

VIP REPORT



■ 대공황시기 세계 해운경기 침체현황과 시사점

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 한 상 완
편집위원 : 이장균, 이주량, 주원
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 계동 140-2
Tel (02)3669-4334 Fax (02)3669-4332
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해임을 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업전략본부(02-3669-4334)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ 대공황시기 세계 해운경기 침체현황과 시사점

Executive Summary i

1. 악화일로에 있는 세계경제 1

2. 1930년대 대공황시기의 해운시장 3

3. 세계대공황시기와 2009년의 비교 11

4. 정책적 시사점 16

■ HRI 경제 지표 19

1. 악화일로에 있는 세계경제

최근 세계경제를 이전보다 더 비관적으로 보는 견해가 확산되고 있다. IMF는 1월 2009년에 대한 세계경제전망을 이전보다 크게 하향조정하여 발표하였다. 2008년 11월에 행한 전망에서는 세계경제가 2009년 2.2% 성장할 것으로 내다보았으나 이번에는 성장률을 이보다 1.7% 줄어든 0.5%로 예측하였다. 가장 큰 이유로 전 세계의 산업생산과 수출이 예상보다 빠르게 위축되고 있는 것이 제시되었다. 2008년 11월 현재 산업생산과 수출 모두 45%가까이 하락한 것으로 집계되었다. 이로 인해 이미 나빠진 해운경기는 더 악화될 가능성이 높다. 따라서 지금과 유사한 상황이 전개되었던 1930년대 대공황시기 해운산업이 어떤 변화를 겪었는지를 검토함으로써 시사점을 찾는 일은 중요한 의미가 있다고 할 수 있다.

2. 1930년대 대공황시기의 해운시장

(보호무역주의로 인한 해운수요 감소) 대공황시기 세계 무역의 급격한 감소는 경기 침체뿐만 아니라 보호무역주의의 확산으로 유발된 측면이 큰 것으로 나타났다. 세계 시장에서 수입은 1929년 356억 달러에서 1934년 119억 달러 곧, 66.5% 감소하였고 수출은 1929년 330억 달러에서 1934년 113억 달러 즉, 65.7% 축소된 것으로 집계되었다. 교역물동량에 있어서도 대폭적인 위축을 경험하였다. 미국의 경우 1929년 수입과 수출물동량이 각각 5,090만 톤 그리고 5,740만 톤이었던 것이 1932년 각각 2,870만 톤과 3,180만 톤을 기록하여 각각 43.6% 그리고 44.6%의 감소폭을 보였다.

교역감소의 이유로 대공황시기에 소득 또는 생산이 크게 감소하여 교역에 대한 유인이 대폭적으로 줄어들었다는 사실을 우선 지적할 수 있다. 미국에서 1929년 1,036억 달러였던 GDP가 1933년 564억 달러로 45.5% 감소한 것은 잘 알려져 있다. 그 다음으로 중요한 역할을 한 것이 관세장벽의 등장이라고 할 수 있다. 대공황의 발발과 더불어 주요 국가들은 수입관세를 인상경쟁에 돌입하게 되었다. 미국은 1930년 6월 7일 “Smoot-Hawley Tariff Act”를 채택함으로써 전 세계적으로 관세인상 경쟁을 촉발시켰다. 또한 중요한 역할을 한 것은 비관세장벽의 확산이다. 선진국들은 차별적인 관세나 특혜를 부여하는 방법을 통해 가까운 주변국들이나 해외식민지 또는 보호령들과의 교역비중을 증가시키는 전략을 추구하였다. 영국은 ‘영연방 국가들(Commonwealth)’과, 프랑스는 해외 식민지나 보호령과 그리고 일본은 조선, 대만 그리고 만주국과의 교역확대 전략을 채택하였고 식민지가 없던 독일은 남동유럽의 불가리아, 그리스, 헝가리, 루마니아, 터키 그리고 유고슬라비아와 남아메리카 국가들과의 교역을 증대시켰다.

메슨(Madsen, 2001)은 1929년부터 1932년의 기간 동안 영국, 미국, 독일, 프랑스, 일본 등 주요 17개국의 교역추이분석을 통해 이들 국가들의 실질교역 규모가 이 시기 약 33% 줄어들었는데 이중 소득감소가 14%, 관세장벽이 8%, 비관세 장벽이 6% 그리고 디플레이션으로 인한 실질 관세의 증가가 5% 기여했다는 사실을 발견하였다.

(장기간에 걸친 선대축소 발생) 세계선대의 축소는 1931년부터 1935년까지 5년에 걸쳐 발생하였고 선사들의 계선은 1932년 상반기 최고점에 달하였다. 단기적으로 해운회사들은 선박의 계선을 통해 공급량 조절에 나섰다. 전 세계 해운회사들의 계선규모는 1932년 상반기 1,423만 GT, 전체선대의 21.1%로 그 규모가 절정에 달하게 된다. 국가별로 보았을 때 독일이 가장 큰 비율로 그러나 일본은 가장 낮은 비율로 계선시켰다. 독일은 1932년 6월 30일 기준으로 30.5%에 달하는 127만 GT를 일시적으로 퇴역시켰지만 일본은 1931년 12월 31일 기준으로 8.6%인 36만 GT에 불과하였다. 세계최고의 해운국가인 영국은 1932년 6월 30일 기준으로 335만 GT, 전체의 18.1%를 계선시켰다.

해운업계는 장기적으로 신조선박의 투입축소를 통해 공급량조절에 나섰다. 전 세계의 상선선대규모는 1931년 7,013만 GT를 기록한 후 줄어들기 시작하여 1935년 6,488만 GT로 최저수준에 도달한 뒤 상승세로 돌아섰다. 그러나 국가별로 보았을 때 모두 비슷한 길을 걸었던 것은 아니다. 일본은 1934년 407만 GT로 1929년과 비교하여 2.7%만 줄어들어 이 시기 선대감축 정도가 가장 작았던 것으로 보인다.

신조선박의 투입감소가 전 세계적으로 진행되는 가운데 일본은 공황후반기 신조선박의 투입을 크게 증가시켰다. **1930년 일본의 신조선박 투입규모는 15만 GT로 5위였지만 1938년에는 세계 3위 규모인 44만 GT로 1930년과 비교하여 거의 3배 늘어났다.**

(해운운임의 급격한 하락과 점진적인 회복) 각국의 해운운임은 빠르게 하락하여 1930년대 중반 시차를 두고 최저점에 도달한 10년이 지난 1930년대 말에야 회복되었다. 유럽 주요 국가들의 해운경기가 1929년 이후 빠르게 나빠지기 시작하였고 1930년대 중반에 나라마다 약간씩 시차를 두고 최저점에 도달한 후 1930년대 후반이 되어서야 회복할 수 있었다. 또한 국가마다 그 충격의 정도도 차이를 보인 것으로 드러났다. 독일의 해운산업이 가장 큰 타격을 받았던 것으로 보인다. 독일의 경우 1929년 이후 유럽이외의 지역을 향하거나 이들 지역으로부터 독일로 향하는 모든 노선에 걸쳐 운임이 하락하여 1934년에는 1929년의 54.5% 수준까지 떨어졌었다. 그러나 영국은 1933년에 1929년의 74.9%에 도달한 후 회복세로 돌아서 1937년에는 이전 수준에 도달할 수 있었다.

3. 세계대공황시기와 2009년의 비교

(해운시황비교) 2009년의 해운시황은 1930년대 초반보다 더 비관적이다. 최근 해운의 전 부문에 걸쳐 경기하락세가 계속되고 있다. 벌크선시장의 시황은 2008년 말 최저점에 도달한 후 상승세로 돌아섰지만 그 개선정도가 미미한 실정이다. 유조선시장에서는 2008년 하반기에 시작된 하락세를 2009년에도 이어가고 있다고 할 수 있다. 컨테이너시장에서는 2008년 3월 이후 상승세 없이 하락세가 계속되고 있다. 2009년 벌크선, 유조선 그리고 컨테이너선 지수에 대한 전망치들은 2008년의 1/2또는 그 이하 수준으로 나타나고 있다. 1930년대 초반 해운운임은 공황이전의 2/3수준을 유지하였던 것으로 보인다.

(수급비교) 대공황 초반에는 물동량의 절대적인 감소가 영향을 끼쳤지만 2009년에는 상대적인 공급초과 상태가 해운경기에 부정적으로 작용할 것으로 전망된다. 2009년 전체적으로 해운에 대한 수요는 정체되거나 약하게 증가할 것으로 전망되고 있다. 그러나 공급증가율이 수요증가율을 크게 앞설 것으로 예상된다. 하지만 대공황 초기 세계전체 상선선대규모는 1929년과 비교하여 1931년까지 3%정도 증가한 것에 불과하였다. 대신 주요 국가들의 교역물동량 추이를 보면 1932년에 1929년의 66.4% 수준까지 떨어지는 것으로 나타났다.

(제도적 환경비교) 대공황은 보호무역주의의 확산과 더불어 시작되었지만 2009년 3월 현재는 보호무역주의가 대세인 상황은 아니다. 아직 명백한 보호무역주의 경향이 나타나고 있지 않은 것은 사실이다. 그러나 각국의 대규모 공적자금 투입으로 인해 금융부문의 '자국(自國)우선주의'가 나타나고, 주요 기간산업에 대한 정부의 직접적인 지원책이 확대되고 그리고 경기부양책을 실시하면서 자국산 제품의 사용을 직간접적으로 권장하는 등 자유무역주의 정신에 반하는 움직임은 세계 곳곳에서 감지되고 있다.

<2009년과 1930년대 초반의 해운시장상황 비교>

	1930년대 초반	2009년 전망
전반적인 시황	운임은 전년대비 2/3 수준으로 하락	주요 해운지수가 전년대비 1/2이나 그 이하
수요와 공급	수요 감소로 인한 절대적인 공급초과	공급증가율이 수요증가율을 앞섬으로써 발생한 상대적인 공급초과
제도적인 환경	보호무역주의 확산	자유무역주의 속에서 보호무역주의의 조짐 등장

(대공황보다 심각한 상황가능) 보호무역주의가 본격적으로 대두하고 세계의 교역규모가 감소할 경우 1930년대의 대공황보다 더 심각한 상황이 해운산업에 발생할 수 있다. 최근의 좋지 않은 해운경기와 전망에는 세계적인 생산과 무역 감소의 영향만이 반영되어 있고 1930년대에 있었던 보호무역주의의 효과는 빠져있다고 할 수 있다. 또한 IMF는 1월 2009년에 재화와 용역 모두를 포함한 수출입 물동량이 3.1% 감소할 것으로

전망하였다. 예측이 적중한다면 해운시장에서 1930년대 초반보다 더 큰 규모로 절대적인 공급초과 상황이 발생할 수 있음을 의미한다.

4. 정책적 시사점

첫째, 해운경기의 침체가 장기간 지속될 가능성이 높으며 이를 정부와 업계가 인식하고 대비하는 것이 필요하다. 대공황시기 국가마다 시차를 두고 있기는 하지만 해운경기가 최저점에 도달하는데 3~5년 그리고 대공황이전 수준을 회복하는데 10년 가까이 걸린 것으로 밝혀졌다. 또한 독일처럼 10년이 지난 1938년에도 1929년의 수준에 도달하지 못한 경우도 있었다. 따라서 정부와 업계는 이번의 위기가 생각보다 오래 갈 수 있다는 것을 전제로 단기적인 처방보다는 장기적으로 정책을 수립하고 이를 꾸준히 실천에 옮겨야 한다.

둘째, 정부는 보호무역주의 확산 움직임을 방지할 수 있는 글로벌 이니셔티브를 제시해야 한다. 세계적인 경기침체가 지속될 경우 주요 경제 강대국들은 주변국들이나 우방국들과 경제블록을 형성할 가능성이 높다. 한국은 무역에 대한 의존비율이 높은 개발도상국들의 의사를 결집하여 G-20과 같은 국제사회 공론의 장에서 일치된 견해를 전달하면서 이를 새로운 국제사회의 리더로 자리매김할 수 있는 계기로 삼아야 한다.

셋째, 한국과 미국 그리고 한국과 EU간의 FTA를 빠른 시일 내에 실천에 옮기기 위해 노력해야 한다. 한국과 미국, 한국과 EU간의 FTA를 비준하여 교역을 활성화시킴으로써 해상물동량을 안정적으로 확보하는 것이 중요하다. 대공황기간 동안 영국의 해운산업이 독일에 비해 상대적으로 침체를 덜 겪었던 것은 넓게 분포했던 식민지와 영국간의 교역이 증가하여 안정적인 해상물동량을 확보할 수 있었기 때문이다.

넷째, 해운시장의 위기를 기회로 삼아 한국을 해운강국으로 만들 수 있는 해운산업육성 정책을 강구해야 한다. 대공황 당시 일본의 해운산업은 위기를 겪었지만 대공황이 끝나갈 무렵 신조선박의 활발한 투입으로 전체선대를 1929년 418만 GT에서 1937년 447만 GT로 늘리는데 성공하였다. 이를 통해 일본은 해운국가로서의 위상을 확고히 하였다고 할 수 있다.

다섯째, 해운선사들도 경영안정성확보를 위한 노력이 필요하며 글로벌 해운사가 출현할 수 있도록 우량기업에 대한 지원을 아끼지 말아야 한다. 현재 국내의 선사들은 운용선대규모의 축소를 통한 해운공급량을 조절해야하는 과제에 직면하고 있다. 정부가 한시적으로 감독자 역할을 하면서 부실 선사들을 업계와의 협력 하에 정리하는 방안을 강구해야 한다. 또한 재무상태가 건전하고 경쟁력을 갖춘 대형 선사들에 대해서는 이번 위기를 세계적인 선사로 발전할 수 있는 기회로 만들 수 있도록 충분한 지원방안을 마련해야 한다.

대공황시기 세계 해운경기 침체현황과 시사점

1. 악화일로에 있는 세계경제

○ 세계경제를 이전보다 더 비관적으로 보는 견해가 확산

- IMF는 최근 2009년 세계경제전망을 이전보다 크게 하향조정하여 발표

- 2008년 11월에 행한 전망에서 세계경제가 2009년 2.2% 성장할 것으로 내다보았으나 2009년 1월의 전망에서는 성장률을 이보다 1.7%p 줄여든 0.5%로 예측
- 선진국 전체적으로는 2009년 성장률 전망을 -0.2%에서 -2.0%로 수정하였고 특히 아시아 신흥공업국들에 대해서는 이전의 2.1%에서 -3.9%로 무려 6.0%p나 하락시킴
- 중국과 인도 등 그동안 세계경제의 성장을 이끈 개발도상국들의 2009년 경제성장률전망을 각각 8.5%에서 6.7%로 그리고 6.3%에서 5.1%로 낮춤

<IMF의 2009년 1월 세계경제성장률전망>

(단위: %)

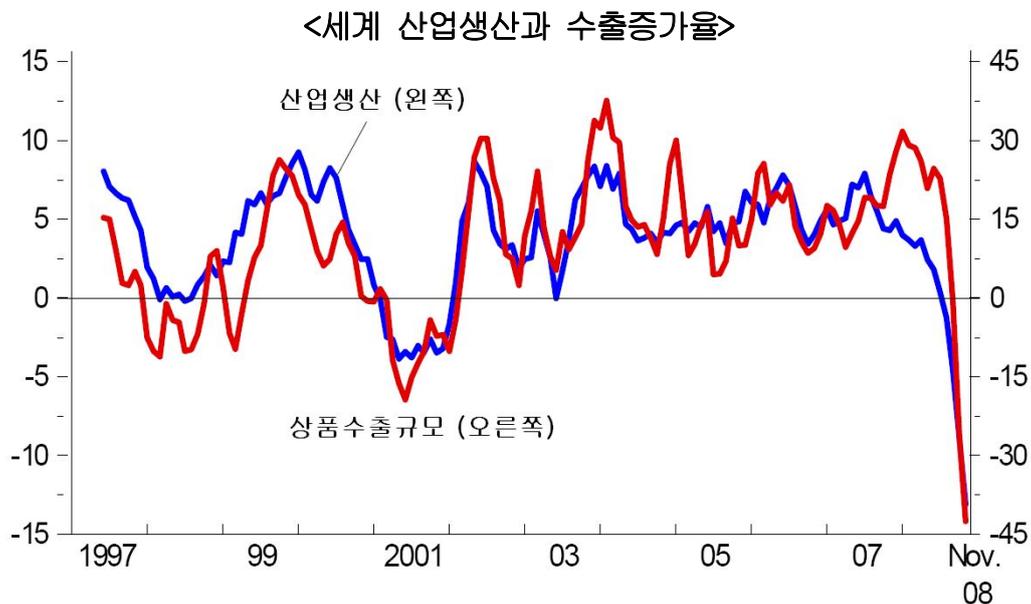
		2007	2008	2009(E)	2009(E) (2008년 11월 전망)
세계전체		5.2	3.4	0.5	2.2
선진국	미국	2.0	1.1	-1.6	-0.7
	유로지역	2.6	1.0	-2.0	-0.5
	일본	2.4	-0.3	-2.6	-0.2
	아시아 신흥공업국	5.6	2.1	-3.9	2.1
	전체	2.7	1.0	-2.0	-0.3
개발도상국	아프리카	6.2	5.2	3.4	4.7
	동부와 중부유럽	5.4	3.2	-0.4	2.5
	중국	13.0	9.0	6.7	8.5
	인도	9.3	7.3	5.1	6.3
	러시아	8.1	6.2	-0.7	3.5
	브라질	5.7	5.8	1.8	3.0
	전체	8.3	6.3	3.3	5.1

자료: 1) 『World Economic Outlook Update』, IMF, Nov 6, 2009.

2) 『World Economic Outlook Update』, IMF, Jan 29, 2009.

○ 산업생산과 수출이 예상보다 빠르게 위축되고 있는 것이 가장 큰 근거

- 2008년 말 세계의 산업생산과 수출은 그 규모가 유래 없이 빠른 속도로 줄어든 것으로 추정
- 2008년 11월 현재 전 세계의 산업생산과 수출 모두 분기기록을 연간으로 환산할 경우 45%가까이 하락한 상태



자료: 『World Economic Outlook Update』, IMF, Jan 29, 2009.

○ 1930년대 공황보다 더 좋지 못한 상황의 도래를 걱정하는 견해까지 등장

- 최근 경제위기가 어찌면 1930년대의 세계대공황보다 더 심각하다는 의견이 제시되기 시작¹⁾
- 세계적인 투자은행가인 조지소로스는 “금융시스템의 빠른 붕괴를 목격하고 있다”고 하면서 “아직 그 바닥이 보이지 않는다”고 발언
- 전 FRB의장인 볼커는 “전 세계적으로 이렇게 거의 동시에 모든 경제가 빠르게 추락한 예가 대공황시기에도 있었는지가 의심스럽다”고 언급

1) “Soros sees no bottom for world financial ‘collapse,’” Reuters, Feb 21, 2009.

2. 1930년대 대공황시기의 해운시장

○ 대공황시기 세계무역은 급격히 감소

- 1929년 대공황의 시작과 더불어 전 세계의 교역규모가 급격하게 줄어들

- 수입은 1929년 356억 달러에서 1934년 119억 달러 곧, 66.5% 감소
- 수출은 1929년 330억 달러에서 1934년 113억 달러 즉, 65.7% 축소

<1928~1935년, 전 세계 지역별 수출입규모 추이>

1) 수입

(단위: 백만 US 달러)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
아프리카	1,619	1,707	1,490	1,111	805	761	755	769
북아메리카	5,335	5,676	4,168	2,727	1,748	1,420	1,295	1,542
중미	761	816	707	434	286	253	260	291
남아메리카	1,853	1,801	1,373	700	468	508	480	521
아시아	4,758	4,806	3,702	2,710	1,944	1,714	1,706	1,760
소비에트연방	490.5	453.2	544.9	568.6	359.8	179.2	119.6	124.2
유럽	19,008	19,282	16,410	12,176	8,107	7,362	7,075	6,893
오세아니아	918	970	692	301	278	264	290	323
전체	34,742	35,601	29,087	20,818	13,996	12,461	11,981	12,243

2) 수출

(단위: 백만 US 달러)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
아프리카	1,534	1,490	1,220	933	858	836	737	825
북아메리카	6,495	6,420	4,743	3,046	2,096	1,724	1,727	1,839
중미	919	910	753	574	387	329	327	355
남아메리카	2,321	2,257	1,514	1,132	809	731	792	799
아시아	5,094	5,013	3,775	2,653	1,843	1,710	1,756	1,794
소련연방	416.5	481.6	533.3	417.4	290.4	254.7	215.3	189.1
유럽	15,092	15,575	13,303	9,683	6,248	5,706	5,413	5,369
오세아니아	968	884	654	470	395	423	366	389
전체	32,839	33,040	26,495	18,908	12,926	11,714	11,333	11,559

자료: 1) 1928~1932년, 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1933/34.
 2) 1933~1937년, 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1937/38.

- 교역물동량에 있어서도 대폭적인 위축을 경험

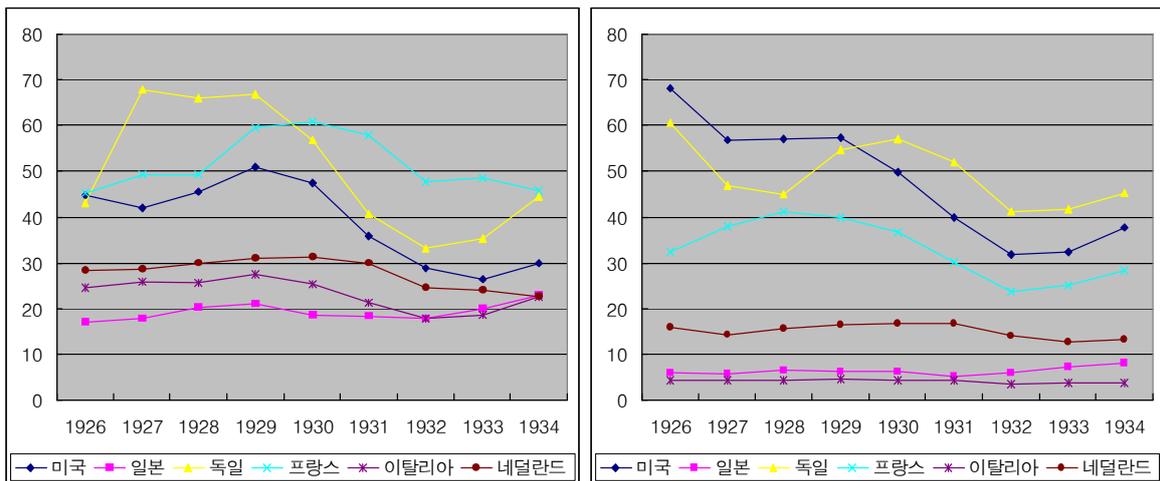
- 미국의 경우 1929년 수입과 수출물동량이 각각 5,090만 톤 그리고 5,740만 톤이었던 것이 1932년 각각 2,870만 톤과 3,180만 톤을 기록하여 각각 43.6% 그리고 44.6%의 감소폭을 보임
- 일본, 독일, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드 등 당시 선진국들도 감소폭의 차이는 있지만 1932년과 1929년을 비교하였을 때 교역물동량이 크게 하락

<1926~1934년, 주요선진국들의 수출입 물량 추이>

1) 수입물량

2) 수출물량

(단위: 백만 톤)



		1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
미국	수입	44.6	42.1	45.6	50.9	47.5	35.8	28.7	26.5	29.8
	수출	68.1	56.9	57.0	57.4	49.7	40.0	31.8	32.3	37.8
일본	수입	16.9	17.7	20.1	21.1	18.6	18.2	17.7	19.9	23.0
	수출	6.0	5.7	6.4	6.2	6.2	5.2	5.9	7.3	8.2
독일	수입	43.2	68.0	66.0	66.7	56.9	40.7	33.1	35.3	44.4
	수출	60.5	46.9	45.0	54.7	57.1	51.9	41.2	41.8	45.2
프랑스	수입	45.3	49.3	49.3	59.4	60.9	58.0	47.6	48.4	45.7
	수출	32.4	37.9	41.1	39.9	36.6	30.3	23.6	25.1	28.3
이탈리아	수입	24.4	25.8	25.5	27.4	25.4	21.2	17.7	18.5	22.7
	수출	4.2	4.3	4.4	4.7	4.2	4.2	3.6	3.9	3.8
네덜란드	수입	28.3	28.6	29.8	30.9	31.3	29.9	24.5	24.0	22.7
	수출	15.8	14.3	15.7	16.3	16.6	16.8	13.9	12.7	13.3

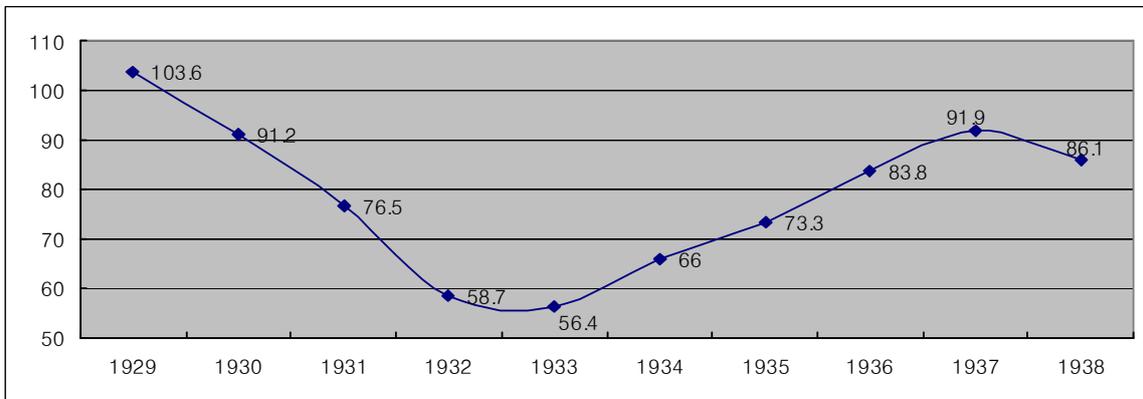
자료: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1935/36.

○ 이 시기 교역감소의 절반이상이 관세인상 또는 비관세 장벽의 강화로부터 그리고 그 나머지는 소득이나 생산의 감소로부터 기인하였던 것으로 추정

- 소득 또는 생산이 크게 감소하여 교역에 대한 유인이 대폭적으로 줄어들
- 미국에서 1929년 1,036억 달러였던 GDP가 1933년 564억 달러로 45.5% 감소

<1929~1938년, 미국의 총 GDP 변화>

(단위: 10억 달러)



자료: 『Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970, Bicentennial Edition』, U.S. Government Printing Office, 1975.

- 소련을 제외하고 대부분의 선진국들이 1932년까지 산업생산의 하락을 경험하며 특히 미국 등 최선진국들은 1930년대 후반이 되어서야 1929년 수준 회복

<1929~1937년, 주요 국가들의 산업생산 지수추이 (1929=100)>

	독일	오스트리아	벨기에	덴마크	미국	프랑스	이탈리아	일본	소련
1929	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1930	85.9	85	88.8	108	80.7	99.1	91.9	94.8	130.9
1931	67.6	70	81.1	100	68.1	86.2	77.6	91.6	161.3
1932	53.3	61	69.1	91	53.8	71.6	66.9	97.8	183.4
1933	60.7	63	72.2	105	63.9	80.7	73.7	113.2	198.4
1934	79.8	70	73.0	117	66.4	75.2	80.0	128.7	238.3
1935	94.0	80	82.2	125	75.6	72.5	93.8	141.8	293.4
1936	106.3	86	86.7	130	88.1	78.0	87.5	151.1	382.3
1937	117.2	103	96.3	136	92.2	81.7	99.6	170.8	424.0

자료: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1938/39.
 주: 산업생산에 제조업과 광업이 포함.

- 대공황발발과 더불어 주요 국가들이 수입관세율 인상경쟁에 돌입

- 미국이 1930년 6월 7일 “Smoot-Hawley Tariff Act”를 채택함으로써 전 세계적으로 관세인상 경쟁을 촉발시킴
- 1913년과 1931년의 평균관세율은 미국이 44%에서 48%, 독일이 13%에서 21%, 프랑스가 20%에서 30%, 이탈리아가 18%에서 46% 등으로 대공황이전보다 크게 인상되었고 주요 35개 국가들을 보았을 때 1930년대 25%선까지 이룸

<주요 국가들의 평균관세율 추이>

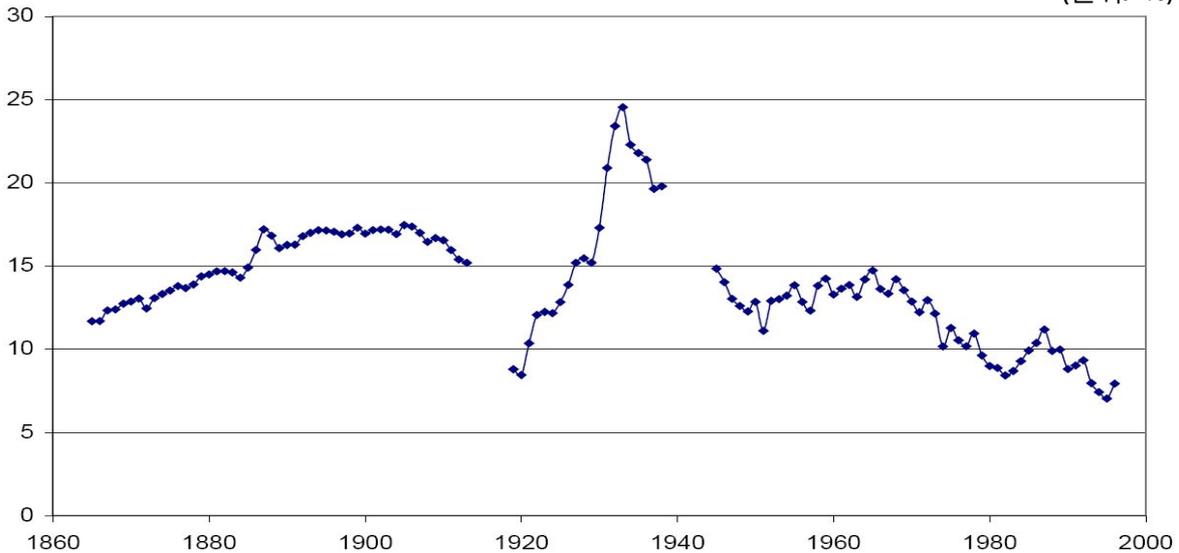
(단위: %)

	1913	1931	1950
벨기에	9	14	11
프랑스	20	30	18
독일	13	21	26
이탈리아	18	46	25
스웨덴	20	21	9
미국	44	48	14

자료: O' Rourke, Kevin H., “Europe and the Causes of Globalization, 1790 to 2000,” in H. Kierzkowski (edit.) (2002), 『From Europeanization of the Globe to the Globalization of Europe』, Palgrave.

<35개 국가들의 단순평균관세율 추이>

(단위: %)



자료: Clemens, Michael A., et al (2001), “A Tariff-Growth Paradox, Protection’s Impact The World Around 1875-1997,” NBER Working Paper 8459.

- 선진국들은 차별적인 관세나 특혜를 부여하는 방법을 통해 가까운 주변국들
이나 해외식민지 또는 보호령들과의 교역비중을 증가시킴
 - 영국은 '영연방 국가들(Commonwealth)'과, 프랑스는 해외 식민지나 보호령과
그리고 일본은 조선, 대만 그리고 만주국과의 교역확대 전략을 채택
 - 식민지가 없던 독일은 남동유럽의 불가리아, 그리스, 헝가리, 루마니아, 터키
그리고 유고슬라비아와 남아메리카 국가들과의 교역을 증대시킴

<주요 국가들의 무역에서 주변국 또는 식민지나 보호령이 차지하는 비중 비교>
(단위: %)

		1928	1938
영국	수출	44.4	49.9
	수입	30.2	41.9
프랑스	수출	18.8	27.5
	수입	12.0	27.1
독일	수출	12.8	24.7
	수입	16.7	27.6
일본	수출	18.3	41.0
	수입	14.2	39.0

자료: Eichengreen, Barry, et al (1993), Trade Blocs, currency Blocs and the Disintegration of World Trade in the 1930s, NBER, Working Paper No. 4445.

- 교역감소를 가져온 원인에 있어서 생산이나 소득감소 보다도 관세증가나 비
관세 장벽의 역할이 더 컸던 것으로 추정
 - 메슨(Madsen, 2001)은 1929년부터 1932년의 기간 동안 영국, 미국, 독일, 프랑
스, 일본 등 주요 17개국의 교역추이를 분석
 - 이들 국가들의 실질교역 규모가 이 시기 약 33% 줄어들었는데 이중 소득감소
가 14%, 관세장벽이 8%, 비관세 장벽이 6% 그리고 디플레이션으로 인한 실질
관세의 증가가 5%기여했다고 주장

<1929~1932년 교역규모 감소와 그 원인>

(단위: %)

구분	소득 또는 생산 감소	관세증가		비관세장벽	전체
		관세인상	디플레이션으로 인한 실질관세 인상		
규모	-14	-8	-5	-6	-33

자료: Madsen, Jakob B. (2001), Trade Barriers and the Collapse of World Trade During the Great Depression, Southern Economic Journal, 67(4): 848-868.

- 전 세계적인 교역감소로 해운산업에 침체가 초래되었으며 특히 해외식민지가 없던 독일이 심한 타격을 받았던 것으로 드러남
- 유럽 주요 국가들의 해운경기는 1929년 이후 빠르게 나빠지기 시작하였고 1930년대 중반 시차를 두고 최저점에 도달한 후 1930년대 말에야 회복
- 유럽지역에서는 독일의 해운산업이 큰 충격을 받음
 - 독일의 경우 1929년 이후 유럽이외의 지역을 향하거나 이들 지역으로부터 독일로 향하는 모든 노선에 걸쳐 운임이 하락하여 1934년에는 1929년의 54.5% 수준에 이름
 - 영국의 경우는 1929년 이후 전 노선에 걸쳐 빠른 침체를 경험하였지만 전체적으로 1933년에 1929년의 74.9%에 도달한 후 회복세로 돌아서 1937년 이전 수준 회복

<1926~1938년, 주요 선진국과 관련된 해운운임의 변화추이 (1929=100)>

	독일			덴마크	영국 (The Economist Index)						
	유럽외의 국가		전체	26개 주요항로	유럽	북아메 리카	남아메 리카	인도	극동과 태평양	호주	전체
	대내	대외									
1926	102.0	114.3	101.9	102.7	106.2	121.9	129.4	101.9	100.0	122.4	113.4
1927	97.0	119.5	97.3	100.0	92.9	116.7	109.8	108.5	119.8	136.5	113.4
1928	96.2	96.8	93.7	92.0	86.7	102.1	96.7	98.1	109.9	122.4	102.1
1929	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1930	99.1	86.0	84.8	80.4	74.4	82.3	82.8	87.7	75.7	88.6	81.5
1931	84.0	78.1	77.0	77.7	69.2	83.1	78.9	84.0	86.5	94.6	82.1
1932	76.4	63.3	63.0	79.5	68.8	79.1	72.1	81.6	84.0	84.5	77.8
1933	64.4	54.0	57.9	87.5	69.1	72.6	69.5	80.1	81.4	79.4	74.9
1934	58.2	48.2	54.5	87.5	70.9	73.0	70.8	82.5	82.0	80.7	76.2
1935	56.5	48.5	55.5	89.3	74.6	75.7	71.6	83.6	78.8	78.0	76.7
1936	59.4	57.5	61.8	99.1	81.9	86.3	82.6	91.8	91.5	91.9	87.2
1937	65.5	82.3	79.7	140.2	132.8	115.1	123.2	140.7	144.7	141.0	132.3
1938	70.9	70.1	69.4	113.4	88.6	102.3	107.6	102.5	102.0	104.8	100.6

자료: 1) 1926~1928년: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1935/36.
 2) 1929~1938년: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1939/40.

- 단기적으로 해운회사들은 선박의 계선을 통해 공급량 조절에 나섰으며 상대적으로 독일이 가장 큰 규모로 반면 일본이 가장 작은 규모로 계선
 - 전 세계 선사들의 계선은 1932년 상반기 그 규모가 전체선대의 21.2%로 절정에 달함
 - 1932년 6월 30일 현재 세계의 계선선박은 1,423만 GT로 급증하였고 이후 감소하여 1934년 말에는 650만 GT까지 떨어짐
 - 각국의 전체선대와 비교했을 때 독일이 가장 큰 비율로 그리고 일본은 가장 낮은 비율로 계선시킴
 - 독일은 1932년 6월 30일 기준으로 30.5%에 달하는 127만 GT를 일시적으로 퇴역시켰지만 일본은 1931년 12월 31일 기준으로 8.6%인 36만 GT에 불과
 - 세계에서 가장 큰 선대를 보유하였던 영국은 1932년 6월 30일 기준으로 355만 GT, 전체의 18.1%를 계선 시켰던 것으로 밝혀짐

<1929~1934년, 전 세계 '선박계선(laying-up)' 추이>

(단위: 1,000 GT, %)

	1929		1930		1931		1932		1933		1934	
	6/30	12/31	6/30	12/31	6/30	12/31	6/30	12/31	6/30	12/31	6/30	12/31
미국	2,253 (15.7)	2,006 (14.0)	1,973 (14.1)	2,574 (18.5)	2,601 (19.2)	3,031 (22.4)	3,425 (25.5)	3,588 (26.7)	3,243 (24.5)	2,819 (21.3)	2,904 (22.4)	2,580 (19.9)
일본	40 (1.0)	44 (1.1)	42 (1.0)	301 (7.0)	218 (5.1)	366 (8.6)	247 (5.8)	268 (4.3)	159 (3.7)	163 (3.8)	59 (1.4)	74 (1.8)
독일	- (0.0)	8 (0.2)	214 (5.1)	484 (11.4)	682 (16.0)	1,010 (23.7)	1,270 (30.5)	918 (22.0)	703 (18.0)	523 (13.4)	266 (7.2)	312 (8.5)
프랑스	75 (2.2)	91 (2.7)	161 (4.6)	219 (6.2)	546 (15.3)	743 (20.8)	922 (25.9)	987 (27.8)	972 (27.7)	887 (25.3)	717 (21.7)	480 (14.6)
노르웨이	12 (0.4)	13 (0.4)	174 (4.7)	572 (15.6)	816 (20.1)	941 (23.1)	801 (19.2)	635 (15.2)	743 (18.2)	448 (11.0)	390 (9.8)	208 (5.2)
네덜란드	7 (0.2)	4 (0.1)	194 (6.3)	425 (13.8)	529 (17.0)	782 (25.1)	809 (27.3)	782 (26.4)	560 (20.2)	338 (12.2)	303 (11.6)	298 (11.4)
영국	603 (3.0)	576 (2.9)	1,579 (7.7)	2,512 (12.3)	3,282 (16.2)	3,114 (15.3)	3,556 (18.1)	3,197 (16.3)	3,207 (17.1)	2,045 (10.9)	1,719 (9.7)	1,449 (8.2)
세계전체	3,427 (5.5)	3,253 (5.1)	5,565 (8.6)	8,898 (13.6)	10,755 (16.4)	12,354 (18.5)	14,233 (21.2)	12,909 (19.5)	11,748 (18.5)	8,943 (14.2)	7,700 (12.6)	6,500 (10.7)

자료: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1934/35.

주: 괄호안의 숫자는 각국 전체선대에서의 비중.

○ 해운업계는 장기적으로 신조선박의 투입 축소를 통해 공급량조절에 나섰으며 그 감소폭이 작았던 일본은 이를 선대확장의 계기로 삼음

- 전 세계의 상선 선대 규모는 1931년 7,013만 GT로 최고점에 도달한 후 줄어들기 시작하여 1935년 6,488만 GT까지 하락
 - 주요 국가별로 보았을 때 일본이 1934년 407만 GT로 1929년과 비교하여 2.7%만 줄어들어 이 시기 선대 감축정도가 가장 작았던 것으로 밝혀짐

<1929~1937년, 전 세계 주요국가의 상선선대 규모 변화 추이>

(단위: 1,000 GT)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
미국	14,376	13,947	13,544	13,442	13,260	12,966	12,773	12,475	12,337
일본	4,186	4,317	4,276	4,255	4,258	4,073	4,086	4,216	4,475
독일	4,093	4,229	4,255	4,164	3,901	3,691	3,704	3,718	3,937
프랑스	3,378	3,531	3,566	3,556	3,512	3,298	3,025	3,002	2,870
노르웨이	3,225	3,668	4,066	4,167	4,080	3,081	3,968	4,054	4,348
네덜란드	2,939	3,086	3,118	2,964	2,765	2,618	2,558	2,511	2,634
영국	20,166	20,438	20,303	19,672	18,701	17,735	17,400	17,285	17,544
세계전체	68,074	69,607	70,131	69,734	67,920	65,577	64,886	65,064	66,286

자료: 1) 1929~1934년: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1934/35.

2) 1935~1937년: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1939/40.

- 신조선박의 투입감소가 전 세계적으로 발생하는 가운데 일본은 공황후반기의 투입을 크게 증가시킴
 - 1930년 일본의 신조선박 투입규모는 15만 1,000GT로 5위를 차지하였으나 1938년에는 44만 2,000GT로 1930년과 비교하여 거의 3배 증가하였고 3위를 차지

<1930~1939년, 신조선박 투입규모 추이>

(단위: 1,000 GT)

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
미국	247	206	144	11	25	32	112	239	201
일본	151	84	54	74	152	146	295	451	442
독일	246	104	81	42	74	226	380	435	481
네덜란드	153	120	26	36	47	57	94	184	240
영국	1,478	502	188	133	460	499	856	921	1,030
세계전체	2,889	1,617	726	489	967	1,302	2,118	2,691	3,034

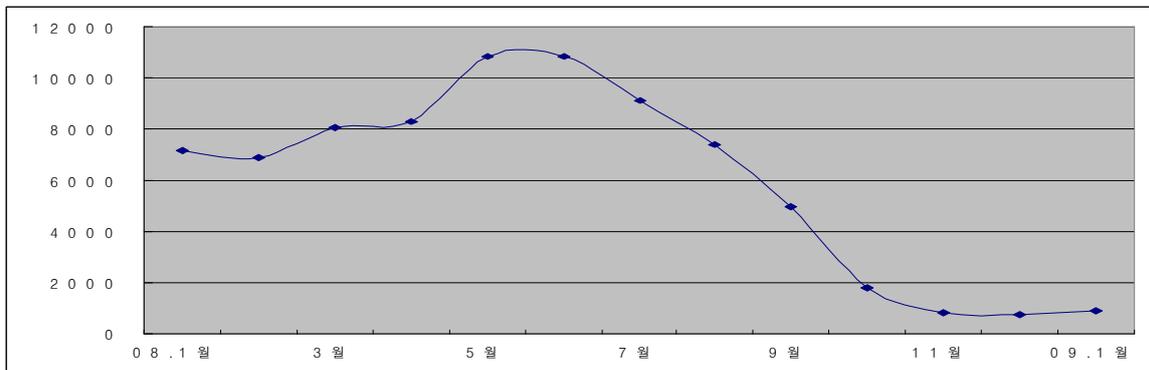
자료: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1935/36.

3. 세계대공황시기와 2009년의 비교

○ 전반적으로 현재 해운경기는 하락세 지속

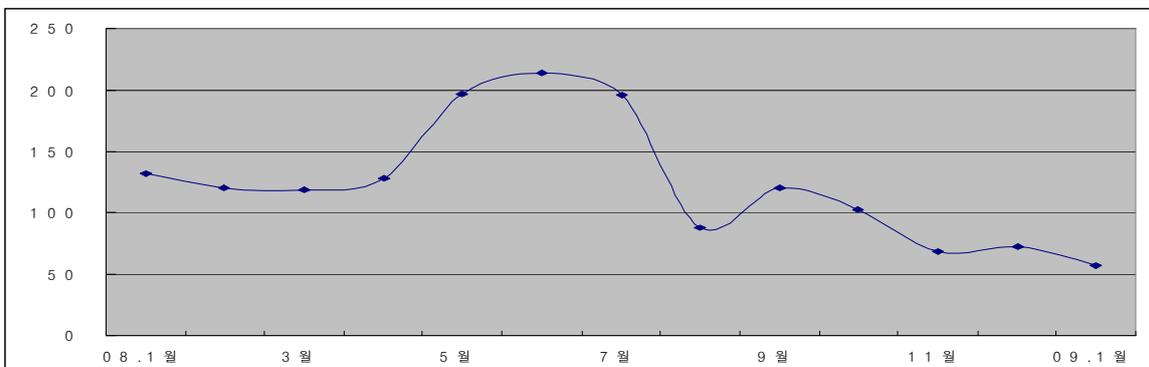
- 벌크선 시장의 시황은 2008년 말 최저점에 도달한 후 상승세로 돌아섰지만 그 개선정도가 미미
- BDI는 2008년 5월 663으로 최저점에 도달한 후 상승하기 시작하여 2009년 2월 20일 2,099에 도달하였으나 다시 하락세로 돌아서 2월 26일 1,950

<월평균 BDI 추이>



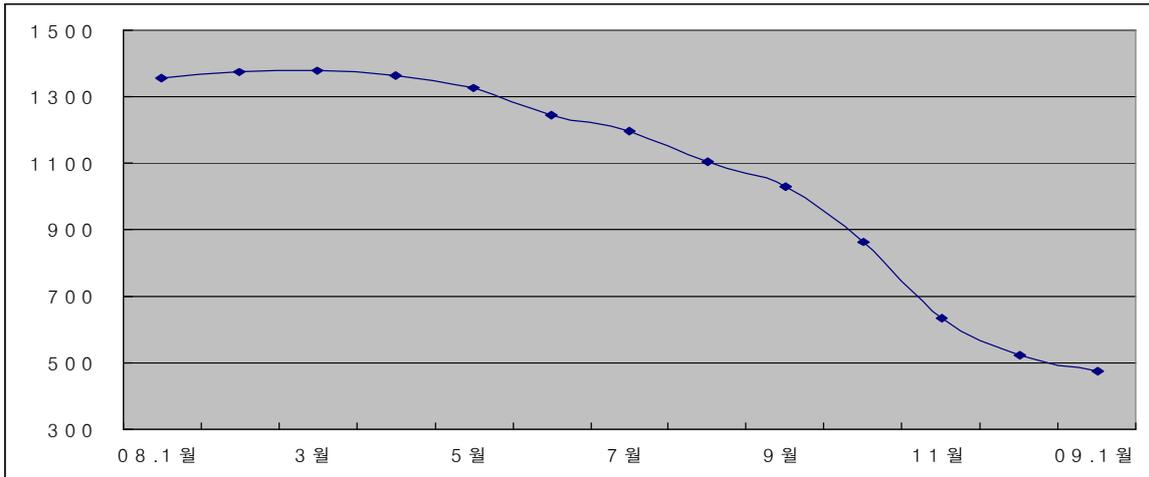
- 유조선 시장에서는 2008년 하반기에 시작된 하락세를 2009년에도 이어감
- 2009년 2월 5일의 WS(VLCC, AG-극동)는 37.5로 1월 평균 56.8보다 더 하락

<월평균 WS(AG-극동)추이>



- 컨테이너시장에서는 **2008년 3월 이후** 시황이 하락을 거듭
 - HRI는 2009년 2월 25일 현재 407.7로 2008년 3월 19일에 기록한 1,382.9의 30%수준에 약간 못 미침

<월평균 HRI 추이>



○ **2009년 해운시황에 대한 전망은 1930년대 초반보다 비관적**

- 현재 해운지수들에 대한 **2009년** 전망치들은 **2008년의 1/2**또는 그 이하
 - 2009년 연평균 BDI는 2,171.4로 2008년 평균의 33.9%
 - 2009년 연평균 WS는 69.6으로 2008년 평균의 53.1%
 - 2009년 연평균 HRI는 519로 2008년 평균의 46.5%

<주요 해운지수들의 동향과 전망>

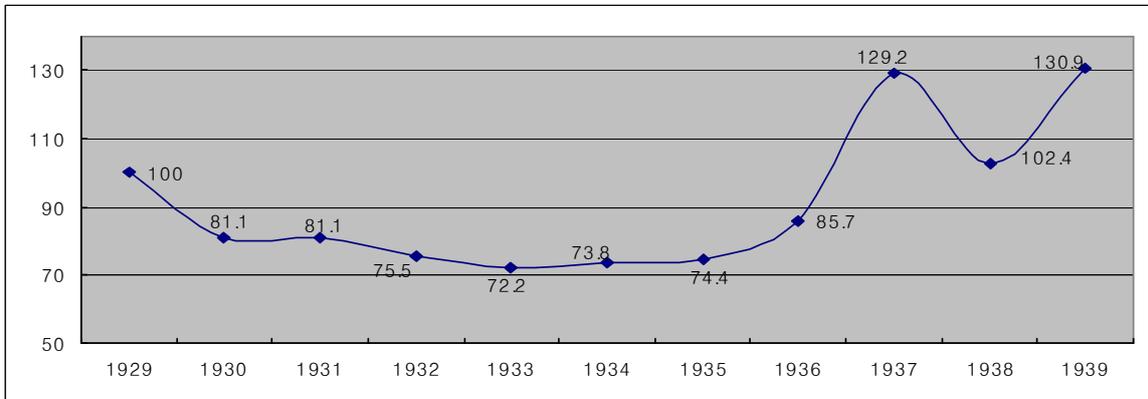
	2006	2007	2008	2009(E)	2010(E)
벌크선 (BDI, 1985=1,000)	3,188.8	7,068.2	6,390.3	2,171.4	2,357.1
유조선 (AG-극동 VLCC, WS)	101.5	65.6	130.9	69.6	83.0
컨테이너선 (HRI, 1997=1,000)	1,239.5	1,263.7	1,115.3	519	700

자료: 한국해양수산개발원.

주: 2009년과 2010년은 예측으로 『2009 KMI 세계해운전망과 대응방안』, 한국해양수산개발원, 2009에 근거.

- 대공황시기 영국²⁾과 관련된 해운운임은 가장 낮았을 때조차 1929년의 2/3수준 이상을 유지하였던 것으로 추정
 - 영국의 세계 78개 노선에 걸친 해운운임을 지수화한 Lloyds List Index는 대공황 첫해인 1930년에 기준이 되는 1929년보다 19.9%가 감소한
 - 이후 하락폭은 감소하여 1931년 81.1, 1932년 75.5 그리고 1933년 72.2 곧, 27.8% 하락한 수준에서 최저점에 도달

<1929-1939년, Lloyds List Index의 변화 추이 (1929=100)>



자료: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1939/40.

- 대공황초기 물동량의 감소가 영향을 미쳤지만 2009년에는 수요증가율을 크게 앞서는 공급증가율이 해운경기에 부정적으로 작용할 것으로 전망

<2009년의 해운부문 수급전망>

(단위: 백만 톤, 백만 DWT, 백만 TEU, %)

	벌크선		유조선		컨테이너선	
	물동량 (백만 톤)	공급 (백만 DWT)	물동량 (백만 톤)	공급 (백만 DWT)	물동량 (백만 TEU)	공급 (백만 TEU)
2008	3,077	424.5	2,478	401.5	149.5	12.2
2009	3,159 (2.6)	493.0 (16.1)	2,522 (1.7)	444.6 (10.7)	158.5 (6.0)	13.7 (9.6)

자료: 『2009 KMI 세계해운 전망과 대응방안』, 한국해양수산개발원, 2008년 12월.

2) 영국은 1929년 당시 세계전체선대의 약 29.6%에 해당하는 2,016만 GT를 보유한 최대의 해운국가로 영국 선대가 부과하는 해운운임의 변화를 통해 당시 세계 해운업의 시황을 제한적으로나마 엿볼 수 있음.

- **2009년 해운에 대한 수요는 약한 증가를 기록할 것으로 전망**
 - 벌크선 물동량은 31억 5,900만 톤, 유조선은 25억 2,200만 톤 그리고 컨테이너선은 1억 5,850만 TEU로 각각 전년 대비 2.6%, 1.7% 그리고 6.0% 증가
- **공급에 있어서는 2009년 그 증가율이 수요의 증가율을 압도할 것으로 예상**
 - 벌크선의 공급량은 4억 9,300만 DWT, 유조선은 4억 4,446만 DWT 그리고 컨테이너선은 1,370만 TEU로 각각 전년 대비 16.1%, 10.7% 그리고 9.6%로 수요 증가율을 앞설 것으로 전망
- **대공황초기 해운경기는 무역물동량의 급격한 감소로부터 큰 영향**
 - 미국, 독일, 등 6개국의 무역물동량 합계는 1932년 1929년의 66.4% 수준으로 짧은 기간 안에 빠르게 하락했었음을 보여줌
 - 세계전체 상선선대규모는 1931년까지 증가하지만 1929년의 103.0%에 불과

<1929~1933년, 무역물동량과 상선선대규모 비교>

		1929	1930	1931	1932	1933	1934
무역물동량	미국	108.3 (100)	97.2 (89.7)	75.8 (69.9)	60.5 (55.8)	58.8 (54.2)	67.6 (62.4)
	일본	27.3 (100)	24.8 (90.8)	23.4 (85.7)	23.6 (86.4)	27.2 (99.6)	31.2 (114.2)
	독일	121.4 (100)	114.0 (93.9)	92.6 (76.2)	74.3 (61.2)	77.1 (63.5)	89.6 (73.8)
	프랑스	99.3 (100)	97.5 (98.1)	88.3 (88.9)	71.2 (71.7)	73.5 (74.0)	74.0 (74.5)
	이탈리아	32.1 (100)	29.6 (92.2)	25.4 (79.1)	21.3 (66.3)	22.4 (69.7)	26.5 (82.5)
	네덜란드	47.2 (100)	47.9 (101.40)	46.7 (98.9)	38.4 (81.3)	36.7 (77.7)	36.0 (76.20)
	6개국 합계	435.6 (100)	411.0 (94.3)	352.2 (80.8)	289.3 (66.4)	295.7 (67.8)	324.9 (74.5)
상선선대규모	세계전체합계	68,074 (100)	69,607 (102.2)	70,131 (103.0)	69,734 (102.4)	67,920 (99.7)	65,577 (96.33)

자료: 1) 교역물동량: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1935/36.

2) 상선선대규모: 『Statistical Yearbook of The League of Nations』, The League of Nations, 1934/35.

주: 괄호안의 숫자는 각각 1929년 수치에 대한 상대적인 크기.

○ 대공황은 보호무역주의 확산과 더불어 시작되었지만 2009년 3월 현재 움직임이 보일뿐 아직 보호무역주의는 대세라고 볼 수 없음

- 최근 자유무역에 부정적인 요소로 발전할 수 있는 움직임은 감지
 - 주요 선진국들은 금융시스템의 안정을 위해 공적자금을 대규모로 동원하면서 금융부문에서 '자국(自國)우선주의' 등장³⁾
 - 생산과잉문제를 겪고 있지만 고용효과가 큰 자동차와 같은 핵심 산업을 정부 차원에서 지원하기 위한 방안이 준비되거나 이미 실행
 - 각국이 마련 중인 대규모 경기부양안 속에는 명시적 또는 비명시적으로 자국 산 제품의 사용을 강조⁴⁾

<2009년과 1930년대 초반의 해운시장상황 비교>

	1930년대 초반	2009년 전망
전반적인 사항	운임은 1929년의 2/3 추정	주요 해운지수가 2008년의 1/2이나 그 이하
수요와 공급	수요 감소로 인한 절대적인 공급초과	공급증가율이 수요증가율을 앞섬으로써 발생한 상대적인 공급초과
제도적인 환경	보호무역주의 확산	자유무역주의 속에서 보호무역주의의 조짐 등장

○ 보호무역주의가 확산되고 세계의 무역규모가 줄어들 경우 해운산업은 대공황 때보다 더 큰 타격 예상

- 현재의 좋지 않은 해운경기와 전망에는 보호무역주의의 효과는 빠짐
 - 세계적인 생산과 무역 감소의 영향만이 현재 해운시장에 반영
 - 1930년대 대공황시기 해운은 보호무역주의 확산으로부터도 부정적으로 영향
- 세계의 교역규모가 줄면 절대적인 초과공급 상황이 대규모로 발생함을 의미
 - 1월 IMF는 2009년 재화와 용역 모두를 포함한 수출입 물동량이 3.1% 감소할 것으로 전망하였고 특히 선후진국 가리지 않고 마이너스 성장률을 예상
 - 대공황 때보다 더 큰 규모로 잉여공급량이 나타날 수 있음을 뜻함

3) "Homeward Bound," The Economist, Feb 7, 2009.

4) 미국 오바마 행정부가 마련한 7,870억 달러 규모의 경기촉진방안에는 미국산제품의 사용을 강조하는 "Buy American"조항이 포함.

4. 정책적 시사점

- 해운경기의 침체가 장기간 지속될 가능성이 높으며 이를 정부와 업계가 인식하고 대비하는 것이 필요함
 - 대공황 시기 해운경기가 최저점에 도달하는데 3~5년 그리고 대공황이전 수준을 회복하는데 10년 가까운 시간이 소요됨
 - 독일을 중심으로 한 해운운임은 1934년 최저점에 도달하고 상승세로 돌아서지만 1938년이 되어도 1929년의 수준을 회복하지 못함
 - 덴마크의 경우는 해운운임이 1931년 최저점에 도달하고 상승하여 1937년 1929년의 수준을 넘어섬
 - 영국은 1934년 저점에 도달하고 상승세로 돌아서 1938년 1929년 수준을 회복
 - 정부와 업계모두 단기적인 처방보다는 장기적인 정책을 수립하고 이를 지속적으로 추진해야함
- 정부는 보호무역주의 확산 움직임을 방지할 수 있는 글로벌 이니셔티브를 제시하기 위해 노력해야함
 - 세계적인 경기침체가 지속될 경우 주요 경제 강대국들은 주변국들이나 우방국들과 경제블록을 형성할 가능성이 높음
 - 1930년대 대공황을 악화시킨 원인의 하나로 미국을 비롯한 주요 선진국들의 보호무역주의로의 급격한 방향전환이 지적
 - 한국은 무역에 대한 의존비율이 높은 개발도상국들의 의사를 결집하여 국제사회에 이들의 의사를 제시해야함
 - 금융위기에 대한 국제사회의 공조를 모색하기 위한 장으로 발족한 G-20을 활용하여 수출에 대한 의존도가 높은 개발도상국들의 의견을 전달해야
 - 이를 한국이 국제사회의 새로운 지도국가로서 자리매김할 기회로 삼아야

- 한국과 미국 그리고 한국과 EU간의 FTA를 빠른 시일 내에 실행에 옮기기 위해 노력해야함
 - FTA는 체결국가들 사이에서 교역을 활성화시키는 효과가 있지만 위기 시에는 경제블록으로의 전환이 용이함
 - FTA는 본질적으로 역외 국가에 관세를 부과함으로써 이들을 경제적으로 차별하는 기능을 가지고 있음
 - FTA는 외부와의 교역을 체결국가들 간의 교역으로 전환하고 추가적으로 이들 사이에서 새로운 교역을 창출하는 기능을 함
 - 한국과 미국, 한국과 EU간의 FTA를 비준하여 교역을 활성화시킴으로써 해상물동량을 안정적으로 확보하는 것이 중요함
 - 대공황기간 동안 영국의 해운산업이 독일에 비해 상대적으로 침체를 덜 겪었던 것은 넓게 분포했던 식민지와 영국간의 교역이 증가하여 영국을 중심으로 한 안정적인 해상물동량을 확보할 수 있었기 때문
- 해운시장의 위기를 기회로 삼아 한국을 해운강국으로 만들 수 있는 해운산업육성정책을 마련해야함
 - 해운산업에 있어서도 위기는 기회임
 - 1929년 418만 GT였던 일본의 상선선대규모는 1934년 407만GT로 축소를 경험하기는 하였지만 대공황이 끝날 무렵인 1937년 447만GT로 약 9.8%가 증가
 - 미국, 독일, 프랑스, 네덜란드 그리고 영국은 1937년 1929년과 비교하여 선대규모가 모두 크게 줄어든 것으로 집계
 - 위기를 활용하기 위해서는 체계적인 정책이 필요함
 - 지난 IMF구조조정 시 국적선박 112척의 해외 할값 매각으로 국부를 유출시킨 쓰라린 경험이 있으며 이런 실수를 되풀이하지 말아야

- 해운선사들도 경영안정성 확보를 위한 노력이 필요하며 정부는 글로벌 해운사가 출현할 수 있도록 우량기업에 대한 지원을 아끼지 말아야함
 - 현재 운용선대규모의 축소를 통한 해운공급량 조절이 시급한 과제로 떠오름
 - 대공황시기 주요 선진국들은 20~30%까지 보유선대규모를 축소
 - 정부가 한시적으로 감독자 역할을 하면서 부실 선사들을 정리함과 동시에 선대규모조정을 주도하는 것을 고려해야함
 - 또한 재무구조가 건전하고 경쟁력을 갖춘 대형 선사들이 이번 위기를 통하여 글로벌 플레이어로 거듭날 수 있도록 이들에 대한 지원을 준비해야함

예상한 연구위원 (3669-4181, syeahk@hri.co.kr)

HRI 經濟 指標

▶ 主要 經濟 指標 推移와 展望

주요 경제지표 추이와 전망								
		2007	2008(E)				2009 수정전망	
			상반기	3/4분기	4/4분기	전체		
국민 계정	경제성장률 (%)	5.0	5.3	3.8	-3.4	2.5	-2.2	
	최종소비지출 (%)	4.7	3.1	1.7	-2.4	1.3	-2.5	
	민간소비 (%)	4.5	2.9	1.1	-4.4	0.5	-2.8	
	총고정자본형성 (%)	4.0	0.3	1.4	-8.4	-1.9	-3.7	
	건설투자 (%)	1.2	-1.2	-1.3	-6.1	-2.7	1.8	
	설비투자 (%)	7.6	1.0	4.7	-14.0	-2.0	-11.5	
대외 거래	경상수지 (억 \$)	60	-53.5	-85.8	75.2	-64.1	110	
	통 관 기 준	무역수지 (억 \$)	147	-68	-79	15	-133	66
		수출 (억 \$)	3,715	2140	1,152	931	4,223	3613
		증가율 (%)	(14.1)	(20.4)	(27.3)	(-9.9)	(13.6)	(-14.4)
		수입 (억 \$)	3,568	2208	1,231	915	4,353	3,547
		증가율 (%)	(15.3)	(29.7)	(43.0)	(-9.0)	(22.0)	(-18.5)
기 타	소비자물가 (평균, %)	2.5	4.7				2.8	
	실업률 (%)	3.2	3.2				4.0	
	국제유가(Dubai, \$)	68	94.29				55	
원/\$ 환율 (평균, 원)		929.0	1,103.36				1,250	