2009. 12
정책연구 2009-02(수시)

우리나라 해운산업의 불황 극복 및 위기반복 예방책 연구

2009. 12

임종관 · 김우호 · 고병욱 · 최영석

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ **보고서 집필 내역**

- 연구책임자
  - 임 종 관 : 총괄, 제1장, 제5장
- 연구진
  - 김 우 호 : 제2장 일부, 제4장 일부
  - 고 병 욱 : 제2장 일부, 제4장 일부
  - 최 영 석 : 제3장

◆ **산·학·연·정 연구자문위원**

- 김 재 봉(한국해양대학교 교수)
- 하 창 훈(국토해양부 사무관)

◆ **연구감리자**

- 김 형 태(한국해양수산개발원 연구감리역)

머 리 말

우리나라의 선박량은 1980년 514만 GT에서 2008년 2,138만 GT로 증가하였다. 같은 기간 세계 전체 선박량은 4억 1,991만 GT에서 8억 3,070만 GT로 증가하였다. 지난 28년 동안 세계 전체 선대는 연평균 2.5%씩 증가한 반면 우리나라 선대의 연평균 증가율은 5.2%에 달한다. 우리나라 선박량의 증가 속도가 세계 전체 선박량 증가속도보다 2배 이상 빠른 셈이다. 한국 해운이 얼마나 빨리 성장해왔는지를 느끼게 해 주는 지표이다.

우리나라는 2008년 선박보유량 기준 세계 6위의 해운강국으로 부상하였다. 우리나라 해운사를 되돌아보면 이와 같이 성장하기까지 우리 정부와 해운업계는 열심히 노력해 왔다. 특히 최근 몇 년 동안은 이웃나라 중국의 해상물동량이 급성장하면서 우리 해운기업들은 또 다른 도약의 기회를 잡았다고 판단하여 대대적인 선대 증강을 추진하였다.

그런데 미국 주택금융부실로 2008년 9월 대형은행들이 연쇄도산하자 그 파급효과로 세계금융시스템이 붕괴되었고, 교역결재시스템마저 무너져 화물이동이 중단되다시피 하였다. 그 결과 화물을 잡지 못하는 선박이 속출하는 세계해운위기가 발생하였다. 11,703까지 솟아오르던 발틱건화물운임지수(BDI)가 6개월 만에 663까지 폭락함으로써 전 세계 많은 해운회사들이 지급불능상태에 빠졌다. 우리나라 해운회사들도 예외가 아니었다. 해운업의 기반이 붕괴될 만한 위기가 도래한 것이다. 1980년대 전반의 위기와 1990년 후반의 위기에 이어 또다시 국가적 해운위기가 발생한 것이다.

이 연구는 이와 같이 우리나라의 해운위기가 반복되는 이유가 무엇인가를 고민하고 그 해법을 찾아보기 위해 시작되었다. 어느 산업을 막론하고 위기반복이 차단될 수만 있다면 그 산업 내 모든 기업의 수명이 영원해

질 것이다. 그런데 국내외를 막론하고 위기관리 연구가 수없이 실시되었을 터인데 많은 기업들이 사라져 왔고, 앞으로도 많은 기업들이 도산할 것이라는 데 토를 달 사람은 없을 것이다. 위기반복 방지의 만능대책이란 있을 수 없다는 역설이 성립될 수도 있는 것이다. 그럼에도 이 연구를 추진하는 것은 지금까지 발생했던 위기들을 되새김하여 우리나라 해운인들이 귀에 담아야 할 반성의 변과 역사적 교훈을 도출하고자 함이다.

이 연구는 물류항만연구본부의 임종관 연구위원, 김우호 부연구위원, 고병욱 책임연구원, 최영석 연구원 등이 맡았다. 국내외 역사적 위기를 재점검하고, 국내외 위기대응사례도 분석하였다. 그리고 2008년 위기 이후 우리나라 해운관계 당국과 민간업계가 어떻게 대응하였는지도 평가하였다. 이러한 분석을 통하여 우리나라 해운산업의 취약점을 도출하고 그 개선책을 제시하였다. 연구진들은 업계와 관련 당국의 많은 인사들과 면담을 하였고, 여러 전문가와 관계자의 조언도 들었다. 그리고 여러 차례 심사과정을 통해 연구내용을 교정했다. 연구진들은 이처럼 도와주신 분들에게 진심으로 감사드리고 있다. 특히 이론적 조언을 해주신 한국해양대학교의 김재봉 교수, 정책 집행의 입장에서 조언해 주신 국토해양부의 하창훈 사무관, 연구 내용을 감리해준 김형태 연구위원의 도움이 컸다.

연구내용에 많은 아쉬움과 부족함이 있음에도 불구하고 이 보고서가 우리나라 해운산업의 위기 극복에 도움이 되기를 기대한다.

2009년 12월

한국해양수산개발원

원장 강 종 희

차 례

Executive Summary ——— i

제1장 서 론 ——— 1

1. 연구의 배경 ····· 1
2. 연구의 목적 ····· 3
3. 연구의 내용과 방법 ····· 4
   1) 연구의 내용 ····· 4
   2) 연구의 방법 ····· 5

제2장 시대별 해운산업 위기의 특징 ——— 6

1. 1980년대 전반 해운위기의 특징 ····· 6
   1) 세계 해운시황 추이 ····· 6
   2) 한국해운업의 고도성장기 ····· 14
   3) 비탄력적인 선박투자의 확대 ····· 16
   4) 관련 부문 간 정책 조정의 미흡 ····· 19
   5) 1980년대 초 한국 해운업의 위기 ····· 20
   6) 1980년대 초 한국 해운산업 위기의 배경과 원인 ····· 21
2. 1990년대 후반 해운위기의 특징 ····· 22
   1) 세계 해운시황 추이 ····· 22
   2) 한국 해운업의 위기 ····· 25
   3) 해운위기의 특징 ····· 27
3. 2008년 세계 금융위기와 한국 해운위기의 특징 ····· 29
   1) 2008년 세계 금융위기 전후의 해운시황 ····· 29
   2) 2008년 글로벌 금융위기의 특징 ····· 32

3) 세계 해운위기의 특징과 파장 ····· 33
4) 해운위기의 특징 ····· 35

제3장 국내외 해운위기 대응사례 분석 ——— 36

1. 우리나라의 해운위기 대응방안 특징 ····· 36
1) 1980년대 해운산업합리화 사례 분석 ····· 36
2) 외환위기에 따른 유동성위기 극복사례 분석 ····· 39
3) 2008년 글로벌 금융위기에 따른 해운불황 ····· 42
2. 외국의 해운위기 대응사례 특징 ····· 47
1) 일본 ····· 47
2) 유럽 ····· 50
3) 2008년 해운위기 극복사례 분석 ····· 57
3. 시사점 ····· 63
1) 내·외부적 요인에 의한 해운위기의 반복적 발생 ····· 63
2) 해운시황 분석 및 선박투자 전문성 확보 필요 ····· 63
3) 경영·사업 다각화 및 전략적 제휴 ····· 64

제4장 해운경영위기의 재발 방지대책 ——— 66

1. 개요 ····· 66
2. 우리나라 해운산업의 취약성 분석 ····· 67
1) 해운여건 변화에 대한 통찰력 부족 ····· 67
2) 자산투자로서의 선박투자 취약 ····· 68
3) 양적성장의 한계 ····· 73
4) 단조로운 해운비즈니스모델 ····· 73
5) 해운산업 전문인력 양성노력 부족 ····· 74
3. 해운경영위기의 재발 예방대책 ····· 75
1) 해운투자 전문성 강화 ····· 76

2) 해운업 맞춤 은행융자확약제도 도입 검토 ····· 78
3) 스트레스 테스트를 통한 위기 대응능력 배양 ····· 79
4) 질적 성장 추구 ····· 80
5) 소형 해운회사의 운항공동화를 통한 규모의 경제 추구 ····· 81
6) 해운산업에 대한 정책기조 일관성 유지 ····· 82

제5장 결론 및 정책제언 ——— 83

1. 요약 및 결론 ····· 83
1) 글로벌 금융위기 이후 해운위기 대응은 신속하고 적절하였다 ····· 85
2) 우리나라 해운산업 취약점 해소가 근본적 처방이다 ····· 86
3) 위기반복의 역사적 교훈은 경영의 보편성이다 ····· 92
2. 정책제언 ····· 93
1) 성장기반 확충정책 추진이 필요하다 ····· 93
2) 위기대응체계 구축이 필요하다 ····· 96
3) 실효적 인적자원 육성이 필요하다 ····· 96

참 고 문 헌 ——— 98

부록 : 해운산업 위기상황의 주요 특징 ——— 101

표 차 례

표 2-1. 보유, 용선, 운항선복 추이 ····· 16
표 2-2. 한국 해운산업의 선박 과잉투자의 배경 ····· 21
표 2-3. 동아시아 주요국의 실질실효환율 지수 ····· 22
표 2-4. 외환금융위기 당시 한국 국적선사의 부채비율 추이 ····· 27
표 2-5. 외환위기 시 국적선사의 선복량 추이 ····· 28
표 3-1. 1980년대 해운산업합리화 ····· 39
표 3-2. 외환위기 시 한진해운 선박 매각 현황 ····· 40
표 3-3. 외환위기에 따른 유동성 극복 ····· 41
표 3-4. 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안 ····· 43
표 3-5. 선박투자회사 현황(2009년 12월) ····· 46
표 3-6. 2008년 글로벌 금융위기에 따른 해운불황 극복 ····· 46
표 3-7. 주요 컨테이너 선사 선대 증가 추이 ····· 47
표 3-8. 주요 해운동맹 컨테이너 운임 추이 ····· 49
표 3-9. 1980년대 일본의 해운불황 극복 ····· 49
표 3-10. 컨테이너 항만시설 증가 추이 ····· 50
표 3-11. 선박 해체가격 추이 ····· 51
표 3-12. 1980년대 영국의 해운불황 극복 ····· 52
표 3-13. 1980년대 그리스의 해운불황 극복 ····· 53
표 3-14. 1980년대 노르웨이의 해운불황 극복 ····· 54
표 3-15. 덴마크 Torm선사 Pool 현황 ····· 56
표 3-16. 주요 덴마크 국적선사 선박량 추이(1885~1999년) ····· 57
표 3-17. 덴마크의 해운불황 극복 ····· 57
표 3-18. 2008년 독일의 해운불황 극복 ····· 59
표 3-19. 2008년 프랑스의 해운불황 극복 ····· 60
표 3-20. 2008년 중국의 해운불황 극복 ····· 61

표 3-21. 2008년 이스라엘 및 기타 유럽의 해운불황 극복 ····· 62
표 3-22. 해운산업의 불황기 대처방안 ····· 65

그림차례

그림 1-1. 주요 국가 교역규모와 세계 벌크선대 변화 추이 ····· 1
그림 2-1. 제1차 석유파동의 진행 과정 ····· 7
그림 2-2. 제1차, 제2차 석유파동 전후의 원유가 ····· 8
그림 2-3. 제1차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 물동량 ····· 9
그림 2-4. 제1차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량 ····· 9
그림 2-5. 제2차 석유파동의 진행 과정 ····· 11
그림 2-6. 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 물동량(1975~1980년) ····· 12
그림 2-7. 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 물동량(1980~1989년) ····· 12
그림 2-8. 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량(1975~1980년) ····· 13
그림 2-9. 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량(1980~1989년) · 13
그림 2-10. 1980년대 이전 선대확보와 세계해운시황 추이 ····· 17
그림 2-11. 1980년대 전반 이전 중고선 도입 현황 ····· 18
그림 2-12. 1980년대 초 세계해상물동량 증가율 ····· 20
그림 2-13. 동아시아 외환위기의 진행 과정 ····· 23
그림 2-14. 아시아 외환위기 전후의 건화물 운임지수와 물동량 ····· 24
그림 2-15. 아시아 외환위기 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량 ····· 25
그림 2-16. 글로벌 금융위기의 진행 과정 ····· 30
그림 2-17. 글로벌 금융위기 전후의 건화물 운임지수와 물동량 ····· 31
그림 2-18. 글로벌 금융위기 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량 ····· 32
그림 3-1. 선박투자회사제도 효과 ····· 41
그림 3-2. 덴마크 해운 클러스터 형태 ····· 55
그림 4-1. 선박금융의 2가지 패턴 ····· 68
그림 4-2. 해운경기지수, 신조선가 및 주요 해운국가의 신조선 발주 실적 추이 ····· 70
그림 4-3. 동아시아 외환위기 전후 우리나라의 중고선 매입 추이 ····· 71
그림 4-4. 동아시아 외환위기 전후 독일의 중고선 매입 추이 ····· 71

그림 4-5. 글로벌 금융위기 전후 우리나라의 중고선 매입 추이 ····· 72
그림 4-6. 글로벌 금융위기 전후 중국의 중고선 매입 추이 ····· 72
그림 4-7. 해운경영위기의 재발 예방대책(요약) ····· 75

Executive Summary

Measures to Recover from the Current Recession and Prevent Repeated Crisis of the Korean Shipping Industry

■ Characteristics of Each Crisis Period for the Korean Shipping Industry

○ Two factors contributed to the crisis of Korean shipping companies in the 1980s. First, amid rapid economic growth, too many new companies entered the market, which led to excessive competition. Second, the Korean government encouraged shipping companies to increase their national fleet.

○ The shipping industry's crisis in the late 1990s was attributable to government financial policies. During the Asian Financial Crisis, the Korean government uniformly required major shipping companies to keep their debt ratio below 200% as a way to improve their financial soundness.

○ The current slump of the global shipping market invited another crisis for the Korean shipping industry. The global market entered into recession as global cargo volume fell and a large number of new vessels were delivered. Massive investment of Korean shipping companies in ships during the boom period exacerbated the crisis.

■ Case Studies on Shipping Industry's Response (Korea vs. Major Nations)

○ The Korean government implemented "Shipping Industry Rationalisation" dur-

ing the shipping crisis in the 1980s.

- During the Asian Financial Crisis in 1997, a large number of vessels were sold to foreign owners in order to reduce the debt ratio of Korean shipping companies. Later, these vessels were leased back for necessary operation.
- The sale of vessels caused a national controversy over national wealth drain.

○ During the shipping recession in the 1980s, Japanese shipping companies tried to improve their technology and service. The Japanese government, for its part, implemented national cargo reservation system and subsidies for national fleet.

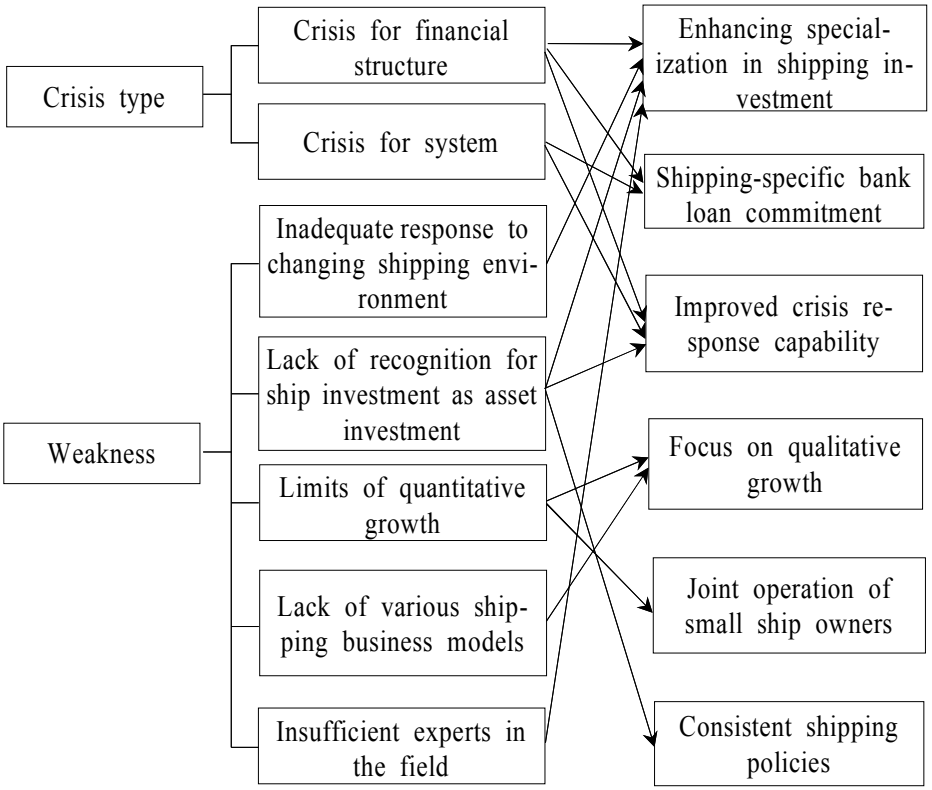
- Most nations in Europe provided subsidies, tax cuts and other supporting policies for shipping companies, although detailed policies are different.

○ Many shipping countries carried out various policy measures during the shipping crisis in 2008.

- Germany provided Hapag-Lloyd with a government guaranteed loan worth 1.2 billion euro.
- France offered a bailout for CMA CGM.
- The Bank of China provided COSCO with a credit worth 10.8 billion dollars.

■ Measures to prevent similar crisis from happening

○ The following diagram shows preventive measures against possible crisis of Korean shipping companies according to their weaknesses.



■ Policy Suggestions to Prevent Shipping Crisis

○ The growth base for the shipping industry needs to be expanded.

- Shipping policies should be growth-oriented.
- More R&D needs to be made in shipping service sector.

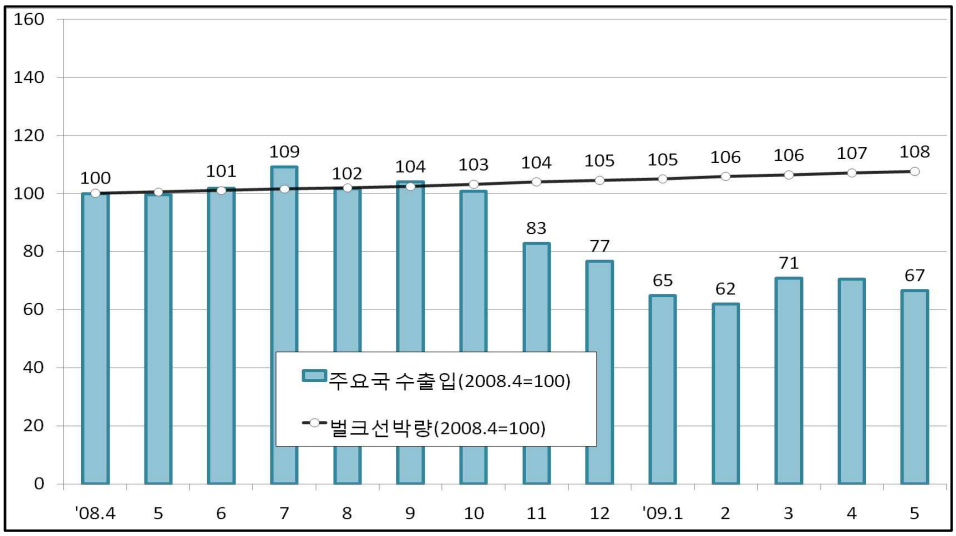
○ A more efficient crisis response system should be constructed.

○ Human resources in the industry need to be effectively fostered.

제1장 서 론

1. 연구의 배경

세계 해운산업이 위기에 빠져 있다. 2008년 9월 시작된 미국 금융기관의 연쇄도산이 세계적 금융위기로 확산되자 신용공급체계가 무너졌다. 그리고 통상적으로 단기신용에 의존하는 세계무역량이 갑자기 큰 폭으로 감소하기 시작하였다. 이처럼 금융위기의 여파로 전 세계 실물경제의 자금흐름이 막히자 교역이 중단되다시피 하였고, 이러한 실물경제의 물류흐름을 지원하고 있는 해운시장에서는 화물이동이 실종됨으로써 해운거래의 많은 부분이 정지되었다.



주 : 주요 국가 - 미국, EU, 중국, 일본, 한국
자료 : 무역액 - kita.net, 벌크선대 - Clarkson

| 그림 1-1 | 주요 국가 교역규모와 세계 벌크선대 변화 추이

<그림 1-1>에서 보듯이 2008년 9월 금융위기가 시작된 이후 세계 주요 국가(미국, EU, 중국, 일본, 한국 등)의 수출입 교역이 11월부터 매우 빠르게 감소하였다. 2008년 4월의 무역규모를 100으로 설정해볼 때 11월의 무역규모는 83, 12월 무역규모는 77, 2009년 2월의 무역규모는 62로 감소되었다. 10개월 전 대비 38%나 감소한 것이다. 반면에 선대규모면에서는 지난 3-4년간의 호황기에 발주되었던 신조선박이 속속 인도됨으로써 선박량은 지속적으로 증가하였다. 2008년 4월 선박량을 100으로 설정하는 경우 벌크선대의 규모는 2009년 2월 106으로 증가하였고, 5월에는 선대규모가 108까지 증가하였다.

이상과 같이 수많은 교역거래가 중단된 반면 선박량은 꾸준히 증가하였기 때문에 운임지수가 급격히 하락하였다. 건화물시황 운임지수인 BDI (Baltic Dry Index)는 2008년 5월 20일 사상 최고치인 11,793을 기록한지 불과 6개월 후인 12월 5일에 663까지 추락하였다. 화물을 잃은 수많은 선박들이 운항을 중단하고 계선되자 많은 선사들이 선가 원리금, 용선료 등을 상환하지 못하는 유동성 위기에 빠지게 되었다. 우리나라 해운업계도 예외는 아니었다.

해운경기 순환과정에서 우리나라는 다른 나라보다 유독 불황기에 취약한 모습을 보여 왔다. 제2차 오일쇼크를 계기로 시작된 1980년대 해운불황에서는 개별 해운회사차원의 생존노력이 무의미해지자 정부 주도의 해운산업합리화 조치를 단행하였다. 오일쇼크 이전에 매년 많은 선박을 매입해 온 우리나라 선사들은 운임수입이 급감하여 원리금 상환부담을 감당할 수 없었다. 그 결과 정부의 합리화조치로 많은 선사들이 통폐합되었다.

1997년 하반기에 발생한 아시아 외환위기에서는 우리나라 국가재정이 국제통화기금(IMF) 관리를 받게 되었다. IMF의 권고에 따른 재무구조 개선 정책으로 금융기관들이 모든 기업에게 부채비율을 200% 이하로 개선할 것을 요구하였다. 막대한 자본이 투자되는 선박을 활용하는 해상운송업에서

는 그동안 관행적으로 높은 부채비율을 유지해왔다. 따라서 부채비율을 200% 이하로 조정하기 위해서는 해운회사들이 막대한 채무상환용 자금을 확보해야 했다. 소위 재무구조위기가 닥친 것이다. 위기를 극복하기 위해 선사들은 많은 선박을 매각하였다. 특히 대형선사들은 운항중인 선박을 외국의 선박펀드에게 헐값으로 매각하였다.

2008년 9월 미국에서 발발한 금융위기 여파로 시작된 현재의 해운불황에서도 우리나라 177개 선사 대부분이 유동성 위기에 빠졌다. 특히 심각한 것은 중대형 선사들이 거의 예외 없이 유동성 위기를 겪고 있는 점이다. 이번 위기의 특징은 세계 톱클래스이자 세계 해운을 선도해온 유럽의 선사들도 유동성위기에 빠졌고, 정부에 지원을 요청하고 있다는 사실이다.

이상과 같은 일련의 위기사례들은 우리들에게 다음과 같은 질문을 던지게 한다. 첫째, 해운위기 재발 방지대책은 없는가? 둘째, 과거사례들을 돌이켜 보면 선박확보가 주로 고운임・고선가 시기에 이루어지는데 저운임・저선가 시기에 선박확보를 하지 못하는 이유나 배경은 무엇인가? 셋째, 반복되는 해운불황의 역사에서 우리나라 해운업계가 잊지 말아야 할 교훈은 무엇인가?

2. 연구의 목적

이상과 같은 배경 하에 시행된 본 연구는 위에서 제기된 세 가지 질문에 대한 답변을 제시하는데 목적이 있다. 불황기마다 위기에 빠지는 우리나라 해운산업의 취약점을 분석하여 향후 또다시 도래할 수 있는 해운위기의 재발 방지대책을 제시하는 것이 중요한 목적이다. 해운기업들이 집단적으로 무너질 수 있는 국가적 해운위기가 반복되는 이유가 무엇인가를 점검하고, 해운산업 취약점을 심층 분석하여 위기예방책을 제시하고자 한다.

아울러 우리나라 해운기업들이 고선가시기에 선박투자를 반복하는 배경을 분석하여 투자실패의 원인도 제시하고자 한다. 그리고 여러 차례 반복되어온 위기경험의 역사에서 배워야 할 교훈을 제시하고자 한다.

3. 연구의 내용과 방법

1) 연구의 내용

지난 5월 11일 시작된 이 연구는 수시연구과제로서는 상당히 무겁고 어려운 주제라 할 수 있다. 전대미문의 세계적 불황에 대해 극복대책을 강구한다는 것은 쉬운 과업이 아니다. 그리고 위기반복의 예방대책을 제시한다는 것은 더욱 어려운 과업이다. 경기변동싸이클에 대한 연구와 위기관리 연구가 수없이 이루어졌을 터인데 많은 기업들이 여전히 위기에 빠지게 되는 것은 위기예방책이 쉽지 않음을 반증해주는 것이다. 위기예방책으로 위기경보시스템에 대한 연구가 많이 이루어졌음에도 불구하고 위기를 피하지 못하는 것으로 보아서 위기예방책은 쉽지 않은 연구주제라 할 수 있다.

이러한 난이도를 감안하여 이 연구는 현재까지 우리가 경험한 세 차례의 위기에 대한 리뷰를 주요 내용으로 설정하였다. 제2장에서는 우리나라 해운산업 위기의 특징이 정리되었다. 구체적으로는 제2차 오일쇼크로 시작된 1980년대 전반기 해운위기의 특징, 1990년대 후반 아시아 외환위기로 촉발된 해운위기의 특징, 현재 진행되고 있는 금융위기에 결부된 해운위기의 특징을 분석하였다.

제3장에서는 국내외 해운위기 대응사례를 분석하였다. 우리나라의 과거 해운위기 대응사례의 특징과 해외 주요 국가의 해운위기 대응사례를 간추렸으며, 그 시사점을 정리하였다. 제4장에서는 우리나라 해운산업의 취약성을 분석하여 위기재발 방지대책을 검토하였다.

마지막으로 제5장에서는 본 연구내용을 요약하고 그 결론과 정책제언을 정리하였다. 우선 해운위기 발생이후 우리나라의 대응내용을 평가하였다. 그리고 위기재발 방지대책으로 우리나라 해운산업 취약점에 대한 6가지 개선방안을 제안하였다. 아울러 3가지 정책기조를 제안하였다.

2) 연구의 방법

위기의 원인과 예방책을 도출하고자 하는 이 연구에서는 광범위한 문헌조사와 통계자료 분석이 이루어졌다. 아울러 시대별 위기상황의 진행추이를 신호접근법의 개념에 기초하여 살펴보았다.

우선 문헌조사를 위해 정부, 관련협회, 연구소, 언론기관 등의 과거 정책자료, 사록, 정책평가 기록 등을 수집하였으며, 일부 업체가 보유한 문헌도 참고하였다. 이러한 기초자료를 통해 과거 우리나라 해운산업이 위기를 전후로 어떠한 행보를 보였는지를 세계 해운산업의 여건변화와 함께 조명해 보았다. 즉 각종 통계분석을 통해 파악된 세계 해운산업의 동태적 움직임 속에서 우리나라 해운산업 전반의 전략적 행보를 분석함으로써 위기의 원인과 그 파장을 평가하였다. 아울러 당시 위기극복을 위한 정책적 노력 또한 이와 같은 해운산업 여건변화 속에서 평가를 시도하였다.

다음으로 신호접근법의 개념에 기초하여 해운위기의 외부적 충격으로 작용한 사건의 발생 추이를 추적하였다. 즉 1980년대 초의 석유파동, 1990년대의 외환위기, 2008년의 글로벌 금융위기가 아무런 예비적 징후 없이 발생하지 않았으며, 따라서 면밀한 시황점검을 통해 충격에 대비할 수 있는 여지가 있었는 지 여부를 평가해보았다. 이는 앞으로 우리나라 해운산업의 위기대응능력 제고를 위해 제안된 주기적 스트레스 테스트 시행방안의 필요성을 점검하는 의미가 분석 작업이다.

제 2 장 시대별 해운산업 위기의 특징

1950년대 태동한 한국해운은 1960～1970년대와 1980년대의 고도 성장기를 거쳐 선진 해운산업으로 성장했다. 성장과 발전 과정에서 많은 기업들이 성쇠를 거듭했고 산업기반이 흔들리는 위기를 겪기도 했다. 본 장은 우리나라 해운산업의 성장기반을 흔든 일련의 해운위기 사례를 시기별로 검토했다. 구체적으로는 1980년대 전반(前半)의 해운업 위기, 1990년대 후반, 2008년의 금융위기 시기로 구분해 국내 해운산업의 위기와 그 배경과 원인에 대해 살펴보았다.

1. 1980년대 전반 해운위기의 특징

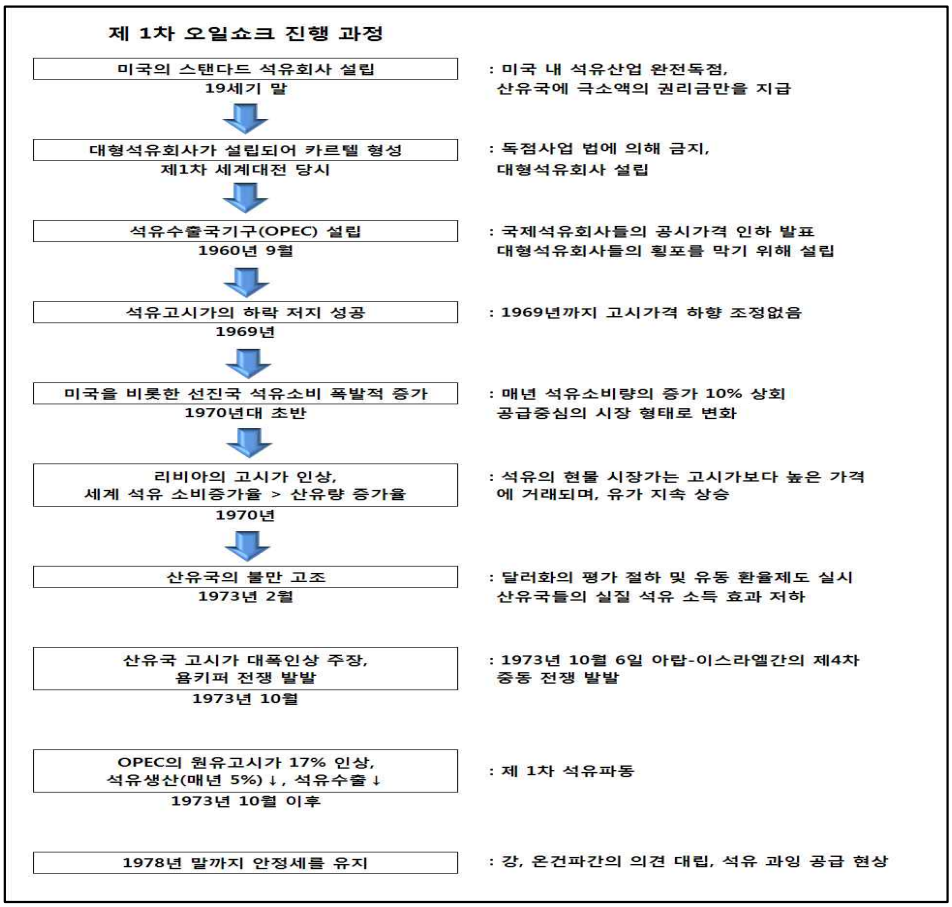
1) 세계 해운시황 추이

(1) 제1차 석유파동과 해운시황 추이

제1차 석유파동은 석유수출국기구(OPEC)의 중동 6개국 석유장관들이 쿠웨이트에서 원유가격을 일시에 70% 인상하기로 합의한 1973년 10월 16일을 기점으로 볼 수 있다. 다음날(10월 17일) OPEC의 석유장관들은 10월 6일에 발발한 아랍-이스라엘 간의 전쟁 즉 제4차 중동전쟁에서 이스라엘을 지원하는 미국과 친이스라엘 국가들에 대해 석유수출을 전면금지한다는 결의안을 발표하였다.

그러나 이와 같은 OPEC의 담합행위에 의한 석유파동은 그 배경을 보면 석유의존도가 높았던 당시에 충분히 발생할 개연성이 있는 사건이었다.

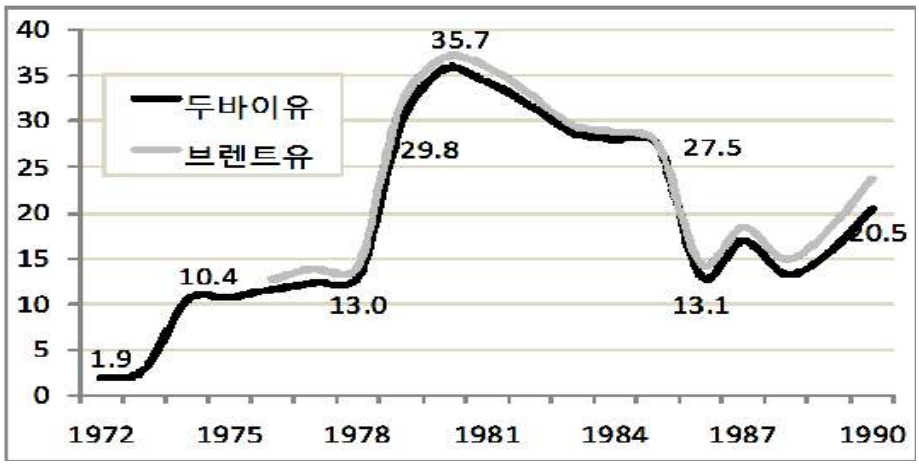
1960년 대형석유회사들의 횡포를 막기 위해 설립된 석유수출국기구가 성공적으로 자리 잡아 가면서 영향력이 확대되어 가자 산유국들은 이익을 챙기는데 나서기 시작했다. 석유 소비가 급증하자 원유시장은 공급자시장으로 변화됐고, 4차 중동전쟁이 발발하면서 OPEC은 원유고시가를 17%나 인상시켜 제1차 석유파동을 초래했다.[1)]



| 그림 2-1 | 제1차 석유파동의 진행 과정

1) 보다 상세한 설명은 '부록 : 해운산업 위기상황의 주요 특징'을 참조하기 바란다.

원유가격은 두바이유기준으로 1972년 배럴당 1.9달러에서 1974년 10.4달러로 급등했고 2차 석유파동 시기인 1979년에는 29.8달러, 1980년에 35.7달러로 급등했다.

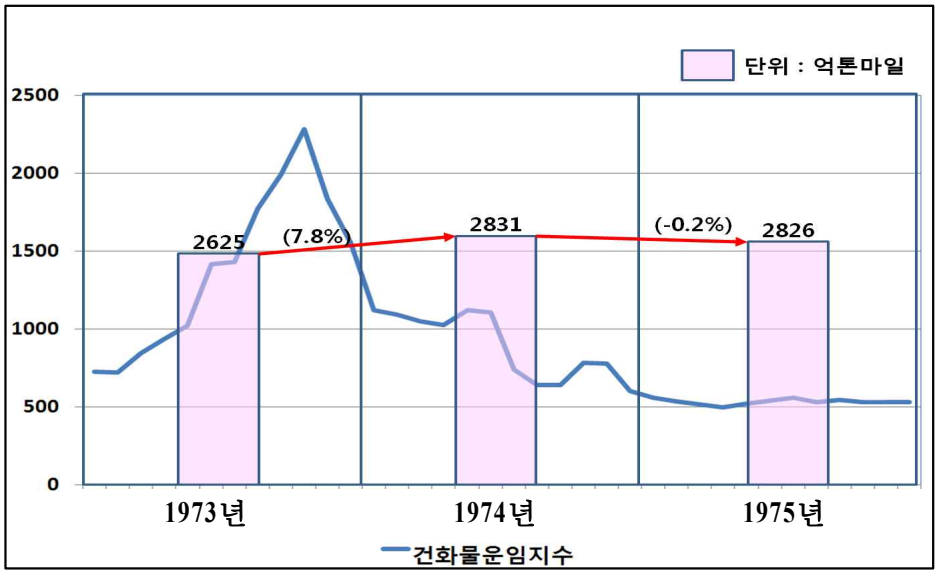


자료 : KMI, 「2009 해운통계요람」에서 인용한 BP, BP Statistical Reviewof World Energy 2009를 재인용

| 그림 2-2 | 제1차, 제2차 석유파동 전후의 원유가

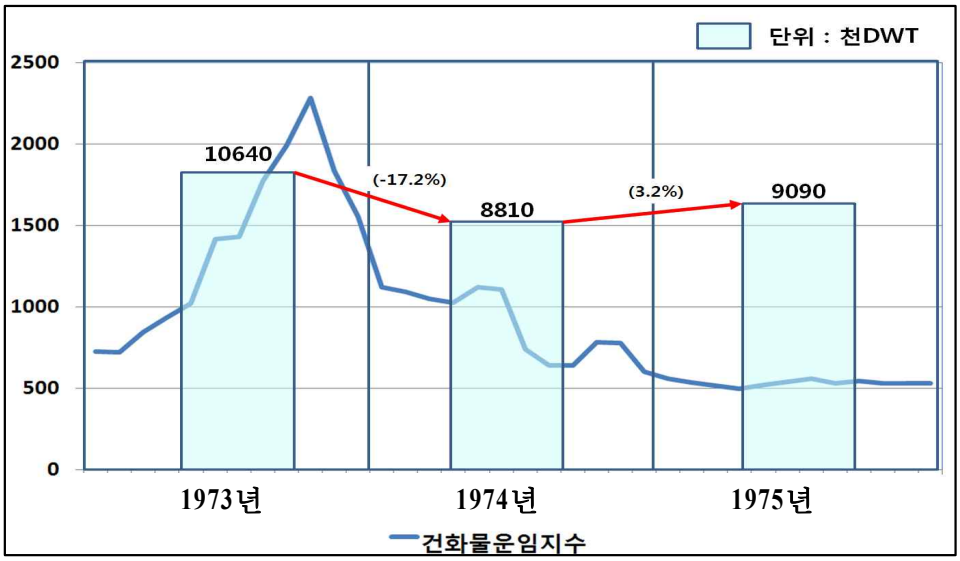
제1차 석유파동은 상승하던 해운경기의 반환점으로 작용하여 해운시황은 1974년 중반기에 다소 반등하였지만 1979년까지 약세가 지속됐다.[2] 또한 1975년 7월에는 1967년 6일 전쟁으로 폐쇄된 지 8년만에 수에즈운하가 재개통되어 해상운송거리를 단축시켰고 이로 인해 선박공급이 늘어나는 효과가 나타났다. 전반적으로 1차 석유파동 이후에는 건화물 운송량이 감소했음에도 불구하고 많은 신조선이 시장에 투입되어 시황 약세가 지속됐다.

2) 1975년 이후의 건화물운임지수의 추이는 제2차 석유파동 등을 설명하는 부분에서 제시되어 있다.



자료 : Clarkson

| 그림 2-3 | 제1차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 물동량



자료 : Clarkson

| 그림 2-4 | 제1차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량

(2) 제2차 석유파동과 해운시황 추이

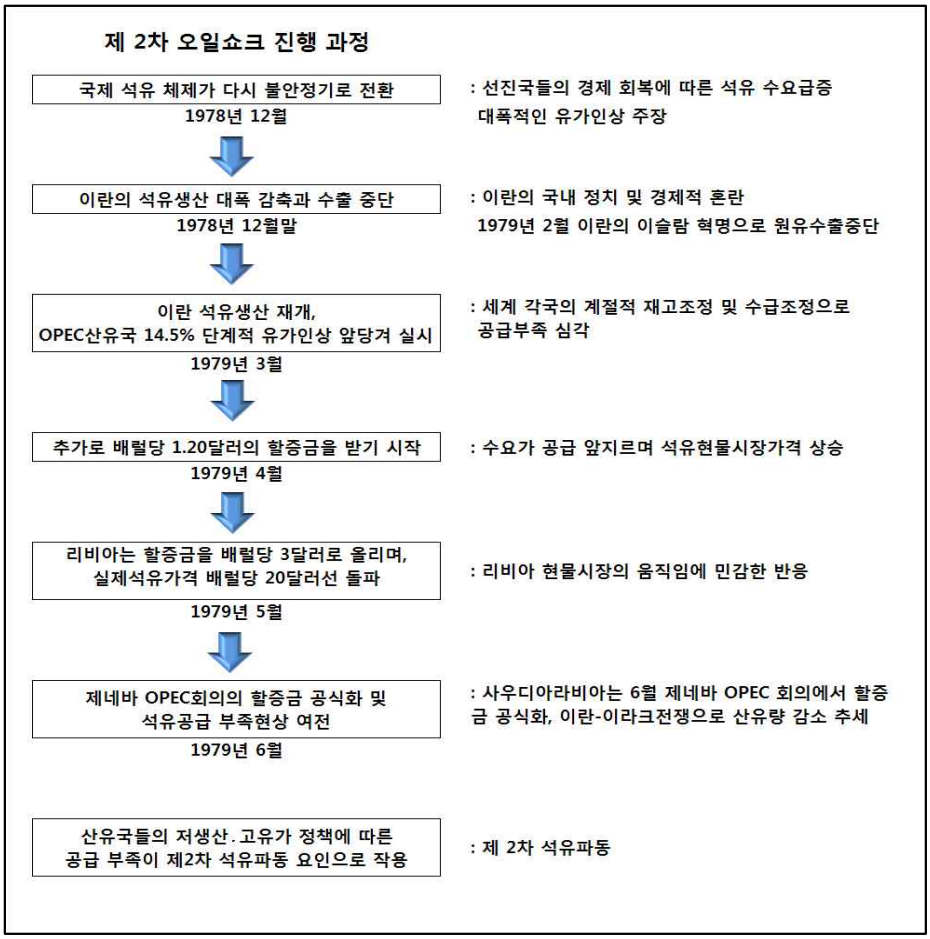
1978년 12월 OPEC회의를 통한 유가인상은 국제 석유 공급체제를 다시 불안정하게 했다. 서방 선진국들의 경제 회복에 따른 석유수요가 급증했으나 1978년 말 이란이 석유생산, 수출을 일시에 중단하며 수급에 커다란 차질이 생기게 된 것이다. 당시 이란의 정치사태와 석유공급의 부족현상이 나타나자 1979년 초부터 해외의존도가 높은 몇몇 나라들이 원유를 구입하고 비축했다. 각국의 수급조정으로 공급부족이 심각해지자 OPEC산유국 중 쿠웨이트, 리비아, 아랍에미레이트 연합은 14.5%의 단계적 유가인상을 앞당겨 실시하고, 4월에 들어와서는 추가로 배럴당 1.20달러의 할증금을 받기 시작했다.

이렇게 모든 나라들의 석유수요가 급증함에 따라 할증금을 부과하지 않았던 사우디아라비아도 OPEC강경국의 주장에 동조하며 할증금을 공식화하고 자국의 석유고시가격을 인상시켰다. 산유국들은 생산 여력이 있으면서도 석유생산 감축 정책인 저생산·고유가 정책을 취했고, 이는 소비국들에게 공급 부족의 요인으로 작용하며 가수요로 인한 석유확보 경쟁으로 제2차 석유파동이 발생하게 되었다.[3)]

한편 제1차 석유파동의 여파로 1978년까지 별다른 성장세를 보여주지 못했던 해운시황은 1978년 12월 제2차 석유파동의 시작에도 불구하고, 1979년 운송수요 16.3% 증가 및 1980년 8.3% 증가와 함께 같은 기간 신조선 인도량이 대폭 줄어들면서 호전됐다.

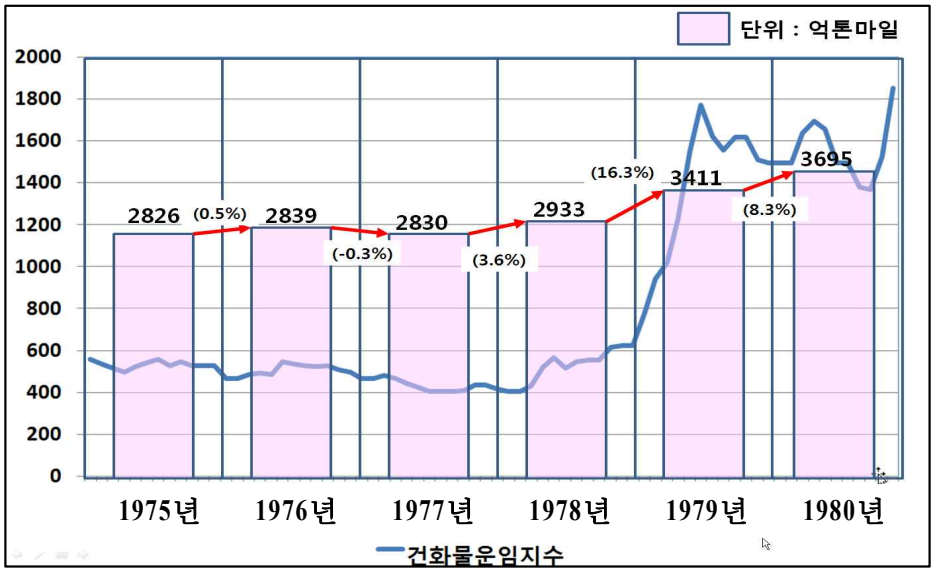
---

3) 보다 상세한 설명은 '부록 : 해운산업 위기상황의 주요 특징'을 참조하기 바란다.



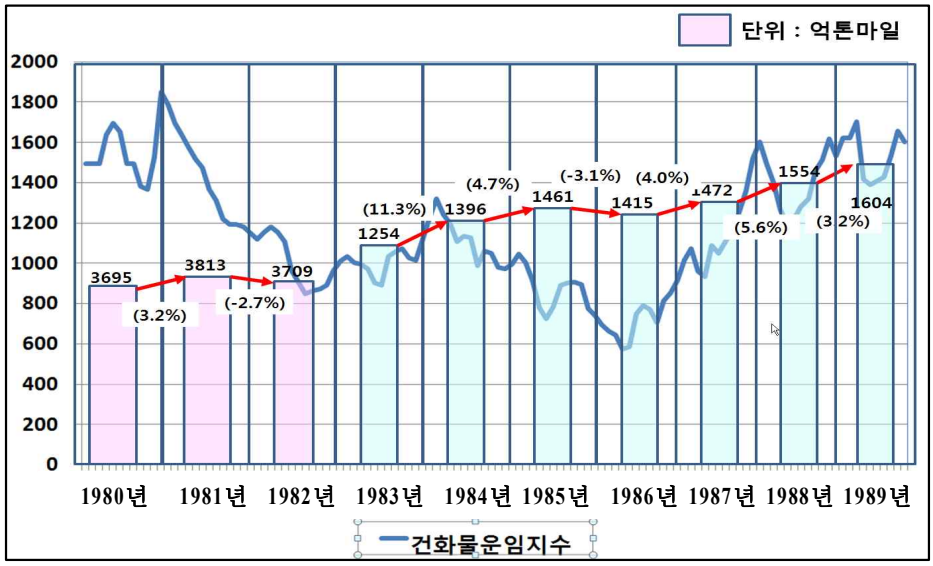
| 그림 2-5 | 제2차 석유파동의 진행 과정

그러나 1980년 9월 이란・이라크전쟁이 발발하는 한편, 1981년부터는 제2차 석유파동의 영향이 건화물선 운송수요에 나타나면서 1983년까지 수요확대가 미미하였다. 반면에 1981~1982년에는 대규모 신조선 선박량이 시장에 투입됨으로써 다시 건화물선 시황은 악화됐다. 1987년까지 운송량 증가폭이 적은 가운데 지속적으로 대규모 신조선 인도가 이루어짐으로써 시황은 약세를 면치 못했다.



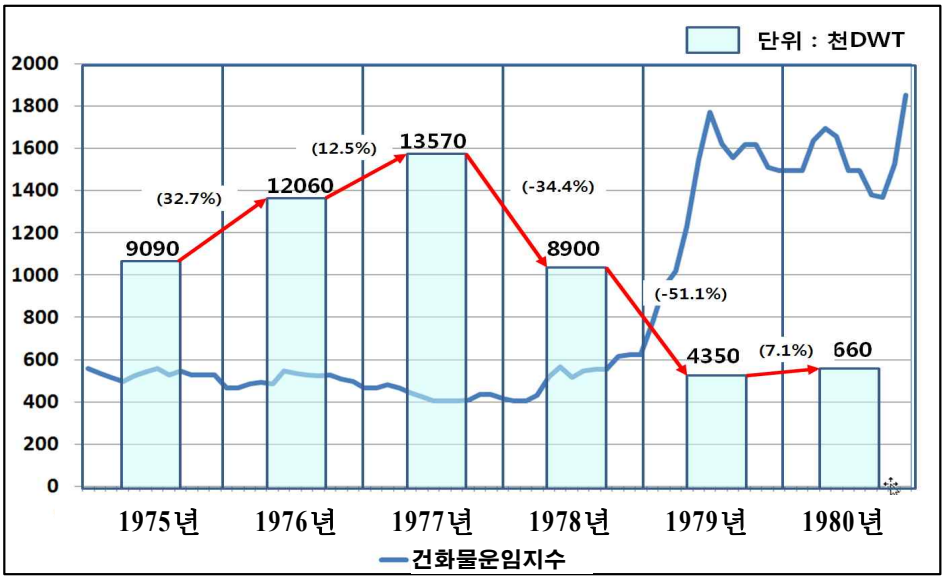
자료 : Clarkson

| 그림 2-6 | 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 물동량(1975~1980년)



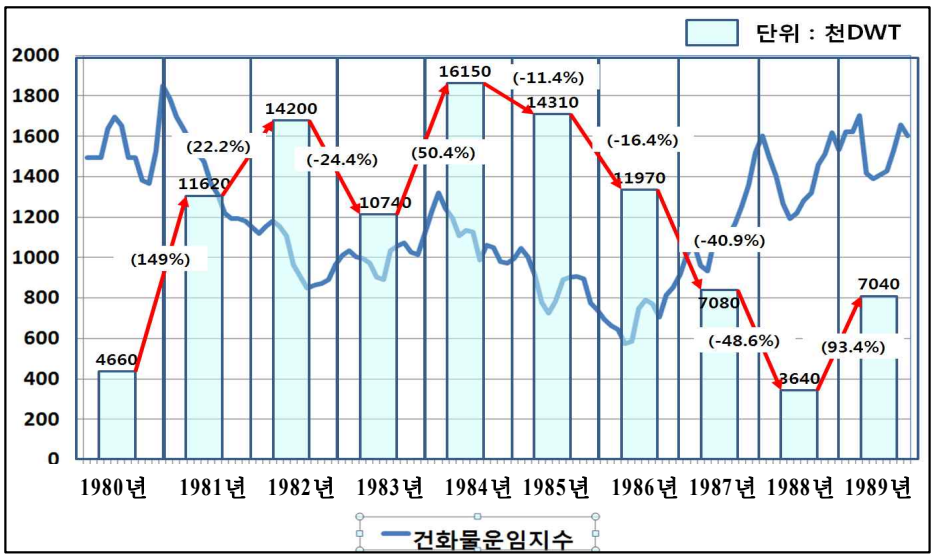
자료 : 전게서

| 그림 2-7 | 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 물동량(1980~1989년)



자료 : 전게서

| 그림 2-8 | 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량(1975~1980년)



자료 : 전게서

| 그림 2-9 | 제2차 석유파동 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량(1980~1989년)

2) 한국해운업의 고도성장기

해방이후 우리 정부는 해운업 육성을 위해 정부조직 개편을 통한 해운 행정체계의 정비, 국영해운기업 설립, 해운인력교육기관 창립, 선박확보를 위한 금융 및 제도적 지원 등의 정책을 적극적으로 추진해 왔다. 예를 들어 자본주의 경제 체제를 지향한 대한민국이 국영기업 제1호로 대한해운공사를 설립한 것은 해운진흥의 필요성과 그에 대한 정부의 강력한 지원의지의 표명이었다.[4)]

1960년대와 70년대는 정부가 선박확보를 목표로 설정하고 추진한 해운부문의 계획경제 시기라고 할 수 있다.[5)] 정부는 수출주도형 경제건설을 목표로 경제개발5개년 계획을 본격 가동했으며, 수출상품 제조 공장건설과 제품생산을 위한 원자재의 안정적 수송을 위해 해운산업을 육성키로 했다. 우선 공공부문의 선대확충을 위해 대한해운공사에 500만 달러의 외화대출을 지원해 당시로서는 대형중고선을 도입해[6)] 북미서해안 정기항로를 개설하도록 했다. 또한 조선장려정책을 수립하여 조선산업을 육성하기로 하고 2,000~3,000톤급의 신조선을 국내에서 건조해 선대를 확보했으며, 대일청구권 차관자금을 이용해 선박을 도입하기도 했다. 한편 민간부분도 외국의 상업자금을 차입하여 일본 중소형 중고선을 본격적으로 도입했으며 대기업을 중심으로 외국에서 선박을 신조하거나 대형 중고선을 도입했다.

이러한 선대확충으로 1960년 총 12만 톤에 불과했던 선복량이 1960년대 후반부터 증가하기 시작해 1970년 총 88만 톤으로 늘었다. 1972년부터는 국적취득조건부 나용선 제도[7)]가 본격적으로 활성화되어 1970년대 중후반

---

4) 오세영・이원철, “한국 해운 100년의 역사적 맥락과 전망”, 「한국해운학회 제28회 학술발표회 논문집」, 1999, p. 32.
5) 그러나 이러한 목표는 사실상 거의 달성되지 못한 것으로 알려져 있다(상게서, p. 232).
6) 선령 9~11년의 동명, 세종, 선덕, 진덕호를 도입했고 총톤수 기준으로는 6,000톤에서 9,000톤으로 당시로서는 대형선박이었다(상게서 p. 238).
7) 국적취득조건부 나용선 방식의 선박도입은 1963년부터 시행됐지만 60년대 말까지는 크게

부터는 기존 등록선대의 70% 이상을 차지할 정도로 선복량 확대에 기여했다. 그 결과 1980년도 운항선복량은 총 640만 톤으로 1960년 이후 20년간 연평균 22%씩 확충됐다.

또한 이 시기에 정부는 확충된 선대의 운영을 위한 웨이버(waiver) 제도를 중심으로 자국화물자국선 우선이용 정책을 강화했다. 웨이버제도는 국적 수출입화물을 운송하는데 있어서 국적선 불취항 증명서(웨이버)를 발급받아야 외국선박을 이용할 수 있기 때문에 무역업자들은 한국선박을 많이 이용하게 됐다. 이러한 웨이버 제도는 원양항로의 경우에는 국적선박이 부족해 실질적으로 큰 효과는 없었다고 하더라도 항로거리가 짧은 한일항로에서는 그 위력이 크게 나타나는 등 정기선 해운과 원자재의 국적선 운송체제를 확립하는데 직간접적으로 많은 도움을 주었다.[8)]

활성화되지 못했다(한국선주협회, 「한국해운 60년사」, 2007, p. 303).

8) 상게서, p. 417.

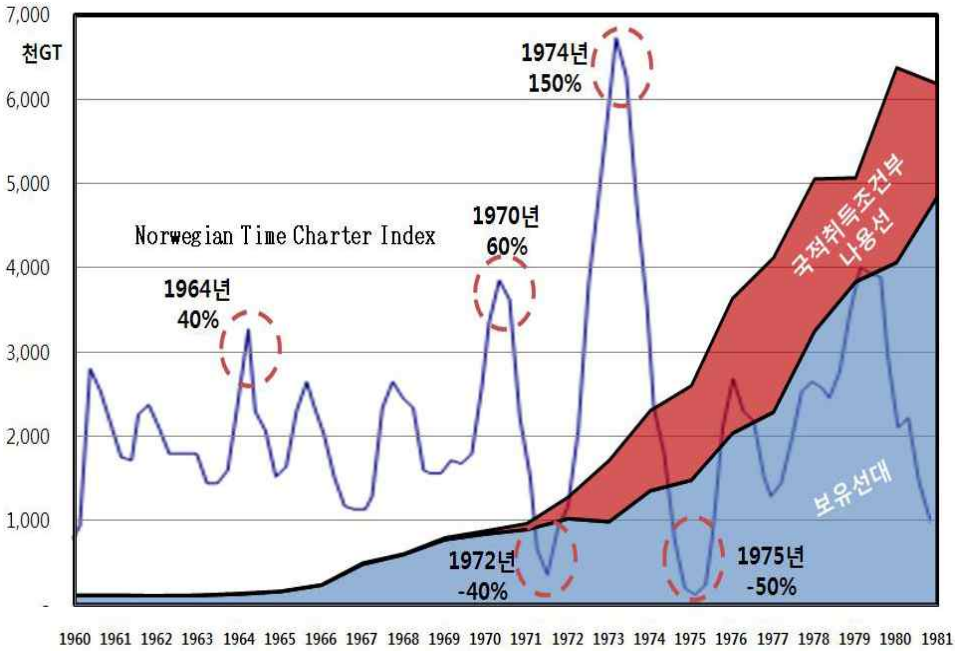
| 표 2-1 | 보유, 용선, 운항선복 추이

연도	보유선복(A)		용선 선복량(B)		운항선복량(A+B)		비교(%)	
	척	톤	척	톤	척	톤	B/A	B/(A+B)
1960	67	118,755	-	-	67	118,755		
1961	68	117,073	-	-	68	117,073		
1962	69	114,073	-	-	69	114,073		
1963	79	116,115	1	3,831	80	119,946	3.30%	3.19%
1964	89	132,298	2	7,662	91	139,960	5.79%	5.47%
1965	100	161,884	1	3,831	101	165,715	2.37%	2.31%
1966	132	239,207	1	3,831	133	243,038	1.60%	1.58%
1967	193	485,903	6	14,879	199	500,782	3.06%	2.97%
1968	250	602,628	4	7,438	254	610,066	1.23%	1.22%
1969	289	778,686	5	21,295	294	799,981	2.73%	2.66%
1970	316	846,343	6	35,923	322	882,266	4.24%	4.07%
1971	318	898,492	11	70,679	329	969,171	7.87%	7.29%
1972	350	1,028,34	47	254,049	397	1,282,183	24.71%	19.81%
1973	380	991,299	129	726,844	509	1,718,143	73.32%	42.30%
1974	429	1,358,651	119	949,057	548	2,307,708	69.85%	41.13%
1975	476	1,484,209	145	1,119,013	621	2,603,222	75.39%	42.99%
1976	504	2,040,291	168	1,598,830	672	3,639,121	78.36%	43.93%
1977	569	2,292,509	180	1,830,198	749	4,122,707	79.83%	44.39%
1978	696	3,252,645	152	1,804,807	848	5,057,452	55.49%	35.69%
1979	744	3,839,464	114	1,231,756	858	5,071,220	32.08%	24.29%
1980	821	4,070,248	123	2,307,706	944	6,377,954	56.70%	36.18%
1981	865	4,857,758	82	1,326,859	947	6,184,617	27.31%	21.45%

자료 : 한국선주협회, 「한국해운 60년사」, 2007, p. 304 재작성

3) 비탄력적인 선박투자의 확대

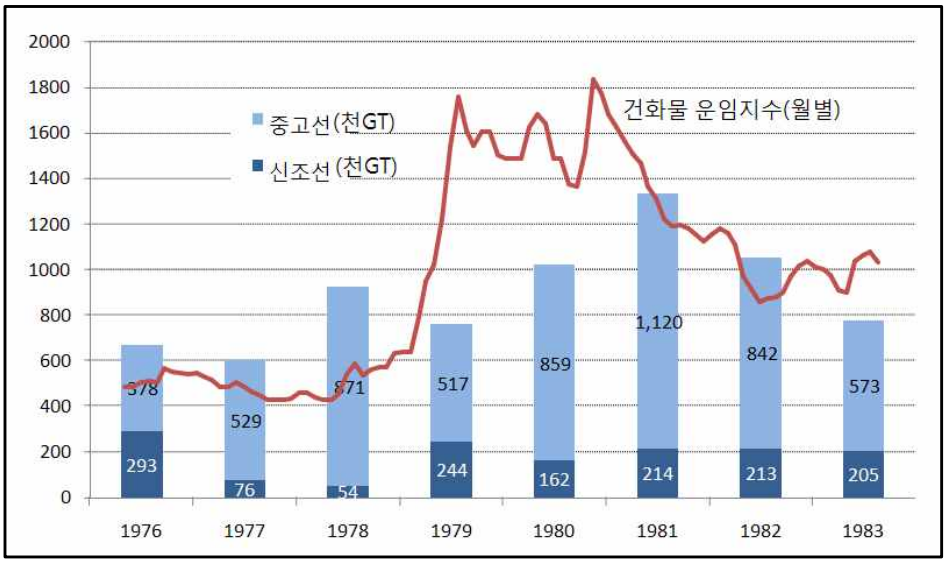
1974년 이후 시황이 크게 하락한 후 개선되는 70년대 후반까지 국적취득조건부 나용선과 계획조선에 의한 선박확보가 지속돼 1982년부터 도래한 해운불황에 우리나라 해운이 큰 어려움을 겪게 됐다. 1975년부터 시황은 약세를 지속해 선박수요가 감소하고 있음에도 선박투자를 계속했다. 이와 같이 선박투자시기가 적절하지 못했던 원인은 정부의 선대확보 정책의 지속과 국내시장에 편중된 당시의 시장구조로 인해 세계 해운경기에 대해 정확하게 인식하지 못했던 데서 찾을 수 있다.



주 : 노르웨이 정기용선 지수는 전년 4분기 기준 증감률임
자료 : 상게서, p. 304; 요츠 마사토, "2010년 세계해운시황 변동요인과 전망", 「2010 세계해운전망 서울 국제포럼」, KMI, 2009. 12. 15

| 그림 2-10 | 1980년대 이전 선대확보와 세계해운시황 추이

또한 고가의 중고선을 많이 도입한 것도 시기적으로 적절치 못한 선박투자였다. 제2차 석유파동이후 세계 해상물동량이 감소할 가능성이 있었음에도 우리나라 해운은 오히려 1980년부터 1982년까지 가격이 비싼 때에 중고선을 대량으로 도입했다. 절대적 선박량 확보가 필요한 당시 한국해운으로서는 선박확보는 중요한 정책목표였다. 다만 상대적으로 중고선 가격이 비쌀 때 많이 구매한 것이 해운산업의 위기를 더 크게 한 원인이 될 수 있다.



자료 : 한국선주협회, 「한국해운 60년사」, 2007 및 Baltic Exchange

| 그림 2-11 | 1980년대 전반 이전 중고선 도입 현황

그러나 이러한 경험이 중고선 가격의 하락으로 적극 도입해야 할 시점에 우리 선사는 오히려 중고선을 도입하지 못하게 하는 방향으로 작용해 투자호기를 놓치는 결과를 초래했다. 1983년 해운산업합리화 조치이후 해운업과 해운인 그리고 중고선 도입에 대한 국민적 여론이 매우 비판적이었다. 특히 해운업 부실의 최대 원인이 고가 중고선의 대량매입이었으나 이것이 확대 해석되어 무조건 중고선 도입을 적대시 하게 되고 결국 중고선 도입이 전면 금지됐다. 이는 가격하락 시에 장기적 안목으로 투자할 수 있는 기회를 막은 것으로써 비용경쟁력 있는 고급선원을 활용하는 선진국 선박을 매입해 운영할 수 있는 좋은 기회가 차단된 것이다. 하지만 이러한 전략으로 인해 위기에 처한 조선업계에는 다소 도움이 될 수 있었다.[9]

9) 상게서, pp. 585~586.

4) 관련 부문 간 정책 조정의 미흡

해운산업의 고도성장기에 국내 조선소와 해운의 연계 발전을 목표로 계획조선 제도를 도입했다. 1973년 석유파동으로 극심한 불황에 빠진 조선산업을 육성하기 위해 1974년의 '외항해운육성방안'을 '해운조선연계육성방안'으로 수정하고, 선박확보계획의 상당량은 국내건조로 충당하도록 했다. 1976년 해운항만청은 이를 구체화 하여 '해운, 조선 종합육성방안'을 시행함으로써 계획조선 제도가 정착됐다.

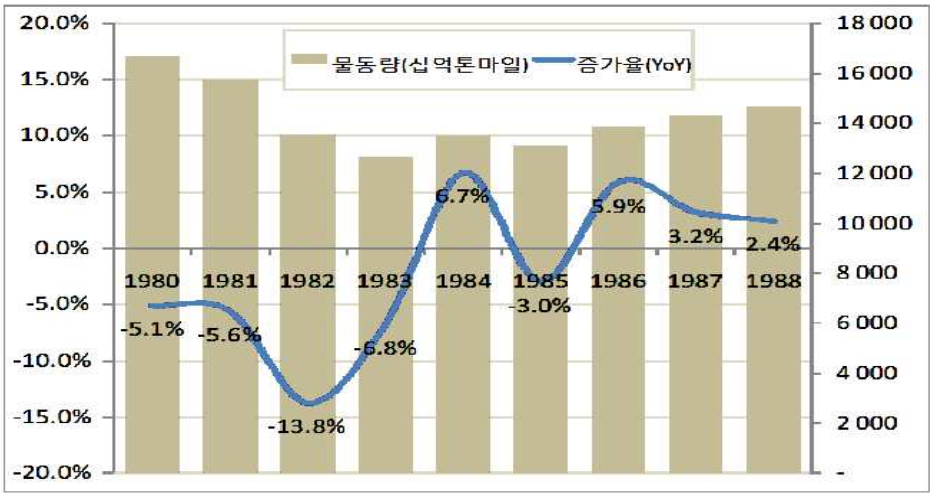
그러나 계획조선 제도는 수요자인 해운회사를 위한 것이라기보다는 조선산업을 살리기 위한 제도로 평가되고 있다. 실제로 계획조선제도를 통해 조선소의 안정적 수주확보, 조선 기자재 공업의 성장과 국산화율 증가, 관련산업 파급효과 등은 긍정적인 것으로 평가된다. 하지만 국내 조선의 국적 해운회사 선복증강 기여도는 7.3% 정도에 불과했다. 계획조선이 본격화된 1975년 이후에 발주한 선박들이 시장에 투입된 1979년 시점에는 이미 시황이 하락하고 있어 정부(주무부처는 해운항만청이 아니라 경제기획원)가 세운 계획조선의 일정[10]에 따라 실수요자로 신청해 선정된 기업의 부담이 가중되는 결과를 낳게 됐다.

5) 1980년대 초 한국 해운업의 위기

세계 해운산업이 1982년 이후 장기 불황국면을 맞게 된 것은 선박공급과잉의 구조적 요인 때문이라고 할 수 있다. 즉 석유파동이후 세계경기 침체로 세계 무역량은 감소된 반면, 조선기술의 발달과 건조능력 확장으로 대형선이 대량으로 건조됐고, 건조기간도 단축되면서 선박량이 크게 증가

10) 정부는 1977년부터 1981년까지 총 330만GT의 선박을 증강할 계획이었으며, 그 가운데 계획조선을 30.3%인 100만 톤, 수입 75만 톤, 용선 155만 톤으로 늘릴 계획이었다(상게서, pp. 384~414).

했기 때문이다. 1979년 17조 5,500억 톤마일의 세계 총 해상물동량이 1980년에는 5.1% 감소한 16조 6,500억 톤마일을 나타냈고, 1983년까지 매년 5.6%, 13.8%, 6.8%씩 감소하다가 1984년이 돼서야 6.7%로 크게 증가했다. 반면에 선박공급은 지속적으로 늘어나 시황은 약세를 면치 못했다.



자료 : Clarkson

| 그림 2-12 | 1980년대 초 세계해상물동량 증가율

이러한 세계해운의 장기불황으로 1981년 205억 원의 당기순이익을 기록했던 우리나라 외항선사들은 1982년에는 1,024억 원, 1983년에는 1,294억 원의 당기순손실을 기록하게 됐다. 외항선사들의 전반적인 경영실적 악화는 부정기선 부문에서 더욱 크게 나타났다. 더욱이 1983년에는 삼보해운, 영진해운, 유남해운이 부도가 나서 선박이 압류당해 정부와 은행이 대응책 마련에 나서게 됐다. 즉 1983년 말 기준으로 은행의 해운산업에 대한 총 대출금이 약 2조 490억 원에 이르러 해운업체의 도산은 곧 은행의 도산으로 이어질 지경에 이르자 정부와 산업은행 등 금융기관이 대책을 마련하게 된 것이다.[11)]

6) 1980년대 초 한국 해운산업 위기의 배경과 원인

세계경제는 1970년대 이후 성장세가 둔화되는 가운데 1979년 제2차 석유파동과 국제 고금리로 장기 침체국면에 접어들었다. 해운시황도 1979년 회복세를 보였다가 세계경제 침체와 함께 1982년 이후 급격히 악화됐다. 더욱이 호황기에 발주한 선박들이 시장에 투입돼 선복과잉 현상을 유발시켰으며 불황을 더욱 심화시켰다.

이러한 해운불황속에 한국의 해운산업이 큰 위기에 처하게 된 직접적인 원인은 1980년부터 1982년까지 약 총 300만 톤의 선박을 고가에 집중 도입했기 때문이다. 이러한 과잉투자의 배경은 고도성장기의 타성, 국내 경기 침체의 돌파구로서 해운업에 대한 과열, 정부의 선대증강 유도정책, 과당경쟁 등을 들 수 있다.

| 표 2-2 | 한국 해운산업의 선박 과잉투자의 배경

배경	주요내용
고도성장의 타성	경제성장과 함께 순조로운 발전 지속 안일한 경영체질이 굳어져 국제적인 동향을 등한시 세계해운 불황이 한국해운과 무관하다는 인식 팽배
해운업 참여경쟁 과열	'1979.10.26, '80년 정치불안으로 -4% 성장, 기업 투자의욕 침체 해운업 호황으로 전문지식이 없는 대기업들 참여경쟁 과열 시중은행이 차입한 전대차관 자금을 중고선도입에 전환배정 중고선 도입 경쟁 과열
정부의 선대증강 유도정책	대규모 해운회사 지정과 육성방침 해운업체의 집약화를 통한 집중육성 정책 → 업체간 통합대신 선대 증강으로 기업규모 확대 해운,조선 종합육성방안(계획조선)에 의한 선대확충
과당경쟁	한전, 발전용 석탄의 장기운송계약 추진 발표 케이프사이즈 6척 확보를 위해 10여 개사 경쟁 세계해운시장의 선가 상승 촉발

자료 : 한국선주협회, 「한국해운 60년사」, 2007, pp. 573~576을 요약 작성함

11) 양창호, 「해운산업합리화 조치의 의의와 평가」, 1993. 12. pp. 12~14.

2. 1990년대 후반 해운위기의 특징

1) 세계 해운시황 추이

(1) 1997년 동아시아 외환위기의 진행과정

1980년대부터 1990년대 초반까지 금융의 국제화로 신흥공업국에 대한 자본유입이 급속히 증가하였다. 이는 1980년대 동남아시아 지역의 자본자유화로 인한 것으로 향후 해당 지역의 통화가치 상승, 물가상승, 경기과열, 부동산과 주식시장 과열이 일어났다. 또한 1985년 일본의 확대되는 무역수지 흑자를 감소시키기 위해 엔고 및 저달러 정책이 국제 환율시장에서 추구되기 시작함으로써 일본의 대 아시아 투자가 급격하게 증가하였고, 동남아시아 국가들의 수출경쟁력이 제고되었다.

동남아시아 지역 국가들은 신흥공업국으로서 높은 경제성장률로 인한 높은 투자수익률을 발생시켜 매력적인 투자대상지역이 되었다. 하지만 통화가치 상승으로 경기과열이 초래되고 거품경제현상이 일어났으며 이로 인해 수입수요가 유발되어 경상수지가 악화되었다. 1995년부터 시작된 엔화의 약세 및 1994년 절하된 중국위안화로 인해 동남아 통화가 동반 절상되었고, 이로 인해 수출경쟁이 격화됨에 따라 경제 성장은 급속히 둔화되기 시작하였다. 아래 표를 보면, 당시 동남아시아 각국 통화가 고평가되었음을 알 수 있다.

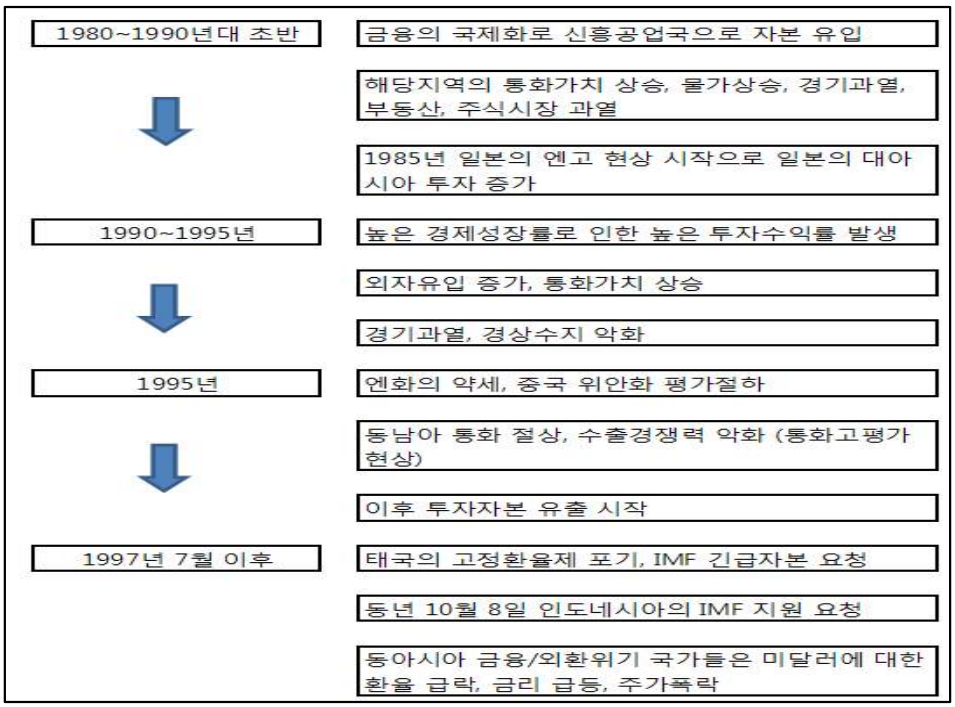
| 표 2-3 | 동아시아 주요국의 실질실효환율 지수

구분	태국	인도네시아	필리핀	싱가포르	말레이시아
실질실효환율 지수	80.2	83.5	75.7	93.8	94.4

주 : 1) 100이하면 고평가
2) 위의 표는 각 통화가 가장 고평가 되었을 때를 기준으로 함
자료 : 삼성경제연구원, 「동남아시아 5개국의 환율제도와 환율수준 평가」, 2003. 10

경상수지 적자의 누적으로 기초경제 여건에 대한 불균형이 심화되고 자본자유화로 인한 투자자본이 쉽게 빠져나감에 따라 환율이 불안정하게 되었다. 이로 인해 동남아 국가들은 외환위기 직전까지 자국의 환율정책에 개입하였다. 1997년 7월 2일 태국의 고정환율제 포기와 IMF 긴급자금 요청을 시작으로 동년 10월 8일에는 인도네시아의 IMF 지원요청이 이어졌다. 이에 따라 동아시아 금융 외환위기 국가들은 대부분 미 달러에 대한 환율의 급락, 금리의 급등, 주가폭락 등을 겪게 되었다.

이 과정에서 우리나라도 1997년 11월 IMF의 구제금융을 신청하게 된다. IMF 구제금융의 요구조건으로 고금리, 고강도 구조조정 등이 추진되어, 이후 우리나라 해운기업은 부채비율 감소 및 모기업 구조조정 자금 지원을 위해 대량의 선박을 매각하게 되었다.

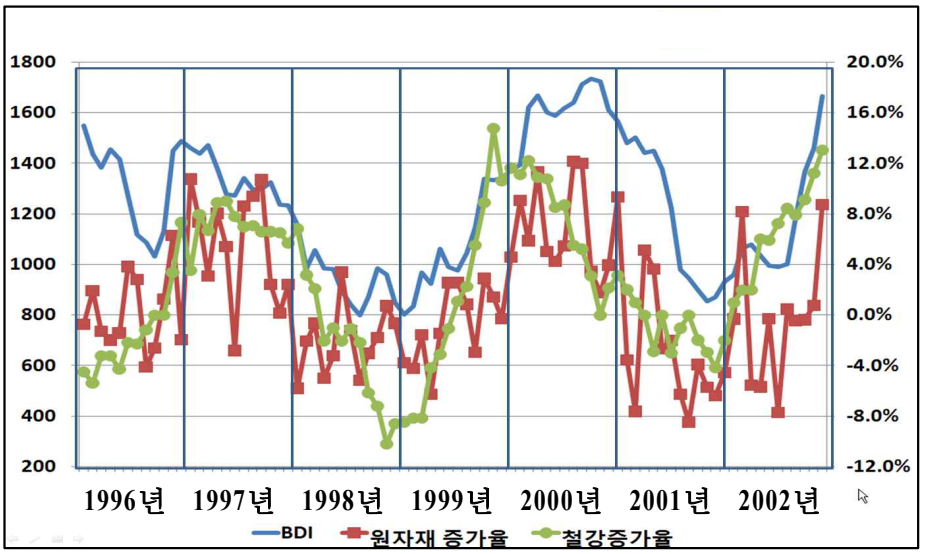


| 그림 2-13 | 동아시아 외환위기의 진행 과정

(2) 1997년 동아시아 외환(금융)위기 전후의 해운시황

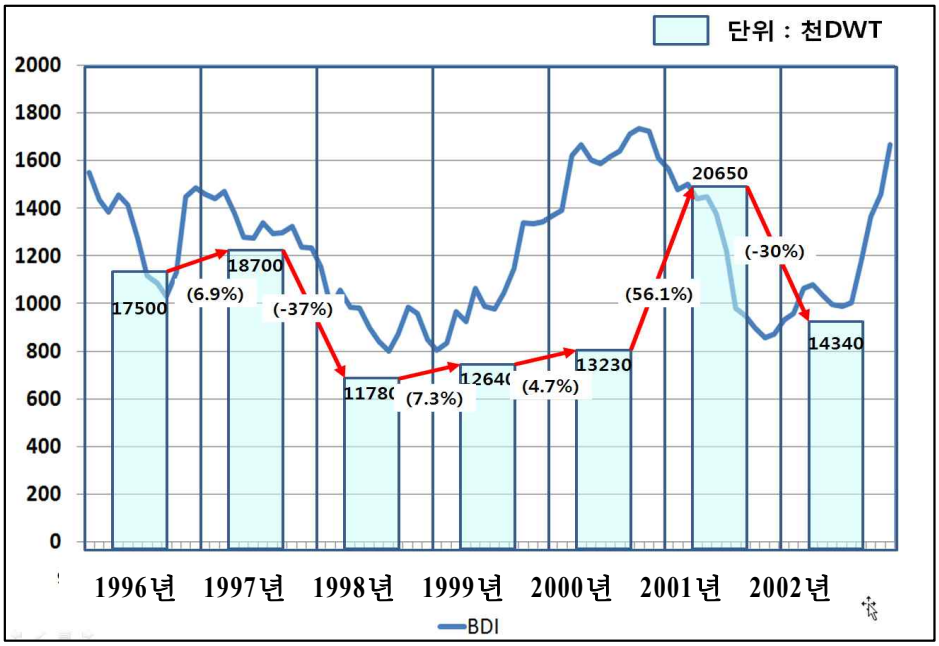
1997년 중반 한차례 전년 동기 대비 원자재 물동량의 감소가 나타났으나, 다시 성장세를 회복하였다. 그러나 인도네시아 및 우리나라 등이 IMF 구제금융을 신청하게 되면서 원자재 물동량이 감소하게 된다. 이러한 원자재 물동량 감소는 일정 시차를 두고, 철강제품의 물동량 감소로 연결되었다. 결론적으로 1997년 중반에 태국이 먼저 겪은 외환위기로부터 인접국가로의 외환위기 전염 가능성 및 그로 인한 해상물동량 감소의 개연성을 조심히 관찰하였다면, 1998년, 1999년의 건화물선 시황 하락에 대비하여 선대투자 등에 있어 적절한 위험관리가 가능했을 것이다.

한편 동 기간 동안 신조선 선박량 공급에 따른 시황 하락 압력은 그다지 크지 않은 것으로 나타났다.



자료 : Clarkson

| 그림 2-14 | 아시아 외환위기 전후의 건화물 운임지수와 물동량



자료 : Clarkson

| 그림 2-15 | 아시아 외환위기 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량

2) 한국 해운업의 위기

1997년 말 외환위기는 해운산업에 한정된 것이 아니라 국가적 위기를 초래했다. 외환위기의 원인이 대기업 재벌들의 과도한 차입경영에 있다는 진단에 따라 5대 재벌그룹의 그룹별 부채비율을 1999년 말까지 200% 이하로 맞추도록 요구하는 정책이 추진되었다.

외환위기로 시작된 90년대 후반의 위기는 국가 신인도에 영향을 줄 정도였으나 우리나라 해운산업에 대한 충격은 그렇게 심각하지 않았다. 세계 해운경기는 전반적으로 호황국면이 지속되고 있었으며, 달러화 거래를 기본으로 하는 해운업의 특성상 원/달러 환율의 상승으로 환차익을 기대할 수 있었기 때문이다.

그러나 국제통화기금(IMF)의 구조조정 추진은 기업의 투자위축과 소비 저하를 초래하여 수출입 해상물동량이 감소했고 해운업의 수익성도 감소됐다. 특히 대기업 그룹에 속한 대형 선사의 부채비율 조정은 정상적 경영을 어렵게 했다. 일반적으로 부채비율이 900% 내외 수준인 해운기업에게 200% 이하의 기준을 적용하는 것은 실제로 정상적인 선박운용을 어렵게 했지만 현대상선, SK해운은 대기업 그룹으로서 1999년 말까지 이러한 요구조건을 충족시켰다.[12)]

선주협회 조사 자료에 따르면, 1997년 국적선사들의 부채비율은 외환위기 이전에는 평균 1,000% 내외를 유지하다가 외환위기를 겪으면서 환율이 급등하여 7,000%대까지 치솟았다. 그러나 이듬해에 환율이 차츰 안정되고 대형선사들을 중심으로 한 자산재평가 및 유상증자, 선박매각 및 차입금 상환 등의 노력으로 국적선사의 평균 부채비율은 크게 하락했다. 1998년 말 기준으로 우리나라 국적외항화물운송사업 면허업체, 즉 외항해운업체는 34개사 중 신동아해운을 제외한 33개 업체의 총부채는 14조 5,029억 원으로 자기자본 2조 404억 원에 비해 부채비율이 711% 수준이었다.

이에 따라 우리나라 외항해운업체의 자기자본비율은 1997년 1.4%에서 1998년에는 12.3%로 높아져 재무구조가 다소 개선된 것으로 나타났다. 특히 흑자를 기록한 선사는 1997년에 16개사 164억 원에서 1998년에는 28개사 2,585억 원으로 크게 증가했다.

1999년에는 5대 재벌군에 포함된 현대상선과 SK해운이 선박매각과 증자 등을 통해 부채비율 200%를 맞추었고, 기타 선사들도 선박 매각을 통해 부채 비율을 낮추고, 증자를 통해 자본 비중을 높인 덕에 국적선사의 전체 부채비율은 340%대로 하락했고 2000년에는 410% 수준이 됐다.

---

12) 김성준, "부채비율 200%가 해운업계에 미친 영향", 「해양한국」, 2000. 8. p. 48.

| 표 2-4 | 외환금융위기 당시 한국 국적선사의 부채비율 추이

연도	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
부채비율(%)	1,140	900	1,166	7,117	710	339	410

주 : 2000년은 추정치임
자료 : 한국선주협회, 「한국외항해운업 경영분석」, 1999

3) 해운위기의 특징

(1) 외항해운업 부채의 특성

해운업은 자본집약적 생산수단인 선박을 확보하기 위해 외부금융에 의존할 수밖에 없어 부채비율이 타 산업에 비해 높은 특성을 지니고 있다. 즉 신조선 확보 수단인 계획조선금융, BBC 금융, 한국은행보유 외화자금(중고선) 이용 시 정부에서는 80~100%를 융자해 주거나 외화차입을 허용한 바 있기 때문에 근본적으로 부채비율이 높을 수밖에 없는 실정이다.

이 시기 외항해운업체의 총 부채 중에서 58%는 선박을 확보하기 위한 부채이며, 소유권이 이전되지 않은 국적취득조건부나용선을 확보하기 위한 부채가 56%를 차지했다. 특히 원가보상방식의 장기수송계약으로 전략물자인 철광석(포항제철), 연료탄(한국전력), 가스(가스공사) 등을 수송하기 위한 선박확보에 따른 부채가 총부채의 18%에 달했다.

(2) 용선 증가, 신조선 발주 감소

5대 선사의 선복량은 대한해운과 조양상선이 1996년 127만 톤에서 2000년 98만 톤으로 감소했고, SK해운, 한진, 현대상선은 늘었다.

주요 선사들은 선박을 매각하고 용선을 늘려 단기적으로는 유동성을 확보할 수 있었지만 부채비율을 낮추는 과정에서 수익성이 악화될 가능성이 있었다. 매각한 선박을 다시 용선하는 경우 외화 용선료를 지불하게 돼

실질적으로 자본증가를 통한 기업 경쟁력 개선에는 부정적인 영향을 미친 것으로 판단된다.

이 시기 외항해운업은 부채조정 요구에 충족하기 위해 선박을 매각해 5대 선사를 중심으로 선대규모는 축소됐다. 외항해운업의 특성을 감안해 일반적 수준보다 높은 부채비율이 유지됐으나 외환위기 당시 경제 전부문에 걸친 구조조정으로 부채비율을 축소하는 과정에서 해운기업이 자산축소와 경쟁력 약화의 어려움을 겪게 된 것이다. 이러한 위기 이후 정부는 등록기준을 완화했고 이를 통해 전체 선박등록은 다시 회복됐다. 즉 1996년 1,153만 톤의 선박이 1998년 1,087만 톤으로 감소했다가 1999년 1,113만 톤으로 다시 증가했다.

| Ⅲ 2-5 | 외환위기 시 국적선사의 선복량 추이

연도			1996	1997	1998	1999	2000.6
전체	선사수		36	35	36	43	47
	척		389	395	377	398	418
	총톤(만)		1,153	1,154	1,087	1,113	1,179
5대 선사	대한해운	척	17	16	13	12	14
		총톤(만)	127	120	81	79	98
	SK해운	척	7	8	8	10	11
		총톤(만)	142	83	83	101	110
	조양상선	척	20	14	10	10	10
		총톤(만)	50	32	19	21	21
	한진해운	척	63	58	48	51	52
		총톤(만)	293	367	271	297	307
	현대상선	척	49	50	51	49	51
		총톤(만)	297	299	324	325	348
	5대선사 소계	척	156	146	130	132	138
		총톤(만)	909	901	778	823	884

주 : 한진해운은 거양해운 선복량 포함

자료 : 한국선주협회, 「한국외항해운업 경영분석」, 1999와 「해운연보」 자료를 김성준(2000) p. 50에서 인용, KMI작성

3. 2008년 세계 금융위기와 한국 해운위기의 특징

1) 2008년 세계 금융위기 전후의 해운시황

(1) 글로벌 금융위기의 배경

1990년대 중후반 클린턴 정부는 국제자본의 미국 유입 및 해외금융시장 공략을 할 수 있도록 강달러 정책을 유지하였다. 이에 따라 세계자본의 미국 유입 → 주가상승 → 달러화 강세 등의 선순환이 발생하였다.

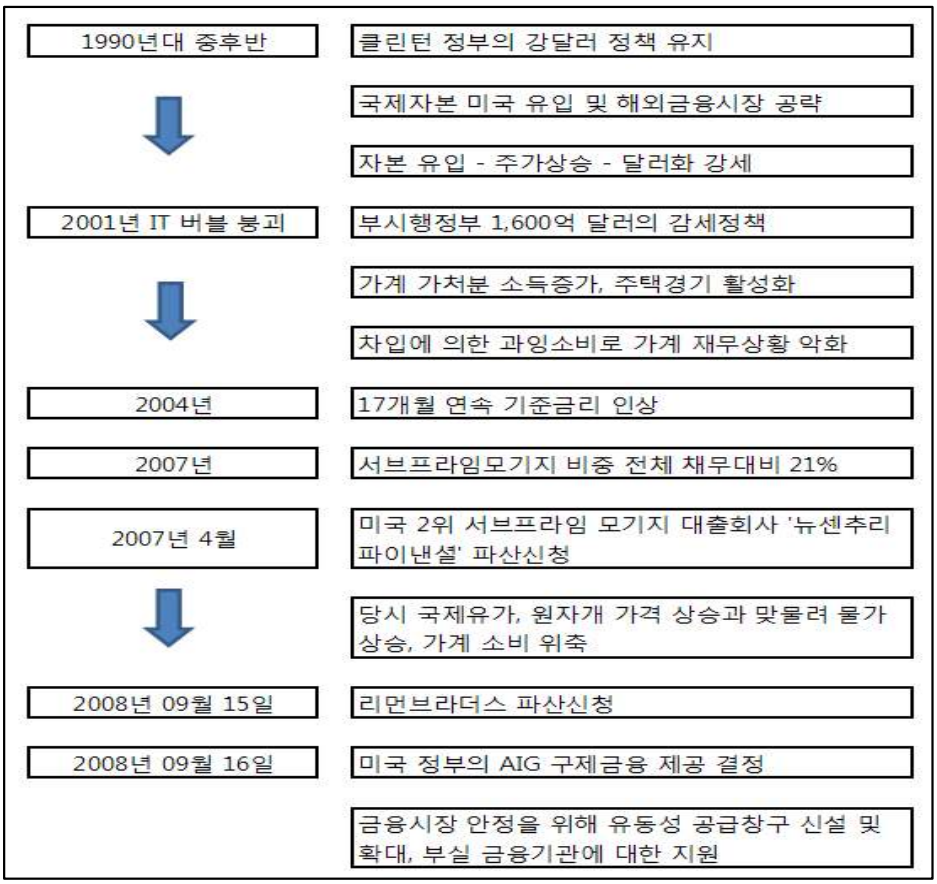
2001년 IT버블 붕괴 이후 부시 행정부는 세 차례에 걸쳐 1,600억 달러 규모의 감세정책을 추진한 결과 가계의 가처분 소득이 증가하였다. 당시 저금리 기조와 감세정책이 주택경기 활성화를 견인하였다. 특히 이자율에 민감한 주택 및 자동차 등 내구재 소비가 꾸준히 증가하였고, 2001년 기존 주택가격의 증가율은 평균 6.13%에 달했다. 이로 인해 차입에 의존하는 과잉소비로 가계의 재무상태는 악화되었다.

과열 진정을 위해 2004년 이후 17개월 연속 기준금리를 상승시켰고, 2007년 서브프라임 모기지 비중이 전체 채무 대비 21%에 달한 것을 정점으로, 2007년 4월 미국 2위 서브프라임 모기지 대출회사 '뉴센추리 파이낸셜'의 파산신청을 시발점으로 서브프라임 사태가 일어났다. 이후 금리를 차례로 인하하였고, 이는 달러화 약세로 이어졌으며 당시 국제유가 및 원자재가격 상승과 맞물려 물가상승, 가계 소비 위축까지 이어졌다. 미국은 GDP 대비 내수의 비중이 높은 국가이기 때문에 가계 소비 위축은 미국 경제에 심각한 영향을 주었다.

이후 2008년 9월 15일 리먼브라더스 파산신청, 9월 16일 미국 정부의 AIG 구제금융 제공 결정이 이어지고, 미국 정부는 금융시장 안정을 위해 유동성 공급창구를 신설 및 확대하고 부실 금융기관에 대해 지원하였다.

결국 2007년 4월에 표면화된 미국 주택담보대출에서의 문제점으로부터

미국 금융권 및 세계 금융권으로의 전염가능성을 진단할 수 있었다면, 아래에서 살펴볼 2008년의 초호황 시황에서 위험을 회피하는 전략의 필요성을 인식할 수 있었을 것이다.



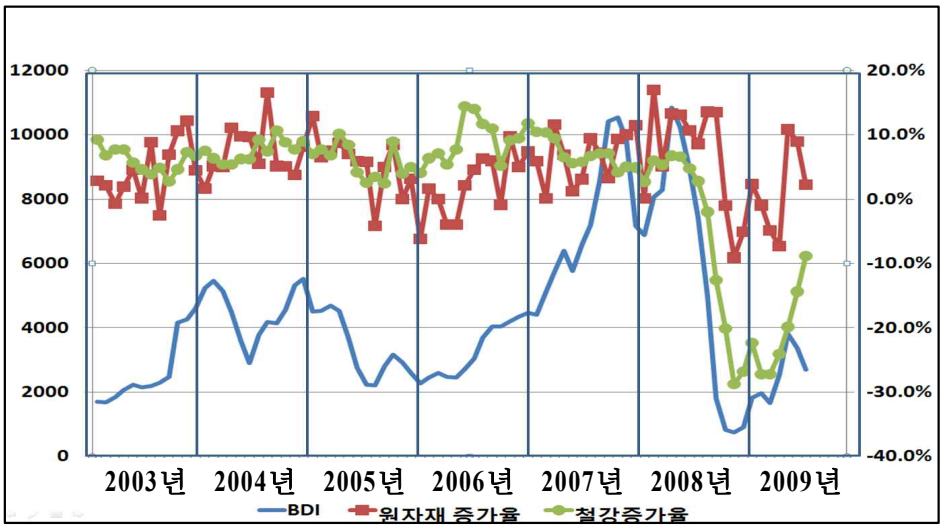
| 그림 2-16 | 글로벌 금융위기의 진행 과정

(2) 2008년 글로벌 금융위기 전후의 해운시황

2007년의 미국 주택담보대출에서의 문제점은 해운시황의 국지적 예외변수로서 심각하게 받아들여지지 않았다. 주요 원자재 및 철강제품의 물동

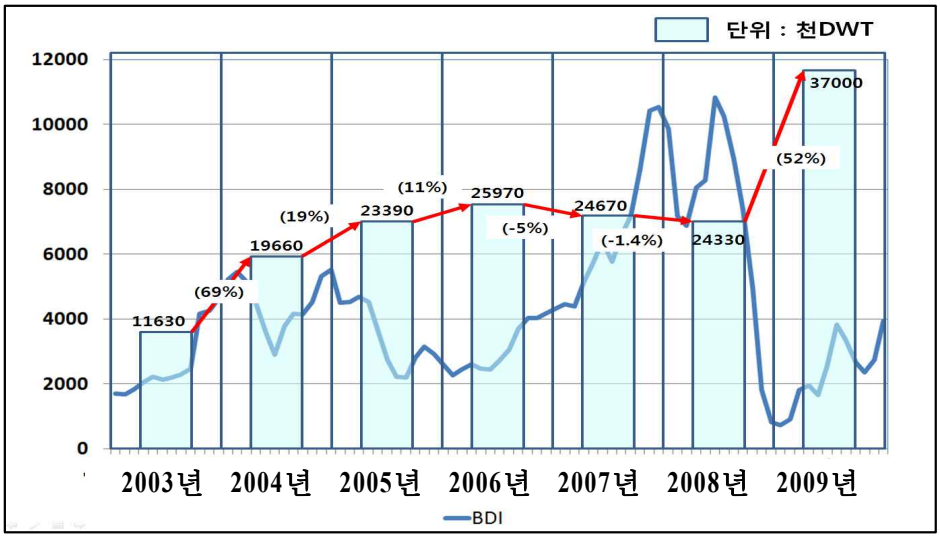
량은 지속적인 증가세를 이어 갔으며, 이는 2008년 5월 역사적 초호황으로까지 이어졌다. 그러나 2008년 9월 리먼 브라더스의 파산신청은 일시에 세계금융권의 신뢰성에 의문을 제기하는 사건으로 비화되고, 금융시장의 정보비대칭성 문제로 인해 세계금융권은 일시적 마비·공황상태로 돌입하게 되었다. 이에 따라 무역금융 또한 큰 타격을 보면서 해상물동량이 급감하게 되었다.

한편, 2005년 이후 신조선 인도량이 2,000만DWT를 넘으면서 공급압력에 따른 시황 악화요인으로 작용했다. 2009년에는 3,700만DWT의 신조선 인도량이 물동량 감소와 맞물려 작용하면서 시황 악화를 가중시켰다.



자료 : Clarkson

| 그림 2-17 | 글로벌 금융위기 전후의 건화물 운임지수와 물동량



자료 : Clarkson

| 그림 2-18 | 글로벌 금융위기 전후의 건화물 운임지수와 선박 인도량

2) 2008년 글로벌 금융위기의 특징

최근 세계 금융시스템은 혁명적으로 발전해 왔고, 금융부문의 위험은 증대하였다. 정보통신산업의 발달, 규제완화, 제도적 변화 등에 따라 과거에 불가능했던 금융거래가 가능하게 되고, 기업과 가계는 보다 많은 자금을 공급받게 되었다. 특히 금융업에 대한 규제완화로 금융상품, 금융회사, 금융시장, 업무영역 등 각 분야에서 경쟁을 제한하는 인위적인 장벽이 제거되고 사모펀드(private equity fund), 헤지펀드(hedge fund) 등 새로운 제도의 도입으로 금융거래는 보다 간접화되고 금융거래 참여자가 확대되었다. 하지만 금융상품에 내재된 위험이 경제 전반에 걸쳐 보다 폭 넓게 확산되면서 금융부문의 위험이 경제 부문에 미치는 영향은 증폭되었다.

2008년 금융위기는 기본적으로 미국 투자은행의 과도한 부채 사용과 금융 감독 및 규제의 불충분에 기인한다. 2000년 이후 금융시장에서 풍부

한 유동성과 함께 저금리 기조가 정착됨에 따라 단기수익을 지향하는 헤지펀드, 투자은행 등은 자금차입을 확대하여 막대한 수익을 얻었다. 하지만 과잉유동성은 그대로 부동산 버블로 전환되었고, 헤지펀드와 투자은행들은 서브프라임 모기지를 이용한 자산담보부 증권 등 고위험 상품에 대한 투자가 크게 늘어났다. 그러나 금리가 상승추세로 전환되면서 파생상품시장에 대한 과도한 노출과 효과적이지 못했던 규제는 세계금융위기의 원인이 되었다. 결국 파생상품이라는 첨단금융기법들은 경제 전체의 불안정성을 증폭시키며 경제위기의 실마리를 제공했고, 그 영향은 전 세계로 전파되어갔다.[13)]

전통적으로 금융시스템의 위기는 은행에 대한 감독, 중앙은행의 최종대부자 기능, 예금보험 등에 의해 방지할 수 있었다. 하지만 1990년대 이후 이러한 제도들이 금융위기 발생 시에 제대로 기능하지 못하고 있는 것으로 평가되고 있다. 특히 최근 미국 서브프라임 모기지 부실에서 기인한 금융위기는 자산가격의 급격한 하락, 시장유동성의 급격한 축소 등에 따른 신용위험 관리에 대한 인식 부족으로 인하여 미연에 방지할 수 없었다.

3) 세계 해운위기의 특징과 파장

2008년 5월 20일 BDI가 11,793포인트였던 것에 반해, 하반기에는 BDI가 663포인트로 급락했다. 이는 운임수입 급감에 따른 주요선사들의 수익성 악화를 불러오며, 세계 해운불황의 시작을 알리는 신호탄이 되었다. 세계경기 침체로 수출입 물동량이 급감하는 반면, 호황기에 발주된 선박량은 지속적으로 증가했다. 2009년 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 약 9.8% 감소할 것으로 추정되지만, 2004~2008년간 세계 선박량은 39% 급증(8억 4,000만 톤 → 11억 7,000만 톤)했다. 이에 따라 해상운임이 고점 대비 1/6

13) 김종걸, "글로벌 금융위기와 새로운 경제 패러다임", 21st IFES_APRC International Conference, Moscow, 2009. 11.

이하로 하락해 운임이 최소 운항비용에도 미치지 못하는 상황이 발생하여, 선박 운항 중단, 신조선 발주 취소 및 해운사의 파산 등으로 확산되었다. 또한 세계 선박량(11억 7,000만 톤)의 47%에 해당하는 5억 6,000만 톤이 건조 중에 있어 2011년까지 매년 10%대의 선박량 증가가 예상된다. 따라서 향후 선박량 과잉 해소와 운임회복에 상당 기간이 소요될 전망이다.

또한 세계 주요선사는 발주·건조중인 선박의 처리문제로 큰 애로를 겪고 있는 상황이다. 선주들은 대부분 당초 계약대로 건조를 진행하면서도 조선소 측에 인도시기 연기, 건조가액 인하 등을 적극적으로 요구하거나, 건조에 미착수하거나 금융이 확보되지 않은 선박은 발주취소 요청을 하는 사례도 나타난다. 하지만 선가가 하락하면서 금융기관이 추가담보를 요구하거나 중도금 등의 지원을 꺼리는 경우도 있어 선주들의 자금부담이 가중되고 있다. 또한 최근 신조선가의 대부분을 건조 완료시기에 부담하는 방식(heavy tailing)도 증가하여 인수시기 도래시 유동성 압박이 예상된다.

이번 해운위기로 세계 최대선사인 머스크라인이 주식발행을 통해 유동성 확보에 나섰고, 대형 국적선사들도 회사채 발행과 선박매각 등 다양한 방법으로 불황의 장기화에 대비한 유동성 확보에 여념이 없다. 2009년 9월 세계 3위 컨테이너 선사인 프랑스의 CMA-CGM이 모라토리엄 위기에 처한데 이어 최근에는 대만 해운사 TMT도 자금난에 시달리는 등 전 세계 주요 해운사들이 유동성 위기를 겪고 있다. 이 와중에 해외에서 여러 선사들이 파산했고, 화물이 없어 계선돼 있다. 국내에서도 법정관리기업과 채무불이행 선사들이 잇달았다. 실물경제의 회복이 느려지고 국제교역량 증가세가 둔화되고 있는 상황에서 세계 해운업체들의 유동성 부족은 상당기간 지속될 것으로 예상된다.

특히 컨테이너 부문과 건화물 부문의 급격한 경기 침체는 공급과잉 상황에서 빠른 해운경기 회복을 기대하기는 어려울 전망이다.

4) 해운위기의 특징

우리나라의 외항해운업계 해운수입은 시황급등에 힘입어 2004년 200억 달러를 돌파했다. 그러나 2008년 하반기 세계금융위기에 따른 세계해운경기 급락으로 우리나라 해운산업이 일대 위기를 맞게 되었다. 이에 따라 급팽창하던 한국해운업은 유동성 위기에 봉착하여, 불황시기에 자산(선박)을 싼값에 매각하는 악순환을 반복할 처지에 놓였다. 또한 교역량이 급감하면서 유동성 위기에 직면한 선사들은 이미 발주한 선박에 대해 취소 또는 인도연기를 요청하고 있어, 조선업 역시 어려움을 겪고 있다. 2004년 말 73개의 해운회사는 2008년 말에 이르러 177개까지 늘어났다. 또한 보유선박 척수도 471척에서 819척으로 늘어났고, 해운업 여신규모도 20.4조 원으로 급증했다. 이렇게 급팽창하던 한국해운업은 세계경기 침체로 유동성 위기를 맞이했으며, 2009년 2월 6일 자산규모 9위인 삼선로직스사가 기업회생절차 신청을 한 것을 시발점으로 해운, 금융의 동반부실 우려가 확산되었다.

2008년 하반기에는 해운경기 급락으로 여러 단계에 걸친 연쇄적인 용선료 지급불능이 발생하였다. 또한 경기침체로 해상물동량이 감소하면서 저운임 경쟁이 치열해지고, 용선 선박의 반선 및 계선이 증가되었다. 우리나라 해운업의 경우, 자금조달이 용이한 호황기(고선가)에 주로 선박을 확보하고, 불황기(저선가)에는 위축되는 악순환 구조를 되풀이했다. 2008년 말 기준 177개 해운사의 90%가 중소기업이라는 해운업계의 영세성으로 인해 시장분석과 위기관리능력이 미흡한 구조적 특징 역시 문제가 되고 있다.[14)]

14) 상위 30개사가 전체 매출액의 85%를 차지하였다.

제 3 장 국내외 해운위기 대응사례 분석

1. 우리나라의 해운위기 대응방안 특징

1) 1980년대 해운산업합리화 사례 분석[15)]

(1) 정부주도의 해운기업 통폐합

세계 경제는 1979년 제2차 석유파동으로 인한 영향으로 침체되기 시작하였다. 경제 불황이 장기화 조짐을 보이면서 해운 시황도 계속 악화되었다. 세계 해상물동량의 감소와 해운 호황기에 발주된 신조 선박들이 1979년과 1980년 초까지 대량으로 공급되면서 선박과잉 현상이 심화되었다. 선박공급과잉 현상은 선사 간 과당 경쟁을 유발시켰으며 이는 운임하락으로 이어졌다. 1982년에 들어서는 해운불황이 산업 전반으로 번지면서 확대되어 해운기업들이 집단 도산사태에 직면하게 되었다.

우리나라는 해운불황이 시작되기 직전인 1981년 한 해 동안에 100만 톤이 넘는 선박량을 증가시켰으며, 같은 해 우리 정부는 이전의 해운 호황기에 준비한 '해운조선종합육성방안'을 발표하였다. 정부는 해운진흥법 개정을 통해 외항선사 가운데 대형업체를 지정해서 이를 중점적으로 육성할 수 있도록 했다. 지정된 대형업체는 계획조선의 실수요자 선정, 해운 진흥기금의 사용, 국제 정기항로 개설 등의 지원을 우선적으로 받을 수 있게 되었다. 선박량, 보유 척수, 수송실적, 운임실적 가운데 3개 항목 이상의 기준을 충족할 경우, 대형업체로 지정될 수 있어 선사들은 경쟁적으로 선대 증강에 주력했다. 정부는 조선 산업과 연계하여 해운산업을 육성할 방침으로

15) 국가기록원 나라기록포털 참조(http://www.archives.go.kr)

해운기업들이 선박을 매입할 수 있도록 지원하였다. 특히 정기항로의 확충을 위해 재정금융지원의 제도화, 해운세제개선 등이 포괄적으로 추진되었다. 이러한 선사 육성방침은 대형 선사 및 중소 해운선사들이 중고선박 가격이 최고조에 이른 시점에서도 대량으로 선박을 들여오게 하였다. 이와 함께 외항해운선사가 난립하는 문제도 심각하게 대두되었다.

1982년 세계 해운산업이 불황기에 접어들면서 우리나라는 국적선사의 과당 경쟁, 운임하락 등으로 부실 해운기업이 속출하면서, 많은 선사들이 연쇄적으로 유동성 위기에 빠졌다. 해운 불황이 예상보다 심화되고 장기화됨에 따라 1983년 12월 정부는 해운산업 위기에 따른 집단도산 방지를 위해 해운산업합리화를 추진하여, 2년간 총 112개 선사를 22개 그룹 선사로 통폐합하는 극단적인 해운산업 재편 조치를 시행하였다.[16] 정부가 주도하여 3단계의 과정을 거쳐 회생불가능 선사 19개사는 해운업을 정리했으며, 해운산업의 기업경영을 내실화하고 국제경쟁력을 강화해 우리나라 해운산업이 새로운 도약을 할 수 있도록 추진되었다. 해운산업합리화를 통해 해운기업 통폐합과 세제지원과 같은 정책수단이 활용됐으며, 이러한 작업은 정부 주도로 이루어졌다.[17]

(2) 조세 및 금융 지원

산업정책심의회에서 합리화대상으로 지정된 선사에 대하여는 조세감면규제법에 의거 등록세, 취득세, 특별부가세 등을 감면했다. 해운산업합리화 금융지원이 국적선사들에게 제공되었다. 원금상환은 거치기간 연장 또는 운전자금 대출로 대환하고 이자상환은 운전자금 대출로 대환했으며,[18] 중고선개조자금지원제도를 신설하여 중고선을 경제선화(經濟船化)하

16) 양창호, 「해운산업합리화 조치의 의의와 평가」, 해운산업연구원, 1993. 12. p. 35.
17) 정부가 해운합리화 정책을 주도할 수 있었던 가장 큰 이유는 해운업이 정부가 통제하는 면허제였기 때문인 것으로 평가된다.

며 지원규모는 1984년 300억 원으로 하고 지원조건은 계획조선 지원조건과 동일하게 지원하였다.[19] 합리화 추진의 보완대책으로, 해운항만청이 제철원료, 원유, 무연탄, 양곡, 비료원료 등 대량 화물 확보에 대해 관련 해당기관장과 사전협조를 시행하도록 하였으며 국적선 이용을 권장하였다. 해운산업합리화에 참여한 선사는 등록세와 취득세 등 약 677억 원의 조세감면 혜택과 연간 약 3,700억 원 규모의 선가 원리금의 상환을 유예 받게 되어 자금난을 완화할 수 있게 되었다. 계획조선 원리금 상환유예 등을 통해 계획조선 물량 확대로 신조선 도입이 지속적으로 추진되었다. 해운합리화계획으로 선주들의 선박확보를 국내신조선에 한정하고 해외 도입을 규제하였다. 이에 따라 선주들의 해외 중고선 도입에 한계가 있어 불황 이후 경쟁력 확보에 장애 요인으로 작용하기도 했다.

한편, 선진 해운국은 신조선을 미리 확보하여 해운산업의 구조변화에 따른 불황여파가 상대적으로 미미했으나, 우리나라 선사는 호황기에 고가의 중고선을 대량 매입함으로써 심각한 구조적인 해운불황에 따른 피해가 컸다. 더욱이 국적선사의 난립에 따른 출혈경쟁으로 용선가격이 상승하는데 운임은 오히려 하락하여 국제경쟁력 상실과 경영부실로 이어졌다. 1980년대 해운불황은 정기선, 건화물선, 유조선 시장 모든 분야에 동시에 발생하여 그 문제가 심각하였다. 해운산업의 수급 메커니즘의 역동적 변화를 면밀히 분석하고 적절한 선박투자를 통해 구조적인 해운불황을 방지할 수 있다. 우리 기업들은 해운여건 변화를 지속적으로 검토하고 시황에 대한 통찰력을 키울 수 있어야 한다.

---

18) 대환(貸換) 방식으로 원리금 상환 유예 조치가 이자의 원금화로 이어져 부실 채무가 누적된다는 문제점도 있었다.

19) 대부분의 선사들이 1990년대 초에 상환을 완료하였다.

| 표 3-1 | 1980년대 해운산업합리화

배경	조치	결과
▪ 세계경제 침체 ▪ 석유파동 ▪ 과다경쟁 ▪ 선박의 고가매입 ▪ 정부의 선대증강 정책	▪ 정부의 합리화조치로 선사 통폐합 ▪ 세제·금융지원 및 조세감면 ▪ 대출상환 기간 연장	▪ 112개 선사를 22개 그룹 선사로 통폐합 ▪ 계획조선 제도 유지로 신조선 도입 지속 ▪ 해외중고선 도입 한계

2) 외환위기에 따른 유동성위기 극복사례 분석

(1) 부채비율 축소를 위한 선박 매각

지난 1997년 외환위기 직후 국내 선사들이 유동성 확보를 위해 해운업 구조조정 과정에서 125척의 국내 선박을 싼 가격에 해외투자자에게 매각하여 국부유출 논란이 있었다. 선사들은 정부가 정한 부채비율을 맞추기 위해 헐값으로 선박들을 해외에 매각하였다. 즉 부채비율 200% 적용에 따라 국내 외항해운업체들이 부채비율 축소를 위해 수십 척의 선박을 해외에 매각했다. 선박들이 동시에 선박시장에 매물로 나오면서 선박가격이 크게 하락하여 선사들은 손실을 입게 되었다. 이와 함께 선사들은 부족한 선박량을 충당하기 위해 높은 용선료를 지불하면서 매각한 선박을 재용선[20]함으로써 이중고를 겪었다. 1998년부터 2001년 사이에 선박 125척(360만 톤)이 매각되었다. 해운산업의 특성상 선사들은 선가가 낮을 때 선박을 확보해야 경쟁력이 크게 향상된다. 그러나 우리나라 대부분의 선사들은 선가가 높을 때 선박을 확보한 사례가 많아 일본 등 다른 나라에 비해 해운 경쟁력이 낮은 편이었다. 국내 대표선사인 한진해운은 동아시아 외환위기로 인한 운영자금 부족으로 1998년 보유선대의 대량 매각과 함께 구조조정, 경영효율화 추진 등을 통해 유동성 위기에서 탈출하였다.

20) 해운기업은 판매 후 재용선(Sale & Lease Back)을 통해 유동성을 확보하였다.

| Ⅲ 3-2 | 외환위기 시 한진해운 선박 매각 현황

선박 종류	선박크기	척수	매각조건
컨테이너선	768TEU	1	단순매각
	1,200TEU	6	재용선 : 5척
			단순매각 : 1척
	1,600TEU	1	단순매각
	2,700TEU	18	재용선 : 14척
			단순매각 : 4척
건화물선	핸디사이즈(25,000DWT)	1	단순매각
	파나막스급(61,000DWT)	2	재용선 : 1척
			단순매각 : 1척
합계	29척		재용선 : 20척
			단순매각 : 9척
총 매각금액	4억 5,700만 달러		

자료 : Lee. Tae-Woo, “Aftermath of the Financial Crisis and Challenges for the Maritime Industry in Korea”, 「한국해운학회지」, 제33호, 2001. 12. p. 28을 참고하여 재작성

1990년대 말의 외환위기에 따른 해운산업의 유동성위기로 인해 선박자산이 다량으로 해외에 매각되었다. 해운산업이 외환 및 금융시스템의 위기에 노출된 것이다. 재무적 위기는 전략적 리스크 관리와 재무 건전성 확보로 대처할 수 있어야 한다. 해운 기업의 위험에 대한 대응능력을 점검하고, 상시적인 관리체계 운영이 중요하다.

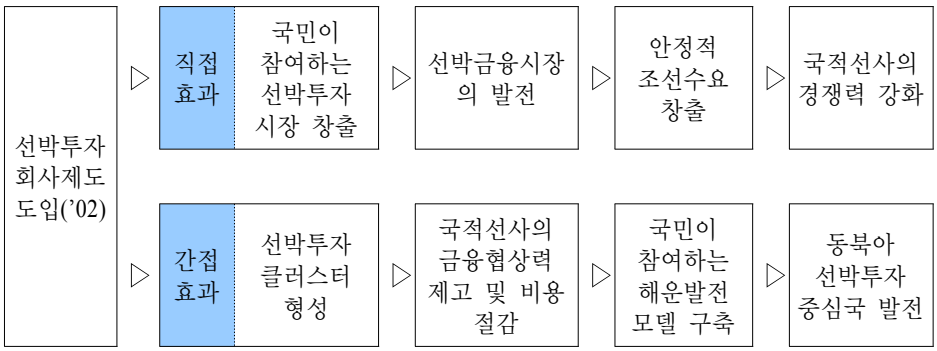
(2) 선박투자회사제도 도입

당시 우리나라 해운업계에서는 외환위기 이후 대규모 해운산업 구조조정으로 국적선대가 급감하고 선박금융 경색이 지속되어 해운산업의 성장기반이 붕괴될 것을 우려하였다. 이에 정부는 한국해양수산개발원의 제안을 수용하여 2002년 5월 선박투자회사법을 제정하였다.[21] 이 선박투자회사

21) 임종관, 「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12. pp. 8~13.

제도가 됨으로써 시중 유동자금을 선박에 투자하는 선박 펀드가 2004년 처음 출시되었다. 자본시장을 통한 선박건조자금의 안정적인 공급체계가 구축된 것이다. 2003년 3월 한국선박운용(주)이 설립된 것을 시작으로 2009년 12월 현재 총 5개사의 선박운용회사가 운용되고 있다.

아시아에서 최초로 선박투자회사제도를 도입함으로써 조선산업과 선박매매·관리업 등 해운 연관 산업을 활성화하고, 2004년에는 선박톤세제를 도입해 국적선사들의 국제경쟁력 강화에 기여했다.



자료 : 임종관, 「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12. pp. 76~79를 참고하여 재작성

| 그림 3-1 | 선박투자회사제도 효과

| 표 3-3 | 외환위기에 따른 유동성 극복

배경	조치		결과
	개별기업	정부	
▪ IMF 구조조정	▪ 부채비율 감소 ▪ 선박매각 ▪ 자본증자 ▪ 용선확대	▪ 선박투자회사제도 및 선박톤세제 도입	▪ 구조조정, 경영효율화 추진 등을 통해 유동성 확보 ▪ 선박펀드 활성화

3) 2008년 글로벌 금융위기에 따른 해운불황

(1) 글로벌 금융시스템 붕괴와 해운산업 구조조정

2008년 9월 미국 금융기관의 연쇄도산으로 금융위기가 전 세계로 확산되었다. 이는 실물경제의 자금흐름을 제약하고 국제 교역을 위축시켰다. 해운시장도 물동량 감소와 운임 하락으로 기업들이 유동성 위기에 빠지게 되었다.

연쇄적인 용선료 지급불능 사태 등의 확산으로 중대형 선사들도 큰 어려움을 겪으며 유동성 확보를 위해 사업 개편과 용선선박 반선, 선박 매각 등의 조치를 시행하였다. 법정관리기업과 디폴트(채무불이행) 선사들도 발생하여 해운, 금융의 동반부실 우려가 확대되었다.

우리정부는 과거 1997년 외환위기 시에 국적선사가 유동성 문제를 해결하기 위해 선박을 저가에 해외로 매각한 과오를 방지하고, 국적선대의 유지 및 해운기업의 경쟁력을 강화하기 위해 2009년 4월 "해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안"을 발표하여 해운산업의 위기극복을 추진하였다.[22] 정부는 구조조정 및 부실 용·대선 정리 등 국제해운시장의 신뢰 회복, 선박투자 기반 확충 등으로 경쟁력 있는 선대 확보 지원 및 해운세제 등 안정적인 해운경영 기반 조성에 주력하였다.

정부는 공공부문, 채권금융기관 등의 구조조정 기금을 활용하여 선제적으로 유동성 위기를 겪고 있는 해운기업의 선박 매입·재용선을 촉진하였다. 이와 함께 투기성 다단계 용·대선 관행 단절과 용대선 정리도 적극적으로 추진하여 해운업계의 연쇄부실 위험을 감소시켰다.[23]

---

22) 2009년 4월 23일 대통령 주재 하에 비상경제대책회의를 개최하고, 국토해양부·기획재정부·금융위원회 등의 범부처 차원의 '해운산업 경쟁력 강화방안'을 확정하였다.

23) 투기성 다단계 용·대선 관행 근절방안 및 외항화물운송사업 등록기준 강화를 통해 시장질서를 확립하는 정책을 추진하였다.

해운업 특성과 기업의 규모 등을 고려한 구조조정 및 지원방안을 마련하기 위해 채권은행이 해운기업의 신용위험평가를 조속히 실시하여 해운산업 위기에 대한 적극적인 대응이 이루어졌다. 또한 톤세제, 국제선박등록제 등의 일몰 연장을 통해 유동성 확보가 곤란한 국적선사에 대한 지원도 병행되었다.[24] 이외에도 해운·조선 상생방안, 해외시장 개척 지원 등의 경쟁력 강화 방안 내용이 포함되었다.

| 표 3-4 | 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안

구분	내용
구조조정 방안	▪ 구조조정, 경영효율화 추진 등으로 유동성 확보 ▪ 채권금융기관 주도의 신용위험평가를 통한 상시구조조정 추진 ▪ 신용공여 500억 원 이상 38개 대규모 업체에 대한 신속한 신용위험평가 및 업체별 구조조정·지원방안 추진
선박펀드제도 개선	▪ 3년 이상의 선박투자회사 존립의무, 2년 이상의 대선의무, 현물출자, 주식 추가발행, 차입 제한 면제 등의 선박펀드 설립 요건 완화(선박투자회사법 개정)를 추진
시장질서 확립	▪ 불법 용·대선 단속 및 외항화물운송업체 등록기준 강화
해운세제 경쟁력 확보	▪ 톤세제도를 2014년까지 5년 연장 ▪ 국제선박등록제도를 2012년까지 3년 연장

(2) 구조조정 선박펀드 활성화

선박공급 과잉 및 세계경제의 불확실성 등으로 해운불황이 장기화 조짐을 보임에 따라 정부는 상시적인 해운산업 구조조정과 선박금융 위축에 대한 보완책 마련을 위해 2009년 11월에 후속조치로서 “해운산업 동향 및 대응방안”을 발표하여 초기의 정책성과를 점검하고 미비점을 보완하였다.

신조선 발주가 급감하고, 건조중인 선박에 대한 인도지연·발주취소

24) 톤세제도 및 국제선박등록제도 등의 일몰제 적용을 받는 해운세제의 시한을 각각 5년, 3년씩 연장하여, 해운선진국과 대비하여 해운세제 상의 경쟁력을 유지하도록 하였다.

등의 문제가 나타나는 조선산업도 고려하여 운항중인 선박에 대해 지원하는 선박펀드 매입 대상을 건조중인 선박까지 포함하도록 대상을 확대하였다.[25] 또한 구조조정기금을 활용한 선박펀드의 활용도를 제고하기 위해 펀드에서 선순위 금융의 확보가 제한적일 경우 구조조정기금이 최대 60%까지 참여할 수 있도록 하였다. 2009년 6월에 설립된 캠코선박운용(주)은 해운기업의 유동성 문제를 해결하기 위해 판매후 재용선(Sale & Lease-Back) 조건으로 선사의 선박을 취득하였으며, 2009년 12월 현재 한진해운에 16척, 현대상선에 2척의 선박을 대여하고 있다. 이러한 선박펀드 조성은 갑작스런 해운불황으로 국적선박이 저평가된 가격에 해외로 매각되는 국부유출을 방지하고, 자금난에 처한 해운사에 유동성을 공급하기 위해 도입되었다.[26] 캠코의 선박펀드는 구조조정기금이 30%, 채권금융기관 60%, 민간 투자자가 10%를 출자해 4조원 규모로 캠코가 운영권을 갖는다. 이렇게 조성된 선박펀드는 해운업체가 보유한 선박을 시가로 사들이는 것을 원칙으로 하며, 선주가 원할 경우 '세일&리스백(Sale & Lease back)' 방식으로 구입한 선박을 빌려주고 용선료를 받는다.

산업은행도 2조 원 규모의 선박펀드를 조성하여 재무구조 개선이 필요한 해운업체의 신조중인 선박과 중고선박을 시가로 선박을 매입하는 프로그램을 출범하였다. 산업은행은 시황급락으로 경영위기를 겪고 있는 해운업의 구조조정을 지원하기 위해 2009년 7월부터 대한해운 등의 선박을 매입하였다. 산업은행의 선박펀드는 국내외 금융기관과 조선사 등이 참여하는 다양한 방법으로 추진되고 있다. 해운 기업은 보유 선박을 매각해 필요

25) 국적선사가 국내 조선소에서 신조선 건조 시에 수출보험공사의 대출보증을 받을 수 있도록 추진하기로 하였다.

26) 2009년 7월 15일 국토해양부는 구조조정기금을 활용한 첫 번째 선박펀드인 '캠코글로벌 1~17호 선박투자회사'를 인가하여 약 4,800억 원을 조성하기로 하였다. 매입자금의 40%(약 1,900억 원)는 구조조정기금이 출자하고, 외환은행과 하나은행이 20%(약 1,000억 원)를 대출하며, 나머지 40%(약 1,900억 원)는 해운사가 이행보증(seller's credit)으로 참여한다.

자금을 확보하고 재무구조를 개선할 수 있으며, 조선사는 안정적인 선박 건조기회를 확보할 수 있는 효과가 있다. 산업은행 선박펀드는 해운·조선·금융 산업의 상생협력 모델로 해운산업 불황기를 극복하는 데 긍정적인 역할을 하고 있다.

(3) 해운산업 재도약을 위한 위기관리

2008년의 글로벌 금융위기와 같은 시스템적 위기는 고도화된 리스크 관리능력과 일관되고 합리적인 선박투자 전략으로 극복할 수 있다. 외부의 충격을 이겨내기 위해서는 실질적인 질적 성장을 목표로 설정하고 경쟁력 강화를 통한 해운비즈니스를 추구해야 한다.

우리나라 해운산업의 위기 재발방지와 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 정책의 기조도 일관성 있게 유지되어야 한다. 상시적인 해운제도 혁신 추진과 규제완화를 통해 선대 확충과 해운 전문성 및 특화가 산업 전반에 나타나야 한다. 현재 정부를 중심으로 추진되고 있는 위기 극복을 위한 노력으로 우리 선사들의 연쇄부실 방지, 국적선대 유지, 경영실적 개선 등의 효과가 나타나고 있다. 특히 구조조정기금을 활용한 선박펀드는 정부의 의지를 대내외에 확고히 전달하는 한편 선사들의 최종 안전판 역할을 수행하고 있다. 선사들도 지속적인 경영합리화, 과당경쟁 자제, 공동운항 확대 등으로 실적 개선 노력에 적극적이다.

주기적인 해운시황 변동과 구조적인 해운위기 리스크를 극복하기 위해서는 해운산업 패러다임 변화에 주목하고 신성장동력 발굴과 고부가가치 비즈니스 개발에 집중 투자해야 한다.

| Ⅲ 3-5 | 선박투자회사 현황(2009년 12월)

운용회사명	내용			용선주
	펀드명	소계	척수	
한국선박운용	▪ 동북아(23개) ▪ 거북선 1,5,6호(3개)	26	36	- 현대상선(12) - 신성해운(3) - 창명해운(2) - 대한해운(1) - 포스(1) - 폴라리스(1) - Gulmar(2) - Gandari(1) - 해양경찰청(3)
KSF선박금융	▪ 아시아퍼시픽(15개) ▪ 코리아퍼시픽(13개) ▪ 거북선 2,3,4호(3개)	31	46	- 현대상선(11) - 오리엔탈(3) - 대한해운(1) - 세광쉽핑(4) - TPC코리아(6) - Pacific King(3) - 해양경찰청(3)
세계로선박금융	▪ 바다로(10개)	10	10	- 대림코퍼레이션(1) - 창명해운(8) - DK S&(1)
서울선박금융	▪ 한바다(1개)	1	1	- C&해운(1)
캠코선박운용	▪ 캠코글로벌(18개)	18	18	- 현대상선(2) - 한진해운(16)
합 계		86	111	

자료 : 국토해양부

| Ⅲ 3-6 | 2008년 글로벌 금융위기에 따른 해운불황 극복

배경	조치
▪ 글로벌 신용시스템 붕괴 ▪ 운임하락, 공급과잉	▪ 구조조정과 부실 용·대선 정리로 국제해운시장의 신뢰 회복 ▪ 선박투자 기반을 확충하여 경쟁력 있는 국적선대 성장 지원 ▪ 해운세제 일몰연장 등 안정적인 해운경영 기반 조성 ▪ 상시 구조조정 추진 ▪ 구조조정 선박펀드 운영개선 ▪ 금융기관의 선박금융 위축 완화

2. 외국의 해운위기 대응사례 특징

1) 일본

(1) 서비스 및 기술혁신을 통한 불황 극복

1960년대 시작된 컨테이너화 현상이 1980년대 전 세계적으로 급속히 확대되었다. 대형 컨테이너 선사인 머스크(Maersk), 에버그린(Evergreen), ACL(Atlantic Container Line), 하팍(Hapag) 등은 규모의 경제를 위해 선박 대형화와 선대 확충을 가속화하였다. 일본을 포함한 유럽 국가들도 계획조선 또는 선박 건조 보조금 제도를 운영하며 저가의 신조선 생산을 확대하였다.

| 표 3-7 | 주요 컨테이너 선사 선대 증가 추이

단위 : 천TEU

구 분	1975년	1980년	1985년
US Lines	18.5	20.4	79.7
Evergreen	2.4	27.1	78.9
Maersk	19.5	32.7	55.3
Sea-Land	42.5	49.5	51.4
OOCL	16.6	22.5	45.7
OCL	24.4	36.7	45.4
Hapag Lloyd	19.5	32.7	55.3
Nedlloyd	8.3	27.4	44.0
Mitsui OSK	13.7	23.5	34.6
APL	18.7	23.6	30.0
NYK	15.3	25.0	29.9
UASC	-	10.6	26.0
Yang Ming	-	13.5	23.4
POL	1.4	5.5	19.0
합계	201.7	360.2	607.1
비중% (전 세계 대비)	29.9	22.5	23.8

자료 : OSC, *The Crisis in Container Shipping*, 1986, p. 9를 참고하여 재작성

세계적으로 저가 생산 조선소가 확대되고 컨테이너 제조사와 리스사 증대로 컨테이너 박스 가격이 크게 하락하였다. 이러한 현상은 컨테이너 시장 진입 장벽을 낮추어 신규 해운회사들의 컨테이너 시장 진입을 용이하게 하였다. 선박 금융시장에 대규모 자본이 유입되어 동아시아 국가의 국적 선대가 빠른 속도로 증가하였다. 이러한 해운시장의 구조적 변화는 결과적으로 선박공급 과잉 현상을 초래하여 해운 불황을 야기시켰다.

1980년 중반 일본의 해운기업들은 해운불황을 맞아 다각적인 노력으로 경영 및 재무구조 개선을 시도하였다. 특히 NYK(Nippon Yusen Kaisha)는 불황 극복을 위해 서비스 혁신을 추구하였는데 2단 적재 열차운송(Double Stack Train : DST) 서비스를 미국내륙운송 서비스에 확대하며 복합운송사업을 본격화 하였다. 기술혁신(innovation)도 지속적으로 추구하여 냉동컨테이너 운송서비스를 확대하여 농수산물 운송시장 점유율을 높여 갔다. 컨테이너 터미널과 북미지역 물류센터 및 배송(distribution) 기지도 확충하였으며, 부동산업, 관광서비스업, 제조업, 항만창고업, 석유 및 석유화학제품 판매업 등에도 진출하였다. 경영다각화를 추구함으로써 불황대응력을 강화한 것이다. 일본에서는 유럽과 달리 1980년대 초 해운 불황기에도 원자재 수입이 지속적으로 확대되어 건화물선에 대한 물동량은 어느 정도 유지되었다.

(2) 해운동맹과 국적선 보호 정책

불황기에도 대형 컨테이너 선사들은 해운동맹(Shipping Conference)을 통해 운임협정을 체결하여 운임상승을 시도하였다. 이러한 공동노력으로 태평양 및 대서양 항로의 선박공급량을 줄이고 동일한 운임요율을 적용하여 1990년대 초반까지 지속적으로 운임이 상승하였다. 해운동맹은 선주 상호간의 경쟁을 조절하고 장기간에 걸친 시장질서 및 운임의 안정화를 도모하였다.[27)]

| Ⅲ 3-8 | 주요 해운동맹 컨테이너 운임 추이

단위 : 달러/TEU

구 분	1984년	1986년	1988년	1990년	1992년
유럽-극동	2,317	2,309	3,263	3,266	2,778
유럽-호주	4,884	5,325	6,942	7,884	6,386
대서양 서향	-	2,485	2,841	3,121	3,248
태평양 서향	-	650	1,157	1,498	1,629

자료 : World Bank, The International Ocean Transport Industry in Crisis, 1993, p. 22를 참고하여 재작성

일본정부도 국적선대 유지와 보호를 목적으로 자국화물을 국적선에 유보하는 국적선화물유보제도와 국적선보조금지급을 실시하였다. 일본은 운항보조금제도와 유사한 형태의 원양항로보조금제도를 시행한 적이 있다.[28] 또한 일본 정부는 해운산업 발전을 위해 계획조선제도를 정책적으로 추진하여 일본 해운기업들을 간접적으로 지원하였다.

| Ⅲ 3-9 | 1980년대 일본의 해운불황 극복

배경	조치	
	민간 부문	정부 부문
▪ 선박공급과잉 ▪ 선사간 과당경쟁	▪ 서비스 및 기술 혁신 ▪ 복합운송시스템 확대 ▪ 경영다각화 ▪ 해운동맹 구축	▪ 국적선보호정책 ▪ 화물유보제도, 보조금 ▪ 계획조선제도

27) 김상열 외, 「해운항만산업의 미래신조류」, 물류혁신네트워킹연구소, 2009, p. 273.
28) 김광희 외, “우리나라와 일본의 해운정책 비교 연구”, 「한국항만경제학회지」 제23권 제3호, 2007. 9. p. 107.

2) 유럽[29]

1980년대 초 해운불황 이전에 전 세계적으로 항만시설이 확충되어 항만 생산성이 크게 증대하였다. 특히 컨테이너 전용부두가 크게 늘었다. 이후 물동량이 감소하고 선박공급이 증가하면서 해운불황이 찾아와 유럽국가의 정부는 보조금, 세금감면 등 직접적인 지원 정책을 추진하였다.[30]

| 표 3-10 | 컨테이너 항만시설 증가 추이

구 분	1970년	1975년	1980년	1985년
북유럽	28	82	123	149
극동아시아	5	56	83	101
북미동안	19	56	80	93
북미서안	18	55	71	84
중동	-	6	35	49
남유럽	6	11	33	45
남미	2	4	19	40
동남아	-	5	14	32
오세아니아	4	16	28	31
아프리카	-	-	15	23
합계	82	291	501	647

주 : 수심 9미터 이상의 컨테이너 갠트리 크레인 보유 선석 수
자료 : OSC, *The Crisis in Container Shipping*, 1986, p. 9를 참고하여 재작성

1980년대에 대부분의 선주들은 일시적인 계선을 통해 해운불황 극복을 시도하였으나 한계가 있었다. 노후선박에 대해 1985~1986년 사이에 3,000만 DWT의 선박량이 해체되었다.[31] 운임이 하락하는 불황기에는 선박해체 가격과 중고선가도 동반 하락하여 선사들은 선박 매각 결정이 더욱 어려워진다.

29) World Bank, *The International Ocean Transport Industry in Crisis*, 1993을 참조하였다.
30) 일부에서는 정부의 지원정책이 시장경제 하에서 장기적으로 해운산업 경쟁력 약화를 초래했다는 비판도 있다.
31) World Bank, *The International Ocean Transport Industry in Crisis*, 1993, p. 20.

| 표 3-11 | 선박 해체가격 추이

단위: 백만 달러

구 분	1985년	1986년	1988년	1990년	1991년	1992년
유조선(8만DWT)	1.8	1.9	3.8	4.0	3.0	2.5
건화물선(3만DWT)	0.7	0.7	1.3	1.5	1.0	1.0
일반화물선(1만 5,000DWT)	0.9	0.8	1.7	1.8	1.3	1.3

주 : 동 기간에 컨테이너선 해체는 없는 것으로 나타남

자료 : World Bank, The International Ocean Transport Industry in Crisis, 1993, p. 24를 참고하여 재작성

(1) 영국

영국은 전통적으로 해운산업에 대해 보호주의(protectionism)를 취하는 미국과 달리 해운기업 및 시장의 자율성, 독립성을 존중하며 해운 자유화(liberalization) 정책기조를 유지하였다. 영국 정부와 금융권은 해운불황기에 직접 개입이나 지원을 하지 않고 자유시장원리에 따라 경쟁력이 없는 기업은 자연히 퇴출되도록 하였다.[32]

한편 영국 정부는 영국 내 조선소에서 건조되는 신조 선박과 관련된 정부보증문제에 대해서는 상당한 관심을 갖고 개선 노력을 시도하였다. 영국 정부가 1970년대에 영국 조선소에서 건조되는 선박을 대상으로 융자보증을 확대한 반면, 불황기에 영국 해운 기업에게는 지원이 없어 재무구조가 악화되었다. 정부의 신조선융자보증으로 해운기업의 부채가 증가하여 보증 기한을 기존 7년에서 10년으로 연장하여 3년간 정부보증에 관련된 부채 상환을 유예하였으며 금리도 동결하였다. 이러한 영국 정부의 지원은 영국 조선소에 발주된 선박에 한정되었으며, 중소 부정기선 선주에 적용되었다. 규모가 상당한 P&O, Ocean Transport, B&C 등의 대표적인 영국 정기선사에 대해서는 세제혜택이나 우대조치가 없었다. 이들 대형 해운기업에 대해서는 시장 자유경쟁과 공정(fairness)을 요구하였다. 1980년대 불황기 이

32) Rowlinson and Leek, “The Decline of the Regionally Based UK Deep Sea Tramp Shipping Industry”, *Journal of Transport Geography*, Vol. 5, No. 4, 1997, p. 288.

후 중국이 선원공급을 확대하면서 고임금의 영국 선원 경쟁력이 크게 약화되었기 때문에 영국 부정기선 사업이 크게 쇠퇴하였다.[33]

| Ⅲ 3-12 | 1980년대 영국의 해운불황 극복

배경	조치
▪ 해운자유화 ▪ 선사 간 과당경쟁	▪ 자유시장원리에 따라 퇴출 ▪ 조선산업 보호 ▪ 중소 부정기선 선주 융자보증 지원

(2) 그리스

그리스는 1970년대 초 세계 최대의 선박 보유국으로 부상하며, 세계 해운 1위국의 지위를 유지하고 있다. 그리스 선주들은 1950년대를 거쳐 1970년대에 이르는 동안 지속적으로 중고선박을 매입하면서 선대를 확장했다.[34]

1980년대 해운불황을 거치면서 외국 선주들이 은행부채를 상환하지 못해 채권단에 넘어간 선박을 그리스 선주들은 저렴한 가격에 매입하였다.[35] 동시에 1980~90년대에도 낮은 신조선가를 바탕으로 소규모의 신조선을 꾸준히 발주해왔다. 특히 그리스는 유조선 분야의 선대를 크게 늘렸다. 대형 석유 메이저(Major)회사들이 원유운반선을 직접 소유하며 운항하였으나, 1980년대 중반 원유 물동량 감소와 선박공급 과잉현상으로 자사선의 처분이 본격화되면서 선박을 매각하는 대신 중장기 재용선계약을 체결하였다.[36] 그리스 선주들은 과거 건화물선 위주의 선대 운영에서 유조선, 특수선 등으로 사업 영역을 과감히 확대하였다.

---

33) 상게서, p. 281.
34) 이인애, "그리스 해운 '세계 최고'이유 있다", 「해양한국」, 2008. 9. 29.
35) 일반적으로 채권단의 금융기관은 해운업과 같이 변동성이 심한 산업의 지분 소유를 꺼려한다(김규형 외, 「선박금융론」, 박영사, 2009. p. 70).
36) 상게서, p. 66.

| Ⅲ 3-13 | 1980년대 그리스의 해운불황 극복

배경	조치
▪ 선박공급 과잉	▪ 중고선 저가 매입 및 신조선 발주 ▪ 중장기 재용선확대 ▪ 운영선대 및 사업영역 다각화

(3) 노르웨이

1980년대 해운불황으로 운임이 바닥 수준이었으나 세계 금융시장에는 유가가 배럴당 40달러로 오일달러가 넘쳐났다. 1983~1984년에 건화물선이 대량으로 발주되었고, 1986년에 와서는 이 신조선들이 대거 인도됨으로써 해운선사들이 부도가 나며 중고선가는 급락했다. 이러한 급매물에 대해 투기성이 가미된 자산투자(asset play)가 성행하였다. 노르웨이 선박투자회사 제도인 K/S (Kommandit Selskap) 제도가 일반투자자들을 상대로 선박거래를 활성화하여 노르웨이 K/S 시장이 1980년대에 크게 성장하였다.[37] 1970~1990년대까지 노르웨이 선주 및 K/S 투자사들의 보유 선박이 크게 늘었다. 또한 노르웨이 정부는 1987년 6월에 제2선적제도인 노르웨이국제선박등록(Norwegian International Ship Register : NIS) 제도를 도입하여 선대증강 및 편의치적 방지 노력을 강화하기 시작했다.

그러나 노르웨이 K/S 펀드는 1992년부터 조세 혜택이 없어져 규모가 크게 줄었다.[38]

37) Martin Stopford, *Maritime Economics*, 3rd Ed., Routledge, 2009, p. 274.
38) 김태일, 「국내외 환경변화에 따른 선박투자회사제도 발전방안 연구」, 해양수산부, 2006. 12. p. 39.

| 표 3-14 | 1980년대 노르웨이의 해운불황 극복

배경	조치
▪ 건화물선 대량 발주	▪ K/S 펀드의 중고선 매입 ▪ 국제선박등록제도

(4) 덴마크

1980년대 이후 덴마크가 해운 불황을 극복할 수 있었던 이유로서는 머스크(Maersk)의 주도적 역할[39], 클러스터 효과(코펜하겐), 정부의 제도적 지원을 들 수 있다.[40]

덴마크는 해운중심국가 건설을 위해 1996년 덴마크 해운클러스터(cluster) 조성을 공식적으로 발표하였다. 덴마크 정부는 외국 기업 및 해운 전문 인력을 자국에 적극 유치하고, 유럽의 해운 선도 국가로 발돋움하여 궁극적으로는 글로벌 해운중심국가가 된다는 계획이다. 해운 관련 해상 및 육상 산업을 동시에 발전시키고 국적에 대한 제한보다 자유 해운시장 체제 형성을 도모하고 경쟁력 있는 해운관련 산업에 대해 전략적으로 선택과 집중을 강화하여 클러스터 효과를 증진시킨다는 계획이다. 핵심산업, 관련산업, 보조산업, 지원기구로 분류하여 체계적으로 관리・지원・육성하는 방안이 모색되었다. 덴마크 클러스터 모델은 이후 독일, 노르웨이, 영국 등에서 벤치마킹된 세계적으로 성공한 유럽의 전형적 사례로 평가된다.[41]

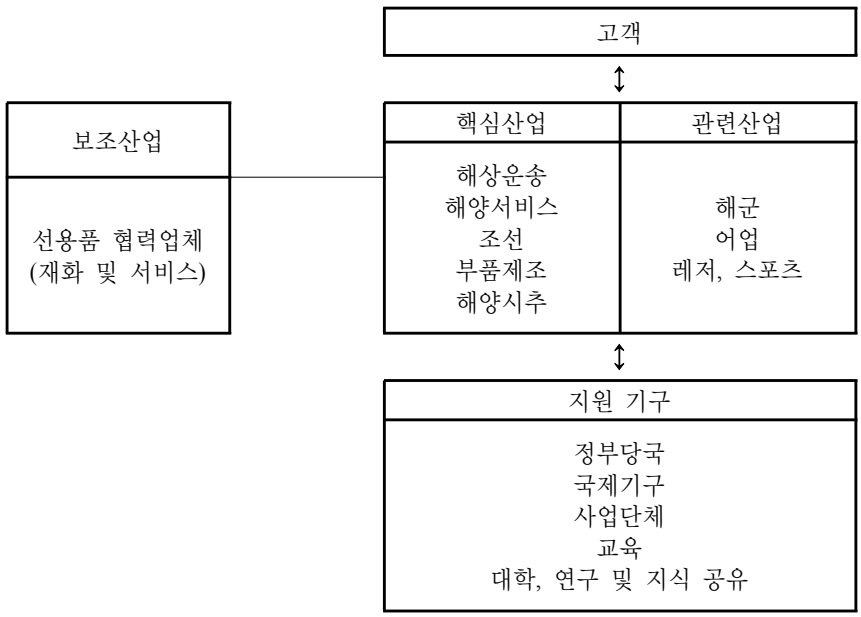
덴마크는 제2선적제도(Danish International Ship Register : DIS) 등의 제

39) 머스크는 컨테이너 서비스 사업에 집중하면서 항만터미널 및 물류시설에 적극적으로 투자하여 선도적인 통합물류체계를 구축하였다.

40) Henrik Sornn-friese, “Incentives, Capability and Opportunity. The Global Breakthrough of the Danish Shipping Industry 1985-2007”, the 25th Celebration Conference 2008 on Entrepreneurship and Innovation-Organizations, Institutions, Systems and Regions, June 17, 2008.

41) M.P. Loragnge, *Shipping Strategy*, Cambridge University Press, 2009, p. 73.

도적 뒷받침으로 클러스터 효과를 제고하여 해운산업을 국가 중심산업으로 발전시켜 블루 덴마크(Blue Denmark)를 구현하고 있다. 이와 함께 코펜하겐을 석유화물 교역 중심지로 발전시키고, 조선소, 선용품공급, 선박관리 등의 클러스터에 장기적이고 안정적인 자본유입을 통해 미래에 대한 확실성을 보장하고자 한다. 덴마크는 전폭적인 정부지원과 산업 간의 긴밀한 협력으로 해운산업의 발전을 도모하여 세계 최대 컨테이너 회사인 머스크라인과 주요 선사들의 본사가 위치한 코펜하겐을 선사와 해운업계에 대한 포괄적인 서비스를 제공하는 허브로 건설한다는 목표를 설정하고 있다. 이와 관련된 금융, 법률 및 보험 서비스 개선과 유럽 최고 수준의 선박운항 및 해운 보조 서비스 환경을 제공하여 해외 유수 선사들을 유치할 계획이다.



주 : Danish Maritime Authority, *The Danish Maritime Cluster*, 2006, p. 8을 참고하여 재작성

| 그림 3-2 | 덴마크 해운 클러스터 형태

머스크 이외에 주요 덴마크 선사들은 해외선사들과 제휴를 확대하고 선박운영과 관리의 전문화를 추구하고 있다. 특히 톰(Torm)사는 풀(pool) 제도를 석유제품선 시장에 처음으로 도입하였다. 세계 주요 선사들과 pool형성을 통해 Torm은 선대 확장과 파나막스 및 아프라막스급 석유제품선 시장에서 선도적인 역할이 가능해졌다. 1990년대 초 LR1(Long Range : 파나막스급) pool 설립을 시작으로 1998년 LR2(아프라막스급) 및 MR(Medium Range) pool을 형성하여 선대 확장을 지속하고 있다.

| Ⅲ 3-15 | 덴마크 Torm선사 Pool 현황

LR1 풀 (43척 : 인도예정 24척 포함)	LR2 풀(30척)	MR 풀 (65척 : 인도예정 17척포함)
Torm	Torm	Torm
Difko	A.P Møller - Maersk	Primorsk Shipping Corporation
Gotland Shipping	Gotland Shipping	Gotland Shipping
Nordic		Sanmar Shipping
Reederei “Nord” Klaus E. Oldendorff		
Skagerack Invest Limited		

자료: www.torm.com

이외에 노르덴(Norden)은 부정기선에 특화하며 1997~1998년 동아시아 해상물량감소와 금융위기로[42] 일본의 핸디막스급 건화물선들을 아주 저렴한 용선료로 선박매입조건부 장기용선을 하였다. 이러한 선박으로 2002년 중국발 건화물선 호황기에 큰 수익을 실현하였다.

42) 일본의 경우 1980년대 중반에 금융부문의 어려움을 겪기 시작했으며, 이 영향은 1990년대까지 지속적으로 이어졌다.

| 표 3-16 | 주요 덴마크 국적선사 선박량 추이(1885~1999년)

단위 : 천GT

구 분	1885년	1909년	1924년	1939년	1949년	1970년	1980년	1990년	1999년
DFDS(1866)	47	151	211	176	174	154	128	91	245
Norden(1871)	6	27	43	43	23	29	98	220	266
Torm(1889)	-	-	-	41	39	109	163	132	357
Maersk(1904)	-	-	56	178	207	1,650	3,302	2,939	3,064
덴마크 전체	129	635	912	1,093	1,054	3,446	5,241	4,87	5,726

주 : ( )안은 설립연도임

자료 : Henrik Sornn-friese, “Incentives, Capability and Opportunity. The Global Breakthrough of the Danish Shipping Industry 1985-2007”, the 25th Celebration Conference 2008 on Entrepreneurship and Innovation-Organizations, Institutions, Systems and Regions, June 17, 2008. p. 4를 참고하여 재작성

| 표 3-17 | 덴마크의 해운불황 극복

배경	조치	
	민간 부문	정부 부문
▪ 건화물선 대량 발주	▪ 머스크(Maersk)의 주도적 역할 ▪ 사업 영역 특화	▪ 클러스터 효과(코펜하겐) ▪ 정부의 제도적 지원

3) 2008년 해운위기 극복사례 분석[43)]

(1) 독일

독일 정부는 2009년 10월 초에 자국 최대 해운사인 하파그로이드(Hapag-Lloyd)에 12억 유로에 대한 정부 대출보증(guarantee)을 제공했다. 독일정부 대출보증은 하파그로이드가 금융권을 통해 조달할 계획인 12억 유로에 대해 90%를 보증하였다. 정부 보증 이외에 하파그로이드 주주들이 추가로 7억 5,000유로 출자 지원을 약속하였다. 한편 2009년 3월 하파그로이드 모회사인 독일의 Tui사는 하파그로이드의 통제권(control)을 함부르크의

43) 최근 각종 언론에 보도된 내용을 중심으로 정리하였다.

Albert Ballin 컨소시엄에 44억 유로에 매각하였다. Tui사는 하파그로이드의 소유권을 매각했지만, 지분 43.3%을 보유하기 위해 14억 6,000유로를 하파그로이드에 대출하였다. 하파그로이드의 소유주인 함부르크 컨소시엄의 최대 주주는 함부르크시 정부(Hamburg state)로 하파그로이드의 유동성 위기 이후 재무구조 개선을 위해 지속적으로 구조조정을 추진하고 있다.

컨테이너 선박 208척(신조 발주량 포함)을 보유한 페터 될레(Peter Dohle)사도 독일 정부에 구제금융을 요청하였다. 페터 될레사는 독일 정부가 금융위기로 인해 타격을 받는 기업들에게 지원하는 독일정부 구제금융(Deutschlandfonds)을 통해 1억 유로를 신청했는데, 독일정부 구제금융은 연매출액이 5억 유로 이상의 대기업만 신청이 가능하며, 독일 정부개발은행(Kreditanstalt fur Wiederaufbau Mittelstandsbank)이 담당한다. 독일 정부 지원 제도는 KfW Sonderprogramm으로도 알려져 있다. 페터 될레사는 향후 신조선 18척이 인도될 예정으로 이 가운데 14척이 대형 컨테이너선으로, 유동성이 불안한 칠레의 CSAV와 CCNI에 대선이 많아 금융권으로부터의 신조선에 대한 금융 조달 어려움이 가중되었다.

독일의 전통적인 독립 선주인 클라우스 페터 오펜(Claus-Peter Offen)사도 독일 정부로부터 자금지원을 요청한 것으로 알려졌다. 오펜사는 컨테이너 선박 130척(신조 발주량 포함)을 보유하고 있으며, 페터 될레사와 비슷한 수준인 1억 유로 정도를 신청한 것으로 추정된다. 오펜사는 대부분의 선박을 MSC사에 대선했으며 향후 포스트파나막스급 신조선 17척 및 8,000TEU급 3척 등이 인도될 예정이다. 독일 정부는 자국 선주들이 전 세계 컨테이너 선대의 30% 이상을 보유하고 있으며 KG 금융시장에서 유동성 부족이 심각해짐에 따라 대형 선주기업에 대한 금융 지원에 적극적이다. 특히 신조선에 대한 금융 지원에 주력하고 있는 것이 특징이다.

한편 해운불황이 장기화됨에 따라 독일 선주들은 풀(pool)[44]을 구성해 영업력을 확대하고 있다. 독일 선주들은 선박의 공유, 공동운항을 통한 풀

제도를 적극 활용하여 불황기에 생존과 리스크 분산을 위해 과당경쟁을 지양하고 선사 간 전략적 제휴를 강화하고 있다.

| 표 3-18 | 2008년 독일의 해운불황 극복

배경	조치	
	민간 부문	정부 부문
▪ 글로벌 신용시스템 붕괴	▪ 공동 영업 및 운항 ▪ 전략적 제휴	▪ 정부 대출보증 ▪ 정책금융 지원

(2) 프랑스

세계 3위 컨테이너 선사인 프랑스 CMA CGM사가 정부에 긴급자금 지원 신청과 채권은행단에 채무 지급유예(moratorium) 선언을 검토 중인 것으로 알려졌다. 해운위기 시작 전 대규모 신조선 발주로 2012년까지 49척의 신조선이 인도될 예정인 CMA CGM사는 2009년 상반기 5억달러 이상의 적자 손실을 포함하여 현재 56억달러의 부채가 발생하였다. 이에 따라 프랑스 정부는 채권 금융단과 함께 구조조정을 위한 협상을 통해 채권은행이 CMA CGM사에 구제금융을 지원하기로 했다. 한편 CMA CGM은 향후 인도 예정인 신조선 49척에 대해 선박 인도 연기 요청을 심각하게 검토 중인데,[45] 유동성 회복을 위해 최근에 용선 선박 159척을 반선하고 123척을 다시 용선했다. 현재 총 361척을 운항하고 있는 CMA CGM의 소유선박은 91척이며, 용선 선박은 270척이다. CMA CGM은 지난 10년간 인수합병과 신조선 발주 등을 통해 선대를 크게 늘려 선박량을 10배 이상 확대했다.

44) 동일한 선종과 동일한 크기의 선박을 풀에 투입하여 대표 선주 및 전문기업에 영업 및 운항을 위임하고 여기에서 발생하는 운영수익을 공동배분하는 방식이다.

45) 채권은행은 CMA CGM사에 금융지원 제공에 합의하기 전에 신조선 인도에 대한 추가 인도지연 및 주문취소를 요구하였다.

CMA CGM은 CMA사가 1996년에 프랑스 국영기업인 CGM을 인수하면서 탄생했으며, 프랑스 정부는 국영기업인 CGM을 민영화하면서 CMA와 밀접한 관계를 맺기 시작했다. 유동성 위기를 극복하기 위해 자크 사드(Jacques Saade) 회장이 100% 보유하고 있는 CMA CGM의 지분의 일부를 프랑스 국부펀드인(Fonds d'Investissement Strategique : FSI)에 양도하는 방안도 검토중인 것으로 전해졌다. 또한 프랑스 정부는 CMA CGM사의 대출금 56억 달러에 대한 채무상환 보증을 검토하고 있다.[46] 한편 프랑스 선주협회는 정부에 선박 자산가치 하락에 따른 담보제공을 위한 해운지원 기금의 설립을 요구하였다.

| 표 3-19 | 2008년 프랑스의 해운불황 극복

배경	조치	
	민간 부문	정부 부문
▪ 글로벌 신용시스템 붕괴	▪ 용선선박 반선 ▪ 구조조정	▪ 구제금융 지원

(3) 중국

중국의 세계 2위 해운 기업인 COSCO는 해운불황으로 수익성이 급격히 악화됨에 따라 선복감축, 서비스 축소, 감속운항 등을 통한 운영비용 절감을 추진하고 있다. 이외에도 선박건조계획을 취소하고 자산 및 보유주식 매각을 통한 현금 유동성 확보를 모색하고 있다.

한편 COSCO는 2008년 12월 기업운영에 필요한 자금조달을 원활히 하기 위하여 주요 거래은행인 중국은행(Bank of China)과 전략적 협력계약을

46) CMA CGM사는 우리나라 조선소에 발주한 선박과 관련하여 한국수출입은행과 선가하락에 따른 추가 담보제공(론투벨류)을 협의 중인데. 프랑스 정부가 정부 보증을 제공할 것으로 알려졌다.

체결하여 108억 달러(745억 위안)의 신용한도(credit limit)를 제공 받았다. 중국은행은 금융지원을 통해 COSCO가 해운위기를 극복하고 재무구조 안정을 찾을 수 있도록 지속적으로 동반자 관계를 유지하고 있다. 향후에도 단순 자금조달 및 금융지원 이외에 다양한 분야에 투자와 협력을 통해 공동으로 상생 발전하는 전략을 추구하고 있다. 중국의 CSCL도 2009년 10월 중국은행과 800억 위안 규모의 전략협력협정을 체결했다. 중국은 정부가 나서서 다방면의 금융지원 등으로 자국 선사들을 지원하고 있다. 이와 같이 중국 해운기업들은 국책은행들로부터 대규모 신용한도 설정 등 금융지원을 받고 있다.

중국 정부는 세계적인 금융위기 및 실물경제 침체가 지속되는 가운데 해운·조선업계 생존을 위해 국가차원에서 조선산업에 대한 지원을 적극적으로 모색하고 있다. 중국수출입은행은 선수금환급보증(Refund Guarantee) 지원을 위한 신용기금을 확충하고 있다. 중국 정부는 민영 조선소들의 도산과 지방 경제 피해를 방지하기 위해 조선소 지원에 나서고 있다. 중국 정부는 이러한 정책적 금융 지원을 통해 해운업뿐 아니라 조선업 등 연관 산업 회복을 독려하고 있다.

| 표 3-20 | 2008년 중국의 해운불황 극복

배경	조치	
	민간 부문	정부 부문
▪ 글로벌 신용시스템 붕괴	▪ 운영비 절감 ▪ 금융기관과 전략적 제휴	▪ 금융지원 ▪ 조선산업 지원

(4) 이스라엘

이스라엘 화주협회(ISC)는 자국 선사 짐(ZIM Line)사의 유동성 문제를

해결하기 위해 정부의 지원을 촉구하고 나섰다. 주주 및 채권은행들도 대출 만기연장, 용선료 인하, 신조선 납기연장 등의 합의를 하고 자금지원을 모색하며 해결책을 강구하고 있다.

(5) 기타 유럽

세계 최대 컨테이너 선사인 덴마크의 머스크라인사(Maersk Line)는 인력조정, 연료소비량 절감 등을 포함한 비용 절감과 채권 발행 등으로 자발적인 노력을 강구하고 있다. 머스크라인사는 재무건전성 강화와 유동성 확보를 위해 약 62억달러의 금융차입을 추진하고 있으며, 17억 6,000만 달러에 달하는 자사주를 매각하기로 했다. 최근에는 덴마크 수출 신용기금(Eksport Kredit Fonden : EKF)으로부터 5억 2,000만 달러의 정부지원금을 조달받았다.[47)]

세계 2위 정기선사인 스위스 MSC사도 정부 지원 없이 위기극복 노력을 하고 있는데 유동성 어려움은 있으나, 노후선 해체 등을 통해 선대조정을 본격적으로 추진할 계획이다. 독일 및 프랑스와 달리 덴마크와 스위스 정부는 민간기업 지원에 소극적인 것으로 알려졌다.

| 표 3-21 | 2008년 이스라엘 및 기타 유럽의 해운불황 극복

배경	조치	
▪ 글로벌 신용시스템 붕괴	이스라엘	덴마크, 스위스
	▪ 금융지원	▪ 민간자율 유동성 확보

47) 건조 중인 신조선 선박과 연계된 선박 제품 공급업자 지원 방안으로 결정된 것으로 전해졌다(코리아쉬핑가제트, 2009. 12. 14.).

3. 시사점

1) 내·외부적 요인에 의한 해운위기의 반복적 발생

미국발 금융위기로 시작된 글로벌 경제침체와 세계교역의 위축으로 인한 해상 물동량 감소는 선박 과잉공급 상황과 맞물려 해상운임의 급속한 하락을 초래하였다. 우리 선사들도 유동성 위기를 겪으며 경영 여건 및 재무구조 개선을 위해 선박매각, 용선선박 반선 등을 통한 선대 조절과 다양한 차원의 구조조정을 모색하고 있다.

역사적으로 해운위기가 내·외부적 요인에 의해 반복적으로 발생하였으나 우리나라는 불황기에 상대적으로 취약한 체질을 보이고 있다. 해운기업들은 재무구조 개선을 위해 선박을 저가에 매도해야 하는 구조적 문제를 나타내고 있다.

2) 해운시황 분석 및 선박투자 전문성 확보 필요

우리나라 대부분의 해운사가 영세한 중소기업으로 자금조달이 상대적으로 용이한 호황기에 주로 선박을 확보하고, 불황기에 어려움을 겪는 악순환 구조를 벗어나지 못하고 있다. 급변하는 해운시장의 다이나미즘과 구조적 변화를 체계적으로 분석하고 관찰할 수 있는 능력이 필요하다. 시장분석과 위기관리 시스템을 도입하여 해운시황 변동에 선제적으로 대응해야 한다.

또한 선박에 대한 투자도 해운시장 시황 변동 요인과 대내외적 리스크 등을 종합적으로 분석하여 선박투자가 이루어져야 하며, 시황 이외의 선박투자 전문성도 확보되어야 한다. 선박금융 및 펀드 활성화를 통해 해운산업의 동태적 특성을 살리고 해운비지니스의 안정적인 수익성 확보와 미래사업의 불확실성 등을 제거할 수 있어야 한다. 이와 함께 해운 및 선박금융

분야의 전문인력양성도 정부차원에서 추진되어야 할 것이다.

3) 경영·사업 다각화 및 전략적 제휴

덴마크, 일본 등의 해외 사례를 살펴보면 해운 불황기인 저운임 시기에 경영 및 사업 안정화를 위해 다양한 방안이 강구되었다. 경쟁 선사와 전략적 제휴나 공동운항(Pool)을 통해 효율성 및 가격 경쟁력을 제고하고, 불황기 이후를 대비해 신조선 발주 준비 또는 중고선 매입을 통해 합리적인 선대 조절 방안을 모색하였다. 노후선박 해체 또는 선박개조 및 개선을 통해 새로운 서비스에 투입하며 해운불황 극복을 위한 다양한 노력을 전개하였다.

선진 해운국은 신조선을 미리 확보하여 해운산업의 경기변화에 따른 불황여파가 상대적으로 미미했으나, 우리나라 선사는 호황기에 고가의 신조선 발주를 늘리고 중고선을 대량 매입함으로써 해운불황에 따른 피해가 구조적으로 심각하였다. 해운시장 참여자인 선주, 화주, 금융기관, 정부 등이 유기적인 협력을 통해 해운위기 예방과 지속적인 발전과 성장에 도움이 되는 실질적인 방안이 전략적으로 모색되어야 한다. 중소형 선사는 해운시장의 특수·전문 분야에 특화해서 근본적인 경쟁력을 확보하여 안정적 수익 창출에 노력할 필요가 있다. 특히 새로운 영역 개척과 질적 성장 추구가 중요하다. 해운산업의 패러다임 전환에 따른 신성장동력 발굴과 뉴프론티어 진출사업에 대한 전략이 마련되어야 한다.

| 표 3-22 | 해운산업의 불황기 대처방안

<table>
<tr><th>구분</th><th>한국</th><th colspan="3">외국</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1980
년대</td><td rowspan="2">▪ 선사통폐합
▪ 세제·금융지원
▪ 대출상환 기간 연장</td><td>일본</td><td>노르웨이</td><td>영국</td></tr>
<tr><td>▪ 서비스·기술혁신
▪ 경영다각화
▪ 계획조선</td><td>▪ K/S펀드
▪ 국제선박등록제</td><td>▪ 해운시장에 맡김
▪ 조선산업 보호
▪ 중소 부정기선 선주 융자보증</td></tr>
<tr><td rowspan="2">1990
년대</td><td rowspan="2">▪ 선박매각
▪ 선박투자회사제도 등</td><td colspan="3">덴마크</td></tr>
<tr><td colspan="3">▪ 선박 공동운항
▪ 사업특화
▪ 클러스터</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2008
년</td><td rowspan="2">▪ 선박매각
▪ 부실용·대선 정리
▪ 상시 구조조정 추진
▪ 선박펀드 운영개선
▪ 구조조정 기금 활용</td><td>독일,
프랑스</td><td>중국</td><td>덴마크, 스위스</td></tr>
<tr><td>▪ 공동운항
▪ 금융지원</td><td>▪ 선사에 유동성 공급
▪ 전략적제휴
▪ 조선산업지원</td><td>▪ 민간자율 유동성 확보</td></tr>
</table>

제 4 장 해운경영위기의 재발 방지대책

1. 개요

앞서 살펴본 바와 같이, 해운경영위기를 촉발한 변수는 일률적이지 않고 다양하다. 1980년 초에는 해운산업의 수급 메커니즘 속에서 과도하게 도입한 고가의 중고선이 우리나라 해운산업의 전체적 경영위기로 비화하였다. 반면에 1990년대 말의 해운위기는 국민경제가 외환·금융위기를 맞아 정부 및 금융기관이 기업의 부채비율을 일률적으로 200% 이하로 낮출 것을 요구하여, 선사들이 이러한 재무구조 조정을 위해 선박자산을 다량으로 매각하면서 촉발되었다. 2008년에 발생한 글로벌 금융위기는 세계 경제의 금융시스템이 흔들리면서 거의 전 산업에 체계적 위험(systematic risk)이 가해져 해운산업 또한 직접적인 영향을 받게 되었다.

이처럼 다양한 원인에 의해 발생하는 해운위기를 모두 해소할 수 있는 대책은 찾기 힘들 것이다. 그러므로 모든 위기는 각각의 배경과 원인에 맞는 대책이 마련되어야 할 것이다. 예를 들어, 1980년 대 초에 발생한 우리나라 해운위기는 고선가 선박의 과잉공급이 경기침체와 맞물린 수급불균형과 투자실패의 문제였다. 따라서 이러한 위기를 예방하려면 선박투자의 합리성 확보와 시장여건분석능력이 갖춰져야 한다. 1990년대 말의 재무적 위기를 예방하기 위해서는 국가경제적인 재무관리여건변화에 선제적 대응능력을 갖추는 한편 과도한 차입을 지양하고 기업의 재무건전성을 확보해야 한다. 2008년의 글로벌 금융위기와 같은 시스템적 위기에 대처하기 위해서는 스트레스 테스트 등을 통해 자사의 생존능력을 점검하고, 이에 대비하는 기업체질강화전략의 수립이 요구된다.

한편 위기원인과 대책의 다양성에도 불구하고 각 해운위기 시에 나타

난 한국 해운산업의 내재적 취약성이 존재하는 것 또한 사실이다. 본 장에서는 우리나라 해운산업의 이 같은 취약성을 도출하고, 그에 상응하는 대책을 제시하고자 한다.

2. 우리나라 해운산업의 취약성 분석

1) 해운여건 변화에 대한 통찰력 부족

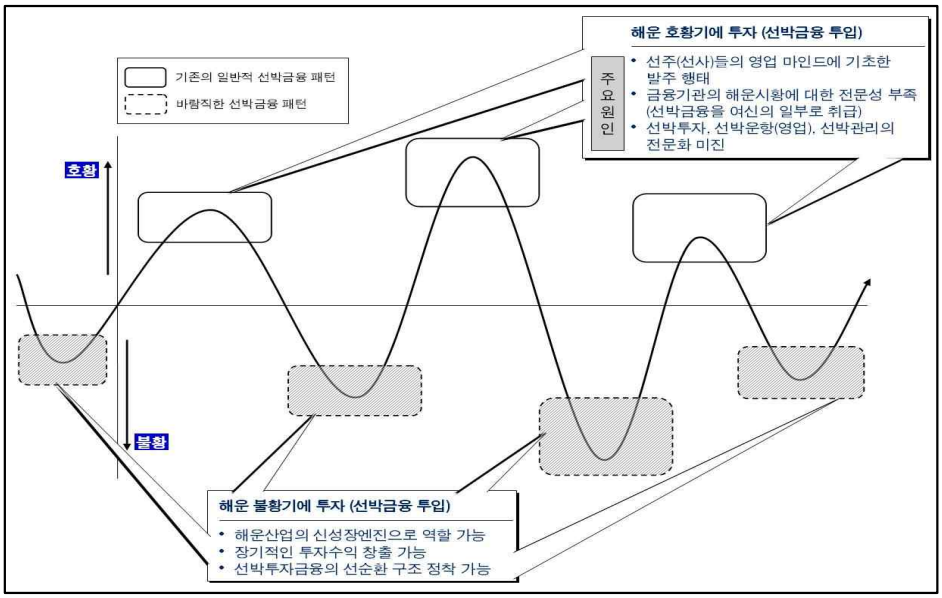
기업의 외부환경에 대한 경영자의 통찰력과 변화에 적응하기 위한 시의적절한 경영방침의 결정은 기업의 성패를 좌우한다[48]. 해운기업의 경영여건에 영향을 주는 요인은 매우 많다. 세계무역에 영향을 미치는 거시경제 변수들에 대해 충분히 검토하고 의사결정을 해야 한다. 우리나라 해운산업이 외부의 충격에 대해 유난히 취약성을 보이는 것은 적절치 못한 시기에 선박투자 과잉이 직접적인 원인으로 분석됐다.

사실 1973년과 1979년 2차례의 석유파동으로 일본 등 외국의 해운기업은 비경제적인 노후선박을 처분하는데 노력한 반면 우리 기업은 선박을 확보하는데 치중하여 도입시기와 여건을 제대로 검토하지 못했다. 첫 번째는 고선가시기에 중고선을 다량으로 도입한 것이고, 두 번째는 노후선박을 확보함으로써 운항의 경제성이 떨어진다는 점을 인식하지 못했던 것이다. 또한 최근의 금융위기상황에서는 신조선 가격이 매우 비싼 시기에 대량으로 선박을 발주한 것도 마찬가지로 해운여건변화에 대한 종합적인 통찰력이 미흡했던 데서 원인을 찾을 수 있다.

48) 민성규, “해운산업의 합리화에서 얻은 교훈과 한국해운의 진로”, 「한국해운학회지」, 제6호, 1986. 10. p. 10.

2) 자산투자로서의 선박투자 취약

우리나라 해운업계는 해운시황이 좋아 현금흐름이 양호하고, 화물집하에 어려움이 없는 상황에서 선박에 대한 필요성을 절감하고 확보된 이익을 바탕으로 선박투자를 확대하는 소위 '해운경기 순행적 투자행태'를 보여왔다. 아래 그림에서 보는 바와 같이 이는 '해운경기 역행적 투자행태'에 비해 고가에 선박투자가 이루어지기 때문에 향후 지속적인 해운원가 상승압력으로 경쟁력 약화의 원인이 된다. 더욱이 호황 뒤에 불황이 깊고 오래 갈수록 이러한 '해운경기 순행적 투자행태'는 해운기업의 유동성 악화로 귀결된다. 왜냐하면, 선박은 고가의 자산으로서 통상적으로 금융권의 자금차입 비중이 70~80%이며, 이에 따라 이자 및 원금 상환이 지속적으로 현금흐름의 부담으로 작용하기 때문이다.



자료 : 임종관 외, 「우리나라 해운산업의 신성장동력 확보방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2009. 12에서 전재함

| 그림 4-1 | 선박금융의 2가지 패턴

아래 그림들은 2008년 글로벌 금융위기 및 1997년 동아시아 외환위기 시에 우리나라 및 주요 해운국가의 신조선 및 중고선 투자 행태를 비교한 것이다.(<그림 4-2> ~ <그림 4-6> 참조) 신조선 투자의 경우, 일본은 초호황 이전의 일시적 조정기에 신조선가격이 상대적으로 저렴할 때 많은 선박을 발주하였다. 그에 반해, 우리나라 및 중국 등은 투자시점을 잘못 판단하여 일본에 비해 고가에 대량의 선박을 발주하였다. 이러한 고선가 투자는 향후 10~20년간 우리나라 및 중국 해운기업의 원가경쟁력 약화 원인이 될 것으로 우려된다.

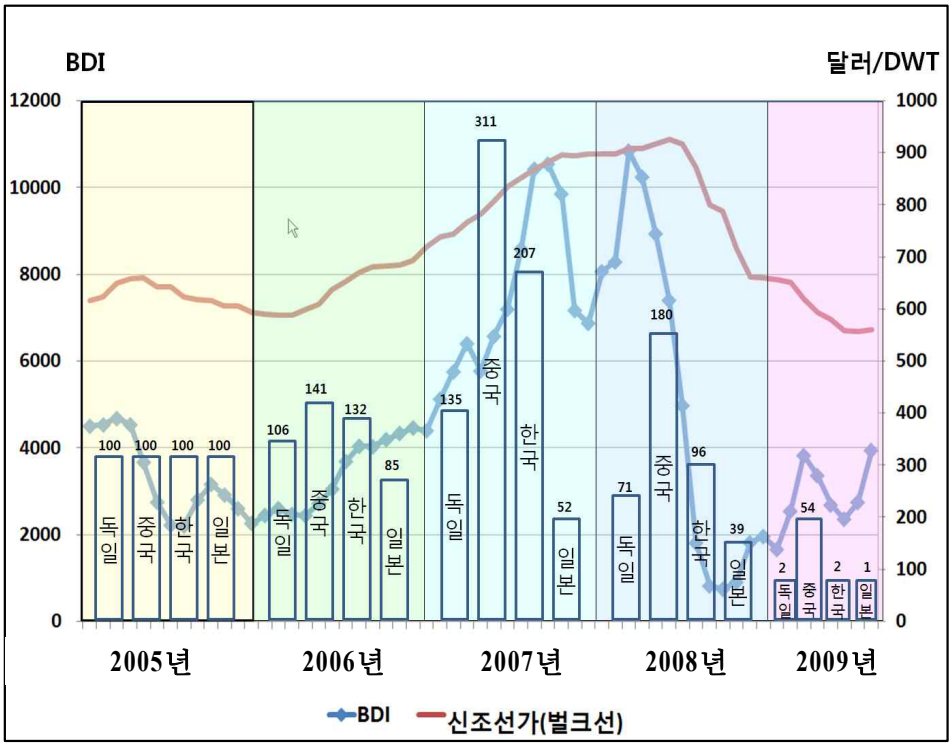
중고선 투자 실태를 보면, 동아시아 외환위기 당시 우리나라는 위기 이전의 고선가 시기에 대량의 선박을 구매하였으나, 외환위기 때에 부채비율 200%를 충족하기 위해 어쩔 수 없이 저가에 선박을 매각하는 뼈아픈 경험을 하게 되었다. 반면에 독일은 상대적으로 선가가 저렴할 때 대량의 선박을 구매하였다.

2008년에 발생한 글로벌 금융위기 전후에는 중국의 중고선 투자행태가 매우 성공적이었다. 선가가 비싼 초호황기에는 선박구입을 자제하다가, 금융위기로 선가가 폭락하자 대량의 선박을 구입하였다. 반면, 이번에도 우리나라는 선가가 비싼 시점에 대량 구매하고, 상대적으로 저렴한 시점인 금융위기 이후에는 저조한 구입 실적을 보이고 있다.

우리나라 해운산업이 해운불황을 극복해낼 수 있을 정도의 위기대응력을 갖추려면 이상에서 언급한 “해운경기 순행적 투자 행태”에서 벗어나야 한다.[49] 선박의 매입은 운항손익뿐만 아니라 용대선료나 매매손익까지 모두 고려하여야 한다. 운항손실, 용대선손실, 매매손실 등이 한꺼번에 발생

49) 지금까지 언급한 우리나라의 선박투자의 문제점은 건화물선 시장의 선박투자에서 일반적으로 관찰되고 있다. 이러한 선박투자의 오류와 관련해서는 Scarci and Roberta, “The Bulk Shipping Business : Market Cycles and Ship Owners’ Biases”, *Maritime Policy & Management*, vol. 34, no. 6, 2007, pp. 577~590 및 정봉민, “벌크선 시황변화와 선사의 대응방향”, 「KMI 해양수산 현안분석」 2008-03, 2008. 3. 12를 참조하기 바란다.

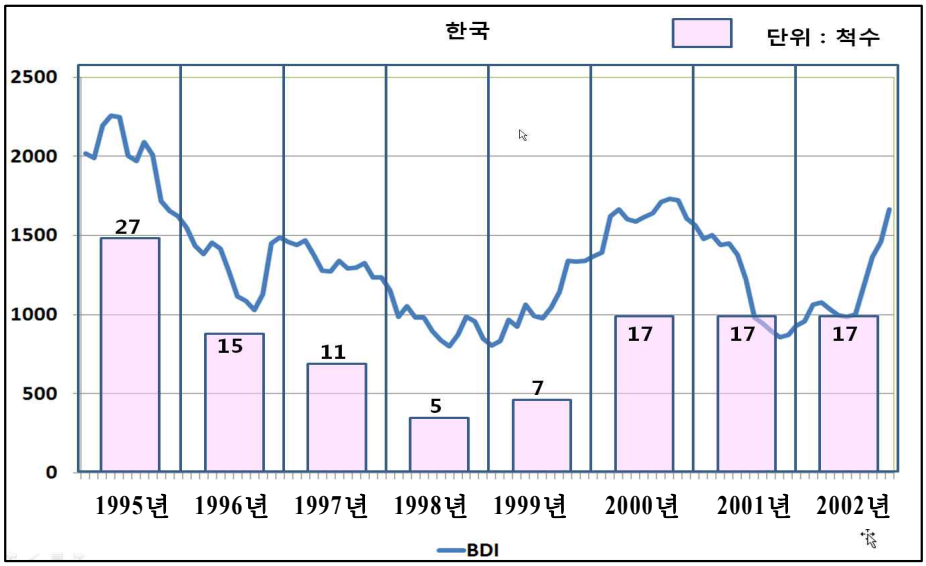
하면 심각한 유동성위기가 초래될 수 있기 때문이다. 선박투자는 단순히 영업용선박을 확보하는 것이 아니라 대규모의 자산투자이기도 하다. 따라서 해운기업은 자산투자로서의 선박투자능력도 강화해야 할 것이다.[50]



주 : 각 수치는는 각 국가의 2005년 신조선 발주 실적(척수)을 100으로 고정하여 산출한 값임
자료 : Clarkson

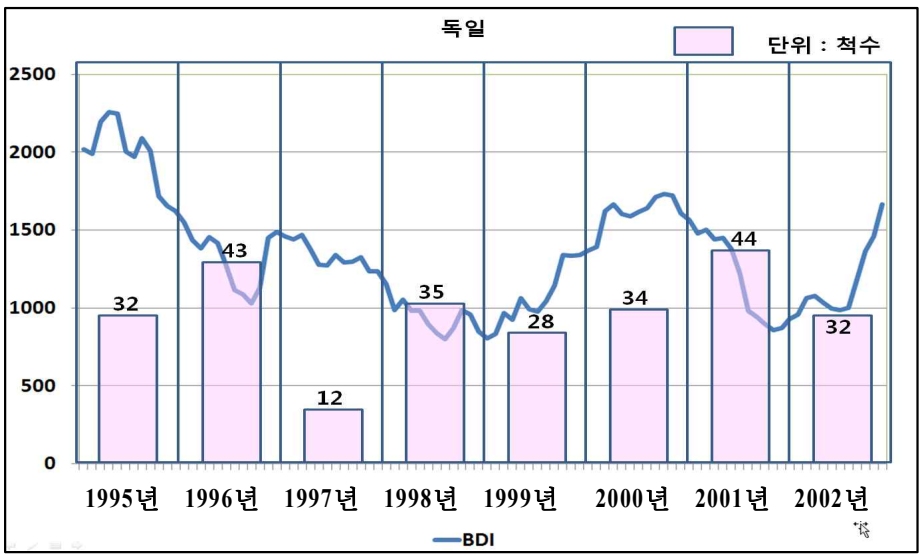
| 그림 4-2 | 해운경기지수, 신조선가 및 주요 해운국가의 신조선 발주 실적 추이

50) 자산투자로서 선박투자를 강화하기 위해 정부는 선박투자회사법 및 톤세제도를 각각 2002년, 2005년에 도입한 바 있다. 이 두 제도는 동아시아에서는 우리나라가 가장 먼저 도입한 것으로서 일본은 우리나라 톤세제도를 벤치마킹하여 2008년에서야 톤세제도를 도입하였다. 즉 우리나라는 선박투자의 합리성을 제고할 수 있는 선진적 해운제도를 갖추고 있는 것이다. 다만, 제도가 도입된 것이 오래되지 않아 해운관련 업계가 이를 활용하는 효율성이 다소 미진한 것이 사실이다. 금번의 해운위기의 경험에서 이러한 제도적 기반을 보다 효율적으로 활용하는 방안을 강구한다면, 향후 우리나라 해운산업의 투자효율성은 한층 배가될 것으로 기대된다.



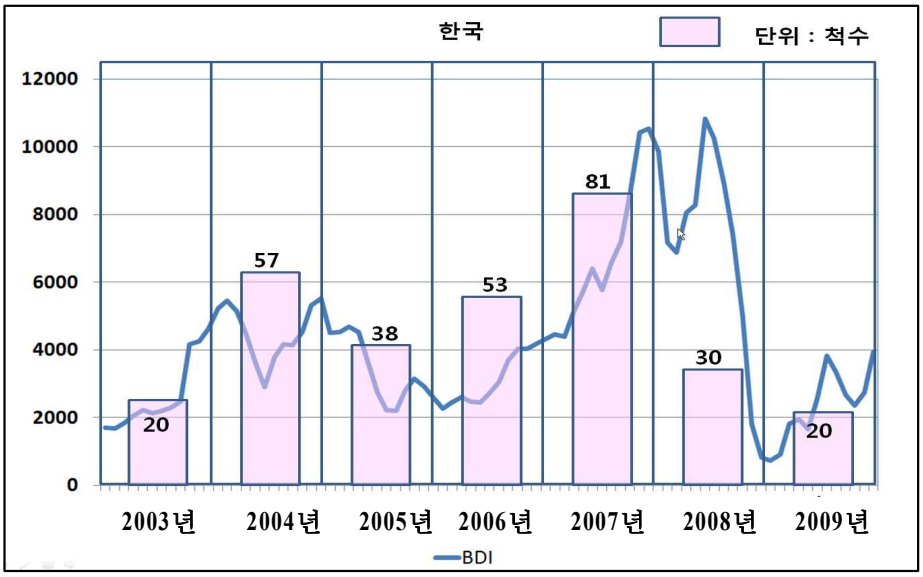
자료 : Clarkson

| 그림 4-3 | 동아시아 외환위기 전후 우리나라의 중고선 매입 추이



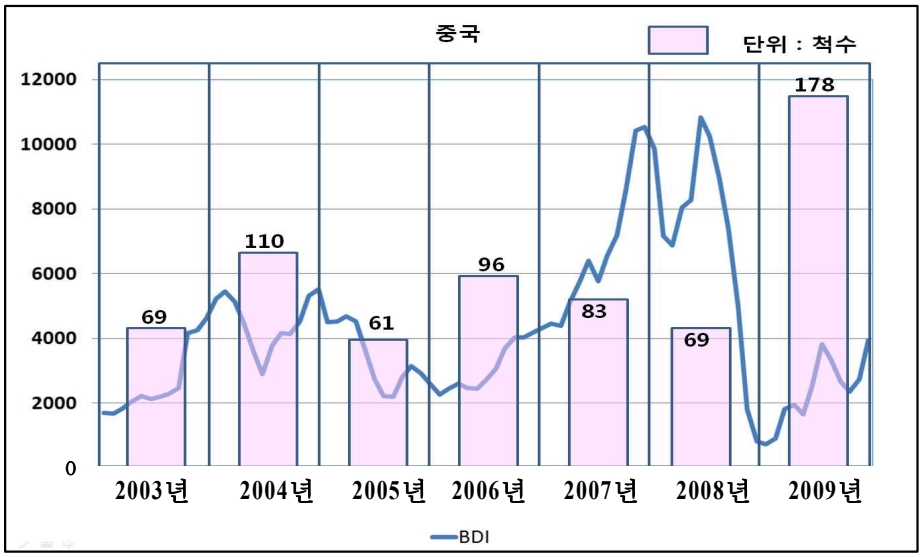
자료 : Clarkson

| 그림 4-4 | 동아시아 외환위기 전후 독일의 중고선 매입 추이



자료 : Clarkson

| 그림 4-5 | 글로벌 금융위기 전후 우리나라의 중고선 매입 추이



자료 : Clarkson

| 그림 4-6 | 글로벌 금융위기 전후 중국의 중고선 매입 추이

3) 양적성장의 한계

해운산업에 대한 정책지원의 논리를 개발할 때면 주로 인용되는 것이 선대규모이다. 정책목표나 비전을 설정하는 경우에 '세계 수위의 선대규모'를 중요한 기준으로 설정하는 경우가 많다. 또한 세간의 언론보도에서도 해운산업의 발전척도로 선대규모가 차지하는 세계적 순위를 중요한 기준으로 인용한다. 일예로 2008년 1월에는 우리나라 선대규모가 세계 6위로 도약한 것이 중요한 뉴스였다. 우리나라는 해운산업 발전과정에서 선대규모나 매출액규모를 다소 지나치게 강조해왔다. 이러한 양적성장 지표는 정책의 목표가 뚜렷이 제시돼 정책의 일관성이나 효과성은 상대적으로 크게 나타날 수 있다. 하지만 질적성장이 뒷받침 되지 않는 양적성장은 지속성을 확보하기 어렵고 외부의 충격에 흔들리기 쉽다.

4) 단조로운 해운비즈니스모델

해운비즈니스는 선박의 투자수입, 운항수입, 해운중개 수입, 선박금융, 선박관리 수입 등 매우 다양하며 어느 한 분야에 집중되지 않고 골고루 발전되어야 한다. 그래야 비즈니스부분간의 시너지효과 및 견제효과를 통해 양적성장과 질적성장을 모두 추구할 수 있다. 그러나 우리나라 해운산업은 주로 화주를 상대로 한 운항수입이 대부분이며 다른 분야의 발전은 아직도 낮은 수준이다. 예를 들어 선박관리업이 활성화되어 여러 선주를 대신해서 동시에 많은 선박을 관리하게 되면 규모의 경제를 통해 비용을 절감할 수 있게 되며, 선주에게도 비용 절감의 편익을 되돌려 줄 수 있게 된다. 반면에 선주와 운항선사는 본래의 투자관련 업무와 마케팅 업무에 집중할 수 있게 된다. 해운중개업은 중고선이나 신조선 중개 또는 화물중개에 그치는 것이 아니라 시황에 대한 철저한 분석을 통해 선주를 리드해 나갈 수 있어야 한다.

특히 선박금융의 경우에는 선박투자자의 관점에서 지분참여나 대출에 임해야 할 것이다. 단순한 선박금융은 한쪽 방향으로 쏠린 시황을 더욱 몰아가는 결과를 초래할 가능성이 있다. 1979년 말~1980년 초 정치사회의 혼란으로 은행은 자금의 대출이나 투자처를 찾지 못해 당시 상대적으로 호황이던 선사에게 금융을 강권한 바 있다[51]. 또한 최근의 금융위기 이전 해운호황기에도 국내 금융기관은 선박금융을 강권한 것으로 알려지고 있다. 이와 같이 일반 금융기관이 선박금융에 가세하면 과잉투자 현상을 가속화시킬 수 있으므로 자체적인 시황분석 능력을 충분히 갖추고 객관적 시각에서 의사결정을 해야 할 것이다.

5) 해운산업 전문인력 양성노력 부족

해운기업의 투자와 경영활동이 자사 상황에 맞는 의사결정이 아니라 추세에 따라 투자하고 경쟁하는 쏠림현상으로 인해 해운업 위기가 반복되고 있다. 이러한 현상은 각 관련부문에서 전문인력이 부족하기 때문인 것으로 이해된다. 선사와 해운중개업, 선박금융업, 선박관리업 등 모든 분야에서 충분한 전문지식을 가진 인력이 활동한다면 해운산업은 안정적으로 발전할 수 있을 것이다.

해운산업은 자유업종으로서 정부의 정책수단이 상당히 제한돼 있다. 이러한 영역에서 정부의 역할은 인센티브시스템을 활용해 기업들을 원하는 방향으로 유도하거나, 산업기반을 강화하는 유용한 정책을 시행해야 한다. 우리나라 해운산업의 경우 물리적, 제도적 기초는 충분히 갖춰진 것으로 판단된다. 잘 개발된 항만시설과 톤세제도, 선박투자회사제도 등 사업영위를 위한 대부분의 기초는 갖춰졌다. 하지만 이들 기초를 활용할 수 있는

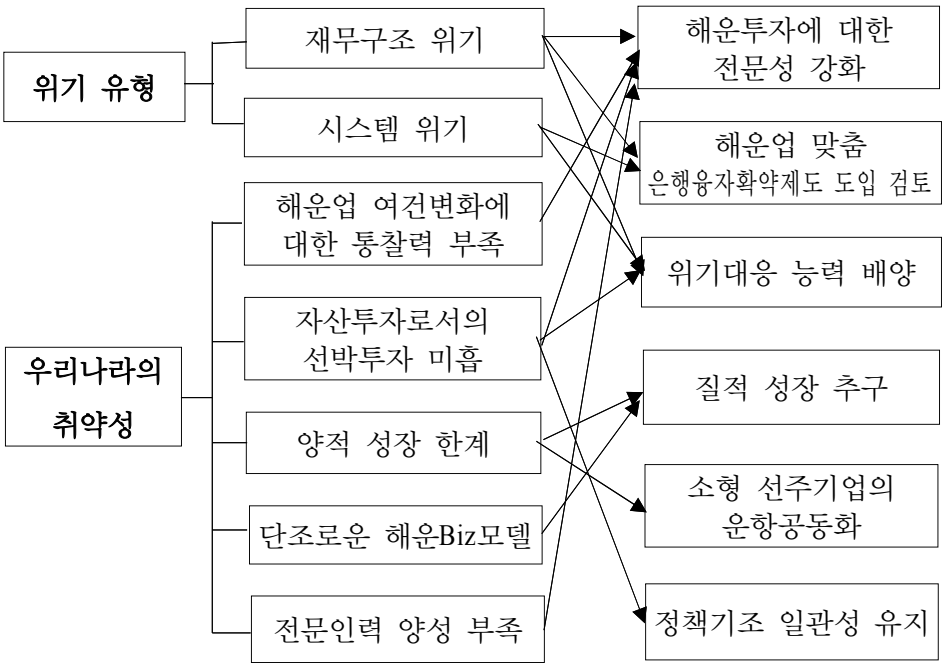
51) 한국선주협회, 전게서, p. 574.

전문인력은 충분하지 않은 것으로 판단된다.

최근 금융위기 대책의 하나로 정부는 전문인력 양성과 시황분석기능 강화를 추진하고 있다. 이 정책이 의도하는 바대로 해운비즈니스 각 분야에서 전문인력이 양성되고, 시황분석능력이 강화된다면 우리나라 해운산업의 반복적 위기를 예방하는데 큰 도움이 될 것이다.

3. 해운경영위기의 재발 예방대책

지금까지 해운산업의 위기원인과 대응방안, 우리나라 해운산업의 취약성에 대해서 살펴보았다. 이러한 위기원인과 취약성 문제를 극복하기 위해서는 아래와 같은 다양한 해운경영위기 재발 예방대책이 필요하다.



| 그림 4-7 | 해운경영위기의 재발 예방대책(요약)

아래에서는 위의 그림에서 제시된 ⅰ) 해운투자에 대한 전문성 강화, ⅱ) 은행융자확약제도 도입 검토, ⅲ) 위기대응능력 배양, ⅳ) 질적성장 추구, ⅴ) 소형 선주기업의 운항공동화를 통한 규모의 경제 추구, ⅵ) 정책기조 일관성 유지 등 여섯 가지 정책방안을 해운산업위기 재발 예방 대책으로서 살펴본다.

1) 해운투자 전문성 강화

해운투자의 대상은 크게 인력과 자산으로 구분될 수 있고, 투자대상으로서의 자산에는 건물, 선박, 하역터미널, 물류센터, 각종 장비와 소프트웨어 등이 있다. 그러나 해운투자의 대표성은 선박투자에 있다. 선박투자가 증가하면 인력, 사무실, 부대시설과 각종 장비등도 늘어나 사업규모가 전반적으로 커지기 때문이다. 그리고 이러한 투자에 참여하는 주체로는 선주, 운항선사, 일반투자자 및 기관투자자, 금융기관 등이 있다.

앞에서 언급한 바와 같이 우리나라의 “해운경기 순행적 투자행태”가 광범위하게 나타난 것은, 화물집하 영업을 수행하는 운항선사가 영업에서의 정보를 바탕으로 선대투자를 주도하기 때문이다. 그러나 해운산업은 “선박량 공급/운송물량 수요”라는 수급의 동태적 관계에 따라 시황이 결정되고 선박자산의 가치도 결정된다. 따라서 이러한 해운산업의 동태적 특징을 깊이 이해한 후, 장기적 관점에서 자산투자로서 해운투자가 이루어질 필요가 있다. 즉 해운산업의 영업거래시장과 자산거래시장을 모두 성공시킬 수 있는 전문성이 확보되어야 한다.

이 같은 전문성에 기초한 해운투자가 수행되기 위해서는 우선적으로 선주(운항선사 포함) 회사의 시황분석 능력이 강화되어야 한다. 앞의 위기사례 분석에서 알 수 있듯이, 해운위기의 요인으로 작용한 다양한 정치·군사·경제적 위기는 위험에 대한 예비 신호를 보인다. 이러한 신호가 나

타나더라도, 해운업계 내에서 신호를 포착할 수 있는 능력과 그 신호를 해석할 수 있는 인재를 보유하고 있지 못하면 잘못된 투자가 반복될 수밖에 없는 것이다. 즉 해운시황을 지속적으로 모니터링하는 전문가 조직이 해운기업에게 필요한 것이다. 특히 화물집하가 원활하게 이루어지는 호황기에 불황을 대비할 수 있는 시황분석 조직의 활동에 대한 예비적 투자가 필수적으로 요구된다.

이 같이 해운기업 내에 시황분석 전문조직이 운영되더라도 해운투자에서 지렛대 역할을 하는 금융권에서 해운투자에 대한 전문성이 결여되면 합리적 해운투자가 지속될 수 없다. 즉 대출기관인 금융중개기관(은행 등)의 해운에 대한 전문성도 강화되어야 한다. 예를 들어, 불황기에 미래 해운시장의 합리적 전망에 기초한 틈새시장 투자 프로젝트가 자금수요를 원한다면 이 사업에 대해 긍정적으로 평가하고 대출해 줄 수 있는 금융기관의 능력이 필요한 것이다. 통상적으로 한 산업이 불황기에 접어들면 현금흐름이 악화되고 미래사업의 불확실성이 증대되어 대출기관이 투자를 꺼리게 된다. 그러나 해운산업의 동태적 특징에 대해 정확히 이해하는 대출기관이라면 당시의 시장상황에 매몰되지 않고 미래전망에 기초한 수익성 있는 투자에 대해 대출을 실행할 수 있을 것이다.

아울러 선박펀드 등에 참여하는 일반 투자자와 기관투자자도 해운산업의 동태적 특징 및 개별 해운사업의 수익성 등에 기초한 투자행위를 수행해야 할 것이다.

마지막으로 이러한 해운투자에 대한 전문성이 강화되기 위해서는 해운전문 인력의 양성이 무엇보다도 중요하다. 따라서 해운 관련 주무부처인 국토해양부는 인재양성 주무부처인 교육과학기술부와 함께 해운전문인력의 양성에 재정지원을 할 수 있는 다양한 정책 프로그램을 개발할 필요가 있다.

2) 해운업 맞춤 은행융자확약제도 도입 검토

미국 은행산업계에서는 은행융자확약(Bank Loan Commitment) 제도를 운영하고 있다. 이 제도는 은행과 차입기업 간에 계약을 맺어, 약정기간동안에는 계약한도 내에서 언제든지 대출금을 인출할 수 있도록 하는 제도이다.[52] 은행은 이러한 권리(option)를 차입기업에 제공하는 대신에 일정 금액의 수수료를 받게 된다.

통상적으로 경제가 호황인 경우에는 차입기업 또한 현금흐름이 양호하여 대출수요의 긴요함이 떨어진다. 따라서 대출(즉 융자)을 확약받지 않고, 일반 대출을 통해 투자금을 조달할 수 있다. 그러나 경제가 불황인 경우에는 이와 같은 융자확약이 없는 경우 대출금 조달이 용이하지 않다. 따라서 일반기업에게는 자금흐름의 안전판으로서 은행융자확약제도를 활용할 수 있는 것이다. 아울러 은행융자확약제도의 이러한 특징은 거시경제의 충격완충장치로서 역할을 할 수 있도록 한다. 즉 불황에 따른 급격한 자금회수 충격을 완화해 주는 것이다.

우리나라 해운산업에도 이와 같이 불황기에 자금을 조달할 수 있는 경기역행적(counter-cyclical) 완충장치가 작동할 수 있도록 해야 할 것이다. 이를 위해 금융감독당국, 개별 금융기관, 해운기업이 해운산업에 적합한 (가칭)‘해운업 맞춤 은행융자확약(Shipping-specific Bank Loan Commitment)’ 제도를 도입하는 것을 검토해야 할 것이다. 이를 위해 국토해양부, 금융감독원, 전국은행연합회, 한국선주협회 등의 정책추진 노력이 뒷받침되어야 한다.

52) 이 제도에 적용되는 금리가 고정되느냐, 기준 금리에 따라 변하느냐에 따라 고정금리 융자확약과 변동금리 융자확약으로 구분할 수 있다.

3) 스트레스 테스트를 통한 위기 대응능력 배양

해운산업은 수급의 동태적 특징으로 호황/불황이 반복적으로 일어나는 특징이 있다. 따라서 호황기에 불황을 대비하는 자세가 요구된다. 바로 이러한 불황에 대비한 전략적 경영행위 중 하나가 스트레스 테스트(stress test)이다.

당초 스트레스 테스트는 개별 금융기관에서 거시경제환경이 변화했을 때 자사의 자산포트폴리오에 미치는 부정적 영향이 어느 정도인지를 파악하기 위해서 실시되었다. 즉 그러한 외부충격으로 인한 위험을 해당 금융기관이 감당할 수 있는 지를 파악하기 위해 사용되었다. 20세기 후반 들어 세계 각 국가가 외환·금융위기 등의 거시적 불안정성 문제로 곤란을 겪게 되자, 스트레스 테스트는 국가 단위의 거시경제에 대한 스트레스 테스트로 발전하게 된다. 현재는 이와 같은 개별 금융기관 차원의 미시적 스트레스 테스트와 국가 단위의 거시적 스트레스 테스트가 활성화되고 있다.

이와 같은 세계적 추세와 병행하여, 우리나라 해운산업 또한 스트레스 테스트와 같은 위기대응전략을 수행할 필요가 있다. 개별 해운기업은 자사선 투자(신조선 발주, 중고선 매입/매각 등), 용선투자를 상시적으로 수행하고 있는 바, 자사에 적합한 주기를 설정하고 스트레스 테스트를 시행하는 것이 바람직하다. 해운회사는 이를 통해 주기적으로 자사의 재무적 위험을 평가할 수 있을 것이다.

우리나라 해운산업 전체 차원에서도 스트레스 테스트를 수행할 필요가 있다. 예를 들어, 우리나라 해운산업이 극단적인 글로벌 금융위기, 에너지 위기 등에 어느 정도로 취약성을 가지고 있는 지를 평가할 필요가 있다.

이러한 해운산업 전체 차원에서 이루어지는 스트레스 테스트와 개별 기업의 스트레스 테스트 결과를 상호 보완적으로 사용하면 우리나라 해운산업 및 개별 해운기업의 위험 대응능력이 향상될 것으로 기대된다.

4) 질적 성장 추구

우리나라 해운산업은 선대규모 면에서는 2008년 세계 6위를 차지할 정도로 괄목한 만한 성장을 거두었다. 그러나 이러한 양적 성장에 질적 성장이 충분히 동반되지 않아 성장의 지속가능성이 담보되기 어려운 문제점이 있다. 예를 들어 우리나라 해운산업은 운항소득의 획득에 집중된 단조로운 비즈니스 모델을 가지고 있어, 선박매매를 통한 자본이득 획득, 초중량물 운송시장 등의 틈새시장 참여 저조, 지식집약적 해운중개업 발달의 미진 등 다양한 문제점을 가지고 있다.

이러한 양적 성장의 한계를 극복하고, 질적 성장의 단계로 도약하기 위해서는 다음과 같은 노력이 요구된다.[53] 우선 해운관련 제 부문의 성장 엔진을 발굴하여 활성화시켜야 한다. 예를 들어 해운분야 투자를 활성화하기 위해 선박금융을 지식산업화·대중화해야 한다. 또한 화물중개, 선박매매중개 등의 사업을 영위하는 해운중개업을 지식집약산업으로 발전시켜 고급 시황정보 생산은 물론 시황컨설팅까지 가능하도록 해야 한다. 아울러 선박관리업을 전문화·대형화시킴으로써 운항회사가 기획·투자·마케팅 등에 역량을 집중할 수 있도록 해야 한다. 한편, 최근에 그 중요성이 급부상한 녹색해운 패러다임에 대응하여 국적선사가 환경관련 규제를 경쟁우위의 원천으로 활용할 수 있도록 지원해야 한다.

해운산업의 질적 성장을 위해서는 해운시장의 뉴프론티어 개척에 투자해야 한다. 예를 들어 내항선사의 근해운송시장 진출을 확대하고, 남북해상운송 참여를 강화해야 한다. 또한 크루즈사업, 해외자원개발사업 등과 같은 새로운 수송시장에 대한 적극적인 투자 및 참여가 요구된다.

---

53) 임종관 외,「우리나라 해운산업의 신성장동력 확보방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2009. 12.

5) 소형 해운회사의 운항공동화를 통한 규모의 경제 추구

불황기에는 선박의 공급이 많은 반면 수송화물이 적기 때문에 해운회사들의 운임경쟁이 치열해진다. 따라서 운임이 크게 하락한다. 이처럼 낮은 운임시장에서는 선대규모가 적은 소형 선사들의 경쟁력이 크게 취약해진다. 운임이 덤핑수준으로 하락하면 소형선사는 운항손실을 감당하지 못하여 무너지고 만다. 이러한 소형 선사들이 위기를 극복하는 가장 좋은 방법으로 공동운항이 널리 활용되어왔다. 공동운항은 선사들의 선박을 모아 공동의 선대를 구성하여 항로를 운영하는 것이다. 그러나 이러한 공동운항은 선사간의 운임경쟁을 근원적으로 차단시킬 수는 없다. 그리고 선박관리나 영업관리 등이 모두 선사별로 이루어지기 때문에 규모의 경제효과가 경영 전반에 미치지는 못한다.

이러한 한계를 극복하는 방법으로는 공동운항회사를 설립하여 운영하는 방안이 검토될 수 있다. 모든 자산과 시설 및 장비에 대한 투자는 전혀 하지 않고 선박운항과 마케팅만 수행하는 단일운항회사(Single Operation Company)를 설립하고, 개별해운회사는 이 운항회사에 선박을 대선하게 된다. 개별 해운회사의 역할과 기능은 운항회사의 역할이나 기능에 반비례하게 된다. 즉 운항회사의 역할이나 기능이 커질수록 개별 해운회사의 역할과 기능은 축소된다. 운항회사가 선박운항과 영업의 모든 역할과 기능을 수행하는 경우 개별해운회사는 단지 선박을 빌려준 선주로서 운항회사로부터 용선료만 징수하게 된다.

이처럼 소형선사들이 함께 도모할 수 있는 공동행위는 상당히 다양한 정도의 결속력을 발휘하게 된다. 이러한 공동행위로 기대할 수 있는 효과는 경쟁제한에 의한 운임하락 방지와 규모의 경제에 의한 원가절감, 대형선사에 대한 경쟁력 강화 등이 있다. 그러나 이러한 공동행위는 공정거래법에 위배될 수 있기 때문에 세련된 방법을 동원해야 한다.

6) 해운산업에 대한 정책기조 일관성 유지

2008년 글로벌 금융위기 여파로 세계 해운산업이 위기에 빠진 가운데, 우리나라 정부는 2009년 4월 23일 '해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안'을 발표하고 추진하였다. 동 정책방안에서 공공부문, 채권금융기관 등이 구조조정 기금을 출자하여 유동성 위기를 겪고 있는 해운기업에 대한 선박의 매입·재용선을 촉진함으로써 해운산업 위기에 대한 적극적인 대응이 이루어졌다. 또한 선박톤세제, 국제선박등록제 등의 일몰시한 연장을 통해 선사들에게 납세 및 선원관련 인센티브가 지속될 수 있도록 하였다. 아울러 이 경쟁력 강화방안에는 과도한 용대선의 위험을 방지하기 위한 조치, 해운·조선 상생방안, 해외시장 개척 지원 등의 내용이 포함되었다. 한편 동년 11월에 후속조치로서 '해운산업 동향 및 대응방안'을 발표하여, 초기의 정책성과를 점검하고 미비점을 보완하였다.

우리나라 해운산업이 금번의 위기를 슬기롭게 극복하고, 향후에 위기를 다시 맞지 않기 위해서는 이와 같은 정부의 해운산업에 대한 정책기조가 일관성 있게 유지되어야 한다. 2002년에 도입된 선박펀드제도(선박투자회사법), 2005년에 시행된 톤세제 등이 변함없이 추진되어야 할 것이다. 특히 톤세제의 경우는 일몰제로 인한 제도의 불확실성이 상존하는 바, 제도의 안정성 제고를 위한 정책적 노력이 이루어져야 할 것이다. 정책이나 제도는 해운기업들의 중장기 경영전략의 기초가 된다. 따라서 정책이나 제도의 앞날이 불투명하면 해운기업들이 정책이나 제도를 이용하는 경영전략을 추진하기 어려워진다. 정책일관성은 정책내용 못지않게 중요한 경영여건이 된다.

제 5 장 결론 및 정책제언

1. 요약 및 결론

2008년 9월 미국의 주택금융부실을 기화로 하여 리먼브라더스와 같은 대형 금융기관들이 연쇄적으로 무너지는 금융위기가 발생하였다. 미국의 금융위기는 유럽으로 확산되면서 글로벌 위기로 비화하였고, 나아가 세계 실물교역을 크게 위축시켰다. 이처럼 실물교역이 위축되자 화물을 잃은 수많은 선박들이 계선장으로 내몰리고, 이러한 선박을 매입하였거나 용선한 해운기업들은 거의 예외 없이 유동성 위기를 겪게 되었다. 철광석이나 석탄과 같은 대량화물을 거래하는 화주들의 대부분도 화물수송을 중단하였다. 미국과 유럽의 소비도 위축되어 공산품 판매가 급감하자 많은 컨테이너선박들도 운항을 중단하였다.

한편 2002년 1월 2일 882에 불과하던 BDI가 2008년 5월 20일에는 11,793이라는 사상 최고점을 기록하였다. 그러나 금융위기가 발생하자 6년이 넘도록 호황을 구가하던 해운시황이 순식간에 불황의 늪으로 빠졌다. BDI는 사상 최고점을 기록한지 6개월 만인 12월 5일에 663까지 하락하였다. 최고치 대비 94.4%나 폭락한 것이다. 많은 화물이 자취를 감추자 넘쳐나는 선박간의 운임경쟁이 치열해져 운임이 폭락한 것이다. 해운시장은 정지되다시피 하였고, 용대선체인의 자금결재가 거의 중단되었으며, 해운업에 대한 금융권의 자금공급도 대부분 끊겼다. 세계 톱클래스 해운기업들마저 심각한 유동성 위기에 빠졌다. 더구나 2007년 이후 2008년 상반기까지 초고가에 많이 발주해 놓은 신조선들 때문에 개별 선사들의 자금압박 공포감이 매우 컸으며, 향후 해운시황에 대한 비관적 인식도 극에 달하였다.

이상과 같은 위기에서 우리나라 해운산업도 예외는 아니었다. 오히려

세계 어느 나라 못지않은 어려움을 겪었다. 대규모 용대선체인, 무리한 선대증가, 특히 고가의 중고선 도입 및 신조선 발주 등 공격적 마케팅을 추구해왔기 때문에 해운시장 붕괴의 후유증이 매우 컸다. 극히 일부 선사를 제외한 거의 모든 선사가 유동성 위기를 겪게 되었다. 다행히 해운업단체, 연구기관, 정부, 금융당국, 국회까지 모두가 한 목소리로 해운위기 극복을 주장함으로써 조기대응이 이루어졌다. 국토해양부, 기획재정부, 금융감독원은 2009년 4월 23일 합동으로 '해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안'을 발표하였다. 한국해운산업이 무너지는 것을 정부가 방관하지 않겠다는 강력한 의지를 국내외 해운관련 당사자들에게 천명한 것이다. 그리고 한국자산관리공사(KAMCO)가 관리운영하는 구조조정기금을 활용하여 해운회사들의 유동성확보를 지원하였다.

본 연구는 이상과 같은 상황에서 우리나라 해운산업의 불황 극복 및 위기반복 예방책을 검토해보고자 수행되었다. 연구목적 달성을 위해 우선 한국 해운산업이 겪었던 과거의 위기사례를 면밀히 검토하였다.

첫째 사례로 제2차 석유파동 이후 세계 해운시장 변화에 적합하게 대응치 못하고 과잉투자로 인해 해운업 전체의 구조조정이 진행된 과정을 살펴보았다. 둘째 사례로는 1990년대 후반 외환위기 여파로 우리나라 정부 및 금융기관이 선사를 포함한 기업에게 일률적으로 부채비율을 200% 이하로 낮출 것을 요구하면서 발생한 한국 해운의 재무관리위기를 살펴보았다. 마지막으로는 2008년에 발생한 글로벌 금융위기로 인해 또 다시 해운업 전체가 무너진 상황에 대해 분석하였다.

또한 이상과 같은 시대별 해운산업 위기의 특징을 분석한 후 국내외 대응사례를 분석하였다. 우리나라의 대응사례로는 1980년대의 해운산업합리화 조치, 1990년대 말 해운업 재무관리위기 이후 국민들의 선박투자를 제도화시킨 선박투자회사제도, 2008년 금융위기 이후 해운업구조조정 및 경쟁력 강화방안 등을 살펴보았다. 해외사례로는 일본, 영국, 그리스, 노르

웨이, 덴마크 등이 해운불황에 대처한 사례를 검토하여 시사점을 도출하였다. 마지막으로는 한국 해운산업의 위기가 주기적으로 반복되는 원인을 찾아보기 위해 우리나라 해운산업의 취약성을 살펴보았다. 이상과 같은 내용을 검토한 결과는 다음과 같이 요약될 수 있다.

1) 글로벌 금융위기 이후 해운위기 대응은 신속하고 적절하였다

글로벌 금융위기가 발생한 이후부터 2009년 상반기까지 전 세계 해운업계는 초긴장상태였다. 특정 국가의 특정 선사들에 대한 악성 루머가 난무하였으며 실제로 상당 수 선사가 무너지기도 하였다. 이러한 분위기에서는 루머가 기업을 무너뜨리는 사례가 발생할 수도 있다. 1980년대의 해운위기나 1990년대 말 외환위기 때에 우리나라 선사들에 대한 집단적인 악성루머가 세계 해운업계에 전파되기도 하였다. 그리고 이번 글로벌 금융위기 때도 우리나라 선사들에 대한 악성루머가 해외에서 퍼지기도 하였다.

이러한 상황에서 루머를 차단시킬 수 있는 것은 정부조치밖에 없다. 더구나 정부의 조치도 타이밍을 놓치면 실효성을 거두지 못한다. 그리고 시의적절한 조치가 취해지기 위해서는 무엇보다 먼저 관계당국 간에 위기의식이 신속히 공유되어야 한다. 또한 정부조치가 필요하다는 컨센서스도 늦지 않게 이루어져야 한다.

이와 같은 조건에 비추어볼 때 해운업계와 선주협회, 한국해양수산개발원, 국토해양부, 기획재정부, 금융감독원, 국회 등 모든 관련기관이 비교적 신속하게 위기의식을 공유하는데 성공하였다. 한국선주협회와 한국해양수산개발원은 위기의 심각성을 공개적으로 그리고 비공개적으로 신속하게 알렸으며, 국토해양부도 불황 극복대책반을 구성하고 관계부처 협의를 하는 등 기민하게 움직였다. 금융당국(금융감독원, 금융위원회, 채권금융기관조정위원회)도 이해관계자 및 전문가들을 면담하는 등 신속한 사태파악에

나섰다. 국회도 토론의 장을 마련하고 결의문을 채택하는 등 적극적으로 나섰다. 우리나라가 외국의 어느 나라보다도 신속하고 선제적으로 움직였다는 점이 높게 평가될 수 있다.

조치의 내용과 관련하여 개별 해운기업의 입장에서는 갑론을박의 다양한 평가가 있을 수 있으나, 기업관리가 아닌 해운산업 관리측면에서는 정부조치가 적절하였고 평가될 수 있다. 과거 해운산업합리화조치와 같은 정부주도 방식 대신 채권금융기관 주도의 상시구조조정을 채택한 것, 한국자산관리공사로 하여금 구조조정기금을 이용하여 선박을 매입하도록 한 것, 선박투자회사법을 개정하고, 선박톤세제와 국제선박등록제의 일몰시한을 연장한 것 등은 금융기관과 정부가 각자의 역할을 적절히 수행한 것이라 볼 수 있다. 그리고 무엇보다 언론의 역할도 매우 컸다고 볼 수 있다.

그러나 현재와 같은 전대미문의 위기를 근원적으로 극복하기 위해서는 유동성 위기극복이라는 단기처방 외에 우리나라 해운산업 체질상의 취약점이 분석되어 그 대응방안이 모색되어야 한다.

2) 우리나라 해운산업 취약점 해소가 근본적 처방이다

역사적으로 볼 때 우리나라 해운이 심각한 위기를 반복해서 경험해왔는데, 앞으로 이러한 위기를 당하지 않으려면 어떻게 해야 하는가? 그리고 과거사례를 돌이켜보면, 선박확보가 주로 고운임・고선가 시기에 이루어지는데 저운임・저선가 시기에 선박투자를 하지 못하는 이유는 무엇인가?

이러한 문제의식을 완전하게 해소시켜줄 수 있는 방법은 없다. 즉 모든 선사가 앞으로 다시는 해운위기를 당하지 않게 해줄 비책은 없는 것이다. 개별기업의 생존은 개별기업의 몫이다. 다만 모든 해운회사가 한꺼번에 무너질 위기는 예방되어야 한다. 그리고 대다수의 선사가 똑같이 고운임・고선가 투자를 하는 것이 해운산업 기본여건 탓이라면 이 또한 개선책이

모색되어야 한다.

제2, 3, 4장에서 살펴본 바와 같이 우리나라 해운산업이 지금까지 경험한 역사적 위기사례를 종합해볼 때 우리나라 해운산업은 ⅰ) 단조로운 비즈니스모델, ⅱ) 양적성장의 한계, ⅲ) 자산투자로서의 선박투자 미흡, ⅳ) 해운산업 주변여건 변화에 대한 통찰력 부족, ⅴ) 전문인력 부족 등의 문제가 있는 것으로 평가된다.

(1) 비즈니스모델의 다각화

비즈니스모델의 단조로움은 우리나라 해운산업의 가장 근본적인 취약점이다. 선박으로 수송할 수 있는 것은 화물만이 아니다. 여객도 화물 못지않게 중요한 비즈니스분야이다. 선박운항의 안전성이 높아지고 국경장벽이 낮아지면서 국내외 여객운송시장은 빠르게 성장하고 있다. 특히 여행, 선상생활의 즐거움과 각종 이벤트 등을 목적으로 하는 크루즈시장도 잠재력이 큰 비즈니스분야이다. 그리고 선박투자와 임대수입을 목적으로 하는 사업도 빼놓을 수 없는 비즈니스이다. 또한 전문적인 선박관리업, 선박과 화물의 중개업, 대리점업, 포워딩업, 해운컨설팅업 등 많은 비즈니스가 활성화될 수 있다. 그런데 우리나라 해운산업은 기업이나 정부정책 모두 화물운송사업에 집중되어 왔다. 이처럼 산업의 비즈니스모델이 너무 단조롭기 때문에 불황이 오면 모두 한꺼번에 무너지게 될 위기가 도래하는 것이다. 따라서 우리나라 해운산업이 또 다시 위기에 빠지지 않기 위해서는 해운비즈니스모델을 다각화시켜야 한다. 이 다각화가 이루어지면 해운산업의 기초체력이 단단해질 뿐만 아니라 상호 보완과 견제구조가 형성되기 때문에 결정적 오류가 예방될 수도 있다.

(2) 질적 발전 추구

화물운송이라는 수익모델에 집중해 온 우리나라 해운산업은 업계와 정부가 호흡을 잘 맞추어온 결과 세계 6위의 선박보유국이라는 큰 성과를 거두었다. 그리고 개별 선사들도 화물운송부문에서는 양적으로나 질적으로 상당한 성과를 거두어 왔다. 또한 선박운항과 영업에 관한한 우수한 인재와 노하우를 축적해왔다. 그러나 이처럼 단조로운 수익모델에 의존하는 양적 성장은 한계점에 도달했다고 평가된다. 또 양적성장은 그 규모가 커질수록 불황에 취약할 수밖에 없다.

질적 발전의 기본은 안정성이다. 수익모델의 다각화는 안정성의 기초가 될 수 있다. 국가 해운산업의 가장 큰 문제점은 개별 해운기업들의 수익모델이 모두 비슷해지는 점이다. 그리고 모든 기업이 일률적으로 양적 성장을 추구하는 점이다. 개별기업의 사업이 다각화되고, 기업 간의 수익모델 특화가 이루어지면 국가적으로 산업의 안정성이 어느 정도 이루어질 것이다. 따라서 위에서 지적한대로 다양한 해운관련분야의 비즈니스가 활성화될 수 있도록 노력해야 한다. 화물운송 중심의 양적 성장에 어느 정도 성공한 우리나라 해운산업은 앞으로 질적 발전전략을 추구해야 한다. 그래야 성장과 발전의 실속을 추구할 수 있고 위기반복을 예방할 수 있다.

(3) 선박투자능력 강화

선박의 확보는 신조선이거나 중고선이거나 또는 용선이거나 모두 화물수송을 목적으로 하는 행위이다. 우리나라처럼 해운산업 비즈니스모델에 투자수익이나 중개수익 모델이 빈약한 경우에는 선박확보에 영업목적이외의 다른 목적이 크게 반영될 수 없다. 비즈니스모델과 비즈니스문화가 이렇기 때문에 선박확보의 투자리스크가 간과되기 쉽다. 특히 운임이 가파르게 상승하는 초호황기에는 운항수입 목적의 선박확보 유혹을 뿌리치기 어

렵다. 우리나라 해운산업이 불황 때마다 무너지는 것은 투자리스크 관리가 미흡하기 때문이다. 신조선 대량발주, 중고선 대량 매입, 대대적인 선박 용대선 등의 의사결정에 투자리스크가 제대로 반영되지 않았던 것이 우리나라 해운산업 위기의 결정적 요인이라 할 수 있다. 이외에도 1980년대와 2008년의 위기에는 또 다른 공통점이 있는데 바로 용선료 차액 비즈니스모델을 지나치게 추구했다는 점이다. 초호황기에는 용선료의 가변성이 매우 커진다. 그리고 신용이 약한 선사는 화물이 있어도 선박을 확보하지 못해 수익기회를 놓치게 된다. 이런 상황에서는 자연스럽게 용선료차액을 수익모델로 하는 용대선비즈니스가 커진다. 그러나 이러한 시세차액을 노리는 용선을 투자와 리스크차원에서 평가하지 않고 화물수송의 영업차원에서만 평가하였기 때문에 불황이 도래하면 회사경영위기의 원인이 되고 만다.

따라서 우리나라 해운이 또 다시 심각한 위기에 빠지지 않으려면 투자능력을 강화해야 한다. 선박확보의 영업측면뿐만 아니라 투자측면도 함께 고려해야 한다. 영업수익과 투자수익을 모두 고려해야 하며, 영업리스크와 투자리스크를 동시에 고려해야 한다. 무엇보다 대량의 선박을 확보하는 경우에는 투자수익과 투자리스크를 냉정하게 고민해야 한다. 투자능력을 강화시키지 않은 채 선박투자나 다른 자산투자를 하는 경우 그것도 대규모 투자를 하는 경우엔 실패의 부작용이 경영위기를 초래할 수도 있다.

또한 선박투자가 저운임·저선가 시기에 이루어지지 않고 고운임·고선가 시기에 이루어지는 가장 중요한 이유는 선박확보의 투자수익·투자리스크가 충분히 고려되지 않기 때문이다. 그리고 불황기(저운임·저선가)에 선박투자가 이루어지지 않는 또 다른 중요한 이유는 선박금융부문이 취약하여 불황기에 해운을 대출대상에서 제외시켜왔기 때문이다. 그러므로 투자능력의 배양에는 선박금융의 전문화 및 활성화도 빼놓을 수 없는 요소이다.

(4) 해운여건 변화 대응능력 배양 및 스트레스 테스트

다른 비즈니스와 마찬가지로 해운비즈니스도 고유의 특수성이 강하다. 특히 해운비즈니스는 역사가 매우 오래되었기 때문에 그 특수성이 매우 정교하게 발달되어왔다. 지난 1970년대 이후 우리나라는 화물운송업을 집중 육성해왔고 세계 6위의 규모로 성장하였기 때문에 해상화물운송의 특수성에 대한 전문화 수준이 매우 높아졌다. 자신감이 넘칠 정도가 되었다. 그러나 반복되는 위기의 저변을 되새겨보면 이 특수한 전문성이 높아질수록 해운경영의 결정적 위기에 빠질 가능성이 높아진다는 점이다. 왜냐하면 해운의 특수성에 몰입할수록 해운을 둘러싼 주변의 여러 가지 여건변화에 소홀해지기 때문이다.

그런데 1980년대 위기, 1990년대 위기, 2000년대 위기 모두가 해운을 둘러싼 주변 여건의 급격한 변화에서 시작되었다. 그리고 이러한 불황의 신호가 노출되었는데도 대규모 선박투자가 이루어졌다. 이러한 투자실패가 불황 극복을 어렵게 하는 결정적 요인으로 작용하였다. 따라서 해운산업의 여건변화에 대한 확인시스템과 대응능력을 강화시켜야 위기재발을 방지할 수 있다. 여건변화가 해운경영에 가할 스트레스를 지속적으로 테스트하여 감당할 수 없는 경영스트레스가 예상되는 경우엔 영업수익전망이 아무리 좋아도 투자규모를 확대하지 말아야 한다. 감당이 되지 않는 스트레스가 발생하면 위기를 벗어나기 어렵기 때문이다.

(5) 중소선사의 특화와 규모의 경제

어느 산업에서나 대형기업과 소형기업이 출현하기는 마찬가지다. 그리고 소형기업의 수가 많아지는 것도 자연스러운 현상이다. 하나의 산업이 발전하려면 양적 성장과 질적 발전을 선도할 대형기업이 필요하듯이 산업의 기반을 튼튼히 할 수 있는 중소기업도 필요하다. 문제는 많

은 소형기업들의 수익모델이 비슷한 경우이다. 규모의 경제 추구가 어려운 많은 소형기업들이 상호 비슷한 수익모델을 추구하는 경우 수익성이 빈약해질 수밖에 없다. 그리고 수익성이 빈약하기 때문에 큰 불황이 오면 무너질 수밖에 없다.

우리나라 해운산업에도 많은 중소 선사들이 있다. 그리고 대다수의 선사들이 비슷한 수익모델을 추구하고 있다. 국제화물운송부문의 경우 많은 자본이 선박에 투자되어야 하고, 운송사업의 국제적 관리부담이 매우 크기 때문에 중소선사는 적은 자본과 인력의 대부분을 관리부문에 투입해야 한다. 수익모델 특화가 어렵고, 규모의 경제 추구도 어려운 구조적 결함이 내재되는 것이다. 수익모델 특화를 하려면 중소선사의 관리부담을 덜어줄 관리전문사업이 활성화되어야 한다. 특히 선박관리사업의 전문화·대형화는 중소선사의 관리부담을 덜어줄 뿐만 아니라 중소선사들에게 관리부문의 규모경제효과를 제공할 수 있다. 따라서 해운업관리 전문사업을 활성화시킴으로써 중소선사의 비즈니스특화 및 규모경제 여건을 조성해주어야 한다.

끝내 수익모델 차별화가 어려운 중소 선사들의 경우에는 수익모델이 비슷한 선사간의 선박운항공동화를 통해 규모의 경제성을 강화시켜가야 한다.

(6) 다양한 전문인력 확보

결국 모든 취약점의 근원과 해결책은 인력으로 귀결된다. 앞서 살펴본 바와 같이 우리나라 해운산업은 비즈니스모델이 화물운송업에 너무 치우쳐 있다. 따라서 전문인력 또한 화물운송부문에 집중되어 있다. 선박금융, 해운중개업, 해운컨설팅, 해운투자, 해운경영 등의 전문인력은 매우 부족한 실정이다. 선박의 운항에 관련한 부문과 화물운송의 실무부문에는 전문인력이 많이 양성되었으나 기업경영의 한 분야로서 해운경영 및 관리부문의 인력은 체계적으로 양성되지 못하였다. 즉 해운산업의 특수성부문에는 많

은 인력이 배치되어 있으나 기업경영 보편성부문의 전문인력이 부족하다.

이러한 인력구조에서는 해운경영이 취약해질 수밖에 없다. 예를 들어 신조선을 발주하거나 중고선을 매입하는 경우 영업수단으로서의 선박확보는 전문적으로 처리될 수 있으나 자산투자수단으로서의 선박확보는 그 전문성이 결여되기 쉽다. 우리나라 해운산업이 안정적 성장을 지속하려면 위에서 지적한 수익모델 다각화, 질적 발전 추구, 투자능력 배양, 여건변화 대응력 강화 등에 필요한 다양한 전문인력을 확보해야 한다.

3) 위기반복의 역사적 교훈은 경영의 보편성이다

해상운송의 공급부문은 해운기업들이 통제 가능한 변수이지만 수요부문 즉 해상교역물동량은 해운기업들이 통제하기 어려운 변수이다. 세계 정치・경제・군사・기후 등 해운시장 밖의 많은 변수들에 의해서 해상물동량의 변화가 결정된다. 역사적으로 많은 해운기업들이 일시에 무너지는 해운위기는 주로 수요부문을 붕괴시키는 외생변수의 급변에서 시작되었다. 그리고 특정 국가의 경제시스템이 급변하여도 해운기업들의 집단경영위기를 초래할 수 있다.

이러한 외생변수의 충격을 해운시장이 감당하지 못할 때 해운기업의 경영위기와 국가적 산업위기가 함께 도래하였다. 우리나라 해운산업이 겪은 1980년대 전반의 위기는 제2차 오일쇼크로부터 시작되었다. 그리고 1990년대 후반의 위기는 우리나라 외환위기로부터 시작되었으며, 2008년의 위기는 미국 주택금융부실로 시작되었다. 그러므로 해운기업들이 극복하기 어려운 위기가 반복되는 것은 외부환경의 변화에 대한 대응의 실패로 초래되는 되는 것이다.

이러한 위기반복의 역사적 교훈은 해운경영도 경영일반의 보편성에 유의해야 한다는 점이다. 앞서 언급한 바와 같이 역사가 오래된 해운산업은

어느 산업 못지않게 특수성이 발전해왔다. 해운비즈니스의 성과는 이 특수성을 얼마나 잘 활용하느냐에 달려있다. 그러나 이 특수성 활용의 성과에는 일정한 한계가 있을 수밖에 없다. 특수성 활용성패가 해운영업 성과에는 큰 영향을 줄 수 있지만 해운경영 성과에 미치는 영향은 제한적이다. 결국 해운이 아무리 특수해도 기업경영의 일반적인 틀 안에 존재한다는 것을 잊지 말아야 한다.

2. 정책제언

해운업의 위기는 경기불황에 따른 해상물동량 감소와 선박공급 과잉과 같은 수급요인에 의해 발생되거나 재무구조 취약과 같은 요인에 의해서 초래된다. 1980년대 초반과 2009년의 위기가 전자의 요인에 의해 초래된 것이라면 1990년대 후반의 우리나라 해운업 위기는 후자의 요인에 더 큰 영향을 받았다고 할 수 있다. 따라서 해운업 위기에 대처하기 위한 정책은 기본적인 수요 위기에 흔들리지 않도록 해운업의 체질을 강화해 주는 성장기반 확충 차원과 위기를 조기에 발견하고 대책을 마련할 수 있게 하는 예방차원에서 마련돼야 할 것이다.

1) 성장기반 확충정책 추진이 필요하다

(1) 성장기반 확충을 정책기조로 채택해야

무엇보다도 먼저, 해운업 위기를 극복하고 예방하기 위해서는 성장기반 확충을 정책기조로 채택하고 추진하기를 제안한다. 성장기반을 확충하는 것은 그 간의 성장동력을 점검하고 새로운 성장동력을 마련하는 것과 같은 것이다. 이를 통해서 해운불황이 반복되더라도 우리나라 해운산업이

위기에 빠지지 않고 극복할 수 있는 견실한 구조를 확보할 수 있게 될 것이다. 과거 해운업의 위기 때 정부의 대책은 해운산업을 직접 구조조정하거나 유동성 보강과 같은 대증요법이 주요하게 시행돼 왔다. 세계 경제의 다양성과 성장의 속도를 감안할 때 미래의 위기는 어디에서 초래될지 예측하기 어렵기 때문에 우리 해운산업이 모든 위기에 대처하고 성장할 수 있도록 성장기반을 확충하는데 정책역량을 집중하는 것이 요구된다.

이러한 성장기반 확충 대책은 정책당국, 연구기관, 기업과 협회 등 다양한 분야에서 많이 제안되고 있다. 구체적으로는 우리 해운업의 수요기반을 확충하기 위한 해외자원개발 시장 진출지원 시책이나 사업범위를 물류 전반으로 확대하기 위한 제도가 좋은 사례가 된다. 또한 체질을 강화하기 위한 대책으로서는 세분화된 해운업의 업종 영역을 종합하거나 창의적 사업모델을 개발할 수 있도록 하는 지원시책이 사례가 될 수 있다.

(2) 해운산업 서비스 R&D 활성화시책 추진해야

미래 해운산업발전을 선도하기 위한 비기술 기반의 서비스 R&D를 활성화하는 시책을 추진할 것을 제안한다. 앞서 제시한 해운산업의 질적 발전과 비즈니스 모델의 다각화를 통한 새로운 수익원 창출, 선박투자 능력의 제고, 해운산업의 위기관리 및 대응 역량 제고 등을 위해서는 해운컨설팅, 지식정보의 생산 등과 같은 비기술 기반의 연구개발이 매우 중요하다.

새로운 해운서비스의 개발은 기술적 혁신이나 사회과학적 혁신이 함께 수행될 필요가 있다. 즉, 해운서비스 관련 기술개발이나 정보통신(IT)과 같은 과학기술의 융합을 통한 혁신은 물론이며 조직이나 마케팅 등 사회과학적인 비기술을 대상으로 하는 혁신도 서비스 R&D의 주요 분야로서 추진돼야 한다. 그 간 해운서비스 관련 기술분야 연구개발은 RFID기술의 활용이나 물류관리 전자시스템 개발 등 기술적 혁신이 주로 진행된 반면, 해운시

황의 위험측정을 위한 과학적 연구나 해운관련 지식과 정보의 표준화와 거래시장형성 연구 등 비기술적 혁신은 부족했다. 이러한 연구를 통해 해운시황을 보다 객관적으로 판단할 수 있게 되며 미래의 시황과 위험에 대해 체계적으로 조사 분석할 수 있게 됨으로써 해운위기에 대처할 수 있는 역량이 커질 수 있게 된다.

아직 해운산업의 R&D 시장이 성숙되지 않은 우리나라의 여건에서 이러한 해운서비스 R&D 활성화를 위해서는 공적부문의 지원과 역할이 매우 중요하다.

첫째, 해운지식과 정보가 거래되는 시장 규모가 작기 때문에 수요를 확대하기 위한 공공부문의 서비스 구매가 요구된다. 지식과 정보의 가치를 인식하고 공공부문에서 대량으로 안정적으로 구매하여 서비스 R&D 분야가 새로운 수익원이 될 수 있음을 시장에 알리는 것이 중요하다.

둘째, 새로운 서비스 개발이 가능하도록 충분한 기초자료를 제공해 주는 것이 필요하다. 이를 위해서는 공공부문이 가진 지식과 정보, 데이터를 충분히 공개할 필요가 있다. 이러한 정보를 활용하여 2차 자료의 생성과 다양한 정보의 생성이 가능하게 되고 결국 해운컨설팅 등 많은 비즈니스 개발이 가능하게 된다.

셋째, 민간의 연구개발 역량이 1차 기초자료 생성에도 적극 활용되도록 시장조성을 할 필요가 있다. 1차 자료의 경우 시장 참여자가 많지 않고 자료개발을 위한 매몰비용이 크기 때문에 시장거래가 쉽지 않다. 그럼에도 불구하고 민간기업이 이러한 1차 자료 개발 및 제공 사업을 할 수 있도록 시장을 조성해주는 것이 필요하다. 다시 말하면 정부가 직접 1차 자료의 생성에 예산을 투입하는 공적생산보다는 민간이 1차 자료를 생산하면 정부 등 공공부문이 구매자가 되는 것이 해운산업 서비스 R&D 산업 발전에 효과적이다. 만약 공공부문이 기초 데이타 생산을 주도하는 경우 민간부문이 위축되는 구축효과(crowding out effect)를 초래할 수 있으므로 산업발전을 지연시킬 가능성이 있다. 따라서 민간의 연구개발 투자 동기를 부여해 서

비스 연구개발 분야의 조기 활성화를 도모하기 위해서는 공공부문의 적극적인 시장 조성자(facilitator) 역할이 요구된다.

2) 위기대응체계 구축이 필요하다

첫째, 세계 해운시황을 지속적으로 모니터링할 것을 제안한다. 세계 해운시황에 대한 다양한 영향요인을 지속적으로 관찰하고 시장에 신호를 보낼 수 있는 체계를 개발할 필요가 있다.

이를 위해서는 해운시황 변동 요인을 선정하고 이를 체계적으로 반영하는 시황지수를 개발할 필요가 있다. 해운시황 지수를 통해 현재의 시장 여건을 직관적으로 설명해 줌으로써 정책당국과 시장참여자들이 상황변화에 대응할 수 있도록 지원하게 된다.

둘째, 장기적으로는 해운시장을 테스트하고 분석해 위험 신호를 체계적으로 알려주는 조기경보시스템의 구축을 제안한다. 조기경보시스템은 과거의 위기상황 때 나타난 현상들을 체계적으로 정리 분석해 위험수준을 단계적으로 구분하고 현재의 시장상황이 어느 수준의 위험단계인지를 주기적으로 검토하는 것이다. 위기 단계별로 대처방안도 함께 제시된다.

조기경보시스템의 구축에 상당한 시간과 비용이 소요되는 점을 감안할 때 해운시황 지수를 산정하는 과정에서 미래 위험 신호 요인을 가중 반영하는 방안도 검토할 필요가 있다.

3) 실효적 인적자원 육성이 필요하다

해운산업의 근본적 취약성을 개선하고 안정적 발전을 위해서는 인적자원의 육성이 무엇보다도 중요하다. 대부분의 영역에서 새로운 서비스 R&D가 요구되는데 서비스 생산과 거래에 있어서 인적자원이 핵심자산이기 때문이다. 특히 해운 서비스 R&D와 같은 신분야의 경우 인력의 부족과 함께

불일치(mismatch) 현상이 클 것으로 예상되므로 인적자원 육성과 효과적인 관리 프로그램이 동시에 요구된다. 따라서 제도권 교육체제와 현장의 인력관리가 분리된 현재의 시스템은 한계가 있다.

단기적으로 활용할 수 있는 하나의 방안으로서 민간기업이 직접 필요한 인력을 육성할 수 있도록 지원하는 것을 검토할 필요가 있다.[54] 새로운 비즈니스 모델을 개발하거나 서비스 R&D를 수행하면서 교육이 진행되는 경우 직접 산업인력으로 활동하면서 산업의 부가가치를 제고시킬 수 있는 인적자원으로 성장할 수 있게 된다. 즉 정부와 업계는 1~2년간의 비교적 단기간에 현장에서 필요한 인력을 육성할 수 있게 된다.

예를 들면 정부는 해운산업 서비스 R&D 개발 및 인력양성 지원계획을 발표하고 정부계획에 부합한 신청기업을 지원하는 방식이다. 구체적으로는 현재의 해운산업에 필요한 서비스 R&D와 인력수요를 산정해 인적자원 육성방침을 공고하고 민간기업의 지원신청서를 접수한다. 정부는 접수된 신청기업의 인력양성 계획을 평가하고 필요한 범위 내에서 예산을 지원하는 것이다.

일거리가 많지 않은 불경기에 인적자원을 육성하고 투자하는 것이 일반적이므로 현재 해운산업의 불황을 감안할 때 가능한 한 조기에 이러한 제도를 시행할 필요가 있다. 따라서 시급성을 만족시키되 동시에 제도도입을 위한 준비를 위해서는 먼저 시범적으로 시행하고 그 성과와 중장기 수요에 따라 본격적으로 추진하는 시범실시-계획수립 동시진행 방식이 적절할 것이다. 이러한 제도의 도입과 성공을 위해서는 중소기업과 혁신기업이 주요 대상이 돼야 할 것이며 해당기업도 예산을 부담하는 정부와 민간의 공동 노력이 요구된다.

---

54) 이외에도 기업단체가 실시하는 전문교육이나 대학에 특별강좌를 개설하고 직원을 위탁하는 위탁교육 등이 있으나 이러한 방식은 제도권 교수인력을 활용하는 점과 해당분야 기초소양 교육위주로 진행될 가능성이 크다는 점에서 제도권 교육과 큰 차이없는 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

<국내 문헌>

Lee Tae-Woo, “Aftermath of the Financial Crisis and Challenges for the Maritime Industry in Korea”, 「한국해운학회지」, 제33호, 2001. 12.

김광희 외, “우리나라와 일본의 해운정책 비교 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제23권 제3호, 2007. 9.

김규형 외,「선박금융론」, 박영사, 2009.

김상열 외,「해운항만산업의 미래신조류」, 물류혁신네트워킹연구소, 2009.

김성준, “부채비율 200%가 해운업계에 미친 영향”, 「해양한국」, 2000. 8.

김종걸, “글로벌 금융위기와 새로운 경제 패러다임”, 21st IFES_APRC International Conference, Moscow, 2009. 11.

김태일,「국내외 환경변화에 따른 선박투자회사제도 발전방안 연구」, 해양수산부, 2006. 12.

김형태, “해운기업의 대형화와 owner-operator 분리체제”,「해운과 경영」, 제11호, 2009. 11. 4.

민성규, “해운산업의 합리화에서 얻은 교훈과 한국해운의 진로”,「한국해운학회지」, 제6호, 1986. 10.

삼성경제연구원, “동남아시아 5개국의 환율제도와 환율수준 평가”, 2003. 10.

오세영・이원철, “한국 해운 100년의 역사적 맥락과 전망”,「한국해운학회 제28회 학술발표회 논문집」, 1999.

요츠 마사토, “2010년 세계해운시황 변동요인과 전망”, 2010 세계해운전망 서울 국제포럼, KMI, 2009. 12. 15.

이인애, “그리스 해운 ‘세계 최고’이유 있다”,「해양한국」, 2008. 9. 29.

임종관 외,「우리나라 해운산업의 신성장동력 확보방안 연구」, 한국해양

수산개발원, 2009. 12.

임종관,「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12.

임종관・김우호・고병욱, "벡터자기상관 모형을 이용한 건화물선 시장 분석",「한국해운학회지」, 제64호, 2010. 3. (발간 예정)

정봉민, "벌크선 시황변화와 선사의 대응방향",「KMI 해양수산 현안분석」, 2008-03, 2008. 3. 12.

코리아쉬핑가제트, 2009. 12. 14.

한국선주협회,「한국외항해운업 경영분석」, 1999.

_____,「한국해운 60년사」, 2007.

해양수산부, 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 2006. 2.

<해외 문헌>

Danish Maritime Authority, *The Danish Maritime Cluster*, 2006.

Loragnge, M. P., *Shipping Strategy*, Cambridge University Press, 2009.

Lorange, Peter, *Shipping Strategy, Innovating for Success*, Cambridge University press, 2009.

OSC, *The Crisis in Container Shipping*, 1986.

Rowlinson and Leek, "The Decline of the Regionally Based UK Deep Sea Tramp Shipping Industry", *Journal of Transport Geography*, Vol. 5, No. 4, 1997,

Scarci and Roberta, "The Bulk Shipping Business : Market Cycles and Ship Owners' Biases", *Maritime Policy & Management*, vol. 34, no. 6, 2007, pp. 577~590.

Sornn-friese, Henrik, "Incentives, Capability and Opportunity. The Global Breakthrough of the Danish Shipping Industry 1985-2007", the 25th Celebration Conference 2008 on Entrepreneurship and Innovation-Organizations, Institutions, Systems and Regions, June 17, 2008.

Stopford, Martin, *Maritime Economics*, 3rd Ed., Routledge, 2009.

World Bank, *The International Ocean Transport Industry in Crisis*, 1993.

<온라인 자료>

한국무역협회 홈페이지(www.kita.net)

Clarkson 홈페이지(http://www.clarksons.net)

www.torm.com

부 록 : 해운산업 위기상황의 주요 특징

1. 제1차 석유파동

| 부록표-1 | 제1차 석유파동 진행 추이

시기	주요 내용
19세기 말	**미국의 스탠다드 석유회사 설립** - 미국 내 석유산업을 완전독점하고, 남미의 베네수엘라 및 중동 제국으로 진출하며 석유를 본격적으로 개발, 생산함. 이 당시 스탠다드 석유회사가 석유생산에 대한 보상으로 산유국에 지불한 권리금은 극소액에 불과하였으며, 생산에 수반되는 모든 조건도 산유국이 자원에 대해 주권행사를 할 수 없을 정도로 석유회사에 유리하게 만들었음
제1차 세계대전	**대형석유회사가 설립되어 카르텔을 형성** - 미국 내에서 독점사업이 법에 의하여 금지되게 됨으로써 스탠다드 석유회사 해체 - 부족국가 형태의 아랍산유국과 베네수엘라가 국가의식을 갖게 되면서 석유생산에 주권을 행사하려는 움직임이 싹텄음
1960년 9월	**석유수출기구(OPEC) 설립** - 제2차대전 이후 중동제국은 민족의식과 국가의식을 한층 더 강화하고 배타주의적 성격을 거세게 발휘하였음 - 정치적 변화에 민감한 산유국은 대형석유회사들의 횡포를 막고 각국을 보호하기 위해 석유수출기구(OPEC)를 설립
1969년까지	**석유고시가의 하락 저지 성공** - 산유국의 단합에도 불구하고 메이저와 OPEC제국과의 관계에는 기본적으로 당장 큰 변화가 발생하지는 않았으나 석유고시가의 하락을 저지시키는 데는 성공하였음. 이에 따라 석유의 시장가격은 다소 하락하였지만 고시가격은 1969년까지 하향 조정되지는 않았음
1970년대 초반	**미국을 비롯한 선진국 석유소비 폭발적 증가** - 일본 및 서구선진국은 제2차 대전으로 폐허가 되었으나 저렴한 에너지공급에 힘입어 급속히 재건되었으며, 산업구조도 에너지대소비형으로 편성되었음. 매년 10%를 상회하는 소비량의 증가는 석유가 에너지

시기	주요 내용
	원으로 등장한 이래 지속되어온 석유 수급 체제를 변화시키는 일대 전환점이 되었음. 즉, 지금까지 수요가 장악하여 오던 시장은 공급이 장악하는 형태로 바뀌어졌음
1970년	**리비아의 고시가 인상** - 리비아의 카다피 정권은 석유회사들과의 석유 계약 갱신에 성공. 당시 서구 석유 수입량의 25%를 공급하고 있던 리비아는 고시가를 인상하고 소득세도 증가시켜 다른 산유국에도 파급효과를 일으켰음
1970년	**세계 석유 소비증가율 > 산유량 증가율** - OPEC은 원유의 고시가 인상과 소유권에 대한 유리한 조건을 획득하였지만 여전히 불만을 가지고 있었음. 당시 세계 석유 소비증가율이 산유량 증가율을 능가함 - 석유의 현물 시장가는 고시가보다 높은 가격에서 거래되었고, 계속 상승. 그러나 5개년 계약의 고시가에 묶여 현물시장에서의 가격 상승에서 오는 이익을 석유 회사들이 독점하게 되어 불만고조
1973년 2월	**산유국의 불만 고조** - 달러화의 제 2차 10% 평가 절하 및 유동 환율제도의 실시는 산유국들의 실질 석유 소득 효과를 낮추는 계기가 되어 산유국의 불만은 극에 달함
1973년 10월	**산유국의 고시가 대폭인상 주장** - 비엔나에서 산유국과 석유 회사 간에 협상이 시작되었고 산유국들은 고시가의 대폭적 인상을 주장 **욤키퍼 전쟁 발발** - 1973년 10월 6일 발발한 아랍-이스라엘간의 제4차 중동 전쟁은 중동 산유국들에게 정치·경제적으로 그들의 단결력을 과시, 강력한 생산 카르텔의 위력을 발휘할 호기를 제공하여 석유자원의 무기화가 가능하게 됨 - 회교국인 아랍제국과 유태교국인 이스라엘간의 생존에 관한 싸움이었기 때문에 이 전쟁에 대한 보복조치로 아랍산유국은 1973년 말에 석유산업을 중단하고 이스라엘을 지원했던 몇몇 서구선진국에 대해서는 공급마저 중지시키면서 유가를 3배 정도로 대폭 인상시켰음
1973년 10월 이후	**OPEC의 원유고시가 17% 인상, 석유생산(매년 5%)↓, 석유수출↓**

시기	주요 내용
1976년 12월	**1978년 말까지 안정세를 유지** - 48차 총회에서 이란, 이라크 등 강경국가와 사우디아라비아 등 온건국가 간의 석유인상폭에 관한 의견불일치. 유가 이원화 제도가 채택됨 - 강, 온건파 간의 의견 대립, 석유 과잉 공급 현상으로 1978년 말까지 안정세를 유지함
석유위기의 요인	**OPEC의 일방적인 원유가 인상과 매년 5% 산유량 감소 결정에 따른 공급충격에 의한 가격상승**

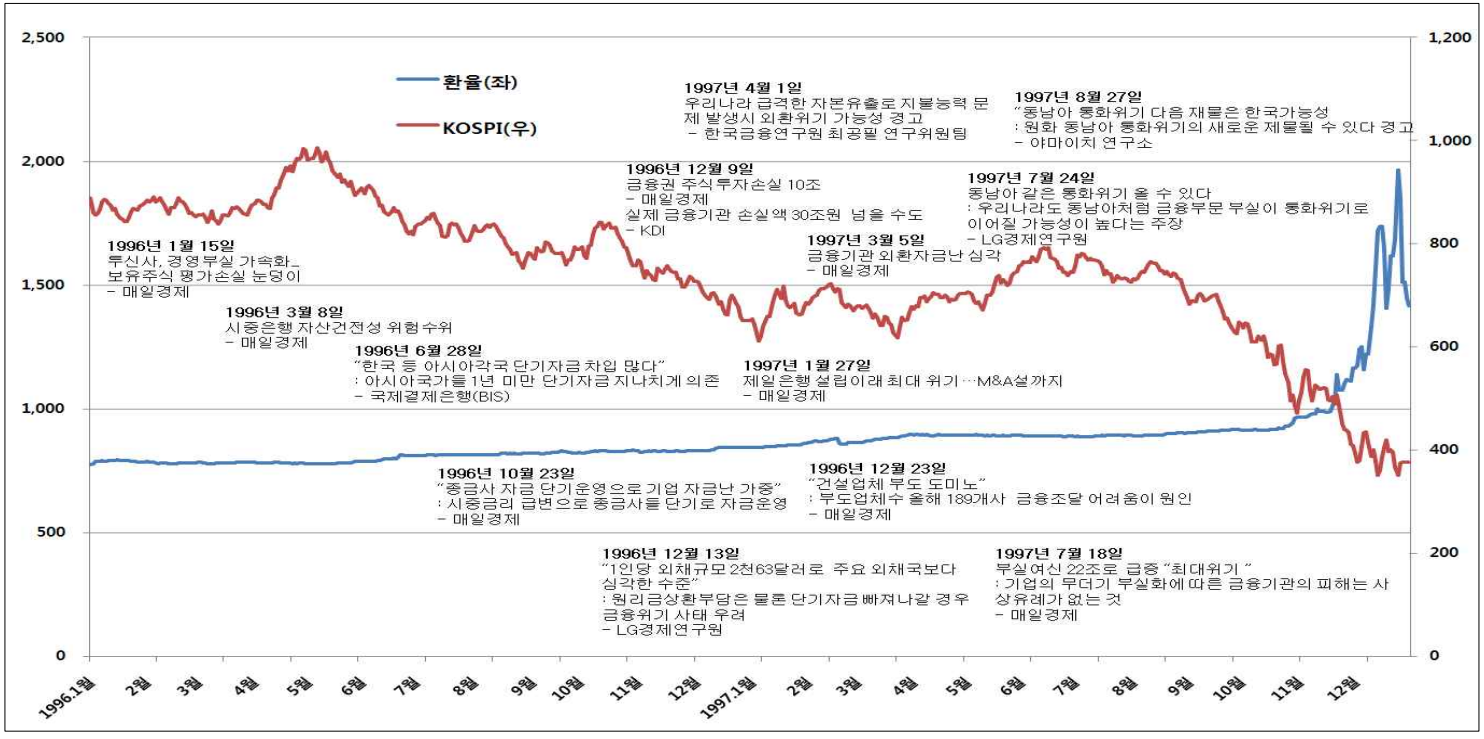
2. 제2차 석유파동

| 부록표-2 | 제2차 석유파동 진행 추이

시기	주요 내용
1978년 12월	**국제 석유 체제가 다시 불안정기로 전환** - 서방 선진국들의 경제 회복에 따른 수요 증가가 급증 - 리비라, 이란 등의 강경노선을 지향하는 OPEC산유국은 선진국의 인플레가 진정되지 않고 계속 높은 상승률을 기록하자 대폭적인 유가인상을 강력히 주장하였음 - 사우디아라비아도 더 이상 반대할 수 없었고, OPEC산유국 간의 분열도 방지하기 위하여 12월 OPEC회의의 유가인상안에 동의함으로써 유가는 1976년 배럴당 12.70달러에서 단계적으로 14.5% 인상하게 되었음
1978년 12월 말	**이란의 석유생산 대폭 감축과 수출 중단** - 이란은 국내의 정치 및 경제적 혼란을 이유로 하여 석유생산을 대폭 감축시키고 수출을 중단시켰음 - 1979년 2월 이란의 이슬람 혁명으로 하루 500만 배럴에 달하는 원유 수출 중단
1979년 3월	**이란 석유생산 재개** - 이란은 석유생산을 재개하여 일일생산량 230만 배럴 중 약 200만 배럴을 수출하기 시작하였음. 이렇게 이란으로부터 석유수출이 재개되자 세계 공급량의 부족분은 불과 50만~100만 배럴로 압축되었음 **OPEC산유국 14.5% 단계적 유가인상 앞당겨 실시** - 비교적 해외의존도가 높은 일본, 서독을 비롯한 몇몇 유럽제국은 재빨리 로텔담의 현물시장에 진출하여 경쟁적으로 원유를 구입하여 비축하고 제 3국에 판매까지도 하였음. 이 결과 1978년까지만 하여도 세계 각국의 계절적인 재고조정 및 수급조정으로 하루 200만~300만 배럴의 석유가 현물시장에서 거래되었으나 공급부족이 심각해지자 거래량은 점차로 줄어들어 1979년 3월경에는 20만~30만 배럴 정도의 석유가 겨우 거래되는 형편이었음 - OPEC산유국 중 쿠웨이트, 리비아, 아랍토후국 연합은 14.5%의 단계적 유가인상을 앞당겨 실시하였음

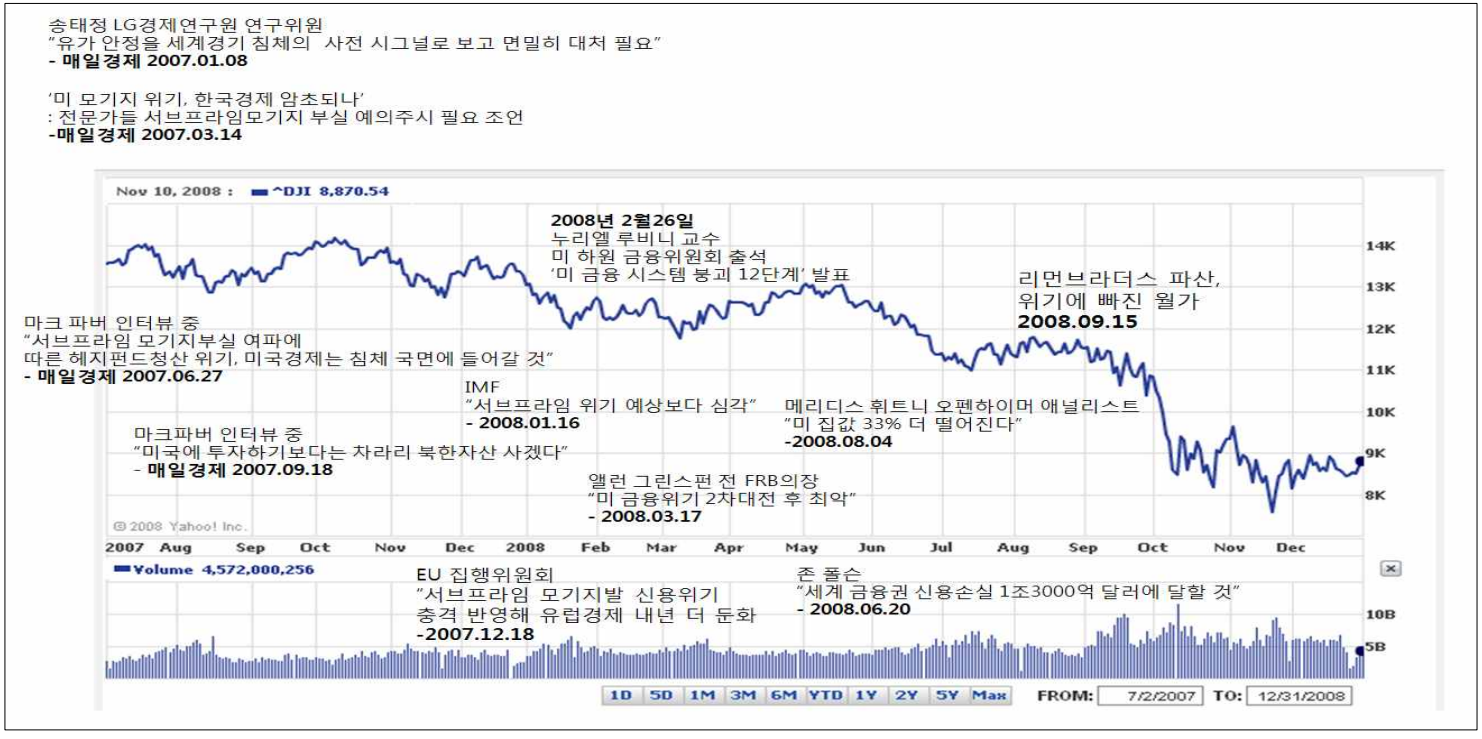
시기	주요 내용
1979년 4월	**추가로 배럴당 1.20달러의 할증금을 받기 시작함** - 수요가 공급을 앞지르면서 석유현물시장가격이 뛰기 시작하자 곧이어 이란, 나이지리아, 베네수엘라도 할증금을 받았음 - 더욱이 지금까지 자제하고 있던 미국의 석유회사가 정부의 지시로 월동준비를 위한 비축 때문에 현물시장에 뒤늦게 뛰어들어 한 방울의 석유라도 구입하고자 일본, 서구제국들과 각축을 벌이자 석유수요는 가속도로 증가하였음
1979년 5월	**리비아는 할증금을 배럴당 3달러로 올리며 실제석유가격 배럴당 20달러 선 돌파** - 리비아는 이러한 현물시장의 움직임에 민감한 반응을 보이고 5월 들어 할증금을 배럴당 3달러까지 올려 받자 실제석유가격은 배럴당 20달러 선을 넘어섰음. - 모든 나라가 석유구입에 혈안이 되자 석유의 현물시장가격은 배럴당 30달러선을 넘어서게 되었고, 6월에 들어와서는 40달러 선을 돌파함.
1979년 6월	**제네바 OPEC회의의 할증금 공식화 및 석유공급 부족현상 여전** - 사우디아라비아는 6월의 제네바 OPEC회의에서 할증금을 공식화하고 자국의 석유고시가격을 배럴당 18달러로 인상시켰음. 배럴당 최대 2달러 할증료를 인정, 최대 가격은 배럴당 23.5달러로 하는 합의 - 이 결과 1973년의 유가인상으로 배럴당 10달러 선을 조금 넘어섰던 유가는 불과 4년 내에 20달러 선을 돌파하였고, 현물시장에서는 배럴당 40달러를 호가하게 되었음에도 불구하고 석유공급의 부족현상은 여전하였음 - 이렇게 유가가 대폭 인상되고 공급부족이 심각한 문제로 대두되자 제2차 석유파동이 발생하게 되었음 - 이란-이라크전쟁의 지속으로 산유량 감소 추세 지속(이란-이라크 전은 8년간 지속) → 고유가 추세 지속
석유위기의 요인	**2차 오일파동은 산유국들의 생산억제 정책의 결과로 발생하였다고 설명함 즉, 산유국들이 생산 여력이 있으면서도 자원 보존을 위한 생산 감축 정책인 저생산·고유가 정책을 취했고, 이는 소비국들에게 공급 부족의 요인으로 작용하여 과수요로 인한 석유확보 경쟁이 제2차 석유 위기의 요인이 되었음**

3. 1997년 동아시아 외환(금융)위기

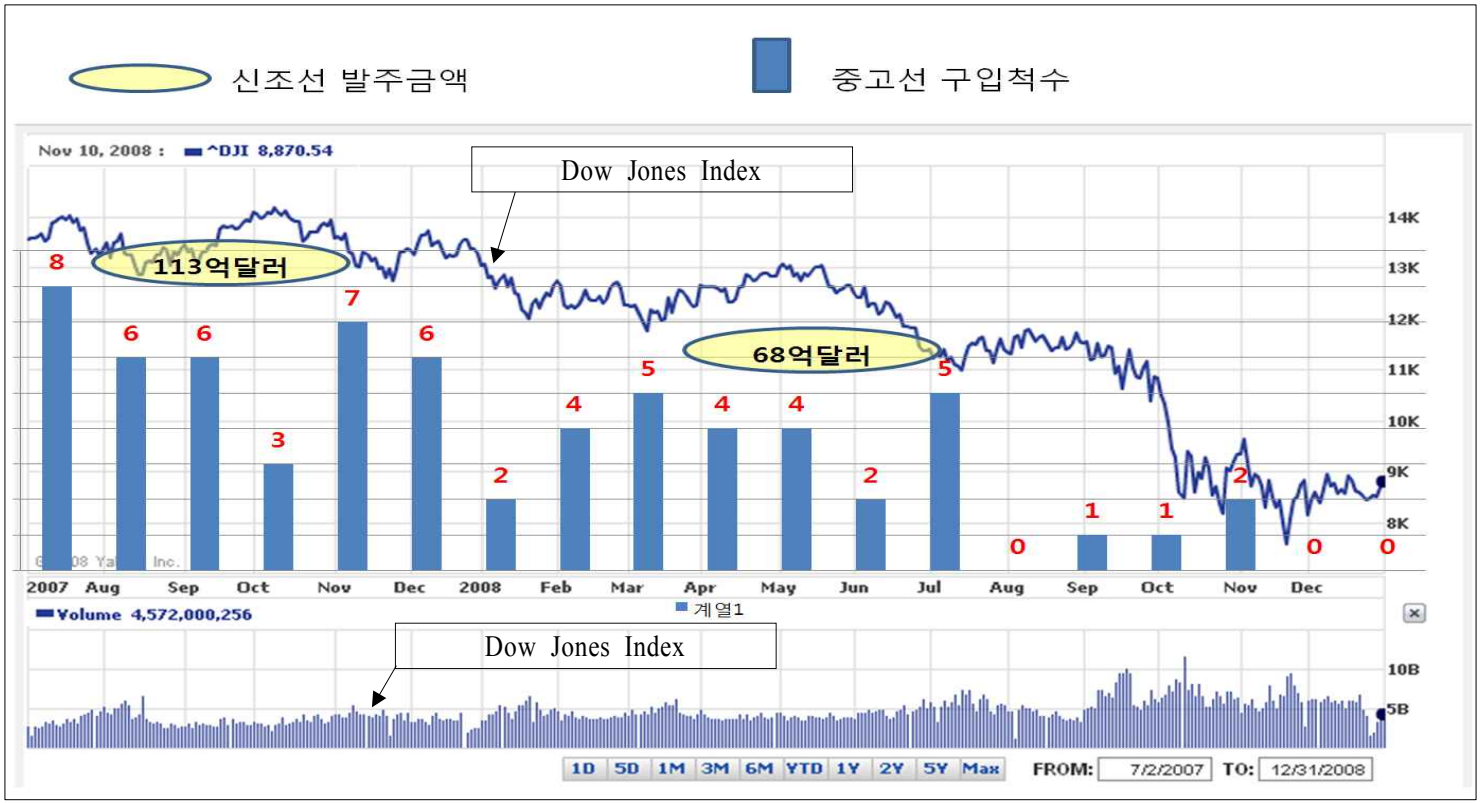


| 부록그림-1 | 1997년 동아시아 외환(금융)위기 진행 추이

4. 2008년 글로벌 금융위기



| 부록그림-2 | 2008년 글로벌 금융위기 진행 추이



| 부록그림-3 | 2008년 글로벌 금융위기 진행 추이 및 우리나라 선박투자 진행 추이

우리나라 해운산업의 불황 극복 및
위기반복 예방책 연구

2009年 12月 29日 印刷
2009年 12月 31日 發行

編輯兼
發行人 姜 涼 熙

發行處 韓國海洋水産開發院
서울특별시 마포구 상암동 1652
전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800
등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版 · 印刷 / 한성애드컴 2266-6559 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337