

해운-조선산업 일자리 창출 및 재도약 세미나
2017. 6. 29(목) 13:30~17:30 / 부산항 국제여객터미널 컨퍼런스홀

해운산업 재도약과 해운-조선 상생방안

황 진 회
해운산업연구실장



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

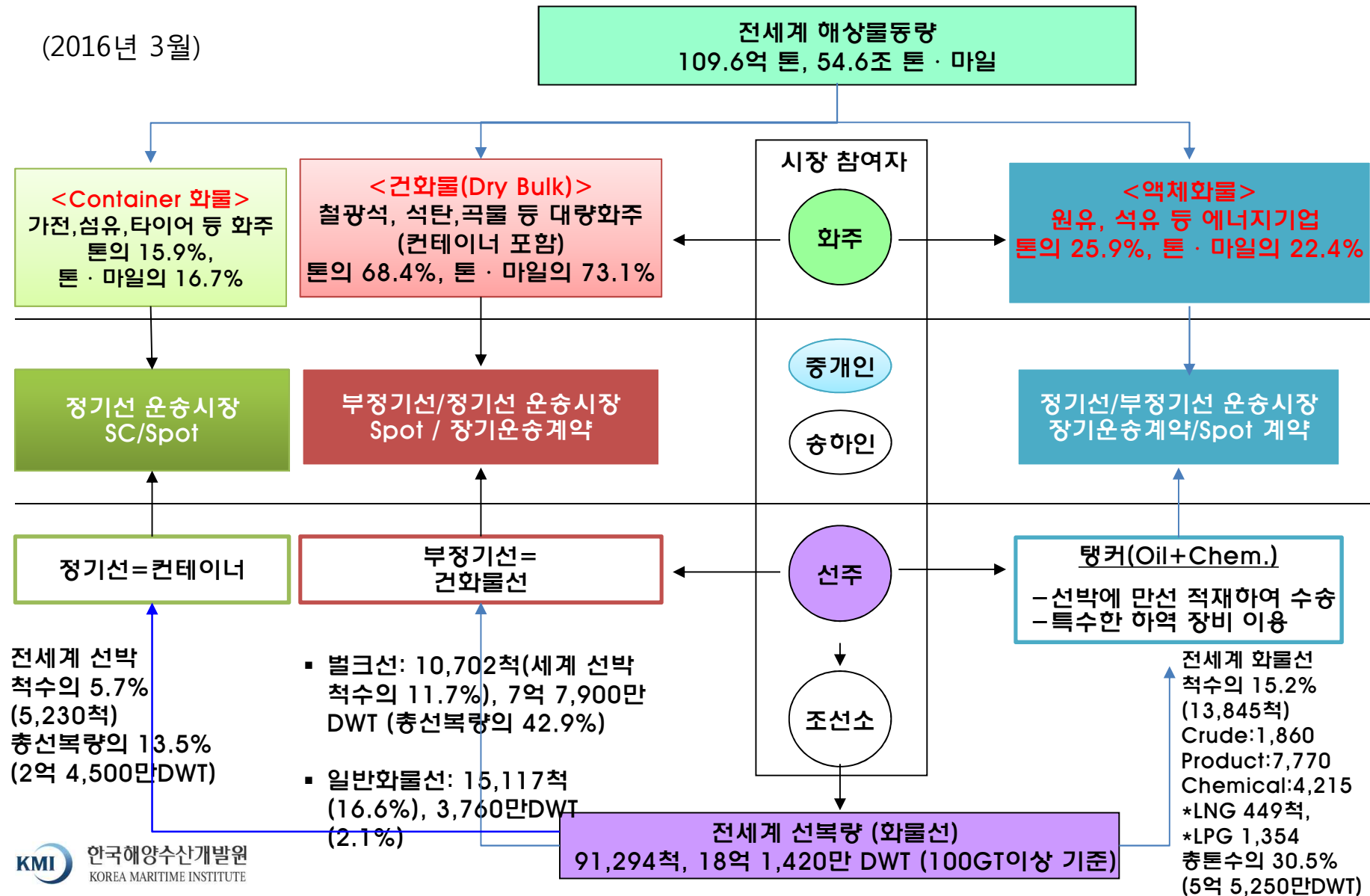
목 차

- I. 세계 해운 현황과 동향
- II. 한국 해운산업 현황 및 국민경제적 의의
- III. 한국 해운산업의 재도약 가능성과 과제
- IV. 해운-조선 상생 방안

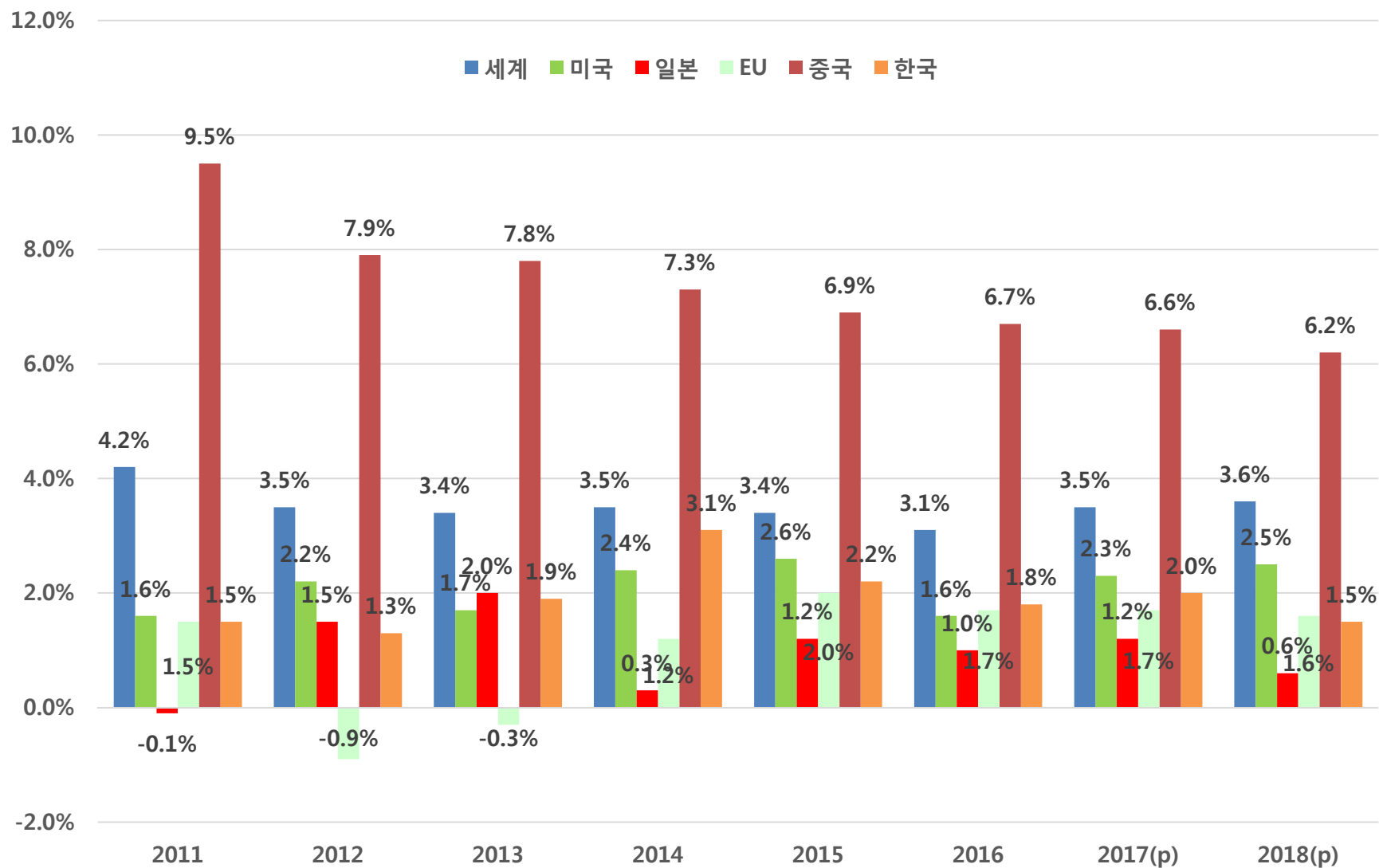
1. 세계 해운 현황과 동향

세계 해운시장 구조

(2016년 3월)



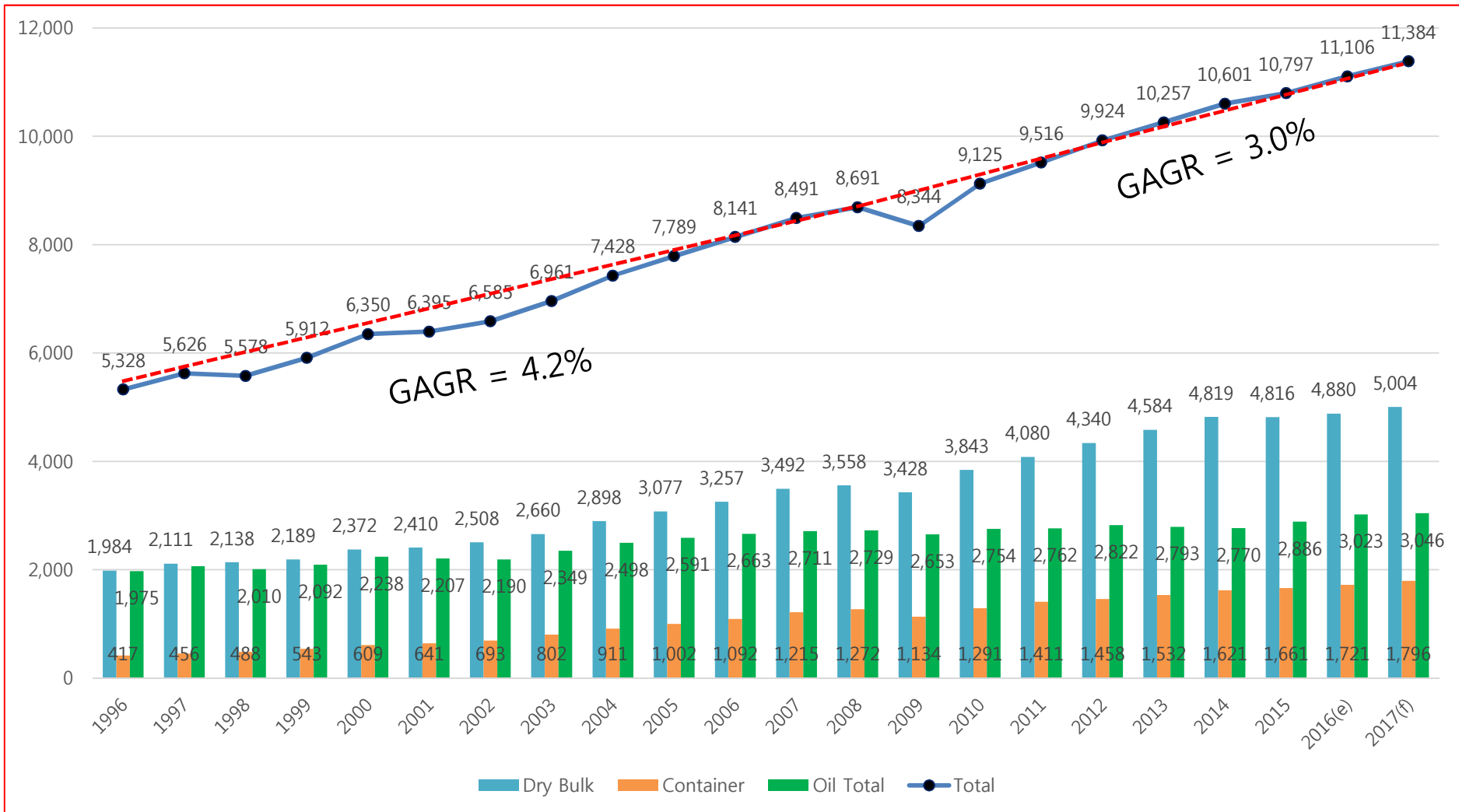
세계 주요국의 경제성장률



세계 해상물동량 변화

● 세계 해상물동량(1996~2017년) 연평균 3.7% 증가

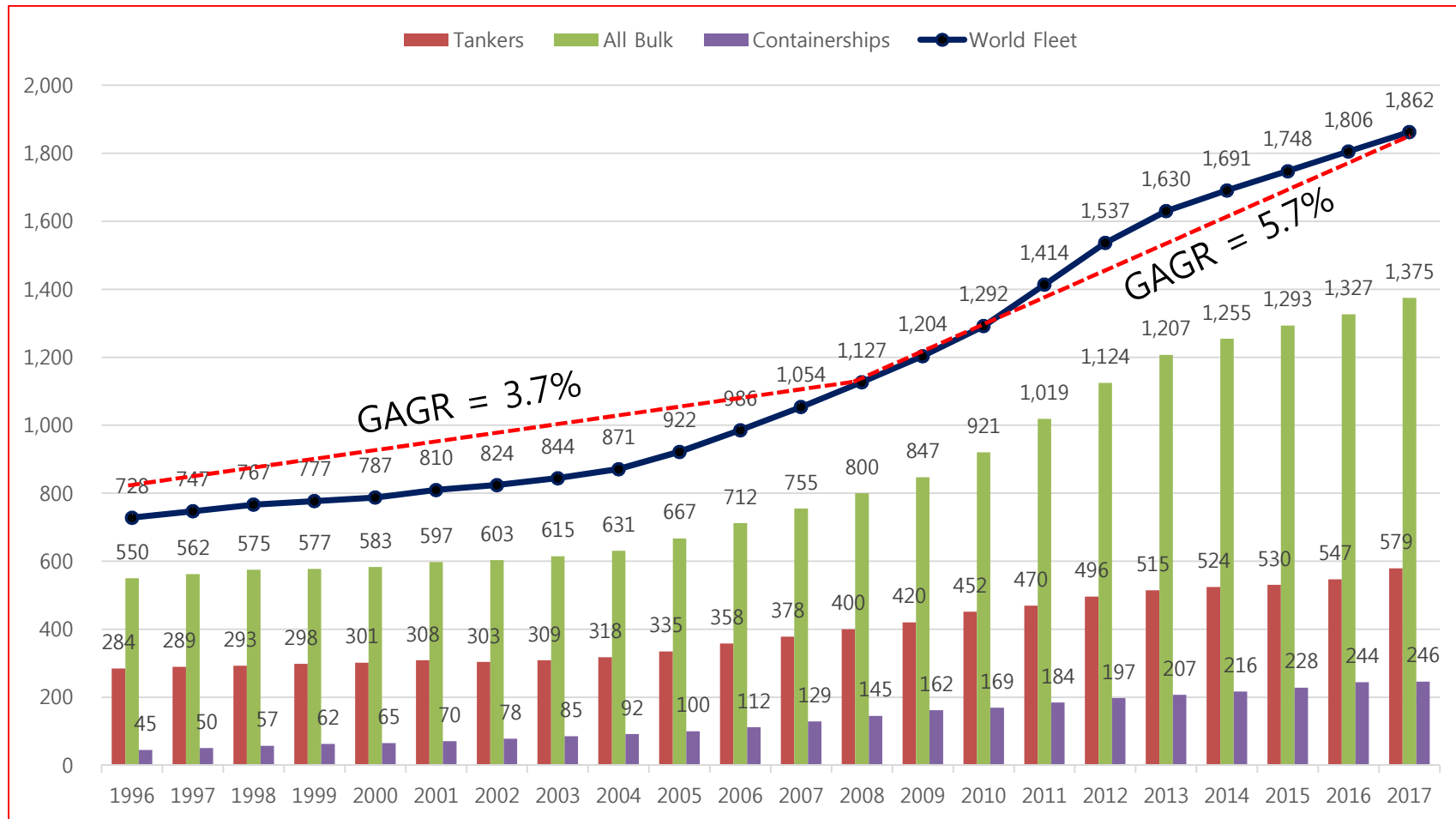
▶ 1996~2008년: 4.2%, 2008~2017년: 3.0%



세계 상선대 변화

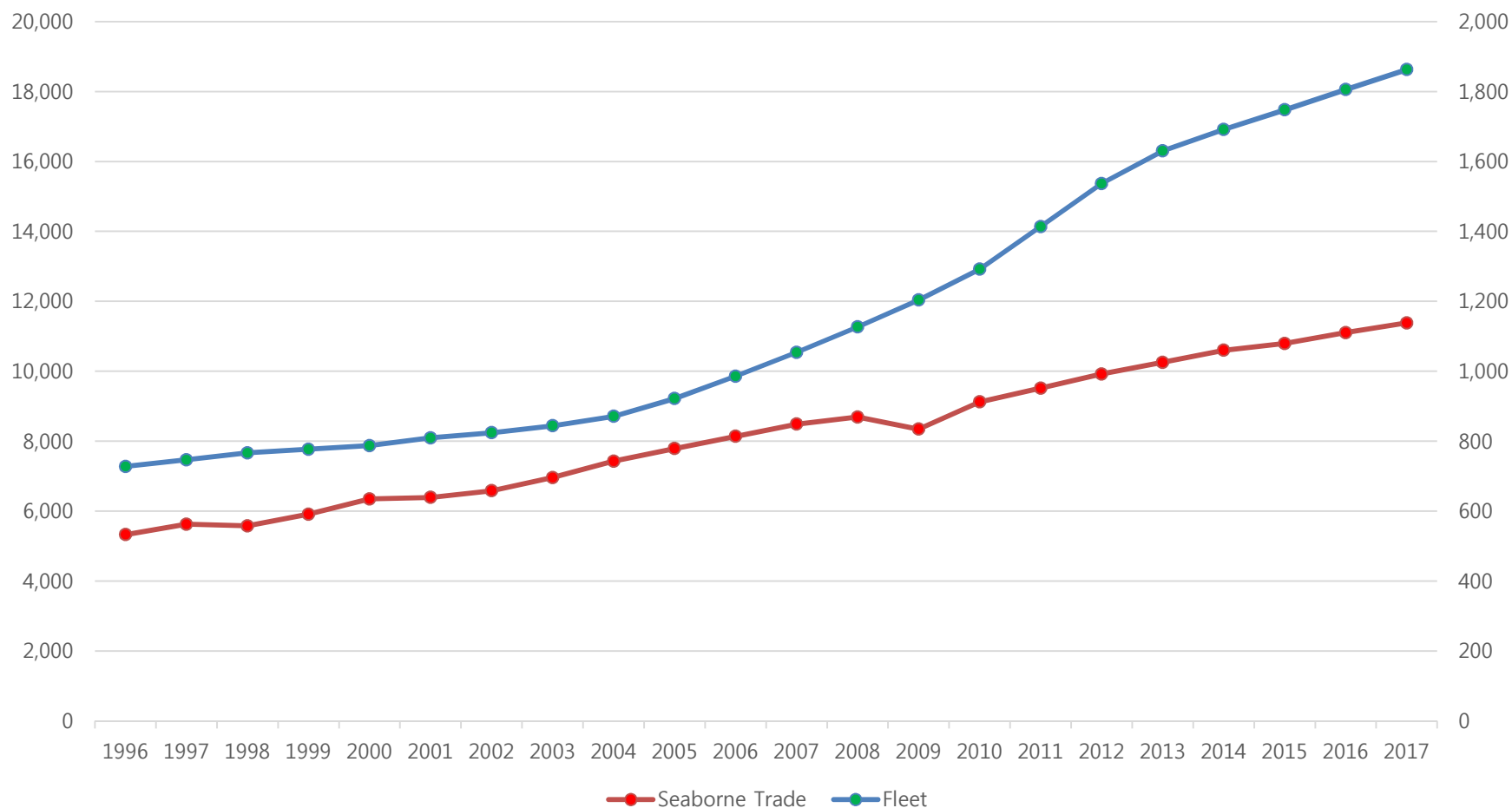
● 세계 상선대(1996~2017년) 연평균 4.6% 증가

▶ 1996~2008년: 3.7%, 2008~2017년: 5.7%



세계 해운시장 수급동향

● 세계 해운시장은 2009년부터 선박 수급 급격히 악화



세계 주요국 선대 현황

(자료 : UNCTAD, 2016.)

Country or territory	Number of vessels			Dead-weight tonnage				
	National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as percentage of total	Total as percentage of world
1 Greece	728	3 408	4 136	64 704 141	228 383 091	293 087 231	77.92	16.36
2 Japan	835	3 134	3 969	28 774 119	200 206 090	228 980 209	87.43	12.78
3 China	3 045	1 915	4 960	74 106 227	84 778 140	158 884 367	53.36	8.87
4 Germany	240	3 121	3 361	11 315 790	107 865 615	119 181 405	90.51	6.65
5 Singapore	1 499	1 054	2 553	61 763 603	33 548 770	95 312 373	35.20	5.32
6 Hong Kong (China)	854	594	1 448	67 522 162	19 853 100	87 375 262	22.72	4.88
7 Republic of Korea	795	839	1 634	16 107 565	62 726 629	78 834 194	79.57	4.40
8 United States	782	1 213	1 995	8 155 717	52 123 421	60 279 138	86.47	3.36
9 United Kingdom	332	997	1 329	5 247 009	46 194 091	51 441 100	89.80	2.87
10 Bermuda	14	404	418	503 077	47 950 084	48 453 161	98.96	2.70
11 Norway	858	996	1 854	17 576 954	30 610 893	48 187 847	63.52	2.69
12 Taiwan Province of China	122	776	898	5 094 232	41 047 112	46 141 345	88.96	2.58
13 Denmark	398	562	960	16 079 319	22 235 206	38 314 525	58.03	2.14
14 Monaco	-	320	320	-	29 892 471	29 892 471	100.00	1.67
15 Turkey	562	978	1 540	8 311 987	19 639 445	27 951 433	70.26	1.56
16 Italy	575	227	802	15 427 422	7 311 946	22 739 369	32.16	1.27
17 Belgium	93	156	249	7 522 451	14 575 301	22 097 752	65.96	1.23
18 India	815	132	947	15 699 868	5 977 855	21 677 723	27.58	1.21
19 Switzerland	47	320	367	1 523 873	18 956 258	20 480 131	92.56	1.14
20 Russian Federation	1 325	355	1 680	6 727 958	11 415 747	18 143 705	62.92	1.01

세계 정기선 컨테이너 선사(2017.6.26)

(자료 : Alphaliner)

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	3,429,880	16.4%		
2	Mediterranean Shg Co	3,072,825	14.7%		
3	CMA CGM Group	2,341,059	11.2%		
4	COSCO Shipping Co Ltd	1,734,650	8.3%		
5	Hapag-Lloyd	1,528,467	7.3%		
6	Evergreen Line	1,037,470	4.9%		
7	OOCL	679,304	3.2%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	592,805	2.8%		
9	NYK Line	573,445	2.7%		
10	Hamburg Süd Group	561,414	2.7%		
11	MOL	493,240	2.4%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	371,926	1.8%		
13	K Line	353,566	1.7%		
14	Zim	345,228	1.6%		
15	Hyundai M.M.	344,408	1.6%		
16	Wan Hai Lines	224,283	1.1%		
17	X-Press Feeders Group	143,477	0.7%		
18	KMTC	120,042	0.6%		
19	IRISL Group	97,671	0.5%		
20	SITC	97,625	0.5%		
21	Zhonggu Logistics Corp.	94,168	0.4%		
22	Arkas Line / EMES	73,731	0.4%		
23	Sinotrans	67,013	0.3%		
24	Quanzhou An Sheng Shg Co	65,891	0.3%		
25	Simatech	62,081	0.3%		
26	TS Lines	61,343	0.3%		
27	UniFeeder	54,628	0.3%		
28	Transworld Group	53,041	0.3%		
29	Emirates Shipping Line	52,478	0.3%		
30	SM Line Corp.	50,911	0.2%		

세계 부정기선사(벌크선)

(자료 : Clarkson. 2016.9.)

Primary Ref. Co.	Fleet			Orderbook			Total Fleet and Orderbook	
	No.	m dwt	Avg. Size (dwt)	No.	m dwt	% of Fleet	No.	m dwt
1 China COSCO Shipping	329	29.39	89,329	46	7.19	24%	375	36.58
2 Nippon Yusen Kaisha	187	17.93	95,908	11	1.01	6%	198	18.94
3 K-Line	121	14.29	118,072	2	0.50	3%	123	14.79
4 Mitsui O.S.K. Lines	114	12.85	112,757	9	1.62	13%	123	14.47
5 China Merchants Grp	83	7.84	94,492	26	4.87	62%	109	12.71
6 Fredriksen Group	90	10.06	111,789	17	2.21	22%	107	12.27
7 Berge Bulk Ltd.	37	8.62	233,098	14	2.71	31%	51	11.33
8 Angelicoussis Group	52	9.17	176,260				52	9.17
9 Pan Ocean	60	7.83	130,475	5	1.12	14%	65	8.94
10 Shoen Kisen K.K.	89	8.66	97,292	2	0.17	2%	91	8.83
11 Nissen Kaiun K.K.	84	8.22	97,848	7	0.46	6%	91	8.68
12 Star Bulk Carriers	69	7.26	105,167	7	1.17	16%	76	8.42
13 Polaris Shipping Co	28	7.48	267,287	3	0.71	10%	31	8.20
14 Oldendorff Carriers	60	5.10	84,968	24	2.60	51%	84	7.70
15 Mitsubishi Corp	89	7.22	81,097	5	0.34	5%	94	7.56
16 NS United KK	39	6.04	154,870	6	1.30	22%	45	7.34
17 Navios Group	70	7.07	101,067				70	7.07
18 ICBC Leasing	14	2.29	163,622	10	4.00	175%	24	6.29
19 Zodiac Maritime Agy	33	6.00	181,889				33	6.00
20 Diana Shipping	46	5.24	113,949	3	0.50	10%	49	5.74
21 Wisdom Marine Group	86	4.17	48,480	21	1.38	33%	107	5.55
22 Golden Union	39	4.86	124,692	8	0.65	13%	47	5.51
23 Doun Kisen	58	5.11	88,082	1	0.18	4%	59	5.29
24 Genco Shpg & Trading	69	5.11	74,086				69	5.11
25 Vale	18	5.06	281,074				18	5.06
26 CMB	40	4.51	112,813	1	0.21	5%	41	4.72
27 Sinokor Merchant	25	4.49	179,787	1	0.18	4%	26	4.67
28 Huzhao Steel	20	3.13	156,299	7	1.46	47%	27	4.59
29 Mitsui & Co	56	4.49	80,167				56	4.49
30 Cardiff Marine Inc.	23	3.84	167,062	3	0.62	16%	26	4.47
31 Alpha Tankers & Frt.	31	4.38	141,220				31	4.38
32 Seno Kisen Co. Ltd.	27	4.32	159,968				27	4.32
33 H-Line Shipping	26	4.18	160,587				26	4.18
34 Far Eastern Group	31	3.53	113,844	4	0.54	15%	35	4.07
35 Mizuho Sangyo	24	3.99	166,261				24	3.99
36 Pacific Basin Shpg	90	3.48	38,679	11	0.48	14%	101	3.97
37 Winning Shipping	24	3.87	161,382				24	3.87
38 Foremost Maritime	14	2.39	170,386	11	1.46	61%	25	3.85
39 Scorpio Group	39	2.71	69,590	14	1.07	39%	53	3.78
40 Kumiai Senpaku K.K.	25	3.28	131,196	3	0.48	15%	28	3.76
41 Santoku Shipping	46	3.23	70,237	4	0.33	10%	50	3.56
42 Dryships	34	3.53	103,947				34	3.53
43 Safe Bulkers	37	3.34	90,198	2	0.16	5%	39	3.50
44 Marmaras Nav. Ltd.	26	3.48	133,934				26	3.48
45 Korea Line	22	2.99	136,066	3	0.33	11%	25	3.33
46 Laskaridis Shpg	30	2.76	92,134	6	0.47	17%	36	3.24
47 Ocean Longevity	25	2.81	112,271	1	0.25	9%	26	3.06
48 Dynacom Tankers Mngt	38	3.04	80,115				38	3.04
49 Formosa Plastics Co	21	3.04	144,967				21	3.04
50 China Steel Express	21	2.81	133,666	1	0.21	7%	22	3.02
Others (1815)	8,004	484.11	60,483	675	45.73	9%	8,679	529.83
Total	10,763	784.63	72,900	974	88.67	11%	11,737	873.29

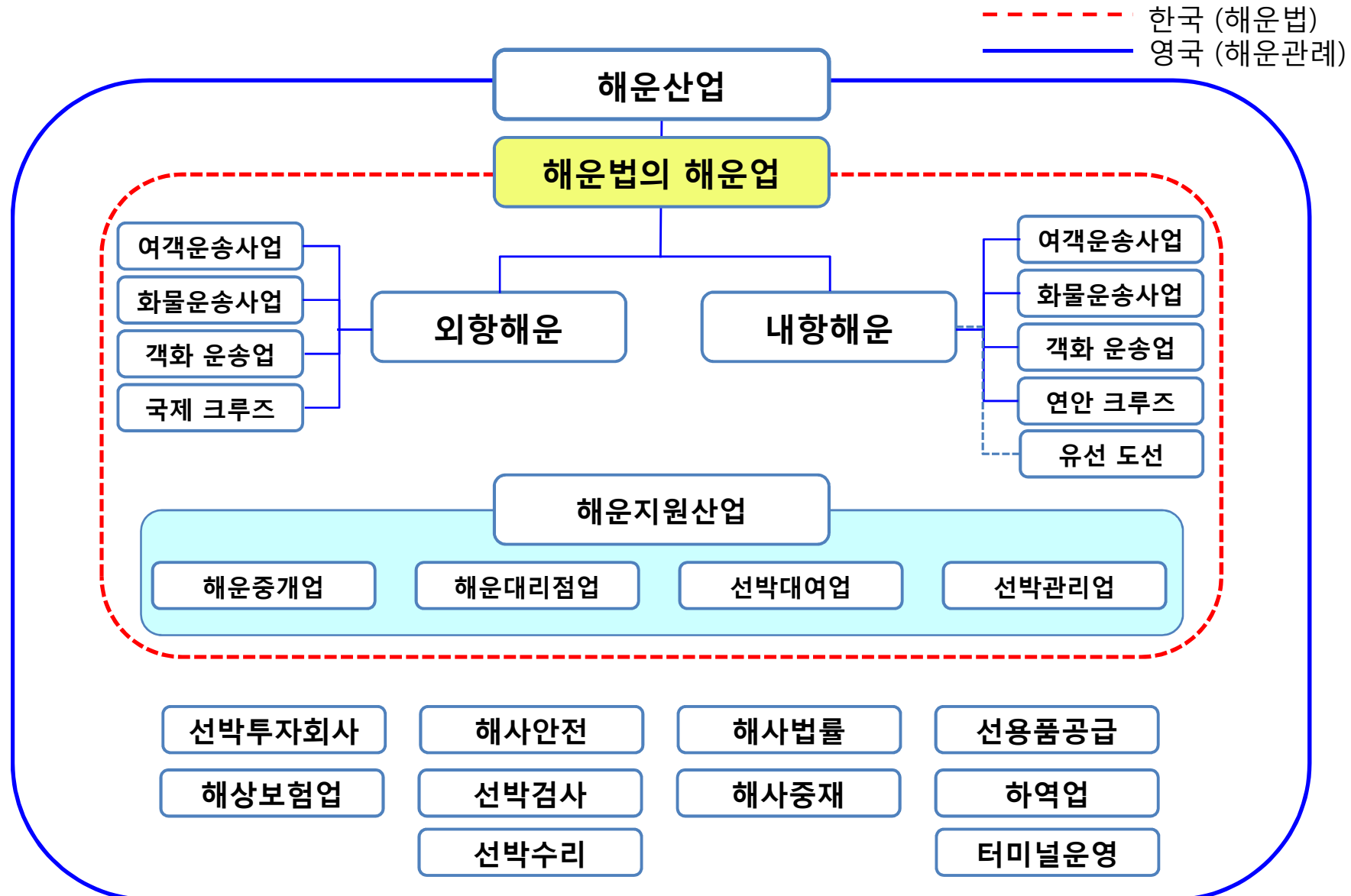
세계 유조선(Tanker) 선사

(자료 : Clarkson. 2016.9.)

Primary Ref. Co.	Fleet			Orderbook			Total Fleet and Orderbook	
	No.	m dwt	Avg. Size (dwt)	No.	m dwt	% of Fleet	No.	m dwt
1 China COSCO Shipping	117	14.21	121,492	35	5.57	39%	152	19.79
2 China Merchants Grp	112	14.08	125,680	20	5.21	37%	132	19.29
3 Bahri	72	13.05	181,272	10	3.00	23%	82	16.05
4 Angelicoussis Group	43	11.32	263,220	14	3.49	31%	57	14.81
5 Mitsui O.S.K. Lines	153	14.21	93,454	15	0.52	4%	168	14.73
6 Fredriksen Group	53	9.29	175,264	25	4.66	50%	78	13.95
7 NIOC	56	13.80	246,472				56	13.80
8 Teekay Corporation	100	13.32	133,192	3	0.47	3%	103	13.78
9 Euronav NV	50	12.39	247,787	2	0.60	5%	52	12.99
10 SCF Group	120	11.45	95,451	2	0.08	1%	122	11.54
11 Petronas	76	9.71	127,783	8	1.00	10%	84	10.71
12 Gener8 Maritime	34	7.45	219,130	9	2.70	36%	43	10.15
13 Dynacom Tankers Mngt	53	8.71	164,363	5	0.79	9%	58	9.50
14 Tsakos Group	61	6.52	106,938	12	1.47	23%	73	7.99
15 Ocean Tankers	107	7.82	73,117	14	0.15	2%	121	7.98
16 Sinokor Merchant	61	5.82	95,459	14	2.09	36%	75	7.92
17 Minerva Marine	55	6.09	110,770	6	0.77	13%	61	6.87
18 BW Group	55	5.56	101,151	16	1.24	22%	71	6.80
19 Thenamaris	49	5.17	105,518	10	1.60	31%	59	6.77
20 Nippon Yusen Kaisha	41	6.66	162,509	2	0.10	2%	43	6.77
21 DHT Holdings	20	5.80	289,836	2	0.60	10%	22	6.40
22 Navios Group	56	6.12	109,327				56	6.12
23 SK Holdings	31	6.06	195,571				31	6.06
24 Cardiff Marine Inc.	34	4.49	132,033	9	1.24	28%	43	5.73
25 Scorpio Group	76	4.92	64,740	10	0.64	13%	86	5.56
26 Overseas Shipholding	47	5.47	116,467				47	5.47
27 Oman Shipping Co.	26	5.20	199,983	2	0.09	2%	28	5.29
28 Kuwait Petroleum	26	4.82	185,546				26	4.82
29 K-Line	14	2.56	182,583	8	2.12	83%	22	4.68
30 Shpg Corp of India	38	4.52	118,963				38	4.52
31 A.P. Moller	83	3.91	47,149	12	0.60	15%	95	4.51
32 Formosa Plastics Co	36	4.24	117,902				36	4.24
33 Nordic American NATS	25	3.86	154,346	2	0.32	8%	27	4.18
34 Eastern Med Mar	26	3.35	128,741	2	0.64	19%	28	3.98
35 Capital Maritime	37	3.78	102,229	4	0.20	5%	41	3.98
36 TORM A/S	62	3.37	54,366	4	0.46	14%	66	3.83
37 Petrobras	30	2.24	74,500	19	1.57	70%	49	3.80
38 New Shipping	18	3.78	210,226				18	3.78
39 Navig8 Group	40	2.69	67,221	18	1.09	41%	58	3.78
40 Marmaras Nav. Ltd.	25	3.78	151,209				25	3.78
41 Dr. Peters	16	3.65	228,288				16	3.65
42 Eastern Pacific Shpg	32	3.01	94,055	5	0.52	17%	37	3.53
43 JX Holdings	35	2.76	78,733	3	0.76	28%	38	3.52
44 Knutsen NYK	25	2.75	110,066	4	0.63	23%	29	3.38
45 Diamond S Shpg.	43	3.18	74,054				43	3.18
46 Olympic Shipping	13	3.06	235,015				13	3.06
47 Ridgebury Tankers	20	2.99	149,279				20	2.99
48 Meiji Shipping Co	13	1.71	131,233	8	1.20	71%	21	2.91
49 Fairsky Shpg & Trdg	13	2.26	173,787	2	0.63	28%	15	2.89
50 Zodiac Maritime Agy	34	2.75	80,898	4	0.08	3%	38	2.83
Others (3884)	11,078	254.93	23,012	549	35.90	14%	11,627	290.83
Total	13,540	564.66	41,703	889	84.82	15%	14,429	649.48

2. 한국 해운산업의 현황 및 국민경제적 의의

해운산업의 범위



해운산업의 현황

● 해운기업 현황

구분		업체수	선박척수 (척)	선박량(GT)
외항해운	화물	180	1,031	4,259만
	여객	21	28	40만
내항해운	화물	722	2,048	189만
	여객	69	169	-

연관산업	해운중개업	해운대리점	선박대여업	선박관리업	소계
업체수	898	979	874	636	3,387

● 해운산업 고용 현황

구분	해상운송업 고용						선원 고용			전후방산업			전체
	외항 여객	외항 화물	내항 여객	내항 화물	항만내 운송	기타	외항 선원	내항 선원	해외 취업	유발 고용	부대 사업	조선 관련	
고용 규모	496	17,730	1,723	5,467	729	992	18,153	8,505	2,758	28,558	9,128	26,866	121,105

해운산업의 현황

● 우리나라 선박 현황

구 분		합 계	광탄선	자동차선	컨테이너선	LNG/ LPG선	원유 운반선	석유 케미칼선	기 타
2015년	척 수(척)	1,125	45	51	162	65	51	209	542
	선복량(만톤)	4,323	492	282	632	272	552	200	1,893
	전체비중(%)	100.0	11.4	6.5	14.6	6.3	12.8	4.6	43.8
2016년	척 수(척)	1,028	38	58	135	62	51	190	494
	선복량(만톤)	4,009	435	339	373	275	591	190	1,806
	전체비중(%)	100.0	10.9	8.5	9.3	6.9	14.7	4.7	45.0

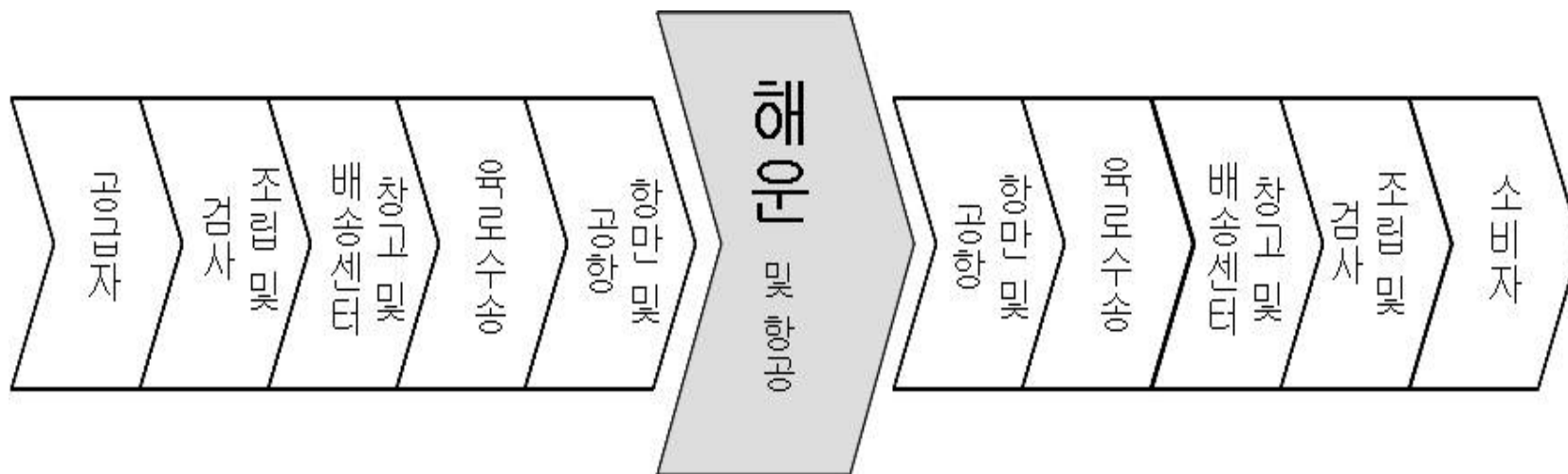
자료: [2017 해사통계], 한국선주협회

해운산업의 역할과 국민경제적 의의

구 분	국민 경제적 의의
수출입 화물의 안정적 수송	▪ 국가 또는 지역 간 광범위한 수송망을 구축함으로써 대외교역을 촉진 ▪ 우리나라 수출입 물동량 99.8%를 해운을 통해 운송 ▪ 해운은 대륙국가에서도 수출입의 핵심 인프라 ※ 중국은 대륙과 연계된 육지가 많음에도 불구하고, 중국 수입 화물의 94%, 수출 화물의 86%는 해운으로 수송되고 있음
연관산업 발전	▪ 해운산업은 직접적으로 경제적 이익을 창출하는 것 외에 다양한 산업과 연계되어 직·간접적으로 기여 ▪ 우리나라 해운산업은 조선·철강·항만·금융산업 등의 연관산업 발전 촉진
국제수지 개선 기여	▪ 외화운임수입을 매년 발생시키면서 국제수지 개선에 기여
전시 제4군의 역할	▪ 해운산업은 전쟁 등 국가 비상 시 중요한 전시 군수물자를 조달할 뿐만 아니라, 원유, 철광석, 연료탄 등의 필수산업 원자재를 수송

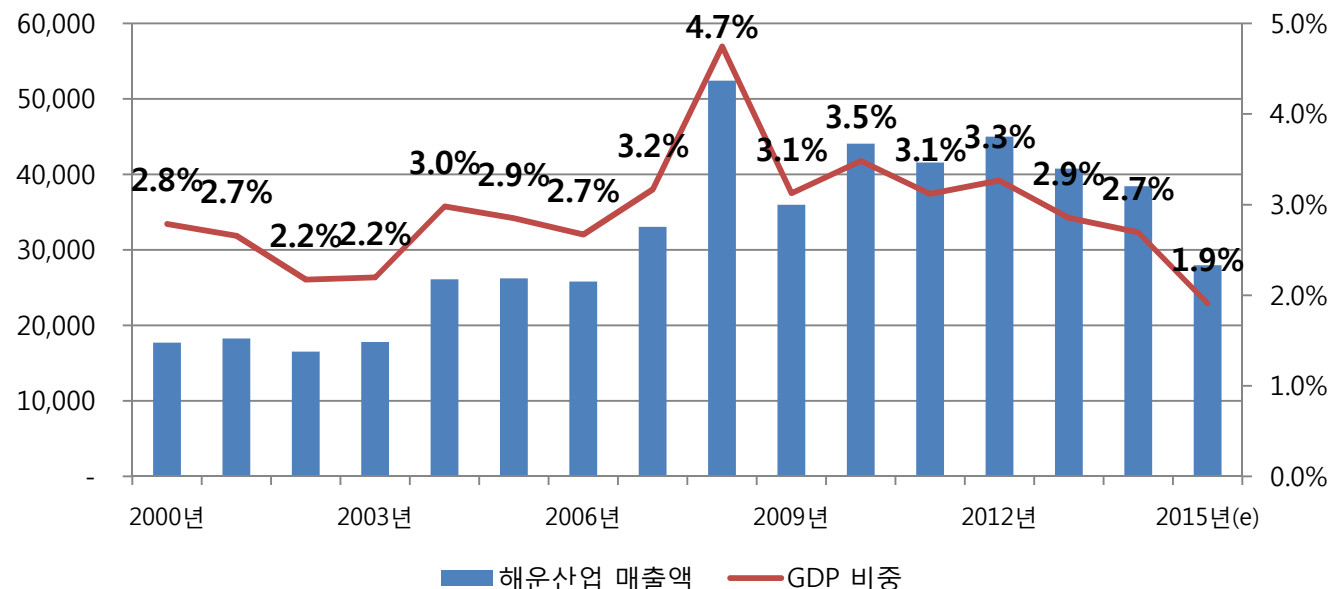
해운산업의 역할과 국민경제적 의의

- **해운산업은 우리나라 산업구조상 중요, 미래 성장산업**
 - ▶ GDP에서 서비스 산업의 비중이 계속 증가
 - ▶ 해운산업은 서비스 산업 중 국제경쟁력 산업 중 핵심산업
 - 국제수지 개선, 일자리 창출에 기여, 연관산업 발전에도 기여
- **해운산업은 우리나라 수출입 물류에서 가장 중요한 산업**
 - ▶ 화주의 제품을 전세계로 수송하는 인프라산업으로 무역대국을 견인
 - ▶ 국제경쟁력의 핵심인 공급사슬(Supply Chain) 경쟁력 제고하는 역할



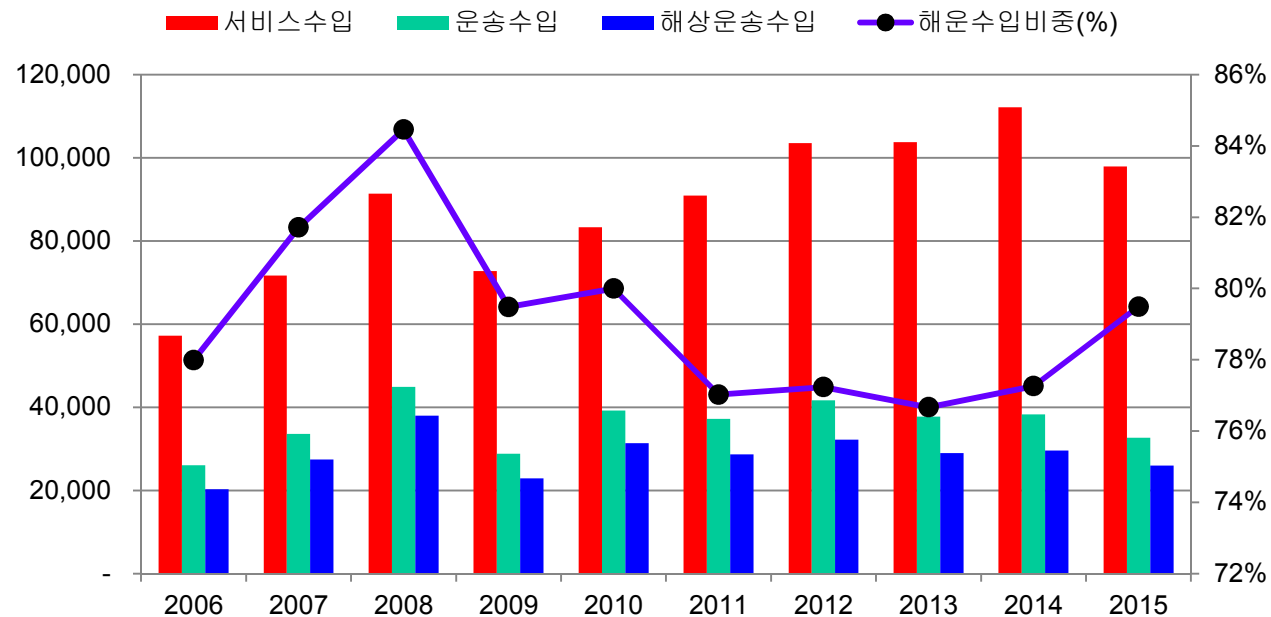
해운산업의 역할과 국민경제적 의의

- 외항해운산업 매출액 : 35조~52조 원
 - ▶ '08년 51.8조 원, '10년 44.1조 원
 - ▶ '12년 47.7조 원, '13년 39.6조 원
 - ▶ '14년 36.4조 원, '15년 39.1조 원
- 해운산업은 GDP의 약 2~5% 규모의 매출액 발생
 - ▶ 해운경기 및 시황에 따라 매출액 크게 변동
 - ▶ 호황시 GDP 대비 4.7%(2008년), 불황시 2.85%(2013년), 1.9%(2015년)



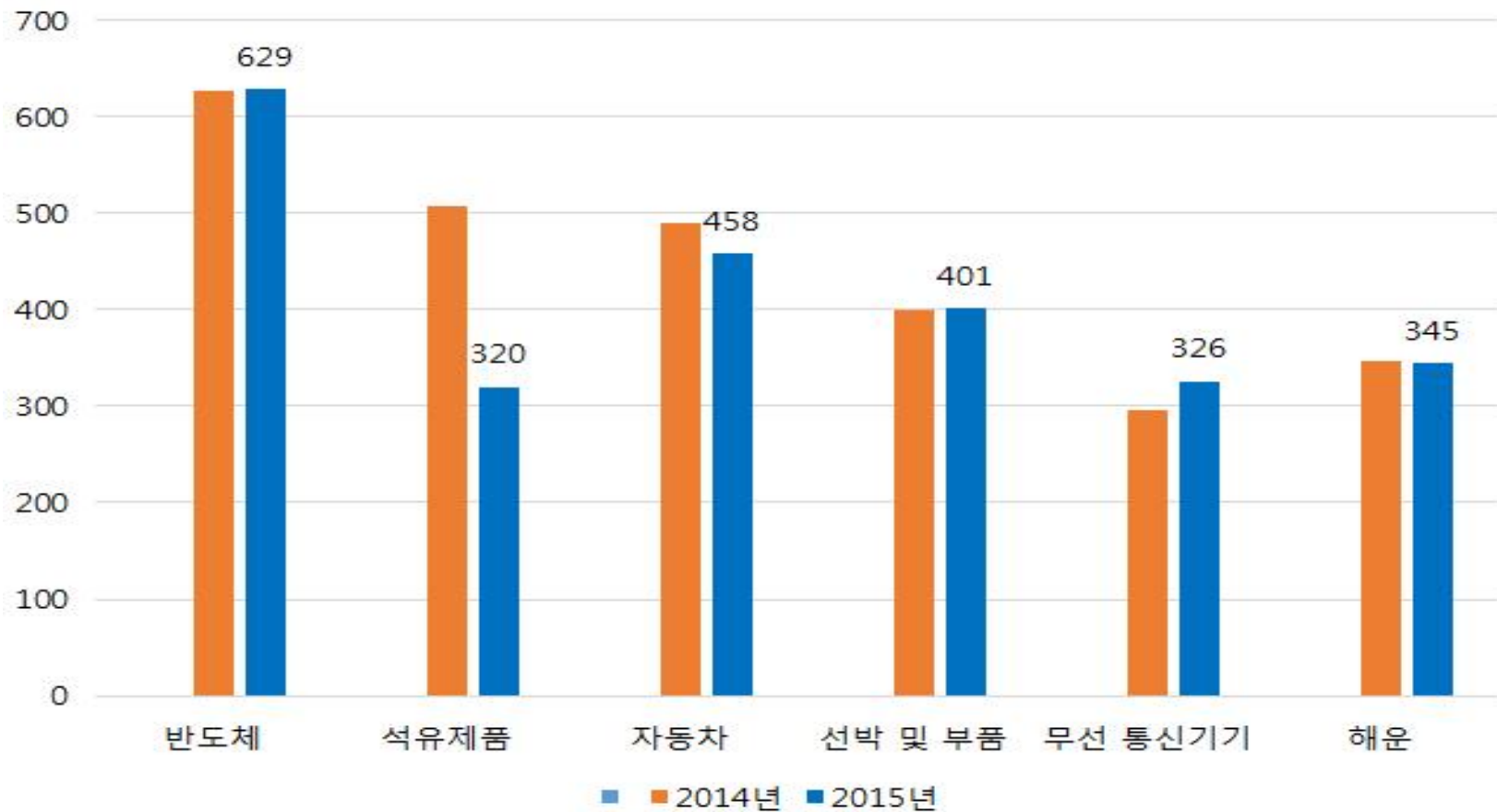
해운산업의 역할과 국민경제적 의의

- 해운산업 외화가득액 : **266.5억 달러('14)**, (전년대비 8% 감소)
 - ▶ 전체 운수업 부문에서 75%의 높은 비율 차지
 - 외화가득액 : 특정기간 또는 특정품목의 수출금액에서 수출품의 제조를 위해 지출된 수입원재료 또는 연료 등의 합계액을 공제한 잔액
 - ▶ “해운은 국제수지의 서비스수지 중 운송수지 흑자 달성의 원천”



해운산업의 역할과 국민경제적 의의

● 주요 제품 수출액과 해운 외화 획득액 비교(2014~2015)



해운산업의 역할과 국민경제적 의의

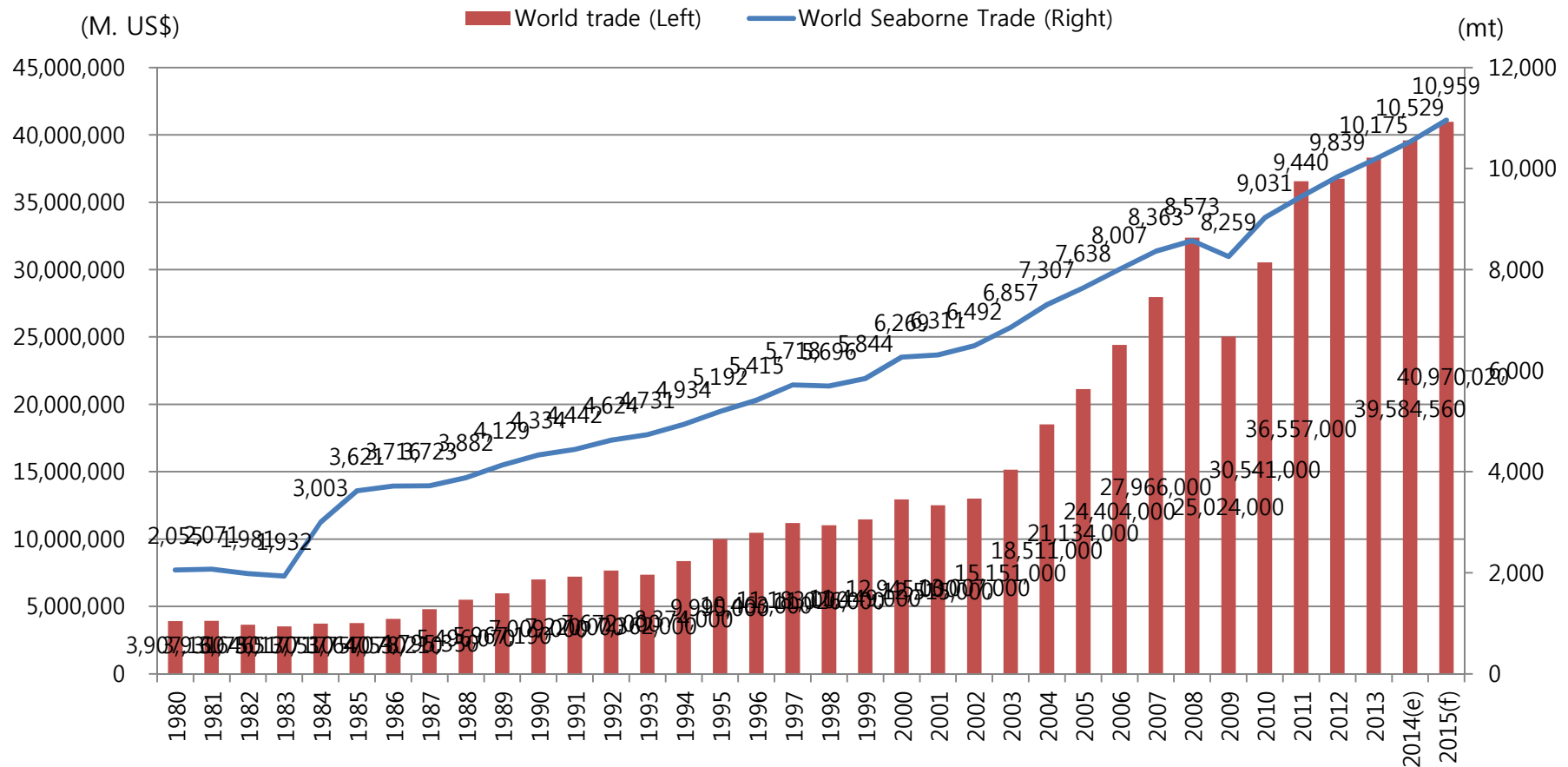
● 해운 외화 획득액과 수출액 비교

구 분	단위	2014년	2015년
우리나라 수출액	억 달러	5,727	5,268
해운 외화 획득액	억 달러	346	345
수출액 대비 해운외화가득액의 비중	%	6.0	6.5
우리나라 수입액	억 달러	5,255	4,365
원유 수입액	억 달러	949	551
원유 수입액 대비 해운 외화 획득액의 비중	%	36.5	62.6
천연가스 수입액	억 달러	314	188
천연가스 수입액 대비 해운 외화 획득액의 비중	%	110.2	183.5

3. 한국 해운산업의 재도약 가능성과 과제

해운산업 성장 가능성

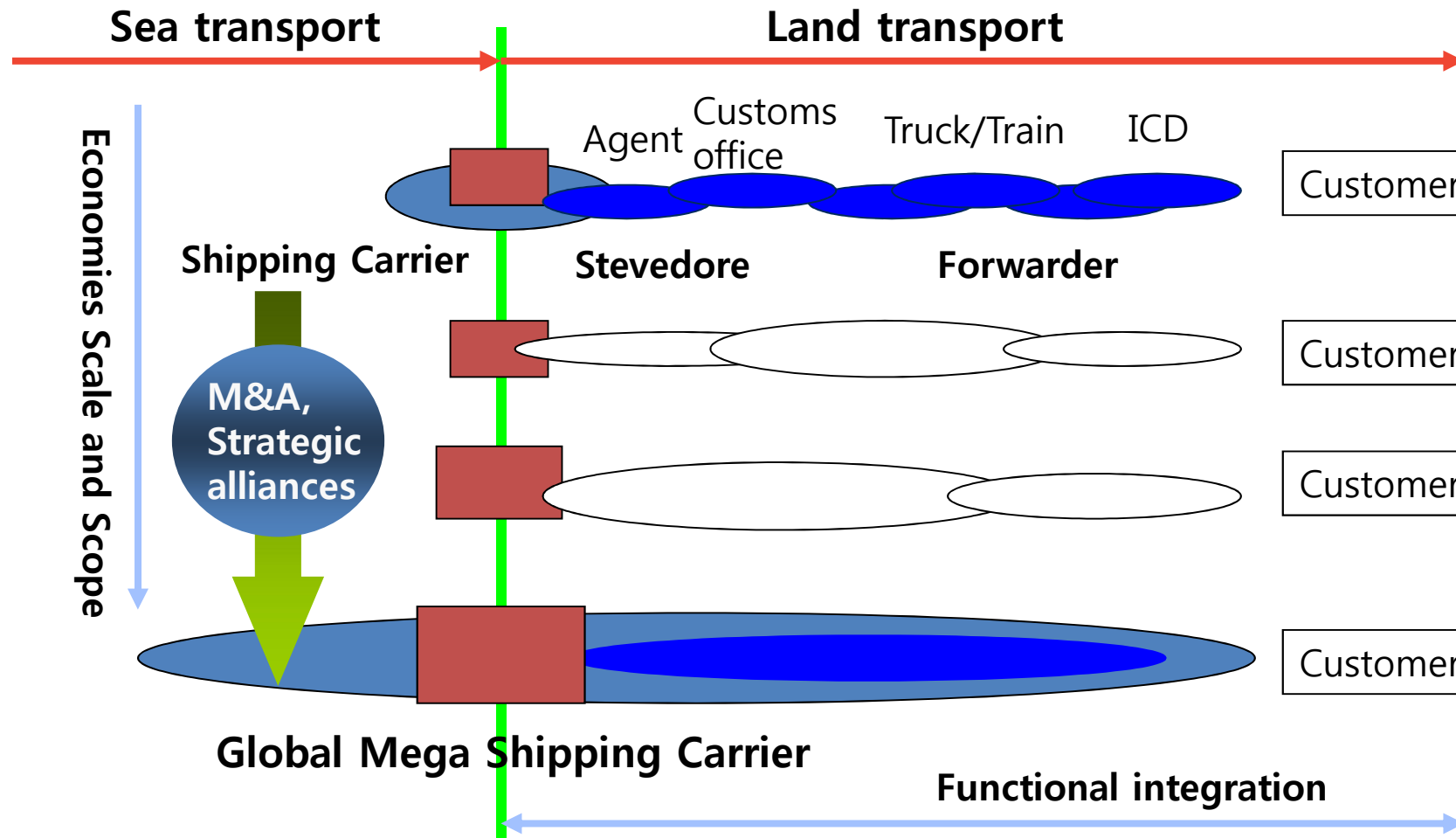
- 국제교역 증가에 따라 해상물동량도 증가, 해운서비스 수요 증가
 - ▶ 지금은 해운시장의 침체기, 해운산업의 침체기와 다름



(Source : IMF ; KMI)

해운산업 성장 가능성

- 해운은 물류 전분야를 기능적으로 통합하는 역할



* R. Robinson (2002)

해운산업 성장 가능성

● 해운산업은 선진국형 성장산업

- ▶ 세계 해운의 선두기업은 대부분 선진국 선사
- ▶ 일부 중국, 대만 선사

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	3,429,880	16.4%		
2	Mediterranean Shg Co	3,072,825	14.7%		
3	CMA CGM Group	2,341,059	11.2%		
4	COSCO Shipping Co Ltd	1,734,650	8.3%		
5	Hapag-Lloyd	1,534,457	7.3%		
6	Evergreen Line	1,037,470	4.9%		
7	OOCL	679,304	3.2%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	592,805	2.8%		
9	NYK Line	573,445	2.7%		
10	Hamburg Süd Group	561,414	2.7%		
11	MOL	493,240	2.4%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	371,926	1.8%		
13	K Line	353,566	1.7%		
14	Zim	345,228	1.6%		
15	Hyundai M.M.	344,408	1.6%		
16	Wan Hai Lines	224,283	1.1%		
17	X-Press Feeders Group	143,477	0.7%		
18	KMTC	120,042	0.6%		
19	IRISL Group	97,671	0.5%		
20	SITC	97,625	0.5%		

해운산업 발전의 3요소와 한국의 여건



선원 (운항기술)

- 해기사 양성기관 운영
- 경험많은 해기사 풍부
- 운항기술개발 관심증가
- 최근 경쟁력 약화 우려



선박 (금융)

- 선박건조역량, 세계 최고
- 선박금융은 해운국 중 낮은 수준



화물 (마케팅)

- 국내 수출입 화물 풍부(발전가능성높음)
- 마케팅 역량=제3국 수송 수송경험 풍부
(=경쟁력 보유)

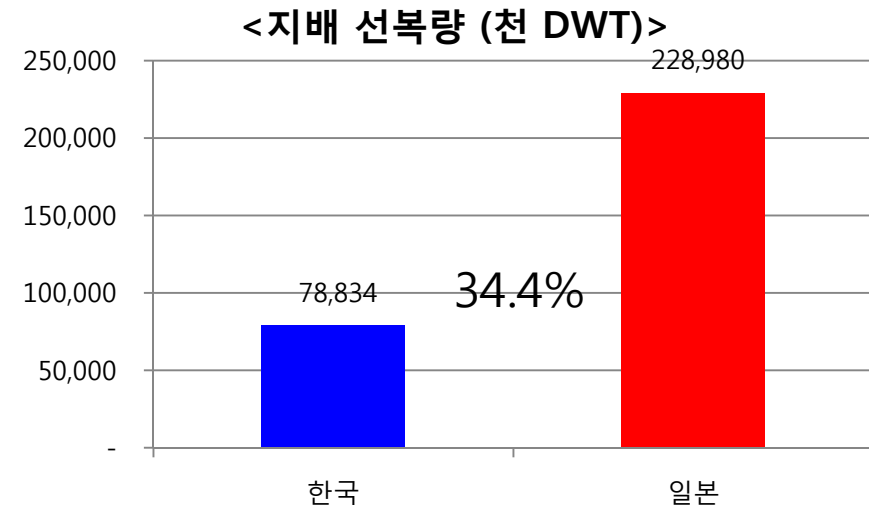
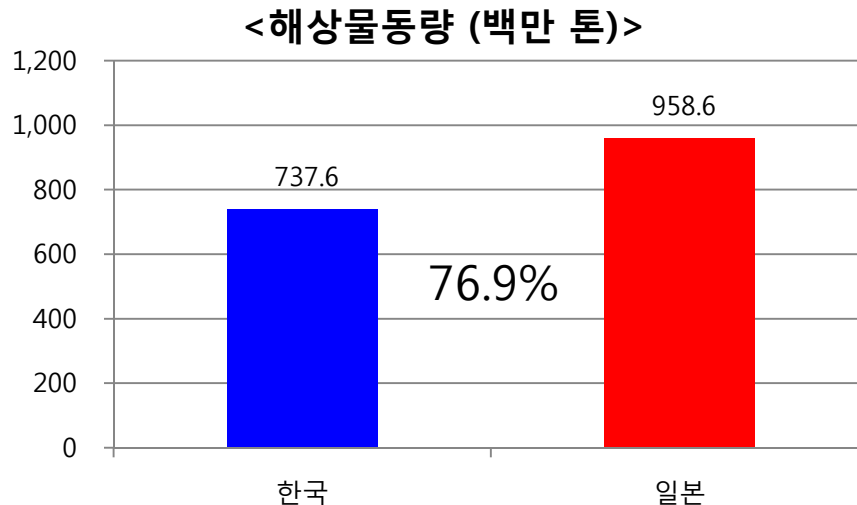
과제 1. 국내 수출입 화물 적취율 제고

● 우리나라 수출입 해상물동량 : 연간 7.4억 톤(MT)

- ▶ 국적선사의 수출입 해상물동량 적취율 제고시 지속적 성장 가능
 - 수출입 해상물동량 중 국적선 적취율 20% 제고시 1.5억 톤의 추가물량 확보 가능
- ▶ 한국 선사 적취률(경쟁력) 제고를 위해서는 해운기업 경쟁력 제고가 긴요
 - 해운-금융 협력 중요 : 저금리의 풍부한 금융 제공 필요

● 한국과 일본의 해운 비교

- ▶ 한국 세계 6위, 전세계 선복량의 4.6%
- ▶ 일본 세계 2위, 전세계 선복량의 12.8%



자료 : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016. ; KMI 분석.

과제 1. 국내 수출입 화물 적취율 제고

- 세부방안. 국적선사 역량 강화 및 정책지원
 - ▶ 고객맞춤형 해운서비스 혁신
 - ▶ 하역보장 보험/기금 개발을 통한 국적선사 신뢰도 제고
 - ▶ 선사-화주-조선 상생펀드 설립을 통한 국내 화물 집하력 제고
 - ▶ 건전한 시장질서 확립 및 해운위원회 설립
 - ▶ 4차 산업혁명 활용 및 대응
 - ▶ 남미, 아프리카 등 신항로 개발 지원

과제 2. 국적선사 선대 확충

- 국내 해상물동량을 수송할 수 있는 선대규모 확보
 - ▶ 세계 선복량은 공급과잉, 국내 선복은 공급 부족
- 선대 확충은 수출 물류비 인하 및 해운산업 재건에 직접 기여

<신조 자금 2.6조 원으로 신조 건조시 기대효과>

소계	수출 물류비 인하	해운산업 부가가치 확대(GDP)	환적 유치
1조 3,000억 원	4,000억 원	8,000억 원	1,000억 원

자료 : KMI, 2017 상반기 해운시황 및 이슈 세미나, 2017. 6. 26.

과제 3. “좋은 해운금융” 개발

● 해운 입장에서 “좋은 금융”

- ▶ i) 대규모 자금을 ii) 낮은 금리로 iii) 장기간 이용 가능한 금융

● 선사들의 투자를 담당할 기금 조성

- ▶ 선박대체나 확보가 시급한 선사에 대한 자본투자를 담당할 「한국해운발전기금」의 조성 필요

● 해운사의 시중은행 금융지원을 위한 보증확대

- ▶ 기금 투자 이외 시중은행 금융을 활성화시키기 위해 한국해양보증의 자본금을 확충해서 실질적인 보증업무를 수행할 수 있도록 함

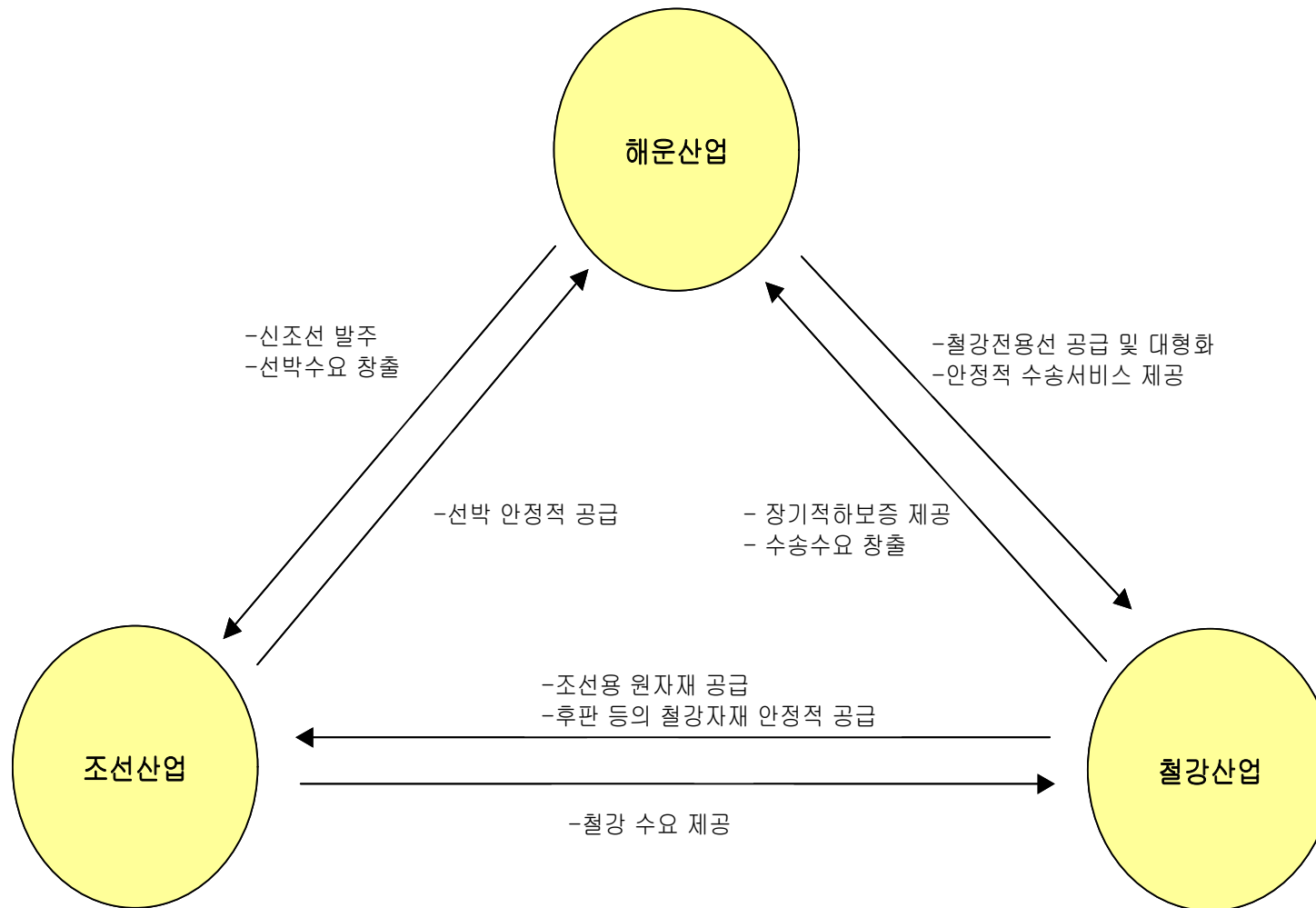
● “한국선박해양금융공사” 설립

- ▶ 해운 전문성, 국제금융 이해, 해운 관점의 투자 및 선박회사
- ▶ 선박은행기능(Tonnage Bank) 특화
- ▶ 유사사례 : 일본선박투자촉진회사

4. 해운-조선 상생방안

해운-조선산업 협력 필요성

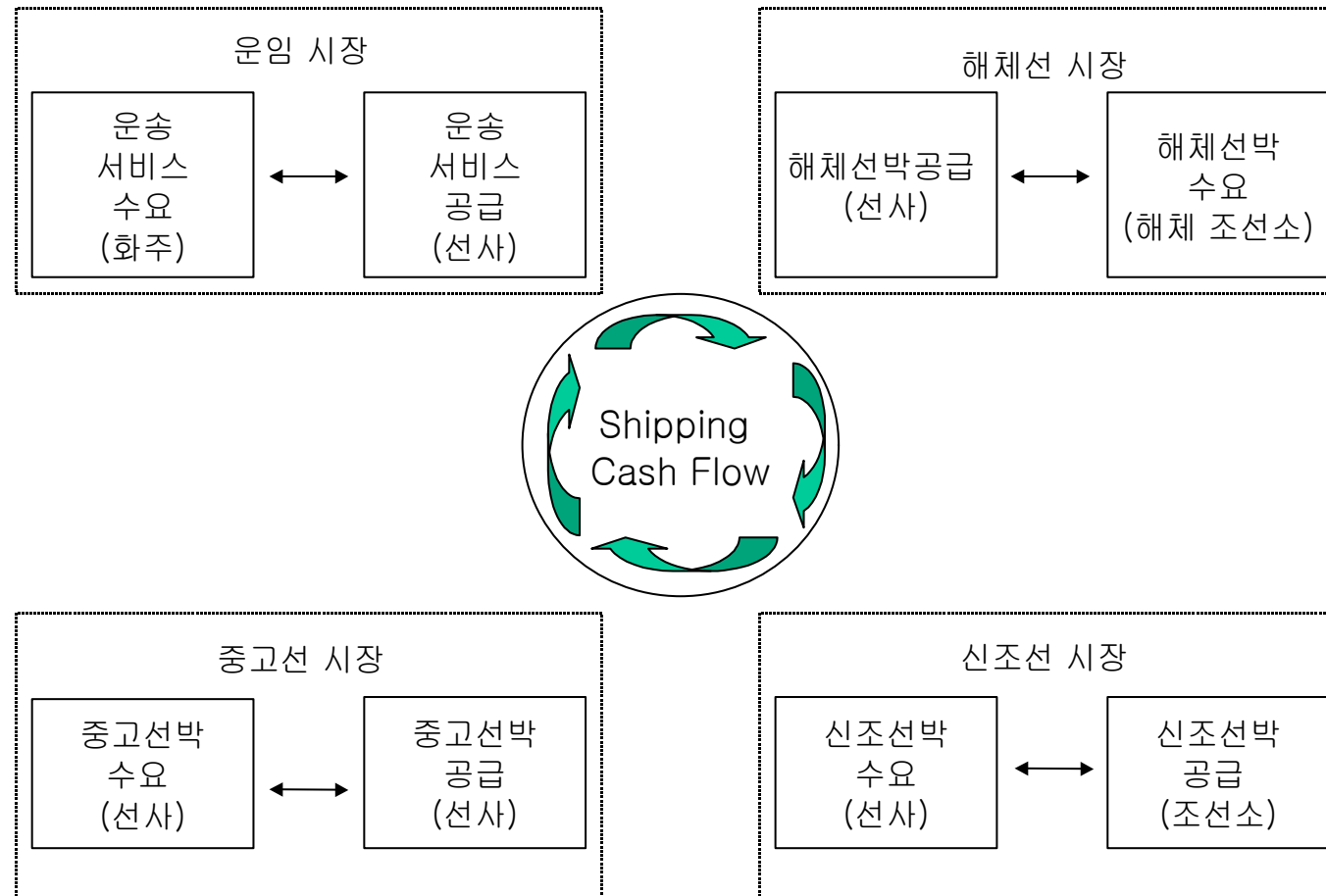
● 이론적 근거 : 프랑스 보세의 해사산업군 이론



자료 : Baucht, Pierre, Le Plan dans l'economie francaise, Paris : Economica, 1986.

해운-조선산업 협력 필요성

● 현실적 요구 : 해운-선박시장의 구조



자료 : Martin Stopfold, "Maritime Economics"(2nd Ed.), Routledge, London. p. 80.

해운-조선산업 협력 필요성

- 정책적 요구 : 해운-조선산업의 위기극복, 재도약
 - ▶ 해운-조선산업 발전을 위해 산업간 공조가 절대적으로 필요
 - ▶ 과거 영국에서는 해운기업이 쇠퇴하면서 조선기업도 함께 시장에서 퇴출됨
 - ▶ 일본선사에 의한 일본 조선소 신조 발주로 위기 극복

우리나라 해운-조선산업 관계

● 국내 해운-조선 관계

- ▶ 우리나라 조선소 건조량 연간 283척, 2,0000만 톤(GT)중 국내선은 16척, 105만 톤(GT)로 건조 척수의 5.6%, 건조량의 5.2%에 불과함(2015년, 한국해양조선플랜트협회)
- ▶ 반면 일본 조선소의 경우 일본 선사 발주비율은 79%에 달함

<한국 조선소의 신조선 건조 현황>

구분	합계		국내선		수출선	
	척수	GT(1,000)	척수	GT(1,000)	척수	GT(1,000)
2005	285	17,355	4	35	281	17,320
2010	376	26,397	15	1,124	361	25,273
2015	283	19,998	16	1,051	267	9,652

해운-조선산업 협력 사례 : 중국

- 선사 지원을 통해 신조선 발주 유도 → 국영조선소 3번의 불황 극복
 - ▶ 국유선사 → 국영조선소 발주 + 그룹사 산하조선소 발주 경향
 - ▶ 민영선사 → 지역조선소 발주 경향
 - ▶ 양대 국유선사
 - CHINA COSCO SHIPPING : BULK CARRIER / CONTAINER VESSEL 주력
 - CHINA MERCHANTS ENERGY SHIPPING : BULK CARRIER / TANKER 주력
 - ▶ 양대 국영조선그룹
 - CSSC : BULK CARRIER / CONTAINER VESSEL / LNG CARRIER 주력
 - CSIC : TANKER / BULK CARRIER 주력
 - ▶ 국유선사들의 발주물량이 대부분 국영조선소에 집중. 민영조선소들은 혜택 미미

- 정부 지원 정책
 - ▶ CHINA FLAG 선박의 폐선+신조선 발주 (자국내) 시 보조금 지급
 - VLCC 발주 (CHINA MERCHANTS, CHINA COSCO SHIPPING 등)
 - CAPE/KMX 발주 (CHINA COSCO SHIPPING, CHINA MERCHANTS 등)
 - CONTAINER 발주 (ZHONGGU SHIPPING)
 - ▶ VALEMAX 중국 기항 허용으로 인한 중국선사 VALEMAX 발주 기여
 - 30척의 VALEMAX VLOC 발주로 대형 국영조선소 물량 확보
 - ▶ FINANCIAL LEASING COMPANY의 선박 금융 활성화
 - CMA-CGM, MSC 등 해외 선사의 MEGA CONTAINER선 발주 물량 확보

해운-조선산업 협력 사례 : 중국

- 국유 화주 도입 물량 → SASAC에서 국유기업(화주-선사-조선사) 간 논의 가능
 - ▶ CNOOC, CNPC, SINOPEC 등 국영 화주사들의 물량 지원
 - CNOOC : LNGC, OFFSHORE
 - SINOPEC : LNGC
 - CNPC : LNGC
 - ▶ 국유 화주기업 물량(COA/CVC) 지원을 통해 고부가가치선박 발주 가능 (해외 기업과의 J/V 포함)
 - ▶ LNG-FUELED 선박 건조 및 RETROFIT 실적 확보 가능
- 시사점
 - ▶ 정부 주도의 해운-조선 상생 구조 마련, 경쟁력 강화

해운-조선산업 협력 사례 : 일본

● MIJAC(Maritime Innovation Japan)의 「일본 조선·해운·해양 기술 향상」 사업

- ▶ MIJAC은 2013년 4월 설립, 2017년 3월 목표를 충분히 달성했다고 판단하여 해산
- ▶ 설립시 6개사 참여
 - 오시마 조선소, Shin Kurashima Dockyard Co., 츠네이시 조선, 시노야스 조선, NYK, NK
- ▶ 2017년 19개사 참가
- ▶ 4년 동안 수행한 연구개발(R&D) 77건 목적 달성
- ▶ 향후 조선소, 해운회사, 선급협회, 선박용 기기 메이커, 대학 등을 포괄하는 "올 재팬" 차원의 업계 공동 연구의 새로운 틀을 별도로 마련
- ▶ 주요 성과
 - 30% 에너지 절약선 컨셉 개발(Phase-4)
 - 일본 국산 클린 엔진 개발(Phase-4)
 - 선박용 복합도료·접착제의 활용에 관한 연구(Phase-4)
 - 배의 하역 성능 향상에 관한 검토, 밸러스트수를 미니마이즈하는 장치를 시험 설계(Phase-3)
 - 배기 가스 배열 극한 회수 플랜트 개발(Phase-2)
 - 부식 상태 예측의 고정밀화에 관한 연구
 - 선원 피로 상태 예측의 고정밀화에 관한 연구
 - 운항 모니터링 데이터의 활용
 - 무인 자동화선박 개발
- ▶ 시사점 : 민간중심의 해운-조선 상생협력 사례

해운-조선 상생발전 전략

- **과제 1. 국내 조선수주량 중 국적선사 비중 제고(5% → 20%)**
 - ▶ 해운-조선 협력에 의한 안정적 조선기반 구축
 - “수주 절벽을 없애라” → 대량 해고 방지
 - 우리나라가 필요로 하는 선박 우선 건조

- **과제 2. 첨단 건조 선박, 국내 선사에 우선 제공**
 - ▶ 국적선사의 선박 혁신을 위한 끊임없는 요청
 - LNG 추진선, 자동화선, 품질혁신 및 연료 절감
 - ▶ 신제품 개발에 따른 시장 우위를 국적선사가 우선적으로 향유하도록 기회 제공

- **과제 3. 해운-조선 R&D 확대**
 - ▶ 첨단 에코 선박, 기술 장비 지원
 - ▶ 선박시장 사이클

해운-조선 상생발전 전략

● 과제 4. 노후선박 폐선 촉진과 조선 재건을 위한 보조금 도입

- ▶ 중국의 조기폐선 보조금 지원과 유사한 국내 노후선의 조기폐선 보조금 지원제도 시행
 - 중국의 폐선지원 보조금 산식(1,500위안×선박총톤×선령계수×선박형태계수), 245척의 경우 약 2조 1,540억 원 소요 추정
 - 에너지특별회계에서 약 1.7% 저리융자 지원하는 경우를 가정하면 약 4,763억원 소요 추정(척당 28억 원)
 - 신조선 건조에 대한 선사의 부담을 경감시켜 발주 수요를 증가시키고, 침체된 조선 산업 활성화 및 고용효과 창출 가능

● 과제 5. 해운조선산업 관측사업 운영

- ▶ 조선·해운산업 시장동향, 신기술, 국제협약 변화 등에 대응하는 체계적인 모니터링 시스템 구축

결론 : 해운-조선산업 재건

