

전략물자 국적선 수송 방안 정책제안 간담회 개최 POSCO, 한국전력, 한국가스공사 도입물량 대상



국민경제 활성화와 해운산업의 위기극복을 위해서는 대형화주들의 협력이 그 어느 때보다도 긴요한 만큼, 국적선에 의한 대량화물의 안정적인 수송 시스템 확립이 시급한 것으로 지적됐다.

바다와 경제 국회포럼(대표 박상은 한나라당 의원, 강창일 민주당 의원)은 4월7일 국회 의원회관 간담회실에서 개최된 ‘국민경제 활성화를 위한 전략물자 국적선 수송방안 정책제안’ 간담회에서 우리나라 해운산업의 경쟁력 제고와 지속적인 발전을 위해서는 무엇보다도 선화주 협력증진이 필요하다는 의견이 제시됐다.

이날 간담회를 주관한 바다와 경제 국회포럼 박상은 대표는 인사말을 통해 “작금의 경제난국을 타개하고, 부가가치의 해외유출을 방지하기 위해서는 선화주 협력관계가 더욱 강화되어야 한다”고 밝히고, 서로 상생하고 윈윈하는 방향으로 선화주 관계가 정립될 수 있도록 정부 당국과 대량화주인 공기업

과 민간기업, 그리고 해운업계가 모두 노력해야 한다고 말했다.

이어 민주당 전혜숙 의원은 “우리나라의 대외 무역의존도가 높은데다 수출입화물 99.7%가 해상을 통해 수송되고 현실을 고려할 때 해운산업은 국가 안보 못지않게 중요하다”고 강조하고, 오늘 간담회를 계기로 선화주 협력관계가 더욱 강화되어 국가 경제에 기여할 수 있기를 바란다면, 선화주 협력의 중요성을 역설했다.

한나라당 장광근 의원은 “지금 세계 각국은 자국 해운산업의 경쟁력 제고를 위해 보이지 않는 전쟁을 벌이고 있다”며, 일본의 경우도 정책적으로 자국 상선대를 보호하는 만큼, 우리 해운산업이 어려운 시기에 대형화주들이 해운을 도와줄 수 있도록 정책적인 보호가 필요하다고 강조했다.

한나라당 강길부 의원도 “삼면이 바다인 우리나라에서 해운산업의 중요성은 아무리 강조해도 지나



침이 없다”며, 글로벌 금융위기로 어려움에 처한 해운산업이 위기를 조기에 극복할 수 있도록 공기업을 비롯한 대형화주들의 적극적인 협력이 필요하다고 말했다.

한국해양수산개발원 황진희 박사는 ‘경제위기 극복과 국민경제 안정을 위한 선화주 협력의 편익과 정책과제’ (주요 원자재 수송을 중심으로)에 대한 주제발표를 통해 “공정거래와 가치공유를 통해 협력기업과 상호신뢰 관계를 형성한 기업이 글로벌 경쟁에서 절대적으로 유리하다”며, 선화주 협력의 중요성을 지적했다.

황 박사는 “국내 선화주 협력관계가 확고히 구축될 경우 에너지 등 경제발전에 필수적인 전략물자의 안정적인 수송은 물론, 경제발전에 필수적인 주요산업 발전에도 이바지하고, 더 나아가 고용확대에도 기여할 수 있다”고 밝히고, 일본의 경우 선화주 협력을 토대로 경제부국으로의 도약과 함께 세계해운강국의 위치를 고수하고 있다고 강조했다.

또한, 황 박사는 선화주 협력과 공생발전을 위해서는 △수송수단 선택의 주도권을 가질 수 있는 무역거래 조건의 개선 △항만 등 물류시설에 대한 공동투자 △선화주 합작선사(물류기업) 설립 △선사의 서비스 능력 및 품질 강화 △해외 자원개발 공동 진출 등이 필요하다고 지적했다.

이어 한국선주협회 김영무 전무는 ‘국민경제 활성

화를 위한 대량화물 국제선 수송방안’에 대한 주제 발표를 통해 “2008년도 한국전력, POSCO, 한국가스공사의 대량화물 도입물량은 7,022만톤(운임 약 17억달러)에 달한다”고 밝히고, 이같은 대량화물의 안정적인 수송을 위해서는 국제선과의 장기수송계약(COA)이나 전용선 확대가 필요하다고 강조했다.

특히, 김 전무는 “일본의 NYK, MOL, K-Line 등 대형3사가 감가상각(12년)이 끝난 경쟁력 있는 선대를 내세워 한국시장에 대한 공격적인 영업을 펼치고 있다”고 밝히고, 한국전력이 최근들어 일본의 대형 3사에게 COA 9척, 전용선 2척을 내준 것은 시사하는 바가 크다고 지적했다.

김 전무는 또 “일본이나 대만 등 경쟁국가들은 자국의 대량화물에 대해 자국선사 수송체제를 유지하고 있는데 반해 우리나라의 경우는 그렇지 못하다”고 강조하고, 이는 곧 우리 해운산업의 안정적인 발전을 저해함은 물론 국부유출로 이어져 국가경제에도 악영향을 끼칠 것으로 우려했다.

김 전무는 대량화물의 안정적인 수송과 해운산업 발전을 위해서는 국제선사에게 입찰기회를 우선적으로 제공하고, 전용선에 의한 장기계약체결을 확대함으로써 해운 및 조선산업 등 국가기간산업 발전에 기여하고 제철, 금융, 보험 등 전후방 산업의 발전을 견인하는 한편, 고용창출에도 크게 도움이 될 것이라고 강조했다.

박종록 국토해양부 해운정책관을 좌장으로 하여 진행된 종합토론에서 지식경제부 에너지산업정책관 한진현 국장은 “해운산업의 국제경쟁력 제고를 위해서는 전략물자의 국제선 이용이 필요하나, 대량화주들도 시장원리를 고려해야 하는 문제가 있다”며, 일본의 경우 지난 1960년대 이후 선화주간 신뢰를 통해 해운산업의 경쟁력을 높인 점을 고려하여 우리도 선화주간 건설적인 협력관계를 구축해야 한다”고 말했다.



동서발전 사업처 박현철 처장은 “현재 장기용선의 경우 외국선사 점유율이 11%에 불과하며, 국제입찰시에도 국적선사에게 인센티브를 주고 있다”고 밝히고, 국제입찰을 실시하는 근본적인 이유는 국적선사에게만 입찰을 제한할 경우 가격조정 등의 어려움으로 재무건전성 문제가 부각되기 때문이라며, 국제입찰의 불가피성을 강조했다.

남동발전 연료팀 이용재 팀장은 “지난 2000년 이후 국제입찰을 통해 해상운임을 조정하고 있는데, 국제입찰을 배제하고 우리 선사들에 한정해서 계약을 체결할 경우 단가인상이 우려된다”고 강조하고, 하지만 우리 선사들의 경쟁력이 높아진데다 파트너십 관계도 만족할만한 수준으로 성장해 국적선 이용에 큰 문제는 없다고 강조했다.

POSCO 석탄구매그룹장 전중선 부장은 “지난 1983년 우리 선사들과 장기용선체제를 구축한 이후 25년간 경쟁력있게 연료를 수송했다”고 평가한 뒤 “물량이 줄어드는 상황에서 국적선사에게 도움 못주는 부분은 안타깝다”며, 전체 물량의 10% 정도를 외국선사에 주고 있는데 좋은 서비스를 제공하면 항상 국내선사를 이용할 준비가 되어 있다고 말했다.

한국가스공사 자원본부장 장석효 상무는 “산업구조상 20년 장기용선이 주류를 이루고 있으며, 스팟을 제외하면 국적선을 이용하고 있다”고 밝히고, 가스공사도 2015년에 경쟁체제로 전환되어 국적선 수송을 정책적으로 끌고 갈 수 있을지 걱정된다”며, 불황 보다는 호황일 때 화주에 대한 배려가 부족한 것 같다고 지적했다.

선사측 패널로 나선 STX팬오션 정갑선 전무는 “우리나라 해운이 이처럼 성장할 수 있었던 것은 POSCO를 비롯하여 한국전력, 한국가스공사 등의 적극적인 협조가 있었기 때문”이라며, 그러나 최근 4~5년 사이에 10여척의 COA가 밖으로 빠져 나갔는데, 이는 경쟁력과 시기의 문제이며 일본과의 경

쟁에서 사선 쪽은 모르지만 용선으로는 자신있는 만큼 조금만 시간을 주면 이러한 문제도 극복할 수 있다고 말했다.

대한해운 전용선영업본부장 박상용 상무는 “선화주 협력증진은 상호 신뢰가 우선되어야 하며, 특히 대량화주들이 자연스레 국적선을 이용할 수 있도록 제도적인 보완이 필요하다”고 강조하고, 항비면제와 수입관세 유예 등 명분보다는 화주들에게 실질적인 혜택이 주어지는 정책적인 대안이 필요하다고 지적했다.

한진해운 벌크선그룹장 백대현 상무는 “스팟까지 국적선 이용을 주장하는 것은 무리가 있다”며, 신조선이나 10년 이상 장기용선 선박에 대한 입찰에 외국적선을 제한하는 방안도 검토할 필요가 있다”고 강조했다.

현대상선 벌크사업부문장 최형규 상무는 “한진, POSCO, 한국가스공사의 도움으로 전용선사업이 발전했다”며, 선사측에서도 서비스 경쟁력을 강화하고, 화주측에서는 시황등락에 대비하여 전용선이나 장기수송계약을 늘리면 윈윈하는 협력관계로 한 단계 발전할 수 있을 것이라고 말했다.

SK해운 가스선영업본부장 이창규 상무는 “일본의 선화주 협력관계는 우리가 벤치마킹해야 할 부분이며, 특히 한국선사의 열악성을 인식해야 한다”며, 전용선 입찰시 최저가 입찰보다도 적정가 입찰이 중요하다”고 지적했다.

종합토론 좌장을 맡은 박종록 국토해양부 해운정책관은 토론 후 “철광석, 발전용 연료탄, 원유 등 전략물자의 안정적인 수송은 국가적 차원의 중요과제”라고 강조하고, 선화주 협력을 통해 이같은 문제가 해소될 경우 해운산업의 위기극복에 큰 힘이 됨은 물론, 화주들도 안정적으로 원자재를 확보할 수 있다며, 적정한 수준에서 운임이 책정될 수 있도록 화주들의 적극적인 협조가 요망된다고 말했다.

바다와 경제 국회포럼 승선체험 선박에 기념패 전달

삼성중공업의 최첨단 건조선박인 LNG야드 등 견학



협회 김영무 전무, 김경훈 대리, 부산해양항만청 김영석 청장 등 30여 명이 참석했다.

바다와 경제 국회포럼 소속 국회의원들은 이날 현판식을 마치고 김해공항에서 거제 삼성중공업으로 이동했다. 삼성중공업 측에서는 배석용 사장을 비롯하여 김상훈

바다와 경제 국회포럼(대표 박상은 의원)은 지난 3월 한국선주협회와 함께 5일동안 선상체험을 통해 해운산업의 중요성을 이해하는데 큰 도움을 준 '한진베이징' 호 선원들에 대한 감사의 마음을 전하기 위해 4월28일 본선을 예방하여 감사패를 전달했다.

바다와 경제 국회포럼 박상은 의원을 비롯한 소속의원 5명은 한국선주협회 김영무 전무와 함께 부산 신항에 입항한 '한진베이징' 호를 직접 방문하여 수출입 최일선에서 고생하는 선장을 비롯한 모든 선원들에게 고마운 마음을 전하면서, 감사패를 전달했으며, 이 패는 곧바로 선내에 비치됐다.

특히, 이날 국회의원들은 감사패 증정식이 끝난 후 선원들과 담소를 나누었다. 이날 방문에는 국토해양위원회 박상은 의원을 비롯하여 장광근 의원, 보건위원회 전해숙 의원, 고성원 보좌관, 한진해운 조용민 부사장, 심우성 부장, 한진SM 유재혁 대표이사, 김종태 상무, 신항만 한진터미널 최영배 대표이사,

상무, 우용환 상무 등 임원진들이 이들을 맞았으며, 배 사장의 안내에 따라 삼성중공업의 현황과 현재 선박 건조 방법과 첨단기술 등에 대해 설명을 들었다.

그리고, 삼성중공업의 최첨단 건조선박인 LNG선과 FPSO선, DRILL선 등에 대해 설명을 들은 뒤 선박을 건조하는 야드로 이동하여 선박건조과정을 견학했다.



해운산업 위기극복 위해 선박매입프로그램 적극 활용 KMI, '해운기업 구조조정 대처방안 세미나'에서 지적



있는 가운데 정부가 구조조정 지원대책으로 선박펀드를 이용한 선박매입프로그램을 내놨다. 캠코에 조성되는 40조원의 구조조정기금 중에서 약 1조원을 떼내 3~4조원의 선박펀드를 일으켜 어려운 선사들의 선박을 시가로 매입해주겠다는 것이다.

현재의 해운산업 위기를 슬기롭게 극복하기 위해서는 선박매입프로그램을 적극 활용할 필요가 있는 것으로 지적됐다.

정부는 4월23일 선박매입프로그램을 근간으로 하는 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안을 발표하고 해운산업 구조조정에 박차를 가하고 있다. 과거와 같이 요란스러운 구조조정은 아니지만 각자 선사의 특성에 맞는 조용한 구조조정이 진행되고 있다.

채권단 중심의 해운산업 구조조정이 본격화되고

이와 관련하여 한국해양수산개발원(KMI)은 4월29일 한국무역협회 대회의실에서 해운 및 금융업계 관계자 200여명이 참석한 가운데 '중단기 해운시황 진단과 해운기업 구조조정 대처방안 세미나'를 개최하고, 해운시황 전망에 대한 주제발표와 함께 바람직한 구조조정 진행방향에 대해 중점적으로 토론했다.

▶ 중단기 해운시황 진단

특히, 이날 세미나에서 김우호 해운연구팀장은 '중단기 해운시황 진단' 주제발표를 통해 해운시장

[원양정기항로 물동량 추이]

(단위 : 백만TEU)

구분	북미	북유럽	중국	아시아기타	기타	합계	증가율(%)
2006	45	55	108	115	103	426	
2007	47	60	126	126	113	472	10.8
2008	46	62	139	132	119	498	5.5
2009(e)	42	59	128	127	117	473	-5.0

(자료) Clarkson, Container Intelligence Monthly, 2009. 4.

[건화물선 수급전망]

(단위 : 백만DWT)

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009전망 수정	
						2008.11	2009.3
수주잔량(A)	23.7	75.5	102.4	238.9	297.5	-	293.7
신조발주량	8.9	30.4	52.9	161.1	84.8	-	-
완공인도량	20.5	23.4	26	24.7	23.8	66.6	61.4
해체/상실량	8.1	1	2.5	0.6	5	2.8	22.7
총선박량(B)	286.6	345.1	368.5	392.6	418.5	493	463.3
수주잔량 비율(A/B)	8.30%	21.90%	27.30%	60.10%	71.8%		

(자료) clarkson

은 2010년에 점진적으로 회복세를 보일 것으로 전망했다.

김 팀장은 정기선시황과 관련하여 물동량 감소와 1만TEU급 초대형선 투입증가로 시황악화가 예상되나, 계선 증가, 노선합리화 및 서비스 축소 등 공급 조절과 적극적인 운임방어 노력으로 운임하락세는 금년 하반기들어 다소 완화될 것으로 예상했다.

태평양항로 운임지수는 2009년 1분기 하락 후 약 보합세 유지하다 2010년 소폭 상승하고, 유럽항로 운임지수는 태평양항로와 유사한 움직임을 보일 것으로 예상했다. 그리고 동남아항로의 경우 2009년 2분기 이후 소폭 상승세로 돌아서고, 한일항로, 한중항로, 한러항로는 2009년에 보합세를 유지하다 2010년에는 상승세를 보일 것으로 분석했다.

김 팀장은 또 부정기건화물선 수급전망과 관련하여 완공인도량은 지난해 11월 예상보다 감소할 것으로 전망했다 경기침체로 인해 인도가 지연되면서 2009년 인도예상량이 당초 6,660만DWT에서 6,140만DWT로 줄어드는데 반해 선박해체량은 지난해 11월 예상보다 8배 증가해 2,270만DWT에 달할 것으로 내다봤다.

특히, 김 팀장은 철광석 협상(중국 브라질/호주)

종료 후 교역량 증가가 기대되는데다 중국 철강 메이커의 움직임이 가시화되고 있고, 최근 인도된 고가선박 운항으로 인한 운임하락 억제노력 등이 가세해 2009년 연평균 BDI는 2,038.5 포인트를 유지할 것으로 전망했다.

▶ 해운기업 구조조정 대처방안

이어 임종관 KMI 해양물류연구부장은 '해운기업 구조조정 대처방안'에 대한 주제발표를 통해 정부가 발표한 선박매입프로그램을 다양하게 활용할 수 있는 여러가지 시나리오들을 예를 들어 설명을 했고 향후 구조조정 방향이 어떠해야하는지에 대한 비전도 제시했다.

임 부장은 알쏭달쏭하기만 한 선박매입프로그램을 제대로 활용하기 위해서는 선사별 실정에 맞는 독특한 아이디어를 내서 능동적으로 구조조정을 추진하는 것이 중요하다는 해법을 내놨다.

캠코, 일반투자자, 채권금융기관 등이 선박펀드를 조성해 시가로 구조조정 대상 선사들의 선박을 세일앤리스백 방식으로 매입해준다는 큰 카테고리만 그려졌을 뿐 구체적으로 어떻게 운영하라는 세부계획들은 없는 상황이기 때문에 각자 선사 실적



에 맞게 채권금융기관, 선박펀드 등과 긴밀한 협의를 거쳐 매매가, 채무, 금리, 상황기간 등을 대상으로 다양한 선박금융 포트폴리오를 추진할 수 있다는 설명이다.

임 박사는 선박매입프로그램에서 가장 쟁점이 되는 사항은 선박매매가격을 결정하는 것으로 장부가격으로 매매를 할 것인가 아니면 채권은행의 채권잔액으로 할 것인가, 아니면 시장 평가액으로 할 것인가에 따라 다양한 시나리오 산출이 가능하다고 지적했다.

가령 시장 평가액으로 선박을 매매하는 경우 현재 채권잔액보다 선가가 낮아 매각손과 잔존채무를 가 과대해 선사와 채권은행이 기피할 가능성이 크지만 현재 시장 평가액 수준의 낮은 용선료로 리스백을 받을 수 있어 미래 수익성을 생각한다면 좋은 모델이 될 수도 있다.

반대로 채권은행 잔존채무기준으로 고가 매매한다면 매각손과 잔존채무를 최소화할 수 있지만 고가 매매가에 준하는 높은 용선료를 수용해야하기 때문에 미래 수익성 악화를 감소해야하는 측면이 있다.

즉 재무구조를 개선하기 위해 선박을 매각하려는 선사는 시가매각을, 재무구조조 개선도 중요하지만 이번기회에 미래 수익성을 높일 의도가 있는 선사는 잔존채무기준의 고개매매를 선택해 채권금융기관, 선박펀드 등과 긴밀한 협의를 해나갈 수 있을 것이다. 임 부장의 발표내용을 요약하면 다음과 같다.

▷ 구조조정 능동적으로 참여해야

캠코의 구조조정기금을 활용한 선박매입프로그램은 선박매매가를 어떻게 결정할 것인가가 최대 쟁점사항이 될 것이다. 매매선가는 선사의 당초 취득가액인 장부가액, 채권은행의 채권잔액, 시장 평가액 등으로 책정할 수 있다. 선박펀드는 캠코의 구조조정기금과 민간투자자의 출자액, 채권은행의 출

자전환 등으로 설립이 된다. 선박의 매매가를 얼마로 하느냐에 따라 여러 가지 가격 결정시나리오를 산정할 수 있을 것이다.

몇 가지 시나리오를 검토해 봄으로써 구조조정 선박의 거래가 어떻게 이루어지는지 살펴보자. 일단 선사의 취득가액을 100억원, 채권은행의 채권잔액이 70억원, 선박의 시장 평가액이 50억원이라고 가정해 보자.

[시나리오 1-시장평가액으로 매매]

첫 번째 시나리오는 시장평가액인 50억원으로 선박이 매매되는 경우다. 선박펀드는 50억원 선박을 인수하는데 20억원(구조조정기금 10억원+민간투자 10억원)은 현금으로 지불하고 나머지 30억원은 채무로 인수하게 될 것이다. 선박펀드는 선박을 선사에게 대선하고 용선료를 수취해 차입금의 원리금을 상환하게 되며 시황이 호전되면 선박을 매각해 차익을 주주들에게 배당할 수 있다.

해운회사는 50억원에 선박을 양도하게 되는데 현금으로 받은 20억원은 채권은행에 상환하고 나머지 30억원은 부채를 선박펀드에 넘기게 된다. 이렇게 되면 해운선사는 장부가액 기준으로 50억원의 매각손실을 보게 되는데 다만 선박관련 채무는 70억원에서 20억원으로 경감이 된다. 해운회사는 비록 50억원의 매각손실을 보게되지만 매매가 50억원을 기준으로 저렴하게 선박을 용선받아 활용할 수 있는 장점이 있다.

채권은행은 채권 70억원 중 20억원은 현금으로 우선 확보하고 30억원은 안전한 선박펀드로 이전하게 된다. 나머지 채권 20억원은 해당 선사의 무담보 일반채권으로 전환하거나 해운회사에 출자전환하는 형태로 보전할 수가 있다.

이처럼 시장 평가액으로 선박을 매매하는 시나리오인 선박펀드와 민간투자자는 선호하지만 선사와

채권은행은 채무를 모두 해결할 수 없기 때문에 선호하지 않는 시나리오가 될 것이다.

[시나리오 2-채권잔액으로 매매]

두 번째 시나리오는 채권잔액인 70억원으로 선박을 매매하는 경우다. 선박펀드는 70억원에 선박을 인수하게되는데 20억원(구조조정 기금 10억원+ 민간투자 10억원)

은 현금지불로 30억원은 채무로 인수하고 나머지 20억원은 채권은행으로부터 후순 위 배당의 자본금으로 전입하는 방식으로 매입을 하게 된다.

해운회사는 70억원에 선박을 양도하게 되므로 장부가 대비 30억원의 매각손실이 발생하지만 선박관련 채무는 완전히 해소가 되게 된다. 다만 고 선가에 선박을 매매해야하기 때문에 선박을 채용선할 경우 고가의 용선료를 부담해야하는 단점이 있다.

채권은행은 채권 70억원 중 20억원은 선사로부터 현금 회수하고 30억원의 채권은 안전한 선박펀드로 이전하게 되며 나머지 20억원의 채권은 후순 위 배당 자본금으로 역시 선박펀드에 출자하게 되는데 선박매각 차익이 발생하면 배당금을 수취할 수 있는 장점이 있다.

이 시나리오의 경우는 수익률이 낮아지기 때문에 선박펀드와 민간투자자는 선호하지 않을 가능성이 있지만 선사와 채권은행은 반대로 선호하게 될 것이다.

이상의 시나리오를 토대로 예상되는 선사들의 선박처분 포트폴리오를 살펴보면 시가로 매각한 후 저렴한 용선료로 선박을 채용선하는 경우와 잔존채무기준으로 고가 매매하고 대신 높은 용선료로 채용선을 받는 경우로 구분이 될 것이다.

즉 선박매각을 통해 매각손실과 잔존채무를 최소



화하려는 선사들은 고가매각을 추진해야 하고 재무구조도 중요하지만 미래의 수익성을 염두에 두는 선사라고 한다면 시가매매를 통해 저렴한 용선료로 선박을 채용선받는 경우도 고려해볼 만하다.

▷ 운항선대 평균용선료 낮춰야

유동성에 여유가 있는 선사들의 경우 어떤방식으로 구조조정을 추진해야 할까? 기본적인 원칙은 저운임이 지속될 가능성이 크기 때문에 ‘운항선대의 평균선가 또는 평균 용선료’를 낮추기 위한 전략을 세워야한다. 즉 고선가 선박과 고용선료 선박을 조기에 처분하고 대신 저선가 선박과 저용선료 선박을 적극적으로 확보해야한다. 저선가 선박을 확보하는 방법으로는 발주 선사가 건조를 포기한 선박, 채권은행으로 소유권이 넘어간 선박들을 대상으로 기존 선박금융조건과 선박의 시세를 적절히 조화시킨 가격으로 인수하거나 향후 예상되는 시황에 연계된 지불조건으로 매입을 추진하는 방법이 있다.

저용선료 선박을 확보하기 위한 전략은 용선사들이 풀리는 유희선박, 구조조정펀드의 보유선박, 일반선박펀드 소유선박, 채권기관이 유지·운영하는 선박 등을 대상으로 선박펀드와 전략적 제휴를 통해 저렴한 용선료로 장기용선계약을 체결하는 방법



을 검토해 볼 수 있다.

▷ 선가하락 해운업 신규진입 절호의 기회

해운산업 구조조정이 진행되면서 중고선가 및 신조선가가 급락해 원가경쟁력을 확보할 수 있는 시기가 도래했기 때문에 그동안 해운업 신규진출을 열망해왔던 기업들이 결정적인 기회로 활용할 수 있을 것이다. 새롭게 해운업에 진출할 수 있는 기업들은 순수한 일반기업, 조선소 또는 채권은행 등이 있을 수 있는데 조선소, 채권은행 등은 본의 아니게 떠안게 되는 선박들을 활용해 해운업에 진출할 수 있을 것이다.

해운업에 신규로 진입하는 기업들의 경우 채권은행과 전략적 제휴를 통해 매입대상 선박의 기존 선박금융조건을 개선하고 선가, 채무, 금리, 상환기간 등을 대상으로 선박금융의 다양한 포트폴리오를 추진할 수 있다. 또 선박펀드와 선박의 소유, 운항, 마케팅 능력을 가진 일반기업이 제휴하면 효과적으로 해운업에 진출할 수 있다.

▷ 실정에 맞는 구조조정 필요

마지막으로 한국해운업의 지속가능한 발전을 위해서는 구조조정에 능동적으로 참여하고 미래지향적 경쟁력 강화에 주력해야 한다는 점이다.

최근 정부가 내놓은 해운산업 구조조정 방안은 과거 1980년대 해운산업합리화계획과 달리 주채권은행별로 해운업의 특성과 개별선사의 사정에 맞게 구조조정을 상시적으로 추진할 수 있도록 유도하고 있다. 따라서 선사는 자기실정에 맞는 독특한 아이디어를 바탕으로 능동적인 구조조정을 추진할 필요가 있다.

향후 해운기업이 경쟁력을 갖추기 위해서는 선박공급량 과다로 운임경쟁이 치열해지는 저운임시

대가 예상되기 때문에 선박보다는 화물에 마케팅 노력을 집중할 필요가 있다. 또 선박재활용협약, 선박의 이산화탄소 배출권 거래, 생산시설의 자원보유국 이동 등 해운산업의 뉴패러다임을 활용해 경쟁력을 확보하는 전략도 필요하다. 향후 경쟁력 확보의 핵심과제는 미래지향적인 전문인력을 확보하는 것이라고 생각한다. 신흥해운시장의 전문인력, 지역별 화물마케팅 인력, 환경관련 패러다임 변화가 요구하는 해운지식인력 등이 필요하다.

한편 이날 패널토론으로 참여한 해운업계와 금융업계 관계자들은 정부가 내놓은 선박펀드를 이용한 선박매입프로그램과 신조선에 대한 제작금융·선박금융 지원 등의 대책들에 대해 원화기준의 금융지원에 따른 환헤징 문제, 다중채무조정문제, 채무상환이 완료된 선박 매입문제 등 세부적으로 풀어야 할 문제들이 산적해 있다고 지적했다.

특히 원화기준의 금융지원에 따른 환헤징 문제는 향후 선박펀드, 제작금융·선박금융 등을 도입하는데 난제로 작용할 가능성이 큰 것으로 대두됐다.

▶ 패널토론

△STX팬오션 정갑선 전무 = 향후 벌크선 시장 전망을 해볼 때 가장 중요한 팩트는 역시 중국이다. 중국의 위안화 절상문제, 중국의 달러화 보유 등은 향후 벌크선 마켓을 전망해보는 중요한 요소다.

올해 초 전세계적으로 벌크 물동량은 줄어들었음에도 불구하고 이정도 수준의 벌크선 마켓이 유지되는 것은 중국의 위안화 절상과 중국의 막강한 달러 보유가 구매력을 높였기 때문이다.

세계 주요 시장전문가들이 중국의 철광석, 곡물, 석탄 수입 등이 크게 낮아질 것으로 예상하고 있지만 중국 위안화 절상, 보유달러를 비롯해 여러 가지 요인들로 인해 상당한 양이 수입될 것으로 예상하고 있다.

앞으로도 중국에 의한 벌크선 선복 수요는 상당할 것이고 대신 가용선복량은 부족하기 때문에 향후 벌크선 시황은 회복될 가능성이 있다.

해운사업 구조조정에 대해서 언급하자면 지금처럼 유동성을 조금 수혈해서는 과거와 같은 경쟁력을 확보할 수 없다. 근본적으로 해운사업의 수익성을 개선하기 위한 구조적인 노력이 필요하다. 해운업에 유동성을 공급해 살려 놓으면 2~3년 후에 시황이 정상화되고 선가가 오를 것이라는 가정하에 지금의 해운업 구조조정이 진행되고 있는데 이는 잘못된 가정이다.

유동성을 지원해 주는 형태로 향후 2~3년은 건딜 수 있을지 모르지만, 현재 조선산업의 건조능력을 조정하지 않으면 해운호황은 다시 올 수 없다. 조선산업의 건조능력이 확대되면서 매년 수백여척의 선박들이 건조돼 과잉선복이 발생하는데 어떻게 해운호황을 기대하는지 의문이다.

현재 선박펀드가 매입한 선박이 향후 2~3년 후에 선가가 다시 오를 것이라는 기대도 하기 어렵다. 국적선사들의 선박들은 대부분 노후선인데다가 선사들이 선박 매각 후 리스를 통해 다시 선박을 운용하겠지만 자사선일 때처럼 제대로 관리를 할 턱이 없기 때문에 오히려 선가가 더 떨어진다고 보는 것이 타당하다.

이번 기회에 한국해운의 수익구조를 개선하는 데 대적인 개편이 필요하다. 일본해운은 망하지 않는다. 초대형 선사를 3개나 만들어 냈기 때문이다. 한국해운도 분야별로 초대형 선사를 3개사 정도 만들고 특수분야에서 경쟁력을 갖춘 중형선사 몇 개를 만들 필요가 있다. 나머지 군소선사들은 선박운항을 포기하고 우량선사들에게 선박을 공급하는 선주사로서 기능을 전환하는 대대적인 구조개편이 필요



하다.

그러나 이러한 구조개편도 조선산업을 정리하지 않고서는 미래가 불투명하다. 현재와 같이 조선소 건조능력이 비대화해서는 해운산업의 미래가 없다. 해운과 조선이 동시에 호황을 누릴 수는 없다. 조선이 죽어야 해운이 산다. 중국조선소들이 많이 정리가 되고 국내 신생조선소들이 수리조선소로 업종을 전환하면 해운과 조선이 상호 윈윈할 수 있을 것이다.

△한진해운 양인모 상무 = 정부가 구조조정기금을 활용한 선박매입프로그램을 발표했는데 이러한 구조조정이 해운업계를 도와주려고 하는 것인지, 아니면 선박펀드 활성화를 하려는 것인지 의도가 불분명한 것 같다. 구조조정이 시급한 과제이지만 좀더 목표의식을 분명히 하고 추진해야 할 필요가 있을 것 같다.

정부 구조조정지원대책에 대해 한가지 문제를 제기하자면 대부분 선박들의 파이낸싱은 달러로 이루어지는데 정부지원책인 중고선 매입, 신조선 금융지원 모두 원화지원을 원칙으로 하고 있다는 점이다. 달러로 대출받았는데 원화로 지원을 해주면 해운업계는 지난해처럼 환차손 위험에 또 다시 노출되게 된다. 이 부분에 대한 정부차원의 연구가 필요하다.



△NH투자증권 조병주 상무 = 정부가 구조조정 기금이 참여하는 선박매입프로그램을 내놨는데 앞으로 채권금융기관과 선사가 서로 긴밀한 협의를 하면서 이 프로그램이 제대로 작동하기 위한 보안 대책을 마련할 필요가 있다. 선박매입프로그램에 참여하기 위해 은행과 선사들이 어떤 것을 체크해야 하는지 살펴보자.

먼저 은행은 현재 개별선사별로 채무조정을 진행하고 있는데 대부분 선박이 신디케이트론으로 파이낸싱한 경우가 많아 다중채무를 처리를 해야해 채무조정이 더디고 고통스럽게 진행을 되고 있다.

금융기관들은 선박매입프로그램에 참여하기 위해 선박펀드 및 선사에 출자전환하거나 무담보채권으로 전환하는 것을 고민하고 있다. 또 다중채무 관계에 있는 채권금융기관들이 프로그램 참여전에 협의를 도출하는 것이 필요하다.

해운기업들은 역시 시가매입부분이 가장 고민이 될 것이다. 대부분 차입금이 시가를 상회하고 있는데 실제 프로그램을 진행하다 보면 차입금과 시가의 차이가 더 벌어질 수도 있을 것이다. 이렇게 되면 선사들에게는 선박 매각을 통해 유동성 지원의 전혀 받지 못하게 된다.

선박펀드의 입장에서는 향후 2~3년 후에 수익을 낼 수 있어야하는데 과연 3년 후에 누가 이 선박을 매입할 것인가가 관건이다. 따라서 선박펀드가 매입한 선박을 우량선사에 위탁해 운영하고 2~3년 후에 우량선사가 매입하는 방법을 강구하면 선박펀드는 수익률을 올리고 한국해운은 국적선사의 혈값 매각을 방지함으로써 경쟁력을 확보 할 수 있을 것이다.

△한국선주협회 김영무 전무 = 그동안 우리 협회는 정부에 해운산업의 위기사항을 알리고 구조조정을 비롯한 다각적인 지원대책들을 요청을 해왔다.

그 중에서 그나마 채택이 된 것이 선박매입프로

그램과 신조선 자금지원이다. 그러나 실망만 할 것은 아니다. 이번 지원대책들은 정부의 관심을 이끌어 냈다는 점이 중요하다. 이를 계기로 해외에서 한국해운의 신용도가 많이 올라갔을 것이다.

앞으로 이러한 조치들이 더욱 힘을 받고 좋은 결과로 연결이 되려면 은행권, 캠프, 선사들이 적극적으로 참여해 활성화시켜야 할 것이다.

이번 조치에서 아쉬운 점이 있다면 앞서 여러 분들이 지적을 해주셨는데 금융지원이 달러가 아니라 원화라는 점이다. 현재 원달러 환율은 1,300원인데 향후 시황이 정상화되는 시점의 환율은 아마도 1,000원대 전후가 될 것이다.

그렇다면 300원, 즉 30%의 환리스크를 헷징을 해내는 것이 관건이 될 것이다. 앞으로 선박매입프로그램에 참여하게 되는 전문가들이 이런 문제를 해결해 줘야 할 것이다.

또 한가지 유념해야 할 점은 이번 해운구조조정 지원대책과 조선구조조정 지원대책이 연관선상에서 같이 이루어져야 한다는 점이다. 해운이 살아나지 않으면 조선은 살아날 수가 없다. 반대로 조선만 적극적으로 살려내면 해운은 살아날 수가 없다.

해운과 조선이 모두 살아날 수 있는 방법을 모색하고 해운과 조선 지원대책이 유기적으로 이루어져야한다.

마지막으로 해운산업에 대한 지원대책에 대한 자문을 구할 때에는 반드시 선주협회나 한국해양수산개발원의 의견을 반영하는 것이 필요하다고 생각한다. 정부가 특정 정책을 추진하면서 특정선사의 의견을 반영하는 경우가 있는데 물론 특정선사의 의견도 중요하겠지만 그것은 특수한 의견일 수 있다. 따라서 보다 업계의 보편적이고 객관적인 의견이 담길 수 있도록 선주협회와 KMI에 의견을 물어줬으면 좋겠다.

IMO, 선박의 온실가스 배출감축 위해 탄소세 도입추진 온실가스 저감관련 국제규정 오는 7월에 채택예정

국제해사기구(IMO)는 선박에 대한 온실가스 배출감축을 위해 탄소세 또는 배출권거래제 도입을 주요골자로 한 시장적제도 도입을 적극 추진하고 있다. IMO는 교토의정서가 육상에서는 이미 시행되고 있는 만큼, 해상에서도 관련규정이 필요하다는 판단 아래 시장적제도 도입을 서두르고 있다. 이에 따라 한국선주협회는 이에 대한 파급 여파를 분석하고, 대응방안을 적극적으로 모색하고 있다. 다음은 협회에서 마련한 온실가스 저감을 위한 '시장적 제도' 도입에 대한 파급여파 등을 정리한 것이다. (편집자주)

▶ 교토의정서 개요

지난 1992년 6월 유엔은 기후변화협약 채택했다. 기후변화협약(UNFCCC : United Nations Framework Convention on Climate Change)은 자발적 참여에 근거한 국제환경협약으로서 1994년 3월에 발효되었다.

이어 1997년 12월에는 선진 38개국의 구체적 조치를 규정한 강제적 조약인 교토의정서가 채택됐으며, 우리나라의 경우는 2002년 11월 교토의정서를 비준했다. 그리고 2005년 2월16일 교토의정서가 정식으로 발효되었다. 2007년 4월 기준 170개국이 비준했다. 한편, 미국은 자국산업에 미치는 영향을 고려하여 2001년 3월 교토의정서에서 탈퇴했다.

▶ 육상부문 온실가스 감축 국제동향

교토의정서 주요내용을 보면 공동이행제와 배출권거래제 도입을 들 수 있다. 공동이행에서 얻어지는 배출권 거래를 허용하고 있다.

특히, 선진국들의 감축목표를 설정하고 있는데, 감축목표 달성을 위한 의무이행기간을 5년주기 3단

계로 설정하고 2008~2012년을 1차 의무이행기간으로 설정했다.

교토의정서 비준국(38개국)은 1차 의무이행기간 동안 기준년도(1990년) 배출량 대비 5.2% 감축하여야 한다. 우리나라는 1차 의무이행 대상국에서 제외되었다.

한편 지역별 동향을 보면, 유럽지역은 2005년부터 배출권거래시장을 개설했다. 유럽각국은 에너지 소비억제 및 온실가스 감축을 위해 탄소세 또는 기후변화부담금을 도입하여 시행하고 있다.

또 미국은 교토의정서에 의한 구속적인 감축방식보다 기술개발 등을 통한 자발적 감축을 주장하면서 2001년 3월 교토의정서에서 탈퇴했다. 그러나 미국은 2003년부터 시카고 기후거래소를 통해 배출권 거래를 실시하고 있다. 일본의 경우는 감축목표 달성 한계로 인해 타국으로부터 배출권을 구매하고 있다.

특히, 우리나라의 경우는 2005년 온실가스 총 배출량이 5.9억 CO2톤으로 전세계 배출량의 1.7% 차지, 세계 10위에 랭크되어 있다. 우리나라는 1차 의무이행 대상국에서 제외됐으나, 제2차 이행기간

(2013~2017년)에는 감축의무 대상국 지정이 확실시 되고 있다. 온실가스 배출량(세계 10위), 배출 증가율(OECD 국가 중 1위) 등을

[단계별 의무이행기간]

1차 의무이행 기간	2차 의무이행 기간	3차 의무이행 기간
2008 ~ 2012	2013 ~ 2017	2018 ~ 2022

[감축의무대상국별 감축비율]

1990년 대비 감축 비율	국 가
-8%	EU 15개국
-7%	미 국
-6%	캐나다, 헝가리, 일본, 폴란드
-5%	크로아티아
0%	뉴질랜드, 러시아, 우크라이나
+1%	노르웨이
+8%	호 주
+10%	아일랜드

근거로 우리나라를 감축의무 대상국으로 지목했다.

이에 따라 국내에서도 2013년 이후 의무부담국에 포함될 것에 대비하여 탄소배출권 거래를 위한 '탄소펀드'를 운영하고 있다.

우리나라가 의무부담국으로 지정될 경우에 대비한 탄소배출권 거래시장 육성을 목표로 2007년 8월 제1호 탄소펀드 출시 후 현재 10개의 탄소펀드를 운영중이다. 운영자금은 기관투자자를 중심으로 2,000억원 규모의 사모형식으로 조성되었다.

▶ 해운부문 주요 논의사항

선박에 대한 온실가스 배출감축 논의는 지난 1998년부터 IMO의 해양환경보호위원회(MEPC)에서 시작되었으며, 2009년 7월 MEPC 제59차 회의에서 이와 관련된 국제규정이 채택될 예정이다.

IMO에서 중점적으로 논의되고 있는 해운부문의 주요내용은 2가지로 요약된다. 첫째, "기술적제도" 도입으로서 선박의 기술개발을 통해 온실가스를 저감시키는 것이며, 둘째, "시장적제도" 도입으로서 기

[탄소세 도입시 장단점]

구 분	장 점	단 점
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> - 시행이 비교적 용이하며 세계 경제 상황에 탄력적으로 대응 가능 - 세수로 기술개발 활용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 선사들의 세금 부담 - 연료유 상승요인으로 작용 - 대외무역의존도가 높은 국가 및 선주국에 불리

술적 제도와는 별도로 시장의 원리를 이용하여 온실가스 저감을 유도한다는 것이다. 즉, "탄소세" 또는 "배출가스거래제" 등의 도입이 그 골자라 할 수 있다.

▶ 시장적제도의 주요내용

[탄소세] 이를 정의하면, 선박연료유에 세금을 부과하고 이를 기금화하여 온실가스 저감비용으로 충당한다는 일종의 세금이다. 온실가스 저감기술 개발, 조립사업 등에 사용하기 위해 기금이 필요하기 때문이다.

탄소세의 도입목적은 △화석연료 가격 인상을 통해 수요억제 유발 △저탄소 산업구조로 변화 △대체 에너지 개발유도 △환경보존 의식제고 △징수된 세금으로 육상부문의 이산화탄소 배출권을 구입하거나 후진국 기술지원 △해운부문의 온실가스 감축이 선복량 증가로 사실상 불가능하므로 탄소세를 징수하여 온실가스 저감 등에 있다. 탄소세 도입시 장단점은 다음과 같다.

[배출권거래제] 이를 정의하면, 선박별 배출권 총량을 정하고 그 범위내에서 시장에서 매매하는 제도이다. 선박 또는 선사별로 연간 배출허용량을 정하고, 그 이상 배출시는 배출권거래권을 구입하여야 하고, 그 이하 배출시는 배출권을 팔 수 있도록 하는 제도이다. 동제도의 장단점은 다음과 같다.

▶ 국제기구 및 민간단체 동향

IMO는 1998년부터 "해양환경보호위원회(MEPC)" 주관하에 선박의 온실가스 배출문제에 대한 논의를 시작했다. 그 결과 오는 7월에 개최되는 MEPC 제

[배출권거래제 도입시 장단점]

구 분	장 점	단 점
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> - 직접적 온실가스 감축 효과 - 오염배출권 판매시 수익 창출 - 화주에 대한 부담 전가 극소화 	<ul style="list-style-type: none"> - 세계 교역 위축 우려 - 친환경선박으로의 개조 비용 증가 - 부정기선사의 배출권 총량 설정 및 관리 어려움

59차 회의에서 국제규정으로 채택될 예정이다.

국제규정의 주요골자는 △기후변화협약 적용대상 선박(선진국/개발도상국 선박) △기술적제도(신조선/현존선 에너지효율설계지수 기준) 도입 △시장적제도(탄소세 또는 배출권거래제) 도입 등이다.

한편, 발틱국제해운회의소(BIMCO)는 IMO에서 도입하려는 ‘탄소세’에 대해 지지하는 입장이다. 탄소세를 통한 보상펀드 구성에 대해 기본적으로 지지하는 이유는 ‘배출권거래제’ 보다 절차적으로 간소하게 시행이 가능하기 때문이다. 배출권거래제가 선박의 국제성과 다양성, 행정적 부담 등을 이유로 해운산업에 적합치 않다는 입장이다.

교토의정서를 비준한 선진국들도 ‘시장적제도’ 도입을 지지하고 있다. 탄소세와 배출권거래제 중 어떤 제도를 도입하더라도 찬성한다는 입장이다.

하지만, 교토의정서를 비준하지 않은 개발도상국들은 ‘시장적제도’ 도입자체를 반대하고 있다. 시장적제도가 도입될 경우 교토협약 비준국만 적용할 것을 요구하고 있다.

▶ 해운산업에 미치는 영향

탄소세를 도입하던 배출권거래제를 도입하던 해운시장에 적지않은 영향을 끼칠 것으로 분석되고 있다. 탄소세를 도입할 경우 연료유 가격상승으로 이어져 선사들에게 비용상승 요인으로 작용한다.

배출총량을 제한하는 배출권거래제는 해운산업 부문에서 받아들이기 어려운 제도이다. 해운부문의 온실가스 배출량은 세계의 교역량에 따라 피동적으로 결정됨에 따라 세계교역량과 연계하지 않은 채

해운산업에만 온실가스 배출총량을 제한하는 것은 비현실적이기 때문이다.

또한 엔진효율성이 떨어지는 선박은 이산화탄소 배출량이 많아 더욱 큰 부담으로 작용하고, 노후선박을 친환경선박으로 교체하는데 따른 추가비용 발생이 불가피할 것으로 예상되고 있다.

▶ 대응방안

기술적제도의 도입은 이미 찬반 유무에 관계없이 선택의 대상이 아니며 시행이 확정된 상태이다. 선박 건조기술 및 효율적 운항방법 개발로 온실가스 배출을 감소시켜 유엔기후변화협약의 기본정신을 구현하기 위해 동제도 도입이 불가피하다는 국제여론에 힘입어 도입이 기정사실화되고 있다.

따라서 동제도의 도입에 따른 파급효과를 어떻게 하면 최소화할 수 있느냐가 관건이라 할 수 있다.

이에 한국선주협회는 탄소세 도입을 소극적으로 지지하는 입장이다. 사실상, 탄소세와 배출권거래제는 모두 해운산업에 부담이 되기 때문에 두 가지 모두 쉽게 찬성할 수 없는 실정이다. 하지만, 시장적제도의 도입이 불가피한 상황에서 탄소세 도입이 해운부문에서는 현실적으로 유리할 것으로 판단되기 때문이다.

배출량을 규제하는 배출권거래제는 세계무역량에 따라 피동적으로 배출량이 결정되는 해운산업의 특성상 비현실적이기 때문에 배출량에 대하여 세금을 부과하는 탄소세가 보다 합리적인 것으로 분석되고 있다.

선협, 불가피한 사고시 해양환경개선부담금 제외건의 해양환경관리법시행령 개정의견 국토해양부에 제출

한국선주협회는 최근 해양환경관리법시행령 개정안에 대한 검토의견을 국토해양부에 제출하고 불가피한 사고로 인한 기름 유출시 해양환경개선부담금 부과대상에서 제외시켜 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 해상에서의 불가피한 사고발생으로 인해 기름이 유출될 경우 해양환경개선부담금을 부과하는 것은 바람직하지 않다고 강조하고, 전세계적인 경제위기로 인해 어려움을 겪고 있는 해운업계의 입장을 고려하여 해양환경관리법시행령 개정안의 관련조항을 개선하여 줄 것을 요청했다.

특히, 협회는 고의에 의한 오염물질 유출행위에 대해서만 해양환경개선부담금을 부과하고 충돌, 접촉사고의 경우 법원의 최종판결 후에 책임비율에 따라 부담금을 부과토록 관련법령을 합리적으로 개정하여 줄 것을 요청했다. 선박의 충돌·접촉 등으로 인한 기름 유출시 유출 선박에만 일방적으로 부담금을 부과하는 것은 불합리하다고 강조했다.

협회는 또 선박 1척당 부담금 상한액을 200억원 이하로 제한하는 등 부담금 상한제를 도입하여 줄 것을 건의했다. 기존의 보상체계가 있는 점을 고려하여 기업의 최대부담액을 제한함으로써 예측가능하고 안정적인 경영이 가능토록 해야 한다는 취지에서 이같이 건의했다.

협회는 부담금의 경우 사고예방적인 측면이지 징벌을 위한 것이 아니므로 이러한 목적달성에 부합

토록 선박 1척당 최대 200억원이 넘지 않아야 한다는 점을 거듭 강조했다.

이와함께 협회는 단위당 부담금액과 관련하여 개정안의 리터당 부담금액 1,760원을 100원으로 하향조정해줄도록 요청했다. 개정안의 부과기준이 너무 높게 책정되어 업계가 감당할 수 없는 실정을 고려하여 합리적인 선에서 이를 조정하여 줄 것을 건의했다.

특히, 협회는 우리 국적선이 외국해역에서 사고를 났을 경우 부담금 부과대상에서 제외시켜 줄 것을 요청했다. ‘해양환경관리법’의 관할권 외의 외국해역에서 국적선에 의해 사고가 발생하였을 경우 부담금 부과대상에서 제외되어야 한다고 강조했다.

현행법은 외국해역에서 ‘국적선과 국적선’, ‘국적선과 외국선박’이 충돌하여 한국선박이 기름을 유출하거나 한국선박과 외국선박이 동시에 기름을 유출한 경우 과실여부를 불문하고 한국선박에만 부담금을 부과토록 규정하고 있다.

하지만, 외국선박은 대한민국 영해 밖에서는 해양환경관리법 적용대상이 아니므로 부담금을 부과할 수 없으며, 외국선박의 과실에 의해 한국선박이 기름을 유출한 경우에도 한국선박에 대해서만 부담금을 부과토록 되어 있는 현행 개정안은 형평의 원칙에도 맞지 않을 뿐만 아니라 현실을 도외시한 처사로서 반드시 개선되어야 할 것으로 지적되고 있다.

선박투자회사법, 한국자산관리공사법 개정안 국회통과 해운산업 위기극복과 구조조정을 위한 관련법령 정비



제282회 국회 임시회의 제7차 전체회의에 제출된 선박투자회사법 일부개정법률안 및 금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부개정법률안이 4월29일 통과되었다.

선박투자회사법 일부개정법률안의 경우 국회 국토해양위원회는 2008년 11월21일 정부가 제출하여 같은 해 11월24일 동 위원회에 제출된 선박투자회사법 일부개정법률안과 2009년 1월30일 박상은 의원 등 11인이 발의하여 2월2일에 제출한 동법 일부개정법률안을 심사한 결과, 이들 2건의 법률안을 각각 본회의에 부의하지 않고, 이를 통합조정하여 위원회 대안으로 본회의에 상정했다.

동 법안의 개정이유는 세계 경기침체로 급속히 악화된 해운기업의 재무구조를 개선하고, 부실기업 정리과정에서 다수의 선박이 해외로 매각되는 것을 방지하기 위하여 국내의 금융기관과 일반투자자들이 적극적으로 선박투자에 참여할 수 있도록 투자금 모집에 관한 규제를 완화하기 위해서이다.

이와함께 정부위원회 정비에 따른 의사결정의 신

속성을 향상시키기 위하여 국토해양부장관 소속으로 두는 투자자문위원회를 폐지하고, 선박투자회사법 아닌 자가 선박투자회사 또는 이와 유사한 명칭을 사용하는 경우 징역 또는 벌금에 처하던 것을 과태료 부과로 전환하여 처벌의 합리성을 높였다.

국토해양위원회에서 통합조정한 개정법률안 대안의 주요골자를 보면, 첫째, 운영 실적이 없는 단순자문 기능을 수행하는 투자자문위원회를 폐지하도록 했다(제14조의2 삭제).

또 선박투자회사의 주주총회 운영절차를 간편하게 하기 위해 2009년 2월4일 시행된 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 제201조를 준용하도록 했다.

아울러, 총자산의 100분의 70 이상을 해운기업의 채무상환 등 재무구조 개선을 위해 매각되는 선박에 투자하는 선박투자회사에 대하여 신속한 투자자금 모집과 회수가 용이하도록 존립기간을 적용하지 않으며, 현물출자와 주식 추가발행 및 자본금 10배 이상의 차입 등을 허용하도록 관련규정을 신설했다. (안 제55조의3 신설).

그리고, 종업원의 위법행위에 대하여 관리·감독 의무를 다한 법인 또는 대표자에게는 벌금형을 부과하지 않을 수 있도록 양벌규정을 개선(안 제59조)하는 한편, 질서위반행위 규제법 시행에 따른 과태료 부과·징수절차를 정비했다(안 제60조).



선박투자회사법 일부개정법률안

선박투자회사법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제14조의2를 삭제한다.

제55조의2제1항 중 “제194조부터 제206조까지”를 “제194조부터 제200조까지, 제202조부터 제206조까지”로 한다.

제8장에 제55조의3을 다음과 같이 신설한다.

제55조의3(채무상환 등을 위하여 매각되는 선박에 투자하는 선박투자회사에 관한 특례) 총자산의 100분의 70 이상 다음 각 호에 해당하는 자산으로 구성되는 선박투자회사에 대하여는 제6조, 제10조, 제15조제2항, 제25조제2항 및 제26조제1항을 적용하지 아니한다.

1. 채권금융기관에 대한 부채 등 채무를 상환하기 위하여 매각하는 선박
2. 채권금융기관과 재무구조개선을 위한 약정을 체결하고 당해 약정 이행 등을 위하여 매각하는 선박
3. 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따른 회생절차에 따라 매각하는 선박
4. 그 밖에 기업의 구조조정을 지원하기 위하여 국토해양부장관 또는 금융위원회가 필요하다고 인정하는 선박

제58조제1호를 삭제한다.

제59조를 다음과 같이 한다.

제59조(양벌 규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제56조부터 제58조까지의 어느 하나에 해당하는 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

제60조제1항제1호부터 제8호까지를 각각 제2호부터 제9호까지로 하고, 같은 항에 제1호를 다음과 같이 신설한다.

1. 제5조제2항 또는 제31조제3항을 위반하여 선박투자회사 또는 선박운용회사의 명칭을 사용한 자

제60조제2항 중 “제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라”를 “제1항에 따른 과태료는”으로 한다.

제60조제3항부터 제5항까지를 각각 삭제한다.

부 칙

①(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

②(유효기간) 제55조의3은 2015년 12월 31일까지 효력을 가진다.

한편, 금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부개정법률안 개정제안 이유는 최근 금융시장의 불안정성에 선제적으로 대응할 수 있도록 한국자산관리공사에 구조조정기금을 설치하여 금융기관의 부실자산 인

수정리, 기업구조조정 등을 지원하고, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하기 위해서 이다.

주요내용 중 구조조정기금의 설치(안 제43조의2부터 제43조의4까지 신설)규정을 보면, 금융기관

부실자산 등을 효율적으로 정리하기 위하여 부실채권정리기금과 별도로 구조조정기금을 설치하며, 기금은 금융기관의 출연금, 정부의 출연금 및 구조조정기금채권의 발행으로 조성한 자금 등을 재원으로 하여 조성하도록 했다.

또 구조조정기금의 운용기간(안 부칙 제2조)으로 구조조정기금은 재원을 조성한 날부터 2014년 12월31일까지 운용하고, 운용기간이 종료되는 날까지 인수 자산의 정리 및 차입금의 원리금 상환 등을 완료하며, 잔여재산은 국고에 귀속하도록 했다.

금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부개정법률안

금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제1조 중 “부실징후기업의 경영정상화 노력”을 “부실징후기업의 경영 정상화 노력 및 채무자의 경제활동 정상화 노력”으로, “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

제2조제1호라목을 삭제하고, 같은 조 제5호의2 중 “상호출자제한기업집단, 출자총액제한기업집단”을 “상호출자제한기업집단”으로 하며, 같은 조 제6호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금이나 구조조정기금”으로 한다.

제6조 중 “부실징후기업의 경영정상화”를 “부실징후기업의 경영정상화 및 채무자의 경제활동 정상화”로 한다.

제9조제1항 중 “1조원”을 “2조원”으로 한다.

제11조제1항제8호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 하고, 같은 항 제9호 중 “부실채권정리기금채권”을 “부실채권정리기금채권, 구조조정기금채권”으로 한다.

제14조제2항제5호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 하고, 같은 항 제6호 중 “부실채권정리기금채권”을 “부실채권정리기금채권, 구조조정기금채권”으로 하며, 같은 항 제9호 중 “기타 공사 및 부실채권정리기금”을 “그 밖에 공사, 부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

제26조제1항제1호의3가목 중 “부실채권정리기금으로부터의 부실채권의 매입”을 “부실채권의 매입”으로, “주식(출자증권을 포함한다)”을 “「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제4조제2항제2호에 따른 지분증권(이하 “지분증권”이라 한다)”으로 하고, 같은 호 다목 중 “가목의 규정에 의하여 주식(출자증권을 포함한다)”을 “가목에 따라 지분증권을”로 하며, 같은 항 제6호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

제27조제1항 중 “제26조제1항제1호 내지 제3호, 제5호·제7호 및 제8호”를 “제26조제1항제1호·제1호의2·제1호의3·제2호·제3호·제5호·제7호 및 제8호”로 한다.

제32조제3항 중 “자본금 또는 부실채권정리기금”을 “자본금, 부실채권정리기금 또는 구조조정기금”으로 한다.

제44장의2(제43조의2부터 제43조의4까지)를 다음과 같이 신설한다.

제44장의2 구조조정기금

제43조의2(구조조정기금의 설치) 금융기관이 보유하고 있는 부실자산, 부실징후기업 및 구조개선기업이 보유하고 있



는 자산의 효율적인 인수정리 등을 위하여 공사에 구조조정기금을 둔다.

제43조의3(구조조정기금의 재원)

① 구조조정기금은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.

1. 금융기관의 출연금
2. 공사로부터의 전입금
3. 정부의 출연금
4. 제2항에 따른 구조조정기금채권의 발행으로 조성한 자금
5. 한국은행으로부터의 차입금
6. 제5호 외의 자로부터의 차입금
7. 구조조정기금의 운용수익(부실자산 등의 정리에 따른 수입금을 포함한다) 및 그 밖의 수입금

② 공사는 금융기관이 보유한 부실자산의 인수정리, 부실징후기업 및 구조개선기업이 보유한 자산의 인수정리 등에 필요한 자금을 조달하기 위하여 위원회의 의결을 거쳐 구조조정기금의 부담으로 구조조정기금채권을 발행할 수 있다. 이 경우 구조조정기금채권에 관하여는 제37조제2항 및 제40조제2항부터 제5항까지의 규정을 준용한다.

③ 구조조정기금이 제1항제5호에 따라 한국은행으로부터 자금을 차입하는 경우에는 제39조제3항을 준용한다.

제43조의4(구조조정기금의 관리·운용 등)

① 구조조정기금은 공사가 관리·운용한다.

② 구조조정기금은 다음 각 호의 용도에 사용한다.

1. 부실채권(개인에 대한 채권은 제외한다)의 인수
2. 부실징후기업의 자구계획대상자산, 비업무용자산 및 금융기관의 건전성 제고를 위한 구조개선기업의 자산의 인수
3. 제1호 및 제2호에 따른 부실채권 및 자산을 취득하기 위하여 설립하는 회사(취득한 부실채권 및 자산을 관리, 운용 및 처분하기 위하여 설립하는 회사를 포함한다)에 대한 출자 및 투자
4. 제1호 및 제2호에 따라 인수한 부실채권 및 자산을 정리하기 위한 다음 각 목의 업무 수행
 - 가. 부실채권 및 자산을 정리하기 위하여 설립하는 회사에 대한 출자 및 투자
 - 나. 부실채권의 출자전환에 따른 지분증권의 인수
 - 다. 제3호 및 가목에 따라 출자를 한 회사에 대한 금전의 대여 및 지급보증
 - 라. 나목에 따라 출자전환을 한 회사에 대한 경영정상화 지원을 위한 금전의 대여 및 지급보증
 - 마. 「자산유동화에 관한 법률」 제3조제1항에 따른 유동화전문회사등이 발행하는 채권·증권의 인수
5. 제43조의3제1항제5호 및 제6호에 따른 차입금의 원리금 상환
6. 구조조정기금채권의 원리금 상환
7. 구조조정기금의 관리·운영경비, 그 밖에 구조조정기금의 운영에 필요한 비용

③ 구조조정기금의 운용과 회계에 관하여는 제41조제3항, 제42조 및 제43조를 준용한다.

제45조의2 제1항제2호, 제3호 및 제5호부터 제9호까지를 각각 삭제한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

제2조(구조조정기금의 운용기간 등)

- ① 제43조의3제1항에 따른 구조조정기금(이하 이 조에서 “기금”이라 한다)의 운용은 이 법 시행 후 기금이 재원을 조성한 날부터 2014년 12월 31일까지 할 수 있다.
- ② 제1항의 기간 동안 제26조제1항제1호에 따른 부실채권(개인에 대한 채권은 제외한다), 같은 항 제3호에 따른 부실징후기업의 자구계획대상자산, 같은 항 제5호에 따른 비업무용자산 및 구조개선기업의 자산의 인수는 구조조정기금의 재원으로 하여야 한다.
- ③ 기금은 제1항에 따른 운용기간이 종료되는 날까지 구조조정기금채권 및 차입금의 원리금 상환과 인수자산의 정리 등을 완료하여야 하며, 운용기간 종료 후 3개월 이내에 잔여재산을 국고에 귀속시켜야 한다. 다만, 금융위원회가 기금의 자산과 부채를 실사한 결과 운용기간 종료일에 잔여재산이 있을 것이 확실하고 그 금액을 추정할 수 있는 경우에는 추정된 잔여재산의 일부를 운용기간 종료 전에 국고에 귀속시킬 수 있다.
- ④ 제3항에 따른 기금 정리에 관한 구체적인 처리 기준·시기·절차 및 방법 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제3조(2009년도 기금운용계획안에 관한 특례)

- ① 공사는 「국가재정법」 제66조에도 불구하고 구조조정기금이 설치된 때에는 지체 없이 2009년도 기금운용계획안을 수립하여 위원회의 심의·의결을 거쳐 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.
- ② 정부는 제1항에 따른 2009년도 기금운용계획안을 지체 없이 국회에 제출하여야 한다. 이 경우 2009년도 기금운용계획이 확정된 것으로 본다.

제4조(다른 법률의 개정) 국가재정법 일부를 다음과 같이 개정한다.

별표 3 제1호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

한국선주상호보험조합 임원선임 범위 확대건의

한국선주협회는 최근 한국선주상호보험조합(KP&I) 임원선임 범위를 확대하여 줄 것을 국토해양부에 건의했다. 협회는 P&I 설립 당시 12억5,000만원을 특별출자한데 이어 2005년에도 29억5,000만원을 특별출자하는 등 P&I에 대거 출연했는데도 불구하고, 보험가입 당사자가 아니기 때문에 조합원 자격을 갖지 못하여 조합의 실질적 운영에서 배제되고 있다. 한국선주상호보험조합법에 의하면, 준조합원은 임원 선임범위에서 제외되고 이사회 참석이 불가하여 조합운영에 실질적인 참여가 배제됨은 물론, 총회에서도 의결권을 제한하고 있다.

이에 따라 협회는 최근 관련법 제38조 임원의 선임규정을 개정하여 한국선주협회가 임원으로 선임될 수 있도록 임원의 선임범위를 확대하여 줄 것을 건의했다.