

## 선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환 유예토록 건의 선협, 해운기업 뿐만 아니라 조선소까지 연쇄위험에 노출

한국선주협회(회장 이진방)는 12월19일 해운시황의 급격한 하락에 따른 선박의 자산가치 하락으로 인한 외항해운업체들의 대출금 중도상환(담보가치 하락분)을 유예시켜 줄 것을 전국은행연합회에 건의했다.

협회는 건의를 통해 최근 국내 해운선사들은 글로벌 금융위기로 인한 해운시장의 급격한 침체로 해상운임이 급락하면서 유동성 확보에 큰 어려움을 겪고 있으며, 이로 인하여 이미 발주된 선박의 향후 중도금 대출 및 선박금융을 통해 도입된 선박의 대출금 상환에 차질이 우려된다고 밝히고, 금융권에서 정책적으로 배려하여 줄 것을 요청했다.

협회는 현재 국내 해운선사들이 직면한 유동성 확보의 어려움과 더불어 주시할 점은 현재의 해운시장 침체가 신조선과 중고선의 시장가치 하락을 야기하고 있으며, 이에 따라 상당수 국내 선사들이 금융계약상 Loan to Value(대출금액 대비 담보가치의 비율) 규정위반에 직면하고 있음을 강조했다.

특히, 협회는 은행에서 Loan to Value 규정의 이행을 요구할 경우 선사들은 담보가치 하락분에 대한 차액을 보전해야만 대출계약이 유지된다는 점에서 상당수 선사들은 또 다른 유동성 압박에 처할 수밖에 없으며, 이는 비단 국내 선사의 위험일 뿐 아니라 나아가 조선소 및 금융기관까지 연쇄적인 위험에 노출되게 만드는 요인으로 작용할 것이라며, 일시적인 유동성 부족으로 흑자도산하는 일이 없도록 특단의 조치를 취하여 줄 것을 요망했다.

현재의 급격한 선박의 시장평가가치 하락은 단순히 해운시황 하락만으로는 설명하기 힘든 글로벌

금융 및 경제 위기에 따른 것으로 과거 역사적 선박가치를 고려할 경우 매우 이례적인 현상으로 분석되고 있다.

더구나 이러한 위기가 세계 금융시장 불안에 따른 일시적인 현상이므로 금융시장이 안정되면 조만간 해소될 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 협회는 현재 해운산업이 처해진 현실과 조선 등 관련산업에 미치는 악영향을 고려하여 일시적인 선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환(담보가치 하락분)과 관련하여 Loan to Value(대출금액 대비 담보가치의 비율) 규정 실행을 해운시황이 회복하여 선박의 시장가치 평가가 원활히 이뤄지는 시점까지 유예하여 줄 것을 건의했다.



# 해운산업 위기극복을 위한 정책제안 세미나 국회에서 개최

## 정부차원의 현실적 대응방안 마련되어야 한다는데 한 뜻



국회의 '바다와 경제 국회포럼' 과 전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 12월5일 국회 의원회관에서 국회의원 20여명과 해양산업계와 학계 등 관계자 300여명이 참석한 가운데 '해운산업 위기 극복을 위한 정책 제안 세미나' 를 공동 개최하고 정책지원방안을 논의했다.

이날 세미나에서 바다와 경제 국회포럼 대표 박상은 의원은 개회사에서 “깊은 불황의 징후를 보이고 있는 글로벌 금융위기 속에서 우리경제의 주력산업 가운데 하나인 해운산업의 현황을 진단하고 국가적 난국을 헤쳐 나갈 동력으로서 해운산업의 위기극복 방안을 모색하기 위해 이런 자리를 마련했다”며 참석자들에게 감사의 말을 전했다.

공동대표인 강창일 의원은 “해운산업은 고가의 선박을 중심으로 가치창출이 이루어지는 대표적인 자본집약적 산업으로서 한번 휘청거리면 정상을 회복하는데 드는 시간과 비용이 막대하므로 이번 정

책세미나를 통해 국가기간산업인 해운산업의 위기극복을 위해 현실성있는 대응방안이 도출되길 바란다.”고 했다.

이어 김형오 국회의장은 “오늘 세미나가 세계 해운시장 및 한국 해운산업의 현황을 진단하고 금융위기를 슬기롭게 극복할 수 있는 방안을 모색하고 해운산업의 성장잠재력을 극대화하여 일류 해운국가로 도약하는 소중한 계기가 되길 바란다.”고 격려사를 전했다.

세미나를 공동주관한 이진방 전국해양산업총연합회장은 격려사를 통해 “지난해 우리나라 총 수출입화물 7억2,600여만톤 가운데 99.7%인 7억2,300만톤이 선박을 통해 수송되었으며, 원유와 연료탄, 철광석 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 들어오는 등 대외지향적이고 수출입 의존도가 높은 우리나라에서 해운이 없으면 국민경제를 지탱할 수 없다”며, 해운산업 육성의 당위성을 역설했다.

특히, 이 회장은 “최근 미국발 금융대란에서 비롯된 해운시황의 급락은 곧 해운선사들의 재산성 악화로 이어지고 있으며, 더구나 금융권에서 신조선 중도금 등의 대출을 기피함에 따라 그 피해가 조선 업계로까지 확산되는 등 위기가 점차 증폭되고 있다”고 밝히고, 현재의 위기를 우리 해운업계의 노력만으로 극복하는데 한계가 있을 수밖에 없으며, 무엇보다도 국민들로부터 공감대를 이끌어 낼 수 있는 국회의 지원이 절실하다고 강조했다.

그밖에도 이병석 국회 국토해양위원장, 박현규 한국해사문제연구소 이사장의 격려사가 있었다.

이날 세미나에서는 한국해양수산개발원(KMI) 임종관 박사와 국토해양부 김광재 해운정책관의 주제 발표가 있었다.

KMI 임종관 박사는 ‘세계해운시황 분석 및 우리 해운산업 현황과 전망’을 주제로 세계해운시황은 2009년 하반기 저점을 통과한 후 서서히 회복될 것으로 전망하였다.

또한, 해운업계의 유동성 위기로, 해운과 연계된 타 산업도 위기가 예상되며, 중국 조선사들이 최대

위기를 맞고 있다고 밝혔다.

임 박사는 또 최근 세계 주요 조선소에서 발생한 신조선 발주계약 취소규모는 382척에 달하고 있고, 국내 대형조선소의 경우 아직까지 공식적인 발주취소는 없지만, 계약변경에 들어간 만큼 파급여파가 클 것으로 예상되며, 이같은 메머드급 위기를 극복하기 위해서는 정부의 획기적인 지원이 시급하다고 주장했다.

이어 김광재 해운정책관은 ‘해운산업의 위기극복을 위한 대응방안’ 주제발표를 통해 “해운불황의 파급이 해운업계만 그치는 것이 아닌 해운, 조선, 선박금융 등 동반 부실화가 우려된다며 금융권의 중도금 지급거부, 건조계약파기, 선사의 계약금 상실과 금융권의 선사와 조선소에 대한 대출이 부실화될 가능성 농후하다”고 말했다.

그는 또 우리 선사들이 한국선주협회를 중심으로 용대선 자율조정협의, 신조계약 선별유지, 자산관리회사 설립추진 등 자구노력을 적극 추진하고 있으며, 향후 위기극복을 위해서는 조선과 금융업계의 협력체제가 필요하다고 지적했다.

또한, 정부에서도 단기유동성 지원방안으로 대출금 만기연장과 원금상환유예 등이 원활하게 이루어질 수 있도록 간접적으로 지원하는 방안을 적극 검토하고 있다고 밝혔다.

이와 함께 외화환산제도 개선과 선박의 해외매각



방지를 위해 선박관리회사에 대한 정책지원과 선박 투자회사 활성화 등을 추진하고 있다고 전했다.

주제발표가 끝난 후 종합토의시간을 가졌다. 이날 종합토론 패널로 경향신문 김충일 전 논설위원, 중앙대학교 허영빈 교수, 한국산업은행 김진수 선박항공기금융 1팀장, 신한캐피탈 신현갑 본부장, 대한해운 안계혁 상무, STX팬오션 유천일 전무가 참여하여 열띤 토론을 벌였다.

중앙대학교 허영빈 교수는 “현행 회계기준으로 인해 우리 해운기업들이 선의의 피해를 보고 있다”며 이는 “국제회계기준 정신으로 볼때, 우리 회계기준이 뭔가 잘못돼 있는데 이는 회계학 관련교수들이 미국 제도를 신봉했기 때문”이라고 말했다.

노르웨이, 영국, 덴마크, 스웨덴 등 대부분의 선진 해운 기업들의 회계가 기능통화인 미국달러화로 표기하고 있으므로, 국제회계기준을 당장 도입하기 어렵더라도, 외화환산에 대한 달러화 표기를 앞당겨서 사용하면 모든 문제가 해결될 것이라고 주장했다.

이어 한국산업은행 김진수 선박항공기금융 1팀장은 “정부에서 정책을 실행할 때 고려해야 할 사항은 선박펀드에 대한 얘기가 많은데, 펀드에 대한 정부의 공적자금 투입이 전제돼야 한다”고 말했다.

그는 또 “공적자금 투입시 전제조건은 자금수혈 대상조건이 정상적으로 영업을 유지할 수 있는 정상적인 해운기업에 한정되어야 한다”며, “정상적인 영업조건은 확실한 화주를 확보하거나, 확보해서 향후 안정적인 수입이 보장된 해운기업으로 제한”하는 것이 당연하다고 주장했다.

아울러 김 팀장은 “선박

자산관리회사 건을 검토했는데, BDI가 3,000대로 회복하고 5년 후 잔존가치를 20%로 보고, 금리를 7%로 봤을 때, 케이프의 경우 현재 가치의 40%로 할인매입하지 않으면, 작동이 불가능하다”며, 따라서 해운기업이 유동성 확보효과도 보고 선박관리회사에서 투자수익도 올릴 수 있는 대상선박이 극히 제한적이라고 언급했다.

신한캐피탈 신현갑 본부장은 “최근 해운산업 위기에 대해 해운기업들을 5등급으로 나눠 예의주시하고 있다”며, 문제는 금융지원을 위한 여건조성인데, 금융기관에서 아무리 이야기를 하더라도 대출할 수 있는 여건이 조성되지 않으면 금융기관이 움직이지 않는다고 강조했다.

그는 이같은 문제를 해소하기 위해서는 첫째, 신용보증기금 등에서 해운기업들에 대한 보증한도를 별도로 설정해야 하고, 둘째, 자산관리공사를 통한 경우 해결이 빠르는데 이 또한 일정기간 선박운항을 중단해야 하므로 정부에서 지원하는 선박펀드라도 설정해야 한다고 말했다.

그리고 셋째, 신조선 중도금을 위한 외화자금 조달이 어려운데 정부 차원에서 외화대출을 지원하는 것이 바람직하며 넷째, 캐피탈과 여신금융에서 선박금융을 많이 했는데, 이들이 유동성 위기에 처할 수 있으므로 캐피탈이 발행하는 회사채를 신용과



관계없이 국민연금 등에서 회사채를 인수해야 한다고 주장했다.

대한해운 안계혁 상무는 “17만DWT급 케이프사이즈 벌크선의 하루 용선료가 지난 5월에 25만달러였는데 최근 1,500달러까지 폭락했으며, 이러한 상황이 장기적으로 갈 수도 있는데 얼마나 버틸 수 있는지 우려된다”며 현재 해운시황의 어려움에 대해 토론했다.

안 상무는 또 “현재 위기를 업계 차원에서 극복하는데 한계가 있는 만큼, 현재 발주된 신조선의 선박금융 만이라도 정부에서 주선해야 한다”며, 정부의 정책적인 지원과 금융권의 선박금융 지원을 촉구했다.

그는 또 “몇 가지 대응방안 중 펀드가 있지만, 펀드는 구조적으로 시간이 많이 걸리므로 즉각적이고 직접적인 정부의 지원이 필요하다”고 밝히고, 특히, 국책은행을 통한 자금지원을 신속히 해주면, 지금까지 과거 5년 정도의 호황기 때 쌓아온 위상을 충분히 유지할 수 있을 것이라고 말했다.

STX팬오션 유천일 전무는 “현재의 위기를 해운과 조선을 분리해서 생각하지 말고 동시에 생각해야 한다”면서 “외국의 사례에서 보듯이 건조 중 금융과 건조 후 금융을 분리해 건조 중 금융은 조선소가 건조 후 금융은 선사가 나눠 맡는 방안도 바람직하다”는 의견을 제시했다.

또한 “현재 170여개의 국적선사가 있지만, 현재의 위기를 극복할 수 있는 선사는 많지 않으므로 정부 차원에서 최소한 1년 정도 버틸 수 있는 방안이 조속히 마련돼야 한다”며 정부차원의 지원을 요청했다.

마지막으로 한국해사문제연구소 박현규 이사장은 긴급 발언을 통해 “최근 위기상황에 처해보니, 국토해양부가 과연 해양산업에 대한 애착이 있는지 우려되며, 해양수산부 폐지이후 우리 해양산업계가

심한 소외감을 느끼고 있다”며 현 해운산업의 대화소통 부재에 아쉬움을 토로했다.

박 이사장은 “일본의 대량화물 시스템에 대한 애기가 있었는데 일본의 전력회사 등은 지명입찰제도를 이용하여 원천적으로 외국선사들의 참여를 봉쇄하고 있다”며, 일본의 경우 우리의 산업은행과 같은 개발은행에서 시중금리보다 대폭 저렴한 금리를 해운기업에 제공함으로써 오늘날 세계 2위의 해운강국으로 성장했다며 해운업계에 대한 한국의 적극협조를 호소했다.

이날 세미나에는 국회의장을 비롯하여 국회 국토해양위원회 회원 등 국회의원 20명이 참석하여 해운산업 위기극복 대책의 시급성을 인식했다는데 상당한 의미가 있는 것으로 평가되고 있다.

더구나, 출범하신 1개월이 지난 전국해양산업총연합회가 세미나를 공동 주관함으로써 작금의 위기상황이 해운만의 문제가 아니라 해양산업 전반의 문제로 부각시킬 수 있는 계기가 되었다.

이날 세미나에는 국회에서 김형오 국회의장을 비롯하여 이병석 국토해양위원장, 김태환, 신영수, 이정복, 윤두환, 홍일표, 고흥길, 윤영, 현기환, 이범관, 김낙성, 허천, 김소남, 장광근, 김재운, 유기준, 강길부, 김성희, 조전혁, 박상은, 강창일 의원이 참석했다.

국토해양부에서는 신평식 물류항만실장과 김광재 해운정책관이 참석했으며, 해양산업계에서는 이진방 회장을 비롯하여 박정원 한진해운 사장, 정태순 장금상선 회장, 이경재 창명해운 사장, 홍승두 진양해운 사장, 박현규 한국해사문제연구소 이사장, 이국동 한국항만물류협회장, 이귀복 한국도선사협회장, 민흥기 한국해기사협회장, 강신길 한국해양수산연수원장, 정유섭 한국해운조합 이사장 등이 참석했다.

# ASF 해운경제검토위원회, 해운시황 2010년 회복전망

## 신조발주 계약파기 1,000여건에 달할 것으로 예상

아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 해운경제검토위원회(SERC)는 12월10일 일본 도쿄에서 제21차 회의를 갖고 정기선을 비롯하여 부정기선, 유조선시황 동향과 전망, 정기선 해운에 대한 독점금지법 적용면제, 해적 등 해운이슈에 대해 의견을 나누는 뒤 공동발표문을 채택했다.

이번 해운경제검토위원회에는 한국을 비롯하여 중국, 대만, 홍콩, 일본선주협회와 싱가포르, 인도네시아, 필리핀, 태국, 말레이시아, 베트남 등 아세안연합 선주협회 대표 22명이 참석하였다.

ASF 해운경제검토위원회는 해운과 관련된 거시경제적 교역정보와 진행사항을 점검하기 위하여 아시아계 해운기업의 고위급 임원들이 교류하는 장으로서 이용 가능한 경제 데이터를 검토하고 주요 교역이슈에 대한 향후 예측을 공유함으로써 경영진의 사업전략을 수립하는데 기여함을 목적으로 하고 있다.

이번 제21차 아시아선주대표자회의의 해운경제검토위원회 중간회의에서 채택한 합의록은 다음과 같다.

### ▶ 세계 경제

본 회의는 미국발 서브프라임 대출문제에 의해 촉발된 금융위기가 급속도로 위협스럽게 전 세계로 확산된데 대해 주목하면서, 세계 경제부양을 목적으로 한 특별 긴급조치의 지속을 위하여 지난달 G-20과 APEC 회원국가 정상들이 표명한 결단을 환영하였다.

한편, 금융위기가 비즈니스 모델을 다시금 검토하게 하는 호기라는 것을 상기하면서, 대표들은 금융위기의 숨은 의미를 면밀하게 숙고하기로 했다.

### ▶ 건화물 및 유조선 해운시장

#### [건화물선 해운시장]

2008년 6월말까지 건화물시장은 강세를 유지하였으나, 그 이후 중국의 철광석 수입 감소, 항만에서의 체선 완화 및 시장으로부터 투기자본 유출과 같은 요인으로 하락세를 면치 못했다는 점이 보고되었다.

어려운 경제 환경과는 대조적으로, 2010년 인도 예정인 선박들의 대대적인 시장투입에 대한 우려가능성은 어느 정도 해소되는 듯 하다. 왜냐하면 신용위기가 선주와 조선소로 하여금 신조발주를 위한 자금조달을 어렵게 하기 때문이다.

현재까지 취해진 조치에 기초하여, 신조발주 계약취소가 1,000여건에 육박할 것으로 보인다. 시장 하락은 아마도 노후선 해체를 앞당길 것으로 예상된다.

현재의 금융위기는 2009년 하반기 내 저점을 찍을 것으로 예상하면서, 건화물 시장이 2010년 이후 회복할 것이라는 점에 주목하였다.

#### [유조선 해운시장]

유조선 부문과 관련, VLCC시장은 대체적으로 2008년 9월말까지 안정세를 유지하다 중국과 미국의 유류수입 감소세에 따라 하락하였다는 점이 보고되었다.

2009년 전망은 역시 보험세이다. 다른 한편으로는, 현재 시장은 강한 겨울철 수요를 보여주고 있다는 점이 인지되었다.

이와 관련, 신용위기에 의한 신조발주량 감소가

향후 유조선 시장에 긍정적인 영향을 끼칠 것이다. 즉 철강재 가격 하락, 단일선체유조선 퇴출, 바이오 연료와 같은 새로운 에너지자원의 추가수요 및 정유공장의 (석유 소비국에서 특히 중동의 산유국) 지리적 이동뿐만 아니라 서구 산유국으로부터 아시아 권으로의 이동이 그 예이다.

▶ 정기선 해운

**[미국-환태평양항로]**

미국-환태평양 항로와 관련, 미국의 주택시장 하락과 소비지출 감소로 2008년 1월부터 8월까지 북미로의 컨테이너수송량이 950만TEU로써 전년보다 7% 하락되었음이 보고되었다.

2009년 전망은 매우 긍정적이지 못하지만, 일각에서는 오바마 행정부가 대규모 경기부양책을 시행할 것이라는 희망으로 2009년 하반기에 반등할 수도 있다는 의견을 내고 있다.

반면에, 폐지, 고철과 같은 화물량의 증가와 건화물시장의 활황으로 인하여 곡물과 같은 전통적인 상품의 운송을 컨테이너선이 담당할 결과로써 미국 발 아시아항 물동량이 동 기간 동안 430만TEU, 18% 인상되었다.

하지만 물동량 증가율은 경기 혼란의 결과로써 주춤하였다.

대규모 선박의 미사용과 미래에 대한 불확실성이 팽배한 상황에서, 정기선사들은 정속운항, 반선, 계선 및 환태평양 항로에서 선박의 겨울철 프로그램 일자를 앞당기는 등 다양한 방법으로 선사 운영의 합리화하기 시작하였다.

**[아시아역내항로]**

아시아역내 항로에 있어서 2008년에는 어느 정도 견조한 교역성장세를 유지하고 있지만, 그 성장률은 2007년과 비교하여 글로벌 경기의 빠른 침체



로 인해 상당히 낮을 것이다.

비록 아시아역내 교역이 환태평양 항로에 비해 상대적으로 회복세에 있는 듯하지만, 컨테이너선의 연쇄하락(cascading effect)에 노출되기 쉽다. 따라서 2009년 이후 공급-수요 상황을 면밀하게 판단해야 할 것이다.

**[원가상승 부담]**

최근 경기 하락에 더하여, 운송인은 환태평양 항로와 아시아역내 항로에서의 원가상승 요인으로 말미암아 부담을 계속적으로 느끼고 있다.

비록 연료유가격은 운송인이 가까스로 정기선서비스를 유지할 정도로 하락하기는 했지만, 철도운송, 트럭운송 및 기타 터미널 관련비용, 특히 내륙 운송비용은 여전히 높다.

이에 대하여 대표들은 아시아계 해운기업의 최고경영자들이 그러한 원가요소를 조심스레 점검하고 운송인이 직면하고 있는 어려운 현실을 고객들에게 잘 인지시키도록 최선의 노력을 기울이는 것이 중요하다는데 뜻을 모았다.

또한 금융대란은 분명 국제해운산업에 그 영향을 끼칠 것이라는 점에 뜻을 같이 하였다.

비록 향후 해운시장이 이러한 경기후퇴를 어떻게 흡수할 수 있을 것인지 정확하게 예측할 수는 없지만, 최고경영자들은 세계교역의 요구를 수용하는

정기선사업의 지속운영과 함께 기업이윤을 위한 총체적인 장기 전략에 따라 사업결정을 내릴 수 있도록, 자신감을 갖고 합리적이고 참을성 있게 환태평양 항로와 아시아역내 항로에서의 상황에 대처토록 권고 받았다.

### ▶ 정기선 해운에 대한 독점금지법 적용면제

최근 중국, 홍콩, 인도 및 EU에서의 경쟁법 경과 사항을 보고받았다.

대표들은 ASF가 오랫동안 견지해 온 “독점금지법 면제시스템이 해운산업의 건전성에 필수불가결하다”는 입장을 재확인하였다.

또한 2008년 10월 구주집행위원회의 해운연합에 대한 규칙초안 발표와 함께 지속가능한 세계교역의 유지와 변화하는 시장상황에 유연히 대처하고 고객의 요구를 충족시키기 위하여 광범위하고 탄력적인 포괄면제규칙이 필요하다는 요지의 의견서를 ASF 회원선협이 구주집행위원회에 제출하였음을 보고 받았다.

장기적으로 EU 경쟁규칙 틀 내에서 현행 해운연합 시스템이 보장받아야지만 법적 확실성을 유지할 수 있다는 중대한 사실을 인식하면서, 동 위원회 대표들은 해운연합 시스템의 혜택과 역할을 관련 당사자에게 좀 더 이해시키는 작업을 계속해 나가기로 합의하였다.

### ▶ 기타 사항

#### [해적문제]

해적 관련, 동 위원회 중간회의는 UN 안전보장이사회가 2008년 6월 채택된 결의서의 효력을 12개월 연장 결정했다는 점을 주목하였다.

이 결의사항에는 연안국 및 지역단체(regional

organizations)가 관련 국제법에 의거 해적과 무장강도에 대항하기 위하여 소말리아해역에 진입 및 해군함정과 군항공기를 파견하는 등 모든 필요조치를 취할 수 있다는 것이 주요 내용이다.

또한, 동 회의는 ASF 항해안전환경위원회가 해적근절을 위한 정치적 의지 실현을 국제해사기구와 모든 해양국가에 요청한 2008년 9월15일자 호소문을 주목하였다.

세계교역과 상선의 안전문제에 크나큰 위협이 됨에 따라, 위원회는 최대한 많은 정부가 해적 근절을 위한 과단성 있는 조치를 취하도록 국제사회에 강력하게 요청하였다.

#### [중국, 24시간전 적하목록 신고관련규칙]

중국이 2009년 1월1일부로 ‘24시간전 적하목록 신고관련규칙’ 시행에 관한 발표를 주목하였다. 하지만 상기 규칙 시행에 대한 보조지침이 아직 발표되지 않았다. 발효일까지 남은 기간이 짧기 때문에 관련 담당 부처는 중국발/향 화물의 원활한 이동을 확보하기 위하여 정확한 정보를 공개해야 할 것이다.

한편, 대표들은 WTO 교섭 및 2008년 11월 일본에서 개최된 『컨테이너 해운포럼』 등 최근 화젯거리에 대하여 의견을 나눴다.





## 선협, 외화환산회계제도의 조속한 개선 금감원에 건의 정부, 선협 건의 수용하여 기능통화제도 허용키로

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 외화부채가 주류를 이루는 해운산업의 특성상 최근 미달러화에 대한 원화 환율 급상승으로 대규모 외화환산손실 발생이 우려되는 외항해운업계의 외화환산회계제도를 시급히 개선하여 줄 것을 금융감독원에 건의했다.

협회는 건의를 통해 현행 외화환산에 관한 현행 기업회계기준과 국제회계기준은 선박투자 때문에 대규모 외화차입이 불가피한 우리나라 해운산업이 환율변동의 위험에 노출되는 현실을 적절히 반영하지 못하고 있다고 밝히고 이의 개선을 강력히 촉구했다.

특히, 협회는 현행 회계기준이 환율변동에 따라 해운기업의 경영실적이 재무제표상에 정반대로 표기되고 있는데도 불구하고 국제회계기준과의 정합성 등을 이유로 외화환산손익을 당기에 모두 반영토록 하는 것은 '정확성·신뢰성·투명성'을 요구하는 기업회계기준의 목적과는 달리 오히려 우리 해운산업의 위상을 심하게 왜곡시키는 결과를 초래하고 있다며, 우리나라 해운산업의 위기극복을 위해 반드시 개선되어야 한다고 밝혔다.

해운산업은 우리나라 수출입 화물의 99.7%를 수송함으로써 외화획득을 통해 국제수지의 개선에 직접적으로 기여함은 물론, 조선산업 및 관련 산업의 발전과 고

용 창출 등에 건인차 역할을 하고 있는 세계 6위의 국가기간산업임에도 최근 미 달러화에 대한 원화 환율의 급상승으로 외화부채가 주류를 이루는 해운 산업부문에 대규모 외화환산손실 발생이 우려되고 있다.

즉, 2008년 12월19일 기준 미 달러화에 대한 원화환율은 1,288원인데 이는 2007년말(기준 환율 936원) 대비 무려 352원이 상승한 것으로서, 이러한 추세가 연말까지 이어질 경우 해운산업은 3조 7,000억원의 외화환산손실(2007년말 외화부채 105억\$ 기준)이 발생할 것으로 예상되고 있다

이같은 대규모 평가손실 발생으로 영업이익을 실현하였음에도 불구하고 기업의 재무제표가 적자로 표기되며, 이에 따라 부채비율이 상승('07년의 158% → 228%로 증가)하고, 이는 곧 국내외에 신용도 저하를 초래하여, 해운기업의 금융조달 비용 상승, 금융권의 선박금융 조기상환 압박, 신규대출 제한 등으로 외항해운업계가 상당한 불이익을 받을 것으로 우려되고 있다.

한편, 미국, 유럽, 일본 등의 선진국들은 경제위

[외화환산손실 반영시 예상 부채 비율]

(단위:억원)

구분	2007년	2008년
부채	191,885	191,885
외화환산손실	-	37,000
자기자본	121,100	84,100
부채비율	158%	228%

\* 주 : 2007년도 부채와 자기자본을기준으로 한 예상치(영업손익 미반영)

기로 인한 자국 기업들의 어려움을 해소하기 위해 「기업 보유 주식·채권 시가 평가 유예」 조치를 마련하여 지난달부터 시행하고 있다.

우리나라 또한 이러한 시가평가 완화제도를 금년 4분기부터 시행할 방침인 것으로 알려지고 있으며, 이 외에도 "미 실현 파생계약 평가손실을 당기손실로 처리하지 않고 자본에서 직접차감(대차대조표에 반영)" 할 수 있도록 파생상품 평가 관련 회계 기준을 개선하고, KIKO 등 장외파생상품 평가손실을 입은 기업의 자본잠식 등의 문제를 해결하기 위해 "파생상품 평가손익을 재무제표에 기재하지 않고 주석으로 기재"할 수 있도록 하는 회계기준을 마련하여 금년 10월22일부터 시행하고 있다.

이에, 협회는 2011년 국제회계기준에 의한 회계 처리기준(기능통화에 의한 회계의 처리)이 국내에

도입될 때까지 한시적으로 해운기업의 회계처리기준을 2010년까지 해운부문의 외화환산손실을 1년 치만 반영하고 나머지(2년차 이후) 외화환산손실은 대차대조표에 반영하되 부채와 자산에 동시에 계상 되도록 개선하여 줄 것을 요청했다.

이에 따라 정부는 한국선주협회의 건의를 수용하여 현행 회계기준의 외화환산회계제도 개선키로 했다. 정부는 외화로 회계장부를 기록하는 기능통화 제도를 2008년 결산부터 허용키로 했다.

아울러, 2001년 이후 재평가가 허용되지 않던 선박 등에 대한 자산가치 상승분에 대한 재평가도 허용되며, 비상장 중소기업의 경우 지난 6월30일 환율이 적용된다. 2008년에 한해 달러자산을 지난해 6월30일 달러당 1,043원으로 평가·결산하는 특례를 허용키로 한 것이다.

## 해운·조선 양업계 공조체제 강화 위한 협의회 개최 양 협회가 위기 극복위한 협력방안 모색기로 합의

한국선주협회(회장 이진방)와 한국조선협회(회장 박규원)는 12월17일 「해운·조선 산업 발전 협의회」를 개최하고, 미 국발 금융불안으로 인해 양 업계가 겪고 있는 이번 위기 상황을 슬기롭게 극복하는데 힘을 모으기로 했다.

해운산업과 조선산업을 대표하는 양 협회는 이번 회합을 통해 양 산업이 국가 경제에 이바지하는 비중이 막대하며 (해운 365억불, 조선 430억불), 우리 같은 자원빈국에서 중점을 두어 육성해야 하는 산업이러는데 인식을 같이하고 양 업계가 서로 도울 수 있는 분야를 발굴하여 공조해 나가기로 했다.

이번 국제해운시장의 폭락사태로 과잉선복에 대한 불안이 증폭되고 선가가 하락함에 따라 상호이해가 상충되는 부분도 물론 있으나 그 가운데서도 서로 힘을 합쳐 같은 목소리를 낼 수 있는 부분이 있는 만큼 양 협회가 협력할 수 있는 방안을 모색해 나가기로 했다.

다행이 최근 세계 각국의 경기부양 노력에 힘입어 해운시장 회복의 움직임이 보이고 있으며 순망치한의 관계인 양 업계도 위기를 단시일 내에 극복하기 위한 자구노력의 일환으로 10여 년 전부터 정례적으로 운영해 오던 「해운·조선 산업 발전 협의회」를 활성화해 나가기로 뜻을 모았다.

또한 이번 위기 극복의 핵심이라고도 할 수 있는 금융권도 협의회에 같이 동참할 수 있도록 방법을 모색기로 했다.

## 외화환산 관련 회계처리 개선위한 제도 도입 2008년 결산부터 기능통화 회계제도 허용 등

상장회사나 비상장 대기업들 가운데 매출·매입을 주로 외화로 결제하는 기업에 대해 외화로 회계장부를 기록하는 기능통화 회계제도가 올해 결산부터 허용된다.

또 2011년 국제회계기준 도입에 앞서 부동산, 항공기, 선박 등의 유형자산에 대한 자산 재평가도 조기에 허용된다.

비상장 중소기업에 대해서는 외화환산 특례를 추가로 적용해 기업들이 외화 평가시 기말 환율 대신 특정일자(6월30일) 환율을 적용할 수 있도록 했다.

금융위원회와 금융감독원은 최근 비정상적인 원·달러 환율 급등으로 인한 기업들의 연말 재무제표 악화를 예상, 이런 내용을 골자로 하는 '외화환산관련 회계처리 개선방안'을 마련했다고 12월22일 밝혔다.

이는 기업이 양호한 실적을 올리고도 대규모 환손실로 재무제표상 적자를 기록하게 되면 대외신인도 추락으로 자금조달 및 영업에도 어려움을 겪게 될 것이란 판단에서 나왔다.

실제 2008년 9월말 국내 기업의 對 외국환은행 외화대출 잔액 501.6억\$ 기준으로 환율 100원 상승시 기업부담은 환산손실 및 부채금액이 5조원씩 증가하는 것으로 나타났다.

기능통화 회계제도가 허용되면 기업들은 모든 자산과 부채에 대해 기말환율을 일괄 적용할 수 있게 돼 환율 상승시에도 부채비용은 낮아지고 순이익 측면에서는 적자폭을 줄일 수 있을 것으로 예상된다.

현재 대부분의 매출·매입이 외화로 결제되는 기업이라도 기중에 원화로 회계장부를 작성하고 연말 결산시 외화환산이 필요한데, 이 경우 외화 자산·

부채에 대한 적용환율이 서로 다르다.

이 문제를 해결하기 위해 매출·매입거래를 주로 외화로 결제하는 기업에 대해 외화로 회계장부를 기록하는 기능통화 회계제도를 허용할 계획이다.

외환위기 직후부터 2000년말까지 한시적으로 시행했던 자산재평가 제도가 재도입되면 기업들은 토지, 건물, 기계장치 등의 자산을 시가로 반영해 부채비용을 낮출 수 있다.

2001년 이후 재평가가 허용되지 않아 과거 10년간의 자산가치 상승분은 미반영되고 있다. 이를 국제회계기준을 도입함에 앞서, 부동산, 항공기 및 선박 유형자산에 대한 재평가를 허용할 계획에 있다.

금융당국은 또 외화위험에 대한 위험회피 수단을 금융상품까지 확대, 기업들이 환산 손익을 자본항목으로만 처리하고 손익에서 제외하도록 해서 당기 순이익 개선 효과를 얻을 수 있도록 했다.

현행 기준에서는 예상거래에 대한 외화위험 회피 수단으로 파생상품은 지정가능 하지만, 금융상품은 지정할 수 없어 금융상품에서 발생한 환산손익은 당기손익으로 처리해야만 했다. 이를 파생상품과 동일하게 금융상품(외화차입금 등)도 예상거래와 연계시켜 외화위험 회피수단으로 사용된 경우 환산손익을 자본항목으로 처리할 계획이다.

아울러 투자자 보호를 위해 해당 기업이 투자판단에 영향을 미칠 수 있는 사항에 대해서는 주식이나 특기사항으로 기재토록 했다.

이번 회계처리 개선에 따라 올해 환율 급등으로 원화 환산 평가손실액이 급증한 해운업체나 항공, 철강, 음식료 등의 업종이 혜택을 받을 것으로 보인다.

# 아덴만해역 내 국적선의 안전보장, 국가가 나서야 한다

## 시급한 파병 vs 절차적 어려움의 합의점 찾아야 할 듯



최근 아덴만 해적들의 준동에 따라 아시아와 유럽을 연결하는 수에즈 항로의 위협이 증가하고 있는 가운데, 국적상선대의 안전한 운항을 위한 군함 파병에 대한 세미나가 개최되었다.

한국해양수산개발원(KMI)과 국회 이진복 의원이 공동주최한 ‘소말리아해역 파병, 무엇이 문제인가’ 세미나가 12월18일 오전 10시부터 여의도 국회의사당 의원회관 1층 소회의실에서 개최되었다. 이날 세미나에서는 해군함의 투입으로 국적선의 안전 확보와 더불어 인류 공동의 범죄인 해적행위 단절의 국제적 동참에 관해 KMI의 최재선 연구의원과 합동 참모본부 법무실의 김동욱 중령이 주제를 발표했다.

최재선 연구위원은 ‘소말리아 해적문제와 국제사회의 대응’이라는 주제발표를 통해서 최근 증가하고 있는 해상 해적행위에 대해 설명했다. 발표에 따르면, 2003년 전 세계에서 445건에 이르던 해적 발생건수는 2007년 현재 263건으로 감소했지만 유독 아프리카 지역에서는 93건에서 120건으로 증가했으며, 2008년에는 7월 현재 전년의 발생건수를 초

과한 152건이 발생했다고 밝혔다.

특히 연간 2~3만척의 선박이 운항하는 세계 주요 해상교통로인 아덴만지역에서의 해적활동이 증가하고 있으며, 이들은 무정부 상태와 다름없는 소말리아 정부의 통제를 벗어나 중화기와 전투기술을 보유한 고도의 해적집단으로 성장했다고 전했다.

최근 미국에서도 소말리아 해적이 단순 생계형 해적이 아닌, 이슬람 극단 그룹과 연계해 테러활동의 원동력이 될 가능성을

내포했다고 전한 바 있다. 이같은 이유로 인해 최근 선박들이 수에즈항로를 회피하고 희망봉 항로를 택함에 따라 운항비가 30% 증가했으며, 화물 인도기간도 2주정도 늘어났고, 또한 보험료 증가, 선원임금 증가, 무장경호원 증가비용 등 연간 4억 달러의 추가 금액이 발생할 것으로 예상하고 있다고 밝혔다.

한편, 해적들은 외국의 정보통을 이용 특정 국적의 선박이 몇 시에 어느 항로를 운항하는지 인지하고 있으며 이를 통해 계획된 작전 하에 해적행위를 자행하고 있는데, 소말리아해역 파병국가 국적선의 경우 해적행위가 감소하고 있는 추세이며, 우크라이나, UAE 등의 미약한 해군력을 가진 국가 선박들이 표적으로 대두 되고 있다고 전했다.

김동욱 중령은 ‘소말리아 군함 파병의 법적 쟁점’이라는 주제발표를 통해 단순 군함파병에 절차에 관해 설명했다. 김 중령은 영해 진입문제와 관련하여 우리 정부와 소말리아 정부와의 양자협약이 필요하고, 또한 임검, 나포, 구금, 형사 처벌 등에서

국제법과 국내법에 연관 사항들에 대해 설명했다. 또한 향후 파병이 되었을 시 보호 우선순위, 집단적 자위권 문제 등에 관하여 설명했다.

이어 지난 9월10일 소말리아 해적에게 피랍당해 36일간 억류되었던 브라이트루비호 윤연순 기관장이 세미나에 참석 피랍 상황에 대해 증언했다. 윤 기관장은 당시 해적선의 추격, 승선, 나포, 정박에 관해 설명했다. 또한 억류기간동안 받은 생명의 위협과 육체적, 정신적 학대로 현재 정신과 치료를 받고 있다고 호소하며 “36일간 해적에게 태극기가 억류되어 있는 상황으로 이해하면 된다. 국적선과 선원들은 수출을 담당하는 보호 받아야할 국가의 재산이며, 유럽루트의 안전한 항해와 국가이익의 보전을 위해 해적에 대한 정책이 조속하게 수립되는 것이 노해기사의 바람”이라며 증언을 마무리했다.

이어 토론시간에는 시급한 파병을 통해 국적선사들의 안전한 운항을 요구하는 해운 실무자 측과 법적 적용과 정책적인 난제로 당장 파병할 수 없다는 정부당국의 입장 차이를 보였다.

한국선주협회 김영무 전무는 협회 등 민간단체가 할 수 있는 일은 성명서 발표와 조속한 파병의 필요성 전파 등 한계가 있으며, 임시 자구책으로 외국의 사설경비업체를 이용하는 등의 방법이 있지만 이 또한 근본적인 대책이 아니고, 한번 운항에 10~20만달러에 육박하는 비용 등 한계가 분명하다며 정



부의 적극적인 대응을 요구했다.

김 전무는 지난 9월 피랍되었던 브라이트루비호 소속 선사 사장과의 면담에서 정부 당국의 무성한 대응에 서운함을 표시하며 프랑스의 경우 공수부대 등 직접적인 군사행동 등의 대응책이 있었건만 국가는 전면에 나설 수 없다는 원칙을 고수하면서 실질적인 도움이 되지 못했다고 강조했다.

또한 김 전무는 아프가니스탄에서 발생한 분당샘 물교회 납치사건과 비교하며 업계의 기대치에 전혀 부합하지 못하며, 덴마크, 네덜란드 등 우리보다 해운산업 규모가 작은 나라는 물론, 말레이시아 같은 국가도 해군합정을 파견하고 있는 상황에서 우리 정부는 국민보호와 국제사회 기여 차원에서 조속한 해군합정 파병이 절실하다고 주장했다.

이에 대해 박영선 국토해양부 항행안전정보과장은 파병 및 작전운용에 현실적이며 절차적인 난제들이 산재해 있다고 밝혔다. 박 과장은 국제해양법이 해적선과 관련한 조항을 가지고 있기는 하지만 국내법이 정리돼있지 않아 이행강제가 어려우며, 이를 해결하기 위해선 특례법 제정이 우선되어야 한다고 전했다.

국내 형법의 해상강도죄를 준용해 처벌할 수 있으나 해상강도죄는 최근 법무부가 혼인빙자간음죄 등과 더불어 현실성이 결여되었다는 이유로 개정하려는 조항이며, 만약 개정이 이루어진다면 국내법상 처벌할 수 있는 조항이 없게 된다고 전했다.

또한 이와 관련, 해적행위의 기수와 미수판단, 공해와 영해의 위치, 법 집행의 주체, 행위처벌 절차 및 사법권 충돌, 나포된 선박의 처리문제 등 법의 흠결과 절차적 어려움이 산재해 있다고 밝혔다. 이 같은 상황에서 조속한 파병 보다는 원활한 작전수행을 위해 절차적 정비가 필요하며 이를 해결하기 위해 특례법 적용이 가장 적절하다고 주장했다.

## 국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안 채택추진 한나라당 박상은 의원 등 의원 50여명 동참하여 국회제출



미국발 금융대란에 따른 세계금융시장 불안으로 어려움에 처한 해운산업의 위기극복을 위해 국회가 발 벗고 나섰다.

국회 국토해양위원회 박상은 의원(바다와 경제 국회포럼 대표), 운영 의원과 민주당 김성곤 의원, 강창일 의원은 12월26일 국회에서 국회의원 30여 명이 서명한 ‘국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안’ 발의를 위한 기자회견을 갖고 해양산업 지원의 당위성을 강조했다.

이날 결의안에 서명한 의원들은 기자회견을 통해 “해양산업은 해운, 항만, 조선, 철강, 선박보험 및 금융 등 연관산업의 발전에 크게 이바지 하는 등 국가경제를 사실상 견인하는 국가기간산업이며, 2007년 매출은 약 100조원으로 국가경제의 한 축

을 담당하고 있다”고 밝히고 정부 차원에서 해양산업에 대한 지원을 촉구했다.

특히, 박상은 의원과 김성곤 의원은 해양산업의 지속적인 성장을 통한 5대 해양강국 도약을 위해 신조선 건조자금이 원활히 지원될 수 있도록 정부와 금융권이 적극 나설 것을 거듭 촉구했다.

또한, 해양산업 위기극복을 위한 유동성 확보차원에서 만기가 도래한 기업대출금에 대해 금융위기가 진정되는 시점까지 상환기간을 유연하게 조정할 수 있도록 금융권의 적극적인 협조와 즉각적인 조치를 요청했다.

이날 기자회견에서 결의문 발의 의원들은 수출입 의존도가 높은 우리나라의 경우 수출입화물의 99.7%가 해상을 통해 수송되고 있으며, 원유와 연

료탄, 철광석 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 반입하고 있다고 강조했다.

이와 더불어 지난해 우리 해양산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하는 등 국제수지개선에 기여함은 물론 국민경제발전에 크게 이바지하는 등 해양산업을 명실공히 우리나라 국가경제를 지탱하는 산업이라고 할 수 있다며, 지원의 시급성을 역설했다.

의원들은 “작금의 글로벌 금융위기로 촉발된 우리나라 경제위기로 인하여 국가기간 산업의 하나이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해온 해양산업이 존폐기

로에 처해 있다”며, 국회차원의 결의문 채택배경을 설명했다.

박상은 의원은 “우리경제의 중추산업인 해양산업에 대한 지원을 통하여 국가경제 위기극복은 물론 미래 성장동력으로 국민경제발전과 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있도록 육성할 것을 촉구하고자, ‘국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안’을 발의하게 됐다”고 말했다.

박상은, 김성곤, 강창일, 유선호, 유기준, 윤영 의원 등 국회의원 약 30여명이 “해양산업지원 촉구 결의안”에 서명하였으며, 12월29일 50여명의 의원들이 서명한 결의안을 국회에 제출했다.

## 결 의 안

최근의 전세계적인 금융위기로부터 촉발된 금융경색으로 인하여 기업 도산 및 실업 증가가 연쇄적으로 발생하는 등 국민경제의 위기가 날로 심화되고 있다.

이러한 가운데 그동안 우리 경제를 지탱하는 기간산업이자 성장동력으로서 국제수지 개선에 크게 기여해 온 해운과 조선 등 해양산업 또한 최악의 위기 상황을 맞이하고 있다.

이에 18대 국회는 여야 야, 소속정당을 떠나 국민경제의 위기극복을 위해 우리나라 산업의 상징인 해양산업에 대한 지원이 불가피하다는데 인식을 같이하면서 현 정부가 해양산업을 지속적으로 지원, 성장시켜 나갈 것이라는 확고한 의지를 적극적으로 표명할 것을 촉구하며 다음과 같이 결의한다.

1. 대한민국 국회는 해양산업의 지속적인 성장을 통한 5대 해양강국 도약을 위해 신조선 건조자금이 원활히 지원될 수 있도록 정부와 금융권이 적극 나설 것을 촉구한다.
2. 대한민국 국회는 해양산업 위기극복을 위한 유동성 확보차원에서 만기가 도래한 기업대출금에 대해 금융위기가 진정되는 시점까지 상환기간을 유연하게 조정할 수 있도록 금융권의 적극적인 협조와 즉각적인 조치를 촉구한다.
3. 대한민국 국회는 해양산업의 외화환산 회계처리기준을 개선할 것을 정부에 강력히 촉구한다.
4. 대한민국 국회는 우리 국적선박의 헐값 해외매각 방지를 위해 자산관리회사를 설립하는 것에 대해 정부가 확고한 지원의지를 즉각적으로 표명할 것을 촉구한다.