

IMF體制下의 海洋産業 對應課題

머리말

우리나라는 1997년 11월 외환위기를 맞이하여 IMF에 구조금융 지원을 요청하였으며, 12월에는 금융지원 조건으로 제시된 경제프로그램에 합의함으로써 IMF관리체제하에 놓이게 되었다. IMF체제하에서는 우리나라 금융과 기업의 강도 높은 구조개혁이 요구되고 있는바, 경제위기 발생의 근본적인 원인이 우리 경제의 高費用・底效率 구조에 있는 만큼 위기극복을 위하여는 고비용・저효율 구조 해소대책의 추진이 불가피하다. 즉, 그동안의 고성장 과정에서 누적되어 온 내부적 문제점들을 단기간에 정리하지 않으면 안될 상황에 처하게 된 것이다. 그런데 IMF 경제프로그램의 主要内容은 사실상 우리 경제구조의 효율화와 國際競爭力 提高를 위하여 오래전부터 내부적으로 논의되어 왔던 사항들이다. 즉, IMF 경제프로그램의 기본 방향에 대하여는 국민적 공감을 얻고 있으나, 구조조정의 고통과 단기적 부작용 때문에 본격적인 추진이 미루어져 왔던 것이라 생각된다. 따라서 IMF 경제프로그램은 역설적으로 우리의 문제점을 대내외적으로 노출시키고 이를 개선함으로써 경제발전 역량을 재정비하는 계기를 마련해주고 있는 것으로 이해할 수 있다.

IMF 경제프로그램이 장기적으로 우리 경제의 체질강화에 크게 도움이 된다고 할지라도 단기적으로 보면 우리 국민들은 소득감소, 대량실업의 발생, 근로조건의 악화 등 심각한 고통을 강요당하고 있는 것도 사실이다. 그리고 구조조정으로 인한 경제활동의 지나친 위축과 기업의 대량부도 사태는 자칫 성장잠재력 자체를 뿌리채 훼손함으로써 구조조정의 목적과 상치되는 결과를 초래할 우려마저 대두되고 있다. 정부가 최근 경기부양 대책을 서두르고 있는 것도 이와 같은 문제점의 인식에 기초한 것으로 생각된다.

海洋産業은 海運・港灣・水産業 등 다양한 부문을 포괄하고 있는바, 대체로 선박・장비 등 초기투자소요가 많은 장치산업으로서의 특성을 가지고 있다. 따라서 부채비율이 높아 IMF체제하의 유동성 경색, 환율・금리변동에 크게 영향

을 받게 된다. 본 연구에서는 IMF체제하에서 해양산업의 경영여건이 어떻게 변화하는가를 분석하고 해양산업의 생존 및 發展對策을 모색하였다. 해양산업은 基幹産業으로서 그리고 국민 식생활과 밀접한 관련을 갖는 必須的인 産業으로서 중요성을 갖는다. 따라서 해양산업의 건전한 발전은 국민경제 발전 및 국민 생활수준 향상을 위하여도 필수불가결한 것으로 생각되는바, 본 연구가 해양산업의 발전에 기여할 수 있기를 기대한다.

이 연구보고서는 海事政策研究室 鄭鳳敏 博士와 韓哲煥 研究員이 공동으로 집필하였으며, 연구에 협력을 아끼지 않은 辛英泰 博士와 海洋水産部 및 관련 단체 여러분께 깊은 감사를 드린다. 끝으로 이 보고서의 내용은 전적으로 필자들의 의견이며, 韓國海洋水産開發院의 공식적인 견해가 아님을 밝혀둔다.

1998년 12월

韓國海洋水産開發院

院長 洪 承 湧

第1章 序 論

동아시아의 외환위기는 1997년 7월 태국에서 시작되어 10월에는 인도네시아로 파급되었고 한국도 11월 IMF에 대한 유동성 조절자금지원을 요청하기에 이르렀다. 그 결과 역내 외환위기는 IMF 구제금융을 받고 있는 태국, 인도네시아, 한국 뿐만 아니라 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 대만, 홍콩 등에도 심각한 영향을 미치고 있으며, 일본, 중국 등 주변국가도 그 영향권에서 벗어나지 못하고 있다. 그리고 최근(1998년 7월)에는 러시아에 대한 IMF 구제금융 지원이 결정된 데 이어 브라질도 IMF 구제금융을 지원받기 위한 재정개혁안을 발표하였다(1998년 10월). 이에 따라 1997년 이후 1998년 10월 현재까지 IMF 구제금융 지원이 결정된 나라는 태국, 인도네시아, 한국, 러시아, 브라질 등 5개국에 달한다.

한국 정부는 1997년 12월 IMF와 경제프로그램에 합의한 이후 1998년 11월까지 총 7차례에 걸쳐 이를 조정하여 왔다. 그런데 한국과 IMF의 합의 내용은 대부분 경제구조개혁과 규제완화를 위하여 그동안 자체적으로 논의되어 온 사항들이며 시기선택의 문제가 있을 뿐 기본추진방향은 상호공감하고 있는 것으로 판단된다. 위기발생후의 최우선 정책과제는 외환시장의 안정도모였으며, 단기외채 상환연장과 외환보유고의 조기확충을 위하여 재정·금융긴축과 이를 통한 고환율, 고금리, 저성장 정책을 추진하였다. 그러나 1998년 중반에 접어들면서 외환수급의 개선이 어느 정도 달성됨에 따라 경제정책의 초점은 금융과 기업의 구조조정으로 전환되고 있다. 이와 함께 실물경제 붕괴에 따른 성장잠재력의 심각한 손상을 방지하기 위한 경기대책을 병행하고 있다.

한국 정부는 이미 내부적으로 규제완화와 경제구조개혁을 강도 높게 추진하고 있었으며 IMF 경제프로그램의 주요내용도 과거 수없이 논의되어 왔던 만큼 비교적 쉽게 이를 수용할 수 있었다. 뿐만 아니라 한국 정부의 IMF 프로그램

이행실적은 합의사항을 오히려 능가하는 수준에 이르고 있다.

한편, 이와 같은 개도국 경제의 위기사태와 대응조치에 따라 대내·외적 경제여건이 급격하게 변화하고 있으며, 그 결과 해운·항만·수산업도 원가상승, 물동량 증가세 둔화, 수산물 소비위축 등 다양한 직·간접적 영향을 받게 되었다. 본 연구에서는 IMF 금융지원의 조건과 한국 정부 및 업계의 이행상황을 살펴보고 IMF 프로그램하의 국내외 경제여건변화를 전망한 다음, 이의 해운·항만·수산업에 대한 파급효과와 정부·업계의 대책을 모색해보고자 하였다.

해양산업은 지리적·공간적 측면에서 해양에서 경제활동이 이루어지는 산업 및 투입과 산출이 해양과 관련된 산업으로 정의될 수 있다.¹⁾ 따라서 해양산업에는 해운, 항만, 수산업 뿐만 아니라 조선, 해양구조물, 해양관광, 해양레크리에이션, 해양광업, 해저통신망, 환경·안전관련 산업 등 다양한 부문이 포함된다. 그러나 여기에서는 국민경제적 중요도, 입수 가능한 분석자료의 한계 등을 감안하여 계량적 분석은 해운, 항만 및 수산업으로 범위를 축소하고 기타부문은 정성적 분석만을 실시하였다.

1) G. Pontecorvo, *et. al*, "Contribution of the Ocean Sector to the United States Economy", *Science* 208 : 1000~1006, 1980.

第2章 IMF 金融支援 條件 및 履行事項

1. IMF 金融支援 條件

1) 거시경제정책지표 및 이행기준

한국 정부와 IMF는 1997년 12월 3일 위기의 극복을 위한 경제프로그램에 첫 합의를 본 이후 1998년 10월 현재까지 모두 6차례에 걸쳐 이를 조정·보완하였다. 의향서 내용은 거시경제정책 부문과 구조조정부문으로 구분할 수 있다. 거시경제정책에 관한 합의사항은 i) 정책당국이 조절가능한 순외환 보유고의 하한, 중앙은행 국내 순여신의 상한, 통합재정적자의 상한 등 거시경제정책수단이 되는 이행기준과 ii) 정책당국의 의지와 관계없이 외부상황의 변화에 영향을 받는 환율, 경상수지, 물가상승률, 실업률 등 거시경제지표인 예시적 목표를 포함하고 있다.

그동안의 의향서 내용을 보면 외환위기 발생초기에는 외환시장 안정의 도모에 최우선순위를 두었으나 점차 외환시장이 안정되어감에 따라 금융·기업의 구조개혁으로 방향을 전환하고 있다. 즉, 1997년 12월의 제1차 합의부터 1998년 2월 제4차 합의까지의 거시경제정책 목표는 외환확보의 극대화를 통한 외환시장 안정화에 있었다. 예를 들면, 고금리, 고환율의 유지를 통한 외자유입의 촉진, 성장률의 조정에 의한 경상수지개선 등이 당시에 채택된 거시경제정책의 주요내용이 되었다. 그러나 1998년 5월 합의된 제5차 의향서 이후에는 경제정책기조가 외환위기 극복에서 금융구조개혁과 기업구조개혁으로 진전되었다. 이는 외환시장의 안정과 대외신뢰도 개선이 이루어짐에 따라 실물부문의 자금경색 완화와 중소기업 및 수출부문의 금융애로 해소 등 한국 정부의 입장이 반영된 것이다.

거시경제지표의 주요내용을 보면, 경제성장률의 경우 1997년 12월 당초 합

〈표 II-1〉

정부와 IMF간 1998년 거시경제지표 조정안

거시경제지표	1차의향서 ('97.12. 3)	2차의향서 ('97.12.24)	3차의향서 ('98. 1)	4차의향서 ('98. 2)	5차의향서 ('98. 5)	6차의향서 ('98. 7)	7차의향서 ('98. 11)
GDP성장률 (1998)	3%	—	1~2%	1%(마이너스 성장 가능성 있음)	-1%(하향 조정 가능)	-4%선	내년중 플러스 성장 재개
물가상승률 (1998)	5%	—	9%	9%대 (10% 미만)	한 자릿수	9%	8%
본원통화 증가율	—	—	14.9% (1분기)	15.2% (1분기) 15.7% (2분기)	14.2% (3분기) 13.9% (4분기)	—	'99.1/4분기 한도 삭제
총유동성 (M3) 증가율	15.4% ('97말) 9% (1분기)	—	13.2% (1분기)	13.5% (1분기) 14.1% (2분기)	13.9% (3분기) 12.5% (4분기)	14.0% (3분기) 13.5% (4분기)	'99 1/4분기 14.1%
이자율	-금리상승 용인 -콜금리는 24%	-상한선 폐지('98. 2.28)까지 -콜금리를 30% 이 상 허용	-외환시장 안정시키 지 고금 리 정책 -콜금리 30% 수 준유지	-외환시장 안정에 따라 점 진적으로 인하가능 -콜금리 인하 조 심스럽게 허용	-외환시장 안정을 바탕으로 콜금리를 계속인하	-콜금리 지속인하 -금리정 책의 신 축운용	-저금리 정책 지속
경상수지 (1998)	43억달러 적자(GDP 의 1% 이 내)	—	30억달러 흑자	80억달러 이상 흑자	210억~230 억달러 흑자	330억~350 억달러 흑자	370억달러 흑자전망
통합재정 수지 적자 (1998)	균형 또는 소폭 흑자	—	적자 불가피	GDP의 08% (3조 6천억 원)	GDP의 12% (1.7%까지 용인)	GDP의 4%	GDP의 5%
가용외환 보유고 (달러)	—	—	240억 (1분기)	200억 (1분기) 300억 (2분기)	320억 (2분기)	340억 (3분기) 410억 (4분기)	450억이상 (4분기)
연평균환율 (달러당)	1,100원	—	1,300원	1,400원	—	—	—
실업률 (실업자)	3.9% (85만명)	—	5% (100만명)	6~7%대 (120만~ 150만명)	—	—	—

의안은 1998년중 3% 성장으로 되어 있었으나 제6차 의향서에서는 -4%선으로 하향 조정되었다. 그리고 물가상승률은 당초의 5%에서 한 자릿수 수준으로 합의되었고, 제7차 의향서에서는 다시 8%로 낮추었다. 경상수지도 처음에는 43억 달러의 적자(GDP 1% 이내)를 예상하였으나 흑자추세가 지속됨에 따라 연간 흑자규모를 제6차 의향서에서는 350억달러까지 상향조정하였으며 제7차 의향서에서는 370억달러로 확대 전망하였다. 성장의 후퇴에 따라 실업률도 당초 3.9% (85만명)로 예상하였으나 제4차 의향서(1998. 2. 7)에서는 6~7%대(120만~150만명)로 현실화하였다.

한편, 거시경제정책의 주요한 수단 중 하나로 인식되는 통화정책과 관련하여 보면 1998년 1월 제3차 의향서에서 본원통화, 중앙은행의 국내순여신, 순외환보유고 등 1/4분기 지표를 이행기준이 아닌 예시적 목표로 설정한 점이 주목된다. 이와 같이 정책당국의 의지에 따라 조절가능한 정책수단에 있어서도 신축성을 부여한 것은 당시 국내경제상황의 어려움을 감안한 조치로 판단된다. 이어 2월에 채택된 제4차 의향서에서는 콜금리 인하 등 고금리정책의 완화를 시사하였으며 5월의 제5차 의향서에서는 고금리로 인한 실물경제의 어려움을 인식하고 금리정책에 대한 신축적 운영권을 명시하였다. 그리고 환율정책과 관련하여 정부는 1997년 12월 16일 스스로 환율변동의 제한폭을 철폐함으로써 자율화하였다.

재정정책에 있어서도 처음에는 경제안정화와 경상수지개선을 위하여 균형재정 또는 약간의 흑자기조 유지를 명시하였으나 제3차 의향서 이후에는 재정적자가 불가피할 것으로 평가하기 시작하였다. 이는 금융구조조정 부담과 경기회복을 위한 재정의 자동안정장치 역할을 고려한 조치이다. 이후 1998년 8월의 제6차 의향서에서는 통합재정수지¹⁾ 적자규모를 GDP의 4%까지 확대 허용하였고, 제7차 의향서에서는 다시 5%로 적자규모를 늘려 잡았다.

우리나라 경제위기는 외환수급불균형으로부터 초래된 만큼 외환보유고의 확충

1) 통합재정수지란 중앙정부의 일반회계, 특별회계, 지방정부재정 외에도 재정수지상 정부의 범위에 포함되지 않는 정부투자기관, 공공금융기관, 민간관리기금 등이 포함되는 포괄적 재정수지를 지칭함.

은 시급한 과제의 하나가 되고 있다. 이에 따라 1998년말까지 가용외환보유고²⁾를 410억달러로 확충할 계획으로 있는바, 한국은행의 시중은행에 대한 외환보유고 지원 제한, 단기채무의 만기연장, 신디케이트론과 채권발행을 통한 국제 자본시장에서의 자금조달 확대 등이 추진되고 있다. 그런데 1998년말 외환보유고는 450억달러 이상이 될 것으로 예상된다.

2) 구조조정

(1) 금융부문 구조조정

① 현황 및 문제점

우리나라의 금융기관은 그동안 정경유착에 따라 상업성을 상실하였으며, 그 결과 정치적 외압에 의한 대규모 부실여신 제공 등 문제점을 유발하였다. 특히 외형과 담보위주의 대출관행으로 인하여 여신심사기능이 낙후되었으며, 이는

〈표 II-2〉 금융기관 부실채권 현황(1998년 3월말)

단위 : 억원, %

	총여신	요주의이하		부실여신(고정이하)		부실유가	부실채권
			비율		비율	증권 등	합계
은행권	5,166,062	872,645	16.89	389,351	7.54	92,967	482,318
일반은행	3,605,707	685,758	18.78	280,437	7.68	88,437	368,874
특수은행	1,515,355	186,887	12.33	108,914	7.19	4,530	113,444
제2금융권	2,569,717	247,611	9.64	176,533	6.9	153,243	329,776
합 계	7,735,779	1,120,256	14.48	565,884	7.32	246,210	812,094

자료 : 금융감독위원회.

주 : 1) 요주의 이하 = 요주의 + 고정 + 회수의문 + 추정손실

2) 부실여신 = 고정 + 회수의문 + 추정손실

3) 부실채권 = 부실여신 + 부실유가증권

4) 부실유가증권 = 6개월 이상 연체, 부도, 화의, 법정관리채권 + 주식평가손, 단, 투신사 신탁계정 주식평가손 불포함

2) 가용외환보유고(Usable Reserves)란 정부가 보유하고 있는 금과 달러, 엔, 마르크화 표시 외환 채권 등을 합한 총외환보유고 중 한국은행이 국내 금융기관의 해외지점에 예치한 외화자산을 차감한 금액을 지칭함.

기업의 방만한 자금운용에 대한 견제기능 상실로 인한 기업부실을 초래하였다. 그리고 기업의 부실은 금융부실을 야기하였으며, 금융부실로 인한 금융시장 기능상실은 자원배분의 효율성 저하와 아울러 실물부문의 경쟁력을 악화시킴으로써 악순환의 고리를 형성하고 있다. 금융부문의 구조조정은 이러한 기업부실과 금융부실의 악순환을 단절하고 금융시장의 기능을 정상화시키기 위한 것이다.

금융기관의 부실채권은 1997년 이후의 대기업 연쇄부도사태로 급격하게 증가하였는데, 1998년 3월말 현재 모든 금융기관의 부실여신규모는 56조원을 초과한 것으로 추정되었다. 그리고 부실여신과 부실유가증권 등을 합한 부실채권 규모는 81조원으로서 1997년 GDP의 19.2%에 달하고 있다.

② 구조조정 방향

금융구조조정은 한국경제가 직면하고 있는 최대과제가 되고 있는바, IMF 프로그램하에서는 금융부문의 건전성 강화와 시장원리 활성화에 초점이 맞추어져 있다. 즉, 제2차 의향서에서부터 종금사와 은행의 구조조정에 관한 구체적인 시행방법과 일정 등이 언급되기 시작하였으며, 제5차 의향서에서는 금융건전성에 관한 바젤기준(Basel standard)³⁾ 은행건전성 규제의 구체적 내용 및 도입 시한에 대하여 합의하였다.

한편, 금융기관을 건실화하기 위하여 몇 가지 관련법률을 제정하였는바, 한국은행법, 통합금융감독기구 설치 등에 관한 법률 등이 그것이다. 전자는 중앙은행의 독립성 강화로 경제안정화를 도모하기 위한 것이며, 후자는 통합감독체계의 구축을 통해 감독기능을 효율화함과 아울러 금융의 겸업화 추세에 대처하기 위한 것이다.

구조조정에 있어서는 부실금융기관은 폐쇄하고 생존가능성이 있는 경우에는 경영합리화나 자본확충을 통하여 건전성을 제고하게 된다. 특히 금융기관이 보유한 부실채권의 효율적 해소를 위하여 성업공사로 하여금 금융기관의 부실자산을 직접 매입하거나 증자에 참여하도록 하는 방식으로 공공자금을 투입하고

3) 은행으로 하여금 신용위험에 대비하여 위험자산에 대한 자기자본 비율을 8% 이상으로 유지하도록 규제한 것으로 이는 국제결제은행(Bank for International Settlements)의 적정 자기자본 비율이 됨.

있다. 다만 무분별한 공공자금의 투입을 방지하기 위하여 i) 금융기관의 자본 확충계획 또는 인수합병을 금융감독위원회가 승인하였을 경우 ii) 증자부담이 기존주주, 신규주주 및 여타 이해관계자간에 적절히 분담된 경우 iii) 청산절차의 일환으로 추진되는 경우 등으로 한정하기로 하였다.

시중은행의 경우 부실의 정도가 심한 제일, 서울은행에 대하여는 기존경영진의 퇴진과 감자조치를 단행하고, 전문주간사를 선정 국제공개입찰에 의한 조기 민영화를 실시하기로 하였다. 그리고 기타 은행에 대하여는 대손충당금을 적립 하도록 하고 6개월 내지 2년 이내에 자기자본비율 8% 달성을 모색하고 있다. 특히 부실은행에 대하여는 자본확충계획(recapitalization plan) 제출을 요구하여 이를 평가하고 승인되지 않는 경우는 인수·합병(M&A), 청산 등의 조치를 단행하기로 하였다.

종금사에 대하여는 제1차 의향서에 9개 부실업체에 대한 영업정지와 함께 나머지 업체에 대한 경영평가 기준 마련 및 경영정상화 계획의 구체적인 추진 일정을 제시하도록 조치하였다. 그리고 종금사의 구조조정을 효과적으로 추진 하기 위하여 가교종금사인 한아름종금사를 신설하여 폐쇄종금사의 자산, 부채를 인수하여 관리, 운영, 매각하는 업무를 담당하도록 하였다.

(2) 기업구조조정

기업구조조정은 채권은행단이 시장원리에 입각하여 자발적으로 해당기업의 회생여부를 판단하여 실시하며, 정부의 구제금융이 지원되어서는 안된다는 점이 강조되고 있다. 이러한 원칙은 제1차 의향서 및 제4차 의향서에 포함된 것이다.

그리고 제5차 의향서에서는 보다 구체적인 개선조치의 내용이 확정되었는바, 그 구체적 내용은 적대적 인수합병의 전면적 허용 입법화, 채권은행단의 정보 교환, 채무조정을 위한 자발적인 채권단 협의회 구성과 함께 기업집단의 정보 공개 및 감시체제의 구축, 기업의 투명성 제고, 주주에 대한 책임경영, 자본시장 발전방안 등과 관련된 것이다.

-
- 4) 통합금융감독기구 설치 등에 관한 법률에 따라 1998년 4월 설립된 금융감독의 핵심 기구로서, 국무 총리 소속으로 관련 규정의 제·개정, 금융기관에 대한 감시, 감독 등과 관련된 사항을 심의·의결하는 기관임.

한편, 기업의 간접금융시장에 대한 지나친 의존도를 낮추고 주식시장을 통한 직접금융의 활성화를 위하여 기업의 상장 및 증자요건 완화, 뮤추얼펀드(Mutual Fund)⁵⁾ 설립, 자산담보부 증권(Asset Backed Securities)⁶⁾의 발행 등을 추진하고 중장기적으로 증권제도의 선진화, 기관투자자의 역할제고, 주식수요 기반확충 등의 방안을 모색하도록 하였다.

(3) 기타사항

자본자유화와 관련하여 보면 한국정부는 외국인에게 단기금융시장을 포함한 모든 자본시장을 개방하는 것은 물론이고, 그동안 금기시되어 오던 부동산시장까지 완전개방하였다. 또한 자본의 원활한 흐름을 제도적으로 뒷받침하기 위해서 1998년 증으로 외환법을 개정하여 네거티브시스템(negative system)으로 외환규제를 대폭 완화하기로 하였다. 또한, 노동시장의 유연성을 제고하기 위하여 한국 정부는 IMF와의 협의를 통하여 정리해고제를 법제화하였다. 정리해고제도의 도입은 기업의 구조조정과 관련하여 불가피한 조치였으며, 향후 우리 기업의 국제경쟁력 확보를 위하여도 필요한 것으로 판단된다. 한편, 대량실업에 따른 사회적 혼란을 최소화하기 위하여 정부는 IMF와 합의하여 고용보험의 확대, 고용알선기관의 확충 등 사회보장제도의 정비를 병행 추진하고 있다.

2. IMF 프로그램 履行狀況

1) 거시경제정책 관련 이행상황

(1) 통화·환율정책

IMF 프로그램 초기에는 외환시장의 안정을 위하여 전체유동성을 제한하고

-
- 5) 일반투자자들에게 주식을 발행해 자금을 마련한 뒤 이 자금을 펀드매니저가 주식, 채권 등 유가증권에 투자하며, 그 운용수익이나 손실을 고스란히 떠안은 투자방식임.
 - 6) 유가증권이나 대출채권, 외상매출금 등 금융기관이나 기업이 보유하는 대출관련 자산을 토대로 새로이 발행되는 표준화된 유가증권으로 만기이전의 대출채권을 증권화하여 투자자에게 매각 함으로써 대출채권의 유동성 및 양도성을 제고시키는 금융상품임.

고금리 기조를 유지하였다. 즉, 1997년말 콜금리가 30% 이상으로 높아지는 것을 용인한 바 있으며, 고금리정책을 제도적으로 뒷받침하기 위하여 1997년 12월 22일 이자제한폭을 25%에서 40%로 확대하였고, 12월 29일에는 상한선을 완전히 폐지하였다. 그러나 1998년 2월의 제5차 의향서 이후에는 고금리로 인한 실물경제의 어려움을 감안하여 금리정책에 대해 신축적인 자세로 전환하였다. 이에 따라 콜금리는 1998년 1월의 25.34%에서 8월에는 9.52%로 낮아졌으며, 은행보증 3년만기 회사채 유통수익률도 동기간중 23.36%에서 12.38%로 하락하였다. 이러한 금리수준은 외환위기 이전과 비슷한 수준이다. 그러나 금리하락의 효과는 소수 대기업집단의 핵심기업들에게만 해당되는 것일 뿐 대부분의 대기업들과 중소기업들은 20%가 넘는 고금리를 지불하려 해도 대출받기가 어려운 신용경색에 시달리고 있다.

정부는 신용경색 완화를 위한 여러가지 조치를 시행하였는바, 기업금융의 원활화를 위하여 i) 은행의 부동산 담보 취득제한 해제(1998. 1. 26) ii) 신용보증기관에 부동산 담보부 보증취급 허용(1998. 1) iii) 은행 CP할인 허용 및 증권회사 CP의 취급범위 확대(1998. 2) iv) 신용보증기관 보증한도 확대 및 보증절차 간소화 등의 조치를 취하였다. 그리고 중소기업의 자금난 완화를 위하여는 i) 한국은행의 총액대출한도를 3조 6천억원(1997. 11)에서 1998년 2월에는 5조 6천억원으로 다시 9월에는 7조 6천억원으로 증액하는 한편 금리도 5%에서 3%로 인하하였다. ii) 또한 중소기업의 상업어음할인을 활성화하고, 대상 적격어음의 기간(종전 90일) 제한을 폐지하였다(1998. 5). 그리고 iii) 중소기업 대출에 대하여는 일련의 만기연장 조치를 취하였는바, 1998년 2월에는 은행대출 20조원 및 증권·종금사 CP만기연장과 외화대출금 상환기간 유예, 그리고 외화표시 원화 대출금 5억 3,300만달러 만기연장 등의 조치를 실시하였고, 5월에는 한은 전대분 외화대출 7억달러 만기를 연장하였으며, 6월에는 64대 그룹 이외의 중소기업 금융기관 대출금 84조원을 1998년말까지 전액 만기연장하였다.

또한 수출을 뒷받침하기 위한 무역금융정상화 조치를 마련하였는데, 그 주요 내용을 보면 i) 수출환어음 담보대출의 시행(1997. 12) ii) 수출환어음 매입촉진을 위하여 외환보유고 3억달러 지원(1998. 5. 1) iii) 외환보유고 목표치 초과달성분 20억달러 지원(1998. 5) iii) 원자재 수입촉진을 위하여 IBRD 자금

10억달러 지원(1998. 4. 6) v) 한은 무역금융 한도 폐지, 용자비율 인상(90% → 100%)(1998. 5) 등이 있다.

한편, 환율정책과 관련하여서는 IMF와의 합의사항에는 없었으나 한국 정부는 자율적으로 환율변동폭 제한을 1997년 12월 16일에 완전 폐지하였다. 아울러 외환위기시 개설된 한국은행의 시중은행에 대한 외화지원창구는 외환수급상황이 호전됨에 따라 1998년 5월 15일 폐쇄하였다.

(2) 재정정책

한국 정부는 IMF와의 합의에 따라 당초에는 통화정책상의 부담 경감 및 국제수지 개선을 위해 1998년중 긴축기조를 유지하기로 하였다. 이에 따라 세입 확대 및 세출삭감을 내용으로 하는 추정예산을 편성한 바 있다. 그러나 제3차 의향서에서 재정적자 불가피성을 언급한 이후, 제6차 의향서에서는 1998년 통합재정수지상의 적자를 GDP의 4%까지 허용하였으며 제7차 의향서에서는 이를 다시 5%로 확대하였다. 이는 경기 활성화와 구조조정 지원 및 실업증가에 대비한 사회안정망 확충을 위한 조치이다.

이와 같이 IMF와 한국 정부가 재정적자를 대폭 용인하는 정책에 합의하였지만, 지출내역을 살펴보면 대부분의 재정지출은 대폭 삭감되었고, 상당부분이 현재의 위기탈출에 필요한 금융부문의 구조조정과 사회적 안정망 구축에 집중되고 있음을 알 수 있다.

(3) 외환관리 정책

정부는 외환위기의 해소와 대외신인도 제고를 위하여 외환유동성 확보에 주력해 왔다. 외환위기가 심화되었던 1997년 11월말에 70억달러 이하로까지 내려갔던 가용외환보유고가 1998년 11월 15일 현재 457억 4천만달러로 크게 확충되었다. 이는 IMF가 적정외환보유고로 권고하는 3개월치 상품수입액을 능가하고 있으며, IMF의 외환보유고 연말목표치(410억달러)를 상회하는 것이다. 이와 같이 외환보유고가 크게 증가한 것은 i) IMF, IBRD, ADB 등 국제금융기관으로부터 지원자금 250억달러가 유입된 외에도 ii) 1997년 11월부터 현재

까지 경상수지 흑자행진이 지속되고 있으며 iii) 1998년 1월 28일에는 한국금융기관 단기외채 만기연장협상의 기본원칙이 타결되었고 이에 따라 1998년 4월 8일 금융기관 단기차입금(217.4억 달러)이 1~3년 만기의 중장기차입으로 전환되었고 iv) 총규모 40억달러의 외평채를 글로벌본드(Global Bond)⁷⁾ 형식으로 발행하였다는 점 등을 들 수 있다.

한편, IMF와의 합의에 따라 한국 정부는 외환보유고 관련 자료를 당해 월말, 분기말로부터 2주내에 정기적으로 발표하여 왔으며, 특히 1998년 5월 15일부터는 매월 2회(15일, 월말)씩 가용 외환보유고를 발표하여 국제사회에 대한 투명성 제고 및 외채관리를 강화하고 있다.

〈표 II-3〉

가용외환보유고 변동 추이

단위: 억달러

구 분	1997. 6	1997. 11	1997. 12	1998. 1	1998. 6	1998.11.15
외환보유고(A)	333.2	244.0	204.1	235.2	409.0	492.9
해외점포예치금(B)	80.1	169.4	113.3	109.5	36.6	33.5
기타(C)	-	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
가용외환보유고(A-B-C)	253.1	72.6	88.7	123.6	370.4	457.4

자료: 한국은행.

주: 1) 월말기준.

2) 가용외환보유고(usable reserves) = 총외환보유고 - 해외점포예치금

2) 구조조정 관련 이행상황

(1) 금융 구조조정

① 법적·제도적 조치

가. 통합금융감독기구의 설립

한국정부는 IMF와 합의한 금융부문의 구조조정계획에 따라 한국은행법과

- 7) 미국, 아시아, 유럽 등 세계 주요 금융시장에서 함께 발행되어 유통되는 국제채권으로서 대규모의 기채가 가능하고 유동성이 높은 것이 장점으로 우리나라의 외국환평형기금채권(외평채)도 이에 해당됨.

통합금융감독기구설치법 등 13개 금융개혁법안을 1997년 12월 국회에서 통과시키고 1998년 4월 1일부터 이를 시행하였다. 개정된 한국은행법은 중앙은행의 독립성 부여를 내용으로 하는 것으로 통화정책의 건전성과 안정성을 확보하는 전기가 되었다. 또한 통합금융감독기구 설치 등에 관한 법률은 은행·증권·보험 및 제2금융권에 대한 금융감독기능을 수행하는 독립적이고 통합적인 금융감독기구의 설치를 위한 것으로서, 금융부문의 구조조정과정에서 부실한 금융기관을 폐쇄할 수 있는 권한을 가지게 된다. 동법에 따라 국무총리 소속의 금융감독위원회가 1998년 4월에 출범하였으며 현재 금융부문의 구조조정을 주도적으로 이끌어 나가고 있다. 또한 은행의 구조조정 및 공공부문의 지원을 점진·조정하는 은행구조조정전담반이 금융감독위원회내에 운영되고 있다.

나. 부실 금융기관 처리 및 부실채권 정리

회생불가능한 부실금융기관은 폐쇄하고, 회생가능한 부실금융기관은 구조조정과 자본확충이 요구된다. 이에 따라 파산법을 재검토하였고 파산절차를 신속히 하기 위한 초안을 작성하였다(1998. 3. 31). 또한 주주와 채권자들간에 부실채권으로 인한 손실배분에 관한 명확한 원칙을 정립하였다. 금융기관 폐쇄, 손실배분, 지분 감자에 대한 입법을 강화하였으며(1998. 2. 28), 기존 주주지분을 완전 감자할 경우 현행 은행의 최소자본금 규정 적용을 배제하도록 하는 내용의 입법안이 마련될 예정이다.

한편 성업공사(Korea Asset Management Corporation)는 부실채권정리기금을 재원으로 1998년 9월말까지 17조 7,500억원 규모의 부실채권을 매입하였으며, 예금보험공사는 18조 300억원을 증자, 퇴출은행 부채초과액 보전 등에 투입함으로써 금융기관의 정상화를 지원하였다. 이에 앞서 정부는 부실금융기관 정리와 이에 따른 예금자 보호를 위하여 부실채권정리기금과 예금보험기금 재원 64조 7,034억원을 책정한 바 있다. 이와 관련하여 공공자금의 금융부문에 대한 지원의 효율성을 제고하기 위해 성업공사는 상업적 판단에 따라 부실채권을 매입할 것이며, 공공부문(성업공사, 예금보험공사)이 금융기관에 대한 지원을 할 경우 재정에 투명하게 기록하기로 하였다. 성업공사의 자산매입 등 은행구조조정을 위한 공적자금 사용은 i) 금융감독위원회가 승인한 구조조정계획

〈표 II-4〉

금융권 재정자금 투입내역

	'97. 11~'98. 9(기집행)	'98. 10~'99. 6(예정)	총계
부실채권 매입	• 서울·제일은행 4조 158억원 • 일반은행 8조 9,435억원 • 5개 퇴출은행 9,500억원 • 대한·한국보증보험 1조 3,664억원 • 30개 종금 2조 4,743억원	• 특수은행, 우량은행, 종금사, 증권사, 금고 9조 8,000억원 • 금융권 전체 신규 5조 원	—
소 계	17조 7,500억원	14조 8,000억원	32조 5,800억원
증자 지원	• 서울·제일은행 1조 5,000억원 • 상업·한일은행 3조 2,000억원	• 5개 인수은행 1조 3,000억원 • 보람은행 3,000억원	—
소 계	4조 7,000억원	1조 6,000억원	6조 3,000억원
예금 대지급	• 종금 6조 3,000억원 • 금고 1,700억원 • 신탁 1,400억원	• 종금 5조 5,000억원 • 금고, 신탁 2조 9,000억원	—
소 계	6조 6,100억원	8조 4,000억원	15조 100억원
퇴출기관인수 손실보전	• 4개 인수보험 9,200억원 • 5개 인수은행 5조 8,000억원	• 서울·제일은행 및 5개 인수 은행 추가 손실보전 3조 1,000억원	—
소 계	6조 7,200억원	3조 1,000억원	9조 8,200억원
총 계	35조 7,800억원	27조 9,000억원	63조 6,800억원

자료 : 금융감독위원회, 성업공사, 예금보험공사.

의 범위 내, ii) 인수 및 합병시에 원칙적으로 신규 또는 기존주주나 이해관계자 등의 적절한 고통분담이 있는 경우, 또는 iii) 청산절차(liquidation)의 일부로서 허용하여 자기책임의 원칙을 강화하였다(1998. 2. 11).

② 은행의 구조조정

가. 제일·서울은행에 대한 조치

한보와 기아의 부도사태로 막대한 부실채권을 떠안게 된 서울은행과 제일은

행은 국제회계 기준을 적용하면 자본잠식상태에 이를 정도로 재무구조가 악화되었다. 이에 따라 정부는 제일·서울은행에 대해 경영개선조치를 명령하였고 책임 임원들을 퇴임시켰다(1997. 12. 2). 그러나 이들 은행의 파산시 예상되는 금융시장 혼란을 감안, 정부출자후 민영화시킨다는 계획하에 기존주식의 감자(8.2:1 비율)를 단행한 후 1조 5천억원씩의 정부출자를 하여 자기자본비율을 8% 이상으로 끌어올렸다(1998. 1). 앞으로 정부는 대외신인도 제고를 위하여 조속히 서울·제일은행을 국제공개입찰을 거쳐 민영화할 예정이다. 이를 위해서 1998년 5월 19일 모건 스탠리(Morgan Stanley)사와 주간사 계약을 체결한 바 있다.

나. BIS기준 미달 은행에 대한 경영개선

은행의 구조조정 및 공공자금의 지원을 점검·조정할 수 있는 특별대책반을 재정경제원내에 구성하였으며(1998. 3. 7), 금융감독위원회가 발족된 뒤에는 특별대책반의 임무를 금융감독위원회내의 은행구조조정전담반(Bank Restructuring Unit, 4월 30일 발족)으로 이전하였다. 금융감독위원회는 1997년 12월말 기준으로 BIS 비율이 8%에 미달한 12개 시중은행(외환, 상업, 강원, 충북, 조흥, 한일, 평화, 대동, 동남, 동화, 경기, 충청)에 대해서 경영정상화계획(자본확충 계획: recapitalization plans)을 제출받아(1998. 4월), 별도의 경영평가위원회로 하여금 평가하도록 하였으며, 그 결과에 따라 다음과 같이 조치하였다(1998. 6. 27). i) 외환, 상업, 강원, 충북, 조흥, 한일, 평화 등 7개 은행에 대해서는 경영정상화계획을 조건부 승인하기로 조치하였으며, 이에 따라 이들 은행은 경영정상화 이행계획의 추진실적을 점검받게 되며, 이행실적이 부진할 경우에는 영업정지, 합병명령 또는 자산부채 이전명령을 받게 된다. ii) 대동, 동남, 동화, 경기, 충청 등 5개 은행을 영업정지시키고 이들 은행의 자산과 부채를 각각 국민, 주택, 신한, 하나은행에 자산부채이전(P&A)방식⁸⁾으로 인수 조치시켰다.

8) 자산·부채이전(Purchase of assets & Assumption of liabilities) 방식이란 우량한 금융기관(또는 기업)이 부실금융기관(또는 기업)의 부실채권을 제외한 우량한 자산과 부채만을 선별적으로 인수할 수 있는 인수방식의 한 형태임. 이 과정에서 우량금융기관이 인수하는 부실은행의 부채가 우량자산을 초과할 때 부채초과액만큼을 정부에서 지급보증하게 되며, 인수되지 않는 부실채권은 부실채권 전담은행(Bad Bank, 한국의 경우 성업공사)이 인수 후 매각하게 됨.

인수은행은 피인수은행의 부실자산을 제외한 우량자산만 인수하게 되어 자산 건전성을 유지할 수 있게 되었다. 즉 부실자산은 성업공사에서 인수하게 되며, 자산과 부채의 차이에 대해서는 정부가 자본금 증액을 지원하게 된다.

〈표 II-5〉 은행 구조조정 현황(1998년 11월)

구 분	대 상 은 행
퇴 출	동화, 대동, 동남, 경기, 충청(5개사)
조건부 승인	조흥, 외환, 상업, 한일, 평화, 강원, 충북(7개사)
경영진단 (필요시 경영개선 조치)	국민, 주택, 신한, 한미, 하나, 보람, 장기신용, 대구, 부산, 광주, 전북, 경남, 제주(13개사)
합 병 유 도	상업/한일, 국민/장기신용, 하나/보람, 조흥/강원/충북(9개사)
해외매각추진	제일, 서울(2개사)

③ 종합금융사 구조조정

부실 종합금융사(종금사)들은 1998년 8월 현재까지 부실의 정도가 심한 16개사가 인가취소되는 등 조기 정리되었다.⁹⁾ 그리고 부실종금사에 대한 경영정상화계획의 심사·평가를 위하여 경영정상화계획 평가위원회가 1998년 1월 구성·운영되고 있다.

부실종금사 중 폐쇄대상인 경우 그 자산·부채를 인수하여 관리·운영·매각하는 업무를 담당하는 가교종금사(한아름 종금)가 1997년 12월 31일 설립되었다. 그리고 1998년 1월 26일에는 이들에 대한 1차 심사가 완료되었으며, 11개 종금사에 대해 폐쇄 명령 및 인가취소를 단행하였다. 그리고 나머지 20개 종금사에 대해서는 3월말 경영정상화 이행실적(BIS 비율 4%) 평가결과에 따라 평가기준 미달 3개 종금사에 대해 4~5월에 인가취소하였으며, 이어 6월말의 제2차 경영정상화 이행실적(BIS 비율 6%) 평가결과에 따라 2개 종금사를 추가로 인가취소하였다(8월). 이에 따라 1998년 10월 현재 정상적인 영업활동을 벌이고 있는 종금사는 14개사에 불과하다.¹⁰⁾

9) 경남, 경일, 고려, 삼삼, 신세계, 쌍용, 청솔, 한도, 한솔, 신한, 한화, 대구, 삼양, 제일, 새한, 한길 등 16개 종금사, 나라, 대한, 중앙 등 3개 종금사는 1997년 12월 영업정지된 바 있으나 1998년 3~5월에 영업을 재개됨.

10) 한국, 현대, 한불, 아세아, 한외, 대한, 동양, 중앙, 나라, 엘지, 금호, 경수, 영남, 울산 등 14개 종금사.

한편 종금사 구조조정이 끝난 것은 아니며 내년 6월말에 경영정상화 이행실적 3차 평가(BIS 비율 8%)를 앞두고 있어 BIS 비율 8%에 도달하지 못한 종금사는 다시 한번 대규모 유상증자나 후순위채 발행에 나서야 하는 부담을 안고 있다.

(2) 기업구조조정

금융의 비효율은 기업부실을 초래하고, 기업부실은 다시 금융부실을 초래하며, 금융부실은 신용경색을 초래하여 기업자금난을 가중시킨다는 측면에서 양자는 서로 연관되어 있다. 따라서 기업구조조정은 금융구조조정과 함께 중요한 정책과제가 된다. 다만 금융구조조정에 있어 정부의 역할이 보다 중요하다면, 기업구조조정은 기본적으로 시장원리에 의해 채권금융기관이 자금대부자로서 선도적 역할을 수행하게 되며, 정부의 역할은 제한적이어야 한다. 그리고 기업은 자발적으로 핵심역량을 강화하는 방향으로 조직 및 경영구조를 전면적으로 재편하는 노력을 경주해야 한다.

기업구조조정의 촉진을 위하여 1998년 2월 14일 관련 10개 법률이 개정되었는데 i) 기업퇴출과 관련된 회사정리법, 화의법, 파산법, ii) 금융 및 회계와 관련된 은행법, 증권거래법, 주식회사의 외부감사 등에 관한 법률 iii) 조세 및 외국인투자자와 관련된 조세감면규제법, 법인세법, 외국인투자 및 외자도입에 관한 법률, 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 등이 그것이다.

한편 한국은행과 은행감독원은 1998년 4월말 금융기관 여신이 2,500억원 이상인 주거래 계열기업의 재무구조를 개선하기 위하여 금융기관과 주거래 계열사간 재무구조 개선약정 체결을 완료하였다. 계열기업군 전체의 연차적인 부채비율 감축을 통해 재무구조를 개선하기 위한 목적에서 체결된 약정의 주요내용은 i) 부동산매각, 유상증자, 계열사 매각, 보유주식 매각, 지배주주의 출자 등을 통한 부채비율 감축계획 ii) 계열사 통폐합 및 정리, 사업축소, 영업양수도, 사업분할 등 구조조정계획 iii) 신규사업진출 등 중요한 영업활동에 관해 채권은행과 사전협의 iv) 사외이사 및 사외감사의 선임 등 지배구조개선 등에 관한 것이다. 그리고 이에 따라 주거래은행은 약정 이행상황을 6개월마다 점검하고 충실히 이행하지 않을 경우 여신회수, 신규여신의 중지 등 제재조치를 취하게

된다.

이와 같이 기업의 구조조정을 촉진하기 위한 법적·제도적 장치는 대체로 갖추어진 것으로 볼 수 있다. 향후의 과제는 이를 효과적으로 조속히 실천하는 것이다.

한편, 신정부 출범 이전에 설립된 비상경제대책위원회는 1998년 1월 재벌개혁의 5대 기본방향을 제시하였는데, 그 구체적 내용은 다음과 같다.

- 기업경영의 투명성 제고 : 1998. 2. 14 주식회사 외부감사에 관한 법률개정으로 법적 근거 마련
 - 기업회계기준의 국제화·선진화
 - 결합채무제표의 도입
 - 회계감사의 신뢰성 제고
 - 기업공시제도의 개선
- 계열기업간 상호채무보증 해소
 - 1998년 4월부터 30대 대규모기업집단의 계열사간 채무보증 한도를 100%로 제한하고, 한도초과분에 대하여 3% 범칙금리 부과(공정거래법 제10조 2항에 근거)
 - 채무보증에 대하여는 2000년 3월 이후 상호지급보증을 완전해소
 - 금융감독규정 개정(1998. 4)으로 금융기관의 상호채무보증 요구 관행 규제
- 기업채무구조의 개선
 - 자기자본의 5배를 초과하는 차입금에 대해서는 2000년부터 손비로 인정하지 않기로 하였음(1998. 2. 14)
 - 부채의 주식전환을 촉진하기 위하여 은행의 타회사 주식보유한도를 10%에서 15%로 상향조정(1998. 2. 24)
 - 주거래계열기업과 주거래은행간 채무구조개선 약정을 체결(1998. 4) 이행하도록 하고, 채무구조개선이 만족스럽지 못한 55개 퇴출기업 선정(1998. 6. 금융감독위원회)
- 핵심부문 주력
 - 핵심역량을 가진 주력기업을 집중적으로 육성하고 기타부문은 처분
- 지배주주와 경영진의 책임강화

- 사외이사 및 사외감사의 선임 의무화(1998. 2 중관위 규정개정)
- 소수주주권의 행사요건 완화
 - 대표소송제기권 : 1% → 0.05%(1998. 2) → 0.01%(1998. 5)
- 기관투자가의 의결권 대리행사 제도화

○ M&A시장 활성화

- 기업지배권시장으로서 M&A를 활성화함으로써 경영에 대한 외부감시 기능 강화
- 외자도입법의 개정으로 외국인에 인한 적대적 M&A 전면 허용(1998. 5)
- 기업의 조직선택폭을 넓혀주기 위해 지주회사를 제한적으로 허용하는 공정거래법 개정 시안 마련

(3) 무역·자본 자유화

무역 및 자본자유화와 관련하여 한국 정부는 WTO 양허계획 또는 IMF와의 합의사항을 능가하는 과감한 조치를 시행하였다. 그 주요내용을 요약하면 다음과 같다.

○ 무역자유화 관련 이행사항

- 무역관련 보조금 중 4개 보조금은 폐지하고, 잔존보조금은 검토·합리화방안 제시(1997. 11)
- 수입다변화품목의 폐지(1997. 12. 25개 품목, 1998. 6. 40개 품목)
- 조정관세 적용품목을 62개에서 38개로 축소(1998. 1)

○ 자본자유화 관련 이행사항

- 외국인 주식투자한도 철폐(1998. 5)
- 모든 국공채, 회사채에 대한 외국인 투자한도 및 3년 이상 현금차관 등 민간기업의 해외차입에 대한 제한 폐지(1997. 12)
- 은행과 기업발행의 모든 단기금융상품의 외국에 대한 완전개방(1998. 5)
- 외국인의 토지취득 자유화(1998. 5)
- 외국인 투자개방업종은 보험업, 리스업 등을 포함 30개 추가 확대(1998. 4~5)

- 1998년 중 외환규제를 Positive System에서 Negative System으로 전환

(4) 노동시장의 유연성 제고 및 사회적 안전망의 구축

정부는 1998년 2월 6일 노·사·정 합의의 도출로 노동시장 개혁을 위한 기반을 마련하였는바, 그 내용은 기업경영, 물가안정, 실업대책, 사회보장제도의 확충, 노동기본권 보장, 노동시장의 유연성 제고 등 총 90개 사항에 달한다. 그리고 이에 따라 2월 14일에는 고용조정제가 근로기준법 개정을 통해 법제화되었다. 또한 근로자과건법의 제정(1998. 2)으로 인력수급의 원활화 및 파견근로자의 권익보호를 위한 기반이 조성되었다.

한편, 정부는 기업의 도산 및 자발적 고용조정에 따른 실업문제에 대처하기 위하여 1998년 3월 26일 총사업비 7조 9천억원을 투입하는 실업문제 종합대책을 수립하였다. 실업대책의 주요내용은 기업의 고용유지 노력지원, 취업알선 및 직업훈련 확충을 통한 재취업 촉진, 실직자의 빈곤층 전락 방지를 위한 사회적 안전망의 구축 등이다. 그리고 이의 효과적 추진을 위하여 국무총리실에 실업대책추진위원회가 구성되어 각 부처별 실업대책 추진상황을 점검하고 있다.

3. 主要國 IMF 救濟金融 活用事例 및 示唆點

1) IMF 구제금융 활용사례

(1) 멕시코

① 외환위기의 발생과 경제위축

멕시코는 대외개방과 북미자유무역협정(NAFTA) 결성을 계기로 외국인 투자를 적극 유치하여 왔으나 1994년 2월 미국 금리상승, 자국내 정치사회 불안의 확산 등으로 외화유출 및 주식투매를 초래함으로써 경제불안이 가중되었다. 이에 따라 외환보유고는 1994년 1월말 263억달러(약 4개월간의 수입결제분)에서 동년 12월말에는 61억달러(약 1개월간의 수입결제분)로 급감하였으며, 정부는 환율 통제능력을 상실하게 되었다.

외환위기 이후의 경제위축 내용을 요약하면 다음과 같다.

- 정부는 금융위기로 인한 경제적 손실이 GDP의 20~25%에 달한 것으로 추정
- 1995년 경제성장은 -6.9%로 대폭 후퇴하여 지난 1980년대 초 외채위기 당시보다 악화(1996년 1/4분기까지 마이너스 성장 지속)
- 물가는 1996년 4월까지 월간 상승률이 2%가 넘는 높은 수준을 지속하였으며 이에 따라 1995년 상승률은 52%를 기록
- 금리는 대폭 상승하여 은행간 금리(TIIP)가 1995년 3월 110%까지 폭등
- 1995년 4월의 실업률은 1994년 전년동기에 비해 두배나 증가하여 금융위기가 약 110만명의 실업자를 추가로 발생시킨 것으로 나타남
- 또한 실질임금은 물가상승, 임금인상 억제에 따라 1995년 10월 기준 전년 동기비 24% 하락

② 경제회생 정책

멕시코 정부는 외환위기에 따른 경제붕괴에 대처하여 대규모 대외구제금융 지원을 받으면서 강력한 경제회생대책을 추진하였다. 즉 IMF는 대기성 차관 134억달러, 미국은 135억달러, 캐나다는 3억 5천만달러를 멕시코에 제공하여 멕시코가 실제 지원받은 규모는 273억달러에 달하였다. 이에 따라 IMF는 강도 높은 재정·금융 긴축을 요하는 거시경제정책을 요구하였는바, 그 내용은 i) 경제성장을 대폭 하향 조정할 것, ii) GDP대비 경상수지 적자비율을 1994년 8%에서 1995년 4%, 1996년에는 다시 3~3.5%로 낮출 것, iii) 1995년 1분기 30%가 넘는 연간 물가상승률을 1995년 4분기에는 9%로 억제할 것, iv) 재정(Primary Fiscal Balance) 흑자를 1994년 2.6%에서 1995년 3.4%로 확대할 것, v) 중앙은행의 외환시장 개입을 억제하고 자유변동환율제를 유지할 것 등이다.

이러한 IMF의 요구조건을 수용하여 멕시코 정부는 1995년 3월초 긴급경제조치를 발표하여 강력하게 추진하였다. 긴급조치의 주요 내용은 다음과 같다.

○ 재정·금융 긴축

- 재정은 세출삭감, 세입증대(부가가치세 및 공공요금 인상)로 긴축을 도모하는 한편, 금융부문 복구, 민간투자 회복에 최우선 순위를 두어 신

축적으로 운용

- 철저한 자유변동환율제를 유지하면서 폐소화 선물시장을 설립하여 통화 가치 안정을 추구
- 민간대출 증가가 연 100억페소를 넘지 못하도록 한도를 설정

○ 기업구조조정

- 민영화 : 국영철도회사(FMN), 연금, 장거리 전화, 광산채굴, 에너지 개발, 천연 가스 공급, 공항 등으로 확대하여 지속적으로 추진
- 민간기업 경쟁력 제고 : 1995년부터 민간기업의 합병 및 분리시 소득세를 면제함으로써 한계기업 정리, 전문화·대형화를 유도

○ 금융 구조조정

- 국외 3대 은행을 제외한 모든 은행에 대하여 외국인에게 인수 허용
- 은행증권위원회의 감독기능을 강화하여 금융부문 구조조정 촉진
- 자본금 확충 프로그램(Capitalization Program)을 통한 은행채무 재조정으로 부실채권 해소
 - 은행의 자기자본비율을 높이기 위해 자기자본비율이 낮은 상업은행의 후순위채 발행을 허용함. 당시 멕시코 은행들의 부실채권 비율은 25~40%에 달해 매우 높은 수준이었음
 - 자기자본지수(capitalization index)는 동 프로그램의 실시로 1995년 2월 8%에서 1996년 10월에는 14.5%로 크게 개선되었음

○ 민간투자 및 저축 제고

- 해외보유자금에 대한 소득세 감면으로 민간투자 촉진과 저축증대
- 국영사회보장기구(IMSS)가 독점관리하던 연금을 민간기업도 부분적으로 운영할 수 있도록 민영화

○ 수출촉진

- 1994년 무역수지는 184억달러 적자였으나 1995년에는 74억달러의 흑자로 전환되었으며 이후 계속 흑자기조를 유지

③ 경제적 성과

멕시코 경제는 성장률이 1996년 2/4분기부터 플러스로 전환되어 당해년도중 5.1%를 기록하였으며, 1997년에는 7% 내외의 성장을 달성한 것으로 추정된다.

물가상승률도 1996년 28%로 낮아진 데 비해 1997년에는 월 1% 수준으로 안정되었다. 또한 1996년 만기 도래한 단기채무 290억달러를 전액 상환하여 경제가 금융위기의 충격으로부터 회복되었음을 증명하였다.

기타 거시지표도 매우 안정적으로 전환되었는데, 경상수지 적자의 GDP에 대한 비율은 1% 수준에서 안정되고 있으며, 저축률은 1995년 15%에서 1996년 20%로 향상되었다. 실업률은 1996년 12월 4.1%로 낮아져 지난 24개월만에 최저수준을 기록하였다.

그러나 1998년 8월 이후에는 동아시아 외환위기가 러시아로 파급된 데 이어 중남미지역까지 확산됨으로써 멕시코는 또다시 위기에 휘말리고 있다. 따라서 향후 멕시코 경제의 향방은 좀더 시간을 두고 지켜보아야 알 수 있을 것이다.

(2) 태국

① 외환위기의 발생과 경제위축

태국은 GDP의 1/3을 차지하고 있는 수출이 1995년 25% 증가에서 1996년에는 주력 수출품목의 수출가격 하락 및 선진국 수입수요 위축으로 4% 증가로 대폭 둔화되었으며, 경상적자가 GDP대비 8%까지 확대되었다. 외채는 1994년 610억달러에서 1995년 756억달러, 1996년에 830억달러로 증가하였고, 특히 단기외채비중이 1990년 29%에서 1996년말 48%로 급증하였다. 또한 부동산 경기가 침체되기 시작하면서 금융기관의 부동산관련 대출 부실화가 급속히 진행되었다. 이러한 경제여건 악화와 금융시장 불안정으로 바트화에 대한 절하요인이 커졌으나 달러화에 연동되어 고평가 상태를 지속함으로써 시장과의 괴리가 크게 발생하였다. 이에 따라 바트화는 외환시장에서 투매현상이 지속되어 환율제도의 변경이 불가피하게 되었다. 그 결과 1997년 7월 2일 태국은행이 환율제도를 복수통화바스켓 방식에서 관리변동환율 방식으로 전환함에 따라 바트화는 7월 1일 달러당 24.4바트에서 2일에는 29.15바트로 폭락하였고, 7월말에는 34바트로 하락세를 지속하여 외환위기가 발생하였다.

태국은 외환위기의 결과 1997년 성장률이 -0.4%로 후퇴하였으며, 시장금리는 1997년 1/4분기 이후 1998년 6월까지 20%를 상회하는 수준을 유지하였으나 7월 이후부터 안정되기 시작하여 10월 현재에는 8.5%로 낮아졌다. 그리고 환

율은 1998년 10월 현재 36.7바트로 외환위기 이전에 비하여 34% 정도 평가절하되었다.

② 경제회생 정책

외환위기의 극복을 위하여 IMF는 1997년 8월 4일 구제금융 총규모를 172억달러로 결정하고, 자체적으로 40억달러를 지원하는 한편, ADB 12억달러, IBRD 15억달러, 일본 40억달러, 말레이시아·싱가포르·홍콩·중국·호주 각 10억달러, 한국·인도네시아·브루나이 각 5억달러씩을 지원하도록 하였다.

IMF의 금융지원조건은 다음과 같다.

- 42개 부실금융회사 영업정지
- 금융시스템 개선(금융회사 자기자본비율 강화, 부실여신 공개 등)
- 긴축경제정책 추진(1998년까지 GDP성장률을 3.5%로 유지, 임금상승 억제, 물가 상승률 5% 유지, 외환보유액 250억달러 확보, GDP대비 경상적자 3% 달성)
- 균형예산 달성(부가가치세 10%로 인상, 공기업 자본지출 대폭 삭감, 민영화 추진 등으로 9천억바트의 예산을 절감하여 1998년에는 GDP대비 재정흑자비율 1% 달성)

그러나 태국은 IMF 프로그램 초기에 과감한 구조조정 조치를 통한 경제개혁보다는 임시처방성 정책에 치중함으로써 경제위기의 심화를 자초하였다. 뒤늦게 사태의 심각성을 인식한 정부는 다음의 조치를 추진하고 있다.

○ 부실 금융기관의 개혁

- 부실 금융기관 정리는 IMF와의 합의사항이며 금융기관 중 부실정도가 가장 심 각한 90여개 투자회사 가운데 58개사는 1997년 6월말과 8월초에 각각 영업정지 시킴
 - 그중 56개사는 12월 8일 폐쇄조치함
- 금융개혁을 위한 금융감독기관으로 금융재건기구(FRA)와 부실금융기관의 부실 채권을 매입·처리하는 자산관리회사(AMC)를 신설(1997. 10) 예금자 보호를 위해 중앙은행 산하의 금융기관개발기금(FIDF)의 기능을 강화

- 금융기관의 외국인에 대한 지분제한을 대폭 완화, 기존의 5년동안 25% 지분을 보유할 수 있었던 것을 10년동안 100% 지분으로 상향조정하여 금융건전화를 위한 재원문제를 외국자본으로 해결

○ 거시경제 목표 수정

- 1997년 경제성장률 목표를 당초의 5%에서 0.6%, 1998년에는 3.5%에서 -7%로 하향 조정, 물가상승률은 1997년 9.5% → 10%, 1998년 8.0% → 9.2%로 상향 조정
- 경기침체 심화에 따른 경상수지적자 축소로 GDP대비 경상수지 비율의 1997년 목표는 -0.9% → -6.4%, 1998년 목표는 -3.0% → 10.0%로 상향 조정

③ 경제전망

정치불안과 태국사회에 뿌리깊은 부정부패로 기업의 도산, 대규모 실업 등 단기적 충격이 수반되는 경제개혁의 지속가능성에 대한 회의적인 시각이 지배적이다. 실업률도 급증하고 있는바, 1996년에는 3%로 실업자수는 약 105만명 정도였으며, 1997년말에는 150만명, 1998년말에는 300만명에 이를 것으로 추정되어 사회적 혼란의 가능성도 상존하고 있다.

(3) 인도네시아

① 외환위기의 발생과 경제위축

인도네시아는 경상수지 악화 등 기초경제여건의 악화에도 불구하고 경직적인 환율제도를 운용함으로써 환율불안정이 증대되었는데, 이를 시정하기 위해 정부당국은 1997년 7월 11일 환율 일일변동폭을 종전의 8%에서 12%로 확대하였다. 이후 루피아화는 폭락세를 지속하여 10월 들어 심리적 마지노선인 달러당 4,000선을 돌파하였으며(7월 이후 30% 가치하락), 이러한 루피아화 폭락으로 야기된 외환위기가 인도네시아 경제를 심각한 위기에 처하게 하였다.

이에 따라 수출은 1995년 13.4% 증가에서 1996년에는 9.7% 1997년에는 7.3% 증가로 둔화되었고, 경상적자폭도 1995년 64억달러, 1996년 77억달러로 확대되었다(1997년에는 수입감소에 힘입어 48억달러로 축소). 또한 부동산 가격의

하락과 경기침체에 따른 부실채권의 증가로 금융시스템 불안정도 심화되었다.

② 경제회생 정책

경제상황의 악화에 직면하여 인도네시아 정부는 1997년 10월 8일 IMF, IBRD, ADB 등 국제기구에 자금지원을 요청하게 되었다. 총지원금액은 322억 달러로서 IMF 100억달러, IBRD 45억달러, ADB 35억달러, 일본·싱가포르 각 50억달러, 미국 30억달러, 말레이시아·호주 각 10억달러, 브루나이 12억달러 등이다.

그리고 IMF의 금융지원조건은 다음과 같다.

- 중기 경제회생정책으로서 향후 3년간 재정·통화 긴축, 부실금융기관 추가 폐쇄, 구조조정 실시
- 1999년까지 거시경제목표 제시: 경상수지 적자를 2년 이내에 GDP대비 2% 이내로 억제, 물가상승률은 한 자릿수로 유지, 외환보유액은 5개월치 수입액 규모로 유지
- 정부정책 수립 및 예산수립 과정에서 투명성 제고
- 1998/99 회계연도(1998. 4~1999. 3) 이후 재정흑자를 GDP대비 1% 이상으로 유지
- 금융시스템 전반에 대한 개혁 단행
- 국영기업의 민영화
- 국립수입청 기능 축소와 화학제품, 철강, 수산물 등의 수입관세 점진적 인하
- 수출 촉진과 외국인 투자환경 개선 도모

이에 따라 인도네시아 정부는 다음과 같은 경제종합대책을 추진중에 있다.

- 전력, 도로건설 등 사회간접자본에 대한 투자 연기
- 1997년 11월 1일 16개 부실은행의 면허 취소, 7개 국영은행을 4개로 합병하고 일부 지방은행은 정리하거나 중앙정부관할로 이관 조치
- 외국인의 국내 배송업과 도매업 진출 허용
- 국립수입청의 밀가루, 마늘, 콩, 밀에 대한 독점수입권 폐지
- 수출용 원자재 및 서비스 공급업체에 대해 종전 10%인 부가가치세 면제
- 2003년까지 화학제품, 생선류에 대해 수입관세를 5~10%로 인하 추진

③ 경제전망

인도네시아는 IMF 요구를 충족시키시 위해서 재정 및 금융긴축정책을 추진해야 하는바, 경제개혁이 완료되는 향후 3년간 인도네시아 경제는 저성장을 감수해야 할 입장이다. 1997년의 경제성장률은 4.7%로 추정되며 1998년에는 IMF 프로그램에 따라 -10% 이하로 성장이 후퇴할 것으로 예상되고 있다. 물가상승률은 1997년 11.6%에서 1998년에는 80% 내외로 예상하고 있다.

이와 같이 최근 인도네시아 경제는 성장후퇴와 함께 물가상승이 가속화되고 있을 뿐만 아니라 실업자 수도 급증함으로써 향후의 경제전망을 어렵게 하고 있다.

2) 시사점

(1) 멕시코

멕시코는 IMF 금융지원을 계기로 긴축정책 실시를 통해 2년만에 경제재건에 비교적 성공한 모델로 평가받았다. 멕시코의 성공요인은 정부의 적절한 정책수립과 정책의 일관성 유지 및 신뢰성 확보, 수출급증, 미국의 적극적인 지원, 국민의 공감대 형성에 있었다고 할 수 있다. 또한 멕시코 정부는 노·사·정합의의 경제비상사태 극복을 위한 공동협약을 통해 국민에게 긴축정책의 필요성을 인식시키고 동참하도록 하는 한편, 실업자 구제용 사업전개, 규제완화 등을 통해 공감대 형성에 노력하였다.

(2) 태국

태국의 경우 금융감독기능이 미비한 상태에서 자본자유화를 급격히 추진, 외자의 과다유입과 이의 비효율적인 배분으로 금융위기가 초래되었다. 우리의 경우도 IMF합의로 단기간에 급격한 자본자유화가 이루어질 것이므로 이에 대비한 금융감독기능의 강화가 시급한 것으로 판단된다.

특히 태국은 경제위기 초기에 부실금융기관의 조기정리보다 부실기관의 회생방침을 선택, 막대한 재원을 낭비한 후 결국 폐쇄조치로 선회한 바 있다. 이는

〈표 II-6〉

주요국 IMF 구조조정 프로그램 비교

		한 국	멕시코	태 국	인도네시아
자금지원규모 (국제금융기관 ¹⁾)		570억달러 (350억달러)	516억달러 (305억달러)	172억달러 (67억달러)	330억달러 (180억달러)
첫 지원시기		1997.12	1995.1	1997.8	1997.10
외채규모 (연말, 대GNP)		1,047억달러 (1996, 21.6%)	1,236억달러 (1994, 29.3%)	830억달러 (1996, 41.3%)	1,087억달러 (1996, 47.9%)
거 시 목 표	경제성장률	1997년 5.5%	1994년 4.5%	1997년 -0.4%	1997년 4.7%
		1998년 -6%	1995년 -6.2%	1999년 -7%	1998년 -1.0%
	경상적자 (대GDP)	1997년 1.8%	1994년 7.0%	1997년 5.0%	1997년 2.7%
		1998년 8%	1995년 0.5%	1998년 10.0%	1998년 2.7%
	물가상승률	1997년 6.6%	1994년 6.9	1997년 5.6%	1997년 6.5%
		1998년 8.0%	1995년 35.0%	1998년 9.2%	1998년 80.0%
외환보유액확충 ²⁾		1997년 124억달러 1998년 450억달러	1994년 63억달러 1995년 168억달러	1997년 42개월분 1998년 260억~ 280억달러	1997년 5.9개월 분(1998년 5.2개 월분계획)
재 정 정 책		재정지출 축소 세원확대 조세감면대상 축소 공기업민영화	재정긴축, 흑자달 성 : GDP대비 2.6%(95) 부가세 10% → 15% 인상 공기업 민영화	재정11.8% 감축 부과세 7% → 10% 인상 공기업 민영화	재정긴축, 흑자달 성 : GDP대비 1%(98) 국영기 업 민영화, 관세 율 인하
금융산업개혁		종금사 폐쇄 부실은행정리 외국인 M&A 허용 예금자보호제도 강화	외국인 은행소유 허용 전면성·회 계감독 강화, 대 손충당금적립 강 화, 중소기업 은 행차입금 상환기 간 5~12년 연장	58개 금융기관 영업정지, 부실 채권정리기관 신 설, 금융기관 외 국인에 대방, 전 면성감독강화	16개 부실은행 폐쇄, 금융기관 퇴출제도 개선, 소액예금자 보호
기 타		자본시장개방 확 대, 무역자유화 확대, 기업 지배 구조 투명성 확 대, 차입경영 축 소	최저임금상승 7% 억제, 저소득층 소득공제확대	빈곤계층 배려	독점구조 개혁

주 : 1) IMF, BIS, IBRD, ADB 등

2) 가용외환보유액 기준

폐쇄 혹은 인수·합병을 통한 부실금융기관의 과감하고 신속한 정리가 필요하다는 점을 시사하고 있다. 또한 정책방향 측면에서 단편적이고 임시방편적인 개혁조치보다 부실금융기관 정리, 관치금융형태 근절을 위한 정부기능 및 권한의 조정, 재벌소유 및 지배구조 개편, 노동시장 유연화 등에 대한 종합적인 구조조정 패키지를 제시하고 실행해 나가는 것이 무엇보다 중요한 것으로 판단된다.

(3) 인도네시아

인도네시아는 정경유착으로 인하여 일관적인 경제개혁의 추진이 과연 가능할 것인지 그리고 개혁의 투명성이 보장될 것인지에 대해 국민들은 물론이고 대부분의 전문가들은 회의적인 반응을 나타내고 있다. 인도네시아 경제개혁의지에 대한 이와 같은 대내외의 부정적 시각은 경제회생에 큰 걸림돌이 된다.

따라서 정책추진과정의 투명성을 제고하여 대내외 투자자들의 신뢰성 확보에 노력해야 할 것이며, 국민 스스로가 인내심을 가지고 고통분담에 동참해야 함은 재론의 여지가 없을 것이다.

第3章 經濟與件 變化 展望

1. IMF 프로그램下의 國內外 經濟與件 變化

1) 국내 경제여건 변화

(1) 전반적인 경기침체

1998년 상반기 GDP성장률은 전년동기대비 -5.4%로 후퇴하였다. 이와 같은 성장률의 둔화는 수출이 3.6% 증가하였으나 민간소비와 설비투자가 모두 큰 폭으로 감소함으로써 총수요가 줄어들고 있기 때문이다.

산업생산은 1998년 3/4분기중 8.2%, 출하는 11.0%씩 감소하였으며, 제조업 가동률도 65.5%로 낮아졌다. 재고 역시 동기간중 10.4% 감소하는 등 꾸준히 감소하고 있는데, 이는 향후 경기의 비관적 전망에 따른 생산감소에 기인하는 것이다.

경기예고지표인 선행종합지수는 1998년 10월중 전년동월비로는 0.7%, 전월 대비 1.2% 상승함으로써 향후 경기회복가능성을 시사하고 있다. 동행종합지수는 10월중 전월대비 1.0% 상승하였으며, 동행지수에서 장기추세를 제거하여 현재의 경기국면을 판단하는 동행지수순환변동치는 86.0으로 전월대비 1.0% 상승하여 9월 이후 상승세를 지속하고 있다.

민간소비는 부동산 등 자산가격의 하락, 물가상승, 근로소득의 감소로 구매력이 크게 떨어졌을 뿐만 아니라 불확실성 확대로 소비심리도 극도로 위축되면서 1998년 1~10월중 13.9% 감소하였다. 특히 내구재 출하는 31.6%나 급감하였다. 이러한 소비감소 추세는 당분간 지속될 것으로 예상되는바, 향후 본격적인 기업·금융 구조조정이 이루어질 것이기 때문이다.

설비투자 역시 기업의 채산성 악화, 금융경색에 따른 부도위험 등 불확실성

중대로 큰 폭의 감소세를 시현하고 있다. 1998년 1~10월중 설비투자는 41.4%나 감소하였으며, 선행지표가 되는 국내 기계수주도 동기간중 35.3%의 대폭적인 감소세를 기록하였다. 따라서 앞으로도 설비투자는 상당기간 위축될 전망이다.

〈표 III-1〉

산업생산 동향

단위 : %

	1996	1997			1998			
	연간	2/4분기	4/4분기	연간	1/4분기	2/4분기	3/4분기	10월
국내총생산(GDP)	7.1	6.6	3.9	5.5	-3.9	-6.8	-6.8	-
산업생산지수	7.3	7.7	5.5	6.9	-7.8	-11.6	-8.2	-8.0
출하지수	7.6	7.3	3.2	5.0	-7.5	-13.3	-11.0	-11.2
재고지수 ¹⁾	14.7	10.1	5.3	5.3	-4.7	-7.6	-10.4	-13.7
제조업평균가동률	81.8	81.1	78.0	79.9	67.3	67.1	65.5	67.6

자료 : 재정경제부.

주 : 1) 기말기준.

2) 전년동기비 증가율임.

(2) 수출입 및 국제수지

수출은 물량기준의 증가에도 불구하고 환율상승에 따른 수출단가의 하락으로 1998년 1~9월중 1.4% 감소하였다. 수출단가는 1998년 9월 기준 58.9(1995=100)로 전년동월대비 16.9% 떨어졌다.

품목별 수출동향을 보면 철강, 석유화학, 일반기계, 섬유제품 등은 호조를 보이고 있는 반면, 자동차, 반도체와 섬유를 포함한 대부분의 경공업제품은 부진한 상황이다. 지역별로는 최근 경제위기의 영향을 상대적으로 덜받고 있는 미국, EU, 중동 등지에서는 호조를 보이고 있으나 아세안, 일본시장에서는 감소세로 반전되었다.

수입은 내수격감, 환율상승에 따른 수입단가 상승, 금융경색 등으로 1998년 1~9월중 37.3%나 감소하는 등 큰 폭의 감소세를 지속하고 있다. 수입의 감소는 선진국과 개도국 모두로부터 이루어지고 있는데, 대선진국 수입은 설비투자 부진에 따라 기계류, 소재, 부품류를 중심으로 감소되고, 대개도국 수입은 원유,

중·저가 소비재 등을 중심으로 감소하고 있다.

이에 따라 경상수지는 1998년 1~9월중 312억달러의 흑자를 기록하였으며, 상품수지 흑자액도 315억달러에 달하였다.

〈표 III-2〉

수출입 동향

단위: %, 억달러

연 도		1995	1996	1997	1998	
					1~9월	10월
증가율 ¹⁾	수출	30.3	3.7	5.0	-1.4	-13.1
	수입	32.0	11.3	-3.8	-37.3	-39.2
상품수지 ²⁾		-100.6	-206.2	-84.5	314.6	34.5
경상수지 ³⁾		-85.1	-230.1	-86.2	311.7	27.5

자료: 재정경제부.

주: 1) 달러기준, 전년동기(월)대비

2) 통관기준

3) BOP기준

(3) 고용 및 임금

산업생산의 위축에 따라 실업률이 1997년 11월 이후 급증하고 있는바, 1998년 10월 현재에는 7.1%에 달하였다. 이에 따라 실업자수도 154만명에 이르고 있다. 실업자수의 증가는 농림어업부문의 취업증가에도 불구하고 광공업과 서비스업의 실업자가 급격히 늘어나고 있기 때문이다.

한편 경제활동인구는 10월기준 2,179만명으로 전년동월비 0.4% 감소하였으며, 경제활동참가율도 61.4%(전년동월 62.5%)로 낮아졌다. 경제활동참가율의 하락은 취업기회의 감소에 따라 구직활동 자체를 포기하는 실망실업(discouraged workers)이 급증하고 있기 때문이다. 1998년 9월중 상용근로자 10인 이상의 월평균 명목 임금총액은 148만 3천원으로 전년동월비 12.0% 감소하였다.

(4) 금융 및 외환시장

최근 통화정책의 긴축기조가 어느 정도 완화되고 있다. 그러나 경제전반의 불확실성이 해소되지 않음에 따라 금융시장의 신용경색 현상이 지속되고 있다.

〈표 III-3〉

고용 및 임금 동향

	1996년	1997년	1998년			
			1/4분기	2/4분기	3/4분기	10월
경제활동인구(만명)	2,119	2,160	2,089	2,166	2,162	21,793
(경제활동참가율 %)	(62.0)	(62.2)	(59.6)	(61.6)	(61.2)	(62.5)
실업자(천명)	425	556	1,182	1,485	1,572	1,536
(실업률, %)	(2.0)	(2.6)	(5.7)	(6.9)	(7.3)	(7.1)
전산업월평균임금(만원)	1,368	1,463	1,432	1,386	1,483	-

자료 : 통계청.

주 : 1998년 8월 기준임.

MCT(평잔기준)¹⁾ 증가율은 1997년중 15.3%에서 1998년 1/4분기와 2/4분기에는 각각 10.8% 및 8.7%로 낮아졌으며 9월 현재에는 5.7%로 더욱 둔화되었다. 총통화(M_2)는 증가율이 지난해 19.3%에서 1998년 1/4분기 및 2/4분기에는 각각 14.6% 및 15.6%로 낮아졌으나 9월에는 21.4%로 다시 높아졌다. 최근의 M_2 증가율 상승은 양도성 예금증서(CD), 환매조건부채권(RP), 표지어음 등 단기 시장성 수신이 정기예금으로 이동함에 따른 현상으로 판단된다.

콜금리는 1997년말 30%까지 올라갔으며, 1998년 2월 초순까지도 25% 이상으로 유지되었으나 최근 긴축강도 완화로 크게 하락하였다. 9월중 콜금리는 8.45%로 한 자릿수를 유지하였다. 회사채 금리도 대기업의 자금사정 호조로 1998년 9월 기준 12.51%로 금융위기 이전 수준까지 낮아졌다.

기업의 어음부도율은 1997년 12월 2.1%까지 상승하였으나 1998년 9월 현재에는 0.42%로 다소 진정되고 있다. 그러나 1990년대 초의 0.1% 미만에 비하면 여전히 높은 수준으로 중소기업의 자금난을 반영하고 있다.

원/달러 환율은 1997년 12월 16일 환율변동폭에 대한 제한폐지에 따라 자유변동환율제로 전환되었으며, 12월말 1,600원대로 급격히 상승하였다. 그리고 1998년 1월중에는 1,800원을 초과하기도 하였으나 3월 이후 1,300~1,400원대로 안정되고 있다.

한편 정부는 외환유동성 확보에 주력한 결과 가용외환보유고가 1998년 11월

1) MCT는 M_2 (총통화), CD(양도성 예금증서), Trust(금전신탁)의 첫자를 따온 것임.

〈표 III-4〉

통화지표 추세

단위 : %

		1996년	1997년	1998년					
				1/4분기	2/4분기	7월	8월	9월	10월
통화공급 (평균증가율)	본원통화	2.1	-15.0	-7.7	-7.2	-7.3	-7.8	-13.2	-0.9
	M ₂	16.2	19.3	14.6	15.6	20.0	20.8	21.1	27.3
	MCT	21.7	15.3	10.8	8.7	7.5	6.7	5.7	6.7
시중금리 (기간평균)	콜(1일물)	12.35	13.17	23.75	18.74	12.70	9.52	8.45	7.34
	회사채(3년)	11.87	13.39	20.69	17.54	13.69	12.38	12.51	10.00
어음부도율(전국)		0.17	0.52	0.72	0.59	0.69	0.55	0.42	0.28

자료 : 재정경제부.

주 : MCT=M₂+CD+금전신탁(단, 산업은행과 장기신용은행 금전신탁 제외).

15일 현재 457억달러로 IMF가 권고한 1998년말 목표치 410억달러를 이미 상회하였다. 그리고 총외채는 8월말 기준 1,508억달러(IMF기준)로 1997년 11월의 1,618억달러에 비하여 110억달러가 감소하였다.

(5) 물가

물가는 환율 및 금리안정과 임금하락 등으로 공급측면의 물가상승 압력이 해소되고 수요측면에서도 내수부진의 심화로 점차 안정되어 가고 있다. 먼저 수입물가는 1998년 3분기 및 6월중 전년동기비 각각 49.1% 및 30.1%가 상승하였으나 10월에는 25.6% 상승으로 상승률이 둔화되고 있다. 수입물가의 안정은 최근 아시아 경기위축에 따른 수요감소로 원유 및 비철금속을 중심으로 국제원자재 가격이 약세를 보이고 있을 뿐만 아니라 원화환율도 안정되고 있기 때문이다.

소비자물가도 환율 안정세와 내수부진의 심화로 전년동기비 상승률이 1998년 3월중 9.0%에서 6월중에는 7.5%, 그리고 10월에는 7.2%로 낮아지고 있다.

생산자물가 역시 수입원자재 가격의 안정과 임금·금리하락 등으로 원가부담이 감소하였을 뿐만 아니라 수요감소로 인하여 급속하게 안정되고 있다. 1998년 10월중 생산자물가는 전년동월대비 11.7% 증가에 그쳤으며, 전년말에 비해

		1996년	1997년	1998년				
				1월	3월	6월	9월	10월
수입물가	전년동기대비	0.7	9.5	57.7	49.1	30.1	24.0	25.6
소비자물가	전년동기대비	4.9	4.5	8.3	9.0	7.5	6.9	7.2
	전년말대비	4.9	6.6	2.4	4.0	3.3	4.1	4.5
생산자물가	전년동기대비	3.2	3.9	13.0	15.1	13.3	11.4	11.7
	전년말대비	3.7	9.6	4.3	6.6	5.5	4.3	4.4

자료 : 재정경제부.

서도 4.4% 증가에 머물렀다.

2) 세계 경제여건 변화

(1) 달러강세의 마감

세계경제에 가장 큰 영향력을 미치는 미국경제는 1992년 이후 7년째 장기호황을 지속하고 있다. 즉, 1992~98년중 연평균 2.8% 성장한 데 이어 1998년 1/4분기에도 5.5%의 높은 성장을 달성하였다. 그러나 2/4분기중 성장은 1.8%에 그친 것으로 추정되고 있는바, 아시아의 불황과 달러강세에 따른 경상수지 적자폭의 확대가 성장에 걸림돌로 작용하고 있기 때문이다. 즉, 미국은 1997년 경상수지 적자폭이 1,552억달러에 달하였으며, 1998년 상반기중에도 1,032억달러로 확대되었다. 뿐만 아니라, 재정적자 역시 비슷한 규모에 달하고 있는 실정이다. 이에 따라 미국은 세계최대의 채무국으로 전락한지 오래이며 미국경제의 장래에 대한 대내외적 불안감이 확산되고 있다. 특히 최근에는 실업률이 상승하고 있을 뿐만 아니라 그동안 고성장을 지탱해온 소비도 둔화됨으로써 경기둔화조짐이 가시화되고 있다. 이와 같은 실물부문의 취약성에도 불구하고 달러화의 가치는 고평가 행진을 지속하여 왔다. 달러강세의 원인은 여러가지가 있겠으나 세계 기축통화로서의 이점(즉, 세노리지 효과)과 세계 1위의 경제대국인 미국에 대한 투자자들의 막연한 신뢰, 강세통화에 대한 가수요 등에 기인

된 바가 큰 것으로 생각된다. 이러한 달러강세에 제동이 걸린 것은 지난 9월 29일 미국이 연방기금 금리를 0.25% 인하하면서부터이다. 즉, 달러약세의 표면적 원인은 금리인하이나 실질적 원인은 미국경제의 장래에 대한 비관적 전망과 그동안의 지나친 평가절상에 대한 불안감이라고 보아야 할 것이다.

달러화의 약세전환에 반하여 일본의 엔화는 급등세를 보이고 있다. 엔화가치의 상승은 일본이 경기대책 강도를 더하여 감에 따라 장기침체로부터의 회복가능성을 보여주고 있다는 데 직접적 원인이 있겠으나 연간 1천억달러가 넘는 경상수지 흑자의 지속도 엔화가치를 지탱하는 주요 원인이 된다. 상당수 경제전문가들은 최근의 엔화강세가 미국금리하락에 따른 단기자본이동으로 인한 금융장세이며, 일본경제의 불안정성 때문에 엔고가 장기화되지는 않을 것이라는 전망을 내놓고 있는 것도 사실이다. 실제로 일본의 GDP성장률은 지난해 0.8%에 그쳤으며, 금년에는 -2.5%로 후퇴하고 내년에도 0.5% 정도로 극히 부진할 것으로 전망되고 있다.²⁾ 뿐만 아니라 일본의 금융구조는 매우 취약한 상태로 추가적인 은행도산의 가능성도 상존하고 있다. 그러나 i) 일본은 다각적인 내수진작책을 강구하는 등 경기부양 의지가 확고하다는 점과 ii) 누적되는 경상수지 흑자를 자본수지만으로 보정하는 데에는 한계가 있다는 점, 그리고 iii) 지난친 엔화약세는 일본자본의 해외이탈을 통한 증시침체·투자위축 등 부작용을 유발하므로 일본으로서도 어느 정도의 엔화가치 회복을 원하고 있다는 점 iv) 일본의 제조업은 품질차별화를 실현함으로써 엔고에도 불구하고 웬만큼 가격경쟁력을 유지할 수 있다는 점 등을 고려할 때 향후 일시적인 등락은 있겠으나 엔고(저달러) 기조가 정착될 것으로 판단된다.

(2) 세계경제의 성장세 둔화

국제통화기금(IMF)의 1998년 9월 전망에 의하면 세계경제성장률은 1997년의 4.1%에서 1998년과 1999년에는 각각 2.0%와 2.5%로 둔화될 것으로 추정되었다. 이와 같은 비관적 전망은 동아시아지역의 외환위기에 이어 러시아와 중남미지역까지도 위기가 확산되고 있으며, 세계 제2위의 경제대국인 일본경제 역시 침체가 지속되고 있다는 점에 근거한다.

2) IMF, 1998. 9 전망

그런데, 최근에 나타난 저달러(엔고), 저금리, 저유가 등 소위 신3저 조짐은 세계경제의 미래에 희망하나마 한가닥 희망을 던져주고 있다. 물론 저달러, 저금리 기조가 정착되었다고는 보기 어려운 측면이 있고 저유가 현상도 세계불황에 따른 수요감축에 영향을 받은 것일 뿐이라는 점에서 신3저 자체를 부인하는 견해도 만만치 않다. 그러나 저달러·저금리 현상은 현재의 왜곡된 세계금융시장 질서 회복을 위하여 필요한 것일 뿐만 아니라 당연한 귀결로 보는 것이 타당할 것이다. 그리고 저유가현상은 그 원인이 어디에 있는 제조업의 원가절감을 가능하게 함으로써 경기진작에 기여할 것이다. 그렇다고 세계경제가 단기간에 회복될 것이라는 낙관은 아직 이른 것으로 판단된다. 이미 언급한 바와 같이 동아시아를 비롯한 개도국들과 일본의 본격적 경기회복에는 다소의 시간이 필요하기 때문이다. 다만 신3저 현상이 본격화될 경우 세계경제 회복세가 다소 앞당겨질 것으로 기대해 볼 수 있을 것이다.

한편, 세계경제의 침체에 따라 수입기준 세계 교역증가율도 1997년의 9.0%에서 1998년과 1999년에는 각각 4.5% 및 4.7%로 둔화될 것으로 전망되었다.³⁾ 특히, 개도국의 수입은 1997년 9.8% 증가에서 금년과 내년에는 각각 1.0% 및 4.6% 증가로 급격하게 위축될 전망이다.

(3) 동아시아의 성장잠재력 재정비

아시아국가들은 지난 30여년간 고성장을 지속하여 왔다. 그러나 1997년 하반기 이후 태국, 인도네시아, 말레이시아, 한국 등 아시아 주요국들이 연쇄적으로 외환위기를 겪으면서 아시아 고성장 신화가 붕괴되고 있다. 이에 따라 그동안 아시아 고성장의 원동력으로 인식되어 온 공동체의식, 높은 교육열, 권위존중, 근검절약 등 아시아적 가치(Asian Values) 및 이에 기초한 아시아적 성장모형과 경제운영방식에 대한 찬·반논쟁이 활발하게 전개되고 있다. 그런데, 미국내에서는 아시아적 경제모형에 대한 비판이 우세한데, 그 배경에는 자국식 경제모형에 대한 국제사회의 신뢰를 회복하고 현 정부의 경제성과를 부각시키는 한편 중남미, 체제전환국 등 기타 개도국들로 하여금 자국식 경제모형을 채택하도록 함으로써 자국의 신자유주의 이념을 확산시키려는 의도가 깔려있는

3) IMF, 1998. 9 전망.

것으로 생각된다.

여기에서 아시아경제의 성장전망에 대한 판단을 내리기 이전에 아시아 경제의 성장을 촉발시키는 직접적인 요인이 무엇인가에 대하여 명확하게 인식할 필요가 있다. 그것은 다름아닌 외국자본의 유입이다. 경제성장을 위하여는 자본축적(capital accumulation)이 이루어져야 한다. 즉, 소득 가운데에서 소비하지 않은 것이 저축이 되며, 이 저축을 재원으로 해서 투자한 결과로 기계나 건물과 같은 실물자본이 형성 또는 축적되는데, 이러한 실물자본의 형성 또는 축적은 국민경제의 생산능력을 증대시킴으로써 경제성장을 촉진시키게 된다. 아시아개도국들에 있어서는 고성장에 필요한 막대한 소요자원을 차관이나 외국인 직접투자의 형태로 지속적으로 충당하지 못하면 고성장의 실현도 불가능하게 된다. 결국 아시아개도국들의 성장은 자력에 의한 것이라기보다는 외국자본(이에 수반한 경영 및 생산기술을 포함)의 유입에 의한 것으로 볼 수 있다. 이와 같은 아시아경제의 대외의존적 성장방식은 역내 자본축적이 충분히 이루어짐으로써 지속적인 경제성장(steady state growth)이 스스로 가능하게 될 때까지는 불가피한 선택이 될 것이다.

그렇다면 아시아개도국에 대한 외자유입전망은 어떠한가? 이는 한마디로 역내경제의 국제경쟁력에 의하여 좌우된다고 할 수 있다. 특히 i) 역내국가들이 저렴한 노동력(생산성에 비하여)을 지속적으로 공급할 수 있는가의 여부와 ii) 효율적이고 신뢰할 만한 법적·제도적 기반을 구축할 수 있는가의 여부는 개방경제시대에 있어서 역내경제의 국제경쟁력을 좌우하는 핵심요인이 될 것이며, 따라서 향후 역내 외자유입의 향방을 결정하게 될 것이다. 그런데 아시아개도국의 절대적 임금수준이 선진국에 비하여 낮은 것은 주지의 사실이며, 노동생산성도 높은 교육열, 성실한 근무자세 등 이미 언급한 바 있는 아시아적 가치로 인하여 꾸준히 향상될 것으로 예상된다. 그리고 법적·제도적 측면도 효율적이고도 예측가능한 경제활동이 가능하도록 국제적 기준에 따라 정비되고 있다. 따라서 중장기적 관점에서 아시아개도국은 외국투자자들의 신뢰를 회복할 수 있을 것으로 기대된다. 뿐만 아니라 최근의 저달러·저금리 현상은 선진국으로만 집중되고 있는 국제자본의 흐름을 어느 정도 바꾸어 줌으로써 개도국에 대한 자본유입을 촉진하는 하나의 요인으로 작용할 것이다. 이와 같이 아시아개도국에 대한 외자유입의 중장기전망은 밝은 편이며 따라서 이들 국가의 중장기 성

장전망도 낙관적이다.

2. 國內經濟展望

1) 경제성장 전망

IMF 금융지원과 관련하여 외환의 수입을 극대화하는 한편, 지출을 극소화하는 방향으로 거시경제를 운영하게 된다. 이에 따라 GDP성장률은 1997년 5.5% 내외에서 1998년에는 -4%로 하향 조정하였으나(1998. 7 정부·IMF간 제6차 의향서) 경우에 따라서는 추가하락 가능성도 높은 실정이다.

〈표 III-6〉은 한국의 GDP 성장전망에 대한 주요기관별 최근 추정결과를 보여주고 있다. 이에 따르면 GDP성장률이 6개 연구기관의 평균치를 기준할 때 1998년 -6.1%, 1999년 1.4%, 2000년 4.4%, 2001년 5.3%, 2002년 5.7% 등으로 각각 나타났다.

〈표 III-6〉 주요기관별 한국의 GDP성장 전망

		1997	1998	1999	2000	2001	2002
국내	KDI	-	-6.4	2.0	5.1	5.3	5.5
	한국금융연구원	-	-5.5	1.9	3.0	4.1	5.0
	LG경제연구원	-	-6.0	1.9	4.5	5.4	5.5
국외	IMF	-	-7.0	-1.0	-	-	-
	DRI	-	-6.7	1.0	4.2	6.0	6.7
	OECD	-	-4.7	2.5	5.0	5.5	6.0
평균		5.5	-6.1	1.4	4.4	5.3	5.7

자료: 각 기관별 인터넷 홈페이지 등을 통하여 확인한 잠정치로서 가변적임.

2) 무역·기타지표 전망

소비자물가는 원화절하로 인한 상승요인에도 불구하고 내수관리를 통하여 1998년중 9%대로 억제하기로 정부와 IMF간에 합의하였으나(〈표 II-1〉 참조), 최근 환율안정과 극심한 내수침체에 따라 실제상승률은 8% 내외에 머무를

전망이다. 그리고 1999년의 소비자 물가상승률은 3% 내외, 2000년 이후에는 4% 또는 그 이하로 하향 안정될 것으로 예상된다. 실업률은 1998년중 7.0%를 다소 상회하며 1999년에는 성장률이 노동공급 증가율에 미치지 못함에 따라 8% 내외로 더욱 상승하나, 2000년 이후에는 점차 하향 안정될 것으로 기대하고 있다.

경상수지는 수출감소에도 불구하고 내수침체, 투자감소 등에 따른 수입수요의 급감세로 1998년중 370억달러 이상의 흑자가 전망되며, 1999년에도 흑자규모가 300억달러에 육박할 것으로 예상된다.

〈표 III-7〉

KDI 1998~99년 한국경제 전망

단위 : %

	1998					1999
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	연간	
국내총생산(GDP)	-3.9	-6.6	-6.7	-7.8	-6.4	2.0
총소비	-9.7	-12.2	-12.8	-8.8	-10.9	0.8
총고정투자	-23.0	-29.8	-33.4	-27.7	-28.7	-6.7
총수출	26.4	16.1	9.6	-4.1	10.9	0.8
총수입	-25.3	-22.2	-19.9	-16.6	-21.0	6.5
경상수지(억달러)	108	108	87	70	373	294
상품수지(억달러)	97	113	101	91	402	370
소비자물가	8.9	8.2	7.0	6.4	7.6	3.0

자료 : 한국개발연구원, 「KDI 경제전망(1998 2/4)」, 1998.

주 : 전년동기대비 증가율임.

3. 世界經濟展望

1) 경제성장 전망

세계경제는 1996년 이후 회복추세를 보여 1997년에는 4.1%의 높은 성장률을 달성한 것으로 추정된다. 그러나 1998년과 1999년에는 동아시아 지역의 외환·금융위기로 개도국의 성장세가 크게 둔화됨에 따라 성장률이 각각 2.0% 및 2.5% 정도로 낮아질 전망이다. 동아시아경제는 부실금융, 고평가된 통화가치 등의

문제로 1997년 하반기 이후 침체속으로 빠져들고 있는바, 이러한 경제불안은 세계경제에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되기 때문이다.

아시아개도국들의 성장은 1996년 8.2%에서 1997년에는 5.8%로 낮아지고 1998년에는 다시 0~2%, 1999년에는 4% 내외로 하향조정될 전망이다. 이에 따라 개도국 전체의 성장률은 1996년에는 6.6%이었으나 1997년에는 5.8%, 1998년에는 2.3%, 1999년에는 3.6% 정도로 하락할 것으로 예상되었다.

〈표 III-8〉

세계경제성장 전망

단위 : %

	1996	1997	1998		1999	
			IMF	OECD	IMF	OECD
세 계	4.2	4.1	2.0	—	2.5	—
선 진 국	3.0	3.1	2.0	2.4	1.9	2.5
미 국	3.4	3.9	3.5	2.7	2.0	2.1
일 본	3.9	0.8	-2.5	-0.3	0.5	1.3
E U	1.7	2.7	2.9	2.7	2.5	2.8
개 도 국	6.6	5.8	2.3	—	3.6	—
아 시 아	8.2	6.6	1.8	0.1	3.9	4.2
중 동	4.7	4.7	2.3	—	2.7	—
아프리카	5.8	3.2	3.7	—	4.7	—
중 국	9.6	8.8	5.5	7.2	—	7.5
체 제 전 환 국	-1.0	2.0	-0.2	—	-0.2	—

자료 : 1) IMF, *World Economic Outlook*, Sep. 1998.

2) OECD, *Economic Outlook*, June 1998.

선진국경제는 1997년중 일본의 부진에도 불구하고 미국과 EU경제의 호조로 3% 내외의 성장률을 달성한 것으로 추정되나 1998년과 1999년에는 각각 2% 및 2.5% 내외로 성장세가 둔화될 전망이다.

2) 무역전망

세계 교역량은 1997년중 미국, EU 등 선진국의 고성장으로 인한 수입수요

증대의 결과 전년도보다 높은 9.7%의 증가율을 달성한 것으로 추정된다. 그러나 1998년과 1999년에는 교역량증가율이 4~7% 내외로 낮아질 것으로 전망되는데, 그 이유는 i) 미국의 성장둔화와 일본경제의 부진 지속 등으로 선진국의 수입물량 증가세가 둔화될 뿐만 아니라 ii) 세계 총수입의 20%를 차지하고 있는 동아시아국가들의 경기후퇴로 내수와 투자가 대폭 감소함에 따라 소비재 및 자본재의 수입수요도 줄어들 것으로 판단되기 때문이다.

〈표 III-9〉 세계교역량 전망(수입물량 기준)

단위 : %

	1996	1997	1998		1999	
			IMF	OECD	IMF	OECD
세 계	6.8	9.7	3.7	7.1	4.6	7.0
선 진 국	6.4	9.0	4.5	8.9	4.7	7.5
개 도 국	9.3	9.8	1.0	2.0	4.6	5.7
체제전환국	10.0	8.2	3.5	—	3.5	—

자료 : 〈표 III-8〉과 동일.

第 4 章 海洋産業 波及效果 分析

1. 海運産業 波及效果

1) 긍정적 효과

(1) 환율상승에 따른 원화환산 수입증가

외항해운업의 운임은 대부분 달러貨를 기준으로 결정하게¹⁾ 되므로 원/달러 환율이 고수준을 유지함에 따라 업계의 원화환산 수입증가효과가 기대된다. <표 IV-1>에 의하면 1998년중 환율상승에 따른 국적외항선사들의 원화환산 수입 증대효과는 4조 1,128억원에 달할 것을 추정되는바, 그 전제조건은 i) 1998년중 운임수입액을 1997년대비 13% 감소한 91억 3,800만달러²⁾ ii) 1997년 평균환율은 949.92원/달러, 1998년 평균환율은 1,400원/달러 등이다.³⁾

<표 IV-1> 환율상승에 따른 국적선사들의 원화환산 수입증가 효과

총운임수입 ¹⁾ (백만달러)	원화환산수입(억원)		
	1997평균환율기준 ²⁾	1998평균환율 기준 ³⁾	수입증가효과
9,138	86,804	127,932	41,128

주 : 1) 1997 운임수입액(추정치)과 동일한 것으로 전제

2) 949.92원/달러

3) 1,400원/달러

- 1) 일부 장기운송계약에 있어서는 운임을 원貨 기준으로 결정하는 사례도 있음.
- 2) 1998년 1~8월중 국적외항 선사들의 운임수입은 61억 5,160만달러로 전년동기대비 13.0% 감소하였는바, 이를 적용한 것임. 운임수입의 감소는 국적선 처분에 따른 선복량 감소와 운임 하락에 따른 결과임.
- 3) 1998년 평균환율 전망치는 IMF 2차 수정 경제지표에 의함.

한편, 이러한 환율상승의 수입증가효과는 원가상승요인이나 운임하락의 가능성 등을 고려하지 않은 것이다. 따라서 외항선사들의 종합적인 경영수지에 대한 영향은 긍정적 효과뿐만 아니라 부정적 효과까지 모두 고려하여 도출되어야 할 것이다.

(2) 선원구직자의 증대와 선원확보난의 완화

경제성장률의 하향조정과 기업의 인수·합병 및 구조조정 가속화로 실업률이 1997년의 2.5%에서 1998년에는 7% 이상으로 급증할 것으로 예상되고 있다. 이에 따라 그동안 3D업종으로 기피대상이 되어 온 선원 구직자도 증가할 전망이다.

〈표 IV-2〉를 보면 상선선원 구직등록자는 1997년 13,521명으로 월평균 1,127명이었으나 1998년 들어서는 9월말 현재까지 11,312명이 등록함으로써 월평균 구직등록자가 1,257명으로 12% 정도 늘어났다. 특히 부원의 경우 구직등록자의 증가추세에 두드러지고 있는바, 1997년의 월평균 등록자수는 507명이었으나 1998년에는 580명으로 14%나 늘었다.

〈표 IV-2〉 상선선원 취업희망등록자 및 취업자 추세

단위 : 명, %

구분 연도	취업희망등록자			등록자중 취업자			취업률		
	계	해기사	부원	계	해기사	부원	계	해기사	부원
1990	29,478	10,669	18,809	27,456	10,180	17,276	93.1	95.4	91.8
1991	26,977	10,025	16,952	24,991	9,528	15,463	92.6	95.0	91.2
1992	24,802	9,769	15,033	20,837	8,830	12,007	84.0	90.4	79.9
1993	19,877	8,471	11,406	16,767	7,524	9,243	84.1	88.8	81.0
1994	17,624	8,187	9,437	15,706	7,687	8,019	89.1	93.9	85.0
1995	14,994	7,431	7,563	13,165	6,851	6,314	87.8	92.2	83.5
1996	13,679	7,023	6,656	12,438	6,638	5,800	90.9	94.5	87.1
1997	13,521	7,441	6,080	11,608	6,877	4,731	85.9	92.4	77.8
1998.9월말	11,312	6,091	5,221	7,734	4,998	2,836	68.3	82.1	54.3

자료 : 한국해기연수원 선원인력관리부.

구직등록자 중 취업자수는 최근 신조선 취향이 둔화됨에 따라 오히려 감소하였다. 부원의 신규취업자 감소는 단순기능직에 대한 외국인 선원으로의 대체 추세에도 일부 영향이 있는 것으로 생각된다.

한편, 상선선원 미취업자 추세를 보면 1996년말 기준 1,147명(해기사 483명, 부원 664명)에서 1997년말에는 1,702(해기사 742명, 부원 960명)으로 늘어났으며, 1998년 9월말 현재에는 3,072명(해기사 1,262명, 부원 1,810명)으로 급증하였다. 여기에서 미취업자라 함은 해기연수원에 선원구직등록을 하고 취업대기 상태에 있는 자를 의미한다. 다만 미취업상태에서 6개월 이상 경과한 자는 제외하였는데, 이들 장기 대기자들은 선원구직활동을 포기한 경우가 대부분이기 때문이다.

〈표 IV-3〉 상선선원 미취업자 추세(연말기준)

단위 : 명

연도 \ 구분	계	해기사	부원
1990	2,830	1,027	1,803
1991	2,888	1,006	1,882
1992	5,036	1,416	3,620
1993	2,533	949	1,584
1994	1,498	539	959
1995	1,671	597	1,074
1996	1,147	483	664
1997	1,702	742	960
1998. 9월말	3,072	1,262	1,810

자료 : 한국해기연수원 선원인력관리부.

주 : 구직등록을 필하고 6개월이 경과되지 아니한 자임.

2) 부정적 효과

(1) 운영자금 경색

IMF체제하에서는 금융긴축기조의 지속 및 금융기관의 대출축소에 따라 심각한 운영자금 경색현상이 나타나게 된다. 당초 정부가 IMF와 합의한 통화정

책의 주요 목표는 1998년에 인플레이션율을 5%로 억제하고 원화절하 압력을 줄이는 것이었다. 이에 따라 총유동성(M_3) 증가율을 1997년 9월말 16.4%에서 12월말에는 15.4%로 줄이고 1998년에는 9% 이내로 억제한다는 계획이었다. 그러나 제4차 수정안(1998.2)에서는 지나친 자금경색을 완화하기 위하여 1998년 1/4분기 및 2/4분기 본원통화증가율을 각각 15.2% 및 15.7%, 총유동성(M_3) 증가율을 13.5% 및 14.1%로 상향조정하였다. 그리고 제5차 수정안(1998. 5)에서는 외환시장 안정을 바탕으로 콜금리를 계속 인하하도록 하는 등 금리인하 추진을 명시하였으며, 제6차 수정안(1998.7)에서는 3분기와 4분기의 총통화증가율을 각각 14.0%와 13.5%로 완화하였고, 제7차 수정안(1998.11)에서도 1999년 1/4분기 총통화증가율을 14.1%로 상향조정함으로써 다시 통화공급증가를 허용하였다.

이와 같은 유동성 공급의 부분적 상향조정에도 불구하고 금융시장 불안, 기업의 도산가능성 상존, 구조조정에 대비한 금융기관 및 기업의 자금확보 노력 등으로 금융의 경색현상이 해소되지 않고 있다.

이자율 추세를 보면 IMF 구제금융을 신청할 당시인 1997년 11월 21일 기준 3년만기 회사채수익률은 14.50%였으나 11월 26일에는 18.55%로 높아졌고 12월말에는 28.98%로 급등하였다. 1998년 10월 현재에는 10.00%를 기록하였다. 이와 같은 금리의 하향안정은 최근 정부가 경기회복을 위하여 통화공급을 크게 증가시킨 데 따른 것이다. 그러나 경제의 불확실성이 여전히 높은 상황에서 금융기관의 대출기피 현상이 지속됨에 따라 대부분의 기업들은 심각한 자금난을 겪고 있다.

한편, 한국 외항해운기업들의 부채비율은 일본 등 외국에 비하여 높은 상황

〈표 IV-4〉

주요 이자율 추세

단위 : %

	1996		1997		1998			
	12월	연간	12월	연간	3월	6월	9월	10월
회사채(3년만기)	12.57	11.87	24.31	13.39	18.94	16.64	12.51	10.00
CD(91일물)	13.52	12.63	18.55	13.39	22.60	16.93	10.37	8.08
콜(1일물)	12.48	12.35	21.29	13.17	22.47	16.30	8.45	7.34

자료 : 재정경제부.

이며 전반적인 재무구조의 안정성이 취약하다. 즉, 한국 외항해운기업의 부채비율은 1996년 기준 1,166.4%(1997년은 5,413.8%)로 일본 외항해운업의 297.7%보다 크게 높을 뿐만 아니라, 한국제조업 평균 317.1%보다도 높은 것으로 나타나고 있다. 따라서 한국 외항해운업체들은 당분간 자본비용의 증가로 인한 채산성 악화, 부도위험의 증대 등 어려움을 겪게 될 전망이다.

〈표 IV-5〉 한·일 외항해운업의 재무구조비교(1996)

단위: %

구 분	부채비율	유동비율	고정비율	고정장기적합률
한국(1997 실적)	1,166.4(5,413.8)	76.7(76.6)	935.0(4,205.3)	111.9(110.5)
일 본	297.7	88.3	282.8	105.6

자료: 한국선주협회, 「외항해운기업 경영분석」, 1997, 한국은행, 「기업경영분석」, 1997 및 해양수산부 내부자료. 단, 1997년 실적(괄호내 수치)은 한라해운이 제외된 수치임.

주: 부채비율=부채/자기자본, 유동비율=유동자산/유동부채, 고정비율=고정자산/자기자본, 고정장기적합률=고정자산/(자기자본+고정부채)

(2) 해운비용의 증가

① 환율상승으로 인한 해외조달비용의 증가

해운업에 있어서는 유류, 항비, 대리점 수수료 등 외화로 지출되는 비용이 많은 부분을 차지한다. 그런데 이들 외화비용은 원화로 환산하면 환율상승에 따라 큰 폭으로 증가하게 된다. 외항해운업의 경우 수입의존도(수입품 투입계수)가 51.2%에 달하는 것으로 추정되고 있으며,⁴⁾ 따라서 1998년중 운임수입액을 전년과 같은 91억 3,800만달러로 전제하면 외화로 지출되는 비용은 총 46억 7,900억달러에 달한다. 그리고 이의 원화환산 금액은 1997년의 4조 4,447억원에서 1998년에는 6조 5,506억원으로 2조 1,059억원이 증가하는 셈이다.

② 금리부담의 증가

금융위기로 인하여 기업의 금리부담이 크게 증가하였다. 즉, 1997년의 국내 조달금리는 연 13~14%였으나 1998년 1/4분기와 2/4분기에는 각각 20.7% 및

4) 한국은행, 「1993 산업연관표」, 1996에 의함.

〈표 IV-6〉 환율상승에 따른 국적선사들의 해외조달 비용증가 효과(1998)

총해외조달비용 ¹⁾ (백만달러)	원화환산해외조달비용(억원)		
	'97평균환율기준 ²⁾	'98평균환율 기준 ³⁾	비용증가효과
4,679	44,447	65,506	21,059

주 : 1) 총운임수입액 추정치 91억 3,800만달러의 51.2%(외항해운업 수입의존도)를 고려한 것임.

2) 949.92원/달러를 기준.

3) 1,400원/달러를 기준.

17.5% 정도로 상승한 후 3/4분기 이후 13%대로 떨어졌다(3년만기 회사채 기준). 해외조달금리는 BBC/HP⁵⁾ 금리의 경우 Libor+0.7~1.1%에서 Libor+4~5%로 높아졌고 국내금융기관이 한국은행을 통해 차입한 외화를 선사에 대출 시에는 Libor+16~17%의 고금리가 적용되고 있다. 따라서 해운기업들이 부담하는 금리는 전년도에 비하여 평균 2.5% 정도씩 상승한 것으로 판단된다.

〈표 IV-7〉은 금리상승에 따른 국적선사들의 비용증가효과를 산출한 것인바, 1998년중 약 2,269억원의 추가부담이 예상된다.

〈표 IV-7〉 금리상승에 따른 국적선사들의 금융비용 증가효과(1998)

구 분	부 채 ¹⁾			이자부담증가 ³⁾
	총 액	단기부채	장기부채	
원화부채	22,458억원	8,983억원	13,475억원	393억원
외화부채	8,650백만달러 ²⁾ (122,415억원)	2,071백만달러 ²⁾ (29,309억원)	6,579백만달러 ²⁾ (93,106억원)	134백만달러 ⁴⁾ (1,876억원)
합 계	144,873억원	38,292억원	106,581억원	2,269억원

주 : 1) 1997년말 기준 추정치임.

2) 환율은 1,415.20원/달러(1997말 기준) 적용.

3) 단기부채의 경우 금리가 평균 2.5%씩 상승하는 것으로 전제. 장기부채의 경우는 1.25%만 반영.

4) 1998년 평균환율 1,400원/달러 적용.

5) Bare Boat Charter/Hired Purchase(국적취득조건부 나용선).

(3) 환차손의 증가

환율상승으로 외화부채에 대한 환차손(원화환산손실)이 급증한 것으로 추정된다. 1997년말 현재 국적외항선사들의 외화부채는 87억달러(단기 21억달러, 장기 66억달러)로 추정되는데 이에 대한 1997년말 기준 환차손은 단기부채에 대한 당기 반영분 1조 856억원과 장기부채의 이연자산계정 상각분 3,757억원을 합하여 모두 1조 4,613억원으로 추정된다.

〈표 IV-8〉 외항해운업 외화부채의 환차손(1998)

외화부채(백만달러) ¹⁾			환차손(억원) ²⁾		
단기	장기	계	당기반영	이연자산계정상각분 ³⁾	계
2,071	6,579	8,650	10,856	3,757	14,613

주 : 1) 1997년말 기준 추정액. 단기외채중 40%는 1997년중 차입한 것이며 나머지 60%는 지난 5년간 차입한 장기외채의 1998년 상환분으로 전제.

2) 1997년 평균 환율 949.92원/달러, 1997년말 환율 1,415.20원/달러, 1998년말 환율 1,250원/달러 기준.

3) 10년에 걸쳐 정액상각되는 것으로 전제하였음.

한편, 1997년말 기준 국적외항선사들의 자본총액은 2,767억원에 불과하다(한라해운 제외). 따라서 국적외항선사들이 1998년중 대폭적인 당기순이익을 실현하지 못했을 경우 대규모 자본잠식 상태를 피하지 못할 것으로 판단된다.

(4) 아시아 역내 교역량 증가세 둔화로 해운시황 불안

아시아국가들은 1997년 하반기부터 태국에 이어 인도네시아, 필리핀, 한국 등 전반적인 경제위기를 겪고 있으며, 이에 따라 자본시설재, 에너지, 기초소재 등의 수입물동량 증가세가 급격히 둔화되고 있다. 컨테이너화물에 있어서도 아시아 국가들의 수입수요 감소로 인한 왕·복항 물동량 불균형심화 등 문제점이 나타나고 있다.

KMI 운임지수를 보면 1997년 12월 이후 급격하게 하락하기 시작하여 1998년 10월에는 524(1995.1 첫째주=1,000)로 전년평균치(754) 대비 30% 정도 낮아

〈표 IV-9〉

KMI 운임지수 추세

(1995.1.7=1000)

연도별 월별		
	1997	1998
1	766	683
2	777	587
3	797	616
4	779	586
5	749	584
6	741	581
7	753	538
8	731	486
9	744	479
10	756	524
11	741	
12	716	
평균	754	—

졌다.

최근 해운시황 동향은 대체로 약세 내지는 약보합세를 보이고 있다. 먼저 컨테이너정기선 부문의 선복과잉률은 1996년의 27.2%에서 1997년에는 29.0%로 확대되었으며, 1998년과 1999년에도 각각 29.3% 및 29.5%로 비교적 높은 수준을 유지할 것으로 추정된다. 이에 따라 컨테이너 정기선 운임은 당분간 약세 국면을 벗어나지 못할 전망이다. 다만 수출입 물동량의 불균형으로 극동지역 수입항로는 부진한 반면 수출항로 즉, 미주항로(eastbound) 및 구주항로(west-bound)의 경우는 물동량 증가로 운임이 상승추세를 나타냄으로써 정기선 시황을 지탱하는 요인으로 작용하고 있다.

건화물선부문 역시 1997년 하반기 이후 아시아지역 국가들의 금융위기로 인하여 선복과잉 현상이 심화되었으며, 1998년과 1999년에도 아시아지역의 성장세 둔화가 지속됨에 따라 선복과잉률이 10.5% 및 10.1%로 1997년의 8.4%에 비하여 다소 악화될 것으로 추정된다.

〈표 IV-10〉

컨테이너선 수급추세 및 전망

단위: 백만TEU, %

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
수송능력(A)	151.6	168.2	182.9	200.3	227.3	246.8	269.1
수송수요(B)	112.4	128.3	135.0	145.8	161.4	174.5	189.7
과잉수송능력(A-B)	39.2	39.9	47.9	54.5	65.9	72.3	79.4
공급과잉률((A-B)/A)	25.9	23.7	26.2	27.2	29.0	29.3	29.5

자료: 韓國海洋水産開發院(KMI).

〈표 IV-11〉

건화물선의 수급추세 및 전망

단위: 백만DWT, %

구 분	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
공급(A)	232.6	238.2	251.8	259.5	267.4	271.0	272.2
건화물선	214.5	221.0	233.2	246.6	257.9	264.1	265.8
검용선	18.1	17.2	18.6	12.9	9.5	6.9	6.4
수요(B)	216.3	224.8	237.7	238.9	244.9	242.5	244.8
과잉선박량(A-B)	16.3	13.4	14.1	20.6	22.5	28.5	27.4
과잉률((A-B)/A)	7.0	5.6	5.6	7.9	8.4	10.5	10.1

자료: 韓國海洋水産開發院(KMI).

그 결과 건화물 운임지수는 MRI(1972=100) 기준으로 1997년의 248.8에서 1998년에는 210내외로 전년대비 16% 정도 하락할 것으로 예상되며,⁶⁾ 1999년에는 전년대비 강보합세 또는 다소의 상승세를 기대해 볼 수 있을 것이다.

유조선부문의 선복과잉률은 1997년에 7.1%로 전년도의 8.9%에 비하여 크게 개선되었으나 1998년과 1999년에는 7.6% 및 8.0%로 전년도에 비해 다소 악화될 전망이다.

이에 따라 유조선운임은 페르시아만/극동항로 VLCC 기준으로 1997년에는 WS72.2로 전년도의 62.7보다 상승하였으나 1998년에는 65내외로 다소 하락할 것이며 1999년도에도 하락세는 지속될 것으로 추정된다.

6) 선복수급, 시간변수 등을 설명변수로 한 회귀모형에 의하여 추정 한 것임.

〈표 IV-12〉

유조선 수급추세 및 전망

단위 : 백만DWT, %

구 분	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
선복공급량(A)	282.4	288.2	286.6	279.2	281.3	287.3	292.0	297.4
유조선	269.6	275.8	276.2	273.8	275.8	278.8	281.6	287.8
겸용선	12.8	12.4	10.4	5.4	5.5	8.5	10.4	9.6
선복수요량(B)	241.5	252.7	247.6	247.6	256.2	267.0	269.7	273.7
선복과잉량(A-B)	40.9	35.5	39.0	31.6	25.1	20.5	22.3	23.7
선복과잉률 ((A-B)/A)	14.5	12.3	13.6	11.3	8.9	7.1	7.6	8.0

자료 : 韓國海洋水産開發院(KMI).

(5) 선박투자자원 조달의 한계

최근 국적선사들은 선박확보에 있어 대부분 국적취득조건부나용선(Bare Boat Charter/Hired Purchase : BBC/HP) 금융을 이용하고 있으며, 과거 주요 선박확보 수단으로 이용되어 온 계획조선자금에 의한 선박확보는 최근 이용실적이 거의 없는 실정이다.⁷⁾ 그동안 정부당국은 BBC/HP 금융한도를 통화관리 및 선복수급 조절차원에서 제한운용하고 있었으나 IMF체제하에서 1998년 2월부터는 한도규제가 사실상 철폐되었을 뿐만 아니라, 민간기업의 상업차관 자유화 등으로 선사들의 선박금융 확보 기회는 크게 확대된 상황이다. 그러나 국내 기업들의 대외신인도 하락과 전반적인 금융조건의 악화로 국내선사들의 선박금융에 애로가 야기되고 있다.

BBC/HP 금융의 경우를 예로 들면 1997년 상반기중 금리는 Libor+0.7~1.1%였으나 1998년 1월 현재에는 Libor+4~5%로 급등하였다. 그리고 금융기관이 한국은행을 통해 차입한 외화를 이용하고자 할 경우에는 금리가 Libor+16~17% 수준에 달한다.

이러한 금융상의 어려움을 반영하여 1997년의 경우 BBC/HP 금융 허용한도의 74%만이 집행되었으며, LNG선박 2척의 금융계약 체결이 지연되고 있을 뿐만 아니라 한전의 광탄선 2척도 발주가 포기된 바 있다.

7) 1995~97년기간중 외항선 계획조선실적이 전무함.

〈표 IV-13〉

주요 선박금융조건 비교(1998년 2월)

구 분	BBC/HP	계획조선	상업차관	수출자금	
				제작금융	연불금융
자금원	해외금융	한국산업은행	해외금융	한국수출입은행 ※국내조선소 지원	
금 리	Libor+ α (α : 4~5%)	10.9%(변동 금리7.9%+3%)	협상금리	Libor+ α (α : 4~5%)	현 : 연 8% 조선협정발효시 : CIRR ¹⁾
용자비용	선가의 100%	사정선가의 80%	선가의 100%	계약금액에서 선수금(20%)을 공제한 금액의 90%	계약금액에서 선수금(20%)을 공제한 금액의 100%
상환기간	인도후 13~20년	대출후 13년 이내 (거치5년 포함)	협상조건	인도후 15일이 내	현 : 인도후 8.5 년 이내 조선협정발효시 : 12년
기타비용	관리,약정,주선, 인도수수료	산금채 매입(용자 금액의 10~30%)	BBC와 동일	약정수수료	

자료 : 해양수산부 국제해운과.

주 : 1) CIRR(Commercial Interest Reference Rates) : 상업표준금리

선사로서도 1997년말 이후 대부분 운영자금 부족 문제에 직면하고 있으며, 사실상 선박의 신규확보는 거의 불가능한 실정이다. 그러나 장기운송계약에 의하여 수송권이 확보된 LNG선, 한전용 광탄선, 유조선, 자동차선 등은 신조발주가 이루어져야 할 것이다.

한편, 1998년의 신조발주 감소분은 선박건조에 소요되는 기간을 감안할 때 대체로 2000년 이후의 선박공급 감소를 초래할 것으로 예상된다. 참고로 1998년의 BBC 선박 국내인도량은 19척·79만GT에 달하며, 1999년에는 6척·50만GT에 달할 전망이다.

3) 해운산업 전체 효과(종합)

IMF체제의 해운업 재산성에 대한 영향을 종합하면 긍정적효과는 4조 1,128 억원이며 부정적 효과는 3조 7,941억원으로 집계되었다. 따라서 순효과는 3,187 억원의 플러스(+)로 나타나 해운업의 영업수지면에서만 보면 IMF체제 자체의 부정적 영향은 크게 문제되지 않는 것으로 판단된다. 해운업의 운임수입은 대부분 달러기준으로 결제되므로 수출산업에서 나타나는 경영수지 개선효과가 발생하기 때문이다.

〈표 IV-14〉 IMF 체제의 해운산업 재산성에 대한 영향(1998)

단위 : 억원

긍정효과		부정효과		순효과
• 운임원화환산익	41,128	• 연료·항비 등 해외조달비용추가부담 • 외화부채 환차손 • 이자추가부담	21,059 14,613 2,269	
합 계	41,128	합 계	37,941	(+)3,187

한편 이와 같은 영업수지의 개선효과에도 불구하고 시중자금 경색으로 인한 심각한 자금난 등을 감안할 때 해운업계가 IMF체제로부터 안전하다고는 할 수 없을 것이다. 즉 업계의 과도한 부채비율로 인하여 현금흐름상 문제가 발생할 위험이 높은 것으로 판단된다. 뿐만 아니라 세계 경제의 성장둔화로 전반적 물동량 증가율이 낮아짐으로써 해운시황도 불안한 실정이며, 수출·입항로의 왕·복항 물동량 불균형 심화 등도 문제가 되고 있다.

2. 港灣産業 波及效果

1) 긍정적 효과

(1) 수출물동량의 증가 예상

우리나라의 수출은 해외시장의 위축에도 불구하고 원화환율의 대폭적인 상

승으로 가격경쟁력이 회복됨에 따라 1998년 수출은 증가세를 유지할 전망이다. 그러나 증가추세는 단기에 그칠 것으로 예상되는데, 그 이유는 i) 동남아 주요 경쟁국들의 환율도 동반 상승함에 따라 원화절하의 효과가 일부 상쇄되며 ii) 우리나라 수출의 1/3 이상을 차지하는(1997년의 경우 37.8%) 일본과 동남아 국가들의 경기침체로 이들 지역에 대한 수출이 둔화될 것이라는 점과 iii) 우리나라의 금융불안으로 인한 수출시스템의 붕괴로서, 금융기관의 수출환어음 매입거부, 원자재의 수입신용장 매입거부 등과 함께 수출기업의 자금경색으로 인한 조업차질과 도산 등이 수출여력을 감소시키고 있기 때문이다.

한편, 우리나라는 1998년 2/4분기에 접어들면서 외환수급의 개선과 함께 환율도 안정세를 나타내고 있어 금융부문의 애로요인은 어느 정도 해소될 것으로 예상된다. 특히 1999년 이후에는 동아시아지역의 외환위기가 진정되고 일본의 경제도 회복될 것으로 전망될 뿐만 아니라 국내기업의 구조조정으로 경쟁력이 회복됨에 따라 수출증가세가 본궤도에 진입할 것으로 판단된다.

지역별 수출을 보면 미국, EU 등에 대한 수출은 우리 상품의 가격경쟁력 회복으로 1998년중 비교적 높은 증가가 예상된다. 그러나 최근 외환·금융위기를 겪고 있는 일본, 동남아 등에 대한 수출은 감소세를 면하기 어려울 전망이다.

(2) 시설투자의 외화재원조달 기회 확대

사회간접자본 투자를 위한 상업차관 도입 관련 제한이 철폐됨에 따라 한국의 대외신인도가 회복되면 외화조달이 큰 폭으로 증가할 것이다.⁸⁾ 이에 따라 항만 시설투자에 대한 재원부족 문제가 해소됨과 아울러 금융비용의 절감이 가능해질 것으로 기대된다.

항만개발 민자유치사업은 1997년말 금융위기 이후 경기침체와 고금리로 민간부문의 투자심리가 위축되어 있으므로 외국자본 유치의 필요성도 그만큼 커지고 있다. 항만개발에 있어서의 외국자본 유치는 항만운영의 경쟁체제를 강화하는 한편 선진기술 및 관리기법을 도입하는 효과가 있다.

8) 과거 사회간접자본 투자를 위한 상업차관의 허용은 투자규모 1조원 이상의 1종 시설 사업에 한하여 연간 1억달러 이내로 제한되어 있었으나 1998년초 전면 자유화되었음.

항만부문의 민자유치 관련 법규로는 사회간접자본시설에 대한 민간자본 유치 촉진법과 한국컨테이너부두공단법이 있다. 민자유치촉진법에 의하면 외국법인도 사업시행자가 될 수 있으며, 한국컨테이너부두공단법에 의하면 공단은 해양수산부 장관의 승인을 얻어 외국자본의 차입 및 컨테이너부두 개발채권(외화 포함) 발행이 가능하다.⁹⁾

1990년대 들어 항만부문의 민자유치실적은 다음 표에서 보는 바와 같이 1,080억원 정도이다.

〈표 IV - 15〉 항만부문 외자유치 내역(1990~97)

도입주체	사업내용	금 액	도입시기	비 고
한국컨테이너 부두공단	신선대부두하역장비구입 및 IBRD 차관상환	93억엔 (980억원)	1996/97	
	부산항 4단계(1선석) 및 광양항 1단계(1선석)	100억원	1994/95	OOCL 50억원 및 EIM 50억원
계	—	1,080억원	—	—

그 이외에도 부산항 4단계 감만확장구역 3선석에 대한 채권발행, 인천북항 원목부두 2선석공사, 인천 종합여객시설사업, 목포신항 다목적부두 2선석공사 등에 대한 외자유치 협의가 10월 현재 진행중이다.¹⁰⁾

2) 부정적 효과

(1) 운영자금 경색

IMF체제하에서 전산업에 공통적으로 나타나는 현상의 하나는 현금흐름의 애로 및 운영자금경색 현상이다. IMF 프로그램하의 금융정책은 당초의 긴축기조에서 1998년 5월(제5차 의향서) 이후 긴축완화로 전환되었음에도 불구하고

9) 한국컨테이너부두공단법 제24조 및 25조.

10) 금년 10월 인천항의 체선·체화와 수도권지역 수출입화물의 원활한 처리를 위하여 인천남항에 개발중인 다목적 부두에 싱가포르항만공사(PSA)가 투자하기로 결정하고 인천남항의 민간사업자인 삼성물산과 양해각서(MOU)를 체결하였음.

금융기관의 기능마비로 시중 유동성 부족현상이 지속되고 있기 때문이다. 뿐만 아니라 국내기업의 대외신인도 하락은 해외자본의 조달금리를 상승시킴으로써 금융비용부담을 가중시키게 된다.

다음 표에서 보면 항만관련산업의 재무구조는 제조업 평균과 비슷한 수준을 나타내고 있다. 따라서 항만관련산업은 여타 산업(제조업)과 비슷한 정도의 현금흐름상 어려움을 공유하고 있는 것으로 볼 수 있다.

〈표 IV-16〉

항만산업의 재무구조(1997)

단위 : %

업 종 별	부채비율	유동비율	고정비율	고정장기적합률
화물취급업	222.8	103.5	183.1	94.8
기타운수관련서비스업	511.4	102.3	291.5	82.9
제조업 평균	396.3	91.8	261.1	99.2

자료 : 한국은행, 「기업경영분석」, 1998.

주 : 부채비율 = 부채/자기자본, 유동비율 = 유동자산/유동부채, 고정비율 = 고정자산/자기자본, 고정장기적합률 = 고정자산/(자기자본 + 고정부채).

(2) 전체 항만물동량의 증가세 둔화

금융위기의 결과 전체 항만물동량 증가세는 일시적으로 둔화될 것으로 전망된다. 부문별로 보면 첫째, 수입은 경기부진 및 소득감소에 따른 투자수요 및 소비수요의 위축, 환율상승에 따른 수입가격상승 등의 영향으로 증가율이 크게 둔화될 전망이다. 둘째, 수출은 ii) 환율상승에 의한 가격경쟁력 강화라는 긍정적 요인과 i) 금융불안에 따른 수출지원 체제의 마비, 금리상승·기업도산 등에 따른 원가부담증가 및 수출여력 감소, 동남아 국가들의 경기침체와 이들 국가 통화가치의 동반하락 등에 따른 부정적 요인이 병존하게 되나 이들 효과가 상쇄되어 당초 예측치를 달성하게 될 것으로 전망하였다. 특히 최근의 수출단가 하락 현상을 감안할 때 금액기준보다는 물량기준의 수출증가율이 높을 것으로 예상된다. 셋째, 연안물동량은 국내 생산활동의 침체와 내수위축으로 증가율이 크게 둔화될 전망이다.

〈표 N-17〉

전국 항만물동량 전망

단위: 만톤

	1996	1997	1998		1999		2000	
			당초	IMF체제	당초	IMF체제	당초	IMF체제
수입	34,223	37,020	39,446	34,095	42,070	34,915	44,869	37,541
수출	9,889	11,483	11,940	14,870	12,418	15,257	12,913	16,523
소계	44,112	48,503	51,388	48,965	54,488	50,172	57,782	54,064
연안	28,190	29,409	30,894	23,233	33,231	23,814	35,745	25,695
총계	72,302	77,912	82,282	72,198	87,719	73,986	93,527	79,759

주: 1) 1998년 이후의 당초 예측치는 이정옥외, 「新港灣開發 投資優先順位 評價」 1996.7에 의한 수치이며, IMF체제하의 예측치는 최근의 금융위기를 반영하여 조정한 수치임.

2) 연안물동량은 入·出港을 모두 고려하여 이중계산(double counting)한 것임.

위표의 물동량 예측에 있어서 기준이 된 1997~2000년간 기본경제지표는 연평균 성장률 7.1%, 민간소비증가 6.5%, 실질고정투자증가 7.4% 등이었다. 그러나 IMF 위기 이후 성장률이 1999년 1.4% 2000년 4.4%로 각각 둔화되는 것으로 전망됨에 따라 물동량 예측치도 조정하였다. 다만 1998년 수치는 1~6월의 실적치를 기준으로 전년동기대비 증가율을 적용하여 도출하였다. 1999~2000년 전망치에 대한 수출물동량의 경우는 1990~97년중 평균 경제성장률 탄력성 1.61을 적용하여 도출하였다. 도출결과를 보면 1998, 1999 및 2000년의 수출물동량 증가율은 각각 29.5%, 2.6% 및 8.3%로 당초보다 높게 나타났다.

수입물동량의 경우는 수출용 원자재의 비중이 35%에 달하는 점을 감안하여 각 연도별 수출물동량 증가율과 수입물동량의 경제성장탄력성을 35:65의 비율로 적용하여 예측하였다. 그 결과 1998~2000년의 수입물동량 증가율은 각각 -7.9%, 2.3% 및 7.1%로 비교적 낮게 전망되었다.

마지막으로 연안물동량은 1990~97년중 평균 경제성장탄력성 1.79를 기준으로 수정하였는데, 1998~2000년 연안물동량은 증가율은 각각 -21.0%, 2.5% 및 7.9%로 하향조정될 것으로 추정되었다.

그 결과 1998년 전체 항만물동량은 당초 7.2% 증가한 8억 2천만톤으로 추정되었으나 금융위기의 결과 7.3% 감소한 7억 2천만톤으로 축소 전망되었으며, 1999년과 2000년의 경우는 각각 당초 예측치 대비 15.7% 및 14.7% 감소한 7억

4천만톤 및 8억톤으로 조정되었다.

(3) 정부의 항만투자 위축 예상

전반적인 재정확대에도 불구하고 타부문의 재정수요 증대로 항만개발 예산의 축소가 예상된다. 다음 표에서 보면 1998년중 투자소요액은 총 2조 4,598억원이나 예산은 그의 36%에 불과한 8,915억원이다(민자 7,646억원 별도). 당국은 향후 항만투자의 50% 정도를 민자유치로 조달한다는 계획을 세워 놓고 있다. 그러나 민자유치 역시 당분간 차질을 빚을 수밖에 없다. 항만투자의 위축을 초래하는 주요요인은 i) 금융구조조정과 실업대책의 비용증대를 감안할 때 여유재원이 없으며 ii) 투자회수 기간이 긴 사회간접자본에 대한 지출 삭감이 예상되기 때문이다. 그리고 iii) 세입측면에서도 경기침체로 충분한 수입확보가 어려워질 것이라는 점 등이다.

한편, 당국은 최근 경기부양 및 실업대책의 일환으로 사회간접자본 시설투자의 확대 필요성을 인식하고 있는 것으로 보인다. 사회간접자본 투자는 10억원당 35人·年(직접 취업 18.2人·年, 간접취업 16.8人·年)의 취업유발효과를 나타내는 등 실업대책의 하나가 될 수 있기 때문이다.¹¹⁾ 그러나 재원확보의 어려움, 인플레이 압력의 심화 등을 감안할 때 충분한 투자가 이루어질 것으로 기대하기는 어려운 실정이다.

해양수산부는 IMF경제체제에 따른 항만물동량 감소추세와 민자유치 등 항만개발 투자재원 확보의 어려움을 감안하여 9개 신항만 개발사업 규모를 대폭 축소하는 '신항만개발사업 추진계획 조정안'을 발표하였다. 이에 따르면 국가경쟁력 확보와 적체해소가 시급한 집중투자 대상 항만으로 부산신항, 광양항, 인천북항 3개항을, 민자유치사업 및 배후산업단지 지원을 위한 지속투자 대상 항만으로 평택(아산)항, 목포신외항, 울산신항, 포항영일신항 4개항을 선정하였다. 그러나 배후산업단지 개발과 민자유치가 어려운 보령신항, 새만금신항은 IMF영향이 직·간접적으로 미치는 2006년까지 사업착수를 전면 유보하고 향후 경제회복과 산업단지 조성 및 민자유치 상황 등을 고려해 착수시기를 재검토

11) 한국은행, 「1995 산업연관분석」, 1998.

〈표 IV-18〉

항만개발 투자소요

단위: 억원

사 업 명		사업기간	총사업비	1998년	
				소요	예산
7개 신항만	부산신항	1994~2011	55,528	8,049	1,763
	인천북항	1995~2011	8,510	375	237
	새만금 신항	1995~2011	6,672	50	399
	목포 신외항	1993~2011	6,692	488	324
	울산신항	1995~2011	22,900	1,281	1,489
	영일만신항	1992~2011	22,900	623	689
	보령신항	1992~2011	2,307	270	101
소 계		1992~2011	115,747	11,136	5,002
기 타		1979~2011	234,026	13,462	3,913
합 계		1979~2011	349,773	24,598	8,915

자료: 1) 해양수산부, 「1997 항만편람」, 1997, p.427.

2) _____, 「업무편람」, 1998. p.111.

주: 사업비 소요액은 1996년 불변가격임.

하기로 하였다.

이와 같은 신항만개발사업 추진계획의 조정으로 2011년까지 전체 신항만개발 규모는 총 236선석에서 211선석으로 25선석이 감소하고 총투자금액은 17조 4천억원에서 17조원으로 줄어들게 된다. 특히 IMF경제체제의 영향이 클 것으로 예상되는 2001년까지는 개발규모를 당초 83선석에서 30선석으로 대폭 축소함으로써 투자금액도 총 6조 4천억원의 35%인 2조 2천억원으로 조정하여 2006년 이후로 대부분의 투자를 연기할 예정이다.

(4) 민자유치의 애로 예상

항만투자의 민자유치 가능성은 정부투자에 비하여 더욱 비관적이다. 그 이유는 i) 금융기관은 대출여력이 감소하였을 뿐만 아니라 투자규모가 크고 위험부담이 높은 항만투자에 대한 대출을 기피하고 있으며 ii) 사업시행자 역시 75%

〈표 IV-19〉 신항만 1단계 개발사업(2001년) 투자계획 조정안

단위: 억원

항 구	당 초 안	조 정 안	감 소 액
부산신항	15,102	2,892	2,210
광양항	10,851	9,881	970
인천북항	5,259	3,401	1,858
평택(아산)항	18,519	8,862	9,657
울산신항	3,982	2,101	1,881
목포신외항	2,111	1,366	745
포항영일신항	6,098	3,158	2,940
보령신항	762	63	699
새만금신항	1,343	55	1,288

자료: 해양수산부.

내외를 차지하는 타인자본조달분에 대한 금리부담이 크고 iii) 방파제, 준설토 투기장, 배후수송시설 등 기반시설에 대한 정부의 선행투자 부진은 민자에 의한 항만건설도 위축시킬 수밖에 없을 뿐만 아니라 iv) 외국자본 도입 역시 대외 신인도 하락으로 차질을 빚을 것으로 예상되기 때문이다.

항만 및 관련사업의 민자유치사업은 1998년초 현재 7건이 계획되어 있으며 금액으로는 5조 7,412억원이다. 그러나 이들 사업 중 실제로 민간투자가 이루어진 실적은 없으며 당분간은 차질이 예상된다.

〈표 IV-20〉 항만 및 관련시설 민자유치사업 계획

계획연도	사 업 명	사업내용	사업비(억원)
1995	인천항 종합여객시설	터미널, 부대시설 등 62천㎡	2,000
	목포신외항	다목적부두 500m	1,200
1996	가덕도 신항만	접안시설 3.2km	22,764
	인천 북항	접안시설 1.2km	2,618
	포항 영일신항	접안시설 1.4km	6,098
1997~1998	울산신항	접안시설 3.5km	17,232
	부산 해양종합공원	종합여객시설 등	5,500
계	7건	—	57,412

자료: 해양수산부, 「해양수산백서」, 1997, p.333.

(5) 항만운송 및 관련사업의 원가상승 유발

① 해외조달 비용의 증가

IMF 체제하에서 나타난 환율 및 금리상승은 수입원자재 가격상승과 자본비용 부담 증가로 이어져 항만운송 및 관련사업의 원가를 상승시킨다. 먼저 환율상승에 따른 항만운송 및 관련사업의 원가상승효과를 보면 항만하역업의 경우 28억원, 검수·검량·감정 및 항만운송부대사업의 경우 69억원으로 모두 97억원이 된다.

〈표 IV-21〉 환율상승에 따른 항만산업의 해외조달비용 증가효과(1998)

업종별	총매출액 ²⁾ (억원)	해외조달비용 ³⁾ (백만달러)	외화비용의 원화환산액(억원)		
			97년평균환율기준 ⁴⁾	98년평균환율기준 ⁵⁾	비용증가효과
항만하역	9,568	6.3	60	88	28
기타항만서비스 ¹⁾	5,207	15.2	144	213	69
합 계	14,775	21.5	204	301	97

주 1) 검수, 검량, 감정 및 항만운송부대사업(통선, 경비 줄잡이, 선박 청소, 선박 급수, 물품 공급, 컨테이너수리)을 의미함.

2) 물동량 증가율에 의하여 추정된 값임.

3) 수입의존도(수입품 투입계수)는 항만하역의 경우 0.63%, 기타 항만서비스의 경우 2.78%를 각각 적용함(한국은행, 「1993 산업연관표」, 1996).

4) 949.92원/달러 기준

5) 1,400원/달러 기준

② 금리부담의 증가

금융위기 이후 관련업계의 부담금리가 앞에서 본 바와 같이 평균 2.5%씩 상승한다고 전제하면 1998년 추가로 부담하게 되는 이자는 항만하역업 127억원, 기타 항만서비스업 70억원을 합하여 모두 197억원으로 추정된다.

3) 항만산업 전체 효과(종합)

항만서비스산업에 있어서는 IMF체제로 인한 재산성 개선의 효과는 거의 없는 것으로 추정되는데, 그 이유는 서비스요금 결제가 전액 원화로 이루어지고 있어 환율상승에 따른 혜택을 볼 수 없기 때문이다. 반면에 유류, 장비, 원자재

등의 해외조달분에 대한 비용은 환율상승에 따라 증가할 수밖에 없으며, 금리 상승으로 인하여 금융비용도 증가하게 된다. 그 결과 IMF체제로 인하여 항만 산업에는 약 294억원의 부정적 효과가 발생하는 것으로 추정되었다.

〈표 IV-22〉 금리상승에 따른 항만산업의 금융비용 증가효과(1998)

단위: 억원

업종별	부채 ¹⁾			이자부담증가 ²⁾
	총액	단기	장기	
항만하역	6,482	3,691	2,791	127
기타 항만서비스	3,156	2,415	741	70
합계	9,638	6,106	3,532	197

주: 1) 1997년말 기준 추정치임.

2) 단기부채의 경우 금리가 평균 2.5%씩 상승하는 것으로 전제, 장기부채의 경우는 50%만 반영.

〈표 IV-23〉 IMF 체제의 재산성에 대한 항만산업 영향(1998)

단위: 억원

업종별	긍정효과	부정효과	순효과
항만하역		해외조달비용증가 28	
		금리부담증가 127	
	소계 -	155	(-)155
기타 항만서비스 ¹⁾		해외조달비용증가 69	
		금리부담증가 70	
	소계 -	소계 139	(-)139
총계	-	294	(-)294

주: 1) 통신, 경비, 줄잡이, 선박청소, 물품공급, 컨테이너수리업을 의미함.

3. 水産業 波及效果

1) 긍정적 효과

(1) 수산물수출의 재산성 개선

환율상승에 따라 수산물의 수출 및 수입대체 촉진효과가 발생함과 아울러,

수출의 원화환산 금액이 증대됨으로써 수출채산성이 개선되고 있다. 1998년의 수산물수출액을 1997년과 동일한 14억 9천만달러라고 전제하면 수산물 수출의 원화환산 수입증대효과는 2,665억원에 달한다.

〈표 IV-24〉 환율상승에 따른 수산물수출의 원화환산 수입증가효과(1998)

수산물수출액 ¹⁾ (백만달러)	원화환산수입(억원)		
	1997년평균환율기준 ²⁾	1998년평균환율기준 ³⁾	수입증가효과
1,493	14,182	16,847	2,665

주 : 1) 1997년 수산물 수출액과 동일한 것으로 전제.

2) 949.92원/달러, 129.85엔/달러 기준.

3) 1,400원/달러, 130엔/달러 기준. 단, 수출단가하락률 19.4%(산업자원부 추정 1998. 1/4분기 전제 수출단가하락률) 적용.

4) 대일본 수출이 전체의 70%를 차지하는 것으로 전제.

(2) 선원확보난 완화

수산업계에서는 하위직 선원의 경우 중국, 필리핀, 미얀마 등 외국선원의 고용으로 인력부족 문제에 대처하고 있으나 상위직 숙련선원의 경우는 여전히 공급부족 현상을 나타내고 있었다. 그러나 금융위기 이후 실업률이 급증하면서 선원부족난이 해소되고 있다.

또한 경기침체로 어촌인력의 유출감소 및 귀향자 증가현상이 나타나고 있는 점도 어업인력난의 완화에 긍정적 효과를 미치는 것으로 생각된다.

2) 부정적 효과

(1) 운영자금 경색

금융시장의 유동성 부족과 고금리 지속현상을 감안할 때 수산업도 운영자금의 경색현상을 피할 수 없을 것이다. 특히, 수산부문 정책자금 중 영어자금의 경우는 1995년 이후 지속적으로 증가하고 있으나 금년 들어 농수산물가격안정기금, 농특회계융자사업, 어업질서확립자금은 축소될 계획으로 있어 해당 업계

의 어려움이 가중될 것으로 보인다.

다음 표를 보면 어업의 부채비율은 2,703%로 타업종에 비하여 월등하게 높게 나타나고 있다. 또한 고정비율은 물론이고 고정장기적합률은 지나치게 높은 반면 유동비율은 낮아 경영안전성이 매우 취약함을 알 수 있다. 즉, 단기적인 채무상환 능력이 크게 부족할 뿐만 아니라 장기적으로도 IMF체제 등 시장여건 변화에 대응할 수 있는 능력이 결여되어 있다. 따라서 수산업은 현금흐름상의 문제로 집단적 부도사태와 같은 어려움이 예상된다.

〈표 IV-25〉

수산업정책자금 운용현황

단위: 억원

구 분		1995	1996	1997	1998(계획)	증감 (1997~98)
자 금 별	영 어 자 금	7,500	8,500	9,500	10,800	1,300
	수 산 진 흥 재 정 자 금	20	—	—	—	—
	농 특 회 계 융 자 사 업	1,418	1,528	2,192	2,130	△62
	신 어 장 개 발 지 원 자 금	—	10	10	10	—
	해 외 자 원 생 산 자 금	1,050	1,550	2,250	3,010	760
	어 업 질 서 확 립 자 금	—	100	100	67	△33
	농 수 산 물 가 격 안 정 기 금	3,012	3,368	3,760	3,006	△754
합 계		13,000	15,056	17,812	19,023	1,211
운 용	운 영 자 금	11,736	13,615	15,746	17,210	1,464
	연 근 해 어 업	6,500	7,500	8,350	9,650	1,300
	원 양 어 업	2,050	2,550	3,400	4,160	760
	수 산 물 유통·제 조 업	174	197	236	394	158
	가 격 안 정	3,012	3,368	3,760	3,006	△754
용	시 설 자 금	1,264	1,441	2,066	1,813	△253
	어 로 시 설	393	356	385	264	△121
	수산물유통, 제조시설등	871	1,085	1,681	1,549	△132

〈표 IV-26〉

수산업의 재무구조(1996)

단위: %

구분	부채비율	유동비율	고정비율	고정장기적합률
어업	2,702.5	76.3	1,158.4	164.9
제조업 평균	396.3	91.8	261.1	99.2

자료: 한국은행, 「기업경영분석」, 1998.

주: 부채비율=부채/자기자본, 유동비율=유동자산/유동부채, 고정비율=고정자산/자기자본, 고정장기적합률=고정자산/(자기자본+고정부채).

(2) 수산비용의 증가

① 환율상승으로 인한 해외조달비용 증가

환율상승은 수입원자재 가격(원화표시)의 변동을 가져와 수산원가를 상승시킨다. 수산업의 경우 수입의존도(수입품 투입계수)는 업종별로 원양어획 32.12%,

〈표 IV-27〉 환율상승에 따른 수산업 해외조달비용 증가효과(1998)

	생산액 ¹⁾ (억원)	해외조달비용 ²⁾ (백만달러)	외화비용의 원화환산액(억원) ³⁾		
			97평균환율기준	98평균환율기준	비용증가효과
원양어획	13,370 (829.4천톤)	451	4,284	6,314	2,030
연근해어획	24,834 (1,367.4천톤)	50	475	700	225
내수면어획	1,097 (31.8천톤)	0.05	0.5	0.7	0.2
수산양식	9,218 (1,015.1천톤)	7	66	98	32
수산가공	22,481 (1,727.5천톤)	271	2,574	3,794	1,220
합 계	48,519 (3,243.7천톤)	779.05	7,399.5	10,906.7	3,507.2

주: 1) 1997년 생산액과 동일한 것으로 전제

2) 수입품투입계수(수입의존도)는 원양어획 0.3212, 연근해어획 0.0193, 내수면어획 0.0004, 수산양식 0.0069, 수산가공 0.1148를 각각 적용하여 도출(한국은행, 「1993 산업연관분석」, 1996년)

3) 1997년 및 1998년 평균환율은 각각 949.92원/달러, 1,400원/달러를 적용.

연근해어획 1.93%, 내수면어획 0.04%, 수산양식 0.69%로 각각 나타났다. 따라서 이를 근거로 해외조달비용을 추정하면 1997년 평균환율 기준으로 7,422억원이나 1998년 평균환율을 기준으로 하면 1조 907억원으로 3,485억원이 증가하게 된다.

② 금리부담의 증가

IMF체제 이후 수산업계의 부채에 대한 금리부담이 앞서 지적한 바와 같이 평균 2.5%씩 증가한다고 전제하면 1998년중 수산업계에서 추가로 부담하게 되는 이자는 1,016억원으로 추정된다.

〈표 IV-28〉 금리상승에 따른 수산업 금융비용 증가효과(1998)

단위: 억원

부 채 ¹⁾			이자부담증가 ²⁾
총액	단기	장기	
48,293	32,979	15,314	1,016

주: 1) 한국은행, 「기업경영분석」, 1998, 수산업협동조합중앙회, 「어업경영조사보고」, 1997년 등에 의거 추정한 것임.

2) 단기부채의 경우 금리가 평균 2.5%씩 상승하는 것으로 전제, 장기부채는 50%만 반영.

(3) 환차손의 증가

외환위기로 1997년 11월 이후 환율이 급등함에 따라 1997년말 결산시 상당

〈표 IV-29〉 수산업 외화부채의 환차손(1998)

외화부채(백만달러) ¹⁾			환차손(억원) ²⁾		
단기	장기	계	당기반영	이연자산계정상각분 ³⁾	계
167	17	174	875	10	885

주: 1) 1998년말 기준 추정액, 단기부채의 40%는 1997년중 차입한 것이며 나머지 60%는 지난 5년간 차입한 것으로 전제.

2) 1997년 평균환율 949.92원/달러, 1997년말 환율 1,415.20원/달러, 1998년 평균환율 1,400원/달러, 1998년말 환율 1,250원/달러.

3) 10년에 걸쳐 정액상각되는 것으로 전제.

규모의 환차손이 외화부채에 대하여 발생된 것으로 추정된다. 다음 표에 의하면 수산업의 외화부채에 대한 환차손은 당기반영분(단기부채) 875억원, 이연자산 계정상각분(장기부채) 10억원을 합하여 885억원 정도로 추정된다.

3) 수산업 전체 효과(종합)

IMF체제의 결과 수산업계에 유발되는 긍정효과는 2,665억원이며 부정효과는 5,408억원으로 추정된다. 따라서 경영수지상으로 볼 때 2,743억원의 마이너스(-) 효과가 있는 것으로 판단된다.

〈표 IV-30〉 IMF경제체제의 수산업 재산성에 대한 영향(1998)

긍정효과		부정효과		순효과
수산물수출 원화환산익	2,665	해외조달 비용 증가	3,507	
		이자부담 증가	1,016	
		외화부채 환차손	885	
합 계	2,665	합 계	5,408	(-)2,743

그런데 위의 표에 나타난 수산업 재산성 효과의 수치도출 전제조건으로 i) 정부의 특례조세감면 조치(어업용 유류 비과세, 수산기자재 영세율 적용, 정부대행단체 부가가치세 감면, 공공법인 특례세율 인정, 비영리법인 손비인정 한도 유지 등)가 계속 시행되며 ii) 수산정책자금의 저리융자 및 이차보전 지속 등의 각종 정책지원조치가 종전대로 시행된다고 가정하였다. 한편 위 표의 해석과 관련하여 첫째, 수산물 수출의 원화환산이익은 일부 수출업체에만 제한적으로 귀속되는 것으로서 대부분의 내수기업에는 해당되지 않는다는 점과 둘째, 경영수지상의 마이너스(-) 효과 이외에도 현금흐름상의 문제 발생 등을 감안할 때 경영위험은 매우 커진다는 점 등에 유의하여야 할 것이다.

4. 기타 海洋産業 波及效果

1) 긍정적 효과

해양산업의 다른 부문 즉, 조선, 해양구조물, 해양관광, 해양레크리에이션, 해양광업, 해저통신망, 환경·안전 관련산업 등과 관련된 사항은 이용가능한 자료의 한계, 국민 경제적 상대적 중요도 등을 감안하여 계량적 분석 대신 정성적 분석만을 수행하였다.

IMF체제에 따른 해양산업 기타부문의 긍정적 효과를 보면 첫째, 수출의 비중이 높은 조선, 해양구조물 사업 등의 경우는 환율상승에 따라 원화환산 수입의 증대효과가 예상된다. 특히, 조선산업의 경우는 수출이 대부분을 차지하고 있어¹²⁾ 환율상승의 수익성 개선효과가 큰 것으로 추정된다.

둘째, 실업률 상승 및 임금수준 하락에 따라 인력수급 여건의 개선과 함께 인건비 감소현상이 나타나고 있다. 특히 3D업종¹³⁾과 관련된 해양광업, 조선, 해양구조물 등의 분야에서 단순노무직의 구인난이 완화되고 있다.

셋째, 개방화·자율화의 진전으로 외자유치 및 해외기술 도입의 기회가 확대되었다. 특히 환경·안전 관련사업 등 첨단분야의 경우 기술의 해외의존도가 높은 바, IMF체제하에서 자본 및 기술의 국제이동 관련 장벽이 대부분 해소됨으로써 급속한 발전을 위한 여건이 조성된 것으로 판단된다.

2) 부정적 효과

일반산업의 경우도 마찬가지이겠지만 해양수산의 기타부문에 있어서도 IMF체제하에서는 부정적 효과가 긍정적 효과보다 광범위하고도 우세하게 나타난다. 해양관광·기타부문에 대한 부정적 효과로는 먼저, 운영자금 경색현상을 들 수 있다. 즉, IMF체제 초기에는 강도 높은 금융긴축 및 고금리정책으로 심각한 자금경색현상을 겪었다. 그리고 정부·IMF간 제5차 의향서(1998. 5) 이후 신용확대로 정책기조가 바뀐 상황에서도 업무 핵심 우량기업을 제외하면 대부분의 해양산업 부문에서는 높은 금융비용 부담과 유동성 부족에 시달리고 있는 실정이다.

둘째, 환율상승은 수입원자재 가격(원화환산)을 상승시킴으로써 원가상승요

12) 한국은행, 「1995 산업연관표」, 1998에 의하면 조선산업 산출액의 66.0%가 수출된 것으로 나타났음.

13) Difficult, Dangerous, Dirty를 줄여 3D라 함.

인으로 작용하고 있다. 특히 조선, 해양구조물 등의 경우 수입의존도(수입품 투입계수)가 20.4%에 달하고 있는바,¹⁴⁾ 환율상승에 따른 원가상승 요인이 비교적 큰 것으로 생각된다. 물론 해당산업 최종 생산물의 수출비중이 높을 경우에는 원가 상승요인과 수출가격 상승요인이 서로 상쇄되기 때문에 큰 문제가 없겠으나 내수업종의 경우는 어려움을 겪을 수밖에 없을 것이다. 참고로 1998년 1월 수입물가지수는 167.8(1990=100.0)로 전년동월대비 57.7%나 상승하였으며, 10월 현재에는 환율의 하향안정으로 전년동월대비 25.6% 상승한 136.5를 나타내고 있다.

셋째, 기업의 금리부담이 증가하였다. 1998년 1/4분기와 2/4분기중 3년만기 회사채 금리는 각각 평균 20.7% 및 17.5%로 1996년 평균 11.9%에 비하면 매우 높은 수준을 유지하였으며, 3/4분기중에도 12.9%에 달하였다. 10월 이후에는 회사채금리 수준이 10%대 또는 그 이하로 하락하고 있으나 경제의 불확실성 증대요인이 여전히 해소되지 않음에 따라 신용상태가 상대적으로 불량한 대부분의 중소기업들이 자금난과 금융비용부담 증가의 어려움을 겪고 있다.

넷째, 외화부채가 많은 기업의 경우 환차손이 급증하였다. 1997년말 환율은 달러당 1,415.20원으로서 1996년말의 844.20원에 비하여 67.6% 상승하였다. 따라서 조선 등 외화부채가 많은 업종에서 대규모 환차손이 발생하게 된 것이다. 물론 최근 들어 환율이 하향안정세를 보이고 있으나 환율상승 이전에 조달된 외채의 1998년 상환분 및 이전자산계정 상각분(환율조정차 상각)의 부담이 여전히 남아 있다. 한편, 금융당국은 국제적 기업회계기준 채택에 따라 1999년 이후 외화자산 및 부채에 대하여 발생하는 외화환산 손실과 이익에 대한 이연자산(부채) 계정의 환율조정차(대) 상각을 인정하지 않을 방침으로 있다. 이 경우에는 1999년말 결산시 대규모 환차손의 계상이 불가피하게 되며, 관련기업들은 재무상태의 악화로 큰 어려움을 겪게 될 것이다.

다섯째, 근로소득의 감소, 경제의 불확실성 증대, 부동산 가격하락 등 보유자산 가치의 감소 등으로 의하여 민간소비가 크게 위축되었다. 특히 해양관광, 해양레크리에이션 등에 대한 수요감소가 현저한 것으로 판단된다.¹⁵⁾ 뿐만 아니

14) 한국은행, 「1995 산업연관표」, 1998에 의함.

15) 최근 금강산 관광사업의 개시에 따른 크루즈(cruise) 수요는 이와는 별개의 현상으로 판단할 수 있음.

라 국민소득의 감소는 환경·안전 관련사업에 대한 투자수요도 일시적으로 위축시키고 있는 것으로 판단된다.

3) 기타 해양산업 전체 효과

IMF체제의 해양관광·기타산업에 대한 효과는 수출에 대한 원화환산 수입 증대, 구인난(3D업종의) 완화 등 일부 긍정적 효과에도 불구하고 자금난, 수입원자재 가격상승, 금리·환차손 등 금융비용의 증대, 수요감퇴 등의 부정적 효과가 우세한 것으로 판단된다. 특히, 해양레크리에이션, 해양관광 등 내수분야의 어려움이 가중되고 있다. 다만, 조선, 해양구조물 등의 분야에서는 수출비중이 높아 가격경쟁력 상승과 함께 원화환산 차익의 발생이 예상된다.

第5章 海洋産業 對策

1. 海運産業 對策

1) 기본방향

우리 경제의 위기상황은 대외적인 영향도 있겠으나 취약한 경제구조 즉, 고비용·저효율구조, 부실한 재무상태 등의 대내적 문제점에서 근본원인을 찾아야 할 것이다. 특히 해운산업은 대외개방의 정도가 높아 국제경쟁력을 확보하지 못하면 장기적 관점에서 존립자체가 불가능하게 된다. 따라서 IMF프로그램에서의 해운산업 대책도 궁극적으로는 해운산업의 국제경쟁력 제고방안이라 할 수 있다. 해운산업의 국제경쟁력은 해상운송서비스를 얼마나 저렴한 비용으로 생산할 수 있는가의 문제 즉, 가격경쟁력과 서비스의 질적측면에서 얼마나 고객을 만족시킬 수 있는가의 문제 즉, 비가격경쟁력으로 구분해 볼 수 있다. 그 중에서 가격경쟁력의 제고를 위하여는 선박 등 사업자산의 경제적 확보와 운영, 선원 및 육상관리 인력의 효율화, 조직 및 경영합리화 등이 요구된다. 즉, 선박 및 인력의 효율적 확보·관리대책과 기업구조조정이 해운산업의 가격경쟁력 제고를 위한 핵심대책이 될 것이다.

또한 비가격경쟁력의 확보를 위하여는 가격 이외의 측면에서 고객의 만족도를 극대화함으로써 해당기업에 대한 고객의 선호도를 높이지 않으면 안된다. 이를 위하여는 고객의 요구를 정확하게 파악하고 이를 충족시키고자 하는 노력과 함께 대외홍보를 강화하는 등 종합적인 마케팅 활동의 전개가 필요하게 된다.

한편, 이와 같은 국제경쟁력 제고 대책이 IMF체제에 있어 우리 해운산업이 지향하여야 할 기본방향이라고 할지라도 우선 현재의 위기를 극복하고 생존하지 않으면 아무런 의미가 없을 것이다. 따라서 가장 시급한 과제는 기업의 생

존을 위한 단기대책을 추진하는 것인바, 현금흐름의 원활화, 파멸적 과당경쟁의 자제, 조직 및 경영의 슬림화 등이 그것이다.

IMF체제하의 해운산업대책 수립과 추진에 있어 또 한 가지 유의하지 않으면 안되는 것은 IMF체제하의 경제여건 변화를 정확하게 파악하고 이에 대처하는 것이다. 즉, 환율상승에 대응하여 제3국간 운송 등 해외시장의 적극적 개척, 선박 등 자산의 해외매각 방안을 모색하며, 신용경색에 대비하여 일정수준의 시재금을 확보하는 등의 대책이 그것이다. 그리고 정부에서는 기간산업으로서의 해운산업에 대한 중요성을 감안하여 선박 등 생산요소의 확보, 기업구조조정 등이 원활하게 추진될 수 있도록 함과 아울러, 실질적인 규제완화를 추진함으로써 해운산업의 국제경쟁력 제고를 지원하여야 할 것이다.

IMF체제는 해운산업뿐만 아니라 우리경제 전반에 시련과 위기를 야기하고 있다. 그러나 한편으로 이는 우리의 문제점을 되돌아보고 개선하게 하는 기회를 제공하고 있기도 하다. 우리해운산업이 국제경쟁력 제고를 위한 구조조정을 원활하게 수행할 경우 향후 더 큰 발전을 기대할 수 있을 것이다.

2) 정부의 정책방향

(1) 선박확보대책

해운산업은 자본집약도가 높은 산업으로서 선박투자의 금융조건이 국제경쟁력을 크게 좌우하게 된다. 따라서 선박확보에 있어서는 각 선사들이 국제금융 시장에서 가장 저렴한 비용으로 소요자금을 확보할 수 있도록 최대한의 자율성을 부여하여야 한다. 특히 금년부터는 선사들의 주요 선박금융수단인 국적취득조건부나용선(BBC/HP : Bare Boat Charter/Hired Purchase) 금융의 사용 한도 제한이 철폐되므로 선박확보는 선사들의 투자수익성 판단에 따라 자유롭게 이루어져야 할 것이다.¹⁾ 그런데 1998년에는 국내 금융위기로 인한 선사들의 현금흐름 경색과 금융조건의 악화로 일반적인 선박의 확보는 극히 제한될 수밖에 없을 것이다. 그러나 한국가스공사의 LNG 수송사업을 위한 LNG선, 한

1) 종전에는 금융한도내에서 우선순위에 따라 선박확보계획을 조정·운용하였음.

〈표 V-1〉

외항선 선박수요 추정

연도별	물동량(백만톤)			수출입화물 국적선 적취율(%)	외항선 확보계획(천GT)			
	수출입	연안	계		투 입		처분	연말보유
					증선	대체		
1996	441	141	592	22.3	137	26	64	1,153
1997	485	147	632	26.5	98	16	111	1,156
1998	489	116	605	26.5	94	29	52	1,227
1999	502	119	621	28.0	149	31	55	1,351
2000	541	128	669	30.0	171	34	61	1,503

주 : 1) 물동량의 1998년 이후 전망치는 이정욱외, 「신항만 투자우선순위 평가」, 1996.7에 의한 전망치를 기본으로 하고 최근의 금융위기를 반영하여 조정한 수치임(물동량 증가의 경제성장탄력치 적용 조정).

2) 수출입화물 국적선 적취율의 1998년 이후 수치는 계획(안)임.

3) 외항선 대체투입량의 1998년 이후 전망치는 매전년도말 보유량의 2.5%(선령 20년 이상 선박의 50%)를 적용하고, 처분량은 매전년도말 선박량의 4.5%를 적용함.

4) 제3국간 수송량은 연평균 10%씩 증가하는 것으로 전제함.

국전력공사의 광탄선, 유조선, 자동차선 등 대형하주로부터 장기운송계약에 의거 수송권이 확보된 선박의 취득은 가능하도록 지원하여야 할 것이다.

〈표 V-1〉은 연도별 외항선 선박수요를 추정한 것인데, 1998년중 122만 6천GT(증선 93만 7천GT, 대체 28만 9천GT)의 신규수요가 발생하며 52만GT에 해당하는 선박의 처분이 필요한 것으로 추정되었으며, 1999년에는 신규 투입 180만GT, 처분 55만GT, 2000년에는 신규투입 205만GT, 처분 61만GT로 각각 예상되었다. 여기에서 선박의 신규투입은 신조선과 중고선 투입을 합한 것으로, 신조선의 경우 현재의 조선수주상황을 감안할 때 발주와 투입간에 2년 내외의 시차가 존재하는 것으로 판단된다. 따라서 향후 원활한 선박공급을 위하여는 금융조건이 호전되는 대로 적절한 규모의 신조발주가 이루어질 수 있도록 유도하여야 할 것이다.

(2) 국제선박등록제도의 활성화

국제선박등록제도(또는 제2선적제도)는 노르웨이, 영국, 독일 등 해운선진국

들을 중심으로 1980년대 초 장기적인 해운불황 타개를 위한 새로운 형태의 개방등록제도로 널리 도입되기 시작하였다.²⁾ 제2선적제도에 의하여 등록된 선박은 1996년말 기준 전세계상선대의 6.4%를 차지하고 있으나 점차 확대될 전망이다.

우리나라는 국적외항상선대의 국제경쟁력을 제고함으로써 해외이적을 방지하고 국민경제의 안정과 국가안보의 증진을 도모하기 위하여 1997년 8월 국제선박등록법을 제정한 바 있다. 이 법의 주요내용은 i) 국제선박에 대하여는 외국인 선원의 승선을 허용하고, 대한민국 선원 및 외국인 선원의 승선기준 및 범위에 대하여는 이해 당사자의 의견을 들어 해양수산부 장관이 정하도록 함과 아울러, ii) 선박소유자 등이 외국인 선원을 고용할 때에는 대한민국을 대표하는 선원노동조합과 단체협약을 체결하도록 하며, iii) 국가비상시를 대비하여 해양수산부 장관이 필요하다고 인정하는 경우 국제선박 중에서 국가필수선박을 지정하고, 동 선박에 대하여는 외국인 선원의 승선을 제한하고, iv) 국제선박 및 국제선박에 승무하는 선원에 대하여는 조세에 관한 법률이 정하는 바에 의거 稅制上의 지원을 할 수 있도록 한다는 것 등이다.

이 법의 시행에 따른 기대효과는 무엇보다도 임금수준이 낮은 외국인 선원의 고용확대를 통한 인건비 절감과 함께 등록세, 취득세, 재산세 등 각종 조세의 감면에 따른 원가절감이 가능해짐으로써 국내 외항해운업계의 경쟁력 강화가 가능하다는 점에 있다. 따라서 최근의 경제위기하에서 가장 시급하게 추진되어야 할 과제 가운데 하나가 바로 국제선박등록제도의 활성화라고 볼수 있다.³⁾

국제선박등록제도의 도입에 따른 추가적 기대효과는 i) 우리나라 상선대의 편의치적을 감소시킴으로써 해운산업의 공동화 및 관련산업(조선, 조선기자

2) 예를 들면 노르웨이의 국제선박등록제도(NIS : Norwegian International Ship Register), 영국의 Man島 역외등록제도(Offshore Register), 독일의 국제선박부가등록제도(ISR : Internationales Seeschiffahrts Register) 등이 있음.

3) IMF 금융지원조건 중 과세범위확대와 면세범위축소 또는 각종 지원제도의 철폐조치와 관련하여 국제선박등록제도의 시행에 문제가 있을 것으로 우려하는 시각이 있으나, 이 제도는 이미 해운선진국을 중심으로 널리 시행되고 있으므로 국내도입에 문제가 없는 것으로 판단됨.

재·선용품 보급, 선박금융·보험, 엔지니어링, 해운중개 등)의 위축을 방지하며 ii) 선원고용의 안정화를 도모하고(상선대의 해외이적시 선원고용의 기회가 원천적으로 상실) iii) 비상시 전략물자 등의 원활한 수송을 위한 동원선박의 확보가 가능하며 iv) 해운 및 관련산업의 활성화로 조세감면폭 이상의 세수증대효과도 기대할 수 있을 뿐만 아니라 v) 선박의 안전관리가 가능하다는 점(편의치적선의 경우 안전관리 불가) 등이다.

〈표 V-2〉는 한국 외항해운업체들의 조세납부실적을 나타낸 것인바, 1996년의 경우 지방세 121억원을 포함하여 모두 544억원에 달하였다. 이들 조세부담은 바로 우리 상선대의 가격경쟁력 약화를 초래한다. 따라서 국제선박등록

〈표 V-2〉

외항해운업체 조세납부실적

단위 : 백만원

구 분	세 목	과세 대상	납 부 액	
			1995	1996
국 세	법 인 세	법 인	34,556	20,067
	교 육 세	선 박	150	129
	원천징수세	법 인	2,490	2,618
	소 계	—	37,196	22,814
지 방 세	등 록 세	선 박	434	144
	재 산 세	선 박	1,022	1,061
	취 득 세	선 박	4,268	7,622
	공동시설세	선 박	406	767
	법인주민세	법 인	2,624	2,511
	소 계	—	8,754	12,105
특 별 세	농 특 세	선 박	4,240	2,854
관 세	선박도입·기자재 도입·외지수리	선박·기자재 및 수리	12,438	16,597
합 계	—	—	62,628	54,370

자료 : 한국선주협회.

주 : 1) 등록세, 재산세, 취득세, 관세 등의 과세대상—선박이외의 자산에 관련된 세금 제외

2) 과세율 : 교육세—등록세액의 20%(1회납부), 재산세액의 20%(매년납부)

농어촌특별세—관세, 취득세, 등록세 감면액의 20%

—취득세 납부액의 10%

제도의 시행으로 이들 조세가 대폭 감면될 경우 외항해운산업의 국제경쟁력 제고에 큰 도움이 될 것이다.

또한 국적선의 선원인건비는 편의치적선에 비하여 2배 정도로 높은 것으로 추정되고 있으므로 국제선박등록제도에 의하여 저렴한 외국인 선원으로 대체할 경우 연간 1천억원 정도의 비용절감이 가능한 것으로 판단된다.⁴⁾

(3) 해운업 구조조정 지원

한국 외항해운업체들은 매우 취약한 재무구조를 갖고 있는바, 예를 들면 부채비율이 1997년말 기준 5,413%로 일본 외항해운업체들의 298%보다 월등히 높을 뿐만 아니라 상장기업들의 256%와 비교하여서도 지나치게 높은 것으로 나타나고 있다. 이와 같이 취약한 재무구조하에서 일부 업체들은 생존 자체가 어려워질 가능성이 있다. 따라서 기업들의 자구노력에도 불구하고 재무구조의 개선이 불가능한 경우에는 기업간 인수·합병(M&A)이 원활하게 이루어질 수 있도록 지원해야 할 것이다. 그러나 과거와 같은 관주도적 M&A는 있을 수 없으며 어디까지나 기업간 합의와 자율의 원칙에 입각하여 시장원리에 따라 이루어져야 할 것이다. 구조조정의 과정에서 정부의 역할은 기업간 협상의 기회를 가능한 한 많이 마련하는 한편, 관련 조세의 감면 등 법적·제도적 뒷받침을 하는 것이다.

정부는 기업구조조정에 대한 세제지원책(1998. 1. 14. 재정경제부)으로 향후 2년간(1998~99년) 기업을 양도하는 경우에 한하여 다음의 조치를 시행하고 있다.

그런데 이와 같은 세제지원책에도 불구하고 기업 M&A의 비용은 여전히 과다한 것으로 생각되는바, i) 양도기업의 경우, 부동산이나 지분의 양도시 양도차익에 대해 기본적으로 특별부가세 20%와 주민세 4.8%가 부과되고, 여기에 법인세율 28%를 합하면 양도기업의 부담은 52.8%에 달하며(다만 재무구조 개선계획에 따라 사업용 부동산을 1999년까지 매각하고 그 양도대금으로 금융기관의 부채상환에 사용할 경우 특별부가세를 면제) ii) 양수기업의 경우에는 취

4) 국적선사들은 1996년 기준 선원급여, 퇴직금, 복리후생비 등으로 총 2,440억원을 지출한 것으로 집계됨.

항 목	주 요 내 용
◦ 보증채무의 인수·변제에 대한 손비인정	- 법인의 채무를 보증한 주주에 대해 해당 보증채무를 i) 당해 법인의 이월결손금 범위에서 ii) 참여 주주간 지분비용 한도내에서 iii) 향후 5년간 균등하게 손비로 인정함
◦ 채무면제 이익을 초과하는 이월결손금의 균등익금 산입	- 채무를 인계한 법인의 이월결손금이 채무면제 이익을 초과하는 경우 그 초과분은 5년간 균등하게 익금산입함.
◦ 과다차입금 대상에 대한 예외인정	- 차입금이 자기자본을 2배 초과하는 법인이 타법인의 지분이나 부동산을 보유할 경우 주주(또는 계열사)가 인수한 보증채무와 주식양수기업이 취득한 주식은 차입금 과다법인 판정대상 차입금에서 제외하여 손비인정함.
◦ 증자소득공제 인정	- 증자 후 타법인 주식 등을 취득하는 경우 증자소득 공제대상에 포함함.
◦ 자기회사주식취득 과점주주에 대한 취득세 면제	- 비상장법인의 과점주주(51% 이상)가 자기회사 주식을 취득하는 경우 취득세를 면제함.
◦ 자산부족액에 대한 손비 처리 및 상여금 처리	- 가공자산 등 자산부족액이 있는 법인이 그 금액을 손비 처리하는 경우 i) 손비부인하고 ii) 대표자 등의 상여금으로 처리하되 법인의 원천징수 의무는 면제함.
◦ 자산의 저가양도에 대한 손비인정	- 주식 등 자산을 30% 이상 낮은 금액으로 양도하는 경우, 회계법인의 감정가액을 기준으로 거래할 때에는 30% 초과분을 손비로 인정함.

특세 2%(수도권은 10%), 등록세 3%(수도권은 15%), 농특세 0.2%, 교육세 0.5% 등 총 5.8%(수도권은 25.8%)의 세금부담을 안게 된다(다만 기업분할시 현물출자로 인하여 취득하는 자산에 대해서는 취득세 및 등록세가 면제). 따라서 현재 자산이나 지분의 양도차익에 대한 특별부가세는 법인세 이외에 추가로 과세하는 이중과세이므로 제도 자체를 폐지하고, 대신 자산이나 지분의 보유에 대한 조세부담을 그만큼 높이는 방안을 강구할 필요가 있을 것이다.

물론 이와 같은 문제는 해양수산부문에만 해당되는 것은 아니며 모든 산업에 공통적으로 적용되는 것으로서 범국가적인 차원의 조치가 필요한 것으로 생각

된다.

재무구조의 개선을 위한 구조조정에 있어서는 국내기업간 M&A뿐만 아니라 국제 M&A도 적극 활성화되어야 하며, 동종업체간 M&A 이외에도 광의의 물류 관련 M&A도 긍정적으로 고려되어야 할 것이다. 또한, 국내 및 해외지점의 통합 등을 통한 경비절감의 노력도 요구된다.

한편, 업체에 따라서 경영개선이 불가능한 경우에는 시장원리에 따라 청산하거나 법정관리 후 제3자 인수 등을 추진하는 방법도 피할 수 없을 것이다.

(4) 강력하고 실질적인 규제완화 추진

정부규제의 개혁은 오랜기간 동안 추진되어 왔으나, 보다 근본적인 규제완화를 위하여는 관련자의 인식전환이 이루어져야 한다. IMF 프로그램하에서 그동안 선박확보, 해외금융 등과 관련한 규제는 대부분 철폐된 것으로 생각되나⁵⁾ 향후 선복수급관리 차원의 규제⁶⁾ 등도 대폭 해소되어야 할 것이다.

M&A 시장개방은 외국계 기업진출에 의한 시장점유율 확대로 국내기업의 경쟁력 기반이 약화될 우려가 있으나 궁극적으로는 우리업체들의 경영체질개선에 기여할 것으로 생각된다. 즉, 경영능력이 앞선 외국기업이 부실화된 국내 해운업체들을 인수·재편하는 경우 자원배분의 효율화가 가능할 뿐만 아니라 국내 경영진들의 경영합리화를 유도하는 효율적인 규율 수단으로 작용할 수 있기 때문이다.

그 이외에도 운임·기타 서비스료 결정의 가격규제, 면허제·등록제 등과 관련된 진입규제 등 각종 경제적 규제에 대하여는 추가의 완화를 적극 검토하여야 할 것이다. 그리고 명백한 존속의 타당성이 없는 규제는 시행후 일정기간 이내에 자동 폐기되도록 하는 규제일몰제를 실시하는 것도 하나의 방법이다.

한편, 환경이나 안전관리, 소비자 보호 등과 관련된 사회적 규제는 강화하지 않으면 안된다. 그러나 이 경우에도 사전적인 규제보다는 사후 감시 및 평가

5) 예를 들면 국적선사들의 주요 선박금융 수단으로 이용되고 있는 BBC/HP 금융은 그동안 매년 한도가 정해져 운용되었으나 IMF 프로그램하에서 한도규제가 철폐되었으며, 민간기업의 상업차관도 자유화(1998년말까지 한시적으로 허용)되었음.

6) 해운법 제54조에 의한 적정선복량 유지 차원의 규제를 의미함.

위주로 전환함으로써 기업경영활동의 효율성을 최대한 보장하여야 할 것이다.

〈표 V-4〉 해양수산부문 규제정비 계획 총괄(1998)

규제업무총수(A)	정비계획			존치 (또는 1999년 이후정비)
	소계(B)	폐지	개선	
778건 (100.0)	591 (76.0)	422 (54.3)	169 (21.7)	187 (24.0)

자료 : 규제개혁위원회, 「1998 해양수산부 규제정비계획 심사조정안」, 1998. 10. 26.

해양수산부의 해운 및 안전환경부문 규제정비 주요내용은 다음과 같다.

- i) 내항화물 운송사업의 면허제를 등록제로 전환하고 외항화물 운송사업의 등록제 한 폐지와 등록기준을 완화하여 시장진입 자율화
- ii) 해상화물 운송사업자 등이 의무적으로 고용하게 되어있는 해무사와 해기관리사 제도를 폐지하여 경쟁촉진 및 사업자의 비용부담 완화
- iii) 내항화물 운송사업자의 외국적 화물선에 대한 용선허가를 폐지하여 사업자의 자율성 증대
- iv) 여객선, 특수선, 위험물 운반선을 제외한 20톤 미만 소형선박의 제1종 중간검사를 면제하여 검사에 따른 민원인 불편해소.
※ 선박검사 회수 단축 : 5회 → 2회(유효기간 5년)
- v) 선박검사후 경미한 시설변경에 대해서는 허가를 신고로 전환하고, 선박제조·정비 우수사업장으로 지정된 업체에 대한 제조·정비규정에 대한 승인제도를 폐지하여 민간자율성 증진
- vi) 모든 선박에 부과되었던 안전운항을 위한 선상훈련 등의 의무를 300톤 이상의 국제운항 선박으로 완화

(5) 선원수급 대책

경제위기 및 기업의 구조조정 가속화로 국내 실업자가 대량으로 발생함에 따라 선원직 취업희망자가 증가하고 있다. 이에 따라 당국은 해기사 및 부원의

〈표 V-5〉

해운 및 환경안전부문 규제정비 계획(1998)

법 률 명	규제총수	정 비 계 획			존치 (또는 1999이후 정비)
		소 계	폐 지	개 선	
해운법	79	76	57	19	3
해운산업육성법	13	13	13	—	—
국제선박등록법	5	1	1	—	4
선원법	52	28	20	8	24
선박직원법	13	5	3	2	8
해양오염방지법	28	17	10	7	11
유류오염손해배상보장법	11	5	3	2	6
선박법	20	15	12	3	5
선박안전법	44	34	24	10	10
수로업무법	15	12	8	4	3
항로표지법	5	1	—	1	4
해난심판법	9	7	5	2	2
해상교통안전법	4	2	1	1	2
합 계	298	216	157	59	82

자료: 규제개혁위원회, 「1998 해양수산부 규제정비계획 심사조정안」, 1998.10.26.

단기양성과정을 확대하고 선원취업 알선창구의 확대 및 취업정보망의 전산화를 통해 원활한 선원인력수급 정착을 추진하여야 한다. 또한 선원의 해외취업 활성화를 통해 고용기회의 확대 및 외화가득률을 제고할 수 있는 방안을 강구해야 할 것이다. 이를 위해 i) 해외취업 제한 선박(선령 20년 이상, 500톤 미만)의 범위완화 ii) 해외취업 선원에 대한 병역특례제도의 확대추진 iii) 첨단기술 습득 및 자격증 취득을 통한 경쟁력 확보를 위해 선원들에 대한 국가차원의 교육기회를 확대해 나가야 할 것이다.

3) 업계의 대책

(1) 현금흐름 증시의 경영전략 추진

국내 금융시장의 신용경색 현상이 상당기간 지속될 것으로 예상됨에 따라 기업들은 내부자금 확보를 극대화하지 않으면 안된다. 금융기관의 대출축소 내

지 회수로 단기자금의 조달이 어려울 뿐만 아니라 경기침체로 인한 채산성 악화가 초래되며, 증시불안의 결과 직접금융시장도 위축될 수밖에 없기 때문이다. 또한 기업의 해외차입과 관련한 제한 완화에도 불구하고 대외신인도 하락으로 인하여 해외저리자금 이용도 어려운 실정이다.

현금흐름의 극대화를 위한 업계의 대응전략으로는 첫째, 신규투자계획을 원점에서 재검토하는 등 투자계획을 전면 수정하고, 이미 추진중인 사업의 한시적 중단도 적극 검토하며, 둘째, 해외자본의 이용을 위하여 투명한 재무제표의 작성, 기술력·수익성 등에 대한 철저한 분석 및 증빙자료 확보가 필요하며, 셋째, 경영부문의 경비절감을 위하여 복리후생적 지출, 문화·예술·스포츠 분야의 지원 등을 전면 재검토하며, 넷째, 보유자산의 매각·임대 등의 추진으로 자금 확보를 도모하는 방안 등이 적극 고려되어야 한다.

특히 해외차입은 환율이 구매력 평가치를 크게 상회하는 고수준에서 형성되어 있다는 점을 감안할 때 향후 환율하락에 따라 원화환산 평가익이 발생함으로써 상환부담이 상당폭 경감될 가능성도 있는 것으로 생각된다. 한편 자금 운용에 있어서도 운영자금은 단기적으로 관리하고 투자는 장기차입금으로 충당하는 등 기본원칙에 충실하여야 할 것이다. 그리고 부채상환은 최대한 억제하고 채권은 조기에 회수하며 일정수준의 유동자금을 보유하도록 노력하여야 함은 물론이다.⁷⁾

(2) 선박 등 설비·고정자산은 소유에서 사용으로 전환

경기침체의 장기화로 부동산가격이 하락함에 따라 고정자산의 보유는 비용부담을 가중시키는 요인으로 작용하고 있다. 그러나 경기침체기에 있어서 부동산은 매각 자체가 어려울 뿐만 아니라 매각할 경우에도 제값을 받기 어려운 실정이다. 또한 이 때에는 자금조달을 위한 담보가치로서의 역할도 크게 떨어진다.

7) 일본 도요타의 경우 제1차 오일쇼크를 계기로 연매출의 3개월분을 시재금으로 보유하고 있으며, 미국의 초일류기업들도 인건비 수준(매출액의 10~15%)은 항상 현금성 자산으로 보유하고 있는 것으로 알려지고 있음(삼성경제연구소, 「IMF와 한국경제」, 1997, p.153).

이와 같은 상황에서 보유자산의 매각 내지 임대추진에도 큰 어려움이 수반될 수밖에 없다. 그러나 장기적인 불황에 대비하기 위하여는 상당폭의 매각손을 감수하고서라도 소요자금을 확보하는 것이 생존을 위한 불가피한 선택이 될 수 있을 것이다. 또한 현재와 같은 고금리하에서는 비록 저가일지라도 비업무용 부동산이나 수익성 없는 자산을 매각하는 것이 장기적으로 이익이 될 수도 있다. 따라서 부동산, 유가증권 등은 신속히 매각하여 자금확보를 도모하는 한편, 사무실이나 영업점포 등은 이용면적 축소·외곽이전 등을 추진하고 여유공간에 대하여는 매각 또는 임대하는 방안을 마련하여야 할 것이다. 그리고 부동산의 추가매입은 상황이 호전될 때까지 억제하는 것이 바람직하다.

해운산업은 선박이라는 생산설비의 확보에 대규모 자금이 투입되는 자본집약적 산업이다. 따라서 일반적으로 다른 부문에 비하여 부채비율이 높으며, 그만큼 경영위기가 가중되고 있다. 이러한 문제에 대한 대책으로는 노후 선령 선박 등 일부선박의 매각을 추진하고, 필요선박은 소유보다는 용선운항을 통한 지배선대를 구축하는 방안이 적극 검토되어야 한다.

(3) 지나친 운임경쟁의 지양

해운시장을 부정기선시장(건화물선 및 유조선)과 컨테이너 정기선시장으로 대별해 볼 때 전자는 다수의 소규모 시장참여자로 이루어져 있어 완전경쟁시장에 가까운 반면, 후자는 항로별로 비교적 소수의 대규모 선사들이 해운서비스를 공급하는 공급과점(oligopoly)적 시장구조를 갖게 되는 경향이 있다. 그 결과 부정기선시장에서의 선사간 협조체제 형성은 대단히 곤란하게 되나 정기선시장은 과점시장의 특성상 선사간 담합이 용이한 편이며, 다양한 형태의 담합 움직임이 나타난다. 그러나 선사간 협조체제는 지속되기 어렵다. 왜냐하면 개별선사의 입장에서는 이미 구축된 협조체제를 이탈할 경우 더 많은 이윤의 획득이 가능하기 때문이다. 즉, 담합을 위반하여 다른 선사보다 약간 낮은 운임을 적용할 경우 대규모 화물의 집하가 가능해지는 것이다. 이와 같은 담합에 대한 반유인으로 인하여 해운시장의 협조체제는 매우 불안정한 상태를 벗어나기 어렵게 된다.

최근 동남아국가들의 연쇄적인 경제위기로 인하여 물동량 증가세가 급격히

둔화되고 있는 반면, 선복공급은 1994년과 1995년의 해운호황기에 발주된 선박이 대거 신규투입됨으로써 선사들간의 운임인하경쟁이 치열해지고 있다. 그런데 이와 같은 운임인하경쟁은 선사들의 집단적인 도산을 야기함으로써 해운서비스의 공급체제마저 붕괴시킬 우려가 있다.

선사들은 최근 해운동맹의 쇠퇴에 따라 공동운항 등과 같은 전략적 제휴의 확대를 통하여 운항합리화를 도모하는 동시에 지나친 운임인하경쟁을 지양하는 방안을 모색하고 있으나 가시적인 성과를 올리지 못하고 있는 실정이다. 따라서 국제정기선사간 협의체 구성으로 운임덤핑에 의한 시장점유경쟁을 억제하는 방안도 적극 검토할 필요가 있다. 그리고 선사간 선박 추가투입과 선박 대형화 경쟁도 자제되어야 할 것이다.

최근 주요 해운동맹의 운임인상 실적을 보면 지난 1월 일본을 제외한 동아시아/북유럽 항로의 운임인상에 이어 4월에는 일본/북유럽항로 및 북미수입항로의 운임인상이 단행되었으며, 5월에는 북미수출항로의 운임인상이 이루어졌다. 그리고 7월 1일부로 한국근해수송협회가 한·일항로 컨테이너운임을 15% 일괄 인상을 추진하였다. 또한 FEFC(Far East Freight Conference) 역시 7월 1일 이후 FEU당 300~600달러의 운임인상을 지역에 따라서 차등 적용하고 있으며, 10월 1일부터는 FEU당 300달러의 일괄 운임인상을 단행하였다. 물론 동맹을 중심으로 한 일련의 운임인상조치가 모두 실효를 거두고 있는 것은 아니나 극동에서 미주 및 유럽으로 수출되는 항로를 중심으로 최근 운임회복이 이루어지고 있는 것은 사실이다.

(4) 제3국간 운송 등 해외시장의 개척

한국을 비롯한 동남아지역의 경기침체로 역내물동량 증가세의 둔화가 예상된다. 역내 수입의 경우 소비 및 투자위축, 환율상승으로 인한 수입가 폭등 등의 영향으로 증가세가 급격하게 둔화되고 있으며, 수출의 경우에도 원자재 확보난, 금융애로 등으로 환율상승의 가격경쟁력 회복효과를 충분히 활용하지 못하고 있는 실정이다.

이와 같은 상황하에서 우리 원양해운업계는 해외마케팅 강화를 통하여 제3국간 수송의 비중을 증대시킴으로써 역내에서의 부진을 만회하여야 할 것이다.

〈표 V - 6〉

주요 컨테이너항로 운임인상 실적(1998)

항로별		기준일	내역	비고
구주	기타 동아시아/북유럽 (FEFC)	1998. 1. 1	U\$100/TEU, U\$200/FEU	
	일본/북유럽(FEFC)	1998. 4. 1	U\$75/TEU, U\$150/FEU	
	대만/북유럽(FEFC)	1998. 7. 1	U\$250/TEU, U\$500/FEU	
	인도네시아·태국/북유럽 (FEFC)	〃	U\$300/TEU, U\$600/FEU	
	말련·베트남/북유럽 (FEFC)	〃	U\$200/TEU, U\$400/FEU	
	기타 동아시아/북유럽 (FEFC)	〃	U\$150/TEU, U\$300/FEU	
	동아시아/북유럽(FEFC)	1998. 10. 1	U\$150/TEU, U\$300/FEU	
북미	수입(TWRS)	1998. 4. 1	U\$150/TEU, U\$300/FFU	FAF : U\$32/ TEU, U\$40/ FEU씩 인하 CAF : 일본 39% → 35% 싱가포르 13% → 9%로 인하
	수출(TSA)	1998. 5. 1	U\$150/TEU, U\$300/FFU	
근해	한국/일본 (한국근해수송협의회)	1998. 7. 1	- 한신지역 : TEU당 520 달러에서 600달러로 - 게이힌지역 : TEU당 600 달러에서 700달러로	평균 15% 인 상

자료 : 韓國海洋水産開發院(KMI) 조사자료.

주 : TSA : Transpacific Stablization Agreement

TWRA : Transpacific Westbound Rate Agreement

FEFC : Far East Freght Conference

FAF : Fuel Adjustment Factor

CAF : Currency Adjustment Factor

특히 최근 환율상승으로 제3국간 수송의 채산성이 향상되고 있으므로 해외시장의 개척여건은 어느 때보다 유리한 상황이라고 볼 수 있다. 그러나 해외 물류기지의 구축을 위한 대규모 투자는 당분간 자제하는 것이 현금 흐름의 확보 차원에서 좋을 것으로 생각되며, 공동운항이나 전략적 제휴체제의 활용 등 경영자원의 합리적 배분이 모색되어야 할 것이다.

한편, 아시아 역내국가들의 수입억제와 수출촉진정책으로 왕·북항간 물동량 불균형 현상이 심화되고 있다. 즉, 북미항로의 서향(W/B : west-bound) 항로와 구주항로의 동향(E/B : east-bound) 항로 등의 물동량이 상대적으로 부족하여 선적률 하락을 야기하고 있다. 이와 같은 항로별 물동량 불균형은 수송단위당 평균비용 증대, 공컨테이너박스 회수문제 등을 초래한다. 그런데 운송원가만을 고려하면 물동량이 상대적으로 부족한 항로의 평균비용이 높으므로 이들 항로의 운임을 높은 수준에서 결정하여야 할 것이다. 그러나 동 항로에서의 손실을 극소화하기 위하여는 비록 낮은 운임수준이나마 집하량을 늘려 선적률을 높이는 것이 유리하게 될 것이다.⁸⁾ 따라서 물동량 증가가 미약한 북미 W/B항로 및 구주 E/B항로에 대하여 보다 공격적인 마케팅의 전개가 요청된다. 또한, 전반적인 교역증가세의 둔화에도 불구하고 1998년중 상대적으로 높은 성장세가 예상되는 EU, 체제전환국, 아프리카 등지에 대한 적극적인 시장진출을 모색해야 할 것이다.

(5) 재무구조 건실화 등 구조조정의 시행

한국의 외항해운업계는 과도한 차입경영으로 재무구조가 취약한 실정이며 해운불황의 심화로 수익성 저하의 문제에 직면하고 있다. 이와 같은 경영난의 타개를 위하여는 재무구조의 건실화 등 구조조정 노력이 이루어져야 함은 재론의 여지가 없다. 그 구체적인 방안으로는 i) 서비스의 범위축소와 합리화,

8) 이 경우 운임의 하한은 한계비용(평균가변비용과 일치)이 된다. 한편, 왕·북항 서비스는 일종의 결합생산이 되는데, 이 때 이윤극대화 조건은 $P_1 \frac{\partial q_1}{\partial \chi} = P_2 \frac{\partial q_2}{\partial \chi}$ (단, P_1 : 왕항 운임수준, q_1 : 왕항 수송량, χ : 생산요소, P_2 : 북항운임수준, q_2 : 북항 수송량) 이 됨. 이는 왕·북항의 운임수준이 투입요소에 대한 각 항로별 한계생산성에 반비례한다는 의미가 됨.

한계 항로로부터의 철수 등을 통하여 내실을 다져야 하며 ii) 증자 등으로 자기자본을 확충하여 부채비율을 감소시키며 iii) 비경제선·불요불급한 자산 및 설비의 매각 iv) 기업간 인수·합병(M&A)이나 사업교환의 모색 v) 조직축소, 비용절감, 생산성 향상 등 기업경영 전반에 걸친 슬림화 추구 vi) 하주와의 장기운송계약 확대 등 협력체제 강화 등이 있다.

한편, IMF 체제하에서 이러한 기업구조조정은 시급한 현안으로 대두되고 있으나 문제는 경기침체기에 다수의 기업들이 구조조정을 추진함으로써 자산의 매각 등이 용이하지 않다는 데에 있다. 이 문제에 대한 근본적인 해결책은 찾기 어렵겠으나 선박 등 자산의 해외매각, 성업공사를 통한 매각 등이 적극 검토될 수 있을 것이다. 특히 성업공사는 기업들이 구조조정을 위하여 매각하는 부동산을 인수한 다음 경제위기의 진정 후 이를 다시 일반 기업들에게 재매각하는 등 매매중개자의 역할을 할 수 있도록 정책적인 지원을 강구할 필요가 있다.

(6) 인력 구조조정

경제위기예의 대처를 위한 구조조정에는 어느 정도의 고용조정이 불가피하게 수반되는 경우가 있다. 고용조정은 단기적 관점에서 보면 고용안정과 대립되는 것이나 중장기적인 관점에서 보면 오히려 부합되는 측면이 있다. 비효율적인 고용이나 잉여인력의 수용은 기업의 비용증가와 가격경쟁력 저하로 이어지고, 이는 다시 관련기업의 도산에 따른 대량실업을 초래함으로써 경제전체의 고용흡수력을 저하시키기 때문이다.

한편, 대규모 정리해고는 불가피한 경우에 시행하는 최후의 선택이며,⁹⁾ 그보다는 i) 노·사합의에 의한 임금삭감(및 근로시간단축)을 통하여 인건비 부담을 감소시키는 방안과 함께 ii) 성과급 내지 능력급 임금체계를 정착시킴으로써 노동의 생산성을 향상시키는 방안도 적극 강구되어야 할 것이며 iii) 대규모 인력의 정기적 채용을 지양하고 필요시 전문직 위주로 시간제 고용, 계약제 고

9) 이 경우 당국은 고용보험 수혜대상 확대·급여액 증대 및 기간연장 등을 통한 실업자 생계대책과 아울러, 재훈련 및 직업알선 활성화, 정리해고 미실시기업에 대한 지원, 외국기업의 투자유치·창업지원·정부투자사업 등을 통한 고용창출 등 실업대책을 강구하여야 함.

용 등을 활성화함으로써 인력수급의 유연성을 높이고, iv) 노동력의 다기술·다기능화를 통하여 인력수요의 변화에 대응하는 한편 v) 조직내 인력의 재배치를 통하여 보유인력을 효율적으로 활용하는 방안 등을 적극 활용하여야 할 것이다.

2. 港灣産業 對策

1) 기본방향

IMF체제하에서 항만산업은 특히 어려움을 겪고 있다. 항만요율이 모두 원화 기준으로 결제되고 있어 수입증대 요인은 없는 반면, 원가부담은 급증하였기 때문이다. 특히 대부분의 항만운송사업체 및 관련사업체들은¹⁰⁾ 경영규모가 영세할 뿐만 아니라 재무구조도 취약한 실정이다. 따라서 이들 업체가 규모의 경제를 실현하기 위하여는 기업간 인수·합병 내지 대규모 자본유치가 불가피하다. 그리고 타부문의 경우와 마찬가지로 시중유동성 부족에 대비한 현금흐름 대책의 강구, 물량감소에 대비한 경영슬림화 추진 등이 요구된다.

항만하역업의 경우 노동력 수급의 신축성을 확보하기 위하여는 일용노동력의 항운노조 독점공급체제를 폐지하지 않으면 안될 것으로 생각된다. 물론 이 문제를 해결하기 위하여는 노·사·정 합의가 전제되어야 하는바, 향후 적극적으로도 꾸준한 노력이 뒤따라야 할 것이다.

최근 IMF체제 이외에 항만산업계의 경영여건을 근본적으로 변화시킨 또 하나의 요인은 부두운영화사(Terminal Operating Company)제의 도입이다. 이 제도는 1997년 1월부터 도입·시행되고 있는바, 이로 인하여 항만간 경쟁체제가 확립되었다. 그리고 항만운송 및 관련사업체들은 자체의 존립을 위하여 기업간 인수·합병 내지 자본유치를 통한 규모의 경제 실현, 기계화·자동화를 통한 원가절감 및 경영효율화를 가속화하지 않을 수 없게 된 것으로 판단된다.

한편, 정부당국은 항만시설을 지속적으로 확충함으로써 절대적 시설부족을 해소하여야 하는바, 투자재원의 원활한 확보를 위하여는 해외자본 및 민간자본

10) 항만운송사업은 항만하역업, 검수업, 검정업, 검량업 등(4종)이고, 항만운송관련사업은 항만용역업, 물품공급업, 선박금융업, 컨테이너 수리업 등(4종)임.

의 유치를 적극 지원하여야 할 것이다. 또한 항만의 종합물류기지화 등의 추진으로 동북아지역 환적화물의 국내항만 유치를 지원함으로써 한반도가 역내 물류중심국가로 발전할 수 있도록 하여야 할 것이다. 또한 그리고 기업의 구조조정, 항만노동시장의 신축성 확보 등과 관련하여 정부의 적극적인 역할이 요구되고 있다. 특히 일용노동력을 클로즈드 숍(closed shop)제로 운영되는 항운노조에서 독점하는 현체제의 개선을 위하여는 정부가 주도적 역할을 담당하지 않으면 안될 것이다.

2) 정부의 정책방향

(1) 지속적 항만개발사업의 추진

항만개발사업은 두 가지의 관점에서 지속적인 추진이 요청된다. 첫째는 항만시설의 부족문제이다. 우리나라의 항만시설확보율은 1981년에는 80%를 약간 상회하였으나 1996년에는 70% 미만으로 크게 낮아졌다.¹¹⁾ 특히 컨테이너시설확보율은 1996년 기준 50%에 불과하여 심각한 부족현상을 나타내고 있다.

둘째, 경기후퇴와 기업구조조정 과정에서 발생하는 심각한 실업문제와 경기침체를 극복하기 위한 대책의 하나로 사회간접자본 투자가 요청되고 있다. 우리나라의 실업자수는 1997년 11월 57만 4천명에서 1998년 8월에는 157만 8천명으로 급증하였으며, 그동안 실업률도 2.6%에서 7.4%로 늘어났다. 그런데 기업의 구조조정이 본격화되면 실업자는 더욱 늘어날 것으로 예상된다. 뿐만 아니라 1998년 상반기중 GDP성장률이 -5.3%로 후퇴하는 등 심각한 경기침체를 겪고 있다. 이러한 경기침체기에 있어 항만건설사업은 국민경제적 관점에서 실업해소, 생산증대 등 경기대책으로 매우 효과적인 수단이 되고 있다(제6장 1절 참조).

이에 따라 최근 해양수산부는 1999년도 항만건설사업의 조기집행계획을 수립하여 추진하기로 하였는바, 1999년도 항만건설사업은 부산신항 방파제 축조공사 등 신항만건설사업을 비롯하여 총 69건(예산액 4,230억원)으로서 예년에는 매년 3월중에 전체사업의 약 30% 정도 공사를 발주시행하여 왔으나 1999

11) 해양수산부, 「해양수산백서」, 1997. pp.272~273.

〈표 V-7〉

전국 항만시설 수급전망

단위 : 백만톤, %

구 분		1996	2001	2006	2011
화물량		718	997	1,255	1,498
시설소요화물량(A)		436	649	844	1,001
하역능력(1996년기준)(B)		295	295	295	295
	기존항계획반영(C)	295	564	633	707
	신항만계획반영(D)	295	596	739	898
과부족	B-A	-141	-354	-549	-706
	C-A	-141	-85	-211	-294
	D-A	-141	-53	-105	-103
시설확보율	B/A	67.6	45.4	34.9	29.4
	C/A	67.6	86.9	75.0	70.6
	D/A	67.6	91.8	87.5	89.7

자료 : 해양수산부, 「해양수산백서」, 1997. p.274.

주 : 시설소요화물량에는 컨테이너의 환적 및 연안물동량 내장화물톤수는 제외되어 있음.

년에는 사전준비를 통해 금년말까지 설계를 완료하여 전체사업의 70%를 1/4 분기에 조기발주할 계획이다.

(2) 환적화물의 유치대책 강구

광양항 1단계 및 부산항 4단계부두가 1998년중 개장됨에 따라 시설수급 여건이 대폭 개선되었다. 뿐만 아니라 그동안 환율의 상승으로 국내항만의 달러 기준 효율이 크게 하락함으로써 가격경쟁력도 향상되고 있다. 따라서 국내항만은 환적화물의 유치에 호기를 맞이하고 있는바, 이러한 기회를 살려 역내 중심항만으로서의 기반을 확고히 다져야 할 것이다. 이를 위하여는 i) 광양항 1단계 및 부산항 4단계 부두의 가동에 맞추어 환적화물 무료장치기간을 현재의 7일에서 10일 이상으로 연장(일본 12일, 싱가포르 14일)하고, ii) 해양수산청 전산입력시스템을 세관, 법무부, 검역소 등으로 확대하여 입출항 절차를 간소화하며, iii) 선박검역의 시간 및 장소 제한을 완화함과 아울러 iv) 통관의 기본관리체제를 네거티브(negative) 체제로 대폭간소화(수출검사는 원칙적으로 생

락, 수입검사비용은 현행의 30%에서 10% 이하로 감소 조정)하는 한편, v) 광양항 조기활성화 대책을 강력 추진하며, vi) 항만을 종합물류기지화하는 등의 방안을 강구하여야 할 것이다.

(3) 해외자본도입의 증대방안 모색

재정긴축과 경기위축으로 정부재정 및 민간자본의 국내 조달이 당분간 차질을 빚게 될 것으로 예상됨에 따라 해외자본 증대방안이 모색되어야 할 것이다. 외국자본의 도입은 차관과 민자유치사업에 대한 직접투자 방식의 두 가지가 있다. 먼저 상업차관의 경우 그동안 대상사업의 범위 및 투자규모가 제한되어 왔으나 이의 규제가 해소되었다. 특히 한국컨테이너부두공단의 경우 외국자본 차입 및 컨테이너부두개발채권(외화 포함) 발행은 해양수산부 장관의 승인을 얻도록 하고 있다. 즉, 항만투자를 위한 외화차입의 문호는 개방되어 있는 것으로 판단된다. 다만 한국과 국내기업의 대외신인도 하락으로 해외장기저리차관의 도입이 이루어지지 못하고 있는 실정이며, 이 문제는 우리 경제의 회복과 함께 점차 해결될 전망이다.

둘째, 민자유치사업에 대한 외국인 직접투자는 차입방식과는 달리 상환의 의무가 없다는 장점이 있다. 항만부문에 대한 외국인 직접투자의 효과는 이와 같은 i) 안정적 외국자본도입 이외에도 ii) 항만서비스의 공급을 증대시킴으로써 제조업부문의 생산성을 향상시키는 외부효과를 유발하며 iii) 항만간·터미널간 경쟁을 촉진시킴으로써 항만서비스 생산의 효율성 제고와 항만이용자의 편익 증대를 가능하게 하고 iv) 기술이전 효과를 통하여 국내의 타기업에 전파시키며 v) 국제수지 개선과 vi) 고용증대를 가능하게 한다. 항만에 대한 외국인 직접투자의 활성화를 위하여는 i) 항만민영화(항만 민자유치사업)에 있어 외국인의 공정한 참여를 위하여 내국인 대우를 보장하고 ii) 투자유치를 위한 홍보, 상담, 원스톱서비스 체제를 강화하며 iii) 투자인센티브 제도를 현행의 고도 기술산업위주에서 벗어나 물류비 절감 차원에서 항만산업부문에도 적용할 필요가 있을 것이다. 그러나 항만투자 역시 우리 경제의 기본여건과 관련되어 있으므로 무엇보다 iv) 기업, 노동시장, 정부 등에 대한 구조조정을 가속화하여야 할 것이다.

(4) 민자유치의 활성화

항만개발재원의 확보와 민영화의 추진을 위하여는 민간자본의 유치가 절실하다. 정부당국은 향후 항만투자소요액의 50% 이상을 민자로 충당한다는 계획이나 현재까지의 추진실적은 매우 부진하다. 항만투자예의 민자유치를 촉진하기 위한 방안으로는 첫째, 민자유치 대상시설의 기준 및 범위를 명확히 할 필요가 있다(항만법 제9조 및 제17조 관련). 즉, 정부와 민간의 역할 분담에 관한 내용과 국가귀속 토지의 범위에 관한 내용을 보다 명확하게 규정할 필요가 있는바, 공공성과 수익성을 기준으로 국가에서는 항행보조시설, 수역시설, 외곽시설, 임항교통시설 등에 투자하고 민간은 안벽, 야적장, 보관시설 등에 투자하도록 명문화하여야 할 것이다. 그리고 국가귀속토지의 범위도 명확히 할 필요가 있다.

둘째, 투자의 수익성 보전을 위하여 하역료 등 항만요율을 현실화해 줄 필요가 있다. 우리나라의 항만요율은 일본, 홍콩 등 경쟁항만에 비하여 낮으므로¹²⁾ 어느 정도 상향조정이 요구된다.

셋째, 항만부대사업의 허용범위를 확대하고(무역센터, 텔레포트 개발 등) 민자시설의 기부채납에 대한 부가가치세를 감면하는 등 수익성을 높여야 할 것이다.

(5) 항만산업의 구조조정 유도

① 항만서비스 및 관련 업체간 인수·합병(M&A)의 활성화

영세업체의 난립으로 인한 비효율(규모의 경제 미실현 및 중복투자)과 과당 경쟁의 현실을 감안할 때 부실기업의 자율적 M&A를 유도할 필요가 있다. 특히 부실기업의 화의 및 회사정리가 개시될 경우에는 해당기업의 M&A가 가능하도록 협상기회의 주선 등 지원을 강구하여야 할 것이다. 재정경제부는 1998~1999년간 기업구조조정에 대한 세제지원을 실시하고 있다(자세한 내용은 앞의 <표 V-3> 참조).

12) 1997년말 기준 우리나라의 항만시설사용료 수준을 100으로 했을 때 요코하마 420.3, 홍콩 297.9 등으로 나타났다(정봉민, “항만시설사용료 변화의 국내물가 파급효과 분석”, 「해양수산동향」, 1998. 1. pp.8~19).

또한 현재 시행되고 있는 부두운영회사(TOC)제도의 경우에 있어서도 운영의 효율화를 위하여는 터미널별 운영주체 단일화를 적극 유도하는 것이 바람직하다.

〈표 V-8〉

외국인 투자촉진법 주요내용

항 목	주 요 내 용
외국인 투자절차 간소화	- 신고수리제도(사전허가와 유사) → 단순신고제도 - 각종 신고·신청시 첨부서류 축소: 83개 → 37개 - 외국인 투자편의를 위해 KOTRA(본사·국내외사무소)·외국환 은행 지점에도 신고 - 신고서를 국문 이외에 영문도 사용 - 외국인투자 신고시 신고대리인(거주자) 지정의무화제도 폐지 - 이사회 동의없는 외국인 주식취득 100%까지 허용
투자인센티브 확충	- 국세감면 확대: 국세 5년간 100%, 그후 3년간 50% → 7년간 100%, 그후 3년간 50% - 첨단 산업지원서비스업에 대해 조세감면(산업디자인, 첨단물류 시스템, 전자상거래, 연구개발업 등) - 지방세 감면 확대: 지자체가 8~15년 사이에 감면기간과 감면 비율 결정(현행 5년간 500%, 그후 3년간 50% 보다 확대) - 국·공유재산 대부기간 연장: 현행 국유 20년 이내(공유 5년) → 50년 이내, 추가로 50년 연장 가능 - 지차제 외국인 투자 유치활동에 대한 예산지원: 공단용지대금 감면액, 고용보조금, 직업훈련비 등 지원
원스톱 서비스 체제구축	- KOTRA가 외국인 투자신청부터 사후지원까지 모든 서비스 전담제공 - KOTRA에 각 부처 공무원을 파견해 경미한 민원 직접 처리 - 외국인투자 인·허가 일괄처리제·자동처리제도 도입

② 재무구조의 개선 유도

정부는 기업재무구조의 개선을 위하여 기업집단에 대한 채무보증의 제한, 과다차입금에 대한 손비인정 제한¹³⁾ 등의 정책을 추진하고 있다. 그러나 금융개혁이 성공적으로 추진되어 금융기관의 대출심사 기능이 정상화되면 이러한 문제는 점차 해소될 것으로 판단된다.

재무구조의 개선을 위하여는 자본금 증액을 위한 투자유치(증자, 부채·주식간의 교환 등)가 이루어져야 하는데, 이는 항만산업(투자자에 대한)의 홍보 강화, 경영여건의 개선을 통한 수익성 증대 등을 통하여 가능하게 될 것이다.

(6) 생산적 노사관계의 확립

① 항만노동시장의 유연성 확보

항만하역의 일용직 근로자 공급을 항운노조에서 독점하는 현행체제는 노동시장을 경직화시키는 결정적인 요인이 되므로 조속하게 폐지되어야 할 것이다. 즉, 현행의 항만하역노동 고용은 i) 일용노동력의 공급을 클로즈드 습제로 운영되는 항운노조에서 독점하며 ii) 노동력 배치는 단체협약에 따라 갱(gang) 단위로 과다하게 투입되는 경향이 있으며 iii) 임금 역시 단체협약에 따라 성과급으로 지급된다. 그런데 고용형태와 관련하여 노동시장의 유연성을 높이기 위한 방안으로 시간제 근로, 계약직 근로 등 다양한 체제를 유지하는 것은 좋으나 이들 노동력에 대한 독점적 공급권을 항운노조에게 허용하는 것은 문제가 있다. 따라서 이 문제는 당국의 주도하에 노·사·정 합의를 도출하여 해결하지 않으면 안될 것이다. 그리고 갱단위의 과다한 인력투입문제는 항운노조의 일용노동 공급독점권 폐지와 병행하여 해결하여야 할 것이다.

② 임금지급방식의 개선

현행 항운노조원에 대한 임금지급방식은 하역수량에 비례하여 지급하는 성과급 체제를 채택하고 있다. 이는 임금과 생산성을 연계시킴으로써 어느 정도의 능률향상을 가능하게 함과 아울러 노무관리를 용이하게 하는 효과가 있다. 그

13) 2002년부터 자기자본의 5배를 초과하는 초과차입금 이자에 대한 손비를 인정하지 않기로 함.

그러나 기계화에 따른 생산의 획기적 향상에도 불구하고 단체협상에 의한 단위당 임금인하조정이 충분히 이루어지지 않아(작업량 단위당 임금의 하방 경직성) 결과적으로 i) 시간당 임금의 지나친 상승을 초래함과 아울러 ii) 기계화 투자의 임금절약 효과가 부진하여 기계화 추진을 저해하게 되고, 임는 다시 항만의 생산성 저하를 유발한다는 문제가 있다. 따라서 임금지급 방식은 시간급과 성과급을 병행하는 체제로의 전환을 유도하여야 할 것이다.

(7) 행정규제의 완화

정부는 항만산업의 원가절감과 효율증대를 위하여 다음과 같은 규제완화 대책을 추진하고 있다.

- i) 민간이 전용으로 사용하기 위하여 투자한 항만시설의 민간소유를 인정토록 하여 입출항 서류의 70% 감축(92만건 → 27만건), 연간 55억원의 경비절감 효과
- iii) 항만시설의 준공전 사용허가제를 신고제로 전환하고 민간투자자의 자유

〈표 V-9〉 항만부문 규제정비 계획(1998)

법 률 명	규제총수	정비계획			존 치 (또는 1999이후 정비)
		소 계	폐 지	개 선	
항만법	41	28	16	12	13
신항만건설촉진법	11	6	5	1	5
항만운송사업법	53	49	44	5	4
개항질서법	26	14	9	5	12
도선법	25	20	15	5	5
공유수면매립법	22	20	12	8	2
공유수면관리법	13	9	7	2	4
합 계	191	146	108	38	45

자료 : 규제개혁위원회, 「1998 해양수산부 규제정비계획 심사조정안」, 1998. 10. 26

로운 항만시설관리권 처분 허용

iv) 입출항에 필요한 18종의 서류를 9종으로 축소하고 관계기관간 서류의 공동활용으로 기업의 물류비 절감

※ 입출항 서류의 70% 감축(92만건 → 27만건), 연간 55억원의 경비절감 효과

3) 업계의 대책

(1) 현금흐름 원활화 및 경영안정성 제고

금융시장위축으로 인한 시중의 유동성 부족현상을 감안할 때 현금흐름의 원활화를 도모하는 것은 모든 업종에 공통된 과제이다. 그리고 현금흐름의 극대화 전략도 i) 신규투자계획의 재검토 ii) 해외자본의 이용을 위한 재무제표의 투명성 확보 iii) 경영부문의 경비절감 iv) 보유자산의 매각임대 등 타부문과 크게 다를 바 없다.

항만업계는 1997년 이후 부두운영회사제의 시행으로 화물의 안정적 확보가 어느 정도 가능하게 되었다. 따라서 하주 및 선사와의 장기 화물처리계약 등 협력관계를 강화함으로써 경영의 안정성을 더욱 향상시킬 수 있을 것으로 판단된다. 그리고 검수·검량·감정업체 및 통신·경비·줄잡이·선박청소·물품공급·컨테이너수리업 등 항만운송부대사업체들은 하주 및 선사와의 협력강화와 함께 부두운영회사와의 하도급계약을 모색하여야 할 것이다. 항만운송서비스는 부두운영회사를 통하여 일괄적·종합적으로 제공되는 것이 바람직하며, 이 경우 항만운송부대사업체들은 부두운영회사와의 계약에 의거 해당 터미널 내에서의 관련 서비스를 제공하게 될 것이기 때문이다.

(2) 신규투자계획의 유보 내지 조정

신용경색이 지속되는 상황에서 대규모 신규투자는 현금흐름상의 위험을 높일 뿐만 아니라 금융비용의 대폭적인 상승을 초래하게 된다. 따라서 환율 및 자금 시장이 안정될 때까지는 신규투자에 보수적 자세를 견지하여야 할 것이다.

즉 i) 유가증권 등 유동 투자자산의 경우에는 매각 등을 통하여 현금 유동성을 높여야 하며 ii) 불요불급한 유형고정자산은 국·내외에 매각하거나 투자활동의 조정이 필요하며 iii) 연구개발(R&D) 투자의 경우에도 직접 생산활동에 응용할 수 있는 분야로 제한함으로써 효율성을 높여야 할 것이다.

(3) 재무구조 건실화 등 구조조정의 시행

항만업계는 지나치게 많은 영세기업의 난립으로 규모의 경제를 실현하지 못하고 있을 뿐만 아니라 과당경쟁이 유발되고 있다. 따라서 기업간 인수·합병(M&A)의 적극적인 추진이 요구된다. 특히 컨소시엄 형태의 부두운영회사의 본계약¹⁴⁾ 이전에 M&A를 통한 단일 운영회사를 설립하여야 할 것이다.

재무구조의 개선을 위하여는 재원조달 능력 강화 및 환율변동 위험의 효과적 관리가 요구된다. 재원조달은 자기자본 위주로 추진하되, 부채의 경우는 장기저리자금의 비중을 높여야 할 것이다. 특히 해외 장기저리자금의 경우 향후 환율의 하향안정에 따라 어느 정도의 환차익까지 기대할 수 있을 것으로 판단된다. 재원조달의 원활화를 위하여는 투자자에 대한 기업홍보, 부채와 주식간의 교환, 부채의 상환만기 조정(rescheduling) 등의 적극적인 활용이 요청된다.

(4) 인력 구조조정

항만하역노동과 관련하여 가장 시급하게 해결하여야 할 과제는 일용노동력의 항운노조 공급독점체제인 것으로 생각되며, 임금지급방식의 개선 등도 요구된다. 그런데 이들 문제에 대한 자세한 내용은 앞에서 이미 언급한 바 있다. 다만 문제의 해결에 있어서는 노·사·정의 합의가 도출되어야 하는바, 업계의 적극적인 노력이 있어야 할 것이다.

한편, 항만하역 및 운영의 기계화·자동화가 급격히 이루어짐에 따라 단순노동력의 공급과잉과 아울러 숙련기능 노동력의 부족문제가 예상된다. 특히 광

14) 부두운영회사의 시행은 최초 1년간 가계약의 형태로 이루어지며, 해당 1년간의 운영실적을 기초로 3년 단위의 본계약이 체결됨.

양항 1단계, 부산항 4단계 등 다수의 컨테이너부두 신규 개장이 이루어짐에 따라 컨테이너 처리인력의 부족현상이 현안으로 대두되고 있다. 이에 대처하기 위하여는 자체 교육훈련 프로그램의 운영으로 다기능 인력을 양성하여야 할 것이다.

3. 水産業 對策

1) 기본방향

수산업은 대부분 경영규모가 영세할 뿐만 아니라 생계형으로 영위되고 있다는 점, 그리고 국민식량수급에 절대적으로 중요한 역할을 담당한다는 점 등에서 여러가지 세제·금융지원을 받고 있다. 특히 IMF체제하에서 업계는 원가부담의 증대와 수요감퇴로 어려움이 가중되고 있으며, 따라서 그만큼 정책적 지원의 필요성도 높아진 것으로 판단된다. 즉, 어업용 유류·기자재 등에 대한 세제혜택의 확대와 함께, 영어자금의 지속적 공급 및 공급비율의 확대 등이 필요하다.

한편, IMF체제하에서 수산업계의 위기극복을 위하여 정부의 직접적인 지원정책이 불가피하다고 하여도 이는 어디까지나 단기적인 대책에 불과하다. 장기적인 관점에서는 이러한 직접지원이 우리 수산업의 경쟁력을 약화시키는 요인이 되기 때문이다. 우리 수산업이 현재의 비효율적인 체제에서 탈피하여 효율적인 구조로 전환하기 위하여는 직접지원보다는 영어환경개선 등 간접적인 지원체제가 더욱 효과적이다. 즉, 정부의 효율적인 어자원관리와 어선세력의 조정, 수산기술의 개발 및 보급, 수산국제협력의 강화, 수산물 유통체제의 혁신, 수산가공산업 육성, 기업구조조정의 지원 등 경영기반조성 정책이 적극 추진되지 않으면 안된다.

또한 개방화·자유화 시대를 맞이하여 수산업도 중·장기적으로 보호주의에서 시장개방형 정책으로 전환하지 않으면 안될 것이다. 시장보호와 정부지원은 장기적으로 우리 수산업의 발전에 전혀 도움이 되지 않을 뿐만 아니라 오히려 장애요인으로 작용하기 때문이다. 수산업의 시장개방은 수산물뿐만 아니라 자본 및 기술교류와 협력 등 수산물의 생산·유통·가공 등 다양한 측면에서 추진되어야 할 것이다.

업계에서도 현금흐름의 극대화, 기업간 인수·합병 등 구조 조정의 시행, 재무구조 개선 등 내부적 효율화와 함께 수출시장의 개척, 해외합작사업의 확대, 기르는 어업으로의 전환, 수산물 고급화, 연안국 조업규제 대응 등 다각적인 노력이 요구된다.

2) 정부의 정책방향

(1) 연근해 어업

① 세제지원제도의 강화

가. 유류면세조치의 지속시행 및 면세유류 공급대상 확대

연근해어업용 면세유류의 과세조치시에는 어업인 추가부담이 1998년 기준 3천억원에 이르는 등 어업생산에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다. 출어비용 중 유류비가 차지하는 비용이 31.7%(1996년 기준)에 달하고 있기 때문이다. 특히, 최근 환율 및 금리상승에 따라 어업비용이 크게 상승하고 있어 어업수지가 악화되고 있는 실정이므로 어업용 유류의 면세조치는 계속하여 시행하여야 할 것이다. 또한 부산, 여수 등 주요 수산기지에 유류저장시설을 설치하여 면세유

〈표 V-10〉

수산업 면세유류 공급실적

단위: 천드럼

	1992	1995	1996	1997	1998(계획)
경 유	4,523	5,679	5,988	6,345	6,500
경질중유	490	700	750	779	1,000
중 유	5	14	12	33	295
휘 발 유	33	78	109	185	185
기 타	31	35	37	38	170
계(드럼)	5,082	6,511	6,896	7,340	8,000
어업인부담경감액(억원)	474	900	1,264	1,268	3,000

자료: 해양수산부, 「해양수산백서」, 1997. p.492 및 해양수산부 내부자료.

류를 지속적으로 공급하는 방안도 적극 추진해나갈 필요가 있다.

또한 면세유류 공급대상을 내수면 양식어업용 시설, 새우 및 톳 건조시설에도 추가로 확대하도록 조세감면규제법에 반영하여야 할 것이다.

나. 어업용기자재의 부가가치세 면제대상 확대

어업용 기자재에 대한 부가가치세 영세율 적용대상을 현행 16종에서 기관, 어상자, 얼음 등을 포함한 58종으로 확대하여 어업경영 수지개선과 어가소득 증진을 도모한다. 그리고 수혜대상을 개인뿐만 아니라 영어조합 법인까지도 확대할 필요가 있다.

② 어선세력 감축의 확대

어업자원에 비하여 과다한 어획활동이 이루어짐에 따라 연근해 어업 생산량이 1990년 들어 지속적으로 감소하고 있다. 즉, 1990년 173만톤에 달한 연근해 어획량이 1997년에는 137만톤으로 그동안 20.8%나 감소하였다.

〈표 V-11〉 연근해어업 어획량 및 어선보유량 추세

구 분	단 위	1990	1995	1997
어획량	천톤	1,726	1,425	1,367
어선보유량	척(천GT)	57,648 (451.3)	51,357 (445.2)	80,363 (606.8)

자료: 해양수산부 「해양수산통계연보」, 각호 및 해양수산부 내부자료.

이와 같은 기본적인 어선세력 수급불균형 뿐만 아니라 최근 주변국들의 배타적 경제수역(EEZ) 선포에 따른 조업어장 축소도 어선감척의 필요성을 증대시키고 있다. 따라서 당국은 어선세력과 어획강도가 높은 업종에 대하여 감척 추진하고 감척되는 어선은 보상후 폐선한다는 방침인바, 이의 지속적인 추진이 요청된다. 즉, 1998~2004년중, 2,593척의 연근해 어선감척 계획의 추진이 이루어져야 할 것이다. 특히 최근 타결된 한·일어업협상의 결과에 따라 어민의 피해를 최소화하기 위한 어업구조조정 사업의 일환으로 감척사업이 대폭 확대될 예정이다. 해양부 한·일어업협정 체결에 따른 어업대책에 의하면, 일본수역

조업의존도가 높은 대게자망, 서남구기선저인망, 골뱅이통발, 오징어채낚기 등의 업종에 있어서 1999년부터 2001년까지 690억원을 투입해 400척을 감척할 계획으로 있으며 일본수역 의존도가 비교적 낮은 대형가저·연승 등 기타업종의 경우도 오는 2001년까지 1,100척을 감척할 예정으로 있다.

북해도 명태트를 원양업의 경우 금년에 5척(52억원) 내년도에 6척(52억원 예산) 등을 감척할 계획으로 있어 어선세력 감축의 확대가 지속될 것으로 보인다.

〈표 V-12〉

연근해어업 구조조정 투자계획

단위: 백만원

5개년 투자계획						2002~2011	합 계
1997	1998	1999	2000	2001	소계		
30,836	86,603	61,852	69,313	61,457	129,878	310,061	439,939

자료: 해양수산부.

③ 민간보유 수산물의 정부비축사업용 매입

수산물의 품목별 수급불균형(특히 냉동오징어 등)에 대비한 수산물 정부 비축사업의 확대가 요청된다. 당국은 수산물의 수매보관, 비축물량을 생산량의 12%에서 20% 수준으로 높임으로써 생산자 가격지지 및 소비자 가격안정을 동시에 도모하고 있는 바, 이의 차질없는 추진이 요청되는 것이다.

〈표 V-13〉

수산물 가격안정기금 지원계획

단위: 백만원

5개년 투자계획						2002~2011	합 계
1997	1998	1999	2000	2001	소계		
347,900	448,400	402,900	440,000	495,800	7,396,700	2,135,000	9,521,700

자료: 해양수산부.

④ 중고선 도입 및 선원고용 관련 규제의 완화

원양어선은 현재 선령 20년 이하의 철강어선으로 허용대상이 제한되고 있다.

그러나 원양어업의 활성화를 위하여는 선령, 톤수 등의 제한없이 중고선 도입을 허용하여야 할 것이다. 어선도입과 관련한 사업성 판단은 업계의 자율에 위임하는 것이 가장 효율적인 것으로 판단된다.

이와 함께 선원구인난 완화와 불법선원 승선을 예방하기 위하여 외국인 선원 혼승비율을 현행 50%에서 연차적으로 확대할 필요가 있다.

⑤ 원양어업 정책자금 지원확대

대외적으로는 UN 해양법협약 발효(1994. 11) 등에 따라 연안국의 영해 및 배타적 경제수역내 수산자원관리 및 공해어업에 대한 국제적 규제가 강화되고 있으며, 대내적으로는 환율상승과 고금리 지속으로 어업경비가 상승함으로써 원양어업의 경쟁력이 약화되고 있다. 따라서 원양어업 정책자금의 지원을 소요액의 38%(1997 실적 기준)에서 50% 수준까지 확대할 필요가 있다.

또한 신어장개발자금으로 연간 10억원씩 융자할 계획인바, 이의 차질없는 지원이 요청된다.

〈표 V-14〉

원양어업자금 지원계획

단위 : 백만원

구 분	5개년 투자계획						2002~	합계
	1997	1998	1999	2000	2001	소계	2011	
원양어업정책자금	85,000	75,000	80,000	30,000	30,000	300,000	300,000	600,000
신어장개발	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000	10,000	15,000
계	86,000	76,000	81,000	31,000	31,000	305,000	310,000	615,000

자료 : 해양수산부.

(2) 공통사항

① 수산물 수출지원의 강화

수산물수출은 최근 수년간 15억달러 내외에서 정체되어 있는바(1997년 실적 14억 9,300만달러), 수산물 수출과 관련된 문제점으로는 i) 수출국이 일본에 지나치게 편중되어 있으며(대일 수출비중 1997년 기준 68%) ii) 주요 수출대

상국의 통상 및 위생규제 강화로 수출신장에 애로를 겪고 있을 뿐만 아니라 iii) 수산물 생산의 절대량 정체로 수출여력에 한계가 있다는 점 등이다.

IMF체제 이후 수산물 수출여건을 살펴보면 국내적으로 환가료 등 부대비용이 최근 들어 점진적인 인하추세에 있으나 외국에 비해 상대적으로 높은 편이며 수출환어음 매입 및 수출신용장 개설의 곤란과 고금리로 수출입 부대비용이 과중한 실정이다. 대외적으로는 아시아지역 국가들의 경기침체, 미국과 EU 등 선진국의 위해요소 중점관리제도(HACCP), 가공공장등록제, 일반특혜관세제도 적용제외(1998. 5. 1) 등 수입수산물에 대한 규제강화 움직임을 보이고 있다. 금년 하반기 당국의 주요 수출촉진 대책을 정리해 보면 <표 V-15>와 같다.

<표 V-15> 1998년 하반기 수산물 주요 수출촉진정책

정 책	내 용	대상품목	비 고
◦ 수출선도 수협육성	- 소규모 어업인 생산물을 수협에서 수출할 수 있도록 지원	넙치, 피조개, 참꼬막, 김, 오징어	-
◦ 수출시장 다변화	- 수산물 전체수출액의 68%를 일본에 의존 · 값싼 중국산 수산물공세에 밀려 일본시장 점유율 감소 - 박람회 참가, 시장개척단 파견, 신제품 및 포장디자인 개발	-	중국, 호주, EU 등이 향후 유망수출시장
◦ 수산물수출 주력 업체 육성	- 일정기간·일정비율의 수출실적이 있는 업체로 선정 - 정부지원자금의 우선 배정, 해외시장개척 및 홍보사업에 우선참가	해조류, 활선어패류, 냉동품, 가공품	「수산물수출전문·선도업체 지정위원회」 설치
◦ 수출계열화 사업촉진	- 생산어가 → (가공공장) → 수출업체 간 수출계열화 추진 - 생산과 수출의 연계기반확보	김, 굴, 피조개 등 집약생산이 가능한 양식품목	-
◦ 양식수산물 수출단지 조성	- 유망 양식수산물 생산해역을 수출전문단지로 조성	넙치, 김, 굴, 피조개, 가리비	1998~2002년 5개년 계획
◦ 국제화 식품 육성	- 교포중심에서 현지인으로 수요층 확대 - 현지가공공장 설립을 통한 시장접근	조미김, 생선묵, 굴통조림	-

자료 : 해양수산부, 「수산물수출촉진대책」, 1998. 9에 의거 작성.

〈표 V-16〉

주요국 수산물 수입규제 및 대응방안

국별	수입규제 내역	대응방안
일본	-9개어종 수입할당제 운용 -김수입 제한 -패류 위생규제 강화	-수입할당제 및 김수입규제에 대한 통상협상 강화 -패류 위생관리 강화 -수출용 활어축양시설 지원
EU	-수출수산물의 가공공장 등록제 시행	-수산물 위생관리 규정의 보완·정비 -국산생선목록GSP(최혜국 대우)등급정산관세 적용 제 외 추진
미국	-한미 패류위생협정에 의 한 위생규제 강화 -위해요소중점관리제도 (HACCP)적용	-패류 위생관리 강화 -위해요소 중점관리제도에 의한 수출입 협정 체결

한편, 금융위기 이후 환율상승으로 수산물 수출의 가격경쟁력 및 채산성은 향상되고 있으므로 당국과 업계의 대응 여하에 따라서는 수출증대의 여지가 많은 것으로 생각된다. 수산물 수출의 증대가 실현되면 업계의 경영개선뿐만 아니라 국민경제적 차원에서도 외환수급개선 및 IMF체제 극복에 기여하게 될 것이다.

주요국별 수산물 수입규제 내역 및 그 대책은 다음과 같다. 표에서 위생규제강화 등에 관한 사항은 직접적인 수입규제라고 보기 어려운 측면이 있으나, 비관세 장벽으로서 광의의 수입규제에 포함시킬 수 있을 것이다.

향후 수산물 수출증대를 위한 정부의 기본적인 정책방향으로는 첫째, 우리나라 수산물 수출의 최대시장인 일본의 수산물 생산기술, 소비자 특성, 유통체계, 수입제도 등에 대한 철저한 연구검토가 선행되어야 한다.

둘째, 지속적인 수출증대를 위한 수출공급기반의 확대를 추구해야 한다. 이를 위해 연근해어업은 적정자원 관리체계의 구축, 상품성 제고를 위한 어업생산 및 처리기술 개선, 자원의 합리적 이용 및 관리에 대한 어민들의 인식전환이 이루어져야 할 것이다. 양식어업은 전략적 품목분류 및 선별적 육성, 특화 양식품목의 지역별 조정 및 단지화, 어장이용의 적정화 등이 요구된다. 원양어업의 경우 해역별 출어어선 조정, 선진형 어업협력체계구축, 원양어선의 인력절약이 추구되어야 할 것이며, 수산가공산업의 경우에는 특산가공산업의 육성 및 생산요소의 안정적 공급기반 구축이 필요하다.

셋째, 국제경쟁력 제고를 위해 수출상품의 품질 비교우위확보, 수출상품의 지속적 창출 및 수출시장의 다변화 등 수산물 수출구조를 고도화시켜야 한다.

② 영어자금의 지속적 공급 및 공급비율 확대

어업환경은 어획부진과 수입개방 등 악화추세를 벗어나지 못하고 있으며, 최근에는 경제위기로 인한 현금흐름의 애로와 이자율 상승 및 수입원자재 가격 폭등으로 경영이 악화되고 있다. 따라서 저리의 영어자금 지원확대가 절실한 실정이다.

영어자금은 1997년 기준 소요액 대비 38%가 지원되었으나 지원비율을 점차 상향조정하여 소요액 대비 50%로 확대하여야 할 것이다.

〈표 V-17〉

영어자금 지원계획

단위 : 백만원

5개년 투자계획						2002~2011	합 계
1997	1998	1999	2000	2001	소계		
950,000	1,050,000	1,150,000	1,300,000	1,450,000	5,900,000	3,400,000	9,300,000

자료 : 해양수산부.

〈표 V-18〉

영어자금 지원조건

항목별	조 건
융자대상	연근해, 양식, 내수면 및 원양어업 경영자
지원한도	어업별·규모별로 소요액의 40~100% 융자
융자금리	연 5%(원양, 5.5% → 5%로 인하추진)
융자기간	1년(생산 소요기간 2년 이상인 어류축양 및 종묘생산은 2년)

자료 : 해양수산부.

③ 수산양식의 생산성 및 부가가치 향상 지원

활어, 선어 등 부가가치가 높은 어업을 집중 육성함으로써 어업 경비상승에 대처하는 한편, 경제성을 상실한 어업은 과감히 정비 또는 통폐합하도록 어업 구조조정을 지원하여야 한다. 특히 연안 오염에 의한 병해 및 적조피해와 태풍

등 자연재해를 최소화할 수 있는 양식기술과 양식시설을 도입할 필요가 있다.

수산양식의 부가가치를 높이고 환경을 보호함으로써 지속적 생산체제를 구축하기 위한 당국의 사업내용 및 투자계획은 <표 V-19, 20>과 같은바, 이의 차질없는 추진이 요청된다.

<표 V-19> 수산양식 생산성 향상을 위한 주요사업계획(1998~2011)

사 업 명	사 업 내 용
양식기반시설 확충	-어패류 종묘 배양장 270개소, 사료저장고 240개소, 사료제조기 170개, 개량부자 10,500천개
내파성 가두리 양식시설 보급	-적조와 태풍등 재해를 최소화할 수 있는 내파성 (부침식) 가두리양식시설 69개소
마을 공동어장의 양식장화	-10개 시도 -어패류 양식 420개소, 패류양식 17,122ha, 종묘 중간생 산시설 70개소
환경친화적 양식기술 도입	-미국 SARGO 시스템, 노르웨이 AQUAOPTIMA 시스템 도입 -환경친화적 사료, 시설기자재 및 양식기술 개발

자료 : 해양수산부.

<표 V-20> 수산양식 생산성 향상을 위한 투자계획

단위 : 백만원

구 분	5개년 투자계획						2002~	합계
	1997	1998	1999	2000	2001	소계	2011	
• 양식기반시설	7,533	9,137	9,500	9,500	9,500	45,170	76,930	122,100
• 내파성 가두리 양식	—	1,640	2,000	2,000	2,000	7,640	6,000	13,640
• 마을공동어장의 양식장화	8,753	8,753	9,000	9,000	9,000	44,506	87,553	132,059
• 환경친화적어업체제구축	—	—	125	125	125	375	1,605	1,980
계	16,286	19,530	20,624	20,625	20,625	97,691	172,088	269,779

자료 : 해양수산부.

④ 수산장비 및 시설개선

어선을 비롯한 수산장비 및 시설의 물리적·경제적 노후화로 어업생산성이

저하되고 있으므로 이의 대체 및 개선이 요구되고 있다. 따라서 i) 선령 16년(강선·FRP선 21년)이상 연근해 노후선은 효율성이 크게 떨어질 뿐만 아니라 해난에 취약하므로 적정 규모의 경제선(FRP선 또는 강선)으로 대체하고 ii) 노후화된 기관·장비·설비는 유류 과다소모, 효율저하 등의 문제가 있으므로 대체하여야 할 것이다.

이와 같은 수산장비 및 시설개선을 위한 해양수산부의 투자계획은 다음과 같다.

〈표 V-21〉 수산양식 시설개선을 위한 투자계획

단위 : 백만원

구 분	5개년 투자계획						2002~	합계
	1997	1998	1999	2000	2001	소계	2011	
노후어선대체	33,213	33,624	33,624	33,624	33,624	167,709	336,240	503,949
기관대체	6,400	6,400	6,400	6,400	6,400	32,000	64,000	96,000
장비·비개량 등	15,148	20,148	17,148	17,148	16,148	85,740	152,480	238,220
계	54,761	60,172	57,172	57,172	56,172	285,449	552,720	838,169

자료 : 해양수산부.

⑤ 부실 및 우량업체간 인수·합병 등 구조조정 유도

IMF 체제하에서 신용경색 현상이 지속되고 있을 뿐만 아니라 고금리로 인한 경영부실화 및 부도사태가 우려된다. 부실기업의 경우 자구노력에도 불구하고 재무구조의 개선이 불가능할 때에는 기업간 인수합병이 원활하게 이루어질 수 있도록 세제 등 제도적 지원을 강구해야 할 것이다.¹⁵⁾ 또한 수산양식업의 경우도 현재 시설초과 및 무질서한 시설배치로 생산성 저하를 야기하고 있으므로 적정규모의 산정 등 대대적인 정비를 통한 구조조정을 유도할 필요성이 있다.

⑥ 남·북한 수산협력 강화

현재 남·북한 수산물 교역은 제3국 상사를 통한 간접교역 형태로 이루어지고 있다. 그러나 남·북한 공동이익을 극대화하기 위하여는 i) 수산물 직접교

15) 기업구조조정의 세제지원에 대한 자세한 내용은 〈표 V-3〉 참조.

역 확대 ii) 공동어로 조업구역 설정 및 공동조업 시행 iii) 합작사업 추진 및 수산제품의 공동개발 iv) 수산기술정보의 교환 및 공동연구 등이 추진되어야 할 것이다. 그리고 이의 효과적인 수행을 위하여는 가칭 “남북 수산공동위”를 설치하여 협력방안 협의 및 협력사업 추진을 도모하는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

⑦ 행정규제의 완화

당국은 수산업의 발전을 도모하는 한편, 생계유지형 소규모 어업은 사회보장적 차원에서 어업인의 불편을 완화하는 방향으로 행정규제를 완화하고 있다. 그 주요내용은 다음과 같다.

- i) 연안어업의 종류를 통폐합(16종 → 8종)하여 시기에 따라 어업활동 범위를 확대토록 함으로써 어업인의 편의 도모
- ii) 육상 양식어업 및 종묘 생산어업의 시설제한 기준을 폐지하고 양식품종을 확대하여 어업활동 원활화 및 소득 향상도모
- iii) 허가 및 면허어업의 우선순위를 폐지하여 귀어인력의 어업활동 신규진입을 용이하게 하고, 어획물운반업 및 수산물 가공업 허가제를 등록제로 전환

〈표 V-22〉

수산부문 규제정비계획(1998)

법 률 명	규제총수	정비계획			존 치 (또는 1999이후 정비)
		소 계	폐 지	개 선	
• 수산업법	163	123	86	37	40
• 수산물 검사법	16	16	10	6	—
• 내수면어업 개발촉진법	19	18	12	6	1
• 낚시어선업법	14	11	7	4	3
• 수산업협동조합법	32	28	17	11	4
• 어항법	29	21	17	4	8
• 어선법	16	12	8	4	4
합 계	289	229	157	72	60

자료 : 규제개혁위원회, 「1998 해양수산부 규제정비계획 심사조정안」, 1998. 10. 26.

- iv) 수산물의 검사유효기간을 폐지하고 수출용 수산물 의무검사제도와 수산
제품 생산과정의 검사 대상 축소
- v) 2개 이상의 동시어업 제한, 근해안강망 어업의 어구사용통수 제한, 근해
통발 어업의 조업구역 제한 등 어업에 대한 각종 행위제한 규정을 폐지
하여 어업인 불편해소

3) 업계의 대책

(1) 연근해어업

①기르는 어업의 확대

어자원의 급속한 고갈에 대응하고 수산물의 안정적 생산을 위하여는 양식어업의 비중을 높여야 할 것이다. 또한 양식어업은 소비자의 고급어종에 대한 수요 증대에 따라 해당어종을 계획적으로 적정량 공급할 수 있다는 장점이 있다. 양식어업의 활성화를 위하여는 i) 미개발수역에 대한 개발 촉진 ii) 지역특성에 적합한 생산·유통체제의 구축 iii) 선진 양식어업기술의 도입 등이 추진되어야 할 것이다.

한편, 치어의 보호·육성에도 관심을 가짐으로써 가용 어자원을 늘려나가야 한다. 즉, 회귀성 어류 및 연안어류의 치어 배양 및 방류와 연근해의 치어 포획 자율적 금지 등을 민간주도 또는 민·관 합동으로 추진하여야 한다.

② 수산물의 고급화

수산물의 고급화는 수산업의 수익성 개선과 소비촉진을 위하여 필요하다. 이를 위하여는 i) 고급어종의 양식 및 어획량 확대와 함께 ii) 활어·선어의 생산비중을 증대하고 iii) 유통의 합리화 iv) 수요에 부응하는 가공기술의 개발 등이 추진되어야 한다.

특히 수산물가공은 대량 생산되는 오징어, 꽁치 등의 고부가가치화 및 소비 증대에 크게 기여할 것으로 예상되는 바, 소비자의 식생활과 기호에 적합한 제품개발이 요구된다.

③ 구조조정에의 적극 참여

연근해 어업의 가장 큰 문제는 어자원에 비하여 어획활동이 과다하게 이루어짐으로써 생산감소 및 수익성저하가 초래되고 있다는 점이다. 이에 대한 대책으로 정부당국은 1998~2004년 기간중 2,593척의 어선을 감척하는 계획을 추진하고 있는 바, 업계의 생존 차원에서 자발적 참여가 요청된다.

또한 i) 생산방식 및 어선·어구의 개선으로 인력절약과 생산성 향상 ii) 업체간 어업 영역의 조정과 인수·합병 iii) 사업역량과 경제성을 감안한 업종의 선택과 집중 등 경쟁력 제고를 위한 구조조정을 적극 추진하여야 할 것이다.

(2) 원양어업

① 어구·선용품의 국내구입 비중 확대

IMF 체제하에서 원화가치가 폭락함에 따라 국산 어구 및 선용품의 가격경쟁력이 향상된 것으로 평가된다. 따라서 어구 및 선용품의 국산구입 비중의 확대는 어업경비 절감차원에서 적극 검토되어야 할 것이며, 이는 외화절약이라는 관점에서도 적극 권장되어야 할 것이다.

수산업의 업종별 수입의존도를 보면 원양어업이 32.12%로 연근해어업(1.93%), 내수면어업(0.04%), 수산양식(0.69%) 등에 비하여 월등히 높게 나타나고 있다.¹⁶⁾ 따라서 원양어업의 경우 국산 어구 및 선용품 조달 비중의 상향조정에 따른 원가 및 외화절감효과도 그만큼 클 것으로 기대된다.

② 해외 합작사업의 확대

연안국의 자원 자국화 및 보호추세에 따라 단순입어에 대한 제약이 증대하고 있으므로 원양어업의 현지화 전략의 추진이 요청된다.

해외합작사업에는 1997년 5월 현재 52개업체가 15개국에 진출하여 총 5,600만달러를 투자하고 있는데, 업종별로는 어획업에 가장 많은 38개 업체(95척)가 집중되어 있고 양식업에 10개 업체(새우, 피조개 등 803ha), 기타사업 4개 업체(가공 등) 등의 분포를 보이고 있다. 향후에는 어획업의 진출과 연계하여 양

16) 한국은행, 「1993 산업연관표」, 1996(참고로, 한국은행 「1995 산업연관표」, 1998에는 원양어업이 별도로 분류되어 있지 않음).

식 및 가공분야로 사업다각화를 추진함으로써 해외자원 개발기반을 확보하고 수입대체효과의 실현 및 수출시장 개척을 도모하여야 할 것이다.

③ 연안국 조업규제에의 신축적 대응

배타적 경제수역(EEZ)제도의 도입에 따른 규제가 심한 연안국으로서 장래성이 불투명한 경우에는 출어의 축소 및 노후화된 어선의 수출(연안개도국에 대한) 등을 추진하여야 할 것이다. 그리고 한편으로는 위에서 언급한 바와 같이 i) 해외합작사업과 같은 어업협력을 모색하는 등 우회적 접근을 시도할 필요가 있다. 또한 ii) 국제적 조업규제의 준수 및 자원관리에의 적극적 기여를 통한 신뢰관계 형성 iii) 국내 및 해외 수산단체 또는 환경단체와의 접촉과 결연관계 추진 등을 통한 협력여건 조성 등의 방안이 모색되어야 할 것이다.

(3) 공통사항

① 현금흐름의 극대화

IMF 체제하의 금융시장 여건(유동성 부족과 고금리 현상)상 기업의 도산을 방지하고 경영안정을 도모하기 위하여는 현금흐름의 극대화 전략을 추진할 수밖에 없을 것이다. 수산업은 1차산업(어획 및 수산양식), 2차산업(수산가공) 및 3차산업(수산유통)을 포괄하고 있어 경영여건이 서로 상이하므로 경영전략도 서로 차이가 있다. 어획 및 수산양식업의 경우에는 기업형 보다는 가업형으로 운영되는 경우가 많아 부도라는 개념은 대부분 해당되지 않겠으나 어선, 어구, 양식시설 등에 대한 투자로 인한 부채가 많아 자본비용이 증가할 뿐만 아니라 유가상승 등에 의한 어업경비 증가도 문제가 되고 있다. 따라서 i) 유류소비절약, 인력합리화, 어로장비 및 시설의 국산구입 등을 통한 비용절감을 도모하고 ii) 신규투자의 유보 iii) 불요불급한 자산의 매각·임대를 통한 현금 확보 등의 방안을 강구할 필요가 있다.

수산가공업과 수산유통업의 경우도(기업형 어획 및 수산양식업 포함) 기본적으로는 타업종과 유사한 현금흐름 극대화 전략이 추진되어야 하겠으나 대부분 기업형으로 운영되고 있으므로 부도의 가능성에 충분히 대비하여야 할 것이다. 즉, i) 판매비·일반관리비 절감과 원재료의 낭비요인 제거 등을 통한

비용구조의 개선 ii) 핵심사업에의 집중을 통한 수익성 향상 iii) 신규투자계획의 재검토 및 추진중인 사업의 한시적 중단 iv) 해외자본의 도입을 위한 기술력·수익성 등에 대한 증빙자료 확보 v) 보유자산의 임대·매각 추진 등이 주요 대책으로 고려될 수 있을 것이다.

② 재무구조 건실화 등 구조조정의 시행

수산업계는 대내적으로 자원고갈과 지나친 어획활동의 지속으로 수익성이 악화되고 있으며, 대외적으로는 주변국들의 배타적 경제수역(EEZ) 선포와 원양어획활동 규제의 어려움에 직면하고 있다. 따라서 i) 어선세력의 자발적 감축과 아울러 ii) 부실업체의 M&A iii) 해외합작사업의 활성화 iv) 어업생산성이 낮고 어업자원량이 빈약한 한계어업으로부터의 철수 v) 증자, 장기저리 자금도입(해외차입) 등 자금조달 능력 강화 vi) 노후 비경제선, 불요불급한 자산의 매각 vii) 조직·인력 축소 등 적극적 구조조정이 요청된다.

그리고 노후화된 어선의 연안개도국 수출을 확대하고 규제가 심한 연안국으로의 출어를 축소하는 한편, 어선현대화, 어업기계화를 통하여 어업생산성 및 안정성을 제고할 필요가 있다.

③ 수출시장의 개척

IMF 체제하에서 원화가치의 하락으로 우리 수산물의 가격경쟁력이 향상된 것으로 평가된다. 따라서 내수둔화의 위기를 수출시장 개척으로 타개하기 위한 노력이 필요하다. 수출확대를 위한 방안으로는 i) 고부가가치 수출품목을 적극 개발하며(넙치, 굴, 생선묵 등) ii) 지나친 일본 위주의 시장의존도(약 68%)에서 탈피하여 EU(약 6%), 미국(약 5%) 등의 시장확대와 함께 새로운 거대시장으로 부상하고 있는 중국, 홍콩 등への 적극적인 진출을 도모하고 iii) 해외 합작투자, 생산·가공·판매의 국제 분업화 추진 iv) 수출대상국의 위생 및 통상 규제에 대비한 위생관리 등이 강구되어야 한다.

④ 어로장비 및 시설현대화

노후화되어 효율성과 경제성이 낮을 뿐만 아니라 안전성의 확보에도 문제가 있는 어선, 기관, 장비 등은 현대화하여야 할 것이다. 당국은 이들 어로장비의

현대화 추진에 대하여 금융지원을 실시하고 있으므로 사업자의 금융부담은 비교적 적은 편이다.

한편, 어로장비 및 시설현대화에 있어서는 어획능력의 극대화보다는 장기적으로 지속가능한 어업 내지 장기적 이윤극대화의 관점에서 어선 및 장비보유 규모의 조정 내지 최적화에 대한 조치가 병행되어야 할 것이다.

(4) 수협의 구조조정

수협중앙회는 1998년 6월 현재 87개 조합(지구별조합 66개, 업종별조합 19개, 제조업조합 2개)으로 구성되어 있으며 조합원은 16만 4,463명에 이르고 있다. 수협중앙회 인원은 1985년 1,875명에서 1996년 2,870명까지 증가하였으나 1997년 이후 구조조정을 통해 1998년 10월 현재 2,500여명에 이르며, 인원증가는 주로 신용부문의 신규채용에 기인한 것이다. 또한 중앙회 사업별 손익현황을 살펴보면 1995년 156억 적자, 1996년 8억 흑자, 1997년 397억 적자로 1995년부터 1997년까지 연평균 적자규모는 약 182억원이고 상호금융과 일반사업을 제외한 모든 사업에서 적자를 나타냈으며, 특히 지도사업과 신용사업부문의 적자가 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 1998년 6월말 현재 수산정책자금 대출금은 2조 4,438억원으로 이 중 불건전여신은 약 8%인 1,887억원이고, 중앙회 정책자금 부실여신은 1,355억원에 이르고 있다. 또한 자회사 중 수협사료(주)를 제외한 나머지 3개 자회사는 설립취지에 부적합하고 수협유통의 경우 백화점사업은 중앙회 직영보다 수익성이 떨어지는 등 경영상의 비효율을 낳고 있는 실정이다.

IMF체제에 따른 금융구조조정과 관련하여 금융기관의 규제가 강화될 전망이다. 중앙회의 경우 'BIS비율'이 1998년 6월 현재 12.5%에 달하고 있으나 경기침체 지속으로 부실채권의 증가가 우려되고 있으며, 회원조합의 경우는 총당금 적립이 대단히 취약한 실정이다. 더구나 점포당 수신규모는 1997년 시중은행 787억원에 비해 중앙회 248억원, 회원조합 124억원으로 절대규모가 크게 부족한 상태로 신용업무 취급조합의 수지실적이 극히 저조하다. 이에 따라 회원조합에 대한 신용업무 제재 또는 신인도 손상시 수협전체의 신인도에 막대한 타격을 주어 수산금융사업이 위기에 봉착할 가능성도 배제할 수 없다. 이에 따라

수협은 자체적으로 경영혁신대책을 수립하여 사업구조조정, 재무구조개선, 경영효율의 극대화 등을 추진하고 있다(〈표 V-23〉 참조).

〈표 V-23〉

수협 경영혁신 대책

	내 용	비 고
사업구조조정	• 영업점폐쇄 : 신용점포 16개(5), 백화점 3개(5) • 기구 및 인원감축 16부 8실 3단 → 13부 3실 3단 정원감축 3,000명 → 2,500명	()안은 목표치임. 백화점 건물매각 추진
재무구조개선	• 자기자본 증대 - 회원특별증가추진 : 1913억원 증가 - 수산금융채권발행 : 700억원(1998.2.17) - 자산재평가 : 재평가적립금 1,217억원 • 불건전채권 감축추진 - 채권회수팀 설치 13개팀(수도권4, 자치9) • 상호금융 예금자 보호를 위한 안전기금 설치 - 상호금융 예금자 보호규약 제정(1997.12.27) - 기금규모 : 3,032억원(20년) - 설치실적 : 20억원(3/4분기) • 자회사 정비 (주)수협유통 : 여행사업본부폐쇄, 직관사업 부문 인수운영	목표액 : 2000억원 상환기간 : 10년 연 16% 1998. 6. 1 기준 1998. 3. 27
경영효율극대화	• 경비절감 - 인건비·복리후생비 비용 감축 • 외부투자계획 취소 - 동원선물(주) 출자취소 (10억원) • 알뜰경영실현 - 홍보용책자 발간 중단 및 물자절약지속 추진	1998. 10월말 실적 : 345억원

향후 수협의 개혁방안으로는 먼저 신용 및 경제사업부문에 대한 독립사업부제를 강화하여 신용과 경제사업부문을 완전 분리하는 것이다. 이를 위해 신용 및 경제사업부문을 전담하는 독립사업부 부회장을 두고, 부회장에게 소관업무의 직원에 대한 인사권과 사업계획 및 수지예산 편성권을 부여하되 경영실적 평가를 통해 책임경영 풍토를 정착시키는 것이다.

둘째, 중앙회는 조합의 금융업무 영역을 구분하여 금융자유화와 금융산업의 고도경쟁체제라는 새로운 금융환경에 부응하는 경쟁력 있는 수산금융체제로 전환되어야 한다. 이를 위해 중앙회는 신용업무, 회원조합은 상호금융업무로 업무영역을 구분하여 전문화 및 효율성 제고를 꾀해야 할 것이다.

셋째, 중앙회 및 조합의 재무구조 건전화 및 자금관리 통제를 강화하기 위한 대책수립이 필요한바, 각종 충당금의 조기적립과 충당금 적립전 배당금지, 적정자본비율확보, 신용 및 상호금융점포에 대한 경영평가 및 사후관리 강화 등의 조치가 이루어져야 할 것이다.

4. 기타 海洋産業 對策

1) 기본방향

해운, 항만 및 수산업을 제외한 기타 해양산업은 조선, 해양구조물, 해양관광, 해양레크리에이션, 해양광업, 해저통신망, 환경·안전 관련사업 등 광범위한 분야를 포괄하고 있다. 따라서 이들 산업과 관련된 대책도 일률적으로 제시하기는 매우 곤란하다. 먼저 조선, 해양구조물 등의 산업은 우리나라가 이미 상당 수준의 국제경쟁력을 확보하고 있으며, 따라서 이들 산업에 대한 IMF체제하의 대책도 국제경쟁력의 유지 내지 강화 차원에서 검토되어야 할 것이다. 즉, 기업은 생산요소의 조달, 조직 및 경영효율화 등의 관점에서 기업구조조정을 추진하며, 정부 당국은 이의 원활한 추진을 지원하여야 할 것이다. 또한 국내외 홍보 및 마케팅 체제를 재정비하여 비효율적 요인을 제거하고 확장할 부문은 투자를 확대하는 등의 조치가 수반되어야 한다.

그리고 해양관광, 해양레크리에이션, 환경·안전 관련산업 등은 아직 발전초기 단계로서 투자유치, 기술확보 등 발전기반을 조성하는 것이 중요하다. IMF

체제하에서 새로운 분야에 대한 신규투자는 위축될 수밖에 없겠으나, 개방화·자율화의 확대로 해외 선진기술과 자본유치의 가능성은 높아진 것으로 평가된다. 따라서 이들 분야는 중·장기적 관점에서 발전을 모색하여야 할 것이다. 특히, 환경·안전 관련산업, 해저통신망 등은 공공적 특성이 강하므로 해당산업 발전에 있어서 일정부분 정부의 역할이 불가피할 것으로 예상된다.

IMF 관리체제 1년이 경과한 시점에서 볼 때 초기에 비하여 경영여건은 많이 개선되었으나 담보력이 약한 중소기업의 경우 아직도 유동성 확보의 어려움, 금융비용부담 과중 등 문제가 지속되고 있다. 따라서 단기적으로는 이러한 문제에 대처하여 신규투자 조정, 경비절감, 보유자산의 매각 등 현금흐름 원활화 방안을 추진하여야 할 것이다.

2) 정부의 정책방향

정부의 산업정책은 과거 직접개입 및 규제방식에서 자율화·개방화 및 규제 철폐로 방향전환이 이루어지고 있다. 따라서 IMF체제하에서 해양산업에 대한 정부역할도 제한적일 수밖에 없을 것이다. 즉, 정부의 역할은 기업구조조정의 지원, 사회간접자본 확충, 생산적 노사관계의 유도, 행정규제의 완화 등 경영여건의 개선에 주안점을 두어야 한다. 그러나 시장기능이 적절하게 작동하지 않는 공공재적 특성을 지닌 부문, 유치단계의 산업 등과 관련하여서는 여전히 일정 수준의 정부역할이 필요할 것이다.

한편 정부의 정책방향이 이와 같이 민간부문에 대한 불개입 및 규제해소로 가닥을 잡아가고 있으나 IMF체제와 같은 위기상황에서는 산업의 성장잠재력 자체가 붕괴되는 것을 막기 위한 대응조치가 필요하게 된다. 첫째, 세제 및 금융지원으로 회생가능한 기업의 도산을 최소화하여야 한다. 특히 환경·안전 관련산업의 발전여부는 정부의 환경보전 및 안전관리 정책과 관련되어 있으므로 정부의 정책적 배려 내지 지원이 요구된다.

둘째, 발전단계에 있는 유치산업 즉, 해양관광, 해양레크리에이션산업 그리고 환경·안전 관련산업은 아직 발전의 초기단계에 있으므로 자생적 발전이 가능하게 될 때까지는 기초 연구개발(R&D) 투자 등의 정책적 지원이 뒤따라야 할 것이다.

셋째, 기업구조조정에 대한 지원이 필요하다. 예를 들면, 기업간 인수·합병(M&A), 재무구조개선 등 기업구조조정과 관련하여 정부는 세제지원책을 시행하고 있으나 양도차익에 대한 특별부가세 등의 부담이 여전히 높은 점을 감안하여 이를 폐지할 필요가 있다. 그러나 업체에 따라 경영개선이 불가능한 경우에는 시장원리에 의거 청산하는 등의 조치가 불가피할 것이다.

넷째, 정부는 노동시장의 신축성 제고에 노력하고 건전한 노사관계의 구축을 유도하여야 한다. 특히 경제사회 여건의 변혁기에 있어서 정부는 노동시장의 이해관계 조정자로서의 역할과 아울러 법적·제도적 기반조성자로서의 역할을 적극적으로 수행하여야 할 것이다.

다섯째, 해양관광·기타산업의 효율증대를 위하여 대폭적인 규제완화를 추진하여야 한다. 정부 규제의 해소는 기존 산업의 원가절감을 통한 경쟁력 강화와 함께 새로운 기업의 시장진입을 원활하게 함으로써 해당산업 활동의 활성화에 기여할 것이다.

3) 업계의 대책

IMF체제하에서 업계는 고비용·저효율 구조의 문제점을 진지하게 점검하고 새로운 발전의 기반을 마련하여야 할 것이다. IMF체제하의 경영위기는 우리 기업의 체질강화를 위한 좋은 기회가 될 수 있기 때문이다. 그러나 기업의 발전은 생존이 전제되어야 하는 것이므로 단기적으로 생존을 위한 전략이 우선되어야 할 것이다. IMF체제의 극복을 위한 해양관광·기타산업계의 주요 대책은 첫째, 다른 부문에서와 같이 현금흐름 원활화 및 경영안정성을 제고하는 것이다. 이를 위하여는 신규투자계획 조정, 경영부문의 경비절감, 보유 부동산의 매각·임대 등의 추진이 요구된다.

둘째, 재무구조 건실화 등 구조조정을 시행하는 것이다. 즉, 재원조달은 자기 자본 위주로 추진하되 부채의 경우는 장기저리 자금의 비중을 높여야 할 것이다. 특히 해외 자금의 경우는 환율의 하향안정에 따라 향후 환차익까지 기대된다. 재원조달을 원활하게 하기 위하여는 투자자에 대한 기업홍보, 부채와 주식간의 교환, 부채의 상환만기 조정(rescheduling) 등의 대책이 필요하다.

셋째, 기업구조조정에 있어서는 고용조정이 불가피한 경우가 많다. 인력구조

의 비효율과 잉여인력의 보유는 기업의 경쟁력을 저하시킴으로써 도산을 야기하고 이는 다시 대량실업을 야기할 우려가 있기 때문이다. 그러나 대규모 정리해고는 자제되어야 하며 대신에 임금삭감, 성과급 체제에 의한 노동생산성 향상, 조직내 인력 재배치를 통한 인력활용도 제고 등의 방안이 우선되어야 할 것이다.

넷째, 해외시장의 적극적인 개척이 요구된다. IMF체제하에서 내수위축으로 해외시장의 개척이 불가피하게 되었을 뿐만 아니라 원화의 평가절하로 수출품의 가격경쟁력도 크게 향상되었다. 따라서 기업의 활로는 해외시장의 적극적 개척에서 찾는 것이 필요하며 또한 유리한 상황에 있는 것으로 판단된다.

다섯째, 조선·해양구조물 등의 부문에서는 최근 수출의 원화환산 수입증대로 현금흐름이 개선되고 있다. 따라서 기업구조조정과 병행하여 부채상환, 증자 등을 통한 재무구조의 개선과 함께 기계화·자동화 등에 대한 투자확대 등을 적극 검토할 필요가 있다.

여섯째, 해상공관, 해양레크리에이션, 환경·안전 관련사업 등은 아직 발전 초기단계로서 신규투자가 요청될 뿐만 아니라 해외선진기술의 확보문제가 시급한 과제로 대두되고 있다. 따라서 외자유치 및 해외기술의 도입을 적극 추진할 필요가 있다. 특히 IMF체제하에서 외국자본 및 기술도입 관련 제약이 대부분 해소되었으므로 도입기회는 크게 확대되었다. 다만, 경제적 불확실성이 여전히 높은 상황에서 대규모 신규투자는 신중하게 추진되어야 할 것이다.

第 6 章 海洋産業의 國民經濟的 波及效果와 發展展望

1. 海洋産業의 國民經濟的 波及效果

1) 고용유발 효과 : 실업해소 효과

해양산업의 실업자 흡수정도를 나타내는 고용유발 효과를 산업연관표에 의거 분석하고자 한다. 산업연관표에 의한 고용량의 계측은 고용계수¹⁾에 생산유발계수²⁾를 곱하여 도출된 고용유발계수를 이용하게 된다.

즉, 고용유발계수행렬 = $\hat{l}(I - A^d)^{-1}$

$\hat{l}$: 고용계수의 대각행렬

A^d : 국산투입계수행렬

이와 같이 도출된 고용유발계수행렬의 산업부문별 열합계는 해당 산업부문의 생산물 1단위 생산에 직접 필요한 고용량뿐만 아니라 생산과급 과정에서 간접적으로 필요한 고용량도 포함하고 있다. 즉, 해운, 항만, 수산업 등 해양산업의 생산에 있어서는 각종 원자재, 장비 등 여러 산업부문의 생산물을 중간재로 사용함으로써 타 산업과 연관관계를 맺고 있다. 그러므로 해양산업의 고용유발계수는 연관된 각 산업부문의 생산과정에서 연쇄적으로 유발되는 전체 고용수요를 나타내는 것이다.

한편 고용량을 측정하는 기준은 연기준(man · year), 일기준(man · day), 시간기준(man · hour) 등이 있는데 산업연관표에 의한 고용량은 연기준에 의거

1) i 산업의 고용계수 (li)는 $li = Li/Xi$ 로 표시된다. 여기에서 Li : i 산업고용량, Xi : i 산업 총산출액을 나타냄.

2) 최종수요 1단위가 외생적으로 주어졌을 때 이를 충족하기 위하여 각 산업부문에서 유발되는 직간접 총산출액을 의미함. 위 식에서는 $(I - A^d)^{-1}$ 이 이에 해당됨.

계측된다.

표에서 보면 해양산업의 고용유발계수는 부문별로 산출액 10억원당 10~33명으로 제조업 평균 19명보다 대체로 많은 것으로 나타났다. 그리고 피용자뿐만 아니라 자영업주 및 무급가족종사자까지 포함한 전체 취업자를 기준으로 하면 산출액 10억원당 11~67명의 직장이 창출된다. 특히 수산어획, 수산양식 등 수산업에 있어서는 피용자에 비하여 자영업주 및 무급가족종사자의 비중이 매우 큰 것으로 나타났다.

해양산업 중 피용자 기준의 노동유발 효과가 가장 큰 부문은 항만하역으로서 10억원의 하역서비스 생산이 이루어질 경우 33명의 고용이 유발되며, 이어서 항만건설(30명), 수산가공(28명), 조선(22명), 수산양식(22명), 수상운수 보조서비스(12명), 수산어획(10명), 외항해운(10명) 등의 순이었다. 그리고 피용자 이외에 자영업주 및 무급가족 종사자를 포함한 취업자 기준으로 보면 수산양식업이 산출고 10억원당 67명으로 가장 많고, 수산가공(43명), 하역(37명), 항

〈표 VI-1〉

해양산업 노동유발 효과

단위 : 명/10억원

부 문 별	피 용 자	취 업 자*
외항해운산업	20	11
항 만 산 업		
수상운수 보조서비스	12	14
하역	33	37
항만건설	30	35
수 산 업		
수산어획	10	24
수산양식	22	67
수산가공	28	43
조 선 산 업	22	25
제 조 업 평 균	19	22

자료 : 한국은행, 「1995 산업연관표」, 1998.

주 : * 취업자 : 피용자 + 자영업주 + 무급가족종사자

만건설(35명), 조선(25명), 수산어획(24명), 수산운수 보조서비스(14명), 외항해운(11명) 등의 순서로 나타났다.

해양산업의 여러 부문 가운데에서 정부가 재정정책에 의하여 쉽게 통제할 수 있는 부문은 항만건설이다. 다른 부문의 생산은 민간에 의하여 이루어지고 있는 반면 항만건설은 대부분 정부에서 담당하고 있기 때문이다. 다음 표는 1998년 기준 항만투자의 노동유발효과를 나타낸 것인데, 이에 의하면 항만투자 예산 8,915억원이 집행될 경우 자체부문 1만 6천명, 타산업 1만 1천명을 합하여 모두 2만 7천명의 고용이 창출되고, 자영업주 및 무급가족노동까지 합하면 취업인원은 모두 3만 1천명에 달한다는 것을 알 수 있다. 이러한 취업규모는 1998년 8월 현재 실업자수 165만명의 2.0%에 해당하는 것이며, 실업률을 0.14% 감소시키는 효과를 갖게 되는 것이다.³⁾

〈표 VI-2〉

항만투자의 노동유발 효과(1998)

단위: 천명

항만투자액 ¹⁾ (10억원)	고용인원			취업인원
	자체고용 ²⁾	간접고용	계	
891.5	16.2	10.9	27.1	30.9

주: 1) 해양수산부 「업무편람」, 1998. 5에 의함.

2) 항만시설(교통시설)건설 고용계수 0.018184, 고용유발계수 0.03004 및 취업유발계수 0.034608을 적용하여 도출(한국은행, 「1995 산업연관표」, 1998).

2) 부가가치유발 효과: 경제성장 효과

특정산업의 생산물 1단위에 의하여 해당산업 및 타산업에서 직·간접으로 유발되는 부가가치의 크기는 부가가치유발계수에 의하여 측정가능하게 된다.

즉, 부가가치유발계수 행렬 $= A^v(I - A^d)^{-1}$

A^v : 부가가치계수행렬

A^d : 국산투입계수행렬

3) 통계청 자료에 의하면 1998년 8월 현재 우리나라의 경제활동인구는 2,144만명, 실업자수는 158만명(실업률 7.4%)으로 집계되었음.

한편, 각 산업부문의 생산활동을 위하여 필요로 하는 중간재는 국산품뿐만 아니라 수입품에 의하여도 충당되는데, 최종수요의 발생에 따른 각 부문의 수입유발효과는 수입유발계수로 계측된다. 그런데 부가가치유발계수와 수입유발계수의 관계를 보면 각 산업부문별로 이들의 합은 항상 1이 된다. 이는 국민경제 전체적으로 최종수요 총액에서 수입을 차감하여 나타낸 지출국민소득이 생산국민소득(또는 분배국민소득)인 부가가치 총액과 항상 일치하는 점과 같은 원리이다.

해양산업의 부문별 부가가치유발계수를 보면 하역업이 0.944로서 가장 높게 나타났으며, 수상운수보조서비스 0.913, 수산양식 0.895, 항만건설 0.894, 수산어획 0.802, 수산가공 0.742, 조선 0.678, 외항해운 0.358 등의 순이었다. 따라서 전 산업 평균치 0.804%를 기준으로 하면 하역, 수상운수보조서비스, 수산양식, 항만건설 등은 상대적으로 부가가치유발계수가 높은 편이며(반대로 수입유발계수는 낮은 편이며), 수산가공, 외항해운 등은 상대적으로 낮게 나타났다. 한편 제조업 평균 부가가치유발계수 0.696과 비교하면 조선 및 외항해운업을 제외한 모든 부문의 계수가 상대적으로 높게 계측되었다.

〈표 VI-3〉

해양산업 부가가치유발계수

부 문 별	부가가치유발계수
외 항 해 운 업	0.358
항 만 산 업	
수상운수 보조서비스	0.913
하역	0.944
항만건설	0.894
수 산 업	
수산어획	0.802
수산양식	0.895
수산가공	0.742
조 선 산 업	0.678
전 산 업 평 균	0.804
제 조 업 평 균	0.696

한편, 정부의 주요 재정정책 수단이 되는 항만투자의 1998년 기준 부가가치 유발액을 추정하면 다음과 같다. 즉, <표 VI-4>에 나타난 바와 같이 1998년의 항만투자액 8,915억원은 7,970억원의 부가가치생산 및 945억원의 수입을 유발하게 되는 것이다. 그리고 항만건설부문의 부가가치 7,970억원은 1997년 GDP의 약 0.2%에 해당되는 것으로서 1998년중 GDP성장률을 약 0.2% 상승시키는 효과를 갖게됨을 알 수 있다.⁴⁾

<표 VI-4> 항만투자의 부가가치유발 효과(1998)

단위 : 10억원

항만투자액	부가가치 유발액(A)	수입유발액	1997 GDP(B)	A/B, %
891.5	797.0	94.5	420,986.7	0.19

3) 생산유발 효과 : 후방연쇄 효과

생산유발효과는 생산유발계수에 의하여 산출 가능한 바, 생산유발계수는 다음과 같이 표시된다.

$$\text{생산유발계수행렬} = (I - A^d)^{-1}$$

단, A^d 는 국산투입계수행렬

이 생산유발계수행렬의 각 산업부문별 열합계는 해당 산업부문 생산물에 대한 최종수요가 1단위 발생할 경우 국민경제 전체에서 생산되어야 할 직·간접 총산출액의 크기를 의미한다. 생산유발효과는 생산의 우회도가 높고 국산중간재가 많이 투입되는 부문일수록 높게 나타난다. 따라서 생산유발계수는 해당산업의 후방연쇄 효과의 크기를 나타내는 것으로 이해할 수 있다.

특정산업의 생산유발계수를 전산업 평균 생산유발계수와 비교한 상대적 크기를 영향력계수라한다. 즉, 어떤 산업부문의 생산물에 대한 최종수요가 한 단위 발생할 때 전산업부문(중간투입물을 생산하는)에 미치는 영향(후방연쇄효과)

4) 여기에서 GDP디플레이터 상승률은 제로(0)로 가정한 것임.

의 정도를 전산업 평균에 대한 상대적 크기로 나타내는 계수이다.⁵⁾

$$\text{영향력계수} = \frac{1}{n} \sum_i \tau_{ij} / \frac{1}{n^2} \sum_i \sum_j \tau_{ij}$$

τ_{ij} : 생산유발계수행렬의 개요

n : 산업부문수

표에서 해당산업의 부문별 생산유발계수 크기를 보면 항만건설이 2.266으로 가장 높고 다음이 수산가공으로 2.082, 그리고 조선이 1.892이다. 이들 세 부문의 생산유발계수는 전산업 평균치 1.801보다 크며, 따라서 영향력계수도 각각 1.258, 1.144 및 1.029로 1을 초과하고 있다. 그리고 수산양식(생산유발계수 1.664), 하역(1.637), 수산어획(1.558), 수산운수 보조서비스(1.526), 외항해운

<표 VI-5>

해양산업 생산유발계수

부 문 별	생산유발계수(영향력계수)
외 항 해 운 업	1.378 (0.746)
항 만 산 업	
수상운수 보조서비스	1.526 (0.827)
하역	1.637 (0.898)
항만건설	2.266 (1.258)
수 산 업	
수산어획	1.558 (0.856)
수산양식	1.664 (0.914)
수산가공	2.082 (1.144)
조 선 산 업	1.892 (1.029)
전 산 업 평 균	1.801 (1.000)
제 조 업 평 균	1.948 (1.082)

- 5) 영향력계수가 해당 산업의 후방연쇄효과의 상대적 크기를 나타내는 것인 데 반해, 감응도계수는 모든 산업부문의 생산물에 대한 최종수요가 각각 한 단위씩 발생할 때 어떤 산업이 받는 영향, 즉 전방연쇄효과가 어느 정도인가를 전산업 평균에 대한 상대적 크기로 나타내는 계수임.

$$\text{감응도계수} = \frac{1}{n} \sum_i \tau_{ij} / \frac{1}{n^2} \sum_i \sum_j \tau_{ij}$$

업(1.378) 등의 생산유발계수는 상대적으로 낮게 나타났다.

한편 정부의 정책의지에 따라 쉽게 통계가능한 부문인 항만건설의 1998년 기준 생산유발효과는 다음 <표 VI-6>에 추정된 바와 같다.

<표 VI-6>

항만투자의 생산유발 효과(1998)

단위 : 10억원

항만투자액	생산유발계수	생산유발액
891.5	2.266	2,020.1

2. 海洋産業의 發展展望

1) 부가가치 생산전망

해양산업은 1차, 2차 및 3차 산업을 모두 포괄하고 있으며, 1997년 기준 각 각의 구성비는 17.4%, 21.9% 및 60.7%로 3차산업이 대부분을 차지하는 구조를 보이고 있다. 해양산업의 각 부문별 생산전망을 위하여는 경제전반적 산업구조 변화추세의 예측 필요성이 대두되는데, 산업의 구조변화는 크게 두 가지 요인에 의하여 설명될 수 있다. 즉, 수요의 소득탄력성과 생산성향상의 산업부문간 차이가 그것이다. 첫째, 산업별 생산물에 대한 수요의 소득탄력성이 서로 차이가 있어 소득수준 향상에 따라 소비지출의 구성이 변화하게 된다. 일반적으로 볼 때 소비지출에서 차지하는 농산물의 비중은 감소하는 반면 공산품과 서비스의 비중은 증대하는 추세를 나타내게 된다. 그러나 수산물의 경우는 식생활 고급화 추세에 따라 향후 상당기간 완만한 비중증대가 예상된다.

둘째, 생산성향상의 산업간 차이도 산업구조 변화의 주요한 요인이 된다. 특히 개방경제하에서 기술혁신에 의한 생산성향상 정도는 해당산업의 존립·발전을 결정하는 근원적 요인이 된다. 생산성향상이 전산업 평균생산성 향상에 미달하는 산업은 가격경쟁력이 약화되어 수출감소·수입증가 현상이 나타남으로써 위축되는 반면, 생산성향상 정도가 상대적으로 높은 산업은 반대로 비중이 증대함으로써 산업구조변화가 나타나는 것이다.

한편, 서비스산업의 경우 수요의 소득탄력성이 상대적으로 높으며, 국내생산

이 수입으로 대체되기 어려운 비교역재가 대부분을 차지한다. 그리고 서비스산업의 생산성 향상은 제조업에 비하여 상대적으로 저조한 것으로 나타난다. 서비스산업의 이러한 특성으로 인하여 서비스의 상대가격이 상승하고 그 결과 생산성증가를 상회하는 임금상승이 지속되며 고용 및 생산비중도 증대된다.

해양산업의 부가가치 생산전망은 다음과 같은 절차에 따라 수행되었는 바, 첫째, 경제전체의 산업구조를 전망하고 둘째, 해양산업의 각 부문별(1, 2, 3차 산업) 특성을 감안하여 국민총생산에서 점하는 부가가치 생산비중을 추정한다. 다음 셋째, 국민총생산(불변가격 및 경상가격) 전망치에 각 부문별 비중을 적용한 것이다.

먼저 경제전체의 산업구조는 다음 표와 같이 기존의 연구결과와 IMF체제하의 최근 경제동향을 감안하여 전망하였다.

〈표 VI-7〉

산업별 국민총생산 구성비 전망

단위: %

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2010
농림수산업	14.5	8.7	5.8	5.1	4.5	4.0	3.9	3.8	3.0
광업	1.3	0.6	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
제조업	28.8	29.4	26.0	25.3	24.9	24.5	24.4	24.3	23.5
건설업	8.3	11.6	14.8	14.2	13.9	13.5	13.3	13.1	11.8
기타서비스업	47.1	49.7	53.2	55.2	56.5	57.8	58.2	58.6	61.5
전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: 1) 박준경, 「산업구조의 장기변화와 중소기업의 발전전망」, 한국개발연구원, 1997.

2) 이진만, 藤川清史, “한일경제의 산업성장과 생산구조변화의 요인분석”, 「KDI 정책연구」, 1997 II, pp. 213~219에 기초하여 최근의 경제동향을 반영 추정.

그리고 해양산업 부가가치생산의 국민총생산에서 점하는 구성비는 i) 국민경제의 산업구조변화(〈표 VI-7〉 참조) ii) 해양산업의 각 부문별 발전전망 iii) IMF 프로그램하에서의 환율, 금리 등 경제여건변화 등을 고려하여 전망하였다(〈표 VI-8〉 전망 결과에 반영).

해양산업 부가가치 생산액(경상가격 기준)의 추정은 경상 GDP 전망치에 해양산업 부문별 구성비를 적용하여 전망하였다. 여기에서 국민총생산 전망은 국책연구소와 민간경제연구소들의 최근 경제전망자료와 경제동향을 고려하여 다

음과 같이 추정하였다.

〈표 VI-8〉 산업별 국민총생산 전망

		1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2010
GDP전망	실질성장률(%)	-5.2	9.6	4.9	-6.1	1.4	4.4	5.3	5.7	5.0
	경상성장률(%)	19.1	20.5	7.7	-2.2	4.2	7.7	9.2	9.2	8.0
	경상GDP(조원)	37.2	178.3	416.0	406.8	423.9	456.5	498.5	544.4	1,021.7
산업별 경상총생산 (조원)	농림수산업	5.4	15.6	24.1	20.7	19.1	18.3	19.5	20.7	30.7
	광업	0.5	1.0	1.0	0.8	0.8	0.9	1.0	1.1	2.0
	제조업	10.7	52.4	108.2	102.9	105.6	111.8	121.6	132.3	240.1
	건설업	3.1	20.7	61.6	57.8	58.9	61.6	66.3	71.3	120.6
	기타서비스업	17.5	88.6	221.1	224.6	239.5	263.9	290.1	319.0	628.3

자료 : 〈표 III-6〉, 〈표 VI-7〉 및 KDI, 민간경제연구소 등의 최근 경제전망자료에 기초하여 추정.

마지막으로 IMF 프로그램하의 해양산업 부가가치 생산 전망결과는 다음과 같다.

〈표 VI-9〉 IMF 프로그램하의 해양산업 부가가치 생산전망

단위 : 경상가격, 10억원

구분	1997	1998	1999	2000	2001	2002
해운산업	3,627	5,441	5,802	6,614	7,540	8,596
항만산업	1,315	1,336	1,425	1,667	1,951	2,282
수산업	4,578	4,884	5,142	5,431	5,737	6,169
조선산업	3,024	3,478	3,569	3,779	4,110	4,472
해양관광산업	904	918	1,040	1,248	1,500	1,797
해양광업	100	80	80	90	100	110
해양행정서비스	2,806	2,850	3,039	3,349	3,681	4,048
합계	16,354	18,987	20,136	22,178	24,619	27,474
(GDP비중,%)	(3.9)	(4.7)	(4.8)	(4.9)	(4.9)	(5.0)

주 : 1) 1997년 실적치는 한국은행, 「경제통계연보」, 1998 ; 「1995년 산업연관표」, 1998, 통계청, 「광공업 통계조사보고서」, 1998 ; 「운수통계조사보고서」, 1998 ; 「산업생산연보」, 1998, 보험감독원, 「보험통계연보」, 1998 등을 참조하여 추정.

2) 1999년 이후 남북한 관광사업 고려.

2) 취업전망

해양산업의 취업전망은 i) 먼저 국민경제적 관점에서 취업구조를 전망한 다음, ii) 해양산업을 각 부문별로 농림수산, 광업, 제조, 건설, 기타 서비스 등으로 재분류하고, iii) 각 부문별 취업구조변화추세를 적용하여 실시하였다.

산업별 취업전망은 1998년 6월말 실적치를 기준으로 기존의 연구결과에서 도출된 연평균증가율을 적용하여 실시하였으며, 그 결과는 <표 VI-10>에 나타난 바와 같다.

<표 VI-10>

산업별 취업전망

단위 : 천명

구 분	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002
농림수산업	4,654	3,237	2,324	2,762	2,592	2,432	2,278	2,133
광업	124	79	27	19	20	20	20	21
제조업	2,955	4,911	4,474	3,788	3,871	3,953	4,033	4,112
건설업	843	1,346	2,004	1,609	1,640	1,667	1,697	1,724
기타서비스업	5,108	8,512	12,219	12,005	12,350	12,695	13,038	13,379
전체	13,683	18,085	21,048	20,183	20,473	20,767	21,066	21,369

주 : 1) 1998년 수치는 6월말 현재 실적치를 기준한 것임.

2) 1999년 이후 수치는 박준경·김정호, 「구조변화와 고용문제」, 한국개발연구원, 1992, 한국개발연구원, 「21세기 한국경제의 비전과 발전전략」, 1996 등을 기초로 추정한 것임.

해양산업을 부문별로 보면 해운산업, 해양관광, 해양행정서비스 등은 3차산업, 조선산업은 2차산업, 해양광업을 1차산업으로 분류되고, 항만산업은 3차산업으로 볼 수 있으나 보다 세분하면 항만건설과 운영으로 나눌 수 있으며, 수산업은 1차산업(어획, 양식), 2차산업(가공) 및 3차산업(유통)이 혼합된 것으로 볼 수 있다.

이러한 해양산업 부문별 분류결과를 <표 VI-4>의 산업별 취업전망추세에 적용하여 해양산업취업전망을 다음과 같이 추정하였다. 다만 해양관광산업의 경우에는 남북한 관광유람 등의 특수한 요인을 감안하여 부분적으로 조정하였다.

〈표 VI-11〉

해양산업 취업전망

단위: 천명

구 분	1997	1998	1999	2000	2001	2002
해 운 산 업	43.8	43.0	44.2	46.4	48.7	51.2
항 만 산 업	44.6	44.7	45.8	46.9	48.0	49.1
수 산 업	299.6	299.6	291.7	283.9	276.0	268.2
조 선 산 업	77.8	77.8	79.5	81.2	82.8	84.4
해 양 관 광 산 업	8.0	8.9	10.1	11.6	13.4	15.4
해 양 광 업	2.6	1.8	1.9	1.9	1.9	1.9
해양행정서비스	12.2	12.0	12.3	12.6	12.9	13.2
합 계	488.6	487.8	485.5	484.5	483.7	483.4

주: 1) 1997년 실적치는 한국은행, 「경제통계연보」, 1998; 「1995년 산업연관표」, 1998, 통계청, 「광공업 통계조사보고서」, 1998; 「운수통계조사보고서」, 1998; 「산업생산연보」, 1998, 보험감독원, 「보험통계연보」, 1998 등을 참조하여 추정.

2) 1999년 이후 남북한 관광사업 고려.

第7章 結 論

우리나라는 지난해 11월 외환위기의 발생으로 IMF에 구제금융지원을 요청하였으며 12월부터 금융지원을 받고 있다. 이에 따라 한국정부와 IMF는 위기 극복을 위한 경제프로그램을 수립·추진하고 있는바, 12월 3일 제1차 의향서 합의 이후 1998년 11월 현재까지 모두 7차례에 걸쳐 의향서 내용을 조정·보완하였다. 위기발생 초기 경제프로그램의 기조는 고환율, 고금리, 저성장 등을 통하여 외자유입과 경상수지개선을 극대화함으로써 외환시장을 안정시키는 데 주력하였으나, 1998년 5월 제5차 의향서 합의 이후에는 금융·기업 구조개혁으로 정책기조가 전환됨과 아울러 실물부문의 자금경색 완화 및 중소기업과 수출부문의 금융애로 해소에도 관심을 기울이게 되었다.

그동안 정부는 IMF와의 경제프로그램 합의사항을 충실하게 이행함으로써 대외신뢰도 회복과 경제회생을 도모하고 있다. 첫째, 거시경제정책과 관련하여 초기에는 외환시장 안정을 위하여 재정·금융긴축정책을 강도 높게 추진하였다. 즉, 고금리·고환율 기조의 유지, 세입확대 및 세출삭감 등이 그것이다. 특히 환율정책과 관련하여서는 자율적으로 환율변동폭 제한을 1997년 12월 16일 완전 폐지하였다. 그러나 외환시장불안이 차츰 진정되어 감에 따라 실물경제 회생과 성장잠재력 유지를 위한 신용 및 재정지출 확대조치를 단행하였다. 그 주요내용을 보면 i) 기업금융의 원활화를 위하여는 신용보증기관 보증한도 확대, 은행 CP할인 허용 및 증권회사 CP 취급범위 확대 등의 조치를 취하였고 ii) 중소기업의 자금난 완화를 위하여는 한국은행의 총액대출한도 확대, 중소기업 대출의 만기연장 등을 실시하였으며 iii) 수출을 뒷받침하기 위한 무역금융정상화 조치로는 한은 무역금융 한도폐지, 융자비율 인상, 외환보유고 목표치 초과달성분 지원, 원자재 수입촉진을 위한 IBRD자금지원, 수출환어음 담보대출 등을 시행하는 한편 iv) 재정적자의 확대(1998년 11월 제7차 의향서에서는 통합재정수지적자를 GDP의 5%까지 허용)를 통하여 경기활성화, 구조조정 지원,

사회안정망 구축 등을 도모하고 있다.

둘째, 금융구조조정 관련 이행상황을 보면 i) 한국은행법 등 13개 금융개혁 법안을 제정·시행하고 있는데 특히, 금융감독기구설치법에 의한 통합금융감독 기구는 은행·증권·보험 및 제2금융권에 대한 금융감독과 함께 금융구조조정 과정에서 부실금융기관을 폐쇄할 수 있는 권한을 갖게 된다. 그리고 동법에 따라 국무총리 소속의 금융감독위원회가 출범, 금융구조조정을 주도하고 있다. ii) 회생불가능한 금융기관은 폐쇄하는 한편, 회생가능한 금융기관은 구조조정과 자본확충을 추진하고 있는바, 1998년 9월까지 부실채권 매입·증자지원·예금 대지급·퇴출기관 인수손실 보전 등에 35조 7,800억원의 재정자금이 지원되었으며 1999년 6월까지 추가로 28조원이 지원되는 등 금융권 재정자금 지원규모는 총 64조원에 달할 전망이다.

셋째, 기업구조조정의 촉진을 위하여 i) 회사정리법, 화의법, 파산법 등 10개 법률이 개정되었으며 ii) 금융기관 여신이 2,500억원 이상인 주거래계열기업의 재무구조 개선을 위하여 부동산 매각, 유상증자, 계열사 매각·정리, 사외이사·감사제 도입 등을 한국은행과 은행감독원 주도로 추진하는 한편 iii) 비상경제 대책위원회는 경영 투명성 제고, 계열기업간 상호 채무보증 해소, 재무구조 개선, 핵심부문 주력, 지배주주와 경영진 책임강화 등 재벌개혁의 5대 기본방향을 제시 추진하고 있다.

넷째, 무역 및 자본자유화와 관련하여 정부는 IMF와의 합의 사항 및 WTO 양허계획을 능가하는 과감한 조치를 시행하였는바, 무역관련 보조금의 폐지·합리화, 수입다변화 품목폐지, 조정관세 적용품목 축소, 외국인 투자한도 철폐, 외국인 토지취득 자유화, 외국인 투자개방업종 확대 등의 조치를 취하였다.

다섯째, 노·사·정 합의의 도출로 노동시장 개혁을 위한 기반을 마련하고, 고용조정, 근로자파견을 법제화하였다. 그리고 실업문제에 대한 대책으로 취업 알선, 직업훈련 확충, 사회적 안전망의 구축 등을 실시하고 있는바, 이의 효율적인 추진을 위하여 국무총리실에 실업대책추진위원회를 운영하고 있다.

이러한 IMF프로그램의 추진 결과 우리나라는 1998년 상반기 GDP성장률이 -5.4%로 후퇴하는 등 전반적인 경기침체를 겪고 있다. 수출은 물량기준으로는 큰 폭으로 증가하고 있으나 환율상승에 따른 수출단가의 하락으로 증가세가 급격히 둔화하고 있으며, 동아시아지역의 전반적인 경기침체를 감안할 때 당분

간은 침체를 벗어나기 어려울 전망이다. 반면에 수입은 내수격감으로 1998년 1~9월중 37.3%나 감소하는 등 큰 폭으로 줄어들고 있으며, 그 결과 경상수지 흑자가 크게 늘어나 1998년 1~9월중 312억달러에 달하였다. 산업생산의 위축에 따라 실업률이 급증하고 있는바, 1998년 10월 현재 7.1%(실업자수 154만명)에 달하였다. 한편 최근 통화정책의 긴축기조가 완화되고 있으나 경제전반의 불확실성이 해소되지 않음에 따라 금융시장의 신용경색 현상이 지속되고 있는 가운데 시중금리는 하향안정세를 보이고 있다. 원/달러 환율은 1998년 1월중 1,800원을 초과하기도 하였으나 3월 이후 1,300~1,400원대로 안정되었으며, 외환보유고도 크게 증가하여 11월 15일 기준 457억달러로서 IMF의 연말권고치를 이미 상회하였다.

한국을 비롯한 동아시아지역의 외환위기에 이어 러시아의 중남미지역까지도 위기가 확산되고 있으며, 세계 제2위의 경제대국인 일본 경제 역시 침체가 지속됨에 따라 세계경제의 성장세도 둔화되고 있다. 그런데, 최근에 나타난 저달러(엔고), 저금리, 저유가 등 소위 신3저 조짐은 세계경제의 미래에 회미하나마 한가닥 희망을 던져주고 있다. 저달러·저금리 현상은 현재의 왜곡된 세계금융시장 질서 회복을 위하여 필요한 것일 뿐만 아니라 당연한 귀결로 보는 것이 타당할 것이다. 그리고 저유가현상은 그 원인이 어디에 있든 제조업의 원가절감을 가능하게 함으로써 경기진작에 기여할 것이다. 그렇다고 세계경제가 단기간에 회복될 것이라는 낙관은 아직 이른 것으로 판단된다. 이미 언급한 바와 같이 동아시아를 비롯한 개도국들과 일본의 본격적 경기회복에는 다소의 시간이 필요하기 때문이다. 다만 신3저 현상이 본격화될 경우 세계경제 회복세가 다소 앞당겨질 것으로 기대해 볼 수 있을 것이다.

IMF프로그램하의 한국경제에 대한 전망은 예측기관별로 상당한 차이를 보이고 있는데, 국내외 6개 연구기관의 최근 전망치를 평균해 보면 1998년 -6.1%, 1999년 1.4%, 2000년 4.4% 그리고 2001년과 2002년에는 각각 5.3%와 5.7%로 나타났다. 그리고 세계경제성장률은 IMF전망치를 기준으로 보면 1997년 4.1%에서 1998년과 1999중에는 각각 2.0%와 2.5%로 둔화될 것으로 예상되었다.

이와 같은 국내외 경제여건의 변화에 따라 해양산업도 직·간접적 영향을 받게 되었다. 먼저 해운산업에 있어 긍정적 효과로는 i) 환율상승에 따라 원화 환산 수입이 증가하며 ii) 선원구직자의 증대와 선원확보난의 완화가 기대된다

는 점이다. 국적선사들의 운임수입을 보면 1997년 기준 105억 400만달러를 기록하였으나 1998년에는 이보다 약 13% 감소한 91억 3,800만달러의 운임수입이 예상된다. 이를 1997년 평균환율 949.91원/달러를 기준하면 8조 6,804억이나 1998년 예상 평균환율 1,400원/달러를 기준하면 12조 7,932억원으로 4조 1,128억원의 원화환산 수입증대 효과가 발생하게 된다. 또한 실업률 급증에 따라 선원구직자도 증가하고 있는데 미취업 구직등록 선원수는 1997년말 1,702명에서 1998년 9월말에는 3,072명으로 80% 정도 늘어났다.

한편 부정적 영향으로는 첫째, 경제의 불확실성 증대에 따른 금융기관들의 대출축소로 기업들의 운영자금 경색현상이 나타나게 된다는 점이다. 특히 한국 해운기업들의 부채비율은 1997년말 기준 5,413%(한라해운은 제외)로 지나치게 높은 편이며, 따라서 부도위험의 증대 등 어려움을 겪고 있다.

둘째, 환율상승으로 인한 해외조달비용의 증가, 금리부담의 증가 등 해운비용이 크게 증가하였다. 외항해운업의 경우 수입의존도(수입품 투입계수)가 51.2%에 달하는 것으로 추정되고 있으며, 환율상승에 따르는 해외조달비용의 증가는 연간 2조 1,059억원에 달한다. 금융위기로 인하여 금리부담도 증가하였다. 물론 최근 통화공급의 증대로 금리가 하락하고 있으나 3/4분기까지는 상대적으로 고금리 기조가 유지되었으며, 금리하락 이후에도 금융기관의 대출기피로 기업의 실질부담금리는 여전히 높은 수준을 유지하였다. 1998년중 금리가 평균 2.5% 상승하는 것으로 전제하면 국적 외항해운기업들이 추가로 부담하게 되는 이자는 2,269억원이 된다.

셋째, 환율상승으로 외화부채에 대한 환차손이 급증하였는바, 1998년말 기준 외항해운기업의 환차손이 1조 4,613억원에 달할 것으로 추정된다.

넷째, 동아시아국가들의 경기침체로 아시아 역내교역량 증가세가 둔화되고 전반적인 해운시황침체가 야기되고 있다. KMI 운임지수를 보면 1997년의 평균치는 754였으나 1998년 10월 현재에는 528로 30%나 떨어졌다.

다섯째, 선박투자자원 조달의 어려움을 겪고 있는 바, 장기운송계약에 의하여 수송권이 확보된 LNG선, 광탄선, 유조선 등의 경우까지 신조선 확보에 차질이 빚어지고 있다.

IMF 체제의 해운업 채산성에 대한 영향을 종합하면 긍정적 효과는 4조 1,128억원이며 부정적 효과는 3조 7,941억원으로 집계되었다. 따라서 순효과는 3,187

억원의 플러스(+)로 나타나고 있다. 그러나 이와 같은 영업수지의 개선효과에도 불구하고 시중자금 경색으로 인한 심각한 자금난 등을 감안할 때 해운업계가 IMF 체제로부터 안전하다고는 할 수 없을 것이다. 즉 업계의 과다한 부채비율로 인하여 현금흐름상 문제가 발생할 위험이 높은 것으로 판단된다. 뿐만 아니라 세계 경제의 성장둔화로 전반적 물동량 증가율이 낮아짐으로써 해운시황도 불안한 실정이며, 수출·수입항로의 왕·복항 물동량 불균형 심화 등도 문제가 되고 있다.

항만산업에 대하여 보면 긍정적인 영향으로는 i) 수출 물동량의 증가(1998년 상반기 중 전년동기대비 29.5% 증가) 추세가 나타나고 있으며 ii) 자본시장 개방확대로 시설투자의 외화재원조달 기회가 확대되었다는 점 등을 들 수 있다. 반면에 부정적인 효과로는 i) 운영자금 경색 ii) 수입 및 연안물동량의 격감(1998년 상반기 중 각각 7.9% 및 21.0% 감소) iii) 정부의 재원부족으로 인한 항만투자 위축과 민자유치 애로 iv) 환율 및 금리상승에 따른 항만산업의 원가상승 등을 들 수 있다.

항만서비스산업에 있어서는 IMF체제로 인한 채산성 개선의 효과는 거의 없는 것으로 추정되는데, 그 이유는 서비스요금 결제가 전액 원화로 이루어지고 있어 환율상승에 따른 혜택을 볼 수 없기 때문이다. 반면에 유류, 장비, 원자재 등의 해외조달분에 대한 비용은 환율상승에 따라 증가할 수밖에 없으며, 금리상승으로 인하여 금융비용도 증가하게 된다. 그 결과 IMF체제로 인하여 항만산업에는 약 294억원의 부정적 효과가 발생하는 것으로 추정되었다.

또한, 수산업에 대한 긍정적 측면을 보면 i) 환율상승에 따른 수출채산성 개선으로 1998년중 약 2,665억원의 원화환산 수입증대가 예상되며 ii) 어선선원 확보난이 완화되는 등의 효과가 있다. 그러나 부정적인 측면으로는 i) 운영자금 경색현상이 지속되고 있으며 ii) 환율 및 금리상승으로 인한 수산비용의 증가액이 1998년중 각각 3,507억원 및 1,016억원에 달하며 iii) 1998년말 기준 885억원의 환차손이 발생된다는 점 등을 들 수 있다.

IMF 체제의 결과 수산업계에 유발되는 긍정효과는 2,665억원이며 부정효과는 5,408억원으로 추정된다. 따라서 경영수지상으로 볼 때 2,743억원의 마이너스(-) 효과가 있는 것으로 판단된다. 이러한 채산성 분석과 관련하여 유의할 점은 첫째, 수산물 수출의 원화환산이익은 일부 수출업체에만 제한적으로 귀속

되는 것으로서 대부분의 내수기업에는 해당되지 않으며 둘째, 경영수지상의 마이너스(-) 효과 이외에도 현금흐름상의 문제 발생 등을 감안할 때 경영위험은 매우 커진다는 점 등이다.

IMF체제의 해운, 항만 및 수산업 재산에 대한 영향을 종합하면 긍정적 효과는 4조 3,793억원인 반면, 부정적 효과는 4조 3,643억원으로 나타나 순효과는 150억원 정도의 재산개선이 기대되고 있다. 그러나 재산 개선효과가 상대적으로 미약할 뿐만 아니라 추정오차의 발생가능성 등을 고려하면 재산개선 효과는 무시할 수 있는 수준인 것으로 판단된다. 즉, 해양산업에 대한 IMF체제의 영향은 긍정적 효과와 부정적 효과가 거의 비슷한 크기로 나타남으로써 서로 상쇄되는 것으로 볼 수 있다.

〈표 VII-1〉 IMF체제로 인한 해운·항만 및 수산업 재산성 영향 총괄(1998)

단위: 억원

부문별	긍정효과	부정효과	순효과
해운	운임 원화환산익 41,128	해외조달비용 증가 21,059	
		외화부채 환차손 14,613	
		이자부담 증가 2,269	
소계	41,128	37,941	(+)3,187
항만	-	해외조달비용 증가 97	
		금리부담 증가 197	
소계	-	294	(-)294
수산	수산물 수출 원화환산익 2,665	해외조달비용 증가 3,507	
		이자부담 증가 1,016	
		외화부채 환차손 885	
소계	2,665	5,408	(-)2,743
총계	43,793	43,643	(+)150

한편, 해양산업의 기타부문 즉, 조선, 해양구조물, 해양관광, 해양레저, 해양광업, 해저광케이블, 환경·안전 관련산업 등에 대한 IMF체제의 효과는 수출에 대한 원화환산 수입증대, 구인난(3D업종) 완화 등 일부 긍정적 효과에도 불구하고

하고 자금난, 수입원자재 가격상승, 금리·환차손 등 금융비용 증대, 수요감퇴 등의 부정적 효과가 우세한 것으로 판단된다. 특히, 해양레크리에이션, 해양관광 등 내수분야의 어려움이 가중되고 있다. 다만, 조선 해양구조물 등의 분야에서는 수출비중이 높아 가격경쟁력 상승과 함께 원화환산 차익의 발생이 예상된다.

한편, 이와 같은 IMF경제체제의 영향에 대한 해운산업의 대책을 보면 먼저, 정부의 정책방향은 첫째, 선박확보대책이 요구되는바, 한국가스공사의 LNG수송사업을 위한 LNG선, 한국전력공사의 광탄선, 유조선, 자동차선 등 대형화주로부터 장기운송계약에 의하여 수송권이 확보된 선박의 취득은 가능하도록 지원하여야 할 것이다.

둘째, 국제선박등록제도가 활성화될 수 있도록 조세감면 및 외국인선원의 고용확대를 추진할 필요가 있다. 외항해운업의 조세 납부실적은 연간 500억~600억원에 달하고 있으며, 국적선의 선원인건비는 편의치적선에 비하여 2배 정도로 높은 것으로 추정되고 있다(연간 1천억원 정도 추가부담). 따라서 우리나라 외항해운기업의 국제경쟁력을 확보하기 위하여는 국제선박등록제도의 활성화가 요구되고 있다.

셋째, 정부는 기업구조조정을 지원하기 위하여 관련 조세의 감면 등 여러가지 법적·제도적 뒷받침을 하고 있으나 M&A와 관련하여 발생하는 특별부가세, 법인세 등 여전히 과다한 조세부담을 경감시키는 등 조치가 필요한 것으로 판단된다. 물론 이러한 문제는 해양수산부문에만 해당되는 것은 아니며, 범국가적인 차원의 정책적 배려가 요구되는 것이다.

넷째, 강력하고 실질적인 규제완화가 추진되어야 하는바, i) 불가피한 사회적 규제는 규제 방법을 사전적 규제에서 사후적 규제로 전환하는 한편 사후적 규제의 집행을 철저히 하는 방안을 강구하고 ii) 효과적인 규제완화를 위하여 정치적 또는 정책적 방향 전환과 함께 관련 행정조직의 개편 등을 병행하며 iii) 또한 규제가 불가피하다고 판단되는 경우에도 보다 나은 대안은 없는지 다른 정책수단을 적극적으로 검토하여야 할 것이다.

그리고 해운업계의 대책으로는 첫째, 기업의 생존을 위하여 현금흐름 중시의 경영전략을 추진하여야 하는바, i) 신규투자계획을 원점에서 재검토하는 등 투자계획을 전면 수정하고 ii) 해외자본의 이용을 위하여 투명한 재무제표의 작성, 기술력·수익성 등에 대한 철저한 분석 및 증빙자료를 확보하며 iii) 복리후생적

지출, 문화·예술·스포츠 분야의 지원 등을 재검토하며 iv) 보유자산의 매각·임대 등의 추진으로 자금확보를 도모하여야 할 것이다.

둘째, 선박 등 설비·고정자산은 소유에서 사용으로 전환할 필요가 있다. 경기침체에 있어서는 보유자산의 매각 내지 임대추진에도 큰 어려움이 수반될 수밖에 없다. 그러나 장기적인 불황에 대비하기 위하여는 상당폭의 매각손을 감수하고서라도 소요자금을 확보하는 것이 생존을 위한 불가피한 선택이 될 수 있을 것이다.

셋째, 파멸적 운임경쟁은 선주와 하주 모두에게 불이익을 초래하므로 지양되어야 한다. 부정기선시장은 완전경쟁구조에 가까우므로 협조체제 형성이 대단히 곤란하나 정기선시장은 과점시정의 특성상 선사간 협조가 어느 정도 가능하게 된다. 지나친 운임경쟁의 회피방안으로는 i) 국적 정기선사간 협의체 구성 ii) 전략적 제휴체제의 확대 iii) 장기 운송계약 등 선·하주간 협조관계 모색 iv) 선박의 추가 투입과 대형화 경쟁의 자제 등이 있다.

넷째, 제3국간운송 등 해외시장의 적극적 개척이 요구되는바, 한국을 비롯한 동아시아 경기침체로 역내 물동량의 증가세가 급속하게 둔화되고 있기 때문이다. 특히 외환위기 이후의 환율상승으로 가격경쟁력이 향상됨에 따라 해외시장의 개척여건은 유리한 상황에 있으므로, 이 기회를 적극 활용하여야 할 것이다.

다섯째, 한국의 외항해운업계는 과다한 차입경영으로 재무구조가 취약한 실정이며 해운불황의 심화로 수익성 저하의 문제에 직면하고 있는바, 이와 같은 경영난의 타개를 위하여는 재무구조의 건실화 등 구조조정 노력이 이루어져야 한다. 그 구체적 방안으로는 i) 서비스의 범위축소와 합리화, 한계 항로로부터의 철수 등을 통하여 내실을 다져야 하며 ii) 증자 등으로 자기자본을 확충하여 부채비율을 감소시키며 iii) 비경제선·불요불급한 자산 및 설비의 매각 iv) 기업간 인수·합병(M&A)이나 사업교환의 모색 v) 조직축소, 비용절감, 생산성 향상 등 기업경영 전반에 걸친 슬림화 추구 vi) 하주와의 장기운송계약 확대 등 협력체제 강화 등이 있다.

여섯째, 경제위기에의 대처를 위한 구조조정에는 어느 정도의 고용조정이 불가피하게 수반되는 경우가 있다. 고용조정은 단기적 관점에서 보면 고용안정과 대립되는 것이나 중장기적인 관점에서 보면 오히려 부합되는 측면이 있다. 비효율적인 고용이나 잉여인력의 수용은 기업의 비용증가와 가격경쟁력 저하로

이어지고, 이는 다시 관련기업의 도산에 따른 대량실업을 초래함으로써 경제전체의 고용흡수력을 저하시키기 때문이다. 그러나 대규모 정리해고는 불가피한 경우에 시행하는 최후의 선택이 되어야 할 것이다.

그리고 항만산업에 관련된 정부의 대책을 보면 첫째, 항만개발사업을 지속적으로 추진하여야 하는바, 항만시설의 절대적 부족문제에 대처하는 한편 실업 및 경기대책을 위하여 매우 효과적인 수단이 되기 때문이다. 항만투자의 취업유발효과는 10억원당 35명으로 매우 큰 편이며, 부가가치유발계수도 0.894로 전산업평균치(0.804)를 상회하고 있다.

둘째, 광양항 1단계 및 부산항 4단계부두가 1998년중 개장되어 시설수급 여건이 대폭 개선되었을 뿐만 아니라 그 동안 환율의 상승으로 국내항만의 달러기준 요율이 크게 하락함으로써 가격 경쟁력도 향상됨에 따라 국내항만은 환적화물의 유치에 호기를 맞이하고 있는바, 이러한 기회를 살려 역내 중심항만으로서의 기반을 확고히 다져야 할 것이다. 즉, 항만의 조기확충과 함께 종합물류기지화를 추진하는 등의 전략이 요구된다.

셋째, 재정긴축과 경기위축으로 정부재정 및 민간자본의 국내 조달이 당분간 차질을 빚게 될 것으로 예상됨에 따라 해외자본 증대방안이 모색되어야 할 것이다. 상업차관의 경우 그동안 대상사업의 범위 및 투자규모의 제한이 해소되었으나 한국과 국내기업의 대외신인도 하락으로 해외 장기저리차관의 도입이 이루어지지 못하고 있는 실정인바, 이 문제는 우리경제의 회복과 함께 점차 해결될 전망이다. 그리고 항만에 대한 외국인 직접투자의 활성화를 위하여는 i) 항만민영화(항만 민자유치사업)에 있어 외국인의 참여를 위하여 내국인 대우를 보장하고 ii) 투자유치를 위한 홍보, 상담, 원스톱서비스 체제를 강화하며 iii) 투자인센티브 제도를 현행의 고도 기술산업위주에서 벗어나 물류비 절감 차원에서 항만부문으로의 확대를 강구할 필요가 있을 것이다.

넷째, 항만개발재원의 확보와 민영화의 촉진을 위해서는 민간자본의 유치가 절실하다. 정부당국은 향후 항만투자소요액의 50% 이상을 민자로 충당한다는 계획인바, 민자유치를 촉진하기 위한 방안으로는 i) 민자유치 대상시설의 기준 및 범위를 명확히 할 필요가 있으며(항만법 제9조 및 제17조 관련), ii) 투자의 수익성 보전을 위하여 하역료 등 항만요율을 현실화하는 한편 iii) 항만부대사업의 허용범위를 확대하고(무역센터, 텔레포트개발 등) 만자시설의 기부채납에

대한 부가가치세를 감면하는 등 조치가 필요하다.

다섯째, 항만서비스 및 관련업체간 인수·합병(M&A)의 활성화, 재무구조의 개선 등 항만산업의 구조조정을 유도할 필요가 있다.

여섯째, 항만노동시장의 유연성 확보를 위한 조치가 요구된다. 현행의 항만 하역노동 고용은 i) 일용노동력의 공급을 클로즈드 숍(closed shop)제로 운영되는 항운노조에서 독점하며 ii) 노동력 배치는 단체협약에 따라 갱(gang) 단위로 과다하게 투입되는 경향이 있는바, 이 문제는 당국의 주도하에 노·사·정 합의를 도출하여 해결하지 않으면 안 될 것이다.

또한 항만업계의 대책으로는 첫째, 금융시장 위축으로 인한 시중의 유동성 부족 현상을 감안할 때 현금흐름의 원활화를 도모하는 것은 모든 업종에 공통된 과제이다. 이를 위한 전략은 i) 신규투자계획의 재검토 ii) 해외자본의 이용을 위한 재무제표 투명성 확보 iii) 경영부문의 경비절감 iv) 보유자산의 매각임대 등 타부문의 대책과 관련하여 이미 언급한 사항과 다를 바 없다.

둘째, 신용경색이 지속되는 상황에서 대규모 신규투자는 현금흐름상의 위험을 높일 뿐만 아니라 금융비용의 대폭적인 상승을 초래하게 되므로 환율 및 자금시장이 안정될 때까지는 신규투자에 보수적 자세를 견지하여야 할 것이다.

셋째, 항만업계는 지나치게 많은 영세기업의 난립으로 규모의 경제를 실현하지 못하고 있을 뿐만 아니라 과당경쟁이 유발되고 있다. 따라서 기업간 M&A 및 재무구조의 개선을 적극 추진하여야 한다. 특히, 재원조달의 원활화를 위하여는 투자자에 대한 기업홍보, 부채와 주식간의 교환, 부채의 상환만기 조정(rescheduling) 등의 적극적인 활용이 요청된다.

넷째, 항만하역 일용노동 독점공급체제의 개선을 위한 업계 차원의 노력과 함께 자동화·기계화에 대비한 인력 재배치 등 인력 구조조정이 추진되어야 한다. 수산업 부문에 대한 당국의 정책방향은 첫째, 연근해어업의 경우 i) 유류 면세조치의 지속 시행 및 면세유류 공급대상 확대 ii) 어업용 기자재의 부가가치 면제대상 확대 등 세제지원제도를 강화하고, 어선세력의 공급과잉과 주변국들의 배타적 경제수역(EEZ) 선포에 따른 조업어장 축소에 대비하여 어선감축의 지속적인 추진이 요청된다.

둘째, 원양업의 경우에는 i) 수산물의 품목별 수급불균형(특히 냉동오징어

등)에 대비한 수산물 정부 비축사업의 확대 ii) 원양어선의 중고선 도입과 관련한 선령·톤수 등과 관련한 규제 해소 iii) 외국인 선원 혼승비율(현행 50%)의 확대 iv) 원양어업 정책자금의 지원확대 등의 대책이 요구된다.

셋째, 연근해어업 및 원양어업에 공통으로 해당되는 대책으로는 i) 수산물 수출지원의 강화 ii) 영어자금의 지속적 공급 및 공급비율의 확대 iii) 수산양식의 생산성 및 부가가치 향상 지원 iv) 수산장비 및 시설개선 v) 부실 및 우량업체간 인수·합병 등 구조조정 유도 vi) 남북한 수산협력 강화 등의 대책이 필요하다.

그리고 업계의 대책으로는 첫째, 연근해어업의 경우 i) 기르는 어업의 확대 ii) 수산물의 고급화 iii) 구조조정에의 적극 참여 방안이 모색되어야 할 것이다.

둘째, 원양어업에 있어서는 i) 어구·선용품의 국내 구입 비중 확대 ii) 해외합작사업의 확대 iii) 연안국 조업규제에의 신축적 대응 등의 대책이 추진되어야 한다.

셋째, 업계전반의 공통사항으로는 i) 현금흐름의 극대화 ii) 재무구조 건실화 등 구조조정의 시행 iii) 수출시장의 개척 iv) 어로장비 및 시설 현대화 등의 대책이 요구된다. 해양산업 중 해운, 항만 및 수산업을 제외한 기타산업 즉, 조선, 해양구조물, 해양관광, 해양레크리에이션, 해양광업, 해저통신망, 환경·안전 관련사업 등에 대하여는 산업부문별 특성이 상이하므로 일률적인 대책을 제시하기는 매우 곤란하다. 먼저 조선, 해양구조물 등의 산업은 우리나라가 이미 상당 수준의 국제경쟁력을 확보하고 있으므로 국제경쟁력의 유지 내지 강화 차원에서 생산요소의 조달, 조직 및 경영효율화 등의 관점에서 기업구조조정을 추진하며, 정부 당국은 이의 원활한 추진을 지원하여야 할 것이다.

그리고 해양관광, 해양레크리에이션, 환경·안전 관련산업 등은 아직 발전초기 단계로서 투자유치, 기술확보 등 발전기반을 조성하는 것이 중요하다. 특히 해외 선진기술과 자본유치의 추진이 요청되며 환경·안전 관련산업, 해저통신망 등은 공공적 특성이 강하므로 해당산업 발전에 있어서 일정부분 정부의 역할이 불가피할 것으로 예상된다.

IMF 관리체제 1년이 경과한 시점에서 볼 때 초기에 비하여 경영여건은 많이 개선되었으나 담보력이 약한 중소기업의 경우 아직도 유동성 확보의 어려움, 금융비용 부담 과중 등 문제가 지속되고 있다. 따라서 단기적으로는 이러한 문

제에 대처하여 신규투자 조정, 경비절감, 보유자산의 매각 등 현금흐름 원활화 방안을 추진하여야 할 것이다.

해양산업은 경제활동의 영위에 필수적인 물류를 담당하는 기간산업인 해운·항만산업과 국민식생활에 큰 기여를 하는 수산업 등을 포함하고 있어 국민경제적 중요성이 매우 높다. 해양산업의 국민경제적 파급효과(산업연관효과)를 보면 첫째, 취업유발 효과는 산출액 10억원당 수산양식 67명, 수산가공 43명, 하역 37명, 항만건설 35명, 수산어획 24명, 수상운수 보조서비스 14명, 외항해운 11명 등으로 제조업평균 22명보다 대부분 크게 나타났다. 따라서 해양산업에 대한 투자는 최근 사회적 문제가 되고 있는 실업의 해소책으로서도 매우 효과적이라는 것을 알 수 있다.

또한 해양산업의 부가가치 유발계수를 보면 하역 0.944, 수상운수 보조서비스 0.913, 수산양식 0.895, 항만건설 0.894, 수산어획 0.802, 수산가공 0.742, 외항해운 0.358 등으로 외항해운업을 제외하면 제조업평균 0.696보다 높은 것으로 나타났다. 즉, 해양산업의 생산활동은 수입유발효과는 상대적으로 낮은 반면 GDP 증대효과는 높아서 경기진작 효과가 크다는 것을 시사하고 있다.

한편, 같은 정책당국과 업계의 IMF체제 극복노력과 구조조정 대책이 차질없이 추진되면 해양산업의 부가가치 생산액은 1997년중 16조원(GDP의 3.9%)에서 2002년에는 27조원(GDP의 5%)으로 증대될 전망이다. 그런데 이와 같은 해양산업 부가가치 생산의 급증에도 불구하고 취업자수는 1997년의 49만명 수준에서 큰 변화를 보이지 않을 것으로 전망되었는바, 그 이유는 수산업의 구조조정으로 인하여 취업자수가 지속적으로 감소할 것으로 예상되기 때문이다.

參考文獻

- 권순우, “증시·외환불안과 대응”, *CEO Information*, 제115호, 1997.11.5.
- _____, “IMF 구제금융과 한국 경제”, *CEO Information*, 제118호, 1997.11.26.
- 김원규, 「구조조정과 우리경제의 방향」, 산업연구원, 1997.
- 김희수·서동혁, “멕시코 금융위기 사례 분석”, 「KIET 실물경제」, 1997.12.3.
- 김희주, 「IMF 자금지원하의 환경변화, 수출전망과 대책」, 산업연구원, 1997.
- 김희주 외, 「외국의 금융위기 극복사례와 시사점」, 산업연구원, 1997.
- 박준경, 「산업구조의 장기변화와 중소기업의 발전전망」, 한국개발연구원, 1997.
- 박준경·김정호, 「구조변화와 고용문제」, 한국개발연구원, 1992.
- 박해식, “최근 개도국 외환위기의 원인분석”, 「대외경제정책연구」, 1997, 겨울호.
- 백낙기 외, 「중소기업금융 원활화 방안」, 산업연구원, 1998.
- 송병준 외, 「IMF 자금지원하의 산업별 영향과 전망」, 산업연구원, 1997.
- 이경숙·서동혁, 「IMF 구제금융 활용사례 및 시사점」, 산업연구원, 1997.
- 이동걸, 「한국경제의 실상과 IMF 체제하의 구조개편 방안」, 산업연구원 1997.
- 이정욱 외, 「신항만개발 투자우선순위 평가」 1996.
- 이진만·藤川清史, “한일경제의 산업성장과 생산구조변화의 요인분석”, 「KDI 정책연구」, 1997(II).
- 오상봉 외, 「IMF시대 경제환경의 변화와 산업정책 방향」, 산업연구원, 1998.
- 온기운·송병준, 「IMF 자금지원하의 1998/99년 경제정책 방향」, 산업연구원, 1998.
- 온기운·김원규, “각국의 금융부실채권 처리방안은”, 「KIET 실물경제」, 1997. 12.3.
- 왕윤중, “국경간 M&A 자유화의 경제적 파급효과와 한국의 대응과제”, 「대외 경제정책 연구」, 1997, 겨울호.
- 장형수·왕윤중, 「IMF체제하의 한국경제 종합보고서(I)」, 대외경제정책연구

- 원, 1998.
- 최낙균, 「IMF 체제하의 통상정책」, 산업연구원, 1998.
- 최낙균 외, 「경상수지개선방안」, 산업연구원, 1998.
- 규제개혁위원회, 「1998 해양수산물 규제정비계획 심사조정안」, 1998.10.26.
- 보험감독원, 「보험통계연보」, 1998.
- 수산업협동조합중앙회, 「어업경영조사보고」, 각호.
- 세정경제부, 「월간경제동향」, 각호.
- 통계청, 「광공업통계조사 보고서」, 1998.
- _____, 「운수통신업통계조사 보고서」, 1998.
- _____, 「산업생산연보」, 1998.
- 한국개발연구원, 「21세기 한국경제의 비전과 발전전략」, 1996.
- _____, 「KDI 경제전망 1998 3/4」, 1998.
- 한국선주협회, 「외항해운기업 경영분석」, 1997.
- 한국은행, 「경제통계연보」, 1998.
- _____, 「기업경영분석」, 1998.
- _____, 「아시아 주요국 경제의 문제점과 정책대응」, 1998.
- _____, 「1993년 산업연관표」, 1996.
- _____, 「1995년 산업연관표」, 1998.
- 해양수산부, 「수산물 수출입 촉진대책」, 1998.9.
- _____, 「업무편람」, 1998.
- _____, 「1997년 항만편람」, 1997.
- _____, 「해양수산백서」, 1997.
- _____, 「해양수산통계연보」 각호.
- 海老原 謙治, “アジア 諸國の通貨危機と 海運市場”, 「海事産業研究所報」, No. 379. 1998. 1.
- IMF, *World Economic Outlook*, Sep. 1998.
- OECD, *Economic Outlook*, June, 1998.
- Pontecorvo, G. et al. “Contribution of the Ocean Sector to the United States Economy”, *Science* 208, 1980.

IMF의 組織과 機能

1. 設立 目的

세계대전 이후 보호무역주의가 확산되면서 세계경제는 급속하게 위축되었을 뿐만 아니라 금본위제의 붕괴에 이어 국제적 환율불안, 고인플레이, 유동성 부족 현상 등이 심화됨으로써 국제통화질서 마저 심각한 위기에 처하게 되었다. 이러한 위기상황을 극복하고자 미국과 영국을 중심으로 한 서방국가들은 1944년 7월 브레튼우즈에서 국제통화기금 설립협정(Agreement of the International Monetary Fund)을 채택하기에 이르렀으며, 1945년 12월에는 35개국이 이를 비준함으로써 국제통화기금(IMF: International Monetary Fund)이 발족되었다. 이렇게 발족된 IMF는 1946년 5월에 미국 워싱턴에 본부를 두고 정식으로 업무를 개시하여 오늘에 이르고 있다.

IMF의 설립목적은 i) 국제통화문제에 관한 협의 및 협력을 위한 상설기구를 통한 국제통화협력 촉진(국제통화협력 증진) ii) 국제무역의 확대와 세계경제의 균형적 발전을 도모함으로써 회원국의 고용 및 실질소득증대에 기여(국제무역의 증대 및 경제발전) iii) 회원국간 질서있는 외환협정유지 및 경쟁적인 평가절하 방지(환율의 안정) iv) 회원국간 경상거래에 관한 다자간 결제제도의 확립 지원(경상거래를 위한 통화의 자유교환성 확립) v) 기금의 재원을 회원국에 비교적 단기로 대여함으로써 대내외적인 번영에 지장을 초래함이 없이 국제수지의 불균형을 시정할 수 있는 기회를 제공(국제준비금의 공급 및 국제유동성의 지원)하는 것 등이다. 이와 같이 IMF의 목적은 주로 국제통화제도의 건전성 확립에 두고 있다¹⁾

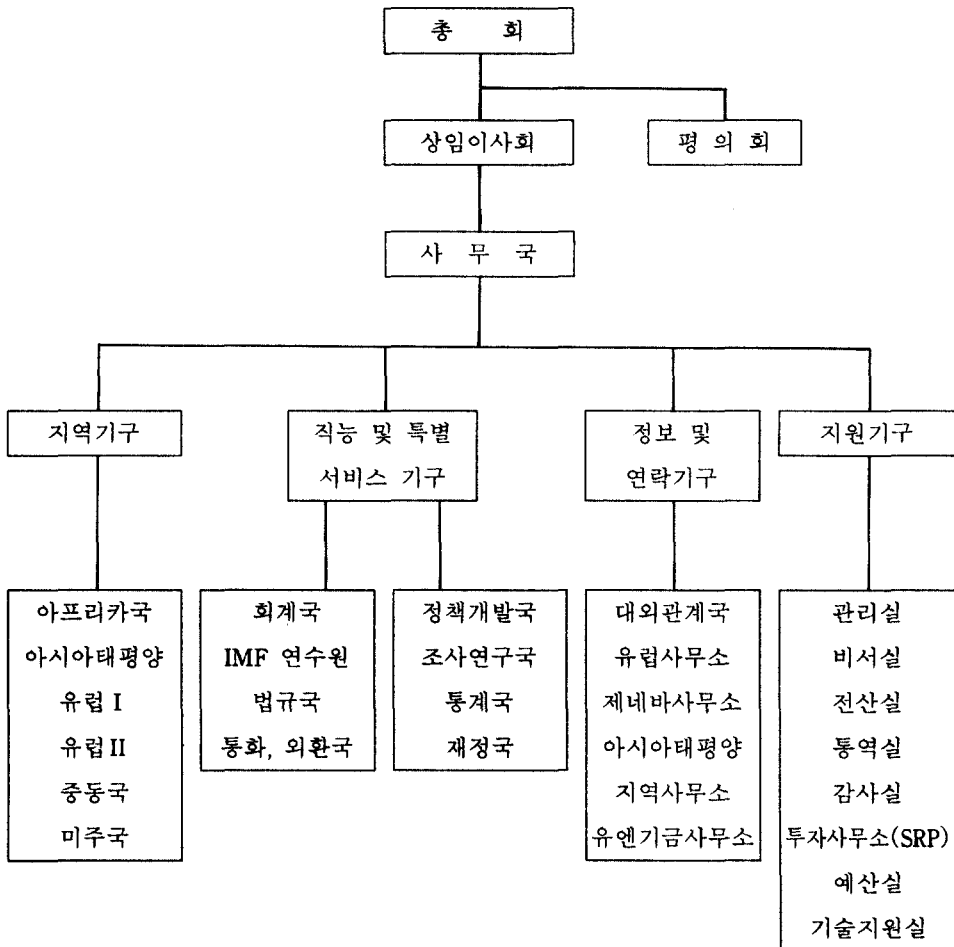
1) 이에 반하여 국제통화기금협정과 자매협정으로 브레튼우즈에서 채택된 국제부흥개발은행(International Bank for Reconstruction and Development)협정은 전후 세계경제의 부흥 및 개발에 그 목적을 두고 있음.

2. 組織 및 財源

1) 직제

IMF의 조직은 총회(Board of Governor)와 총회로부터 위임받은 권한을 행사하는 상임이사회(Executive Board) 및 평의회(Council of Governors) 그리

IMF 조직도



고, 일반업무를 관장하는 집행부로서 총재, 수석부총재, 부총재 및 실무기구로 구성된다. 실무기구는 지역기구, 직능 및 특별서비스기구, 정보 및 연락기구, 지원기구로 분류된다.

2) 회원국

IMF 회원국이 되기 위하여는 제반 의무를 준수하겠다는 의사와 함께 가입 신청서를 제출하고, 상임이사회의 승인을 거쳐 총회의 의결로 가입이 확정된다. 총회에서 가입의결안이 가결되기 위하여는 투표권의 2/3 이상을 보유하는 회원국이 참가 과반수의 찬성을 받아야 한다. 이때 IMF당국은 참여국의 경제사정을 고려하여 쿼터 규모 및 납입방법을 결정한다. 1997년말 현재 181개국이 가입되어 있으며, 한국은 1955년 8월 25일 가입하였다.

3) 자원

재원은 회원국의 출자에 의한 기금으로 운용되는 일반계정(General Account)과 SDR창출에 의하여 운용되는 특별인출계정(Special Drawing Ac-

주요국의 IMF 쿼터 지분(1997년 8월 1일 현재)

주요국			쿼터(비중 %)
미		국	265.26억SDR (18.25)
일		본	82.41억SDR (5.67)
독		일	82.41억SDR (5.67)
영		국	74.14억SDR (5.1)
프	랑	스	74.14억SDR (5.1)
중		국	33.85억SDR (2.33)
맥	시	코	17.53억SDR (1.20)
인	도	네	14.97억SDR (1.03)
한		시	7.996억SDR (0.55)
필	리	국	6.334억SDR (0.43)
태		국	5.739억SDR (0.39)
총		액	1,453억SDR (100.0)

count)으로 구분된다. 1997년 8월 1일 현재 회원국 쿼터총액은 1,453억 SDR이며, 그 중 우리나라의 쿼터는 7억 996만 SDR(0.55%)로 전체가맹국 중 36위에 해당한다.

3. 機能 및 支援制度

1) 기능

IMF의 기능은 환율정책 및 외환제도에 대한 감시, 재원확보를 위한 SDR (Special Drawing Right : 특별인출권) 창출, 회원국에 대한 기술적인 지원, 국제수지 조정을 위한 신용공여 등 네 가지로 대별된다.

첫째, IMF는 협정문 4조에 의거 국제통화질서의 안정을 유지하기 위하여 각국의 자의적인 환율제도 운영 및 환율정책을 감시한다. 즉, IMF협의단은 매년 회원국과 제반경제정책에 대한 의견을 교환하고 관련 보고서를 작성하며, 이를 기반으로 회원국 경제정책에 대한 평가와 정책권고를 통보한다. 이러한 연차협의의 결과는 해당국에 대한 신용제공, 국제금융시장에서의 신인도 등에 영향을 미친다. 그리고 연 2회 작성되는 세계경제전망(World Economic Outlook) 보고서를 통해 세계경제 및 발전단계별로 분류된 국가들에 대한 경제상황 검토와 함께 정책과제를 제시한다.

둘째, 국제유동성 부족문제를 해결하기 위하여 SDR을 창출하고 배분한다. SDR배분은 회원국의 쿼터에 비례하여 이루어진다.

셋째, 회원국에 대하여 회계, 통계, 은행감독, 외환, 금융제도 등의 분야에 대하여 정책권고 및 자문을 수행한다. 특히 연수원을 통하여는 회원국 정부 및 중앙은행 직원을 대상으로 연수과정을 운영함으로써 기술지원을 한다.

넷째, 회원국의 환율안정과 일시적인 국제수지보전을 위한 단기자금을 지원한다. 회원국이 IMF 신용을 이용할 경우에는 원칙적으로 SDR이나 다른 회원국통화를 자국통화로 매입하고 상환시 SDR이나 여타 교환성통화로 자국통화를 환매하는 형식을 취한다.

2) 금융지원제도

IMF 금융지원제도는 회원국 쿼터에 따라 항상 인출가능한 일종의 지불준비금 성격의 Reserve Tranche, 스탠드바이협약²⁾이나 확대협약의 체결을 신용공여의 전제조건으로 하는 정규신용제도, 스탠드바이협약을 전제로 하지 않는 특별신용제도, 양허성 융자제도로 구분되며, 1995년에는 국제금융위기에 대한 신속하고 효율적인 대응체제 구축의 필요성이 제기됨에 따라 긴급구제금융제도(Emergency Financing Mechanism)과 환율안정기금(Currency Stabilization Funds) 제도가 추가로 도입되었다.

각 지원제도에 따른 재원과 수혜대상국, 인출요건은 다음과 같다.

2) 스탠드바이협약은 회원국이 정해진 쿼터 중 일정기간동안 일정비율로 이를 인출할 수 있는 제도로 IMF 지원금융제도 중 상당수가 이 협정체결을 전제로 하고 있음.

IMF 금융지원제도 및 지원 요건

금융지원 제도	세 분 류	재원 및 수혜대상국	인 출 요 건
Reserve Tranche		-정규재원 -전가맹국	-국제수지 사정에 따라 자유롭게 인출
정규신용제도	Credit Tranche	-정규재원 및 일반차입협정(GAB)에 의한 차입협정 -전가맹국	-국제수지상 문제가 있을 때만 인출가능, 국제수지문제 해결을 위한 적절한 대책 제시 필요
	확대신용 (Extended Fund Facility)	-일반재원 -전가맹국 (특히 개발도상국)	-생산 및 교역 패턴이 비교우위를 적절히 반영하지 못해 국제수지 방어에 큰 어려움이 있거나, 국제수지 기반이 취약하여 개발정책을 적극적으로 추진할 수 없는 경우 -장기 대규모 자금지원이 필요한 경우
특별신용제도	확대보상금융	-일반재원 -전가맹국	-통제불가능한 대외적인 요인에 의해 수출이 급격히 감소하거나 곡물, 석유수입이 급격히 늘어나는 등 단기적으로 국제수지 사정이 급격히 악화되는 경우
	완충재고금융	-일반재원 -국제상품협정의 완충 재고협정에 가입한 1차 산품 수출국	-국제상품 협정하의 완충재고 유지를 위한 금융지원이 필요한 경우
양허성 융자제도	구조조정금융	-신탁기금융자 상환원리금, 상환금의 투자 수익과 보완금융보조 계정(SSF Subsidy account) -최빈 개도국(90년 기준 1인당 GNP 740달러)	-장기적인 국제수지적자문제에 직면하고 있는 최빈국 -국제수지 개선을 위해 거시경제적인 구조조정계획을 수립 추진해야 함.
	확대구조조정 금융	-선진국 및 신흥공업국으로부터의 차입금	-구조조정금융과 동일
긴급구제금융제도 (EFM: Emergency Financing Mechanism)		-일반차입협정(GAB) 재원확대에 의한 차입 재원 및 정규재원 -멕시코와 같이 금융위기가 발생한 가맹국	-국제금융위기 발생시 예외적으로 신속하게 상무이사회의 승인을 얻어 위기가 발생한 가맹국을 효과적으로 지원
환율안정기금제도 (CSFs: Currency Stabilization Funds)		-IMF일반재원으로 운영함을 원칙으로 하되 여타 국제 금융기관과 협조융자 방안도 검토	-페그 환율제를 채택한 가맹국이 환율을 명목기준지표로 정하고 강력한 거시경제적 안정화정책을 추진하여 높은 물가상승률을 단기간에 낮추고자 할 경우