



중국해운업의 국제경쟁력에 관한 연구

吉田, 茂
孫, 飛
金, 広熙

(Citation)

海運物流研究, 48(別冊):27-45

(Issue Date)

2006-03

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90001390>



중국해운업의 국제경쟁력에 관한 연구

吉 田 茂* · 孫 飛** · 金 廣 熙***

〈目 次〉

I. 서 론	Ⅲ. 중국해운업의 유형분석
Ⅱ. 해운유형론	1. 중국해운업의 유형
1. 국민경제와 해운유형	2. 중국경제성장과 해운업의 상호관계
2. 해운유형의 분류기준과 국가경쟁력	3. 중국대외무역과 해운업의 상호관계
	Ⅳ. 결 론

〈요 약〉

해운유형론의 측면에서 중국해운업의 형태를 분석하여 보면, 중국해운업은 3가지 해운 유형중 제2유형인 Nationalism 형 해운이며, 국제경쟁력이 중간 단계인 해운산업의 성격과 체질을 가진 해운업으로 정의할 수 있다.

중국의 대외무역이 해운성장에 기여한 정도를 분석한 결과, 다른 아시아 지역 국가에 비해 중국의 대외무역의존도가 상대적으로 높지 않다는 결과를 얻었다. 즉, 중국경제와 중국의 대외무역발전이 중국해운에 기여한 정도가 매우 적었음을 알 수 있다.

그리고 수출입 무역상대 측면에서 분석한 결과에 의하면, 중국의 대외무역은 아시아 역내 지역에 편중되어 있는 경향을 보인다. 즉, 중국해운업에 대한 중국경제의 수요가 상대적으로 낮다.

주제어 : 중국해운, 해운유형, Autarky형, Nationalism형, Cosmopolitan형

○ 논문접수 : 2005. 10. 4 ○ 게재확정 : 2006. 3. 4

* 일본고베대학교 교수, 공동집필.

** 일본고베대학교, 박사과정, dm007003@cc.kshosen.ac.jp, 대표집필.

*** 동의대학교 강의전담교수.kobekkh@deu.ac.kr 공동연구.

본 논문은 중국해운산업의 국제경쟁력 및 경쟁적 지위변화에 관한 원인을 분석하고자 하며, 또한 요소생산성(단일요소와 총요소)의 관점에서도 분석한다.

단일요소생산성분석의 결과에 의해, 90년대 초반부터 자본요소의 생산성은 증가했으나, 이것은 개혁에 의한 투자의 확대와 경제·무역의 호조에 의한 것이다.⁴⁾ 그러나 노동요소의 생산성은 격감한 사실에서 살펴보면 단순히 자본요소생산성이 상승했기 때문에 해운업의 경쟁력이 상승했다고는 판단할 수 없다. 자본요소생산성의 성장률은 절대치로서는 작기 때문에 고도발전기의 자본요소생산성의 이상저하는 중국해운업이 중국경제 전체적인 측면에서 완전한 경쟁력을 갖추지 못한 증거가 된다.

총요소생산성(Total Factor Productivity: TFP)⁵⁾분석의 결과에 의하면, 개혁전과 비교하여 볼 때 개혁후의 TFP성장률이 낮게 나타났다.⁶⁾

중국해운업의 TFP성장률은 동기간의 일반산업의 TFP성장률에 비해 대폭 하회하고 있다. 이러한 점도 중국해운업의 국제경쟁력이 이상적인 형태로 발전되지 않은 증거이다.

본 논문에서는, 이러한 중국 해운산업의 국제경쟁력 변화원인을 고찰하기 위하여 해운 유형론의 시각에서 분석을 실시한다. 구체적으로는 세계의 해운업을 수요와 공급비율에 근거하여 3개의 범주에서 해운업을 유형화하여 중국해운업의 유형을 명확히 정의하고, 그 유형의 특징에 근거하여 중국해운업의 국제경쟁력을 변화를 분석하고자 한다. 그리고 중국경제·무역성장과의 관계라는 측면에서도 중국해운업의 기반을 분석한다.

4) 張松林(2001).

5) TFP는 생산과정 전체의 효율향상을 측정하기 위해 전체투입요소를 고려하여 측정하는 방법으로, 수치적으로 총요소 생산성은 노동, 자본 및 중간재 투입 등 총요소 투입단위당 산출량을 나타내며, 이것은 산출량 증가율을 요소투입증가 기여분과 총요소생산성 증가 기여분으로 분해하는 방법으로 측정된다

6) 중국해운업의 산출량을 Q, 전체 생산요소의 총계를 W(K, L)로 하면 총요소생산성 TFP는 $TFP = Q / W(K, L)$ 로 표시된다. 이 식을 기본으로 하여 TFP의 변화율은 상기식을 대수화하여 시간으로 미분함으로 구할 수 있다. 즉,

$$\begin{aligned} d \ln TFP / dt &= d \ln Q / dt - d \ln W / dt \\ &= d \ln Q / dt - \sum z d \ln W / dt \\ &= d \ln Q / dt - (Z_K d \ln K / dt + Z_L d \ln L / dt) \end{aligned}$$

상기식을 바탕으로 하여 중국해운업의 TFP의 변화율을 분석한 것이 다음의 표이다

	1985/2000	1985/1989	1990/2000
K(자본)	8.3	16.6	4.9
L(노동)	-2.6	3.6	-4.9
Q(생산량)	7.8	9.7	7.2
Zk(자본분배율)	40.0	40.0	40.0
TFP	0.89	1.89	0.56

이러한 국민경제에서 해운업이 수행하는 역할의 차이에 착안하여, 이것을 해운기업에 있어서의 자기운송·타인운송이라는 시점에서 분석하여 해운업을 3 유형으로 구분한 학자가 佐波宣平이다.¹¹⁾ 이것은 해운기업 수준의 자기운송·반타인운송·타인운송이라는 3가지 형태가 국민경제수준의 해운업에 대해서도 적용이 가능하다는 이론이다. 분류결과는 이하와 같다.

〈표 2-1〉 해운업의 3 유형

유형	활동 영역	주요 기능	형태	무역의존도
제 1 유형	자국연안항로	국내무역보조	자기 운송	저
제 2 유형	자국연안항로 외항항로	국내무역보조 대외무역보조	반타인 운송	고
제 3 유형	자국연안 외항항로 삼국간항로	국내무역보조 대외무역보조 외화획득	타인 운송	무

자료: 吉田 茂(1997), 『現代日本海運業研究』을 근거로 작성

- Autarky형태의 해운 : 국민경제의 무역의존도가 낮은 국민경제에서 나타나는 자국 연안항로를 주활동 영역으로 하는 자기운송형태 (제1유형)
- Nationalism형태의 해운 : 국민경제의 무역의존도가 높은 국민경제에서 나타나는 자국무역항로를 주활동 영역으로 하는 반타인운송형태 (제2유형)
- Cosmopolitan형태의 해운 : 국민경제의 무역의존도와는 무관하게 삼국간항로를 주 활동 영역으로 하는 타인운송형태 (제3유형)¹²⁾

제1유형인 Autarky형태는 내륙적인 자급자족을 원칙으로 하는 국민경제하에서 해운이 존재하는 방식이다. 이 유형의 해운은 대부분 내륙교통수단의 보완기능을 수행하며, 해운의 대외무역의 기능, 혹은 외화획득이라는 국민경제적 기능은 약하다. 즉 해운업은 여기서 원칙적으로 대내적인 측면만을 지향하며, 국내교통수단의 보완이라는 의미로서 소극적으로 존재한다.

제2유형인 Nationalism형태의 해운은 국민경제의 무역의존도가 높은 국가에서 해운업이 존재하는 형태이다. 국내자원이 부족하여 원재료를 외국에서 수입하고, 국내산업이 제품을 생산하여, 제품을 해외에 수출하는 형태를 특징으로 하는 국민경제이다. 이러한 국

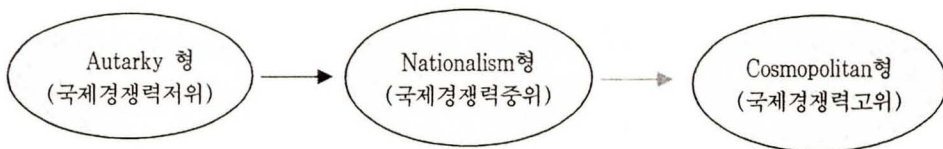
11) 佐波宣平(1977).

12) 吉田茂(1997), pp. 30-39.

회하는 경우이며, 이러한 국가의 해운은 자국무역은 물론 제삼국간 해상운송에도 진출하여 활동하는 Cosmopolitan형태의 해운으로 볼 수 있다. '수급점유비율'이 1에 근접해 있는 해운업은 물동량 점유율과 선복량 점유율이 거의 동일한 수준이기 때문에 자국의 무역화물을 주로 수송하는 Nationalism형태의 해운이다. 그리고 '수급점유비율'이 1보다 작은 해운은 그 해운산업의 크기에도 원인이 있지만 국제해운에 소극적인 Autarky형태의 해운으로 구분할 수 있다.¹⁶⁾

2) 해운유형과 국제경쟁력과의 관계

이상에서 서술한 것과 같이 다른 유형의 해운업이 국민경제에 대하여 다른 위치를 점하여 기초부터가 상이한 형태로 발전하고 있다. 따라서 해운업의 유형은 한 국가의 해운업의 기본체질을 규정하고 있다고 말할 수 있다. 즉, 해운업의 유형이 당해국 해운업의 국제경쟁력을 결정하고 있다.



〈그림 2-1〉 해운업유형과 경쟁력

Autarky형 해운의 경우, 당해국은 자원이 풍부하여 투자기회가 다양하게 존재하는 국민경제이기 때문에 산업전체에서 해운업이 점하는 위치가 낮으며, 이와 상응하여 이러한 체질의 해운업은 국제경쟁력도 저위에 위치한다.

Nationalism형 해운의 경우, 당해국은 무역의존도가 높은 공업화를 진척시킨 국민경제이기 때문에 해운업은 자국무역과 상호의존적인 위치를 점하고 있으며, 이러한 원인으로 인해 이러한 체질의 해운업은 국제경쟁력도 중위에 있다고 할 수 있다.

Cosmopolitan형 해운의 경우, 당해국은 자원과 투자기회가 부족한 국민경제이기 때문에 해운업은 국민경제에서 중요한 산업적 의미를 부여받고 있으며, 따라서 높은 국제경쟁력을 활용하여 삼국간시장에 진출하고 외화를 획득하여 국민경제에 기여하는 형태이다.

16) 吉岡完治(1989): 中島隆信(2001).

동생산성 향상이 저해되는 결과가 되었다.²²⁾

셋째, 국가명령에 따라 경제활동이 조정되고 시장에 의한 조정이 배제되기 때문에 생산이 수요에서 유리되고 계획이 시장의 요구의 변화에 적응할 수 없다.²³⁾ 즉 기업의 생산량은 사회의 수요에 의해서가 아니라 지령성 계획에 의해 결정되기 때문에 복잡하고 변화가 큰 사회수요에 대응할 수 없었다. 이리하여 물자부족과 체화 현상이 발생함으로써 사회적 부의 낭비현상이 일어났다.

한편, 가시적인 성과인 해운회사 수의 증가, 보유선복량의 증가, 화물취급량의 증가, 항만정비 등 해운업 인프라의 개선을 통하여 중국해운업의 경쟁력은 상승하였으며, 세계해운에서 차지하는 위치도 높아졌고 해운산업의 효율성도 개선되었다.²⁴⁾

그러나 상대적 현시비교 우위성지수와 국제경쟁력지수의 실증분석, 그리고 TFP 생산성분석결과에 의하면, 중국해운업의 실정과 국제경쟁력이 개선되었다고 말할 수 없다. 상대적 현시비교 우위성지수와 국제경쟁력지수의 실증분석결과는 세계해운업에서 중국해운업이 실질적으로는 세계적 지위가 상대적으로 서서히 저하되고 있는 것으로 나타났다. 즉, 해운산업의 성장단계에 충분한 시간을 갖지 못하였기 때문에 '성장불량산업'으로 전락한 것으로 나타났다. 이는 중국해운업이 절대적으로는 성장하였지만 상대적으로는 국제경쟁력을 상실하고 있음을 의미한다.

2) 중국해운의 유형

그러면, 여기서는 전술한 해운업유형이론에 따른 중국해운업의 유형을 분석하고자 한다. <표 3-1>에서 <표 3-3>까지는 중국해운업의 '수급점유비율' 추이와 관련된 통계자료를 나타낸 것이다.

<표 3-1>

중국과 세계의 해상물동량 추이

(단위: 만톤)

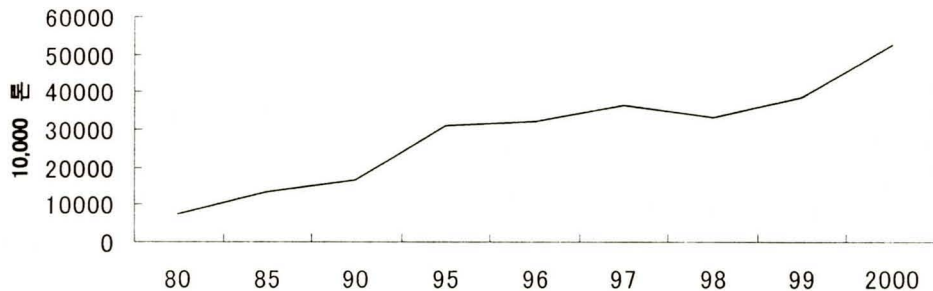
	1980	1985	1990	1995	2001
중국(A)	7524	1억3147	1억6652	3억0986	5억9978
세계(B)	36억0600	32억9300	39억7700	46억8700	54억3500
비율(A÷B)	0.021	0.04	0.042	0.066	0.11

자료: 「中國航運報告書」각년도 및 「海運統計要覽」에 의거하여 저자 작성.

22) 馮子標, 張奎(1993), p. 130; 金潤煥 외 (1992), pp. 43-44.

23) 하명신·張莉華(2000), pp. 272-275.

24) 張松林(2001).



〈그림 3-2〉 중국 항만의 국제무역 화물 취급량

분석결과, 중국해운업의 수급점유비율은 낮으며, 전부 1보다 작은 것을 알 수 있다. 특히, 1995년 이후 1보다 상당히 하회하고 있음을 알 수 있다. 이것은 중국 해운업이 내국 해운업을 중심으로 하는 제1유형의 Autarky형 해운으로 진행되는 경향을 나타내고 있다. 즉, 중국해운업은 자체선박만으로 자국의 화물을 운송하기에도 부족한 상황임을 알 수 있다.

다음으로, 중국상선대의 실질적인 수급점유율비율을 분석하여 보면 1에 근사한 수치를 나타내고 있다. 즉 중국해운업은 실질적으로는 자국무역에 의존하는 제2유형의 Nationalism형의 해운으로 볼 수 있다. 그러나 1995년 이후 실질수급점유율비율이 하락하고 있는 것은 중국해운업의 국제경쟁력저하가 서서히 진행되고 있음을 증거하는 자료이다. 따라서 이상의 분석을 근거로 하여 중국해운업은 제2유형인 Nationalism형 해운으로 정의할 수 있으며, 국제경쟁력도 중간 정도에 위치하고 있다.

2. 중국경제성장과 해운업의 상호관계

1) 중국경제성장

1980년대의 개혁개방이래에 중국경제는 급속한 발전과 성장을 이어오고 있다. 〈그림 3-3〉은 1978년부터 2003년까지의 중국GDP의 추이를 나타낸 것이다. 이 그림에서 살펴보면 20년 동안 중국의 GDP는 계속하여 순조로운 증가추세를 나타내고 있다.²⁵⁾

25) *The Report on China's Shipping Development*(1999,2000,2001), The Ministry of Communications of the People's Republic of China.

저하의 원인을 규명한다.

〈표 3-4〉는 경제성장 초기단계의 아시아 국가들의 경제성장률과 해상물동량 및 선박량과의 관계를 나타낸 표이다.

〈표 3-4〉 경제성장초기단계의 아시아지역국가 GDP성장률과 해상물동량

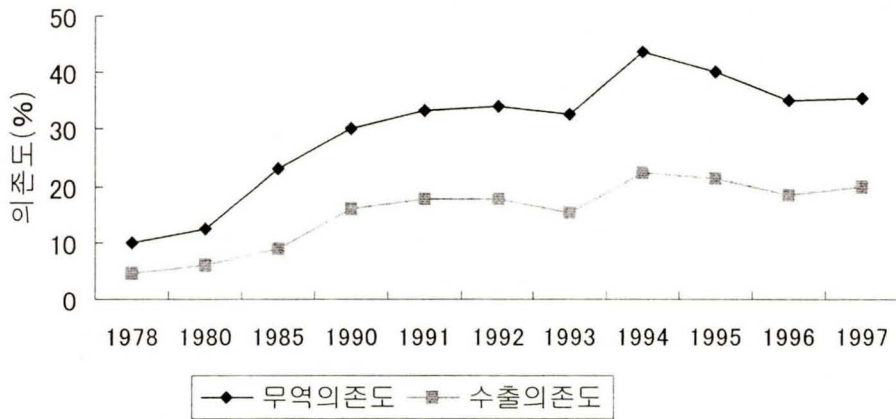
국가 지역	해상물동량성장률 1965/80(년)	GDP 탄성치	국가 지역	해상물동량성장률 1980/95(년)	GDP 탄성치
한국	19.5%	2.6	태국	5.4%	0.6
홍콩	7.4%	0.7	말레이시아	7.4%	1.1
대만	13.1%	1.4	필리핀	2.8%	1.5
싱가포르	9.3%	1.2	인도네시아	7.4%	1.2
일본	16.7%(1965/1970)	1.44	중국	9.8%	1.0
평균	12.3%	1.5	평균	5.7%	1.1

자료: 吉田 茂(2000), 『東アジアの經濟發展と海運業』을 근거로 작성

먼저, 해상물동량의 평균성장률과 GDP탄성치를 살펴보면 NIES국가들의 1960/1980년대 GDP 성장률은 약 9%대를 기록하고 있으며, ASEAN국가들의 1980/1990년대의 GDP 성장률은 약 6%대로 커다란 격차가 있다. 이러한 사실이 해상물동량 성장률의 차이를 유발하는 원인이며, 해상물동량의 GDP 탄성치도 NIES국가의 평균은 1.5에 대하여 ASEAN 국가의 평균은 1.1로서 격차를 보이고 있다.

일본의 경우에서도 경제성장률이 높고 물동량의 증가율도 높으며, 해상물동량의 GDP 탄성치도 1.44로서 높은 수치를 나타내고 있다. 그러나 중국의 경우, 과거 15년간의 경제 성장률은 9.9%로서 높은 수치를 기록하였고 해상물동량의 성장률은 ASEAN국가의 평균인 5.7% 보다는 높은 수치를 기록하였으나 NIES국가의 12.3% 보다는 매우 낮은 수준의 수치를 기록하였다. 해상물동량의 GDP 탄성치 1.0은 일본·한국은 물론 ASEAN국가들의 평균보다도 낮은 수준의 수치이다. 이것은 일본, NIES, ASEAN의 국가들에 비교하여 높은 경제성장률이 반드시 높은 해상물동량의 증가와는 연계되지 않음을 의미한다. 중국경제 성장과 해상물동량의 이러한 관계는 간접적으로 중국해운업의 경쟁력 저하의 한 원인으로 생각된다.

〈표 3-5〉는 해상물동량에 대한 선박량 증가에 대한 추이를 나타낸 것이다.



〈그림 3-5〉 중국의 무역 및 수출의존도

이 그림을 살펴보면 중국의 개혁개방이전에는 대외무역의존도가 약 9.8%로 극히 낮았음을 알 수 있다. 그 후, 수출지향형 경제발전을 실현함과 동시에 대외무역의존도는 서서히 증가하고 있다. 그러나 동일한 아시아 지역에 위치한 국가들과 비교하여 보면 중국의 대외무역의존도가 그렇게 높다고 할 수 없다.(<표 3-6 참조>)

〈표 3-6〉

아시아 국가들의 무역의존도

구 분	수출의존도 (%)				수입의존도 (%)			
	1995	1999	2001	2003	1995	1999	2001	2003
중국	21.7	19.5	22.6	31.0	18.8	16.6	20.7	29.2
일본	8.6	9.4	9.7	11.0	5.9	7.0	8.4	8.9
한국	27.7	32.3	31.2	32.0	29.9	26.9	31.4	29.5
홍콩	114.8	108.3	116.6	142.8	122.7	111.8	123.5	148.0
싱가포르	134.3	139.2	141.5	157.8	145.3	134.8	134.8	140.0
태국	34.7	47.7	56.3	56.1	45.3	41.1	53.7	52.8
말레이시아	87.2	106.9	100.0	96.3	88.4	82.6	84.0	79.4
인도네시아	23.6	34.8	34.4	25.1	21.1	17.1	18.9	13.4
필리핀	23.0	48.1	45.8	46.7	37.3	42.8	49.0	49.8

자료: 日本 總務省(2005), 『世界の統計』, 日本 總務省 統計局 統計研修所(<http://www.stat.go.jp>), 및 日本總研(Japan Research Institute: <http://www.jri.co.jp/>)의 자료를 바탕으로 저자 작성.

수준임에도 불구하고, NIES국가의 평균증가율인 12.3% 보다는 매우 낮은 수치를 기록하였다. 두 번째, 해상물동량의 GDP탄성치 1.0은 한국, 일본을 포함하여 ASEAN국가보다도 낮은 수치이다. 이것을 한국, 일본, NIES 및 ASEAN국가들과 비교하여 볼 때, 높은 경제성장률이 반드시 해상물동량의 높은 증가율로 연결되지는 않음을 나타내는 것이다. 따라서 중국경제성장과 해상물동량에 대한 이러한 관계는 간접적으로 중국해운업의 경쟁력 저하의 한 원인이다.

그리고 해상물동량과 동기간 동안의 선박공급량의 성장률과 그 선박수요에 대한 탄성치를 관찰한 결과, 수요탄성치는 0.96으로 나타났으며, 이는 한국, 일본, 및 말레이시아보다도 매우 낮은 수치이다. 이것은 경제성장의 초기단계에, 중국상선대가 선박수요에 충분히 대처하지 못한 것을 나타내는 것으로 중국상선대가 중국의 경제성장에 대한 기여도와 역할이 상대적으로 낮은 것을 의미한다.

마지막으로 중국의 대외무역이 해운성장에 기여한 정도를 분석한 측면에서, 다른 아시아 지역 국가에 비해 중국의 대외무역의존도가 상대적으로 높지 않다는 결과를 얻었다. 즉, 중국경제와 중국의 대외무역발전이 중국해운에 기여한 정도가 매우 적었음을 알 수 있다. 그리고 수출입 무역상대 측면에서 분석한 결과에 의하면, 중국의 대외무역은 아시아 역내 지역에 편중되어 있는 경향을 알 수 있다. 즉, 중국해운업에 대한 중국경제의 수요가 상대적으로 낮음을 알 수 있다.

참 고 문 헌

- 길광수(1988), 「국제무역의 순수이론과 해운업」, 『한국해운학회지』, 제11호, 한국해운물류학회.
- 김권수(1986), 「중상주의와 해운정책」, 『한국해운학회지』, 제3호, 한국해운물류학회.
- 김윤환 외 (1992), 『전환기의 중국경제』, 집문당.
- 노철화, 김창수, 서석홍(1998), 『중국기업의 소유형태별 경영특성』, 서울: 집문당.
- 민성규(1973), 『해운경제학』.
- 申明楠·이태우(2001), 「중국 경제체제의 변화에 따른 COSCO의 발전전략」, 『해운연구: 이론과 실천』, 봄호, 한국해운물류학회.
- 이학현(1995), 「우리나라 해운산업의 국가경쟁력 제고방안에 관한 연구」, 『한국해운학회지』, 제20호, 한국해운물류학회.
- 최재수(1997), 「북유럽 초기의 해운업: 한자동맹과 영국해운」, 『한국해운학회지』, 제24호, 한국해운물류학회.
- 하명신·張莉華(2000), 「중국해운산업의 발전에 관한 연구」, 『한국해운학회지』, 제30호, 한국해운물류학회.
- 하영석(2000), 「중국의 WTO가입에 따른 국적 외항해운기업의 대응방안」, 『한국해운학회지』, 제31호, 한국해운물류학회.

〈Abstract〉

Study on the International competitiveness of Chinese Shipping

YOSHIDA Shigeru* · SUN Fei** · KIM Kwang-hee***

Since the Economic Reform in China of the 1980s, high growth rates in the national economy and in foreign trade have been achieved. After entering the WTO, the Chinese foreign trade has grown at an even higher speed; at the same time the increases of sea-borne cargo movement increase the prominence of Chinese shipping. But based on the author's CA (comparative advantage) study and TFP (total factor productivity) study, a strange phenomenon has been cleared that Chinese shipping has been losing its comparative advantage in the world shipping, and Chinese shipping has not had enough time to develop in the stage of growth before the opening and liberalization of the shipping market. The excessive burden caused by the opening of the shipping market made Chinese shipping an industry of "growth defect". In fact, now Chinese shipping is in "growth defect" in the growth stage of industry development and is under a condition of comparative disadvantage. And in this paper, we try to consider the reasons that caused Chinese shipping's competitiveness down, from the most essential viewpoint, namely, the theory of shipping type. And at same time, we also try to study the foundation and nature of Chinese shipping with considering the growth of GDP and international trade in China.

Key Words : Chinese Shipping, Shipping Market, Competitiveness.

* Professor, Kobe University, Japan.

** Doctoral student, Kobe University, Japan.

*** Lecturer, Dongeu University