

2011년도 한국선주협회 사장단 워크숍 개최 해운산업의 지속적인 발전방향 중점적으로 논의



2011년도 한국선주협회 사장단 워크숍이 6월17일부터 6월18일까지 이틀간 천안소재 수협중앙회 연수원에서 개최되었다. 한국선주협회(회장 이종철)가 주최한 사장단 워크숍은 다양한 분임토의와 대응방안을 제시하며 성황리에 마쳤다.

특히 이번 사장단 워크숍에서는 선박금융 전문기관 설립방안과 함께 해운부대비용 절감방안, 선박관리업의 지속적인 검토, 정기선 및 부정기선 향후 시장 전망 등을 포함한 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 논의하였다.

외항업계 CEO와 협회 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 사장단 워크숍에서 이종철 회장은 개회사를 통해 "지금 세계경제는 그리스를 비롯한 유럽권 국가들의 재정악화와 중동지역 정정 불안

확산에 따른 고유가 지속, 그리고 미국과 EU의 성장세 둔화 등으로 매우 불투명한 상황이며, 해운시황 또한 어려운 상황"이라고 말했다.

이종철 회장은 "지금의 어려움을 조기에 극복하기 위해서는 회원사 대표들의 투철한 기업가정신이 필요한 시점"이라며, 오늘 개최되는 부문별 분과위원회에서 해운위기 극복을 위해 개선할 제도는 없는지, 해운발전을 저해하거나 해운기업의 자유로운 영업활동을 가로막는 장애물이 없는지 챙겨주시고, 이에 대한 대안을 적극 개선하여 줄 것을 당부했다.

이어 한국선주협회 사무국 김영무 전무는 2011년 상반기 주요업무 실적과 선박금융 전문기관 설립추진과 2012 여수세계박람회 참여방안 등 하반기 사업계획을 보고했다.

한국선주협회 사장

17(금) ~ 18(토) 한국선주협



또한 한국선주협회 김영무 전무는 2011년 하반기 주요추진 업무로 호불황에 영향을 받지않는 선박금융공사 설립, 무역보험공사의 선박금융 보증제도 확대, 캄코·선박·선사간 회계 경리정보공유를 위한 경리부장회의의 정례화, 매입프로그램 활성화, 국제회계기준 개정관련 대응책 마련, 한인도 해운협정 체결, 해상보안서비스 공동구매 완료(9월중) 등을 추진하겠다고 밝혔다.

업무보고가 끝난 뒤 사장단은 정책분야를 비롯하여 선원선박 및 안전분야, 정기선분야, 부정기선 분야 등 4개 분임조로 나뉘어 해운현안에 대해 의견을 나누고, 대응방안을 논의했다.

● 정책분야 - 선박금융기관 설립으로 토의

먼저, 정책분야 분임토의(분임장 신성해운 신용경 전무)에서는 선박금융 전문기관 설립방안을 비롯하여 기존 선박금융 활성화 방안, 해운부대비용

절감방안, 중소선사에 대한 배려방안, 카페리항로 개설문제, 해운정보 공유시스템 강화방안 등을 중점적으로 토의했다.

특히, 선박금융 전문기관 설립방안에 대해 참석자들은 해운을 이해할 수 있고, 현재 운영되고 있는 정책금융기관과의 차별성을 가져야함은 물론, 업무성격을 정확히 설정하여 해운기업에 도움이 될 수 있는 금융기관을 설립해야한다고 입을 모았다.

또 기존 선박금융의 경우 해운불황으로 인해 기존 금융기관의 대출 조건이 강화되고 있는데다 만기 연장 중단, 기존

금융에 대한 이자율 인상 등 금융 여건이 악화되고 있다며, 금융기관의 해운업 이해도 증대를 위한 활동을 강화하고, 해운 불황기에 금융기관의 대출조건이 완화되도록 정부와 금융권의 정책적인 배려가 시급하다고 지적했다.

또한, 중소선사에 대한 배려차원에서 중소형 선





사들의 애로사항 해소를 위한 간담회를 정례화하고, 중소형 선사들만의 특수한 애로사항에 대한 논의의 장이 필요함은 물론, 규제완화가 국제적 추세인데 해운업 등록기준 강화는 국제추세에 역행하는 것이라고 말했다.

● 선원선박 및 안전분야 - 선박관리업 지속적 검토

선원선박 및 안전분야 분임토의(분임장 우양상선 채영길 사장)에서는 선박관리업의 지위 및 역할, 선원수급 분제, 해적대책 등을 중점적으로 토의했다.

선박관리업의 역할과 관련하여 현재 별도의 관리사를 통한 선박 및 선원관리가 보편적 트렌드라는데 의견을 같이하고, 선원 및 선박의 제반문제에 있어서 관리사 없이는 정책입안이 어려운 만큼 이에 대해 지속적으로 검토해 나가기로 했다.

또 선원수급과 관련해서는 작년 사장단 워크숍 이후 신규 해기사 양성인원, 승선근무예비역 인원 증원 등의 성과가 있었다고 평가한 뒤 외국인 선원 공급의존도가 불가피하게 심화될 수밖에 없으므로, 안정적인 외국인 선원 공급을 위하여 과감한 투자가 필요하다는데 인식을 같이했다.



참석자들은 또 초급해기사 공급확대와 더불어 장기승선 유도가 더 큰 과제라며, 해사고 출신 해기사가 승선 중에 이수할 수 있는 '사이버해양대학교' 과정을 설립하여 장기승선을 유도하는 방안을 협회에서 적극 검토해 줄 것을 요청했다.

해적대책에 대해서는 선원대피처를 찾기가 힘든 일부 선종에서는 효과가 있으나, 천편일률적으로 전 선종에 설치를 강제시키는 것은 문제가 있다며, 선원대피처의 효용성 문제를 재검토할 필요가 있다고 지적했다.

● 정기선분야 - 일·대만항로 개방 “가시적인 결과물이 없다”

정기선분야 분임토의(분임장 태영상선 박영안 사장)에서는 일-대만항로 개방문제, 항로별 정기선시황 동향 및 전망, 근해선사 경쟁력 확보방안 등에 대해 토의했다.

일-대만항로 개방과 관련, 오래된 숙원사업임에도 가시적인 결과물이 없으며, 실효를 거둘 수 있는 구체적인 조치가 필요한 시기임을 강조했다. 이 문제는 정부차원의 해결을 기다리기보다 민간차원의 조치가 필요하며, 협회에서 구체적인 실천을 위해 민관협의를 통한 로드맵을 만들어 추진해 줄 것을 요청했다.

또 정기선 시황은 당분간 조정을 거친 후 안정을 찾을 것으로 전망되나, 대형선의 투입에 따른 선복과잉과 벙커가격 상승이 시장에 부담으로 작용할 것으로 예상했다.

이밖에도 근해선사 경쟁력 확보를 위해 Feeder 역할만이 아닌 특화된 항로개발을 통한 원양선사와



의 상호협력을 통한 동반성장을 추진하고, 인센티브와 같은 단순 보조보다 실제 도움이되는 정책이 필요하다는데 인식을 같이했다.

● 부정기선분야 - 부정기선사들 재산성 악화

부정기선 분야 분임토의(분임장 동원해운 조승범 사장)에서는 부정기선 해운동향 및 전망, 대량화주의 해운업 진입근절방안 등이 중점적으로 논의됐다.

최근 부정기 시황은 최악의 상황으로 유가 상승세 지속, 중국의 성장억제정책, 동일본 대지진과 호주의 홍수, 브라질 항만 체선 심화 등 각종 악재로 인해 침체를 거듭하고 있으며, 이로 인해 부정기선사들의 재산성이 악화되고 있다고 지적했다.

특히 유가상승으로 인해 지난해까지만 해도 총운임의 40% 수준이었던 선박연료유가가 최근 55%에 달하면서 선박운항 원가가 한계에 도달했다며, 정부의 정책적인 지원이 시급하다고 강조했다.

또한, 브라질 Vale사와 미국의 Cargill사 등 대량화주들의 대규모 선대 확충으로 부정기 선용선사의 입지가 악화되고 있는 것도 문제점으로 지적했다.

올 하반기 전반적인 부정기선 시황은 상반기보다 호전될 것으로 전망되나, 시황회복 속도가 더딜 것으로 보여 이에 대한 대비가 필요하다고 강조했다.

또 참석자들은 대량화주의 해운업 진출시 경쟁력 약화로 물류비용 증가가 불가피한데도 일부 대형화주들이 해운업 진출을 모색하고 있다며, 대량화주들 보다는 전문해운선사의 생산성이 더 효율적임을 입증하는 연구가 필요하다고 말했다.

또한, 물류산업이 파이낸싱 산업화되는 국제추세를 반영하여 정부차원에서 육성이 필요하다는 지적이 있었다. 이는 자본력 없이 물류산업의 국제경쟁력을 꺾을 수 없기 때문이다.

이와 함께 해운산업이 국가경제는 물론 국가안보 및 국민생활에 크게 기여하는 점을 부각시켜 해운산업 육성에 대한 범국민적 공감대 형성과 함께 해운·조선간 상생방안을 모색하고 특화된 선박금융 전문기관이 필요한 만큼 협회에서 이를 적극 추진해 줄 것을 요청했다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장·단기 업무추진계획을 재점검하여 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2001년부터 정례적으로 워크숍을 개최하고 있다.



선협, 선박금융 전문기관 설립 국회 세미나 개최

선박금융 전문기관의 설립 방향을 논의하는 자리 가져



한국선주협회(회장 이종철)와 한나라당 이진복 의원(부산 동래구)은 6월 15일 국회의원회관 소회의실에서 선박금융전문기관 설립에 관한 세미나를 개최했다. 이날 세미나에는 허태열 국회정무위원장, 김형오 전 국회의장 등 국회의원들과 이기우 부산시 경제부시장, 한국선주협회 이종철 회장, 김영민 수석부회장 등 300여명이 넘는 관계자들이 세미나에 참석하였다.

한국해양대학교(총장 오거돈) 이기환 교수가 선박금융 활성화를 위한 선박금융 전문기관 설립 필요성에 대해, 부산시 금융중심지기획단 박진석 사무관이 부산지역 금융중심지정책 추진방향에 대해 각각 주제발표하고 패널토론이 이어졌다.

패널토론자로는 KSF선박금융 신주선 사장을 비롯

해 법무법인 광장의 정우영 변호사, 한국산업은행 국제금융실 현용식 선박금융팀장, 국토해양부 최준욱 해운정책과장 등이 참석해 선박금융전문기관의 성격과 기능, 운영방안에 대한 구체적인 논의들이 이루어졌다.

● KSF선박금융 신주선 사장, "보증통해 시중유동자금 끌어들어야"

해운산업이 질적으로 한단계 성장을 해야하는 시기로 해운산업의 새로운 성장동력으로서 선박금융에 대한 역동적인 지원이 필요하다. 선박금융은 해운중개업, 해상보험, 국제 회계 및 법무 서비스 등 부가가치 창출로 이어져 해운산업과 동반 발전시킬 수 있는 중요한 산업이다. 또한 해운산업의 후

방산업인 조선업과 측방산업인 조선기자재 산업까지 동반 발전시킬 수 있는 매개체 역할을 할 수 있다. 그러나 금융위기 이후 선박금융에 필요한 자금을 지원해주는 국내 금융기관은 1~2개 정도에 불과하고 2009~2010년 국내 금융기관들이 지원한 선박금융(중고선 리파이낸싱 포함)은 약 10억~11억달러 정도에 그쳤다. 이는 국적선사들이 국내에서 확보할 수 있는 선박금융 자금 원천이 거의 사라졌다는 것을 의미한다.

지난 외환위기 당시 선박투자회사제도를 만들어 민간자금을 선박금융화 하는데 성공함으로써 위기를 극복했는데 이제는 선박금융전문기관을 설립해서, 해운산업을 더욱 발전시킬 수 있는 강력한 체제로 만들어야 할 때이다. 선박금융전문기관을 어떤 형태로 설립할 것인가에 대해서는 이기환 교수의 생각처럼 공사형태로 가는 것이 맞다. 민간은행체제로 간다면 선가가 하락하거나 해운불황이 도래했을 때 자산건전성, 충당금 적립 등으로 여신을 회수하거나 축소할 수밖에 없다. 그러나 금융공사 체제로 간다면 정부가 출자하기 때문에 좋은 신용등급으로 저리의 자금을 차입할 수 있다.

또 선박투자회사 설립 당시부터 논의됐던 내용이지만 선박투자회사(선박펀드) 투자자금에 대해 금융공사가 보증을 해주는 기능이 추가된다면 시중에 유통되는 막대한 부동산자금을 선박금융쪽으로 이끌어 낼 수 있다. 이 금액은 현재 해외에서 차입하는 달러 규모의 수십배에 달하는 규모가 될 것으로 추정된다. 이 외에도 부실화된 선사들의 선박을 매입하고 선가 상승시 매각해 원금을 확보하거나 추가 자본이득을 얻을 수 있다.

부산금융중심지와 관련해서 현재 부산시가 추진하고 있는 세계지원 부분은 아마도 (국회의) 전체적인 동의를 받아내기 어려울 것이다. 그러나 2006년부터 싱가포르가 시행하고 있는 MFI(Maritime

Finance Incentive) 제도를 차용해서 부산을 해사 클러스터로 만드는 것이 중요하다. 싱가포르는 MFI를 통해 해운관련기업들 뿐만 아니라 금융기관들에게도 자유무역주의에 입각해 과감한 세제지원을 해주고 있다. 이 때문에 싱가포르는 세계 해운선사들과 금융기관들이 몰려들어 아시아의 선박금융 중심지로 급성장했고 후방산업도 확대돼 고용창출 효과를 올리고 있다. 부산금융중심지도 국내외 몇 개 금융기관을 유치하는 것이 문제가 아니라 싱가포르 MFI제도와 같은 환경을 먼저 만들어 주고 국내외 선사들과 금융기관들이 자발적으로 부산으로 몰려들게 만들어야 선박관리회사, 보험회사, 회계 및 법무회사 등 후방 참여기관들이 자연스럽게 몰려든다.

● KDB 현용석 선박금융팀장, "해운에만 집중하면 리스크 너무 커"

선박금융 최근 동향을 보면 2008년 리먼사태 이전 2007년 하반기나 2008년 상반기 국내 금융기관에서 선박금융을 많이 지원했기 때문에 국적선사들은 사실 선박금융이 절실하다고 느끼지 않았다. 2008년 상반기까지 국내에서 이루어지는 선박금융의 80%를 국내 은행들이 조달을 해줬지만 리먼사태 이후 지금까지도 산은과 수은을 제외한 국내 은행의 선박금융은 사실상 중단됐다. 이는 해운시장이 어려워졌을 때 국제금융시장도 같이 어려워지기 때문인데 국제금융시장이 어려워지면 시중은행뿐만 아니라 정부도, 산은도 마찬가지로 외화를 조달하기가 쉽지가 않다. 이러한 관점에서 국내 선박금융의 근본적인 문제가 선박 신조를 비롯한 모든거래가 달러화로 이루어진다는데 문제가 있다.

국적선사가 우리 화물을 운송하기 위해 국내조선소에 배를 발주하더라도 반드시 영문계약서를 작성하고 달러를 조달하도록 하고 있다. 모든 거래가 달

리로 조달되기 때문에 외화 조달이 어려울 때 해운 업계에서 아무리 금융권에 도와달라고 해도 도와줄 수가 없다. 따라서 이 문제는 하주와 협의를 통해 원화로 집행할 수 있도록 첫단추를 꿰다면 선박금융문제도 보다 효율적으로 풀어낼 수 있다.

선박금융기관의 기능에 대해 말씀을 드리자면 우선 공사의 주 업무는 대출과 보증이 될 것인데 공사 이더라도 외화를 조달하는 데 한계가 있기 때문에 어떤 선사에게 얼마나 지원해줄 것인지, 지원대상과 규모를 보다 구체적으로 계산을 해볼 필요가 있다.

현재 국적선사가 200여개에 달하는 자본금 2조 정도의 선박금융공사가 200여 개 선사들의 자금수요 및 신조 자금수요 등을 모두 지원하는 것은 불가능하다. 200여 개 선사중 분명 덩핑하는 선사들이 있는데, 정상적이지 못한 선사들까지 지원해주면 오히려 정상적인 선사들을 도태시키는 사태를 일으킬 수도 있다. 따라서 선박금융공사가 지원할 수 있는 대상에 대한 보다 명확한 기준을 만들어야 한다.

현재 논의되고 있는 선박금융공사는 해운에 100% 대출을 해주는 구조로 돼 있다. 자본금 2조원으로 20조원을 투자받더라도 해운업이 안좋아지면 전체적으로 조직의 안전성이 떨어질 수 밖에 없다. 따라서 선박금융공사라는 조직을 이끌어 나가려면 지속적으로 수익을 내지는 못하더라도 우량한 거래, 위험하지 않는 거래에 참여해야 한다.

시중은행들이 선박금융을 제공하면서도 나름대로 버틸 수 있었던 다양한 분야의 대출 포트폴리오를 갖고 있었기 때문이다. 현재 산은의 대출 규모가 100조원 정도인데 이중 4%인 4조 정도가 선박금융이다. 4%의 선박금융이 부실화되어도 나머지 96%의 다른 포지션이 있기 때문에 견딜 수 있는 것이다. 선박금융공사가 앞으로 선박금융으로 5~10조원 정도의 대출자산을 갖고 있다고 할 때 해운불황이 3~4년 이어간다면 적자를 견디나가기 힘들

다. 유럽계 선박금융기관들의 경우 수십년동안 노하우를 쌓고 이를 해결해 나가고 있다. 이들의 노하우를 따라가려면 단기간에는 힘들것이다.

해운업에 집중하는 선박금융공사는 호황기에도 리스크가 있다. 호황기에는 일반 시중은행과 경쟁을 해야하는데 시중은행들은 파격적인 금리를 지원하기 때문에 그들과 경쟁하는 것은 결코 쉬운 일이 아니다.

선박금융공사가 신조쪽에 지원할 것인가의 문제도 검토를 해야한다. 세계 4~5대 조선소들이 모두 국내조선소들인데 이들 조선소들이 너무 잘 나가서 오히려 선박금융에는 문제가 된다. 이들 조선소들은 보통 한번에 10여 척씩 선박을 수주받는데 4~5개 조선소들이 이정도 규모의 선박을 수주하면 사실상 선박금융공사의 가용자산을 거의 소진하게 된다. 통상 선박금융이 10년 정도 진행되는데 선박금융공사가 이런 신조 금융을 지원하면 1년내 가용자산을 모두 소진해 앞으로 10년간 할 일이 없어진다는 의미다.

● 법무법인 광장 정우영 변호사, "투자가능 갖춘 공사형태로 만들어야"

우리나라 선박관련 제도들은 외국과 비교해 부족한 것이 별로 없다. 소득세, 관세, 선박금융 등에서 유럽과 비교해도 손색이 없다. 그럼에도 불구하고 위기만 오면 이상하게 다른 나라보다 쉽게 무너지는데 이것은 위기대응능력이 약하기 때문이다.

은행들은 호황기에 싼값으로 돈을 쓰라고 하였지만 위기가 닥치자 담보비율을 축소하고 연체한다는 이유를 들어 전액을 조기상환 요구하고 담보가 부족하니 추가담보를 넣으라며 압박을 가한다.

우리 선박금융은 이러한 위기에 대응하는 체계도 기관도 없었다. 지금 논의되고 있는 선박금융기관이 이 역할을 해야한다. 그러나 이 기관이 단지 대

출한도를 늘리는 식으로 접근해서는 안된다. 이미 산은과 수은을 비롯해 외국계은행에서 선박금융은 조달되고 있다.

따라서 위기를 대처할 수 있는 위기대처시스템을 만들어야한다. 정부는 해운업을 안보산업이나 기간산업이 아니라 단순히 민간산업으로 보는 것 같다. 그러나 정부의 시각처럼 해운업이 민간산업만은 아니다. 국적선사가 무너져 선가가 떨어지면 신조선가도 떨어지고 그러면 조선업도 무너지고 은행도 타격을 받게된다.

정부가 해운업을 안보기간산업으로 보고 지금부터라도 뭔가를 하려한다면 선박금융전문기관을 공사로 설립해야한다. 선박금융기관이 일반 상업 금융기관으로 설립되면 위기시 채권을 모두 회수하려고 할 것이다. 대손충당금이 많아져 적자가 나고 자기자본비율(BIS)이 낮아지면 금감원에서 영업정지를 받을 수 있기 때문이다. 선박금융전문기관이 은행처럼 순수 금융기관으로 운영이 되면 위기대응 방법이 없으므로 공사 형태로 운영이 되어야 한다.

선박금융공사 모델로 가장 이상적인 형태는 2008과 2009년 유동성 위기를 겪고 있는 국적선사들을 돕기위해 정부가 내놓은 캄코선박운용이다.

선사가 어려울 때 시장가로 선박을 매입해서 다시 빌려줘 위기를 극복할 수 있게 해주는 것을 민간에서는 할 수가 없다. 핵심은 대출이 아닌 바로 투자다. 금융위기 당시 유럽도, 하파그로이드와 같은 대형선사들이 타격을 받았지만 1년 반만에 극복을 했는데 하파그로이드가 위기를 극복 할 수 있었던 것은 함부르크시 정부가 보증을 해주면서 은행에서 약 12억유로를 지원해줬기 때문이다. 이중 4억유로 정도를 대출이 아닌 투자로 해줬다.

일본선사들의 경우 위기에도 별로 흔들리지 않는 것은 대출보다 투자 포지션이 크기 때문이며 그리스 선주들도 보유선박들의 자기자본 비율이 대부분

50% 정도로 대출의존도가 매우 낮기 때문에 최근의 위기를 오히려 기회로 본다.

선박금융공사는 대출, 보증 기능도 중요하지만 투자기능이 상당히 커야한다. 예금보험으로 5,000만원까지 원리금을 법적으로 보장해주듯이 선박금융기관이 적정한 수익률을 보증해 준다고 하면 시중의 부동자금이 몰릴 것이다. 이를 투자 포지션으로 가져가야 한다.

우리가 선복량 기준으로 세계 5위라고 하지만 부실선박들을 시장에 내놓으면 국내에는 인수할 수 있는 선사가 없어 대부분 외국선주에게 헐값에 팔린다. 부실선박들을 선박금융공사가 적정 가격으로 매입해 운영하다가 시장이 회복되기를 기다리는 것이다. 즉 위기를 극복할 수 있도록 유예시켜주는 것이 공사가 해야 할 역할이라고 생각한다.

선박금융전문기관은 금융기관으로 설립돼서는 안되고 투자 유치기능을 갖추어야하고 선박을 매입해 보유하면서 일시적으로 운영했다가 매각할 수 있는 선사로서의 기능도 가지고 있어야 한다.

선박금융공사가 해운조선 데이터를 제공하는 센터로서의 기능도 있다면 좋을 것이다. 우리나라 조선소들이 세계 1위부터 6위까지 싸늘이하고 있고 해운업은 세계 5위로 해운 관련 모든 하이어 데이터, 조선 관련 신조데이터들을 우리가 수집해 클락슨에 보내주고 우리는 다시 비싼 돈을 주고 클락슨의 분석자료를 보고 있다. 선박금융공사가 설립과 관련해 정부가 투자금을 다 넣을 필요없이 산은이나 수출입은행 등이 출자하는 형태를 생각해볼만하다. 정책금융기관들로부터 출자를 받는 형태로 가면 신규로 정부출자를 이끌어내지 않아도 돼 저항이 적고 또 정책금융공사의 유능한 인력들을 자연스럽게 파견 받을 수 있다. 투자유치 기능을 강화하기 위해 선박투자회사들을 자회사로 편입시키면 정상적인 기능을 발휘 할 수 있다.

한국해양수산물개발원, 해운시황과 이슈 세미나 개최 중단기 해운시황 진단과 글로벌 무역 및 연료유 전망



한국해양수산물개발원(원장 김학소)은 6월 29일 'KMI 중단기 해운시황 진단과 글로벌 무역 및 선박 연료유 시장 전망' 세미나를 대한상공회의소 중회의실에서 개최하였다. 해운업계 약 100여명이 참석한 가운데 가장 먼저 주제발표가 있었다.

첫 주제발표는 한국무역협회 국제무역연구원 제현정 연구위원의 우리나라 및 세계무역 전망발표가 있었다. 우리나라의 수출입 동향을 보면 2011년 1월에서 5월까지의 수출은 전년 동기 대비 26.7%가 증가하였고 수입은 26.4% 증가, 무역수지는 141.2억달러 흑자를 기록하였다. 2011년 하반기에 대한 전망으로는 신흥국 성장세와 선진국의 회복기조로 우리나라의 수출 증가가 예상된다고 하였다.

두 번째로 STX 석유사업본부 김성호 팀장의 원유시장 분석을 통한 선박 연료유 시장의 동향과 전망에 대한 발표가 있었다. 김 팀장은 국내 생산량 감소와 F/O 수입 증가로 연료유 가격 상승이 예상

된다고 전망을 하였고, 이에 대한 대응방안으로는 정부차원의 석유 정책 변화 필요, 대형선사들의 파생상품시장 활용, 중소선사들의 공동구매 실현을 강조하였다.

다음으로 한국해양수산물개발원 김우호 해운시장 분석센터장의 중단기 해운시장 수급동향과 전망에 대한 발표가 있었다. 김 센터장은 중단기 해운시장 수급동향과 전망이라는 주제로 컨테이너 시장, 건화물 시장, 유조선 시장을 각 부문별로 진단하고 전망했다.

● 컨테이너 시황, 2011년 하반기 이후 다소 회복이 예상되나 큰폭은 어려워

2011년 하반기 이후 다소 반등이 예상되나 초대형선 투입의 효과와 유럽 재정위기 상존 등 세계 경제 흐름의 변수도 있어 큰 폭의 반등은 기대하기 어

려울 것으로 전망했다.

이에 따라 기대보다는 운임의 상승폭이 높지는 않을 것으로 예상된다며 2011년에는 수급 상황이 비교적 안정적이기는 하나 2008년 이전에 비해서는 여전히 공급과잉으로 판단된다고 전했다. 또한 김 센터장은 "무엇보다도 기업의 경영적 측면에서는 컨테이너 박스 가격 인상, 유가 인상 등으로 인한 벅커 가격이 오르면서 큰 타격이 예상된다"며 "이에 올해 컨테이너 시장은 지난해 말에 예상한 것보다 기대치를 낮춰야 할 것으로 판단된다"고 밝혔다.

항로별로 원양항로의 경우 "초대형선 투입에 따른 경쟁구도를 어떻게 가져가야 할 것인지에 대한 판단이 필요하다"며 "현재 시장이 공급 과잉인 점, 초대형선 발주량이 많은 점 등을 감안한 초대형선 도입에는 신중한 판단도 필요하다"고 분석했다.

근해항로의 경우 "케스케이딩의 영향은 아직 크지 않은 것으로 판단된다"며 "피더항로 개발 등이 지속적으로 추진되는 것이 오히려 선사의 수익성 창출에 기여할 것"으로 말했다. 특히 동남아항로는 초대형선 투입의 영향이 큰 바, 이에 대한 영향을 흡수할 수 있도록 피더 네트워크 확대를 통한 수익원 다변화가 필요할 것으로 보인다고 덧붙여 설명했다.

● 건화물선 시장, 상승요인 기대되지만 본격적인 시황회복 기대는 어려워

건화물 시장에 대해 김 센터장은 "2011년 3분기 이후 건화물선 시장은 상승요인이 기대되지만, 2~3년간 누적된 공급압력으로 본격적인 시황회복을 기대하기 어렵다"는 의견을 밝혔다. 이와 관련해 "KMI 패널 조사 결과, 2011년 BDI 평균은 1380포인트로 예측됐다"며 "2012년은 BDI가 1402포인트 수준으로 전망되어 올해보다는 소폭의 시황개선이 기대된다"고 말했다.

하지만 여전히 매우 낮은 수준의 시황을 전망하고 있는 것으로 나타났다. 또한 건화물 시장의 경우 "우선 공급 측 영향력이 수요 측 영향보다 약 2배정도 크게 시황에 영향을 미치고 있기 때문에 다양한

시황상승 요인에도 불구하고 수요가 견인하는 시황개선은 기대하기 어렵다"며 "즉 막대한 신조선 공급 압박이 당분간 지속될 것으로 판단된다"고 말했다.

아울러 BDI 변동의 큰 부분을 차지하는 케이프 선형의 선물거래 또한 6월 현재 낮은 수준에서 거래되고 있어 시장의 다양한 참여자(선사, 화주, 투자 금융기관 등)의 기대수준도 높지 않은 것으로 판단된다고 밝혔다. 다만 작년에 비해 활발해진 선박해체 부문의 역할이 일정정도 시황악화를 저지하는 역할을 수행할 것으로 보인다고 하며 이러한 선박해체 활성화는 약세시황의 긍정적 측면으로 해석된다고 말했다.

이날 김 센터장은 "상당기간 시황 약세가 전망되는 가운데, 글로벌 차원에서 선사의 구조조정이 일어날 가능성이 있는 것으로 판단된다"며 "이 과정에서 저가에 선박매물이 나올 경우, 이를 확보하는 선사는 단기에는 수익률이 낮은 선박자산 취득으로 불리할 수 있겠지만 전체 선대의 원가구조를 낮추는 긍정적인 효과 또한 볼 수 있을 것으로 기대된다"고 밝혔다.

한편 건화물 시장과 관련해 김 센터장은 "선박공급압박이 지속될 것으로 전망되는 가운데, 주요 화물의 수요 측 반등이 시황결정의 핵심역할을 할 것"이라며 "이에 따라 화주의 동향을 예의 주시하면서 새로운 시황에서 안정적 운송 수입을 확보할 수 있도록 화물확보의 요소를 재인식해야 할 시점"임을 강조했다. 이와 함께 해상운임선도거래(FFA)를 활용하여 적극적으로 운임위험을 헤징하는 방안 또한 강구해야 할 것이라고 전했다.

● 유조선 시장, 2Q 수익성 VLCC 흐름 석유제품선 맑음

2011년 2분기 유조선의 수익성은 전반적으로 약세이나 연료유 가격 하락으로 수익이 회복될 것으로 전망했다. 김 센터장은 "석유제품선 수익성은 지난해 상반기 대비 높게 유지되고 있다"며 "세계 경기회복과 일본 대지진의 영향으로 긍정적인 기대에도 불구하고 선박의 공급과잉, 고유가 등으로 그 상



승폭은 제한됐다"고 전했다.

특히 VLCC는 수요증가의 상승요인을 바탕으로 2012년 이후 공급 증가세가 둔화될 것으로 예상되어 단기 회복은 쉽지 않을 것으로 내다봤다.

세계 원유 수요의 지속적 증가 및 개도국 중심의 석유 소비가 계속해서 늘어나는 상승요인에도 불구하고, VLCC 시황은 선박 공급과잉 문제의 미해결 및 세계 경제 인플레이션 확대에 의한 경기위축으로 어두운 상황이 향후 1~2년 정도 지속될 것으로 예상했다.

또한 중동지역의 불안은 상존하면서 이로 인해 원유수출이 차질이 발생할 경우 운임이 하락할 가능성이 있다고 지적했다. 석유제품선 공급과잉은 "올해를 포함 2012년까지 지속되는 반면 2013년 상반기부터 감소세로 돌아설 것"으로 전망했다.

김 센터장은 "중동의 정정불안 지속 및 세계 경제 회복 둔화에 대한 우려감으로 제품선 시황이 단기적으로 부정적일 수 있지만 중국 등 동아시아 국가들의 수요가 시장의 악재를 상쇄, 향후 2년 내에 시황이 반등할 것으로 보인다"고 밝혔다.

아울러 "동아시아 지역의 석유수요 증가와 말레이시아 등 석유정제설비 증설, 우리나라의 중질유 수입증대 등 수요 증대 효과와 공급증가세 둔화가 조기에 나타나는 경우 운임회복은 빨라질 수 있다"고 밝혔다.

한편 이날 김 센터장은 향후 해운 시황의 변동과 관련하여 "수요 위축에 이은 공급량 부담이 해운 경기 회복을 지연시키고 있다"며 지연기간이 길어질 경우 오는 2012년까지 선박공급과잉 구조 지속으로 운임의 하강 압력이 증가할 것"으로 밝혔다.

또한 "시황 회복기 대비 경쟁력 확보 전략이 필요하다"며 "고비용 선대를 저비용의 경쟁력있는 선대 구조로 재편하는 노력이 필요하다"고 밝혔다. 이와 관련해 선박관리업, 해운사업 서비스업, 금융 등과 연계한 지식기반 비즈니스로 비용효율화와 창의적 비즈니스 기회 모색 도모해야 한다고 강조했다. 또한 "고객의 물류니즈 변화를 선도하고 협력하는 노력이 필요하다"고 강조했다.

특히 해운 기반의 글로벌 물류 경쟁력 활용한 비

즈니스 개발, 수요창출, 자원개발, 해양기지 건설 등의 움직임이 도출되어야 한다고 밝혔다.

특히 MENA(중동-북아프리카) 지역 정정불안 이후 기대되는 소비시장 확대와 사회기반시설 투자방향을 예상하고 물류기업으로서의 준비 체계를 갖추어 나가야 할 것을 주문했다.

김 센터장의 전망을 마지막으로 주제발표가 끝나고 패널토론이 시작되었다. 토론은 일도해운의 염정호 사장의 의견으로 시작이 되었다. 염 사장은 건화물선 수요증가 대비 공급과잉 문제로 2013년 이후 시황회복 가능할 것이며 정부차원의 선박금융 공사설립과 자체적 해운시황 분석능력이 필요하다고 하였다. STX Pan Ocean의 윤석홍 리서치팀장은 2011년 하반기, 중국경제 성장으로 철광석, 석탄 수요가 증가하여 시황회복으로 이어질 것이라고 전망하였다. 한바다코퍼레이션의 이현중 상무는 2005년 이후 유조선의 급속한 증가로 많은 선박들이 시장에 남아있는 만큼 앞으로의 공급과잉도 피할 수 없을 것이라고 하였다.

천경해운의 장동우 이사는 근해항로 시황은 가격 경쟁이 원양항로에 비해 치열하기 때문에 전망은 어두우며 이러한 국면을 타개하기 위해 정부차원의 선박금융 지원이 필요하다고 하였다.

한진해운의 정부영 마켓리서치팀장은 미국과 유럽의 전통적 성수기인 8월부터 물량이 회복되어 2011년 하반기 시황은 상반기보다 좋을 것으로 전망했다.

국토해양부 이익진 국제해운팀장은 유가급등에 대한 검토, 해운동맹 면제철폐 대응전략 마련, 리스 기준 변경, 선박금융 인프라 마련에 대한 구체적인 방안을 강구하겠다고 하였다.

패널토론 후에는 한국종합물류연구원 정필수 원장의 종합평가가 있었다. 해운산업의 발전을 위해서 정부차원의 노력과 해운사간의 긴밀한 협력이 필요하다고 하며 세미나를 마쳤다.

KMI, 동북아 물류네트워크 구축 및 진출방안을 위한 세미나 개최

국내 물류기업의 동북아시아 물류시장 진출을 위한 방안 마련

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 대한상공회의소(회장 손경식)와 공동으로 6월 30일 오후 2시부터 서울 대한상공회의소 의원회의실에서 동북아 물류네트워크 구축 및 진출방안을 위한 세미나를 개최했다. 이 세미나에서는 동북아시아 지역에서 국가 간 단절 없는 물류네트워크를 구축하고, 국내 물류기업의 동북아시아 물류시장 진출을 위한 실질적인 방안이 마련되었다.

그동안 정치·군사적 이유로 글로벌 물류시장에서 상대적으로 소외되었던 동북아 지역은 최근 풍부한 자원매장량으로 주목받고 있다. 자원 혼합이라는 새로운 물류 패러다임이 시작되고 있는 이 지역 물류시장에 진출하기 위한 실천적인 방안을 모색하고, 글로벌 물류시장에서 우리나라의 시장점유율을 확대하는 해법을 찾는 데 힘을 모았다는 점에서 물류업계의 관심이 집중되고 있다.

김학소 KMI 원장은 개회사를 통해 “이 지역 물류 개념이 단순한 자원운송에서 벗어나 자원 혼합이라는 새로운 패러다임으로 변화하고 있다”고 평가하며, “열악한 물류 인프라와 제도적 제약으로 글로벌 물류기업이 아직 시장을 지배하지 못하고 있기 때문에, 황금시장이 될 수 있는 이 지역에 적극 진출하여 이니셔티브를 잡아야 한다”고 주문했다.

김무영 대한상의 유통물류진흥원장도 환영사를 통해 동북아대륙 진출의 당위성을 역설했다. 그는 “중국의 창지투 개발계획으로 두만강 유역이 새로운 물류거점으로 성장하고 있고, 풍부한 자원을 보유한 극동러시아는 동북아 환경변화에서 중추적 역

할을 수행할 것이다”고 강조하고, “이러한 변화 속에서 지정학적 우위성을 적극 활용해야 한다”며, “우리 물류기업이 이 지역에 진출하기 위한 체계적인 중장기 전략수립이 시급하다”고 밝혔다.

참석자들은 동북아 대륙 진출에 있어 가장 중요한 점은 현지 인적 네트워크 형성과 문화 적응이라고 한 목소리를 냈다. 해외진출에 있어서 가장 기본적인 원칙을 지키는 것이 중요하다는 것이다.

동북아 대륙지역은 우리 물류기업의 신성장 동력일 뿐 아니라, 글로벌 물류기업으로 성장할 수 있는 기회가 될 수 있다. 다음은 현지에서 사업을 진행하고 있는 물류기업의 관계자를 초빙하여 동북아 물류시장 진출 방안을 모색한 이번 세미나의 주요 발표와 토론이다.

● 이성우 KMI 국제물류연구실장 - “자생력 있는 해외진출 전략 수립해야”

중국 동북 3성은 러시아, 북한과의 접경지역이란 지리적 이점이 있음에도, 경제 인프라 구축이 미비한 곳이다. 성장 잠재력이 풍부하지만, 물류네트워크가 제대로 형성되지 않아 우리 물류기업의 진출에 적합하다. 무엇보다도 중국 훈춘을 중심으로 중-러-북을 잇는 삼각 경제구역이 형성되고 있어 이 지역에 대한 진출이 시급하다.

중국 정부는 동북 3성 발전을 위한 ‘동북진흥계획’과 ‘창지투계획(창춘-지린-투먼 일대 개발계획)’을 시행하고 있지만, 동북 3성 개발은 지린성과 헤이룽장성에 집중되고 있다. 랴오닝성은 대련항이라는 해외출항지를 갖추고 있지만, 두 성은 해양 출

구가 없기 때문에 물류인프라 구축이 시급하다.

따라서 우리 물류기업은 지린성과 헤이룽장성에 주목해야 하는데, 이 중 훈춘과 투먼 등 접경지역에 우선적으로 진출할 필요가 있다. 이 지역 진출은 동북 3성 뿐 아니라, 러시아, 북한까지 진출할 수 있는 발판을 마련할 수 있기에 중요하다.

동북 3성에 진출하기 위해서는 기존에 진출했던 기업의 성공, 실패 사례를 유심히 살펴볼 필요가 있다. 가장 중요한 것은 중국 현지기업과 협력하여 장기 파트너십을 맺는 것이다. 현지 기업과 적극 협력하여 연착륙에 성공한 현대로지엠과 대한통운이 대표적인 성공사례이다. 반면에, 현지기업과 마찰을 빚거나 물류네트워크 구축에 힘쓰지 못한다면 실패할 수밖에 없다. 또한 모기업에 의존하지 않고, 현지기업과 협력하며 자생할 수 있는 여건을 만드는 것이 중요하다.

동북 3성의 상황과 기존 기업의 진출사례를 종합하여 진출가능한 비즈니스 모델로 4가지를 상정할 수 있다. 항만연계 국제물류모델, 자원연계 국제물류모델, 시장 맞춤형 물류거점 확보모델, 단통항 국제물류 진출모델이다. 이 지역에 구축된 물류 인프라를 적극 활용하거나, 로컬기업이 진출하지 못한 틈새시장을 공략하는 것이 성공적인 진출 전략이 될 것이다.

● 김필립 천마물류 대표 - “기본에 충실하고 현지에 부합하는 진출전략 필요”

라오닝성, 지린성, 헤이룽장성을 동북 3성이라고 하지만, 각각을 서로 다른 국가개념으로 바라봐야 한다. 각 성마다 인문적, 지역적, 산업적 특성이 다르기 때문이다. 따라서 각 성에 맞는 진출전략과 동북 3성을 아우를 수 있는 전략을 함께 수립해야 한다.

현재 동북 3성에 대한 한국 투자는 중국 전체의 12.2%에 불과하다. 일본이 전체 중국 투자의 28.1%를 동북 3성에 투자하고 있는데, 라오닝성에

96%가 집중되어 있다. 지린성과 헤이룽장성에 주목해야 하는 이유가 이것이다.

동북 3성의 주요 산업에 특화된 물류사업 구상이 필요한데, 성공적으로 진출하기 위한 전략으로 7가지를 꼽을 수 있다. 1)현지화를 위한 철저한 타당성 분석, 2)세부적인 전략 수립, 3)3PL과 같은 부가가치 창출 물류사업 진출, 4)현지인과 ‘성심’ 교류, 5)현지인력 활용, 6)화주와 동반진출, 7)규모 경제 실행이다.

철저한 시장분석과 현지 문화에 적응해야 한다는 교과서적인 원칙이 동북 3성 진출에서도 마찬가지로 적용된다. 현지에 연착륙하기 위해서는 기본에 충실해야 한다는 점에 주목할 필요가 있다.

동북 3성 진출 성공은 기업의 새로운 성장 동력이 되어줄 북방 진출의 교두보 확보를 의미하며 동시에 남북경제통합을 향한 소중한 투자를 의미한다. 신중하지만 과감한 투자가 필요한 시점이다.

한편, 1세션 종합토론에서는 동북 3성 진출에 대한 신중한 접근과 국제관계의 면밀한 분석이 필요하다는 지적이 제기되었다. 안병민 한국교통연구원 연구위원은 북한 청진-나진 개발, 대지진 이후 일본의 경제전략 변화, 북중협력관계, 북중러 관계 등 국제관계 속에서 이 지역을 바라볼 필요가 있다고 지적했다. 권오연 한진 상무 역시 조심스러운 접근을 요구했다. 그는 “동북 3성 중 지린성과 헤이룽장성은 해양 출구가 없어 물류기업이 진출하기에 애로사항이 많다”며, “북한을 통한 출로 마련을 위해 정부 간 협력이 선행되어야 한다”고 주장하며, 경제 논리로 해결할 수 없는 정치적 문제가 많아 진출에 신중을 기해야 한다고 지적했다. 나희승 한국철도기술연구원 실장과 임종관 KMI 해운산업연구본부장은 연장선상에서 동북아 국가 간의 협력을 통해 물류네트워크 구축에 힘써야 한다고 강조했다.

● 홍진기 트랜스컨테이너 부사장 - “화물량이 급증하는 극동러시아에 주목해야”

러시아는 풍부한 자원을 바탕으로 연 4%이상의 경제성장을 지속하고 있다. 러시아 경제성장 속에서 물동량이 급증하고 있는데, 러시아 물류시장에 성공적으로 진출하기 위해서는 신속한 통관 절차 구축이 핵심이다. 이에 대한 철저한 대비가 필요하다.

극동지역 물동량이 2011년 현재 1억 1200만 톤에서 2025년에는 2억 1600만 톤으로 물류수요가 급증할 것으로 예상된다. 항만 및 배후단지 개발과 물류터미널, 물류거점 확보 등의 극동러시아 진출이 시급하다. 극동지역에 진출하기 위해서는 벌크화물 사업과 TSR·항만 활용 등 물류업계의 적절한 대응이 요구된다. 이 지역 진출대상으로 항만 및 배후단지 개발, 물류터미널 및 물류 거점 확보를 꼽을 수 있다. 이를 위해서는 범정부 및 민간협의체 구성, 신규개발을 위한 현지조사, 정부 차원의 투자 기반 조성, 현지 진출을 위한 지원책 강구, 민관의 긴밀한 정보교류 및 협조가 필요하다.

● 강현호 청조해운항공 대표 - “몽골 물류인프라 구축에 적극 나서야”

한국과 몽골 간 무역은 매년 20~40% 이상 증가 추세를 보이고 있다. 자원을 수입하고 기계류와 식품을 주로 수출하기 때문에, 이에 적합한 물류 전략을 수립해야 한다.

몽골 자원 확보를 위해서는 열악한 물류인프라 구축이 선행되어야 한다. 몽골의 운송경로는 중국 TMGR과 도로망을 이용한 경로와 러시아 TSR을 이용한 경로를 꼽을 수 있다. 중국 노선은 1,100km 최단거리라는 장점이 있지만, 몽골, 중국 간 기차 협매가 맞지 않아 국경에서 환적해야 하는 문제와 벌크화물에 대한 중국 정부의 제재, 몽골 물류장비

와 시설낙후에 따른 어려움이 있다. 러시아 노선은 중국의 간섭을 받지 않고 대단위 수송이 가능하지만, 4,700km에 달하는 장거리 수송과 극동항의 적체라는 문제가 있다. 각 노선의 장단점을 면밀히 파악한 상태에서 몽골 물류시장 진출 전략을 수립해야 한다. 시급한 것은 물류네트워크 구축을 통한 전용 물류단지 건립으로 부가가치가 높은 아이템을 창출하는 것이다. 또한 물류비 절감을 위한 자원전용 해외 물류기지 건설도 필요하다.

국내 물류 유관단체들의 자원확보를 위한 몽골 물류거점 확보 및 개발 참여가 시급한 과제이며, 중국을 활용한 최단거리 운송루트를 개발해야 하는 것이 몽골 물류시장 진출에 있어 핵심사항이 될 것이다. 이어진 종합토론에서는 1세션과 마찬가지로 극동러시아와 몽골 지역 진출에 대한 우려가 제기되었다. 김영빈 범한판토스 이사는 “극동러시아는 개발붐이 일어나고 있어, 물류관점에서 각광받는 지역이다”면서도, “각종 법적 규제로 진출이 용이하지 않는다는 점을 주의해야 한다”고 지적했다. 황진회 KMI 해운정책연구실장 역시 “극동항의 물류 적체와 과도한 비용 등의 문제를 정확하게 파악하고 있어야 한다”면서, “중국 동북 항만의 급성장으로 극동러시아 항만 물동량이 예상보다 빠르게 증가하지 않을 것 같다”고 전망했다. 또한 “러시아와 몽골은 중국과 달리 중앙정부의 통제력이 강하지 못하기 때문에, 각 국과 각 지방에 맞는 적절한 전략 수립이 필요하다”고 지적했다. 김준석 국토해양부 물류정책과장은 “정부가 서비스 산업인 물류업에 대한 관심이 많다”고 밝히면서 “국내 물류시장의 포화상태를 극복하기 위해 국제물류시장 진출에 적극 지원할 것이다”고 약속했다.