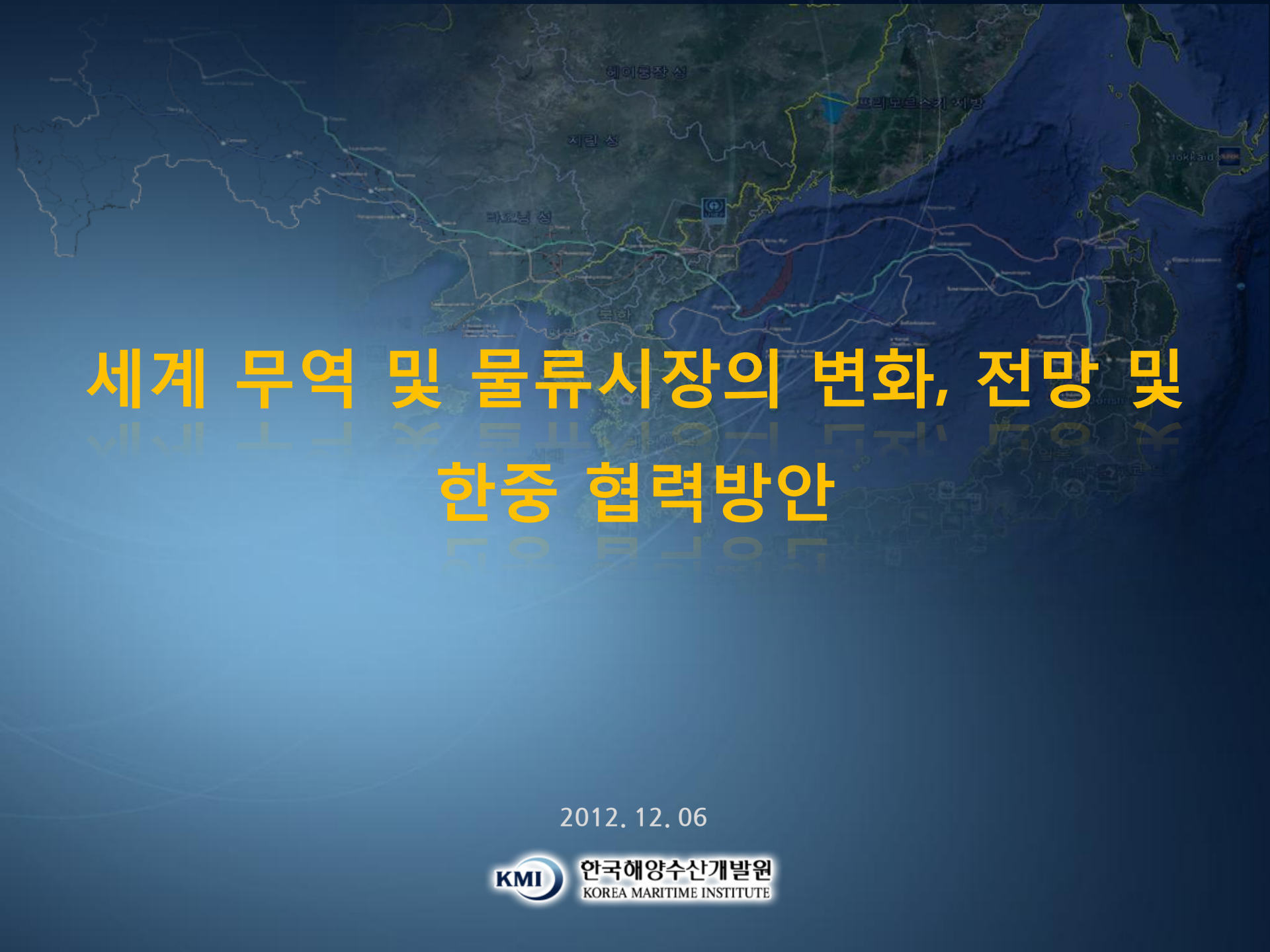




세계 무역 및 물류시장의 변화, 전망 및 한중 협력방안

2012. 12. 06



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

A satellite map of East Asia, showing the Korean Peninsula, Japan, and parts of China and Russia. The map is overlaid with a dark blue gradient and faint white circular lines. The word 'CONTENTS' is written in large, white, sans-serif capital letters on the right side of the map.

CONTENTS

I. 글로벌 경제 동향

II. 한중 경제 관계

III. 한중 물류협력 현황

IV. 한중 물류협력 방안

I. 글로벌 경제 동향

1. 글로벌 무역환경 변화

2. 글로벌 물류시장 성장

3. 동북아 경제/물류 연계성 강화

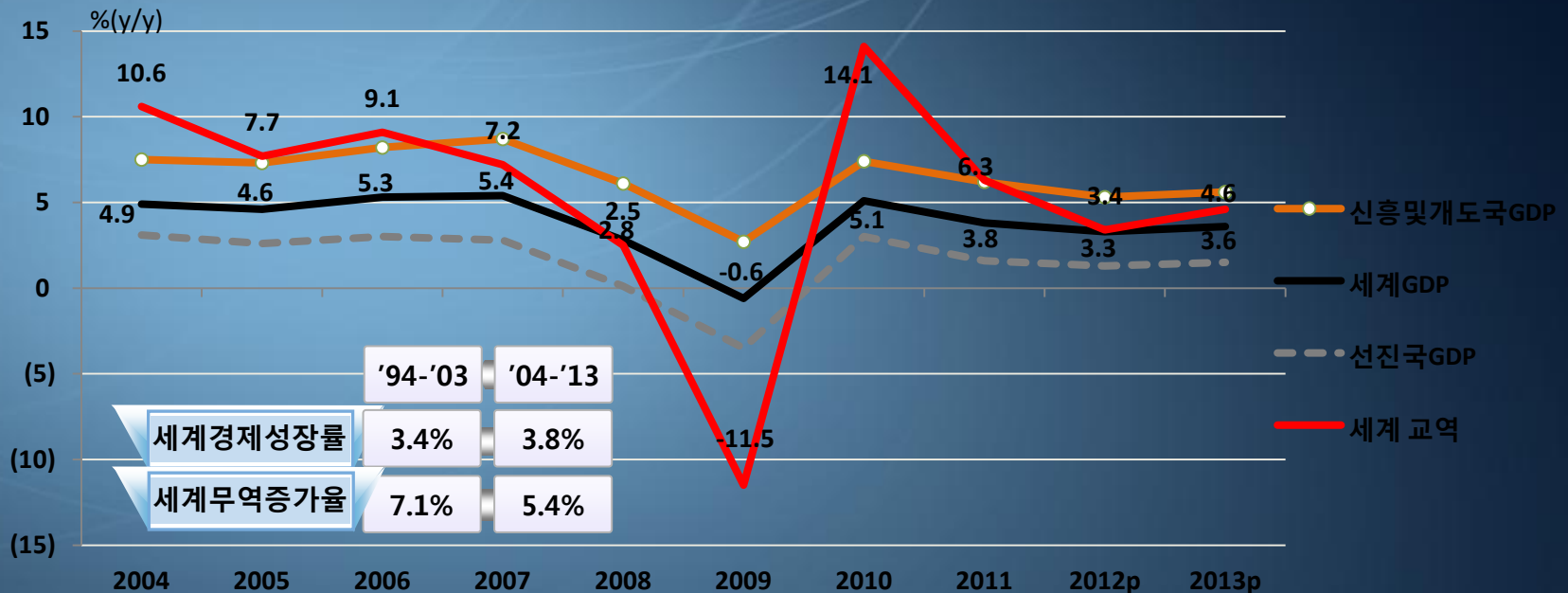


1. 글로벌 무역환경 변화

신흥국 중심 성장

글로벌 무역증가세 둔화

세계 무역 증가세에 둔화에도 불구하고 신흥국 중심, 아시아 중심의 무역 성장세 지속





1. 글로벌 무역환경 변화

아시아 시대 도래

- 세계 중산층 인구 중 아시아가 12억 명 증가로 전세계 소비인구 증가율 주도
- 아시아 중심의 소비패턴 강화 예상

세계 중산층 인구 전망



자료 : OECD 자료를 KIET, 『2020무역발전 비전과 전망(2012)』에서 재인용

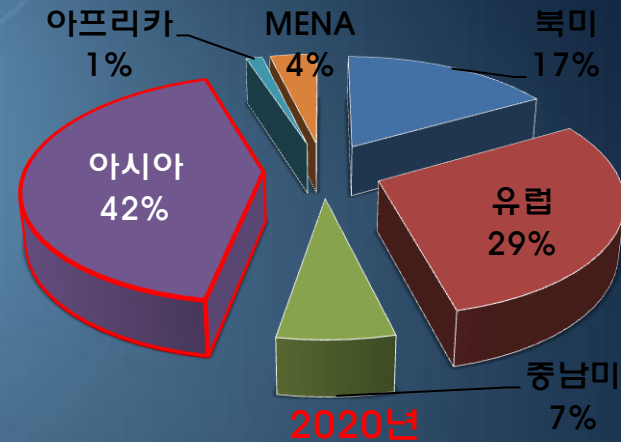
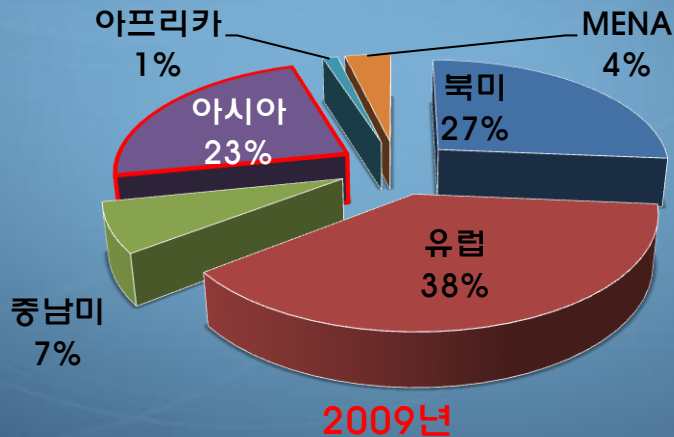


1. 글로벌 무역환경 변화

아시아 시대 도래

- 아시아 지역 소비재 교역 증가
- 아시아 중산층 소비지출 비중 : 23% → 42%, 10조 달러 증가(5조\$ → 15조\$)

세계 중산층 소비지출 전망



자료 : OECD 자료를 KIET, 『2020무역발전 비전과 전망(2012)』에서 재인용

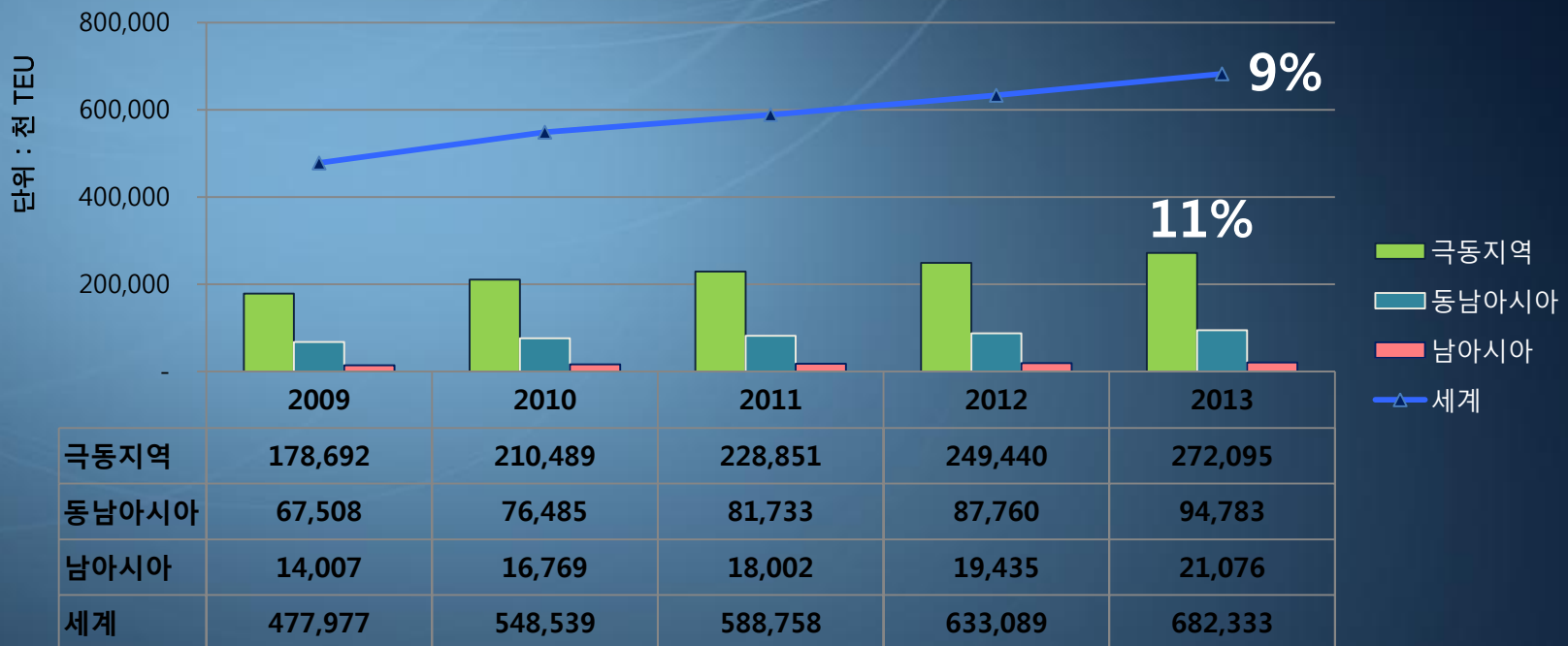


2. 글로벌 물류시장 성장

세계 컨테이너 물동량 전망

- 아시아 물동량 증가 지속, 특히 동북아 물동량 높은 증가세 유지
- 세계 물동량은 2009~2013년 사이 9%대 성장 예상, 동북아는 11%대 성장 예상

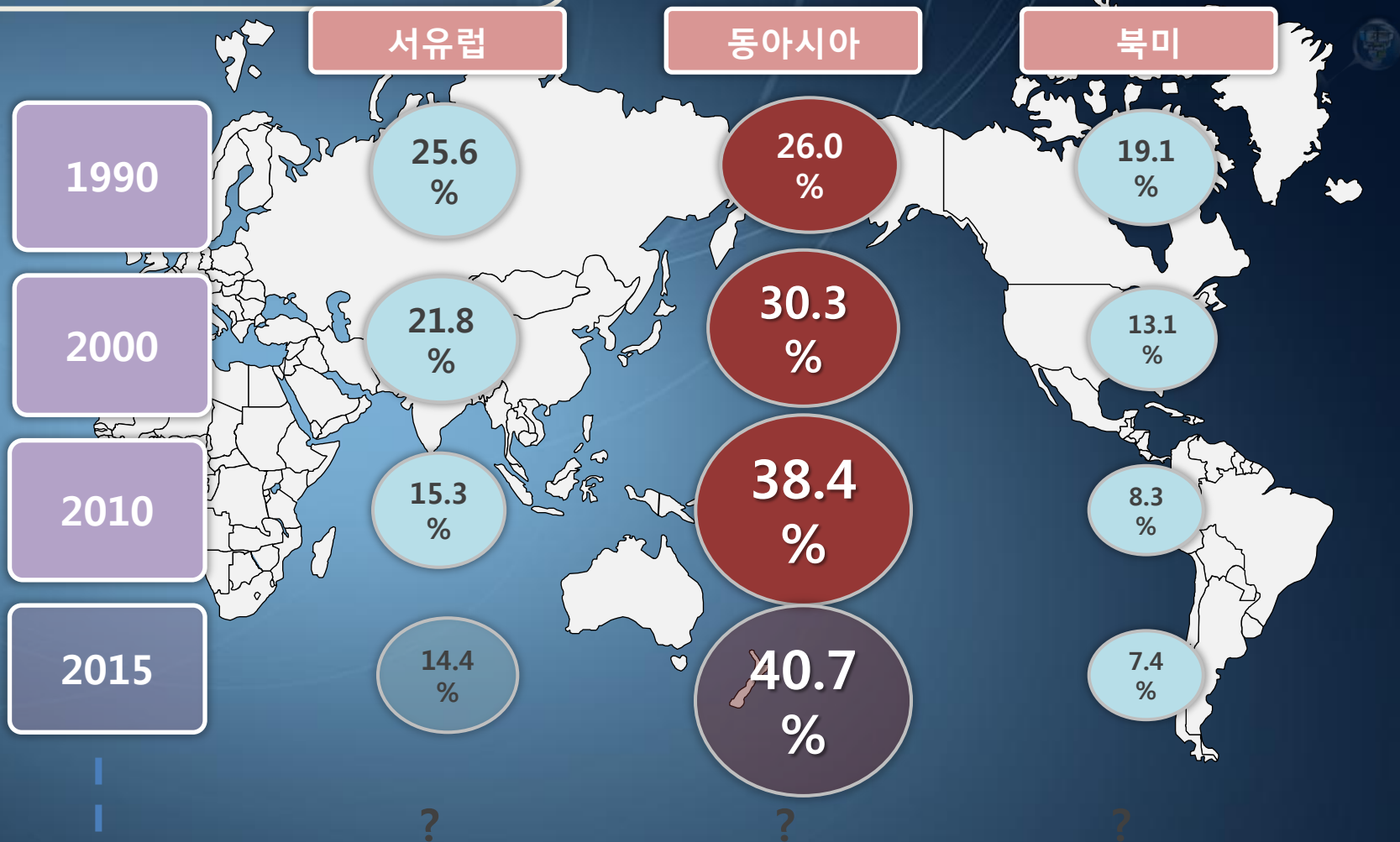
세계 컨테이너 물동량 전망



I. 글로벌 경제 동향

2. 글로벌 물류시장 성장

아시아 물류시장 세계 중심화



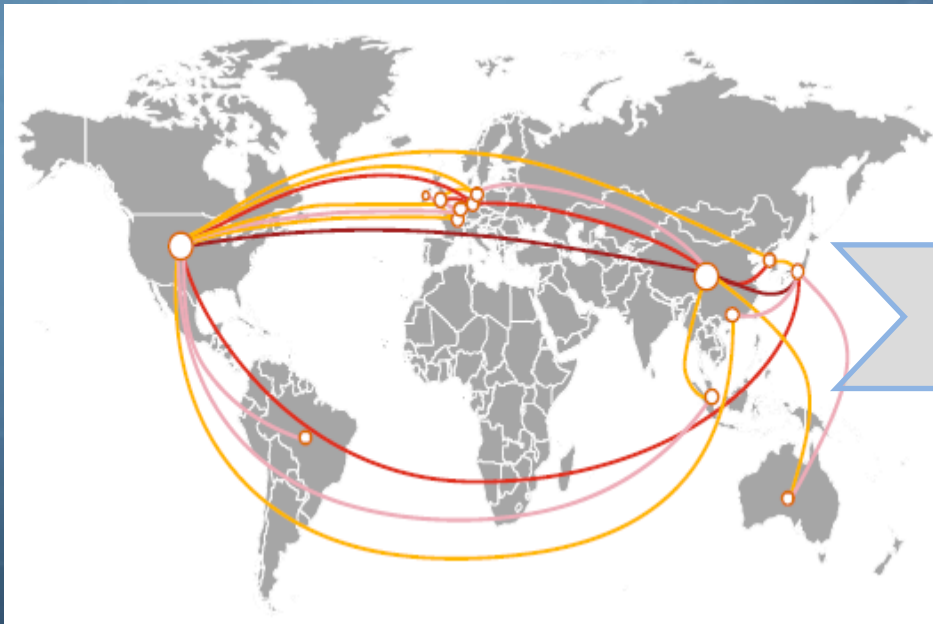


3. 동북아 중심 물류체계 구축

한중일 무역관계 지속 성장

- 아시아 중심의 글로벌 물류체계 형성 예상

2009년 양자간 항만/항공 무역량



2030년 양자간 항만/항공 무역량



자료 : PWC, Future of world trade, 2011, 3

Size of bilateral trade flow (in 2009 \$USm for both charts)	Under 50,000	50,001-100,000	100,001-200,000	200,001 - 350,000	350,001+



4. 동북아 경제/물류 연계성 강화

한중일 산업협력 관계 강화

- 국제분업 심화, 글로벌 리스크 증대 등으로 한국, 일본, 중국간 협력관계 강화
- 한국, 일본 대중국 수출 의존도 심화





프. 한중 경제 관계

1. 한중교역 협력 강화

2. 양국 개방 경제정책 강화

3. 양국 경제 협력관계 지속 증대

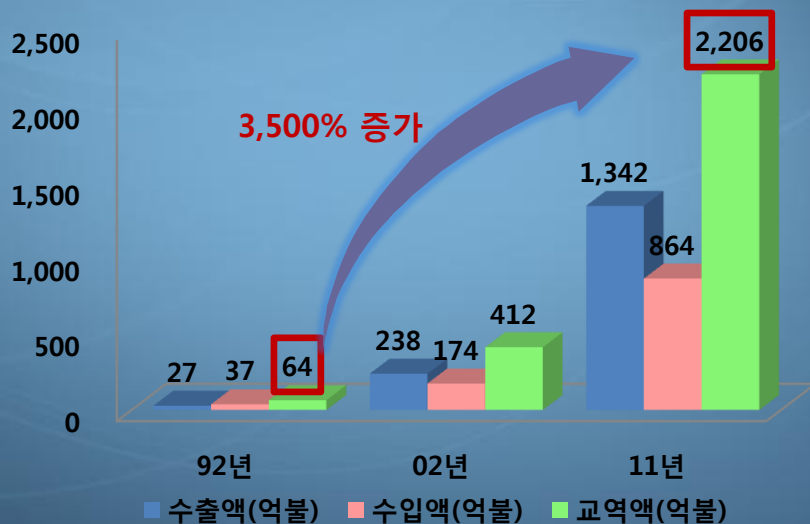


1. 한중교역 협력 강화

한중간 교역 증대

- '92년 한중 수교 이후 양국간 무역규모 급성장 → 양국간 막힘없는 물류체계 구축 협력 증대
- 중국은 한국의 1대 교역국, 한국은 미국, 일본, 홍콩에 이은 중국의 4대 교역국

<'92년 한·중 수교 후 양국간 교역 >



* 한국무역협회

<'11년 중국의 국가별 교역>

순위	수출	수출액	수입	수입액
1위	미 국	3,243억달러	일 본	1,944억달러
2위	홍 콩	2,675억달러	한 국	1,617억달러
3위	일 본	1,473억달러	미 국	1,181억달러
4위	한 국	829억달러	대 만	1,249억달러

* 중국해관총서



2. 양국 개방 경제정책 강화

한중 대외 경제정책 강화

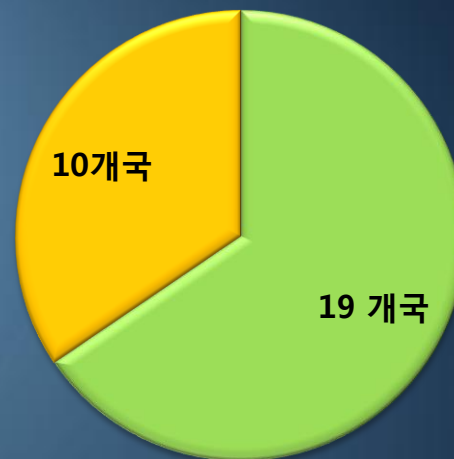
- 양국은 FTA체결 등 무역확대를 통한 경제성장 추진 중 -> 효율적 물류체계 구축 필요성 증대
- 특히, 양국은 FTA협상 개시를 정식으로 선언('12. 5. 2)하고, 한중일 정상은 삼국간 FTA협상 연내 개시를 합의('12. 5.13) -> 물류협력 필요성 증대

<한국의 FTA 추진현황('12.4)>



■ FTA 협상완료 ■ FTA 협상진행중

<중국의 FTA 추진현황 ('12.4)>



■ FTA 협상완료 ■ FTA 협상진행중



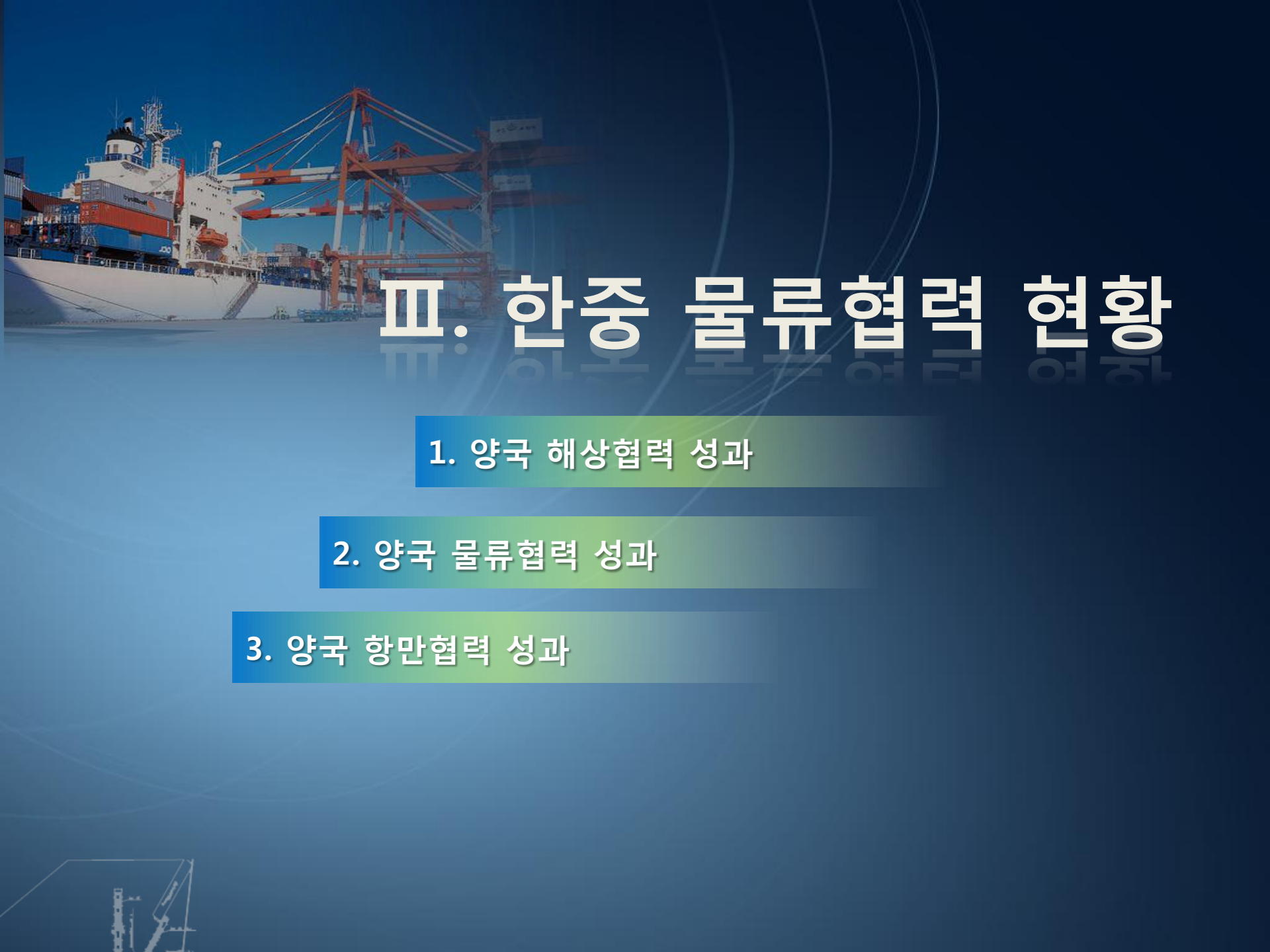
3. 양국 경제 협력관계 지속 증대

2009년 한중 항만/항공 무역량

순위	항공& 해상 화물 양국 무역		무역 가치 (09'US\$m)
1	중국	미국	290,960
2	중국	일본	207,677
3	일본	미국	146,523
4	중국	한국	140,342
5	독일	미국	118,773
6	독일	영국	113,209
7	중국	독일	102,171
8	영국	미국	97,624
9	일본	한국	69,008
10	영국	네덜란드	68,062
11	한국	미국	66,443
12	영국	프랑스	66,443
13	영국	프랑스	62,388
14	중국	미국	58,016
15	프랑스	미국	56,446
16	중국	호주	54,414
17	네덜란드	미국	51,989
18	일본	홍콩	45,941
19	중국	네덜란드	43,319
20	영국	벨기에	43,177

2030년 한중 항만/항공 무역량

순위	항공& 해상 화물 양국 무역		무역 가치 (09'US\$m)
1	중국	미국	594,741
2	중국	일본	336,183
3	중국	한국	392,250
4	중국	인도	263,063
5	중국	독일	201,382
6	일본	미국	189,785
7	중국	싱가포르	178,291
8	중국	인도네시아	169,356
9	독일	미국	167,467
10	중국	말레이시아	162,376
11	중국	나이지리아	151,570
12	독일	영국	144,131
13	영국	미국	143,201
14	중국	태국	141,201
15	중국	사우디아라비아	140,320
16	중국	브라질	136,295
17	미국	인도	125,826
18	중국	영국	121,603
19	중국	아랍에미리트	120,318
20	중국	호주	117,340



Ⅲ. 한중 물류협력 현황

1. 양국 해상협력 성과

2. 양국 물류협력 성과

3. 양국 항만협력 성과

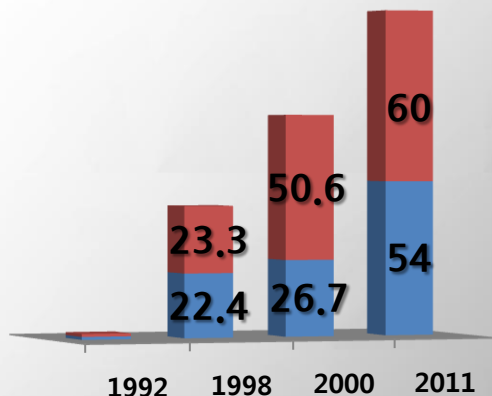


1. 양국 해상협력 성과

양국 해운 교류 급증

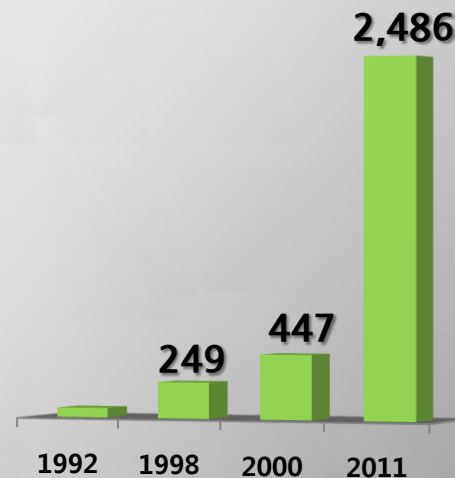
- 1992년 한중 수교 이후 한중간 해상 운송량 및 여객 폭발적 증가
- 한중 해운항만분야는 한중 교류의 가교 역할

해상 운송량 57배 증가



(백만톤)	1992	1998	2000	2011
계	2	45.7	77.3	114
수출	1	22.4	26.7	54
수입	2	23.3	50.6	60

해상 여객 38배 증가



(천명)	1992	1998	2000	2011
계	65	249	447	2,486



1. 양국 해상협력 성과(컨테이너)

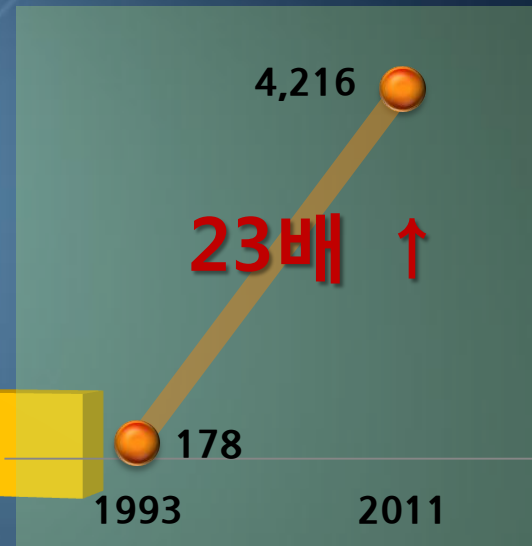
양국 컨테이너 항로 성장

- 1989.6, 최초 양국 컨테이너선사 취항 후, 23배의 물량 성장
- 경제 및 시장 상황 고려 지속 개방 예정이며, 부정기선 운항은 금지

■ 중국 ■ 한국



< 투입 선박수 변화 >



< 운송물량 >



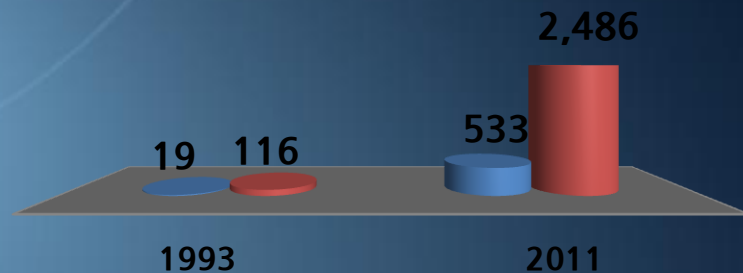
1. 양국 해상협력 성과(카페리)

양국 카페리 시장 성장

- 양국 합작선사 운행, 항로개설은 사전협의 체제로 상호 안정적 성장 유지
- 인천-청도 등 17개 항로 개설 합의(현재 15개 항로 운항)



■ 화물 ■ 여객



	1993	2011	
화물 (천TEU)	19	533	28배 ↑
여객 (천명)	116	2,486	21배 ↑

* 2011년 카페리 여객은 항공여객 (898만명) 의 28%



2. 양국 물류협력 성과

양국 물류기업 진출 강화

- '05년 중국 물류시장 개방 이후 116개 한국 물류기업 진출, 236개 사업장 운영(2011)
- 한국 물류기업의 대중국 투자누적금액은 4.7천만 달러, 인력의 90%이상 현지인 채용
- 한국 진출 중국 물류기업(18개)은 매출액 1,444억원 이상, 410명 이상 한국인 고용(2011)

<한국 물류기업 중국 진출 지역 분포>

지역	상해	산둥성	천진	광둥성	요녕성	북경	절강성	강소성
비중	23%	20%	13%	11%	11%	7%	5%	4%
지역	복건성	사천성	길림성	운남성	중경	아북성	오남성	오북성
비중	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%

2. 양국 물류협력 성과(복합운송)

피견인 트레일러 상호주행 실현

- 양국 “한중 화물자동차 복합운송 협정 및 1단계 의정서” 체결(제5차 협력회의, ‘10.9)
- 협정은 복합운송 단계적 실시(2조, 피견인 트레일러 → 트랙터+트레일러), 상대국 안전기준·법령 등 준수(5조, 10조), 협력위원회 운영(14조) 등 규정



- ➡ ❶ 중국 산둥성이외 지역으로 피견인 트레일러 상호주행 확대 필요
- ❷ 상호주행을 촉진하기 위하여 각종 비용 인하와 인센티브·홍보 강화 노력 필요
- ❸ 트랙터+트레일러 상호주행 실현가능성, 여건 검토 등을 위한 공동연구 추진

* 현재 한국 3개항(인천, 평택, 군산)과 중국 6개항(위해, 청도, 일조, 용안, 석도, 연태)간 시행 중



2. 양국 물류협력 성과(정보)

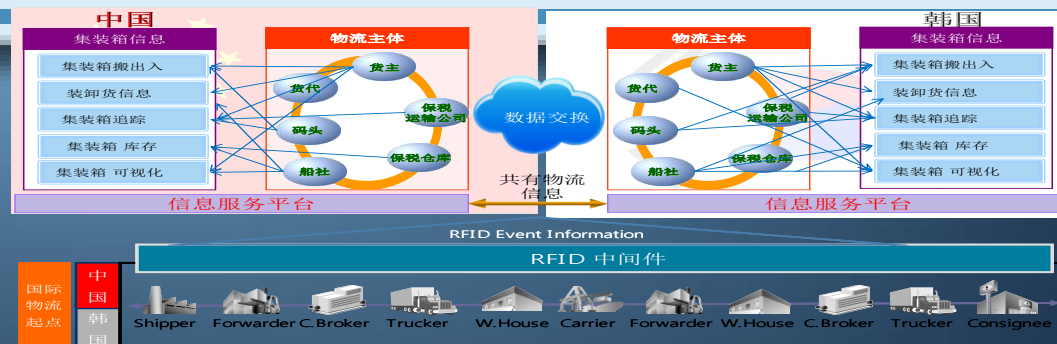
양국간 RFID 물류분야 활용

- 물류분야 RFID 적용에 대한 공동연구(2007) 시행 후 시범사업 실시(2010)
- 한국(인천/평택)~중국(연운강/진황도/대련)간 카페리 이용, 이동하는 '컨 1,500여개 RFID장착'

❶ 시범사업 결과, RFID 이용시 물류가시성 확보·물류비 절감 효과가 매우 크므로 RFID 시스템 구축에 정부의 적극적 노력 필요

* 한중간 물동량(426만 TEU, '09)에 RFID 적용시 연간 170억원 물류비 절감

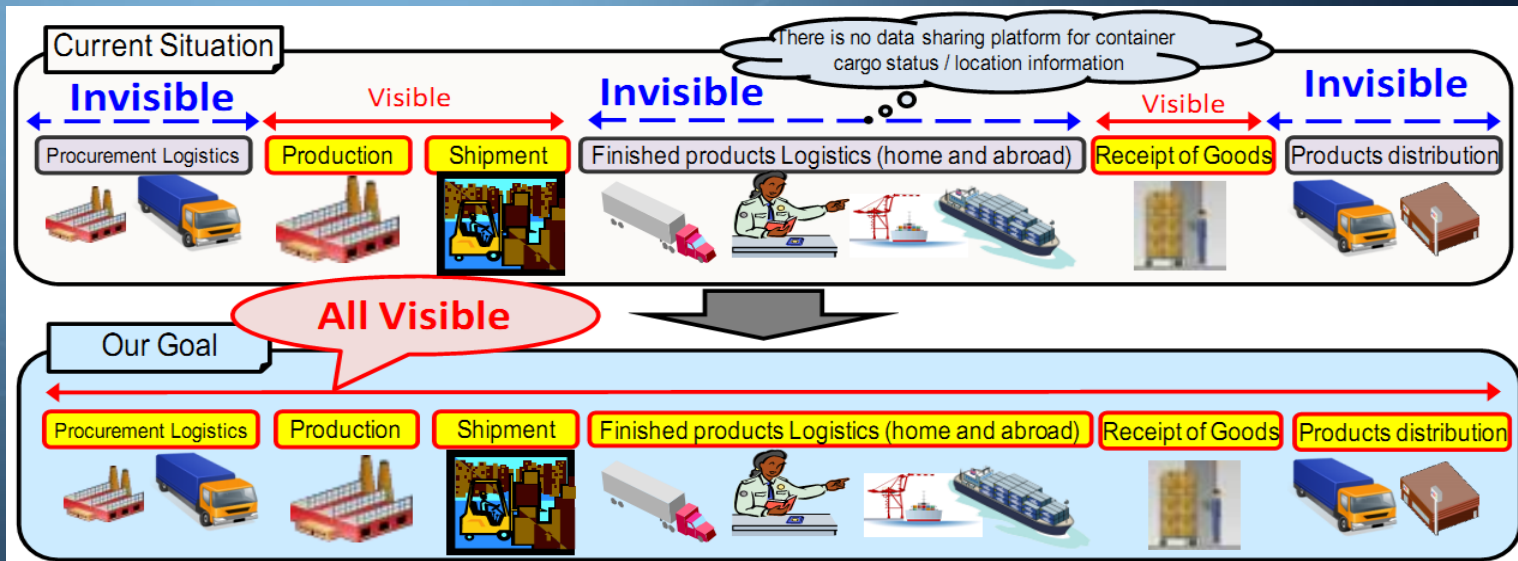
❷ 특히, 양국간 상호주행 중인 피견인 트레일러에 RFID 시스템 적용 필요



2. 양국 물류협력 성과(정보)

정보 플랫폼 설립

- 중국내 NEAL-NET 설립을 통해 한중일, 특히 한중간 물류관련 정보 플랫폼 설립
- 이익을 추구하지 않는 한중일 국제물류정보 시스템 구축하여 관련 기업에 정보 제공
- 이를 통해 물류원가 절감, 탄소배출 절감 등 동북아 물류안정과 효율화에 기여
- 한국 SP-IDC, 중국 LOGINK, 일본 Colines 참가
- 양국간 항만, 내륙물류정보 교류 및 관련 정보/통계 공유 확대 추진





3. 양국 항만협력 성과

한중 항만국장회의의 중심 성장

- 제1차 동북아 항만국장회의(2000.10) 이후 12차례 회의 개최
- 동북아 항만투자촉진및자유무역지대연구(~'05) 등 다양한 연구로 양국의 항만협력관계 증진

성 과

◆ 공동연구과제 수행으로 국제 항만정책·기술동향 체계적 대응

항만구조물의 신뢰성 설계법 연구('03~'05)』 ⇨ 양국 설계역량 향상에 기여

『동북아 지역 항만 간 협력관계 증진 방안('06~'08)』 ⇨ '08년 한중일 물류장관회의 보고

『지속가능한 발전을 위한 그린포트 전략('09~'11)』 ⇨ 항만 내 CO₂ 배출 저감 공동 대응

◆ 각국의 당면 현안 과제 해소를 위한 정책 공조

- 마리나 네트워크 활성화 및 항만사용체계 개선을 위한 연구 진행

→ 시행계획(안)을 제13차 동북아 항만국장회의(2012.10)에 제출 예정

* 『동북아 마리나 네트워크 활성화(韓)』 『동북아 항만사용체계연구(中)』수행 중



V. 한중 물류협력 방안

1. 해운분야 협력방안

2. 물류분야 협력방안

3. 항공분야 협력방안

V. 한중 물류협력 방안



1. 해운분야 협력방안

한중 항로 안정적 운영 강화

공동입급
방식 변경

- 카페리 공동 입급방식 변경

한국과 중국 선급 개별
입급

한중 선급 동시 입급

도선료
감면

- 일정 횟수 이상 입출항시
도선료 감면

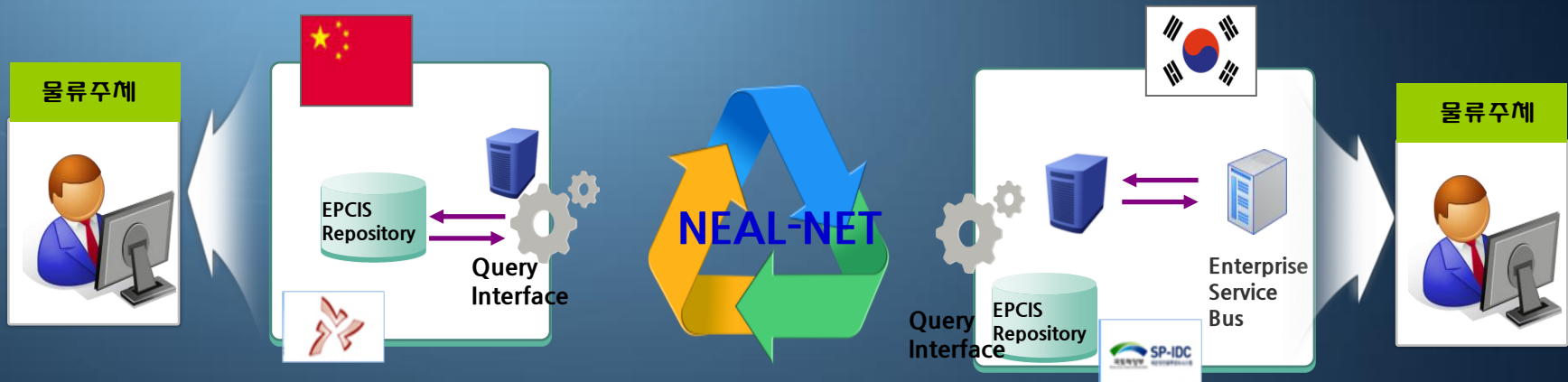
항로질서
유지

- 항권없는 선박의
한-중 항로 화물운송 금지
- 운임 안정화 위한 공동노력

2. 물류분야 협력방안

NEAL-NET 등 물류분야 정보공유 확대

- 한국(부산항), 중국(닝보·저우산항) 외 NEAL-NET 적용항구 확대
 - NEAL-NET 사용자 정보보호와 보안에 대한 양국간 구체적인 지침 마련
 - 선박 스케줄 외에 컨테이너 이동 정보 등 NEAL-NET 제공 정보 확대
- 양국간 국가물류비, 기업물류비 등 물류관련 통계·정보 공유 확대





2. 물류분야 협력방안

재활용 팔레트 이용 촉진

- 한중일 물류장관회의에서 파렛트 표준규격을 정립
- 재활용 파렛트 사용 확산을 위하여 양국간 파렛트 재질·강도 등에 대한 표준화 필요
- 중장기적으로 재활용 파렛트의 양국간 이동에 대한 무관세 추진
- 재활용 파렛트 사용시 물류비 절감 효과가 크므로 양국간 공동연구 개시 필요

<한중일 재활용 파렛트 사용시 물류비 절감 효과(KML, '10)>

구 분	파 렛 트		
	10% 대체시	20% 대체시	30% 대체시
절감효과(한국의 경우)	1,807억원	2,746억원	4,624억원

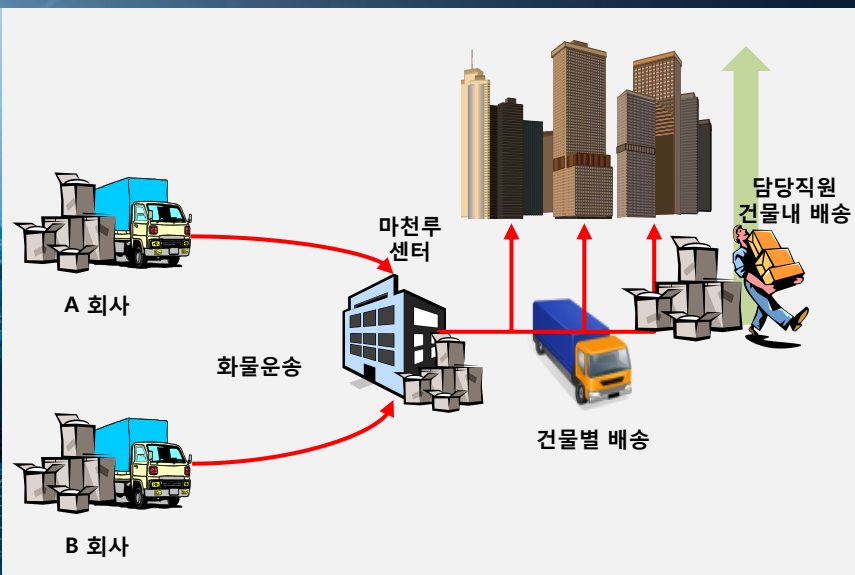
* 1회용 파렛트 평균가격 14,000원, 재활용 파렛트 평균가격 1,000원(6년·연간 5회 사용) 가정

* 절감효과는 1회용 파렛트 제작비용과 리턴어블 파렛트 사용시 비용 차액

2. 물류분야 협력방안

공동물류사례 공유 및 지원

- (한국) 대도시 녹색물류 환경 조성을 위하여 도심 공동물류 시범사업 추진 등을 계획 중
- (중국) 도심의 지속적인 팽창에 따라 환경친화적인 도심물류체계 구축 필요
- ➡ 양국 정부·민간 간 우수 공동물류사례 공유 등을 위한 세미나 등 개최, 민간 단체간 협력채널 구축 지원 등 필요



3. 항만분야 협력방안

항만보안시스템 공유체계 구축

- 한중 항만간 위험화물 정보공유, 공동인증, 관리시스템 공동 추진



2001년 9.11 사태

2002년 12월 ISPS Code 규정 마련



2005년 6월, SAFE Framework(WCO)



ISO 28000:2007 및
ISO 28000 Series (28000~28004)

Shenzhen

Shanghai

C-TPAT 적용 2001년

2002년 12월, 24-Hour Rule 및 용(미 CBP)

Ningbo

2004년 7월, ISPS Code 효력

Hong Kong

2006년 6월, AEO 제도(WCO)

2006년, SFI & MI (미 CBP)

2012년, 미국 외국항만 선적 화물에
대한 100% 화물 검색

Qingdao

Busan

Gwangyang

Kobe



Kaohsiung

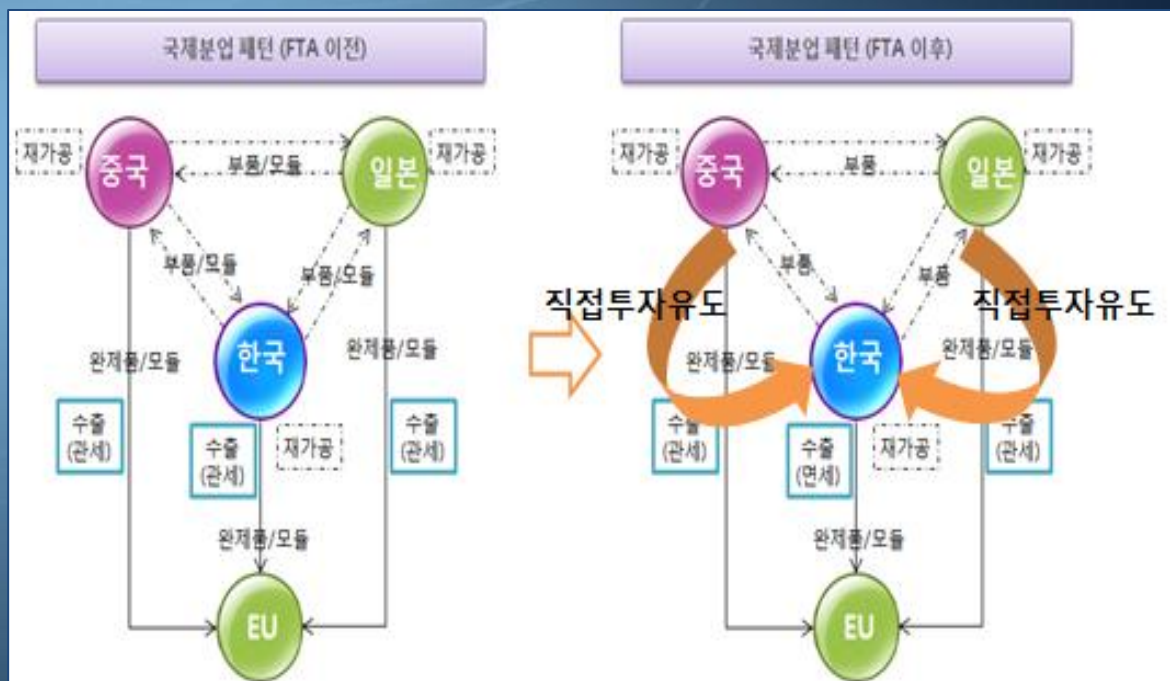




3. 항만분야 협력방안

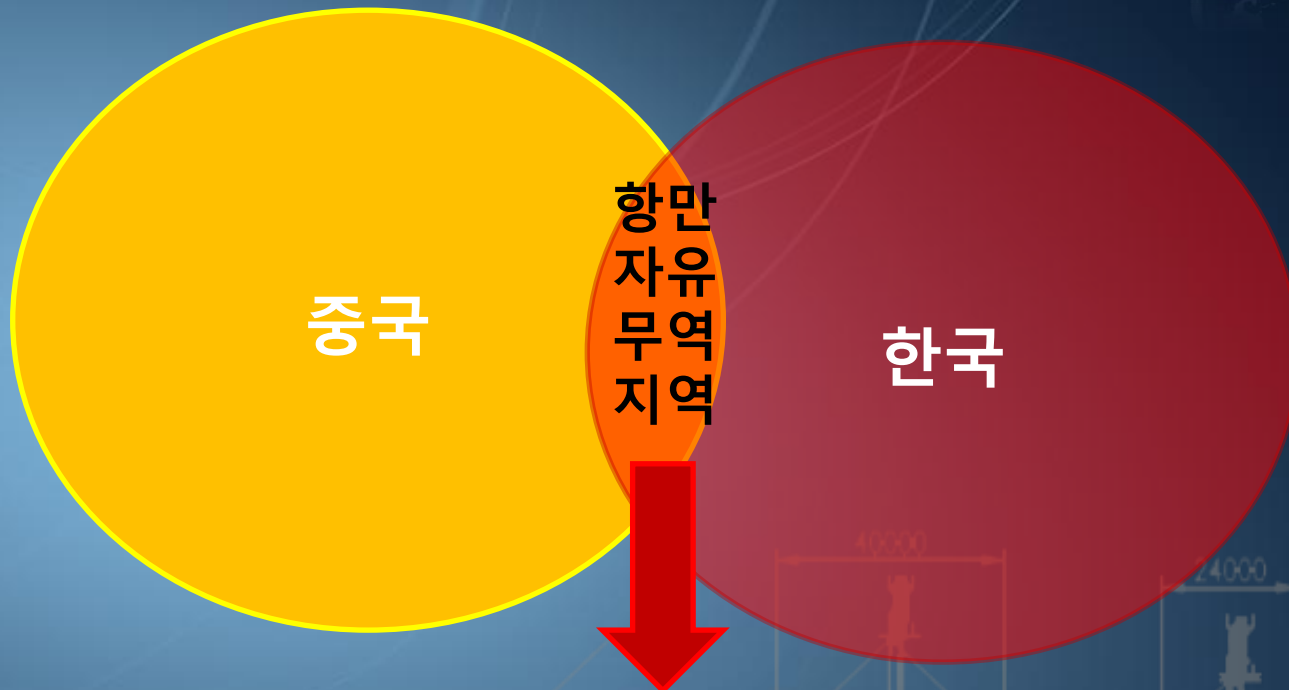
항만배후단지 상호투자 지원

- 동북아 경제 성장, 한중 FTA 체결 추진, 한중기업 글로벌화로 기업의 해외투자 수요 증가
- 한중 항만 활성화 차원에서 양국 기업들의 상호 항만배후단지 투자 지원
- 상호 투자관심기업 정보 제공, 공동물류센터 교환 투자, Biz모델 공유 등 활성화 공동 노력



3. 항만분야 협력방안

한중 항만자유무역지역 공동화



- 동북아 경제권 통합 대비하여 한중 항만자유무역지역 공동화 추진
- 제도 호환성 증대, 정보 공유, 자유로운 기업활동 보장, 양구역내 투자/송금 자유화 등 공간적, 기능적, 제도적 통합 추진



감사합니다



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

2012 KMI/SISI 국제 해운 포럼

현대 항만 발전 및 한중 항만간 협력

2012.12.6

전 홍(真 虹)

(상하이국제항운연구중심 비서장)

주요 내용

1. 현대 항만 발전의 특징
2. 한·중 항만간 경쟁과 협력

1. 현대 항만 발전의 특징

1) 4세대 항만의 개념과 특징

2) 항만의 특징과 변천 과정 분석

1) 4세대 항만의 개념과 특징

□ '4세대 항만' 개념 제시 배경

- 항만이 경제 글로벌화와 현대 공급사슬 관리의 발전으로 인해 지속적인 성장에 대한 부담 직면하게 됨
- 항만간 경쟁이 항만이 속해있는 공급사슬간 경쟁으로 변화했음
- 항만은 더 이상 운송사슬에서 고립된 섬이 아니며, 공급사슬의 구성 요소가 되었음
- 정교함, 민첩성, 유연성 등 제조 과정에 대한 시장의 요구는 상품 제조사슬 전반에 대한 기준이 되었으며, 이것은 전통적인 항만 경영방식에 충격을 주어 공급사슬과 항만에 일련의 변화를 야기시키고 있음

□ 4세대 항만의 개념

- 1999년, UNCTAD는 제 4세대 항만을 “물류 공간에서 분리되었지만 공공관리자나 관리 부문을 통하여 연결되는” 조직이라고 정의함. (physically separated but linked through common operators or through a common administration)
- 항만 경제에 영향을 받는 범위가 확대되고 있다는 것을 보여줌

세대 : 1세대 → 2세대 → 3세대 → 4세대

영향 범위 : 항만 → 임항 지구 → 소재 도시 → 모든 지역

□ “4세대 항만”의 개념

- 4세대 항만은 3세대 항만의 기능을 기반으로 하며 공급 사슬을 구성하는 일부분
- 항만간 상호작용 및 항만과 관련 물류활동간의 상호작용을 강조, 운송시장의 차별화된 서비스 요구를 만족시키며 정확하고 신속한 서비스를 제공함
- 이를 통하여 항만 작업의 유연성을 높이고 항만 관련 공급사슬의 각 부분이 빈틈없이 연결되도록 함

□ 현대 항만의 주요 특징

(1) 네트워크화

- 글로벌 항만운영사의 세력 확장과 합병으로 항만이 점점 소수 운영사에 집중되고, 결국 거대한 항만 네트워크를 구축하게 됨
- 해운 선사는 지분 매입을 통해 부두 경영에 참여함
- 내륙 쪽으로 확장(Inland port, Dry Port)

(2) 공급 사슬: 항만을 중심으로 하는 물류 서비스 공급 사슬 구축

- 항만을 근간으로 물류사슬 상에 있는 기업들은 상품 공급사슬 상의 기업들을 위하여 비교적 안정된 서비스를 제공하며, 이들 간에는 긴밀한 파트너 관계가 구축되어 있음.

(3) 소재 도시와의 일체화 및 항만을 중심으로 도시 전체의 산업 구조와 기능 포지셔닝을 계획하고 발전시킴

- (4) '항만 중심'에서 '공급 사슬 중 한 부분'으로 변화함
- (5) 항만간 경쟁은 상호 시너지 효과를 냄
- (6) 자원배분의 허브가 된 항만에서 각기 다른 자원이 조합, 배분되어 항만의 지역적인 속성과 경제 속성이 더욱 두드러짐
- (7) 대형화, 심수화, 전문화 등 현대화 항만의 기술, 서비스 분야의 모든 특징을 지닌 항로와 부두, 밀집해 있는 전세계적인 국제 직항 간선, 국내외를 편리하고 신속하게 연결해주는 공공 정보 플랫폼, 각종 부대 서비스 시스템과 정책 법률 환경을 지니고 있음. 이와 함께, 항만의 기술 구조는 관리 기술의 정보화, 제어기술의 지능화, **변위 기술의** 고효율화 및 환경보호 기술의 친환경화 등 발전 추세를 보임

- (8) 항만 서비스의 유연화: 항만은 대내외 환경 변화에 대해서 빠르게 반응하여, 고객의 차별화, 개성화 등과 같은 다양한 수요를 만족시켜야 함. 즉, 양질의 융통성 있는 서비스를 제공해야 함
- (9) 항만 운영의 합리화. 현대 항만은 정보화 관리, 생산공정 조정 등을 통해 항만의 비부가가치 활동을 제거함
- (10) 4세대 항만은 친환경 항만임.
- (11) 항만의 산업은 서비스업을 중심으로 하며, 산업 구조는 서비스업을 중심으로 가치 사슬의 각 부분을 연결함. (항만의 심층 서비스를 확대하고, 임항 산업을 대대적으로 발전시킴)

2) 항만 특징의 변화 분석

- **공간 지역적인 특징** : 항만의 영향력이 미치는 공간적인 범위가 점차 확대됨. 과거 항만지역에 국한되었던 것에서 이제 지역을 뛰어넘어 서로 연결됨.
- **경제적 특징** : 과거 주변 경제체에서 독립되었던 것에서 이제 지역을 뛰어넘는 경제분야의 연결로 발전함.
- **시장의 특징** : 한 항만의 독점에서 항만이 참여하는 공급 사슬의 경쟁과 시너지효과로 변화함.
- **기능의 특징**: 전통적인 단순한 하역운반에서 항만이 참여하는 물류 사슬의 통합으로 확대됨.

- **공급 사슬의 특징** : 고립된 일부분에서 항만을 중심으로 하는 물류 서비스 공급 사슬로 발전
- **운영의 특징** : 전통적인 조방형 운영 모델에서 점차 합리성, 유연성, 신속성을 강조하는 서비스 관리 모델로 성장
- **기술적 특징** : 비전문화된 작업기술에서 전문화, 자동화, 정보의 네트워크화 및 공유화된 기술의 지원을 받게 됨
- **산업의 특징** : 노동 집약형에서 지식 집약형 산업으로 성장함 (Smart Port : 스마트 항만)
- **생태환경적인 특징** : 과거에는 항만의 발전이 생태에 부정인 영향을 주었지만, 오늘날에는 생태환경 보호가 항만 발전에서 가장 먼저 고려해야 하는 중요한 요소가 됨

2. 한중 항만간 경쟁과 협력



2007-2011년 전세계 10위권 내 컨테이너항과 물동량



순위	2011		2010		2009		2008		2007	
	항구	물동량	항구	물동량	항구	물동량	항구	물동량	항구	물동량
1	상하이	3174	상하이	2907	싱가폴	2587	싱가폴	2992	싱가폴	2790
2	싱가폴	2994	싱가폴	2843	상하이	2500	상하이	2801	상하이	2615
3	홍콩	2422	홍콩	2363	홍콩	2093	홍콩	2430	홍콩	2388
4	선전	2250	선전	2251	선전	1825	선전	2142	선전	2110
5	부산	1618	부산	1428	부산	1194	부산	1342	부산	1327
6	닝보-저우산	1464	닝보-저우산	1314	광저우	1119	두바이	1200	로테르담	1079
7	광저우	1431	광저우	1212	두바이	1080	광저우	1100	두바이	1070
8	칭다오	1302	칭다오	1201	닝보-저우산	1042	닝보-저우산	1084	까오슝	849
9	두바이	1200	두바이	1150	칭다오	1026	로테르담	1083	함부르크	990
10	로테르담	1190	로테르담	1110	로테르담	980	칭다오	1002	칭다오	950

□ 한중 항만간 경쟁 구도 분석

■ 상하이항(上海港)

- 중국 해안선과 창장(长江) "황금수로"가 만나는 곳에 위치
- 중국 연해지역의 주요한 허브항
- 상하이시 대외무역 물자 중 99%가 상하이항을 통해 수출입, 매년 중국 연해지역 주요항만의 대외무역 물동량 중 약 20%를 차지
- 화물, 컨테이너 물동량 분야에서 최근 연속 세계 1위 차지
- 광활하고 풍부한 장강삼각주(长江三角洲)와 장강 유역이 주요 배후지로 천혜의 환경조건, 사통팔달의 운송 네트워크 구비
- 컨테이너, 대량 벌크화물 및 일반 잡화 등의 생산 및 하역이 주요 산업
- 항만의 생산과 관련된 도선, 예인선, 화물 검수, 부선, 창고, 화물운송 대리, 화물차 운송, 국제 크루즈 서비스 및 항만 물류 업무 처리

■ 부산항

- 부산항은 한국의 동남부 연해지역 위치
- 한국 최대 항만이자, 세계 5위의 컨테이너항만
- 한국내 해상, 육상, 항공 교통의 중심지이자 금융 및 비즈니스 중심
- 한국 대외무역에서 중요한 역할 수행
- 한국 제2의 도시로 배후지역에 방직, 자동차 타이어, 석유 가공, 기계, 화학공업, 식품, 목재가공, 수산물 가공, 조선 및 자동차 산업 등이 입지
- 중국 북부 항만의 환적화물 유치전략 추진 중이며, 대다수의 환적화물은 중국에서 발생
- 한국의 총 수출화물 중 47%와 컨테이너 처리량의 95%를 담당
- 2015년까지 부산신항에 30개 선석을 전부 가동 예정

■ 상하이항의 빠른 발전이 부산항에 미치는 영향

- 2003년부터 부산항은 상하이를 필두로 한 중국 항만에게 자리를 내주고 있음. 컨테이너 물동량은 '세계 3위'에서 '세계 5위'로 2단계 하락했음.
- 특히, 대대적 투자개발을 통해 건축된 상하이 양산(洋山) 심수항의 개항은 "동북아 국제 컨테이너 허브항"을 발전목표로 하는 부산항에 동북아에서의 지위를 위협하는 도전임

■ 부산항, 일부 중국의 환적 화물 유치

- 동북아 지역에서 북미항만에 이르는 주간선 항로 상에 위치한 부산항은 24시간 운영체계를 갖추고 있음
- 도선(pilotage) 이 필요 없고, 스스로 정박할 수 있음
- 부산항 항만비용은 저렴하여 고베항과 홍콩항의 절반 수준임.
- 이러한 유리한 조건 및 가격은 부산항이 동북아 지역에서 자리매김하는데 큰 역할을 담당
- 최근 몇 년 사이 일본 항만의 일부 컨테이너 화물과 중국 장강 북쪽지역 항만의 환적 컨테이너 화물 중 일부를 유치, 실제 부산의 국제 환적화물 중 대부분은 중국 발해만에서 발생

■ 상하이항과 부산항의 경쟁력 분석

비교 항목	상하이항	부산항
장점	• 광활한 경제 배후지역 • 비교적 높은 작업 효율 • 완벽한 인프라 • 정부의 절대적인 지원	• 지정학적 위치 우수 • 환적 하역비용 저렴 • 고부가가치 서비스 발전 • 소프트웨어 서비스 수준 높음 • 무역 물류 네트워크 발전과 정보화 중시 • 자유무역 지역 정책 • 다원화된 투자개발을 통한 민영 컨테이너 부두 건설 장려
단점	• 지리적 입지 조건이 부산에 못 미침 • 관리감독 모델이 부산만큼 자유롭지 못함 • 운송구조가 합리적이지 못함	• 경제 배후지역이 좁음 • 항만 개발 속도 느림 • 관리기구와 항만이 분리

□ 한중간 항만 협력 현황

■ 한중 "1+4"항만 전략적 협력 동맹

- 2010년 11월 23일, 칭다오항(靑島港), 르자오항(日照港), 옌타이항(烟台港), 웨이하이항(威海港)과 한국의 부산항은 상호보완, 조화로운 발전, 협력을 통한 공동번영을 취지로 한 《중국 칭다오항, 르자오항, 옌타이항, 웨이하이항과 한국 부산항의 전략적 협력 동맹을 위한 기본 협정》를 체결
- 한중 "1+4"항만 전략적 협력 동맹 설립을 위한 건실한 기초를 마련하였음. 칭다오항은 부산항과 우호항(友好港) 관계 형성

주요 내용:

- 부두 관리, 업계 동향, 친환경 저탄소 항만 건설 등 분야에서 교류, 협력 추진
- 글로벌 경제 형세, 국제 항운 동향 등 정보 공유, 양자간 물류정보 교류 강화 논의
- 크루즈 협력을 확대, 크루즈 부두 건설/운영 분야 교류와 협력 추진. 칭다오항과 부산항 간 크루즈 상품 공동 개발, 각자 한국, 중국에 상대 항만을 홍보/소개하는 등 한층 폭넓은 분야에서의 협력을 통하여 공동번영 실현

■ 한중 육해상 화물자동차 복합운송 (1/2)

한중 육해상 화물 자동차 복합운송 설명도



■ 한중 육해상 화물자동차 복합운송 (2/2)

2010년 한중 양국은《중화인민공화국 정부와 대한민국 정부간 육해상 화물차 복합운송 협정》를 체결, 1단계 《협정서》에 서명
이는 한중 물류협력이 새로운 국면에 접어들었음을 보여주는 것으로 이러한 새로운 지름길을 통해 양국을 오가는 화물은 운송 도중 여러 차례 하역할 필요가 없어졌고, 공장에서 고객까지 환적없이 일괄 운송할 수 있게 되었음

“육해상 화물차 복합운송”은 양국의 운송차량을 선박을 이용해 양측이 협의 결정한 항만, 지역 및 노선을 통하여 운송하는 것임.
화물 운송 과정에서 발생하는 하역 횟수를 줄이고 물류 시간을 단축시키며 비용을 절감할 수 있기 때문에 ‘녹색 물류’라고 불림.

□ 한중간 항만 협력을 위한 건의

- 중국 대륙의 화물 환적 운송은 장기간 지속될 것임
- 협력 메커니즘 구축
- 협의를 통한 항로 최적화
- 녹색항만 건설 분야에서의 교류와 협력
- 정보 공유

감사합니다!

쩐 홍(真虹)

(상하이 해사대학 교수, 상하이 국제 항운 연구센터 비서장)

연락처: shzhenhong@gmail.com

2012 KMI/SISI 국제 해운 포럼

중국 해운금융 시장의 발전과 한중 협력 전망

2012.12.6

상하이 국제 항운 연구센터
간아이핑(甘爱平)

1 중국 해운금융 발전 현황

2 중국 해운금융이 직면한 기회와 도전

3 한중 협력 전망

중국 해운금융 발전 현황

1. 초보적인 중국 해운금융 시장의 체계 형성

최근 몇 년간 발전을 거듭하면서 중국 해운금융 시장은 어느 정도 규모를 갖추게 되었으며, 연안지역을 기점으로 힘차게 발전하고 있음.

금융기구:

시중은행, 금융리스,
증권시장, 산업
투자펀드, 보험,
파생상품 거래 및
선박 무역 및 결제
등

주요 금융상품:

시중은행 대출,
선박 금융리스,
자본시장 융자,
보험 및 파생상품
거래는 가장
빠르게 성장하는
5대 종목임.

중국 해운금융 발전 현황

- 잠정 통계에 의하면, 2011년 전세계 선박용자 중 중국의 은행업계가 5%의 점유율
- 중국 내 선박용자 시장에서, 공상은행, 중국은행, 수출입은행이 용자시장의 75%를 차지하고 있으며, 다른 용자기구가 나머지 25%를 점유
- 2011년 자본시장에 상장된 선박제조, 해운 및 항만 관련 업체의 역내외 총 용자액은 318억 위안이며 그 중, 지분금융과 중기채가 30% 초과

중국 해운금융 발전 현황

- 2011년 1-11월까지, 해상운송업의 도시 고정자산에 대한 누적 투자액이 동기대비 5.1% 상승한 1591억 8천 7백만 위안
- 2011년 현재 중국에 등록된 각종 금융리스 업체는 총 286곳으로 올 한해 총 영업액은 동기대비 32.9% 증가한 9300억 위안
- 중국 해운리스 시장 점유율 중, 민생리스, 공상은행리스, 국가개발은행, 교통은행, 초상은행 계열 리스회사가 약 75%의 비율 차지

해운 관련 파생상품:

- 중국의 해운 파생상품은 상하이 항운교역소에서 거래
- 2011년 6월 상하이 해운 파생상품이 출시된 이래, 2011년 수출 컨테이너 운송비 파생상품의 순 거래량은 895만 건으로 705억 3천 5백만 위안의 거래액을 기록

중국 해운금융 발전 현황

- 중국 연안 도시가 적극적으로 해운금융의 발전을 추진함
- 특히 상하이(上海), 텐진(天津), 광저우(广州), 충칭(重庆) 등 도시는 해운금융 시장의 발전을 촉진하기 위하여 각자의 지역적인 특징과 비교우위를 결합시킨 적극적인 지원 정책을 내놓았으며, 이를 통하여 해운금융기구의 시장 정착과 해운 금융업의 혁신을 장려하였음.

1. 전세계 경제 성장률 하락

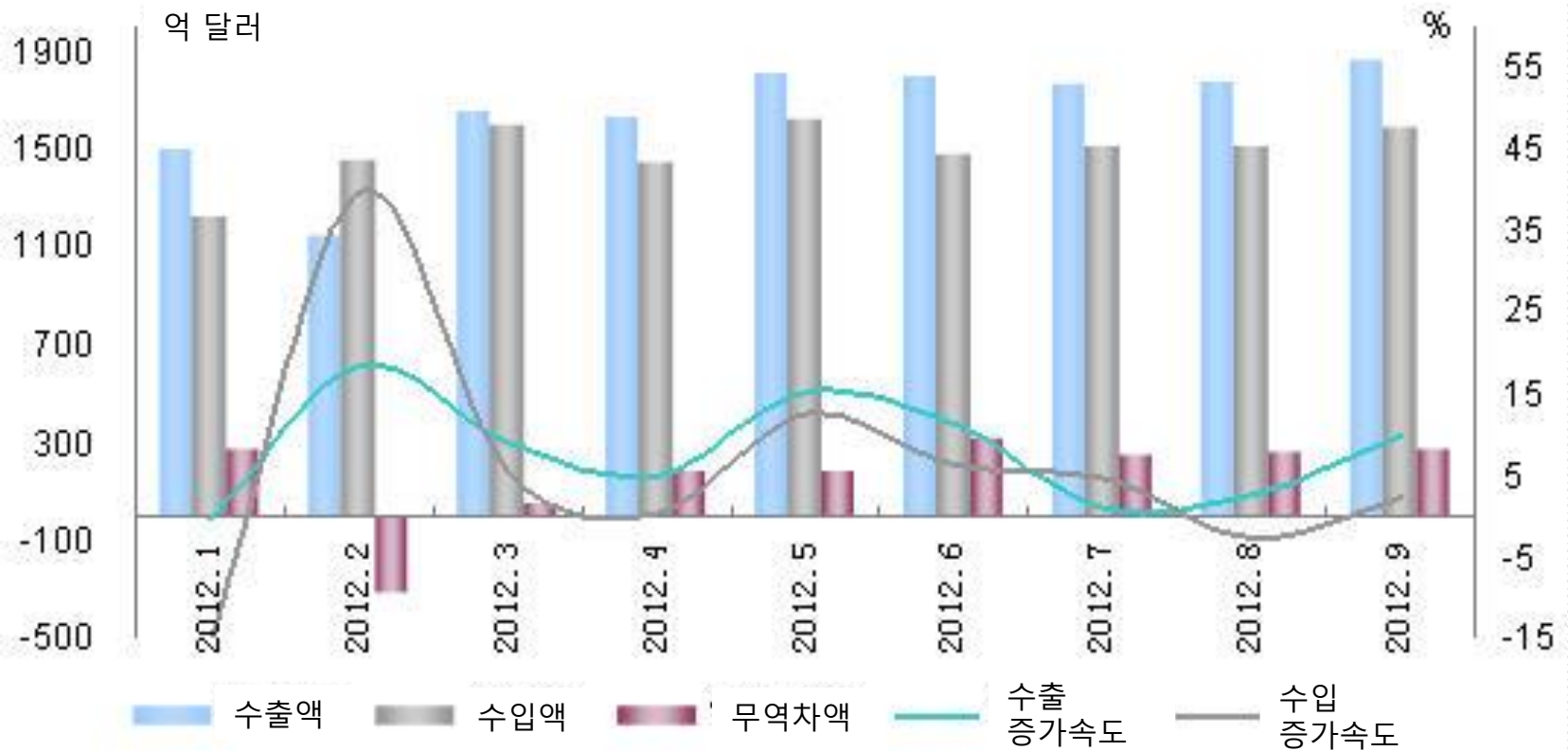
- IMF가 세계 경제에 대해 비관적인 전망 발표
- 2012년 전세계 경제성장률 3.5%예상
(실제 2011년 세계 경제는 3.8% 성장)
- 2013년 전세계 경제성장률, 하향 조정하여 3.9%로 예측

2. 중국 해운시장의 수출입에 미치는 영향

- 국제 시장의 수요 감소
- 중국 경제에 대한 경기하강 압력이 커지는 가운데,
2012년 9월 중국의 수출입 증가율이 감소하여 올해 10%의
성장률을 달성하기 어려울 것으로 전망
- 선박 가격도 하락

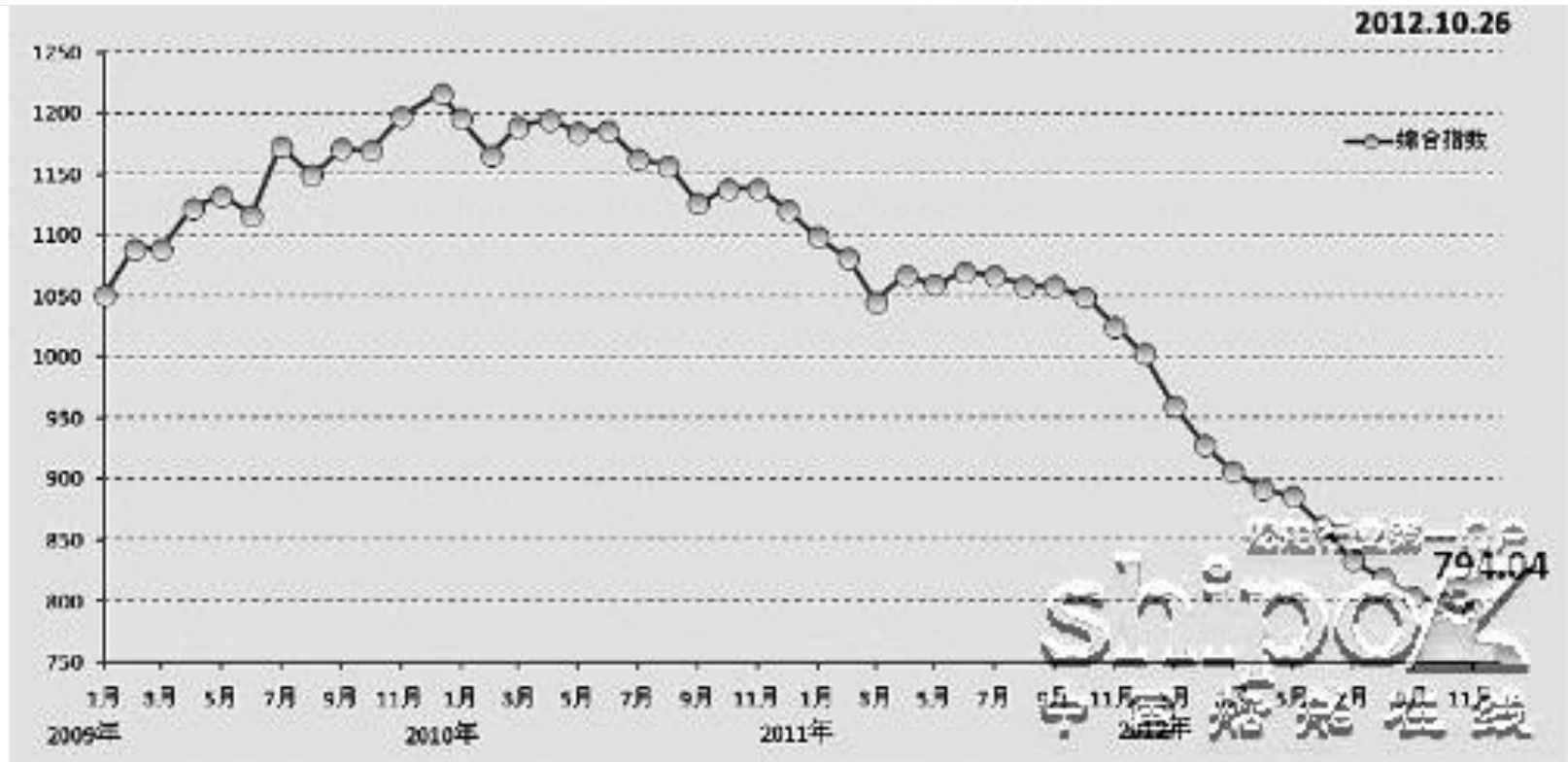
중국 해운금융 시장이 직면한 도전과 기회

그림1 2012년 1-9월 중국 월간 수출입액 및 무역차액



중국 해운금융 시장이 직면한 도전과 기회

중국 선박 교역 종합가격 지수 (SSPI)



중국 해운금융 시장이 직면한 도전과 기회

2011년 전세계 컨테이너 해운회사의
총 손실액이 52억 달러에 달함

중고 선박 거래량이 최근 몇 년이래
최저치 기록

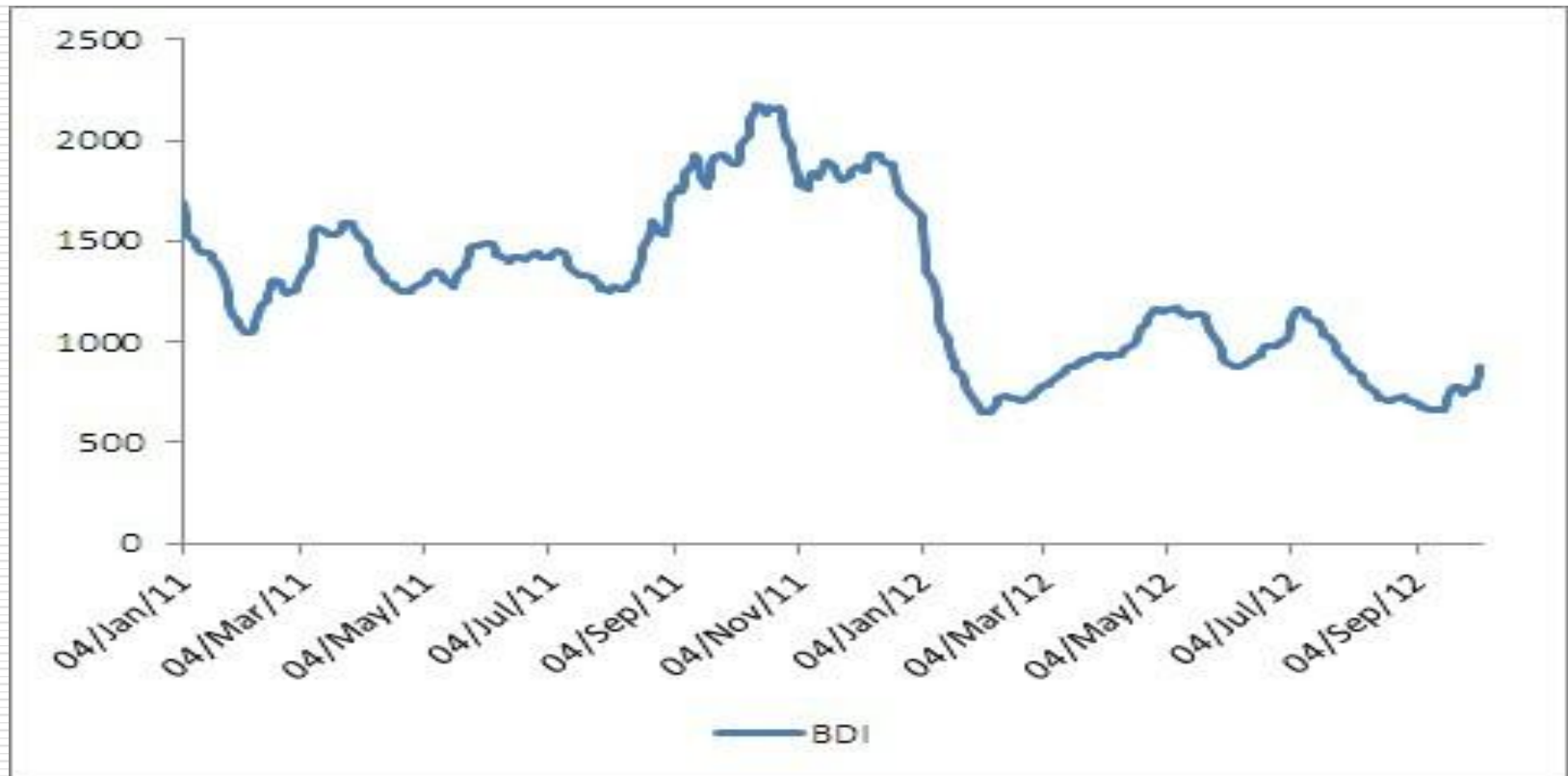
해운 자산의 부채율이 급증하여
1000% 초과

2012년 컨테이너선 유헤 운송력이
110만 TEU에 달함

BDI지수가 26년 이래 최저치 갱신

3. 해운경기
지속 침체

BDI지수



중국 해운금융 시장이 직면한 도전과 기회

2012년 상반기 COSCO, 48억 7,200 위안 손실, 이는 전년 동기대비 79.72% 감소한 수치임.



4. 선박 금융

- 유럽의 해운금융기구는 리스크를 피하기 위하여 선박 용자규모를 잇달아 축소하거나 투자 철회, 이로 인하여 해운업에 대한 대출이 크게 감소
- 중국내 시중은행이 선박에 대한 용자에 신중을 기하면서 해운업을 리스크 관리 업종으로 분류

중국 해운금융 시장이 직면한 도전과 기회

눈 앞에 놓인 것이 막다른 골목인 것처럼 보여도, 희망은 바로 그 모퉁이에 있다 !

국가 “12·5” 중점 산업 생산력 분포 및 조정 계획에 의하면, 해양 공정과 해양 플랫폼 보조 운수 선박 제조기업에 대한 지원을 확대하고, 각종 굴착 플랫폼, 생산 플랫폼, 부유식 원유 생산저장하역 설비(FPSO), 원유 운반선 등 대형 설비와 해양공정 보조선 등 고기술, 고부가가치 설비를 적극적으로 개발함.

중국 18대 당대회에서 “해양강국 건설” 전략 제시.

교통운수업, 영업세를 부가가치세로 전환하는 정책 실시.

2012년 10월 15일, 교통운수부는 금융 리스선박의 운송력 인정 정책 공고에서 우선 상하이시를 시범지역으로 선정

상하이국제항운연구중심(SISI)이 12·5계획 수립.

기회

리스선박이란 해운업체가 이미 국제 혹은 국내 해상운수 영업자격을 취득한 선박을 매각한 후, 리스금융의 방식으로 임차하는 것으로 지불한 임대료가 리스 납부금의 51% 이상이거나 심사비준을 통하여 리스의 방식으로 새롭게 선복량을 추가한 선박을 가리킴.

한국의 대응 현황

- 10월 16일, 지식경제부는 클락슨(Clarkson)과 한국 조선업계의 통계 데이터를 종합한 결과, 올해 1-3분기 한국 조선업체의 선박수주량이 총 520만 톤에 달하여 세계 1위를 차지하였다고 발표함.
- 한국수출입은행이 140억 달러 투입, 자국의 해운 및 조선업 발전 지원
- 한국 정부는 한국 수출입은행의 관련 규정을 수정하여 대출 한도를 기존 대출자 지분가치의 40%에서 60%로 상향 조정
- 최근 한국 정부는 올해부터 2020년까지 32억 달러를 투입하여 근해 및 북극지역의 해운기술을 발전시킬 것이며, 새로운 업종의 발전을 돕고 기존 해양기술 발전 지원 예상
- 대출 구조상 일부 항목에 투자가 다소 편중되어 있음. 즉, 액화천연가스(LNG) 운반선, 초대형 컨테이너선, 굴착선과 부유식 원유 생산저장하역선(FP-50) 등 고부가가치 선박 위주로 대출

3. 한중 협력 전망

한국의 대응 현황

- 한국 조선기자재 업체, 1,000개 이상
- 최근 한국은 부산, 울산, 전라남도 등 조선업체가 비교적 밀집해있는 지역에 잇달아 조선기자재 중소기업 공업단지를 새로이 건설
- 한국은 조선기자재 관련 중소기업이 기업 기술과 상품의 전문성을 높여 표준화를 실현해야 한다고 밝힘
- 한국 정부는 약 700만 달러를 투입하여 부산시에 조선 기자재 수출지원 센터를 설립하였음. 글로벌 서비스 네트워크를 구축하여 해외 고객에게 직접적으로 상품 수출, 물류 배송, 기술 서비스 및 A/S 등 서비스를 제공하며 이를 기반으로 단계적으로 한국 조선 기자재를 글로벌 브랜드로 키울 것임

3. 한중 협력 전망

11월 6일, 한국 해운업계는 긴급 회장단회의를 열어 적극적인 구제 대책을 수립하고 함께 위기에 대응하기로 하였음.

위기 대응
측면

5천 억~1조 원의 선박기금으로 심각한 자금난에 처한 선박을 매입하여 헐값에 해외로 팔리는 것을 막음

한국 기업간 계약 의무를 적당히 완화시켜서 상호간 충격을 완화할 수 있는 시간을 줌

선박협회는 한국정부가 관련 지원 정책을 채택할 것을 촉구하였으며, 이를 통하여 외화환산 손실을 효과적으로 보완하고 선박회사의 정상적인 운영을 모색함

은행업계에서 선박 금융자금을 설립하고 곧 도래하는 대출 상환기한을 적절히 연장해줄 것을 건의함

3. 한중 협력 전망

한중 협력 방안

1

에너지절약 및
친환경 선형
연구 개발 등
기술 교류와
협력 강화

2

저가 경쟁이
아닌 선박
가격의 안정을
도모하기 위하여
함께 노력

3

합자회사를
설립하여
선박기업에 대한
합병 및
구조조정 실시

3. 한중 협력 전망

중국 정부가 장려하는 제조업에 투자 (외상투자 산업지도목록(2011년 수정))

- 호화 크루즈 및 심수(3000m 이상) 해양공정 설비의 설계 (합자, 합작으로 제한)
- 해양공정 설비(모듈 포함)의 제조 및 수리 (중국측이 지배주주)
- 중저속 디젤엔진 및 부품 설계 (합자, 합작으로 제한)
- 중저속 디젤엔진 및 크랭크축 제조 (중국측이 지배주주)
- 선실 기계의 설계 및 제조 (중국측이 상대적인 지배주주)
- 선박 네비게이션 통신 설비의 설계와 제조. 선박의 통신 시스템 설비, 전자 네비게이션 설비, 선박용 레이더, 자이로 콤팩스와 자동 조타실, 선박 내부 공공 방송 시스템 등.
- 유람선 설계 및 제조 (합자, 합작으로 제한)
- 해상운수회사(중국측이 지배주주)

3. 한중 협력 전망

한국 정부의 투자 유치 노력

- 2006년, 중국은 이미 한국의 최대 무역파트너이자 최대 수출 시장이 되었음.
- 한국도 이미 중국의 6번째 무역파트너이자 6대 수출시장 및 3대 수입지로 부상하였음. 한국은 중국을 중요한 투자 협력 파트너로 보고 있음.
- 더욱 많은 중국기업이 한국에 투자하도록 하기 위해서 한국 정부는 '투자 환경 최적화 3개년 계획' 등 적극적으로 정책을 추진하였음.
- 첫째, 2012년 외국기업의 소득세를 현행 22%에서 20%로 낮춤.
- 둘째, 조건에 부합하는 해외투자자가 영구 거주권을 획득할 수 있도록 그 범위의 확대를 고려함.
- 셋째, 외자 투자를 받는 산업단지의 수를 늘리는 한편 해외 투자자의 의료 거주 환경을 개선함.



SISI

Thank You !



한국 선박금융시장 현황과 선진화 방안 및 한중 협력방안

2012.12.6

5015'15"0



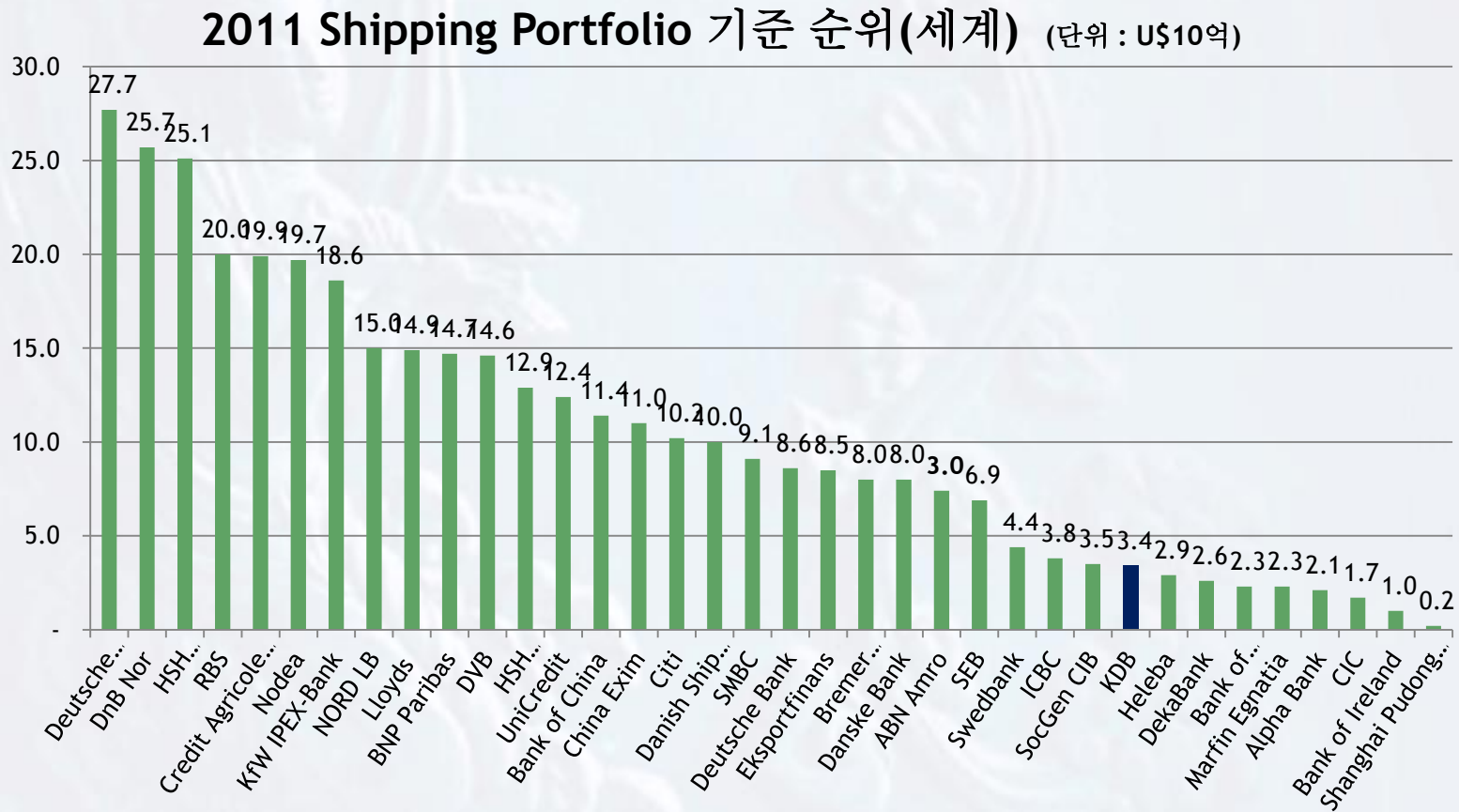
한국산업은행 국제금융부
현 용 석 팀장

목 차

- I. 한국 선박금융시장 현황
- II. 한국 선박금융의 제도 및 유형
- III. 국내외 선박금융시장의 변화
- IV. 한국 선박금융의 선진화 방안
- V. 한중 선박금융 협력 방안

I. 한국 선박금융시장 현황

□ 세계 주요 선박금융기관의 선박금융 대출자산 현황

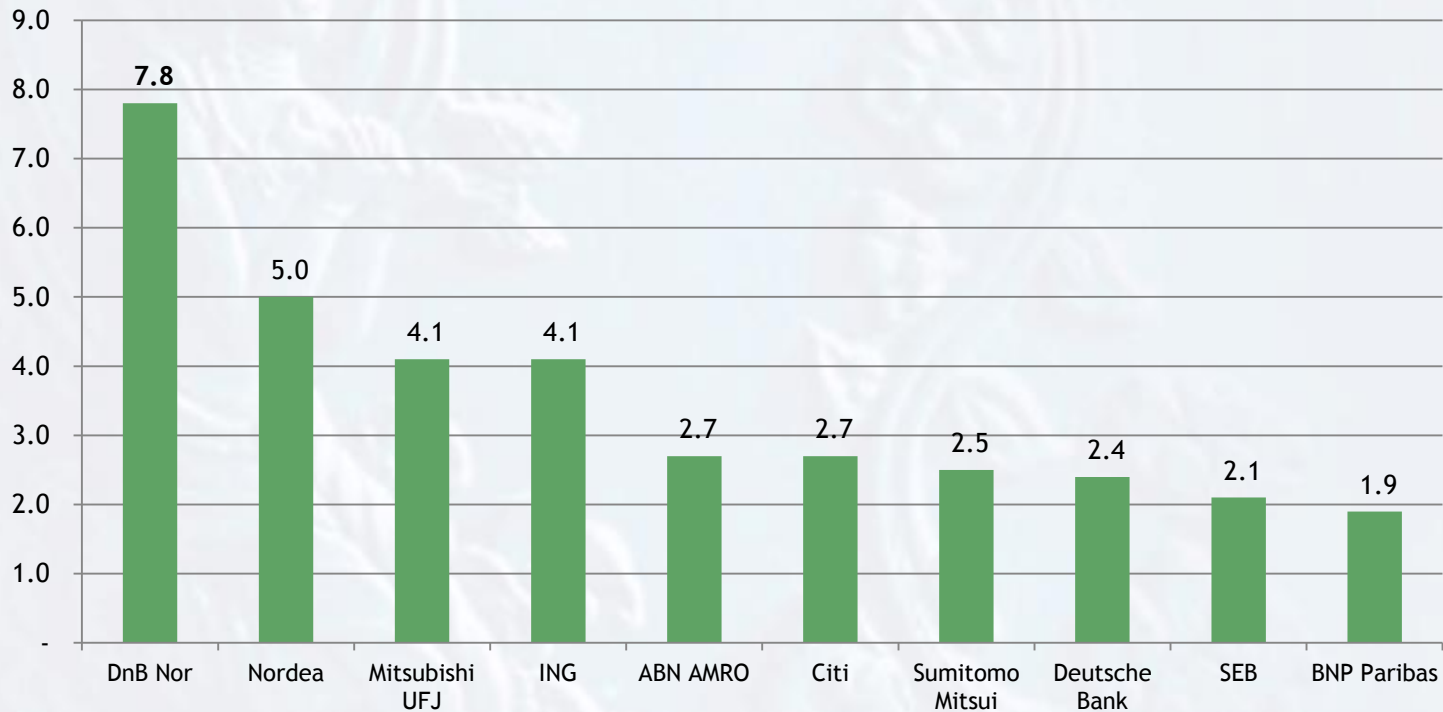


출처 : Marine Money 2012년 5월

□ 주요 선박금융 주선기관

- 유럽계 은행과 일본계 은행이 선박금융 대출 주선을 주도하고 있음

2011 선박금융 주선 순위 (단위 : U\$10억)



출처 : Marine Money 2012년 5월

□ 한국 선박금융 현황

▷ 2010년 세계 신조선 금융규모는 951억 달러로 2008년에 비해 크게 증가함.

- 2007, 2008년 대비 매우 낮은 수준
- 현재 선박금융은 유럽은행이 주도, 2008년 이후 일본과 중국 은행의 비중이 높아지고 있음
- 최근 프랑스 등 유럽 은행의 선박금융 자산축소 및 관심이 낮아지고 있음

▷ 선박건조에 있어서 세계의 수위인 한국의 경우 선박금융이 미흡

- 세계 10대 조선소 중 한국이 6위까지 차지
- 세계 선박금융시장의 4.2% 수준에 불과
- 세계 20대 신디케이트리그에 한국계 은행은 없음

* kdb '11년 U\$15억 주선으로 자료 제출시 11-20위권 수준

▷ 한국의 조선산업 및 해운업의 비중에 비해 선박금융은 미약

○ 한국 금융기관 선박리스 금융 잔액 (2009. 5월말) : 약 U\$120억 수준

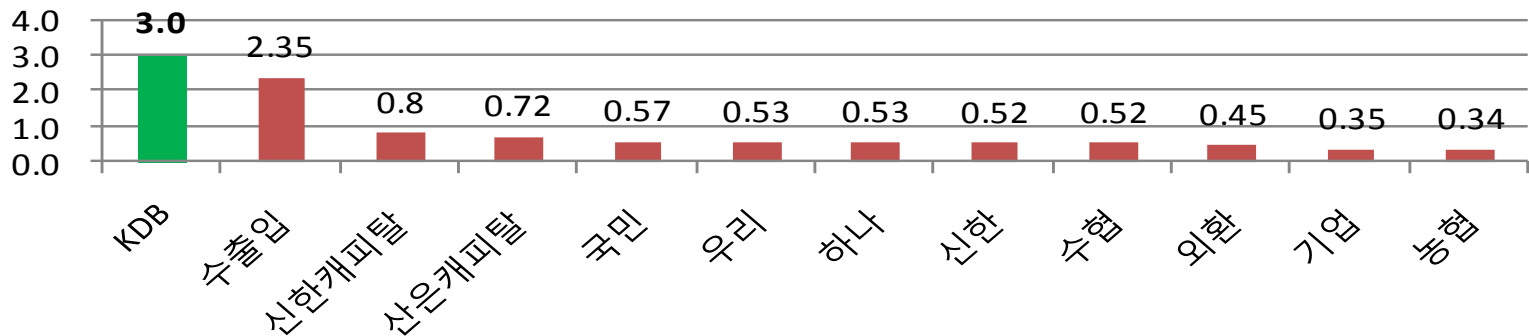
- 이 중 은행권이 87%로서 산은과 수은 양기관 비중이 전체은행권 잔액의 50%
- 신한캐피탈과 산은캐피탈이 13% 차지

○ 한국 해운사 연간 총 필요 자금: U\$50억 수준(선박 취득 50%, 상환 50% 추정)

- 한국 선박금융시장 규모 추정 : 50억불~480억불

(단위: USD 10억)

2008 Shipping Portfolio 기준 (국내)



출처 : KDB 자체조사 (08년말기준)

□ 한국 선박금융에 참여하는 금융기관 및 관련기관

- 해외 선박금융 은행 : DVB, ABN Amro ING, DnB Nor, Nordea 등
- 정책금융기관 : 수은, 무보, 정책금융공사
- 상업금융기관 : 국민은행, 산업은행 등 일반 시중은행
- 리스금융회사 : 산은캐피탈, 신한캐피탈 등
- 기관투자가 : 연기금, 공제회, 보험사 등
- 조선소 : Seller's Credit
- 선박운용회사 : KOMARF, KSF 등
- 자산운용회사 : KB Asset, kdb Asset 등
- 선박금융 브로커 : Clarkson, Fernley 등
- * 기타 서비스 기관 : 법무법인, 선급, 보험회사, 감정기관, 회계법인 등

□ 한국에서 해운사가 선박구입시 활용가능 한 자금조달 수단

1) 일반은행의 선박금융

- 선박금융 형태: 대출(BBCHP가 대표적), 보증

2) 일본종합상사로부터의 선박금융

- 미쓰비시, 스미토모 등 일본상사가 조선소에 발주하고 이에 필요한 자금을 주선하여 일본선사와 Time Charter 방식으로 운용후 중고선매각후 이익실현
- 산은의 JBIC On-lending 프로그램

3) 리스회사의 선박금융

- 산은캐피탈, 신한캐피탈 등, 중소형선사 대상 원화대출 BBC 거래

4) 선박투자회사법에 의한 선박금융

- 한국선박금융, KSF선박금융, 세계로 선박금융, C& 선박금융

5) 선박펀드 : KDB 선박펀드, KAMCO 선박펀드

6) 기타 : 투자신탁형, 사모투자펀드(PEF형)

□ 한국 선박금융의 해외·국내금융기관 조달 비중

2008년 금융위기 이후 한국금융권의 한국 선사에 대한 대출규모 급감

- 한국내 금융조달 비중이 '07년 78% → '10년 40%로 급감
- 한국 금융기관의 위축으로 한국 선사들은 금융조달에 어려움

<연도별 국내외 금융조달 비율>

(단위: 10억\$)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	합계
국내(백만\$)	1,319	1,481	2,490	924	513	477	7,204
국외(백만\$)	774	1,630	702	479	425	703	4,713
국외비중	37.0%	52.4%	22.0%	34.1%	45.3%	59.6%	39.5%

주) 국내 37개 선사를 대상으로 조사한 것임.

자료: 한국선주협회

II. 한국 선박금융의 제도 및 유형

1. 한국 선박금융 변천과정

- 1990년 이전 : 수은 연불수출, 산은 계획조선, 일본 상사금융
- 1990년대 : 시중은행 참여 유로달러금융 도입
- 1997 - 2004 : IMF 등으로 선박금융 전체 침체
 - 수은 선박 Structured Finance 진출, 선박펀드 태동
- 2004 - 2007 : 해운 운임, 선가 상승 선박금융 활황
 - China Effect, 세계 물동량 증가 등으로 운임 최고 기록 및 발주량 급증
- 2008년 이후 : 미국발 금융위기, 세계경기 동반 침체 등으로 극심한 해운 침체 도래
 - KAMCO, KDB 선박펀드 출범

2. 선박금융 제도

공여주체에 따른 선박금융제도

- 정부공여
 - ECA(Export Credit Agency), 정부 주도형 Rescue 펀드
 - Home Credit Scheme* (한국, 일본 계획조선자금)
 - * 자국선대 확충 목적으로 자국선주에 대해 유리한 금융제공해주는 지원제도로써 신용, 보증 및 세제 혜택 부여
- 민간공여
 - 일반은행, 일본상사 금융, K/G, K/S 등 민간 설립 펀드

공여형태에 따른 선박금융제도

- 선박 담보부 리스금융 (Asset Finance)
 - LTV, Senior vs. Junior
- 프로젝트 금융 : COA 현금흐름 담보
- 지분참여 및 투자에 의한 선박금융 : 선박투자회사법
- 메자닌 금융 : Principal Investment, 후순위 CB, BW 등
- 유가증권 발행 : 주식, 회사채, ABS 등

자금수요 형태별 금융제도

- 선박건조자금
 - Pre-delivery, Post Delivery, Refund Guarantee
- 중고선 매입 : 담보부 직대, BBCHP, 리스금융 등
- 유동성확보
 - Sale & Leaseback, ABS/ABL, 유가증권 발행 등

대주단 참여 형태별 금융제도

- Bilateral Loan : 1대1 금융
- Club Deal : 5개 이하 소수의 금융기관이 공동으로 공여
- Syndicated Loan : 인수은행에 의한 총액인수 후 참여은행모집
- ECA Co-financing : 수출금융기관과 일반은행이 공동으로 참여

3. 한국 선박금융의 유형

선박금융은 선박자체의 자산가치 및 선박으로부터 발생하는 미래수익을 담보로 이루어지는 대표적인 자산담보 형태의 금융임.

은행대출

- ✓ 일반상업은행
- ✓ 정책금융공사 (KoFC)
- ✓ ECA 금융
 - 수출입은행
 - 수출보험공사

선박펀드

- ✓ 선박투자회사
 - KOMAF, KSF, 세계로, 국제선박
 - KAMCO
- ✓ 사모투자전문회사(PEF)

리스금융

- ✓ 금융리스
 - 산은캐피탈, 신한캐피탈 등
- ✓ 운용리스

선박금융 특징

- ✓ Asset based Financing + Project Financing
- ✓ 거대한 대출금 규모
 - 척당 규모: LNGC 2억불, VLCC 1억불 수준
- ✓ 금융기간의 장기화 (원금분할상환구조)
 - 신조선: 10~15년, 중고선: 선령에 따라 다름
- ✓ 선박별 독립된 소유구조(SPC)를 통한 금융
 - One ship one company
 - No other business
 - No borrowing, No guarantee
- ✓ 용선계약에 따른 조건 다양화
 - BBCHP, BBC, T/C
 - 장기화물운송계약 (COA, CVC)
- ✓ 선수금 환급보증(R/G)를 통한 건조중 금융
 - 선박 건조시 Risk 방지
- ✓ 계약의 복잡성

□ 해운사가 이용할 수 있는 선박금융의 형태

- 금융환경, 선박종류 및 선박 건조지 등을 고려하여 선택적으로 활용할 수 있음

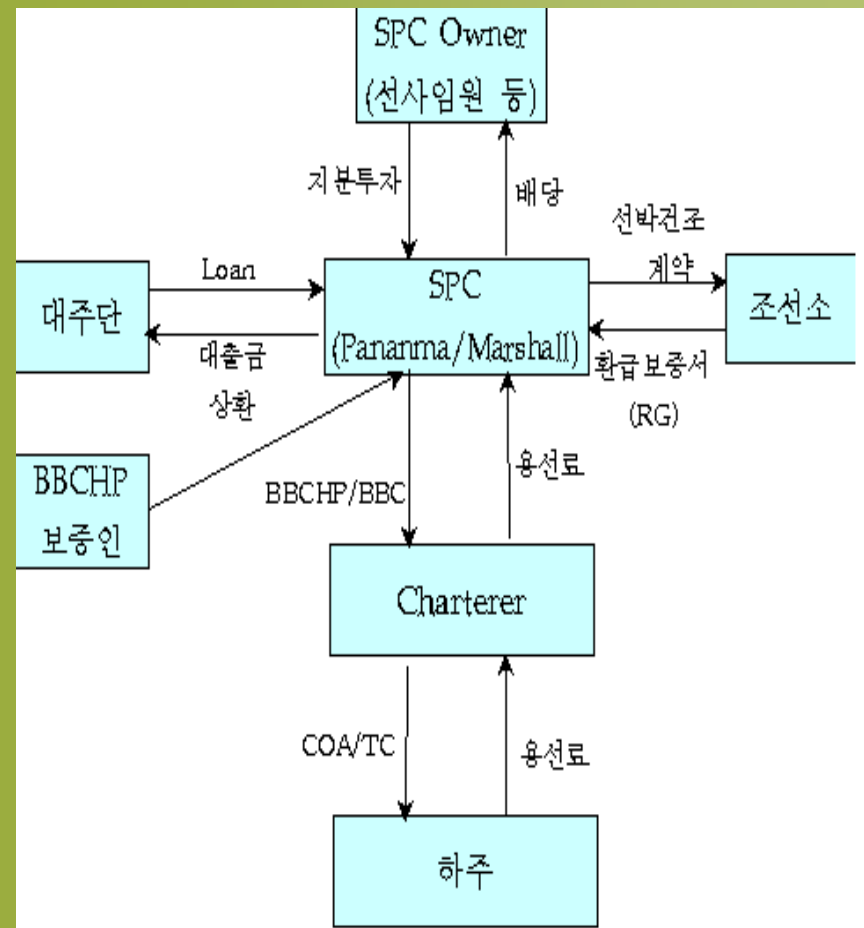
		은행대출			선박 Fund		리스금융
		상업은행	ECA	KoFC	선박투자회사* ¹	사모 Fund* ²	금융리스
개 요		일반적인 담보대출	국가 수출 촉진 위한 수출금융	녹색성장 등 신성장 동력산업 육성	투자자로 부터 투자금액을 공모/사모하여 선박투자	투자자로 부터 투자금액을 사모하여 선박 투자	설비제조업자에게 취득 후 리스 이용자에 임대
금융 형태		직접대출	수출금융 수출보험	직접대출	Fund + 은행대출		직접대출
선사 자담분		담보조건에 따라 유동적 (10% ~ 40%)			0% ~ 10% 수준		주로 있음
금융 조건	상환기간	유동적 (신조선 10~15년+Put)	최대 12년 (OECD 기준)	유동적 (신조선 10~15년+Put)	유동적	짧음 (일반적5년)	내용연수
	원금상환	원금균등 원리금균등	원금균등	원금균등 원리금균등	원금균등 원리금균등	원금균등 원리금균등	보통 원금균등
	All-in-cost	신용도에 따라 다르나 보통 낮음	주로 고정금리 (CIRR* ³)	낮음	높음	높음	일반적 높음
대상선박		전선형 (주로 대형선 위주)	전선형 (수출선)	정책적 지원선형 (Green Ship)	주로 Owning 위험이 적은 선형 선호 (벌크선, Container선)		주로 중소형선, 노후선 등
장 점		구조가 상대적 Flexible	상업은행 선호하지 않은 건도 가능 불황기 이용 가능		적은 선사 자담분 투입하여 선박 확보 가능		신용도 평가 상대적 약함
단 점		환경변화에 민감, LTV/신용평가 엄격	Flexible하지 않음 (수출관련 Only)	정책변동에 민감	투자자 보호를 위해 선사 신용도 평가 엄격		대형선 자금 조달의 한계

*¹ 선박투자회사법, *² 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 (자본시장통합법) 근거, *³ Commercial Interest Reference Rate (OECD에서 정하는 상업금리)

1) 일반은행의 선박 금융

- 선박금융 형태 : ①보증 ② 대출 방법
 - 보증 : Guarantee, Standby L/C
 - 대출 : SPC(Special Purpose Company)에 대한 직접 대출

일반은행 중심의 BBCHP 리스금융 구조도



2) 종합상사의 선박 금융

- 미쯔비시, 스미토모 등 일본상사가 조선소에 발주하고, 이에 필요한 자금을 주선하여 이를 일본계 선사 앞 Time Charter 방식으로 운용한 이후 중고선 매각을 통해 이익 실현 (매각차익 재투자시 세금혜택)
 - OECD 가이드라인에 의한 규제를 받지 않아 융자조건이 일본 ECA 기관보다 유리하여 수출입금융으로 각광 받음
 - * 90년대 이전 한국 선사의 중고선 선대확장에도 크게 기여
- 융자조건 : 대출비율 100% 까지, 만기 10~15년, 만기시 Balloon 60%까지로 차주사의 상환부담 축소
- 일본상사의 경우 자체의 높은 신용도를 활용 금융을 성사시키기 위해 담보, 보증을 제공하거나 해외 금융자회사를 활용 대출, 투자도 함

3) 리스회사의 선박 금융

- 신한캐피탈, 산은캐피탈 등이 선박리스를 주도하고 있으며, 주로 중소형 선사를 대상, 원화 대출을 함으로써 수입이 원화인 한국내 내항 중소형 선박을 대상으로 함
- 일반은행의 단순 나용선 또는 소유권이전조건부 나용선(BBCHP)거래 형태를 취하는 반면에, 리스회사는 리스계약 형태로 취급

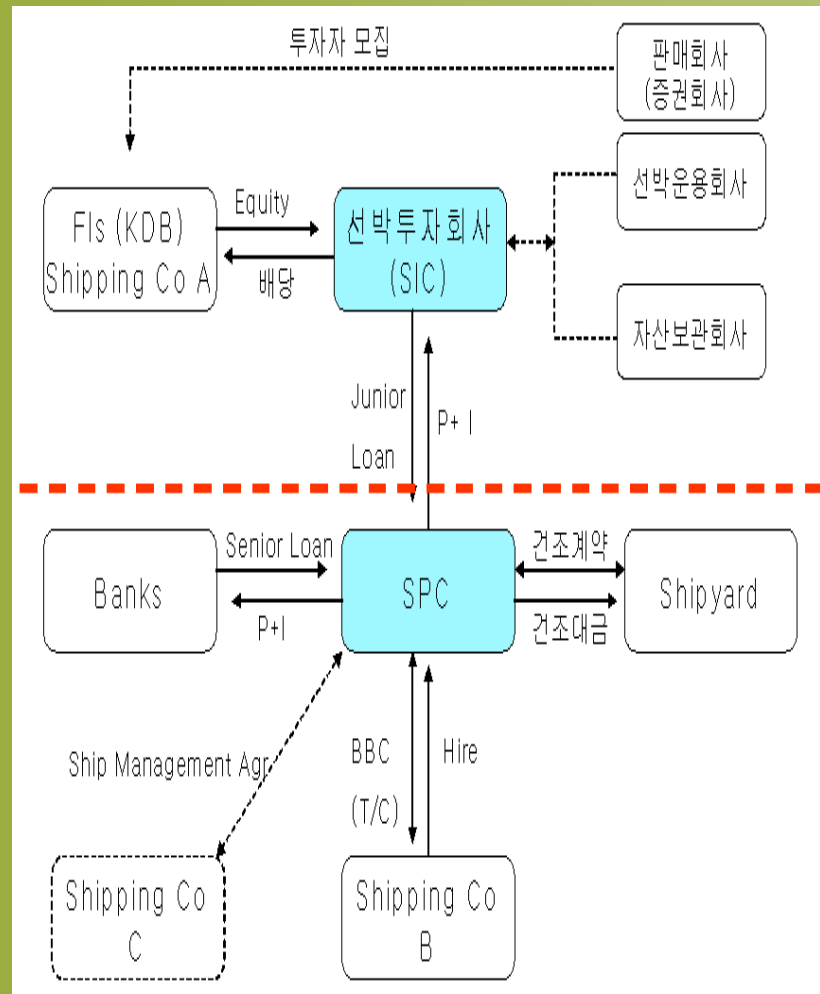
< BBCHP와 SBBC의 실무상 차이점 >

구 분	국적취득부 나용선(BBCHP)	단순 나용선(SBBC)
개 념	용선기간중 임대료형태의 선가를 지급하고 임대기간이 만료되면 소유권이전이 약정된 방식	임차기간 종료시 선박소유권이 그대로 선박소유자에게 남아 있기로 약정된 방식
임 차 기 간	선박내용연수와 달보가치로 판단. 보통 내용연수보다 길거나 같음 * 법인세법시행규칙상 선박 기준 내용년수는 20년(하한 15년, 상한 25년)	선박내용연수보다 짧음
선 박 소유권	리스기간 종료시 자동 또는 명목상 금액지급조건으로 임차인앞 이전	리스기간 종료시에도 소유권이전이 안됨
외국환 거래법	한국은행 신고사항* (외국환거래규정제7-55조, U\$3천만불이하시에는 외국환은행 신고)	외국환은행 신고사항
선원법	국내선원법 적용	선원법 미적용(내항선 제외)
원천세	연불취득으로 보아 원천세 없음.	비거주자에 대한 원천징수대상으로 임대료에 대해 2% 원천세 징수

4) 선박투자회사법에 의한 선박 금융

- '98년 외환위기 이후 선박 금융시장 침체기에 이를 타개하기 위한 방편으로 태동
- 노르웨이 K/S(Kommandit Selskap)나 독일 K/G(Kommendit Gesellschaft) 선박 투자전문 Fund 제도를 참조
- 2002년 8월 시행, 2003년 3월 최초의 선박 운용 설립, 현재까지 약 138척이 선박투자회사법에 의한 금융구조로 주선됨

선박투자회사법에 의한 금융구조



- 일반국민 및 기관투자자로부터 모은 자금으로 펀드를 조성하여 선박을 확보
 - 선박운항회사에 선박을 빌려주고, 그 대선료에서 차입금과 제 비용을 공제한 나머지를 투자자에게 배당하는 금융기법
- 선박용선과 관련하여 기존의 BBCHP 방식을 그대로 이용하고 있기 때문에 자기자본 부담분을 선박투자회사가 조달하는 것을 제외하고 구조적으로 BBCHP 방식과 같다
- 국내 일반투자자로부터 외화조달이 불가하여 원화를 모집하게 되므로 SPC를 국내에 주식회사형태로 선박투자회사를 설립, 주식발행을 통해 원화 자금을 모집한다

□ 특 징

- **상대적으로 신용도가 낮은 선사들의 이용 증가**
 - 2004년 이후 국내의 풍부한 유동성을 활용하여 중소형선사들이 많이 이용함
- **풍부한 국내 유동성의 산업 자금화**
 - 선사입장에서는 후순위 자금조달 수단의 다양화 및 비용절감 효과를 향유
- **대형 선사의 이용 저하**
 - BBCHP에 비하여 더 복잡한 거래구조, 장기간의 주선시간, 많은 부대비용이 수반되어 국제금융시장 접근 가능한 대형선사의 이용실적은 도입초기에 비하여 급격히 감소

□ 선투법에 의한 선박펀드 운용 현황

– 현재 4개의 선박운용회사 운영중

운용회사	설립일	자본금	주요주주
한국선박금융(주)	2003.3	85억원	산업은행, 대한해운, 수협, 대우조선해양, STX
KSF 선박금융(주)	2004.2	84.7억원	수출입은행, 우리은행, K1취핑, 장금상선 등
세계로 선박금융(주)	2005.3	80억원	미래에셋증권, 삼성물산, 한진중공업, 창명해운
C&선박금융(주)	2005.4	70억원	C&상선, 우리은행, 수협, 영무건설 등

– 2008년 기준 72개의 펀드가 조성 (2012년 현재 94개 펀드 조성)

- 조성규모 : 4조8천억
- 펀드 조성금액중 20%는 투자자로부터, 70%는 금융기관 차입, 10%는 선지급 용선료

– 선박확보 : 98척 선박 (2012년 현재 138척 선박확보)

- 컨테이너 17척, 유조선 13척, 벌크선 35척, 해경잠수함 17척
기타선 17척(케미칼 5, 석유제품 3, 시멘트 1, 잠수지원 2, 원목 6)

– 배당수익율 : 6% 내외

– 만기 : 5~12년

5) 산은 및 KAMCO 선박펀드

산은 선박펀드

- ◆ 최초 11개 해운사, 총 44척 검토
- ◆ 17척 선박이 금융주선됨
- ◆ 산은고객 대상인 상업적 프로그램

KAMCO 선박펀드

- ◆ 최초 16개 해운사, 총 62척 검토
- ◆ 33척 선박이 금융주선됨
- ◆ 정부주도 프로그램

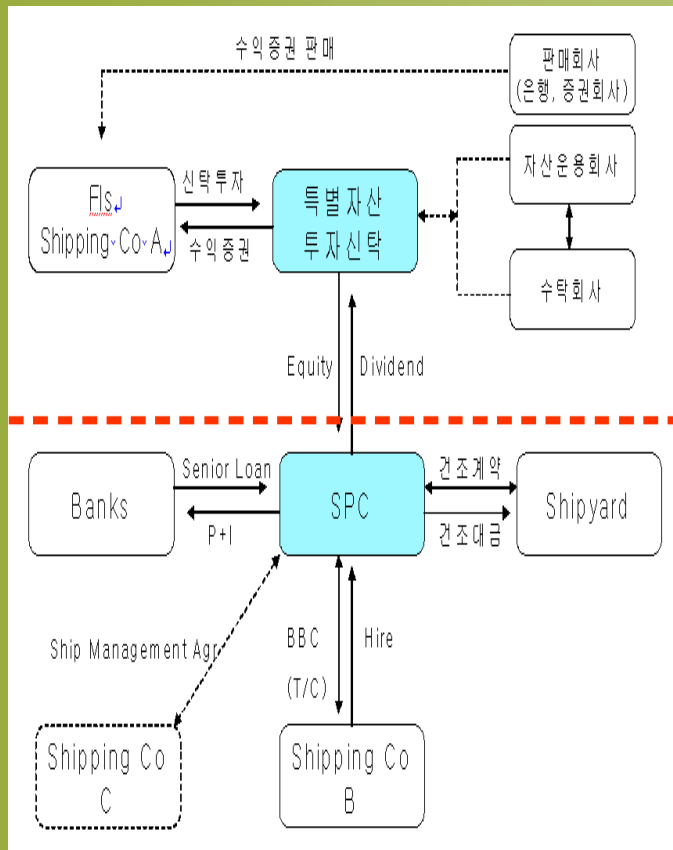
산은선박 펀드와 자산관리공사 선박펀드의 비교

	산은 선박펀드	KAMCO 선박펀드
규 모	1조원	1.2조원
상품유형	자본시장법에 의한 특별자산펀드	선박투자회사법에 의한 펀드
대상고객	기존 산은, 산은캐피탈 고객	모든 해운사
구 조	Sale & lease Back 또는 시장매각	Sale & Lease Back
대상 선박	신조선 [건조중인 선박도 가능] 및 중고선	신조선 및 중고선박
대출공여	산은이 주선하는 선순위/후순위 대출	기존 대출을 재융자

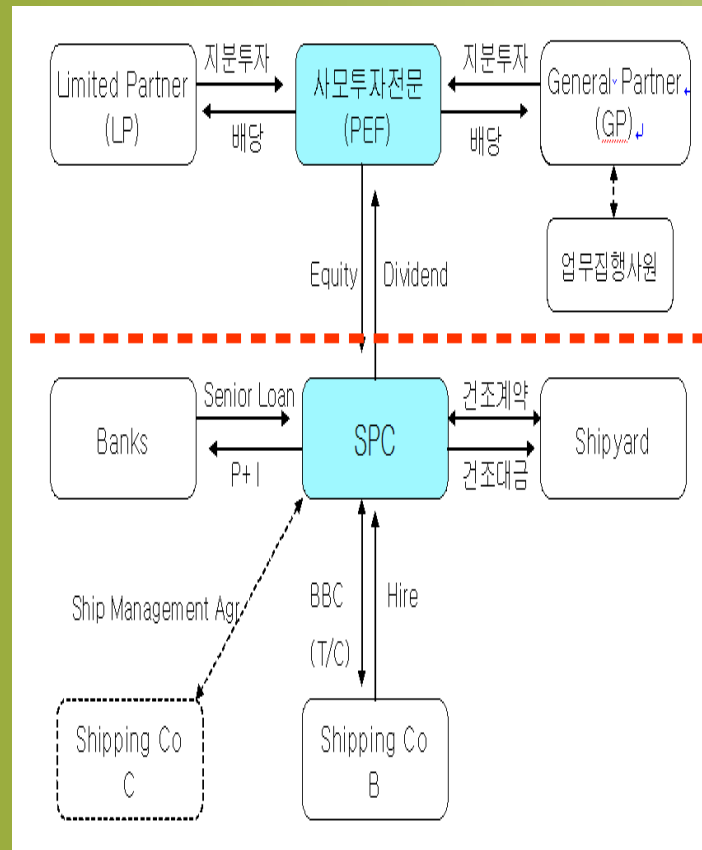
주) 최초 펀드 설정시점을 기준으로 한 비교임

※ 기타 Equity 또는 펀드금융 구조

투자신탁형



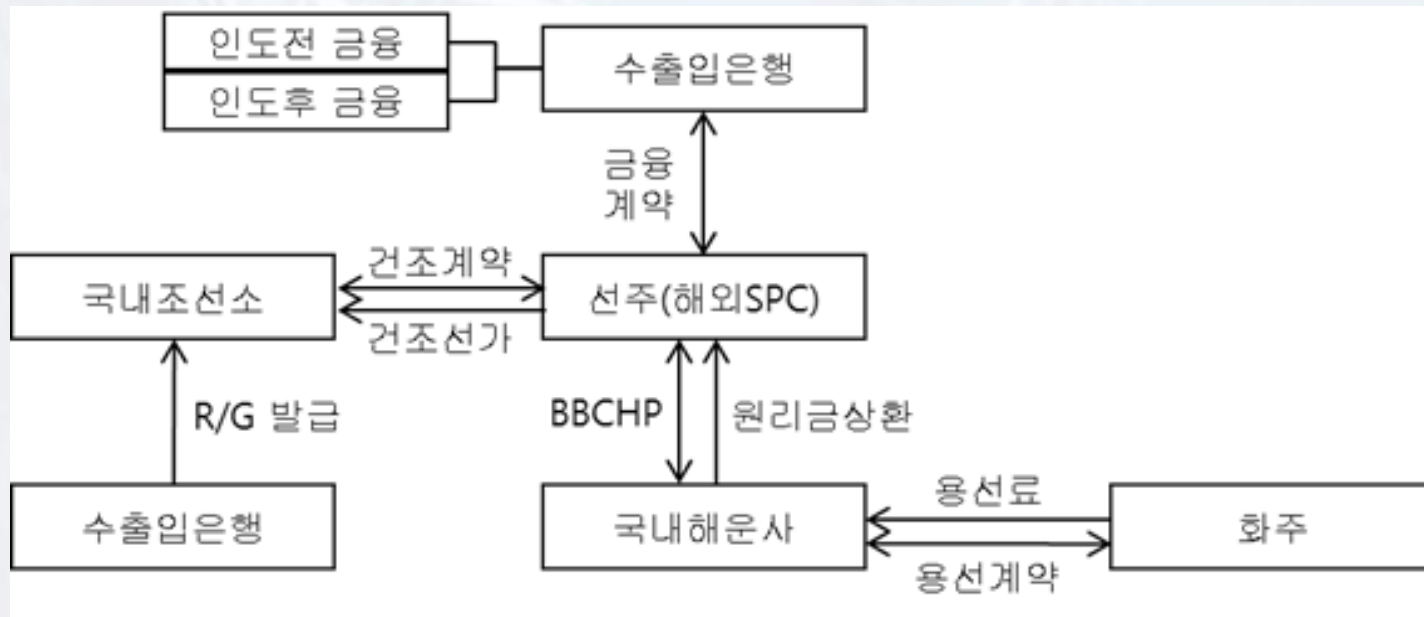
사모투자펀드(PEF형)



6) ECA 선박금융

○ ECA : 직접 대출을 제공하는 수출입은행과 일반은행의 대출에 대하여 보증을 제공 하는 보험공사

- 한국수출입은행(KEXIM)이뱅크론(Bank Loan) 또는 Supplier's Credit의 형태로 연불수출금융을 실시, 수출보험은 한국무역보험공사(K-Sure)가 관장

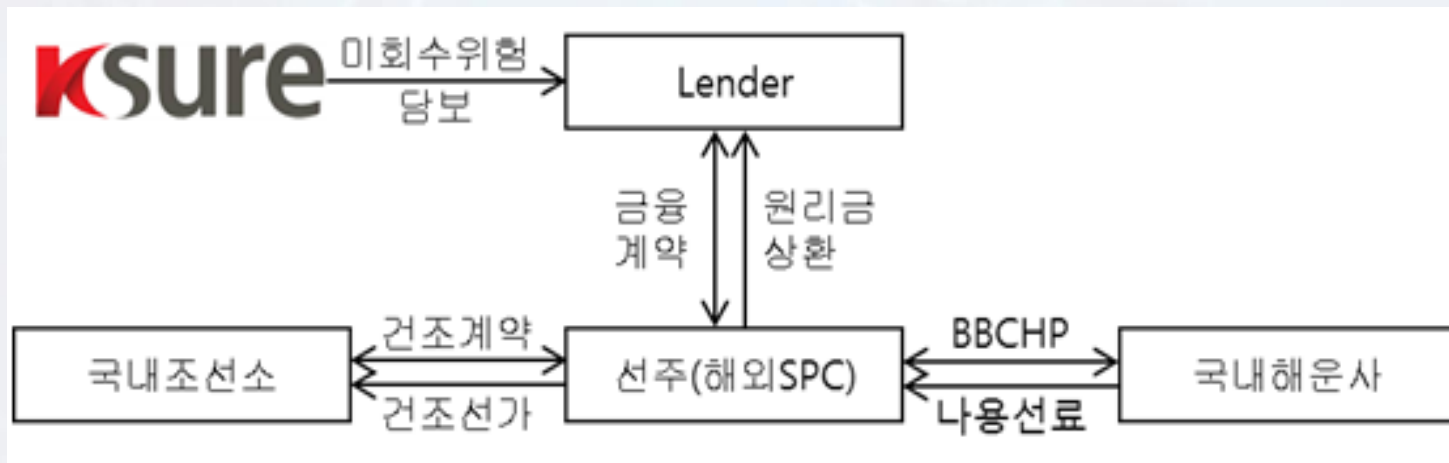


○ OECD 가이드 라인

- 각국 수출입은행이 경쟁적 저금리 대출 제공시 세계무역에 혼란 초래될 우려가 있음
- OECD가 가이드라인으로 일정한 금리수준을 정하여 과당경쟁 방지 (CIRR)
- 일반적으로 대출 규모는 선가의 80%, 상환기간은 선박인도 후 12년 이내
- 만기시 대출전액상환(Balloon 없음)

○ 수출보험제도 : 수출기업이 물품을 수출하고 수출대금을 지급받지 못하거나, 수출금융을 제공한 금융기관이 대출금을 회수하지 못하는 손실을 보상

- 비상위험과 신용위험을 보장
- 이 보험을 근거로 일반은행은 선박금융을 주선(Arrange)



III. 국내외 선박금융시장의 변화

1. 해외 선박금융 시장의 변화

□ 개관

글로벌 금융위기 이후 '09년 선박금융 급감한 이후, '10년 일시 회복세를 보였으나 유럽재정위기 이후 다시 감소

- 전 세계 선박금융규모(U\$억) : 07년 940, 08년 800, 09년 280, 10년 370
- 중국계 금융확대, 우량 선사 및 해양플랜트(offshore) 부문 위주의 금융 회복

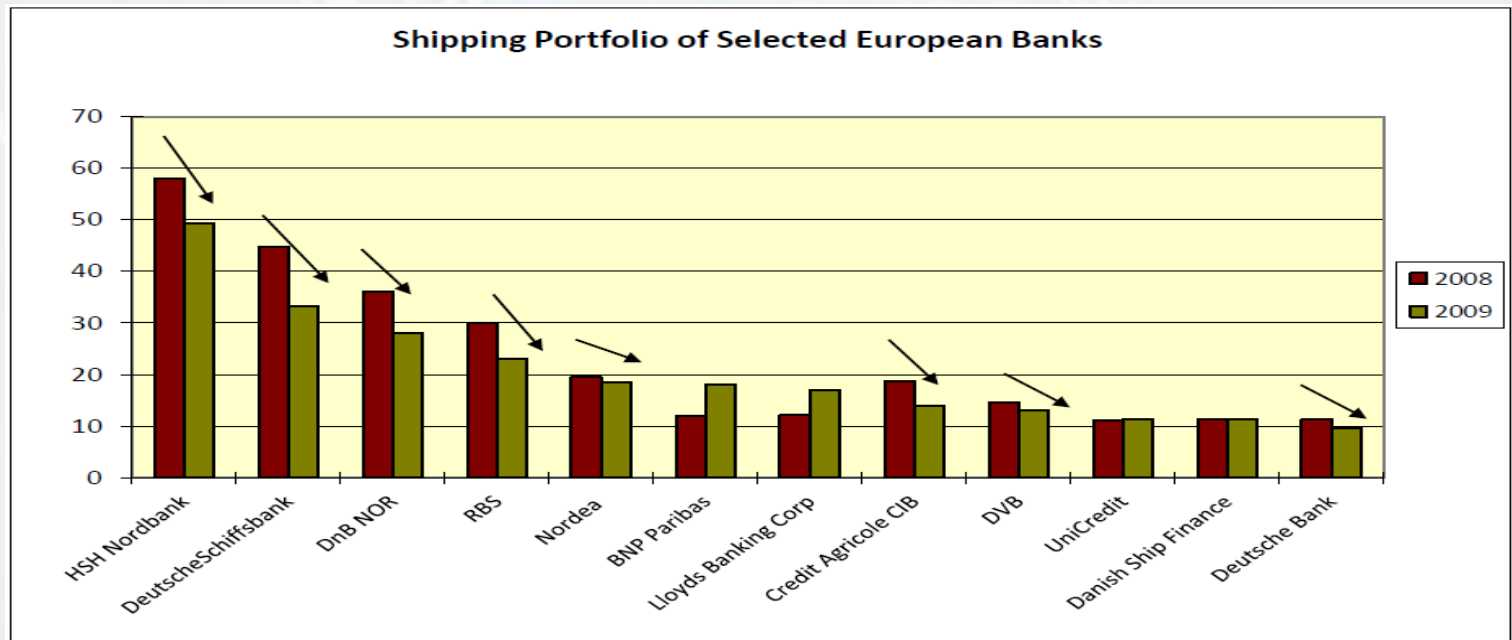
□ 유럽계

유럽재정위기 영향으로 남유럽국가에 대출이 많은 유럽은행은 선박금융 규모를 축소하고 있으며, 미국 및 아시아 은행의 선박금융은 비중 확대

- 세계 선박금융 10대은행 중 유럽은행 비중 : 07년 56.1%, 11년 39.5%
- 전통적으로 선박금융에 강했던 BNP 등 프랑스 은행은 소극적으로 전환
- 독일은행은 은행별로 차이
 - ▷ Deutsche : 30%증가, Commerzbank : 중단, HSH Nordbank : 지속

1) 선박금융 Portfolio 축소

- 2008년 금융위기 이후 신규 건에 대한 금융지원 축소 및 은행 간 합병으로 인한 선박금융 대출(portfolio) 구성의 변화
- 자국 Key Client에 집중, 신규거래처 개발 의지 약화



(source: Marine Money)

2) Funding Cost의 상승

- 해운시황 개선지연으로 해운사 부담 Spread가 100~300bp 상승
- 각 금융기관의 조달금리 상승 + 선박금융 Risk 확대가 주된 요인

3) Fee 상승

- 주선수수료, 융자약정 수수료(Commitment Fee) 등
- 금융기관의 수익증대 요구가 반영

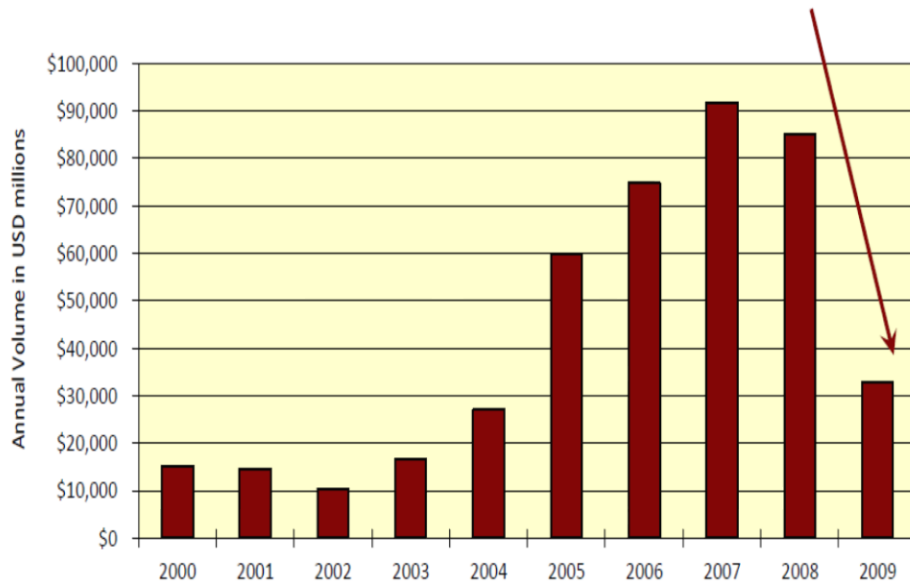
4) 중국계 은행의 선박금융 규모 증가

- 중국조선소에 발주한 외국선사 앞 지원 등 자국의 조선업 지원을 위한 정책
- 중국 수은의 구매자신용대출 (U\$억) : 07년 38, 08년 49, 09년 33, 10년 88
- 세계 선박금융의 약 19%를 차지하고 있는 것으로 추정됨 (09년, Marine Money)

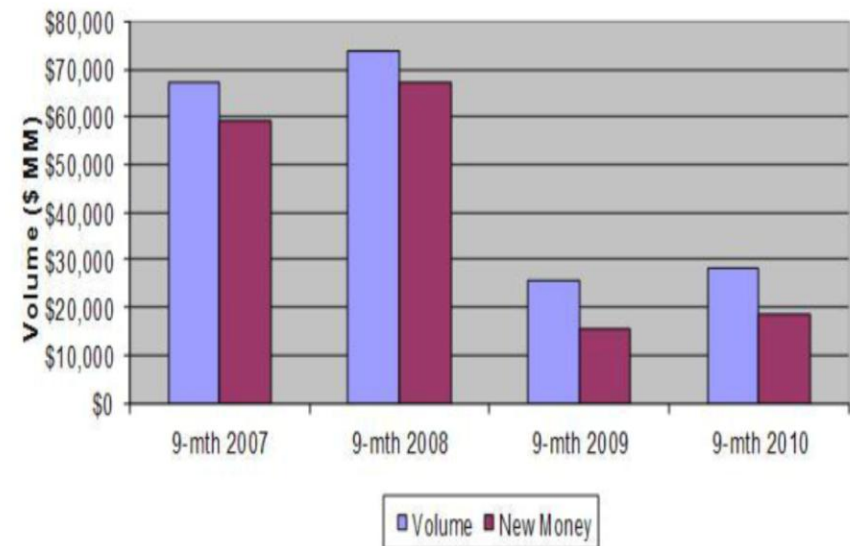
5) Syndication Market 축소

- 선사와 금융기관간 신뢰 저하 및 시장실패 경험
- Club Deal 혹은 Bilateral 위주 (General Syndication 배제)
- 08년 리먼사태 이후 독일계 위축, 11년 남유럽 위기로 프랑스계 위축

Global Shipping Volume



Global Shipping Volume vs. New Money Raised - 3Q 2010



(Source : Marine Money)

6) 금융조건의 강화

- Leverage(대출) 비율 축소 및 LTV 강화
- Covenant 조항 강화, Tenor(만기) 축소
- Non Recourse Financing에 대한 저항 : 선사 부담 증가

7) 신조 선박금융에 대한 선호도 저하

- 금융위기 이후 건조 중 선박에 대한 자금 인출 꺼림 (인도 전 금융 회피)
- 선박건조가 완료된 프로젝트인 인도(Delivery) 후 금융에만 참여 희망하는 은행도 다수 등장

2. 한국 선박금융 시장의 변화

□ 개관

수주 확대를 위한 선주금융 수요가 존재하며, 자금수요 대비 자금유입(cash-inflow)의 Mis-match 문제로 선박제작금융 수요가 증가

□ 선주금융

수은 등이 국내수주 지원을 위해 선주금융을 확대하고 있으나, 달러화 차입의 어려움 등으로 세계 선박금융의 4% 내외에 불과

- 수은·무보의 대 선주사 선박금융

08년 2.7조, 09년 2.8조, 10년 3.0조, 11년 4.3조, 12년 목표 4.9조원

- 유럽계 은행의 선박금융 축소로, 선주는 한국 수출신용기관(ECA)의 선박금융 제공과 한국조선소에 대한 발주를 연계하려는 경향이 확대됨

□ RG발급

- 현재 대형조선사의 RG발급에는 문제가 없으나, 구조조정중인 중소조선사에 대해서는 경제성 평가 등 RG 발급이 신중해 짐
- 한편, 수출신용기관에 대한 선주의 높은 선호, 일반 상업은행의 실패 경험에 따른 RG발급 기피, 해양플랜트 등 대규모 계약의 증가 등으로 수은·무보앞으로 RG 수요가 증가하는 추세

□ 제작금융

- 현재 제작금융 수요가 많은 상태
 - 선박수주후 건조에 1-3년이 소요되는 조선산업의 특성상 선박제작자금 수요와 공급간의 구조적인 불일치로 인해 제작금융 수요가 많음
 - 향후 1-2년간 유사상황 지속 가능
- (자금 수요) 조선소는 2년정도 수주잔량 보유로 건조량과 매출은 작년 수준 유지

(자금 공급) 제작자금 공급은 축소됨

- * 선주들의 선박대금 지급조건 전환 : heavy tail 로 변경

선박대금 : (기존) 20-20-20-20-20 → (최근) 10-10-10-10-60

- * 선박수주 감소

- * 수출규모 감소 등

1) 금융 조달비용 상승

- 외국계 금융기관 대비 가격경쟁력 저하
 - ▷ 최근 국가신용등급 상승으로 가격경쟁력 일부 회복 가능성
- 유럽 發 금융위기 및 한반도 Peninsula Risk 등으로 조달비용 상승

2) 국내조선소 구조조정의 영향

- 조선업 구조조정 과정상 중소형 조선소 앞 RG발급 유보 등으로 국내 신조를 대상으로 하는 선박금융 수요 감소
- 조선산업 구조조정 여파로 금융권의 선박금융에 대한 관심 저하
- 중국발주 증가 및 중국계 금융기관을 통한 금융조달로 국내 금융기관을 통한 자금조달 규모 축소
- RG행사 선박의 건조완료 후 매각형태의 금융 발생

3) 새로운 선박금융 참여자 등장

- 저축은행: 부동산시장 침체에 따른 투자 대안처, 선투자 후금융 및 대선연계형태
- 선박펀드
 - ▷ '11년말 기준 KAMCO 선박펀드 33척 매입료 (캠코글로벌 선박투자회사, 선투법 활용)
 - ▷ 민간 선박펀드 : 94개 펀드 138척 지원
 - ▷ 산은 선박펀드 : 7개사 17척 선박 지원
- 무역보험공사의 국내외항선사 지원 개시 (10년 하반기)
 - 국내조선앞 발주한 해외소재 선주만 지원하던 무역보험공사의 국내외항선사 지원

IV. 한국 선박금융의 선진화 방안

1. 선박금융의 지속적 확대를 위한 투자자원 다양화

○ 기존 공적금융기관의 역할 강화

- 수출입은행, 무역보험공사, KAMCO 등 여신규모 확대
- 특히 시장불황기때 선주앞 대출(보증)을 통해 시장 버팀목 역할 필요
(예) 급격한 선가하락 우려로 대출모집 곤란 ⇒ 잔가 보증 취급

○ 시중은행의 지속적인 선박금융 참여 유도 필요

- '08년 리먼사태 이후 외자조달 어려움, 기존 차주 부실로 신규 취급 제한
- 선박금융의 특성이 은행내 해운분야에 대한 대출 확대를 가로막고 있음
 - 특징 : 장기, 거액, 외화필요, 영어사용, 복잡한 구조, 전문인력 부족 등

○ 선박펀드의 활성화 : 개인투자자가 저율과세 일몰기한 연장 등

○ Tax Lease 활성화 : 세제 혜택으로 국내외 선사 유치 (싱가폴 MFI 제도)

○ 금융위기시 대출이 아니라 선박매입을 통해 선사를 지원할 수 있는 투자 기능 활성화 ➡ 기존 선박펀드 활성화, 필요시 기관 신설

2. 민간투자 활성화를 위한 세제지원 및 제도 개선

- 한국자본시장 활성화를 통해 기존의 대출(Debt) 위주에서 지분(Equity)형 상품으로 다양화
 - 주식발행, 펀드, CB, BW 등 메자닌 금융
- 개인투자자 저율과세, 기관투자자 앞 세제 인센티브 등 **선박투자**에 대한 **혜택 부여**
 - 영국의 UK Tax Lease 등 전통적 선박금융 강국에서는 세제지원을 통해 다양한 선박금융 기반을 마련(영국, 프랑스, 독일, 노르웨이)
- **선박금융 특수성을 반영한 부채비율의 적용**
 - 모든 차주 앞에 동일한 부채비율의 잣대를 적용하는 금융감독 시스템
⇒ 대규모 차입이 필요한 선박금융의 특성을 반영한 별도 적용 필요

3. 선박금융 전문인력 양성

- 선박금융인력은 근본적으로 국제금융 인력 양성이라는 인식 전환 필요
 - “선박금융” ⇒ “국제선박금융”으로 표시해야 함
- 국제금융에 대한 지식·경험 + 해운분야 지식
 - 해운분야 지식만 강조되어서는 곤란, 금융지식이 선결되어야 함

4. 해운·조선·금융간의 연계 강화

- 선박가격, 용선처, 선박매입/매도자 등 각종 정보를 취합하는 Data Center 구축
 - 세계 제1-2위 조선업, 6위권의 해운업을 보유하여 충분한 Data 축적 가능
- 해운·조선·금융간 정보교환 및 협력 강화를 위한 기구 마련

5. 해운사는 금융안정기에도 국내 금융기관과 거래관계 유지

- 금융위기시 전세계 외화자금 긴축으로 국내은행 앞 외화대출 지원 요청
 - 그러나 금융시장이 회복되면 대형선사는 국내외 모든 은행 앞으로 완전 경쟁을 유도
- ☞ 외화조달 금리가 외국 초우량 은행에 비하여 높을 수 밖에 없는 한국계 은행은 금리 경쟁에서 열세
- ☞ 금융시장 안정화되면 기존대출을 조기상환후 저금리 외국계 은행으로 대출처를 변경, 기존 국내금융기관은 축출될 가능성이 상존

6. 외국계은행의 지속적인 한국시장 지원을 유도

- 외화로 이루어진 선박금융을 국내금융기관만으로 100% 대체할 수 없음
- 한국이 외화조달 불가시 외화지원 가능한 **외국계은행을 한국시장에 유지**
 - 국내 대형선사에 대한 대출에 외국계 금융기관을 대주단으로 구성
 - ☞ 평시에는 어차피 대형선사의 대출은 외국계은행이 주도하고 있음
 - 중견 선사에 대하여도 가능한 외국계 은행이 대출 신디케이션에 참여하도록 한국 금융기관의 주선능력을 배양
 - 평시에도 잘 모르던 국내 중견선사를 금융위기시 신규거래처로 지원할 외국계 은행은 없음
 - 한국 중견선사를 외국계은행 앞 소개하고 이들을 이끌고 대출을 성사시킬 국내은행의 주선 능력이 사전에 배양되어야 함
 - ☞ 외국계은행과의 긴밀한 Relationship, 선박금융에 대한 구조화 능력, 국제 Syndication 능력, 국내외 Law Firm을 이끌 수 있는 능력 등

V. 한중 선박금융 협력 방안

1. 우량 해운사 소개

- 상대기관의 대출 취급 역량에 부합하는 고객과 프로젝트를 소개
 - 대출 통화, 규모, 기간, 금리, 선종, 고객 신용도, 화주 등
- 장기적인 거래 관계를 유지할 수 있는 우량 고객 선별

2. 대출 모집(Syndication)시 상대방관 초청

- 공동 대출 주선을 위한 해운사 앞 공동 금융제안
- 해운사로부터 기재의뢰서(Mandate) 취득 후 타 금융기관 앞 대주단 모집 (Syndication)시 초청
- 기존 선박금융 대출을 상대방관 앞 매각
 - 매각 은행 : 해당기업에 대한 신규 대출 여력 확보
 - 매수 은행 : 우량 대출 자산 확보

3. 조선·해운관련 시장정보 및 Data 교류

- 신규 선박금융 프로젝트 발굴을 위한 조선·해운업 동향 자료 공유
- 기존 선박금융 사후관리를 위한 각종 Data 교류

4. 선박금융 전문인력 양성을 위한 인적 교류

- 선박금융관련 연수프로그램에 참여
 - 교육기관, 협회, 세미나 등
- 상대 금융기관 앞 직원파견 후 OJT(On the Job Training) 실시
 - 인원, 기간, 업무참여 정도, 비용부담 등에 대한 사전 협의 필요

5. 조선소, 화주의 선박금융 진행에 대한 협조

- 선박금융 대주단 앞 확인서(Acknowledgment) 발급
 - 조선소 : 차주 파산시 대주단 앞 건조중인 선박에 대한 권리 이전 확인
 - 화주 : 차주 파산후 대체선사 확보 시 운송화물 물량에 대한 계속적인 협조

감사합니다



2012 KMI/SISI 국제 해운 포럼

컨테이너 운송시장 분석 및 단기 추세 전망

2012.12.6

장용평(张永锋)

(상하이국제항운연구중심 항운시장분석부 부주임)



목 차

1

최근 시장에 대한 두 가지 기본적인 판단

2

향후 시장 추이에 영향을 미치는 요인 분석

3

향후 시장 추이 예측

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

□ 시장이 이미 바닥을 찍었음

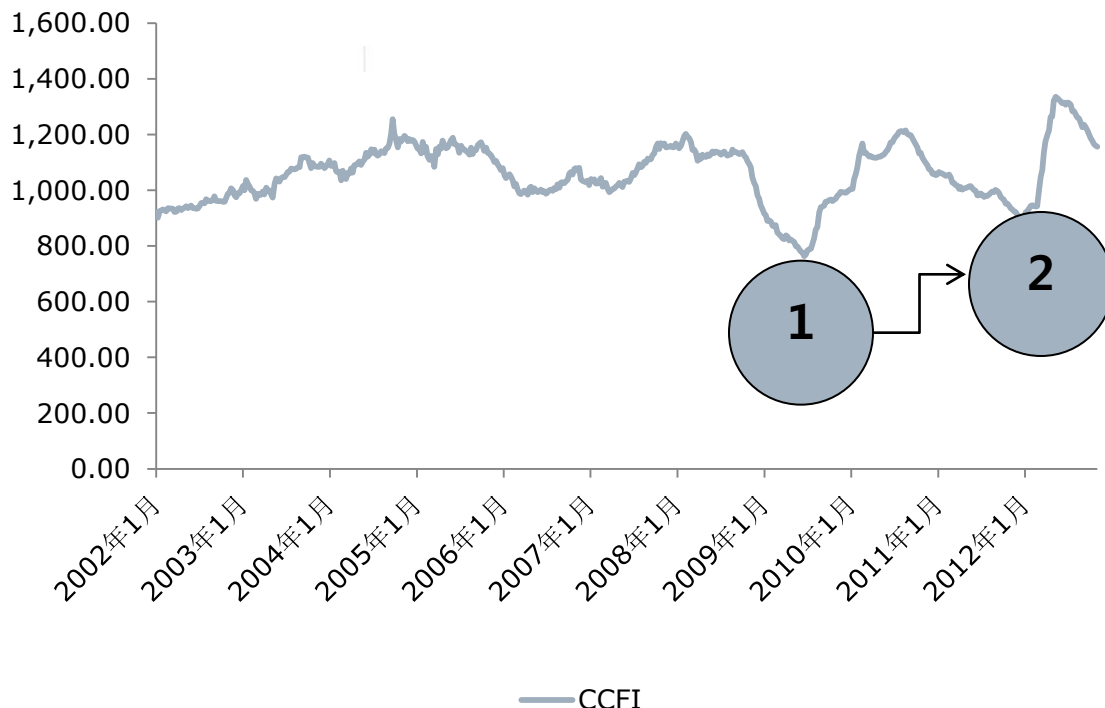


그림 1 2002-2012년 11월 중국의 수출 컨테이너 운임 지수 (CCFI)

CCFI 변화 추이를 살펴보면, 시장이 점차 침체기에서 벗어나고 있음.

POINT 1 : 2009년 6월 26일, CCFI는 763.31포인트에 머물렀음.

POINT 2 : 2011년 12월 30일, CCFI가 881.15포인트를 기록하며 뚜렷한 회복세를 보임.

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

□ 주요 현상

1. 운임이 사상
최고가를 경신함

5. 선복량 통제가
빈번하게 이뤄짐

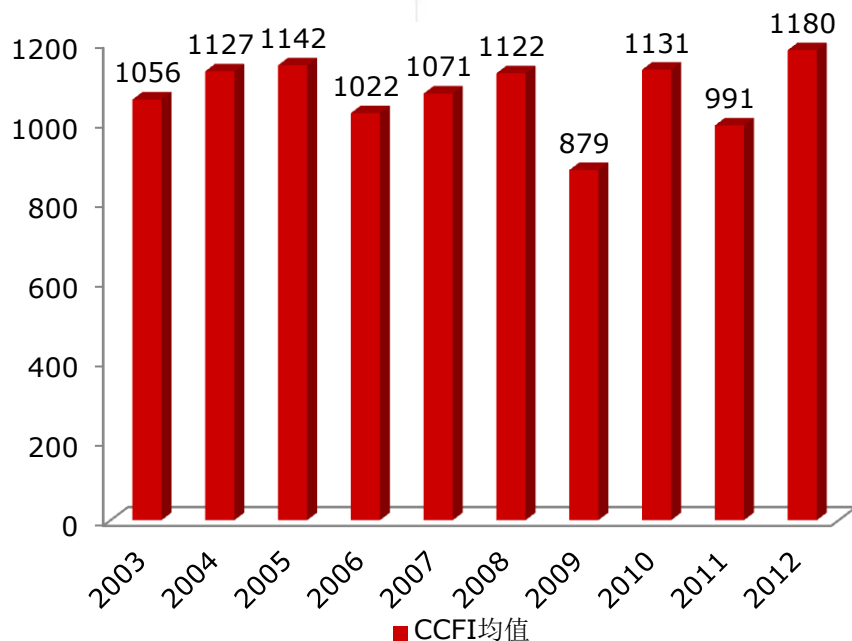
2. 주요 경제체의
경제가 완만한
회복세를 보임

4. 정기선사간
경쟁 완화

3. 선 복 량
감축으로 인하여
수급이 균형을
이룸

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

1. 운임이 사상 최고가를 경신



동기대비 19.1%
증가

작년 동기대비 주요 항로의 운임이 빠른
상승세를 보임

표1 주요항로 SCFI 운임 변화 (2012년 11월 9일)

단위 : 달러/TEU

구분	유럽 항로	지중해 항로	미국 동부 항로	미국서부 항로	호주- 뉴질랜드 항로	서아프 리카 항로	일본 항로 (간사이)
운임	1383	955	3319	2310	1120	1998	347
전월 대비	270	-175	-220	-282	-13	-22	0
작년 동기 대비 (%)	141.36	18.49	22.52	55.98	37.93	-3.52	4.52

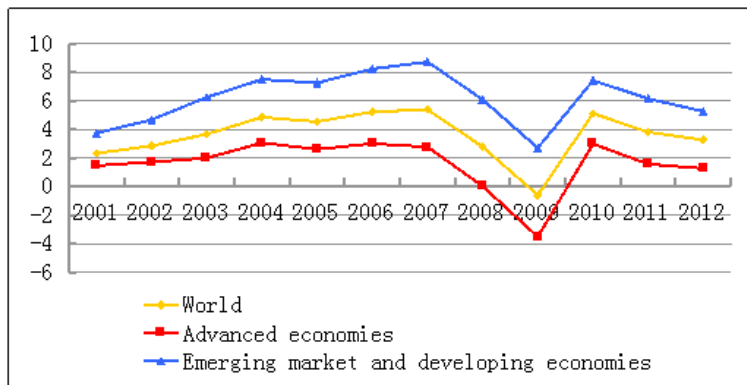
그림 2 2003-2012 (11월) 연평균 CCFI

자료 출처 : 상하이 항운 교역소, 상하이 국제 항운연구센터 정리

자료 출처 : 상하이 항운 교역소

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

2. 주요 경제체의 경제가 완만한 회복세를 보임



IMF의 통계에 따르면, 2012년 전 세계 경제 성장률의 증가속도가 작년에 비하여 현저하게 둔화되었음. 그 중 선진 경제체의 성장률은 1.4%, 신흥 및 개도국 경제체의 성장률은 5.3%를 기록함.

자료 출처 : IMF 그림 3 세계 주요 경제체의 GDP 성장률 추이 (%)

선진 경제체의 완만한 회복세

- ※미국 실업률 개선, 신규 주택착공 비율 반등
- ※유로존의 소비자신뢰지수 완만한 반등세
- ※일본 외수 부족 → 내수 침체 → 새로운 양적 완화
- ※유럽에서 출범한 "유럽 안정 매커니즘(ESM)"은 단기적으로 유로존의 안정에 도움이 될 것임

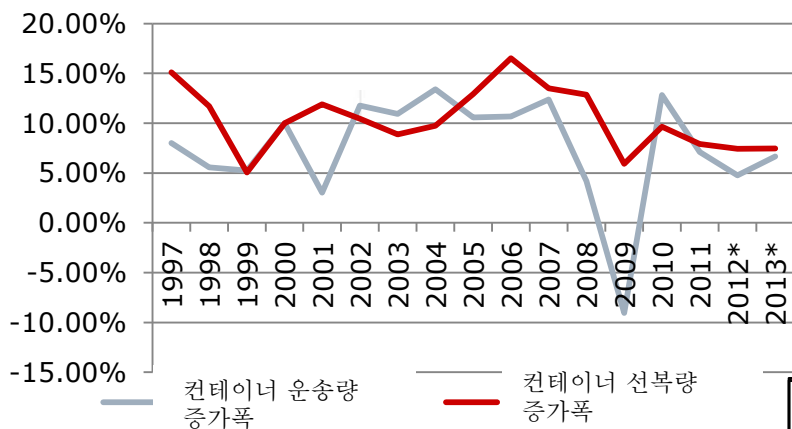
개도국 경제체가 지속적으로 세계 경제 회복을 선도함

※중국, 인도, 인도네시아, 한국, 브라질, 멕시코와 터키 등 7개 신흥 경제체는 눈에 띄는 활약으로 경제의 새로운 성장 동력으로 부상하였음. 2000년 전세계 GDP의 13%에 불과했던 이들의 GDP는 2011년 25%로 크게 증가하였으며 이러한 성장세는 앞으로 더욱 확대될 것으로 전망됨.

※신흥 경제체는 경제 성장속도 둔화와 고개를 드는 보호무역주의에 직면하게 될 것이며, 성장세 유지, 인플레이션 방지, 경제구조 조정이 과제임.

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

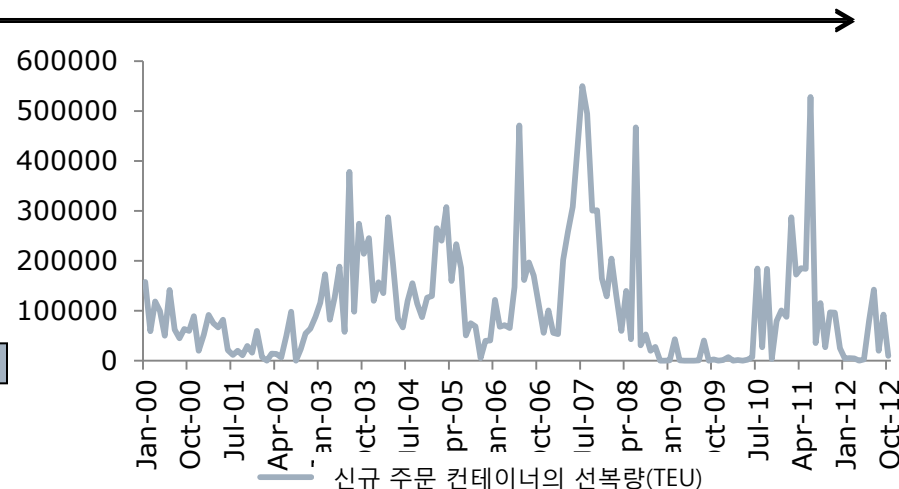
3. 선복량 감축으로 수급이 균형을 이룸



자료 출처: Clarkson 그림 4 컨테이너 선복량 및 운송량 증가폭 비교

Clarkson은 2012년 선복량이 동기대비 7.44% 증가한 114만 TEU에 달하여 운송량의 동기대비 증가폭인 7.11%와 비슷할 것이라고 예측함.

Clarkson의 통계자료에 의하면, 2012년 1-10월 컨테이너 주문량이 동기대비 큰 폭으로 증가하여 35.9만 TEU에 달했음.

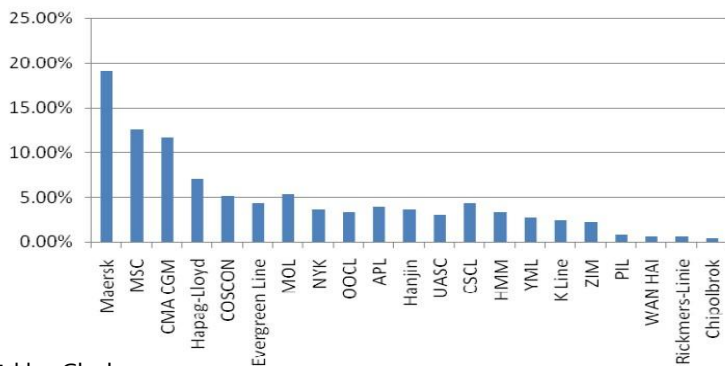


자료 출처: Clarkson

그림 5 컨테이너의 신규주문 선복량

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

4. 정기선사간 경쟁 완화



자료 출처 : Clarkson

그림 6 극동/유럽 항로 주요 정기선사의 선박량 시장점유율

글로벌 금융위기 이후, 정기선사가 분화되기 시작함.

★ MSK, MSC, CMA를 중심으로 한 첫 번째 그룹이 선박제조에 박차를 가하면서 이들에게 집중되어 있던 시장 점유율이 더욱 증가하여 점차 독점화 양상을 보임.

★ 두 번째 그룹에 속하는 정기선사(시장 점유율 2%-5%)들이 첫 번째 그룹과의 격차를 좁히기가 날로 어려워지자 조직재편이나 상호 단합을 통하여 이윤창출을 도모함.

★ 세 번째 그룹에 속하는 정기선사(시장 점유율 1%-2%미만)는 비주류화 리스크에 직면하게 됨.

★ 시장 점유율 1% 미만인 중소형 정기선사는 세분화된 특정 단일 시장에 주력할 수 밖에 없으며, 그렇지 않으면 합병되거나 퇴출됨.

단기간 내에 균형을 이루게 될 것이며 이는 시장 안정과 운임 인상에 긍정적 영향을 미칠 것임.

표2 새로운 연맹 및 내용 소개

정기선사간 협력 및 동맹	구체적 협력 내용
GA+NWA =G6동맹	아시아-유럽 항로 7개와 아시아-지중해 항로 2개 등 연합된 9개의 항로에 90여 척의 선박을 투입하여 아시아, 유럽 및 지중해 상의 주요 항구간 일 평균 선박운항 횟수가 크게 증가하였음. 동맹 회원을 신동맹이라고 부르며 한층 빠른 운송 속도와 폭넓은 항만지역을 지니게 된 동시에 최신형 14000 TEU급 컨테이너선을 갖추었음.
MSC+ CMA-CGM	양사의 운영 협력 범위로는 아시아-북유럽선, 아시아-남아프리카선 및 모든 남미 시장을 포함한 여러 항로가 해당됨.
CKYH+ EVERGREEN	CKYH-녹색동맹과 EVERGREEN은 아시아-서북부 유럽, 아시아-지중해 항로에서의 협력을 강화하여 해당 항로의 서비스 횟수를 대폭 늘리는 한편 물품인도 소요시간을 단축하고 직항범위를 확대함.
COSCO+ CSCL	극동-유럽 항로와 극동-지중해 항로의 선박 상호교환을 확대함.

관점 1 : 시장 바닥 찍고 완만한 회복세에 들어섬

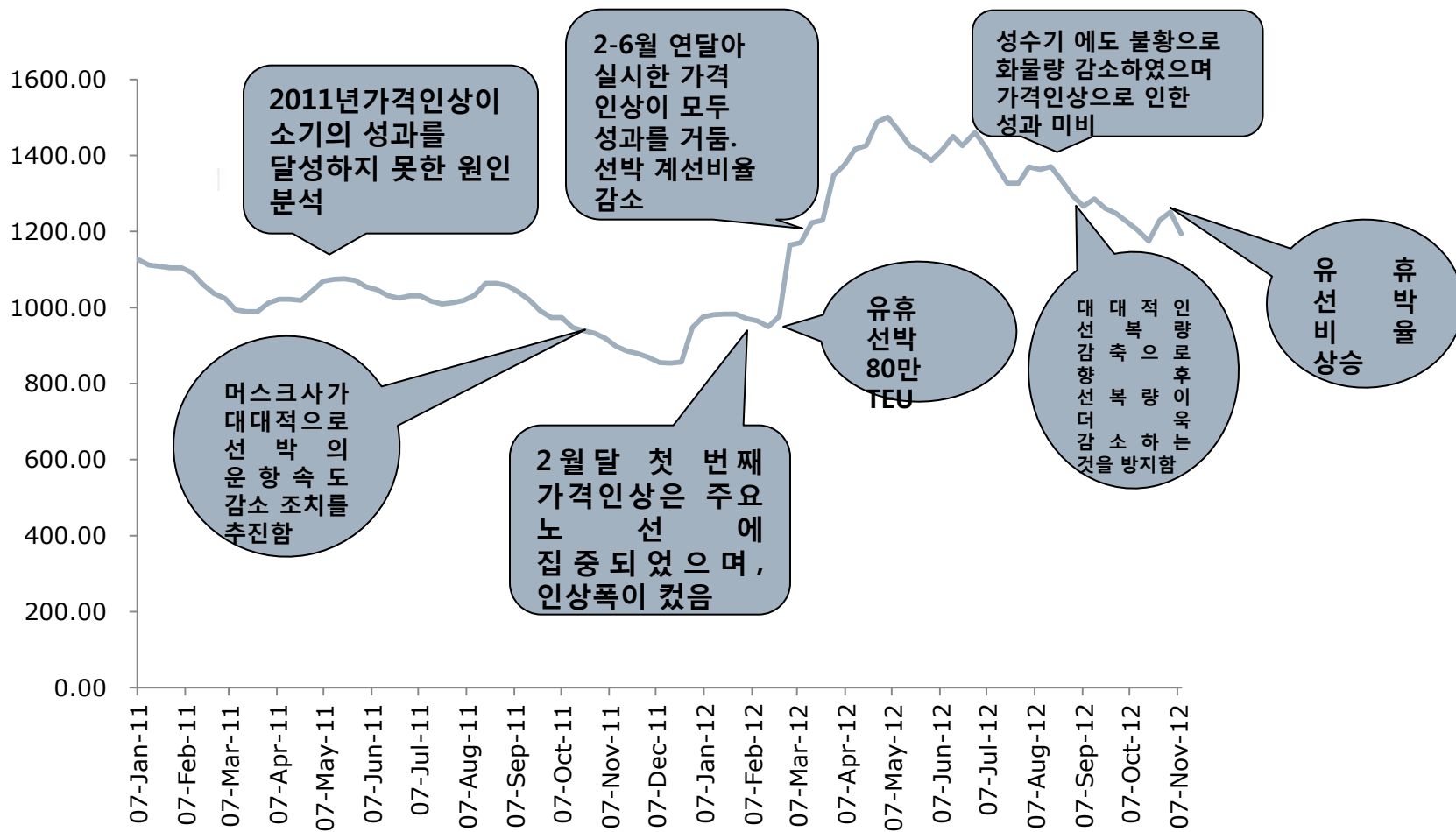
5. 선복량 통제가 빈번하게 이뤄짐

표3 정기선사의 주요 선복량 통제 방식 및 영향

주요 방식	영향 정도
감속운항	Alphaliner 데이터에 따르면, 2011년 감속운항으로 평균 65만~73만 TEU의 선복량이 감소하였음. 2012년에는 정기선사가 더욱 적극적으로 감속 전략을 추진하여 한 때 운항속도가 14노트까지 급감하였으며 기존 선복량의 5%에 해당하는 80-90만 TEU를 감소시킬 전망
계선 선박	10월부터 CKYH와 G6이 각각 북유럽 노선 1개씩을 폐지하고 머스크(Maersk)가 북유럽 노선 1개에서 운항을 일시 정지하고 지중해 노선 1개를 폐지하여 전세계 계선 선복량이 59만 4천 TEU(총 선복량의 3.7%)를 기록했으며, 이는 7월 초에 비해 14만 8천 TEU 증가한 것임.
선복량 감축	컨테이너선 해체율이 지속적으로 높아지고 있으며, 그 중 3000TEU급 선박 위주로 하여 올 한해 선대의 선박 해체율은 25만 TEU를 넘어설 것으로 예측. 이는 선복량 공급과잉 문제를 개선하고 수급 균형을 촉진할 것임.

이와 같은 선복량 조절 노력에 힘입어 향후 시장의 수급상황이 안정될 것으로 전망됨.

관점 2 : 가격인상이 시장 운임상승을 촉진하는 주요인



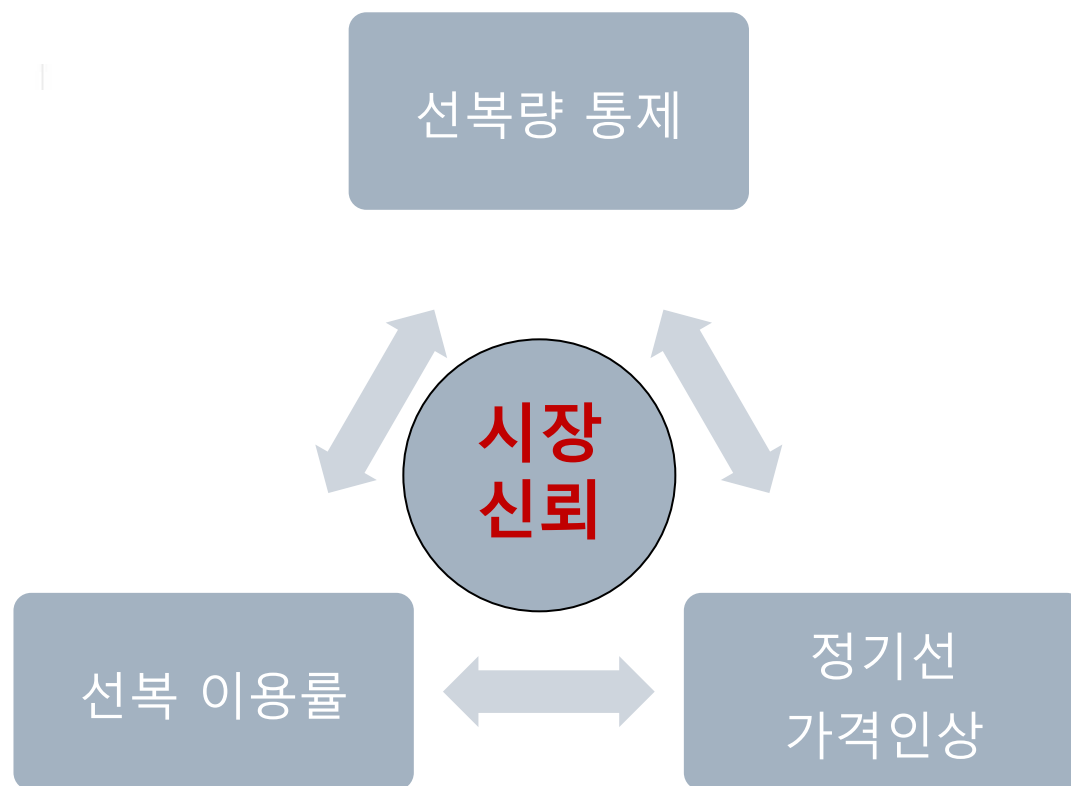
자료 출처: 상하이 항운 교역소

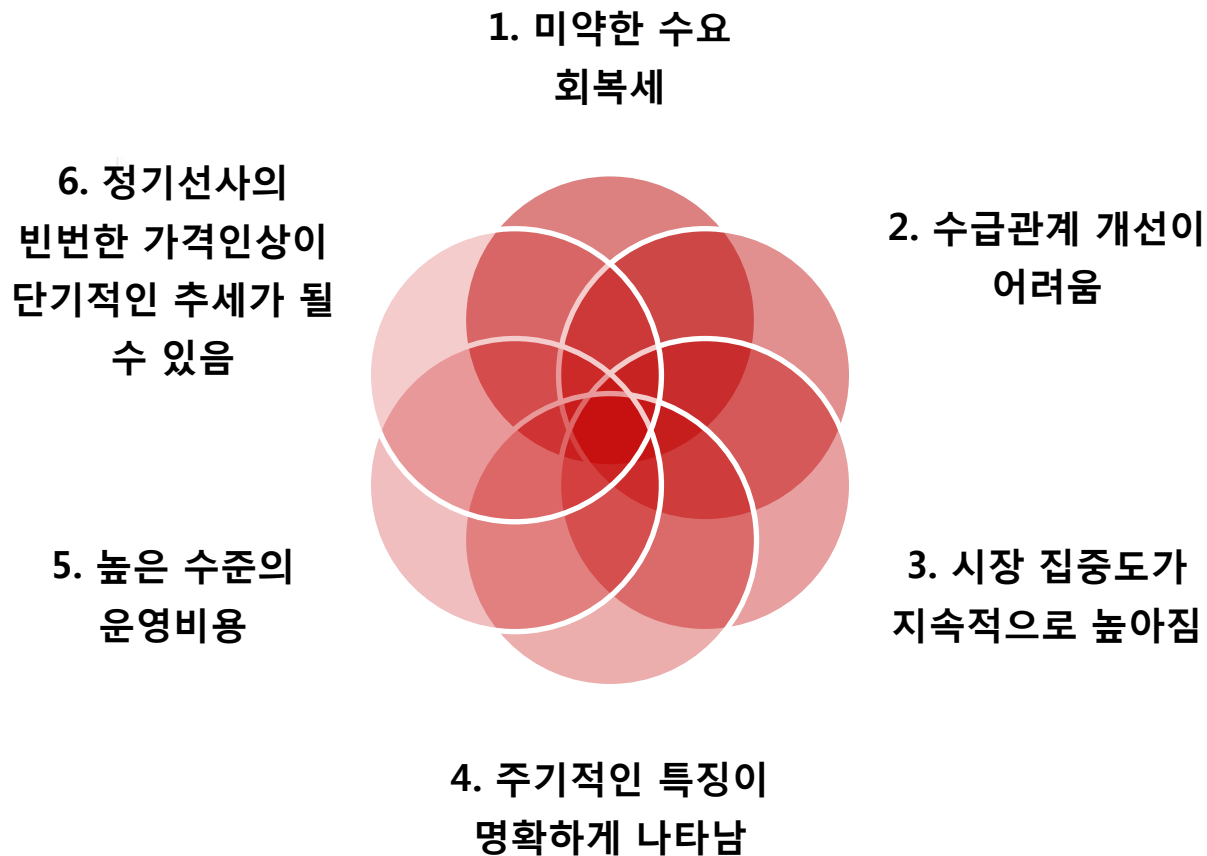
그림 7 2011-2012년 SCFI 추이 및 가격인상 계획에 따른 영향

10

— SCFI

관점 2 : 가격인상이 시장 운임상승을 촉진하는 주요인





1. 미약한 수요 회복세

표4 향후 세계 경제 성장률 전망 (%)

	IMF 예측치 (2012.10)			UN 예측치 (2012.2)		
	2011년	2012년 (E)	2013년 (E)	2011 년	2012년 (E)	2013년 (E)
세계 경제	3.8	3.3	3.6	2.8	2.6	3.2
선진 경제체	1.6	1.3	1.5	1.3	1.3	1.9
신흥 및 개도국 경제체	6.2	5.3	5.6	6.0	5.6	5.9
미국	1.8	2.2	2.1	1.7	1.5	2.0
일본	-0.8	2.2	1.2	-0.5	2.0	2.0
영국	0.8	-0.4	1.1	-	-	-
유로존	1.4	-0.4	0.2	1.6	0.7	1.7
중국	9.2	7.8	8.2	-	-	-
인도	6.8	4.9	6.0	-	-	-
브라질	2.7	1.5	4.0	-	-	-

□ 2012년 세계 경제 발전속도는 지속적 둔화 예상, 2013년 경기 다소 회복세 전망

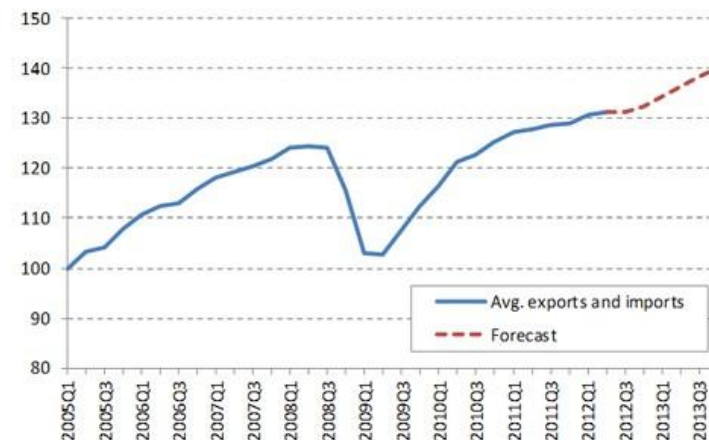
1. 미약한 수요 회복세

표5 주요 기구의 세계 경제 성장률 전망

예측 기구	2011	2012(E)	2013(E)
IMF	6.3%	3.4%	4.6%
UN	6.6%	4.4%	5.7%
WTO	5.0%	2.5%	4.5%

자료 출처 : 공개 자료 정리

Seasonally adjusted index, 2005Q1=100



Source: WTO Secretariat.

□2013년 세계 경제가 완만한 회복세를 보일 것으로 예측



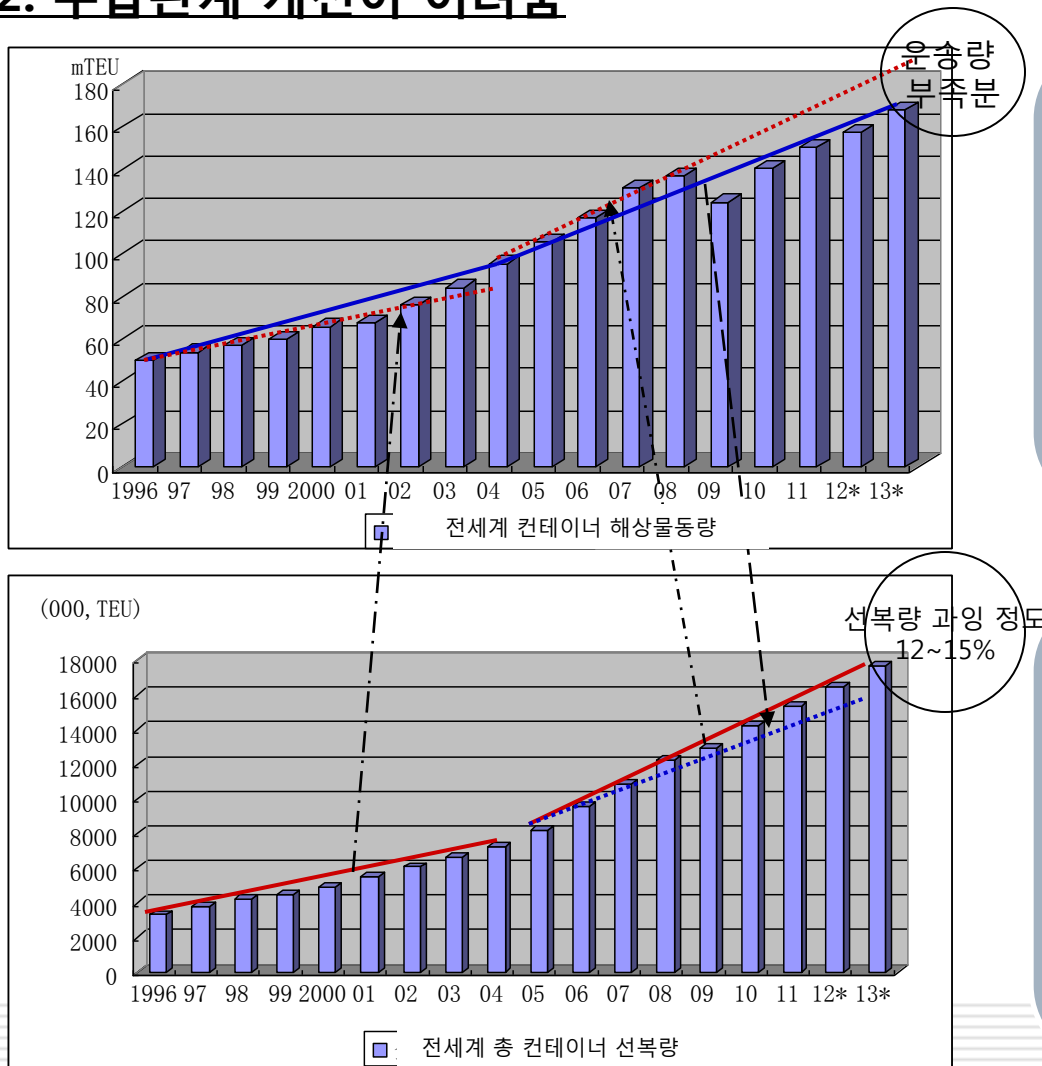
1. 미약한 수요 회복세

불확실한 요인 증가로 인한 잠재적인 리스크

불확실한 요인	영 향
유럽 부채위기 확산 리스크가 여전히 큼	올해 초, 유로존이 그리스 구제 방안에 관해 합의하였지만 유럽이 처한 심각한 문제는 좀 더 지켜봐야 함. 11월 들어서 프랑스의 국가채무 평가등급이 AAA에서 AA1로 떨어졌으며, 독일 제조업과 서비스업이 지속적인 불황에 시달리고 있음. 주문량과 수출하락 등 유럽 채무 문제가 불거지고 있음.
여전히 미국 경제 회복을 위한 뒷심 부족	10월, 미국의 실업률이 7.9%로 개선되었으며 신규 주택 착공률과 자동차 수요가 회복조짐을 보이고 있지만 소비자신뢰지수를 살펴보면 여전히 신뢰가 부족하며 제조업 관련 주요 지표도 모두 하락세를 보이고 있음.
전세계적인 인플레이션	QE3—수입성 인플레이션 압력—다른 국가 새로운 양적 완화 실행(적절한 수준)—인플레이션 압력 증대.
여전히 높은 수준의 유가	11월 20일까지, WTI 는 배럴당 86.75 달러, 브렌트(Brent) 는 배럴당 109.83 달러를 돌파하였음. 모건스탠리는 2013년 국제 유가를 배럴당 95-130 달러 수준으로 예측함.
무역 보호주의 확산	2012년 5월, OECD, WTO와 UNCTAD가 공동으로 발표한 보고서에 의하면, 2011년 10월 중기부터 2012년 5월 중기까지 G20 국가들이 주로 무역 구제, 관세 인상, 수입 허가증 및 세관 단속 등 총 124건의 무역제한 조치를 실행하여 전세계 무역의 0.9%에 달하는 수입 무역이 영향을 받았으며, 이는 각국이 글로벌 금융위기에 대응하기 위한 일시적인 조치라고 보기 어려움.

★단기간 내 세계 경제의 빠른 회복은 힘들 것이며, 향후 1-2년 내 점진적 조정을 통하여 완만한 회복세를 유지해 갈 것으로 전망

2. 수급관계 개선이 어려움



2012년 말까지, 전세계 컨테이너 해상 운송량이 157백만 8천 TEU에 달했으며, 2005-2012년 동안 화물량의 평균 성장률은 5.89%에 불과하였음. 그러나 최근 몇 년간 컨테이너 선박의 선복량이 빠르게 증가하였으며 특히 2005년 이후, 연평균 증가폭이 10.48%에 달했음 (2006-2011년).

2005년을 기점으로 대략적으로 예측해보면 연평균 선복량 과잉이 약 4.6% 정도 달하며, 몇 년간 누적된 선복량 공급과잉이 국제 컨테이너 시장의 심각한 수급 불균형을 조장함.

그림 8 전세계 컨테이너 선대와 수요

2. 수급관계 개선이 어려움

연도별 단일 선복량 사용 효율 = 연간 컨테이너 해운량/해당 연도 전세계 컨테이너 총 선복량

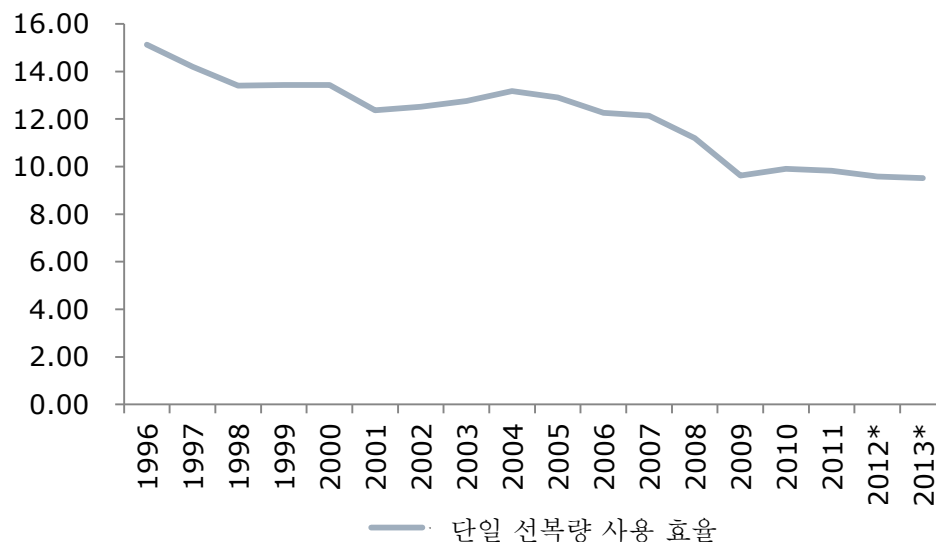


그림 9 단일 TEU 연도별 사용 효율

자료 출처: Clarkson

2. 수급관계 개선이 어려움

향후 지불 압력이 여전히 클 것임. 2012년 10월 초, 컨테이너 선복량은 동기대비 6.7% 증가한 1612만 TEU였으며, 주문 중 컨테이너선의 비중이 지속적으로 하락하여 21.7%에 달했음.

향후 1-2년간 시장은 여전히 선복량의 과잉 공급으로 심각한 수급 불균형을 발생할 것이며 이러한 상황을 개선하는데 어려움을 겪을 것임.



表 排名前20位集装箱班轮公司运力份额

3. 시장 집중도가 지속적으로 높아짐

소수 기업의 시장 점유율이 지속적 증가. Maersk는 총 선복량이 1,899,969TEU로 시장 전체의 11.39% 차지, MSC는 11.29% 기록하여 미세한 차이로 추격 중.

표6 20위권 내 정기선사의 순위 비교

회사 명칭	선복량 순위	총 선복량	점유율	총 선박수	점유율	회사명칭	선복량 순위	총 선복량	점유율	총 선박수	점유율
총 선대량	-	16,674,227	-	9,677	-	합계	-	-	70.60%	-	29.33%
Maersk Line	1	1,899,969	11.39%	417	4.31%	CSAV	11	382,680	2.30%	112	1.16%
MSC	2	1,881,690	11.29%	435	4.50%	MOL	12	381,324	2.29%	92	0.95%
CMA CGM	3	1,070,023	6.42%	267	2.76%	NYK	13	371,435	2.23%	87	0.90%
COSCON	4	602,349	3.61%	147	1.52%	Hamburg Sud	14	335,424	2.01%	96	0.99%
Hapag-Lloyd	5	596,737	3.58%	136	1.41%	K Line	15	331,639	1.99%	78	0.81%
Evergreen Line	6	586,130	3.52%	158	1.63%	YML	16	329,987	1.98%	81	0.84%
APL	7	582,839	3.50%	143	1.48%	HMM	17	316,546	1.90%	68	0.70%
Hanjin	8	494,135	2.96%	107	1.11%	Zim	18	282,469	1.69%	72	0.74%
CSCL	9	493,944	2.96%	124	1.28%	PIL	19	232,920	1.40%	106	1.10%
OOCL	10	392,759	2.36%	88	0.91%	UASC	20	202,642	1.22%	51	0.53%

3. 시장 집중도가 지속적으로 높아짐

✓ 정기선 운송 시장에 대한 집중도가 해마다 높아지고 있으며, 소형 정기선사의 시장점유율이 지속적으로 대형 정기선사로 넘어가고 있음.

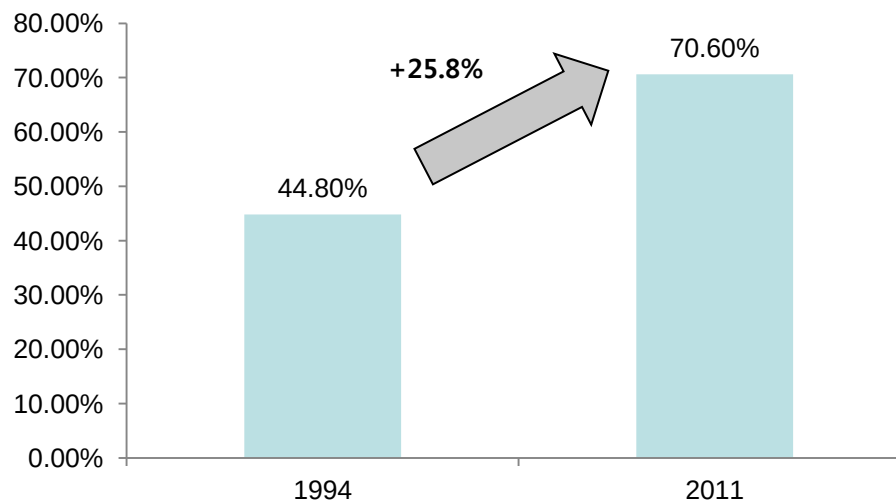


그림10 20위권 내 정기선사가 전세계 시장 선복량 에서 차지하는 비중

자료 출처 : SISI 정리

3. 시장 집중도가 지속적으로 높아짐

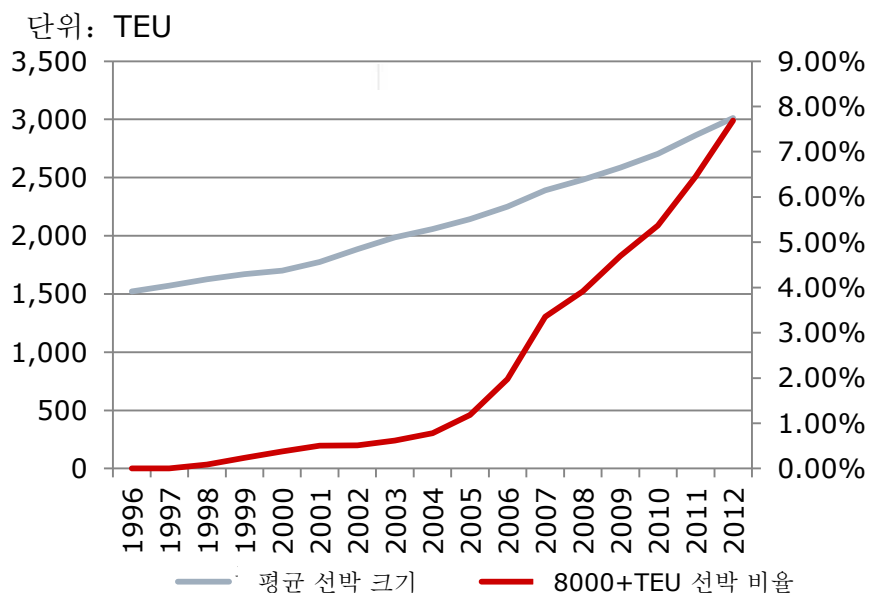


그림 11 선박의 대형화 추세

자료 출처: SISI 정리

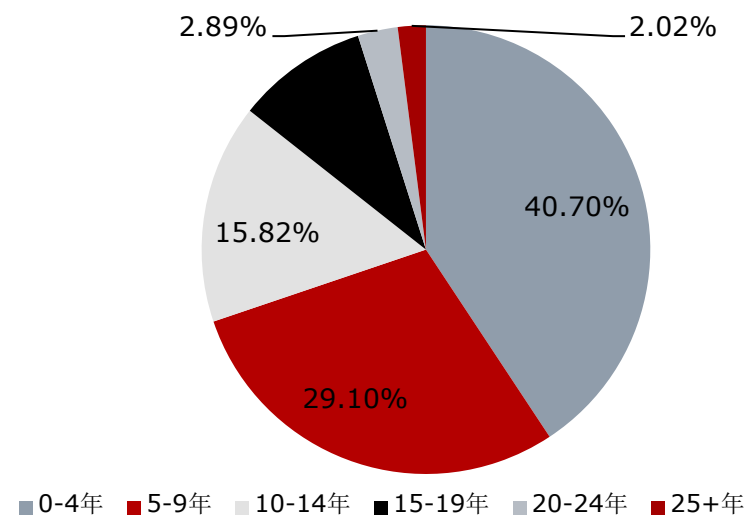


그림 12 선박의 저령화 추세

자료 출처: SISI 정리

4. 주기적인 특징이 명확하게 나타남

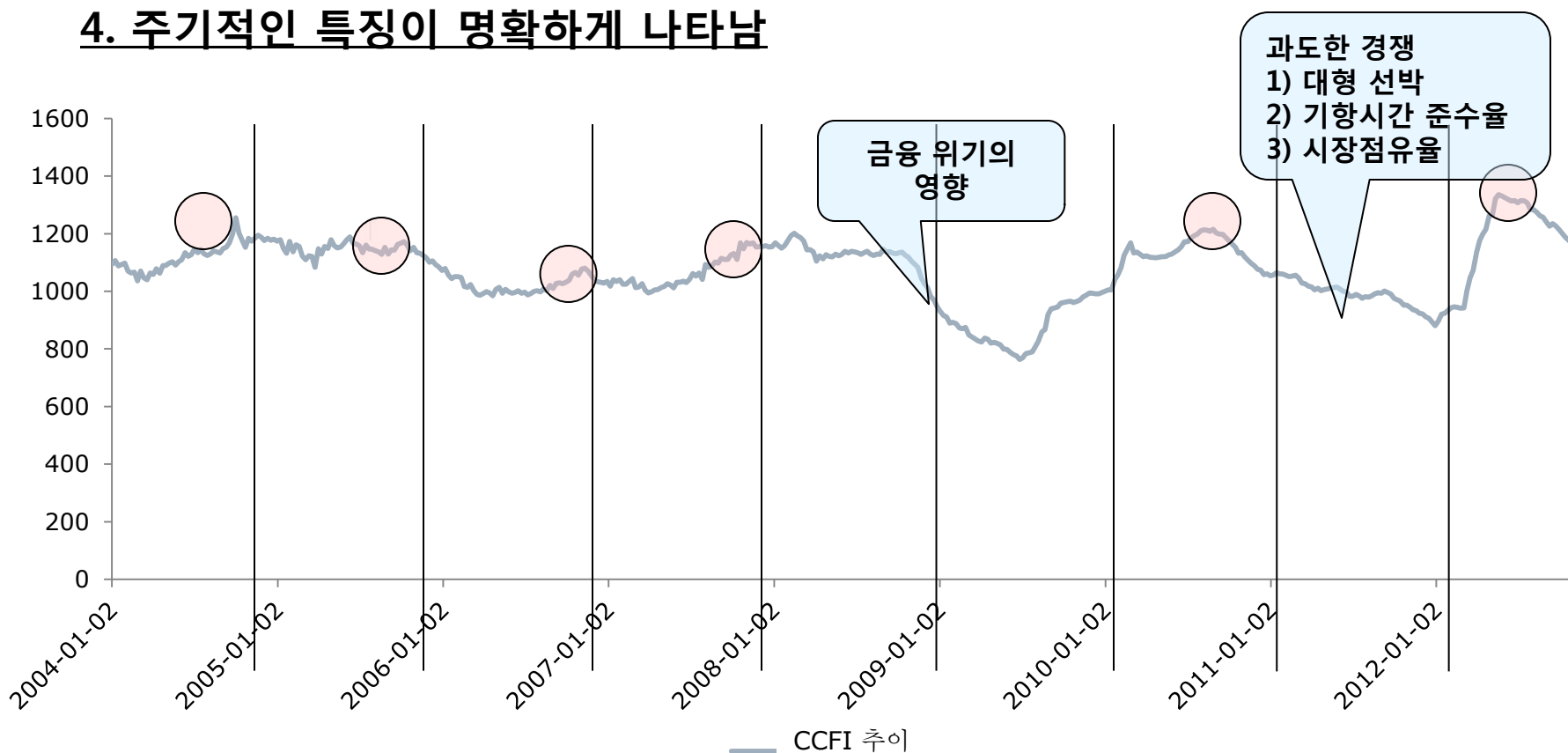


그림 13 2004-2012년 CCFI 추이

자료 출처: 상하이 항운교역소

5. 높은 수준의 운영 비용

- ✓ 전 세계적인 인플레이션, 노동임금 및 선박 관리비용 상승 등의 영향으로 선사들의 경영 부담이 날로 커지고 있음. 상품가격이 상승하면서 선박용 윤활유와 선박 수리 및 유지비용이 증가하였으며, 이 밖에도 선주는 선박 피랍에 대비하여 상당한 보험료를 지불해야 함. Drewry Shipping Consultant는 "2011/12, 선사들의 선박 운영비용"이라는 제목의 보고서에서 선박의 종류에 따라서 전반적으로 2011년 선박 운영비용은 4-6% 상승할 것으로 예측.
- ✓ 예를 들어, COSCO는 상반기 연간보고서에서 선박용 중유의 평균 구입가가 동기대비 30.03% 증가한 톤당 611.99 달러이며 선박용 경유의 평균 구입가는 동기대비 33.65% 증가한 톤당 901.24 달러라고 밝혔음. 선박 운송비용에서 연료유비는 동기대비 2.98%p 증가한 37.31%를 차지하여 연료유 비용이 7억 6천 8백만 위안에 달했으며 이는 작년 동기대비 2억 2천 4백만 위안 증가한 것임. 그 중 연료유의 가격 상승으로 인한 비용 증가액은 1억 7천 3백만 위안이고, 소모 톤수의 증가로 인해서 5천 6백만 위안의 비용이 늘어났음.

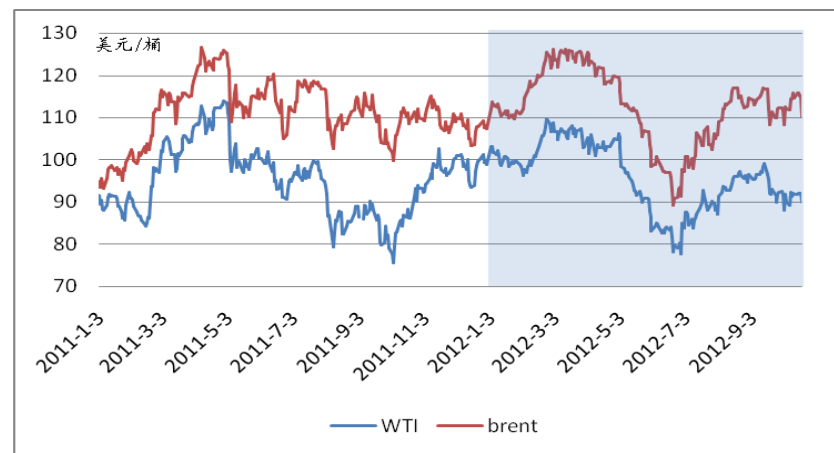


그림 15 2004-2012년 CCFI 추이

자료 출처: SISI 정리

6. 정기선사의 빈번한 가격인상이 단기적인 추세로 자리잡을 수 있음

- ✓ 2012년 3월 초, 정기선사는 첫 번째 가격인상 계획을 추진하였음. Maersk를 중심으로 정기선사들은 각각 극동-유럽 및 미주 노선의 컨테이너 운임을 인상하였으며 인상폭은 200-700달러/TEU로 다소 차이가 있음.
- ✓ 유럽 노선 : 4월 1일부터, COSCO를 포함한 여러 선사(Maersk, NYK, K Line, MSC, EVERGREEN, 한진해운, ZIM 등)가 유럽 노선에서 2차 운임 인상을 추진할 것이며, 인상폭은 300달러/TEU에서 525달러/FEU 등 차이가 있었음.
- ✓ 미주 노선 : 일부 정기선사는 4월 15일부터 미국 노선에서 400달러/FEU로 인상할 계획이며, MSC는 5월 1일부터 미국 서부 노선과 미국 동부 노선의 운임을 각각 500달러/FEU, 700달러/FEU로 인상하겠다고 공식 발표하였음. 북미 지역에 대해서도 새로운 가격인상 계획이 있음.
- ✓ MSC는 극동/아시아-지중해지역/북유럽 노선의 유류할증료(BUC)를 TEU 당 875달러로 조정하였으며 6월 1일부터 적용된다고 발표하였음. EAS는 2012년 5월 8일부터 수출 문건비를 건당 350위안으로 인상하였음.



1. 정기선사의 임금인상 정책이 지속적인 가격변화를 일으킬 것임.
주요 신호: 가격 인상 계획, 컨테이너 선복 이용률과 선복량 통제 상황
2. 주기적인 특징: 성수기가 앞으로 당겨짐.
3. 2차 간선, 근해항로의 운임 변동이 주간선 항로보다 작을 것임.
주요 원인: 정기선사의 시장 집중도
4. 향후 비교적 양호한 운임 수준을 유지할 것이며 변동폭이 크고, 장기적인 경기회복 가능성은 희박함. 시장은 전저후고(前低后高)의 양상을 보일 것임.
정기선사간의 신뢰도에 의해 결정



감사합니다!

상하이 국제항운연구센터

상하이 해사대학

항운 시장 분석팀

상하이시 홍커우구(虹口区) 휘산로(霍山路) 150호 402실

담당자 : 장용평(张永锋)

Email: mouse5172@163.com / zhangyongfeng@sisi-smu.org

[Tel:021-65853850](tel:021-65853850) 내선 8025

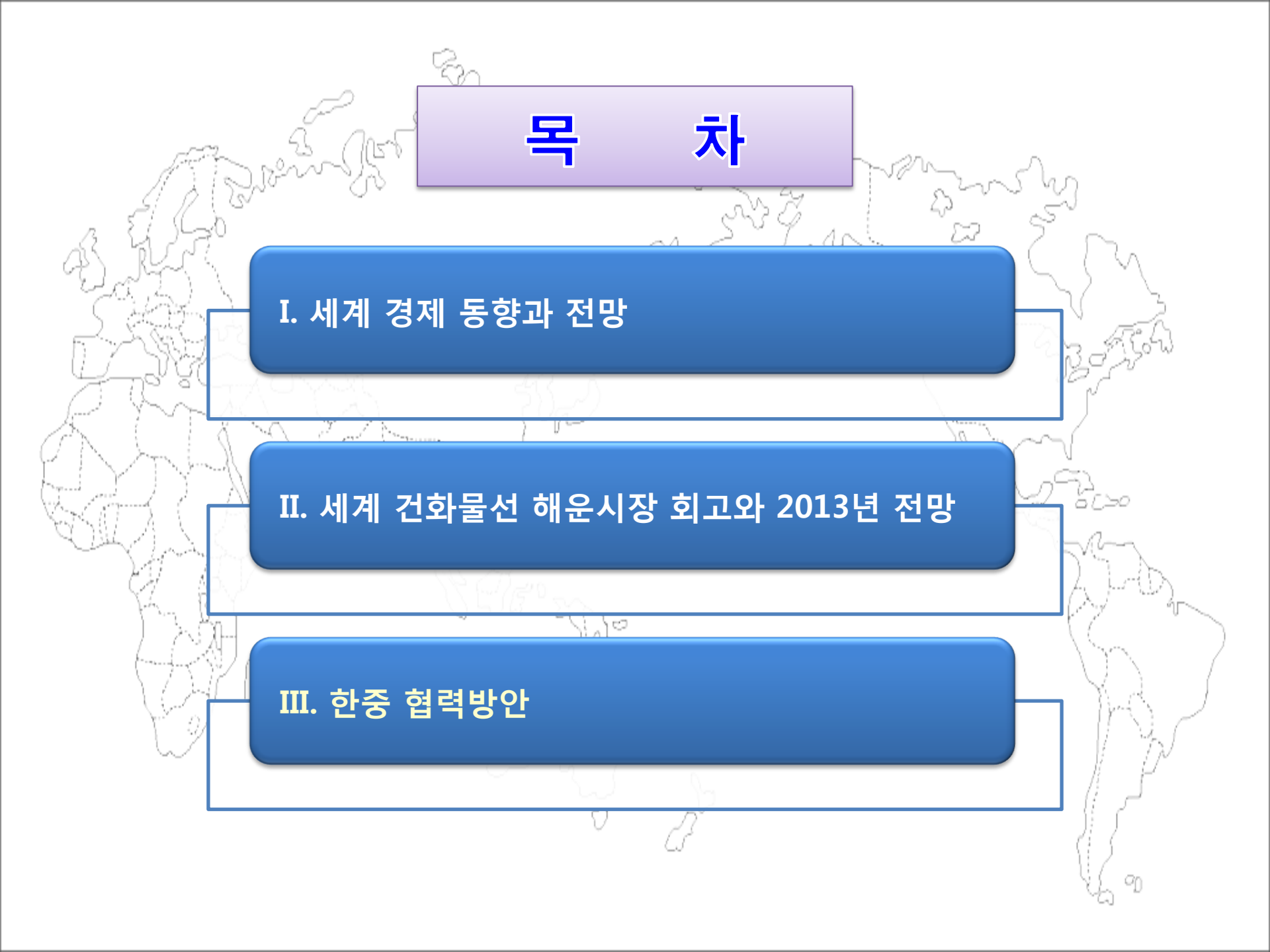
KMI-SISI 국제세미나
2012. 12. 6(목) 중국 상해

2013년 세계 건화물선 해운시장 전망과 한·중 협력방안

KMI 해운시장분석센터
황진희 센터장



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

A faint world map is visible in the background of the slide. The title box is positioned at the top center, and the three main content boxes are arranged vertically in the center, each connected to a horizontal line that spans the width of the map.

목 차

I. 세계 경제 동향과 전망

II. 세계 건화물선 해운시장 회고와 2013년 전망

III. 한중 협력방안



I. 세계 경제 동향과 전망

■ 세계 경제는 유로 존 재정위기 장기화의 영향이 신흥국으로 확산되면서 성장세가 약화

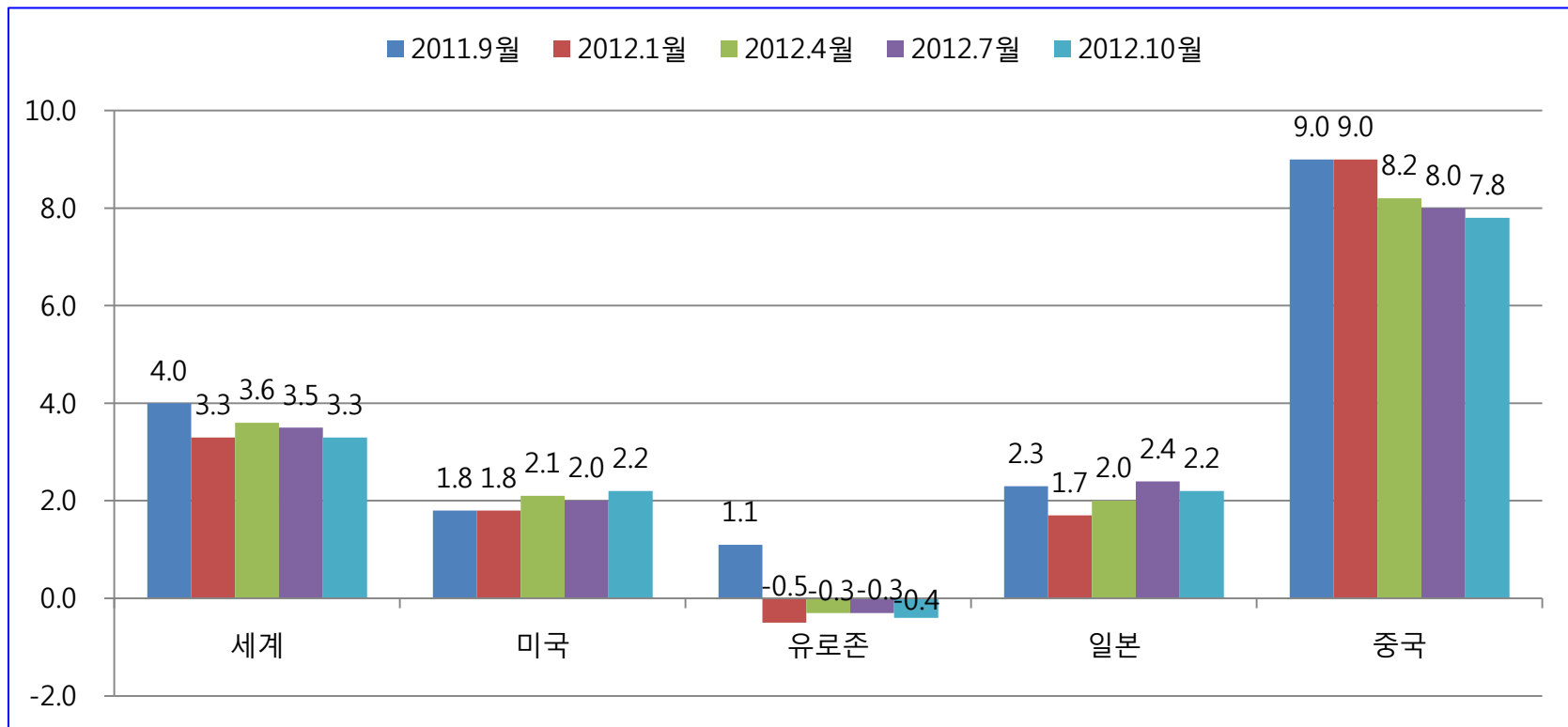
- ▶ (유로지역) 재정감축 리스크의 영향으로 올해 마이너스 성장에 이어 2013년에도 0.2% 성장에 그칠 전망
 - 고용사정이 악화되고 재정 취약국을 중심으로 디레버리징(deleveraging) 지속, 소비 및 투자 심리 크게 위축
- ▶ (미국) 주택경기 회복 가능성이 나타나면서 금년 하반기와 내년 상반기에도 완만한 성장세 시현 전망(1.3~1.5%)
 - 고용 부진, 정부지출 감축을 둘러싼 불확실성은 경기회복 제약요인으로 작용
- ▶ (중국) 낮은 국가부채 수준을 감안할 때, 재정 및 통화 확대정책 등 내수 부양정책 효과를 기대할 수 있으나, 지방재정 문제 등으로 제한적 회복세(2012년 7.8%, 2013년 8.2%)
 - 정부의 사업승인 늘어나면서 사회간접투자 확대 예상, 물가 및 주택가격 안정을 바탕으로 추가 금융완화 여력도 보유
- ▶ (일본) 경기부양 및 지진 복구 사업 등에 힘입어 완만한 회복세 유지(2012년 2.2%, 2013년 1.2%)

IMF의 세계 경제 하향 조정

■ IMF는 주요 선진국과 신흥국의 성장세 약화를 고려하여 금 년 및 내년 세계 경제 성장율을 하향 조정

▶ 세계 경제 3.3% 전망의 전제조건

i) 유로 존 재정위기 완화, ii) 미국경제 재정절벽 회피, iii) 이머징 마켓 국가의 경기부양



* 발표 시기가 늦어질수록 향후 경제 성장율은 더욱 낮아짐

유로 존 재정위기와 영향

■ 유럽 재정위기 = 과도한 부채 문제 : 부채수준 완화 (deleveraging) 되어야 해결

- ▶ 부채수준 완화는 구조조정과 긴축, 부채탕감, 외부지원 외는 현실적 대안 부재
- ▶ 그 이전까지는 투자 지출 여력없어 장기간 저성장 지속 불가피
 - 2nd Great Contraction (Rogoff)
 - Perfect Storm (Roubini)
 - New Normal
 - 제2의 일본화
- ▶ 부채국의 구조조정 긴축의 국민감내 수준과 지원국의 여력을 고려할 때, 단기간내 해결 곤란... 장기간 지속 불가피, 세계 경제는 장기 저성장 전망

유로 존 재정위기와 영향

■ 한국 및 중국 경제에 미치는 영향 (실물)

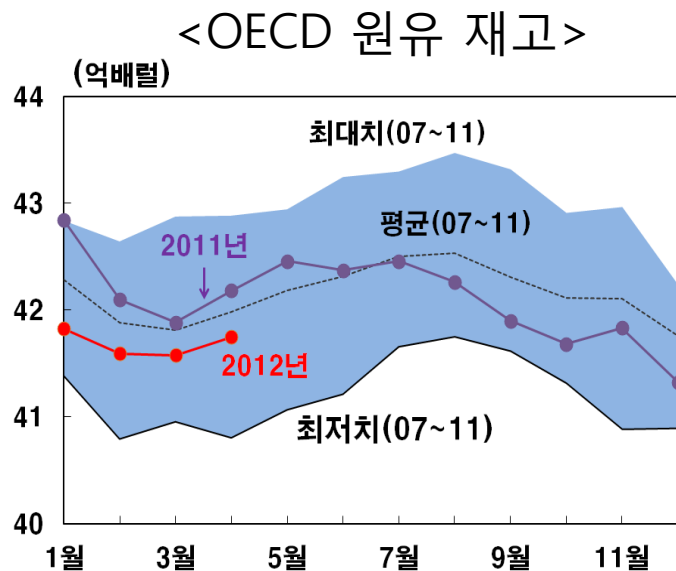
- ▶ 유럽경제 침체 → 한국의 대유럽 수출 감소 (직접 효과)
- ▶ 유럽경제 침체 → 중국의 대유럽 수출 감소
→ 한국의 대중국 수출 감소 (간접 효과)

	한국의 대EU 수출 (2011: 751억 달러)	한국의 대중국 수출 (2011: 1,342억 달러)	중국의 대EU 수출
2011년	전년대비 7.8% 증가	14.8% 증가	15% 증가
2012년	1~4월 : -12.7%	1월 : -7.4% 2월 : 20.4% 3월 : -1.5% 4월 : -4.8% 5월 : -0.4% 1~5월:0.6%	1~4월 : -0.3%

(자료 : 오정근, 유로존 위기의 전망과 한국경제 파급영향”, [한국 및 세계경제 긴급 진단], 한국경제연구원, 2012. 9. 3.)

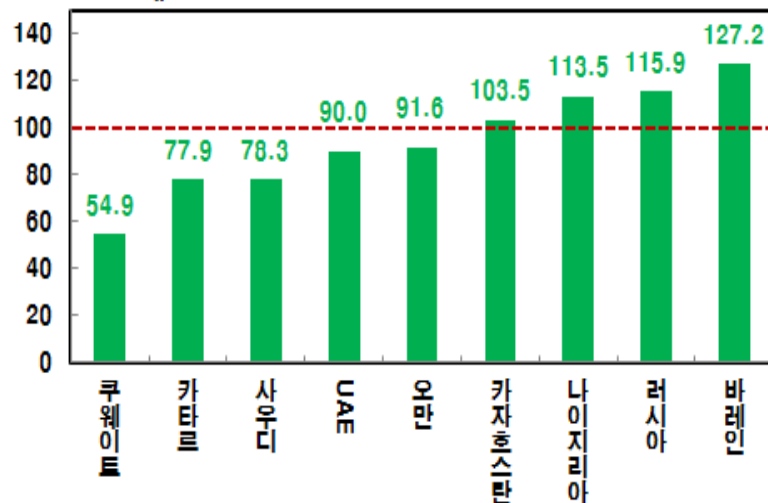
국제 유가

- 국제유가는 글로벌 수요위축에도 불구하고, 당분간 높은 수준을 유지할 전망
 - ▶ 특히 재고확충 및 계절수요, 이란 핵문제 등은 하락 폭을 제약하는 요인으로 작용
- 또한 유가 하락 폭이 과도하다는 인식하에서 산유국이 적정 유가(평균 100달러, Dubai유 기준)를 유지하기 위한 감산을 실행할 가능성



자료 : IEA. (석유제품 포함)

<주요 산유국의 손익분기(BEP) 유가>
(달러/배럴)



자료 : Deutsche Bank

2013년 세계경제전망

■ 2013년 세계경제는 2012년에 비해 소폭의 경기 회복 실현 전망

기관	IMF (2012.10월)		OECD (2012.5월)		The Conference Board (2012.11월)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
세계	3.3	3.6	3.4	4.2	3.2	3.0
선진국	1.3	1.5	1.6	2.2	1.2	1.3
미국	2.2	2.1	2.4	2.6	2.1	1.8
일본	2.2	1.2	2.0	1.5	2.0	1.6
유로	-0.4	0.2	-0.1	0.9	-0.2	0.3
신흥국	5.3	5.6	-	-	5.5	4.7
남미	3.2	3.9	-	-	3.1	2.9
인도	4.9	6.0	7.1	7.7	5.5	4.7
중국	7.8	8.2	8.2	9.3	7.8	6.9

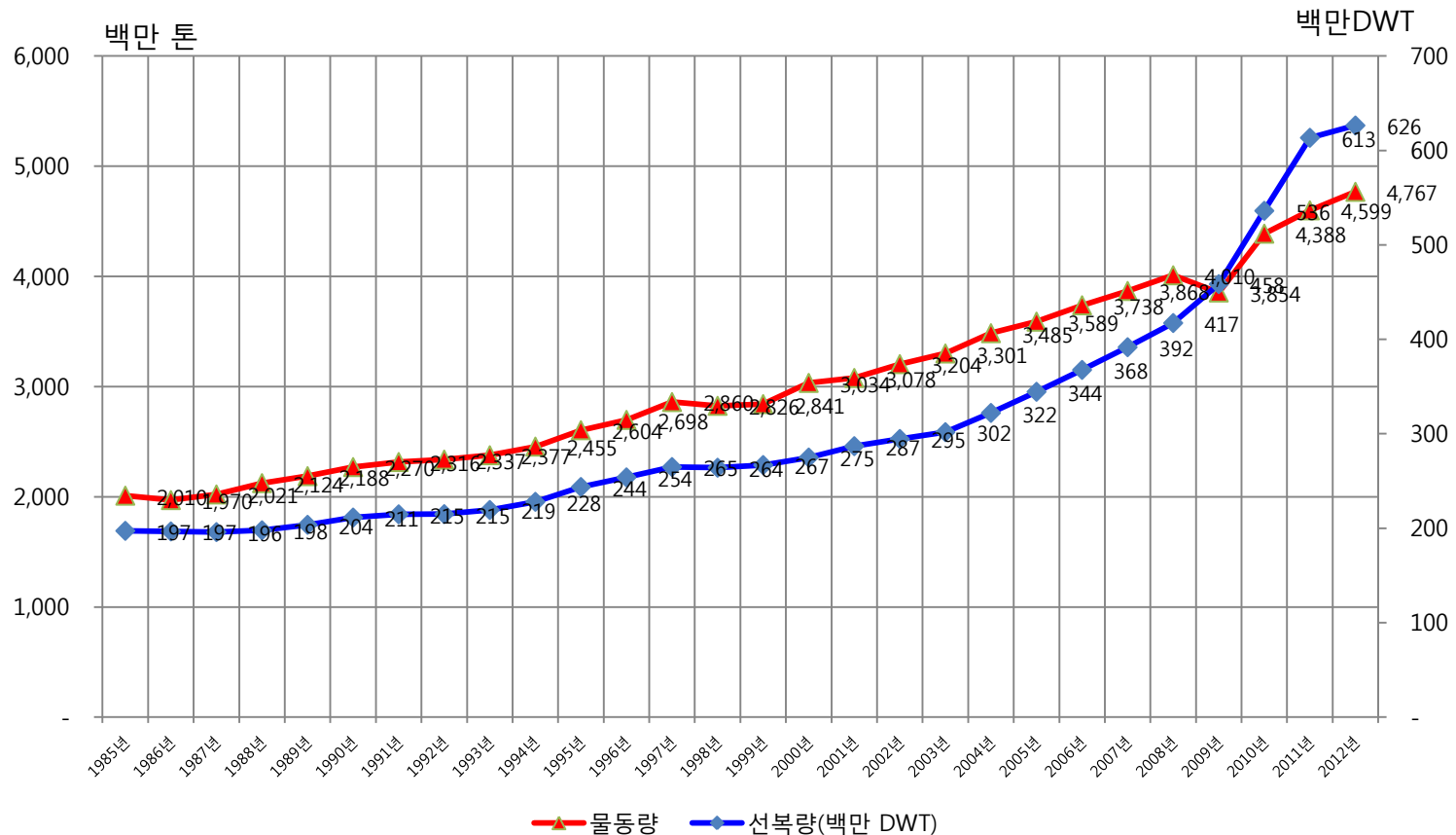


II. 건화물선 시장 회고 및 2013년 전망

세계 건화물선 시장 동향

■ 건화물선 수급 추이

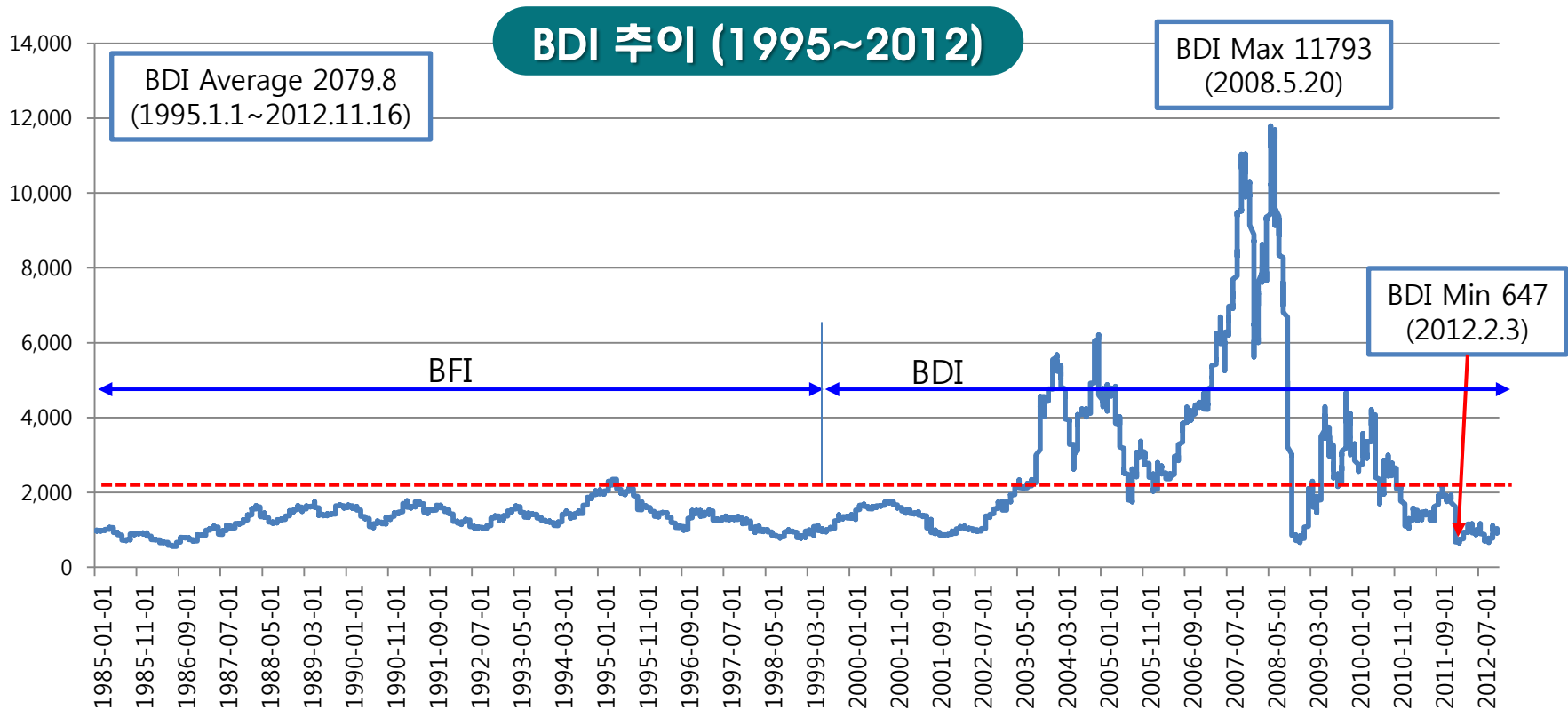
- ▶ 세계 벌크 선박 급증
- ▶ 2009년부터 선복량이 물동량 초과하는 현상 발생



세계 건화물선 시장 동향

■ BDI 지수 추이와 의미 (1995~2012)

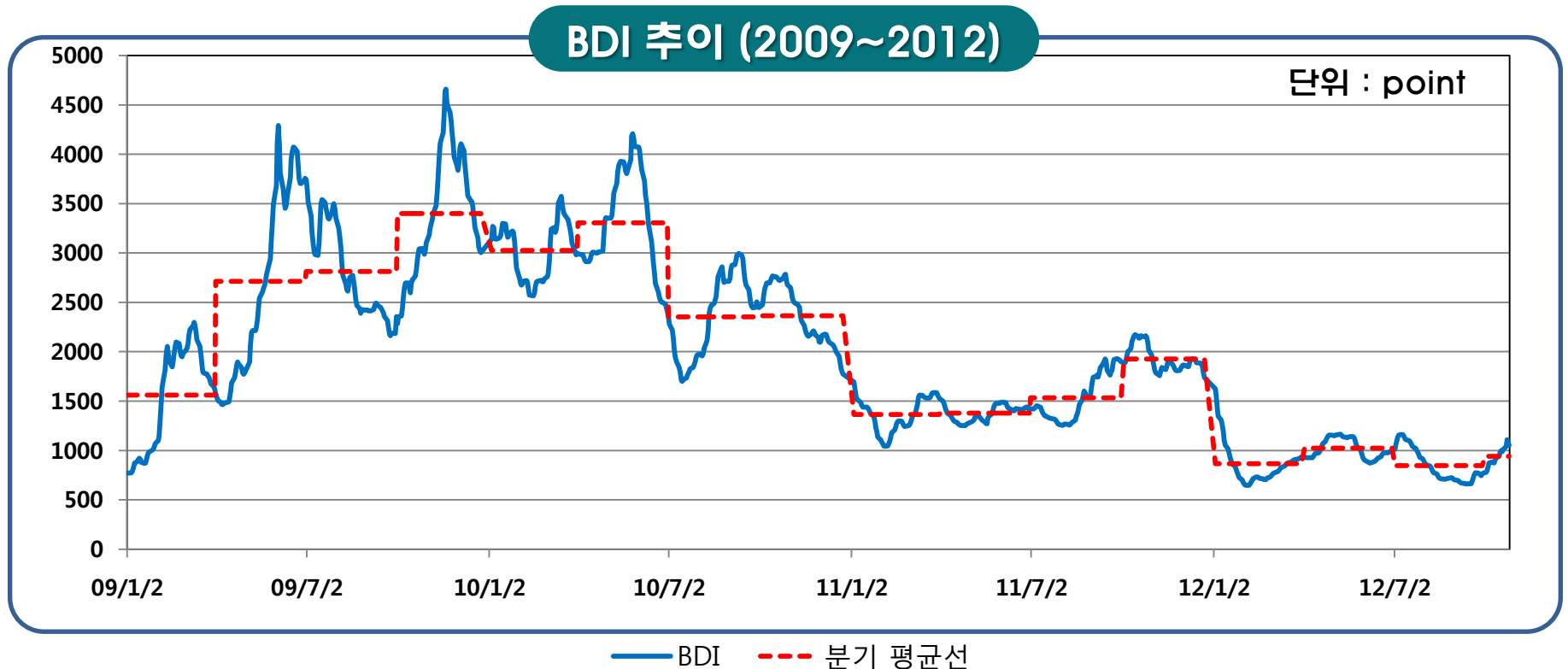
- ▶ 현재(2012.11.16) BDI 1,036p는 과거 17년 평균의 절반 수준
 - 역사상 평균(1995~2012.11.16) : 2,079.8p, 최하 647p(2012.2.3)
- ▶ 공급과잉으로 BDI 최하 수준, 유가는 최고 수준 → 건화물선 대공황



세계 건화물선 시장 동향

■ 최근 BDI 동향

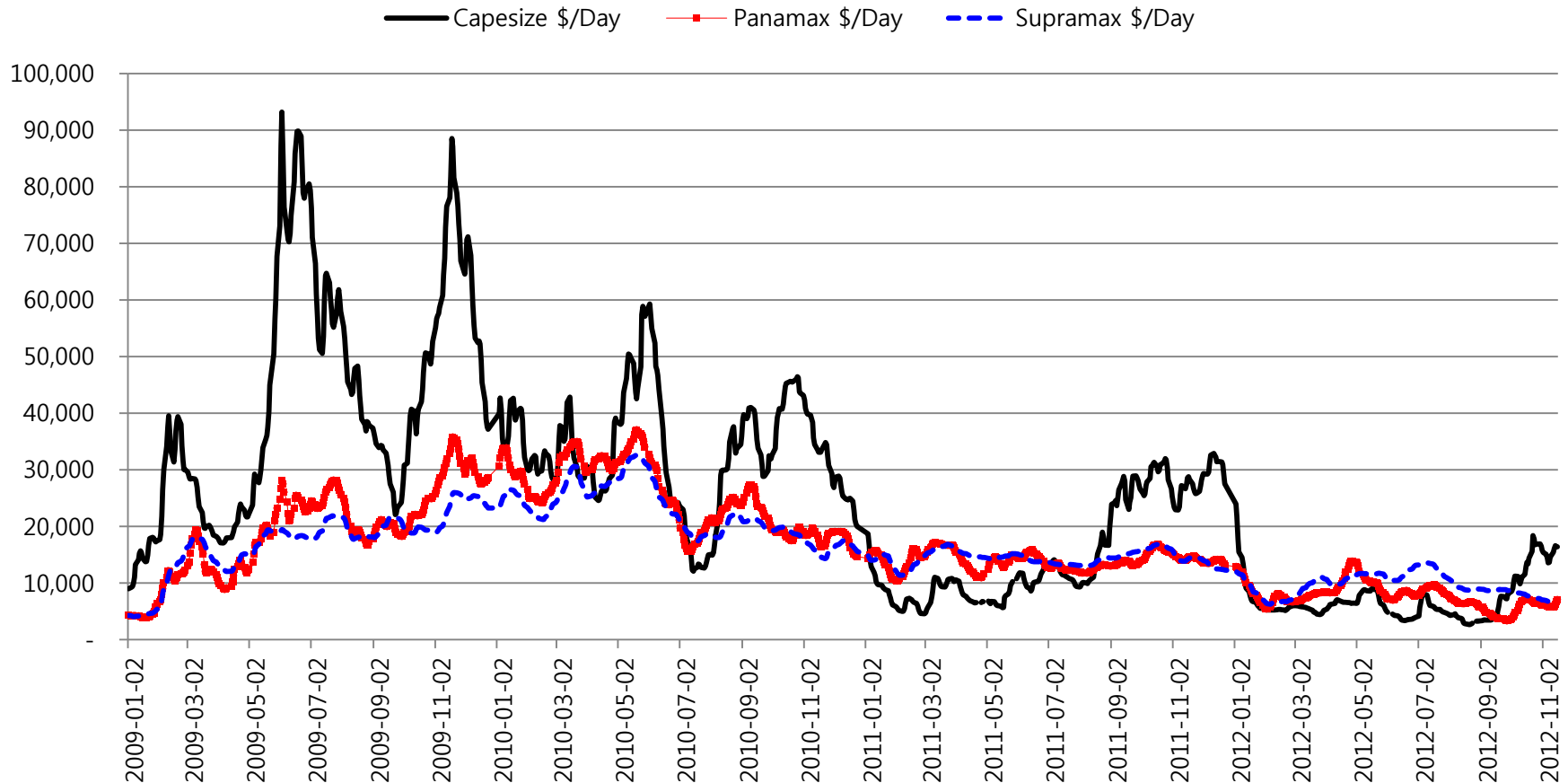
- ▶ 2009~2010년 : 시장 불확실성으로 단기 급등락 형성
- ▶ 2011년~현재 : 장기 저운임시장 형성
- ▶ 2012년 1분기 큰 폭 하락 후 운임 상황 지속



자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 용선료, 운임 추이

- 케이프사이즈 선형에서 2011년부터 급감 (이후 낮은 운임 지속)
- 파나막스, 수프라막스급은 장기 저운임 기조 유지



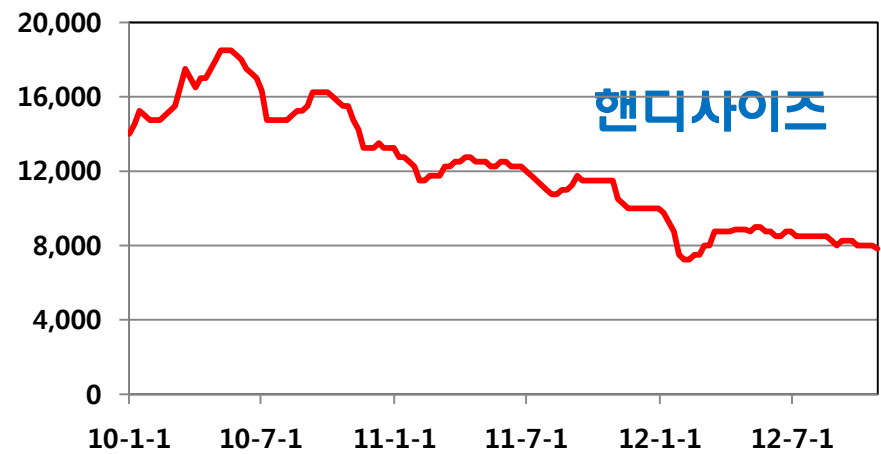
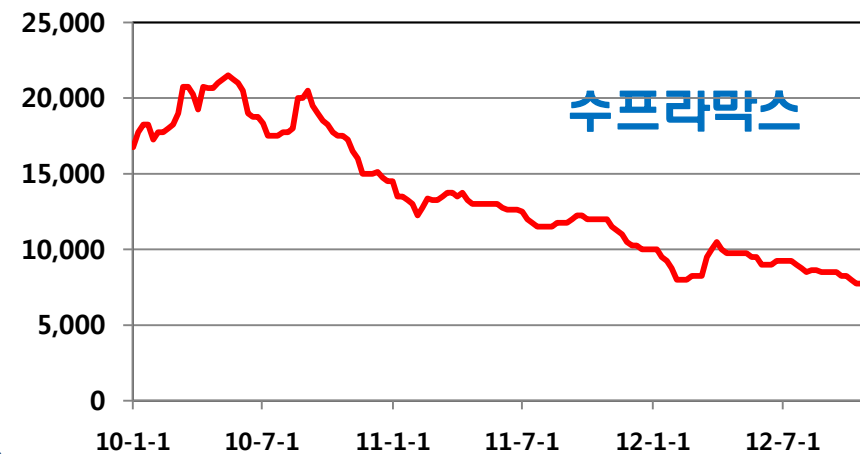
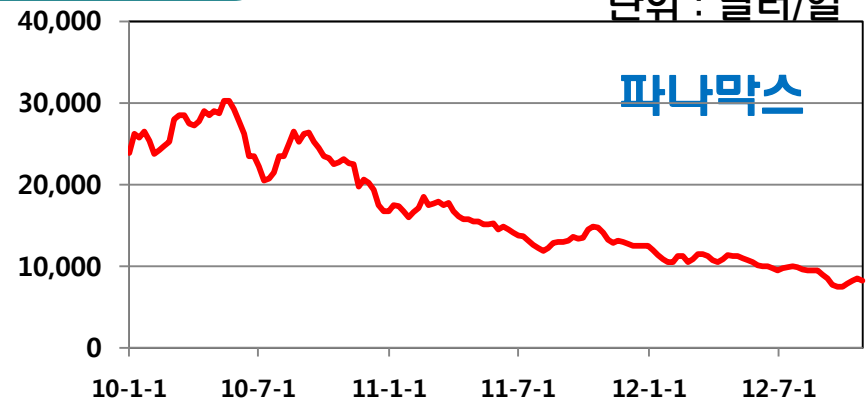
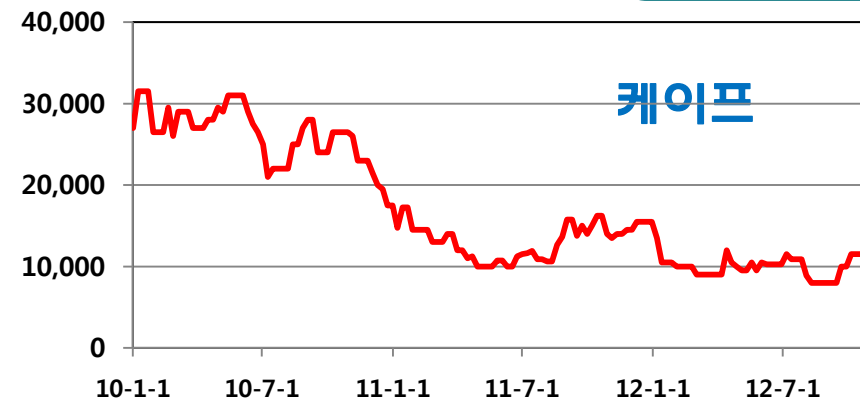
자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 용선료, 운임 추이

■ 용선시장, 2010년 1월 이후 지속적 하락 추세

선형별 용선료(1년) 추이

단위 : 달러/일



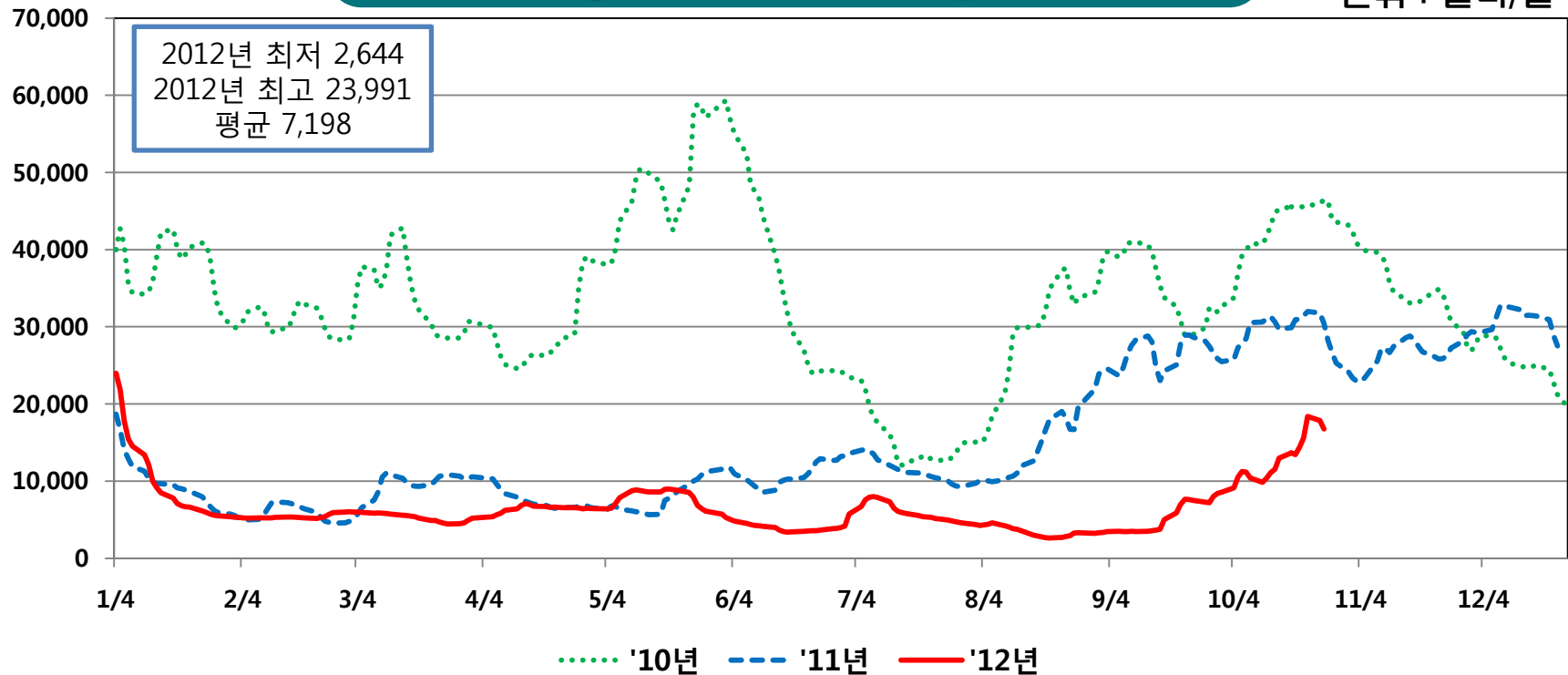
건화물선 용선료, 운임 추이

■ Capesize : 사상 최저 수준에서 벗어나 최근 상승 추세

- ▶ 8월 21일 2,644달러/일 이후 상승
- ▶ 11월 16일 16,411달러/일

케이프 선형 발틱해운거래소 평균 운임 추이

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson ; KMI 분석

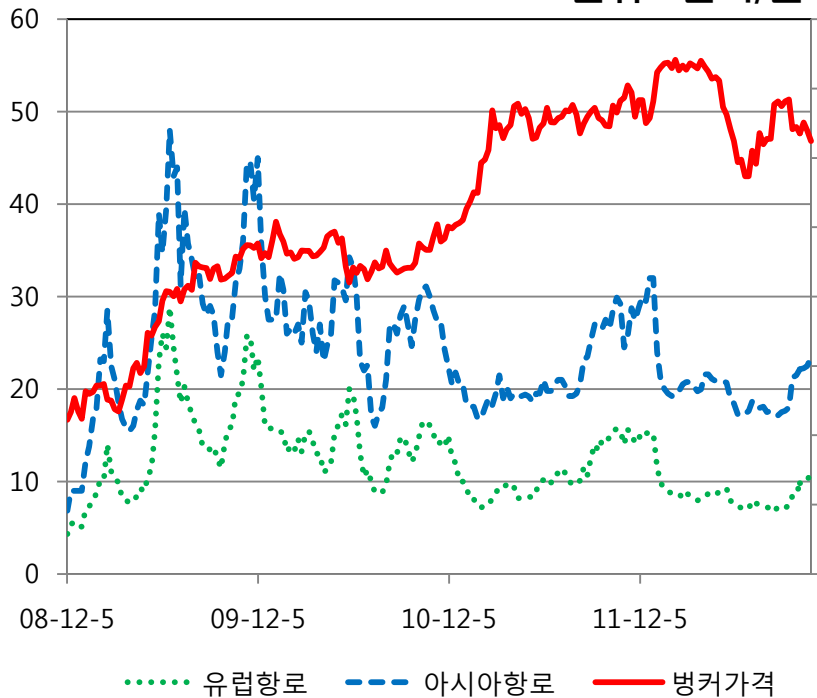
건화물선 용선료, 운임 추이

■ Capesize 유럽항로, 연료비 부담 못함

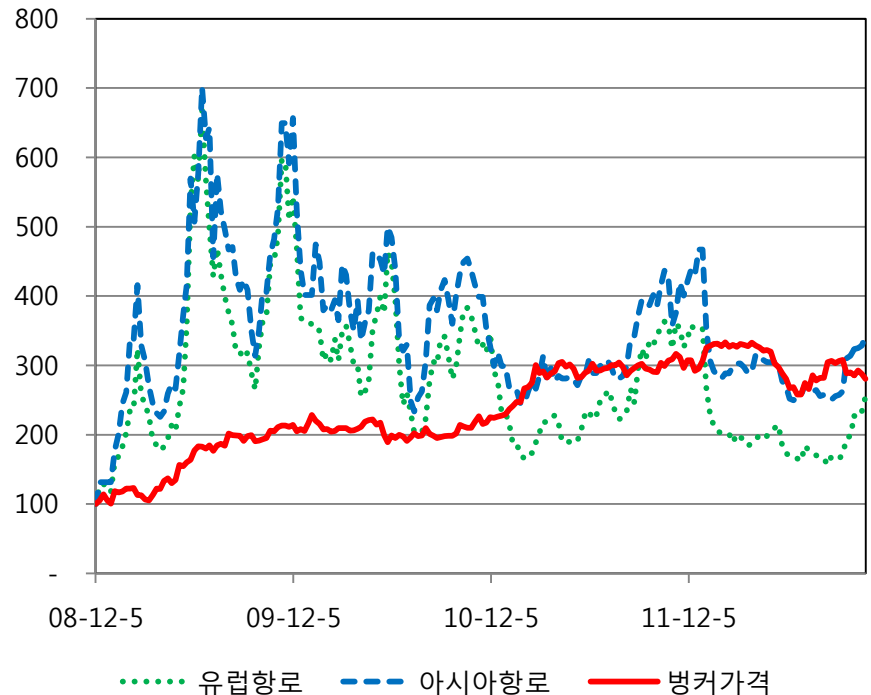
- ▶ 2008년 위기에 비해 연료비 부담 3배 수준
- ▶ 유럽항로 운임은 2배 남짓

케이프 선형 항로별 운임 및 벙커가격

단위 : 달러/톤



2008. 12.5 = 100



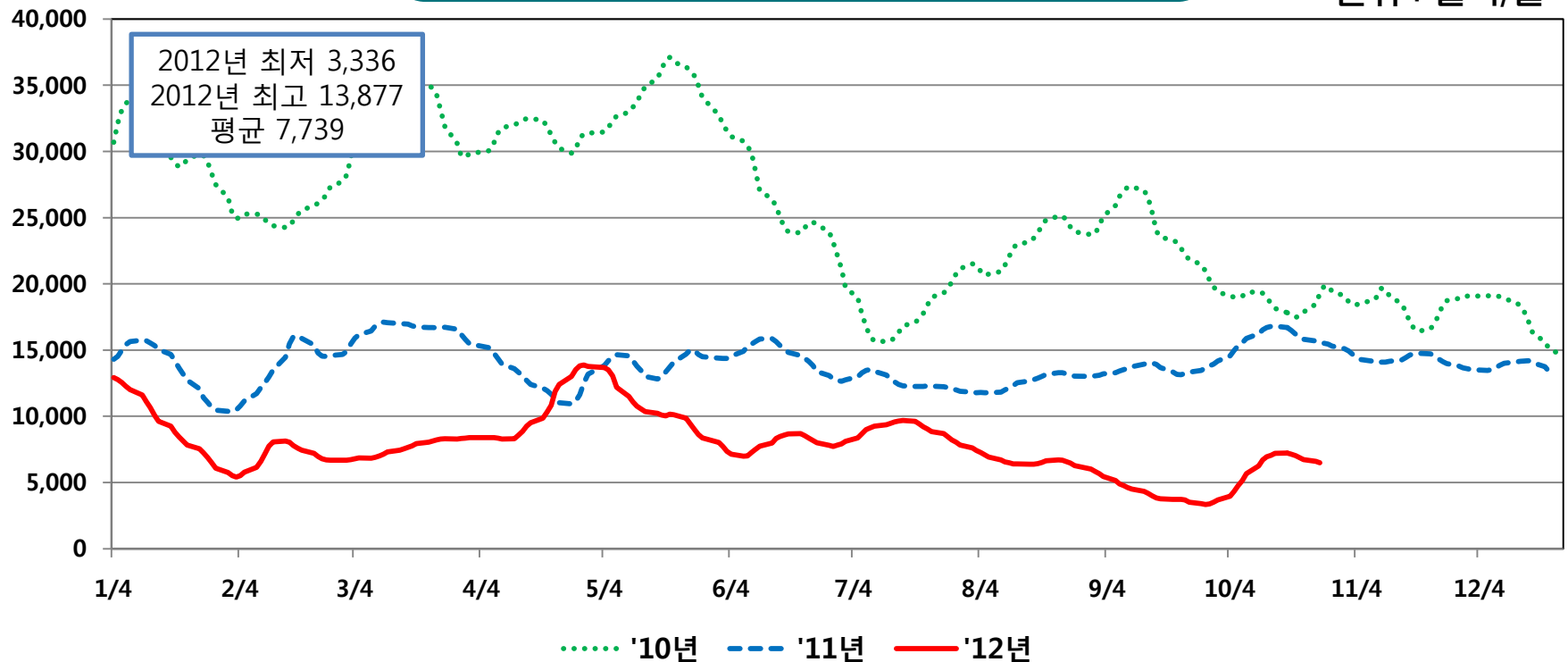
건화물선 용선료, 운임 추이

■ Panamax 선형 : 2012년 상반기 보험세 → 하반기 약세

- ▶ 2012.11.16: 7,077달러/일
- ▶ 2012.9.27: 역사적 최저치 3,336달러/일 기록 후 소폭 반등 후 하락

파나막스 선형 볼틱해운거래소 평균 운임

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson ; KMI 분석

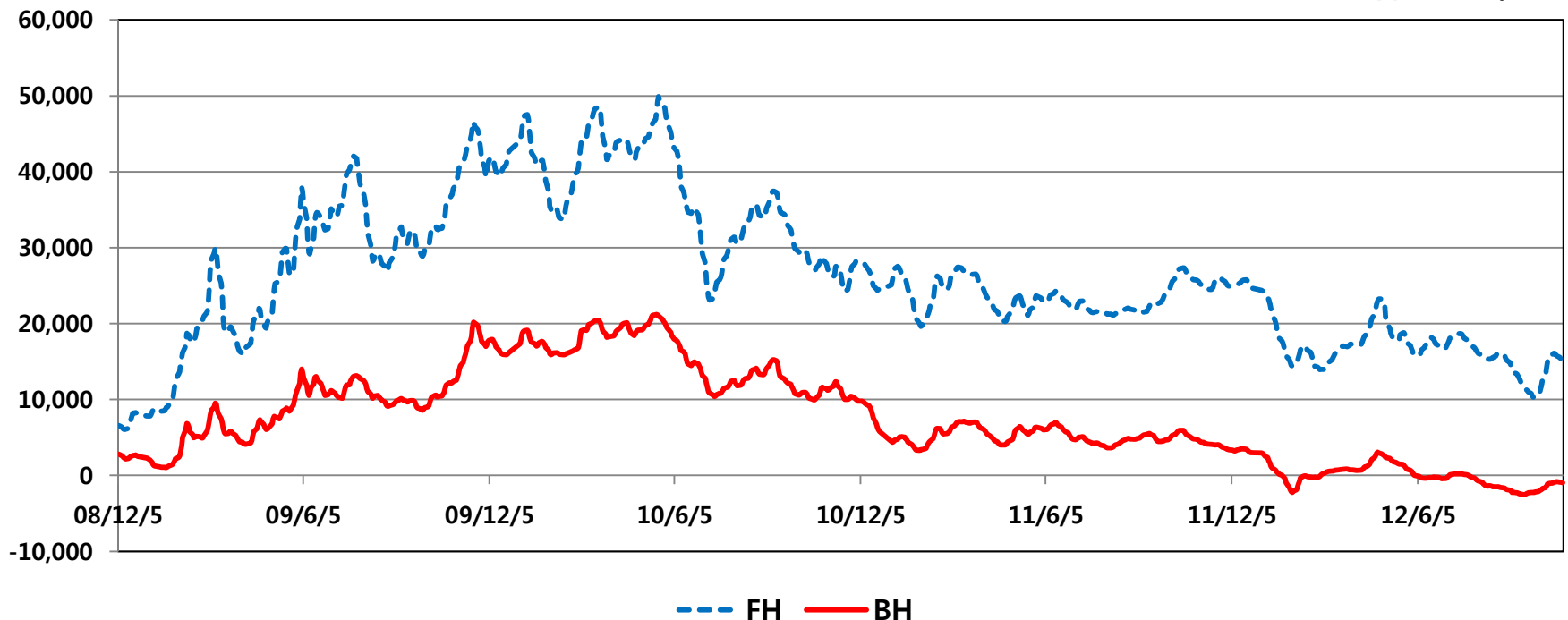
건화물선 용선료, 운임 추이

■ Panamax급 선박 유럽항로, 마이너스 운임

- ▶ 파나마스 유럽항로는 마이너스 운임
- ▶ 반면, 아시아항로는 운항비용(OPEX) 상회하는 10,000달러/일 상회

파나마스 선형 항로별 운임

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson ; KMI 분석

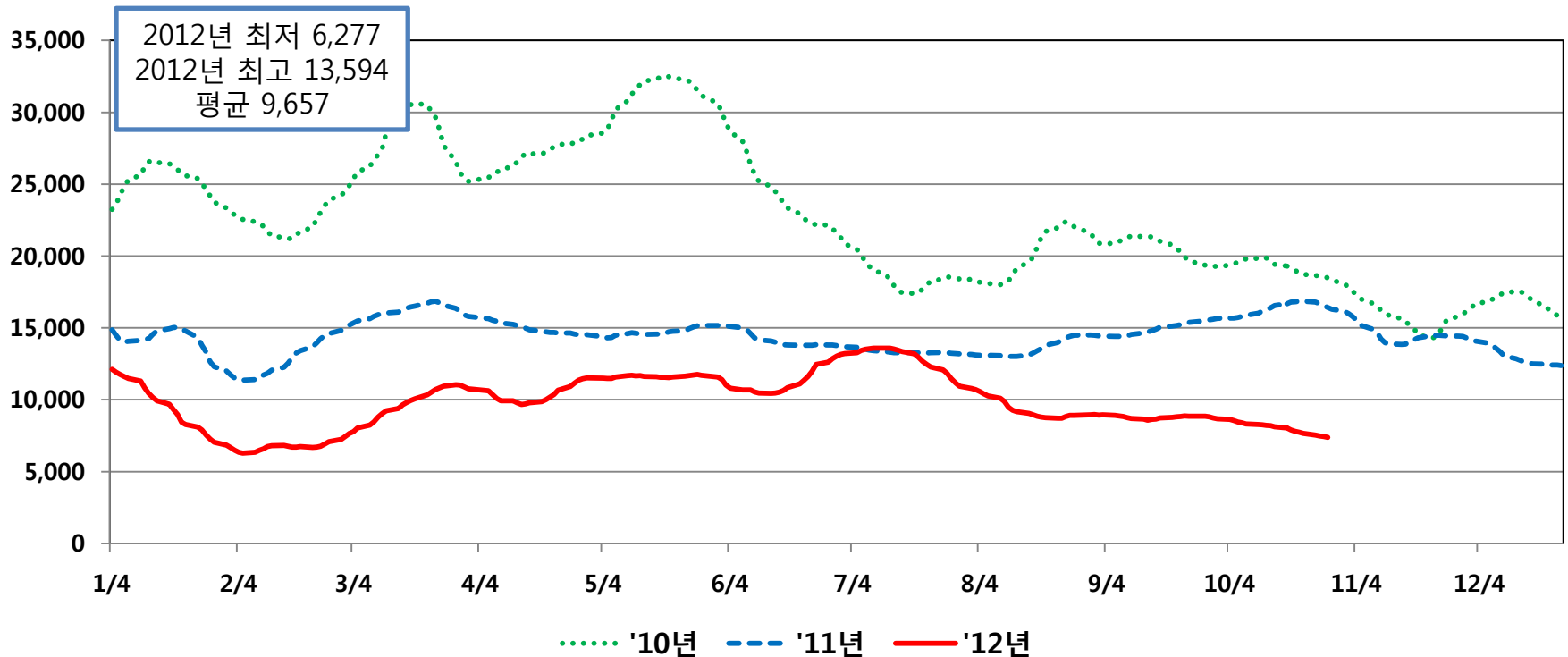
건화물선 용선료, 운임 추이

■ Supramax: 2010년후 가장 낮은 수준, 대체로 보험세 유지

- ▶ 연평균 9,657달러/일, 7월 10일 13,594달러/일 기록
- ▶ 이후 지속 하락 10월 현재 7,386달러/일

수프라막스 선형 발틱해운거래소 평균 운임

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson ; KMI 분석

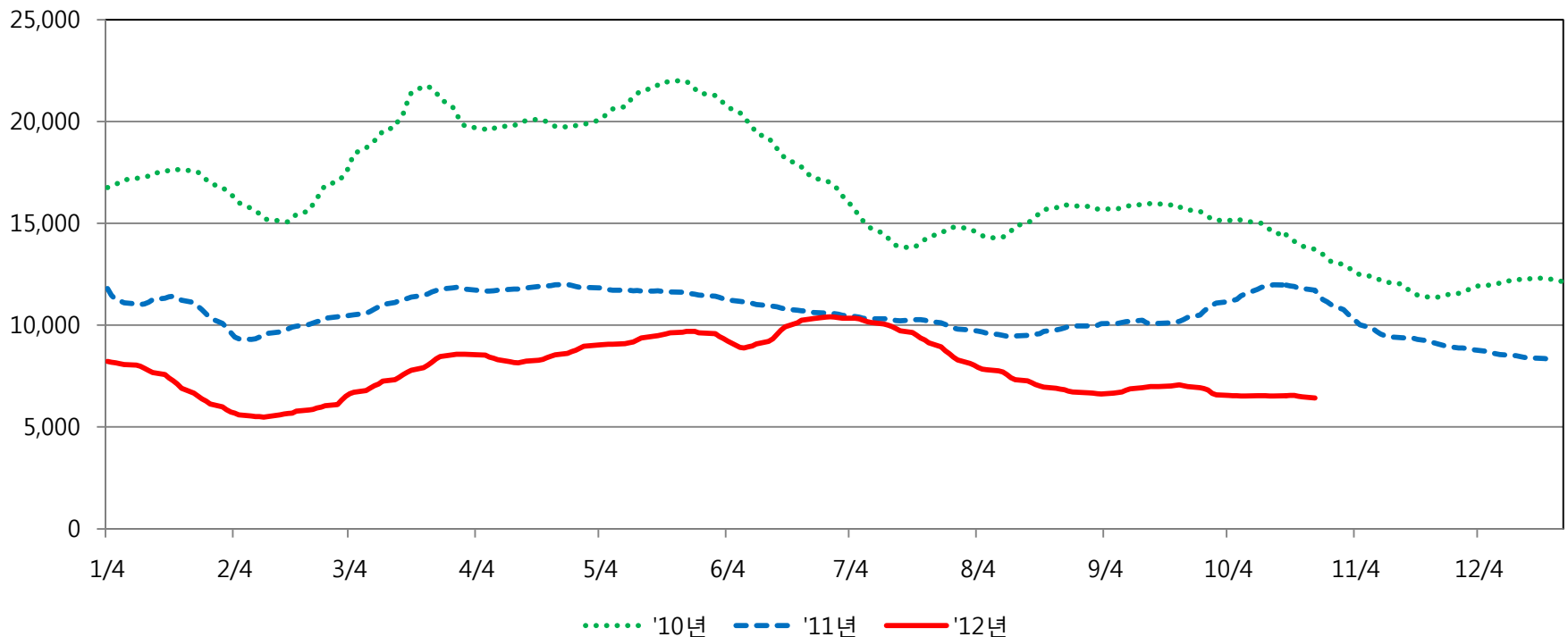
건화물선 용선료, 운임 추이

■ Handysize 운임, 연평균 7,873달러/일

▶ 6월 29일 10,414달러/일 기록 후, 지속 하락 10월 현재 6,430달러/일

핸디사이즈 선형 발틱해운거래소 평균 운임

단위 : 달러/일



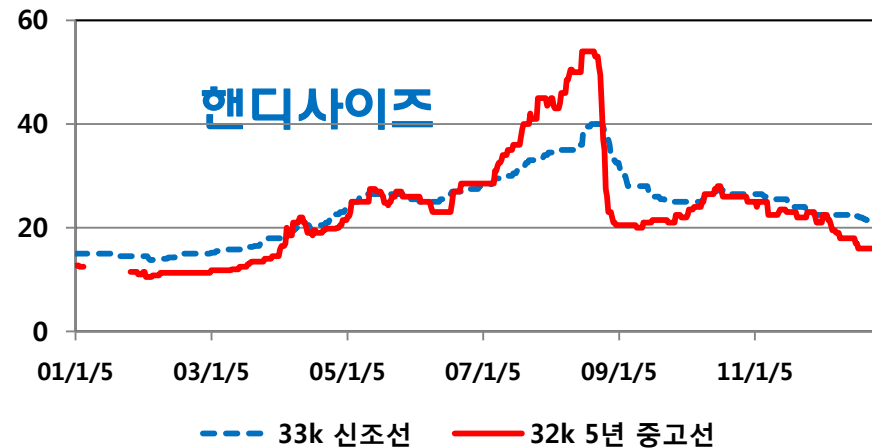
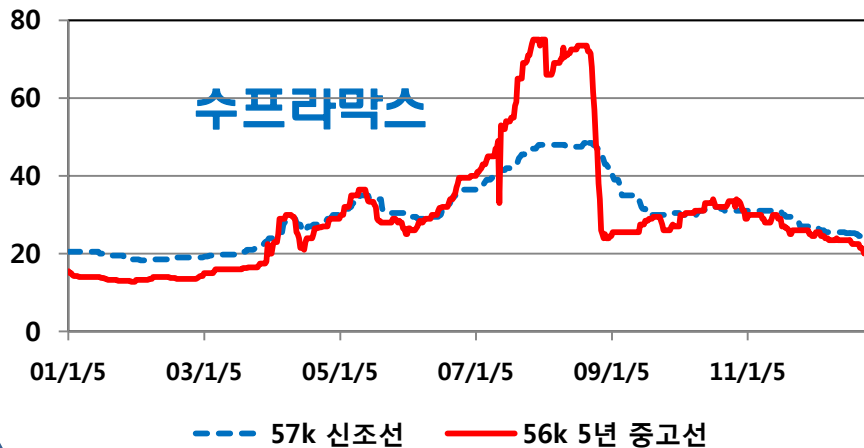
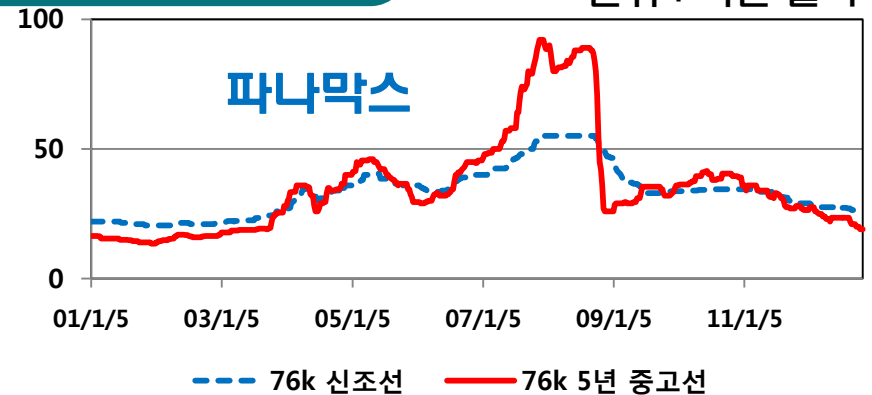
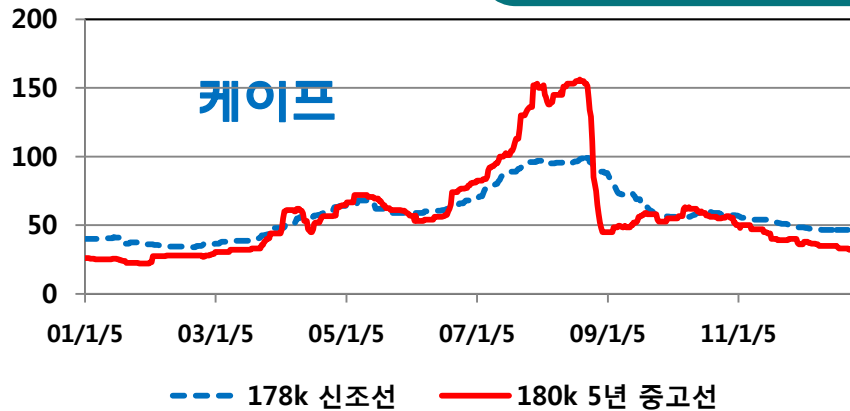
자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 선가 추이

■ 선박가격 : 건화물선 모든 선형에서 하락 추세

선형별 신조선가 및 중고선가 추이

단위 : 백만 달러



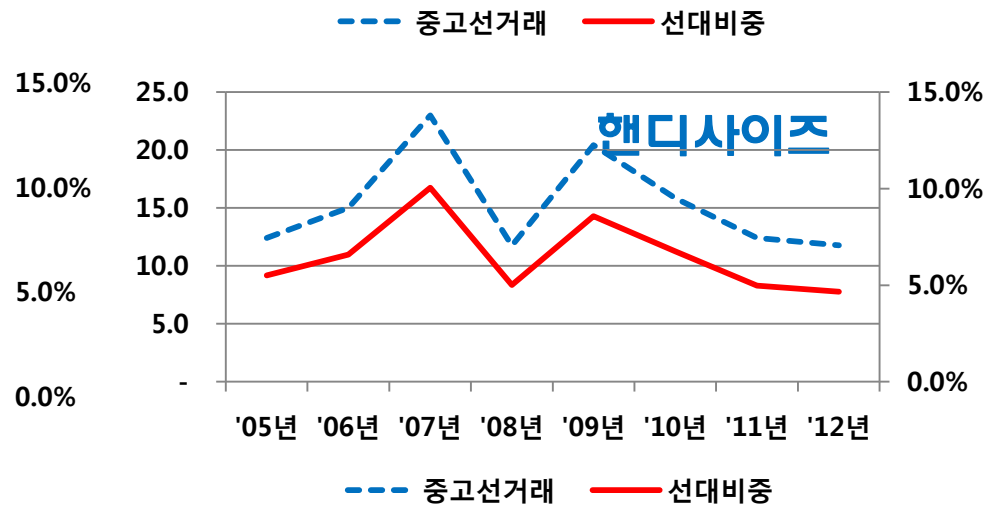
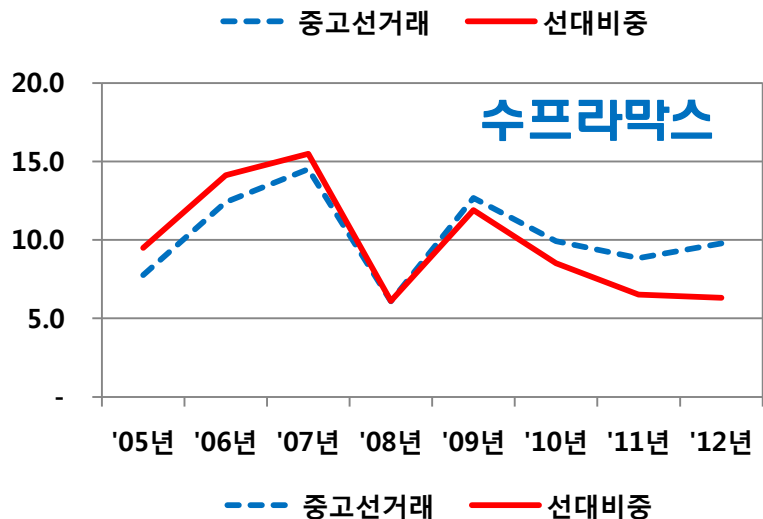
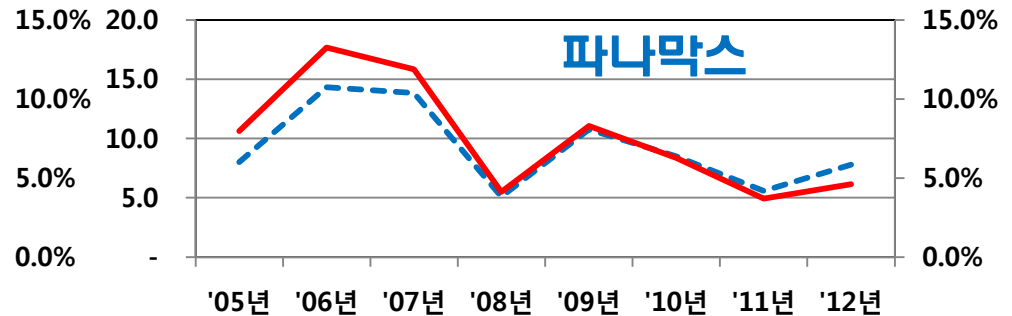
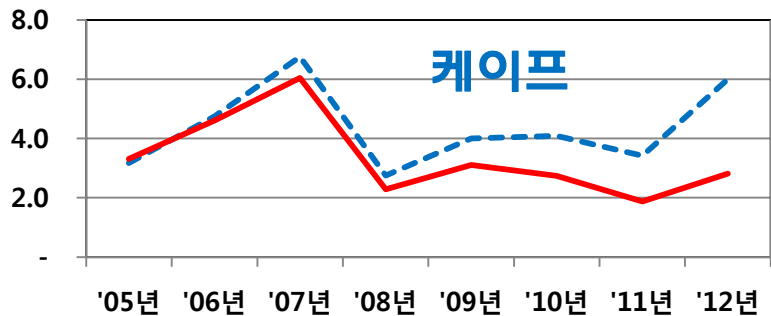
자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 중고선 거래

■ 2009년 이후, 선대 대비 중고선 거래량 감소 추세

선형별 중고선 거래 추이(월평균)

단위 : 척 수, %



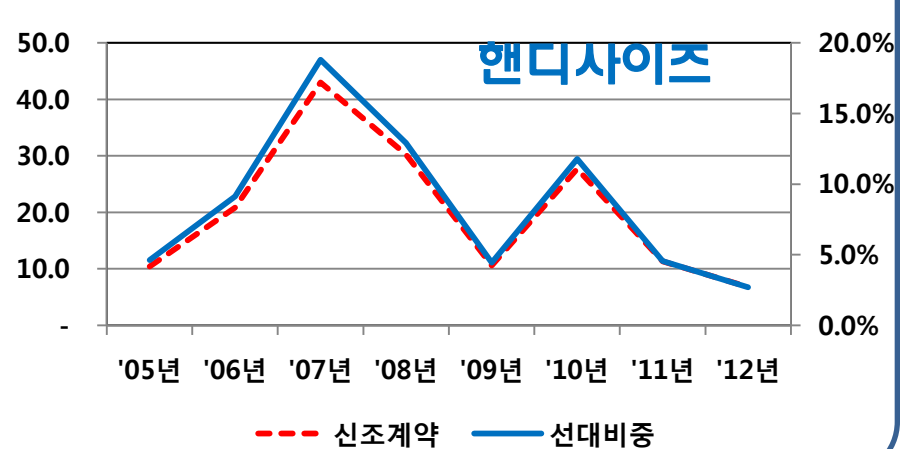
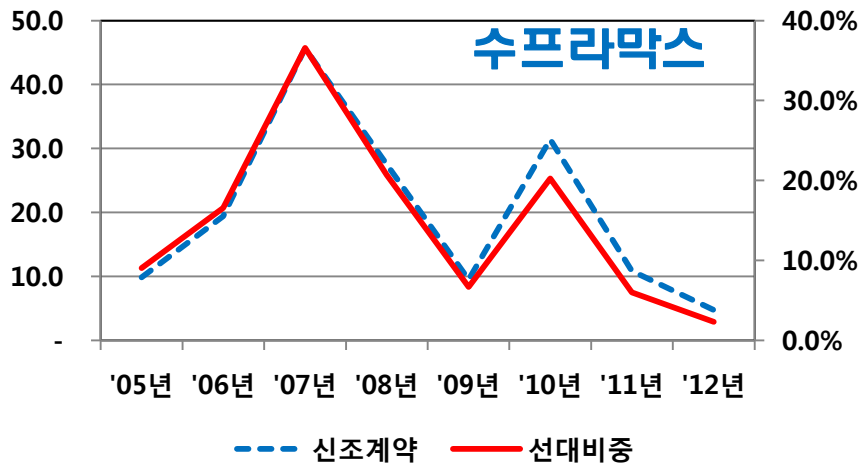
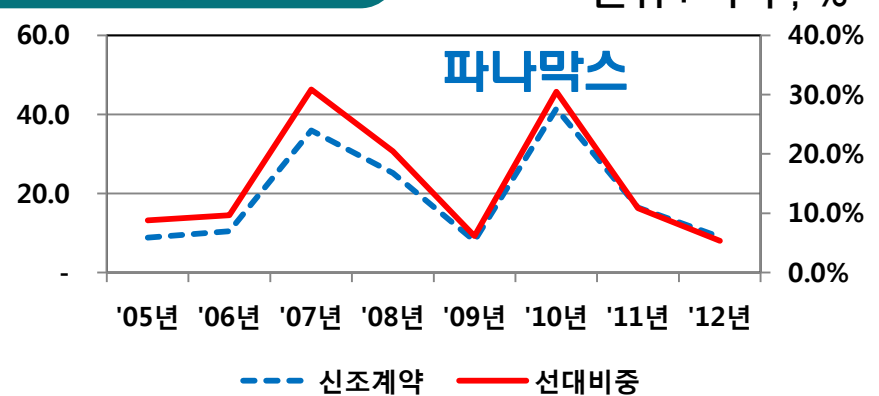
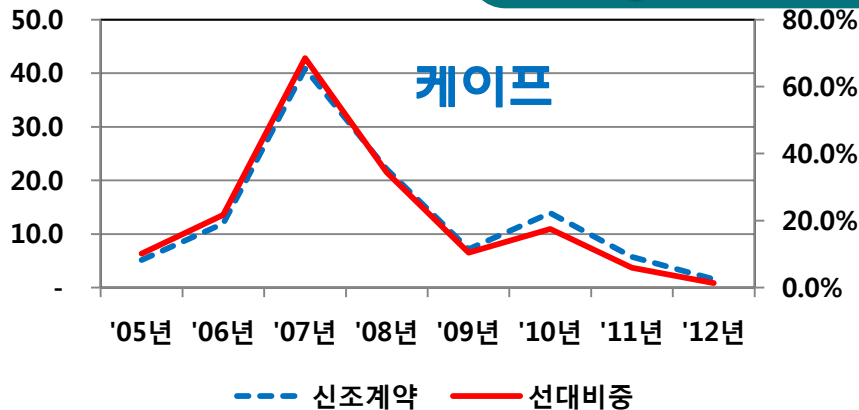
자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 신조선 계약 추이(선형별)

■ 2012년 기존선대 대비, 파나마maks 5%, 이외 선형 3% 수준의 신조계약

선형별 신조선 계약 추이(월평균)

단위 : 척 수, %



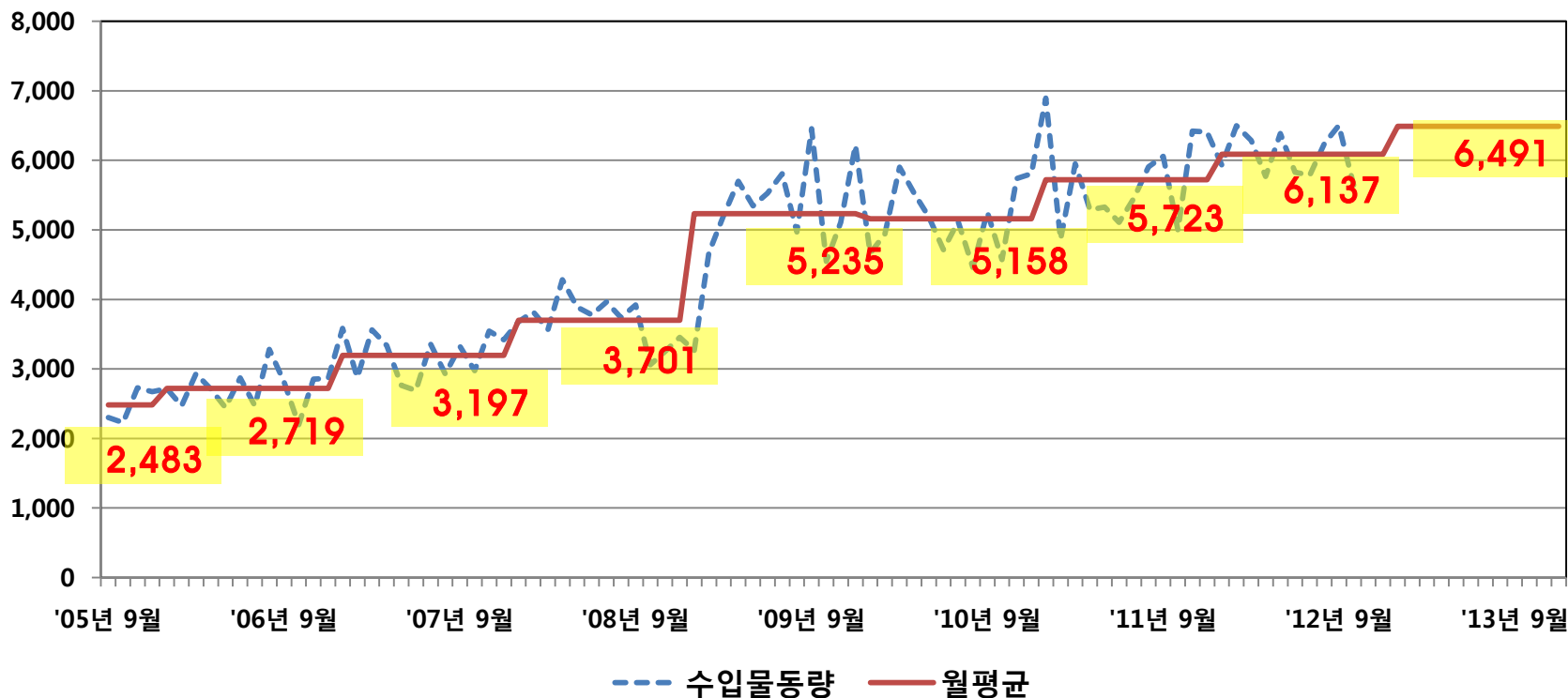
건화물선 수요동향 및 전망

■ 중국 철광석 수입 해상물동량, 지속적 증가

- ▶ 2012년 10월까지, 월평균 6,088만 톤 기록(지난 해보다 6% 많음)

중국 철광석 수입 해상물동량 추이(월)

단위 : 만 톤



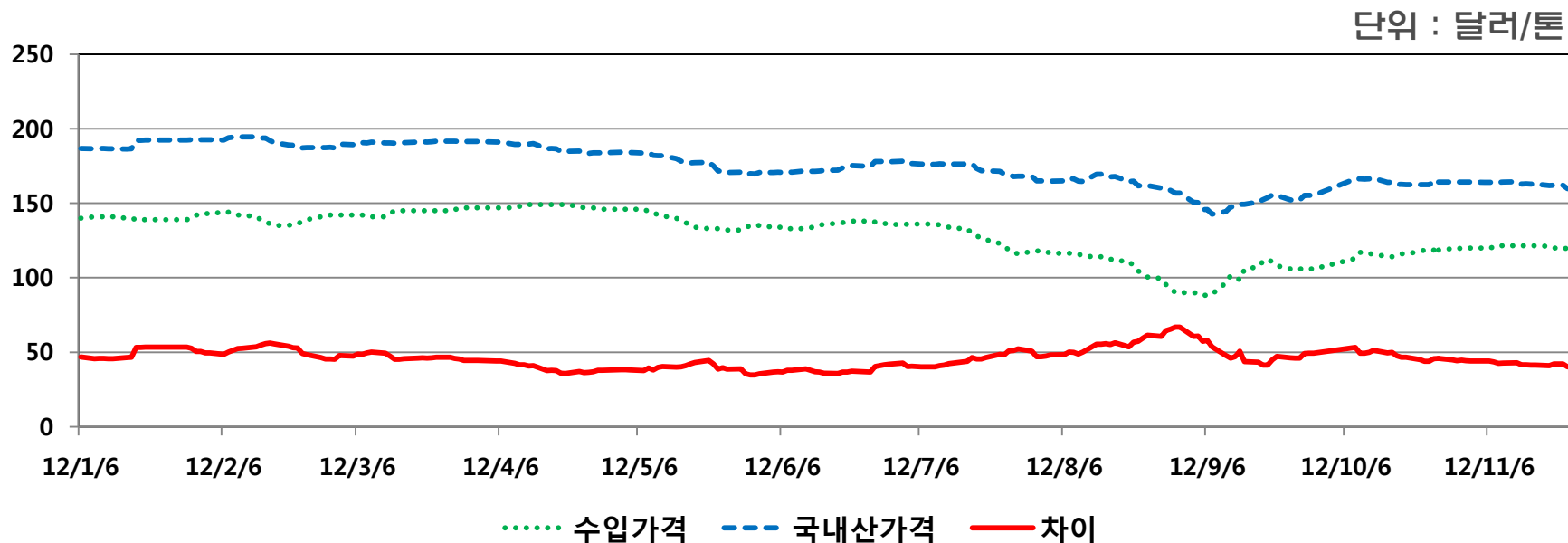
자료 : 중국해관총서 ; KMI 분석

건화물선 수요동향 및 전망

■ 중국 철강생산 위축 우려 속, 수입철광석 경쟁력 강화

- 중국 경제 성장세 둔화 : 철강생산 위축 요인
- 중국 건설 및 인프라 투자 진흥책 : 철강생산 증대 요인
- 수입 철광석 가격 하락으로 국내산 대체 수요 지속될 전망

중국 철광석 수입가격 및 국산가격 추이



자료 : MySteel ; KMI 분석

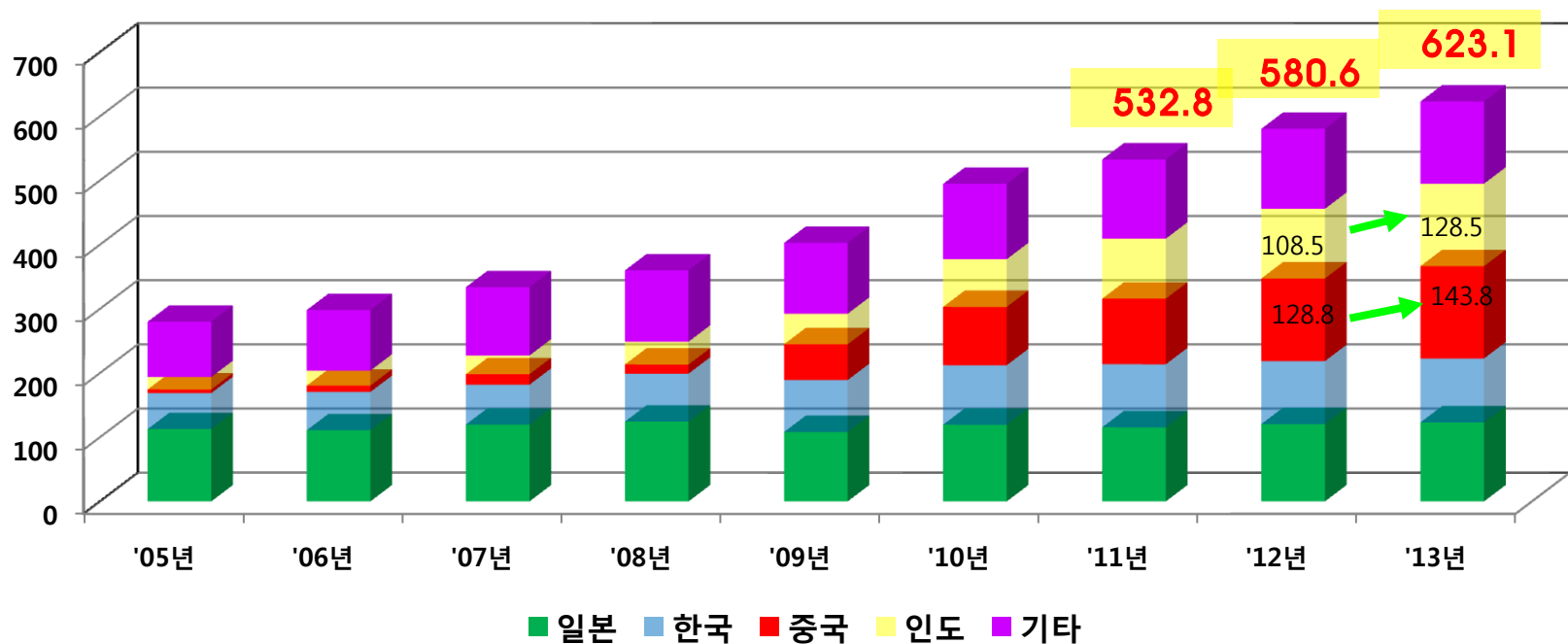
건화물선 수요동향 및 전망

■ 2013년, 연료탄 물동량 6억 2,300만 톤 전망

- 중국, 인도 등 개도국의 경제발전에 따른 발전수요 증대로 중국 12%, 인도 18% 수입물동량 증가 전망

아시아 주요국 연료탄 수입 물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤



자료 : Clarkson ; KMI 분석

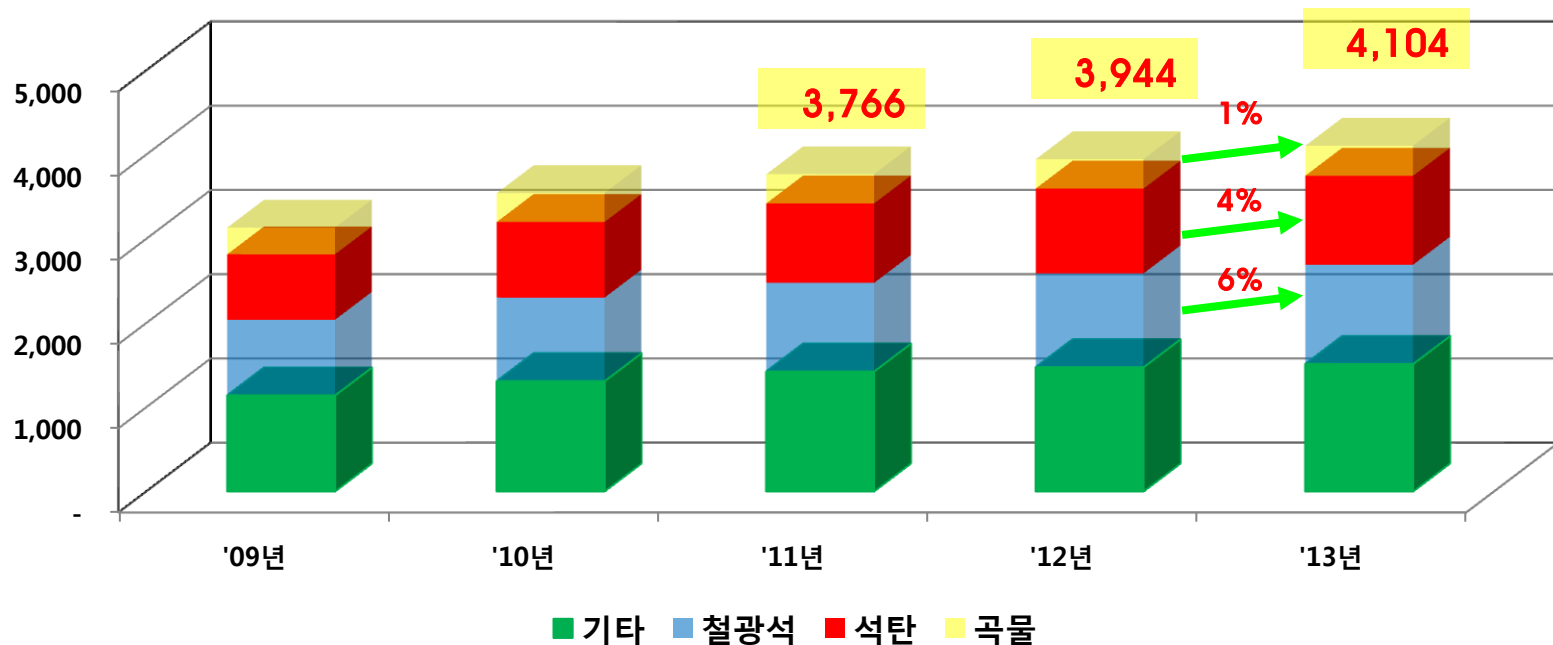
건화물선 수요동향 및 전망

■ 2013년, 건화물 총 물동량 41억 9,300만 톤 전망

- 중국, 인도 등 개도국의 철광석 및 석탄 수요 증가
- 곡물, 보크사이트 등 기타 물동량 증가세는 미미

중요 건화물 물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤



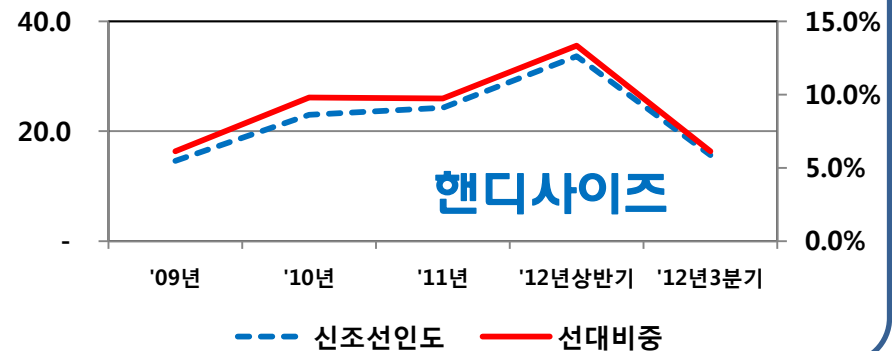
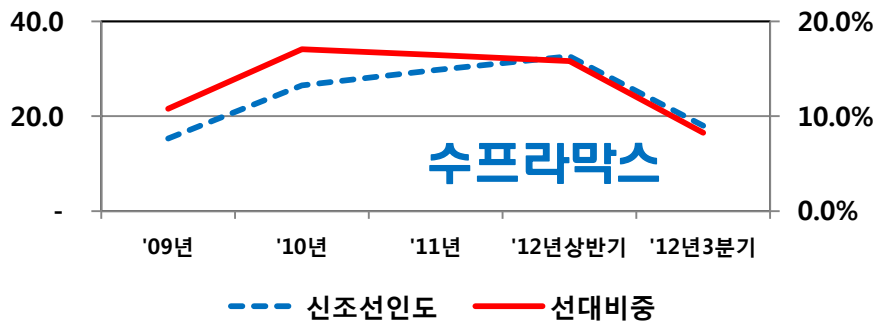
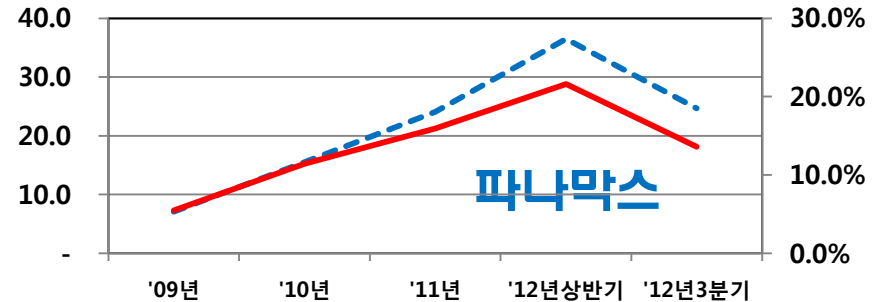
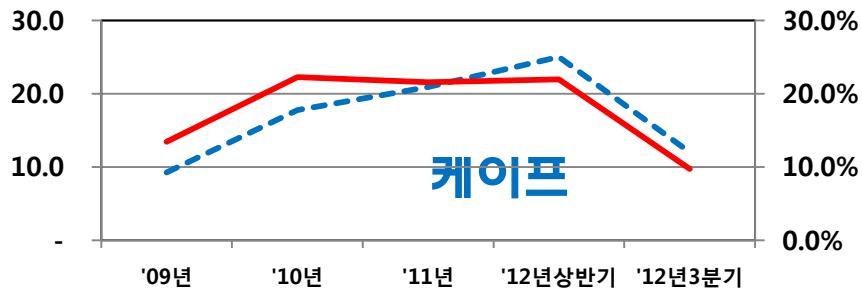
자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 공급동향 및 전망

- 2012년 상반기를 최고점으로 선박(모든 선형) 인도량 감소
 - 2012년 7월부터 적용되는 IMO 연료탱커 코팅규제로 동년 상반기에 신조선 인도량이 집중됨

선형별 인도량 추이(월평균)

단위 : 척 수, %



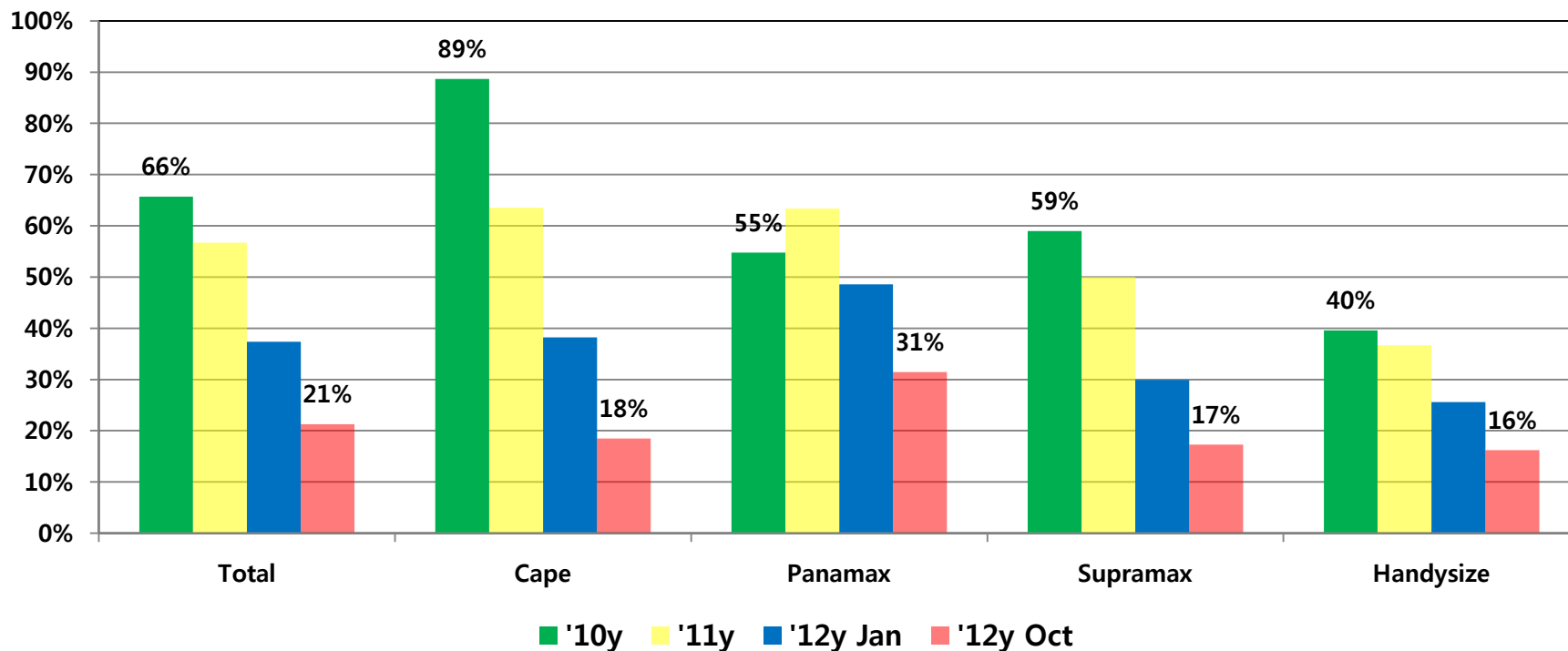
자료 : Clarkson ; KMI 분석

건화물선 공급동향 및 전망

- 수주잔량 비율, 2010년 66% 에서 2012년 10월 21%로 대폭 감소

선형별 수주잔량 비율 추이

단위 : %



자료 : Clarkson ; KMI 분석

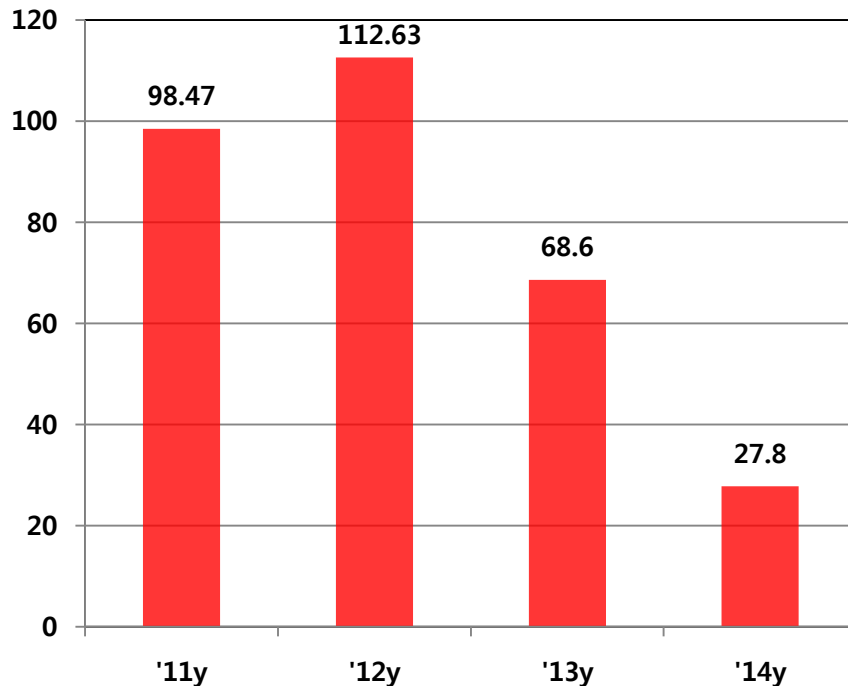
건화물선 공급동향 및 전망

■ 건화물선 건조능력, 구조조정 불가피

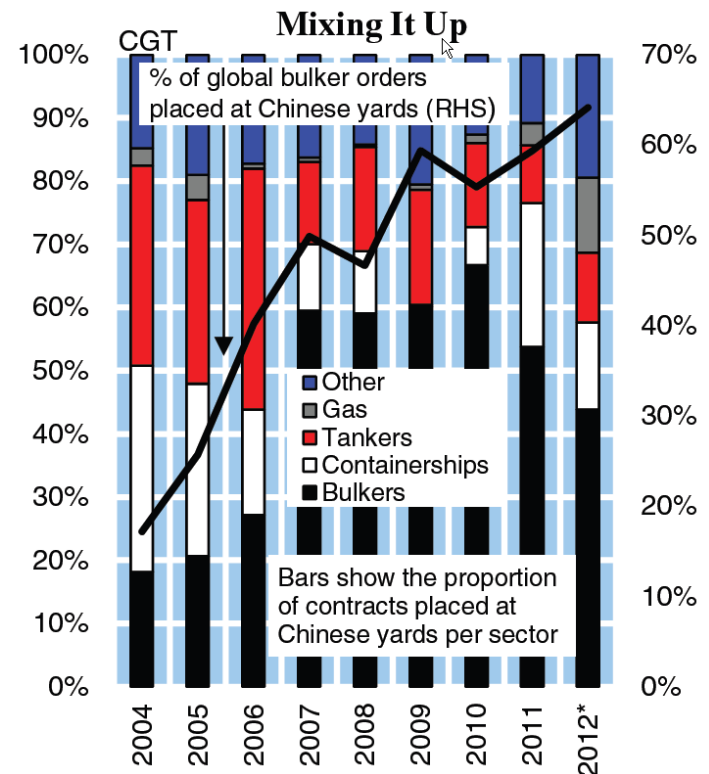
- 올해 대비, 50% 수준의 건화물선 건조능력 구조조정 불가피

건조실적(수요) 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT



중국조선소 수주 다변화



자료 : Clarkson ; KMI 분석

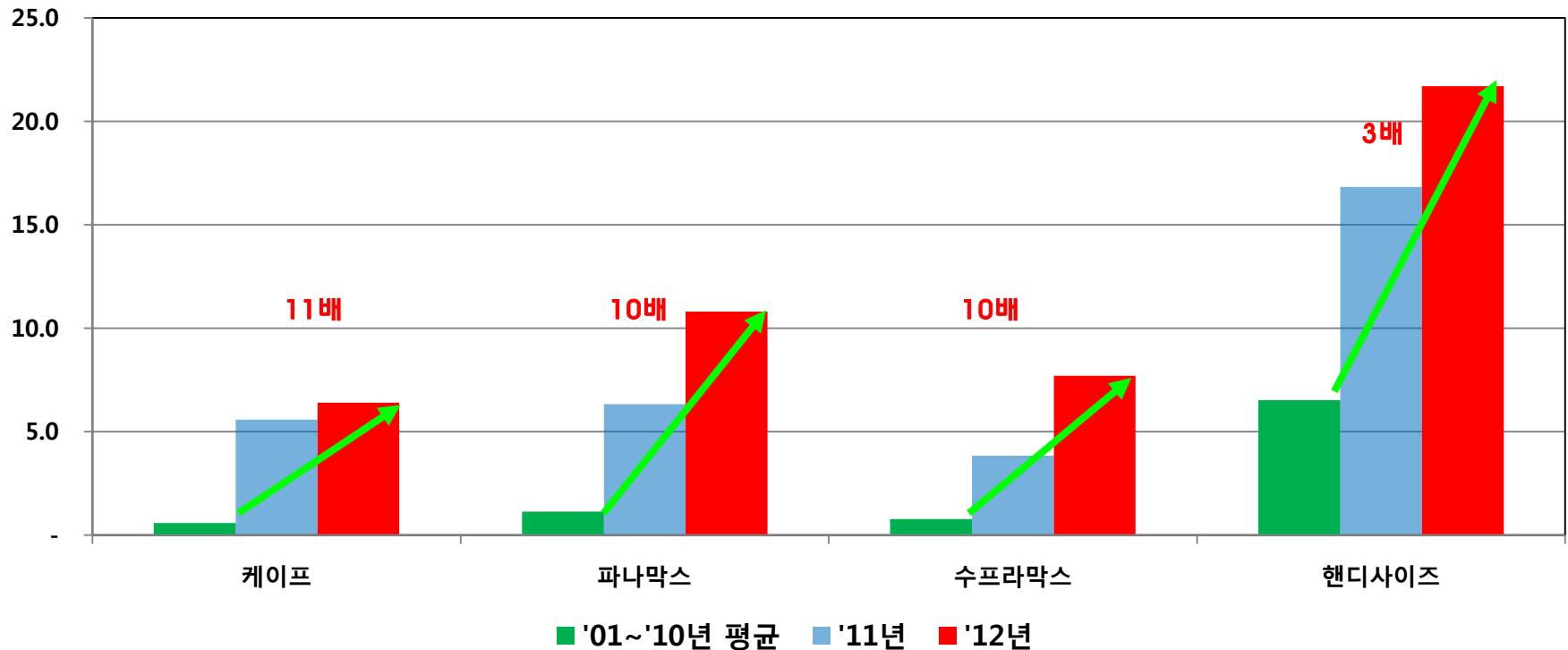
건화물선 공급동향 및 전망

■ 해체선, 시황악화 장기화로 증가

- ▶ 케이프 11배, 파나마кс 10배 등 예년 수준에 비해 해체량 대폭 증가

선형별 해체량 추이(월평균)

단위 : 척 수



자료 : Clarkson ; KMI 분석

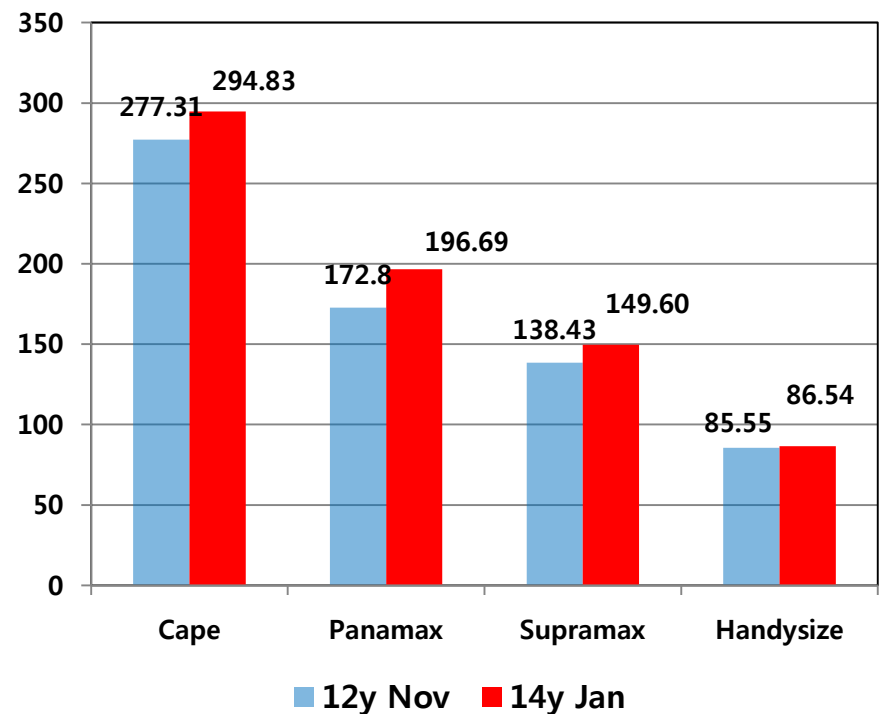
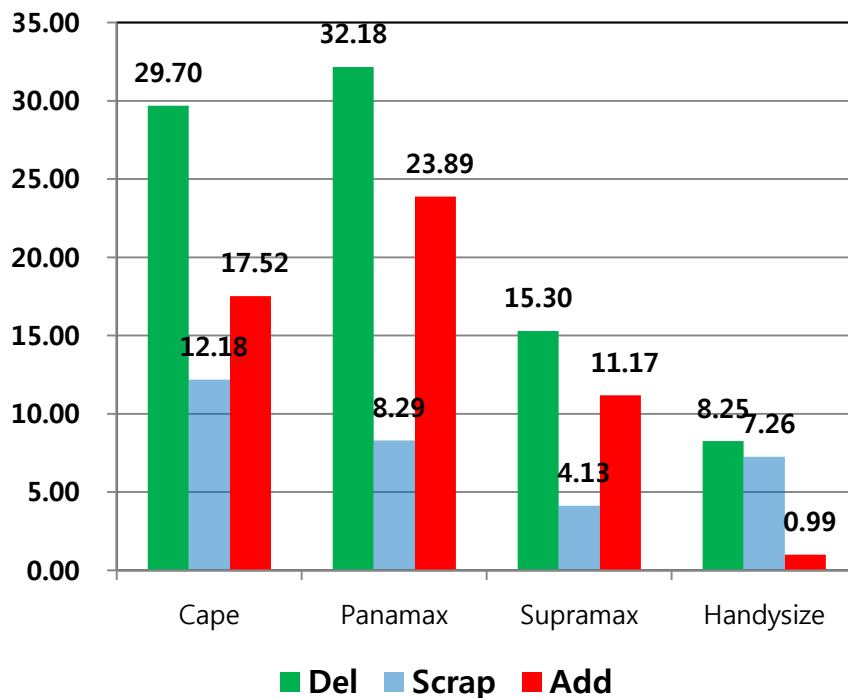
건화물선 공급동향 및 전망

■ 건화물선 선대, 2013년까지 8% 추가 증가 전망

▶ 파나마maks가 14% 증가하면서 선대 증가를 견인

선형별 공급량 전망

단위 : 백만 DWT



자료 : Clarkson ; KMI 분석

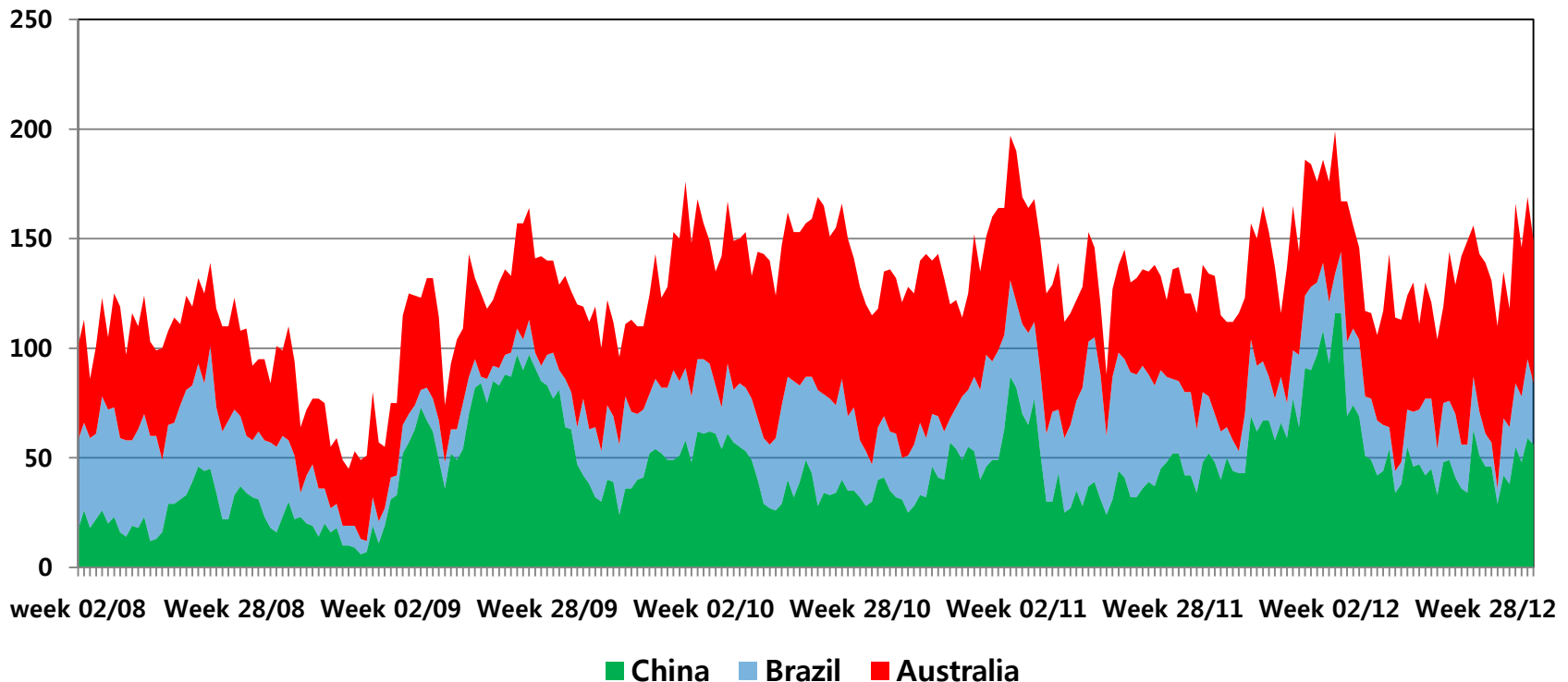
건화물선 공급동향 및 전망

■ 케이프 선박 체선은 현재 149척 수준 (2012년 11월)

- ▶ 호주의 항만시설 부족에 따른 체선이 지속되고 있음

케이프 항만 체선 추이

단위 : 대기 척 수



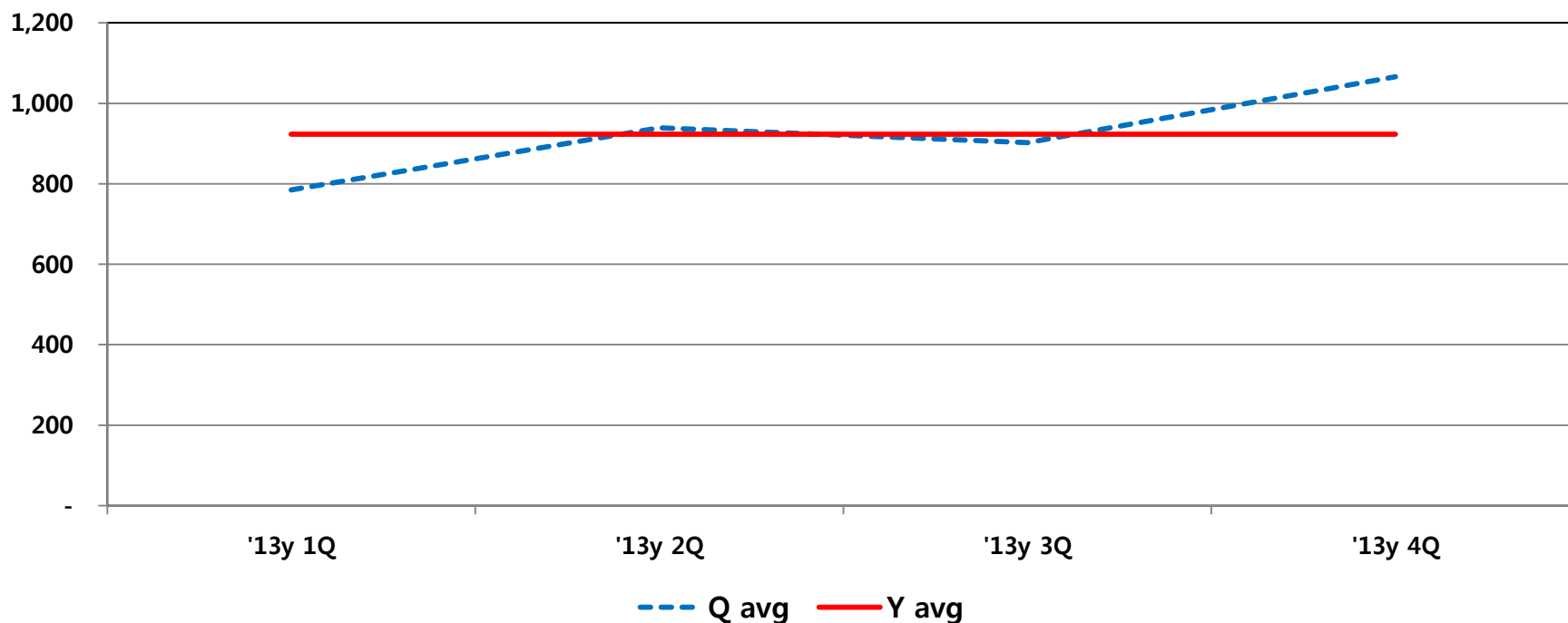
2013년 건화물선 시황 전망

■ FFA 시장에서 BDI 전망

- ▶ 10월 24일 현재 FFA 시장, 2013년 BDI 923 평가
- ▶ 계절적 변동을 감안, 상저하고(上底下高)

2013 BDI 전망 (FFA 시장)

단위 : point



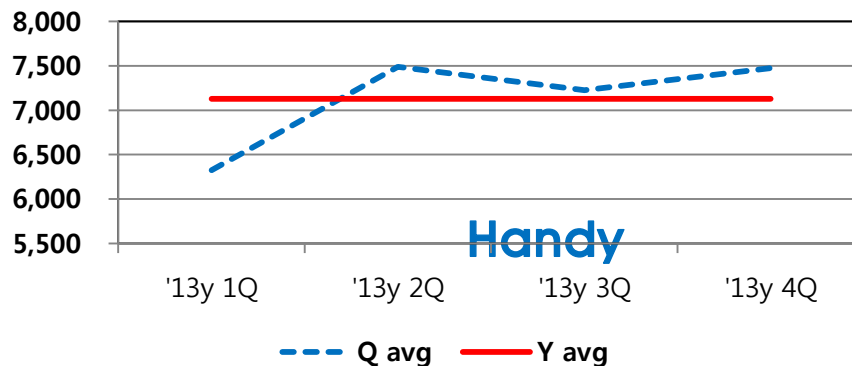
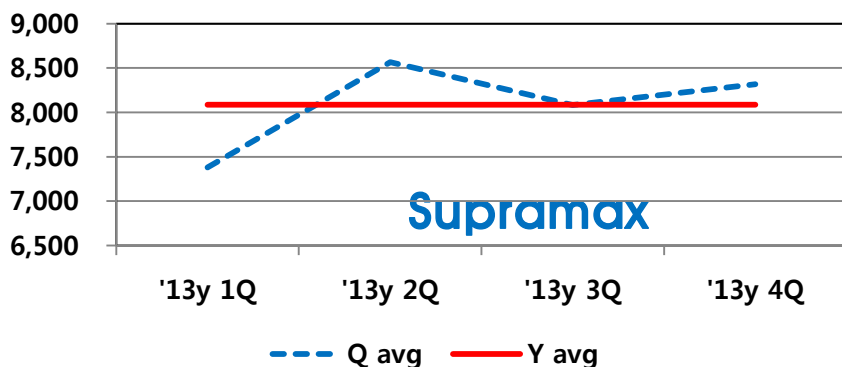
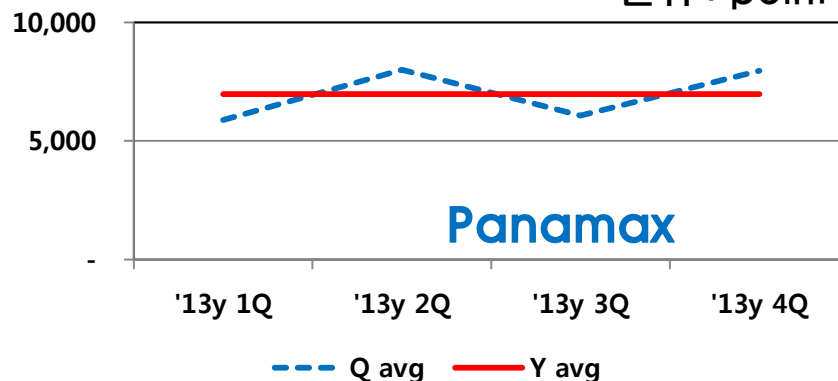
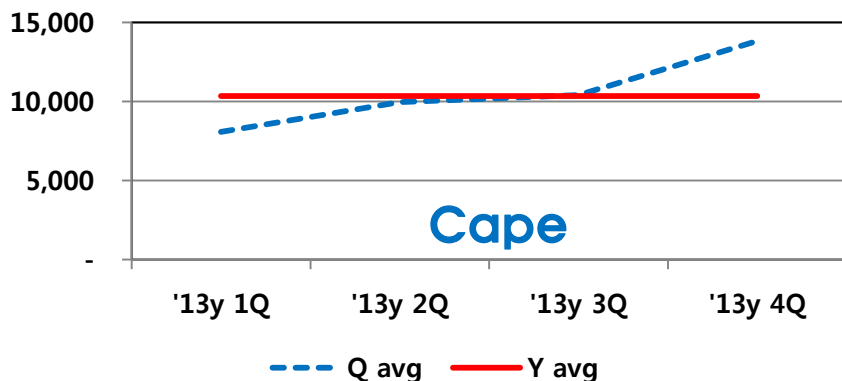
자료 : 불틱해운거래소 ; KMI 분석

2013년 건화물선 시황 전망

- 건화물선 전체 선형 上底 下高, 케이프 전반적으로 강세 기대
- 파나마스, 스프라막스, 핸디급은 남반구 곡물시즌 도래로 평균치 이상 기대

2013 BDI 전망 (FFA 시장, 선형별)

단위 : point



자료 : 불틱해운거래소 ; KMI 분석

2013년 건화물선 시황 전망

■ KMI : 2013년 BDI 전망 920~1,100p

▶ 전 선형에 걸쳐, OPEX(운항비용) 수준의 낮은 운임 전망

▶ 전제조건

- (수요) 중국 철광석 수입 해상물동량 6% 증가
- (공급1) 발주잔량의 25% Slippage로 미인도
- (공급2) 올해 해체량의 80% 수준 해체
- (FFA) FFA 시장평가가 현 약세시황으로 저 평가 상황

2013년 건화물선 시황 전망

■ 다른 컨설팅업체 및 전문기관

▶ Clarkson

- 공급증가분이 수요증가분의 2배
- 핵심관찰요소 : 연료비 부담 및 환경규제

▶ Danish Ship Finance

- 중국, 인도 수입 물동량 증가 기대
- 신조 인도량, 증가세 둔화
- 누적된 공급압박요인으로 2013년 운임은 저조

▶ Maritime Strategic International

- 선박활용률(employment rate)은 상승세로 반전
- 용선료(운임)은 소폭 반등, 선가(중고선가, 신조선가) 추가 하락

▶ Drewry

- 건화물선 시장 안정화 향후 2~3년 이후 가능
- 용선시장 회복 2015년 이후 가능



■ 해운시장 안정화

▶ 필요성

- 현재 전세계적으로 문제가 되고 있는 해운시장에서 선박 공급 과잉 문제를 해결을 위해 한중간 논의가 필요함
- 한국과 중국은 세계조선시장을 주도하는 국가로써, 해운산업 입장에서 신조선 공급량 조절을 위한 협력이 필요함
- 특히 건화물 시장에서의 선박 공급 조절이 필요함

▶ 추진방안

- 민간차원의 선박공급 정보교류
 - 시장에서는 계획된 정보에 대해서는 일정 정도 충격 흡수 가능
 - 운임이 하락할 때 선박 공급 조절(지연)하는 장치 필요
- 연구원 차원의 협력
 - 한중 공동 연구 추진 : "건화물선 운임 안정화 방안" 등
 - 한중 해운 연구자 상호 교류

■ 해운동맹 폐지에 대한 대책

▶ 필요성

- 세계 해운시장에서 해운동맹 폐지와 반경쟁적 제한행위가 강화되고 있으나, 해운동맹에 대한 정책은 각국마다 상이함
 - 일본, 싱가포르, 홍콩은 당분간 해운동맹 인정할 전망
 - 중국은 해운동맹을 전제로 관련 법률을 제정하였으나 해운동맹의 독과점 관련 법규 예외에 대해서는 명시하지 않음
- 현재 해운동맹 폐지는 신흥국 해운기업의 성장을 견제하는 역할을 하고 있음
 - 머스크의 선복량이 기존 해운동맹이나 얼라이언스보다 많은 실정
- 최근 해운동맹에 대한 평가는 과거와 다른 양상을 보이고 있으며, 화주들도 해운동맹의 순기능 인정하는 분위기 있음

▶ 추진방안

- 해운동맹 폐지 효과 및 장단점에 대한 한중 공동 조사 추진
- 한·중 (또는 한·중·일) 공동 대응 협의체 조직

한·중 협력 과제

■ 한중 크루즈 산업 발전 협력

▶ 필요성

- 크루즈 산업은 지역간 협력이 필요한 산업
- 국제 크루즈 관광은 지역내 인접한 국가를 순회하는 관광이며, 따라서 역내 국가의 공동 협력이 중요함
- 특히 한국과 중국은 자국의 국제 크루즈 선사와 선박이 부족하여 외국 크루즈 선사가 동북아 시장을 잠식하고 있음
- 외국 크루즈 선박 유치에 위해 항만간 협력이 필요함

▶ 추진방안

- 한중 크루즈 발전을 위한 협의체 구성
 - 외국 크루즈 선박 유치를 위한 한중 항만 협력 방안 논의
- 중장기적으로 한중 크루즈 합작선사 설립 운영
 - 현재의 한중간 운항중인 카페리 선사가 좋은 모델이라 판단됨
 - 카페리 시장의 성장 둔화, 카페리 업체의 발전과 한중 크루즈 산업 발전을 위해 공동 선사 설립 모색 필요

■ 북극해항로 상용화에 대한 공동 대응

▶ 필요성

- 기후 온난화로 북극해 항로 상용화 실현 시기가 앞당겨지고 있음
- 현재 북극해 항로는 러시아를 비롯한 북극해연안국이 정보와 국제 규범을 독점
- 한국, 중국, 일본은 북극해항로를 가장 많이 활용할 수 있는 국가이나, 이에 대한 준비는 부족한 실정임

▶ 추진방안

- 한·중 북극해항로 공동 대응팀 조직
 - 북극해 항로 관련 정보 교류
 - 북극해항로 관련 국제규범 수립 공동 대응
 - 북극이사회 관련 공동 활동
 - * 공동 대응팀은 민간 조직으로 운영, 논의결과를 양국 정부에 제안
- 북극해 항로 시범운항 공동 추진
 - 선박, 화물, 인력 공유

■ 동북아 공동해운시장 추진

▶ 필요성

- 세계 각 지역은 공동시장을 조직하여 시장 효율성을 높이고 거래를 확대하여 지속적인 경제발전을 추진하고 있음
 - NAFTA, EU, ASEAN, COMESA, MERCOSUR 등
 - 아세안 단일해운시장, EU공동해운시장
- 동북아 지역은 공동해운시장 구성을 위한 논의는 있지만 성과는 아직 부족함
 - 동북아 지역에서도 공동해운시장 구성을 위한 한·중·일 공동연구가 지난 2002년부터 시작
 - 최근 한중일 FTA도 추진되고 있음

▶ 추진방안

- 한·중·일 공동해운시장 구성을 위한 민간협의체 조직
 - 한중일 공동 연구 수행 → 민간 기업 참여
- 애로요인 해소를 위한 정부간 협력 추진



감사합니다...

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr)
黃軫會 해운시장분석센터장
hjh@kmi.re.kr