナル運営
   交通渋滞のない輸送の実現
   異種交通機関との連携
   （道路輸送、内航海運、鉄道輸送、航空輸送）

2) 法制度のシームレス化
   行政制度（通関、検疫、倉庫業、港運業など）
   労働環境の整備（勤務形態、運行方法など）
   情報システムの連携（省庁間、官民間の連携）
   情報伝達制度（事前予定情報、事後情報）

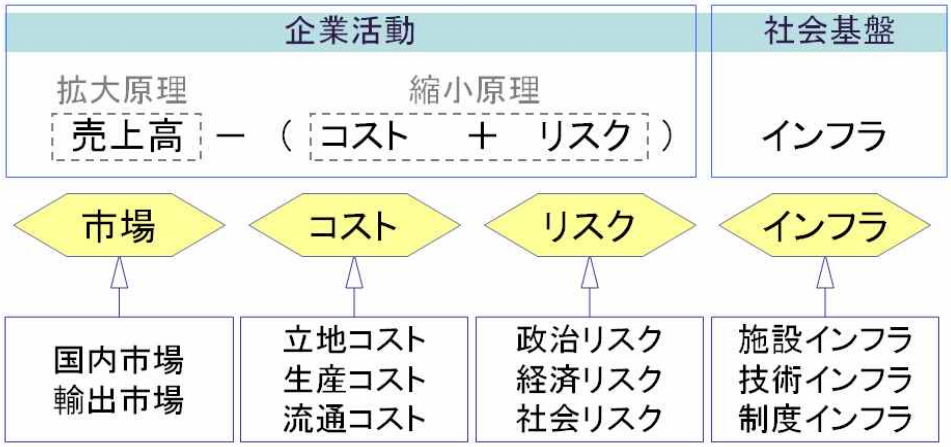
방법３：
물류거점(항만)의 Seamless화

1) 물류터미널 운영의 Seamless화
   체류시간이 적은 터미널 운영
   교통정체가 없는 수송 실현
   타교통기관과의 연대
   (도로수송, 내항해운, 철도수송, 항공수송)

2) 법제도의 Seamless화
   행정제도(통관, 검역, 창고업, 해운업 등)
   근로환경정비(근무형태, 운행방법 등)
   정보시스템의 연대(관-관, 관-민간 연대)
   정보전달제도(사전예정정보, 사후정보)

5. 海運港湾物流を支える基盤（タテ）

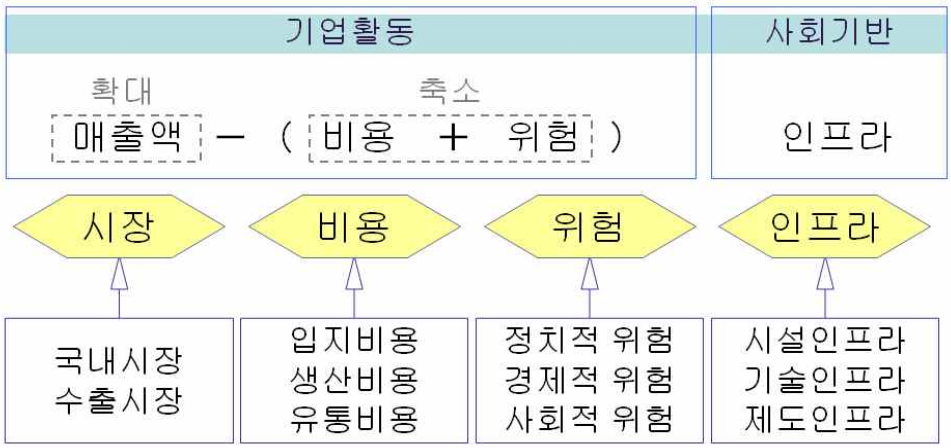
ロジスティクスの検討項目（タテ）



15

5. 해운항만물류의 기반(종적)

Logistics의 검토항목



15

ロジスティクスの、市場・コスト・リスク

市場
1)国内市場（当該国内で生産し、国内市場にだけ流通させること）
2)国際市場（当該国で生産し、外国の市場にも流通させること）

コスト
1)立地コスト・施設コスト
2)生産コスト（人件費、原材料費、設備費、諸経費）
3)流通・物流・輸送コスト
（流通コスト＝物流コスト＋商取引コスト）
（物流コスト＝輸送＋保管＋流通加工＋包装＋荷役＋情報）
（輸送コスト＝集荷＋輸送＋配送）

リスク
1)政治リスク（戦争、紛争、争議、労使紛争）
2)経済リスク（為替リスク、契約問題・契約違反、労使紛争）
3)社会リスク（カーゴミッシング・盗難・事故、病気、文化の違い）

16

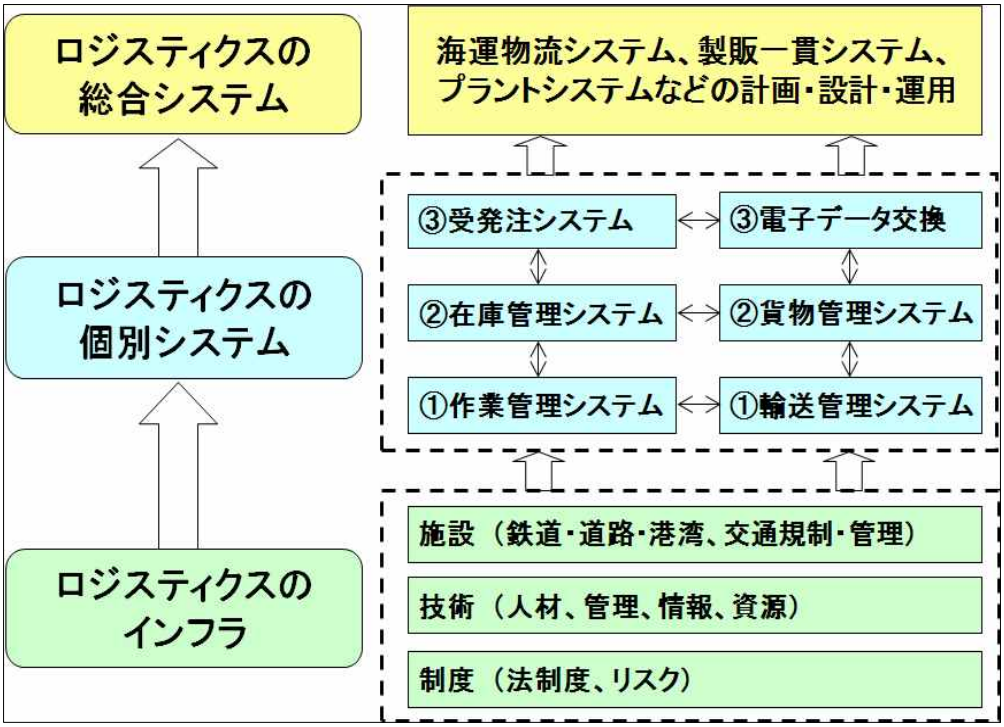
Logistics의 시장・비용・위험

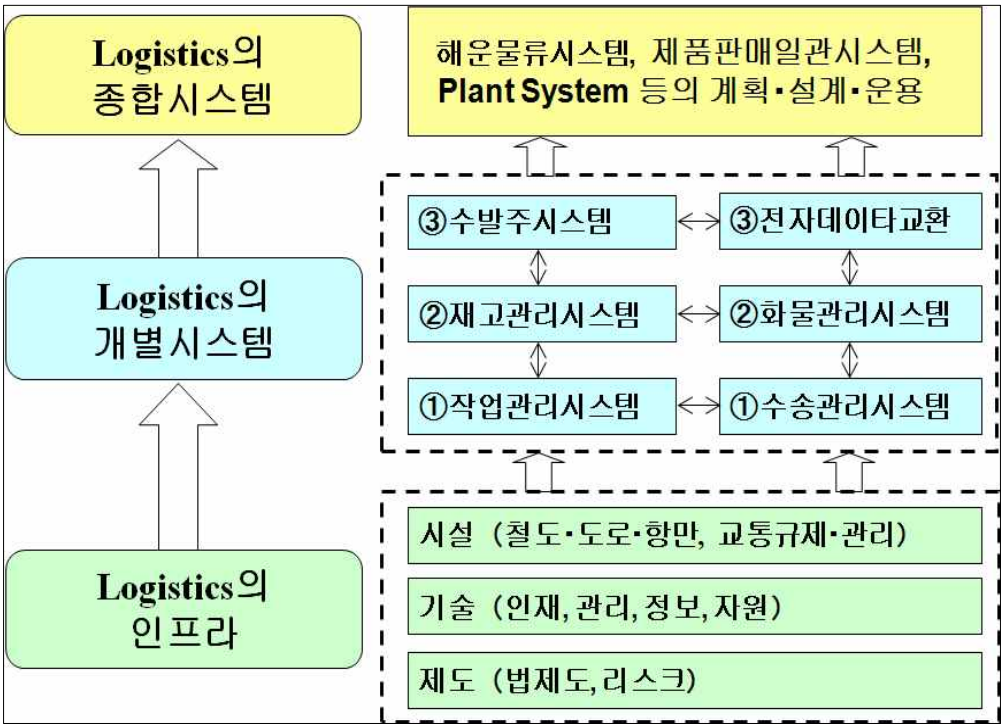
시장
1)국내시장（해당국내에서 생산해서 국내시장에서만 유통）
2)국제시장（해당국에서 생산해서 외국시장에 유통）

비용
1)입지비용・시설비용
2)생산비용（인건비, 원재료비, 설비비, 제경비）
3)유통・물류・수송비용
（유통비용＝물류비용＋상거래비용）
（물류비용＝수송＋보관＋유통가공＋포장＋하역＋정보）
（수송비용＝집하＋수송＋배송）

위험
1)정치적 위험（전쟁, 분쟁, 쟁의, 노사분쟁）
2)경제적 위험（외환위험, 계약문제・계약위반, 노사분쟁）
3)사회적 위험（화물분실・도난・사고, 질병, 문화차이）

16


ロジスティクスの
総合システム
ロジスティクスの
個別システム
ロジスティクスの
インフラ
海運物流システム、製販一貫システム、
プラントシステムなどの計画・設計・運用
③受発注システム
③電子データ交換
②在庫管理システム
②貨物管理システム
①作業管理システム
①輸送管理システム
施設（鉄道・道路・港湾、交通規制・管理）
技術（人材、管理、情報、資源）
制度（法制度、リスク）


Logistics의
종합시스템
Logistics의
개별시스템
Logistics의
인프라
해운물류시스템, 제품판매일관시스템,
Plant System 등의 계획・설계・운용
③수발주시스템
③전자데이타교환
②재고관리시스템
②화물관리시스템
①작업관리시스템
①수송관리시스템
시설（철도・도로・항만, 교통규제・관리）
기술（인재, 관리, 정보, 자원）
제도（법제도, 리스크）

ロジスティクスのインフラ

1)施設インフラ
（リンク＝航路、航空路、道路、鉄道）
（モード＝船舶、航空機、トラック、貨車）
（ノード＝港湾、空港、ターミナル、操車場）
（ソフト・インフラ＝運行方法、料金制度、交通規制など）

2)技術インフラ
人材：（公共）行政・手続き遂行、不正防止・公平性、法令遵守など
（民間）品質管理技術、改善意識、機密保持など
管理：輸送管理・貨物管理技術の普及の程度、
パレット・コンテナの使用実態、冷蔵・冷凍技術など
情報：情報通信機器、伝票ラベルの統一、管理データの収集管理、
データ標準化・規格化・共有化、コード共通化、利用ルール
資源：電力、電話、上下水・工業用水などの利用可能性

3)制度インフラ
法制度：規制と許可の基準、通関・検査・検疫システム、
金融税制、標準化、公平性の担保、市場論理との調整など
保証　：損害補償システム、契約不履行、紛争・事故、生活保全など

18

Logistics의 인프라

1) 시설인프라
(Link＝항로, 항공로, 도로, 철도)
(Mode＝선박, 항공기, 트럭, 화차)
(Node＝항만, 공항, 터미널, 조차장)
(소프트인프라＝운행방법, 요금제도, 교통규제 등)

2) 기술인프라
인재 : (공공) 행정・절차수행, 부정방지・공평성, 법령준수 등
(민간) 품질관리기술, 개선의식, 기밀유지 등
관리 : 수송관리・화물관리기술의 보급정도,
팔레트・컨테이너의 사용실적, 냉장・냉동기술 등
정보 : 정보통신기기, 전표라벨 통일, 데이타 수집관리,
데이타표준화・규격화・공동화, 코드공통화, 이용규칙
자원 : 전력, 전화, 상하수・공업용수 등의 이용가능성

3) 제도인프라
법제도 : 규제와 허가의 기준, 통관・검사・검역시스템,
금융규제, 표준화, 공평성 유지, 시장논리와의 조정 등
보증　: 손해보상시스템, 계약불이행, 분쟁・사고, 생활보전 등

18

６．東アジア３国の物流政策の比較

目標・基本戦略・推進課題の比較

	日本(1997年～) 総合物流施策大綱	韓国(2001年～) 国家物流基本計画	中国(2009年～) 物流産業の 調整・振興計画
目標	「第2 政策の基本的方向性」のなかの、「1. 目標と視点」	「第3編 計画の基本方向」のなかの、「1章 ビジョンと目標」	「二. 原則と目標」のなかの、「3. 計画の目標」
基本政略	「第2 政策の基本的方向性」のなかの、「2. 基本的方向性」	「第3編 計画の基本方向」のなかの、「2章 5大推進戦略」	「三. 重要任務」の記載事項
推進課題	上記の各節のなかの各項	「第4編 戦略別推進計画」のなかの、「3. 推進課題」の各節	（特に記載なし）

注：改訂により構成が異なる場合がある。

19

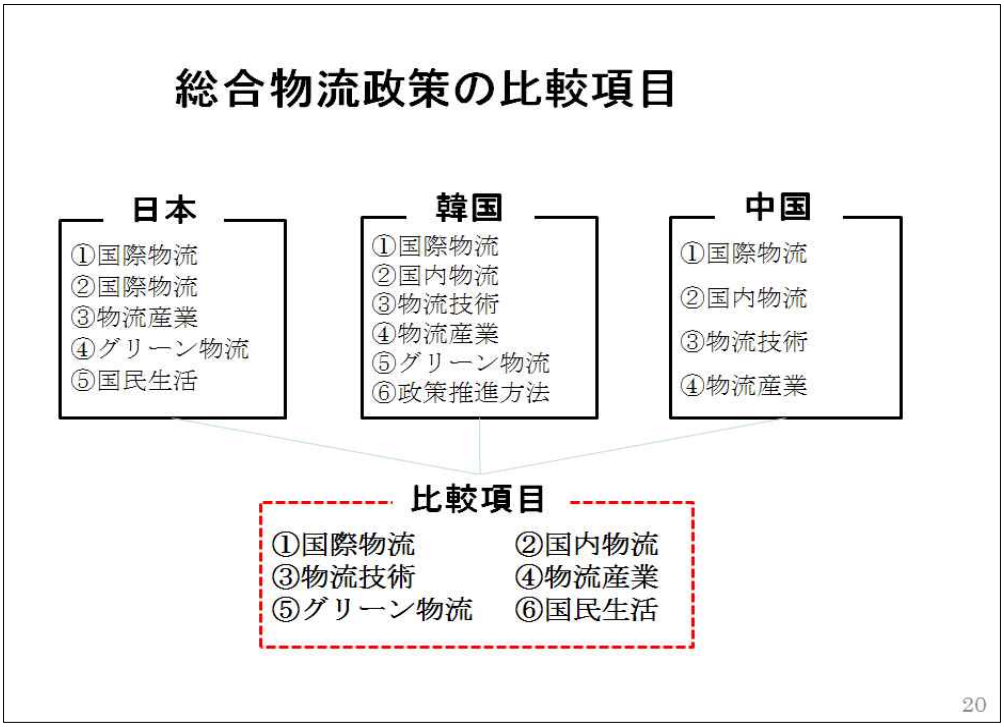
6. 동아시아 3국의 물류정책 비교

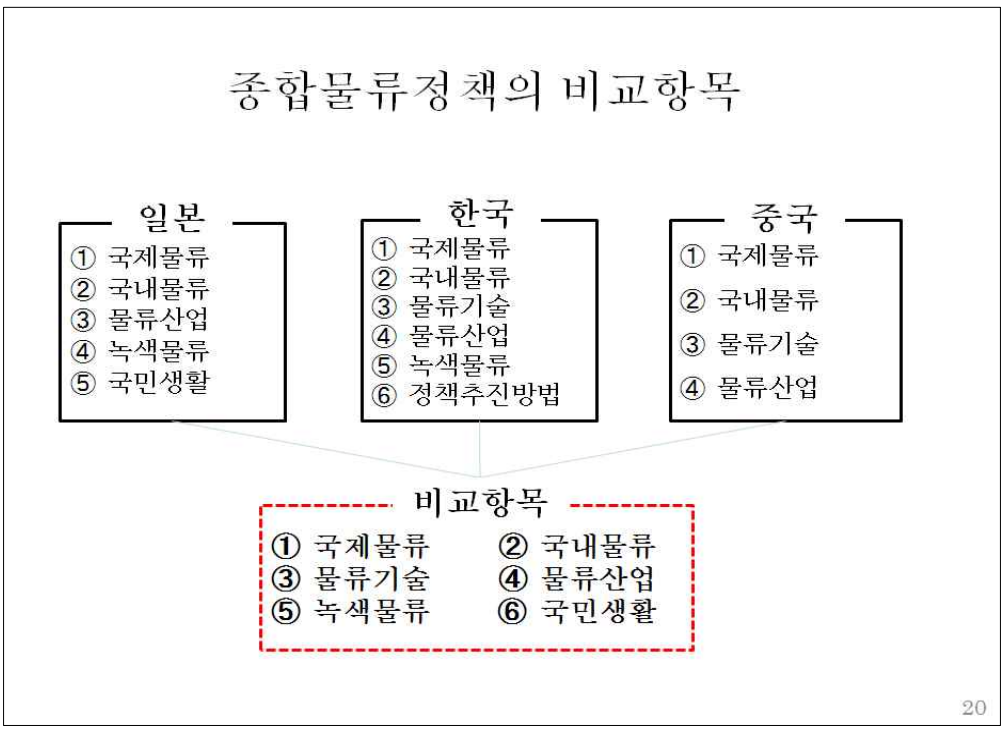
목표・기본전략・추진과제 비교

구분	일본(1997년～) 종합물류시책대강	한국(2001년～) 국가물류기본계획	중국(2009년～) 물류산업의 조정・진흥계획
목표	「제2 정책의 기본적 방향성」중「1. 목표와 시점」	「제3편 계획의 기본방향」중「1장 비전과 목표」	「二. 원칙과 목표」중 「3. 계획과 목표」
기본전략	「제2 정책의 기본적 방향성」중「2. 기본적 방향성」	「제3편 계획의 기본방향」중「2장 5대추진전략」	「三. 중요임무」의 기재사항
추진과제	상기의「2. 」의 「각항」	「제4편 전략별 추진과제」중「3. 추진과제의 각절」	(별도의 기재사항 없음)

주：개정에 따라 구성이 상이한 경우가 있음.

19


総合物流政策の比較項目
日本
①国際物流
②国際物流
③物流産業
④グリーン物流
⑤国民生活
韓国
①国際物流
②国内物流
③物流技術
④物流産業
⑤グリーン物流
⑥政策推進方法
中国
①国際物流
②国内物流
③物流技術
④物流産業
比較項目
①国際物流
②国内物流
③物流技術
④物流産業
⑤グリーン物流
⑥国民生活
20


종합물류정책의 비교항목
일본
① 국제물류
② 국내물류
③ 물류산업
④ 녹색물류
⑤ 국민생활
한국
① 국제물류
② 국내물류
③ 물류기술
④ 물류산업
⑤ 녹색물류
⑥ 정책추진방법
중국
① 국제물류
② 국내물류
③ 물류기술
④ 물류산업
비교항목
① 국제물류
② 국내물류
③ 물류기술
④ 물류산업
⑤ 녹색물류
⑥ 국민생활
20

国際物流の政策の比較

キーワード	日本				韓国			中国
	1次	2次	3次	4次	1次	2次*	3次*	1次
国際連携				1			1	
南北物流					1	1		
物流拠点整備・機能強化	3	1			1	1	1	1
物流ネットワーク			1	1		1	1	1
セキュリティ				1			1	
物流産業のグロバル化							1	
物流手続き簡素化	1			1				
物流効率化		1						
輸出入貨物輸送効率化	3							
人材確保					1			
海外物流企業誘致					1	1		
推進課題数	7	2	1	4	4	4	5	2

*: 韓国では修正計画と呼ばれているが、本研究では2次と3次と記す。

국제물류에 관한 정책 비교

키워드	일본				한국			중국
	1차	2차	3차	4차	1차	2차*	3차*	2009
국제연대				1			1	
남북물류					1	1		
물류거점정비·기능강화	3	1			1	1	1	1
물류네트워크			1	1		1	1	1
물류보안				1			1	
물류산업의 글로벌화							1	
물류절차간소화	1			1				
물류효율화		1						
수출입화물운송효율화	3							
인재확보					1			
해외물류기업유치					1	1		
추진과제수	7	2	1	4	4	4	5	2

*: 수정계획을 본연구에서는 2차, 3차로 구분하여 표기함.

国内物流の政策の比較

キーワード	日本				韓国			中国
	1次	2次	3次	4次	1次	2次*	3次*	1次
都市内物流拠点の整備・機能強化	2				2	3	1	
都市内輸送円滑化	6					1	2	
貨物輸送システム導入							1	
地域の物流改善					1	1	1	1
環境にやさしい物流						1		
港湾基盤調整							1	
推進課題数	**8**	**0**	**0**	**0**	**3**	**6**	**6**	**1**

국내물류에 관한 정책 비교

키워드	일본				한국			중국
	1차	2차	3차	4차	1차	2차*	3차*	2009
도시내물류거점의 정비·기능강화	2				2	3	1	
도시내 수송원활화	6					1	2	
화물운송시스템도입							1	
지역의 물류개선					1	1	1	1
환경친화적 물류						1		
항만기반조성							1	
추진과제수	**8**	**0**	**0**	**0**	**3**	**6**	**6**	**1**

*: 수정계획을 본연구에서는 2차, 3차로 구분하여 표기함.

7. 高度な海運港湾物流実現のための課題

① ロジスティクス・システムの課題

1) ＩＴ : ラベル、データ、貨物認識、
品質・数量・位置管理、貨物追跡、トラック運行管理

2) ロジスティクス技術
: ユニットロード・システム、標準化、複合一貫輸送、
コールドチェイン・システム

3) 人材育成 : 経営管理能力、ロジスティクス管理能力、現場管理能力
貨物品質管理技術、労務管理技術、在庫管理技術など

② ロジスティクス・インフラの課題

1) 交通政策 : ハード（道路、鉄道、港湾、貨物ターミナル）
ソフト（渋滞解消、交通規制、土地利用の規制誘導）

2) 法制度 : 規制と許可の基準、通関システム、検査・検疫システム、
世界標準との調整、公平性の担保、市場論理との調整

3) 人材育成 : 行政管理能力、手続き管理能力、作業遂行能力、
業務標準化、手続き標準化、事務処理技術など

23

7. 고도한 해운항만물류실현을 위한 과제

① Logistics system의 과제

1) ＩＴ : 라벨, 데이타, 화물인식,
품질・수량・위치관리, 화물추적, 트럭운행관리

2) Logistics기술
: 유니트로드시스템, 표준화, 복합일관수송,
Cold Chain System

3) 인재육성 : 경영관리능력, 로지스틱스관리능력, 현장관리능력,
화물품질관리기술, 노무관리기술, 재고관리기술 등

② Logistics 인프라의 과제

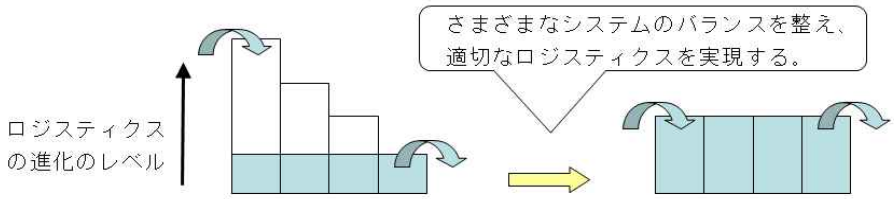
1) 교통정책 : 하드 (도로, 철도, 항만, 화물터미널)
소프트 (정체해소, 교통규제, 토지이용 규제유도)

2) 법제도 : 규제와 허가의 기준, 통관시스템, 검사・검역시스템,
세계표준과의 조화, 공평성의 유지, 시장논리와의 조화

3) 인재육성 : 행정관리능력, 절차관리능력, 작업수행능력,
업무표준화, 절차표준화, 사무처리기술 등

23

ロジスティクスに必要なバランス

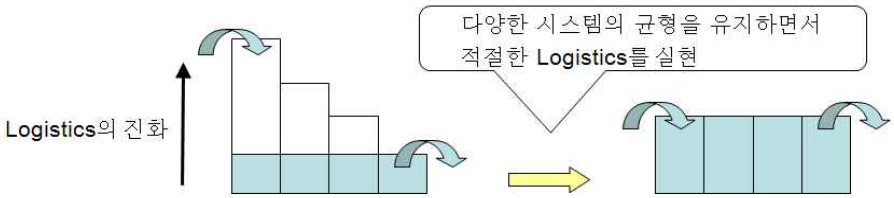


物流技術	輸送、保管、包装、荷役	輸送、保管、包装、荷役
物流要因	市場、コスト、リスク、インフラ	市場、コスト、リスク、インフラ
物流計画	料金、貨物、車両、運行	料金、貨物、車両、運行
物流活動	生産、卸売、小売、消費	生産、卸売、小売、消費
業種分類	行政、製造業、運輸業、倉庫業	行政、製造業、運輸業、倉庫業
公的部門	都市、道路、経済、環境	都市、道路、経済、環境
目標	効率、安全、環境、安心	効率、安全、環境、安心
国別	A B C D	A B C D

ご静聴、ありがとうございました。

24

Logistics에 필요한 균형



물류기술	수송, 보관, 포장, 하역	수송, 보관, 포장, 하역
물류요인	시장, 비용, 위험, 인프라	시장, 비용, 위험, 인프라
물류계획	요금, 화물, 차량, 운행	요금, 화물, 차량, 운행
물류활동	생산, 도매, 소매, 소비	생산, 도매, 소매, 소비
업종분류	행정, 제조업, 운수업, 창고업	행정, 제조업, 운수업, 창고업
공공부문	도시, 도로, 경제, 환경	도시, 도로, 경제, 환경
목표	효율, 안전, 환경, 안심	효율, 안전, 환경, 안심
국별	A B C D	A B C D

감 사 합 니 다.

24

항만분야의 위기, 기회 그리고 대응

김형근 한국해양수산개발원 항만물류연구실장

참 여 연 구 진

1. 서론
  - 서론 (김정현)
2. 2012 대외 여건 변화
  - 동북아 주요국가의 항만정책 및 개발 계획, 운영여건
    일본 (이수영), 중국 (최건우), 일본 대지진 (심기섭)
    미국 경제여건 (이민규), 유럽 재정위기 (김민영)
    중국 경제 경착륙 (황소정)
  - 컨테이너 선박 공급과잉 지속 (전형모)
  - 해운선대 재편과 얼라이언스의 초대형화 (김근섭)
  - 유가 상승 지속 (이주원)
  - 아시아 역내 교육구조 변화 (김근섭)
3. 2012 전망과 이슈
  - 항만물동량 전망 (이민규)
  - 세계 컨테이너 물동량 (조소희)
  - 초대형선 투입에 따른 직기항 증가 (전형모)
  - 국내 환적화물의 안정적 증가
  - 항만의 터미널간 유치경제 심화 (이종필)
  - 항만운영사 통합 조기 추진 필요 (이종필)
  - 항만시설 투자 증대 (심기섭)
  - 항만배후단지 유치기업 재설정 (정경선)
  - 환적화물 유치전략 다변화 (하태영)
  - 부가가치 창출 (조소희)

항만분야의 위기, 기회 그리고 대응

1. 서론

○ 2012년의 경우 미국 경제의 침체, 그리스, 이탈리아 등을 위시한 유럽의 재정위기, 일본의 대지진 등으로 세계경제는 부진에서 탈출하기 어려울 전망

○ 미주, 유럽항로 운임이 급락하는 가운데, HRCI지수(국제 컨테이너 운임지수)는 2011년 6월 이후 현재(2012년 2월)까지 지속적으로 하락하여 456.5포인트를 기록, 2010년 5월 이후 최저치임

○ 이와 더불어 국제 컨테이너 운임지수, 2012~2013년에 추가로 인도될 선복량, 수요 증가율에 대한 공급증가율의 균형, 컨테이너 수급지표 등을 고려할 경우 컨테이너 공급과잉 현상은 2012년 이후에도 지속될 것으로 예상되어 해운·항만·물류업계에 어두운 그림자를 드리우고 있는 실정임

○ 이러한 시점에서 2012년에 당면한 해운·항만·물류 부문의 대외여건 변화와 이에 따른 전망과 대응책을 마련하는 것은 의미가 있는 일이라 판단됨

- 2012 대외 여건 변화로서 동북아 주요 국가의 항만정책 및 개발계획과 운영여건, 글로벌 경제 환경, 컨테이너선 공급과잉, 해운선대 재편과 얼라이언스의 초대형화, 유가 상승 및 아시아 역내 교역구조 변화 등을 살펴보았음

- 이러한 대외 여건 변화 속에서 현재 어려움을 겪고 있는 우리나라의 해운·항만·물류업계가 앞으로 지속 가능한 경쟁력을 확보하기 위하여 2012년의 전망과 대책을 제시하였음

① 2012년 전망의 주요 내용으로

- 2012년 항만물동량 전망
- 세계 컨테이너물동량 소폭 증가
- 초대형선 투입에 따른 직기항 증가
- 국내 환적화물의 안정적 증가
- 항만 터미널 간 유치경쟁 심화

② 2012 주요 전망에 대한 대책으로

- 항만운영사 통합 조기 추진
- 항만별 기능재정립 방안 조기 수립
- 항만배후단지 유치기업 재설정
- 환적화물 유치 전략 다변화
- 부가가치 창출 항만기능 도입

2. 2012 대외 여건 변화

1) 동북아 주요국가의 항만정책 및 개발 계획, 운영여건

(1) 일본

○ 일본 항만정책의 패러다임 변화[1)]

- 일본 항만정책의 변화

1) 「항만과 산업」 12호 재구성

· '50년대 해상운송 분야에서 미국을 중심으로 컨테이너화가 급격히 진전되면서 일본은 '61년부터 시작된 "항만정비 5개년계획"을 기반으로 컨테이너터미널을 긴급 정비하기 시작함
· 최근 10년 간 일본에서는 10조 엔이 넘는 자본이 각 지자체별로 중복 투자되어 60개가 넘는 컨테이너항만이 무분별하게 정비되어 왔음
· 이런 이유로 인해 일본을 대표하는 도쿄항 조차 세계 27위('10년)에 머무르며, 자국화물이 부산항 등 인근국가의 항만으로 유출되는 등 자국 항만의 국제경쟁력이 크게 저하되고 있음
· 이에 대응하기 위해 일본정부는 제9차 항만정비계획('01~'05년)에 마련된 "국제해운 네트워크 정비"의 일환으로 슈퍼중추항만프로젝트를 추진하면서 본격적으로 항만정책의 패러다임을「멀티 포트 전략」에서「선택과 집중 전략」으로 변화시킴
· '05년 항만법 개정을 통해 3개 항만(케이힌항, 한신항, 이세만)을 지정특정중요항만으로 정하고 이에 대한 집중적인 투자를 실시함으로서 항만정책에 대한「선택과 집중의 시대」가 표면화됨

○ **"선택과 집중"에 기반한 항만전략으로의 전환**[2)]

- 슈퍼중추항만
· 일본 항만의 국제경쟁력 저하와 동북아시아 중심항 육성을 목적으로 '02년 11월 교통정책심의회 항만분과회에서 항만비용 인하와 서비스 수준 향상을 개선하기 위한 「슈퍼중추항만의 육성」이 제창됨
· 이를 기반으로 슈퍼충추항만 선정위원회가 설치되고 약 1년 반 정도의 선정기간을 거쳐 '04년 7월에 케이힌(동경항, 요코하마항), 이세만(나고야항, 요카이치항), 한신항(고베항, 오사카항)을 슈퍼중추항만으로 선정하였음

2) 콘도 토모야, "항만정책의 경위와 향후과제: 국제컨테이너전략항만에 대한 전망", 입법과 조사, 2010. 11

· 그 후 '05년에 슈퍼중추항만을「지정특정중요항만」의 법률적 지위를 부여하기 위해 항만법을 개정함

· 슈퍼중추항만프로젝트는 항만비용 30% 인하, 리드타임을 현행 3~4일 수준에서 1일로 단축

· 선석단위의 운영개선을 통해 대규모 고규격 터미널(최소 3개 선석의 일체적 운영을 통해 안벽 1,000m, 폭 500m 이상, 수심 15m 이상 확보), 연간 100만TEU 이상을 처리하는 대규모 터미널 실현 등이 주요 목표로 설정되었으며, 이를 위해 '04~'10년까지 국비 합계 약 4,100억 엔이 투입됨

〈표-1〉 슈퍼중추항만의 주요 항만별 총 사업비 현황

항 명	주요 사업명	총 사업비(억 엔)	
		2010년까지	이중 국비
동경항	중앙방파제 외곽지구 국제해상컨테이너터미널 정비사업 (수심 16m, 길이 400m)	489	305
요코하마항	남혼모쿠(南本牧)지구 국제해상컨테이너터미널 정비사업 (수심 16m, 길이 400m)	320	192
나고야항	토비시마(飛島)부두지구 국제해상컨테이너터미널 정비사업 (수심 16m, 길이 800m)	815	489
요카아치항	카스미가우라(霞ケ浦) 북부두지구 국제해상컨테이너터미널 정비사업 (수심 14m, 길이 330m)	381	238
오사카항	북항 남지구 국제해상컨테이너터미널 정비사업(수심 16m, 길이 400m)	436	269
고베항	PI(제2기)지구 국제해상컨테이너터미널 정비사업(수심 16m, 길이 400m)	306	200

자료 : 콘도 토모야, "항만정책의 경위와 향후과제: 국제컨테이너전략항만에 대한 전망", 입법과 조사, 2011

· 당초 주요 목표치인 항만비용 30% 인하와 리드타임 단축 등을 대부분 달성했다고 기술[3]하고 있으나 기대만큼 항만의 경쟁력 회복으로는 이어지지 않은 것으로 나타남

- 국제컨테이너 전략항만
  · 슈퍼중추항만 프로젝트를 기반으로 보다 집중적인 투자와 정비를 통해 일본 항만의 국제경쟁력 향상을 가속화시키기 위해 '09년 12월 「국제컨테이너 전략항만 검토위원회」를 설치
  · '10년 8월 선정된 국제컨테이너 전략항만(케이힌항, 한신항)은 '15년까지 일본 전체 발착화물에 대해 부산항 등 동아시아 주요 항만의 환적률 50% 감축, '20년까지 동아시아 중심항으로 육성 등을 주요 목표로 설정
  · 내항항로 확충, 고속철도 및 화물철도를 이용한 광역적 화물집하능력 강화, 수심 18m 및 안벽 1,000m 이상의 고수심 대규모 안벽의 확보, 배후물류용지 확보, 항만운영의 민영화 등 주요 시책을 추진하고 있음
  · 케이힌항은 현재 약 700만TEU대의 컨테이너 처리량을 1,000만TEU까지 증가시켜 부산항에 대적하는 일본의 중심항으로 나아가서 동아시아 중심항으로 육성하려 하고 있음
  · 이를 위해 '12년까지 요코하마항부두공사를 민영화한 후 동경항부두주식회사와 통합하고, 안벽의 공공화와 정부 전액출자를 통한 수심 18m 대규모 안벽정비, 물류특구 설치 등을 추진하고 있음
  · 한신항은 현재 약 400만TEU대의 컨테이너처리량을 '15년까지 490만TEU, 20년까지 590만TEU까지 끌어올려 서일본의 산업과 국제물류를 지원하는 관문항으로 그 역할과 기능을 확대하려 하고 있음
  · 이를 위해 한신항 주변지역으로 기업을 유치하기 위한 세제혜택과 물류특구 설치를 비롯하여 공사터미널의 하부구조 국유화, '15년까지 오사카항부두공사와 고베항부두공사의 통합 등을 추진하고 있음
- 일본 서안 측 거점항

3) 슈퍼중추항만프로젝트 성과결과 종합 보고서

· 최근 중국·러시아 등 동북아시아 국가들의 경제발전과 더불어 일본 서안 측 컨테이너화물이 급증('96년 1조 3,135억 엔에서 '05년 2조 3,753억 엔으로 80% 가량 증가)하고 있음

· 하지만 태평양 측 항만(동안지역항만)과는 달리 일본 서안 측에는 중심항 기능을 보유한 항만이 거의 전무한 실정임. 현재 키타큐슈항(北九州港) 및 하카타항(博多港) 정도가 일본 서안 측 중심항으로 자리매김하고 있으나 그 외의 항만은 1선석당 주 1~2회 수준으로 한국 및 중국항과 피더항로를 형성하고 있음

· 이에 일본 서안 측 국가들의 경제발전을 발판으로 자국의 항만과 산업을 육성하고 항만경영에서「규모의 경제성」을 실현하기 위해 투자의「선택과 집중」측면에서 '11년 11월 19개의 서안 측 거점항을 기능별로 선정함

○ 일본 서안 측 거점항의 현황 및 선정 목적[4)]

- 일본 서안 측 컨테이너항만의 현황

· 일본 서안 측 11개 항만의 평균 안벽길이는 130~370m정도이며 수심도 (-)7.5~13m로 매우 얕은 편임. 선석 또한 항만별로 1~3개밖에 보유하지 못하고 있을 뿐만 아니라 C/C 역시 1선석당 평균 1기 정도이기 때문에 선박정체가 빈번하게 발생하여 동일 항로로 기항하는 타 항의 스케줄에도 많은 영향을 미치고 있음

4) 고령, "서안 측 컨테이너항의 현황과 과제", 리츠메이칸경영학, 제47권 4호, 2008.11

〈표-2〉 일본 서안 측 컨테이너항만의 시설정비 현황

항만명	수심 (m)	안벽 (m)	선석수 (개)	G/C (기)	항로 및 편수(주)
아키타 (秋田)	13	270	1	1	한국 (3) 중국 천진 (1)
	10	185	1	1	
사카다(酒田)	13	280	1	1	한국 (2)
니가타 (新潟)	7.5	130	1	3	한국 부산 (4) 중국 (2) 카오슝 (1) 극동러시아 중국/부산 (3)
	10	185	1		
	12	350	1		
나오에츠(直江津)	7.5	130	1	1	한국 부산 (3)
후시키토야마 (伏木富山)	12	280	1	1	러시아 한국 (5) 중국 (2)
카나자와 (金沢)	10	540	3	1	한국 (3) 중국 (1) 북미
츠루가(敦賀)	10	370	2	1	한국 (2)
사카이(境)	14	280	1	-	한국 (2) 중국 (2)
하마다(浜田)	7.5	130	1	-	한국 (1)
시모노세키(下関) 훼리	10	370	1	1	부산/광양 (3) 부산/마산 (6)
	7.5 10 5.5	260 370 213	2 2 1	-	한국 부산 (7) 중국 청도 (3) 중국 소주 (1)

자료 : 고령, 서안 측 컨테이너항만의 현황과 과제, 리츠메이칸경영학 제47권 4호, 2008.11

· 지금까지 일본의 항만개발 정책 및 방향은 주로 태평양 측 주요 항만이나 슈퍼중추항만정책에 집중되었음

· 이에 따라 서안 측 컨테이너항만이 많은 잠재성을 내포하고 있음에도 불구하고 관련시설의 정비 부재 등으로 인해 주어진 기회를 제대로 살리지 못한 채 항만 자체의 존속 필요성에 대한 의문이 생기고 있음

· 하지만 '90년대 이후 중국 및 러시아를 비롯한 동북아시아 국가들의 급속한 경제성장으로 인해 동북아시아의 국제물류가 확대됨에 따라 일본의 서안 측이「환동해경제권」으로 부상하면서 이 지역에 대한 거점항 육성의 필요성이 강하게 제기되고 있음

- 일본 서안 측 컨테이너항 선정 배경 및 경위

· 일본 국토교통성은 일본 서안 측 항만들의 역할 명확화와 항만 간 제휴를 통해 서안 측 항만에 필요한 항만기능을 강화함으로서 한국·중국·러시아를 비롯한 서안 측 각 국가들의 경제발전을 일본 경제성장의 원동력으로 삼기 위한 중심항 육성의 필요성이 대두됨에 따라 '11년 11월에「서안 측 거점항」을 선정함

· 이와 같은 거점항 구상은 항만정비의「선택과 집중」이념 하에 마에하라 전 국토교통성 장관이 제창한 것으로서, 일본 서안 측 항만의 기능강화와 함께 3월 동일본대지진의 영향으로 인한 태평양 측 항만의 대체 물류기능 확보 측면도 동시에 고려된 개념임

〈표-3〉 일본 서안측 거점항 선정 경위

항명	주요 사업명
'10년 11월	일본 서안측 거점항 조성에 관한 검토위원회 설치
'11년 2월	국토교통성 16개의 후보 항만 선정
'11년 6월	국토교통성 공모 개시
'11년 7월	7월 29일, 모집종료. 23개항/19개 항만관리자/44개 계획 응모
'11년 8월	응모자 프레젠테이션 실시
'11년 10월	제10회 검토위원회에서 평가 결과 정리
'11년 11월	국토교통성이 평가결과 공표(19개 거점항 선정)

자료 : 국토교통성(www.mlit.go.jp) 공표자료, 2011.11

-일본 서안 측 항만육성에 대한 대응전략 필요[5)]

5) 「항만과 산업」12호 재구성

· 동북아시아 해운네트워크의 구조변화를 고려한 항만정비의 방향성 재점검
· 동북아지역 경제·산업권의 변화에 따른 동북아 해운·항만 지형의 재편성과 향후 변동추이 등을 고려하여 국내 항만정비의 거시적인 방향성을 재점검
· 기능별 중심항 위주로 항만정책의 패러다임을 명확화

- 부산항의 항만기능 강화를 통한 환적화물 이탈 방지

· 최근 서안 측 거점항 선정 결과 발표 후 일본 현지 전문가 및 업계 관계자들을 중심으로 선정 실효성에 의문을 제기하는 목소리도 높아지고 있음
· 주된 이유로 일본의 높은 육상운송비가 거론되고 있는 가운데 이를 개선하지 않는 한 항만 자체의 기능강화만으로는 실질적인 중심항 육성에 많은 한계가 있을 것으로 지적받고 있음
· 하지만 일본 서안 측 물동량의 상당부분이 부산항을 통해 환적되고 있는 현 상황에서 일본 서안 측 항만의 집중육성 전략은 부산항의 환적물량에 직접적으로 영향을 줄 가능성이 있음
· 따라서 부산항의 항만기능 강화와 더불어 피더망을 확충하고 환적물량 유치를 위한 전략을 지속적으로 강화해야 할 것으로 판단됨

- 많은 가능성을 내포하고 있는 니가타항(新潟港)에 주목

· 서안 측 거점항 선정과 관련하여, 특히 지리적 우위성은 물론 가장 많은 항로와 충실한 항만인프라를 갖추고 있는 서안 측 최대 규모의 컨테이너항만인 니가타항의 가능성에 대해 주목하고 이에 대한 국내 항만의 대응방향을 재점검 필요
· 니가타항의 내부 강점(Strength)으로 서안 측 최대 규모의 항만인프라(선석 수, C/C수 등)와 함께 비교적 많은 처리물동량, 충실한 해운네트워크, 세관의 편이성(일본 서안 측 최초로 세관임시개청 수수료 반액 경감조치 등), 소형혼재화물 서비스 제공, 내륙화물운송기지, 그리고 인근에 위치한 니가타공항 등과의 높은 연계성을 들 수 있음

· 하지만 미흡한 배후도로망, 높은 항만이용 요금, 타 항과의 네트워크 부족, 수송시간 등이 내부 약점으로 지적받고 있음

· 한편 지리적 우위성(한국·중국 등 극동지역 근접성), 극동지역 화물 증가, 활발한 일본기업의 대러시아 진출, 니가타현의 기업입지 촉진 보조제도, 서안 횡단 국제훼리 개설 등은 니카타항이 서안 측 거점 항만 중 가장 많은 기회를 가진 항만임을 나타내는 대외적 요소임

(2) 중국

○ 중국 항만개발의 변화

- 과거 중국 항만은 항만행정관리기능이 지방으로 이관되면서 대대적인 항만개발이 착수되었고 '04년 항만법 발효로 외국자본의 유치로 무분별한 항만개발이 추진됨에 따라 '연해항만발전전략'과 '전국연해항만분포계획'을 마련하여 항만통합을 추진

· 현재 주산, 닝보, 가흥, 온주 등의 지역뿐만 아니라 보세구역인 닝보의 메산, 광시의 칭조우, 광저우의 난사, 산동의 엔타이 등도 통합을 진행 중

· 이외에도 소주시에 속해 있는 장가항, 태창항, 상숙항을 통합하여 새로운 항만을 형성하였으며 영파, 주산항의 일체화 및 하문항과 장주항의 합병, 연태항과 용구항의 합병 등 개별 항만들이 전면적으로 통합되고 있음

- 외형적 성장에서 집중하는 경제형 항만에서 종합관리 및 서비스를 중시하는 자원절약형 및 녹색항만으로 전환

· 칭다오항은 '00년 이후 소비한 에너지양이 21.6% 감소한 반면 물동량은 2배 이상 증가함. 이와 같은 그린항만정책을 위해 250억 위안을 투자하여 성능이 우수한 친환경 장비를 구매하기로 함

- 컨테이너선 초대형화에 따른 대응[6)]
  · 10,000TEU급 이상의 컨테이너선은 여유수심을 고려 16m 이상의 수심이 필요하며 상하이, 선전, 닝보, 텐진 등은 현재 이와 같은 조건을 만족함
  · 재항시간 단축을 위해 메가 크레인 개발 및 기존 AGC를 이용하던 자동화 하역시스템에서 진일보한 수직형 전자동화 하역시스템을 개발

〈표-4〉 중국 주요항 항만 터미널 현황

항만(터미널)	상하이(관동)	닝보(따씨에)	선전(옌티엔)	칭다오(치엔완)
부두길이(m)	2,600	810	8,020	3,400
수심(m)	-17.5	-17.5	-14 ~ -17.5	-17.5
선석수(개)	7	2	16	-
안벽크레인(기)	26	14	74	39
RTG(기)	82	33	200	106

자료 : 각 터미널 홈페이지, 중국물류리포트 11-8호

○ 중국 12·5기간('11~ '15년) 항만부문 전망[7)]

- 12·5기간 동안의 항만건설은 적정속도로 추진한다는 원칙하에 안정적으로 추진될 것으로 예상되며 해안선 심사 및 항만건설에 대한 감독역량을 강화할 것으로 기대함
- 종합운송시스템 구축의 전제 아래 화물운송능력을 제고하기 위해 화물 집산시스템 구축 역량을 강화하고 rail-sea와 같은 복합운송과 소규모 내하 운송의 비중을 증가시킬 전망
- 내하운하 건설투자를 확대하여 '15년까지 11·5기간 말에 비해 내하 고등급 항로 3,000km 신축, 물동량 13억 톤 증가 등의 목표를 세움

6) KMI 중국물류리포트 11-8호 참조
7) KMI 중국물류리포트 11-9호 참조

· '10년 교통운수부는 '6대 내하해운 발전계획'등이 포함된 '12차 5개년 계획'기간 중 중점사업을 발표

· 6대 내하해운 발전계획의 주요내용은 ⅰ)12·5기간 장강황금수로 총체적인 추진방안 및 장감황금수로 건설을 협력하여 추진, ⅱ)장강, 서강, 경항대운하 등 간선 및 주요 지류의 항로를 중점 정비, ⅲ)우한, 충칭 해운센터 건설 추진, 컨테이너, 벌크 등 내하운송 발전 촉진 등임

- 친환경 지능형 항만개발에 주력하기 위해 지속적인 정보화 업그레이드 실시
- 내륙 무수항 건설을 통해 연해항만과 무수항 연계 강화

○ 주요 항만개발 계획

- 상하이항

· 루오징의 2단계 프로젝트는 석탄, 철광석, 비료, 철강 품목들의 연안 운송을 위한 부두로 건설될 예정

· 와이가오차오의 6단계 건설 프로젝트는 Ro-Ro부두, 일반잡화, 시멘트 부두로 총연장 1,538m이며, 12만㎡의 넓이의 저장 야드를 포함

- 광저우항

· '12차 5개년 계획('11~'15년)동안 200억 위안을 투자하여 난샤에 6개 선석 건설 예정. 이를 통해 '15년까지 처리능력은 컨테이너 1,800만 TEU, 일반화물 5억 톤까지 확대할 계획

· 현재 난샤터미널 3단계 컨테이너 공사가 진행 중이며 '13년에 2개 선석을 운영 예정

- 닝보항

· '08년 보세항 지정이후 54억 위안을 투자하여 7~10만 톤 규모의 5개 컨테이너 선석을 개발하여 연간 300만 TEU이상을 처리할 계획

- 다롄항
  · 다야오완 남안에 건설 중인 컨테이너터미널을 5년 내 완공시킬 계획이며 북안 컨테이너터미널은 3단계로 구분하여 개발함
- 기타항 개발 계획
  · 장쑤지역의 다평항은 홍콩의 버밍험사와 파트너십을 통해 개발을 진행 중
  · 산동지방의 슈광항은 1단계 공사를 '11년 5월에 실시하였으며 완공될 경우 연간 1,500만 톤의 물동량 처리가 가능하며 장기적으로 5,000만 톤으로 확대할 계획
  · 단동항은 개발 5개년 계획('11~'15년)을 통해 극동아시아 물류허브기지 구축계획을 수립하였으며 8~10개 신규 선석을 건설할 예정이며 선석규모를 10만 톤에서 30만 톤으로 확장할 계획임
  · 장시성은 지우장시에 750만 달러를 투입하여 신규터미널을 건설할 예정이며 재원은 중국 교통부가 제공할 예정임(신규터미널은 115m의 해안선과 2만 2천 ㎡의 면적으로 건설됨)
  · 윈저우항에 상하이국제항만그룹과 닝보항만그룹은 10억 위안을 투자하여 연간 처리량 100만 TEU로 개발할 계획임
  · 우한항에 '11~'15년까지 176억 6천만 위안을 투자하여 컨테이너 200만 TEU, 화물 2억 톤을 처리하게 할 계획임

○ **운영 여건**

- 칭다오항[8)]
  · 물동량 처리 실적에 따라 차별적 인센티브 지급
  · 환적화물에 대해서는 '12년부터 양하 및 적하 환적화물 하역료 70% 할인하며 선사별 목표 물동량 달성 시 전체 하역료는 무료

8) 김근섭(2012), 중국항만 여건분석 및 우리나라 항만의 대응전략

· 칭다오항 항무국은 직기항 중심으로 항만을 운영하고 있으며 T/S 화물의 선사별 목표 물동량을 매년 평균 20% 상향 조정하고 있음
· '10, '11년 모두 안개일수와 강풍으로 인한 항만 폐쇄 일수가 40일 이상임

- 다롄항[9)]
· 칭다오항과 비슷하게 '10년, '11년 모두 안개일수와 강풍으로 인한 항만 폐쇄 일수가 40일 이상
· 배후단지의 제조 기업 부족으로 인해 발생물량에 한계가 존재함
· 랴오닝성은 잉커우항을 제외한 모든 연해 항만을 다롄항에 편입시키기로 결정하였으며 이를 위해 '20년까지 560억 위안(이중 100억 위안은 정부출자금)을 투자하여 항만건설을 통해 한국의 부산항이나 일본의 요코하마항으로 분산되는 화물을 유치한다는 전략 수립

- 톈진항[10)]
· 칭다오항과의 경쟁으로 선사에 대해 호의적이며 신규 항로 개설에 적극적
· 이로 거리가 멀기 때문에 운항에 장시간이 소요되어 직기항에 대한 부담으로 작용

- 상하이항
· '11년 기준 환적화물 요금은 1TEU당 260위안(한화 4만 5천 원 내외)으로 수출입화물 요금 1TEU당 583위안의 45% 수준
· 양산항은 선대교체의 경우 1TEU당 10$(USD)미만의 요금만을 부과하는 등 타 항만에 비해 매우 낮은 요율 부과로 환적화물 유치

9) 김근섭(2012), 중국항만 여건분석 및 우리나라 항만의 대응전략
10) 김근섭(2012), 중국항만 여건분석 및 우리나라 항만의 대응전략

2) 글로벌 경제 환경

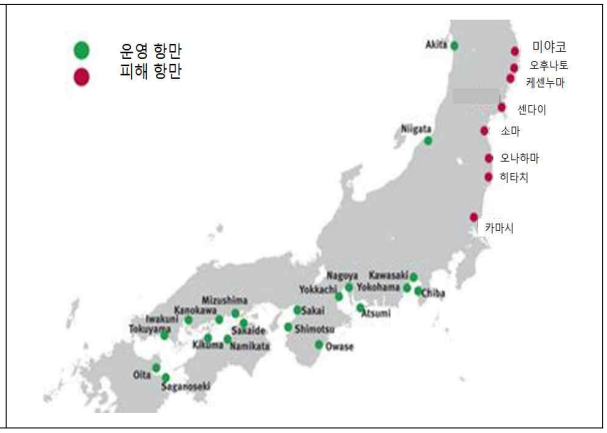
(1) 동일본 대지진

○ **최근 발생한 일본의 대지진 및 지진해일로 인해 동북지역 주요 에너지 시설 등 연안지역 입지 기반시설이 장기간 복구 불능의 심각한 피해 예상**

- 특히 제철공장(4곳), 정유회사(25%), 석유화학공장(38%) 등의 가동이 중단되는 등 일본 경제에 막대한 피해를 입히는 등 후쿠시마현 및 이바라기현을 중심으로 11기 원전 가동중지로 일본 전체 원전 가동률 52.3% 하락과 화력발전소가 직접적인 피해

○ **또한, 일본대지진 및 쓰나미로 인하여 센다이, 오후나토, 하치노에, 히타치나카, 오나하마 등 동북지역 주요항만의 기능이 상실되었으며, 동북지역 항만에 기항하는 우리나라 선사의 컨테이너 박스 일부가 유실되는 등 항만기능의 저하**

〈표-5〉 일본 주요 피해 항만

센다이(Sendai), 오후나토(Ofunato), 히타치나카(Hitachinaka), 하치노헤(Hachinohe), 카시마(Kashima), 히타치(Hitachi), 오나하마(Onahama), 소마(Soma), 시오가마(Shiogama), 이시노마키(Ishinomaki), 케센누마(Kesennuma), 카마시(Kamashi), 미야코(Miyako) 등 13개 항만이 지진으로 인해 심각한 피해(운영 중단)	

자료 : Lloyd's list, 2011.03.16

○ **그러나 일본 대지진으로 일본 내 산업과 무역부문 전반에 걸쳐 영향을 받을 것으로 예상**

- 특히 반도체, 자동차, 철강, 화학, 전기제품 등의 수출, 내수 차질이 우려되며 특히, 철강, 전자전기제품은 지진 피해 복구 시 내수 생산 부족으로 수요가 급증 예상
- 또한, 일본 동북 동안 지역 항만의 지진과 쓰나미로 인하여 이들 항만의 주요시설이 파괴되어 선박접안이 불가능하여 도쿄, 요코하마, 오사카 등의 다른 항만으로 기항을 함에 따라 체선현상 발생

○ **일본 피해지역 5개 항만과 우리나라 항만간의 물동량은 2005년 6만 7,953TEU에서 2010년에는 11만 2,350TEU로 전체 점유율 측면에서는 높지 않으나, 2011년 3월 11일 발생한 일본 대지진은 우리나라 대부분의 분야에 영향을 미칠 것으로 예상**

- 반도체, 자동차, 철강, 화학, 전기산업 등 일본에서 들여오는 부품 소재와 원자재 수급, 일본으로의 수출 차질이 예상

○ **그러나 일본 동안의 주요 항만의 생산성 저하, 주요 선사의 운항패턴의 조정 가능성 등의 환경변화를 고려할 경우 우리나라 항만물동량에 긍정적인 요인으로 작용할 것으로 예상됨**

- 1995년 한신대지진 이후 부산항의 물동량이 급격히 증가하여 동북아 중심항만으로 성장하는 계기가 된 것을 고려할 경우 일본 대지진이 우리나라 항만에 플러스(+) 요인으로 작용할 것으로 예상

○ **일본 대지진 사태는 우리나라 항만의 물동량 증가에 있어서 긍정적인 요인으로 작용할 것으로 전망할 수 있음**

- 또한, 제2차 해양수산발전기본계획의 동아시아 경제 부상에 따른 해운·항만 산업의 선진화를 추구하며, 세계 초일류 허브항만을 구축하고 세계적인 해운항만 물류기업을 육성할 수 하나의 요인으로 작용할 것으로 예상됨

○ **더욱이 일본 대지진 이후 부산항의 컨테이너 물동량이 증가할 가능성이 높기 때문에 이에 대한 적절한 대응전략의 수립 필요**

- 부산항의 추가 선석 개발 및 기존 항만의 비상 대응체계 수립방안의 모색, 센다이 대지진의 영향으로 부산항으로 방향을 선회할 항만물동량 처리 및 향후 대응방안 수립 필요

(2) 미국 경제 여건

○ **미국 신용등급의 하락**

- 신용평가기관[11]인 S&P가 미국의 국가 신용등급을 최상위 등급인 AAA에서 AA+로 하향 조정하고 부정적인 전망을 부여(2011. 8. 5)
- S&P는 최근 정치권의 재무 안정화 대책이 미국 정부의 중기 채무 상태를 안정화시키기에 역부족이라고 지적
- 또한 S&P는 채무 관련 정책의 효과가 약화되었으며 미국 정부의 재무관리 능력에 대한 신뢰가 실추되었음을 언급
- 미국 정부의 채무는 2000년 GDP의 54.8%에서 2010년 GDP의 94.4%로 연도별로 지속적으로 증가

11) 세계 3대 국제 신용평가기관 : 영국의 피치, 미국의 무디스와 S&P

〈표-6〉 미국 정부의 채무 현황

(단위 : 10억 달러, %)

연도	채무액	GDP 대비 채무액
2000	5,456.9	54.8
2001	5,631.4	54.7
2002	6,078.7	57.1
2003	6,732.7	60.4
2004	7,289.2	61.5
2005	7,792.0	61.7
2006	8,179.7	61.1
2007	8,744.2	62.3
2008	10,233.8	71.6
2009	11,882.2	85.2
2010	13,706.6	94.4

자료 : 미국 경제 분석국(Bureau of Economic Analysis)

○ 미국 경제 여건

- 미국의 신용등급 하락은 미국 경제의 상황이 악화되었음을 나타내는 사건으로 볼 수 있음
- 글로벌 인사이트(Global Insight)는 미국의 신용등급 하락 직후, 미국의 경제성장률을 기존 전망에서 하향 조정했음
- 예측 전문기관에 따르면, 2012년 미국의 GDP 증가율은 1.8~2.0%일 것으로 전망됨

〈표-7〉 미국의 경제성장률 전망

(단위: %)

연도	글로벌 인사이트	EIU	OECD
2007	1.9	1.9	1.9
2008	-0.3	-0.3	-0.3
2009	-3.5	-3.5	-3.5
2010	3.0	3.0	3.0
2011	1.7	1.7	1.7
2012	2.0	1.8	2.0
2013	2.4	2.0	2.5
2014	3.5	2.2	-
2015	3.3	2.3	-

자료 : 1) Global Insight, World Economy Service, updated in Feb 2012
2) Economist Intelligent Unit, Market Indicators & Forecast, updated in Feb 2012
3) OECD, Economic Outlook, updated in Nov 2011

○ 우리나라의 對美 수출 항만물동량 현황

- 우리나라의 對美 수출 항만물동량은 2007년부터 2011년까지 연평균 2.2% 감소함[12)]
- 2011년 국가별 수출 항만물동량에서 對美 수출 항만물동량은 對中 수출 항만물동량에 이어서 두 번째로 많음

〈표-8〉 국가별 수출 항만물동량 추이

(단위 : 천 톤, %)

국가	2007		2009		2011		연평균 증가율
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중	
미국	48,202	16.9	36,447	12.9	44,166	12.1	-2.2
중국	53,982	18.9	59,893	21.2	68,844	18.9	6.3
일본	30,742	10.7	26,928	9.5	39,174	10.7	6.2
기타	153,097	53.5	158,950	56.3	212,381	58.3	8.5
세계	286,022	100.0	282,219	100.0	364,565	100.0	6.3

자료 : 국토해양부 해운항만물류정보시스템(www.spidc.go.kr)
주 : 수출물동량은 수출 환적 제외 물동량과 수출 환적 물동량의 합계임

(3) 유럽국가 재정위기

○ 유럽 재정위기의 배경

- 유럽연합(EU)의 구조적 한계[13)]
  · EU는 개별 회원국의 재정정책에 직접적 관여가 불가능
  · EU는 '안정과 성장을 위한 협약(Stability and Growth Pact)'에서 개별 회원국의 재정 적자가 GDP의 3%를 초과할 수 없도록 하는 규제권만 가짐

12) 2008년 발생한 글로벌 금융 위기의 영향으로 2008년, 2009년 對美 수출 항만물동량이 각각 전년대비 16.3%, 9.7% 감소함
13) 한국자동차산업연구소, 경제분석시리즈 10-04호

- EU 회원국들이 단일통화 체제하에 통합되면서 개별 회원국의 통화 정책 자율성이 축소되고 특정 회원국의 위기가 유로존 전체에 전이 되기 쉬운 상황이 됨[14)]
- PIIGS 국가들이 서유럽 은행의 대출을 이용하면서 이들 국가의 불안이 유로존 전체로 확대 되고 있음

○ **남유럽 국가들의 재정위기**

- 남유럽 국가들의 재정정책의 실패로 인한 부실 확대
- 남유럽 국가들에 대한 금융기관 구제자금이 명확한 선별 기준 없이 지원되고, 지원 후 사후 감독이 이루어지지 않아 오히려 금융기관 부실과 재정 부실만 악화 시키고 있음
- 유로존의 편입이 후 정부, 기업, 금융기관 등이 서유럽 은행으로부터 저금리로 대규모 자금을 대출 받을 수 있게 되자 방만한 자금 운용으로 부실을 키운 결과를 초래함

○ **유럽 재정위기의 전개 과정**

- 그리스에서 시작된 재정위기가 주변국을 거쳐 중심국으로 확산되면서 유로화 위기론마저 대두되고 있음

14) 한국자동차산업연구소, 경제분석시리즈 10-04호

〈표-9〉 유럽 재정위기의 과정

일자	주요 내용
2009. 10	그리스의 사회당 정부는 '09년 재정적자 비율을 당초 예상(6~8%)보다 2배 이상 많은 12.7%로 발표
2010. 04	그리스 구제 금융 신청
2010. 05	EU-IMF, 그리스에 1,100억 유로의 국제금융지원 결정
2010. 05	7,500억 유로의 국제금융기금 조성 (EFSF/EFSM/IMF)
2010. 11	아일랜드, 국제금융신청
2010. 11	EU-IMF, 아일랜드에 675억 유로(총 850억)의 구제금융 지원 결정
2011. 04	포르투갈, 구제금융신청
2011. 05	EU-IMF, 포르투갈에 780억 유로의 구제금융 지원결정
2011. 06	디폴트 위기에 재직면한 그리스가 2011년 6월 다시 구제금융 신청
2011. 07	2차 그리스 구제 금융 안(1,090억 유로 지원 + 21% 채무탕감)에 합의
2011. 10	수정된 2차 그리스 구제금융 안(1,300억 유로 지원 + 50% 채무탕감)에 합의
2012. 02	유로존은 1,300유로 규모의 그리스 2차 구제금융 프로그램에 합의

- '08년 글로벌 금융위기를 겪으면서 유로존 국가들의 재정이 악화되었고, 그리스에 이어 아일랜드와 포르투갈도 잇달아 구제 금융을 신청함

○ **유럽 재정위기의 현황**[15)]

- 시장에서는 재정이 취약한 유로존 5개국(PIIGS)[16)]을 위험국가로 지목

15) 삼성경제연구소, 「SERI 이슈 페이퍼」 2012. 1

16) PIIGS : (포르투갈, 이탈리아, 아일랜드, 그리스, 스페인), 이들 국가의 공통점은 2007년부터 2010년에 이르기까지 과도한 국가 부채와 재정적자, 높은 실업률 등으로 인하여 심각한 경제적 위기상황에 처하였다는 점임. 이로 인하여 유로화가 급락하고 세계 금융시장이 출렁거리자 유로존 국가들이 연쇄적으로 부도사태를 맞을 수도 있다는 우려가 확산되면서 세계경제의 새로운 불안요인으로 떠올랐음

〈표-10〉 유로존 16개국의 정부재정 추이

(단위 : GDP 대비 %, %p)

구분	재정수지			정부부채		
	2007	2010	증감	2007	2010	증감
오스트리아	-0.9	-4.4	-3.5	60.2	71.8	11.6
핀란드	5.3	-2.5	-7.8	35.2	48.3	13.1
프랑스	-2.7	-7.1	-4.4	64.2	82.3	18.1
독일	0.2	-4.3	-4.5	65.2	83.2	18.0
네덜란드	0.2	-5.1	-5.3	45.3	62.9	17.6
룩셈부르크	3.7	-1.1	-4.8	6.7	19.1	12.4
벨기에	0.3	-4.1	-3.8	84.1	96.2	12.1
그리스	-6.5	-10.6	-4.1	107.4	144.9	37.5
아일랜드	0.1	-31.3	-31.4	24.9	94.9	70.7
포르투갈	-3.1	-9.8	-6.7	68.3	93.3	25.0
이탈리아	-1.6	-4.6	-3.0	103.1	118.4	15.3
스페인	1.9	-9.3	-11.2	36.2	61.0	24.8
슬로바키아	-1.8	-7.7	-5.9	29.6	41.0	11.4
슬로베니아	0.0	-5.8	-5.8	23.1	38.8	15.7
키프로스	3.5	-5.3	-8.8	58.8	61.5	2.7
몰타	-2.4	-3.6	-1.2	62.1	69.0	6.9
유로존 전체	-0.7	-6.2	-5.5	60.7	83.1	22.4

자료 : Eurostat DB

- 정부 재정 상황이 회원국 간에 크게 차이가 나며 북유럽 및 중부유럽 국가들의 재정은 양호한 반면, 남유럽국가 들의 재정 상태는 취약
- 남유럽 4개국(그리스, 포르투갈, 이탈리아, 스페인)과 아일랜드[17]는 GDP대비 재정적자와 정부부채 비율이 모두 높아 재정 취약국으로 간주함
- EU는 그리스사태를 계기로 재정위기를 겪는 회원국을 지원하기 위해 IMF와 함께 구제금융기금을 조성함

17) 아일랜드는 부동산 버블 붕괴에 따른 은행 부실의 확대로 구제금융 자금을 대거 투입한 결과 정부재정이 급속도로 약화

○ **유럽 재정위기의 영향**

- 금융시장의 지속적인 불안요인으로 작용, 유로존의 붕괴나 2차 금융위기 발발 가능성을 배제 할 수 없음
- 재정축소에 따른 내수 부진과 유로존의 역내 교역축소로 이어질 전망임
- 그리스 사태로 인해 재정지출이 축소되고, 축소된 재정지출에 따라 주요국의 내수경기가 부진해질 경우, 강한 수출제조업을 지닌 무역흑자국(독일, 네덜란드 등)에도 확대될 가능성을 배제 할 수 없음
- 재정위기로 인한 유로화의 신뢰하락으로 인하여 유로지역의 경기부진과 낮은 금리 지속으로 인해 유로화 약세가 지속될 전망
- 주요국의 재정지출 축소에 따라 세계경기 회복속도는 점차 둔화될 가능성이 있음

○ **향후 전망**

- 유럽의 재정위기 해결을 위한 신뢰성 있는 액션 플랜이 마련되기 까지는 동유럽의 위기 확대에 대한 우려가 지속될 전망[18)]
- 이번 동유럽으로의 위기 확산 우려는 지난 EU정상회담에서 합의된 EFSF(유럽재정안전기금) 확대 등에 대한 구체적인 실행방안 마련이 지연 되면서 발생함
- 위기 국면이 지속될 경우 다른 유럽 국가들의 재정위기로 확대될 가능성이 있음

18) 한국자동차산업연구소, 경제분석시리즈 11-32호

〈표-11〉 주요 동유럽 국가의 경제성장률 추이 및 전망

(단위 : %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
헝가리	0.5	-6.7	1.2	1.8	1.7
폴란드	5.1	1.6	3.8	3.8	3.0
체코	2.5	-4.1	2.3	2.0	1.5
루마니아	7.3	-7.1	-1.3	1.5	3.5
슬로바키아	5.8	-4.8	4.0	3.3	3.3

자료 : IMF(2011년 9월 기준)

- 동유럽의 금융 및 경제 상황은 서유럽의 경제 상황에 의존하는 성격을 갖고 있기 때문에 향후 유럽의 위기 해소 과정과 경기 상황에 따라 동조될 가능성이 있음
- 유럽의 재정위기 해결을 위한 신뢰성 있는 액션 플랜이 마련되기 까지는 동유럽의 위기 확대에 대한 우려가 지속될 전망

○ **대응방안**

- 유럽의 재정위기의 전개 상황에 따라 글로벌 금융시장 및 세계경제에 미치는 영향이 달라지므로 진행 상황을 예의주시하여 대책을 강구해야 함[19)]
- 국채의 만기가 집중 도래하는 '12년 2~4월에 시장의 불확실성이 증폭될 가능성이 높고, 은행 자본 확충 작업이 완료되는 6월까지도 불안이 지속될 것으로 예상됨
- 기업들은 유럽재정위기의 악화에 따른 금융불안 지속과 실물경제 위축 가능성에 대비[20)]
- 소비의 근간인 중산층이 약화 되는 등 재정위기가 유럽의 시장과 소비에 미칠 영향을 파악하여 중장기 생산 및 판매, 마케팅 전략을 재검토

19) 삼성경제연구소, 「SERI 이슈 페이퍼」 2012. 1
20) 삼성경제연구소, 「SERI 이슈 페이퍼」 2012. 1

(4) 중국 경제 경착륙 가능성

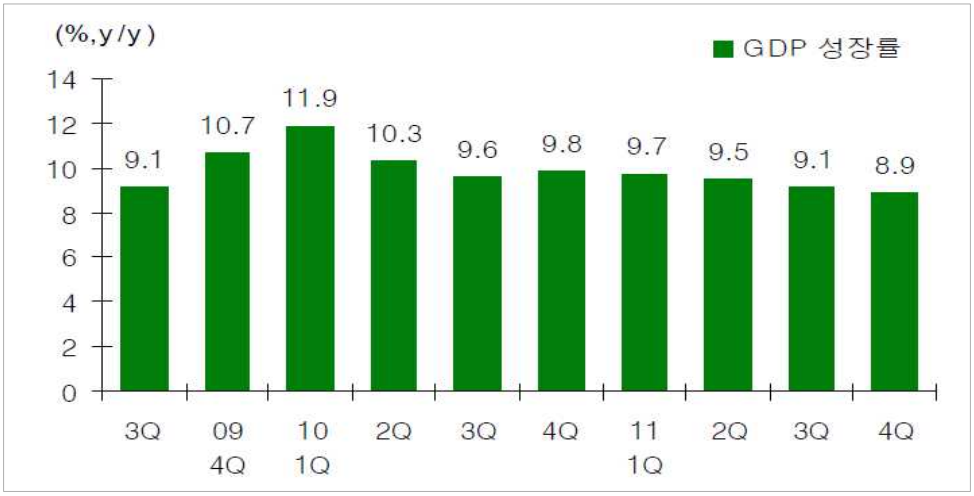
○ IMF(국제통화기금)의 '중국 경제 전망' 보고서(2012. 1. 6)

- 올해 중국의 경제성장률은 8.2% 전망
- 그러나 유럽의 재정위기의 악화로 세계 경제가 1.8% 포인트 떨어진다면 중국의 경제성장률은 최대 4% 포인트 하락 가능성이 있음

○ 중국의 경제 상황

- 2011년 경제성장률은 전년대비 1.2% 포인트 하락한 9.2% 기록
- 2012년 1월 중국의 수출입 총액은 $2,726(약 305조 원)으로 전년 동기 대비 7.8% 감소. 그 중 수출은 0.5%, 수입은 15.3% 감소하였음
- 부품과 원재료, 에너지 등의 수입이 줄었다는 것은 중국 내수시장에 제동이 걸렸다는 것을 의미
- 또한 2011년 9월부터 수출증가율 둔화 속도가 악화되어 2009년 금융위기 이후 처음으로 마이너스 성장률을 보임
- IMF는 '중국경제전망' 보고서에 소비세 인하와 소비자에 대한 보조금 지급, 중소기업 지원과 설비투자에 따른 세액공제 확대 등의 부양책을 실시해야 할 것을 제안했음
- 중국 정부는 2012년 수출 위축에 대비하여 소비 중심의 내수 확대를 도모하는 등 자력경제발전을 강조함

〈그림-1〉 중국의 GDP 성장률



자료 : CEIC, 대신경제연구소

○ **우리나라의 對중국 경제 현황 및 전망**

- 우리나라의 對중국 수출증가율은 2010년 34.8%였으나, 2011년 14.9%를 기록하였고 2011년 11월은 5.8%로 떨어진 후, 올해 1월까지 3개월간 연속 한 자릿수에 머물렀음
- 국제금융센터는 중국의 국내총생산 성장률이 1% 포인트 떨어질 때 한국의 성장률은 0.3~0.5% 포인트 감소할 것으로 전망
- 중국의 對한국 수입은 2011년 10월 말 전년 동기대비 13.4% 증가, 예년 평균치를 하회함. 반면, 對한국 수출은 23.7% 증가, 예년 평균치를 상회하였음
- 중국의 성장전략이 수출주도형에서 내수주도형으로 전환됨에 따라 우리나라의 대중 수출 전략도 제조업 중심에서 서비스산업 동반 진출, 내수시장 진출 등으로 전환해야 될 것임

3) 컨테이너선 공급과잉 지속

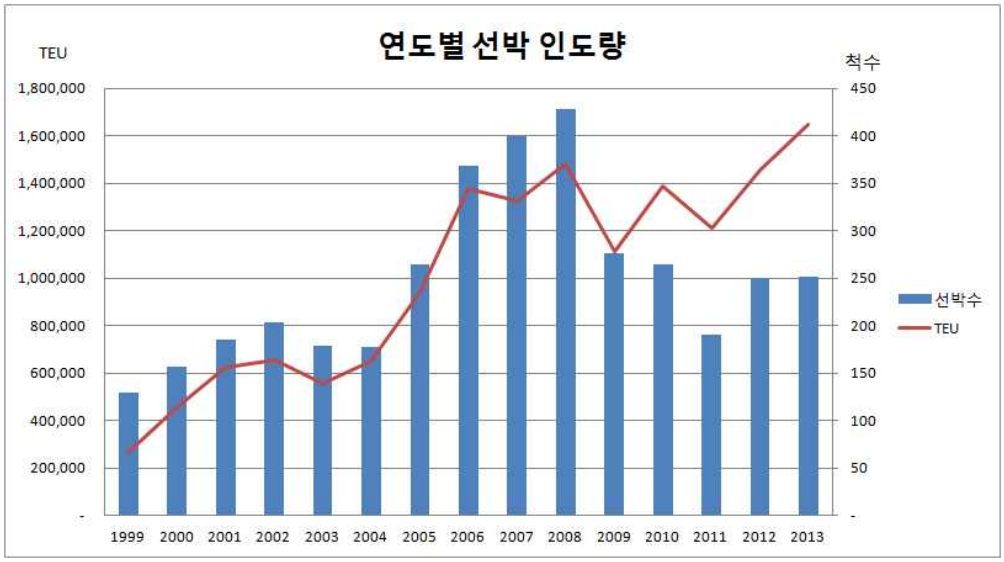
○ **국제 컨테이너 운임 지수의 지속적 하락**

- 국제 컨테이너 운임지수인 HRCI지수는 2011년 6월 이후 현재(2012년 2월)까지 지속적으로 하락하여 456.5포인트를 기록하였으며 이는 2010년 5월 이후 최저치임
- 중국발 컨테이너 운임지수 컨테이너 운임지수(CCFI) 역시 2010년 이후 지속적으로 하락을 거듭하여 2011년 말에는 900포인트 이하로 떨어졌고 2012년 들어 다소 회복되는 듯 보였으나 최근 다시 약세로 돌아서는 등 여전히 1,000포인트를 밑돌고 있는 실정
- 일반적으로 해운운임이 수요(해상 물동량)와 공급(선복량)에 많은 영향을 받는 것을 고려하면 컨테이너선은 공급과잉이 지속되고 있는 것으로 판단됨
- 최근 들어 일부 운임이 회복되는 모습이 보이고 있으나 이는 공급과잉이 해소되어 간다는 신호라기보다는 선사들이 계선율을 높여 인위적으로 선박공급을 조절한 결과로 보임

○ **호황기에 발주된 초대형 선박들이 2010년 이후 지속적 인도되고 있음**

- 2008년 국제금융위기의 여파로 2009년 선복공급이 감소하였으나 2010년 이후 다시 증가하는 추세
- 특히 2010년 이후 초대형 선박의 비중이 높아져서 인도 또는 인도예정 선박의 수는 2005~2008년에 비해 현격하게 떨어지나 선복량은 오히려 높게 나타나고 있음

〈그림-2〉 연도별 선박 인도량



자료: Clarkson Containership Orderbook, 2012. 2
주 : 2012, 2013년 수치는 예측치

○ **수요-공급의 불일치에 따른 컨테이너 공급과잉 현상 지속**

- 2001년 이후 컨테이너 물동량은 연간 10%이상의 증가율을 보이며 지속적으로 증가
- 이에 따라 컨테이너선 발주량도 많아졌으나 2008년 국제금융위기 이후 물동량은 급감하였고 반면 기 발주된 선박의 인도는 지속적으로 이루어져 컨테이너선 공급이 과잉되어 운임하락을 불러왔음
- 2010년 이후 물동량은 다시 회복세로 돌아섰으나 이는 2009년 하락에 대한 반등의 의미가 컸으며 실제 2011년 컨테이너물동량 증가율은 7.9%에 그쳤고 이후 2012년 및 2013년도 예측치도 8% 내외로 금융위기 이전의 10%대의 증가율에는 미치지 못함

〈표-12〉 컨테이너물동량 및 컨테이너선 공급량 비교

구분	물동량 (백만 TEU)	컨테이너 선복량(천 TEU)				수요증가율 - 공급증가율 (%)	물동량/ 선복량
		풀 컨테이너선	다목적선	기타	합계		
2001	68	5,404	898	1,023	7,325		9.28
2002	76(11.8)	6,003	960	1,009	7,972(8.8)	2.9%	9.53
2003	84(10.5)	6,539	982	1,013	8,534(7.0)	3.5%	9.84
2004	96(14.3)	7,178	1,010	1,007	9,195(7.7)	6.5%	10.44
2005	106(11.3)	8,126	1,042	1,026	10,194(10.9)	-0.4%	10.40
2006	118(11.3)	9,471	1,089	1,021	11,581(13.6)	-2.3%	10.19
2007	131(11.0)	10,781	1,162	1,009	12,952(11.8)	-0.8%	10.11
2008	137(4.6)	12,154	1,226	978	14,358(10.9)	-6.3%	9.54
2009	124(-9.5)	12,942	1,252	946	15,140(5.4)	-14.9%	8.19
2010	140(12.9)	14,191	1,310	868	16,369(8.1)	4.8%	8.55
2011	151(7.9)	15,296	1,367	835	17,498(6.9)	1.0%	8.63
2012	163(7.9)	16,420	1,438	818	18,676(6.7)	1.2%	8.73
2013	176(7.9)	17,863	1,484	814	20,161(8.0)	0.0%	8.73

자료 : Clarkson Container Intelligence Monthly
주 : 1) ( )의 숫자는 전년대비 증가치(%)
2) 2012, 2013년 수치는 예측치

- 물동량 증가치 및 선복량 증가치를 비교한 수요-공급 균형을 보면 2005년 이후 공급(선복량)증가율이 수요(물동량)증가율을 넘어서기 시작하여 2009년에 -14.9%를 기록하며 절정을 이뤘다가 2011년에는 비교적 균형(1%)을 맞추었으나 수요가 공급을 넘어서지는 못하고 있어 공급과잉 현상이 해소되고 있다고 보기는 어려움

〈그림-3〉 수요증가율 - 공급증가율 균형

자료 : Clarkson Container Intelligence Monthly
주 : 2012, 2013년 수치는 예측치

- 컨테이너물동량을 컨테이너선복량으로 나눈 수급지표를 보면 2000년대 들어 꾸준히 물동량이 회복되어 호황기인 2004~2007년도에는 10포인트를 넘어섰으나 금융위기 이후 8포인트대로 떨어져서 현재까지 회복하지 못하고 있는 추세임
- 또한 2012년과 2013년에도 지수는 크게 증가하지 않는 것으로 나타나 이후에도 선복공급과잉 현상은 지속되는 것으로 판단됨

〈그림-4〉 컨테이너물동량/선복량

자료 : Clarkson Container Intelligence Monthly
주 : 2012, 2013년 수치는 예측치

○ **종합적으로 컨테이너선 공급과잉 현상은 지속되고 있는 것으로 판단됨**

- 국제 컨테이너 운임지수, 2012~2013년에 추가로 인도될 선복량, 수요증가율에 대한 공급증가율의 균형, 컨테이너 수급지표 등을 고려할 경우 컨테이너 공급과잉 현상은 2012년 이후에도 지속될 것으로 판단됨

4) 해운선대 재편과 얼라이언스의 초대형화

(1) 해운선대 재편

○ **2011년 9월 Maersk사가 아시아-유럽 항로에서 Daily Service를 시작한다는 발표와 함께 글로벌 해운선사의 선대 재편 작업이 가속화되었음**

- Maersk사의 Daily Service는 E class와 Triple-E class(Economic of scale, Energy efficiency, Environmentally improved)로 구성된 총 70척의 선박을 투입하여 아시아의 닝보, 상하이, 얀티안(선전), 탄중펠레파스와 유럽의 펠릭스토우, 로테르담, 브레멘하븐을 'conveyor belt' 형태로 매일 운항하는 서비스임
- 이와 더불어 환불제도(money back guarantee)도 시행하고 있는데, 항차당 34일을 기준으로 1~3일 지연 시 컨테이너당 100$, 4일 이상 지연 시 컨테이너 당 300$를 환불하고 있음
- 이러한 Maersk의 Daily Service는 대외적으로는 화주의 비용 절감 및 서비스 제고(daily service를 통해 50% 재고 감소와 컨테이너 당 500$의 비용절감 효과가 있다고 발표)를 목적으로 하고 있음
- 그러나 대내적으로는 대형선박을 계류하는 대신 대규모 선대가 투입되는 새로운 형태의 서비스를 개발하고, 낮아진 운임에 적응하여 선사의 시장 구도 재편을 목적으로 하는 것으로 평가되고 있음

○ **이어 2011년 12월 1일에는 세계 2대, 3대 선사인 MSC(Mediterranean Shipping Co.)와 CMA-CGM이 아시아-북유럽, 아시아-남아프리카 및 모든 남미항로에서 파트너쉽을 체결하여 세계 최대 선대규모를 확보하였음**

- 아시아~유럽항로에서는 53척(13,800~14,000TEU 33척, 11,400TEU 11척, 9500TEU 9척)을 투입하여, 총 5개 공동서비스 제공할 계획임
- 얼라이언스 체결 이후 컨테이너 선대규모는 360만TEU(230만TEU+130만TEU)로서 전 세계 선대의 21.5% 점유하여, Maersk사의 260만TEU(전 세계의 16% 점유)를 넘어섰음

○ **2011년 12월 22일에는 기존 Grand Alliance(NYK, Hapag-Lloyd, OOCL)와 New World Alliance(APL, HMM, MOL)의 6개 선사가 G6(Gang of Six) Alliance를 결성, 2012년 3월부터 6개 Loop에 대한 서비스 개시할 예정임**

- 이러한 재편에 따라 아시아~유럽 항로에서 G6와 MSC+CMA-CGM의 시장점유율이 각각 24%로 가장 높아졌으며, Masersk는 19%의 시장을 점유하고 있음

○ **아울러 2012년 1월 2일에는 대만의 Evergreen이 CKYH(Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin)와 협력을 강화하기로 발표하였음**

- 여기에 Cosco와 China Shipping이 선복공유를 확대하기로 하여, CKYH 얼라이언스에 힘을 보태었음
- 결론적으로 아시아~유럽항로에서 CKYH의 시장점유율이 Evergreen의 5%, China Shipping의 6%를 합쳐 26%의 최대 점유율을 확보('12년 1월 기준)하고 본격적인 시장점유율 확대 경쟁에 합류하였음

(2) 얼라이언스 초대형화

○ **이러한 글로벌 선사의 선대 재편에 따라 얼라이언스의 규모도 초대형화되고 있음**

- 항로별 협력관계의 구분 없이 선대 규모만을 고려해본다면 MSC+CMA-CGM가 전 세계 선대의 22.0%를 점유하게 되고, G6가 17.8%, 초대형 독립선사인 Maersk가 16.1%의 시장 점유율을 확보하게 됨

○ **따라서 재편 이전에는 'Big 3(Maersk, MSC, CMA-CGM)'와 그 외 얼라이언스의 규모 차이가 존재했으나, 현 단계에서는 비슷한 점유율을 가지고 더욱 치열한 경쟁이 예상됨**

- 항만의 입장에서는 선대 재편 이전에 비해 대형 고객의 이탈과 신규 기항에 따른 물동량 이탈과 유입의 규모가 더욱 커지게 될 것임
- 아울러 선대 재편에 따른 대형 고객 유치를 위한 경쟁 또한 치열해질 것으로 판단됨

〈표-13〉 얼라이언스 시장 점유율 변화

선대 재편 이전	
운영선대	점유율
Maersk	16.1%
MSC	13.7%
CMA-CGM	8.3%
Grand Alliance	9.1%
New World Alliance	8.7%
CKYH	11.4%
Evergreen	3.8%
소계	71.1%

→

→

선대 재편 이후	
운영선대	점유율
Maersk	16.1%
MSC+CMA-CGM	22.0%
G6	17.8%
CKYH+Evergreen	15.2%
	71.1%

자료 : Alphaliner.

5) 국제유가 상승의 지속

(1) 선박연료유가 변화추이 및 전망

○ 국제유가는 유로존의 재정위기와 최근 이란의 핵 프로그램으로 서방과의 긴장감이 고조되고 있는 대외적 여건 속에서 당분간 증가세가 지속될 전망

○ 선박 연료유 가격은 최근 이란산 원유 수입 중단 및 감축 등 일련의 국제사회 제재조치 이후 더욱 상승세를 보임

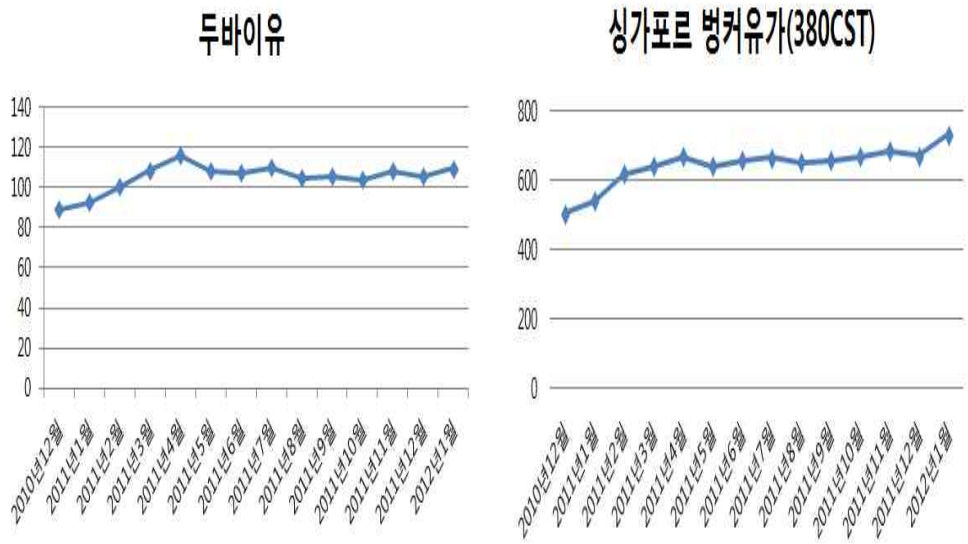
○ 국제유가의 고공행진 속에 선박 연료유(벙커C유) 가격은 사상 최고치에 근접함

○ 두바이유 기준 2010년 12월에는 배럴당 평균 88달러였으나 점차 상승하기 시작하여 2012년 1월에는 배럴당 평균 109달러로 그동안 23% 상승함

○ 같은 기간 주요 해운선사들이 가장 보편적으로 사용하는 싱가포르 기준 380cst 연료유 가격은 약 45%의 높은 증가율을 기록

- 싱가포르 380cst의 톤 당 가격이 700달러를 돌파한 것은 글로벌 금융위기 이전인 2008년 8월초 이후 처음으로, 특히 지난 2010년 전체평균(465달러)대비 200달러 가량 상승하였음
- 올해 초 톤 당 737달러까지 뛰어오른 뒤 이달 현재 731~733달러 수준을 계속 유지하고 있음

〈그림-5〉 두바이유 및 싱가포르 벙커유가 월평균 추이



자료 : Clarkson.

〈표-14〉 두바이유 및 싱가포르 벙커유가 월평균 추이

Date	Price($/Bbl)
2010-12	88
2011-01	92
2011-02	100
2011-03	108
2011-04	115
2011-05	108
2011-06	107
2011-07	110
2011-08	105
2011-09	105
2011-10	103
2011-11	107
2011-12	105
2012-01	109

Date	Price($/Tonne)
2010-12	504
2011-01	541
2011-02	617
2011-03	640
2011-04	667
2011-05	640
2011-06	656
2011-07	665
2011-08	651
2011-09	656
2011-10	667
2011-11	686
2011-12	671
2012-01	732

자료 : Clarkson.

○ 선박 연료유 가격은 더 이상 치고 올라가지는 않겠지만 현 가격 수준은 당분간 지속될 것으로 전망

- 전 세계 선복량이 늘어 공급에 비해 수요 증가하며 선박 공급량이 넘쳐나지만 유럽 등 경기침체 우려로 물동량 거래가 줄어들었기 때문임

(2) 선박연료유가 상승의 영향

○ 미국과 유럽 등 글로벌 금융위기의 여파와 함께 해운불황에 따른 운임하락과 선박 연료유가 급등으로 국적선사들의 채산성이 악화되고 있음

○ 선박연료유(벙커C유) 가격은 상승은 선박을 운항하는 세계 주요 해운기업 및 화주 등의 수익성을 크게 악화시키는 요인으로 작용하고 있음

○ 운임은 추락하고, 선박연료유가는 사상 최고치를 기록하면서 글로벌 해운업계의 비용부담은 더욱 심화되고 있음

○ 국제유가의 상승은 선박연료유의 가격 상승을 초래하며, 이는 선박운항에 있어서 연료비의 상승을 초래함

○ 선박연료유가 톤당 100달러가 인상될 경우, 5,000TEU급 컨테이너선 1척 당 추가비용은 연간 390만 달러에 달함[21)]

○ 가장 대표적으로 사용하는 싱가포르 CST 등 선박연료유 가격이 200달러 가량씩 오르면서 미주, 유럽 등 원양항로를 운영하는 대형선사들은 1억 달러 이상의 추가 부담이 발생할 것으로 전망됨

21) 한국선주협회

○ **해운사 운항원가에서 연료유 비중 차지하는 비중은 25~30%선으로, 용선료 다음으로 큼**

- 국내 해운기업의 총매출액은 지난 2009년 기준 36조 원이며 이 가운데 외항화물운송업의 매출액이 95%로 대부분을 차지하고 있음
- 연료비 비중은 매출원가의 15~20%, 운항원가의 25~30%로 용선료에 이어 가장 많은 비중을 차지함
- 2009년의 경우 총 9,300만 배럴의 선박연료유를 사용했고, 금액기준으로는 약 6조 3,000억 원을 유류비로 지출하였음

○ **내부적으로 연료절감 대책을 세워 선박연료유 사용을 줄인다 해도 운임 하락과 유가 상승이란 외부 악재 앞에서는 한계가 있을 수밖에 없음**

- 현재 유럽행 해상운임이 기존 운항비용 또는 수송비용을 감당할 수 없는 수준이기 때문에 연료유 가격 상승과 실적 악화로 올해에는 글로벌 컨네이너 선사를 중심으로 운임 인상 조치가 이루어질 전망

○ **외항 선사들은 연료유 부담을 유류할증료로 해소할 수 있지만 상대적으로 규모가 영세하고 경쟁이 치열한 연안운송업체의 경우 유가상승분을 원가에 반영하는 것이 쉽지 않음**

- 연안화물운송업체의 경우 선복과잉에 따른 과당경쟁이 지속되는 상황에서 선사의 운임 협상력은 현저치 떨어지며, 이로 인해 연료유 상승에 의한 원가 상승분의 대부분을 업체가 전적으로 부담할 수밖에 없는 상황임

(3) 대응 방안

가. 해운업계

○ **선박운항의 효율성 제고, 선박연료유 구매비용 절감 등을 통해 유가 급등에 따른 연료비 절감 방안 마련이 필요**

○ **외항 컨테이너 선사들은 컨테이너 슬롯당 비용인하를 위한 대형선 운항 필요**

- 대형선 확보에 있어서는 막대한 자금이 소요되므로 유가변동 이외에도 선박 가격 및 해운시황 변화에 대한 고려가 선행되어야 함

○ **운항노선의 합리화를 통해 기존 기항지 조정 필요**

- 기존의 얼라이언스를 다른 선사에게도 옵션을 확대하여 운항노선 합리화 노력과 외항 컨테이너선박의 저속운항 확대를 통해 연료효율성 제고 및 친환경 이미지 제고
- 저속운항은 운임수준 등을 종합적으로 고려하여 결정

○ **선박연료유의 장기공급계약 확대와 선박관리업 전문화(아웃소싱) 방식을 통한 선박연료유 공동구매 효과 극대화 필요**

○ **해운서비스의 고부가가치화 전략 필요**

- 일반화물의 운송보다는 가스, 석유화학제품, 냉동 컨테이너 등 유가변동에 따른 원가상승 압력이 상대적으로 낮은 특수화물 운송을 통해 해운서비스의 고부가가치화 전략 필요

○ **국제유가의 변동성이 심한 상황에서 고유가로 인한 영업상 위험을 적극적으로 회피할 수 있는 방안 마련**

- 유류할증료 부과금을 국제유가와 연동시켜 변동률을 적용할 수 있는 새로운 유류할증제도(BAF)를 도입하는 등 국제유가의 헤징 수단 마련 필요

나. 항만

○ **항만의 경쟁력 제고를 통한 이용선사의 기항 유도**

- 선박 공급과잉과 정기선사들의 시황불황 타계 노력의 일환으로 초대형선 투입 증가가 예상되는 가운데 이들 선사를 국내 항만으로 유인할 수 있는 유인책이 필요
- 이용 선사들이 비용경쟁력을 높일 수 있는 방안을 마련해야 함

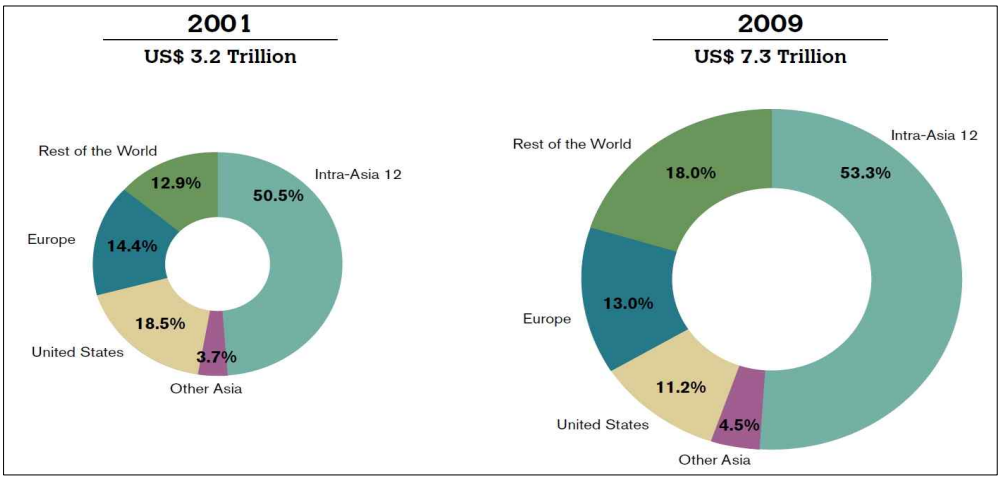
○ **항만 하역 생산성 및 항만의 서비스 제고를 통한 항만경쟁력 향상**

○ **수심 증심 등 대형선박이 항시 안전하게 접안할 수 있는 메가 허브항만 구축 필요**

6) 아시아 역내 교역구조 변화

○ **2001년 중국의 WTO 가입 이후 아시아 국가의 교역패턴 변화로 역내 교역이 안정적인 증가세를 보이고 있음**

〈그림-6〉 아시아 국가의 지역별 교역



자료 : WTO, Trade patterns and global value chains in East Asia, 2011.

- WTO(2011년)에 따르면 아시아 국가의 역내 교역 비중은 2001년 50.5%였으나, 2009년에는 53.3%까지 증가하였고, 반면 미국과 유럽의 점유율은 감소하는 추세임
- 이는 아시아 국가 수출의 최종 소비지가 기존 미국과 유럽에서 중국 등 아시아 역내로 전환되었기 때문임

○ **이러한 역내교역의 증가는 태국, 말레이시아, 인도네시아 등을 신흥경제국을 중심으로 이루어지고 있음**

- 인도네시아의 아시아 역내 수출은 2011년 기준 월 평균 60억 달러를 기록하여 2000년 이후 6배 증가한 반면, 미국 또는 유럽으로의 월별 수출액은 월 평균 10억 달러로 2000년 대비 약 2배 증가에 불과
- 태국과 말레이시아의 역내 수출도 2000년 월 평균 10억 달러에서 2011년에는 70억 달러로 증가한 반면, 미국과 유럽은 증가가 없는 것으로 나타났음

○ **역내 교역의 증가의 증거는 해운항만 부문에서 분명하게 나타나고 있음**

- 미주, 유럽항로 등 원양항로의 운임이 급락하는 상황에도 불구하고 아시아 역내 항로의 운임은 2010년 TEU당 502달러에서, 2011년에는 TEU당 546달러로 증가하였음(SITC)
- 아울러 역내에 투입되는 평균 선형도 과거 1,000~2,000TEU급에서 현재는 3,000에서 최대 4,000TEU급까지 증가하였음(Drewry)
- 항만들도 이에 맞추어 장비를 교체하여 하역생산성을 높이고, 터미널 장치능력도 제고하며, 신규 수요에 대응하기 위한 집중적인 투자도 계속하고 있음

○ **이러한 아시아 역내로의 FDI[22]는 피크가 지났다는 평가가 있지만, 역내에서 발생하는 교역은 소폭이지만, 안정적인 증가가 예상됨**

22) 아시아 신흥국가의 GDP 대비 FDI는 2000년 2.0%에서 2006년에는 2.5%까지 증가하였으나, 2011년에는 1.5%로 감소하고 있음

- 따라서 우리나라의 물류기업의 해외투자도 이러한 추세를 감안하여 선택과 집중을 통한 추진이 요구되고 있다 할 수 있음

3. 2012 전망과 이슈

1) 전망

(1) 2012년 항만물동량 전망

○ **국내 경제 추이**

- 2000년부터 2011년까지 연평균 4.5%의 증가율로 GDP가 증가할 것으로 예상
- 2008년 말에 발생한 글로벌 금융 위기의 영향으로 2009년 국내 GDP가 전년 대비 0.3% 증가하는 데 그침
- 2011년 국내 GDP 증가율은 미국의 더블딥 우려 및 유럽 국가들의 재정 위기 등의 영향으로 최근 10년 간 연평균증가율(4.5%)보다 낮은 3.6%를 기록함

○ **국내 항만물동량 추이**

- 2000년 8억 3,358만 톤에서 2011년 13억 219만 톤으로 연평균 4.1%의 증가율을 보였음
- 글로벌 금융 위기의 영향으로 2009년 국내 항만물동량이 전년 대비 5.5% 감소함
- 2011년 국내 항만물동량이 전년 대비 8.1% 증가하며 역대 최대의 실적을 기록함

○ **국내 컨테이너물동량 추이**

- 2000년 796만 TEU에서 2011년 2,155만 TEU로 연평균 10.5%의 증가율을 보이고 있음

- 글로벌 금융 위기의 영향으로 2009년 국내 컨테이너물동량이 전년 대비 8.8% 감소함
- 2011년 국내 컨테이너물동량이 전년 대비 11.3% 증가하며 역대 최대의 실적을 기록함

〈표-15〉 국내 항만물동량 및 컨테이너물동량 추이

구분	항만물동량		컨테이너물동량		국내 GDP 증가율(%)
	물동량(천 톤)	증가율(%)	물동량(천 TEU)	증가율(%)	
2000	833,579	7.6	7,959	15.3	8.9
2001	886,373	6.3	9,990	25.5	3.9
2002	910,867	2.8	11,890	19.0	7.2
2003	951,134	4.4	13,186	10.9	2.8
2004	956,150	0.5	14,523	10.1	4.5
2005	984,534	3.0	15,216	4.8	4.0
2006	1,036,843	5.3	15,965	4.9	5.1
2007	1,093,480	5.5	17,544	9.9	5.2
2008	1,139,087	4.2	17,927	2.2	2.3
2009	1,076,541	-5.5	16,341	-8.8	0.3
2010	1,204,068	11.8	19,369	18.5	6.2
2011	1,302,190	8.1	21,551	11.3	3.6
연평균 증가율(%)	4.1		10.5		4.5

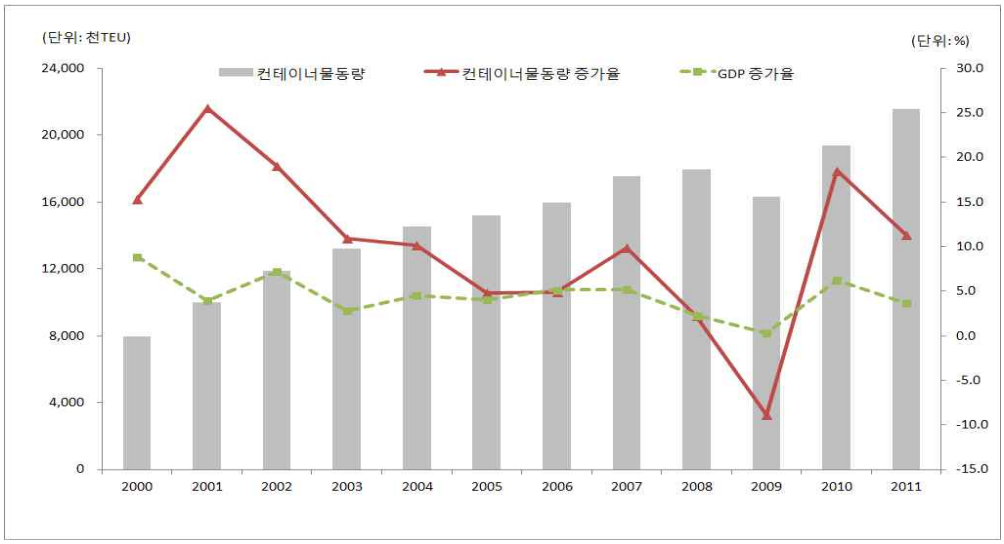
자료 : 1) 국토해양부 해운항만물류정보시스템(www.spidc.go.kr)
2) 한국은행 경제통계시스템(ecos.bok.or.kr)

○ **국내 GDP 증가율과 항만물동량의 관계**

- 국내 GDP 증가율과 항만물동량 증가율의 상관계수 : 0.57
- 국내 GDP 증가율과 컨테이너물동량 증가율의 상관계수 : 0.65
- 국내 GDP 증가율 변수는 항만물동량 및 컨테이너물동량 변수와 양의 상관관계를 가지고 있음

〈그림-7〉 국내 항만물동량 추이

〈그림-8〉 국내 컨테이너물동량 추이



○ **국내 경제 증가율 예측**

- 예측 전문 기관에 따르면 2012년 국내 GDP 증가율은 3.3~3.8% 일 것으로 전망되며, 이들의 평균값 은 약 3.6%임

- 이 수치는 2000년대 국내 GDP의 연평균증가율 4.5%보다 낮은 수치이며, 2011년 국내 GDP 증가율과 같음

〈표-16〉 2012년 국내 GDP 성장률 예측

예측 기관		2012년 국내 GDP 성장률(%)
국제 기관	Global Insight	3.3
	EIU	3.4
	OECD	3.8
국내 기관	삼성경제연구소	3.6
	기획재정부	3.7
	KDI	3.7
평균 값		3.6

자료 : 1) Global Insight, World Economy Service, updated in Feb 2012
2) Economist Intelligent Unit, Market Indicators & Forecast, updated in Feb 2012
3) OECD, Economic Outlook, updated in Nov 2011

○ **국내 항만물동량 예측**

- GDP 증가율과 물동량(총 물동량, 컨테이너 물동량) 증가율의 관계를 추정함
- 이들의 관계식에서 2012년 국내 GDP 성장률 예상치를 적용하여 2012년 물동량 증가율을 예측함
- 2012년 물동량 증가율을 적용하여 2012년 물동량을 예측함
- 2012년 항만물동량, 2012년 컨테이너물동량 예측치의 최소값, 평균값, 최대값을 구함
- 2012년 국내 항만물동량은 약 13억 4,805만 톤으로 예측되고, 2012년 국내 컨테이너물동량은 약 2,327만 TEU로 예측됨
- 2012년 컨테이너물동량 예측치 2,327만 TEU는 국토해양부가 발표한 2012년 컨테이너 물동량 처리 목표인 2,330만 TEU와 거의 일치함[23)]

23) 국토해양부 보도자료, 2012년 2월 9일

〈표-17〉 국내 항만물동량 예측

구분	2011년 항만물동량		2011년 컨테이너물동량	
	증가율(%)	물동량(천 톤)	증가율(%)	물동량(천 TEU)
최소값	3.2	1,343,818	7.2	23,104
평균값	3.5	1,348,053	8.0	23,270
최대값	3.7	1,350,877	8.5	23,381

〈그림-9〉 2012년 국내 총 물동량 예측

〈그림-10〉 2012년 국내 컨테이너물동량 예측

(2) 세계 컨테이너물동량 소폭 증가

○ **2011년 상반기 컨테이너물동량 처리실적은 전년대비 7.6% 소폭 증가하였음**

- 2010년 상반기의 높은 성장률과 비교하면 증가율이 둔화되었지만 2011년 세계 경제의 회복에 따른 산업이 안정화로 접어들면서 수요가 유지될 것으로 보여짐
- 2011년[24] 세계 컨테이너물동량은 5억 8,875만 8천 TEU로 전년대비 7.3% 증가한 수치로 북유럽을 제외한 모든 지역은 금융경제위기 전의 물동량으로 회복하였음
- 전 세계 물동량의 약 40%를 차지하고 있는 극동아시아 지역은 8.7% 증가하였고, 그 다음으로 높은 비중을 차지하고 있는 서유럽과 동남아시아는 각각 5.7%, 6.9% 증가로 세계 평균 증가율보다 낮게 나타났음

〈표-18〉 세계 컨테이너물동량 처리실적

(단위 : 천 TEU)

구분	2007	2008	2009	2010	2011*
North America	47,882	45,775	39,913	45,389	47,243
West Europe	90,584	90,935	78,459	87,014	91,950
Far East	181,002	194,338	178,692	210,489	228,851
South East Asia	68,083	71,855	67,508	76,485	81,733
Mid East	27,481	32,581	31,213	34,098	36,382
Latin America	35,103	37,166	33,051	38,629	41,984
Oceania	8,689	9,360	8,932	9,531	10,078
South Asia	13,554	14,846	14,007	16,769	18,002
Africa	17,593	20,910	21,047	23,330	24,526
Eastern Europe	7,216	8,051	5,155	6,807	8,009
World	497,187	525,817	477,977	548,539	588,758

자료 : Drewry 2011/12
주 : 2011년 물동량의 경우 추정치임

24) 현재 2011년 세계 컨테이너물동량은 Drewry에서 발표한 추정치임

○ Drewry에서 발표한 세계 컨테이너물동량 전망은 2011년 IMF에서 발표한 GDP를 기준으로 전망하였음

- 2012년 세계 컨테이너물동량은 7.5% 증가한 6억 3,308만 9천TEU로 전망됨

〈표-19〉 세계 컨테이너물동량 전망

(단위 : 천TEU)

구분	2012	2013	2014	2015	2016
North America	49,581	52,291	55,037	57,860	60,696
West Europe	96,955	102,323	107,960	113,683	119,454
Far East	249,440	272,095	295,715	320,342	346,341
South East Asia	87,760	94,738	101,858	108,802	116,282
Mid East	38,564	41,626	44,670	47,660	50,768
Latin America	45,259	48,488	51,896	56,190	60,417
Oceania	10,630	11,213	11,772	12,319	12,980
South Asia	19,435	21,076	22,864	24,916	26,975
Africa	26,325	28,418	30,681	33,043	35,463
Eastern Europe	9,410	10,066	11,005	11,937	12,886
World	633,089	682,333	733,459	786,752	842,263

자료 : Drewry 2011/12

(3) 초대형선 투입에 따른 직기항 증가

○ 컨테이너선의 대형화 지속

- 1984년 4천 TEU급 선박이 처음 등장한 이후 선박의 대형화는 지속적으로 이뤄지고 있어 현재는 14,000TEU급 선박까지 운항 중에 있음

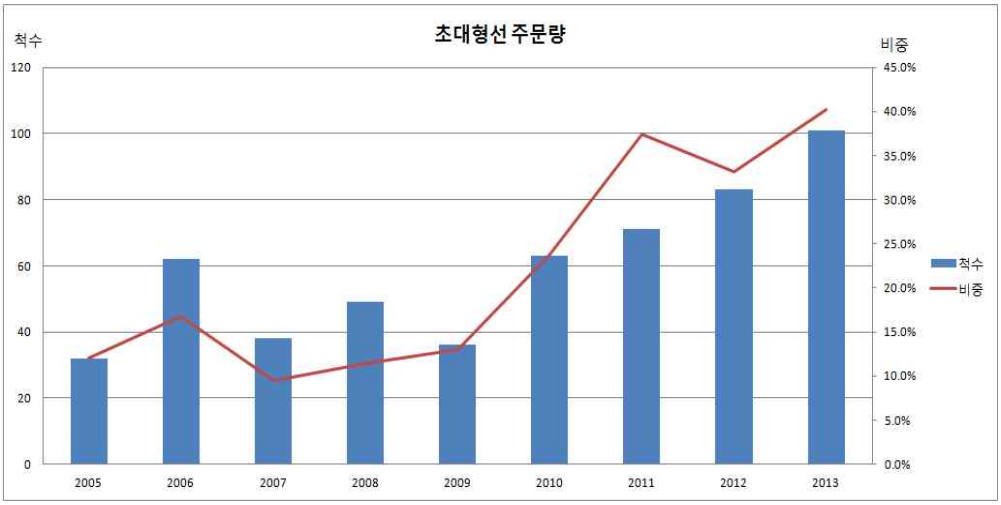
- 2001년 이후 현재까지 초대형선의 비중은 지속적으로 증가하여 2005년 32척에 머물렀던 8,000TEU급 이상의 신규 인도 선박수가 2013년에 101척에 이름
- 국내선사인 현대상선도 1만 3,100TEU급 5척을 2월부터 구주노선에 투입하며 한진해운 역시 올해 1만 3,000TEU급 선박 4척을 모두 구주노선에 투입할 예정임

〈표-20〉 선박 크기별 주문량

크기	인도년도								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
100-999	50	67	70	62	29	20	13	18	2
	18.9%	18.2%	17.5%	14.5%	10.5%	7.6%	6.8%	7.2%	0.8%
1000-1999	46	79	119	122	62	43	35	51	30
	17.4%	21.4%	29.8%	28.5%	22.5%	16.3%	18.4%	20.4%	12.0%
2000-2999	45	60	43	62	30	18	12	12	17
	17.0%	16.3%	10.8%	14.5%	10.9%	6.8%	6.3%	4.8%	6.8%
3000& Over	65	64	96	96	89	84	8	28	20
	24.5%	17.3%	24.0%	22.4%	32.2%	31.8%	4.2%	11.2%	8.0%
3000-7999	27	37	34	37	30	36	51	58	81
	10.2%	10.0%	8.5%	8.6%	10.9%	13.6%	26.8%	23.2%	32.3%
8000& Over	32	62	38	49	36	63	71	83	101
	12.1%	16.8%	9.5%	11.4%	13.0%	23.9%	37.4%	33.2%	40.2%
Total	265	369	400	428	276	264	190	250	251
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

자료 : Clarksons Containership Orderbook, 2012. 2
주 : 2012, 2013년 수치는 예측치

〈그림-11〉 8,000TEU급 이상 선박 연도별 인도량



자료 : Clarksons Containership Orderbook, 2012. 2
주 : 2012, 2013년 수치는 예측치

○ 2000년 이후 초대형선 투입에 따른 영향 분석

- 8,000TEU급 이상의 초대형선의 투입이 본격적으로 이뤄지면서 일부에서는 2000년 이후 줄어가던 Hub & Spoke체제가 다시 늘어날 것이라는 예상을 하였음
- 즉 소수의 대형 중심항만에 초대형선이 집중적으로 기항하고 인근 항만과는 중소형 선박을 이용하여 서비스가 이뤄지고 환적이 이뤄질 것이라고 예상
- 그러나 실제 2000년 이후 8,000TEU급 이상의 초대형선의 투입이 가속화 되어가고 있음에도 오히려 점차 직기항이 늘어가고 있는 것이 현실임
- 전 세계적으로 환적비용보다 직기항 비용이 저렴해지는 충분한 물동량을 확보할 수 있는 대형항만이 증가하게 되었고 그에 따라 대형선박에 의한 직기항이 늘어나게 됨

  ☞ 2010년 현재 연간 300만 TEU를 처리하는 항만이 38개에 이름

〈표-21〉 2010년 컨테이너 항만순위

World Ranking	Port Name	Trade Region	Total TEU
1 (2)	Shanghai	East Asia	29,069,000
2 (1)	Singapore	South East Asia	28,430,800
3 (3)	Hong Kong	East Asia	23,532,000
4 (4)	Shenzhen	East Asia	22,509,700
5 (5)	Busan	North East Asia	14,157,291
6 (8)	Ningbo	East Asia	13,144,000
7 (6)	Guangzhou	East Asia	12,550,000
8 (9)	Qingdao	East Asia	12,012,000
9 (7)	Dubai	Mid-East	11,600,000
10 (10)	Rotterdam	Northern Europe	11,145,804
11 (11)	Tianjin	East Asia	10,080,000
12 (12)	Kaohsiung	East Asia	9,181,211
13 (13)	Port Klang	South East Asia	8,870,000
14 (14)	Antwerp	Northern Europe	8,468,475
15 (15)	Hamburg	Northern Europe	7,900,000
16 (16)	Los Angeles	North America West Coast	7,831,902
17 (17)	Tanjung Pelepas	South East Asia	6,530,000
18 (18)	Long Beach	North America West Coast	6,263,399
19 (19)	Xiamen	East Asia	5,820,000
20 (20)	New York/New Jersey	North America East Coast	5,292,020
21 (21)	Dalian	East Asia	5,242,000
22 (22)	Laem Chabang	South East Asia	5,068,076
23 (23)	Bremen/Bremerhaven	Northern Europe	4,871,297
24 (26)	Tanjung Priok	South East Asia	4,714,857
25 (27)	Valencia	West Mediterranean	4,206,937
26 (25)	Tokyo	North East Asia	4,203,000
27 (0)	Jawaharlal Nehru	Indian Subcontinent	4,200,000
28 (30)	Colombo	Indian Subcontinent	4,000,000
29 (35)	Lianyungang	East Asia	3,870,000
30 (33)	Jeddah	Red Sea	3,830,857
31 (28)	Ho Chi Minh	South East Asia	3,788,000
32 (29)	Salalah	Mid-East	3,485,395
33 (31)	Port Said	East Med/Black Sea	3,474,792
34 (32)	Felixstowe	Northern Europe	3,400,000
35 (40)	Yingkou	East Asia	3,338,000
36 (38)	Yokohama	North East Asia	3,280,000
37 (44)	Tanjung Perak	South East Asia	3,030,000
38 (39)	Khor Fakkan/Sharjah Combined	Mid-East	3,022,524

자료 : Containerization 2010, Drewry

○ **초대형선 투입에 따른 직기항의 증가**

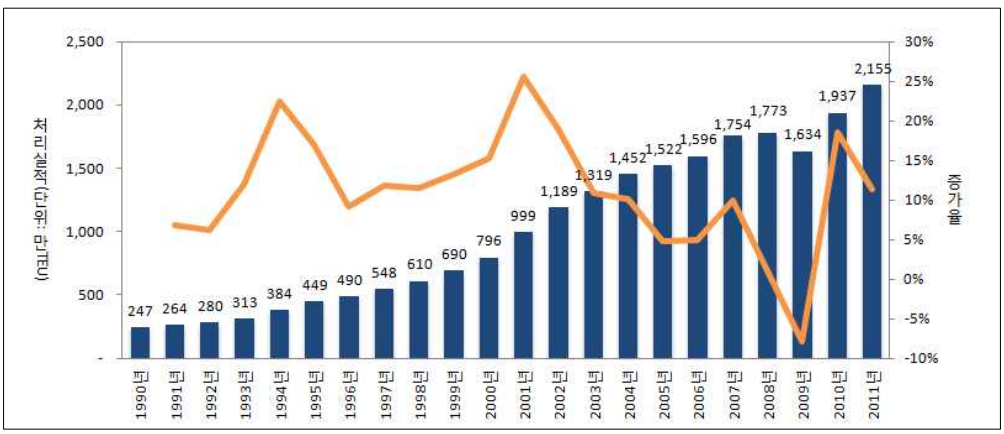
- 2011년 이후 현재까지 초대형선이 경쟁적으로 투입되어 기간항로는 물론 짧은 거리의 항로에도 대형선박이 사용되고 있으나 물동량의 증가 추세는 그에 미치지 못함
- 이에 따라 규모의 경제를 실현할 수 있는 충분한 물동량을 확보하기 위해 초대형선이 보다 많은 항만에 기항하게 되어 결과적으로 직기항이 증가될 것으로 판단됨

(4) 국내 환적화물의 안정적 증가

○ **국내 컨테이너화물 처리실적은 2011년 전년대비 11.3% 증가한 2,155만 TEU를 기록, 2년 연속 높은 성장세를 보이고 있음**

- 국내 컨테이너화물 처리실적은 1990년대 이후 꾸준한 성장세를 이어왔으나, 글로벌 경제위기 여파로 지난 2009년 전년대비 -7.8%의 일시적인 감소가 발생한 바 있음
- 그러나 이후 2년(2010~2011)간 전년대비 각각, 18.5%, 11.3%의 높은 증가율을 보이며 성장세가 가속화 되고 있음

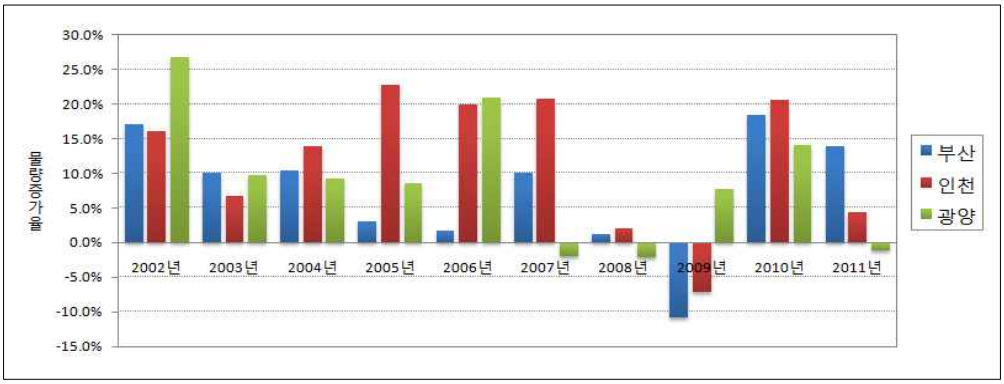
〈그림-12〉 전국항만 컨테이너화물 연도별 처리실적



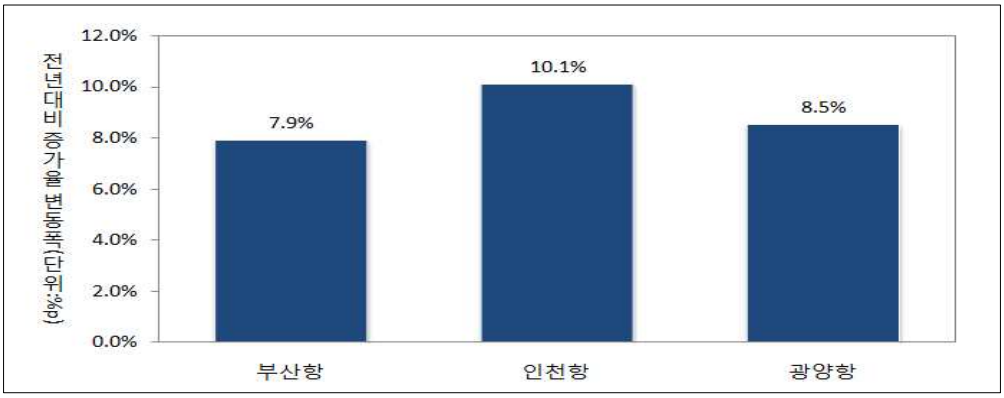
○ **국내 주요 컨테이너항만 중 부산항의 증가율이 가장 높으며, 물동량 증가율에 있어서도 가장 안정적인 현상을 보임**

- 부산항의 경우 2011년 1,419만 TEU, 2012년 1,618만 TEU를 처리, 전년대비 각각 18.5%, 14.0%의 증가율을 기록, 지난 10년간 3개 항만 중 가장 안정적인 증가율을 보이고 있음
- 반면, 인천항과 광양항은 물동량 변동이 다소 심하게 나타나는 현상을 보이고 있고, 증가율 역시 부산항에 비해 낮은 편임
- 특히, 광양항은 전년대비 -1.1% 감소한 206만 TEU를 처리, 전국 물동량 증가추세와는 달리 조금은 부진한 실적을 보였음

〈그림-13〉 국내 주요 3개 컨테이너항만 물량증가율 변화



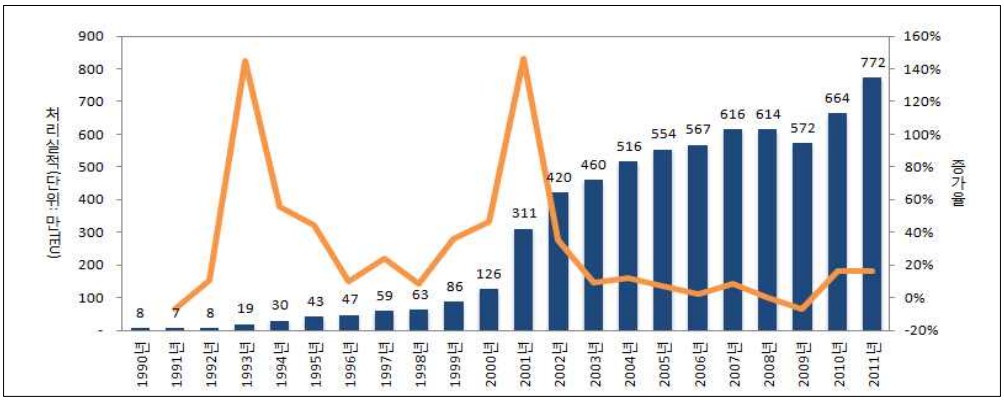
〈그림-14〉 주요항의 물동량 증가율에 대한 변동 폭(2002~2011, 평균값)



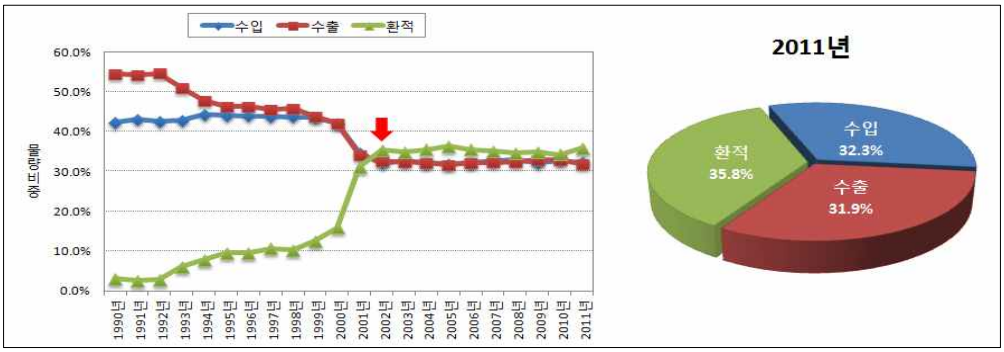
○ **국내 컨테이너화물의 환적 비중은 지난 10년간 큰 변동 폭 없이 30~35% 수준을 꾸준히 유지하며 성장해 오고 있음**

- 국내 환적화물은 1990년 이후 현재까지 물동량 증가와 더불어 꾸준한 성장세를 보여 왔으며, 2002년을 기점으로 수출, 수입화물 보다 높은 비중을 차지하기 시작하였음
- 2011년 현재, 국내 환적화물이 차지하는 비중은 전체 물동량의 35.8%로(전년대비 1.5%p 증가), 향후에도 현 수준의 비중을 유지할 것으로 예상됨

〈그림-15〉 국내 환적 컨테이너물동량 처리실적 및 증가율 변화



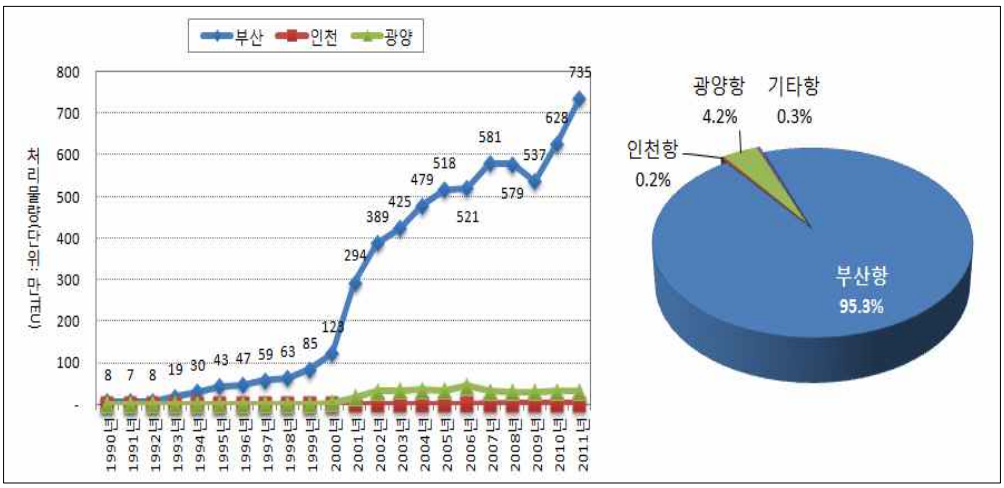
〈그림-16〉 국내 컨테이너 환적화물 처리 비중



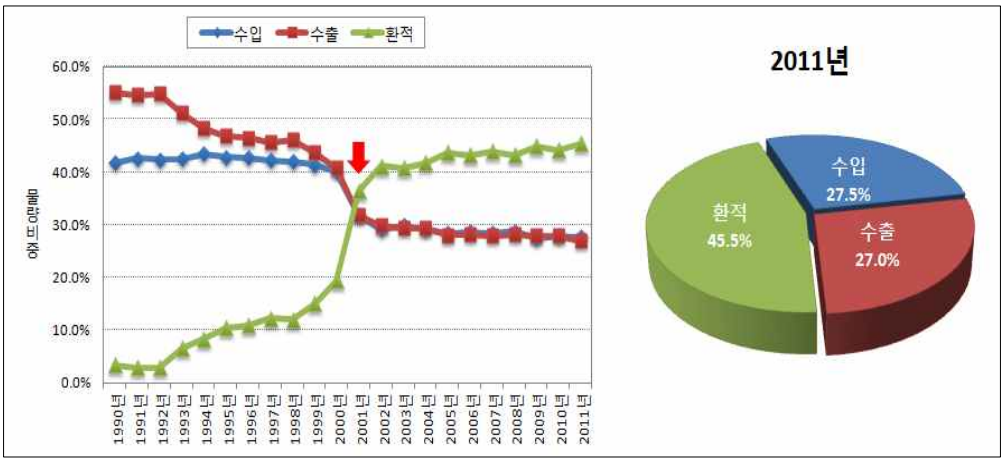
○ **국내 환적화물의 대부분은 부산항에서 처리되고 있으며, 최근에 와서 증가율이 다소 높아지고 있는 현상을 보이고 있음**

- 환적화물의 항만별 비중은 2011년 기준 부산항 95.3%, 인천항 0.2%, 광양항 4.2%, 기타항 0.3%로 부산항이 대부분의 국내 환적화물을 처리하고 있음
- 물량규모에 있어서는 부산항의 경우 지속적으로 성장하고 있는데 비해, 인천항과 광양항의 환적물량은 지난 10년간 큰 변동이 없음
- 2011년 현재, 부산항의 환적화물 비중은 전체 물량의 45.5%로(전년대비 1.3%p 증가), 지난 10년간 41~45%수준을 유지하고 있음
- 특히, 부산항의 환적물량 증가율은 2010년 16.8%에 이어 2011년 17.2%를 기록하는 등 최근 2년간 환적물량 증가율이 급증하는 현상을 보이고 있음

〈그림-17〉 국내 주요 항만의 환적화물 증가추이 및 비중



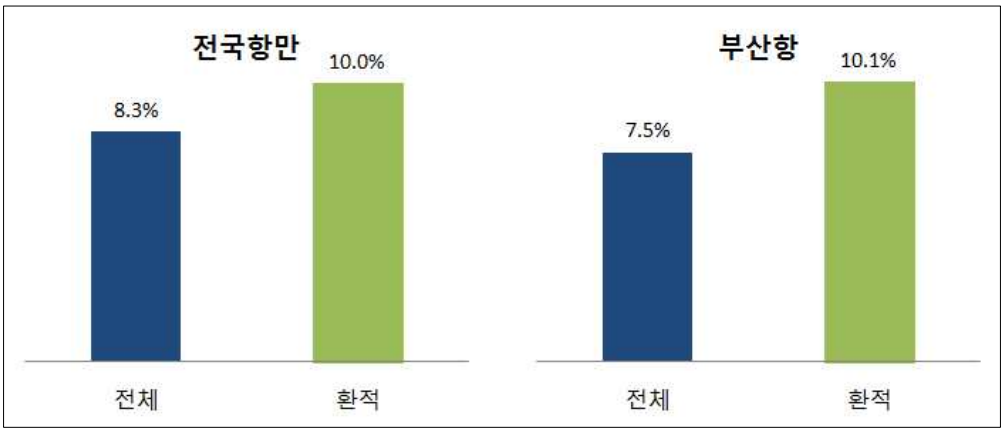
〈그림-18〉 부산항 컨테이너물동량의 환적화물 처리 비중



○ **환적물량 증가율이 전체 물량 증가율보다 다소 높게 나타남**

- 지난 10년간(2002~2011) 국내 전체 컨테이너물동량 증가율은 평균 8.3%인데 비해, 같은 기간 환적물량 증가율은 평균 10.0%를 기록하여 환적물량의 증가율이 전체 물량 증가율에 비해 높은 편임
- 특히, 부산항의 경우는 물량 증가율이 평균 7.7%인데 비해, 환적물량 증가율은 10.1%를 기록하여 환적화물의 비중이 높아지고 있음

〈그림-19〉 물동량 증가율 비교(2002~2011, 평균)



○ **또한, 물량 변동 폭에 있어서도 환적물량이 전체 물량의 변동 폭 보다 전반적으로 안정화된 추세를 유지해 오고 있음**

- 지난 10년(2002~2011)간 환적물량의 증가율에 대한 변화 폭은 평균 8.3%p로 전체 증가율에 대한 변화 폭 7.1%p에 비해 다소 변화 폭이 크게 산정됨
- 그러나, 2005년 이후 환적화물의 증가율에 대한 변동 폭은 평균 7.1%p로 동기간 전체 증가율 변화 폭 평균 7.8%p에 비해 낮게 산정되어 환적화물의 증가세가 안정화되고 있다고 할 수 있음
- 특히, 2008년 이후 환적물량의 변동 폭은 전체물량의 변동 폭에 비해 모두 낮은 수준을 유지하고 있음

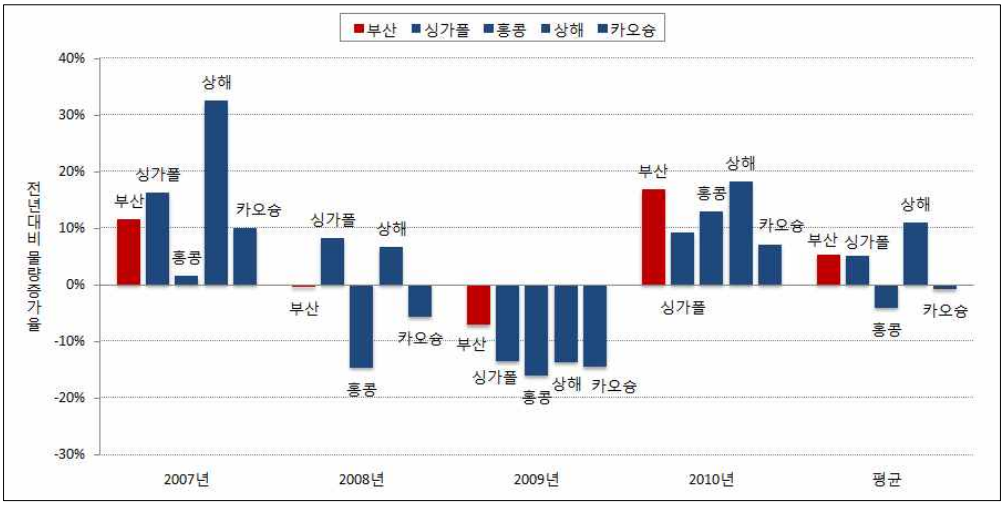
〈그림-20〉 환적물량 증가율에 대한 변동 폭(2002~2011, 평균값)

○ **국내외 주요 항만 간 환적화물 증감율을 비교하면 부산항의 환적화물 증감율 변동은 낮은 것으로 나타났음**

- 최근 5년(2006~2010)간 싱가포르, 상하이, 홍콩, 카오슝과 부산항의 환적화물 증감율을 비교하며, 부산항의 환적 경쟁력은 유지되고 있는 것으로 판단됨

- 특히, 세계 최대 환적항만인 싱가포르의 경우 동기간 환적화물의 증가율은 부산항과 거의 동일한 수준으로 분석됨

〈그림-21〉 주변 항만의 환적화물 증감율(2006~2010)



(5) 항만의 터미널 간 유치경쟁 심화

○ 컨테이너 전용터미널 운영사 간 화물유치 경쟁이 치열해지고 있음

○ 이에 따라 하역료 인하 경쟁을 통하여 터미널 간 화물유치 경쟁이 가속화되고 있으며 기업의 수익률도 지속적으로 저하되는 악순환 현상이 발생

○ 본 고에서는 항만의 터미널 간 유치 경쟁이 심화되고 있는 현황을 부산항 컨테이너부두를 사례로 검토함

가. 현황

가) 부산항 컨테이너부두 운영사의 지속적 증가

○ 2011년 현재 부산항 컨테이너 전용부두의 공식적인 운영사는 총 10개 사로서 운영사 수는 1978년 자성대 부두 개장 이후 지속적으로 증가함

- 2006~2008년 사이 감만부두 운영사 통합, 2009년 감천한진부두 이전 등으로 일부 변동이 있었음

〈표-22〉 부산항 컨테이너 전용부두의 운영사 및 선석 수 증가 추이

구분	'78	'91	'96	'97	'98	'02	'05	'06	'09	'11
운영사 수	1	2	3	4	8	9	8	7	9	10
선석 수	4	9	10	12	14	16	16	19	28	31

주 : 선석 수는 5만 톤급 기준이며, 우암부두와 일부 피더부두를 고려하여 5만톤급 1선석을 개장 시기에 맞추어 추가

○ 이에 따라 선석 수도 5만 톤급 기준 1978년 4선석에서 2011년 말 기준 31선석까지 증가함

- 이 중 북항에 16선석, 신항에 15선석이 개발됨

나) 부산항 컨테이너물동량 신항으로 급속히 전이

○ 1993년 이후 2011년까지 부산항 컨테이너물동량은 3,071천 TEU에서 16,185천 TEU로 5.27배, 연평균증가율은 9.7%에 달함

○ 부두별로는 신항 소재 부두(100.8%), 신감만부두(11.1%), 감만부두(5.8%), 신선대 부두(5.3%) 등의 순으로 높은 증가율을 보임

〈표-23〉 부산항 부두별 컨테이너물동량 처리실적 추이

(단위 : 천 TEU)

구분	합계	자성대	신선대	감만	우암	감천	신감만	신항	일반
1993	3,071	1,124	1,007	-	-	-	-	-	940
1994	3,826	1,331	1,162	-	-	-	-	-	1,333
1995	4,503	1,539	1,263	-	-	-	-	-	1,701
1996	4,761	1,660	1,326	-	-	-	-	-	1,775
1997	5,234	1,808	1,452	-	341	-	-	-	1,633
1998	5,753	1,228	1,196	880	279	358	-	-	1,813
1999	6,440	1,007	1,177	1,398	349	436	-	-	2,072
2000	7,540	1,434	1,282	1,769	312	387	-	-	2,356
2001	8,073	1,272	1,320	1,923	448	433	-	-	2,678
2002	9,453	1,535	1,528	2,261	502	506	481	-	2,639
2003	10,408	1,584	1,768	2,546	533	512	746	-	2,700
2004	11,492	1,826	1,995	2,724	550	548	976	-	2,874
2005	11,843	2,127	1,962	2,862	577	498	1,099	-	2,718
2006	12,039	2,212	2,055	2,559	548	504	1,145	238	2,779
2007	13,261	2,275	2,401	2,843	531	575	1,250	579	2,808
2008	13,453	2,103	2,283	2,722	565	556	1,211	1,579	2,434
2009	11,980	1,898	2,656	2,081	552	43	1,166	2,691	894
2010	14,193	1,581	2,688	1,888	612	1	1,228	5,485	710
2011	16,185	1,480	2,571	1,841	640	0	1,241	7,751	661
CAGR	9.7	1.5	5.3	5.8	4.6	-44.1	11.1	100.8	-1.9

자료 : 국토해양부, 부산항만공사

○ **부두별 점유 비율의 경우 2011년 기준, 북항 48.1%, 신항 47.9%, 일반부두 4.0%로서 북항과 신항의 점유비율이 거의 같아졌음**

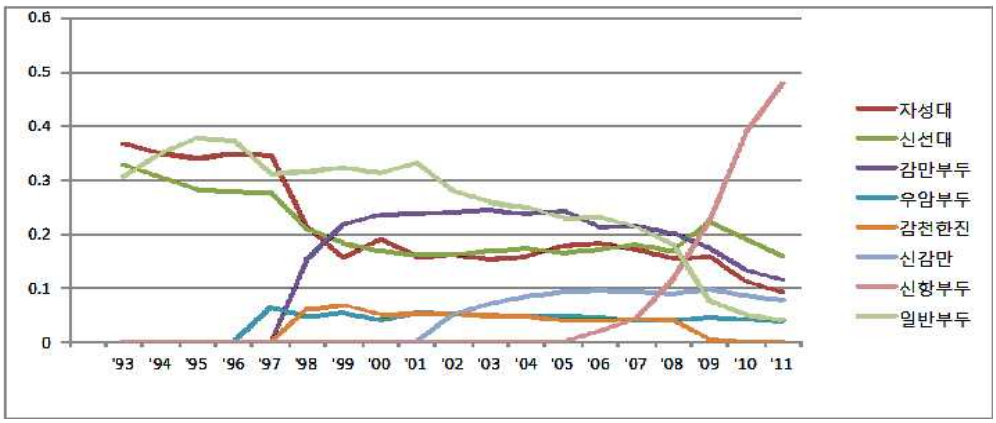
- 특히 신항의 경우 점유비율이 첫 3선석이 개장한 2006년 2.0%에서 15선석이 운영 중인 현재에는 47.9%로 높아져 컨테이너물동량이 급격히 신항으로 이전되고 있음을 알 수 있음

〈표-24〉 부산항 부두별 컨테이너물동량 점유 비중 변화 추이

(단위 : %)

구분	합계	자성대	신선대	감만	우암	감천	신감만	신항	일반
1993	100.0	36.6	32.8	-	-	-	-	-	30.6
1994	100.0	34.8	30.4	-	-	-	-	-	34.8
1995	100.0	34.2	28.0	-	-	-	-	-	37.8
1996	100.0	34.9	27.9	-	-	-	-	-	37.3
1997	100.0	34.5	27.7	-	6.5	-	-	-	31.2
1998	100.0	21.4	20.8	15.3	4.8	6.2	-	-	31.5
1999	100.0	15.6	18.3	21.7	5.4	6.8	-	-	32.2
2000	100.0	19.0	17.0	23.5	4.1	5.1	-	-	31.2
2001	100.0	15.8	16.3	23.8	5.5	5.4	-	-	33.2
2002	100.0	16.2	16.2	23.9	5.3	5.4	5.1	-	27.9
2003	100.0	15.2	17.0	24.5	5.1	4.9	7.2	-	25.9
2004	100.0	15.9	17.4	23.7	4.8	4.8	8.5	-	25.0
2005	100.0	18.0	16.6	24.2	4.9	4.2	9.3	-	23.0
2006	100.0	18.4	17.1	21.3	4.6	4.2	9.5	2.0	23.1
2007	100.0	17.2	18.1	21.4	4.0	4.3	9.4	4.4	21.2
2008	100.0	15.6	17.0	20.2	4.2	4.1	9.0	11.7	18.1
2009	100.0	15.8	22.2	17.4	4.6	0.4	9.7	22.5	7.5
2010	100.0	11.1	18.9	13.3	4.3	0.0	8.7	38.6	5.0
2011	100.0	9.1	15.9	11.4	4.0	0.0	7.7	47.9	4.0

〈그림-22〉 부산항 부두별 컨테이너물동량 점유 비중 추이



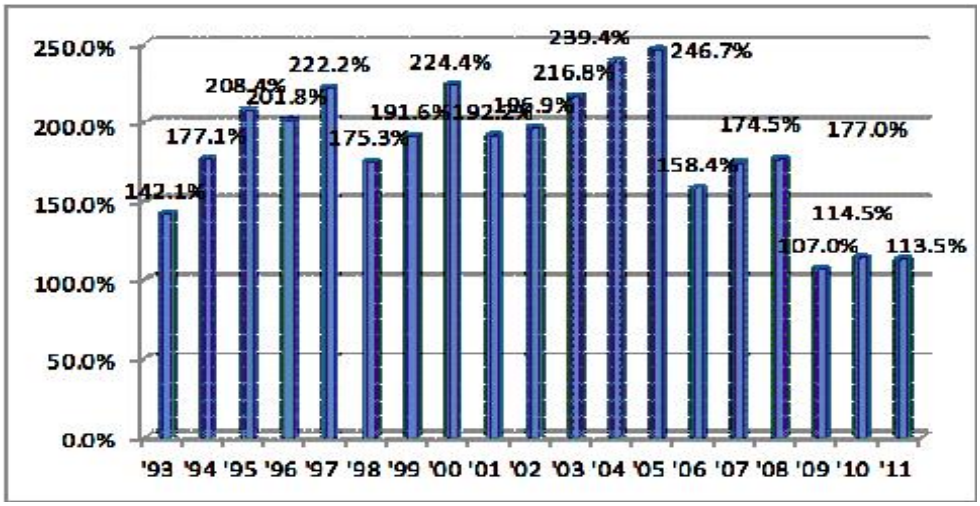
다) 부산항 컨테이너부두별 하역능력 대비 처리 비중[25)]

○ **부산항 컨테이너부두의 하역능력 대비 처리실적 비중을 보면 증가와 하락을 반복하고 있었으나 최근에는 지속적으로 하락하고 있음**

- 1993~1997 기간 : 1996년 우암부두 개장에도 불구하고 물동량의 지속적 증가로 하역능력 대비 실적비중이 높게 증가함
- 1998~2000년 : 1998년 감만부두 개장으로 하역능력 대비 물동량 실적이 일시 하락하다 이전 연도 비중을 회복
- 2001~2005년 : 2001년에 이전 대비 125%의 하역능력 상향 조정이 있었고, 2002년 신감만부두 개장으로 항만시설이 확충되었으나 물동량의 급증으로 하역능력 대비 처리실적 비중은 이전시기 보다 증가
- 2006~2008년 : 2006년에 이전 대비 하역능력을 133% 상향조정하였고 신항 1-1단계(3선석)가 개장되면서 하역능력 대비 처리실적 비율이 일시 낮아졌으나 다시 비중 증가
- 2009~2011년 : 2009년, 2010년 신항에 선석이 추가되고, 하역능력이 다시 이전 대비 115% 상향조정되면서 하역능력 대비 처리실적이 107~114% 로 하락

25) 최근(2011년)의 하역능력은 5만 톤급 1선석당 46만 TEU로 조정하여 적용하였음. 이는 실제 정부에서 산정하고 있는 북항 하역능력보다는 20% 정도 상향 조정한 것으로서, 정부가 산정한 북항 하역능력을 적용할 경우에는 실제 처리비중이 증가할 수 있음

〈그림-23〉 부산항의 컨테이너부두 하역능력 대비 처리실적 비중 추이



○ 하지만, 아직도 부산항 컨테이너부두의 하역능력 대비 처리실적 비중을 보면 증가

라) 선석당 처리실적이 선석당 하역능력을 상회하고 있으나 최근에는 상회 폭이 하락

○ 부산항 컨테이너 전용부두의 선석당 하역능력은 일정 시기를 거치면서 상향 조정되었음

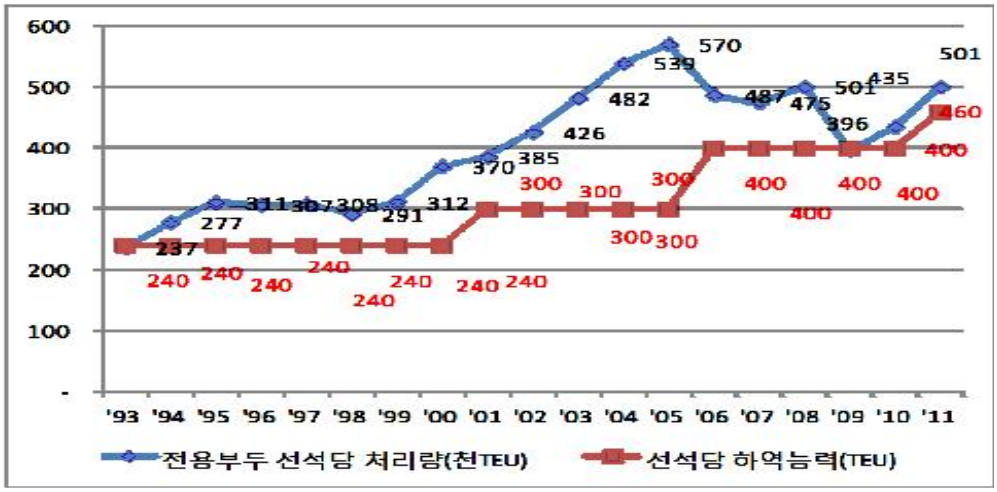
- 5만 톤급 컨테이너 전용선석 기준, 2000년 이전 240천 TEU, 2001년 300천 TEU, 2006년 400천 TEU, 2011년 460천 TEU[26)]

○ 선석당 처리실적의 경우 1993년 237천 TEU에서 2008년 최대 689천 TEU까지 증가하였으나 이후 396천 TEU까지 하락하다 2011년 501천 TEU까지 상승함

26) 2011년의 선석당 하역능력은 기존 개발 부두와 신규개발부두에 따라 다르며 460천 TEU는 5만 톤급 3선석을 신규 개발할 경우임. 기존 개발부두는 이보다 하역능력을 낮게 산정하고 있으나 본 소고에서는 비교의 편의상 460천 TEU로 통칭함

- 선석당 처리실적의 큰 폭의 증감은 부산항의 컨테이너물동량이 지속적으로 증가하면서 물동량 처리 관련 부두생산성이 높아지고 하역장비의 발전이 이루어져 보다 많은 물동량을 처리하게 되었음을 의미함
- 한편, 특정시기에 부두가 개발되면서 약간씩 선석당 처리실적이 하락한 경우도 있었으나 그럼에도 불구하고 대체적으로 선석당 처리실적이 증가하여 물동량 유치경쟁이 치열하였음을 보여줌(<표-23> 참조)

〈그림-24〉 부산항 컨테이너부두 선석당 처리량 및 하역능력 비교



나. 유치경쟁 심화의 원인

가) 운영사 증가 및 부두개발

○ 물동량이 증가함에 따라 부두개발이 이루어지고 개별 운영사가 증가하면서 운영사간 유치경쟁이 치열해짐

○ 운영사가 증가하면서 과점적 지위를 누리던 운영사의 점유율과 순위가 하락하고 최대 처리 운영사가 바뀌기 시작함

- 1997년까지 자성대부두와 신선대부두는 부산항 컨테이너물동량을 과점하였으며 순위 변화가 없었음
- 1997년 우암부두 개장, 1998년 감만부두 및 감천한진부두 운영으로 운영사 과점현상이 붕괴되면서 점유 순위가 역전됨

※ 전통적으로 1대 운영사인 자성대의 지위가 하락하고 감만부두가 1위 운영사로 나서고, 이후 2009년에는 신선대부두가 1위 운영사로 등극 → 이는 경쟁운영사의 증가가 경쟁을 촉발한다는 것을 방증

〈표-25〉 부산항 컨테이너부두 시기별 처리실적 기준 운영사 순위 변화

시기	자성대	신선대	감만	우암	감천	신감만	신항
~'98	1	2	3	5	4	-	-
'99	3	2	1	5	4	-	-
'01	3	2	1	4	5	-	-
'03	3	2	1	5	6	4	-
'09	3	1	2	6	7	4	5
'11	4	1	3	6	-	5	2

주 : 신항은 2011년 현재 4개 운영사가 운영 중이며 순위산정 시에는 4개 운영사를 동일한 비율로 가정

나) 선석당 처리실적 감소와 수익률 보전의 일환

○ **물동량 유치경쟁 심화는 선석당 처리실적이 감소하면서 발생하는 수익률 저하를 보완하기 위하여 추진**

○ **〈그림-24〉 부산항 컨테이너 부두 선석당 처리량 및 선석당 하역능력 비교에서 보듯이 2000년대 초반까지는 선석당 처리실적이 지속적으로 증가하였으나 그 이후 선석당 처리실적이 감소**

○ **이에 따라 이전 대비 수익률은 감소하고 수익률을 보전하기 위해 하역료 경쟁을 통해 물동량을 유치하는 경쟁이 치열해짐**

- 1999년 부산신항만 민간투자사업 추진 시 부산항 적정사용료는 2010년 기준 TEU당 11만원 내외로 추정되나, 당시의 부산항 평균 하역료는 TEU당 59,600원에 불과[27)]

○ **경쟁격화는 운영 중인 선석수를 감안한 운영사별 평균 점유율과 실적 점유율간 편차 변동을 크게 함**

- 각 운영사가 운영 중인 선석수를 감안한 운영사별 점유율 대비 실제 점유율과의 편차가 커지고 있음
- 신선대의 경우 2009년 실적 점유율과 적정 점유율 간 차이는 1.0% 였는데 2011년에는 0.2%로 좁혀짐 → 이는 터미널 운영사 간 경쟁치열하다는 방증임

〈표-26〉 부산항 컨테이너 전용부두 운영사별 점유율 비교

(단위 : %)

구분		자성대	신선대	감만	우암	신감만	신항
실적 점유율	'09	15.8	22.2	17.4	4.6	9.7	22.5
	'10	11.1	18.9	13.3	4.3	8.7	38.6
	'11	9.1	15.9	11.4	4.0	7.7	47.9
적정 점유율	'09	14.3	17.9	14.3	3.6	7.1	53.6
	'10~'11	12.9	16.1	12.9	3.2	6.5	48.4

주 : 1) 적정점유율은 각 운영사가 소유한 선석수의 총 선석수 대비 비율을 의미
2) 실적점유율은 실제 운영사의 점유율

27) 이종필, '적정 항만시설 확보와 터미널 하역료 인하 경쟁', 2011 KMI 항만물류전망대회 : 2011년 현안과 대응 자료집, 한국해양수산개발원, 2011.2.18.

다) 항만생산성의 증대와 기술발전 : 물동량 처리에 따른 규모의 경제 증가와 비용체감의 법칙 작동

○ **항만생산성의 증대는 하역장비 등의 물리적 기술의 발전과 항만운영 노하우 및 서비스 개선 등의 무형적 기술의 발전에 의하여 선석당 처리실적의 증가를 유도함**

○ **이는 각 운영사로 하여금 동일한 조건에서 더 많은 물동량을 처리할 수 있는 기회를 부여하므로 운영사들은 최대한 많은 물동량을 유치하고자 노력**

○ **더불어 경제학적 원리상 화물을 많이 처리할수록 규모의 경제가 발생하고 한계비용이 체감하기 때문에 단위당 수입을 낮추어서라도 물동량을 유치하고자 함**

다. 향후 전망

○ **단기적으로 현재의 물동량 증가세가 유지된다면 선석당 처리량이 증가하고 신규부두 개장에 따라 물동량 유치경쟁은 더욱 치열해질 전망**

- 위에서 분석하였듯이 선석당 처리량이 2009년을 하한점으로 다시 상승국면으로 전환
- 2013년 또는 2014년 부산항 신항 2-3단계의 운영이 예상되므로 시장선점을 위하여 물동량 유치경쟁은 더욱 치열해질 것으로 전망

○ **하역료의 경우 현재수준을 하한으로 하여 상향 조정될 것으로 전망**

- 현재 부산항의 하역료는 최하 TEU당 4만 원대로 하락한 것으로 알려져 있으며 평균적으로 TEU당 5만 원 내외일 것으로 추정

- 부산항 컨테이너부두의 운영형태는 항만공사의 임대부두 운영과 순수 민간운영[28]체제로서 동일한 하역료 일지라도 수익구조에 차이가 있음
- 하역료 부담수준에서 항만공사 임대부두 운영형태가 순수민간운영보다는 유리
- 한국해양수산개발원(2005)에 따르면 TEU당 하역료가 6만 원 내외[29]이고 선석당 처리량이 520천 TEU일 경우 5만 톤급 1선석당 세전경상수익률은 10.2%[30]에 이를 수 있을 것으로 분석되었음[31]
- 따라서 평균 10% 이상의 수익률을 달성하기 위해서는 현재 수준의 하역료를 하한으로 하여 점차적으로 하역료가 인상될 것으로 전망됨

○ 향후에도 급속하게 신항 중심으로 물동량 전이가 예상

- 부산항 신항의 성공 가능성은 2000년 후반까지만 하더라도 비관적 전망이 많았음
- 실적을 보더라도 부산항 신항 운영 첫해인 2006년 237천 TEU에 불과한 물동량이 불과 5년 만에 7,751천 TEU로 무려 32.7배 성장함
- 이는 신항 2-1단계 및 2-2단계 한진해운 및 현대상선 운영사의 물동량 이전의 영향이 큰 것이나 전반적으로 이를 토대로 물동량이 급속히 신항으로 전이되고 있음
- 이러한 물동량 전이는 피더 물동량의 추가 전이와 밴드웨건효과(편승효과)로 인하여 신항의 물동량 유치경쟁력을 극대화 할 것으로 전망

28) 민간투자법에 의한 프로젝트별 민간개발-민간운영 체제를 말함
29) 순수 하역료만 해당
30) 물가상승률 3% 반영 시, 물가상승률 4% 반영 시 11.3%
31) 전찬영·김우호·이종필·김영삼·정혜원, 「컨테이너터미널의 원가회수를 위한 처리물동량 산정연구」, 한국해양수산개발원, 2005.

2) 이슈 및 대책

(1) 항만운영사 통합 조기 추진 및 임대료 체계 개선 필요

가. 터미널 운영 환경

가) 세계 주요 국가는 경쟁력 강화를 위한 선석통합운영 추세 강화 뚜렷[32)]

○ **싱가포르, 중국, 유럽 항만의 경우 운영사를 통합하여 소수의 대형운영사 체제로 개편되었거나 강력한 운영사가 항만운영을 주도**

- 싱가포르 : 2개사(PSA International이 54개 선석운영, JTC 5선석)
  ※ 외국의 대형선사가 진입할 경우에도 공동출자, 공동운영
- 상하이항 : 6개사(SCT, 외고교 1단계, 2・3단계, 4단계, 5단계, 양산신항)가 있으나 SIPG가 4개 운영사에 지분을 출자하여 경쟁을 조정
- 로테르담항 : 10여개사가 있으나 3개 사가 총 물동량 점유율 90% 차지
- 함부르크항 : 3개 운영사 체제
- 브레메하벤항 : 3개 운영사가 있으나 Eurogate가 모든 운영사를 소유하고 있어 실질적으로 1개 운영사 체제임

○ **운영사 간 경쟁격화를 완화하고 항만운영의 효율성 제고가 목적**

나) 운영사 간 경쟁으로 타부두 환적화물이 증가하고 선석이용 비효율 발생

○ **부산항 북항의 경우 특정 운영사의 선석부족으로 상당량의 타부두 환적화물 발생**

32) KMI 조사

- 한국해양수산개발원(2009)의 연구 보고서에 따르면 북항에 기항하는 선사의 화물을 타부두에서 환적하는 물동량 비중이 환적물동량 대비 47~50%에 이르고 있고, 전체 컨테이너물동량 대비 22~24%에 이르고 있는 것으로 분석된 바 있음

○ **타부두 환적은 특정 운영사가 운영하고 있는 선석 규모가 충분할 경우에는 발생하지 않고 자부두에서 처리할 수 있는 화물이 타 부두에서 처리하게 되는 것을 말함**

○ **타 부두 환적화물의 경우 전배를 해주는 운영사와 타부두 환적화물을 처리하는 운영사간 셔틀 비용이 발생**

○ **타 부두 환적화물 하역료는 전배 운영사와 처리 운영사 간 일정비율로 배분하고 있어 비효율적 터미널 운영의 원인이 되고 있음**

〈표-27〉 부산항 북항의 타부두 환적 추이 및 비중

(단위 : %)

운영사	2005		2006		2007		2008	
	전체대비	환적대비	전체대비	환적대비	전체대비	환적대비	전체대비	환적대비
A	22.6	52.0	24.1	55.7	25.0	58.3	27.0	62.4
B	16.2	31.0	17.1	34.9	17.9	36.2	19.4	36.8
C	24.9	59.3	24.6	54.8	25.4	64.8	22.8	56.5
D	19.7	45.6	20.9	44.3	23.7	47.1	17.4	38.9
E	33.5	76.9	32.3	65.4	34.5	77.1	32.6	74.2
계	21.5	47.2	22.0	47.4	23.3	50.2	21.6	47.2

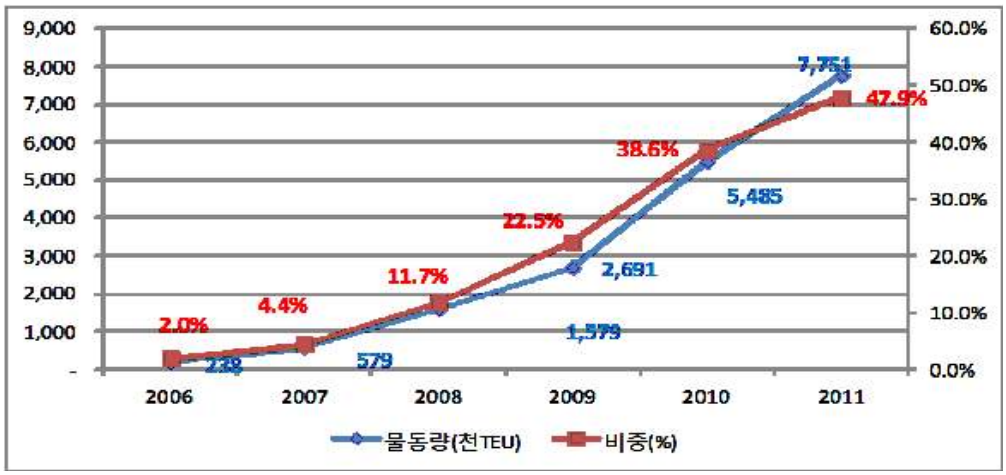
주 : 전찬영·심기섭·이종필·김우선, 「부산항·광양항 연계발전을 위한 이송시스템 구축에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2009. 12.

다) 물동량의 급격한 신항 이전으로 북항의 경쟁력 약화

○ 2006년 부산항 신항 1단계 사업이 운영된 이후 북항 물동량의 신항 이전이 가속화

- 2006~2011년까지 선석 수는 3선석→15선석, 운영사는 1개→4개, 물동량은 238천 TEU→7,751천 TEU, 부산항 컨테이너 물동량 처리 비중은 2.0%→47.9%로 성장

〈그림-25〉 부산항 신항 컨테이너물동량 전이 추이 및 비중



○ 북항은 한진해운 및 현대상선 얼라이언스 선대의 신항 기항으로 급격히 물동량이 감소하고 있으나 운영사 수는 불변으로 경쟁이 치열해 지고 있음

- 점유 비중 2006년 74.9% → 48.0%(6년간 26.9%p↓)

라) 요율인하 경쟁 치열 및 경영악화[33)]

○ **부산항의 하역 요율도 지속적으로 하락하였으며 경쟁항만의 하역요율과 격차가 큼**

- 2006 → 2011년까지 15.4% 하락

〈표-28〉 부산항 하역요율 추이

구분	요율수준(원)	증감율(%)
2006	57,375	-
2007	57,873	0.9
2008	56,917	-1.7
2009	51,893	-8.8
2010	48,571	-6.4

자료 : KMI 조사

○ **이에 따라 부산항 운영사의 경영이 지속적으로 악화**

- 다른 조건이 동일하다면 물동량의 감소와 요율의 하락은 필연적으로 수익률 하락을 초래

※ KBCT의 경우 2008년 순수익률이 6.2%에서 2010년 1.9%까지 하락한 것으로 알려져 있음

나. 운영사 통합의 기대효과

가) 국적 GTO 성장 기반 확대

○ **운영사 통합은 운영사의 세계 진출이 가능한 글로벌 거대 운영사의 탄생을 위한 기반이 됨**

33) KMI 자체 조사

○ **세계적으로 소수 글로벌 터미널 운영사의 시장지배력이 강화되면서 운영사의 독과점화가 진행되고 경쟁력 있는 터미널운영을 위해서는 거대 운영사로의 재편이 필요하다는 인식 증가**

- 상위 5개 GTO 점유율이 1991년 22.2% → 2010년 54.0%까지 증가
- 전체 GTO 점유율은 1991년 32.9% → 2010년 75.0%로 급격히 확대

〈표-29〉 GTO 비중 및 추이

(단위 : 백만 TEU, %)

구분	1991	1996	2001	2006	2008	2009	2010	증가율
GTO 총 처리실적	28.9	58.8	132.9	312	374.1	354.1	409.3	14.9
총 컨물동량	87.9	156.4	272.9	476.1	525.3	477.0	546.0	10.1
GTO 비중	32.9	37.6	48.7	65.5	71.2	74.3	75.0	-
상위 5개 GTO 비중	22.2	23.6	32.1	47.0	51.4	53.3	54.0	-

주 : Drewry 각년도, OSC 자료를 재정리

나) 운영사의 수익률 증가 예상

○ **운영사의 통합은 장기적으로 수익률 증가를 이끌어낼 수 있을 것으로 전망**

- GTO의 경우 마진율이 연간 24.1~33.7%에 이르는 것으로 조사

〈표-30〉 GTO의 연간 및 장기 평균 수익률

(단위 : %)

구분	마진율(수익/매출)
2002	24.1
2003	26.0
2006	29.7
2007	33.2
2008	29.9
2009	28.6
2010	33.7

주 : Drewry 각년도, OSC 자료를 재정리

○ **수익률 증가는 항만이용자와의 교섭력 강화, 단위당 비용의 감소, 타부두 환적화물 처리 비효율 제거 이익, 항만서비스 운영체계 개선 등 복합적 원인에 의하여 발생**

다) 북항 경쟁력 강화

○ **물동량의 감소로 인한 북항 운영사의 수익률 감소와 북항 경쟁력 감소에 대한 운영사 간 공감대가 형성되고 운영사 통합이 순조롭게 진행될 경우 신항과 경쟁할 수 있는 기반이 확대될 것으로 전망**

라) 항만시설공급구조 개선 및 항만이용자와의 교섭력 제고

○ **선석통합은 항만시설을 효율적으로 사용할 수 있는 기회를 제공**

○ **타부두 환적구조를 제거하여 비용증가 구조를 개혁**

○ **항만이용자(선사)와의 교섭력 강화**

- 적정 수익률 달성이 가능한 하역료 부과 및 징수

○ **비용보다는 서비스 경쟁을 통한 물동량 유치경쟁 구조로 전환가능**

- 적정 하역료가 부과될 경우 무형의 서비스(항만생산성, 항만운영체계의 선진화) 등을 통하여 물동량 유치 경쟁구조로 전환 가능

○ **국부(Nation Wealth)의 증대 가능**

- 하역료 인하로 인한 외국적 선사의 수익률을 국적 운영사로 흡수함으로써 국가부의 제고에 기여

※ 매년 외국적 선사의 처리비중은 62%내외

〈표-31〉 부산항 컨테이너화물 국적 및 외국적 선사 처리 비중

(단위 : %)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	합계
국적선사	38.8	36.6	36.6	38.8	39.1	38.0
외국적선사	61.2	63.4	63.4	61.2	60.9	62.0
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

주 : 국토해양부, 부산항만공사 발표 자료를 분석

다. 운영사 통합 관련 정책이슈

○ **시기의 문제**

- 항만운영사의 통합 논의는 2000년대 초반부터 본격화하여 감만부두 1단계 통합, 광양항 1단계 부두의 통합이 이루어졌으나 부분적 통합에 그침
- 이후 통합이 진행되지 못하고 있으며, 그동안 북항의 경쟁력은 급속히 약화
- 그러나 일순간에 급격히 통합하기는 어려운 실정이며 급변하는 컨테이너시장에 대응할 수 있는 통합시기와 통합방법이 중요해지고 있음

○ **규모의 문제**

- 어느 정도 통합이 이루어지는가가 이슈가 될 수 있음
- 1개 운영사 체제로 갈 것인지, 2 또는 3개 운영사 체제로 갈 것인지 이해관계자 간 의견이 다를 수 있음
- 규모는 최적의 경쟁력 강화 및 이해관계의 협력적 조정과도 관련

○ **시행단계의 문제**

- 1단계 완전 통합(One-point 통합)으로 할 것인지 단계적으로 통합할 것인지 이슈
- 1단계 완전통합은 급격한 변화를 초래하는 것으로서 기존 질서를 크게 흔드는 작업이 됨

- 단계적 통합은 통합단계마다 복잡한 협상과 재평가가 이루어지므로 시기가 지연될 수 있음

라. 임대료 체계 개선을 위한 이익공유제 시행 필요[34)]

○ **운영사간 경쟁 가속화는 선석당 고정임대료 제도의 시행에 영향을 받고 있어 항만운영의 효율성 제고를 위해서는 기존의 고정임대료 체제를 개선하여 이익공유제로 개선할 필요가 있음**

- '90년대말 정부는 집중적인 화물처리를 통한 항만시설의 부족한 상황을 극복하기 위해 고정임대료 제도를 도입
- 그러나 충분한 항만시설이 갖추어진 현재에도 고정임대료 제도 유지
- 이로 인해 터미널 운영사는 높은 고정비를 감당하면서 수익을 극대화하기 위해 적정 하역능력 이상으로 과도하게 물동량을 처리하고 있으며, 이를 유지하기 위하여 터미널 운영사간의 가격 경쟁은 더욱 더 심화
- 아울러 매출액에서 차지하는 고정비 부담이 커지면서 터미널 운영사는 정부에 임대료의 인하를 지속적으로 요구

○ **이익공유제 도입을 통해 적정 수준의 물동량 처리를 유도함으로써 항만 서비스 수준 극대화 유도**

- 집중적인 화물처리를 통해 항만시설의 부족한 상황을 극복하기 위해 도입된 고정임대료 제도는 항만시설의 과잉공급 문제가 언급되는 지금에 있어 제도 유지에 대한 필요성이 약화
- 그러나 '90년대 후반부터 양항정책과 7대 신항만 건설이 추진되고 중국 항만의 급속한 시설 확충과 직기항 체제의 증대로 인해 지금은 항만시설의 과잉공급 문제까지 언급되는 실정임

34) 한국해양수산개발원, '2011년 KMI 해운항만물류 전망대회 : 2011년 현안과 대응', 2011.2.18.

- 이런 환경 하에서 적정하역능력을 초과하여 화물을 처리하는 것은 신규로 건설된 항만시설의 활용도를 약화시키는 것은 물론 물동량 유치를 위한 터미널 운영사간의 출혈적 가격 경쟁 상황을 더욱 악화시키는 결과를 초래
  · 더욱이 적정 하역능력 이상의 화물 처리는 항만 전체의 운영효율성(congestion 등)의 약화를 초래하기도 함
- 공공재 기능과 시장기능이 조화를 이루는 범위 내에서 이익공유제 실행
- 따라서 터미널 운영사의 임대제도를 개선하기 위해서는 적정하역능력 이상의 화물을 초과·처리함으로써 발생하는 항만의 혼잡비용을 원인제공자(터미널 운영사)에 부담시킴으로써 적정하역능력 수준에서 화물을 처리할 수 있도록 적극 유도 필요

○ **수입공유 임대요율 적용은 기본물동량과 최소임대료는 기존의 선석당 적정하역능력을 고려하여 이해관계자간 합의에 의해 적용**[35]

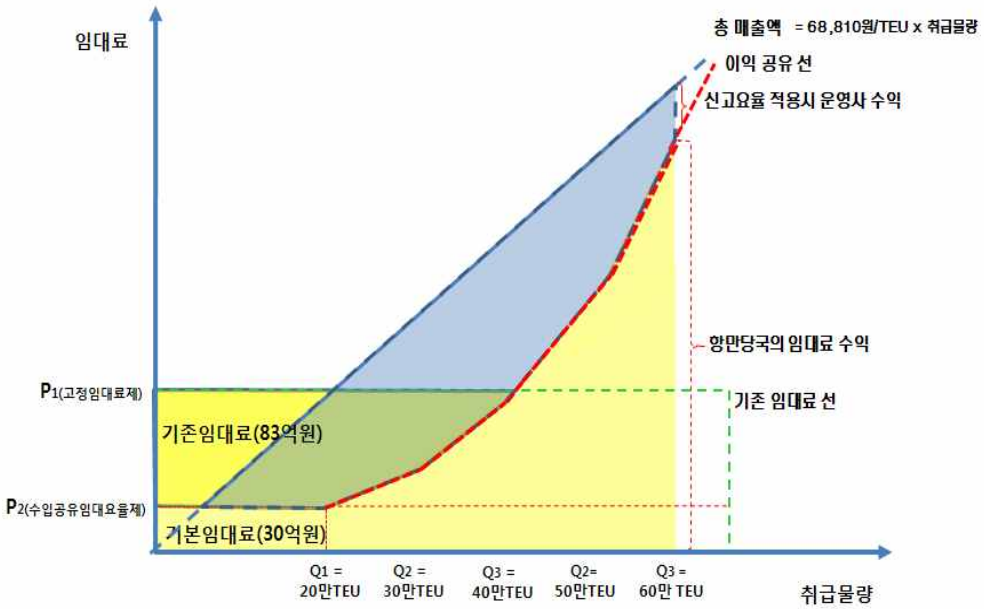
- 기본물량을 초과한 물량의 하역수입에 대한 임대인의 최대 공유비율을 60%로 한정함으로써 운영사간 과당경쟁을 완화하는 방안을 고려할 수 있음

35) 한국해양수산개발원, '공정한 사회구현을 위한 전략과 과제:해양수산부문 공정사회 실현을 위한 핵심과제와 추진전략', 2011. 3. 9

〈표-32〉 이익공유제 적용기준(예)

컨테이너화물처리량	임대료	처리량별 임대료수준
1단계:20만TEU이하	20억 원	20만TEU:

〈그림-26〉 이익공유제 적용도(예)



(2) 항만별 기능재정립방안 조기 수립

가. 이슈

○ **우리나라는 정부의 부두개발계획상 물동량 발생이 예상되는 항만에 부두를 개발하거나 개발계획을 수립하였음**

- 개발된 부두나 개발 예정인 부두는 지역 배후부지와 발생화물의 특성에 따라 특정 품목만을 처리하는 전용부두와 다양한 품목을 혼재처리하는 잡화부두(또는 일반부두라고도 함)로 구분되어 부두기능에 맞는 품목을 취급하는 것을 전제로 항만기본계획이 수립되었음
- 컨테이너부두 외 벌크 화물의 경우 품목별 특성이 상이하지만 총 물동량이 정해진 경우가 많아 국내 항만 간 경쟁으로 항만사용료, 항만서비스 등 마케팅을 통하여 더 많은 화물을 유치하기 위해 마케팅

활동을 전개하는 경우가 많음

○ **과도한 물동량 유치 경쟁으로 인해 개발된 부두에서 처리되어야 할 품목이 실제로 항만 내 타부두 또는 타항만의 부두에서 처리되어 부두개발 계획 상 처리품목과는 다른 품목이 처리되는 현상이 발생하고 있음**

- 이로 인하여 항만 내 타부두 또는 타항만의 부두에 물동량이 과잉 발생하여 부두부족 현상이 발생하고, 부두개발 계획에 의해 개발된 부두에는 부두과잉 현상이 발생함
- 즉, 부두개발 계획과 실제 개발된 부두의 기능이 달라지는 물동량 왜곡현상으로 인하여 부두개발 계획을 다시 수립해야 하는 비효율적인 문제가 발생함

○ **따라서, 물동량 왜곡현상 문제 대한 원인을 분석하고 적정 정부재정투자를 통한 해결 방안을 마련하는 것이 필요**

나. 대책

○ **항만별 기능재정립을 위해서는 우선 부두운영사의 과도한 하역료 인하 마케팅에 대해 적절한 규제가 필요**

- TOC부두 운영사 중 타부두 화물을 유치하는데 하역료 인하정책을 적극적으로 활용하고 있어 특정 화물이 집중되는 현상이 발생
- 따라서, 특정부두에 화물이 몰려 발생하는 부두 과부족 문제를 해결하기위해 하역료 가격경쟁을 규제하도록 적절한 하역료 인하정책 기준 마련이 필요함

○ **자가부두(비관리청항만공사)의 개발주체인 민간 기업의 투자비 보전 이후 부두에 대해 전용성을 유지시키는 방안 마련이 필요**

- 민간기업의 투자비 보전 이후 전용부두에 타 화물을 끌어와 잡화부

두식 운영의 가능성이 있으므로 전용부두의 부두기능을 지속시키는 정책적인 방안이 필요함

○ **항만별 · 부두별 물동량 집계 시 화물 품목 분류 기준에 대한 명확한 개념 정리가 필요**

- 군산항 6부두의 예처럼 정부와 지방항만청 간 '양곡' 품목의 분류 범주가 상이하여 물동량 예측 후 항만기본계획 수립 시 소요선석을 산정하는데 오류가 발생할 가능성이 있음
- 그 이유는 실제 항만에서는 양곡부두가 더 필요하나 물동량 분류 기준의 상이함으로 양곡부두보다는 잡화부두가 추가적으로 더 필요한 것으로 잘못 판단할 수 있기 때문임
- 마산항 4부두, 5부두의 경우 잡화부두에서 처리되는 '기계류 및 그 부품'과 철재부두에서 처리되는 '철강 및 그 제품'이 정부와 지방항만청 간 품목 분류의 개념이 달라 부두기능을 정할 때 오류가 발생할 수 있음

- 항만기본계획 수립 시 '기계류 및 그 부품'은 잡화부두에서 처리되고 '철강 및 그 제품'은 철재부두에서 처리되는 것으로 분류되지만 실제 마산항의 항만청이나 부두운영사는 두 품목 모두 철재류로 간주하고 있어 소요선석 산정 시 부두기능(철재부두, 잡화부두) 설정에 혼란을 야기할 수 있음
- 따라서, 정부와 각 지방항만청 간 화물 품목에 대한 분류기준 및 품목 정의에 대한 개념 정리를 명확히 하여 통계상 오류를 바로 잡아야 함

○ **부두운영 계약 방식 지침 마련**

- 인천항만공사의 경우 부두의 효율성을 극대화시키기 위해 항만기본계획에서의 부두기능과는 상관없이 다양한 화물을 처리하도록 관리하고 있음
- 목포항과 동해항 외 타 항만들 역시 항만운영세칙을 변경하여 다른 부두기능으로 전환하는 사례가 많았음
- 따라서, TOC 임대차 계약서와 같은 부두 운영계약서의 적용 범위를 넓혀 적용되도록 계약서상 품목 명시화를 의무적으로 넣도록 하는 지침 마련이 필요함
- 단, 항만배후단지의 산업 및 지역 자원 등 발생되는 화물의 특성을 고려하여 처리 품목을 신중하게 정해야 할 것임

○ **항만관리 · 운영 주체 간 상설 협의체 운영**

- 항만관리·운영 주체는 국토해양부, 지자체, 항만공사 등 다원화되어 있어 이들 관련기관의 정책방향에 따라 항만기능이 항만기본계획과는 상이하게 운영되고 있으며, 이로 인한 항만운영의 비효율성이 발생하고 있음
- 따라서 항만관리·운영 주체 간 정기적인 협의체를 구성하여 개별 항만의 특성 분석 및 운영효율화 방안을 강구하는 것이 필요

(3) 항만배후단지 유치 기업 재설정

○ **교역구조 변화에 따른 항만자유무역지역 기업유치 전략 수립**

- 우리나라의 자유무역협정(FTA) 추진에 따라 주요 교역 국가별 수출입 유망품목의 변화가 발생하고 있음
- 이에 각 항만의 배후단지 중 항만자유무역지역으로 선정된 곳을 기반으로 전략적인 기업 유치가 필요함

〈표-33〉 우리나라 FTA 추진 현황

구분	현황
발효된 FTA	한-칠레 FTA 2004.4.1 발효 한-싱가포르 FTA 2006.3.2 발효 한-EFTA FTA 2006.9.1 발효 한-ASEAN FTA 상품 2007.6.1 발효 서비스 2009.5.1 발효 투자 2009.9.1 발효 한-인도 CEPA 2010.1.1 발효 한-EU FTA 2011.7.1 잠정발효 한-페루 FTA 2011.8.1 발효
서명 및 협상타결 FTA	한-미국 FTA 2007.6.30 서명
협상중 FTA	한-캐나다 FTA 한-멕시코 FTA 한-GCC FTA 한-호주 FTA 한-뉴질랜드 FTA 한-콜롬비아 FTA 한-터키 FTA
공동연구 또는 여건조성 중인 FTA	한-일본 FTA 한-중국 FTA 한-중-일 FTA 한-MERCOSUR TA 한-이스라엘 FTA 한-베트남 FTA 한-몽골 FTA 한-중미 FTA 한-말레이시아 FTA 한-인도네시아 FTA

○ **FTA체결로 인한 수출유망품목 관련 산업군의 항만배후단지 유치 필요**

- 기존 항만배후단지에는 주로 물류기업이 입주하여 서비스를 제공하고 있는 관계로 항만배후단지조성을 통한 부가가치 창출기능 확대가

어려운 상황임

- 2004년 한~칠레 FTA 발효 이후 한~아세안 FTA(2007년), 한~EU FTA(2011), 한~미 FTA(2012년 3월 예정) 등 자유무역협정에 따라 국내 주요 수출 품목의 변화가 예상되고 있음
- 최근 한~EU FTA에 따른 유망품목을 분석한 결과,
  · 한국무역협회의 조사에서는 한~EU FTA 체결에 따른 수출유망품목은 '플라스틱제품'과 '정밀화학원료'가 각각 4개 품목으로 가장 많았고, '석유화학 제품'이 3개, '전자제품'과 '자동차부품'이 각각 2개, 기타 '유리제품', '섬유제품'이 각각 1개 품목을 차지하였음[36)]
  · 국토해양부・한국해양수산개발원의 조사에서는 수출유망품목 중 모든 항만자유무역지역에 유치 가능한 품목으로 FTA 효과가 있는 품목은 '일반 및 정밀기계', '전기・가전제품', 'ICT(정보통신기술)', '화학제품', '철강제품', '비철금속제품', '고무・플라스틱', '기타 운송장비' 등 30개 품목으로 나타났음[37)]
  · 또한 주요 항만자유지역별 입주 유망품목으로 부산항은 '화학제품', '일반 및 정밀기계'를 중심으로, 광양항은 '전기・가전제품(냉장고 등)', '고무・플라스틱제품(타이어 등)' 중심으로, 인천항은 단기적으로는 '목재・가구・종이제품'을 장기적으로는 '식품'을 중심으로, 평택・당진항은 '자동차'를 중심으로, 포항항은 '철강제품'을 중심으로 특화
- 따라서 향후 항만자유무역지역의 유치 기업은 FTA에 따른 외국인투자 유치 및 수출유망품목 분석을 통해 전략적 선택이 필요함

36) 한국무역협회 국제무역연구원, 「한·EU FTA체결에 따른 수출유망 품목 및 대일 수입전환 가능 품목 검토」, 2009.12
37) 국토해양부, 「한·EU FTA체결에 따른 항만자유무역지역 기업유치전략 연구」, 2010.12

〈표-34〉 기존 주요 항만배후단지 입주기업 현황

구분	입주업체 현황
부산항 신항 북컨 배후단지	부산 신항 CFS, BIDC(주), (주)C&S 국제물류센터, 셋방 부산 신항물류(주), (주)동방물류센터, 씨스테인웨그동부 디스트리파크부산(주), FCL(주), 대한통운 BND(주), 보고 로지스틱스, 케이앤로지스틱스(주), 신대륙물류(주), (주)범한판토스 부산물류센터, 신항국제물류(주), 현대코스코로지스틱스(주), 부산글로벌물류센터(주), 디케이엘씨(주), (주)부산크로스독, (주)지앤지, 한진케리로지스틱스(주) 등
광양항 동측 배후단지	한국파렛트풀(주), 제석재가공물류센터, 대한통운(주), (주)동부광양물류센터, 세방광양물류센터(주), 삼성테스코(주), 동부광양물류센터(주), 모닝스타(주), 동부복합물류(주), 뫼비우스로드(주), 동방광양물류센터(주), (주) 한신 T&S, 성화산업(주), 동부광양스틸유통센터(주), 셋방전지(주), (주)광양국제물류, (주) 대현우드, 삼성테스코(주), 아이씨모터스(주), (주)엠스틸인터내셜널, 국제물류센터 등
인천항 아암물류1단지	한중물류(주), 우련국제물류(주), 선광종합물류(주), 선창종합물류(주), 인천항공동물류(주), 이유푸드(주), 대우로지스틱스(주), 선명아암물류(주), 인천콜드프라자(주), 아이씨로지스틱스, 희창씨엔에프(주) 등

〈그림-27〉 투자유치전략 도입 프로세스

○ 항만배후단지 관련 법·제도 개선을 통한 유치 기업 다양화 추구

- 지난 2011년 11월 국토해양부는 항만배후단지관리지침을 전면 개정하여 「산업발전법」에 의한 지식서비스산업 등 일부 항만배후단지 입주업종을 추가하고 입주대상기업 선정 및 평가에 관한 사항을 일부 개선하였음
- 이에 따라 항만배후단지 내에 물류업(하역・운송・보관 등), 제조업, 외국인 투자기업, 도매업, 기타 지원사업을 포함하여 지식서비스 산업의 입주가 가능하게 됨

〈표-35〉 항만배후단지 입주대상 업종

구 분	입주 대상 업종 및 자격
물류업 (하역・운송・보관 등)	▸ 국제운송주선・국제선박거래, 포장・보수・가공 또는 조립하는 사업 등 복합물류관련 사업 ▸ 연료, 식수, 선식(船食) 등 선박용품의 공급업 ▸ 물류시설관련 개발업 및 임대업 ▸ 상기 사업에 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등의 서비스를 제공함으로써 고부가가치를 창출하는 국내외 물류기업
제조업	▸ 수출을 주목적으로 하는 제조업으로 입주기업의 선정 공고일부터 과거 3년 의 기간 중 총 매출액 대비 수출액이 50% 이상인 기간이 연속하여 1년 이상인 경우로 한정 ▸ 또한 항만 물동량 창출 및 파급효과가 물류기업보다 크다고 판단되거나 입주허가 신청일 이전 1년 동안의 수출액이 해당 기간의 총매출액의 80% 이상인 제조기업
외국인 투자기업	▸ 물동량 창출이 가능한 제조업종의 사업을 하려는 외국인투자기업으로「외국인투자촉진법 시행령」제2조제2항 본문에 따른 외국인투자의 기준(외투금액 1억원 이상이거나 지분10% 이상 소유)을 충족하는 경우로 한정
지식 서비스산업	▸ 「산업발전법」 제8조제2항에 따른 지식서비스산업 중 입주기업 선정 공고일부터 과거 3년의 기간 중 총 매출액 대비 수출액이 5%이상인 기간이 연속하여 1년 이상인 경우로서 항만배후단지내 상업시설에만 입주가능 ▸ 전자상거래업, 소프트웨어 개발 및 공급업, 전기통신업, 컴퓨터프로그래밍, 시스템 통합 및 관리업, 정보서비스업, 연구개발업, 보안시스템 서비스업
도매업	▸ 입주기업 선정 공고일부터 과거 3년의 기간 중 총 매출액 대비 수출입 거래비중이 50% 이상인 기간이 연속하여 1년 이상인 경우로 한정
기타	▸ 입주기업의 사업을 지원하는 업종으로「자유무역지역의 지정 및 운영에

구 분	입주 대상 업종 및 자격
지원사업	관한 법률 시행령」 제7조 제6항에 따른 업종 ▸ 금융업, 보험업, 통관업, 세무업, 회계업, 해운중개업,해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업, 항만용역업(선박용수공급 제외), 교육·훈련업, 유류판매업, 폐기물 수집·운반 및 처리업, 정보처리업, 음식점업, 식품판매업, 숙박업, 목욕장업, 세탁업, 이용업 및 미용업, 기타 자유무역지역 운영지침에서 정하는 업종

자료 : 국토해양부, 항만배후단지관리지침 전부개정고시(제2011-669호), 2011. 11. 11

- 하지만 실제로 항만배후단지 입주조건에 기재된 총매출액 대비 수출액 비중(50% 이상)과 외국인투자기준을 완벽하게 맞춘 기업을 찾기는 힘든 상황이기 때문에 입주 초기에는 국내 제조업 전체 생산액 대비 수출액 비중인 40% 수준으로 하향 조정이 필요함
- 또한 자유무역지역법의 최소투자금액도 현행 500만 달러에서 100만 달러로 하향 조정하는 방안도 마련할 필요가 있으며, 「조세특례제한법」에서 규정하고 있는 인센티브 조건도 현행 500만 달러에서 200만 달러로 하향 조정하고, 법인세 면세 혜택도 기업 유치의 확대와 입주기업의 활동을 지원하는 차원에서 현행 수준보다 더 확대할 필요가 있음

(4) 환적화물 유치 전략 다변화

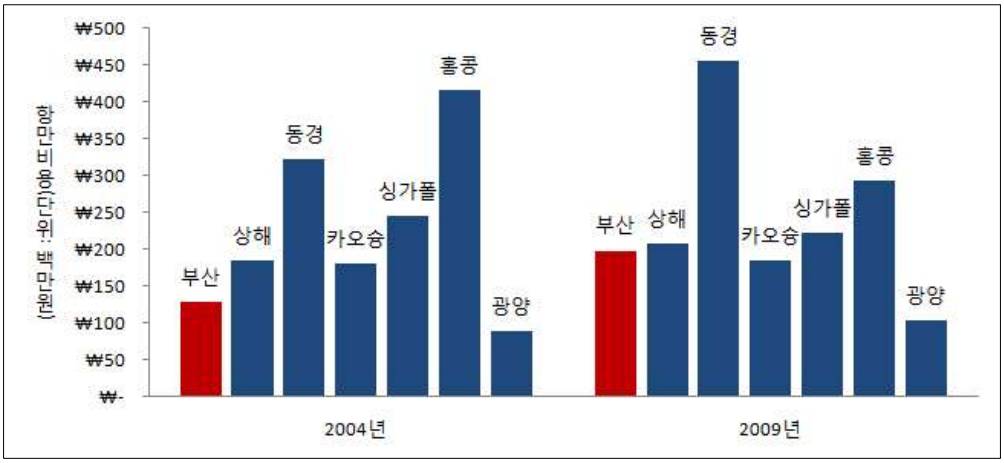
○ 최근 2년간 국내 환적화물의 높은 성장률은 적극적인 화물 유치를 위한 대외 마케팅, 각종 인센티브 전략이 다소 유효하게 작용

- 부산항만공사(BPA)의 경우 환적화물 유치를 위해 글로벌 선사를 대상으로 마케팅과 투자유치 설명회를 본격적으로 추진
- 특히, 지난 2011년 3대 글로벌 선사(Maersk, MSC, CMA-CGM)를 비롯한 세계 주요 선사를 대상으로 환적화물 유치 마케팅 실시
- 또한, 환적화물 유치를 위해 환적물량에 대해 화물입출항료 면제, 볼륨인센티브 지급 정책도 환적화물 유치에 기여

○ **환적물량 유치에 가장 큰 영향력을 미치는 요인으로 환적비용을 들 수 있으나, 수익성 확보 차원을 감안한 정책방향이 필요**

- 부산항의 하역요율 경쟁력을 2004년과 2009년을 비교해 보면 주변 항만에 비해 경쟁력이 다소 낮아진 것으로 분석됨
- 그럼에도 불구하고 환적물량은 요율 경쟁력 하락에 비해 크게 낮아지지 않았다는 점에서 단편적인 요율 인하 정책이 환적물량 유치의 절대적인 요인은 아닌 것으로 판단됨
- 이는 환적항 선정요건이 요율 경쟁력에만 국한되어 있지 않고 항만 입지 여건이나 선대운항 여건, 대내외 경제 여건 등 다양한 요소가 종합적으로 반영되어 환적항으로 선정된다는 점을 의미함
- 따라서 절대적인 요율인하 정책에만 국한되지 말고 다변화된 유치 전략이 필요하며, 이는 항만의 수익성을 확보할 수 있는 한계 범위 내에서 지원 수준이 결정되어야 한다는 것을 말함

〈그림-28〉 주요 항만 간 항만요율 비교(대상선박 : 5,000TEU급)



○ **환적화물 유치를 위한 활성화 정책의 효율성 검토 및 차별화 필요**

- BPA의 경우 2004년 설립 시부터 환적화물 유치를 위해 볼륨인센티브 제도를 시행하고 있고, 연간 수백억 원의 인센티브가 선사에 지급되고 있음
- 그러나 볼륨인센티브 제도가 일부 선사의 기항지 선택에 크게 영향을 미치지 못한다는 견해도 있으므로 기존 볼륨인센티브 제도의 실효성에 대한 면밀한 검토와 차별화가 필요
- APL의 경우 볼륨인센티브 제도 시행 전 부산항을 환적항으로 선정한 바 있으며, 인센티브제도 시행 이후에도 기타 여건변화로 인해 중국 지역 항만을 환적항으로 변경한바 있음
- 또한, 환적화물에 대한 항만시설사용료 면제, 볼륨인센티브 지급, 운영사의 하역요율덤핑 등 과도한 중복혜택도 조정이 필요

○ **항만기능 마비로 인한 환적물량 이탈방지 대책 마련도 필요**

- 2003년 화물연대파업과 태풍매미로 인한 항만기능 마비는 부산항을 환적항으로 활용하던 차이나쉬핑, MSC가 환적화물을 톈진, 다롄, 칭다오 등의 북중국 항만으로 이탈시키는 결정적인 원인으로 작용하였음
- 또한, 2007년 물류대란으로 부산항을 환적항으로 이용하는 주요 선사들의 기항 중단 검토나 기피 현상 확산 등의 사례를 볼 때, 항만기능의 안정성 유지는 환적물량 유치에 중요한 요소로 작용됨
- 특히, 환적화물의 경우 화물적체 현상으로 인한 선사의 운송위험부담이 매우 높기 때문에, 항만기능의 안정성 확보는 환적항 선택의 중요한 요소라 할 수 있음
- 한때, 세계 3위 거점항이었던 고베항이 1995년 대지진 이후 항만기능의 안정성 문제 등으로 현재 40위권 항만으로 뒤쳐진 예를 볼 때, 부산항도 항만기능의 연속성 유지를 위한 종합대책 마련이 필요함

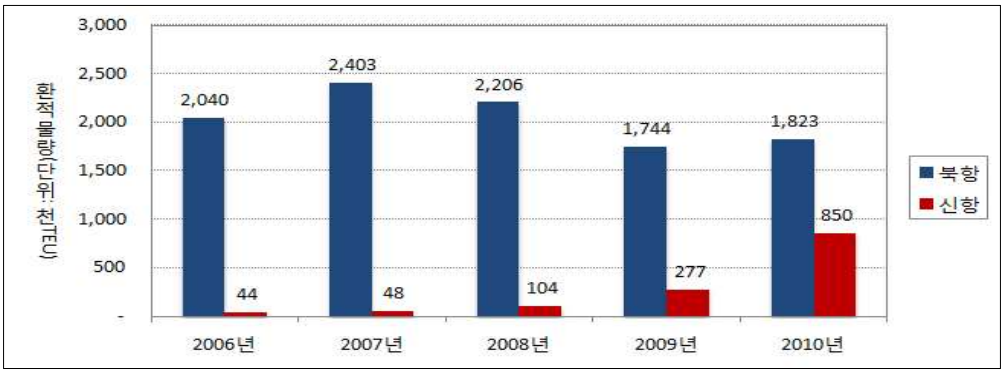
○ **환적화물 창출을 위한 원활한 환적처리시스템 구비 필요**

- 직기항 서비스에 비해 환적운송은 추가 운송시간이 필요로 하기 때문에 환적시간의 단축은 화물 창출에 큰 영향력으로 작용할 수 있음
- 선사의 입장에서 보면 환적에 따른 추가 운송시간이 짧을수록 운송효율 차원에서 직항화물을 환적화물로 전환할 가능성이 높음
- 이러한 관점에서 환적에 따른 세관절차 간소화, 환적마감시간 단축, 인접부두 간 신속한 셔틀망 및 제반 정보시스템의 구축 강화는 화물처리 신뢰성 제고 효과로 환적화물 증대에 상당부분 기여할 수 있음
- 부산항의 경우 북항과 신항 간 연계운송망 강화가 환적화물 증대에 도움이 될 수 있음

○ **부산신항의 타부두 환적물량 증가에 대비가 필요**

- 부산신항 개발 초기 부산북항과 신항 간 타부두 환적물량이 많지 않았으나, 최근 부산신항 개발이 완료단계에 접어들면서 신항지역의 타부두 환적물량이 급속한 증가세를 보이고 있음
- 타부두 환적은 단거리 운송임에도 비용부담이 큰 항목으로 작용하기 때문에 환적물량 유치에 불리한 요소로 작용될 수 있음
- 따라서 이러한 단거리 운송에 적합한 전용 셔틀망 구축으로 부대비용 경쟁력을 갖추어야 할 것임

〈그림-29〉 부산항 북항 및 부산항 신항의 타부두 환적물량 증가추이



○ **환적 무료장치기간 연장을 통한 유치 경쟁력 강화 필요**

- 환적화물의 경우 선박의 이선적 기간이 필요하므로 무료장치기간이 길수록 선화주의 화물 경과보관료 부담 완화로 화물유치에 유리
- 현재, 부산항은 환적화물의 경우 양하 및 적하에 각각 7일간 총 14일의 환적무료장치기간을 적용하고 있어 무료장치기간의 경쟁력은 갖추고 있음
- 그러나, 막대한 인프라시설을 갖추고 급속히 성장하고 있는 중국항만과 경쟁하기 위해서는 전략적 차원에서 환적화물의 무료장치기간을 연장하여 제공하는 방안도 고려해 볼 수 있음

(5) 부가가치 창출 항만기능 도입

○ **대형 수리조선단지 조기건설 추진 필요**

- 세계 선박의 평균선령 증가로 점검 및 수리, 개조 등의 수요는 지속적으로 증가하는 추세이나 국내의 경우 고임금, 시설부족 등으로 대부분 소형선 위주의 수리업이 운영되고 있음
- 조선 산업이 국내에서 차지하는 비중은 매우 높으나 선박의 신조산업에 역량을 집중하고 있음. 금융위기 이후 선박 발주가 급감하여 수주잔량이 감소세가 지속되고 있음
  · 최근 삼호조선이 파산 처리되는 등 중소조선사의 경우 수주가 이루어지고 있지 않아 어려운 상황임
- 대형선 입항이 증가하고 있으나 대형선을 수리, 검사할 수 있는 수리조선소가 없으므로 대형선 선박수리단지를 개발함으로써 국내 수리조선산업의 활성화에 기여
- 국내의 우수한 기술력을 활용하여 탱커선, LNG선 등 특수선을 수리하여 고부가가치 수익 창출. 또한 기계, 철강, 전기, 전자, 화학 등 연관산업에 대한 생산유발효과 발생

○ **유류중계기지 건설 가속화**

- 아시아 지역은 북미, 유럽 등 3대 석유소비지역 중 하나로 석유수급 불균형이 가장 큰 지역으로 특히 동북아 지역은 아시아 내에서 석유수급 불균형이 가장 큼[38)]
- 기존 기항 선박의 급유 비중을 높이고 동시에 순수 급유목적의 신규 선박 유치로 추가적인 국익 창출 및 유류 중심항으로 성장[39)]
- 선박유에 대한 혼합/정제 판매 규제 정책 완화로 제조원가 절감 및 경쟁기업 시장진출 확대에 따른 가격 인하 효과 발생

38) KMI, "동북아 석유시장의 물류구조분석과 수요전망", 중간보고자료, 2012. 2.
39) KMI, "항만산업 CEO포럼 창립총회 및 워크숍", 2011. 7.

글로벌 물류시장의 기회와 2012 진출 전략

이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

참 여 연 구 진

1. 서론 (이성우)

2. 글로벌 물류시장 환경변화

1) 글로벌 경제 위기에 따른 무역규모 증가세 둔화 (송주미)
2) 분야별 글로벌 물류시장은 약세 예상 (이성우)
3) 중국 내수물류시장 성장 (이성우, 송주미)
4) 신흥국 물류시장 부상 예상 (이성우, 송주미, 김홍매)
5) 친환경 물류시장 성장 (송주미)

3. 2012 주요 이슈와 기회

1) 자연재해 관리형 물류수요 증대 (이성우, 송주미)
2) 자원개발 연계형 물류시장 성장 (오연선)
3) FTA 연계형 물류시장 확대 (송주미)
4) 중동 · 북아프리카 재건 물류시장 활성화 (송주미)
5) 물류시장 M&A 가속화 (김찬호)

4. 2012 글로벌 물류시장 진출 전략

1) 중국 내수물류시장 진입 전략 강화 (이성우)
2) 리스크 관리연계 SCM 물류시장 진출 (이성우)
3) 신규 물류시장 특화 진출 전략 (이성우)
4) 상사, 제조 동반 해외물류시장 진출 전략 (이성우, 김찬호)
5) 유럽 물류 공기업 M&A 전략 (김찬호)

글로벌 물류시장의 기회와 2012 진출 전략

1. 서론

○ **세계 경제는 최근 글로벌 금융위기의 여파에도 불구하고 지속 성장하고 있으며, 교역 확대, 경제 협력, 외자 유치와 생산기지 이동 등을 통해 그 중심축이 서구에서 중국을 중심으로 한 아시아로 이동**

○ **아시아로의 경제 축 이동과 성장은 아시아 국가들을 중심으로 국제 교역이 증가하고 이로 인해 이 지역을 기종점으로 하는 국제물류 시장이 급속히 성장 중**

○ **최근 글로벌 물류시장의 지리적 움직임은 서진물류(西進物流), 북진물류(北進物流), 동진물류(東進物流)로 크게 구분 가능**

- 서진물류는 중국 서부 대개발, 중앙아시아와 러시아 서시베리아 개발로 물류축이 동부 연안지역에서 내륙지역으로 이동하여 물류 비즈니스 기회가 서부지역으로 확대되는 현상을 말함
- 북진물류는 중국, 인도와 중앙아시아 국가들 간의 연계 운송망 확충으로 인해 인도, 동남아에서 중앙아시아로 새로운 물류축이 확대되는 현상을 말하며 한국에서 중국 그리고 몽골로 이어지는 물류축의 확대도 이러한 현상과 같은 맥락에 있는 것임
- 동진물류는 지난 12월 크로아티아가 28번째로 EU에 가입한 것처럼 대부분의 동유럽 국가들이 EU가입 후 저비용에 뛰어난 입지조건을 갖춘 이들 지역이 서유럽 지역의 글로벌 제조기업들의 생산거점을 흡수하면서 새로운 물류 중심으로 성장하고 있는 것임[1)]

1) 이성우, 임진수, 서비스산업의 대외진출과 해외고용기회의 확대, KDI, 2011.10, pp.45~46.

○ **이처럼 글로벌 물류시장의 성장 방향이 아시아를 지향하면서 글로벌 물류시장의 중심축 이전이 가시화**

○ **우리나라 정부도 이러한 글로벌 물류 동향을 인지하고 2000년 이후 국가경제 성장 기반강화와 선진국 진입의 일환으로 동북아의 물류 거점화를 추진하고 있으나 노력에 비해 성과가 미흡한 상황**

- 이러한 성과 부진의 문제는 외부적인 요인에도 이유가 있으나 기본적으로 한국 물류산업의 건전성에 기인한 글로벌 경쟁력 부족이 주요 요인으로 파악되고 있음
- 글로벌 물류 중심화의 주축이 될 우리나라 물류기업들은 성장에 필요한 규모와 범위의 경제를 확보하지 못하고 있고, 전문성 결여, 글로벌 네트워크 미확보 등으로 인해 전략적 화주확보 미흡, 종속적 화주-물류기업 관계 등으로 제대로 된 성장 기회를 확보하지 못하고 있음
- 정부의 대 물류산업에 대한 인식 문제, 물류시설 공급 위주 정책이나 시급 과제 및 사안 위주의 물류정책 역시 한 몫을 하고 있음[2)]

○ **세계 경제와 물류의 축이 아시아로 집중되는 상황에서 우리나라가 아시아의 경제권을 주도하고 지속적인 국부를 창출하기 위해서는 국내 물류기업들의 글로벌 물류시장 진출이 절실히 필요**

- 우리나라 물류기업들이 단기간에 글로벌 경쟁력 확보를 위해 선택과 집중을 통한 글로벌 물류시장 진출 전략이 필요함

○ **따라서 본 고는 아시아 중심의 세계 경제 축 이동에 따른 물류환경 변화, 최근 글로벌 경제 위기에 따른 무역규모 증가세 둔화 등을 감안한 2012년 국내 물류기업들의 해외진출 전략 제안이 목적**

2) 이성우 외, 한국 국제물류산업의 선진화 방안, KMI, 2010.12, p.2

2. 글로벌 물류시장 환경변화

1) 글로벌 경제 위기에 따른 무역규모 증가세 둔화

○ **2008년 글로벌 금융위기의 대응책으로 각국은 막대한 재정지출, 제로 금리 및 양적완화 등의 경기부양책 실시**

- 이로 인해 2009년 하반기부터 세계 경제가 빠르게 회복되었으나 선진국은 재정부실화, 신흥국은 물가상승 및 자산버블 형성 등이 발생하여 2011년부터 위기대응의 부작용이 표면화되기 시작함

○ **EU의 재정위기는 주변국에서 중심국으로 확산될 조짐이 높아지고 있으며, 2012년 EU는 경기하강 및 저성장 국면 진입 전망**

- EU의 재정위기는 그리스 등 주변국에서 이탈리아, 스페인을 거쳐 프랑스로 전이되고 있는데, 이는 프랑스 은행들이 보유하고 있는 PIIGS 익스포저 6,800억 달러의 부실화 우려 때문임
- S&P는 2012년 1월 프랑스의 신용등급을 AAA(트리플 A)에서 AA+로 1단계 강등하였으며, 무디스는 2월 프랑스의 신용등급 전망을 부정적으로 하향조정하였음
- 유로존(유로화 사용 17개국)의 경제성장률은 2011년 1분기 0.8%, 2분기 0.2%, 3분기 0.1%로 하향하다가 4분기 -0.3%로 마이너스 성장을 하였으며, 올해 1분기도 마이너스 성장을 할 것으로 전망되고 있음

○ **미국은 경제회복에 대한 낙관적인 요소와 비관적 요소 공존**

- 실업률은 2011년 9월 이후 지속적으로 하락하여 2012년 1월에는 8.3%로 34개월만에 최저치 기록, 또한 1월 마지막 주 신규 실업수당 청구건수가 2008년 5월 이후 최저치 기록하는 등 고용지표가 개선됨

- 또한 경기의 선행지표 역할을 하는 제조업 및 비제조업 구매관리자 지수가 상승하고 있으며, 이러한 경제 회복에 대한 기대감으로 미국 증시는 금융위기 이전 수준을 회복하는 모습임
- 반면 최근 고용지표 개선은 연말 특수효과로 인한 소매판매점의 임시직 고용증가, 따뜻한 겨울철 날씨로 인한 예외적인 건설부문의 고용증가 등이 반영되어 있어 고용부문에 대한 낙관론을 경계하는 분위기임
- 여전히 소비심리가 위축되어 있는 점과 주택경기 부진 등으로 인해 경제회복이 지연될 것이라는 전망이 낙관론과 함께 공존하고 있음

○ **중국을 비롯한 신흥국의 경제는 재정위기를 겪고 있는 선진국에 비해 상대적으로 양호한 편이나, 인플레이션 압력으로 인해 긴축적 통화정책 기조 유지 전망**

- 2011년 3분기 이후 물가상승세가 낮아지고 경기침체 가능성이 커지면서 긴축 완화 조짐이 보이고 있으나, EU 및 미국경제의 부진으로 인한 수출부진으로 성장세는 둔화될 것으로 전망됨

○ **세계 경제성장 둔화는 수출 및 수입 증가세가 둔화로 이어져, 교역증가율 또한 낮아질 것으로 전망**

〈표-1〉 세계 교역량 전망

(단위 : %)

구분		상품			상품+서비스		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012
전세계	수출	14.0	8.1	6.2	12.8	7.3	6.1
	수입	14.1	8.8	5.4	12.8	7.7	5.4
유로존	수출	12.0	8.3	4.1	10.8	6.9	4.3
	수입	9.7	7.0	3.1	8.9	5.6	3.3
미국	수출	14.4	7.9	6.1	11.3	7.1	6.3
	수입	14.8	5.4	0.9	12.5	4.6	1.0
신흥국 및 개발도상국	수출	13.5	9.6	7.6	13.6	9.4	7.8
	수입	15.3	12.4	8.0	14.9	11.1	8.1

자료: IMF, World Economic Outlook Database, September 2011

2) 분야별 글로벌 물류시장은 약세 예상

○ **2012년 글로벌 물류시장은 해운시장, 항만하역, 전문물류(3PL), 국제물류주선업 분야 모두 위축 예상**

○ **해운시장은 약세 지속**

- 전세계 무역의 중추적 역할을 하는 해운시장은 선박의 수요과잉, 글로벌 경기위축, 자원수요 하락 등으로 약세가 지속될 것으로 보임
- 해운기업들의 구조 조정으로 인한 시장퇴출 및 M&A 등으로 인한 상위 일부 기업들의 과점화가 진전될 것으로 보임

○ **항만하역시장은 완만한 성장, 중남미, 동남아 중심 성장세 유지**

- 항만하역시장은 해운시장 위축으로 인한 선사들의 재정악화가 항만하역시장에도 부정적 영향을 미칠 것으로 보이며, 성장세는 유지하겠으나 아주 완만한 성장이 예상됨
- 유럽, 북미 항만하역시장은 약세를 면치 못할 것으로 보이며, 동북아 항만하역 시장은 완만한 상승, 동남아, 중남미, 동아프리카 항만하역 시장은 지속적인 성장세를 유지할 것으로 보임

○ **3PL시장은 경쟁 치열, 글로벌 네트워크 확충에 주력**

- 3PL의 주요 시장이였던 유럽과 북미 시장의 위축이 예상되는 반면 신흥국을 중심으로 하는 시장이 안정적으로 성장할 것으로 예상됨
- 글로벌 시장은 포워딩의 3PL화, 대형 제조업체 물류자사들의 성장세 지속, 상사, 도매·유통업체 등 이종 업종들에서 3PL물류시장으로의 진출이 심화될 것으로 보임
- 국내 3PL시장은 대형 물류자회사들의 3자 물류시장 진입 가속화, 대형 물류기업들의 해외진출 확대, 경쟁 심화에 따른 수익성 강화 등이 큰 이슈가 될 것으로 보임

- 특히 국내 경쟁 심화 및 수익성 악화로 인해 다수의 국내 물류기업들이 시장한계 극복을 위해 해외 진출에 노력을 기울일 것임

3) 중국 내수물류시장 성장

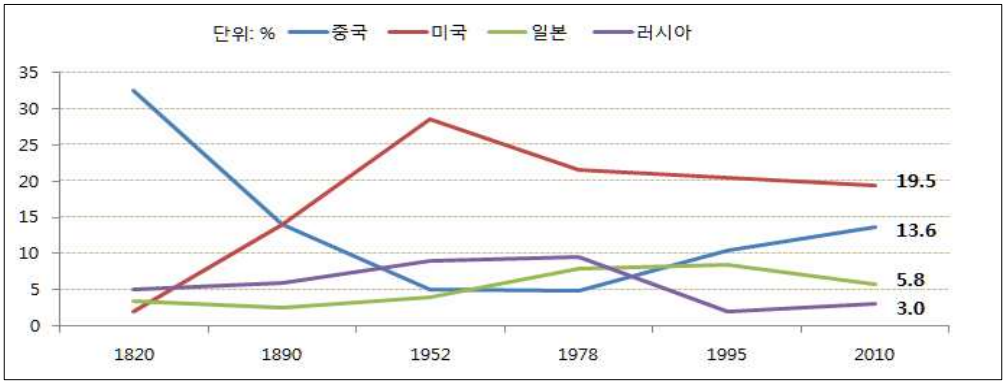
○ **중국의 경제성장 속도는 글로벌 경제전문지들의 전망 추월**

- 골드만삭스의 2003년 추정에 따르면 중국이 2041년에 미국을 추월하여 세계 1위의 경제대국이 될 거라 전망했으나 2011년에는 그 시점을 2027년으로 수정했음
- 이코노미스트는 '중국의 미국 추월의 해'를 2019년으로 예상하여 더욱 가까운 시점에 중국이 세계 1위의 국가로 성장할 것으로 전망함

○ **중국은 과거 대국의 수준을 회복하기 위해 보다 빠르고 강력한 경제성장 정책을 추진하면서 세계경제 성장 주도 중**

- 중국은 1800년대 초만 해도 전세계 부의 30% 이상을 보유한 글로벌 경제대국이였으나 근대의 혼란 속에 그들의 경제 수준이 세계 5% 수준으로 떨어진 적도 있음
- 2010년 기준 세계 경제 점유율의 13.6%까지 도약했으며, 19.5%의 미국을 추월하는 것은 시간 문제임

〈그림-1〉 시기별 세계 속의 경제대국 GDP 비중

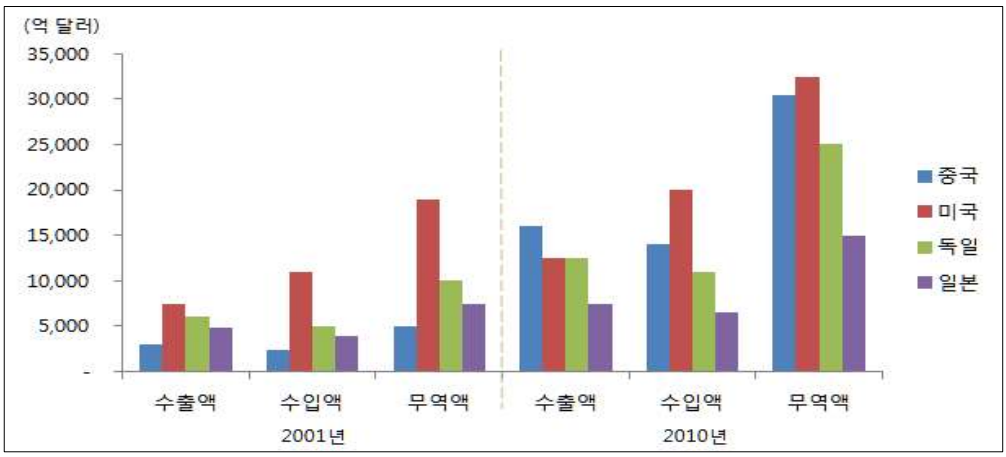


자료: 앵거스 매디슨, IMF, 2011

○ **이러한 중국의 성장 배경은 시장개방 이후 지난 30년간 세계의 공장이자 세계의 시장으로 부상하면서 발생한 막대한 무역에 기인**

- 중국의 무역액은 <그림-2>처럼 2010년 3조억 달러를 넘어섰고 이 규모는 지난 2001년 3천억 달러보다 10배나 성장한 규모임
- 중국의 2010년 무역규모는 세계 1위 미국의 3조 2천억 달러에 육박하는 수준이며 제2의 경제대국이였던 일본의 2배에 달함

〈그림-2〉 세계 무역대국의 위상 변화(2010년/2001년)



자료: 중국통계포털, http://kosis.kr, 2011

○ **이러한 중국이 글로벌 금융위기와 자체 성장과열을 조정하기 위한 연착륙 정책으로 중국 내수시장 활성화를 적극 추진 중**

- 중국은 내수시장 활성화를 통해 균형 발전, 지속 성장을 추구하기 위해 내수 물류시장의 성장과 물류체계 정비에 노력을 기울이고 있음

○ **2010년 중국의 물류비(사회물류총비용 기준)는 7.1조 위안으로 우리나라의 GDP 규모를 상회[3]할 정도로 막대한 수준**

- 전년도의 6.1조 위안에 비하여 16.8% 증가한 수준임

3) 2011년 평균환율 '1 위안 = 171.50 원'을 적용하면 7.1조 위안은 약 1,218조 원에 해당함. 한편, 2010년 우리나라의 명목 GDP는 1,173조 원으로 중국의 물류비 규모가 우리나라의 GDP 규모를 약간 상회함

○ **중국 GDP 대비 물류비 비중은 약 17.8%로 전년대비 0.3%p 감소하여 물류효율이 개선되었으나 선진국의 10% 수준과 큰 차이**

- 이는 중국이 아직 종합운송체계를 형성하지 못하고 있으며, 운송장비의 수준 또한 열악하기 때문에 운송비용이 높아지기 때문임
- 또한 중국은 물류표준화 및 정보화 수준이 낮기 때문에, 생산과 유통과정의 특성상 창고 저장율이 높고 회전율이 낮아 보관비용도 높음

○ **2010년 중국의 물류산업 부가가치는 전년대비 13.1% 증가한 2.7조 위안 규모이며, GDP에서 약 6.9%의 비중 차지**

〈표-2〉 중국 물류비 및 물류산업 부가가치

(단위 : 조 위안)

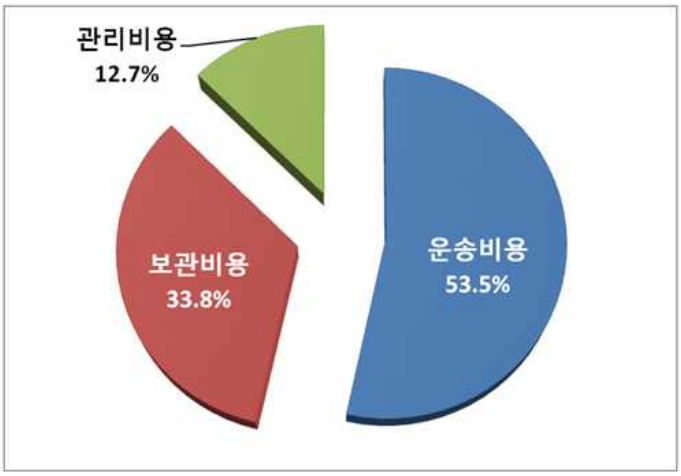
구분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	CAGR
중국 물류비	규모	3.4	3.8	4.7	5.6	6.1	7.1	16.0%
	GDP 대비 비율	18.5%	18.3%	18.2%	18.1%	18.1%	17.8%	-
물류산업 부가가치	규모	1.2	1.4	1.8	2.2	2.3	2.7	17.1%
	GDP 대비 비율	6.7%	6.7%	6.7%	6.8%	6.9%	6.9%	0.0%

자료: 중국물류구매연합회, 2011

○ **부문별로는 운송비용이 3.8조 위안으로 53.5%를 차지하며 가장 높은 비중 차지**

- 한편 보관비용 2.4조 위안 33.8%, 관리비용 0.9조 위안 12.7%를 차지하고 있음
- 운송비용은 전년도 대비 1.7%p 감소, 보관비용과 관리비용은 0.9%p와 0.8%p가 각각 증가하였으나 전체 구성비율에 큰 변화는 없는 것으로 볼 수 있음

〈그림-3〉 중국 물류비 구성요소(2010)



○ **영국의 컨설팅 회사인 Business Monitor Intelligence에서는 중국의 GDP 및 대외무역 전망치 등을 바탕으로 중국 물류시장 전망**

- 중국이 경제발전에 따라 물류인프라의 건설투자를 증가하고 있으나 경제발전 속도를 따라가지 못해 계속 병목현상이 발생할 것으로 전망함
- 중국의 도로망 길이는 세계 2위에 이르나 생활수준 향상에 따른 자동차 증가 등에 따라 교통혼잡이 심화될 우려가 높다고 지적하였음

○ **BMI는 중국 자체 수출입 물량 증가와 함께 내륙운송을 통해 중앙아시아 및 유럽으로 연결된다는 점을 중국 물류시장의 기회**

- 반면 중국의 물류시장 관련 규정은 친(親)시장적이나 정부가 국영기업 또는 자국기업을 보호하고자 최단시간 공지 등을 통해 자국기업에 유리하게 규정을 운영하는 문제점을 지적하고 있음

○ **BMI에 따르면 2015년 도로의 화물처리량은 약 292억 톤, 수운 49억 톤, 철도 46억 톤으로, 여전히 도로에 많이 의존할 것으로 전망**

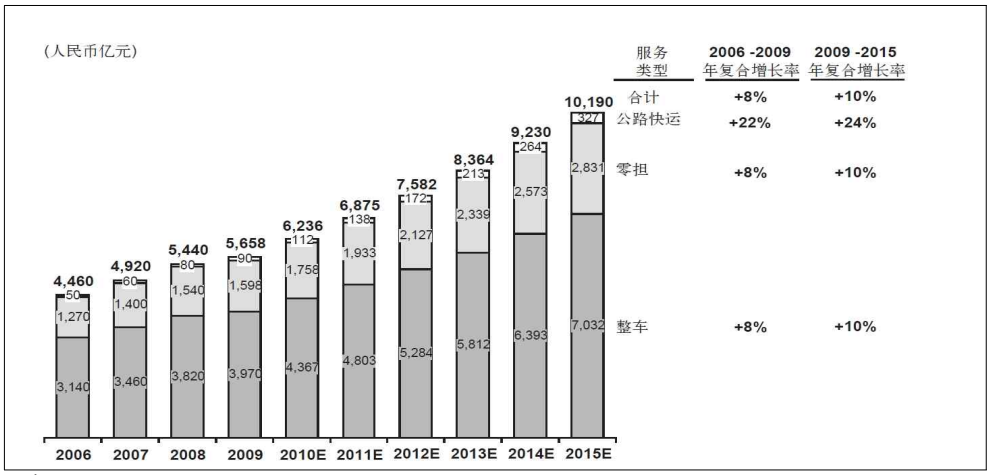
- 2009년에는 철도가 수운보다 처리실적이 많았으나 2012년부터는 수운의 비중이 더 많아지고 그 차이가 점점 커질 것으로 전망됨
- 수운의 증가속도가 연간 7.6%로 가장 빠르며, 다음으로 항공 7.3%, 도로 6.3%, 철도 5.6% 차례가 될 것으로 보임

○ **글로벌 컨설팅 기업인 AT Kearney도 중국의 도로운송시장이 과열 상태이긴 하나, 서비스 및 운영수준이 높지 않은 초기형태로 판단**

- 도로운송시장이 이익 감소, 통합화, 서비스 제고, 대형화 등의 추세를 나타낼 것이라고 하였음
- 유류가격 및 인건비 상승, 기업의 정규화 등으로 인해 각종 비용이 높아짐에 따라 도로운송기업의 이익률은 줄어들 것이라고 판단함
- 화주의 니즈에 맞춘 one-stop서비스 제공이 가능한 종합물류서비스 제공 물류사업자의 등장이 많아질 것으로 전망함
- 이에 따라 물류기업을 선택하는 요인 중 운임 비중이 감소하고, 정시에 화물을 안정적으로 배송하는 것에 대한 중요도가 높아질 것임

○ **AT Kearney에서 도로운송시장에 국한하여 금액단위로 시장을 전망하였는데, 2009년의 5,685억 위안에서 2015년까지 1조 190억 위안으로 연간 10%씩 성장할 것이라고 긍정적인 전망**

〈그림-4〉 중국 도로운송시장 전망



자료: A.T Kearney, 2010-2015, 中國運輸物流業發展展望

4) 신흥국 물류시장 부상 예상

○ **2008년 후반 시작된 글로벌 경제위기 극복을 위한 그동안 미국과 유럽 등 선진국의 긴축 재정은 민간의 소비와 투자 심리를 위축**

○ **선진국 경제의 약화는 신흥국 실물경제의 둔화로 이어져 세계 경제의 동시불황 리스크가 확대될 전망**

- 예를 들어 유로존의 경제 성장률 1%p 하락은 아시아 경제 성장률 0.12~0.94%p를 감소시키는 효과가 예상됨
- 선진국의 긴축 정책으로 인한 민간 소비 심리 위축으로 신흥국의 수출 증가세를 둔화시키는 원인으로 작용함

○ **그럼에도 불구하고 신흥국은 선진국보다 상대적으로 높은 경제성장률을 유지하면서 세계 경제에서 차지하는 비중도 확대될 전망**

- 이는 신흥국의 GDP 대비 국가채무 비율(11년 기준 36.2%)이 선진국(79.6%)에 비해 상대적으로 낮아 긴축정책으로 통해 금리를 인하할 여력을 확보하고 있음

- 선진국에 대한 수출둔화를 제3의 신흥국에 대한 수출 확대 및 내수로의 전환이 빠르게 진행되고 있기 때문임[4)]

○ **한편 민간 소비심리 위축은 소비계획을 통해 저렴하고 실속있는 상품을 구매하려는 소비심리(Trading Down 현상)를 심화**

○ **따라서 이에 대응하기 위해 글로벌 기업은 구조조정은 물론 저가형 제품 및 서비스 개발에 박차**

- 예를 들어, 일본의 대표적인 중저가 의류 브랜드인 유니클로의 경우 매출액이 2008년 5,865억 엔에서 2011년에는 8,203억 엔으로 연평균 11.8% 성장함

○ **글로벌 기업들은 글로벌 경제위기로 인한 Trading Down 현상에 대응하고 신흥국의 저렴한 인건비를 이용한 생산비 절감 및 내수시장 공략 등을 통해 지속 성장을 추구하고자 신흥국 투자 확대**

- 특히 노동비용의 상승을 소비자 가격에 전가하기 힘든 상황에서 중국 노동비용의 상승과 인상 압력은 글로벌 기업의 탈 중국 생산기지 이전 또는 중국 내 다른 지역으로의 이전을 초래하고 있음
- 예를 들어, 세계적인 소비재 물류·유통업체인 홍콩의 리엔펑 그룹은 비용절감을 위해 최근 중국 내 일부 생산시설을 베트남으로 이전함

4) 삼성경제연구소, 2012년 해외 10大 트렌드. 2012. 1. 4.

〈표-3〉 글로벌 기업의 신흥국 진출 사례

기업	진출 내용
포드자동차	○ 진출지역 : 인도 ○ 사업내용 : 2014년 출시를 목표로 700만 원대 소형차 개발 진행 중
도요타자동차	○ 진출지역 : 인도네시아 ○ 사업내용 : 2013년 완공을 목표로 제2공장 건설 중
노키아	○ 진출지역 : 베트남 ○ 사업내용 : 30달러 대 초저가 휴대폰 출시를 위한 생산 공장 설립 (2012년)
IBM	○ 진출지역 : 인도 ○ 사업내용 : 2013년까지 지방도시에 40개 이상 거점 확보
닛산자동차	○ 진출지역 : 태국 ○ 사업내용 : 2013년 소형차 생산을 위한 생산기지 건설

자료 : 삼성경제연구소, 2012년 해외 10大 트렌드. 2012. 1. 4. p. 16. 및 인터넷 기사 참조

(1) CLMV 물류시장

○ **아세안 후발 가입국인 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남(CLMV)은 포스트 차이나와 Trading down현상으로 중요한 물류투자처로 부상**

- 아세안 국가 중 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 등은 풍부한 자원, 노동력은 있으나 물류 경쟁력 저하로 글로벌 경쟁력이 미흡함
- 컨테이너 수출단가가 TEU당 동아시아 885US달러, 동남아 1,236US달러[5]로 큰 차이가 난다는 점에 해당국들은 물류시장 개방에 적극적임

○ **대외의존도가 높은 아세안은 작년 하반기 유럽 재정위기, 미국 더블딥 우려 등으로 인한 수출부진으로 2010년 성장률 회복 기조를 유지하지 못하였고 2012년 역시 경기 침체 예상**

5) World Bank, 내부자료, 2008

- 반면 아세안 국가 중 CLMV는 낙후지역으로 그동안 아세안 경제통합에 따른 경제적 혜택을 상대적으로 누리지 못했으나 중국과 인도의 관문이라는 지정학적 장점으로 경제와 물류분야의 요충지로 부상이 예상됨
- 포스트 차이나로 글로벌 생산업체들이 이동 중인 베트남, 캄보디아의 성장이 부각되고 있으며, 자원개발과 연계된 미얀마의 성장 역시 글로벌 물류시장의 중요한 화두가 될 것으로 보임
- 해당 시장은 향후 소비재 시장, 유통산업, 포스트 차이나로서의 생산기지, 도시화 및 인프라 개발, 신재생에너지 등 녹색산업, 공적개발원조(ODA) 연계사업의 6대 분야가 본격적으로 성장할 것으로 판단됨

○ **CLMV 4국은 아세안 후발 그룹으로 산업화 수준도 낮고 경제규모도 적으나 2007년 금융위기 발생 전까지 빠른 성장세를 기록하였으며, 향후 몇 년간도 지속적인 경제성장을 거둘 것으로 전망됨**

- 2000년~2007년 캄보디아는 8.8~13.3%의 경제성장을, 라오스는 6.3~8.6%의 경제성장, 미얀마는 11.3~13.7%의 경제성장, 베트남은 6.8~8.5%의 경제성장을 기록함
- 2012년~2016년 캄보디아와 라오스, 베트남은 연평균 7%대의 경제성장을 할 것으로 전망되며, 미얀마는 약 5.5%대의 경제성장을 할 것으로 전망됨

〈표-4〉 CLMV 4국의 경제성장률 추이(2005~2016년)

(단위 : %)

구 분	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
캄보디아	13.3	10.8	10.2	6.7	-2.0	6	6.7	6.5	7	7.3	7.8	7.7
라오스	6.8	8.6	7.8	7.8	7.6	7.9	8.3	8.4	7.1	7.4	7.9	7.4
미얀마	13.6	13.1	12	3.6	5.1	5.5	5.5	5.5	5.6	5.6	5.6	5.7
베트남	8.4	8.2	8.5	6.3	5.3	6.8	5.8	6.3	6.8	7.2	7.5	7.5

자료 : IMF, 2012.2.23.

○ **2011년 우리나라의 무역량 중 전체 수출금액 5,565억 달러 중 아시아가 차지하는 비중이 절반 이상(56.51%)인 3,142억 달러 기록**

- 2008년 글로벌 금융위기 이후 세계 2대 경제대국으로 부상한 중국(1342억 달러/42.7%)과 일본(397억 달러/12.64%)이 큰 비중을 차지하는 가운데 최근 아세안[6]이 그 비중을 확대해 나가고 있는 추세임
- 2011년 우리나라의 對아세안지역 무역현황을 살펴보면 수출 719억 달러, 수입 531억 달러로 188억 달러의 무역흑자를 기록하며 아시아 시장의 한 축을 담당하고 있음
- 지난 2008년 글로벌 금융위기의 여파로 인한 2009년 무역 감소를 제외하면 최근 5년간 약 28%의 성장세를 보이고 있으며, 지난해 아시아시장에서 아세안이 차지한 비중은 약 22.89%에 달함

○ **한편 내륙국가인 라오스를 제외한 캄보디아, 미얀마, 베트남의 컨테이너 물동량은 2001~2010년 경제발전과 더불어 지속적인 증가**

- 비록 캄보디아와 미얀마의 컨테이너 물동량은 2010년 각각 22.4만 TEU와 33.5만 TEU로 매우 적은 수치이긴 하나 각각 2001년 물동량의 1.5배와 1.9배로 증가함
- 특히 베트남의 경우 2010년 컨테이너 물동량은 430만 TEU로 2001년~2010년 연평균 16.3%라는 높은 증가률을 기록함

○ **2015년 캄보디아, 미얀마, 베트남의 컨테이너 물동량은 각각 47만 TEU, 65.8만 TEU, 1,134만 TEU가 될 것으로 전망됨[7]**

- 베트남과 달리 캄보디아, 미얀마의 물동량 증가율이 미흡한 이유는 자체 항만물류 인프라 시설 부족으로 인해 주변 태국, 베트남 항만을 이용하고 있기 때문임

---

6) 아세안(ASEAN)은 1967년 태국, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르 5개국이 결성한 동남아시아 지역협력기구로 현재 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아가 추가 가입하며 10개국으로 구성됐음

7) 국토해양부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵, 2010.12., p.117.

- 최근 미얀마와 캄보디아는 중국, 일본 등의 자본을 통해 항만물류시설을 확충하고 있으며 이를 통해 2~3년 내에 항만물동량이 대폭적으로 증가할 것으로 예상됨

〈표-5〉 베트남, 미얀마, 캄보디아 컨테이너 물동량 성장률

(단위 : 천TEU)

구 분	'01	'05	'06	'07	'08	'09	'10	연평균 증가율
캄보디아	145	211	221	253	259	208	224	0.01%
미얀마	175	162	190	223	247	298	335	0.8%
베트남	1,102	2,537	3,000	4,009	4,394	4,937	4,300	16.3%

자료 : CI Online, 2011.5.19.

(2) 중남미 물류시장

○ 중남미는 글로벌 경기침체의 여파와 더불어 물가상승 압력에 따른 긴축재정 및 금리 인상 등으로 2011년 경기 둔화

〈표-6〉 중남미 주요국의 경제성장률

(단위 : %)

구분	'98~'07	2008	2009	2010	2011
아르헨티나	2.2	6.8	0.9	9.2	7.5
볼리비아	2.8	6.1	3.4	4.2	4.8
브라질	2.8	5.2	-0.2	7.5	2.9
칠레	3.4	3.7	-1.7	5.2	6.2
콜롬비아	3.1	3.5	1.5	4.3	5.6
코스타리카	4.7	2.6	-1.5	4.2	3.8
에콰도르	3.1	7.2	0.4	3.6	6.1
멕시코	2.8	1.5	-6.1	5.5	4.0
니콰르구아	3.5	2.8	-1.5	4.5	4.1
파나마	4.8	10.1	3.2	7.5	8.1
페루	4.1	9.8	0.9	8.8	6.3
파라과이	1.9	5.8	-3.8	15.3	4.8
우루과이	0.8	7.2	2.9	8.5	5.5
베네수엘라	2.8	4.8	-3.3	-1.9	3.8

자료 : The World Bank, Global Economic Prospects. vol. 4. 2012. 1. p. 117.
주 : 1) 2011년 자료는 예측치임
2) 2005년 GDP 기준

○ **이러한 중남미 국가의 금융정책으로 인해 2012년도 경제 성장도 둔화될 것으로 전망**

- 하지만 세계 경제가 위기에서 벗어나기 시작하는 2013년도에는 내수시장의 성장과 더불어 아시아 이머징 마켓에 대한 자원 소비가 증가하면서 점진적인 경제성장이 이루어질 것으로 전망됨
- 단, 유럽의 금유위기가 당분간 지속되면서 유럽의 소비심리가 위축되어 유럽을 대상으로 한 자원 수출이 감소될 것으로 전망됨
- 특히 브라질, 칠레, 아르헨티나, 페루 등은 유럽에 대한 수출 의존도가 낮아지는 한편 아시아의 이머징마켓에 대한 수출이 증가할 전망임

〈표-7〉 중남미 주요국의 경제성장률 단기 전망

(단위 : %)

구분	2010	2011	2012	2013
아르헨티나	9.2	7.5	3.7	4.4
볼리비아	4.2	4.8	4.1	3.8
브라질	7.5	2.9	3.4	4.4
칠레	5.2	6.2	4.1	4.4
콜롬비아	4.3	5.6	4.4	4.2
코스타리카	4.2	3.8	3.5	4.5
에콰도르	3.6	6.1	3.3	3.4
멕시코	5.5	4.0	3.2	3.7
니콰르구아	4.5	4.1	3.3	4.0
파나마	7.5	8.1	6.1	6.3
페루	8.8	6.3	5.1	5.6
파라과이	15.3	4.8	3.9	4.5
우루과이	8.5	5.5	4.0	5.1
베네수엘라	-1.9	3.8	3.1	3.4

자료 : The World Bank, Global Economic Prospects. vol. 4. 2012. 1. p. 117.
주 : 1) 2011년 자료는 예측치임
2) 2005년 기준 GDP 증가치

○ **이상의 경제 전망을 근거로 중남미 지역의 컨테이너 물동량 증가추세도 2012년 다소 둔화하다 2013년에는 점진적으로 그 추세가 상승할 것으로 전망**

- 특히 유럽 수출 의존도가 둔화되면서, 수출 대체 지역인 아시아의 이머징마켓간의 자원(석유, 가스, 곡물 등) 수출이 증가할 것으로 전망
- 중남미 경제대국인 브라질을 선두로 태평양에 접해있는 페루, 칠레의 물류시장이 크게 성장할 것으로 전망됨

〈표-8〉 중남미 주요국 컨테이너 물동량 성장률

단위 : 천TEU

구분	00	05	06	07	08	09	10	CAGR
페루	461	993	1,087	1,177	1,235	1,214	1,506	12.6%
칠레	1,068	1,804	2,146	2,725	3,164	2,795	3,008	10.9%
브라질	2,591	5,605	6,294	6,464	7,238	6,574	7,809	11.7%

5) 친환경 물류시장 성장

○ **기후변화 협약은 온실가스 규제 강화, 배출가스 거래제, 친환경 장비 도입 등을 통해 항공, 해상, 육상운송 등 물류산업에 영향**

〈표-9〉 기후변화협약의 물류산업 영향

업종	주요영향
항공운송	EU역내 모든 항공기에 배출가스 거래제 적용('11) 외국항공사에 적용, 국내 항공사의 배출가스 감소노력 확대 및 친환경 항공기 도입 노력 강화('12년)
해상운송	국제해사기구의 선박 온실가스 규제 강화('13년 발효 예정) 탄소배출 정보요구 및 선사별 배출정보를 비교·평가 에너지 절감 및 친환경 선박 도입 필요성 증대
육상운송	도로운송 증가에 대한 규제 강화('12년 온실가스 목표제 시행) 친환경 화물자동차 도입 및 에너지 저감 장치 부착에 따른 비용 증가

자료 : 산은경제연구소, 국내 녹색물류 전망과 과제, 2012.01.

○ **물류기업들은 기후변화협약 뿐 아니라 제조기업들의 탄소발자국 또는 탄소인벤토리 실시로 인해 운송구간 및 각 거점에서의 온실가스 감축 요구에 직면**

- 화주기업들은 "공장-내륙운송-항만/터미널-해상운송-항만-내륙운송-화주"의 전체 물류과정에서의 탄소배출량에 대한 정보를 요구하고 있으며 각 구간별 또는 거점에서의 탄소배출량이 제일 적은 물류기업과 운송수단을 선택할 개연성이 크게 증가함

○ **물류기업들은 기후변화협약 뿐 아니라 제조기업들의 탄소발자국 또는 탄소인벤토리 실시로 인해 운송구간 및 각 거점에서의 온실가스 감축 요구에 직면**

- 글로벌 제조기업들은 탄소배출 및 탄소경영 정보의 공개 등을 협력업체 선정의 평가기준에 포함하고 있거나 정보를 요구하고 있음
- IBM, 소니, 바스프, 보다폰, 펩시, 월마트, HP, 델, 인텔, 후지쯔, MS 등이 대표적 사례임

○ **이에 DHL 등 글로벌 물류기업은 운송과정에서의 탄소배출량 계산에서 끝내지 않고 신규 물류서비스로 활용**

- DHL GOGREEN 탄소 중화 서비스(Carbon Neutral Service)를 통해, 발송물의 국제 운송과정에서 발생한 탄소 배출량을 계산한 뒤, 인증된 탄소 프로그램에 재투자해 배출된 이산화탄소량 만큼을 상쇄해주는 프로그램임

○ **따라서 적절한 비용으로 탄소배출량이 적은 운송서비스를 제공하는 물류기업이 경쟁에서 유리한 고지 점유**

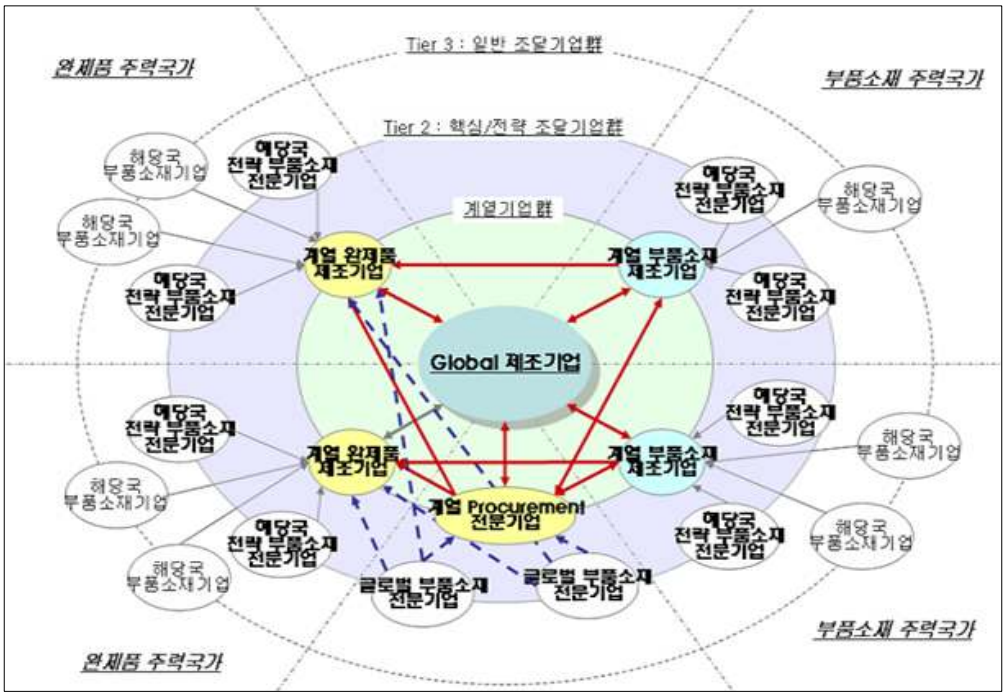
3. 2012 주요 이슈와 기회

1) 자연재해 관리형 물류수요 증대

○ **지금까지의 SCM은 원료의 조달부터 사용자에 이르는 과정에서 소요되는 시간 및 비용을 절감하려는 차원에서 접근**

- 기존 글로벌 SCM체계는 비용 및 재고 절감에 초점을 두어, 자연재해 등으로 인한 공급망 단절에 대한 리스크 관리에 취약했음
- 아래 그림처럼 글로벌 기업들은 거미줄 같은 글로벌 공급망체계를 구축하고 있으나 이러한 체계가 자연재해, 정치불안 등으로 인해 연결고리가 끊어지게 되면 전체 생산 및 판매체계 문제를 발생시키는 것임

〈그림-5〉 글로벌 기업의 글로벌 SCM 체계



자료 : MCTNET, 2010

○ **최근 들어 기존의 SCM에 리스크 관리, 에너지절감 물류, 고객지향적 SCM 등의 개념을 추가한 SCM 2.0이 부각**

- 2011년 일본 대지진 및 원전사고, 태국 홍수 피해 장기화 등으로 부품수급 및 생산거점의 재조정 필요성이 강화되어 SCM 리스크 관리의 중요성이 부각됨

○ **부품 표준화, 부품 조달처 분산 및 다양화, 충분한 재고 확보 등의 전략 추진과 함께 SCM 최적화 소프트웨어 각광**

- 일본 대지진의 영향을 가장 크게 받은 기업 중 하나인 도요타는 지진으로부터 안전한 공급망을 구현할 수 있도록 3단계 프로그램을 도입하여, 5년 안에 완료할 예정임
- 1단계는 일본 자동차 회사 전체에 부품을 표준화하여 여러 위치에서 제조 가능한 공통 부품을 관계 기업들이 공유함
- 2단계는 제조과정에 대한 보호장치로 많게는 몇 개월치의 특수 부품을 재고로 보유하도록 공급자에게 요구함
- 3단계는 부품 조달과 관련된 각 지역을 독립적으로 배치하여 특정 지역의 자연재해가 생산에 큰 영향을 주지 않도록 하는 것임

○ **JIT 시스템으로 대변되는 효율성 추구는 완화되고 재고자산 등의 잉여자원의 축적을 추구하는 물류센터 운영이 기회로 부상**

- 이외 부품 조달처 분산 및 다양화 등으로 인해 운송 영역에서의 물류 기회 증대도 전망됨

2) 자원개발 연계형 물류시장 성장

(1) 광물자원

○ **세계경기 침체에도 불구하고 세계 철광석 수요의 77%를 차지하고 있는 중국 등 신흥국의 꾸준한 조강생산 증가 전망**

- 최근 철광석 주요 수요 업체들의 철광석 구매 지연이 잇따라 나타나고 있고, 중국의 경우도 중국정부의 인플레이션 억제를 위한 긴축정책을 시행하고 있어 세계 철광석 수요가 단기적으로 둔화될 전망됨
- 아울러 세계 철광석 수출 3위국인 인도 정부의 Karnataka주 등 시행한 철광석 채굴금지 조치[8]와 인도철강사들의 생산능력 증대에 따른 자국 내 철광석 수요 증가로 인도의 철광석 수출 감소도 전망됨
- 하지만 2012년 하반기 경기회복 기대감으로 중국 내 보장형 주택건설과 같은 내수진작 정책이 효력을 발효함과 동시에 중단된 철광석 개발 프로젝트들도 활기를 띨 경우, 철광석 구매 수요 증가가 예상됨

〈그림-6〉 세계 전체 곡물 생산량, 소비량, 기말재고율

자료 : 포스코경영연구소, 2012 경제·산업 전망 및 이슈, 2011. 10.

○ **비철금속은 중국 수요의 의존도가 매우 높아 최근 중국정부의 재정긴축에 따라 수요 하락 시현**

- 알루미늄과 구리는 다소 수요 하락이 나타났으나 다른 금속에 비해 여전히 높은 수준임

8) 철광석 수출 3위국인 인도의 수출량은 2010년 7월 Karnataka주(인도 철광석 수출의 25% 차지)의 철광석 불법거래를 근절하기 위한 철광석 수출금지로 감소하기 시작함. 지난 4월에 수출금지는 해제됐으나, 현재까지 수출 허가가 이뤄지지 않고 있으며 이러한 일련의 조치로 인도 수출량은 2010년 하반기에 28% 급감했으며, 2011년 상반기에 25% 감소, 7월에는 39% 감소함

- 특히 알루미늄의 경우 고급경량 소재로 자동차, 항공우주, 전자산업 등에서 새로운 용도의 개발에 따라 수요증가가 예상됨
- 니켈은 글로벌 STS 생산이 2011년 1/4분기 이후 최고치를 기록한데 힘입어 재고가 지속적으로 감소였으며, 낮은 재고수준과 STS 생산 증가로 니켈수요의 하락압력은 낮은 것으로 예상됨

〈표-10〉 비철금속 수요 전망

(단위 : 만 톤, %)

구분	2010년	2011년	2012년
구리	1,920(5.3)	1,997(4.0)	2,079(4.1)
알루미늄	3,968(14.2)	4,180(5.3)	4,410(5.5)
니켈	151(15.9)	160(5.8)	166(3.8)
아연	1,262(16.3)	1,350(7.0)	1,410(4.4)

자료 : 포스코경영연구소, 2012 경제·산업 전망 및 이슈, 2011. 10.
주 : 괄호안 수치는 전년대비 증가율

(2) 에너지 자원

○ **선진국의 저성장에 따른 에너지 수요 둔화가 예상되나 일본 지진사태로 아시아 지역 화석연료 수요 증가는 여전할 것으로 전망**

- OPEC 회원국의 재정수입 확대 노력과 석유 소비국의 고유가 대응력 향상, OPEC의 잉여생산력 감소로 인한 非OPEC 국가들의 석유 한계생산비용 중요성 부각 등으로 석유수요는 감소가 예상됨
- 그러나 여전히 아시아 지역은 원유수요의 주요 시장으로, 이는 태양력, 풍력 등 신재생에너지 자원의 중요성은 증대되지만 적어도 2세대 동안은 기본적으로 화석연료에 의존해야만 하기 때문임
- 미국 에너지정보청(EIA)은 2012년 OECD 국가의 원유수요가 -0.07% 감소하나 대부분의 아시아 지역이 포함된 非OECD 국가의 수요는 3.35% 증가하여 세계 원유수요가 1.58% 상승할 것으로 전망함

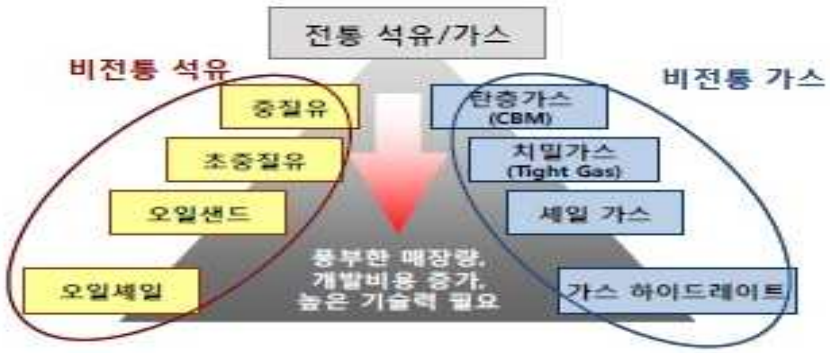
- 또한 일본의 원전사고로 전 세계적으로 원자력발전에 대한 우려가 커짐에 따라 천연가스에 대한 대체수요가 증가될 전망이며, 미국은 수송연료를 석유에서 가스로 대체할 계획임
- 원료탄의 경우도 최대 수입국인 일본의 지진복구에 따른 조강생산이 증가할 것으로 보여 이를 위한 원료탄의 수요가 함께 증가될 전망임

○ **고유가 지속에 따른 대체에너지 개발 촉진으로 새로운 형태의 자원 개발과 관련된 물류서비스의 수요 전망**

- 최근 글로벌 유동성과 이란에 대한 경제제재 등 중동의 지정학적 리스크로 고유가 기조가 장기화가 전망됨
- 그간 경제성을 이유로 개발이 지연되었던 비전통자원인 오일샌드, 셰일가스[9] 등에 대한 확보 경쟁이 치열할 것으로 예상됨
- 실제로 비전통자원에 대한 거래비중은 지속적으로 증가하여, 미국 쎄일가스/셰일 오일 및 캐나다 오일샌드는 지난 5년간 M&A 시장에서 두각을 나타내왔으며 글로벌 거래의 30~40%를 차지함
- 특히 일본은 원전사태로 인한 LNG 수요 급증으로 종합상사가 셰일가스 개발에 적극 참여 중이며, 10년간 고정가격을 유지하던 셰일가스는 25% 이상의 가격 상승이 전망됨

9) 오일샌드는 초중질유의 성분인 역청과 모래 등의 혼합물로, 캐나다 앨버타 주가 대표적인 개발지이며 셰일가스는 지하 퇴적암층인 셰일층에 함유된 메탄가스로 미국 등을 비롯한 북미와 호주, 중국 등에 대규모로 매장된 것으로 알려짐

〈그림-7〉 비전통자원의 분류



자료 : 한국수출입은행 해외경제연구소, 자원가격 및 해외자원개발 동향 및 전망, 2011.12.

(3) 식량자원

○ **2012년 세계 곡물 소비량은 전년보다 2.8% 늘어난 22억 8,958만 톤으로 사상 최고치를 기록할 전망**

- 중국은 인플레이션이 높은 편이나, 현재 농산품 재고가 적어 중국의 물량확보 대한 의지로 인해 농산물 수요에는 큰 변화가 없을 것임
- 또한 신흥시장의 식습관 변화와 도시 인구 증가는 농식품 수요를 더욱 증가시킬 요인으로 기대됨

〈그림-8〉 세계 전체 곡물 생산량, 소비량, 기말재고율

자료 : USDA, World Agricultural Supply and Demand Estimates, WASDE-502, January 12. 2011.

〈표-11〉 전체 곡물의 수급동향 및 전망

(단위 : 백만 톤)

구분	2009/10	2010/11 (추정치)	2011/12(전망)		변동율(%)	
			2011. 12.	2012. 1.	전년대비	전월대비
생산량	2,241.51	2,199.46	2,295.00	2,298.51	4.5	0.2
공급량	2,694.25	2,691.09	2,757.66	2,761.51	2.6	0.1
소비량	2,202.62	2,228.09	2,288.98	2,289.58	2.8	0.0
교역량	289.95	282.13	289.97	289.81	2.7	-0.1
기말재고량	491.63	463.00	468.68	471.92	1.9	0.7
기말재고율(%)	22.3	20.8	20.5	20.6		

자료 : USDA, World Agricultural Supply and Demand Estimates, WASDE-502, January 12. 2011.

○ **이에 세계 곡물 교역량(수출량 기준) 또한 2.7% 증가된 2억 8,981만 톤으로 예상**

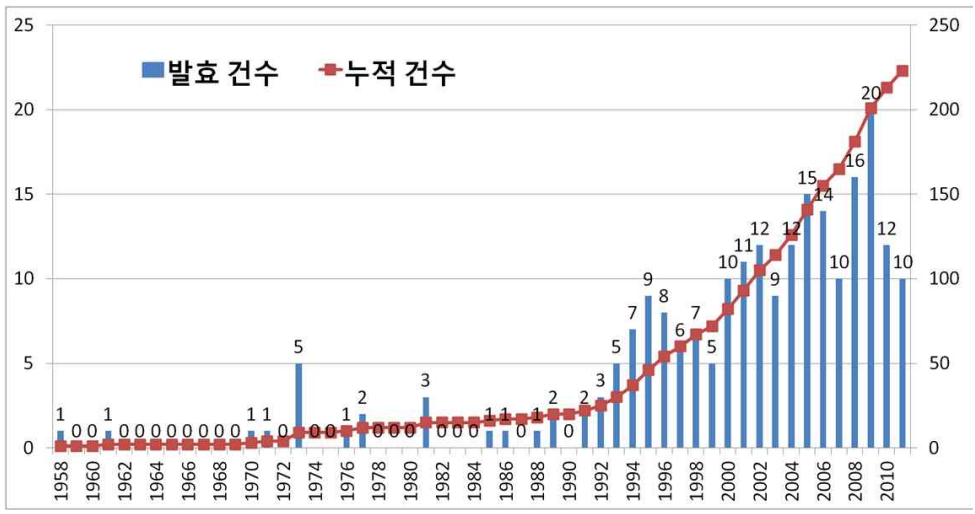
- 2012년 쌀 소비량은 인도, 중국의 생산량 증가에 따라 2011년보다 1,120만 톤 증가한 4억 5,854만 톤으로 사상최고 수준을 기록할 것으로 전망됨
- 사료작물 공급량의 부족으로 세계 밀 소비량은 전년대비 4% 증가한 6억 7,600만 톤, 생산량은 6억 8,400만 톤에 이를 것으로 전망되며 이는 역대 두 번째로 많은 수준임
- 세계 옥수수 생산량도 미국 및 아르헨티나, 브라질, 우크라이나 등의 재배면적이 크게 증가하여 약 8억 8,500만 톤으로 예상되며, 중국의 수입량 증가로 세계 옥수수 교역량도 증가할 전망임
- 바이오디젤 수요와 신흥국가들의 대두유 수요가 전망되는 가운데, 중국의 돼지고기 수요증가에 따른 중국의 대두수입량 증가세도 지속될 것으로 예상됨

3) FTA 연계형 물류시장 확대

○ **전세계 지역무역협정(RTA; Regional Trade Agreement)[10]은 2011년 말 현재 223건이 발효 중임**

- 현 EU의 모태가 되는 유럽경제공동체 조약(The Treaty establishing the European Economic Community)이 1958년 최초로 발효된 이후 70년대에도 유럽 내 국가들간의 협정 체결
- 이후 1980년대에는 라틴아메리카 국가들 간의 협정이 체결되었으며, 1990년대 중반 이후 신자유주의 확대와 더불어 큰 폭으로 확산

〈그림-9〉 세계 지역무역협정 발효 현황

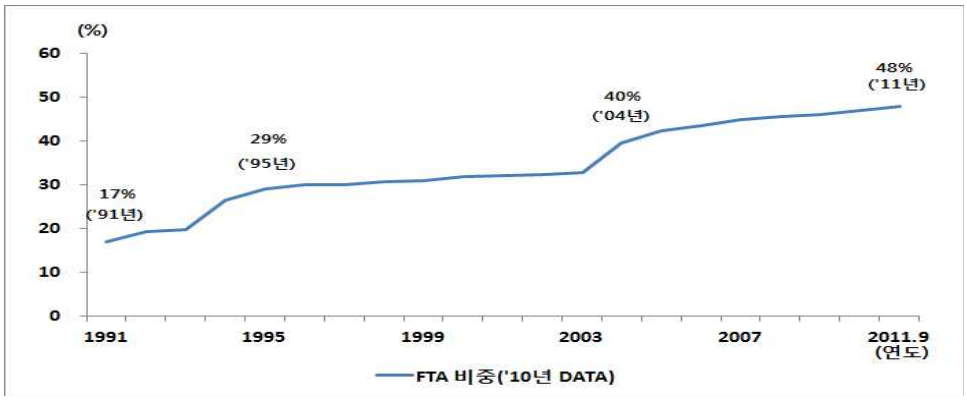


자료 : www.wto.org > trade topics > regional trade agreements > RTA database >List of all RTAs

○ **FTA 확산에 따라 전 세계 교역에서 FTA 발효국간의 교역비중은 1991년 17%에서 2011년 9월 현재 48%로 증가**

10) 자유무역협정(FTA; Free Trade Agreement), 관세동맹(CI; Customs Union), 개도국간 협정(PSA; Partial Scope Agreement), 서비스협정(EIA;Economic Integration Agreement)을 포괄하는 개념

〈그림-10〉 세계교역에서 FTA가 차지하는 비중



자료 : 무역협회, 2011년 주요국 FTA 추진 동향과 시사점, 2011.9.

○ **EU, 미국, 중국, 일본 등 주요국들은 지속적으로 FTA를 확대 중**

- EU는 우리나라, 아프리카 및 EFTA 등과 FTA가 발효되고 있으며, 인도, 캐나다, ASEAN, MERCOSUR 등과는 협상 중, 일본, 대만 등과는 추진 검토 단계임[11)]
- 미국은 NAFTA, 호주 및 중남미 일부 국가들과의 FTA가 발효 중으로 우리나라와 FTA 서명에 이르렀으며, 최근 태평양 연안 9개국이 참여하는 TPP[12)]와 ASEAN, 대만 등과의 FTA 추진을 검토 중임
- 중국은 대만, 남아프리카관세동맹, GCC, 호주, 노르웨이, 아이슬란드, 스위스 등 7개의 FTA에 대해 협상 중임
- 일본은 EPA(Economic Partnership Agreement, 경제동반자협정)[13)]를 체결하고 있는데, ASEAN 및 인도 등과 EPA가 발효 중이며, 페루와 타결, 호주 및 GCC와 협상 중, 우리나라, EU 등과는 추진검토 단계이며, TPP 참가를 고려하고 있음

11) ASEAN과의 FTA 협상은 2007년에 시작되었으나, 2009년 중단되었고 이후 ASEAN 개별 회원국들과 개별 협상을 진행 중임

12) Trans-Pacific Strategic Economic Partnership. 환태평양 경제동반자 협정으로, 기존 칠레, 브루나이, 뉴질랜드, 싱가포르 5개국에 호주, 미국, 페루, 베트남, 말레이시아가 합류하는 협상으로 확대되었음

13) FTA의 상품, 서비스 중심에서 벗어나 투자, 인적교류 확대 등을 강조

○ **NAFTA 발효 이후, 북미 및 중미·카리브해 지역에서 미국으로부터의 원사수입이 증가하였는데, 원산지를 인정받아 의류의 비관세 및 쿼터 상의 특혜를 받기 위함임**

- 현재 미국은 전체 섬유 수출의 93%를 북미, 중미·카리브해로 보내고 있으며, 한·미 FTA 발효 시 우리나라 또한 미국산 원사 및 직물 수입이 증가될 가능성이 높음

○ **이에 따라 각 FTA의 세부 협정문을 활용한 물류활동이 증대**

- 한-ASEAN FTA의 Back-to-Back C/O[14] 규정을 이용, 싱가포르 등을 물류거점으로 활용하여 물류비를 절감할 수 있음
- 또한 FTA 양허 규정, 원산지 규정 등을 활용한 FTA연계형 물류비즈니스 모델이 활성화 될 것으로 보여 소비재, 운송장비, 전자제품 등의 부가가치 물류활동이 증대될 것으로 전망됨

4) 중동·북아프리카 재건 물류시장 활성화

○ **2010년 12월 아프리카 튀니지에서 한 청년의 분신으로 촉발된 자스민 혁명이 북아프리카 및 중동 국가로, 아랍의 봄으로 확대**

- 이집트, 리비아, 예멘 등에서는 장기 독재정권 실각으로, 모로코, 사우디아라비아, 카타르, 바레인 등에서는 민주화 시위 및 선거 실시 등으로, 시리아에서는 사실상 내전 상태로 접어들고 있음

○ **반면 북아프리카 및 중동국가들은 여전히 정치적 혼란이 존재**

- 튀니지는 작년 10월 자유민주선거로 제헌의회를 구성하고 대통령을 선출하였으나 실업률 증가, 경제 성장률 추락 등으로 사회 불안

14) 한-ASEAN FTA는 '수입된 원상태로 재수출되는 물품'에 대해서 원산지를 인정하고 있으므로, 우리나라에서 ASEAN 다수국에 동시에 수출하는 기업의 경우 싱가포르 등에 거점을 두고 해당 국가에 배송할 수 있음

- 예멘은 올해 2월 대선을 실시하였으나 유혈사태가 발생하였으며, 이집트는 군부와 민간의 갈등, 리비아는 부족간 갈등이 계속됨
- 아랍권의 고질적 문제였던 소득양극화와 청년 실업은 오히려 악화되고 있으며, 정치 불안으로 경제 성장세도 둔화되고 있음

○ **이러한 혼란에도 불구하고 리비아 등에는 기업들의 관심이 증대**

- 리비아는 내전이 격렬하게 발생하여 재건 수요가 높으며, 풍부한 석유로 대금 지급능력이 있다는 점 등에서 유럽, 아시아는 물론 미국 기업의 관심을 모으고 있음

○ **또한 아랍의 봄을 위해 G8 및 이슬람권 국가들, IMF 등 국제기구들은 약 800억 달러의 지원을 약속**

- 오바마 대통령의 100억 달러의 '중동판 마셜플랜'과 함께 G8 국가들의 약속 금액이 절반 정도를 차지하며, 나머지는 사우디아라비아, 터키 등 이슬람권 국가와 IMF 등 국제기구들이 약속함
- 이집트는 사우디아라비아로부터 40억 달러, UAE로부터 30억 달러, 카타르로부터 100억 달러 규모의 지원 및 투자를 받기로 한 상태임
- 그러나 G8 국가들은 자국의 재정위기로 인해 지원여력이 부족한 상황이어서 현재까지 지원이 이루어지고 있지는 않는 상황임

○ **2012년 GCC 국가들의 건설시장 규모는 작년보다 400억 달러가 늘어난 1,500달러 규모**

- 장기 독재가 철폐된 4개국 이외의 국가들, 사우디아라비아, 쿠웨이트, 바레인 등에서는 민주화 운동 과정에서 민심 안정책의 일환으로 투자를 활성화할 예정임
- 공공주택 건설 규모가 증대하고 있으며, 사우디아라비아, 이라크, 리비아 등의 전력분야에서 민자발전 및 EPC 방식의 프로젝트 발주 등이 이어질 전망임

○ **전력분야 발주 증대로 인해 2012년 GCC 시장에서 프로젝트 물류 및 중량화물 운송 등의 물류기회가 확대될 것으로 전망**

○ **또한 항만 분야에서는 리비아의 트리폴리(Tripoli)항 등이 내전으로 손상되어 투자 필요성이 제기되고 있으며, 현재 APMT 및 DPW 등에서 관심을 갖고 있는 것으로 알려짐**

5) 물류시장 M&A 가속화

○ **물류회사 간 M&A는 2000년 초반부터 지속적으로 추진되어 왔으며, 특히 글로벌 3자 물류기업들은 M&A를 통해 서비스 다양화, 글로벌 네트워크 확대 등의 경쟁력을 확보**

- 3PL 물류시장 기준 M&A는 '00년에서 '04년까지 약 118억 달러였으나 '05년에서 '08년까지는 약 261억 달러로 2배 이상 성장함
- 세계 1위의 물류기업인 DPWN의 경우 1998년 이후 M&A를 통해 글로벌 물류기업으로 성장한 경우임

〈표-12〉 DPWN M&A을 통한 네트워크 성장과정

년도	서비스 영역	글로벌 네트워크 확장과정
1998	국제특송부문 강화	- 도이치 포스트가 DHL의 주주로 참여
1999	포워딩 시장 진출 항공포워딩 강화	- 스위스 프레이트 포워더인 Danzas 인수 - 미국 국제항공운송업체인 AEI 인수
2002-2005	국제특송부문 강화	- DHL의 지분 100% 인수('02) - DP, DHL, DB를 통합하여 DHL로 물류기업 이미지 부각('03) - 미국 Airborne 인수('03), Excel 인수-55억 유로 ('05)
2003	중국 서비스 강화	- Sinotrans와 합작회사 설립
2005	3PL서비스 강화	- Excel 인수
2006	금융부문 강화	- BHW Holding AG 인수
2008	Logistics 부문 재편	- DHL Express, DHL Global Forwarding/Freight, DHL Excel Supply Chain/Corporate Information Solutions
2009	Logistics 부문 정비	- 물류사업분야를 Deutsche Post DHL로 통합

○ **이와 더불어 글로벌 터미널 운영사(GTO)들의 해외시장 진출도 지속적으로 진행될 것으로 전망**

- 2003년 GTO의 해외시장 진출 건수는 13건이었으며, 2004년 5건으로 대폭 감소한 이후 2005년과 2006년에는 각각 18건과 16건의 해외진출이 이루어졌으나, 2007년과 2008년 금융위기가 시작되기 시작하면서 각각 13건으로 투자가 주춤함
- 2009년 다시 19건으로 증가하였으며, 2010년에는 다시 미국과 유럽을 중심으로 한 경제위기의 여파로 13건으로 주춤하기 시작함
- 그러나 2010년 GTO의 해외투자가 세계적인 금융위기에도 불구하고 평균 투자건수(2003년~2010년간 연평균 13건)에 달하여 향후에도 그 수준을 유지할 것으로 전망임

○ **이들 GTO들의 해외투자 방식을 살펴보면, 지분인수, 개발 및 운영, 스왑계약, JV설립, 운영권확보 및 파트너십 체결 등 다양**

- 한편 세계 경제가 회복기에 있었던 2009년에 이루어진 GTO의 해외투자 건수 19건 중 9개 사업이 신규 개발 및 운영이었으며, 나머지는 지분인수(2건), 스왑계약(3건), JV 설립(3건), 운영권 확보(1건), 파트너십 체결(1건)으로 경제 회복에 의한 신규 개발사업에서 우위를 점함
- 그러나 유럽과 미국의 금융위기가 발생한 2010년에는 12건의 투자건수 중 6건이 지분인수 형식으로 추진됨
- 이를 통해 알 수 있는 것은 금융위기로 인해 투자심리가 위축된 가운데 독자적으로 신규사업을 개발하는 투자가 감소됨
- 반면, 투자에 대한 리스크를 최소화하고 신규 지역에 대한 사업의 안정화를 도모하기 위해 기존 시설 운영사의 지분을 인수하거나 기존 운영사를 합병하는 등 M&A를 통한 물류사업의 포토폴리오를 다양하게 구성하고 있다는 것임

○ **따라서 금융위기로 인해 투자심리가 당분간 위축될 것이라는 전망 속에서 글로벌 물류기업들은 다양한 포트폴리오 구성을 통한 규모의 경제를 이루하고자 M&A를 통한 해외진출의 수단 강화**

- 전문가들은 공급사슬의 지역화, 다양화, 리스크 관리 등이 강화됨에 따라 글로벌 네트워크가 중요해지고 있어 이를 위한 글로벌 물류시장내 M&A 시장이 지속적으로 성장할 것으로 전망함

4. 2012 글로벌 물류시장 진출 전략

1) 중국 내수물류시장 진입 전략 강화

(1) 중국 내수물류시장 진출전략 필요

○ **중국은 내수시장 진작을 통해 지속적인 국가경제 성장을 주도하고 있어 인접한 우리나라 기업들이 적극 진출하여 국부창출 기여 필요**

- 좁은 내수시장의 한계를 극복하기 위해 중국을 제2의 내수시장으로 삼아 적극적인 국내 제조 및 물류기업들의 현지 진출이 필요함

○ **반면 중국의 많은 기회에도 불구하고 현지 진출한 국내 화주기업들은 적절한 물류서비스를 못 받고 있으며, 국내 물류기업 입장에서는 우리 기업들의 물류서비스 업무수행이 곤란**

- 주요 이유는 중국 내수물류시장에 대한 이해 부족, 높은 진입장벽, 불합리한 관행 및 제도 등으로 대부분의 물류서비스를 중국 물류기업들이 독식하고 있음

  * E-Land(춘평, 중), Basic House(춘평, 중), LG생활건강(바오강, 중), SK패션(FedEx, 미), 한국타이어(Sinotrans) 등 대부분의 한국화주가 중국 혹은 글로벌 물류기업에 서비스를 받고 있는 실정

- 물류기업의 경우, 중국 내 물류업계 관련 정책 및 기능은 8개 부처 및 기관으로 분산운영되고 있어 각 부서별 물류정책 연계가 미비하고, 이에 관련 법규 파악시 시간적·금전적 자원소요량이 많이 요구됨
- 법규 적용상에서는 중앙-지역 정부간 적용시차와 시각차이가 발생하여 그 불명확성이 높으며, 외자기업에 대한 불공정한 법규적용으로,
- 중국내 외국인 투자인은 우편물과 관련한 중국내 택배 업무경영이 불가하고, 최대 외자지분도 49% 이하로 제한하여 도로운송 및 도로여객 운송사업에 있어 외자기업의 단독투자는 사실상 불가함
- 이는 해운기업의 경우에도 마찬가지로, 국제규정의 확대해석 또는 강압적 시행이 이루어지고 있어 무리한 법적용에 따른 애로사항이 과다하게 발생하고 있는 실정임

○ **국내 물류기업들이 중국 내수물류시장에 진입하기 위해서는 서비스 경쟁력뿐만 아니라 가격 경쟁력에서 우위 점유 필요**

- 중국내 한국 화주기업에 대한 물류서비스를 초기 화물집하단계부터 공동으로 추진하여 규모경제 실현을 통한 비용 절감 및 시장 협상에서 우위를 점유하여 가격 경쟁력을 확보해야 함
- 한편 배송단계에서도 국내 물류기업들의 우수한 시스템을 활용한 수하인들에게 최적의 서비스를 구축하는 방안 강구가 필요함

○ **결국 해당 문제를 해결하기 위해서는 국내 단일 물류기업의 노력으로는 한계가 있고 정부차원의 초기 물류비용 구조 및 수요 분석을 통해 최적의 물류서비스 구축모델 선행 필요**

- 해당 모델을 기초로 국내 물류기업간 화물 공동화를 통해 중국내 물류기업들과 경쟁할 수 있는 시스템 및 인프라 구축을 해야 함

(2) 중국 국경지역 물류거점 확보

○ **BMI가 전망한 것처럼 중국 내수물류시장의 긍정적 성장의 이면에는 국경연계 무역을 통한 물류산업의 성장 가능성을 포함**

- 중국은 유럽향 카자흐스탄, 동남아향 베트남, 미얀마, 라오스, 러시아향 몽골 등이 입지하고 있어 이들 국가와의 국경무역에 따른 물류수요가 크게 발생할 것으로 보임
- 최근 중국 진출 국적 제조기업과 TCR을 이용하고자 하는 국내 화주기업들이 중국과 카자흐스탄 국경의 병목현상으로 화물수송에 심각한 문제에 직면하였음

○ **이러한 문제점에 착안하여 국내 물류기업들이 주요 국경무역 지역에 국제물류거점 확보를 통해 국제물류의 활성화와 함께 수익창출에 기여 가능**

- 동남아향은 중국이 동남아 시장 진출을 위해 추진 중인 1축(軸) 2익(翼)정책의 연결 거점에 진출이 바람직하며 중국 난닝지역, 중국과 베트남 국경의 라오차이(중)-랑손(베), 허커우(중)-핑샹(베)에 내륙물류기지 확보 전략이 유효할 것으로 보임
- 유럽향은 카자흐스탄과 중국의 철도연결 거점인 드루즈바(Druzba)와 악토가이(Aktogai) 지역에 물류환적시설 확충이 중요한 진출 포인트가 될 것으로 보임
- 러시아향은 몽골을 통한 내륙지역으로 철도시설 연결과 환적이 용이한 자민우드(Zamin-Uud), 초이발산(Choibalsan) 등에 CY, Dryport형태의 진출이 필요할 것으로 보임
- 중국 동북 3성의 출해구 확보를 위한 지역으로 훈춘, 수분하 역시 국내 물류기업들의 물류거점 투자대상이며, 해당 지역은 극동러시아 지역의 항만과 연결을 전제한 상태에서 투자를 고민해야 할 것임

2) 리스크 관리연계 SCM 물류시장 진출

(1) 부속제품

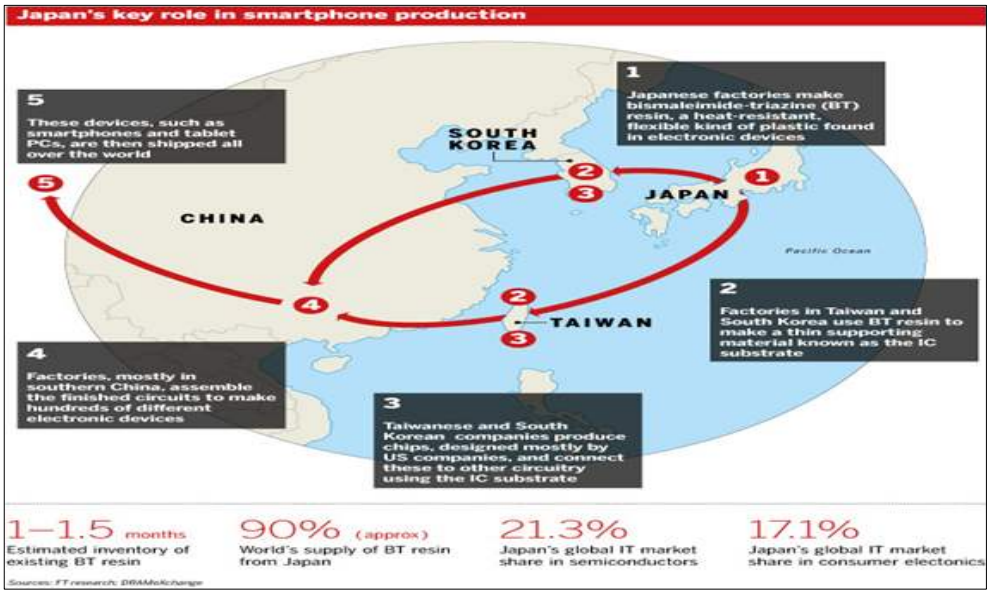
○ **글로벌 리스크 불확실성, 자연재해 발생 빈번 등으로 글로벌 제조기업들의 공급사슬체계에 대한 새로운 접근이 필요**

- 정치, 재해 리스크 등에 융통성있게 대응하여 생산과 판매체계에 이상이 발생하지 않는 차원의 물류체계 구축이 시장에서 요구되고 있음
- 특히 최근 재해로 큰 피해를 본 일본 제조기업들을 중심으로 관련 물류체계 구축을 위한 물류시스템 정비, 물류거점 확보 및 이전 등을 고려하고 있음

○ **과거 전자제품, 운송장비 등의 주요 국제분업화 제품들은 일본에서 시작하여 한국, 대만을 경유 중국에서 완성품이 생산되어 수출**

- 그러나 최근 글로벌 공급사슬체계의 안정화 유지, 한국 관련부품소재 기업들의 성장 등을 기반으로 일본기업을 중심으로 한 글로벌 기업들의 글로벌 소싱체계가 바뀌고 있음
- 기존 일본→한국/대만→중국에서 한국→일본→한국, 한국→일본→중국 등으로 전자, 운송장비 부속조달 체계가 변화하고 있고 이러한 변화를 고려한 국내 물류기업들의 해외 진출 전략이 필요함

〈그림-11〉 기존 전자제품의 동아시아 글로벌 공급사슬 흐름



자료 : Global Industries Consider Options on Supply Chain, FT, 2011, 3.16

○ **일본 규슈 등 남부지역에 지역물류거점 확보, 한국의 부산, 광양항 등 항만배후단지에 글로벌 물류거점 확보 필요**

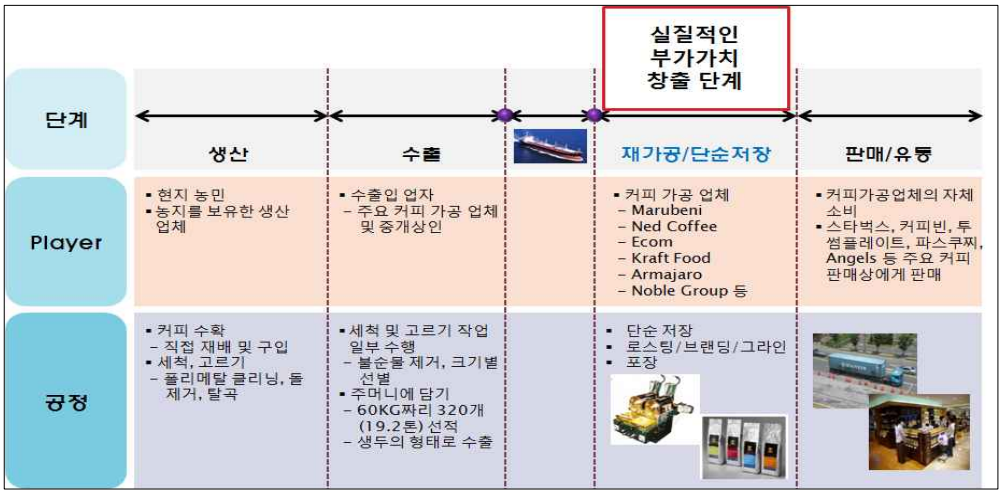
- 일본과 한국의 공급사슬체계를 하나로 묶어 밀크런 서비스(Milk Run), Cross-docking 같은 전문 물류서비스가 가능하도록 국내 물류기업들의 참여가 필요함

(2) 식료품(커피 등)

○ **최근 동북아의 경제 성장으로 인한 소비자 니즈 고급화로 냉동, 냉장 식품, 기호 식품의 수요가 급증하여 해당 물류시장 성장**

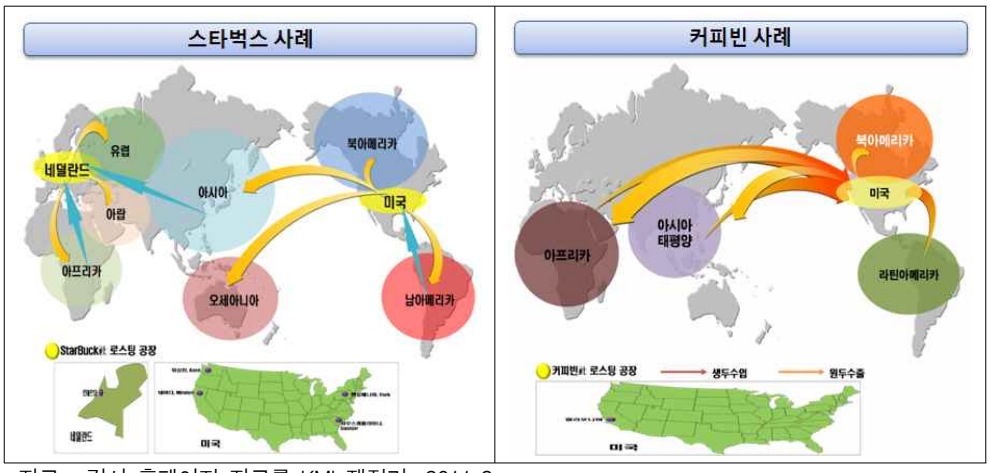
- 최근 한국, 중국(연11.8% 성장)을 중심으로 수요가 급증하고 있는 커피의 경우 기존 물류체계가 원산지(중남미, 아세안)→가공지(미국, 유럽)→물류거점→소비지(동북아)이였으나 물류비 과다, 리스크 관리 문제로 그 체계의 변화가 예상되고 있음

〈그림-12〉 커피의 글로벌 물류체계



- 커피의 제3국 가공시스템에 한계가 드러나고 있어 기존 물류체계가 원산지(중남미, 아세안) → 가공지(동북아) → 물류거점/소비지(동북아)로 바뀔 것으로 보임
- 한 예로 글로벌 소매 커피기업인 스타벅스의 경우 연간 물류비가 2010년 기준 1조원에 이르고 있으며 5개의 가공지에서 30여개의 글로벌 물류센터로 제품을 배송 중임

〈그림-13〉 주요 글로벌 커피 메이커 물류체계



자료 : 각사 홈페이지 자료를 KMI 재정리, 2011.2

○ **해당 기업들과 일본계 커피유통기업들의 글로벌 공급사슬 체계 변화를 고려한 전략적인 거점 확보를 고려하여 중국, 한국 등 주요 물류거점 관련 화물유치 및 물류센터 투자를 통한 선제적 추진 필요**

3) 신규 물류시장 특화 진출 전략

(1) 남미 물류시장

○ **중남미 경제성장, 유럽발 경제 위기로 인한 중남미 자원의 대 아시아 수요처 전환, FTA 체결국 증가로 중남미 물류시장 성장 예상**

- 반면 중남미 물류시장은 시장 폐쇄성, 세관, 통관 당국의 관료적 행정처리, 정부관료의 부패 등으로 인해 국내 물류기업들의 초기 진출이 어려운 지역임
- 따라서 단계적 진출전략이 필요하며, 1차적으로 우리나라와 FTA체결이 되어 있고, 정치적으로 안정이 되어 있는 칠레, 페루가 초기 주요 진출 대상으로 고려되어야 함
- 초기 진입이 쉬운 국제물류주선업 시장의 진출을 시작으로 초기 투자비는 크지만 안정적인 수요를 창출할 수 있는 항만운영, 내륙물류센터 등의 순으로 진출이 필요함

(2) 동아프리카 물류시장

○ **아프리카 시장은 국내 제조기업들의 신규 시장이자 자원 확보의 중요 거점으로 해당 지역의 물류체계에 국내 기업들의 전략적 진출 시급**

- 아프리카 중 정치, 경제적으로 비교적 안정된 동아프리카 지역이 초기 진출 대상이며, 특히 동아프리카 물류체계의 거점인 케냐, 탄자니아를 주요 진출 대상으로 해야 할 것임

- 현재 한국에서 케나 몸바사항까지의 해상운송비는 TEU당 2,000~3,000달러(약 30일 소요) 정도이나 케냐 몸바사에서 수도 나이로비까지 2,000달러(약 23일 소요), 다시 나이로비에서 부룬디, 민주콩고, 르완다, 남수단까지 가는데 3,000~6,000달러(약 4~5개월 소요)가 소요되는 최악의 물류체계가 구축됨

○ **동아프리카 물류시장은 주요 물류루트를 중심으로 공동진출 필요**

- 현재 동아프리카의 물류체계는 케냐 몸바사항을 중심으로 한 북부 물류체계, 탄자니아 다레살람항의 중부 물류체계가 있는데 해당 물류체계를 따라 국내 물류기업들의 진출이 필요한 상황임
- 아프리카의 특성, 현지 리스크를 고려하여 우선 케냐 몸바사, 탄자니아 다레살람을 중심으로 한 물류센터 확보가 필요하고 초기 리스크 분산과 물류 집적을 위해 공동물류센터 형태의 공동진출이 필요함

(3) 동남아 물류시장

○ **동남아 물류시장은 2015년 완전 개방될 예정이며, 주요 투자 거점으로 부상하는 CLMV지역에 국내 물류기업들의 관심 필요**

- CLMV와 인도네시아 물류시장이 중요한 투자대상이 될 것으로 보임
- 미얀마, 캄보디아는 항만시설과 항만연계 내륙물류시설에 초점을 두고 진출이 이루어져야 할 것으로 보이며, 인도네시아, 베트남, 라오스는 Dryport형태의 내륙물류거점, 화물운송업 등에 진출이 필요함
- 미얀마는 짜욱푸, 다웨이항에 대한 투자나 지분확보, 캄보디아는 프놈펜항 컨테이너, 벌크부두 확보, 인도네시아는 Gedebange, Cikarang dryport 개발 등에 진출이 필요함

(4) 극동러시아 물류시장

○ **극동러시아 지역은 중국 동북 3성의 출해구로써 러시아의 동시베리아 개발 정책, 블라디보스톡 APEC 개최 등으로 경제 성장이 예상**

- 러시아지역 물류시장 진출은 많은 리스크와 문제가 있음을 기존 경험을 통해서 알고 있으나 해당 지역의 지경학적 중요성으로 인해 지속적인 투자 노력이 필요한 곳임
- 최근 북극항로 상용화, 자원확보를 위한 동시베리아 개발은 우리나라 물류기업들이 현지 진출을 할 수 밖에 없는 당위성을 제공하고 있음

○ **극동러시아 물류시장 진출은 정부간 협력 하에 추진 필요**

- 러시아 물류시장은 초기 항만투자가 이루어져야 하고, 석탄, 철광석 등 자원관련 전용부두 건설은 초기 직접투자가 가능하나 컨테이너부두 투자는 가능한 지분형태 혹은 M&A를 통한 진출 방법이 필요함
- 러시아 특성상 물류시설 및 회사의 실질 소유자 파악이 중요한 부분이며, 특히 극동러시아 진출은 우리나라 정부와 러시아 정부간의 외교적 협력하에서 현지 진출이 이루어져야 보다 안전한 투자가 될 것임
- 주요 투자대상은 자루비노항, 나호드카, 보스토니치항, 소비에트가반항, 블라디보스톡내 물류센터 그리고 TSR 연결 가능지역의 물류창고 등을 고려해 볼 만함

4) 상사, 제조 동반 해외물류시장 진출 전략

(1) 일본상사 동반 전략

○ **최근 일본의 상위 10대 기업이 과거 전자, 자동차 기업에서 다수의 상사기업으로 대체되는 이변이 발생**

- 이러한 현상의 이면에는 엔고를 기반으로 한 일본상사 기업들의 글로벌화 전략이 있었음

〈표-13〉 일본 주요상사들의 글로벌 사업 현황

국가	러시아	중국	아프리카	인도네시아	인도	태국	브라질
미쓰비시상사	사할린(10%) -사할린섬앞바다의세계최대급 석유가스(LNG)복합 개발산업	-식량관련기업차이나애그리출자 -中糧集團(COFCO)식육관련사업참여	모잠비크 알루미늄 정련사업	미쓰비시자동차 및 미쓰비시후소 제품 수입·판매사업(Krama Yudha Tiga Berlin Motors)	델리 지하철용 차량 공급	이스즈자동차 도매판매(Tri Petch Isuzu Sales)	철강재서비스센터(메탈원/SOLUTIONS USIMINAS)
스미토모상사	현지최대종합임업기업 체르네이레스사출자	-제분기업그룹 Prima사와제분사업참여 -식품도매회사廣州華新貿易有限公司출자	마다가스카르니켈광산개발, 지금(地金)가공사업	석탄화력발전사업(탄쥰쟈티B)	완성차업체 SML Isuzu Limited 출자	키리우를 통한 자동차부품 제조사업	철광산회사 MINERACAO USIMINAS S.A. 출자
미쓰이물산	사할린(12.5%) -사할린섬앞바다의세계최대급 석유가스(LNG)복합 개발산업	-식품사업집단光明食品 과업무제휴 -농목그룹新希望集團과 사료축산업 등제휴	모잠비크 채광LNG 화사업	암모니아 제조사업(KPA)	의약품 중간체·원약 제조사업(Arch Pharmalabs)	타이타프 워터서플라이사를 통한 상수도사업	농업생산·곡물물류사업(마루치그레인사)

자료 : 한국무역협회 도쿄지부 보고서, 2011.10

* 2002년 일본 상장기업순이익 1위는 도요타자동차, 2위 니산자동차, 3위 혼다자동차, 5위 닌텐도, 6위 후지필름홀딩스였으나 2011년에는 1위 NTT도코모, 3위 미쓰비시상사, 4위 미쓰이물산, 7위 이토추상사, 8위 스미토모상사 등으로 완전히 바뀜

- 일본은 상사와 물류기업간의 동반을 통해 해외진출이 많이 이루어지고 있으며, Gain sharing방식[15]이라는 장기간 상호 신뢰관계를 통해 안정적인 해외시장 진출을 추구하고 있음
- 최근 일본상사들은 자금력, 네트워크, 물류·유통 노하우를 접목하여 새로운 전문물류기업으로 성장하고 있는 중임
- 우리나라 물류기업들도 이러한 일본의 사례를 고려하여 국내 상사기업들과 적극적인 해외동반 진출을 추구해야 할 것이며, 특히 상사기업들이 관심을 갖고 있는 자원개발 부분에 국내 물류기업들의 적극적인 참여가 필요함
- 단, 국내 상사기업들도 일본상사와 유사하게 점차 전문물류분야로 시장을 확장할 가능성이 높아 이에 대한 대비로 국내 물류기업들의 글로벌화와 전문화가 동시에 이루어져야 할 것임

(2) Logistics Tie-Up Overseas Program 구축

○ 신흥 물류시장 진출에 있어 현실적으로 걸림돌이 되는 것은 초기 물동량 확보가 주요 요인

- 특히 자본력이 부족한 우리나라의 물류기업으로서 해외진출을 결정짓는 가장 근본적인 요인은 물동량의 안정적인 확보에 있음
- 이를 확보하기 위한 방법에는 현지 화주기업에 대한 마케팅 활동을 통한 물량 확보와 우리나라 화주기업과의 동반진출 등이 있음
- 그러나 현지 제조 기업에 대한 마케팅 활동은 많은 시간이 소요되는 것으로 해외진출 초기 물량 확보 측면에서는 우리나라 제조기업과의 동반진출을 통한 물동량 확보에 비해 효과적이지 못함

15) 일본 화주기업은 물류기업과 해외동반 진출하여 불황 시에는 시가보다 낮은 물류비를 제공하지만 호황 시에는 물류비를 과다계상할 수 있도록 허용하여 장기적인 상호 윈윈전략을 추진함

- 따라서 우리나라 물류기업의 해외진출을 효과적으로 도모하기 위해서는 무엇보다 국내 화주기업과의 동반진출이 절대적으로 필요함

○ **물류기업이 화주기업과 해외 동반진출을 위해 해외진출을 도모하는 제조기업의 정보가 필요하며, 화주기업은 해외진출을 계획하는 지역에 대한 국내 물류기업의 서비스 여부 및 수준 파악이 중요**

○ **LTOP(Logistics Tie-Up Overseas Program) 구축은 제조기업의 물류수요와 물류기업의 물류서비스 공급 수준에 대한 정보를 공유하는 웹 기반의 장을 마련하여 제공하는데 목적**

○ **LTOP 구축의 목적은 해외진출을 원하는 물류수요자와 물류서비스를 제공하는 물류공급자간 만남의 장을 웹 기반으로 제공**

- 단, 사업자간 사업 구상 및 사업 계약은 LTOP와는 무관함

○ **따라서 LTOP에 참여하는 참여자는 물류기업과 화주기업으로 LTOP가 수록하고 있는 정보는 한 가지**

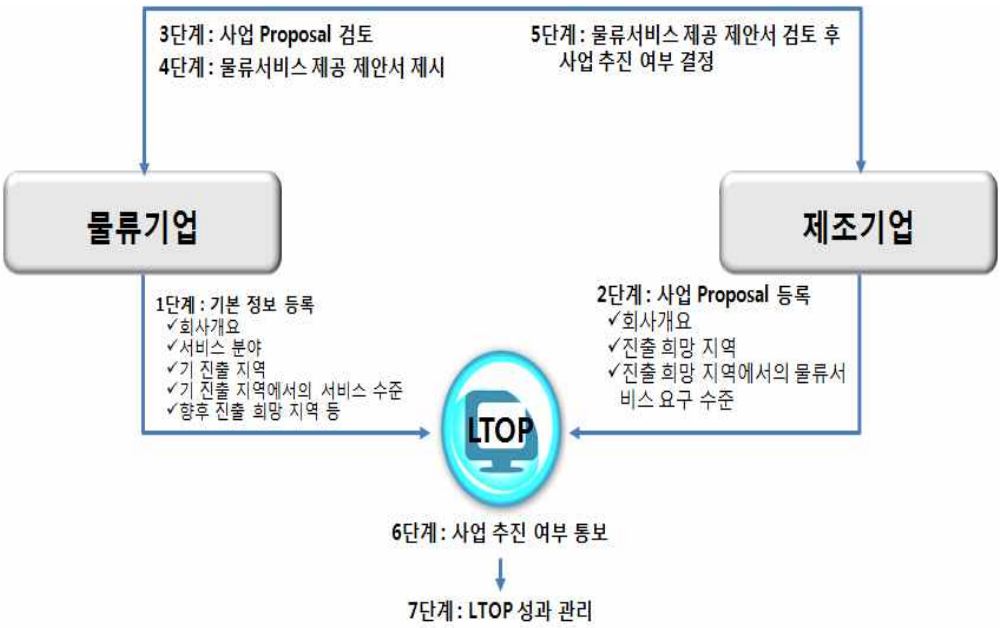
- 물류기업관련 기본 정보(서비스 분야, 진출 지역 등)

○ **LTOP를 통한 물류서비스 수요자와 공급자간 매칭은 2단계로 구성되며, 이 후 단계는 LTOP와는 무관하되, 사업 추진 여부는 LTOP 관리자에 통보**

- 1단계 : 기본 정보 등록(물류기업)
- 2단계 : 사업 Proposal 소개(제조 기업)
  · 단, 사업 Proposal에는 제조기업의 회사 개요, 진출희망지역, 진출 희망지역에서의 물류서비스 요구 수준
- 3단계 : 사업 Proposal 검토(물류기업)
- 4단계 : 물류서비스 제공 제안서 제시(물류기업)
- 5단계 : 물류서비스 제공 제안서 검토 후 사업추진 여부 결정
- 6단계 : 사업추진 여부 통보(물류기업 및 제조 기업)

○ 이상의 단계를 그림으로 나타내면 다음과 같음

〈그림-14〉 LTOP의 Work Process



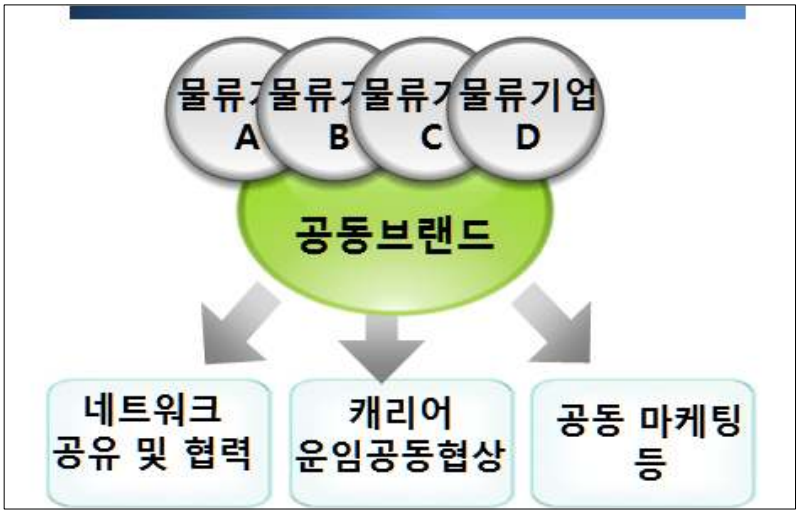
(3) 해외진출 공동브랜드 활용 전략

○ **글로벌 네트워크, 보유 물량 및 자금 등이 부족한 국내 중소물류기업들이 해외진출을 하기 위해서는 상호 힘의 결집이 필요**

- 중소물류기업간 물류공동브랜드 도입을 통해 국내 중소물류기업들의 부족한 글로벌 네트워크를 연계시키고 부족한 물동량 및 자금을 결합하여 해외진출 리스크를 최소화해야 할 것임
- 물류기업 공동브랜드 도입은 다수의 국내 물류기업들이 네트워크 공유, 캐리어 운임공동협상, 공동 마케팅, 공동 투자 등을 통해 해외진출시 시너지 효과를 창출하고자 하는 것임

* 태국 Thai Logistics Alliance Co.Ltd.는 태국의 30개 물류기업들이 공동출자하여 공동브랜드를 활용하는 형태로 서비스 수준 향사, 관리비용 절감, 바게닝 파워 증진 등을 통해 글로벌 경쟁력 제고

〈그림-15〉 물류기업 공동브랜드 개념



(4) 한상 물류네트워크 활용 구축

○ **우리나라 물류기업들의 해외거점을 공동으로 활용하여 부족한 글로벌 물류네트워크를 단기간에 확대하는 방안**

- 전세계 진출해 있는 국내 물류기업들의 지사와 현지 진출희망 혹은 물량처리를 기업들 간에 네트워크 공유 혹은 제휴 등을 지원
- 글로벌 물류네트워크의 단기간 확보 곤란, 다수의 네트워크 구축으로 인한 운영비용 과다, 현지 정보 부족으로 인한 리스크 증가 등을 방지
- 우선 해외진출 국내 물류기업들의 글로벌 물류 directory를 구축하여 해당 정보를 기초로 국내 물류기업들의 해외진출시 네트워크 구축에 지원을 해야 함

6) 유럽 물류 공기업 M&A 전략

○ 유럽의 공공기업에 대한 민영화는 1990년대에 본격화되기 시작되었으나 그동안 물류관련 국영기업 및 물류시설물에 대한 민영화는 공공서비스 제공측면에서 민영화가 부진

○ 그러나 2009년 글로벌 경제위기를 거치면서 유럽의 금융위기가 본격화되기 시작한 2010년, 국가 소유의 물류관련 공공기업 또는 물류시설물에 대한 민영화를 통해 국가 재정위기를 모면하는 한편 민간자본 유입을 통해 민영화 대상 국영기업의 활성화를 도모

- 독일은 1989년 독일우정국(Deutsche Bundespost)을 민영화시켰으며, 이후 DPWN으로 성장함
- 프랑스는 French Motorway Network을 포함 Lyon, Toulouse, Bordeauz, Montpellier 공항 등을 민영화함
- 이탈리아는 1997~1999년 사이 많은 물류관련 국영기업 및 물류시설물을 민영화함

○ 특히 유로존에서 가장 큰 금융 악재로 떠오르고 있는 그리스는 지난 2011년 5월 "Midterm Fiscal Plan for 2012~2015"를 발표하면서 그리스 정부 소유의 국영기업에 대한 민영화를 추진하기 시작

○ 이 계획에 따라 매각될 물류 관련 공기업은 다음과 같음

〈표-14〉 그리스의 물류관련 공기업 민영화 계획

대상기업	정부 소유지분	매각 대상 지분	매각 방법	매각 추진 현황	매각 완료 시기
매각 목표 년도 : 2011년					
Piraeus Port	75%	최대 75%	지분 매각	진행중	'11년 2~4분기
Thessaloniki Port	75%	최대 75%	지분 매각	진행중	'11년 2~4분기
Athens International Airport	55%	-	운영 기간 연장	진행중	'11년 3분기
TRAINOSE	100%	49~100%	지분 매각	검토중	'11년 4분기
민영화 목표 년도 : 2012년					
Athens International Airport	55%	최대 21%	SPV 지분 매각	진행중	'12년 1분기
Egnatia Odos Motorway	100%	최대 100%	SPV 지분 매각	진행중	'12년 1분기
Hellenic Post	90%	최대 40%	지분 매각	검토중	'12년 1분기
Ports I	77~ 100%	43~66%	SPV 지분 매각	검토중	'12년 1~4분기
Hellenic Motorways I	100%	-	SPV 지분 매각	-	'12년 1~4분기
Regional Airports I	100%	최대 49%	SPV 지분 매각	검토중	'12년 1~4분기
민영화 목표 년도 : 2013년					
Regional Airports II	100%	최대 49%	SPV 지분 매각	검토중	'13년 1~4분기
Ports II	77~ 100%	43~66%	SPV 지분 매각	검토중	
Hellenic Motorways II	100%	-	SPV 지분 매각	진행중	

자료 : 그리스 재정부 홈페이지. 2012. 2

○ **아울러 유럽과 연계된 터키의 경우에서는 지난 2011년 3월 총리실 산화의 민영화 추진단(Privatization Administration)에서는 데린스(Derince), 이즈미르(Izmir), 이스켄터런(Iskenderun) 등 3개 항만에 대한 민영화 계획을 발표**

○ **이러한 유럽의 물류관련 국영기업 및 물류시설물에 대한 민영화는 우리나라 물류기업에 있어서는 해외진출 효과적으로 도모하기 위한 호재로 작용하는데 이에 대한 이유는 다음과 같음**

- 첫째, 그동안 우리나라 물류기업이 해외진출에서 어려움을 겪어왔던 초기 물동량에 대한 확보 문제를 해결할 수 있음
- 둘째, 신규개발 사업에 대한 투자 시 건설기간 동안 발생하는 금융비용을 감소시킬 수 있음
- 셋째, 현지 국영기업을 M&A하는 것으로 현지에서의 관리 및 운영에 대한 노하우 전수가 가능함
- 넷째, 오랜 국영기업 활동을 통해 형성된 지역Network 활용이 용이함

○ **그러나 글로벌 경제위기 특히 유로존의 금융위기 언제 완화될지 모르는 상황에서 유럽 국영기업을 인수하는 것은 리스크 존재**

○ **따라서 민영화 대상 국영기업에 대한 주도면밀한 검토를 통해 투자전략을 수립하는 것이 바람직**

해운시황 : 위기와 기회

김우호 한국해양수산개발원 해운시장분석센터장

참 여 연 구 진

총괄, 위기 진단 (김우호)
컨테이너선 시장 (김태일)
건화물선 시장 (고병욱)
유조선 및 시장 자료분석 (최상희)

해운시황 : 위기와 기회

1. 최근 해운시황 진단

1) 건화물선 시황 급락의 요인

(1) 단기 운송시장 현황

○ 2012년 2월 BDI는 사상 최저치 수준을 기록하고 있음

- 2월 3일 647p를 기록한 후 이후 소폭 반등하여 2월 23일 706p를 기록 중임
- 1985년 볼틱해운거래소가 건화물 운임지수 BFI를 발표한 이후 1986년 8월 27일 645p 이후 역사적 최저치

※ BFI 최저치는 1986년 7.31, 8.4, 8.5의 554p

〈그림-1〉 BDI 추이

자료 : Clarkson ; 원자료는 볼틱해운거래소

○ **지난 연말 대비 케이프 81%, 파나막스 58% 등 대형선 운임의 하락폭이 매우 큼**

- 지난 2월 3일 BDI가 저점을 확인하고 소폭 반등하였으나, 파나막스 선형이 저점 대비 1,462달러/일 상승하고
- 타 선형의 반등폭이 매우 미미한 상황임

〈표-1〉 볼틱운임지표 추이

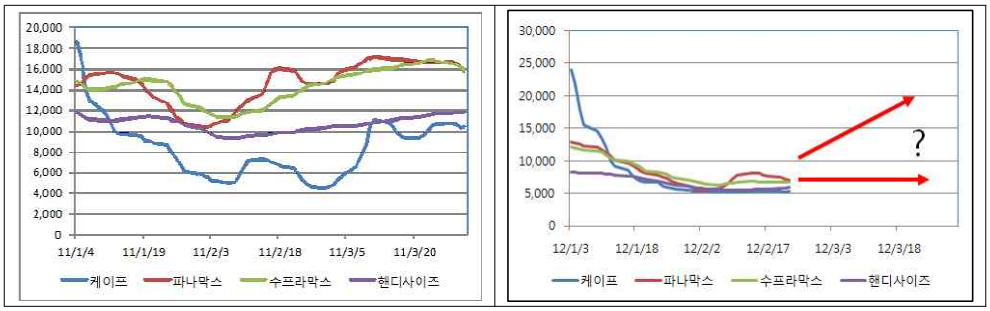
구분	2011. 12. 23.	2012. 2. 3.	2012. 2. 22.
BDI	1,738p	647p (-1,091,-63%)	704p (+57)
케이프 운임	27,512달러/일	5,251달러/일 (-22,261,-81%)	5,278달러/일 (+27)
파나막스 운임	13,139달러/일	5,509달러/일 (-7,630,-58%)	6,971달러/일 (+1,462)
수프라막스 운임	12,296달러/일	6,353달러/일 (-5,943,-48%)	6,699달러/일 (+346)
핸디사이즈 운임	8,319달러/일	5,682달러/일 (-2,637,-13%)	5,862달러/일 (+180)

자료 : Clarkson ; 원자료는 볼틱해운거래소

○ **2011년 초와 비교하면, 파나막스, 수프라막스 등의 운임이 먼저 회복하고 케이프가 반등하는 패턴이 나타날 개연성이 높음**

- 이는 중소형 시장의 물동량이 선행하여 회복하고, 이를 기초로 철광석, 석탄 등의 기초 원연료 물동량이 회복하는 패턴이 나타날 것으로 판단됨
- 그러나 현재 전 선형에 걸쳐 공급압박에 따라 선주(운항선사) 쪽 운임 협상력이 극도로 위축되어 있고, 물동량 증가세가 커지 않아 2011년과 같은 운임반등세가 나타나지는 못하고 있는 상황임

〈그림-2〉 2011년 및 2012년 년초 건화물선 운임 추이 비교



자료 : Clarkson ; 원자료는 볼틱해운거래소

○ **케이프 선형의 경우, 2012년 1월에 성약에 크게 감소했음**

- 스팟 계약의 경우 2011년 월 평균 105건이던 것이 2012년 1월에는 60% 수준인 64건에 그쳤음
- 이는 운임 하락과 함께 무역과 물동량 흐름 자체가 감소한 현상이 발생한 것을 의미함

※ 이는 지난해 12월까지 이어진 중국의 철광석 수입 증대 및 브라질의 밀어내기식 철광석 수출이 올해 1월에 멈추면서 발생한 것으로 해석됨

- 파나막스 이하 선형에서는 스팟 계약 자체가 예년 수준을 유지한 것으로 나타남

〈표-2〉 2010년~2012년 1월 성약 건수 분석

구분		2010년 월 평균	2011년 월 평균	2012년 1월
케이프	기간용선	12	9	4
	스팟	98	105	64
파나막스	기간용선	51	33	13
	스팟	218	221	207
수프라막스	기간용선	22	14	8
	스팟	101	106	102
핸디사이즈	기간용선	30	24	30
	스팟	30	24	30

자료 : Clarkson

주 : Clarkson이 집계한 성약을 대상으로 분석하여 전체 성약 건수는 아니지만, 글로벌 건화물 성약상황을 나타내는 지표로서 의미가 있다고 판단함

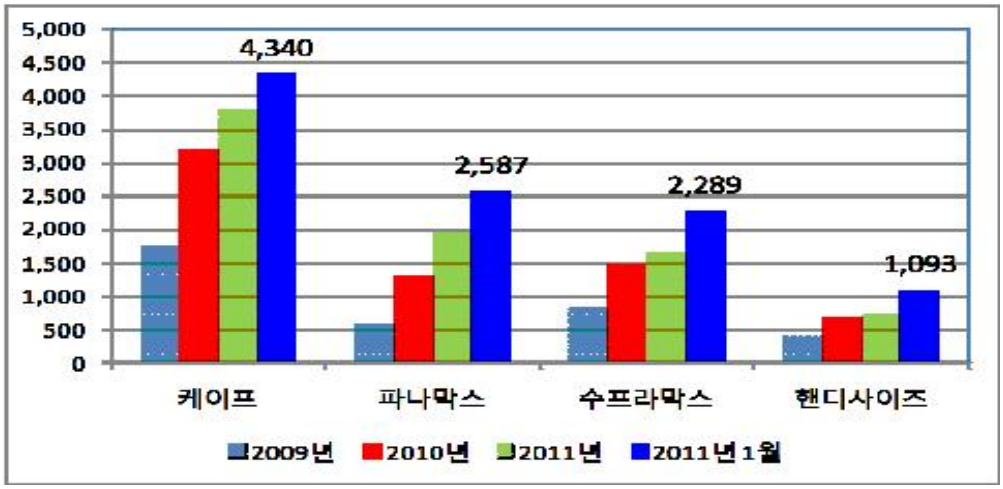
(2) 공급 요인

○ **각 선형별로 사상 최대의 신조선 인도 실적을 보인 2011년 평균보다 많은 신조선이 2012년 1월에 인도되어 공급을 가중시킴**

- 케이프 4,340천 DWT(전년 월평균 대비 +14%), 파나막스 2,587천 DWT(+32%), 수프라막스(+38%), 핸디사이즈 1,093천 DWT(+48)를 기록함

〈그림-3〉 선형별 월평균 인도량 추이

(단위 : 천 DWT)



자료 : Clarkson

- Clarkson 자료에 따르면, 올해 1월에 인도될 것으로 예정된 선박의 일부는 인도지연으로 인해 2월에 인도될 선박이 증가하였음

※ 1월 인도지연 선박으로 인해 증가한 2월 신조선 인도예정량은 케이프 105%, 파나막스 69%, 수프라막스 105%, 핸디사이즈 58%임

(3) 수요 요인

○ **최근 건화물선 시황 하락의 가장 중요한 요인 중 하나는 중국의 철광석 수입계약이 올해 1월 들어 급격히 감소한 것에서 찾을 수 있음**

- 2012년 2월 현재 중국 주요 항만에 쌓여 있는 철광석 재고량이 99백만 톤에 이름
- 이는 지난해 10월부터 철광석 수입가격이 중국 국내산 가격보다 톤당 60달러 정도 저렴해지면서 수입이 크게 늘었으나, 철광석 수요산업인 철강의 판매량이 감소하면서 결과적으로 재고가 늘어난 것임
  ※ 지난해 12월 중국 조강생산량은 4,643만 톤으로 전년 같은 기간 대비 288만 톤 감소(-5%) 하였음
  ※ 최근 2월에 발표된 세계 철강 협회(World Steel Association) 자료에 의하면, 1, 2월 중국 철강생산의 성장세가 제한적이라고 평가하면서 이 같은 요인이 케이프 운임하락에 영향을 미치고 있다고 평가함
- 즉 이 같은 재고누적으로 최근까지 중국의 철광석 수입수요가 정체되었으며 이로 인해 케이프 선형의 운송수요 감소가 나타난 것으로 해석됨

○ **이 같은 중국의 수입 감소 요인과 함께 철광석 공급 측면에서도 시황 악화 요인이 발생함**

- 브라질은 지난해 연말 밀어내기 식의 과도한 수출 이후 올해 1월에는 수출물량이 급격히 감소함
  ※ 2012년 1월 브라질 철광석 수출량은 지난해 12월 대비 46.5% 감소한 1,820만 톤을 기록함(지난해 1월과 대비해서는 27% 감소)
- 또한 올해 1월에 발생한 홍수피해로 Vale사는 지난 1월 11일(수)에 불가항력적 사태(force majeure)를 선포한 바 있음
  ※ 이로 인해 약 200만 톤의 물동량 생산/운송 차질이 발생하였으나, 1월 23일에 생산/운송이 재개된 것으로 알려짐

- 한편 중요 철광석 산지/수출지역인 서호주에 Heidi, Iggy 등의 사이클론이 발생하여 철광석 생산/선적에 차질 발생하였음

○ **한편 인도의 철광석 수출이 감소한 것은 파나막스 이하 중소형 선형에는 물동량 감소로 악재가 되었지만, 중국 등이 남아프리카, 남미 등으로 수입대체지역으로 옮기면서 케이프 등의 대형선에는 호재로 작용함**

- 인도는 지난해 남주 카르나타카주의 철광석 불법 채굴 문제가 심각해지면서 대법원이 벨라리 지역을 중심으로 철광석 생산 중단을 명령함
- 이와 함께 수출세가 20%에서 30%로 인상됨에 따라 인도의 철광석 수출량이 25백만 톤(24%) 감소함

○ **지난해 1억 82백만 톤의 석탄을 수입한 중국이 올해에도 연료탄 위주로 수입물동량을 증가시키면서 수요 측면의 호재로서 기능함**

- 중국이 지난해 수입한 발전용 연료탄의 절반이 인도네시아에서 수입되는 것으로 알려져 있는데
- 올해 초에도 인도네시아-중국 수출 물량 증가로 수프라막스급 선형의 운임회복에 상당한 기여를 한 것으로 평가됨
- 그러나 유럽 지역과 남중국의 동절기 날씨가 예년에 비해 따뜻하여 난방용 석탄 수요는 감소하여 석탄물동량에 부정적 영향을 미친 것으로 판단됨

2) 컨테이너선 시황 저조의 원인

(1) 장단기 운임 추이 : 2009년 이후 최저

○ 2012년 2월 초 기준 CCFI[1]는 946p, 연평균 929.7p로 글로벌 금융 위기 직후인 2009년 880.6p 이후 가장 낮은 운임 수준 기록

〈표-3〉 CCFI 연평균 추이 (2003.3 ~ 2012.2)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CCFI	1057.0	1126.4	1141.8	1021.8	1071.4	1121.7	880.6	1130.7	990.3	**929.7**

자료 : 상해항운교역소

○ CCFI의 장기 추이를 살펴보면, 중국효과가 시작된 2003년 이후 최근까지 4번째 파동기 형성

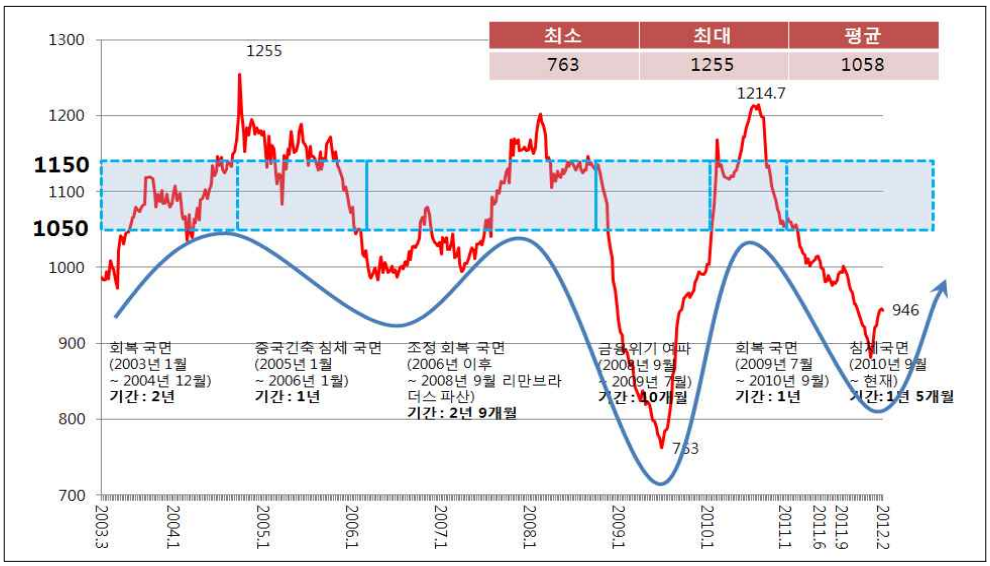
- 가장 큰 하락 파동기는 2008년 금융위기 여파에 따른 2009년임

○ 2012년 연초 이후 저점 형성 후 상승세 중이나 장기 파동상 상승국면인지에 관해서는 현재로서는 불확실

- 다만, 경기변동의 국면상 그리고 기저효과에 따라 상승 폭이 크지는 않지만 어느 정도 상승을 기대할 수 있는 국면

1) China Containerised Freight Index

〈그림-4〉 CCFI 추이 (2003.3~2012.2)



자료 : 상해항운교역소, KMI 작성

(2) 용선료 추이 : 거래 및 가격 2009년 이후 최저

○ 2012년 2월 22일 기준 HR 용선료 지수는 462.6p, 연평균 462p로 역시 금융위기 직후인 2009년 366p 이후 최저치 기록

- 운임시장의 악화에 따라 컨테이너선 용선 수요 감소로 용선료 하락
- 또한, 대형화 추세로 중소형선 수요가 더욱 감소하면서 4,300TEU 이하 선형을 대상으로 하는 HR지수는 하락세가 더욱 강하게 나타남

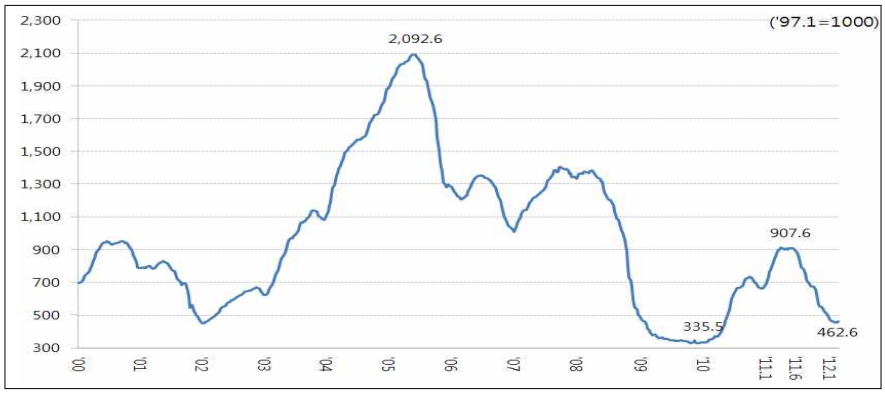
※ 2012년 연평균 CCFI는 2005년 최고치(1141.8) 대비 19% 하락한 반면, HR은 2005년 최고치(1844) 대비 74% 하락

〈표-4〉 HR 연평균 추이 (2003~2012.2)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
HR	954	1536	1844	1244	1264	1121	366	531	759	462

자료 : Howe Robinson
주 : 2003~2012.2 평균 1059p, 최대값 2093, 최소값 329

〈그림-5〉 HR 용선료 지수 추이 (2000~2012.2)



자료 : Howe Robinson

(3) 2011년 시황 저조의 원인

○ 글로벌 경제의 성장세 둔화

- 세계경제성장률은 2010년 5.1%에서 2011년 4%로 1.1%p 하락했으며, 2012년에도 4% 성장에 머물 전망(IMF)

  * 2009년은 글로벌 금융위기 영향으로 △0.7% 기록

○ 초대형선 투입에 따른 유럽항로 운임 하락과 출혈경쟁 치열

- 초대형선이 투입되는 유럽항로 중심으로 하락세가 가속화되고 선사간 출혈 경쟁이 치열

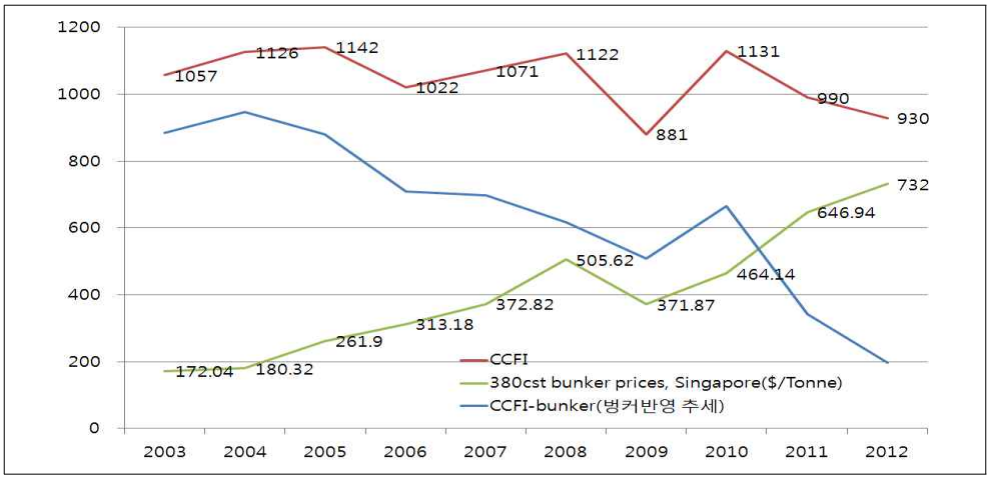
  * 2012년 2월 유럽항로 CCFI는 지난 2010년 고점 1,918p 대비 49% 하락한 반면, 미주항로 CCFI는 지난 2010년 고점 1,200p 대비 22% 하락에 그침

- 2012년 2월 1일 기준 1만 TEU급 초대형선은 121척, 153만 TEU로 현 선대의 1,549만 TEU의 10% 차지
- 발주량은 153척, 206만 TEU로 전체 발주량 421만 TEU의 49%에 달하며, 2015년에 가서는 1만 TEU급 컨테이너선 총선박량은 1,925만 TEU의 19%로 늘어날 전망

○ **벙커 가격 등 상승한 비용의 운임 반영 미미**

- 벙커 가격이 크게 상승했음에도 불구하고, 수요 위축 및 공급 과잉에 따라 교섭력(Bargaining power)이 수요자에게 돌아가면서 운임에 벙커비용의 반영도 미미해짐

〈그림-6〉 컨테이너선 운임의 벙커가 반영 추이



자료 : Clarkson, KMI 분석

2. 해운시황 변동요인과 전망

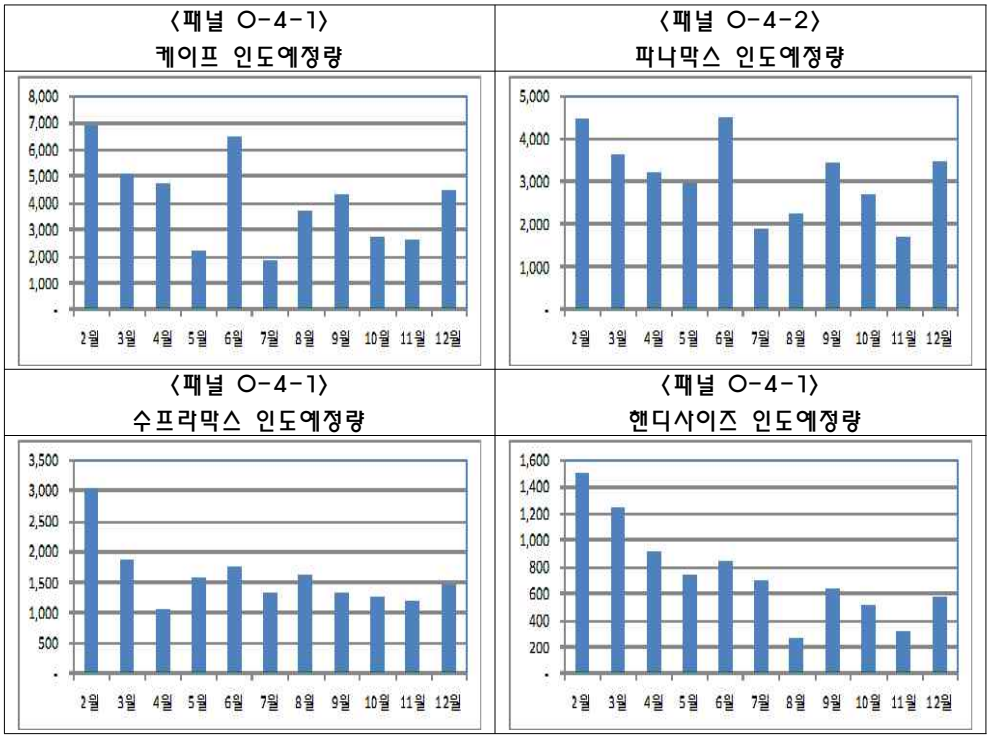
1) 건화물선 변동요인 전망

(1) 공급 요인

○ **올해 1월 인도예정량이 2월로 연기되면서 1분기 신조선 인도로 인한 공급압박 요인이 여전히 상당할 것으로 평가됨**

〈그림-7〉 2012년 선형별 인도 예정량

(단위 : 천 DWT)



자료 : Clarkson

○ **지난해 대비 파나막스 선형을 제외하고는 신조선 인도량 증가세는 둔화될 것으로 보이나 기존 선대 대비 신조선 인도비율은 매우 클 것으로 전망됨**

※ 올해 인도 예정 선박량 중에 30%가 인도지연/발주취소 등으로 실제 인도되지 못할 경우, 전년 대비 올해 인도량 비율은 케이프 79%, 파나막스 113%, 수프라막스 73%, 핸디사이즈 77%임

- 그러나 2012년 인도량(예정량의 70%)는 케이프 35,944천 DWT(기존 선대 대비 15%), 파나막스 26,614천 DWT(17%), 수프라막스 14,543천 DWT(12%), 핸디사이즈 6,866천 DWT(8%)임

○ **파나막스의 경우, 25년 이상 노후선대가 전체 선대의 13%를 차지하여 선박해체를 통한 선박공급압박 해소 요인이 작용할 가능성이 있지만, 케이프의 경우에는 3%에 그쳐 선박해체를 통한 근본적인 공급압박 해소는 기대하기 어려운 상황임**

※ 케이프 25년~29년 선령 선박은 전체선대의 3%, 30년 이상 선박 0%

※ 파나막스 25년~29년 선령 선박은 전체선대의 8%, 30년 이상 선박 5%

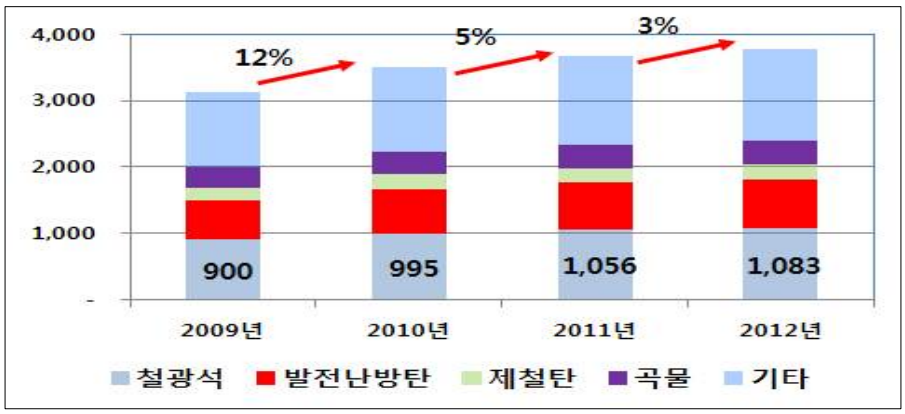
(2) 수요 요인

○ **건화물 물동량은 소폭 증가에 그칠 것으로 전망됨**

- 2010년 12%, 2011년 5%에 이어 2011년에는 3% 수준의 물동량 증가세가 전망됨
- 철광석, 석탄의 물동량이 3~4% 증가세를 보이면서, 곡물 등의 기타 물동량 또한 3% 내외의 증가세를 보일 전망임

〈그림-8〉 주요 건화물 물동량 추이 및 전망

(단위 : 백만 톤)



자료 : Clarkson

○ **2011년 철광석 전체 물동량 중 62% 점유율을 보인 중국의 철광석 수입이 증가세는 둔화되나, 꾸준히 증가할 것으로 전망됨**

- 중국 부동산 가격 하락, 지방부채 부담 등의 부정적 요인이 상존하고 있으나, 중국 경제의 경착륙으로는 이어지지 않을 것으로 전망됨
  ※ 중국지수연구원(China Index Academy)에서 발표하는 도시 주택 평균가격은 2011년 8월 이후 4개월 연속 하락했으며, 동기간 하락폭은 0.8%임(POSRI, China Steel Monthly Brief, 2012. 1호)
  ※ 2011년 6월 중국 국가심계서(우리나라의 감사원에 해당)에서 발표한 중국 지방정부 채무 규모는 10조 7천억 위안으로 GDP의 약 26% 수준으로 나타남. 지방정부 2010년 수입인 10조 5천억 위안의 25% 정도가 토지사용권 양도금으로 구성되는데, 부동산 경기침체로 지방정부 채무문제가 더욱 심각해 질 것이란 우려도 있음
- 그러나 이 같은 문제에도 불구하고, 중국은 2012년 수출증가세가 10%대는 유지할 것으로 전망되고, GDP 대비 국가채무비율 또한 40%대로 비교적 안정적이며, 지난해 지속적으로 추진한 안정적 통화정책으로 올해에는 거시안정화 정책의 여건이 개선된 가운데 경제가 운용될 것으로 전망됨
- 한편 건화물 물동량에 큰 영향을 미치는 주택보급사업, 인프라 건설, 중서부 개발 등의 대규모 투자사업들이 지속적으로 추진될 것으로 전망되어 중국발 물동량 창출효과는 계속해서 기대됨
  ※ 지난해 착공된 보장성 주택 1,000만 채 건설에 이어 올해에도 추가로 800만 채의 보장성 주택이 착공될 것으로 기대됨
  ※ 12차 5개년 계획에 따르면, 중국은 도시화율을 2010년 47.5%에서 2015년 51.5%로 높일 계획으로 이로 인한 원자재 물동량 파급효과가 상당할 것으로 전망됨
  ※ 공항, 항만, 도로 등의 인프라 사업은 재정 중심의 사업으로서 성장잠재력 확충을 위해 차질없이 진행될 것으로 기대됨

○ **중국과 인도의 경제성장과 함께 발전용 석탄 수요 증가로 물동량 증가가 전망됨**

- Clarkson에 따르면, 2012년 중국은 전년대비 8% 많은 연료탄 1억 5백만 톤, 인도는 17% 증가한 1억 4백만 톤을 수입할 것으로 나타남
- 한편, 국제에너지기구(IEA)는 중국의 석탄 수요가 2015년까지 연평균 4.0%씩 증가할 것으로 전망하고 있으며(5년간 약 11억 톤)
- 인도는 2035년까지 연평균 3.1%의 성장세를 보일 것으로 전망함

2) 컨테이너선 시장의 변동요인

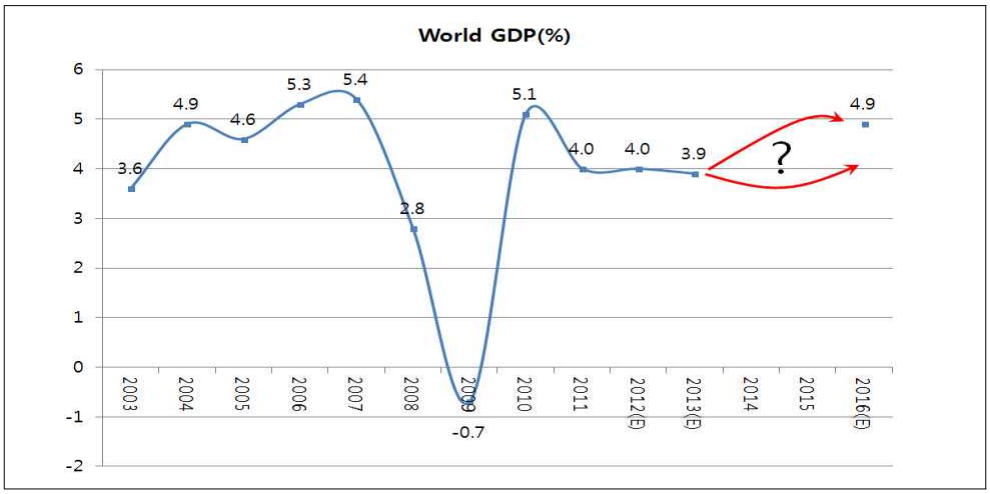
(1) 글로벌 경제의 완만한 회복세

○ **IMF는 지난 1월 수정전망치를 통해 당초 예상보다 세계경제 성장 하향 전망**

- 2012년 3.3%('11.9월 전망대비 △0.7%p), 2013년 3.9%('11.9월 전망대비 △0.6%p)
- 이 같은 전망은 유로존이 최근의 재정위기에 대해 강력한 정책 대응을 한 것을 전제로 하고 있어 유럽의 위기 파급 효과가 제한적이라 가정
- 특히, 수요둔화로 물가상승률은 둔화가 예상되나 유가는 지정학적 불안 등 리스크 잠재로 상승 예상
- 세계경제성장을 이끌어 내려면, 과감하고 신속한 정책대응에 중점을 둔 유로존 금융기관의 자본확충 및 정책신뢰 회복이 필요하다고 강조

○ **다만, IMF는 2016년 장기 예측치를 4.9%로 낙관적으로 예상하고 있어 추세적으로 볼 때 2014~2015년 경기 회복을 기대**

〈그림-9〉 세계경제성장률 추이 및 전망



자료 : IMF

(2) 벙커 가격의 상승

○ **가파른 유가 상승에 따라 벙커비용이 선사에 큰 부담으로 작용**

- 벙커비용은 운임수입 대비 30%를 넘는 상황(A선사 분기보고서)
- 2012년 유가는 연평균 배럴당 99.09달러로 전망(IMF)됨에 따라 벙커 비용에 대한 부담은 지속적으로 작용할 것으로 예상

〈표-5〉 유가 전망

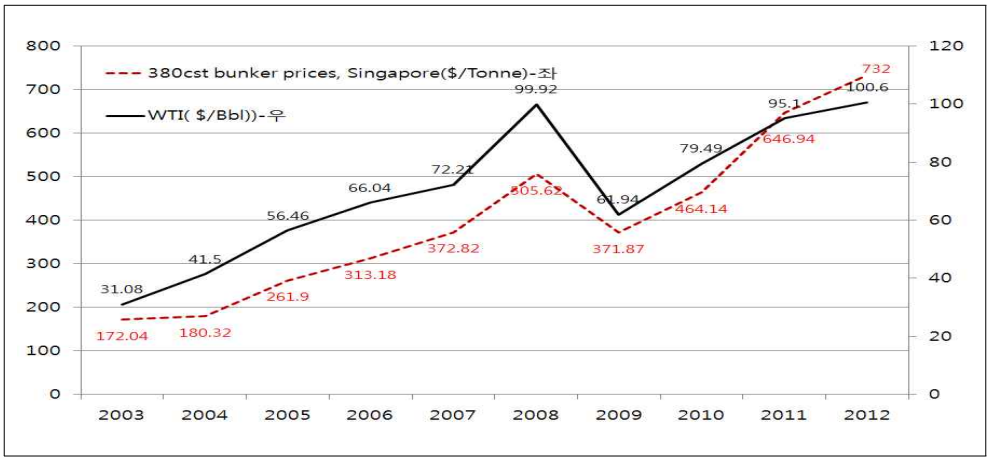
(단위 : $/bbl)

기관	기준유종	10년 평균	2011년	2012년
CGES	Brent	79.9	113.2	104.6
CERA	Dubai	78.03	105.74	104.04
	Brent	79.46	110.89	107.35
	WTI	79.38	92.31	95.52
EIA	WTI	79.4	93.8	91.13
PIRA	Brent	79.45	110.9	107.25
	WTI	79.4	94.45	101.8

자료 : 페트로넷

○ 이러한 벙커비용을 운임에 적절히 반영시킬지의 여부에 따라 운임의 상승 폭이 크게 달라질 것으로 예상

〈그림-10〉 벙커가격 추이



자료 : www.OceanConnect.com 및 Petronet

(3) 컨테이너선 경쟁구도 변화

○ 불황 타개를 위한 머스크의 전략 : 대형화를 통한 서비스 강화

- 세계 최대 선사 머스크의 경우 데일리 서비스 실시
  * 데일리서비스(Maersk Daily Service) : 7000~1만 5000teu Post Panamax급 자사선 70척을 투입해 아시아지역 4개항(Ningbo, Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas)과 유럽지역 3개항(Felixstowe, Rotterdam, Bremerhaven)을 연결하는 Shuttle service를 매일 제공
- 공급 과잉 시장에서 선대 운영의 효율성을 기하고, 집하력을 강화하기 위한 전략으로 판단
- 화주들에게는 '운송시간'을 지키지 못하는 경우 보상을 하는 조건을 제시

○ **세계 2-3위 선사와 기타 선사들의 전략**

- 세계 2위 MSC와 세계 3위 CMA CGM 양사는 전략적 협력체제 구축을 통해 공동운항, 공동배선 등 협력을 강화할 계획
- MSC의 보유선대 230만 TEU, CMA CGM의 보유선대 130만 TEU의 총 선대는 360만 TEU로 세계 1위 머스크(260만 TEU)에 독주를 견제할 것으로 예상

○ **한편, 글로벌 양대 얼라이언스인 Grand 얼라이언스와 New World 얼라이언스 간의 전략적 통합체인 G6가 구축**

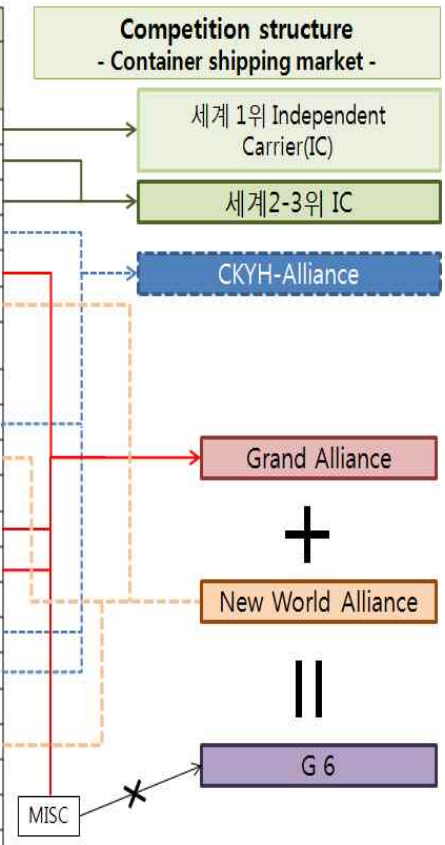
- G6에 참여하는 선사는 그랜드 얼라이언스 회원사인 NYK, Hapag-Lloyd, OOCL 등과 뉴월드 얼라이언스 회원사인 APL, 현대상선, MOL 등
  * 이 선사들은 아시아/유럽 항로 40개 항만을 기항지로 하여 90척의 선박을 운항
- 이 같은 체제가 성립된 배경은 머스크와 최근 2-3위 선사인 CMA CGM과 MSC 간의 협력체 구축에 대응하기 위한 것으로 분석됨

○ **이에 따라 컨테이너선 시장은 세계 1위 머스크 라인, 2-3위 선사인 CMA CGM과 MSC, 그리고 얼라이언스 그룹인 G6, CKTH그룹의 경쟁구조로 재편됨**

- 이는 1~3위 독립선사와 얼라이언스 그룹 간의 경쟁구조라는 특징이 있음
- 이 같은 경쟁구조는 막강한 선대를 보유한 독립선사들의 압박에 따라 얼라이언스 그룹 선사들의 고전이 예상되나
- 얼라이언스 그룹 회원사들의 다양한 전략적 협력을 추진하는 경우 이 같은 독주를 견제할 수 있을 것으로 보임

〈표-6〉 컨테이너선 시장 경쟁 구조

구분		보유량		발주량		
순위	선사	TEU	척수	TEU	척수	현존선 대비%
1	APM-Maersk	2,535,536	659	522,656	48	20.60%
2	MSC	2,103,501	476	490,862	43	23.30%
3	CMA CGM	1,344,395	393	61,679	7	4.60%
4	COSCO	646,759	147	244,168	32	37.80%
5	Hapag-Lloyd	643,667	146	132,000	10	20.50%
6	APL	627,444	147	280,740	27	44.70%
7	Evergreen Line	609,415	166	308,000	35	50.50%
8	CSCL	551,721	152	145,748	18	26.40%
9	한진해운	472,691	99	243,864	30	51.60%
10	MOL	434,337	98	109,620	11	25.20%
11	Hamburg Süd	408,837	116	196,788	31	48.10%
12	OOCL	406,118	85	132,576	12	32.60%
13	NYK Line	399,924	100	61,908	6	15.50%
14	CSAV Group	383,008	85	36,000	4	9.40%
15	Yang Ming	342,093	83	89,038	14	26.00%
16	K Line	337,002	78	45,200	5	13.40%
17	Zim	323,663	92	153,216	13	47.30%
18	현대상선	296,367	62	156,075	15	52.70%
19	PIL	279,738	144	71,030	20	25.40%
20	UASC	231,533	55	104,800	8	45.30%
계		13,377,749	3,383	3,585,968	389	26.80%



자료 : Alphaliner, KMI 작성

2) 컨테이너선 시장 전망

(1) 수급 전망

○ 2011년 컨테이너 물동량은 1억 5,100만 TEU로 전년 대비 8%, 선박량은 1,530만 TEU로 전년 대비 8% 증가해 수급 증가속도는 동일했음

- 2012년 해상물동량은 1억 6,300만 TEU로 전년 대비 8% 증가 전망
- 2012년 선박량은 1,640만 TEU로 전년 대비 7% 증가 전망
- 2013년 해상물동량은 전년 대비 8% 유지, 선박량은 9% 증가 전망해 내년까지 물동량과 선박량은 비슷한 증가세를 유지할 전망

〈표-7〉 컨테이너선 시장 수급 추이

(단위 : 백만 TEU)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (E)	2013 (E)
물동량	84	96	106	118	131	137	124	140	151	163	176
	11%	14%	10%	11%	11%	5%	-9%	13%	8%	8%	8%
선박량	6.5	7.2	8.1	9.5	10.8	12.2	12.9	14.2	15.3	16.4	17.9
	9%	10%	13%	17%	14%	13%	6%	10%	8%	7%	9%
수급	2%	4%	-3%	-6%	-3%	-8%	-15%	3%	0%	1%	-1%

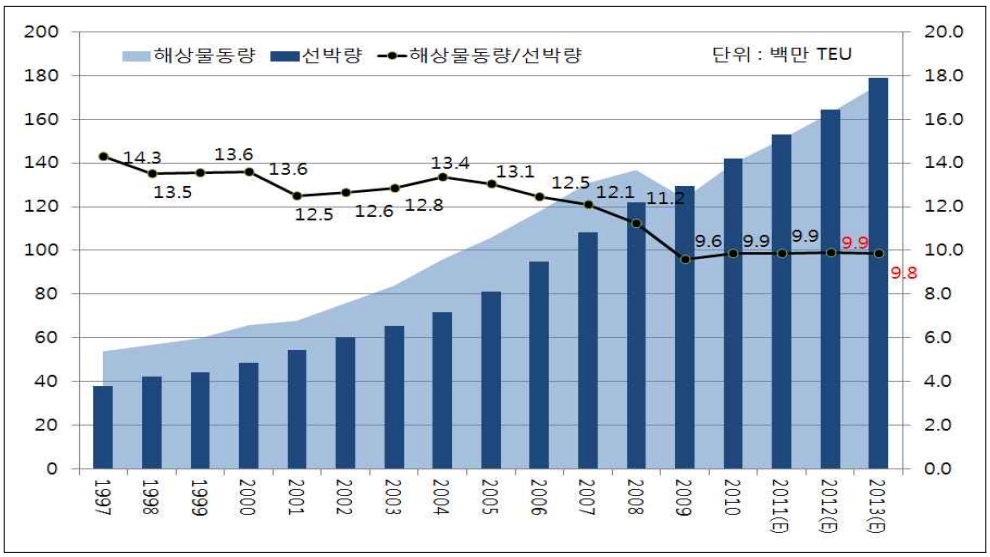
자료 : clarkson

○ **'해상물동량/선박량'[2]를 살펴보면, 호황기인 2004년 13.4, 2005년 13.1를 기록했으나 금융위기 이후 2009년 9.6으로 크게 감소함**

- 그 이후 2010~2011년 기간에도 크게 개선되지 않고, 9.9를 유지
- 이 같은 추세는 2012년 및 2013년에도 지속될 것으로 예상되며, 수급상 공급 압력이 개선되지 않을 것으로 전망됨
- 그럼에도 불구하고 2014년 이후 세계경제 회복 속도에 따라 빠른 수급 개선도 기대 가능

2) 선박 1TEU 당 운송수요(TEU)

〈그림-11〉 컨테이너선 시장 수급 추이 및 전망



자료 : Clarkson, KMI 분석

(2) 운임 전망

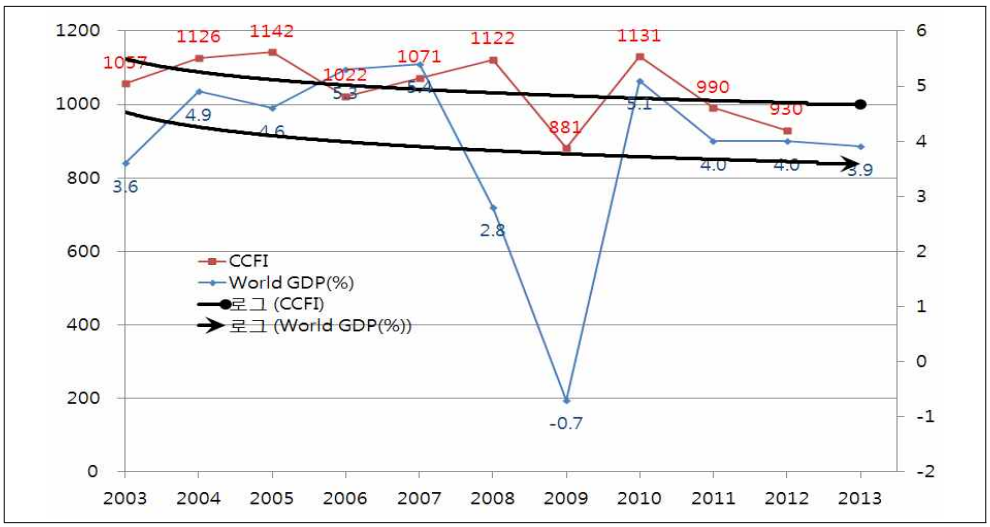
○ **2012년 운임은 2011년에 비해 상승할 것으로 예상되나 그 폭은 제한적**

- 2011년 운임 수준이 글로벌 금융위기 수준에 근접할 만큼 크게 떨어진 점을 감안하면, 기조효과의 발생 등을 고려할 수 있는 한편,
- 글로벌 경제위기 이후 성장세가 마이너스(-)임을 고려할 때 현 수준의 운임은 하락보다는 상승탄력이 클 것으로 예상됨

○ **다만, 세계경제성장률과 운임수준을 비교했을 경우 하락 추세를 보이고 있는 점이 상승탄력을 둔화시키는 요인으로 작용할 전망**

- 이에 따라 본격적인 운임시장의 회복은 2014년 이후 경기 회복 속도가 빠르게 나타나는 경우 가능할 것으로 예상

〈그림-12〉 GDP와 CCFI의 추세선 추이 및 전망



자료 : IMF, Clarkson, KMI작성

3. 글로벌 해운시장 위기의 진단

1) 운임 급락과 영향

(1) 건화물선 운임의 급락

○ **올해 들어 2개월 동안 건화물선 운임이 60% 급락**

- 선박운송 서비스 가격을 평균하여 지수화한 BDI기준으로 2월 24일 718p를 기록 연말의 1,738p 대비 약 60%가 하락함
- 대형선인 케이프사이즈 선박은 80%, 핸디사이즈 선박은 28%가 하락함으로써 대형선 운임이 훨씬 큰 폭으로 하락함

○ **유조선 운임은 올 들어 24% 감소함**

- 건화물선과 달리 대형선의 감소폭은 7% 수준에 머물러 전체적으로 유조선 운임의 하락폭을 축소시킨데 기여

○ **컨테이너선 운임은 올 들어 6.8% 반등함**

- 유럽항로와 미주항로 등 상대적으로 대형선 투입항로에서 운임의 상승폭이 더 크게 나타남
- 이는 지난 연말 큰 폭으로 하락한 데 따른 반등의 의미가 강함

(2) 운임 급락의 영향

○ **운임 급락은 단계적으로 파급되어 모든 시장참여자에게 영향을 미침**

- 운임하락 → 저선가 → 용선료 하락 → 기업수익 감소 → 운송서비스 품질 저하 → 화주의 SCM 비용 증가 → 제품가격 변동

○ **단기적으로 화주는 비용 절감이 가능하나, 운임의 변동성에 대한 관리의 어려움을 반영하면 제품가격 하락으로 까지 연결되기는 어려움**

- 운임 변동성이 심화되면 적기운송이나 안전성 등의 측면에서 서비스의 품질에 영향을 미칠 수 있으므로 화주는 공급사슬관리에 시간과 비용이 추가될 수 있음

〈표-8〉 운임하락의 영향

위기 요인	위기	기회	비고
운임하락	선사(용선주)	화주	
저선가	조선소	선주	
용선료	선주	용선주(화주), 선사	
운송서비스 품질 저하	화주(SCM 비용)	-	변동성이 심한 경우 제품가격에 영향을 미침
유동성 부족	현금자산이 없는 기업	현금자산이 충분한 기업	
기타 사업서비스	수익감소	-	금융, 투자자, 중개업

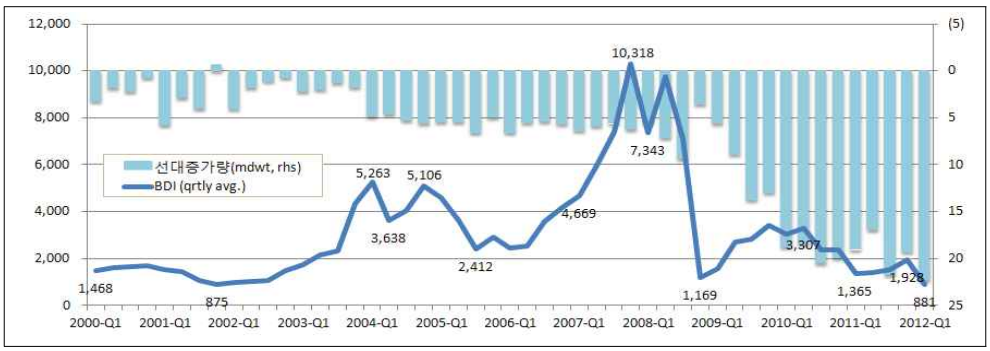
2) 공급과잉 현상의 지속가능성

(1) 운임 급락의 주요인은 선박 공급의 급증

○ **건화물선은 2010년 1분기부터 매 분기 평균 1800만 DWT씩 증가하여 2000년대 초 10년간의 430만 DWT의 4배 이상 수준으로 급증**

- 특히 금년 1분기는 사상 최대인 2,200만 DWT가 인도될 전망임

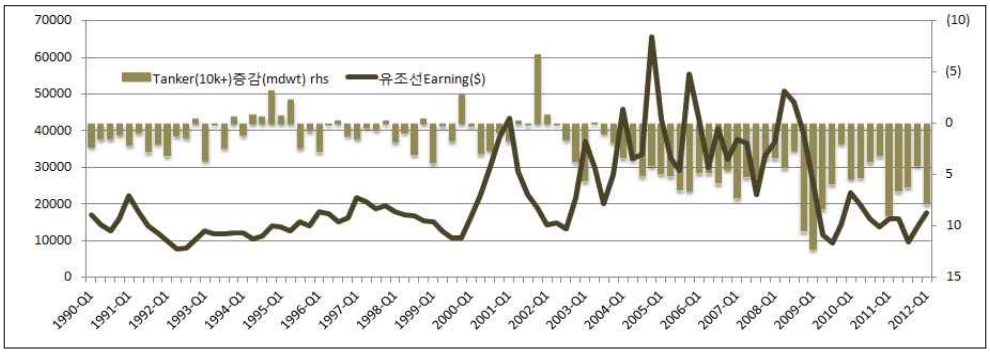
〈그림-13〉 건화물선 선대증가와 BDI 추이



○ **유조선은 2008년 4분기부터 평균 650만 DWT씩 증가하여 2000년대 초반 10년간 평균 300만 DWT의 2배 이상 수준으로 급증**

- 금년 1분기도 평균 수준이상의 인도실적을 보일 전망임

〈그림-14〉 유조선 선대증가와 Tanker Earning 추이

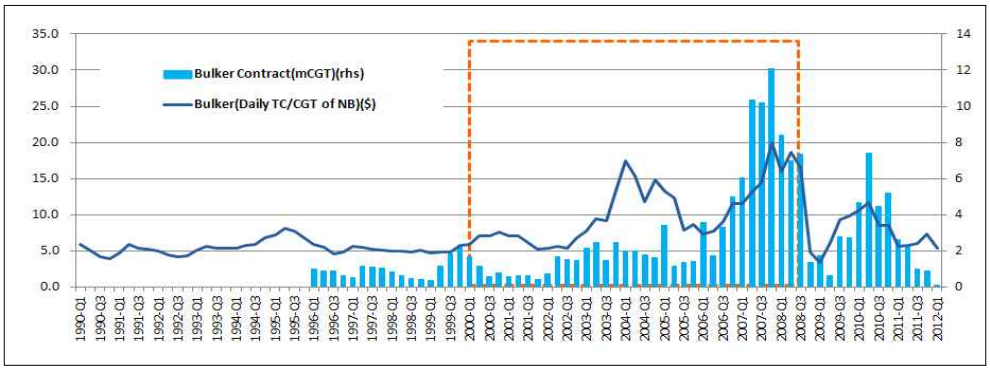


(2) 신조선가 하락으로 신조계약 증가 우려

○ **건화물선 신조선 수익성 지표가 하락했으나 90년대 보다 높은 수준**

- 건화물선의 평균 수익(운임)을 CGT당 신조가격으로 나눈 값이 90년대 5.4달러에서 2000년-2008년3분기까지 10.4달러로 급증했다가 2008년4분기이후 최근까지는 평균 7.4달러 수준으로 유지

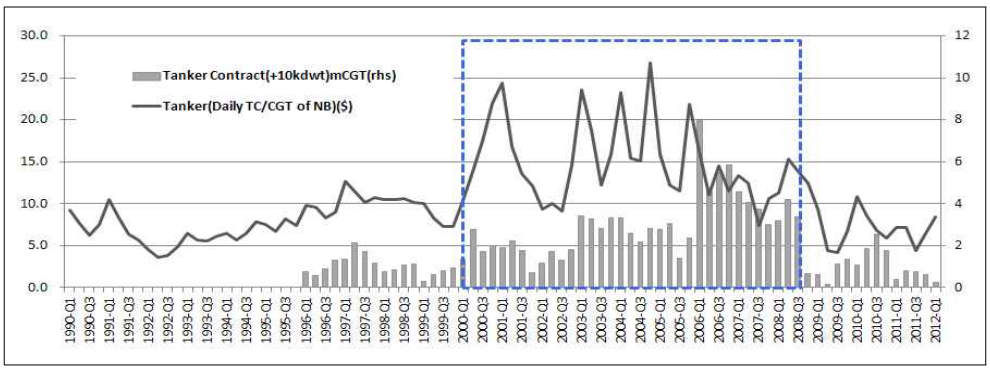
〈그림-15〉 건화물선 신조 수익성과 계약 추이



○ **유조선의 신조선 수익성 지표는 2000년대 초반의 절반수준**

- 유조선의 평균 수익(운임)을 CGT당 신조가격으로 나눈 값이 90년대 7.9달러에서 2000년-2008년3분기까지 15달러로 급증했다가 2008년4분기이후 최근까지는 평균 7.4달러 수준으로 유지

〈그림-16〉 유조선 신조 수익성과 계약 추이



○ **최근 신조계약이 크게 줄었으나, 신조가격의 하락가능성으로 운임회복시 신조계약이 늘어날 가능성이 큼**

- 중국을 중심으로 한 과잉된 조선시설도 영향을 미칠 것임. 계약량 확보가 2년 미만인 조선소가 속출하고 있어 계약에 적극적으로 나설 가능성이 큼

○ **현재의 선박공급 과잉상황에서 추가적인 신조계약은 운임회복을 지연시키고 위기 상황을 지속케 할 것임**

- 건화물선 운임 하락폭을 더욱 크게 나타난 주요 원인은 2010년 시황 회복시 신조 계약이 급증한 데 있으며, 이로 인해 공급과잉현상이 상당기간 더 지속되어 저운임 상황이 장기화될 수 있음을 시사
- 특히 유조선의 경우, 2012년 1분기 운임 회복으로 수익성 지표는 빠르게 개선되어 신조선 수익성 지표가 평균을 웃돌아 신조 계약 추진을 위한 여건이 호전되고 있으나, 여전히 수급불안정 요인이 강하므로 다각적인 판단이 요구됨

4. 시사점 : 기회 요인과 대응전략

1) 위기에서 기회를 보는 관점의 전환

○ **현 상황은 위기이자 동시에 기회**

- 시장 참여자가 하나의 상황을 어떻게 보고, 대응하느냐에 따라 시간이 흐른 후 현재는 기회가 될 수도 있고 실기의 아픔이 될 수도 있을 것임

〈그림-17〉 위기인가 기회인가? : 사실은 하나, 관점은 둘

자료 : 인터넷

2) 비용절감을 위한 협력의 강화

(1) 컨테이너선 시장의 얼라이언스 전략적 제휴 강화

○ **얼라이언스 체제를 공고히 함으로써 공동운항, 서비스 재편 등 출혈 경쟁 완화를 위한 노력을 경주하는 것이 주요함**

- 금융위기 이후 마치 선사들의 '묵시적 약속'에 의해 시행된 저속운항(Slow-Steaming), 계선(lay off) 등의 전략이 유효했으나 현재 이 같은 효과가 적은 것으로 판단
- 시장 구조적 측면에서 머스크 라인, MSC, CMA CGM 등 세계 3위권 선사들의 초대형선 투입 경쟁이 치열한 상황에서 하위권 선사들의 입지는 더욱 약화될 전망이므로 중하위권 선사들의 시장 내 입지는 이들 간의 전략적 협력 외에 뚜렷한 묘안이 없는 상황
- 다만, 중하위권 선사들의 경우도 초대형선 발주를 서두르는 등 이 같은 대형화 경쟁에 뛰어 들고 있어 전략적 협력이 한계가 있다는 점은 우려됨
- 추가적으로 기항지 합리화 등을 통해 원가절감 노력이 필요할 것임

(2) 협력을 위한 노력 경주

○ **선사의 입장에서는 낮은 운임, 상대적 물동량 감소, 선박자금의 상황 압력으로 유동성관리에 어려움이 있음**

- 따라서 현재의 어려움을 극복하기 위해서는 최대한 빠른 시간 내에 운임회복에 따른 매출수입 극대화를 추구하는 것이 바람직함

○ **화주(용선인)는 선박량 과잉에 따른 낮은 운송비용으로 물류비를 절감할 수 있는 시기임. 그러나 향후 2, 3년 후에 운임의 급등 가능성을 염두에 두고 장기운송전략을 마련해야 하는 기회가 있는 시기이기도 함**

- 아래의 표에서 보는 바와 같이, 단기운임은 변동위험에 대한 보상 등의 이유로 장기운임보다 높게 형성되는 경향이 있음
- 따라서 화주는 거안사위(居安思危)의 관점에서 현재의 높은 협상력을 기초로 장기운임 안정화 전략을 추구할 필요가 있음

〈표-9〉 150,000 DWT 선박 1척에 대한 최근 20년 동안의 위험 프리미엄

(단위 : 미국 달러)

구분	단기운임 합계	3년 용선료 합계	단기운임- 3년 용선료
'92년～'94년	20,051,945	23,079,000	-3,027,055
'95년～'97년	23,373,180	21,294,000	2,079,180
'98년～'00년	17,744,255	17,584,000	160,255
'01년～'03년	24,524,526	15,561,000	8,963,526
'04년～'06년	65,785,647	37,366,000	28,419,647
'07년～'09년	105,610,125	42,588,000	63,022,125
'10년	16,418,538	7,976,500	8,442,038
'11년	9,813,384	4,732,200	5,081,384
합계('92년～'11년)	283,321,600	170,180,700	113,140,900

자료 : Clarkson ; KMI 분석 ; 한국선주협회, 「선·화주 상생협력을 위한 표준모델 및 협력체계 구축방안」, 2010. 12. 의 p. 135.에서 전재

주 : 단기운임 합계는 1개월 단위로 운송계약을 맺을 경우의 운임을 합산한 것이고, 3년 용선료 합계는 3년 단위로 운송계약을 맺을 경우의 운임을 합산한 것임

○ **요약하면, 앞으로 2, 3년 후의 운임 상승을 선주는 기대하고, 반대로 화주는 걱정하기 때문에 현 상황을 보는 공통분모가 존재함**

- 물론, 화주의 입장에서는 FFA 등의 운임파생상품 계약을 통해 미래 운임상승에 대응할 수 있다고 판단할 수 있으나, 중장기적으로 선박 과잉이 해소될 것으로 기대되기 시작하여 운임파생상품 시장에서 선물운임이 상승할 경우에는 이러한 파생상품을 통한 운임헤징 전략 또한 활용하기 쉽지 않을 것임

○ **이 같은 서로의 니즈에 부합하여 현 상황을 타개하는 방안으로서 전략적·혁신적인 유연한 운송계약을 선/화주가 개발하여 채택할 필요가 있음**

- 즉 장기적으로 안정적인 물동량에 대해서는 기존의 관행에 의거, 전용선 계약/COA 계약 등을 활용하고, 예측이 어려운 Spot 물동량에 대해서는 익명의 운임파생상품 시장에 의존하여 위험을 헤징 필요
- 그 외에 기존에 거래관계를 맺고 있는 신뢰가 구축된 파트너와 공생발전 차원에서 옵션(option) 성격의 운송계약을 맺는 방안을 강구할 필요가 있음
- 예를 들어, 선박공급이 많을 것으로 예상되는 2, 3년간은 "운송원가 + 선사 마진율(5% 내외)"의 계약조건으로 Spot 물동량을 처리하고, 3년 이후의 기간에서는 운임 상한선(예를 들어, 케이프 TCE 평균 50,000 달러/일) 이상의 경우에는 상한선만 수취하고, 그렇지 않은 경우에는 시장운임과 연계하여 운임을 받는 계약을 개발/채택하는 것으로 강구해 볼 수 있음
- 물론, 이러한 운송계약은 특히 선주의 입장에서 계약이행을 위해 선박활용에 제약이 가해지는 점과 호황 시 수입 극대화를 추구하지 못하는 등의 단점이 있지만, 이는 현재의 유동성 문제의 시급성을 고려할 때 충분히 수용이 가능할 것으로 판단됨

- 여기서 제시한 계약(안)은 하나의 예시일 뿐, 선/화주 공생발전 차원에서 충분히 다른 혁신적 계약방식이 도출될 수 있을 것으로 판단됨

(3) 대형화를 통한 시너지 효과 도모

○ **COSCO, NYK, MOL, K-Line 등의 글로벌 건화물 선사들은 대형화에 따른 규모·범위의 경제를 활용하여 경쟁력을 강화하고 있음**

- 특히 최근의 선박과잉에 따라 선사의 화주에 대한 협상력이 현저히 낮아지고, 시장의 불확실성이 높은 시기에는 이 같은 규모 차이에 따른 경쟁력 격차는 더욱 크게 작용함

○ **이들 글로벌 선사들은 대형화주와의 파트너쉽 구축, 사업 다각화를 통한 위험분산, 시장개척 및 전략적 연구개발 분야 등에서 대형화를 통한 경쟁우위를 확보하고 있음**

○ **또한 브라질의 대형 광산업체인 Vale사는 물류비 절감을 위해 40만 DWT급 대형 광탄선을 운영할 계획임**

- Vale사 CEO는 이 같은 전략을 게임의 틀을 바꾸는 차원의 전략(game- changer strategy)이라고 소개하고 있으며
- 올해 초에 필리핀 수빅에서 노후 대형선을 이용한 Floating dock에서 중국 등 동아시아에 철광석을 Hub & Spoke 전략으로 공급하거나, 2014년부터는 말레이사에서도 Hub 항만시설을 운영할 계획임
- 이 같은 Vale사의 계획은 기존의 케이프 선박 등의 대형선 보유 선주에게 큰 충격을 줄 것으로 전망됨

○ **따라서 이 같은 급변하는 글로벌 경쟁환경 변화에 대응하기 위해서는 우리나라 선사들 또한 선박 공동운항, M&A 등을 통해 대형화를 추구함으로써 미래의 시장점유율 및 수익성을 제고해야 할 것임**

3) 저가 선박 확보를 위한 딜레마 극복

(1) 장기적 경영전략에 따른 투자 모색

○ **현재의 가장 우려되는 상황은 저선가 시기에 선박을 확보하지 못함으로써 경쟁력이 약화되는 것임**

- 특히, 컨테이너선 원양선사들의 경우 점차 대형화 추세에 있는 시장의 흐름을 역행하는 경영이 쉽지 않은 상황임

  * 대형화는 최근 강화되는 친환경 규제와도 관련이 매우 깊으며, 머스크 라인의 1만 8,333만 TEU급 선박 발주(2013~2015 인도)는 이 같은 배경에 따라 이루어짐

- 이 같은 측면에서 초대형선 확보는 글로벌 선사로의 불요불급한 요소로 자리 잡았다고 판단됨

○ **문제는 최근 금융시장 불안 및 시황이 좋지 않은 상황에서 금융권 지원이 어렵다는 점인데,**

- 이는 우리나라 해운업에 대한 국가 정책적 판단으로 가능한 부분이나 대형화 추세에 따라 선대합리화를 위한 선박확보 자금 부분에 있어서 지원이 필요할 것임
- 이를 위해 선사도 시황 회복을 대비하여 투기적 투자보다는 장기적인 경영 전략에 따른 안목을 갖추는 노력을 경주해야 할 것임

(2) 낮은 신조가에 따른 신조발주는 자제되어야

○ **호황기에 고선가에 확보한 선박의 원가구조를 낮추고 현재의 저선가에 원가경쟁력이 있는 선박을 확보하기 위해 유동성이 풍부한 선주들이 신조선 발주 움직임을 보이고 있음**

- 최근에 대만의 U-Ming의 경우 2014년에 4척의 케이프 선박을 인도받기로 하고 신주발주를 하였으며, 추가로 6척을 2015년 이후에 인도받을 계약을 추진할 의향이 있음을 밝히고 있음(Lloyd's List, 2012. 2. 14. 기사)

○ **그러나 이러한 동기에 따라 이루어지는 개별 선주의 신조발주는 건화물선 시장 전체적으로 운임회복을 가로막는 악재가 될 우려가 큼**

- 일례로, 1983~4년 해운시황 침체기에 경기에 역행하는(countercyclical) 대규모 신조선 발주가 일본 선주의 주도로 이루어지면서 시황회복이 지연된 사례가 있음
- 일부에서는 현재의 낮은 선가에 친환경 선박을 신조하여 인수하는 것이 원가경쟁력 제고에 크게 도움이 된다고 평가하고 있으나, 신조보다는 개조를 통해서 환경관련 경쟁력을 강화하는 것이 전체 시황회복에 도움이 될 것임

○ **한편 우리나라, 중국 등의 중요 조선소의 건조능력이 2000년대 후반의 호황시기에 크게 확대된 바, 조선산업의 유지/발전을 위해 낮은 선가에 수주하려는 움직임이 강하게 작용할 것으로 우려됨**

○ **따라서 중장기적으로 해운과 조선이 공생발전할 수 있는 적정규모의 신조선 건조능력과 발주규모가 시장의 조절기능을 통해 달성되는 것이 매우 중요한 변수가 될 것임**

4) 위기 이후 시장변화에 대응하는 정책방향

(1) 친환경을 중심으로 한 경쟁력 확보 지원 필요

○ **친환경 선박개조에 대한 정책 검토**

- 선사는 신조보다는 친환경 선박 개조에 나서 공급조절 가능, 개조 후 수요 증가 기대

- 조선 : 친환경 엔진, 건조 역량 제고, 중소형 조선소의 일감 확보
- 항만 : 친환경 선박에 대한 인센티브
- 화주 인센티브가 핵심 : 선사/조선소에 대한 정책금융에 더하여 친환경 선박을 이용하는 화주에 대한 유인책이 매우 중요
- 정책효과 : 친환경 브랜드 가치로 국격 제고와 미래 경쟁력 확보

(2) 선사별 경영 포지션에 맞춘 지원 정책 고려해야

○ **정부의 지원 정책프로그램 마련시 선사들의 경영 포지션에 맞추어 이 세밀화 될 필요가 있음**

- 우리나라 선사들의 경우 원양선사와 근해선사로 나뉘는데, 원양선사인 경우도 벌크에 주력하는 선사와 그렇지 않은 선사의 마켓 구조는 매우 다름
- 따라서 향후 정책에 있어 지원 프로그램을 마련하는 경우 이 같은 점을 고려해야 함

○ **또한 근해선사인 경우도 중견기업으로 커 나갈 여건을 조성하거나 가능성이 큰 선사들은 대폭적인 지원을 통해 글로벌 선사로 육성하는 것이 필요할 것임**

해운기업 유동성 위기 대책과 정책과제

황진회 한국해양수산개발원 해운정책연구실장

참 여 연 구 진

1. 세계 해운 위기 실태 (황진회, 최영석)
2. 국내 해운업계 상황과 유동성 위기 원인 (황진회, 최영석, 이언경)
3. 유동성 위기 대책과 정책과제
   1) 위기 대책/지원 필요성과 사례 (황진회, 박용안, 이언경, 최영석, 모단단)
   2) 유동성 위기 대책 (황진회, 최영석)
   3) 향후 기업 및 정부의 과제 (황진회, 최영석, 박정선)
4. 결론 (황진회 실장)

해운기업 유동성 위기 대책과 정책과제

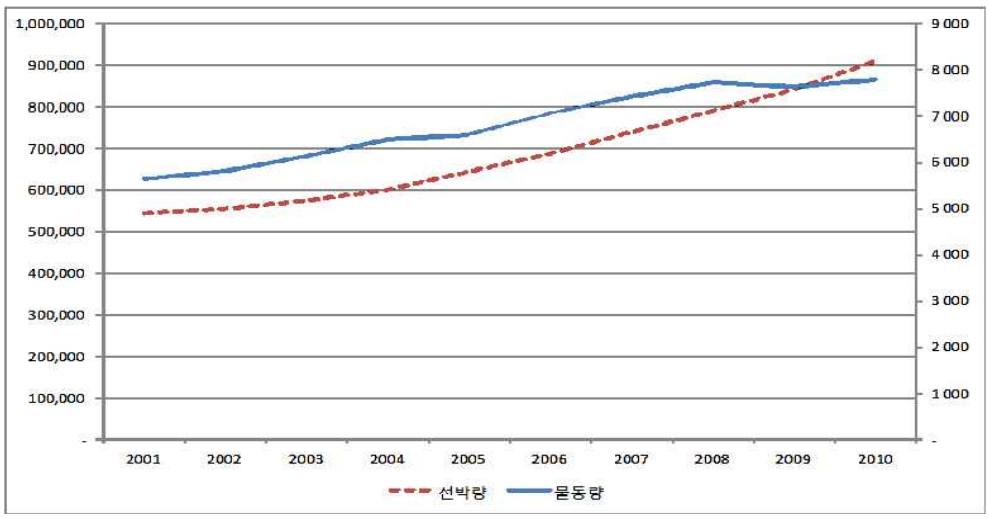
1. 세계 해운 위기 실태

1) 선박 공급량 과잉 : 구조화

○ **전세계 선박 공급량이 해상물동량 성장세를 상회하고 있음**

- 전세계 해상물동량은 2001년 56억 5,600만 톤에서 2010년에는 77억 9,100만톤으로 연평균 3.6% 증가했음
- 그러나 동 기간 중 전세계 상선 선복량은 5억 4,491만 GT에서 9억 5,798만 GT로 증가, 연평균 5.9%씩 증가했음
- 특히 세계 물동량은 2008년 이후 답보상태를 유지하고 있으나, 선복량은 더욱 급격히 증가하여 운임하락의 원인을 제공함

〈그림-1〉 전세계 해상물동량과 선복량 증가추이 비교



자료 : Fearnleys, Review ; IHS Fairplay, World Fleet Statistics, 2010.

○ **컨테이너 선박의 공급 과잉도 당분간 지속될 전망**

- 2012년 컨테이너 선복량은 전년대비 8.3%(127만 TEU) 증가하지만, 수요는 6.5% 증가에 그쳐 선복과잉이 1년 내내 지속될 전망임 (Alphaliner 예측)

○ **선박 과잉공급 상황이 2013년까지 지속될 것으로 예상됨**

- 유럽 경제 불안 등으로 해운시장은 투자심리 위축과 불확실성이 당분간 존재
- 부정적인 시장 분위기로 선박금융시장 역시 위축되어 해운위기가 장기화될 가능성이 높음
- 선박의 선령이 낮아 단기간에 대규모 해체를 기대하기도 어려움
- 이러한 악순환을 극복하기 위해서는 시장참가자들이 시장상황을 정확하게 이해하고 시장의 적정성을 유지하며 조절하는 것이 관건

2) 운임 급락, 그리고 일부 반등

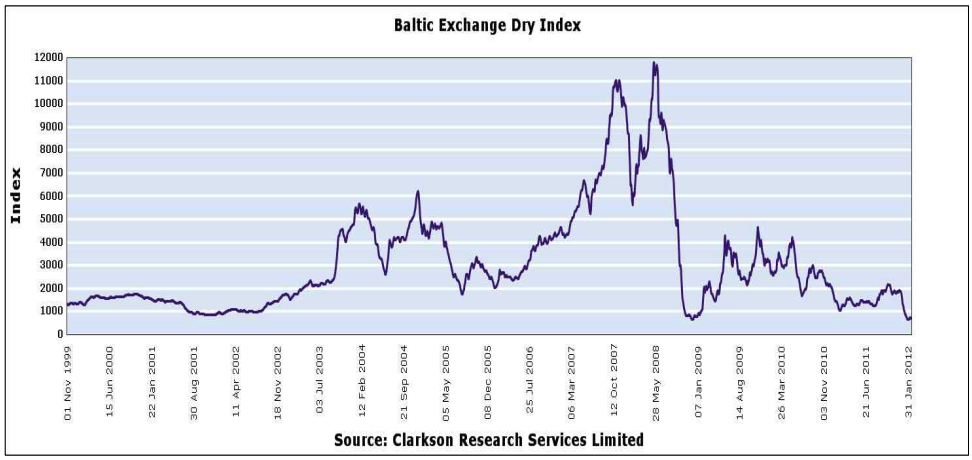
○ **선박 공급 과잉으로 대부분의 선종에서 해운기업의 수입 원천인 운임이 폭락했음**

- BDI 지수는 2008년 5월 11677포인트로 최고치를 기록한 후 같은 해 12월 677포인트로 급락, 그리고 2012년 2월 668포인트로 최저치를 기록했음

○ **반면 VLCC 운임은 2011년 지속적으로 하락했으나, 최근 급등하고 있음. 즉 2011년 평균 19,545$/Day에서 2012년 1월 평균 35,182$/Day를 기록함**

○ **이와 같은 운임의 급락은 해운기업의 정상적인 경영에 상당한 악영향을 주고 있으나, 반면 일부 선종에서 나타나는 운임 상승(급등)은 해운기업의 현금흐름에 긍정적인 도움을 주고 있음**

〈그림-2〉 BDI 지수 추이(1999~2012)



3) 높은 유가로 인한 손실 확대

○ **벌크선사는 선복과잉에 의한 운임하락 뿐만 아니라 유가 상승으로 경영상태가 악화되고 있음**

- 벌크선의 선복과잉에 의한 운임 하락은 특히 케이프선에서 심각하게 나타나고 있음
- 케이프벌크선 일일 스팟 평균운임이 9,959달러로 케이프보다 작은 선형인 파나막스, 수프라막스 운임보다 낮음
- 일반적으로 벌크선사 매출액에서 유류비 비중이 1/3로 매우 높은 편인데, 최근의 급격한 유가 상승으로 경영악화를 심화시킴

○ **컨테이너 선사의 유류비 부담은 더욱 더 심각**

- 컨테이너선은 매출액에서 유류비가 차지하는 비중이 높아 톤당 벙커유 가격 상승은 부담으로 작용하고 있는데, 올해 초 벙커유 가격 상승으로 어려움이 가중될 것으로 보임
- 380CST기준 국내 벙커유 톤당 가격이 770달러(2012.1.11)로 지난해 초(560달러)에 비해 38% 상승함

2. 국내 해운업계 상황과 유동성 위기 원인

1) 국내 해운업계 동향

○ **해운업 불황으로 최근 4년간 60여개 선사가 폐업 또는 등록취소**

- 한국선주협회는 경영난 등으로 영업을 중단한 7개 회원사를 퇴출
- 2011년 상반기 이후 법정관리 신청이 늘어나고 있음 : 대한해운, 삼호해운, 양해해운, 조성해운, 삼선로직스, TPC코리아, 대우로지스틱스, 봉신, 세림오션쉬핑, 씨와이즈라인 등 10개 선사

○ **글로벌 금융위기 이후 점진적인 회복세를 보이던 우리나라 해운업계가 2011년에 다시 위기 상황을 맞이함**

- 2011년 3분기 : 대형 3사 적자 기록
- 대형선사 누적적자로 유동성 위기, 중소선사들의 연쇄도산 우려

○ **금융권의 자금대출은 더욱 더 축소되고, 특히 선박금융은 계속적으로 위축되고 있어 이에 대한 대책이 필요함**

- 해운위기 이후 국내 대형선사의 법정관리 등으로 금융기관은 과거에 비해 보다 더 보수적인 입장
- 그동안 대출이 가능했던 BBB 신용등급 회사들도 최근들어 자금확보가 어렵게 되었고, 현재는 기업신용등급이 "A" 이상만 대출이 가능한 상황임

○ **국내 중소선사의 유동성 문제는 더욱 심각, 대책이 긴박한 상황**

- 중소선사는 유동성 부족, 운임하락, 유가 상승 등 삼중고를 겪고 있으며, 선박금융, 즉 선박리스 원리금 상환 유예가 필요한 상황
- 또한 금융기관들이 선가하락에 따라 담보가치 하락으로 추가 담보 및 재계약을 요구하는 LTV(Loan to value) 적용 유예도 필요함[3)]

2) 유동성 위기 원인

(1) 공급과잉과 수급불안, 유가상승에 따른 수익성 저하

○ **해운불황으로 국적선사들의 채산성이 크게 악화됨**

- 선박공급 과잉으로 인한 운임하락과 세계 경제침체로 물동량 감소
- 고유가로 인한 선박운항 비용 등 증가
- 특히 컨테이너선 사업은 선박 공급량 증가와 대형화에 따라 물량 확보 경쟁 심화

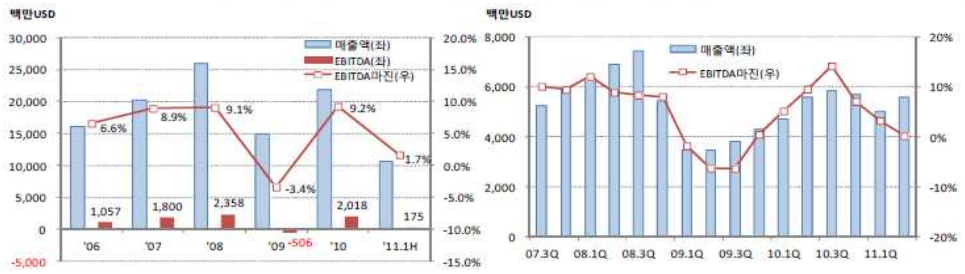
○ **특히 2010년 하반기부터 해운기업의 경영실적은 더욱 악화됨**

- 2010년 하반기부터 공급과잉에 따른 수급불안으로 전 선종에 걸쳐 시황이 하락하고,
- 2011년 들어 국제유가가 급등하면서 국내 대형선사의 EBITDA 마진은 3분기 연속 하락하며 0%에 근접했음

※ EBITDA(Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, 법인세 이자 감가상각비 차감 전 영업이익)

- 특히 2011년 상반기에 신조선의 인도도 늘어나면서 2011년 6월말 기준 4대 선사의 순차입금은 전년말 대비 30억 달러 증가한 실정임

〈그림-3〉 국내 해운업계 대형4사의 연간 및 분기별 합산 영업실적



자료 : 한국기업평가(2011.9.30)

3) 한국해운신문, "움직이는 금융권, 해운 유동성 대책 긴박", 2012. 2. 22. 보도자료 참조

(2) 선박확보자금 부족에 따른 선박 매입시기 선택 오류

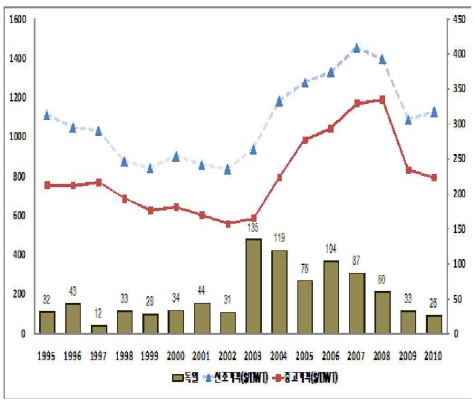
○ **국내 해운기업은 선가가 높은 호황기에 선박 매입을 확대하는 경향을 나타내고 있음**

○ **이는 국내 해운기업의 자금력 부족과 국내 기관투자자들의 해운에 대한 이해 부족에 따른 것으로 해석됨**

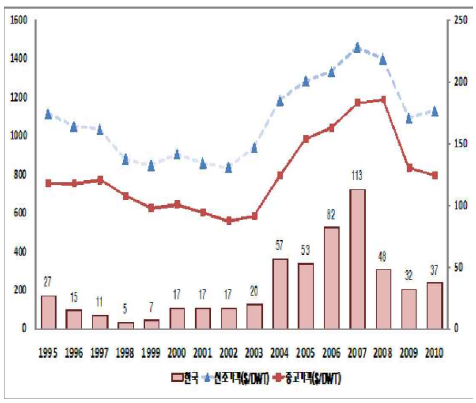
- 해운기업의 경우 선가가 낮은 시기에는 운임수입도 좋지 않아 선박을 추가로 확보할 수 있는 자금 여력이 없기 때문에 선가가 낮은 시기에도 선박을 확보하지 못하고, 시황이 좋은 호황기에 주로 선박을 확보해야 하는 상황임

○ **한편 기관투자자들의 경우 선가가 낮은 시기에는 선박의 수익성 저하, 해운기업의 도산 우려 등으로 선박에 대한 투자를 축소하고 있음**

〈그림-4〉 독일 중고선 매매 동향



〈그림-5〉 한국 중고선 매매 동향



자료 : 황진회 외, 「해운산업 신성장 동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안」, 한국해양수산개발원, 2011.

(3) 대규모 선박투자로 인한 재무부담 증가와 금융기관의 선박금융 축소

○ **국내 금융기관들이 선사에 대한 신규금융을 제한하고 있으며, 기존 금융의 조기 상환은 물론 추가담보를 요구하는 한편 선박담보 인정비율 축소 등으로 국적선사들의 유동성 부족 현상이 심화되고 있음**

○ **2008년 금융위기 이후 국내 금융권의 위축으로 국내 선사에 대한 대출규모가 급감**

- 우리나라 금융기관은 해운산업 호황기에는 선사에게 금융 대출을 경쟁적으로 하고, 해운회사의 담보물인 선박가치를 고평가하여 해운선사에 대한 선박대출 규모를 확대
- 이에 반해 해운산업이 불황인 시기에는 담보물인 선박가치가 급락하여 채권이 부실화됨으로써 선사에 대한 담보대출비율(LTV, Loan to Value Ratio)을 감소
- 선가하락으로 LTV 등의 문제 발생과 유럽의 funding cost 상승으로 기존 선박금융의 금리가 동반 인상됨
- 특히 인도 및 재금융(refinancing) 등의 금융이 더욱 어려운 상황임

○ **국내 선박금융은 해운 및 조선 시장에 대한 불안과 불신 확산으로 내부 결재 등 승인이 어려움**

- 특히, 금융위기 이후 선박금융은 대기업 선사에 주로 집중되고 중소형 선사의 경우 자금 지원이 어려워짐
- 유럽의 금융 위기로 인해 프랑스 등을 포함한 남유럽계 선박금융 기관은 활동을 거의 정지한 상태이며, 일부 북유럽 및 독일계 은행이 명맥을 유지하고 있는 실정임
- 2008년 이후 금융위기 이후 HSH Nordbank, DeutscheSchiffsbank 등은 국제 선박금융 시장에서의 금융지원 축소 및 자국의 안정적인 주요 선사에 집중함

○ **금융위기 이후(2009~2011년) 투자손해를 입은 투자자들이 선박펀드 투자를 꺼려 국내 선박펀드 시장이 위축**

- 해운 호황기(2004~2008년)의 전체 펀드모집액 중 민간이 차지하는 비중이 88.1%였는데, 불황기(2009~2010년)에는 43.3%로 호황기 대비 절반수준
- 불황기에 모집된 43개의 펀드 중 구조조정 선박펀드(캠코글로벌 1~27호) 27개와 해경함정 신조용 펀드 3개를 제외하면 순수 민간펀드는 13개에 불과
- 불황기에 선박금융이 원활히 이루어지지 않을 경우, 유동성 위기로 인한 일부 선사의 파산이 우려됨

〈표-1〉 국내 선박펀드 시장 동향

(단위 : 개, 억원)

구분	펀드수	펀드 모집액	
		전체	민간
호황기(2004~2008년)	73	50,585	44,562
불황기(2009~2011년)	43	19,961	8638

주: 국토해양부, 보도자료, '국토부, 바다로 19호 선박펀드 인가', 2011.11.

3. 유동성 위기 대책과 정책과제

1) 위기 대책/지원 수립 필요성과 사례

(1) 우리나라에서 해운산업의 역할과 의의

○ **해운산업은 수출입을 지원하는 국가필수 기간산업**

- 우리나라의 무역 의존도는 2010년 기준으로 약 88%, 이는 G20 국가 중에 가장 높은 수준이며 수출입화물의 99.7%가 해상으로 수송됨

- 세계 5위 수준의 해운강국을 유지하지 못할 시에는 수출입 물류에 상당한 차질이 발생할 수 있음
- 현재 아시아/구주항로 정기선 서비스를 신규 개설시 약 1조 5천억 원의 이상의 거액이 필요하며, 현재 수준의 물류서비스 네트워크를 새롭게 구축할 경우 천문학적인 재원이 필요함

○ **해운산업은 고부가가치 창출산업**

- 2010년 해운산업 부가가치액은 4,229억 원 (우리나라 전체 GDP의 약 2%)
- 매출액 대비 부가가치율은 약 40% 수준 ; IT 20%, 반도체 18%, 자동차 15%에 비해 높음

(2) 외국의 해운산업의 지원 사례

가. 선진국(덴마크, 독일, 프랑스)의 지원사례[4)]

○ **덴마크, 머스크에 62억 달러 금융 지원, EKF 통한 4.6억 달러 융자**

- 덴마크 정부는 머스크의 유동성 확보를 위해 62억 달러 지원했음
- 덴마크의 수출신용기관인 EKF도 2009년 11월 Export Lending 제도를 통해 머스크에 융자를 제공했고, 머스크는 이 자금을 이용하여 아시아, 유럽 등의 조선소에서 진행중인 선박건조에 활용했음

  ※ Export Lending 제도 : 덴마크의 수출증대를 위한 제도로 총 규모는 20억 크로네(약 35억 달러)이며, EKF가 대리은행에 자금 제공하고 은행은 기업에 융자하여 덴마크의 수출을 증대시키는 구조임

○ **독일, 하팍 로이드(Hapag-Lloyd)에 12억 유로 대출보증**

- 2008년 금융위기 후 독일 해운업체들이 자금난에 시달리고, 독일의 KG펀드가 침체를 겪자 독일 정부에서 해운업체들에게 단기유동성을 지원했음

4) KMI 조사자료 : 한국선주협회 자료 참조.

- 독일 정부는 2009년 10월 자국의 최대 해운기업인 Hapag-Lloyd에 12억 유로에 대한 정부 대출보증(90%)을 제공했음
- 그리고 함부르크 시(市)도 독일 정부의 지원과 별도로 Hapag-Lloyd에 7억 5,000만 유로를 현금으로 지원했음
- 또한 독일 정책금융기관인 KfW 은행은 2009년 1월부터 금융위기로 타격을 받은 자국 중소선사 및 기업을 지원하기 위해 KfW 특별 프로그램(KfW Sonderprogram)을 도입, 이를 위해 총 150억 유로 규모의 펀드가 조성됨

○ **프랑스, 투자전략기금 통해 CMA CGM에 1억 5,000만 달러 지원**

- 프랑스는 세계 3위 컨테이너 선사인 CMA CGM이 파산 위기에 몰리자 긴급하게 유동성을 지원했음
- 프랑스 정부는 국부 펀드인 전략투자기금(FSI; French Government's Strategic Investment)을 통해 1억 5,000만 달러를 지원했음

나. 개도국(중국)의 지원사례

○ **중국은 2009년 초부터 자국의 해운 및 조선산업을 지원하고 있음**

- 중국은 해운 및 조선산업 보호와 육성을 명분으로 중국은행(Bank of China), 중국수출입은행(China Exim Bank), 중국수출신용보험공사(SINOSURE) 등을 통해 자국선사에 대한 선박금융 지원을 지속적으로 확대하고 있음

○ **중국은 또한 중앙정부와 지방정부에서 펀드를 통해 해운산업과 조선산업을 지원하고 있음**

- 펀드를 통한 금융지원은 천진 중심의 '조선산업투자펀드'와 상해 중심의 '해운산업펀드' 및 기타 지방정부를 중심으로 한 펀드로 구분됨
- 2010년에 들어서는 천진・상해를 중심으로 '선박펀드'를 통한 해운 및 조선 투자・지원이 본격화되고 있음

〈표-2〉 중국 은행의 주요 선박금융 지원 사례

(단위 : 백만 달러)

은행	지원기업		지원금액	기타
Bank of China	COSCO Group	중국	10,900	
	China Shipping	중국	11,720	
	China Shipping	중국	11,765	신용보증지원
	PIL	싱가포르	517	
	STX Pan Ocean	한국	272	수출금융보증지원
	FH Berting	독일	40	신용보증지원
	Torm	덴마크	167	
	Schulte Group	독일	149	신용보증지원
EXIM Bank of China	NITC	이란	840	*선가 12억 달러의 70% 규모로 추정
	OSG	미국	389	
	Torm	덴마크	1,700	
	Overseas Shipping Group	노르웨이	389	
	Toisa(Sealion Shipping)	영국	127	
ICBC (Industrial and Commercial Bank of China)	China Huaneng Group	중국	776	ICBC Leasing 포함
	CSC Shenzhen	중국	78	
	SDIC Shipping	중국	450	
	Zhejiang Ocean Shipping	중국	350	
	United Arab Shipping Co	중동	340	
Bank of Communication	China Shipping Group	중국	5,400	
	Zhejiang Ocean Shipping	중국	586	Bank of Communication Leasing 포함
China merchant bank	China Shipping Group	중국	586	
Minsheng Bank	China Oilfield Services Limited	중국	특수선 6척	Minsheng Financial Leasing 포함

자료 : 황진회 외, 「해운산업 신성장 동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안」, 한국해양수산개발원, 2011.

○ **한편 중국은 자금 확보가 어려운 해운 불황기에 적극적인 선박금융 지원을 함으로써 해외 선박투자자를 자국의 조선소로 끌어들이는데도 성공한 것으로 평가됨**

- 2010년 들어 해운경기가 다소 회복되자 각국 선사들은 선박의 가격 경쟁력 확보를 위해 선박투자에 관심을 보이지만 선박금융 조달이 원활하지 못했음
- 이 때 중국은 선박금융지원으로 이러한 선사들이 중국 조선소를 이용하도록 하는데 크게 기여했음
- 저렴한 가격으로 선박을 구입하게 되면 자본비의 부담을 축소할 수 있어 운임경쟁에서 우위가 발생하게 되어 추후 경기회복시 선사의 이익을 높이는데 결정적인 역할을 함
- 중국은 외국 선주들이 중국 조선소에 선박을 발주할 경우 선박 가격의 80%까지 지원하고 있으며 이에 따라 최근 그리스, 이탈리아, 브라질 등의 대형 선사들이 중국에서 선박을 발주했음

○ **이러한 중국의 해운·조선 산업 육성 정책에 따라 최근 품질 경쟁력이 아닌 금융 및 자금력에 의해 우리나라 해운·조선업이 크게 위협받고 있으며, 우리나라 해운·조선업의 경제기여도를 감안할 때 강력한 대책마련이 시급한 상황임**

(3) 해운업계의 요구사항

○ **최근 해운업계에서는 해운산업 분야의 어려움을 해결하기 위해 금융기관 등에 다음 내용을 골자로 하는 건의서를 전달했음**

○ **해운업계 요청내용**

- 2008년 글로벌 금융위기 이후 촉발된 해운시황 악화로 해운업계가 유동성 부족, 운임하락, 유가 상승 등 삼중고를 겪고 있으며, 선박리스 등 원리금 상환 유예가 절대적으로 필요함

- 국내 금융기관들이 공동으로 해운업계에 제공한 신디케이트 대출(Syndicated Loan)에 대해 관련 금융기관들이 일정 기간 원리금 상환 유예조치를 할 경우 대출담당 금융기관의 동참
- 선가하락에 따라 담보가치 하락으로 추가 담보 및 재계약을 요구하는 LTV(Loan to value) 적용 유예 요청

2) 유동성 위기 대책

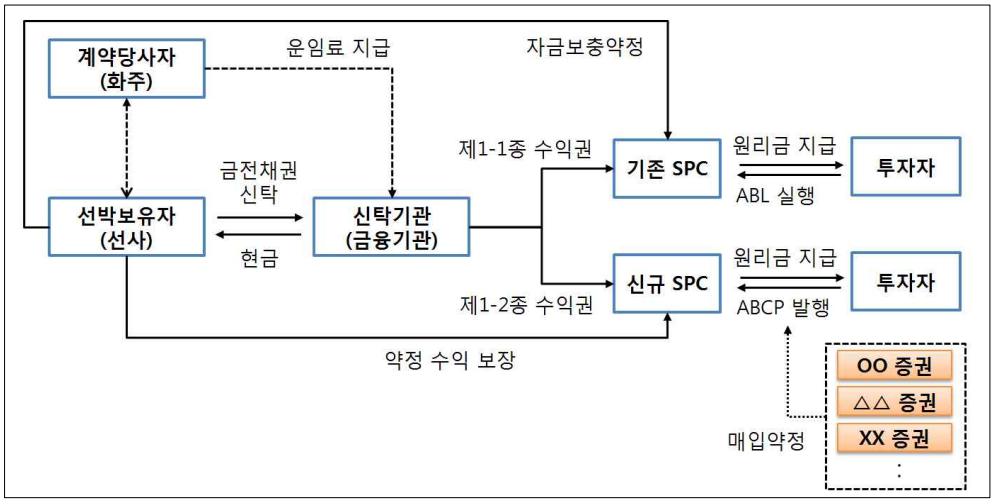
(1) 해운기업의 운송료 유동화 (운송료채권할인판매)

○ 기본 개념 및 절차

- 해운기업이 벌어들일 수 있는 운임을 금융기관이 확보하고, 이를 담보로 금융기관에서는 해운기업이 필요로 하는 운전자금을 제공하여 유동성을 확대하는 방안
- 해운기업이 미래에 확보할 수 운임수입을 담보로 금전채권을 금융기관권에 신탁하고 이를 댓가로 현금을 받는 구조
- 신탁(금융)기관은 운임수입으로 기존 채권자(제1수익권자)에게 원리금을 상환계획에 따라 지불하고, 잔여액을 제2수익권자(신규 SPC)에게 지불하는 방식임
- SPC는 자산담보부기업어음(ABCP)을 발행하고, 투자자는 자산담보부기업어음(ABCP)를 할인하여 구입하고, 이 과정에서 증권회사가 관련 업무를 대리함

○ 사업구조

〈표-6〉 운송료 유동화를 통한 현금확보



○ 기대효과

- 해운기업의 유동성 확보
- 화물의 안정적 수송
- 선화주 협력 강화

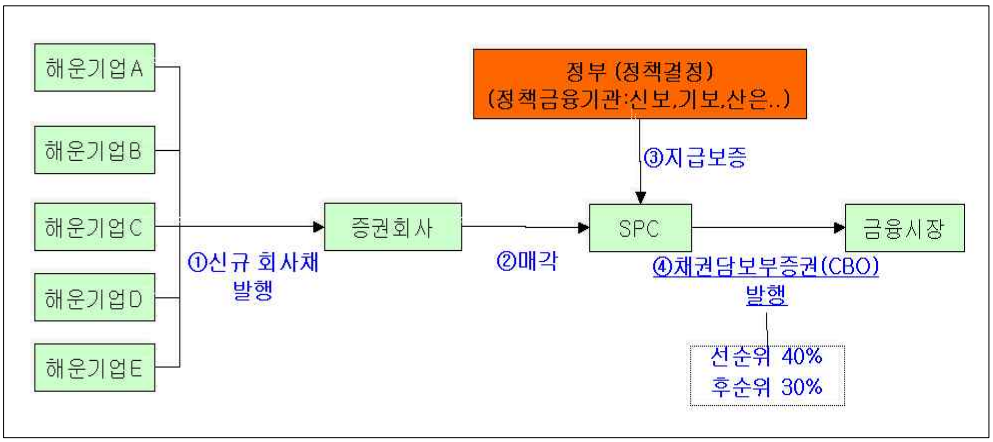
(2) Primary CBO 발행 지원

○ 기본 개념과 절차

- Primary CBO는 여러 회사채를 담보로 발행하는 증권으로 다수의 기업이 자금조달을 위해 신규로 발행하는 회사채를 증권사가 먼저 총액인수하여 이를 유동화 전문회사에 매각하고, 유동화 전문회사가 이를 기초로 발행하는 채권 담보부증권(CBO)으로 일종의 ABS(자산담보부증권)

- Primary CBO는 이미 발행되어 유통되고 있는 회사채를 기초로 발행하는 유통시장 CBO와 구별되며, 신용등급이 낮아 개별 기업이 자체적으로 회사채 발행이 어려울 경우 공동으로 위험을 부담해 자금을 조달하는 새로운 금융기법

○ **사업구조**



○ **추진방안**

- Primary CBO 발행이 성공하기 위해서는 정부의 지급보증이 가장 중요한 요인이며, 현재 우리나라 해운업에 대한 정부의 정확한 분석과 지원 시점에 대한 합리적 판단이 필요함. 시기를 늦출수록 지급보증 규모가 커지고 정책효과가 낮아질 수 있음
- Primary CBO 발행의 특징은 신용도가 다른 다수의 기업을 함께 묶어(풀링) 총액인수를 함으로 신용도가 낮은 기업 회사채도 매각할 수 있다는 것이며, 장/단점이 공존한다고 볼 수 있음
- 따라서 회사채 일부(약 40%)는 선수위로 발행하고, 일부(약30%)는 후순위로 발행하여 실제적인 지급보증 부담을 줄이는 방법으로 진행하면 정책부담을 상당히 완화하고 효과는 높일 수 있음

○ **기대효과**

- 신용등급이 낮은 해운기업의 회사채 발행이 가능해지고(활성화되고) 중소·중견 해운기업은 물론 대형선사들의 자금 조달이 다소 용이해질 수 있음
- 또한 장기채 발행이 활성화되고 기업의 장기자금 조달시장의 안정화와 함께 투자자들의 투자대상 상품 확대가 예상됨

(3) Tonnage Bank 설립 및 운영

○ **기본개념과 절차**

(기본개념)

- Tonnage Bank는 해운기업이 가진 과잉선박을 사들여 별도로 관리하면서 전문적으로 처리하는 구조조정 전문 선박관리기관의 성격을 가진 기관임
- 여기서 과잉선박은 각 해운기업이 운영하는 선박 중 손실이 발생하는 선박을 의미함. 즉 높은 용선료를 지불하면서 낮은 운임을 받는 선박, 신조선 건조 후 인도받았지만 배선하지 못하는 선박, 기타 운항손실이 지속적으로 발생하는 선박 등을 포함할 수 있음

(Bad Bank와의 차이)

- Tonnage Bank는 금융기관의 방만한 운영으로 발생한 부실자산이나 채권만을 사들여 별도로 관리하면서 전문적으로 처리하는 구조조정 전문기관인 배드뱅크(Bad Bank)와 유사한 개념으로 볼 수 있으나 많은 차이가 있음

- 즉 Tonnage Bank는 단순히 과잉선박만을 처리하는 수준을 넘어 중고선을 매입하고, 신조선을 발주하여 대선 영업을 하는 일종의 대형 선주회사(tonnage provider) 역할을 수행함

(설립 및 운영 방안)

- 따라서 Tonnage Bank는 정부가 전액 또는 일부 출자해 국내 또는 해외 선박금융 중심지(싱가포르 등)에 해운 공기업/금융기관으로 설립하고, 선박금융공사(기관)의 대안으로 운영할 수 있음
- 비운항선주(non-operating owner)인 Tonnage Bank 설립을 위해 관련 해운회사들의 출연 및 기금 조성도 가능하고, 국내 조선소에서 신조를 건조할 경우에는 무역보험공사, 수출입은행, 산업은행 등의 자금 및 보증을 활용할 수 있음
- 기본적인 자본금과 높은 신용도 또는 ECA 등의 보증으로 외부 금융기관으로부터 차입한 자금을 통해 신조 선박 또는 중고선을 매입하여 선박 운항 전문기업인 선사에 대선하여 용선료 수입으로 운영
- 토니지 뱅크는 거시적 측면에서 capital gain을 추구하고, 선박운항기업은 미시적 측면에서 비용절감을 추구

(기대효과)

○ **KAMCO 선박매입 규모를 확대하는 효과**

- KAMCO의 선박매입 프로그램은 여러 가지 한계가 있으나, Tonnage Bank 설립·운영으로 공적자금 부족에 따른 선박매입 규모 한도를 늘리는 효과를 가질 수 있음

○ **국내 과잉선박 인수와 자금지원으로 국적선사 유동성 제고**

- 해운기업으로부터 과잉선박을 인수하고 이에 대한 댓가로 자금을 지원하여 국적선사의 유동성 제고에 기여

○ **선박의 소유와 운항을 분리되어 해운산업의 분업화 촉진**

- 운항 전문 해운회사 등장으로 국내 해운기업의 경쟁력 강화
- 조선소의 신규 사업 진출에 안정적인 수요 제공
- 중형 조선소의 특수선, 해양지원선(OSV: Offshore Support Vessel) 사업 확대를 위해 토니지 뱅크가 전략적 협력관계를 구축하여 안정적인 선박발주를 유지
- Tonnage Bank는 해외 전문 운항사 등에 장기 용선하여 신규 비즈니스 진입 가능
- 국내외 선박금융 네트워크 연계 및 강화

○ **규모화 및 전문화로 경쟁력 확보**

- 다수의 선박발주 및 매입(중고선, 미인도 선박)으로 가격 협상력 및 규모의 경제 실현
- 필요한 선박금융 조달에 있어서도 높은 협상력(bargaining power)으로 선박원가 경쟁력 제고
- 원활한 선박금융 조달과 지속적인 자금 순환으로 불황기에도 적극적으로 선박에 대한 투자와 확보 가능
- 용선기간이 완료되거나 필요시 선박을 매각/처분하여 차액(capital gain) 실현
- 선박 소유에 대한 체계적이고 전문적인 경영 관리로 합리적이고 신속한 의사결정체제 구축
- 시황분석력 및 체계적인 시장위험 관리를 확보하여 효율적인 경영관리 가능
- 혁신, 창의성, 유연성으로 새로운 형태의 발전 가능

(향후 전망)

○ **국제적인 선박투자공급 전문회사로 성장, 발전**

- Tonnage Bank는 최초의 선박투자/공급 전문회사로 경쟁력 있는 선박을 도입하여 해운 기업에 장기 임대하여 안정적으로 수익을 창출
- 선박에 대한 소유와 관리 및 운항을 분리하여 전문화 추구
- 전문적이고 투명한 선박관리로 최소의 비용으로 최상의 선박가치 유지(전문 선박관리회사 육성 기여)
- 싱가포르의 자유로운 기업운영과 세제 혜택을 바탕으로 해운트러스트(shipping trust) 형태로 설립 가능
- 또는 향후 "선박금융중심지"로 지정되는 부산 등에도 설립 가능
- 특히 우리나라의 기술력과 생산력 측면에서 우수한 경쟁력을 보유한 조선소 등과 전략적으로 협력

3) 향후 기업 및 정부의 과제

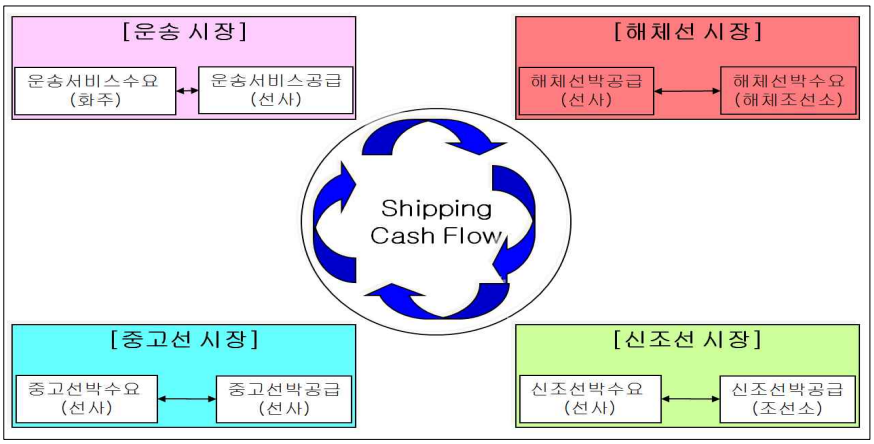
(1) 선박 S&P 비즈니스 활성화

○ **해운시장은 화물운송시장, 선박매매(S&P: Sale & Purchase) 시장, 신조선시장, 해체선시장 등 4대 시장으로 구성되어 있음**[5)]

- 화물운송시장은 선박을 이용하여 화물을 수송하고 이에 대한 댓가로 운임을 받는 것으로 가장 전통적인 해운 비즈니스
- 반면 신조선시장, 중고선시장, 해체선시장은 선박 자체를 이용하여 새로운 수입을 발생시키는 것으로 화물운송시장과는 기본구조가 다름

5) Martin Stopford, "Maritime Economics", Third Edition, Routledge, 2009.

〈그림-7〉 해운의 4대시장



자료 : Martin Stopford, "Maritime Economics", Third Edition, Routledge, 2009.

○ **해운시장에서 화물운송시장은 대체로 부가가치가 낮고, 선박매매시장은 운송시장에 비해 부가가치가 높은 이유로 해운선진국은 S&P에 집중하고 있음**

- 선진 해운국의 경우 화물운송보다는 선박 금융, 선박 S&P, 선박 용선, 해사중재, 선박보험, 해운 컨설팅 등을 중심으로 해운의 부가가치를 확대하고 있음
- 전통적으로 세계 선박 S&P 시장은 영국, 그리스, 일본 등의 선주들이 주도하고 있으며, 최근에는 싱가포르 등에서 선박 S&P 시장이 발달하고 있음

○ **그 동안 세계 해운산업은 전통적으로 해상화물운송시장이 지속적으로 성장해 왔으나, 2000년대 이후에는 대규모 자본이 해운시장으로 유입되면서 선박매매시장이 확대·발전하고 있음**

- 2010년 기준으로 전세계 중고선박은 1,303척이 거래되었고 시장규모는 231억 3,500만 달러(약 27조 7,620억원)임

- 이는 선박척수 기준으로 전년대비 7%가 증가한 규모이지만, 지난 2007년의 1,866척에 비해 30.1%가 줄어든 것임

○ **최근 선박 S&P 비즈니스는 중고선 매매 뿐만 아니라, 장기운송계약과 사모펀드를 이용하여 신조선을 발주하고, 건조중인 선박을 매매하는 등 새로운 비즈니스 모델로 개발·확대되고 있음**

○ **우리나라 주요 해운기업의 수익구조를 보면 선박운송에 따른 운임수입이 대부분을 차지하나, 해외 주요선사들은 선박매매 차익을 통한 수입 증대를 꾸준히 해오고 있음**

(2) 해운기업 사업다각화

○ **향후 해운시장의 운임은 급격한 변동이 예상되고, 이에 대비한 해운기업의 사업구조 다각화가 필요함**

- 해운 불황기를 견딜 수 있는 사업군을 찾아야 하며, 이를 위해 해운기업의 사업군 포트 폴리오 전략이 요구됨

○ **우선 운송부문에서는 선종 다각화, 용선과 대선 균형점 모색, 운송사업 외 신규사업 진출, 선박매매(S&P) 비즈니스 강화 등을 지속적인 성장 기반으로 마련해야 함**

- 운송분야에서는 부가가치가 낮은 화물운송시장 이외의 수익창출 분야 개척 필요
- 선박 금융, 선박 S&P, 선박 용선, 해사중재, 선박보험, 해운 컨설팅 등을 다양하게 활성화
- 이러한 해운비즈니스는 조선, 금융, 자본, 무역 등의 산업을 결합시켜주는 융합산업으로 성장해야 함

(3) 선박금융 전문기관 설립

○ **일시적인 해운조선산업 지원을 넘어서는 선박금융시장 활성화 필요**

- 정부차원의 구조조정기금 활동과 연기금, 사모펀드 등 연계
- 해운 및 조선산업을 연계하는 “공공펀드” 조성과 선박투자회사제도 활성화
- 운임하락, 벙커유 및 금융 비용 상승 등으로 선박이 억류되는 등 유동성 위기 확대
- 또한 기존의 선박금융 원리금 상환 등에 대한 어려움 가중

○ **고가의 선박 확보를 위해 자기자본 외에 큰 금액의 자금을 은행 등으로부터 조달**

- 해운산업의 입지, 위상에 비해 선박금융 발전은 미약
- 해운산업의 지속적 성장을 위해서는 선박금융 활성화와 효율적인 지원 보장
- 2008년 금융위기 이후 국내금융권의 국내선사에 대한 대출규모 축소
- 최근 유럽 발 금융위기 및 한국 국가 리스크 등으로 금융 조달비용 상승
- 국적선사의 해외금융기관에 대한 의존도가 높아짐
- 해외금융기관은 국내 사정을 잘 모르기 때문에 상대적으로 우량한 대형 선사를 대상으로 선별적으로 접근 및 선호

○ **현재 추진중인 "선박금융공사"에 대한 실질적인 대안 필요**

- 정부 입장에서는 타산업과의 형평성을 고려해 해운, 조선업만을 위한 특별한 혜택 제공 어려움
- 해운 및 조선 불황시 "공사"가 부실해질 우려가 있기 때문에 정부가 전액 출자하는 선박금융공사 설립에 한계
- 이에 따라 산업은행, 수출입은행, 정책금융공사, 무역보험공사 등 정책금융기관들과 민간 상업은행 및 선주협회, 조선협회 등이 공동으로 지분 출자 등을 할 수 있는 구조 필요

- 초기에 안정적인 정착을 위해 국가필수선대 및 대량화주와 연계한 프로젝트에 참여하고, 점진적으로 중소 해운, 조선을 대상으로 금융 지원
- 기존의 외항상선 이외에 해상플랜트, OSV, 연안선박, 크루즈 등 선박 포트폴리오 다양화로 투자위험성 축소

4. 결론

○ **"강한 자가 살아남는 것이 아니라, 살아남는 자가 강한 자이다"**

- 글로벌 금융위기 이후 세계 각국은 자국의 주요산업을 보호하기 위해 다양한 지원정책을 전개했음
- 이는 자국 산업이 생존해야 자국의 경제성장과 산업육성이 가능하다는 판단에 따른 것으로 볼 수 있음
- 따라서 우리나라 해운산업 부문에서도 우선 생존을 위한 지원 정책을 전개하고, 해운산업의 경쟁력 강화를 위한 정책이 추진되어야 함

○ **해운산업 유동성 위기 해소를 위해 정책의지가 가장 중요**

- 우리나라 선사들이 겪고 있는 유동성 위기를 해소할 수 있는 가장 강력한 방법은 신용대출(자금지원)과 신용보증임
- 국책은행과 공공기관에서 자금지원과 지급보증을 위해서는 정부의 정책의지가 우선적으로 표명되어야 함
- 우리나라 해운산업의 현재의 역량을 유지하고 발전시켜야, 무역에 의존하는 우리 경제를 지속적으로 발전시켜 나갈 수 있음

○ **해운산업에 대한 금융권의 지원은 은행손실도 최소화하는 대안**

- 현재 국내 일부 금융권에서는 자사 손실을 축소하기 위해 채권을 회수하고, 선박을 매각하는 방안을 모색하거나 시행중에 있음

- 그러나 선박 가치가 최저로 평가되는 현재 상황에서 선박 매각을 통한 원리금을 회수 방법은 선사 뿐만 아니라 금융기관에게도 엄청난 손실이 발생할 수 있음
- 따라서 선박 매각을 통한 원리금 회수보다는 해운시황이 개선될 때까지 원리금 상환을 유예하는 방안이 은행권 손실도 최소화할 수 있음