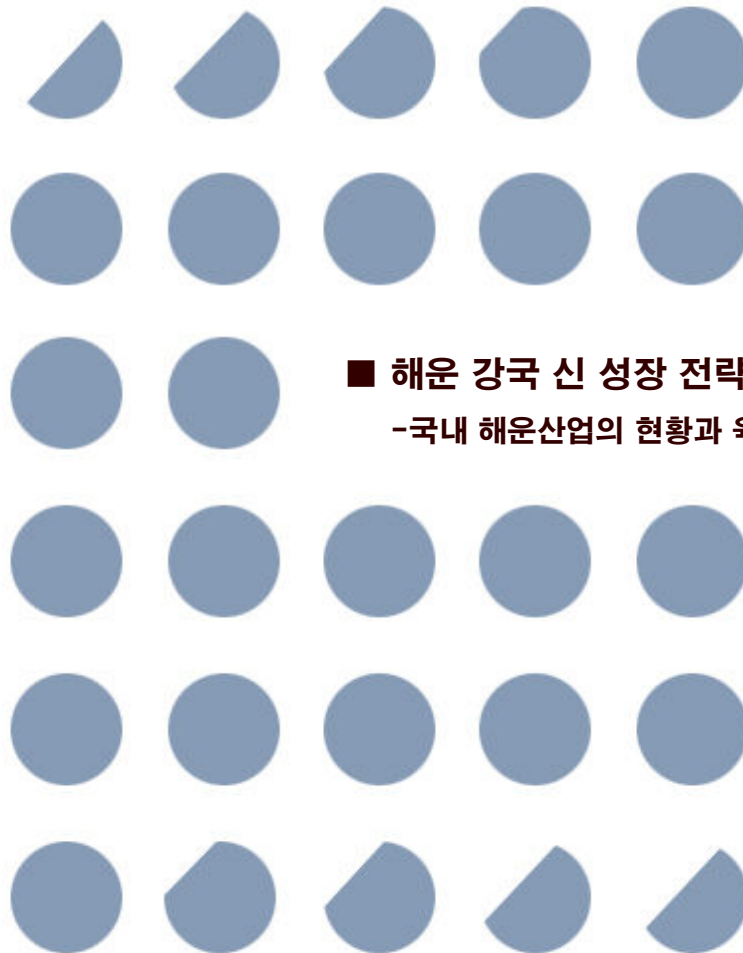




07-01 | 2007.02.14.

신성장동력 REPORT



■ 해운 강국 신 성장 전략
-국내 해운산업의 현황과 육성 과제

차 례

해운 강국 신 성장 전략 -국내 해운산업의 현황과 육성 과제

I. 해운산업의 중요성과 본질	1
II. 국내 해운산업의 현황과 문제점	7
III. 해운 선진국의 특징	13
IV. 해운산업 육성 과제	17
<참고> 선종에 따른 세계 해운산업 구조	24

- 본 자료는 CEO들을 위해 작성한 신성장동력 확보 전략에 대한 조사 분석 자료입니다.
- 본 보고서에 있는 내용을 인용 또는 전재하기 위해서는 본 연구원의 허락을 얻어야 하며, 보고서 내용에 대한 문의는 아래와 같이 하여 주시기 바랍니다.

총 괄 : 유병규 산업전략본부장 (3669-4032, bkyoo@hri.co.kr)

지식산업실 : 예상한 연구위원 (3669-4181, syeahk@hri.co.kr)

Executive Summary

□ 해운 강국 신 성장 전략

-국내 해운산업의 현황과 육성 과제

1. 국가경제발전에 지대한 공헌

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

경쟁력 있는 해운산업의 육성을 위해 반드시 고려해야할 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.

2. 조직규모의 경제 효과와 선종 다각화가 미흡

국내 해운산업은 현재 조직 규모의 경제효과와 선종의 다각화가 미약하여 선진국 등은 물론 중국 등 개도국과의 경쟁에서도 불리한 입장에 있다. 10,000 DWT 이상의 선박을 대상으로 하였을 때 우리나라가 2005년 현재 보유하고 있는 선박의 1척당 평균 선복량은 6만 7,391 DWT로 세계 2위 수준이다. 그러나 총 선박수는 414척으로 세계 9위를 기록하여 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 586만 GT로 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 2006년에는 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.

3. 세계적 네트워크를 지향하는 선진 해운국

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 운항 중인 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 실현** 되어 있다. 셋째, 그리스 해운 산업의 또 다른 경쟁력은 바로 선박시장을 활용하는 능력이다. ‘**해운경기에 역행하는 선박 소유 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 산업 전체의 다각화를 일정한 수준에서 유지하고 있다.**

4. 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 금융세제혜택 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 세금선원안전규정 등이 유리하다고 판단되는 나라에 자신의 배를 등록하는 제도)’와 외국인 선원 고용 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.

<해운 강국 신 성장 전략>

국가경제와 해운산업

- 국가경제발전과 해운산업: 국민소득증대, 국제수지개선, 고용증가, 국제교역촉진, 관련산업의 성장촉진 등을 통해 국가경제발전의 긍정적인 역할
- 해운산업의 지속적인 성장을 위해 고려해야 할 세가지 특징
 - ⇒ 규모의 경제: 선박이 크면 클수록 그리고 선단의 규모가 크면 클수록 유리
 - ⇒ 불확실한 해운경기: 율형과 극심한 불황이 주기적으로 교체
 - ⇒ 세계적인 선박시장: 선박에 대한 거래를 통해 경영의 안정성 증대

우리나라 해운산업의 현황과 문제점

- 규모 측면에서 본 특징: 국제적으로 여적은 작은 규모의 선단
 - ⇒ 세계 9대 해운강국이지만 선두와는 큰 격차
- 산업구조 측면에서 본 특징: 소수 대기업중심으로 선종의 다양성 부족
 - ⇒ 벨크선이 주종을 이룸
- 경기와 교역주어 측면에서 본 특징: 불확실한 해운경기전망과 경영세계화 압력
 - ⇒ 2005년을 정점으로 세계해운경기는 앞으로 상당기간 하락할 가능성
 - ⇒ 국내 수출업회들에 대해 더 이상 의존하는 것은 불가능

해운선진국이 주는 교훈

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - 그리스 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 규모의 경제: 대규모 선단과 전세계적인 네트워크 구축 ⇒ 높은 불확실성: 전 선종부분에서 10대 해운국에 포함될 정도로 다각화 ⇒ 선박시장: '해운경기'에 의행하는 선박소유방법'으로 경영안정성 확보 | <ul style="list-style-type: none"> - 일본 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 규모의 경제: 세계 제2위의 대규모 선단 ⇒ 높은 불확실성: 기업별 전문화를 통한 산업 전체의 다각화 실현 |
|---|--|

정부와 기업에 대한 제언

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - 정부 정책 과제 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 해운 물류 중심국을 위한 기반 확충 ⇒ '(가칭)선박금융공사'의 설립시기를 앞당기는 문제 고려 ⇒ 대형화물 수출업에 있어서 국적선 이용 확대 지원 ⇒ 한반도 중심의 새로운 해운시장 개척 적극 추진 ⇒ 편익지적제도와 외국인 선원 고용 자유화 허용을 고려 | <ul style="list-style-type: none"> - 해운 기업 과제 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 선단규모의 확대 ⇒ 다각화를 추진, 특허, 유조선 등 에너지 관련 부문 강화 ⇒ 세계 선박시장에 대한 적극적 참여 |
|--|---|

I. 해운산업의 중요성과 본질

□ 해운산업과 한국경제

○ (해운산업은 국가경제발전에 공헌) 해운산업의 발전은 국가 경제 전체 발전에 긍정적인 역할담당

- 해운산업의 발전은 국민소득 증대, 국제수지 개선, 고용증가, 국제 교역 촉진, 관련 산업의 성장 등에 있어 크나큰 기여를 함

<해운 산업의 발전이 국가 경제에 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 수출입 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 · 대리점 업 · 해상보험업 등 연관된 산업부문에서 2차적인 고용수요를 발생시킴
국제교역촉진	<ul style="list-style-type: none"> · 국가 또는 지역 간 광범위한 수송망을 구축함으로써 대외교역을 촉진
관련 산업의 성장	<ul style="list-style-type: none"> · 조선 산업 · 항만산업 · 대리점 업 · 해상보험업 등 직·간접적으로 연관된 산업의 발전을 자극
기타	<ul style="list-style-type: none"> · 수송대상으로 여객을 포함시킴으로써 교통수단으로서의 사회문화적 기능을 수행하여 인간생활의 공간적인 범위를 확대

자료: 최종희 외 (2005), 「외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안」, 한국해양수산개발원 (KMI), pp 10-11.

○ (국내해운산업은 고부가가치 산업으로 경제성장을 촉진) 해운산업은 다른 산업보다 높은 부가치 창출 능력을 지님

- 2000년 산업연관표에 따르면 우리나라의 해운 및 관련 산업의 부가가치는 5조 2,146억 원으로 전 산업 부가가치 생산액의 0.9% (2004년의 경우 자동차는 2.4%, 조선은 1.1%, 철강은 2.5%, 반도체는 4.0%)를 차지¹⁾
- 특히 해운산업은 다른 주요 산업과 비교하였을 때 매출액 대비 부가가치 생산능력이 높음
- 2004년 현재 해운산업은 자동차 산업에 비해 평균 2배 정도 높은 ‘매출액 대비 부가가치율’을 보이고 있으며 반도체산업, IT산업과 비교해서도 높은 비율을 기록

<해운산업과 타산업의 매출액 대비 부가가치 비교>

(%)

년도	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

○ (국내 해운산업은 국제수지 개선에 있어 크게 기여) 우리나라의 해운산업은 막대한 외화운임수입을 매년 발생시키고 있으며 2004년의 경우 208억 달러에 달함

- 우리나라 해운산업은 5대 외화획득산업에 포함되지만 2000년 현재 각각 0.680 (전 산업평균은 0.123) 과 0.775 (전 산업평균은 0.246)에 이르는 높은 수입의존도²⁾와 수입유발계수³⁾ 때문에 외화가득률에 있어서는 낮은 수준

<2004년 현재 4대 외화획득 산업>

산업	반도체	자동차	IT	해운
외화수입액 (\$ 억)	195	191	187	182

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

1) 최중희 외 (2005), 「외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안」, KMI, p 7.

2) 해운서비스를 제공하기 위해서는 국내에서 공급되는 중간재 이외에 해외로부터 각종 원재료, 연료 등 중간재를 구매해야 하는데 1단위의 해운서비스 제공이 유발시키는 이러한 중간재 수입의 크기를 수입의존도로 표시함

3) 해운서비스가 제공되기 위해서는 국민경제 여타 산업부문으로부터 또한 중간재를 공급받아야 하는데 1단위의 해운서비스가 유발시키는 이런 부문의 해외로부터의 수입은 수입유발계수에 반영

- 외화획득규모에 있어서 2004년 현재 해운산업은 반도체, 자동차, IT에 이어 4번째를 기록
- 우리나라 해운산업의 순수외화가득률 곧, 수출액에서 수입액을 제외시킨 금액을 수출액으로 나눈 것은 상대적으로 매우 낮은 것으로 추정

〈2000년 현재 산업별 외화가득률 비교〉

(%)

해운업	농림어업	광업	제조업	전력·가스·수도 및 건설	서비스업	전 산업 평균
22.4	89.2	89.9	65.4	75.5	86.7	74.8

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

□ 해운산업의 본질

○ (규모의 경제) 해운산업은 ‘규모의 경제(economy of scale)’를 시현(示顯)하는 대표적인 산업

- 선박의 수송능력 향상은 비용의 하락으로 연결
 - 컨테이너선의 평균적인 크기는 1980년 955 TEU⁴⁾, 1996년 1,600 TEU, 2005년 2,235 TEU 그리고 2006년 2,324 TEU로 증가해왔으며 이와 더불어 TEU당 비용은 크게 하락⁵⁾
- ‘조직규모의 경제(economy of organizational scale)’를 추구 곧, 소유하거나 통제 가능한 선박수를 늘려 운항 횟수와 노선수를 증가시킬 경우에도 비용하락⁶⁾

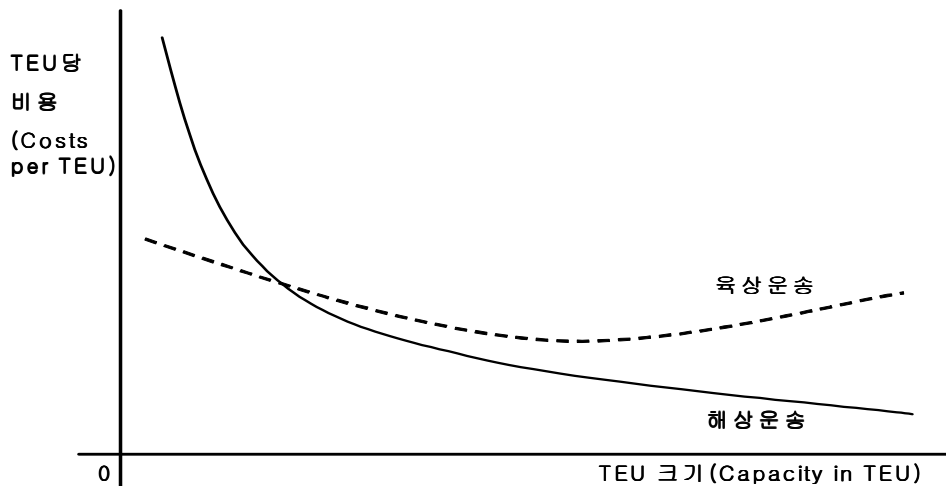
4) TEU 곧 twenty-foot equivalent units는 컨테이너선의 수송 능력을 표시하는 단위로 글자 그대로 20 피트짜리 컨테이너를 몇 개 수송할 수 있는지를 나타냄

5) Hoffmann, Jan (1998), “Concentration in Liner Shipping: Cause and Impacts,” *World Sea Trade Service Review*, Vol 1, Third Quarter 그리고 *Review of Maritime Transport, 2006*, UNCTAD, 2006, p 19.

6) Notteboom은 “ TEU-mile당 비용을 더 안전하게 곧, 파괴적인 가격경쟁을 불러일으키지 않고 줄일 수 있는 유일한 방법은 큰 선박들의 배치와 조직규모의 증대를 동시에 추구하는 것 (The further decrease in unit cost per TEU-mile can only be achieved safely--that is without enhancing destructive competition--by combining the deployment of bigger vessels with an organizational scale

- 컨테이너 부문에서 상위 20개 회사가 세계전체의 운송능력에서 차지하는 비중이 1980년 26%, 1992년 41.6% 그리고 2005년 59%로 높아졌고 이들 모두는 서로 다중의 전략적 제휴관계를 맺고 있음⁷⁾
- 선단의 크기를 늘리는 것과 더불어 해운회사의 조직 자체를 '정기선 회사 간 회의 (liner conference)', '영업협정(operating agreements)' 또는 M&A를 통해 수평적으로 확장시킴⁸⁾

<컨테이너 수송에 있어서의 규모의 경제>



자료: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/contchipecoscale.html>

- (높은 경기 불확실성) 해운산업은 전통적으로 '활황과 극심한 불황(boom and bust)'이 주기적으로 교차하는 투자위험성이 높은 산업으로 장기적인 경기전망이 힘든 것으로 유명⁹⁾

increase)[Noteboom, Theo E. (2004), "Container Shipping and Ports: An Overview," *Review of Network Economics*, vol3, no 2, June, 86-106, p90]"이라고 주장 하였고 ESC (European Shippers Council) 곧, '유럽해운협회'의 사무총장인 웰쉬(Chris Welsh)는 최근 해운회사들이 선단의 크기를 증대시키려고 하는 이유로 첫째, 시장지배력의 증대, 둘째, 해운수요와 공급의 변화에 맞추어 세계의 주요항로에 걸쳐 유연하게 선박을 배치함으로써 최적의 해운서비스를 공급할 수 있기 때문이라고 강조 ("Is Consolidation the Answer to Ocean Carrier Profitability or A Barrier to Customer Choice?," a speech delivered by Chris Welsh to 「Containerisation International's 4th Annual Conference」 held on Mar 27, 2001)

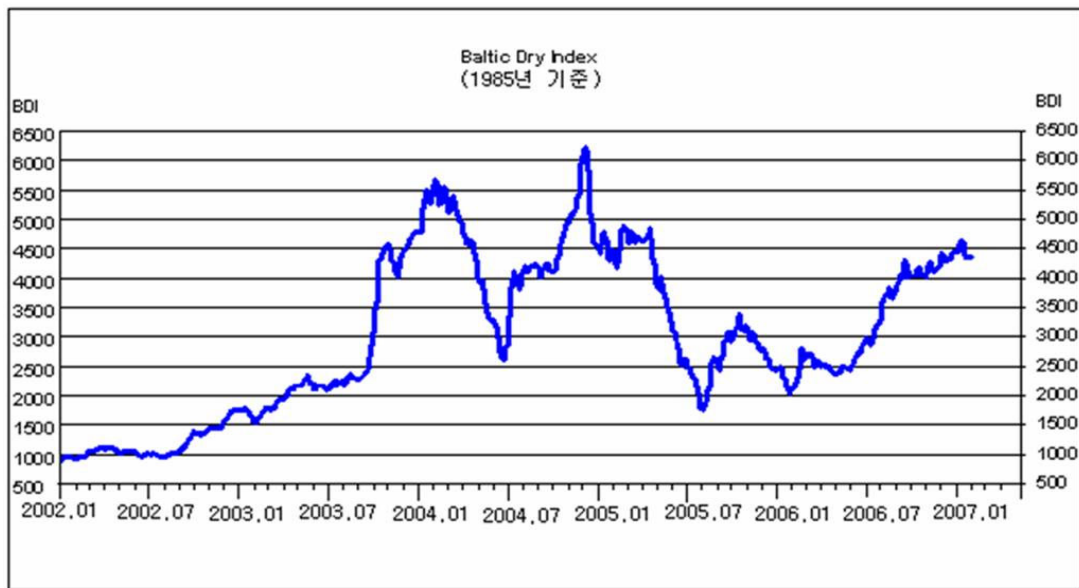
7) Notteboom, Theo, E., et al (2006), "Challenges in the Maritime-Land Interface: Maritime Freight and Logistics," a report prepared for Korea Research Institute for Human Settlements, South Korea, p 15.

8) Noteboom, Theo E. (2004), *ibid*, p 90.

9) "Boom and bust at sea," *The Economist*, Aug 18, 2005.

- 해운은 세계교역량의 90%를 담당하는 국제적인 산업으로 그 공급과 수요는 세계의 정치·경제적인 상황변화로 부터 영향을 크게 받음¹⁰⁾
- 공급은 보통 새로운 선박에 대한 수요와 폐기처분되는 선박 수에 의해 결정되지만 ‘이중선체(double hull)’를 갖춘 유조선 도입을 세계적으로 의무화한 것과 같은 국제적인 규약의 영향도 받음
- 수요는 파생적 곧, 수출입 수요로부터 기인하며 국제적인 경기순환, 경제발전, 통상정책과 더불어 전쟁이나 분쟁, 수로봉쇄 또는 유가변화 등의 영향을 받음
- 새로운 선박의 주문에서 인도까지 걸리는 시간이 보통 1년에서 2년의 시간이 걸리기 때문에 본질적으로 빠른 경기변동에 대비하기 힘들¹¹⁾

<Baltic Dry index 변화추이 (1985년=100)>



자료: Baltic Indices (http://www.rubbertnet.co.sg/baltic_indices.htm)

주: Baltic Dry Index는 세계적으로 인용되는 화물 운송요금 지수임

- 세계경제가 호황일 경우에는 초과수요가 발생하고 해운회사들은 새로운 선박을 공급함으로써 이에 부응하고자 하지만 경제가 위축될 경우는 수송능력의 초과공급을 초래함으로써 급격한 해운경기의 불황이 도래¹²⁾

10) Kite-Powell, Hauke L. (2001), "Shipping and Ports," *Marine Policy*, Marine Policy Center, Woods Hole, MA, USA.

11) Kite-Powell, Hauke L. (2001), *ibid.*

12) 이러한 해운 운송료의 극심한 변화를 조금이라도 줄일 목적으로 해운회사들 사이에서 최근 'shipping

·1970년대 시작된 불황이 중국경제가 본격적으로 성장하기 시작한 1990년대에 들어와서야 해소될 정도로¹³⁾ 해운은 긴 경기변동 주기를 가지고 있는 대표적인 산업

○ (선박 등 핵심자산의 시장거래 활발) 해운산업은 그 핵심적인 자산인 선박이 활발히 거래되는 국제적인 시장이 형성되어 있는 드문 산업

- 해운 회사들은 '중고(second-hand)'선박을 다양한 경제적인 목적에서 거래¹⁴⁾
 - 세 가지 중요한 동기는 선박의 교체, 투기 그리고 확장

<초대형 유조선(VLCC)의 사용기간별 가격 비교>

	2003년 1월 (\$ 백만)	2004년 10월 (\$ 백만)	변화율 (%)
새로운 선박을 대한민국에서 건조할 경우	65.0	105.0	61.5
5년 된 선박 (2중 선체)	55.5	102.0	83.8
10년 된 선박 (2중 선체)	42.0	79.0	88.1
15년 된 선박 (단일 선체)	15.0	44.0	193.3

자료: “Recent Developments in Commercial Shipping Markets,” SSY Consultancy& Research Ltd, Nov 2004.

- 선박시장은 해운산업에 경쟁심화와 새로운 이윤원천제공이라는 두 가지 상반된 가능성을 부여¹⁵⁾
 - 선박소유주와 투자자에게 직접 배를 구입하거나 팔 기회를 줌으로써 해운 산업에 대한 진입과 퇴출을 용이케 하여 시장을 더욱 경쟁적으로 만들
 - 자산인 선박을 거래함으로써 곧, 가격이 비쌀 때 팔고 쌀 때 구입함을 통해서 새로운 이윤을 창출할 수 있는 기회를 제공

futures’에 대한 수요가 크게 증가하고 있음 (“On the crest of a wave?,” *The Economist*, Jul 22, 2004)

13) “Boom and bust at sea,” *The Economist*, Aug 18, 2005.

14) Tsolakis, SD, et al (2003), “Econometric Modelling of Second-hand Ship Prices,” *Maritime Economics & Logistics*, 5, 347-377, p 348.

15) Tsolakis, SD, et al (2003), *ibid*, p 352.

II. 국내 해운산업의 현황과 문제점

□ 국내 해운산업의 위상

○ (세계9대 해운선진국) 우리나라는 2005년 현재 세계 9대 해운국가로 평가 받고 있지만 선단규모면에서는 열세

- 2005년의 미 교통부 통계는 각국 국적선의 총 선복량(DWT)¹⁶⁾을 기준으로 하였을 때 우리나라가 세계 9위권인 것으로 평가
- 세계전체에서 선박 수로 보았을 때 2.6% 그리고 선복량으로 보았을 때 3.2%의 비중을 차지

〈2005년 현재 상위 10개 국가의 보유선박 분포〉

국가 또는 지역	척	선복량 (1,000,000 DWT)	선복량/척 (DWT)
그리스	2,426	158.5	65,333.8
일본	2,059	135.0	65,565.8
중국	1,738	82.6	47,525.8
독일	1,412	55.4	39,235.1
미국	739	43.6	58,998.6
싱가포르	559	37.4	66,905.1
영국	471	33.3	70,708.6
노르웨이	637	33.1	51,962.3
대한민국	414	27.9	67,391.3
대만	475	27.8	58,526.3
상위 10개국 집계	10,930	634.6	58,060.3
세계총계	15,819	868.7	54,914.9

자료: “World Merchant Fleet, 2005,” U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

- 개별선박의 규모에 있어서는 세계정상이지만 ‘조직규모의 경제’측면에서는 보유선박수가 작은 관계로 불리

16) 배의 선복량을 사중톤수(deadweight tonnage; DWT)로 표시하기도 하는데 이는 선박이 ‘만재흡수선 (load line)’까지 잠기도록 화물, 연료, 물, 항해필요물품 그리고 선원을 실었을 경우 이들 무게의 총합을 의미함

- 1척당 선복량을 비교하였을 경우 우리나라는 67,391.3 DWT로 70,708.6 DWT를 기록한 영국에 이어 세계2위에 올라 선박의 크기에 있어서는 결코 다른 나라에 뒤지지 않음
- 보유하고 있는 10,000 DWT이상의 선박숫자가 414척으로 세계 10위권 안에 포함되어 있지만 선두그룹 곧, 그리스(2,426척), 일본(2,059척), 중국(1,739척) 그리고 독일(1,412척)과 큰 차이를 보임

□ 국내 해운산업의 구조

- (소수의 대기업이 경쟁력을 주도하지만 선종의 다양성부족) 우리나라 해운산업은 소수의 대기업이 이끌고 있으며 선종구조상으로는 벌크선(bulk carrier)중심으로 구성
 - 보유한 선박의 총톤수(GT)¹⁷합계가 1백만이 넘는 해운회사는 2005년 말 현재 현대상선을 필두로 한진해운, SK해운, STX Pan Ocean 그리고 대한해운의 5개가 있는 것으로 알려짐
 - 상위 5개 회사가 보유한 총 선박숫자는 158척으로 전체의 33.1%에 불과하지만 선복량에 있어서는 69.4%를 차지하여 이들에 대형선박이 집중

<2005년 말 현재 회사별 선박보유현황>

회사명	척	선복량 (GT)
현대상선	35	2,557,232
한진해운	40	2,333,300
SK해운	16	1,538,451
STX Pan Ocean	48	1,485,958
대한해운	19	1,276,492
5개 상위회사 합계	158	9,191,433
총계	476	13,227,279

자료: 한국선주협회, 「해운연보, 2005년 사업보고서」, 2005, pp 105-106.

17) 총톤수(gross tonnage; GT)는 선복량을 나타내는 또 다른 단위로 배 내부의 전체 용량을 2.83m³를 1톤으로 간주하여 계산

- 2004년을 기준으로 선종을 살펴보았을 때 그 숫자에 있어서는 일반화물선이 가장 많지만 선복량에 있어서는 벌크선이 주도하고 있는 것을 발견
- 선박수로 보았을 때 일반화물선 (290척), 유조선 (213척), 벌크선(125척) 순이지만 선복량에 있어서는 벌크선 (586만 GT), 유조선 (174 만 GT), 일반화물선 (111만 GT)의 순서
- 선종별 평균적인 선복량을 비교해보면 벌크선 (46,952 GT), 유조선 (8,169 GT), 일반화물선 (3,851 GT)의 순서로 개별 벌크선의 수송능력이 가장 크다는 것을 알 수 있음

<2004년 현재 우리나라 국적선대의 선종별 구성현황>

	척		선복량	
	척	비중 (%)	1,000 GT	비중 (%)
유조선	213	24.8	1,740	17.6
화학제품선	74	8.6	169	1.7
LNG/LPG선	34	4.0	119	1.2
벌크선	125	14.5	5,869	59.4
컨테이너선	53	6.2	800	8.1
일반화물선	290	33.7	1,117	11.3
여객선	71	8.3	59	0.6
합계	860	100.0	9,873	100.0

자료: 최중희 외, (2005), 「외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안」, KMI.
 주: 300 톤(GT)급 이상의 국적선박 기준임

<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
STX 범양	대한민국	71	3,633	51.1
Angelicooussis	그리스	30	2,881	96.0
대한해운	대한민국	21	2,636	125.5

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

- 2004년 현재 세계 10대 벌크선사를 비교하였을 경우 한 척당 운송능력에 있어서는 세계 정상급이지만 국내 해운회사의 보유하고 있는 선박 수는 적어 '조직(선단)규모의 경제성'면에서 불리
- 한 척당 선복량에 있어서는 대한해운의 경우 12만 5천 DWT로 싱가포르의 World-wide에 뒤이어 2위를 기록
- 세계 8위권인 STX 범양의 71척과 10위권인 대한해운의 21척을 합해도 세계 3위권의 일본 K-Line이 보유하고 있는 363척의 1/4정도에 불과

□ 국내 해운산업의 경영 실적

○ (향후해운경기 부진예상) 국내 해운산업은 2004년에 사상최대의 흑자를 기록한 이후 하락세를 상당기간 이어갈 것으로 예측되며 새로운 이윤창출기회의 확보가 시급

- 한국선주협회 회원사의 경우 2004년 2조 3,534억 원의 사상최대의 흑자를 기록 하였지만 2005년에는 7,185억 원이 줄어든 1조, 6,349억 원의 흑자를 기록
- 2005년 영업이익의 경우 2004년에 비해 27.7%, 6,709억 원이 줄어든 1조 7,469억 원을 기록했으며 경상이익은 40.3%, 1조 2,474억 원이 감소한 1조 8,467억 원으로 나타나는 등 전반적으로 전년에 비해 실적이 악화
- 2005년 해운원가가 22조 1,231억 원 그리고 관리판매비가 8,960억 원으로 2004년에 비해 각각 4.0% 그리고 5.6%로 증가한 것으로 보아 생산비 상승 압박 또한 받기 시작한 것으로 보임
- 세계 해운산업은 2004년에 '큰 경기 순환주기(super-cycle)'의 정점에 도달한 이후 앞으로 상당기간 하락세를 경험할 것으로 보임
- 2003년과 2004년에는 세계무역증가율이 각각 14%를 기록하였지만 2005년에는 11.5%로 하락하고 2006년에는 10%이하로 그리고 2007년에는 9%로 낮아질 것으로 전망¹⁸⁾
- 2005년 세계 조선소들은 2,045척 (총 2천 9백만 GT)의 새로운 배를 인도하고 2,480척 (총 3천 9백만 GT) (이중 1/4이 컨테이너선)의 새로운 주문을 받아놓은 상태로 향후 적어도 3년 반에 걸쳐 초과공급을 경험할 가능성이 있다는 것을 의미¹⁹⁾

18) "Shipping Industry Sees Signs of Slowing," *Los Angeles Times*, Jun 10, 2006.

19) "Shipping Industry Sees Signs of Slowing," *Los Angeles Times*, Jun 10, 2006.

<2004/2005년도 경영실적 비교>

(단위: 억 원)

항목	2004	2005	증감액	증감률 (%)
총자산	185,687	202,477	16,790	9.0
총부채	130,400	127,653	-2,746	-2.1
자기자본	55,287	74,823	19,536	35.3
해운수입	245,311	247,661	2,349	0.9
해운원가	212,645	221,231	8,585	4.0
운항원가	86,269	109,934	23,665	27.4
· 항비	8,939	12,620	3,681	41.2
· 화물비	34,247	54,148	19,901	58.1
· 연료비	18,629	26,692	8,063	43.3
· 선비	24,454	16,474	-7,980	-32.6
용선원가	89,278	91,017	1,739	1.9
해운총이익	32,666	26,429	-6,236	-19.1
관리판매비	8,487	8,960	473	5.6
영업이익	24,179	17,469	-6,709	-27.7
영업외 수익	21,982	12,744	-9,237	-42.0
영업외 비용	15,219	11,746	-3,472	-22.8
· 지급이자	6,173	5,024	-1,148	-18.6
경상이익	30,942	18,467	-12,474	-40.3
세전순익	31,374	18,401	-12,972	-41.3

자료: 한국선주협회.

□ 국내 해운산업의 교역 추이

○ (해운거래의 세계화 진전) 외국 국적선을 통한 해운운송이 증가하고 있고 3국간 거래수입이 늘어남으로 인하여 국내해운산업의 세계화가 급속히 전개되고 있어 이에 대한 대응책 마련이 시급한 상황

- 국내 수출입물량의 상당 부분이 외국 해운회사들에 의해 잠식
- 1988년의 경우 우리나라 국적선이 우리나라가 수출하고 수입하는 화물의 약 40%를 수송하였지만 2006년에는 18%로 감소하였고 반대로 외국 국적선의 비중은 60%에서 82%로 증가

<수출입 물동량 수송 현황>

(단위: 백만 톤)

구분	1990	1995	2000	2003	2006
국적선	88 (40%)	95 (23%)	101 (18%)	119 (18%)	144 (18%)
외국적선	132	310	468	549	664
계	220	405	570	668	809

자료: 해양수산부.

- 반면 국내해운회사들은 점점 국제시장을 개척해야 하는 압력을 받고 있음
- .1990년 우리나라 해운산업의 전체 운임수입 중 3국간 거래 곧, 우리나라 수출입화물과 관계없는 화물 운송으로부터 비롯된 것이 33%에 불과하였지만 2003년에는 57%를 기록

<해운 운임 수입 추이>

(단위: \$억)

구분	1990	1995	2000	2001	2002	2003
수출입	20.9	38.2	51.5	47.5	42.7	47.1
3국간	11.7 (33%)	40.2 (47%)	55.7 (49%)	51.5 (47%)	51.3 (53%)	67.6 (57%)
기타	2.4	7.6	5.5	9.9	3.7	3.2
계	35.0	86.0	112.7	108.9	97.7	117.6

자료: 「해운시황과 한국해운산업」, 한국선주협회, 2004.

- (시사점) 무한경쟁시대에 있어 기업의 경쟁력은 무엇보다 해운산업의 특성을 얼마나 잘 이해하고 이용하였는지가 결정할 가능성이 높음
- 규모의 경제를 추구하면서, 사업다각화에 성공한 그리고 선박거래와 같은 새로운 이윤창출기회를 개발하고 잘 활용한 기업만이 생존
- .다양한 선종에 걸쳐 선복량이 큰 선박을 대규모로 확보하여 많은 노선에 서 서비스를 제공할 수 있고 선박시장을 잘 활용함으로써 새로운 이윤창출기회를 개척하는 해운회사만이 살아남을 수 있음

Ⅲ. 해운 선진국의 특징

□ 그리스의 해운산업

○ (해운최선진국) 해운은 그리스 산업 중 가장 세계화되어 있는 부문으로 그리스 경제를 떠받치고 있을 뿐만 아니라 세계 최고의 경쟁력을 자랑

- 2006년 현재 그리스가 2006년 현재 세계무역에서 차지하는 비중이 25위권 밖²⁰⁾ 임에도 그리스의 해운 산업은 운항중인 상업용 선박의 16% 그중 유조선과 화물선의 경우 약 21.5%를 지배²¹⁾
- 2005년 현재 그리스 GDP (\$ 2,097억)의 4.5%를 점하고 있으며 총고용의 4%에 해당하는 약 16만 명이 일하고 있는 것으로 집계²²⁾
- 그리스 무역적자의 30.2%를 보충할 정도의 외화수입을 발생 (관광은 26.7% 그리고 EU 지원은 11.6%)²³⁾

○ (많은 선박, 글로벌 네트워크) 그리스 해운산업의 경쟁력은 다수의 선박과 이들을 연결한 네트워크의 효율적인 활용, 곧, '조직규모의 경제' 추구가 근원

- 2005년 현재 세계최대규모인 2,426척의 선박을 보유하고 있는 그리스의 해운 산업은 많은 항로를 확보하는데 있어 유리
- '그리스 선주협회(United Greek Shipowners; UGS)'에 따르면 미국을 도착지로 하는 화물의 20%, EU 역내외 해상교역의 60%를 그리스인 소유의 선박이 담당하고 있다고 함²⁴⁾
- 그리스 해운산업은 전 세계에 걸쳐 많은 그리스인 소유의 해운회사들 간에 공식·비공식적인 네트워크를 형성하면서 발전하였고 지금도 유지
- 약 200년에 걸쳐 유럽과 '오토만제국(Ottoman empire)' 사이에서 일종의 '중간상인(middleman)' 역할을 수행하면서 형성하기 시작한 네트워크를 후에 국제적인 해운네트워크로 발전시킴²⁵⁾

20) 2006년 UNCTAD 통계를 기반으로 각국이 세계무역에서 차지하는 비중과 세계선박량에서 차지하는 비중을 비교하였을 때 그 상관계수(correlation coefficient)가 0.6931로 측정되어 완벽한 일치를 의미하는 1에 매우 가까운 것으로 나타났는데 그리스의 경우는 이런 면에서 아주 예외적임

21) National Bank of Greece, "Greece: Economic & Market Analysis, Nov 2002-Apr 2006," 2006.

22) National Bank of Greece, "Greece: Economic & Market Analysis, Nov 2002-Apr 2006," 2006.

23) National Bank of Greece, "Greece: Economic & Market Analysis, Nov 2002-Apr 2006," 2006.

24) 오혁중 (2005), 「세계1등 그리스 해운업 현주소」, KOTRA.

·선박회사들은 가족이나 같은 고향사람들 중심으로 운영되고 이들 회사들
 간에 결혼관계로 결연하는 전통이 계속되고 있으며 또한 그리스 밖에서 태
 어나 살고 있는 해운종사자들도 조상과의 인연을 유지²⁶⁾

○ (다각화와 경제성에 따른 집중) 그리스는 거의 전 선종에 있어서 많은 선
 박들을 보유하고 있는 관계로 그만큼 불확실한 해운경기에 잘 대비되어
 있으며 특히 유조선과 벌크선 부문에서는 세계최대규모

- 2005년 현재 그리스의 해운산업은 모든 선종에 있어서 총선복량(DWT) 기준
 으로 세계상위 10번째 안에 포함될 정도로 다각화

·유조선과 벌크 선 부문 1위 (한국은 각각 순위 밖과 4위), 컨테이너선 부문
 7위 (한국은 순위 밖), 로-로(ro-ro)선 부문 7위 (한국은 6위), 가스운반선
 부문 7위 (한국은 4위), 복합선 부문 2위 (한국은 순위 밖), 일반 화물선 부
 문 2위 (한국은 순위 밖)를 차지

- 그리스 해운 산업은 특히 수익률이 높은 유조선 부문에 집중함 (총 2,426척
 중 733척, 7,060 만 DWT)으로써 안정적인 이윤실현기반을 구축

·물론 그 변화가 매해 극심했지만 1980년에서 2000년 기간의 평균적인 투자
 수익률은 화물선의 경우 8%, 컨테이너선의 경우 11% 그리고 유조선의 경
 우 13%를 기록한 것으로 나타났으며²⁷⁾

○ (활발한 선박거래) 그리스 해운업계는 선박시장을 해운시장의 불확실성으
 로부터 오는 위험을 방지하고 또 다른 이윤을 창출할 수 있는 기회로 적
 극 활용

- 그리스 해운회사들은 전통적으로 누구보다도 활발하게 선박거래에 참여

·선박거래에 정통한 Naftiliaki지에 따르면 2004년 1월부터 5월 중순까지 세
 계시장에서 거래된 535척 중에서 264척이 그리스 해운회사와 관련²⁸⁾

- 그리스의 해운산업은 선박거래를 통해 위험을 분산하고 이윤을 창출

·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

25) Grammenos, Costas T., et al (1999), "The Greek Shipping Industry," *International Studies of Management & Organization*, vol. 29, no. 1, Spring, pp 34-52, p 34.

26) Grammenos, et al (1999), *ibid*, p 40.

27) Kite-Powell, Hauke L. (2001), *ibid*.

28) "On the crest of a wave?," *The Economist*, Jul 22, 2004.

고점을 예측하고 대비함으로써 '위험을 분산(managing risk)'하는데 있어 탁월했기 때문이라고 강조²⁹⁾

·‘그리스 선박회사들의 해운경기변화에 역행하는 선박소유방법 (anticyclical method of Greek ship-owners)’이라고 말해지는 곧, 운송비가 낮아 모든 사람들이 선박을 팔고자할 때 선박을 사고 반대로 운송비가 높아 모든 사람들이 구입하고자 할 때 선박을 파는 전략을 통해 차익 획득³⁰⁾

□ 일본의 해운산업

○ (세계 제2위의 해운 선진국) 일본은 2005년 현재 그리스에 이어 세계 제 2위의 해운경쟁력을 자랑

- 보유하고 있는 선박숫자는 2,059척, 선복량은 1억 3천 5백만 DWT로 집계
- 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 기록

○ (규모의 경제 추구에 유리) 많은 선박을 보유하고 있는 소수의 대기업이 주도하는 일본의 해운산업은 ‘규모의 경제’추구에 유리

- 일본의 해운산업은 NYK, MOL 그리고 K-Line의 세 개사가 주도
- 2005년 현재 250개의 해운사업자가 활동하고 있는 것으로 알려진 일본에서 대형 사업자로는 NYK, MOL 그리고 K-Line의 세 개회사가 주로 거론되며 이들이 총 매출의 90%이상을 올리는 것으로 알려짐³¹⁾
- 이들 세 개회사는 1,677척 (선복량으로는 1억 2,380만 DWT)을 소유하고 있으며 이를 통해 2005년 33.5조 원의 매출에 3.9조 원의 경상이익을 올린 것으로 밝혀짐

29) “On the crest of a wave?,” *The Economist*, Jul 22, 2004.

30) Michaletos, Ioannis (2006), “The Greek Merchant Marine: The Development of an International Network,” *Balkananalysis.com* (<http://www.balkananalysis.com>)

31) 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 해양수산부, 2006, p 207.

·일본의 3대 해운회사들이 기록한 실적은 2005년에 ‘한국선주협회’ 소속사들 전체가 기록한 24.7조원 매출에 1.8조원 경상이익을 크게 뛰어넘음

<2005년 현재 일본의 주요 해운회사들의 규모와 경영실적>

주요기업	척	선복량(DWT)	매출(원:1,000엔=930원)	경상이익(원:1,000엔=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.

○ (다각화에 충실한 해운산업) 일본의 해운산업은 거의 전 선종에 있어 세계적인 경쟁력을 자랑하고 있으며 개별기업들도 경쟁력 있는 사업부문에 대한 투자를 늘림으로써 산업전체의 다각화를 통해 시장불확실성에 대비

- 2005년 현재 일본은 ‘복합선’부문을 제외하고 전 선종에 있어 세계10대 해운국에 포함

·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 차지

- 일본의 주요 해운회사들은 각자 세계적으로 경쟁력이 있는 사업부문에 대한 투자를 증대시킴으로써 산업전체의 다각화를 추진³²⁾

·NYK는 전 세계를 무대로 활동하는 ‘해·륙·공 종합물류기업그룹’지향을 장기발전전략으로 추진하고 있으며 컨테이너선을 중심으로 한 ‘로지스틱 인테그레이터’로의 변신에 중점

·MOL은 ‘세계최대의 종합해운기업’을 지향하면서 자원·에너지수송 분야의 경쟁우위를 강조

·K-Line은 상대적으로 치우쳤던 컨테이너선 부문 중심의 수익구조를 탈피하고 자원·에너지 부문을 강화함으로써 사업구조의 균형을 달성하려고 노력

32) 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 해양수산부, 2006, pp 219-220.

IV. 해운산업 육성과제

□ 해운 강국 실현을 통한 동북아 물류 중심국 추진 전략 확립

○ (해운산업 발전을 통한 물류 중심국 전략 수립) 대한민국을 동북아 물류 중심 국가로 만들기 위해서 그리고 안보적인 면에서 해운산업의 육성은 필수적

- 경쟁력 있는 해운산업의 육성은 동북아 물류 중심 국가로 가는 지름길
·네덜란드³³⁾가 유럽의 물류 중심이 될 수 있었던 데에는 세계최대의 해운회사인 ‘머스크(Maersk)’³⁴⁾의 본사가 인접한 덴마크에 위치해있다는 사실 또한 큰 도움
- 해운산업발전의 경제적 효과를 해운서비스, 연관 산업 그리고 국제수지 등의 측면에서 발생³⁵⁾
·해상운송의 기능, 즉, 해운서비스는 국가 및 국민의 경제활동에 필수적으로 수반되는 지원수단으로서 역할을 담당
·해운산업의 육성 및 발전은 연관 산업인 조선 및 철강 산업 등이 기간산업으로써 국가경제발전의 원동력이 될 수 있도록 한 중요한 요인으로 작용
·해운 및 연관 산업의 전후방 관련 산업에 대한 생산증가, 부가가치확대, 고용증대, 국제수지개선 등 다양한 산업연관효과를 유발
- 해운산업의 또 다른 기능으로서 국가 및 국민경제와 관련한 필수적 기능 이외에도 군사적인 측면에서 중요한 역할³⁶⁾
·적정수준의 국적선대를 확보한다는 것은, 비상시 필요한 선박과 선원을 유지함으로써 유사시 이를 전력화할 수 있음
·전시 등 국가비상시에 산업 및 전략물자는 물론 생필품의 안정적인 수송수단을 확보할 수 있게 하는 중요한 기반
·국민경제의 대외의존도가 70%에 이르는 우리나라의 경우 해상운송수단의 확보는 중요

33) 년 간 유럽 수출입화물의 40%가 네덜란드의 로테르담 항을 통과한다고 함

34) 2006년 7월 자료에 따르면 Maersk는 거의 모든 선종에서 다량의 선박을 보유하고 있으며 대표적으로 600척이 넘는 컨테이너선과 총선복량 합계 6백 30만 DWT에 이르는 유조선단을 가지고 있는 것으로 알려짐 (<http://en.wikipedia.org>)

35) 최중희 외 (2005), 전개서, pp 13-14.

36) 최중희 외 (2005), 전개서, pp 13-14.

□ 정부 정책 과제

○ (선박금융활성화를 통한 해운업계의 선박확보노력지원) 현재 2010년에 문을 열 것을 목표로 추진되고 있는 ‘선박금융공사(가칭)’의 설치시기를 앞당기는 것에 대한 고려가 필요

- 우리나라 해운산업이 2015년 까지 세계 5위를 달성하기 위해서는 선단의 증대가 시급하며 이는 민간부문의 노력만으로는 달성 불가능한 목표
- 해운산업은 국가경제에서 차지하는 중요성과 높은 선박확보 비용에 비해 불확실성이 큰 산업으로 본질적으로 민간자금의 동원이 쉽지 않음
- 2015년 까지 총 625만 DWT 규모의 추가선박이 필요할 전망이며 이를 위해서는 약 49억 1천 7백만 달러(약 5조원)가 요구됨³⁷⁾

<2015년 까지 소요선박 확보자금 추정>

	선복량(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 수립 연구」, 해양수산부, 2006.

- 2010년에 문을 열기로 한 ‘선박금융공사(가칭)’는 ‘한국주택금융공사’에 비견되는 기능을 할 것으로 기대
- 2004년 3월에 설립된 ‘한국주택금융공사’는 주택저당채권 등의 유동화와 주택금융신용보증업무를 수행함으로써 주택금융 등의 장기적 안정적 공급촉진이 주목적³⁸⁾

37) 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 해양수산부, 2006, p 162.

38) 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 해양수산부, 2006, p 246.

○ (대형화물의 수송에 있어 국적선 이용 확대) 대형화물의 국적선 수송을 확대함으로써 시장불확실성에 대한 대비책 제공

- 전략적으로 중요한 화물의 수출입에 있어서 현재 국적선 이용비율은 낮은 편이며 이를 높이는 것은 안보적인 측면에서도 중요
- 일본과 비교하였을 때 석탄, 제철 그리고 LNG등의 분야에서 국적선을 이용한 수송 비율이 낮은 것으로 드러남

〈2004년 현재 주요 대형화물수송에 있어 국적선 이용 비율〉

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

자료: 「해운시황과 한국해운산업」, 한국선주협회, 2004.

- 활황과 깊은 불황이 수시로 교차하는 해운시장에서 안정적인 수입기반의 제공은 국내해운업계에 미치는 그 충격의 정도를 완화시키는 역할
- 해운산업도 다른 산업과 마찬가지로 경쟁의 장점과 예측가능성을 동시에 조화롭게 추구할 때 경쟁력 확보가 수월

○ (새로운 해운시장 개척을 선도) 새로운 사업영역과 시장을 개척함으로써 국내 해운선사들의 안정적인 시장 확보를 지원

- 새로운 사업영역을 개척하고 활성화하는데 있어 정부가 할 수 있는 계획을 수립하고 지원
- 해양크루즈관광을 활성화하기 위해 크루즈선사 유치, 전용터미널 확보, 국내 크루즈선사 육성, 연안크루즈 활성화 및 동북아 크루즈 관광시장 진출을 위한 준비 등의 조치가 필요
- 지역적으로 새로운 시장을 개척하는데 있어 정부의 역할은 어느 때 보다 중요

- 남북한 해운교류를 활성화하기 위한 ‘남북한해운기구(가칭)’ 설치와 남북한 공동합작선사 설립추진이 필요하고 동시에 대비한 해운물류중장기 발전계획 수립이 요구됨
- 국제해운협력확대와 BRICs 국가 진출을 위해 물류업의 해외직접투자를 활성화하기 위한 금융과 조세지원방안을 마련하고 BRICs 국가들과 자국민 대우 협약체결을 추진
- 한반도 중심의 복합운송서비스를 확대할 수 있는 방안을 마련함으로써 실질적으로 동북아 물류의 중심역할을 할 수 있게 함

○ (편의치적과 선원고용의 자유화) 그동안 금지하여왔던 '편의치적제도(flag of convenience system)'³⁹⁾를 인정하고 외국인 선원의 고용도 제한을 두지 않는 것이 해운업계의 진정한 세계화를 위해 바람직⁴⁰⁾

- 해운은 태어날 때부터 세계적인 산업으로 전 세계가 진정한 세계화의 단계로 접어들고 있는 지금 아직도 선박의 국적을 제한하는 것은 큰 모순
- 다른 산업에서는 세계화와 더불어 해외직접투자를 통해 세계어디로나 자유롭게 생산시설을 위치시키고 외국인 노동자를 고용하는데 있어 제한이 없음
- 1991년부터 제한적인 범위 내에서만 국내 해운회사의 외국인 고용을 허용하고 있으며 2005년 현재 전체의 29.9%에 해당하는 총 2,315명의 외국인이 선원으로 일하는 것으로 나타남⁴¹⁾
- 그리스는 해운산업의 발전에 있어 편의치적제도를 활용
- UNCTAD통계는 2006년 1월 현재 그리스인 소유선박 총 3,027척 중에서 2,314척(76.5%)(선박량을 기준으로 하였을 때 1억 6,339만 DWT 중에서 1억 1,592만 DWT로 70.9%)을 편의치적하고 있는 것을 보여줌⁴²⁾
- 선진공업국들이 그리스 선박들로 하여금 그들 국가의 국기를 달고 자유롭게 운항할 수 있게 해준 것이 그리스 해운산업의 발전에 있어 큰 도움이었던 것으로 알려져 있음⁴³⁾

39) 선박소유주가 세금·선원·안전규정 등이 유리하다고 판단되는 나라에 자신의 배를 등록하는 제도

40) 신문보도(“해양부 2010년 세계5위 해운국가 달성 추진,” 한국해운신문, 2006년 9월 8일)에 따르면 정부도 이 문제를 인식하고 개선할 방안을 장기적으로 연구할 계획이라고 함

41) 「해운연보」, 한국선주협회, 2005, p 195 그리고 208.

42) UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2006, 2006.

43) Grammenos, Costas T., et al (1999), *ibid*, p 39.

□ 해운기업 과제

- (조직 규모의 경제 추구) 국내 해운기업간의 전략적 제휴관계 설정과 보유선박 숫자를 늘리는 방안을 고려해야 할 시점

<2006년 3월 현재 세계주요 컨테이너 운송회사들의 전략적 제휴관계유형과 2005년 11월말 현재 각 참여회사들의 선복량>

전략적 제휴 유형	참여회사	선복량 (TEU)
New World Alliance	APL/NOL	331,639
	Mitsui OSK Line	220,122
	현대상선	148,681
Grand Alliance	Hapag-Lloyd	413,281
	NYK Line	303,799
	MISC	n.a.
	OOCL	236,789
CYKH-Group	한진해운 (DSR-Senator 포함)	315,153
	K-Line	228,612
	Yang Ming	185,639
	COSCO	311,644
운송 공간 사용협정 (slots agreement)	Evergreen	458,490
	China Shipping	334,337
	APL/NOL	331,639
	CMA-CGM	485,250
	ZIM	201,263
	Norasia	n.a.
독자노선	UASC	n.a.
	Maersk Lines	1,620,587
	MSC	733,471

자료: Noteboom, Theo E, et al (2006), ibid.

주: 1) n.a.는 세계상위 20개 회사에 들지 않은 관계로 선복량 집계에서 누락되었음을 의미

2) 전략적 제휴관계에 참여하였다고 해서 모든 운송공간을 공유한다는 뜻은 아님

- 우리나라의 해운기업들은 그동안 주요 해외 해운회사들과의 전략적인 제휴관계에 활발히 참여해 왔지만 상대적으로 국내업체간의 관계 설정에는 무관심
- 우리나라를 대표하는 해운회사인 현대상선과 한진 해운은 컨테이너수송부

문에서 2006년 3월 현재 각각 New World Alliance와 CYKH-Group에 따
로따로 참여

- 각 해운 회사들의 선단 규모를 시급히 증가시키는 것이 필요
·우리나라의 해운산업은 1997년 외환위기 이후 새로운 선박보충에 부진하여
세계시장에서 그 위상이 하락하였다는 것이 중론⁴⁴⁾

○ (사업다각화와 함께 유조선 부문의 강화 필요) 다양한 선종의 선박 숫자
를 증가하면서 유조선 부문에 대한 전략적인 집중도 중요

- 유조선 부문은 수익률뿐만 아니라 장기적인 수요전망에 있어서도 유리한 것
으로 보임

<유조선 수입 전망 (\$ 1,000/day)>

선박종류	운항경로	2007	2008	2009	2010
VLCC (280,000 GT)	Ras Tanura (사우디아라비아)~LOOP (Louisiana Offshore Oil Port) (미국)	42.8	34.4	30.7	43.7
Suezmax (130,000 GT)	Offshore Bonny (나이지리아) ~Philadelphia (미국)	38.7	32.3	28.9	34.4
Aframax (70,000 GT)	Jose Terminal (베네수엘라)~ Corpus Christi (미국)	32.6	25.6	23.1	25.6
MR (38,000 GT)	CPP Aruba (베네수엘라)~ New York (미국)	21.8	21.1	20.3	21.8

자료: “The tanker market will continue to produce acceptable financial
results-McQuilling,” *Intertanko*, 26 Aug, 2006 (<http://www.intertanko.com>)

주: 해당 유조선을 용선하였다고 가정하고 하루의 수입을 계산

·2006년 현재 비관론자들과 낙관론자들 모두 앞으로 화물운송료가 더 떨어
질 것이라는 데 동의하고 있으며 그 폭에 있어서 전자는 앞으로 40%정도
그러나 후자는 그보다 적은 10-15%정도 더 떨어질 것이라고 봄⁴⁵⁾

·'맥퀼링 서비스(McQuilling Services)'는 유조선수입도 앞으로 수년간 분명
하락할 것이지만 운항사들에게는 '받아들일 수 있을 만한(acceptable)' 이윤
을 안겨줄 것⁴⁶⁾이라고 보고 있음

·무엇보다 장기적으로 원유와 천연가스등을 포함한 에너지수요의 지속적인

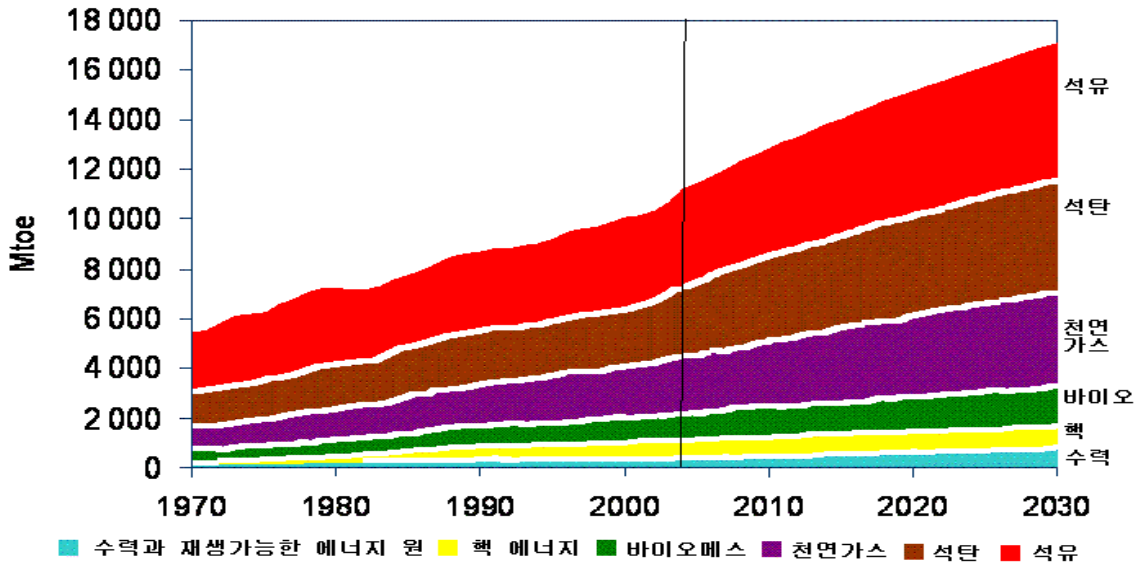
44) “Is Increased Ocean Container Capacity Too Much of a Good thing?,” *Global Logistics & Supply
Chain Strategies*, Mar 2006. (<http://www.glscs.com>)

45) “A survey of the Greek shipping sector,” *Business File*, Aug 2006. (<http://www.inv.gr>)

46) “The tanker market will continue to produce acceptable financial results-McQuilling,” *Intertanko*, 26
Aug, 2006. (<http://www.intertanko.com>)

증가 가능성은 유조선시장의 전망을 밝게 하는 요인

<세계 에너지 수요 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

○ (선박시장에 참여) 선박거래를 통해 해운시장의 불확실성으로부터 비롯되는 위험을 방지하고 새로운 이윤창출기회를 확보하는 것이 필요

- 선박거래는 세계 해운업의 큰 부분을 차지
 - 매년 약 1,300척의 선박이 세계시장에서 거래되고 있는 것으로 알려져 있으며 금액으로 2003년의 경우 \$ 167억 (16조 7천억 원)을 기록⁴⁷⁾
 - 보통 선박거래는 ‘거래회사(brokerage firm)’를 통해 이루어지며 일반적인 업계 수수료를 1.25%⁴⁸⁾를 적용할 경우 \$2억 (2천억 원)이 넘는 새로운 소득이 선박거래를 통해 창출되었다는 의미
- 선박시장에 대한 참여를 통해 ‘한국적인 해운경기변화에 역행하는 선박소유 방법 (anticyclical method of Korean ship-owners)’개발
 - 현대 그리스 해운산업의 산증인인 오나시스 (Onassis, Aristotle, 1906-1975)의 강점이었던 투자수익 날 때 가지 기다리던 끈기 있는 자세는 귀감⁴⁹⁾

47) “The Tramp Shipping Market,” *Clarkson Research Studies*, Apr 2004, p 26.

48) “Commercial Aspects of Shipping,” *Sailor Today*, Jan 2006.

49) “Greek Shipping is Onassis Legacy 30 Years Later,” *Reuters*. (<http://www.helleniccomserve.com>)

<참고> 선종에 따른 세계해운산업구조

<2005년 말 현재 유조선(tanker)부문에서의 상위 10대 보유국>

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
그리스	733	70.6
일본	394	41.3
미국	311	25.6
싱가포르	226	23.1
노르웨이	247	17.5
버뮤다	76	17.4
영국	154	16.5
중국	199	16.3
사우디아라비아	62	11.1
인도	107	8.7
상위 10개국 집계	2,509	248.0
세계총계	4,024	346.4

자료: "World Merchant Fleet, 2005," U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

<2005년 말 현재 컨테이너선(container)부문에서의 상위 10대 보유국>

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
독일	978	34.7
일본	209	9.0
중국	198	8.1
대만	202	7.3
덴마크	117	7.1
스위스	153	6.5
그리스	157	6.2
영국	91	3.8
미국	86	3.4
싱가포르	99	2.8
상위 10개국 집계	2,290	89.0
세계총계	2,837	106.2

자료: "World Merchant Fleet, 2005," U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

<2005년 말 현재 벌크선(dry bulk)부문에서의 상위 10대 보유국>

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
그리스	1,326	76.6
일본	1,041	75.2
중국	979	51.6
대한민국	224	15.9
대만	209	14.3
영국	142	10.1
독일	182	10.1
미국	201	9.8
싱가포르	175	9.7
노르웨이	175	7.8
상위 10개국 집계	4,654	281.1
세계총계	6,225	348.1

자료: "World Merchant Fleet, 2005," U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

<2005년 말 현재 로-로선(ro-ro)부문에서의 상위 10대 보유국>

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
일본	251	3.9
미국	73	1.9
노르웨이	71	1.5
이탈리아	52	1.0
스웨덴	50	0.9
대한민국	29	0.5
그리스	19	0.3
덴마크	22	0.3
영국	14	0.2
네덜란드	15	0.2
상위 10개국 집계	596	10.7
세계총계	703	12.4

자료: "World Merchant Fleet, 2005," U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

〈2005년 말 현재 가스운반선(gas carrier)부문에서의 상위 10대 보유국〉

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
일본	78	4.5
노르웨이	72	3.1
영국	32	1.9
대한민국	21	1.5
말레이시아	17	1.3
미국	18	1.1
그리스	23	1.1
나이지리아	12	0.9
싱가포르	20	0.8
알제리	12	0.7
상위 10개국 집계	305	16.8
세계총계	433	21.7

자료: “World Merchant Fleet, 2005,” U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

〈2005년 말 현재 복합선(combination)부문에서의 상위 10대 보유국〉

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
노르웨이	27	2.6
그리스	20	1.4
버뮤다	8	1.4
독일	6	1.1
미국	12	1.0
아르헨티나	3	0.5
중국	6	0.4
싱가포르	5	0.4
대만	3	0.2
이탈리아	2	0.1
상위 10개국 집계	92	9.1
세계총계	102	9.7

자료: “World Merchant Fleet, 2005,” U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

<2005년 말 현재 일반화물선(general cargo)부문에서의 상위 10대 보유국>

국가 또는 지역	선박 수	1,000,000 DWT
중국	342	6.0
그리스	148	2.3
독일	105	2.0
일본	86	1.2
네덜란드	79	1.1
미국	37	0.7
태국	36	0.6
이란	31	0.6
싱가포르	32	0.6
미상(unknown)	39	0.6
상위 10개국 집계	935	15.7
세계총계	1,495	24.1

자료: "World Merchant Fleet, 2005," U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2005.

주: 10,000 DWT 이상의 선박만을 집계에 포함

<2005년 11월 현재 세계 20대 컨테이너선사>

순위	회사명	수송능력 (TEU)
1	Maersk Lines	1,620,587
2	MSC	733,471
3	CMA/CGM Group	485,250
4	Evergreen Group	458,490
5	Hapag Lloyd/CP Ships	413,281
6	China Shipping	334,337
7	NOL/APL	331,639
8	한진/Senator	315,153
9	COSCO	311,644
10	NYK Line	303,799
11	OOCL	236,789
12	CSAV Group	230,699
13	K Line	228,612
14	Mitsui OSK Line	220,122
15	Zim	201,263
16	Yang Ming	185,639
17	Hamburg-Sud	185,355
18	현대상선	148,681
19	Pacific International Lines	134,292
20	Wan Hai Lines	106,505

자료: Notteboom, Theo, et al (2006), Challenges in the Maritime-Land Interface: Maritime Freight and Logistics, a report prepared for Korea Research Institute for Human Settlement.