

현안과 과제

| 바다의 경쟁력이 곧 국가 경쟁력

세계 5위의 해운강국 대한민국	
지배선대 세계 5위	- 2010년 해운사들이 보유한 선박의 규모에서 세계 5위를 차지 · 총 4488만 dwt로 그리스, 일본, 중국 그리고 독일에 이어 5위
세계의 3.85%	- 세계전체에서 차지하는 비중은 3.85% · 그리스와 일본이 15%이상, 중국과 독일이 8%이상

해운업과 국가경제	
해운업의 중요성	- 한국의 수출화물을 전 세계로 보내는 가장 중요한 수송수단 - 해운서비스업 수출을 통해 외화획득 - 해상과 항만인력 그리고 관련 산업에서의 고용 - 조선업, 금융업 등 전후방관련 산업 발전

해운강국의 해운산업정책	
그리스	- (특징) 세계시장진출, 특화, 선박금융, 판매와 구매전략, 효율성 - (금융지원) 톤 세제를 일찍부터 도입해 불확실성을 줄임 - (비금융 지원) 해운사들의 자유로운 활동을 최대한 보장
독일	- (특징) 열강들과의 경쟁과 2차 대전 이후 세계최고의 수출산업과 함께 발전 - (금융지원) 1990년 이후 톤 세제 도입, 위기발생시 정부의 신속한 지급보증 - (비금융 지원) 해운산업에서 노사정 위원회를 운영
일본	- (특징) 2차 대전 이후 빠르게 성장하는 수출산업, 조선업과 함께 발전 - (금융지원) 건조자금 융자, 노후선박 해체 지원, 세제지원 - (비금융 지원) 전문적인 대형 종합물류기업 육성
중국	- (특징) 20세기 후반에 진출, 대규모 해운인프라투자를 통해 세계 최고 지향 - (금융지원) 국영 해운기업 손실에 대한 보조금 지급과 국책은행을 통한 지원 - (비금융 지원) 외국선사에 대한 행정절차상의 차별

정책적 시사점
<p>첫째, 위기발생시 해운산업에 대한 신속한 지원</p> <p>둘째, 항만 확장과 현대화 등 해운인프라에 대한 지속적인 투자</p> <p>셋째, 종합물류산업 육성을 통한 해운산업 발전 추진</p> <p>넷째, 선박금융과 해운거래 활성화로 새로운 경쟁력 창출 기반 제공</p>

1. 국내 해운업의 위상

○ 국내 해운업의 지배선대 규모 세계 5위

- UN의 2010년 1월 기준 통계에 의하면 우리나라 해운사들이 보유한 총 선박수는 1,200척으로 세계 순위 7위를 기록
 - 세계 1위는 일본으로 총 3,751척의 선박을 보유하고 있으며, 다음으로 중국(3,633척), 독일(3,627척), 그리스(3,150척) 등의 순임
 - 일본, 중국, 독일 등이 글로벌 경기 침체 이전(2008년)보다 선박 보유수를 빠르게 증대함
- 우리나라 해운사들이 보유한 선박의 화물적화중량(dwt, dead weight ton)은 총 4,488만 dwt로 세계 순위 5위(세계 해운 시장 점유율 3.85%)
 - 세계 1위는 그리스로 총 1억 8,610만 dwt의 수송 능력을 가지고 있으며, 다음으로는 일본(1억 8,332만 dwt), 중국(1억 445만 dwt), 독일(1억 390만 dwt), 등의 순임
 - 2010년 중국 지배선대의 적화중량 규모가 2008년에 비해 23.1% 증가했고, 덴마크 21% 그리고 한국이 19% 증가함

< 주요국의 지배선대 선박수 및 적화중량 규모 >

순위	국가	보유 선박수(척)		화물적화중량(만 dwt)			
		2008	2010	2008		2010	
1	그리스	3,115	3,150	17,457	(16.81%)	18,610	(15.96%)
2	일본	3,515	3,751	16,175	(15.58%)	18,332	(15.73%)
3	중국	3,303	3,633	8,488	(8.18%)	10,445	(8.96%)
4	독일	3,208	3,627	9,422	(9.07%)	10,390	(8.91%)
5	한국	1,140	1,200	3,770	(3.63%)	4,488	(3.85%)
6	미국	1,769	1,865	3,983	(3.84%)	4,129	(3.54%)
7	노르웨이	1,827	1,968	4,687	(4.51%)	4,052	(3.48%)
8	홍콩	657	680	3,342	(3.22%)	3,444	(2.95%)
9	덴마크	861	940	2,744	(2.64%)	3,320	(2.85%)
10	싱가폴	869	985	2,863	(2.76%)	3,261	(2.80%)

자료: UN Review of Maritime Transport 2008, 2010.

- 주: 1) 순위는 지배선대의 화물적화중량 기준
 2) () 안은 dwt 합계의 세계 비중.

○ 국내 해운업은 국제 화물 운송의 절대적인 비중을 차지함

- 국토해양부 '국토해양통계연보'에 따르면 국제 여객은 항공, 국제 화물은 해운 비중이 높음
 - 우리나라 항공이 국제 여객 운송에서 차지하는 비중은 2006년 93.2%에서 2009년 94.1%로 0.9%p 상승함
- 국제 화물 운송 중 해운이 차지하는 비중은 99% 이상을 기록함
 - 우리나라 해운이 국제 화물 운송에서 차지하는 비중은 2006년 99.6%에서 2009년에는 99.7%로 0.1%p 상승함

○ 서비스 수출 중 해운이 차지하는 비중이 가장 큼

- 서비스 수출 중 주요 서비스업 수출이 차지하는 비중의 경우, 해운은 30% 이상으로 가장 높은 수준을 기록함
- 서비스 수출 총 해운 수출이 차지하는 비중은 2008년 41.9%를 최고치를 기록했으며, 글로벌 금융 위기의 영향으로 2009년 31.2%로 하락함

< 주요 서비스업의 수출 비중 >

	해운	사업서비스	건설서비스	여행	항공운송	기타
2006	35.7%	18.5%	12.3%	10.2%	9.7%	13.6%
2007	37.6%	19.8%	13.3%	8.4%	8.3%	12.6%
2008	41.9%	14.3%	15.1%	10.8%	7.5%	10.4%
2009	31.2%	16.4%	19.8%	13.3%	7.8%	11.5%
2010	36.6%	16.8%	14.3%	11.8%	9.4%	11.1%

자료: 한국은행 경제통계시스템.

주: 수출 비중은 총 서비스 수출 중 각 업종 수출이 차지하는 비중임.

2. 국내 해운업의 경쟁력

○ 국내 해운업의 경쟁력을 비교하기 위해 한국보다 지배선대의 규모가 큰 그리스, 일본, 독일을 분석대상 국가로 선정함¹⁾

○ (수출 경쟁력) 한국 해운업의 수출 경쟁력은 높아지고 있지만, 그리스와 독일보다는 낮은 수준을 보이고 있음

- 한국 해운업은 수출 특화 업종이며, 수출 경쟁력 역시 제고되고 있음
 - 한국 해운업의 무역특화지수는 0보다 큰 수치를 보이고 있음
 - 또한 한국 해운업의 무역특화지수는 2006년 0.05에서 2008년 0.11로 상승했으며, 글로벌 경기침체로 2009년 0.08로 하락했으나 2010년 0.12로 사상 최고치를 기록함
- 한국 해운업의 수출 경쟁력은 중국과 일본에 비해서는 높은 수준을 보이고 있지만, 독일과 그리스에 비해서는 낮은 수준임
 - 독일 해운업의 무역특화지수는 2006년 0.18에서 2009년 0.27로 상승했으며, 특히 우리나라보다 높은 수준을 보이고 있음
 - 그리스의 경우, 최근 데이터는 없지만 2005년 해운업의 무역특화지수는 0.47로 한국과 독일보다 높은 수준을 보임

< 국가별 해운업 무역특화지수 추이 >

	중국	독일	일본	한국
2006	-0.35	0.18	-0.01	0.05
2007	-0.28	0.22	-0.04	0.07
2008	-0.23	0.25	-0.03	0.11
2009	-0.42	0.27	-0.10	0.08

자료: 한국은행 경제통계시스템.

주: 무역특화지수는 각 산업의 순수출액을 교역액으로 나눈 것으로 1에 가까울수록 수출 경쟁력이 높음을 의미하고, -1에 가까울수록 수입 특화가 강화되고 있음을 의미함.

1) 중국은 데이터 부재로 분석대상에서 제외함.

○ (생산성 저조) 국내 해운업의 생산성은 해운 강국들에 비해 상대적으로 낮은 수준을 보이고 있음

- 해운업의 생산성은 해운업 생산 대비 해운업 생산에 투입되는 중간 투입 비중으로 나타남
 - 2005년 한국 해운업의 생산성은 1.21로 2000년의 1.11에 비해서는 높지만, 1995년의 1.26에 비해서는 낮은 수준을 기록함
- 반면, 그리스 해운업의 생산성은 분석대상 4개국 중 가장 높은 수준을 기록했으며, 특히 독일 해운업의 생산성은 1995년 일본보다 낮았으나 2000년 이후 일본을 앞지름

○ (부가가치 창출 미흡) 생산성과 함께 부가가치율 역시 독일, 그리스, 일본에 비해 낮은 수준을 보임

- 해운업의 부가가치율은 해운으로 인해 창출되는 생산 대비 부가가치 비중을 의미하며, 그리스가 가장 높은 수준을 기록함
- 한국의 경우, 분석대상 4개국 중 최하위를 기록하고 있음
- 2005년 독일 해운업의 부가가치율은 0.37로 분석대상 4개국 중 유일하게 1995년 보다 높은 수치를 기록했으며, 이 때문에 일본의 부가가치율을 앞지름

< 주요 해운 강국의 생산성 및 부가가치율 추이 >

	생산성			부가가치율		
	1995	2000	2005	1995	2000	2005
독일	1.49	1.70	1.67	0.33	0.39	0.37
그리스	3.01	1.94	2.22	0.58	0.41	0.52
일본	1.74	1.58	1.42	0.42	0.35	0.30
한국	1.26	1.11	1.21	0.21	0.10	0.17

자료: OECD IO Table 원자료를 이용한 연구원 자체 계산.

○(정책적 중요성) 해운산업은 국가 경제적으로 중요하기 때문에 양적 그리고 질적인 성장을 위한 정부정책은 여전히 필요

- 해운산업은 국가경제에 지대한 공헌
 - 수출화물수송, 부가가치창출, 국제수지 개선, 고용, 국제교역 촉진, 관련 산업의 성장 등에서 그동안 괄목할 만한 기여를 했으며 앞으로 할 것으로 기대
- 해운산업의 양적 성장뿐만 아니라 질적 성장을 위한 정책 요구
 - 세계 5위의 해운 대국으로서 앞으로 필요한 것은 지배선대의 지속적인 확장에 더해 해운산업의 경쟁력을 높이는 것
 - 해운선진국의 정책을 돌아보고 합리적인 정책을 추출하는 것이 필요

< 해운산업과 국가경제 >

효과	내용
수출화물의 수송수단	· 전 세계적으로 화물의 90%이상이 바다를 통해 수송 · 한국의 수출상품을 전 세계로 실어 나르는 가장 중요한 수송수단
부가가치 창출	· 해운사들의 이윤 · 타인자본에 대한 이자지급 · 해운업계 종사자들의 임금
국제수지개선	· 운임수입은 '국제수지 상품 외 계정'에서 증가 또는 흑자요인에 해당
고용	· 선원과 육상인력을 포함한 자체적으로 고용하고 있는 인력 · 항만산업종사 인력 · 대리점업에 종사하는 인력 · 해상보험업 등 연관된 산업부문에 2차적인 고용수요를 발생
국제교역촉진	· 국가 또는 지역 간 광범위한 수송망을 구축함으로써 대외교역을 촉진
관련 산업의 성장	· 조선산업 발전 · 항만산업 발전 · 해운대리점업 발전 · 해상보험업 등 발전
기타	· 수송대상으로 여객을 포함시킴으로써 교통수단으로서의 사회문화적 기능을 수행하여 인간생활의 공간적인 범위를 확대

3. 해운 강국 정책 비교

1) 그리스

○ 그리스의 해운산업은 시장, 분야, 선박거래 그리고 노동력에서의 경쟁력을 바탕으로 세계 1위를 유지²⁾

- 그리스 해운선사들은 일찍부터 주요 해운시장으로 본사를 이전하여 활동
 - 그리스 해운선사들이 런던에 본사를 설립한 역사는 20세기 중반에 이미 100년 이상 거슬러 올라감
 - 세계에서 가장 큰 해운거래소인 Baltic Exchange의 그리스 회원권의 역사는 1850년대부터 시작
 - 런던의 선박과 관련된 보험, 금융, 서비스 산업 등의 발전에 있어 그리스 해운선사들이 밀접하게 관여

- 그리스 해운선사들은 부정기선 운항과 벌크화물 운송에 특화
 - 그리스 해운선사들은 이미 19세기에 동지중해지역과 흑해지역으로부터 서지중해지역과 북유럽으로 연결되는 사업과 해운 네트워크를 완성하고 벌크화물을 수송
 - 부정기선 운항에 비중을 둬으로써 어떤 나라의 어떤 화물이건 수송할 수 있게 되고 특정한 국가의 경제상황변화로부터 영향을 크게 받지 않게 되었고 새로운 수요에 기민하게 반응

- 그리스 해운선사들은 선박의 판매와 구입을 전략적으로 수행
 - 그리스 해운선사들의 선박판매와 구입전략은 한 마디로 “모든 사람이 팔 때 사고 모든 사람이 살 때 판다”임
 - 그리스 해운선사들은 좋은 중고선박을 구입하여 가능한 한 오래 운영하는 방법을 취함

2) “The Greek Merchant Marine: The Development of an International Network,” RIEAS (<http://www.rieas.gr>).

- 그리스 해운선사들은 선박운영에 있어 최고의 효율성 자랑
 - 선박을 효율적으로 운영하여 고정과 가변비용 모두를 낮은 수준에서 유지
 - 그리스 선원들이 가장 뛰어나다는 신화가 만들어질 정도로 우수한 인력을 활용하여 노동효율성을 높은 수준에서 유지
- 자유방임을 기초로 선박소유를 촉진하는 조세정책을 추진함으로써 그리스 해운선사들의 성장을 복돋음
 - (금융 지원) 톤(tonnage)세를 도입 유지함으로써 선주들을 보호했고, 선박판매에 대한 면세 혜택을 통해 선대 확장을 촉진
 - 해운선사들의 소득(profit)이 아닌 규모(tonnage)를 기준으로 세금을 매김으로써 세수를 둘러싼 그리스의 부패로부터 해운업을 보호
 - 톤세를 도입하면 해운세제를 단순화 투명화시킬 수 있어 선박투자를 촉진
 - 선박판매로부터 이득이 발생할 경우 이에 대해 '자본 이득세(capital gains)'를 부과하지 않음으로서 선주들이 이득전부를 투자할 수 있게 해줌
 - 어떤 형태로건 축적된 자본에 대해 세금을 부과하지 않음
 - 선박을 소유를 전제로 할 경우에만 면세혜택이 최대가 되도록 함으로써 선박소유를 장려하는 역할을 해옴
 - (비금융 지원) 해운선사들에 대해 자유방임을 강조하는 정책 추구
 - 1953년에 제정된 법률 2687/53은 그리스에 투자된 자본의 즉각적인 재수출(re-exportable)을 보장함으로써 가장 큰 자산이 이동가능한 선박인 해운업에 적합한 환경 제공
 - 그 외 원양해운에 대해서는 전반적으로 자유방임에 가까운 정책을 추구³⁾

2) 독일

- 독일은 수출을 바탕으로 자국의 해운산업이 자연스럽게 발전

3) Corres, Alkis John (2007), Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics, vol 21: 221-255 참조.

- 독일은 2010년 현재 세계3위의 수출대국
 - 2010년 독일은 1조 3,370억 달러를 수출하여 1위를 차지한 EU(1조 9,520억 달러), 2위를 차지한 중국(1조 5,060억 달러)에 이어 3위
 - 2010년 전 세계수출 14조 9,500억 달러의 약 8.9%차지하였고 참고로 한국은 2010년 4,663억 달러를 수출하여 세계 7위

- 독일의 주력 수출상품은 중화학공업제품으로 전 세계가 시장
 - 수출상품은 그 비중에 따라 기계류, 자동차, 화학제품, 금속과 제조, 식품, 섬유의 순서
 - 2009년 추정 주요 수출시장은 프랑스(10.2%), 미국(6.7%), 네덜란드(6.7%), 영국(6.6%), 이탈리아(6.3%), 오스트리아(6%), 중국(4.5%)등의 순서

- 독일은 톤 세제와 노·사·정의 협력을 통해 경쟁력 확보하게 해주고 위기가 발생했을 경우 정부 차원에서의 신속한 지원 제공

- (금융 지원) 톤 세를 부과함으로써 해운사들의 경영환경을 개선하고 선박의 국내 등록을 유도하고 위기발생시 정부가 지급보증
 - 정상적인 영업이익 보다 낮은 수준으로 톤 세를 부과함으로써 해운사들의 예측가능성을 높임
 - 영업부서의 독일 내 설치와 거의 대부분의 선박과 관련된 서비스를 독일에서 조달하는 것을 톤 세제의 조건을 삼음으로써 선박의 독일선적 취득을 촉진
 - 2008년의 세계경제위기로 독일의 해운사들은 경영상의 위기에 봉착하였을 때 2009년 10월 2일 독일 정부는 하팍로이드(세계 7위 선사)에 대해 17억 불 규모의 대출 지급을 보증함

- (비금융 지원) 독일연방정부는 해운산업발전을 위해 'Maritime Alliance (Maritime Bundnis) (해운동맹)'을 운영
 - 해운동맹에는 연방정부 외에 선주협회, 노동조합 그리고 바다에 접한 지방정부가 참여
 - 단체협약을 통한 결정은 약 80%의 운항 노동자들과 100%에 가까운 연안 노동자들에게 영향

3) 일본⁴⁾

○ 일본은 외세에 대항하는 방어책으로 해운육성정책을 메이지 유신(1868)과 더불어 시작되었고 이미 1890년대 아시아의 해운강국으로 등장

- 미국에 의한 강제개항이 현대적인 해운과 조선의 필요성을 깨닫게 만들

- 일본은 1853년 미국의 페리제독의 무력을 동원한 요구에 굴복하여 개항하면서 일본의 후진성을 절감
- 서양으로 대표되는 외세의 앞선 능력은 일본으로 하여금 해운과 조선의 독립을 중요한 과제로 인식하게 만들
- 유사시 상선대가 예비 해군력의 역할을 할 수 있다는 국가안보적인 생각 또한 작용

- 정부의 지원과 특혜 속에서 성장한 일본 해운은 1890년대 연근해 시장에서 확고한 지배력을 확보

- 일본정부는 보조금을 제공하고 화물과 항로에 대한 독점권을 부여하는 방식으로 특정 선사를 육성
- 선사들 간의 인수합병을 강제하기도 했는데 1885년 미쓰비시와 그 밖의 선사가 합쳐져 탄생한 NYK가 대표적
- 1880년대 말 NYK가 상하이와 요코하마를 오가는 노선에서 영국 소유의 Peninsular and Oriental(P&O)를 운임경쟁을 통해 퇴출시킴

○ 제2차 세계대전 이전까지 일본의 해운정책은 전반적인 일본경제의 발전과 발맞춘 해운산업의 발전에 초점을 맞춤

- 선대의 대형화와 확대 그리고 조선과의 동반성장을 목표로 법안을 제정·적용

- 1896년에 Navigation Promotion Law와 Shipbuilding Promotion Law를 제정하여 대형선박 건조와 확보를 지원

4) Olukoju, Ayodeji (2006), Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War, Afrika Zamani, nos 11&12, 2003-2004: 160-182.

- 1910년에는 일본의 원양 해운서비스 발전을 지원하기 위해서 Long-Distant Sea Liner Service Law를 제정
- 일본정부의 은행을 매개로 한 자금지원이 본격화 하였고 대공황과 그 여파로 어려움을 겪는 해운과 조선업체를 직간접적으로 지원
 - 1918년 일본정부는 The Industrial Bank of Japan으로 하여금 조선업계에 대해 저리로 융자해줄 것을 지시
 - 대공황시기와 제1차와 제2차 세계대전 사이의 기간 동안 어려움을 겪는 해운과 조선업체들을 도와줄 목적으로 정책과 법안을 실시하고 적용
- 제2차 세계대전이후 일본경제의 도약을 위해 조선사업 육성에 착수했고 해운선사들의 인수합병을 통한 대형화를 적극적으로 유도하였으며 고도 성장기에 돌입하면서 이에 발맞춘 성장정책으로 안착
- 전쟁이 끝나고 얼마 되지 않아 해운과 조선산업의 동반성장 정책 착수
 - 1947년 전후 일본의 조선과 해운산업 발전에 있어 결정적인 역할을 한 것으로 일부에서 평가하는 Programmed Shipbuilding Scheme을 제정
 - 해운업체들이 선대확장을 위해 일본의 조선소에 발주할 경우 필요한 거의 대부분의 자본을 제공
- 1960년대 초반 경쟁의 격화로 인한 부작용이 발생하자 조선업과 해운업의 인수합병을 법률로서 지원
 - 1963년에 통과된 Two Laws for the Reconstruction of the Shipbuilding Industry를 통해 조선업체들의 합병을 유도
 - 최소 50만 DWT를 최소기준으로 핵심 해운선사를 정하고 이들을 중심으로 중소형 해운사의 합병을 유도하여 88개 선사가 6개로 축소
 - 인수합병에 참여한 해운과 조선사들에 대해서는 지원과 원리금 상황 유예조치를 적용
- 1960년대 후반 해운산업의 구조조정과 선대확대의 목표를 완수했다고 판단하고 일본경제의 고도성장에 뒤처지지 않게 하는 정책으로 전환

○ 일본은 1990년 이후 해운업이 위기를 겪을 때마다 금융지원을 실시했고 물류산업전체발전을 위한 비금융지원을 제공함

- (금융 지원) 건조 자금 융자 및 세제 지원을 통해 해운업 지원

- 일본개발은행(Japan Development Bank)과 해운신용공사(Maritime Credit Corporation)에서 건조 자금을 융자
- 노후선박의 매각으로 얻는 수익은 향후 대체선박에 대한 감가상각에서 공제하며 운항손실에 대한공제, 해외에서 획득한 수입 및 해외에서 지불한 조세에 대한 특별처리제도를 시행하고 있음

- (비금융 지원) 해운업을 핵심으로 한 물류산업전체의 발전계획을 수립하고 실행함으로써 세계적인 물류기업육성

- 2001년부터 5년 단위로 물류산업전체를 발전시키고 경쟁력을 강화할 목적으로 '종합물류시책대강'을 마련
- 가장 최근의 '종합물류시책대강(2009~2013)'은 신속하고 단절 없는 저렴한 국내외의 일원화된 물류실현, 그린물류 등을 통한 친환경적인 물류실현, 수요를 중시한 효율적인 물류시스템 실현 그리고 국민생활의 안전을 중시하는 물류시스템 실현 의 네 가지 목표 설정

4) 중국

○ 중국의 해운산업은 20세기 후반에 들어서서야 세계시장에 진출⁵⁾

- 중국은 1960년대 실질적으로 개항

- 1961년 중국은 국영해운회사를 설립하고 외국과 해운협정을 체결함으로써 세계해운시장에 처음 발을 들여 놓음
- 현재 중국을 대표하는 해운회사인 COSCO(Chinese Shipping Company)의 전신이 이때 만들어짐

5) "Shipping industry of the People's Republic of China," wikipedia (<http://en.wikipedia.org>).

- 1970년대 최초로 외국의 컨테이너선이 중국항구에 도착
 - 1973년 9월에 처음으로 외국의 컨테이너선이 천진(Tianjin)항에 도착
 - 1980년 천진항은 중국최초의 컨테이너항으로 개발
- 2001년 WTO에 가입하기 이전에도 중국의 해운시장은 상대적으로 개방⁶⁾
 - 외국기업들의 자유로운 활동을 최대한 보장
 - 중국정부는 합작투자 형식을 빌려 외국인이 49%까지 지분을 갖는 것을 이미 허용
 - 쌍무협정 하에서 100% 외국인소유의 해운회사를 허용함으로써 2001년 말까지 100%외국인 소유 회사 110개 그리고 합작투자 회사 120개가 활동
 - 외국계 기업에 대해서는 자국기업보다 훨씬 유리한 세제혜택도 제공
 - 외국인이 투자한 해운사의 경우 30%소득세를 부과했는데 이는 국내기업에 대한 세율 33%보다 낮은 수준
 - 자유경제지역에 투자한 경우는 15%에서 24%까지 부과
 - 1980년대 이후 자국 기업에 대한 정부지원과 특혜를 없애음
 - 1980년대 이후 거의 모든 정부지원책을 제거해 현재는 없다고 볼 수 있음
 - 정부화물의 국적선이용 수송 정책도 이미 사라짐
- WTO가입 이후 해운인프라의 정비와 현대화 그리고 국제적인 표준의 확립을 위해 노력⁷⁾
 - 빠르게 성장하는 중국경제를 뒷받침하기 위해 낙후된 해운인프라 개발에 박차를 가함

6) Li, Kevin X. et al. (2005), Maritime Policy in China after WTO: Impacts and Implications for Foreign Investment, Journal of Maritime Law & Commerce, vol36, no 1, Jan: 77-98.

7) Shouguo, Zhang (2004), An Update on China's Maritime Policies, OECD Workshop on Maritime Transport, Nov 4-5.

- 2003년 말 기준으로 130개 항구가 외국선박에 열려져 있으며 인프라개선과 실성을 위해 투자하고 있으며 양산항의 개항이 대표적
- 컨테이너, 원유, 철광석 등을 전문적으로 취급하는 터미널을 건설
- **상하이로 세계해운의 중심으로 만들 계획을 추진**
 - 2010년까지 상하이를 국제 경제, 금융, 무역 그리고 해운으로 만드는데 필요한 기초를 세우고 2단계로 2020년까지 이를 완수
- **해운관련 법률을 국제수준에 맞춰 정비**
 - 중국 해운시장에서 공정경쟁을 촉진하기 위해서 2002년 Regulations on International Maritime Transportation과 2003년 Implementing Rules를 제정
 - 2004년 Regulating Rules on Foreign Investment in International Maritime Transport Sector를 제정하여 국제해운, NVOCC, 국제해운 중개업, 창고업 그리고 컨테이너 적치장의 6가지 분야에서 해외투자를 허용하는데 요구되는 조건과 절차를 명시
 - 2004년 The Port Law of the People's Republic of China를 발효시켜 항구 등 해운인프라의 계획, 건설, 유지, 운영 그리고 경영활동을 명확히 함
 - 외국선박이 중국항구에서 서비스를 받는데 있어 최혜국대우를 제공
- **국제사회에서 중국의 위상을 높이기 위해 노력**
 - 해운과 관련된 중국의 정책과 법률이 개방되고 투명하게 바뀌었다는 사실을 전 세계에 적극적으로 홍보
 - 미국, 유럽 등 주요 국가나 지역과 해운협정을 체결
- **중국은 선사들이 국영기업이기 때문에 국가차원에서의 금융 및 비금융 지원책을 제공하고 있음**
- **(금융 지원) 국영 해운기업 손실에 대한 보조금 지급과 국책은행을 통한 자금 지원을 하고 있음**
 - 국영해운기업에 큰 손실이 발생할 경우 대출금에 대한 이자와 세금을 경감하는 형태로 보조

- 공상은행은 2009년 글로벌 경기 침체의 문제를 해결하기 위해 COSCO에 대해 150억 달러 신용 대출 및 5년 만기 14억 달러 채권을 발행했고, 인민은행은 CSCL에 대해 7억 달러의 신용대출을 실행

- (비금융 지원) 외국선사에 대한 차별적 규제 적용

- 신규 정기선 서비스 개설 및 기존 서비스 변경 시 중국 교통통신부(MOC)의 허가를 받도록 하고 있으며, 허가 과정이 최장 19개월까지 지연될 수 있을 뿐 아니라 관련 경영정보가 중국 국영선사들에게 노출됨

5) 정책 종합

- 해운선진국들은 해운사들에 대해 직접적인 지원은 줄이는 대신 제도적인 여건마련과 지급보증 형태의 간접적인 지원을 늘림

< 해운선진국들의 해운업 관련 정책 비교 >

	환경	금융 지원	비금융 지원
그리스	수출산업과 조선업 부재	· 톤세제 유지 · 선박판매에 대한 면세	· 자유방임 최대 존중
독일	수출산업과 조선업 소유	· 톤세제 채택 · 위기시 정부지급보증	· 노사정 위원회 운영
일본	수출산업과 조선업 소유	· 선박건조자금 융자 · 건조자금 세제 혜택	· 종합물류시책대강을 통해 물류산업 전체의 발전을 지향
중국	수출산업과 조선업 소유	· 국영기업 손실 보조 · 국책은행을 통한 지원	· 외국선사에 대한 차별적 규제

- 해운선진국들은 해운의 불확실성을 줄이고 그 과실을 국가경제가 공유할 수 있는 제도적 장치 마련

- 그리스와 독일의 톤 세제 채택은 해운산업이 가지고 있는 불확실성을 줄이는데 기여하고 있으며 독일의 해운관련 노사정 위원회 또한 같은 역할
- 중국은 외국계회사에 대한 영업허가나 갱신절차를 복잡하게 해 상대적으로 자국선사를 보호하고 있고 일본은 특별 세제를 시행

- 경제위기가 발생할 경우 정부는 지급을 보증하거나 간접적으로 지원
 - 독일은 해운사를 위해 지급을 보증하고 일본은 선박건조자금을 지원하고 있으며 중국은 손실발생시 이에 대출금 이자와 세금에 대한 경감조치 시행

4. 정책적 시사점

○ 위기발생시 해운업발전을 위한 정부의 시의적절한 지원이 반드시 필요

- 독일정부는 2008년 경제위기가 발생했을 때 지방정부 차원에서 주요 해운사들에 대해 지급보증을 섬
- 일본 정부는 두 차례의 석유위기에 인수합병을 지원하는 정책을 사용하였고 2008년 경제위기에 어려움을 겪는 해운사들을 간접적으로 지원
- 중국은 해운사들이 위기를 겪자 자국화물은 자국선박으로 수송하게 하는 전략을 장려
- 반면 한국은 2008년 경제위기 이후 금융권을 보호하고자 해운사들에 재무약정 체결을 요구하고 구조조정을 단행

○ 항만확장, 현대화, 배후단지 개발, 관련 산업 정비 등 해운인프라를 지속적으로 현대화시키기 위해 이에 대한 투자를 아끼지 말아야 함

- 중국은 동아시아의 물류허브로 등극하기 위해 해운관련 인프라에 대한 대규모 투자를 지속
- 일본 또한 중국의 발전을 좌시하지 않고 투자를 지속
- 그리스는 아직도 유럽최고의 해운인력을 양성하고 있는 것으로 정평이 나 있음

○ 해운업을 물류산업의 핵심으로 인식하면서 세계적인 복합물류기업의 육성과 같은 전체의 발전을 염두에 두는 정책이 필요

- 일본은 2001년부터 5년 단위로 '종합물류대책시강'을 마련해서 해운업을 포함한 전체 물류산업의 체계적인 발전과 경쟁력 확보를 지향
- 2009년에 책정된 '종합물류시책대강(2009~2013)'은 세계경제위기의 영향을 파악하고 향후의 과제 신속하게 대응하기 위한 것이 목표
- 한국은 20년 단위인 '국가물류기본계획(2001~2020)'을 세우고 그 타당성을 5년마다 검토하여 반영하고 있으며 2011년 4월 수정 계획발표

○ 선박금융과 해운거래 중심지로 한국을 만듦으로써 해운업이 새로운 경쟁력을 확보할 수 있는 기반 제공

- 영국이 런던이 선박금융의 중심지가 될 수 있게 된 것은 그리스 해운사들의 집결이 중요한 역할
- 그리스 해운사들은 영국의 발달된 선박금융을 이용하여 선대확장과 이윤창출에 성공
- 북유럽이 아직 해운업에 있어서 경쟁력을 발휘하고 있는 이유 중 한 가지는 이 지역이 아직 선박거래의 중심지이기 때문 **HRI**

예상한 연구위원 (syeahk@hri.co.kr, 02-2072-6232)

임상수 연구위원 (happylims@hri.co.kr, 02-2072-6239)