

지속 가능 성장을 위한

VIP 리포트

■ 일본 해운업체의 안정적 성장 비결

- 대량화물 대상의 장기계약운송업으로 '안정과 성장' 실현

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 한 상 완
편집위원 : 주 원, 백흥기
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 연지동 1-7
Tel (02)2072-6305 Fax (02)2072-6249
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해를 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업연구본부(02-2072-6245)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ 일본 해운업체의 안정적 성장 비결

- 대량화물 대상의 장기계약운송업으로 '안정과 성장' 실현

Executive Summary	i
1. 개요	1
2. 일본 해운업체의 장기계약운송 사업 현황 및 특징	4
3. 장기계약운송업이 일본 해운업체에게 주는 긍정적 효과	7
4. 국내 해운업 발전을 위한 제언	10
【HRI 경제 통계】	13

□ **일본 해운업체의 안정적 성장 비결**
 : **대량화물 대상의 장기계약운송업으로 '안정과 성장' 실현**

■ **개요 : 일본해운업체는 장기계약운송업에서 확보한 재무 안정성과 원가 경쟁력을 바탕으로 '안정과 성장'을 동시에 실현**

2008년 글로벌 금융위기로 인한 해운 경기의 극심한 불황으로 많은 글로벌 해운업체들이 구조조정을 단행하고 있다. 그럼에도 불구하고 **NYK, MOL 등 일본 글로벌 해운업체는 실적 부진을 겪고 있지만 구조조정을 할 만한 심각한 상황에 직면하고 있지 않다.** 2008년부터 2012년간의 재무 실적을 살펴보면, 일본 업체는 최근 실적이 나빠지고 있으나 아직 영업적자 수준이 미미하고, 부채비율에 큰 변동이 없었다. **그 배경에는 정책적 뒷받침으로 형성된 전략물자인 대량화물을 대상으로 한 장기계약운송 사업이 있다.**

■ **일본해운업체의 장기계약운송 사업 현황 및 특징**

① **장기운송선박 보유 비중이 높다.**

NYK('11년 3월 기준)는 3년 이상 장기수송계약선 비중이 VLCC(초대형 원유 운반선) 85%, 케이프사이즈선 80%, 파나마스선 55%에 달한다. MOL('12년 3월 기준)은 1년 이상 계약선 비중이 VLCC 74%, 케이프사이즈선 72%, 파나마스선 58%에 달한다.

② **자국 무역화물을 자국 선사가 운송한 비율인 적취율(積取率)이 높다.**

지난 20여년간 일본의 해상 수출입 물동량에서 자국선사가 수송하는 적취율은 55%~65% 수준에 이른다. (*비교: 우리나라 국내외항화물의 국적선사 적취율은 '09년 46.1%) 더욱이 전략물자 중 물동량이 많으면서, 수입의존도가 높은 3대 화물중 철광석, 석탄은 일본 선사의 적취율이 90%, 원유는 80% 수준에 달한다.

③ **높은 적취율, 높은 장기수송계약 비중을 바탕으로 안정적인 수입 기반이 되고 있다.**

일본선사의 총운임수입 중에서 자국화물 운송비중을 살펴보면, 전략물자 수송을 담당하는 부정기선과 유조선의 경우에 부정기선은 2012년 운임수입의 63%, 유조선은 78%를 자국화물 운송으로 확보하고 있다. 이에 비해 컨테이너선은 20% 수준에 불과하다.

■ 장기계약운송 사업이 일본 해운업체에게 주는 긍정적 효과

첫째, 화주와 선사를 비롯, 정부 및 조선소 등 자국 기관간에 공생적 생태계가 형성되면서 선사는 적은 리스크 부담으로 선박을 확충할 수 있다.

화주는 장기적화보증을 해주고, 이를 기초로 선사는 전용선을 건조할 수 있게 되어 거의 부담없이 선박을 확보할 수 있다. 여기에 화주와 관계가 있는 조선소는 선박을 건조하는 등 관련 업체간에 공생적 생태계가 형성되고 있다. 일본 정부는 업체간의 의견 조정 역할과 정책 방향으로 유도하는 역할을 행하고 있다.

둘째, 선사 선정에 지명입찰방식을 채택함으로써 외국 선사는 시장 진입을 제한받는 반면에 일본 선사는 장기계약운송업을 유지하는 게 가능하다.

화주는 자사에 등록된 선사들에게만 입찰 참여 기회를 주는 지명입찰계약 방식을 채택하여 자국 선사에게만 입찰 참여 기회를 제공하는 등 선사 통제력을 강화하게 되었다. 그 결과 일본 선사들은 화주와의 사업 지속이 가능해진 반면에 일본의 전략화물운송 시장에 외국선사의 진입이 사실상 불가능해졌다.

셋째, 일본업체는 장기계약운송업을 통해 재무 안정화를 도모하고 있다.

현재 일본 해운업체들은 경영계획에 장기계약운송업을 비롯해 안정된 이익을 실현하는 사업을 기반으로 한 이익 목표를 설정해 관리하고 있다. 이런 사업을 NYK '운임 안정형 사업', MOL은 '안정 이익 사업'이라 부르고 있다.

넷째, 장기계약수송업을 통해 획득한 원가 경쟁력을 바탕으로 외국 해상운송 시장을 대상으로 한 적극적인 성장 전략 전개가 가능하다.

일본의 해상 수출입 물동량은 2000년부터 2012년 동안 연평균 0% 성장에 그쳤지만, 이 기간에 일본선사의 삼국간 수송량은 8%의 높은 성장을 보였다. (*참고로 2004년부터 2012년까지 우리나라 발전5사를 대상으로 일본선사가 맺은 장기수송계약은 총 18척, 총매출 20억 달러에 달함)

■ 국내 해운업 발전을 위한 제언

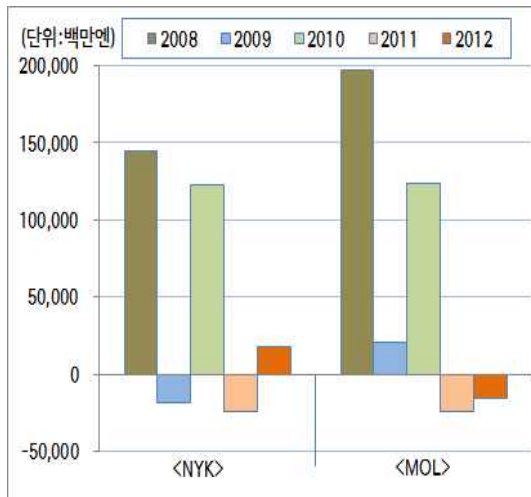
첫째, 정부는 해운업 구조의 건전성을 제고하고 글로벌 시장 지배력을 확대하는 하나의 방편으로 국내 대량화물의 장기계약수송업을 기반으로 한 해운업 발전 전략을 모색해야 한다. 둘째, 국내 전략물자(대량화물) 운송에 대해서는 화주, 선사, 조선소, 정책금융기관 등의 호혜적 생태계 형성이 강구되어야 한다. 셋째, 해운업체는 우수한 서비스 제공하는 역량을 갖추어 화주와의 신뢰 형성과 거래 유지에 최선을 다하여 상생적 사업 환경을 구축해야 한다.

1. 개요

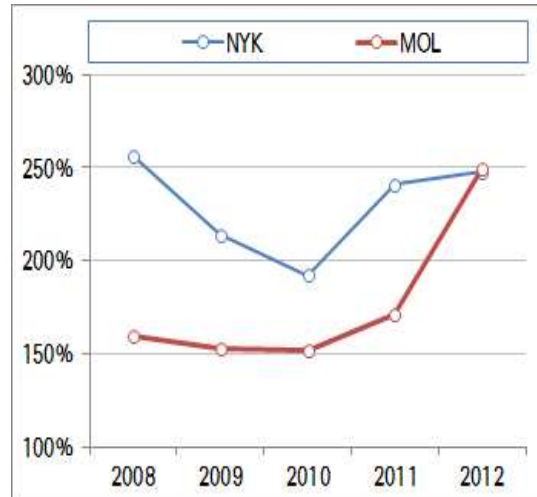
- 해운 경기의 극심한 불황으로 많은 글로벌 대형 선사들이 구조조정을 겪고 있는 것과 달리 일본 해운업체는 구조조정 풍랑에 비켜 있음
 - 2008년 글로벌 금융위기로 인해 많은 CGM-CAM, 하팍로이드 등 글로벌 대형 업체들이 각국의 정부 지원과 함께 구조조정을 단행
 - 그럼에도 불구하고 일본 해운업체(NYK, MOL)¹⁾는 실적 부진을 겪고 있지만 구조조정을 할 만한 심각한 상황에 직면하고 있지 않음
 - 일본 해운업체의 2008년부터 2012년의 기간 동안 영업적자 수준이 미미하고, 부채비율은 200% 수준에서 거의 변동이 없었음

< 일본 주요 선사의 실적 추이 (2008~2012년): 영업이익, 부채비율 >

○ 영업이익



○ 부채비율



자료: 각사, 사업보고서

주: 연결기준

- 일본 해운업체들이 안정적인 사업 기반을 갖게 된 밑바탕에는 전략물자인 대량화물 대상으로 한 장기계약운송 사업이 자리잡고 있음
 - 해운 화물 운송 계약에는 전용선 계약, 전항선 계약, 수량 수송 계약, 스팟

1) NYK = 日本郵船株式會社 / MOL = 商船三井

계약이 있으며, 이중 전용선 계약과 전항선 계약이 일반적인 일본선사의 장기계약에 해당²⁾

- 장기 계약은 화주가 보통 5년 이상의 장기 계약기간 동안 특정 선박의 운항을 계약된 운임에 따라 적하 제공을 보증하는 것으로서
- 주로 석탄, 철광석, 원유와 같은 전략물자인 대량화물을 대상으로 삼음

- 일본 해운업체들은 장기계약 운송으로 획득한 재무안정성과 원가 경쟁력을 바탕으로 성장 중심의 공격적인 경영이 가능

- 장기 계약의 운임은 기본적으로 총비용을 보증하는 것으로 결정되며, 또한 보통 3년마다 개정하고 있어 해운사로서는 위험 부담이 크지 않음
- 장기 계약운송을 기초로 해운업체는 새로운 선박을 건조하거나 용선을 투입하며, 이 과정에서 화주, 조선소, 금융사들의 지원을 받아 선박 공급의 리스크를 크게 축소
- 장기계약운송업을 기반으로 확보된 이윤을 바탕으로 일본 해운업체는 성장 중심의 사업 전개가 가능
- 2012년도 실적 기준으로 대량화물운송을 담당하는 부정기전용선 사업이 사업부문 전체 매출액에서 차지하는 비중이 NYK는 39%, MOL은 48%로 주력 사업 부문에 위치 (*다음 쪽의 표 참조)

2)

< 해운업 계약 유형 >

구분	계약 기간	일반적인 특징
전용선 계약	10년 이상	- 특정 선박 기준으로 한 장기계약 (만재 적하 보증) - 선박 건조부터 폐선까지 계약 보증
전항선 계약	5년~10년	- 특정 선박 기준으로 중장기 계약 (만재 적하 보증) - 연속 또는 비연속 항해
수량 수송 계약	1년~5년	- 동일 선형 대상으로 중단기 계약
스팟 계약	spot	- 불특정 선박 기준 - 출하지-목적지간 단일항차(spot by spot) 수송계약

자료: 한종길, “일본선사와 화주간 거래관행의 실태에 관한 연구”, 『海運物流研究』, 제59호, 2008년 12월, pp.4~5.

< 일본 주요 선사의 사업부문별 매출 비중 >

(단위: 억엔)

○ NYK 사업부문별 매출(연결기준)

사업부문	2010년도	2012년도	비중
부정기 전용선	7,964	7,955	39%
정기선	4,621	4,418	22%
터미널 관련사업	1,224	1,408	7%
물류·항공 운송	4,781	4,446	22%
기타	2,107	2,190	11%
합계	20,697	20,417	100%

자료: NYK 사업보고서

주: 1)부정기전용선: 건화물선, 목재칩선, 자동차선, 유조선등 포함

2)정기선: 컨테이너선, 중량물선 등 포함

○ MOL 사업부문별 매출(연결기준)

사업부문	2010년도	2012년도	비중
부정기 전용선	7,906	7,313	48%
컨테이너선 (정기선)	5,866	6,066	40%
기타	1,664	1,713	11%
합계	15,437	15,092	100%

자료: MOL 사업보고서.

주: 1)부정기전용선: 건화물선, 유조선, LNG 선, 자동차선 등 포함

- 일본 해운업에 장기계약운송업이 자리잡게 된 배경에는 해외 의존도가 거의 100%에 달하는 대량화물(전략물자)의 안정적인 운송을 도모하기 위한 일본 정부 정책이 뒷받침

- 일본은 에너지와 자원 등의 거의 전량을 해외 수입에 의존(철광석 100%, 석탄 100%, 원유 99.6%, 천연가스 96.9%, 대두 93%) 하고 있어 안정적인 수송을 위해 장기계약방식을 도입
- 1960년대 계획조선 시기에 일본개발은행은 ‘10년 이상의 적화보증’ 과 ‘10년내 투자회수 가능한 운임’ 을 전용선 건조의 융자조건으로 내세웠으며,
- 대량화물화주들은 이러한 조건을 수용하면서 해운업체와 계약하게 되면서 일본해운업체에 장기계약방식이 형성
- 결과적으로 일본 정부와 화주는 경제 성장으로 늘어나는 물동량을 안정적으로 수입할 수 있게 되고,
- 해운업체는 자기 부담이 거의 없이 선박을 확충하면서 안정적인 수익이 확보 가능한 비즈니스 모델이 형성

2. 일본 해운업체의 장기계약운송 사업 현황 및 특징

- 첫째, 높은 장기운송선박 비중. NYK의 경우, 케이프사이즈선(CAPESIZE)과 VLCC(초대형 원유운반선)의 80%가 3년 이상의 장기수송계약선
- NYK(2011년 3월, 3년 이상 계약 기준)의 경우, 선종별 장기수송계약선 비중이 케이프사이즈선(CAPESIZE) 80%, 파나마스선(PANAMAX) 55%, 목재칩선 80%, VLCC 85%임
- MOL(2012년 3월, 1년 이상 계약 기준)의 경우, 케이프사이즈선 72%, 파나마스선 58%, VLCC 74%, 석유제품선(Product Tanker) 33%임

< 장기계약선 비중 : NYK vs MOL >

(단위: 척)

구분		NYK ¹⁾			MOL ²⁾		
		운항 선박	장기 계약선	비중	운항 선박	장기 계약선	비중
드라이 벌크선	케이프사이즈	105	84	80%	107	77	72%
	파나마스	84	46	55%	48	28	58%
	목재 칩선	50	40	80%	-	-	-
유조선	VLCC	35	30	85%	38	28	74%
	석유제품선	-	-	-	62	20	33%

자료: NYK, *More Than Shipping 2013*, 2011.3; MOL, *Investor Guidebook 2012*, 2012.05.

주: 1) NYK: 2011년 3월 기준 운항척수. 3년 이상 계약 대상

2) MOL: 2012년 3월 기준 운항척수. 1년 이상 계약 대상

- 둘째, 높은 자국화물 적취율(積取率). 일본의 주요 전략물자 중 약 80% 운송을 일본선사가 담당
- 적취율(積取率)은 자국 무역 화물을 자국 상선대(국적선, 용선 포함)가 운송한 비율을 의미
- 지난 20여년간 일본의 해상 수출입 물동량에서 일본 해운업체가 수송하는 적취율을 살펴보면 55%~65% 수준에 이릅니다
- 동기간 수출 적취율은 26%~39%인 반면 수입 적취율은 65%~71%로 나타나 일본선사의 수입 적취율 비중이 수출보다 월등히 높음

< 일본 선사의 적취율 추이 >

(단위: 100만톤, %)

년	수출			수입			수출입합계		
	해상 물동량	일본선사 운송량	적취율 (%)	해상 물동량	일본선사 운송량	적취율 (%)	해상 물동량	일본선사 운송량	적취율 (%)
1990	84	33	39.3	712	470	66.0	796	503	63.1
1995	116	39	33.4	771	530	68.7	886	569	64.2
2000	130	35	26.9	807	539	66.8	937	574	61.2
2005	134	45	33.8	816	530	64.9	950	575	60.5
2010	156	45	28.7	759	466	61.4	915	511	55.8
2011	150	52	34.6	753	536	71.2	903	588	65.1
2012	161	42	26.0	799	522	65.3	960	564	58.7

자료: 일본선주협회, 『日本海運の現状(2013年10月)』, www.jsanet.or.jp.

- 주: 1. 적취율(%) = 일본선사운송량 (외항해운사의 국적선, 용선) / 해상물동량
 2. 일본선사의 삼국간수송량은 제외. 삼국간 수송은 자국을 경유하지 않는 제3국간 무역 수송을 가리킴.

※ 우리나라 외항화물의 국적선사 적취율 현황(2008년, 2009년)

- 시계열 자료는 없지만, 국토해양부가 추정한 바에 따르면, 우리나라의 2009년 수출입 물동량은 719백만 RT(운임톤)로 이중 국적선사의 운송량은 332백만 RT에 달함 (*RT: Revenue Ton으로서 운임을 산정하는 단위인 운임톤을 의미)
- 이에 따라 수출입화물의 국적선사 적취율은 46.1%이며, 이중 수출적취율은 39.1%, 수입적취율은 49.1%으로 나타남
- 일본에 비해, 수출 적취율은 높은 반면 수입 적취율은 낮은 수준

< 국내 국적선사의 외항화물 적취율 >

(단위: 100만 RT, %)

년	수출			수입			수출입합계		
	해상 물동량	국적선사 운송량	적취율 (%)	해상 물동량	국적선사 운송량	적취율 (%)	해상 물동량	국적선사 운송량	적취율 (%)
2008	222	84	37.7	531	240	45.2	753	324	43.0
2009	216	85	39.1	503	247	49.1	719	332	46.1

자료: 국토해양부, 『해운산업 장기발전계획 (2011~2015)』, 2010.12.

- 더욱이 전략물자 중 물동량이 많으면서, 수입의존도가 높은 3대 화물중 철광석과 석탄은 일본 선사의 적취율이 90% 수준, 원유는 80% 수준에 달함

< 일본 3대 대량화물의 수입량 중 일본선사 적취율 추이 >

구분	철광석	석탄	원유
2001년	96.2%	87.0%	72.8%
2011년	92.5%	90.0%	82.7%

자료: 일본국토교통성 『我が國の品目別海上貿易量及び貿易額』, www.mlit.go.jp.

- 셋째, 안정적인 수입 기반. 높은 적취율, 높은 장기수송계약 비중을 기반으로 일본해운업체에게 안정적인 수입 기반을 제공
 - 일본선사의 총운송량과 운임수입중에서 삼국간 운송에 기반한 운송량과 수입을 제하여 산출한 자국 화물 대상의 비중을 살펴보면,
 - 전략물자 수송을 담당하는 부정기선과 유조선을 살펴보면, 부정기선의 경우 2012년 총수송량의 60%, 운임수입의 63%, 그리고 유조선의 경우 총수송량의 76%, 운임수입의 78%를 자국화물 운송으로 확보
 - 이에 비해 컨테이너선은 자국 수송량과 운임수입 모두 20% 수준에 불과

< 일본 선사의 자국 수송량 및 운임수입 비중 추이 >

구분	2005년		2011년		2012년 (잠정치)	
	자국화물 수송량	운임 수입	자국화물 수송량	운임 수입	자국화물 수송량	운임 수입
부정기선	79%	77%	64%	66%	60%	63%
유조선	77%	69%	71%	70%	76%	78%
컨테이너선	28%	26%	21%	25%	20%	23%

자료: 일본국토교통성, 『我が國商船隊の輸送量及び運賃収入』, www.mlit.go.jp.

3. 장기계약운송 사업이 일본 해운업체에게 주는 긍정적 효과

- 첫째, 화주와 해운업체를 비롯, 정부 및 조선소 등 자국 기관간에 공생적 생태계가 형성되면서 해운업체는 거의 위험 부담없이 선박 확충이 가능
 - 장기운송계약 방식으로 인해 화주는 장기적화보증을 해주고, 이를 기초로 해운업체는 신조를 받주고, 조선소는 선박을 건조하는 등 일본 국내 관련 업체간에 공생적 생태계가 형성
 - 화주: 대량 화물의 안정적 수송을 확보할 수 있다는 측면에서 자국 선사와 장기계약을 체결하는 것을 선호
 - 선사: 전용선의 경우, 화주와 선사가 선박의 내용년수 정도의 기간을 체결하고, 해당 계약 전용선을 건조하게 되면서 거의 자기 부담없이 선박 확보
 - 조선소: 선사가 대량화물화주와 사업 또는 자본제휴 관계에 있는 조선소에 신조 받주함으로써 조선소는 수입원 확보³⁾
 - 종합상사: 수입의존도가 높은 자원 및 에너지 화물의 중개자이면서 동시에 화물수송계약에도 관계자로 관여해 선박금융 등 지원
 - 일본정부 및 정책금융기관: 일본정부는 플레이어간의 의견 조정 역할과 정부 정책 방향으로 민간 유도

- 둘째, 장기운송계약 선사 선정에 지명입찰방식을 채택함으로써 외국 선사의 일본 대량화물시장 진입이 제한되며, 반면에 일본 선사는 해당 계약이 종료된 후에도 장기계약운송업을 유지하는 게 가능

- 1990년대 후반 일본의 대량화물화주들은 자격 조건을 갖춘 자사에 등록된 선사들에게만 입찰 참여 기회를 주는 지명입찰계약 방식을 도입
- 지명입찰계약으로 인해 화주들은 자국 선사에게만 입찰 참여 기회를 제공하고, 또한 선사간 물량 배정 등을 통해 선사 통제력을 보유하게 되었으며, 그리고 일본 선사들은 화주와의 장기계약운송사업 지속이 가능
- 반면에 일본의 대량화물운송 시장에 외국선의 진입이 사실상 불가능해졌음. 일본 수출물동량중 외국선 운송 비중은 지난 20여년간 50%대에서 70%로 증가했으나, 대량화물수입과 관련된 수입 물동량의 경우에는 30%대 지속

3) 1980년대 이전에는 특정선사는 특정 조선소에만 발주하면서 강력한 상호 의존 관계를 형성 (예: NYK-미쯔비시중공업, MOL-이시카와중공업, K-Line-가와사키중공업)

< 일본 해상수출입 물동량에서 외국선 운송 비중 >



자료: 일본선주협회, 『日本海運の現状(2013年10月)』, www.jsanet.or.jp.

- 셋째, 일본 해운업체는 장기계약기반의 대량화물운송을 통해 원가절감과 재무 안정화를 도모
 - 해운업체는 장기계약사업을 통해 교섭비용, 재고비용, 조정비용 등 다양한 유형의 비용 절감이 가능⁴⁾
 - 신용평가기관인 무디스는 해운선사의 신용등급 평가시 ‘장기계약기반의 수입 비중’ 이 높을수록 높은 등급을 적용. 이 항목에서 일본선사인 NYK, MOL은 동 비중이 50%~75% 수준에 달해 A 등급 판정 획득⁵⁾
 - 현재 일본 해운업체들은 경영계획상에 장기계약운송업 등을 기반으로 한 이익 실현 목표를 설정해 관리하고 있는데,
 - NYK는 현 중기경영계획인 “More Than Shipping 2013” 에 단기 수량수송 계약과 스팟계약을 제외한 부정기전용선 사업과 물류업을 가리키는 ‘운임 안정형 사업’ 의 이익 목표를 설정

4) 자료: 吉田茂, 『現代日本海運研究』, 山縣記念財団, 1997; 한종길, “대량화물의 장기적 거래 관계 구축을 통한 일본 선화주의 공생관계”, 『海運物流研究』, 제44호, 2005년 3월.

5) < 무디스의 신용평가항목인 ‘장기 계약 수입 비중’ 판정 기준 >

	Aaa	Aa	A	Baa	Ba	B	Caa
장기계약수입 비중	≥ 95%	75%~95%	50%~75%	30%~50%	20%~30%	10%~20%	< 10%

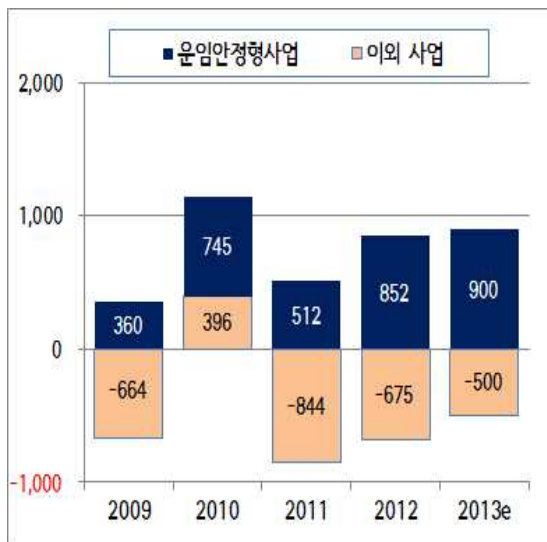
자료: 무디즈·일본선주협회, 『格付手法：世界の海運業界』, Sep. 30, 2010.

- MOL은 현 경영계획에 1년을 초과하는 중장기계약으로서 확정이익을 발생 하는 사업과 기타 안정성 높은 사업을 가리키는 ‘안정이익사업’의 이익 목표를 설정. 이에 건화물선, 유조선, LNG선, 기타 해양사업, 부동산 포함

< 일본 해운업체의 경영계획상 장기계약운송업 기반의 이익 안정화 목표 >

(단위: 억엔, 경상이익 기준)

○ NYK



자료: NYK, IR 자료, 각년도
 주:1. ‘운임안정형사업’에는 부정기전용선(단, 단기수량수송계약과 스팟계약 제외), 물류업 해당

2. 2013년은 계획치

○ MOL



자료: MOL, IR 자료, 각년도
 주:1. ‘안정이익사업’에는 1년 이상 계약 사업(드라이벌크선, 유조선, LNG선, 해양사업 등)과 안정성 높은 사업(부동산)이 해당

2. 2013년은 계획치

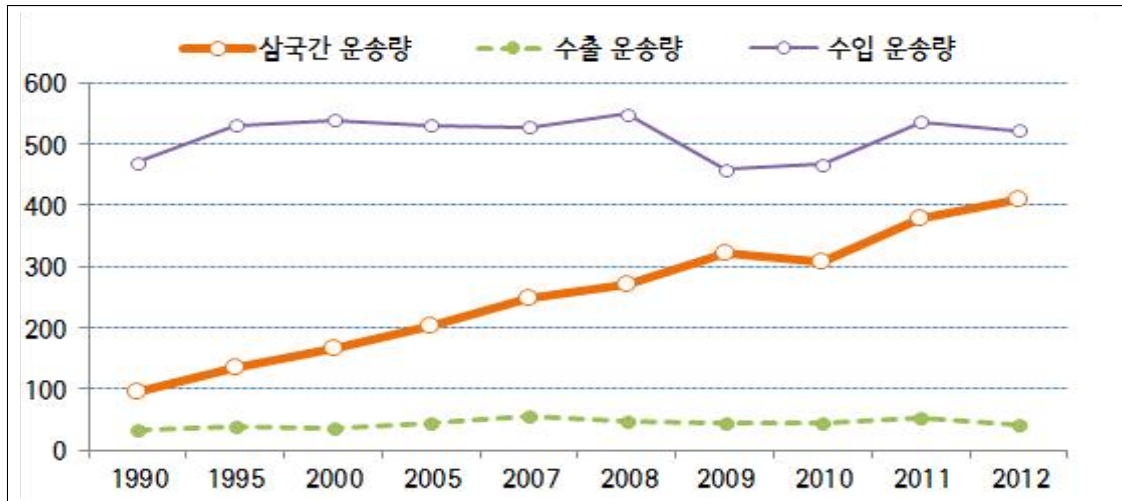
- 넷째, 장기계약수송업을 통해 획득한 원가 경쟁력을 바탕으로 외국 해상운송 시장 대상의 성장 전략 전개가 가능

- 일본선사들은 자국내 해상 수출입 물동량은 정체되어 있는 관계(*아래 그래프 참조)로 장기계약수송을 통해 획득한 원가경쟁력을 바탕으로 삼국간 운송 시장에 적극적으로 진출
- 일본의 해상 수출입 물동량은 2000년부터 2012년 동안 연평균 0% 성장에 그쳤으며, 이중 일본선사의 수출수송량은 2%, 수입수송량은 0%로 정체
- 반면에 일본선사의 삼국간 수송량은 동기간 8%의 높은 성장을 시현
- 참고로 2004년에 NYK가 18년 장기계약을 체결한 것을 시작으로 2012년까지

지 국내 발전5사를 대상으로 일본선사가 맺은 장기수송계약은 총 18척, 총 매출 20억 달러에 달함⁶⁾ (*자세한 내용은 12쪽의 “참고: 국내 발전5사의 일본선사 장기수송계약 현황” 참조)

< 일본 선사의 외항운송량(수출, 수입, 삼국간 시장) 추이 >

(단위: 100만톤)



자료: 일본선주협회, 『日本海運の現狀(2013年10月)』, www.jsanet.or.jp.

4. 국내 해운업 발전을 위한 제언

- 국내 대량화물의 장기계약수송업을 기반으로 한 해운업 발전 전략을 모색
 - 국적선사의 수출입 화물의 적취율을 제고하여 해운업 구조의 건전성을 제고하여 안정적인 산업 발전을 도모하고,
 - 신흥시장 진출 및 신사업 창출로 글로벌 시장 지배력을 확대하는 방편으로 활용
 - 정부는 전략물자 수송의 안정화를 기하는 한편, 해운업계는 산업 발전과 선진화하는 기틀을 마련하는 종합적인 정책 수립

6) 우리나라는 외국선사로의 대량화물운송권 유출을 방지하는 조치를 담은 개정 해운법을 2013년 3월 19일자로 시행중

- 둘째, 국내 전략물자(대량화물) 운송에 대해서는 화주, 선사, 조선소, 정책금융기관 등의 호혜적 생태계 형성을 강구
 - 정부는 전략물자수입의 화주와 국적선사간 상생적 장기운송계약 기반의 비즈니스 모델을 개발하고,
 - 화주와 선주에다가 정책금융기관, 종합상사 등 다방면의 업체가 참여해 장기운송계약업과 관련된 투자 및 운영 측면에 호혜적 생태계 환경을 형성하는 데 적극 노력
 - 이들 관련 업체간의 제도적 협력기반을 강화하는 정책적 인센티브를 제공

- 셋째, 해운업체는 우수한 서비스 제공으로 화주와의 신뢰 형성과 거래 유지에 최선을
 - 일본의 경우, 화주가 운송사 선정시 가장 중요시 하는 항목은 선사가 자사와의 계약사항을 준수하는지의 나타내는 신뢰도이고, 그 다음이 운임임
 - 국적선사는 화주에게 저렴한 운임과 계약조건의 준수, 화주의 갑작스런 요구에 신속히 부응하는 서비스 제공을 통해 만족감 제고 **HRI**

이장균 수석연구위원 (2072-6231, johnlee@hri.co.kr)

※ 참고 : 국내 발전5사의 일본선사 장기수송계약 현황

< 국내 발전5사의 일본선사 장기수송계약 현황 >

발전사	계약선 (척)	일본계 선사	계약 개시	계약 기간	연간 수송량 (천톤)	연간매출 (천달러)	계약기간 총매출 (천달러)
중부발전	2척	NYK KOREA	2008년	10년	900	6,570	65,700
		NYK KOREA	2009년	10년	700	9,100	91,000
남부발전	1척	K-LINE	2007년	10년	1,000	12,370	123,700
남동발전	2척	MOL	2007년	10년	1,200	17,640	176,400
		MOL	2007년	10년	750	8,145	81,450
동서발전	5척	NYK	2004년	18년	1,238	6,512	117,214
		NYK KOREA	2009년	15년	1,000	8,450	126,750
		NYK KOREA	2009년	10년	800	5,416	54,160
		NYK KOREA	2012년	18년	800	5,200	93,600
		NYK KOREA	2012년	18년	1,200	8,604	154,872
서부발전	8척	K-LINE	2008년	10년	1,000	15,660	156,600
		K-LINE	2007년	10년	1,100	15,070	150,700
		NYK	2007년	15년	1,100	14,960	224,400
		MOL	2008년	10년	750	12,473	124,725
		MOL	2008년	10년	750	11,805	118,050
		MOL	2007년	10년	800	6,480	64,800
		NYK	2007년	5년	750	10,253	51,263
		NYK	2007년	5년	700	6,139	30,695
합계	18척				16,538	180,846	2,006,078

자료: 한국선주협회, 『2012년 해운연보』.

주: 외국선사로의 대량화물운송권 유출을 방지하는 조치를 담은 개정 해운법을 2013년 3월 19일자로 시행중

HRI 경제 통계

주요 경제 지표 추이와 전망

< 국내 주요 경제 지표 추이 및 전망 >

구분	2011	2012	2013					2014 연간(E)	
			1/4	2/4	3/4	4/4	연간		
국민계정	경제성장률(%)	3.7	2.0	1.5	2.3	3.3	3.9	2.8	3.8
	민간소비(%)	2.4	1.7	1.5	1.8	2.1	2.2	1.9	2.7
	건설투자(%)	-4.7	-2.2	2.4	7.2	8.6	8.1	6.9	2.5
	설비투자(%)	3.6	-1.9	-11.9	-4.6	1.5	9.9	-1.5	6.7
대외거래 통관기준	경상수지(억 \$)	261	481	100	198	190	220	707	490
	무역수지(억 \$)	308	283	56	144	108	133	441	370
	수출(억 \$)	5,552	5,479	1,353	1,412	1,368	1,464	5,596	6,067
	증감률(%)	(19.0)	(-1.3)	(0.4)	(0.7)	(2.7)	(4.7)	(2.1)	(8.4)
	수입(억 \$)	5,244	5,196	1,297	1,267	1,260	1,331	5,156	5,697
	증감률(%)	(23.3)	(-0.9)	(-3.0)	(-2.8)	(0.3)	(2.5)	(-0.8)	(10.5)
소비자물가 상승률(%)	4.0	2.2	1.6	1.2	1.4	1.1	1.3	2.4	
실업률(%)	3.4	3.2	3.6	3.1	3.0	2.8	3.1	3.1	
원/달러 환율(평균, 원)	1,108	1,127	1,085	1,123	1,111	1,062	1,095	1,070	

주: E(Expectation)는 전망치.