

제2장 우리나라 해운산업 현황 분석 및 여건 전망

1. 우리나라 해운산업 현황 분석

1) 외항해운

□ 외항해운업체 현황

- 2000년 말 우리나라 외항해운업체는 총 44개사에 이룸(<표 II-1> 참조)
 - 이 중 정기선 운항사업만을 전담하는 선사는 3개사이며 부정기선에 특화하고 있는 선사는 29개사로 전체의 과반수를 넘고 있음
 - 정기선과 부정기선 사업을 동시에 영위하는 선사는 12개사로 전체의 32%를 차지함

<표 II-1>

우리나라 외항해운 업체

2000. 12. 31 기준

구 분	등 록 구 분			계
	정기선	부정기선	정·부정기선	
업 체 수	3	29	12	44
구성비(%)	7	61	32	100(%)

자료 : 해양수산부 해운정책과

- 외항선사 중 자사선 보유수가 50만 총톤을 넘는 대형선사는 6개사에 불과하며 10만 총톤을 보유하지 못한 소형선사가 대부분임
 - 이에 따라 우리나라 외항해운산업은 대형선사와 소형선사로 양분되어 2중구조(dualistic structure)를 가짐
- 한편 외항해운업은 1995년 「해운법」의 개정으로 과거 면허제에서 등록제로 전환되면서 신규진입이 용이해짐으로써 계속 확대되고 있음

□ 선박보유 현황

- 보유선대의 과소는 단순히 선박의 척수나 톤수의 많고 적음에 국한되는 것이 아니라 해운산업에 대한 총체적 능력을 시사함
- 2000년말 우리나라 외항선선대는 432척 1,210만 4,000총톤임(<표 II-1> 참조)
 - 선종별로는 광탄선이 41척 357만 9,000총톤으로 전체의 29.6%를 차지하여 가장 많고 폴컨테이너선(21%), LNG선(14%), 세미컨테이너선(12.2%) 등의 순으로 나 타남
 - 이에 따라 우리나라 외항선대는 전용선 체제를 구축한 것으로 평가됨

<표 II-2>

선종별 외항선 보유 현황

매년말 기준

구 분	1998년		1999년		2000년		
	척	천G/T	척	천G/T	척	천G/T	구성비(%)
일반화물선	60	252	79	271	110	398	3.3
원 목 선	26	515	22	456	17	422	3.5
살 물 선	67	1,559	71	1,428	72	1,481	12.2
폴컨테이너선	105	2,427	102	2,587	102	2,543	21.0
세미컨테이너선	31	68	31	64	27	56	0.5
자동차 전용선	13	593	12	513	11	511	4.2
광 탄 선	43	3,655	42	3,616	41	3,579	29.6
유 조 선	9	1,290	9	1,290	9	1,291	10.7
케미칼 탱커선	11	16	12	17	15	25	0.2
LNG선	4	401	8	794	17	1,700	14.0
기 타 선	8	95	10	95	11	98	0.8
계	377	10,871	398	11,131	432	12,104	100.0

자료 : 한국선주협회

주 : 외항선=국적선+국적취득조건부나용선

- 그러나 우리나라 외항선대는 1997년 외환위기 이후 거의 담보상태를 면치 못하고 있으며, 기발주한 LNG선 등 일부 선박의 인도분을 제외하면 1997년 이후 신규 선박확보가 매우 미미한 실정임

- 특히 컨테이너선과 광탄선 등 주요 전용선대의 성장이 정체됨으로써 향후 우리 선대의 경쟁력이 크게 위축될 것으로 전망됨
- 한편 우리나라 선주가 지배하고 있는 상선대 규모는 세계 8위권으로 총 2,500만 DWT에 이르고 있음(<표 II-3> 참조).
- 우리나라 지배선대 중 국적선은 700만DWT로 그 비율이 28%에 지나지 않으며 나머지 72%는 외국적을 가진 편의치적선임
- 우리나라 지배선대의 편의치적 비율은 전세계의 편의치적 비율 67.6%보다 높은 것으로 나타남
- 우리나라가 가장 많이 이용하고 있는 편의치적국가는 파나마로 전체 편의치적의 88.3%에 이름
- 선종별 편의치적 활용실태를 보면 탱카가 가장 높고 다음으로 컨테이너선의 비율이 높게 나타남. 이는 선가가 비싼 선박일수록 금융편의상 편의치적을 불가피하게 이용하는 것으로 이해됨

<표 II-3>

세계 10대 실질소유 선박국가 현황

2000. 7. 1일 기준

구 분	자국적선		외국적선		계		외국적선 비중
	척수	백만DWT	척수	백만DWT	척수	백만DWT	%
그리스	745	40.8	2,422	90.9	3,167	131.7	69.0
일본	735	18.0	2,128	77.3	2,863	95.2	81.1
노르웨이	701	28.0	623	25.6	1,324	53.6	47.8
미국	266	11.1	659	35.2	925	64.4	76.0
중국	1,435	21.5	517	17.0	1,952	38.4	44.1
홍콩	119	5.8	427	25.3	546	31.1	81.4
독일	468	7.5	1,432	21.7	1,900	29.2	74.3
한국	383	7.0	431	18.0	814	25.0	72.0
대만	153	7.6	337	12.4	490	20.0	62.1
싱가포르	435	11.4	254	7.0	689	18.4	38.0
계	5,440	158.7	9,230	330.4	14,670	489.1	67.6

자료 : ISL, Shipping Statistics Yearbook, 2000.

□ 수출입 해상물동량

- 우리나라 수출입 해상물동량은 1990년대 초 이후 5억톤을 넘어섰음(<표 II-4> 참조)
- 시대별로는 1970년대에 가장 빠른 성장률을 기록하였으나 1980년대와 1990년대를 거치면서 그 성장률이 점차 둔화되고 있음
- 2000년 우리나라 수출입 해상물동량은 총 5억 2,863만톤이며 이 중 수입이 3억 8,412만톤으로 전체의 72.7%를 차지한 반면 수출은 그 절반 수준에도 못 미치는 1억 4,452만톤에 불과함
- 한편 2000년 해상물동량은 1999년에 비해 다소 감소한 것으로 나타나며, 이에 미루어 볼 때 우리나라 해상수출입 물동량은 당분간 그 증가세가 크게 둔화될 것으로 예상됨

<표 II-4> 우리나라 수출입 해상물동량

단위 : 천톤, %

구 분	수출입 물동량						연평균 증가율		
	1971	1981	1991	1997	1999	2000	'71-81	'81-91	'91-00
수 출	4,191	26,299	52,406	114,835	147,304	144,516	20.2	7.1	13.5
수 입	24,258	79,028	210,546	370,196	384,879	384,117	12.5	10.3	7.8
수출입화물	28,449	105,327	262,972	485,031	532,183	528,633	14.0	9.6	9.1

자료 : 해양수산부

□ 국적선 수송실적 및 외항선사 운임수입

- 수출입 화물 중 국적선이 수송한 비율은 1980년대의 45%를 정점으로 이후 지속적으로 감소하여 최근에는 24~25%으로 안정세를 보이고 있음(<표 II-5> 참조)
- 2000년 국적선 적취율은 25.4%이며 항로별로는 수입항로가 26.6%로서 수출항로의 22.4%보다 다소 높음

<표 II-5> 해상수출입 항로 국적선 적취율

단위 : %

구 분	1975	1980	1985	1990	1994	1997	1999	2000
적취율	27	45	45	36	26	24	24	25

자료 : 한국선주협회

□ 선박 보유 현황

- 2000년말로 우리나라 연안해운선박은 총 2,141척 158만총톤에 이르고 있음(<표 II-8> 참조).
- 선종별로는 화물선이 가장 많아 1,658척 84만 544총톤이며 다음으로 유조선(322척, 58만 1,086총톤), 여객선(152척, 13만 4,754총톤), 컨테이너선(9척, 2만 2,148총톤)임.
- 화물선의 경우 상당한 보유량에도 불구하고 다수업체가 난립하여 소규모로 운영됨으로써 선대운영의 효율성이 낮음(<표 II-9> 참조).

<표 II-8> 연안등록선박 현황

단위 : 척, GT %

합 계		여객선		화물선		컨테이너선		유조선	
척	GT	척	GT	척	GT	척	GT	척	GT
2,141	1,578,532	152	134,754	1,658	840,544	9	22,148	322	581,086
(100.0)	(100.0)	(7.1)	(8.5)	(77.4)	(53.2)	(0.4)	(1.4)	(15.0)	(36.8)

자료 : 해양수산부

<표 II-9> 연안화물선 업체별 보유선박 현황

단위 : 업체수

계	1척	2척	3척	4척	5척	6~10척
845	392	229	72	69	31	52

자료 : 해양수산부

□ 연안해운 수송 실적

- 연안해운 수송은 1997년 외환위기 이후 정체되어 오늘에 이르고 있으며 2000년까지도 외환위기 이전 수준을 회복하지 못함(<표 II-10> 참조).
- 부문별로는 여객선 부문이 외환위기 직후 수송실적이 크게 감소하였으나 점차 회복하여 2000년에는 970만 2,000명을 수송하였음
- 화물선부문도 서서히 외환위기 충격에서 벗어나고 있으며 이에 따라 2000년에는 1억 3,371만 3,000톤을 수송함

<표 II-10>

연안해운 수송실적

단위 : 천톤, 천명

구 분	연안화물선	연안여객선
1996	140,951	9,413
1997	144,107	9,899
1998	113,129	8,277
1999	121,764	9,052
2000	133,713	9,702

자료 : 해양수산부

3) 우리나라 해운산업의 문제점

□ 선대증강의 한계

- 우리나라 국적선대는 1970~1980년대를 거쳐 빠른 속도로 증가하였음
 - 우리나라 외항선대는 1971~1999년 기간 중 연평균 6.9%씩 증가한데 비해 세계선대는 동 기간동안 3.0%씩 비교적 완만하게 성장함
- 그러나 1990년대 해운시장 불황과 외환위기 이후 감소세로 전환하면서 선대증강의 한계에 봉착함
 - 우리나라선대는 1970년대에 연평균 18.5%씩 성장하였고, 1980년대에는 6.1%로 증가세가 둔화되면서, 1990년대는 부(負)의 성장을 기록하였음
 - 외환위기 이후 상대적으로 부채비율이 높은 외항해운업계는 선박확보를 위한 자금조달에 어려움을 겪고 있으며, 대부분 선사가 유동성 확보를 위해 선박을 대량으로 매각하였음
 - 한편 세계 선대는 1980년대의 정체기를 거쳐 1990년대에 이르러 연평균 1.2%의 견조한 신장세를 유지하고 있음

□ 수송활동의 둔화

- 1997년 외환위기로 외항선사의 수송활동이 크게 위축되기 시작함(<표 II-11 참조>)
 - 1997년을 정점으로 삼국간 항로의 수송물량이 큰 폭으로 감소하였음
- 국적선대의 축소와 자금경색에 따른 용선활동의 제약이 외항선사의 영업활동을 위축시키는 주요 요인이 되고 있음

<표 II-11>

외항선사 수송활동 현황

단위 : 백만톤

구 분	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
수출입항로	186.0	200.7	227.4	281.1	283.5	293.8	290.0
삼국간항로	112.0	115.5	167.1	222.4	180.2	188.8	181.6
계	298.0	316.2	394.5	503.5	463.7	482.6	471.6
운임수입	6,615	8,599	9,091	10,025	9,038	10,212	11,268

자료 : 한국선주협회

□ 연안해운의 낙후

- 소수의 대화주들이 지배하는 수요독점 시장하에서 출혈경쟁에 따른 경영악화가 심화되고 있음
- 선대의 노후화, 경영규모의 영세성, 전용부두의 부족, 선원확보의 어려움 등으로 육상운송과 경쟁하는데 한계에 직면함
 - 가업으로 이어 받은 경우가 많아 자본력이 미약한 영세사업자가 대다수임
- 남·북한 해운협력 확대를 위한 정부차원의 협력체계가 미비함

2. 해운산업 대내외 여건 전망

1) 대외여건 전망

□ 중국 등 아시아권 해운·물류시장 급성장

- 아시아 지역 국가들이 금융위기를 극복하면서 세계 경제 및 교역중심지로 부상하고 있음
 - 개발도상국의 경제성장율이 선진국 및 체제전환국을 압도할 것으로 예상되며 2001~2010년까지 연평균 6%대를 유지할 것으로 전망됨(<표 II-12> 참조).
 - 2020년에는 GDP기준으로 중국이 미국을 능가하는 세계 최대 경제대국으로 부상하며, 세계 15대 경제대국에 아시아 국가가 7개국 정도 포함될 전망임

<표 II-12>

세계 경제의 성장률 추이 및 전망

구 분	1980년대	1990년대	2001~2005년	2006~2010년
세 계	3.6	3.2	4.3	4.9
선 진 국	3.4	2.7	3.0	3.7
개발도상국	4.3	4.4	6.0	6.8
체제전환국 (구사회주의국가)	3.1	-2.9	4.8	5.7
한 국	8.7	6.1	5.7	5.5

자료 : 1) IMF, World Economic Outlook, 2000.

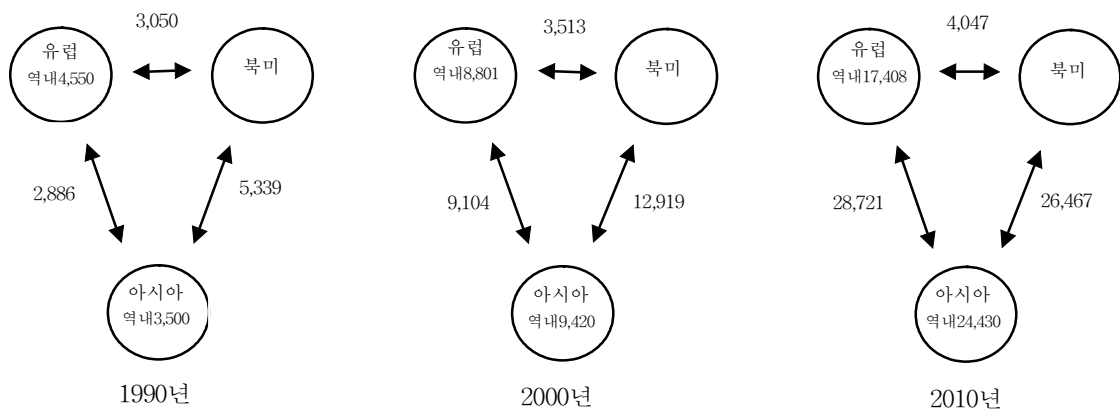
2) 한국은행, 『경제통계』.

- 세계 유수 다국적기업들이 아시아지역으로 생산거점을 이전하고 원료 및 부품을 조달하면서 아시아 지역 무역량이 증가하고, 독자적인 국제물류권으로 발전할 전망이다(<그림 II-1> 참조).
- 아시아 지역에서 북미항로로의 컨테이너 물동량은 2000년 1,292만 TEU에서 2010년 2,647만TEU로 증가 예상
- 아시아 지역에서 구주항로로의 컨테이너물동량은 2000년 910만 TEU에서 2010년 2,872만TEU로 증가 예상
- 아시아역내 컨테이너 물동량도 2000년 942만TEU에서 2010년 2,443만TEU로 급증 예상

<그림 II-1>

세계 컨테이너 물동량 추이 전망

단위 : 천TEU



자료 : 한국해양수산개발원(KMI).

□ 해운경영의 글로벌화가 가속

- 정기선 해운경영의 세계화 및 현지화 진전으로 초국적 내지 무국적 경영체제가 보편화됨
 - 선박에 대한 개방등록제도가 보편화되면서 다양한 형태의 선박확보가 가능해지고, 특히 제2선적제도와 국제선박등록제도는 해운경영의 글로벌화를 더욱 가속화할 것임
- 독립적인 글로벌 경영체제 구축이 불가능한 선사들을 중심으로 글로벌 제휴(Global Alliance)체제가 확산됨
 - 선박의 공동운항, 터미널의 공동이용, 컨테이너 및 장비의 공동사용, 육상물류망의 공유 등을 통하여 개별선사의 투자를 최소화하면서 글로벌 서비스체제를 확보할 것임
 - 이에 따라 세계 정기선 해운시장은 소수 글로벌 제휴그룹으로 재편될 것임

□ 컨테이너선의 고속화 및 대형화 촉진

- 수송시간 단축을 위해 50노트급 중·소형 초고속 컨테이너선이 등장할 것임
 - 동북아시아 역내 시장에 투입될 경우 24시간이내 화물운송서비스 제공이 가능함
- 규모의 경제를 실현하고 고도화된 서비스 체제를 구축하기 위해 컨테이너선의 대형화가 지속적으로 추진됨
 - 2000년대에는 8,000TEU급 초대형 컨테이너선이 보편화될 것이며, 소위 울트라 파나막스(Ultra-Panamax)급으로 불리우는 1만 2,500TEU급의 초대형 컨테이너선까지 등장할 것으로 예상됨
 - 초대형 컨테이너선의 입항을 위해 거점 항만의 대형화가 불가피함
 - 선석길이 350m이상, 수심 15m이상, 작업길이 55m이상의 갠트리크레인 등이 요구됨

2) 대내여건 전망

□ 해운산업의 구조조정 촉진

- 부채비율이 높고 유동성이 악화된 부실 해운기업이 도산할 것임
 - 금융산업 구조조정으로 대출심사기준이 강화됨으로써 신용도가 하락한 해운회사는 금융차입이 곤란해짐

- 외국의 핵심 거대선사에 대응하기 위해 국내선사간 인수합병(M&A)이 활성화될 것으로 전망됨

□ 연안해운 비중과 역할 증대

- 국민소득 증대에 따라 해상관광 수요가 증가하여 도서개발 및 선박 현대화가 촉진됨
- 육송화물이 환경친화적인 해송으로 전환되어 연안수송 부담률이 제고됨
 - 한계에 달한 도로, 철도 등 육상운송수단을 대체하여 물류비 절감을 추구함
- 연안해운업체의 성장으로 동북아 역내시장의 확보를 위한 내항선사와 외항선사 간 경쟁이 치열하게 됨

□ 남·북한간 해운협력 활성화

- 1988년 『남북물자교류에 관한 기본지침』에 의해 공식화된 남북경제교류는 1989년 1,872만달러에서 2000년 4억 2,500만달러로 증가함
 - 최근 10년간 연평균 증가율이 33.4%이며, 특히 반출이 대폭 증가함
- 선박 운항회수는 1994년 97회에서 2000년 2,073회로 급증했으며, 동 기간 중 해상 물동량도 13만 8,000톤에서 70만 3,000톤으로 급증함
- 해운협력이 활성화되면 공식적인 해상항로가 개설될 것이며, 다양한 형태로 확대가 가능함
 - 현재 부산/나진, 인천/남포, 동해/장전, 부산/장전, 속초/장전, 등 5개항로에 6척이 투입되어 운항중임
- 남·북한 교류가 진전되어 선박운항이 급증할 것이며 경의선 연결을 통해 한반도 물류시대가 개막될 전망이다
 - 남·북한 합작선사에 의해 국제해운시장 개척이 가능함

