

해운강국 新성장전략, 해운산업의 현황과 육성과제

현대경제연구원, 해운업 신성장동력 확보방안 제안

해운산업은 국민소득증대, 국제수지개선, 고용증가, 국제교역촉진 그리고 관련 산업의 성장 등을 가져옴으로써 국가경제발전에 큰 공헌을 하고 있다. 특히 한국경제와 관련해서 해운산업은 국제수지를 개선하는 데 있어서 큰 몫을 하고 있다. 다음은 현대경제연구원이 최근 펴낸 보고서 '해운강국 신성장전략'을 요약하여 정리한 것이다. (편집자 주)

1. 해운강국 신 성장전략 요약

▶ 국가경제발전에 지대한 공헌

해운산업은 국민소득증대, 국제수지개선, 고용증가, 국제교역촉진 그리고 관련 산업의 성장 등을 가져옴으로써 국가경제발전에 큰 공헌을 하고 있다. 특히 한국경제와 관련해서 해운산업은 국제수지를 개선하는 데 있어서 큰 몫을 하고 있다.

경쟁력 있는 해운산업의 육성을 위해 반드시 고려해야 할 해운산업의 특징 세 가지는 다음과 같다. 첫째, 해운산업은 규모의 경제를 시현하는 대표적인 산업으로 개별선박의 크기가 클수록 곧, 양적 규모의 경제를 추구할수록, 또 선단의 규모가 클수록 곧, 질적 규모의 경제를 달성할수록, 비용을 절감하여 경쟁력을 높일 수 있다.

둘째, 해운산업은 전통적으로 '활황과 극심한 불황'이 주기적으로 교차하는 투자위험성이 큰 산업으로 경기예측의 불확실성이 높은 산업이다.

셋째, 해운산업은 가장 중요한 핵심자산인 선박을 거래할 수 있는 국제적인 시장이 형성되어 있는 산업으로, 선박에 대한 거래를 통해서도 기업의 수익성이 결정되는 자산의 유동성이 높은 산업이다.

▶ 조직규모의 경제효과와 선종다각화 미흡

국내 해운산업은 현재 조직 규모의 경제효과와 선종의 다각화가 미약하여 선진국 등은 물론 중국 등 개도국과의 경쟁에서도 불리한 입장에 있다. 10,000DWT 이상의 선박을 대상으로 하였을 때 우리나라가 2005년 현재 보유하고 있는 선박의 1척당 평균 선복량은 6만7,391 DWT로 세계 2위 수준이다.

그러나 총 선박수는 414척으로 세계 1위인 그리스(2,426척)는 말할 것도 없고 4위인 독일(1,412척)에 비해 선단 크기가 크게 작은 실정이다.

또한 사업구조면에서 국내 해운산업은 사업영역이 편중되어 있는 관계로 해운시장의 불확실성에 대한 대비가 부족하다고 할 수 있다. 국내해운산업의 선박보유구조를 살펴보면 대형선박을 보유한 소수의 대기업이 이끌고 있다.

하지만 기업별 차별화가 되어있지 않아 2004년 현재 벌크선이 총 586만G/T로 전체 선복량의 59.4%를 차지하여 세계적 해운국들에 비해 다각화에 있어서는 뒤쳐져 있다.

한편, 우리나라 해운산업은 해외 선사들과의 경쟁심화로 본격적인 세계화에 나서지 않을 수 없는 새로운 과제에 직면하고 있다. 물량기준으로 국적선이 담당하고 있는 국내 수출입 물동량 수송 비율은 1990년 40%에서 1995년 23%로 그리고 2006



년에는 18%로 빠르게 감소하였다.

이는 국내 해운사들이 더 이상 국내 시장에 안주해서는 살아남을 수 없다는 것을 의미한다. 이에 더해 최근 해운산업의 경영환경도 악화되고 있다. 국내 해운산업은 2004년 사상최대의 흑자를 기록하였지만 이후 세계 경제 성장의 둔화와 이로 인한 세계 해운서비스의 공급 과잉 가능성이 맞물리면서 중장기적으로 해운경기가 하락세를 나타낼 우려가 있는 것으로 예측된다.

▶ 세계적 네트워크를 지향하는 선진해운국

한편, 그리스나 일본과 같은 해운 선진국들은 해운산업의 특징을 현명하게 이용하거나 대처함으로써 경쟁력을 확보해 나가고 있다.

세계최고의 해운국가인 그리스를 살펴보면 첫째 양적규모의 경제와 질적규모의 경제효과를 모두 누리고 있다. 2006년 현재 그리스는 세계에서 운항중인 상업용 선박의 16%를 소유하고 있다.

많은 선박을 가지고 있는 것 외에 그리스는 전 세계 주요지역에 퍼져있는 그리스인 소유의 해운회사들 간의 네트워크를 통해 '규모의 경제'를 추구하기에 가장 유리한 입장에 있다.

둘째, 그리스는 거의 모든 선종에서 세계 10대 선박보유국 안에 들며 특히 유조선과 벌크선 부문에서는 1위를 차지하고 있어 선종의 다각화가 실현되어 있다.

셋째, 그리스 해운 산업의 또 다른 경쟁력은 바로 선박시장을 활용하는 능력이다. '해운경기에 역행하는 선박소유 방법'을 통해 그리스는 전통적으로 활발히 선박을 거래하고 있으며 이를 또 다른 수익창출의 기회로 이용하고 있다.

일본도 '규모의 경제' 효과를 누리고 시장 불안정성에 대해 대비하는 데 있어 우리나라보다 앞서

있다. 첫째, 그리스에 이어 세계 2위의 해운국의 지위를 차지하고 있을 정도로 '규모의 경제' 추구에 적합한 대규모 선단을 보유하고 있다. 둘째, 소수의 대기업이 주도하는 일본의 해운산업은 기업별 전문화를 통해 산업전체의 다각화를 일정한 수준에서 유지하고 있다.

▶ 선단 규모의 확대와 신 시장개척노력 절실

해운은 한국이 동북아 물류 중심 국가로 부상하는 데 있어서 뿐만 아니라 국가 안보적인 측면에서도 그 육성이 반드시 필요하다. 우선 정부는 한반도를 동북아 물류의 중심으로 육성하기 위한 성장전략을 수립하고 이를 위해 항만 등 기반시설 확충에 역점을 두어야 한다.

둘째, 업계의 선단규모 확대 노력을 지원하고자 2010년을 목표로 설립 준비 중인 '(가칭)선박금융공사'의 출범을 앞당기는 문제를 긍정적으로 고려할 필요가 있다.

셋째, 국적선 이용 시 금융·세제혜택 부여와 같은 인센티브제 등을 통해 현재 일본 보다 낮은 수준에 머무르고 있는 주요 대형 화물의 수출입에 있어 국적선 이용 비율을 높이는 방안을 강구해야 할 것이다. 같은 맥락에서 남북한 민족공동체와 동북아 물류중심 실현을 염두에 둔 새로운 시장을 개척하는 일에도 적극 나서야 한다.

넷째, 해운회사들의 세계경영을 도와주는 '편의 지적제도 (선박소유주가 세금·선원·안전규정 등이 유리하다고 판단되는 나라에 자신의 배를 등록하는 제도)와 외국인 선원고용 자유화를 적극 검토해야 한다.

국내 해운기업은 선단 규모를 늘리고 사업다각화를 추진해야 한다. 특히, 비교적 투자 수익률이 높고 장기적으로 수요가 안정적으로 증가할 것으로

보이는 유조선 등 에너지 부문에 대해 전략적으로 집중할 필요가 있다.

또한, 2003년의 경우 그 규모가 약 \$167억에 달하였던 세계 선박시장에 대한 적극적인 참여를 통해 해운업황의 불확실성에 따르는 위험 헷지전략을 수립해야 한다.

2. 해운강국 신 성장전략

▶ 해운산업의 중요성과 본질

해운산업의 발전은 국가경제 전체 발전에 긍정적인 역할을 담당하고 있다. 특히, 해운산업의 발전은 국민소득 증대, 국제수지 개선, 고용증가, 국제교역 촉진, 관련 산업의 성장 등에 있어 크나 큰 기여를 하고 있다.

[해운산업 발전이 국가경제에 미치는 효과]

효과	내용
국민소득증대	<ul style="list-style-type: none"> • 선원 및 육상 인력에 지불되는 임금 • 타인자본의 유입에 따르는 이자 • 선박 및 항만 등 타인자산의 이용에 따르는 임료 • 선주 또는 주주에 지급되는 이윤 등이 국민소득에 계상
국제수지개선	<ul style="list-style-type: none"> • 자국선박이 자국의 수출·입 화물 및 3국간 화물을 수송함으로써 유입되는 운임수입은 '국제수지 상품 외 계정'에서 증가 또는 흑자요인에 해당하고 이를 외국선박이 담당할 경우 감소 또는 적자요인에 해당
고용	<ul style="list-style-type: none"> • 선원과 육상인력을 포함한 자체적으로 고용하고 있는 인력과 조선 산업 • 항만산업 • 대리점업 • 해상보험업 등 연관된 산업부문에서 2차적인 고용수요를 발생시킴
국제교역촉진	<ul style="list-style-type: none"> • 국가 또는 지역 간 광범위한 수송망을 구축함으로써 대외교역을 촉진
관련산업의 성장	<ul style="list-style-type: none"> • 조선 산업 • 항만산업 • 대리점업 • 해상보험업 등 직·간접적으로 연관된 산업의 발전을 지극
기타	<ul style="list-style-type: none"> • 수송대상으로 여객을 포함시킴으로써 교통수단으로서의 사회문화적 기능을 수행하여 인간생활의 공간적인 범위를 확대

[해운산업과 타산업의 매출액 대비 부가가치 비교]

구분	반도체	자동차	IT	해운
2000	31.4%	12.5%	28.3%	29.3%
2004	32.8%	20.5%	28.7%	48.4%

(자료) 해양수산부, 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 2006.

※ 주 : 부가가치=경상이익+인건비+순금융비용+임차료+세금과 공과금+감가상각비

또 국내해운산업은 고부가가치 산업으로 경제성장을 촉진시키는 등 다른 산업보다 높은 부가가치 창출능력을 지니고 있다.

2000년 산업연관표에 따르면 우리나라의 해운 및 관련 산업의 부가가치는 5조2,146억원으로 전 산업 부가가치 생산액의 0.9%(2004년의 경우 자동차는 2.4%, 조선은 1.1%, 철강은 2.5%, 반도체는 4.0%)를 차지했다.

특히, 해운산업은 다른 주요 산업과 비교하였을 때 매출액 대비 부가가치 생산능력이 높다. 2004년 현재 해운산업은 자동차 산업에 비해 평균 2배 정도 높은 '매출액 대비 부가가치율'을 보이고 있으며 반도체산업, IT산업과 비교해서도 높은 비율을 기록했다.

이와함께 국내 해운산업은 국제수지 개선에 있어 크게 기여하고 있다. 우리나라의 해운산업은 막대한 외화운임수입을 매년 발생시키고 있으며 2004년의 경우 208억달러에 달했다.

한편, 해운산업의 본질과 관련하여 '규모의 경제(economy of scale)'를 시현(示顯)하는 대표적인 산업이다. 선박의 수송능력 향상은 비용의 하락으로 연결되기 때문이다.

컨테이너선의 평균적인 크기는 1980년 955TEU에서 1996년 1,600TEU, 2005년 2,235TEU, 그리고 2006년 2,324 TEU로 증가해왔으며 이와 더불어 TEU당 비용은 크게 하락했다.

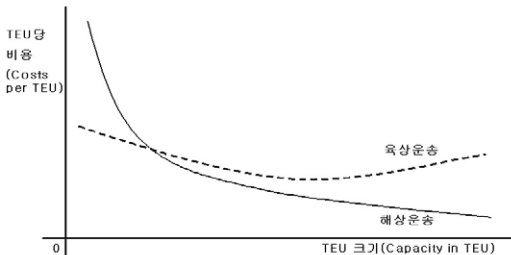
'조직규모의 경제(economy of organizational



scale)를 추구, 비용이 하락한다. 즉, 소유하거나 통제 가능한 선박수를 늘려 운항 횟수와 노선수를 증가시킬 경우에도 비용하락한다는 것이다.

컨테이너부문에서 상위 20개 회사가 세계전체의 운송능력에서 차지하는 비중이 1980년 26%, 1992년 41.6%, 그리고 2005년 59%로 높아졌고 이들 모두는 서로 다중의 전략적 제휴관계를 맺고 있다. 선단의 크기를 늘리는 것과 더불어 해운회사의 조직 자체를 '정기선 회사간 회의 (liner conference)', '영업협정(operating agreements)' 또는 M&A를 통해 수평적으로 확장시키고 있다.

[컨테이너 수송에 있어서의 규모의 경제]



또한, 해운산업은 전통적으로 '활황과 극심한 불황 boom and bust' 이 주기적으로 교차하는 투자 위험성이 높은 산업으로 장기적인 경기전망이 힘든 것으로 유명하다.

해운은 세계교역량의 90%를 담당하는 국제적인 산업으로 그 공급과 수요는 세계의 정치·경제적인 상황변화로 부터 영향을 크게 받는다.

더구나, 새로운 선박의 주문에서 인도까지 걸리는 시간이 보통 1년에서 2년의 시간이 걸리기 때문에 본질적으로 빠른 경기변동에 대비하기 힘든 특징이 있다.

세계경제가 호황일 경우에는 초과수요가 발생하

고 해운회사들은 새로운 선박을 공급함으로써 이에 부응하고자 하지만 경제가 위축될 경우는 수송능력의 초과공급을 초래함으로써 급격한 해운경기의 불황이 도래한다.

지난 1970년대 시작된 불황이 중국경제가 본격적으로 성장하기 시작한 1990년대에 들어와서야 해소될 정도로 해운은 긴 경기변동 주기를 가지고 있는 대표적인 산업이다.

그리고, 해운산업은 그 핵심적인 자산인 선박이 활발히 거래되는 국제적인 시장이 형성되어 있는 드문 산업이다. 해운회사들은 '중고(second-hand)선박'을 다양한 경제적인 목적에서 거래한다. 세 가지 중요한 동기는 선박의 교체, 투기 그리고 확장이다.

아울러, 선박시장은 해운산업에 경쟁심화와 새로운 이윤원천제공이라는 두 가지 상반된 가능성을 부여한다. 선박소유주와 투자자에게 직접 배를 구입하거나 팔 기회를 줌으로써 해운산업에 대한 진입과 퇴출을 용이케 하여 시장을 더욱 경쟁적으로 만든다.

또 자산인 선박을 거래함으로써 곧, 가격이 비쌀 때 팔고 쌀 때 구입함으로써 새로운 이윤을 창출할 수 있는 기회를 제공한다.

▶ 국내 해운산업의 현황과 문제점

우리나라 해운산업은 개별선박의 규모에 있어서는 세계정상이지만 '조직규모의 경제' 측면에서는 보유선박수가 작은 관계로 불리하다. 1척당 선복량을 비교하였을 경우 우리나라는 6만7,391.3DWT로 7만708.6DWT를 기록한 영국에 이어 세계 2위에 올라 선박의 크기에 있어서는 결코 다른 나라에 뒤지지 않는다.

하지만, 보유하고 있는 10,000DWT이상의 선박

[2004년 현재 세계 10대 벌크선사 현황]

선사명	국적	척수	선복량 (1,000 DWT)	선복량/척 (1,000 DWT)
MOL	일본	593	40,406	68.1
NYK	일본	617	35,233	57.1
K-Line	일본	363	21,469	59.1
Zim	이스라엘	106	12,122	114.3
KG Jebsen	노르웨이	90	3,626	40.2
World-wide	싱가포르	20	3,616	180.8
Marmaras	그리스	41	3,278	79.9
STX팬오션	대한민국	71	3,633	51.1
Angelicoussis	그리스	30	2,881	96.0
대한해운	대한민국	21	2,636	125.5

(자료) 최종희 외, (2005), 「외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안」, KMI.

숫자가 414척으로 세계 10위권 안에 포함되어 있지만 선두그룹 곧, 그리스(2,426척), 일본(2,059척), 중국(1,739척) 그리고 독일(1,412척)과 큰 차이를 보이고 있다.

특히, 국내 해운산업의 구조를 보면 소수의 대기업이 경쟁력을 주도하지만 선종의 다양성은 부족할 실정이다.

보유선박의 총톤수 합계가 1백만톤이 넘는 해운회사는 2005년말 현재 한진해운, 현대상선, SK해운, STX Pan Ocean, 그리고 대한해운의 5개가 있는데, 이들 5개사가 보유한 총 선박숫자는 158척으로 전체의 33.1%에 불과하지만 선복량에 있어서는 69.4%를 차지하고 있다.

2004년을 기준으로 선종을 살펴보았을 때, 그 숫자에 있어서는 일반화물선이 가장 많지만 선복량에 있어서는 벌크선이 주도하고 있다.

2004년 현재 세계 10대 벌크선사를 비교하였을 경우 한 척당 운송능력이 있어서는 세계 정상급이지만 국내 해운회사의 보유하고 있는 선박 수는 적어 '조직(선단)규모의 경제성' 면에서 불리하다.

척당 선복량에 있어서는 대한해운의 경우 12만5

천DWT로 싱가포르의 World-wide에 뒤이어 2위를 기록했다.

그러나, 세계 8위권인 STX팬오션의 71척과 10위권인 대한해운의 21척을 합해도 세계 3위권의 일본 K-Line이 보유하고 있는 363척의 1/4정도에 불과하다.

국내 해운산업의 경영실적과 관련, 지난 2004년에 사상최대의 흑자를 기록한 이후 하락세를 상당기간 이어갈 것으로 예측되며 새로운 이윤창출기회의 확보가 시급하다.

특히, 세계 해운산업은 2004년에 '큰 경기 순환주기(super-cycle)'의 정점에 도달한 이후 앞으로 상당기간 하락세를 경험할 것으로 보인다. 2003년과 2004년에는 세계무역증가율이 각각 14%를 기록하였지만 2005년에는 11.5%로 하락하고 2006년에는 10%이하로 그리고 2007년에는 9%로 낮아질 것으로 전망되고 있기 때문이다.

또한, 외국 국적선을 통한 해운운송이 증가하고 있고 3국간 거래수입이 늘어남으로 인하여 국내해운산업의 세계화가 급속히 전개되고 있어 이에 대한 대응책 마련이 시급한 상황이다. 국내 수출입물량의 상당 부분이 외국 해운회사들에 의해 잠식당하고 있기 때문이다. 반면, 국내해운회사들은 점점 국제시장을 개척해야 하는 압력을 받고 있다.

따라서 무한경쟁시대에 있어 기업의 경쟁력은 무엇보다 해운산업의 특성을 얼마나 잘 이해하고 이용하였는지 여부에 따라 결정될 가능성이 높다.

규모의 경계를 추구하면서, 사업다각화에 성공한 그리고 선박거래와 같은 새로운 이윤창출기회를 개발하고 잘 활용한 기업만이 생존할 수 있다는 것이다.

다양한 선종에 걸쳐 화물적재량이 큰 선박을 대 규모로 확보하여 많은 노선에 서비스를 제공할 수 있고 선박시장을 잘 활용함으로써 새로운 이윤창출



기회를 개척하는 해운회사만이 살아남을 수 있다.

▶ 해운 선진국의 특징

[그리스의 해운산업]

그리스의 경우 해운은 산업 중 가장 세계화되어 있는 부문으로 그리스 경제를 떠받치고 있을 뿐만 아니라 세계 최고의 경쟁력을 자랑한다.

2006년 현재 그리스가 세계무역에서 차지하는 비중이 25위권 밖임에도 그리스의 해운산업은 운항중인 상업용 선박의 16%, 그중 유조선과 화물선의 경우 약 21.5%를 지배하고 있다.

2005년 현재 그리스 GDP(\$ 2,097억)의 4.5%를 점하고 있으며 총고용의 4%에 해당하는 약 16만 명이 일하고 있는 것으로 집계되었다. 그리스 무역 적자의 30.2%를 보충할 정도의 외화수입(관광은 26.7%, EU 지원은 11.6%)이 발생하고 있다.

특히, 그리스 해운산업의 경쟁력은 다수의 선박과 이들을 연결한 네트워크의 효율적인 활용, 곧, '조직규모의 경제' 추구가 근원이다.

2005년 현재 세계최대규모인 2,426척의 선박을 보유하고 있는 그리스의 해운산업은 많은 항로를 확보하는데 있어 유리하다.

그리스선주협회(United Greek Shipowners; UGS)에 따르면 미국을 도착지로 하는 화물의 20%, EU 역·내외 해상교역의 60%를 그리스인 소유의 선박이 담당하고 있다.

그리스 해운산업은 전 세계에 걸쳐 많은 그리스인 소유의 해운회사들 간에 공식·비공식적인 네트워크를 형성하면서 발전하였고 지금도 유지되고 있다.

약 200년에 걸쳐 유럽과 '오토만제국(Ottoman empire)' 사이에서 일종의 '중간상인(middleman)' 역할을 수행하면서 형성하기 시작한 네트워크를 후

에 국제적인 해운네트워크로 발전시켰다.

선박회사들은 가족이나 같은 고향사람들 중심으로 운영되고 이들 회사들 간에 결혼관계로 결연하는 전통이 계속되고 있으며, 또한 그리스 밖에서 태어나 살고 있는 해운종사자들도 조상과의 인연을 유지하고 있다.

더구나, 그리스는 거의 전 선종에 있어서 많은 선박들을 보유하고 있는 관계로 그만큼 불확실한 해운경기에 잘 대비되어 있으며, 특히 유조선과 벌크선 부문에서는 세계최대규모이다. 2005년 현재 그리스의 해운산업은 모든 선종에 있어서 총선복량(DWT) 기준으로 세계상위 10번째 안에 포함될 정도로 다각화되어 있다.

그리스 해운산업은 수익률이 높은 유조선 부문에 집중(총 2,426척 중 733척, 7,060만 DWT)됨으로써 안정적인 이윤실현 기반을 구축했다.

물론 그 변화가 매해 극심했지만 1980년에서 2000년 기간의 평균적인 투자 수익률은 화물선의 경우 8%, 컨테이너선의 경우 11% 그리고 유조선의 경우 13%를 기록한 것으로 나타났다.

아울러, 그리스의 장점은 활발한 선박거래에 있다. 그리스 해운업계는 선박시장을 해운시장의 불확실성으로부터 오는 위험을 방지하고 또 다른 이윤을 창출할 수 있는 기회로 적극 활용하고 있다. 그리스 해운회사들은 전통적으로 누구보다도 활발하게 선박거래에 참여하고 있다.

선박거래에 정통한 Naftiliaki지에 따르면 2004년 1월부터 5월 중순까지 세계시장에서 거래된 535척 중에서 264척이 그리스 해운회사와 관련되어 있다. 그리스의 해운산업은 선박거래를 통해 위험을 분산하고 이윤을 창출한다는 것이다.

세계에서 가장 큰 선박거래중계회사인 Clarksons의 이코노미스트인 마틴 스토포드

(Martin Stopford)에 따르면, 그리스 해운산업의 성공비결은 모두가 생각하는 것처럼 그들이 선박을 잘 운용했기 때문은 아니고 시장의 저점과 고점을 예측하고 대비함으로써 '위험을 분산(managing risk)' 하는데 있어 탁월했기 때문이라고 강조하고 있다.

즉, '그리스 선박회사들의 해운경기변화에 역행하는 선박소유방법(anticyclical method of Greek ship-owners)' 으로서 운송비가 낮아 모든 사람들이 선박을 팔고자 할 때 선박을 사고, 반대로 운송비가 높아 모든 사람들이 구입하고자 할 때 선박을 파는 전략을 통해 이익을 획득하고 있다.

[일본의 해운산업]

일본은 2005년 현재 그리스에 이어 세계 제 2위의 해운경쟁력을 자랑한다. 보유하고 있는 선박수자는 2,059척, 선복량은 1억3,500만DWT로 집계됐다.

일본이 2006년 초 세계무역에서 차지하는 비중은 5.3%였지만 세계총선복량에서 차지하는 비중은 14.1%, 반면에 미국은 무역비중 12.5%에 선복량 비중 10.1%, 독일은 8.3%와 7.5% 그리고 중국은 6.7%와 7.1%를 기록했다.

많은 선박을 보유하고 있는 소수의 대기업이 주도하는 일본의 해운산업은 '규모의 경제' 추구에 유리하다. 일본의 해운산업은 NYK, MOL 그리고 K-Line의 3개사가 주도하고 있다.

2005년 현재 250개의 해운사업자가 활동하고
[2005년 일본 주요해운회사 규모와 경영실적]

주요기업	척	선복량(DWT)	매출 (원:100엔=930원)	경상이익 (원:100엔=930원)
NYK	646	37,660,000	14.9조	1.4조
MOL	646	41,490,000	10.9조	1.6조
K-Line	385	23,230,000	7.7조	0.9조
총계	1,677	102,380,000	33.5조	3.9조

(자료) 해운산업 장기발전계획 수립 연구, 해양수산부, 2006.

있는 것으로 알려진 일본에서 대형사업자로는 NYK, MOL 그리고 K-Line의 3개사가 주로 거론되며, 이들이 총 매출의 90%이상을 올리는 것으로 알려졌다.

이들 3사는 1,677척(선복량으로는 1억2,380만 DWT)을 소유하고 있으며 이를 통해 2005년 33.5조원의 매출에 3.9조원의 경상이익을 올린 것으로 밝혀졌다. 일본의 3대 해운회사들이 기록한 실적은 2005년에 '한국선주협회' 소속사들 전체가 기록한 24.7조원 매출에 1.8조원 경상이익을 크게 뛰어넘고 있다.

특히, 일본의 해운산업은 거의 전 선종에 있어 세계적인 경쟁력을 자랑하고 있으며 개별기업들도 경쟁력 있는 사업부문에 대한 투자를 늘림으로써 산업전체의 다각화를 통해 시장불확실성에 대비하고 있다.

2005년 현재 일본은 '복합선' 부문을 제외하고 전 선종에 있어 세계10대 해운국에 포함되어 있다. 유조선부문에서는 그리스에 이어 2위, 컨테이너선 부문에서는 독일에 이어 2위, 벌크선 부문에서는 그리스에 이어 2위, Ro-Ro선 부문에서는 1위, 가스운반선 부문에서는 1위 그리고 일반화물선 부문에서는 4위를 차지하고 있다.

일본의 주요 해운회사들은 각자 세계적으로 경쟁력이 있는 사업부문에 대한 투자를 증대시킴으로써 산업전체의 다각화를 추진하고 있다.

NYK는 전 세계를 무대로 활동하는 '해·륙·공 종합물류기업그룹' 지향을 장기발전전략으로 추진하고 있으며 컨테이너선을 중심으로 한 '로지스틱 인테그레이터' 로의 변신에 중점을 두고 있다.

MOL은 '세계최대의 종합해운기업' 을 지향하면서 자원·에너지수송 분야의 경쟁우위를 강조하고 있으며, K-Line은 상대적으로 치우쳤던 컨테이너



선부문 중심의 수익구조를 탈피하고 자원·에너지 부문을 강화함으로써 사업구조의 균형을 달성하려고 노력하고 있다.

3. 해운산업 육성과제

▶ 해운강국 실현을 통한 동북아 물류 중심국 추진 전략 확립

대한민국을 동북아 물류중심 국가로 만들기 위해서, 그리고 안보적인 면에서 해운산업의 육성은 필수적이다. 경쟁력 있는 해운산업의 육성은 동북아 물류중심국가로 가는 지름길이기 때문이다.

네덜란드가 유럽의 물류중심(유럽 수출입화물의 40%가 로테르담항을 통과)이 될 수 있었던 데에는 세계최대의 해운회사인 '머스크(Maersk)'의 본사가 인접한 덴마크에 위치해있다는 사실 또한 큰 도움이 되었다.

해운산업 발전의 경제적 효과는 해운서비스, 연관산업 그리고 국제수지 등의 측면에서 발생한다. 해상운송의 기능, 즉, 해운서비스는 국가 및 국민의 경제활동에 필수적으로 수반되는 지원수단으로서 역할을 담당한다.

특히 해운산업의 육성 및 발전은 연관산업인 조선 및 철강산업 등이 기간산업으로써 국가경제발전의 원동력이 될 수 있도록 한 중요한 요인으로 작용한다. 또 해운 및 연관 산업의 전후방 관련산업에 대한 생산증가, 부가가치확대, 고용증대, 국제수지 개선 등 다양한 산업연관효과를 유발한다.

해운산업의 또 다른 기능으로서 국가 및 국민 경제와 관련한 필수적 기능 이외에도 군사적인 측면에서 중요한 역할을 담당한다. 적정수준의 국적선대를 확보한다는 것은, 비상시 필요한 선박과 선원을 유지함으로써 유사시 이를 전력화할 수 있다

[2015년까지 소요선박 확보자금 추정]

구 분	선박량 (1,000 DWT)	DWT당 건조자금 (\$ 1,000)	선박확보자금추정 (\$ 1,000)
컨테이너선	795(71,786 TEU)	15,081	1,082,579
광탄선	1,678	1,678	587,185
벌크선	1,368	1,368	721,726
유조선	997	997	407,194
LNG/LPG선	586	586	1,386,804
기타 화물선	829	829	732,418
계	6,253.0	20,539	4,917,905

(자료) 해운산업 장기발전계획 수립연구, 해양수산부, 2006.

는 것을 의미한다. 전시 등 국가비상시에 산업 및 전략물자는 물론 생필품의 안정적인 수송수단을 확보할 수 있게 하는 중요한 기반이다. 더구나, 국민 경제의 대외의존도가 70%에 이르는 우리나라의 경우 해상운송수단의 확보는 중요하다

▶ 정부의 정책과제

선박금융 활성화를 통한 해운업계의 선박확보 노력을 지원해야 한다. 현재 2010년에 문을 열 것을 목표로 추진되고 있는 '선박금융공사(가칭)'의 설치시기를 앞당기는 것에 대한 고려가 필요하다.

우리나라 해운산업이 2015년까지 세계 5위를 달성하기 위해서는 선단의 증대가 시급하며 이는 민간부문의 노력만으로는 달성 불가능한 목표다. 해운산업은 국가경제에서 차지하는 중요성과 높은 선박확보 비용에 비해 불확실성이 큰 산업으로 본질적으로 민간자금의 동원이 쉽지 않다.

2015년 까지 총 625만DWT 규모의 추가선박이 필요할 전망이며 이를 위해서는 약 49억1,700백만

[2004년 대량화물의 국적선 이용비율]

구 분	석탄	제철	천연가스	평균
대한민국	43%	75%	70%	63%
일본	86%	91%	92%	89%

(자료) 해운시황과 한국해운산업, 한국선주협회, 2004.

달러(약 5조원)가 요구된다.

오는 2010년에 문을 열기로 한 '선박금융공사(가칭)'는 '한국주택금융공사'에 비견되는 기능을 할 것으로 기대된다.

지난 2004년 3월에 설립된 '한국주택금융공사'는 주택저당채권 등의 유동화와 주택금융신용보증 업무를 수행함으로써 주택금융 등의 장기적 안정적 공급촉진이 주목적이다.

또 대형화물의 수송에 있어 국적선 이용이 제도화될 수 있도록 지원해야 한다. 대형화물의 국적선 수송을 확대함으로써 시장불확실성에 대한 대비책을 제공해야 한다.

전략적으로 중요한 화물의 수출입에 있어서 현재 국적선 이용비율은 낮은 편이며 이를 높이는 것은 안보적인 측면에서도 중요하다.

일본과 비교하였을 때 석탄, 제철 그리고 LNG 등의 분야에서 국적선을 이용한 수송 비율이 낮은 것으로 들어났다.

황황과 깊은 불황이 수시로 교차하는 해운시장에서 안정적인 수입기반의 제공은 국내 해운업계에 미치는 그 충격의 정도를 완화시키는 역할을 할 것이다. 해운산업도 다른 산업과 마찬가지로 경쟁의 장점과 예측 가능성을 동시에 조화롭게 추구할 때 경쟁력 확보가 수월한 만큼 정부의 지원이 필요하다.

또한, 새로운 사업영역과 시장을 개척함으로써 국내 해운선사들의 안정적인 시장 확보를 지원해야 한다. 새로운 사업영역을 개척하고 활성화하는데 있어 정부가 할 수 있는 계획을 수립하고 지원할 필요가 있다.

특히, 해양크루즈관광을 활성화하기 위해 크루즈 선사 유치, 전용터미널 확보, 국내 크루즈선사 육성, 연안크루즈 활성화 및 동북아 크루즈 관광시장 진출을 위한 준비 등의 조치가 필요하다.

그리고, 지역적으로 새로운 시장을 개척하는데 있어 정부의 역할은 어느 때 보다 중요하다. 남북한 해운교류를 활성화하기 위한 '남북한해운기구(가칭)' 설치와 남북한 공동합작선사 설립추진이 필요하고 통일에 대비한 해운물류중장기 발전계획 수립이 요구된다.

이와함께 국제해운협력확대와 BRICs 국가 진출을 위해 물류업의 해외직접투자를 활성화하기 위한 금융과 조세지원방안을 마련하고 BRICs 국가들과 자국민 대우 협약체결을 추진해야 한다.

아울러, 한반도 중심의 복합운송서비스를 확대할 수 있는 방안을 마련함으로써 실질적으로 동북아 물류의 중심역할을 할 수 있어야 한다.

특히, 그동안 금지하여 왔던 '편의치적제도(flag of convenience system)'를 인정하고 외국인 선원의 고용도 제한을 두지 않는 것이 해운업계의 진정한 세계화를 위해 바람직하다.

해운은 태어날 때부터 세계적인 산업으로 전 세계가 진정한 세계화의 단계로 접어들고 있는 지금 아직도 선박의 국적을 제한하는 것은 큰 모순이다. 다른 산업에서는 세계화와 더불어 해외직접투자를 통해 세계 어디로나 자유롭게 생산시설을 위치시키고 외국인 노동자를 고용하는데 있어 제한이 없다.

1991년부터 제한적인 범위 내에서만 국내 해운회사의 외국인 고용을 허용하고 있으며 2005년 현재 전체의 29.9%에 해당하는 총 2,315명의 외국인이 선원으로 일하는 것으로 나타났다.

세계 제1위의 해운국인 그리스는 해운산업의 발전에 있어 편의치적제도를 활용하고 있다. UNCTAD 통계에 의하면, 2006년 1월 현재 그리스인 소유선박 총 3,027척 중에서 2,314척(76.5%, 선복량을 기준으로 하였을 때 1억6,339만DWT 중에서 1억1,592만 DWT로 70.9%)을 편의치적하고 있다.



선진공업국들이 그리스 선박들로 하여금 그들 국가의 국기를 달고 자유롭게 운항할 수 있게 해준 것이 그리스 해운산업의 발전에 있어 큰 도움이 되었다.

▶ 해운기업의 과제

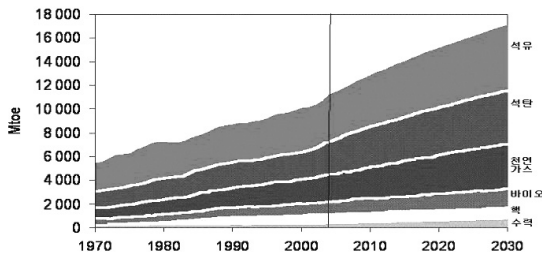
국내 해운기업간의 전략적 제휴관계 설정과 보유 선박 숫자를 늘리는 방안을 고려해야 할 시점이다.

우리나라의 해운기업들은 그동안 주요 해외 해운 회사들과의 전략적인 제휴관계에 활발히 참여해 왔지만 상대적으로 국내업체간의 관계 설정에는 무관심한 편이다.

우리나라를 대표하는 해운회사인 현대상선과 한진 해운은 컨테이너수송부문에 2006년 3월 현재 각각 New World Alliance와 CYKH-Group에 따로 참여하고 있다.

각 해운 회사들의 선단규모를 시급히 증가시키는 것이 필요하다. 우리나라의 해운산업은 1997년 외환위기 이후 새로운 선박보충에 부진하여 세계시장에서 그 위상이 하락하였다는 것이 중론이다. 그리고, 다양한 선종의 선박 숫자를 증가하면서 유조선 부문에 대한 전략적인 집중도 중요하다. 유조선 부문은 수익률뿐만 아니라 장기적인 수요전망에 있어서도 유리한 것으로 분석된다.

[세계 에너지수요 전망]



(자료) International Energy Agency (<http://www.iea.org>)

※주 : Mtoe는 Million Ton of Oil Equivalent (1,000,000 toe)의 약자로 여기서 toe는 에너지량을 측정하는 단위로 1m³의 원유를 태웠을 때 발생하는 열량을 의미

2006년 현재 비관론자들과 낙관론자들 모두 앞으로 화물운송료가 더 떨어질 것이라는 데 동의하고 있으며 그 폭에 있어서 전자는 앞으로 40% 정도, 그러나 후자는 그보다 적은 10-15% 정도 더 떨어질 것으로 전망하고 있다.

‘맥퀼링 서비스(McQuilling Services)’는 유조선 수입도 앞으로 수년간 분명 하락할 것이지만 운항사들에게는 ‘받아들일 수 있을 만한(acceptable)’ 이윤을 안겨줄 것이라고 보고 있다. 무엇보다 장기적으로 원유와 천연가스등을 포함한 에너지수요의 지속적인 증가 가능성은 유조선시장의 전망을 밝게 하는 요인이다.

또한, 선박거래를 통해 해운시장의 불확실성으로부터 비롯되는 위험을 방지하고 새로운 이윤창출 기회를 확보하는 것이 필요하다.

선박거래는 세계 해운업의 큰 부분을 차지한다. 매년 약 1,300척의 선박이 세계시장에서 거래되고 있는 것으로 알려져 있으며 금액으로 2003년의 경우 \$ 167억(16조7천억 원)을 기록하고 있다.

보통 선박거래는 ‘거래회사(brokerage firm)’를 통해 이루어지며 일반적인 업계 수수료율 1.25%를 적용할 경우 \$2억(2천억원)이 넘는 새로운 소득이 선박거래를 통해 창출되었다는 의미이다.

선박시장에 대한 참여를 통해 ‘한국적인 해운경기변화에 역행하는 선박소유방법 (anticyclical method of Korean ship-owners)’을 개발해야 한다.

현대 그리스 해운산업의 산증인인 오나시스(Onassis, Aristotle, 1906-1975)의 강점이었던 투자수익 날 때 까지 기다리던 끈기 있는 자세는 귀감이라 할 수 있다.