

# TRADE BRIEF

 신성장연구실  
 이해연 수석연구원

02-6000-5154, hyeyeon.lee@kita.or.kr


[iit.kita.net](http://iit.kita.net)

## 해운 서비스 수출 부진 현황과 시사점

우리나라 운송 서비스 수출은 2010년 세계 5위에서 2019년 11위로 크게 하락했다. 운송 서비스 수출의 약 70%를 차지하는 해운 서비스 수출이 급감했기 때문이다. 선박 공급과잉으로 인한 약조건 속에서 글로벌 선사들이 M&A, 얼라이언스 협력 등을 통해 경쟁력 강화에 나선 반면, 국내 선사들은 적절한 대응에 실패하고 한진해운은 결국 파산했다. 장기적 관점에서 무역업계 경쟁력을 강화하기 위해서는 해운업계와의 상생 발전 노력이 필요하다. 우리나라의 해운산업 발전을 위해 정부는 우수 선화주 인증제 기준 완화, 국내 기업 수출 및 전략 화물 운송시 국적선 활용 유도 등을 통해 수출입 화물의 국적선 적취율을 제고해야 한다. 해운업계는 코로나19로 인한 글로벌 공급망 재편 가속화에 대비해 베트남 등 아세안 지역을 중심으로 서비스를 확대하고, 온라인 플랫폼 구축, 클라우드 도입 등 디지털 역량을 강화하여 세계 해운 서비스 환경 변화에 적극 대응해 나가야 한다.

## 01. 무역 내 운송 서비스의 역할

- ◎ 무역업과 운송 서비스는 불가분의 관계로 협력을 통한 선·화주간 상생 발전이 필요
  - 운송·물류비 및 제품의 적기 인도는 제품의 품질, 마케팅 외에도 무역 거래에 있어 중요한 요소로 고려됨
  - 코로나19로 인해 물동량이 감소하자 글로벌 선사들이 선박 투입을 감축해 컨테이너 운임이 급등하고, 납기가 지연되는 등 수출 기업 부담 증가
    - 중국발 컨테이너 운임지수(CCFI)는 9월 11일 기준 949.48으로 전주 대비 3.0% 상승했고, 2019년 평균 823.53에 비해 크게 높아짐
    - 최근 미국 경제가 회복세를 보이면서 수출 물량이 빠르게 회복되는 중국에 선박을 우선 배정함에 따라 국내 업체는 선박 확보에 어려움을 겪어 수출 납기 지연 및 해외공장 가동 차질 우려
  - 국적선사인 HMM은 중국 등 타 지역을 거치지 않고 부산-LA항로를 직기향하는 컨테이너선을 긴급 투입하여 국내 화주들의 부담을 경감, 국내 선화주 상생협력의 가능성을 보여줌

## 02. 운송 서비스 수출 현황

- ◎ 한국의 전체 서비스 수출은 증가세인 반면, 운송 서비스 수출은 지속적으로 감소
  - 우리나라의 전체 서비스 수출액은 최근 10년간('10~'19년) 연평균 2.2%씩 증가하며 꾸준히 성장, 2019년 1,015억 달러를 기록
  - 운송 서비스 수출액은 최근 10년간('10~'19년) 연평균 3.9% 감소해 2019년 263억 달러를 기록했고, 전세계 연평균 증가율 2.2%('10~'19년)을 크게 하회
    - 전체 서비스 수출에서 차지하는 운송 서비스 비중이 세계적으로 감소세를 보이는 가운데, 한국의 감소폭은 더욱 큼
      - \* 세계 서비스 수출 중 운송 서비스 수출비중은 '10~'19년 4.2%p 감소(21.2%→17.0%), 우리나라의 운송 서비스 수출비중은 '10~'19년 21.7%p(47.6%→25.9%) 감소
    - 한국 운송 서비스 수출 순위(세계시장 내 비중)는 2010년 5위(4.7%) → 2015년 10위(3.8%) → 2019년 11위(2.6%)로 크게 하락
  - 코로나19 충격으로 우리나라 운송 서비스 수출은 2020년 1분기에 11.5% 급감(전년 동기 대비)했고, 주요국의 운송 서비스 수출도 모두 빠르게 감소
    - \* 주요국 운송 서비스 수출액 증감 : 미국(-12.4%), 독일(-7.8%), 싱가포르(-3.8%), 프랑스(1.6%), 중국(-35.1%)

### 서비스 수출 국제 비교

단위 : 억 달러, %

| 연도                | 세계     |        |      | 한국     |        |      |
|-------------------|--------|--------|------|--------|--------|------|
|                   | 상업 서비스 | 운송 서비스 | 비중   | 상업 서비스 | 운송 서비스 | 비중   |
| '10년              | 38,964 | 8,279  | 21.2 | 819    | 390    | 47.6 |
| '11년              | 43,897 | 9,034  | 20.6 | 894    | 370    | 41.4 |
| '12년              | 45,192 | 9,175  | 20.3 | 1,019  | 414    | 40.7 |
| '13년              | 48,195 | 9,482  | 19.7 | 1,021  | 376    | 36.8 |
| '14년              | 51,697 | 9,984  | 19.3 | 1,108  | 381    | 34.4 |
| '15년              | 49,296 | 9,020  | 18.3 | 964    | 341    | 35.4 |
| '16년              | 50,184 | 8,674  | 17.3 | 939    | 274    | 29.2 |
| '17년              | 54,515 | 9,509  | 17.4 | 887    | 248    | 27.9 |
| '18년              | 59,489 | 10,375 | 17.4 | 980    | 277    | 28.3 |
| '19년              | 60,656 | 10,288 | 17.0 | 1,015  | 263    | 25.9 |
| 연평균 증가율 ('10~'19) | 4.5    | 2.2    | -    | 2.2    | -3.9   | -    |

주 : 상업서비스는 총서비스에서 정부 서비스 제외  
자료 : WTO

### 주요 운송서비스 수출국

단위 : %

| 순위 | 2010년 |     | 2015년 |     | 2019년 |     |
|----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
|    | 국가    | 비중  | 국가    | 비중  | 국가    | 비중  |
| 1  | 미국    | 9.2 | 미국    | 9.4 | 미국    | 8.9 |
| 2  | 독일    | 6.7 | 독일    | 6.3 | 독일    | 6.7 |
| 3  | 프랑스   | 5.2 | 싱가포르  | 5.2 | 싱가포르  | 5.7 |
| 4  | 일본    | 5.1 | 프랑스   | 4.6 | 프랑스   | 4.6 |
| 5  | 한국    | 4.7 | 영국    | 4.4 | 중국    | 4.5 |
| 6  | 싱가포르  | 4.7 | 중국    | 4.3 | 네덜란드  | 4.2 |
| 7  | 덴마크   | 4.6 | 덴마크   | 4.1 | 영국    | 3.8 |
| 8  | 중국    | 4.1 | 일본    | 3.9 | 덴마크   | 3.8 |
| 9  | 홍콩    | 3.6 | 네덜란드  | 3.9 | 홍콩    | 2.9 |
| 10 | 영국    | 3.6 | 한국    | 3.8 | UAE   | 2.8 |
| 11 | 벨기에   | 3.2 | 홍콩    | 3.3 | 한국    | 2.6 |

자료 : WTO

◎ 국내 서비스 수출 중 운송 서비스 수출 비중은 하락한 반면, 여행 서비스는 상승

- 여행(7.7%p), 기타사업(6.7%p), 통신·컴퓨터·정보(5.3%p) 서비스 수출 비중이 확대된 반면, 운송 서비스는 가장 큰 폭(-22.3p%)으로 축소

◎ 전체 운송 서비스 수출의 70~80%를 차지하는 해운 서비스 수출이 크게 감소

- 2016년 한진해운 파산 이후 해운서비스 수출액이 급감
  - 운송 서비스 수출 내 해운 서비스 비중도 2010년 79.8%에서 2019년 72.0%로 감소
    - \* 운송 서비스 수출액(억 달러) : 390('10년) → 341('15년) → 266('19년)
    - \*\* 해운 서비스 수출액(억 달러) : 311('10년) → 274('15년) → 191('19년)
    - \*\*\* 해운 서비스 비중(%) : 79.8('10년) → 80.2('15년) → 72.0('19년)

### 주요 서비스 업종 수출 비중 변화

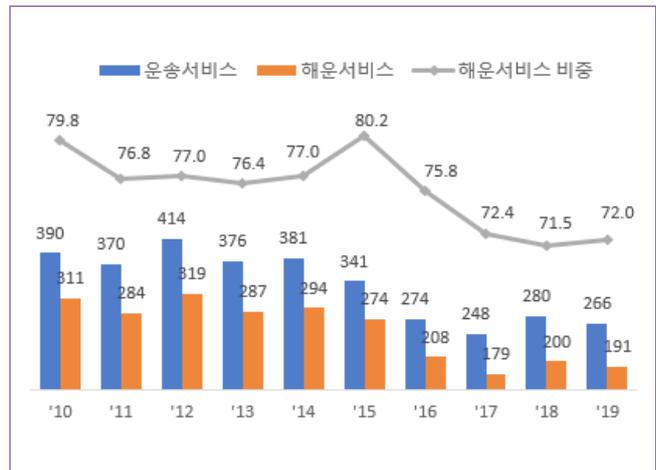
단위 : %

| 구분          | 2010년(a) | 2019년(b) | 차(b-a) |
|-------------|----------|----------|--------|
| 운송          | 47.0     | 24.7     | -23.3  |
| 기타사업        | 14.0     | 20.8     | 6.8    |
| 여행          | 12.4     | 20.1     | 7.7    |
| 건설          | 14.4     | 12.5     | -1.9   |
| 지적재산권사용료    | 3.8      | 7.2      | 3.4    |
| 통신, 컴퓨터, 정보 | 1.2      | 6.6      | 5.4    |
| 금융보험        | 2.6      | 3.5      | 0.9    |
| 가공          | 2.7      | 2.3      | -0.4   |
| 개인, 문화, 여가  | 0.5      | 1.2      | 0.7    |

주 : 기타사업서비스는 연구개발, 전문·컨설팅, 무역 등  
자료 : 한국은행 국제수지

### 해운 서비스 수출액 및 비중

단위 : 억 달러, %



자료 : 한국은행 경제통계연보(2020년)

## 03. 해운 서비스 수출 부진 요인<sup>1)</sup>

◎ **(한진해운 파산)** 한진해운 핵심자산이 글로벌 선사에게 매각되며 한국의 선복량 및 노선 점유율이 감소하고, 해운산업 매출액 감소

- 세계 1위 선사 Maersk(덴마크)가 1만 TEU급 이상의 대형선박 6척을 인수했고, 2위 MSC(스위스)는 대형선박 3척 및 미국노선의 핵심인 롱비치터미널을 인수
- 한국의 선복량 및 아시아-미주시장 노선 점유율은 각각 35만 TEU, 5.2%p 감소
  - \* 원양컨테이너 선복량 : '16.8월 105만 TEU(한진63만, 현대42만) → '20.8월 70만 TEU(HMM<sup>2)</sup> 65만, SM5만)
  - \*\* 아시아-미주시장 점유율 : '16.6월 12.2%(한진7.7, 현대4.5) → '20.6월 7.0%(HMM 7.0)

1) 본 보고서는 벌크선, 컨테이너선, 탱커선, 가스선 등 중에서 컨테이너 해운 서비스를 주요 분석 대상으로 삼았음. 우리나라는 제조업 중심의 수출 구조로 상품 운송에 활용되는 컨테이너선의 역할이 크고, 국내 해운서비스의 위기가 국적 원양 컨테이너 선사인 한진해운 파산으로부터 시작되었기 때문임

2) 현대상선은 '20.4월 사명을 HMM(Hyundai Merchant Marine)으로 변경

◎ (글로벌 공급 과잉) 2007년 이후 선복량 증가율이 물동량 증가율을 상회하는 추세가 지속됨에 따라 운임 하락

- 2000년대 중반 호황기 적극적인 투자를 통해 선복량이 급증한 반면, 물동량은 소폭 증가에 그쳐 운임이 급락하고 해운사들은 경영난에 봉착

- 공급과잉으로 인한 가격경쟁 심화로 운임이 급락하여 벌크선 운임지수(BDI 지수)\* 및 컨테이너선 운임지수(CCFI)\*\* 하락

\* BDI 지수 : 벌크선으로 운송하는 원자재 운임을 평가하는 지수로 물동량이 증가시 상승. '07년 7,071 → '12년 920 까지 하락했다가 '19년 1,353로 최근에는 회복세를 보임

\* CCFI 지수 : 전세계 물동량이 가장 많은 중국발 컨테이너 기준 운임평가지수. '07년 1,071 → '11년 993 → '14년 1,085로 등락을 반복하다가 최근 3년간 800대 수준을 보임('19년 811)

- 보호무역주의와 리쇼어링의 확산으로 완제품의 장거리 운송이 감소하고, 제품의 경박단소화 등 산업구조 변화에 따라 항공 운송 비중이 높아져 경제성장에도 불구하고 해상 물동량이 크게 늘어나지 못하는 점도 다소 영향을 줌

- 해운업의 GDP 승수(물동량 증가율/GDP 증가율)이 하락세에 있음

\* 해운업 GDP 승수 : 2.7('09년) → 1.9('12년) → 0.6('15년) → 0.9('18년)

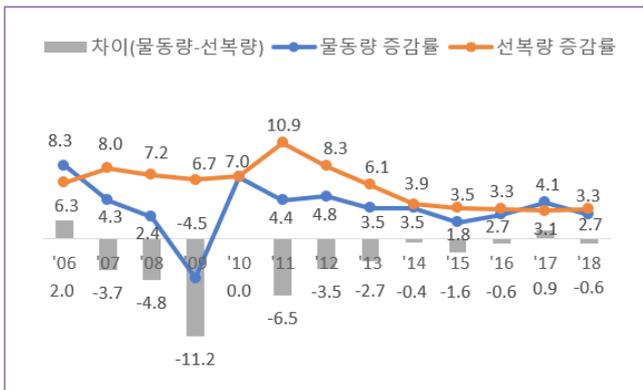
- 우리 산업구조가 IT제품 수출(반도체, 휴대폰 등) 등 경박단소형으로 전환되고, 전자상거래 수출 및 육상운송과의 결합 서비스가 확대되며 전체 수출에서 항공 운송이 차지하는 비중이 높아짐

\* 항공운송 수출 금액 및 비중(억 달러, %) : '10년(1,148, 24.6) → '15년(1,380, 26.4) → '19년(1,643, 30.3)

- 미국의 대이란 경제제재, 미중 무역분쟁 지속, 브렉시트 등 대외 무역환경의 불확실성 지속도 물동량 회복을 저해하는 요인으로 작용

세계 물동량·선복량 증감률 추이

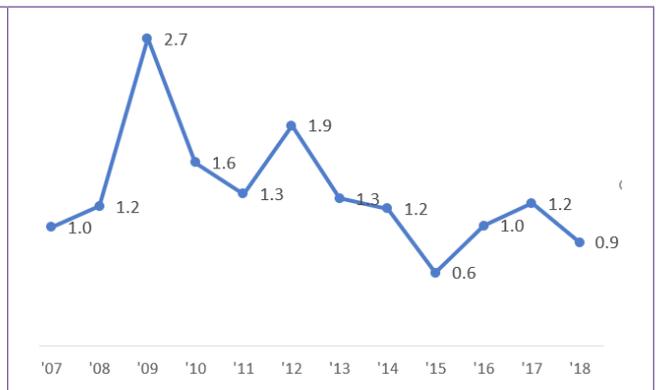
단위 : %



자료 : UNCTAD

해운업 GDP 승수 변화

단위 : %



자료 : World Bank, UNCTAD

◎ (낮은 글로벌 경쟁력) 글로벌 선사들이 M&A, 얼라이언스 협력 등을 통해 경쟁력을 확대해 나가고 있지만, 국내 선사의 대응은 제한적

- 주요 선사들은 M&A를 통해 규모를 확대하고, 초대형 선박 발주를 통해 비용절감 노력을 지속했으나 HMM은 내부 구조조정으로 소외

- Maersk, COSCO, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE 등 상위 6개 선사 중 5개가 M&A에 성공함에 따라 HMM의 규모는 상대적으로 더욱 감소

- CMA-CGM은 22,000TEU급 9척, COSCO는 20,143 TEU급 6척, MSC는 22,000TEU급 11척 발주하는 등 글로벌 선사들은 평균 12,000TEU의 대형 선박을 100대 이상 건조 중임

\* 18,000 TEU급 선박의 연료비, 운항비, 인건비 등 단위 비용은 8,000 TEU급 대비 26% 수준임

### 글로벌 해운사 M&A 동향

단위 : 만TEU

| 기업  | 내용   | 선복량 변화                                   |
|---|--|--|
|  Maersk        | 독일 Hamburg Sud 인수('16.12월)                     | 355→411                                  |
|  CMA CGM       | 싱가포르 NOL 인수('16.12월)                           | 182→213                                  |
|  Hapag-Lloyd | 중동 최대 해운사 UASC 합병('17.5월)                      | 92→148                                   |
|  COSCO       | 중국의 2위 CSCL 합병('16.2월)                         | 86→162                                   |
|   | 세계 7위 선사 OOCL 합병('17.7월)                       | 182→249                                  |
|  ONE         | 일본 3대 컨테이너사 NYK, MOL, K-Line이 합병해 합작법인(ONE) 출범 | NYK 54<br>MOL 57<br>K-Line 34<br>ONE→145 |

주 : 선복량은 M&A 완료 시점 또는 '17.11월 기준

자료 : 한국해양수산개발원

- 국내 대표 원양 컨테이너선사인 HMM은 상위 선사 대비 규모가 작고, 초대형 선박 보유도 미흡한 수준임

- 선복량이 세계 8위로 1위 업체인 Maersk의 16%, 7위 업체인 Evergreen의 51%에 불과

- 정부지원 등을 통해 초대형 선박을 20척 발주했지만 여전히 낮은 수준으로, 발주잔량을 포함해도 12,000TEU급 기준 세계 3대 선사의 1/4 수준임

- HMM이 가입한 The Alliance는 타 얼라이언스 대비 선대규모 및 시장지위가 낮아 신규 화주 발굴 및 추가 화물 확보 노력이 필요함

\* 얼라이언스별 아시아-유럽 노선 점유율(2019년, %) : 2M(36.5), OCEAN(37.4), The Alliance(24.9)

- 세계 해운시장에서 얼라이언스의 과점체제가 고착화(상위 9개 선사 공급 점유율 81.5%)되는 가운데 HMM은 '20.4월 The Alliance에 합류

- ◎ 한진해운의 미주노선을 인수한 SM상선은 세계 26위 수준의 낮은 선복량(공급 점유율 0.2%)과 편중된 노선으로 성장에 한계

### 글로벌 얼라이언스 현황

| 구분          | 2M               | OCEAN                         | The Alliance                            |
|-------------|------------------|-------------------------------|---|
| 참여선사        | Maersk<br>MSC    | COSCO<br>CMA CGM<br>Evergreen | Hapag-Lloyd<br>ONE<br>Yang Ming<br>+HMM |
| 협력범위        | 선박공유, 선복교환, 선복매입 |                               |   |
| 선대규모 (만TEU) | 789              | 701                           | 453 (HMM 포함)                            |
| 노선별 점유율 (%) | 태평양 횡단           | 17.6                          | 42.2                                    |
|             | 대서양 횡단           | 47.8                          | 15.2                                    |
|             | 아시아-유럽           | 36.5                          | 37.4                                    |

주 : 노선별 점유율은 HMM을 제외한 수치  
자료 : UNCTAD, 알파라이너

### 세계 10대 선사 선복량 및 비중

단위 : 만TEU

| 순위 | 선사          | 선복량 | 비중   |
|----|-------------|-----|------|
| 1  | Maersk      | 409 | 17.1 |
| 2  | MSC         | 381 | 15.9 |
| 3  | COSCO       | 300 | 12.5 |
| 4  | CMA CGM     | 285 | 11.9 |
| 5  | Hapag-Lloyd | 171 | 7.1  |
| 6  | ONE         | 155 | 6.5  |
| 7  | Evergreen   | 129 | 5.4  |
| 8  | HMM         | 69  | 2.9  |
| 9  | Yang Ming   | 62  | 2.6  |
| 10 | PIL         | 33  | 1.4  |
| ⋮  |             |     |      |
| 26 | SM상선        | 5   | 0.2  |

주 : 국내 원양 컨테이너선사는 2개사(HMM, SM상선)  
주2 : 상위 10개사 선복량의 합에서 해당 선사의 선복량이 차지하는 비중 표시  
자료 : 알파라이너('20.9월 기준)

## 04. 정부 및 업계의 대응

- ◎ (정부 대응) 국적선 적취율 제고, 선박 신조지원, 선사 경영지원 안정 등을 골자로 하는 '해운재건 5개년 계획(2018~2022년)' 정책을 시행

- (국적선 적취율 제고) 국적 선화주간 장기계약을 유도해 국내 선사에 화물을 안정적으로 확보할 수 있도록 지원하고, '우수 선화주 인증제'를 통해 국내 선사 이용 화주들에게 인센티브 부여
  - \* 우수 선화주 인증제 : 국적선사에 지출한 해상운송비용이 전체의 40% 이상인 매출액 100억원 이상 포워딩 업체가 국적선사에 전년보다 운송료를 더 많이 지급할 때 우수 화주로 선정되며, 우수 화주에 대해 국적선사에 지급한 운송료 1% 기본공제, 전년 대비 증가한 운송료의 3% 추가 공제
  - 우리나라 화물의 국적선 적취율은 47% 수준(2019년 기준)으로 일본(62%, 2016년 기준) 등에 비해 낮은 수준으로 국내 선사들의 안정적 화물 확보를 위해서는 화주들의 국적 선사 이용 유도가 필요
    - \* 화주들은 국적선 이용률이 저조한 이유를 외국 선사 대비 높은 운임 및 필요노선 부재 등이라고 지적해 국내 선사들의 원가 절감 노력 및 노선 확대 등 서비스 개선을 요구<sup>3)</sup>

3) 해운재건 5개년 계획 관련 정책간담회, 2018.4

## 주요 화물 국적선사 적취율(%)

|      |     | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|------|-----|-------|-------|-------|-------|
| 컨테이너 |     | 45.2  | 43.7  | 45.4  | 47.0  |
| 벌크   | 원유  | 27.1  | 26.7  | 27.1  | 51.4  |
|      | LNG | 54.7  | 56.8  | 48.8  | 52.5  |
|      | 석탄  | 94.0  | 93.7  | 93.5  | 93.5  |

주 : 해양수산부

- 장기적으로는 유력한 국적 선사 부재 시 국내 화주들의 운임 협상력 저하로 운임 상승이 우려되고, 글로벌 선사가 운임 협상력을 높이기 위해 국내 화주에 선복 공급량을 줄이면 안정적인 서비스 확보가 어려울 수 있음<sup>4)</sup>
  - \* 한진해운의 법정관리(2016년 9월)로 인해 국내 수출 화주들은 일본 화주들에 비해 연간 1조 4천억원을 추가 부담한 것으로 추정
- 주요국들은 전략화물(농산물, 원유 등)에 한해 자국선 우선 정책을 시행하고 있어, 컨테이너 화물의 국적선 적취율 제고를 위한 우회 전략 필요
  - \* 우리나라도 '20.3월부터 공기업 벌크화물 운송사업자 선정시 기존 최저가 입찰에서 기술성 평가 항목을 추가한 '종합심사낙찰제 시범사업'을 실시('20.8월 기준 2건)해 낙찰율이 10% 이상 증가. 더불어 주요 전략화물(석탄, 철광석 등)에 대해 국적 선사와 장기계약 협의중

### 〈참고〉 경쟁국의 자국선 적취율 제고 정책

- 미국 : 연방정부가 직·간접적으로 관련된 특정화물에 대해 국적 선박 사용을 권고
  - 모든 군용화물, 정부기관 소유 또는 정부기관 재정 지원 화물·농산물 50% 이상, 수출입은행 및 정부를 통해 용자 및 보증이 제공된 대외무역 화물 전부(100%)를 미국 상선이 운송하도록 법제화(Cargo Preferation Act)
  - 트럼프 정부는 국적선 LNG 운송 의무화 법안(Energizing American Maritime Act) 통과를 위해 노력중
- 중국 : 자국선사의 자국화물 운송을 장려하는 국화국운 정책을 1949년부터 철저히 시행했으나, WTO 가입 이후 한동안 시행하지 않았음. 2005년부터 수입원유에 한해 중국선사가 수송하는 국유국운 정책 실시. 최근에는 농산물, 원유 등 주요 물자를 자국선에 적재하는 정책을 상당 부분 복원 추진
  - 해운기업과 화주가 긴밀한 협력과 상호보완성을 강화하고, 장기운송계약을 체결하도록 장려. 중국 해운업계가 원유, 철광석, LNG, 양곡 등 주요 물자 수송 보장 능력 강화하도록 권고('해운업의 건강한 발전에 관한 국무원의 의견'제3조 보장 조치 11항('14년 발표))
- 일본 : 암묵적 '자국선 우선제' 시행
  - 정부 계열 기관의 전략물자(농산물, 원유, 석탄 등) 수입 수행 기관인 조달청이 수입선사 선정에 '수송 안정성'을 평가 항목으로 하여 국적선사에게 가점 부여
- 대만 : 정부기관·공기업의 수입화물을 자국선에 우선 적취할 수 있는 규정 마련
  - 대만 교통부 위탁에 따라 대만선사로 구성된 해운경영총처가 정부 수입물품의 자국적선 운송업무를 전담해 관리함. 적용 대상은 대량화물 5천톤 이상, 수입액 20만 달러 이상, 계약기간 1년 이상의 화물로 '정부기관과 공기업 수입물자 해상운송작업방법'('14.8.22)을 근거로 함

4) 한국해양수산개발원, “현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제”, 2019.8

- **(선박 신조 지원)** 신규 선박 200척(초대형 컨테이너선 20척, 벌크선 140척 등) 건조 지원  
\* 한국해양진흥공사(공적자금 3조원), 민간금융·선사 자부담 등(5조원)을 통해 3년간 8조원 투입

- '19.7월 기준 HMM의 초대형 선박 20척 포함 164척이 발주 완료됨

- **(경영 안정 지원)** 캄코펀드, 해양진흥공사 등이 선박 매입 후 채용선(S&LB) 등을 통해 선사의 재무 건전성 확보 지원

- 선사는 선박 소유에 따르는 금융 비용 및 부채비율 증가 부담을 완화하고, 서비스 개선에 집중 가능

- 2020년 하반기부터 선사들의 매입 의무가 없는 운용리스\*\* 방식을 추가 운용 예정(현재는 금융리스\* 방식)이며, 중장기적으로는 선사, 조선사, 공공기관 등이 참여하는 리스전문 선주회사(TP) 설립 추진

\* 금융리스(BBC-HP) : 리스기간 종료 후 선사에게 선박 매입 의무 부여

\*\* 운용리스(BBC) : 리스기간 종료 후에도 리스사가 선박 보유(선박 매입 의무 없음)

- ◎ **(기업 대응)** HMM은 초대형선을 도입해 원가경쟁력을 제고하고, 항로 다변화 등을 통해 산업 내 입지를 강화하고 있음

- **(초대형선 도입)** 2020년에 24,000TEU급 12척, 2021년 16,000TEU급 8척을 확보해 선복량이 85만 TEU까지 확대될 예정임

- 신규 선박 인도 완료시, HMM의 초대형 선박 비중은 40% 이상(Maersk는 20% 수준)을 차지해 원가 경쟁력이 상승할 것으로 기대

\* 선박 대형화를 통해 단위 운송비용(연료비, 운항비 등) 절감 가능. 10,000TEU급 선박의 운송 단위당 비용은 4,000TEU급 선박 대비 연료비 32%, 운항비 40% 낮은 수준임(Drewry)

- **(항로 다변화)** The Alliance와의 협력으로 HMM의 북미 운영 노선은 11개 → 16개로 확대되고, 항만 터미널과의 협상력이 강화될 전망임

- 서비스 노선이 확대되면 추가적인 화물확보가 가능하고, 항만 터미널과의 협상을 통해 선석 우선 배정 및 하역비용 절감 효과가 기대됨

---

## 05. 코로나19 영향 및 시사점

---

- ◎ 코로나19 영향으로 해상 물동량이 급감한 이후 회복 조짐을 보이고 있지만 이전 수준을 회복하기까지는 상당한 시일이 소요될 전망
  - 2020년 1분기 전세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 5.1% 감소<sup>5)</sup>했으나 최근 다소 회복
    - 1분기 전세계 주요항로 평균 물동량 5.2%, 세계 10대 컨테이너 항만 처리량 합계 6.0% 감소
    - 주평균 컨테이너선 입항건수는 7월 마지막주 기준 전년 대비 3.0% 감소해 2분기 대비 (8.5%) 감소폭이 줄어듬<sup>6)</sup>
  
- ◎ 정부는 우수 선화주 인증제 기준 완화 등 화주 인센티브를 확대하여 국적선 이용 활성화를 지원하고 선화주 상생 생태계를 조성해야 함
  - 우수 선화주 인증제 기준을 완화해 중소 화주들에게도 자국선 이용에 대한 인센티브 제공
    - 인증 기준을 충족하는 연매출 100억원 이상의 포워딩 업체는 소수에 불과하고, 대부분 업체의 매출규모는 20~30억원 수준임. 수출입 기업의 경우 1,000억원 미만의 실적을 가진 기업은 배제되어 적용 대상이 제한적
  
  - 국내 기업의 수출 계약 체결 시 C조건(운임 및 보험료 포함 인도조건) 적용 및 국적 선사 활용을 유도해야 함
    - 수출 기업이 운임 및 보험료를 부담하는 경우, 물류 기업과의 협상에 따라 비용을 낮춰 수익을 추가적으로 창출할 수 있는 여지가 있고, 선적 스케줄 조정 등이 용이하다는 장점을 적극 고려
  
  - 중국, 일본 등의 사례와 같이 전략 화물 운송 시 국적선을 우선 고려하도록 화주의 협력을 이끌어내야 함
    - 장기운송계약을 통한 안정성 확보 등 화주의 국적선 활용 유인책을 발굴해 선사와 화주 간 윈윈(Win-Win)하는 방안을 모색해야함
      - \* 단기적으로는 국적선 이용에 따른 운임 상승 가능성이 있지만, 장기적 관점에서는 국적선사 부재시 운임 수준이 높아질 수 있어 선-화주 협력이 필요

---

5) Clarkson Research

6) UNCTAD, "COVID-19: Shipping data hints to some recovery in global trade", 2020.9

- 중국은 장기운송계약 체결을 유도해 화주-선사 간 긴밀한 협력을 장려하고, 일본도 정부 계열 기관의 전략물자 수입 시 '수송 안정성'을 평가 항목으로 삼아 자국 선사 이용을 통한 안정성을 도모함
- 우리도 공기업의 벌크화물 운송사업자 선정시 국적선 활용을 유도하기 위해 시행하고 있는 '종합심사낙찰제' 대상을 석탄, 철광석 등 에너지 자원 뿐 아니라 농산물 등으로 확대하고, 공기업이 국적선 활용도를 높이도록 인센티브를 도입해야 함
  - \* 공기업 경영평가 항목 중 하나인 '사회적 책임' 지표에 국적선 이용률을 반영하여 공기업 협력을 유도하는 방안 검토 등

◎ 해운 업계는 대화주 서비스 강화 및 글로벌 공급망 재편, 디지털 전환 등 대외 환경 변화 대응 전략 수립이 요구됨

- 국적 선사는 신규 노선 개발 등 대화주 서비스를 개선하고, 화주 기업은 국적선 이용률을 높이는 방식 등으로 선사-화주 간 상생 노력 필요
  - 한진해운 파산 이후 국내 선사의 글로벌 운영 노선이 축소되어 화주의 국적 선사 이용에 제약이 존재
  - 화주들은 해상 운송 뿐 아니라 운송 절차에 따르는 제반 비용을 종합적으로 고려하므로 화주의 육상 운송비를 절감할 수 있는 노선 발굴 및 육상 운송기업 연계 등 서비스 개선이 필요함
  - 선사 간 자율 경쟁을 통해 서비스 개선을 유도하고 운송 서비스 경쟁력을 확보해 국내 운송 서비스 이용에 대한 화주들의 편익을 제고해야 함
    - \* 무역협회는 '수출입 물류포털'에서 운임 비교 견적 서비스를 개시('20.10월)해 운임 정보의 투명성을 높이고 운임 협상력이 취약한 중소 화주들이 물류경쟁력을 제고할 수 있도록 함. 더불어 정보의 비대칭성을 제거하여 선사들의 운임 경쟁력 강화 노력을 촉진하고자 함
- 코로나19를 계기로 글로벌 공급망 재편이 가속화됨에 따라 베트남 등 아세안 지역을 중심으로 서비스를 확대하여 국내 선사들의 물량 확보 전략 마련이 시급
  - 코로나19 이후 제조업에서 설비 자동화가 확대되고, 미중 갈등이 지속되면서 제조업의 탈중국화 현상이 가속화됨에 따라 생산기지로서 중국의 기능 약화

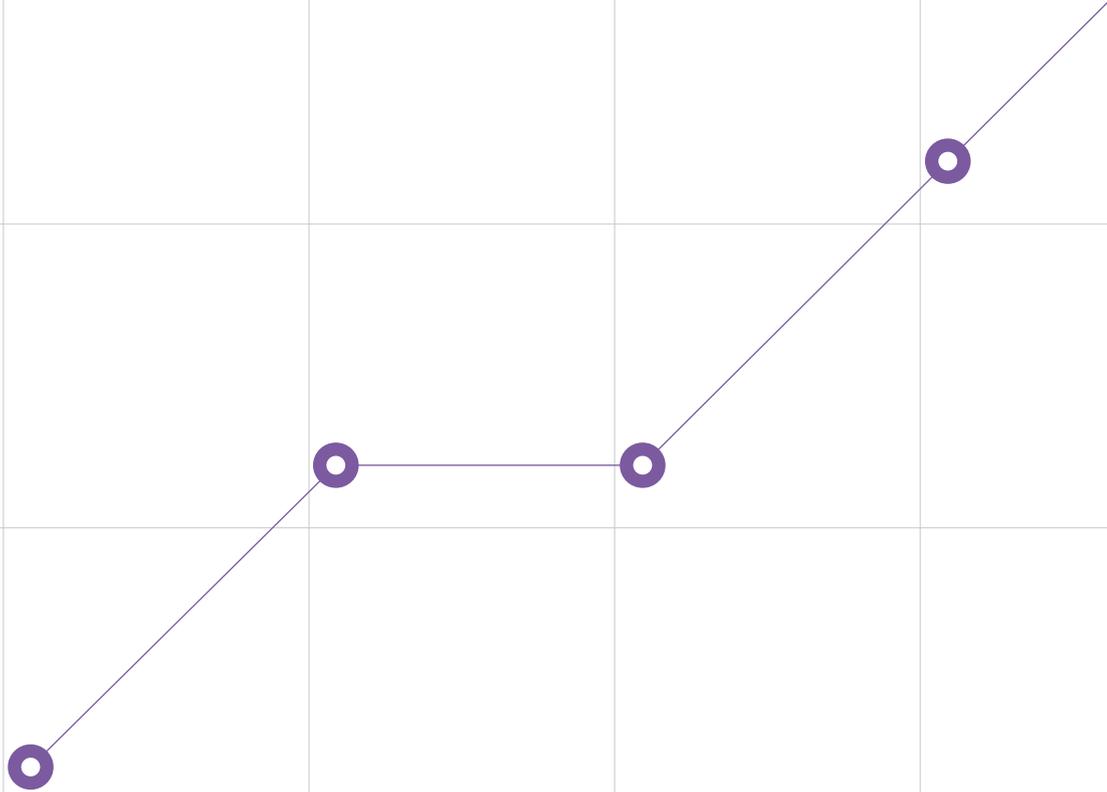
- 
- 인도 및 아세안(베트남, 태국 등)으로 생산거점이 이동함에 따라 이들 지역을 중심으로 서비스 범위를 확장하고, 아세안 핵심항만으로 기항범위를 확대해야 함
  - 코로나19 이후 글로벌 선사들은 디지털 전환에 적극적으로 나서고 있어 국내 선사들도 디지털 역량 강화에 집중해야 함
    - **(Maersk)** 업계 최초로 디지털 통관 플랫폼 서비스를 시작, 중소 화주 공급망 프로세스 관리 플랫폼을 출시하는 등 총 6개의 디지털 플랫폼 운영
    - **(MSC)** 온라인 선복 예약 플랫폼 서비스 개시
      - \* Maersk, Hapag-Lloyd 등은 전체 물량의 약 5%를 온라인 예약을 통해 확보
    - **(Hapag-Lloyd)** 클라우드 기반의 운임관리 시스템(CargoSphere)을 도입해 관세, 운임 청구 절차 등을 간소화 하고 관련 비용을 절감

IIT

Institute for

International

Trade



한국무역협회  
국제무역통상연구원

서울 강남구 무역센터 트레이드타워 48층 <http://iit.kita.net>