

해사포럼 인사이트

제1호

2025.9.25

한국해사포럼
Korea Maritime Forum

한국 해운 부흥을 위한 소통의 장을 열며

- 해운산업의 새로운 성장 경로를 찾아서 -

한국해사포럼 회장 정 병 석

보호주의 무역 강화, 글로벌 공급망 대전환, 국제해사기구(IMO)의 선박 온실가스 배출 규제 강화, 에이전트시 확대와 해운산업 전반에 걸친 디지털 전환, 미국의 해양 주도권(maritime dominance) 확보 등 한국 해운은 험난한 항로를 마주하고 있습니다.

‘수송’의 문제를 넘어 ‘주권적 해상 공급망’과 ‘새로운 성장을 위한 전략’을 화두로 한국 해운을 재조명해야 할 때입니다. 한국의 해운산업은 지난 수십 년간 여러 차례의 구조조정을 경험하면서도 한국 경제의 발전과 자유무역 및 세계화(globalization)에 힘입어 크게 성장했습니다. 그러나 세계화의 종언(the end of globalization)이 이야기 되고 있습니다. 무엇보다 해운기업의 경영 성과가 운임 등 시황 변동에 민감한 구조이므로 수급 상황이나 지정학적 이슈 등에 따른 시장 운임 변동에 기업 성과도 크게 좌우되고 있습니다. 시황 변동의 채택 효과를 최소화하며 해운기업이 안정적으로 성장할 수 있는 전략을 고려해야 할 때입니다.

해운의 역할에 대한 인식 변화 또한 필요합니다. 보호 무역의 확산과 전세계적인 온실가스 규제가 심화되고 있는 가운데 국가의 수출입 경쟁력을 확보하기 위하여 해운산업을 전략적으로 활용하여야 합니다. 단순한 운송 서비스의 제공을 넘어 무역에 기반을 둔 한국 국가 경제의 성장 파트너로서 해운의 위상을 세워 나가야 합니다. 보다 경쟁력 있는 해상물류공급망을 기반으로 국가 통상 전략을 설계하는데 함께 해야 합니다.

“성장 얼라이언스(Growth Alliance)”는 산업간 새로운 협력을 통해, 해사산업 (Maritime Industry)을 국가 통상 전략의 핵심 파트너이자 든든한 지원자로 자리매김 하려는 접근입니다.”

미국 무역대표부(USTR)와 상무부는 민간 해운-조선업 재건과 해상 공급망 복원을 미국의 국가적아젠다(national agenda)로 격상시키고 있습니다.

IMO는 선박 온실가스(GHG) 배출에 대한 기술적 및 경제적 규제를 시행하려고 하고 있습니다.

전 세계 해운 패러다임이 무탄소! 디지털! 공급망 주권! 기치 아래 재편되고 있습니다.

한국 해운은 완전히 새로운 질문을 해야 합니다.

우리는 어떤 산업 구조 위에서 성장할 것인가?

지금 바로 ‘새로운 성장 경로를 찾아야 하는 때’입니다.

한국해사포럼은 이러한 질문에 대한 해운업계의 의견 수렴과 소통의 장을 마련하기 위하여 『한국해사포럼 인사이트』를 발간합니다.

한국 해운산업의 과거 및 현재를 살펴보고 미래의 지속적인 성장을 위해 해운산업구조를 어떻게 설계할 것인가에 대한 ‘인사이트(Insight)’를 찾아보고자 합니다.

3대 분야 — ①수요 변화 대응 ②공급 경쟁력 강화 ③ GHG 대응 및 글로벌 해상동향—중심으로 8개 주제를 다루며, 산업 간 협력 모델(Growth Alliance), 디지털 플랫폼, 데이터 기반 혁신 등 다양한 방향성을 모색해 봅니다.

세계무역의 패러다임이 바뀌고 있고, 선박연료/엔진이 바뀌고 있는 이 전환기가, 바로 한국 해운 산업의 더 큰 성장을 위한 해안이 필요한 때입니다. 대한민국 및 한국 해운을 둘러싼 세계의 역동성을 함께 직시하고, 질문과 해답의 여정을 함께 나눌 수 있기를 기대합니다.

업계 최고 필진의 해상동향 인사이트, 데이터 인사이트, 정책 인사이트 컬럼으로 뵙겠습니다.

격변의 글로벌 해운 시장, 리더의 혜안이 필요한 때이다.

한국해사포럼 명예회장 윤민현

지정학적 갈등, 보호무역주의의 확산, 그리고 새로운 규제가 맞물려 예측 불가능한 상황이 전개되고 있다. 이러한 대전환의 시기에 리더의 혜안은 생존을 넘어 새로운 성장 동력을 찾는 나침반이 되어야 한다.

지정학적 긴장과 보호무역주의가 해운업을 흔들고 있다

**“터키와 스페인은 이스라엘 관련 선박의 자국 항만 기항을 금지하고 있으며,
이는 홍해 사태의 해소를 더욱 요원하게 하고 있다.”**

터키 정부가 8월 25일 이스라엘 관련 선박의 자국내 입항을 금지했다. 이스라엘과 관련된 기업이 소유, 관리 또는 운항하는 선박과 이스라엘로 가는 군수품을 운송하는 선박도 금지 대상이다. Zim은 특별한 언급 없이 피더 서비스를 포함한 지중해 네트워크를 개편중이다.

스페인 정부도 9월 8일부로 이스라엘로 무기나 이스라엘 군용연료를 운송하는 선박이나 항공기에 대해 스페인 항만이나 공항에 기항하는 것을 즉시 금지한다고 발표했다. 이스라엘에서는 ‘이스라엘에 대한 적대행위(hostile and anti-Israel line)’라며 즉각 반박하고 나섰다.

서방의 정전요청에도 불구하고 강공을 펼치고 있는 이스라엘에 대한 반감이 확산되면서 홍해사태의 해소에 대한 기대감도 그 만큼 멀어지고 있다(JMD Aug. 29, LList Aug. 22/25, Sept. 8, 2025).

**“영국이 러시아산 원유를 수송하거나 러시아의 군수품 공급을 지원하고 있는
탱커 70척과 30개 기업과 개인을 신규제재 대상에 올렸다”**

최근 9월 들어 2주 동안 러시아가 우크라이나를 상대로 미사일과 드론을 동원한 공격이 강화되는 가운데 러시아 드론이 나토 회원국인 폴란드의 영공을 침범하는가 하면 우크라이나에 위치한 영국 문화원 빌딩까지 공격하는 등 주권국가의 권리를 완전 무시하는 행위까지 서슴지 않고 있다. 이에 영국이 러시아산 원유를 수송하거나 러시아의 군수품 공급을 지원하고 있는 tanker 70척과 30개 기업과 개인을 신규제재 대상에 올렸다.

러시아를 상대로 한 경제적 압박을 통해 러시아가 미사일과 전쟁장비 제작에 사용되는 각종 전자 및 화학제품 그리고 폭약 등의 공급망을 단절시키고 전비 조달원을 차단하려는 영국의 대 러시아 제재

강도는 서방 어느 나라 보다 강력하다. 문제는 그림에도 불구하고 러시아의 불법 행위를 차단하고 전쟁과 전비조달을 지원하는 일부국가와 shadow fleet의 활동을 제어하기에는 역부족이라는 사실이다 (Sept. 12, 2025).

“미국 무역대표부(USTR)는 특별한 사정 변경이 없는 한 10월 14일부터 중국 선사의 선박에 입항료(port fee)를 부과할 예정이다“

미국 항로에서 중국 건조 선박의 철수, 그로 인한 선사들 간의 선박 재배치 그리고 부과된 입항료의 처리(전가 혹은 자체 흡수)가 주요 문제다.

현재 기준에 의하면 중국선사들은 10,000 teu급을 기준으로 미국에 기항하는 단위 항차(string)당 \$600/feu에 상당하는 port fee를 납부해야 한다. 이는 중국발 미 서안행 화물의 현재 spot rate의 27%에 상당하는 금액이다. 이는 Cosco와 OOCL에 각각 연간 15억 달러, 6억 5천만 달러에 달하는 막대한 부담을 안길 것으로 추정된다(HSBC).

상업적 측면에서 보면 항로를 유지할 실익을 기대하기 어려운 부담임에도 불구하고 Cosco는 다소 선단을 조정하더라도 market share 유지와 대 고객관계를 위해 태평양 항로 서비스는 계속한다는 입장이다. 미-중간 관세협상이 진행중이기 때문에 입항료 부과기준이 달라지거나 추가로 협상이 유예될 가능성을 배제할 수 없다는 변수는 있다. 그러나 대체적으로 한쪽은 협상을 서두르는 반면 정작 부담을 감수해야 할 다른 한쪽은 서두를 것 없다며 오히려 느긋해하는 분위기다(Sept. 8, 2025).

4대 alliance 중 중국건조선박의 비중이 가장 많은 Ocean Alliance의 경우 Cosco의 대응이 가장 큰 관심사다. Cosco는 앞서 언급한대로 항로에서 전면 철수할 가능성은 매우 희박해 보이며 Cosco가 항로 유지와 market share 확보차원에서 입항료 전액을 독자적으로 흡수하지 않는 한 회원사간 선박 교환이 불가피 해 보인다. 이 경우 Evergreen과 CMACGM의 선박에 대한 Cosco의 의존도가 크게 높아질 것으로 예상된다 (Sept. 12, 2025).

불확실성 속에서도 기회는 있다. 변화에 대비한 귀사의 전략은 충분한가?

“HMM은 컨테이너 사업에 집중된 구조를 다각화하기 위해 브라질의 Vale와 10년간의 철광석 운송 계약을 체결했다”

HMM이 컨테이너 주력인 해운비즈니스의 다각화 차원에서 Bulk 선단의 확장을 통한 다변화를 추구하고 있다. 이번 COA는 2026년 2분기부터 2036년 1분기까지 10년간 5척의 bulker를 동원하여 Vale의 철광석을 운송하는 장기계약이다.

관계자에 의하면, 계약기간 중 온실가스 배출에 따른 규제 비용은 화주사인 발레가 부담하는 것으로 계약했다. 현재 HMM의 매출내용을 보면 tanker, bulker, LPG 운반선들로 구성된 bulk business가 전체의 13.3%를 차지한다. HMM은 컨테이너 분야가 주력이지만, 인수 의향을 내 비친 Posco의 철광석 운송 등 bulker 분야의 확장도 추진중이다(Sept. 12, 2025).

“대체 연료 선박 도입이 늘어나 Scrubber가 딜레마 상황이다”

IMO의 중기대책 채택과 그에 따른 환경규제의 강화, 그리고 대체연료 활용이 임박함에 따라 한때 경쟁력 차원에서 유용했던 Scrubber의 가치가 점차 하락하고 있다. 차세대 대체연료 선박도입이 증가하는 가운데 2025년 중반 현재 전 세계 120여개 항구와 연안국이 scrubber를 통한 배출을 금지하는가 하면 용선자와 금융선에서도 scrubber 장착 선박을 꺼리는 상황이다. 특히 open-loop scrubber의 경우 선호도가 크게 줄어들고 있다(Sept. 11, 2025).

“일본 언론, 한국해운협회의 Posco의 HMM 인수 반대를 인용해 보도했다”

일본에서는 한국해운협회가 지난 9월 11일 국내 철강대기업인 포스코그룹의 HMM 인수 고려에 대해 심각한 우려를 표명했다고 보도했다. 한국해운협회가 "포스코가 HMM을 인수하고 원자재 및 제품 운송을 담당하게 된다면 오히려 물류 비용이 증가하고, 컨테이너선 분야의 전문성 부족으로 효율성이 크게 떨어질 것이며 그 결과 포스코의 수익이 훼손될 뿐만 아니라 기존 해운사들이 시장에서 배제되어 국내 해운산업의 기반이 무너질 수 있다"고 말했다는 내용만 별도 comment 없이 보도했다(JMD Sept. 13, 2025)

“한화그룹의 조선-해운 비즈니스가 확대되고 있다. 미국에 설립한 해운 자회사인 한화쉬핑을 통해 동 조선소에 MR형 10척과 LNG 운반선, VLCC선을 발주했다”

한화그룹이 미국에 있는 자회사인 Hanwha Phily Shipyard의 인프라 개발에 \$5.0bn을 투자할 것임을 발표하였다. 이어 해운 자회사인 한화쉬핑(Hanwha Shipping LLC)을 통해 Hanwha Phily Shipyard에 MR형 10척과 LNG 운반선을 발주, 동 조선소의 건조능력을 향상시키고 동시에 미국 조선업계의 고용확대를 기대한다고 발표하였다.

투자형식이 현지 조선설비 확장에 대한 투자인지, 상업용 선박의 건조를 포함하는 것인지 등 구체적인 투자처에 대한 언급은 없었다. 한화는 지난 8월 27일 미국 교통부 해사청(MARAD)의 세 번째 국가안보 훈련용 선박의 명명식을 행한바 있다. 사실상 한화그룹이 미국 현지회사를 통해 해운업에 진출하는 셈이다(JMD. Sept. 3, 2025).

“대만 항만당국이 책임보험관련 관리를 강화했다”

대만 항만당국이 10월 15일부로 당국이 정하는 보험관련 규정을 준수하지 않는 선박에 대해서는 대만 항만과 관할해역의 통항을 금지할 것이라고 발표했다. 대만의 항만에 기항하려는 선박은 국제그룹 산하 P&I 클럽(International Group P&I Clubs), 자국내 인정하는 보험회사 혹은 국제신용등급 BBB 이상의 보험사에 가입할 것을 요구하며 이들 범주에 속하는 보험사(책임보험 혹은 P&I 클럽) 47개사의 명단을 공개했다.

요건을 충족하지 못한 선박은 관련 기준 준수를 위한 절차 진행을 전제로 2026년 4월 15일까지 잠정승인 절차를 밟을 것을 요구하고 있다. 그동안 대만 항만당국은 지난 3월과 4월 두 차례에 걸친

공청회를 통해 관련업계의 의견을 수렴한 후 원래 7월 시행 예정일을 10월로 연기한 것이다. 과거 대만당국의 블랙리스트에 올라있던 보험사들은 6개사로 보험사고에 대한 소극적 처리가 그 주된 이유였다 (Sept. 11, 2025).

“미국, 소액상품 면세제도(Deminimis) 폐지로 전자상거래 거점 이동”

미국은 2016년부터 내용물이 800 달러 이하 인 소포에 한해 관세를 면제하는 소액면세제도 즉 de minimis rule을 운영해왔으나 트럼프 미국 대통령은 7월 30일 'de minimis rule'을 폐지를 발표함에 이어 8월 29일부터 공식 폐지를 선언했다. 중국에 대해서는 지난 5월부터 적용을 중단한데 이어, 스위스와 일본은 8월 25일 중단하였으며 지금까지 보류되었던 멕시코와 캐나다를 포함한 전 세계로 폐지가 확대된다.

만국우편연합(UPU)에 따르면 미국이 소액화물 면세 조치가 8월 29일부로 철폐되면서 8월 29일 기준 미국으로 가는 우편물량이 1주일 전인 8월 22일에 비해 81%가 감소했다. 새로운 규정의 적용으로 인한 전 세계적인 혼란으로 인해 전 세계 88개 우편 사업자가 미국향 우편 서비스의 일부 또는 전부를 중단했다고 9월 6일 발표했다. UPU는 지원대책으로 우편 사업자가 발송처 고객으로부터 필요한 관세를 계산하고 징수할 수 있도록 하였다.

글로벌 컨테이너 해운에 미치는 영향과는 별개로 이번 조치로 일부 중소기업과 자영업의 경우 사업을 포기하는 사례까지 나오는가 하면 미-중 간 대형 전자상거래 기업도 타격이 불가피 한 상황이다. 중국은 미국과의 전자상거래가 불안정해지자 미국 이외의 타 지역으로 전자상거래를 이동하는 움직임이 나타나고 있으며 일본 항공업계도 화물량 증가에 대응하여 9월에 독일 프랑크푸르트 노선을 개설했다. 소액상품의 이동 패턴을 바꾸는 이번 조치가 과연 누구를 위해, 누구를 압박하기 위한 조치인지 의문이다 (CNBC Aug. 26 Llist Sept.9/11, 2025).

지정학적 갈등 중심에 위치한 중국: 중국의 전략적 무역 다변화에 주목해야 한다

한국해사포럼 명예회장 윤 민 현

미국과의 관세 전쟁이 계속되자 중국은 미국에 대한 의존도를 줄이고 글로벌 사우스(Global- South) 국가들로 무역 파트너를 다변화하는 전략을 추진하고 있다.

그 결과, 올 1월부터 8월까지 중국의 대미 수출은 15.5% 감소한 반면, 아세안 국가로의 수출은 14.6%, 태국으로의 수출은 22.9%, 아프리카로의 수출은 25% 증가했다. 중국은 생산 공장을 해외로 이전하면서도 원자재와 부품은 자국에서 조달할 것으로 예상된다.

이러한 공급망 변화로 향후 컨테이너 해운 시장의 관심은 미주 노선보다는 인트라-아시아(Intra-Asia) 시장에 더욱 집중될 전망이다.

글로벌 경제에 불안감을 높이고 있는 최근의 지정학적 이슈라면 러시아-우크라이나 전쟁, 이스라엘-하마스 전쟁, 홍해 사태 그리고 러/중/이란을 향한 US, UK, EU등의 제재다. 이 과정에서 한 가지 공통된 점은 이들 이슈들과 중국이 직간접적으로 연관되어 있다는 점이다.

“제재 원유의 최대 buyer인 중국”

중국이 러시아와 이란의 원유를 대폭 할인된 가격으로 매입해서 이를 정제 후 다시 유럽 등 외국으로 되팔아 엄청난 부를 축적하는가 하면 러시아와 이란은 서방의 제재를 피해가며 원유를 수출해서 러시아는 대 우크라이나 전쟁을 위해, 이란은 자국의 경제의 명맥을 겨우 유지하고 중동의 테러리스트를 지원하는 전비(war chest)로 사용하며 국제적 갈등을 장기화하는데 일익을 담당하고 있다. 중국은 석유의 매입과 이를 가공하여 재수출하는 것은 주권국가로서 당연한 권리이자 정책이라며 서방의 제재에 대해 오불관언의 자세를 유지하고 있다.

“중국은 해상패권 경쟁에서 서방의 주 견제 대상이다”

미국, 영국 등이 1980년대부터 최근까지 자국 해운과 조선산업의 육성을 외면하는 사이 중국은 2001년 WTO 가입을 시작으로 개혁개방 정책을 통해 서방의 자금을 토대로 꾸준히 해운과 조선산업을 육성해 온 결과 이제는 세계 최대 해상패권 세력으로 부상했다. 최근 팬데믹과 지정학적 갈등을 겪는 과정에서 해상패권의 중요성을 실감한 미국이 해상패권 강화와 중국 견제에 나서고 있지만 가까운 시일안에 중국의 우세를 꺾을 가능성은 희박해 보인다.

“대 중국 Trade & tariff war”

Trump 1.0에서 2.0에 이르기까지 MAGA, America First 등을 외치며 캐나다, 멕시코, EU, 일본과 한국 등을 상대로 한 관세압박의 영향으로 미국은 상당한 관세수입을 확보하며 천문학적 수준에 달하는 미국의 경제발전 기금 마련에 성공(?)했다. 그러나 중국의 경우는 달랐다. 미국의 당근과 채찍 전략에 대해 무반응 혹은 냉담한 자세를 유지하고 있기 때문이다. 한마디로 ‘미국의 관세정책에 대해서는 중국도 존중한다. 그러나 중국이 미국의 정책에 응할 것인지 아닌지는 전적으로 중국의 주권과 관련된 문제다’라는 것이 중국의 입장이다.

미-중간의 관세협상이 진전을 보이지 못하다 보니 그 동안 두 차례에 걸쳐 관세 유예를 해 왔지만 2차 유예 기한이 만료되는 11월 이전에 협상이 타결된다는 보장도 없다. 미국은 양국 간 무역의 조기정상화를 이유로 관세협상의 조기 타결을 희망하고 있지만 중국은 적어도 외견상으로는 합의에 크게 신경 쓰지 않겠다는 분위기다. 한마디로 시간은 미국편이 아니라 중국편이라는 인식이 저변에 깔려 있는 것 아닌가 싶다.

러시아-우크라이나 전쟁, 이스라엘과 하마스 전쟁 해소의 지름길은 러시아와 이란의 원유 수출 차단이다. 이는 곧 중국이 이들 국가로 부터의 원유 매입을 중단하는 것이며 그렇게 될 경우 지정학적 갈등은 대폭 해소될 것이고 해운을 위시한 글로벌 공급망의 불안도 사라지게 될 것이다. 이 과정에서 러시아, 이란, 중국을 향한 서방의 제재가 계속되고 Trump 행정부가 관세라는 경제적 도구를 통해 대 중국 관련 정치적 문제를 해결하려고 하지만 중국의 협조가 없이는 효과를 기대하기 어려우며 현실적으로 제재의 한계가 드러난 지 오래다. 갈등 해소의 조짐은 보이지 않은 채 경제적 불확실성만 증폭되고 있는 상황이다(Sept. 11, 2025).

“중국의 부상과 무역 다변화 정책”

Trump 1.0 당시 중국은 이미 미국과의 관세전을 예상하고 대응책을 준비하고 있는 가운데 다시 팬데믹을 겪으면서 서방의 수입국들은 이른바 상품 조달처(sourcing) 다변화라는 이름하 ‘China + 1’ 전략을 추진하고 있었다. Re-shoring, Near-shoring, Friendly shoring 등이 그 사례들이다.

중국도 생산공장의 이동배치 등 해외투자를 추진하고 있는 와중에 Trump 2.0의 등장과 함 께 2차 관세전쟁이 시작되었다. 미국의 중국상품 수입량은 감소세를 보였지만 아직은 그렇게 심각한 수준은 아니다. 그럼에도 불구하고 중국은 담담하게 대미 수출량을 줄여가며 다른 나라로 수출을 증대하려고 노력하고 있다.

미국에 메달리기 보다는 기꺼이(happily) 대미 의존도를 줄여가며 가깝게는 아세안과 중동 그리고 멀리는 라틴아메리카와 아프리카 등 이른바 Global-South 국가와 무역파트너십 강화를 차분히 추진중이다. 자연스럽게 중국-미국간 공급망에는 변화가 나타나기 시작했고 선사들 역시 공급망의 흐름에 맞춰 선복량의 조절과 배선 등 network 재편을 추진중이다.

“인트라 아시아 항로에 거는 기대”

미국을 연결하는 직기항 빈도는 감소세를 보이는 반면 Intra-Asia항로는 곧 바로 활성화 조짐을 보이고 있다. 2024년 한해 동안 Intra-Asia항로는 8월 1일 기준 선복량은 전년대비 12.8%가 증가, 240만teu를 초과하고 있으며 그중 Maersk는 무려 10만teu를 확장하면서 I/Asia 최대 선복을 운영하고

있는 Cosco의 수준에 거의 육박하고 있다. 비록 현재의 운항선단이 크지는 않았던 Hapag- Lloyd도 선복을 100% 확장하는 등 공격적인 전략을 펴고 있어 시장은 Gemini의 I/Asia 전략에 주목하고 있다.

“중국은 태국, 인도, 브라질 등 10여 개국에 41개 공장 건설 중”

미국으로 수출하는 중국상품의 우회수출을 차단하기 위해 미국이, 주변국가를 경유 수출되는 중국상품에 대해 T/S 관세까지 부과하자 중국은 본격적으로 생산공장의 해외건설을 위한 투자를 확대하는 등 수출선 다변화를 추진하고 있다. 최근 태국, 인도, 브라질을 포함한 10여 개 국가에 41개 공장을 건설 중이며 상반기중 중국의 BRI 파트너를 중심으로 한 해외 건설투자 규모는 무려 1,200억 달러(\$120bn)에 달하는 것으로 알려지고 있다. Trump 2.0의 관세 영향으로 최근 중국의 1월~8월 기간동안 대미 수출량은 15.5%가 감소하였고 8월 한 달 동안에는 무려 33%가 감소하는 등 감소세가 가팔라지고 있으나 동기간 중국발 Asean 국가향은 14.6%, 태국향 22.9%, 베트남 22.1%, 아프리카는 25%가 늘어났다(Sept. 10/11, 2025)

“미국이 자국우선주의를 내세우는 동안, 중국은 세계 제2의 경제대국으로서 영향력을 확장하고 있다. 이 변화를 정확히 이해하고, 흔들리지 않는 전략을 수립하는 것이야말로 생존과 성장을 위한 핵심 과제이다.”

G-South를 향한 투자확대를 바탕으로 무역파트너의 다변화를 추진함과 동시에 대미수출의 감소세를 G-South와의 무역으로 만회하겠다는 전략이다. 중국이 해외로 생산공장을 이동하더라도 원자재나 부품 등은 한 동안 중국으로부터 조달할 수밖에 없기 때문에 중국과 주변국가 간의 무역활동은 여전히 강세를 이룰 것으로 예상된다. 다소 성급한 전망인지 모르지만 향후 컨테이너 해운시장의 성패는 Intra-Asia에서 좌우될 것이라는 전망이 나오는 것도 중국의 무역 다변화와 무관하지 않아 보인다.

미국의 독촉에도 불구하고 중국이 대미 무역협상을 서두르지 않는 것도 G-South를 통해 구축한 무역 파트너십이라는 leverage가 있기 때문이 아닌가 싶다. 미국이 자국우선주의, 보호주의로 회귀하며 글로벌 자유무역에 제동을 걸고 있지만 글로벌 무역환경은 반-글로벌화가 아니라 여전히 글로벌화를 기반으로 하되 공급망의 변환과 그에 따른 공급망의 재편이 진행될 것으로 예상된다. 미국이 강력한 세계경찰 역할을 자임했던 몇 십년전의 미국이 아니듯이 중국도 이제 개도국이 아닌 세계 제2의 경제대국으로 세를 넓히고 있다는 사실을 간과해서는 안 된다.

200만 건의 운항 데이터로 한국해운의 경쟁력을 분석하다

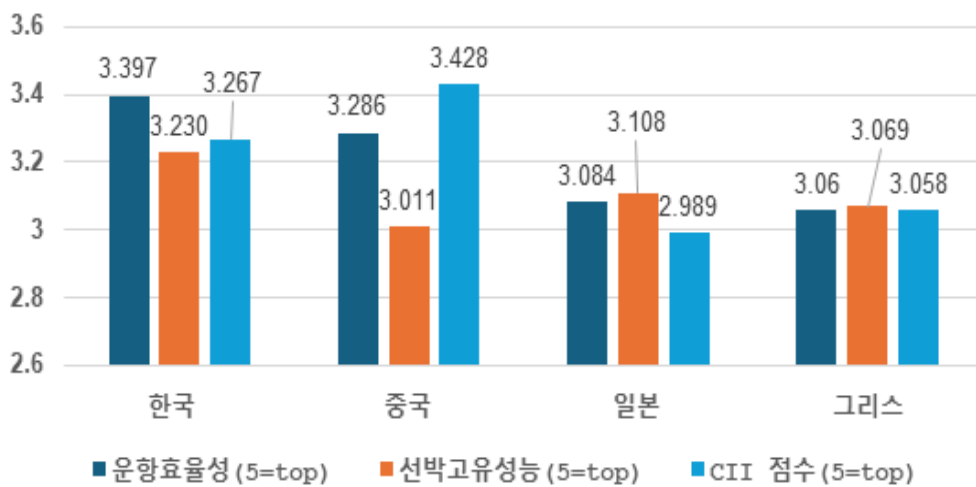
올씨데이터 연구센터
한국해양대학교 초빙교수 김우호

2024년 한 해 동안의 글로벌 해상운송 데이터를 분석한 결과, 한국선박의 운항 서비스서비스가 경쟁국 대비 우수한 것으로 평가됐다. 해운 데이터 분석 전문기관인 올씨데이터가 자체 구축한 세계 최대의 해상물류 디지털트윈을 이용하여 실제 운항한 인공위성 기반 선박 위치 및 해상환경 및 8,000여개의 항만안벽 정보를 활용하여 197개국, 약 3만 여척 선박의 200만 건의 운항서비스를 분석한 결과다.

“〈그림 1〉에서 보는 바와 같이 글로벌 Top 4 해운국의 선박운항서비스를 종합 분석한 결과 우리나라 선박의 경쟁력이 가장 높은 평가를 받았다”

기본적으로 2024년 전세계 항로에서 해상운송 서비스를 제공한 선박을 동종의 선종, 선형별로 그룹화하여 5단계로 나누어 점수화했다. 즉, 동일한 서비스를 제공하는 경쟁 선박간의 서비스 실적을 평가 항목별로 상대 평가한 것이다. 평가 항목은 선박의 운항효율성과, 선박의 고유성능, 그리고 선박연료 탄소집약도(CII) 3가지로 나누어 각각 최저 1점부터 최고 5점까지 평가했다. 이를 선박의 실질 소유자의 국적에 따라 국가별로 종합하여 선박운항서비스 경쟁력을 평가했다.

〈그림 1〉 글로벌 Top 4 해운국 선박의 운항실적 평가



자료 : 올씨데이터

올시데이터가 개발한 이러한 선박운항서비스 평가 방식은 국내외에서 아직까지 시도된 바가 없어 세계 최초라고 할 수 있으며, 한국선급으로부터 시스템 인증을 받은 바 있고, 약 1,800여척 선박의 실제 운항실적과 비교한 결과 대략 90% 이상의 정확도를 보여주고 있다.

첫째, 선대의 운항효율성 평가 항목은 CII 지수, 안벽 시간, 운항 시 평균 파고, laden voyage 시간, anchoring 시간의 지표를 가중 평균하여 선박들의 운항 효율성을 1~5점으로 구분하여 평가했다.

둘째, 선박의 고유성능 평가 항목은 선대가 보유한 선박의 연료소모량(FOC)이 적을수록 성능이 우수한 것으로 평가했다. 선박의 연료소모량을 정수 중 단위 속도 당 마찰성능(Calm Water Performance)과 파랑중 단위 파고당 쇠파성능(Wave Breaking Performance)으로 구분하고, 7:3의 비중으로 가중 평가하여 점수화 했다. 이는 주로 실제 운항시 다양한 속도와 다양한 파고에 따른 선박 고유 성능과 파울링 등 물리적 관리 역량을 평가하는 항목이다.

2024년 기준, 한국선박의 경우 운항효율성 항목은 5점 만점의 3.397점, 선박 고유성능 항목에서 3.230점을 획득해 종합적으로 경쟁국에 비해 우수한 평가를 받았다. 중국의 경우, 운항효율성은 3.286점, 선박 고유성능은 3.011점으로, 일본선박은 각각 3.084점, 3.108점으로, 그리스선박은 각각 3.06점, 3.069점으로 평가됐다.

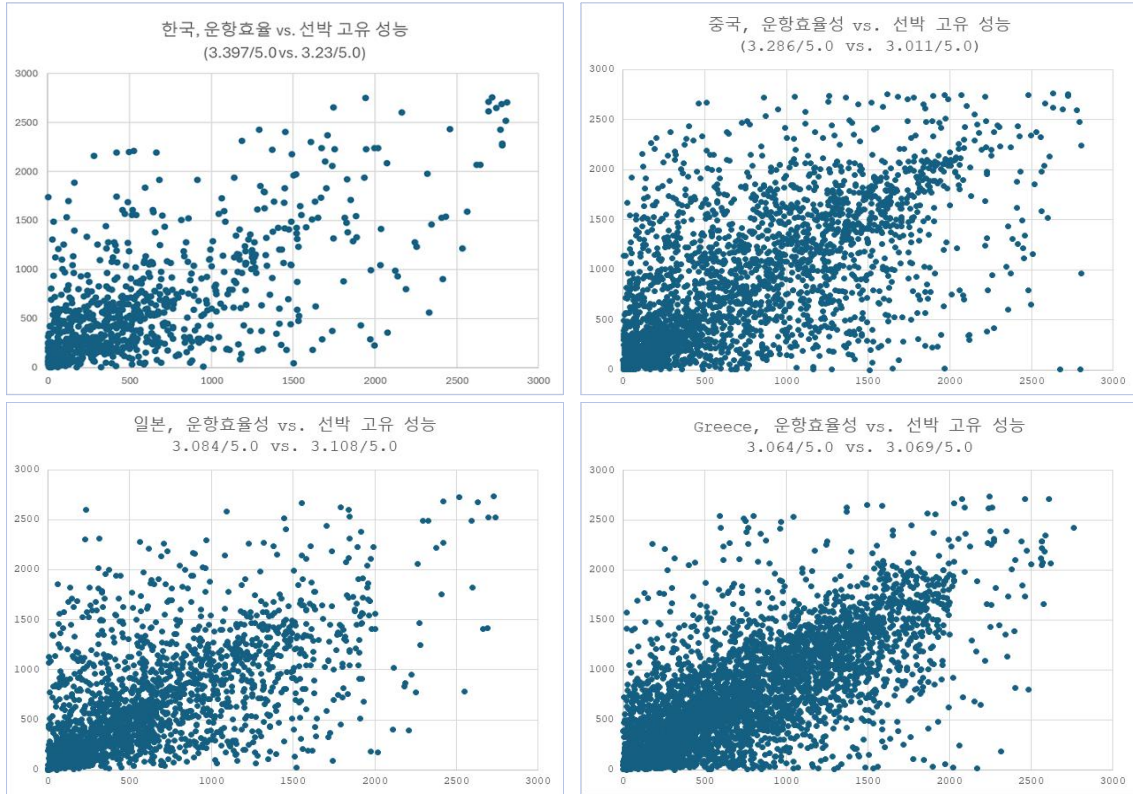
”한국과 중국은 운항효율성에서, 그리고 일본과 그리스는 선박의 고유 성능에서 각각 상대적으로 우수한 것으로 평가됐다“

셋째, 탄소집약도(CII) 점수는 한국선박 (3.267점) 대비 중국선박의 탄소집약도 점수가 우수한 것 (3.428점)으로 평가됐다. 다양한 요인들이 있지만 이러한 차이는 중국과 한국 선박의 dwt-mile 차이에서 비롯된 것으로 설명할 수 있다. 중국선박은 10.1조 dwt-mile인 반면, 우리나라는 4.5조 dwt-mile이다. CII는 CO2발생량/dwt-mile이므로 대형 선박의 장거리 운항이 많은 중국 선박의 CII 지수는 상대적으로 한국 선박보다 우수한 것으로 평가되고 있다고 설명할 수 있다. 따라서 경쟁사 선박들과의 운항효율성에 대한 분석과 연료소모량과 CII 지수를 최소로 하는 최적항로 선택에 좀 더 많은 관심을 기울이는 것이 바람직하다.

〈그림 2〉는 선박별 운항효율성(X-축)과 선박의 고유성능(Y-축)의 랭킹 분포를 국가별로 보여 주고 있다. 한국선박의 경우 운항효율성과 선박고유성능의 랭킹분포가 높은 순위에 집중된 것을 볼 수 있다. 이는 선주의 신조선 확보와 운항관리 역량의 차이를 보여주고 이싼. 따라서 하위 그룹 선박의 운항관리와 선박 성능 제고 노력이 특히 요구되고 있다.

금번 평가 결과에 따르면 한국해운의 미래 발전을 위한 경쟁력 강화 방향을 시사하고 있다. 우선, 선박 고유성능(3.230점) 대비 선박운항 효율성(3.397점)이 상대적으로 높은 것으로 평가돼, 전문적인 해기 역량을 갖춘 국내 선박관리회사의 선박운항관리 역량의 우수성을 지속적으로 유지·강화해 나가야 할 것이다.

〈그림 2〉 글로벌 Top 4 해운국의 선박운항 성과 비교



자료 : 올시데이터 (2024년 분석 결과)

그리고 한국 보유 선박의 고유성능 개선과 IMO의 온실가스 규제에 대응하기 위해서는 친환경 연료를 이용하는 효율적인 신조선 확보가 시급하다. 실제 비교 대상 선박의 평균선령을 보면 한국선박의 평균선령이 14.9년으로 4개국 중 가장 노후화된 것으로 확인됐다(ISL, SSMR 기준, 일본 9.8년, 중국 13.2년, 그리스 14.1년).

“요약컨데, 한국해운의 국제경쟁력 제고와 지속적인 성장을 위해서는 친환경 연료 선박 투자와 선박운항 서비스 분석을 통한 선박운항 관리의 전문성과 역량을 지속적으로 강화해 나가야한다는 점을 보여주고 있다.”