

글로벌 해운업 동향파악 및 국내 해운업 현황보고

(2024.09.11, 해양금융센터)

1 국가 기간산업인 해운업의 위치

□ 국내 수출입 화물 및 전략물자의 주요 운송수단

- 주요 해운국가 중 우리나라의 대외무역 의존도는 세계 5위를 기록하고 있으며, 국내 수출입 화물의 99.7%가 선박을 통해 운송될 정도로 해운업은 국가 경제를 뒷받침하는 기간산업임

* 원유, LNG 및 철광석 등 국가전략물자의 100%가 해상을 통해 수송됨

<세계 10대 해운국의 대외무역 의존도, 2020년 기준>

순위	국가	대외무역 의존도(%)	순위	국가	대외무역 의존도(%)
1	홍콩	305.23	6	그리스	47.97
2	싱가포르	206.84	7	노르웨이	45.33
3	버뮤다	75.86	8	미국	34.17
4	독일	67.03	9	일본	31.56
5	대한민국	59.83	10	중국	28.17

*출처: 한국선주업협회

□ 국내 10대 핵심 수출산업군

- 우리나라의 주요수출 품목인 반도체, 자동차에 이어 해운업(3위) 및 조선업(5위)은 외화 획득을 통한 국제수지 개선에 크게 기여하고 있으며,
- 해운업은 전·후방산업인 항만,조선,철강업과 연계를 통하여 높은 고용창출 효과를 발생시킴

<10대 수출산업, 2020년 기준>

(단위: 백만불)

순위	품목	수출액(\$)	순위	품목	수출액(\$)
1	반도체	992	6	합성수지	192
2	자동차	374	7	자동차부품	186
3	해운	273	8	디스플레이	181
4	석유제품	242	9	철강판	160
5	선박	197	10	컴퓨터	134

*출처: 한국선주업협회

1) 해운,항만,기자재,플렌트 등 해운업 종사자 약 50만명 ('21년 해양수산업통계조사, 해양수산부)

2 해운업을 둘러싼 주요규제 및 환경변화

□ 온실가스 배출규제 강화정책

○ IMO를 중심으로 한 환경규제 조치단행 (2050 Net-Zero 목표)

- 기후위기에 대응하기 위하여 IMO는 「선박 온실가스 감축 전략(2023)」을 발표 하였고, 주요국가별로 관련 법률을 제정하여 중·장기적 환경규제 조치를 시행하고 있음

<국제기구 및 주요국가별 환경규제 조치사항 요약표>

구분		규제
국제기구 (IMO)	1단계	· 기술적조치 (EEDI, EEXI) 운항적조치 (CII, SEEMP)
	2단계	· 기술적조치 (연료효율기준제, CII가변인센티브) 시장기반조치 [배출권거래제(EU-ETS), 탄소부담금(CBAM)]
국가별	유럽	· Fit for 55 (ETS, FuelEU Maritime, ETD, RED, AFIR 등)
	미국	· 청정경쟁법 (S.4355) 공정한 전환과 경쟁법 (HR4534)
	중국	· 3060쌍탄소 추진전략 1+N탄소중립전략 탄소배출권거래제
	한국	· 탄소중립·녹색성장 기본법 제정('21) 및 기본계획 발표('23)
자발적 이니셔티브		· 포세이돈 원칙 등

○ 국제기구 및 주요 국가를 중심으로 규제정책 강화예상 (예상보다 빠른 지구온도 상승)

- 세계기상기구(World Meteorological Organization, WMO)에서 발표한 「전지구 기후 현황」보고서에 따르면 2023년 지구의 평균온도가 1.45°C로 측정됨에 따라 기상관측 이래 가장 높은 수준을 기록함

이는, IMO가 제시한 목표치 1.5°C에 근접한 상태로 앞으로 기후변화 대응을 위한 국제기구 및 세계 각국의 규제는 더욱 심화될 것으로 추정함

지구 온도상승에 따른 환경변화



*출처 : Stern Review on the Economics of Climate Change 참조하여 재구성

*참조 : 1912~2020년까지 온도 → '23년 세계 평균(1.45°C) | IMO목표 (1.5°C) | '23년 기준 한국평균(1.6°C)

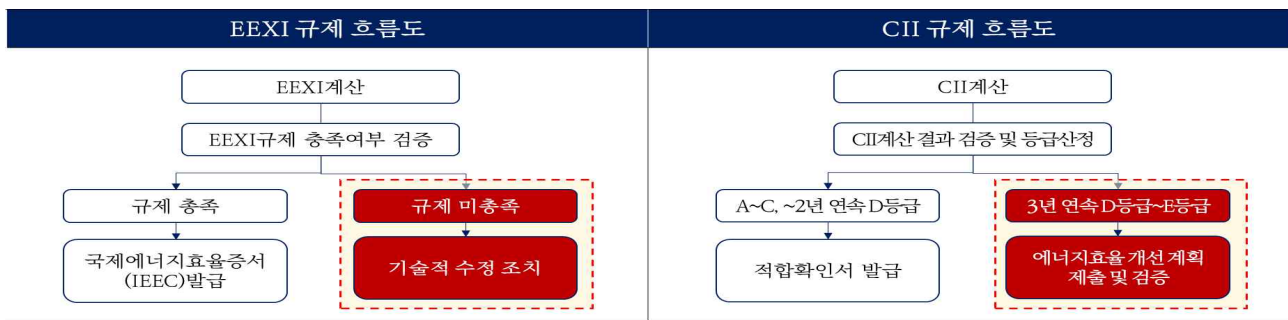
□ 국제 환경규제가 해운기업에 미치는 파급효과

○ 친환경기준 미충족 선박에 대한 「운항 제한조치」 실시 (≒해운기업의 영업제한)

- 국제협약 「해양오염방지협약(MARPOL)」에 의하면 총톤수 400GT이상의 국제항해선박의 경우 선박에너지효율지수(EEXI)기준²⁾ 및 총톤수 5,000GT이상의 경우 탄소집약도지수(CII) 기준³⁾ 미 충족시 선박운항 제한 등 후속조치 발생함

☞ 규제 미 충족시 선박운항 제한 조치가(기관출력제한 등) 발동됨에 따라 친환경 선박을 보유한 해운기업 대비하여 시장 경쟁력이 축소될 위험에 노출됨

〈IMO의 주요환경규제_예시〉



○ 자국 내 발생하는 온실가스에 대한 「탄소세 부과」 방침 (≒해운기업의 비용증가)

- EU의 환경규제를 반영한 「Fit for 55」에 따라 2026년부터 유럽으로 수입되는 물품 및 자국 내에서 발생하는 탄소 배출에 대하여 단계적으로 관세를 부과할 예정임에 따라 해운기업에 비용부담으로 증가할 예정임

☞ 국내 해운사 탄소세 부과예상 비용 [4조 8,916억원 예상 | 당기순이익 40%수준]

- 2021년 국내 해운사 95개 선사 1,094척을 기준으로 분석한 결과, 연간 2,850만톤의 탄소가 배출되면 1톤당 150달러의 비용 발생(Maersk 제시)을 가정시 약 4조 8,916억원의 탄소세가 부과됨
- 2021년 국내 해운사의 당기순이익 총 12조 1,668억원인 점을 감안시 약 40%를 탄소세로 내야함

*출처 KMI 연구보고 참조, “IMO시장기반조치 도입이 국내해운기업에 미치는 영향”, 2021

〈EU 탄소국경조정제도(CBAM)_예시〉

구분	주요내용
주요내용	EU역내 수입품 대상으로 탄소배출량에 상응하는 CBAM의 인증서 매입·제출 의무 부과 (징벌적 과세형식)
시행시기	· 2023년 10월~ 2025년 12월 (전환기간) · 2026년 1월 이후 전면 시행
대상품목	· 철강, 알루미늄, 시멘트, 비료, 전기, 수소 등 6개 품목 · 볼트, 너트 등 제조 과정의 다운스티립* 제품 포함 <small>* 원자재나 중간재를 가공하여 최종 소비자에게 판매하는 제품</small>
※ EU ETS도입에 따라 선사별 추가 운송비용차이가 발생될 수 있음에 따라 글로벌 선사간의 경쟁 확대예상 [예시: 친환경 선박 =운송비용 ↓]	

2) 1톤의 화물을 1해리 운송하는데 배출되는 CO₂량을 활용하여 사전에 계산해 지수화한 값
 3) 연료사용량, 운항거리 등 정보를 활용하여 1톤의 화물을 1해리 운송하는데 배출되는 CO₂량을 사후계산하여 지수화

3 환경변화에 대한 국내외 해운사의 대응전략

□ 글로벌 해운선사의 대응전략

○ 친환경 선박확대(전환) 전략 추진

- 해외 해운사들은 국제 규제환경에 대응하기 위한 조치로 친환경 선박확대 및 선박 대형화 전략을 구사함

〈2024년 기준 친환경 선박 신조발주 현황〉

순위	해운사	운송능력(TEU)	점유율(%)	선박(대)	신조발주(대)	선박확대 추세 [현존선+신조발주]
1	MSC (스위스)	6,808,915	19.9%	852	131	
2	Maersk (덴마크)	4,357,707	14.3%	709	33	
3	CMA CGM (프랑스)	3,832,102	12.6%	651	82	
4	COSCO (중국)	3,266,724	10.7%	508	47	
5	Hapag-Lloyd (독일)	2,227,004	7.3%	291	12	
6	ONE (일본)	1,928,004	6.3%	244	46	
7	Evergreen Line (대만)	1,697,721	5.6%	221	60	
8	HMM (한국)	869,935	2.9%	79	14	
9	Zim (이스라엘)	752,509	2.5%	131	7	
10	Yang Ming (대만)	695,108	2.3%	93	5	

■ = 현존선
■ = 신조발주

*출처: Alphaliner ('24.09.05 발표자료) 참조하여 재정리

○ 사업영역 다각화 전략 추진 (종합물류 서비스로 확장)

- 해상수송 영역을 확대하여 터미널 운영 및 육상운송 분야까지 이어지는「종합물류 서비스」로 사업범위를 다각화(M&A)하는 전략을 통하여 수익성 및 시장 점유율을 키워나가고 있음

〈사업다각화 추진전략(M&A) 종합물류 서비스_예시〉

회사명	M&A현황 및 기대효과
MSC (스위스)	<ul style="list-style-type: none"> · “아프리카 지역” 네트워크 및 인프라 확보 볼로레 로지스틱스 인수 · “남미지역 항구” 및 복합 터미널 사업 확보 로그인 로지스틱스 · 컨테이너 핸들링 역량 강화 르하브라항 내 터미널 2개 인수
Maersk (덴마크)	<ul style="list-style-type: none"> · “아시아 지역” 네트워크 및 인프라 확보 LF로지스틱스 인수 · 물류 사업 다각화 Visible SCM 인수 · 물류 사업 다각화 HUUB
CMA CGM (프랑스)	<ul style="list-style-type: none"> · 물류 사업 다각화 제프코 · “e커머스” 물류 역량강화 Ingram Micro

*출처: “신해양강국, 한국 해운업의 미래를 말하다” 삼일Pwc경영연구원

□ 국내선사의 대응전략

○ 정부 중심의 해운업 경쟁력 회복 정책추진

- 「해운재건 5개년 계획(2018)」 및 「해운사업 리더국가 실현전략(2021)」을 통하여
 - ① 선박 확충 및 친환경 전환 가속화, ② 안정적 화물 확보, ③ 경영안전 지원 및
 - ④ 스마트 해운물류 시스템 도입 등을 목적으로 단계인 정책 과제를 수행하고 있음

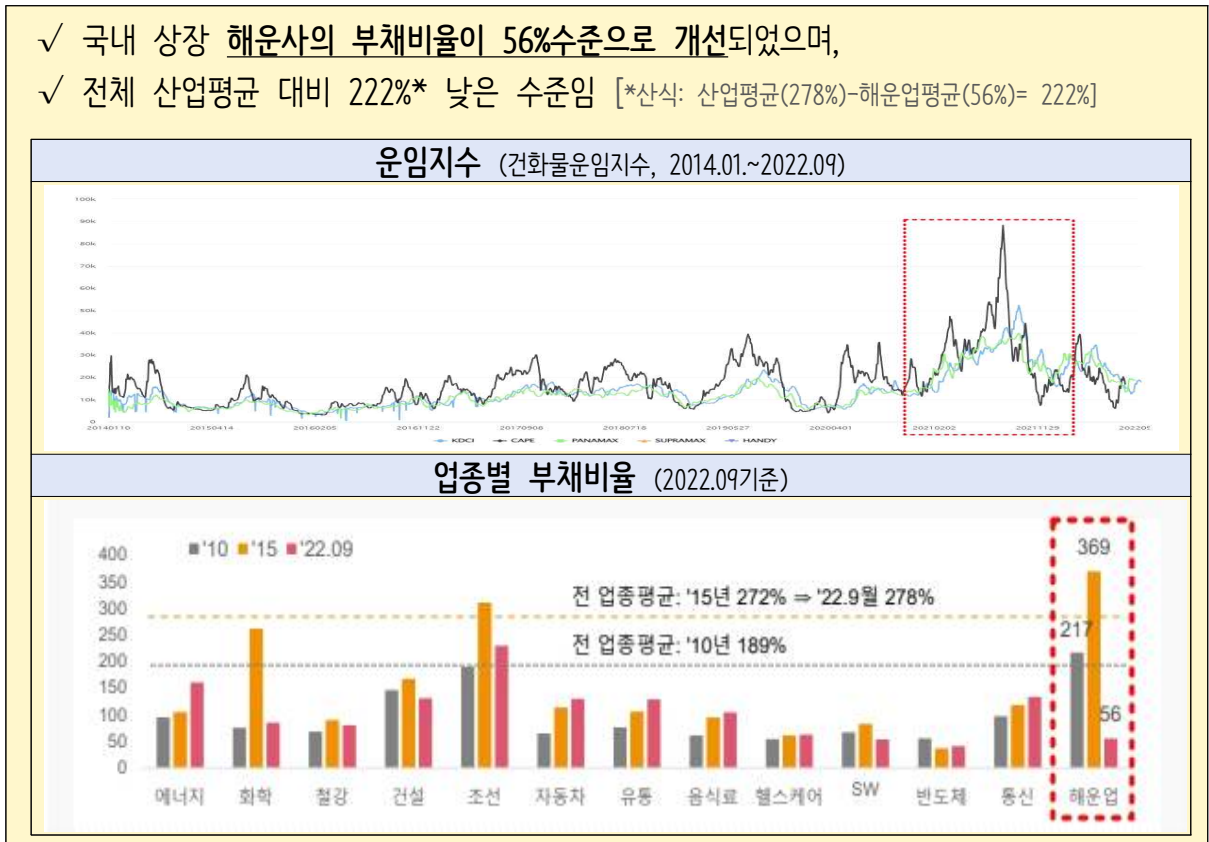


*출처: 해양수산부

○ (참조) 국내 해운기업의 재무현황 개선

- 최근 해운시황 호조에 따라 재무건전성(≒부채비율)이 큰폭으로 개선됨에 따라 국내 해운전문 기업을 중심으로 한 일부 친환경선 신조가 발주되고 있음

- ✓ 국내 상장 해운사의 부채비율이 56%수준으로 개선되었으며,
- ✓ 전체 산업평균 대비 222%* 낮은 수준임 [*산식: 산업평균(278%)-해운업평균(56%)= 222%]



○ 제한적인 친환경 국적선박 확대 추세

- “해운전문 대형선사 및 중·소형 선사”를 중심으로 선박확보가 약진적으로 발생되지만,
- “일반기업 및 PE전문회사가 운영하는 중형선사”들의 경우 현상유지 및 선박매각에 집중함에 따라 국적선 전체 선대 확대는 제한적인 수준임

〈주요 해운사별 선대운영 현황_예시〉

구분	선사	매출액	주요 전략	Family Business*	비고
해운전문 (중견기업)	HMM	137,941	선박 확대	X	·국내최대 컨테이너 국적선사 ·세계 8위 정기선 회사
	KMTC(고려해운)	37,093		△	·국내최대 컨테이너 국적선사 ·세계14위 정기선 회사
	장금상선	31,340		○	·동남아라인 컨테이너 선 주력 ·세계20위 정기선 회사
일반기업	하림그룹 (주력사업_식료품)	46,161	현상 유지	X	·2016년 하림그룹인수(팬오션) ·벌크선을 주력으로 다양한 선종 운영
	SM그룹 (주력사업_식료품)	35,789		X	·한진해운 미주/아주노선 인수(컨테이너) ·대한상선 및 대한해운 인수(벌크)
PE전문 기업 ⁴⁾	SK해운	18,973	선박 매각	X	·탱커/LNG선 주력 및 벌크선 운영 ·2018년 한앤컴퍼니(PE) 인수
	H-LINE	9,142		X	·한진해운 벌크선 부문 분리 ·2014년 한앤컴퍼니(PE) 인수/출범
	현대LNG	1,970		X	·현재상선 LNG전용사업부 분리 ·2014년 IMM(PE) 인수/출범
	폴라리스 쉬핑	10,325		△	·오너 리스크 발생(공동대표) ·現 PE사 앞 매각추진 진행 중
해운전문 (중소기업)	남성해운	5,840	선박 확대 (제한적)	○	·동아시아노선 컨테이너선 전문
	KSS해운	3,240		○	·LPG,화학제품 운송 전문
	...	4,582		○	·동진,태영,일신 등 다수의 중소형선사

* 해운기업 오너일가(family business)를 통한 경영권 통제여부 (해운사 운영 철학이 가족을 중심으로 전수되어 운영됨)

○ 국내 해운기업의 경쟁력 약화 우려

- 친환경 선박확대(전환)의 규모 면에서 글로벌 해운기업과 비교하여 상대적으로 열위에 있음
☞ 2019년 기준 신조발주량 14척, 시장 점유율 2.9%
- 친환경 선박확대(전환)의 시점이 뒤쳐질 경우 해운시장 내 한국의 입지가 약화 가능성이 존재함
☞ (예시) 운임 경쟁력 약화 → 국내 화주비용 부담 증가 → 수출상품 비용상승에 따른 국가 경쟁력 하락

4) 기업구조조정 과정에서 국내 사모펀드의 진출은 국내 해운업을 지금까지 지탱해온 점에서 긍정적으로 평가되나,

① 산업 자체의 성장성(=선박확충 등)보다는 수익성(=선박매각 등)에 사업 목적에 두고 있으며

② 사모펀드를 장기적으로 운영할 수 없는 구조적 환경에 노출되어 있음

→ 이에 따라, 해운시황 호조기에 재무개선을 통한 선대 확충보다는 매각을 통한 수익성을 확보하려는 움직임 보이고 있음에 따라 국내 해운업 발전의 제약요인으로 작용되고 있음

4 시사점

- 국내 해운업은 수출입 화물 및 전략 물자의 99%이상을 수송하며 다양한 고용창출 효과를 발생시키는 등 기간산업으로 국가발전에 중요한 역할을 담당하고 있음. 최근 국제기구 등을 중심으로 한 기후변화 위기에 대응하기 위하여 환경규제를 강화하고 있으며, 해운기업들도 시대적 흐름에 맞추어 **친환경 선박으로의 선대확대(전환)**을 이어가고 있는 추세임

〈기후위기의 현황 및 환경규제의 강화여부 예측〉

구분	IMO 목표치(A)	2023년 관측치(B)	차이(A-B)	비고
지구온도 (산업화이전대비)	1.5°C	1.45°C	0.05°C	2~3°C 상승시 통제불능 예상

☞ 세계기상기구(WMO)의 “2023년 전지구 기후 현황”보고서에 따른 지구 평균온도의 상승이 예상보다 빠르게 진행됨

현재의 추세라면 향후 기후변화 위기에 대한 국제기구 및 국가별 환경규제 정책은 더욱 가속화 될 것으로 추정함 [**친환경 선박확대(전환)의 중요성**]

- 한국은 2018년부터 정부 중심의 해운업 경쟁력 회복정책을 발표하며, 친환경 선박 및 지배 선대 확대 정책들을 단계적으로 추진하고 있음. 하지만, 국내 해운업은 지난 10년간의 해운시장 경기침체의 영향으로 “해운전문”, “일반기업” 및 “PE전문기업”의 형태로 산업 구조가 재편되었고, 기업별 이해관계에 따라 선대운영이 결정됨에 따라 일부 해운전문 기업을 중심으로 친환경 선박확보 전략이 채택되어 운영되고 있음
- 글로벌 해운기업의 친환경 전략과 비교하여 국내에는 정부의 지원을 받는 국적선사를 중심으로 제한적인 친환경 선박 확보가 발생되고 있음에 따라, 해운시장 내 한국 해운업의 입지가 약화될 우려가 있는바 해운업 관련한 지원정책을 바탕으로 해운사 경쟁력 강화를 위한 별도 조치가 필요할 것으로 사료됨

〈각종 해운지원 정책_예시〉

친환경 선박전환 규모 및 전환시점 확보를 위한 정책(안) 제언

- ① 민간 선박금융 활성화 및 시장참여 유도를 위한 「Tax Lease제도」도입
- ② 국적선사를 중심으로 친환경 선박 확대 지원정책 강화

* (참조) “Tax Lease관련 제도” 등 부산중심 해운업 지원정책에 관하여 부산국제금융진흥원 내부적으로 검토 진행 중