Journal of Korea Port Economic Association, Vol.24(2), 2008, pp.289~315
한국항만경제학회지 제24권 제2호 (2008. 6)
www.kportea.or.kr

한·중항로 개방에 따른 국적선사의 대응전략 연구*

이충배** · 배창호*** · 양재훈****

A Study on the Strategies of Korean-Liner Shipping Companies for Coping with the Opening of a Shipping Route between China and Korea

Choong-Bae Lee · Chang-Ho Bae · Jae-Hoon Yang

목 차

I. 서 론
II. 한·중교역의 특성과 현황
III. 한·중 항로에 대한 국적선사의 경쟁력 분석
IV. 한·중 항로개방에 따른 국적선사의 대응 방안
V. 결론

Key Words: Korea-China Shipping Route, Freights, Strategies of Korea-Liner Shipping Companies.

Abstract

In Korea-China shipping route, the level of freight rate has been maintained very low for last two decades not only because supply of shipping capacity is higher than its demand but also because the route was regulated by the two governments. An examination is made of the effects of openness of Korea-China Liner Shipping Route on competitiveness of Korean-flag Liner Shipping companies. This task is undertaken by detailing the development of the cargo sharing respectively by shipping companies of each country. Then it is suggested the ways to cope with the new environmental changes in Korea-China liner shipping route for the future by examining

▷ 논문접수: 2008.05.26. ▷ 심사완료: 2008.06.18 ▷ 게재확정: 2008.06.22
* 이 논문은 2008년도 중앙대학교 학술연구비(일반연구비) 지원에 의한 것임. 본 논문은 2008. 4. 25 한국항만경제학회 국제학술대회에서 발표한 논문을 수정·보완한 것임.
** 제1저자, 중앙대학교 상경학부 교수, cblee@cau.ac.kr, 010-3899-5703
*** 공동저자, MEC해운 대표이사, chbae@mecship.com, 011-240-5146
**** 공동저자, 중앙대학교 BK21 연구교수, yjh4078@hotmail.com, 011-9291-4256

the future strategies for Korean-flag companies by in-depth interviews with major shipping companies.

제 I장 서 론

1978년 대외개방정책 실시 후 중국은 실용주의적 관점에서 현대화 추진 및 세계 경제로의 편입을 가속화시켜왔다. 2007년말을 기준으로 중국은 우리나라 수출입의 약 20%를 차지하여 가장 중요한 교역 파트너 역할을 하고 있으며 우리나라의 해외직접투자도 가장 높은 비중을 차지하는 등 경제교류에 있어 매우 중요한 위치를 차지하고 있다.

한·중 양국의 경제관계를 긴밀하게 연결시켜 주는 한·중간 정기선 해운서비스는 양국이 수교되기전 이미 한·중 합작선사에 의한 컨테이너 직항로 개설을 통해 서비스가 시작되었다. 이 시기에는 해운시장의 진입을 제한함으로써 양국 정기선사들의 과당경쟁 없이 적정한 이윤을 확보할 수 있었다. 그러나 1990년대 중반부터 물동량과 취항선사들이 증가, 비동맹선사의 신규진입, 한·중간 무역량 확대, 중국의 시장개방, 선사간 서비스 협정체결로 인한 교역량의 증가, 중국선사들의 신규 진입, 카페리선의 다양한 항로 개설 및 투입 등으로 인해 한·중간 해상운임이 지속적으로 하락해왔다.

한·중간 컨테이너항로는 2009년 전면 개방될 예정이다. 따라서 미래의 불확실성으로 인한 한·중 항로의 선사간 과열 경쟁은 저운임으로 확대되어 참여선사들의 채산성에 심각한 상황을 초래하고 있다.[1] 또한 그 여파는 한·일항로까지 확장되어 한·중·일 항로 전체가 고유가와 고용선료에 따른 고비용 구조라는 구조적인 요인까지 겹쳐 매우 불안정한 상태를 유지하고 있다. 특히 2005년부터 한·중·일 관련선사 뿐 아니라 3국적선사들의 서비스 참여가 계속되고 있어 동북아지역 해상항로는 극심한 경쟁 양상을 나타내고 있다.

2001년 중국의 WTO에 가입으로 더 이상 규제와 보호정책만으로 한·중항로를 유지할 수는 없게 되었다. 한·중항로가 개방되면 저렴한 선원비 등 저원가의 중국선박들이 대거 항로에 유입되고 글로벌선사의 대형컨테이너선들이 한·중항로를 포함한 아시아 역내시장에 빠른 속도로 유입되어 해운시장의 재편이 예상될 뿐만 아니라 선사들 간의 운임 덤핑 등 불공정거래 행위로 시장질서가 크게 불안정해지고 문란해 질 것으로 예상된다. 또한 한·중·일 3국간 항로가 하나의 시장으로 자연스럽게 통합될 것으로 예상된다.

한·중 해운항로에 대한 연구는 항만을 중심으로 한 연구(박창호·김진구, 2002; J Y Lee & J P Rodrigue, 2006; 김홍섭, 2007), 선사의 경쟁력 연구(하영석외 2인, 1998; 이용

1) 2005년 11월 개최된 '제13차 한·중해운회담'에서 컨테이너 항로의 경우 3년 이후인 2009년부터 완전 개방하고, 카페리항로는 컨테이너항로 개방 후 3년이 경과한 다음부터 완전히 개방해 나가자는데 합의하였다

호, 2001; 신용존·이용호, 2003), 해륙노선(Sea & Air)에 관한 연구(김태승외 2인, 2006; 원동욱, 2005), 한·중 해운물류협력에 관한 연구(조삼현, 2006; 이충배외 4인, 2007) 등 다양하게 진행되어 왔다. 그러나 향후 한·중항로의 개방에 따른 변화를 분석하고 이에 대한 대응방안을 실질적으로 접근한 연구는 이루어지지 않았다.

본 연구는 2009년 한·중항로 개방에 따라 한·중 항로에서 예상되는 변화를 분석하여, 우리 국적선사들의 대응방안을 제시하는데 목적이 있다. 즉, 한·중항로 정기컨테이너선사에 대한 경쟁력 분석을 위하여 한국적 정기선사들이 직면하고 있는 해운 환경에 대한 SWOT분석 그리고 한일항로와 중·일항로의 개방을 교훈으로 한·중 항로의 전면 개방에 따른 우리 국적선사들이 경쟁우위를 점하기 위한 대응전략을 제시하고자 한다. 이를 위해 기존 문헌에 대한 검토 및 해운관련 데이터를 분석하고, 관련기관 및 업계를 대상으로 심층인터뷰를 실시하였다.

II. 한·중 교역의 특성과 현황

1. 한·중 교역의 특성 및 교역 현황

1) 한·중 교역의 특성

1992년 한·중 수교 후 최근까지 정치, 경제, 사회, 문화 등 제 방면에서 양국은 급속한 관계 발전을 이루어 왔다. 중국이 가진 잠재력과 우리나라와의 지정학적 관계로 인하여 우리나라는 경제정책뿐만 아니라 정치, 군사, 외교, 문화 등 모든 면에서 중국을 우선적으로 고려해야하는 상황이다. 이와 더불어 중국도 개혁·개방정책을 원만히 추진하기 위해서는 한반도의 평화와 안정이 긴요하다는 인식하에 우호적인 관계의 유지에 많은 관심을 기울려 왔다.

중국은 1979년 이래 특히 경제부문에 있어서 많은 변화를 가져왔으며, 시장경제체제의 도입을 강하게 추진해 왔다. 그럼에도 불구하고 중국이 가진 정치체제상 우리나라와 많은 차이가 존재하고 있다.[2)]

첫째, 이념적 차이를 가지고 있다. 한·중간의 교류는 정치 및 이념적으로 자본주의 국가와 사회주의 국가라는 특성을 가진다. 중국의 개방정책을 추진한 역사가 오래되었기 때문에 양국간 교류에는 큰 지장은 없으나, 아직도 사회주의 이념과 체제가 유지되고 있기 때문에 자본주의국가 간의 교류보다는 자유롭지 못한 면이 남아있다. 따라서 인적자원, 물적자원 그리고 자본 등의 이동이 제한 받고 있다.

둘째, 한국과 중국 간에는 경제 성장의 수단에서도 차이가 있다. 한국은 자본 및 기술에 대한 의존도가 높은 반면에 중국은 노동과 토지에 대한 의존도가 상대적으로 높다. 따라

2) 강종희, 「한·중 화객항로 발전 방향에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2001.5, pp.81-82.

서 한국은 자본 및 기술 집약적 화물을 수출하고 중국은 노동과 토지 집약적인 화물을 수출한다.

셋째, 운송정책의 차이를 들 수 있다. 한국은 이념적으로 자본주의 경제체제를 운영하고 있기 때문에 세계자본시장에서 오랫동안 형성되어 온 국제 관행이 대부분 통용되고 있다. 그러나 중국은 아직 사회주의 국가이기 때문에 개방 역사가 오래되었음에도 불구하고 국제 거래 관행이 충분히 통용되지 않고 있으므로 자유 경쟁원칙이 제한적으로 수용되고 있다. 특히 한국과 중국간의 항로는 양국간의 해운협정에 의해 진입이 제한되고 있다.

넷째, 국제 교통로의 차이를 들 수 있다. 한국은 아시아, 북미, 유럽을 연결하는 글로벌 항로에 편입되어 있고 또 항만 및 공항시설이 비교적 잘 갖추어져 있다. 그러나 중국은 광대한 영토 중 일부 지역들만 글로벌 항만에 편입되어 있고, 급증하는 국제 교통 수요에 비해 항만과 공항의 시설이 상대적으로 부족하기 때문에 환적화물이 발생하고 이러한 수요가 한국의 인프라를 이용하고 있다.

다섯째, 운송수단에 있어 차이가 있다. 한국과 중국 간의 화물의 이동은 해상 운송과 항공 화물을 모두 이용하고 있다. 그러나 남북한이 정치·군사적으로 분단되어 있는 관계로 한국과 중국간의 철도운송은 현재까지 이루어지지 않고 있다. 한국과 중국간의 해상운송에는 일반화물선, 컨테이너선 그리고 카페리선이 취항하고 있다. 최근 중국에서의 항공노선의 제한으로 수출화물 중에는 한국까지 선박으로 운송한 다음, 한국에서 항공기에 환적되어 제3국으로 수송되는 Sea & Air 복합운송도 활용되고 있다.[3)]

2) 한·중 교역 현황

한국과 중국의 경제교류가 본격적으로 시작된 것은 1992년 한·중 수교 이후부터이다. 이 당시 양국간 교역액은 총 63억 달러(수출 26억 달러, 수입 37억 달러) 이었다. 그러나 한국과 중국은 산업구조적인 측면에서 상호보완적 관계를 유지하고 있고 지리적 인접성을 유지하고 있는 등 상호 무역에 유리한 점이 많아 양국간 무역은 급속한 신장세를 유지하여 왔다. 이로 인해 2007년 무역액은 총 1,450억 달러(수출 820억 달러, 수입 640억 달러)로 16년 만에 약 23배 성장하였다. 중국은 2002년도부터 미국을 제치고 우리나라 제 1의 수출국으로, 수입의 경우에도 2004년부터 일본에 이어 우리나라 제 2의 수입국이 되었다. 2007년 기준으로 중국의 수출입이 우리나라 전체 무역액에서 차지하는 비중은 19.9%이며, 중량기준으로는 16.9%에 이르는 것으로 나타났다.

---

3) 보다 자세한 내용은 김태승외 2인, "환황해권 Sea&Air 수송의 발전 가능성 전망", 항만경제학회지, 제22권, 2006, pp.189-207; 원동욱, "해·공(Sea & Air) 복합운송의 활성화와 한·중 교통협력의 과제", 교통, 통권 제83호, 2005.1, pp.30-39

<표 1> 한·중간 교역 증가 추이

(단위: 억달러, 천톤)

년도	수출		수입		합계	
	금액	화물량	금액	화물량	금액	화물량
1992	26	11,304	37	19,005	63	30,305
1993	52	9,070	39	16,909	91	25,979
1994	62	7,131	55	20,116	117	27,247
1995	91	9,209	74	21,537	165	30,746
1996	114	11,760	85	24,736	199	36,497
1997	136	18,621	101	32,052	237	50,673
1998	119	21,886	65	21,635	184	43,521
1999	137	21,353	89	26,283	226	47,636
2000	185	22,117	128	44,103	313	66,220
2001	182	25,296	133	44,565	315	69,861
2002	238	22,850	174	53,094	412	75,944
2003	351	28,525	219	60,396	570	88,921
2004	498	31,276	296	52,722	793	83,998
2005	619	31,333	386	56,769	1,005	88,102
2006	695	36,290	486	56,005	1,181	92,295
2007	820	33,275	630	62,948	1,450	96,223

자료 : www.kita.net

한국의 대중국 해외직접투자 역시 급속하게 증가하는 추세에 있다. 한국수출입은행의 자료에 따르면 2007년말 기준으로 우리나라의 대중국 투자는 63,000건에 225억달러에 이르고 있으며, 이는 우리나라의 총 해외투자의 비중면에서 건수 기준으로는 50%에 이르며, 금액으로는 24.5%에 달하는 것으로 나타났다.

중국시장의 엄청난 잠재력, 지리적 근접성, 문화의 높은 공유도, 경제발전단계 및 부존자원의 차이 등으로 인한 상호보완적 경제관계를 감안하면 한국의 대중국 투자의 증가추세는 앞으로도 상당기간 지속될 것으로 예상된다.

2. 한·중 정기선수송 현황

1) 한·중 항로 개설 및 해운 협정의 발전

양국이 미수교 상태였던 1988년 양국간 항로 개설을 추진하기 위해 한국선주협회에 북방해운협의회를 설치한 것이 해운 분야의 對중국 정책의 시초이다. 이후 1989년 6월 국내의 동남아해운과 중국의 SINOTRANS사의 합작투자로 유한공사를 설립하고 한·중항로에 컨테이너 정기선인 M/V MELISA호가 취항, 한·중간 공식적인 해상항로가 개설되었

다.

1990년 9월 한·중 합작으로 위동항운 유한공사가 설립되고 인천/위해간 카페리호인 골든 브리지호가 투입됨으로써, 양국을 연결하는 여객 항로가 개설되었다. 동 항로 개설은 양국간 인적교류를 원활히 함은 물론 양국 수교를 촉진하는 계기를 마련했다고 할 수 있다.

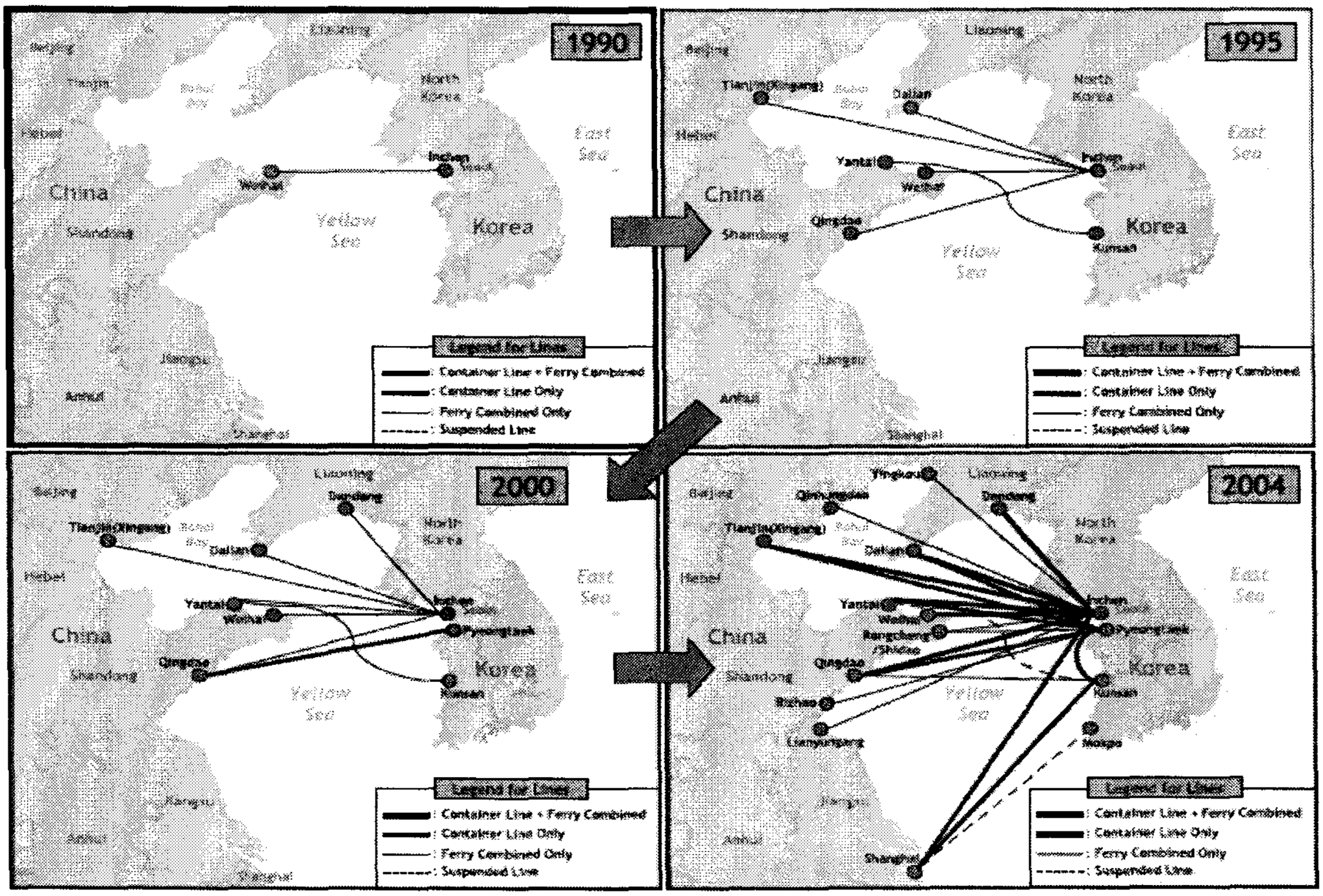
양국간 해운협력을 공식화하는 해운협정인 「대한민국정부와 중화인민공화국정부간의 해상운송에 관한 협정」은 1993년 5월 체결되었다. 동 협정은 해상운송분야에 있어서 협력을 통한 양국간 우호 관계 증진과 호혜 평등의 원칙에 따라 양국간 해운 분야에 있어서 효율성 제고를 목적으로 체결되었다. 협정의 주요 내용은 체약당사국, 선원, 여객 등에 대한 규정, 체약당사국에 대한 최혜국 대우원칙 적용, 체약 당사국 선박의 여객 및 화물운송 허용, 상호간 각종 서류 인정, 수익금 자유반출, 해운협의회 개최 규정, 해난구조 등에 관한 것이다. 양국은 해운협정 규정에 따라 매년 해운 협의회를 개최하며 중대 사안을 논의하고 정책 방안을 모색하고 있다.

2) 한·중항로의 해상 화물 수송 현황

1990년 초까지만 해도 인천과 위해를 연결하는 하나의 카페리 노선만 유지되었으나, 1990년대 중반 이후 특히 2000년대 초반에 한·중간에는 많은 항로가 개설되었다. 2007년말 현재 한·중간 정기선 항로에는 국적선사 13개, 중국 22개 선사가 운항하고 있으며, 제3국선사는 한·중항로에서 약 10% 이하를 차지하고 있을 정도로 영향력이 미미하다.

이들 선사들은 주로 주1회 또는 2회 서비스를 제공하고 있다. 서해안의 인천, 평택, 군산, 목포, 남해안의 광양, 부산 등의 한국 항만과 중국의 칭다오(青島), 렌윈강(連云港), 옌타이(烟台), 쉬다오(石島), 웨하이(威海), 다이렌(大連), 잉꼬우(營口), 단둥(丹東) 등의 중국 항만과 항로가 개설되어 있다.

<그림 1> 한·중 해운항로의 발전(1990~2004)



자료: J Y Lee and Jean-Paul Rodrigue, "Trade Reorientation and Its Effects on Regional Port Systems: The Korea-China Link along the Yellow Sea Rim", Growth and Change, Vol.37 No.4, December 2006.

<표 2> 한·중 카페리항로 운항선사

항로	개설시기	운항선사	크기(G/T)	적재능력(TEU)
인천/위해	1990.9	위동항운	26,463	252
인천/청도	1993.5	〃	29,554	280
인천/대련	1996.1	대인훼리	12,365	140
인천/천진	1991.12	진천항운	26,463	279
인천/단동	1998.7	단동항운	10,648	130
인천/상해	1998.8	상해인천국제윤도	-	-
인천/연태	2000.1	한·중훼리	16,071	293
속초/자루비노/블라디	2000.4	동춘항운	12,023	136
평택/영성	2001.1	대룡해운	17,961	150
인천/석도	2002.7	화동해운	19,534	253
인천/영구	2003.1	범영훼리	12,304	228
평택/일조	2003.6	씨엔훼리	24,946	220
인천/진황도	2004.4	진인해운	12,304	228
군산/청도	2004.11	창명라이너스	16,485	125
인천/연운항	2004.12	연운항훼리	16,071	293
평택/연운항	2007.11	연운항훼리	-	192
합 계	14개 항로	평균크기	19,476	3,199

자료: 해양수산부

<표 2>에서 보는 바와 한·중 항로는 1990년 이후 개설되었으며, 2000년대 들어 급속히 증가하는 추세에 있다. 취항선박의 평균 크기는 19,476G/T에 달하며, 적재능력은 총 3,199TEU에 이르는 것으로 나타났다.

한·중간 컨테이너 물동량은 <표 3>에서 보는 바와 같이 1997년 73만 3,858TEU에서 2000년 100만TEU를 돌파한 118만 631TEU를 기록하였고 2007년에는 257만 3,232TEU로 지난 10년간 연평균 16%대의 높은 증가율을 보이고 있으며, 1997년과 대비하여 보면 10년 동안 3.5배 증가 한 것이다. 물동량 증가는 앞으로도 큰 변화 없이 지속적으로 증가하리라 예상되어 2008년도에는 300만TEU를 달성할 것으로 예상된다.

<표 3> 한·중항로 컨테이너 운송량 추이

(단위: TEU)

구분 / 연도	1997	1999	2000	2002	2004	2006	2007
수 출	314,160 (84,215)	400,981 (128,012)	520,281 (179,151)	655,073 (171,883)	841,901 (204,847)	945,563 (213,991)	939,832 (181,942)
수 입	419,698 (233,883)	524,770 (308,991)	690,005 (391,082)	937,687 (450,892)	1,135,926 (447,601)	1,556,624 (535,758)	1,633,400 (467,407)
합 계	733,858 (318,098)	925,751 (437,003)	1,180,631 (569,875)	1,592,760 (622,775)	1,977,827 (652,448)	2,502,187 (749,749)	2,573,232 (649,349)

자료: 황해정기선사협의회, 코리아쉽핑가제트-해운물류연감

주: ( )는 T/S 물동량

3. 한·중 항로의 환경변화 및 해운수급

1) 한·중항로의 환경변화

한·중 무역관계의 진전과 더불어 한·중 항로에 대한 컨테이너화물 수요는 지속적으로 증가하여 왔으며, 향후에도 꾸준한 증가세를 유지할 것으로 예상된다. 이러한 예상은 우선, 한국의 저성장 구조의 정착으로 중국에 대한 투자가 지속될 것이고 이러한 투자의 교역 물동량 및 환적물동량 창출로 이어지게 될 것이고 중국의 경제의 성장과 해외 투자도 계속될 것이기 때문이다.

수송 환경적 측면에서는 긍정 및 부정적 변화가 모두 발생할 것으로 전망되나 부정적 요인은 충분히 극복 가능할 것으로 예상된다. 한국은 참여정부(2003~2007)에 의해 '동북아물류중심화 전략' 차원에서 중심항만, 중심공항 및 경제자유지역 등을 추진하여 양국간 교역 및 물류 그리고 환적물류의 효율성을 크게 향상시킴으로써 교역물동량을 창출시켰을 뿐만 아니라, 중국화물의 한국 환적 집중도를 크게 제고시킬 수 있었다.

<표 4> 향후 한·중 항로 컨테이너화물의 변화 요인

환경구분	구분	변화 요인	한·중항로 화물수요에 미치는 영향	
			교역 물동량	환적 물동량
교역환경	한국	- 저성장 구조 정착 - 지속 증가 - 한·중 SCM 증가	- 경제구조 보완성 유지로 교역물동량 증가 지속 - SCM관련 물동량 증가	- SCM 물동량 중 상당량의 환적수요 발생
	중국	- 지속 성장 - 지속적인 시장개방 - 외국인의중국투자가속 - 대외교역 지속 증가	- 한·중 보완구조 유지로 교역물동량 지속 - 중국의 가격경쟁력 화물 지속 증가	중국의 대수출입 물동량의 증가로 한국 환적량 증가
수송환경	한국	- 동북아물류중심국 추진 ·중심 항만/공항 육성 ·해상/항공 노선 확장 ·남북철도와 중국철도 연결 ·관세자유지역 육성	교역물류 효율성 향상으로 교역창출 효과	- 환적물류의 효율성과 생산성 증가로 중국화물의 한국 집중도 상승 - 철도복합운송은 해상환적 수요에 부정적이나, 신규 수요 창출효과에 긍정적.
	중국	대형 항만 및 공항의 지속 개발에도 불구하고 물동량증가로 물류의 수요 초과 지속.	중국의 물류시설 지속확장에도 불구하고 수요 초과 지속	- 한국 환적 수요 지속 발생
	공통환경	- 일본의 일중항로 초고속선 투입 - 글로벌 항로의 10,000TEU급 초대형선 운항	- 10,000TEU급 대형선은 당분간 한·중교역 물동량에 투입되지 못함. - 일중 초고속선이 한·중교역물동량에 미치는 영향은 미미.	- 10,000TEU급 중국 기항 어려움으로 환적 수요 증가 - 일중 초고속선은 한·중 환적수요에 부정적으로 초고속 선의 한국기항을 추진해야함

자료: 강종희, 전게서, p.103 참조.

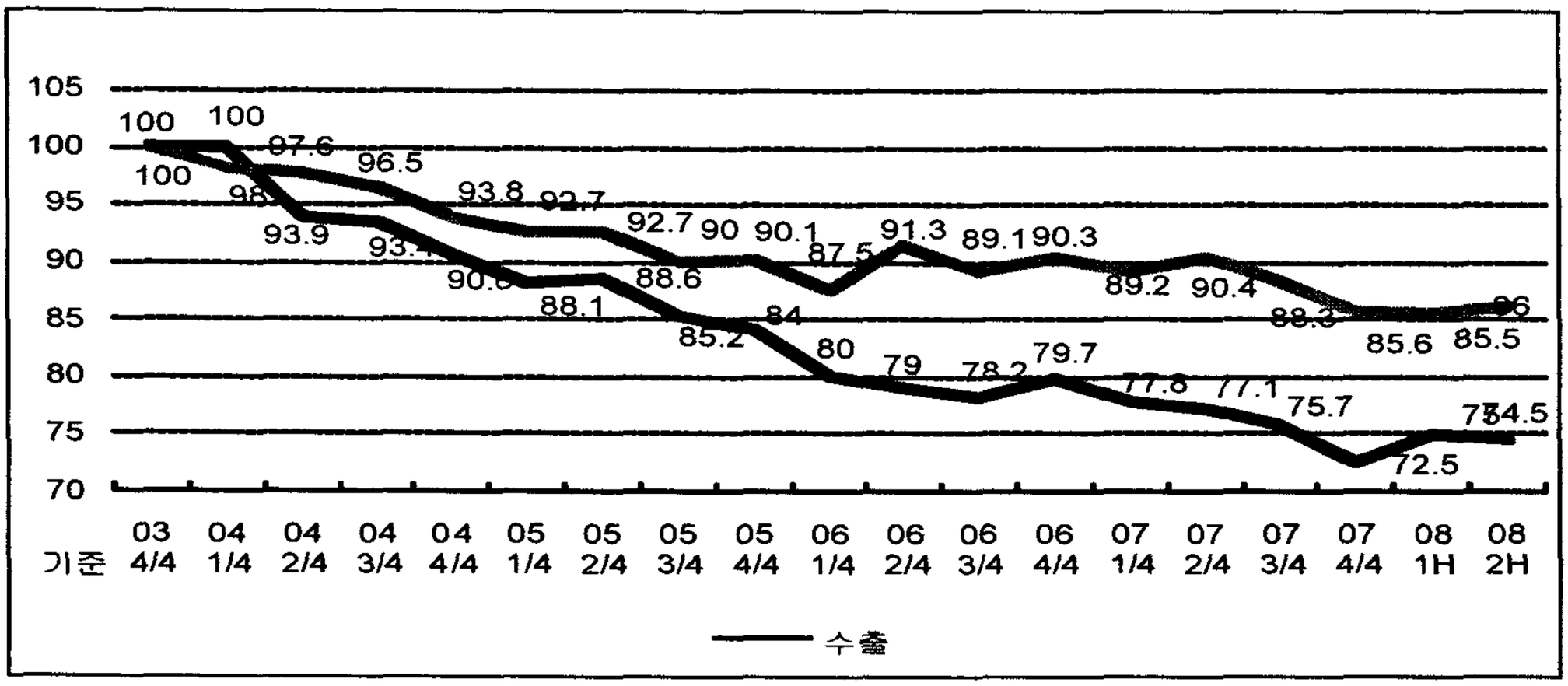
한·중간의 경제구조, 지리적 여건, 경제외적인 측면에서 볼 때 이러한 기조는 향후에도 지속적으로 진행될 것으로 보여 진다. 그러나 대외 개방에 대한 외부적 압력이 강화됨에 따라 한·중항로에서 제3국적 해운업체의 진출이 활발해 질 것으로 예상된다.

2) 한·중 항로의 및 운임 전망

한국해양수산개발원이 조사한 한·중항로 운임 추이를 보면 물동량의 증가에도 불구하고 2003년 이래 운임은 지속적으로 하락하여 온 것을 알 수 있다. 2003년을 지수 100으로 하였을 때 2007년 4/4분기 운임수준은 수입의 경우 85.6%, 수출의 경우 72.5% 수준에 거쳐 25%~30% 하락한 것으로 나타났다. 그 원인은 대표 수출화물인 석유제품과 전자 제품의 수출량 감소, 환율 상승 및 고유가로 인한 수출업체들의 채산성 악화 등으로 분석하고 있다. 또한 한·중항로의 선복과잉 현상의 심화, 특히 원양선사들의 대형선의 동 항로 서비스 증가 및 제 3국적선사들의 시장 진입 확대를 위한 공격적인 운임 정책 등이 운임하

락의 주 원인으로 평가된다(<그림 2>참조).

<그림 2> 한·중 항로의 운임 전망



주: KMI 전문가 패널 조사결과, 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화 함.
자료: 한국해양수산개발원,「2008 KMI 세계해운전망」, 2007.12, p.53.

2008년도 한·중 항로 운임은 상반기의 경우 북경 올림픽 효과로 인해 수출운임 시황이 개선될 수 있지만, 하반기에는 수출입 운임 모두 소폭의 하락세를 유지할 것으로 전망된다. 고유가 및 세계경기 침체의 우려가 있어 올림픽 특수효과가 오래가지 않을 것으로 전망되며 중국 정부의 수출 관세환급제한 등 수출 억제정책이 내년에도 지속될 것으로 예상되고 있기 때문이다.

공급 측면에서도 선복과잉 현상이 지속될 것이라는 예상이 지배적이다. 각 선사별로 기존 중국 및 한국 내 주요항만에서 벗어나 새로운 항만개발에 박차를 가하고 있으며, 이에 항로 다변화에 따른 선박 공급 증가의 가능성이 높다. 특히, 2009년도 한·중항로 개방을 대비해 한·중항로의 선사간 경쟁체제가 본격화될 것으로 보여 새로운 차원의 규제 방안이 모색되지 않을 경우 공급 과잉 현상은 보다 더 심화될 것으로 예상된다. 한편, 낮은 운임의 지속화로 인해 선사들의 추가 선복 투입이 쉽지 않으며 채산성 악화에 따른 선사들의 선박 철수도 예상된다.

Ⅲ. 한·중 항로에 대한 국적선사의 경쟁력 분석

1. 한·중항로 정기선사에 대한 SWOT분석

한·중항로에 운항하고 있는 우리나라 한·중 항로 국적 정기선사들이 직면하고 있는 해운환경을 기초로 하여 우리 국적선사에 대한 SWOT 분석을 해 보면 다음과 같다.

1) 강점(Strength)요인

우리나라 국적선사들의 경쟁력은 해운의 경기변화 및 국내외적 환경변화에 민감하게 반응하여 왔다. 이로 인해 '80년대 초반의 경제 불황기에 해운산업이 위기에 처하면서 정부주도의 해운산업 합리화 조치가 이루어져 선사간의 통폐합 과정을 거쳤으며, '97년 아시아 외환위기시 구조조정을 통해 외형 위주 경영에서 수익성 위주의 경영체제로 변모하여 왔다.

이러한 변화를 겪으면서 우리나라 국적선사들은 주변 경쟁국의 선사인 중국선사들에 비해 비교적 고급화된 양질의 해운인력 공급 잠재력이 있을 뿐만 아니라 해운기업의 경영면에 있어서도 경쟁적이라 할 수 있다.

2) 약점(Weakness)요인

우리나라 정기 선사들의 경영상 문제점과 취약점을 요약하면 다음과 같다. 첫째, 국적선사 및 중국 선사들간의 과당경쟁과 포워딩 업체의 운임덤핑으로 스스로 경쟁력을 저하시키는 것을 들 수 있다.

둘째, 중국의 경쟁선사들에 비하여 상대적으로 해운원가가 높아 경쟁력이 떨어진다는 점이다. 중국 선사들에 비하여 선원비가 월등하게 높아서 운항원가의 압박을 야기 시키고 있으며,[4] 선박관련 세제 각종 금융비용을 포함한 선박관련 자본비 등의 해운원가가 높아 주변 해외 경쟁선사들에 비하여 상대적으로 경쟁력을 취약하게 하는 주요인으로 작용하고 있다.

셋째, 해운산업의 특성상 재무구조가 취약해 경기 침체시 막대한 자본부담이 가중되며 재무위험도 높다. 또한 IMF 외환위기 이후 선사들이 직면하는 주요 문제점은 외환환산손실에 의한 경영성과의 왜곡이다. 즉 영업수익성이 양호하여도 선박관련 외화 차입금에 대한 막대한 외화환산손실로 대규모적인 당기 순손실이 공시되어 기업 신뢰성 저하로 추가 자금 조달이 곤란해져 환경변화에 대한 대처 능력이 취약해지고 글로벌선사로의 도약을 더욱 어렵게 하는 요인으로 작용하고 있는 것으로 나타나고 있다.[5]

넷째, 한·중항로에 취항하고 있는 선사들은 대체적으로 영세하다. 현재 한·중 항로에 취항하고 있는 컨테이너 국적선사들 중 일부를 제외하고는 선박을 용선하거나 또는 1~2척의 소형 선박으로 운영하고 있는데 이는 전 세계적인 선박의 대형화 추세에 비추어 볼 때 매우 어려운 상황이다.

3) 기회(Opportunities)요인

---

4) 우리나라의 경우 편의치적제도를 원칙적으로 인정하고 있지 않을 뿐만 아니라, 외국인 사관의 승선도 제한되어 있다.

5) 양희복, "한·중항로에서 우리나라 해운기업의 마케팅전략에 관한 연구", 한국해양대학교 박사학위논문, 2005, p.64.

현재 선사들이 직면하고 있는 해운환경이 반드시 부정적인 영향만을 미치는 것은 아니다. 기회요인으로 작용할 수 있는 우리나라 국적선사들이 직면한 해운환경 변화는 다음과 같다.

첫째, 현재의 WTO하의 뉴라운드 가속화로 인해 세계무역거래가 지속적으로 활성화 될 것으로 전망되며 이로 인해 해운물동량이 증가할 것으로 예상된다. 또한 2008년 중국 북경 올림픽, 2010년 상해 국제박람회, 섬유쿼터제 폐지, 중국의 생산기지화 및 중국 서부내륙의 대개발, 농촌의 도시화, 구도심의 재개발화 등 대 중국 물동량이 당분간 증가할 것으로 전망된다.

둘째, 세계경제의 축이 환태평양과 동북아시아로 이동함에 따라 환적화물이 지속적으로 증대될 것으로 전망되기 때문에 증대되는 환적화물을 수용할 수 있는 선복능력과 경영능력, 부산 신항만의 대폭적인 활성화 및 추가 선석의 조기 개장 등이 필요하다.

셋째, 정보통신기술의 발전에 따른 물류네트워크의 가속화, 전자상거래 활성화로 인한 물류비용의 절감 및 물류혁신이 지속될 것으로 예상된다. 따라서 정보통신기술을 적극 수용하여 선사의 경쟁력 제고에 충분히 활용할 수 있는 정보경영과 가치창출 경영이 구축되어야 할 것이다.

넷째, 현재 우리나라는 동북아 물류중심 국가로 전환하기 위한 국가적 관심 및 다양한 정책 대안의 실행되고 있다. 이러한 정책적 지원은 이 지역에서의 물동량 증대와 물류시설의 확충으로 이어져 동북아 전체적인 운송시스템의 합리화를 가져올 것이다.

4) 위협(Threats)요인

최근 우리나라 국적선사들에게 미치는 주요 위협요인은 다음과 같다. 첫째, 저원가로 무장한 중국선사들이 한·중항로 대거 진입함에 따라 선사들간 과당경쟁이 발생하고 이로 인해 운임이 하락하여 적정 운임수준이 책정되거나 준수되지 못함으로서, 업체의 수익성 악화와 불안정한 경영을 야기하고 있다.

둘째, 세계적인 글로벌 해운선사들은 항로와 선박의 수익성 제고를 위해 대형화, 고속화 및 자동화된 선박을 한·중항로 등 근해 항로에 투입하는 추세를 보이고 있다. 따라서 이들과 경쟁관계에 있는 우리나라 국적선사들의 추가 자본비 부담이 가중될 상황에 직면하고 있다.

셋째, 글로벌 선사들의 전략적 제휴와 M&A로 인하여 세계해운시장에서 영향력이 증대되고 있어 이들에 의하여 세계해운시장의 운임이 변동되고 있어 우리나라 선사들은 이에 많은 영향을 받고 있다.

넷째, 동북아 인근항의 급격한 발전과 배후부지 등 국내항의 시설의 한계점 도달 및 비용증가도 위협요인으로 작용하고 있다.

다섯째, 항만정체로 인한 물동량 흐름의 장애발생과 또한 선복과잉으로 인한 선사들의 주 수입원인 운임의 하락으로 수익성이 악화되고 있으며 최근 급등하고 있는 유가로 인한 운항 원가의 상승으로 인해 상대적으로 저원가인 중국선사와의 경쟁에 밀리고 있다.

한·중 항로에서의 국적정기선사의 경쟁력을 분석한 것을 정리해 보면 <표 5>와 같다.

<표 5> 한·중항로 국적 정기선사의 SWOT 분석

강점(Strength)	약점(Weakness)
- 해운기업들의 해운경영 노하우 - 주요 선사들을 중심으로 한 경쟁력 있는 조직체계 - 고급화된 양질의 해운인력의 공급 잠재력 - 외환위기 이후 구조 조정에 의한 구조 개선	- 경쟁선사들에 비해 높은 해운원가 - 선사의 취약한 재무구조 - 글로벌선사에 비해 경영능력 미흡 - 국적선사의 영세성 - 국적선박의 소형화
기회(Opportunities)	위협(Threats)
- 동북아 해상 물동량 증대 - 동북아 국가간 FTA 추진 - IT 발전에 따른 물류네트워크의 가속화 - 동북아 물류 중심국에 대한 국가적 관심 증대 - 부산항의 세계 제5위로서의 위상 - 한·일 항로 운항을 통한 경쟁력 노하우	- 저원가 중국선사 투입으로 선사간의 과당경쟁 - 포워딩업체의 운임덤핑 - 글로벌 선사들의 전략적 제휴 및 M&A - 선박 대형화, 고속화, 자동화로 인한 자본부담 증가 - 중국선사의 선박 보유량 증가 - 유가 상승으로 인한 운항원가 상승

자료: 양희복, "한·중항로에서 우리나라 해운기업의 마케팅전략에 관한 연구", 한국해양대학교 박사학위논문, 2005를 재구성.

2. 한·중 국적선사의 해운원가

M. Porter(1985)는 기업이 경쟁기업에 비해 경쟁우위를 확보하기 위한 전략으로 3가지 즉 비용우위 전략(Cost leadership strategy), 차별화 전략(Differentiation strategy), 집중화 전략(Focus strategy)을 제시하고 있다.[6] 해운시장 특히 근해 항로의 경우 해운 제품 즉 서비스의 차별화는 상당히 어렵기 때문에 주로 운임수준에 의해 경쟁력이 결정되는 경향이 강하다. 운임에서의 경쟁력을 확보하기 위해서는 해운원가의 우위 확보가 경쟁의 관건으로 볼 수 있다.

한·중 양국간에 협정운임이 준수되고 있지만 제3국적선박들이 원가가 보전될 수 있는 정도에서 협정운임 이하로 운송서비스를 제공한다면 협정운임의 유지는 불가능할 것이고, 이때 가장 중요한 경쟁요소는 해운원가이다.

한국적선박 및 중국적선박의 각 해운원가를 정확히 알려면 동 항로에 취항하고 있는 동형의 동일 또는 유사한 크기의 선박을 선택하여 자본비, 선비, 운항비, 일반관리비 등을 파악하여 계산하면 선박당 해운원가를 파악할 수 있다. 그러나 원가는 각 선사의 대외비에 속하기 때문에 자료의 입수가 어려우며, 특히 중국적 선박의 경우 그 자료가 부정확하여 이를 상호 비교하기는 많은 어려움이 있다.

한국과 중국적 선사의 선박 운항원가를 정확한 파악이 어려우나 <표 6>에서 보는 바와 같이 여러 가지 요소를 고려하여 비교하여 볼 때 우리 국적선사보다 약 30% 정도 경쟁

6) Michael Porter, Competitive Advantage, Free Press, 1985

우위에 있는 것으로 판단된다.

<표 6> 한국적선박과 중국적선박의 해운 원가 비교

해운원가		한국적선	중국적선	비 고
운항비	항 비	◇	★	중국의 자국선사 우대에 따라 국적선사가 약간 불리함
	화물비	◇	◎	
	연료비	◑	◑	
선비	선 원 비	◈	★	• 환율에 따라 차이가 있으나 중국적선박의 선원비가 한국적선사에 비해 55~60%가량 저렴함
	수리·선용품비	◇	★	• 중국 조선소의 수리비가 국내보다 30~50% 저렴.
	금리등 자본비	◇	◎	• 중국의 금리가 한국보다 약간 낮음 (2%)
	감가 상각비	◑	◑	
	보 험 비	◇	◎	• 중국 P&I Club.

주: ★ 유리, ◎ 약간 유리, ◑ 동등, ◇ 약간불리, ◈ 불리

보다 세부적으로 살펴보면, 항비는 한국적 선박이 우리나라의 도선법에 의하여 동일 선박이 동일 선장의 조선에 의하여 동일 항구에 4회 이상 입출항하였을 경우 5회차 입출항부터는 도선사와 예선이 면제되어[7] 도선료, 도선선료, 예선료가 절감되나 이 보다는 중국의 자국선사 우대 정책에 의한 절감액이 더 큰 편이다.

화물비는 우리나라의 경우 한국적선박이나 외국적선박이나 화물비가 동일하나 중국에서는 자국선사 우대 정책에 의하여 한국적선박보다 할인 혜택이 더 있으며, 선원비는 비슷한 크기의 한국적선박과 중국적선박을 각각 비교하여 보았는데 2007년 10월 현재 한국적선박으로 9,974G/T의 한국과 중국을 서비스하는 한국적 컨테이너선은[8] 년간 선원비가 약 USD 680,000 이고, 또 다른 한국적 컨테이너선으로 9,522G/T로 한국·중국·일본을 서비스하는 선박의 년간 선원비는 USD 710,000인 반면 이와 유사한 크기의 9,590G/T의 한국·중국·일본을 서비스하고 있는 중국적 컨테이너선은[9] 년간 선원비가 USD 288,000로 한국적선박 대비 57~59% 가량 저렴한 것으로 나타났다.

또한, 자본비 등 선박 구입과 관련된 금리는 2007년 10월 현재 한국은 연리 6.5~8.00% 정도이나 중국은 연리 4.5~6.0% 정도로서 중국적 선박이 약 2.0%P 경쟁 우위에 있으며,

---

7) 도선법 시행규칙 제18조(강제도선구 및 강제도선의 면제).

8) 한국·중국간에 정기컨테이너를 취항하고 있는 한국적 정기선사의 컨테이너선으로 G/T 9,974 ,선원은 20명이다.

9) 중국 대련에 본사를 두고 한국·중국·일본간에 정기 컨테이너를 취항하고 있는 중국적 정기선사의 선박으로 G/T 9,590, 선원은 21명이다.

수리·선용품비는 절대적 비교를 할 수는 없으나 DRY-DOCKING 비용 등에서 30~50% 정도 중국이 경쟁 우위에 있다.

종합하여 볼 때 한국적선박에 비해 중국적박이 전반적으로 비용면에서 상대적 우위를 유지하고 있다. 특히 해운원가의 20~30%를 차지하고 있는 선원비에서 중국선사가 절대적인 우위를 점하고 있고, 보험비, 수리비 등에서 우위를 유지하고 있는 것으로 파악된다.[10]

그러나 중국적 선박들의 대부분이 노후선임을 감안할 때 선박 유지·보수비용 측면에서 국적선사들이 우위를 유지할 수 있는 것으로 판단되므로, 운항서비스의 질적인 측면에서의 경쟁 우위 확보 전략이 절실히 요구된다.[11]

Ⅳ. 한·중 항로개방에 따른 국적선사의 대응방안

한·중 항로의 개방 이후 한·중 항로에서의 변화 특히 국적선사와 중국 및 제3국적 선사와의 경쟁구도의 변화 및 적취율의 변화를 예상하기 위해서는 기존에 이러한 사례를 분석해 볼 필요가 있다. 동북아 지역에서는 한일항로, 중·일항로가 완전 개방되어 운영되고 있기 때문에 이를 통한 교훈을 바탕으로 한·중 항로의 변화를 예측해 본다.

1. 한·일, 중·일항로 개방의 교훈

1) 한·일항로 개방의 교훈

제1차 경제개발 5개년계획의 초년도인 1962년 우리나라의 총 해상물동량은 450만톤(수출 80만톤, 수입 370만톤)에 이르렀는데 이중 대일지역의 물동량이 190만톤(수출 71만톤, 수입 119만톤)으로 우리나라 전체 물동량의 42.3%에 이르렀으며, 이로 인해 한일항로는 우리나라에서 가장 중요한 항로가 되었다.[12] 이때 한일항로에서 한국선의 수송량은 80만톤(수출 26만톤, 수입 54만톤)으로 적취율은 41.9%이었다. 한일항로는 당시 한국해운의 전체 수송량에서 76.6%를 점유하고 있는 중요한 항로이었다.

한편 일본은 1960년 선복량이 700만톤으로 영국, 미국, 노르웨이에 이어 세계 4위의 해운강국으로 성장하였으나, '60년대 후반이 되면서 선원비가 해운업 경쟁력의 약화요인으로

---

10) 이러한 상황은 이미 오래전부터 예상되어 온 결과로 볼 수 있다("중국 선사 공세로 암흑의 터널 속으로 진입", 해양한국, 2001.1, p.127 참조).

11) 하영석外, "한·중항로에서 국적선사의 경쟁력 제고 방안", 「한국해운학회지」, 제26호, 한국해운물류학회, 1998.6, p.154.

12) 한일항로는 1950년 대한해운공사가 기선 홍천호를 투입함으로서 시작되었다. 경제개발 5개년 계획의 추진에 의하여 경제개발에 필요한 원자재 및 플랜트 도입에 따른 해상물동량의 증가, 정부의 적극적인 정책지원 등에 의하여 일본과의 물동량이 급격히 증가하면서 동 항로에서의 해운활동이 활발하게 전개되어 왔다.

작용하기 시작하였다. 여기에 1971년에 엔화의 가치가 급격히 절상되면서 해운업에도 어려움을 가중시켰는데, 이는 미달러화로 운임을 받고 대부분의 비용을 엔화로 지불하는 외항해운업계의 비용구조 때문이었다.[13] 이때부터 한일정기항로에서 일본 선사들보다 우리나라 국적선사들이 대거 우위를 점하였다고 판단된다.

1970년대 초 전세계적인 컨테이너화가 진행되면서 한일항로에 경쟁적으로 피더선이 투입되었다. 그러나 1970년대 말부터 급격한 물동량의 감소와 선복 과잉은 선사들 간의 과잉 경쟁을 유발하였으며 채산성 악화를 초래하게 되었다.

1992년부터 한일항로 개방 시 자생력 확보와 국제경쟁력의 배양을 위하여 한국근해수송협의회(KNFC)[14]를 발족하여 한일간 항로 질서안정 유지와 운임 질서 확립을 위한 중립감시업무를 강화하여 왔다. 1996년 9월부터 공동배선협의회를 설치 운영하기도 하였으나 1997년에 물량할인제도(볼륨디스카운트)와 함께 전면 폐지되었으며, 2007년 9월 1일부터 한국근해수송협의회 주도로 최저운임제가 실시되었으나 실패하였다.

한편, 한일항로는 1996년부터 글로벌선사들에게 개방되어 10년이 지난 현재 많은 대형 중국선사 및 국내 원양선사, 제3국적 글로벌선사들이 서비스를 하고 있다. 중국선사인 COSCO, SINOTRANS 등은 1998년부터 한국근해선사협의회에도 회원으로 가입하여 서비스를 제공하고 있다.

한일항로에서의 국적선 적취율 추이를 살펴보면, 1962년에 국적선 적취율이 40%대를 유지하였으나, 제3차 경제개발 5개년계획 기간인 1967년~1971년까지는 57.2% 그리고 제5차 기간인 1977년~1981년까지는 77.5%를 점하였다. 이후 한일항로에서의 국적선사들의 적취율은 계속하여 증가하여 1980년에 81.1%,[15] 1990년에 92.2%, 1997년에 93.1%로 거의 국적선사에 의해 점유되고 있다.[16]

그러나 1998년부터 한일항로에의 중국적선사 및 제3국적선사 등 대형 원양선사들의 대형선 투입으로 그 적취율은 점점 감소하고 있는 실정이며, 2009년 한·중항로의 개방에 따른 영향이 한일항로에도 큰 해일이 되어 밀려오고 있다. 특히 1996년부터 한일항로에의 중국적 선사(COSCO, SINOTRANS 등) 및 제3국적선사 등 대형 원양 선사들의 대형선 투입으로 그 적취율은 점점 감소하고 있는 실정이며 또한, 2009년 한·중항로의 개방에 대한 심리적 압박감과 고질적인 과잉선복의 한계, 한국에서 일본을 거쳐 미국·유럽 등 제3국으로 수송되는 삼국간 수송화물을 전술한 대형 원양선사들이 직기항 서비스를 확대 실

---

13) 한국선주협회, 「한국해운60년사」, 2007.2. p.293.

14) 한국근해수송협의회(Korea Nearsea Freight Conference)는 한일간 항로 질서안정 유지와 운임 질서 확립을 위한 중립감시업무를 위해 1992년에 설립되었으며 2007년 현재, 고려해운, 남성해운 등 13개사 및 COSCO, KOREA, SINOTRANS 등 2개의 외국선사 총 15개사가 회원사로 구성되어 있다. 한일간 컨테이너항로는 한국의 5개항(부산, 마산, 울산, 인천, 광양)과 일본의 50개 항(YOKOHAMA, TOKYO, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI, YOKKAICHI 등)을 거미줄처럼 연결하고 있다.

15) 한국선주협회, 전게서, p.505.

16) 심기섭, "한일항로의 서비스특성에 관한 연구", 「해양수산동향」, 제165호, 한국해양수산개발원, 1998.6, p.42.

시하며 공격적인 참여를 하는 등 항로 질서가 깨져버렸다.

2) 중·일항로 개방의 교훈

일본은 이미 중국의 최대 무역 동반자이며, 미국에 이어 2대 교역국이다. 일본무역진흥원의 통계에 의하면 2006년에 중·일 양국간 무역 총계는 2,000억 달러를 돌파하는 등 급속히 발전되고 있다.

중국 정부는 과거에 자국 해운업을 보호하던 국제해운정책을 포기하고 1988년부터 개방하였다. 이때부터 중국의 외항선사들이 많이 설립되었는데 이는 한·중항로와 달리 진입장벽이 높지 않았기 때문이다. 특히, 2004년 9월과 10월의 중·일항로의 물동량 폭등, 이로 인한 운임의 급등으로 새로운 정기선사들이 신규 진입하였으며[17] 기존의 운항선사들도[18] 추가로 선복량을 대폭 증가하였다.

2006년 12월 기준 약 20여개의 중국선사가 중·일 항로 컨테이너 항로에 운항하고 있으며 그 중 몇몇 대형 선사의 시장 점유율이 약 6~9% 이며, 나머지는 회사의 규모와 선복량이 상대적으로 비슷하여 각 선사간의 경쟁이 아주 치열하다. 이에 따라, 선복량은 해상물동량에 비해 30~40%의 심각한 과잉을 보이고 있다. 즉 중·일간 항로는 평균 소석률이 60~70% 정도 밖에 되지 않아 심각한 선복 과잉 현상이 나타나고 있다. 이런 과잉 선복의 현상은 결국 중·일 항로의 과도한 저가 경쟁에 의존하게 하여 시장의 통제력을 잃어 심지어는 제로운임, 마이너스 운임까지 등장 하였다.

많은 중국선사들이 중·일 항로에 대거 진입하는 이유는 북미항로나 구미항로처럼 대형선박의 투입이 필요치 않고, 한·중항로와 달리 정부의 규제가 없고 한·중항로보다 상대적으로 높은 운임이 형성되었기 때문이다.

최근 몇 년간의 상해-일본 항로를 볼 때 COSCO, CHINA SHIPPING, SINOTRANS의 3강 구도는 이미 바뀌었으며 시장 점유율 또한 몇 몇 중소 정기선사에 잠식당했다. 이렇게 치열한 항로에서 살아남기 위하여서 각 선사들은 기존 이상의 서비스 제공 외 에도 선복과잉의 해결책을 저운임으로 경쟁하다 보니 제로 운임, 마이너스 운임의 출현도 이상할 것이 못된다.[19] 이런 상황 속에서 처음 일중항로에서 중·일항로를 장악한 일본 중소선사들은 결국 항로 운항을 포기하고 과거 한일항로에 이어 일중항로에서도 철수하였다.

일본에 있는 국제정기항로해운동맹사무국인 SCAGA(Shipping Conference And General Administration)의 보고에 의하면 2006년의 경우 총 물동량 312만5천TEU중 저운임 정책을 주도한 중국선사의 적취율이 95%를 차지한 것으로 나타났다.

---

17) 대표적인 선사는 安通航運有限公司(ANTONG/DYNA: DYNA Int'l Shipping Limited), 大連北良物流有限公司(DBLC:Dalian Beiliang Logistics Co.,Ltd), Winland Shipping Co.,Ltd, 环球船務有限公司(UNIWD: Uni-World Shipping Limited) 등

18) 山東省海豊船務公司(SITC: SITC Container Lines (HK) C0.,Ltd.), 山東省煙臺國際海運有限公司(SYMC: Shandong Yantai Int'l Marine Container Co.), 中國外運股份有限公司(SINOTRANS) 등

19) 王綾云,鄭旭紅, "中日航集裝箱航線發展戰略分析", 集裝箱化, 2006.11, p.18.

3) 개방에 따른 한·중 항로의 전망

한·중 항로는 양국정부간의 해운협정을 통해 비교적 잘 규율되어 왔다. 이는 중국이 사회주의 정치체제를 유지하고 있기 때문에 기업에 대한 정부의 영향력이 높을 뿐만 아니라 2000년대까지 중국은 WTO에 가입하고 있지 않기 때문에 서비스 부문의 대외개방을 추진할 필요가 없었고, 우리나라의 경우도 비교적 기업에 대한 정부의 통제력이 잘 발휘되어 왔기 때문으로 볼 수 있다. 그러나 2001년 중국의 WTO 가입으로 양국은 WTO 체제하에서 해운시장의 자유화는 불가피하기 때문에 적극적인 자세로 항로 개방을 추진하게 되었다고 할 수 있다.

한·중항로가 완전히 개방되면 예상되는 변화로는 과잉선복으로 인한 운임의 하락세와, 일중항로와 마찬가지로 저비용 구조와 막대한 선복량을 무기로 한 중국선사의 독주가 예상되고 있다.

운임의 하락이 예상되는 이유로는 먼저 2009년부터의 한·중항로 완전 개방에 대한 불안 심리에 기인한 원양선사들이 피더 화물 집화를 확대할 것이며, 둘째 동남아항로 서비스 선사들이 한국-중국-동남아 연계 항로를 확대하고 있어 한·중항로에는 선복 과잉 현상이 심화될 것이며, 셋째 현재 원양선사와 중국선사들의 공격적인 경쟁에 대응한 한·중정기국적선사들의 사활을 건 출혈경쟁으로 말미암아 상호 공생을 위한 국적선사간의 협력도 대단히 느슨해 질 것으로 판단되기 때문이다.

중국선사의 진입이 확대될 것으로 보는 이유로는 첫째, 중국은 소형 선사들이 다수 존재하며, 이들이 대거 참여하여 화물 집하 경쟁이 치열하게 전개되면서 우리나라 국적선사의 적취율은 감소하는 반면 중국적 선사의 적취율이 증가할 것으로 예상된다. 둘째, 현재 중·일항로에 취항하고 있는 중국적 컨테이너선들이 한국 소재 항만에 추가 기항을 확대하여 한·중항로에 전반적으로 운임 경쟁에 우위에 있는 중국선사들이 잠식해 나갈 것으로 예상된다. 셋째, 향후 중국선사들의 선대 대형화 추세 및 일중항로 서비스 확대에 따른 대형 원양선사와 3국적 선사에 의한 연계서비스의 증가가 예상되고 있다.

이러한 예상을 반영하듯 <표 7>에서 보듯 한·중항로에서 지난 10년간 전체 컨테이너 물동량은 년평균 10~27%씩 늘어나고 있으며, 그 중 국적선사의 적취율은 평균 50%선을 유지하다가 2004년 이후 조금씩 하락하고 있는 것으로 나타났다.

<표 7> 한·중항로 컨테이너 화물량에 따른 국적선사 적취율 변화 추이

(단위 : TEU, %)

	수출	수입	합계	국적선사 적취량	국적선사 적취율	연도별 물동량 증감율
1997	314,160 (84,215)	419,698 (233,883)	733,858 (318,098)	269,965 (144,127)	50.4%	
1998	337,519 (103,461)	392,711 (259,858)	730,230 (363,319)	355,915 (193,638)	48.7%	△26.77
1999	400,981 (128,012)	524,770 (308,991)	925,751 (437,003)	450,532 (209,223)	48.7%	△27.53
2000	520,281 (179,411)	690,005 (391,082)	1,180,631 (569,875)	551,857 (249,347)	46.7%	△27.53
2001	555,593 (179,151)	748,297 (403,031)	1,306,124 (582,182)	641,369 (250,819)	49.1%	△10.62
2002	655,073 (171,883)	937,648 (450,892)	1,601,806 (622,775)	778,319 (261,063)	48.6%	△21.94
2003	786,955 (176,848)	992,648 (696,741)	1,779,603 (873,589)	927,684 (225,282)	52.1%	△11.73
2004	841,901 (204,847)	1,135,926 (447,601)	1,944,827 (652,448)	947,179 (230,195)	48.7%	△11.13
2005	959,706 (234,573)	1,304,879 (488,496)	2,264,585 (723,069)	1,033,756 (226,601)	45.6%	△14.50
2006	945,563 (213,991)	1,556,624 (535,758)	2,502,187 (749,749)	1,154,861 (238,515)	46.1%	△10.50
2007.1~6	469,634 (95,798)	796,130 (231,896)	1,265,764 (327,694)	580,667 (109,667)	45.8%	△ 3.80

주 : ( )는 T/S 화물량 2) 2007.1~6월의 증감율은 2006년 동기대비 증가율.
자료: 해양수산부 내부자료

3. 한·중 항로개방에 따른 국적선사들의 대응 전략

1) 조사 기업의 개요

본 연구에서는 한·중항로의 완전 개방 후 전망과 각 선사들의 전략 그리고 정책적인 건의를 수렴하기 위해 한·중항로에 취항하고 있는 국적정기선사, 한·중항로 카페리사, 한·중항로 전문물류업체, 해운물류전문신문사 등을 대상으로 심층면담을 실시하였다.

인터뷰는 2007년 9월19일부터 10월30일까지 월 간격으로 2차에 걸쳐 이루어졌다. 연구자가 미리 작성한 인터뷰 내용을 중심으로 각 기업의 담당자를 방문하여 1차로 조사하였으며 1차 인터뷰 시 각 담당자들로 부터 입수한 새로운 내용을 취합하여 2차 인터뷰를 실

시하였다.

인터뷰의 주요 내용은 2009년 한·중항로 개방 후의 국적선사의 적취율 전망과 전망 근거 그리고 향후 선사들의 전략과 정책건의 등이다. 인터뷰 대상 및 수행일정은 <표 8>과 같다.

<표 8> 인터뷰 대상 및 수행일정

구 분	소 속	중국 주요 거점	일 정
국적 정기선사	A	상해 ·청도·신강	2007.9.19.
	B	상해·닝보·단동·대련	2007.9.20
	C	청도·대련·신강	2007.10.10
	D	신강	2007.10.05
한·중 카페리 선사	E	산동성	2007. 9.28
한·중전문 물류업체	F	산동성, 요녕성	2007.10.30
해운·물류 신문사	G	중국전역	2007.10.15

주: 소속명은 A, B, C 등으로 표시.

2) 조사 결과

(1) 개방 후 전망

2009년 한·중항로가 완전 개방되면 다양한 측면에서 경쟁력을 지닌 중국 선사들이 대거 항로에 진입하고 한·중항로를 장악할 것으로 예상된다. 향후 한·중 항로 개방 5년 후 예상되는 우리 국적선사의 적취율에 대한 인터뷰 결과, 응답자들의 57.1%가 20%미만이 될 것이라고 예상하였으며, 42.8%가 30%미만이 될 것으로 예상하였다. 결국 개방 5년 후의 한국 국적선 적취율은 30%미만으로 하락할 것으로 예상하고 있다.

이러한 전망의 근거로는 중국선박의 선복량 증가 그리고 중국선박들의 운임 덤핑을 최우선으로 꼽았으며 운임의 지속적 하락, 중국선박 보다 상대적으로 높은 우리 국적선사의 해운원가의 경쟁력 저하 등을 들었다. 또한, 응답자들은 개방 후 제3국적선 즉 글로벌선사들에 의한 선복량 증가 및 적취율 증가, 선박의 대형화로 인한 운임의 하락 등을 전망하였다.

이러한 조사를 통해 볼 때 우리나라 국적선사들은 한·중 항로가 개방될 경우 이 항로에서의 국적선사의 경쟁력이 상당부분 타격을 입을 것으로 예상하고 있는 것으로 나타났다.

(2) 선사들의 전략

향후 선사들의 전략으로는 다각화 및 현지화전략, 마케팅역량 강화, M&A 및 전략적 제휴 그리고 기타사항으로 구분하였다. 다각화 및 현지화전략 측면에서는 항로의 다양화 및 해운 업종의 다양화와 영업본부의 중국 이전화에 대해 주장하였다.

또한 마케팅역량 강화 측면에서는 화주 밀착형 특화서비스, 일관서비스체제 구축 및 신시장 개척할 것을 주장하였으며 M&A 및 전략적 제휴 측면에서는 전략적 제휴를 통한 대형선 공동운항 및 기항 횟수 조정과 중소형 선사간 M&A를 통한 선사와 선박의 대형화 등의 의견이 있었다. 기타 사항으로 과거 한일항로에서 채택한 바 있는 POOL제를 도입하자는 의견도 있었다.

이를 통해 볼 때 국적선사들은 항로 개방에 대응하여 다양한 전략을 모색하고 있는 것으로 나타났는데 대표적으로 한중 항로와 다른 동아시아 항로를 연결하는 서비스의 개설과 같이 확장된 서비스를 통해 차별화를 시도하고 있는 것으로 나타났다.

(3) 정책 건의

선사들은 국적선사들의 경쟁력을 유지 및 제고하기 위해 정책적으로 다음과 같은 건의를 하고 있었다. 먼저 세제지원 면에서는 항만사용료의 감면과 M&A 관련 세제지원 및 톤세 제도의 지속적인 유지에 대한 의견이 있었으며 금리지원 면에서는 중고 중대형 컨테이너선 구입 시 특별금리에 대한 지원과 선박투자제도의 개선을 통한 다양한 선박펀드의 개발에 대한 의견이 제시되었다. 정책지원 측면에서는 운임 덤핑 등 불공정해운행위 감시기능 협의체의 설립 및 강화와 정부 차원의 근해선사 대형화 유도 및 일관된 해운·물류·항만정책에 대한 의견이 제시되었다.

<표 9> 인터뷰 내용 정리

구 분	주요인	하위 요인	국적 정기 선사				훼리 선사	물류 업체	해운 신문	합계
			A	B	C	D	E	F	G	
개방 후 전망	개방 5년후 국적선사의 적취율	현상 유지(45~50%)								
		40% 미만								
		30% 미만			◉		◉		◉	3
		20% 미만	◉	◉		◉		◉		4
	전망의 근거	운임의 지속적 하락	③	③				③	②	③
		중국선박의 선복량 증가	①	①	②	②	①	②	④	①
		중국선박의 운임 덤핑	②	②	①	①	②	①	①	②
		해운(특히선원)원가의 경쟁력 저하		④		③	④		③	③
	선박의 대형화로 인한 운임의 하락		◉		◉	◉		◉	◉	5
	제3국적선사의 적취율 증가		◉	◉	◉	◉	◉	◉	◉	7
선사 전략	다각화 및 현지화전략	항로의 다양화	①	①	②	①	①	③		①
		해운업종의 다양화	②	③	①		②	②	◉	②
		영업본부의 중국 이전화	③	②		②		①		③
	마케팅 역량 강화	일관서비스 체제구축		②	①			①	②	②
		신시장 개척	①	③	②	◉	②	③	③	③
		화주 밀착형 특화 서비스	②	①			①	②	①	①
	M & A 및 전략적제휴	중소형선사간 M&A 를 통한 선박대형화			②	②		②	②	②
		전략적제휴를 통한 대형선 공동운항/기항횟수 조정	◉	◉	①	①	◉	①	①	①
	POOL 제 도입				◉		◉		◉	3
	무진동차 도입 및 트레일러 헤드 교체						◉			1
정책 건의	세제지원	톤세제도 지속유지	①		②		②	③	②	③
		M & A 관련 세제 감면		②	③	②	③	②	①	②
		항만사용료 감면	②	①	①	①	①	①	③	①
	금리지원	선박투자회사제도 개선 - 다양한 선박펀드 개발	①	①	◉			②	②	②
		신조계획의 적극적 지원								
		중고선박 구입시 특별 금리 지원	②	②		◉	◉	①	①	①
	정책지원	근해선사의 대형화 유도	①	②	①	②		②	②	②
		일괄된 해운·항만물류정책	②			③	②	③	③	③
		운임덤핑등 불공정해운 행위 감시기능 강화	③	①	②	①	①	①	①	①
	피더선 전용부두 건설				◉		◉		◉	3

주: 1) 2006년 기준으로 국적선사의 적취율은 약 46% 수준임.

2) 주요인에서 해당 응답이 다수인 경우 모두 표시 .

3) 주요인의 하위요인에서 해당 응답이 다수인 경우 중요도 순으로 기재(① 가장 중요, ② 약간 중요, ③ 중요)

V. 결론

2009년 한·중항로의 완전한 개방은 거부할 수 없는 현실이다. 한·중항로가 개방되면 저원가의 중국선박들이 대거 항로에 유입되고 글로벌선사의 대형컨테이너선 들이 한·중항로를 포함한 아시아 역내시장에 빠른 속도로 유입되어 시장이 교란될 것이며 또한 한·중·일 3국간 항로는 하나의 시장으로 통합될 것으로 전망된다. 이러한 환경변화에 대응하는 한국 국적선사를 위해 다음과 같은 전략이 요구된다.

첫째, 대형화를 통한 규모의 경제를 실현함으로써 운영비용을 절감하는 노력이 필요하다. 이를 위한 방안으로 중소형 선사간 M&A를 추진하고, 국적선사간 전략적 제휴를 통해 공동운항 및 통합운영이 필요하며, 원양선사와의 전략적 제휴를 통한 '공동 성장'의 기반을 구축하고, 취항선박의 대형화, 영업조직의 확대, 통한 규모의 경제화를 도모해야한다.

둘째, 서비스의 차별화를 촉진해야 할 것이다. 이를 위해서는 일관서비스체제 구축을 들 수 있는 데 일반화되어 있는 운송구간인 CY/CY Term에서 항만시설, 내륙수송, 창고, 통관 등의 서비스망 구축과 함께 항만터미널과 정보시스템의 현대화, 부가가치서비스 제공을 위한 시스템도 종합적으로 재정비하여 원스톱 쉽핑(One Stop Shipping)체제가 되도록 하여야 하며, 타 물류 기업과의 전략적 제휴를 강화하기 위하여서 종합물류기업인증제도 등을 활용할 필요가 있다. 또한 화주 밀착형 특화 서비스를 제공해야 한다. 중국선사와의 치열한 영업 시장에서 경쟁력을 갖추려면 화주와의 갈등요인을 제거하고 결속관계를 더욱 강화해야 할 것이며 고객 지향적 마케팅 전략 즉 특정의 화주를 대상으로 기업차별화 전략을 추진해야 한다.

셋째, 항로의 다변화가 필요하다. 한·중·일 항로뿐만 아니라 대만, 홍콩 그리고 동남아 지역을 어우르는 항로를 개설하여 특히 중국을 중심으로 움직이는 많은 물동량을 소화하여 과잉 선복 해소 및 안정적인 영업 기반 확보해야 한다.

넷째, 각 항로별 민간협의체간의 긴밀한 협력 체제가 구축되어야 할 것이다. 한·중 항로의 개방은 한·중·일 및 동남아항로의 통합시장의 시작을 의미하는 것임으로 각 민간협의체간의 통합 운영 또는 긴밀한 협력 체제 구축으로 상호 윈윈(win-win) 전략을 전개해야 한다.

정책적 전략으로는 첫째, 한·중 항로 시장질서 확립 및 항로 안정화를 위한 협의체 구성 및 규범의 제정이 이루어져야 한다. 한·중 항로의 공정한 경쟁 질서를 확립하고 근해항로 취항선사의 건전한 발전을 도모하기 위해서는 양국 정부 주도의 한·중 항로 시장질서 확립 및 항로안정화 협의체를 구성·운영하는 방안을 추진하여야 하며 향후 운임덤핑 등 불공정 거래행위 조사를 위한 한·중 공동의 공정거래조사반 운영 등 협력방안도 모색하여야 할 것이다.

둘째, 근해선사 전용터미널(부두) 확보에 대한 정부의 지원이 필요하다. 우리나라 항만의 피더 네트워크 강화 및 근해선사의 서비스 수준 제고를 위하여 피더 전용 터미널 확보가

시급하다. 피더 선사들이 중국, 일본 등 동아시아 주요 항만에 국적근해선사 전용 터미널, CY 및 Depot를 확보할 경우 이에 대한 정부 차원의 지원책을 마련하는 것도 검토하여야 할 것이다.

셋째, 금융 및 세제 지원이 필요하다. 구체적인 방안으로는 첫째, 선박투자회사제도의 보완을 통한 다양한 선박펀드를 개발하여야 할 것이다. 현재의 선박투자회사제도는 대형 원양선사 위주로 구성되어 실제 중소형의 선사들은 거의 혜택을 보지 못하고 있다. 둘째, 선대구조개편으로 소형선을 매각하고 경쟁력 있는 중대형선을 구매할시 정부차원에서의 특별 금리를 지원하여 국제경쟁력을 높이도록 적극 검토해야 할 것이다. 국적근해선사간의 M&A 과정에서 발생하는 양도소득세 등 관련 세금을 경감하여 많은 해운선사들이 보다 쉽게 M&A에 적극적으로 참여할 수 있도록 하여야 할 것이다. 셋째 톤세 제도를 계속 유지하여 국적근해선사가 선대 구조 조정 등에 적극적으로 나서서 한·중·일항로 시장이 하나의 통합시장으로 될 때 경쟁력을 가질 수 있도록 해야 할 것이다.

마지막으로, 한국적선박에 외국인 고급선원의 비율을 대폭 증가시켜야 한다. 조속한 외국인선원의 고용확대로 경쟁력이 제고 되어야 할 것이며 필요시 일본의 외국선원자격소지자에 대한 승선인정제도를 적극적으로 벤치마킹 할 필요가 있다.

참고문헌

1. 강종희, 「한·중 화객항로 발전방향에 관한 연구」, 한·중화객선사협의회, 2001.5.
2. 김광회, "중국해운업의 국제경쟁력에 관한 연구", 「한국해운학회지」, 제48호, 한국해운물류학회, 2006.
3. 길광수 외, 「해운산업장기발전계획수립연구」, 해양수산부, 2006.
4. 길광수 외, 「우리나라 근해 정기선사의 성장전략 연구」, 해양수산개발원, 2007
5. 김태승외 2인, "환황해권 Sea&Air 수송의 발전 가능성 전망", 항만경제학회지, 제22권, 2006
6. 김홍섭, "한·중 항만의 경쟁실태와 협력 방안", 유통과학연구, 제5권, 2007.12
7. 박용안·전형진, "해운항만물류기업의 중·일시장 진출방안", 한국해양수산개발원, 2005.
8. 박창호·김진구, "북중국의 주요 항만에 대한 해운 , 항만물류의 비교 연구", 물류학회지, 제22권, 2002
9. 신용존·이용호, "한·중정기항로의 운송실태분석과 국적선사의 경쟁력제고 방안", 국제상학, 제18권, 2003
10. 원동욱, "해·공(Sea & Air) 복합운송의 활성화와 한·중 교통협력의 과제", 교통, 통권 제83호, 2005.1
11. 이용호, "한·중 정기항로에서 국적선사의 문제점과 경쟁력 제고 방안에 관한 실증 연구", 한국해양대학교 박사학위논문, 2001.
12. 심기섭, "한일항로의 서비스특성에 관한 연구", 「해양수산동향」, 제 165호, 한국해양수산개발원, 1998.
13. 이충배 외4인, "한·중 물류협력방안에 관한 연구", 「국제상학」, 제22권, 2007
14. 전일수·박준제·심영보, "한·중항로 컨테이너화물 운송수단 선택요인 연구", 한국해운학회지, 제51호, 2006.
15. 정봉민, "한국 해운기업의 국제경쟁력 분석", 「월간해양수산」, 제256호, 한국해양수산개발원, 2006.

16. 조삼현, "북중국 주요항만과의 서해안 항만간의 교역 컨테이너 유통경로 분석에 관한 연구", 「항만경제학회지」, 제22집, 2006
17. 최중희, "정기선해운의 전략적 제휴 변천 연구",「월간해양수산」, 제203호, 한국해양수산개발원, 2001.8.
18. 하명신 · 장리화, "중국 해운산업의 발전에 관한 연구", 「한국해운학회지」, 제30호, 한국해운물류학회, 2000.6.
19. 하영석 · 백기언 · 유건우, "한 · 중항로에서 국적선사의 경쟁력 제고 방안", 「한국해운학회지」, 제26호, 1998.
20. 하영석, "중국의 WTO가입에 따른 국적외항해운기업의 대응방안", 「한국해운학회지」, 제31호, 2000.
21. 한종길, "성장기 일본 해운정책의 결정과정에 대한 고찰", 「한국해운학회지」, 제36호, 2002.
22. 한국해양수산개발원, 「2008 KMI 세계해운전망」, 2007.12.
23. 한국무역협회 동향분석실, 「2006년 한 · 중 무역구조 분석」, 2007.8.
24. Hiroyuki Sato, "世界化時代の海運産業の經營戰略", 2002.4.
25. SIPG, "洋山深水港口-一期碼頭業務水冊", 2005.
26. 王綾云,鄭旭紅, "中日航集裝箱航線發展戰略分析", 「集裝箱化」,集裝箱運輸, 2006.
27. 焦寧泊,鍾銘, "中日航線集裝箱運量豫測及空箱問題對策", 「集裝箱化」, 集裝箱運輸 2006.
28. 鄭旭紅, "中日集裝箱輸航線外部環境分析", 「水運管理」, 第29卷, 2007.
29. Frankel, E.G., "China's maritime development", *Maritime Policy and Management*, Vol.25 No.1, 1998
30. Lee Jung-Yoon and Jean-Paul Rodrigue, "Trade Reorientation and Its Effects on Regional Port Systems: The Korea-China Link along the Yellow Sea Rim", *Growth and Change*, Vol.37 No.4, December 2006.
31. Comtois, C., and P J Rimmer, "China's competitive push for global trade: Port system development and the role of COSCO", In *Shipping and ports in the twenty-first century: Globalisation, technological change and the environment*, ed. D. Pindar and B. Slack, 40.62. New York: Routledge, 2004

< 요약 >

한·중항로 개방에 따른 국적선사의 대응전략 연구

이충배·배창호·양재훈

중국의 급속한 경제성장은 한국 시장에 다양한 기회요소 및 위협요소를 제공하고 있으며 이는 해운시장도 예외가 아니다.

한국과 중국은 2009년 전면적인 항로 개방이 예정되어 있다. 한·중항로 개방은 신규 항로의 개설과 양국선사의 참여로 인해 과당경쟁을 야기할 수 있다. 특히 중국 선사들의 참여증가로 인한 화물 집하 경쟁과 운임 경쟁이 매우 치열할 것으로 전망되며 장기적으로 운임면에서 우위를 차지하고 있는 중국선사에게 시장을 잠식당할 우려가 존재한다. 뿐만 아니라, 중국선사들의 선대 대형화, 글로벌 컨테이너선사들의 역내시장유입 등은 한·중·일 3국간 항로를 단일 시장화 할 수 있으며 이 경우 선사간 운임덤핑 등, 불공정 거래 행위로 인한 동 항로의 시장질서가 교란될 수 있다.

본 논문은 한·중 항로의 개방에 따른 다양한 문제점에 대한 한국국적선사들의 대응방안 및 전략을 제시하는데 목적이 있다. 본 논문에서는 한·중항로 개방에 따른 향후 전망과 각 선사들의 영업전략, 실무자들의 대정부 정책 건의 등을 파악하기 위해 동 항로에 취항 중인 국적정기선사, 카페리사, 전문물류기업, 해운물류전문신문사 등을 대상으로 심층면담을 실시하였다.

연구 결과, 중소형 선사간 M&A를 통한 선사와 선박의 대형화, 국적선사간 전략적 제휴를 통한 선복의 대형화 및 공동 운항, 일관서비스 체제 구축 및 화주 밀착형서비스의 제공, 항로의 다변화, 각 항로별 민간 협의체간의 긴밀한 협력 체제, 시장질서 안정화를 위한 협의체의 구성 및 활성화, 근해선사간 근해항로 통합 운영 및 전용터미널의 확보 및 경쟁력 제고, 선사간 M&A시 정부의 특별지원 등이 요구되고 있다는 것을 파악할 수 있었다. 한·중항로는 우리나라 해운업 발전에 필수적인 전략 항로이다. 따라서 중장기적인 활성화 방안이 지속적으로 제시되어야 할 것이다.

□ 주제어 : 한·중항로, 운임, 한국선사의 전략