

# 노르웨이 외항해운의 경쟁력은 어디서 나오는가?

## 해운관련 국제경쟁력 갖춘 우수기업 두텁게 포진

인구 470만명의 중소국가인 노르웨이는 오랜 세월동안 해운강국의 위치를 고수하고 있다. 아울러 노르웨이는 해운선진국으로서 여타 국가들이 벤치마킹의 대상이 되고 있다. 노르웨이가 오래 전부터 해운강국으로 확고한 뿌리를 내릴 수 있었던 것은 아마도 바이킹의 후손으로서 해양지향적인 국민성에 있지 않을까 생각된다. 이 뿐만이 아닐 것이다. 사실상 노르웨이 외항해운산업의 대표적인 강점은 해운연관 산업에 국제경쟁력을 갖춘 우수의 기업들이 두텁게 포진하고 있다. 다음은 한국선주협회가 노르웨이 해운산업의 강점을 조사분석한 것이다. (편집자 주).

### ▶ 노르웨이 거시경제 개관

노르웨이는 인구 470만으로 한국의 10분의1 수준이다. 이에 반해 국토면적은 38.7만 평방미터로 한국의 3.3배이다. 그리고, 국내총생산(GDP)은 2,600억불로 9,000억불인 우리나라의 3/1이하 수준이고, 1인당국민소득은 6만6,000불로 2만불인 우리나라의 3배이상이다.

노르웨이의 최대 산업은 북해유전의 석유, 액화가스 산업이다. 석유 수출규모가 사우디아라비아와 미국에 이어 세계 3위이다. 그 뒤를 잇는 산업이 바

로 해운 및 해운에서 파생하는 전후방 연관 산업으로서 광의의 해양산업이라 할 수 있다.

### ▶ 노르웨이 해운의 국제적 위상

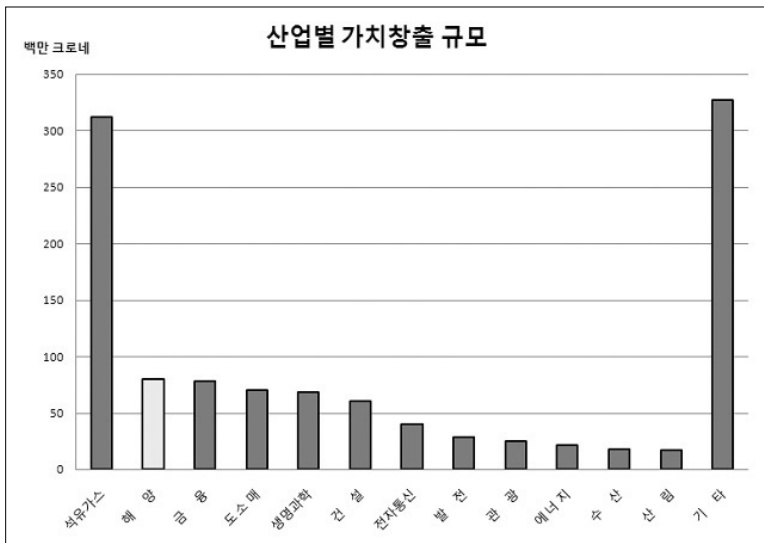
노르웨이 외항해운산업은 그리스, 일본이 구축하고 있는 선두그룹에 이은 2위그룹의 주요 멤버로서 독일, 미국, 중국 등과 각축을 벌이는 양상을 보이고 있다.

2002년까지만 해도 세계상선대의 7%를 점유하는 3위의 선박보유국으로 2위그룹의 선두를 지켜왔으나 이후 독일 및 중국의 왕성한 선대 확장으로 차츰 뒤처지는 모습을 보이고 있다.

2007년 6월말 현재 노르웨이는 총톤수 100톤 이상 선박 1,724척, 재화중량톤 4,500여만톤의 선박을 보유하여 세계 6위의 선박보유국으로 자리매김하고 있다.

### ▶ 노르웨이 해운의 국내위상

노르웨이 통계청의 공식 통계상으로 해운산업의 연간 생산규모는 300억크로네(2005년도 기



(출처) Quarterly Information - shipping and offshore activities, No. 3, 2007, 노르웨이선주협회



준, 약 5.1조원)로서 노르웨이 국내총생산의 1.5%를 차지하는 것으로 나타나고 있다.

노르웨이 해운산업의 생산규모가 선대규모에 비해 적은 것은 많은 선대를 대선해 주고 있는데다, 용선선박 규모도 여타 해운국가에 비해 많지 않은 것으로 분석됐다. 더구나 노르웨이는 정기선 보다는 부정기선, 유조선, 자동차수송선, 특수선 등에 상당한 경쟁력을 지니고 있다.

하지만, 노르웨이선주협회가 추산한 자료에 따르면 해운 및 전후방 연관 산업이 창출하는 가치(세전 수익+임금)를 척도로 산정할 때 매년 총 800억크로네(13.6조원) 수준의 가치를 창출하여 석유, 액화가스 산업에 이어 제2위의 산업으로 자리매김하고 있다.

외국인 4만명을 포함한 13만명이 해운 및 연관산업에 종사하고 있으며, 오슬로에 상장한 200대 기업 중 25%가 해운 및 관련산업에 종사하는 기업이다.

해운산업에 대한 대국민 인식도 지리적 여건 및 역사적 전통을 바탕으로 상당히 우호적인 것으로 알려져 있다. 예컨대, 노르웨이 선주협회는 1909년 창립 시 선주출신으로서 정계에 입문하여 총리(재임기간: 1905-1907)에 까지 오른 크리스찬 미켈슨(Christian Michelsen)을 초대회장으로 추대한 바 있다.

### ▶ 노르웨이 해운산업의 주요활동

역사적으로 자국의 목재와 수산물 운반에서 시작된 노르웨이 해운산업은 미미한 자국화물의 한계를

뛰어 넘어 3국간 해상운송, 특히 부정기해운시장에 해운서비스를 수출하는 활동이 두드러진 특징을 보인다.

특히 크루즈 비즈니스 부문은 최고의 노하우를 집적하고 있으며 세계시장의 23%를 점하고 있는 것으로 알려져 있다.

또한 1969년 북해 유전이 발견된 이후 해상원유 시추, 처리, 운송 등 북해유전 관련 사업에서 강세를 보이고 있으며, 그 밖에 각종 틈새시장 및 특수선 분야에서 활발히 활동하고 있는 것으로 알려져 있다.

노르웨이는 전세계 가스 및 케미칼 운반시장의 20%, 원유운반시장의 10%, 자동차 운반시장의 13%를 점유하고 있다.

노르웨이 정부도 교통부나 해양부가 아닌 통상산업부에서 해운산업 전반을 관장하고 있으며 기본적으로 해운산업을 서비스 수출산업으로 인식하고 있는 점이 특징으로 주목할 만하다.

참고로 노르웨이에는 1947년부터 1988년까지 해운통상부가 해운산업을 관장했으며, 이후 외교부와 현재 해운산업을 담당하고 있는 통상산업부로 분할 합병되었다.

### ▶ 해운 클러스터

노르웨이 외항해운산업의 대표적인 특징점은 해운연관 산업에 국제경쟁력을 갖춘 유수의 기업이





두텁게 포진하고 있다는 점이다. 이들 연관 산업의 기업체들은 그 자체로도 경쟁력을 갖춘 선두 업체일 뿐만 아니라 서로가 서로를 견인하는 역할로 함으로써 공동으로 발전하는 클러스터의 모범으로 평가되고 있다.

노르웨이선급(DNV)의 경우 지난 1864년에 설립되어 140여년의 역사를 갖고 있으며, 세계 선급시장의 16%를 점유하고 있다. 또 세계 P&I시장의 15%를 점유하는 가드(Gard)와 5% 수준의 스클드(Skuld)가 있다.

이와 함께 조선부문의 경우는 일반적으로 일본과 한국으로 대거 이전되었으나 크루즈선박을 위시한 고부가가치 선박분야는 아직도 시장지배력을 지니고 있으며, 우수한 기술력을 바탕으로 한 선박기자재업체는 여전히 견실한 실적을 올리는 것으로 알려져 있다.

더구나, 노르웨이에서는 디엔비 놀(DnB NOR)이나 노르디아(Nordea)은행을 비롯한 유수의 해운금융사가 활발히 활동하고 있다. 이들 노르웨이 해운금융사들은 지난 2006년 한해동안 286건, 764억 불의 선박금융계약을 성사시켜 미국계 씨티그룹, 화란계 포티스를 제치고 업계 1위를 차지했다.

또한, 선박매매, 용선중계 등 해운관련 부대업도 상당히 활발한 것으로 알려져 있으며, 그중 세계적인 선박브로커이자 해운리서치기업인 Fearnleys사는 부정기선시장 리서치부문에서 영국의 Clarkson

과 쌍벽을 이룰 정도로 막강한 파워를 갖고 있다. Fearnleys사는 지난 1870년경 오슬로에서 창립된 회사로 화물주선업, 용선업으로 시작하여 각종 부대사업으로 업무영역을 확장했으며, 최근에는 시장조사, 해운자문업으로 명성이 높다.

이밖에도 브이쉽(V-ship)에 뒤를 이은 세계 2위의 선박관리업체인 바버(Barber Ship Management), 전자해도를 비롯한 항해장비업체인 콩스버그(Kongsberg), 구명장비, 해운중계서비스업, 해운컨설팅, 정보처리, 해사언론, 조사연구 등 다양한 해사분야의 우수 기업체가 넓게 포진하고 있다.

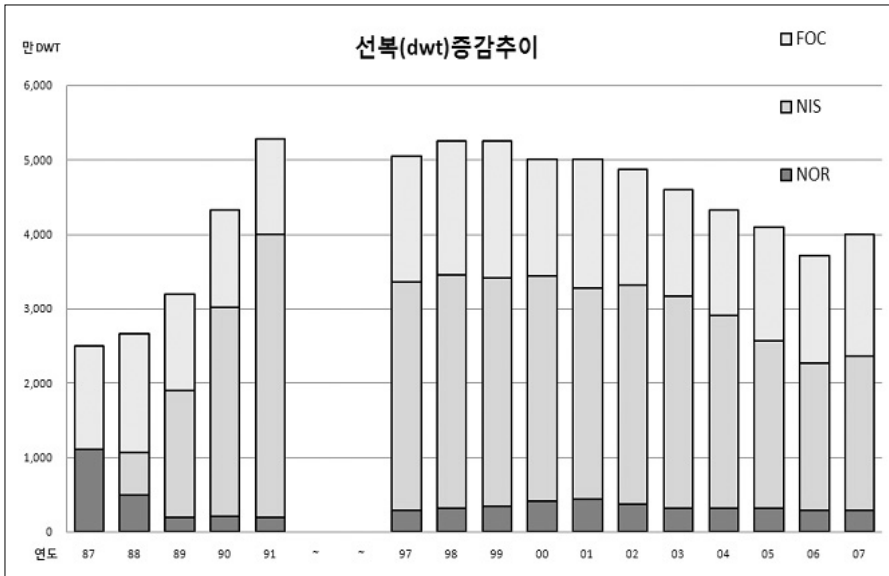
#### ▶ 근현대 노르웨이 변천사

노르웨이는 1, 2차 세계대전의 격랑 중에 막대한 해운수입을 올린 것으로 알려져 있다. 1차 대전이 발발할 당시 영국, 독일, 미국이 각각 1, 2, 3위의 선박 보유국으로서의 지위를 확보하고 있었으며, 200만톤의 선박을 보유한 노르웨이는 그 뒤를 이어 4위를 차지하고 있었다.

전쟁발발로 영국과 독일의 선박이 대거 전쟁에 투입되었고, 미국의 선박은 자국 물동량 수송에 투입되어 전체적으로 극심한 선박부족 현상이 발생하여 운임이 폭등하였으며 노르웨이가 유럽시장에서 막대한 해운수익을 거두어 들인 것이다.

또한, 2차 세계대전 중에는 독일의 노르웨이 침공으로 육상의 모든 산업 시설이 독일의 점령 하에 강탈된 반면 해상의 선박은 영국으로 피신해 있던 망명정부의 선도 하에 연합군 측 물자수송에 대거 투입되어 엄청난 용선수입을 올린 것으로 알려져 있다.

이후 유조선 부문을 위시한 부정기 분야를 중심으로 지속적인 성장을 거듭하여 세계 3, 4위의 해운국으로서의 위상을 유지하였다. 1960년과 1970년대의 국제경쟁 심화로 편의치적선(FOC)이 팽창



(자료) 노르웨이선주협회, Quarterly Information - shipping and offshore activities, No. 3, 2007

하던 시기에는 다른 유수의 해운국과 마찬가지로 편익치적국가로의 선박 이적이 심화되었다.

이에 따라 노르웨이는 자국상선대의 해외이적을 방지하고, 해외에 치적된 자국상선대의 환류를 위해 기존의 선박등록제도(NOR)에 부가하여 1987년 국제선박등록제도(NIS) 및 선박투자회사제도를 도입, 시행하였다.

노르웨이의 이같은 자국선대 유지를 위한 제도시행 초기에는 국적이탈이 지양되는 효과와 더불어 지배선대가 확장되는 결과를 나타냈으나, 1990년대 이후에는 차츰 감소추세로 전환되는 양상을 보였다. 반면 편익치적선은 현상유지 내지는 미미한 증가세를 보여 전체 선대가 다소 축소되고 있다.

이에 노르웨이 정부는 1996년에 톤세제도를 도입하여 해운기업의 법인세부담을 경감하고 자국 선사의 국제경쟁력을 신장시켰으나, 선박 증진효과는 크지 않은 것으로 분석되고 있다.

▶ 노르웨이 해운인력 현황

노르웨이 외항부문에서 고용중인 선원은 5만2,000수준이며 이중 70% 이상이 외국인이다. 그 밖에도 원유시추선에서도 6,000명의 선원을 고용하고 있다.

특히, 노르웨이 선사들은 외항선원의 70% 이상을 차지하는 필리핀, 폴란드, 라트비아 등 외국인 선원의 자질향상과 안정적인 공급을 위

한 선원양성사업도 활발하게 추진하고 있는 것으로 알려져 있다.

노르웨이에는 4개의 해양대학을 비롯한 선원양성기관을 유지 운영하는 것으로 파악되고 있으며, 자국 청년을 해양산업 분야로 유인하기 위한 다양한 활동을 펼치고 있다.

해운 및 연관산업 전체의 인력분포는 해운부문 3만명을 비롯하여, 조선, 기자재 및 기타서비스 부문에서 각기 2만명 씩 총 9만명 수준이다.

▶ 최근 노르웨이 당국의 해양전략

최근 노르웨이 정부는 해운관련 산업육성 예산으로 2억5200만 크로네(420억원)를 배정하고, 육성전략을 밝혔다. 우선 노르웨이 정부는 해운산업이 직면한 현안과제로 세계화 추세와 해운정책, 지속가능한 친환경산업화, 해기육성, 연구개발 및 기술혁신, 연안해운 발전 등 다섯 가지 목표를 설정했다.

노르웨이 정부는 이같은 목표를 성공적으로 달성

하기 위해 △세계경쟁 지양 및 톤세제 개편 △선원 임금우대정책 유지 △기술혁신 및 연안해운 발전을 위한 연구 △해기육성 △선박연료를 친환경연료로 대체하기 위한 IMO활동 강화 △국제선박등록제도 활성화 등을 적극 추진하고 있다.

특히, 노르웨이 정부는 지난 1996년 톤세제도 도입 이후 선사의 수익에 대해 과세하지 않았던 법인세를 소급하여 과세키로 해 자국 해운기업들이 크게 반발하고 있다.

보도에 따르면, 추정 환급세액이 38억달러(3.5조 원)에 달하는 거액으로 이에 반발하는 해운업계와 갈등을 빚고 있다. 이러한 노르웨이 정부의 조치가 의도하는 바가 무엇인 지는 명확히 알려지지 않고 있다.

### ▶ 노르웨이 해운산업의 특장점

노르웨이 해운산업의 가장 큰 강점은 지리적으로 친 해양적인 환경을 꼽을 수 있다. 그리고, 역사적으로, 1, 2차 세계대전을 겪으면서 해운부문에서 큰 수익을 올릴 수 있었으며, 이는 해운산업자본으로 형성되어 해운발전의 밑거름이 되었다.

전후 노르웨이는 해운산업을 자국 내의 교통망 구축이라는 좁은 틀을 뛰어 넘어 전 세계를 상대로 하는 수출산업의 중핵으로 인식하고 해운전담부서를 두어 관장한 것도 눈여겨 볼 대목이라 할 수 있다.

이러한 정부의 정책적인 배려로 해운산업이 더욱 경쟁력 있는 산업으로 발전할 수 있었으며, 해운전담부서에서 시의적절한 정책을 수립, 시행할 수 있었던 점도 노르웨이 해운산업 발전의 원동력으로 작용하였다. 이와 더불어 해운발전의 원동력인 금융산업과 보험산업이 동반 발전한 것도 해운발전에 크게 기여했다.

한편, 조선산업이 아시아로 이전된 이후에도 그 간 축적된 기술을 바탕으로 한 조선기자제산업이

계속 경쟁적으로 사업을 영위한 점도 노르웨이 해운산업의 강점으로 지적되고 있다. 이러한 상황을 활용하여 해운클러스터 형성을 통한 관련산업의 동반성장이라는 발전구도를 구축하였고 상당한 성과를 보였기 때문이다.

또한, 노르웨이는 탄탄한 기술력을 바탕으로 한 우수한 마케팅 능력이 장점인 것으로 평가되고 있다. 전 세계 각지에서 발생하는 해상운송 서비스 수요의 형태와 특성을 정확히 파악하고 적극적으로 시장을 파고들며 기술력을 바탕으로 최적의 운송 솔루션을 찾아내는 능력이 탁월한 것으로 분석되고 있다.

통상 개별선사의 마케팅은 전적으로 개별선사가 개척해야 하는 몫으로 치부하는 것이 일반화 되어 있는 우리의 현실과는 달리 전문컨설팅 업체에서 수행하는 치밀한 시장조사 및 정보수집과 그 정보를 민간에서 활용할 수 있도록 가공하는 일에 노력을 기울이는 점은 주목할만한 대목이다.

