

우리나라 海運의

現況과 將來

釜山·慶南支部長 辛 致 教

■ 다음 글은 本學會 1983年度 春季學術大會(83. 5. 15)에서 特別講演한 內容을 抜萃한 것임.(편집자주)

오늘날 經濟活動은 國際分業의 原理에 의하여 各 國家間에 貿易이라는 手段을 통하여 활발하게 이루어지고 있다. 따라서 貿易發達은 必然的으로 막대한 양의 財貨의 移動을 수반하게 되는 것이며 이를 海上輸送이 담당하게 될을 생각할 때 貿易은 海運과 不可分의 關係에 있으며 또한 相互 補完關係에 있는것이 事實이다.

우리의 立場에서 보면 海運은 地政學的으로나 우리가 처하고 있는 政治的 狀況등을 감안할 때 그 重要性은 말 할 것도 없고 특히 賦存資源이 不足한 우리의 實情에서 볼 때 우리의 至上課題인 經濟發展이 輸出增大를 통하여서만 可能하다고 한다면 海運의 重要性은 再言할 必要가 없는 것이다.

특히 試鍊이 豫想되는 80年代에 우리 經濟가 높은 活氣와 굳건한 底力을 維持하며 제2의 跳躍을 이룩하는데 있어서는 더 말할것이 없을 것이다.

모든 産業이 다 그러하듯이 海運産業도 窮極的으로는 國民福利增進에 얼마나 寄與하느냐에 달려있다. 이는 다시 말해서 海運을 國防上의 역할만을 가지고는 發展시킬 수 없다는 것이며 이는 어디까지나 副次的인 目的에 지나지 않으며 海運産業의 經濟的 역할이 더욱 重要하다고 할 것이다. 오늘날 大部分의 國家에서도 平時 海運産業發展의 第一意的 目標을 自國의 國際收支 改善에 얼마나 寄與할 수 있으냐에 두고 있는

實情이다. 英國의 海運産業發展이 그러하며 노르웨이, 日本등의 海運先進國들도 또한 그러한 것이다.

그러면 우리나라의 境遇는 어떠한가? 우리의 經濟與件은 좁은 國土에다가 賦存資源이 不足한 反面 우수한 技術人力을 豊福하게 가지고 있다. 換言하면 우리 經濟發展의 最大長點은 이러한 人的 資源의 效果的인 活用に 있다고 해도 過言이 아닐것이다. 이러한 우리의 經濟與件에 適合한 産業으로서는 資源을 所要함이 없이 頭腦人力의 確保로 發展可能한 産業인데 이는 建設과 海運을 들 수 있을 것이다.

60年代 初부터 시작된 우리의 海外建設産業은 東南亞地域, 70年代에 와서는 中東地域에 있어서 國際的인 基盤을 確保하여 雇傭과 國際收支面에서 크게 寄與하여 왔으나 이러한 海外建設 受注活動도 現地人 雇傭을 義務化하는 등 受注條件이 嚴格해지고 있어 海外進出이 점차 어려워지고 있을 뿐 아니라 進出地域의 대부분이 우리보다 技術能力이 不足한 開途國에 限定되어 있어 市場自體가 有限的이라 할 수 있으니 이러한 諸與件을 감안 할 때 向後 우리나라가 이를 代替하여 國際收支 改善에 寄與할 수 있는 産業은 오직 海運이라 할 수 있는 것이다.

世界海運市場에는 年間 40억톤의 貨物이 輸送되고 있으며 이에 支拂된 運賃도 1千억 달러 以上에 달해 市場이 尙大할 뿐만 아니라 海運自由競爭 原則이 基本的인 源流를 이루고 있어 建設業과 같은 制約이 없고 또한 우리 經濟與件이

國際海運市場 進出에 있어서 어느 國家보다 못지 않은 競爭潛在力을 內包하고 있어 앞으로의 進出이 相當히 밝은 分野라고 할 수 있다.

다음으로 海運이 우리 經濟에 作用하고 있는 역할을 잠시 생각하여 보면 첫째, 海運은 우리 나라 經濟活動의 根幹을 이루고 있는 主要 原資材를 適期輸送하여 安定的으로 供給하여 줌으로써 生産活動을 圓滑히 하도록 하고 있다.

우리 나라는 原油, 製鐵原料, 肥料原料, 石灰 등의 에너지 資源과 産業製品의 原料를 大部分 外國에서 輸入하고 있으며 이를 原資材에 대한 海上輸送費의 比重이 原料價의 10~30%를 占하고 있어 鐵鋼業, 化學工業등은 海運産業을 原料로 삼고 있는 産業이라 할 수 있는 것이다. 즉 重化學工業에 必要한 이들 原料에 대한 輸送費의 比率이 대단히 높아 製品生産費에 미치는 영향이 지대하므로 長期的으로 自國船을 確保하여 輸送費를 引下하는 일은 國民經濟上 切實히 필요하다.

특히 原料輸送의 境遇는 規則적이고 安定된 海運서비스를 提供해주는 裝置가 必要하다. 이러한 重化學工業에 必要한 原料의 安定的 供給을 確保하기 위하여는 自國船舶이 반드시 必要한 것이며 더우기 賦存資源이 不足하고 對外 依存的인 經濟構造를 가진 國家가 繼續적인 經濟發展을 維持하기 위해서는 原資材를 海外에서 계속 輸入하여야 하며 또한 이를 輸送하기 위한 手段은 오로지 海運밖에 없으므로 海運의 역할은 실로 막중한 것이다 아니할 수 없다.

둘째, 輸出商品의 國際經濟力提高와 貿易의 多邊化에 先導的 역할을 遂行하고 있다. 海運은 航路開設을 통하여 自國商品의 市場領域을 擴大 시킬 뿐만 아니라 自國船 投入을 통한 運賃의 安定化로 輸出競爭力을 促進한다.

셋째, 國際收支의 改善을 들 수 있다. 國際貿易 航路에 就航하고 있는 自國船舶의 運賃은 輸送에 의한 外貨節約이다. 外航海運은 積極的으로 는 外貨획득을 통하여 消極的으로 는 外貨節約에 의하여 自國의 國際收支에 貢獻하므로 이의 輸入運賃은 「보이지 않는 貿易」으로서 國際收支

의 重要한 역할을 하는 것이다.

네째, 海運은 造船工業등 關聯産業의 發展을 가져온다. 海運의 發展은 造船工業의 發展과 緊密한 關聯을 가지며 海運의 發展은 造船工業을 誘發함으로써 造船工業의 基礎가 되는 各種 機械工業, 金屬工業, 電子工業등에 波及效果를 미쳐 結果的으로 工業構造의 高度化를 促進하는 效果를 갖는 것이다.

다섯째, 海運은 國防으로도 중대한 의미를 가지고 있는 것이다. 海運은 戰時에 補助軍艦으로서 直接 軍務에 從事하거나 軍隊 及 軍需品을 輸送하는 파이프라인의 역할을 한다는 것은 證明할 여지가 없다.

歷史的으로 볼 때 日本이 1890年代에서 1980年代에 이르는 동안 世界 3位의 海運國으로 成長한 背景은 事實上 軍事上의 必要性에 立脚 政府의 強力한 補助政策에 의하여 急成長한 代表的인 例이며 第2次 世界大戰이 끝난 直後 아이젠하워 將軍은 海運을 가리켜 第4軍이라고 한 바 있다.

이와같이 國家發展에 根幹적인 역할을 擔當하는 海運産業이 우리나라에 있어서 지나온 과거와 현재를 살펴보면 1950年代는 韓國海運의 요람기로서 1947年 총톤수 7천 5백 34톤으로 홍콩, 마카오를 통한 仲介貿易에 參與하면서 始作되었는데 1950年 國營企業體인 大韓海運公社와 大韓造船公社가 創設되었으며 1954年 10月 大韓船主協會가 11個社 8萬餘톤으로 創設 되었던 것이다.

1960年代는 韓國海運의 幼兒期로서 第3共和國 誕生과 함께 開始된 經濟開發計劃과 韓日關係 正常化로 우리 海運의 基盤을 닦은 時期이다. 1962年 船舶導入推進委員會가 構成되고 다음해 最初로 國籍取得條件附 나용선이 許可되었으며 對日請求權資金 及 經濟協力資金으로 船腹이 增強되고 1965년에는 對美航路에 첫 就航을 하는 등 우리 海運의 基盤을 닦은 重要한 時期였다.

1970年代는 韓國海運의 成長期로서 第3次 經濟開發 5個年計劃의 1次年度인 1972年의 우리 外航船은 2백 40隻에 94만 5천 餘톤의 規

表 1 第 4 次 經濟開發 5 個年計劃의 實績

○ 海運勢力 結核

主 要 指 標	'76末 (A)	'81末 (B)	成 果 (B/A)
船腹量(千gt)	3,377	6,216	1.8
投資額(10億원)	581	1,673	2.9
物動量(百萬t)	68	105	1.5
國籍船輸送(百萬t)	29	52	1.8
運賃收入(億弗)	6.3	24.0	3.8

○ 個別企業

平均保有屯數(千gt)	50	93	1.9
2 萬t以上(隻)	25	67	2.7
平均資産(10億원)	8.5	33.6	4
平均運賃輸入(百萬弗)	9	36	4

模였으나 1980 年末에는 5 백 30 척에 5 백 18 만 총톤으로 成長하여 輸送實績 9 천 4 백만톤, 運賃收入 18 億 9 천만달러를 達成하였다.

특히, 1972 年 韓日間 컨테이너船 運航으로 始作된 컨테이너 運送方法은 1976 年 最初로 北美 컨테이너 定期航路를 開設하였으며 1978 年에는 釜山港 컨테이너 專用埠頭가 完工되면서 世界 主要定期航路의 풀컨테이너화가 이루어졌고 1975 年부터 4 次 5 個年計劃이 마무리되는 1981 年까지의 5 年間은 國內物動量의 增加와 政府의 積極的인 支援策으로 海運力은 急激한 成長을 이룩하였던 것이다(表 1).

이제 總保有船腹量은 620 만총톤으로 表 1 에 서 보는 바와같이 1.8 倍의 成果를 보였고 輸送物量은 1 억톤을 넘어 이중 5 천 2 백만톤을 國籍船이 輸送하여 現在 發展途上國이 目標로 삼고 있는 自國船積取率 40%를 넘어 50%에 이르고 있으니 不過 6,7 年前만 하여도 船便이 없어 不利한 條件을 감당하면서 外國船社나 同盟에 依存할 수 밖에 없었던 것을 回顧하면 실로 今昔之感이 없지 않는 것이다.

특히 運賃收入은 3 國間航路輸送의 擴大도 가장 높은 伸張率을 보여 24 億달러를 記錄함으로써 國際收支改善에 적지 않게 寄與하였으며 이 部門은 앞으로 계속 밝은 展望을 보여주고 있다. 政府의 1983 年度 海運振興綜合計劃을 보면

表 2 韓國海運의 未來像

○ 船腹量 增強計劃

· 外航船

(單位: 千噸)

期 間	'82	'83	'84	'85	'86	計
總保有量	6,383	6,987	7,667	8,495	9,397	38,929
增強量	830	873	962	1,127	1,129	5,011
計劃造船	300	300	300	300	300	1,500
輸 入	530	573	662	827	919	3,511

· 內航船

(單位: 千噸)

期 間	'82	'83	'84	'85	'86	計
總 保 有 量	283	312	343	375	483	1,716
增強量(計劃造船)	12	29	31	32	38	142

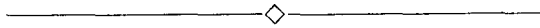
輸出入貨物의 輸送으로 發生하는 運賃을 32 億 달러로 보고 이 中 절반인 16 億달러를 國籍船이 取得하도록 國籍船의 3 國間進出로 10 億달러의 收入을 올려 83 年中 모두 26 億달러의 運賃收入을 올릴 計劃을 設定하고 있는 한편 (1) 海運企業 改善으로 競爭力提高 (2) 海運經營의 國際化 및 現代化 (3) 不況克服을 위한 海運企業 支援體制確立등에 力點을 둔 時運에 副應한 內實있는 案을 推進하고 있으니 이와같은 海運力의 伸張은 現在 世界에서 19 位인 海運中進國의 位置에 이르고 있는 것이다.

第 5 次 經濟開發 5 個年計劃을 中心으로한 앞날의 展望을 살펴보면 表 2 에서 보는바와 같이 오는 86 年度에는 輸出入總貨物量을 2 億 14 萬噸으로 推定하여 船腹量을 計劃期間中 每年 100 萬噸씩 增強하여 960 萬噸을 保有할 計劃이며 外航船保有船腹量을 939 萬 7 千噸으로 提高하고 積取率은 現行과 같이 50% 水準을 維持할 方針인 것으로 알고 있다. 또한 輸出入貨物의 適期 輸送, 輸出市場 多邊化등 海運의 國際化 促進을 위해 國際定期航路의 擴充, 主要貿易航路의 풀컨테이너화를 推進하여 86 年度까지 풀컨테이너船隊를 現在의 14 隻에서 28 隻으로 增強시키는 同時에 既存 4 個航路에서 中東, 南美, 아프리카, 뉴우질랜드, 地中海, 紅海等 6 個航路를 追加할 豫定으로 推進하고 있는데 이는 名實相符한 先進海運國의 門턱에 座定할 수 있는것이 確信되는

■ 論 說

것이다. 最近 激變하고 있는 國際海運動情을 볼 때 政治的 側面에서 흔히 南北問題로 일컬어지고 있는 先後進國間을 熾烈한 競爭問題, 共產國商船隊의 活潑한 進出, 各國의 自國船 保護主義의 強化問題등이 山積해 있으며 船隊節約型 등 經濟性있는 船舶으로 轉換되고 있으며 代替에너지 開發에 따른 LNG, LPG, 石炭專用船이 有望分野로 指目되어 先進海運國들은 서서히 이 分野로 船隊編成을 試圖하고 있는 點등 國際海運環境은 複雜多難한 樣相을 띄고 있는 것이다.

이러한 趨勢下에 1979年 第2次 石油波動以後 激甚한 不況속에 있는 海運界의 實情으로 미루어 이에 對處하기란 용이한 課題가 아닌 것이다. 여기에는 政府와 業界가 渾然一體가 되어 國際競爭力提高를 위한 諸發展戰略이 積極 檢討 推進되어야 함은 물론이고 우리의 目標가 기필코 達成되어 民族의 繁榮과 福祉國家建設의 所望이 成就되기를 會員 여러분과 함께 期待하는 바이다.



大韓機械學會誌 投稿案内

본 학회 83년도 제 1 회 편집위원회(83.3.4)의 결의에 의하여 앞으로 본 學會誌는 가능한 限 모두 한글만을 사용하기로 하였습니다.

기술용어는 大韓機械學會編 機械用語集을 기준하며, 부득이한 경우에는 한글로 음(音) 표시를 하고 괄호안에 한문 또는 영문을 쓰기로 하였습니다. 투고자의 많은 협조를 바랍니다.

투고내용은 論說, 展望, 解說, 講座, 資料, 紹介, 座談會記錄, 紀行文, 見學 및 參觀記, 體驗談, 수필, 국내외뉴스, 회원의 소리, 기타 등의 기계공학 및 공업에 관한 내용으로 되어 있습니다. 회원여러분의 많은 투고를 바랍니다. (채택된 원고는 소정의 원고료를 드립니다)

문의전화 : 879-0186, 0187 번