



해운·조선 경쟁력 제고위해 선박금융공사 설립 시급 중국의 부상으로 국내 해운 및 조선 경쟁력 약화



우리나라 해운 및 조선산업의 지속적인 발전과 철강, 금융, 보험산업과의 동반성장을 위해 선박금융공사(가칭)의 설립이 시급한 것으로 지적됐다.

한국선주협회(회장 이종철)는 지난해 3월 부산광역시와 선박금융 전문기관 설립을 위한 양해각서를 체결한데 이어 지난해 6월 선박금융 전문기관 설립 필요성에 대한 연구용역을 발주, 대외경제정책연구원, 한국해양대학교, 고려대학교, 우송대학교 등 4개 연구기관이 공동으로 이 연구를 수행했다.

이 연구에 참여한 한국해양대학교 이기환 교수는 3월7일 한국선주협회 대회의실에서 가진 「선박금융 전문기관 설립필요성 연구결과」 기자회견에서 해운산업 세계 5위, 조선산업 세계 1위 등 해운 및 조선산업의 위상과 경쟁력 제고를 위해서는 선박금융공사 설립이 시급하다고 강조했다.

이 교수는 중국의 경우 해운불황기에 자국조선소

에서 신조선을 건조하는 외국선주들에게 선가의 80%를 지원하는 한편, 자국조선소에서 건조한 자국선박으로 자국화물을 수송하는 국수국조(國輸國造) 정책을 표방하는 등 해운 및 조선산업의 부상으로 우리 해운 및 조선의 경쟁력이 크게 위협받고 있다며, 정부의 정책적인 배려가 필요하다고 말했다.

특히, 이 교수는 민간금융사는 신용위기가 재현될 때 선박금융을 지속할 수 없기 때문에 선박금융공사로 하는 것이 바람직하다고 강조하고, 이를 위해서는 가칭 선박금융공사법의 제정이 필요하다고 설명했다.

이 교수는 또 선박금융공사의 법정자본금은 최근 정부 및 한국은행이 2조원을 출자하여 설립된 주택금융공사의 사례를 감안하여 2조원으로 설정하고, 설립 당시의 납입자본금은 정부와 민간 설립주체들이 51:49 비율로 출자하도록 제안했다.

중동 북아프리카 및 고유가사태 대책 마련 시급 선협, 중동사태가 해운업에 미치는 영향 대책회의 개최

한국선주협회(회장 이종철)는 지난 3월 9일 “중동 항로/고유가”를 주제로 대책반 회의를 개최하였다. 동 회의에서는 2010년 중동지역 항만 선박입출항을 정리하고 중동사태가 해운업에 미치는 영향 및 대책에 대해서 논의하였다.

이번 회의에 참가한 선주협회 및 선사, 그리고 국토해양부 관계자는 중동지역의 정정불안으로 국제유가가 급등하고 있다고 심각한 우려를 나타냈다. 특히, 리비아 소요사태, 이집트 정권몰락, 미국의 이란제재 등 중동국가 정세불안이 확산되고 있는 이에 따라 선박 연료유 가격은 고공행진은 선사들의 운영여건을 더욱 악화시키고 있다고 우려했다.

특히, 연료유가 급등이 해운업에 미치는 영향으로는 선박의 운항원가가 급격히 상승하여 채산성이 악화되고 있다고 우려했다. 연료유가 톤당 100\$ 인상시 5천TEU급 컨테이너선 1척당 연간 390만달러(44억원)의 추가비용 발생하고 7만DWT급 파나막스선의 경우는 동일조건시 연간 105만달러(12억원)라는 추가비용이 발생할 것으로 예상했다.

이에따라 영국의 조디악 등 대형벌크선사 경우

계선을 통해 비용을 절감하고 있는 것으로 나타났다. 조디악은 현재 싱가포르 연안을 계선지로 활용하고 있으며 만약 현재의 상황이 지속되고 연료유가가 더욱 오를 경우 계선선박이 크게 증가할 것으로 예상된다.

유가급등에 따른 선사들의 또 다른 대책중의 하나는 선박의 운항속력 감속을 통한 연료비 절감이 있다. 지난 2008년 9월 글로벌 금융위기 이후 해운시황이 폭락함에 따라 컨테이너선사들이 선속감속을 통해 운항비용을 절감하기도 했다. 선속감속은 선박 수요 증가로 이어져 운임회복에 크게 기여를 했다.

예를 들어 5천TEU급 컨테이너선 선속 20kt에서 15kt로 감속시 매일 45톤 연료유를 절감할 수 있으며 이는 연간 135만달러의 운항비를 절감하는 효과가 있는 것으로 나타났다.

그러나 최근에 국제유가 급등으로 벌크선과 유조선의 경우도 운항속력을 감속하고 있거나 연료유 가격이 저렴한 항만으로 회항하여 급유를 하고 있는 실정이다. 아시아지역에는 싱가포르항이 있으며 유럽지역에는 로테르담항 등이 그 역할을 하고 있다.

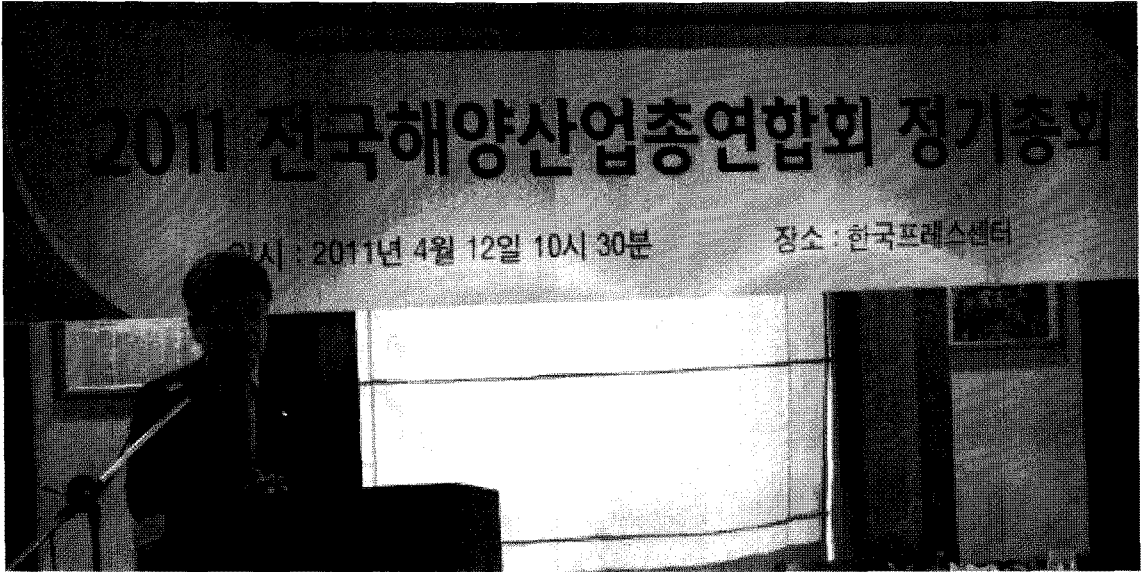
국제 연료유가 추이 (톤당)

구분	F.O(380CST)			
	12.4	1.7	2.23	3.15
L/A	505.0 \$	545.0 \$	597.0 \$	653.5 \$
Houston	482.0 \$	497.0 \$	597.0 \$	617.5 \$
Singapore	501.0 \$	517.0 \$	628.0 \$	639.0 \$
Rotterdam	485.0 \$	512.0 \$	590.5 \$	599.5 \$
Pusan	522.0 \$	554.0 \$	642.5 \$	657.0 \$

※ 싱가포르항 기준 연료유가격(F.O) 3개월만에 톤당 138달러 인상

전국해양산업총연합회 정기총회 개최

이종철 회장 연합회 신임 회장 취임



2011년 전국해양산업총연합회(회장 이종철)는, 해양산업 대국민 이미지 제고사업, 해양산업 동반 발전을 위한 대책, 해양산업에 대한 대국민 홍보 강화, 해양산업 발전 대 정부 및 국회 활동강화를 중점적으로 추진한다.

전국해양산업총연합회는 지난 4월 12일 정기총회를 통해 이같이 밝히며 올해 사업계획 및 예산안을 심의·의결했다.

구체적으로 해양산업 대국민 이미지를 제고하기 위해 바다의 날 마라톤 대회 개최, 전국 카누·드래곤보트대회 개최, 대한민국 해양영토대장정 공동 개최, '바다사랑 음악회' 개최, 바다사랑 나눔 행사 개최, 해양 클레임 모의심판대회 등을 개최할 계획이다.

해양산업 동반 발전을 위해서는 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년회, 회원 단체 애로사항 파악

및 개선 추진, 회원 단체 사무국장 연찬회 개최, 타 경제단체와 협력 추진 등이 있다.

해양산업에 대한 대국민 홍보강화 방안으로는 'Maritime Korea' 발간, 해양산업 홍보/기획실무위원회 구성운영 등이 논의되었다.

해양산업 발전 대 정부 및 국회 활동 강화 방안으로는 정부 및 국회 대상 정례 간담회 추진, 해양금융 전문기관 설립 추진, 선상부재자 투표 도입 추진, 선원소득세 비과세 범위 확대 추진, 해양관련 법령 및 제도 개선 추진 등이 있었다.

한편, 이날 정기총회에서 총연합회 신임회장에 이종철 한국선주협회장이 승계됐다. 또한 수석부회장에 한국항만물류협회 이원태 회장, 부회장직에 한국해운조합 김시전 회장, 이사직에 박인섭 해양환경관리공단 이사장, 한국해양수산개발원 김학소 원장이 승계됐다.

이날 이종철 회장은 취임사를 통해 “현재 중동 리비아 사태, 일본 대지진, 해운시황의 침체 등 계속적으로 위기가 닥치고 있다”며 “우선 위기를 극복하기 위해 각 개별 기업이 위기 관리 대책이 마련되어야 한다”고 말했다.

“해양산업 특성상 산업 전체의 경쟁력 중요한 만큼 금융인프라 확충, 해양전문인력 양성 등을 위해 해양관련 단체장들이 힘을 합쳐 구조적 경쟁력이 강화될 수 있도록 노력하자”고 밝혔다.

또한 이날 정기총회에 참석한 김희국 차관은 “최근 해운시황 약세 지속, 일본 대지진, 유가상승 등 많은 것이 예고되고 있다”며 “정부는 이런 상황속

에서 해운시장 다변화와 경쟁력 강화를 위해 국적선사 선박금융 강화, 새로운 자원개발 및 신시장 개척, 해운중개업 육성, 관련 협회 제도적 기반 마련, 부가가치 높은 선박관리업 특화, 항만물류산업 경쟁력 강화 등을 지원할 방침”이라고 밝혔다.

한편, 이날 정기총회는 신임 이종철 선주협회장을 비롯, 한국항만물류 협회 이원태수석 부회장, 한국선주상호보호조합 박범식 전무, 한국해기사협회 민흥기 회장, 바다살리기국민운동본부 정태순 총재, 케이엘넷 정유섭사장 등 34개 단체장이 참석한 가운데 진행됐다.



대량화물의 안정적 수송체계 확보전략 수립 장기운송계약을 통한 선·화주 Win-Win 전략 필요



우리나라 해운산업의 지속적인 발전과 대량화주의 안정적 운송수단 확보를 위해 선·화주간 협력이 절실한 것으로 지적됐다.

한국선주협회(회장 이종철)는 지난해 7월부터 12월까지 양현재단과 공동으로 '선·화주 상생협력을 위한 표준모델 및 협력체계 구축방안' 연구용역을 발주, 한국해양수산개발원에서 이 연구를 수행했으며, 최근 연구결과가 나왔다.

이 연구에 참여한 한국해양수산개발원 김수엽 실장은 3월 21일 한국선주협회 대회의실에서 가진

'선·화주 상생협력을 위한 표준모델 및 협력체계 구축방안' 기자간담회에서 대량화물의 안정적인 수송권을 확보하기 위해서는 장기운송계약을 통한 선·화주간 긴밀한 협력이 절실하다고 강조했다.

글로벌 해운환경의 급격한 변화로 선사, 화주, 조선소의 경영 리스크가 초래됐다. 특히 대량화물 수송과 관련된 주체들의 경제성과 안정성을 고려한 선·화주 상생 전략 수립이 어느 때보다 필요한 때이다.

대부분 전략물자라 할 수 있는 대량화물의 안정적인 수송체계는 산업발전의 기반으로 선·화주 상

호 협력을 통하여 안정적인 협력체제와 국민경제에 기여할 방안 마련이 시급하다는 지적이다.

이날 김수엽 실장은 화주가 국적선사를 이용할 경우 안정적인 수송망을 운영함에 따라 화주-선사-조선소의 협력을 통한 경기부양 효과가 발생, 내수 경기 활성화를 도모한다는 연구결과를 발표했다.

특히 장기운송계약 비율 증가는 국적선사의 운송량을 증가시켜 선박 수급 부족을 초래하며 이는 선박 발주로 이어져 내수경기를 활성화 한다는 내용이다.

또한 내수 경기 활성화는 고용증대, 소비증가, 관련산업의 수요 발생 등의 파생수요를 발생시킴으로써 국내 산업에 파생수요를 발생시켜 직·간접적 경제적 효과 증대를 기대할 수 있다는 것이다.

이날 김수엽 실장은 화주들이 외국선사 이용시 국가경제에 미치는 영향 또한 설명했다. 김수엽 실장은 “국내 대량화물의 수송을 외국선사가 수행할 경우 국민경제 선순환에 부정적인 영향을 미친다.”며 “외국 선사 이용시 화주의 운송비용 절감이 일부 가능하나 국적선사와의 큰 차이가 없다”고 밝혔다.

김수엽 실장은 일본, 대만 등의 해외사례를 들며 “국내 선사와 화주의 신뢰관계가 더욱 강화되어야 한다.”고 주장했다.

이와 관련해 김수엽 실장은 “일본은 장기 운송계약 중심의 선대운영으로 전략물자의 안정적 수급 및 리스크를 분산하고 있으며 일본 대량화주와 선사는 강력한 신뢰관계에 기반 하여 장기계약을 지속적으로 체결하고 있다”고 전했다.

또한 일본선박의 내용연수는 15년 이하로 감가상각이 국내보다 단기에 선가 회수가 가능하다는 점을 전하며 국내 선사는 감가상각 기간이 일본보다

더 길어 선가 회수까지 소요되는 시간이 오래 걸리는 점을 지적했다. 이는 일본선사의 국내 시장 진입을 통한 국적선사의 경영기반 위축을 초래한다는 분석이다.

아울러 국적선사를 국가 정책으로 보호하기에는 국내 여건상 어려우나 정부의 정책지원은 필요하다는 주장이다.

김수엽 실장은 “대만의 경우 해운경영총처를 통해 국적선사를 보호하고 있으나 선대는 지속적으로 감소하고 있다”며 “국적선사를 활용시 항만시설 정비, 적정 선형 개발 등 정책적 지원방안 마련이 필요하다”고 강조했다.

이날 김수엽 실장은 선·화주 상생표준 모델로 4가지를 제시했다. 이날 제시된 상생표준 모델은 선·화주의 기업 공통 리스크 관리, 해운시장 변동성 분석, 수송계약관련 쟁점, 선·화주 상생협력 모델이다.

선·화주 협력방안으로는 선·화주간 정책협의회 활성화를 제시했다. 이는 전략적 동반자인 선·화주가 공통현안과 중장기 상호 발전전략을 정기적으로 논의하는 기구로서 선사, 화주, 정부, 유관기관 등이 참석한 가운데 이뤄져야 한다는 점이다.

또한 선·화주 합작선사 운영을 제시했다. 장기적인 대량화물 수요에 대응하기 위한 합작선사를 설립하는 방안이다. 김수엽 실장에 따르면 이는 선사와 화주의 이해관계를 조율하고 상호간 장기적인 협력관계를 구축하는 모델 중의 하나이다.

이와 함께 국적선사의 경쟁력을 강화하기 위해 국적선사의 체질개선을 통한 고품질의 서비스를 제공해야 한다는 것이다. 특히 경쟁력 있는 운임, 시황정보 공유, 재고관리 및 구매원가 절감 등 대화주 밀착형 서비스를 제공해야 함을 역설했다.



일본지진에 따른 다양한 해운업계 영향 전망 중장기적으로 피해복구를 위한 원자재 수요 증가 예상



일본지진이 해운업계에 단기적으로 미칠 수 있는 악영향은 우선 컨테이너선 부분에서 찾아볼 수 있다. 쓰나미 피해로 일본 5개 컨테이너항만이 폐쇄되었는데 센다이, 오나하마, 오후나토, 히다치나가, 하치노헤 등 5개 항만이다. 또한 철도, 도로시설 파괴에 따른 물류시스템 붕괴로 이를 복구하는데도 상당한 시일 소요될 것으로 예상된다.

우리나라와 쓰나미 피해로 폐쇄된 5개 항만의 컨테이너 교역량은 한-일항로 전체물량의 3~4%에 불과해 영향은 극히 제한적이지만 한-일 항로 취항선사들은 항만폐쇄로 선박운항스케줄을 조정해야 하는 등 선박운항에 다소 차질을 빚을 것으로 전망이 된다.

다음으로 벌크선 부분이다. 치바, 킨헨, 무로란, 기미쓰시 등 5개의 제철소에서 철강생산이 중단되었다. 2011년 철광석 예상 수입량 1억3천740만톤 중 2천만톤 가량의 철광석 수요가 감소될 것으로 예상됨에 따라 케이프사이즈 운임하락이 예상된다. 그리고 원자력 발전 사용 중단에 따른 대체연료 수요가 증가될 것으로 전망이 된다. 항만내 재고량 유실로 인해 단기적으로 석탄수요가 증가할 것으로 예상되나, 전반적인 수급에는 큰 영향이 없을 것으로 예상된다. 마지막으로 탱커선 부분이다. 지진으로 인해서 일본의 석유정제시설 일부가 파괴되었으며 그에 따른 원유 수입량 감소 및 단기적인 유가하락이 전망된다.

이번지진이 중장기적으로 해운업에 미칠 수 있는 영향으로는 컨테이너선 부분에서 전자제품 생산량 급증으로 그에 따른 부품소재 수출입 물동량이 증가될 전망이다. 특히 휴대폰, TV 등 생활 가전제품 수요증가로 컨테이너 운임이 상승할 전망이다. 또한 엔화가치 하락에 따른 수출 물동량 증가도 전망이 된다. 두 번째로 벌크선부분에서는 피해 복구를 위한 건설부분 지출 증가로 원자재 수요가 증가할 전망이다. 특히 시멘트, 철재 수송에 사용되는 중 소형 벌크선 시황의 강세가 전망된다. 그리고 자동차, 건물 생산에 필요한 철광석 수요 급증으로 케이프선 수요가 회복될 것이다. 한편 원자력 발전 사용

지연이 장기화 될 경우 석탄 수요의 강세가 지속될 전망이고 센다이 지역이 곡창지대인 점을 고려할 때 곡물수입도 증가가 예상된다. 탱커선 부분에서는 일본의 원유 수요증가로 VLCC선 운임이 상승할 전망이다. 원전피해에 따른 LNG수요증가로 연간 500만 톤 가량의 추가 LNG수요도 증가할 것이다. 그리고 피해복구에 필요한 합성고무 및 화학제품 수요증가에 따라 석유화학제품선 시황 상승이 기대된다. 기타 영향으로는 원자력 발전소 방사능 유출이 태평양 해역으로 확산될 경우 통항선박에 지장이 있을 것으로 예상이 되고 일본해역 항행선박의 안전관리 강화 및 운항에 차질이 발생할 것으로 예상된다.

선주협회, 미국 유명 로펌과 공동 세미나 개최 해적, 이란제재 등 다양한 해운관련 이슈 설명

한국선주협회(회장 이종철)는 미국 뉴욕소재의 해운전문 로펌인 Blank Rome LLP사와 공동으로 해적, 이란제재 등 최근 이슈가 되고 있는 다양한 주제에 관한 합동 세미나를 개최했다.

3월15일(화) 14시부터 17시까지 개최되었던 동 세미나에는 Blank Rome LLP 로펌 소속 대표변호사 3명이 방한하여 6가지 주제에 관한 심도 있는 발표를 하였다.

발표자로는 “Practical guide to legal writing”와 “Legal method”의 저자인 Richard V. Singleton, Conor Warde. 그리고 John D. Kimball 씨가 맡았다.

특히 John D. Kimball씨는 우리나라에도 잘 알려진 “Time Charters” 책의 저자이기도 한 만큼 유명한 변호사이다.

한편, 이번 세미나에서는 “이란 제재에 따른 미국 해양산업 영향”, “미국의 해적대응 현황”, FMC(미 해사연방위원회)의 주요 역할 및 현안사항“, “선주의 해양오염 책임과 제한에 따른 영향“, “선하증권상의 선주와 용선주 책임관계“, “항해 및 정기용선 관련 이슈“ 등을 중점적으로 다루고 참가자들에게 유용한 정보를 제공했다.



신영증권, 벌크시장 박스권 움직임 전망 좁은 폭의 운임 범주내에서 등락 반복 예상

벌크 운송 시장 추세가 과거로의 회귀 추세를 보이고 있어 운임은 박스권에서 움직일 것으로 신영증권의 엄경아 연구원은 밝혔다.

3월 11일 벌크선 운임지수는 전일 대비 24포인트 상승하여 1500선을 넘는 1562을 기록했다. 그 동안 약세를 보이던 케이프사이즈(Capesize: 17만톤 이상의 대형선)급 벌크 운임이 큰 폭으로 상승 마감했다.

일일 평균 운임이 몇 천 달러 수준으로 고전을 면치 못하던 운임이 드디어 1만달러를 넘어서며 상승 기대감을 되찾게 했다. 계절적인 요인으로 인해서 별다른 움직임을 보이지 않던 해상 물동량이 다시 움직이기 시작하는 것으로 보인다.

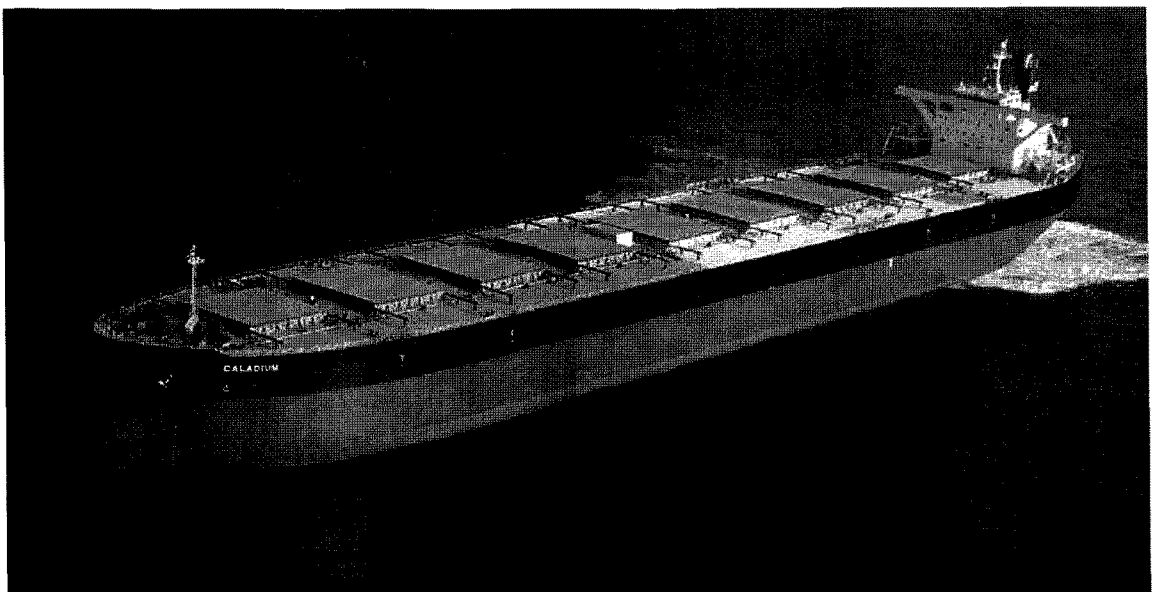
원자재 수출국가에 생긴 홍수/결빙 등의 피해 상황이 정상화 되고 있는 상황이며, 춘절 이후 생산이 정상화되지 않았던 중국의 철강업체들도 정상 가동이 예상된다.

공급과잉이 전면적으로 해소된 상황이 아니기 때문에 중장기적으로 운임이 지속 상승할 것이라고 보기는 어렵지만, 겨울 동안 움직이지 못한 화물들이 다시 움직이기 시작함에 따라 단기적으로 바닥을 확인한 것으로 보인다.

벌크 운송 시장운임이 기존의 박스권을 벗어나기 시작한 것은 2003년부터이다. 그 이전까지 BDI(Baltic exchange Dry Index)는 1000~2000 사이의 박스권을 유지하며 등락을 반복했다

2003년 이후 시장은 추세가 완전히 뒤바뀌었다. 2003년 이후 금융위기 시기였던 2009년을 제외하면 5대 주요 벌크 화물은 6% 미만의 증가율을 보인 적이 없다. 이처럼 7~9%대 증가가 이어지는 장기간 동안, 정작 선박 공급량은 6% 이상의 공급을 보이지 않았다.

이와 같이 공급대비 수요 우위를 보이는 기간이



길어진 것이 2007년의 폭발적인 시장을 형성하게 된 주요 이유라고 볼 수 있다.

호황기 발주 물량이 쏟아져 나오기 시작한 2010년 한 해 동안, 벌크 운송 시장은 그 동안 모자랐던 공급량을 충분히 보상 받았다. 30년 만에 선박공급 증가율이 두 자릿수 이상을 기록하며 수요 증가보다 많은 공급증가가 나타났기 때문이다.

많은 선박이 인도된 와중에도 현재 선복량 대비 49.4%의 수주잔량이 남아있는 이상 10% 이상의 공급증가는 취소가 없는 한 3년간 지속될 것이다.

벌크 운임시장을 약세 전환하게 만든 구조적인 이유는 더 찾아볼 수 있다. 이번 벌크 운임시장에 큰 상승모멘텀을 가져온 화물을 한 가지 뽑아보라고 하면 단연 '철광석'이다.

특히 중국이 필요로 했던 철광석은 시장을 들뜨게 만드는데 충분했다. 한국과 일본의 철강업체들이 전용선(장기공급계약을 맺고 시장운임에 관계없이 운항원가에 일정마진을 더한 운임으로 화물을 운송하는 선박)으로 떠나르는 철광석을 스팟 시장에서 산 선박으로 조달을 했으니, 스팟시장에 배를 풀어놓은 선사들은 한 마디로 아주 많이 남는 장사를 할 수 있었다.

하지만 중국이 자체적인 철광석 생산량을 늘리고, 외부에서 수입하는 철광석에 대한 의존도를 낮추고 있다는 점, 사상 최대로 많은 양의 재고를 쌓고 있다는 점, 중국의 철강업체들도 장기공급계약 선대를 늘려 운반비를 낮추고 있다는 점 등이 시장운임을 아래로 누르고 있다.

향후 벌크 운송 시장은 1990년대와 비슷한 흐름을 보일 것으로 예상된다. 성수기에는 상승하고, 비수기에는 하락하면서 좁은 폭의 운임 범주 내에서 등락을 반복할 것으로 전망된다.

운임의 평균 수준이 BDI 기준 2000내외의 수준을 보이는 반면, 선사가 중장기 용선선의 비중을 크

게 늘린다거나 줄이지 않는다고 한다면, 용선운영을 통해서 얻을 수 있는 수익이나 손실의 규모는 적어진다.

운임이 추세적으로 오르거나 하락하는 시황과 비교해보면, 용대선 운영으로 얻을 수 있는 매출 규모도 감소하고, Low-Risk/Low-Return의 상황이 이어진다고 볼 수 있다.

반면, 운항원가가 고정되어 있는 저원가의 사선이나, 장기적으로 일정한 매출이 보장되는 장기수송 계약이 전체 매출 중 차지하는 비중이 늘어나게 되며, 이익 중 차지하는 비중도 높아질 것으로 예상된다.

저운임 기조의 시장에서는 화주들이 낮은 가격의 선대를 장기적으로 확보하고자 하는 움직임이 강하게 나타나면서 선사들이 스팟 시장에서 공격적으로 마케팅 할 수 있는 기회가 줄어들 가능성이 높기 때문이다.

저운임 기조가 반드시 선사들에게 악영향만을 줄 것으로 보이지 않는다. 고정원가 선대만을 운영하는 선사들에게는 매출과 이익을 감소시키는 요인이 되겠지만, 용선비중이 높은 국내 선사들에게는 원가와 매출이 동시에 감소하는 영향을 주기 때문이다.

시장운임이 높은 시기와 비교해 보았을 때, 동일 금액을 투자하여 더욱 많은 선대를 운영할 수 있게 되고, 장기운송계약을 원하는 화주들과 거래를 늘릴 수 있는 기회이다. 이익의 규모는 적지만, 안정적인 이익의 규모가 늘어날 수 있다.

저운임 시기에 지배선대 규모를 확대시켜 놓으면, 공급과잉이 해소되는 시점에 수익성이 대폭 개선되는 발판을 마련하는 것과 같다. 따라서 안정적인 운임수입의 비중을 늘려 변동성을 줄이는 것이 향후 벌크 선사가 지향해야 할 운항전략이 될 것으로 보인다.

해운산업의 질적 성장 위해 전문인력 양성 시급

KMI, 해운 전문인력 수급전망과 정책방안 발표

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 지난 해 수행한 기본연구과제 연구보고서를 발간하였다. 연구보고서 가운데 “해운산업 전문인력 수급전망과 정책방안”(연구책임자 : 김우호 해운시장분석센터장)에서는 우리나라 해운산업의 전문인력의 수급을 전망하고 정책방안을 제시하였다. 다음은 연구보고서의 주요내용을 정리한 것이다.

□ 해운산업 전문인력 수급전망과 정책방안

▷ 1. 선진국형 해운 전문인력 부족의 영향

선박투자 및 금융컨설팅, 국제해상법률 및 중재, 선박중개 및 관리, 해상보험, 해운시황 컨설팅, 녹색해운 혁신분야 전문가 등 선진국형 해운산업 전문인력 부족과 그로 인해 해운산업의 지속가능한 발전과 성장에 한계를 겪고 있다.

해운?조선 선진국임에도 고기능 전문인력 부족으

로 고부가가치 해운산업 확장과 새로운 시장 창조에 한계가 있다. 선진국형 전문인력의 국부창출 규모가 매우 크며 전문인력 수요는 지속적으로 확대되고 있다. 전통의 선진 해운국인 영국의 클락슨사 등의 해운중개업체의 경우 2008년 1.9조 원 매출을 기록, 우리나라 관련 중개업 총 추정 매출액 4천 300억 원의 4.5배 규모를 달성한 바 있다.

▷ 2. 전문서비스 역수입에 따른 새로운 국부창출 기회 상실

한·중·일이 세계해운시장 중심지임에도 법률, 금융 등 전문서비스와 해운시장 정보는 유럽 전문기업을 활용해 서비스를 수입하고 있어 국부유출이 나타나고 있으며 새로운 국부창출 기회를 잃고 있다.

전문서비스를 역수입함으로써 지속적인 국부유출은 물론 아시아 해운의 양적성장에 따른 미래 고부가가치 사업서비스 수출 기회마저 잡지 못하고 있

다. 예를 들어, 국내 해운 기업간 분쟁도 영국 등 해운선진국에서 중재, 조정하며, 국내 조선정보를 해외 컨설팅기업에게 역수입하고 있는 실정이다. 해운 클러스터의 부재, 비즈니스 모델의 제한, 소규모 영세기업의 난립, 정책부재 등 전문인력 성장 토양은 아직 갖추어지지 못했기 때문이다.



▷ 3. 전문서비스 인력에 대한 수요 지속적으로 확대될 전망

본 연구는 2010년 10월 표준화된 방식으로 조사가 가능한 4개 업종(정기선, 부정기선, 선박관리, 해운중개)의 전문서비스 인력에 대한 고용현황 및 미래 수요를 조사했다. 우선 응답기업의 조사대상 인력자의 73%가 재교육을 필요로 하고 있는 것으로 조사됐고, 또한 업계에서는 2020년까지 우리나라 해운기업의 전문서비스 인력에 대한 수요가 약 58% 증가할 것으로 내다보고 있었다.

한편 이러한 교육수요에 대해 정부가 적극적으로 인력양성 프로그램을 시행할 경우 그 효과는 더욱 커지는 것으로 분석됐다. 고급 인적자원은 해당 산업 및 국민경제에 긍정적인 파급효과(spillover effect)를 미쳐, 시장에서 자율적으로 결정되는 수준보다 높은 소득과 고용기회를 창출할 수 있다. 실제로 지속적인 정부의 인력양성 프로그램은 이러한 파급효과를 배가시키는 것으로 나타났다. 컴퓨터 가상실험에 따르면 이러한 정부정책으로 2020년까지 최소 4천390명의 일자리가 추가로 창출될 수 있는 것으로 나타났다.

▷ 4. 선진해운국은 고급 선원과 육상 전문직을 연계, 지식기반 해운산업 발전에 국가역량 집중

EU, 영국, 덴마크, 노르웨이, 싱가포르 등 선진해운국은 고급 해운인적자원 육성을 국가 해운정책의 핵심 과제로 추진하고 있는 것으로 조사됐다. 영국의 경우 자국 및 해외 인력을 자국 교육기관에 수용, 고급 선원인력을 양성하고 충분한 해상 일자리를 제공함으로써 고급 선원으로 성장할 수 있도록 한 후 다시 육상의 해운전문인력으로 유입하는 평생 직업경력개발 과정을 기본 틀로 하고 있다. 이와 같이 선진국은 인적자원의 평생관리를 통해 양적성장의 한계에도 불구하고 지속적으로 세계해운의 중

심국 역할을 영위하고 있다.

경쟁국인 일본은 승선경험이 있는 전문인력 급감으로 선박관리 등 육상전문직 부족 현상이 심화되고 있으며, 중국은 아직 해상선원 양성에 집중하고 있는 것으로 조사됐다. 하지만 중국은 풍부한 해상인력을 활용해 장래 육상 전문직의 발전 전망도 크다

우리나라도 국민소득수준의 향상에 따라 해상근무인력 공급 여력이 가파르게 감소하고 있고 이는 곧 육상의 해운 전문직 공급기반을 열게 만들고 있으며 나아가 해운산업의 발전 잠재력을 약화시킬 것으로 판단된다.

▷ 5. 해상근무자를 육상고급 일자리로 연계하고, 해운 전문인력 교육기본계획 수립 필요

해운 관련 전문성을 갖춘 해상 근무 인적자원의 역량을 최대한 활용하는 것이 효율적이다. 해상 근무직의 매력을 유지하기 위해서는 육상전문직 진출 비전을 제시하고 연계성을 강화하는 것이 중요하다.

이를 위해서는 첫째, 전문직 전환을 위한 경력개발 프로그램(Career Development Program)을 도입할 필요가 있다. 구체적으로 주요 단계별 교육 프로그램을 연계하는 것이 중요하다. 즉 기초 단계인 선원 인적자원 저변을 확대(중고등)하는 단계, 교육 및 고용(대학 및 승선) 단계, 전문직 전환(육상) 단계를 연결하는 해운인력 평생관리 체계를 구축해 나가는 것이 필요하다.

둘째, 각 분야에 산재된 해운전문인력 육성 프로그램을 총괄 조정하는 것이 시급하다. 이를 위해서는 무엇보다도 먼저 직업경력개발 전 과정을 총괄하는 해운전문인력 교육기본계획을 수립할 필요가 있다. 동시에 해운인력 교육위원회와 교육기획전문 민간조직 설치해 운영하는 것이 초기 단계에 광범위한 의견수렴과 장기 발전을 위한 초석을 만드는 데 중요하다.



KMI, 한중 물류협력방안에 대한 새로운 방향 제시 물류기업, 중국 최대 물류시장 장강지역 진출 필요

한국해양수산개발원(원장 김학소) 항만물류연구본부 김범중 연구위원의 연구팀은 “한중 물류협력 방안 연구 - 중국 장강지역 진출방안 도출” 을 수행한 결과 중국 최대 물류시장으로 성장하는 장강유역에 대한 우리나라 물류기업의 진출 필요성과 진출방안을 제시하였다.

중국 장강물류시장은 중국 GDP 40%, 교역액의 33%, FDI의 42%를 차지하는 중국 최대의 경제권으로 중국 경제성장을 주도하고 있으며, 서부대개발에 따른 연평균 11.9%의 높은 성장세를 보이고 있다.

장강물류시장은 3천km에 걸쳐 12개 성(省)·시(市)가 위치하고 있는 거대한 지역으로 각 지역마다 경제 및 물류환경이 상이하므로 효과적인 물류시장 진입을 위해서는 각 지역 특색에 맞는 진출전략을 수립해야한다. 따라서 당 연구에서는 장강물류시장 진출을 위해 거점별로 다음과 같은 진출방안을 도출하였다.

첫째로, 난징지역은 장수성 경제개발의 중심지이며 장강에서 외항선이 운항할 수 있는 마지막 항구로 성장가능성이 매우 높은 항만이다. 장강 물류시장을 효율적으로 진출하기 위해서는 대형 물류거점설립과 이를 기반으로 신규사업 및 사업확장 전략이 필요하다. 현재 난징시에서 외국자본 투자유치를 통해 대형 물류인프라 건설사업인 통탄컨테이너터미널사업과 통탄컨테이너물류센터사업을 추진하고 있다. 우리 물류기업은 터미널 운영 및 물류센터 운영사업 참여를 통해 운영에 따른 수익 창출, 터미널과 배후물류단지간의 연계를 통한 장강화물의 국내항만 유치, 장강유역 물류시장 진출을 위한 교두보 확보 등이 가능하다. 이 사업을 통해 장강 물류시장에

효율적으로 진출할 수 있을 것으로 판단된다.

둘째, 중부지역인 우한시는 세계적인 완성차업체인 혼다가 진출한 곳으로 자동차관련 산업이 발달한 지역이다. 자동차 부품 및 관련 산업에 대한 생산관리, 재고관리 등의 IT 솔루션 제공, 복합창고서비스, 복합운송서비스 등 토탈물류 서비스를 제공하는 3자 물류서비스 사업 진출이 유망하다. 이 사업 진출을 위해 중국물류기업과 협력이 필요하며 지분투자, 자산확보를 제고, 경영권 확보 등의 단계별 전략이 필요하다.

셋째로, 충칭 및 청두지역은 우리나라 제조기업의 진출이 미미하며 대형 물류기업이 독과점하고 있으므로 단계별 진출 전략이 필요하다. 먼저 1단계로 안정적인 사업기반 마련을 위해 반드시 화물을 확보하여 진출해야한다. 이를 위해서 우리 제조기업이 많은 중국 연안지역의 전자, 의약품, 고급가구, 생활제품 등을 판매지인 서부지역으로 운송하는 사업과 서부지역의 공장설립에 필요한 설비 및 건자재를 운송하는 사업, 유통물류업체의 서부진출에 따른 제품공급 및 소비자에게 배송하는 복합운송사업 등에 적극적으로 참여하여 초기에 안정적인 사업기반을 마련해야한다. 2단계는 적극적인 물류인프라 투자를 통해 사업영역을 확대해야한다. 이를 위해서 중국 물류기업, 한국 정부, 한국 물류기업과 공동으로 한국물류원구를 개발하여 관련된 도로 및 철도 운송사업, 물류센터 운영사업 등으로 확대해야 한다. 3단계로 고품질 물류서비스를 활용하여 3자 물류시장 진출을 통해 시장지배력 강화 및 신규사업 진출로 지역 중심 물류기업으로 성장하는 단계적 전략이 필요하다.