

공생발전은 기업의 장기발전을 위한 필수과제 “해양물류산업 공생발전 정책토론회 개최”



우리 경제의 선진화와 지속적인 성장동력 창출을 위해서는 동반성장의 산업 생태계가 시급히 구축되어야 하며, 이를 구축하기 위해서는 기업 최고책임자의 강력한 의지와 관심이, 그리고 대기업과 중소기업간 상호신뢰가 중요한 것으로 지적됐다.

또한, 우리나라는 미국이나 유럽 등 선진국과는 달리 그룹 물류자회사가 내부시장(Captive Market) 중심으로 성장함에 따라 물류시장의 협소화를 초래함은 물론 글로벌 물류기업이 나올 수 없는 태생적 한계를 지니고 있어 2차물류 규제를 위한 정책개발이 시급한 것으로 분석됐다.

전국해양산업총연합회/한국선주협회(회장 이종철)와 국회 국토해양위원회 장광근 위원장실이 10

월18일 국회 의원회관 소회의실에서 공동개최한 “해양물류산업 공생발전 정책토론회”에서 주제발표자들은 공생발전의 전제조건으로 상호신뢰를 들었다.

이에 앞서 국회 장광근 국토해양위원장은 개회사를 통해 “최근 우리 경제의 화두는 공생발전이며, 공생발전은 서로 어려운 입장에서 배려하고 배플 때 공생발전이 가능하다”고 밝히고, 해양물류산업의 지속적인 발전을 위해서는 화주기업과 물류기업간 공생기반 조성이 시급하다고 강조했다.

이어 한만희 국토해양부 제1차관은 축사를 통해 “최근에 우리 경제 생태계 구축을 위한 공생발전이 널리 확산되고 있다”고 밝히고, 해양물류산업의 공



생발전을 위해서는 화주기업과 물류기업간 인식전환이 필요하다”고 말했다.

한 차관은 우리나라 화주기업과 물류기업의 관계는 수직적이며, 종속적인 불합리한 관계로 이에 대한 개선이 필요하다고 강조하고, 화주기업들이 물류기업을 하청관계가 아닌 기업경영의 핵심파트너로 인식할 때 공생발전을 도모할 수 있다고 지적했다.

전국해양산업총연합회 이종철 회장은 인사말을 통해 “화주와 물류기업의 관계가 더 이상 수직적, 종속적 관계가 아닌 신뢰를 바탕으로 한 전략적인 동반자이며 경영 파트너라는 인식의 전환이 시급하다”고 밝히고, 이제라도 대형화주들이 물류기능은 전문성을 갖춘 해운물류업체에 토털 아웃소싱하고 물류에 투자했던 물적, 인적 자원을 핵심사업에 집중함으로써 기업 경쟁력을 강화해야 한다”고 말했다.

이 회장은 또 “해운물류기업들의 노력과 대형화주들의 인식전환과 더불어 정부의 정책적인 배려가 선행되어야 동반성장의 디딤돌을 만들 수 있다고 생각한다”며, 불합리한 화주와 해운물류업체간의 관계를 새롭게 정립하도록 상생프로그램을 구축하고 거래 관련제도 및 법령을 개선하여 3자물류가 활성화되어야 한다고 강조했다.

이어 진행된 정책토론회에서 동반성장위원회 정영태 사무총장은 “우리나라 산업의 동반성장 방안”에 대한 주제발표를 통해 “동반성장은 시대적 화두

로서 이를 실현하기 위해서는 기업경영 최고책임자의 강력한 의지와 관심, 내부 인사시스템의 혁신적 변화, 협력사에 대한 인식혁신 등이 필요하다”고 말했다.

정 사무총장은 “동반성장의 산업 생태계를 구축하기 위해서는 대기업이 동반성장의 선도자로서 확고한 인식변화와 역량을 지원하고, 중소기업은 투철한 기업이 정신과 자기혁신을 통해 역량있는 파트너로 거듭나야 한다”며, 정부는 생태계 조력자로서 시장의 공정한 룰 조성 and 중소기업의 경쟁력 제고 지원, 그리고 동반성장 정착확산에 주력하고 있다고 말했다.

이어 미래물류건설팀 박찬석 대표는 “우리나라 물류분야의 공생발전 방안”에대한 주제발표를 통해 “우리나라 기업의 물류비 중 위탁물류비 비중이 2005년 42.9%에서 2009년 39.6%로 내부시장(내부거래) 의존도가 높아 물류부문의 저하되고 있다”며, 물류산업의 구조적 개선이 시급하다고 강조했다.

박 대표는 또 “국내기업들이 물류자회사에 관심을 갖는 이유는 사업 다각화의 측면과 함께 비자금 조성 및 경영권 승계의 수단, 물류부동산에 대한 투자수단으로 인식하고 있기 때문”이라고 강조하고, 우리나라 물류산업의 공생발전을 위해서는 3자물류에 대한 정책적인 지원과 2자물류 규제를 위한 정책개발이 시급하다고 지적했다.

마지막으로 발표에 나선 한국해양수산개발원 해운정책연구실 황진희 실장은 “해운항만분야의 동반발전 방안”에 대한 주제를 통해 “해운기업의 혁신을 통한 경쟁력 강화는 화주기업과의 상생협력을 위한 기본전제이며 수단”이라고 강조하고, 해운기업과 화주기업과의 상생방안으로 전용선 및 장기수송계약의 확대를 제안했다.

황 실장은 “우리나라의 경우는 가까운 일본이나 중국과는 달리 기업간 상생을 위한 협력은 아직 초보단

제"라고 지적하고, 기업간 협력관계 강화를 위해 선사의 서비스 능력 및 품질 강화, 장기운송계약 확대, 원자재 도입시 무역조건을 FOB 등으로 전환, 항만 등 물류시설 공동투자 등이 필요하다고 말했다.

이어 서울경제 채수종 부국장을 좌장으로 하여 진행된 종합토론에서 물류분야 전문가인 중앙대학교 무역학과 김창봉 교수는 "우리나라는 대기업의 물류자회사에 대한 논란이 있는데, 3자물류를 전문으로 하는 글로벌 물류전문기업을 육성하기 위해서는 정부의 정책적인 지원도 중요하지만, 글로벌 고객을 만족시키기 위한 노력이 선결돼야 한다"고 지적했다.



대한통운 김세종 전무는 "대기업의 물류자회사들이 공정거래위원회 등 정부의 규제로 2자물류 제제를 유지하면서 3자물류에 뛰어들면서 물류시장 질서가 크게 흐트러지고 있다"며, 대기업들이 3자물류에 대한 위탁거래가 확산될 수 있도록 정부의 정책적인 배려와 함께 제도적인 정비가 필요하다고 말했다.

고려대학교 김인현 교수는 "화주기업과 해운기업 간 공생발전을 위해서는 대량화주들의 편익을 극대화할 수 있는 노력이 필요하다"고 강조하고, 대량화물을 가진 대기업들도 운송전문기업을 이용할 경우 '허베이스프리트' 호의 대형오염사고의 사례에서 볼 수 있듯이 운송전문기업에게 위험 전가가 가능한 점을 강조했다.

한편, 전국해양산업총연합회 이종철 회장은 모두 발언을 통해 "오늘 정책토론회는 우리 해양물류산업의 공생발전을 위한 해양물류산업계의 공감대 형성과 자신감을 회복하는데 일정부분 기여할 것으로 생각한다"고 말했다.

이 날 토론회에는 국회의원을 비롯하여 해운 및 항만, 물류업계 임직원 200여명이 참석했다.

한국선주협회, 노사합동연수회 개최

한국선주협회(회장 이종철)와 전국해상산업노동조합연맹(위원장 이종환)은 해운산업의 지속적인 발전과 외항해운 노사간 협력증진 방안을 모색하기 위해 2011년 10월 10일(월) ~ 13일(목) 4일간 중국 상해에서 노사합동연수회를 개최했다.

노사합동연수회에서는 협회 김영무 전무를 비롯한 해무담당 임원들과 전국해상산업노동조합연맹 이종환 위원장 및 가맹노조 위원장들이 참석한 가

운데 해운산업 장기계획 및 해기사 인력 양성확대 방안, 부원선원 양성 방안 등 한국 선원정책 대해서 논의했다. 2008년 하반기 금융위기에 따른 국내외 어려운 여건으로 연기되어 오다 개최된 이번 연수회는 최근 가장 큰 이슈로 부각되고 있는 선원인력 확보 방안에 대하여 상호 의견을 교환하고 노사 화합과 상생발전을 도모하기 위해 한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹이 공동으로 마련하였다.

KMI, 독일 ISL과 2012년 해운전망 발표

“제30차 세계해운전망 2012 국제포럼” 개최



한국해양수산개발원(원장 김학소)은 독일 해운전문 연구기관인 ISL(Institute of Shipping Economics and Logistics)과 공동으로 11월 2일 ‘제30차 세계 해운전망 2012 국제포럼’을 개최했다.

서울 대한상공회의소 국제회의장에서 열린 이번 국제포럼의 주요 발표내용으로는 ‘2012년 벌크시장 변동요인과 전망’, ‘2012년 컨테이너 시장 전망’, ‘금융위기와 선박금융 전망’, ‘세계무역 트렌드와 아시아 해운시장 전망’, ‘IMO 환경규제가 발틱 및 북해 해운에 미치는 영향’ 등이다.

■ ‘벌크선시장 변동요인과 전망’

첫 번째 세션에서는 김우호 KMI 해운시장분석센터장이 2012년 벌크시장 변동요인과 전망에 대해 발표했다.

발표된 부문별 시황전망에서 2012년도 컨테이너

선 시황전망은 올해에 비해 다소 회복이 예상되지만 그 폭이 크지 않을 것으로 예상됐다.

수요측면에서 컨테이너선 항만처리물동량은 2011년 5억 7,100만 TEU이며, 2011~2020년 기간 중 연평균 6.8% 증가세를 보일 전망이다.

공급측면에서 2011년 10월 기준 전체 선박량은 1,511만 6,100TEU로 2014년까지 연간 8%의 성장 속도를 보여 당분간 수요보다 빠른 성장세를 보일 것으로 예측됐다. 2011년 세계 컨테이너선 규모는 전년대비 7.9% 증가한 15,305천 TEU로 예상되고, 2012년에는 2011년 대비 9.0% 증가한 16,679천 TEU로 전망됐다.

용선시장의 경우 2011년 하락세로 접어들었는데, 이 시장 역시 운임시장의 영향에 따라 2012년 큰 폭의 회복이 쉽지 않을 전망이다.



특히, 유럽항로의 경우 초대형선 인도 증가에 따른 선박 전이(cascading)현상이 많으나 워낙 대형선 투입이 많이 이루어져 공급 과잉이 가장 심한 항로로 전망됐다.

이에 따라 용선료와 운임은 과잉공급의 우려에 따라 하락 압력이 강할 것으로 판단했으며, 2012년 봄에 컨테이너선 시황이 회복하겠으나 제한적일 것으로 전망했다.

2012년 건화물선 시장은 물동량의 안정적 증가에도 불구하고, 공급압박으로 BDI는 연평균 1,600~1,800p를 기록할 것으로 전망된다.

철광석, 석탄, 곡물 등의 중요 건화물 물동량의 꾸준한 성장세로 내년 전체 물동량은 약 3% 증가할 전망이다. 한편, 케이프는 선대 대비 13%, 파나마스 15%, 수프라막스 12%, 핸디사이즈 9%의 신조선이 시장에 투입되어 공급압박이 지속될 전망이다.

다만, 항만시설 부족으로 항만체선이 지속되고 있고, 2008년 대비 3배에 달하는 연료비 부담으로 감속운항이 촉진되고 공선운항이 감소하는 등의 공급조절효과가 나타나고 있는 점은 시황에 긍정적일 것으로 내다봤다.

유조선 해운시황에 대해서는 다음과 같이 전망했다.

2012년 유조선 시장은 시황변동 요인이 지속적으로 발생하나 공급과잉이 운임회복을 저지할 것으로 전망됐다.

시황변동 요인으로는 긍정적 요인으로 ▶ 성수기 도래 ▶ 리비아 생산의 회복 ▶ 오프쇼어, 브라질, 비OPEC의 원유 생산 확대 ▶ 저운임 장기화 → 중고선가 하락 → 해체확대를 꾀했으며 부정적 요인으로 ▶ 경제회복 장기화 → 원유가 하향 안정화 → OPEC 감산 → 수요 위축 ▶ 신조 인도량 지속적 증가 ▶ VLCC 및 MR 선박과잉 집중 → 수급불균형 지속 ▷ 원유가 하향 안정화로 저장수요 위축을 지적했다.

올해 들어 유조선 운임이 지속적으로 하락하는 등 사상 최저 수준으로 나타났다. 위기 이후 3년간 시황 약세로 운항 채산성이 크게 악화되었으며 중고선가 또한 큰 폭으로 하락한 것으로 나타났다.

특히 VLCC부문에서는 장기 용선료가 하락하면서 미래의 불확실성을 반영한 것으로 풀이됐다.

하지만 유럽 재정위기 등 세계 경제불안에도 2011년 석유수요는 연초 예상보다 증가한 것으로 나타나 2012년 세계 석유수요는 증가할 것으로 전망됐다.

아울러 김우호 센터장은 아시아 지역 원유 수입이 지속적으로 증가하고 신흥국 경제성장이 석유수요의 증가를 가속화 할 것으로 분석했다. 특히 신흥국의 경우 에너지 다소비형 산업구조의 경제성장으로 석유수요를 가속화할 것으로 보인다고 전했다.

한편 이날 김우호 센터장은 유조선 선박수요의 지속적인 증대 요인으로 ▶ 2012년 이후 신흥국을 중심으로 한 세계 석유소비 회복, ▶ 아시아지역의 석유수입 증가에 따른 톤마일 효과 증대, ▶ 오프쇼어 생산확대와 브라질, 콜롬비아 등 남미의 생산 확대로 톤 마일 효과 기대를 꾀했다.

■ '2012 컨테이너시장 전망'

두 번째 세션에서는 브레멘 응용 과학 대학의 Burkhard Lemper교수는 '새로운 위기인가?'라는 물음을 던지며 '2012 컨테이너 시장 전망'에 대해 발표했다.

Lemper교수는 "지난 2008년 및 2009년 금융위기의 영향으로 세계 경제 무역 및 성장이 둔화됐다"며 "세계 컨테이너 처리 규모가 2009년 10% 감소했으나, 2010년 약 13.5% 반등, 2011년에는 약 9% 기대된다"고 밝혔다.

이어 Lemper교수는 "이를 볼때 오는 2012년 위기가 과거의 위기의 지속인가? 아니면 새로운 위기인가? 생각해 볼 필요가 있다"고 말했다.

Lemper교수는 현재 컨테이너 시장에서의 '선박 대형화 추세'와 '용선료와 운임'부분을 주시해야 한다고 말했다.

우선 '선박 대형화 추세'와 관련해 "현재 컨테이너 시장은 '사이즈의 문제'에 봉착했다"며 "너무 초대형 선 위주의 수주가 이뤄지고 있다"고 밝혔다. 또한 다른 포인트로 컨테이너 시장의 선령에도 문제가 있다고 지적했다.

전반적으로 컨테이너선은 젊은 선령으로 축약되고 있으며 피더선의 경우 노후 선령의 선박이 증가하고 있다고 지적했다.

'용선료와 운임'부분에서는 선박의 과잉공급에 대한 우려가 상존해 있어 Cascading effect가 나타날 것으로 전했다. 한편 이날 Lemper교수는 "현재 전세계 컨테이너 항만의 처리량과 피더물량의 처리는 거의 병렬적으로 진행되고 있다"고 말했다. 특히 컨테이너 핸들링과 피더링의 연계가능성을 따져봐야 한다고 덧붙여 설명했다.

마지막 세션인 패널토론에 참석한 조상현 국제무역연구원 연구위원은 "세계경제성장률 추이도 낮추는 추세"라며 "물동량과 운임 전망시 변동성을 염두에 두고 위험관리전략을 수립하고 선종별 지역별로 대처방안을 세워야 한다. 아시아지역내 물동량 증가에 대한 전망도 거시적인 신호만 보고 전략을 세운다면 순진한 대처가 될 것"이라고 지적했다.

윤석홍 STX팬오션 리서치팀장은 신조선의 예상 인도 실적과 관련 "많은 조선소가 어려움에 처해 있는 상황에서 금융조달로 어려워져 신조선 인도실적이 감소할 것"이라며 철광석과 석탄 모두 변동성이 있지만 꾸준히 수요가 지속되고 있어 "내년 관련 벌크시황이 나쁘지 않을 것"이라는 희망을 담은 전망을 내놓았다.

김중현 한진해운 상무는 2010년 컨테이너해운시장을 회고하고 "올해는 고유가와 공급증가로 경쟁

이 심화된 가운데 유럽항로에 투입된 초대형선박들로 인해 아시아항로에도 대형선박이 투입돼 아시아 역내항로에서 대형선의 중 소형 선박 밀어내기가 치열하게 전개되었다"고 밝혔다. 그는 "물동량은 어느 정도 있었지만 고유가와 공급과잉으로 큰 폭의 적자가 예상된다"면서 이로써 선사들이 "선대구조 조정과 겨울철 프로그램 등을 통해 계선선박이 증가하고 있다"고 말하고 "경쟁자제 분위기가 확산되고 있어 어느 정도 진정될 것"이라고 덧붙였다.

이상일 SK해운 리서치팀장은 "탱커시장이 벌크시장보다 더 추웠다"는 말로 시작해, 지난해말부터 급락하기 시작해 계속 하향세를 이어가고 있는 유조선업계의 실정을 설명했다. 그는 "향후 1-2년은 공급압력이 지속될 것"으로 전망하고 "싱글철 퇴출이 본격화되었음에도 불구하고 공급압력 감소 효과가 없다"면서 15년 이상의 고령선이 일정비율 해체돼야 시황이 개선될 것이라고 예측했다.

양홍근 한국선주협회 이사는 벌크시황에 대한 "KMI의 전망이 인색한 수준"이라고 지적하고 "일본 대지진 이후 원전쇼크로 석탄수요가 급증했고, 호주의 채선율이 높다"면서 "2012년 BDI가 2,000P는 될 것으로 전망한다"고 밝혔다. 아울러 양 이사는 컨테이너의 경우, 선사들의 구조조정 등 자구노력이 추진되고 있고 금융위기 상황이 진정되면 "중폭 정도의 개선이 기대된다"고 밝혔다.

이익진 국토해양부 국제해운팀장은 현 해운시황을 '보수적'으로 본다"고 말하고, "현 해운시장에서 선사들은 '앞서냐, 뒤처지느냐'가 아닌 '사느냐, 죽느냐'의 살아남기 전략인 일명 '햄릿전략'이 필요하다"고 언급했다. 이 팀장은 서비스 감축과 계선, 해체량 등이 시황의 변수로 작용하겠지만 공급과잉 상황이 문제이고 수요도 딱 낙관적이지는 않다는 의견을 개진했다.

선주협회, 해운·금융업계 선상 간담회 개최 “바람직한 선박금융의 운영방안 협의”

한국선주협회(회장 이종철)는 해운업계와 금융업계의 상시 협의채널 구축을 통한 해운산업에 대한 이해 증진 및 바람직한 선박금융의 운영방안을 협의하기 위해 지난 10월 27일부터 29일까지 2박 3일간 제2회 해운·금융업계 선상간담회를 개최했다.

이번 간담회는 해운업계와 금융업계간 협력관계 증진 및 상호 관심사항 협의를 통한 공동발전 도모를 위해 2010년 처음 개최된 데 이어 금년에 두번째로 개최되었다.

이번 간담회에서는 한국해양수산개발원 황진회 해운정책연구실장이 “선박금융 확대 및 해운·금융 협력방안”에 대해 주제를 발표한 뒤 해운업계와 금융업계간의 토론이 있었다.

황 실장은 △해운산업과 선박금융 △선박금융의 특징과 최근 동향 △선박금융 확대 발전방안 이라는 주제를 통해 우리나라에서의 해운산업의 위상 및 중요성, 그리고 해운산업에서의 선박금융의 중요성을 강조했다. 황 실장은 이어 선박금융과 일반 금융과의 차이점을 분석한데 이어 세계 선박금융시장의 동향에 관해 살펴보고 세계 선박금융에서 아시아의 역할에 대하여 조명하였다.

황 실장은 특히 국내 선박금융의 문제점과 관련하여 국내 선박금융은 해운·조선업의 비중에 비해 선박금융 규모가 미약하고, 해운호황기에 선박에 투자하고 불황기에 자금을 회수하면서 선사의 어려움을 가중시키는 투자 원칙에 역행하는 투자행태를 문제점으로 지적하였다. 또한 선박금융 분야에서 선화주 협력이 부족한 점도 문제점으로 지적되었다.

이어 황진회 실장은 “기존 정책금융기관의 역할 강화 및 선박펀드 등의 활성화를 통한 선박투자 재

원의 다양화”, “해운기업과 국내 금융기관의 협력 강화”, “외국계은행의 선박금융 노하우 흡수”, “민간투자 활성화 및 선박금융전문인력 양성” 등을 국내 선박금융의 확대 발전 방안으로 제시하였다.

한편, 금번 간담회에는 선주협회 김영무 전무를 비롯하여 한진해운, SK해운 등 해운업계 선박금융 담당 임원 및 책임자, 산업은행, 수출입은행, 무역보험공사, KAMCO, 외한은행, 하나은행 등 국내 정책금융기관 및 시중은행 심사역, 그리고 신한캐피탈, 산은캐피탈, 외한캐피탈 등 제2 금융권, 한국선박금융 및 KSF선박금융 등 선박운용회사 관계자 등 29명이 참석하였다.

선주협회, 제3차 보험·법제 실무협의회 개최

한국선주협회(회장 이종철)는 10월 24일 선주협회 회의실에서 제3차 보험·법제 실무협의회를 개최하였다. 금번 회의에서는 운송법 위원회의 LLMC에 대한 의견을 설명하고 책임한도까지 보상하는 사례는 많지 않은 상황이며, 국제수준으로의 보상한도 증액도 필요하지만 실제 보상한도까지의 사고도 거의 없고 한도 증액에 따라 가입해야 하는 보험료의 증가 및 이에 따른 운송비 인상이 불가피할 것으로 예상되고 해운선진국들이 가입했다고는 하나 96LLMC의 경우 주로 화주국들이 가입한 상황이며, 특히 주변국가중에서는 일본만 가입했을 뿐 중국, 대만, 싱가포르, 홍콩 등은 여전히 미가입 상태인 점을 법무부 운송법 위원회에 대응하기로 합의하였다.

이외에도 E-L/G 서비스 도입관련사항 협의를 하는 등 선주협회는 앞으로도 정례적으로 보험·법제실무협의회를 개최하기로 하였다.