

# KMI 동향분석

**VOL.183**  
2022 JUNE

발간년월 2022년 6월(통권 제183호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 김종덕  
감 수 김태일 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 성과홍보실 홈페이지 www.kmi.re.kr  
※ 본문에 게재된 내용은 필자(연구진)의 견해이며, 기관의 공식적인 입장과 다를 수 있음을 알려드립니다.  
또한 본지의 내용을 인용할 때는 반드시 출처를 밝혀야 합니다.

## 위기는 반복된다. 해운기업, 초호황기에 불황을 미리 대비해야

박성화 해운금융연구실장  
(shpark83@kmi.re.kr/051-797-4614)  
김한나 해운금융연구실 전문연구원  
(h.kim@kmi.re.kr/051-797-4588)  
최수호 해운금융연구실 전문연구원  
(shchoi88@kmi.re.kr/051-797-4645)

2019년 말부터 전 세계적으로 COVID-19가 발생함에 따라 역대 최대의 글로벌 경제위기 가능성이 제기되었다. 이에 2020년도 전 세계 경제성장률은 -3.3%를 기록하였으며 해운산업의 경우 공급망의 연쇄적인 충격에 따라 피해가 더 클 것으로 예상되었다. 그러나 예상과는 달리 글로벌 경기가 빠르게 살아나면서 컨테이너 운임지수는 역대 최고치를 기록하였고, 글로벌 컨테이너 상위 10대 선사들의 수익은 역대 최고치를 기록하는 등 해운시장의 최대 호황이 지속되고 있는 상황이다.

이러한 경기 호황은 각국의 적극적인 재정정책에 따른 통화량 증가가 각국 내수 소비를 증가시키며 나타나는 현상으로 풀이된다. 역대 최대수준의 시중 통화량 증가로 인해 전 세계적인 인플레이션을 자극하고 있으며 미국은 40년 만에 가장 높은 물가상승률을 기록하고 있다. 기록적인 물가를 잡기 위해 미국 연방준비제도는 2022년 5월 기준금리를 0.5% 포인트 인상하는 빅스텝을 단행한 후, 한 달 뒤인 6월부터 0.75% 포인트 인상하는 자이언트 스텝을 단행하며 기준금리를 1.75%까지 끌어올렸다. 또한 한국도 최근 기준금리를 5차례에 걸쳐 1.75%까지 인상했다.

향후 고금리 상황이 장기화될 경우 해운산업 전반에 부담이 될 것으로 예상되며, 올해 말 기준금리 1.50% 추가 인상 시 해운기업들의 이자비용은 총 8,287억원 늘어날 것으로 예상된다. 특히 호황기에 신조선을 대량 발주한 선사는 고금리에 따른 재무적인 부담이 더욱 크기 때문에 각 선사는 내부 재무상황을 면밀히 검토하여 신조 등 투자 관련 의사결정을 신중하게 할 필요가 있다.

한편 우리나라는 해운산업 위기 시마다 사후적 대응이 이루어졌다는 한계를 지닌다. 우리나라 해운기업이 경기역행적 투자를 하지 못한 데에는 기업 내부적 요인과 불황기에 선박투자를 할 수 있는 여건 부족 등 외부적 요인이 함께 작용했기 때문이다. 우리나라 해운산업이 글로벌

리더로 도약하기 위해서는 포스트 코로나 시대에 다가올 불황에 앞서 경기역행적 선박투자 여건을 마련하는 등 대비가 필요하다.

이를 위해 첫째, 정부차원의 ‘해운산업 위기대응 체계 구축’을 통해 해운시장 위험 및 기업부실을 조기에 감지하고 적절히 대응할 수 있는 체계의 마련이 필요하다. 둘째, 한국형 선박 조세리스제도 도입을 통해 민간금융의 선박투자 참여를 유인할 수 있는 환경 마련이 필요하다. 셋째, 세제혜택 축소로 인해 유명무실화 된 민간 선박펀드를 재활성화하기 위해 선박투자회사의 배당수익에 대한 세제 혜택 부여 등 인센티브 방안 마련이 필요하다. 넷째, 고부가가치 해운산업 육성을 위해 선박 Sales and Purchase(S&P) 시장 활성화가 필요하다. 그리고 마지막으로 선사, 조선사, 금융산업 그리고 현재 정부에서 추진 중인 선주사가 최적의 조건에서 상생할 수 있는 혁신 생태계 구축이 필요하다.

# COVID-19 초기, 역대 최대의 경제위기 확산 우려

## ■ 2019년 말 COVID-19의 발생으로 글로벌 사회에 큰 충격이 발생

- COVID-19 팬데믹 발생 초기 글로벌 금융시장 변동성이 확대됨
- 또한 글로벌 경기가 급격히 침체되면서 역대 최악의 글로벌 경제위기 가능성까지 제기되었음

표 1. COVID-19 발생 초기 경제전망

VIX(변동성지수)는 2008년 금융위기 당시의 고점인 80.74를 넘어선 82.69를 기록□

(세인트루이스 연방은행 총재, '20.3.22) "올해 2분기 미국 실업률은 30%로 치솟고, GDP는 50% 급감할 수 있다"

(유럽위원회, '20.3.23) "유럽 성장률이 -1% 수준으로 주저앉을 수 있다"□

(블룸버그) "중국인 서비스업을 중심으로 전반적으로 수요가 위축되고 있다"□

(S&P, '20.3.23) "일본의 GDP 성장률은 -1.2%가 될 것" □

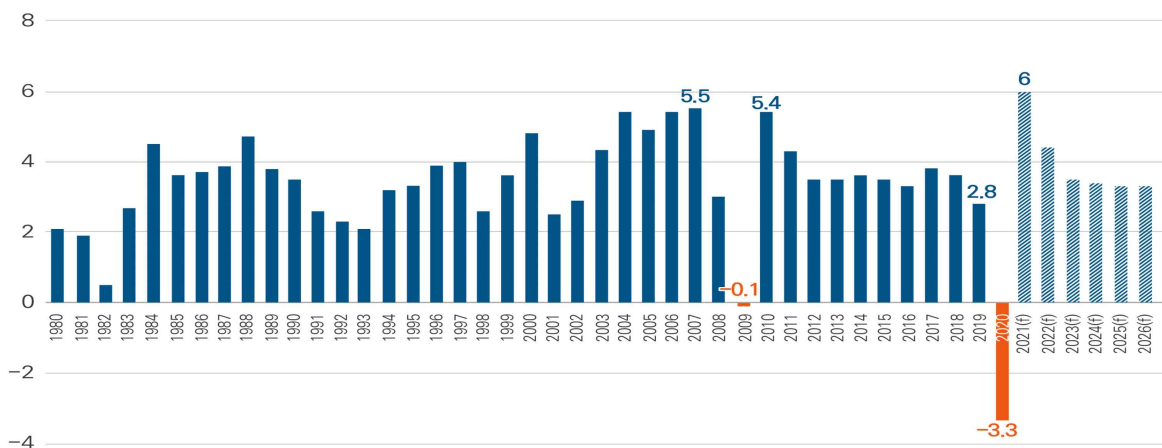
(홍남기 기재부 장관, '20.3.20) "한국경제 마이너스 성장도 배제할 수 없다"

(IMF 총재, '20.4.10) "이번 경제위기는 지난 세기 발생한 어떤 위기보다 다르다. 1930년대 전 세계를 휩쓴 대공황 이후 최악의 상황. 세계 경제 올해 마이너스 성장"

## ■ (글로벌 경제) COVID-19로 인한 경제위기는 일반적인 경제순환 논리대로 진행되지 않고 금융, 제조업, 소비, 물류 등 복합적인 충격이 동시에 진행된다는 점에서 그 여파가 더욱 클 것으로 예상

- IMF에 따르면 2020년 경제성장률은 전 세계 -3.3%, 미국 -3.5%, 일본 -4.8%, 독일 -4.9%, 프랑스 -8.2%, 이탈리아 -8.9%, 스페인 -11.0%, 중국 2.3%, 한국 -1.0%를 기록함

그림 1. 전 세계 경제성장률 추이(1980~2026년)



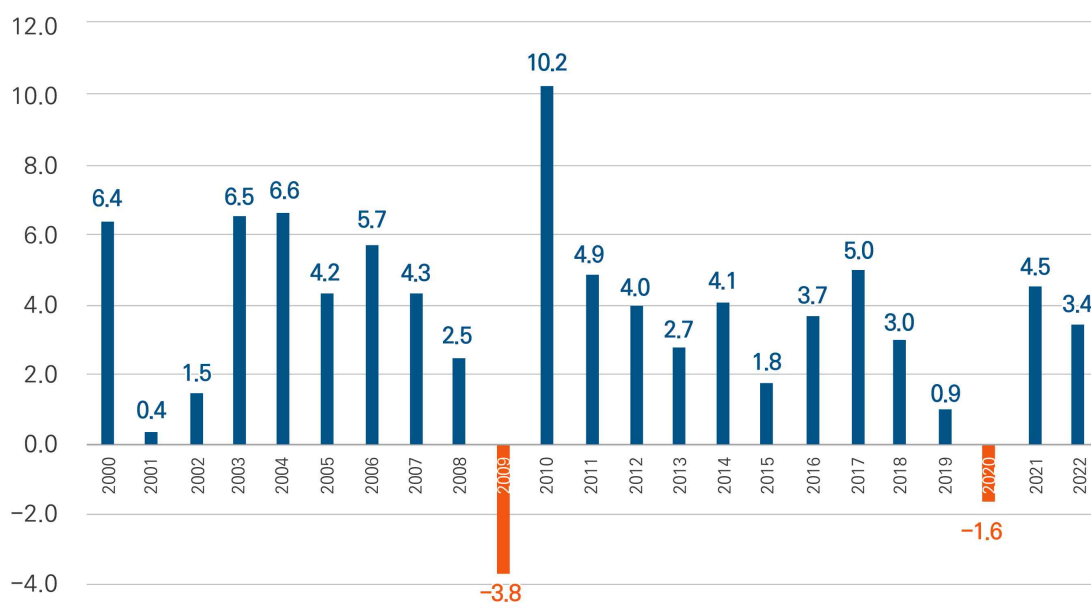
주: 2021~2026년까지 자료는 추정치

자료: IMF(검색일: 2021.09.03) 자료를 바탕으로 저자 재작성: 박성화 외(2021)에서 재인용

■ (해운시장) 해운업계 일각에서는 해운산업이 실물경제의 파생산업이기 때문에 소비가 둔화되고 중국 중심의 제조업이 타격을 받을 경우 그 피해는 더욱 클 것으로 예상

- 전 세계 해상물동량은 2019년 119억 4천만 톤에서 2020년에는 115억 1천만 톤까지 감소, 전년 대비 감소율은 -1.6%를 기록함
- 이는 글로벌 금융위기 시기인 2009년(-3.8%) 이후 처음으로 기록한 마이너스 성장률임

그림 2. 전 세계 해상물동량 증가율 추이(2000~2022년)



주: 2021~2022년까지 자료는 추정치

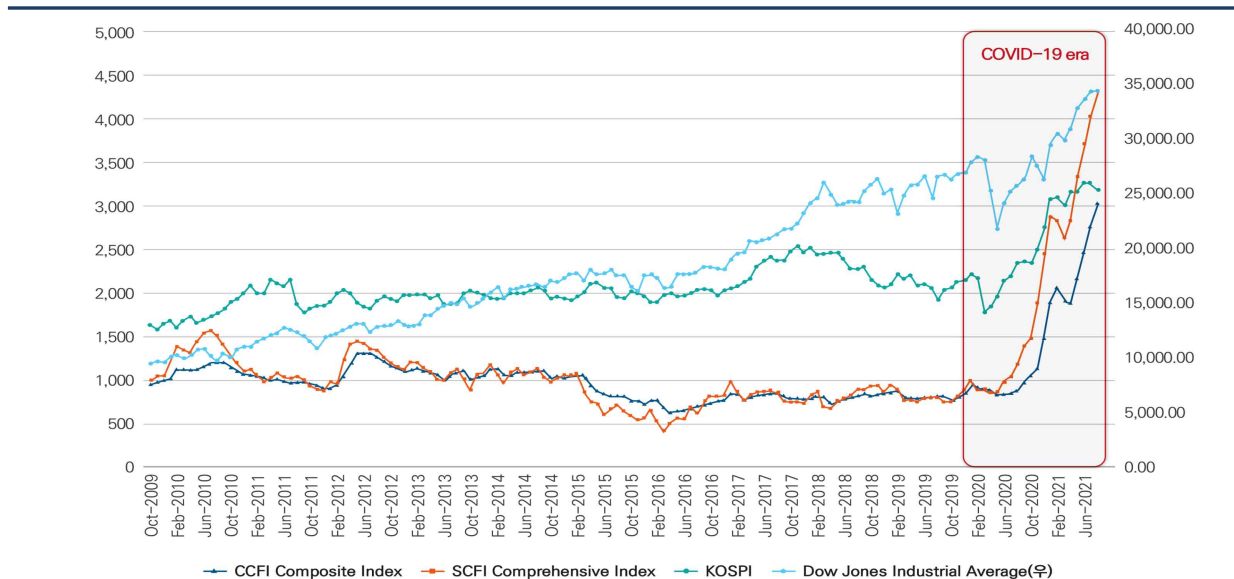
자료: Clarkson(검색일: 2021. 9. 1)자료를 바탕으로 저자 재작성; 박성화 외(2021)에서 재인용

## 역대 최대 위기가 해운기업에는 기회로

### ■ COVID-19 여파로 장기불황이 지속될 것이라는 기존 예상과는 달리 2020년 말부터 경기 회복 기대감에 실물경제의 선행지수로 평가되는 글로벌 주가지수와 해운 운임 지수는 V자 반등함

- 다우지수는 2020년 11월 24일, 3년 10개월 만에 3만 포인트 돌파, 코스피는 2021년 1월 6일, 14년 만에 3천 포인트를 돌파함
- 컨테이너 운임지수(CCFI, SCFI) 역시 급등하며 역대 최고치를 기록함

그림 3. 글로벌 주가지수와 컨테이너 운임지수 추이



자료: 박성화 외(2021)

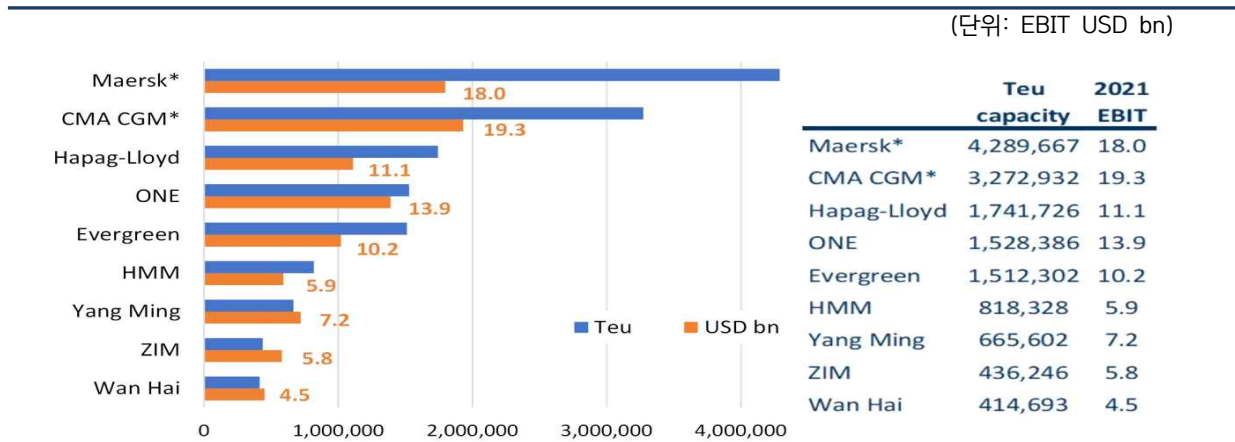
### ■ 2021년 상위 10개 컨테이너 선사 중 COSCO를 제외한 9개 선사의 수익은 이미 950억 달러를 돌파하면서 해운 최대 호황이 지속되고 있음<sup>1)2)</sup>

- 전체 10개 선사의 2021년 최종 수익은 약 1,150억 달러가 될 것으로 예상되며, 이는 오미크론 변종이 처음 확인되었던 11월 말에 Alphaliner가 예측했던 것과 일치함
- 2021년 실적을 확정된 9개 선사의 영업이익은 전년 대비 630% 증가한 수치임
- 그러나 4분기에 성장은 급격히 둔화했으며 이는 오미크론이 업계의 판도를 바꾼 것이라기보다 항만 정체가 지속되면서 운항이 제한되어 선사의 수익이 영향을 받은 것으로 볼 수 있음

1) Alphaliner, Weekly Newsletter, 2022-12.

2) MSC는 비상장기업으로 재무정보를 공개하지 않아 설문조사에 포함되지 않으며 COSCO는 일반적인 선사 보고 일정에서 벗어나 3월 31일까지 연간 재무정보를 발표

그림 4. 컨테이너 선복량(TEU) 대비 2021년 연간 영업이익

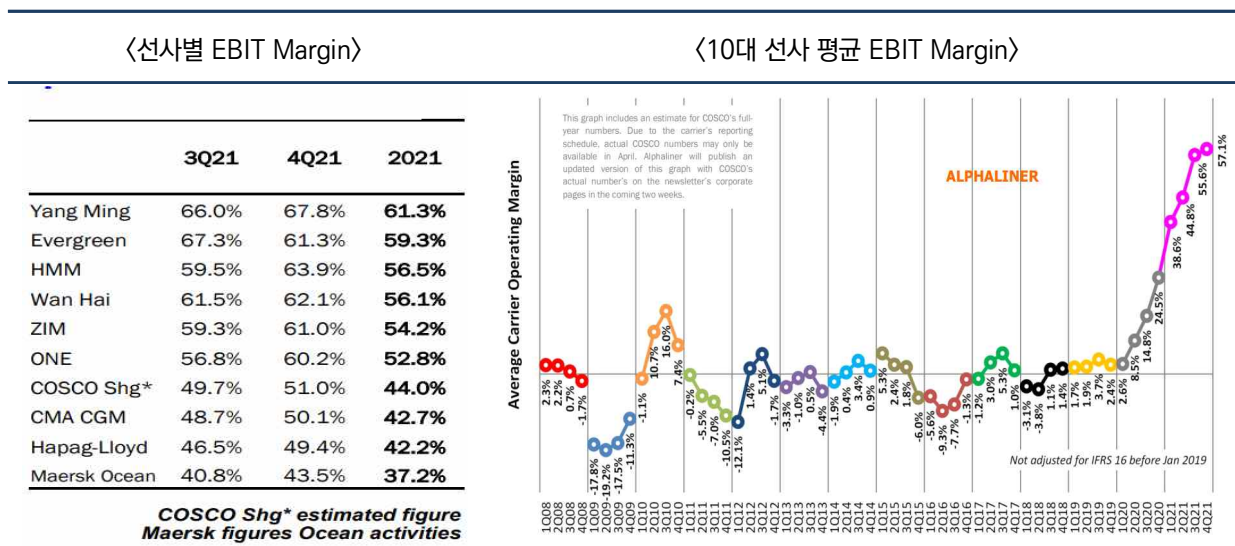


자료: Alphaliner, Weekly Newsletter, 2022-12.

### ■ COSCO 추정치를 포함하면 10개 선사의 2021년 4분기 영업이익률(Aggregate operating margin)은 57.1%로 유례없는 실적을 달성하고 있음<sup>3)</sup>

- 그중 중소 아시아 선사가 최고의 영업이익률을 기록함. 특히 대만의 Yang Ming은 2021년 4분기 67.8%, 연평균 61.3%를 기록하며 컨테이너 선사 중 가장 높은 영업이익률을 기록함
- ZIM이 한 번 포함된 2021년 2분기를 제외하고 Yang Ming, Evergreen, Wan Hai, HMM이 지속적으로 중소 아시아 선사 상위 4개 기업으로 나타남
- 한편 Evergreen의 4분기 영업이익률은 업계 추세와 달리 전기대비 하락했지만, 연간 영업이익률 기준으로는 2위를 기록함

그림 5. 글로벌 10대 컨테이너 선사 분기별 EBIT Margin



자료: Alphaliner, Weekly Newsletter, 2022-12.

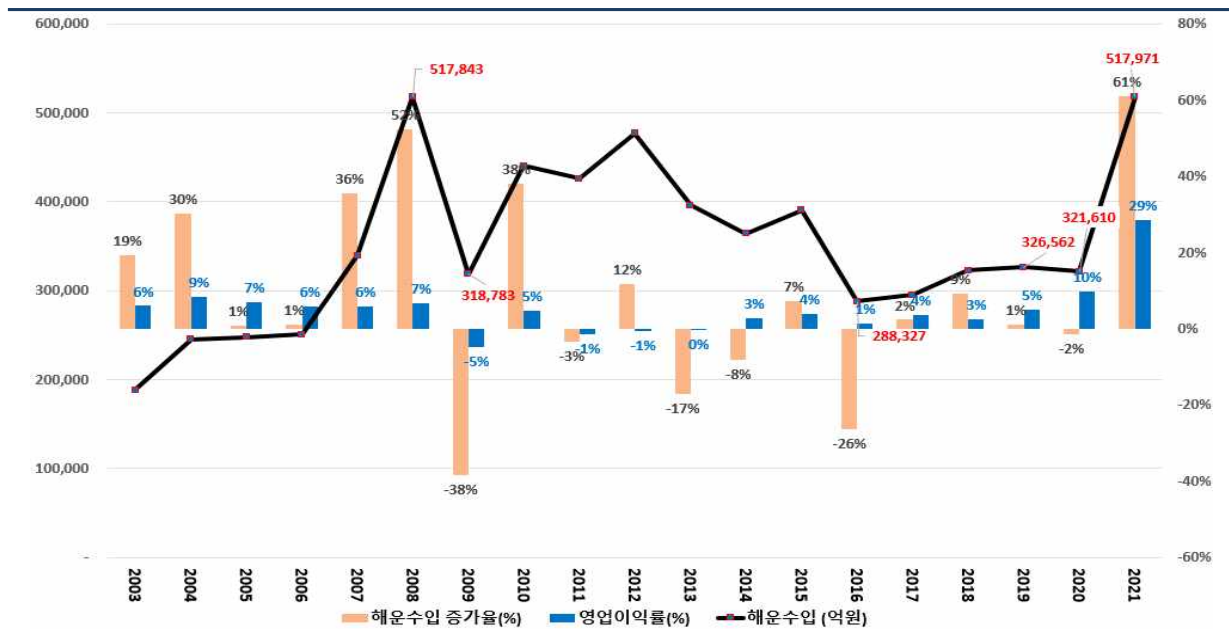
3) Alphaliner, Weekly Newsletter, 2022-12.



## ■ 국내 해운기업 역시 역대 최대 실적을 올렸던 2008년의 매출액을 뛰어넘는 실적을 기록함

- 2021년 국내 해운기업의 총매출액은 2020년 대비 61% 증가한 51조 7,971억 원을 기록함
  - 이는 해운시장 최대 호황기였던 2008년의 총매출액 51조 7,843억 원보다 128억 원 많은 수치임
- 2008년과 비교하여 총매출액 규모는 비슷하지만 영업이익률은 2008년 7%, 2021년 29%로 큰 차이가 남
- 코로나 기간인 2020년과 2021년의 영업이익률을 제외한 2003~2019년까지의 영업이익률의 평균이 3%에 불과해, 최근 2년간 국내 해운기업이 유례없는 최대 실적을 올리고 있음을 의미함

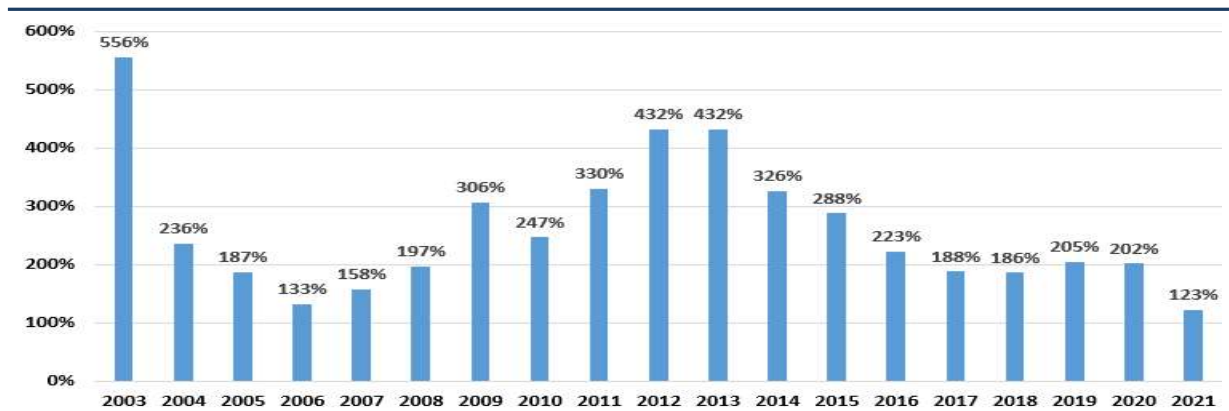
그림 6. 국내 해운기업 매출액과 영업이익률 추이(2003~2021년)



자료: 한국해운협회 내부자료를 활용하여 저자 작성

- 이에 따라 해운기업의 부채비율도 2003년 이후 가장 낮은 123%를 기록하는 등 재무구조가 개선되고 있음

그림 7. 국내 해운기업 부채비율 추이(2003~2021년)



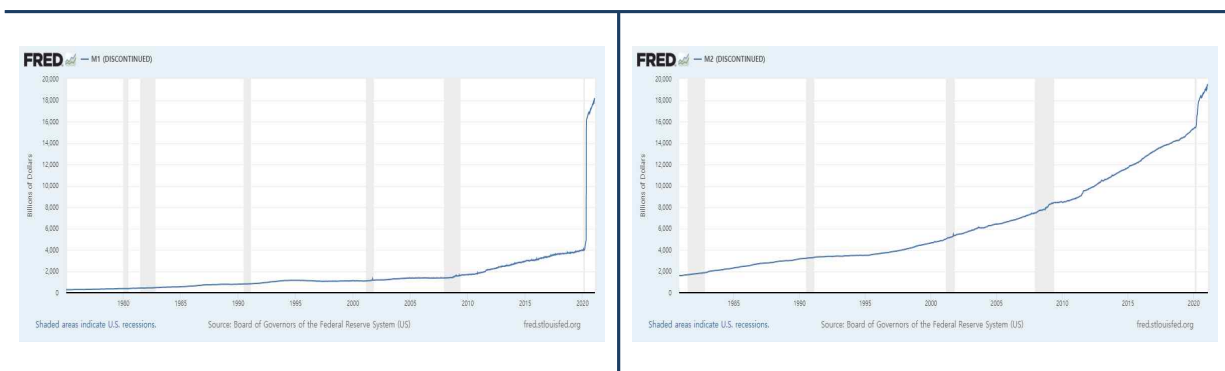
자료: 한국해운협회 내부자료를 활용하여 저자 작성

## 역대 최대의 통화량, 물가 상승 압박

■ 최근 경기 호황 현상은 미국을 포함한 각국의 적극적인 재정정책으로 인해 통화량이 역대 최대수준으로 늘어났기 때문이며, 이를 실질 경기의 회복 신호로 보기는 어려움

- 특히 미국은 코로나 발생 이후 급격한 경기 침체를 방지하기 위해 역대 최대의 통화량 확대 정책을 펼침
- 한국의 통화량 역시 연일 최대치를 기록하고 있음

그림 8. 미국 통화량 추이(M1, M2) 추이



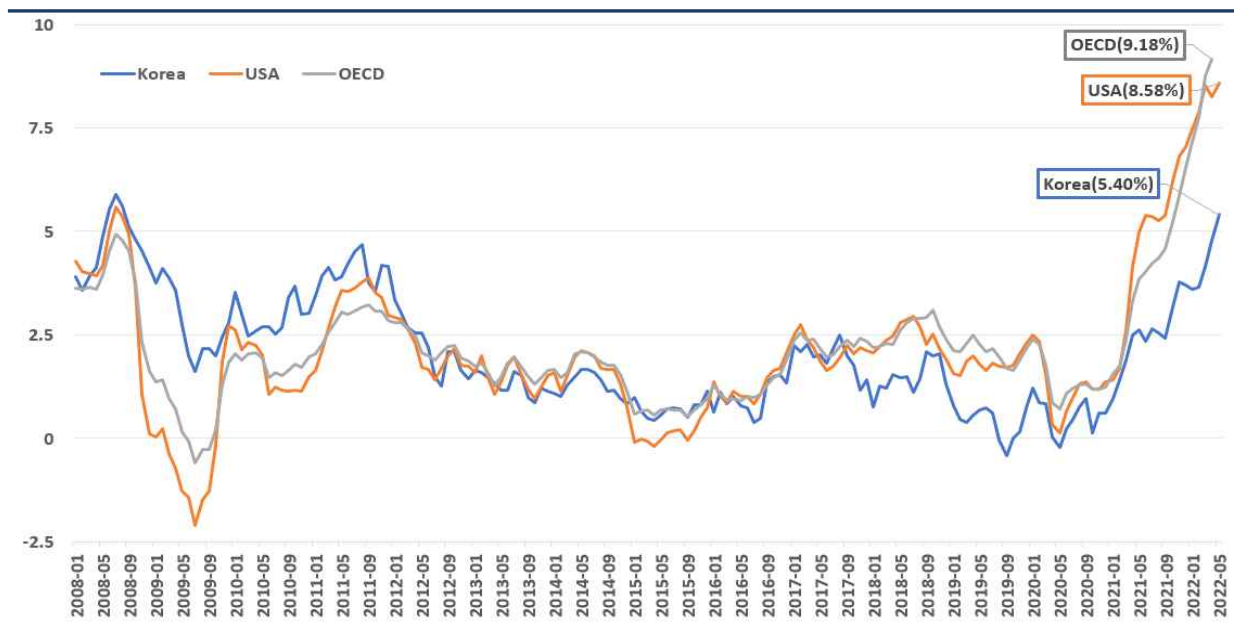
자료: FRED(검색일: 2021. 9. 1); 박성화 외(2021)에서 재인용

■ 실물경제에 비해 통화량이 가파르게 증가함에 따라 전 세계적으로 인플레이션을 자극하고 있음

- 미국의 소비자물가지수(CPI)는 최근 2달 연속 약 8% 급등해 연준의 목표치를 크게 넘어서고 있음. 특히 5월 CPI는 전년 동월 대비 8.58% 올라, 1981년 12월 이후 40년 5개월 만에 가장 높은 상승률을 기록함
- 또한 OECD 국가의 CPI 상승률 역시 9% 이상을 기록하고 있으며 한국의 CPI 상승률도 5%를 넘어섰음
- 금리는 거시 경제적 파급경로를 통해 간접적으로 물가에 영향을 미치는 반면, M2 등 통화량은 물가에 직접적인 영향을 미침



그림 9. OECD, 미국, 한국의 소비자물가지수 상승률 추이



주: 2008년 1월~2022년 5월

자료: OECD(검색일: 2022. 6. 16) 자료를 토대로 저자 작성

## 금리인상, 글로벌 경기 둔화 신호탄

### ■ 2022년 6월 15일 개최된 FOMC 회의에서 미국의 중앙은행인 연방준비제도(연준)는 6월 16일부터 기준금리를 0.75% 포인트 인상된 1.75%로 결정함<sup>4)</sup>

- 미 연준이 기준금리를 한 번에 0.25%가 아닌 0.75% 포인트를 올리는 자이언트 스텝을 단행한 것은 1994년 이후 28년 만임
- 미 연준은 지난 5월에도 기준금리를 0.5% 포인트 인상하는 빅스텝을 22년 만에 단행한 후, 한 달 만에 다시 자이언트 스텝을 밟은 것임<sup>5)</sup>
- 제롬 파월(미국 연준 의장)에 따르면 40년 만에 최악의 상승을 기록 중인 최근 물가가 이번 자이언트 스텝과 5월의 빅스텝의 원인임
- 제롬 파월은 기자회견에서 7월에도 자이언트 스텝 가능성을 내비치며, 앞으로 몇 차례 더 자이언트 스텝과 빅스텝이 있을 것이라고 언급함<sup>6)</sup>

4) FOMC Press Release(2022.06.15)

5) 2022 FOMC Meetings(2022.05.04)

6) Bloomberg(2022.06.16)

그림 10. 미국 기준금리 추이

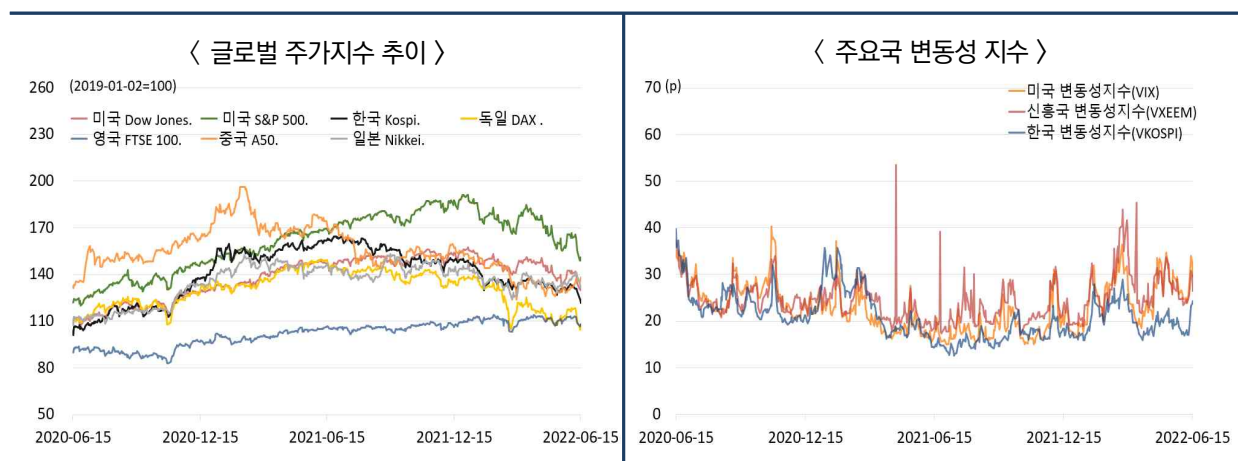


자료: FRED(검색일: 2022. 6. 17) 자료를 토대로 저자 작성

## ■ 금리 인상 압박에 따라 향후 경기침체 우려가 커지면서 글로벌 주가지수는 모두 동시에 폭락하고 있음

- 또한 공포지수로 불리는 시카고옵션거래소(CBOE)의 변동성(VIX) 지수는 글로벌 경제 불확실성 증대로 인해 높은 급등락을 반복하는 등 변동성이 높아지고 있음

그림11. 글로벌 주가지수 및 변동성 지수 추이

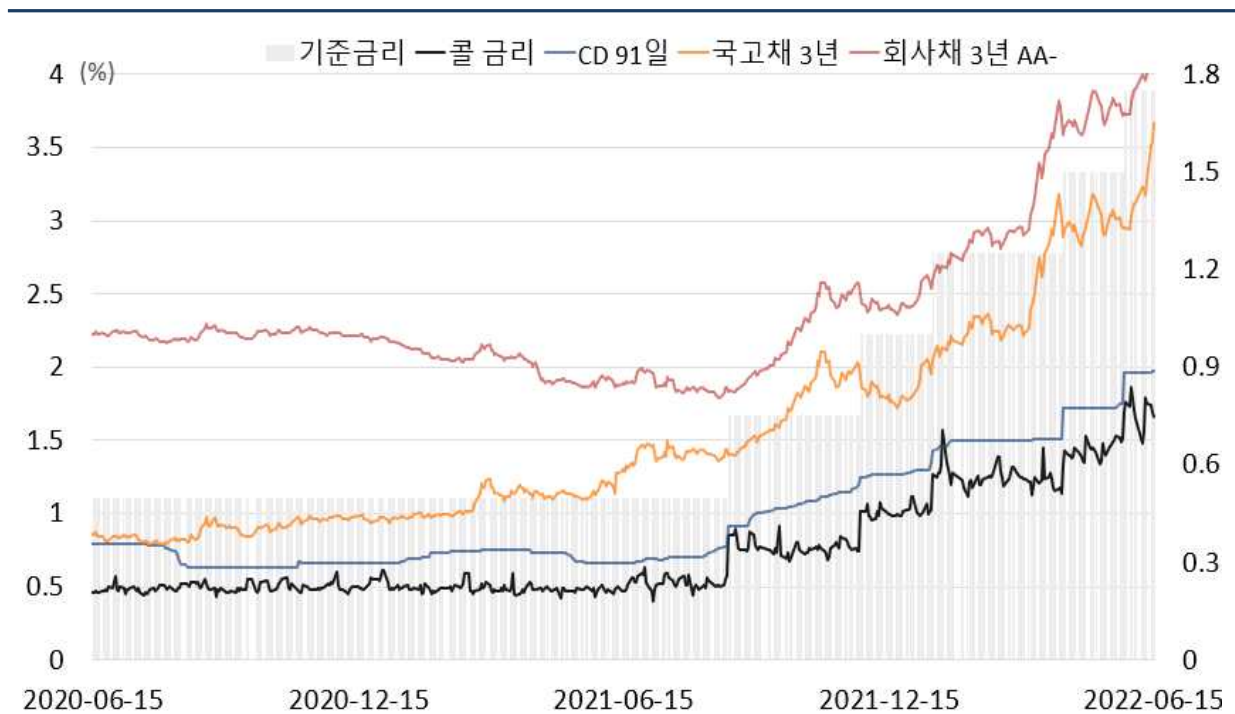


자료: KMI Shipping Finance Daily Monitor 제227호, 2022.06.16.

## ■ 이에 앞서 한국은행은 2022년 5월 26일 금융통화위원회(금통위)를 열고 금리 인상을 단행하면서 기준금리를 1.50%에서 1.75%로 인상했음<sup>7)</sup>

- 2021년 8월부터 5차례\* 인상을 통해 한국은행 기준금리가 역대 최저인 0.50%에서 1.75%까지 높아짐
- \* ('20.5) 0.50% → ('21.8) 0.75% → ('21.11) 1.00% → ('22.1) 1.25% → ('22.4) 1.50% → ('22.5) 1.75%
- 기준금리 인상은 콜금리, 장단기 시장금리, 예·대금리에 순차적으로 파급되기 때문에 변동금리에 많이 노출된 자본집약적 특성을 지닌 해운기업에는 그 영향이 커질 수 있음
- 한편 미 연준이 최소 두 차례 더 기준금리를 올릴 것이라는 시장 전망이 나오고 있는 가운데 이주열 총재가 올해 2월 금통위 직후 열린 기자회견에서 올해 말 기준금리를 1.75~2.00%까지 인상할 가능성을 시사한 바 있어 해운기업에 미치는 영향은 더욱 커질 것으로 보임<sup>8)</sup>

그림 12. 국내 주요 금리 추이



주: 기준금리(우축)

자료: KMI Shipping Finance Daily Monitor 제227호, 2022.06.16.

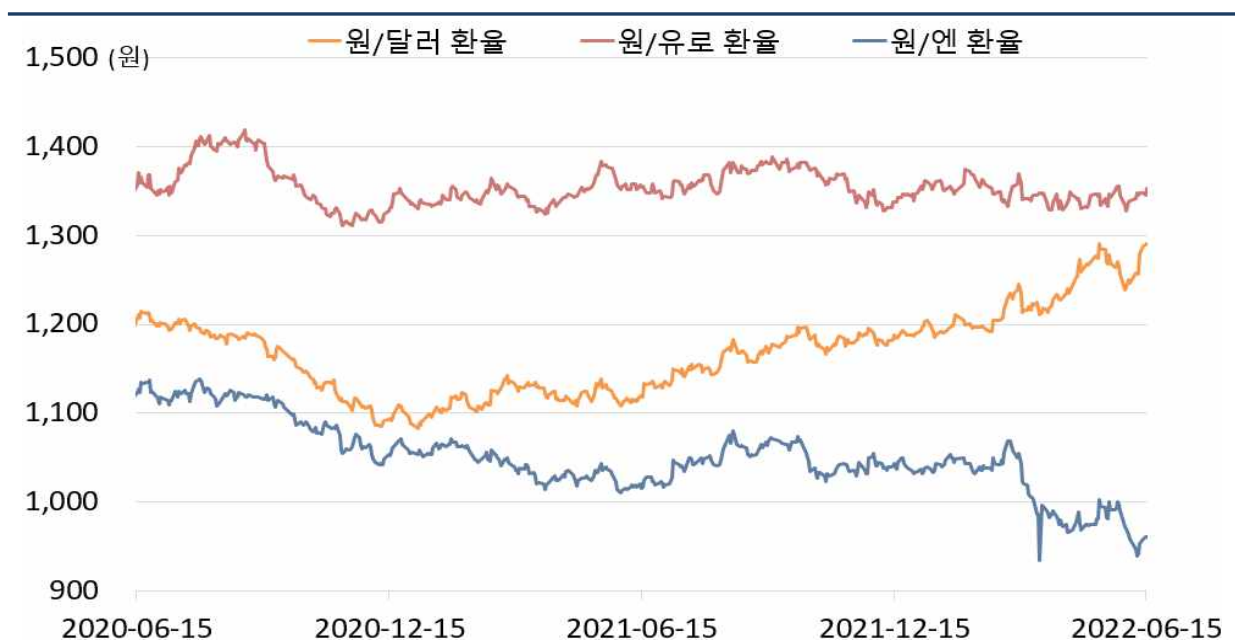
7) 한국은행, 금융통화위원회(2022.05.26.) 의안 제14호 - 통화정책방향

8) 연합뉴스, 기준금리, 올해 두 차례 이상 더 오를 듯... "연말 2.00~2.25%", 2022.4.14.

## ■ 코로나 팬데믹 이후 미국 연준의 대규모 경기부양책이 실시되면서 원/달러 환율은 하락세로 전환, 2020년 말 단기 저점을 형성<sup>9)</sup>

- 그러나 이후 점진적인 글로벌 경기 회복과 백신접종 확대로 원/달러 환율이 상승세로 전환함
- 2021년 하반기에는 중국 헝다그룹 파산우려(2021년 9월)에 따른 안전자산 선호, 미국 연준의 테이퍼링(2021년 12월), 러시아의 우크라이나 침공(2022년 2월), 미 연준의 추가 금리인상(2022년 3월, 5월, 6월) 등으로 원/달러 환율 상승폭이 확대됨
- 특히 6월 15일에는 미 연준의 FOMC 결과발표를 앞두고 달러 강세가 이어지면서 13년 만에 1,290원 대의 환율을 기록함
- 또한 미 연준의 자이언트 스텝 우려에 최근 한국 주식시장에서 외국인 투자자가 이탈하면서 코스피가 급락한 것도 원/달러 상승을 부추겼음

그림 13. 주요 환율 추이



자료: KMI Shipping Finance Daily Monitor 제227호, 2022.06.16.

## ■ 한편 6월 15일 미국 연준의 기준금리 자이언트 스텝(0.75% 포인트 금리 인상) 단행 발표 이후 불확실성 해소에 따라 당분간 원/달러 환율 증가세는 주춤할 것으로 보임

- 그러나 향후 파월 의장이 추가 자이언트 스텝과 빅스텝 가능성을 언급한 만큼 환율 추가 상승 압박은 여전하며, 미국의 최종 금리 인상폭에 대한 윤곽이 나와야 환율도 안정세를 나타낼 것으로 보임

9) 한국신용평가, 달러 강세, 수혜 업종과 피해 업종은?, KIS Special Report, 2022.4.26.

## 고금리 시대 장기화, 해운기업에 부담으로 작용

■ 최근 환율상승과 호실적에 따라 대형 해운기업에는 당장 큰 부담이 되지 않을 수 있지만, 중소선사에게는 큰 부담으로 작용할 수 있으며 고금리 시대가 장기화될 경우 해운산업 전반에 부담이 될 것으로 예상

- (100bp 상승시) 2022년 기준금리 1.00% 추가 상승 시 127개 해운기업의 총 이자비용은 5,525억 원 증가 (39% 증가)할 것으로 추정됨
- (125bp 상승시) 2022년 기준금리 1.25% 추가 상승 시 127개 해운기업의 총 이자비용은 6,906억 원 증가 (49% 증가)할 것으로 추정됨
- (150bp 상승시) 2022년 기준금리 1.50% 추가 상승 시 127개 해운기업의 총 이자비용은 8,287억 원 증가 (58% 증가)할 것으로 추정됨

표 2. 금리인상 시나리오별 해운기업 영향

단위 : 백만 원, %

| 구분       | 기준금리 1%<br>(21년 말 기준) | 100bp ↑   | 125bp ↑   | 150bp ↑   |
|----------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| 이자비용     | 1,423,754             | 1,976,262 | 2,114,389 | 2,252,516 |
| 이자비용 증가분 | -                     | 552,509   | 690,636   | 828,763   |
| 이자비용 증가율 | -                     | 39%       | 49%       | 58%       |

주: 시나리오: 2021년 말 기준금리 1.0% 수준에서의 127개 해운기업의 총차입금(부채), 이자비용, 세전이익 합계를 기준으로 금리인상 시나리오별\* 영향 추정

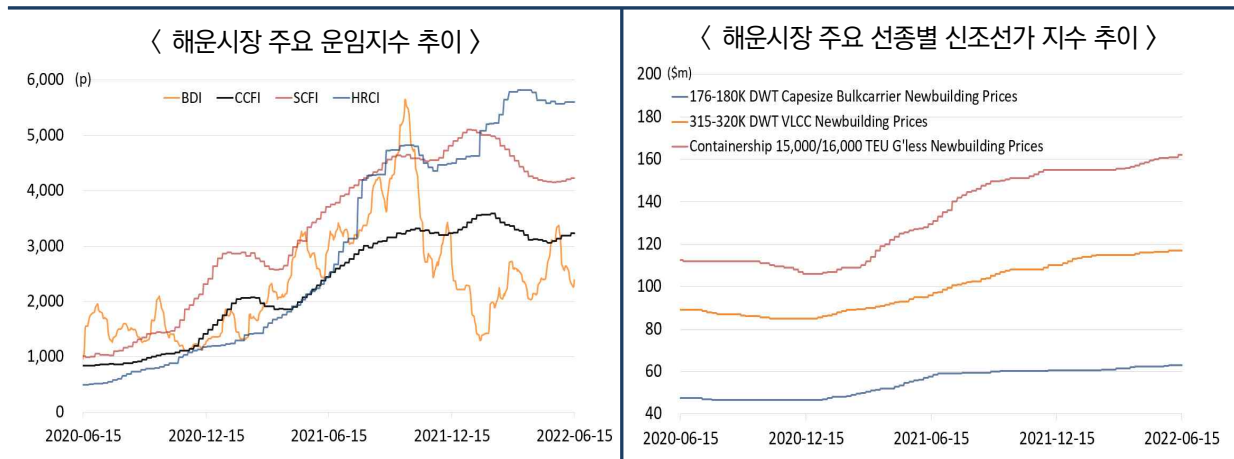
\* 기준금리 추가 인상분(기준금리 1.5%(100bp ↑), 1.75%(125bp ↑), 2.0%(150bp ↑)) 만큼 이자비용이 반영된다고 가정

자료: 127개 외항해운기업의 2021년 결산재무자료를 토대로 KMI 추정

■ 향후 고금리 시대 지속에 따라 글로벌 경기 둔화와 함께 운임 하락이 지속될 경우 고선가에 신조선을 대량 발주한 선사는 과거 금융위기와 같이 재무적으로 큰 부담이 될 우려도 있음

- 운임 상승에 따라 글로벌 해운기업들이 역대 최대 실적을 올리고 있는 가운데, 신조선 발주량이 급증하면서 선종별 신조선가 역시 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있음
- 그러나 최근 들어 글로벌 경제의 금리 인상 효과, 공급망 불안 해소에 따라 운임이 하락하고 있는 반면 신조선가 상승은 지속되고 있음
- 따라서 각 선사는 신조 등 투자 관련 의사결정 시 내부 재무상황과 시장 상황을 면밀히 검토하는 한편, 사업 다각화 등 선사 내부적인 질적 성장 방안을 검토해야 함

그림 14. 주요 운임지수와 선가지수 지수 추이



자료: KMI Shipping Finance Daily Monitor 제227호, 2022.06.16.

## 포스트 코로나 시대, 글로벌 금융위기 교훈 삼아 호황기에 미리 불황 대비해야

### ■ 포스트 코로나 시대에 다가올 불황에 대비하여 사전적 지원방안 마련 필요

- 글로벌 금융위기와 이번 코로나 경제위기 당시 우리나라를 포함한 주요국은 경제위기별 특성을 반영한 정부정책 지원과 선사별 자구책을 통해 위기를 극복해 왔음. 그러나 공통적으로 선제적 리스크 대응체계는 부족한 실정임
- 우리나라 해운산업은 과거 고운임·고선가 시기에 신조선박을 대거 발주하거나 장기용선 계약을 체결함에 따라, 경제 위기 발생 시 해운산업 전반으로 위기가 확산되는 등 한계가 있었음
- 반면 해운 주요국의 경우 저운임·저선가 시기에 중고선을 도입하거나 M&A를 통해 전략적으로 선복량을 확대해 왔음. 이 같은 위기시의 공격적 선대 확장의 결과 선사 매출과 글로벌 시장 점유율을 늘려나가고 있음
- 이처럼 반복되는 위기 발생에는 기업 내부적 요인과 불황기에 선박투자를 할 수 있는 여건 부족 등 외부적 요인이 함께 작용
- 따라서 호황기에 다가올 불황에 미리 대비하여 우리나라 선사가 적시에 제도를 활용할 수 있는 체계 마련이 필요



표 3. 우리나라와 주요 해운국 경제위기 대응 특징

| 구분     | 공통점   | 차이점   |
|--------|---|---|
| 우리나라   | <ul style="list-style-type: none"> <li>경제위기별 특성을 반영한 적절한 정부 정책 지원 및 민간 선사별 자구책 마련</li> <li>선제적 리스크 대응체계 부족, 사후적 대응</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>고운임·고선가 시기에 신조선박 대거 발주, 용선 및 대선 등 선사 투자 결정 시 리스크 미반영, 중고선박 대량 도입, 조세부담 과중</li> <li>→ 해운산업 위기 초래, 대형 국적선사 파산</li> </ul> |
| 주요 해운국 |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>저운임·저선가 시기에 중고선 도입, 선대확장을 통한 전략적인 선복량 확보, 적극적 조세 지원</li> <li>→ 공격적 선대 확장에 따른 선사 매출 및 글로벌 선사 순위 상승</li> </ul>           |

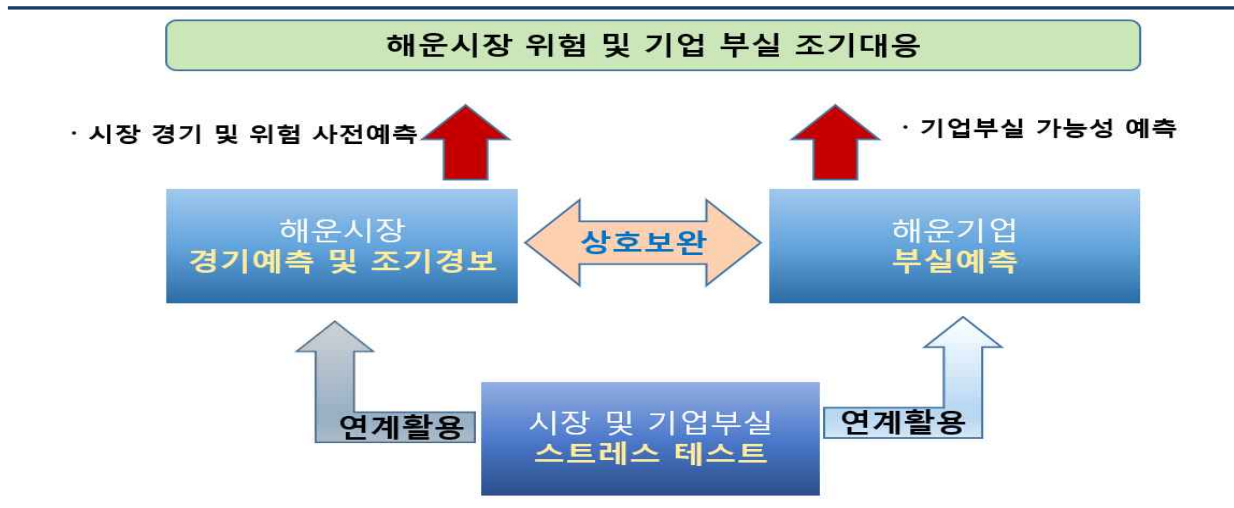
자료: 박성화 외(2021)

## ■ 가칭 ‘해운산업 위기대응 체계’ 구축을 통해 해운시장 위험과 기업의 부실 징후를 조기에 파악하고 적절한 대응 필요

- 과거 역사적 글로벌 경제위기 상황들과 비교하면 향후 해운산업이 겪을 수 있는 위기는 과거와 다른 양상을 보일 것으로 예상됨
- 글로벌 경제위기가 미·중 무역 갈등, 한·일 무역 갈등, COVID-19 등 여러 요인과 다양한 형태로 광범위하게 발생하거나 장기적으로 지속될 수 있는 리스크가 존재함
- 기존 역사적 글로벌 경제위기들 속에서 학습한 시사점을 통해 향후 발생할 수 있는 우리나라 해운산업의 리스크 구조를 거시적 관점으로 분석하여 해운산업의 위기 대응 방향 모색 필요
- 이를 위해 정부에서 「제5차 해운산업 장기발전계획」에 따라 추진 예정인 해운산업 조기경보시스템 고도화 사업을 시장 모니터링 및 예측, 시장 조기경보, 해운기업 및 산업 부실예측, 위기상황별 스트레스 테스트 등으로 범위를 확대하고 종합적으로 관리할 수 있는 ‘해운산업 위기대응 체계’ 구축이 필요함
- 이를 통해 해운시장 위험 및 기업 부실을 조기에 감지하여 적절히 대응할 수 있는 정부 차원의 장치를 마련함으로써 국가 경제적 손실을 최소화할 수 있을 것으로 기대됨
- 또한 시장의 방향성을 상시적으로 점검함으로써 국내 해운기업이 투자와 사업 확장 또는 축소를 판단하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대됨



그림 15. 해운산업 위기대응 체계 구축의 주요 내용과 기대효과



자료: 박성화 외(2021)

## ■ 한국형 선박 조세리스 제도 도입을 통해 민간금융의 선박투자 참여 유인 필요

- 국내 선박금융 시장은 금융위기로 인한 불확실성 확대, 해운업 장기불황, 그리고 선박금융에 대한 증폭된 위험인식 등으로 인해 민간 금융기관들이 선박금융을 축소하거나 시장에서 이탈함으로써 시장원리로는 선박금융 수요를 감당할 수 없는 ‘시장의 실패’가 발생했음
- 또한 정책금융기관들의 선박금융 공급만으로는 국내 선박금융 수요증가를 지속적으로 충족할 수 없는 상황에서 민간 금융기관들의 적극적인 선박금융 참여 없이는 국적선사들의 선대 유지 또는 확장을 위한 선박금융의 총량을 확보하는 데에는 한계가 있음
- 이에 따라 민간금융기관들의 선박금융 규모가 점차 축소되는 추세에 대응하여 민간금융기관이나 일반투자자들의 선박금융 투자를 유인할 수 있는 조세지원 대책 마련이 필요함
- 반면 프랑스, 일본, 영국 등 주요 해운국가에서는 선박 자산에 대한 가속상각을 허용하는 선박 조세리스(tax lease) 제도를 통해 민간 선박금융을 활성화하고 자국 선사의 선박금융 조달 방안 다각화를 모색하고 있음
- 프랑스 : '98 도입 / 일본 : '99 도입 / 영국 : '60년대 도입
- 또한 중국 역시 민간 금융리스사를 통한 선박확보 등 민간 선박금융 수단이 다양화되면서 중국 선사의 시장점유율이 확대되는 추세임
- 중국의 리스금융 규모는 2017년 470억 달러에서 2019년 597억 달러(전년대비 13.71% ↑) 2020년 665억 달러(전년대비 11.39% ↑)로 높은 성장세를 보이고 있음
- 따라서 선박 조세리스 제도 도입을 통해 새로운 금융수단 제공과 타국 대비 높은 조세비용을 절감할 수 있는 환경을 조성하여 민간 선박투자 시장 활성화가 요구됨

## ■ 민간 선박펀드 활성화를 위해 선박투자회사의 배당수익에 대한 세제 혜택 부여 등 인센티브 방안 마련 필요

- 선박투자회사제도는 민간선박금융 활성화를 위해 도입되었으나, 투자자 세제혜택\* 폐지와 여러 제약조건으로 인해 신규 민간선박펀드 조성에 어려움을 겪고 있음
  - \* 2008년까지 3억 원 이하 배당이익 면세(3억 원 초과 5% 분리과세), 2013년까지 1억 원 이하 분리과세 5%(1억 원 초과 14%), 2015년까지 0.5억 원 이하 분리과세 9%(0.5억 원 초과 14%)
  - 과세특례 폐지 이후 정책금융기관 중심의 선박펀드만 유지 중이며, 민간 선박펀드는 급격히 줄어들어 현재는 전무한 상황임
- 선박펀드 투자자의 수익성 개선을 위해 선박투자회사의 배당수익에 대한 세제혜택(비과세 또는 분리과세) 부여 등 인센티브 방안 검토가 요구됨
- 뉴딜 인프라펀드(배당소득세 9% 분리과세 적용 중)의 투자대상에 친환경 선박을 추가하는 방안 검토가 필요함

## ■ 고부가가치 해운산업 육성을 위한 선박 Sales and Purchase(S&P) 시장 활성화 방안 마련 필요

- 그간 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 주로 운항을 위한 수단으로만 활용해 왔음
- 이에 따라 주요 해운국에 비해 선가와 운임 위험에 크게 노출되어 더 많은 어려움을 겪음
- 반면 그리스 및 일본 등 주요 해운국은 선박을 투자자산으로 인식하고 선박매매(S&P)를 통해 수익을 창출함과 동시에 운임과 선가 리스크를 줄이고 있음
- 한편 정부에서는 2018년에 「해운재건 5개년 계획」, 2021년에 「해운산업 리더국가 전략」을 수립하고 해운산업 재건을 넘어 글로벌 리더 해운국가로의 성장을 목표로 하고 있음
- 또한 새정부 출범 이후 해운업을 화물·여객 운송업으로 접근하던 기존 관념에서 벗어나 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 계획을 수립함
- 특히 한진해운 파산 이후 공공 주도로 재건된 해운산업이 민간 선박투자 활성화 등 시장을 중심으로 지속 성장할 수 있도록 지원기반을 확고히 다질 계획임
- 따라서 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하기 위해 S&P 시장 활성화 방안 마련이 필요함

## ■ 선사-선주사-조선-금융산업 혁신 생태계 구축 필요

- 해운과 조선산업은 고가의 선박을 건조 및 활용하는 산업으로 상호 거래관계에 있고, 금융산업이 이 거래에 중요한 역할을 해 왔음
  - 글로벌 무역의 성장으로 해운산업과 조선산업도 지속적인 성장을 거쳐 왔으며, 이와 함께 금융산업의 성장도 커지고 있음
  - 한편 정부에서는 한국해양진흥공사를 통해 BBCHP구조 위주로 선박투자사업을 진행하고 있으나, 향후 사업구조 다변화 등을 위해 한국형 선주사업\*을 추진하고 있음
- \* 공사의 선주사업은 공사가 선박을 보유하고 BBC방식(운용리스)으로 국내선사에 대선하는 방식임. 즉 선주회사가 선박을 소유하고, 해운선사는 합리적 가격으로 용선하여 운송서비스 개선에 집중할 수 있는 시스템임
- 따라서 국내 선사, 선주사, 조선사 그리고 금융기업이 최적의 조건에서 상생할 수 있는 혁신 생태계 구축이 필요함

## 〈 참고문헌 〉

- 1) Alphaliner, Weekly Newsletter, 2022-12.
- 2) Bloomberg(2022.06.16.), Fed Hikes 75 Basis Points; Powell Says 75 or 50 Likely in July, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-06-15/fed-hikes-rates-75-basis-points-intensifying-inflation-fight>(검색일: 2022.06.16.)
- 3) Federal Open Market Committee(2022, May, 3-4), Minutes of the Federal Open Market Committee, USA, <https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/fomccalendars.htm>(검색일: 2022.06.02.)
- 4) Federal Open Market Committee(2022.06.15.), Press Release: Implementation Note issued June 115, 2022, <https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary20220615a1.htm>(검색일: 2022.06.17.)
- 5) FRED, <https://fred.stlouisfed.org/>(검색일: 2022.06.02.)
- 6) KMI Shipping Finance Daily Monitor(2022.05.06.), 제200호, 한국해양수산개발원.
- 7) OECD, <https://data.oecd.org/>(검색일: 2022.06.16.)
- 8) 금융통화위원회(2022.05.26.), 2022년도 의안 제 14호-통화정책방향, 한국은행, 대한민국, <https://www.bok.or.kr/portal/bbs/P0000093/view.do?nttId=10070769&menuNo=200789&pageIndex=1>(검색일: 2022.05.30.)
- 9) 박성화, 권장한, 류희영, 김한나(2021), 글로벌 경제위기와 해운산업 대응체계 연구, 한국해양수산개발원.
- 10) 연합뉴스(2022.04.14.), 기준금리, 올해 두 차례 이상 더 오를 듯..."연말 2.00~2.25%", <https://www.yna.co.kr/view/AKR20220414050100002?did=1195m>(검색일: 2022.05.30.)
- 11) 한국신용평가(2022.04.26.), 달러 강세, 수혜 업종과 피해 업종은?, KIS Special Report.
- 12) 한국은행, <https://www.bok.or.kr/portal/singl/baseRate/progress.do?dataSeCd=01&menuNo=200656>(검색일: 2022.05.30.)
- 13) 한국해운협회 내부자료, 2003~2021년 해운기업 재무결산통계.