

삼성 KPMG

# Samjong INSIGHT

Vol. 64 · 2019

삼성KPMG 경제연구원

## 해운업의 어제와 오늘, 그리고 내일

Thought Leadership I  
해운업의 동향과 이슈

Thought Leadership II  
글로벌 해운사 사례



## 해운업의 어제와 오늘, 그리고 내일

### Executive Summary

### Thought Leadership I

#### 해운업의 동향과 이슈

위기의 한국 해운업 .....	2
글로벌 해운업 동향 .....	7
벌크선 .....	9
탱커선 .....	15
가스선 .....	20
컨테이너선 .....	25
글로벌 해운업 주요 이슈 .....	30

### Thought Leadership II

#### 글로벌 해운사 사례

글로벌 해운 시장에서 성장을 거둔 기업들 .....	36
벌크선 .....	37
탱커선 .....	41
가스선 .....	45
컨테이너선 .....	49
시사점 .....	54

## Contact us

박도휘 책임연구원	dohwipark@kr.kpmg.com	02-2112-0904
강민영 선임연구원	minyoungekang@kr.kpmg.com	02-2112-6617
이명구 선임연구원	myounggulee@kr.kpmg.com	02-2112-4802

본 보고서는 삼정KPMG 경제연구원과 KPMG member firm 전문가들이 수집한 자료를 바탕으로 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 보고서에 포함된 자료의 완전성, 정확성 및 신뢰성을 확인하기 위한 절차를 밟은 것은 아닙니다. 본 보고서는 특정 기업이나 개인의 개별 사안에 대한 조언을 제공할 목적으로 작성된 것이 아니므로, 구체적인 의사결정이 필요한 경우에는 당 법인의 전문가와 상의하여 주시기 바랍니다. 삼정KPMG의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간 복제할 수 없습니다.



## Executive Summary

한국 해운업이 무너지고 있다. 글로벌 해운산업의 부진과 한진해운의 구조조정 후유증 등의 여파로 인해 2018년 해상운송수지 적자는 역대 최대를 기록하고 있다. 뿐만 아니라 100대 해운사의 27% 이상이 부채비율이 400%를 넘고 있는 등 다수 선사의 유동성 위기는 지속되고 있는 상황이다. 또한 국제해사기구(IMO)의 환경규제, 글로벌 얼라이언스 재편 등 해운 업계를 뒤흔들 이슈가 진행되고 있는 상황 속에서, 한국의 해운선사들이 경쟁력을 회복하고 위기를 극복하기 위한 방안을 찾아야 할 시점이다. 본 보고서는 글로벌 해운업의 동향을 분석하고, 해운산업의 주요 이슈에 대해 살펴 보았다. 나아가 어려운 해운 시황 속에서도 선전하고 있는 글로벌 선진 해운사들의 사례를 분석하여, 해운시장에서 고전하고 있는 국내 해운사들에게 시사점을 제공하는 것을 목적으로 하고 있다.

02



### Thought Leadership I

#### 해운업의 동향과 이슈

- 한국은행의 발표에 따르면 2017년 해상운송수지는 2006년 관련 통계를 작성한 이래 최대 적자인 47억 8,010만 달러를 기록했다고 밝힘. 또한 2018년 1~11월간 45억 6,000만 달러의 적자를 기록함. 이는 전년 동기대비 2억 8,000만 달러의 적자가 증가된 수치임
- 글로벌 해운업 동향 : 해운산업을 ▲벌크선, ▲탱커선, ▲가스선, ▲컨테이너선으로 구분하여 운임, 수요, 공급 동향 분석
- 글로벌 해운업 주요 이슈 : 글로벌 해운시장의 주요 이슈는 (1) 친환경, (2) M&A 및 얼라이언스, (3) 선박 대형화, (4) 4차 산업혁명 등이 있음

36



### Thought Leadership II

#### 글로벌 해운사 사례

- 어려운 해운 시황 속에 글로벌 기업들은 치열한 경쟁을 펼치고 있으며, 각 사들은 자신들이 쌓은 노하우 혹은 원천기술 등의 경쟁력을 바탕으로 시장 선점을 위해 노력하고 있음
- 글로벌 플레이어의 사례 분석에서는 ▲벌크선, ▲탱커선, ▲가스선, ▲컨테이너선 중심으로 각 플레이어의 전략에 대해 다룸



# Thought Leadership I

## 해운업의 동향과 이슈



### 위기의 한국 해운업

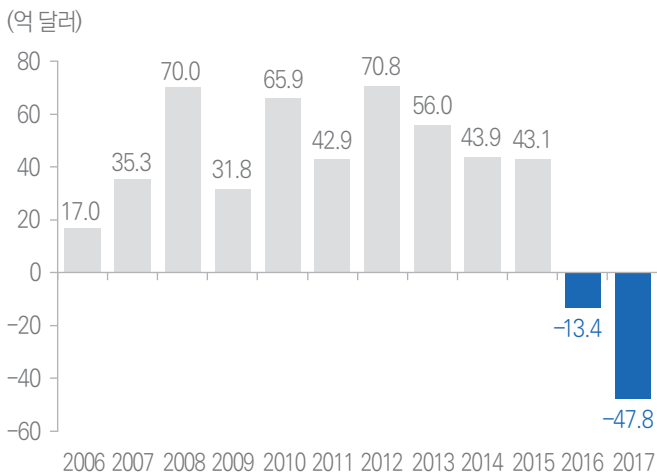
“ 2018년 1월~11월  
해상운송수지 적자  
45억 6,000만 달러를  
기록 ”

### 한국 해운업이 무너지고 있다

글로벌 해운산업의 부진과 한진해운의 구조조정 후유증 등의 여파로 인해 해상 운송 부문 국제 수지 적자가 2016년을 기점으로 크게 늘어났다. 한국은행의 발표에 따르면 2017년 해상운송 수지는 47억 8,010만 달러였다. 이는 2006년 관련 통계를 작성한 이래 최대 적자이다. 해상 운송수지는 2006~2015년까지 9년간 지속적으로 흑자를 보여왔다. 2012년에는 70억 8,170만 달러까지 흑자를 기록하기도 했다. 그러나 2016년 처음으로 적자(-13억 3,950만 달러)를 낸 뒤 2년 연속 적자 신세를 면치 못했다. 심지어 2017년 적자 규모는 전년 대비 3.6배 늘어난 수치이다.

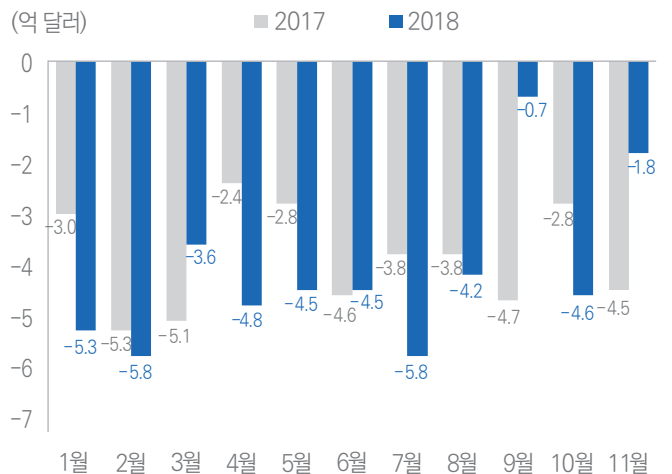
이러한 적자 기조는 2018년에도 이어져 가고 있다. 2018년 1월에서 11월까지의 해상운송 수지의 적자는 2017년 대비 더 높은 수준이다. 2017년 1~11월까지의 해상운송수지 적자는 42억 8,000만 달러를 기록했지만, 2018년 동기에는 45억 6,000만 달러의 적자를 기록하며, 그 위험성이 점점 더 높아져가고 있다.

» 한국의 연도별 해상운송수지 추이



Source : 한국은행 경제통계시스템  
Note : 해상운송수지 = 수입액 - 지급액

» 한국의 월별 해상운송수지 추이



Source : 한국은행 경제통계시스템  
Note : 해상운송수지 = 수입액 - 지급액



## 경쟁력을 잃어가는 한국의 해운사들

역사가 길지 않은 한국 해운산업은 과거 1984년 해운산업 합리화 계획을 통한 체질강화와 1997년 외환위기로 인한 IMF 극복으로 위기 극복 능력 및 경쟁력을 강화해왔다. 특히 1996년도 해양수산부가 출범한 이후 해운산업을 육성시키겠다는 한국 정부의 강력한 의지를 바탕으로 해운산업을 외형적으로 키웠다.

정부는 해운업의 성장기반을 확충하기 위해 다양한 지원정책을 실시했다. 특히, 2004년 이후 선박투자회사제도, 톤세제 도입 등으로 금융·세제 측면에서 해운업체에 유리한 환경이 조성되면서 국적선박이 급격히 확대되어 왔다. 이에 따라 우리나라의 세계 상선대 보유 순위는 2006년 말 8위권에서 2009년 말에는 5위로 도약했다. 그러나 이후 국내 해운업계의 실적 저하로 선대 투자가 감소하였고, 2016년에는 최대 국적선사인 한진해운이 무너지면서 2017년 초 순위는 7위로 하락했다.

UNCTAD(국제연합무역개발협의회)가 2018년 10월 발표한 ‘2018년 해상운송 리뷰(Review of Maritime Transport) 보고서’에 따르면 한국의 선대는 국적선과 외국적선을 포함해 총 1,626척, 선복량 7,728만 DWT로 세계점유율 4.05%로 7위에 랭크됐다. 이는 2014년 대비 2계단 하락한 순위로 그 빈자리는 싱가포르(선박수 2,629척, 1억 358만 DWT)와 홍콩(선박수 1,592척, 9,781만 DWT)이 한국을 제치고 각각 5, 6위를 차지했다.

### 상위 10개 국가별 지배선대 현황

순위	국가			선박수 (척)	선복량 (천DWT)	세계시장 점유율 (%)
	2010	2014	2018			
1	그리스	그리스	그리스	4,371	330,176	17.29
2	일본	일본	일본	3,841	223,615	11.71
3	중국	중국	중국	5,512	183,094	9.59
4	독일	독일	독일	2,869	107,119	5.61
5	한국	한국	싱가포르	2,629	103,583	5.42
6	미국	노르웨이	홍콩	1,592	97,806	5.12
7	노르웨이	미국	한국	1,626	77,277	4.05
8	홍콩	싱가포르	미국	2,071	68,930	3.61
9	덴마크	대만	노르웨이	1,982	59,380	3.11
10	싱가포르	덴마크	버뮤다	494	54,252	2.84

Source : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2010, 2014, 2018

“  
2010년 글로벌  
5위였던 한국 해운업  
2018년 7위까지 하락  
”

정부의 해운 구조조정이 진행되면서 산업 전반적으로 부채규모와 부채비율이 줄어드는 등 재무 구조가 점차 개선되는 상황이지만, 아직도 100대 해운사의 27% 이상이 부채비율 400%를 넘고 있어 다수 선사의 유동성 위기는 지속되고 있다.

업종별로 차이는 있지만, 통상적으로 부채비율이 200% 이상일 경우 잠재적 위험 요소가 높은 것으로 평가되고 있으며, 부채비율이 300%일 경우 금융비용이 순이익보다 많은 수준이다. 부채비율 400% 이상 기업은 고위험 기업으로 분류되어 금융권을 통한 자금차입이나, 회사채 발행 등의 어려움을 겪을 수 있기 때문에 추후 기업들은 악순환에 접어들 수 있다.

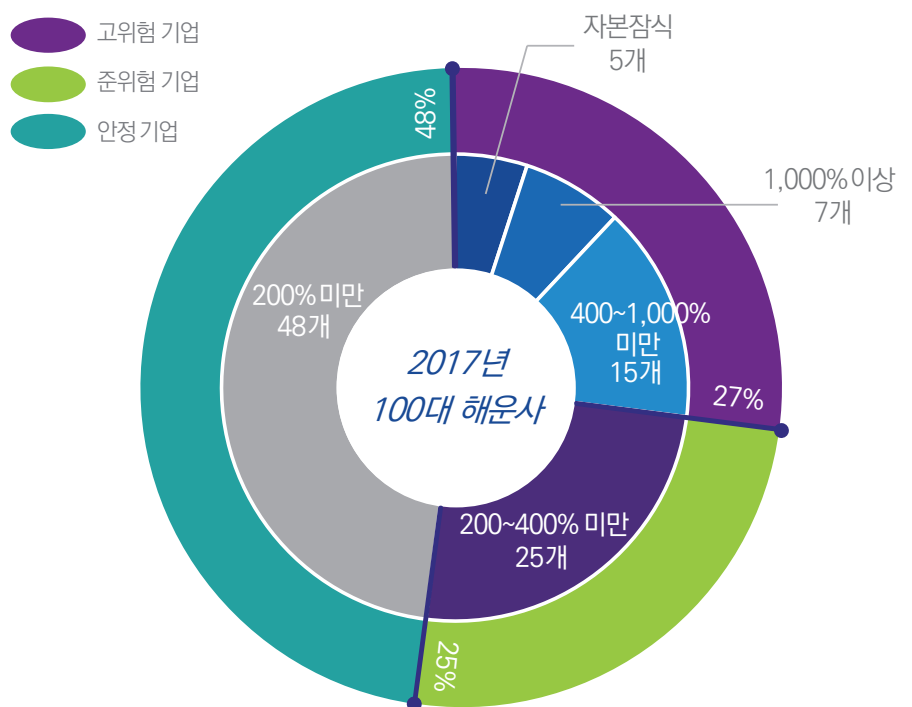
“  
100대 해운사의  
27% 이상,  
부채비율 400%  
넘고 있어 다수 선사의  
유동성 위기는 지속  
”

국내 해운사 중 매출액 기준으로 상위 100개의 기업 가운데 자본잠식 기업은 5개로 나타났으며, 부채비율이 1,000%가 넘는 기업은 7개, 부채비율이 400% 이상 1,000% 미만인 기업은 15개로 나타났다. 부채비율이 400%가 넘는 27개 기업의 2017년 부채 규모는 9조 9,282억 원으로 나타났다. 또한 부채비율이 200% 이상 400% 미만인 준위험 기업은 25개로 나타났으며, 이들 기업의 부채규모는 7조 8,971억 원으로 나타났다.

국제해사기구(IMO)의 환경규제, 글로벌 얼라이언스 재편 등 해운 업계를 뒤흔들 이슈가 기다리고 있는 상황 속에서, 한국의 해운선사들이 경쟁력을 회복하고 위기를 극복하기 위한 방안을 찾아야 할 시점이다.



》 100대 해운사 중 부채비율에 따른 위험 기업군 현황



Source : CRETOP, 삼성KPMG 경제연구원

## 포기할 수도, 포기해서도 안되는 한국의 해운업

그렇다면 위기에 빠진 해운산업을 포기해야 하는 것인가? 한국의 산업 구조상 그럴 수가 없는 실정이다.

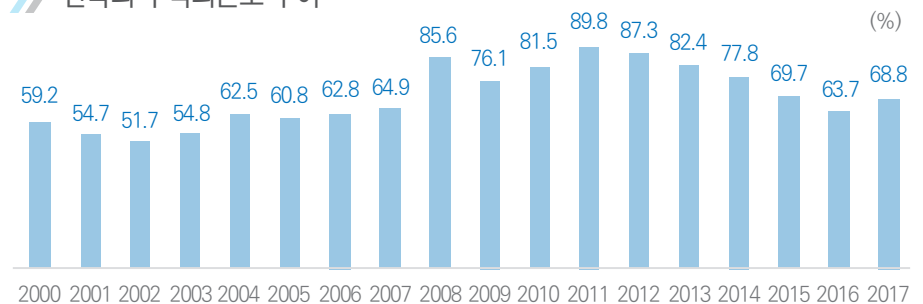
먼저 한국은 에너지(원유, 가스, 석탄 등) 및 원자재(철광석, 곡물 등) 등의 국가 필수 소비재의 무역의존도가 매우 높다. 더군다나 한국은 삼면이 바다인 반도 국가이자, 북한으로 인해 육로 운송이 불가능한 국가이기 때문에 현실적으로 수출입은 해운에 의존할 수 밖에 없다. 실제로 수출입 화물의 99.7%가 바닷길을 통해 운송되고 있다.

또한 해운산업은 전후방 산업연계 효과가 높다. 기본적으로 해운물동량이 증가하면 신규선박 수주 또한 증가하게 되고, 더불어 철강 수요까지 늘어나게 된다. 결과적으로 해운 이외에도 한국의 대표산업으로 꼽히는 조선, 철강 등과의 연관성이 매우 높다. 이에 해운이 무너지게 된다면, 한국의 주력산업인 조선과 철강 산업의 존폐 또한 장담할 수 없다.

다시 말해 해운산업은 국내 경제 상황을 미루어 보았을 때, 글로벌 경쟁력을 가질 수 있는 몇 안되는 산업 중 하나이다. 해운산업은 국가의 수출과 수입을 책임지는 국가의 기간 산업이기 때문이다. 더불어 전후방 산업과 밀접하게 연계되어 많은 일자리 창출을 유발시키는 산업으로 한국 경제에 직접적인 영향을 끼친다.

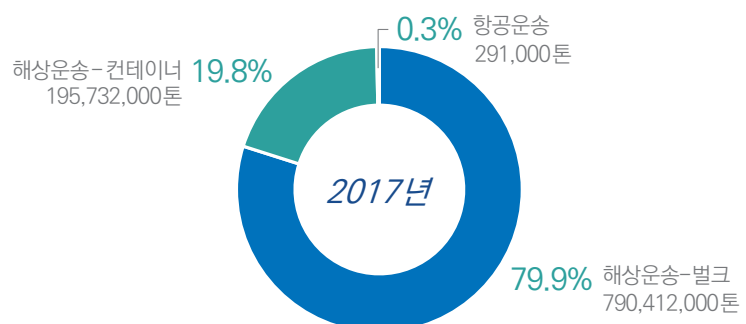
이와 같이 우리는 한국 경제에 직접적인 영향을 끼치는 해운산업의 위기를 방관할 수 없다. 과거 한진해운 파산을 반면교사로 삼아 재발을 방지하고, 나아가 점점 실추되고 있는 한국 해운산업의 위상이 글로벌 시장에서 다시금 높아질 수 있도록 차별화된 전략과 성장에 대한 고민을 해야 할 시점이다.

### 》 한국의 무역의존도 추이



Source : 한국무역협회(KITA)

### 》 운송수단별 한국 수출입 점유율 현황



Source : e-나라지표, 국토교통부, 해양수산부

Note : 환적화물 기준

“  
한국의 수출입  
화물의 99.7%가  
바닷길을 통해 운송  
”



## 이제는 나아가야 할 때, 새로운 도약을 꿈꾸는 한국 해운업

쓰러져가는 해운산업을 살리고자 정부가 칼을 빼어 들었다. 정부는 2018년 4월 5일 ‘해운재건 5개년 계획(2018~2022년)’을 발표했다. 향후 5년간 해운업과 조선업의 재건을 위해 국적선사와 화주 간의 연계, 신조발주 투자, 경영안정 지원으로 요약되는 3대 전략적 과제를 제시했다. 이를 통해 2016년 29조 원이던 해운업 매출액을 2022년까지 51조 원으로 끌어올릴 것을 목표로 하고 있다.

“  
2018년 4월 정부는  
‘해운재건 5개년 계획  
(2018~2022년)’을 발표  
”

5개년 계획에 따르면, 원유, 철광석 등 전략물자 운송에 대해 국적선사를 우선적으로 사용하도록 하는 우선적취제도로 선사들의 안정적 물량 확보를 뒷받침할 방침이다. 또한 2018년 7월 한국해양진흥공사의 출범을 바탕으로 2020년까지 벌크선 140척과 초대형 컨테이너선 20척을 포함해 총 200척 이상(8조 원)의 신조발주에 약 3조 원을 지원할 계획이다.

실제로 2019년 1월 2일 한국선주협회의 발표에 따르면, 수출입은행의 2018년 국내외 선사에 대한 선박금융지원은 국적선사 비중이 약 60%(7,927억 원), 해외선사는 40%(5,241억 원)로 나타났다. 2008년 이후 처음으로 수출입은행의 선박금융 지원 비중에서 국적선사가 해외선사를 앞선 것이다. 결국 범정부 차원에서 한국 해운산업을 재건을 위해 다양한 지원정책을 추진하고 있는 상황과 무관치 않다는 해석이 나온다.

한국의 해운사, 정부는 해운업을 부활시키기 위해 노력하고 있다. 한국 해운업을 살리기 위해 본 보고서에서 글로벌 해운 동향과 지속 성장하는 글로벌 해운사들의 사례를 바탕으로 우리 해운사들에게 줄 수 있는 시사점을 모색해 보고자 한다.

### » 한국 해운산업 재건 5개년 계획 주요 내용



- 
**3년간 8조 원 투입**
  - 한국해양진흥공사 등을 통한 공적자금 3조 원
  - 민간금융 · 선사 자부담 5조 원 등
- 
**신규 선박 200척 건조 지원**
  - 초대형 컨테이너 선박 20척 이상
  - 벌크선 140척 이상, 컨테이너선 60척 이상
- 
**전략물자 국내 선사 우선 운송**
  - 원유, 석탄, 철광석, 가스 등
  - 적치율 10%p 상승 목표
- 
**1조 원 규모 상생 펀드 조성**
  - 선주와 화주 등이 공동 참여
  - 선박 건조와 수익 공유

## 글로벌 해운업 동향



해상화물운송사업 내  
선종은 벌크선, 탱커선,  
가스선, 컨테이너선으로  
구분 ”

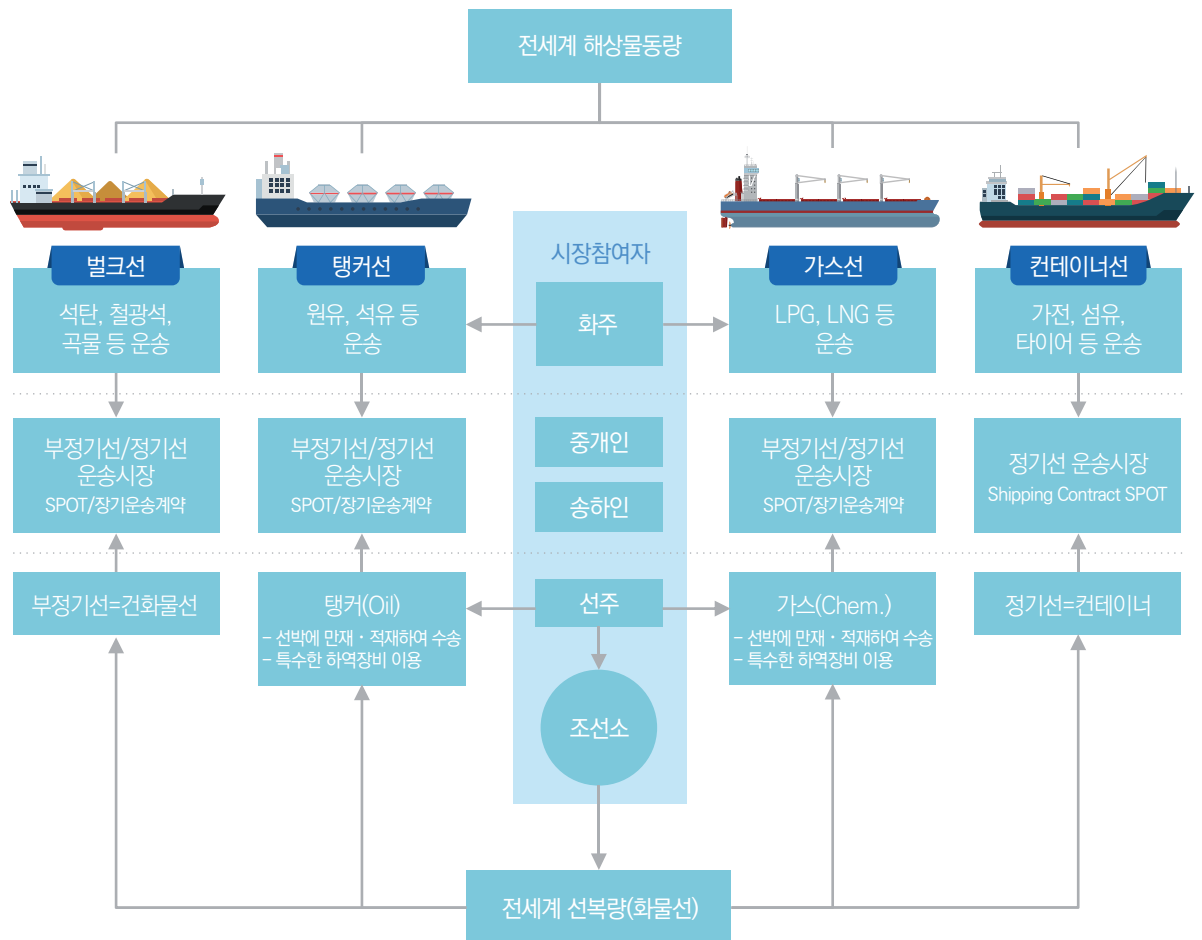
### 해운산업은 어떻게 구성되어 있는가?

해운산업은 수상운송설비를 이용하여 여객 및 화물을 운송하는 사업으로 해상여객운송 사업과 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 등을 포괄하고 있다. 이 중 해운업에서 차지하는 비중이 절대적으로 큰 사업은 해상화물운송사업이다.

해상화물운송사업 내에서 선종을 구분하면 4종류로 나눌 수 있다. 먼저 원목, 시멘트, 철광석, 곡류 등 포장하지 않은 화물을 그대로 적재할 수 있는 화물전용선 벌크선과 석유류, 화공약품 등의 액체화물을 비포장 상태로 산적하여 대량 수송하는 선박인 탱커선이 있다. 그 외 화물 창고와 갑판에 가전, 섬유, 타이어 등 컨테이너 화물을 선적하여 운송하도록 설계된 선박인 컨테이너선과 LPG, LNG 등의 액체화물을 비포장 상태로 산적하여 대량 수송하는 선박인 가스선으로 나눌 수 있다.

통상 업계에서는 건화물은 드라이 벌크(Dry Bulk), 액체화물은 웨트 벌크(Wet Bulk)로 표현하는 것이 일반적이거나, 본 보고서에서는 Clarkson의 선종 구분에 따라 벌크선, 탱커선으로 구분하였다.

### » 글로벌 해운산업 구조



Source : Clarkson, 한국해양수산개발원

Note : 통상 업계에서는 건화물은 드라이 벌크(Dry Bulk), 액체화물은 웨트 벌크(Wet Bulk)로 표현하는 것이 일반적이거나, 본 보고서에서는 Clarkson의 선종별 구분에 따라 벌크선, 탱커선으로 구분하였음

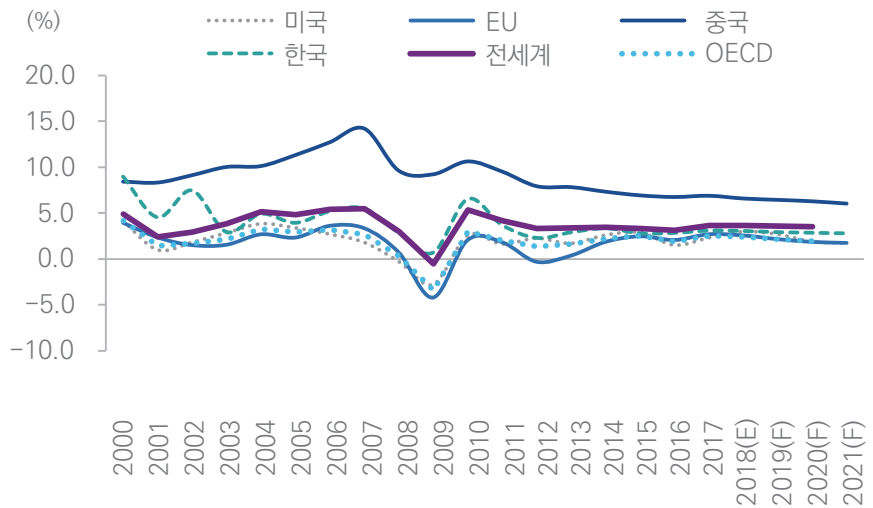
### 견조한 증가율을 보이고 있는 해운 물동량

전 세계 해운 물동량은 2018년 119억 톤으로 전년 대비 2.7% 증가했다. 2017년 물동량 증가율인 4.2%보다는 낮은 수준이지만 여전히 견조한 수준이며, 2019년에는 비슷한 수준인 2.9%의 증가율을 보일 것으로 예상된다. 품목별 비중을 살펴보면, 2019년 드라이벌크가 47.1%로 여전히 높은 수준을 보일 것으로 예상되며, 그 다음으로 오일(28.2%), 컨테이너(17.7%)가 뒤따르고 있다. LPG 및 LNG 가스 비중은 4.0%로 아직은 낮은 비중을 차지하고 있지만, 2018년 교역 증가율이 9.1%를 보이면서 빠르게 성장하는 모습이다. 또한 GDP 성장률과 높은 상관관계를 보이는 컨테이너 물동량 증가율 역시 4.5%를 기록했다.

“  
2018년 글로벌 해운  
물동량 증가율 2.7% 기록

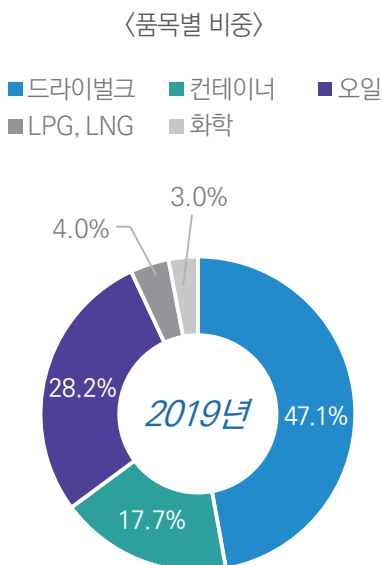
가스 물동량 증가율이  
9.1%로 가장 높은  
증가율을 보임 ”

### » 글로벌 GDP 성장률

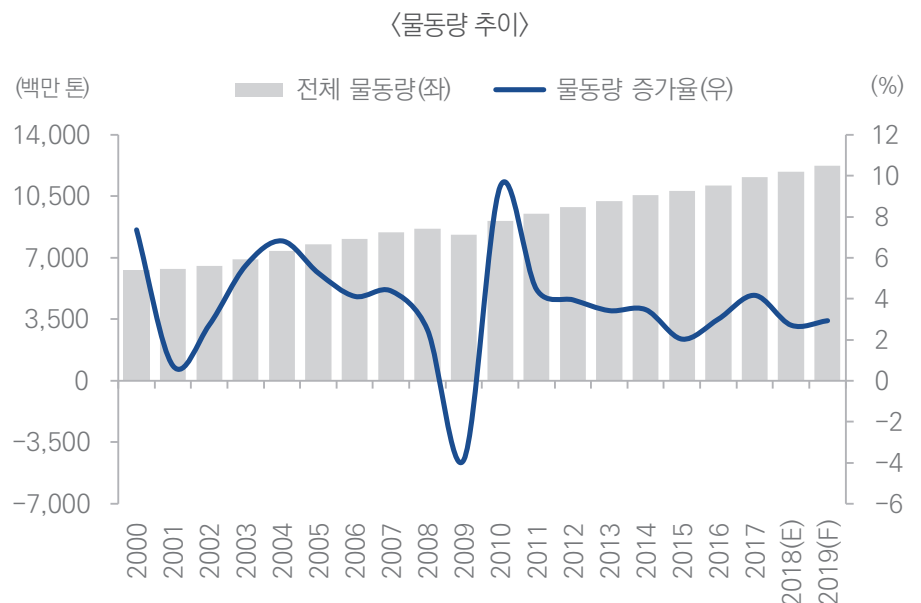


Source : Clarkson, OECD

### » 글로벌 해운 물동량 품목별 비중 및 물동량 추이



Source : Clarkson  
Note : 비중은 톤 기준임



Source : Clarkson





## 벌크선

“

경기 선행지표로 사용되는 BDI지수, 2017년 1분기 이후 상승세 보이다 2019년 1분기 소폭 하락 ”

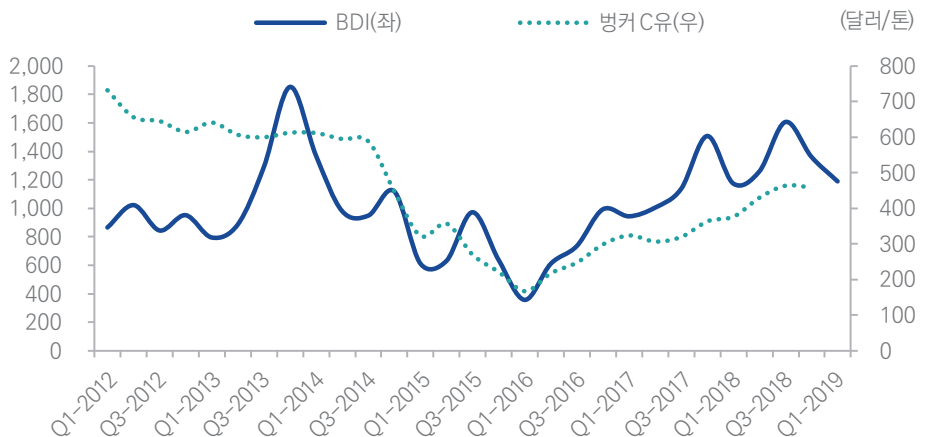
### 운임 동향 : 공급과잉 다소 해소, 수급이 점차 안정화

해운거래의 표준으로 사용되고 있는 BDI(Baltic Exchange Dry Index) 지수는 벌크선 운임 지수로 벌크선 크기별 주요 선박 Capesize, Panamax, Supramax, Handysize 4종류의 운임 지수와 용선료를 가중 평균하여 산정된다. 벌크선은 철광석 및 석탄과 같은 광물자원과 곡물, 목재 등과 같은 원자재를 운반하는 선박으로, BDI 지수를 통해 산업생산이나 경기동향에 대한 예측이 어느 정도 가능하기 때문에 경기 선행지표로도 사용되고 있다.

BDI 지수는 2016년 1분기 358까지 하락한 이후 지속적으로 상승세를 보이며 2018년 3분기 1,607까지 상승했으나, 2019년 1분기 기준 1,190까지 하락한 상황이다.

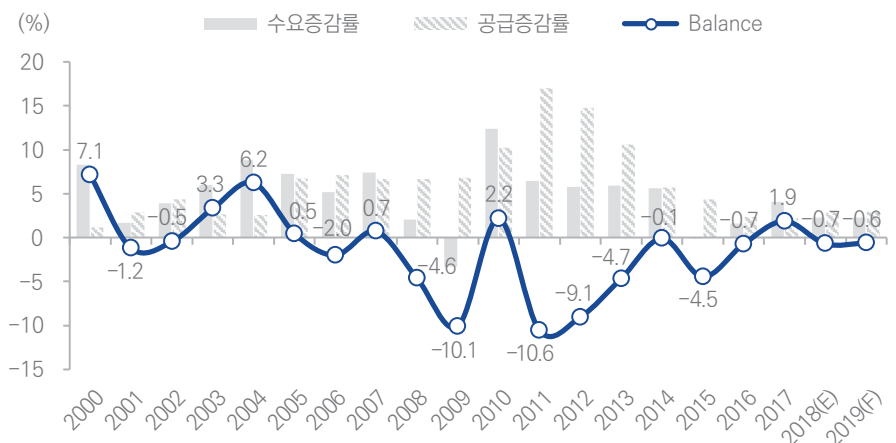
2018년 수요 증감률은 2017년 4.1%에서 2018년 2.3%로 둔화되었으며, 2019년도 비슷한 수준으로 유지할 것으로 보인다. 2018년 선박 공급 증감률은 3.0%로 2017년 2.2%에 비해 소폭 증가했지만, 2011년 이후 지속적으로 하락세를 보이고 있다. 2018년 벌크선의 수급 Balance는 -0.7%를 기록했으며, 2019년에도 비슷한 수준을 유지하며 안정화될 것으로 전망되고 있다.

### BDI 지수 및 벵커C유 가격 추이



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 글로벌 벌크선 수요/공급 Balance 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



### 수요 동향 : '18년 수요는 전년대비 증가, '19년도 증가세 지속될 전망

2018년 벌크선 수요는 전년 대비 약 2.3% 증가한 52억 톤이며, 2019년에도 비슷한 성장세를 보일 전망이다. 한편, 벌크선은 철광석, 석탄 등 광물자원부터 곡물, 목재 등의 필수품까지 다양한 화물을 운반하는데, 이 중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 화물은 철광석이다. 2019년 기준으로 철광석은 전체 화물의 약 27.9%를 차지할 것으로 전망되고 있다. 다음으로 원료탄(Coking coal) 및 연료탄(Steam coal)을 포함하는 석탄이 약 23.7%의 비중이며, 대두를 포함한 곡물은 9.4%를 차지할 것으로 예상된다

“  
2018년 벌크선 수요  
전년 대비 2.3% 증가한  
52억 톤 기록,  
2019년 물동량 증가율도  
비슷한 수준 보일 전망  
”

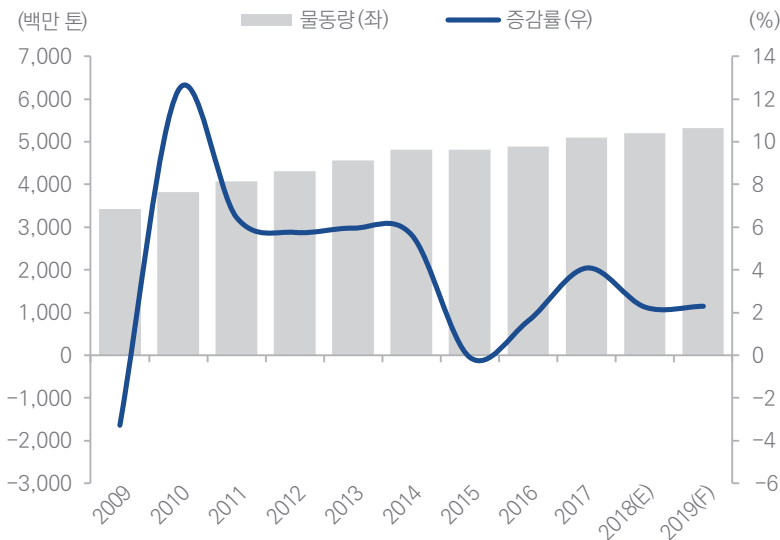
화물별로 살펴보면, 철광석의 2018년 물동량 증감률은 전년 대비 -0.2%를 기록하며, 2017년 3.9% 대비 증가세가 크게 둔화되었다. 석탄 물동량 증가율은 3.3%로 2017년 5.3% 대비 낮아졌다. 곡물 또한 미·중 무역 분쟁의 여파로 대두 물동량이 크게 감소세를 보이며 2017년 6.1% 대비 크게 낮아져 1.7%를 기록했다.

2019년 물동량은 53억 톤으로 2018년 물동량 대비 2.3% 증가할 것으로 전망되고 있다. 철광석의 물동량은 2019년에도 1.0% 안팎의 낮은 증가세를 유지할 것으로 보이며, 석탄은 1.8% 정도의 증가가 예상되고 있다. 반면 곡물 물동량의 증가세는 3.0%로 2018년 대비 증가 폭이 커질 것으로 전망되고 있다.

마이너 화물의 경우 2018년 물동량 증가율은 3.6%로 2017년과 비슷한 수준에서 유지되고 있으며, 2019년도 3.4%로 전망되며 비슷한 수준의 증가세가 예상되고 있다.

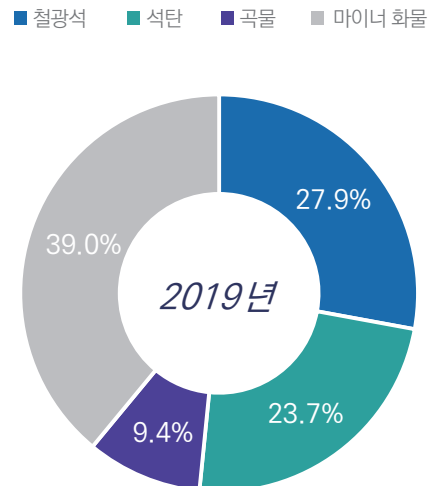


### 》 글로벌 벌크 화물 해상 물동량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

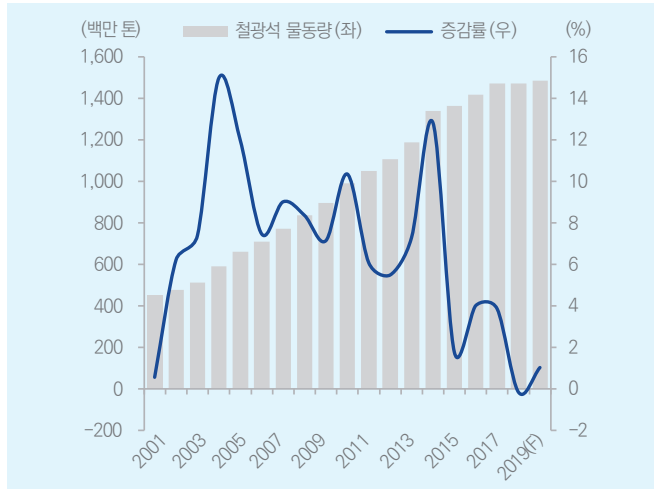
### 》 벌크선 품목별 비중 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

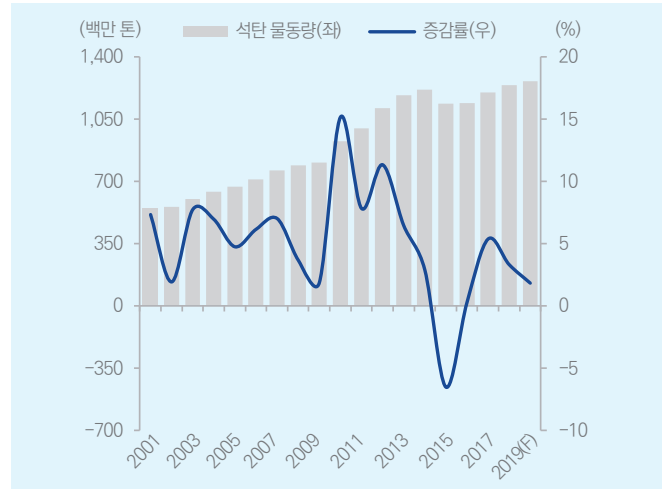


### » 글로벌 철광석 물동량 추이 및 전망



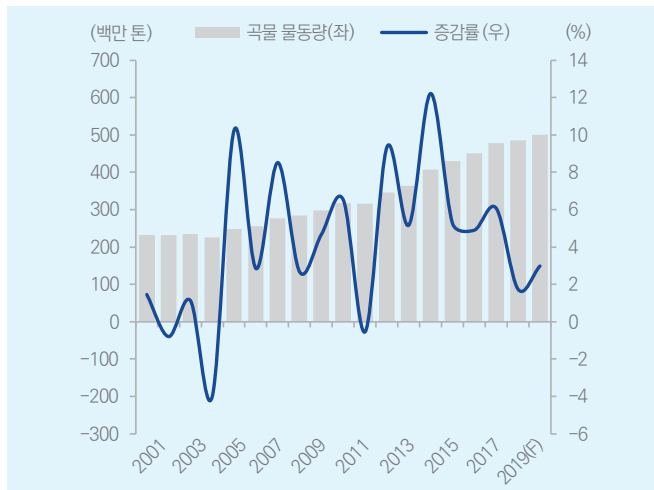
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### » 글로벌 석탄 물동량 추이 및 전망



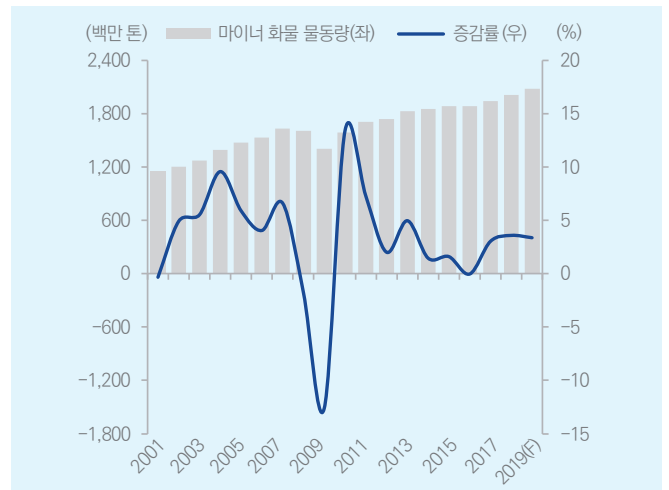
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### » 글로벌 곡물 물동량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### » 글로벌 마이너 화물 물동량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### » 주요 벌크 화물 물동량 추이 및 전망

구분		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018(E)	2019(F)
철광석	물동량	897	990	1,050	1,107	1,188	1,340	1,364	1,418	1,473	1,470	1,485
	증감률	7.1%	10.3%	6.1%	5.5%	7.3%	12.8%	1.8%	4.0%	3.9%	-0.2%	1.0%
석탄	물동량	804	926	998	1,111	1,182	1,216	1,137	1,140	1,200	1,240	1,262
	증감률	1.8%	15.1%	7.8%	11.3%	6.4%	2.9%	-6.5%	0.2%	5.3%	3.3%	1.8%
곡물	물동량	298	318	316	345	363	408	429	450	478	486	501
	증감률	4.7%	6.5%	-0.5%	9.4%	5.2%	12.2%	5.3%	4.9%	6.1%	1.7%	3.0%
마이너 화물	물동량	1,402	1,590	1,706	1,741	1,827	1,854	1,883	1,883	1,940	2,010	2,078
	증감률	-12.6%	13.4%	7.3%	2.0%	5.0%	1.5%	1.6%	0.0%	3.0%	3.6%	3.4%

Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

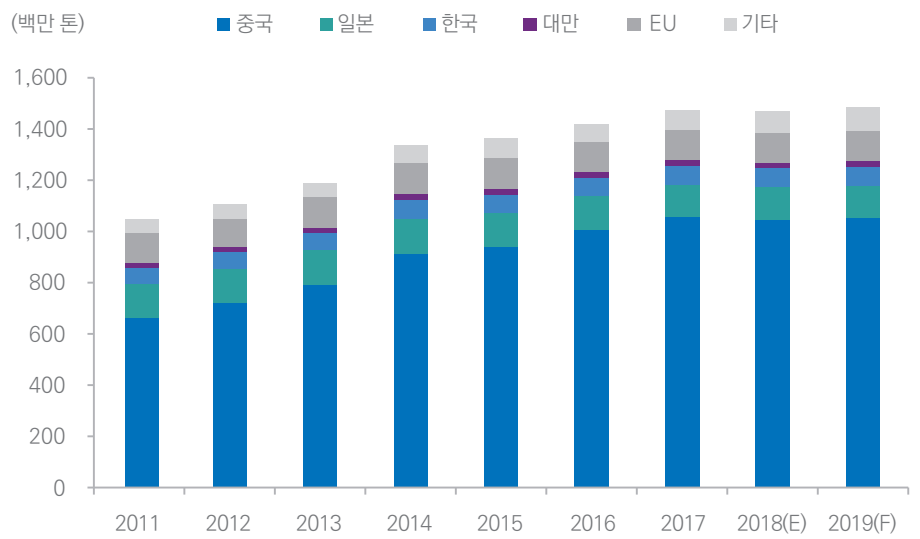




“ 전 세계 철광석 물동량 70%를 차지하고 있는 중국의 2018년 철광석 수입량은 전년 대비 1.0% 감소 ”

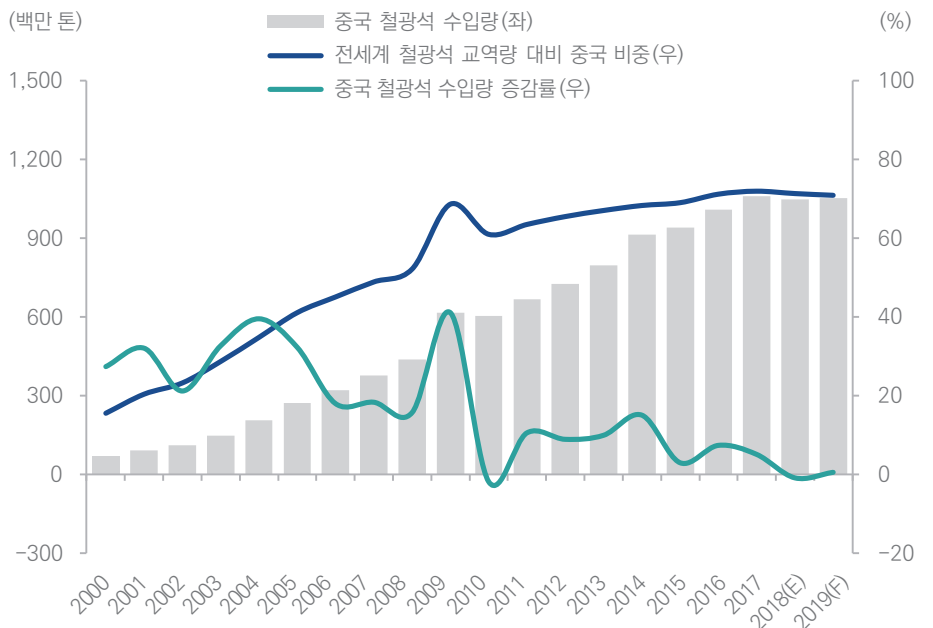
2018년 기준 전체 물동량의 28.2%를 차지하는 철광석의 주요 수입국은 중국이다. 중국은 전 세계 최대 철광석 수입국으로서 약 70%의 비중을 차지하고 있다. 2018년 중국의 철광석 수입량은 10억 4,720만 톤으로 전년 대비 1.0% 감소했다. 미·중 무역 분쟁으로 중국 정부가 2018년 철강 감산 조치를 완화했음에도 불구하고 중국이 철강 생산을 위해 점차 고철을 사용하는 비중이 늘어나면서 상대적으로 철광석 수입에 대한 수요는 감소한 데에 기인한 것으로 보인다. 반면, 2019년 중국의 철광석 수입량은 2018년 대비 0.4% 정도 증가할 것으로 전망되고 있다.

》 국가별 철광석 해상 수입량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

》 중국 철광석 해상 교역량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



## 공급 동향 : '18년 선복량은 전년대비 증가, '19년도 증가세는 지속될 전망

2018년 벌크선 선복량은 8억 1,737만 DWT로 전년 대비 3.0% 증가한 것으로 나타났으며, 2019년 선복량 증가율도 2.9%로 2018년과 비슷한 수준을 보일 것으로 전망된다. 선복량의 증가율은 2011년 17.0%로 가장 높은 성장률을 기록한 이후 지속적으로 증가율이 감소하는 모습을 보여오면서, 2011년부터 지속된 공급과잉이 다소 해소되면서 수급이 안정되어 가는 모습을 보이고 있다.

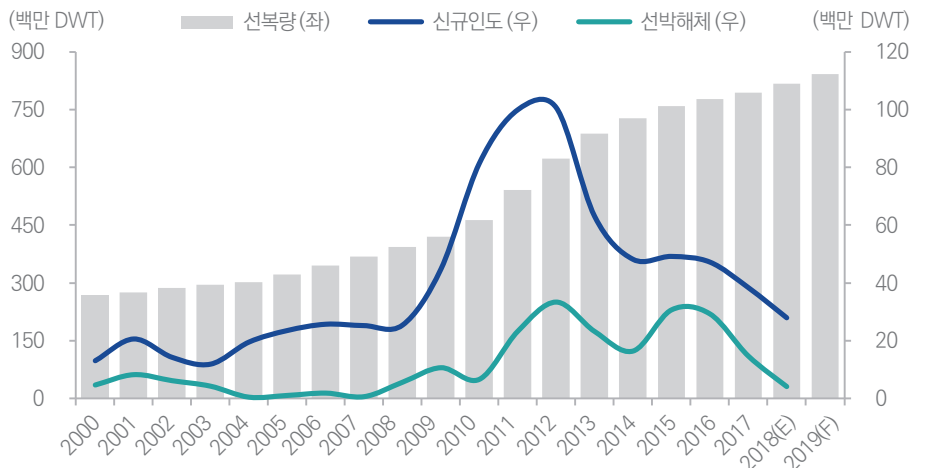
“

2018년 벌크선 선복량  
전년 대비 3.0% 증가,  
2011년부터 지속된 공급  
과잉이 해소되어가는 모습

”

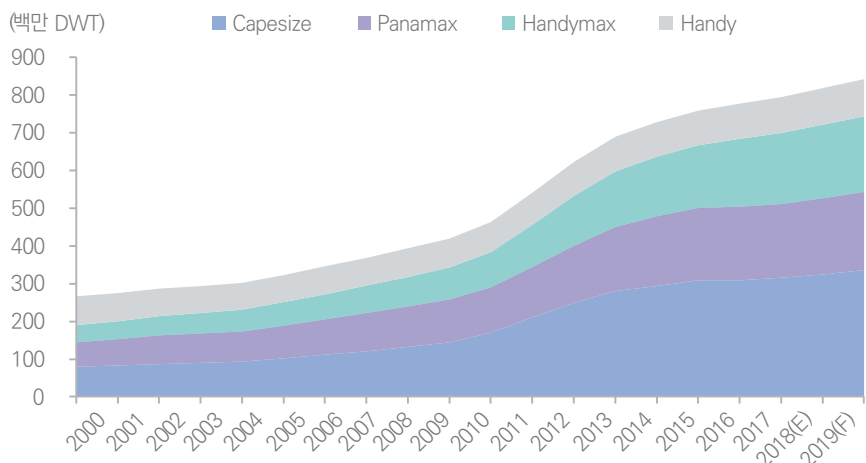
특히 Capesize 선복량은 2019년 전년 대비 3.5% 늘어날 것으로 예상되며, 다른 선종 대비 가장 높은 증가율을 기록할 것으로 전망되고 있다. 이는 철광석 및 석탄 물동량이 둔화되고 있는 상황과 맞물리면서 대형선 운임 상승 동력을 제한하는 요인이 되고 있는 것으로 파악되고 있다. 한편 Panamax와 Handymax, 그리고 Handysize 선복량은 2019년 각각 2.6%, 2.4% 증가될 것으로 전망된다. 한편, 2018년 선박 해체량은 전년 대비 72% 감소하는 모습을 보였으나, 2020년부터 시행되는 선박환경 규제의 영향으로 2019년부터는 해체량이 크게 증가할 전망이다.

### 》 글로벌 벌크선 선복량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 벌크선 사이즈별 선복량 추이 및 전망

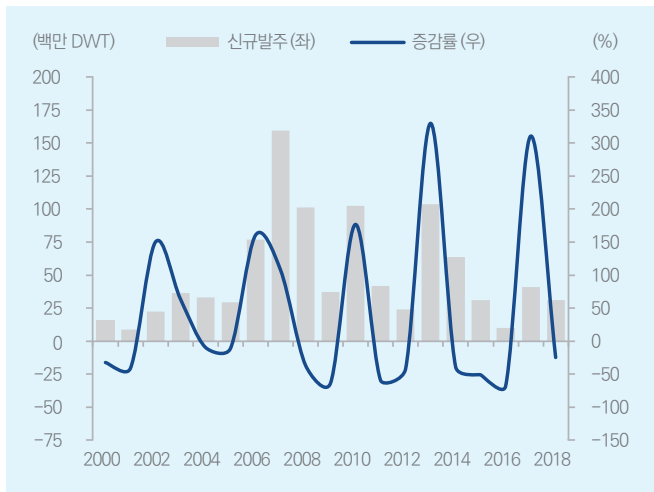


Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

Note : Capesize는 170,000DWT, Panamax는 75,000DWT, Handymax는 58,000DWT, Handy는 30,000DWT 임

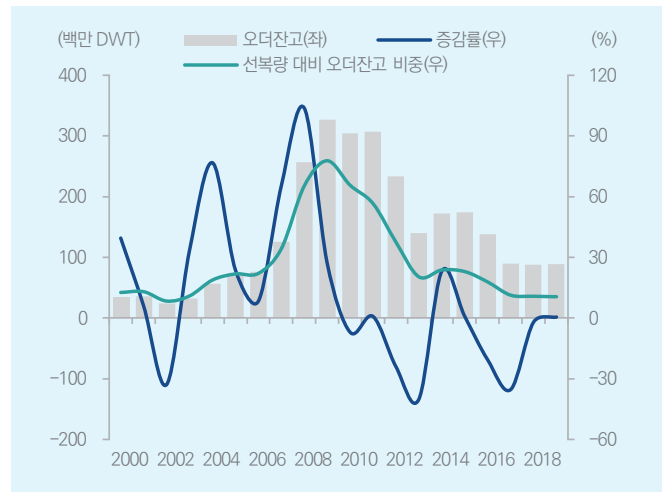


### 글로벌 벌크선 신규발주 추이



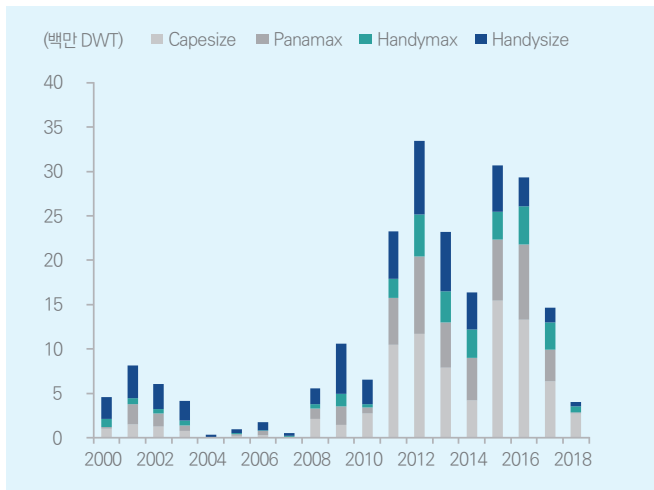
Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 글로벌 벌크선 오더잔고 추이



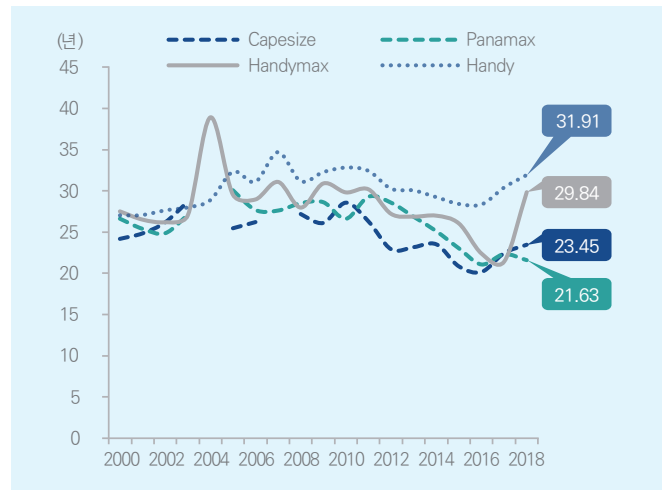
Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 글로벌 벌크선 선종별 해체규모



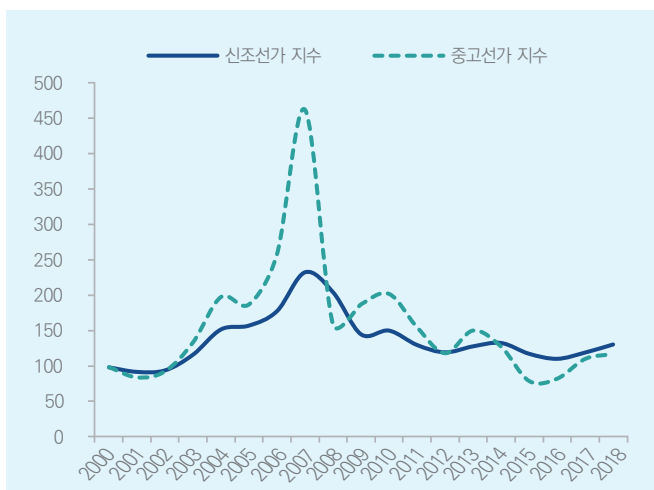
Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 글로벌 벌크선 선종별 평균 폐선 연령



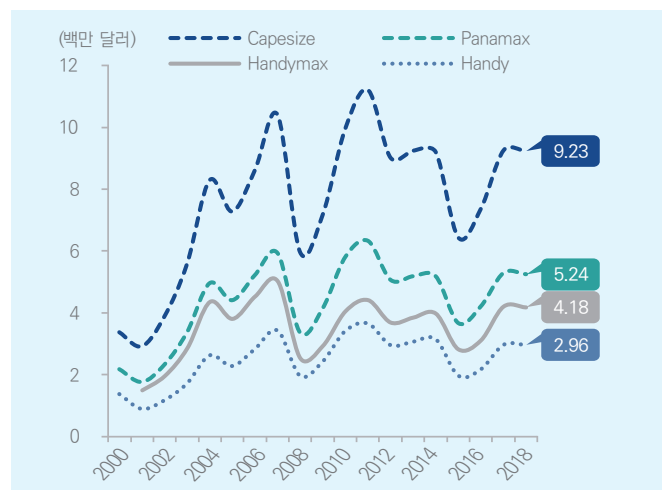
Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 글로벌 벌크선 신조선가, 중고선가 지수



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 글로벌 벌크선 해체가격



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



## 탱커선

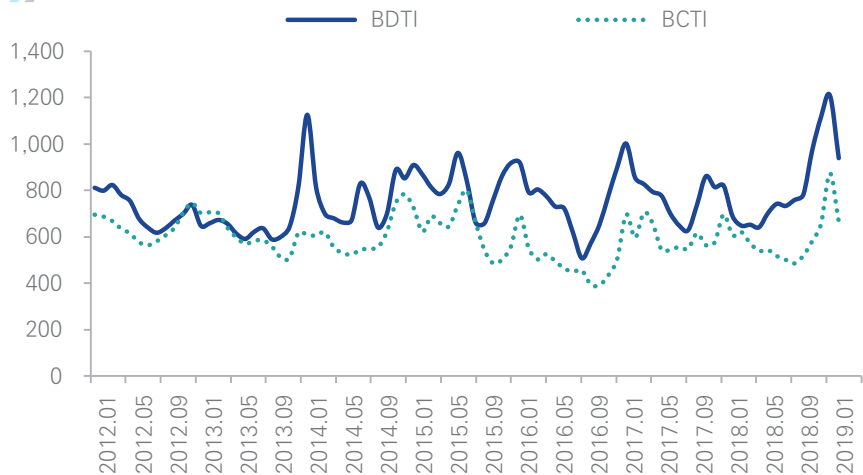
“ 2018년 4.8%에 이르던 오일탱커 선복량의 증가율이 1.1%로 감소하며 공급과잉이 완화될 전망 ”

### 운임 동향 : 선복량 증가율의 하락으로 공급과잉이 완화될 것으로 전망

석유류를 운송하는 탱커의 운임지수는 발틱해운거래소에서 발표되는 유조선 운임지수(WS, World Scale rate)가 일반적으로 사용되고 있다. 발틱해운거래소는 유조선 운임지수를 'Dirty Tanker'와 'Clean Tanker' 지수로 나눠 발표하고 있다. BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 원유나 중유를 운송하는 유조선인 Dirty Tanker에 대한 운임지수로 Dirty Tanker는 17개의 항로가 있으며, BCTI(Baltic Clean Tanker Index)는 가솔린, 나프타 등 정제유를 운송하는 Clean Tanker에 대한 유조선 운임지수로 Clean Tanker는 7개의 항로가 있다.

2019년 오일탱커 수급은 물동량 증가율이 2.0%, 선복량 증가율이 1.1%로 예측되면서 공급과잉이 완화될 전망이다. 베네수엘라와 이란, 이라크의 원유 수출 감소가 지속되면서 전통적 산유국의 원유 생산은 둔화될 것으로 예상되지만, 아시아 국가들의 원유 수입 및 정제시설 확대를 통한 석유제품 생산이 증가하고 있기 때문에 전체 탱커선의 수요는 2018년 대비 증가할 전망이다.

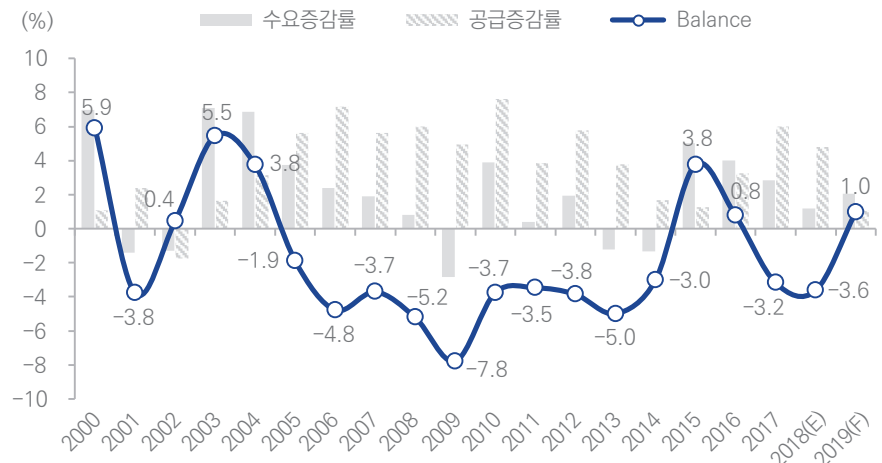
#### 탱커운임지수



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

Note : BDTI는 Baltic Dirty Tanker Index의 약자로 원유나 중유를 운송하는 유조선 운임지수를 뜻하며, BCTI는 Baltic Clean Tanker Index의 약자로 가솔린, 나프타 등 정제유를 운송하는 유조선 운임지수를 뜻함

#### 글로벌 오일탱커 수요/공급 Balance 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



### 수요 동향 : '18년 물동량은 전년 대비 증가, '19년도 증가세는 지속될 전망

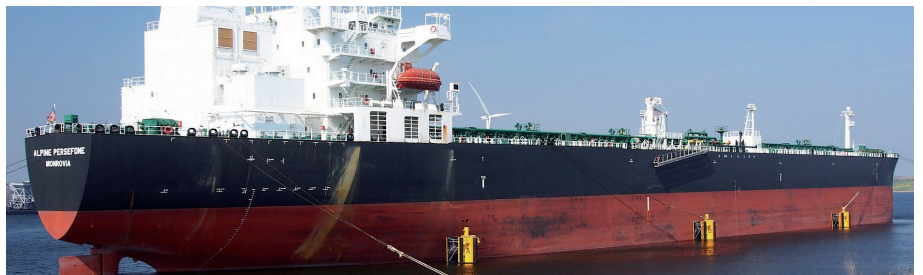
2018년 전 세계 오일 해상 물동량은 전년 대비 약 1.2% 증가한 31억 톤을 기록했다. 미국의 셰일오일 증산에 따른 원유 수출 증가, 유가 하락 등으로 수요 증가율이 2017년 대비 클 것으로 예측되었지만, OPEC의 감산 유지로 인해 증가율이 둔화된 것으로 판단된다.

한편, 오일탱커선은 석유 및 석유정제품과 같은 액체화물을 벌크상태로 싣는 선박으로, 운반 화물에 따라 원유 운반선(Crude Oil Tanker)과 석유화학제품 운반선(Products & Chemical Tanker)으로 분류된다. 이 중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 화물은 원유로 전체 화물의 약 65.2%를 차지하고 있다.

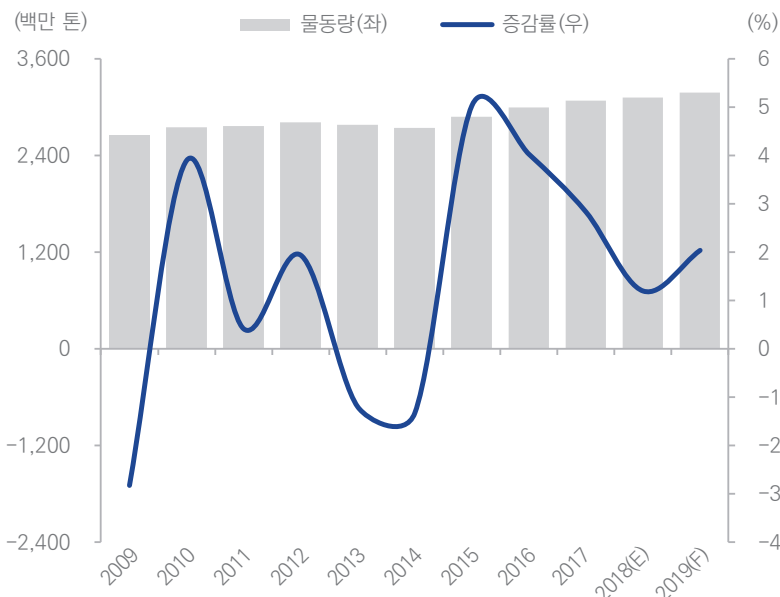
2019년 물동량은 32억 톤으로 2018년 물동량 대비 2.0% 증가할 것으로 전망된다. 향후 미국의 원유 수출량이 늘어날수록 유가 하락 압력은 높아지고, 낮은 유가는 원유 수송량을 늘리게 될 것으로 보인다.

실제 미국이 원유 수출 금지를 해제한 2015년 이후 원유 수출량은 급격히 늘기 시작하여, 2018년 원유 수출량은 8,100만 톤을 기록했다. 2019년은 1억 1,800만 톤으로 증가할 것으로 예측되고 있다. 또한, 미국의 파이프라인 증설을 통한 수출 능력 확대는 향후 해운 수요를 증가시킬 것으로 예상되고 있다. 이에 더불어 OPEC 회원국 간의 협력 약화 및 감산 합의 불이행 등은 원유 및 석유제품 수요를 증가시킬 것으로 전망되고 있다.

“  
2018년 오일 물동량  
전년 대비 1.2% 증가,  
2019년 미국 원유  
수출량 증가 전망에 따라  
오일 물동량 2.0%  
증가할 전망 ”

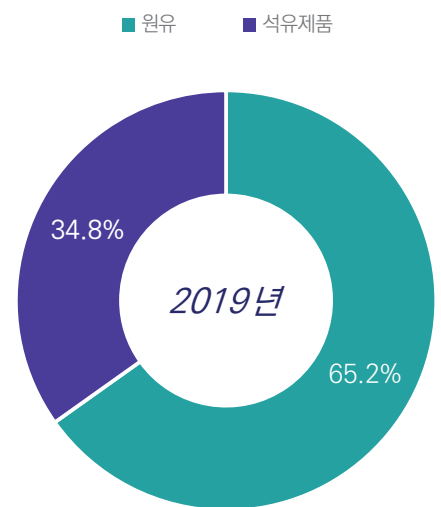


》 글로벌 오일(원유 및 석유제품) 해상 물동량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

》 글로벌 오일탱커선 품목별 비중 전망

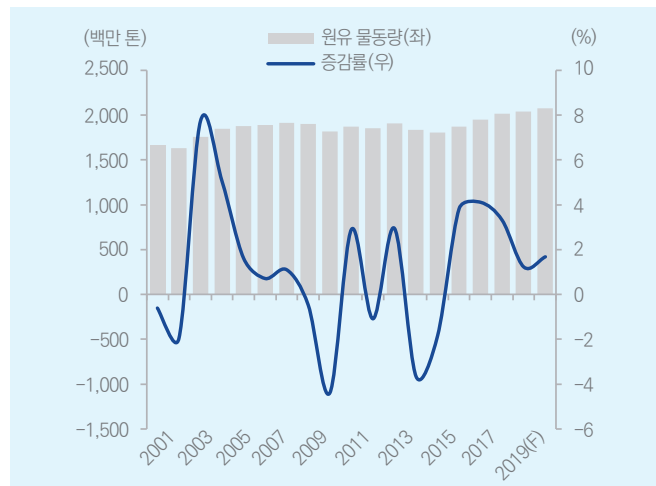


Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원



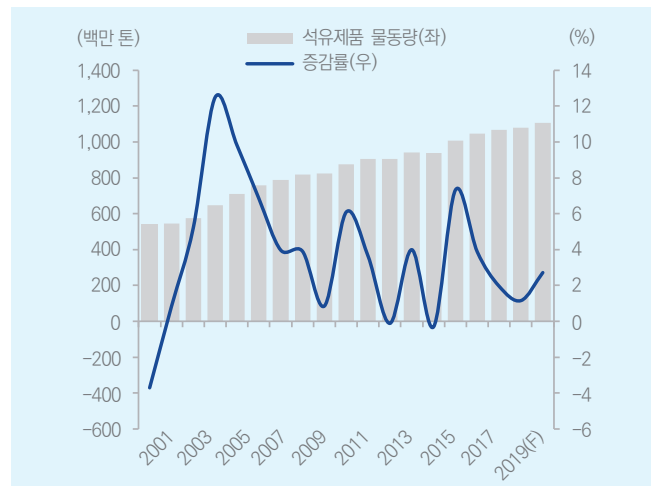


## 》 글로벌 원유 해상 물동량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

## 》 글로벌 석유제품 해상 물동량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

## 》 원유 해상 무역량(수입국 기준)

(백만 톤)

국가	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018(E)	2019(F)	CAGR (2011~2019)
일본	178	182	180	171	168	165	158	147	144	-3%
한국	126	128	123	125	139	147	152	154	154	3%
중국	228	245	254	280	306	353	386	408	436	8%
인도	168	184	189	189	196	215	216	230	242	5%
기타 극동지방	167	179	175	176	182	189	195	206	222	4%
호주/뉴질랜드	27	29	28	27	24	20	22	23	23	-2%
북아메리카	368	340	288	245	240	254	252	237	226	-6%
지중해	210	219	209	206	235	229	241	235	234	1%
UK	255	279	263	256	260	268	288	283	274	1%
아프리카	14	12	10	10	8	9	8	11	12	-1%
캐리비안/남아메리카	33	32	35	35	31	25	22	24	23	-4%
기타 국가	79	79	83	84	80	76	74	80	83	1%
총	1,852	1,907	1,837	1,803	1,872	1,949	2,014	2,038	2,073	1%

Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

## 》 원유 해상 무역량(수출국 기준)

(백만 톤)

국가	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018(E)	2019(F)	CAGR (2011~2019)
중동	893	868	874	842	857	942	917	922	907	0%
발트3국	97	92	77	70	74	80	83	76	73	-3%
흑해	89	84	85	75	73	70	71	67	65	-4%
캐리비안	209	224	211	208	218	216	206	200	189	-1%
극동	58	66	72	76	98	106	108	112	116	9%
지중해	92	120	101	78	82	70	88	92	90	0%
UK	106	101	96	93	97	105	109	103	108	0%
서아프리카	217	215	202	201	201	179	183	191	199	-1%
US	13	13	20	27	31	18	44	81	118	31%
기타 국가	79	125	100	132	141	163	204	194	207	13%
총	1,852	1,907	1,837	1,803	1,872	1,949	2,014	2,038	2,073	1%

Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

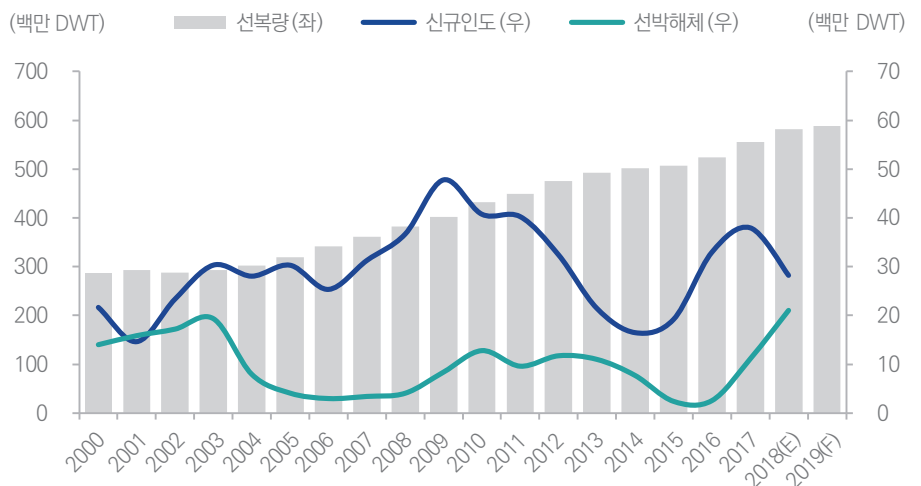


### 공급 동향 : '19년 선박량 증가율은 '18년 대비 낮은 수준에 머물 것으로 전망

“  
IMO 환경규제에 따라  
2018년 해체량 전년 대비  
89.9% 증가, 특히 VLCC  
해체량 급격히 증가 ”

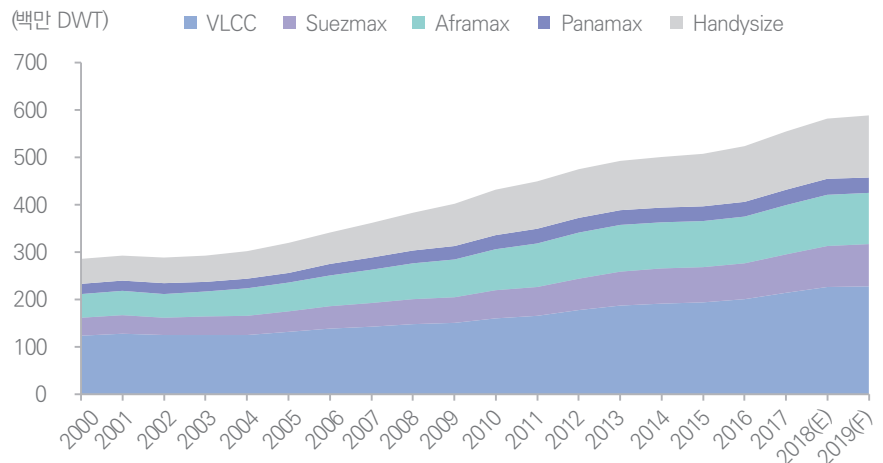
2018년 오일탱커 선박량은 5억 8,188만 DWT로 전년 대비 4.8% 증가한 것으로 나타났으며, 2019년 선박량 증가율은 1.1%로 2018년에 비해 낮은 수준을 보일 것으로 전망된다. 한편 오일탱커의 해체량은 2018년 2,098만 DWT를 기록하면서 전년 대비 89.9% 증가하며, 지난 20년 동안 최대치를 기록했다. 특히 VLCC의 해체량이 급격히 증가했는데, 2017년 해체량은 388만 DWT로 2016년에 비해 약 570% 증가한 수치이다. 해체가 급증한 요인은 OPEC 감산 정책 등의 영향으로 인한 VLCC의 시황 침체 및 환경 규제로 인한 노령선 철수 등이 있다. IMO(International Maritime Organization, 국제해사기구)는 2019년부터 평형수 처리 장치 장착을 모든 선박에 의무화하고 있으며, 2020년부터 시작되는 SOx(황산화물) 규제로 스크러버(Scrubbers, 선박 배기가스 저감장치) 설치를 해야 한다. 이와 같은 규제에 대비하기 위해 많은 선주들이 해체를 선택하고 있는 것이다.

#### 》 글로벌 오일탱커 선박량 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

#### 》 글로벌 오일탱커 사이즈별 선박량 추이 및 전망

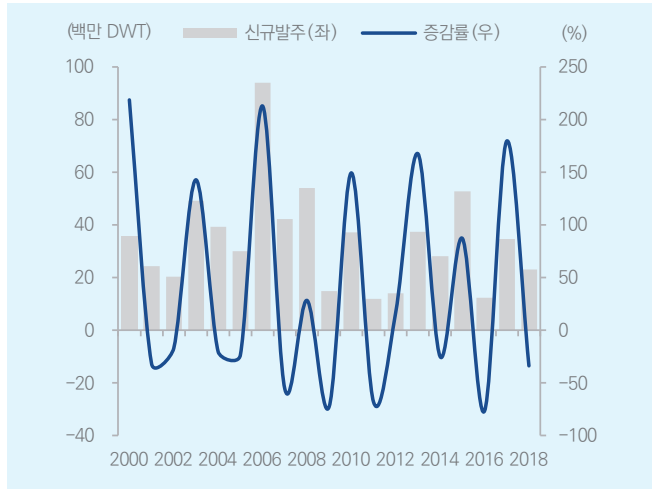


Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

Note : UL/VLCC는 160K DWT 이상, Suezmax는 120~200K DWT, Aframax는 80~120K DWT, Panamax는 60~80K DWT, 제풍운반선은 10~60K DWT 의미

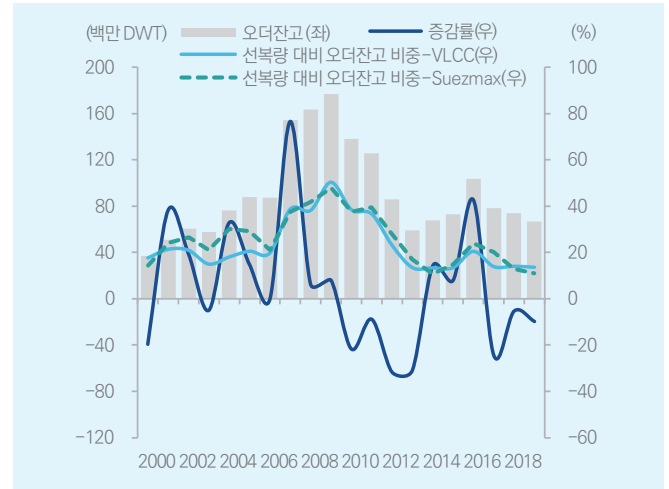


### ▶▶ 글로벌 오일탱커 신규발주 추이



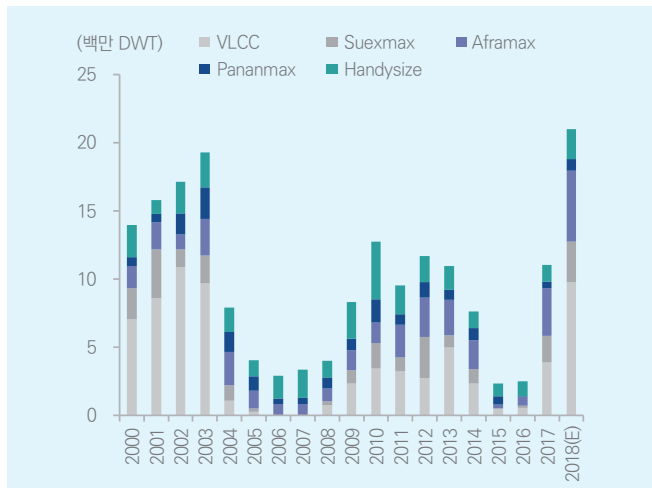
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### ▶▶ 글로벌 오일탱커 오더잔고 추이



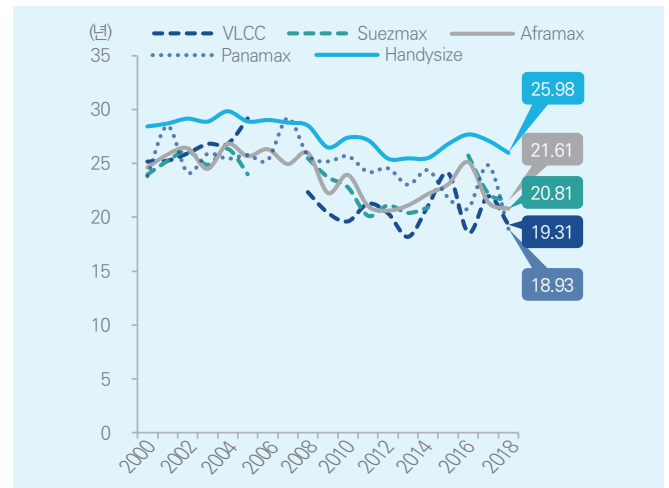
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### ▶▶ 글로벌 오일탱커 선종별 해체규모



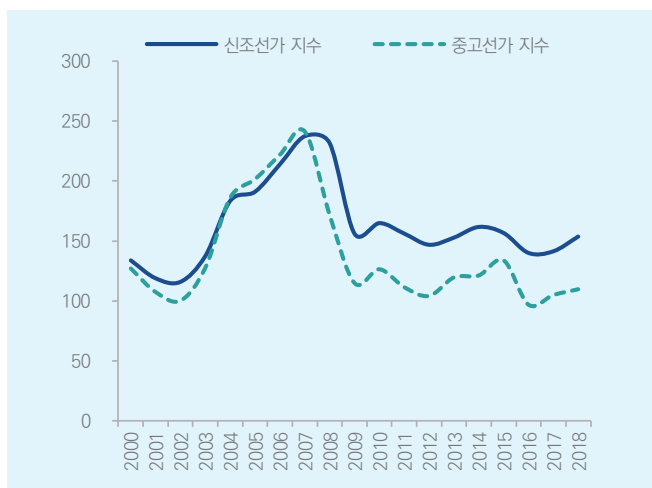
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### ▶▶ 글로벌 오일탱커 폐선 평균 선령



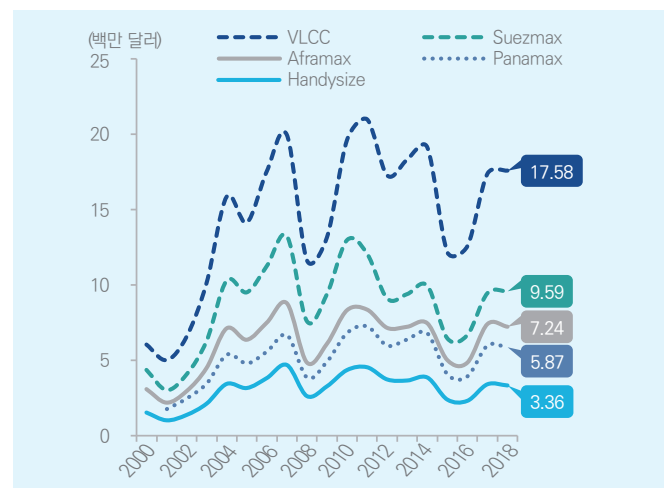
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### ▶▶ 글로벌 오일탱커 신조선가, 중고선가 지수



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### ▶▶ 글로벌 오일탱커 해체가격



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원



## 가스선

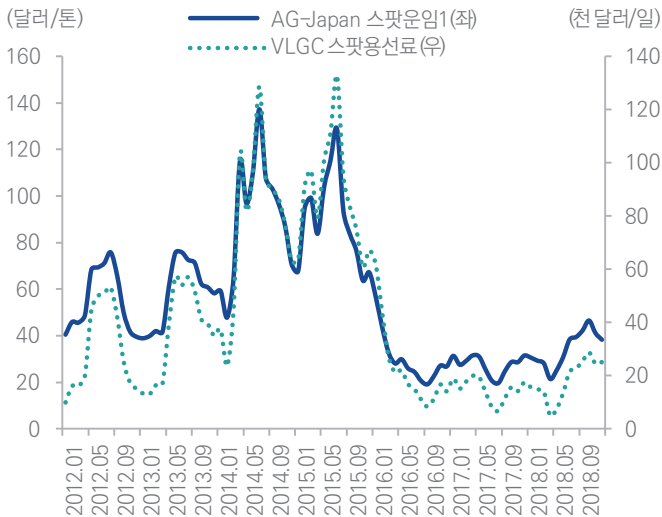
“ 유가 상승에 따른 대체 에너지원인 LNG 수요 증가에 따라 초과수요 지속 ”

### 운임 동향 : LNG선의 운임은 지속 상승, LPG선은 지속 하락

LNG선 운임은 2015년 이후부터 지속적으로 올라 2018년 11월에는 160K급 스팟운임이 18만 6,000달러/일, 145K급이 9만 5,000달러/일을 기록하면서 최고 수준으로 올랐다. 유가 상승 등으로 대체 에너지원인 LNG 수요가 늘었기 때문으로 파악되며, LNG 운반선 규모가 LNG 물동량을 따라가지 못하고 있는 것으로 보인다. 이에 따라 향후 선사들이 LNG선 발주도 늘릴 것으로 예상되고 있다.

LPG선의 걸프지역-일본 간 스팟운임은 2015년 7월 128.80달러/톤으로 정점을 찍은 후 지속적으로 하락하는 모습을 보이며 2018년 12월에는 38.25달러/톤을 기록했다.

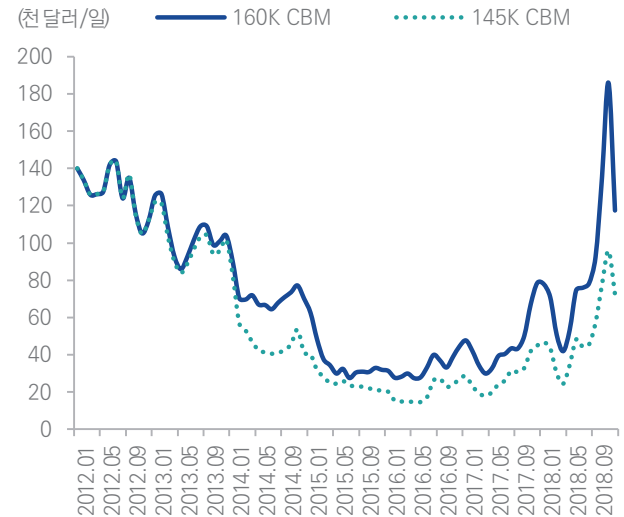
#### 》 글로벌 LPG선 운임 추이



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

Note : 1) AG-Japan 스팟운임은 걸프지역-일본 간 43,000백만 톤 LPG선의 운임로  
2) VLGC는 Very Large Gas Carrier의 약자로 50,000~80,000m³ LPG선임

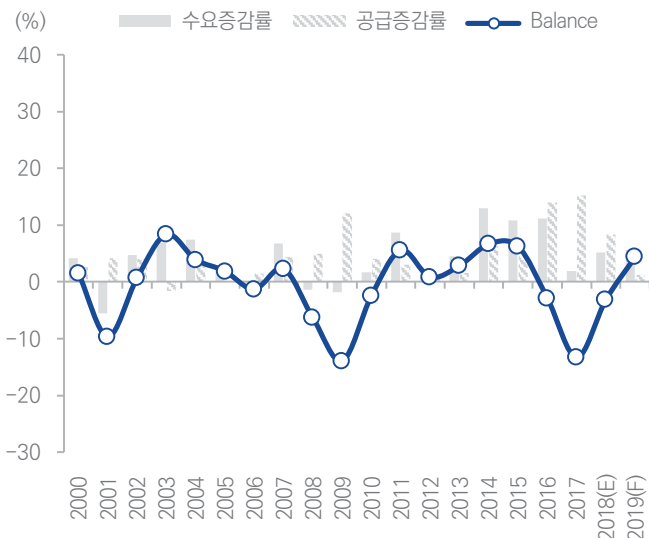
#### 》 글로벌 LNG선 운임 추이



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

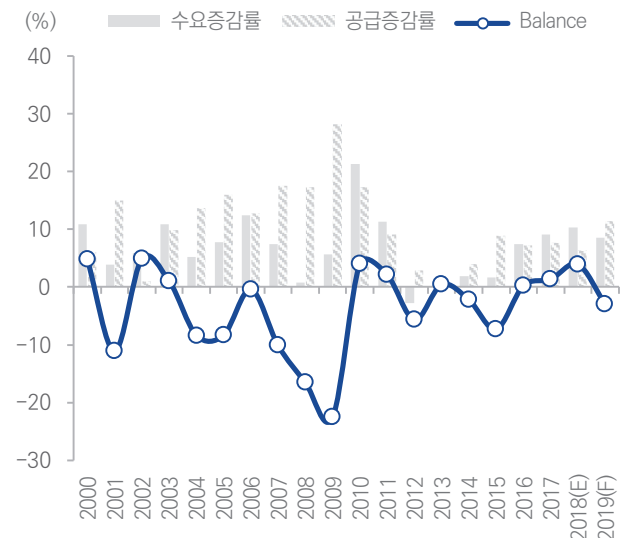
Note : LNG선 운임은 스팟운임. CBM은 Cubic Meter의 약자로 m³를 뜻함

#### 》 글로벌 LPG 수요/공급 Balance 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

#### 》 글로벌 LNG 수요/공급 Balance 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원



## 수요 동향 : '18년 LNG 교역량은 전년 대비 10.3% 증가, LPG 교역량은 전년 대비 5.2% 증가

“

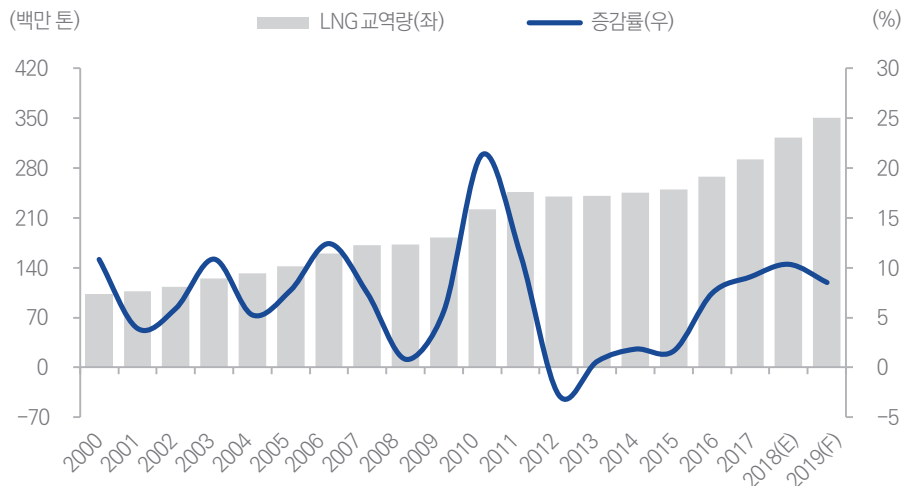
2018년 LNG 교역량  
3억 2,266만 톤 기록하며  
전년 대비 10.3% 증가

”

전 세계 LNG 수요는 지속적으로 증가할 전망이다. 2018년 LNG 교역량은 3억 2,266만 톤을 기록하며 전년 대비 10.3% 증가했다. 전 세계적으로 기존에는 화석원료나 오일 등의 연료를 사용하던 국가들이 친환경적인 LNG를 에너지원으로 전환하면서 수입국의 비중이 늘었기 때문인 것으로 파악된다. 1965년 전체 에너지 중 15.6%에 불과하던 천연가스의 비중이 2017년에는 27.4%까지 증가했으며, 향후 교역량은 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

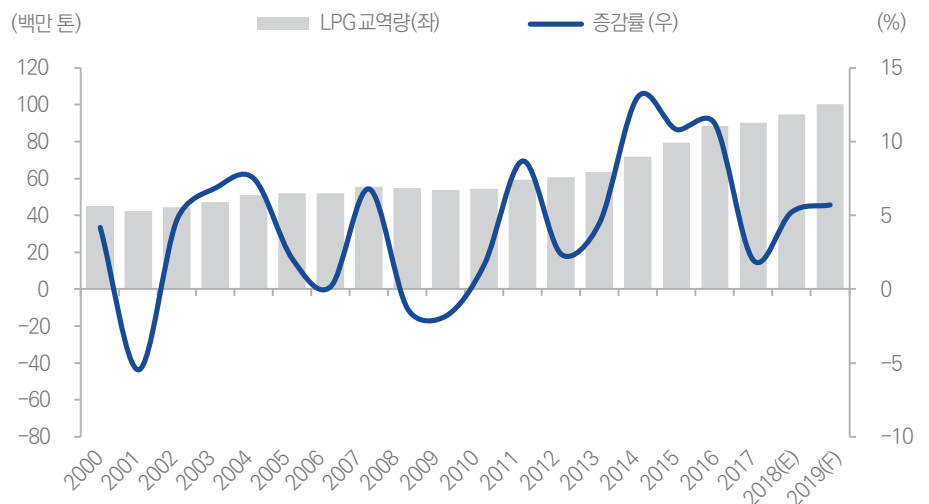
2018년 LPG 교역량은 9,485만 톤을 기록하며 전년 대비 5.2% 증가했다. 2014년부터 2016년까지 10%를 넘던 LPG 교역량 증가율이 2017년에는 2.0%로 떨어졌다. 이는 주로 중동 및 미국 지역의 LPG 수출 증가율 감소에 따른 것으로 판단된다.

### 》 글로벌 LNG 교역량과 증감률 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 LPG 교역량과 증감률 추이 및 전망

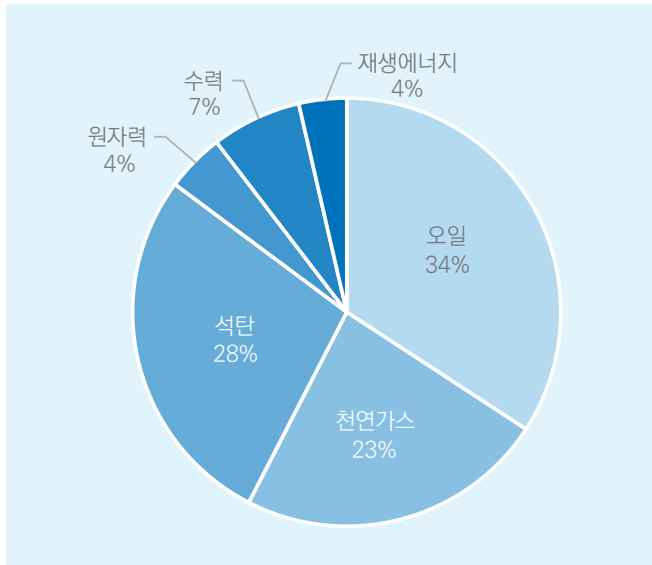


Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원



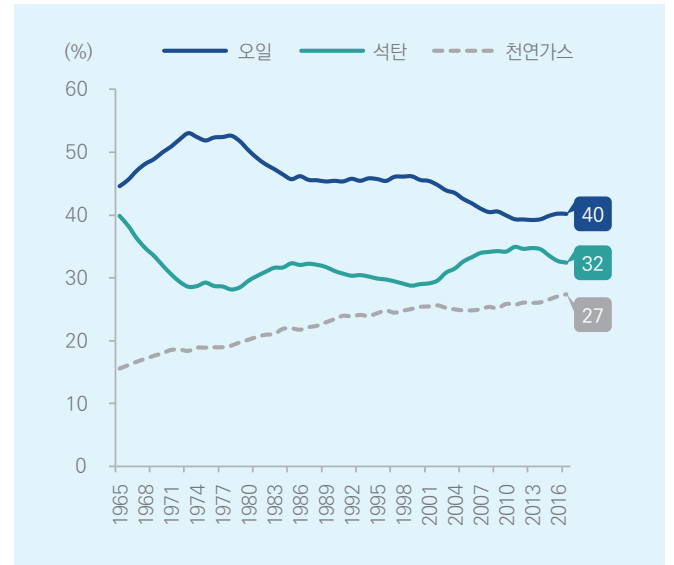


연료 유형별 에너지 소비 비중(2017)



Source : BP(British Petroleum), 삼성KPMG 경제연구원

글로벌 화석연료 비중 추이



Source : BP(British Petroleum), 삼성KPMG 경제연구원

지역별 천연가스 소비 전망

(십억 m³)

	2000	2015	2016(E)	2025(F)	2030(F)	2035(F)	2040(F)	2016(E)-2040(F) CAGR
북아메리카	800	962	961	1,045	1,068	1,109	1,143	0.7%
USA	658	775	772	826	838	858	871	0.5%
유럽	606	558	590	604	618	633	631	0.3%
아시아태평양	314	702	732	998	1,167	1,331	1,472	2.8%
일본	79	120	125	96	101	107	108	-0.6%
중국	28	192	206	371	449	514	563	4.1%
인도	28	52	56	100	130	158	188	4.9%
유라시아	463	558	570	577	588	615	636	0.4%
러시아	383	438	449	444	448	455	462	0.1%
중동	174	462	477	568	657	737	795	2.1%
아프리카	57	131	134	177	211	251	306	3.4%
라틴아메리카	97	169	166	183	205	237	271	2.0%
브라질	10	42	36	38	44	55	65	2.4%
OECD	1,418	1,653	1,694	1,774	1,822	1,888	1,924	0.5%
Non-OECD	1,100	1,891	1,941	2,383	2,697	3,024	3,329	2.2%
전세계	2,518	3,544	3,635	4,174	4,545	4,950	5,304	1.6%

Source : IEA, Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



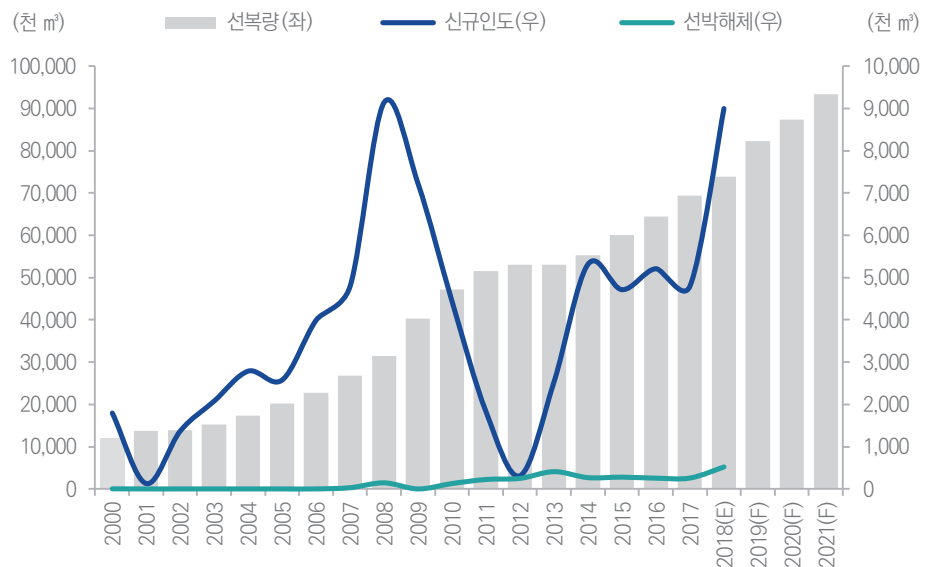
## 공급 동향 : '18년 LNG 선박량은 전년 대비 증가, LPG선의 선박량 또한 전년 대비 증가세를 유지

“  
LNG 수요 증가될 것으로  
예측됨에 따라 향후 LNG선  
발주 더욱 증가할 전망  
”

LNG 수요가 크게 늘면서 LNG선 공급도 지속해서 성장하고 있다. 2018년 LNG 선박량은 7,380만  $m^3$ 로 전년 대비 6.4% 증가했다. 특히 향후 LNG 수요가 더 증가할 것으로 예측됨에 따라 LNG선의 발주가 더욱 늘어날 전망이다. 2019년 선박량은 8,226만  $m^3$ 로 전년 대비 11.5% 증가하여 높은 수준을 보일 것으로 전망되고 있다.

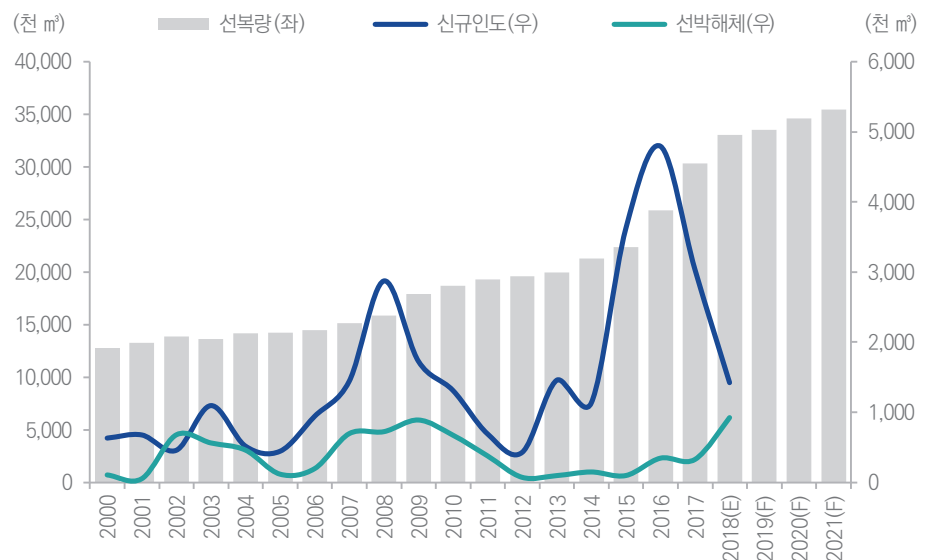
2018년 LPG선의 선박량은 3,303만  $m^3$ 로 전년 대비 8.9% 증가했는데 이는 2017년 17.2%에 비해 낮은 수준이다. 2016년부터 지속된 저시황에 따른 운임하락으로 인한 것으로 판단되며, 이에 따라 2019년 선박량 증가율은 1.5%로 더욱 낮아질 전망이다.

### 》 글로벌 LNG선 선박량



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

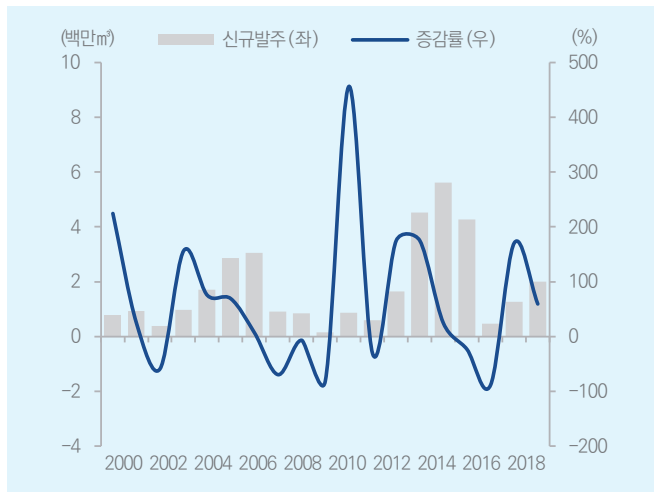
### 》 글로벌 LPG선 선박량



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

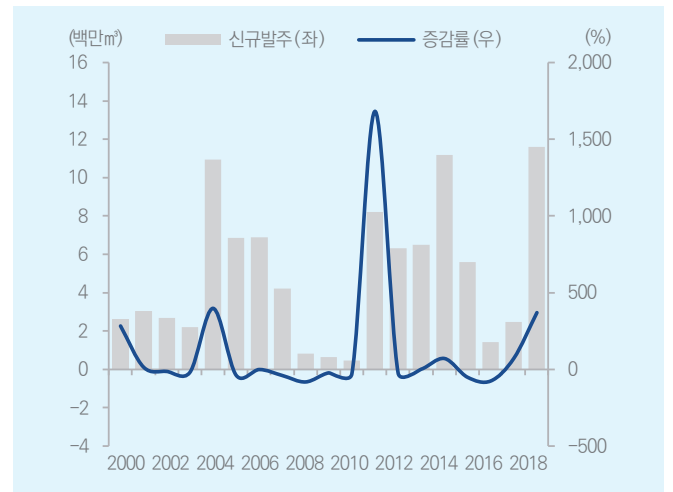


### 》 글로벌 LPG선 신규발주 추이



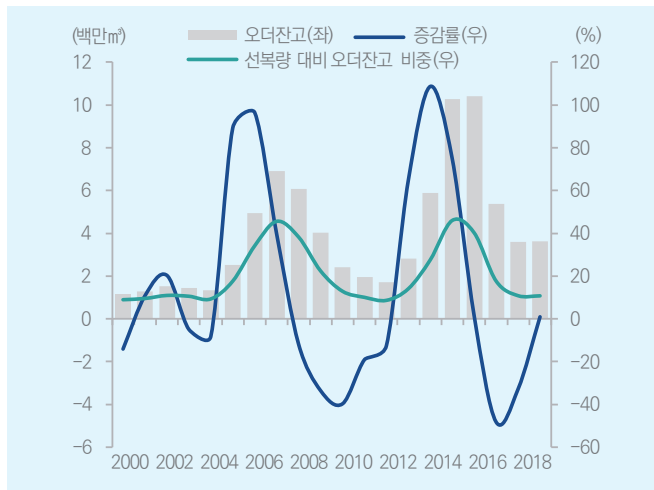
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 LNG선 신규발주 추이



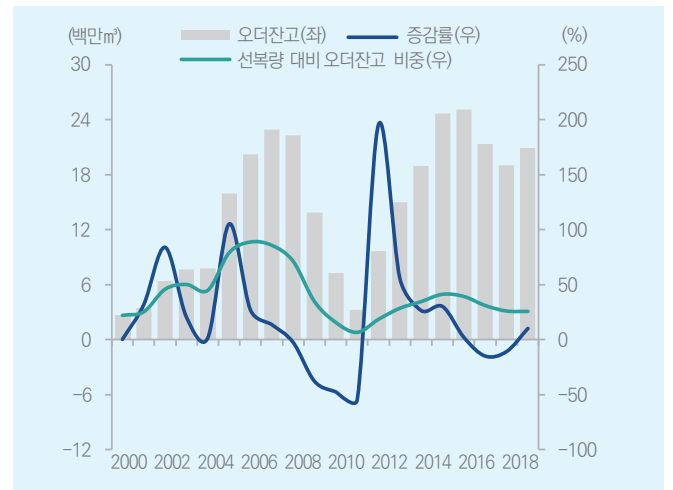
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 LPG선 오더잔고 추이



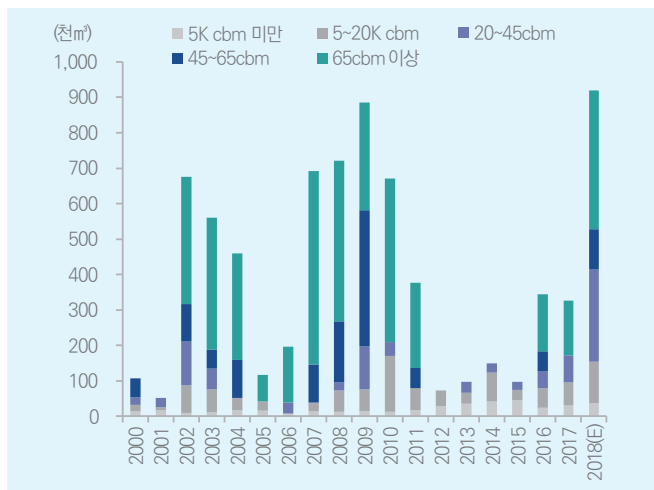
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 LNG선 오더잔고 추이



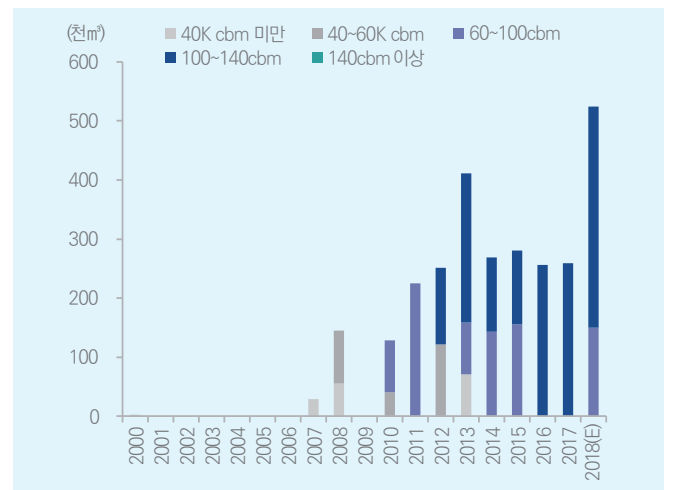
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 LPG선 선종별 해체규모



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 LNG선 선종별 해체규모



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원



## 컨테이너선

“

파나마 운하 확장,  
일부 선사들의 신규서비스  
취항 등으로 경쟁 심화됨에  
따라 운임 하락세로 전환

”

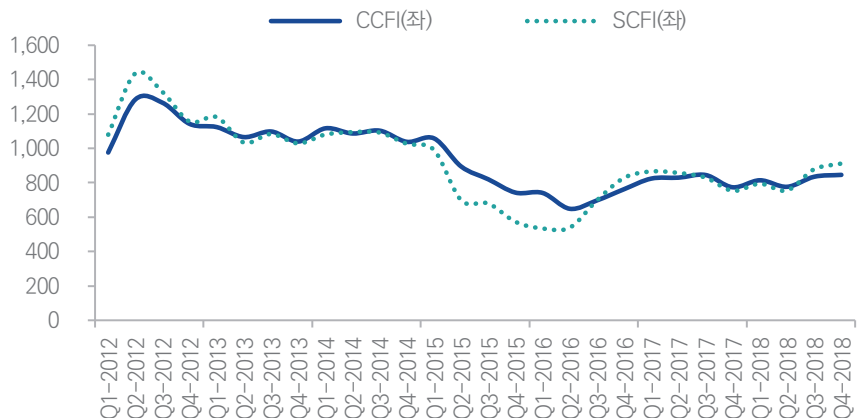
### 운임 동향 : 시장내 경쟁이 심화됨에 따라 컨테이너 운임지수는 하락세로 전환

컨테이너 운임지수는 중국의 상해항운교역소(Shanghai Shipping Exchange)에서 발표하는 SCFI(Shanghai Containerized Freight Index)지수와 CCFI(China Containerized Freight Index)가 가장 많이 사용되고 있다. 이 운임지수는 중국에서 출발하는 노선에 대한 운임으로, 컨테이너 화물의 경우 중국에서 출발하는 비중이 높고 운임도 전체 노선에서 높은 편이므로 주요 지표로 사용되고 있다.

2012년 정점을 찍었던 CCFI는 계속 하락하기 시작하여 2015년부터는 급격히 하락하다 2016년 2분기에는 역대 최저 수준인 650을 기록했다. 이후 점차 회복되는 모습을 보였지만, 미주 노선의 파나마 운하가 확장됨에 따라 선사들의 시장 점유율 유지를 위한 물동량 확보 경쟁이 심화 되고, 얼라이언스에 소속하고 있지 않은 일부 선사들이 신규 서비스를 취항하면서 운임은 하락세로 전환했다.

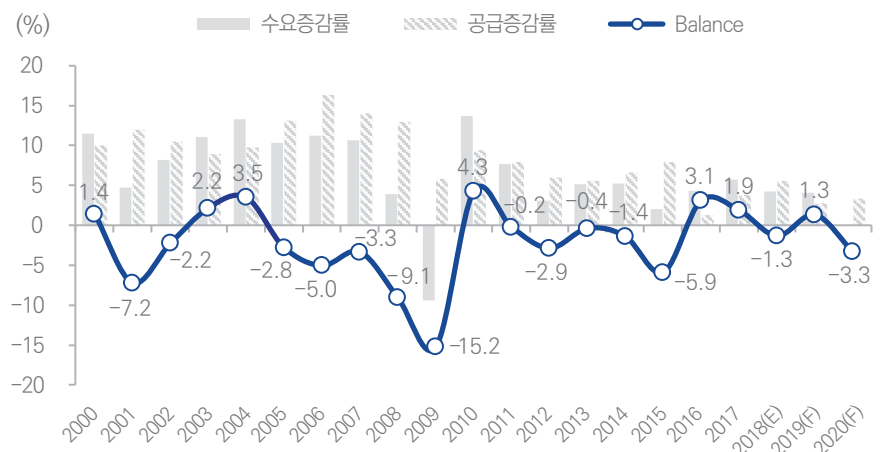
2018년 수요 증감률은 4.3%로 2017년 5.7%에서 둔화되었으며, 2019년도 비슷한 수준인 4.1%를 유지할 것으로 보인다. 2018년 선박 공급 증감률은 5.6%로 2017년 3.8%에 비해 크게 증가했으나 2019년은 2.8%로 줄어들 전망이다.

#### 》 컨테이너선 운임 및 용선료 지수



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

#### 》 컨테이너선 수요/공급 Balance 추이 및 전망



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



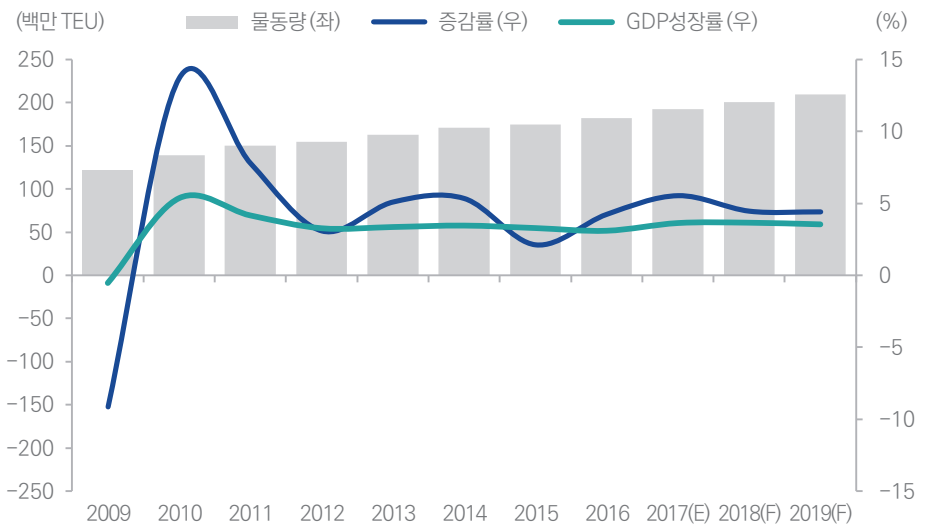
## 수요 동향 : '19년 물동량은 지속 증가할 것으로 전망, 하지만 미·중 무역전쟁 등 불확실성은 여전히 존재

“ 컨테이너 물동량, 아시아역내 물동량이 2018년 5,940만 TEU를 기록, 주요항로 물동량 넘어섬 ”

컨테이너 화물은 2009년부터 연평균 약 5.5%의 높은 성장률을 보이고 있다. 2018년 전 세계 컨테이너 해상 물동량은 2억 100만 TEU로 전년 대비 4.5% 증가했다. GDP 성장률과 높은 상관관계를 보이고 있는 컨테이너 물동량 증가율은 2019년 약 4.4%를 기록할 것으로 전망되고 있다. 다만, 최근 미·중 무역전쟁으로 인한 관세 부과 움직임에 따라 불확실성이 존재하는 것으로 보인다.

항로별로 살펴보면, 태평양항로 물동량 증가율은 2019년 3.4%로 전망되며, 미국과 중국 무역전쟁의 영향으로 미국 상품 수입량의 증가세 둔화가 예상되고 있다. 항로별 교역량 비중을 살펴보면, 아시아역내 물동량이 2018년 5,940만 TEU를 기록하면서 주요 항로의 물동량을 넘어섰다.

### 》 글로벌 컨테이너선 전체 교역량



Source : Clarkson, OECD, 삼성KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 컨테이너선 항로별 교역량

구분	태평양 항로	극동-유럽항로	전체 주요항로		남북항로		아시아 역내		전세계	
	백만TEU	백만TEU	백만 TEU	증가율	백만 TEU	증가율	백만 TEU	증가율	백만 TEU	증가율
2011	20.8	20.5	47.3	3.8%	27.3	9.4%	39.1	12.3%	150.0	7.8%
2012	20.8	20.1	47.1	-0.5%	27.6	1.2%	42.1	7.7%	154.7	3.1%
2013	21.7	21.2	49.1	4.4%	29.1	5.6%	45.2	7.2%	162.6	5.1%
2014	22.2	22.2	51.1	4.0%	30.3	3.9%	47.9	6.0%	171.2	5.3%
2015	22.9	21.9	51.5	0.8%	30.4	0.2%	49.3	3.0%	174.9	2.1%
2016	24.1	22.6	53.7	4.3%	31.0	2.0%	52.1	5.7%	182.3	4.2%
2017(E)	25.0	23.8	56.2	4.6%	32.9	6.2%	55.8	7.1%	192.4	5.5%
2018(F)	25.6	23.5	57.0	1.4%	35.0	6.2%	59.4	6.4%	201.0	4.5%
2019(F)	25.9	23.9	58.0	1.8%	37.0	5.7%	62.9	5.9%	209.9	4.4%

Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원





## 공급 동향 : '19년 선복량 증가율은 점차 둔화될 전망

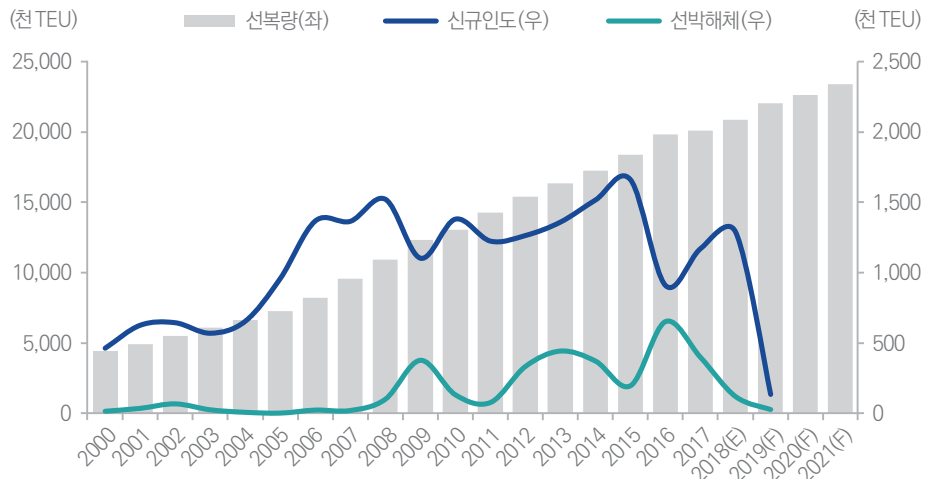
2017년 선복량 증가율은 역대 최저치인 1.3%를 기록했으나 한진해운 파산 이후 글로벌 해운 업계가 재편됐고, 15,000TEU 이상의 대형 선박 발주가 이어짐에 따라 2018년 전년 대비 5.6% 증가했으나, 2019년은 2.8% 증가할 전망이다. 반면, 수요 증가율은 지속적으로 높은 수준을 보이면서, 2000년대 초 지속되어 왔던 공급과잉이 점차적으로 해소될 것으로 보이며, 수급불균형의 폭이 줄어들 것으로 전망되고 있다. 선종별로 살펴보면, 8,000TEU 이하 급인 Feeder와 Intermediate 컨테이너선의 선복량 증가율이 8,000TEU 이상 급 Panamax 컨테이너선의 선복량 증가율에 비해 낮은 것을 알 수 있다. 2018년 기준 선복량에서 차지하는 비중은 8,000TEU 이하 선박이 51.0%를 차지하고 있지만, 최근에 파나마운하 확장 개통 이후 Neo-Panamax급 대형 선박 비중이 급격하게 증가하고 있다. 향후 이러한 추세는 규모의 경제가 중요한 컨테이너 산업적 특성을 고려할 때 지속될 것으로 전망되고 있다.

“

2019년 선복량 증가율  
2.8%로 둔화될 전망...  
수급불균형 폭 또한  
점차 해소될 것으로 기대

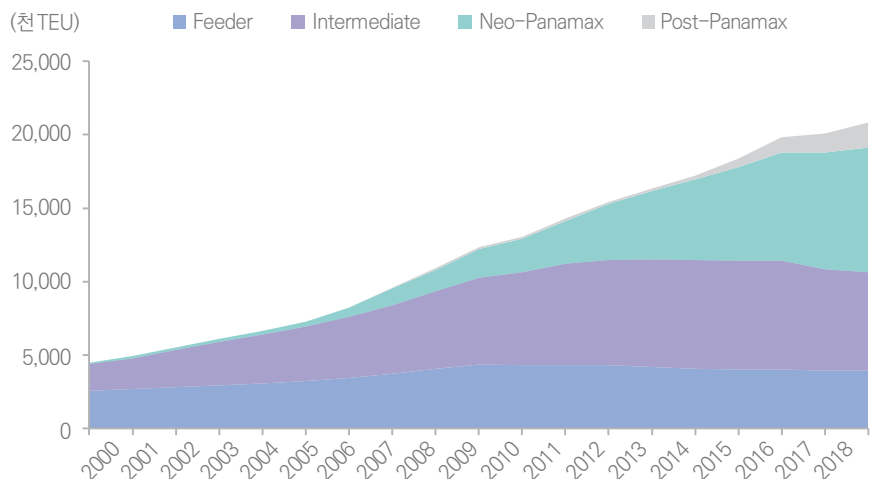
”

### 》 글로벌 컨테이너선 선복량



Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 컨테이너선 사이즈별 선복량

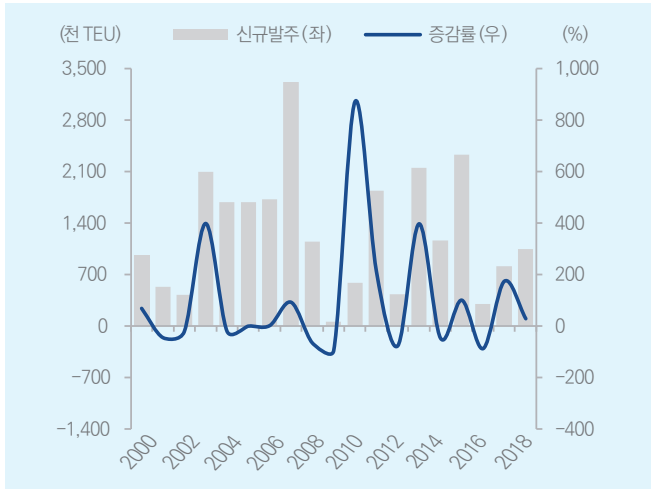


Source : Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원

Note : Post-Panamax는 15,000TEU 이상, Neo-Panamax는 8,000~14,999TEU, Intermediate는 3,000~7,999TEU, Feeder은 3,000TEU 미만

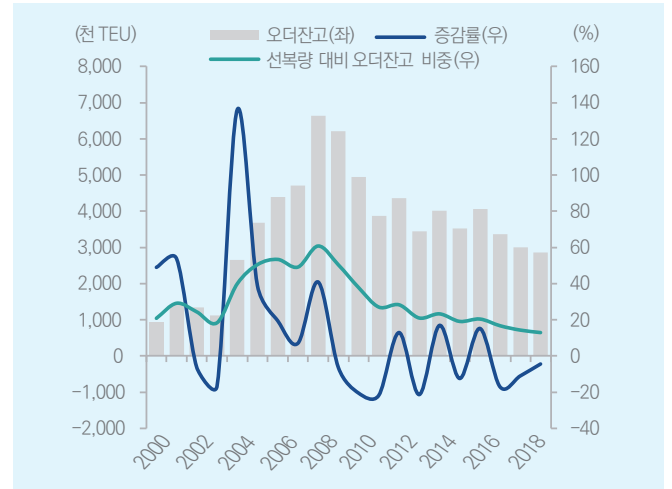


### 》 글로벌 컨테이너선 신규수주 추이



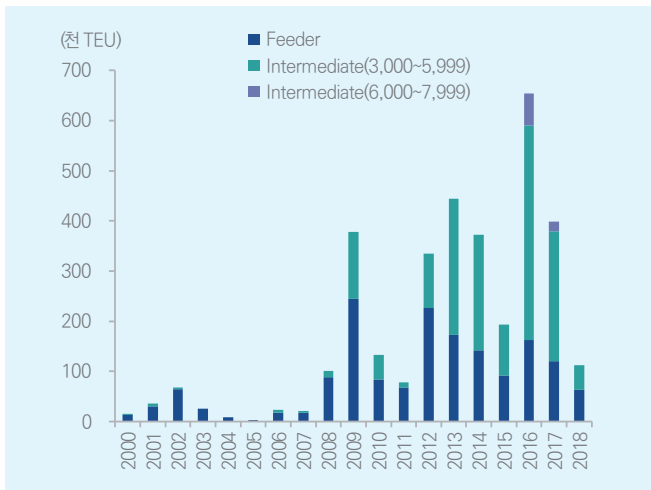
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 컨테이너선 오더잔고 추이



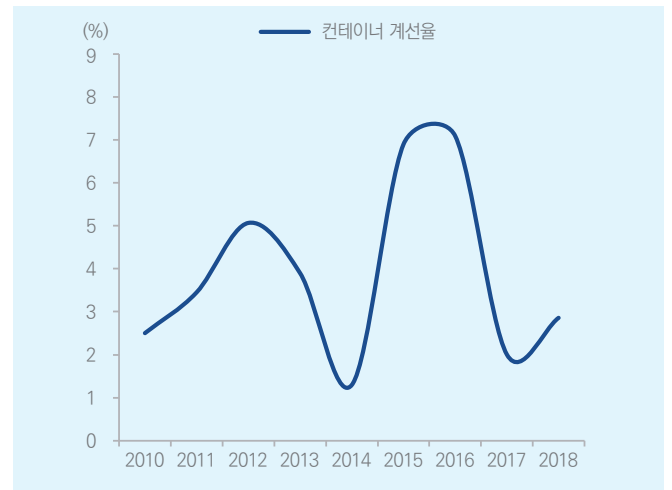
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 컨테이너선 선종별 해체규모



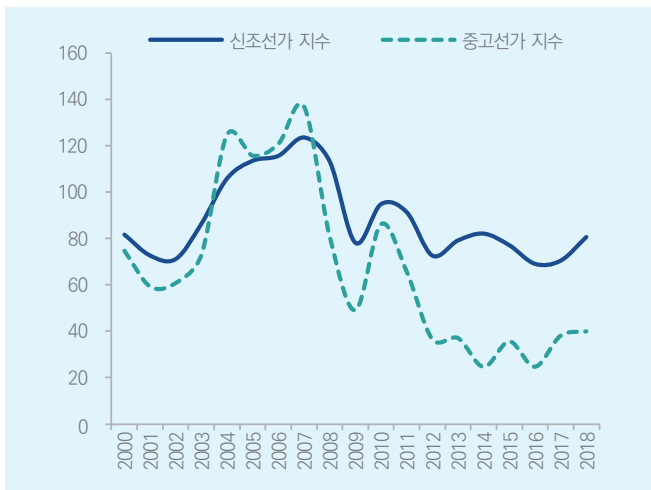
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 컨테이너 계선율



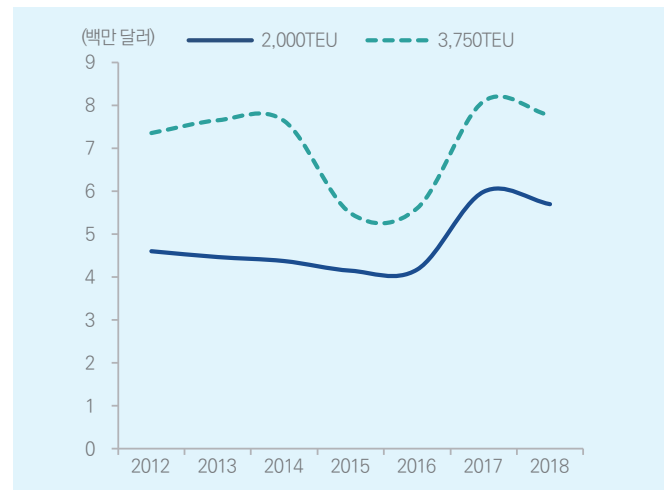
Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 컨테이너선 신조선가, 중고선가 지수



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 글로벌 컨테이너선 해체가격



Source : Clarkson, 삼정KPMG 경제연구원



## 》 글로벌 해운시장에서의 선종별 특징

선종	특징	
벌크선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· BDI 지수는 2018년 3분기까지 상승했다 2019년 1분기 기준 1,190까지 하락</li> <li>· 2011년부터 지속된 공급과잉이 다소 해소되면서 수급이 안정되어 가는 모습</li> </ul>	
	수요	공급
벌크선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 벌크선 수요는 전년 대비 약 2.3% 증가. 2019년 물동량 증가율도 비슷한 수준 보일 전망</li> <li>· 전 세계 철광석 물동량 70% 차지하고 있는 중국의 2018년 철광석 수입량은 전년 대비 1.0% 감소</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 벌크선 선복량은 전년 대비 3.0% 증가. 2019년 선복량 증가율도 비슷한 수준을 보일 것으로 전망됨</li> <li>· 2020년부터 시행되는 선박 환경규제의 영향으로 2019년부터는 해체량이 크게 증가할 것으로 전망</li> </ul>
탱커선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2019년 오일탱커 수급은 물동량 증가율이 2.0%, 선복량 증가율이 1.1%로 예측되면서 공급과잉이 완화될 것으로 전망</li> <li>· 아시아 국가들의 원유 수입 및 정제시설 확대를 통한 석유제품유 생산이 증가하고 있기 때문에 전체 탱커선의 수요는 2018년 대비 증가할 전망</li> </ul>	
	수요	공급
탱커선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 전 세계 오일 해상 물동량은 전년 대비 약 1.2% 증가. 2019년 물동량은 전년 대비 2.0% 증가할 전망</li> <li>· 미국의 파이프라인 증설을 통한 수출 능력 확대, OPEC 회원국 간의 협력 강화 및 감산 합의 불이행 등은 원유 및 석유제품 수요를 증가시킬 전망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 오일탱커 선복량은 전년 대비 4.8% 증가. 2019년 선복량 증가율은 1.1%로 2018년에 비해 낮은 수준을 보일 전망</li> <li>· OPEC 감산 정책 등으로 인한 시황 침체 및 환경 규제로 인한 노령선 철수 등으로 오일탱커의 해체량은 지난 20년 동안 최대치를 기록</li> </ul>
가스선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 유가 상승 등으로 대체 에너지원인 LNG 수요가 늘어남에 따라 LNG선 운임은 2015년 이후부터 지속적으로 올라 2018년 11월 최고 수준 기록</li> <li>· LPG선의 스팟운임은 2015년 7월 이후 지속적으로 하락하는 모습을 보임</li> </ul>	
	수요	공급
가스선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 LNG 교역량은 전년 대비 10.3% 증가, LPG 교역량은 전년 대비 5.2% 증가</li> <li>· 화석원료나 오일에서 친환경적인 LNG로의 에너지 비중이 늘어남에 따라 향후 LNG 교역량은 지속적으로 증가할 것으로 전망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 LNG 선복량은 전년 대비 6.4% 증가. LPG선의 선복량은 전년 대비 8.9% 증가</li> <li>· 향후 LNG 수요가 더 증가할 것으로 예측됨에 따라 LNG선의 발주가 더욱 늘어날 전망. LPG선은 2016년부터 지속된 저시황에 따라 2019년 선복량 증가율은 1.5%로 더욱 낮아질 전망</li> </ul>
컨테이너선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 파나마 운하 확장, 얼라이언스에 소속하고 있지 않은 일부 선사들의 신규 서비스 취항 등으로 경쟁이 심화됨에 따라 컨테이너 운임지수 CCFI는 하락세로 전환</li> </ul>	
	수요	공급
컨테이너선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 컨테이너 화물은 2009년부터 연평균 약 5.5%의 높은 성장률 보임</li> <li>· 2019년 물동량은 약 4.4% 증가할 전망이지만 최근 미·중 무역전쟁으로 인한 관세 부과 움직임에 따라 불확실성이 존재</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 컨테이너선 선복량은 전년 대비 5.6% 증가. 2019년 선복량 증가율은 2.8%로 전망</li> <li>· 2000년대 초 지속되어 왔던 공급과잉이 점차적으로 해소될 것으로 보이며, 수급불균형의 폭이 줄어들 것으로 전망</li> </ul>

## 글로벌 해운업 주요 이슈



국제해사기구,  
2020년부터 황산화물  
규제 강화할 전망 ”

### 글로벌 해운업 주요 이슈

- 1 친환경
- 2 M&A 및 얼라이언스
- 3 선박 대형화
- 4 4차 산업혁명

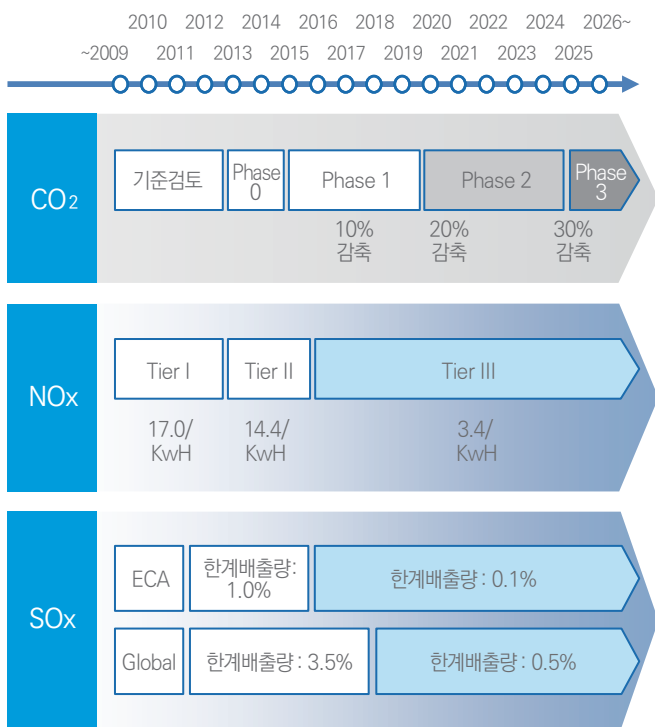
## 2020년 글로벌 해운시장의 주요 키워드는 친환경

최근 많은 해운 전문가가 2020년을 세계 해운시장의 새로운 격변기로 예상하고 있다. 2020년 예정된 선박의 온실가스, 황산화물 배출 기준 강화 등의 환경 규제는 해운선사에 상당한 부담을 안겨줌과 동시에 새로운 기회의 가능성도 보여준다. 누적된 선박과 물동량 수급 불균형이 개선되면서 기나긴 해운 불황이 끝날 기미가 보인다는 전망도 잇따른다. 전문가들은 불황기에 오히려 적극적으로 투자에 나선 선사들을 중심으로 시장이 재편된 해운 역사를 언급하며, 이러한 시장 변화는 우리에게도 위기가 아닌 기회가 될 수 있음을 조언한다.

국제해사기구(IMO)는 2020년 1월부터 선박 연료의 유황산화물(SOx) 규제를 강화하겠다고 발표했다. 선박 연료에 포함된 유황분을 현재의 3.5% 이하에서 0.5% 이하로 낮추는 것을 골자로 하며, 이로 인해 선사들은 스크러버와 같은 장치를 장착하거나 연료를 LNG로 전환하는 등의 투자를 단행할 것으로 예상된다.

온실가스 관련 규제 또한 해운업계의 새로운 전환점을 마련할 전망이다. 2018년 4월 국제해사기구가 발표한 목표안에 따르면, 국제 해운업계는 2020년까지 연간 온실가스 배출량을 2008년 대비 20%, 2050년까지 50%로 감축해야 한다. 이를 달성하기 위해 현재 선박연료인 화석연료 대신 친환경 LNG 연료로 전환하는 한편, 선박기관, 부속설비, 항만 연료공급 시설 등 대대적인 투자가 이루어져야 한다. 장기적으로는 암모니아나 수소 등 비화석 연료로의 전환이 고려된다. 전 세계 선사들은 이러한 급격한 변화에 대비하기 위하여 T/F를 구성하고, 산·학·연 협의회를 발족하는 등 적극적으로 대응책을 마련하고 있다.

### 국제해사기구(IMO)의 환경규제 순서도



### 선사들의 유황규제 대응방안과 문제점

- 1 **기존 벙커C유에서 0.5% 이하의 저유황유로 대체**  
- 선사가 저유황유나 초저유황 중질유를 사용하려면 기존 대비 40~80%의 비용을 추가 부담해야 함
- 2 **황산화물 저감장치인 스크러버를 추가 설치**  
- 스크러버 탑재는 엔진 출력에 따라 적당 12억~120억 원의 설비 투자비용이 필요  
- 스크러버를 가동할 때 발생하는 배출수와 침전물의 배출을 제한하는 항만에선 사용이 불가능해 투자위험 내재
- 3 **LNG 추진선박으로 선대를 교체**  
- LNG 추진선박은 기존 선가 대비 20~30%의 추가 설비 투자 필요 및 LNG 저장탱크만큼 컨테이너화물 적재 불가  
- LNG를 급유할 벙커링 설비가 유럽에 집중돼 있다는 점도 문제점으로 지목

선사들은 새로운 환경규제에 대해 크게 세 가지의 대응 방안 혹은 해결과제를 보유했

Source : 국제해사기구(IMO), 하나금융투자

Note : 1) CO2는 이산화탄소, NOx는 질산화물, SOx는 황산화물을 의미  
2) ECA는 Emission Control Area의 약자로 배출통제해역을 의미

Source : 삼정KPMG 경제연구원

“

글로벌 1위  
얼라이언스 2M,  
대서양 횡단 노선과  
유럽·극동노선에서  
각각 43.3%, 40.3%의  
높은 점유율을 보임”

#### 글로벌 해운업 주요 이슈

- 1 친환경
- 2 M&A 및 얼라이언스
- 3 선박 대형화
- 4 4차 산업혁명

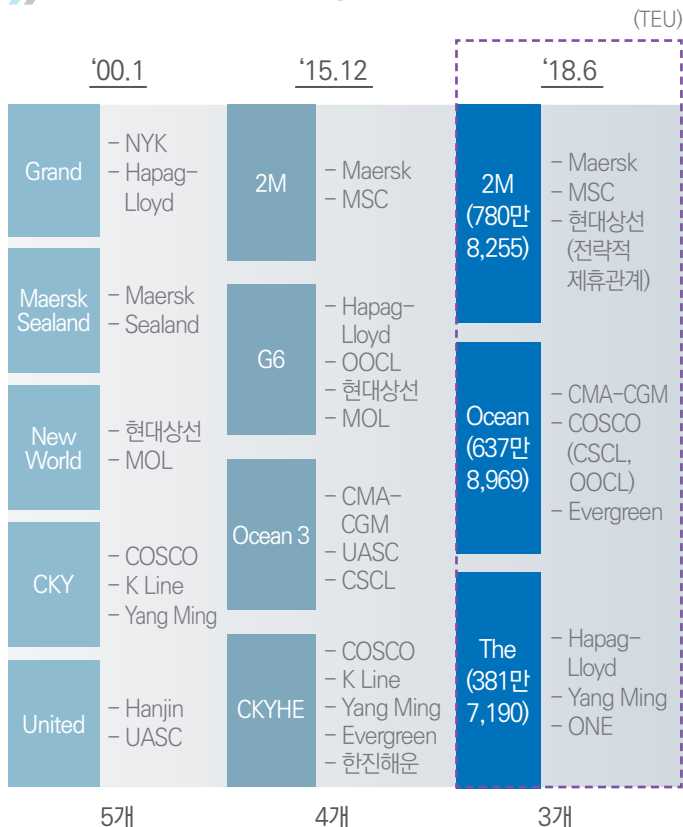
## ‘합종연횡’의 시대, 뭉치고 찢어지는 글로벌 해운사들

글로벌 해운시장의 특징은 각 업체가 얼라이언스를 통해 경쟁을 펼치고 있다는 점이다. 글로벌 해운사간 얼라이언스를 바탕으로한 ‘덩치 키우기’는 서비스의 범위 확장, 원가절감, 효율성 확대 등 규모의 경제 효과를 누리기 위한 전략적 선택으로 바라보는 시각이 지배적이다. 실제로 해운 얼라이언스를 통해 시장 내에서 입지를 다진 글로벌 선사들은 시장 확대에 총력을 다하고 있다. 프랑스 해사 컨설팅 기관인 알파라이너에 따르면 글로벌 상위 7개 선사들의 시장 점유율은 2016년 8월 기준 57% 수준에 그쳤으나, 해운동맹 재편과 한진해운 파산 등을 거치며 불과 1년 만에 72%를 달성하는 등 과점 체제가 고착화되고 있다.

또한 글로벌 선사들을 중심으로 적극적인 M&A가 이루어지고 있다. 글로벌 성장 둔화, 해운 시장 내 과잉 공급, 운임 급락 등으로 위기에 처한 글로벌 해운사들이 비용을 줄이고 효율성 확대를 위해 뭉치고 있는 것이다. 실제로 2017년 5월 하파크로이트의 UASC 인수를 시작으로 일본의 3대 컨테이너선사의 합병 등 10~20위권 중급 해운사들의 생존을 위한 인수합병이 이루어져 왔다.

향후 해운시장에서의 얼라이언스와 M&A의 방향은 유럽위원회(European Commission)가 시행한 ‘독과점 금지법’ 적용 예외 대상으로 분류하는 규정인 Consortia BER의 연장(2020년 4월 만료 예정) 유무에 따라 바뀔 것으로 전망된다. 만약 2020년 4월 해당 규정이 연장된다면 지금의 얼라이언스 체제가 유지되겠지만, 연장되지 않는다면 구주 노선에서 얼라이언스 체제를 유지할 수 없게 되면서 새로운 경쟁 국면을 맞이할 것으로 전망된다.

### » 해운 얼라이언스 재편 과정



Source : Alphaliner, 해운재건 5개년 계획(2018)

### » 글로벌 해운사 M&A 동향



Source : 언론 보도 종합



“ 선박의 대형화, 단위 운송비용을 낮춰 규모의 경제 달성 ”

- 글로벌 해운업 주요 이슈**
- 1 친환경
  - 2 M&A 및 얼라이언스
  - 3 **선박 대형화**
  - 4 4차 산업혁명

**대대익선(大代益善), 대형화 되어가는 선박들**

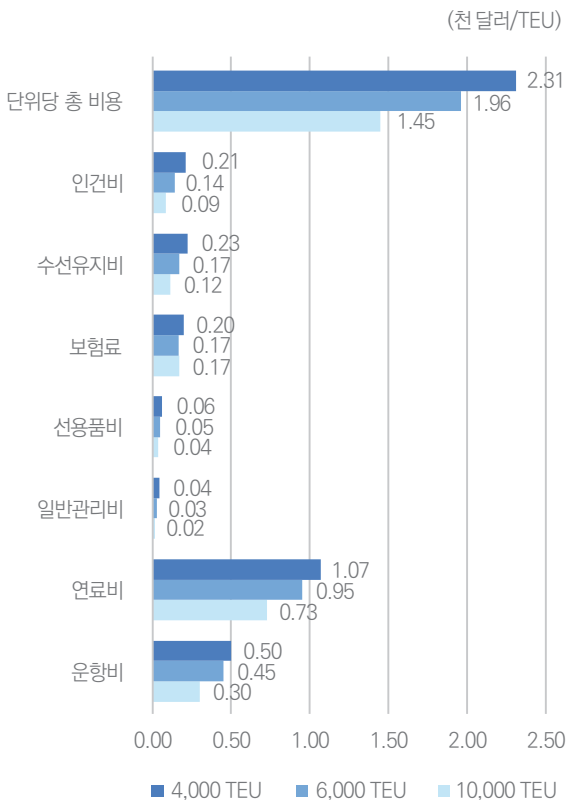
최근 글로벌 해운 회사를 중심으로 선박 대형화 및 선박량 공급 경쟁이 심화되고 있으며, 결과적으로 살아남는 자가 승리하는 치킨게임의 국면으로 접어들고 있다.

이러한 흐름에 발맞춰, Maersk, MSC, CMA-CGM 등 글로벌 3대 선사 등은 평균 12,000 TEU의 대형 컨테이너선을 약 100대 이상 추가 건조 중이며, 2017년 일본 3대 해운사 중 하나인 MOL은 삼성중공업에서 건조한 20,000TEU급 대형 컨테이너선을 세계 최초로 바다에 띄우기도 하였다. 또한, 2017년 9월 기준으로 CMA-CGM은 22,000TEU급 컨테이너 선박 9척을, OOCL은 20,143TEU급 컨테이너 선박 6척을, MSC는 22,000TEU급 선박 11척을 발주하거나, 발주 예정인 상황으로 선박의 대형화 경쟁은 멈출 기미가 보이지 않는다.

이렇게 선박의 크기가 대형화되는 이유는 규모의 경제 달성을 통한 선박의 단위 운송비용 절감이 가능하기 때문이다. 예를 들어, 10,000TEU급 선박의 운송 단위당 연료비는 4,000TEU급 선박에 비해 약 32% 낮고, 운송 단위당 운항비는 약 40% 낮은 수준으로, 선박의 대형화를 통한 규모의 경제 달성은 글로벌 선사들의 보편화된 운영 전략이라는 것이 전문가들의 견해이다.

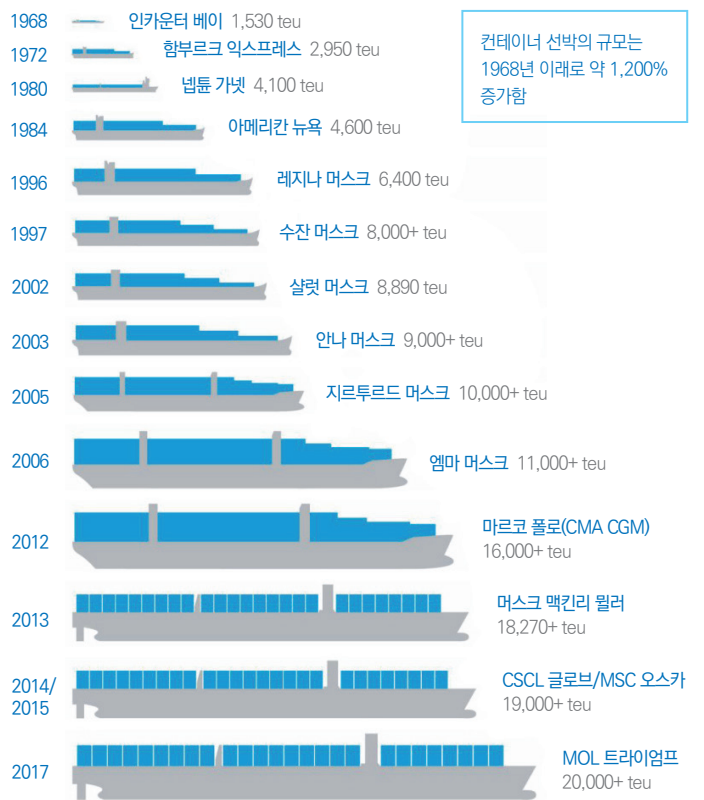
실제로 대표 해운 컨퍼런스인 Maritime Cyprus Conference에서 발표된 자료에 따르면 과거 50년간 전 세계적으로 증가하는 교역량에 발맞춰 컨테이너선의 규모가 약 1,200% 확대된 것으로 나타났다.

» 연간 선박 크기에 따른 규모의 경제 효과



Source : Drewry  
Note : 상기 숫자는 1TEU 당 연간 비용을 나타냄

» 해운산업의 선박 대형화 추세



Source : Maritime Cyprus  
Note : 해당 년도 건조된 최대 규모의 선박 기준

컨테이너 선박의 규모는 1968년 이래로 약 1,200% 증가함

“

무인 선박 기술,  
화물 실시간 추적 기술 등  
4차 산업 혁명 기술이  
해운 산업의 혁신을  
일으키고 있음 ”

#### 글로벌 해운업 주요 이슈

- 1 친환경
- 2 M&A 및 얼라이언스
- 3 선박 대형화
- 4 4차 산업혁명

## 해운산업에 부는 4차 산업혁명 바람

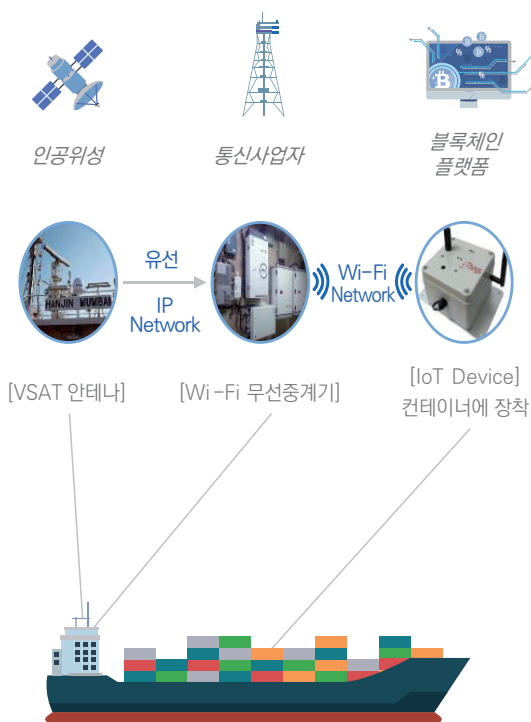
최근 여러 산업에서 불고 있는 4차 산업혁명의 바람이 해운산업에도 큰 영향을 미칠 전망이다. 대표적으로, 선원이 승선하지 않아도 완전자율 운항하는 무인 선박 기술과 모든 제품의 이동 경로가 실시간으로 파악되고 추적이 가능한 화물 실시간 추적 기술 등이 유망 기술로 떠오르고 있다. 통신, 블록체인, 로봇틱스 등 기반기술이 발전함에 따라, 전통적인 물류산업으로만 여겨졌던 해운산업에 혁신이 일어나고 있는 것이다.

무인 선박 기술은 말 그대로 선원 없이도, 스스로 판단을 내리고 의사결정이 가능하도록 선박의 일부분 혹은 전체를 자동화하는 기술을 의미한다. 이를 위해서 인공지능, 사물인터넷, 센서 기술, 로봇틱스 등 최첨단의 4차 산업 기술들이 활용된다. 무인 선박의 장점으로는 사고 상황에 신속하고 정확한 대응이 가능한 ‘안전성’과, 인건비 등 간접비를 줄일 수 있는 ‘경제성’을 꼽을 수 있다. 최근 국제해사기구(IMO)는 무인 선박 기술관련 조항 수정 등 글로벌 규제 완화에 대한 논의를 본격화하고 있다.

또한, 화물 실시간 추적 기술은 사물인터넷과 블록체인 기술을 활용하는 기술로 화주, 선사, 관세당국 등 이해관계자들에게 화물의 위치를 실시간으로 공유하고 이를 통해 물류 상의 비효율을 최소화할 수 있다. 이와 더불어 스마트 계약을 도입하면 무역 관련 서류 절차를 획기적으로 개선할 수 있다.

이 밖에도 클라우드 기술을 활용한 차세대 선박관리 시스템, 고효율 친환경 LNG 추진선 등 다양한 분야의 혁신이 활발하게 일어나고 있다.

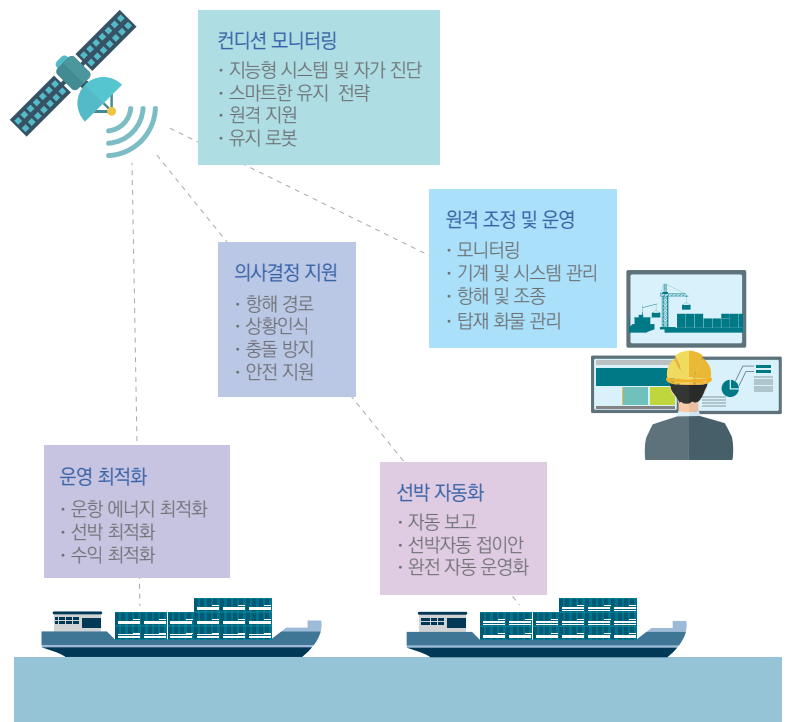
### 화물 실시간 추적 기술의 개요



Source : 삼정KPMG 경제연구원

Note : VSAT는 Very Small Aperture Terminal의 약자로 소형안테나 (직경 2.4m 이하)를 사용하는 지구국을 의미함

### 무인 선박 기술의 개요



Source : 롤스로이스, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

“  
 머스크, CMA-CGM 등  
 글로벌 선도시,  
 연료 효율화 이점을  
 향유하기 위해 스마트  
 선박 발주 확대에 박차  
 ”

4차 산업혁명 기술이 해운업에 미치는 영향은 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 생산성의 혁신, 새로운 비즈니스 발굴, 사고와 고장 방지가 바로 그것이다. 먼저 생산성의 혁신은 연료 효율성이 좋은 스마트 선박의 운용을 통한 운항의 비효율 개선과 인공지능을 통한 항로 탐색, O&M (유지보수) 등 비용 구조 최적화를 골자로 한다. 실제로, 머스크, CMA-CGM 등 글로벌 선도시는 연료 효율화의 이점을 향유하기 위해 스마트 선박 발주 확대에 박차를 가하고 있으며, 규모의 경제 달성을 통한 운임 인하 효과까지 모색하고 있다.

또한 4차 산업혁명 기술은 새로운 비즈니스 가치를 창출하여 해운업의 시장을 확대하는 데 큰 역할을 할 수 있다. 인공지능, 블록체인 등 기반 기술의 발달은 물류 가치사슬 전 과정을 통합하는 플랫폼 비즈니스를 가능하도록 한다. 예를 들어, 세계 최대 해운회사 머스크와 IBM이 공동 설립한 조인트벤처인 '트레이드렌즈'는 글로벌 무역 프로세스를 디지털화하여 운송 환경을 간소화하고 블록체인을 통해 거래 내역을 실시간으로 추적이 가능한 플랫폼을 제공한다.

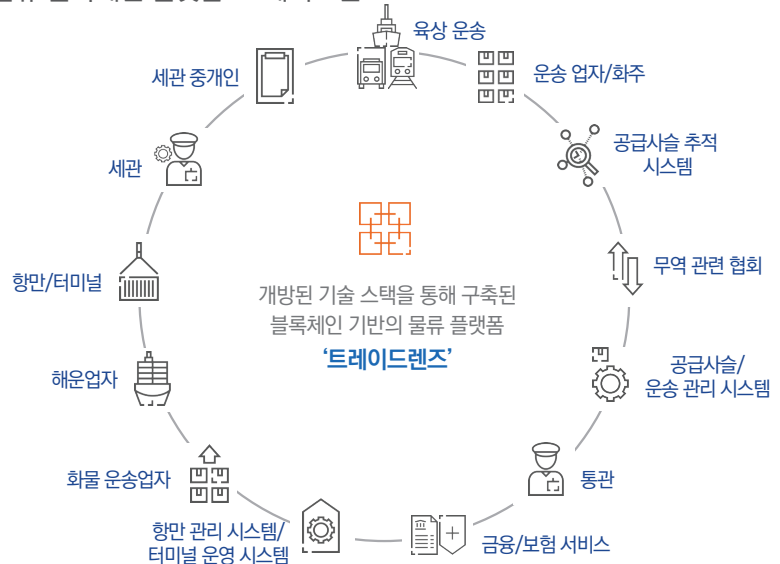
마지막으로 ICT 활용을 통해 해운업의 가장 큰 이슈 중 하나인 선박 사고와 고장을 예방하고 방지할 수 있다. 예를 들어, IBM과 Oracle의 빅데이터 솔루션을 활용하여 개발된 CMAXS은 실시간으로 선박의 온도·압력 등 내부 상태 뿐만 아니라, 기상·해상 조건을 파악하여 향후 기기의 상태변화를 예측한다. 이와 같이, 4차 산업혁명 기술은 해운업의 전 영역에 걸쳐 혁신을 불러 일으키며 시장의 판도를 급격히 바꾸어나갈 것으로 예상된다.

» 4차 산업혁명 기술이 해운업에 미치는 영향



Source : KMI, 삼정KPMG 경제연구원이 재구성

» 물류 블록체인 플랫폼 '트레이드렌즈'



Source : TradeLens







# Thought Leadership II

## 글로벌 해운사 사례



### 글로벌 해운시장에서 성장을 거둔 기업들

#### 어려운 환경 속에서도 성장을 지속하는 글로벌 해운사들

어려운 해운시황 속에 글로벌 기업들은 치열한 경쟁을 펼치고 있다. 각 사들은 자신들이 쌓은 노하우 혹은 원천기술 등의 경쟁력을 바탕으로 시장 선점을 위해 노력하고 있다. 이러한 해운사들간의 치열한 경쟁을 단편적으로 보여주는 지표로 Clarkson에서 제공하는 '선종별 상위 선사 (Top Owners by Ship Type)'를 꼽을 수 있다.

Clarkson은 매년 글로벌 각 업종별 해운사 순위를 전년도 선복량을 기준으로 선정한다. 매년 다양한 국가들의 순위경쟁이 치열한 가운데, 본 장에서는 2019년 1월 기준으로 각 선종별 상위 20위권의 기업을 중심으로 그들의 성공요인이 무엇인지 사례를 통해 분석해 보고자 한다. 이를 통해 글로벌 해운시장에서 고전하고 있는 국내 해운사들에게 시사점을 제공하고자 한다.

#### ▶▶ 선종별 해운선사 순위

벌크 (척, 백만 DWT)				탱커 (척, 백만 DWT)			컨테이너선 (척, 천 TEU)		
순위	회사명	선박개수	선복량	회사명	선박개수	선복량	회사명	선박개수	선복량
1	China COSCO Shipping	306	33.92	China COSCO Shipping	175	22.60	Maersk	773	4,188
2	Nippon Yusen Kaisha	191	17.95	China Merchants	128	19.25	MSC	480	3,118
3	Fredriksen Group	120	14.62	Bahri	82	16.02	CMA CGM	469	2,489
4	K-Line	120	14.24	Angelicoussis Group	55	15.06	China COSCO Shipping	325	1,887
5	Polaris Shipping Co	51	13.82	Mitsui O.S.K. Lines	159	13.99	Hapag-Lloyd	219	1,538
6	China Merchants	110	13.80	NIOOC	55	13.66	Evergreen	189	1,063
7	Mitsui O.S.K. Lines	117	13.49	Euronav NV	51	12.54	OOCL	94	674
8	Berge Bulk	52	11.23	SCF Group	132	12.53	Yang Ming	104	614
9	Pan Ocean	70	10.63	Teekay Corporation	94	12.52	Mitsui OSK	80	592
10	Angelicoussis Group	56	10.01	Fredriksen Group	66	12.21	NYK	92	537
11	Oldendorff Carriers	101	9.28	Petronas	83	11.04	Zim	77	375
12	NS United KK	50	9.16	Dynacom Tankers Mngt	65	10.51	K-Line	60	356
13	Imabari Shipbuilding	84	8.38	DHT Holdings	29	8.59	PIL	120	353
14	Nissen Kaiun	84	8.35	Ocean Tankers	132	8.47	HMM	60	345
15	ICBC	30	8.24	Nippon Yusen Kaisha	46	7.96	Wan Hai	99	258
16	Star Bulk Carriers	74	8.21	Tsakos Group	74	7.85	X-Press Feeders	98	165
17	Navios Holdings	75	8.04	Minerva Marine	67	7.75	KMTC	68	137
18	Mitsubishi Corp	87	7.16	Scorpio Group	109	7.70	SITC	76	103
19	Wisdom Marine Group	114	6.03	Gener8 Maritime	30	7.49	IRISL	24	86
20	Winning Shipping	38	6.01	Sinokor Merchant	71	7.24	Arkas	46	80

Source : Clarkson

Note : 1) 순위는 Clarkson에서 발간하는 Shipping Review(2018.03) 기준으로 작성했으며, 가스선에 대한 순위는 제공하지 않아 삼성KPMG 경제연구원에서 주요 가스선사를 선정하여 사례를 작성  
 2) 선복량 및 선박 개수는 2018년 3월 기준 선복량 및 발주잔량을 합한 값임



## 벌크선

“ 니폰유센, 2016년 비상계획을 통해 사업 구조조정 및 향후 성장단계를 위한 기반 구축 ”

### 일본의 니폰유센(Nippon Yusen Kaisha)

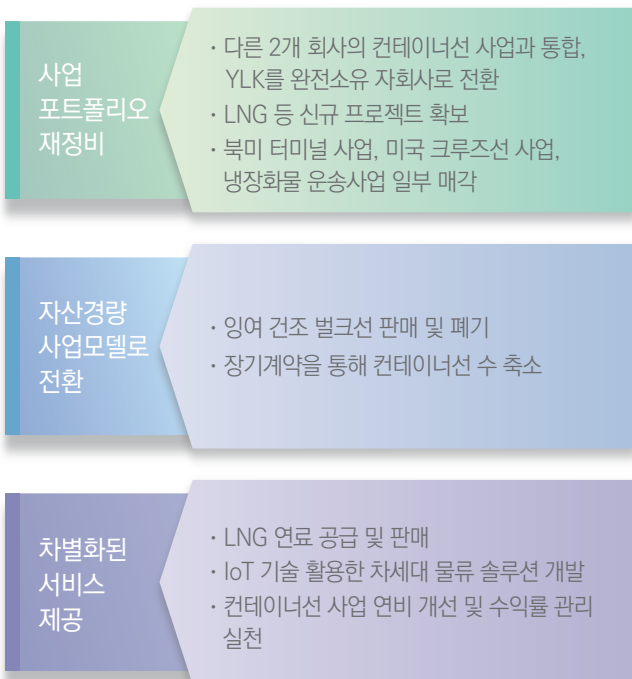
1855년 설립된 니폰유센(Nippon Yusen Kaisha)은 일본의 3대 해운회사 중 하나로, 일본 자국과 해외를 합쳐 350개 이상의 도시 항구에 755척의 선박을 운영하고 있다.

니폰유센의 매출액은 2012년 1조 8,078억 엔을 기록한 이후 연평균 9.9% 수준의 증가율을 보이며 2015년에는 2조 4,018억 엔을 기록했다. 특히 2014년 4월부터 시작한 5개년 계획 '2018년 해운을 넘어 : 창조적인 해결책을 활용하여'를 세운 첫 해 2014년은 전년 대비 17.9%의 매출 증가를 달성했다. 하지만 이후 벌크시황이 침체되면서 매출액이 급감하기 시작하여 2017년 매출액은 1조 9,239억 엔까지 하락했으며, 영업이익률도 -0.9%로 적자를 기록했다.

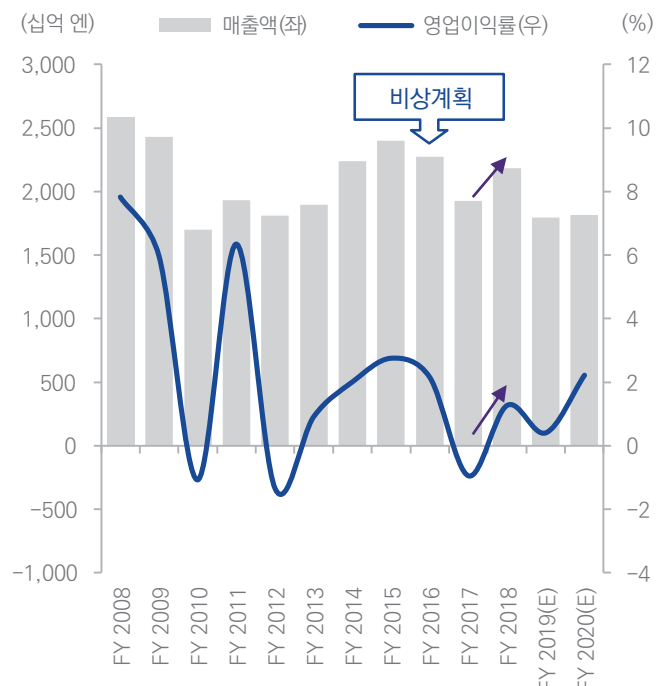
이에 따라 니폰유센은 중기 경영계획의 재정목표를 빠르게 포기하고 사업을 구조조정하기 시작했으며, 비상 계획을 세우기 시작했다. 현재 닥친 시장의 불황에 대응하고 앞으로 나아갈 새로운 성장단계를 위한 사업 기반을 구축하기 시작했다. 2016년부터는 약 2년간 비용절감 및 경영 개선을 위해 사업포트폴리오를 재정비하고, 변동성이 높은 사업에서 자산경량 사업모델로 전환했으며, 기존의 화물운송 서비스를 넘어서는 차별화된 서비스를 제공하기 시작했다. 이와 같은 노력의 결과로 니폰유센의 2018년 매출액은 2조 1,832억 엔으로 전년 대비 13.5% 증가하였으며, 영업이익률도 흑자전환에 성공했다.



#### 》 일본 니폰유센의 2016년 비상계획



#### 》 일본 니폰유센 매출액 및 영업이익률 추이



Source : Bloomberg

Note : 일본의 회계연도는 전년도 4월 1일부터 당해년도 3월 31일까지임



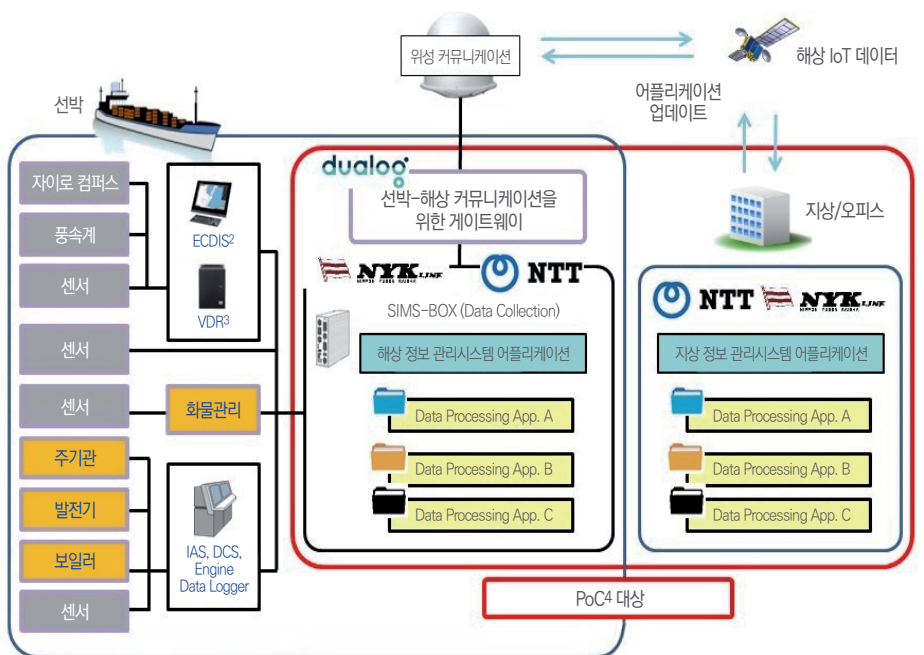
2018년 3월 니폰유센은 격변하는 해운 환경에 효과적으로 대처하기 위해 2022년까지의 새로운 중기 경영계획을 발표했다. 새로운 기본목표의 핵심은 ‘디지털화와 그린’으로 화물운송을 넘어서 태양광발전과 풍력발전, 조력발전 등과 같은 새로운 녹색사업을 출범시키고 디지털 기술을 각 사업에 선도적으로 적용하는 것을 목표로 하고 있다.

“  
니폰유센,  
‘디지털화와 그린’을  
2022년까지의  
기본목표로 세움”

특히, 니폰유센은 일찍부터 해운산업의 디지털 트랜스포메이션을 추진해 왔다. 이미 2000년대 후반부터 1세대 선박정보관리 시스템(SIMS)을 구축해왔으며 2011년부터는 2세대 SIMS를 개발하기 시작하며 빅데이터를 수집 및 활용하기 시작했다. 선박 운송을 하는 전 과정으로부터 데이터를 수집하고, 해양과 육지운항 전반에 걸쳐 공유하고 있다. 이와 같은 빅데이터를 활용하여 선박 배치와 운항의 효율성을 높이기 위한 다양한 기술을 개발하고 있으며, 선박 설계와 수정을 위한 기술도 개발하고 있다. 니폰유센은 이미 상당한 양의 데이터를 축적했으며, 딥러닝을 통해 분석 기술의 예측력이 향상되었기 때문에, 사고나 다양한 장비 문제를 예방하기 위해 그동안 축적된 데이터를 활용하기 시작했다.

데이터를 활용한 혁신은 앞으로 해운산업에서 각광받고 있는 무인자율선박에도 기여를 하고 있다. 니폰유센은 2019년 일본에서 북미까지 태평양을 가로지르는 원격조종 선박 시험운항에 나설 계획이다. 이에 따라 레이더 제조사인 후루노 전기(Furuno Electric), 통신 장비 제조업체 재팬 라디오(Japan Radio)와 도쿄 케이키(Tokyo Keiki)와 함께 자율 선박을 이용해 충돌 회피 기술을 연구하고 있다. 무인 자율선박이 상용화될 경우 전 세계 해운산업에서 3,340억 달러에 달하는 비용 절감이 이루어질 것으로 보이며, 안전성도 향상될 것으로 전망되고 있다.

» 일본 니폰유센의 선박 정보 관리 시스템(SIMS<sup>1</sup>)



Source : Nippon Yusen Kaisha Annual Report

- Note : 1) SIMS는 Ship Information Management System의 약자로 선박정보관리시스템을 뜻함  
 2) ECDIS는 Electronic Chart Display and Information System의 약자로 전자해도표시정보시스템을 뜻함  
 3) VDR은 Voyage Data Recorder의 약자로 선박항해기록장치를 뜻함  
 4) PoC는 Proof of Concept 약자로 신기술 도입 전 이를 검증하기 위해 사용하는 개념 증명을 뜻함





## 일본의 NS유나이티드해운(NS United Kaiun Kaisha)

NS유나이티드해운은 2010년 10월, 각각 50년 이상의 역사를 가진 신화(新和)해운과 일철(日鐵)해운의 합병으로 설립된 일본 해운사이다. 매출액 기준 일본 4위 해운선사로 철광석·석탄 등의 철강 원료나 철강 제품, 원유·액화석유가스(LPG)등의 해상운송을 중심으로 사업을 추진하고 있다. 특히 세계 2위 철강기업인 Nippon Steel & Sumitomo Metal(新日鐵住金)에 연간 3,500만 톤의 철광석을 수송하고 있다.

“ 2년간 매출하락을 보이던 NS유나이티드해운 2017년을 기점으로 반등 ”

2010년 951억 엔에 머물렀던 NS유나이티드해운의 매출액은 이후 2015년까지 5년간 연평균 10.6%대의 높은 성장을 기록하여 2015년 1,576억 엔을 기록했다. 하지만 2015년을 기점으로 벌크선 시황의 불황과 시멘트 수요의 감소로 인해 2년간 연평균 -10.8% 성장률을 기록하며 2017년 매출이 1,253억 엔까지 하락하였다.

위기감을 느낀 NS유나이티드해운은 2017년도부터 신 중기 경영 계획을 발표했다. 2017년도부터 3년간 약 600억 엔에 달하는 투자 계획을 밝히며, 철강 벌크선과 연안 화물선을 중심으로 하는 선대 정비를 진행하고 있다. 더불어 Capesize해선을 2020년 3월 말까지 46척까지 확대하는 계획을 발표하는 등 적극적인 사업구조 개편에 나서고 있다.



### NS유나이티드해운의 전략

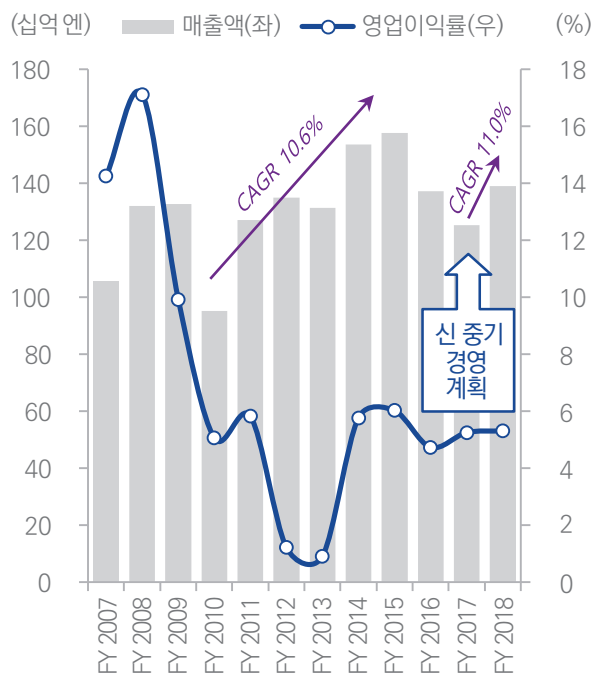
**중남미 중심의 사업지역 확대**

- 최근 들어 일본발 북미항로의 강재를 중심으로 북미 선적 중남미 대상 곡물, 멕시코 및 페루, 칠레 선적 동광석 등을 조합 왕복운항으로 배선 효율을 높임

**LPG선 중심의 신규 고객 확보**

- 2017년 말 싱가포르 현지 법인이 보유하던 케미컬선을 모두 매각
- 2018년을 기점으로 VLGC(대형 LPG선)를 중심으로 화물을 늘려 고객을 확대할 수 있도록 선대를 정비해 나갈 것이라 밝힘

### NS유나이티드해운 매출액 및 영업이익률 추이 및 전망



Source : Bloomberg

Note : 일본의 회계연도는 전년도 4월 1일부터 당해년도 3월 31일까지임



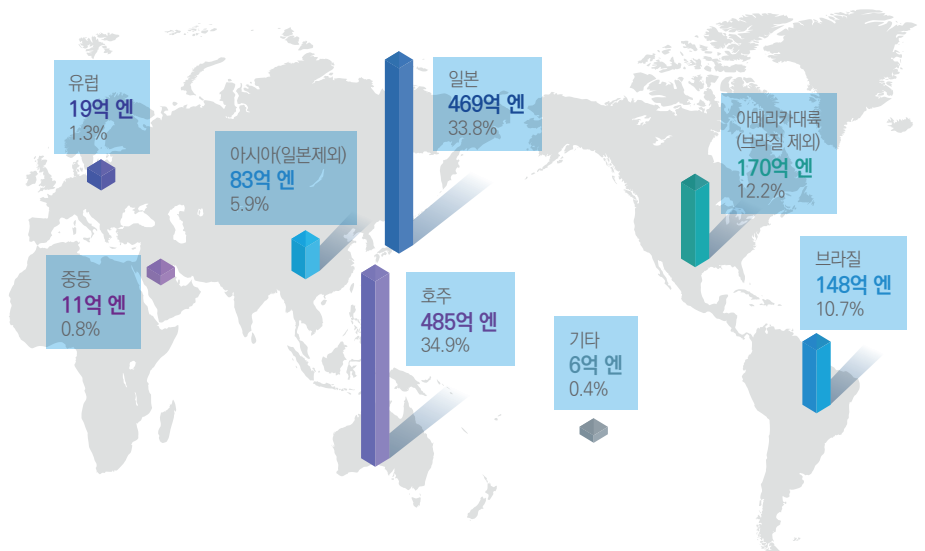
“  
중남미를 중심으로 한  
사업영역 확대,  
LPG선을 중심으로 한  
신규고객 확보”

NS유나이티드해운이 추구하는 첫 번째 전략은 중남미를 중심으로 한 사업지역 확대를 꼽을 수 있다. 일본발 호주항로(34.9%)를 중심으로 성장해 오던 NS유나이티드해운은 최근 들어 일본발 북미항로의 강재(Steel Material)를 중심으로 북미 선적 중남미 대상 곡물, 멕시코 및 페루, 칠레 선적 동광석 등을 조합 왕복운항으로 배선 효율을 높이고 있다. 특히 2017년에는 멕시코 서안 선적 동광석의 신규 COA(Contracts Of Affreightment, 수량 수송 계약)를 2018~2019년 2년간 획득하였으며, 브라질 최대 자원 회사 발레와 철광석 장기 운송 계약을 체결하여 2020년을 시작으로 브라질-중국 항로에서 25년간 4,000만 톤의 철광석 수송을 담당할 전망이다.

두번째는 LPG선을 중심으로 한 신규 고객 확보이다. NS유나이티드는 2007년 케미컬선 사업에 진출했으며, 2007년에서 2009년까지 2만 톤급 4척을 신조 발주하는 등 적극적으로 케미컬선 사업을 추진해 왔다. 하지만 2020년부터 황산화물 규제가 시행될 예정임에 따라 스크러버 설치를 위한 공간확보가 어려운 케미컬선 운영의 난항이 예상되었다. 이에 2017년 말 NS유나이티드해운 그룹은 빠른 결단력을 발휘하여 싱가포르 현지 법인이 보유하던 케미컬선을 모두 매각했으며, 2018년을 기점으로 VLGC(Very Large Gas Carrier, 대형 LPG선)를 중심으로 화물을 늘려 고객을 확대할 수 있도록 선대를 정비해 나갈 것이라 밝혔다. 결과적으로 빠른 상황판단과 과감한 의사결정은 2018년 매출액 상승에도 직접적인 영향을 미쳤다는 평가를 받고 있다.



» NS유나이티드해운의 지역별 매출액 현황(2018년 기준)



Source : NS United Kaiun Kaisha Annual Report



## 탱커선

“ 스킨피오 탱커스, 에코십을 통한 연비절감 효과로 2014년 영업이익률 41.8% 달성 ”

### 모나코의 스킨피오 탱커스(Scorpio Tankers)

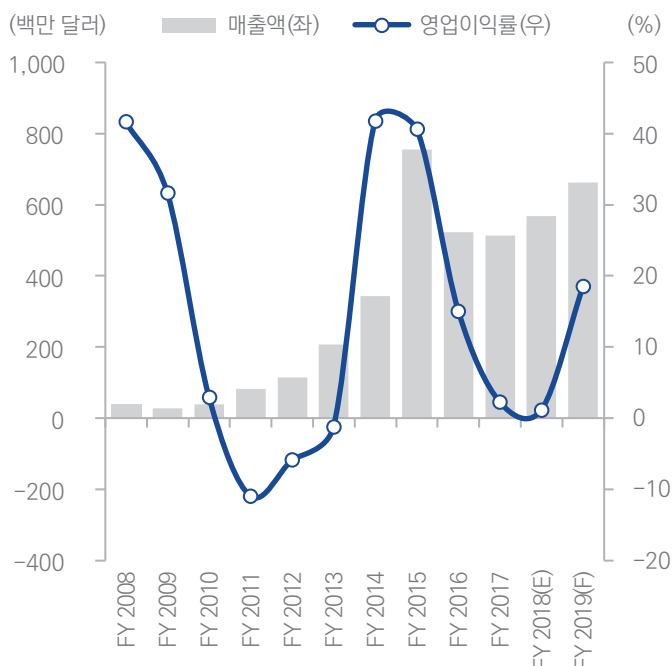
스킨피오 탱커스는 제품운반선을 주력으로 하는 세계적인 선두 선사 업체로 모나코에 본사를 두고 있다. 2018년 기준으로 109척의 제품운반선(38척의 LR2 탱커, 12척의 LR1 탱커, 45척의 MR 탱커, 14척의 Handymax 탱커)을 소유하고 있으며, 11척의 전세 제품운반선(4척의 MR 탱커, 7척의 Handymax 탱커)을 운영하고 있다.

스킨피오 탱커스는 2011년부터 2013년까지 적자에 시달렸지만 2014년 영업이익률이 41.8%를 기록하면서 흑자전환에 성공하게 되었다. 매출액 또한 2015년 7억 5,570만 달러를 기록하면서 전년대비 120.5% 증가했다. 이후 2016년 제품운반선의 용선시황 부진에 따라 매출액이 전년 대비 감소했으나 이후 꾸준히 다시 회복하는 모습을 보이고 있다.

적자에 시달리던 스킨피오 탱커스가 2014년 흑자전환에 성공하게 된 원인은 에코십을 통한 연비절감 효과라 분석되고 있다. 스킨피오 탱커스는 다른 선사들보다 발 빠르게 에코십 전략을 도입하였다. 이는 CEO인 Emanuele A. Lauro의 경영철학이 반영된 것으로도 파악할 수 있다. 스킨피오 탱커스의 모기업은 스킨피오 쉽 매니지먼트(Scorpio Ship Management S.A.M)로, Lauro의 외조부이자 이탈리아의 유력선사인 Carbonavi의 CEO였던 Glauco Lolli-Ghetti가 1970년대 미국의 스킨피오 쉬핑을 합병하면서 설립했다. Lolli-Ghetti는 일찍부터 안전과 환경에 대한 관심을 경영에 반영해 “최고의 품질은 안전이다”를 경영철학으로 수립했고 1966년 이후 자사의 선박은 모두 이중선체(Double hull)로 교체했다.

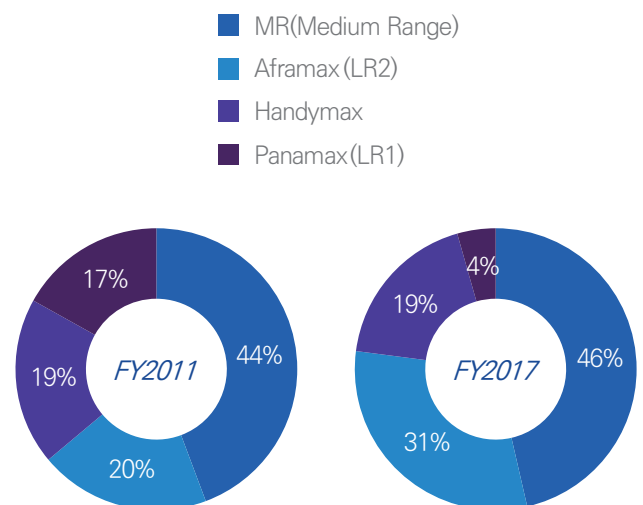


#### 스킨피오 탱커스의 매출액 및 영업이익률



Source : Bloomberg

#### 스킨피오 탱커의 선종별 매출액 비중



Source : Bloomberg

Note : Handymax는 25,000~39,999DWT, MR은 40,000~54,999DWT, Panamax는 55,000~79,999DWT, Aframax는 80,000~159,999DWT



“ 스크피오 탱커스 평균 선령 3.4년으로 전 세계 선박 중 가장 연령이 낮음 ”

스크피오 탱커스가 불황에도 불구하고 지속적인 매출액 증가를 이룰 수 있었던 이유는 크게 세 가지로 꼽을 수 있다. 먼저, 고효율 선박 도입으로 효율성을 크게 향상시켰다. 스크피오 탱커스는 전 세계 선박 중 가장 연령이 낮은 탱커선사로 평균선령은 3.4년이다. 뿐만 아니라 에코디자인 선박을 잘 빠르게 도입해 이전 세대 모델보다 연료 비용을 크게 낮췄다. 특히 2014년 대거 도입된 에코십은 약 39%의 연비절감을 가져왔고, 이러한 연비절감이 흑자전환의 주요 요인이 되었다. 두 번째는 IMO 환경규제에 선제적인 대응을 통한 리스크 관리이다. 스크피오 탱커스는 IMO의 새 SOx 규제를 준수하기 위해 스크러버 탑재 계획을 발표했다. 탑재대상은 LR2, LR1, MR형 프로덕트선으로, 탑재는 2019년 4~6월부터 2020년 7~9월까지 완료할 계획이다. 스크피오 탱커스가 가지고 있던 환경에 대한 경영철학이 IMO 환경규제에 대해 잘 빠르게 대처할 수 있게 만든 것이다.

마지막으로 높은 재무건전성을 통한 자금조달 전략이다. 스크피오 탱커스의 고효율 선박 도입이나 IMO 환경규제에 대한 선제적 대응은 자금조달을 성공적으로 실행했기에 가능했다. 스크피오 탱커스는 2009년 비상장시 자본금 1억 110만 달러에 불과했지만, 2010년 상장을 통해 4억 80만 달러로 증가했으며 이후 에코십 발주를 본격적으로 시작한 2013년 16억 1,790만 달러로 증가시켰다. 향후 탱커시장에 대한 명확한 분석과 에코십에 대한 확신으로 유동자금이 풍부한 미국 자본 시장에서 자본금 확충에 성공한 것이다. 부채비율 또한 2009년 이후로 200%를 넘지 않고 있다. 많은 선사들이 같은 고민을 전략적으로 실행에 옮기지 못한 이유는 금융조달의 문제이지만, 스크피오 탱커스는 높은 재무건전성을 바탕으로 선박 금융을 파격적으로 받을 수 있었던 것으로 보인다.

» 스크피오 탱커스의 전략

고효율 선박 도입으로 효율성 향상

- 스크피오 탱커스는 전 세계 선박 중 가장 많은 탱커를 보유하고 있으며, 모든 선박이 에코디자인(ECO-design) 선박
- 에코디자인 선박은 이전 세대 모델보다 훨씬 연료 비용이 낮아짐
- 스크피오 탱커스의 평균 선령은 3.4년으로 전 세계에서 평균 선령이 가장 낮음

IMO 환경규제 선제적 대응으로 리스크 관리

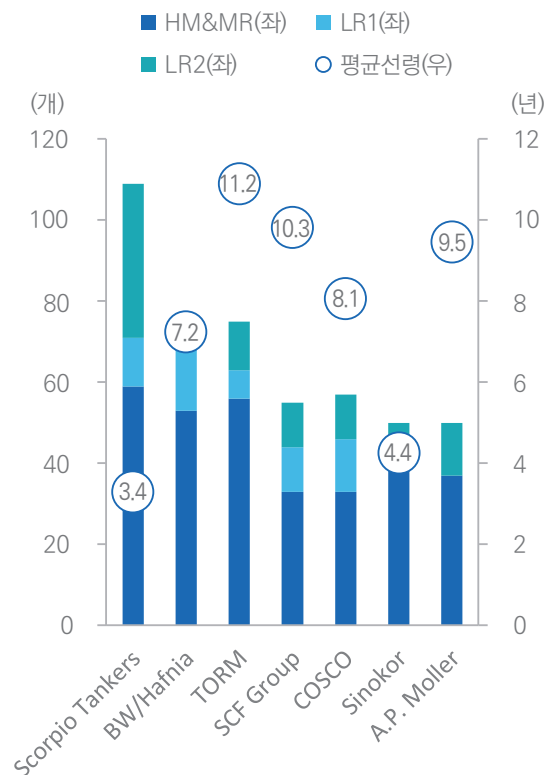
- IMO의 새 SOx 규제를 준수하기 위해 스크러버 탑재 계획 발표
- 탑재대상은 LR2, LR1, MR형 프로덕트선으로, 탑재는 2019년 4~6월부터 2020년 7~9월까지 완료
- 탑재 비용은 벌커, 탱커 모두 1척당 150만~220만 달러로 예상되며, 비용의 60~70%를 새로 자금조달 할 계획

높은 재무건전성을 통한 자금조달 전략

- 2010년 뉴욕증권 시장 NYSE에 'STNG'란 이름으로 상장. 2009년 비상장시 자본금 1억 110만 달러에 불과했지만, 2010년 상장을 통해 4억 80만 달러로 증가 이후 에코십 발주를 본격적으로 시작한 2013년 16억 1,790만 달러로 증가시킴
- 부채비율 또한 2009년 이후로 200%를 넘지 않음

Source : Scorpio Tankers, 언론사 보도 종합, 삼정KPMG 경제연구원

» 글로벌 탱커선사 선복량 및 평균 선령



Source : Scorpio Tankers, 삼정KPMG 경제연구원



### 중국의 CSET(COSCO Shipping Energy Transportation)

CSET는 중국의 코스코시핑(COSCO Shipping)의 자회사로 석유 및 천연가스와 같은 탱커 및 에너지 선적을 전문으로 하는 회사이다. CSET는 2015년 차이나시핑디벨롭먼트(China Shipping Development)와 코스코 대련 오션시핑(COSCO Dalian Ocean Shipping)이 합쳐진 것으로, 전체 코스코시핑 그룹의 자산규모에서 11%를 차지하고 있다. 또한 중국 국영 오프쇼어 오일, 로얄더치셸그룹, BP 등 중국 국내외 오일 및 가스분야 200여 개 이상의 사업 파트너들을 확보하고 있다. CSET는 2019년 1월 기준으로 74척, 880만 DWT의 선박을 보유 하면서 탱커 기준 전 세계 4위를 기록했다.

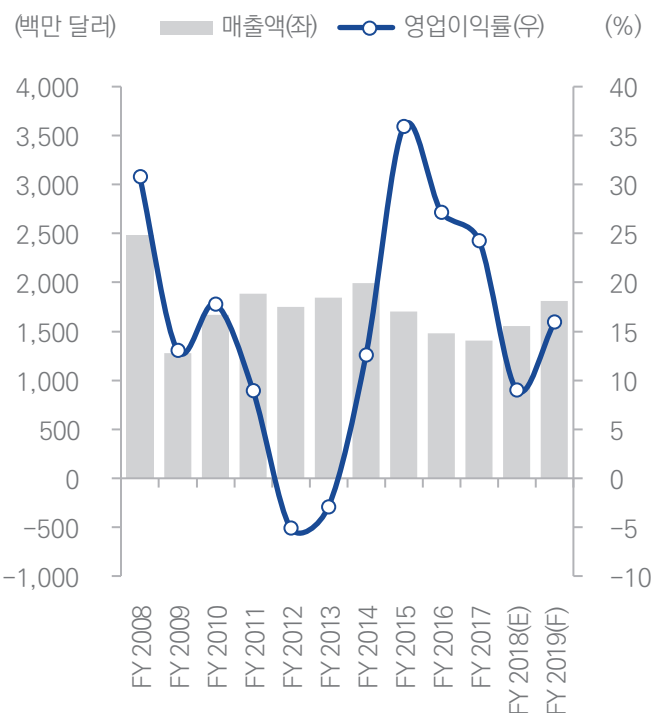
“  
2018년 CSET  
매출액,  
15억 5,450만 달러  
기록하며 전년 대비  
10.4% 증가 ”

2018년 기준 CSET의 매출액은 15억 5,450만 달러를 기록하며 전년 대비 10.4% 증가한 모습을 보였으며, 영업이익률은 9.0%를 기록하며 전년 대비 15.3%p 하락한 모습을 보였지만 여전히 높은 수준을 유지하고 있다. CSET의 영업이익률은 2012년~2013년 적자를 기록한 이후 2014년부터 2018년까지 9~40%의 높은 영업이익률을 유지하고 있다.

세부적으로 살펴보면, 2008년에는 전체 매출액의 54.4%가 벌크해운 부문으로 높은 비중을 차지했다. 하지만 2015년 대련 오션 시핑을 인수한 이후 벌크 해운 부문은 중단하고 그 사업을 새로 설립된 코스코 시핑 벌크(COSCO Shipping Bulk)로 이전시켰다. 2017년 기준 전체 매출액의 83.0%가 오일탱커 부문에서 나오고 있으며, 나머지 17.0%는 용선료 수입 부문에서 발생한다.

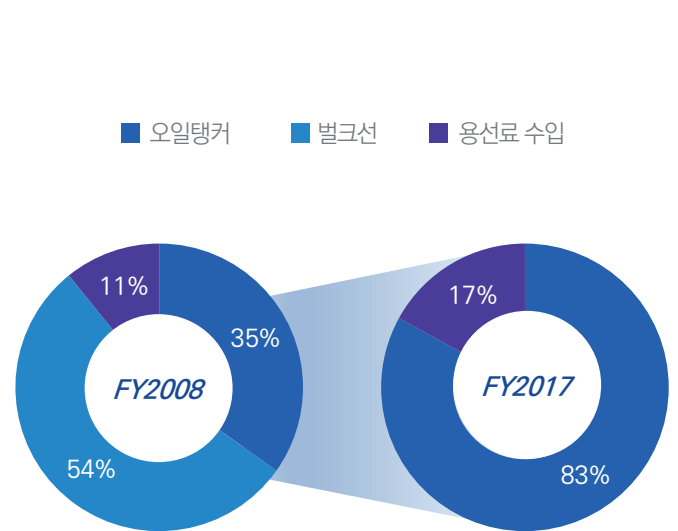


» CSET 매출액 및 영업이익률



Source : Bloomberg

» CSET 세부 매출액 비중



Source : Bloomberg





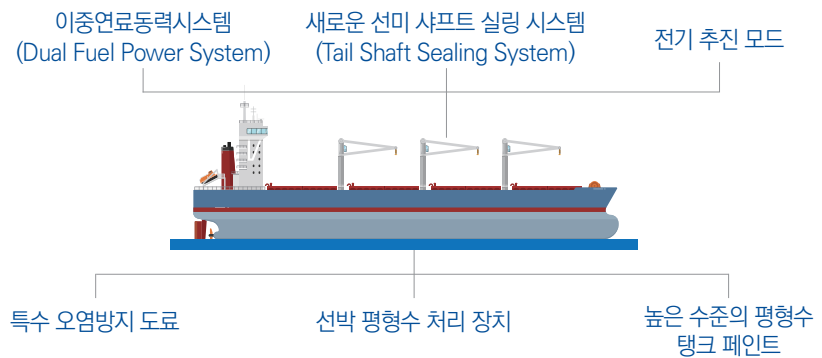
“ CSET, 2017년 원유 운송 시장에서 ‘정기선 운항’을 구현하고 최적화 ”

CSET가 지속적으로 높은 영업이익률을 유지할 수 있었던 이유는 크게 세 가지로 꼽을 수 있다. 먼저, 에너지 운송 비즈니스 모델의 혁신이다. CSET는 2017년 원유 운송 시장에서 ‘정기선 운항’을 구현하고 최적화했으며, 항만·항해·화물의 협력 모델 혁신을 통해 중국 국내 고정 선박의 정기선 운송 모델을 협조적으로 수행했다. 또한 녹색에너지 혁명이 가져오는 신항 시장 기회를 적극적으로 파악해, 신에너지, 신규 루트, 신사업 분야로 발 빠르게 진출하고 있다.

두 번째는 친환경 선박의 구축이다. CSET는 녹색 및 저탄소 개념을 모든 운영 프로세스에 통합하고 있다. 즉, 그린십 구축으로 선박 자체로 인한 환경오염을 줄이는 동시에 운송모드를 최적화하여 항해 중 에너지 소비 및 배출량을 감소시키고 있다. 운송모드의 최적화는 크게 에너지 자원활용 최적화, 운전모드 최적화, 최종처리모드 최적화 세 단계로 구분하고 있다.

마지막으로 조직의 재구조화이다. 2018년 탱커 운영 모델 및 선박 관리를 최적화하기 위해 VLCC 및 탱커운영 부서 재구조화 계획을 밝혔다. 새로운 조직 구조는 안전 통제 부서, 선박 관리 센터 및 기술지원 부서를 포함하는 16개 부서로 구성될 전망이다.

» CSET의 그린십 시스템



Source : CSET 사업보고서, 삼정KPMG 경제연구원

» CSET의 전략

에너지 운송 비즈니스모델 혁신	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2017년 원유 운송시장에서 ‘정기선운항’ 구현 및 최적화</li> <li>· 항만, 항해 및 화물의 협력 모델 혁신을 통해 중국 국내 고정선박의 정기선 운송 모델 협조적 수행</li> <li>· 녹색 에너지 혁명에 따른 신에너지1), 신규 루트2), 신사업 분야3) 진출</li> </ul>
친환경 선박 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 녹색 및 저탄소 개념을 모든 운영 프로세스에 통합</li> <li>· 하드웨어 시설로 인한 환경오염을 줄이면서 동시에 운송모드를 최적화하여 항해 중 에너지 소비 및 배출량 감소</li> </ul>
조직 재구조화	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 2018년 탱커 운영 모델 및 선박 관리 최적화하기 위해 VLCC 및 탱커운영 부서 재구조화 계획 밝힘</li> <li>· 새로운 조직 구조는 안전 통제 부서, 선박 관리 센터 및 기술지원 부서를 포함하는 16개 부서로 구성될 전망</li> </ul>

Source : CSET 사업보고서, 삼정KPMG 경제연구원

Note : 1) LNG 수송사업을 발전시켜 메탄올, 에탄올, 에탄 등 신에너지 수송분야  
 2) 탱커 및 LNG의 북극항로 진입  
 3) LNG선 급유 및 재급유 서비스 개발



## 가스선

“ 전 세계 4위 가스사  
티케이 LNG 파트너스,  
2020년까지 LNG  
선박을 약 20~30%  
추가할 계획 ”

### 캐나다의 티케이 LNG 파트너스(Teekay LNG Partners LP)

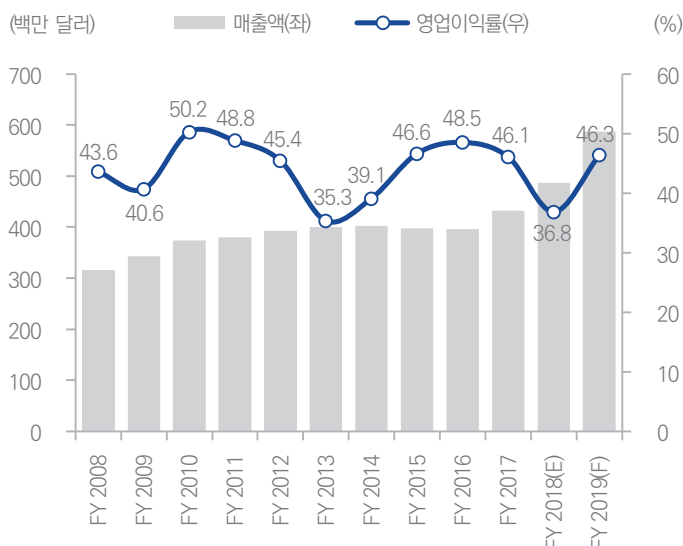
티케이 LNG 파트너스는 전 세계 16개국에 6,400여명의 직원을 두고 있는 글로벌 유조선사인 티케이(Teekay Corporation)의 자회사이다. 주로 에너지, 설비회사를 대상으로 장기 계약 기반의 LNG, LPG, 원유 해상 운송 서비스를 제공하며, 선박량 기준으로 세계에서 네 번째로 큰 가스 해운 회사이다.

티케이 LNG 파트너스는 2016년 실적발표에서 야심찬 사업 계획을 밝혔다. 2020년의 LNG 수요는 2017년 대비 36% 성장하는 반면 LNG 선박량은 약 27% 증가하는 데 그칠 것으로 자체 전망하고 있다. 이에 따라 티케이 LNG 파트너스는 2020년까지 LNG 선박을 약 20~30% 추가로 확보해 나가겠다고 발표했다. 즉, 향후 약 2년 간 100척 이상의 LNG 선박을 신규 발주하거나 인수할 가능성을 내비친 것이다.

회사의 영업이익률이 30%대로 곤두박질치며 새로운 국면을 맞이했던 2013년과 2014년은 티케이 LNG 파트너스에게는 희비가 교차하는 시기였다. 글로벌 LNG 수급 불균형으로 신규 발주로 인한 공급량이 수요를 상회하였고, 이로 인해 선사들의 수익성이 전반적으로 악화되는 시기임과 동시에, 세계 최초로 고효율의 2-Stroke Dual Fuel 엔진(ME-GI)을 장착한 LNG 선을 발주하여 시장의 판도를 완전히 바꾸어버린 시기였기 때문이다. 이 시기를 도약의 원인으로 삼아 티케이 LNG 파트너스는 액화가스 운반선에 집중하였고, 2015년 매출 기준 8.7% 성장하는 등 지금까지도 시장을 압도하는 해운사로서 명성을 떨치고 있다.

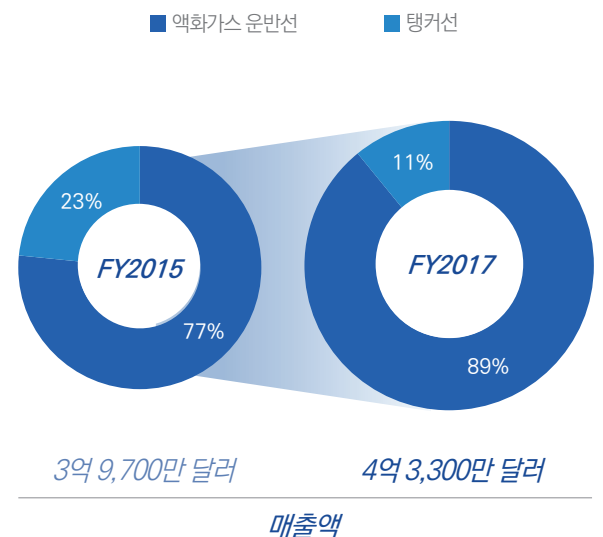


#### » 티케이 LNG 파트너스 매출액 및 영업이익률



Source : Bloomberg

#### » 티케이 LNG 파트너스 선종 별 매출액 추이



Source : Teekay LNG Partners Annual Report





티케이 LNG 파트너스는 최근 실적 발표를 통해, 점차 확대되고 있는 LNG 해운시장에서 지속적인 수익원을 확보하는 것이 중요하다고 밝혔다. 이를 위해 신흥 아시아 지역의 해운 수요를 흡수하는 것이 최우선 과제를 발표하였다.

실제로, 중국, 인도 등 신흥 아시아 국가 중심으로 LNG 수요가 빠르게 증가하고 있다. 2000년 당시에 전 세계 LNG 소비량의 12% 가량을 차지했던 아시아 수요가 2016년에는 전 세계 수입량의 20% 이상을 점유하여 주요 선사들의 핵심 공략 시장으로 부상하였다. Clarkson에 따르면, 2040년에는 신흥 아시아 국가들의 LNG 수요가 전체 비중의 약 30% 가량을 차지할 것으로 전망되어 가스 선사들의 치열한 경쟁이 예고되고 있다.

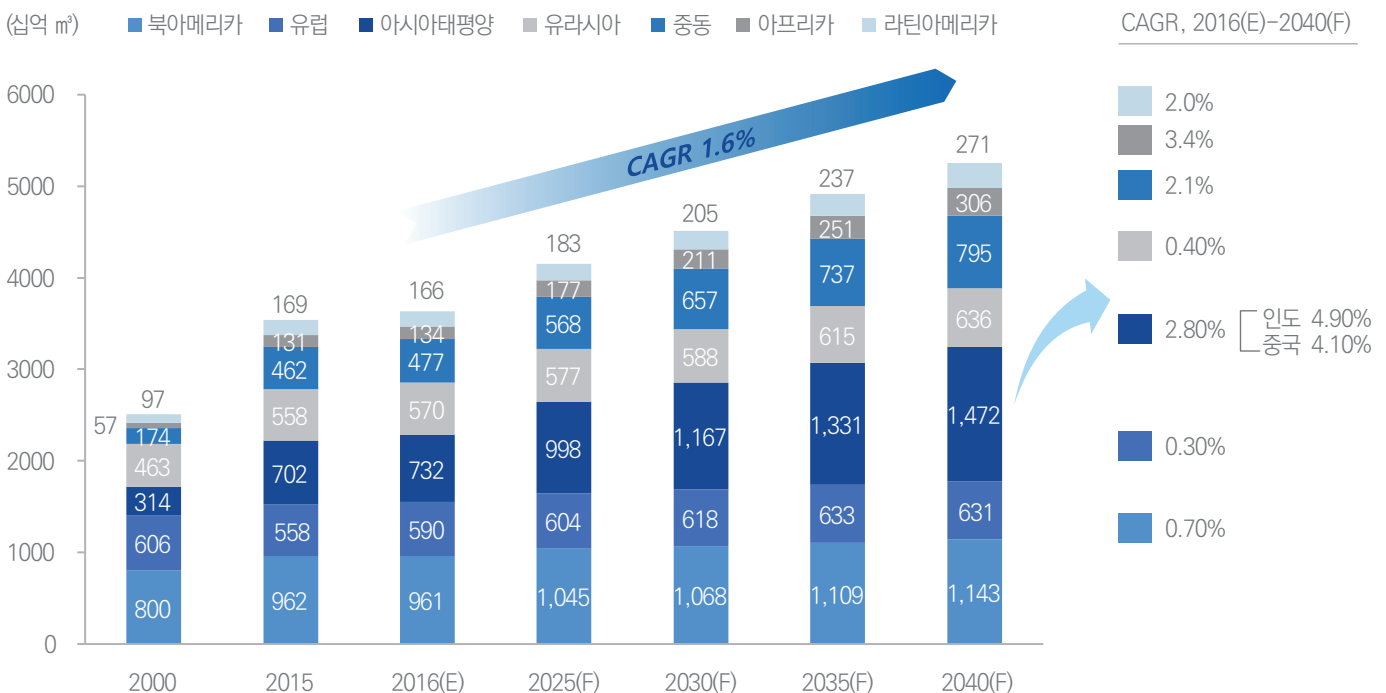
하지만 광대한 잠재 수요에 비해 현재 선사들의 대응은 다소 미진한 편이다. 2017년, 티케이 LNG 파트너스는 신흥 아시아 국가에 약 400만 톤의 LNG를 운송하는데 그쳤으며, 이는 전 세계 LNG 수입량의 5%에 불과하다. 결국, 아시아 노선에 집중하여 점유율을 극대화하는 것이 향후 티케이 LNG 파트너스의 전략적인 행보가 될 것으로 보인다.

앞으로 10년 간 급격한 성장이 예고되는 신흥 아시아 지역의 가스 해운 수요를 누가 차지할 것인가가 가스 선사들의 주된 이슈이자 쟁점으로 부상할 것이다.

“ 신흥 아시아 지역의 해운 수요를 흡수하는 것을 최우선 과제로 선정 ”



» 전 세계 지역별 천연가스 소비 전망



Source : IEA, Clarkson, 삼성KPMG 경제연구원



## 그리스의 스텔스가스(StealthGas)

스텔스가스는 LPG 등 액화상태 석유화학 가스의 해상 운송 서비스를 제공하는 가스선 업계의 대표적인 그리스 선사이다. 2005년부터 영업을 시작하였으며, 주로 규모 3,000~8,000m³의 소형 선박 부문에서 가장 높은 점유율을 보이고 있다. 최근 선박 현대화 및 규모 확장을 통해 선도적 지위를 굳혀가고 있다.

“  
시황 침체기에도  
적극적인 투자를 집행  
”

미국 발 금융위기 여파로 2007년부터 지속적으로 글로벌 가스 교역량이 감소했다. 이러한 영향으로 2009년 스텔스가스는 -11.8%의 영업이익률을 기록하는 등 초유의 사태를 맞이했다. 글로벌 경기 회복과 함께 원가 절감에 집중하여 2012년 31.8%의 영업이익률을 돌파한 스텔스가스는, 이후 LPG선 운임 하락과 운영비용의 상승으로 인해 2016년까지 수익성이 감소하였으나, 최근 다시 반등의 조짐을 보이고 있다.

스텔스가스를 비롯한 그리스 선사들은 시황 침체기에도 적극적인 투자를 집행하는 것으로 잘 알려져 있다. 실제로, 업황이 좋지 않았던 2014년에 스텔스가스는 현대미포조선에 4척, 일본 조선소에 2척 등 최소 6척 이상을 발주하는 등 적극적인 투자 행보를 이어갔다. 어려운 상황에서도 기회를 발굴하고, 지속적으로 미래를 준비하는 그리스 선사들의 위기대응 능력은 국내 해운업계에도 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

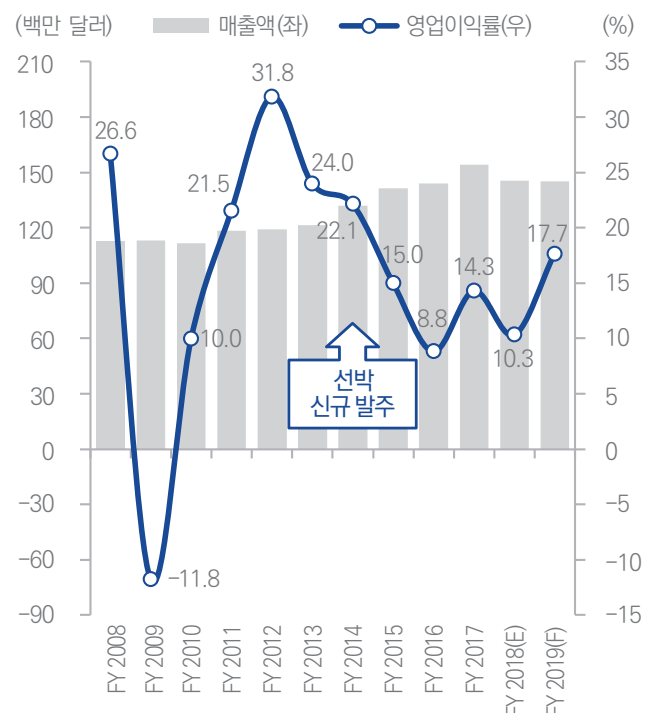


### 》 그리스 스텔스가스의 전략

미래를 대비한 적극적인 선박투자	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNG선 운임이 지속 하락하여 업계 상황이 좋지 않았던 2014년에도 현대미포조선, 일본 조선사에 최소 6척의 선박을 발주하는 등 선박투자 행보를 이어감</li> </ul>
안정된 현금흐름 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>과도한 레버리지를 통해 무리한 용선계약을 진행하지 않고, 보유 현금 대비 적정 수준의 차입금을 융통하여 안정된 현금흐름을 유지함</li> </ul>
글로벌 기업고객 네트워크	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eni, Petrobras, Petredec 등 글로벌 석유화학 관련 기업들과의 적극적인 관계 구축을 통한 네트워크 형성</li> </ul>

Source : Nippon Yusen Kaisha Annual Report, 삼정KPMG 경제연구원

### 》 스텔스가스 매출액 및 영업이익률



Source : Bloomberg



스텔스가스는 세계 최대 규모의 LPG 선박 수를 자랑하며, 2010년대에 들어서 그 규모를 지속적으로 확대해왔다. 2017년 선박 수는 58척으로 2011년 대비 18척이 늘어나, 연 평균 6.4%의 성장률을 기록했다. 특히 LPG선의 운임이 급격히 하락했던 시기인 2015년에도 10척의 선박을 신규 발주하는 등 적극적으로 규모를 확장해왔다. 특히, 신규발주 선박의 경우 현대미포조선 등 한국과 일본의 유수의 조선소에서 제작되어 우수한 품질을 자랑하는 것으로 알려져 있다.

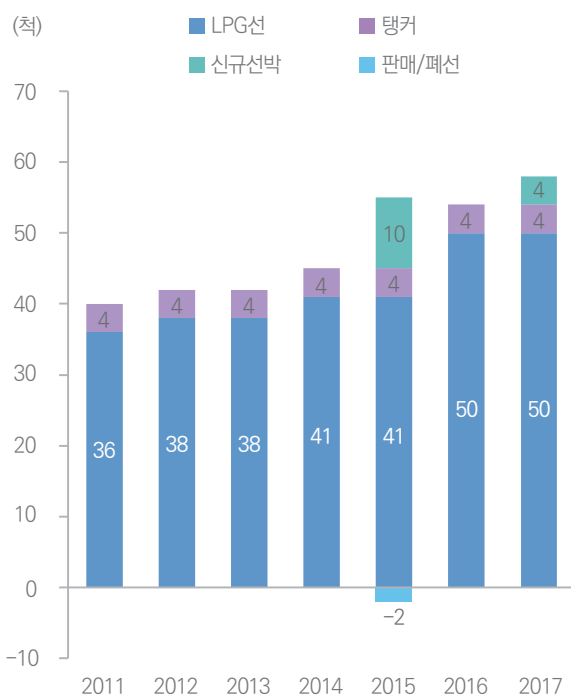
“ 무리한 용선 계약을 진행하지 않고, 보유 현금 대비 적정 수준의 차입금을 융통하여 안정된 현금흐름을 유지 ”

2016년 기준으로, 54척의 선박 중 약 40척의 선박이 정기용선 형태로 운영되고 있으며, 평균 용선 기간은 2.7년이다. 현재 계약된 선박을 기준으로 시장의 수급에 큰 변동이 없다고 가정할 때, 향후 2022년까지 안정적으로 보장된 수익은 약 2.02억 달러로 향후 시장 내 입지는 굳건히 유지될 것으로 보인다. 스텔스가스는 2006년, 과도한 레버리지를 통해 무리한 용선계약을 진행하지 않고, 보유 현금 대비 적정 수준의 차입금을 융통하여 안정된 현금흐름을 유지할 계획을 밝히기도 하였다.

스텔스가스의 주요 고객군은 이탈리아 최대의 석유회사인 Eni, 라틴아메리카 최대 규모의 에너지 기업인 Petrobras, 세계 최대의 LPG 교역 회사인 Petredec 등이 있으며, 지속적인 고객관리를 통해 시장 내 입지를 더욱 굳히고 있어 향후 5년간 괄목할만한 성장이 기대된다.

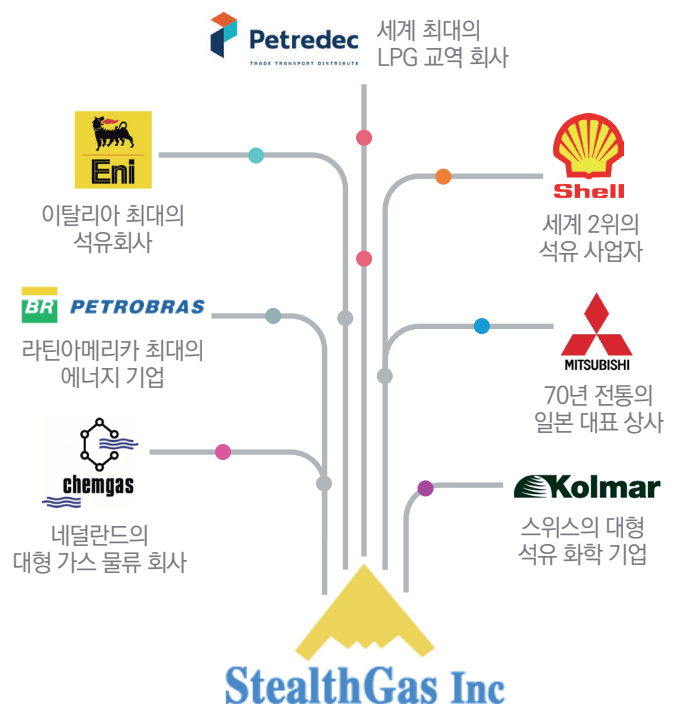


스텔스가스의 선박 수 추이



Source : StealthGas

스텔스가스의 주요 고객군



Source : StealthGas



## 컨테이너선

“  
인력 구조조정,  
항로 조정, 재무구조  
개선의 세 가지 요인이  
경영정상화의  
핵심 동인”

### 이스라엘의 ZIM

ZIM은 이스라엘 최대의 해운사이며, 1945년에 설립되어 주로 냉장선, 유조선 등 특수 목적의 선박을 운용하는 회사로서 명성을 날리며 성장하였고, 1970년대에 컨테이너 사업에 진출하는 등 꾸준하게 사업을 확장해왔다.

2018년, ZIM은 2017년 대비 괄목할만한 성장을 기록하며 업계의 주목을 받았다. 2013년 이래로 지속적인 매출 하락과 영업적자에 시달려오던 ZIM의 실적이 눈에 띄게 달라진 것이다.

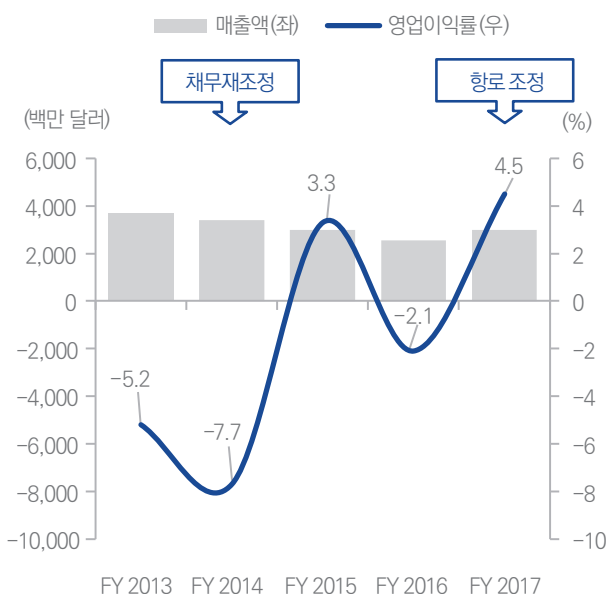
매출 기준으로 2016년 25.3억 달러 대비 2017년 약 29.7억 달러를 돌파하며 17% 성장했을 뿐만 아니라, 영업이익률 또한 4.5%를 기록하여 CMA CGM에 이어 두 번째로 높은 수익성을 달성하였다. 원양 정기선 시장에서의 순위는 2013년 19위에서, 2018년 11위로 8계단 경침 뛰어오르는 등 업계의 신흥 강자로 자리매김하였다.

대형 선사들의 덩치 키우기 경쟁으로 과점 체제가 굳어지고 있는 가운데, 중소형 선사 중 하나인 ZIM이 크게 성장할 수 있었던 이유는 과연 무엇일까.

전문가들은 이러한 성장의 배경으로 2013년부터 시행된 구조조정을 언급하며, 인력 구조조정, 항로 조정, 재무구조 개선의 세 가지 요인을 경영정상화의 핵심 동인으로 분석하였다.



### 》 ZIM의 매출액 및 영업이익률



Source : Bloomberg

### 》 컨테이너선 시장 내 ZIM의 순위 변동

2013년			2018년		
회사명	선박 개수	선복량	회사명	선박 개수	선복량
...			...		
11. K Line	51	286	<b>11. ZIM</b>	<b>77</b>	<b>375</b>
12. Mitsui OSK	46	272	12. K-Line	60	356
13. Yangming	56	268	13. PIL	120	353
14. NOL/APL	42	241	14. HMM	60	345
15. UASC	27	215	15. Wan Hai	99	258
16. Hamburg-Sud	42	209	16. X-Press Feeders	98	165
17. PIL	97	196	17. KMTC	68	137
18. Wan Hai	70	161	18. SITC	76	103
<b>19. ZIM</b>	<b>30</b>	<b>157</b>	19. IRISL	24	86
20. HMM	20	120	20. Arkas	46	80
...			...		

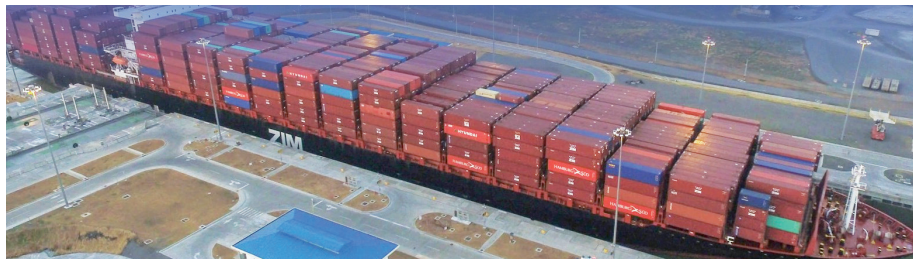
Source : Clarkson



“ 구조조정, 용선료 및 채무 재조정을 통한 성장동력 확보 ”

2014년, ZIM은 영업이익률 -7.3% 수준으로 매년 지속되는 적자에 시달리고 있었다. 이에 대주주인 Israel Corporation은 단기간에 '수익을 내는 회사'로 전환하기 위하여 대대적인 구조조정을 계획하였다. 이 계획은 '비용절감 및 영업 구조 개선'을 골자로 하며, ZIM은 2014년 비용 구조조정과 채무 재조정을 시작으로 2017년 항로조정을 단행하며 기사회생에 성공한다. 특히, 최근 경쟁력이 다소 떨어졌던 아시아-북유럽 항로 운행을 중단하고, 지중해 등 경쟁력을 갖춘 항로의 확장을 꾀하는 등 전략적인 선택과 집중을 통해 비용 혁신을 이루어냈다.

ZIM의 체질개선을 위한 핵심 작업이었던 용선료 및 채무 재조정의 내용 또한 주목할 만하다. 2013년부터 시작된 협상은 2014년 7월 확정 및 진행되었는데, 이 과정에서 선박처분손실, 자산평가손실 등으로 2.3억 달러 가량을 비용 처리하면서 일부 적자 폭이 늘어나기도 하였다. 하지만 2015년부터 용선료 인하, 선박금융 채권의 출자전환 등의 효과로 인하여 5% 수준의 EBIT 마진을 기록하며 턴어라운드 성공하였다. 특히, 용선료 인화로 인한 부채는 약 44.6% 감소, 선박금융 채권의 출자전환으로 인한 부채는 약 23.4% 감소하였고, 모기업 및 관계사의 대여금 당감으로 인한 부채는 전부 출자 전환되어 결과적으로 약 41.9%의 총 부채가 감소하였다. 이러한 ZIM의 체질개선 사례는 위기에 처한 한국 해운업계에 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.



» 이스라엘 ZIM의 전략

- 비용 절감 이니셔티브**
  - 2018년까지 인건비 등 총 5억 6,500만 달러 규모의 비용 절감 계획을 발표 (2014)
- 수익성 중심의 항로 조정**
  - 경쟁력이 떨어지는 아시아-북유럽 항로 철수(2017)
  - 신규 사업 지역인 지중해 중심의 항로 네트워크 확장
- 재무구조 개선**
  - 용선료 인하를 통한 45% 수준의 부채 감소(2014)
  - 선주사 및 채권자 출자전환으로 부채 23.4% 감소(2014)

» ZIM의 2014년 재무구조 조정 사례

(백만 달러)

구분	재무조정 前		재무조정 後	
	총 부채	잔여 부채	출자 전환 금액	전환비율
용선주 (용선료 등)	1,295	718	577	44.6%
선박금융	1,247	955	292	23.4%
회사채	422	236	235	55.7%
모기업 및 관계사 (대여금)	295	0	295	100.0%
조선사	93	93	0	0.0%
금융기관 및 기타	62	38	33	53.2%
합계	3,414	2,040	1,432	41.9%

Source : ZIM Annual Report, 삼정KPMG 경제연구원

Source : ZIM





### 독일의 하파크로이트(Hapag-Lloyd AG)

하파크로이트는 현재 독일 최대의 해운 회사이며, 1970년 두 독일계 운송/해운 업체인 Hamburg America Line(HAPAG)와 Norddeutscher Lloyd(NDL)의 합병으로 탄생한 회사이다. 2000년대 이후로 지속적인 M&A를 통해 외형을 확장해왔으며, 현재는 세계 5위의 컨테이너선 회사로서 입지를 굳히고 있다.

2008년 하반기 이후, 세계 경기 침체로 발주량이 급감하고 신조선가가 곤두박질 치면서, 하파크로이트 또한 그 여파를 피해갈 수 없었다. 매출이 큰 폭으로 감소하고, 적자 폭이 확대되는 등 글로벌 경기의 직격탄을 맞았다. 하지만 2010년, 해운 경기의 회복에 따라 기존 컨테이너 시장의 과점적 형태가 강화되었고, 공급자 우위의 시장으로 변모되면서 매출과 영업이익이 빠르게 개선되는 모습을 보였다. 2013년 이후로는 안정적인 영업을 영위하면서 점진적인 성장을 이루어 세계 5위권에 안착하였다.

2016년 이래로 매출과 영업이익의 호조세를 보이며 글로벌 선사로서의 입지를 굳히고 있는 하파크로이트는 4차 산업혁명 기술의 적극적인 도입으로 디지털화에도 앞장서고 있다. 또한, 해운사의 이산화탄소 감축을 위한 글로벌 규제에도 동참하며, 2020년까지 배출량을 2016년 대비 20% 감축할 계획임을 밝힌 바 있다.

“  
2016년 이래로  
매출과 영업이익의  
호조세를 보이며  
글로벌 선사로서  
자리매김 ”



#### » 독일 하파크로이트의 전략

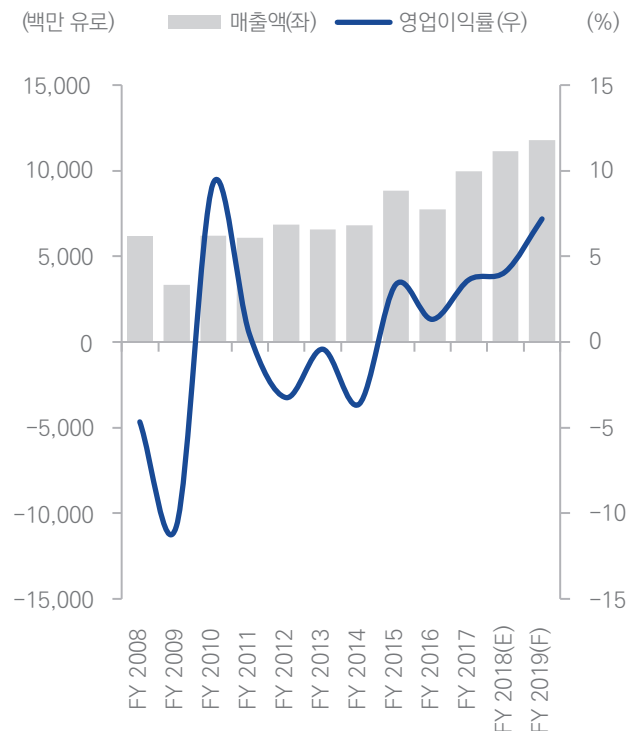
**지속적인  
인수합병을  
통한 규모  
확대**

- 2005년 캐나다 선사인 CP Ships Ltd., 2014년 칠레 선사인 CSAV, 2016년 범아랍선사인 USAC와의 합병을 잇따라 성사시키며 규모를 지속적으로 확장

**4차 산업혁명  
기술의  
적극적  
도입을 통한  
혁신**

- 클라우드 기반의 운임관리 시스템인 CargoSphere를 도입하여 복잡한 관세, 운임 청구 절차를 간소화하고, 제반 비용을 획기적으로 절감

#### » 하파크로이트의 매출액 및 영업이익률



Source : ZIM Annual Report, 삼성KPMG 경제연구원

Source : Bloomberg



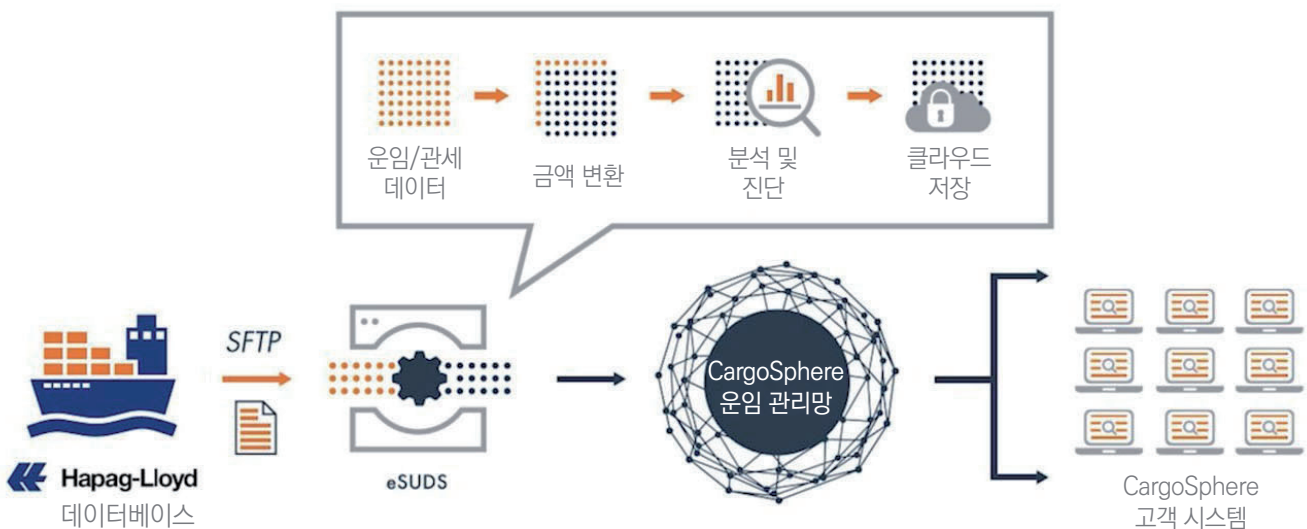
“  
적극적인 인수합병과  
4차 산업혁명 기술 도입을  
통한 성장동력 확보 ”

적극적인 인수합병 시도는 하파크로이트의 중요한 전략 중 하나로 풀이된다. 특히 정기선 시장에서 규모의 경제를 달성하고, 노선 강화를 통한 점유율 확대 시도가 눈에 띄는 대목이다. 2005년, 캐나다의 경쟁력 있는 선사인 CP Ships Ltd.를 인수하여 컨테이너선 시장의 입지를 강화하였고, 인수 직후 시장 내 5위 사업자로 등극하는 기염을 토했다. 적자 행진을 이어가던 2014년에도 업계 20위권의 칠레 선사인 Compañía Sud Americana de Vapores(CSAV)와 합병하는 등 성장 가도를 유지하던 하파크로이트는 2016년 4월, 범아랍선사인 USAC와의 합병을 성공적으로 마무리하며 양적 성장의 전환기를 맞이한다. 이러한 동종 업계 사업자와의 합병을 지속하는 이유는 경제적 시너지효과 때문인 것으로 보인다. 예를 들어 하파크로이트-USAC 합병의 경우, 자체 추산 기준 연간 시너지효과가 약 4,864억 원에 이를 것으로 추산되어, 이를 포기하기에는 쉽지 않았을 것이라는 업계의 중론이다.

하파크로이트는 4차 산업혁명 기술을 적극적으로 활용하여 회사의 질적인 성장 또한 도모하고 있다. 하파크로이트는 클라우드 기반의 운임관리시스템인 CargoSphere를 도입하였는데, 이는 전 세계의 운임 정보를 통합하여 화주라면 누구나 접근 가능한 플랫폼 서비스를 제공한다. 복잡한 관세, 운임 청구 절차를 디지털화함으로써 제반 비용을 획기적으로 낮출 수 있다. 2018년 11월 하파크로이트는 2023년까지의 중기계획을 발표하며, 양적인 성장보다는 질적인 성장에 집중하여 서비스 품질 개선, 비용·운임 관리의 혁신을 이루어낼 것이라고 밝혔다.



» 하파크로이트의 클라우드 기반 운임관리시스템





## 글로벌 해운사별 주요 전략

### 벌크선



일본의 니폰유센  
(Nippon Yusen Kaisha)

사업포트폴리오  
재정비

자산경량  
사업모델로 전환

차별화된  
서비스 제공

일본의 NS유나이티드해운  
(NS United Kaiun Kaisha)

중남미 중심의  
사업지역 확대

LPG선 중심의  
신규 고객 확보

### 탱커선



모나코의 스크피오 탱커스  
(Scorpio Tankers)

고효율 선박 도입을  
통한 효율성 향상

IMO 환경규제  
선제적 대응으로  
리스크 관리

높은 재무건전성을  
통한 자금조달

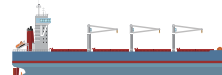
중국의 CSET  
(COSCO Shipping Energy  
Transportation)

에너지 운송  
비즈니스모델 혁신

친환경 선박 구축

조직 재구조화

### 가스선



캐나다의 티케이 LNG 파트너스  
(Teekay LNG Partners LP)

고효율 선박 도입으로  
효율성 향상

신흥 아시아 노선에 집중 통한  
점유율 극대화

그리스의 스텔스가스  
(StealthGas)

미래를 대비한  
적극적인 선박투자

안정된  
현금흐름 확보

글로벌 기업을  
중심으로 한  
네트워크 구축

### 컨테이너선



이스라엘의 ZIM

비용 절감  
이니셔티브

수익성 중심의  
항로 조정

재무구조 개선

독일의 하파크로이트  
(Hapag-Lloyd AG)

지속적인 인수합병을 통한  
규모 확대

4차 산업혁명 기술의 선제적  
도입을 통한 혁신

## 시사점



2019년 해운업계는 물동량이 증가하면서 업황이 개선될 것으로 전망되고 있다. 오랜 조정 기간을 거치면서 바닥을 다진 해운업계가 본격적인 회복세를 나타낼 것으로 예상되고 있는 것이다. 국내 해운사들도 추후 증가할 수요에 대비하여 고객층을 확대하고 신규 서비스에 기반한 비즈니스를 확대하기 위한 노력이 요구되는 시점이다.

### M&A를 통해 규모의 경제를 이룩하라

최근 글로벌 대형 해운사를 중심으로 공격적인 M&A를 통해 규모의 경제를 이루려는 움직임을 보이고 있다. 독일 최대의 해운사 하파크로이트는 2005년부터 2016년까지 캐나다의 CP Ships Ltd., 범아랍선사인 USAC 등 동종 업계 사업자와의 합병을 지속하여 성장해 왔으며, 중국의 CSET, 티케이 LNG 파트너스 또한 지속적으로 동종 해운사들을 인수하면서 사업규모를 넓혀 가고 있다.

국내 해운사들도 글로벌 경쟁에서 살아남기 위해 M&A를 통한 선대규모 확대를 고려해 볼 필요가 있다. 이를 통해 규모의 경제를 실현하고 비용절감을 이룰 수 있을 것으로 기대된다. 더불어 2020년 4월 확정될 Consortia BER의 연장 이슈에도 지속적인 모니터링이 필요하다. 현재 Consortia BER를 통해 수혜를 받아왔던 해운사들과 이러한 수혜에 불만을 쌓아온 화주들의 의견이 대립되고 있는 상황이라 결과를 예측할 수는 없다. 하지만 가장 중요한 것은 해운 시장의 판도가 바뀔 수 있는 해당 이슈를 예의 주시하고 자사에 맞는 대응 시나리오를 구축해야 할 필요가 있다는 점이다.

### 친환경, 이제 선택이 아닌 필수, 위기를 기회로 삼아라

점차 강화되는 글로벌 환경규제에도 선제적 대응이 필요하다. 국제환경규제에 적절히 대응하지 못한다면 우리나라 선박은 2020년 이후 운항을 중단해야 하는 심각한 상황에 빠지게 될 수 있다.

2020년부터 황산화물 규제에 들어가면 모든 선박들은 공해상에서 연료유의 황 함유량을 기존의 3.5%에서 0.5% 이하로 대폭 낮춰야 한다. 친환경 선박이 아닌 기존 선박이라면 배기가스 정화장치를 달거나, 액화천연가스(LNG) 엔진으로 교체하거나, 혹은 오염원 배출이 많은 벙커 C유 대신 저유황유로 연료를 바꿔야 한다.

하지만 이러한 급작스런 변화로 인한 위기가 어찌면 난항을 겪고 있는 국내 해운사에게는 또 다른 기회가 될 수도 있다. 머스크, COSCO와 같은 글로벌 대형 선사들은 대형선박을 많이 보유하고 있기 때문에, 변화하는 환경 규제에 맞추기 위해서는 추가 비용이 많이 발생한다. 하지만 국내 해운사들은 대부분의 선박을 렌트로 운영해 왔기 때문에 상대적으로 비용 부담이 적다.

2008년 글로벌 금융위기로 인해 물동량이 크게 감소했을 당시, 오히려 덴마크와 프랑스, 독일 등 유럽 해운사들은 정부의 적극적인 지원을 받아 초대형 선박을 늘려 경쟁력을 키웠다. 반면 당시 부채비율이 높은 국내 해운사들은 대형 선박 등의 자산을 매각하고 선박을 렌트해 사용해 왔다. 결국 대형 선박 확보 경쟁에서 밀렸던 국내 해운사들이 전화위복이 되어 비용적 부담을 덜게 된 상황이다.

친환경선의 중요성이 더욱 더 부각되는 이 시점에서 선기를 잡은 한국 해운사들은 발 빠르게 친환경 대형선을 중심으로 사업 개편을 모색해 보아야 한다. 특히 개발단계에 있는 수소 연료 전지를 활용한 제로 에미션(Zero emission) 선박에 대한 운용방안을 모색하며 미래 친환경 경쟁에 철저히 대비해야 한다.

## 디지털과 접목하여 신성장의 발판을 마련하라

해운산업에서도 4차 산업혁명 기술 도입을 통한 디지털화는 뜨거운 관심사로 자리잡았다. 반면 4차 산업혁명 신기술이 글로벌 해운산업에 다수 접목된 주요국 대비 우리나라 해운산업의 4차 산업혁명 도입 수준은 미흡하다.

이에 국내 해운사들도 해운물류산업의 4차 산업혁명 기술도입 및 대응을 위한 R&D 확대를 고려해 봐야 한다. 한국 해운물류산업이 4차 산업혁명 시대의 선도국으로 입지를 강화하기 위해서는 산업혁명의 블록체인 기술과 AI 기술 등 핵심 기술을 조속히 확보하는 것이 관건이다. 이를 통해 물류 거래 투명성 확보 및 서류 작업을 간소화하여 거래 당사자 간 신뢰도 상승과 비용절감 효과를 기대해 볼 수 있을 것이다.

## 정부와 손을 잡고 돌파구를 함께 모색하라

최근 세계 교역량 증가와 선박공급량 감소 속에 국내 해운사들이 글로벌 시장에서 새로운 경쟁력을 갖기 위해서는 정부차원의 지원이 불가피한 실정이다.

실제로 2018년 4월 정부는 '해운재건 5개년 계획(2018~2022년)'을 발표하며 향후 5년간 해운업과 조선업의 재건을 위해 국적선사와 화주 간의 연계, 신조발주 투자, 경영안정 지원으로 요약되는 3대 전략적 과제를 제시했다.

나아가 2018년 7월에는 한국해양진흥공사를 설립하여 선박 터미널에 대한 투자, 보증 등의 금융업무 뿐만 아니라, 해운거래 관리·지원, 친환경선박 대체 지원 등 해운정책 지원과 각종 정부 위탁사업 수행을 망라하는 종합적인 지원 업무를 수행할 예정이다.

이에 국내 해운사들도 한국해양진흥공사를 포함한 정부의 금융적 지원과 정책적 지원 등을 꼼꼼히 살펴보고 적극적으로 활용하여 재기할 수 있는 발판을 마련해야 할 것이다.

## 재무구조 개선을 통해 내실을 강화하라

정부의 해운 구조조정이 진행되면서 산업 전반적으로 부채규모와 부채비율이 줄어드는 등 재무구조가 점차 개선되는 상황이지만 아직도 100대 해운사의 27% 이상이 부채비율 400%를 넘고 있어 다수 선사의 유동성 위기는 지속되고 있다. 통상적으로 부채비율이 400% 이상인 기업은 고위험 기업으로 분류되어 금융권을 통한 자금차입이나, 회사채발행 등 어려움이 있다.

부채에 대한 문제는 비단 국내 해운사만의 고민은 아니다. 이스라엘의 ZIM의 경우 용선료 인하와 선주사 및 채권자 출자전환을 통해 부채를 감소시켰으며, 모나코의 스킨피오 탱커스는 부채비율을 200% 이상을 넘기지 않는 경영으로 선박 금융을 파격적으로 받아 미국시장에서 성장할 수 있었다.

국내 해운사들도 재무구조 개선을 통해 글로벌 해운시장에서의 경쟁력을 갖춰야 한다. 하지만 현재 해운사 자체적으로 문제를 해결하기에는 역부족인 실정이다. 2019년 1월 1일부터 국제 회계기준인 'IFRS16'이 시행됨에 따라 그 동안 포함되지 않았던 운용리스가 부채로 인식돼 부채비율이 급증하게 되기 때문이다. 이에 해양금융공사를 비롯한 선박금융 기관들 또한 해운사들과의 적극적인 소통을 통해 합리적인 해결책을 찾아야 할 것으로 판단된다.



# Business Contacts

## 해운산업 전문팀

### Deal Advisory

이재현

전무

T. (02)2112-0714

E. jaehyeonlee@kr.kpmg.com

윤창규

전무

T. (02)2112-0995

E. changgyuyoon@kr.kpmg.com

박주흥

상무

T. (02)2112-0780

E. juheungpark@kr.kpmg.com

최상욱

상무

T. (02)2112-7445

E. sangwookchoi@kr.kpmg.com

### Audit

변영훈

부대표

T. (02)2112-0506

E. ybyun@kr.kpmg.com

임근구

전무

T. (02)2112-0814

E. gleem@kr.kpmg.com

공영철

전무

T. (02)2112-0806

E. ykong@kr.kpmg.com

김하균

전무

T. (02)2112-0271

E. hakyoonkim@kr.kpmg.com

이경석

전무

T. (02)2112-0564

E. kyungsuklee@kr.kpmg.com

조승희

상무

T. (02)2112-0846

E. seungheecho@kr.kpmg.com

박민규

상무

T. (02)2112-0854

E. minkyupark@kr.kpmg.com

박상욱

상무

T. (02)2112-0853

E. sangokpark@kr.kpmg.com

강창수

상무

T. (02)2112-0195

E. ckang@kr.kpmg.com

지동현

상무

T. (02)2112-7662

E. dchi@kr.kpmg.com

[kpmg.com/kr](http://kpmg.com/kr)

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.

© 2019 Samjong KPMG ERI Inc., the Korean member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved. Printed in Korea.