해운조선정책포럼 창립 및 제1회 세미나











일시 : 2016. 4. 28(목) 07:20~09:20

장소 : 한국프레스센터 20층(서울 중구)

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해운조선정책포럼 창립 및 제1회 세미나 개요

□ 일시/장소 : '16.4.28(목) 07:20~09:20 / 한국프레스센터(서울 중구)

□ 참 석 자 : 포럼 회원

○ (정부) 해수부 및 산업부

○ (민간) 정부정책자문위원, 협회, 기업CEO, 학계, 연구소, KR 등

□ 주요내용

○ 포럼 창립 및 운영계획 설명

○ 제1회 세미나 개최

□ 진행순서

시간	주요내용	진행
7:20~7:35 (15)	해운조선정책포럼 창립 및 제1회 세미나 개회	김성귀 (KMI 원장)
7:35~8:00 (25)	조 찬	
8:00~8:25 (25)	**(제1주제)** 파나마운하 확장 개통의 영향과 대응	김우호 (KMI 해운해사연구본부장)
8:25~8:40 (15)	**(제2주제)** 국내 해운-조선-금융 상생발전 방안	조규열 (해양금융종합센터장)
8:40~9:10 (30)	자유토론 (참석자)	좌장 전준수 (서강대학교 교수)
9:10~9:20 (10)	포럼 안내 및 폐회	사회자

인사말씀

안녕하십니까?
한국해양수산개발원 원장 김성귀입니다.

4월을 마무리해야하는 시기에 바쁜 일정에도 불구하고 이른 아침부터 참석해 주셔서 감사드립니다. 특히 먼 지역에서 오신 분들에게는 더 깊은 감사를 드립니다.

오늘 우리 원이 해양수산부와 산업통상자원부 그리고 한국조선해양플랜트협회와 한국선주협회, 한국조선해양기자재공업협동조합의 도움을 받아 '해운조선정책포럼'을 창립하고 제1회 세미나를 개최하게 되었습니다. 여기까지 올 수 있게 도와주신 많은 분들께 이 자리를 빌어 다시 한번 심심한 감사의 말씀을 드립니다.

이 자리에는 해양수산부 박경철 국장님, 산업통상자원부 단희수 과장님, 해양수산부 정책자문위원회 위원장 전준수 교수님, 해양수산미래기술위원회 위원장 조규남 교수님, 한국선주협회 이윤재 회장님, 한국조선해양플랜트협회 박대영 회장님, 한국자산관리공사 홍영만 사장님, 해양금융종합센터 조규열 센터장님, 한국해양보증보험 최재홍 사장님, 한국선급 박범식 회장님, 태영상선 박영안 사장님 등 정책당국과 협회와 기업의 대표자 그리고 학교 및 연구소에서 최고의 전문가를 모셨습니다. 해운과 조선이 동시에 어려움을 겪고 있는 시기에, 해운과 조선을 함께 논의하고 동반성장을 고민하는 이 포럼에 대한 기대가 매우 큰 것으로 이해하고 부담과 책임감을 느끼고 있습니다.

최근 세계 경제와 무역의 저성장 국면이 지속되면서 해운과 조선 산업은 장기 침체에 직면해 있습니다. 우리나라 해운과 조선의 위기극복과 발전을 위해서는 내수확충과 미래대비 기술혁신이 그 어느 때 보다 강하게 요구되고 있습니다.

해운과 조선, 기자재 산업은 우리 경제 발전에서 매우 중요한 역할을 하고 있습니다. 해운과 항만부문에 각각 4만 명씩, 조선 16만 명, 기자재 부문 3만 명 등 27만 명의 종사자가 있습니다. 해운·조선 산업이 만드는 부가가치는 국가 GDP의 1.7%를 차지하고 간접적인 부가가치 창출효과를 합하면 3.4%가 되어 큰 비중을 차지합니다.

그러나 12억 톤에 달하는 우리나라 수출입 해상물동량은 외국 선사의 수송 비중이 더 많고, 조선은 세계 1위이나 그 가운데 국내 선사에 발주량은 10%에서 15% 수준에 불과합니다. 따라서 해운, 조선의 상생 발전의 모색이 어느 때보다 필요하다고 봅니다.

이제 우리 조선사에서 건조한 고품질 선박을 국내 해운사가 활용하여 고도의 해운서비스를 제공함으로써 내수를 확대하는 것은 물론 세계시장 개척을 촉진해야 할 때입니다. 이를 위해서는 해운, 조선 및 기자재, 금융, 그리고 관련 서비스 부문이 다 함께 지혜를 짜내고 대비하는 것이 필요합니다.

금년 6월에 확장되는 파나마 운하가 국내외 해운·조선에 미칠 영향도 클 것으로 보여 첫 모임의 주제로 선정했습니다. 아울러 IMO 환경 규제에 대비한 친환경 선박 건조, 해상교통안전을 위한 연안여객선 현대화 등과 같이 해양금융을 통한 해운조선 협력 과제들이 많이 있습니다.

아무쪼록 새로운 해운조선정책포럼과 오늘의 세미나가 우리나라 해운과 조선 산업이 더 많은 일자리를 창출하고 국가경제 발전에 기여하는 계기가 되기를 기대합니다.

참석해주신 모든 분께 감사드리면서 오늘도 행복한 하루가 되길 기원합니다.

감사합니다.

2016년 04월 28일

한국해양수산개발원장 김 성 귀

Contents

목 차

주제발표1

파나마운하 확장 개통의 영향과 대응 ····· 1
김 우 호 (KMI 해운해사연구본부장)

주제발표2

국내 해운-조선-금융 상생발전 방안 ····· 28
조 규 열 (해양금융종합센터장)

주제발표1

파나마운하 확장 개통의 영향과 대응

김 우 호
(KMI 해운해사연구본부장)

해운조선정책포럼 창립 및 제1회 세미나

2016.4.28(목) / 한국프레스센터

파나마운하 확장 개통의 영향과 대응

KMI 김우호 해운해사연구본부장

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목 차

1 파나마운하 확장 개통 현황

2 파나마운하 확장에 따른 지역별 수요 변화

3 파나마운하 확장에 따른 서비스 변화

4 파나마운하 확장에 따른 캐스케이딩 효과

5 해운시황 전망과 대응방안

파나마운하 확장 개통 현황

❍ 2016년 6월 확장 개통
- 통과가능 선형 5천TEU급에서 13,000TEU급으로 확대

❍ 파나마운하 확장의 효과
- 통과선박량 13,400척에서 2배로 증가, 해상물동량 2.2억톤에서 30% 증가 예상

구 분		현재	확장 후	(%)
선박	선박 크기	4,400TEU	12,600TEU	186%
	길이	294.1m	336m	24%
	폭	32.3m	49m	52%
	흘수	12.4m	15.2m	23%
갑문	길이	304.8m	427m	40%
	폭	33.5m	55m	64%
	깊이	12.8m	183m	43%

건화물선 시장에 미치는 영향

❍ 미국-극동 곡물 : 대형선 투입 가능
- 단기적으로 항만시설 제약으로 신속한 선박대형화 곤란

❍ 미국-콜롬비아 석탄
- 대형선박 활용으로 단위 운송량(shipment size) 증가 기대
- 케이프선은 Ballast로 파나마운하 통과시간 및 운임 절감

❍ 시황에 미치는 영향
- 대형선 수요는 증가하나 파나막스는 수요감소 (전체적으로 톤-마일 감소효과로 시황하락 전망)

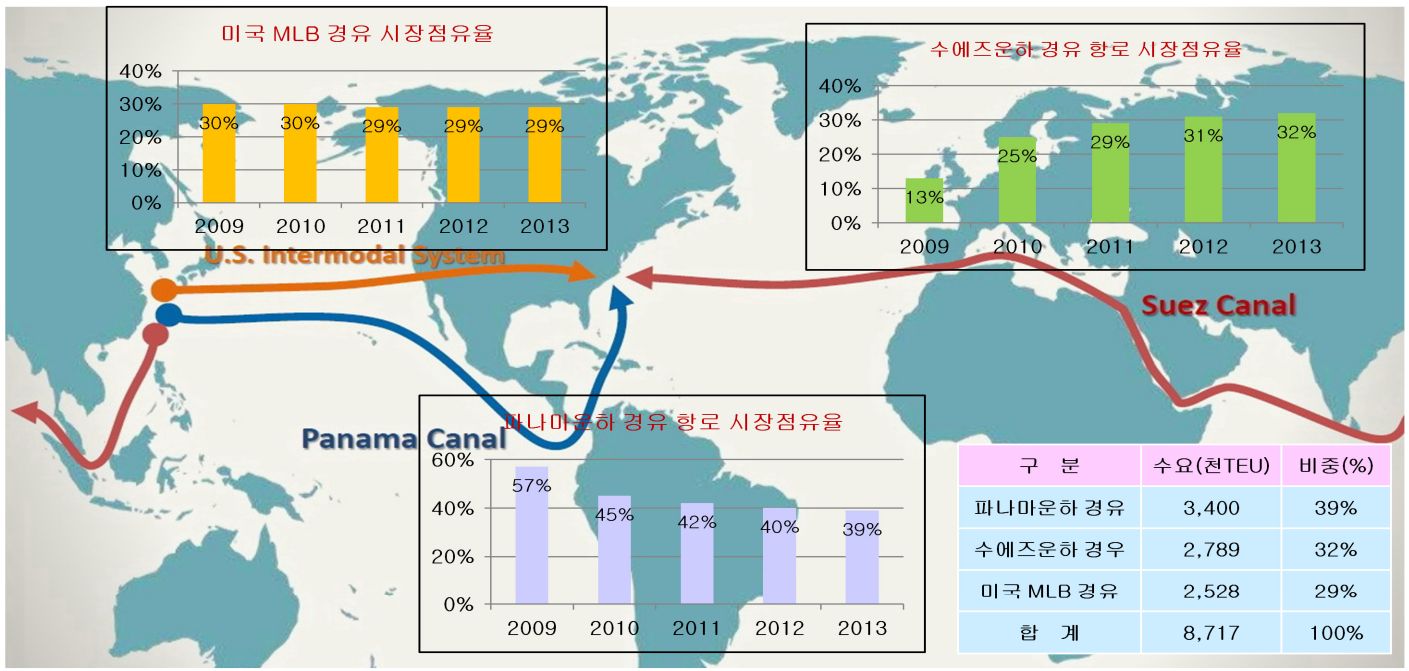
선형 구분	확장 이전	확장 이후	기대효과
Kamsarmax (80~89k)	통항 가능 선적량 제한(draft 제한)	통행 가능	파나마 경유 단위운송량(shipment size) 증가
Post-Panamax (90~99k)	통항 불가 (Beam 제한)	통행 가능	파나마 경유 단위운송량(shipment size) 증가
Baby-Cape (100k~139k)	통항 불가 (Beam 제한)	통행 가능 선적량 제한(draft 제한)	Ballast로 파나마 통과시간 및 운임 절감
Capesize (140k~199k)	통항 불가 (Beam 제한)	통행 가능 선적량 제한(draft 제한)	Ballast로 파나마 통과시간 및 운임 절감

자료 : Panocean

3

II. 파나마운하 확장에 따른 지역별 수요 변화

아시아-미동안 수송수요, 파나마 39%, 수에즈 32%, 미국 MLB 29% (2013년)



구 분	수요(천TEU)	비중(%)
파나마운하 경유	3,400	39%
수에즈운하 경우	2,789	32%
미국 MLB 경유	2,528	29%
합 계	8,717	100%

자료 : ACP/MEMN, 2014. 10

4

우리나라 항만 - 미주 물동량 추이

- ❍ 미주지역 동안항만 연평균 4.1%, 서안항만 연평균 3.2% 성장
- ❍ 미국 동안지역 사바나항행 환적물량 증가
  - (2005) 101,435TEU ⇨ (2015) 141,044TEU, 연평균 3.4% 증가

구분		2005	2015	CAGR	비 고
캐나다	동안	16,564 (0.6%)	20,425 (0.5%)	2.1%	Halifax, Montreal
	서안	274,490 (9.4%)	550,375 (13.5%)	7.2%	Vancouver, Prince Rupert
미 국	동안	635,112 (21.8%)	949,666 (23.3%)	4.1%	Savannah, New York
	서안	1,787,920 (61.4%)	2,069,264 (50.7%)	1.5%	LA/LB, Seattle
멕시코	동안	131 (0.0%)	1,428 (0.0%)	27.0%	Progreso
	서안	196,383 (6.7%)	486,742 (11.9%)	9.5%	Manzanillo, Lazaro Cardenas
소 계	동안	651,807 (22.4%)	971,519 (23.8%)	4.1%	
	서안	2,258,793 (77.6%)	3,106,381 (76.2%)	3.2%	
합 계		2,910,600 (100.0%)	4,077,900 (100.0%)	3.4%	

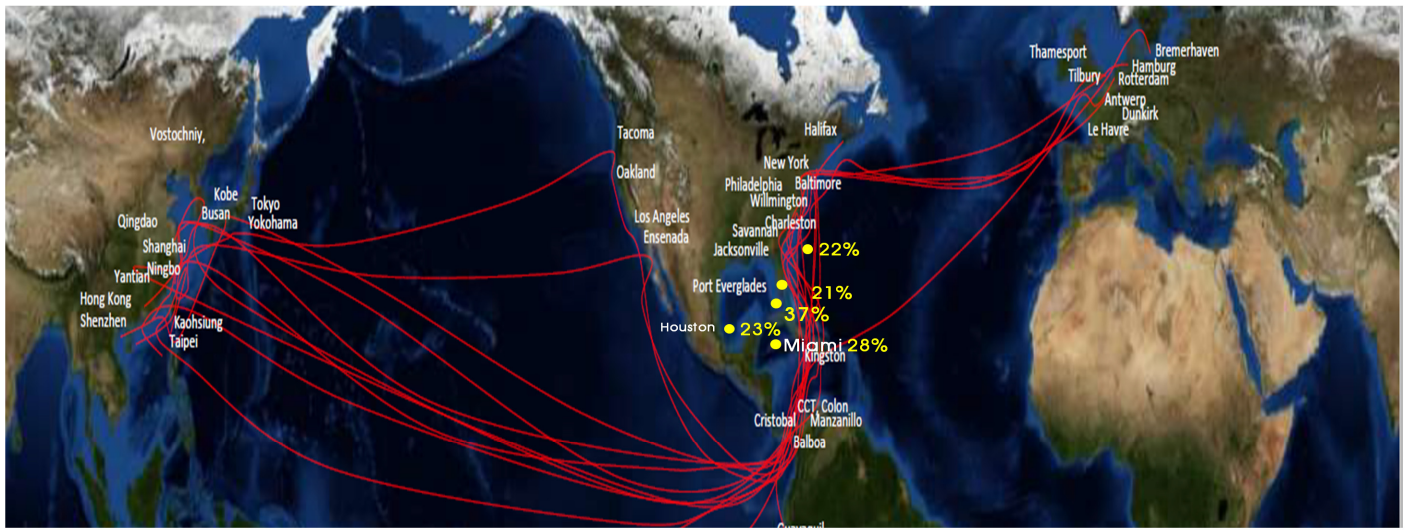
자료 : Port-MIS, KMI

5

II. 파나마운하 확장에 따른 지역별 수요 변화

미동안 항만, 수입화물의 20~37% 파나마 경유

- 사바나 37%
- 휴스턴 23%
- 찰스턴 21%
- 마이애미 28 %
- 뉴욕 22%



자료 : Panama Canal Authority

아시아-수에즈-미동안 ⇨ 아시아-파나마-미동안 이전

❍ 홍콩-뉴욕, 1만TEU급 기준 운송시간 및 비용

- 파나마운하 경유 25.9day / 765달러, 수에즈운하 경유 27.7day / 780.3달러

❍ 수에즈 경유 물동량 10% 파나마운하 경유 항로로 이전 예상



자료 : US MARAD, *Panama Canal Expansion Study*, 2013. 10, p37

미국 MLB 물동량 25% 파나마 경유 항로로 이전

❍ 홍콩-뉴욕, 1만TEU급 기준 파나마운하 경유 항로 비용절감효과 428달러 예상

- 파나마운하 경유 25.9day / 765달러, 미국 LB 경로 21.3day / 1,193달러

`운송경로	파나마운하 경유	수에즈운하 경유	미국 Landbridge 경유		
			해상(LA)	내륙(뉴욕)	합계
운송거리(Km)	11,174	11,983	6,351	2,130	8,481
운송시간(day)	25.9	27.7	14.7	6.6	21.3
총비용(달러/TEU)	765.0	780.3	393.0	800.0	1,193

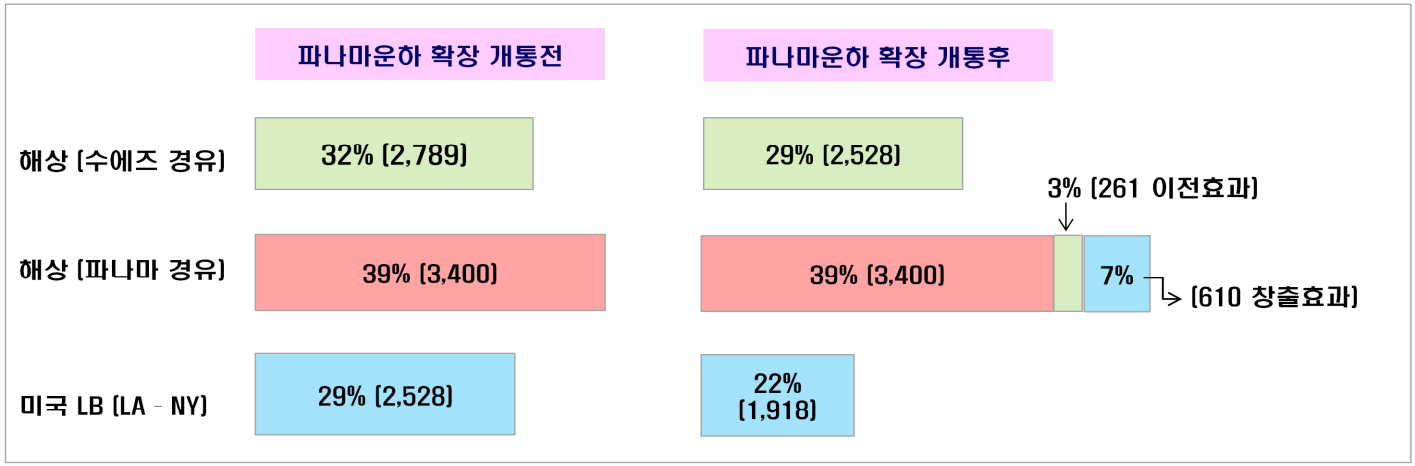
주 : 1) 한철환/서수완(파나마운하 확장에 따른 글로벌 운송경로 경쟁력 분석, 2014.9)와 이성우외 2인(국제물류경류 변화가 동아시아 물류장에 미치는 영향연구 자료를 활용하여 2015년 기준으로 재분석
2) 파나마운하 및 수에즈운하 경유항로의 총비용에 운하통행료 포함하여 재산정

4. 미동안항로의 물동량 증가효과

아시아-파나마-미동안 물동량 증가 10%

❍ 수에즈 경유 해상물동량 일부가 파나마 경유 항로로 이전 (3%)
- 원래 미동안 물동량으로 운송경로만 변경

❍ 미국 MLB 물동량이 파나마운하 해상물동량으로 창출 (7%)



주 : ( )은 물동량이며 단위는 천TEU임

9

파나마운하 경유 선박 대형화 진전

❍ 파나마운하 확장 개통후 파나마운하 경유 미동안항로 선박 대형화 진전 예상

❍ 미서안 대형화 꾸준히 진전

- 1만TEU급 선박 투입증가로 대형화 지속

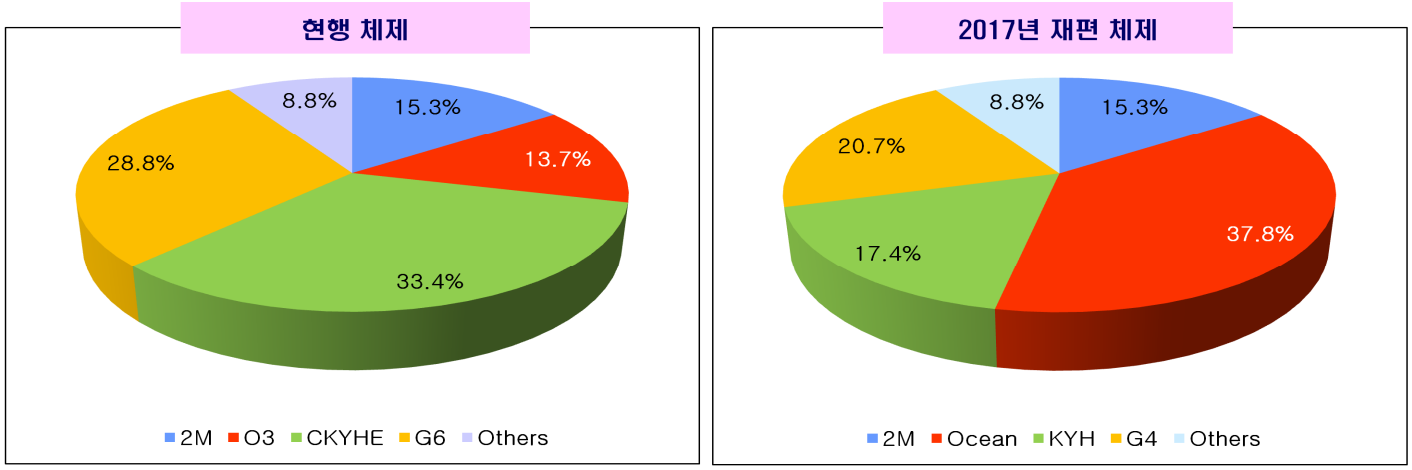
구 분	평균 규모TEU)		미서안 1만TEU급 투입척수
	미서안	미동안(파나마)	
2014 1Q	6,726 (201)	4,554 (130)	14
2015 1Q	7,390 (203)	4,606 (102)	43
2016 1Q	7,834 (196)	4,538 (121)	57
2016.6~2018	-	5,000~10,000 (96)	
2019 ~	-	10,000~13,300 (59)	

자료 : Drewry, *Cotainer Forecaster*, 2015 1Q and 2016 1Q
주 : ( )은 선박수이며, 2016. 6 이후는 KMI 전망치

10

Ocean Alliance 북미항로 최대 얼라이언스 부상

- 2015년 수송실적, Ocean Alliance 북미항로의 40% 차지 (Capacity 37.8%)
  - Maersk 10.9%, Evergreen 9.3%, 한진 7.6%, COSCON 7.2%, CMA-CGM 7.4%, 현대 4.3%
- G4는 얼라이언스 유지 가능하나 O3, KYH는 얼라이언스 재편 예상



자료 : Alphaliner, *Monthly Monitor*, 2016. 4를 활용하여 작성

양대 얼라이언스, 북미항로에 7,500~13,000TEU급 대폭 투입 전망

❍ Ocean Alliance와 2M은 향후 주력 선대인 7,500~13,000TEU급 대폭 전배 예상

❍ 장기적으로 미동안 항로에 1만TEU급 내외 초대형선박 급증 전망

얼라이언스 선박규모별 보유현황(척) (2016. 4)

구 분	3000 미만	3001-5100	5101-7500	7501-13000	13000+	합 계
2M	162	189	148	389	198	1,086
OCEAN	153	226	138	437	155	1,109
KYH	25	52	44	104	38	263
G4	32	104	102	195	35	468
독립선사	185	194	72	75	0	526

자료 : Alphaliner, *Monthly Monitor*, 2016. 4를 활용하여 작성

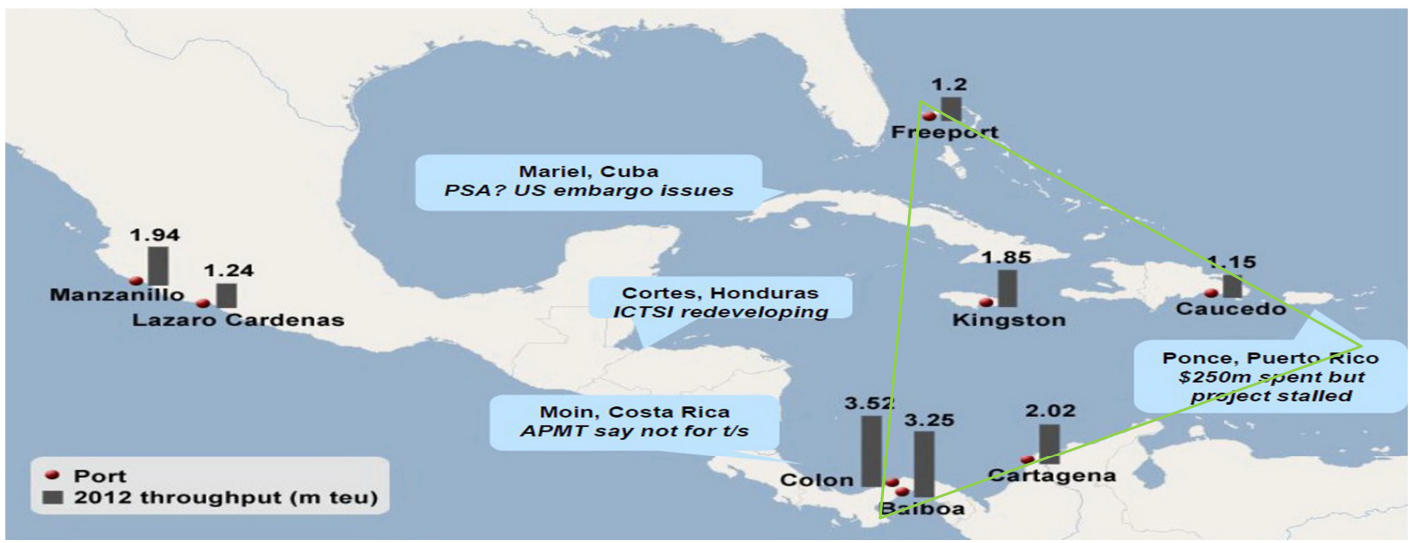
12

카리브해 주요 항만을 통한 환적서비스에 주목

❍ 2018년까지 미동안 항만들의 시설확충이 이루어질 전망

- 미동안에 초대형선박 기항 증가와 함께 선박기항도 축소 예상

❍ 2018년 이후 카리브해 항만(Triangle)을 중심으로 환적서비스 이용증가 예상



자료 : Drewry, *Panama Canal Expansion : Implication for Container Port*, 2013. 10, p8

파나마운하에 155척 대체 투입 추정 (대형화)

❍ 극동-파나마운하-미동안 컨테이너선 현황
- 3,300~5,100TEU 149척, 68만TEU 운항 중 (2016. 1, Alphaliner)

❍ 캐스케이딩 진행
- 대형선 : 유럽항로에서 대형선박 전배
- 중형선 : 중동/인도, 아프리카, 남미, 극동역내 등으로 재전배

파나마 통과선박 변화 전망

구 분	진입(In)	퇴출(Out)
단 기	5~10k 96척 (선박계선 등)	3.3~5.1k 149척
장 기	10~13.3k 59척 (유럽항로 등)	5~10k 96척

◆ 10,000TEU급 이하 선박 817척

14

Ⅳ. 파나마운하 확장에 따른 캐스케이딩 효과

중거리 지역 항로, 17%~28% 선박 증가

❍ [단기] 파나마항로 운항 중인 3,3~5,1K 선박 67척이 아시아역내 항로 등에 전배
- 아시아역내 항로 등 운항선박량 17% 증가

❍ [장기] 파나마항로 운항 중인 5~10k 선박 45척 등이 아시아 역내 항로 등에 전배
- 글로벌 항로 대형화에 따른 캐스케이딩 효과를 포함, 위 항로의 운항선박량 28% 증가

단기효과 (4~5K)

구 분	기존 선대 (척)	증가 선박량 (척)
중동/인도 항로	71	12
아프리카 항로	77	14
라틴아메리카 항로	59	10
오세아니아 항로	82	14
극동 역내	73	13
유럽 역내	26	4
소 계	388	67 (17% 증가)

장기효과 (5~10K)

구 분	기존 선대 (척)	증가 선박량 (척)
중동/인도 항로	300	81
아프리카 항로	128	38
라틴아메리카 항로	227	62
오세아니아 항로	110	32
극동 역내	80	25
유럽 역내	39	11
소 계	884	249 (28% 증가)

15

미동안 운임하락 두드러질 전망

- [미동안] 파나마운하 확장에 따라 2017년까지 7% 물동량 증가 예상
  - 반면 공급은 2017년까지 캐스케이딩에 따른 2017년까지 17% 증가
- [미서안] 미국 MLB 물동량 미동안 전배로 2017년까지 3% 수요감소
- [유럽] 공급과잉 누적으로 수급여건 개선 곤란

북미항로 및 유럽항로 시황전망

구 분	상해-미동안($/FEU)		상해-미서안($/FEU)	상해-유럽($/TEU)
	파나마운하 확장 이전	파나마운하 확장 이후		
2015년 평균	3,131	3,131	1,482	617
2016년 평균	2600~2,800	2,400~2,600	1,300~1,500	580~600
2017년 평균	2,300~2,500	2,100~2,300	1,200~1,300	560~580

북미항로 경쟁력 유지를 위한 주력선대 확보 지원

❍ 국적선사의 수송실적 기준 시장점유율 하락 추세

- (2013) 13.9% ⇨ (2014) 12.8% ⇨ (2015) 11.9%

❍ 북미항로에 경쟁력이 있는 국적선사들의 경쟁력 유지를 위한 주력선대 시급히 확보

- 우선, 8,000~13,000TEU급 선박 확보 지원대책 강구

주요 선사별 북미항로 시장점유율 현황

구 분	시장점유율(%) (수송실적)			Capacity 점유율(%) (2016. 4 기준)
	2013	2014	2015	
Evergreen	9.7	10.2	10.4	9.3
Maersk	10.5	10.0	8.8	10.9
한진해운	8.1	7.6%	7.4%	7.6
MSC	6.3	6.5	6.8	4.7
COSCON	11.7	11.0	11.3	11.9
현대상선	5.8	5.2	4.5	4.3

자료 : PIERS

17

네트워크 확장을 위한 원양/근해 선사간 협력 강화

❍ 캐스케이딩에 대응 필요

- 원양선사 : 미동안 항로에 6K급 배치하면서 4K급 아시아역내로 전배
- 파나마운하 확장 이후 5~10K급 96척 중동/인도, 남미, 호주, 아시아역내 등에 전배

❍ 캐스케이딩 확산의 문제점

- 극동-동남아 항로에 파나막스급 선박 21% 증가로 과당경쟁 우려
- 국적 근해선사는 공급과잉 심화에 따른 시황부진에 노출

❍ 원양/근해선사간 협력 모델 강화

- [필요성] 원양선사는 중동/인도, 남미, 호주, 아시아역내 등에 서비스 네트워크 확대
  - 근해선사는 아시아역내 시장의 경쟁력 유지와 신규시장 진출기회 확보
- [대응] 중동/인도, 남미, 호주, 아프리카, 아시아역내 등에서 공동운항 등 협력 확대

해운조선정책포럼 창립 및 제1회 세미나

2016.4.28(목) / 한국프레스센터

해운조선 상생발전을 위한 기본구상

KMI 김우호 해운해사연구본부장

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

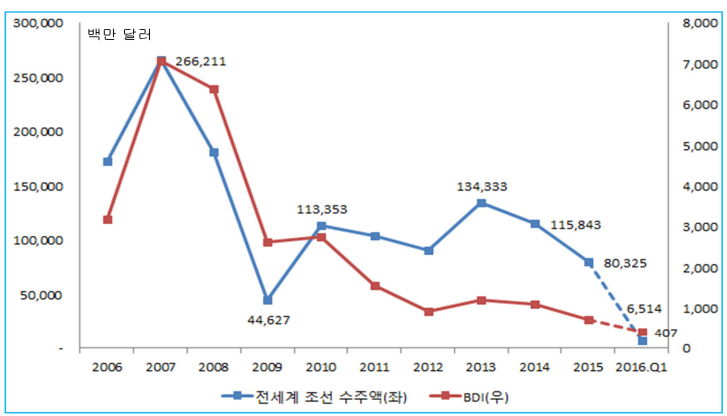
글로벌 조선산업 현황

❍ 저유가 및 해운업 장기불황으로 세계 신조선 계약 급감

- 13년) 1,343억 달러 → 15년) 803억 달러 → 16.Q1) 65억 달러
- 발주잔량 : 09) 11,233척, 2억 CGT → 12) 6,783척, 1.3억 CGT → 16.Q1) 4,848척, 1.1억 CGT

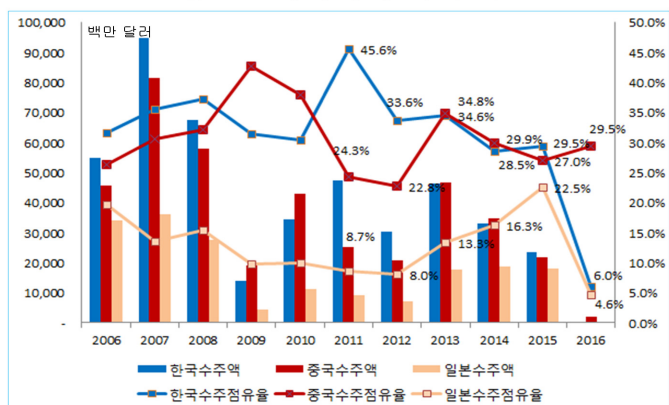
❍ 한국 조선소 : 15) 29.5%(1위) → 16.Q1) 6%

<BDI와 전세계 조선 수주액 추이>



자료 : 클락슨

<한중일 3국의 수주액 추이>



자료 : 클락슨

우리나라 조선업 현황 및 전망

❍ 조선 수주는 환경규제 대응과 에너지 운송 수요를 중심으로 내년 이후 기대

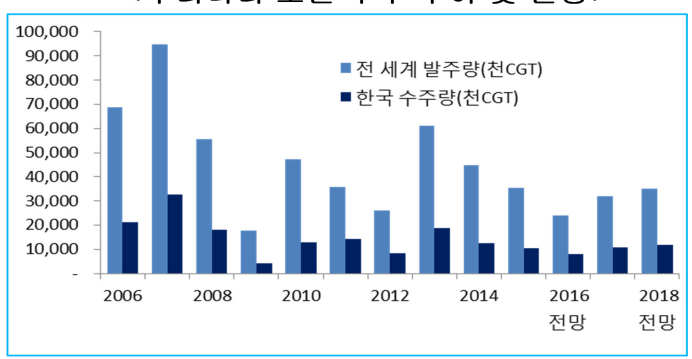
- 에코십, 석유제품, LPG, LNG선박 등 수요 기대
- Sox, Nox 등 환경규제 강화 발효시기와 저유가로 인한 LNG 수요에 따라 관망세가 이어질 수도 있음
- 단, 해양플랜트는 2020년까지는 기대하기 어려움 (양종서, 2016.4)

❍ 상선 건조 시, 더 큰 부가가치 기대

- 기자재 국산화율 ;
  (상선) 90%, (LNG선) 20%, (해양플랜트) 20%

- 해양플랜트 수주 기자재 비중 50~60%
  ➔ 타 선종 대비 국내 부가가치가 낮음

<우리나라 조선 수주 추이 및 전망>



자료 : 양종서, 2016.4

해운조선의 내수확충 ➔ 부가가치 창출

❍ [가능성] 수출입화물에 대한 국적선사의 수송 비중 확대 여력

- 일본 : 수출입물동량 9.6억톤, 자국선대(1.7억DWT)의 수송비중 62% 수준
- 한국 : 수출입물동량 11.8억톤, 자국선대(85백만DWT)의 수송비중 30~40% 수준
- 한국선사, 제3국 서비스에 선대 투입 : 일본 42.7%, 한국 40~60%

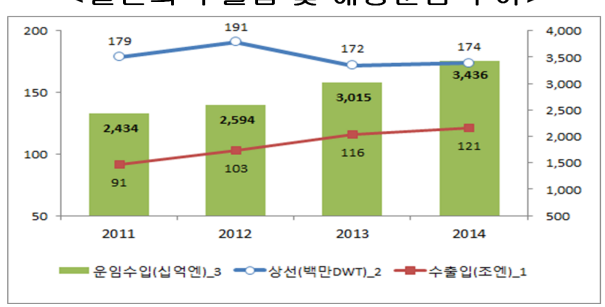
➔ 선대 확충과 수출입 물동량 수송 확대 추진 가능성

❍ [연계강화] 높은 내수비중으로 경제정책 효과가 해운조선에 영향

- [일본] 엔 평가절하 →수출입↑ →운임수입↑

  * 엔달러: 11년 79.7엔, 14년 105.9엔

<일본의 수출입 및 해상운임 추이>



자료 : 일본해사센터, Shipping Now 2015-2016

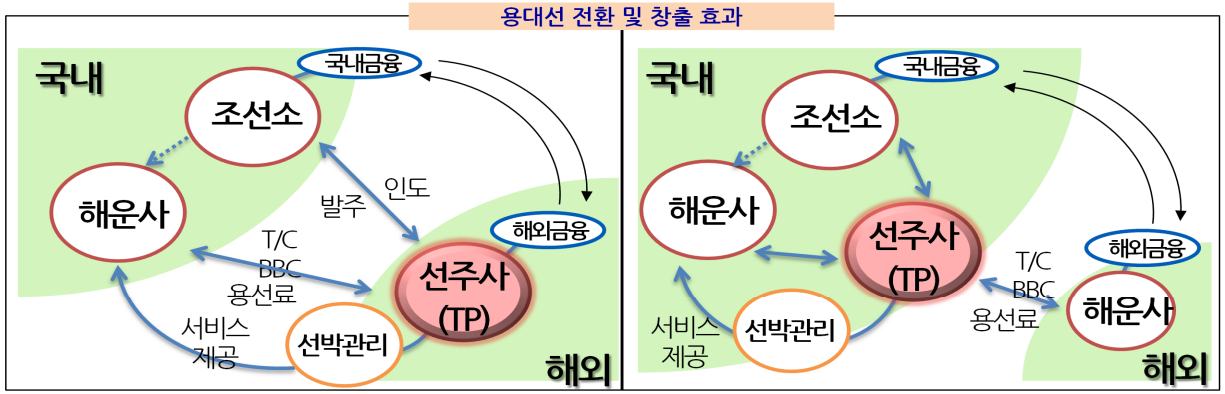
투자-임대형 Biz 활성화

❍ [금융선주] 해운-금융-조선의 산업생태계 발전 촉진

- 선박투자 리스크를 운항선사가 아닌 투자자가 관리 ➔ 해운시황 변동 대응력 강화, 산업 체질 개선

❍ 용대선 전환 및 창출 효과로 국내 부가가치 창출

- 외항선사 용선료 8.4조원(매출액의 23%, 2014) , 한진해운&현대상선 4.7조원, 매출의 32%(컨, 벌크)



23

친환경·안전 패러다임 변화 대응

❍ 선박운항규제 : 국제 → 국가 ; 물→대기로 확대 및 심화

- IMO 협약 외 미국, 중국 등은 자체 규제 강화
- 선박평형수관리협약 발효 예상(17년 상)
- 선박배출의 온실가스(CO2외), 황산화물, 질소산화물, PM 규제 강화

❍ 기업단위 → 해운조선 산업 차원의 전략 필요

	시장	기업
방어적	**시장유지 전략** **'business as usual'** (규제 도입반대, 비용부담 방어)	**비용효율화 전략** **'efficient'** (Triple E) (Economies, Energy, Environment)
공격적	**시장개발 전략** **'progressive'** (Biz모델 개발, 운송패러다임 혁신)	**차별화 전략** **'innovate'** (LNG 연료선박, Bio연료선박, 연료혁신)

남상민, 김청열 (2010). 외부비용의 내부화를 위한 유럽에서의 정책 환경 변화와 유럽물류산업의 대응전략. 한국항만경제학회지, 26(1), 172-194 재인용, KMI 작성

선박 수요관리 정책 도입 구상

❍ 미래 경쟁력을 갖춘 선박 확충을 위한 수요관리 필요
- 부가가치창출 등 사회적 편익, 외부효과가 큰 선박에 대한 정책 지원

❍ 친환경 등 미래선박 기술협력 네트워크 활성화
- Mac_Net, 조선해양플랜트협회 전문가포럼, 해운조선정책포럼 등 민간 해운조선기술네트워크 지원

❍ 비용대비 사회적 편익이 큰 선박
- 중소형 상선, 카페리선, 국내차도선, 관공선(중앙&지방), 예선, 대량화물연안선 등 환경효과 선박
- 한국형 e-Navigation 보급 확대 및 IMO 국제표준화 추진
- LNG연료추진선 및 벙커링 인프라 확충 및 국제표준화 선도

➔ (가칭) 친환경 선박 지원법 검토
- 항만지역 환경 및 국민보건 개선, 해양사고절감 등 사회적 편익 기대

주제발표2

국내 해운-조선-금융 상생발전 방안

조 규 열
(해양금융종합센터장)


한국수출입은행
THE EXPORT-IMPORT BANK OF KOREA
Copyright © THE EXPORT IMPORT BANK OF KOREA, ALL RIGHTS RESERVED
해운조선 정책포럼 제1회 세미나
('16.4.28)
해운·조선·금융 상생발전 방안
한국수출입은행
해양금융본부장
조 규 열
40th Anniversary
한국수출입은행 40주년

목 차



1 해운·조선·금융 현황

2 해운·조선·금융 상생발전 방안

2-1 “해운산업” 지원방안

2-2 “조선산업” 지원방안

3 해운·조선·금융 상생발전 사례

한국수출입은행 THE EXPORT-IMPORT BANK OF KOREA

상생발전 방안

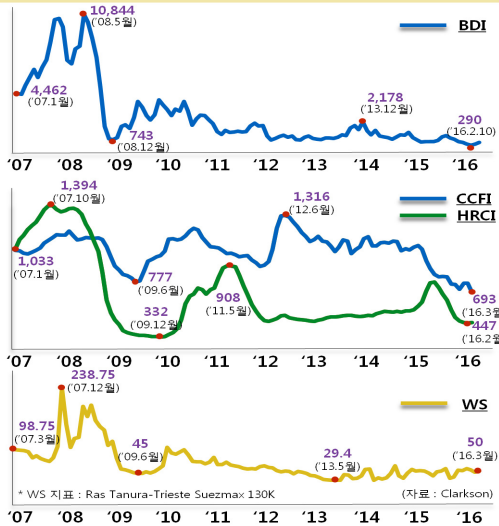


1 해운·조선·금융 현황

[해운시황] 장기불황 → 실적부진

세계 해운시황

[운임] "약세기조" 지속 <물동량 증가 둔화, 선복량 과잉>



벌크선
- 운임 사상최저
- 시황 악화지속

컨테이너선
- 운임 약세심각
- 시황 개선난항

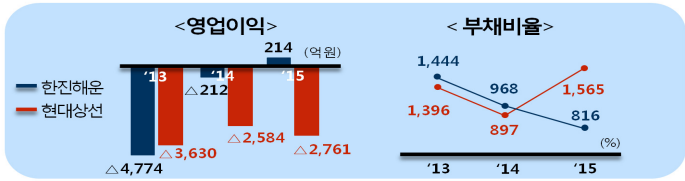
탱커선
- 운임 완만 상승세
- 상대적 시황양호

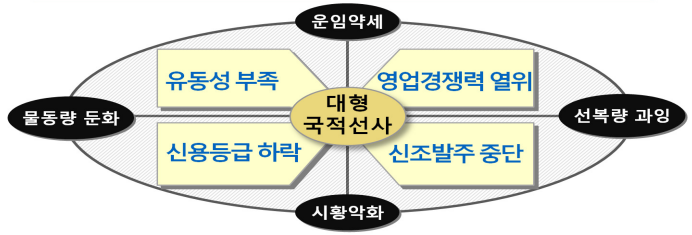
국내 해운시황

[세계 컨선시장] "비용절감 무한경쟁" 체제 돌입
- "머스크" 비상경영안 발표 <대규모 감원, 선박구매 취소('15. 11)>-

"실적부진"

(대형 국적선사) 고강도 "자구노력" 및 "구조조정" 추진중



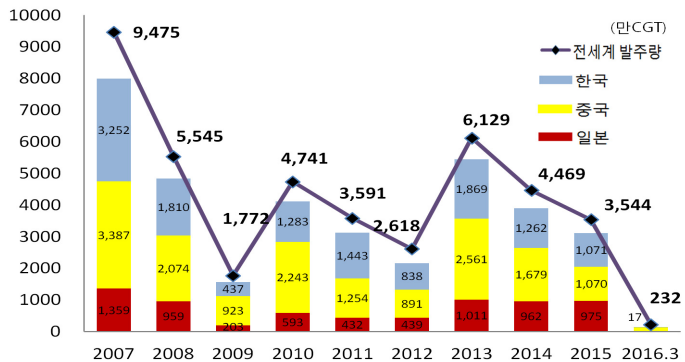


[조선시황] 수주절벽 → 일감부족

세계 조선시황

· [세계 선박발주량] '08년 금융위기 이후 급감 추세
('16.1Q 전세계 발주량은 전년 동기대비 △71% 감소)
· [한국 수주물량] '16. 1Q 5위권 추락<17만CGT>
(중국 1위<114만CGT>, 일본 7위<13만CGT>)

연도별 세계 발주량 및 국가별 수주량



국내 조선시황

[국내 조선업계 수주 실적] "수주절벽" 직면('16년)

국내 조선 '빅3' 일감 부족 비상, 삼성重·대우조선 올해 수주 '제로' <조선일보(163월)>

국내 조선업계 '빅3' 중 **삼성중공업과 대우조선해양**이 올해 들어 **단 1척의 선박도 수주하지 못했다.** 현대중공업은 1분기 5척, 총 5억 달러 규모의 수주에 그쳐 **조선업계 불황이 장기화할 전망**이다. 30일, 조선 업계에 따르면 삼성중공업과 대우조선은 지난 1월과 2월에 이어 이달에도 수주 실적이 없는 것으로 나타났다. 1분기에 두 업체가 동시에 수주를 못 한 것은 올해가 처음이다. 1분기가 지나간 현재 이들 빅3의 **수주목표 달성률은 겨우 1%**를 넘긴 것에 불과하다.

[빅3 영업실적] 2년 연속 대규모 손실 시현

국내 조선3사 영업이익(연결)

구 분	현대중공업	대우조선해양	삼성중공업
'14년	△3.2조원	△0.7조원	0.2조원
'15년	△1.5조원	△2.9조원	△1.5조원

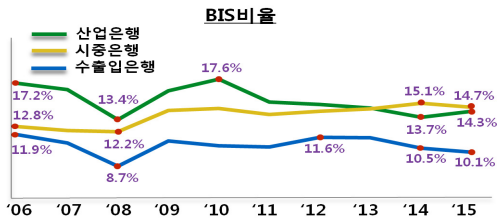
[금융산업]

해양여신 부실화 → 자산건전성 악화

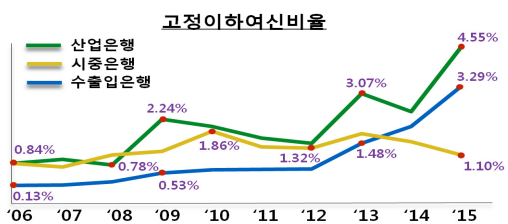
정책금융기관 자산건전성

· [정책금융기관] BIS비율⬇ , 고정이하여신비율⬆

· [시중은행] 해양 익스포져 축소 → 정책금융기관 의존도 심화



BIS비율
(여신안정성)
최근 4년간 하락세
(수은·산은)



고정이하여신
(여신건전성)
최근 4년간 증가세
(수은·산은)

정책금융기관 리스크관리

해양여신 집중·부실화 → 리스크관리 강화

조선업황 부진으로 시름 깊어져

대우조선해양. 현대중공업, 삼성중공업, 현대미포조선 등 **국내 5대 조선업체에 대한 금융사들의 신용공여액이 50조 원을 상회**하는 것으로 집계됐다. 이 중 절반 이상이 수출입은행과 산업은행에서 지원된자금으로 **조선업의 부진이 지속돼 부실화되면 국책은행의 부실이 우려**되기 때문이다. 자료에 따르면, 국내5대 조선사가 16개 국내은행과 18개 외국계은행으로부터 받은 신용은 지난 7월 기준으로 50조92억 원에 이른다. <리서치미디어스(15.9월)>

은행권, 연체율 높은 '취약업종 대출관리 강화'

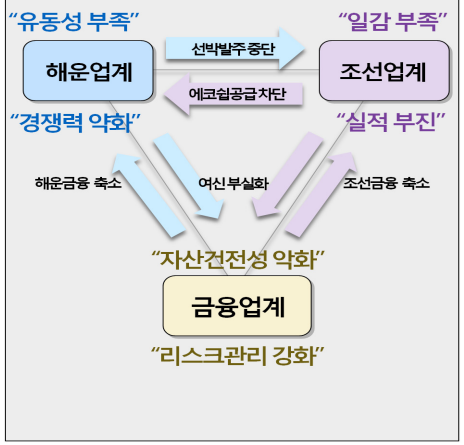
업종별로는 건설업의 연체율이 3.65%로 가장 높았고, **조선(1.63%), 해운(1.48%)** 등 역시 평균을 크게 상회하는 **취약 업종으로 분류**됐다. 한국기업평가에 따르면 지난 6월 말 기준 **은행의 총여신 1000조1000억 원 가운데 해운, 조선**, 부동산, 철강, 건설 등 **취약업종여신은 96조1000억 원으로 9.6%**에 달하는 것으로 집계됐다. <머니투데이(15.11월)>

[진단 및 처방]

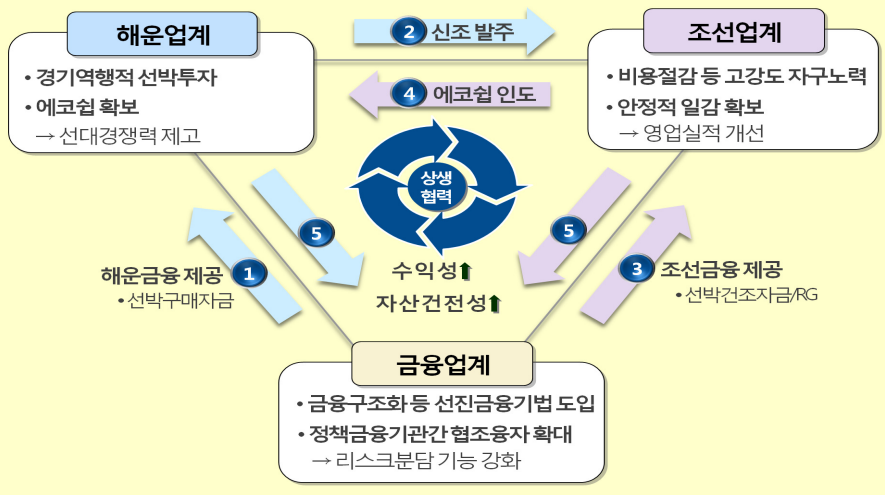
해운·조선·금융 동반 위기 → 상생협력으로 위기 극복

"조기 시황회복"? + "수주대토(守株待兎)"? NO!

동반위기의 "악순환"



상생협력의 "선순환"



해운·조선·금융 상생발전 방안



2 해운·조선·금융 상생발전 방안

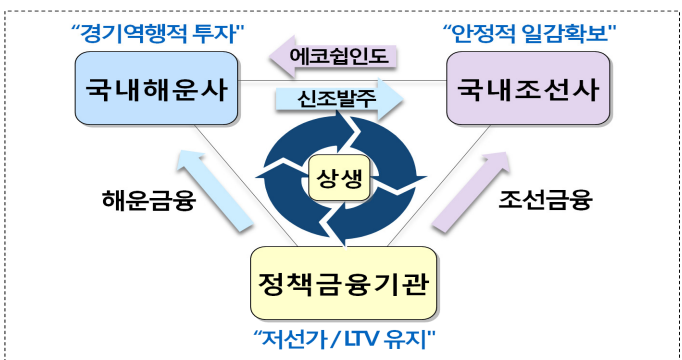
2-1 해운산업 지원방안

[상생발전 방안] 개요

[조선·해운] 선순환 "상생협력 구조" 구축

중국/일본 : 자국내 신조발주로 위기 대처

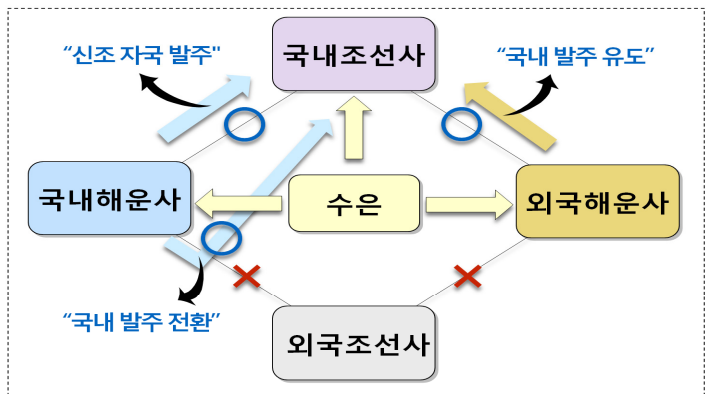
해운·조선·금융 3개 부문간
선순환 "상생협력 구조" 구축 필요



[수은] 금융·거래 주선기능 강화

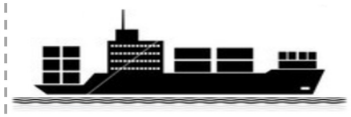
(기존) Liquidity Provider

(향후) Deal Arranger



[해운산업 지원방안] Total Solution 제공

Total Solution Tools

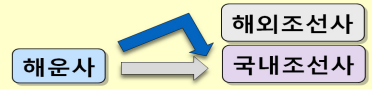
	신조 · 중고선투자	선박운용 · 관리
해운		
금융	선순위금융 · 신디케이션 · 금융조건 우대 후순위금융 · 에코쉽펀드 · 해양보증보험 정책펀드	유동성 "직접" 지원 · 선박운영자금 유동성 "간접" 지원 · LTV 적용유예

자발적 상생발전 유도

국내조선사 상생발전

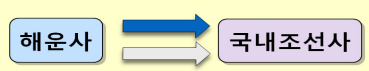
1 신조발주 내수화

해외조선사 앞 신조선 발주를 **국내조선사로 "전환" 유도**



2 신조물량 확대

국내해운사의 신조선 발주 **물량자체의 "확대" 유도**



[해운산업 지원방안]

시장친화적 선순위금융 제공

신디케이션

정책금융기관 (Ksure) + 상업은행 (국내+해외)

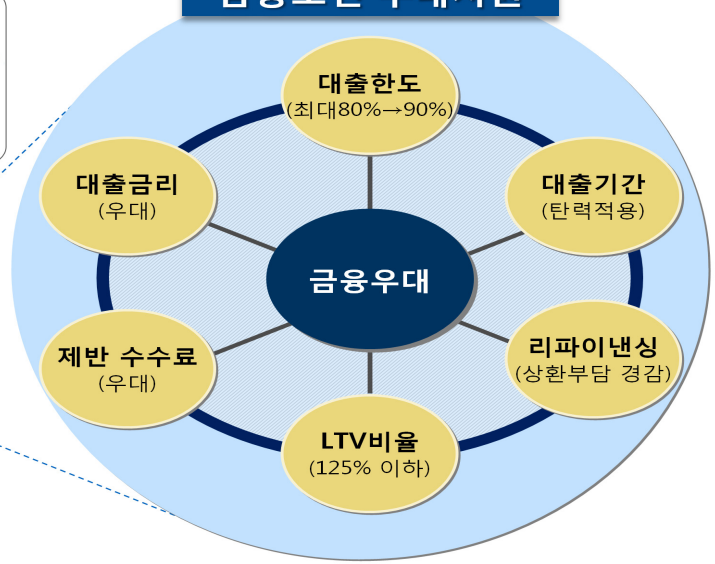
"시장친화적 선박금융 신디케이션 주도"
"해운업 금융지원 POOL 확대"

해운사 선박투자

선순위금융

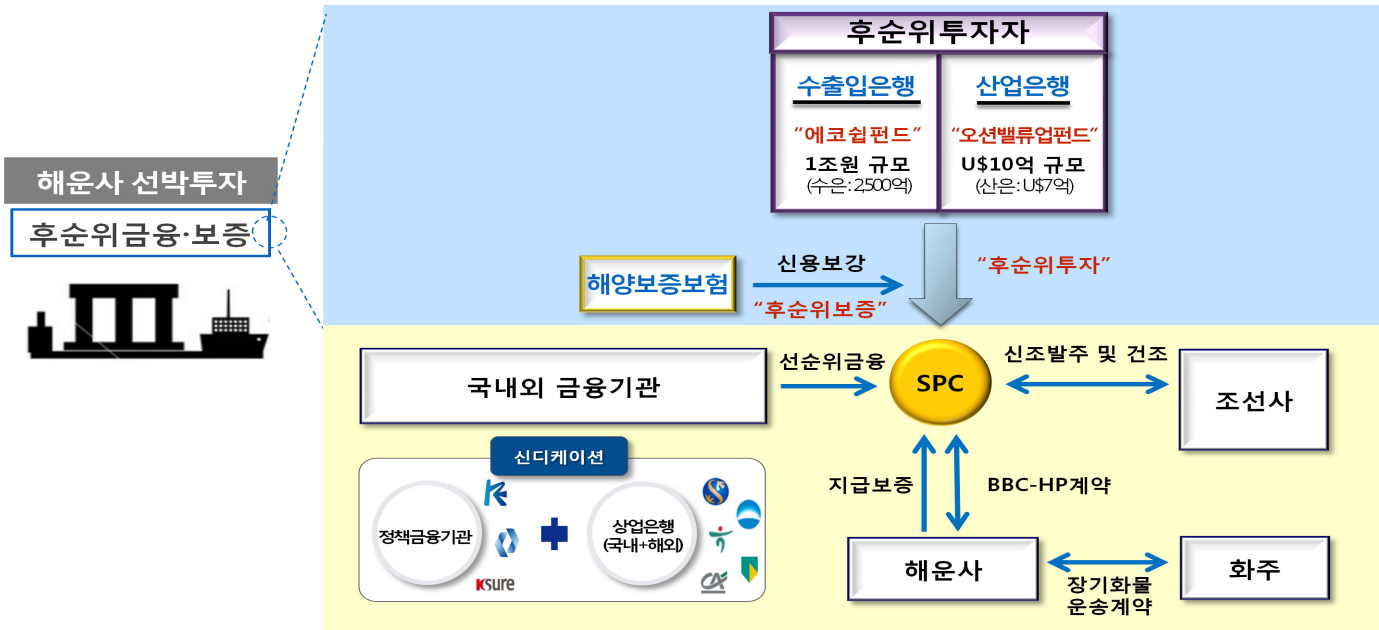


금융조건 우대지원



[해운산업 지원방안]

선진적 후순위금융 시장 조성



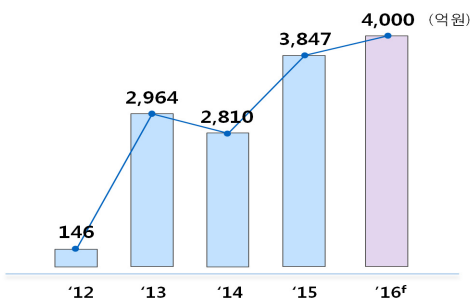
[해운산업 지원방안] 단기 운영자금 지원

단기 운영자금 지원확대

(국내해운사) 운임하락 등에 따른 "단기유동성 부족"

단기 운영자금 지원을 통한
"유동성부족 해소"

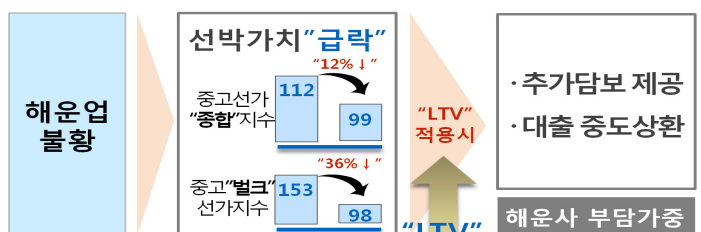
수출입은행의 국내해운사 앞 단기 운영자금 지원추이



LTV적용 유예 <유동성 간접 지원>

(국내해운사) 시황악화에 따른 "선박가치 급락"

LTV적용 유예를 통한
"추가담보제공 부담완화"



수출입은행, LTV적용 유예방안 발표('16.3.4)
· 9개사(25척), 약 1,100억원 유동성 간접지원 효과 예상

해운·조선·금융 상생발전 방안



2 해운·조선·금융 상생발전 방안

2-2 조선산업 지원방안

[조선산업 지원방안]

신조수주 지원 및 과당경쟁 억제

정책금융기관

"신조수주 공동마케팅" / "신흥시장 마케팅"

국내선주	해외선주	이란, 인도, 러시아 등

신조발주 "내수화"
(불황위기 극복)

국내조선소 발주 "견인"
(선박금융 Tool 활용)

신흥시장 "개척"
(신규 신조수요 창출)



국내 조선소간 과당경쟁 억제
조선해양사업정보센터 설치(부산 BIFC)

사업성평가 실시 (사업성평가 가이드라인 마련)	불공정조항 심사 (해양플랜트 건조계약서 심사기준 마련)	과도한 헤비테일거래 수주 억제 (최저 선수금율 : 40%)

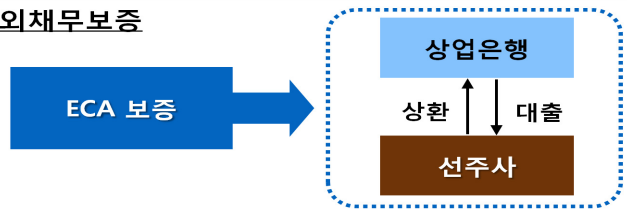
정책금융기관

[조선산업 지원방안]

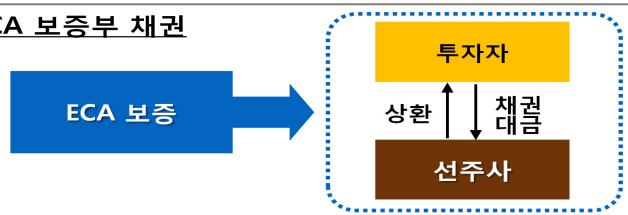
선진 선박금융기법 활용 → 신조수주 견인

채권 보증

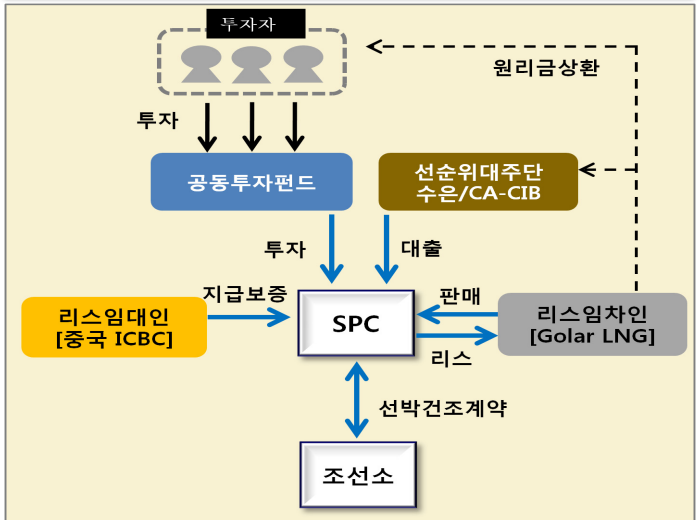
대외채무보증



ECA 보증부 채권



Sales & Lease Back



수은의 해외 우량선주 네트워크 및 세계 선박금융 Market Leader 지위 적극 활용

[조선산업 지원방안]

해외선주 공동마케팅 강화

[해외] 신흥시장 개척

러시아	• Sovcomflot : 탱커 프로젝트 상담 • Yamal LNG : LNG선 프로젝트 상담
이 란	• 이란 통합마케팅 실시 ('15. 12월/'16. 2월) • NITC, IRISL앞 수주지원 상담
인 도	• 해양투자박람회 참석 ('16. 4월) • 현지 SCI, Reliance 수주 상담 ('16. 4월)

➡ "신흥국의 대규모 신조, 국내 발주 여건 조성"

[국내] 명명식 참가 및 해운사CEO 면담

명명식 참가

- BW LPG 명명식 : 현대중공업 ('15. 2월)
- Bonny Gas 명명식 : 현대중공업 ('15. 11월)
- Tsakos 명명식 : 성동조선 ('16. 4월)

➡ "해외 신조, 국내 발주 유도"

국내해운사 마케팅

- 국내 해운사(12개사) CEO 1:1 면담
  ('16년 상반기, 수은 해양금융본부장)
- KMI 조선 해운 정책 포럼 발표 ('16. 4월)
  (해운·조선·금융 상생발전 방안)

➡ "국내 신조, 자국 발주 견인"

상생발전 방안



3 해운·조선·금융 상생발전 사례

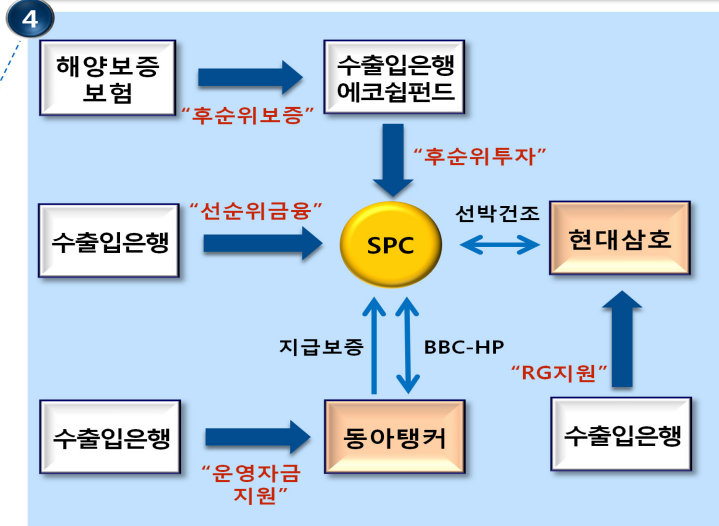
[상생발전 협력사례 Ⅰ]

국내 해운사 → 국내조선소 신조발주

상생발전 지원사례('15년중)

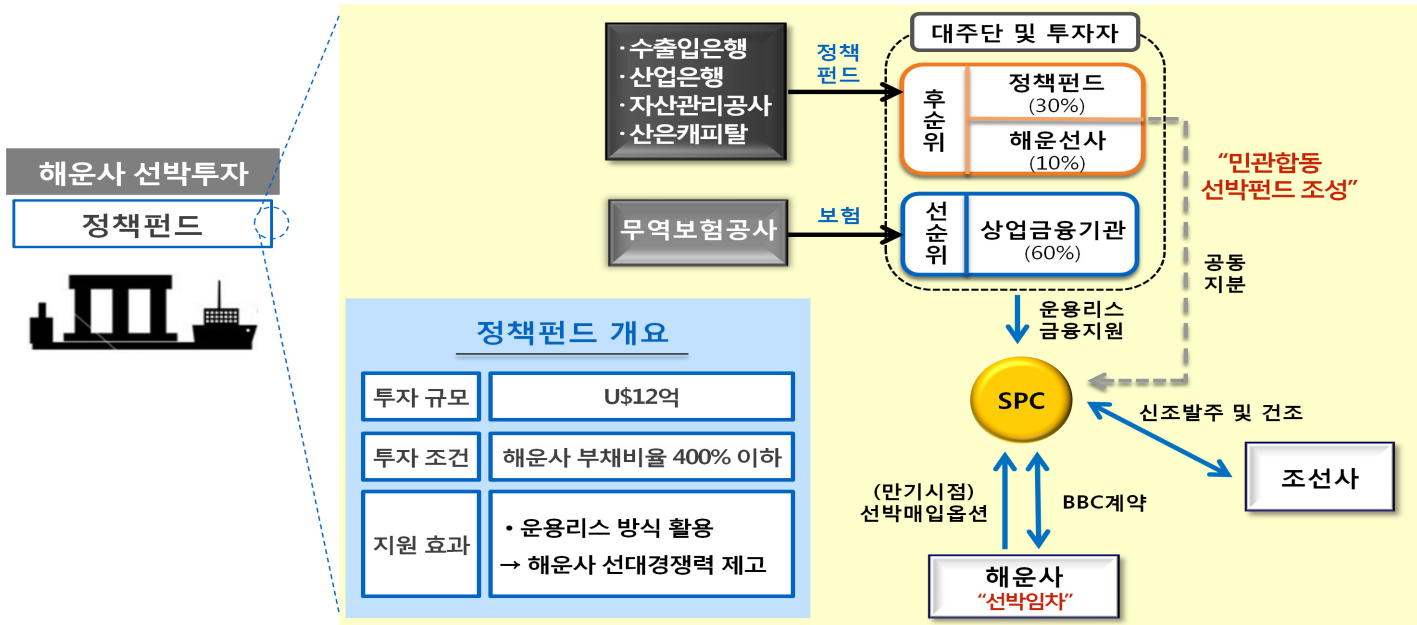
1. 남성해운 — 컨선 2척 — 대선조선
   금리·수수료 우대, RG발급, 운영자금
2. KSS해운 — 가스선 2척 — 현대미포
   협조융자, 한도·금리우대, RG발급, 운영자금
3. 시노코 — 탱커선 4척 — 대한조선
   후순위투자, 금리·수수료 우대
4. 동아탱커 — 탱커선 2척 — 현대삼호
   후순위투자보증, 금리우대, RG발급, 운영자금

동아탱커 – 현대삼호중공업 발주거래 지원



[상생발전 협력사례 II]

대형 컨테이너선 신조발주 지원 <정책펀드>



한국수출입은행
THE EXPORT-IMPORT BANK OF KOREA

Copyright © THE EXPORT IMPORT BANK OF KOREA, ALL RIGHTS RESERVED

감사합니다

한국수출입은행 해양금융본부장 조 규 열
E-mail : raymond@koreaexim.go.kr

40th Anniversary
한국수출입은행 40주년

'해운조선정책포럼' 구성 및 운영 계획(안)

◈ 우리나라 **해운조선**의 **취약점**을 분야별로 진단하고 **실효적**인 **대책**을 마련하기 위하여 **수요자-공급자** 중심의 연구 및 신사업 발굴을 위한 **분과 모임**을 활성화

1 포럼의 목적과 기대 효과

□ 분산된 해운조선 분야의 실효적 정책협력 방안을 모색, 융복합 비즈니스 모델 개발

○ 해외 사례 검토, 미래 신비즈니스 활성화를 위한 해운조선 협력 분야를 발굴

□ 국내 수요자와 공급자간 협력으로 내수를 확충, 세계 해운조선의 동반 침체 조기 극복

○ 우리나라 해운, 조선의 내수비중 확충을 위한 정책을 중점 발굴

* 일본 해운의 내수비중 62%, 일본 조선 및 조선 기자재의 내수비중 90%에 비해 우리나라 해운 및 조선의 내수비중은 매우 낮은 수준임

□ 미래가치형 선박개발을 위한 신기술 활용과 기술 효율성 제고로 국제 경쟁력 강화

○ 사용자 위주의 연구개발 체계로 선박의 친환경·안전·ICT 활용 효과 극대화

○ 선박운항 및 조선, 설계분야 장기 근무자의 경험을 활용하는 융복합 일자리 기회를 확대함으로써 청년인력에 대한 기술 및 지식 전수 가능성 제고

2 포럼의 구성 및 운영

□ (구성) 정부정책자문위원, 관계 공무원, 해운조선전문가, 기업, KMI 등

- ○ 정부정책자문위원 : 해수부, 산업부의 해운, 조선 관련 부문
- ○ 해운조선 전문가 : 학계, 연구소 및 컨설팅
- ○ 기업 : 선주협회, 조선해양플랜트협회, 기자재협회, 해운조합, 선급, CEO 등
- ○ 공공기관 및 화주 기업 : PA, 발전회사, 제철회사 등
- ○ 해수부 해운물류국 국·과장, 산업부 시스템산업정책관·조선해양플랜트과장

□ (운영) 포럼 개최를 정례화하고 발제와 토론으로 해운조선 협력정책에 대한 공감대 형성 (예상 주제)

- ○ (4월) 파나마운하 확장개통의 영향과 대응/국내 해운-조선-금융의 상생발전 방안
- ○ (6월) 중국 13·5계획의 해운조선 이슈와 시사점
- ○ (7월) UN 국제해사기구(IMO)의 환경·안전규제 최근 동향과 대응방안
- ○ (9월) 초대형 컨테이너선 기술과 운항의 경제성 전망과 대응방향
- ○ (10월) 미래선박(1) : 친환경, e-Navigation 선박기술과 운항의 경쟁력제고 방안
  미래선박(2) : 여객선 현대화와 해상대중교통 선진화 방안

□ (정책 제안) 발제 및 토론 결과를 활용, 해운조선 협력정책 보고서 발간 및 대정부 제안 (연1회)

- ○ 해운조선 비즈니스 환경 변화와 대응 방향 검토
- ○ 일본, 유럽, 중국 등 주요국 해운조선 협력정책 동향과 시사점 분석
- ○ 해운조선 협력을 통한 일자리 창출 및 국민편의 증진 방안 모색
- ○ 사용자 중심의 미래형 혁신선박 개발을 위한 제도개선 방안
- ○ (자료집) 매회 발제자료 및 토론자료를 묶어 자료집으로 발간

3 향후 추진 일정 등

□ 발제자 및 토론자 섭외

○ 위의 관련 주제를 중심으로 KMI 및 외부 전문가

□ (의견 수렴) 포럼 주제, 구성, 운영계획 등 발전을 위한 의견을 수시로 수렴

○ 연락처 (KMI)

– (총괄) 김우호 해운해사연구본부장 neoport@kmi.re.kr
– (해운) 고병욱 전문연구원 valiance@kmi.re.kr
– (해운) 전우현 연구원 jwh0321@kmi.re.kr
– (조선) 이혜진 연구원 jinlee@kmi.re.kr



MeMo...



MeMo...



MeMo...