

보도 일시	2023. 2. 10.(금) 석간 2023. 2. 10.(금) 06:00	배포 일시	2023. 2. 9.(목) 오후
담당 부서	해운물류국 해운정책과	책임자	과 장 허만욱 (044-200-5710)
		담당자	사무관 김명호 (044-200-5715)

해운산업, 사상 최대 수출실적 달성

**- 2022년 해운서비스 수출액 383억 달러, 49.5조원 달성,
우리나라 수출 6위 품목(철강)에 버금가는 실적 -**

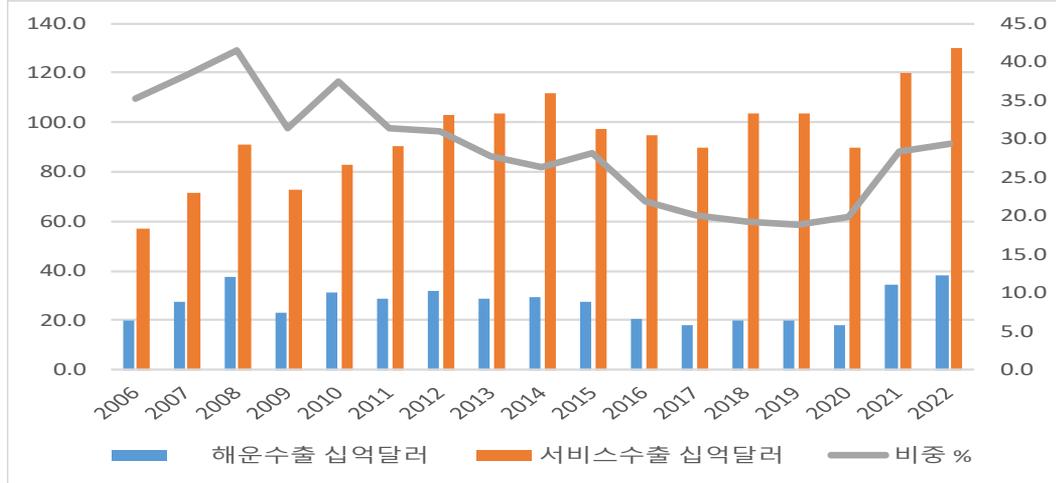
해양수산부(장관 조승환)는 지난해 우리나라 해운서비스 수출액이 역대 최고치인 383억 달러를 달성하였다고 밝혔다. 한국은행은 2월 8일(수) 2022년 우리나라 국제수지 통계(잠정)를 발표하였는데, 이에 따르면 우리나라가 지난해 해운서비스를 통해 해외로부터 벌어들인 해상운송수입(收入, revenue)이 이전 최대치인 2008년 377억 달러보다 6억 달러 높은 383억 달러를 기록하였다.

특히, 지난해 원·달러 평균환율이 1,292원/달러로 매우 높아 해운서비스 수출액을 원화로 환산하면 49.5조 원에 달하는 수치로, 2021년 수출액(341억 달러, 평균 환율 1,144원/달러 적용 시 39조 원) 대비 원화 기준 약 10.5조 원 증가하였다.

한편, 해운산업은 서비스산업 전체 수출액(1,382억 달러)의 29.4%를 차지하여 2021년에 이어 지난해에도 서비스 분야 수출 1위를 달성하였다. 상품 수출과의 단순 비교는 어려우나, 지난해 해운 수출액 383억 달러는 수출 6위 품목인 철강 수출과 버금가는 실적이다.

* '22년 주요 품목 수출 실적(억 달러, 산업부) : 반도체(1,292), 석유제품(629), 석유 화학(543), 자동차(541), 일반기계(511), 철강(384), ... , 디스플레이(211), 선박(182) 등

< 연도별 해운 및 서비스 수출 비교 >



해양수산부는 지난해 우리나라 해운산업이 사상 최대 수출 실적을 달성한 배경에는 ①팬데믹 기간 전 세계적인 해운 호황이라는 환경적 요인과 함께 ②HMM의 초대형 컨테이너 선박 확보 등 정부의 적극적인 해운산업 지원과 ③국적선사의 선제적인 경쟁력 제고 노력이 서로 맞물린 데 있다고 분석하였다.

팬데믹 기간 전 세계적으로 소비재 수요가 크게 늘어나고 선박 공급 부족 현상이 발생하면서 해상 운임이 가파르게 상승하였다. 2019년 평균 811 포인트였던 컨테이너 운임 종합지수*는 2020년과 2021년 각각 1,265, 3,792 포인트를 기록하였고, 2022년 1월에는 5,109 포인트까지 상승하였다.

* 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI, Shanghai Containerized Freight Index)

원자재를 수입하여 가공된 형태의 상품을 수출하는 우리나라 수출 구조상, 주로 완제품이나 가공품을 운송하는 컨테이너 운임 상승은 우리나라 해운 서비스 수출액 증가에 특히 큰 영향을 미친 것으로 분석된다.

다만, 글로벌 해운 호황기에도 우리나라 해운산업이 충분한 경쟁력을 갖추지 못했다면 지난해 사상 최대 수출 실적 달성은 어려웠을 것으로 평가된다. 지난 몇 년 동안 정부는 해운산업 경쟁력 확대를 적극적으로 지원하여 2017년 불과 46만 TEU에 불과하던 우리나라 원양 컨테이너 선복량이 현재는 105만 TEU로 2배 이상 확대되었다. 그뿐만 아니라, 정부는 지난 2018년 해운산업을 전문적으로 지원하는 정책 금융기관인 한국해양진흥공사를 설립하여 해운사들에게 유동성을 제공하는 등 든든한 버팀목 역할을 하고 있다.

이러한 정부 지원과 함께 우리 국적선사들도 선제적인 통합·구조조정, 한국해운연합, K-Alliance 등 협력체* 구성, 수출입 기업과 상생·협력을 통한 수출입 적기 운송 지원 등 자구적인 노력을 아끼지 않았다.

* 한-동남아 등 연근해 국적선사 간 신규항로 개척, 구조조정 등을 위한 자발적 연합체

특히, 팬데믹 기간 우리 해운사들은 수출입기업의 물류 애로를 해소하기 위해 임시선박 긴급 투입, 중소기업 전용 선적 공간 배정, 환율 급등에 따른 물류비 부담 절감 지원 등 원활한 수출입 물류를 위해 최선을 다하였다. 또한, 지난해에는 선사들이 자발적으로 한국해양진흥공사에 790억 원을 출자하여 국적선사 금융지원 재원을 확충하는 등 우리나라 해운산업의 선순환 구조 정착에도 기여하였다.

한편, 러시아-우크라이나 전쟁, 중국의 봉쇄 지속 등으로 지난해부터는 전 세계적으로 경기 침체가 이어지고 있다. 그 결과, 해상 운임도 지난해 3분기부터 급락하여 지난주에 발표된 상하이 컨테이너 운임 종합지수는 1,006 포인트 (한국형 컨테이너 운임지수 1,574 포인트)를 기록하였다. 이러한 추세가 지속되면, 올해부터는 본격적인 해운 저(低) 시황기에 접어들 것으로 우려되고 있다.

이에, 정부는 지난해 11월 저(低) 시황기에도 우리 해운사들이 안정적으로 경영할 수 있도록 3조 원 규모의 국적선사 경영 안전판 대책을 마련하였고, 올해는 안전판 대책이 신속히 이행될 수 있도록 총력을 기울일 계획이다. 해상운임 하락에 따라 올해 해운 수출액 감소는 불가피할 것으로 전망되나, 정부는 어려운 상황에서도 우리 해운사들이 경쟁력을 높일 수 있도록 적극적으로 지원할 계획이다.

조승환 해양수산부 장관은 “삼 면이 바다로 둘러싸인 우리나라에서 해운 산업은 수출의 근간이자, 그 자체로도 수출 6위에 달하는 수출 효자산업”이라며, “올해 전 세계적인 경기 침체가 지속되는 등 어려운 여건 하에서도 해운산업이 우리나라 수출을 뒷받침할 수 있도록 해운 경쟁력을 높이고, 우리 해운사들이 안정적으로 경영할 수 있도록 최선을 다해 지원할 계획”이라고 밝혔다.