



SUMMARY

해운업
특성

- ① 무한 경쟁 시장(선사간 서비스 차별성 낮음), ② 자본집약적 산업(대규모 자본 필요), ③ 경기변동에 민감 ④ 국가 기간산업

글로벌
동향

- 신규 선박 발주 확대와 주요 선사 M&A 확산
➤ 치킨게임과 해운업 불황 장기화로 해운시장 과점화

한국
현황

- 한진해운 파산으로 한국의 선복량과 노선 점유율 회복 미진
➤ 글로벌 선사 한국 패싱으로 수출기업 물류애로 발생

시사점



- 산업 특성상 한국 선사 선복량과 노선 점유율 확대 필요
◆ 국적선사 점유율 제고, 선박금융 조성 지원, 대량화주 해운회사 지분투자 허용 등
➤ 글로벌 선사 국내 선적 확대 유인, 중소기업 공동물류 지원

해운업 특성

개념 선박을 이용한 운송대상의 장소 이동을 주된 목적으로 하는 서비스 산업

특징

- ① 무한 경쟁 시장: 선사간 서비스 차별성이 낮아 원가절감 위한 무한경쟁이 이뤄짐
② 자본집약적 산업: 선박 건조 기간이 길고 선단확보를 위해 대규모 자본투자 필요
③ 경기변동에 민감: 세계 경기 변화에 따라 수요가 민감하게 변동
④ 국가 기간산업: 자국선 확보는 국내기업 수출입 물동량의 안정성 확보와 자국선 부재시 해상운임 해외유출과 외국선사의 부당 요구를 방지할 수 있기 때문에 중요

글로벌 동향

❖팬데믹으로 인한 수요 위축이 빠르게 반등해 컨테이너선 수요 증가, 선박 부족 지속 ➡ 운임비 4배 급등

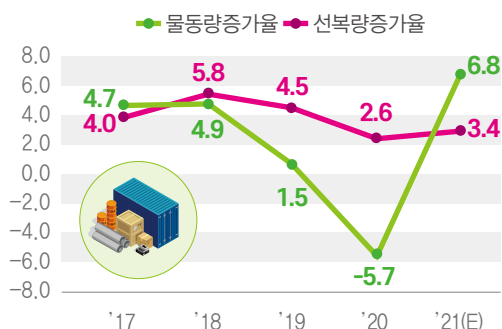
해운수요 증가
물류 대란

팬데믹 수요 반등,
선박 부족

운임비는 급등

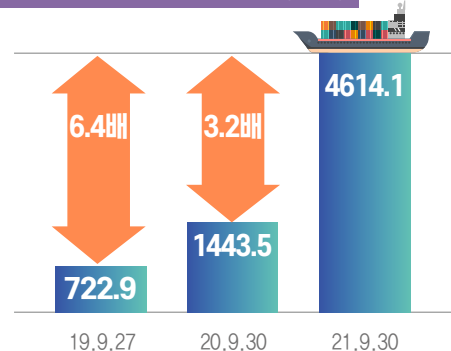
세계 컨테이너 시장 수급

단위: %



* 주: 선복량은 선박(Ship's Space)의 총량, 즉 적재 능력
※ 출처: KDB산업은행_산업조사월보(2021.7월)

상하이 컨테이너선 운임지수(SCFI)



* 주: 상하이거래소에서 2005년 12월 7일부터 상하이 수출컨테이너 운송시장의 15개 항로의 스팟운임을 반영한 운임지수
※ 출처: 한국관세물류협회(2021.9.30일자)

신규 선박 발주 급증

주요 글로벌 선사 선박 발주

❖수요 증가 등을 반영한 결과 올해 전 세계 컨테이너선 발주는 집계 시작한 1996년 이후 최대 규모

*전 세계 컨테이너선 발주 전년 대비 1,195.7% 증가:('20.1~8월)116만3164CGT→('21.1~8월)1507만1478CGT

신규 선박 발주					단위: 만 TEU		
	기업	선복량	선박 발주		기업	선복량	선박 발주
1	Maersk	423	17	5	Hapag Lloyd	178	41
2	MSC	411	90	6	ONE	158	21
3	CMA CGM	301	52	7	Evergreen	139	70
4	COSCO	297	58	8	HMM	83*	16

*주: CGT(Compensated Gross Tonnage)는 표준화물톤수. 선박 건조량을 표현하는 톤수로 배의 화물 총중량에 선종별 계수를 곱해서 산출
TEU(Twenty-foot Equivalent Units)는 20ft의 표준 컨테이너 크기를 나타내는 단위로 컨테이너선의 적재능력 등의 통계 기준

*한진해운 파산 전인 '16.8월 당시 한진해운 선복량은 63만TEU

*자료: 알파라이너(2021)

M&A 통한 규모 확대 추구

상위 6위 선사 중 5개가 M&A 성공

국내 선사의 대응은 제한적

❖상위 6개 선사 중 5개가 M&A에 성공함에 따라 몸집 격차 갈수록 벌어지는 형국

글로벌 해운사 M&A 동향			단위: 만 TEU	
기업	내용	선복량 변화		
Maersk	독일 Hamburg인수('16.12월)	355 ➡ 411		
CMA CGM	싱가포르 NOL인수('16.12월)	182 ➡ 213		
Hapag Lloyd	중동최대해운사 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 합법적인(ONE) 출범	NYK 54, MOL 57 K-Line 34, ONE ➡ 145		

*주: 선복량은 M&A 완료 시점 또는 '17.11월 기준

*자료: 한국해양수산개발원(2019)

해운시장 과점화 심화

시장의 과반을 차지하는 선사 수는 점차 감소

❖해운시장 침체 장기화에 치킨게임으로 원가경쟁력을 갖추지 못한 선사 탈락
➔ 대형선사 지배력 강화로 시장 과점화 심화(승자독식)

* 2007년 해운업 호황으로 발주했던 컨테이너선 물량 급증 → 2010년대 초 대형선사들이 선복량을 바탕으로 저가운임 공세를 펼쳐 후발주자를 고사시키는 전략추진

컨테이너선 시장 전체의 50%를 점유하는 선사 수



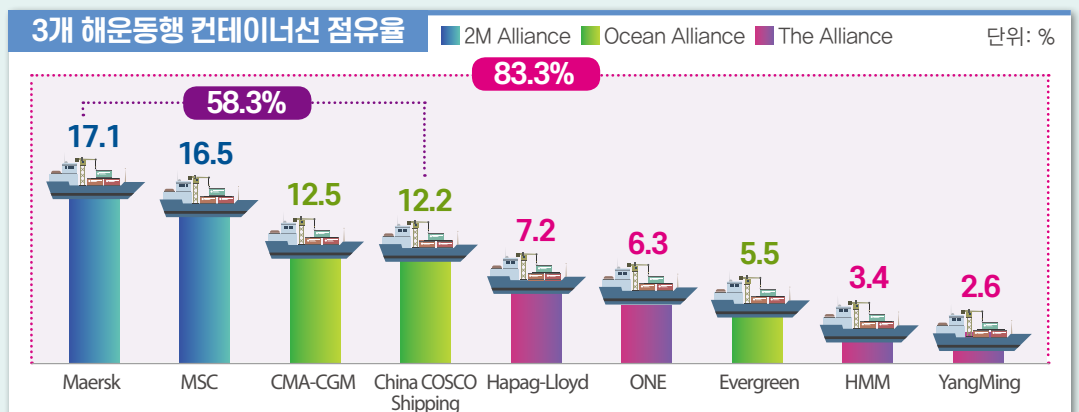
*자료: 한국해양수산개발원(2019)

소수 해운동맹 시장 지배

3개 해운동맹이 컨테이너선 시장 80% 이상 지배

❖3개 해운동맹이 항로와 선박 공유를 통해 전체 컨테이너선 시장 80% 이상 지배

*해운동맹은 운임 수준을 유지하기 위해 해운업자들이 맺는 일종의 공급자 카르텔. 각 해운사가 거점 항로를 모두 운항하기 불가하기 때문에 해운동맹을 맺어 선로와 선박을 공유



*주: 1. 2021년 7월 Clarkson's 집계 기준, ONE은 일본 NYK, MOL, K Line 합작법인

2. 2M Alliance(Maersk, MSC), Ocean Alliance(CMA-CGM, China COSCO Shipping, Evergreen), THE Alliance(Hapag-Lloyd, ONE, YangMing, HMM)

*자료: Clarkson's, 메리츠증권 리서치센터(2021)

선복량 감소 회복 미진

규모의 경제 경쟁에서
뒤쳐져 Top 10
탈락 우려

한국 현황

❖세계 7위 한진해운 파산으로 한국의 선복량 및 노선 점유율이 감소

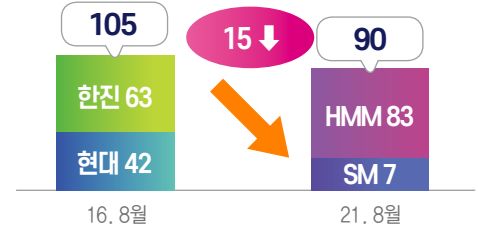
상위 7개국 선복량과 점유율 추이

2014.1월 기준			2020.1월 기준		
국가	선복량 (천 DWT)	점유율	국가	선복량 (천 DWT)	점유율
그리스	258,484	15.5%	그리스	363,854	17.8%
일본	228,553	13.7%	일본	233,135	11.4%
중국	200,179	12.0%	중국	228,377	11.2%
독일	127,238	7.6%	싱가포르	137,230	6.7%
한국	78,240	4.7%	홍콩	110,957	5.4%
싱가포르	74,064	4.4%	독일	89,403	4.4%
미국	57,356	3.4%	한국	80,583	3.9%

* DWT(Dead Weight Tonnage): 재화중량톤수. 일반 선박이 적재할 수 있는 화물의 중량
※자료: 2021 해사 통계

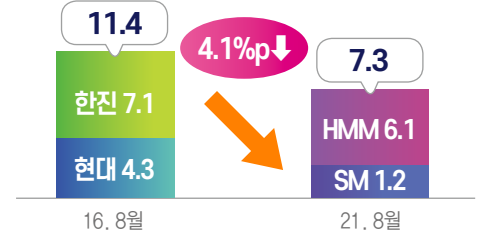
주요 국내선사 선복량

단위: 만 TEU



주요 국내선사 아시아-미주서부 노선 점유율

단위: %



코로나19로 물류 애로 발생

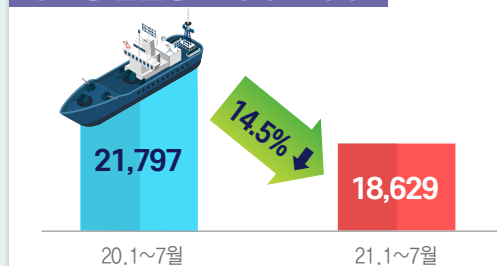
글로벌 선사
한국 패싱

부산항 기점
운임 급증

❖글로벌 선사의 중국 선호, 한국 패싱 현상으로 물류 대란 가속

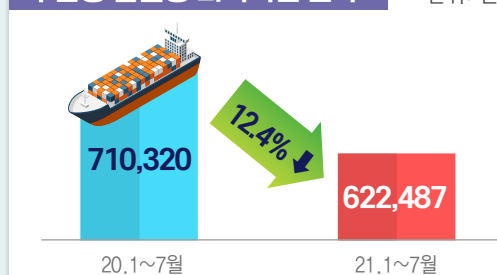
❖부산 → LA 해상운임은 작년대비 3.4배, 부산 → 함부르크는 6.2배 급증

부산항 입출항 외국적선 척 수



부산항 입출항 외국적선 톤 수

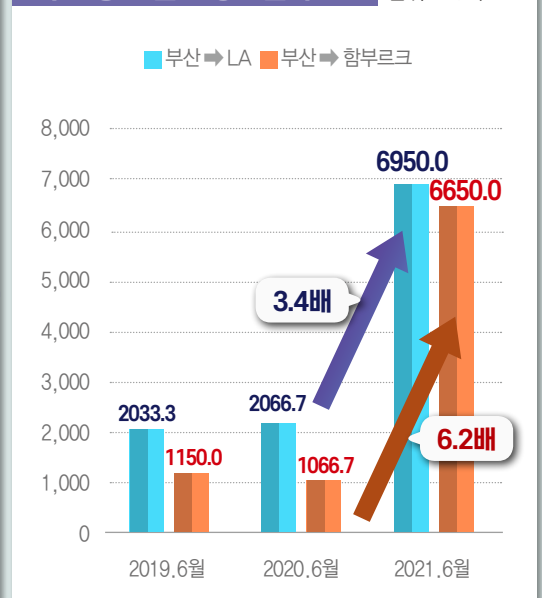
단위: 천톤



※자료: 국가물류통합정보센터 물류통계(2021.10.12.)

부산항 기점 해상운임 추이

단위: USD/TEU



* 주: 운임에 기본운임과 유류할증료, 통화할증료 포함
※자료: 한국관세물류협회 물류통계 (2021.10.12.)

쟁점과 체크포인트

- ①해운업 특성인 '규모의 경제' 경쟁에서 생존, ②위기상황에서 기간산업으로서의 특성상 한국 선사의 선복량과 점유율 확대는 불가피한 방향
 - * 자국 화물 국적선사 점유율 제고, 해운회사에 자본투자를 담당할 선박금융의 조성 지원, 대량화주·공공기관의 해운회사 지분 투자 허용 등 해운업 육성 필요
- 글로벌 선사 국내 선적 확대 유인, 중소기업 공동물류 지원 방안 마련



글로벌 싱크탱크 FOCUS



The return of stagflation and the misery index

스태그플레이션의 귀환과 경제고통지수

DESTMOND LACHMAN
(2021. 9. 9)



<https://www.aei.org/op-eds/the-return-of-stagflation-and-the-misery-index/>

SUMMARY

화폐정책의 변화가 없을 경우 스태그플레이션이 우려됨

- ❖ 팬데믹 전 2020년 초 인플레이션은 2% 미만, 실업률은 50년 만에 최저인 3.25%로 경제고통지수는 5%대 → 최근 11%로 2배 이상 증가
* 경제고통지수란 국민들이 느끼는 경제적 어려움을 수치화한 지수로 물가상승률(인플레이션율)과 실업률의 합
- ❖ 연준은 최근 잭슨홀 미팅에서 인플레이션 압력이 일시적이며, 정책 부양책으로 노동시장이 1~2년 내 완전고용으로 돌아올 거라는 장밋빛 전망
- ❖ 델타 바이러스로 인한 아시아 경제 폐쇄로 제조업 부품 수급 악화
→ 공산품에 대한 수요 증가와 공급 감소로 인해 인플레이션 압력 가중
- ❖ 델타 변이로 인해 실업이 늘어나는 상황에서 통화 정책만으로 실업이 해소되지 않음에도 불구하고, 연준이 계속 빠른 속도로 화폐를 찍어낼 경우 장기간 스태그플레이션 야기할 가능성



SUMMARY

기술과 자동화는 불평등과 무관하며, 저임금 근로자 임금인상 위해 기술과 자동화 가속화 필요

- ❖ 임금 격차 원인에 대해 신고전학과 경제학자는 기술수준이 임금 격차 원인이며, 더 많은 기술을 가진 근로자가 이익을 가져간다고 주장
→ 동일한 기술 수준인 대졸 근로자간 불평등 정도가 기술 수준이 다른 대졸 근로자와 기타 근로자 간 불평등보다 더 크다는 연구결과
→ 기술 격차가 임금 격차 원인이 아니라는 주장 입증
- ❖ 자동화가 저임금 근로자의 초과공급을 초래해 불평등을 야기한다고 주장
→ 1998~2008년 저임금 일자리의 비중이 큰 변화 없다는 연구결과
→ 자동화가 저임금 근로자의 수요 감소를 초래하지 않았다는 반증
- ▶ 저임금 근로자의 임금을 높이고 싶다면 기술·자동화를 통한 기업 성장으로 고용주가 저임금 근로자에게 더 많은 급여를 지급할 수 있도록 여건 조성 지원 필요



Automation Is Not for Blame for the Growth of Income Inequality

자동화는 소득 불균형의 증가 원인이 아니다

Robert D. Atkinson
(2021. 8. 10)



<https://itif.org/publications/2021/08/10/automation-not-blame-growth-income-inequality>