



한국선주협회, 제1회 해운시황 실무포럼 개최

2010년 해운선사의 전반적인 수익성 개선 기대

한국선주협회(회장 이진방)는 지난 2월24일 오후 5시부터 국적선사 시황분석 담당자들이 참여한 가운데 협회 대회의실에서 제1차 해운시황 실무포럼을 개최하였다.

이날 포럼에서 한국선주협회는 주제발표를 통해 2010년 해운산업이 세계 해상물동량 회복과 선사들의 적극적인 운임회복 노력으로 전반적인 수익성 개선이 기대된다고 분석하였다.

최근 해운시황 동향에 대해서는 부정기선 시장의 경우 BDI가 2009년 하반기부터 상승 후 2010년 현재는 정체중이지만 평균 2,922을 기록하는 등 타 분야에 비해 비교적 양호한 수준을 기록하고 있다고 발표하였다.

지난 2009년 부정기선 해운시황에 긍정적인 영향을 미친 주요 요인으로는 중국의 철광석 및 석탄 수입 증가와 호주와 중국 항만의 체선 심화, 인도항만의 원자재 수요 증가 등을 꼽았다. 중국의 경우 지난 2009년, 자국산 석탄가격에 비해 약 12달러 저렴한 수입산 가격과 고효율 품질로 인해 총 1억 1,000만톤 가량의 석탄을 수입하였으며 철광석의 경우 2009년 전년 대비 42% 증가한 6억2,800만톤을 수입하며 케이프사이즈와 파나막스선 운임상승을 견인하였다. 또한 호주항만의 체선악화로 달림플레이항의 경우 지난 11월, 과거 10년동안 최대수치인 80척의 선박이 대기하였으며 뉴캐슬항도 지난 12월, 59척의 선박이 대기하는 등 선박의 체선현상이 극심하였다. 인도항만의 경우 철강 및 설탕의

수요가 전년대비 증가하여 파나막스시장의 운임상승을 견인한 것으로 나타났다.

그러나 브라질 Vale사와 같은 대형 에너지자원 기업이 현재 12척의 케이프사이즈선 신조선을 발주중이며 자체적으로도 20척의 선박을 이용하여 자체화물 운송에 나서면서 스팟용선시장의 성약이 감소되는 부정적인 영향을 미쳤다.

정기선 해운시황의 경우 2009년 하반기 이후 꾸준한 회복추세를 보이고 있으며 2010년 현재, 물동량 증가와 더불어 운임회복 추세가 지속되고 있는 것으로 나타났다.

지난 2009년 컨테이너 선복량 증가율은 6.1%에 그치며 2006년 16.1%, 2007년 13.9% 그리고 2008년 13.2%에 비해 큰 폭으로 감소하는 등 지난 10년 내 최저 증가를 기록하였으며 아시아-구주, 아시아-미주 구간의 물동량 회복 추세와 더불어 바닥을 쳤던 운임이 지속적으로 회복중인 것으로 나타났다. 또한 지난 2월 아시아 연휴기간 수요증가 및 선사들의 선속감소 정책으로 6만TEU가량의 신규 선복량이 창출되면서 전 세계 계선선박이 508척, 130만TEU를 기록하며 지난 6개월 내 최소 계선율을 기록하였다.

이러한 최근 해운시황 동향을 분석한 결과, 2010년 해운산업은 2009년도에 비해 선사들의 수익성 개선이 기대되는 것으로 나타났다.

이를 뒷받침하는 근거로서 중국 위안화 절상, 5월 상하이 엑스포 및 11월 광저우 아시아게임 개최에

따른 중국의 석탄 및 철광석등 원자재 수요 증가와 정기선사들의 적극적인 운임회복 시행노력이 수익성 개선에 큰 영향을 끼칠 것으로 전망하였다.

그러나 환율 및 연료유 가격의 변동성, 신조선 공급압력, 중국 및 선진국들의 출구전략 등이 시황에 부정적인 영향을 미칠 수 있으므로 선사 및 각국 정부의 시장 안정화 노력으로 위험성을 최소화 할 필요가 있다고 발표하였다.

선주협회 발표 후에는 이날 회의에 참석한 해운선사 조사담당자들의 시황 관련 의견발표가 있었다.

이날 패널토론에서 나온 주 내용은 원양 정기선사들의 운임회복이 꾸준히 시행중이며 현재 2,000달러 수준인 아시아-미주 및 구주 항로 운임이 5월

에 추가 인상될 가능성이 있다고 전망하였으며 아 이티재건을 위한 카리브해역 화물 물동량 증가가 예상된다는 의견이 있었다.

또한 근해 정기선 시황은 2009년 하반기 이후 회복중이며 대다수의 선사들이 2010년부터 아시아역 내 단독서비스를 개시하는 등 서비스 확대에 나설 전망이다.

벌크시황의 경우 2009년 각 항로별 편차가 큰 가운데 인도양 물동량은 지속적으로 양호했으며 태평양 지역은 곡물수요가 증가한 하반기부터 회복 되었으나 2010년은 시황의 변동성이 클 것으로 예상되므로 항로별 신중한 접근이 필요할 것으로 전망하였다.

해기사 수급여건 개선위한 단기양성과정 교육생 모집 육상교육 및 승선실습 후 외항상선 승선자격 부여

한국선주협회(회장 이진방)와 한국선박관리업협회(회장 정영섭)는 해기사 수급여건 개선을 위하여 6개월 과정의 외항상선 3·4급 단기양성 교육을 실시할 예정이다.

접수기간은 2010년 2월22일 ~ 2010년 3월5일까지이며 항해 50명, 기관 50명 등 총 100명을 선발할 계획이다.

1차 서류전형에 통과한 지원자는 2010년 3월 11일(목) 오전 10시부터 2차 면접을 실시하며 최종합격 여부는 2010년 3월 12일(금) 17시에 메일링서비스와 한국선주협회, 한국선박관리업협회 그리고 한국해양수산연수원 홈페이지를 통해서 알 수 있다.

이 교육과정에 지원하기 위해서는 선원법 규정에

의한 선원수첩 발급 및 선원신체검사 기준에 결격사유가 없어야 하며 3급 지원자는 전문대졸 또는 동등이상 학력소지자 그리고 4급 지원자는 고졸 또는 동등이상 학력소지자여야 한다.

총 교육기간은 2010. 3. 17~9. 17까지 6개월이며 동 과정은 전원 합숙으로 실시된다. 6개월 육상교육이 종료되면 해운선사에서 승선실습(12개월)을 실시하며 실습 종료 후 3·4급 해기사면허 취득이 가능하다.(교육기간 중 해기사 시험 합격 자에 한함)

이 과정에 소요되는 교육비, 교재비, 숙식비 전액은 국비로 무료지원되며 승선에 필요한 법정 의무교육 또한 국비로 지원될 예정이다.



선협·KMI, 해운항만 물류전문인력양성 지원 선정 국토해양부, 고급인력 양성 및 기존인력 재교육 목적

국토해양부(장관 정종환)는 국제물류시장의 환경 변화에 대응하여 신규 고급물류인력을 양성하고, 기존 종사인력을 재교육하기 위한 '해운항만 물류전문인력 제2차 5개년사업'의 지원대상 기관으로 중앙대, 한국해양대 등 5개 사업단을 선정했다.

선정된 기관은 ▲해운물류전문인력 양성 장기교육과정 중앙대학교 ▲항만물류전문인력 양성 장기교육과정 한국해양대학교 ▲해운물류전문인력 양성 단기교육과정 (재)한국해사문제연구소 ▲항만물류전문인력 양성 단기교육과정 동서대학교, 부경대학교, 평택대학교 컨소시엄 ▲해운항만 물류전문인력네트워크 구축 한국해양수산개발원, 한국항만물류협회, 한국국제물류협회, 한국선주협회 컨소시엄 등이다. 인력양성사업 중 장기교육과정은 해운·항만분야 기본지식을 갖춘 현업종사자 등을 대상으로 하는 석·박사 학위과정이며, 단기교육과정은 신규 및 현업종사자를 대상으로 기본이론과 실무를 습득토록 하는 1~2개월 과정이다.

또한 물류인력네트워크 구축사업은 양성인력에 대한 사후관리, 취업알선, 지속적 정보 제공, 산·학·연 협력네트워크 활성화 등을 목적으로 하는 사업이다.

국토해양부는 지난 2005년부터 2009년까지 제1차 5개년 사업에 57억원을 투입하여 물류인력 국제 교류협력체계를 강화하고, 1959명의 해운·항만 물류전문인력을 양성한 바 있다.

올해부터 시작되는 제2차 5개년(2010~2014) 사업에는 총 85억 5000만원을 투입하여 동북아 물류중심을 견인하는 일류 물류전문인력을 양성할 계획이다.

이번에 선정된 5개 사업단은 국토해양부와의 협

약 체결을 거쳐 3월부터 본격적으로 과정을 진행하게 되며 해외연수, 온라인 학습, 현장실습 등을 통해 약 2000명의 물류전문인력을 양성하게 된다.

또한 제2차 5개년 사업에서는 취업 알선 및 정보 제공 등 교육이수자 사후관리시스템을 구축하고, 산·학·연 협력네트워크도 한층 강화해 나갈 방침이다. 국토해양부 관계자는 "물류전문인력은 항만 시설과 더불어 우리나라가 동북아 물류허브로 자리매김하기 위해 꼭 필요한 핵심 인프라"라며, "앞으로 인력양성을 위한 다양한 프로그램을 개발하고, 물류인력간의 국제교류·협력도 더욱 확대해 나갈 계획"이라고 밝혔다.

전해충, 부산 밥퍼 나눔공동회에 기부금 전달

전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 2010 교통물류 해양산업 경제인합동 신년인사회에서 화환대신 쌀을 받아 모금한 성금을 2월8일 해양도시 부산에서 결식자를 대상으로 무료 급식사업을 전개하고 있는 「부산 밥퍼 나눔공동회」 측에 전달했다.

쌀모금에 참여한 단체는 한국선주협회, 선박투자운용회사협의회, 한국해운조합, 한국해기사협회, 해양환경관리공단, 황해객화선사협회, 한국도선사협회, 한국선급, 한국예선업협동조합, 한국해사위험물검사원, 한국선박관리업협회, 한국선주상호보험조합, 한국항만협회, 한국해양수산연수원, 선박안전기술공단, 바다살리기국민운동본부, 전국선박관리선원노동조합, 한국선원복지고용센터, 한국해사문제연구소, 한국해양소년단연맹, 한국해양조사협회, 부산항만산업협회 등이다.

또한, 한국선주협회 회원사인 범주해운을 비롯하여, STX팬오션과 흥아해운도 함께했다.

INTERTANKO, '온실가스 및 해적관련 이슈' 세미나 개최

IMO의 시장기반조치 지지 및 해적관련 피해방지 대책



적극 지지하며 정부도 2000~2009년까지 350만 달러를 지원하는 등 적극적인 협조를 다짐했다.

뒤를 이어 Joseph Angelo INTERTANKO 상무는 간단한 회사소개와 함께 온실가스 배출 저감 및 해적피해 방지를 위한 INTERTANKO의 역할에 대해 발표하였다.

주요 내용으로는 선박으로부터의 대기오염 방지를

국제탱커선주협회(INTERTANKO)는 지난 3월3일 밀레니엄 서울힐튼호텔에서 온실가스 및 해적관련 이슈를 주제로 오전 9시30분부터 세미나를 개최하였다.

이날 세미나는 INTERTANKO의 Joseph Angelo 상무와 Tim Wilkins 아시아 지부장의 주제발표로 진행되었으며 국토해양부 임기택 해사안전정책관, 선주협회 및 10여개 해운선사들이 참여하였다.

주제발표 전에는 먼저, 임기택 해사안전정책관의 환영사가 있었으며 연이어 한국 해운현황 및 국토해양부 역할에 대한 발표가 있었다.

임기택 해사안전정책관은 정부의 해운 정책목표가 'Green Shipping'임을 강조하며 환경오염 방지를 위한 단일선체유조선 퇴출, VMSA 등 정부의 다양한 노력 등을 소개하였다.

또한 온실가스 배출 감축을 위한 IMO의 역할을

위해 미국 캘리포니아 주가 시행하고 있는 Sulphur 제한 정책에 대한 소개와 함께 IMO가 진행 중인 온실가스 배출 감축을 위한 시장기반제도(MBI)에 대한 설명과 함께 해운산업 온실가스 방지를 위한 IMO의 기술적 접근방법을 적극 지지한다는 입장을 표명하였다.

또한 해적피해와 관련하여 최근 해적들이 점점 무장화되고 전문화되어 활동반경을 육지로부터 1,200마일까지 확대되고 있는 추세와 관련하여 해적 피해를 최소화하기 위해 위험지역을 항해하기 전에 반드시 국제해사보안센터(MSCHOA)에 선박을 등록하고 국제추천항로를 항해하도록 당부하였다. 그리고 최근 이슈가 되고 있는 무장선박에 대해서는 협회차원에서 선박의 무장화를 환영하지는 않지만 개별선사 차원의 대응에 대해서는 저지할 의향은 없음을 밝혔다.

정부·해운업계, 온실가스 배출 감축을 위한 탄소세 지지 IMO, 선박 온실가스 저감위한 기술적 조치 등 검토 중

국제해사기구(IMO)는 선박 온실가스 저감을 위한 기술적 조치와 시장기반조치(Market-Based Instruments)에 대해 다양한 검토를 진행 중이며 각국 정부의 입장정립을 요구하여 왔다.

이에 우리정부는 다양한 전문가검토 및 해운업계의 의견수렴을 통해 시장기반조치 중 탄소세를 지지하기로 결정하였다.

이러한 결과가 도출되기까지 국토해양부, 선주협회, 전문가그룹 그리고 해운업계는 다양한 검토와 논의를 진행하였으며 2010년 1월22일과 2월26일 두 번의 회의를 통해 선박 온실가스 대응 선사 TTF 회의를 실시하였으며 그 결과 해운업계는 탄소세를 원칙적으로 지지한다는 입장을 최종 정립하였고 이

를 2010년 3월4일 개최된 제60차 MEPC 사전대책 회의에 우리의 입장을 정부에 전달하였다.

그 결과 국토해양부는 해운업계 입장을 수용하여, 우리나라 기본입장으로 탄소세를 지지키로 하고 논의 경과를 주시키로 하였다.

탄소세가 결정되기까지 또 다른 시장기반조치 중 하나인 이산화탄소 배출권거래제도(ETS)가 선정과정에 있어서 경합을 이뤘지만 제도 진행 복잡성 및 일부 선진 기득권에만 혜택이 부여될 것을 우려해 제외됐다.

현재까지 IMO에 거론된 여러 시장기반조치 중 대표적인 몇 가지를 정리해 보면 다음과 같다.

◀ MEPC에 제출된 시장기반조치 비교 ▶

구분	개요	장점	단점
탄소세(덴마크)	선박연료유 구매시 일률적으로 탄소세 징수	- 공정 - 투명 - 예측가능, - 적용 단순	- 운송비 상승
탄소세 기반 인센티브 활용제도(일본)	탄소세 징수 후 동 제도 기준 충족 시 납부한 탄소세 중 일부 환급	- 환급을 위한 선주들의 노력 기대 - 선사들의 기술개발 촉진 기대	- 제도 기준 복잡 - 일부 대형선사만 기준 충족가능
탄소세 기반 선박효율제도 (World Shipping Council)	동 제도 기준 미충족 시 벌금형태로 탄소세 납부	- 저효율 선박의 운항포기 유도 - 벌금회피를 위한 선주의 노력 기대	- 신조선, 현조선 구분없이 정해진 규정충족을 요구함
배출권거래제도 (노르웨이, 프랑스, 독일, 영국)	선박의 이산화탄소 배출허용량(Cap) 설정하고 초과 배출시 배출권을 구매해야 하고 덜 배출시 배출권을 판매	- 배출권 판매를 통한 추가 수익원 창출 가능	- 제도 이행절차 복잡 - 투기성 강함

한신정평가, '해운산업 주요 지표와 전망' 관련 포럼 개최

전반적인 긍정적 전망이 우세하지만, 추이 지켜봐야 할 듯

한신정평가(대표이사 이용희)는 2월23일 신한투자금융 300hall에서 '2010년 제1차 NICE(한신정평가) 신용평가 포럼'을 개최했다.

이 날 개최된 포럼에서는 '해운산업의 주요 지표와 전망'과 '해운기업 실적 현황 및 전망'에 대한 주제로 발표가 진행되었다.

▶ 해운산업의 주요 지표와 전망

먼저, 해양수산개발원의 김우호 센터장은 해운산업의 주요 지표와 전망을 주제로 해운시장의 회복세를 전망했다.

김 센터장은 금융위기 이후 건화물선, 유조선 운임지표는 등락을 반복하면서 회복되는 추세이며, 컨테이너선은 2009년 4분기 이후 반등세를 시현하고 있다고 했다.

주요지표를 살펴보면, 건화물선은 공급부담으로 약세를 보이고 있으며, 컨테이너선은 반등세를 보이고, 유조선은 반등세를 유지하고 있다.

또한, 김 센터장은 선박공급 증가로 전반적 수급 지표 개선에 1~2년 소요될 전망이라고 밝혔다.

신조선가 추이는 건화물선과 컨테이너선 신조가 격은 보험세를 보일 것이고, 유조선 신조선가는 약세를 보일 것으로 예측했다.

한편, 중고선가는 건화물선 매매가는 2006년 수준으로 반등하며 회복세를 보이지만, 유조선 매매가는 약세를 보일 것으로 전망했다.

부문별 주요지표를 살펴보면, 건화물선은 2009년 하반기 이후 BDI 기준 시황은 2000년대 월평균선으로 회복 중이다.

단기적으로는 2008년 금융위기 이후 중국의 철광석 수입이 건화물선 시황에 크게 영향을 미치고 있는데, 2008년말 743의 지수가 2010년 1월말 3,618로 4배이상 급증했는데, 같은기간 중국 철광석 수입이 급증했다는 것을 알 수 있다.

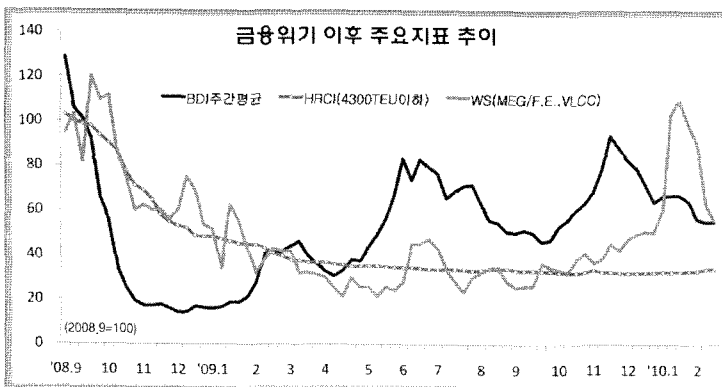
2008년 중국은 호주, 브라질 등에서 6.2억톤의 철광석을 수입했고, 이는 전년대비 40% 증가한 것이다.

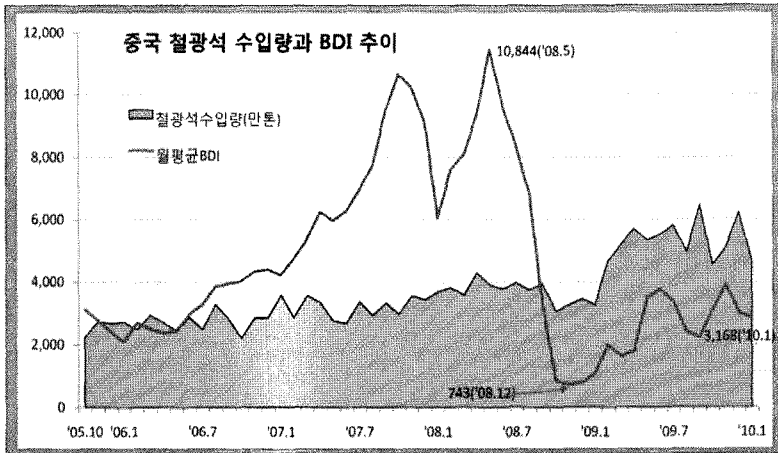
중국은 세계 전체 철광석 수입의 70% 차지하고 있으며, 석탄수입도 7,400만톤으로 전년비 4배, 세계전체 수입량의 10%를 차지하고 있다.

2009년 철광석 수입단가 하락으로 수입량이 급증하고 있는 추세이다.

중국 위안화의 절상은 철광석, 석탄 등 원자재 수입 증가 및 해운시장 개선에 크게 기여할 것으로 예측된다.

연내 3.5~5% 수준의 위안화 절상 추진이 예상된다.





컨테이너선 부문을 살펴보면, 원양항로(북미항로, 유럽항로)의 운임은 2009년 2분기 이후 반등세를 유지하고 있다.

최근 중국-유럽항로 운임급증으로 상해컨테이너 운임지수는 1,100포인트를 돌파했다. 중국 11대 컨테이너 항만의 월간 처리량(1,100만TEU)이 금융위기 이전 수준을 육박하고 있다.

아시아 주요항의 2009년 상반기 컨 물동량 감소세가 하반기 들어 크게 둔화되어, 전체 11~15%정도 감소하고 있는 추세를 보이고 있다.

컨테이너 용선료도 저점을 통과하는 중이다.

원양항로의 물동량 증가세로 중단기 시황회복의 기대감이 커지고 있다.

유조선 부문을 살펴보면, 경기회복에 따른 석유

국의 출구전략으로 인한 수요 위축과 변동 가능성에 대비하고 지정학적 리스크 관리를 주문했다.

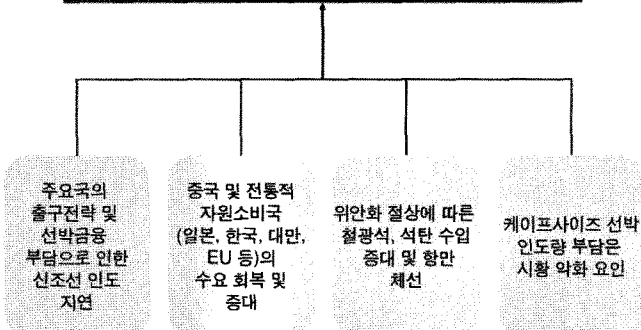
컨테이너선의 경우 과당경쟁 지양 등 시장안정화 노력, 대형선 투입에 따른 공급사슬 체계 재정비를 요청했으며 건화물선의 경우 투기적 원자재 재고 투자 및 수송수수 변동에 대응, 적양하 항만의 체선 상황을 모니터링하고 대응할 것을 강조했다. 마지막으로 유조선 부문은 단일 선체 유조선의 폐선 등 공급조절이 필요하다고 강조하며 투기적 재고투자로 인한 수송수수 변동에 대응해야 한다고 언급했다.

▶ 해운기업 실적 현황 및 전망

이어진 제2주제로 한신정평가 황용주 책임연구원의 '주요 해운기업 실적 분석과 향후 전망' 발표가 있었다.

황 책임연구원은 컨테이너 선사의 영업실적을 전망하면서 운임이 조기 회복될 경우 컨테이너 매출비중이 큰 한진해운의 영업실적 회복이 클 것으로 내다봤으며 운임 회복이 지연될 경우 고정용선료와 감가상각비 부담이 작은 현대상선의 대응능력이 나올 것으로 분석했다.

공급부문 조절과 수송수수 증가로 건화물선 시황은 회복세 지속 전망



또한 벌크선사(벌크선이 주력 선종인 STX팬오션, 대한해운)는 용선료 탄력성의 차이에 따라 실적 차별화가 예상된다며 단기적으로 벌크선 운임의 큰 폭 회복은 어려울 전망이나 일정 수준은 유지할 것으로 전했다.

운임회복이 다소 지연되더라도 STX팬오션은 탄력적인 원가조정으로 시황변동에 대응이 가능할 전망이며 대한해운의 경우 영업실적 회복은 향후 운임 상승 폭과 지속 여부에 민감한 영향을 받을 것으로 내다봤다.

아울러 고정화주와의 안정적인 영업을 바탕으로 하는 SK해운, 유코카캐리어스의 경우 시황에 대한 대응이 가능할 것으로 전망했다.

SK해운의 영업실적은 벌크 부문의 시황변동에 영향 받을 전망이나 안정적인 사업구조는 유지될 것으로 내다봤으며 유코카캐리어스는 용선료 조정과 매출처다 변화 등 고정화주 물량 감소에 사전적으로 대응할 것으로 예상했다.

현재 해운기업은 해상물동량 감소와 운임하락, 용선료 부담의 영업환경에 직면해 있다.

특히 운항매출의 감소와 함께 대선사업 기반 위축에 따른 대선의 매출이 감소했으며 선박가동율

**선주들의 심리적 저항 및 운항 선박량 조절 노력으로
시장 안정화 및 회복세 지속**

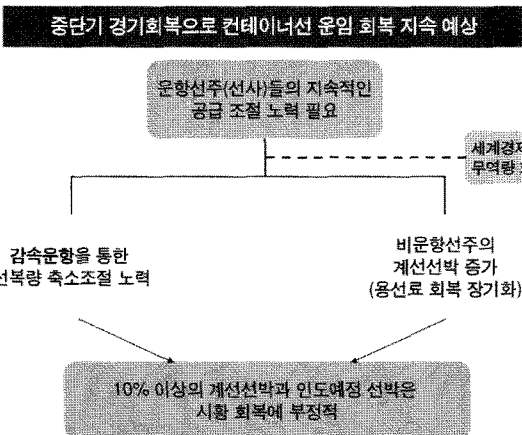
- ① 대형 유조선, 저장시설 활용 확대
-유가상승, 육상시설 부족
- ② 단일 선체 및 노후선 교체 가속화
-2010년 단일선체 유조선(12%) 퇴출, 중간 급유지, 선적지까지 확대
- ③ 선주들의 시황 개선 노력 확대
-선박 개선등 공급조절, 전략적 공동운항(Pool) 등

저하, 선복량의 축소등의 현상도 벌어지고 있다. 컨테이너선사의 경우 운임인상 시도를 통한 공조 움직임이 나타나고 있으며 운임의 저점을 확인한 벌크선사의 경우 상호간 용대선료 조정움직임을 보이고 있다.

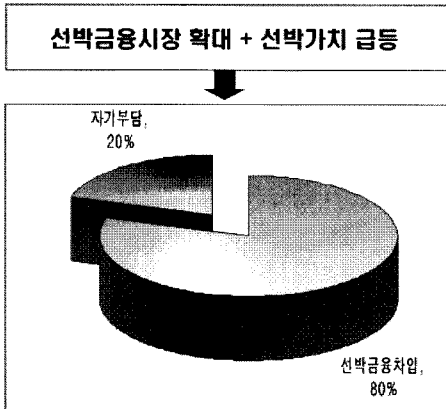
다양한 지구노력으로 지난해 4분기부터 주요 해운기업들의 회복 움직임이 감지되고 있으며 이는 선종별 시황 회복 추이, 장기운송계약 비중, 선사별 용선료 조절 탄력성에 따라 차별화된 실적 회복이 전망되고 있다.

컨테이너선사의 경우 운임 인상 여부가 실질 회복에 주요 변수로 부각되고 있다. 현재 신조선 공급 확대에 따른 선복공급이 과잉, 주요 화주들의 운임인상에 대한 반발, 물동량 위축시 운임인상 공조 분위기 위축등이 부정적 요인으로 작용하고 있다.

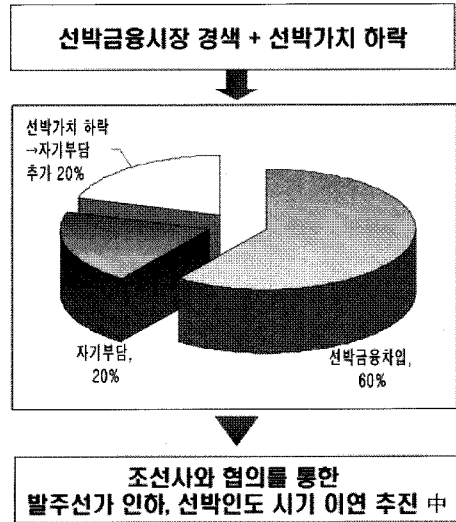
하지만 TSA 교섭강화로 미주 노선 운임 인상될 것으로 보이며, 대규모 적자에 따른 운임인상에 대한 공조체계가 강화되고 있다. 또한 신조선 인도 지연에 따른 선대 공급부담이 이연되고 있는 상황에서 비운항선주의 보유 선박의 계선을 또한 증가되고 있다. 더불어 선속감속을 통해 선복과잉의 공급량을 일부 흡수하고 있어 긍정적인 요인



■ 해운 불황 전



■ 현재



으로 작용하고 있다.

이에 황 책임연구원은 “이와 같은 부정적, 긍정적 요인으로 인해 2010년 3분기부터 운임 인상효과가 가시화 될 것”이라며 “다만 공급부담이 해소되는 2012년 전후 시점까지는 운임변동성이 높을 것으로 전망된다”고 밝혔다.

이와 함께 황 책임연구원은 “컨테이너선사의 경우 용선료가 절감이 매출 대비 비탄력적이며 고정용선규모(고정용선 CAPA) 축소는 쉽지 않을 것”이라며 “적당 용선료는 점진적으로 증가하지만 이같은 용선료의 증가는 선박의 대형화에도 기인한다”고 설명했다.

벌크선사의 경우 운임 회복 전망은 다소 유동적 상황이다. 현재 신조선 공급 확대에 따른 선박공급의 과잉, 운임하락에 따른 화주들의 장기운송계약 선호(스팟시장에서의 수요 위축 및 운임회복 장애), 컨테이너선사보다 완전경쟁에 따른 운임시장 형성으로 개별선사의 운임 통제력이 없는 상황은 다소 부정적인 요인으로 작용하고 있다.

하지만 중국 등 주요 원자재 소비국가의 견조한 수요, 중소 조선소 등에서 건조중인 벌크선 중 발주

취소 또는 인도지연에 따른 수급부담 경감가능성, 선박폐선 등에 따른 일정 수준의 수급조절 능력은 벌크선사에게 긍정적인 요인이다.

이에 황 책임연구원은 “BDI 3000~3500 수준에서 장기 횡보할 가능성이 있다”며 “원자재 수요의 시기적 집중 및 항만 체선 등에 따라 높은 수준의 운임변동성을 보일 것”으로 내다봤다.

또한 벌크선사의 경우 용선료가 차지하는 원가 비중이 절대적인 것을 고려해 용선료 및 운임 추이와 유류비 및 유가추이에 밀접한 연계가 있다고 시사했다.

황 책임연구원은 고정 용선규모는 선사별로 차별화 될 전망이나 STX팬오션의 경우 단기용선의 고정용선 규모가 대폭축소 될 것으로 보았으며 대한해운의 경우 STX팬오션 대비 높을 것으로 전했다.

고정화주로 컨테이너선사 및 벌크선사보다 안정적인 형태를 유지하는 SK해운과 유코카캐리어스의 경우 시황에 덜 민감한 것으로 나타났다.

이와 관련 SK해운의 경우 운송리스크 분산을 통한 사업의 안정성을 추구한 것으로 평가했으며 유코카캐리어스는 시장내 경쟁강도가 타선종 대비 낮

아 화주에 대한 운임교섭력이 양호한 것으로 평가했다.

한편 황 책임연구원은 해운기업의 재무위험 증가에 대한 요인으로 대규모 손실, 영업흐름 저하에 따라 일반차입금 조달이 확대되었다는 점, 금융비용이 부담되고 만기구조가 단기화 되었다는 점, 선박투자가 확대되어 선박차입금의 확대된 점, 선박담보가치가 하락한 점을 들어 부채비율의 증가, 차입금 증가, 자산가치 하락 등의 재무구조 저하로 외부차입에 의존하는 현금흐름의 요인이 되었다고 설명했다.

특히 선박금융의 원활한 조달 여부와 선박담보가치 하락에 따른 LTV 이슈의 대응 여부는 재무위험에 중요한 영향을 미쳤다고 전했다.

또한 선박가치 하락에 따라 선사가 부담해야 할 투자분이 증가할 수 있다는 것을 시사했다. 이에 황 책임연구원은 해운 불황전 선박금융시장의 확대와 함께 선박가치의 급등으로 선박금융차입 80%, 자기부담 20%였으나 현재 선박금융시장의 경색 및 선박가치의 하락으로 선박금융차입 60%, 자기부담 20%, 선박가치하락으로 인한 자기부담 추가 20%로 추가비용조달에 대한 위험에 노출되어 있다고

전했다.

이날 황 책임연구원은 해운기업의 재무위험에 대해 “고정 용선료 부담 등으로 영업현금창출력 회복은 더디게 나타날 전망”이라며 “시황 회복에도 불구하고 선박투자 부담에 따른 외부 차입이 불가피할 것”으로 내다봤다. 이와 관련해 지난해 대규모 영업손실, 선박투자 확대에 따라 차입금의존도 및 부채비율 상승 등 재무비율 저하는 시황 회복에도 불구하고 중단기적으로 개선되기 어려울 것으로 전망했다.

또한 선박투자 부담과 원리금 상환이 집중되는 2012년까지 현금흐름상 부담 확대가 예상된다며 차입금 만기구조 분산에 대응이 필요한 시점이라고 지적했다.

아울러 선박담보가치 저하에 따른 신규 도입선박에 대한 금융조달 위험이 증가하므로 선박금융의 적기 조달 위험의 증가에 따른 관리가 필요하다고 강조했다며 자사선 매각(S&LB), 매출채권의 유동화 등 보유자산을 활용하여 본격적인 회복 시점까지의 자체 유동성 확충에 대한 여력이 중요하다고 밝혔다.

〈해운기업 향후전망〉

구분	단기 운임 전망	영업이익 전환	중장기 원가 부담	중장기 시황 전망	추가 차입부담	선박금융 조달위험	재무구조 개선	현금확충 여력
컨테이너 선사	긍정적	2010년 하반기	높음	보통	보통 ~ 높음	낮음	2013년 이후	양호
벌크선사	보통	2009년 4분기 ~ 2010년 하반기	보통	유동적	높음	보통 ~ 높음	2012년 ~ 2013년 이후	보통
기타선사	보통	영업이익 기초 유지	보통	보통	낮음 ~ 보통	낮음	2011년 ~ 2012년 이후	보통