

현안과 과제

| 장보고의 후예, 한국의 컨테이너선

바다를 지배하는 자가 세계를 지배	
해운역사의 의의	- 강대국들의 강력한 해양력이 세계사를 바꾸는 원동력으로 작용 · 한국 역시 장보고의 청해진 지배 시대가 지역 패권을 지배한 시기
새로운 무역의 길 컨테이너 해운	- 지금의 컨테이너 해운이 과거 강대국이 지나온 상품 교역의 길 · 한국은 강대국의 길을 확보하여 아시아 물류 거점이 되어야 함

상품 교역과 컨테이너 해운	
컨테이너 해운의 성장	- 컨테이너 해운의 수요는 세계 경제 성장 속도보다 빠르게 증가 · 모든 형태의 운송이 가능한 컨테이너는 상품 교역의 확대로 수요 확대가 가속화되고 특히 대륙과 대륙을 연결하는 해운이 그 중심에 있음
한국의 컨테이너 해운	- 현재 한국은 세계 6위 내외의 경쟁력을 보유한 컨테이너 해운 강국 · 한국 컨테이너 해운은 선진국보다 10년 정도 늦은 1970년대에 본격화 · 하지만 이후 빠른 성장을 거듭하며 세계 6, 7위권의 컨테이너 선박 규모와 6위권의 처리 항만을 보유한 컨테이너 해운 강국으로 도약

한국의 해상 컨테이너 운송 산업의 경쟁우위 요인	
내적 요인	- (수출입 중심의 산업구조) 해운 산업의 빠른 발전을 뒷받침하는 주된 요인임 - (국내 기업들의 공격적 전략) 조선 업체들의 공격적인 수주 입찰과 해운 업체들의 투자 확대는 조선·해운 산업의 양적 성장을 견인함
외부 환경	- (한반도의 지정학적 특성) 대륙세력과 해양세력이 만나는 지정학적 요충지 - (아시아의 경제 성장) 중국을 필두로 한 아시아 지역의 경제 발전으로 동북아 지역의 수출입 물량 및 역내 교역량이 급속도로 증가함

경쟁력 위협 요소	
- (중국 항만의 경쟁력 강화) 동북아 해상 운송 네트워크에서 중국 항만의 역할 강화 - (해운산업에 대한 규제 강화) 경제적 규제, 환경 규제, 보안·안전 규제의 강화 움직임	

시 사 점	
<p>첫째, 한반도 항만 경쟁력 강화를 위해 정부의 컨테이너 해운에 대한 적극 지원이 요구 둘째, 해운사의 비용을 증가시키는 경제, 환경, 안전 등의 적절한 규제 완화 정책이 필요 셋째, 중국 국제 물류시장 규모의 확대를 컨테이너 운송 산업 발전의 기회로 삼아야 함</p>	

1. 바다를 지배하는 자가 세계를 지배

○ 해운역사의 의의

- 장보고가 청해진을 지배했던 시대는 한국의 역사에서 지역 패권을 주도적으로 발전시킨 시대임
 - 장보고의 청해진은 천이백년 전 나·당·일의 삼국 무역은 물론 멀리 아랍까지 서방세계와의 교역을 통해 우리나라가 당시 동북아의 주도권을 주도적으로 유지할 수 있게 만들
 - 세계 역사를 보더라도 세계를 지배한 나라들은 모두 강력한 해양력을 가졌으며, 바다를 지배하는 힘의 차이가 곧 역사를 바꾸는 원동력으로 작용함
- 해운은 인간이 경제생활을 영위하는 데 필수적인 물자를 운송함으로써 국제사회가 성립하는 데 기본적인 필수조건임
 - 바다가 국가 간의 통상로로 이용되고 있다는 사실은 바다가 갖고 있는 일차적이고 가장 중요한 기능이라 할 수 있음
 - 과거는 물론 현대세계에서 여객이나 물자의 운송이 세계경제에서 차지하는 중요성이 매우 크며, 실제로 오늘날 세계 교역량의 90% 이상이 해운에 의해 이루어지고 있음

○ 새로운 무역길, 컨테이너 해운

- 모든 형태의 운송에서 활용되는 컨테이너 물류에서 특히 해운은 과거의 강대국이 지나온 상품 교역의 길이라 할 수 있음
 - 해운, 육상, 항공 등 모든 형태로의 운송이 가능한 컨테이너는 세계 상품 교역의 핵심이라 할 수 있음
 - 특히 해운은 철도, 항공 등과 달리 대륙과 대륙 사이에서 낮은 비용으로 대량 화물 운송이 가능한 수단임

- 컨테이너 해운은 원자재 운송 중심인 벌크와 달리 주요 상품 생산국과 수요국 사이의 뱃길로서 과거의 상품 교역이 이루어졌던 길을 대신하고 있음
- 국내에서의 자급자족이 어렵고 사실상의 섬나라인 한국은 컨테이너 해운의 발전이 주요 국가 경쟁력이 될 수밖에 없음
 - 자원, 국가 규모 등 선천적 조건이 불리한 한국은 세계 컨테이너 해운 산업을 장악하여 세계 상품 교역의 길, 즉 강대국의 길을 확보하는 것이 절실함
 - 또한 컨테이너 해운 경쟁력은 세계와 한국과의 상품 교역 뿐 아니라 향후 철도 연결을 통해 한국이 아시아 물류의 거점이 될 수 있는 핵심 요인이 될 것임
- 이하에서는 상품 교역과 강대국의 해운 역사를 살펴보고, 컨테이너 해운이 지금 이 시점에서 우리에게 어떤 의미를 갖는 지를 살펴봄

2. 상품 교역과 컨테이너 해운

(1) 세계해운사 속의 상품의 바닷길

○ 세계 역사를 만든 바닷길의 지배자

- 고대 이집트부터 로마 제국, 스페인, 포르투갈의 대항해 시대, 영국의 세계 경영까지 강대국의 경쟁력에는 바닷길을 통한 상품 교역이 있었음
 - 고대 문명이 강을 중심으로 발생한 주요 원인은 식수의 이용, 곡물 등 식량의 생산 외에도 상품의 원활한 이동이 가능했기 때문
 - 또한 해운을 통한 지역 간, 국가 간 상품 교역은 법률, 금융 등 제도적 인프라를 발생 및 발전시키고 문화의 교류를 촉진시켰음
 - 세계의 역사는 강대국들이 정치, 경제, 군사 등의 경쟁력과 해운을 통한 상품 교역의 경쟁력을 바탕으로 세력을 확장한 역사라 해도 과언이 아님

< 해운 강대국의 역사 >

시기	고대	중세 시대	대항해 시대	근대
국가	이집트, 로마	베네치아, 한자 동맹	포르투갈, 스페인	영국
지역	지중해~아시아	유럽~아시아	아시아~유럽~아메리카	전 세계
해운의 특징	기록상 최초의 해운 해운 제도의 체계화	해상 보험의 발달 무역으로 세계 경제에 영향 발휘	신대륙 무역 개척 사실상 최초의 전세계 상품 교역	선박 금융의 발전 농업, 제조업 등 타 산업과 연계 강화

- 고대 강대국의 상품 교역

- (고대 이집트, 페니키아) 해상 무역을 통해 부족한 상품을 조달하고 국가의 부를 축적하며 지중해를 장악하였음
- (로마) 거대 제국을 형성¹⁾하고 지탱할 수 있었던 것은 해운을 통한 세계 각국으로부터의 상품과 문화의 공급이 있었기 때문임

- 중세 시대의 해운 강국

- (베네치아) 13~15세기의 베네치아는 많은 인구나 넓은 영토 없이 상품 교역을 통해 쌓은 경제력만으로 강대국의 반열에 오른 대표 사례라 할 수 있음
- (한자 동맹) 비슷한 시기 북해의 상품 교역은 독일 북부의 도시 국가들인 한자 동맹이 장악하며 서유럽 및 북유럽 경제에 막강한 영향력을 발휘하였음

- 대항해 시대의 무한 경쟁

- (포르투갈) 국가 주도로 아시아 및 신대륙과의 바닷길을 개척하여 해운의 범위를 전 세계로 넓히며 강대국으로 부상하였음
- (스페인) 포르투갈이 아시아 항로 개척으로 인도양의 무역을 장악하는 동안 남미와 유럽을 잇는 대서양 해운을 장악하며 대항해 시대를 주도하였음

- 영국의 세계 경영

- 뒤늦게 바닷길 경쟁에 뛰어들어 영국은 스페인, 포르투갈이 차지하지 않은 해

1) 고대 로마는 포에니 전쟁(BC 214~146년)에서의 승리를 통해 강대국으로 발돋움하여 지중해의 해상권을 장악하고 안정적인 해상 교역의 환경을 제공함

- 로를 중심으로 활동하다 스페인과의 해전에서 승리²⁾ 후 해운이 크게 발전
- 근대 영국 발전의 원동력은 해상 무역을 바탕으로 식민지³⁾를 건설하고 해양력과 각종 산업을 동반 성장시켰다는 점에 있음⁴⁾

(2) 상품 교역과 컨테이너 해운

- 현재는 컨테이너 해운이 세계 물류의 주요 수단으로 자리를 잡으면서 빠른 성장을 거듭하고 있음
 - 1920년대 처음 모습을 보인 컨테이너⁵⁾는 해운에는 1940년대 도입되었으며⁶⁾, 1960년대 들어 본격적인 발전을 이룸⁷⁾
 - 1970년대부터는 세계 주요 항로가 컨테이너 항로가 되면서 컨테이너선의 대형화 경쟁⁸⁾이 이루어지면서 컨테이너 해운의 규모가 빠르게 확장됨
- 컨테이너 해운은 세계 경제 성장 속도와 밀접하게 연관되며, 컨테이너 수요의 증가 추세가 지속됨
 - 2000년대 들어 세계 컨테이너 해운 규모는 연평균 물동량 7.8%, 선복량 11.3%의 빠른 증가 추세를 보이고 있음⁹⁾
 - 또한 향후 중국 등 개발도상국의 발전과 상품 수요 확대로 컨테이너 해운 수요 역시 빠르게 확대되면서 항만의 대형 화물 처리 능력 강화, 초대형선화로 의 전환 등이 예상되는 상황임¹⁰⁾
 - 이밖에 IT 기술을 활용한 위치 정보 시스템 등으로 컨테이너는 세계 물류 변혁을 주도할 것으로 전망되어 컨테이너 해운의 지속적인 성장을 알 수 있음

2) 1588년.

3) 영국의 해운 육성은 가장 수익이 큰 무역에서의 흑자가 곧 국가 경쟁력이라는 신념에서 비롯되었으며 식민지와의 무역 독점을 통해 부를 창출하였음.

4) 막강한 해군을 통해 외세의 침입을 막아 세계 최대의 자유무역 시장을 만드는 한편, 상품 교역이 식민지의 농업, 자국의 제조업, 금융업 등을 잇는 가교 역할을 하며 빠른 발전을 유도함.

5) 1920년대 미국 및 영국 철도에서 컨테이너 운송을 도입함.

6) 1940년대 해운에서도 컨테이너가 도입되었으며, 1956년 선박과 트럭 운송을 연계하는 사용 서비스가 시작됨

7) 1966년 뉴욕~로테르담 노선 개항, 1967년 일본~북미 노선 개항, 1968년 최초의 컨테이너선 등장 등 빠르게 발전

8) 1970년대 2,000TEU, 1980년대 4,000TEU, 1990년대 6,250TEU, 2000년대 12,000TEU의 컨테이너선이 등장함.

9) 2000~2010년 기준(Clarkson), 같은 기간 세계 명목 GDP 연평균 증가율은 6.9%(IMF)로 컨테이너 해운의 빠른 성장을 알 수 있음.

10) APM Terminals.

(3) 한국의 컨테이너 해운 현황

- 한국의 경우 세계 컨테이너 해운보다 뒤늦게 시작되었지만 국가 경제 발전과 함께 빠르게 경쟁력을 갖추고 기간 산업으로 성장함
 - 1970년대에 본격적으로 시작된 한국의 컨테이너 해운은 1970년대 후반부터는 외국 기업과의 협업을 통해 빠르게 발전함¹¹⁾
 - 이후 한국 단독 기업이 원양 항로의 취항까지 가능한 경쟁력을 갖추고¹²⁾ 국가 경제 발전과 함께 주요 기간산업으로 성장하였음

- (국가 컨테이너 항만 처리 실적) 세계 6위에 올라있으며, 이는 경제 규모가 G7 국가 중에서도 한국보다 순위가 높은 국가는 미국, 일본 밖에 없음
 - 한국의 전체 컨테이너 항만 처리 실적은 2008년 기준 6위로서 이는 한국의 GDP 순위 15위, 세계 교역액 순위 11위를 뛰어넘는 수치임
 - 또한 2008년 세계 컨테이너 항만 처리 실적 가운데 한국이 차지하는 비중은 3.5%로 같은 해 세계 GDP 대비 한국 GDP의 비중 1.5%를 크게 초과함

< 컨테이너 처리 실적 순위(국가 기준) >

(단위: 백만 TEU)

	2004	2005	2006	2007	2008
1	중국(52.7)	중국(67.2)	중국(84.8)	중국(103.8)	중국(115.1)
2	미국(34.9)	미국(38.5)	미국(40.9)	미국(41.6)	미국(39.3)
3	싱가포르(21.3)	싱가포르(23.2)	싱가포르(24.8)	싱가포르(27.9)	싱가포르(29.9)
4	홍콩(22)	홍콩(22.6)	홍콩(23.5)	홍콩(24)	홍콩(24.5)
5	일본(16.4)	일본(17.1)	일본(18.5)	일본(19)	일본(18.8)
6	한국(14.4)	한국(15.1)	한국(15.5)	한국(17.4)	한국(17.8)
7	독일(12.5)	독일(13.6)	독일(15)	독일(16.6)	독일(17.2)

출처: The National Magazine, Containerisation International Yearbook, KMI 재인용

주: 괄호 안은 처리 실적

11) 1969년 USL의 컨테이너 입항이 최초이며, 1972년 한일 항로 개설, 1976년 미주항로 개설, 1978년 한진해운과 Sealand 고려해운과 NYK, 조양상선과 Ever Green의 협력이 이루어졌음.

12) 1980년대 원양항로는 한진해운, 현대상선, 조양상선을 중심으로 실행되었음.

- **(컨테이너 선박 보유량)** 세계 6, 7위권으로 컨테이너 항만의 경쟁력과 함께 세계적인 컨테이너 해운 강국의 바탕이라 할 수 있음
 - 2009년 한국의 1,000GT 이상 규모의 컨테이너 선박 보유 순위는 총톤수 기준 7위, 보유 대수 기준으로는 6위에 올라있음
 - 또한 같은 해 총톤수 기준으로 세계 1,000GT 이상 규모의 컨테이너 선박에서 한국이 차지하는 비중은 2.6%에 달함
 - 이와 같은 컨테이너 선박의 경쟁력은 항만의 경쟁력과 더불어 한국의 컨테이너 해운이 세계적인 위치에 올라설 수 있는 밑거름이 되고 있음

< 컨테이너 선박 보유 순위(총톤수 기준) >

(단위: 백만 GT)

	2005	2006	2007	2008	2009
1	독일(31,120)	독일(38,481)	독일(42,243)	독일(45,357)	독일(49,095)
2	그리스(8,234)	그리스(9,655)	일본(11,662)	일본(13,625)	일본(13,160)
3	대만(6,015)	홍콩(7,509)	덴마크(10,283)	덴마크(12,046)	덴마크(12,386)
4	중국(5,562)	일본(6,240)	그리스(7,299)	중국(7,760)	중국(8,175)
5	일본(5,029)	중국(6,070)	중국(6,697)	그리스(7,318)	그리스(7,141)
6	영국(4,532)	한국(3,656)	영국(3,819)	영국(4,184)	영국(3,877)
7	미국(2,844)	미국(2,699)	미국(2,900)	한국(3,714)	한국(3,755)
8	한국(1,950)	덴마크(2,130)	한국(2,650)	미국(2,976)	미국(2,738)

출처: Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics, KMI 재인용

주: 1,000GT 이상 규모 실소유 선박 기준, 괄호 안은 총톤수

- **(세계 100대 컨테이너 선사)** 9개의 한국 기업이 포함되어 있으며, 이 같은 기업들이 세계적 경쟁력을 자랑하는 한국 컨테이너 해운의 중심이라 할 수 있음
 - 한국은 2011년 5월 기준 세계 20대 컨테이너 선사에 한진해운, 현대상선이 올라 있는 것을 비롯해 100대 선사에 모두 9개의 기업이 포함되어 있음
 - 또한 같은 시기 세계 100대 선사의 선복량 가운데 한국 기업의 비중은 6.8%로 2010년 12월의 6.5%보다 증가한 것으로 나타남

< 세계 100대 컨테이너 선사 內 한국 기업 >

순위	선사	선복량(teu)	비중(%)	순위	선사	선복량(teu)	비중(%)
1	머스크	2,307,109	15.5	33	STX 팬오션	44,243	0.3
2	MSC	1,978,142	13.3	47	장금상선	22,822	0.2
3	CMA CGM	1,275,343	8.6	53	흥아해운	20,584	0.1
	⋮			57	남성해운	14,816	0.1
9	한진해운	525,634	3.5	70	양해해운	10,260	0.1
18	현대상선	310,705	2.1	89	천경해운	6,093	0.04
31	고려해운	49,286	0.3	한국계		1,004,443	6.8

출처: Alphaliner - Top 100(2011. 5. 24)

주: 각 기업의 선복량 기준, 비중은 100대 선사의 총 선복량 대비 비중임

3. 해상 컨테이너 산업의 경쟁우위 요인

○ (내적 요인) 수출입 중심의 산업구조와 국내 기업들의 공격적 전략을 해상 컨테이너 산업 발전의 내적 요인으로 작용함

- (수출입 중심의 산업구조) 자원 부족으로 원자재를 대부분 수입에 의존하는 한편 수출 중심의 산업구조를 발전시켜온 덕분에 한국의 해운 산업은 짧은 역사에도 불구하고 빠르게 발전함
 - 우리나라의 무역량은 지속적으로 증가하여 올해에는 세계에서 9번째로 무역 규모 1조 달러를 달성할 것으로 전망됨
 - 전 세계 물동량이 60억 톤 정도인데 우리나라 해상화물은 8~9억 톤에 달함
- (조선·해운 기업들의 성장 전략) 국내 조선 업체들의 공격적인 수주 입찰과 해운 업체들의 투자 확대는 조선·해운 산업의 양적 성장을 견인해왔음
 - 선박을 공급하는 조선 산업의 경우 전 세계 1위부터 6위까지의 기업이 모두

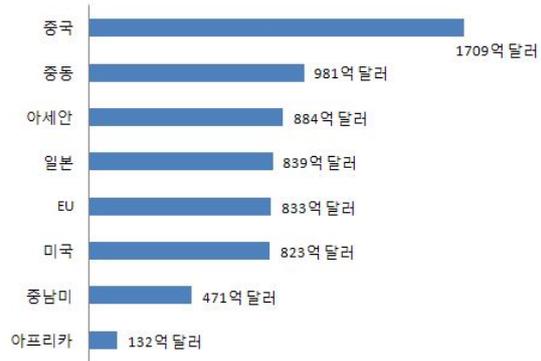
한국 기업임

- 전 세계 해운은 상위 10개 국가에서 전체 선복량의 65%를 지배하고 있는데 우리나라는 세계 7위 수준임

< 우리나라 연도별 무역 규모 >



< 우리나라 주요 지역별 무역 규모 >



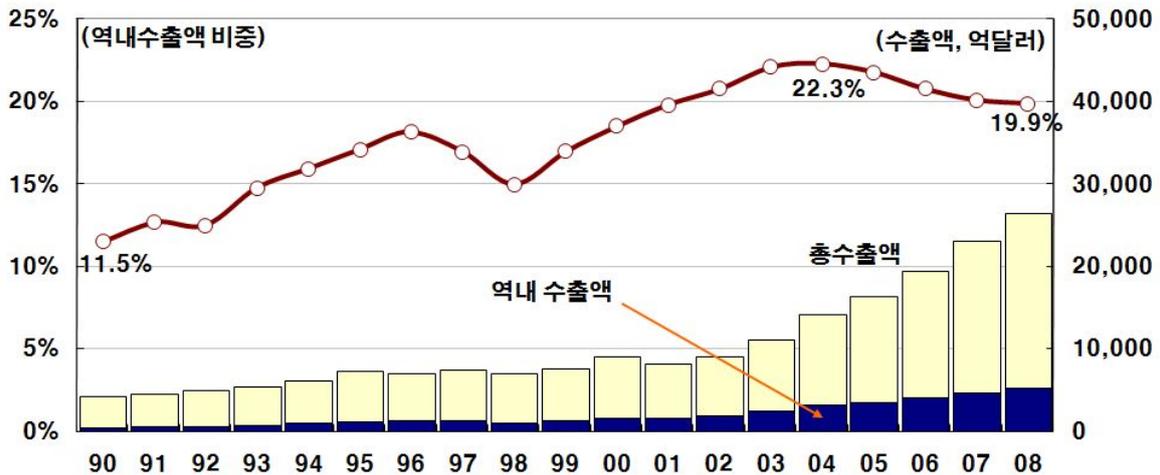
자료: 통계청 (2011).

○ (외부 환경) 한반도의 지정학적 특성과 아시아의 경제성장은 해상 컨테이너 산업 발전의 외부 환경적 요인으로 작용함

- (지정학적 특성) 한반도는 중국, 러시아 등 대륙 세력과 미국, 일본 등 환태평양 해양 세력이 만나는 지정학적 요충지에 위치하여 입지조건상 경쟁력이 탁월함
 - 우리나라의 항만은 유럽 - 싱가포르 - 홍콩 - 가오슝 - 부산(광양) - 고베 - 북미를 연결하는 세계일주 주간선 항로상에 위치하고 있음
 - 한반도는 중국의 동북 3성(헤이룽장성, 지린성, 랴오닝성) 및 러시아의 극동 지역과 태평양을 연결하는 물류의 관문에 해당함
- (아시아 지역의 경제성장) 중국을 필두로 한 아시아 지역의 경제 발전으로 동북 아 지역의 역내 교역량 및 운송 물동량이 급속도로 증가함
 - 한·중·일 3국의 수출 규모는 1990년 4,186억 달러에서 2008년 2조 6,393억 달러로 6.3배 증가함

- 한편 한·중·일 3국 간 역내 수출은 1990년 381억 달러에 불과하였으나 2008년에는 5,246억 달러로 13.8배 증가함

< 한·중·일의 역내수출 비중 추이 >



자료: 한국무역협회, IMF 통계를 이용한 자체 계산.

○ 그러나 최근 중국 항만의 초고속 성장과 더불어 해운산업의 전근대적인 수익구조와 해운산업에 대한 규제 강화 움직임은 우리나라의 해상 컨테이너 운송 산업의 경쟁력을 위협하고 있음

- (중국 항만의 초고속 성장) 중국 항만들의 경쟁력 강화로 동북아 해상운송 네트워크에서 중국 항만이 차지하는 역할이 높아지고 있음
 - 최근 동북아 지역의 항만들은 중심 무역항의 자리를 놓고 치열한 경쟁을 벌이고 있음
 - 세계적인 물류 기업들은 값싼 노동력과 토지비용, 건설비용을 지닌 중국 항만에 대한 투자를 확대하고 있음
- (해운산업에 대한 규제 강화) 해운사의 비용을 증가시키는 경제, 환경, 안전 등

의 규제 강화 움직임은 해운 산업 발전에 걸림돌로 작용

- 정기선사간 공동행위 규제, 독과점 규제 및 공정거래 강화, 자유 비밀 계약 도입의 증가 등은 해운사의 비용 부담을 가중시킬 우려가 있음
- 환경 규제 및 보안·안전 규제의 강화 역시 해운산업이 극복해야 할 주요 과제로 대두되고 있음

4. 시사점

첫째, 한반도 항만의 경쟁력 강화를 위해 정부의 컨테이너 해운에 대한 적극 지원이 요구됨

- 한반도가 물류 중심 기지가 갖추어야 할 필수 조건인 연계성과 중심성을 겸비하고 있다는 점은 매우 고무적임
- 적극적인 정부 지원을 통해 우리의 강점을 더욱 부각시킬 수 있도록 해야 함

둘째, 해운사의 비용을 증가시키는 경제, 환경, 안전 등의 적절한 규제 완화 정책이 필요함

- 국내 해운 산업에 대한 경제적 및 사회적 규제가 아직까지 만연하고 있다는 점이 걸림돌로 작용할 수 있음
- 해운사의 비용을 증가시키는 각종 경제적 규제는 물론, 환경 규제 및 보안·안전 규제에 대한 적절한 완화 정책이 요구됨

셋째, 중국 국제 물류시장 규모의 확대를 컨테이너 운송 산업의 발전의 기회로

활용해야 함

- 동북아 중심 무역항들의 치열한 경쟁이 이루어지고 있는 가운데 중국 항만의 초강세가 이어지고 있으므로 이에 대한 대비가 필요함
- 특히, 중국의 국제 물류시장 규모가 폭발적으로 확대되고 있다는 사실을 적극 활용하여 우리가 먼저 이를 선점하는 노력이 필요함 **HRI**

장후석 연구위원 (chahus@hri.co.kr, 02-2072-6234)

장우석 연구위원 (jangws@hri.co.kr, 02-2072-6237)

김필수 연구원 (pskim@hri.co.kr, 02-2072-6238)