

COVID-19 팬데믹 전후의 컨테이너해운업 동향분석과 해운재건을 위한 정책 방향 제언*

이태휘**

Trend and Political Implications of Container Shipping Industry Before and After COVID-19 Pandemic

Lee, Tae-Hwee**

Abstract

This study is aiming at analysing the current trend of container shipping industry before and after COVID-19 Pandemic circumstances. Also, this study offers the political implications for 'the Korean Shipping Nation Rebuilding'. As a result of this study, the several global shipping lines have decreased their ship capacity in response to International Maritime Organization(IMO)'s environmental regulation. This finding is differ from the media reports, that is many shipping companies increased idling vessel to match the lower demand induced COVID-19 pandemic. This study also provides the two implications of the direction about Korean shipping policy. The first one is that the casual relationship of over-vessels' supply and Korea shipping policy is needed to be thoroughly analyzed. The importance of Koreans shipping industry is generally devaluated by most citizens so as to the Korean government should develop the mass media contents to enlighten the less wellknown people regarding shipping industry.

Key words: COVID-19, Shipping Industry, Container Shipping, Shipping Policy, Shipping Nation Rebuilding

▷ 논문접수: 2021. 01. 30. ▷ 심사완료: 2021. 07. 04. ▷ 게재확정: 2021. 07. 04.

* 이 논문은 2020~2022년도 경남과학기술대학교 대학회계 연구비 지원에 의하여 연구되었음.

** 경상국립대학교 상경대학 스마트유통물류학과 조교수, 저자, taylor@gnu.ac.kr

I. 서론

우리나라 원양컨테이너해운업계는 2강 체제로 유지되어 오다가 한진해운의 파산으로 HMM만이 그 명맥을 이어가고 있다. HMM도 고질적인 선박과잉과 화물수요 감소로 적자운항을 면치 못하다가, '해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설'을 기치로 건문제인 정부의 처방으로 점차 회복세를 보이고 있다.

문제인 정부 해운정책의 주요 내용은 한국해양진흥공사 설립과 이를 통해 선사에게 선가 보증을 제공하는 것, 그리고 국적선 적취율 제고를 위해 우리 화주에게 다양한 혜택 등을 제공하는 것이다. 이러한 정책으로 HMM은 현존 최대 컨테이너선박 20척을 건조하게 되었으며, 알헤시라스호 인도를 시작으로 점차 초대형선대를 확보해 나가고 있다.

2020년 초 중국 우한에서 시작된 코로나바이러스 감염증(COVID-19) 확산은 컨테이너해운경기에 갑작스러운 변화를 가져왔다. 언론 보도에 따르면, COVID-19 확산으로 화물 수요가 감소하자 많은 선사들이 선박 가동중단(idle)으로 대응했다고 한다. 하지만 미국이 재난지원금을 대거 지급하면서 소비가 증가하였고¹⁾ 해상 운임은 연일 상승세를 이어나가고 있다.

가동중단 선박의 증가와 예기치 못한 화물수요 급증으로 2020년 가을부터 우리 수출업체들은 심각한 수출 대란을 겪고 있다. 이에 HMM은 임시선박을 투입하면서 진화에 나서고 있으나, 역부족이다. 언론은 한진해운 파산 당시 원칙 없는 산업구조조정을 비판하며, 국적선대 강화에 힘을 보태고 있다. 이에 우리 정부는 해운재건 5개년 계획의 3년 연장

을 발표하며, 2025년까지 해운매출 51조, 원양선박 120만 TEU 달성 목표를 제시하였다.

한쪽에서는 임시 운항 중단 선박이 증가하는데, 다른 한쪽에서는 선박이 부족해 수출 대란 사태가 일어나는 무엇일까? 운항 중단 선박을 투입해 수출 대란을 막고 수급 균형을 회복하면 되는 것 아닐까?

최근의 컨테이너해상운임이 호황을 보이는 것은 모순이다. 지난 10년 간 컨테이너 해운경기는 만성적 공급과잉 상태였고, COVID-19 사태로 인해 세계경제는 심각한 불황을 겪고 있는 중이기 때문이다.

이 연구는 COVID-19 팬데믹 전후 즉, 2019년부터 2021년 현재까지의 해운경기와 산업 환경 분석을 통해 이번 컨테이너 해운호황을 냉철히 관찰하고 그 원인과 배경을 알아보고자 한다. 또한 이 연구는 우리 해운기업의 지속가능한 성장을 위한 정책 방향을 제안하고자 한다.

이 연구는 다음과 같이 구성된다. 2장에서는 선행연구를 살펴본다. 3장에서는 COVID-19 시대의 컨테이너해운업 동향을 분석한다. 이를 위해 운임지수, 조선업 수주잔량 등을 분석한다. 4장에서는 해운재건을 위한 정책 방향과 연구 결과의 시사점을 제시한다.

II. 선행연구

이 장에서는 해운정책과 선박투자에 초점을 맞추어 선행연구를 검토하고자 한다. 해운정책 선행연구는 해운정책 효과가 선대증장으로 이어졌는지 아니면 선박과잉투자로 이어졌는지에 대해서 살펴보고자 한다. 선박투자행동 선행연구는 선박투자행동의 적절성 평가와 선박투자 유발요인 그리고 군중집단행동(herding behaviour)으로 인한 선박투자에 초점을 맞추었다.

1) 미국은 코로나19 사태 때 사실상 무차별 지원을 택했다. 2020년 3월 1차로 대다수 미국인에게 1인당 최대 1200달러의 현금을 줬다. 이어 12월 1인당 최대 600달러의 2차 현금을 지원했다. COVID-19로 야외활동이 어려워지자 홈시어터와 같은 백색가전의 소비가 증가하였고, 웰니스(wellness) 가전이나 스마트홈 기기의 소비가 증가하고 있다.(코로나 19가 바꾼 미국 소비 트렌드, 코트라)

1. 해운정책과 선박투자

김성범 외(2015)는 해운시장 변수와 해운정책 변수를 이용하여 2005년부터 2013년까지의 외항선대 규모를 예측하고 이를 실측치와 비교하였다. 또한, 정책 변수의 민감도 테스트를 통해 해운정책이 외항선대 증가에 얼마나 영향을 미쳤는지 알아보았다. 그 결과, 국제선박등록제도, 정책금융이 외항선대 규모 증가에 1·2순위로 영향을 미쳤고 톤세제의 영향은 미미한 것으로 나타났다.

김성범 외(2013)은 선박투자 의사결정요인과 정부정책 효과를 분석하였다. 연구 결과, 해운시황 전망과 선가 전망, 화물확보 여부 등이 선박투자 의사결정의 우선순위 요인으로 나왔다. 정부 정책 중 선박투자에 영향을 미친 정책은 정책금융기관의 금융지원, 해운보증기금의 설립, 톤세제도, 선박금융공사의 설립 등으로 나왔다.²⁾

김형태(2009)는 2005년부터 해운업계에 시행된 톤세제도의 여러 가지 경제효과를 산출하였다. 이 연구에 따르면, 톤세제로 인한 해운기업의 세금절감분은 7,130억원이며, 절세금액은 대부분 신조선 및 중고선 투자로 활용되었다고 한다. 세금절감분과 선박금융을 통해 총 3조 5,650억원이 선대 증가에 투자되어, 545만 1천 DWT가 확보되었다고 한다. 또한 추가 확보된 선박의 운항이익은 2,776억원, 선원고용 및 임금창출효과는 5,685명 및 2,238억원, 조선업 및 해운부대산업(선박검사산업·선박보험산업)의 고용 및 임금창출효과는 각각 6,196명 및 8,839억원으로 추산하였다.

고병욱(2009)은 톤세제 도입으로 인해 부가가치 및 고용 창출 효과 등 다양한 경제적 효과를 산출하였다. 연구 결과, 국가 차원에서 톤세제 도입으로 인한 세수감소 및 부대 효과가 5,711억 원, 톤세제 도입으로 인한 경제 효과 2조 2,973억 원으로 B/C

가 무려 4.02로 계산되었다. 또한 또한 톤세제로 인해 유발된 조선업의 부가가치 효과는 4,229억, 고용은 6,400여 명인 것으로 나타났다. 고병욱(2009)의 연구가 김형태(2009)의 연구와 다른 점은 고병욱(2009)은 산업연관분석을 이용해 톤세제도의 국민경제적 파급효과를 확인하였다는 것이다.

신동식(2012)은 톤세제 도입이 해운기업의 선박투자에 미친 영향을 실증분석하였다. 연구 결과, 톤세제 적용은 선박자산 투자에 음(-)의 영향을 주는 것으로 나타났다. 즉, 톤세제 적용 기업이 신조발주에 소극적이었다는 것으로 김형태(2009) 및 고병욱(2009)의 연구 결과와 불일치하였다.

최기영 외(2009)는 우리나라 해운산업의 문제점과 정책대안의 우선순위를 분석하였다. 이 연구에서는 우리 해운업계의 문제점으로 선박과잉투자, 유동성 부족, 자선 부족, 용선시스템, 업체난립, 물동량감소를 꼽았다. 특히 이 연구에서는 직군별로 문제점에 대해 체감하는 정도가 다른 것을 보였다. 즉, 전직 관료는 선박과잉투자에 대해 용선시스템이나 업체난립에 비해 문제가 아니라고 대답하였다. 반면, 학계와 업계는 선박과잉투자가 용선시스템 및 업체난립보다 더 심각한 문제라고 인식하였다.

박종록(2020)은 우리나라 선박확보정책의 공과와 정책 방향을 제언하였다. 우리나라 선박확보정책의 공은 무엇보다 국적 외항상선의 선박량이 크게 증가하였다는 것이라고 언급하였다. 선박확보정책의 과는 정부가 일관되게 '해운강국'이라는 정책 목표와 선박투자를 유도하는 정책을 펼쳐 결과적으로 과잉투자를 유발하게 되었다는 것이라고 주장하였다. 즉, 톤세제가 해운호황기에 도입됨으로써, 세금절감에 의한 여유 재원과 해운호황으로 인한 유동성이 선박과잉투자를 유발했을 수 있었다는 가능성을 제시하였다. 또한 선사의 선박과잉투자 원인으로 해운경기 오판을 지적하였다. 이에 해운 관련 연구기관이 경기예측력을 제고할 수 있도록 지원이 필요하다고 주장하였다.

2) 해운보증기금과 선박금융공사 설립 정책은 이 논문이 작성될 시점에는 미 도입된 정책이었음.

선행연구 검토 결과, 정부와 국책연구기관은 대체로 해운정책이 선대증가에 긍정적인 영향을 끼쳤다고 인식하는 경향이 강한 것을 확인하였다. 학계와 업계는 해운정책이 선박과잉투자를 유발하였다는 것을 직접적으로 지지하지는 않았으나, 선박과잉투자의 문제를 공감한다고 볼 수는 있었다.

2. 선박투자 결정요인

이정환(2016)은 10개 요인(경제성장률, 해상화물량, 해상선복량, 건조선박량, 선박인도량, 수주잔량, 선박해체량, 선복량과잉비율, 운임지수, 신조선가격)이 신조투자에 미친 영향을 실증분석하였다. 연구결과, 경제성장률, 운임지수, 신조선가만이 신조투자에 양(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 또한, 이 연구는 게임모형을 이용해 선사의 선박투자 행동에 대해 흥미로운 분석을 하였다. 불황기 타선사가 신조투자를 하고 있을 경우 한국과 중국 선주들은 신조발주를 감행하는 것으로 확인하였으나, 그리스와 독일 선주들은 발주량을 감소시키는 것을 확인하였다.

전기정 외(2016)은 글로벌 정기선사의 선박투자 전략에 대해 분석하였다. 이 연구에서 눈 여겨볼 점은 선사를 4개 그룹('시황흐름 무관 선박투자형', '시황상승기 이전 선박투자형', '과다발주 동참 후 시황하락형', '시황상승기 선박투자 회피형')으로 분류하고 그룹별 선박투자 결정요인을 비교하였다는 점이다. '시황 상승기 이전 선박투자 그룹'의 선박투자 요인으로 선주의 선박투자 여력, 재무상태, 정책금융기관의 지원 등을 꼽았다. '과다 발주 동참 후 시황하락 그룹'은 운임과 선복량, 국제정세 변화를 선박투자 요인으로 꼽았다. '시황상승기 선박투자 회피형 그룹'은 운임, 선복량, 유가, 국제정세 변화 등을 선박투자 요인으로 꼽았다.

이태휘(2018)은 상관분석을 이용하여 국내 선사의 선박투자 동조화 현상을 분석하였다. 연구결과, 고려해운, 남성해운, SK해운, 유코카캐리어스, 장금

상선, 천경해, 한진해운 등의 선박투자패턴이 동조화된 결과를 보였다. 이 연구는 선사의 선박투자자 타사의 영향을 얼마나 받는지 즉, 선박투자의 군중집단행동이 발생하는지에 대해 분석한 것이다. 하지만 연구 결과에서 일종의 가성회귀(spurious regression)와 같은 현상이 나타나 연구 결과의 신뢰성이 떨어진다고 할 수 있다. 예를 들어, 근해 컨테이너항로 위주인 흥아해운과 원유운반 위주의 SK해운의 선박투자가 동조화되었다거나, 자동차운반 전문 선사인 유코카캐리어스와 한진해운의 선박투자가 동조화되었다는 연구 결과는 현실과는 괴리가 있고 단지 분석결과의 수치라는 것이라 해도 과언이 아니다.

이태휘 외(2015)는 선박투자 탄력성 모형³⁾을 개발하여 우리나라 선사의 선박매입패턴을 분석하였다. 이 모형은 운임 변화에 선박투자는 얼마나 민감하게 반응하였는지를 측정하는 모형이다. 이 모형을 통해 선박투자가 시황추종적이었는지 아니면 경기역행적이었는지를 가늠해볼 수 있다.

Lee and Yip(2018)은 한국의 등록선박 증가분 중 군중집단행동으로 증가한 선박 증가분을 측정하였다. 이 연구에서는 선박의 척수와 톤수를 종속변수로 두고 건화물선의 신조가격, 컨테이너선의 신조가격, 파나마급 선박의 중고선 가격, 유가를 독립변수로 설정한 후 회귀분석을 실시하였다. 다음, Roll(1988)이 제시한 주가동조화 측정 모형을 응용⁴⁾하여 군중집단행동에 의한 선박증가분을 추산해 내었다. 에 의한 증가분을 산출하였다.

이 외에도 시장정서가 과학적 의사결정과 휴리스틱 의사결정 등에 미친 영향을 실증 분석한 배동진(2010), 비이성적 호황기와 선주의 군중심리를 설명

$$3) \text{Elasticity} = \frac{V_{t+2} - V_t}{I_{t+1} - I_t}$$

여기서, V : 선사의 보유선박량, I : 해상운임지수, t : 연도

$$4) \text{SYNCH}_{i,t} = \log \left[\frac{R^2}{1 - R^2} \right]$$

한 Duru(2013), 벌크선의 신조 및 폐선 시장에서 균중집단행동 영향을 실증 분석한 Papapostolou et al.(2017), 2000년대 초반 해운호황기에 선박과잉투자가 채찍효과(Bullwhip Effect)와 같다고 주장한 Shinohara(2009) 등이 선박투자의 균중집단행동을 지지하는 연구라 할 수 있다.

표 1. 선행연구 요약 및 유형화

유형	선행연구
A	김성범 외(2015), 김성범 외(2013), 김형태(2009), 고병욱(2009)
B'	이청환(2016), 전기정 외(2016), 박종록(2020)
B	이태휘(2018)
B''	이태휘 외(2015), Lee and Yip(2018), 배동진(2010), Duru(2013), Papapostolou et al.(2017), Shinohara(2009)

주 : A) 호황기 선박투자를 긍정적으로 바라보는 연구
 B) 호황기 선박투자를 부정적으로 바라보는 연구
 B') 선박과잉투자의 원인이 시황추종적 선박매입
 B'') 선박과잉투자의 원인이 균중집단행동

III. 2020-2021 컨테이너 해운업 동향

1. 컨테이너 해운 시장

2020년 상하이 컨테이너 운임지수(Shanghai Containerized Freight Index: SFCI)는 2019년 11월 1일 847.11 포인트에서 2020년 1월 3일 1,022.72 포인트로 상승했다. 이후 1,000 포인트 이하로 떨어졌다가 2020년 6월 1,000 포인트 수준을 다시 회복했다. 2020년 7월에는 1,100 포인트대로 상승하

였고, 2020년 8월에는 1,200 포인트대로 상승하였다. 2020년 10월에는 1,500 포인트대로 상승했다.

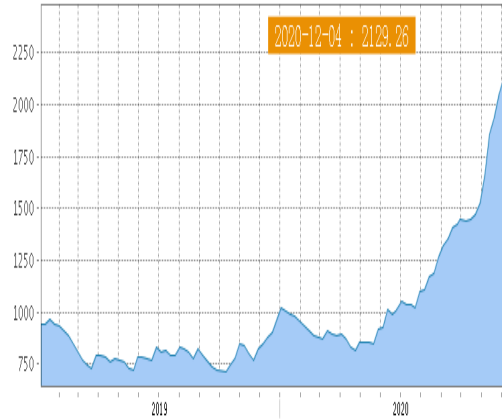


그림 1. 2020년 SCFI 추이

자료: Shanghai Shipping Exchange
 (http://https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp,
 2020년 12월 7일 검색)

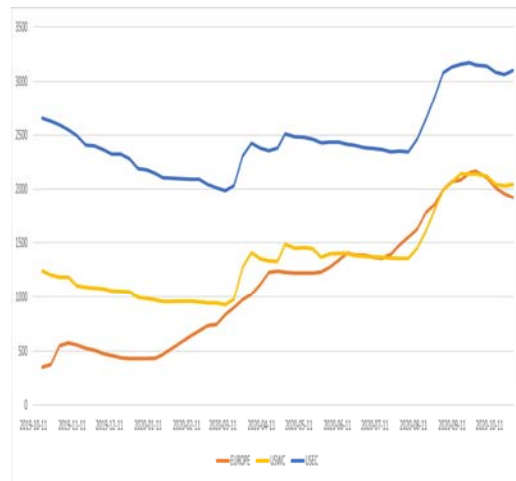


그림 2. 항로별 SCFI 추이(미주동/서안, 구주)

자료 : Shanghai Shipping Exchange
 (http://https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp,
 2020년 12월 7일 검색)을 근거로 저자 작성

그림 2는 항로별 SCFI 추이를 나타낸다. 구주항로는 2019년 4분기 평균 753포인트에서 2020년 3

분기 평균 982포인트로 상승하였다. 미주서안항로는 2019년 4분기 평균 1,400포인트에서 2020년 3분기 평균 3,368포인트로 대폭 상승하였다. 미주동안항로는 2019년 4분기 평균 2,483포인트에서 2020년 3분기 평균 3,956포인트로 상승하였다.

표 2. 항로별 시기별 SCFI 평균

시기	구주	미주서안	미주동안
4Q 2019	753	1,400	2,483
3Q 2020	982	3,368	3,956

자료 : 저자 작성

2. 수주 잔량

화물 수요가 증가하면 해상운임이 상승하고, 이후 중고선의 가격이 상승하고 신조선 수요가 확대된다(양창호, 1998). 따라서 조선업 수주 잔량은 해운경기의 선행지수가 된다.

2020년 10월 말 세계 수주잔량은 9월 말 대비 소폭 감소한 6,734만 CGT를 기록하였다. 국가별로는 중국이 1% 감소, 일본 3% 감소, 한국만이 2% 증가하였다. 국가별 수주잔량은 중국이 2,431만 CGT, 한국이 1,902만 CGT, 일본이 859만 CGT이었다. 2020년 10월 말 기준 수주잔량은 같은 해 1월 8,086만 CGT를 기록한 이후 지속적으로 감소하는 추세이며, 이 수치는 2003년 12월 6,593만 CGT 이후 최저치이다.⁵⁾

그림 3은 2010년부터 2018년까지 조선업의 수주 및 건조량 그리고 수주잔량을 보여주고 있다. 조선업 수주잔량은 글로벌 금융위기 이후 2018년까지 지속적으로 하락하였다.

수주, 건조, 수주잔량 현황

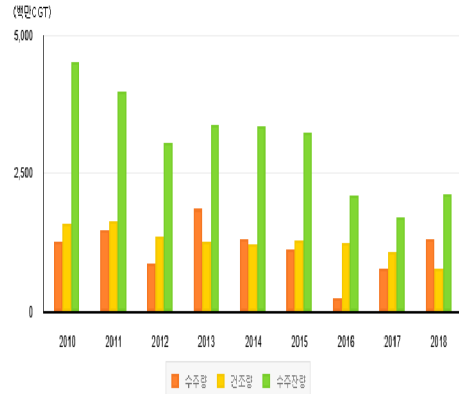


그림 3. 수주잔량

자료 : Clarkson Research, 「World Shipyard Monitor」, e-나라지표에서 재인용 (https://www.index.go.kr/portal/main/EachDtIPageDetail.do?idx_cd=1151, 2020년 12월 18일 검색)

3. 화물수요 특성

그림 4와 같이 과거 경기 침체 중에는 미국의 무역적자가 축소되는 경향을 보여왔다. 하지만 이번 COVID-19 경기 침체 기간에는 미국의 무역적자가 크게 확대되고 있다. 이는 경기 불황기에 나타나던 과거의 패턴과 완전히 다른 것이다. 그 이유는 이번 팬데믹 중에 정부가 재난지원금을 대거 살포해 소비가 줄지 않았기 때문이다. 2020년 미국에서 지급된 재난지원금의 44%가 소비로 이어졌다고 한다.⁶⁾ 이 소비는 대부분 집에서 온라인 주문에 의한 공산품 소비가 차지했고, 해외에서 수입이 급증한 이유이기도 하다(Alphaliner)⁷⁾.

5) 조선일보(韓 조선, 4개월 연속 수주 정상 지켜... '올해 세계 수주 1위 중국 바짝 추격', 2021년 1월 28일 검색)

6) 조선일보(상상도 못할 부양책... 美상하원 장악 민주당, 바로 돈 뿌릴 듯, 2021년 1월 29일 검색)

7) The surprise cargo boom seen last year was due mainly to booming e-commerce, as consumers in countries in lockdown ordered huge quantities of household utilities.

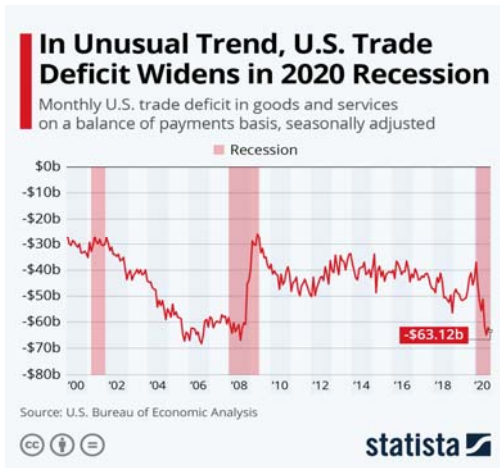


그림 4. 미국의 무역 적자

자료 : statista

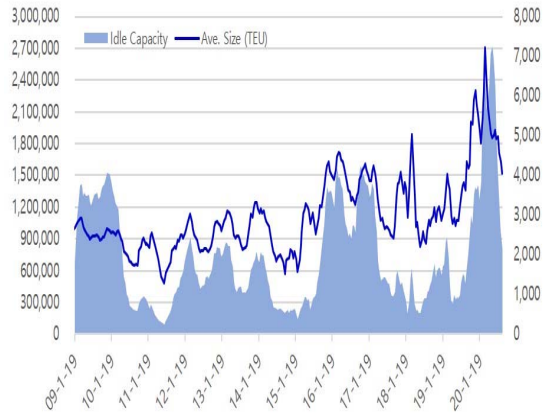


그림 5 idle capacity

자료 : 2020 4Q 글로벌 해운 마켓 Forecast(밸류링크유)

4. 가동 중단(Idling) 선박 증가

글로벌 컨테이너선사들은 가동 중단(Idling) 선박을 늘려 COVID-19에 대응한 것으로 알려져 있다. 전체 2,300만 TEU 정도의 공급량에서 270만 TEU를 일시적으로 중단해 공급량을 줄였다고 한다.⁸⁾ 즉, 선사들이 COVID-19로 화물수요가 감소하자 수요 감소분보다 더 큰 폭으로 공급량을 감소시켰다는 것이다. 그림 5는 2009년 1월부터 2020년 1월까지 가동 중단 선박의 규모를 나타낸다.

한쪽에서는 임시 운항 중단 선박이 증가하는데, 다른 한쪽에서는 선박이 부족해 수출 대란 사태가 일어나는 무엇일까? 운항 중단 선박을 투입하다면 수출 대란 사태는 조기에 진압할 수 있는 것 아니었을까? 수출 대란에 투입된 선박은 가동 중단 선박이 아니라 임시 선박⁹⁾이었다.

코리아쉬핑가제트의 외신 보도를 살펴보면, 2019년 12월 말에도 이미 운항을 멈춘 컨테이너선이 전체 선대의 6%까지 늘어났다고 한다.¹⁰⁾ 2019년 12월 말 운항 가동 중단 선박은 총 226척 138만TEU로 과거 3년간 가장 높은 수준이었다. 운항 가동 중단 선박이 증가한 이유는 2020년 1월 시행되는 황산화물 규제 강화를 앞두고 스크러버(배기가스정화장치) 설치를 위해서라고 한다. 138만TEU의 가동 중단 중 스크러버 설치 공사를 위해 수리조선소에 들어간 선박은 60%인 90척 87만8000TEU였다. 그림 5를 자세히 살펴보면 가동 중단 선박이 큰 폭으로 증가한 것은 2019년 1월부터 COVID-19가 전세계로 확산되기 시작한 2020년 1월까지인 것을 알 수 있다. 즉, 선사들이 COVID-19에 대응하기 위해 선박의 가동을 중단시킨 것이 아니라, 스크러버 설치를 위해 불가피하게 선박 가동을 중단시킨 것이다.

표 3은 2018년 11월부터 가동 중단 선박의 현황을 보여준다. 2019년 9월 16일 가동 중단 선박이 148척이었는데 9월 30일 180척으로 증가하더니, 11

8) 유튜브 로지브릿지(해운 공급이 수요 '압도' 장기 불황 선제적 대비해야, 2021년 1월 29일 검색), KMI 특별 배포자료(코로나-19 확산의 경제적 과급효과와 해상물동량 변화 전망)

9) 임시 선박은 spot charter 혹은 short term charter를 통해 단기간에 물량을 수송하고 반선하는 형태임

10) 코리아쉬핑가제트(컨테이너 계선 8월말 80만TEU...한달새 40만TEU↓, 2021년 1월 29일 검색)

월 25일 225척으로 증가한 것을 알 수 있다. 즉, IMO 환경 규제가 발효된 2020년 1월이 가까워질 수록 선박 가동 중단이 증가한 것이다. 따라서, 최근 가동 중단 선박의 증가 원인이 선사들의 COVID-19 대응이 아니라, IMO 환경규제 대응을 위한 스크러버 설치인 것이라 할 수 있는 것이다.

표 3. 가동 중단 선박의 연도별 현황

일자	척수	총선보량 (TEU)	전체 선대규모 대비 비중(%)
20.1.6	253	1,405,489	6.1
19.12.23	238	1,368,526	5.9
19.12.9	226	1,384,048	6.0
19.11.25	225	1,324,168	5.7
19.11.11	196	1,037,782	4.5
19.10.28	210	1,122,725	4.9
19.10.14	211	898,759	3.9
19.9.30	180	753,819	3.3
19.9.16	148	641,259	2.8
19.9.2	131	476,136	2.1
19.8.19	145	552,920	2.4
19.8.5	151	564,112	2.5
19.7.22	138	486,778	2.1
19.7.8	118	371,676	1.6
19.6.24	117	336,241	1.5
19.6.10	123	351,325	1.5
19.5.27	120	326,800	1.4
19.5.13	126	369,080	1.6
19.4.29	105	292,943	1.3
19.4.15	108	321,337	1.4
19.4.1	126	461,475	2.1

19.3.18	187	709,659	3.2
19.3.3	225	908,479	4.0
19.2.18	249	871,756	3.9
19.2.4	207	653,953	2.9
19.1.21	212	649,215	2.9
19.1.7	195	561,187	2.5
18.12.24	205	627,937	2.8
18.12.12	194	624,048	2.8
18.11.26	194	600,172	2.7

자료 : Alphaliner Monthly Monitor 2020 Jan

5. 언론 속 해운업

해운경기의 위태로운 호황에도 불구하고 우리 언론은 연일 해운업의 혼풍을 보도하고 있다. 2020년 11월 5주차 기준 해운업 관련 감성 연관어를 살펴 보면 ‘달성하다’, ‘좋은’, ‘크다’ 등 긍정어가 44%를 차지하였다. 부정어는 ‘어렵다’, ‘취약한’ 등으로 17%에 불과하였다. 한국해운 관련 감성 연관어는 ‘진화하다’, ‘다양한’, ‘적극적’ 등 긍정어가 40%를 차지하고 부정어는 25% 밖에 차지하지 않았다. 감성 연관어 분석을 통해 알 수 있는 것은 해운에 대한 언론 보도는 편향적이라는 것이다. 과거 한진해운 사태에서 오너 일가의 부도덕과 무책임에 대한 언론 보도가 주를 이루다가, 법정관리 무렵에는 정부의 무능을 비판하는 기사로 도배된 것과 유사하다.¹¹⁾ 따라서 갑작스러운 해운경기 호황 속에서 보다 냉철하고 객관적인 시각으로 우리 해운업을 바라 볼 필요가 있는 것이다.

11) 한국일보 칼럼(한진해운, 어설픈 원칙의 쓴 맛, 2021년 1월 4일 검색)

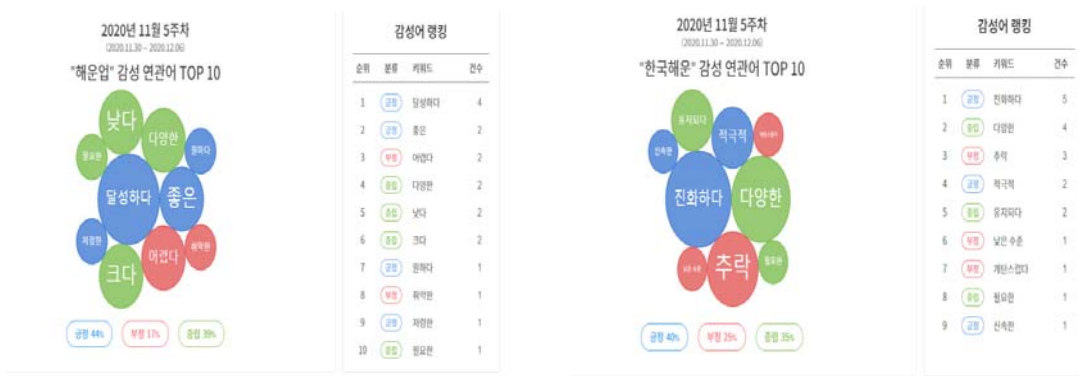


그림 6. 해운업 및 한국해운 감성연관어 분석

자료 : 썬트렌드(<https://some.co.kr/>)를 이용하여 시각화

IV. 결론 및 정책방향 제언

1. 요약 및 결론

COVID-19 확산으로 화물 수요가 감소하자 많은 선사들이 선박 가동중단(idle)으로 대응했다고 많은 언론들은 보도하고 있다. 이 연구에서는 이 가동 중단 선박의 원인을 밝혀내었다. 언론 보도와 다르게 선사들이 IMO 환경규제 대응을 위해 스크러버 설치 등을 이유로 가동 중단 선박을 늘린 것으로 확인되었다. 또한 조선업 수주 잔량이 높지 않고, 지속적으로 하락세인 것을 확인하였다. 따라서 향후 컨테이너해운경기가 지속적인 상승세를 이어나갈 것이라고 보기는 힘들다.¹²⁾ 위 연구 결과와 함께 이 연구에서는 해운재건을 위한 정책을 제언하고자 한다. 해운재건을 위한 정책 제언의 기본 틀은 한진해운 파산과 그 원인을 근거로 한다.

12) 미국 바이든 대통령의 재난지원 정책과 COVID-19의 종식 시기, 이로 인한 경제성장 및 소비 확대, 선박의 스크러버 설치 완료 시점 마지막으로 선박 확장(혹은 축소)에 대한 선사의 전략적 선택 등을 종합적으로 고려할 필요가 있다.

2. 정책방향 제언

1) 선박과잉의 원인 분석

한진해운 파산 원인 중 자주 지목되고 있는 것은 호황기 무리한 선박투자자와 용선이다. 호황기 무리한 선박투자를 방지해야만 제2의 한진해운 사태를 막을 수 있을 것이다. 따라서 이 절에서는 호황기 무리한 선박투자의 원인을 살펴봄으로써 해운재건을 위한 정책방향을 제언하고자 한다.

호황기 무리한 선박투자자와 용선의 가장 큰 원인은 시황에 대한 오판이다. 시황에 대한 기대감으로 선박금융을 조달받아 신조를 발주하고 용선을 했을 것이다. 이러한 상황에서도 정책 당국과 국책연구기관 및 학계는 시장에 위기 경보 시그널을 제공하지 못했다. 당시 정부 정책의 기초는 박종록 전 국토해양부 해운정책관의 저서 「한국해운과 해운정책」에서 자세히 설명하고 있다.¹³⁾

“2009년~2013년 사이 투입된 신조선의 경우 훨씬 (가격)경쟁력이 떨어진다고 볼 수 있다. …(중략)…

13) 박종록(2020)은 우리나라 선사가 2000년대 선박투자에 실패한 것은 불황기 선박금융 조달의 어려움 등 해운산업의 구조적인 문제도 있다고 언급함.

그러면 어떻게 이와 같이 건조선가가 높은 시기에 국적선사들이 대량의 선박발주를 하게 되었는지 의문시된다. 가장 중요한 것은 시황 판단을 잘못된 것이다. 2007년과 2008년 초에는 BDI가 크게 치솟던 시기로 선사들이 해운호황기가 향후 몇 년 간 더 지속될 것이라고 오만하기에 충분했다. …(중략)… 당시 정책적 환경을 보면 정부는 ‘세계 제5위의 해운강국’이라는 정책목표를 내걸었는바 정부가 선박투자를 확대하도록 유도하는 정책을 위한 것이다. 우리나라가 이미 1990년대 이후 해운산업의 자율·개방화 정책을 추진해 온 만큼 최종적인 투자결정은 사업자의 몫이라고 할 수 있으나 정부가 이러한 정책목표를 제시함으로써 해운기업들의 투자결정에 영향을 미칠 수 있는 것이다. 더구나 당시는 해운기업들의 재무자를 지원할 목적으로 톤세제도가 시행되었던 시기로 동 제도에 의하여 감면받은 재원과 해운호황으로 인한 풍부한 유동성을 확보하고 있어 자칫 과잉투자에 나서기 쉬운 상황이었다고 할 수 있다.”

제2의 한진해운 사태를 예방하고, 해운재건을 달성하기 위해서 이 절에서 몇 가지 제안하고자 한다. 첫 번째, 선사들이 호황기에 무리하게 선박을 늘린 배경에 당시 해양수산부의 정책 기조의 영향을 분석해야 한다. 김형태(2009) 및 고병욱(2009)의 연구에서 톤세제 적용으로 선사의 세금절감분이 모두 신조투자 및 중고선 매입으로 흘러들어갔음을 밝히고 있다. 또한, 선주협회(현 해운협회)의 내부자료¹⁴⁾에 따르면 톤세제로 인해 2005년부터 2007년까지 3년 간 국내 외항산업은 전체적으로 7,130억 원의 절세효과를 획득하였다고 한다. 위 연구결과 및 자료에 의하면 해운산업에 대한 정부의 특혜 내지 배려로 말미암아 결과적으로는 선박과잉투자가 발생한 것이다. 따라서 해운정책이 호황기에 무리한 선박발주를 부추기지는 않았는지 객관적으로 분석하고, 인과관계가 확인되었을 경우 해운정책의 기

조 특히 호황기 정책 기조를 재검토할 필요가 있다.

두 번째, 해운정책의 포트폴리오를 구성해야 한다. 톤세제, 국제등록선박제도, 제주선박특구 등 2000년대 이후 해운정책은 모두 선박 공급확장 정책으로 구성되어 있다. 이러한 정책이 불황기에 도입되면 적절하겠으나, 호황기 도입 시 결론적으로 선박공급과잉 정책이 되는 것이다. 따라서, 불황기 공급확장 정책 이외에 호황기 공급조절 정책과 시장경보 시그널 기능 등이 도입되어야 할 것이다.

세 번째, 정책 당국과 관련 연구기관의 해운경기의 예측력을 제고시켜야 한다. 특별히 해양진흥공사에 시장분석 기능과 해운경기 버블 및 선박과잉 투자와 관련된 시장경보 제공 기능을 도입해야 한다.

네 번째, 선사들의 선박투자 전문성을 높이고 이에 필요한 교육사업을 진행해야 한다. 지속적으로 선사CEO 대상 선박투자 세미나를 개최하고, S&P(Sales and Purchase) 전문가 및 해운시장 분석가를 양성해야 한다.

2) 해운산업 중요성에 대한 전국민적 공감대 확보

세계 7위의 컨테이너 선박량을 자랑하던 한진해운의 파산으로 우리나라 정기선 해운네트워크와 영업신뢰도는 바닥으로 떨어졌다. 2016년 8월 한진해운이 법정관리에 놓이게 되자 부산 지역 항만물류업계와 해운항만물류학자들은 국적선사 파산의 위험성과 그 피해에 대해 일관된 목소리를 냈다.¹⁵⁾

그들의 주장은 한진해운이 파산하게 되면 자국화물의 외국적선 선적으로 우리 산업의 수출입비용이 증가한다는 것과 그에 따라 소비자물가가 대폭 인상한다는 것이었다. 전시 제4군의 이유로 우리나라에는 국적선사가 필요하다는 주장도 펼쳤다.

하지만, 한진해운 파산 이후에 우리나라 수출입

14) 김형태(2009) 제인용

15) SNN쉬핑뉴스넷(부산 시민단체, “한진해운 법정관리 막아야, 2021년 1월 29일 검색)

비용이 증가했다거나 소비자물가가 폭등했다는 소식은 들려오지 않았다. 또한 전시 제4군으로 국적 선박이 동원될 정도로 한반도에 전쟁 위험도 높지도 않다.

김성준(2006)은 해운이 전시 군사전략상 중요한 역할을 한다는 것은 인정하지만, 그것이 국민경제에 미치는 영향을 평가해 낸다는 것은 쉽지 않다고 주장한 바 있다. 즉, 해운업계가 일반 국민 눈높이에서 해운의 필요성과 중요성을 피력하지 못하고 있다는 것이다.

2018년 개최된 부산국제항만컨퍼런스(Busan International Port Conference 2018)에서 팀파워 드류리 해운물류본부장이 한국에 국전서사의 필요성에 대해서 회의적인 입장을 밝혔다. 이에 컨퍼런스의 개최 측이자 좌장 격인 부산항만공사 사장은 우리나라의 높은 무역의존도와 전시 4군론을 들어 국적선사 필요성을 주장하였으나 다소 역부족이었다.

“솔직히 말씀드리자면 한국선사에 대한 지원은 별로 필요치 않다고 생각한다. 과거에는 네트워크가 충분치 않았기 때문에 국영선사(national carrier)가 필요했다. 그러나 지금은 네트워크가 충분하고 가격도 싸기 때문에 국가가 지원하는 서사가 필요없다고 생각한다. 이는 한국에 국한해서 말씀드리는 것은 아니다. 미국과 영국도 국영선사가 필요치 않은 환경이다. 얼마전 모로코에서도 같은 말을 했다. 왜 정부가 선사를 위해 막대한 비용을 지원해야 하나고 보고 국영선사가 필요하지 않고 오히려 항만의 인프라를 갖추어 생산성을 제고해 선사의 기항을 유도하고 그로 인해 교역이 일어나게 하는 지원이 필요하다고 조언했다. 15년 정도 정기선해운부문의 연구를 하고 있는데, 그때나 지금이나 선사가 수익을 많이 내지 못하고 있는 상황에서 왜 정부가 선사에 자금을 지원해야 하는지 모르겠다(월간 해양한국)”¹⁶⁾

나무위키에서 한진해운을 검색해보면, 일반 국민들이 해운을 어떻게 바라보고 있는지에 대해 여실히 드러난다.

“대한민국은 사실상의 섬이기 때문에 해운산업이 꼭 필요하다든가, 해운산업은 유사 시 제 4군의 역할을 한다든가, 해운주권을 지키기 위해서는 '한진해운'을 살려야 한다는 등의 마케팅을 자주 한다. 하지만 실제로 한국보다 GDP가 크고 바다에 접하는 면적이 많은 미국, 영국, 인도, 이탈리아, 캐나다, 브라질은 거대 해운사 없이도 잘 살고 있다. 한국과 GDP는 비슷한 수준인데 바다와 접하는 면적은 엄청난 호주도 역시 해운사가 없다. 한국보다 GDP가 3배나 높은 일본의 경우도 열도 최대 해운사인 미쓰이 OSK는 한진해운보다 작지만 불만없이 잘 먹고 잘 산다(나무위키)”¹⁷⁾

Kwak et al.(2005), 정봉민(2004), 이태우 외(2006) 등은 산업연관분석을 이용한 국내 외항운송사업의 경제적 과급효과를 제시하였다. 이러한 연구들은 학문적·이론적으로는 의미가 있을 수 있지만, 일반 국민들에게 해운산업의 중요성을 피력하기에 부족하다. 따라서, 일반 국민들의 눈높이에서 해운산업의 중요성을 공감할 수 있도록, 대중매체 킨텐츠나 캐치프레이즈 혹은 구체적인 정책이 개발되어야 할 것이다.

16) 월간 해양한국(남기찬 BPA사장/Tim Power 드류리해운물류본부장..., 2021년 1월 29일 검색)

17) 나무위키(한진해운, 2021년 1월 29일 검색)

참고문헌

- 고병욱(2009), 우리나라 톨세 제도 도입의 타당성 분석 - 2005년 ~ 2007년 간 자료를 중심으로 -, 해운물류연구, 제25권 제3호, 565-596.
- 김성범, 전준우, 여기태(2015), 시스템 다이내믹스를 이용한 해운정책이 우리나라 외항선대 증가에 미친 영향에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제31권 제2호, 23-40.
- 김성범, 정현재, 이호영, 여기태(2013), 우리나라 해운기업의 선박확보 투자 의사결정요인에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제29권 제2호, 137-157.
- 김성준(2006), 산업혁명과 해운산업, 해안
- 김형태(2009), 톨세제 도입의 경제효과 분석(2005-2007), 해운물류연구, 제25권 제2호, 217-236.
- 박종록(2020), 한국해운과 해운정책, 박영사
- 배동진(2010), 불확실성하에서 한국해운산업 의사결정 구조연구 - 선박투자를 중심으로 -, 서강대학교 대학원 박사학위논문
- 신동식(2012) 톨세제 도입이 해운기업의 선박투자에 미치는 효과 분석, 단국대학교 대학원 박사학위논문
- 양창호(1997), 케이프사이즈 건화물선 해운경기변동모형 추정, 서강대학교 대학원 박사학위논문
- 최기영, 박용안(2009) 한국 해운산업 구조조정 및 경쟁력 제고정책에 대한 분석, 해운물류연구, 제25권 제3호, 487-507.
- 이정환(2016), 회귀모델과 게임모델을 이용한 해운선사의 신조선 발주 특성 분석에 대한 연구, 목포해양대학교 대학원 박사학위논문
- 이태우, 장영태, 신성호(2006), 산업연관분석에 의한 운송 부문별 국민경제적 파급효과의 상호비교분석, 해운물류연구, 제51권, 47-67.
- 이태휘(2018), 한국 해운기업의 선박투자 동조화 경향 연구, 해운물류연구, 제34권 제3호, 413-430.
- 이태휘, 여기태(2015), 시황 변동에 따른 선박투자패턴 분석에 관한 연구. 해운물류연구, 제31권 제3호, 529-579.
- 전기정, 전준우, 양창호, 여기태(2016), 세계 주요 정기선사의 선박 투자전략 비교분석에 관한 연구, 디지털융복합연구, 제14권 제7호 145-154.
- 정봉민, 마문식, 이호준(2004), 해운·항만산업의 국가경제 기여도 분석, 한국해양수산개발원
- 코트라(2020), 코로나 19가 바꾼 미국 소비 트렌드 ALPHALINER Weekly Newsletter, Vol 2021 Issue 2.
- Duru, O.(2013), Irrational Exuberance, Overconfidence and Short-Termism: Knowledge-to-Action Asymmetry in Shipping Asset Management, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol. 29, No.1, 43-58.
- Kwak, S. J., Yoon, S. H. and Chang, J. I.(2005), The role of the maritime industry in the Korean national economy: an input-output analysis, Marine Policy, Volume 29 Issue 4, 371-383.
- Lee, T. T. H. and Yip, T. L.(2018), A Cause of Oversupply and Failure in the Shipping Market: Measuring Herding Behavior Effects, Maritime Policy & Management, Vol 45, Issue 8, 995-1006.
- Papapostolou, N. C., Pouliasis, P.K. and Kryiakou, I.(2017), Herding behavior in the drybulk market: an empirical analysis of the decision to invest in new and retire existing fleet capacity, Transport Research Part E, Vol. 104, 36-51.
- Roll, R.(1998), R^2 , The Journal of Finance, Vol.43 No.3, 541-566.
- Shinaohara, M.(2009), Paradigm Shift in Maritime Transport, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol. 25, Issue. 1, 57-67.

COVID-19 판데믹 전후의 컨테이너해운업 동향분석과 해운재건을 위한 정책 방향 제언

이태휘

국문요약

이 연구는 COVID-19 판데믹 전후 즉, 2019년부터 2021년 현재까지의 해운경기와 동향분석을 통해 이번 컨테이너 해운호황을 면밀히 분석하고 그 원인을 알아보았다. 또한 이 연구는 우리 해운기업이 포스트 코로나 시대에 지속가능한 성장을 위해 정책방향을 제언하였다. 연구 결과, COVID-19 확산이 유발한 수요감소에 대한 대응으로 선사들이 선박가동중단(idle)을 늘렸다는 언론 보도와는 다르게 스크러버 설치를 위해 가동중단선박이 급속히 늘어난 것을 확인하였다. 이 연구에서 제언한 정책방향으로는 선박공급과잉의 원인 분석과 해운산업 중요성에 대한 전국민적 공감대 확보가 필요하다는 것이었다. 구체적으로 첫 번째, 해운정책으로 인해 오히려 선박공급과잉이 심화되었는지 알아볼 필요가 있다는 것, 두 번째, 해운정책의 기초 특히, 호황기 정책 기초를 재검토할 필요가 있다는 것, 세 번째, 불황기 공급 확장 정책 이외에 호황기 공급조절 정책과 같은 해운정책의 포트폴리오를 구성해야 한다는 것 등이다. 마지막으로, 정책 당국과 해운 관련 국책연구기관의 해운경기 예측력을 제고시켜야 하며, 지속적으로 선사/CEO 대상 선박투자 세미나를 개최하고, S&P 전문가 및 해운시장 분석가를 양성해야 할 것을 주장하였다.

주제어: COVID-19, 해운산업, 컨테이너해운, 해운정책, 해운재건