2013 해운·물류 전망대회

Shipping & Logistics Prospects and Issues 2013

일시 | 2013년 1월 25일(금) 13:00~18:00

장소 | 대한상공회의소 국제회의실

한국 해운·물류의 새로운 도약을 위한 대토론

주최 및 주관 | KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

후원 | 국토해양부 Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

한국선주협회 Korea Shipowners' Association

HAEWOON 한국해운조합 KOREA SHIPPING ASSOCIATION

KiLA 한국통합물류협회 Korea Integrated Logistics Association

KIFFA 한국국제물류협회 Korea Int'l Freight Forwarders Association

프로그램

13:00~13:30	등록 및 자료배부	
	개회식	사회 : 황진회 한국해양수산개발원 해운시장분석센터장
13:30~14:00	개회사	김학소 한국해양수산개발원 원장
	축 사	주성호 국토해양부 제2차관 박상은 국회의원 이윤재 한국선주협회 회장 이인수 한국해운조합 이사장 석태수 한국통합물류협회 회장
	제 1 부	사회 : 황진회 한국해양수산개발원 해운시장분석센터장
14:00~14:20	주제발표	**위기에 강한 성장해운 정책방향** 김우호 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부장
14:20~15:10	지명토론	좌장 : 전준수 서강대학교 교수 최준욱 국토해양부 해운정책과장 한종길 성결대학교 교수 이기환 한국해양대학교 교수 김영무 한국선주협회 전무 정우영 법무법인 광장 변호사 윤성철 (사)세계해양포럼조직위 사무총장
15:10~15:30	Coffee Break	
	제 2 부	사회 : 김태일 한국해양수산개발원 부연구위원
15:30~15:50	주제발표	**국민생활 증진을 위한 新연안해운 정책방향** 김수엽 한국해양수산개발원 해운·해사정책연구실장
15:50~16:40	지명토론	좌장 : 이정환 한국연안협회 회장 류재형 국토해양부 연안해운과장 김명재 목포해양대학교 교수 한홍교 한국해운조합 경영본부장 고진석 (주)헤인 E&C 대표 박병률 경향신문 차장
	제 3 부	사회 : 김찬호 한국해양수산개발원 부연구위원
16:40~17:00	주제발표	**국경없는 글로벌 물류시장 확보 전략** 이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장
17:00~17:50	지명토론	좌장 : 정필수 한국종합물류연구원 원장 김준석 국토해양부 물류정책과장 하영석 계명대학교 교수 임오규 (주)SANS 대표 김영빈 범한판토스 상무 민석기 매일경제 차장
17:50~18:00	폐회 및 정리	

목 차

◆ 개회사 김학소 한국해양수산개발원 원장 ····· i
◆ 축 사 주성호 국토해양부 제2차관 ····· ix
◆ 축 사 박상은 국회의원 ····· xv
◆ 축 사 이윤재 한국선주협회 회장 ····· xix
◆ 축 사 이인수 한국해운조합 이사장 ····· xxv
◆ 축 사 석태수 한국통합물류협회장 ····· xxix

주제발표 1 1

위기에 강한 성장해운 정책방향
김우호 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부장

주제발표 2 57

국민생활 증진을 위한 新연안해운 정책방향
김수엽 한국해양수산개발원 해운·해사정책연구실장

주제발표 3 99

국경없는 글로벌 물류시장 확보 전략
이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

개 회 사

김학소 한국해양수산개발원 원장

개 회 사

안녕하십니까? 존경하는 내외 귀빈 여러분!
먼저, '2013년 한국해양수산개발원 해운 · 물류전망대회'에 귀중한 시간을 내어주신 참석자 여러분께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

더욱이 정치, 행정 및 학계 등 관련 분야의 많은 내빈들이 참석하셔서 자리를 빛내주시고 계십니다. 특히, 축사를 맡아주신 국토해양부 주성호 제2차관님과 박상은 국회의원님, 한국선주협회 이윤재 회장님, 한국해운조합 이인수 이사장님, 한국통합물류협회 석태수 회장님께 감사를 드립니다. 그리고 토론의 좌장을 맡아주신 서강대학교 전준수 교수님, 한국연안협회 이정환 회장님, 한국종합물류연구원 정필수 원장님께 감사를 드립니다.

존경하는 내외 귀빈 여러분!

지난해 우리나라는 기상이변이 많아 국민 생활의 불편이 컸던 해라 생각됩니다. 65년 만의 기록적인 한파를 기록하고, 봄이 없는 폭염과 가뭄이 이어졌으며, 수 개의 태풍이 한반도를 강타했습니다. 국내 · 외 경제 여건도 오히려 더 악화되고 있어 '위기 극복'이라는 말이 어느새 고유명사가 된 것 같습니다. 해운 · 물류 분야도 이러한 영향권에서 벗어나지 못하고 있습니다.
오늘 이 자리는 위기 극복과 전환기 새로운 도약을 위한 한국해운물류의 정책 방향이 무엇인지에 대해 KMI가 의견을 발표하고, 이에 대해 시장을 주도하는 기업인, 그리고 정책을 결정하는 관계 공무원, 그리고

각계 전문가들과 발전적 논의를 하기 위해 마련되었습니다.

특히, 새정부 출범을 앞둔 이 시점에서 오늘 이 전망대회는 아주 뜻 깊은 의미와 시사점을 갖는다고 생각합니다. 익히 아시다시피 새정부는 해양수산부를 5년 만에 부활하여 해운물류분야 등 해양수산 분야를 적극 육성할 계획으로 있습니다. 우리 해운물류분야는 이러한 새로운 도약의 밑그림에 살아있는 색깔을 입혀야 할 때라 생각합니다.

저는 이 전망대회에 앞서 과연 장기화, 체계화되는 해운물류분야의 위기를 어떻게 극복할 것인지, 더 나아가 어떻게 하면, 해운물류분야가 국가적 성장 동력으로서 기여할 수 있을까라는 고민을 하였습니다. KMI가 기여해야 되는 부분도 이러한 것이라고 되뇌었습니다.

존경하는 참석자 여러분!

우리나라의 해운·물류산업은 그동안 급속한 양적 성장을 거두었습니다. 선박량은 5,100만 DWT를 넘어서 세계 5위를 기록하고, 컨테이너처리물동량도 세계 5위로 2천만 TEU 시대에 진입했습니다. 국내 물류기업들은 2020년에 8조 달러에 이를 것으로 전망되는 국제물류시장 진출에 노력하고 있습니다. 그러나 이러한 양적 성장에도 불구하고 우리나라에 직면한 여러 도전을 극복하기 위한 노력이 필요한 시점이라고 생각합니다.

아시다시피 우리나라 해운물류업계는 녹녹치 않은 상황에 있습니다. 우리나라 해운업계를 떠 바치고 있던 굴지의 해운기업들이 매각절차를 밟고 있고, 수많은 선사들이 유동성 위기에 직면한 것은 익히 아는 사실입니다. 또한 국제물류업계 역시 세계경제 위기 여파와 글로벌 물류기업들의 장벽을 넘어서는데 한계에 직면하고 있습니다. 특히 중소·중견물류기업들은 해외진출의 리스크를 감내하지 못해 좁은 국내 물류시장에서 생존을 위한 힘겨운 노력을 기울이고 있습니다. 더욱 큰 문제는

이러한 상황이 쉽게 나아지지 않을 것이란 예상이 지배적이란 것입니다. 이제 우리나라 해운물류업계는 성장이나 퇴보냐를 선택해야 하는 생존을 위한 역사적인 국면에 놓여 있습니다.
이 같은 점에서 현 시점은 두 가지 보편적 의미를 갖는다고 볼 수 있습니다. 새정부의 출범이라는 '시작'의 의미, 그리고 위기가 체계화되고 있다는 '고착화'의 의미입니다. 따라서 우리의 몫은 새로운 시작을 통해 이러한 위기의 고착화를 깨는 것이라 생각합니다. 즉, 현재의 위기를 극복하고, 새로운 변화에 대응하기 위한 준비를 해야 할 시점이라고 생각합니다.

전 세계는 글로벌 금융위기 이후 국가시스템을 총동원하여 자국 생존에 나서고 있습니다. 미국의 양적완화 정책과 유럽의 재정위기 탈출을 위한 각종 국부펀드 정책이 그러했고, 중국 등 이머징 국가들의 부양책이 그것입니다. 이는 해운물류분야에서도 마찬가지입니다. 선진 해운국이라 하는 프랑스 정부도 지난해 '프랑스국부펀드(FIS)'를 통해 CMA CGM에 1억 5,000만 달러 상당의 채권발행을 도왔습니다. 같은 해 일본도 일본선박투자펀드(Japan Ship Investment Fund)를 조성, 해운·조선업 지원에 나섰고, 중국은 금년 들어 '대련해운센터'를 설립하여 금융을 지원하는 등 해운산업 육성을 위한 다각적인 지원을 하고 있습니다. 다시 말해, 전 세계가 살아남기 위한 치열한 몸부림을 하고 있다고 해도 과언이 아닙니다.

존경하는 참석자 여러분!

지금은 장·단기 위기를 극복하기 위해 해운물류분야의 새로운 국가시스템을 구축하는 것이 최대의 화두라고 생각합니다. 단기 유동성이 원활하게 수혈이 되고, 장기적인 신사업과 해외 진출에 적극적인 투자가 가능토록 해야 할 것입니다. 금융과 세제뿐만 아니라 인력양성 등 광범

위한 검토가 이루어져야 할 것입니다. 이를 위해 기존에 운영되던 해운물류분야의 제도들의 개선과 융합, 그리고 새로운 제도의 개발을 통해 최적의 시스템을 구축해야 내야 할 것으로 생각합니다. 이러한 과정을 통해 '국가적 동력'으로서 해운물류분야가 크게 기여토록 하는 메카니즘을 만드는 것이 중요합니다. 더 나아가 양적 성장에 따른 우리나라 해운물류분야의 '국제적 기여'라는 책무도 이를 통해 가능하게 될 것으로 확신합니다.

<뉴욕타임스>는 2012년 10월 27일자 사설에서 "(2008년 금융위기로) 무너졌던 경제가 서서히 회복되고 있다. 이 시점에 잘못된 정책을 추진한다면 다시 경기침체의 나락으로 떨어질 수 있다.…이것이 11월 6일 선거를 앞둔 미국 사회의 현주소다."라고 말하고 있습니다. 정책과 국가의 역할이 얼마나 중요한지 엿볼 수 있는 대목입니다. 또 이러한 국가정책이 제대로 수립되고 이행될 수 있도록 관련 전문가들이 식견과 애정을 갖고 조언해야 한다고 생각합니다.

이런 의미에서 오늘의 주제는 한해를 전망하는 자리라기보다는 새정부 출범에 앞서 국가의 방향을 논의할 수 있는 좋을 기회가 될 수 있기를 희망합니다. 오늘 우리가 논의하는 주제들이 향후 급변하는 환경 속에서 위기 극복과 성장의 시발점이 되기를 진심으로 바랍니다.

내외 귀빈 여러분!

오늘의 주제 발표는 3개 분야로 나누어 진행할 예정입니다. 먼저, 1세션에서는 김우호 해운물류본부장이 '위기에 강한 성장해운 정책방향'을, 제2세션에서는 김수엽 해운 · 해사정책연구실장이 '국민생활 증진을 위한 新연안해운 정책방향'을 발표합니다. 또한 제3세션에서는 이성우 국제물류연구실장이 '국경 없는 글로벌 물류시장 확보 전략'을 발표합니다.

그리고 각 세션별로 주제토론은 국토부에서 최준욱 해운정책과장님, 류재형 연안해운과장님, 김준석 물류정책과장님이 참여하시고, 학계에서는 성결대 한종길 교수님, 한국해양대 이기환 교수님, 목포해양대 김명재 교수님, 계명대 하영석 교수님이 참석하셨습니다. 그리고 한국선주협회 김영무 전무님, 법무법인광장 정우영 변호사님, 세계해양포럼조직위 윤성철 사무총장님, 한국해운조합 한홍교 경영본부장님, (주)혜인 E&C 고진석 대표님, 경향신문 박병률 차장님, (주)SANS 임오규 대표님, 범한판토스 김영빈 상무님, 매일경제 민석기 차장님 등 각계에서 토론에 참석하셨습니다.

존경하는 내외 귀빈 여러분!

지금은 위기보다는 기회와 시작이라고 생각합니다. 우리 해운물류기업들이 경쟁력을 강화하고, 슬기롭게 위기를 극복할 수 있는 한해가 되기를 희망합니다. '해운 · 물류강국'이라는 목표가 실현되어 새로운 다음 단계의 목표를 향해 나아갈 수 있는 기회를 놓치지 말아야 하겠습니다.

오늘 발표되고, 토론되는 주제들은 정부의 정책 어젠더로 설정될 수 있도록 발전시켜 나갈 계획입니다. 그런 의미에서 오늘 토론회는 어느 때보다도 국내 최고의 전문가를 토론자와 좌장으로 모셨습니다. 본 토론회가 매우 의미 있는 시간이 될 것으로 기대합니다. KMI도 새로운 시기에 한발 먼저 기대에 부응하도록 최선을 다하여 노력하겠습니다.

끝으로 이 자리를 함께 해 주신 모든 참석자 여러분과 가정에 건강과 행운을 빕니다. 대단히 감사합니다.

2013년 1월 25일

한국해양수산개발원 원장 김 학 소

축 사

주성호 국토해양부 제2차관

축 사

안녕하십니까,
국토해양부 차관 주성호입니다.

계사년 새해는 해운·물류업계가 불황을 넘어 재도약 할 수 있는 한해가 되길 기원합니다.

지난해 우리나라가 2년 연속 무역 1조 달러를 달성하고, 컨테이너 2천만 TEU를 처리하는데 있어 우리 해운·물류업계에서 기여한 바가 매우 크다고 할 것입니다.
이는 세계경제 침체에도 불구하고 위기 극복을 위해 최선을 다해준 해운·물류업계의 자체적인 노력과, 업계의 노력을 뒷받침하기 위해 지원을 아끼지 않은 정부, 해운·물류 시장전망과 발전방향에 대해 지속적으로 조언해 준 KMI와 학계가 함께 노력한 결과라고 생각합니다.
지난 한해 모두들 고생하셨습니다.
감사합니다.

하지만 중국경제의 성장세 약화, 유럽 재정위기 등 세계경제의 불확실성이 여전한 만큼 긴장을 늦출 수는 없는 상황입니다.
많은 전문가들이 올해에도 시장 상황이 크게 회복되지는 않을 것으로 전망하고 있습니다.
새로운 한해를 위해 새로운 마음으로 다시 신발끈을 조이고 재도약의 큰

그림을 그려야 할 이 때, 해양수산개발원에서 정책 당국자와 해운 · 물류업계 CEO, 유관단체 책임자 및 전문가 분들을 한자리에 모시고 해운 · 물류산업의 새로운 도전을 준비하는 대토론회를 개최하게 된 것은 매우 의미 있는 일이라 생각합니다.
오늘 함께 하신 여러분 모두가 해운 · 물류산업의 미래와 대응방향을 진지하게 고민해 보고 한마음으로 노력해 나간다면 지금의 어려움은 또 다른 기회가 될 수 있을 것이라고 확신합니다.

정부에서도 해운 · 물류업계 지원을 위해 최선의 노력을 다해 나가겠습니다.
먼저, 불황기 자금 조달을 지원하기 위하여 보증기금 신설을 추진하는 한편, 해운업계와 금융기관간 유대 강화를 위한 상시 협의체를 운영할 계획입니다.

또한, 화주에 대한 제3자 물류 세제감면 강화 등을 통해 전문물류시장을 확대하고 글로벌 물류기업 육성을 위하여 금융지원 등 인센티브를 확대해 나갈 계획입니다.

그리고, 국적 크루즈산업, 선박관리업, 해양플랜트 서비스산업 등 고부가가치 산업의 육성을 지원하는 한편, 연근해항로 안정화를 위한 정책적 노력도 지속해 나가겠습니다.

이처럼 새해에도 우리가 힘을 합쳐 함께 추진해 나가야 할 일들이 산적해 있습니다.
오늘 이 자리에 함께 하신 여러분들 모두가 각자의 자리에서 맡은 바 소임을 다해 주실 것이라고 믿습니다.

2013 해운·물류 전망대회가 당면한 어려움의 극복 뿐만 아니라 미래 국가 성장동력인 해운·물류산업의 발전과 도약을 위한 소통과 협력의 시간이 되기를 바랍니다.

바쁘신 와중에도 참석해 주신 모든 분들과 전망대회를 준비해주신 김학소 원장님 이하 해양수산개발원 연구진 여러분께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.
감사합니다.

2013년 1월 25일

국토해양부 제2차관 주성호

축 사

박상은 국회의원

축 사

자랑스런 해양인 여러분!, 김학소 원장과 주성호 차관을 비롯한 내외 귀빈 여러분!
반갑습니다. 국회의원 박상은입니다.

올해는 지난 5년간 우리 해양인들의 숙원이었던 해양수산부가 다시 부활하는 뜻깊은 해입니다. 본인도 그동안 국회에서 '바다와 경제 국회포럼'을 이끌면서 우리 해양정책의 발전에 힘써왔습니다만, 해양수산부가 다시 살아나는 데 이르기까지 오늘 이 자리에 계시는 여러분의 노고를 다시 한번 치하드리는 바입니다.

그동안 우리 해양인들이 그토록 갈망하던 해양행정부처가 정부조직으로 되살아나기는 했습니다만, 우리는 여기서 만족할 수 없습니다. 앞으로 우리 해양인들이 해 나가야 할 일들은 아직 많습니다. 이제부터가 시작입니다.

지난 시절 해양수산부가 왜 폐지됐어야 했는지, 과거의 실패를 반면교사로 삼아, 다시 부활하는 '해양수산부'는 미래창조적인 정책부서로 발돋움하도록 해야합니다. 해양을 21세기 대한민국 미래성장동력의 중심으로 만들어야 합니다.

그러기 위해서는 단순히 해양수산 행정부처의 부활이 아닌, 박근혜 당선인

의 강한 의지가 담긴, 그리고 다시는 존폐의 논란이 없는 확고한 기능과 역할이 부여돼야 합니다.

엊그제 인수위에서 정부부처간 기능조정된 내용이 발표되기는 했습니다만, 우리 해양인들이 더 노력해서 강한 힘을 갖는 해양수산부를 만들어가야 할 것입니다.

그런 의미에서 오늘 우리 해운물류의 새로운 도약을 위한 대토론은 그 의미가 남다르다 할 것입니다. 토론회를 주최하신 한국해양수산개발원의 노고를 치하하고, 이 자리를 축하드리는 바입니다.

모쪼록 우리 해양인들이 한자리에 모여 같이 논의하는 이같은 자리가 앞으로도 계속 이어지기를 바랍니다. 오늘 성황리에 자리를 함께 하신 내외 귀빈 여러분과 패널 여러분께 다시 한번 감사드리며, 축사에 가름합니다.
감사합니다.

2013년 1월 25일
국회의원 박상은

축 사

이윤재 한국선주협회 회장

축 사

안녕하십니까.
먼저, 우리나라 해운산업의 지속적인 발전을 위해 불철주야 노력하시는 주성호 국토해양부 차관님과
해운에 대한 지대한 관심과 애정을 갖고 물심양면 지원해 주시는
박상은 바다와 경제 국회포럼 대표의원님께 감사드립니다.
그리고 오늘 이처럼 소중한 자리를 만들어 주신
한국해양수산개발원 김학소 원장님과 임직원 여러분에게도 감사의 말씀을 드립니다.
아울러, 오늘 주제발표와 토론을 위해 귀중한 시간을 내주신 여러분들께도 감사인사 드립니다.

아시다시피, 한 산업의 업황을 전망하는 게 결코 쉬운 일이 아닐 것입니다.
더구나 세계를 무대로 하는 글로벌산업인 해운 및 물류시황의 전망은 더 더욱 어려울 것입니다.
세계 해운업계는 지난 2008년 9월 미국발 금융위기 이전까지만 해도
차이나 이팩트로 활황세가 2010년까지 이어질 것이라는 잘못된 전망과 판단으로 인해 혹독한 시련을 겪고 있습니다.
이같은 관점에서 볼 때 세계해운·물류시장 동향을 신속하게 분석하고
이를 관련업계에 전파하는 한국해양수산개발원의 역할과 중요성은
아무리 강조해도 지나침이 없을 것입니다.
어려운 여건 속에서도 해운·물류 시장동향 분석과 전망, 그리고 해운정책

및 제도 연구에 전념하시는 한국해양수산개발원 연구진의 노고에 대해 거듭 감사드립니다.

사실상, 우리 해운업계는 글로벌 금융위기 이후 세계경제의 불확실성 증가와 더불어 고유가, 선박공급과잉, 운임하락이라는 삼중고를 겪고 있습니다.
금년에도 어려움은 여전할 것으로 예상됩니다만, 전반적인 해운경영 환경은 전년보다 다소 나아질 것으로 생각합니다.

유로존의 재정위기는 진정되고 있으며, 미국의 각종 경제 지표도 호전되는 양상을 보이고 있고 중국 경제도 인프라 투자확대와 경기부양 등으로 8%대의 성장률을 유지할 것으로 예상되고 있습니다.
국제유가도 선진국의 수요 감소와 개도국의 수입억제, 그리고 미국의 세일가스 혁명 등으로 하향 안정세를 유지하지 않을까 생각됩니다.
이처럼 해운환경을 둘러싼 최근의 시장상황을 고려할 때, 올 하반기 이후에는 턴어라운드가 가능할 것으로 보여집니다. 하지만, 극심한 장기해운 불황으로 인해 올 한해를 견디기가 쉽지 않은 상황입니다.

따라서 해운위기 극복을 위한 단기대책으로 유동성 지원이 시급하며, 해운산업의 지속적인 발전을 위한 중장기 대책으로는 선박금융 전문기관이 설립되어야 하며, 해기인력 양성대학의 정원확대가 필요하다고 생각합니다.
아무쪼록 오늘 발표되는 정책연구 자료들이 해운산업의 위기극복을 위한 촉매제가 되고, 우리 해운기업들이 전략을 수립하는데 유용하게 활용될 수 있기를 바랍니다,

또한, 오늘 한국해운·물류의 새로운 도약을 위한 대토론회를 통해 급변하는 세계해운 및 물류시장에 능동적으로 대응하고, 더 나아가 해운 및 물류강국 도약을 위한 묘안들이 도출되기를 바랍니다.

끝으로 오늘 세미나를 준비하느라 수고하신 모든 분들의 노고에 감사드립니다.

감사합니다.

2013년 1월 25일

한국선주협회 회장 이윤재

축 사

이인수 한국해운조합 이사장

축 사

반갑습니다. 한국해운조합 이사장 이인수입니다.

우리나라 해운물류산업의 새로운 도약과 가치창출을 위한 '2013 해운·물류 전망대회' 개최를 진심으로 축하드리며, 행사를 준비하신 한국해양수산연수원 김학소 원장님을 비롯하여 관계자 여러분들의 노고에 감사와 격려의 박수를 보냅니다.

일찍이 우리 민족은 해양의 중요성을 깨닫고, 나라 안팎으로 물길을 누비며 발전해 왔습니다. 건국 초기부터 바닷길을 개척한 백제로부터 통일신라시대 동아시아의 해상왕 장보고, 해상무역으로 출발해 고려를 건국한 태조 왕건에 이르기까지 바다와 해운은 우리 역사의 융성기에 있어서 빼놓을 수 없는 중요한 역할을 담당했습니다. 그 결과 우리나라는 세계 5위의 해운강국 반열에 당당하게 올랐습니다.

그러나 최근 글로벌 경제침체에 따른 저성장 고착화, 환경 및 에너지 문제 등으로 해운물류산업이 큰 어려움에 직면한 것이 사실입니다. 이 위기를 슬기롭게 극복하여 해운물류산업이 우리의 든든한 성장 동력이자 국가경쟁력을 높이는 근간이요 다음 세대의 희망찬 미래로 자리매김해야 합니다.

우리 한국해운조합에서도 육지와 도서의 생명줄이자 대동맥인 연안해운이 국민생활 편의증진과 원활한 산업물자 해운수송을 지원할 수 있도록 여객선 운임지원 확대, 화물선 연료유 세제선진화 등 실효성 있는 제도

개선과 서비스 향상을 적극 추진해 나가겠습니다.

모쪼록 오늘 이 전망대회를 통해 우리 해운물류산업의 지속가능한 발전 방향을 모색하고 실질적인 추진전략이 마련될 수 있도록 고견과 제안들이 다양하게 제시되는 뜻 깊은 시간이 되길 기대합니다.

다시 한 번 오늘 '2013 해운·물류 전망대회' 개최를 축하드리며, 참석하신 모든 분들의 건강과 행복이 가득하기를 소망합니다.

2013년 1월 25일

한국해운조합 이사장 이인수

축 사

석태수 한국통합물류협회장

축 사

존경하는 박상은 의원님, 주성호 차관님, 김학소 원장님
그리고 이 자리에 참석하신 해운·항만 물류인 여러분!
안녕하십니까?
한국통합물류협회 석태수 회장입니다.

먼저 '2013년 해운·물류 전망대회'개최를 진심으로 축하드립니다.

해운·물류 전망대회는 매년 초 물류인들이 한자리에 모여 우리 해운·항만산업을 둘러싼 여건을 살펴보고, 향후 동향을 전망해 봄으로써 해운항만인은 물론 물류정책 담당자들의 경영의사 결정에 큰 도움을 주고 있다는 평가를 받고 있습니다.

'한국 해운·물류의 새로운 도약을 위한 대토론'이라는 금년 대회의 주제처럼 우리 해운항만 산업이 새롭게 출범하는 정부와 함께 한단계 더 도약하는 의미 있는 의견교류의 장이 될 것으로 생각합니다.

존경하는 해운·항만 물류인 여러분!

유럽경제의 부진은 미국과 일본 등 선진국 경제를 악화시키고 선진국 경기의 부진은 다시 신흥국의 경기를 끌어 내리고 있습니다. 이 처럼 유럽 재정위기로 촉발된 세계경제 부진은 소비심리 악화와 교역위축의 바

이러스를 전 세계로 파급시키고 있습니다.

끝을 가늠할 수 없는 세계 경기부진은 예외 없이 세계 해운·항만시장에도 영향을 미쳐 저 운임 기조가 꾸준히 지속되고 있습니다. 잘 아시는 바와 같이 해운·항만 산업은 경기회복 후에 시황이 회복되는 후행성 산업입니다. 따라서 당장의 세계 경기부진의 어려움을 이겨내기 위해서는 선구안적인 전략수립이 필요하다고 생각됩니다. 따라서 오늘의 전망대회는 매우 시의 적절하다고 생각합니다.

존경하는 해운·항만 물류인 여러분!

새로운 정부의 정책공약에 따라 해양수산부가 새롭게 출범하게 되어 해운·항만과 관련한 정책들이 힘을 받고 더욱 효율적으로 수행될 것으로 기대됩니다. 이처럼 정부의 관심과 힘이 집중되는 기회를 놓치지 않고 우리가 합력한다면 해양·항만분야의 누적된 문제들을 매우 신속하게 풀어 나갈 수 있다고 생각합니다.

국내외 경제상황은 결코 쉽지 않은 상황입니다. 하지만 많은 물류인들의 기대 속에 해양수산부가 새롭게 부활하여 희망을 주는 것처럼 당장 눈앞에 있는 해운·항만 분야의 시련은 극복할 수 있다는 용기를 다시 가지게 합니다.

새로운 희망과 기대 속에서 업계와 정부 그리고 관련 연구기관이 함께 정보를 나누고 지혜와 의지를 모아 합심한다면, 우리 해양·항만 물류산업은 한 단계 더 발전하고 성장할 수 있다고 확신합니다.

끝으로 오늘 이 자리를 마련해주신 한국해양수산개발원 관계자분들께 다시한번 감사드립니다. 그리고 이 자리에 참석하신 여러분 모두가 건강하시고 행복하시기를 기원합니다.

감사합니다.

2013년 1월 25일

한국통합물류협회 회장 석태수

위기에 강한 성장해운 정책방향

김우호 한국해양수산개발원 해운 · 물류연구본부장

참 여 연 구 진

1. 해운시장 전망
   - 글로벌 경제여건 (고병욱)
   - 세계 해운시장 실태 (고병욱)
   - 해운시장 전망 (고병욱)

2. 우리나라 해운산업 진단
   - 국내 해운업계 동향 (황진회)
   - 해운업 위기실태 (황진회)
   - 해운산업에 대한 정부지원 필요성과 사례 (황진회)

3. 새로운 해운정책 방향 : 위기에 강하고 성장하는 한국해운
   - 기본방향 (김우호)
   - 여건변화 (김우호)
   - 대응방향과 정책과제 도출 (김우호)

4. 새 정부 과제
   - 해운금융시스템 개선 (황진회)
   - 중소 · 중견기업 성장 전략 (김태일)
   - 글로벌 저성장 대비 해운기업 사업혁신 (전형진)

위기에 강한 성장해운 정책방향

1. 해운시장 전망

1) 글로벌 경제 여건[1)]

○ **선진국의 소비, 개도국의 생산 형태의 구조적 불균형 지속**

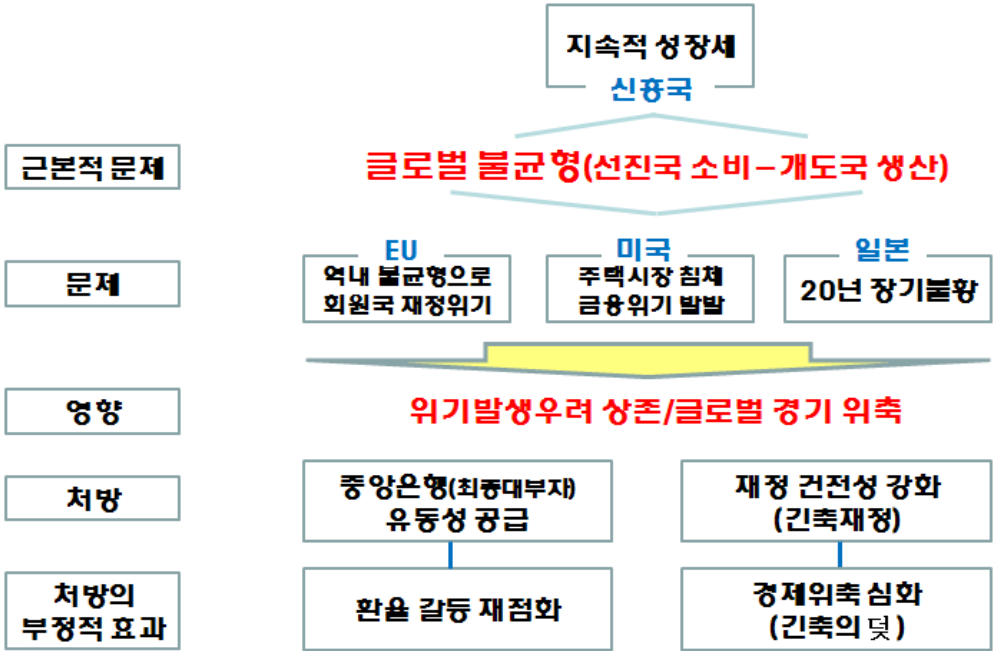
- 선진국 생산이 확대되기까지 위기발생 우려가 상존하면서 경기 위축 예상
- EU는 역내 불균형으로 회원국 간 재정위기 해법을 둘러싸고 진통을 거듭하고 있으며
- 미국은 주택시장 침체로 촉발된 2008년 리먼브라더스 파산 이후 3차례 양적완화 등의 조치를 시행하고 있으나 낮은 성장세 지속
- 일본은 20년이 넘는 장기불황 국면이 지속되고 있는 상황

○ **각 국가들은 중앙은행이 금융시장에서 요구하는 유동성을 최종대부자로서 지속적으로 공급하는 상황이 이어짐**

- 정부는 글로벌 금융위기 이후 지속된 재정적자를 통한 거시정책으로 긴축재정(fiscal consolidtaion), 즉 재정 건정성 강화정책이 더 이상 미룰 수 없는 상황에 직면
- 각 국의 양적완화 정책으로 환율갈등이 재점화할 우려가 커졌으며
- 재정 건전성 강화 정책은 긴축의 덫으로 이어져 경제성장의 장애요인으로 작용할 것으로 전망됨

1) 삼성경제연구소, “2013년 해외 10大 트렌드”, 2013. 1. 9. 및 The World Bank, Global Economic Prospects, 2013, 1월.의 내용을 주로 참조하였다.

〈그림-1〉 글로벌 불균형의 원인 및 영향

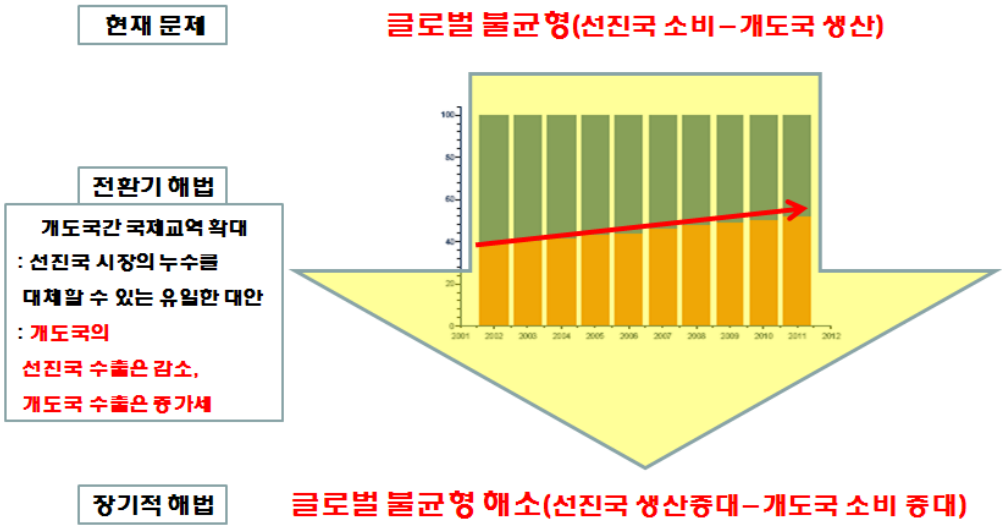


○ 장기적으로 선진국이 생산을 증대하고, 개도국 소비가 증가하면서 글로벌 불균형이 해소될 것으로 기대됨

○ 당분간 개도국 간의 교역확대가 글로벌 무역증가의 안전판 역할을 할 것으로 기대

- 즉 장기적 해법이 실현되기 전에 글로벌 금융위기로 촉발된 글로벌 불균형 문제는 개도국 간의 교역이 확대되면서 전환기적 상황을 지나갈 것으로 전망됨
- 실제로 아래 그림에서 보는 바와 같이, 개도국 수출의 선진국 시장 누수를 개도국이 흡수하고 있는 상황이 이어지고 있음

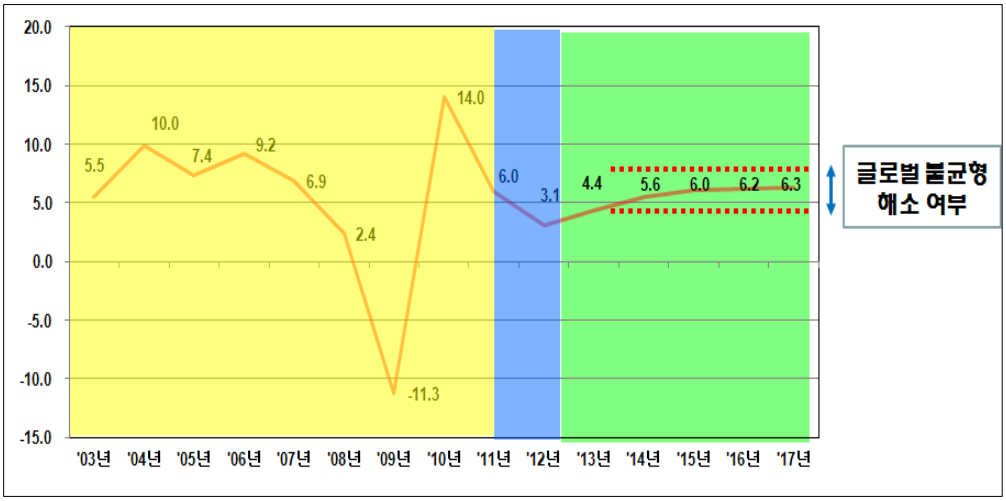
〈그림-2〉 글로벌 불균형의 해소 방향



○ 향후 5년 간, 국제무역은 6% 안팎의 성장세를 시현할 전망

- 다양한 거시경제적 불안요인에도 불구하고, 앞서 지적한 글로벌 불균형 문제가 해소되는 여부에 따라 국제무역 성장속도의 높낮이가 결정될 전망

〈그림-3〉 국제교역 성장 추이 및 전망

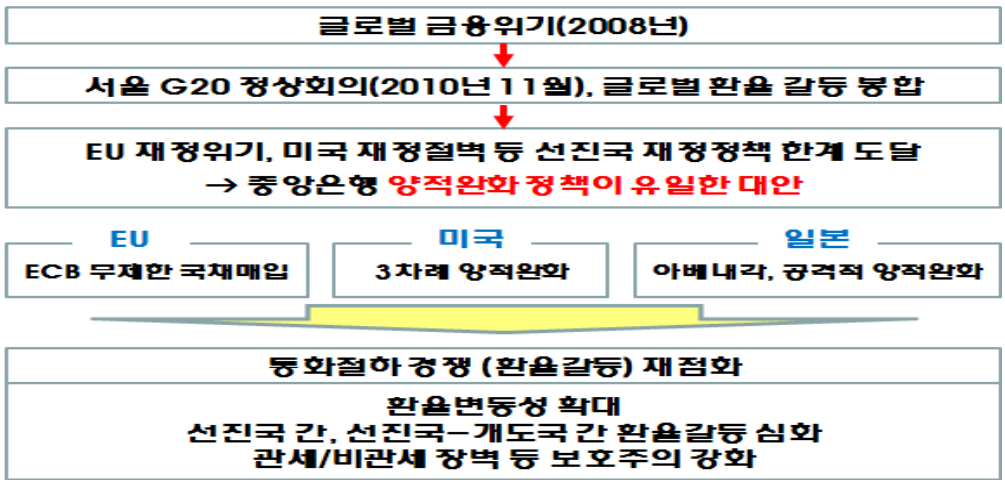


자료 : IMF

○ 각 국의 양적완화 정책으로 통화절하 경쟁이 심화되면서, 환율변동성이 크게 확대될 우려가 있음

- 2008년 글로벌 금융위기 이후, 세계 각 국가들은 통화 및 재정 정책의 공조 속에서 위기를 슬기롭게 극복
- 특히 2010년 11월 서울 G20 정상회의를 통해 선진국은 과도한 양적완화정책을 경계하고, 개도국은 유연한 환율제도로의 이행을 약속하면서 글로벌 환율갈등이 봉합된 바 있음
- 그러나 EU 재정위기 지속, 미국의 재정절벽 문제 등으로 선진국 재정정책이 한계에 도달한 가운데, 선진국은 중앙은행의 최종대부자로서 양적완화 정책이 거시정책의 유일한 대안이 됨
- 즉 EU에서는 ECB가 무제한 국채매입을 추진하고, 미국은 3차 양적완화를 실시하고, 일본도 아베내각이 공격적 양적완화를 추진하게 됨
- 이같은 통화정책을 통해 자국의 통화가치를 절하시키고 국제시장에서의 가격경쟁력 강화를 도모하는 환율갈등이 재점화 됨
- 여기에 머물지 않고, 양적완화 정책으로 환율변동성이 증대되고, 선진국 간 그리고 선진국-개도국 간 환율갈등도 심화될 전망이며, 관세/비관세 장벽 강화 등 보호주의도 강화될 우려가 제기되고 있음

〈그림-4〉 환율갈등 재점화 과정

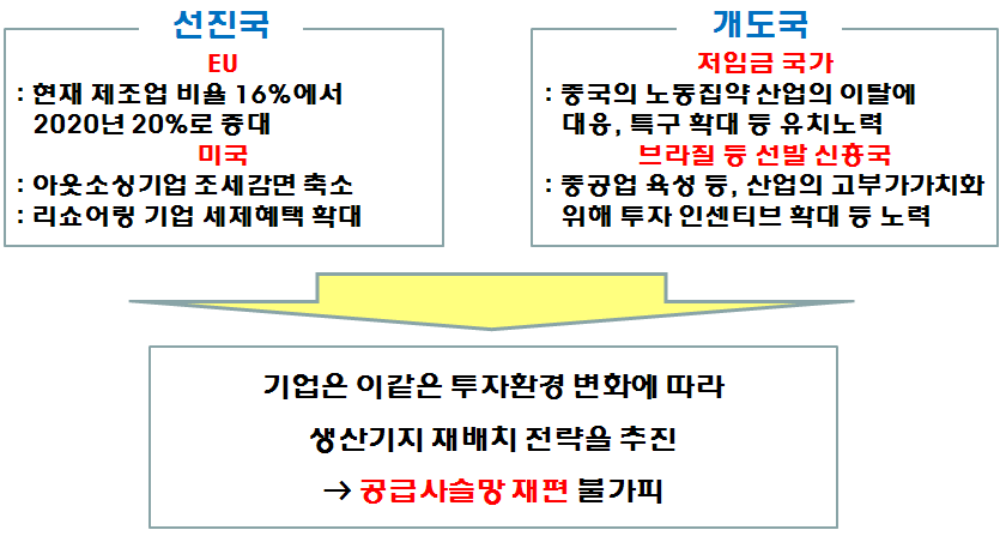


○ **한편 글로벌 금융위기 이후 제조업 기반이 강한 중국, 독일 등의 경제성과가 높게 나타나자, 제조업 유치를 위한 글로벌 경쟁이 가속화될 전망**

- EU는 제조업 비율을 현재 16%에서 2020년까지 20%로 확대할 계획을 발표했으며
- 미국은 아웃소싱기업에 대한 조세감면을 축소하고 리쇼어링 기업에게는 세제혜택을 확대하는 등의 제조업 기반 강화 정책을 추진. 정부는 고용창출의 측면에서 이같은 지원방안을 추진하고, 기업은 고객니즈에 신속한 대응, 물류비 절감, 지적재산권 보호 등을 위해 자국으로 생산기지 재이전을 추진
- 개도국도 특구확대 또는 중공업화 및 산업의 고부가가치화를 위한 투자 인센티브 확대정책 등을 추진

○ **이같은 투자환경 변화에 따라 기업들은 생산기지 재배치 전략을 추진할 것으로 전망되며, 이로 인해 공급사슬망의 재편이 불가피할 것으로 보임**

〈그림-5〉 제조업 생산기지 변경에 따른 공급사슬망 재편



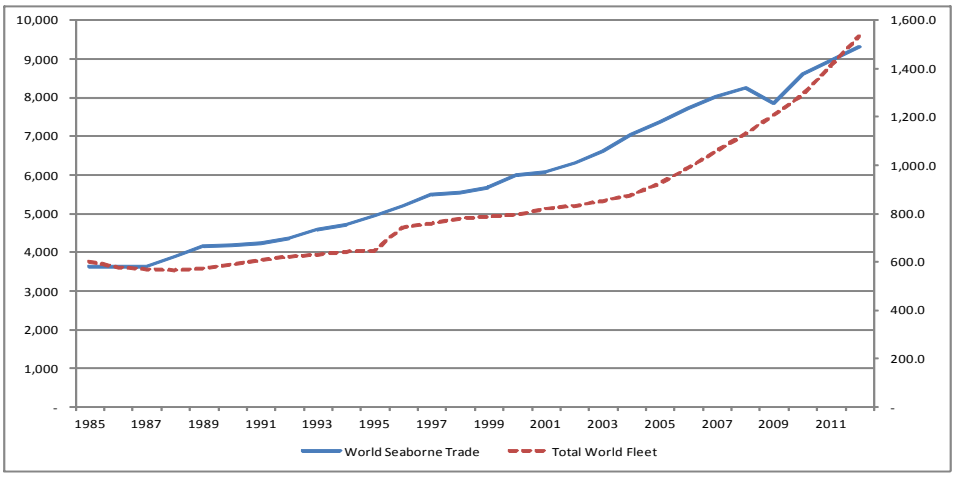
2) 세계 해운시장 실태

(1) 선박공급 과잉 구조화

○ **전세계 선박 공급량 증가세가 해상물동량 증가세를 상회**

- 전세계 해상물동량은 2002년 62억 9,300만 톤에서 2012년에는 92억 9,700만톤으로 연평균 4.0% 증가
- 그러나 동 기간 중 전세계 상선 선복량은 8억 3,290만 DWT에서 15억 3,370만 DWT로 증가, 연평균 6.3%씩 증가
- 특히 세계 물동량은 2008년 이후 답보상태를 유지하고 있으나, 선복량은 빠른 속도로 증가하여 운임하락의 원인을 제공

〈그림-6〉 전세계 해상물동량과 선복량 증가추이 비교



주 : 좌축_세계해상물동량, 단위_백만 톤, 우축_세계 총 선복량, 단위_백만 DWT
자료 : Clarkson, shipping Review & Outlook, 2012. : KMI 분석.

○ **선박 과잉공급 상황이 2014년 초까지 지속될 것으로 예상**

- 유럽 경제 불안 등으로 해운시장은 투자심리 위축과 불확실성이 당분간 존재
- 부정적인 시장 분위기로 선박금융시장 역시 위축되어 해운위기가 장기화될 가능성이 높음
- 한편, 각종 환경규제 강화 및 연료비 부담 증가로 에너지효율성이 높은 녹색선박 수요가 증가하면서 낮은 선가를 이용한 대량발주가 이루어진다면 시황회복이 장기화될 우려가 있음

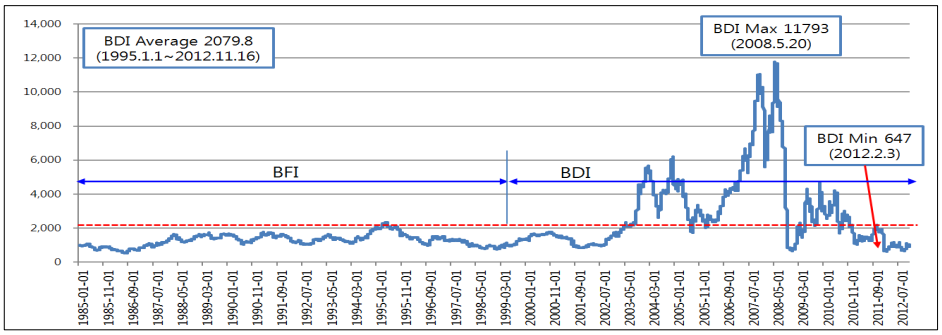
(2) 역사상 최저 운임수준

○ **세계 해상운임은 선박 공급 과잉으로 대부분의 선종에서 해운기업의 수입원천인 운임이 폭락했음**

○ **BDI 지수는 2008년 5월 11,677포인트로 최고치를 기록한 후 같은 해 12월 677포인트로 급락, 그리고 2012년 2월 668포인트로 최저치를 기록했음**

○ **운임의 급락은 해운기업의 정상적인 경영에 악영향을 주고 있으며, 이는 전세계적인 해운불황을 초래**

〈그림-7〉 세계 벌크선 해상운임(BDI) 추이



자료 : Clarkson ; 원자료는 발틱해운거래소.

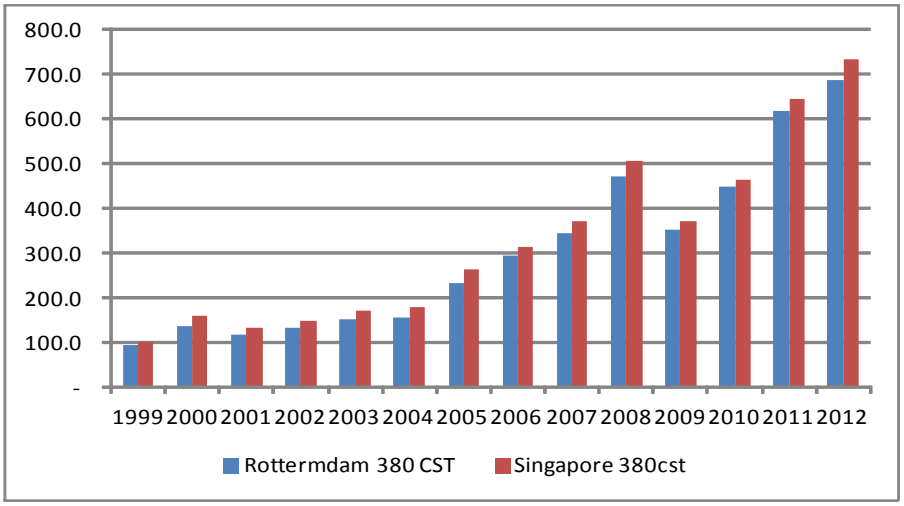
(3) 고유가로 인한 손실 확대

○ **세계 해운기업은 선복과잉에 의한 운임하락 뿐만 아니라, 유가 상승으로 경영상태가 악화**

- 해운기업이 주로 사용하는 연료유(380CST)는 로테르담항과 싱가포르항 등 세계 모든 지역에서 급상승했음
- 선박 연료유는 2002년 톤당 148.9달러($/tonne)에서 2012년에는 톤당 732.4달러로 지난 10년 동안 연평균 17.3%씩 증가했음

〈그림-8〉 선박연료유(380CST) 가격 추이(1999~2012)

단위 : US $/Tonne



자료 : Clarkson ; KMI 분석.

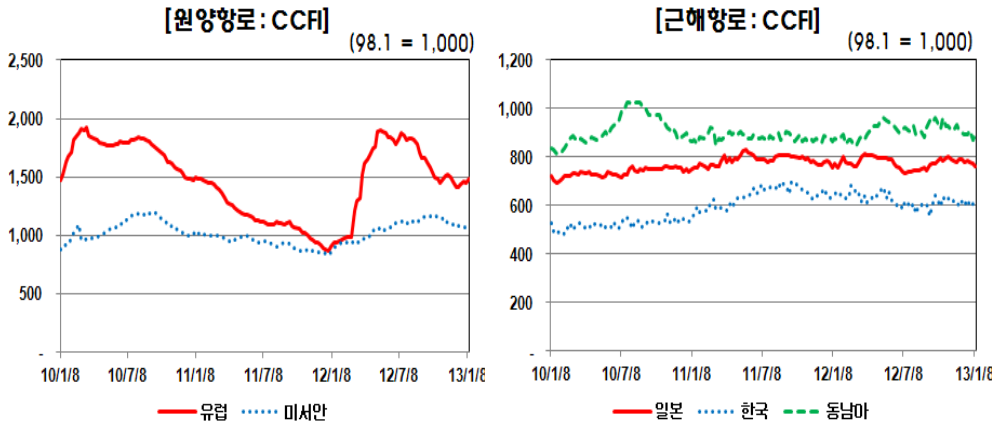
3) 해운시장 전망

(1) 컨테이너 정기선

○ **컨테이너 정기선의 경우, 유럽항로는 지난해 상반기 고점을 기록한 후 하락세를 보이다 연초에 안정세를 시현**

- 미주 항로의 경우 지난해 연말 고점 형성 이후 연초에 하락세 시현
- 근해 항로는 변동성이 낮은 상태에서 안정적 운임이 형성되고 있음

〈그림-9〉 컨테이너 정기선 운임의 추이

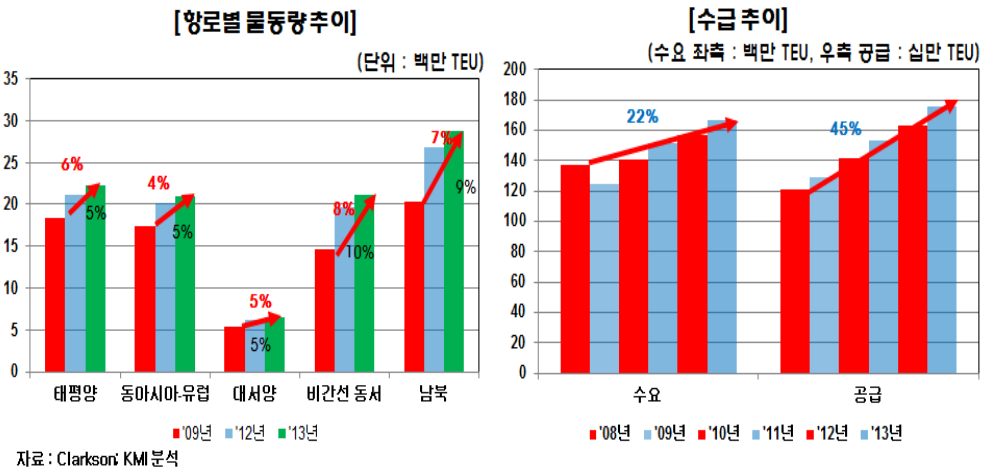


자료 : 상해항운교역소

○ **지난 5년간 세계 컨테이너선 시장의 공급과잉이 누적되어 공급과잉의 압박이 강력할 것으로 예상**

- 해상물동량은 5년간 22% 증가한 반면 선박공급량은 45% 증가
- 기간항로의 물동량은 연평균 5% 내외 증가한 데 비해, 비간선 동서항로 및 남북항로는 연평균 9~10%대의 다소 높은 증가세 달성
- 2013년 올해에도 전통 기간항로보다는 개도국 간의 비간선 동서항로 및 남북항로의 물동량 증가세가 높을 것으로 전망

〈그림 10〉 항만물동량 및 수급 추이



자료 : Clarkson; KMI 분석

○ 향후 컨테이너선 시장은 누적된 공급압박 속에서 운임하방 가능성이 높아진 상황에서 연료비 부담 증가가 선사의 경영수지 악화에 큰 영향을 미칠 것으로 전망

○ 이같은 시장구조에서 선사간 공조체제는 지속될 것으로 전망되며, 동시에 서비스 축소 전략, 감속운항, 계선 전략 등 공급조절 노력 또한 지속될 전망

○ 따라서 악화된 시장여건에서 현재 유동성 위기를 극복하는 것이 최우선 과제로 대두

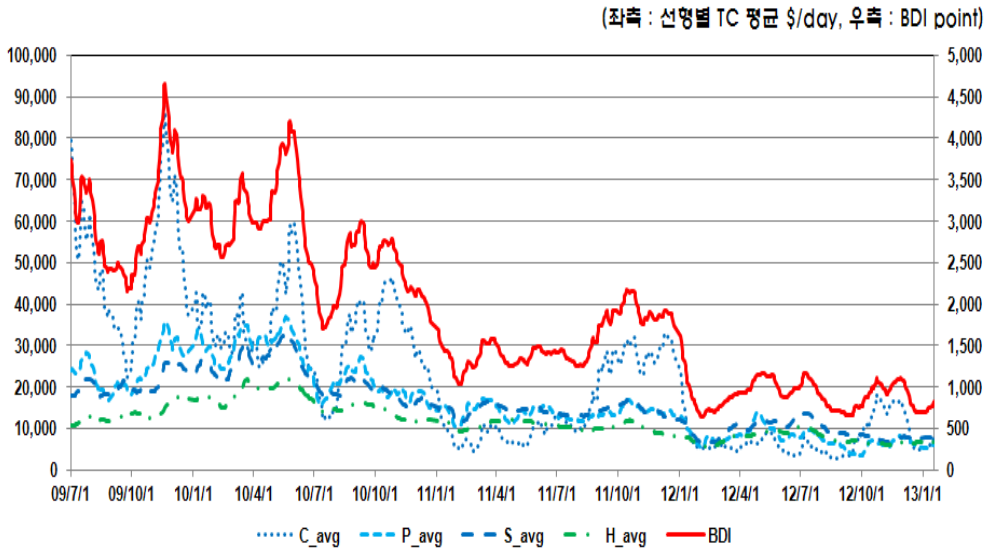
〈그림-11〉 정기선 시장의 수급 여건 및 시장참여자 전략 전망

(2) 건화물선

○ 건화물선 시장 운임은 2012년 이후 BDI 지수 1,000p 안팎에서 등락을 거듭하며 매우 저조한 실적을 기록

- 건화물선 시황악화는 원거리 철광석 및 석탄 운송에 대한 의존도가 높고 선박운영의 유연성이 떨어지는 케이프 선박의 운임이 OPEX(운항비용)에 미치지 못하는 상황이 지속되면서 발생

〈그림-12〉 볼틱 운임지수 추이

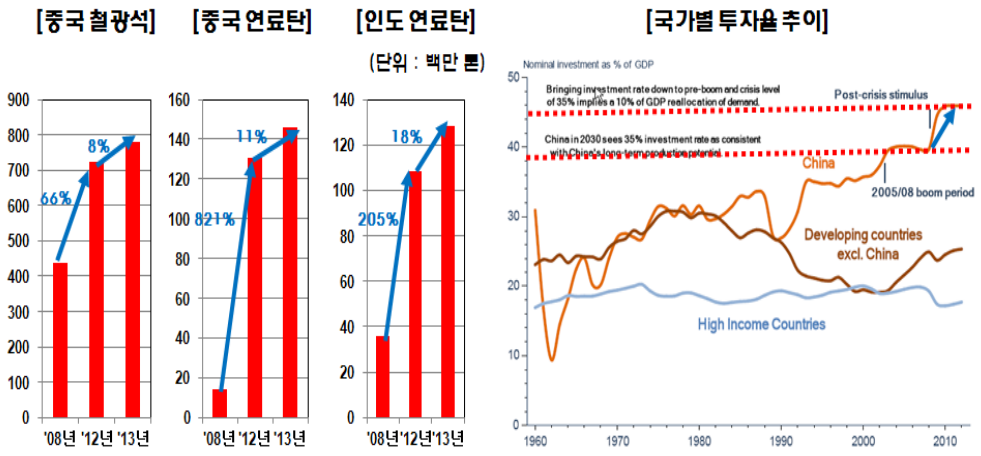


자료 : Clarkson

○ **건화물선 물동량은 중국 및 인도 등의 신흥국 물동량 확대로 증가세를 보일 것으로 전망됨**

- 중국은 주택/인프라 건설 및 서부 대개발 등으로 막대한 원자재 수요를 지속할 전망이고
- 인도 또한 경제성장과 함께 꾸준히 늘어나는 전력수요에 대응하기 위한 발전용 연료탄 수입을 대폭적으로 증가시킬 것으로 기대됨
- 다만, 중국의 GDP 대비 총투자 비율이 45%로 거의 한계점에 이르고 있어 현재와 같은 폭발적 원자재 수요가 지속가능한 지에 대한 우려가 대두

〈그림-13〉 신흥국 주요 물동량 및 GDP 대비 총투자 비율 추이



자료 : Clarkson 및 세계은행

○ 2013년 건화물선 시장은 신조선 인도량의 증가세는 둔화되지만 여전히 물동량 증가율보다 선박 증가율이 클 것으로 전망됨

- '13년에는 건화물선 시장의 수급불균형이 차츰 완화되는 계기는 될 수 있으나, 누적된 공급과잉의 압박 등으로 본격적 운임회복은 어려울 것으로 예상

〈그림-14〉 건화물선 시장 수급 전망

[건화물선 수급 종합]

긍정 요인	수요	중국 철광석 수입물동량 증가
		중국, 인도 연료탄 수입물동량 증가
	공급	신조선 인도량 증가세 둔화
		선박해체 증가/체선 지속
부정 요인	수요	유럽재정위기/미국불경기 지속
		인도네시아 광물 수출제한 조치
		연초 남반구 기상재해 우려
	공급	누적된 선박공급 압박
		대형선 노후선 비중 저조

[수급지표 전망] (단위 : 백만 DWT)

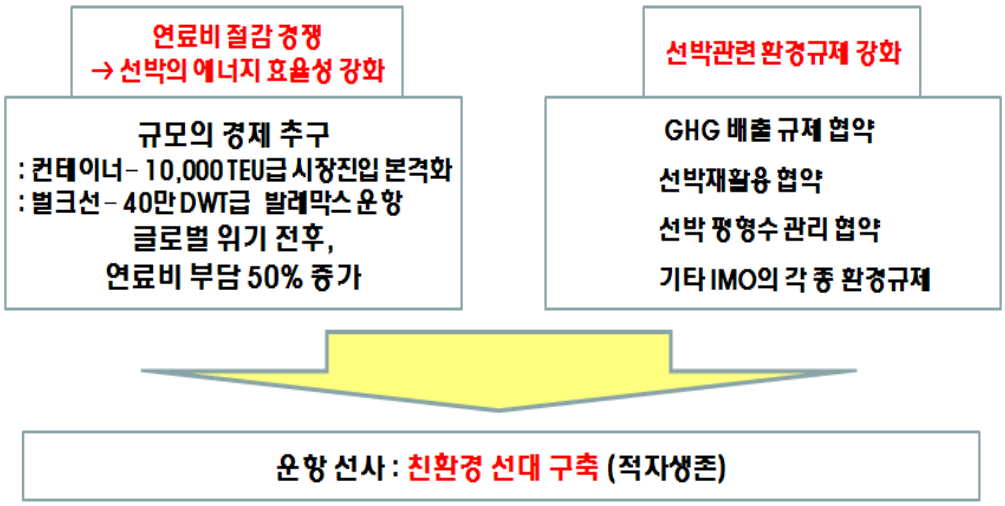
구분	'12년	'13년
물동량 (증감율)	3,950 (5%)	4,112 (4%)
신조선인도량	98	81
해체량	33	26
연말선대 (증감율)	679 (10%)	734 (8%)
연초발주잔량 (% 선대)	232 (38%)	136 (20%)

(3) 친환경 선박 확보

○ **향후 해운시장은 운항선사가 친환경 선대를 얼마만큼 효율적으로 확보하느냐가 생존의 관건이 될 전망**

- 비용 측면에서 규모의 경제 추구를 통한 단위원가 절감 노력과 함께 높아진 연료비 부담을 경감하기 위한 에너지 효율이 강한 선박의 활용이 대폭 증가할 전망
- 규제 측면에서도 온실가스(GHG) 배출규제 협약 추진, 선박재활용 협약 채택, 선박 평형수 관리 협약 추진, 기타 IMO의 각종 환경규제가 추진되면서 친환경 녹색선박의 필요성이 커지는 상황임

〈그림-15〉 친환경 선대 구축의 필요성



(4) 중국의 조선산업 지원정책

○ **제11차 5개년 계획(2006년~2010년) 동안 중국 조선소의 선박건조량이 5배 성장**

- 그러나 글로벌 금융위기 이후, 해운/조선 동시 불황으로 위기에 봉착

○ **이 같은 위기 국면으로 제12차 5개년 계획에서는 양적확대 정책에서 경쟁력을 강화하는 방향으로 정책을 전환**

- 아울러, “국수국조”,“자국화 자국선”,“선화주 제휴” 등이 강조될 전망
- 동시에 조선/해운/무역을 연계한 삼각편대 정책을 실시
- 이 같은 기조 속에서 수입조건을 FOB로 전환하여 운송권 확보를 도모하고, 외국적 선박의 내항운송을 금지시키며, 조선소의 해운 리스 진출이 확대될 것으로 보임
- 유럽조선소들과의 매입 또는 합작을 통해 경쟁력을 강화 시키며

○ **향후 중국 조선산업이 저선가를 매개로 녹색선박을 대량 건조하게 된다면, 이는 공급압박 요인이 될 수 있음**

○ **또한, 중소 조선소들은 설비투자 여력이 없기 때문에 자체적인 선박해체 설비 확충은 한계가 있으며, 따라서 중소소선소의 해체량 증가로 인한 실질적인 시장개선 효과는 그리 크지 않을 것으로 예상됨**

- 실질적으로 중국 정부는 신조선 수요창출을 목적으로 해체와 신조선을 연계하고 있음

○ **중국의 자국화물 자국선 수송 전략은 중국 해운 및 조선 시황을 개선하는 데는 도움이 될 것이나, 글로벌 해운시황 개선에는 오히려 악영향을 미칠 것임**

- 따라서 중국의 조선지원 정책이 지속되는 경우 세계 해운시황 회복은 지연될 가능성이 큼

2. 우리나라 해운산업 진단

1) 국내 해운업계 동향

○ **해운업 불황으로 최근 4년간 70여개 선사가 폐업 또는 등록취소**

- 2011년 상반기 이후 법정관리 신청 증가 : 대한해운, 삼호해운, 양해해운, 조성해운, 삼선로직스, TPC코리아, 대우로지스틱스, 봉신, 세림오션쉬핑, 씨와이즈라인 등 10개 선사

○ **글로벌 금융위기 이후 점진적인 회복세를 보이던 우리나라 해운업계가 2011년 이후 다시 위기상황에 직면**

- 2011년 3분기 이후 : 대형 3사 적자 기록
- 대형선사 누적적자로 유동성 위기, 중소선사들의 연쇄도산 우려

○ **금융권의 자금대출이 갈수록 축소되고 있으며, 선박금융도 지속적으로 위축되고 있음**

- 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

○ **특히 중소 선사의 유동성 문제는 더욱 심각, 대책이 긴박한 상황**

- 중소선사는 유동성 부족, 운임하락, 유가상승 등 삼중고를 겪고 있으며, 선박금융, 즉 선박리스 원리금 상환유예가 절실한 상황
- 또한 금융기관들이 선가하락에 따라 담보가치 하락으로 추가 담보 및 재계약을 요구하는 LTV(Loan to value) 적용 유예도 계속 필요

2) 해운업 위기 실태

(1) 공급과잉과 수급불안, 유가상승에 따른 경영실적 악화

○ **세계적인 해운불황으로 국적선사들의 채산성 크게 악화**

- 세계 경제침체에 따른 물동량 감소, 선박공급 과잉으로 운임 급락
- 고유가로 인한 운항비용 증가로 채산성 악화

○ **특히 2010년 하반기부터 해운기업의 경영실적은 더욱 악화**

- 2010년 하반기부터 공급과잉에 따른 수급불안으로 우리나라 해운기업들의 적자 폭이 확대

○ **외항해운업계의 2011년 단기차입금은 3조 3,830억 원, 당기순손실액은 2조 2,540억 원에 달함**

〈표-1〉 우리나라 외항해운업체의 단기 차입금 추이

단위 : 백만 원

구분	2002년	2005년	2009년	2010년	2011년
단기 차입금	1,523,324	572,543	3,323,736	1,497,800	3,382,953

주 : 한국선주협회 회원사 전체의 단기 차입금 규모.
자료 : 한국선주협회

〈표-2〉 우리나라 외항해운업체 매출액과 당기순이익/순손실 추이

단위 : 백만 원

구분	2002년	2005년	2009년	2011년
매출액	15,763,298	24,766,097	31,878,330	42,632,516
세후 당기순이익	165,841	1,634,926	-3,620,997	-2,253,967

주 : 한국선주협회 회원사 전체의 매출액, 당기순이익/순손실.
자료 : 한국선주협회.

(2) 불리한 원가구조

○ 우리나라 해운기업은 외국선사에 비해 높은 금융비와 높은 유가를 부담하는 불리한 원가구조를 갖고 있음

○ 세계 해운시장에서 통용되는 달러화를 우리나라 기업이 조달하는 경우 높은 이자율을 부담해야 하기 때문에 경쟁사인 외국선사에 비해 운임을 인상하는 것이 불가피

〈표-3〉 해운기업의 금융조건에 따른 금리 및 운임 차이 비교

구 분	국적선사 (A선사)	외국선사 (Maersk)	외국선사 (MOL/NYK)
신용등급	BBB	AAA	AA
국가신인도	대한민국	덴마크	일본
계약선가(천 달러)	200,000	200,000	200,000
수송계약(년)	20	20	20
가산금리	120bp	65bp	73bp
1일	45.5	43.4	43.7
연간	16,597	15,845	15,953
20년	331,946	316,900	319,068
운임(US$/mbtu)	0.5320	0.5079	0.5113

자료 : KMI 조사자료.

○ 우리나라 해운기업은 외국의 경쟁업체에 비해 높은 유가를 부담하고 있음

〈표-4〉 주요항의 선박 연료유(380CST) 가격 비교

구분	로테르담	싱가포르	부산
2000년	138.8	158.9	164.3
2005년	235.7	263.5	277.9
2010년	451.1	465.2	494.7
2011년	619.5	648.4	657.9
2012년	638.8	662.8	695.2

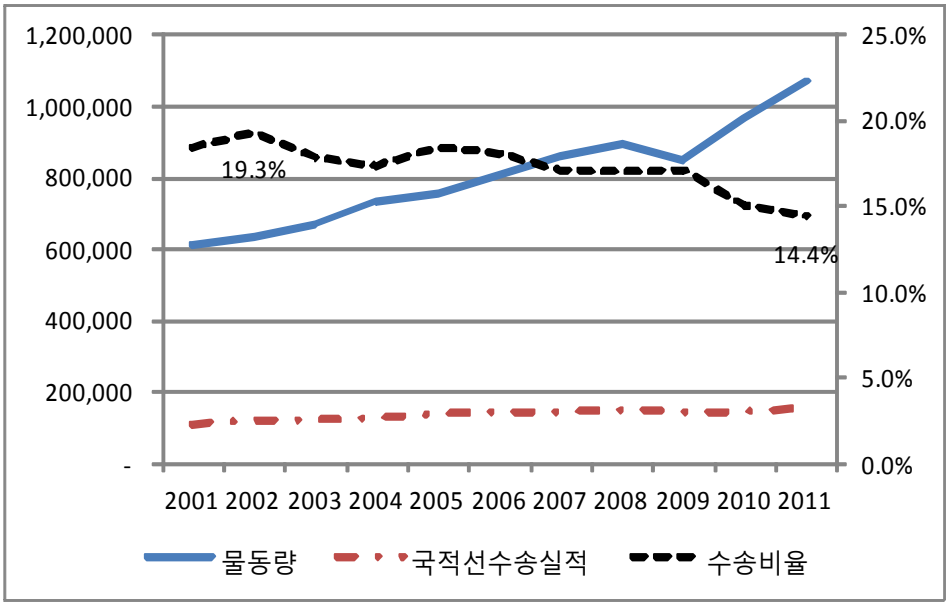
자료 : Clarkson, KMI 분석

(3) 수출입화물 적취율 하락

○ **금융비용 부담 증가 및 고유가로 인해 국적선사의 대외경쟁력은 계속 하락하여 수출입화물에 대한 국적선사의 적취율이 하락하는 추세를 보이고 있음**

- 우리나라 수출입 물동량은 지난 2001년 6억 1,091만 톤(R/T)에서 2011년에 10억 6,956만 톤으로 연평균 5.8%씩 증가
- 반면 국적선사의 수송실적은 동 기간 1억 1,254만 톤(R/T)에서 1억 5,445만 톤 수송하여 연평균 증가율은 3.2%에 불과
- 특히 2001년 국적선사의 수송실적은 18.4%에서 2011년에는 14.4%로 지속적으로 하락

〈그림-16〉 우리나라 수출입 물동량, 국적선 수송비율 추이



주 : 좌축_수출입 물동량(천 톤), 우축_국적선 수송비율(%)
자료 : 한국선주협회, 국토해양부(SP-IDC), KMI 분석.

3) 해운산업에 대한 정부 지원 필요성과 사례

(1) 해운산업의 역할과 의의

○ **우리나라 수출입화물의 99.7%가 해상운송을 이용하고 있어 국적선사의 해운운송망 붕괴시 수출물류비 급등이 예상됨**

- '10년 우리나라의 무역의존도는 88%로 G20 국가 중에 가장 높은 수준에 있으며 수출입화물의 99.7%가 해상으로 수송
- 세계 5위 수준의 해운강국의 지위를 유지하지 못할 경우 수출입 물류에 상당한 차질이 발생할 수 있음
- 현재 아시아/유럽항로 정기선 서비스 1개 루트를 신규 개설시 약 1조 5천억 원의 이상의 거액이 필요하며, 현재 수준의 물류서비스 네트워크를 새롭게 구축할 경우 천문학적인 재원이 필요
- 특히 자국의 해상운송망이 붕괴되는 경우 수출입 물류비가 급등하여 세계 각국에서는 자국선박에 의한 수출입 물류망을 확보/유지

○ **해상운임수입은 우리나라 주요 상품수출액과 유사한 실적**

- 2011년 해상운임 수입액은 384억 8,000만 달러로 기록하여, 우리나라 5대 수출상품 수출액과 유사한 실적을 나타냄

〈표-5〉 우리나라 주요 상품 수출액과 해상운임 수입 비교(2011년)

(단위 : 백만 달러)

석유류	자동차	반도체	선박류	전화기	해상운임 수입
50,371	40,910	39,665	37,970	25,802	32,760

자료 : 한국무역협회, KMI 분석

(2) 외국의 해운산업 지원 사례

가. 선진국(덴마크, 독일, 프랑스)의 지원 사례[2)]

○ **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 활용

※ 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

○ **독일은 하팍로이드에 12억 유로 대출보증을 발표했으나, 실제 EU 위원회의 제동으로 성사되지 못함**

- 2008년 금융위기 후 독일 해운업체들이 자금난에 시달리고, KG펀드가 침체를 겪자 정부가 단기유동성을 지원키로 발표
- 독일 정부는 2009년 10월 자국의 최대 해운기업인 Hapag-Lloyd에 12억 유로에 대한 정부 대출보증(90%)을 제공키로 한 바 있음
- 그리고 함부르크 시(市)도 독일 정부의 지원과 별도로 Hapag-Lloyd에 7억 5,000만 유로를 현금으로 지원키로 한 바 있음
- 독일 정책금융기관인 KfW 은행은 2009년 1월부터 금융위기로 타격을 받은 자국 중소선사 및 기업 지원 위해 KfW 특별 프로그램(KfW Sonderprogram)을 도입, 이를 위해 총 150억 유로 규모의 펀드가 조성

○ **프랑스, 투자전략기금 통해 CMA CGM에 1억 5,000만 달러 지원**

- 프랑스는 세계 3위 컨테이너 선사인 CMA CGM이 파산 위기에 몰리

2) KMI 조사자료 : 한국선주협회 자료 참조.

자 긴급하게 유동성을 지원했음

- 프랑스 정부는 국부 펀드인 전략투자기금(FSI; French Government's Strategic Investment)을 통해 1억 5,000만 달러를 지원

ㅇ **CMA-CGM(佛, 세계3위)은 프랑스 정부·채권단이 긴급구제금융 5억불 지원**

나. 개도국(중국)의 지원사례

○ **중국은 2009년 초부터 자국의 해운 및 조선산업을 지원**

- 중국은 해운 및 조선산업 보호와 육성을 명분으로 중국은행, 중국수출입은행, 중국수출신용보험공사 등을 통해 자국선사에 대한 선박금융 지원을 지속적으로 확대

○ **중국수출입은행(CEXIM), 자국 1·2위 해운사인 COSCO와 차이나쉬핑그룹에 2012년부터 5년간 각각 95억불 지원 계획 발표(2012.3)**

○ **또한 중앙정부와 지방정부에서 펀드를 통해 해운산업과 조선산업을 지원**

- 펀드를 통한 금융지원은 천진 중심의 '조선산업투자펀드'와 상해 중심의 '해운산업펀드' 및 기타 지방정부를 중심으로 한 펀드로 구분
- 2010년에 들어서는 천진·상해를 중심으로 '선박펀드'를 통한 해운 및 조선 투자·지원이 본격화되고 있음

○ **중국은 자금 확보가 어려운 해운 불황기에 적극적인 선박금융 지원을 함으로써 해외 선박투자자를 자국의 조선소로 끌어들이는데도 성공한 것으로 평가됨**

- 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

〈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	특수선6척	Minsheng Financial Leasing 포함

자료 : KMI 조사.

(3) 우리나라 해운업계의 요구사항

가. 원리금 상환유예[3)]

○ **2008년 글로벌 금융위기 이후 촉발된 해운시황 악화로 해운업계가 유동성 부족, 운임하락, 유가 상승 등 삼중고를 겪고 있으며, 선박리스 등 원리금 상환유예가 절대적으로 필요함**

- 국내 금융기관들이 공동으로 해운업계에 제공한 신디케이트 대출(Syndicated Loan)에 대해 관련 금융기관들이 일정 기간 원리금 상환 유예조치를 할 경우 대출담당 금융기관이 동참
- 선가하락에 따라 담보가치 하락으로 추가 담보 및 재계약을 요구하는 LTV(Loan to value) 적용 유예 요청

나. 그간 추진한(고려한) 유동성 지원 정책

○ **KAMCO 자금 활용한 자금 지원**

- 2009-11년간 33척의 선박을 매입(선가기준 1조700억원, 기금 4,700억원 투입)하여 유동성을 지원, 수출기반보험(11년)을 통해 4,200억원 대출상환보증
- 2012년 이후 중단, 지원 규모를 늘려 재가동할 수 있는 방안 필요

○ **해운기업의 운송료매출채권 유동화**

- 일부 해운기업에서 실시, 정부 참여 없었음
- 현재 운송료 유동화할 수 있는 물량이 거의 없음
- 대량화물 수송물량 중 신규 COA 계약 확대(선사, 정부 노력 필요)
- 수출입은행, 중소 및 중견선사를 대상으로 '수익기반 운영자금대출'

3) 최근 해운업계에서는 해운산업 분야의 어려움을 해결하기 위해 금융기관 등에 다음 내용을 골자로 하는 건의서를 전달했음

제도 도입 예정(13년 상반기)

- 선사의 장기용선계약이나 화물운송계약상 운임수입을 담보로 운영자금을 대출할 계획
- 기업신용도가 낮은 중소기업에게 유리
- 그러나 단기운영자금 성격을 가진데다, 유동화할 수 있는 물량이 많지 않아, 기존 선박금융의 상환 요구 가능성이 있어 효과를 얻기 위해서는 추가적인 방안 마련이 필요

○ **Primary CBO(채권담보부증권) 발행 지원**

- 2012년 상반기 추진 중 업계의 이해관계 상충으로 중단
- P-CBO를 추진하기 위해서는 대상기업을 그룹별로 재조정하고 정부(정책금융)의 후순위 채권 보증도 필요

다. 정부의 해운업 지원 의지 표명

○ **해외 주요국에서는 자국 해운업의 경영위기를 해소하기 위한 대책을 금융권과 같이 대대적으로 발표하고 있음**

- 국내에서도 건설업종 등에 대한 위기 대책을 발표하는 등 업계의 유동성 안정을 지원

○ **이와 같이 국내외에서 발표된 정부의 산업 지원 및 유동성 위기 대책 발표는 그 자체로 해당 산업의 안정적 경영에 도움이 되고 유동성 해소에도 실질적인 기여를 하고 있음**

○ **따라서 국내 해운업계에서도 정부의 해운업 위기 해소를 위한 정책금융기관의 대폭적인 지원책 발표를 기대하고 있음**

3. 새로운 해운정책 방향 : 위기에 강하고 성장하는 한국해운

1) 기본방향

○ **불황에도 지속가능한 견실한 해운산업 추구**

- 해운경기 순환변동에 능동적으로 대응하여 적기 투자를 강화
- 극심한 불황 및 저성장에도 지속 경영이 가능한 리스크 분산형 해운산업 체계 구축

○ **고용친화적 해운산업 성장**

- 저성장 시대에는 일자리 창출이 가장 중요하며 지속적인 선대 확충과 연관서비스업을 확충하여 일자리를 확대
- 고령화 등 인적자원 구조변화와 해운업 전문성을 지속적으로 축적할 수 있는 관련업종 일자리 창출
- 우리나라는 선박 1척당 28개의 직접적 고급 일자리 확보 가능. 이는 중소기업 1사의 고용효과 수준이며 선대 확충에 따라 일자리가 증가

○ **산업간 연계성 강화**

- 해운산업의 성장을 통하여 전후방 연관산업에 대한 파급효과를 크게 하고 관련 산업간 시너지 효과 기대
- 대기업 및 중소기업간 연계, 해운 및 관련산업간 연계 강화로 부가가치 창출

○ **산업혁신을 위한 정책 강화**

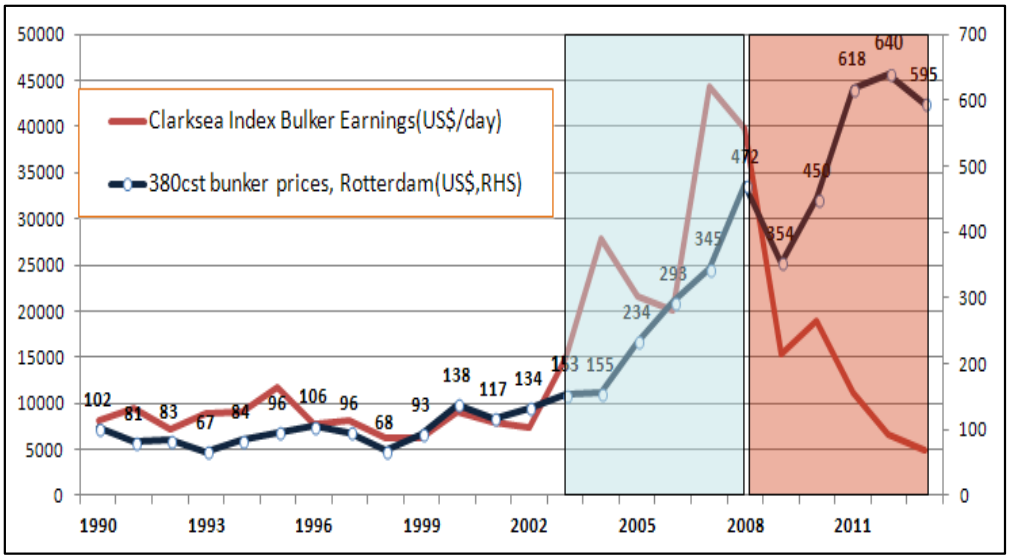
- 톤 세제, 선박투자제도 등 해운업 지원을 통한 경쟁력 강화 시책에서 산업혁신을 통한 경쟁력 강화 시책으로 전환
- 기업의 전문성 강화, 신뢰 구축, 산업의 自助기능 확보 등 산업의 혁신을 유도하는 정책 개발

2) 여건 변화 : 해운시장의 여건 변화는 구조적 문제이다

○ 운임 저하로 비용절감능력이 해운업의 경쟁력을 좌우

- 운임은 급락한 반면, 연료유 가격 급등에 따른 선박운항비 급증으로 고선가에 확보한 선박은 수익성이 크게 악화
- 우리나라 해운산업의 연료비/매출액 비중이 2003년 9.6%에서 2011년 18.4%로 크게 확대되고 에너지효율선박 및 감속운항 확대
- 2012년 선박연료유 가격 640달러(로테르담 기준)로 2003년 153달러 대비 4.2배로 급등한 반면, 같은 기간 선박운항 채산성은 56%감소 (US$14,987/day →US$6,579/day)

〈그림-17〉 선박의 채산성과 연료유 가격 추이



자료 : Clarkson 및 KMI

○ 장기적 고비용 해소를 위한 고효율 친환경선박 투자 재개

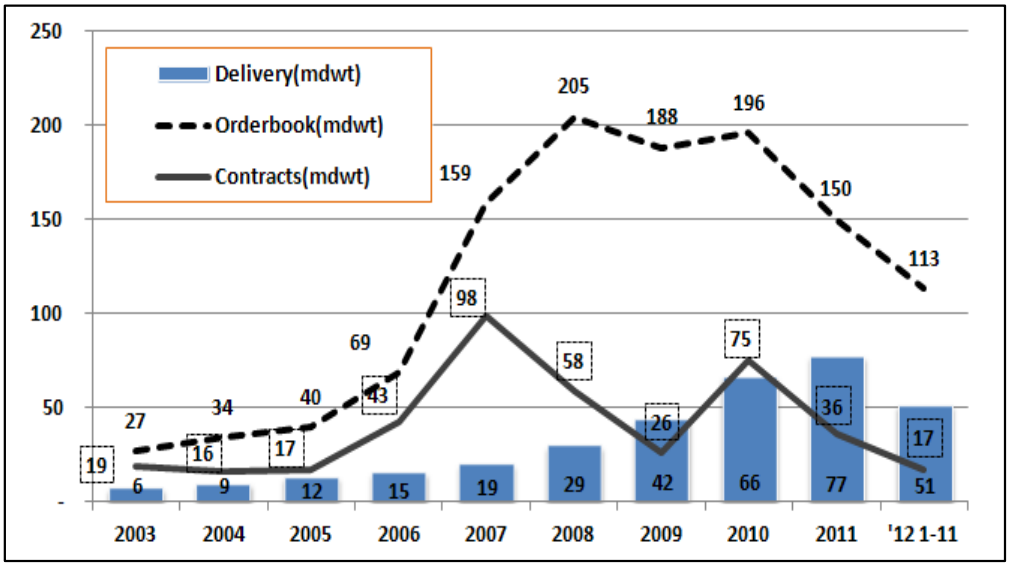
- 주요 해운기업들은 미래의 경쟁력 확보를 위해 에너지 효율선박에 대하여 선가가 회복되기 전에 선제적으로 투자

- 그러나 대다수 국적선사는 유동성 부족으로 투자 여력이 없고, 불황국면과 저성장 시기에는 금융권의 투자나 대출도 사실상 불가능
- 따라서 해운경기 순환변동성을 활용하는 선제적 선박투자 기회의 실기 우려

○ **공급과잉 해소에 장기간 소요**

- 중국의 신조선 역량이 크게 늘어 2009-2012년간 연평균 6,000만 DWT의 건조실적을 달성했으며, 중국정부의 조선지원정책 강화로 선박공급 과잉현상 지속 우려
- 중국의 조선실적은 2011년 7,700만 DWT로 제11차 5개년 계획 시작연도인 2006년 1,500만 DWT 대비 5배 이상 급증
- 2011년 신조계약이 3,600만 DWT로 전년대비 절반 이하로 급감, 2012년(1-11월)은 1.700만 DWT로 전년비 반감하여 조선소 도산 급증

〈그림-18〉 중국의 조선실적 추이



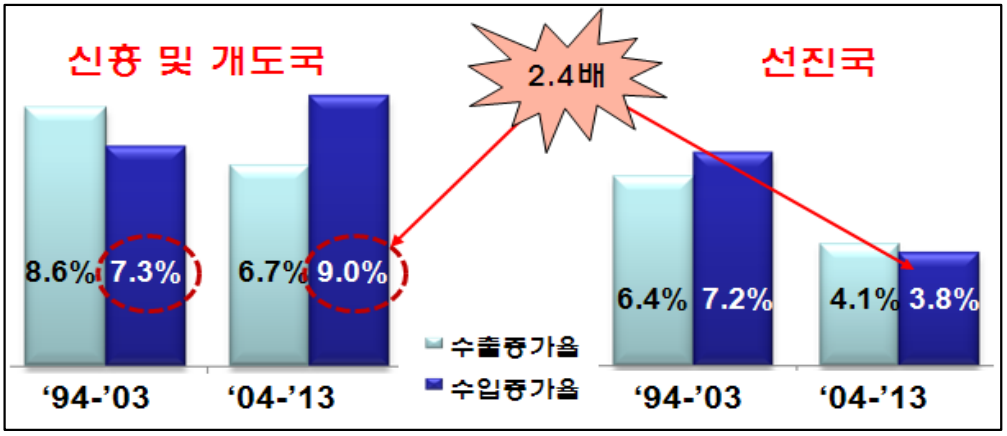
자료 : 중국 조선공업협회

- 중국정부는 조선-해운-무역을 연계하는 전략적 선박 발주수요를 확보하고 자국화물-자국선 수송확대를 추진
- 중국내 선사와 조선소에 대한 정책보조금이 대폭 지원되고 있으며, 초대형 컨테이너선, 대형LNG선, 해양플랜트, 친환경 선박 등을 중국 조선소에 발주한 외국 선주도 금융지원 대상임
- 정부는 COSCO에게 1-9월까지 1억 3천만 달러 상당액을 정책보조금으로 지원
- 자국화물 우선적취로 원유수송선 등의 공급을 확대할 것임. 해운-조선-화주의 삼각편대가 조성됨

○ **신흥국 무역증가로 해운수요의 구조적 변화 초래**

- 최근 10여 년간('04-'13년) 세계무역은 5.4%의 증가율을 보여 '94-'03년도의 7.1%에 비해 증가세가 둔화
- 최근, 선진국의 수입 증가세가 '95-'03년간 7.2%에서 3.8%로 크게 둔화되었고, 신흥 및 개도국의 수입증가율은 7.3%에서 9.0%로 증가
- 마케팅, 선박금융 등 모든 해운거래를 신흥 및 개도국 프레임에 맞춰 변화 필요

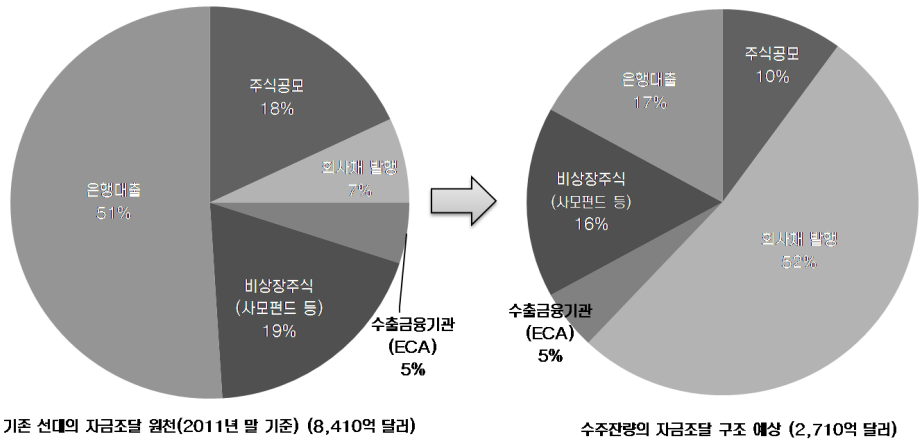
〈그림-19〉 세계 무역구조의 변화



○ **상업은행의 선박금융은 위축, 공적금융 기능은 강화**

- 유럽 재정위기로 유럽은행은 선박금융 규모 축소, 세계 10대 선박금융 은행중 유럽은행 비중이 2007년 56.1%에서 2011년 39.5%로 축소
- BNP등 프랑스 은행은 선박금융에 소극적인 입장으로 전환, 독일은 은행별로 차이를 보임(Deutsche 30% 증가, Commerzbank 신규 중단, HSH Nordbank는 지속)
- 선박금융 자금조달 원천으로서 은행대출의 비중이 종전의 51%에서 17%로 크게 감소. 이를 회사채 발행 등으로 대체하는 데는 한계가 있음

〈그림-20〉 선박금융 자금조달 원천의 변화



자료 : ABN AMRO Bank(2012)

- 덴마크, 독일, 프랑스, 중국, 우리나라 등 거의 모든 해운국가는 해운회사의 긴급 유동성을 지원
- 특히 중국은 자국 조선소 지원을 위한 공적금융 기관의 금융지원이 대폭 증가

3) 대응방향과 정책과제 도출

○ 공적금융 기능 확대에 중점

- 불황 장기화에 따른 유동성 위기극복을 위한 지원을 확대하고, 해운보증기능을 강화하여 우리나라 선박금융 기능과 역량을 강화

〈표-7〉 새로운 해운산업 정책과제 도출

구분	주요내용	비고
기본방향	○ 불황에도 지속가능한 견실한 해운산업 추구 ○ 고용친화적 해운산업 성장 ○ 산업의 연관관계를 강화 ○ 산업혁신을 위한 정책 강화 ○ 해운산업의 지속적 성장 도모	
여건변화	○ 운임 하락으로 비용절감능력이 해운업의 경쟁력을 좌우 ○ 장기적 고비용 해소를 위한 고효율 친환경선박 투자 재개 ○ 공급과잉 해소에 장기간 소요 ○ 신흥국 무역증가로 해운수요의 구조적 변화 초래 ○ 상업은행의 선박금융은 위축, 공적금융 기능은 강화	
대응방향	○ 공적 금융 시스템의 강화 ○ 저성장 시대에 대비한 산업구조의 효율화 도모 ○ 중소·중견기업 성장 전략 강화 ○ 시장개척을 위한 정책지원의 내실화	
정책과제 및 실천과제	○ 해운금융시스템의 개선 - 선사 유동선 지원 - 공적금융기능의 강화(해운보증기금, 선박금융공사) ○ 중소·중견기업 성장 전략 개발 - 중소·중견선사의 전략적 육성 ○ 고용친화적 해사클러스터 조성 - 화주-선사-조선-연관산업 클러스터 강화 ○ 선박투자 전문성 강화 - 소유와 운항의 분리체계 강화 ○ 시장개척을 위한 정책지원의 내실화	

○ **저성장 시대에 대비하여 산업구조의 효율화 추진**

- 소유와 운항을 분리하여 투자와 운영의 전문성을 강화하고 전문지식을 축적함으로써 산업의 효율성을 제고
- 정책과제로서는 용·대선의 내부화를 통해 해운산업 체제를 정비할 필요가 있음. 즉, 소유와 운항의 분리를 통해 선주-운항선사간의 거래를 활성화함으로써 외국 선주로부터의 용선을 대체하여 내수화할 수 있게 됨
- 또한 선주는 상대적으로 국내 조선소 건조를 확대함으로써 조선부문으로 파급효과가 확산. 특히 중소형 선박의 경우 중소조선소의 물량확보에 크게 기여할 수 있게 됨
- 한편, 국적선사와 화주간의 연계를 강화함으로써 해운서비스의 내수를 확대해 나갈 수 있음

○ **중소·중견기업 성장을 위한 전략 추진**

- 대기업에 비해 상대적으로 불리한 신용평가, 금융 및 선박확보의 어려움을 극복하고, 해운산업 저변을 확대하기 위해 중소기업의 특성을 살린 성장전략을 개발 필요
- 중소기업의 고비용(고금리, 고유가, 고선가) 구조 해소를 위한 정책개발과 중장기 종합육성전략을 수립

○ **고용친화적 해사클러스터 조성**

- 화주-선사-조선-연관산업 클러스터 강화

○ **해운 신시장 개척 강화**

- 대외협력, 정부의 시장개척 기능을 강화
- 사업 및 시장의 다양화, 선대구성의 다양화, 기업 내부조직의 재편 등 기업의 혁신을 통한 신시장 개척 역량 강화

4. 새정부 과제

1) 해운금융시스템 개선

(1) 필요성

○ **해운은 선박이라는 대규모 자산이 투입되는 특성상 많은 자금을 필요로 하고, 대부분 금융기관을 통한 외부 차입금으로 조달함**

- 현재 LNG 선박 1척은 2,500억 원[4] 정도이고, 8,000TEU급 컨테이너선박 1척은 1,000억 원[5]을 호가
- 우리나라에서 유럽으로 가는 컨테이너 정기선 서비스망을 구축하려고 하면, 1,000억 원 규모의 컨테이너선박 8~9척과 영업망, 정보망, 인력 등을 준비하는 데 약 1조 5,000억 원 정도의 자금이 필요함
- 이와 같이 해운에는 실로 천문학적인 재원을 필요로 하고, 대부분 금융기관을 통해 외부 자금을 차입하기 때문에 해운의 특성을 잘 알고 이에 맞는 금융상품을 제공하는 금융시스템이 필요

○ **해운은 수익의 원천이 되는 운임의 변동성이 매우 높은 산업으로 운임이 주기적으로 변동하는 경우에도 안정적인 금융이 제공되어야 함**

- 건화물선 시장의 경기를 보여주는 BDI 지수는 2011년 2분기 평균이 1,375를 기록하여 전년 동기 평균치의 50% 수준이고, 최고치의 1/10 수준일 만큼 변동이 높은 상황임
- 해운의 이와 같은 특성을 이해하지 못한다면 거래에서의 조급성이 나타나서 해운경기가 조금만 안좋아지면 자금을 회수한다든지 지급보증을 중단하는 경우가 발생

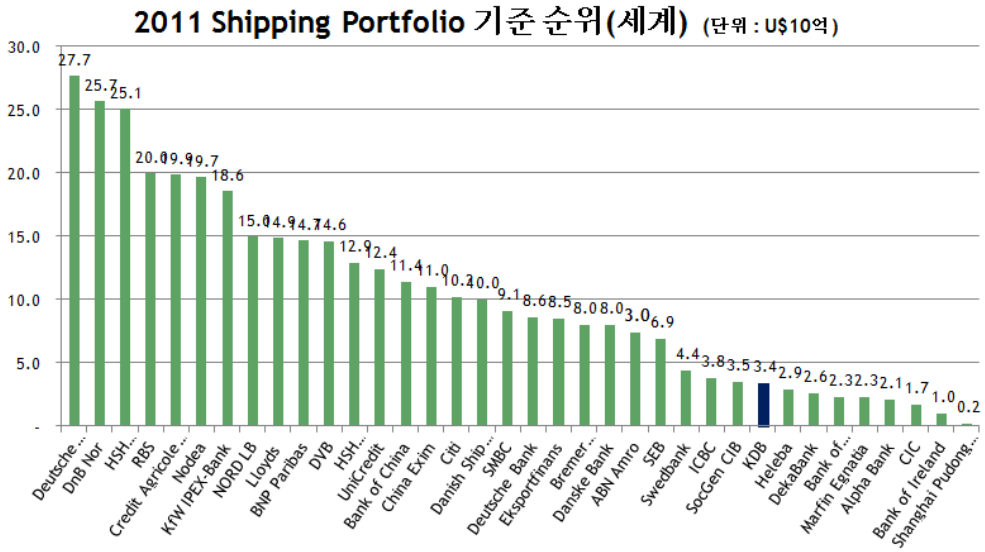
4) LNG선박(16만㎥) 신조선 가격은 2억 1,150만 달러에 달함(Clarkson 2009. 12월 기준).
5) 8,500TEU급 컨테이너 신조선 가격은 8,650만 달러에 달함(Clarkson 2009. 12월 기준).

(2) 우리나라의 선박금융 여건

○ 2010년 세계 신조선 금융규모는 951억 달러로 2008년에 비해 크게 증가하였으나

- 2007년 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

〈그림-21〉 세계 주요 선박금융기관의 선박금융 대출자산 현황

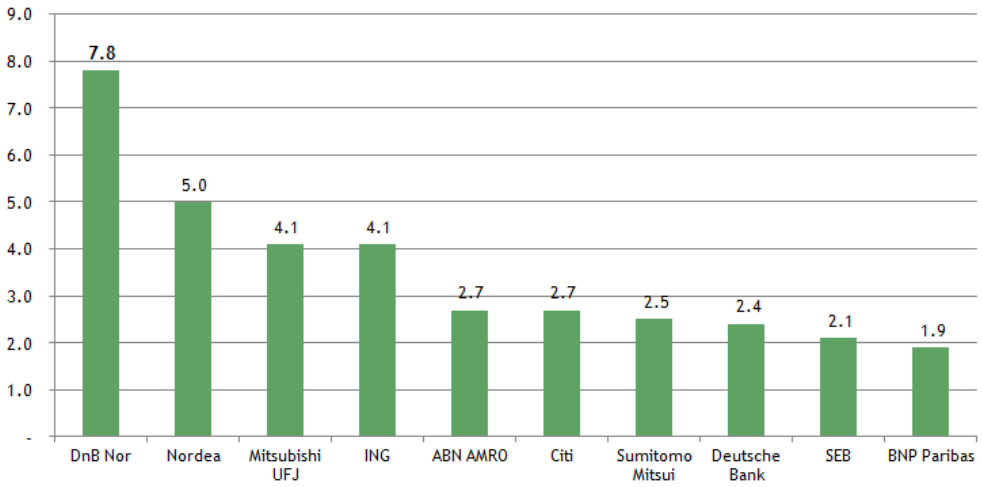


○ 선박건조에 있어서 세계의 수위인 한국의 경우 선박금융이 미흡

- 세계 10대 조선소 중 한국이 6위까지 차지
- 그러나 한국은 선박금융시장의 4.2% 수준에 불과
- 세계 20대 신디케이트리그에 한국계 은행은 없음(* KDB 2011년 U$15억 주선하여 실제는 11-20위권 수준에 달함)

〈그림-22〉 2011 선박금융 주선 순위

단위 : 10억US$



○ **한국의 조선산업 및 해운업의 비중에 비해 선박금융은 미약하고, 산은과 수은에 집중되어 있음**

- 한국 금융기관 선박리스 금융 잔액 (2009. 5월말) : 약 U$120억 수준, 이중 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

(3) 정책과제

가. 해운보증기금 설립

○ **선박금융에서는 선순위 금융(선순위 대출)과 투자부분 또는 후순위 금융(후순위 대출)이 논의되고 있음**

- 선순위 금융은 국내외 금융기관(특히 은행)을 통하여 이루어지며, 선박투자나 후순위 금융은 선박투자회사법에 따른 선박투자회사나 자

본시장법에 따른 집합투자기구 등을 통해 이루어짐

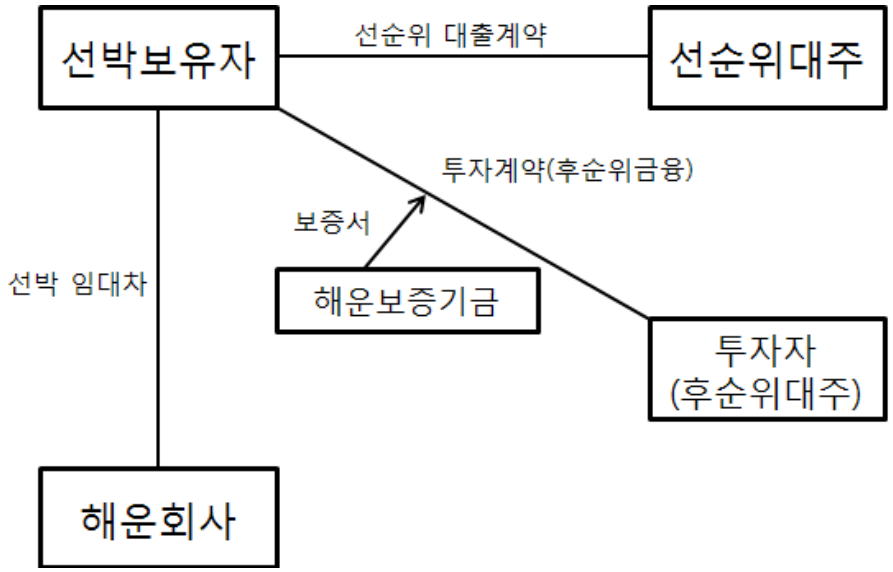
- 이와 같은 경우 선박금융을 통한 선박조달이 이루어질 수 있을 것인지 여부는 선박투자나 후순위 금융이 가능할 것인지 여부에 따라 결정되고 있음

○ **경기 하강국면에서는 선순위 금융(선순위 대출)으로써 조달할 수 있는 금액의 비중이 상당히 감소하는 상황이므로, 선박투자나 후순위 금융(후수위 대출)을 통한 자금조달이 없는 상황에서는 선박금융을 통한 선박조달이 어려워진다고 할 수 있음**

○ **선박투자나 후순위 금융과 관련하여 해운보증기금이 차주인 선박소유자의 선박투자나 후순위 금융에 대하여 보증을 제공하게 된다면, 신용등급이 높은 해운보증기금의 보증이 존재하게 됨으로써 투자자들이 보다 안심하고 투자를 할 수 있게 되어 선박투자나 후순위 금융이 보다 용이하게 조성될 수 있음**

○ **위험감소에 따라서 선박투자나 후순위 금융의 실제 이자율도 낮아지는 효과를 가져 올 수 있어 해운회사가 궁극적으로 선박조달 비용을 부담하여야 하는 상황에서 그 부담이 경감될 수 있는 부수적 효과도 생긴다고 할 수 있음**

〈그림-23〉 해운보증기금 개념과 역할



나. 공공 성격의 선박금융 전문기관 설립[6)]

○ **세계해운에서 선박금융기관 존재 여부에 따라 국별 해운 경쟁력 상이하고, 향후 원활한 선박금융을 제공하는 것은 국가경제에도 기여할 것으로 보임.**

- 경쟁국은 이미 선가가 낮은 현 시장에서 선제적으로 투자를 본격화하고 있고, 특히 그리스, 중국의 투자가 급증함.
- 우리나라의 경우 선박금융의 중단으로 인해 민간은행들의 선박관련 대출액이 전혀 발생하지 않고 있음.

○ **국내 해운사 뿐 아니라 국제적인 선박금융을 육성함으로서 동북아 금융허브의 발판을 마련할 것으로 기대됨.**

6) 대외경제정책연구원, 「선박금융 전문기관 설립 필요성 연구」, 2010. 12에서 주요내용 정리

- 선박금융은 유로권을 중심으로 발달되어 있으며, 아시아지역의 경우 해운산업 및 조선업의 발전 수준에 비해 선박금융은 발전이 미약
- 아시아 지역에서 비교적 신용등급이 높은 국가로서 아시아 지역의 선박금융을 선도할 수 있는 토대를 마련할 수 있을 것으로 기대됨.

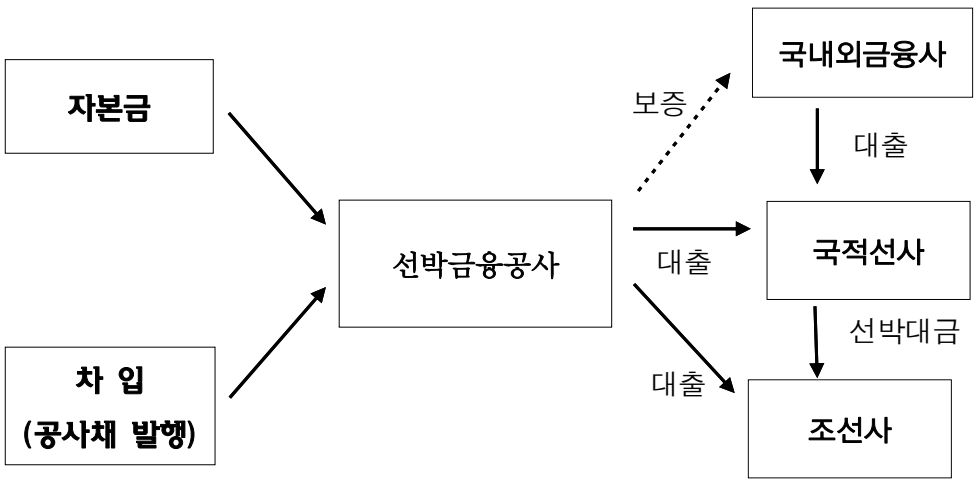
○ **현재 은행들의 선박금융은 한계가 있으며, 전문적인 금융기관을 통해서 발전시킬 수 있음.**

- 전문기관이 아닌 선박금융을 취급하는 기관들은 해운과 조선사들 뿐 아니라 일반 기업금융도 취급하고 있어 선박금융에 특화하기 곤란
- 선박 전문금융기관의 발전은 담보물인 선박의 처리, 장기자금 운용 등 해운 관련된 전문지식과 운용안이 필요

○ **선박금융의 특성상 민간금융기관보다 공공성격을 가진 금융기관 설립이 적절함**

- 공사의 설립은 공공지원의 필요성이 먼저 성립되어야 가능함
- 이미 한국은행, 수출입은행, 산업은행 등 공공금융기관에서 지원하고 있으므로 공공지원에 대한 논란의 여지가 없음.

〈그림-24〉 선박금융공사의 자금 흐름도



○ **민간금융기관에 비해 소매금융부분을 배제할 수 있으므로 비교적 단기간에 설립할 수 있으며, 달러 조달에도 유리할 수 있음**

- 민간은행은 예금으로 조달되어야 대출영업이 가능하나, 공사의 경우 정부의 신용도를 그대로 반영하여 부채조달을 통해 소매금융 없이 영업 가능
- 특히 공사설립은 은행에 비해 적은 자본에도 불구하고 높은 신용등급을 받을 수 있어 달러 조달에 유리함.

○ **공적 금융기관이므로 위기시 자금의 회수문제가 민간금융기관에 비해 적을 수 있음**

- 공사의 경우 설립 목적이 선박금융지원으로서 선박시장의 불황에도 지원을 지속할 수 있는 근거가 명확함.
- 따라서 불황 중의 선박금융의 회수라는 문제를 해소할 수 있을 것으로 기대됨.
- 특히 중소형선사의 경우 시중은행을 큰 도움을 받을 것으로 기대됨.

2) 중소·중견 해운기업 성장 전략

(1) 중소、중견 해운기업 현황

가. 중소·중견 선사의 성장을 통해 세계 5위의 해운강국으로 부상

○ **우리나라의 선박량 순위는 세계 5위를 기록**

- 우리나라의 해운 위상은 중소·중견선사의 성장이 그 배경
- 우리나라 총지배선대는 5,137만 6,000DWT로 세계 5위, 컨테이너선대는 세계 36만 8,000TEU로 세계 10위 기록

○ **우리나라 선사 가운데 중소、중견기업의 총지배선대는 67% 차지**

- 전체 컨테이너선대 가운데 중소·중견기업의 비중은 17%로 낮아 주로 벌크 및 유조선 운항선사가 중소·중견기업의 비중이 높음

○ **선사 전체 170개사 가운데 중소·중견기업은 160여 개사로 94% 차지**

- 컨테이너선사 15개사 가운데 중소·중견기업 수는 13개사로 전체의 87% 차지

〈중소·중견·대기업 분류 기준〉

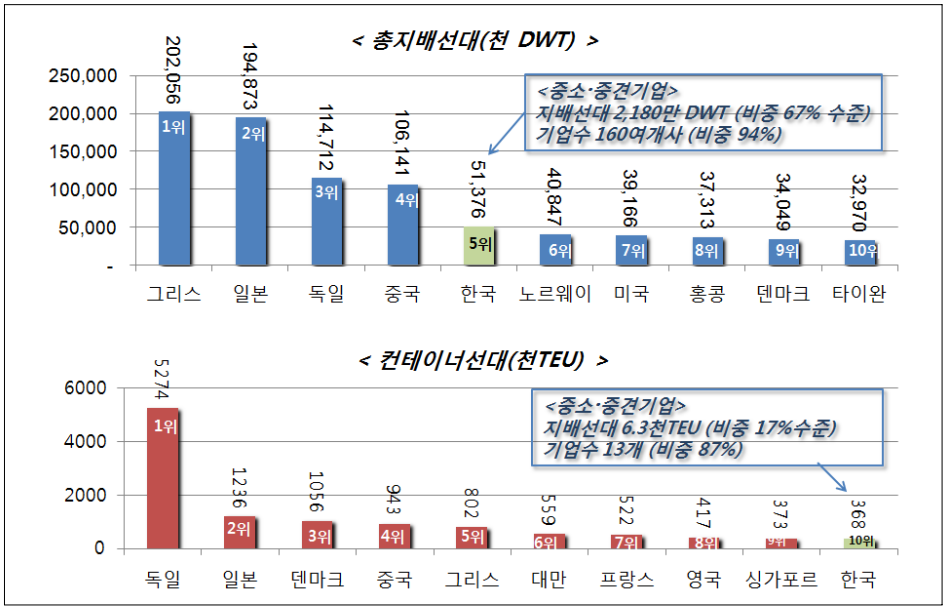
<중소기업> : 중소기업기본법 제2조 및 같은 법 시행령 제3조 ○ 운수업의 경우 상시 근로자 수 300명 미만 또는 자본금 30억 원 이하 <중소기업> : 산업발전법 일부개정법률(안)에 의한 중견기업 ○「산업발전법」제10조의2는 중견기업을「중소기업기본법」에 따른 중소기업이 아니고「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」(이하 공정거래법)에 따른 상호출자제한기업집단 소속기업이 아닌 기업으로 정의 <대기업> : 독점규제 및 공정거래에 관한 법에 의한 출자총액제한 등 규제 ○ 2013.1.2. 현재 상호출자·채무보증제한기업집단(62개)의 소속회사 수는 1,791개

○ **해운산업은 글로벌 기업의 경쟁력 제고를 촉진하는데서 성장이 가능한 측면도 있으나 중소、중견기업 저변의 성장도 중요**

- 특히 우리나라 해운은 물동량이 급증하고 있는 아시아 역내시장에서 중요한 역할이 기대되는 산업

- 이러한 측면에서 해운은 중소·중견기업의 성장이 매우 중요한 산업

〈그림-25〉 국가별 선박량 순위(2012.1.1 기준)



자료 : ISL 토대로 작성

나. 중소 · 중견기업 육성의 당위성

○ 대기업과 중소、중견기업의 낮은 상충관계

- 대기업과 중소·중견기업 간의 상하 종속적 거래관계로 경제민주화 이슈가 대두되는 타 업종과 달리 대형선사와 중소·중견선사간 이해관계의 충돌이 미미
- 해운업의 경우 대형선사와 중소·중견기업 간의 사업영역이 분리되어 있고, 오히려 협업의 가능성이 매우 높은 산업
- 즉, 중소·중견 및 대기업 모두 글로벌화 되어 있는 산업으로서 국내 기업간 경쟁보다는 글로벌 경쟁요소가 중요한 산업일 뿐만 아니라
- 글로벌 시장에서도 대형선사와 중소·중견기업의 시장이 일정부분

분리

* 벌크선 시장의 경우 케이프 및 파나막스 등 대형선 운항은 대형선사가 핸디막스 이하는 주로 중소·중견기업이 담당하고, 컨테이너선 시장도 미주 및 유럽항로 등 원양항로는 대형선사가 아시아 역내시장은 주로 중소·중견기업이 분담

- 이에 따라 중소·중견선사를 육성하더라도 우리나라 대형선사와 심각한 경쟁구도 초래하지 않는 효율적인 산업구조
- 이러한 측면에서 중소·중견기업 육성의 당위성이 매우 높은 산업

○ **역내운송에 경쟁력이 있는 중소·중견 선사 육성이 해운산업 성장의 핵심**

- 우리나라 중소·중견 컨테이너선사의 아시아 역내 네트워크는 세계 최대 규모
- 세계 컨테이너선사 100권 포진 선사 가운데 우리나라 선사가 모두 8개사로 타국에 비해 다수
- 이 가운데 중소·중견선사로 분류되는 선사는 고려해운, STX팬오션, 흥아해운, 장금상선, 남성해운, 천경해운 등 6개사

* 대형선사는 한진해운, 현대상선이며, STX팬오션은 대기업에 해당되나 컨테이너선 시장만 한정해 보면, 중소·중견기업에 해당

- 아시아 역내 시장은 성장세가 빠른 시장으로서 2011년 세계 전체 물동량 163백만 TEU 가운데 32%인 52.7백만 TEU를 차지
- 이는 그동안 세계 최대 항로였던 동서항로물동량 62.6백만 TEU를 넘어서는 세계 최대 물동량 성장지역
- 이처럼 세계 최대 시장인 아시아 역내시장은 우리나라 선사들의 역할이 매우 기대되고 있는 시장(이 지역은 글로벌 대형선사도 넘보는 추세)
- 게다가 벌크 및 유조선 시장도 인도 및 동남아지역 자원 개발이 촉발되면서 증가하는 추세로 중소·중견 벌크선 운항 필요성 증가

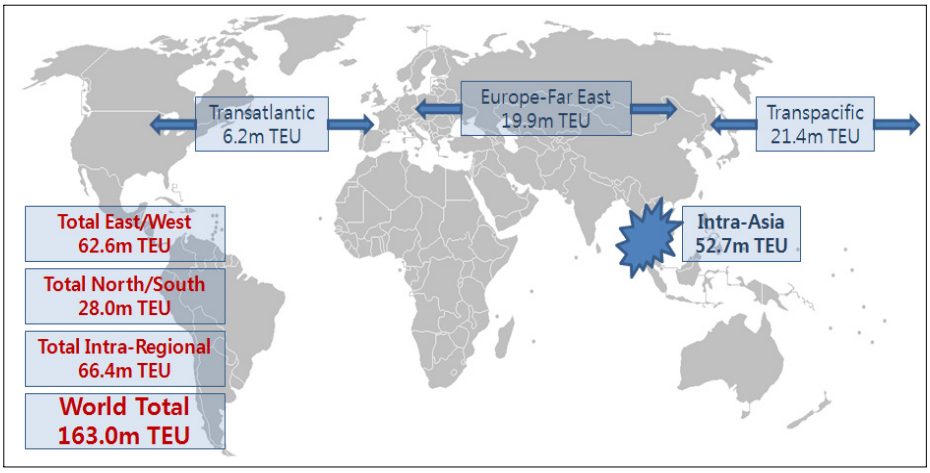
〈그림-26〉 세계 컨테이너선사 100위 중 우리나라 선사

우리나라 중소,중견선사 100위권 이내 최대규모 포진

	구 분		Total		Owned		Chartered			Orderbook		
	순위	Operator	,000 TEU	Ships	,000 TEU	Ships	,000 TEU	Ships	% Chart	,000 TEU	Ships	% existing
대형선사	8	Hanjin Shipping	574	110	272	42	303	68	52.7	174	24	30.3
대형선사	16	Hyundai M.M.	352	60	101	17	251	43	71.4	91	10	25.7
중소선사 중견선사	27	KMTC	54	39	21	19	33	20	61.3	10	6	18.2
중소선사 중견선사	31	STX Pan Ocean	40	21	12	7	28	14	70.6	5	3	13.0
중소선사 중견선사	48	Heung-A Shipping	22	24	8	13	14	11	64.3			
중소선사 중견선사	50	Sinokor	22	24	16	17	6	7	25.3			
중소선사 중견선사	58	Nam Sung	18	22	14	19	4	3	20.8	7	4	37.0
중소선사 중견선사	77	CK Line	9	15	3	8	5	7	60.4			

자료 : Alphaliner - Top 100 : Operated fleets as per 19 January 2013 토대로 작성

〈그림-27〉 세계 주요 항로 및 지역의 컨테이너물동량



자료 : Drewry, Container market 2012/2013, 2012.9 토대로 작성

(2) 중소、중견 해운기업의 애로점

○ **글로벌 해운시장의 양극화**

- 대기업과 중소·중견기업과의 격차가 더욱 벌어지는 양극화 현상은 국내 산업뿐 아니라 글로벌 산업에도 존재
- 컨테이너선 시장은 소수의 유럽 선사가 전 세계 컨테이너선 시장을 장악(유럽 선사의 (선박량)비중 증가 : '95년 33% → '12년 53%)
- 벌크선 시장은 글로벌 시장 진입이 컨테이너선 시장에 비해 다소 자유로우나 금융, 운항 경험, 기존 실적 등이 진입 장벽으로 작용

○ **금융기회의 불균형**

- 중소·중견선사의 경우 대형선사에 비해 낮은 신용을 근거로 금융을 일으키기 쉽지 않은 상황
- 불황기에는 물론 호황기조차도 중소·중견선사의 경우 금융이 어려움 초래
- 최근과 같은 해운불황은 대형선사와 중소선사 모두 겪는 어려움이나 중소·중견 선사의 체감도는 더욱 큰 상황(제2금융권 이용, 높은 원가구조 등)

○ **선원 등 인력난 가중**

- 중소·중견선사의 경우 대형선사에 비해 낮은 선원인력 확보 등 필수적인 운용인력의 확보가 어려운 상황
- 중소·중견 외항선사는 물론, 내항선사의 경우에는 이 같은 추세가 더욱 심해 외국인 인력 비율이 높은 상황

○ **성장기회 모색에 한계**

- 중소선사의 경우 금융 지원 등 소외로 성장기회(시장 확대)를 찾지 못하고, 중견선사로의 도약이 어려운 상황

- 중견선사의 경우 금융 지원뿐만 아니라 글로벌 시장의 양극화가 심화되면서 성장기회(시장 확대)를 찾지 못하고, 종합물류기업으로의 성장이 더딘 상황

○ **대형선사 중심의 정책에 따른 정책 소외**

- '종합물류기업 인증제도', '글로벌 물류기업 육성' 등 그동안 해운물류정책의 초점이 대형화에 맞추어져 중소·중견선사의 특정된 산업정책이 부재
- 이는 타 산업에 비해 역차별적 문제를 초래할 수도 있으며, 오히려 해운의 저변이 약해져 전산업에 악영향을 미칠 수 있음

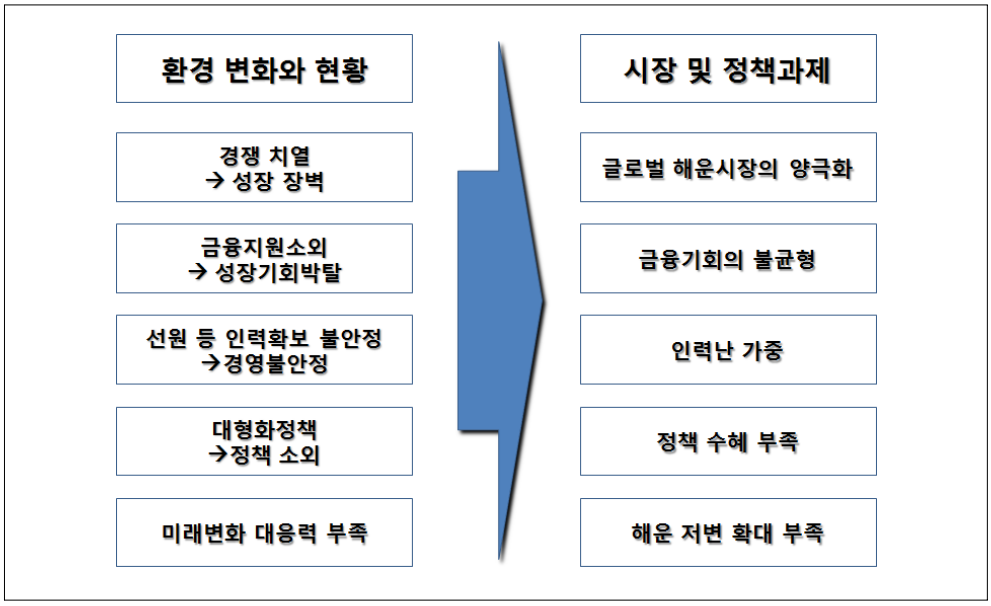
○ **미래 변화에 대응력 부족 : 해운의 저변 확대 부족**

- 향후 미래사회의 대표적인 추세는 에너지, 원자재 확보를 위한 국가간 경쟁이 치열해진다는 측면과 인구의 고령화를 들 수 있음

* 2020년 세계경제 5대 관전포인트(2012.2.6)에서 기획재정부는 중국의 세계경제 1위 부상, 유로존 재정통합, 새로운 기후변화체제 출범, 선진국 재정건정성 달성과 함께 인구증가 및 구조변화를 언급하고, 특징으로 자원확보경쟁을 듦

- 에너지, 자원 확보에 있어 중요한 것은 현지 개발도 있으나 운송도 빼놓을 수 없는 요소이며, 이를 연계하는 방안도 가능(자원, 운송 연계 방안)
- 따라서 선사의 역량을 적절히 에너지, 자원 개발 부문과 연계하는 경우 시너지 가능
- 한편, 세계적인 선원 부족 현상과 함께 우리나라 선사들의 선원부족 현상도 심화(특히, 중소·중견선사는 더욱 심화)
- 이 같은 향후 미래 변화에 대응하지 않는 경우 우리나라 해운산업의 성장 잠재력이 약화될 가능성이 큼

〈그림-28〉 우리나라 중소·중견선사의 시장 및 정책의 과제



자료 : KMI

(3) 중소·중견 해운기업의 성장전략 과제

○ **중소·중견선사 종합육성 및 지원전략 마련**

- 중소·중견 기업의 육성 및 지원을 위해서는 금융, 인력 및 정책적으로 장려해야 되는 부문과 소외되는 부문을 정확히 진단하는 것이 중요
- 이를 위해 중소·중견선사 종합육성전략을 정부 차원에서 마련
- 구체적으로 중소·중견선사 실태조사를 금융, 인력, 재무 및 정책부문 등 각 부문별로 실시

* 우수 중소·중견선사 선정 방안 마련 : 구체적인 지원 근거 필요성

○ **중소·중견선사 육성 및 지원 근거 마련**

- 중소·중견선사 육성전략은 법정계획인 '해운산업장기발전계획'의 일환으로 추진하되 구체화 등을 위해 별도의 종합계획을 수립할 필요가 있음(해운법 개정 필요)

- 해운법 제37조(해운산업장기발전계획)의 2항 4에서 ‘그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항’에 대해 동 계획에 포함될 것을 규정하고 있으나
- 적극적으로 중소·중견기업 육성에 관한 사항을 해운산업장기발전계획의 항목에 포함하는 하는 것이 바람직하다고 판단

〈우리나라 해운법 제37조의 규정〉

제37조(해운산업장기발전계획) ① 정부는 5년마다 해운산업장기발전계획을 수립하여 공고하여야 한다.
②제1항에 따른 해운산업장기발전계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 선박의 수요·공급에 관한 사항
2. 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항
3. 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항
4. 그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항

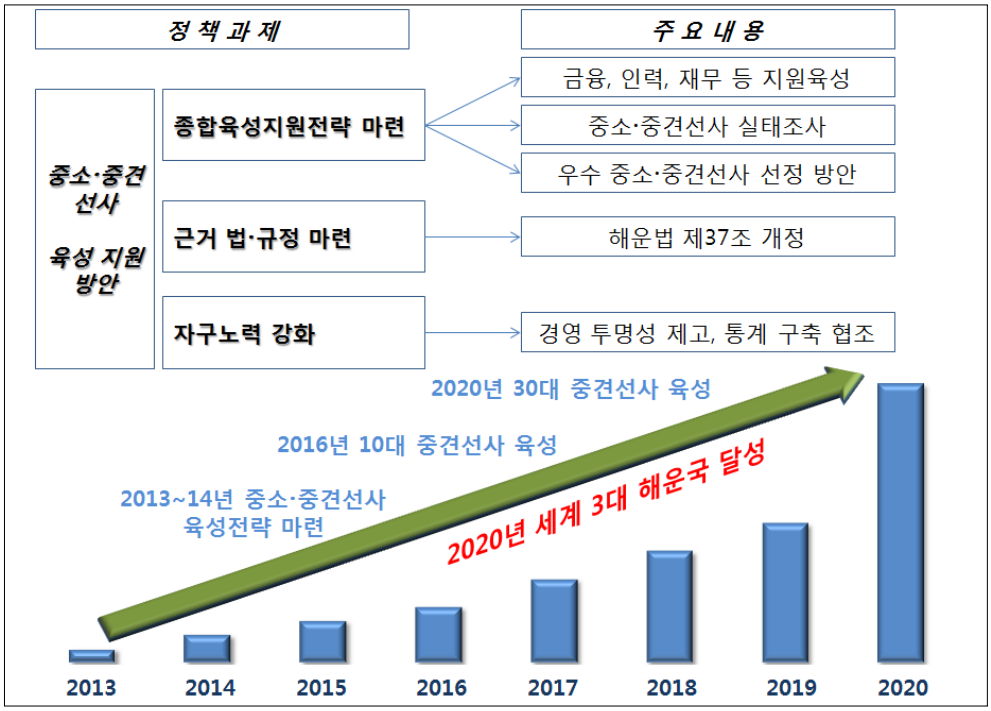
○ 육성 및 지원에 따른 기업들의 자구 노력과 협조 필요

- 중소·중견선사들이 정책지원과 시장에 적극적인 태도를 취할 수 있도록 유도하는 전략 필요
- 예를 들어 현재 해운사의 경우 상장사는 한진해운, 현대상선, STX팬오션 등 대기업을 제외하고, 흥아해운, 대한해운 등 일부에 불과

* 중소선사의 경우 투명하지 않은 경영을 이유로 신용평가사들의 낮은 신용등급 부여 기준이 되고 있다고 함(신용평가사 면담 내용)

- 정책 지원을 위해서는 선사들의 자발적인 참여가 필요하며, 선사에 대해 해운업 실태조사 및 육성전략 마련시 정확한 정보를 제공할 의무를 부가적으로 마련
- 이를 위해 중소·중견선사 실태조사는 금융, 인력, 재정 현황 등에 관해 정확한 통계 수집을 위해 법정화하여 연차별 추진 방안 검토

〈그림-29〉 우리나라 중소·중견선사 육성전략 추진(안)



자료 : KMI

3) 글로벌 저성장 대비 해운기업 사업혁신

(1) 글로벌 해운시장 전망

○ **글로벌 경제의 장기침체가 예상되고 있어 해상물동량 증가율이 미미할 것으로 예상되나 선박공급이 계속될 전망**

- '14년까지 해상물동량은 3~4% 증가하는 반면 선박공급은 8% 증가하여 심각한 수준의 공급과잉이 계속될 전망

○ **글로벌 해운시장의 공급과잉이 크게 개선되지 않는 한 수요변동에 따라 해상운임의 변동성이 커질 것으로 예상되며, 대폭적인 운임 인상을 기대하기 곤란**

- 향후 세계 해운시장의 경쟁패러다임이 수요창출능력에서 비용절감능력으로 변화될 것으로 예상

○ **IMO가 제정한 MBM의 시행으로 세계 해운시장의 경쟁질서와 더불어 세계 선대구조에 막대한 변화가 예상**

- 온실가스 배출량이 많은 노후선들이 녹색선박으로 대체되거나 LNG 연료선, 초고속 선박 등 신기술을 적용한 선박이 등장할 것으로 예상

(2) 해운산업 사업 실태

가. 사업구조

○ **지나치게 운항사업에 치중하여 해운경기 불황시 적절한 대응방안 모색이 곤란**

- '11년 수입구조를 보면 컨테이너, 벌크 등 운항사업이 77%, 대선수입이 18%로 운항 사업의 비중이 절대적인 반면 대리점, 중개, 포워딩, 선박관리, 계약물류, 터미널 등의 부대사업 비중 저조

○ **또한 운항사업에 있어 선진국, 중국 및 인도, 아시아역내 등 전통적 시장에 대한 의존도가 매우 높은 실정**

- 컨테이너는 원양항로 및 아시아역내, 벌크는 중국 및 인도에 집중하여 이들 해운시장의 침체를 헷지할 대체시장 확보가 시급

〈표-8〉 국내 해운산업 수입구조

단위 : 10억원

구 분	2008	2009	2010	2011
운 항	39,745	23,851	28,633	28,118
대 선	8,832	6,411	8,510	6,562
대 리 점	784	39	127	48
부대사업	2,423	867	1,099	1,554
합 계	51,784	31,168	38,369	36,282

자료 : 한국선주협회

나. 수익구조

○ **최근 운항비의 안정화에도 불구하고 단기부채에 대한 금융비용, 외환손실 등 영업외비용이 크게 증가하여 해운기업의 적자 발생**

- 해운기업의 수익성 개선을 위해서는 판매관리비와 영업외비용인 지급이자의 절감이 핵심

〈표-9〉 국내 해운산업 손익구조

단위 : 10억원

구 분	2008	2009	2010	2011
매 출 액	51,784	31,878	44,053	42,632
매출원가	46,973	31,901	40,454	41,544
매출총이익	4,811	-23	3,599	1,088
판매관리비	1,362	1,490	1,497	1,452
영업이익	3,449	-1,513	2,102	-364
영업외손익	-1,046	-2,057	-1,170	-1,864
(이자손익)	(675)	(-858)	(-1,082)	(-1,249)
세전이익	2,403	-3,570	932	-2,228
법 인 세	94	50	24	27
당기순이익	2,309	-3,620	908	-2,255

자료 : 한국선주협회

○ **즉 해운기업 적자는 운항비 증가 보다는 단기차입금, 매입채무 등에 대한 이자 및 원금 상환 등 영업외비용 증가에 의해 발생**

- 현재 해운기업이 당면한 문제는 운항비의 증가 보다는 단기부채에 대한 금융비용을 줄이는 데 있음

다. 재무구조

○ **부채비율이 증가하면서 유동성이 갈수록 악화되고 있으며, 유동성 악화의 주요 원인은 단기차입 및 매입채무 증가로 판단**

- '09년 해운위기가 시작되면서 선박매각, 계선 등 구조조정을 통해 유동성을 제고하였으나 '11년 처음으로 100% 이하로 하락하면서 향후 유동성 부족이 더 심각해 질 것으로 예상

○ **단기차입금 및 매입채무 상환을 위해 다시 단기차입금에 의존하여 유동성 악화가 더욱 심해질 전망**

- 유동성 부채의 상환을 위해 주로 부채상환 유예나 사채리볼빙을 활용하고 있어 해운시황이 개선되지 않는 한 유동성 악화 가속화

〈표-10〉 국내 해운산업 유동성 추이

구 분	2008	2009	2010	2011
유동자산(10억원)	9,768	10,224	11,792	10,440
유동부채(10억원)	9,727	9,531	10,009	10,533
단기부채(10억원)	4,154	5,967	4,170	6,339
유동비율(%)	100.4%	107.3%	117.8%	99.1%
단기부채율(%)	14.9%	17.6%	11.7%	16.6%

자료 : 한국선주협회

주 : 단기부채는 1년 이하의 단기차입금과 매입채무를 의미함

라. 환경비용 부담

○ 온실가스에 대한 탄소펀드, 시장거래제 등 MBM 사행시 해운기업의 막대한 추가비용 발생이 예상

○ MBM 시행시 예상되는 추가 손실액은 탄소펀드가 2,545억원, 시장거래제(100% 유상할당)가 3,635억원으로 추정(CO2t당 US 10달러 가정시 손실액임)

〈표-11〉 MBM 시행시 해운산업 추가비용(손실액)

구 분	영업손실(억원)	MBM 부담액(억원)	총영업손실(억원)
MBM 미시행	3,634	0	3,634
탄소펀드 적용	3,634	2,545	6,179
시장거래제 적용	3,634	3,635	7,269

자료 : 한국선주협회
주: 2011년 기준이며 MBM 조치시 비용은 CO2t당 US 10달러 가정

(3) 해운기업 사업혁신을 위한 추진과제

가. 해운기업 사업혁신 방향

나. 사업포트폴리오 재구축

○ **컨테이너, 벌크 등 기존 운항사업에 지나치게 의존하는 사업구조에서 향후 고성장이 예상되는 새로운 매력사업을 적극 진출하여 사업포트폴리오를 재구성**

- 해양플랜트, 자원운송시장, 위그선을 활용한 초고속 서비스 등 매력사업에 대해 적극적으로 진출

○ **또한 선진국, 중국 및 인도 등 전통적 해운시장에 대한 집중도를 낮추고 동남아시아, 중남미, 아프리카 등 새로운 시장을 개척하여 시장포트폴리오를 재구성**

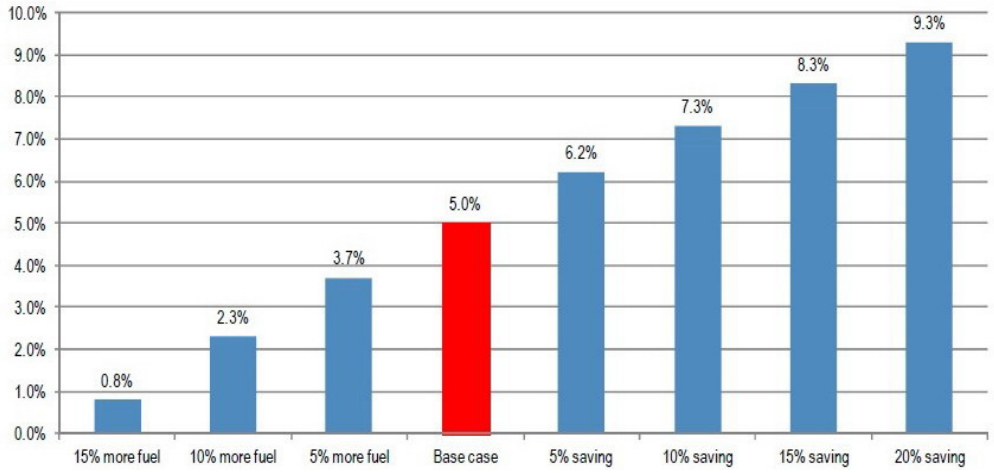
다. 선박포트폴리오 재구축

- 해양플랜트, 자원운송시장, 위그선을 활용한 초고속선시장 등 매력시장에 진출하기 위해 필요한 전용선을 확보하여 화주 요구에 부응
- 선진국, 중국 등 기존 시장에 대해서는 대형선박, 신흥국·중남미·아프리카시장에 대해서는 중소 규모의 적합선박으로 대응
- 연료비 절감이 탁월한 LNG 연료선의 비중을 확대
- IMO의 MBM 시행에 대비하여 기존 노후선박부터 녹색선박으로 전환

라. 녹색선박의 확대를 통해 비용경쟁력 강화

- 탄소배출량이 많은 기존 노후선박을 녹색선박으로 대체하여 국적선대의 연료효율성 제고를 도모
- J.P Morgan에 따르면 기존 선박의 연료사용량을 기준으로 선박투자 IRR이 5%이나 연료사용량을 20% 절감하는 녹색선박으로 대체하면 IRR이 9.3%로 상승

〈그림-30〉 녹색선박을 통한 연료사용량 절감시 IRR 상승효과



자료 : J.P Morgan

마. 조직구조 개편

- 대형 선사의 경우 내부적으로 새로운 매력사업이나 새로운 시장에 진출하기 위한 전담조직 및 전문인력을 확보
- 중소 규모의 선사들을 중심으로 새로운 매력사업과 새로운 시장 진출을 위해 선사간의 M&A, 선대운영 단일화 등을 통해 대형화
- 정부 차원에서 새로운 매력사업에 필요한 전문인력을 양성하고 지원할 수 있는 교육기관 및 교육프로그램 마련

바. 연계 산업과의 상생서클 구축

- 선사, 공기업, 조선소, 금융기관이 공동으로 합작선사를 설립하거나 선박에 투자하여 새로운 매력시장에 진출하는 방안을 모색
- 이를 위해 정부는 화주/해운 또는 해운/조선/금융 부문이 공동으로 해운업 및 관련 사업에 진출할 수 있도록 법제도 정비
- 나아가 선사/화주/조선소/금융기관이 공동 출자하는 합작선사(JVC)를 설립할 경우 JVC에게 세제 혜택을 부여하는 방안을 추진

주제발표 _ 2

국민생활 증진을 위한 新연안해운 정책방향

김수엽 한국해양수산개발원 해운 · 해사정책연구실장

참 여 연 구 진

1. 연안해운의 위상 및 현황(김혜주)
 1) 연안해운 실태
 2) 연안해운의 위상과 역할

2. 연안여객 운송사업의 이슈분석(반영길)
 1) 연안여객 운송사업의 기초적인 인프라 환경 열악
 2) 내항운송(여객포함) 발전을 위한 정부의 적극적인 지원 부족

3. 신연안해운 정책방향(김수엽)
 1) 신연안해운 정책의 필요성
  - 내항·여객 중심의 해운정책 마련 필요
  - 연안여객 서비스 수준 제고 필요
  - 연안해운 중장기 발전 전략 수립 필요
  - 도서교통을 위한 시설 투자 확대 필요
 2) 연안해운의 비전 및 정책방향
 3) 신연안해운을 위한 정책과제
  - 연안여객 관련 시설투자 확대
  - 해상교통 서비스 수준 제고
  - 법제도 마련 등 경영환경 개선

국민생활 증진을 위한 新연안해운 정책방향

1. 연안해운의 위상 및 현황

1) 연안해운 실태

□ 여객 수송실적

○ **연안여객 수송실적은 2000년 970만 명에서 2011년 1,426만 명으로 연평균 3.6% 증가**

- 일반항로는 2000년 938만 명에서 2011년 1,389만 명으로 연평균 3.6%, 보조항로는 2000년 32만 5,000명에서 2011년 37만 5,000명으로 연평균 1.3% 증가
- 즉, 일반항로를 중심으로 이용객의 수요가 계속 성장해 왔으며 보조항로는 증가세가 미미한 것으로 나타남

○ **2000년부터 8년 연속 증가세를 유지해 왔던 연안여객선 이용객 수송 실적이 2010년 1,431만 명, 2011년 1,426만 명으로 최근 다소 감소**

- 2010년 연안여객선 이용자수 감소 원인은 경기회복에 의한 해외여행 증가에 따른 국내 여행객 감소
- 북한의 천안함 폭침과 연평도 포격사건의 여파로 서해 5도 이용객 감소, 연륙교 개통(목포 증도대교, 부산 거가대교) 등이 원인에 기인

〈표-1〉 연도별 연안여객 수송 추이

(단위 : 천명, %)

구분	합 계	일반항로		보조항로	
		인원	비율	인원	비율
2000	9,702	9,377	96.7	325	3.3
2005	11,100	10,709	96.5	391	3.5
2007	12,634	12,258	97.0	376	3.0
2008	14,162	13,776	97.0	386	3.0
2009	14,868	14,464	97.3	404	2.7
2010	14,308	13,941	97.4	367	2.6
2011	14,266	13,891	97.4	375	2.6
연평균 증가율	3.6	3.6	-	1.3	-

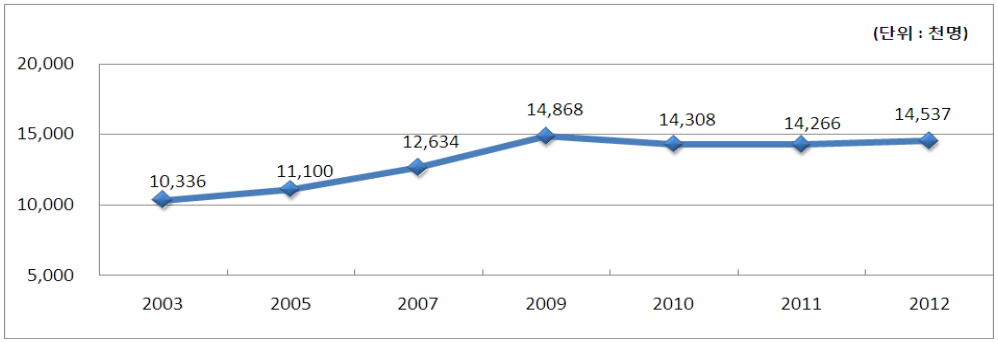
자료: 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 2012

○ **2012년 연안여객 이용실적은 총 1,454만 명으로 전년도(1,427만 명) 대비 2% 증가**

- 태풍 등 기상악화로 인한 선박 결항횟수가 증가하였음에도 불구하고 여수세계박람회, 백령도·울릉도 대형카페리 투입 등으로 성장세를 유지한 것으로 분석됨

  * 여수세계박람회 기간(5.12~8.12) 중 298천명 여객선 이용
  * 인천~백령도 항로(8~12월) 결항일수(20→14일) 전년대비 30% 감소
  * 묵호~울릉도 항로 대형선 투입 등으로 수송실적 전년대비 27% 증가

〈그림-1〉 최근 10년간 연안여객선 이용객수 추이



자료: 국토해양부 보도자료, 2013.1.22

○ **도서민 수송실적은 전년과 유사한 수준이나 여행객 등 일반인 수송실적은 1,095만 명으로 다소 증가**

- 연안여객 일반 이용자는 2007년 897만 명 → 2011년 107만 명
- 연안여객 도서민 이용자는 2007년 366만 명 → 2011년 358만 명

〈표-2〉 연안연객선 이용자별 추이

(단위 : 천명, %)

구분	합 계	일반인		도서민	
		인원	비율	인원	비율
2007	12,634	8,974	71.0	3,660	29.0
2008	14,162	10,419	73.5	3,748	26.5
2009	14,868	11,166	75.1	3,702	24.9
2010	14,308	10,813	75.8	3,459	24.2
2011	14,266	10,685	74.9	3,581	25.1
연평균 증가율	2.5	3.6	-	△0.4	-

자료: 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 2012

○ **한편 유선 이용객은 2006년 6월 이후부터 감소세로 2011년에는 498만 명으로 감소**

- 도선도 인건비·유류비 상승 등 경영악화와 연륙교 및 연도교 개통으로 2004년부터 이용객이 감소하여 2011년 690만 명 수준으로 감소
- 연안여객과 유선 및 도선 이용객을 합하면 26백만 명 이상의 국민들이 바다를 활동공간으로 이용

〈표-3〉 여객선 유·도선 이용객

(단위: 천명)

	2007	2008	2009	2010	2011
계	28,541	28,265	29,258	26,332	26,160
여객선	12,634	14,162	14,868	14,308	14,266
유람선	5,762	5,287	5,571	5,229	4,988
도선	10,145	8,816	8,819	6,795	6,906

자료: 국토해양부 보도자료 및 해양경찰백서, 2012

□ 이용자별 수요 추이와 특성

○ **일반인 이용객은 2005년 705만 명에서 2011년 1,068만 명으로 지난 6년간 연평균 7.2% 증가한 반면, 도서민은 2005년 405만 명에서 2011년 358만 명으로 연평균 2% 감소**

- 2011년 도서민의 이용자수는 2010년 346만 명에서 3.5% 증가한 358만 명인 반면 일반인 이용객은 2010년 1,081만 명에서 1.1% 감소한 1,069만명으로 나타남
- 2006년 이후에는 도서민 비중이 감소하고 일반인 이용객 비중이 점차 높아지고 있어 연안여객선 운송 실적 증가를 일반인(관광객)이 주도하고 있는 것으로 판단됨

〈표-4〉 연안여객선 이용자별 추이

(단위 : 천명, %)

구분	합 계	일반인		도서민	
		인원	비중	인원	비중
2005	11,100	7,049	63.5	4,051	36.5
2006	11,574	8,172	70.6	3,401	29.4
2007	12,634	8,974	71.0	3,660	29.0
2008	14,162	10,419	73.5	3,748	26.5
2009	14,868	11,166	75.1	3,702	24.9
2010	14,308	10,813	75.8	3,459	24.2
2011	14,266	10,685	74.9	3,581	25.1
연평균 증가율	4.3	7.2	-	-2.0	-

자료: 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 2012

□ 계절별 이용객 추이와 특성

○ **연안여객운송시장의 수요는 계절적 편차가 매우 크게 나타나는데 이는 연안여객선이 기후의 영향을 많이 받는 운송수단이기 때문**

- 연안여객의 운송수요는 동절기(12월, 1월, 2월)에 크게 감소하는 반면

하절기에 최고 수준에 이르고 동절기에 수송실적이 연간 최저 수준으로 하락하다가 3월 이후 상승하여 8월에 최고 실적을 보이고 있음

- 연안여객 운송수요의 계절적 편차는 해상기후 변화에 따라 내항여객선의 결항률이 크게 달라지고 여름휴가시즌에 이용객이 급증하기 때문
- 연안여객선은 타 운송수단인 버스, 철도, 항공기에 비해 기후나 기상여건에 민감한 교통수단으로 특히 동절기에 기후(해무, 파랑, 바람)에 영향을 더 많이 받음

〈표-5〉 최근 3년간 내항여객선의 월별(평균) 이용 현황

(단위 : 천명)

구분	합 계			일반항로			보조항로		
	계	일반	도서민	계	일반	도서민	계	일반	도서민
월	14,481	10,888	3,593	14,099	10,701	3,398	382	187	195
1	790	525	265	768	518	250	23	8	15
2	801	526	275	778	517	261	23	9	14
3	907	615	292	883	607	276	24	8	16
4	1,391	1,084	307	1,362	1,072	290	29	12	16
5	1,627	1,302	325	1,590	1,282	307	37	19	18
6	1,252	956	296	1,220	941	279	32	16	17
7	1,437	1,122	314	1,398	1,100	298	39	22	17
8	2,129	1,786	343	2,072	1,746	326	57	40	17
9	1,143	831	312	1,107	813	294	36	18	18
10	1,339	1,023	317	1,303	1,004	299	37	19	18
11	960	674	285	934	664	270	26	10	16
12	705	443	262	685	436	249	20	6	14

주: 2009년, 2010년, 2011년 월별 평균값
자료: 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 2012

□ 지역별 이용객 추이와 특성

○ **내항여객선의 지역별 수송수요를 보면 2011년말 기준으로 목포가 354만 명으로 가장 많고 다음으로 완도가 209만 명, 통영·마산이 206만 명, 여수가 183만 명, 인천이 155만 명 등으로 나타남**

- 2010년 이용자가 증가한 항로를 보면, 청산-완도가 슬로시티 행사로 인해 단체관광객이 늘어나면서 전년대비 31% 증가하였으며, 모슬로-마라도(21%), 인천-제주(14%), 통영지역의 삼덕-욕지(17%)도 크게 증가
- 제주지역은 올레길 등에 대한 이용자가 증가하여 제주지역 8개 항로 중 부산-제주 항로를 제외한 7개 항로에서 이용자가 증가
- 특히, 작년 7월 1일 취항한 장흥 노력도-성산포항로(장흥해운)는 6개월 만에 약 26만 명의 여객수요를 창출
- 인천, 여수, 동해, 목포 등 지역은 2005년 이후 2011년까지 전반적으로 이용객이 증가하였으나, 부산 지역의 경우 부산-거제간 여객항로가 폐지되면서 이용객 수가 급격히 감소

〈표-6〉 연안여객선 지역별 이용객 추이

(단위 : 천명, %)

구분	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2011년 비중(%)
부산	1,020	906	942	1,012	911	762	146	0.9
인천	1,207	1,189	1,268	1,364	1,400	1,424	1,553	9.5
여수	830	925	1,098	1,137	1,144	1,142	1,826	11.2
통영(마산)	2,104	2,254	2,495	2,857	3,000	2,845	2,056	12.6
동해	129	201	261	315	344	322	508	3.1
군산	407	439	477	479	433	399	397	2.4
목포	2,688	2,944	3.074	3,554	3,842	3,394	3,535	34.4
완도	1,576	1,598	1,611	1,769	1,969	2,250	2,089	12.8
포항	356	357	383	450	424	357	467	2.9
제주	306	285	561	782	854	959	1,090	6.7
대산	474	475	465	444	546	455	570	3.5
평택	-	-	-	-	-	-	29	0.2
총계	11,097	13,171	14,245	15,933	16,836	16,559	14,266	100.0

자료: 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 2012

〈표-7〉 제주항 연안여객 항로별 수송실적

(단위 : 명, %)

구분	2009년	2010년		2011년	
	수송실적(명)	수송실적(명)	증감률(%)	수송실적(명)	증감률(%)
부산~제주	142,393	127,738	△10.3	112,854	△11.7
인천~제주	101,290	115,272	13.9	100,415	△12.9
목포~제주	595,551	635,100	6.6	728,357	14.7
녹동~제주	220,568	229,187	3.9	205,861	△10.2
완도~제주	370,537	393,007	6.1	368,446	△6.2
평택~제주	-	-	-	28,923	-
노력도~성산포	2010.7.1 취항	258,367	-	577,397	123.5
제주~추자~목포	88,299	89,990	0.9	728,357	709.4
모슬포~마라도	394,851	475,687	20.5	497,646	4.6
합계	1,911,489	2,324,348	21.6	3,348,256	44.1

자료: 한국해운조합

〈표-8〉 연안여객선 종합터미널 현황(지자체 관리 포함)

구 분	대지 (㎡)	건물 (㎡)	대합실 (㎡)	건물구조	동시 수용 인원(명)	건축비 (백만원)	주차장 (능력)	운영 개시일
계	70,198	15,609	4,698	-	15,273	105,636	15,043 (2,208)	-
부산	12,022	2,405	500	철근 콘크리트조	1,100	17,800	412 (109)	1978.01.01 (1998.08.10) * BPA관리
인천	3,891	1,649	424	철근, 콘크리트 라멘조	2,600	6,000	1,328 (288)	1995.09.15 * IPA관리
목포	4,359	2,425	957	철근콘크리트	2,196	36,000	392 (126)	1980.03.07 (2007.02.10)
여수	2,917	751	289	철근콘크리트 슬라브조	1,000	2,460	479 (87)	1982.12.12
제주	4,537	2,104	563	철근 콘크리트	1,241	14,330	1,814 (110)	1977.07.01 (2005.03.24) 제주도관리
마산	3,435	881	217	콘크리트 슬라브	600	1,950	1,560 (184)	1984.03.24
군산	319	280	100	철근 콘크리트	300	179	1,814 (188)	1989.01.01 (2005.04.20)
완도	6,424	802	146	철근 콘크리트	600	1,467	-	1983.01.07
통영	12,835	1,418	473	철근 콘크리트	1,930	7,970	888 (325)	1990.12.27
포항	8,234	894	179	철근 콘크리트	1,096	5,680	944 (241)	2002.11.01
장승포	7,677	838	305	철근 콘크리트	810	5,400	-	1991.06.27
대천	3,548	1,162	545	철근 콘크리트	1,800	6,400	4,324 (424)	2002.04.18
녹동	34,431	2,614	693	철근 콘크리트	1,241	5,710	-	2010.7.1

주: 부산 및 인천터미널은 항만공사, 제주터미널은 제주특별자치도에 이관
자료: 해운조합, 2012년도 연안해운통계연보, 2012.11

□ 연안여객 이용목적 및 접근 수단

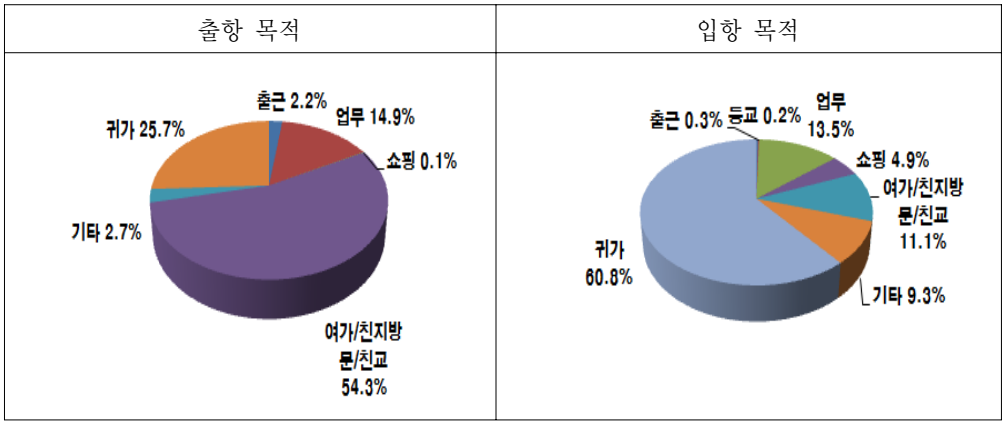
○ **연안여객의 출항목적은 여가/친지방문/친교활동이 54.3%로 가장 많은 비중을 차지하였으며 귀가 25.7%, 업무 14.9%순임**

- 연안여객의 여가 등의 목적이 많은 것은 도서방문을 통한 해상관관 등의 여가 활동이 주된 요인

○ **연안여객의 입항목적은 귀가가 60.8%로 가장 많은 비중을 차지하였으며 업무 13.5%순임**

- 입항목적은 일반인의 해상관광 후 내륙으로 귀가하는 비중이 많이 때문이며, 그 외의 목적은 도서민의 내륙 방문 목적임

〈그림-2〉 연안여객 이용 목적



자료: 도서이용객 이동실태 현황분석, 2012

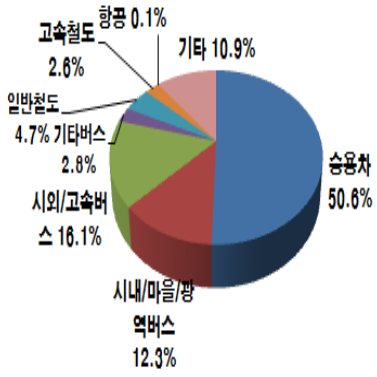
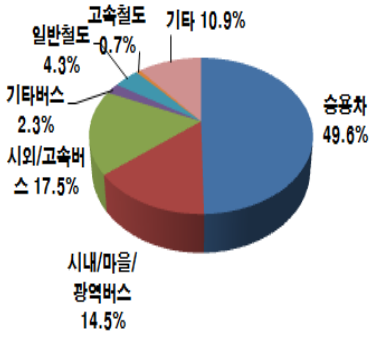
○ **연안여객의 출항시 출발지(집, 회사 등)에서 연안여객 터미널까지 접근수단은 승용차가 50.6%로 가장 높은 비중 차지**

- 시외/고속버스 16.1%, 시내/마을/관광버스 12.3% 순이며, 관광버스등 기타버스도 2.8% 차지

○ **연안여객의 입항시 연안여객 터미널에서 도착지(집, 회사 등)까지 접근수단은 승용차가 49.6%로 가장 높은 비중 차지**

- 시외/고속버스 17.5%, 시내/마을/관광버스 14.5% 순이며, 관광버스등 기타버스도 2.3% 차지

〈그림-3〉 연안여객 접근 수단

출항 접근수단	입항 접근 수단
	

자료: 도서이용객 이동실태 현황분석, 2012

□ 선박 현황

○ 연안여객선은 일반선 20척, 차도선 90척, 고속선 13척, 카훼리 15척, 쾌속선 12척, 초쾌속선 17척으로 차도선이 전체의 53.9% 차지

〈표-9〉 연안여객 선종별 현황

계	일반선	차도선	고속선	카훼리	쾌속선	초쾌속선
167척	20척	90척	13척	15척	12척	17척
비중(%)	12.0%	53.9%	7.8%	9.0%	7.2%	10.2%

자료: 해운통계 2012

○ 연도별로는 차도선이 꾸준한 증가를 보이고 있으며, 카훼리선도 2008년 이후 증가 추세

〈표-10〉 연안여객 선종 연도별 현황(척)

(단위 : 척)

	일반선	차도선	고속선	쾌속선	초쾌속선	카훼리	합계
2002	26	60	14	11	19	16	146
2003	21	78	13	7	18	15	152
2004	19	80	13	6	24	12	154
2005	18	81	13	7	23	14	156
2006	17	85	14	6	24	13	159
2007	19	85	13	6	26	13	162
2008	20	86	15	9	24	12	166
2009	19	88	11	12	21	13	164
2010	19	89	13	15	18	12	166
2011	20	90	13	12	17	15	167

자료: 연안해운통계연보, 2012

〈표-11〉 연안여객 선종 연도별 현황(G/T)

(단위 : 톤수G/T)

	일반선	차도선	고속선	쾌속선	초쾌속선	카훼리	합계
2002	1,785	11,050	1,986	19,839	8,149	46,857	89,666
2003	1,605	14,563	1,292	1,473	7,498	53,406	79,837
2004	1,139	15,989	1,079	845	8,918	42,177	70,147
2005	1,292	15,848	1,204	1,131	9,235	43,642	72,352
2006	1,352	16,828	1,233	1,068	9,444	45,372	75,297
2007	1,818	17,056	45,372	914	10,132	45,372	76,561
2008	2,149	17,895	1,458	1,318	9,764	45,930	78,514
2009	1,221	17,976	1,787	3,076	5,597	48,893	78,550
2010	1,501	18,675	1,389	3,007	5,778	48,398	78,745
2011	2,205	19,078	1,270	2,671	5,542	68,903	99,669

자료: 연안해운통계연보, 2012

○ 연안여객선 선령은 10년 미만 선박이 49척으로 29.3%를 차지하고 있으며, 21년 이상 선박도 23척으로 13.8% 차지

〈표-12〉 연안여객 선령별 현황

계	5년미만	6~10년	11~15년	16~20년	21년이상
167(척)	22	27	49	46	23
비중(%)	13.2%	16.2%	29.3%	27.5%	13.8%

자료: 해운통계 2012

○ 연안여객선중 톤급별 규모는 100~299톤급이 77척(46.1%)로 가장 높은 비중 차지

〈표-13〉 연안여객 톤급별 현황

계	100톤 미만	100~299톤	300~499톤	500~999톤	1000톤이상
167(척)	41	77	31	5	13
비중(%)	24.6%	46.1%	18.6%	3.0%	7.8%

자료: 해운통계 2012

○ 연안여객선 연도별 현황을 보면 500~1,000 G/T급 선박은 점차 감소하는 반면 3,000G/T는 증가하고 있어 대형선 수요 증가 추세

〈표-14〉 연안여객 톤급별 연도별 현황

(단위 : 척)

	합계	100G/T 이하	100G/T～300G/T이하	300G/T～500G/T이하	500G/T～1,000G/T 이하	1,000G/T～3,000G/T이하	3,000G/T 이상
2002	146	47	65	16	5	3	10
2003	152	45	71	19	5	4	8
2004	154	46	73	21	4	3	7
2005	156	41	76	23	6	3	7
2006	159	45	75	24	6	1	8
2007	162	45	76	24	8	1	8
2008	166	43	82	24	7	1	9
2009	164	43	82	24	5	2	8
2010	166	41	84	26	5	2	8
2011	167	45	73	31	5	3	10

자료 : 연안해운통계연보 2012
주 : 예비선 포함

〈표-15〉 연안여객 톤급별 연도별 현황

(단위 : 톤수G/T)

	합계	100G/T 이하	100G/T～300G/T이하	300G/T～500G/T이하	500G/T～1,000G/T 이하	1,000G/T～3,000G/T이하	3,000G/T 이상
2002	89,666	3,368	12,116	5,751	3,179	5,603	59,649
2003	79,837	3,352	13,254	6,610	3,166	9,000	44,455
2004	70,147	3,341	14,054	7,384	2,489	7,395	35,484
2005	72,352	3,017	14,240	8,262	3,893	7,395	35,545
2006	75,297	3,410	14,596	8,728	4,297	2,394	41,872
2007	76,561	3,372	14,458	8,936	5,529	2,394	41,872
2008	78,514	3,140	15,554	8,898	4,608	2,394	43,920
2009	78,550	3,340	15,390	8,898	4,608	4,442	41,872
2010	78,825	2,979	15,750	9,699	3,359	4,465	42,573
2011	99,669	3,360	13,997	11,655	3,111	6,513	61,033

자료 : 연안해운통계연보 2012
주 : 예비선 포함

□ 항로

○ 연안여객 항로는 목포청이 34항로로 가장 많은 항로 보유, 일반항로에 51척, 보조항로에 14척을 여객선 투입

〈표-16〉 연안여객 항로 현황

구 분	항 로 수			척 수			업체수
	계	일반항로	보조항로	계	일반항로	보조항로	
계	97	71	26	166	140	26	73(67)
부산청	2	2	-	3	3	-	3
인천청	14	11	3	19	16	3	11
여수청	15	14	1	24	23	1	10
마산청	12	9	3	22	20	2	9
동해청	2	2	-	3	3	-	2
군산청	5	2	3	9	6	3	5
목포청	34	21	13	65	51	14	23
포항청	3	3	-	5	5	-	5
대산청	7	4	3	9	6	3	2
(제주)	3	3	-	7	7	-	3

자료: 해운통계 2012
주: ( ) 중복업체 제외시

○ 2012년 주요 항로별 수송실적은 여수세계박람회 개최 영향으로 여수 금오도를 오가는 항로가 가장 높은 수송 증가율

- 여수신기~여천(243→348천명 43%↑), 제주~완도(368→514천명 40%↑), 묵호~울릉(268→341천명 27%↑), 인천지역의 삼목~장봉(332→417천명 26%↑) 항로 등이 증가
- 거제도의 저구~매물도(269→191천명 29%↓), 전남 장흥의 노력도~성산포(577→440천명 24%↓), 완도의 송곡~상정(154→137천명 11%↓) 항로 등은 감소

〈표-17〉 여객항로 증감 현황

(단위 : 명, %)

증가 항로				감소 항로			
항로명	'11	'12	대비(%)	항로명	'11	'12	대비(%)
신기～여천	242,793	347,851	143	저구～매물도	268,930	190,801	71
제주～완도	368,447	514,209	140	노력도～성산포	577,397	440,381	76
묵호～울릉	267,919	340,844	127	송곡～상정	154,201	136,909	89
삼목～장봉	331,827	417,216	126	군산～비안도	152,220	136,311	90
강릉～울릉	108,771	130,959	120	녹동～제주	205,861	186,146	90
목포～암태	396,266	474,417	120	목포～도초	276,125	253,480	92
인천～백령	284,741	340,783	120	목포～제주	728,357	673,896	93

자료 : 국토해양부 보도자료, 2013.1.22

〈표-18〉 연안여객선 기항지 현황

지역별	합 계 (점유율)	항만법				어촌어항법				소규모 어항	기타/非항만
		소계	국가관리항	지방관리항	연안항	소계	국가어항	지방어항	어촌정주어항		
합계	378 (100%)	29 (7%)	7	7	15	181 (48%)	34	87	60	78 (21%)	90 (24%)
부산	4	4	1	2	1	-	-	-	-	-	-
인천	34	3	1	-	2	21	3	9	9	1	9
여수	59	6	1	-	5	28	4	11	13	-	25
마산	47	2	-	2	-	45	5	39	1	-	-
군산	18	1	1	-	-	17	5	6	6	-	-
목포	137	4	1	-	3	43	6	8	29	59	31
(완도)	44	3	-	1	2	11	6	4	1	18	12
포항	3	2	1	1	-	-	-	-	-	-	1
동해	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
대산	24	1	-	-	1	13	3	10	-	-	10
제주	7	2	-	1	1	3	2	-	1	-	2

자료: 해운통계 2012

주: 일반항로 및 낙도보조항로를 모두 포함한 기항지 개수이며, 기항지에는 출발지 및 도착지를 포함하였으며, 중복 기항지는 1개소로 계산함. 지역별 기항지 중 도착지(목적지)가 다른 지역에 포함되는 경우에는 계산에서 제외

○ 낙도보조항로는 26개 항로가 운영중이며 선박은 26척(예비선 1척 포함) 투입

〈표-19〉 낙도보조항로 운영 현황

면허청	사 업 자	항 로	선 명	톤 수	정 원	운영일자
인천청	(주)왕경해운	인천-대난지	3왕경	54	95	'09.11. 1
	(주)에이치엘해운	진리-울도	해양/나래	159	120	'08.10. 1
	삼보해운(주)	서검-하리	강화페리	69	55	〃
여수청	(주)한림해운	손죽-광도	섬사랑	51	44	'08.10. 1
마산청	(주)한려페리	통영-두미/삼천포(2)	바다랑	77	95	'08.10. 1
	(주)한림해운	통영-추도	한려카페리	92	63	〃
군산청	(주)에이치엘해운	군산-말도	장자훼리	124	166	'08.10. 1
		군산-개야	개야훼리	104	92	〃
		군산-어청	뉴어청훼리	121	140	〃
목포청	씨월드고속훼리(주)	봉리-향화	신해5	101	94	′08.10. 1
		계마-안마	신해9	154	100	〃
		북강-북강	신해8	70	54	〃
	신광해운(주)	목포-율목(서거차)	신해 6	75	70	′10. 1. 1
			신해 7	75	70	〃
	(주)해광운수	이목-어룡	섬사랑8	72	87	′08.10. 1
		이목-당사/원동(2)	섬사랑1	101	50	〃
	(유)재영해운사	점암-재원	신해10	88	45	′08.10. 1
	(합)목포대흥상사	목포-도초-우이	섬사랑6	177	120	′08.10. 1
	조양운수(주)	웅곡-웅곡	신해11	76	30	′08.10. 1
	(주)해광운수	완도-원도	섬사랑5	150	120	′08.10. 1
	청산농협	완도-여서	섬사랑7	151	80	′08.10. 1
	재영해운사	창유-팽목,죽도	섬사랑9	74	50	′10. 1. 1
		예비선	섬사랑3	124	120	-
대산청	(주)신한해운	오천-초전	오천카훼리	89	90	′08.10. 1
		안흥-가의	백화산	52	50	〃
		구도-고파	성주산	53	50	〃

자료: 해운통계 2012
주: '11. 12. 31 기준

○ 낙도보조항로는 점차 감소하는 추세로 '07년 이후 26개 항로가 운영중이며 결손보상금액은 '08년을 제외하고 꾸준히 증가하는 추세

〈표-20〉 낙도보조항로 운영 추이

연 도 별	항로수(개)	취항선박(척)	결손보상금 (백만원)
1986	42	41	3,057
1987	45	46	3,216
1988	46	47	3,550
1989	47	49	3,472
1990	50	52	4,275
1991	53	55	5,087
1992	53	55	5,995
1993	53	56	7,742
1994	50	52	6,771
1995	43	45	6,911
1996	40	40	7,542
1997	35	40	6,994
1998	29	33	7,024
1999	25	30	6,722
2000	26	29	5,608
2001	26	29	5,336
2002	27	30	5,733
2003	27	30	6,416
2004	27	30	6,786
2005	26	30	7,061
2006	27	28	7,732
2007	26	27	8,590
2008	26	27	14,471
2009	26	26	9,279
2010	26	26	8,153
2011	26	26	8,424

자료: 해운통계 2012

□ 화물 현황

○ 화물선사는 총 708개사가 영업중이며 운영 선박은 2,013척

- 이중 예부선이 70%, 일반화물선이 12.7%, 유조선이 12.2%, 그 밖의 선박이 5.1%

〈표-21〉 화물선사 운영현황

(단위 : 社, 척, 천톤)

구 분	계	유조선	일반화물선	모래운반선	시멘트운반선	컨테이너선	철강제품운반선	폐기물운반선	기타선	예부선	
										예선	부선
업체수	708	107	184	21	5	2	2	14	2	371	
선박척수	2,013	245	256	27	30	5	16	21	3	603	807
선박톤수	1,856	330	323	49	151	20	17	39	6	58	867

자료: 해운통계 2012

- 총 708개사중 법인이 420개사(59%), 개인기업이 288개사(41%)로 운영

〈표-22〉 사업형태별

(단위 : 社, 척, %)

구 분	계		법 인		개 인	
업 체 수	708	100	420	59	288	41
선박척수	2,013	100	1,338	66	675	34

자료: 해운통계 2012

- 총 708개사 중 2척 이하의 생계형 영세업체가 416개사(59%)

〈표-23〉 선박보유 척수별

(단위 : 社, %)

계		1척		2척		3척		4척		5척		6척이상	
708	100	233	33	183	26	118	17	70	10	30	4	74	10

자료: 해운통계 2012

- 자본금 3억원 미만의 중소형업체가 462개(65%), 대형업체는 246개(35%)

〈표-24〉 자본금 보유 실태별

(단위 : 社, %)

계		5천만원		5천~1억원		1~2억원		2~3억원		3~5억원		5~10억원		10억원이상	
708	100	144	20	169	24	111	16	38	5	59	8	55	8	132	19

자료: 해운통계 2012

〈표-25〉 연안화물 물동량 추이

(단위: 천톤)

구분	합 계	시멘트	모 래	철 재 (고 철 등)	광 석 (석회석 등)	유 류	기 타
’07	230,956 1.71%	31,756	46,086	23,845	23,881	84,546	20,842
’08	244,393 5.50%	32,386	62,226	26,859	27,776	79,316	15,830
’09	228,242 △7.08%	33,219	51,275	25,609	23,093	79,867	15,160
’10	237,875 4.05%	29,944	55,696	29,719	27,496	76,511	18,509
’11	237,097 △0.33%	28,659	50,307	31,998	29,215	76,926	19,992

자료: 국토해양부 보도자료, 2012

2) 연안해운의 위상과 역할

□ 유일한 소통 수단

○ **도서지역의 유일한 교통수단 [연안여객 이용객: 연간 1,500만명]**

- 470개 유인도서에 운송서비스 제공
- 도서지역 유일한 교통 및 화물운송수단으로 도서지역에 필요한 각종 생필품의 운송수단
- 도서지역에서 생산되는 농산물 및 수산물의 운송수단

□ 저탄소 녹색교통 실현 수단

○ **국내 수송비 1%로 국내 전체 물동량의 20.7% 분담**

- 단위수송비(톤/Km기준) : 도로운송의 1/23 수준
- 온실가스(CO2) 배출량 : 도로운송의 1/6 수준

〈표-26〉 수송수단별 단위 수송비 및 CO_2 배출량

구분	도로	철도	해운
단위수송비(원/톤·㎞)	684.08	62.99	30.05
CO_2배출량(g/톤·㎞)	98	28	15

자료: 연안해운산업 육성을 위한 정책 토론회, 2011

○ **연안화물선의 배출량은 국내수송부문 배출량의 2.0%**

〈표-27〉 국내 수송부문 CO_2 배출량

구분	도로	철도	해운(국내)		항공(국내)	계
			화물선	기타		
CO_2배출량(천tCO_2e)	74,387	662	1,551	1,136	852	78,588
비중(%)	94.7	0.8	2.0	1.5	1.1	100.0

자료: 연안해운산업 육성을 위한 정책 토론회, 2011

○ 해운의 사회적 비용은 도로의 11.4%, 온실가스 비용(배출량 단가)은 32.6%

〈표-28〉 도로·해운의 온실가스 배출량 비교

2007년 기준, 원/톤·㎞		도로	해운	도로→해운
환경	대기오염	78.4	8.1(10.3%)	70.3
	온실가스	13.2	4.3(32.6%)	9.0
	소음	3.3	0	3.3
	합계	94.9	12.4(13.1%)	82.6
교통사고		16.1	3.5(21.7%)	12.6
교통혼잡		28.2	0	28.2
합계		139.2	15.9(11.4%)	123.3

자료: 연안해운산업 육성을 위한 정책 토론회, 2011

□ 대량 물자수송 수단

○ 국가전략물자 간선운송(도로운송은 2차 운송)의 대부분을 차지

○ 국내 주요 대량화물의 핵심 운송수단

- 석유제품, 시멘트, 광석, 철강제품 등이 전체 물동량의 90% 차지 (총물동량 125,267천톤)

〈표-29〉 연안운송의 대량화물품목의 수송량

구분	합계	석유류	시멘트	광석	철강제품	건설자재	기타
물동량	125,267	38,235	14,972	13,491	17,525	27,682	13,362
점유율	100%	30.5%	11.9%	10.8%	14.0%	22.1%	10.7%

자료: 연안해운산업 육성을 위한 정책 토론회, 2011

□ 비상시 최후의 운송 수단

○ 자연재해, 테러 등 유사시 국가 동원대상 연안화물선(화물선, 유조선, 예부선): 총 359척

〈표-30〉 국가 동원대상 연안화물선

구 분	계	일반화물선	유조선	예부선	기타선
동원선박	359척	149척	65척	87척	98척

자료: 연안해운산업 육성을 위한 정책 토론회, 2011

2. 연안여객 운송사업의 이슈분석

1) 연안여객 운송사업의 기초적인 인프라 환경 열악

□ **여객터미널과 접안시설이 열악하여 이용의 불편함과 안전사고 우려**

○ **연안여객선터미널에 대한 정부 재정지원 부족으로 인해 간이식 터미널형태로 매표소 역할만 가능한 터미널이 대부분**

- 무역항 및 국제여객터미널에 대한 정부의 재정지원이 높은 편이나 여객터미널(내륙기점)은 국고 지원으로 투자되어야 하나 재정지원 부족
- 도서지역의 기항지 접안시설(부두 등)은 「도서개발촉진법」에 따라 각 지방자치단체가 관리주체이나 예산부족 등의 이유로 투자가 낮은 편

* 2012년부터 정부에서 일부 지원(군산 장자도와 목포 가사도의 기항지 접안시설 보강)

〈표-31〉 터미널 사업 현황(2011년)

구분	개소	위치
터미널	12	목포, 여수, 제주(연안, 국제), 마산, 군산, 완도, 통영, 포항, 거제, 보령, 녹동
간이터미널	17	인천(대청도, 연평도), 목포(북강, 송도, 웅곡, 읍동, 장촌, 점암, 진리), 여수(개도, 안도, 낭도), 제주(가파), 군산(선유도), 완도(마량), 통영(연화도), 보령(삽시도)

자료: 해운조합, 2012년도 연안해운통계연보, 2012.11

- 기항지 접안시설의 투자 미흡으로 이용객들의 승하선시 안전사고에

위험성이 높고, 특히 노약자를 배려할 수 있는 시설물이 전무

- 차도선의 경우 이용객과 차량의 승하선 동선이 동일하여 불편하며 교통약자를 배려할 수 있는 시설이 많이 부족한 편

○ **연안여객사업에 필요한 SOC 투자는 사업자(운항업체)에서 부담하게 되어 있으나 사업자들이 영세하고 경영수익이 불안전하여 투자에 한계**

- 2010년 기준으로 67개 연안여객사업자 중 자본금 10억 원 미만 업체가 44개사(66%)

〈표-32〉 자본금 규모별 업체수(2011년)

(단위: 개, %)

합계	5억 원 미만	10억 원 미만	10억원 이상
67 (100.0)	28 (45.3)	16 (18.9)	23 (35.8)

주: 괄호는 비중(%)임
자료: 해운조합, 2012년도 연안여객선업체 현황, 2012.5

- "연안여객운송사업 장기 발전방안 연구(2012.7, KMI)"에서 2010년 기준 연안운송사업자 53개사를 분석한 결과 매출액 30억 원 미만 업체가 34개사(64.2%) 차지

〈표-33〉 매출액 규모별 업체수(2010년)

(단위: 개, %)

합계	5억 원 미만	10억 원 미만	30억 원 미만	30억 원 이상
53 (100.0)	7 (13.2)	7 (13.2)	20 (37.7)	19 (35.8)

주: 괄호는 비중(%)임
자료 : KMI, 연안여객운송사업 장기 발전방안 연구, 2012

- 위와 같이 대부분 영세한 사업자들의 구성 비율이 높은 편이나 연안

여객사업에 필요한 인프라인 기항지 접안시설 및 터미널 투자비용을 부담하는 것은 현실적으로 곤란

- 또한 각 지방자치단체에서 이를 지원하는 예산편성이 이루어지지 않고 있어 이를 해결할 수 있는 방안 모색이 절실
- 기항지의 연안여객사업 기초인프라 투자에 국비와 지방비를 매칭할 수 있는 등의 다양한 재원마련방안 검토 필요

□ 개선되지 않는 여객선의 노후화 문제

○ **해운법 시행규칙 개정으로 기존 여객선 선령제한이 20년에서 최대 30년으로 변경(FRP 선박은 25년)**

- 연안여객선의 선령제한 기준이 최대 30년까지 연장 가능해짐에 따라 사업자들이 신조선 투입을 기피하는 결과 초래
- 최근 고유가 추세 지속으로 사업자들의 유류비 부담 등의 경영실적이 개선되지 않음에 따라 사업자들이 노후선박을 더 선호하는 경향 강화
- 연안여객선 선령제한 완화정책은 불필요한 여객선 폐선을 막고 여객사업자들의 경영환경을 개선하여 이용자 서비스 향상이 목적

  * 선령제한 완화의 정책이 사업자에게만 귀속되는 것을 불합리

- 이러한 선순환 효과를 지속하기 위해서는 여객사업자들의 경영마인드 개선과 정부의 지속적인 지원정책을 통한 유인책이 강화 필요

○ **여객선의 선령분포를 보면 2003년 21년 이상 여객선이 3척이였으나 2011년 23척으로 대폭 증가(7.7배)하여 여객선의 노후화 심화**

- 여객선 선령제한 완화로 인해 20년 이상 선박의 비중이 점차 확대 추세
- 16년 이상 여객선 비중이 2003년 16.4%(25척) → 2007년 28.4%(46척) → 2011년 41.3%(69척)으로 지속적인 증가 추세 심화
- 노후한 여객선이 많을 경우 해양사고의 위험성이 높아져 자칫 대형 인명사고가 발생가능성 내재

〈표-34〉 여객선의 선령별 분포 추이

(단위: 척, %)

연도	합계	5년 미만	6~10년	11~15년	16~20년	21년 이상
2003	152 (100.0)	24 (15.8)	13 (8.6)	30 (19.7)	22 (14.5)	3 (2.0)
2007	162 (100.0)	18 (11.1)	28 (17.3)	70 (43.2)	35 (21.6)	11 (6.8)
2011	167 (100.0)	22 (13.2)	27 (16.2)	49 (29.3)	46 (27.5)	23 (13.8)

자료: 해운조합, 연안해운통계연보, 각연도

□ 장년층의 여객선 선원 기피로 인한 고령화 심화

○ **내항선원의 노령화는 과거부터 계속 지적되어온 문제이나 아직까지 해결되지 못하고 있는 실정**

- 60세 이상인 내항선원이 41.3%(3,385명)으로 가장 많은 비중을 차지, 50세 이상인 내항선원은 전체의 76.3%(6,299명)로 고령화 심각

  * 50세 이상인 비중 : 2003년 45.4%(3,722명) → 2011년 76.3%(6,299명)

- 선원면허별로 보면 60세 이상 부원이 50%, 기관사 43.4%, 항해사가 32.6%로 부원과 기관사의 선원 고령화 정도가 더 심각한 편

  * 60세 이상의 기관사 비중이 높을 경우 최신 선박관리방식 습득능력이 낮아 기관정비 소홀 등에 의한 해양사고 발생요인으로 작용

- "연안여객운송사업 장기 발전방안 연구(2012.7, KMI)" 보고서에 따르면 낙도보조항로에 승선하는 선원의 평균 연령이 55.6세, 최고령 선원의 연령은 77세로 낙도보조항로 승무원의 노령화도 매우 심각

〈표-35〉 내항선원 연령별 분포(2011년)

(단위: 명, %)

구분	전체	30세 미만	30~50세 미만	50~60세 미만	60세 이상
합계	8,264 (100.0)	350 (4.2)	1,615 (19.5)	2,914 (35.3)	3,385 (41.0)
항해사	3,220 (100.0)	157 (4.9)	779 (24.2)	1,233 (38.3)	1,051 (32.6)
기관사	2,825 (100.0)	159 (5.6)	485 (17.2)	954 (33.8)	1,227 (43.4)
부원	2,219 (100.0)	34 (1.5)	351 (15.8)	727 (32.8)	1,107 (49.9)

주: 통신사 2명(50세-60세)은 기관사에 포함
자료: 해운조합, 2012년도 연안해운통계연보, 2012.11

- 내항선원의 월평균 임금수준은 외항선원의 60% 수준으로 급여수준이 매우 낮은 편으로 장년층의 선호도가 상당히 낮음

  * 연안여객선원은 외항선원 전체의 53%, 외항여객선원의 62% 수준으로 내항선원보다도 더 낮은 급여수준

〈표-36〉 선원 평균임금 수준(2011년)

(단위: 천원)

구분		월평균 임금				
		계	기본임금	시간외수당	상여금	기타
외항선	전체	5,075	2,381	981	1,131	582
	여객	4,346	2,070	828	931	517
내항선	전체	3,051	1,682	491	465	413
	여객	2,709	1,559	320	513	317

자료: 선원고용복지센터, 한국선원통계연보, 2012.4

- 이처럼 선박 노후화, 선원 고령화, 예비역율 저조(1.3%, 109명), 근로여건 열악 등 젊은 층이 선호할 수 있는 근무환경이 개선 시급
- 젊은 선원을 유인 할 수 있는 환경을 조성하고 점진적인 단계를 통해 해결해야하는 장기적인 안목에서의 접근이 중요
- 장년층의 신규 유입이 없는 상황에서는 내항선원의 고령화는 지속될 수밖에 없어 내항운송산업의 발전을 저해하는 요인으로 작용 예상

2) 내항운송(여객포함) 발전을 위한 정부의 적극적인 지원 부족

□ **외항해운 및 화물운송 중심의 정부 지원으로 연안여객사업 발전 미흡**

○ **국가 경제 성장의 디딤돌인 해운업의 지속적인 발전 속에서 연안여객사업에 대한 투자 미흡**

- 선박톤세제 및 선박투자회사제도 등 외항해운업의 성장을 지원하는 정책발굴의 성과는 상당히 높게 평가되고 있으나, 일반 국민들이 이용하는 여객분야의 투자는 상대적 저조
- 최근 5년간(2007~2011) 여객선 현대화를 통해 신규 투입 여객선 11척, 국고여객선 건조는 5척으로 연안여객선 투자규모 부족

* 연안여객운송사업 발전을 위한 종합적인 발전 계획수립 부재

- 최근 신개념 무선발권시스템을 개발해 운영하는 등 연안여객의 전산화 수준이 더딘 편

* 2013년 1월부터 7개 지역에서 신개념 무선발권시스템 시범서비스 중

○ **새로운 여가활동지로서의 도서지역이 각광을 받아 이용객이 증가하는 기회를 잘 활용할 수 있는 연안여객 발전 대책 마련 시급**

- 도서지역을 관광 상품화하여 연안여객 관광 수요를 창출하고 있으며, 방송매체에서도 여행지로서 도서지역의 매력을 홍보해 주는 등의 도서지역 방문객 증가는 상당기간 지속될 것으로 판단
- 하지만 내륙출발지에서 도서지역까지 이동수단 이용의 편의성 제공과 접근성이 확보되지 않을 경우 1회성 관광수요로 그칠 수 있는 문제
- 지속적인 도서지역 관광수요를 창출하기 위해서는 장기적인 계획하에 도서지역민과 일반 국민들이 만족도를 높일 수 있는 대책 마련 시급

□ **타 교통운송수단에 비해 열약한 지원체계**

○ **최근 3년간(2008~2010년) SOC사업의 재정투자금액이 연안해운**

의 투자규모가 281억 원으로 타 교통수단에 비해 절대적 부족

- 내항여객 터미널 및 부두에 대한 재정투자는 2009년 122억 원, 2010년 29억 원, 2011년 117억 원

  * 2009년 예산 급감으로 3년간 전체적인 투자규모 감소

- SOC투자액 대비 화물·여객 실적치를 비교한 단위보상액은 연안해운이 1인당 617원, 1톤당 77원으로 매우 낮아 비용대비 효용이 높은 편

  * 여객 : 지하철 543원 → 연안해운 617원 → 도로 854원 → 철도 4,156원

  * 화물 : 연안해운 77원 → 도로 13,470원 → 철도 112,591원

- 연안해운의 여객단위보상액(투자액/여객수송실적)을 1로 볼 때 철도 6.7배, 도로 1.4배, 지하철 0.9배 수준으로 투자효용성이 높은 편

- 연안해운의 화물단위보상액(투자액/화물수송실적)을 1로 볼 때 도로 175배, 철도의 1,467배 수준으로 화물수송에 대한 투자효용성은 절대적

〈표-37〉 수송실적대비 SOC 투자규모 비교

구분	도로	철도	지하철	연안해운
국가재정투자금(A)	25.3조원 (59.4)	12.6조원 (31.7)	4조원 (8.8)	281억원 (0.06)
국내여객수송실적(C)	291.4억명 (74.3)	32.0억명 (8.2)	68.1억명 (17.4)	0.43억명 (0.11)
국내화물수송실적(D)	18.5억톤 (79.8)	1.2억톤 (5.1)	- 0.0	3.5억 톤 (15.1)
여객(1인)보상액(A/C)	854원	4,156원	543원	617원
수송수단/연안해운	1.39	6.74	0.88	1.00
화물(톤)보상액(A/D)	13,470원	112,591원		77원
수송수단/연안해운	175.51	1,466.99	0.00	1.00

주: 2009년~2011년 3년간 실적치 기준으로 작성, 괄호는 비중임
자료: 도서민 차량 및 지역민 운임지원방안(해운조합, 2012.4) 자료를 이용하여 KMI에서 재정리

○ 연안여객선의 평균 인km 단위운임은 342원으로 타 운송수단에 비해 2~11배 높은 수준

- 국내항공은 167원, 시외버스는 108원, 고속버스는 48원~87원, 철도는 KTX(고속선) 164원, 수도권 전철운임은 105원 수준
- 도서민은 육지로의 유일한 교통수단인 선박의 이용에 상대적으로 비싼 운임을 지불하고 있어 도서민의 교통복지가 열악
- 또한 도서민 주요 이용선종인 차도선의 경우 연안여객선 평균운임보다 높은 편으로 차량을 가지고 여객선을 이용하기에 비용 부담 가중
- 일반 도서지역 이용객들 또한 비교적 높은 인km 단위운임을 지불함에 따라 비용적인 부담감이 높을 수 있어 이를 보전할 수 있는 대책 필요

* 도서민의 교통복지 향상 및 도서지역 이용객 수요 유도방안 할 수 있는 현실적인 운임지원 방안 마련 강구

〈표-38〉 여타 수송수단과의 인/km단위운임의 비교

(단위: 원)

구분			인/km 단위운임	연안여객평균운임/ 수송수단운임	비고
연안 여객선		고속선	464.46		11년 9월 일반대인 신고운임기준 선종별 평균운임 (기종점거리만 고려)
		일반선	419.37		
		차도선	361.80		
		초쾌속선	312.67		
		카훼리	172.46		
		쾌속선	323.54		
		평균	342.38		
국내항공		서울-부산	161.23	2.1배	국내 2개 항공사 일반석 기본운임 기준 (2012년 2월)
		서울-제주	155.15	2.2배	
		부산-제주	185.09	1.8배	
		평균	167.16	2.0배	
시외버스		인km운임	107.84	3.2배	고시된 상한운임 기준 버스: 국토해양부 (10년 8월) 철도: 국토해양부 (11년 11월)
		최저운임(10km까지)	1,200		
고속버스	일반	1-200km	59.78	5.7배	
		201-400km	52.9	6.5배	
		401km 이상	48.3	7.1배	
	우등	1-200km	87.38	3.9배	
		201-400km	80.5	4.3배	
		401km 이상	73.59	4.7배	
철도운임		KTX(고속선)	164.41	2.1배	
		KTX(기존선)	112.12	3.1배	
		ITX(경춘선)	108.02	3.2배	

구분		인/km 단위운임	연안여객평균운임/ 수송수단운임	비고
	새마을호	96.36	3.6배	
	무궁화호	64.78	5.3배	
	통근열차	31.69	10.8배	
수도권 전철	기본(10km까지)	105.00	3.3배	기본 거리운임만을 기초로 하고 있음

자료: 해운조합, 도서민 차량 및 지역민 운임지원방안, 2012.4

3. 신연안해운 정책방향

1) 신연안해운 정책의 필요성

(1) 내항·여객 중심의 해운정책 마련 필요

□ 외항 상선 중심의 해운정책은 우리나라 해운산업 발전에 크게 기여한 것으로 평가되고 있으나 불균형 성장으로 인한 어려움에 직면

○ 우리나라의 해운정책은 우리나라의 경제적 특성을 반영하여 발전

- 대외의존도가 높은 우리나라 경제는 수출입 화물의 안정적인 수송이 중요. 동 화물을 수송하기 위한 국적선대 확보가 핵심 업무로 부상
- 이에 따라 해운정책의 핵심업무로 외항 해운이 자리잡게 되었으며, 특히 선박의 확보가 정책의 골격을 형성

○ 우리나라는 최근 선복량 기준 세계 5위 진입으로 양적인 성장 달성

- 2003년 420척(11,174천GT)이던 국적선대는 2011년 979척(32,186천GT)로 증가

〈표-39〉 주요 국가별 선대 현황

순위	국가	지배선대(백만DWT)	세계시장점유율(%)
1	그리스	217	14.9
2	일본	210	13.4
3	독일	125	8.6
4	중국	116	8.0
5	한국	55	3.8
세계 합계		1,454	100

자료 : 국토해양부, 2012 한국해운통계

○ **국적선대가 짧은 기간에 크게 증가한 것은 여러요인이 복합적으로 작용하였으나 크게는 선박투자회사제도와 선박톤세제 도입 등 제도적인 환경 조성이 효과를 발휘**

- 선박투자회사제도는 IMF 이후 구조조정 등으로 국적선대가 크게 감소함에 따라 선대를 확보하고 해운산업의 경쟁력을 확보하기 위해 독일, 노르웨이 등 해외사례를 참조하여 도입
- 2004년 첫 선박펀드 인가 이후 131개(2012년 9월) 펀드에 8.6천억원 조성, 185척 확보

○ **또한 2005년 도입한 톤세제(Tonnage Tax)는 선박펀드와 시너지 효과를 내면서 선박 확보에 큰 역할**

- 톤세 역시 선대 회복과 해운산업 경쟁력 강화를 위해 도입되었으며 국적선대 증강에 크게 기여한 것으로 평가

○ **그러나 최근 수년간 지속된 해운불황의 여파로 우리나라 해운산업은 커다란 도전에 직면하고 있어 지속 성장을 위한 새로운 돌파구가 필요**

□ **연안해운은 외항해운에 비해 혁신적인 정책 개발이 미흡하였으며 향후 새로운 성장 요인을 발굴하지 못하면 현재와 같은 상태 답보 우려**

○ **외항해운 위주의 해운정책 특히 선박과 화물 중심의 해운정책은 우리나라 해운산업 발전에 크게 기여하였으나 상대적으로 연안 해운 발전 및 활성화를 위한 정책마련에는 소홀**

- 도서민 운임지원과 친환경 해상운송 정책 외에는 외항해운 부분에 도입된 선박펀드나 톤세제와 같은 혁신적인 정책도입이 연안해운 부분에는 미흡

○ **해운산업 장기발전계획(2011-2015)상에 포함된 21개 중점 추진 과제중 연안해운 관련 과제는 3개로 혁신적 발전을 위한 정책 개발 필요**

- 남북 해운교류 확대, 연안여객 운송사업의 활성화, Modal Shift를 통한 녹색 연안해송체계 구축은 연안해운의 발전에 기여할 수 있으나 국민에게 다가가는 서비스 제공에는 한계

○ **최근 완료된 "연안여객운송산업 장기 발전방안 연구(2012.7)"에서는 국민들의 해양 생활 및 관광을 위한 기본 인프라 정비 확대 등 정책 대안을 제시**

- 연안 선박의 현대화, 고속화 사업, 연안여객산업 발전 및 활성화를 위한 법제도 정비, 여객운송관리 전담 조직의 설립 등을 제시

(2) 연안여객 서비스 수준 제고 필요

□ **연안여객은 지속적으로 증가추세에 있으나 교통수단별 고객만족도는 낮은 수준. 여객 서비스 제고를 위한 정책이나 지원이 미비하여 해상여객의 교통권은 육상에 비해 열악**

○ **2012년 현재 연안여객선은 97개 항로에 160여척이 운항중**

- 이중 일반항로는 71개 항로에 140척, 보조항로는 26개 항로에 26척이 운항중
- 보조항로는 사업채산성이 없어 취항을 기피하는 항로에 대하여 도서주민의 해상교통수단 제공을 위하여 국가가 해당 항로에 취항하는 선사에 운항결손액을 지원하는 항로. 보조항로사업자는 경쟁입찰에 의하여 선정되며 채산성이 없기 때문에 한 항로에 한 척의 선박만 투입되고 있음

○ **여객항로는 목포청이 34개로 제일 많고, 그 뒤로 여수청(15), 인천청(14), 마산청(12) 순임**

○ **현재 운항되고 있는 여객선 167척중 선종별로는 차도선이 90척으로 제일 비중이 높음. 보통 속도가 빠른 선박일수록 대형화되어 있고 신조선박이지만 서비스 요금이 상대적으로 높은 수준**

○ **이들 선박중 16년 이상 노령 선박은 69척으로 향후 선대 개편시 부담요인으로 작용**

- 전체 선박의 41.3%가 16년 이상 선박으로 노후화되어 있으며 향후 여객선 서비스 개선을 위해서는 우선적으로 대체 필요

○ **연안여객은 1994년 7,809천명에 이어 2003년에 10,336명으로 1천만명을 돌파하였으며, 이후 지속적인 증가세를 기록**

- 2009년부터 2012년 까지는 15백만명에 약간 못 미치는 수준에서 정체
- 여객의 대부분은 일반항로 승객이며, 보조항로 승객은 2.6% 내외를 차지. 1994년 보조항로 비율이 17.3%였던 것이 최근 2.6% 수준으로 낮아진 것은 도서주민의 이주, 연륙교 증가와 같은 요인과 더불어 도서 관광 증가로 일반여객의 비중이 높아졌기 때문임

○ **연안여객이 꾸준히 증가하기는 하였으나 서비스수준은 아직 다른 운송수단에 비해 만족할 만한 수준에 이르지 못하고 있음**[1)]

- 교통수단별 고객만족도는 연안여객선(71), 버스(74), 광역전철(84), 지하철(88), 철도(89)
- 이는 서비스 빈도, 출항정지율, 연계 교통수단의 불편함, 접안시설 및 터미널 시설 낙후, 높은 운임 수준 등 복합적인 요인이 작용

1) 국토해양부, 연안여객운송산업 장기 발전방안 연구, 2012.7

○ **연안여객사업에서의 상대적으로 낮은 서비스 수준과 시설 낙후, 연계 교통서비스의 불편함은 오래전부터 제기되어온 바 있으나 아직까지 뚜렷한 해결방안을 마련하지 못하고 있음**

- 해상교통에 대한 정부의 관심과 지원이 미흡. 낙도 보조항로를 유지하고 도서민 운임지원 정도로는 일반 여객의 높아가고 있는 서비스 수준을 충족시킬 수 없음
- 여객선은 안전상 주간에 주로 운항하여 서비스 제공이 제한적이며 선박을 통하여 수송하는 차량운임이 높아 도서민이나 일반여객은 여객선을 이용하는데 타 운송수단에 비해 상대적으로 많은 비용과 시간을 부담

○ **육상교통분야의 경우 정부와 각 지자체에서 버스, 지하철, 택시에 대해 다양한 지원책을 실시**

- 서울, 부산, 대전, 대구, 인천 등 대도시권을 중심으로 버스의 경우 준공영제로 운영하고 있으며, 결손분에 대해서는 재정에서 지원
- 서울시의 경우 지하철내 편의 시설 설치 및 확충에 2,882억원을 투입 (‘08-’14)
- 택시의 경우도 디지털운행기록장치 장착 지원(108억원), 유가 보조금 지원(1,210억원, ‘01년-’11), 장애인 콜택시 운영 서비스 지원 등 교통약자 서비스 지원(약 310억원) 등 다양한 정책을 도입, 운영중

○ **해상교통분야의 경우 도서민 운임지원, 운항결손금 지원, 선박현대화사업자금 등을 지원하고 있으나 육상부분에 비해 지원의 범위가 제한적이며 금액도 타 운송수단에 비해 상대적으로 소규모**

- 여객운임지원은 국비, 지방비 포함하여 지난 수년간 180억원 내외를 지원하였으며, 결손지원금은 2011년의 경우 84억원, 선박현대화자금은 2010년의 경우 52억원 지원

(3) 연안해운 중장기 발전 전략 수립 필요

□ 도서민 및 연안여객을 위한 서비스 개선 계획은 도서민 운임지원 제도 등 제한적인 것 외에는 일반 여객을 대상으로 하는 서비스는 미흡

○ 연안해운 단독으로 종합발전계획이나 중장기 발전계획이 수립된 적이 없고, 대부분 항만이나 해운 분야 발전계획에 일부가 포함되는 형태로 다루어짐

- 바다와 섬에 대한 접근권, 즉 교통권은 국민복지 증진 차원에서 다루어질 필요가 있음. 육상은 이미 전국이 일일생활권이 된지 오래이며 지속적으로 속도와 서비스 수준이 높아지고 있는데 비해 연안여객은 아직 개선할 부분이 적지 않음

○ 연안해운 관련하여 수립된 계획들도 화물부분에 무게를 둔 정책들이 많고 여객에 대한 정책개발은 상대적으로 미흡

- 해운분야 중장기 계획의 대부분이 외항선박 및 화물에 초점

○ 연안여객에 대한 정책은 해운법, 항만법, 유·도선법 등에 산재되어 있어 종합적이고 체계적인 발전 계획수립에 한계

(4) 도서교통을 위한 시설 투자 확대 필요

□ 여객 서비스 개선을 위한 중장기 발전계획 기반하에 체계적인 연안여객 인프라 투자가 진행될 필요

○ 현재는 일부 국가관리항 여객터미널을 제외하고는 대부분의 도서지역 접안시설이나 터미널은 사업주인 선사가 시설투자를 하여야 하는 실정

- 선박 노후화, 여객터미널, 기항지 접안시설 등 시설 낙후로 인해 안전하고 쾌적한 서비스 제공 한계

○ **고속철도, 도로, 항만건설 등에는 많은 정부투자가 이루어진 반면 해상여객 분야에 대한 투자는 상대적으로 미흡**[2)]

- 최근 3년간(09-11) 분야별 연평균 투자액은 도로 (8.3조원, 철도 4.4조원, 도시철도 1.2조원, 해운·항만 1.9조원인데 비해 연안여객부두는 90억원 수준
- 연안여객시설에 대한 정부 투자는 무역항이나 연안항 등에 있는 시설(29개소) 위주로 이루어지고 그 외 도서지역 등의 기항지(349개소)는 사업자가 시설투자 및 관리를 해야하는 실정

2) 연안해운의 비전 및 정책방향

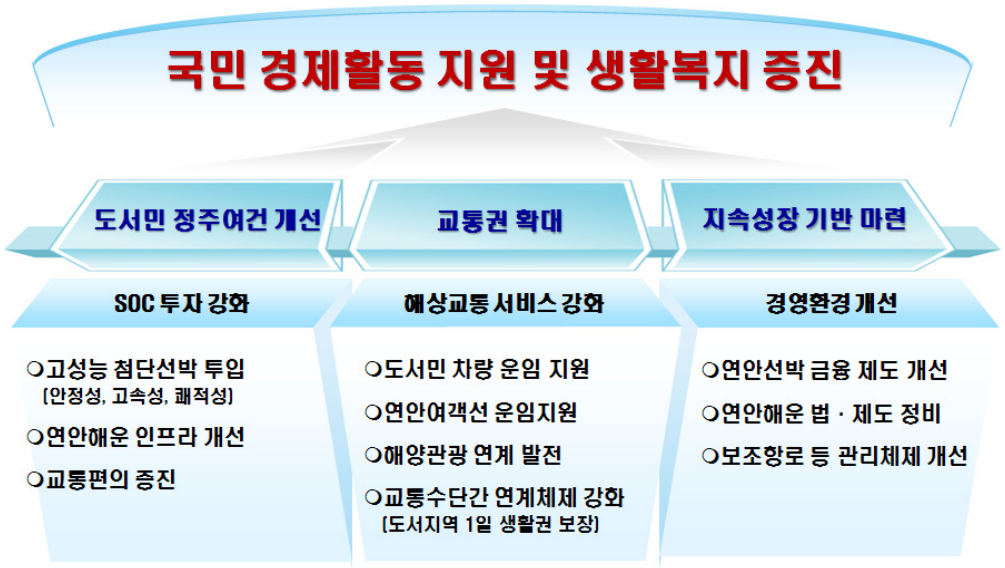
□ **국민의 해상교통권을 확보하고 서비스 수준 제고로 경제활동 지원 및 복지증진에 기여**

○ **해상교통 서비스를 안정화, 고도화 하여 도서민 정주여건과 삶의 질을 개선**

○ **해상여객에 대한 운임지원 등 서비스 강화로 부담없이 바다와 섬을 가까이 할 수 있도록 해상 교통권을 확대**

○ **연안선박 금융제도 개선 등 경영환경 개선으로 지속성장 기반 마련**

2) 한국해운조합, 도서민 차량 및 지역민 운임지원방안, 2012.4



□ 국민의 해상교통권 확보차원에서 연안여객 서비스 수준을 높이기 위해서는 연안여객선 이용자의 수요와 눈높이에 맞춘 정책 개발 필요

□ 기존의 외항 및 화물 중심의 정책과 균형을 맞추어 내항 및 여객에 대한 서비스를 강화

□ 여객 중심의 법 · 제도 정비, 시설투자 확대, 서비스 수준 제고를 위해서는 정부의 역할이 강화될 필요

3) 신연안해운을 위한 정책과제

(1) 연안여객 관련 시설투자 확대

□ **여객선터미널, 기항지 접안시설 등 연안여객 기초 시설에 대한 투자 확대**

○ **여객선터미널, 도서 지역 접안시설 및 편의시설 등 관련 인프라를 현대화 하고 개선하기 위해 중장기 재정투자를 확대**

- 운송사업자에게 맡기는 형태의 시설투자로는 서비스 개선에 한계. 정부차원에서 관련 인프라를 현대화
- 여객의 안전 및 편의성 제고로 만족도 향상

○ **H/W 차원의 시설 투자와 더불어 직접적인 운송수단인 선박건조 및 운영 방식 개선**

- 외항선 선대 확보 및 육성에 버금갈만한 제도 마련이 중요.
- 백령도, 울릉도, 흑산도/홍도 등 주요 원거리 도서를 대상으로 정부가 건조한 현대식 선박을 투입하여 해상교통 서비스를 개선
- 육상교통 수준으로 요금을 인하하여 해상교통 접근성을 제고하고 운항손실 발생시 결손금 지원을 검토

○ **초고속해상교통망(KVX : Korea Vessel Express) 구축을 통하여 국민의 해상교통권을 확대**

- 권역별 초고속 해상운송망, 권역을 연계하는 광역 운송망 구축, 이용자들이 안전하고 빠르게 해상교통 서비스를 이용할 수 있는 여건 마련

○ **5년 단위의 연안해운산업 장기발전계획을 수립하고 사업 추진 우선순위에 따라 정책을 전개**

- 타 분야와 균형을 이루는 수준의 중장기 발전 계획을 마련

(2) 해상교통 서비스 수준 제고

□ **육상부분의 전국 1일 생활권을 해상여객들도 누릴 수 있도록 서비스 수준을 향상**

○ **연안여객 서비스의 이용자의 전국토 1일 생활권화를 위해서는 초고속, 최신형 선박의 투입이 필요하며, 선사의 선박확보시 정부지원 강화로 적정수준의 운임을 유지하도록 관리**

- 도서민의 육상 교통 수준의 교통권을 부담없이 누리기 위해서 도서민 차량운임 지원제도를 도입할 필요
- 도서민의 육지에서의 교통 불편 등의 이유로 1/3의 주민이 차량을 배에 싣고 육지를 오가는 실정

○ **철도와 유사한 수준의 단위당 운임을 제공하기 위해서는 주요 항로에서의 선박확보시 정부의 지원이 필수적이며, 실제 운항결과 결손 발생시 정부지원 강화**

- 선박 확보 자금 지원으로 운항원가를 낮추어 국민들이 쉽게 해상교통서비스를 이용할 수 있도록 개선
- 일반 여객들도 도서방문 및 해상교통을 편리하게 이용할 수 있도록 도서민 운임지원을 확대할 필요
- 도서방문 증가는 해양관광과 연계발전 가능

(3) 법제도 마련 등 경영환경 개선

□ **해운법 등 관련법에 산재되어 있는 연안여객 관련 내용들을 정비하고 도서발전 기본계획 수립, 여객선 신조자금 지원 등 관련 내용을 포괄하는 별도의 법률 제정**

○ **해운법, 항만법, 유 · 도선법 사업법 해상여객 서비스와 관련된 제반 법령을 정비하여 도서교통 및 활성화를 위한 별도 법률을 제정**

- 해법법의 '여객선 이용자에 대한 운임과 요금의 지원' 관련 조항
- 농림어업인 삶의 질 향상 및 농산어촌지역 개발촉진에 관한 특별법의 '여객운송사업의 운임 및 요금 지원'
- 여수, 제주, 경기, 경북, 인천 등 개별 지자체의 조례
- 항만법의 '연안항, 국가관리연안항, 지방관리연안항 등 관련 조항
- 유선 및 도선 사업법의 '승객'관련 조항 등

○ **관계법령의 정비 및 조정과 더불어 도서지역 발전 기본 계획을 포함한 정부차원의 종합대책을 마련할 수 있는 근거를 확보**

○ **금융 신용도가 낮은 영세 선사와 선박의 신조 및 대체를 필요로 하는 선사들의 선박확보를 위한 금융 지원 강화**

- 연안선박 전용펀드, 이차보전제도 확대 등 연안선박 맞춤형 금융 활성화 필요
- 선박건조공유제도와 연계하여 여객선 현대화를 추진

* 선박건조공유제도는 일본에서 활용하고 있는 방식으로 선박 건조 자금을 사업자가 20-40%를 부담하고, 정부에서 60-80%를 융자하여 선박 건조비용을 분담하고 소유권을 공유하여 선박을 운영, 관리. 융자금 상환이 완료되면 선박소유권은 사업자에게 이관하는 방식

창조경제 실현을 위한 국경 없는 글로벌 물류시장 확보 전략

이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장

참 여 연 구 진

1. 서론(이성우)
2. 글로벌 물류시장 환경변화(송주미, 최은혜)
   1) 경제의 아시아 중심화 가속
   2) 교역에서도 아시아 중심화 부각
   3) FTA 연계 등을 통한 해외진출 확대
   4) 자원시장 개편 및 물류서비스 수요 증대
   5) 자연재해 관리형 물류수요 증대
   6) 신규물류시장 성장
3. 우리의 현주소(김찬호, 황현주, 전혜경, 최은혜, 박한나)
   1) 국제물류정책의 성과 및 문제점
   2) 국내 물류기업의 해외시장 진출 문제점
4. 국경 없는 물류시장 확보 방향(이성우)
5. 국경 없는 글로벌 물류시장 확보 전략(이성우, 김찬호, 송주미, 김일현, 박한나)
   - ■ 글로벌 물류시장 내수화 전략(진출)
   - ■ 국내 물류시장 확대 전략(유치)
   - ■ 안전한 글로벌 물류시장 확보 전략(협력)
6. 대한민국 국제물류산업 미래상(이성우)

창조경제 실현을 위한 국경 없는 글로벌 물류시장 확보 전략

1. 서론

○ **세계 경제는 유럽 재정위기 여파, 미국 경제 위축 등에도 불구하고 지속 성장하고 있으며, 교역 확대, 경제 협력, 외자 유치와 생산기지 이동 등을 통해 그 중심축이 서구에서 아시아로 이동 중**

○ **아시아의 경제 성장, 인구 증가, 소득 수준 향상 등에 기인한 아시아 경제의 부상은 이 지역을 중심으로 타 경제권과 교역증진 및 역내 교역을 촉진하고 있음**

- 아시아의 교역 촉진은 동북아, 동남아, 서남아 지역으로 이전해 가면서 경제성장과 함께 물류시장의 성장을 가져오고 있음

○ **다국적 기업 해외투자 증가, 국내 제조기업의 해외 매출액 급증 등[1]으로 기업의 국적은 사라지고 오직 글로벌 공급사슬체계 연계를 통한 글로벌 네트워크상에 기업들이 존재하고 있는 상황임**

- 기업의 생존은 저렴하고, 안전하고, 빠르게 조달과 판매를 할 수 있는 물류시스템을 구축하는 것이며, 이를 위해서는 글로벌 공급사슬체계 상 거점과 네트워크를 따라 물류체계를 구축해야 함

1) 국내 수출대비 해외생산 비중인 2012년 말 기준 51.7%를 넘어서 우리나라 기업들의 해외생산이 본격화되고 있으며, 미국 204.7%(2008), 일본 117.6%(2007)보다 아직 낮은 수준이나 우리나라도 조만간 국내 수출대비 해외생산 비중이 100%를 넘어서는 시점에 도달하게 되어 이에 대한 대비가 필요함. 해외생산 증가에 대비한 글로벌 네트워크 구축 부분과 국내생산 축소를 막기 위한 양방향의 정책 수립이 필요함

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

- 2002년 동북아 물류중심화 정책을 근간으로 국가 물류인프라 정비 주도와 2006년 국내 물류시장의 한계를 인지하고 글로벌 물류네트워크 구축을 통해 국내 물류기업들의 해외진출에 많은 노력을 기울임
- 이후 2008년부터는 물류기업들의 해외진출 보다 육해공 연계를 통한 복합운송체계 구축, 화물운송 시장 선진화, 선진해운제도 도입 등 물류산업 내실화에 노력을 기울였음

○ **그러나 글로벌 물류시장의 지속적인 성장, 자원 확보를 위한 글로벌 경쟁, 북극해 등 신규 물류시장 부상 등 국내 물류기업들의 해외진출 필요성이 지속적으로 증가함**

○ **세계 경제와 물류의 축이 아시아로 집중되는 상황에서 우리나라가 지속적인 국부를 창출하기 위해서는 국내 물류기업들의 글로벌 물류시장 진출과 글로벌 기업투자 유치가 절실히 필요**

- 우리나라 대형 물류기업들의 경우 해외 네트워크 구축을 위해 노력을 기울이고 있으나 모기업 화물에 의존하는 제한된 비즈니스 패턴과 현지 리스크 부분에 취약한 상황임
- 국내 중소·중견물류기업들은 정보, 자금 부족 및 화물 확보 불투명성 등으로 인해 해외진출을 주저하고 있음
- 국내 4개 항만배후단지에 106개 기업들을 유치했으나 대부분 국내 기업들이라 실질적인 고용, 부가가치, 물동량 창출에 기여도가 낮음

○ **이러한 문제점을 극복하기 위해 국내 물류기업들의 해외진출을 통한 내수 물류시장 범위를 확대하고 글로벌 기업유치를 통해 국내 시장 규모를 키워 나가는 국경 없는 물류시장 확보 전략 필요**

○ **따라서 본고는 아시아 중심의 세계 경제 축 이동에 따른 물류환경 변화, 최근 글로벌 경제 위기에 따른 무역규모 증가세 둔화 등을 감안한 신정부의 국제물류 정책에 대한 제안을 목적으로 함**

2. 글로벌 물류시장 환경변화

1) 경제의 아시아 중심화 가속

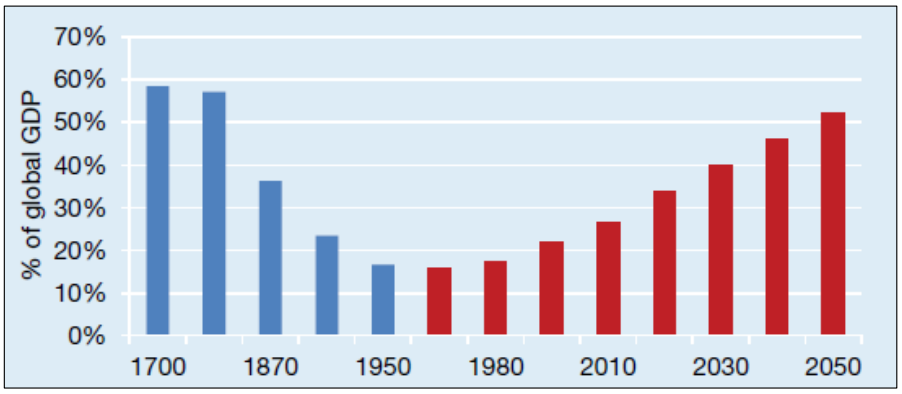
○ **서양은 채무국, 아시아는 자산보유국으로 아시아로 중심축 이동**

- 최근 월가의 대표적인 투자가인 짐 로저스는 “1807년은 모든 투자가가 런던으로, 1907년에는 뉴욕으로, 2007년에는 아시아로 이동”하고 있으며, 그 자신도 싱가포르로 이주한 지 5년이라고 언급
- 또한 “빚은 서양에, 자산은 아시아에 있으며, 돈은 빚을 싫어한다”라고 하여, 아시아로 투자가 몰릴 것이며 앞으로의 시장은 아시아가 중심이 될 것이라고 전망

○ **21세기 아시아의 경제위상은 18세기 산업혁명이 발발하기 이전 수준인 50%대를 회복할 전망**

- 전 세계 GDP에서 아시아가 차지하는 비중은 2050년 지금의 두 배 수준인 52%가 되며, 특히 중국, 인도, 인도네시아, 일본, 한국, 태국, 말레이시아 등 7개 국가가 아시아의 번영을 이끌어갈 것으로 평가함

〈그림-1〉 세계경제에서 아시아의 비중

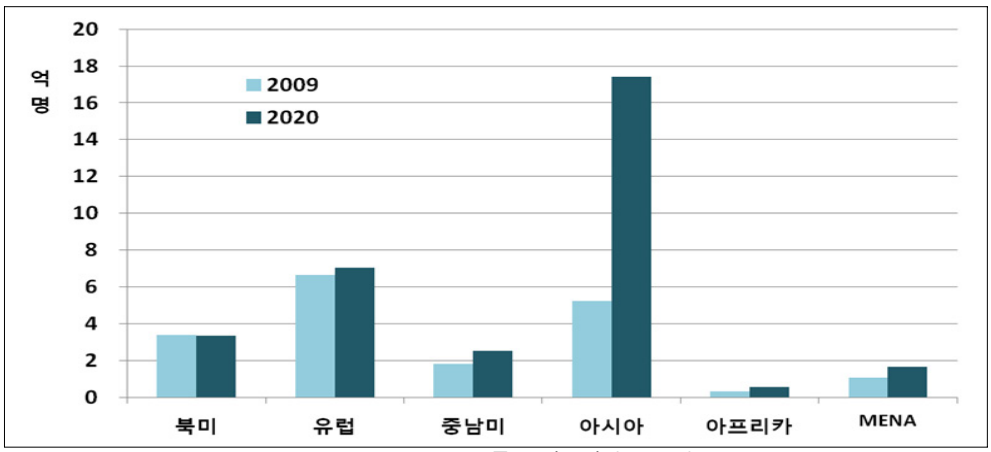


자료: ADB, Asia 2050: Realizing the Asian Century, 2011.

○ 2020년에 이르면 아시아는 생산기지로서의 역할 뿐 아니라 거대 소비시장으로서 우뚝 설 것으로 전망

- 2009년에는 유럽의 중산층이 가장 많았으나, 2020년에 이르면 중국, 인도, 인도네시아 등 인구부국의 경제성장에 따라 아시아의 중산층 인구가 17억 명으로, 세계의 54%에 이를 전망

〈그림-2〉 세계 중산층 인구 전망



주 : MENA는 Middle East & North Africa로 중동/북아프리카를 뜻함
자료 : OECD 자료를 KIET, 『2020무역발전 비전과 전망(2012)』에서 재인용

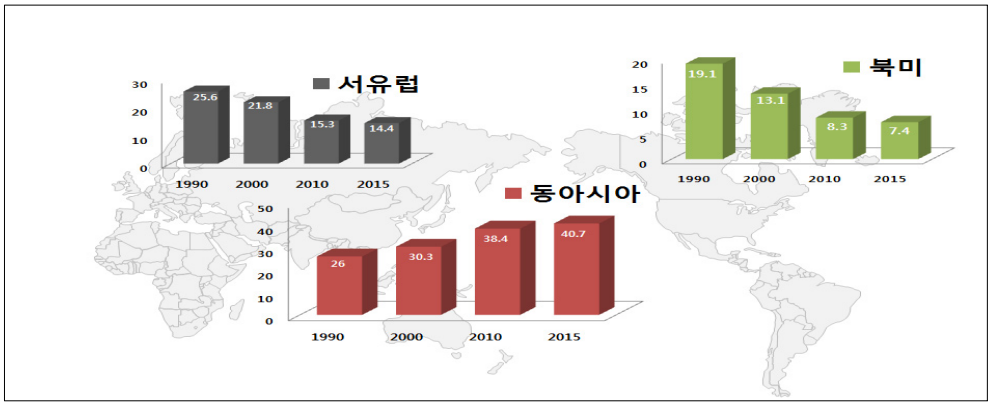
2) 교역에서도 아시아 중심화 부각

○ **항만물동량 등 교역부분에서도 아시아 중심으로 개편될 전망**

- 서유럽은 1990년 25.6%에서 2015년 14.4%로 마이너스(-)성장할 전망이며 북미 또한 1990년 19.1%에서 7.4%로 역시 마이너스(-)성장할 전망
- 반면 동아시아는 1990년 26.0%에서 2015년 40.7%로 성장할 전망

〈그림-3〉 지역별 항만물동량 비중 전망

단위 :%



○ **우리나라의 주요 교역대상지역은 2010년에 EU가 2위를 차지하였으나, 2011년에는 중국 1위, 아세안 2위, 일본 3위로 아시아 지역 위주로 교역이 이루어짐**

〈표-1〉 우리나라 5대 수출입 지역

단위: 억 달러

구분	2010		2011	
	교역액	비중	교역액	비중
우리나라 전체	8,916	100%	10,796	100%
중국	1,884	21.1%	2,206	20.4%
아세안	972	10.9%	1,248	11.6%
일본	925	10.4%	1,080	10.0%
EU	978	11.0%	1,055	9.8%
미국	902	10.1%	1,008	9.3%

자료: 무역협회 무역통계, 2012.10.

3) FTA 연계 등을 통한 해외진출 확대

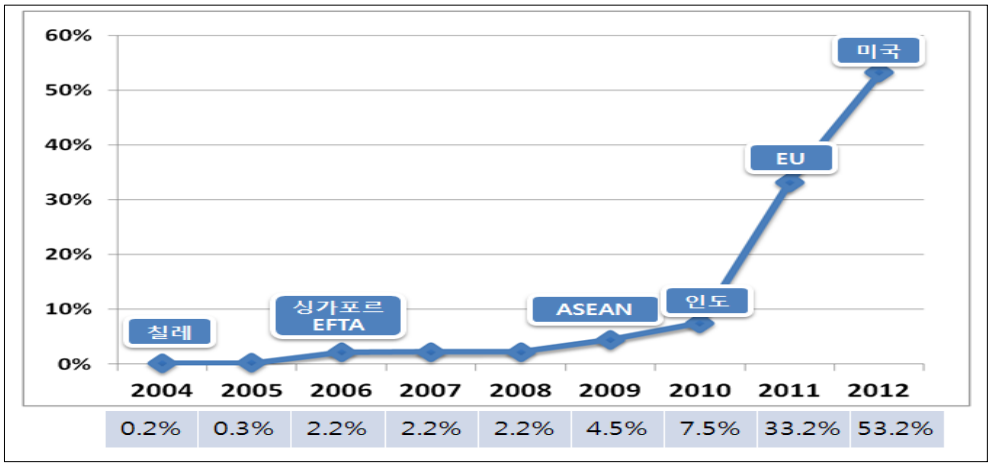
○ **전 세계 지역무역협정(RTA; Regional Trade Agreement)[2]은 2013년 1월 현재 354건이 발효 중임**

- WTO가 출범한 1995년을 기점으로 RTA는 더욱 큰 폭의 증가추세를 보이며, 2000년 전후부터 현재까지 FTA가 크게 확산

○ **우리나라는 2004년 칠레를 시작으로 2011년 EU, 2012년 미국과의 FTA가 발효**

- EU 및 미국 등 거대 경제권과의 FTA 발효로 인해, 우리나라는 세계 GDP의 50% 이상을 차지하는 시장에 대해 내수화 가능

〈그림-4〉 우리나라와 FTA 발효국의 세계 GDP 비중



자료 : IMF의 WEO 자료를 바탕으로 KMI 작성

○ **한-EU FTA 발효 후 현대·기아차의 유럽 시장 점유율이 증가**

- 2012년 유럽시장에서 현대·기아차는 각각 43만 2,240대, 33만 7,466대

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

를 판매하여 전년대비 9.4%, 14.6%의 성장세를 보임

- 현대차는 2013년 연간 생상능력 10만 대인 터키공장을 20만 대 규모로 증설하여 유럽 시장을 공략할 예정

○ **유럽의 자동차 업체들의 한국수출 증가, 일본 자동차 업체들의 미국 및 유럽공장 활용 등 FTA를 활용한 비즈니스 증가**

- 한-EU FTA 발효 이후 2012년 5월까지 유럽산 완성차의 수입은 25억 3,000만 달러를 기록하여 전년 동기 대비 11.8% 증가하였으며, 특히 독일산 자동차 수입이 증가[3)]
- 도요타, 혼다 등 일본의 자동차업체는 과거에 지리적 접근성을 이용, 일본 국내에서 생산한 차를 한국에 수출했으나, 한·EU, 한·미 FTA 발효 이후 미국 및 영국으로 수입처를 변경[4)]

○ **화주는 FTA의 확산으로 복잡해진 글로벌 SCM의 최적 운영을 위해 물류환경 변화에 보다 유연하게 대응할 필요성 증가**

- 화주의 글로벌 경영전략에 연동한 물류전략 수립 및 수행으로 물류서비스의 범위 확대와 수준 향상 요구됨
- 또한 물류보안제도의 중요성, 원산지 검증에 대한 리스크 관리의 필요성이 증대되는 등 물류환경 변화가 예상됨

○ **기업들의 해외진출이 활발해 짐에 따라 연간 해외 생산 매출액이 전체 수출의 절반 이상을 차지**

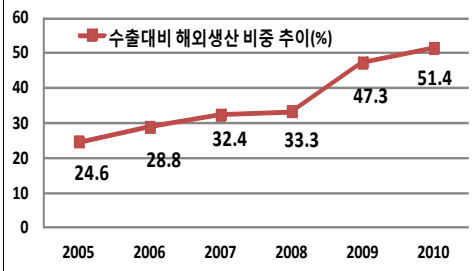
- 국내 매입 비중은 감소하고, 현지 및 제3국 매입이 증가함에 따라 물류기업의 현지 서비스 제공 능력 강화 필요

3) 아우디 : 50.2%, BMW 19.6%, 폭스바겐 17.6% 증가 추세를 보임

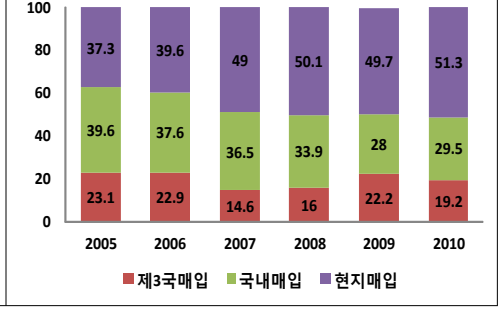
4) 이로 인해 최근 엔저현상에도 불구하고 일본 브랜드의 자동차 가격은 그대로인 경우도 발생

〈그림-5〉 수출 구조 변화

< 수출대비 해외생산 비중 추이(%) >



< 제조법 해외법인 매입구조 변화(%) >



자료 : 기획재정부 보도자료, 2012.12.17.

4) 자원시장 개편 및 물류서비스 수요 증대

○ **자원민족주의 대두, 대형 M&A 등을 통한 시장 과점화 등에 따라 자원시장의 가격결정권이 Buyer가 아닌 Seller 위주로 재편**

- 에너지 및 광물분야 메이저들의 과점화가 심화되고, 자원개발기업의 요구에 따라 가격 계약 단위가 연간에서 분기로, 다시 월간으로 전환되는 등 자원시장이 Seller 위주로 개편됨

○ **이에 중국, 인도, 러시아 등 신흥국들이 자원개발시장에 참여하기 시작하였으며, 우리나라 또한 자주개발 등을 목표로 해외자원개발에 적극 참여**

- 석유공사 및 한국광물자원공사 등 공기업에서 선도적으로 투자하고 상사기업 등이 동반진출 또는 독자진출 등으로 해외자원개발에 적극 참여하고 있음

○ **수요기업인 포스코는 자급도 50%를 목표로 인도 및 호주의 광산개발 참여 뿐 아니라 다양한 사업에 참여 중**

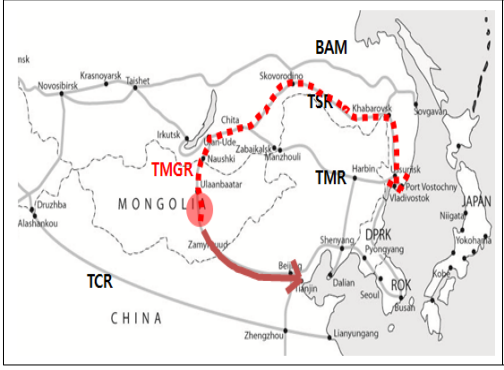
- 남아프리카공화국에서 세계적으로 수요가 급증하고 있는 광물 페로크롬을 확보

- 콜롬비아와 철광석·석탄 등의 광물자원을 공동 개발할 예정이며 캐나다 석탄회사의 지분을 인수해 석탄 자급률을 30%대로 높임

○ **광산개발 등 내륙지역에서 이루어지는 자원개발의 경우, 인근 지역에서의 가공공장 및 철로 등을 통한 내륙운송, 항만시설 건설 등을 통한 해운인프라 확충 등의 물류인프라 수반이 필수**

○ **몽골, 중남미 및 아프리카 등에서 자원수송을 위한 물류서비스 수요가 급증하고 있으며, 해당지역의 주요항만까지의 물류에 대한 컨설팅 및 서비스가 필요**

〈그림-6〉 자원개발에 따른 물류서비스 가능 루트

< 몽골 등 내륙국가 자원수송 가능 루트 >	< 아프리카 농산물 운송 가능 루트 >
	

5) 자연재해 관리형 물류수요 증대

○ **SCM은 제품 생산에서 유통까지 전체 과정에 걸쳐 협력업체와 정보 공유, 협업 등을 통해 재고관리 등 공급망 전체 재고 최적화 목표**

- SCM 1.0이 기업 입장에서 비용절감 및 재고감축을 추구하는 반면 SCM 2.0은 탄력, 그린, 고객지향을 추구
- SCM이 고도화 될수록 공급망의 위기 대응력은 취약해 지는 경향이 존재하는데 특히 글로벌화가 진척되면서 예기치 못한 수요변동, 협

력업체 도산, 자연재해, 테러 등 경영위기의 발생빈도와 파괴력 증대

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

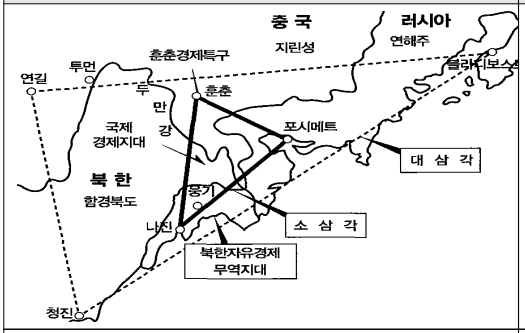
6) 신규물류시장 성장

(1) 북방물류시장

○ **1992년 두만강 유역 개발을 위해 UNDP 지원 하에 남·북·중·러·몽이 참여한 UN에 지역사업인 두만강개발계획(TRADP: Tumen River Area Development Programme) 출범**

- 북한 청진, 중국 연길, 러시아 나호트카를 연결하는 삼각지역 개발계획
- 1995년 5개국위원회 협정 체결 후 사업 추진, 2005년 10년간의 사업기간이 만료되어 제8차 회의 시 본 협정을 10년간 연장하고 TRADP를 광역두만개발계획(GTI: Greater Tumen Initiative) 체제로 전환

〈그림-7〉 TRADP, GTI 개요

두만강개발계획(TRADP)	광역두만개발계획(GTI)
	
(중국)연길 (북한)청진 (러시아)블라디보스토크 지역	(한국) 동해안지역(부산, 울산, 속초, 동해 등) (중국) 동북 3성(랴오닝, 지린, 헤이룽장), 네이멍구 (러시아) 연해주 일부 (몽골) 동부지역(도르노드, 헨티, 수흐바타르) (북한) 나진·선봉 등 두만강유역

자료: 기획재정부 보도자료, 2011.9.23.

- 현재 원활한 물류 수송로 확보를 위한 교통인프라 확충(GTI 통합 교통 인프라 개발 연구), 환경보전프로그램(두만강 수자원 보호 타당성 평가), 에너지 역량강화 연수프로그램, 무역 분야 역량강화 프로그램, 다국가 경유 관광 상품 개발 등 사업 추진 중

○ **중국은 랴오닝성 연해경제벨트와 신의주, 지린성 창지투 선도구와 나진·선봉 특구를 연계 개발하는 차원에서 교통 인프라 구축을 위한 투자를 계획**

- 2020년까지 중·북·러 교통망 연결 및 개선을 위해 총 25.6억 달러가 투자될 계획이며, 그 중 9개 프로젝트가 북한과 관련됨

〈표-2〉 중·북·러 교통망 연결 프로젝트

구간	길이	예산	완공연도	비고
팔도-삼합-청진 고속도로 경내구간	47km	28억 위안	2015년	북한 관련
훈춘-권하-나진 고속도로 경내구간	39km	23억 위안	2015년	
화룡-남평-청진 고속도로 경내구간	50km	30억 위안	2015년	
도문-남양-두만강-핫산 철도 합작개조	126km	24.3억 위안	2020년	
도문-청진 철도합작개조(청진항 사용)	171.1km	20억 위안	2020년	
화룡-남평-무산 철도	53.5km	16억 위안	2015년	
도문-나진 철도 합작개조	158.8km	12.7억 위안	2020년	
룡정, 개산툰 철도통상구 건설	2.5km	1.5억 위안	2020년	
군하, 도문, 사타자, 개산툰, 삼합, 남평 통상구 다리건설	2,152km	5억 위안	-	
북한 관련 프로젝트 총 투자액	-	160.5억 위안 (23.7억 달러)	-	
훈춘 춘화분수령 통상구 건설	-	2억 위안	2020년	북한 비관련
훈춘-장령자-블라디보스토크 고속도로	14km	8억 위안	2015년	
중러 인접지역 교통기초시설합작(훈춘 철돝오상구 확건)	-	3억 위안	-	
프로젝트 총 투자액	-	173.5억 위안 (25.6억 위안)	-	-

자료 : 삼성경제연구소, 2010.10.1.

(2) 북극해

○ **북극해는 전 세계 미 발견 석유·가스 자원의 25%가 부존하고 있**

으며, 경제적 가치는 13.6조 달러

- 세계 석유 매장량의 13%(900억 배럴), 세계 천연가스의 30%(47조㎥)가 매장되어 있고, 1.5~2조 달러의 철광석, 니켈, 구리 등이 매장

○ **최근 러시아는 북극을 전략적 자원기반으로 이용하려는 국가발전 전략을 수립**

- 북극해 대륙붕 개발을 위해 러시아 최대의 국영석유업체인 로스네프트는 이탈리아 및 노르웨이 국영회사와 파트너십 협정을 체결하는 등 강력한 정부-민간 파트너십을 확립 중
- 현재 9척의 쇄빙선이 운행되고 있으나 새로운 수요를 충족하기 위해 2020년까지 7척의 쇄빙선 건조를 결정하였으며 북극지역의 수송서비스와 북극항로 환적 서비스를 제공하기 위해 무르만스크항을 시작으로 주요 북극연안 항만에 컨테이너 터미널, 오일 터미널과 특별 경제구역의 건설 등 북극항로 인프라에 대한 집중적인 투자 중

〈그림-8〉 북극연안 주요 항만 위치

- 또한 북극항로 진입 신청 절차를 간소화하기 위한 법제도적 개혁을 단행 중이며, 쇄빙선 이용에 대한 신축적인 요율 정책을 도입 중[5)]

○ **북극해 인근 8개국[6]들은 북극의 자원 및 영토 확보를 위해 북극이사회를 구성하여 북극지역의 환경보전 및 자연자원의 지속가능한 개발 등을 논의**

- 북극해 연안 5개국은 관할권, 자원개발의 주도권을 확보하기 위해 노력중이며, 비연안국인 일본은 90년대 초반부터 북극항로 개척을 위해 러시아, 노르웨이와 공동 프로젝트를 진행, 자원개발 진출을 추진 중
- 중국은 1999년부터 2011년까지 4차례 대규모 탐사대를 파견하였으며 최근 캐나다 내 오일, 천연가스 개발 프로젝트에 적극 참여 중

○ **최근 러시아 에너지개발 동진정책으로 한국 북극자원 개발 계기 마련**

- 기존 야말반도 등 서부지역을 중심으로 이루어지던 자원개발이 현재 베링해, 동시베리아지역을 중심으로 개발이 이루어지고 있음

○ **북극해 연계 자원 개발 및 수송을 통해 에너지 안보 확립 가능**

- 국내 석유 수입량은 연간 1억 3천 8백만 톤으로 중동 의존 80% 이상
- 중동 수입량의 10%를 북극해에서 개발하여 수송하였을 시, 연간 10억 달러 물류비용 절감 가능[7]

(3) 중남미, 아프리카 시장

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

---

5) 북극해 운항시 쇄빙선의 서비스에 대한 신요율 (2011년 7월 6일에 공포된 연방법 No. 122-t/1)은 신축적이고 상한선 이하로 이용료의 적용을 허용하고 있으며, 기존의 NSR 요율(수에즈운하의 요율보다 4~6배 높음)보다 신축적인 요율정책의 결과로 2011년에 84천 톤 화물 운송

6) 연안 5개국 : 미국, 러시아, 캐나다, 덴마크, 노르웨이
비연안 3개국 : 스웨덴, 핀란드, 아이슬란드

7) USGS (U.S. Geological Survey : 미국 지질 조사국) : "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of Arctic Circle", USGS Fact Sheet 2008-3049, Washington, DC, 2008. 자료 인용 및 KMI ,내부 분석 결과

계속적인 감소추세

- 2011년~2015년(예상치)의 경제성장률 전망을 살펴보면 브라질, 코스타리카, 파라과이는 플러스(+) 성장이 전망되지만, 그 외 중남미 국가들은 마이너스(-) 성장이 전망됨

〈표-3〉 중남미 주요국의 경제성장률 단기 전망

(단위 : %)

구분	2011	2012	2013	2014	2015
아르헨티나	8.9	2.0	3.4	4.1	4.0
볼리비아	5.2	4.7	4.4	4.1	3.9
브라질	2.7	0.9	3.4	4.1	4.0
칠레	6.0	5.8	5.1	4.5	4.7
콜롬비아	5.9	3.5	3.8	4.1	4.2
코스타리카	4.2	4.6	4.0	4.3	4.4
에콰도르	8.0	4.5	3.9	3.3	3.3
멕시코	3.9	4.0	3.3	3.6	3.6
니콰르구아	5.1	4.0	4.2	4.4	4.6
파나마	10.6	10.0	7.5	7.0	6.5
페루	6.9	6.3	5.8	6.0	6.0
파라과이	4.0	-1.0	8.5	4.6	4.7
우루과이	5.7	4.0	4.0	4.0	4.0
베네수엘라	4.2	5.2	1.8	2.0	2.0

자료 : The World Bank, Global Economic Prospects. vol. 6. 2013. 1. p. 122.
주 : 1) 2013년 이후 자료는 예측치 임
2) 2005년 GDP 기준

○ 아프리카 국가들은 여전히 정치적 혼란이 존재하나 리비아 등에는 기업들의 관심이 증대

- 2011년 10월 민주화를 위한 내전을 종식하고 경제회복에 힘을 쏟고 있는 리비아의 항만 재건 시장에 한국 기업 진출 가능 전망
- 국토해양부는 리비아 교통부와 2012년 10월 리비아 수도 트리폴리에서 양국 간 항만 분야 협력 사업 추진을 위한 '항만 개발 및 운영 협력에 관한 양해각서'를 체결
- 본 MOU를 통해 리비아의 항만개발마스터플랜 수립을 지원하고 리비

아에 한국의 항만 운영정보시스템(Port-MIS) 구축위해 상호협력 추진

○ **아프리카 주요 국가들의 경제성장률 전망을 살펴보면 앙골라, 이집트, 알제리 등의 국가는 급격한 경제성장률이 전망되며, 이 외의 국가들도 플러스(+) 성장이 전망됨**

〈표-4〉 아프리카 주요국의 경제성장률 단기 전망

(단위 : %)

구분	2011	2012	2013	2014	2015
알제리	2.5	3.0	3.4	3.8	4.3
이집트	2.0	2.4	3.2	4.3	4.7
리비아	-61.1	108.0	7.6	5.8	5.1
모로코	5.0	3.0	4.4	4.8	5.1
튀니지	-1.8	2.4	3.2	4.5	4.8
앙골라	3.4	8.1	7.2	7.5	7.8
베넹	3.1	3.5	3.8	4.5	5.0
에티오피아	7.3	7.8	7.5	7.2	7.5
케냐	4.5	4.3	4.9	5.1	4.8
남아공	3.1	2.4	2.47	3.2	3.3

자료 : The World Bank, Global Economic Prospects. vol. 6. 2013. 1. p. 135, 166.
주 : 1) 2013년 이후 자료는 예측치 임
2) 2005년 GDP 기준

3. 우리의 현주소

1) 국제물류정책의 성과 및 문제점

(1) 성과

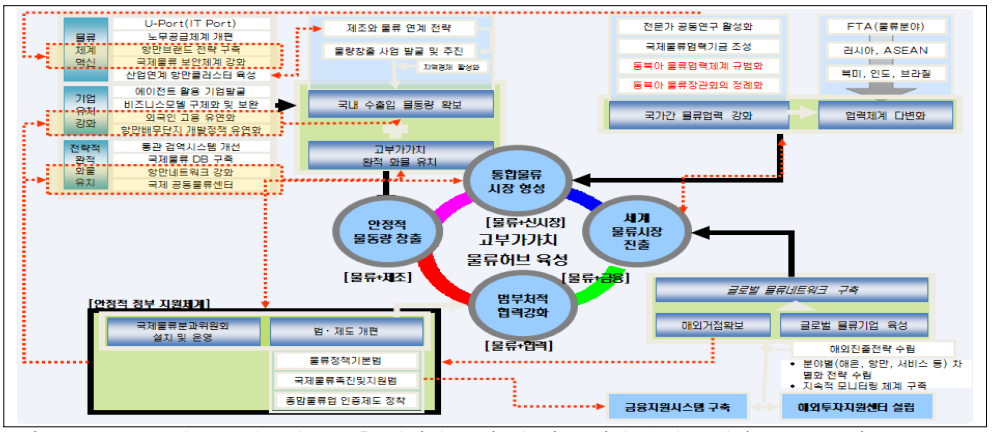
가. 국내 물류기업의 글로벌화

○ **정부는 2006년부터 급변하는 글로벌 물류환경에 대응하고, 우리 물류기업의 글로벌 물류시장에서의 지배력을 강화하기 위해 "화물 창출을 위한 글로벌 물류네트워크 구축 사업"을 진행해옴**

- 2006년 기본계획 수립 이후, '국제물류투자협의체' 구성 및 1조 3,800억 원 규모의 '국제물류투자펀드'를 조성
- 2008년부터 한국해양수산개발원에 '국제물류투자분석센터'를 설립하여 글로벌 물류사업에 대한 정보 제공 및 타당성 조사를 수행

* 2006년 베트남 붕타우 컨테이너 터미널 개발 사업 검토 이후 2012년 11월 현재까지 88개의 해외 물류사업에 대해 물류기업에 정보를 제공

〈그림-9〉 글로벌 물류네트워크(GLN) 구축 사업 정책 개요



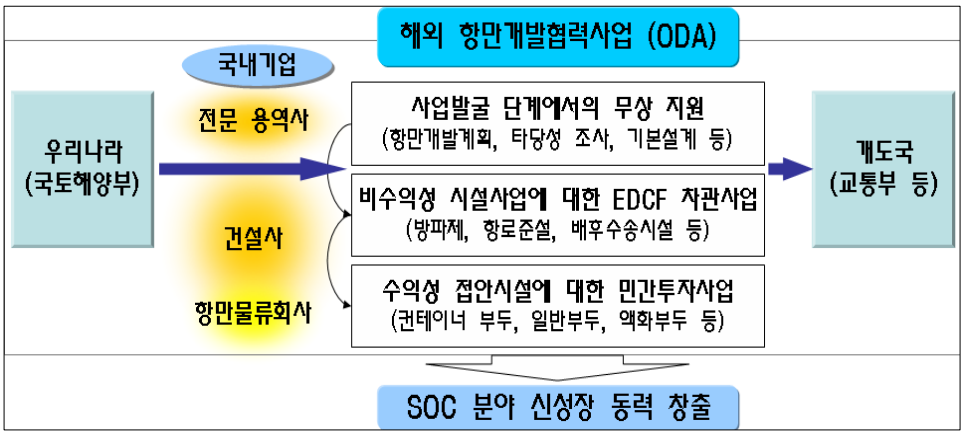
자료: KMI, 글로벌 물류네트워크 구축 타당성 조사 및 기본 계획 수립 용역 (2006.12.30) p.17

○ **아울러 2008년 이후 개도국 항만 인프라에 대한 공적원조(ODA)를 통한 "해외항만개발협력사업"을 추진해오면서 우리나라 기업의 해외진출을 도모**

- 이를 통해 세계 국가와의 네트워크 구축, 항만 및 해운물류에 관한 정보 수집, 건설사업 수주 지원 등 SOC 분야의 신성장 동력을 창출에 노력

* 2008년 이후, 가나, 카메룬, 필리핀, 캄보디아, 온두라스 등 9개 국가의 항만개발사업 타당성 조사를 실시하여 우리나라 기업에 정보 제공

〈그림-10〉 해외항만개발협력사업 정책 개요



자료: 국토해양부, 2012 항만민간투자 및 해외항만 개발협력 항만 투자업무 편람(2012.2) p.147

○ **국내 물류기업의 글로벌화 지원 정책은 종합물류기업인증기업 매출액의 연평균 32.7%(인증 전인 2005년 대비 2009년까지) 증가와 동기간 해외매출액의 55.4% 증가에 일조**

* 국내 종합물류기업의 해외매출액은 2007년 0.9조원에서 2011년 4.9조원으로 성장

* 범한판토스, 장금상선, CJGLS, 현대글로비스 등의 해외매출액은 전체 매출액 중 36~46%를 차지하고 있으며, ㈜한진, 현대로지스틱스는 10% 대를 차지

〈표-5〉 국내 주요 물류기업의 국내 매출대비 해외 매출액 현황

단위: 백만 원, %

기업명	총 매출	물류부문 총 매출(A)	물류부문 해외매출(B)	해외매출 비중(B/A)	실적 연도
(주)범한판토스	2,720,507	2,720,507	1,262,954	46.42%	2010년
	해외거점 : 5개 대륙, 28개국(인도, 브라질, 호주, 미국, 독일 등)				
CJ GLS(주)	1,584,265	1,486,469	538,114	36.20%	2011년
	해외거점 : 3개 대륙, 11개국(중국, 멕시코, 미국, 네덜란드 등)				
장금상선(주)	833,019	645,634	237,632	36.81%	2011년
	해외거점 : 3개 대륙, 10개국(중국, 브라질, 남아공 등)				
(주)한진	1,138,382	966,203	104,034	10.77%	2010년
	해외거점 : 2개 대륙, 5개국(미국, 중국, 베트남 등)				
현대글로비스(주)	9,655,039	5,283,183	1,925,806	36.45%	2011년
	해외거점 : 5개 대륙, 12개국(미국, 독일, 러시아, 호주, 브라질 등)				
현대로지스틱스(주)	883,100	791,038	85,134	10.76%	2011년
	해외거점 : 3개 대륙, 6개국(중국, 독일, 미국 등)				

자료: 국토해양부 보도자료, 2020년까지 Global Top 물류기업 육성 추진(2012.06.17); 기업인터뷰 재구성

○ **아울러 우리나라의 주요 물류기업은 글로벌화를 통해 2020년 해외매출액 비중이 증대되어 Global 물류기업으로 성장할 것으로 기대**

* 범한판토스 : 2020년 매출 12.3조원(해외매출 59%) 달성

* CJ GLS : 2020년 매출 25조원(해외매출 50%) 달성

* 장금상선 : 2015년까지 해외매출 1.2조원(해외매출 비중 50%) 달성

* 한진 : 2015년까지 매출 3조원(해외매출 비중 20%) 달성

* 현대글로비스 : 2015년 매출 11조원(해외매출 43%) 달성

- 더욱이 일부 기업은 국내외 물류기업을 대상으로 한 M&A를 통해 국내 물류사업 확대와 해외매출액 증대를 도모

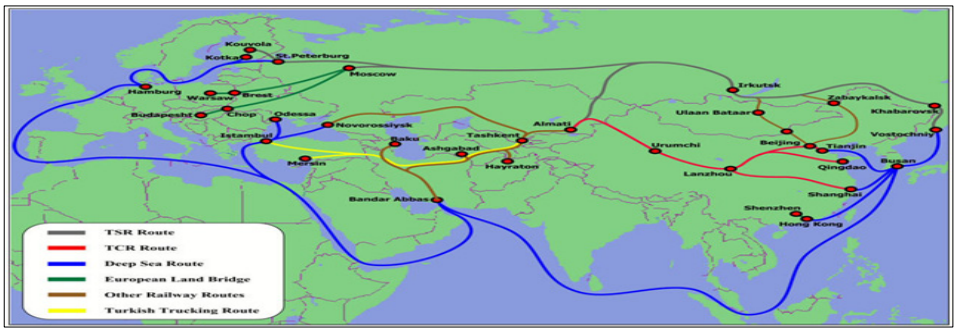
* CJ GLS는 싱가포르 Accord사(2007년, 4천만 달러)와 국내의 대한통운(2011년, 20억 달러) 등을 M&A하면서 글로벌 네트워크 확대와 국내 물류역량 강화에 집중

나. 한중일 복합운송체계 구축 등 물류장벽 해소 노력

○ 우리 화주기업은 수출입을 위해 해상운송뿐 아니라 TCR, TSR 등 다양한 운송루트를 활용 중에 있음

* 2011년 한국의 TCR 이용 물동량은 11만 TEU로 전년대비 50.4% 증가
* 한국과 일본의 TSR 이용실적은 연간 20만 TEU
* 2011년 12월, GNSS를 이용한 TSR 운송 컨테이너 추적시스템을 구축하여 부산항, 러시아 극동항, 모스크바·블로츠와프 간 컨테이너 실시간 추적 가능

〈그림-11〉 TCR·TSR·해상운송 등 세계 화물운송루트



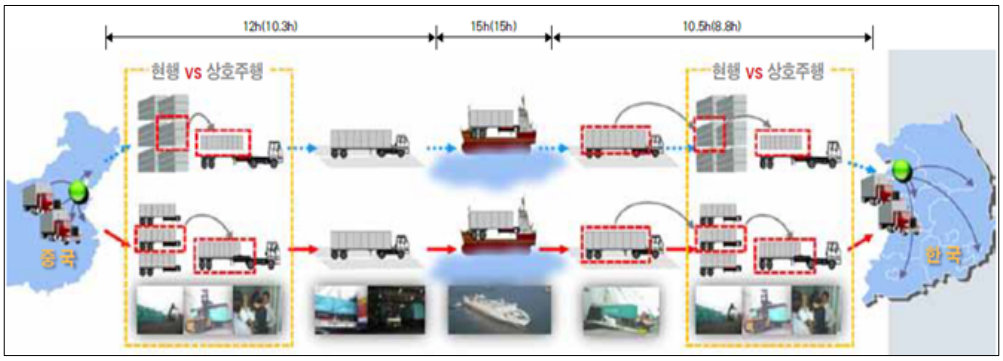
자료 : logistics.antony.pe.kr/35 (2012)

○ 그러나 국가 간 물류 수요 증가에도 불구하고 국가 간 상이한 물류장비 표준 및 물류정보체계로 인해 국가 간 수출입 화주의 물류비는 높은 실정

○ 이를 해결하기 위해 정부는 2010년부터 한-중 간 트레일러 상호주행, 동북아 물류정보서비스 네트워크(Neal-Net) 서비스 제공, 삼국 간 재활용 파렛트 공동 사용을 위한 파렛트 표준화 합의 등 우선적으로 한중일 삼국간의 물류장벽 해소를 위해 노력 중

* 2012년 6월말 기준 한국 3개항(인천, 평택, 군산)과 중국 6개항(위해, 청도, 일조, 용안, 석도, 연태)간 259대의 피견인 트레일러 상호 주행
* 피견인 트레일러 상호 주행은 상하역 단계를 축소시켜 트레일러 1대당 4시간의 화물운송 시간과 TEU 당 50달러의 비용을 절감

〈그림-12〉 한-중간 트레일러 상호주행



자료: 국토해양부, 한중간 피견인 트레일러 상호주행 운영방안 및 경제적 효과분석연구(2009.12) p.28

* 2011년 12월부터 동북아 물류정보서비스 네트워크(NEAL-NET) 서비스를 통해 실시간으로 선박정보를 공유
* 재활용 파렛트 공동 사용은 1회용 파렛트에 비해 견고하기 때문에 제품손상으로 인한 비용을 절감(공동 사용 비율이 30%일 경우, 4,624억 원 절감)

〈표-6〉 한중 재활용 파렛트 물류절감 효과

구분	파렛트		
	10% 대체시	20% 대체시	30% 대체시
연간 사용액	82,365	72,973	54,188
절감 효과	18,066	27,459	46,244

주 1) 1회용 파렛트 평균가격 14,000원 vs. 재활용 파렛트 평균가격 1,000원(재활용 파렛트 가격은 30,000원이나 연간 5회, 6년 사용 시 1회 사용 당 가격은 1,000원)
2) 절감 효과는 1회용 파렛트와 재활용 파렛트 제작비용 차액
자료 : 국토해양부, 신국토해양정책 추진과제(2012.9)

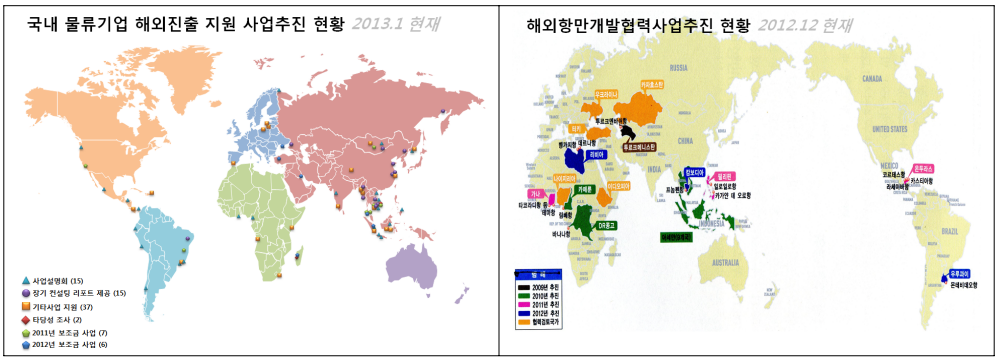
(2) 문제점

가. 글로벌 물류사업의 가시적인 성과 미흡

○ **2006년 이후 추진된 글로벌물류네트워크구축사업과 해외항만개발 협력사업에도 불구하고 이를 통해 국내 기업이 해외로 진출한 가시적인 성과 미흡**

- 지난 5년간 37개 해외사업 분석을 통해 인도네시아, 중국 등에서 국내 물류기업이 일부사업에 진출 성공을 하였으나 여전히 부족

〈그림-13〉 GLN 구축사업 및 해외항만개발협력사업 추진 현황



자료 : 한국해양수산개발원, 국제물류투자분석센터 내부자료, 2013.1

○ **현재 글로벌 물류사업의 성과가 미흡한 이유는 첫째, 기업의 니즈의 부족, 물량 확보의 불확실성, 투자자금의 부족 등에 기인함**

- 기업들은 사업 발굴 단계부터 기업이 관심을 가진 사업을 발굴하기보다는 기업의 니즈와 다소 무관한 사업을 발굴하여 제공함으로써 제공된 정보가 실질적인 투자로 이어지지 못함

○ **둘째, 기업의 글로벌 사업지원을 위한 정부의 예산부족과 해외사업을 지원할 만한 전담조직이 부족하기 때문임**

- 정부는 국내 기업들이 해외 네트워크 확보를 위한 제도적 준비나 예

산 지원이 필요하며, 아울러 기업들의 해외진출을 추진하기 위한 다양한 정보 제공 및 안정적인 추진을 위한 전담조직이 필요

○ **셋째, 글로벌 네트워크 확장을 위한 해외 법인설립, 물류기지 개발 등 거점 확보와 M&A 등에 소요될 대규모의 자금 조달에 어려움**

- 해외진출 시 대부분 국내·현지 은행대출을 활용하고 있으나 금리가 높으며, 정부의 정책자금도 제조업 중심으로 이루어져 원활한 자금조달 곤란

나. 한중일러간 복합운송체계 구축 시작단계

○ **막힘없는 복합운송체계 실현을 위한 한중일 삼국간 노력에도 불구하고, 여전히 해결해야 할 문제가 산재**

- 한-중-일간 피견인 트레일러 상호주행[8]에 따른 문제점 및 NEAL-NET 제공 정보는 선박 입출항 스케줄 정보에 한정되어 삼국의 고객 요구를 충족하기에 불충분
- 또한 재활용 파렛트 공동 사용에 대한 삼국 간 이해차(표준화 및 통관 절차 등)로 시범사업 진행에 어려움

○ **TCR, TSR 이용 시 국가 간 시설·제도 차이 등으로 원활한 화물흐름이 어려워 우리나라의 對 중앙아시아 수출 화물적체가 장기화**

- 카자흐스탄과 중국 간 철도 궤간 차이로 인해 중국 화차가 카자흐스탄 진입 시 별도의 카자흐스탄 화차로 환적 운송하는 문제점 발생
- 아울러 TCR 이용 물동량 증가에 따라 카자흐스탄 화차부족과 중국의 발차제한조치로 중국-카자흐스탄 간 화물적체 가중되고 있음
- TSR 통과국마다 통관 법규가 다르고 요구 서류도 상이하여 우리 수출기업의 수출대금 회수 지연, 고객 이탈, 신용도 저하 등 피해 발생

8) 한-중간 산동성 내 트레일러에만 적용되는 범위 제한이 있으며, 한-일간은 양국 동시 등록 피견인 트레일러만 상대국 주행이 허용되는 한계 존재

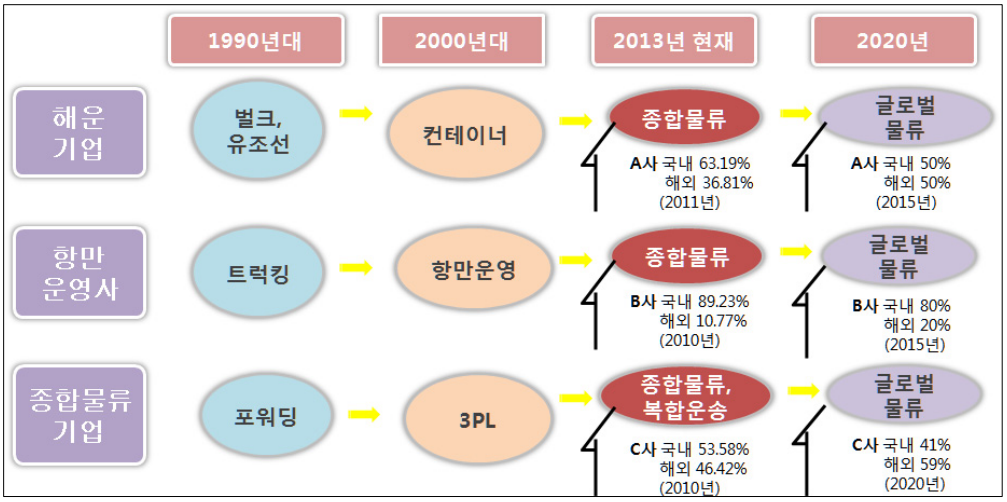
다. 물류기업 변화 속도에 정부정책 대응 미흡

○ **글로벌 물류비즈니스 환경은 과거 단일제품에 대해 대량 생산, 저빈도, 대량 수송을 통해 판매하는 형태에서 다품종, 소량 생산, 다빈도, 소량 수송형태로 바뀌고 있음**

○ **이러한 물류비즈니스 환경 변화는 국내 물류기업들의 비즈니스 패턴의 변화를 가져 옴**

- 과거 국내 위주의 하역, 운송 등에 치중하던 항만물류기업들이 종합물류기업으로 변신하기 시작했고, 해운기업들도 종합물류기업으로 성장하기 위해 조직 개편을 주도하고 있음
- 국제물류주선업 위주의 비즈니스를 해 오던 국내 전문물류기업들도 종합물류기업으로 변신 중이며, 비즈니스 기반을 국내에서 국외로 빠르게 변화시키고 있음

〈그림-14〉 국내 물류기업들의 업역 변화 추이



자료 : KMI, 국내 물류기업 인터뷰 및 공시자료 수정 인용, 2013.1

○ 반면 우리나라 물류정책은 운송수단 중심으로 추진되고 있으며, 물류분야별로 단종에서 종합, 단순에서 전문, 국내에서 국외로 변화하고 있는 물류비즈니스 환경을 못 따라가고 있음

○ 국가차원의 국제적 관점 그리고 종합물류관점에서 물류정책 수립이 필요하고, 빠르게 변화하는 물류환경에 대응할 수 있는 기업관점의 물류정책 수립이 필요함

2) 국내 물류기업의 해외시장 진출 문제점

(1) 국내 물류기업의 과당경쟁 심화

○ 우리나라 물류기업은 1990년대 이후 교역량 증가와 진입장벽 완화로 국내 물류기업 수가 급증

- 1999년 대비 2011년 기업체수는 60%, 종사자수는 39% 증가하였고 평균종사자수는 14% 감소함

〈표-7〉 국내 물류기업체 및 종사자 수 변화

단위: 천 개, 천 명, 천 억

구분	1999	2005	2007	2009	2011	CAGR
기업체수	215	324	342	341	345	1.0%
종사자수	775	991	1,050	1,043	1,080	1.4%
평균종사자수	3.6	3.1	3.0	3.1	3.1	0.4%
매출액	492	867	1,024	1,118	1,333	7.4%
영업이익	431	775	919	1,053	513	-6.6%

주: CAGR은 2005~2011년간 연평균 증가율임

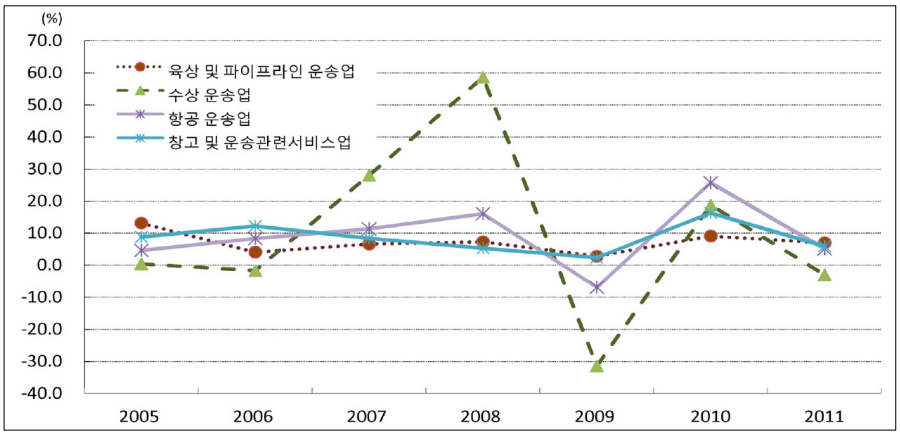
자료: 통계청, 운수업조사(1999~2009), 통계청, 2011년 기준 운수업조사 잠정결과 보도자료(2010~2011)

○ **반면, 국내 제조업 생산은 서서히 감소하는 추세이며, 이에 따른 물동량 증가세도 완화되는 반면 물류기업의 수는 증가[9]함**

○ **또한 영세한 물류기업의 난립에 따른 과당경쟁으로 물류기업의 수익구조가 점차 악화되고 있는 실정임**

- 1999년 대비 2011년 매출액은 171%, 영업이익은 19% 증가하였고 2005년~2011년간 연평균은 7.4%로 증가하였으나 영업이익은 동년기간 동안 6.6% 감소함
- 아울러 운수업 연도별 매출액 증감률 추이는 2009년 금융위기 등의 영향으로 감소세를 보이던 매출액이 2010년에 회복세를 보였으나 2011년에 다시 주춤함

〈그림-15〉 물류 업종별 매출액 증감률 추이



주: 국내 물류산업은 통계청 통계분류 상 육상 및 파이프라인 운송업, 수상운송업, 항공운송업, 창고 및 운송관련 서비스업으로 분류됨
자료: 통계청, 2011년 기준 운수업조사 잠정결과 보도자료

9) 통계청, 2011 광공업생산연보에 따르면, 국내 제조업 생산 증감률은 2002년(8.1%), 2003년(5.6%), 2004년(10.8%), 2005년(6.3%), 2006년(8.7%), 2007년(7.1%), 2008년(3.4%), 2009년(-0.2%), 2010년(16.8%), 2011년(7.0%)로 2002년 대비 2011년에 -1.1%p 감소하였고 통계청 2011년 기준 운수업조사 잠정결과 보도자료에 따르면, 국내 물류기업수는 2002년(293,562), 2011년(344,577)로 2002년 대비 2011에 17.4% 증가함

○ **그 결과 2011년 국내 물류기업은 글로벌 물류기업과 비교해 매출액 및 영업이익, 영업이익률이 큰 격차를 보임**

- 국내 대표 종합물류기업인 현대글로비스, CJ대한통운, 범한판토스, 동부익스프레스는 DP DHL, UPS와 비교해 매출액이 현저히 낮으며, 영업이익률도 UPS와 비교해 낮은 수치임
- 또한 항만터미널운영사인 PSA의 영업이익률은 26.8%로 높은 수준이지만 CJ대한통운은 0.2%로 낮은 수준을 보이고 있으며, 글로벌 해운기업인 PSA의 영업이익률도 5.6%이지만 한진해운과 현대상선은 각각 마이너스 이익률을 나타냄

〈표-8〉 우리나라와 글로벌 물류기업 매출액, 영업이익, 영업이익률 비교(2011 기준)

구분		매출액	영업이익	영업이익률
종합물류업	DP DHL	75.7조 원	3조 4,911억 원	4.6%
	UPS	59.2조 원	6조 7,842억 원	11.4%
	현대글로비스	7.5조 원	3,396억 원	4.5%
	CJ대한통운	2.6조 원	1,228억 원	4.7%
	범한판토스	1.3조 원	392억 원	3.1%
	동부익스프레스	0.6조 원	207억 원	3.3%
항만터미널운영	HPH	1.6조 원	675억 원	4.3%
	PSA	4.8조 원	1조 2,868억 원	26.8%
	CJ대한통운	0.4조 원	8.7억 원	0.2%
해운	A.P.M-MAERSK	67.1조 원	3조 7,619억 원	5.6%
	한진해운('10)	9.5조 원	-4,926억 원	-5.2%
	현대상선('10)	7.4조 원	-4,145억 원	-5.6%

주: 환율은 2012.10.10 한국은행 환률 적용(원화대비 미국달러, 유로, 홍콩달러)
자료: KMI, 글로벌 물류기업 CEO 포럼, 2012

○ **우리나라의 주요 물류산업인 항만 하역시장의 경우를 살펴보면, 항만 하역시장에 참여하는 기업은 2005년 283개 기업에서 2011년 388개 기업으로 증가하여 연평균 5.4%로 증가한 실적을 보임**

- 그러나 하역수입은 2005년 9,335억 1,100만 원에서 2011년 1,051억 906만 원으로 연평균 2%의 소폭 성장을 하였고 업체당 하역수입은 2005년 3,299만 원에서 2011년 2,711만 원으로 연평균 3.2% 감소함
- 또한 톤당 하역수입은 2005년~2011년간 연평균 1.5%로 증가하였고 2005년 대비 2011년에 1,814원으로 9.2% 증가함
- 아울러 부산항의 하역요금 수준은 세계 주요 주요항만과 비교하면 매우 낮은 수준임

〈표-9〉 항만 하역업체 및 업체당 하역수입 추이(2005~2011)

단위: 백만 톤, 억 원

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
하역실적	562	589	627	647	463	532	580	0.5%
하역수입	9,335	9,851	10,863	11,335	9,711	10,072	10,519	2.0%
톤당 하역수입	1,661	1,671	1,732	1,752	2,098	1,893	1,814	1.5%
업체 수	283	319	341	360	369	369	388	5.4%
업체당 하역수입	33	31	32	31	26	27	27	-3.2%

자료: 한국항만물류협회(각 연도)를 재정리

(2) 국내 물류기업의 서비스 범위 제한

○ **국내 물류기업의 서비스 범위도 제한적으로 되어 글로벌 물류기업의 물류서비스를 비교하여 물류 서비스 범위가 제한적임**

- 2011년 총 물류수익 순위 1,2위인 Deutsch Post DHL와 Kuehne+Nagel은 서비스 전체 서비스를 취급하고 있으나 국내 대표 물류기업으로서 종합물류기업인 CJ대한통운, ㈜한진 등은 TMS, WMS, 컨설팅을 제외하고는 서비스가 제한적임
- 특히 전문화된 물류서비스인 무역, 금융, 보험, 부동산 서비스는 대부분 제공하지 못하고 있는 실정임

○ **국내 물류기업이 글로벌 물류기업과 비교해 한정적인 물류서비스를 제공하고 있기 때문에 3PL시장 비중도 적은 것으로 나타남**

- Armstrong &Associates에 따르면, 2010년 전체 3PL시장 수익은 5,509억 달러 수준으로 이 중 국내 3PL시장 규모는 이중 100억 달러 규모(1.8%)로 글로벌 3PL시장에서 우리나라가 차지하는 비중은 빈약한 것으로 나타남

〈표-10〉 글로벌 물류비 및 3PL 수익

단위: 십억 달러

지역	국가	2010 GDP	물류(GDP%)	2010 물류비	3PL수익%	3PL수익
북미	캐나다	1,574.0	9.00%	155.8	8.40%	13.1
	멕시코	1,039.0	14.90%	154.8	6.50%	10.1
	미국	14,590.4	8.30%	1,211.0	10.50%	127.3
소계		17,203.4	8.80%	1,521.6	9.90%	150.5
유럽	프랑스	2,583.0	9.20%	237.6	10.10%	24.0
	독일	3,316.0	8.30%	275.2	10.10%	27.8
	이태리	2,055.0	9.40%	193.2	10.60%	20.5
	네덜란드	783.3	8.10%	63.4	14.20%	9.0
	스페인	1,410.0	9.40%	132.5	9.40%	12.5
	영국	2,247.0	8.50%	191.0	10.00%	19.1
	기타	3,675.7	9.00%	330.8	9.90%	32.8
소계		16,070.0	8.90%	1,423.7	10.20%	145.7
아시아/ 태평양	호주	1,236.0	10.50%	129.8	9.90%	12.8
	중국	5,878.0	18.10%	1,063.9	7.00%	74.5
	홍콩	225.0	9.00%	20.3	11.30%	2.3
	인도	1,538.0	13.00%	199.9	5.70%	11.4
	일본	5,459.0	8.70%	474.9	8.80%	41.8
	싱가포르	222.7	9.00%	20.0	11.50%	2.3
	한국	1,007.0	9.00%	90.6	11.00%	10.0
	대만	430.6	9.00%	38.8	11.10%	4.3
	기타	824.5	10.70%	88.2	7.10%	6.3
소계		16,820.8	12.60%	2,126.4	7.80%	165.7
남미	아르헨티나	370.3	12.60%	46.7	6.00%	2.8
	브라질	2,090.0	11.60%	242.4	8.20%	19.9
	베네수엘라	290.7	11.90%	34.6	5.80%	2.0
	기타	784.6	14.20%	111.4	7.70%	8.6
소계		3,535.6	12.30%	435.1	7.70%	33.3
기타 지역		9,470.6	15.90%	1,505.8	3.70%	55.7
합계		63,100.4	11.10%	7,012.6	7.90%	550.9

자료: The Journal of commerce, Forecast for 3PL in 2012 Webcasat, 2012

(3) 국내 물류기업의 글로벌 네트워크 취약

○ **글로벌 물류기업과 국내 물류기업의 해외진출 네트워크를 비교하면 진출국가 및 네트워크 구축에서 격차가 존재함**

- 국내 물류기업은 글로벌 물류기업과 비교해 진출 국가가 현저히 적으며, 국내 물류기업은 지점, 지사, 사무소를 위주로 해외거점[10]을 설립하고 있어 네트워크가 빈약함

〈표-11〉 국내 물류기업과 글로벌 물류기업 해외 진출 네트워크 비교

구분		진출국가	해외법인	주요 시설현황
전문물류기업	DP DHL	220 이상	854	국제특송, 항공포워딩, 금융, 인수합병
	UPS	200 이상	1,801 시설	육해공 화물운송, 물류, 국제무역서비스, 컨설팅 서비스, 산업서비스 등
	Nippon Express	37	382	철도, 차량, 해상, 창고, 항공화물, 중장비/건설, 기타
	글로비스	15	28	C/C, TP운송, 컨테이너 포워딩, 벤더업체 부품운송, T/W운영, 완성차 포트프로세싱, VPC 운영, CFS사업운영, CKD 포장사업
	범한판토스	38	149	트럭킹, 물류센터, 수배송, 물류사업
해운기업	APM-MAERSK	125	302(법인만)	유조선, 터미널 운영, 드릴, 선박대리점, 운송관리, 해상운송, 항만하역, 물류사업
	한진해운	22	27(법인만)	선박대리점, ODCY관리운영, 운송관리, 공동운항, 용대선 영업, 항만하역, 터미널 운영 및 물류사업, 조선소 경영
	현대상선	22	24(법인만)	용역관리, 선박대리점 운영, 항만하역, 내륙기지 운영, 터미널 운영, 해상운송
GTO	HPH	25	51	터미널 운영, 항공포워딩, 크루즈 서비스, 호텔, 선박수리점, 선박대리점, 항만하역 및 물류사업
	PSA	16	28	선박대리점, 터미널 운영, 항만하역 및 물류사업, 해상운송
	CJ대한통운	6	25	포워딩, 운송주선, 항만하역, 창고관리, 항공/해상포워딩, 대리점운영, 국제운송대행업, 해상/육상 운송

주1: 해외법인에는 해외본사, 지사, 영업소, 사무소, 기타 포함
주2: 주요 시설현황은 2010년 기준임
주3: C/C(Consolidation Center), TP운송(자동차 공장에서 지역출고센터 내수차량과 수출 선적항 수출차량으로 대형 수송 장비를 이용하여 완성차를 안전하게 수송하는 업무), T/W(Tire/Wheel), VPC(Vehicle Processing Center)
자료: 기업 인터뷰 자료 (2012.12), 국가 경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안, 2011

10) 글로비스(법인 17개, 사무소 11개), 범한판토스(법인 61개, 지사 30개, 지점 45개, 기타 13개), CJ대한통운(해외본사 8개, 지사 14개, 영업소 1개, 사무소 2개)

(4) 물류기업의 동반진출 기반 미흡

가. 동반진출 현황

○ **우리나라 물류기업의 해외 동반진출은 주로 대부분 대기업인 모회사와 연계 진출하는 것이 일반적인 형태임**

- 2011년 기준 글로비스는 현대와 기아의 해외법인을 중심으로 총 20개의 해외법인을 운영
- 범한판토스는 2011년 기준 처리물량중 약 60%수준이 LG그룹이며[11] 2012년 기준 해외 29개의 법인을 두고 있음

○ **최근 일부 물류기업들이 화주기업과 동반하여 해외로 진출**

- 현대글로비스와 세라젬(의료기기 제조 중소기업), 범한판토TM와 웅진코웨이, 대한통운과 포스코, 두산중공업 등[12]
- 자원개발 프로젝트를 중심으로 한 동반진출 중 사례는 마다가스카르의 암바토비 니켈광 개발사업에 대우로지스틱스, STX 등이 진출한 사례임

나. 동반진출 문제점

○ **2011년 정부는 「국가물류기본계획 수정계획(2001~2020)」에 의해 글로벌 전문물류기업 육성 및 시장진출 확대 유도를 위한 세부추진 과제 중 해외시장 동반진출에 지원 내용을 계획에 포함**

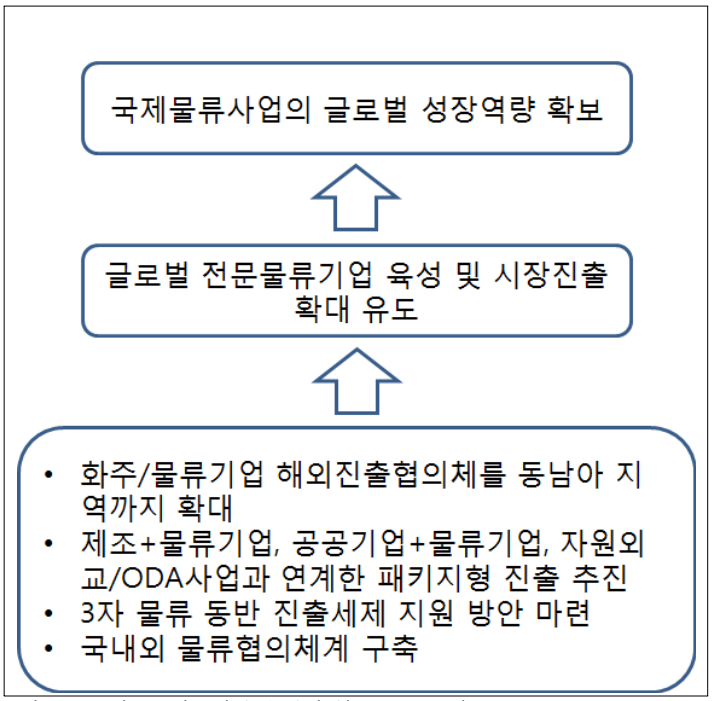
- 화주/물류기업 해외진출협의체를 동남아 지역까지 확대
- 물류기업의 해외진출 리스크 감소와 시너지 효과 극대화를 위해 제조+물류기업, 공공기업+물류기업, 자원외교/ODA 사업과 연계한 패키지형 진출 추진
- 국내 화주기업과 전문물류기업의 해외 동반 진출 성공사례를 발굴하여

11) 조선비즈, 2013.1.18
12) 新국토해양정책 추진과제(2012.9)

홍보하고, 3자물류 동반 진출 시 자금 및 세제 지원 방안 마련

- 국내 화주기업이 해외에서 수행하는 물류활동을 국내물류기업이 처리할 수 있도록 물류협의체계 구축

〈그림-16〉 물류기업 해외동반진출 목표 및 지원계획



자료 : 국가물류기본계획 수정계획(2001~2020), 2012

○ **그러나 정부의 예산부족, 추진주체 결여 등으로 인해 아직 세부계획의 추진성과가 없는 상황임**

- 단, 2012년 12월 국내 물류기업과 화주기업의 공생발전을 위한 "화주기업·물류기업 공생발전 협의체" 개최를 통해 양 업계의 공생발전 실천 선언문을 발표[13]하고 국내뿐만 아니라 해외동반진출에도 노력을 표명함

13) 국토해양부 보도자료, 2012.12.24

○ **화주기업과 물류기업의 동반진출이 미흡한 이유는 정부정책 부재뿐만 아니라 상호 정보공유 부족, 동반진출의 기대의식 부족, 물류기업의 경쟁력 부족 등에 기인함**

(5) 국내 물류공기업의 해외진출 미흡

가. 국내 항만공사의 해외사업 추진 현황 및 문제점

○ **항만공사의 성공적인 해외진출은 미흡**

- 부산항만공사(BPA)는 2006년 베트남 붕타우항, 2008년 러시아 나호드카 항, 2011년 베트남 푸옥안항 개발 사업에 참여를 검토
- 이중 2009년 러시아 나호드카항 개발사업을 통해 항만공사 중 유일하게 해외진출사업을 추진되었으나 실패
- 인천항만공사(IPA)는 캄보디아 신항만건설 사업과 몽골의 물류센터 건립 등 해외 사업 추진을 검토하였으나 실질적인 진출은 아직 없음

○ **BPA와 IPA에 해외사업을 전문 부서 및 인력이 부재**

- 첫째, BPA 및 IPA의 경우 해외사업을 담당하는 전담부서 부재
- 둘째, 전담부서 부재로 협상력 및 현지 물류정보 확보 한계
- 셋째, 또한 항만공사법 제8조에 의하면 외국 항만의 건설 및 관리와 운영 등의 사업 수행이 가능하나 제한이 있음
  · 기존의 해외 건설촉진법 시행령 중 해외건설업 신고면제대상의 공공기관 조항이 개정(2011.1.4)되어 항만공사 또한 별도 신고 없이 해외건설이 가능
  · 그러나 해외 건설촉진법 시행령 상 공공기관의 투자한도가 자산총액의 30%로 제한되어, 항만 운영권 지분의 협상 시 유리한 위치 확보에 어려움

나. 해외 항만공사의 해외 진출

○ **세계적 GTO(Global Terminal Operator)인 DPW와 PSA는 정부의 적극적인 지원 하에 해외진출을 추진**

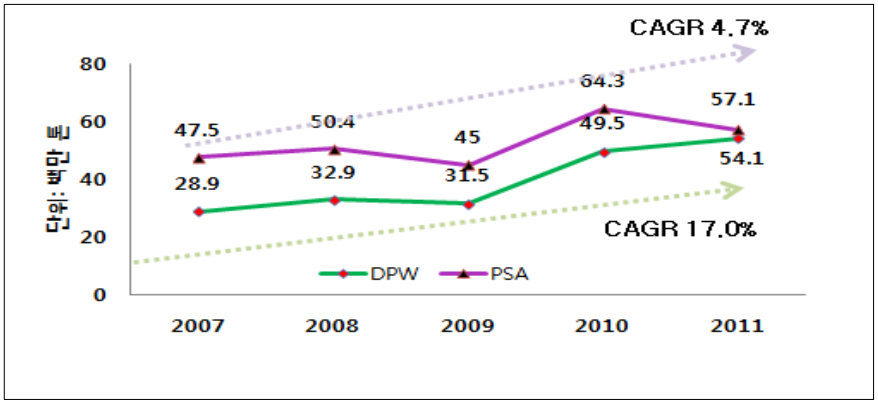
- 1999년 설립된 DPW는 아랍에미리트(UAE) 정부가 설립한 국가투자회사 산하 국영기업으로서 현재의 수익성과 장래 비전 검토를 통해 전략적으로 해외 터미널을 매입·운영

  * 2011년 전 세계 24개국의 48개의 컨테이너 터미널을 통해 총 5,410만 TEU를 처리하며 전 세계 컨 물동량의 9.2%를 차지

- 1997년 MPA는 항만 규제 및 계획수립 기능과 항만운영을 분리
- 이를 통해 설립된 PSA는 싱가폴 항만과 해외 터미널 개발 운영사업을 전담

  * 2011년 PSA는 전 세계 16개국 35개 터미널에서 5,710만 TEU를 처리하며 전 세계 컨 물동량의 9.7%를 점유

〈그림-17〉 DPW 및 PSA의 컨테이너 물동량 추이



자료 : Drewwry, Global Container Terminal Operator 2012, 2012.8.16

○ **최근에는 유럽의 대표적인 항만공사인 로테르담 항만공사와 앤트워프 항만공사도 해외시장에 진출에 박차**

- 로테르담과 항만공사는 MTBS[14]을 통해 1992년 멕시코 항만 민영화 관련 컨설팅을 시작으로 지속적인 해외 물류사업에 관심

* 로테르담 항만공사는 2002년부터 해외사업에 착수하여 오만 등 5건의 항만 투자 사업을 진행

- 앤트워프 항만공사는 해외물류사업 전담조직 PAI(Port of Antwerp International)를 2010년에 설립한 이후 짧은 기간 내 3건의 해외 항만 개발 사업을 추진

〈표-12〉 로테르담, 앤트워프 항만공사의 주요 해외 사업개발 내용

구분	프로젝트	내 용
로테르담	오만 Sohar 항만 개발에 JV로 투자(2002.7.23)	로테르담 항만공사는 2002년에 오만정부와 Sohar 항만 개발을 JV 합작으로(50/50) 투자하기로 결정하고 2004년 4월부터 입항을 시작하면서 항만과 배후단지 확장에 투자시작(2004년부터 현재까지 Sohar 항만에 총 140억 달러가 투자됨)
	독일 Duisburg 항만 지분 1/3 매입 협의(2011.4.5)	로테르담 항만공사는 독일의 Duisburg항만 지분 1/3 매입을 위하여 독일 정부와 협상을 진행
	루마니아 Constanta 항만과 항만 개발 및 유럽 물류 축 발전에 대한 MOU 체결(2011.4.26)	로테르담 항만공사는 루마니아 Constanta 항만과의 항만개발 및 유럽의 물류 축 발전을 도모하고 이와 더불어 루마니아의 복합물류운송체계에 대한 시스템 강화에 대해 MOU를 체결
	러시아의 Summa 그룹과 중국 난강(Nangang)지역에 항만 건설 사업 추진 협의(2012.3.29)	건설비용은 약 20억 달러로 로테르담 항만공사의 FS 조사 완료 후 사업 진행 결정
	로테르담 항만공사, 브라질 센트럴 신규항만 개발 (2012.4.10)	로테르담 항만공사는 브라질 센트럴 신규항만 개발 계약을 체결 하였으며 터미널 건설과 더불어 항만 운영에 대해서도 컨설팅 할 계획임
앤트워프	오만 Duqm 항만 개발에 JV로 투자(2010.4.25)	앤트워프 항만공사는 오만정부와 Duqm 항만개발을 위한 JV 합작으로(50/50) 투자를 결정하고 2012년까지 18억 달러를 투자할 예정
	브라질 항만의 컨테이너 개발 (2011.4.29)	앤트워프 항만공사와 브라질의 Compnhia Docas Do Espírito Santo(CODESA)와 Vitória과 Espírito Santo항만의 컨테이너 터미널 건설에 대하여 MOU를 체결 - 단계적으로 사업을 진행 할 예정이며 1단계로 항만개발의 컨설턴트 작업, 2단계는 투자개발을 위한 조사임
	인도 Essar Port Limited의 지분 매입(2012.6.7)	앤트워프 항만공사는 인도 Essar Port Limited의 지분 4%를 매입 - Essar Port Limited는 인도 구자라트 주에 있는 Hazira, Vadinar, Salaya항만 터미널과, 오릿사주의 Paradip 항만의 터미널을 운영

자료 : 각 항만청 annual report 자료 및 기사 재정리, 2012.

14) Maritime&Transport Business Solution,(www.mtbs.nl)는 네덜란드의 해운 및 교통 분야 민간 컨설팅 회사로 로테르당 항만청의 과제를 다수 수행하고 있으며 2012년까지 유럽, 미주, 아프리카, 중동, 인도 등 158개의 프로젝트를 수행

○ **이러한 외국 항만공사의 글로벌 항만 시장진출은 포화된 항만물류 시장을 극복하여 다양한 포트폴리오를 만들어 수익구조를 극대화 하고 국가차원의 국부창출 기반을 강화하는 것이 목적**

- UAE는 석유자원을 통해 창출한 국부를 향후 국가 경제성장을 이끌어갈 동력산업으로써 물류산업을 선택
- 싱가포르는 지리적 한계(좁은 국토, 천연자원 부재, 인구 부족 등)를 극복하고 지경학적 장점을 살린 물류산업을 국가전략산업으로 채택
- 로테르담과 앤트워프 항만공사는 지경학적 물류거점 위치를 통해 축적한 항만물류 노하우를 기반으로 국부창출을 위해 글로벌 시장 진출 추진

4. 국경 없는 글로벌 물류시장 확보 방향

1) 목표

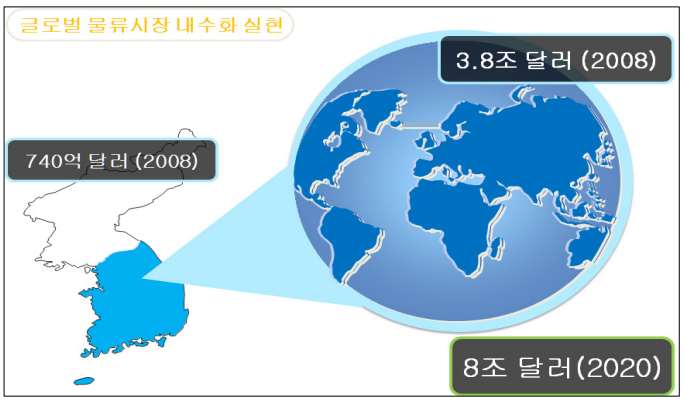
○ 좁은 국토, 한정된 자원을 극복하고 우수한 인적 자원을 최대한 활용하는 제조업과 서비스업을 융합한 창조 경제 실현이 필요

○ 제조업과 융합이 용이하고, 글로벌 자원 확보에 필수 요소이며, 해외진출이 가장 필요한 서비스 업종인 국제물류의 활성화 필요

○ 좁은 물류시장 범위를 글로벌로 확장하고, 축소되고 있는 국내 물류시장 규모를 키우는 차원에서 국가 국제물류정책 수립 필요

○ 현재 3.8조 달러[15]인 글로벌 물류시장[16]을 내수 시장화하여 2020년 8조 달러시장의 주인이 되는 국제물류시장 진출 전략 필요

〈그림-18〉 글로벌 물류시장 규모와 전망



자료: Datamonitor, 2009.08; 담당자 인터뷰 자료 수정 인용, 2013.1

15) "Global Top 10 Logistics Companies: Industry, Financial and SWOT Analysis (Datamonitor, 2009)에 의하면 글로벌물류시장 규모는 3.6조 달러로 추정, 해당 수치는 전 세계 물류비의 90-95%를 담당하고 있는 아메리카 8개국, 아시아-태평양 6개국, 그리고 유럽16개국의 국가물류비를 포함시키고 있음을 파악함. 이 수치를 기반으로 세계GDP 비중을 고려 글로벌 물류시장 규모 재 추정

16) 글로벌물류시장 규모는 소매, 가전제품, 자동차, 첨단 기술 및 제약부문의 수송, 유통 및 관리의 모든 지출을 반영하고 있고, 총 지출은 내부 지출뿐만 아니라 외부 아웃소싱 지출도 포함시키고 있음

2) 방향

○ “글로벌 물류시장 내수화 실현” 을 위해서는 2020년 목표로 국경 없는 글로벌 물류시장 확보 전략이 필요

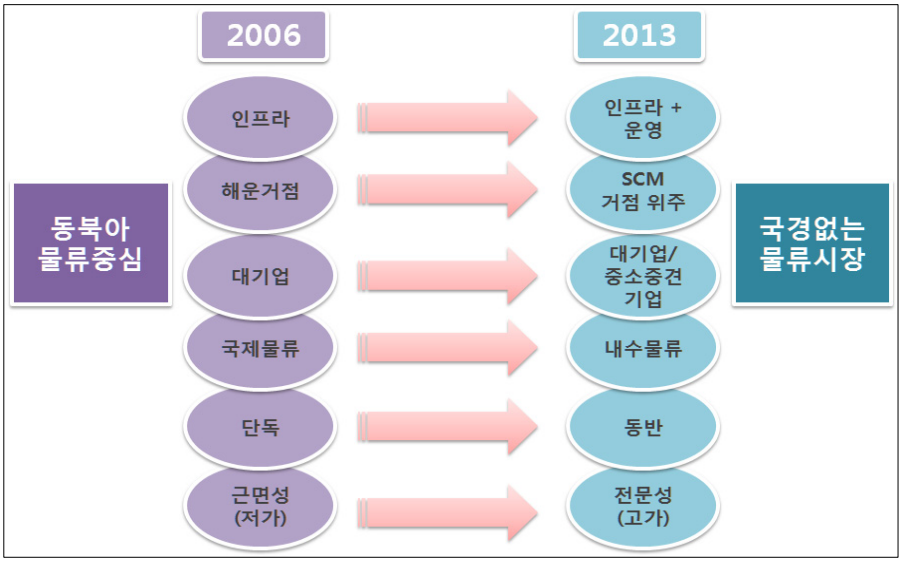
○ 국내 수출대비 해외생산 비중이 100% 시대를 대비하여 해외생산 증가에 대비한 글로벌 공급사슬체계 구축과 국내 생산 촉진을 위한 기업유치 전략의 양방향 물류정책 수립 필요

○ 단순노동을 제공하는 저가 서비스로 인식되는 물류업을 전문지식을 제공하는 고급 서비스 산업으로 기능 제고를 통한 인식 전환

○ 물류기업의 단독 진출보다 공동진출, 공동브랜드, 협동조합 형태의 동반 진출

○ 인프라 중심의 해운거점 진출이 아니라 인프라와 운영을 모두 고려한 공급사슬체계 중심거점 위주의 진출 전략 추진

〈그림-19〉 국가 물류기업 해외진출 전략 패러다임 변화



3) 추진전략

○ **창조 경제 실현을 위한 국경 없는 글로벌 물류시장 확보를 위해서 다음 3가지 방향의 추진전략 수행**

- 국내 물류기업이 진출 가능한 글로벌 물류시장 확대를 위한 '글로벌 물류시장 내수화 전략' 추진
- 위축되고 있는 국내 물류시장 규모를 확대시키기 위해 항만배후단지 중심으로 해외기업 유치를 위한 '국내 물류시장 확대 전략' 추진
- 안전한 글로벌 물류시장 진출 기반 확보를 위해 '맞춤형 국제물류 협력체계 구축' 전략 추진
- 위 3가지 전략의 동시 추진을 통해 국가 국제물류산업의 안정적 성장을 위한 시장 생태계 구축

〈그림-20〉 국경 없는 글로벌 물류시장 추진방향

○ **추진전략 실현을 위해 선택과 집중 그리고 단계적 접근 필요**

- 우선 공간적으로 인접지역(중국, 아시아)을 시작으로 원거리 지역(서남아, 중앙아시아, 아프리카, 중남미, 북극 등)으로 확대
- 전략적으로 FTA가 체결된 아세안, 중남미, 동유럽 순으로 공간적 근접성과 연계해 가면서 진출지역 범위를 확대
- 기능적으로 SCM 거점을 대상으로 국제물류, 내수물류, 유통물류 순으로 점진적으로 기능 강화
- 분야별로 일반 물류서비스(하역, 통관, 보관 등) 분야에서 전문서비스(중량물, 위험물, 콜드체인 등) 분야로 기능 강화
- 진출방법은 화주와 물류기업, 자원개발기업과 물류기업, 대형물류기업과 중소·중견물류기업, 중소·중견물류기업끼리 진출
- 유치방법은 대규모 IR추진이 아니라 맞춤형 IR, 범용형 마케팅이 아닌 맞춤형 마케팅, 인프라 선전이 아닌 Biz모델 제안 형태로 변화
- 유치대상도 일본, 중국, EU, 미국, 아세안 등 해외진출 수요가 많고 FTA 연계가 가능한 국가들의 기업 중 해당 SCM 특성상 우리나라의 지경학적 장점과 연계시킬 수 있는 기업들이 주요 대상
- 협력방법은 단순한 관계 연결이 아니라 상호 실익차원에서 접근, 정부와 민간이 같이 연결될 수 있는 국제협력 전략 추진
- 협력대상국의 니즈와 국내 기업들의 니즈를 연결시킬 수 있는 방향에서 전략적 국제협력 전략을 수립하여 추진

5. 국경 없는 글로벌 물류시장 확보 전략

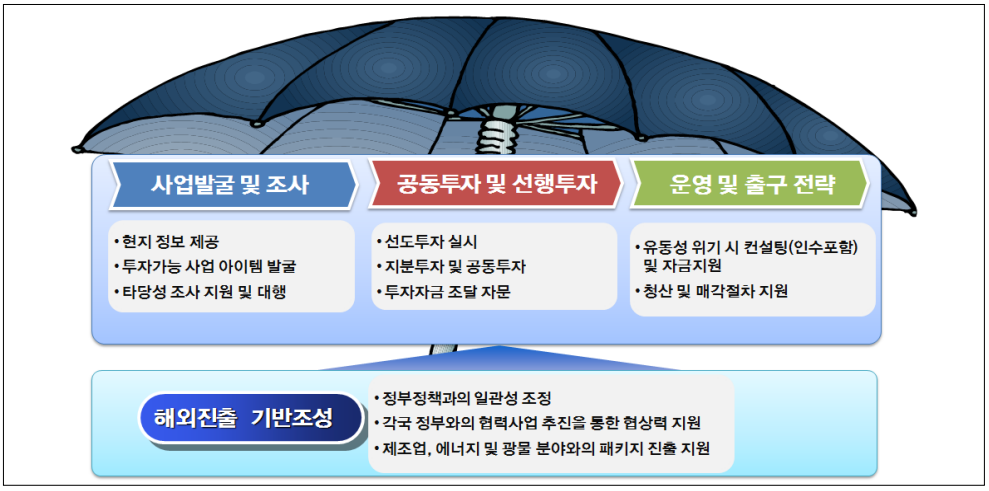
■ 글로벌 물류시장 내수화 전략(진출)

1) 사업지원 및 선도투자를 전담하는 기구 마련

○ 국가차원의 글로벌 물류시장 내수화 전략을 수립하고, 사업의 전 단계를 지원하여 국내기업의 우산 역할을 할 수 있는 기구 필요

- 글로벌 물류시장에 대한 전문성, 추진력, 투자능력 및 협상력을 겸비하고, 선도투자 등을 통한 국내 물류기업의 해외진출 유도
- 사업발굴 및 선도투자 뿐 아니라 저리융자, 보증, 보험, 지분투자 등의 실질적인 금융지원 실시

〈그림-21〉 글로벌 물류 전담조직 역할



○ 현재 추진되고 있는 (가칭)선박금융공사의 기능 및 자본금 등을 확대하여 해양플랜트, 글로벌 물류를 포함하는 방안 고려 필요

○ 또는 해외진출 및 물류 관련 공공기관 내 물류기업에 대한 자금

및 사업지원기능 강화 혹은 신설 고려 가능

- 기존의 제조업과 달리 주로 임대방식을 통한 거점 확보 추진에 따른 담보능력 부족이라는 물류업(서비스업) 특성을 반영할 수 있는 심사 방식 도입 필요

2) 해외 물류시장 진출 기본계획 및 신시장 개척

○ **글로벌 물류시장 진출 및 내수화를 위해 장기적이고 종합적인 국가비전 및 전략을 포함하는 국가 기본계획 마련이 필요**

- 추진 목표, 전문인력 양성, 정보유통, 사업지원, 국제협력 등에 관한 기본계획을 3년 또는 5년 단위로 수립하여 지원

○ **특히, 북극해, 아프리카, 몽골 및 중앙아시아, 극동러시아 등 신규 물류시장으로 부각되고 있는 지역에 대한 진출 계획이 필요**

- 각 지역 차원의 진출 전략을 총괄할 수 있는 조직을 마련하고,
- 해운, 항만, 물류, 수산, 플랜트, 건설, 관광, 자원개발, 환경 등의 ODA, 자원개발 등의 분야를 망라한 진출방안 마련이 필요

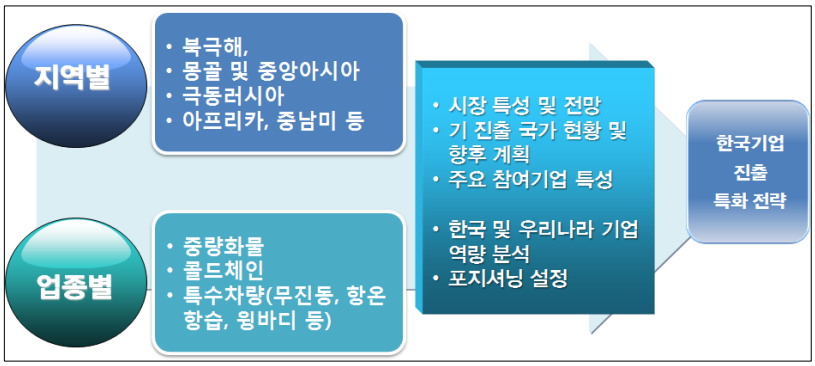
○ **이들 지역의 특징 및 가능 비즈니스 모델, 진출 경쟁국가 등을 감안하여 우리나라만의 특화된 포지셔닝 전략을 수립할 필요**

- 자본규모 및 해외진출 경험 부족 등을 만회할 수 있는 우리나라만의 특화된 진출 전략 마련이 필요

○ **또한 중량화물, 농수산물 및 의약품에 대한 콜드체인, 무진동항온항습 등의 특수차량 운행 등 틈새시장 공략도 필요**

- 물류관련 특수차량, 특수장비의 경우 물류기업과 관련 제조기업간의 협력을 통한 시장 개척 방안 강구 필요

〈그림-22〉 우리나라기업 신규시장 진출 전략 수립



3) 공기업 주도 해외진출(메가 터미널 운영사 설립)

○ **2004년 부산항만공사를 시작으로 인천, 울산, 여수광양 항만공사가 설립**

- 다수의 항만공사 설립으로 인해 항만간 물동량 유치 경쟁에만 집중
- 아울러 대부분 국내 항만시설의 개발 및 관리·운영에 관한 업무를 통해 항만 경쟁력을 도모하는데 주력함

○ **항만 경쟁력 제고를 위하여 해외의 신규항만 개척을 통해 발생되는 수익이 원동력으로 작용할 수 있음**

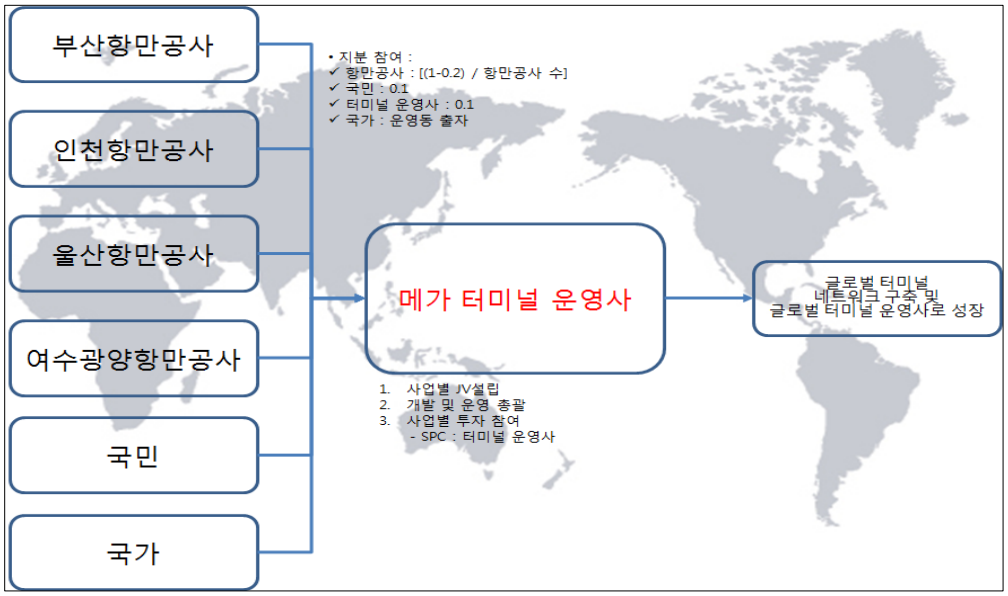
- 우리나라 항만 하역시장 참여자의 특성상 소규모의 기업이 해외진출 성공까지는 매우 어려움
- 따라서 자본력(정부의 출자)과 항만운영의 전문성을 가진 항만공사를 메가터미널 운영사로 육성시키는 것이 글로벌 터미널 육성시키는 것이 국익 창출에 한층 효과적임

○ **메가터미널 운영사는 해외항만 건설 및 운영을 목표로 설립된 특수목적의 기업으로 항만공사 간 합의에 따라 설립되는 것을 원칙으로 함**

- 항만공사의 경우 지분참여 방식을 택하며 최대 출자지분은 30%로 한정

- 메가터미널 운영사가 사업 안정화 단계에 도래하면 국민/터미널 운영사의 참여를 확대하기 위해 참여지분율을 낮추고 최대 51%는 항만공사 연합이 소유
- 국민참여주는 최대 10%수준으로 한정 후 점차 참여율 상향 조정
- 터미널 운영사 지분은 최대 10%수준으로 한정하고 사업의 안정화 단계에서 점차 참여율 상향조정
- 국가는 Euqity 참여 방식으로 하고 지분에 대한 참여가 아니라 메가터미널 운영을 위한 운영건물을 출자

〈그림-23〉 메가터미널 운영사 설립방안



자료 : KMI, 국가 경쟁력 강화를 위한 글로벌 물류기업 육성방안(2011.1)

○ **이외 국내 항만공사별로 유럽 항만공사처럼 컨설팅, 교육을 시작으로 해외 물류거점 진출사업으로 확대해 나가는 방안 강구 필요**

- 초기 개도국 항만개발 및 운영분야 자문사업과 현지 인력에 대한 교육사업을 동시에 추진
- 해외정보 축적 및 현지 네트워크 등을 확보한 이후 현지 SCM거점 분석을 통해 주요 물류거점에 진출하는 방안 강구 필요

4) 국제물류투자분석센터 확대

○ 국제물류투자분석센터는 2008년 7월 국토해양부의 요청에 의해 한 KMI 내에 개소한 국제물류 정보제공 및 분석기관

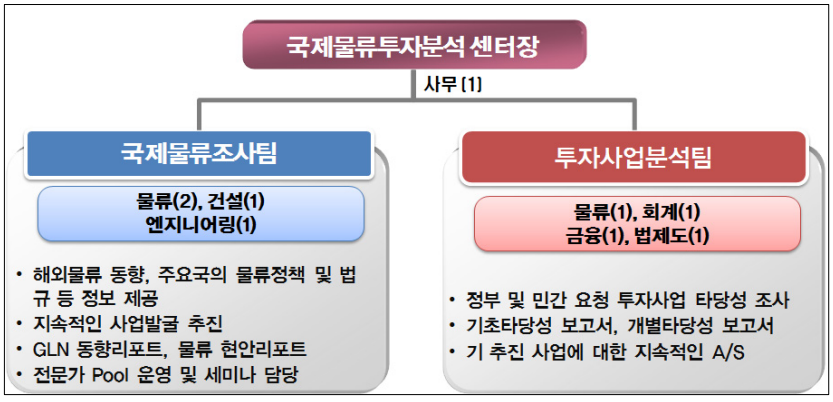
○ 도입기 4~6명, 정착기 10명의 전담인력이 계획이었으나, 부처 조직 개편 등으로 전담인력 1인에서 시작하여 현재 3인으로 운영 중

- 주간지 및 동향분석리포트 발간 이외에도 약 37건의 사업에 대해 정보제공 및 타당성 조사 지원 등을 하였으며, 캄보디아, 인도네시아, 중국, 몽골 등에서 성공적으로 추진 중

○ 현재 3억 원 예산을 30억 원으로 확대하고, 세부조직을 마련하여 조직을 안정화해야 함

- 전담인력 10인 확보 시 유효지원 및 성공사업이 증가할 수 있으며, 센터의 전문성 강화 등을 통해 효율적인 지원 가능
- 해외물류 동향, 투자사업 정보, 국제물류관련 일반정보, 주요국의 물류정책 및 법규 등에 대한 정보를 제공하는 국제물류조사팀과
- 권역별 투자사업 발굴, 기초타당성 및 개발 사업타당성 조사, 기추진 사업에 대한 A/S 지원 등을 담당하는 투자사업분석팀을 마련할 필요

〈그림-24〉 국제물류투자분석센터 조직 확대 방안



5) 자원연계형 해외 동반진출

○ **안정적인 자원확보는 자원개발과 물류시스템과의 안정적 연계에 성패**

- 그러나 우리나라의 자원개발 기업은 개발·투자에만 집중할 뿐 안정적인 물류시스템을 확보하려는 노력은 미약

○ **따라서 국가 흥망의 열쇠를 쥐고 있는 해외자원의 안정적인 확보를 위한 자원개발 공기업과 해운·물류기업 간 일체형 자원개발 시스템 구축 필요**

* 일체형 자원개발 시스템은 자원개발기업과 해운·물류기업이 공동으로 자원개발 및 자원수송 사업을 공동으로 추진하는 것으로 자원개발, 내륙물류, 항만개발, 해상운송 등을 모두 포함하는 일체형 해외자원개발을 의미

* 이를 통해 자원개발 공기업은 안정적인 자원수송체계를 확보하고, 해운·물류기업은 해외물류사업을 확대

○ **(글로벌 자원수송확대를 위한 기반 조성) 자원-물류 기업 간 협력 분위기 조성 및 자원개발과 함께 해운·물류기업의 해외진출 도모하기 위한 단계별 전략 추진**

○ **(1단계 : 자율적 협의체 구성) 해외의 광물 및 곡물자원을 주도하고 있는 공기업과 해운·물류기업 간 자율적 협의체 구성**

- 목적 : 협력을 위한 의견 교환, 해외자원개발 정보 공유, 협력사업 발굴 등
- 참여기업 : 한국광물자원공사, 석유공사, 가스공사, 한국농어촌공사 등 자원개발 공기업, 국적 해운선사, 3자 물류기업 등

○ **(2단계 : 자원물류협회 설립) 자원개발 공기업과 해운·물류기업 간 협력을 도모하기 위한 협회 설립**

- 자원개발 공기업과 해운·물류기업 간 협력관계 구축 및 협력사업 추진을 위한 실무추진체로서 기능

○ **(3단계 : 자원물류기업(Strategic Joint Venture) 설립) 해외자원 개발에 대한 자원개발 공기업과 해운 · 물류기업 간 자원물류기업 공동설립을 통해 자원+물류의 일체형 해외자원개발사업을 추진**

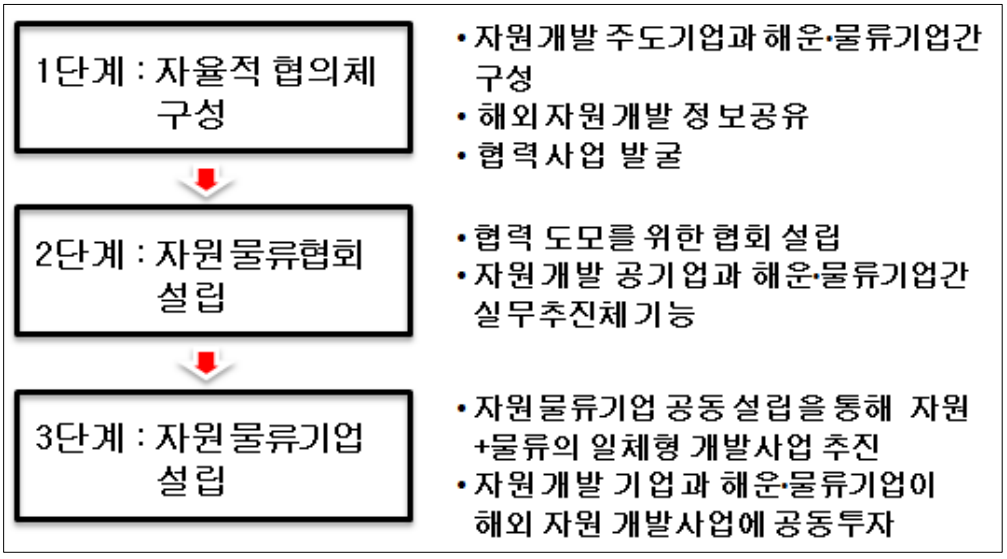
- 자원물류기업을 통해 자원개발 공기업과 해운·물류기업이 해외자원 개발사업에 공동투자

  * 자원기업은 해외자원을 개발

  * 해운·물류기업은 자원개발대상지에서 국내 및 외국판매대상지 간 One-Stop 물류서비스 제공을 위한 내륙물류, 항만, 해상운송 등 모든 수송체계를 구축·제공

  * 기 추진 중인 GLN 사업과 연계하여 해운·물류기업의 해외진출을 확대

〈그림-25〉 글로벌 자원수송 확대를 위한 기반 조성



6) 공동브랜드, 협동조합 형태의 해외 동반진출 추진

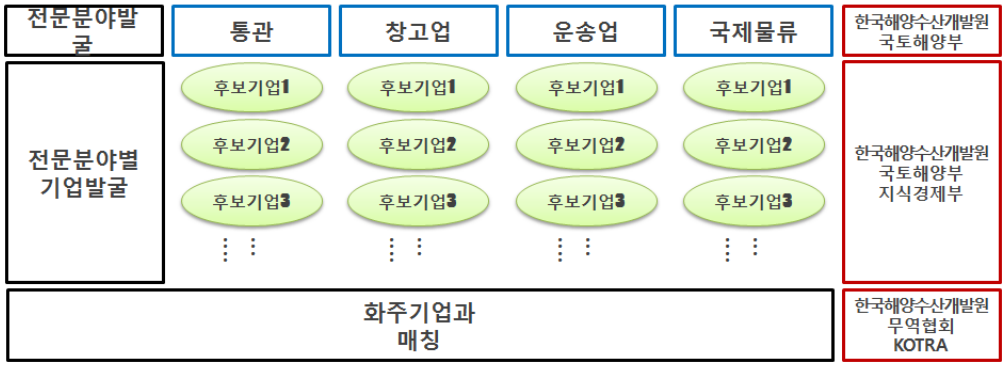
○ **중소·중견 물류기업의 경우 리스크 축소, 네트워크 공유, 규모의 경제 실현, 전문성 강화 등을 위해 대형물류기업과 중소·중견물류기업 동반진출, 중소·중견물류기업간의 동반진출 형태 추진 필요**

○ **국내 중소·중견물류기업들 간의 전문분야별 연결고리(공동기업)를 만들어 부족한 전문성 제고, 네트워크 확대 그리고 물량 규모 확보를 통해 중소·중견 물류기업들의 해외진출 경쟁력 확보 가능**

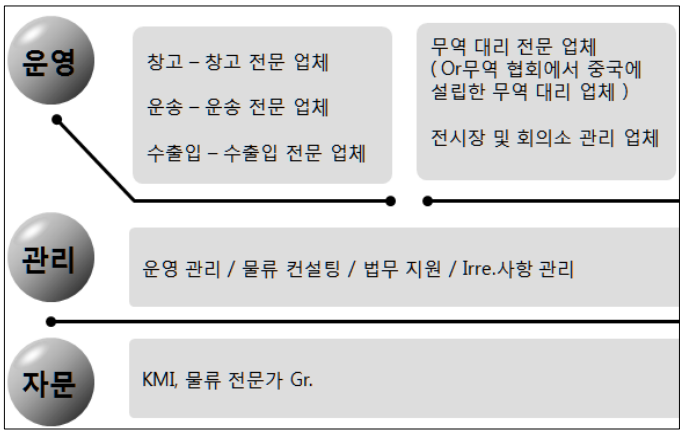
○ **특정국가, 특정지역에 국제물류, 통관, 창고업, 운송업 등 물류분야별로 특화된 전문기업들을 발굴하고 각 기업들이 하나의 조직처럼 운영될 수 있는 전문 물류공동기업(공동브랜드) 설립 지원**

- 전문 물류공동기업이 하나의 종합물류기업이 되어 현지 화주기업들에게 최적의 토탈 물류서비스를 제공하는 개념
- 정부부처와 국책연구기관 등이 협력하여 각 전문분야별로 특성화된 물류기업들을 발굴·선정하고 이들 간의 공동브랜드화를 유도
- 공동브랜드 기업에 대해서는 무역협회, KOTRA 등과 같은 공공기관들이 화주기업들을 알선하여 수요 창출 기회 제공
- 각 분야에 강점을 가진 중소물류기업들은 자신의 강점을 강화하고 부족한 분야의 투자 리스크와 시행착오를 최소화하여 생존 기반을 확보할 수 있으며, 이를 기반으로 자체 경쟁력 제고가 가능함
- 또한 물류기업은 국가 공익사업 참여를 통한 브랜드 가치 제고, 자체 고객 확보 가능 그리고 물류 거점 확장 기회 등을 가질 수 있음
- 추가적으로 부족한 국내 중소·중견물류기업들의 컨설팅 기능을 강화하기 위해 KMI 등 국제물류분야 전문기관, 현지 물류전문가 그룹 등과 연계한 컨설팅 기능도 접목 시켜 전문성 제고 지원

〈그림-26〉 전문성 강화를 위한 전문 물류공동기업 개념도



〈그림-27〉 전문 물류공동기업 운영 예시(안)



○ **중소·중견물류기업들의 지속적인 해외진출 지원을 위해 지역별로 전문화된 기 진출 물류기업 또는 진출희망 물류기업 등을 연계하여 공동브랜드 구축 지원**

- 중국, 동남아, 극동러시아 등 지역에 기 진출해 있는 우리나라 물류기업 네트워크를 적극 활용

* TLA(Thai Logistics Alliance) : 31개 중소물류기업이 동맹을 통해 공동브랜드(TLA)를 구축, 서비스 역량을 확보하여 대기업과 대등하게 경쟁

7) 글로벌 물류 Young Player 육성 프로그램 개발

○ **1997년 외환위기 이후 청년실업은 전체실업율의 급증과 함께 2배 이상 증가하는 등 그 심각성이 날로 증가하는 추세**

* 통계청이 발표한 '11년 3월 고용동향에 따르면 청년층 실업률은 9.5%로 13개월 만에 최고치를 갱신

○ **포화상태에 이른 국내 취업 시장에서 벗어나 보다 많은 기회가 열려있는 해외 시장으로 진출을 희망하는 청년층의 수요 증가**

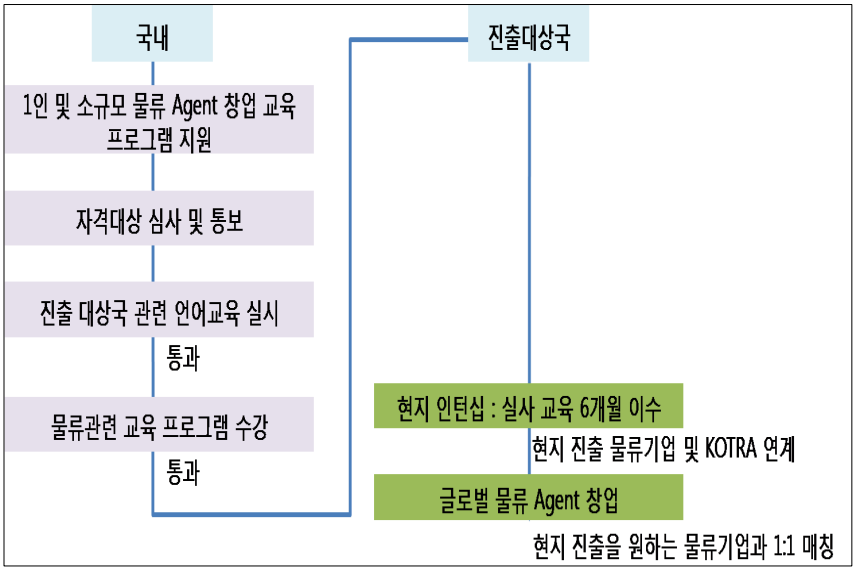
○ **서비스산업 해외진출 성과가 미비한 현 시점에서 청년층의 해외 물류산업 진출은 장기 프로젝트로 경제영토 확장과 동시에 청년실업 해소의 대안으로서의 가능성 존재**

- 개념: 해외에서 취업을 원하는 사람들을 대상으로, 1인 및 소규모 창업 자금 최대 일정금액(예를 들면, 1,000만원 한도) 내에서 제공하고 현지 물류 Agent 기업(현지 물류시장 개척) 설립, 현지토착화에 성공한 사람에게는 창업자금 회수 원칙
- 대상: 현지에서 장기간 체류하면서 그 지역에서 사업을 할 의지가 있는 사람, 또는 물류를 전공하거나 물류관련업 직종에 2년 이상 경험이 있는 자, 물류관련 자격증 보유자, 선발 대상자에게는 창업을 위한 기본 교육 제공
- 지원방안: 정부(50%), 물류기업(30%), 유관기관(20%)이 각각 재정 지원, 관련 협회와 대기업은 실무교육 및 인턴십 제공, 연구원(KMI) 등은 교육 프로그램 및 정보 제공
- 진출지역: 중남미, 아프리카, 동남아 등지에 향후 물류산업 수요가 많을 것으로 예상되나, 현지 물류관련 인프라 미비로 국내 기업들의 진출이 어려웠던 중진국 및 저개발국 우선 추진
- 운영방안: 기존에 한국플랜트산업협회, 한국자원개발협회, 한국해외건설협회, 대한무역투자진흥공사(KOTRA), 한국무역협회, 한국해양수

산개발원(해양아카데미) 등의 기존 인력양성 프로그램 활용 및 해외 물류아카데미 설립(가칭)을 통해 추진하는 방안도 가능

- 단, 진출 대상지역별 국내 문화원과 연계한 언어교육 과정을 개설하고, 일정 성적 이상을 취득한 사람 및 관련 언어 자격증을 보유한 사람을 대상으로 물류관련 교육프로그램 제공
- 소정의 교육과정을 수료한 교육자는 진출 대상지역에 이미 진출한 KOICA, KOTRA 및 현지 중소 물류기업과 연계하여 각 진출 국가에 대한 세부 정보 및 현지 인턴십 제공
- 활용방안: 현지 인턴십을 6개월 이수한 대상자에게 1인 및 소규모 창업비용을 제공하고, 필요시 KOTRA 등과 연계, 지속적인 지원 유지
- 신시장 개척을 원하는 국내 물류기업 및 기존 현지 물류기업과 유기적으로 연계, 시장진출 검토부터 사후관리까지 1:1 매칭 추진

〈그림-28〉 글로벌 물류 Agent 육성 프로그램 개념도



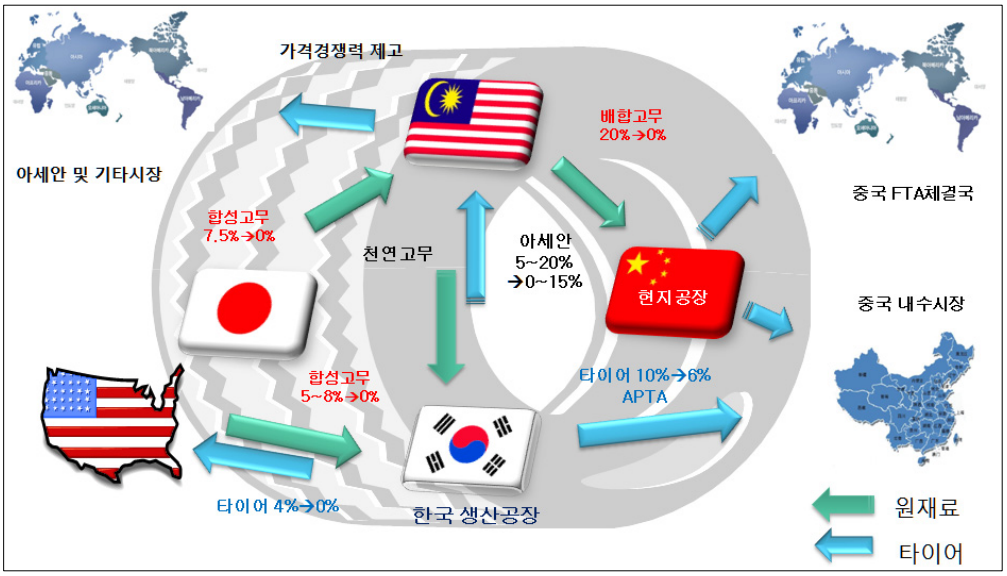
8) FTA 연계 해외동반 진출

○ FTA체결에 따른 국내 제조기업들의 글로벌 진출 및 소싱구조 변화를 활용한 우리나라 물류기업들의 해외진출 필요

○ 한-아세안 FTA 체결 후 국내 타이어생산공장 및 중국진출 타이어공장의 조달물류 및 판매 물류시스템 변화 예상

- 한국과 아세안 FTA 효과는 아세안과 다른 나라, 한국과 다른 나라와 연결된 FTA 효과를 동시에 확보할 수 있어 관세 최소화 차원에서 글로벌 소싱 및 판매 물류체계 변화 가능

〈그림-29〉 FTA 체결 후 타이어 산업의 글로벌 소싱구조 변화 개념도

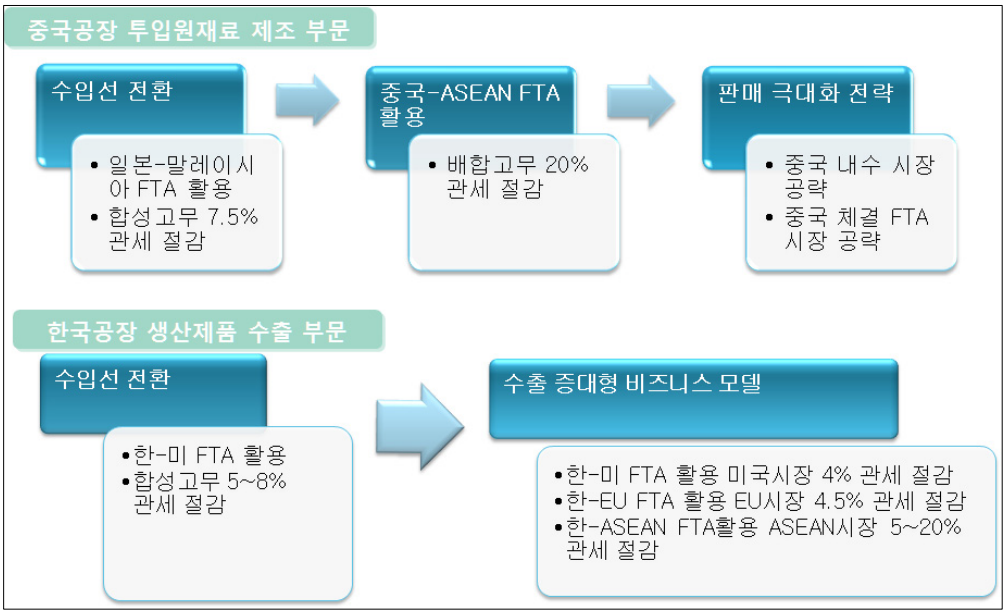


자료: 광주세관, 'FTA로 세계를 누벼라', 2009

- 한국계 타이어 기업의 중국공장에서는 일본산 합성고무를 말레이시아에서 수입하여 7.5%의 관세 절감, 말레이시아산 배합고무 수입을 통해 20%의 관세 절감을 통해 내수 및 수출 경쟁력 제고 가능

- 한국공장에서는 수입선을 변경하여 미국으로부터 합성고무를 수입하여 5~8%의 관세 절감하고 수출시 미국, EU, 아세안 시장에 해당 제품의 관세 인하분 만큼의 수출 경쟁력 제고 가능

〈그림-3O〉 한-아세안 FTA 후 타이어 조달/판매물류 변화



자료: 광주세관, 'FTA로 세계를 누벼라', 2009

○ **이런 FTA와 연계된 조달 및 판매물류체계 변화를 미리 파악하여 우리나라 물류기업들의 물류거점 확보 및 진출 기반 마련 필요**

- 또한 화주기업들의 FTA연계형 해외진출을 물류기업들이 제안하거나 조달 및 판매선의 전환을 유도하여 화주기업들의 이익을 극대화하고 물류기업들의 역할을 제고 필요

○ **이를 위해서는 국내 물류기업들의 FTA 이해 및 기업들의 SCM과 FTA를 접목시킬 수 있는 전문성 강화 필요**

■ 국내 물류시장 확대 전략(유치)

1) FTA 연계 기업유치 전략 수립

○ 우리나라는 미국, EU 등 양대 경제권 뿐 아니라 인도, ASEAN 등 신흥경제권과도 FTA가 체결되어 발효되고 있음

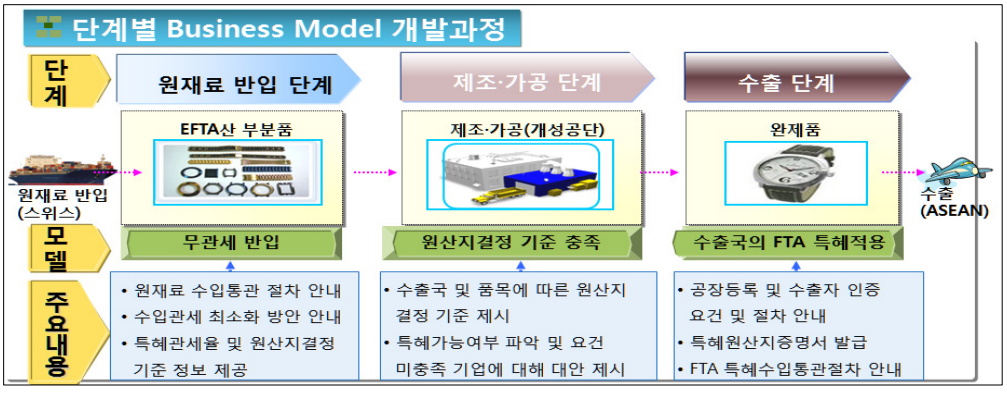
○ 중일기업이 미국EU로의 수출을 위해, 미·EU기업이 중·일시장 진출을 위해 한국과의 FTA를 연계한 Biz모델 활용 가능성 증가

- 르노·닛산은 일본에서 생산되던 닛산 뉴 로그를 2014년부터 부산의 르노삼성 공장에서 8만대 가량 생산하여 미국으로 수출할 예정
- 비용절감 등을 위해 중국 등으로 진출했던 국내 기업들의 U턴 가능성이 높아지고 있으므로, 이들 기업에 대한 유치활동 강화 필요

○ 국내 수출입 최적지인 항만배후단지를 FTA활용기업, U턴기업 유치 대상으로 FTA 연계 Biz 모델 활용을 통해 기업 유치

- 원재료 반입, 제조·가공단계 등 SCM과정과 원산지 결정기준 등을 활용하여 기업 이윤을 극대화할 수 있는 대안 제시

〈그림-31〉 FTA연계 단계별 Biz Model 개발 과정



○ 기업의 비용절감, 이윤증대, 시장확대, 기술확보 차원의 Biz 모델을 개발하여 기업유치 마케팅 소스로 활용

2) 투자유치관리센터 설립

○ **항만배후단지내 국내 물류시장 규모를 확대시켜줄 기업들을 유치하기 위해서는 안정적인 투자유치 지식을 관리할 조직 필요**

○ **이를 위해 모니터링 기능, Biz모델개발 기능, 투자유치전략수립 기능이 합쳐진 투자유치관리센터 설립 필요**

○ **주요 국가 및 권역별 타깃 기업 모니터링 센터 구축 및 운영**

- 글로벌 생산체계의 변화는 각 국가 및 권역을 하나의 단위로, 고유의 산업을 발전시키는 흐름을 발생
- 각 국가 및 권역별에 따라 우리나라 항만배후단지에 유치할 수 있는 업종이 특성화되는 추세로, 일본의 부품소재, 유럽의 전자기기, 동남아 농산물, 미주지역의 자동차 등이 그 예시
- 국가 및 권역별로 특성화된 산업과 관련한 타깃 기업에 대한 모니터링 센터 구축으로 현지 기업의 움직임에 발 빠르게 대응하고 적극적인 마케팅을 추진하기 위한 기반 마련
- 타겟 기업군의 사업 동향과 부합된 인센티브, 항만배후단지 내 제도 개선 방안 도출 등을 통해 수요자(고객) 중심의 마케팅 수단 개발
- 아울러, 기 추진된 홍보활동으로 획득된 타깃 기업에 대한 지속적인 모니터링을 통해, 관련 정보를 지속적으로 공유하고, 지속적인 대화의 기회를 확보함으로써 상호간 신뢰 구축

○ **Biz모델 개발 센터 설립**

- 초기 입주기업들의 물류 비즈니스 조기 활성화를 돕기 위해 실효성 있는 비즈니스 모델 개발과 활용방안을 제공하기 위한 Biz 모델 개발 센터 설립 필요
- 입주기업들의 사업 활성화를 위해서는 실효성과 상호 호환성을 가진 Biz 모델 개발이 중요하나, 우리나라 물류기업들의 경영구조 영세화

로 이에 대한 동기 부족

- 특정기업 개발 Biz 모델의 경우, 개발된 모델을 보호할 수 있는 관련 제도의 미비로, 기업 특유의 모델링이 곤란하고 이는 동종 기업간 동일 Biz 모델의 모방을 통해 과당경쟁을 낳는 결과를 초래
- 모든 물류기업들이 활용 가능한 모델을 개발하는 Biz모델 개발 센터를 통해 범용 비즈니스 모델을 제공함으로써 영세한 물류기업의 사업 비즈니스 모델 구축을 지원하고, 실행단계를 거쳐 각 기업 고유의 비즈니스 모델을 개발할 수 있는 초석 마련

○ **투자유치 전략 분석 및 수립 Brain 기능 구축**

- 각 항만 배후권역과 연계한 비즈니스 모델 개발을 위해서는 각 지역의 산업전반에 대한 이해도를 바탕으로 관련 투자유치 전략을 수립할 수 있는 전문가가 필수적
- 항만배후단지의 기능이 과거 단순 보관 및 운송을 담당하던 기능에서 다양한 기능을 수행하는 공간으로 그 기능이 변모하고 있어 항만배후단지 및 그 배후권역에 입지한 산업 역시 높은 기술력과 지식을 필요로 하는 성격으로 변화
- 따라서 유효한 항만배후단지 투자유치 전략을 설정하기 위해서는 항만과 연계된 복잡한 산업구조에 대한 이해와 산업 내부에 발생 가능한 생산 및 물류 흐름의 대한 숙지가 높은 전문가 필요

3) 투자유치 비즈니스 기반 마련

○ **글로벌 물류 비즈니스 포럼 설립**

- 투자유치를 활성화하기 위해서는 해외 진출 및 유치를 위한 글로벌 기관과의 접촉 기회 확대를 통한 글로벌 Biz 네트워크 구축이 필수적
- 특히 비즈니스 포럼 개최는 공통 관심사를 가진 기업들의 참여로, 글로벌 물류정보, 관련 기술 및 노하우, 네트워크 구축 등에 기여 가능

- 더불어 비즈니스 포럼은 국내외 잠정 투자자에게 우리나라 항만배후단지를 알릴 수 있는 기회일 뿐만 아니라, 우리나라 물류기업의 해외진출에 대한 동기 부여에도 기여
- 포럼을 통해 특히 지역물류기업들의 글로벌 물류기업과 MOU 체결, 합작 등을 통한 해외 동반진출 지원 가능
- 그러나 우리나라는 세계 5위권 항만을 지닌 국제적인 위상에도 불구하고 우리나라를 대표할 수 있는 항만 중심의 비즈니스 포럼이 부재하여, 글로벌 물류 Biz 포럼의 조속한 설립 필요

○ **쇼룸 Biz 기반 구축 추진**

- 쇼룸 Biz는 해외 바이어 유치를 위한 관련 전시장 설립을 의미, 해외홍보에서부터 판매, 보관, 물류, R&D 기능 지원까지 이르는 판매망 확대 산업
- 쇼룸 Biz 기반 마련은 물류와 제조, 서비스, IT, R&D등 항만배후단지 내 관련 서비스의 클러스터 구축을 통하여 투자유치의 집적을 도모
- 또한 쇼룸 Biz는 그 특성상 관광산업 활성화를 유도하는데도 기여가 가능하여, 항만배후단지의 브랜드 제고를 위한 비교적 용이한 비즈니스 분야 중 하나
- 특히 쇼룸 Biz는 신용거래를 기반으로 하는 금융 서비스의 활성화를 도모하여, 항만배후단지 내 투자 진입장벽을 완화
- 이는 결과적으로 항만배후단지 내 투자유치의 범위와 규모를 확대하는데 기여하여 항만관련 산업뿐만 아니라 전후방 산업으로의 파급효과도 클 것으로 전망

*** 쇼룸 Biz(예) : 중국 고소득층을 겨냥해서 인천항 등 서해 항만배후단지에 세계적 명품을 취급하는 보관창고 및 전시·판매 시설을 입주**

**** 중국 닝보항보세구의 닝보유촨와인교역센터는 '10년 보세구내 와인 전문쇼룸비즈니스를 설립하여 현재 10여 개국의 와인공급회사가 입주 중임**

〈그림-32〉 닝보 보세구 유천와인 쇼룸센터

자료: 국토해양부, 한·EU FTA 체결에 따른 항만자유무역지역 기업유치전략 연구(2010.12) p.121

4) 투자유치 극대화를 위한 항만배후단지 개발운영체계 정비

○ **물동량, 부가가치 창출을 위한 기반으로 전국 주요항만에 항만배후단지 개발 추진 중**

- '12년까지 부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항에 982만㎡의 항만배후단지를 공급하여 총 106개의 기업 유치
- 제2차('11~'20) 항만배후단지개발 종합계획을 수립('12.7)하여 27백만㎡ 공급 예정(2조 7,000억 원 투자계획)

○ **국내 항만배후단지는 개발과 운영이 분리되고, 운영관리체계가 미흡하여 유치기업들을 활용한 효과적인 국부창출 기반이 부족**

- 단지별 특화계획, 수요 맞춤형 토지이용계획, One-Stop 지원시스템, 투자유치, 입주기업 관리 등에 대한 체계화가 필요
- 현재 부산항 항만배후단지의 경우 기업 당 5천 평 단위의 토지를 임대해 주고 있으나, 해당규모는 보관기능은 가능하나 부가가치물류 활동 곤란
- 현재 항만배후단지는 FTZ 지정이 안 될 경우 항만배후단지 운영·관

리 수단이 부재하여 입주기업 Biz활동 장애 및 항만공사의 효과적인 관리·운영 곤란

○ **배후단지 개발, 관리 및 운영, 유치전략 등을 포함한 1종, 2종 항만배후단지계획 및 관리운영 법제도 수립**

○ **입주기업 BIZ별 수요 맞춤형 항만배후단지 개발 및 부가가치 창출 기반시설 확보 추진**

○ **항만배후단지의 개발·운영·관리체계 통합 법제도 정비**

- 개발, 운영, 관리 및 유치로 구분되어 있는 항만배후단지 체계를 통합하여 수요자 맞춤형으로 전환 필요

○ **수요자 BIZ 맞춤형 항만배후단지 입주 옵션 제공**

- 배후단지내 공동물류센터, 지식산업센터, 유통집적시설, 쇼룸비즈니스 등 다양한 기능 도입을 통한 선택적 입주 기회 제공

○ **항만배후단지 입주기업 유치·관리체계 One-Stop화 추진**

- 항만배후단지 입주기업을 위한 마케팅, 선정, 유치, 입주, 관리, 운영 단계별 일원화된 행정처리 등 One-Stop 서비스화
- 입주기업에 대한 One-Stop 서비스 제공을 통해 최적 Biz 환경을 제공하여 입주기업의 비즈니스 성공 지원

■ 안전한 글로벌 물류시장 확보 전략(협력)

1) 북방물류를 위한 한러 협력

○ **극동시베리아 지역은 자원의 보고라 일컬어지나 인프라의 미비로 자원 개발율이 10% 수준에 불과하며[17], 이 지역에 대한 우리나라와 러시아의 협력 수준은 매우 낮은 수준임**

- 이외 철광석(120억 톤), 망간(1,500만 톤), 주석(200만 톤), 텅스텐(40만 톤) 등 다양한 광물자원이 매장되어 있음
- 북극권에는 아직 개발되지 않은 전 세계자원의 22% 부존[18]

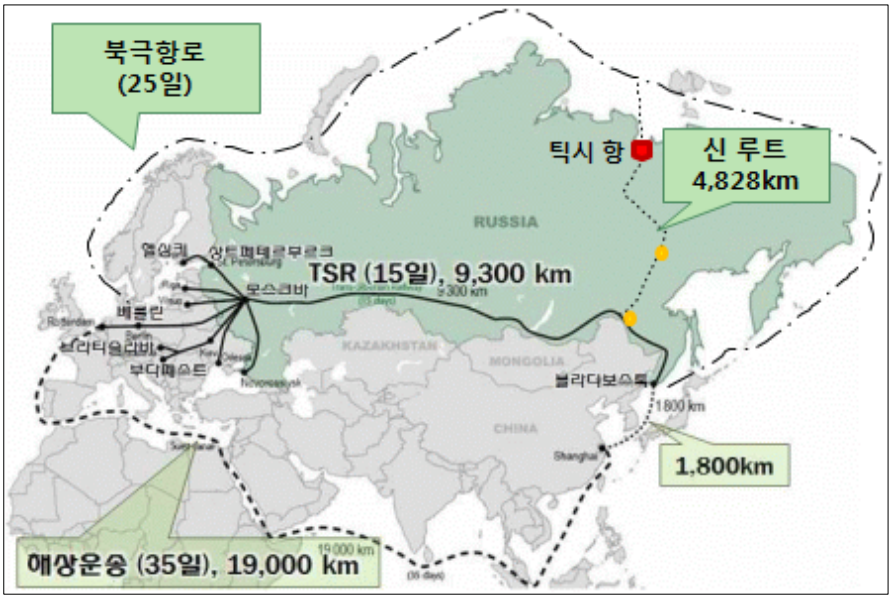
○ **러시아는 아시아와 유럽을 잇는 자원수출 지름길로 한국, 중국, 몽골, 카자흐스탄과 국경을 접하며, 해양을 통해 동북아와 연결**

- 시베리아횡단철도(Trans-Siberia Railroad, TSR)는 모스크바-블라디보스톡 구간 총 거리 9,300km로 부산-유럽(모스크바)간 화물 운송 시 TSR은 15일, 해운은 35일 소요함
- 북극항로가 상용화되면 수에즈 항로와 대비하여 거리를 최대 40%, 운항기간은 최대 10일을 단축[19] 할 수 있어 러시아에서 생산되는 자원을 기존 운송보다 빠르고 저렴하게[20] 운송할 수 있음
- 또한, 시베리아 종단 신루트[21]와 북극항로 연계하면 기존 부산-유럽 북극항로 보다 운송 시간 및 비용을 크게 절감 할 것으로 보임[22]

---

17) 극동 시베리아 개황 2011, 외교통상부 유라시아과, 2011.4.
18) 강승철, 부극항로 선점 경쟁 본격화, 부산일보, 2012.10.4
19) 이성우, 송주미, 오연선, 북극항로 개설에 따른 해운항만 여건 변화 및 물동량 전망, 한국해양수산개발원, 2011.12.31.
20) 비용 면에서 2010년 연료비의 최저가와 최고가인 445달러와 720달러를 적용 하여 수에즈항로를 이용하면 각각 855.2달러와 1049.1달러가 소요되는 반면, 북극항로를 이용하면 각각 636달러와 764달러가 소요되어 최저가 및 최고가 각각 25.6%, 27.2% 절감 가능함[1)]
21) 블라디보스톡-스코보로디노-야쿠츠크-틱시항 노선은 총 거리 4,828km으로 최근 러시아와 중국이 2025년까지 Mohe (중국)-시베리아 종단 신루트-극항로-러시아 북부와 서부 유럽의 포트 노선의 운항 계획을 세움
22) TSR과 만나서 북으로 올라가는 Amur-Yakutsk railway의 스코보로디노-야쿠츠크 노선은 노선

〈그림-33〉 러시아를 통과하는 아시아-유럽 운송로



자료 : 이옥남, TSR 운영실태 분석에 따른 TKR 연계 가능성 진단, 한국교통연구원 동북아·북한연구센터, 2012.4.13. 재구성

○ 우리나라는 러시아의 극동지역의 개발과 물류수송망 확충 계획에 따라 인프라 구축에 투자하는 등 한·러 협력을 강화하는 방안을 모색해야 함

○ 또한, 북극항로와 시베리아 종단 신루트의 교차점인 틱시항 등 북극해 연안항에 대한 발전 가능성이 커지면서, 이 지역에 대한 우리나라의 연구와 기업들의 진출이 요구됨

○ 이러한 북방 물류산업에 대한 인프라 투자는 우리나라의 자원 확보와 우리 물류기업의 서비스 수출로 연결될 것으로 기대됨

연장공사 중임. 현재 보스토치니에서 야쿠츠크 근처 알단까지 화물운송이 가능하며, 알단에서 틱시 항까지지 트럭킹, 내륙수로, 항공으로 운송이 가능함. 운송소요시간 및 비용 1TEU 기준으로 각각 트럭킹 7~14일/20,000달러, 내륙수로(9월 2일부터 5월 24일 운항금지 기간 제외) 10일/3~5,000달러, 항공(10월 1일부터 12월 31일까지 운항 금지 기간 제외) 1일/6~70,000달러 임 철도 공사가 완료되고 야쿠츠크-틱시항노선 운송 인프라에 대한 개발이 이루어지면 운송 시간 및 비용은 크게 절감될 것으로 기대됨

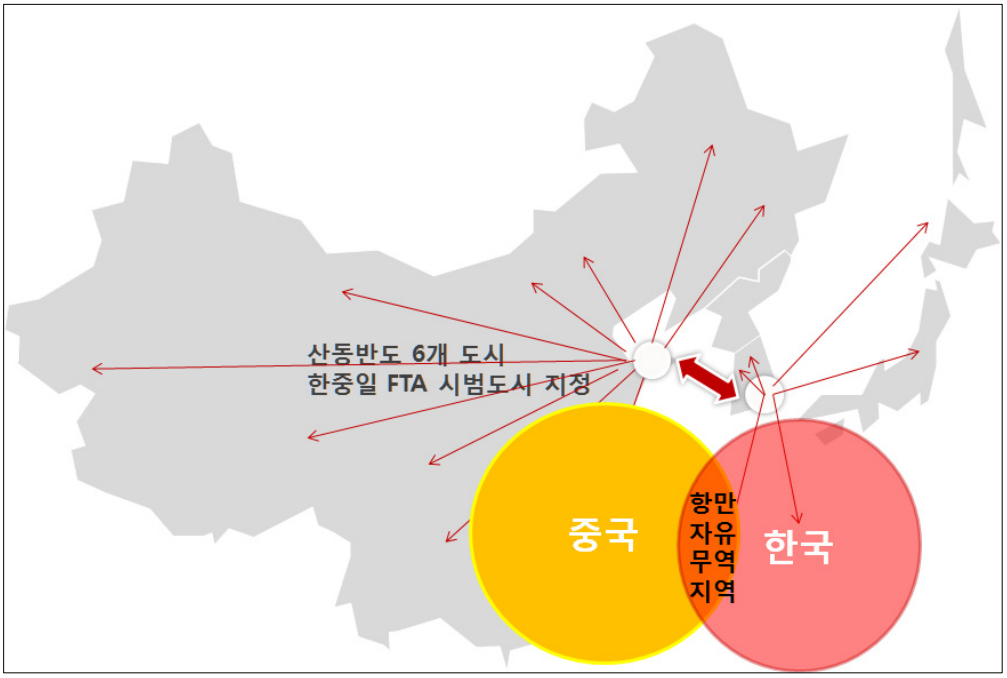
2) 한중일 교차투자를 통한 물류공간 통합 활용

○ 한중일, 특히 한중간 항만자유무역지역(중국은 보세항구나 보세원구 등)을 상호 교차투자를 통해 현지 진출한 자국기업들의 비즈니스 거점으로 활용 지원

○ 동북아 경제권 통합 대비하여 한중일 항만자유무역지역에 대해 한국기업전용단지, 중국기업전용단지 등 상호 전용단지에 대한 교차투자를 통해 투자촉진 및 교역 활성화 지원

○ 한중일 항만자유무역지역 전용단지 교차투자를 통해 삼국의 제도 호환성 증대, 정보·기술 표준화 및 공유, 자유로운 기업활동 보장, 양구역내 투자/송금 자유화 등 한중일 FTA 및 경제통합 대비한 공간, 기능, 제도적 통합 틀 마련

〈그림-34〉 한중 항만자유무역지역 교차 투자 개념도



3) 동북아 물류협력 체계 강화를 통한 해외진출 기반 마련

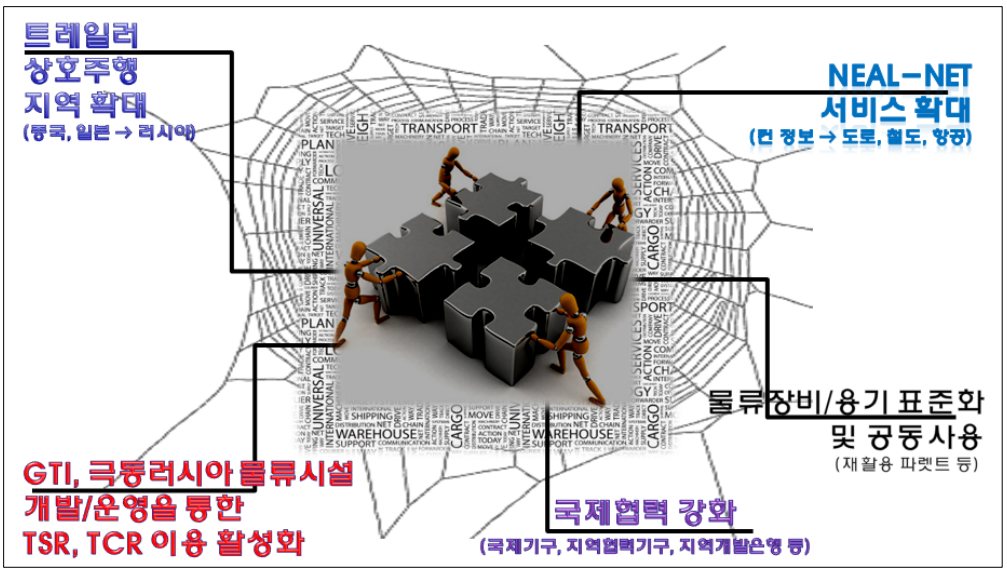
○ 2006년 이래 지속되고 있는 한중일 교통물류장관회의를 기반으로 동아시아 물류시장 진출 기반 확대 및 물류 표준화 주도를 통한 기술 중심국으로 부상 노력

○ 한중, 한일 트레일러 상호주행 사업확대를 통해 한국 중심의 복합운송체계 구축 및 러시아, 몽골까지 연결 가능한 신규 복합물류체계 구축 추진

○ Neal-net 서비스 확대, 물류장비 및 용기 표준화 등을 통해 한국 중심의 정보, 장비, 용기, 기술 등의 표준화 주도

○ GTI 개발지원, TSR, TCR 이용 활성화 방안 강구를 통해 한국 중심의 동북아 물류체계 구축방안 강구

〈그림-35〉 동북아 물류협력체계 활용 해외진출 개념도



4) 다자간 은행 및 국제회의를 통한 해외진출 기반 마련

○ **다자간 개발은행은 경제개발자금을 지원하는 은행임**

- 세계은행그룹(WBG), 아시아개발은행(ADB), 미주개발은행그룹(IDBG), 아프리카 개발은행(AfDB), 유럽부흥개발은행(EBRD) 등이 있음

○ **각 은행그룹에서는 개발도상국 또는 지역회원국들을 위주로 개발도상국의 경제사회개발을 촉진하기 위해 자금을 지원함**

- IBRD는 주로 외환상환능력이 있는 차입자(정부 및 민간기업)에게 차관공여나 지급보증 등의 형태로 지원
- ADB는 아태지역 개발도상국 개발프로젝트 수행시 차관자금 또는 프로젝트 계획수립을 지원
- IDB는 중남미 국가의 경제 개혁을 지원하기 위해 설립
- AfDB는 아프리카 국가의 경제 및 사회개발 사업에 대하여 지원
- EBRD는 중부 유럽에서 중앙아시아 국가프로젝트를 지원

○ **다자간 개발은행에서 발주하는 사업은 자금지원 확보를 장점으로 협력을 통하여 안정적 진출 가능**

- 그러나 CPS(Country Partnership Strategy)를 통해 사업이 발굴되기 때문에 CPS 작성시부터 참여하여 다자간 개발은행에서 발주되는 추진사업에 대해 참여할 수 있도록 가능성을 높여야함

○ **CPS작성 시 무조건 참여할 수 있는 것이 아니기 때문에 작성단계에서 Preparation단계에 이르기까지 우리나라의 전문가 그룹과 다자간 개발은행간의 장기적 관계 구축이 필요함**

〈표-14〉 우리나라 기업의 다자간 개발은행의 프로젝트 참여 방안

단계	추진내용
1단계	전문가그룹구성(한국해양수산개발원 연구원, 기업 전문가 등)
2단계	한국해양수산개발원의 연구결과(자체 연구보고서 또는 정부 발주 용역보고서)를 다자간 개발은행에 지속적 송부
3단계	다자간 개발은행 측 전문가를 대상으로 한 소규모 세미나 개최(ASEAN, MTWG, GTI, 등 국제회의 등과도 협력) 단, 주제는 CPS보고서에서 고려하고 있는 사업이나 글로벌 물류변화를 예측할 수 있는 연구결과물 등을 포함
4단계	각종 연구 및 사업 진행 시 다자간 개발은행 측 전문가를 활용하고 개발은행 측 전문가를 참여시킴으로써 전문가 그룹과 협력관계 공고히 구축
5단계	다자간 개발은행과의 관계 구축 후 차후 CPS 보고서 작성시 외부 컨설턴트로 참여
6단계	다자간 개발은행의 프로젝트 실행단계 시 우리나라 물류기업 참여

6. 대한민국 국제물류산업 미래상

1) 행복한 국민생활 실현

○ 저렴하고 안정적인 글로벌 물류네트워크 구축을 통해 식량, 에너지, 광물자원 수입 시 국가 수출입 물류 구조상 60% 이상을 차지하는 국제물류 비용 절감을 통한 저렴한 물가수준 유지 기여

〈표-15〉 수출입 물류요금 구조(2010)

[수출] ⟶			⟵ [수입]		
국내 물류(21~32.4%)			국제 물류(67.6~79%)		
국내운송(21.0%)	국내창고부문	통관부문	국제창고부문	항만부문	국제운송
	(0~11.4%)	(6.7%)	(0~11.4%)	(6.7%)	(45.6%)
육상운송 ・컨테이너육상 운송요금 ・일반화물자동차 요금	・내륙물류 기지, 창고 보관료	・통관수수료 ・관세사수수료 ・각종 세금 ・검역관련요금 ・검사수수료	・항만배후단지, 보세장치장, 창고 보관료	・하역료 ・항만시설사용료	**해상 운송** ・기본운임 ・부대운임
철도운송 ・철도운송료					**항공 운송** ・기본운임 ・부대운임
연안운송 ・연안운송료					
정보·기타 부문(8.6%) ・EDI 사용료, L/G발급수수료, 적하보험료, 화재보험료, 포워더핸드링비 등					

* ( ) : 부문별 수출물류요금 비중('04년 기업 물류비 실태조사, 무역협회 국제물류지원단)
** 창고부분은 현재 국제, 국내 구분이 불가능하여, 비중 범위로 산정함

2) 신나는 글로벌 일자리 창출

○ 국내 일자리 부족으로 고통을 겪는 청년층들의 새로운 고용 창출 활로로 국내 물류기업들의 해외진출과 글로벌 물류 agent 제도 등을 활용한 지속가능한 글로벌 일자리 창출

○ 국내 종합물류기업들의 평균 해외거점별 주재원 고용인원은 3명 수준, 해운선사들의 고용인원은 대략 5~10명 수준임

○ 10개 국내 해운·물류기업들이 해외 거점을 10개씩만 늘여 간다고 가정하고 연간 300~1,000명의 글로벌 고급 일자리 창출 가능

○ 여기에 글로벌 물류 agent 프로그램 활성화시 연간 1,000명 이상의 글로벌 신규 일자리를 창출하여 국내 젊은이들이 글로벌 경제 영토를 확대해 나가는데 기여 가능

3) 제조, 자원과 서비스 산업 융합을 통한 창조 경제 실현

○ 국내 제조기업과 자원개발 기업들이 국내 물류기업과 해외 동반 진출을 통해 상품 경쟁력 제고, 안정적 물류서비스 확보, 신규 시장 개척 등 효과 확보를 통해 창조 경제 실현

○ 과거 물류기업들의 노동에 기반한 단순 운송, 보관 서비스가 아니라 IT기술, 무역·통관 전문성, GSCM설계능력, 신규시장 분석 능력 등이 가능한 전문 컨설팅 서비스 지원 가능

○ 이를 기반으로 국내 제조, 자원개발 기업들의 글로벌 시장 진출 동반자로 글로벌 서비스 수출을 위한 선두주자로 국가 창조 경제 실현에 기여

4) 강한 한국 실현을 위한 동북아 경제통합 기반 제공

○ 국내 물류기업들의 동북아시장 진출과 국내 항만배후지역을 중심으로 글로벌 기업들의 진출을 촉진하여 우리나라 중심의 동북아 교역체계 구축 가능

○ 우리나라의 공·항만을 연결고리로 동북아 주요지역의 물류·생산거점과 국내 항만배후단지의 물류·생산거점이 연결되는 동북아 국제분업구조를 구축하여 한국 중심의 동북아 경제통합 기반 구축 주도

5) 중소·중견물류기업 글로벌 성장 기반 제공

○ 정부의 중소·중견물류기업에 대한 해외진출 지원을 통해 좁은 국내 물류시장에서 벗어나 글로벌 물류시장을 무대로 수익 창출 기회 확대 및 다양한 사업기회를 확보 가능