

한국선주협회 · NH투자증권, 상호 업무협약서 체결

국적외항선사 유동성 지원 공동프로젝트 설명회도



급방안을 다각적으로 모색하기로 하되, 해운업계의 상황을 고려할 때 무엇보다 최대한 빠른 시간 내에 유동성이 공급되는 것이 중요하다는 점에 대해 인식을 같이 하고, 신속히 추진키로 했다.

또 양 기관은 현재 유동성 공급방안의 하나로 자산관리회사를 설립하

한국선주협회(회장 이진방)와 NH투자증권(대표이사 정희동)은 11월19일 선주협회 회의실에서 만나 해운업계가 겪고 있는 유동성 부족 사태를 해소하기 위해 공동 노력하기로 하고 상호 업무협약서를 체결하였다.

양 기관이 이같이 업무협약을 체결한 것은 미국발 금융위기 및 주요국의 경기침체 등의 여파로 해상물동량이 급감하면서 외항해운업계의 유동성을 지원하기 위해서이다.

이날 이진방 회장은 "이번 MOU 체결은 무분별한 선박매각을 방지하는 동시에 일시적으로 유동성 부족을 겪고 있는 선사를 대상으로 환매조건부로 유동성을 공급해 급한 불은 끄자는 것이 주된 의미"라며, "해운업계의 문제는 미국발 금융대란에서 비롯된 것으로 최근의 위기만 넘기면 충분히 정상화 될 수 있다"고 말했다.

양 기관은 해운업계에 대한 효과적인 유동성 공

여 해운업체가 보유한 선박을 환매조건부로 매입하는 방안이 유력하게 검토되고 있는 것으로 알려지고 있다.

한편, 국적외항선사들의 유동성을 지원하기 위한 프로젝트인 '선박자산관리회사'가 내년 1/4분기 중에 설립될 예정이다.

한국선주협회와 NH투자증권은 11월21일 협회 대회의실에서 해운선사 관계자 약 200여명이 참석한 가운데 해운회사의 안정적 발전을 위한 '환매조건부 선박 SLB프로그램'에 대한 설명회를 가졌다.

이날 설명회에서 한국선주협회 김영무 전무는 "아시겠지만, 10년전 IMF 당시 해운선사들이 부채비율 200%를 맞추기 위해 선박 약 120여척을 그리스와 독일 등의 선주들에게 헐값으로 매각한 이후 비싼 값으로 매입하는 과오를 겪은 바 있다"며 "지금 해운업계의 경영위기는 미국발 금융위기와 중국의 철강수입 금지에 따른 것으로 똑같은 일이 다시

발생해서는 안된다.”고 말했다.

김 전무는 또한 연간 2억톤 규모의 브라질 철광석을 운송하는데 케이프사이즈 선박 300여척이 투입되고, 국적선도 약 40여척이 투입됐으나, 미국발 금융대란으로 인한 세계경기의 급격한 침체로 물동량이 크게 감소하여 해운선사들이 어려움을 겪고 있다”고 설명했다.

그러나 김 전무는 “중국이 연초에 회의를 통해 당해년도에 확보해야 될 필요물자를 확정하기 때문에 춘절 이후에는 반등할 것이라는 전망도 나오고 있다”며, 내년 초까지는 최소한 버텨야 할 것으로 보인다고 밝혔다.

김영무 전무는 11월21일 오전 지경부에서 해운·조선·은행·투신사들과 해운전망에 대한 회의를 가졌으며, 전 세계적으로 신조 발주 선박 150여척이 취소되는 등 취소물량이 늘어남에 따라 2010년 과잉공급에 대한 우려가 해소되고 또 다른 호황이 있을 것으로 기대된다고 말했다.

이후 NH투자증권에서는 ‘환매조건부 선박 SLB(Sale&Lease-Back) 프로그램’을 설명했다.

SLB구조는 해운회사와 선박자산관리회사간 선박매각·임차·환매 방식으로 이루어진다. 선박매각은 해운회사가 보유한 자기명의로의 선박을 선박자산관리회사에게 평가액의 일정비율로 매각하고, 임차는 선박자산관리회사가 매입한 선박을 해운회사가 리스료를 지불하는 것으로 임차하는 방식이며, 환매는 리스기간 종료 후 해운회사가 미리 약정한 가격으로 선박을 환매하게 된다.

대상선박은 해운회사 명의로 보유한 선박으로 BBCHP나 리스회사 명의 등 차입금 상환 후 소유권이 전이 가능한 선박을 포함하여 선박자산관리회사 매입금액 대비 차입금이 일정수준 이하인 선박, 선박의 연령과 T/C, COA 계약여부 등을 추가적으

로 고려하여 운용이 가능하다.

선박매각 가격은 선박의 규모와 선박의 연령, 주요 거래 내역 등을 종합적으로 고려하여 판단하되, 전문기관을 통해 그 가치를 평가하게 된다.

리스는 3년으로 하고 1회에 한하여 2년 연장이 가능하며, 환매기준 가격은 선박매각금액의 일정수준으로 한다. 이자율은 기준이자율과 Risk Premium을 포함하며, 상환방식은 균등형과 거치형 등 다양한 형태의 상환방식의 적용이 가능하다.

선박환매는 계약만기시에 해운회사가 선박을 선박자산관리회사로부터 되사가는 형식으로 환매기준 가격과 이익분배금을 합하여 환매가격으로 책정한다.

NH투자증권은 11월21일 SLB프로그램을 설명하고, 11월 26일까지 선사들이 매각할 선박에 대한 요청자료를 개별적으로 받고, 12월중에 프로그램을 확정 후 2009년 1월 선박자산관리회사를 설립할 계획이다.

NH투자증권 관계자는 “이번 설명회는 SLB프로그램을 소개하는 차원에서 마련됐기 때문에 보다 구체적인 내용을 발표하지 못하지만, 설명회에 참석한 해운선사들에게는 이메일을 통해 상세한 자료를 발송하겠다.”며 “참여를 희망하는 업체는 11월 26일까지 참여의향서와 요청자료를 팩스나 이메일을 통해 제출해 달라”고 요청했다.



선협, EU 해운협정규칙 개정초안 검토의견 EC에 제출

해운연합에 대한 독점금지법 면제의 기본 틀 존속건의

한국선주협회(회장 이진방)는 11월19일 EU 해운협정규칙 개정초안에 대한 검토의견을 구주집행위원회(EC)에 제출하고, 해운연합에 대한 독점금지법 면제의 기본 틀이 유지, 존속되기를 희망했다.

먼저, 협회는 검토의견을 통해 국제해운산업부문의 다양한 요구를 만족시켜 주고, 더 나아가 세계경제의 건전하고도 지속가능한 성장견인을 촉진하는 우호적인 환경을 조성하기 위해 노력하는 구주집행위원회의 노력에 대해 감사의 뜻을 전했다.

협회는 검토의견에서 구주집행위원회가 '2006년 9월25일자 규칙 제4056/86호를 폐지하는 구주이사회 규칙 제1419/2006호'를 반영하여, 정기선 해운연합에 대한 독점금지법 포괄면제 제도를 개정해야 하는 동기와 이유에 대해 동의한다는 뜻을 밝혔다.

그러나 협회는 규칙초안에 대해 국제정기선산업에 부정적인 영향을 끼칠 수 있고, 대규모 투자, 연료유 가격 상승 및 불안정한 경제환경 등의 난관을 극복하기 위한 목적상 공동운항협정의 체결 등 운송인이 좀 더 융통성이 필요한 시점에 포괄면제의 효용을 상당히 감소시킬 우려가 있는 만큼, 개정초안에 대한 검토를 요청했다.

특히, 협회는 검토의견을 통해 현재 집행위원회의 내부 채택절차를 거치고 있는 규칙초안이 정기선 시장에 대한 곡해와 부적절한 분석에 근거했다는 점과 이러한 분석들이 포괄면제제도에 적용 시장뿐만 아니라 미적용 시장에서의 경쟁까지 평가해야 한다는 결과를 초래하였다고 지적했다.

이에 따라 협회는 동 위원회의 검토과정에서의

재검토를 요청했다.

협회는 전 세계의 이해당사자들 즉, 선주, 하주 및 정부들이 해운연합에 대한 독점금지법 포괄면제가 △보유자원의 효율적인 이용을 가능케 하고 △운항빈도, 신뢰성, 서비스 질 및 운임 측면에서 하주의 요구를 효과적으로 충족시키기 위한 서비스와 시장의 범위를 확대하였으며 △사회복지 향상과 중국에는 환경에 대한 영향 또한 줄일 것이기 때문에 정기선사간 협력을 촉진해 왔다는 점을 일반적으로 인식하고 있음을 재차 강조하였다.

협회는 만약 동 제도가 도입되지 않았더라면 어떠한 경우에는 거대 자본을 보유한 오직 몇몇의 선사만이 시장참여자로 남아 정기선 시장에서의 실패 즉, 독점적인 또는 과점적인 시장상황이 연출됨은 물론, 그 결과로 인해 전반적으로 사회복지체제의 질이 심각하게 손상되었을 것이라고 강조했다.

시장점유율 산출에 있어서 규칙 초안 제5조2항을 보면, 동일 관련시장(항로)내에서 개별적으로 서비스를 제공하는 운송인의 시장점유율과 해운연합 내에서 운송서비스를 제공하는 운송인의 시장점유율이 합산되어야 하고, 만일, 어느 한 선사가 동일항로에서 두 해운연합에 가입되어 있을 경우 당해 두 해운연합들의 시장점유율이 합산토록 하고 있다.

협회는 만약 이런 식으로 시장점유율이 산출된다면, 많은 경우가 시장점유율 제한치 30%를 쉽게 넘어설 것이라는 점에 우려를 표했다. 이는 효율적인 선복이용의 목적상 타 운송인과 타 해운연합과의 소규모 선복 교환을 크게 저해할 수 있을 것이며, 고객에게 다양한 서비스의 선택을 제공하는데 걸림

돌이 될 수 있을 것으로 예상되고 있다.

협회는 또 해운연합 내의 해운선사들은 공동운항과 선복교환 등과 관련해서 전략적 목적에 따라 서로 협조도 하고, 경쟁도 하는 구도를 유지하고 있다며, 따라서 해운연합 내의 해운선사들을 불변의 하나의 동일체로 보거나 개별 선사간의 공동운항 또는 경쟁선사와의 소규모 선복교환, 임대 등을 해운연합간의 결합으로 확대하여 시장점유율이 적용되지 않도록 개정안 제5조 단락 2 (a) 와 (b)의 명확한 정의가 필요하다고 지적했다.

협회는 종전 규정의 시장점유율 35%가 유지될 수 있도록 개선해 줄 것을 촉구했다.

한편, 협회는 개정안 제11조와 개정안에 대한 설명에 대해서도 의견을 제시했다. 개정안 제11조의 발효조항을 보면, 동 규칙은 2010년 4월 26일 발효되고, 2015년 4월25일까지 적용토록 하고 있다.

그리고 설명서를 보면, 2008년 10월 가격을 협정해 왔던 해운동맹의 폐지로 정기선 시장의 구성이 상당히 변화되었고, 해운연합의 경제적 효율성을 참고하여 모든 경제부문에 적용되는 기존 경쟁법제를 적용하는 대신 5년의 유예기간을 해운연합에 부여하기 위해 규칙 제823/2000호를 개정한다고 되어 있다.

또한 이 단계에서는 규칙 제823/2000호는 운송인과 이용자 모두에게 이익이 된다는데 이론의 여지가 없다는 설명을 곁들이고 있다.

협회는 위의 조항에 대해 2015년까지 5년간 한시적으로 경쟁법의 적용을 면제하고 있다는 것은 선사의 장기적인 선대운용 계획 수립과 투자에 커다란 장애가 될 수 있다는 점을 강조하고, 자원의 효율적 이용, 환경의 보전, 하주의 효용증가 측면을

고려하여 관련 규정이 계속적으로 적용될 수 있도록 기간제한이 폐지를 요청했다.

이밖에도 협회는 구주집행위원회의 노조에 감사의 뜻을 전하며 검토과정을 고려하여, 전 세계 모든 관련 이해당사자의 이익을 위해 정기선 해운연합에 대한 독점금지법 면제의 기본 틀이 향후 지속될 수 있도록 요청했다.

‘해운산업 위기극복을 위한 정책제안 세미나’ 개최

‘바다와 경제 국회포럼’은 전국해양산업총연합회(회장 이진방) 후원으로 12월5일(금) 오전 10시부터 국회 의원회관 소회의실에서 ‘해운산업의 위기극복을 위한 정책제안’ 세미나를 개최했다.

세계 해운시장 및 한국 해운산업의 현황을 진단하고, 금융위기를 슬기롭게 극복할 수 있는 방안을 모색하고, 국가경제에 이바지하기 위해 열리는 이번 세미나에서는 주제발표에 이어 패널들의 토론과 참석자들의 질의응답 순서로 진행되었다.

특히, 이번 세미나에서 한국해양수산개발원(KMI) 임종관 박사가 ‘세계 해운 현황분석 및 우리나라 해운산업의 현황과 전망’에 대해, 국토해양부 김광재 해운정책관이 ‘해운산업의 위기극복을 위한 대응방안’에 대해 각각 주제를 발표했다.

이어 중앙대학교 허영빈 교수를 비롯하여 한국산업은행 선박항공기금융 김진수 1팀장, 대한해운 안계혁 상무, STX PanOcean 유천일 전무, 신한캐피탈 신현갑 본부장이 패널로 참석하여 토론을 벌였다.

이날 정책제안 세미나에는 ‘바다와 경제 국회포럼’ 공동의장인 한나라당 박상은 의원과 민주당 강창일 의원, 그리고 후원단체인 전국해양산업총연합회 이진방 회장, 국토해양부 이재균 차관, 국회 국토해양위원회 이병석 위원장, 국토해양위원회 김성곤 의원 등이 참석하여 자리를 빛냈다.

선협·무협, 선하주 협력관계 증진위한 선하주협의회 개최 11월20일부터 22일까지 한중간 카페리선상과 청도에서



한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 이희범)는 선하주간 협력관계를 증진하고 공동발전을 도모하기 위해 11월20일부터 22일까지 한-중간 카페리선상과 중국 청도에서 선하주협의회를 개최하고 상호의견을 교환했다.

금번 행사에 참석한 선·하주들은 11월20일 첫째 날 저녁에는 위동향운 뉴골든브릿지V호 선내세미나실에서 선상위크숍을 가진데 이어 21일에는 중국 청도 Sunkin Huarun Hotel 레스토랑에서 만찬간담회를 가졌다.

선상간담회에서 선사측 대표인 정해용 한국선주협회 상무는 인사말을 통해 “세계해운시장은 부정기선시황의 폭락으로 극심한 어려움에 처하는 등 해양산업을 둘러싼 주변여건이 날로 악화되는 추세에 있으며, 국내경제는 물론, 수출환경도 날로 악화되고 있다”고 밝히고, “선·하주 모두에게 직면한

어려움을 슬기롭게 극복하기 위해서는 상호 협력증진이 그 어느 때 보다도 중요하다”며 선·하주간 협력의 중요성을 강조했다.

특히, 선·하주들은 이번 두 차례에 걸쳐 진행된 선상위크숍과 만찬간담회에서 세계경제위기 여파로 선하주 모두 어려운 상황에 직면했다는데 인식을 같이하고, 국제금융위기가 실물경제로 전이되면서 선사와 하주 모두 수출입물동량 감소로 어려움을 겪고 있는 만큼 상호협력기로 했다.

또한 선사측에서는 해운경기에 대한 주요지표인 BDI 지수가 금년 5월 사상최고치인 1만1,793포인트에서 11월 둘째주 836포인트까지 급락해 10년래 최저치를 기록했다며, 해운시황의 급격한 하락으로 많은 어려움을 겪고 있다는 입장을 표명했다.

이에 반해 하주측에서는 대형하주들을 중심으로 최근 비상경영체제에 돌입한 가운데, 내년도 물류

비의 15~20% 감축을 추진하고 있다고 밝혀 선·하주간에 여전히 온도차가 심한 것으로 나타났다.

하지만, 선·하주들은 국적선 이용 활성화를 위해 마일리지제도를 도입할 필요가 있다는데 의견을 같이했다. 특히 대량화물의 경우 안정적 화물수송, 국부유출방지 등을 위해 국적선 이용증대가 필요하다.

이를 위해서는 대·하주 인센티브제도로써 마일리지제를 도입할 필요가 있다는 것이다. 기업들은 단기 경영성과 제고를 위해 운임이 싼 중국과 일본선사 선호경향이 있으므로 국적선사 이용시 마일리지혜택을 부여함으로써 국적선 이용을 유도하는게 바람직하다는 주장이다.

이와 함께 이번 간담회에서는 장기수송계약(COA) 이용확대로 운임의 급격한 등락 영향에서 벗어나는 게 중요하다는 의견도 제시되었다. 수출입 경기나 해운경기 사이클에 따라 급등락을 반복하는 운임에 대한 효율적인 대응 및 안정적 운송전략을 위해서는 장기용선계약의 이용확대가 필요하다는 것이다.

아울러, 선·하주들은 중남미지역 해상운송 활성화를 위해 공동조사할 필요가 있다는데 인식을 같이했다. 중남미지역은 우리 기업들의 신흥 수출시장임에도 불구하고 해상운송 항차가 부족할 뿐 아니라, 국적선사의 취향이 미흡한 실정이다.

이에 따라 타항로에 비해 운임이 높을 뿐만 아니라 해운서비스에 대한 선택폭도 좁아 하주들이 어려움을 겪고 있다. 이같은 애로사항을 해소하기 위해 내년에 선·하주와 정부, 관련단체들로 조사단을 구성하여 중남미 해상운송 시장을 조사하기로 했다.

이밖에도 이번 간담회에서는 장기적인 안목에서의 선하주 협력체제 구축이 필요하다는데 의견을

같이했다. 하주와 선사는 장기적으로 상생할 수 있는 협력체제를 구축하기위해 노력해야한다는 요지이다.

이를 위해서는 일본의 선하주들이 장기적인 안목에서 상호 협조하는 협력체제를 잘 구축하고 있는 점을 벤치마킹할 필요가 있으므로 차후 선·하주협의회와 선상워크숍을 일본에서 개최하는 방안을 검토기로 했다.

한편, 참석자들은 청도 치안완 컨테이너터미널과 청도 보세항구를 방문해 청도항만관계자들과 항만부문의 협력방안을 협의했다.

이번 제2회 선·하주 선상워크숍에는 선사측에서 천경해운 서성훈 부사장을 비롯하여 태영상선 조경래 상무, 현대상선 하현기 부장, 흥아해운 곽동현 팀장, 범주해운 김원식 차장, 한성라인 박은상 과장, 한국선주협회 정해용 상무, 문준영 차장, 배종호 사원, 한국근해수송협의회 김근홍 국장이 참석했고, 하주측에서는 무역협회 이순중 상무, 최정석 부장, 김홍매 PM, 새한미디어 김유현 팀장, 삼성물산 윤길진 차장, 엠코테크놀로지코리아 정청용 차장, 포스코 이병욱 차장, 현대중공업 이희찬 차장, 삼성전자로지텍 염상열 과장이 참석했다.

또한, 정부에서는 국토해양부 해운정책과 김광용 서기관이 참석했다.



한국선주협회 · Marine Money, 선박금융포럼 공동개최 한국산업은행 후원으로 지난해에 이어 두 번째로 열려



이어졌다.

산업은행 이성준 글로벌금융 본부장은 환영사에서 “이번 포럼에서 한국해운산업이 직면하고 있는 가장 시급한 유동성 확보 문제에 대한 대처방안과 글로벌 금융위기 와중에도 찾아낼 수 있는 새로운 기회들에 관해 진지하게 논의할 것이며, 산은도 오늘 논의되는 내용을 바탕으로 더 나은 금

한국선주협회(회장 이진방)와 Marine Money는 한국산업은행 후원으로 지난해에 이어 두 번째로 11월18일 하얏트호텔에서 제2회 선박금융포럼을 개최했다.

특히, 금번 포럼에서는 최근 해운시황 하락을 반영하여 모든 주제가 선박운임지수의 급락과 해운사의 유동성 위기와 이 같은 상황이 향후 해운업계와 조선업계에 어떠한 영향을 미치는지에 대해 관심이 집중되었다. 이처럼 이번 포럼은 국내 해운, 조선 및 금융업계 관계자 200여명이 참석한 가운데 조급은 무거운 분위기속에서 진행됐다.

이날 포럼은 산업은행의 글로벌 경기전망, 수출입은행 등의 해운 및 조선산업에 대한 현황 발표에 이어, 최근 선박금융이 당면한 문제점과 이를 대체할 수 있는 대체금융방안에 관한 패널들의 토의로

용서비스를 제공하고 해운산업 발전을 위해 선도적인 역할을 지속적으로 수행할 것”이라고 말했다. 이날 주제발표와 토론내용을 요약하면 다음과 같다.

▶ **세계경제 : 건전성과 방향(박용하 산업은행 산은경제연구소 파트장)** = 이번 위기로 가장 큰 피해를 본 곳은 뭐니 뭐니 해도 금융기관이다. 전세계적으로 금융기관의 손실규모는 6,800억달러에 달하며, 60% 이상이 미국에 집중되어 있다. 금융기관의 대규모 손실로 지금까지 금융기관에서의 감원규모는 이미 14만9,000명을 넘어선 것으로 조사되고 있다.

지금의 위기에 대해 IMF는 1930년대 이래 가장 강력한 충격으로 평가하고 있으며 내년도 세계경기 성장세를 2.2%로 전망했다. 하지만 이는 다소 낙관적인 수치로, 월드뱅크는 이보다 낮은 1% 성장에

그칠 것이라고 예측했다.

이번 위기의 진원지인 미국은 2분기 2.8% 성장을 보였다. 생각보다 높은 성장을 보인 것인데 이의 실현은 미국정부의 경기부양책에 따른 세금환급정책으로 가능했다. 그 효과는 오래가지 못하고 3분기에 접어들면서 -0.3%의 성장세를 보이며, 바로 이때부터 기술적인 경기하락에 돌입한 것이다. IMF는 미국의 내년도 경기 성장률을 0.7%로 전망했고, 집값은 지금보다 10~20% 더 하락할 것으로 내다봤다.

유럽도 본격적인 경기침체에 돌입하면서 소비자물가지수가 급격히 상승해 내년 경제성장률을 -0.5%로 전망되고 있다.

일본은 2분기부터 마이너스 성장세로 전환된 이후, 수출증가세도 둔화되고 있는 상태로 투자 및 소비 심리 위축으로 내년 -0.2% 성장세를 보일 것으로 전망했다.

지금 이 위기를 헤쳐 나갈 수 있는 국가로 주목되는 국가 중 중국은 최근 5년간 연평균 10% 이상의 성장세를 보였지만, 내년에는 8.5%에 그칠 것으로 보인다. 하지만 주요국들의 마이너스 성장세의 전망치보다는 희망적인 수치이다.

한편, 일각에서는 채권관련 파생상품인 CDS에 대해 문제의 소지가 다분하다고 지적한다.

과연 남아있는 위기는 있나?

채권관련 파생상품인 CDS 거래가 증폭이 되면서 위험성에 대한 우려 높아지고 있다. 일각에서는 또 다시 금융위기가 온다면 여기에서부터 시작될 것이라는 전망까지 나오고 있다. 하지만 산업은행 분석에 의하면 이에 대한 손실은 예상보다 크지 않을 것으로 전망됐다. 이와 함께 부각되는 부문은 신용카드 부문으로서 현재 가계 신용카드 부채는 7%수준. 문제는 자금조달책에 대한 심리적인 불안이 깊어지

면 위기로 확산될 수 있다는 것이다. 또한 경기침체가 장기화되면 비주거형 부동산의 하락이 주거형 부동산보다 클 것으로 전망되기 때문에 비주거형 부동산을 담보로 하는 상업용부동산저당증권(CMBS)이 문제가 될 수 있다.

얼마 전에 있었던 G20 금융정상회의 결과는 보호무역 제한, 내수부양, 금융감독 강화 등이었는데 구체적 진화책이 없었다는 것이 못내 아쉽다. 이번 금융위기의 문제가 현존의 국제통화제도에서 비롯된 것이었던 만큼 새로운 국제통화제도에 대한 논의가 이루어져야 했다.

이러한 금융위기가 얼마나 갈 것인지 자신있게 말할 사람은 아무도 없다. 그나마 IMF는 내년 하반기부터 호전될 것이라 전망하고 있지만, 월드뱅크는 조금 비관적인 자세를 취하고 있다.

결국 이번 사태는 미국의 과잉 유동성에서 잉태돼, 이에 따른 자산가치의 폭등에서 비롯됐던 만큼 미국 내 주택가격이 회복되는 시기가 진정국면이 될 것으로 판단된다. 인간이 살아가면서 필수조건인 주택가가 한없이 하락할 수는 없기 때문이다. 이런 관점에서 지금의 폭락 수준에서 회복하려면 2년 정도는 필요하다는 관측이 설득력있게 다가온다.

▶ **한국 조선업 최신현황(수출입은행 해외경제연구소 양종서 박사)** = 일정정도의 선박계약 취소, 오히려 약이 될 수 있다.

한국의 조선업계는 전세계 트렌드를 쫓아, 세계 발주량이 떨어짐에 따라 8월이래 수주량이 급강하하고 있다. 또한 선박관련 파이낸싱 상황도 안 좋고, 세계경기성장 둔화세 때문에 8월 이후 수주 취소물량도 급증하고 있다.

하지만, 한국 조선업계의 수주량은 2003년 이래 연평균 15% 증가해, 이미 4년치의 일감을 수주해

놓은 상황이다. 9월 이후 일부수주물량이 계약 취소됐다고 해도 3년치의 넉넉한 일감을 가지고 있기 때문에, 당장 존립에 위협이 될 만큼 치명적이지 않다. 다만 수주감소세가 언제까지 이어질 것이냐 하는 문제는 다소 우려되는 부분이며, 이에 직접적인 타격을 받는 신생조선소들의 운영악화가 걱정된다. 또한 이번 위기가 장기화될수록 그 여파가 일파만 파로 변질 수 있다.

다른 한편으로, 발주물량의 30%가 취소되는 현 상황은 장기적인 수요공급측면에서 더욱 좋다. 2003년부터 올 상반기까지 선박발주 물량은 상당했다.

그 물량들이 시장에 다 나온다면, 공급초과로 인해 해운산업 자체 사이클내에서도 불황을 맞이했을 것이다. 그렇게 되면 해운사들의 채산성은 급격히 떨어질 것이다. 해운사들의 경영악화는 곧 조선사들이 직격탄을 맞게 된다.

이 때문에 지금 당장 조선소 운영상 치명적일 수 있는 수준이 안 되는 한도 내에서의 선박취소는 향후 해운회사들에게 일정정도의 성장세를 보장할 수 있다는 의미가 된다.

국내 주식시장 보고에 따르면 국내 조선업계의 발주취소 규모는 20척·12억 달러로 알려져 있다. 선박계약 취소율은 우리나라보다 중국에서 더 많이 발생하고 있는데, 이는 선박가가 한국에 비해 떨어지기 때문에 일종의 투기성향의 수주가 많았던 것이 그 원인으로 판단된다.

하지만, 전체 수주취소로 인한 영향과 그 위협에 노출돼 있는 것은 한국이나 중국이나 마찬가지로 한국기업들도 충분히 준비해야 할 것이다. 특히 내년도에 접어들면 RG한도에는 별 문제가 없을 것으로 보이나, 수주량은 급격히 떨어질 것으로 보인다.

여기에서 거래상대방인 선사들의 여건이 불안하기 때문에 어느 정도의 대금지급일정이 지연될 수

있다. 이렇게 되면 조선소들의 유동성문제가 본격화될 수도 있다. 하지만 국내 조선업체들은 워낙 수주잔량이 많기 때문에 충분히 이 위기를 넘길 수 있을 것이라 보고 있다.

▶ **경제위기가 아시아 선박 건조에 미치는 영향 (Lloyd's Register Asia의 Luis Benito 한국 대표) = 조선소, 선박품질 향상의 기회로 삼아야 한다.**

조선소의 성패를 가르는 3대 요소가 있다. '체계화된 운영관리, 풍부한 인적자원과 자금력' 등이 바로 그것이다. 앞으로 이 3대 요소에 대한 중요도는 더욱 높아질 것이다. 이런 관점에서 봤을 때, 지금까지 한국조선소들은 건조능력을 연간 2배로 성장시켰다.

이는 조선소의 신설과 새로운 공법 개발·도입 등을 통해 가능했고, 발주량이 급증하는 시장에 적절히 대응한 결과이다. 여기에 성숙된 인력, 작업방식, 시스템을 통해서 현실화시켰다. 이런 여러 가지 측면에서 한국조선은 세계 어느 나라 보다 우위에 있다.

중국은 설비확대를 위해 중국정부 주도하에 지금까지 많은 노력을 해왔지만, 새로운 기술과 경영기법 하나하나 정부의 지시를 따라야 하는 체계로 형성되어 있다. 이는 시장에 대한 민첩한 대응을 불가능하게 한다.

이처럼 중국은 모든 시스템에 있어서 열위에 놓여 있고, 여기서 앞으로 선수금 환급보증 문제가 중국조선의 성장에 걸림돌이 될 것으로 보인다. 호황에 따라 지금까지는 금융권외에 보험회사들도 중국조선소에 RG발급을 해 주었지만, 확실한 투자처만을 선별해야하는 금융권내 달라진 정책하에서는 쉽지 않을 것이다.

지금의 위기를 선급측면에서 보면, 선박의 품질



향상이 가속화될 것으로 보인다. 각사의 품질경쟁력이 생존경쟁력과 직결되는 시기의 도래로, 원천적으로 조선소들이 하도급 업체로부터 받는 각종 부품들의 품질이 개선될 것이고, 미래를 내다볼 수 있는 조선사들은 이 시기에 R&D부문에 좀 더 집중할 것이기 때문이다. 이런 측면에서는 지금의 불황은 좋은 뉴스이자 기회이다.

조선소가 제공하는 서비스도 더욱 향상될 것이다. 이를 토대로 결과적으로 현존 조선소와 선주들의 신뢰도가 더욱 공고해질 수 있다. 현재 조선업에 종사한다면 좋은 파트너와 손잡고, 더 좋은 품질의 선박을 건조하는 것을 우선 과제로 삼아야 한다.

▶ **아시아 선박금융업 개관(Rodricks Wong 마린머니 아시아 금융분석가)** = 시장안정화 더 많은 시간 소요될 것이다.

미국발 서브프라임 사태로 촉발된 전세계 경제침체의 우려 속에 최근 일본이 불황에 들어섰다고 인정하고 나서 충격을 더하고 있다. 세계시장의 안정화에는 더 많은 시간이 걸릴 것으로 보인다.

현재 각 은행들은 이번 금융경색으로 인해서 서

로에게 신용을 공유하는 것을 두려워하고 있으며 너 나할 것 없이 구제금융이 필요한 상황이다. 다행히 중앙은행들이 시장의 유동성을 구제하고 있으나 리먼 브라더스 붕괴이전으로 돌아가기에는 상당기간이 필요하다.

은행들은 지금 향후 투자처에 대해 상당히 까다롭게 고르고 있다. 이런 와중에 미국은행들은 은행간 거래도 상당히 까다롭게 대응하고 있어 실물경제에 많은 타격을 줄 것으로 보인다.

지금까지 금융시장과 선박, 해운시장이 한꺼번에 붕괴된 적은 없었다. 올 초에 비해 발틱해운 거래지수가 90%가량 조정되었고, 건화물선 용선료도 감소하고 있다. 현재 컨테이너 용선료는 5년 이래 최하를 기록 중이다.

선박가도 지난 11주 동안 15%나 떨어졌다. 즉 산가가 지속적으로 감소하고 있는 것이다. 선주들은 향후, 파이낸싱 어려움 외에도 운영경비 상승, 보험경비, 선원비 증가를 대비해야 한다. 선주들에게는 상당히 어려운 시기가 전개될 것이고, 그 강도는 지난 몇 년간 호황을 누린 선주일수록 더욱 심하게 다가올 것이다.

현재 어느 산업을 막론하고, 불확실성이 너무 많기 때문에 그나마 가지고 있는 은행들의 자금을 해운쪽에 유입하려면 성장에 대한 확실성을 충분히 보여 주어야 한다.

지난 9월 첫째주를 기준으로 해운기업을 위한 파이낸싱은 지난해 672억 달러에서 585억 달러로 12.9% 감소했다. 이는 은행가들 중에서도 4/5가 올해 충족할만한 펀딩을 받지 못했기 때문으로, 세계 주요은행들을 대상으로 조사한 결과, 앞으로 해운 산업에 대한 펀딩금액은 현재 수준을 유지하거나

더 감소할 것이라고 대답했다. 특히 자금조달을 선주들이 자체적으로 해결해야 한다고 대답한 은행들도 46%나 차지했다. 이런 자료들을 미루어 앞으로 은행가에서의 해운사들의 상황이 녹록지 않을 것으로 전망된다.

앞으로는 해운업계에서의 통폐합이 가속화될 것으로 예측된다. 최근 골드만삭스가 일본 야마모토 해운을 인수한 것은, 바로 시장의 조정이 더 빨리 일어날 수 있다는 것을 보여준다.

자기산업에 대한 보호가 아주 강한 나라인 일본, 특히 전통적인 일본의 선주들은 대부분 기업으로서 이어오고 있는 점을 감안하면, 이번 M&A는 상당한 변화가 아닐 수 없다. 실제로 아직까지 일본내 일부에서는 이번 M&A를 받아들이지 못하고 있는 것으로 알려졌다.

이번 위기가 전통적인 일본선주들의 비즈니스 모델을 어떤 형태로 변화시킬지 또, 그러한 일본의 변화가 세계적 해운산업 구도변화에 어떤 영향을 미칠지 관심이 집중되고 있다.

▶ 아시아 선박금융관련 패널토의

△HSH 노르디은행의 Paul Chang 아시아 대표 = 주거래 은행에 자사운영 투명화해야 유리하다고 밝혔다. 지금의 금융위기는, 어떻게 시작됐는지 모두 알고 있지만 어떻게 끝날지는 아무도 모르는 상황이다. 이번 위기의 본질적인 문제는 은행들간 유동성에 있다. 지금 은행들은 상대방의 투자처에 대해서 불신을 가지고 있다.

이번 금융위기 이후, 각 은행들은 스스로 대차대조표를 잘 관리하고 있고, 안정된 곳에만 투자하고 있다. 또한 중앙은행 유동성에 의존하며 비용통제를 잘 하고 있다.

현재 은행들이 신규대출을 하지 않고 있는 이유

가 여기에 있지만, 은행들이 언제까지나 신규대출을 하지 않을 수는 없다. 내년 이후부터 은행들이 대출을 재개하겠지만 그 규모는 전보다 훨씬 줄어들 것이다. 그렇기 때문에 금융이 필요한 회사들은 자금자족이 가장 중요하다. 특히 주거래 은행과의 관계는 더욱 강화시키고 자사운영을 투명화 할 필요가 있다.

△ 산업은행 이동해 부부장 = 자사 포트폴리오 재정립 통해 주력 사업에 열중해야 한다.

지금의 문제를 풀기 위해서는 상호 대화수준을 투명한 정도까지 끌어 올리는 것이 중요하다. 또한 선사의 경우 자사 포트폴리오의 재정립이 필요하다. 가장 중요한 사업부문만을 취하는 것이 산업전체가 윈-윈할 수 있는 방법이며 과잉공급과 유동성의 문제를 풀 수 있는 방법이기도 하다. 정부나 선주협회 등의 기관들도 실질적인 대화를 이끌어내고 능동적으로 참여해 문제 해결에 적극 나서주기를 바란다.

△ PV글로벌 해운금융그룹 SMBC의 Charles Reinke = 각 사 성공요인 면밀한 재검토 필요하다.

선박금융은 비즈니스 일부다. 지난 8년 동안의 상황을 보면 상당량의 유동성을 확보하기 위해 은행들과 업체들은 시장의 여건을 고려하지 않은 채 경쟁만을 해왔다. 그로 인해 운임이 기초 원자재 가격을 웃도는 형국이 빚어졌었다. 은행들은 곧 대출사업에 뛰어들겠지만 형태는 예전과 많이 달라질 것이다. 때문에 각 사는 전략에 대해서 다시 생각하고, 성공요인을 면밀히 재검토해야 할 시기이다.

△ 포티스은행 유행중 아시아 대표 = 우리는 지금 몇 년간에 걸쳐 일어날 변화를 한꺼번에 겪고 있다. 한국은행들뿐 아니라 국제은행들도 이번 위기에 직간접적으로 영향을 받아 해운산업에 제공할 수 있는

유동성이 줄어든 것은 사실이다. 금융사의 영업적인 측면에서 보면, 한정된 자원을 활용할 수 있는 방안을 모색하는데 주력하고 있어서 주요고객들을 위주로 이루어지고 있다. 이런 과정에 고객사들의 역할이 충분히 드러나는 것은 중요한 부분이다.

신규거래가 성약되는 것은 현실적으로 상당히 어렵고 이 현황은 2009년 상반기까지 큰 변화가 일어나지 않을 것이다. 이러한 환경에서 한국해운회사가 자금을 필요로 할 때는 대화와 투명성은 필수사항이다. 지금까지는 시장이 워낙 좋았기 때문에 은행이 해운사에 직접 찾아와 자금을 지원했지만 이제는 수요자가 은행을 찾아가는 상황으로 변화했다. 그렇다면 자기자신을 표현하는 방식을 잘 다듬어서 투명성을 보여주는 자료를 가지고 접근하는 것이 무엇보다 중요하다.

△ HSH 노르디은행의 Paul Chang 아시아 대표 = 지금 상황에서 성공할 수 있는 거래조건에 대해 주거래 은행과의 긴밀한 관계 속 등급을 올려야 한다고 지적했다.

주거래 은행과 긴밀한 관계를 유지하고 있다면, 별 문제는 없을 것이다. 우리는 항상 이런 비교를 한다. 예를 들어, 특정 항공사와 지속적인 거래를 하면, 등급이 올라가고 항공사는 그 등급에 상응하는 특별혜택을 준다. 은행들도 마찬가지이다.

단, 지금과 같은 상황에서 자금이 필요한 기업은 가능하면 빨리 대화를 시작해야 하는 것이 좋다. 현재는 은행들이 대출신청을 받으면, 상당히 오래 고려하고 있다. 때문에 충분한 시간을 가질 필요가 있다.

▶ 유동성 문제가 여신에 미치는 영향

△ 포티스은행 유행중 아시아 대표 = 현재의 유동성 문제는 전세계 은행들이 모두 영향을 받고 있다. 이

로 인해 각 은행들이 가지고 있는 대출가능 금액은 상당히 한정적이다. 이런 상황에서 은행입장에서 투자처를 선정할 때는 잘 아는 고객 혹은, 해당사업 부문에 대한 이해도가 중요한 선택포인트가 되고 있다.

△ 산업은행 이동해 부부장 = 정부와 조선협회·선주협회 주재의 펀드 조성 이 필요하다. 각 회사나 기업이, 주거래 은행을 찾는다고 해도, 국내 금융사들이 고객이 필요한 만큼의 자금 전부를 제공하지 못하는 것이 현실이다.

특히 선박금융은 워낙 규모가 크기 때문에 금융기관간 협력제휴를 맺고 있는 상황이다. 이 과정에서 두 가지 사항을 생각해봤다. 첫째 선박건조계약금 단위를 원화로 체결하는 것이다.

지금과 같이 달러체결 시스템에서는 환율에 따른 부담을 조선사와 해운사 모두 가지게 되고, 특히 자금과 같은 상황에서는 금융사까지도 부담스러운 상황이 된다.

그런 측면에서 신조선 계약과 관련, 통화의 다양화가 필요하다. 다른 하나는 선박금융펀드를 은행권에서 단순히 개별적으로 조성하는 것이 아니라, 정부와 은행이 협력하고, 또는 조선협회나 선주협회가 협력해서 펀드를 조성하는 것이 바람직한 방향인 것 같다.

▶ 대형선사 & 운행사 패널 토의

마지막 세션인 선사와 운행사 패널토의는 현대상선의 김유준 부장, STX 팬오션 김정택 부장, 대림산업 정진욱 부장, TPC 코리아 임동표 이사, 신성해운 신용경 전무가 참석한 가운데 마샬 아일랜드 IRI코리아 김영민 대표의 사회로 진행됐다. 토론자로 참석한 패널들은 각사의 현황과 향후 생존전략 등을 설명했다.

KMI, '2009년 KMI 세계해운전망과 대응방안' 발표회 개최

세계해운시장 전망, 해운업계 대처과제 및 대응방안 제시

한국해양수산물개발원(KMI, 원장 강중희)은 2009년 세계해운이 글로벌 금융위기에 따른 실물경제 위축의 영향으로 2009년 하반기에 가서 저점을 통과할 것으로 전망하였다.

KMI는 12월 3일 '2009 세계해운 전망과 대응방안 발표회'에서 이와 같은 전망결과를 발표하고, 해운업의 위기를 타파하기 위해서는 해운회사, 화주, 조선소, 금융기관 모두의 공생을 위한 협조가 절실하며, 정부는 긴급구제 조치를 취할 필요가 있다고 밝혔다.

2009년에는 글로벌 금융위기의 영향으로 실물경제가 악화되어 세계 물동량이 감소하는데 반해, 선박공급측면에서는 호황기에 발주된 많은 신조선이 시장에 투입될 것으로 예상되고 있다. 이와 같이 선박수급 상황이 악화되기 때문에 세계 해운경기의 회복을 기대하기 어렵다.

정기선 부문에서는 해상물동량이 6% 증가하나 컨테이너선박은 12.5% 증가가 예상된다. 최근 BDI 지수가 연중 최고치보다 94%나 폭락한 건화물선 부문에서는 해상물동량이 2.7% 증가에 그치는데 반해, 건화물선 증가율은 무려 13.5%로 예상된다. 유조선의 경우에는 IMO 협약에 따라 2010년까지 단일선체선박이 시장에서 퇴출될 예정이기 때문에 현재까지는 비교적 양호한 상황이 유지되어 왔다. 그러나 향후 선박공급과잉율이 16~17%에 달할 것으로 예상되어 유조선 시장도 안심할 상황은 아니다.

이상과 같이 해운시장의 수급 상황이 불안정하기 때문에 컨테이너선 용선지수인 HR지수는 2008년

평균 1,126에서 2009년 평균 519수준으로 하락할 것으로 예상된다. 건화물선 지수인 BDI 역시 2008년 평균 6,800에서 2009년 평균 2,000 내외 수준으로 하락할 것으로 예상된다. 유조선 지수인 WS는 VLCC급의 경우 올해 평균 129.9에서 내년 평균 69.6으로 하락될 것으로 예상된다. 다만 2010년에는 이러한 해운관련 지수가 2009년보다 다소 높아질 것으로 예상된다.

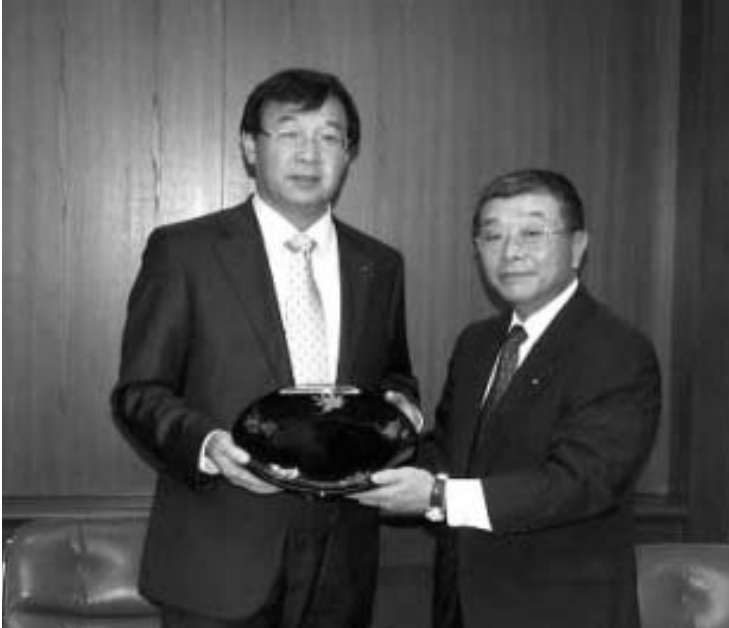
KMI는 세계 주요국의 유례없는 공조조치, 4조 위안에 달하는 중국의 경기 부양책, IMF의 조기 경기회복 가능성 언급 등에 주목하면서 시장의 조기 반등여지도 있다고 밝혔다.

주제발표에 나선 한국해양수산물개발원 임종관 해운연구팀장은 “최근의 갑작스러운 해운지수 폭락으로 인해 운항중단 선박이 증가하고, 건조계약취소 사례도 늘어나고 있다.”고 상기시키면서 해운·조선·금융 동반 부실화가 우려되기 때문에 정부가 신속히 대응할 것을 주문하였다.

KMI는 해운불황 대응방안으로 선사와 화주, 선사와 조선소, 선사와 금융기관 등이 상호 공생협정을 체결해야 하고, 정부는 이들에 대해 긴급구제조치를 해야 하며, 구제조치는 선제대응차원에서 신속히 이루어져야 한다고 강조하였다.

특히 선사와 금융기관은 선박과 채권을 선박펀드에 신속히 매각함으로써 재무구조 안정을 추구해야 하며, 정부는 투자자들에게 과감한 인센티브를 부여해야 한다고 언급하였다. 선박펀드제도를 잘 활용하면 우리나라가 다른 나라보다 먼저 해운 불황을 극복할 수 있을 것이라고 강조하였다.

서부발전, 일본선사와 잇따라 장기수송계약 물의 금융대란으로 1달러가 아쉬운 판에 외국선사와 계약



기 항해용선계약을 체결한데 이어, 금년 1월에도 17만톤급 벌크선을 대상으로 오는 2011년부터 10년간 수송하는 장기수송계약을 맺었다. 이들 3건의 수송계약물량은 약 400만톤으로 5,000만달러를 웃도는 규모이다.

서부발전은 가와사키기선 이외에도 일본선사인 상선미츠이와 17만톤급 벌크선 2척에 대해 각각 장기수송계약을 체결한데 이어 일본 최대선사인 일본우선과도 지난 2007년 4월 이후 5년간의 장기수송계약을 체결하는 등 대부분의 수송

한국전력공사 산하의 서부발전이 11월13일 일본 해운선사인 카와사키기선(K-Line)과 발전용 석탄(일반탄)수송의 연속 항해용선 계약(CVC)을 체결, 우리나라 해운선사들이 크게 반발하고 있다.

서부발전이 일본선사와 수송계약을 체결한 계약 기간은 2009년 1/4분기 이후 10년간이다.

17만톤(DWT)급 케이프사이즈 벌크선 1척을 투입하여 호주나 남아프리카, 인도네시아 등에서 한국으로 일반탄을 수송한다.

서부발전이 일본선사인 카와사키기선과 장기수송 계약을 맺는 것은 이번이 3번째이며, 일본선사인 상선미츠이(MOL)과 일본우선(NYK)와도 여러건의 장기수송계약을 체결했다

서부발전은 지난 2007년 5월에 카와사키기선과 7만톤급의 파나막스 벌크선을 대상으로 10년간 장

물량을 일본선사에게 내주고 있다.

이에 대해 한국선주협회(회장 이진방)측은 금융대란으로 인해 단돈 1달러가 아쉬운 판에 우리나라 대표적인 공기업이 일본선사들과 대놓고 장기수송계약을 잇따라 체결하는 저의가 의심스럽다며, 이 문제를 집중적으로 따지겠다고 밝혔다.

특히, 협회는 미국발 물류대란으로 해운시황이 폭락, 발전용 석탄을 전문으로 수송하는 우리나라 해운회사들이 사장 최대의 어려움에 처해있는데도 서부발전이 한국선사들을 따돌리고 일본선사와 장기수송계약을 체결하고 있다며, 정부에 이에 대한 조치를 취해줄 것을 요청키로 했다.

한편, 일본 전력회사들은 발전용 석탄수송시 거의 100%를 자국선사와 장기수송계약을 체결, 우리나라 선사들의 참여를 원천봉쇄하고 있다.