

2016년 9월

한진해운 사태가 우리에게 주는 교훈

한철환/동서대학교 교수

2016-09-27 11:23:42



그야말로 참담하고 자책이다. 한진해운발 글로벌 물류대란을 보고 드는 심경이다. 지난 8월 말 한진해운이 법정관리에 돌입하면서 발생한 이번 사태로 한국 해운 산업의 몰락은 물론 무역일국 코리아라는 명성에도 지울 수 없는 오점을 남기게 되었다.

어쩌다가 국내 1위이자 세계 7위인 글로벌 선사사가 이 지경이 되었을까? 먼저 2008년 발생한 글로벌 금융위기와 중국의 경제성장 둔화에 따른 해상물동량 감소 그리고 선박과잉으로 인한 세계해운시장의 장기침체를 꼽을 수 있다. 그러나 이 같은 외부요인들은 외국 선사들도 동일한 상황이었다는 점을 감안하면 내부에서 그 원인을 찾는 것이 합당할 것이다. 먼저 비전문가에 의한 기업경영, 대마불사라는 망상에 사로잡힌 안일한 대응자세 그리고 오너 일가의 비도덕성 등 한국재벌의 가족 경영 체제에 따른 고질적 병폐를 꼽을 수 있다. 정부 역시 이번 사태에서 자유로울 수 없는 것은 마찬가지다. 주무부서인 해양수산부는 사태 초기부터 양 사체제를 유지하는 것이 바람직하다는 원론적 입장만 되풀이하였을 뿐, 사태 해결 과정에서 존재감을 보여주지 못했다. 또한 채권단과 금융위원회는 국가기간 산업으로서의 해운 특성은 무시한 채 금융논리만 쫓다가 작금의 상황에 이르게 하였다.

이에 따른 피해는 고스란히 한국 경제의 짐으로 돌아오게 되었다. 우선 국가 수출입화물의 99.7%를 담당하는 해운산업의 한 축이 무너지면서 화주들의 수출입 운송 차질이 불가피해졌다. 또한 운항선박 부족에 따른 해상운임의 상승이 현실화됨에 따라 국내 화주의 수출입 물류비 증가와 그에 따른 대외경쟁력 약화도 걱정거리다. 더욱 큰 문제는 해운산업 몰락으로 조선 및 철강 등 후방 연관 산업들의 도미노 구조조정이 불가피하다는 점이다. 지역경제 측면에서는 당장 해운항만 관련기업 종사자들의 일자리 상실이 발등의 불이다. 가뜰이나 조선업 불황으로 경기가 어려운 상황에서 설상가상인 셈이다. 여기에 한진해운과 동원선사들의 부산항 이탈에 따른 환적물량 감소로 부산항의 동북아 물류허브전략에도 큰 차질이 빚어질 공간이 크다.

그렇다면 앞으로 어떻게 해야 할까? 최우선적으로 현재 벌어지고 있는 글로벌 물류대란을 조속히 해결하여 화주와 승선원들의 피해를 최소화한 후 한진해운을 살려 새 주인을 찾아주어야 한다. 당국도 이번 사태를 일개 기업차원에서 볼 것이 아니라 한국 주력산업의 경쟁력 확보차원에서 접근해야 한다. 해운산업 없이는 무역일국도 없기 때문이다. 둘째, 이번을 한국 해운산업의 새판을 짜는 기회로 삼아야 한다. 미래는 하드파워가 아닌 소프트파워의 시대이다. 하역 및 운송 분야 만 고집할 것이 아니라 고부가 가치분야인 금융, 보험, 선박중개, 해사중재, 컨설팅 등 해사 비즈니스 서비스(maritime business services)산업을 적극 육성해 나가야 한다. 영국이 세계 해상보험의 35%, 선박중개의 26%, 해사중재의 25%, 해사교육 20%를 담당하면서 세계해사 비즈니스의 허브를 지향하고 있는 점을 주목할 필요가 있다. 마지막으로 대국민 해양 의식의 강화가 필요하다. 이번 사태의 원인 중 하나는 해운산업에 대한 무지였고 이는 결국 국민들의 해양에 대한 인식부족에 기인하기 때문이다.

일찍이 영국의 군인이자 탐험가였던 윌터 롤리경은 "바다를 지배하는 자가 무역을 지배하고, 세계의 부를 지배한다."고 역설했다. 삼면이 바다로 둘러싸여 수출입으로 먹고 사는 우리나라가 바다를 버리고 과연 무엇으로 미래를 개척해 나갈 것인가?



한철환 (동서대학교 교수)