

중국 해운산업의 국제경쟁력 비교연구

이충배* · 만준빈** · 김정환***

A Comparative Study on the International Competitiveness of Chinese Shipping Industry

Choongbae Lee · Junbin Wan · Jeonghwan Kim

Abstract : Shipping is a global industry, with 80% of the world's international trade of goods transported by sea. Many countries with large international trade volumes place great importance in developing their shipping industry. Recently changes in the world economy, international trade, world oil prices and other uncertainties have led to increased competition in the world shipping market. This is specially true, along the Pacific coast, where five of the world's major maritime countries, Japan, China, South Korea, Singapore and the United States are located. This paper aims to compare the international competitiveness of Japan, China, South Korea, Singapore and the United States with Port's Diamond Model and AHP analysis. The results of this research give some suggestions for international competitiveness of Chinese shipping industry, is very competitive in quantitative terms but is relatively weak in qualitative terms.

Key Words : China, Shipping Industry, International Competitiveness, Port's Diamond Model, AHP Analysis

▷ 논문접수: 2012.01.26 ▷ 심사완료: 2012.03.26 ▷ 게재확정: 2012.03.28

* 중앙대학교 국제물류학과 교수, cblee@cau.ac.kr, 031)670-3233, 대표집필

** 중앙대학교 대학원 박사과정, wanjunbin@naver.com, 02)820-6361, 공동저자

*** 중앙대학교 대학원 박사과정, rade1010@hanmail.net, 02)820-6361, 공동저자

I. 서론

해운은 해상운송이라 하며 중국에서는 항운이라 한다. 구체적으로 해운은 해상에서 선박을 이용하여 사람 혹은 화물을 운송하고 그 대가로 운임을 받는 상행위를 말하며 선박에 의한 해상운송업무를 말한다. 해운업무를 제공하는 기업은 해운기업이며 이러한 해운기업의 집단을 해운산업이라고 한다.

해운은 다른 운송방식에 비해 대량 운송능력, 저렴한 운송비, 자유로운 수송로, 국제성, 원거리 수송능력 등의 특성이 있다. 그리고 일반적으로 국가경제와 국민생활에 있어서 해운은 대외무역의 추진, 국제수지 개선, 고용효과 증진, 국방에 대한 기여, 국위 선양 등의 기능이 있다. 특히 글로벌 시대인 오늘날에는 해운은 국제무역을 통해 경제 발전에 중요한 역할을 하고 있다.

현재 국제무역 80%이상의 화물이 해상운송수단으로 운송된다. 그러므로 해운산업은 많은 국가에서 대외무역 발전을 위한 기초가 되며 외화수익을 창출하는 국가의 기간산업으로 여겨지고 있기 때문에 일반적으로 국제무역의 규모가 큰 국가들은 해운산업을 육성시키기 위한 정책을 추진하고 있다.

근년에 국제 무역은 많은 변동성에도 불구하고 꾸준히 증가세를 유지하고 있다. 이에 따라 해상 물동량은 계속 증가되었으며, 해운의 수요도 증가되어 왔다. 이러한 환경하에 중국, 한국, 일본 등 수출입 의존성이 높은 국가는 해운산업에 대한 중요성을 인식하여, 해운산업 발전에 꾸준히 노력하여 왔다. 이로 인해 세계 해운 국가의 선복량의 확장이 점점 증대되고 있다. 최근 금융 위기, 환율변동, 유가인상, 환경보호, 전쟁위협, 천재지변 등 경제 여건의 불확실성의 영향으로 인하여 세계 해운산업에서의 국가간 경쟁이 더욱 치열해지고 있다.

중국은 2001년 WTO 가입과 더불어 세계 무역의 핵심 국가로 발전해 왔으며, 해운산업 촉진 정책을 통하여 해운산업이 양적으로 급성장하여, 2010년초 선복량 기준으로 그리스, 일본에 이어 세계 3위의 해운대국으로 발전하였다. 하지만 질적으로 보면 다른 해운 강국에 비해 국제 경쟁력은 다소 떨어지는 것이 현실이다.

따라서 본 연구의 목적은 중국과 다른 해운강국의 국제 경쟁력을 비교 분석하여 중국 해운산업의 경쟁력 강화방안을 제시하는데 있다.

II. 중국 해운산업 현황

1. 세계 해운산업 발전 현황

1) 세계 경제 환경 변화

해운산업은 국제무역의 파생산업이다. 오늘날 국제무역 80%이상의 화물이 해운을 통해 운송되고 있으며, 세계경제 성장과 국제무역의 발전은 해운산업 발전에 긍정적인 요소로 작용할 뿐 아니라 해운산업의 발전은 낮은 물류비를 통해 세계 무역의 증대를 이끈다. 1981년부터 2010년까지 30년 동안 세계 경제, 무역은 지속적으로 성장하여 세계 각국 국내총생산(GDP)은 1981년 10.94조 달러에서 2010년 62.91조 달러로 증가하였으며, 연평균성장률은 약 3.38%(불변가격)이다. 최근 2008년 경제위기의 영향으로 인하여 세계경제는 크게 타격을 받아 2009년 세계GDP성장률이 -0.06%(불변가격)로 하락하였다. 그러나 경제위기 극복을 위한 여러 가지 노력으로 2010년에는 세계GDP가 2008년보다 1.64조 달러 증가하여 세계경제는 회복단계에 들어섰다고 할 수 있다(IMF, World Economic Outlook Database, 2011).

전 세계 무역량도 1981년부터 2010년까지 30년 동안 지속적으로 증가하여, 무역 수출액과 수입액의 평균 성장률은 모두 약 7%에 달한다. 지난 30년간 전 세계 무역량이 가장 많았던 2008년에는 수출액과 수입액이 각각 16.00조 달러와 16.30조 달러이고, 그 후에 경제 위기로 인해 2009년말에는 수출액과 수입액이 각각 약 12.37조 달러와 12.51조 달러까지 감소하였다. 2010년 무역량은 수출액은 22%, 수입액은 21% 성장하여 각각 약 15.07조와 15.15조 달러까지 회복하였다.

세계경제와 무역량은 모두 2008년말 금융위기 영향을 인해 일정한 타격을 받았으며, 2010년부터 회복하는 추세가 나타나는 것을 알 수 있다. 이와 같이 세계경제환경의 변화는 국제무역의 파생산업인 해운산업에 수요감소, 공급과잉, 경쟁심화 등의 여러가지 문제를 야기하고 있으며, 세계 해운산업 발전에 불확실한 요소로 작용하고 있다.

2) 세계 해운산업 수요 및 공급 현황

<표 1>에서 세계 해상운송 수요 및 공급 추이를 살펴보면, 1980년 총 물동량 37.04억 톤에서 2009년의 78.43억 톤까지 지난 30년 동안 석유 1.39%, 주요 벌크화물 5.52%, 기타 건화물 6.57%, 총 물동량 3.72%의 연평균 성장률로 지속적으로 증가하는 추세를 나타내고 있다. 그리고 총 물동량은 2008년에 82.10억 톤으로 최고점에 달하였다. 그 이후에 금융위기를 인하여 2009년에 78.43억 톤까지 감소하고 그 중 석유 26.49억 톤 비중 33.78%, 주요 벌크화물 21.13억 톤 비중 26.94%, 기타 건화물 30.81억 톤 비중 39.28%이었다.

<표 1> 세계 해운산업 수요 및 공급 추이

구분	석유	주요 벌크화물	기타 건화물	총 물동량	총 선복량	DWT당 운송량
	단위: 백만 톤				백만 DWT	톤/DW T
1980	1,871	796	1,037	3,704	683	5.4
1990	1,755	968	1,285	4,008	658	6.1
2000	2,163	1,288	2,533	5,984	799	7.5
2006	2,698	1,849	3,135	7,682	960	8.0
2007	2,747	1,972	3,265	7,983	1,042	7.7
2008	2,732	2,079	3,399	8,210	1,118	7.3
2009	2,649	2,113	3,081	7,843	1,192	6.6
2009년 비중(%)	33.78	26.94	39.28	100	-	-
1980년 이후 연평균 성장률(%)	1.39	5.52	6.57	3.72	2.48	-

자료 : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2010, 2010.12.20, p.8; p.64.

주 : 주요 벌크 화물: 철광석, 곡물, 석탄, 보크사이트/알루미나, 인산염.

<표 1>에서 나타난 세계 해운 공급은 1980년부터 2009년까지 30년 동안 연평균 성장률이 2.48%로 6.83억 DWT에서 11.92억 DWT까지 증가해 왔다. 2010년 기준으로 세계 해운 상선대 총 보유량이 12.76억 DWT에 달하였다. 그중 컨테이너선은 1.69억 DWT 비중 13.24%, 일반 화물선은 1.08억 DWT 비중 8.46%, 벌크선은 4.57억 DWT 비중 35.83%, 유조선은 4.50억 DWT 비중 35.27%, 기타 선박은 0.92억 DWT 비중 7.21%로 나타났다(UNCTAD, 2011). 2009년 세계 전체 선박 공급량은 11.92억 DWT이고 해운수요는 78.43억 톤으로 DWT당 평균 약 6.6톤이었다. 이 수치는 2006년 이후 계속 감소하는 추세이다.

<표 2>에서 보는 바와 같이 2007년, 2008년, 2009년 3대 주요 선박(컨테이너선, 유조선, 벌크선)의 평균 계선률은 각각 1.5%, 2.2%, 1.3%이며 모두 2004년 0.9%, 2005년 1.0%, 2006년 1.3% 보다 높다. 즉, 2007년~2009년은 2004년~2006년에 비해 세계 해운시장에서 과잉공급이 더 크게 나타나고 있는 것을 알 수 있다.

그래서 세계 해운산업 수요와 공급 현황을 총괄적으로 보면 세계 해운 시장에서 공급 과잉 현상이 나타나 해운시장에서의 경쟁이 더욱 심화되고 있다는 것을 알 수 있다.

<표 2> 세계 선대의 과잉 공급량

(단위: 백만 DWT)

항목	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 .4
3대 주요 상선대 선박	667.0	697.9	773.9	830.7	876.2	930.3	937.5
계류 선박	6.2	7.2	10.1	12.1	19.0	12.0	14.4
활동 선박	660.8	690.7	763.7	818.6	857.2	918.3	923.1
상선대 대비 계선율(%)	0.9	1.0	1.3	1.5	2.2	1.3	1.5

자료 : UNCTAD, 전세서, p.67.

2. 중국 해운산업 발전 현황

1) 경제적 환경과 해운수요

지난 30년 동안 중국 경제와 대외무역은 급격하게 성장되어 왔다. 중국 국내총생산(GDP)은 1981년 1,683.67억 달러에서 2010년의 5.88조 달러까지 증가하였고, 동기간 연평균성장률이 10.10%(불변가격)로 이는 세계 연평균 성장률의 2.99배에 달한다. 2010년 세계 대비 중국GDP의 비중은 9.35%를 차지하여 세계 제2위의 경제규모가 되었다.

중국 대외무역 수출액과 수입액은 30년간 각각 17%와 16%의 연평균증가율로 성장해 왔으며, 이는 세계평균증가율의 2.42와 2.29배에 달하는 수치이다. 2010년 중국의 수출액은 1.58조 달러로 세계 전체 수출액의 10.47%에 차지하여, 세계 1위 수출국이 되었다. 2010년 중국 수입액은 1.40조 달러로 세계 전체 수입액의 9.22%에 달하여 미국에 이어 세계 2위의 수입국이다. 2010년 기준으로 중국 대외무역은 1,800억 달러의 흑자를 기록하였다.

해운수요의 측면을 살펴보면, 2009년 중국의 대외 무역 항만물동량은 2008년 19.86억 톤에서 21.8억 톤으로 증가하였으며 중국 항만의 2005년~2009년 5년간 평균 수출입 물동량은 17.99억 톤이고, 5년간 평균 증가율은 12.45%이다.

2009년 중국의 원유 수입은 2.04억 톤이며, 전년대비 성장률은 13.9%이고 원유 수출은 507만 톤이다. 원유의 수출입량은 세계원유 교역량의 10%를 차지한다. 2009년 중국의 석탄 수입은 1.26억 톤으로, 전년대비 증가율은 211.9%로 나타났으며 수출은 0.22억 톤으로 전년 대비 50.7% 감소하였다. 중국의 석탄 수출입량은 세계 석탄 해운 무역량의 20%를 차지한다.

중국의 금속광석 수입은 6.62억 톤으로 전년대비 증가율이 34.3%이고, 그중 철광석 수입은 6.39억 톤으로 전년대비 증가율이 35.4%이며, 세계 철광석 해운 무역량의 3/4에

달한다. 또한 2009년 곡물 수출입 물동량은 4,854만 톤 성장률 21.4%에 달했다. 중국의 컨테이너 수출입 물동량은 8,646.60만 TEU로 전년대비 4.2% 감소하였다.

2) 중국의 선대 보유 현황

중국의 선박 공급은 <표 3>에서 보는 것과 같이, 2010년 01월01일까지 상선대의 보유량은 3,633척이고, 그중 자국 국적 선박은 2,024척, 외국 국적 선박은 1,609척이다. 총 선복량은 1.04억 DWT이고, 그중에 자국 국적 선박 선복량은 0.41억 DWT, 타국 국적 선박 선복량은 0.63억 DWT이다. 그리고 2009년말에 컨테이너선의 운송능력은 95.7만 TEU에 달한다. 2010년 기준으로 중국의 총 선복량은 그리스, 일본 다음으로 세계 3위이며, 세계 선복량의 8.96%를 차지한다. 그리고 세계 컨테이너 선대 중 중국 국적 선대의 비중이 3.02%이고, 세계 벌크선대와 유조선 선대 중 중국 국적 선대의 비중은 각각 5.26%, 2.17%에 달한다.

<표 3> 선대 보유 10위권 국가 선대 보유 상황 (2010)

(단위: 백만 DWT)

지역	선박 척수			천 DWT				세계 총계 중 비중(%)
	자국 국적	외국 국적	총계	자국 국적	외국 국적	총계	외국적선박 비중(%)	
그리스	741	2,409	3,150	58,478	127,617	186,095	69	15.96
일본	720	3,031	3,751	14,443	168,876	183,320	92	15.73
중국	2,024	1,609	3,633	41,026	63,426	104,452	61	8.96
독일	458	3,169	3,627	16,926	86,969	103,896	84	8.91
한국	775	425	1,200	18,865	26,018	44,883	58	3.85
미국	920	945	1,865	21,530	19,761	41,291	48	3.54
노르웨이	820	1,148	1,968	14,102	26,416	40,519	65	3.48
중국홍콩	350	330	680	21,225	13,217	34,442	38	2.95
덴마크	360	580	940	12,937	20,261	33,198	61	2.85
싱가포르	598	387	985	17,377	15,232	32,609	47	2.80

자료 : UNCTAD, 전계서, p.41.

『2009 중국항운발전보고(中國航運發展報告)』에 의하면, 중국 국적 해운기업 운송성과는 2009년 연안해운 운송량이 11.04억 톤, 1.34조 톤/킬로미터이고, 증가율이 각각 -6%와 1.0%이다. 원양해운 운송량은 5.17억 톤, 3.95조 톤/킬로미터이고 증가율은 각각 22.2%, 20.3%에 달했다.

3) 중국 해운 기업 발전 현황

2009년 기준으로 중국의 국제 정기선 기업 수는 약 140개에 달하며 NVOCC (Non-vessel Operating Common Carrier)는 약 3,400개로 나타났다. <표 4>에 보는 바는 바와 같이 2009년 중국의 국제 해운선대를 운영하는 10대 선사 중 총 선복량이 100만 DWT이 넘는 선사는 5개 선사가 있다. 그리고 Alphaliner 2011년 10월 22일 세계 정기선 선사 TOP100의 순위에 따르면 중국 정기선 선사가 COSCO Container L.(4위), CSCCL(8위) 등을 포함해 9개 선사가 포함되어 있으며, 이들 선사는 세계 정기선 총 선복량의 8.61%를 차지한다(Alphaliner, 2011). 2010년 9월1일 기준으로 세계50대 벌크선사 중 중국 선사는 COSCO(1위), China Shipping Group(7위) 등 6개 선사가 있으며, 이들 선사는 세계 벌크선 총 선복량의 7.59%를 차지한다. 그리고 China Shipping Group(10위), COSCO(16위) 등 4개 선사는 유조선 선사 세계50위권에 포함되어 있으며, 4개 선사 유조선 선복량은 전 세계 총 선복량의 4.15%이다(Clarkson, 2010). 세계 100위 정기선사, 세계 50위 벌크선사, 세계 50위 유조선사 중 포함되어있는 각 국의 선사 총수를 합산하면, 중국의 선사 총 첫 척수는 각각 세계 1위, 2위, 1위이다.

또한, 해운선사의 형태를 <표 4>에서 살펴보면, 10개 국제해운선사 중 4개 선사가 민영선사이고, 6개 선사는 국영 해운선사이다. 10대 국제해운선사 중에 국영선사 선복량은 민영선사 선복량의 6.22배에 달한다. 최근 중국의 민영해운선사가 빠르게 성장하고 있지만 중국 해운산업은 여전히 국영선사를 중심으로 발전해 오고 있다고 할 수 있다.

3. 선행연구 고찰

본 연구는 중국 해운산업 국제경쟁력과 주요 해운국가와 비교·분석하는 것이다. 따라서 중국 해운산업과 국제경쟁력에 대한 선행연구를 실시 하였다.

중국 해운산업을 분석한 선행연구로 하명신 외 1인(2000)은 중국해운의 역사적 발전과정과 시장경제 도입과정에서 야기되는 중국의 해운환경변화를 문헌적으로 고찰하고, 아울러 세계 해운산업의 발전과 경영환경의 변화 등을 토대로 중국 해운산업의 문제점과 향후 발전방안을 제시하였다. 이영길(2002)은 중국 정부 수립 이후 중국 국제해운산업이 어떤 요인에 의해서 어떤 과정을 통해 발전하고 있는가를 규명하였다. 그리고 중국 해운산업의 발전과정에 대해 시기구분을 통해 각 시기별 성격과 특징을 밝힘으로써 앞으로 중국 국제해운산업 발전방향을 제시하였다. 장명준(2004)은 국제 해운시장에서 해운산업의 영향력을 발휘하고 있는 중국 해운산업의 구조와 현황을 파악하고, 이를 통해 중국 해운산업의 발전방향을 제시하였다. 조계석(2003)과 전형진(2003)은 중국의 WTO 가입 이후 해운정책 동향과 중국 국제해운조례에 대해서 연구하고 한국의 대응방안을 제시하였다. 蔡婕(2006)는 중국 해운산업 클러스터 및 리더 기업의 영향력을 연구하였다.

<표 4> 중국 주요 해운선사 국제해운선대현황 (2009년)

순위	구분	형태	총선복량		자가 선대		임대 선대	
			척수	만 DWT	척수	만 DWT	척수	만 DWT
1	COSCO Group	국영	729	5,140	421	2,553	308	2,587
2	HOSCO Group	민영	75	1,003	30	511	45	492
3	CHINA SHIPPING Group	국영	123	791	62	479	61	312
4	SINOTRANS&CSC Group	국영	204	755	119	481	85	274
5	Zhejiang Ocean Shipping Co. Ltd(ZOSCO)	국영	9	118	9	118	-	-
6	SITC Shipping	민영	37	43	14	16	23	27
7	Jiangsu Ocean Shipping Co.,Ltd. (JOSCO)	국영	17	36	17	36	-	-
8	Fujian GuanHai Shipping Co.,Ltd	민영	3	32	3	32	-	-
9	Fujian Guohang Ocean Group	민영	4	24	2	12	2	12
10	Zhejiang Shipping Group	국영	3	14	3	14	-	-

자료 : 中華人民共和國交通運輸部, 『2009 中國航運發展報告』, 人民交通出版社, 2010, p.18.

해운산업 국제경쟁력을 분석한 선행연구로 이광로 외 1인(2001)은 한국의 해운조세의 실태를 살펴본 후에 한국의 해운조세체제와 유럽 주요 해운국가의 해운조세체제를 비교하고 연구 대상 국가의 해운조세체제가 자국 해운기업의 조세부담에 미치는 영향을 비교분석해 봄으로써 한국 해운산업의 국제경쟁력을 향상시키기 위한 정책적 시사점을 제공하였다. 장두찬(2006)은 한국 해운의 현황과 주요국과의 비교를 통해 한국 해운산업의 문제점을 발견하고 글로벌 경쟁력 구축전략을 제시하였다. 길전무 외 2인(2006)은 해운유형론의 측면에서 중국해운산업의 형태를 분석하고, 중국해운산업의 경쟁력 현황을 연구하였다. 이충배 외 1인(2010)은 발전계획에 따른 한국 해운산업 육성 정책을 바탕으로 그 성과를 분석하고 앞으로의 한국 해운산업의 발전 방향과 경쟁력 강화를 위한 해운인력의 안정적 확보와 해운세제의 선진화, 해운산업의 정보화·지식산업화, 시장질서 확립, 해운부대사업 육성 등에 대한 현실적인 정책 대안을 제시하였다. 張曉川 외 1인(2011)은 세계 금융위기를 배경으로 세계 해운발전 현황을 분석하였으며 중국 해운산업의 국제경쟁력 강화 전략을 도출하였다.

이상 선행연구들을 보면 중국 해운산업에 관한 선행연구는 주로 중국 해운산업 발전 과정, 구조, 현황, 정책 등을 연구해서 중국 해운산업 발전방향을 제시하는 연구가 다수

를 이루고 있다. 해운산업 국제경쟁력을 분석한 선행연구에는 한국 해운산업 국제경쟁력에 대한 연구가 해운조세체제, 해운유형론, 해운현황비교, 해운산업 육성정책 등과 같은 요소에서 국제경쟁력을 향상시키기 위한 시사점을 제시하였다.

해운산업 국제경쟁력에 영향을 미칠 수 있는 주요 결정요인과 관련된 데이터를 이용하여 세계 주요 해운국가와 비교를 통해 중국 해운산업 국제경쟁력을 분석하는 실증적인 연구는 거의 이루어지지 않았기 때문에 이에 대한 연구의 필요성이 제기된다.

Ⅲ. 해운산업의 국제경쟁력

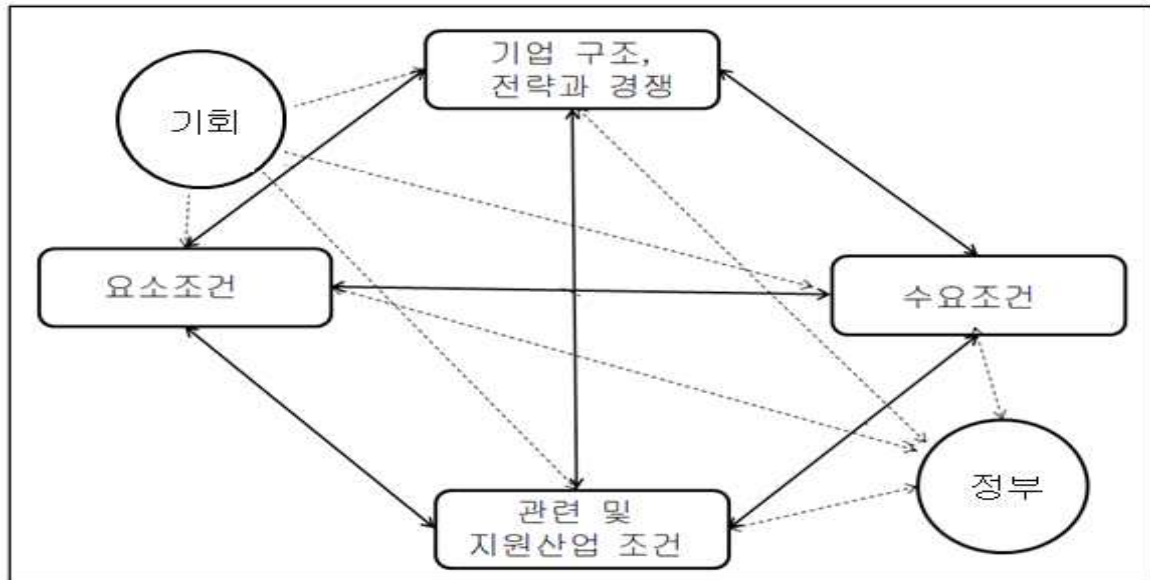
1. 국제경쟁력 개념

경쟁력은 연구자의 분석대상 및 범위 규정에 따라서 국가경쟁력, 산업경쟁력, 기업경쟁력 등으로 나뉘고, 경쟁범위에 따라서는 국내 경쟁력과 국제 경쟁력으로 나누어진다. 원래 경쟁력의 개념은 주로 미시적 차원에서 논의되어 왔는데 즉, 경쟁력은 기업의 경영성과를 평가하는 개념으로 주로 사용되었다. 예컨대, 어떤 기업이 경쟁기업들과 비교해 저렴하고 우수한 제품을 생산할 수 있는 능력에 기반하여 시장점유율과 이윤을 지속적으로 확대시켜 나갈 때, 그러한 기업을 경쟁력 있는 기업이라고 할 수 있다. 그러나 경쟁력과 관련된 최근의 이론적, 정책적 관심은 개념의 적용범위를 보다 확대하여 국가 경쟁력이나 산업 경쟁력을 중요시하고 있다. 지난 1990년대 이후 M. Porter에 의해 국가 경쟁력 개념이 도입되면서 기업이 갖고 있는 고유의 기술 및 생산 시스템 외에 해당 기업과 산업을 둘러싸고 있는 외부 여건이 강조되고 있다(강경성, 2004).

전통적인 의미에서 국제경쟁력이란 한 나라의 특정상품이 다른 나라의 그것과 국제시장에서 싸워 이길 수 있는 힘을 말한다(권혁조, 1993). 산업의 국제 경쟁력은 한 국가의 모든 산업이 국제시장에서 경쟁을 통해 나타난 경쟁능력이나 여러 나라가 같은 산업 분야의 국제 경쟁 중에 표현된 경쟁능력이라고 할 수 있다(朱小娟, 2004). M. Porter는 산업을 제품이나 서비스를 제공하며, 직접적인 경쟁을 하는 경쟁자 그룹이라고 정의하였다. 특정 산업에서 한 국가의 국제경쟁력을 나타내는 것은 특정 산업에서 한 국가의 기업이 다른 국가의 기업과 경쟁을 통해 나타난 국가의 경쟁우위라고 정의하였다. 즉, 특정 산업에서 한 국가의 경쟁우위는 산업 내에 있는 기업들이 수요, 요소 등 조건을 보유하고 신속히 창출할 수 있는 능력이라고 볼 수 있다.

또한 그는 특정 산업에서 한 국가의 경쟁우위가 어떻게 결정되는지에 대해 <그림 1>과 같은 다이아몬드 모델로 4가지 내생적 요인과 2개의 외생적 요인을 제시하였다.

<그림 1> M. Porter의 다이아몬드 모델



자료 : Michael E. Porter, The Competitive Advantage of Nations, The Free Press, New York, 1990, p.127.

주 : 내생적이고 핵심적인 결정요인은 실선으로 연결하고 기회와 정부 같은 외생적인 영향요인은 점선으로 연결하기로 한다.

첫째, 요소조건이다. 이는 자원, 인력, 기술, 자본 등 경쟁에 필요한 생산요수의 부존 상태를 의미한다. 전통적인 경제이론은 토지, 자연자원, 노동, 자본 등의 생산요인이 국제경쟁력을 결정한다고 보았다. 하지만 경쟁력의 핵심이 되는 것은 이러한 생산요인 자체가 아니고 이 요인들을 가능한 빠르고 효율적으로 만들어내고 개선하여 특정 산업에 활용 할 수 있는 가에 관한 것이라고 볼 수 있다.

둘째, 수요조건이다. 이는 국내시장의 수요상태를 의미하며 시장규모라는 양적 요인 뿐만 아니라 세분 시장마다 나타나는 수요의 질적 요인까지 모두 포함한다. 즉, 수요 조건은 한 산업의 산출상품에 대한 수요량과 질적 요인으로 수요자의 욕구까지 포함한다.

셋째는 관련 및 지원 산업 조건이다. 이는 원료제공 산업이나 기타 관련 산업의 존재 여부를 의미한다. 그들은 가장 저렴한 입력 요소를 효율적이면서 신속하게 공급해 주는 것일 뿐만 아니라, 공급자와 소비자가 서로 의사전달을 통해 효과적으로 정보를 전달하며 아이디어와 혁신을 항상 교환할 수 있다. 또 국제적으로 경쟁력이 있는 관련산업과 지원산업이 국내에 존재하는가에 따라 그 산업의 국제경쟁력이 결정된다.

넷째는 기업구조, 전략, 경쟁이다. 이는 한 산업에서 국내 경쟁의 본질은 물론 기업을

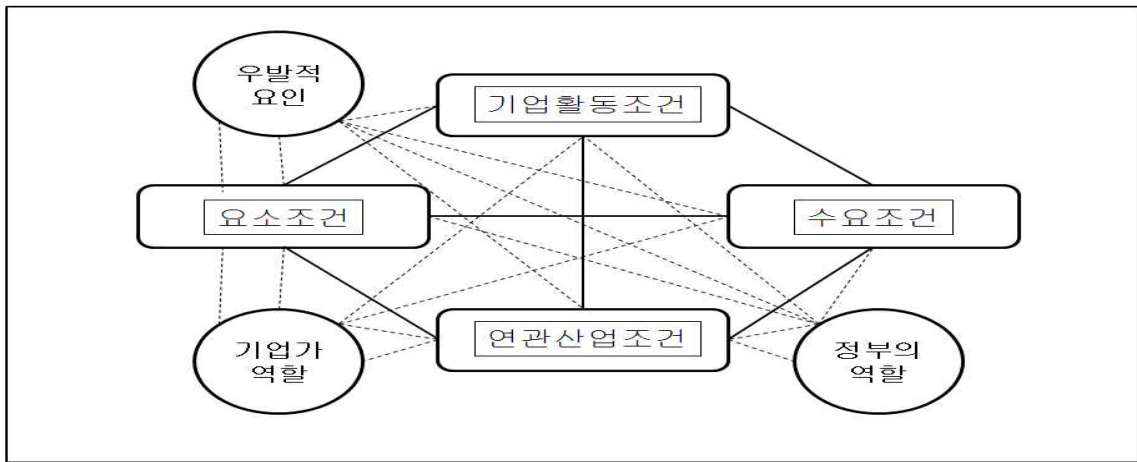
만들고 조직하고 경영하는 환경이다. 기업을 조직하는 목표, 전략, 방식은 국가마다 다르다. 특정 산업에서 특정 국가의 우위는 이런 선택과 경쟁우위의 원천 사이이 잘 조화를 이룬 결과이다. 본국에서 경쟁의 패턴은 또한 국제적 성공을 위한 궁극적 전망과 혁신의 프로세스에서 중요한 역할을 한다.

이상에서 살펴본 네 가지 결정요인은 한편으로 상호 간에 영향을 주고 받는 역동적인 관계를 이룰 수 있는 내생적 변수로 간주할 수 있다. 한편 네 가지 요인에 영향을 미치는 외생적인 변수로 정부 요인과 천재지변과 전쟁 같은 기회 요인을 두었다. 이 두 요인은 네 가지 경쟁력 핵심적인 결정요인에 영향을 주어 특정 국가의 특정 산업 국제 경쟁력에 간접적인 영향을 준다고 볼 수 있다.

2. 해운산업 국제 경쟁력 결정요인

이학현(1995)은 M.Porter의 다이아몬드 모델을 바탕으로 <그림 2>에서 보는 바와 같이 '기업가역할'을 외생적인 요인으로 추가하는 동시에 '기업구조, 전략과 경쟁'→'기업활동조건', '관련 및 지원산업조건'→'연관산업조건', '기회'→'우발적요인'으로 다이아몬드 모델을 수정하여 해운산업의 특성을 고려하여 <표 5>와 같은 해운산업 국제 경쟁력 결정요인을 도출하였다.

<그림 2> 수정 다이아몬드 모델



자료 : 이학현, “우리나라 해운산업의 국제경쟁력 결정요인에 관한 고찰”, 『해운물류연구』, 제 20호, 한국해운물류학회, 1995.08, p.78.

주 : 내생적이고 핵심적인 결정요인은 실선으로 연결하고 우발적요인, 정부의 역할 및 기업가역할 같은 외생적인 영향요인은 점선으로 연결하기로 한다.

<표 5> 해운산업에서의 국제 경쟁력 결정요인

조건	요인	세부요소	비고
I	요소조건	선박, 선종, 선대체질, 선원, 선원교육, 선원복지, 육상직원, 회사입지	내생적요인
II	수요조건	물동량, 화물, 항로, 산업성장, 운항서비스	
III	연관산업	관련산업, 조선산업, 항만산업, 보험산업	
IV	기업활동	기업규모, 기업수익, 기업비용, 기업능력, 관계개선, 경영전략, 노하우	
V	순수기회	특수요인 I, 특수요인 II, 국제환경, 해운인식	외생적요인
VI	정부역할	선원정책, 선박정책, 조세정책, 화물정책, 금융정책, 대내정책, 대외정책	
VII	기업가역할	기업가능력, 기업가의지, 기업가인격	

자료 : 이학현(1995).

본 연구는 M. Porter(1990)와 이학현(1995)이 강조하는 요소조건, 수요조건, 기업활동조건, 연관산업조건의 4가지 산업 국제경쟁력 내생적 요인이 해운산업 국제경쟁력에 미치는 영향을 고려하여, 이 4가지 결정요인을 중심으로 경쟁모델을 설정하였다. 동시에 개념을 명확하게 하기 위해 이학현(1995) 연구내용을 참고하여 <표 5>에서 요소조건의 '선박'→'선복량', 수요조건의 '화물'→'화물종류', '산업성장'→'국내 산업성장', 연관산업의 '관련산업'→'무역산업'으로 바꾸어 AHP(Analytic Hierarchy Process) 계층구조모형을 만들었다. 특히, 연관산업조건의 '관련산업'→'무역산업'으로의 변경은 이학현(1995)의 선행연구에서 해운산업의 대표적인 연관산업을 살펴보면, 조선업, 항만업, 보험업, 무역업 등이 있다는 주장에 근거하여 변경하였다.

이 모형을 바탕으로 2011년 9월말부터 10월초까지 '해운산업의 국제경쟁력 결정요인 중요도'에 대해서 해운업계 전문가 15명(교수 1명, 연구원 2명, 해운실무자 12명)을 대상으로 전문가 설문조사를 실시하였다. 이 설문조사 데이터를 Expert Choice 2000을 활용해 각 결정요인의 중요도를 평가하여 <표 6>과 같은 결과를 도출하였다.

<표 6> 해운산업 국제경쟁력 결정요인의 중요도

요인	세부요소	중요도	일관성 비율	중요도	일관성 비율
수요	물동량	0.375	0.08	0.365	0.02
	화물종류	0.216			
	국내산업성장	0.156			
	항로	0.130			
	운항서비스	0.123			
요소	선복량	0.223	0.02	0.297	
	선대체질	0.150			
	선종	0.120			
	선원	0.111			
	회사입지	0.104			
	선원교육	0.100			
	육상직원	0.100			
	선원복지	0.092			
기업활동	기업수익	0.263	0.02	0.173	
	기업능력	0.148			
	기업규모	0.131			
	기업비용	0.119			
	경영전략	0.118			
	관계개선	0.111			
	노하우	0.109			
연관산업	항만산업	0.310	0.008	0.166	
	무역산업	0.308			
	조선산업	0.271			
	보험산업	0.110			

주 : 일관성 검증: 0.10 기준으로 일관성 비율이 0.10보다 낮으면 조사결과가 신뢰할 수 있다. 0.10 이상이면 일관성이 부족한 것으로 판단할 수 있다.

<표 6>에서 모든 일관성 비율의 수치가 0.1이하이므로 본 전문가설문 조사결과는 신뢰할 수 있다고 할 수 있다. 요인별 중요도를 살펴보면, 해운산업의 국제경쟁력에서 해운산업의 수요조건(0.365)이 가장 중요하다는 것을 알 수 있다. 그 다음으로는 요소조건(0.297), 기업활동 조건(0.173)과 연관산업 조건(0.166) 순으로 나타났다. 4가지 요인 내에 포함된 구체적인 세부요소들의 중요도를 살펴보면 <표 6>과 같다. 본 연구는 4가지 요인의 세부요소 중 중요도 1위, 2위 요소를 선정하여, 총 8개 요소들로 해운산업 국제경쟁력 분석 요소를 구성하였다, 이 8개 요소의 세부 측정지표는 <표 7>에 나타나

있다. 이들 세부측정지표를 국가간 비교하며 국별 해운산업의 국제 경쟁력을 분석하였다.

<표 7> 해운산업 국제경쟁력 분석 기준

요인	세부요소	세부측정지표
수요조건	물동량	항만 2005년-2009년 연평균 수출입화물 물동량 및 증가율
	화물종류	항만 수출입 컨테이너, 벌크, 원유 3대 주요 화물의 물동량
요소조건	선복량	상선대 총 선복량
		자국 항만 수출입 물동량에 상대한 선복량(즉, 상대 선복량)
		자국 국적 컨테이너 상선대의 세계 컨테이너 선대 비중
		자국 국적 벌크 상선대의 세계벌크 선대비중
	자국 국적 유조선 상선대의 세계 유조선 선대 비중	
선대체질	자국 상선대 평균 선령	
기업 활동조건 ¹	기업수익	5개국의 20대 해운주식선사 중 자국 해운 주식선사의 총 수익
		5개국의 20대 해운주식선사 중의 자국 해운 주식선사의 총 순이익
	기업능력	세계 50위 컨테이너선사 중 자국 선사의 개수
		세계 50위 벌크선사 중 자국 선사의 개수
		세계 50위 유조선 중 자국 선사의 개수
		5개국의 20대 해운 주식 선사 중의 자국 해운 주식선사의 총 자산
		5개국의 20대 해운 주식선사 중의 자국 해운 주식선사의 평균 총 자산 이익률 (ROA: Return On Assets)
연관 산업조건	항만산업	세계 50위 컨테이너 항만 중 자국항만의 개수
		세계 50위 컨테이너 항만 중 자국 항만의 최고 순위
	무역산업	수출입무역 총액

주 : 2010년 기준으로 세계 컨테이너, 벌크, 유조선사 중 비교국가인 5개에 속하는 주식 선사 20개를 대상으로 총 수익, 총 순이익, 총 자산, 총 자산 이익률을 비교함. 20개 해운 주식 선사는 COSCO(중국), China Shipping Container Lines(중국), China Shipping development(중국), China Shipping Haisheng(중국), China Merchants Energy Shipping(중국), Sinatrans(중국), Sinatrans Shipping(중국), NanJing Tanker(중국), SITC(중국), MOL(일본), NYK(일본), KAWASAK(일본), DAICHICUO(일본), Hanjin Shipping(한국), Hyundai Merchant Marine(한국), STX Pan Ocean(한국), Heung-a Shipping(한국), Overseas shipholding(미국), Horizon(미국), NOL(싱가포르)이다.

IV. 중국 해운산업 국제경쟁력 분석

1. 중국 해운산업 국제경쟁력 분석

1) 중국 해운산업 국제경쟁력 분석의 방법

본 연구에서 중국 해운산업 국제경쟁력 분석의 절차는 다음과 같다. 우선, 중국 해운산업 국제경쟁력 비교분석의 대상국을 정하였다.

둘째, 중국 해운산업 국제경쟁력 비교 분석 기준을 정하여, 관련된 비교 데이터를 수집하였다. <표 7>의 해운산업 국제경쟁력 결정요인, 세부요소 및 세부 측정지표는 중국과 다른 4개 비교 대상국가의 해운산업 국제경쟁력 비교의 분석기준이다. 특히, 본 연구는 5개국 해운산업 국제경쟁력 비교를 위해 <표 7>의 21개 세부측정지표에 의해 세계 각국 또는 5개 비교 대상국의 연구, 관련 통계국 등 여러 기관의 관련된 데이터를 수집하여 재정리하였다.

셋째, <표 7>의 21개 세부측정지표와 관련된 데이터로 5개 비교대상국을 비교하여, 5개국의 상대적인 순위를 도출하였다. 그리고 이러한 순위를 활용하여 5개 비교 대상국에 대해 점수를 부여한다. 즉, 5개국 중 1위라면 5점, 2위가 4점, 3위가 3점, 4위가 2점, 5위가 1점, 이런 방식으로 점수를 부여한다. 마지막으로 가중평균방법으로 5개국 각각의 해운산업 21개 측정 지표의 가중 평균점과 5개국 4개 해운산업 국제경쟁력 결정요인의 가중 평균점을 계산해서 비교분석하였다.

넷째, 5개국 해운산업 국제경쟁력 비교 분석 후에 각국 해운산업 국제 경쟁력의 특징과 중국 해운산업 국제경쟁력의 강화방안을 도출하였다.

2) 중국 해운산업 국제경쟁력 분석

중국과 다른 국가의 비교를 통해 중국 해운 산업의 국제 경쟁력을 분석하기 위해서 먼저 비교 대상 국가를 정하여야 하는데 본 연구에서는 선복량(DWT)을 기준으로 세계 주요 해운 강국 중 중국과 비슷한 태평양 연안 소재국가, 즉, 일본(2위), 중국(3위), 한국(5위), 미국(6위), 싱가포르(10위) 대상으로 해운산업을 비교하였다.

<표 7>에서 나타난 8개 세부요소와 관련된 세부측정지표에 따라 <표 8>과 같이 5개 비교 대상 국가의 관련 데이터를 수집하였다. 구체적으로 살펴보면, 수요조건에서 항만의 수출입 화물 연평균 물동량, 연평균 증가율, 수출입 컨테이너 화물의 물동량, 벌크 화물 물동량은 5개 국가 중 중국이 1위로 나타났으며, 수출입 원유의 물동량은 미국 다음으로 2위로 나타났으나 나머지 국가들과 큰 차이가 없었다. 중국의 항만 수출입 물동량은 중국 해운 산업발전의 가장 큰 원동력이며, 물동량 요소에서는 국제경쟁력이 가장 높은 것으로 나타났다.

<표 8> 각 국가별 해운산업 측정 지표 비교

요인	세부 요소	세부측정지표	한국	중국	일본	싱가포르	미국	중국 순위	비고
수요 조건	물동량	수출입화물 물동량(억톤)	7.08	17.90	12.32	4.68	13.37	1	2005-2009
		수출입화물 물동량의 증가율(%)	2.16	12.40	-2.53	3	-2.69	1	2005-2009
	화물 종류	컨테이너 화물의 물동량(억 TEU)	0.16	0.86	0.15	0.26	0.25	1	2009
		벌크화물의 물동량(억 톤)	1.58	8.95	3	0.15	2.09	1	2009
		원유의 물동량(억톤)	1.34	2.09	1.87	1.78	4.51	2	2009
요소 조건	선복량	상선 총선복량(억DWT)	0.45	1.04	1.83	0.33	0.41	2	2009
		상대 선복량(DWT/톤) ¹	0.05	0.04	0.17	0.07	0.03	4	2009
		컨테이너선대 비중(%)	0.47	3.02	0.07	6.11	2.42	2	2009
		벌크선대비중(%)	3.11	5.26	1.46	3.08	0.46	1	2009
		유조선선대비중(%)	0.55	2.17	1.08	6.66	0.92	2	2009
선대 체질	자국 상선대 평균 선령(년)	20	23	14	10	25	4	2009	
기업 활동 조건	기업 수익	해운 주식선사의 총 수익(백억 달러)	2.27	3.14	5.95	0.94	0.22	2	2010
		해운 주식선사의 총 순이익(십억 달러)	0.68	2.12	2.17	0.46	-0.19	2	2010
	기업 능력	컨테이너선사 수(개)	6	6	3	3	3	1	2011
		벌크선사의 수(개)	6	6	11	1	2	2	2010
		유조선사의 수(개)	3	4	3	2	3	1	2010
		해운 주식선사의 총 자산(백억 달러)	2.33	5.05	6.70	0.65	0.50	2	2010
해운 주식선사의 평균 ROA(%)	2.48	5.29	2.78	7.87	-5.2	2	2010		
연관 산업 조건	항만 산업	자국항만의 개수	1	10	4	1	3	1	2010
		자국 항만의 최고 순위(위)	5	1	25	2	17	1	2010
	무역 산업	수출입무역 총액(조 달러)	0.89	2.97	1.46	0.66	3.25	2	2010

자료 : 한국 국토해양부(SP-IDC:해운항만물류정보센터); 中華人民共和國交通運輸部, 『公路水路交通運輸行業發展統計公報』(2005-2009); 『2009 中國航運發展報告』, 人民交通出版社, 2010; 日本國土交通省, 港灣調査(年報, 平成17-21年)(2005-2009); Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Port statistics; U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Maritime Statistics; U.S. Army Corps of Engineers, Navigation Data Center; UNCTAD; Lloyd's World Fleet Statistics, 2009; 5개국 20대 주식 해운선사의 2010년 재정연보; AXS-Alphaliner, 2011.10.22; World Shipping Council; IMF, IFS, 2010를 참고하여 저자 재정리

주 : 상대 선복량= 총 선복량(억 DWT)/항만 수출입화물 물동량(억 톤).

요소조건에서 중국 상선대의 총 선복량은 일본보다 낮아 2위로 나타났다. 항만 수출입 물동량 대비 선복량에서 중국은 0.04 DWT/톤으로 4위이다. 또한 3대 주요 상선대 보유의 상황을 보면 자국 국적 컨테이너와 유조선의 세계비중은 싱가포르 다음으로 두 번째에 있으며, 자국 국적 벌크선대의 세계 비중은 세계 1위로 나타났다. 또한, 선대 체질을 대표하는 중국 상선대의 평균 선령을 보면 중국 선대의 평균 선령은 23년, 미국은 25년으로 4위, 5위로 나타나, 중국 선대의 체질이 상대적으로 노후화되었다는 것을 알 수 있다.

기업활동조건에서 중국은 경쟁 4개국에 비하여 세계 50위 컨테이너선사와 유조선사 중 자국 선사의 개수, 2개 지표에서 1위이다. 중국의 5개국 20대 해운 주식선사 중 자국 해운 주식선사의 총 수익, 총 순이익, 총 자산, 평균 총 자산 이익률(ROA: Return On Assets), 세계 50위 벌크 선사 중 자국 선사의 개수 등 5개 지표에서 모두 2위이다.

연관산업조건에서 중국은 세계 50위 컨테이너 항만 중 자국 항만의 개수에서는 1위, 자국 항만의 최고 순위에서는 1위, 수출입 무역 총액에 있어서는 2위로 나타났다.

전체적으로 보면, <표 9>의 비교 결과와 같이 해운산업 결정요인에서 중국이 가장 우위를 가진 것은 중요도가 가장 높은 수요조건(중요도 0.365, 중국의 가중 평균 4.80)이다. 수요조건 5개 측정지표에서 5개 국가 중 중국은 4개 측정지표에서 1위이고, 1개 측정 지표는 2위이다. 가장 열세인 조건은 두 번째로 중요한 요소조건(중요도 0.297, 중국의 가중평균 3.50)인데, 6개 측정 지표에서 중국은 한 지표가 1위, 3개의 지표가 2위, 2개의 지표가 4위이다. 기업 활동조건(중요도 0.173, 중국의 가중 평균 4.29)의 7개 측정지표에서 2개는 1위이고, 5개는 2위이다. 연관산업조건(중요도 0.166, 중국의 가중 평균 4.67)의 3개 측정지표는 1위, 1위, 2위이다. 해운산업 모든 21개 측정지표에서 5개국 중의 중국은 9개가 1위(42.86%), 10개가 2위(47.61%), 2개가 4위(9.52%)이었으며 전부 지표의 가중평균점수가 4.24점 5개국 중 1위로 나타났다. 따라서 중국 해운산업의 경쟁력이 중국, 한국, 일본, 싱가포르와 미국 5개국 중 1위의 수준에 있다고 판단할 수 있다.

<표 9> 각 국가별 해운산업 측정 지표 비교 결과(순위)

요인	세부요소	세부측정치표	한국	중국	일본	싱가포르	미국
수요 조건	물동량	수출입화물 물동량	4	1	3	5	2
		수출입화물 물동량의 증가률	3	1	4	2	5
	화물종류	컨테이너 화물의 물동량	4	1	5	2	3
		벌크화물의 물동량	4	1	2	5	3
		원유의 물동량	5	2	3	4	1
수요 조건의 가중 평균 (점)		2.00	4.80	2.60	2.40	3.20	
요소 조건	선복량	상선대 총 선복량	3	2	1	5	4
		상대 선복량	3	4	1	2	5
		세계 컨테이너선대 비중	4	2	5	1	3
		세계 벌크선대 비중	2	1	4	3	5
		세계 유조선 선대비중	5	2	3	1	4
	선대체질	자국 상선대 평균 선령	3	4	2	1	5
요소조건의 가중 평균 점수		2.67	3.50	3.33	3.83	1.67	
기업 활동 조건	기업수익	해운 주식선사의 총 수익	3	2	1	4	5
		해운 주식선사의 총 순이익	3	2	1	4	5
	기업능력	컨테이너선사의 수	1	1	3	3	3
		벌크선사의 수	2	2	1	5	4
		유조선사의 수	2	1	2	5	2
		해운 주식선사의 총 자산	3	2	1	4	5
	해운 주식선사의 평균 ROA	4	2	3	1	5	
기업활동 조건의 가중 평균 (점)		3.43	4.29	4.29	2.29	1.86	
연관 산업 조건	항만산업	자국항만의 수	4	1	2	4	3
		자국 최우수한 항만의 순위	3	1	5	2	4
	무역산업	수출입무역 총액	4	2	3	5	1
연관산업조건의 가중 평균 (점)		2.33	4.67	2.67	2.33	3.33	
1위의 개수 (개)		1	9	6	4	2	
해운산업 측정 지표의 가중 평균 (점)		2.71	4.24	3.38	2.76	2.33	

주 : 가중평균 점수는 비교국가 순위에 대해 1위가 5점, 2,3,4,5위가 4,3,2,1점으로 배점 후 각 요인별 세부측정치표의 총 수로 나눈 값임.

3) 각국 해운산업 국제 경쟁력의 특징

5개 국가의 해운산업 국제경쟁력 특징을 살펴보면 일본, 한국, 싱가포르는 유사점이 있는 것을 알 수 있다. 이들 3개국의 해운산업 발전 특징은 다음과 같다. 첫째, 수요 조건이 좋고, 요소조건도 강하다. 둘째, 상대 선복량이 많아 공급이 상대적으로 커기 때문에 선사간 운임경쟁이 치열해지고 해운 품질 향상의 원동력으로 작용한다. 이러한 해운산업 발전 특징으로 인하여 이 3개 국가의 해운산업 국제 경쟁력은 격렬한 산업 내 경쟁을 통해 점점 강화되거나 향상되는 것이다. 특히, 싱가포르의 협소한 국토와 유리한

지리적 위치로 인해 해운 기업 글로벌화 경쟁이 더욱 필요하기 때문에, 싱가포르 해운 산업 국제 경쟁력 강화의 원천은 경쟁이라고 할 수 있다. 미국 해운산업 발전은 Jones Act(법률)과 정책의 영향을 받아서 해운 산업 발전이 상대적으로 보수적이고, 해운 산업 국제 경쟁력도 뒤떨어지는 특성을 가지고 있다. 미국 해운산업은 수요조건, 연관산업조건이 강하지만, 상선대 규모가 작은 편이고, 상대 선복량이 낮고, 평균 선령도 5개국 중 가장 노후화 되었으며, 기업 규모도 작고 수익능력도 낮다는 것을 알 수 있다. 그래서 미국 해운산업 국제경쟁력 낮은 이유는 보수적인 정책의 영향을 받아서 국내 해운산업 경쟁이 활발하지 않다는 것으로 볼 수 있다.

중국 해운산업은 국내 해운 수요를 충족한 ‘국가독점형’ 해운산업이라고 말할 수 있다. 즉, 중국의 해운 수요조건은 매우 강하고, 요소조건이 비교적 약하다. 해운산업이 자본 집중형 산업이기 때문에, 중국 해운기업은 주요 국영기업을 주도로 발전하고 있다. 민영기업은 아직 활발하게 발전하지 못하였다. 중국 해운산업의 발전은 ‘수요 충족’과 ‘국가 독점’의 특성이 있다. 이러한 특성으로 인해 중국 해운산업은 선복량 부족, 선박 노후화 등의 문제가 발생하고 있다. 그러나 이러한 문제점에도 불구하고 총 수익, 순 이익, 평균 ROA 등의 지표에서는 높은 순위를 나타내고 있다. 그러므로 중국 해운 산업 국제 경쟁력은 5개국 중 1위 수준이지만, 중국 해운산업 국제 경쟁력의 육성은 한국, 일본, 싱가포르와 같이 치열한 경쟁을 통해 성장하는 것이 아니라 국내 해운 수요와 국가의 적극적인 지원을 통하여 성장하는 것이기 때문에 국내 해운 수요와 정부 지원에 대한 의존도가 매우 높다. 이와 같은 특징은 중국 해운산업 국제경쟁력을 촉진할 수 있지만 향후 자국 해운기업 경쟁의 적극성과 열정에서 장애요인으로 작용할 수 있다.

2. 중국 해운산업 국제 경쟁력의 강화방안

본 논문은 중국 해운산업의 국제 경쟁력을 비교분석하여, 중국 해운산업 국제 경쟁력의 특징을 살펴보았다. 지금까지 중국 해운산업 국제 경쟁력의 육성은 중국 국내 시장과 정부 지원에 대한 의존도가 높다는 특징이 있다. 그러므로 향후 중국 해운산업 국제 경쟁력을 강화하려면 중국 해운산업의 글로벌화 전략을 수립하여야 한다. 본 연구를 통해 중국 해운산업 국제 경쟁력의 정책적인 강화방안을 살펴보면 다음과 같다.

수요조건에서 중국에 대한 원유 해운 수요를 확장 시켜야 한다. 이를 위해 우선 중국은 원유수출입이 지속적으로 증가하는 동시에 중국 항만 발전 전략의 장기 계획을 통해서 국제 원유 Hub항을 건설하여 원유 환적을 확장해야 한다. 중국 교통부가 2006년 9월에 발표한 『전국연해항구분포기획』(全國沿海港口布局規劃)에 따라 중국은 환발해(環渤海), 창장삼각주(長江三角洲), 동남연해(東南沿海), 주장삼각주(珠江三角洲), 서남연

해(西南沿海) 5대 항만군(港口群)이 존재하고 그중의 다롄(大連), 잉커우(營口), 친황다오(秦皇島), 텐진(天津), 탕산(唐山), 칭다오(靑島), 르자오(日照), 옌타이(烟台), 상하이(上海), 난통(南通), 닝보(宁波), 저우산(舟山), 취안저우(泉州), 광저우(廣州), 셴젠(深圳), 주하이(珠海), 후이저우(惠州), 마오밍(茂名), 호문(虎門), 잔장(湛江), 해구(海口), 양포(洋浦) 등의 항만을 석유와 천연가스의 주요 수출입 항만으로 정하여 20-30만 톤의 유조渠口群정박할 수 있는 전문부두 및 중소형 원유 환적 부두에 지원할 수 있는 원유운송 시스템을 건설하고 있다. 문제는 발전 계획 중 원유 처리항만들이 주로 중국 국내 원유 수송 및 처리를 위한 항만이고, 중국의 국제 원유 Hub항 추진에 관한 내용이 없다. 향후 중국은 지리 조건 적합한 원유 항만을 선정하여, 국제 원유 Hub항으로 발전시켜야 한다. 예를 들어 중국 북부의 대련항(大輦港), 동부의 상해항(傷害港), 남부의 엄주항(嚴誅港) 등이다. 그리고 유조선 탱크선사도 주요 원유 수출 국가에 대한 투자를 통해 중국 원유 수송 물량의 수송을 더욱 확대해 나가야 할 것이다.

요소조건에서 중국은 선복량의 향상과 선령 감소를 통한 선박 체질을 향상을 시켜야 한다. 이를 위해, 첫째 중국은 선박 구매와 임대 등 방면에 대해 정부 투자, 보조금, 정부 신용 대출, 세금징수, 국영 은행 신용과 자금 대출, 이자 우대, 국내외 주식 융자, 채무융자, 국내외 선박 발전 전문 기금, 신탁, 임대 융자 등 다양한 지원 정책과 방법을 통해 자국선대의 선복량, 특히 자국 국적의 컨테이너와 유조선 선대의 선복량 향상에 노력해야 한다. 예를 들어, 자국 항만 물동량보다 상대적으로 선복량이 높은 일본, 싱가포르를 보면 일본은 해운기업의 신조 선박 구매대출금의 2.5%-3.5%의 이자 보조금을 주는 정책이 있다. 싱가포르는 2006년 2월 출범한 『海運金融激勵法案』(Maritime Finance Incentive Scheme)을 통하여 선사의 선박 신탁과 임대투자를 추진하였다. 중국은 선박 투자에 대한 장려 정책이 필요하지만 오히려 1995년 7월 이후에 조선과 선박 구매의 고정 저이자율 정책을 취소하며 해운 기업 소득세도 다른 일반 기업과 같이 25%의 소득세를 징수해야 한다.(甘愛平·曲林暉, 2010) 둘째, 선복량을 확장할 때 신조선 구매를 통한 도입과 동시에 노후화된 선박 관리 정책, 해운 운영과 환경 보호 정책, 노화 선박 해체 보조금 등의 방법을 이용해서 노후화된 선박의 해체를 통해 평균선령을 감소시키고 선대 체질을 향상시켜야 한다.

기업활동조건에서 중국은 해운선사의 총 자산, 평균 ROA, 총 수익, 총 순이익 등 기업 수익능력 강화와 벌크선사의 규모 확대에 노력해야 한다. 이를 위해 첫째, 정부 간의 투자와 시장 개방 협의, 선사의 글로벌 경영교육과 컨설팅, 세금 징수, 외국 주재 대사관의 해외 투자와 경영 협조, 국제 해운 시장 경쟁 규칙 수정과 제정의 참여 등 다방면에 노력해서 자국 선사 글로벌 경영 전략과 일체화 경영 전략을 수립해서 국내외 해운물류 기업 간의 합병과 연맹을 통한 세계 초대형 국영 해운선사 육성과 수익능력의 강화를 추진해야 한다. 둘째, 민영선사에 대해서 국내 해운 시장 경쟁 정책의 보완과

시장관리, 차별화 경영 전략 도입, 세금, 융자, 인력 훈련과 경영 교육, 공용 정보 시스템 지원 등 노력을 통해 민영기업의 규모 특히 벌크선사의 규모를 확대 시켜야 한다.

연관조건에서 대외무역에 있어서 중국은 대외 무역 산업을 더욱 발전시켜야 한다. 이를 위해 첫째, 중국은 지속적으로 연안 도시 산업 업그레이드(upgrade) 혁신과 ‘서부대개발(西部大開發)’ 전략을 통하여 현재 12개 5년 계획에 따라 국내 경제 성장과 대외 무역 발전을 추진해야 한다. 둘째, 계속하게 WTO 의무와 책임 이행, 자유무역협정 협상 추진을 통하여 대외 무역의 규모를 지속적으로 확대시켜야 한다.

V. 결론

본 논문은 M. Porter의 다이아몬드 모델(Diamond Model)을 적용하여 중국 해운산업의 국제경쟁력과 한국, 일본, 싱가포르, 미국 4개 국가와 비교분석을 통해 중국 해운산업의 국제 경쟁력 상황과 특징을 살펴보았다.

결론적으로 보면 해운산업 국제경쟁력에 영향을 미칠 수 있는 4개 조건은 중요도를 살펴볼 때 수요조건이 가장 중요하고 그 다음에 요소조건, 기업활동조건, 연관산업조건 순으로 정리될 수 있다. 중국 해운산업 국제경쟁력이 중국, 한국, 일본, 싱가포르, 미국 5개국 중 1위 경쟁력을 가지고 있으며, 수요조건에서 우위가 있고 요소조건을 더욱 강화해야 된다. 그리고 중국 해운산업 국제 경쟁력의 특징이 국내 수요와 정부 지원에 대한 의존도가 높고 경쟁에 대한 의존도가 상대적으로 낮다고 볼 수 있다.

향후 중국 해운산업 국제 경쟁력의 향상을 위해서는 중국 자국 해운 기업의 글로벌 경영과 글로벌 경쟁을 추진해야 할 것이다. 또한, 5개국과 비교분석한 결과를 바탕으로 중국 해운산업 국제 경쟁력 향상에 대한 구체적인 강화방안은 요약해 보면 다음과 같다. 첫째, 중국의 국제Hub항(예: 북부 大連港, 동부 上海港, 남부 廣州港)의 건설과 원유 수출국 현지 원유 수출 운송시장 경쟁 참여를 통해 중국 해운산업 발전의 원유 해운 수요를 확장시켜야 한다. 둘째, 선박 투자에 관한 채무, 주식, 신탁, 임대 등 융자 정책, 선박투자자와 선사운영의 세금, 은행 대출 우대 정책 및 노화된 선박 관리, 환경 보호, 해운 해제 보조금 등 방법으로 중국 해운산업의 선복량 확장과 선대체질 향상을 추진해야 한다. 셋째, 중국 국유 초대형 해운기업과 민영 기업에 대한 지원 및 국내외 해운시장과 규칙 등 경쟁 환경 개선을 통하여 중국 해운기업의 수익능력과 규모, 특히 벌크선사 규모를 확대시켜야 한다. 마지막으로 중국은 국내 연해 도시의 산업발전과 중서부지방 경제 개발, WTO의무와 책임 이행, 자유무역협정의 추진 등을 통하여 대외무역 규모를 계속 확대시켜 나가야 한다.

또한, 본 연구에 따라 향후에 한국도 중국 해운산업과 경쟁할 때 자국 수요조건과 연관산업조건에 대한 중요성을 고려해야하며 특히, 중국 경제를 고려하고, 한국은 대외무역 규모가 매우 크기 때문에 한국 해운산업 국제경쟁력을 강화하기 위한 글로벌 화물 확보전략을 세워야 한다. 즉, 한국 해운기업은 시장 확장전략을 통해 세계 각국의 화주 시장에 대한 글로벌 경쟁에 참여해야 한다. 한국 정부도 자국 해운기업의 글로벌 경쟁 참여에 대한 지원정책 및 법규를 제정하여, 중국이나 세계 다른 해운 강국과의 국제경쟁에 대비해야 할 것이다.

참고문헌

- 권혁조, “한국전자산업의 국제경쟁력 결정요인에 관한 연구”, 광운대학교 대학원 박사학위논문, 1993, 2.
- 강경성, “산업경쟁력 측정과 결정요인 분석”, 서울대학교 대학원 박사학위논문, 2004.
- 길전모, 순비, 김광희, “중국해운업의 국제경쟁력에 관한 연구”, 『해운물류연구』, 제49권, 한국해운물류학회, 2006, 27-45.
- 이학현, “우리나라 해운산업의 국제경쟁력 결정요인에 관한 고찰”, 『해운물류연구』, 제20호, 한국해운물류학회, 1995, 65-98.
- 이영길, “중국정부 수립이후 국제해운산업 발전 연구”, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 2002.
- 이광로·이태우, “논단 : 조세제도의 개선을 통한 한국 해운산업의 국제경쟁력 제고방안 (1) - 톤세제도를 중심으로 -”, 『해양한국 (월간해양한국)』, Vol.2001 No.3, 한국해사문제연구소, 2001, 78-92.
- 이충배·노진호, “한국 해운산업의 경쟁력강화 정책방안에 관한 실증연구”, 『한국항만경제학회지』, 제26집 제3호, 한국항만경제학회, 2010, 259-278.
- 장명주, “중국해운산업의 발전방안에 관한 연구”, 동아대학교 동북아국제대학원 석사학위논문, 2004.
- 장두찬, “한국해운산업의 글로벌 경쟁력 구축전략”, 『해운물류연구』, 제48권, 한국해운물류학회, 2006, 145-152.
- 전형진, “중국 국제해운조례의 문제점 및 우리나라의 대응방안”, 『월간해양 수산』, 통권 제223호, 한국해양수산개발원, 2003, 75-84.
- 조계석, “중국의 WTO가입 이후 해운정책 동향과 우리 해운물류업계의 대응 방안”, 『월간 해양한국』, 제355권, 한국해사문제연구소, 2003, 120.
- 하명신·장리화, “중국 해운산업의 발전에 관한 연구”, 『해운물류연구』, 제30호, 한국 해운물류학회, 2000, 253-280.
- Porter, Michael E., “The Competitive Advantage of Nations,” *The Free Press*, New York, 1990.
- 蔡 婕, “我國海運產業集群及領導企業的影響力研究”, 上海海事大學 碩士學位論文, 2006.
- 甘愛平·曲林暹, 『航運金融學』, 上海人民出版社, 2010.
- 張曉川·周偉, “提高我國航運產業競爭力的策略”, 『中國經貿導刊』, 第14期, 中國經貿導刊雜誌社, 2011, 68-69.
- 朱小娟, “產業競爭力研究的理論方法和應用”, 首都經濟貿易大學 研究生院 博士學位論文, 2004, 59.
- 中國人民共和國交通運輸部, 『2009中國航運發展報告』, 人民交通出版社, 2010.

국문요약

중국 해운산업의 국제경쟁력 비교연구

이충배·만준빈·김정환

세계 국제 화물 무역의 80% 이상이 해상운송을 통하여 운송되고 있다. 그래서 국제무역량이 많은 국가들은 해운산업의 중요성을 인식하고 자국의 해운산업을 육성하기 위한 정책을 추진해 왔다. 최근 세계 경제, 국제무역, 세계 원유 가격 및 다른 불확실적인 요소들의 변화로 인하여 세계 해운 시장에 있어 경쟁이 더욱 심해지고 있다. 해안선에 많이 접해 있고 해외 경제의존도가 높은 국가인 태평양 연안 국가 예를 들어 일본, 중국, 한국의 해운산업은 최근 비약적인 발전을 해 오고 있다. 특히 중국은 급속히 증가하는 무역량을 바탕으로 해운산업의 성장이 급속도로 이루어지고 있다. 이에 본 연구는 태평양 연안에 속해 있는 주요 해운국가인 일본, 중국, 한국, 싱가포르, 미국의 해운산업의 국제 경쟁력을 상호 비교하며 중국 해운산업에 경쟁력에 대한 강화방안을 제시하는 데 있다. M. Porter의 다이아몬드 모델을 바탕으로 AHP분석 방법을 통한 해운경쟁력 요소를 도출하고 이를 통해 주요 해운국과 중국 해운산업의 경쟁력을 비교해 본 결과 해운산업의 질적 요소에서 취약하기 때문에 이에 대한 개선 정책이 필요할 것으로 판단된다.

핵심 주제어 : 중국, 해운산업, 국제경쟁력, 포터의 다이아몬드 모델, AHP분석