선주와 화주, 상생위해 대량화주 인센티브 부여 바람직

선주협회와 무역협회, 선화주 워크샵 통해 협력다짐

한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 사공일)는 선·화주 협력증진을 통해 동발발전의 틀을 마련하는데 함께 노력해 나가기로 했다.

양 협회는 11월17일 오후 2시 한국무역협회 대회의실에서 해운 및 무역업계 실무부서장 100여명이 참석하는 가운데 「해운위기 극복과 발전적 선하주 상생방안 모색」을 주제로 선·화주 워크샵을 공동 개최하고, 선화주 모두가 윈윈할 수 있는 협력방안을 중점적으로 논의했다.

이 날 워크샵에서 제1주제 발표에 나선 한국무역협회 국제무역연구원 노성호 실장은 '2010년 세계경제 및 교역 전망'을 통해 "올해 세계경제는 글로벌 금융위기의 여파로 60년만에 마이너스 성장으로 돌아섰으며, 세계교역규모는 최대 24% 가량 감소하여 80년만에 최악의 상황을 기록할 것으로 예상된다"고 전망했다.

그러나, 노 실장은 "각국 중앙은행이 리먼파산 이후 금리인하 및 통화정책의 확대실시, 그리고 각종 경기부양책 등으로 바닥 근접 후 하반기 U자형 경기회복추세를 보이고 있으나, W, L자형 경기침체 자익화 가능성도 배제할 수 없다"며, 출구전략은 아직 시기상조라고 강조했다.

특히, 노 실장은 "경기회복을 위한 세계적인 공조노력이 가시화되면서 세계경기 급락세가 진정되고

있어 세계경제는 올 하반기부터 회복세로 전환, 2010년에는 플러스 성장과 함께 세계교역량도 한 자리수 성장이 예상된다"고 밝히고, 우리 경제의 경우 수출부진이 우려된다며, △보호무역주의 확산 △달러화 약세지속 △고용불안 및 실업률 상승 △인플레이션 및 출구전략 등을 리스크 요인으로 지적했다.

이어 계명대학교 하영석 교수는 '대량화물 관련 선화주 상생방안'이란 주제발표를 통해 "해운기업과 화주의 협력관계가 미진한 것은 △기업규모의 영세성 △3PL 의존의 두려움 등 종속가능성 △공급체인의 가시성에 대한 평가의 어려움 △녹색물류의 수행능력 불확실 △글로벌 물류프로세스 관리능력의 미흡 등에서 비롯된다"고 강조했다.

하 교수는"우리나라 해운물류산업의 문제점은 후진적 거래관계에 있다"며, 가장 바람직한 선화주 상생의 사례로 파트너쉽을 통해 글로벌 물류기업으로 도약한 일본통운과 제조기업의 협력사례를 들며 일본의 경우 화주의 높은 자국선 이용률과 대량화물의 높은 적취율, 그리고 높은 장기운송계약 비중을 들었다.

하 교수는 "선화주 상생을 위해서는 해운물류기업의 대형화 지원을 비롯하여 자산기반 물류제공자인 컨테이너선사를 제조기업의 물류네트워크 관리자로 육성하고, 선박금융기관 설립시 화주 등의 지분참여와 호혜의 서클구축을 위한 협의회 활성화 및 위상강화가 시급하다"고 말했다.

건국대학교 박광서 교수는 '정기선사 이용관련 화주 애로사항 및 선화주 상생방안'에 대한 주제발표에서 정기선을 이용하는 화주들의 애로사항으로 △정기선 운송시장의 구조적인 문제점 △공급자 중심의 법·제도에 따른 문제점 △운송요금에 대한 해석차이로 인한 분쟁 △운송요금체계의 복잡성 △물류·운송요금 공급자 중심으로 일방적 결정 등을 지적했다.

이에 따라 박 교수는 선진형 선화주 협력방안 정착을 위해서는 "물류·운송요금 체계의 개선을 비롯하여 관련 법령 및 제도 보완, 불공정 무역행위 억제를 위한 장치 및 협의체 구성, 범정부 차원의 조정기구 설치 및 운영, 수요자 중심의 수출입체계 개선, 국가 성장동력으로서 해운물류 인프라 구축 등이 필요하다"고 강조했다.

주제발표가 끝난 뒤 해운 및 무역업계 관계자들은 정기선분과와 부정기선분과로 나뉘어 각자의 애로사항을 개진하는 한편, 상호협력방안을 논의했다.

이 날 부정기선부문 분임토의에서 선사측은 일본과 중국의 자국화 자국선 정책지속과 해운조선 보호주의의 국제적 확산 등을 화주측이 고려하여 줄 것을 요청했다.

또한, 선사측에서는 일본의 선박 감가상각은 13년, 우리나라는 18년으로 금리와 COA 조건 등에서 일본선사를 따라갈 수 없다고 밝히고, 가격경쟁력만을 고려할 때 선화주간 바람직한 상생의 방안을 도출할 수 있다고 지적했다.

이와함께 선화주 상생의 대표적인 사례로 남부발전과 SK해운의 장기수송계약을 지적하고, 발전 5사 등 대량화주들이 공동으로 선박을 대량으로 발주할 경우 경쟁요소가 완화됨은 물론, 해운 및 조선산업의 위기극복에 크게 기여할 수 있다고 강조했다.

이에 대해 화주측에서는 최근 브라질 자원대기업

인 발레사가 선대확충을 통해 해운업에 본격 진출한 점은 시사하는 바가 크다며, 우리 선사들도 국내시장에 안주하지 말고 해외시장 개척에 주력해야 한다고 말했다.

또 선화주 입장차 줄이기 위해 선화주 간담회 확대 및 활성화가 필요하며, 특히 공기업의 경우 국가계약법 준수의무 등 선화주 상생노력에 한계가 있는 만큼 실질적인 아이디어가 필요하다는 의견이 제시됐다. 따라서, 선화주 상생의 협력을 위해서는 정부의 정책적인 지침 도는 제도마련이 시급하다고 지적했다.

정기선부문 분임토의에서 화주측에서 유가할증료(BAF)와 통화할증료(CAF) 등 부대비요율 산정에 있어서 정확한 기준이 필요하다는 주장에 대해 선사측에서는 부대비요율 변화에 대한 논리적 근거를 공시하고 있으나 중간에 포워더가 개입되어 소통의 장애가 발생하고 있다고 답변했다.

정기선사의 신항로 개척과 관련하여 화주측에서는 최근 중남미운임 폭등과 관련하여 국적선사의 신항로 개척이 필요하다고 강조했다. 이에 대해 선사측에서는 운항비용을 감안한 운임확보가 선행되어야 하나 현재 상황에서는 현실성이 부족하다는 입장을 피력했다.

또한 선·화주간 장기계약을 통한 신뢰회복 및 협력강화가 필요하다는데 의견을 같이했다. 화주들은 장기계약을 하고 싶지만 선사의 운임노선정책이 매년 바뀌면서 신뢰가 약화됐다고 지적한데 대해 선사측에서는 수익성 보장이 확보된다면 운임 단순화 등을 통한 장기계약이 신뢰회복의 밑거름으로 작용할 것이라고 화답했다.

분임토의 결과, 선·화주 협력을 위한 대화의 장이 필요하며, 선주, 화주 및 포워더 삼자간의 소통이 필요하다는데 인식을 같이했다. 그리고, 선화주 상생의 방안으로 정부 차원에서 대량화주에 대한 인센티브를 부여 하고, 연구용역을 통해 새로운 선화주 협력방안을 도출할 필요가 있다는데 인식을 같이했다.

선화주워크숍은 선화주간 협력관계 증진과 해운물류 정보교환을 통해 공존공영의 터전을 마련하기 위하여 지난 2004년부터 한국선주협회와 한국무역협회가 정례적으로 공동개최하고 있다.

한국선주협회 등 제24차 해양사고방지세미나 개최

해양안전의식 고취와 해양사고 예방에 크게 기여

한국선주협회(회장 이진방)를 비롯한 12개 해양수산단체는 국토해양부와 중앙해양안전심판원의 후원 하에 11월11일 오후 1시부터 서울 양재동 농수산물유통공사에서 제24차 해양사고방지세미나를 개최했다.

해양사고방지를 위한 신지식 · 기술의 확산과 해양 안전의식 제고를 통한 해양안전문화의 조기정착을 위해 지난 1986년부터 매년 정례적으로 개최되고 있는 동 세미나는 그동안 해양안전 예방을 위한 토론의 장으로서 선박운항 종사자들에 대한 해양안전의식 고취와 해양사고 예방에 크게 기여해 왔다.

올해로 24번째를 맞는 금번 세미나에서는 △제1주제로 해양연수원 김병옥 교수의 저궤도 위성을 사용한 AIS 수신범위 확대방안 △제2주제로 해양연구원 김홍태 박사의 해양사고조사코드와 인적과실의 원인규명 △제3주제로 목포해양대학교 박성현 교수의 연안해역 해양사고 예방을 위한 통항 안전성 평가에 관한 연구 등에 대한 주제발표와 함께 토론이 있었다.

주제발표 내용을 요약하면 다음과 같다

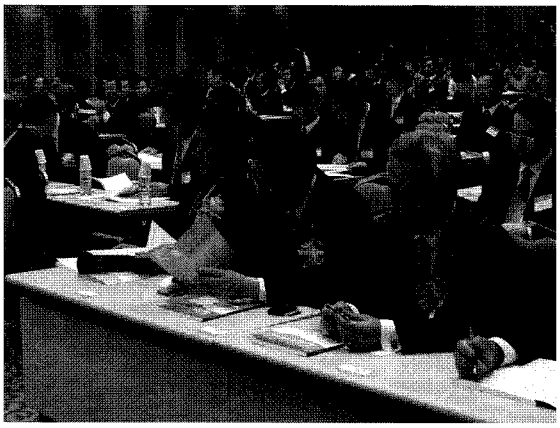
▶ 저궤도 위성을 사용한 AIS 수신범위 확대방안

위성 AIS는 초단파의 전파 특성으로 인하여 근거리에서만 통신이 가능하고 장거리 선박 식별 추적용으로 사용이 곤란하다. 따라서 저궤도 위성을 사용하여 전 세계 선박의 AIS 정보를 수신하려고 하는 연구가 주요 선진국을 중심으로 진행 중이며 상업화 할 가능성이 높다.

2005년 2월 IMO의 제9차 COMSAR 전문위원회에서 노르웨이는 저궤도 위성을 기반으로 하는 AIS를 활용한 선박 장거리 식별추적 계획을 발표하여 국제사회의 많은 관심을 유도했다. 미국에서는 2004년 저궤도 위성통신사업자와 위성 사용계약을 체결하였으며 2008년 6월 AIS 수신기를 탑재한 시험위성을 성공적으로 발사했다.

IMO, IALA, ITU 등에서는 위성 AIS 도입을 위한 표준 개정 등 세부적인 논의가 진행되고 있다. 또한 AIS의 한계 및 저궤도 위성의 특성으로 SOTDMA 프로토콜의 슬롯 충돌 회피 알고리즘은 통신권 단위로만 유효하기 때문에 통신권이 다른 AIS가 서로 같은 슬롯을 사용하여 데이터를 전송함으로써 위성 AIS에서는 슬롯 충돌이 발생할 수 있다.

AIS 메시지 패킷에서 사용하고 있는 전파 지연 완충 버퍼의 크기가 12비트로서 최대 202nm까지



만 슬롯 충돌을 피할 수 있다. 현재의 AIS 수신기 성능으로 커버할 수 있는 위성 AIS의 최대 거리는 약 720nm 정도이며, 위성 통신권을 충분히 커버하기 위해서는 위성 AIS 수신기의 감도가 약 -122.5dBm 정도가 필요하다.

아울러 채널간 간섭 및 성능개선 방안으로 저궤도 위성의 커버리지가 AIS 셀보다 훨씬 넓기 때문에 상당히 많은 수의 AIS 셀을 포함하게 되며 이로 인하여 채널간 간섭이 발생하여 위성 AIS의 성능이 저하된다.

AIS와 위성간의 거리의 차이가 최대 버퍼링 거리인 202nm보다 작을 경우에는 동일 채널간 간섭이 발생하며, 202nm보다 더 클 경우에는 동일 채널간 간섭 외에 타 채널간 간섭도 발생하여 성능을 크게 약화시킨다.

선박탐지 확률을 개선하기 위해서는 동일채널 간섭 제거 기술, 신호의 상관관계 처리 기술, 도플러 편이 추적 기술, 멀티 빔 안테나 기술 등을 적용하여 일정부분 개선이 가능하다. 위성 AIS 전용 주파수의 지정, 위성 AIS 전용 메시지 포맷의 지정, 전파지연 버퍼 크기의 확대, 메시지 전송 주기의 확대 등 현재의 AIS 성능 기준을 개정하면 위성 AIS의 성능을 근본적으로 개선할 수 있다.

따라서 선박탐지 확률개선 방법 및 성능기준 개정 등을 통하여 위성 AIS는 상업화가 가능할 정도로 성능을 개선할 수 있음을 검증한다.

우리나라 과학위성의 AIS 시험 적용, Non-SOLAS 선박의 AIS 탑재 기준 설정, LRIT 시스템과의 연계, AIS 정보의 보안 및 유포 등에 대한 연구 검토를 통하여 위성 AIS의 상업화에 대비하는 정책 수립이 필요하다.

▶ 해양사고조사코드와 인적과실의 원인규명

2000년대 들어 인적요인이 대부분의 해양사고에 직간접적으로 영향을 미친다는 공감대가 형성되고 있으나, 이의 개선을 위한 노력은 선박의 구조 및 항해장비의 개선에 기울여지는 노력에 비해 상대적으로 소홀한 측면이 많다.

해양사고는 여러 가지 원인이 복합적으로 얽혀서 다양한 형태로 발생하며, 사고조사를 위한 증거확보의 어려움이 있으나, 국내에서는 이에 대한 과학적인 조사분석을 위한 인적요인 조사기법이 체계적으로 수립되어 있지 않다.

2008년 IMO를 중심으로 인적요인 분석을 포함한 해양사고의 원인규명을 위한 "IMO 해양사고조사코드"를 내놓았고 2010년 1월 발효를 앞두고 있으며, 국내에서도 이에 관한 연구와 대응책 마련이 이루어지고 있으나 아직은 미흡한 실정이다.

따라서 국내 연안운송 환경 및 사고유형에 적합한 "인적요인 조사분석 프로그램"을 개발하고 활용해야 한다. 해양사고가 가지는 증거확보의 어려움을 해결하고 복합적인 원인요소들을 과학적으로 분석하기 위한 시뮬레이션 기반 조사심판 기법을 도입해야 한다.

아울러 IMO 협약의 규정에 따라 조사관의 전문분야는 물론 인적요인과 관련된 전문지식을 교육하기 위한 프로그램의 개발이 필요하다. 또한, 해양사고 인적요인의 전문적 조사분석을 위해서 인간공

학, 인지과학 및 심리학 등의 외부 전문가와 해양안전 전문연구기관을 활용할 수 있는 개방된 체계를 갖춰야 한다.

▶ 연안해역 해양사고 예방을 위한 통항 안전성 평가에 관한 연구

최근 조선 산업의 호황 및 해상공사가 활발함으로 인하여 예인선에 의한 조선블록 및 공사 장비 등을 예인하는 예인선단의 통항이 증가하고, 육지 인근해역의 수자원 고갈로 인한 어선의 활동범위가 계속하여 확대되고 있다.

이와함께 대형유조선과 같은 위험화물운반선의 빈번한 통항과 같은 우리나라 연안해역의 해상교통 특성으로 인하여 선박교통흐름이 여러 지역에서 빈번하게 교차하고 있고, 이러한 선박간의 교차 증가는 해양사고의 개연성을 증가시키고 있다.

최근 태안반도 서쪽 해상에서 발생한 예인선단의 부선과 대형 유조선의 충돌사고로 대량의 기름이 유출되어 대규모 해양오염을 초래한 바와 같이 연안해역의 해상교통량 증가로 해양사고 발생의 개연성이 높아지고 있으며, 해양사고도 점차 대형화되어 인명 및 재산손실 등 그 피해가 확대되는 추세이다.

특히 해양사고는 귀중한 인명, 선박, 화물의 피해를 초래함은 물론 다량의 기름 유출로 인한 해양오염으로 광범위한 해양환경 파괴로 국가적으로 엄청난 손실을 발생시키고 있다.

선박의 통항이 빈번하고 선박들 간의 교차 통항이 존재하여 선박의 충돌사고로 인한 대형 해양사고가 발생할 수 있는 잠재적 위험수역인 연안해역의 경우, 선박 통항량의 증가, 교통흐름의 변화 및 대형선의 통항, 연안 통항로 주변 연안에 건설되는 산업공단 증가 등 해상교통환경이 변화됨에 따라 현재 또는 장래의 선박안전통항을 고려하여 대상항로의 안전성에 대한 평가가 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

따라서 연안 해역에서 발생한 해양사고 조사 분석과 해상교통환경 분석 · 평가를 통하여 문제점을 도출하고, 장래 선박통항 여건과 환경을 종합 고려하여, 안전한 선박 통항로 확보와 해상교통 환경을 조성할 수 있도록 안전성을 평가하고, 개선방안을 마련함으로써 연안해역 통항 선박의 해양사고 예방과 해양환경 보호에 노력해야 한다.

연안통항로 해상교통환경 평가 및 개선방안에 대해서는 우리나라 연안에 설정되어 있는 연안통항로에 대하여 해상교통환경 평가와 해상교통 혼잡도를 평가를 통하여 문제점을 도출해야 한다.

연안통항로에 대한 해상교통 혼잡도 평가, 해상교통류 시뮬레이션, 선박조종 시뮬레이션 등과 같은 과학적인 검증 방법으로 안전성을 면밀히 분석 평가하고 장래의 해상교통 환경을 고려하여 최적의 개선방안을 수립할 필요가 있다.

이어 패널로 참석한 전문가집단이 주제발표 내용을 중심으로 토론이 있었다.

해양사고방지세미나는 해양사고방지를 위한 연구 · 발표를 통해 관련종사자들의 해양안전의식을 고취시키고, 신기술 및 신제도 소개로 해양안전에 기여하기 위해 지난 1986년부터 서울과 부산에서 번갈아가면서 연 1회 정례적으로 개최되고 있으며, 국토해양부와 중앙해양안전심판원이 적극적으로 후원하고 있다.

해양사고방지 세미나를 공동주최한 16개 해양 · 수산단체는 한국선주협회를 비롯하여 선박안전기술공단, 전국해상산업노동조합연맹, 한국도선사협회, 한국선급, 한국원양산업협회, 한국해기사협회, 한국해사위험물검사원, 해양환경관리공단, 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회, 한국해양수산개발원, 해양시스템안전연구소, 손해보험협회, 한국해양수산연수원, 한국선주상호보험조합이다.

해양부 · 선협, 2009 ISPS Code 보안세미나 성황리에 성료

해적사고 발생동향 및 사고발생시 대응요령 등 발표

국토해양부(장관 정종환)와 한국선주협회(회장 이진방)는 ISPS Code (part A/B 13규칙)에 따라 매년 1회 선박 · 회사 · 항만시설보안책임자 및 당사국정부가 참가하는 합동훈련 실시의 필요성이 제기됨에 따라 11월6일 부산 한진해운 대회의실에서 2009 ISPS Code 보안세미나를 개최하였다.

이 날 회의에서 선주협회 김세현 과장은 보안훈련 일정 및 선박 전파교육 절차를 시작으로 선박보안경보 테스트 일정, 해적사고 발생동향, 해적에 의한 보안침해사고 발생시 대응요령 등을 발표했다.

김 과장은 '해적사고 발생동향' 발표를 통해 아프리카 지역에서 전세계 해역사건의 70%인 170건이 발생하였으며, 아시아지역에서는 지속적으로 감소세를 보이고 있다고 말했다.

전세계 해역 2009년 상반기 동향을 살펴보면, 전년동기 대비 110% 증가했고, 2009 하반기 179건 대비 34% 증가한 240건이 발생했다고 전했다.

또한 2007년 이후 지속적으로 증가하고 있으며, 이는 소말리아 인근해역에서의 해적사건이 증가하고 있기 때문이라고 했다. 아울러 소말리아 인근해역을 제외한 대부분 지역에서의 해적사건은 전년동기에 비해 크게 변동이 없다고 말했다.

김 과장은 소말리아 인근해역 동향을 살펴보면, 상반기에 소말리아 인근에서는 총 148건의 해적사건이 발생하여 선박 30척이 피랍되었다고 전했다.

이에 소말리아 인근해역을 항해시에는 현지상황을 고려하여 적정 항로로 변경하여 통항하여 주고, 선박의 해적 대응능력이 강화되었으므로, 레이더 활용 및 경계요원 추가배치 등 주변 경계를 강화하고, 위기상황 발생시 신속한 연락체계를 구축해야 한다고 말했다.

또한, 청해 부대의 호송서비스에 참여하거나, 다른 국가의 호송선대에 참여하는 방법이나, 국제전문보안요원을 탑승시키는 방법 등을 이용해야한다고 전했다.

한편, 나이지리아 등 니제르델타 지역 항해시에는 테러 발생해역이므로 배선을 최대한 자제하고, 부득이하게 배선할 경우 국토해양부 상황실에 통보하여 줄 것을 요청했다.

동남아 항해시에는 주로 강도사건이 빈번하게 발생하므로 해적당직을 철저히 하고, 예부선은 피랍사건이 발생하고 있으므로 특히 주의하여 줄 것을 당부했다.

김 과장은 손해를 감수하고 남을 만큼의 막대한 경제적 이익회득이 가능하기에 소말리아 해적활동이 계속된다고 전했다. 더구나 해적기지(부사소, 칼룰라)와 인접한 무칼라 남방해역에 해적활동이 다발적으로 발생한다고 했다.

이러한 해적발생을 방지하기 위해 4월 중순부터 아덴만 내 EU/NATO 함정, 해상초계 활동 증가등 적극적인 대 해적작전 수행으로 납치성공률이 많이 감소했다고 말했다.

해적으로부터의 선박구조 실적을 살펴보면, 덴마크 상선 '퓨마' 호, 북한 '다박솔' 호, 한국 '오로라9호' 등 7건이 있다고 설명했다.

이 날 세미나에는 국토해양부 장근호 사무관, 최규순 사무관, KST 조익순 센터장, 에스앤피해운 신덕식 전무, 동명상선 김종복 상무, 중앙상선 이근구 이사, 동림탱커 김진오 이사 등 170여명이 참석했다.

위기를 기회로 삼아 해운산업 자생력 확보 기 마련

정부, 11월5일 「해운산업 동향 및 대응방안」 발표

정부는 11월5일 청와대에서 개최된 제36차 비상경제대책 회의(이명박 대통령 주재)에서 심의의결한 「해운산업 동향 및 대응방안」을 발표했다.

이번 방안은 2009년 4월23일 발표한 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」의 후속조치로서, 회의 참석자들은 특히 선박금융 위축에 대한 보완책 마련이 필요하다는 의견을 다수 개진하였다.

최근 해운시장은 일시적인 운임 회복세에도 불구하고 선박공급 과잉 및 세계경제의 불확실성 등으로 본격적 경기 회복에는 장기간(3~5년)이 소요될 전망이다.

운임수입이 급감하면서 주요선사들의 수익성이 악화되고, 현 상황 지속시 자금사정 악화도 우려되고 있는 상황이다. 이에 따라, 정부에서는 상시적으로 구조조정을 추진하면서, 선박금융 위축에 대한 보완책을 중점적으로 추진할 계획이다.

우선, 업체별 유동성 상황 등에 대한 점검을 강화하고 기업규모별 특수성 등을 감안, 상시 구조조정을 추진할 계획이다. 또한, 구조조정기금을 활용한 선박펀드의 활용도를 제고함으로써 해운사 구조조정을 적극 지원할 계획이다.

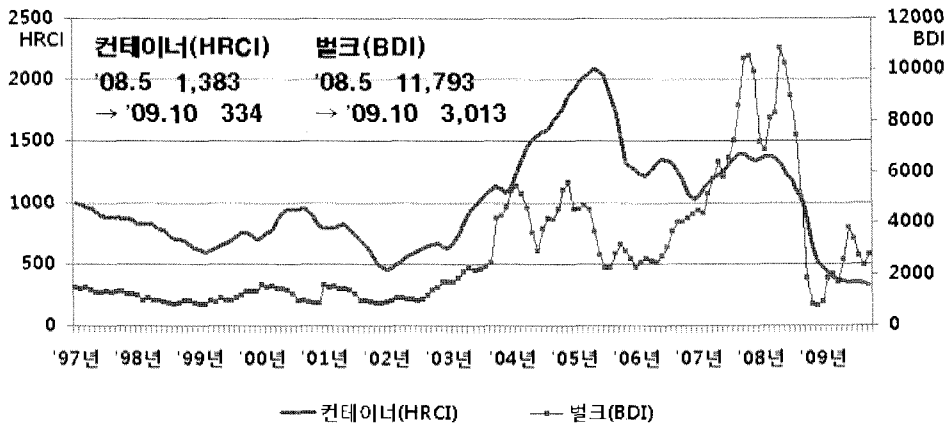
펀드에서 선순위 금융의 확보가 제한적일 경우 구조조정기금이 최대 60%까지 참여할 수 있도록 탄력성을 부여하고, 현재 운항중 선박에 대해 지원되고 있는 선박펀드 매입 대상을 건조중 선박(공정이 상당히 진행된 선박에 대해 지원 약정하여 선박인도 후 대금지급)까지 포함하도록 대상 확대할 계획이다.

이러한 대책을 차질없이 추진함으로써, 우리 해운업계가 위기를 조기에 극복할 수 있는 기반이 구축되기를 기대한다. 다음은 정부에서 발표한 해운산업 동향 및 대응방안 전문이다.

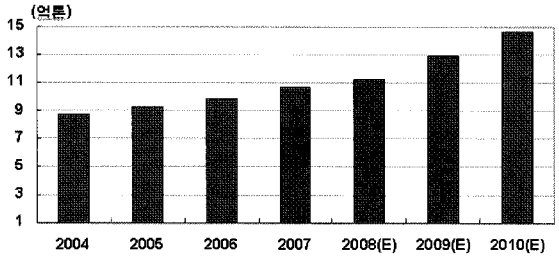
▶ 해운시장 동향 및 전망

[해상운임 동향] 2008년 하반기 해상운임이 폭락한 후 2009년 하반기 다소 회복세를 보이고 있다. 벌크 운임지수(BDI, 1985=1000)는 작년 12월 663p까지 하락하였으나, 중국의 원자재 수요 회복세 등의 영향으로 금년 10월말 3,013p 기록했다.

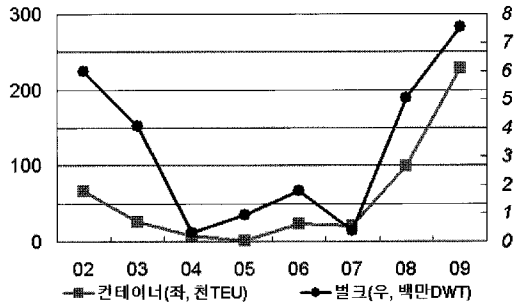
〈해상운임지수 추이〉



〈선박량 추이 및 전망〉



〈선박 해체량 추이〉



자료 : Clarkson

컨테이너 용선료지수(HRCI, 1997=1000)는 2009년 상반기이후 지속적으로 바닥세를 시현하고 있으나 실제 시장운임은 약간의 회복세를 보이고 있는 상황이다.

[해상운임 전망] 일시적인 운임 회복세에도 불구하고 선박공급 과잉 및 세계경제의 불확실성 등으로 본격적 해운경기 회복에는 장기간(3~5년) 소요될 것으로 전망된다.

전세계 현존 선박량(12.1억톤)의 49%(5.9억톤) 상당량이 추가 건조중이며 전체 컨테이너 선박량의 약 10%(130만TEU, 568척)가 계선 중이다. 세계경제는 각국의 부양책에 힘입어 다소 회복되고 있으나 낙관하기 어려운 실정이다.

[선박공급] 호황기('03~'08) 대량 발주된 선박이 시장에 지속 투입되고 있는 상황에서, 운임폭락에 따라 해체 및 발주취소도 증가하고 있다.

최근 3년간('06~'08) 발주량이 집중(호황기 전체의 60% 점유)되어 있어 향후 2~3년간 선박투입이 극대화될 전망이다. 다만, 해체량 및 신조발주량 취소의 정도에 따라 공급과잉 상황이 다소 완화될 것으로 예상된다.

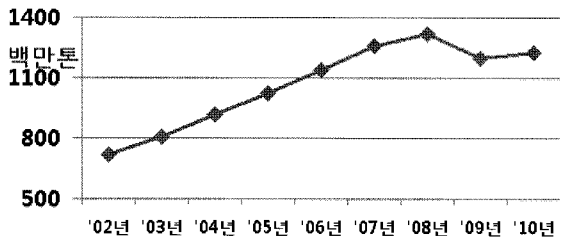
[해상 물동량] 2009년 상반기 물동량은 전년대비 약 20% 감소하였으나, 하반기 들어 감소세가 둔화되었다. 컨테이너 물동량은 미국 등의 경제지표 개선과 소비재 재고 감소로 물동량 회복 기대감이 있으나 본격적 회복은 불확실하다.

벌크 물동량은 중국 등의 부양책으로 2009년 5월 이후 다소 회복되고 있으나, 수요가 중국에 편중되어 있어 지속 여부는 불투명한 상황이다.

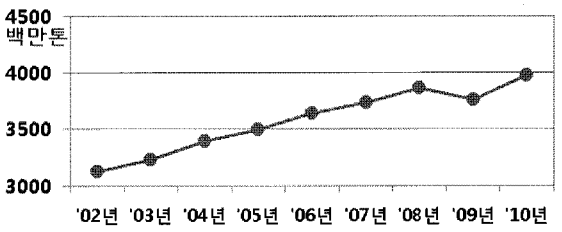
▶ 해운산업 현황 및 문제점

[유동성] 운임수입이 급감하면서 국내외 주요선

〈컨테이너 물동량 추이 및 전망〉



〈벌크 물동량 추이 및 전망〉



자료 : Clarkson

사들의 유동성 상황이 악화되었다.

국내 대형선사의 경우 회사채 발행, 선박매각 등을 통한 자금 확보로 당장의 위기에는 적극 대처하고 있으나, 현 상황 지속시 2010년 이후 자금사정이 악화될 우려가 있다.

자금확보수단이 미흡한 일부 중소선사의 경우 호황기 선박투자부담 등으로 유동성 사정이 크게 악화되었다.

주요 해외선사의 경우에도 회사채 발행, 선박·주식매각 등을 통하여 유동성 확보에 총력을 기울이고 있으며, 일부 선사의 경우 정부의 긴급지원을 요청했다.

[수익성] 운임급락으로 국내외 주요선사 수익성이 크게 악화되었다. 2009년 상반기 중 국적 상장 해운사(8개사)의 영업이익율은 △12.1%, 손익은 △1.2조원으로 큰 폭의 영업적자를 기록했다.

해외 주요선사들도 대부분 대폭의 영업적자를 실현했다.

[발주잔량] 세계 주요선사는 호황기에 발주·건조중인 선박의 처리문제로 큰 애로를 겪고 있는 상황이다. 선주사들은 대부분 당초 계약대로 건조를 진행하면서도 조선소 측에 인도시기 연기, 건조가액 인하 등을 적극 요구하고 있다.

〈주요국가의 해운사 지원현황〉

- 독일 : 정부에서 하팍로이드(세계 7위)에 대해 17억불(약 2조원) 규모의 대출 지급보증 결정(10.2)
- 프랑스 : 부도 위기에 놓인 CMA-CGM(세계3위) 지원방안(예 : 15억불 규모 대출 지급보증)에 대해 정부와 채권단간 협의 중
- 중국 : 공상은행, 인민은행 등 국책은행들이 COSCO (세계 6위), China Shipping(세계 8위)에 대규모 신용한도 설정 등 금융지원

건조에 미착수하거나 금융선이 확보되지 않은 선박에 대하여는 발주취소를 요청하는 사례도 발생하고 있다. 선가가 하락하면서 금융선이 추가담보를 요구하거나 중도금 등의 지원을 꺼리는 경우도 있어 선주사의 자금부담이 가중되고 있다.

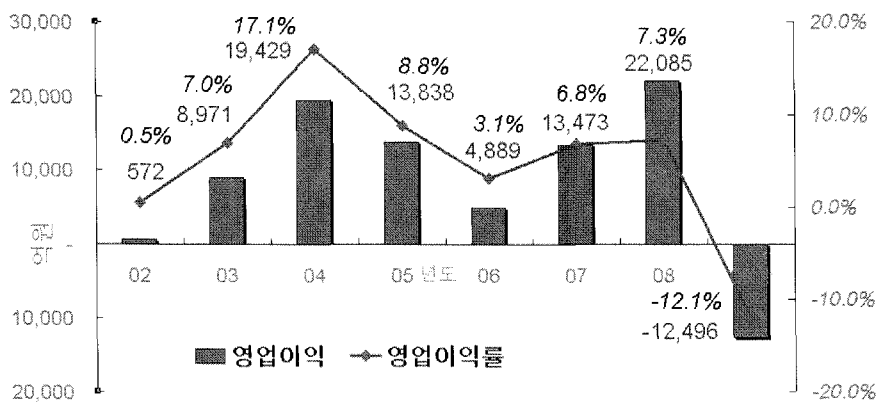
최근 조선가의 대부분을 건조 완료시기에 부담하는 방식(heavy tailing)도 증가하여 인수시기 도래시 유동성 압박이 예상된다.

▶ 구조조정 추진상황 및 향후 과제

[상시 구조조정 추진] 신용위험평가(2009년 4·6월, 1·2차 91개사) 결과 구조조정 대상 10개사(C3, D7)에 대해 후속조치를 정상 진행중에 있다.

C등급 2개는 경영정상화계획(MOU) 확정 등 워크아웃 추진 중이며, C등급 1개, D등급 7개사는 경매 등 채권회수절차 진행 중에 있다. 용·대선 관련 상사

〈상장 해운사 영업이익 및 영업이익률 추이〉



채권 조정의 어려움 등으로 채권단 중심의 워크아웃을 통한 경영정상화 추진에는 한계가 있다.

업체별 유동성 상황 등에 대한 점검을 강화하고 기업규모별 특수성 등을 감안하여 상시 구조조정을 추진할 계획이다.

유동성 우려가 있는 일부 대형업체는 계열사 정리, 유상증자, 선박매각 등의 자구계획 수립 · 이행을 포함하는 재무구조개선약정 등을 통해 자율적 구조조정과 자금확보를 유도할 것이다.

일시적 유동성 애로를 겪고 있는 회생가능 중소업체에 대해서는 Fast Track 등을 활용하여 구조조정과 지원을 병행하여 추진한다.

업체의 자금조달 상황 등에 따라서는 2금융권을 포함한 채권단 공동 워크아웃 방식의 구조조정도 고려하고 있다.

수시평가를 통해 채권단 지원만으로 회생이 곤란하다고 판단7되는 업체는 채권회수 등을 통해 신속히 정리할 것이다.

구조조정 선박펀드 운영개선] 해운업 구조조정 지원 등을 위해 선박펀드(총 4조원, 기금 1조원)를 조성, 선박매입을 지원 중에 있다.

자산관리공사는 선박매입펀드를 통해 17척(총 4,800억원)을 매입(2009년 7월)하였으며, 추가적으로 매입 협상을 진행 중에 있다.

선박금융 위축, 해운사 참여 부진 및 선박 펀드 특성에 따른 제약(출자한도 40% 등)으로 기금 조성 규모에 비해 실적이 다소 저조하다.

선박펀드 활용도를 제고함으로써 해운사 구조조정을 적극 지원할 계획이다.

선순위 금융의 확보가 제한적일 경우 구조조정기금이 최대 60%까지 참여할 수 있도록 탄력성 부여하고, 채권금융기관들도 선박펀드에 참여하도록 유도할 것이다.

현재 운항중 선박에 대해 지원되고 있는 선박펀드 매입대상을 건조 중 선박까지 포함하도록 대상을 확대할 계획이다.

자금지원 실적을 보아가며 필요시 구조조정 선박매입을 위한 구조조정기금 한도(현재 1조원)를 확대하는 방안을 검토할 것이다.

또한, 해운사의 프로그램 참여 및 해운 유관기관의 펀드 투자를 유도할 계획에 있다.

[금융기관의 선박금융완화] 건조 중 선박에 대하여 수출입은행의 선박금융(1조원내외 원화 또는 외화대출)을 통하여 지원 중에 있다.

2009년 10월말까지 2척(1,700억원)을 건조 지원하였다. 선가하락에 따라 금융선에서 추가 담보를 요구하고 있으나, 담보여력이 축소된 선사에 부담으로 작용하고 있다.

국내 조선소의 신조선 건조시 해외 선사에 대하여만 수출보험공사의 대출보증이 가능하여 국적선사 역차별 문제가 제기된다.

현재도 국내선사가 해외 SPC를 통해 선박 발주시 대출보증이 가능하나 그 실적이 미미하다. 참고로 해운업은 5대 외화 획득산업으로서 국적외항선사의 운임수입 중 89.2%(367억불)가 해외에서 발생한다. 건조 중 선박의 원만한 건조진행이 이루어지도록 지원함으로써 해운 · 조선 · 금융의 상생을 도모할 계획이다.

수출입은행의 신조선(기 발주 선박중 금융 미확보 선박 포함) 선박금융을 지속적으로 공급하고, 국내 조선소의 신조선 건조시 외화가득 효과가 높은 국적 외항선사에 대한 수출보험공사의 대출보증의 지원을 추진한다.

국적 외항선사의 해외 현지법인(SPC 포함)에 대한 보증지원도 활성화할 계획이다.

선가가 하락할 경우 LTV 요건 완화(수은) 및 수출보험공사의 보험적용을 확대한다.

정부, 우리나라 조선산업 경기회복 선제대응에 나서

상시 구조조정 및 수출입은행 제작금융 상향조정

정부는 11월5일 청와대에서 이명박 대통령 주재로 제36차 비상경제대책회의를 개최하고 「조선산업 동향 및 대응방안」을 마련, 조선산업의 위기극복을 위해 선제대응에 나서기로 했다.

정부가 이번 방안을 마련하게 된 것은 작년 말부터 국내 조선사들의 신규선박 수주가 사실상 중단된 상황 하에서 글로벌 해운업계의 유동성위기로 인한 국내 조선업계의 기존 수주계약 변경(인도연기, 계약취소, 선가인하 등) 등에 선제적으로 대응하기 위해서이다.

2009년 1월부터 9월까지 선박발주량은 전년도의 10%수준에도 미치지 못하고 있으며, 향후 5년간 2003년부터 2008년까지 호황기의 발주물량 회복은 어려울 전망이다. 정부에서 발표한 조선산업 동향 및 대응방안 전문이다.

▶ 세계 조선시장 동향 및 전망

2009년 1월부터 9월까지 전세계 선박발주량은 '08년분의 10%에도 못미치며, 향후 5년간 '03~' 08년 호황기 발주물량 회복은 어려울 전망이다.

특히, 2011년까지 대량의 선박인도가 예정되어 있어 선박해체와 유휴선박 증대에도 불구, 선복량 증가로 조선시장 불황이 지속될 전망이다.

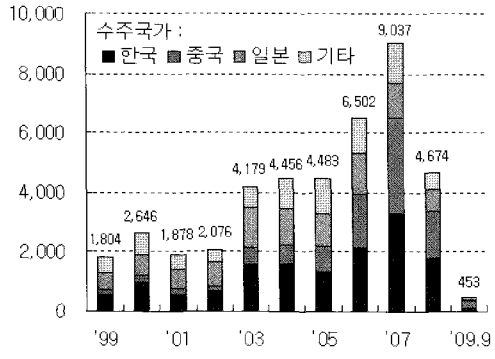
2008년 8월부터 9월까지 한달간 사상 최고치(190pt) 이후 지속 하락하여, 2009년 10월 4주 현재 142point로 최고점 대비 25% 하락했다.

선가하락에 따라 선박금융기관들은 선주에 추가담보 요구, LTV(대출금액/담보선박가치, 은행과 선주는 대출금액이 선박 담보가치 대비 일정비율을 초과하지 않는 조건으로 대출계약을 체결), 요건 준수 등 신조선에 대한 중도금 추가지원 요건을 강화하고 있다.

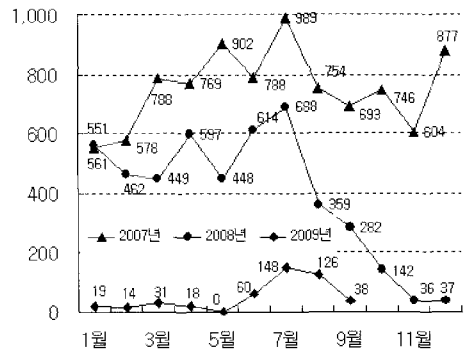
▶ 국내 조선산업 현황 및 문제점

한국은 2003년~2008년간 수주량, 건조량, 수주잔량 등에서 세계 1위를 유지했으나, 2009년 수주

〈 연도별 발주량(Clarkson, 만CGT) 〉



〈 월별 발주량 비교(Clarkson, 만CGT) 〉



* CGT(Compensated Gross Tonnage, 수정환산총톤수) : 부가가치 등이 반영된 톤수

〈 우리나라 수주 · 건조 · 수주잔량 추이(Clarkson) 〉

구분	수 주			건 조			수주잔량		
	척	백만CGT	증감률	척	백만CGT	증감률	척	백만CGT	증감률
'05년	437	13.0	△16%	311	9.3	16%	1,133	35.4	11%
'06년	729	21.4	64%	370	11.0	18%	1,460	45.3	27%
'07년	1,228	33.1	54%	417	12.0	9%	2,257	66.0	46%
'08년	652	17.8	△46%	503	14.9	27%	2,348	67.7	2%
'09.9	47	1.3	△90%	380	11.4	6%	1,941	55.5	△21%

* 국내 상위 7개조선사가 전체 수주잔량의 82% 보유

량은 중국에 이어 2위로 전망된다.

전세계 선박발주가 미미한 상황에서 중국은 국적선을 발주('09년 수주량의 45%가 국적선)하여 수주잔량 부문에서도 한국을 바짝 추격했다.

2009년 9월말 기준 약 3.7년분(2009년 9월말 수주잔량 55.5백만CGT / 2008년 건조량 14.9백만CGT)의 수주잔량을 보유하고 있다.

글로벌 선사들의 연쇄적인 유동성 위기 고조 및 이에 따른 국내 조선사 기존계약 인도연기 · 취소 가능성이 잠재하고 있다.

▶ 대응방안

[부실조선사 상시 구조조정 및 사업전환] 24개 중소조선사를 대상으로 3차례 신용위험평가(1월, 3월, 6월)를 거쳐 8개사(C등급 6개, D등급 2개)에 대해 구조조정 추진 중이다.

*** 24개 중소조선사에 대한 3차례 신용위험평가(1, 3, 6월) 실시**
- **B등급(6개사) : Fast Track을 통한 자금지원**
- **C등급(6개사) : 3개사는 MOU 체결, 3개사는 워크아웃 중단**
- **D등급(2개사) : 각각 회생절차, 경매절차 진행중**

업황 침체 지속과 워크아웃 진행시 선주측의 RG 콜 행사 가능성, RG 제공 중소 보험사의 신규자금 지원여력 미흡, 조선사의 자구수단 부족 등 조선업의 구조적인 특성 등으로 인해 워크아웃을 통한 경영정상화 추진이 어려움

채권금융기관 주도로 업체별 자금상황 등을 밀착 점검하고, 상시 구조조정을 지속적으로 추진할 것이다. 또한, 관계부처 협의 등을 통해 구조조정 조선사에 대한 사업전환(수리조선소, 블록공장 등) 타당성 등을 검토한다.

〈'09년 선박제작금융 집행목표 조정〉

(단위 : 억원)

구분		'09년 집행목표 ('09.4.30발표)	'09.10월말 집행실적 (집행률)	'09년 집행목표 조정
수은	제작금융	25,000	22,132(89%)	(+)5,000
	네트워크대출	40,000	21,802(55%)	(-)5,000
수보	현금결제보증	30,000	17,218(57%)	-
	합계	95,000	61,152(64%)	-

아울러 아직 국내 수요기반이 부족하나 세계시장 규모(470억달러)가 큰 해양레저장비산업으로 사업전환 가능성을 타진(우량중견조선사 포함)할 계획이다.

[선박제작금융 확대] 2009년 10월말 기준 집행실적을 고려, 금년도 수은 네트워크 대출 미집행액 5천억원을 제작금융으로 전환하여 지원했다.

수보 현금결제보증 보증조건을 현행 최근 1년간 수출실적 1조원 이상, 신용등급(수보 신용등급 B이상, 회사채등급 A-이상, 주거래은행 A-이상 중 하나), 차입금비율(차입금/자기자본) 200% 이하 등에서 완화하고, 필요시 각 조선사에 대한 수은 제작금융 자금지원한도 상향조정할 계획이다.

[선박금융 활성화] 선주가 금융지원 요청시 「수은 '직접대출'(또는 유럽 등 해외은행) + 수보 '중장기 수출보험'」패키지 프로그램 마련을 검토하고 있다. 선박 담보가치 하락에 따라 발생하는 추가 담보제공 금액의 일정 부분을 수은 · 수보가 분담하는 방안을 검토(상황호전시까지 한시적으로 운영)하고 있다.

이 방안은 1년간 한시적으로 현행 95%에서 개선되어 선박금융을 제공한 금융기관의 과실이 없다면 대출금액 전액보상이 가능하게 추진하고 있으며, 1년 후 재평가를 통해 연장여부 결정한다.

[사업다각화 및 핵심원천기술 확보] 사업리스크 분산을 위해 녹색성장과 연계한 신재생에너지사업 등으로 사업다각화를 추진할 계획이다. 녹색인증제 · 녹색브리지론 도입, ESCO사업 활성화 등 투자기반을 마련하고, 고부가가치 해양플랜트, 초대형 컨테이너선, LNG선 등의 핵심원천기술개발 지원을 통한 시장점유율을 유지할 것이다.

특히, 조선시황의 부진을 해양플랜트 수주 등으로 극복을 추진할 계획이다.

[조선기자재산업 수출산업화] 조선기자재 글로벌 지원센터 설립을 통해 기자재 직수출 활성화 및 신속한 글로벌 A/S 기반을 구축할 것이다. 2009년 추경 30억원 반영하고, 2010년 이후부터 A/S 등 글로벌 네트워크기지로 확대추진한다.

또한, 2009년 12월 중국 Marintech China 2009, 2010년 독일 SMM, 그리스 POSIDONIA, 한국 국제조선해양산업전(창원) 등 관련 전시회에 적극 참여할 예정이다.