

10-01(통권 제 1 호)

2010. 11. 15



해운 · 물류 정보

산업전략본부

해운업 대형화 현황 및 시사점

1. 글로벌 해운사의 선대 확장 경쟁

○ 세계 경제가 글로벌 경기 침체에서 벗어나 회복세로 전환되고 있어 해운 시장 역시 개선되고 있음

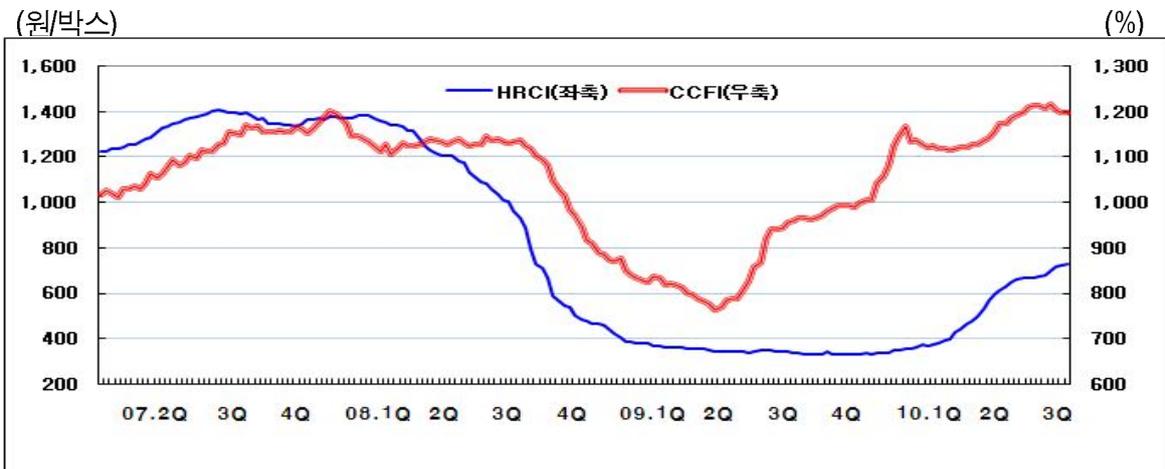
- 세계 경기 회복으로 교역이 확대되고 있음

- 세계 경기를 반영하는 OECD 경기 선행지수가 2009년 3월 이후 상승세를 보이고 있으며, 이로 인해 2009년 10월 이후 100 이상을 지속하고 있음
- WTO 통계에 따르면 전세계 수출은 2009년 11월 이후 전년동월대비 증가세로 전환됨

- 이러한 수출 증가는 해운 수요를 증가시켰고, 해운 운임 역시 상승시킴

- 2009년 11월 25일 329.4 이후 상승세로 전환되어 9월 15일에는 727.0을 기록했으며, 이는 올해 들어 사상 최고치 수준임
- 2009년 6월 26일 763.3까지 하락했던 중국발 컨테이너운임지수(CCFI : Chinese Container Freight Index)는 이후 상승세로 전환됨

< 컨테이너 운임 추이 >



자료 : Howe Robinson, 상해항운교역소.

○ 해운 경기 회복으로 인해 글로벌 해운사들은 시장 점유율을 높이기 위해 경쟁적으로 선대를 확장하고 있음

- 컨테이너운임의 상승세가 본격화된 2010년 2월부터 선박수가 증가하기 시작함
 - 100대 글로벌 해운사의 컨테이너 선박수는 2008년 7월 4,821척에서 2010년 1월 4,401척으로 감소했으며,
 - 2010년 2월부터 증가세로 전환되어 10월에는 4,792척으로 글로벌 금융위기 이전(2008년 7월) 수준으로 회복함
 - 10대 글로벌 해운사의 컨테이너 선박수 역시 2008년 7월 2,261척에서 2010년 1월 2,145척으로 감소한 이후 증가세로 전환되어 2010년 10월에는 글로벌 금융위기 이전 수준을 능가함
- 반면 선복량은 증가세를 유지하고 있음
 - 100대 글로벌 해운사의 선복량은 2008년 7월 1,197.1만 TEU에서 2010년 10월 1,399.2만 TEU로 증가함
 - 10대 글로벌 해운사의 선복량 역시 2008년 7월 2,261만 TEU에서 2010년 10월 895.2만 TEU로 증가함

<100대 선사의 선복량 및 선박수 추이>
(만 TEU)



<10대 선사의 선복량 및 선박수 추이>
(척 (만 TEU))



자료: Alphaliner.

2. 최근 선대 확장의 특징

○ (선박 대형화 추세 지속) 사선의 평균 선형 및 신조선 발주의 대형화가 진행되고 있음

- 해운 경기 회복세로 글로벌 선사들의 선박 대형화가 진행됨
 - 해운 경기 불황기에 불리한 대형 선박을 매각함으로써 재무구조를 개선하고 사업의 효율성을 제고시킴
 - 100대 선사 사선 수는 글로벌 경기 침체로 2009년 8월 2,056척에서 2010년 2월에는 1,964척으로 감소했으나, 이후 증가하여 10월에는 2,047척을 기록함
 - 또한 사선의 평균선형 역시 증가하여 2010년 10월 현재 2,047 TEU로 글로벌 경기 침체 이전 수준으로 회복함
- 또한 신조선 발주 역시 대형화 추세를 보이고 있어 선박 대형화는 가속화됨
 - 신조선 발주량은 2008년 7월 552만 TEU에서 2009년 8월 436만 TEU로, 그리고 2010년 10월에는 335만 TEU로 감소함
 - 반면 평균선형은 2008년 7월 5,951 TEU에서 2009년 8월 6,552 TEU, 그리고 2010년에는 7,430 TEU로 증가세를 지속함

< 사선의 평균 선형 및 선박수 추이 >

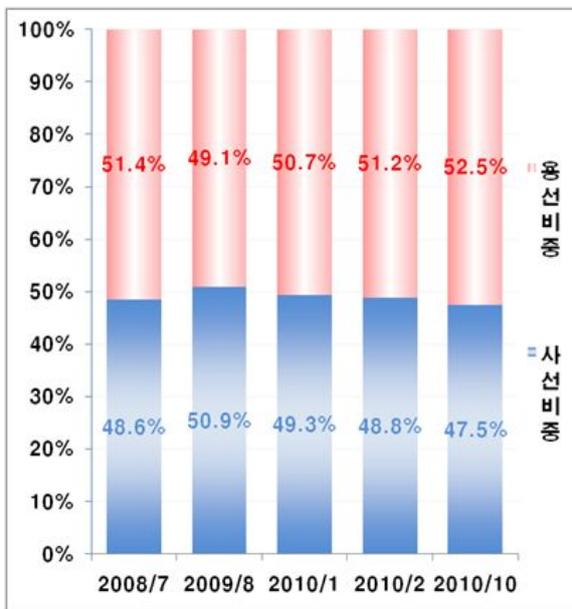


자료: Alphaliner.

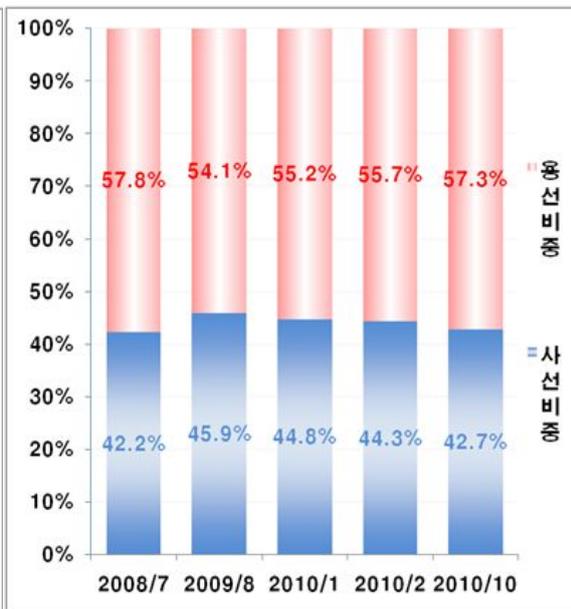
○ (용선 비중 확대) 해운 경기 회복으로 선대를 확장하고 있으나, 재무구조 악화 요인을 최대한 억제하기 위해 사선보다는 용선 비중을 확대하는 추세임

- 세계 경기 회복의 불안에도 불구하고 해운 경기가 회복되고 있어, 글로벌 선사들은 사선보다는 용선을 더 많이 증가시키고 있음
 - 100대 글로벌 선사의 용선 수는 증가하고 있음
(08년 7월 2,786척 → 09년 8월 2,421척 → 10년 10월 2,745척)
 - 용선의 선복량 역시 증가하여 2010년 10월 사상 최대치를 기록함
(08년 7월 616만TEU → 09년 8월 605만TEU → 10년 10월 735만TEU)
 - 반면 사선의 선복량은 해운경기가 본격적인 회복세로 접어든 2월 이후 증가함
(08년 7월 581만TEU → 09년 8월 626만TEU → 10년 2월 614만TEU → 10월 665만TEU)
- 이 때문에 100대 글로벌 선사의 용선 비중이 확대되고 있음
 - 글로벌 선사의 선박수 기준 용선의 비중은 2008년 7월 57.8%에서 2009년 8월 54.1%로 하락했으나, 이후 상승하여 2010년 10월 57.3%를 기록함
 - 선복량 기준 용선의 비중 역시 2008년 7월 51.4%에서 2009년 8월 49.1%로 하락했으나, 이후 상승하여 2010년 10월 52.5%를 기록함

<선복량 기준 용선 비중 추이>



<선박수 기준 용선 비중 추이>



자료: Alphaliner.

3. 정책적 시사점

- 과거 해운시황 전환 시점 선대 확장 미흡으로 인해 글로벌 선사들과의 규모 격차가 크게 벌어짐

< 해운시황 전환기 주요선사의 선박수 및 선복량 추이 >

(단위 : 척, 만 TEU)

	1997년 9월		2000년 1월		2005년 1월	
	선박수	선복량	선박수	선복량	선박수	선복량
APM-Maersk	106	23.2	298	68.2	377	101.6
MSC	100	15.4	130	22.9	245	63.7
CMA CGM	64	9.0	82	14.2	182	40.8
Hanjin Shipping	62	17.5	80	24.6	77	28.4
Hyundai M.M.	36	11.3	33	10.9	39	14.9

자료: Alphaliner, Shipping daily, Containerization International, EBN 뉴스.

- 단기적으로 용선 계약 확대를 통한 선대 확장 전략을 마련해야 할 것임

- 해운 경기가 회복세에 진입했으나, 세계 경기의 회복세가 둔화되고 있고 현대상선의 부채비율이 높은 수준을 보이고 있음
- 이 때문에 현대상선은 해운 수요 증가에 대응하고 부채비율 상승 요인을 최대한 억제하기 위해 사전보다는 용선 계약을 확대해야 함

- 중장기적으로 사선의 선박 대형화를 위한 신조선 발주 계획을 검토해야 할 것임

- 기후변화 협약으로 온실가스 배출 감축 규제가 강화되고 있어, 에너지 효율성 제고 측면에서 선박 대형화가 이루어지고 있음
- 또한 선박 대형화는 연료비를 절감시켜 경쟁사에 비해 운임을 하락시킬 수 있다는 장점이 있음

임상수 연구위원(02-2072-6239, happylims@hri.co.kr)

선복량 기준 100대 글로벌 선사 순위(2010년 10월 기준)

순위	선사명	순위	선사명
1	APM-Maersk	51	Turkon Line
2	Mediterranean Shg Co	52	Meratus
3	CMA CGM Group	53	MACS
4	Evergreen Line	54	Nam Sung
5	APL	55	FESCO
6	Hapag-Lloyd	56	Heung-A Shipping
7	CSAV Group	57	Tanto Intim Line
8	COSCO Container L.	58	Temas Line
9	CSCL	59	The Containership Company (TCC)
10	Hanjin Shipping	60	Dole Ocean Liner
11	MOL	61	Westwood
12	NYK	62	Mariana Express Lines
13	Hamburg Süd Group	63	Salam Pasific
14	OOCL	64	Delphis NV / Team Lines
15	K Line	65	Great White Fleet
16	Yang Ming Marine Transport Corp.	66	Containerships OY
17	Zim	67	Log-In Logistica
18	Hyundai M.M.	68	Borchard Lines
19	PIL (Pacific Int. Line)	69	United Feeder Services
20	UASC	70	HubLine Bhd
21	Wan Hai Lines	71	Marfret
22	MISC Berhad	72	Maruba + CLAN
23	TS Lines	73	Yanghai Shipping Co (YSC)
24	HDS Lines	74	Hartmann Asia Lines
25	Sea Consortium	75	Universal Africa Line
26	CCNI	76	Boluda Lines
27	RCL (Regional Container L.)	77	NSCSA
28	Grimaldi (Napoli)	78	Gemadept
29	KMTC	79	Tarros
30	Matson	80	Independent Container Line
31	SITC	81	Shanghai Jin Jiang
32	STX-Pan Ocean (Container)	82	OPDR
33	Horizon Lines	83	Samskip
34	UniFeeder	84	Tropical Shg
35	Seaboard Marine	85	Johan Shg
36	S.C. India	86	Caribbean Feeder Services
37	Nile Dutch Shg	87	UAFL
38	Hainan P O Shipping Co	88	SeaFreight
39	Emirates Shipping Line	89	Valfajre Eight Shg Co
40	Schöller Group	90	Melfi C.L.
41	Arkas Line / EMES	91	Kambara Kisen
42	Sinotrans	92	Centrans Container Lines
43	Samudera	93	Chun Kyung (CK Line)
44	Swire Shipping	94	Eimskip
45	Grand China Logistics	95	Irish Continental Group
46	OEL / Shreyas	96	Peel Ports (BG Freight)
47	Simatech	97	Delta Shipping Line
48	Sinokor	98	Fujian Shipping
49	Linea Messina	99	Bien Dong Shg (Vinashin)
50	Crowley Liner Services	100	King Ocean

자료: Alphaliner

택배산업의 명암(明暗)

1. 택배업 현황

○ 택배업은 2001년 이후 매년 10%이상 급속하게 성장해 왔으며, 지속 성장할 것으로 예상됨

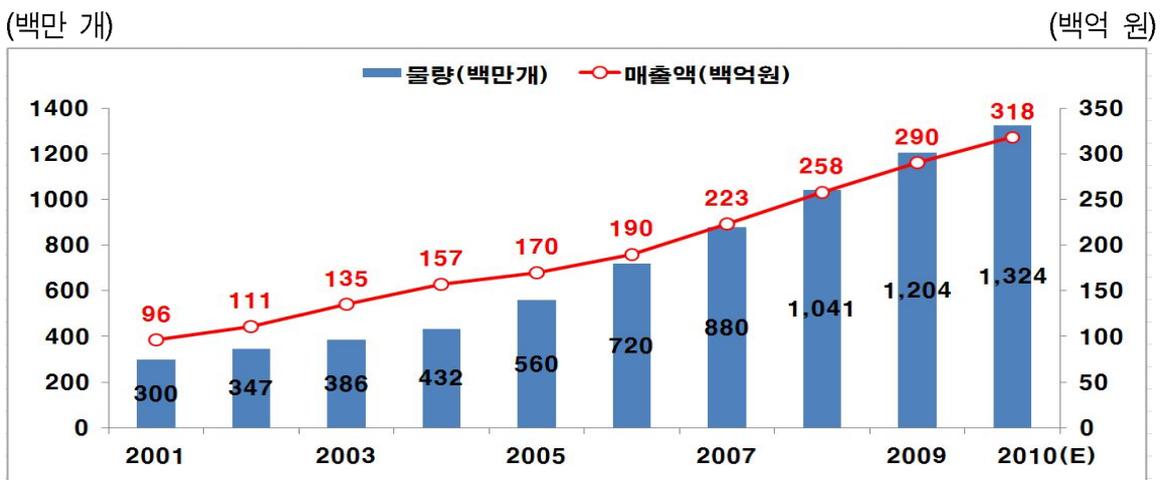
- 생활밀착형 필수산업으로 자리매김

- 물량으로 2001년 3억 상자에서 2009년 13억 2,400만 개로 4.4배 이상 증가
- 매출액으로 9,600억에서 3조 1,800억 원으로 3배 이상 성장
- 1인당 연간 택배 이용횟수는 6.1회에서 21.5회(2008년)로 3.5배 이상 커짐

- 업체수와 종사자도 크게 증가함

- 관련 업체 수는 1992년 9개에서 2004년 26개까지 이르렀고 2009년 현재는 약간 감소하여 19개
- 종사자는 2009년 현재 약 3.5만 명(운전자 약 3.1만 명)으로 전체 화물운송산업 종사자 33만 명의 12%를 차지

< 택배산업 발전 추이 >



자료: 택배산업의 경쟁력 제고를 위한 정책제언, 전경련, 2010년 11월.

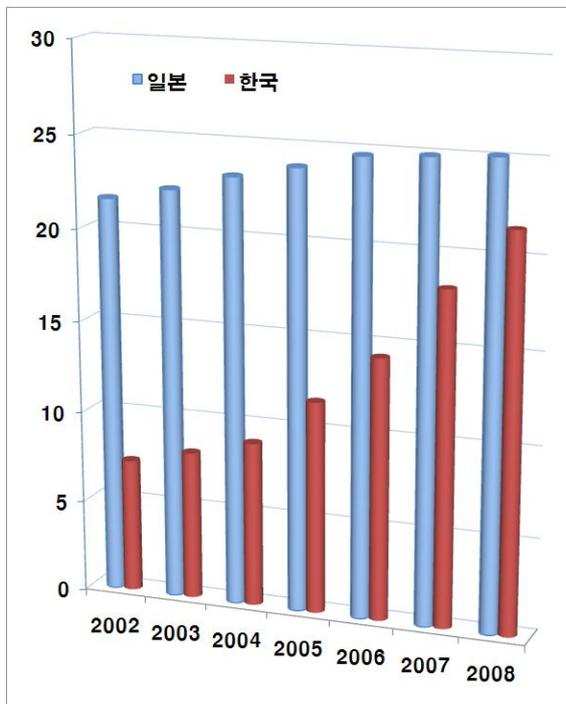
주: 2010년은 추정치

○ 2014년 4조여 원으로 전체시장규모가 커질 것으로 전망

- 2008년 1인당 택배이용 현황을 살펴보면 일본이 25.1박스 그리고 한국이 21.5박스로 한국이 아직 3.6박스 정도 뒤떨어져 수요측면에 성장여력이 충분
- 한국의 1인당 평균 택배 사용량의 전년대비 증가율은 2003년 11%에서 2005년 28.9%로 급등함
- 이후 하락세를 보이고 있으나 2008년 18.1%로 여전히 빠른 성장세를 보임
- 택배수요추이를 가늠하게 해주는 사이버쇼핑몰거래액증가율 역시 하락세를 보이고 있으나 여전히 두 자릿수 이상을 보임
- 사이버쇼핑몰거래액의 전년대비 증가율은 2005년 37.4%를 기록한 이후 하락세를 보이고 있으나, 2009년 13.8%로 두 자릿수 이상의 빠른 성장세를 보임

< 한일의 1인당 평균 택배 사용량 비교 >

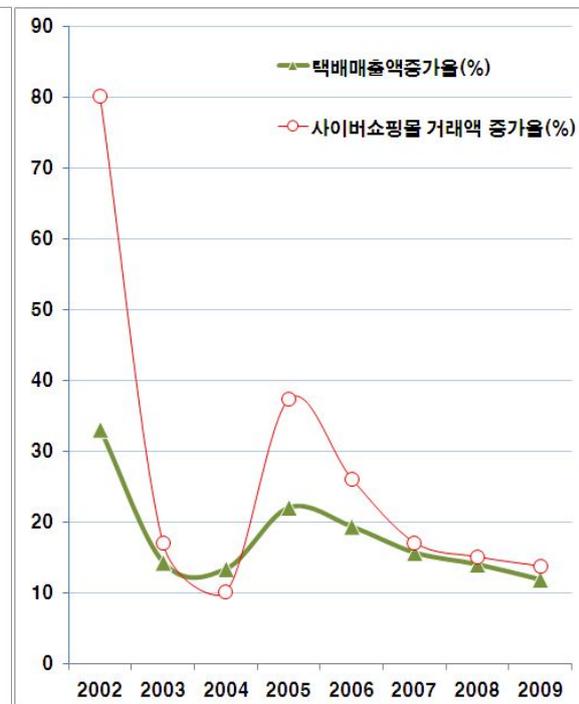
(단위: 박스)



자료: 안영옥(2009), 우체국의 실버택배사업 도입에 관한 소고, 우정정보 78

< 사이버쇼핑몰 거래액 전년대비 증가율 비교 >

(단위: %)



자료: 통계청, 소매판매액 통계.

2. 택배업의 문제점

○ 택배산업의 긍정적인 평가에도 불구하고 국내 택배산업은 과당경쟁으로 인한 단가 하락으로 어려움을 겪고 있음

- 5개 대기업 매출합계가 전체 시장에서 차지하는 비중이 꾸준히 높아졌고 특히 우체국택배가 가장 빠르게 성장

- 상위 5개 기업의 매출합계는 2000년 전체의 37.5%인 3,414억, 2005년 54.5%인 9,269억 그리고 2009년 60.8%인 1조 7,647억 원으로 늘어남
- 특히 우체국은 정부 조직이라는 특성과 함께 이미 확보한 전국 네트워크를 이용하여 25배 이상 성장함

< 2009년 주요 택배기업의 매출액 >

(단위: 억 원)

기 업	2000	2005	2009
대한통운	856	1,756	4,244
현대로지엠	1,127	2,471	3,770
한진	1,138	2,031	3,411
CJ GLS	181	1,582	3,369
우체국	112	1,429	2,853
5개사 합계	3,414	9,269	17,647
택배시장전체	9,100	17,000	29,000
5개사 비중(%)	37.5	54.5	60.8

자료: 전자공시시스템, 각 사 자료.

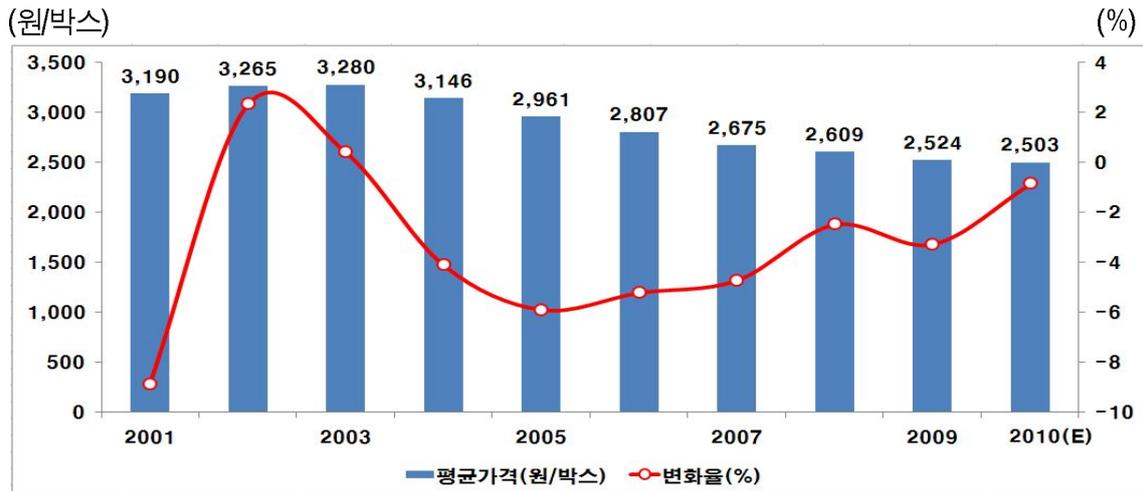
- 업체들 간의 과도한 경쟁이 지속되는 가운데 택배 단가는 약탈 가격 수준으로 하락함

- 택배단가는 2003년 상자 당 3,280원에서부터 떨어지기 시작하여 2009년 2,524원을 기록하였고 2010년에는 2,503원에 이를 것으로 추정
- 2005년 택배업에 대한 진출규제가 풀린 이후 단가 하락폭이 크게 늘어났으며, 각각 -5.2%와 -4.7%를 기록하였던 2006년과 2007년은 동부익스프레스, 세텍스 등이 신규로 진입

해운 · 물류 정보

- 일본의 택배단가는 2001년 732엔에서 2010년 624엔으로 14.7%로 감소했지만 한국의 택배단가는 3,190원에서 2,503원으로 21.5%로 더 크게 하락

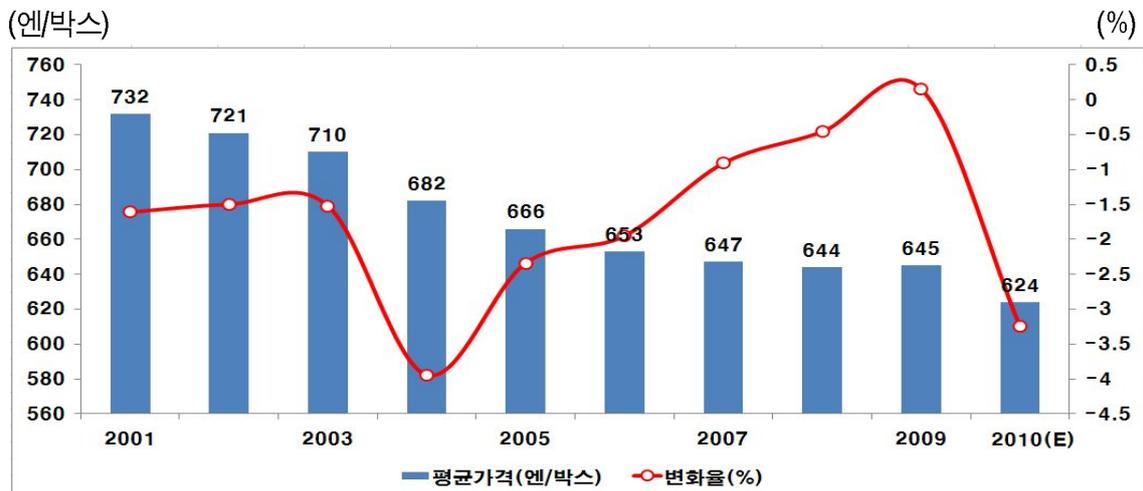
< 택배단가 추이와 변화율, 한국 >



자료: “한눈에 보는 대한민국 산업지도 (택배),” 한국경제매거진, 2010년 8월 30일.

주: 2010년은 추정치.

< 택배단가 추이와 변화율, 일본 >



자료: Annual Report 2010, Yamato Holdings (<http://www.yamato-hd.co.jp>).

주: 회계연도는 전년도 4월1일에 시작하여 금년도 3월 31일까지.

3. 전망 및 시사점

○ 현재 택배산업은 경쟁시장에서 과점시장으로 가는 성장통(成長痛)을 겪고 있는 것으로 전망됨

- 택배 선진국인 미국과 일본에서는 상위 두 개 기업들이 택배 시장의 70% 이상을 지배하고 있음
 - 일본의 택배시장에서 1위와 2위 기업인 아마토와 사가와가 전체시장의 76.8% 차지
 - 미국시장에서는 1위와 2위 기업인 UPS와 FedEx가 전체시장의 70%지배

< 2010년 기준 일본 택배시장 구성 >

순위	기업	물량 비중
1	Yamato Transport	40.6%
2	Sagawa Express	36.2%
3	Japan Post Services	8.5%
4	JPEXpress	6.2%
5	Seino Transportation	3.9%
6	Fukuyama Transportation	3.9%
7	Others	0.7%

< 2009년 기준 미국 택배시장 구성 >

순위	기업	매출액 비중
1	UPS	48%
2	FedEx	22%
3	DHL	7%
4	Others	23%

자료: "Delivery Market Trend," Yamato Holdings (<http://www.yamato-hd.co.jp>).

자료: "FedEx," Wikinvest(<http://www.wikinvest.com>).

주: 1) 여기서 말하는 2010회계연도는 2009년 4월1일에 시작하여 2010년 3월 31일까지.

2) 2010회계연도의 전체물량은 31억 778만 상자.

○ 따라서 정부는 택배사들 간 과당 경쟁의 부정적 영향을 최소화하기 위한 대책을 수립하여, 택배업이 발전할 수 있는 기틀을 마련해야 함

- 첫째, 한계 기업의 퇴출을 위해 중소 업체에 대한 구조조정을 추진해야 할 것임
 - 생존을 위한 과당 경쟁으로 택배 단가의 하락세가 지속되고 있으므로, 이미 한계 기업에 도달한 중소 업체에 대한 구조조정을 추진해야 함

- 둘째, 택배 단가 현실화를 위해 운임 인가제를 시급히 도입해야 할 것임
 - 택배사별 원가를 분석해 거리, 무게 등 조건별로 운임을 정하면 정부가 이를 허가하는 '택배운임 인가제'를 시급히 도입해야 함

 - 셋째, 우체국의 택배 사업은 공기업과 민간 기업 간 불공정한 경쟁이므로 우체국의 민영화를 서둘러야 할 것임
 - 우체국의 경우 집중국, 물류센터 등 택배 관련 네트워크 망이 국민의 세금으로 설립되었기 때문에, 진입 장벽이 높은 택배업에 쉽게 진입할 수 있었음
 - 이러한 네트워크 망을 활용하기 때문에 택배 단가를 낮출 수 있었고, 이는 택배 시장 교란으로 이어짐
 - 따라서 이와 같은 불공정을 해소하기 위해서는 우체국의 민영화를 통한 공정한 경쟁을 유도해야 함
- 또한 택배사는 안정적 수익 달성 및 비가격 경쟁 제고 전략을 수립해야 함
- 첫째, 기반 시설 확충 및 전방산업으로의 진출을 통한 효율성 증대로 수익성을 제고시켜야 할 것임
 - 터미널 등 기반 시설 확충을 통한 규모의 경제 달성 및 물류 자동화 설비 투자를 통한 업무 효율성 제고로 이윤을 극대화해야 함
 - TV 홈쇼핑, 인터넷 홈쇼핑 등 전방산업으로의 진출을 통해 안정적인 택배 수요를 확보하는 등 택배업 가치 사슬의 효율성을 극대화할 수 있는 방안 역시 적극적으로 검토해야 함

 - 둘째, 비가격 경쟁 제고를 위한 택배 서비스 개선 대책을 마련해야 할 것임
 - 최근 택배요금의 하락폭이 둔화되고 있는 것은 가격인하 경쟁이 거의 마무리 단계에 접어들었음을 뜻하며, 실제로 9월 29일 하나로택배가 폐업을 통보함
 - 택배 고객의 니즈를 정확히 파악하여 이를 택배 서비스의 품질 개선에 반영함으로써 고객의 만족도를 극대화해야 함

예상한 연구위원(02-2072-6232, syeahk@hri.co.kr)