

# 선사 하주의 조인트벤처 타당한가?

부 두 진(쉬핑 데일리 대표기자)

한국가스공사는 오는 2008년부터 도입하는 LNG 신규물량 연간 350만톤(20년)에 대한 수송선사 선정과 관련해 현재 LNG 수송사업을 하고 있는 현대상선, 한진해운, 대한해운, SK해운 등 4사와 합작투자(Joint Venture Company) 방식에 의한 해운선사 설립을 추진하고 있다. 최근 이 문제는 대량 하주의 해운업진입을 규제하고 있는 해운법(해운법 제26조 제5항)에 따라 정책자문위원회까지 열게 만들었고, 결국 진입을 허용하는 쪽으로 결론이 났다.

한국가스공사는 지난 2004년 1월 LNG 수송사업 진출 등의 내용을 포함한 '중장기 발전전략'을 발표했고, 이를 위해 산업자원부에 정관변경 승인을 신청했다. 그러나 해운업계의 강한 반발로 정관변

경 승인신청이 반려되자 그해 6월 경 합작투자 해운선사 설립을 제안하기에 이른다. 조인트벤처의 내용은 자본금 25억원으로, 가스공사 28%, 4개 선사도합 72%의 지분참여를 하는 것이 핵심이었다.

가스공사의 해운업 진입을 강하게 반대했던 한국선주협회도 2005년 4월 19일 합작투자에 의한 수송선사 설립을 건의하면서 전격적으로 조인트벤처 출범이 현실화되게 됐다.

그렇다면 해운업계는 가스공사의 조인트벤처설립을 왜 수용한 것일까?

우선 국적선사의 신용등급으로는 국제경쟁입찰시 낙찰여부가 불투명하다는 판단에 따른 것으로 보인다. LNG선 건조시 금융비용 측면에서 외국선사에 비해 불리하다는 판단을 한 것 같다.

여기다 가스산업 구조개편에 따라 LNG 도입주체간 경쟁체제운영으로 가스공사도 수송비 절감을 위한 수의계약 등 기존방식 고수가 곤란하고, 기존 4개 국적선사는 지배구조 개선으로 금융조달에 필요한 보증회사(Guarantor)의 확보가 곤란하기 때문인 것으로 분석되고 있다.

한국산업은행(KDB)이 추정한 한일 양국 선사의

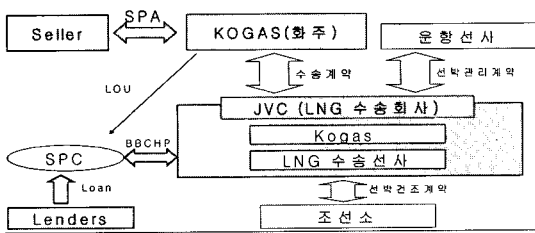


그림 1. 합작투자에 의한 LNG 수송사업 구조

도표 1. 한국과 일본 주요 해운선사 신용등급 현황

구분	한 국(A-)				일 본(AA-)		
	SK	현대상선	한진해운	대한해운	MOL	K-Line	NYK
국제등급	-	-	-	-	BBB-	BB+	BBB
KDB추정	BB-	BB-	BBB-	BBB	A-	BBB	A

주 1 : 국가 및 일본선사는 S&P 신용등급임

주 2 : 국적선사는 국제 신용등급이 없으며, 팔호내 등급은 한국산업은행(KDB)에서 자체 추정

신용등급은 MOL과 NYK의 신용등급이 우리나라의 한진해운, 현대상선, 대한해운 등에 비해 높은 것으로 나타나 금융조달시 상대적으로 좋은 조건을 확보할 수 있다.

가스공사 입장에서 실질적 자회사인 조인트벤처를 통해 인사적체현상을 타파하려는 의도도 있다는 분석이 있어 가스공사와 해운업계의 입장이 맞아 떨어졌다는 평가다.

또 한 가지 조인트벤처 설립 명분으로 내세우는 것이 한국형 화물창(KC-1)의 상용화사업이다. 한국형 화물창 사업은 가스공사와 3개 국내조선소간 공동으로 2004년부터 2006년까지 추진되는 것으로, 국적선사와의 협력이 필요하다는 것이다. 한국형 LNG선 화물창의 상용화(시험운항 및 국제인증)는 중국의 건조기술과의 격차를 넓힐 수 있는 기회이며, 이 사업 추진을 위해 국적선사의 협력이 요구된다는 주장이다.

실제로 국내 조선소가 멤브레인형 LNG선 건조시에 원천기술을 GTT Gaz Transport & Technigaz사가 독점하고 있어 기술의 종속성이 심각하고, 척당 약 40~90만달러정도의 로열티를 지불하고 있다고 한다. 해양수산부에 따르면 2009년 32척 인도기준으로 연간 2,880억원의 로열티를 지불해야하는 것으로 나타났다.

해양수산부도 국내 조선산업은 세계 LNG선 건조능력(38척)의 70%이상을 점유하고 있고, 이번 LNG선박발주를 통해 철강, 중공업 등에 전후방 발전효과를 기대 할 것으로 예상하며, 사실상 조인트벤처를 용인하는 명분을 새웠다.

앞으로 조인트벤처는 과거 1~4차 발주방식과 달리 수송계약, 선박건조 계약 및 금융차입의 주체는 합작투자회사가 수행하고, 선박운항 및 관리 등의 업무는 기존의 해운선사에서 담당하는 형태가 될 것으로 보인다. 다시 말해 가스공사는 금융단에 LOU(적하보증) 제공 및 조인트벤처의 일정 지분을 보유하고 선박운항은 국내 선사가 담당하는 것이다.

어쨌든 조인트벤처가 개별선사에 비해서는 금융

면에서 유리할 것으로 보인다. 가스공사가 대주주로 참여하는 합작투자회사에서 금융을 조달할 경우 기존 선사에서 금융조달을 할 경우보다 저리의 우량금융 차입이 가능(적하보증 제공포함)하다는 분석이다. 금융단은 가스공사가 참여로 사업의 신뢰성 및 부채상환능력을 높게 평가해 보증서를 요구하지 않을 것이라는 지적이다.

해운업계도 자기자본 투자 문제가 해결될 것으로 예상된다.

해운업계 입장에서 척당 약 2,000만달러(선가의 약 10%)의 자기자본을 투자하기에는 부채비율 상승과 투자대비 수익률이 낮은 관계로 직접 선박을 확보하는데 미온적이고, 선가전액을 차입시 금융비용 상승에 따른 수송비 부담으로 전가될 수 있지만, 가스공사가 조인트벤처에 참여할 경우 우량 금융조달로 수송비 상승을 상쇄할 수 있다는 분석이다.

실제로 조인트벤처의 금융조달 조건이 우리나라 개별 선사에 비해 훨씬 좋고, Maersk나 Exmar같은 유럽선사, MOL과 NYK와 같은 일본선사 등과 엇비슷한 수준을 보이는 것으로 나타나고 있다.

선사와 하주의 조인트벤처는 이처럼 긍정적인 면이 있다는 평가를 받고 있다.

그러나 부정적인 면도 많다.

일단 이번 가스공사의 조인트벤처를 계기로 대량 화물 하주의 해운업 진출이 확대될 경우 전용선 분야의 전문 해운선사 육성은 사실상 물 건너가게 된다. 이번 조인트벤처 허용은 앞으로 포스코, 한국전력 및 자회사들이 같은 형태로 해운업에 진출하더라도 막을 명분이 없다는 것을 의미하기 때문이다.

또, 대량화물의 하주가 참여하는 해운선사는 '하주종속성'이 강할 수밖에 없어 지분참여 선사들의 업무영역은 선박관리업무에 국한될 것으로 예상된다. 특히 국내 대량하주의 해운업 진출은 국내 대량화물 수송을 근간으로 하는 기존 국내선사의 안정적 경영에 부정적 영향을 미칠 수 밖에 없다.

현재로선 가스공사와 해운업계의 조인트벤처는 불가피한 측면이 많은 것으로 보인다. 그러나 장기적

인 관점에서 한국해운업이 위축되는 이같은 방법만이 최선인가에 대해 회의적인 시각도 많다는 점을 감안해 국내 하주와 선사, 그리고 조선업체가 동시에 상생하는 방안이 모색돼야할 것이라는 지적이다. ⚓

---

부 두 진 | 쉬핑 데일리

---



- 1964년생
- 현 재: 쉬핑데일리 대표기자
- 관심분야: 해운
- 연 락 처: 02-733-9490
- E-mail : djboo@sdaily.co.kr