

10대 무역대국 걸맞는 해운산업 발전전략 발표

현대研, 건화물운임지수 등 각종 지표 긍정적 시그널

2008년에 이어 2009년도 우리 해운업계에는 다사다난한 한해였다. 하지만 2009년에는 바닥을 쳤던 건화물운임지수 등 여러 수치에서 긍정적인 시그널들이 보이고 있다. 10대 무역대국으로 진입하기 위해 작금의 위기를 탈출할 수 있는 방안을 모색해보는 계기가 될 수 있는 보고서가 나왔다. 다음은 현대경제연구소에서 발표한 '10대 무역대국을 위한 해운산업 발전전략'을 편집·정리한 것이다. (편집자주)

▶ 세계해상물동량 10년만에 56% 증가

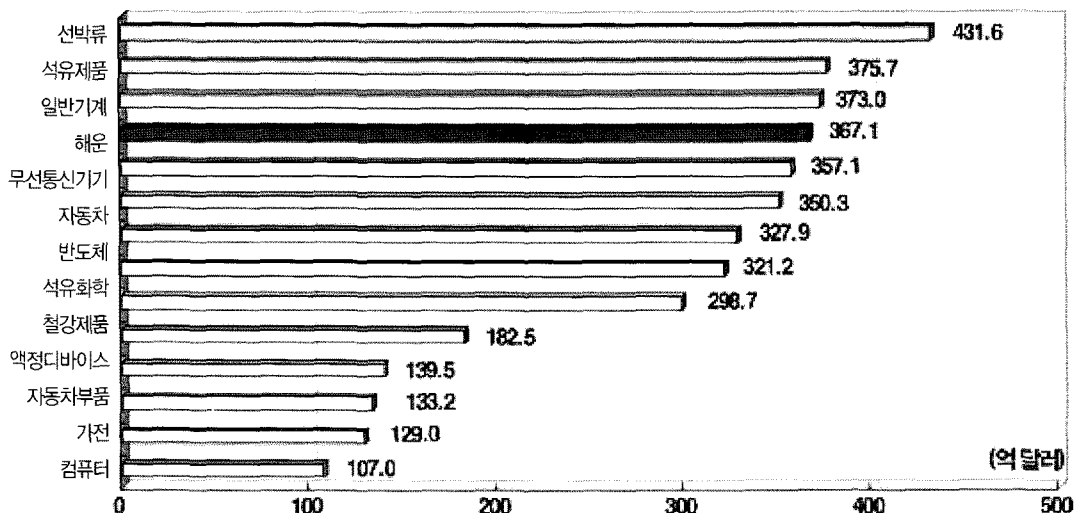
한국은 2009년 1~9월 기준 수출 규모 세계 9위, 무역 규모 세계 10위의 무역대국이다. 따라서 교역의 절대적인 운송 시스템인 해운산업이 취약할 경우 수출입 운송비용이 해외 해운사로 유출되는 결과를 가져온다.

특히 UN에 따르면 2006년 현재 세계 해상물동량은 약 74억1,600만톤으로 불과 10년만에 56%가 증가하였다.

비록 2009년 세계경제의 침체로 교역이 축소되었지만, 이는 일시적 현상으로 글로벌화에 따른 세계 무역의 증대로 해상 물동량은 다시 급속하게 늘어나 해운시장은 큰 부가가치를 창출할 것이다. 현재 국내 해운업계는 세계 해운경기의 침체로 일시적인 어려움을 겪고 있다.

그러나 만약 지금의 위기로 국내 해운산업이 위축될 경우 교역의 이익이 해외로 유출되는 것은 물론, 국내 해운사들이 글로벌 시장에서 오랜 기간 동안 쌓아온 위상이 추락하여 세계 교역시장에서 창출되

[주요 품목 수출액(2008년)]



자료 : 지식경제부, 국토해양부.

[주요국 보유 선박수 및 중량톤 규모(2008년 1월 기준)]

순위	국가	보유 선박수(척)			화물적화중량(만 dwt)			
		자국선	외국선	합계	자국선	외국선	합계	
1	그리스	736	2,379	3,115	5,576.6	11,880.4	17,457.0	(16.81%)
2	일본	714	2,801	3,515	1,162.0	15,012.7	16,174.7	(15.58%)
3	독일	404	2,804	3,208	1,458.8	7,963.5	9,422.3	(9.07%)
4	중국	1,900	1,408	3,303	3,435.1	5,053.1	8,488.2	(8.18%)
5	노르웨이	792	1,035	1,827	1,418.3	3,268.9	4,687.2	(4.51%)
6	미국	855	914	1,769	2,030.1	1,952.7	3,982.8	(3.84%)
7	한국	756	384	1,140	1,912.3	1,858.1	3,770.4	(3.63%)
8	홍콩	311	346	657	1,822.9	1,519.6	3,342.4	(3.22%)
9	싱가폴	536	333	869	1,644.0	1,219.2	2,863.3	(2.76%)
10	덴마크	317	544	861	1,046.7	1,696.8	2,743.5	(2.64%)

자료 : UN Review of Maritime Transport 2008.

주 : 1) 순위는 dwt 합계 기준

2) () 안은 dwt 합계의 세계 비중

는 막대한 부가가치를 포기해야만 한다.

이에 국내 해운산업이 현재의 경기침체를 극복하고 세계 10위의 무역대국에 걸맞는 글로벌 운송 인프라 시스템의 역할을 하기 위해 알맞은 전략을 추구해야한다.

해운업의 중요성을 살펴보면, 첫째, 해운업은 수출 규모가 선박, 석유제품, 기계에 이어 4위를 기록할 정도로 수출효자 품목이다.

2008년 해운 부문의 서비스 수출은 367.1억달러를 기록했으며, 이는 자동차(350.3억달러)와 반도체(327.9억달러)보다도 높은 실적이다.

특히 해운 부문 수출은 총서비스 수출 759.9억달러의 절반정도인 48.3%를 차지하고 있다.

둘째, 해운업의 경상수지 흑자에 대한 기여도가 높다. 특히 2008년 경상수지가 상품수지 흑자 규모 축소와 서비스수지 적자로 64.1억 달러의 적자를 기록한 바 있다.

그러나 해운 부문의 서비스수지(서비스수출-서비

▶ 세계 10대 무역대국에 걸맞는 전략필요

< 글로벌 해운사 매출액 및 영업이익 추이(컨테이너 부문) >

(단위 : 백만 달러)

세계순위	선사명	매출액			영업이익		
		2008년	2009년	2010년	2008년	2009년	2010년
1	머스크	53,557	51,845	55,639	10,894	4,443	7,629
4	에버그린	4,129	2,845	3,159	112	-261	-57
5	APL	9,322	6,396	7,301	344	-588	-137
7	CSCL	5,524	3,231	3,975	77	-687	-107

자료 : 증권사 analyst report.

주 : 2009년은 상반기 실적치를 토대로 작성한 예측치, 2010년은 예측치.

< 국내 해운사 구조조정 추이 >

일 자	내 용
2009. 02	파크로드(20위) 2008년 10월 채무불이행 선언 후 파산신청
2009. 02	삼선로직스(11위) 기업회생절차 신청
2009. 04	TPC 코리아(22위) 기업회생절차 신청
2009. 07	대우로지스틱스(55위) 기업회생절차 신청
2009. 07	세림오션수핑(106위) 기업회생절차 신청
2009. 09	브라이트해운(34위) 채무불이행 선언

자료 : 동양종합금융증권 리서치센터.

스수입)는 단일 산업으로 56.1억 달러의 흑자를 기록하였으며, 이는 전체 상품수지 59.9억달러와 비슷한 수준이다.

셋째, 해운업은 국제화물 수송의 절대적인 비중을 담당하고 있다. 국토해양부에 따르면 2007년 기준으로 우리나라의 국제 물동량은 8억6,566만톤에 달하고 있다. 이중에서 약 99.6%인 8억6,252만톤을 해운업이 담당하고 있다.

넷째, 해운업은 선진국에 비해 높은 고용 수준을 나타내고 있다. 2005년 기준 한국의 수상운송업 사업체당 취업자 수는 711.7명으로 그리스, 독일, 미국, 덴마크보다 높은 수준을 보여주고 있다.

▶ 글로벌 선사 영업이익 악화

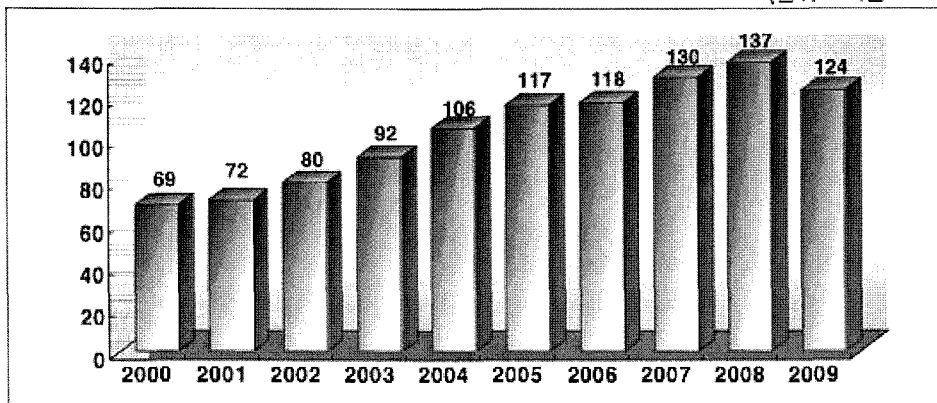
해운 경기 현황 및 전망을 살펴보면, 우선 글로벌 선사들의 영업이익이 지속적으로 악화되고 있으며 이는 자금난을 더욱 가중시키고 있다.

2009년 글로벌 컨테이너선사의 매출액은 2008년에 비해 급감할 것으로 예상된다. 컨테이너에 비해 비교적 양호한 벌크시장 역시 세계 경기 침체로 벌크 부문의 매출과 영업이익이 급감하고 있다.

국내 해운사의 경우 아직 파산을 신청한 대형선사는 없으나 중소형사를 중심으로 구조조정이 이루어지고 있으며 대형선사들 역시 불안정한 유동성 흐름을 보이고 있다. 2009년 2월 국내 순위 20위 해운사인

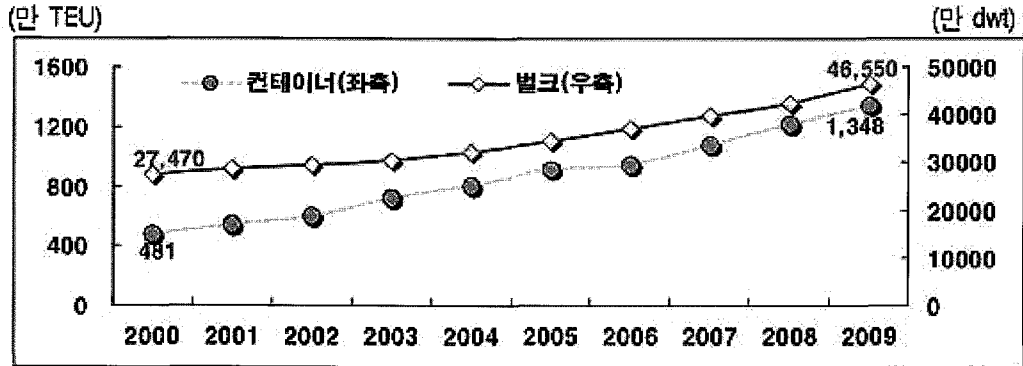
< 컨테이너 물동량 추이 >

(단위 : 백만 TEU)



자료: Clarkson.

< 컨테이너 및 벌크의 선복량 추이 >



자료: Clarkson.

파크로드의 파산신청을 시작으로 중소형사를 중심으로 채무불이행 선언과 기업회생절차 신청이 확산되고 있고 대형 해운사 역시 실적이 악화되고 있다.

해운업 경영환경이 악화된 데에는 교역량 감소에 기인한 해운 물동량의 급감과 선복량 증가에 따른 운임 급락을 원인으로 들 수 있다.

▶ 2009년 세계교역량 마이너스 성장

2000년 이후 세계 교역량은 꾸준히 증가해 왔으나 2009년 들어 전년 대비 교역량 증가율이 마이너스(-11.95)로 전환되었다.

이에 따라 컨테이너 물동량과 건화물 물동량이 2009년 각각 전년 대비 9.5%, 4.4% 하락한 1억 2,400만 TEU과 49억5,000만톤을 기록할 것으로 추정된다.

금융위기 이전 교역량의 증가세는 가격 경쟁력에서 우위를 점하기 위한 해운사의 대형화로 이어졌고, 이러한 대형화 추세로 선복량과 선박수는 크게 증가하였다.

한편 해운 서비스 수요 감소에도 불구하고 해운 서

비스 공급을 나타내는 선복량은 오히려 증가하고 있다. 2009년 컨테이너 선복량은 2001년의 481만 TEU에서 1,348만 TEU로 증가세를 이어갈 전망이다.

건화물 선복량 역시 2008년 4억2,320만 DWT, 그리고 2009년에는 4억 6,550만 DWT로 증가세를 기록할 것으로 추정되고 있다.

2008년 컨테이너 선복량은 2000년(481만 TEU)에 비해 152.4% 증가한 1,214만 TEU를 기록했으며, 2009*년에는 1,348만 TEU로 증가세를 이어갈 전망이다. 또한, 건화물 부문의 선복량 역시 2000년 이후 증가세를 보이며 2008년에는 4억 2,320만 DWT를, 그리고 2009년에는 4억 6,550만 DWT를 기록할 전망이다.

▶ 2010년 해운업 경기회복 예상

2010년 해운업 경기의 회복이 예상되고 있지만, 빠른 회복세의 가능성이 적어 해운사의 경영에 있어 어려움이 지속될 전망이다.

먼저 공급측면을 살펴보면, 2010년에도 선복량은 증가세를 보일 것으로 예상된다.

Clarkson은 2010년 컨테이너의 선복량을 2009년에 비해 12.7% 증가한 1,502만TEU를, 건화물의 선복량 역시 2009년에 비해 11% 증가한 5억1,200만DWT로 전망했다.

수요 측면에서는 세계 경기회복으로 2010년 컨테이너 및 벌크 물동량은 2009년에 비해 증가할 것으로 예상되지만 회복 속도는 느릴 것으로 판단된다. Clarkson에 따르면 2010년 컨테이너 물동량은 2009년 대비 2.4% 증가한 1억2,700만TEU를 기록할 것으로 예상되지만, 이는 2008년의 1억3,700만TEU에 미치지 못하는 수준이다. 반면 2010년 건화물 물동량은 전년에 비해 4.9% 증가한 51억9,500만톤을 기록할 전망이다.

가격 측면에서 2010년 컨테이너와 건화물 운임 지수는 올해보다 상승할 것으로 예상되지만, 과잉 공급 지속과 함께 선행지표가 되는 제조업 생산지수와 원자재 가격지수의 느린 회복세로 금융위기 이전 수준으로 회복은 어려울 전망이다.

유가와 제조업 생산지수가 저점에서 벗어나 상승하고 있어 컨테이너 운임 역시 상승할 가능성이 높지만, 금융위기 이전 수준으로의 회복은 어렵다.

장기적으로 컨테이너 운임은 제조업 생산지수 및 유가와, 건화물 운임은 원자재 가격지수 및 유가와 양의 관계를 갖는 것으로 나타났다.

또한 단기적으로 컨테이너 운임지수는 제조업 생산지수에 대해 후행 (2개월)하며, 유가와는 동행했다. 건화물 운임지수는 원자재 가격지수에 대해 후행 (1개월)하며, 유가와 동행했다. 컨테이너 선행 지표인 미국 제조업 생산지수는 2009년 6월(89.3) 저점을 기록한 이후 상승 추세를 보이고 있으나, 여전히 100보다 낮은 수준을 기록하고 있다.

건화물 운임지수의 선행 지표인 원자재 가격지수

또한 2009년 2월(311.4) 저점을 기록한 이후 상승 추세를 보이고 있으나 금융위기 이전 수준으로의 회복은 어려운 상황이다.

국내 해운업의 위기의 근본적인 원인은 세계 금융 위기에 따른 것이다.

세계 경기 침체에 따른 교역량 감소로 해운 서비스의 수요가 줄어든 반면 업계 특성상 공급을 탄력적으로 줄일 수 없어 운임이 하락한다.

더욱이 해운업은 과점 시장이기 때문에 가격 인하 경쟁으로 인해 운임은 원가 이하의 수준으로 폭락하게 된다.

▶ 해운산업에 대한 전폭적인 지원시급

해운업은 우리나라 경제에서 중요한 위치를 차지하고 있는 바, 해운업에 대한 대폭적인 지원이 필요하다. 2008년 기준으로 해운업의 수출 규모는 산업 중 4위를 기록할 정도로 높으며, 또한 후방산업인 조선업에도 큰 영향을 미친다.

세계 경기가 회복되고는 있지만, 회복 수준이 해운 경기 호황에 미치지 못해 2010년은 해운업 구조 재편에 중요한 계기가 될 것으로 전망된다.

세계 경기가 회복됨에 따라 2010년도 교역량은 2009년에 비해 증가할 것이라는 전망이 있으며, 컨테이너 및 벌크 운임 지수의 선행 지표인 미국 제조업 생산지수와 원자재 가격 지수 역시 저점을 지나 상승하고 있다.

그러나 이러한 해운 경기 회복에도 불구하고, 금융위기 이전 수준으로의 회복이 불가능할 것으로 판단되어 2010년에도 해운업체들의 경영은 여전히 어려울 것으로 예상된다.

또한 금융 위기 이후 승자독식 현상으로 해운업의 구조 재편이 예상되므로, 이번 위기를 기회로 해운

강국으로 도약해야 한다.

금융위기 이후 생존 기업들의 실적이 대폭 향상되는 이른바 승자독식 현상이 나타날 수 있다.

금융위기로 인해 수많은 중소기업들이 퇴출당한 금융권, 반도체 등 산업에서의 승자독식 현상이 두드러지고 있다.

올해 들어 파산한 미국 내 은행이 99개에 이르는 것과는 달리 골드만삭스와 JP모건의 2009년 3분기 수익은 각각 전년대비 3배, 6배가 증가하였다.

D램 분야에서는 대만 업체들이 경쟁에서 도태되면서 삼성전자와 하이닉스, 엘피다, 마이크론 등 상위 4개사가 올 상반기 매출의 86.2%를 차지하였다.

승자독식 현상은 시장의 구조조정이 이루어지는 산업에서 나타날 수 있는 현상으로, 위기 이후 해운업도 승자독식의 시장구조를 형성할 가능성이 높다.

국내 해운산업이 직면한 현재의 위기를 극복하고 10대 무역대국에 걸맞는 해운 인프라를 갖추기 위해서는 정부의 적극적인 산업 지원과 함께 해운사의 경쟁력 제고 방안이 신속히 마련되어야 한다.

▶ 정부, 국제시장 점유율 확대에 추력해야

정부는 해운업의 국제 시장 점유율을 높이기 위한 지원책을 마련해야 한다. 해운업의 국제 경쟁력 제고를 위해서는 무엇보다 현재의 일시적인 유동성 문제를 현실적으로 해결해 줄 수 있는 선박 금융을 보다 활성화해야 할 것이다.

글로벌 해운 경기 침체 극복을 위한 보다 적극적인 지원의 일환으로 용선료의 일정부분에 대한 장기 저리 금융을 지원해야 한다. 정부는 R&D 및 IT 투자에 대한 인센티브 지급 확대를 통해 국제 경쟁력의 핵심인 생산성 증대를 유도해야 한다.

장기적으로 볼 때 에너지 가격이 상승 추세를 지

속할 수 밖에 없고, 환경 규제가 강화되는 추세이기 때문에 업종의 효율성이 확보되지 못한 기업은 생존 자체가 불가능할 것으로 판단된다.

업종 효율성을 높이기 위해서는 기업들의 연구개발 투자와 IT 활용도를 보다 확대시켜야 할 것이다. 예를 들어 관련 금융·세제 지원의 범위 확대, 정부 주도의 효율적인 산학협력 프로그램 구축 등의 노력을 생각해 볼 수 있다.

정부는 시장 진입 제한과 화주-선사 간 협력 구축으로 시장 수급 안정성을 유지해야 한다.

최근 일부 기업들의 무분별한 해운업 진출로 업계의 위기감이 커지고 있으며 추가 시장진입을 허용할 경우 산업 경쟁력의 추락을 가속화할 것으로 판단된다.

또한 일본 등과는 달리 화주와 선사 간 실효적인 협력 시스템이 구축되지 않아 발생하는 대형 화물 운송 수입의 해외 유출도 막아야 할 필요성이 대두된다.

해운사들도 국제 해운 경기 변동에 대한 리스크 축소를 위해 비용 절감 및 매출 확대를 통한 재무 안정성을 강화해야 한다.

비수익 노선 및 기항지에 대해 폐지 및 축소 방안을 마련하고, 글로벌 선사들과의 선박 공유 및 항로 공동 운영 등과 같은 전략적 제휴를 검토해야 한다.

효율적인 사업 포트폴리오를 구성하여 매출을 극대화시켜야 할 것이다. 주요 선사들이 컨테이너 부문에서 막대한 손실을 기록하는 반면, 벌크 및 기타 부문은 컨테이너에 비해 양호한 실적을 보인다.

사업부문별, 지역별 포트폴리오를 다양화하여 위기대응력을 높이기 위해 무리한 컨테이너 부문 외형 확장을 지양하고 다양한 환경변동요인을 고려한 사업 포트폴리오를 구축해야 한다.