

2010 하반기 CEO 초청 해운시황 설명회

해운위기 이후 한국해운의 대응방향

한국해사문제연구소 최재수 연구위원

2010년 9월 29일 07:30-09:30


신라호텔 별관 영빈관



한국해양수산개발원



목 차

- 
- 80년대 및 2008년 해운위기 원인비교
 - 정부와 업계의 위기 대응
 - 향후 해운산업의 대응방향



I. 80년대 및 2008년 해운위기 원인비교

80년대 불황의 원인

특징: 원유수송 팽창 후 급냉-70년대 석유파동으로 원유 운송시장의 붕괴

- ① 67년의 수에즈 운하 폐쇄(閉鎖) - VLCC 수요 급팽창
 - VLCC의 운임이 폭등 (최고 WS 400 : 당시 장기운송계약은 WS 40선임).
 - 71년 : VLCC 신조선가 - 23백만불,
 - 73년 : 운항중인 신조선가 : 8천만불
 - * VLCC로 WS 400으로 중동/울산간 원유 한항차 운송하면 2500만불 이상의 순익이 발생할 정도임
- ② 조선시설 급팽창(일본 및 한국) - VLCC 및 ULCC를 대량 건조에 착수함
 - 73년에는 원유물동량은 연 9~15%의 증가가 10년이상 지속할 것으로 전망
 - 벌크선 및 정기선 선박을 조선가격을 대폭 인하하여 밀어내기 방식에 의하여 건조
- ③ 60년대 급성장한 중화학공업이 70년대 경공업, 첨단산업으로 산업구조 변화
 - * 전세계 물동량 80년 36억톤 - 88년 36억톤
- ④ 에너지원의 석유의존/대체에너지로 선회
 - * 화물은 30% 이상 급감
 - * 탱커 선박량은 7년간에 약 70%증가(건조중 선박 계속 준공으로)
 - * 운임 WS 400이 WS 10대로 떨어짐



I. 80년대 및 2008년 해운위기 원인비교

2008년 하반기 이후의 불황

특징 : 90년대 이후 급부상한 중국경기과열로 인한 철광석 경기 과열

- ① 초호황 후 조선시설 급팽창, 신조선 급증, 시황 변동성 확대, 불황장기화 우려
 - 조선업체의 일감확보를 위한 밀어내기식 건조가능성
- ② 중국경제 성장 지속으로 패닉상태는 심하지 않을 것임.
- ③ 최악의 위기(BDI 1,000이하) 기간이 비교적 단기간으로 끝남

80년대와 2008년 해운위기의 공통점



→ 시황의 단기적인 기복에 따른 위기대책이 아닌 장기적인 대책을 수립, 시행 필요



II. 정부와 업계의 위기 대응

80년대 해운산업합리화

- ① 금융지원을 조건으로 업체 통폐합 실시, 많은 시간 소요, 손실 확대(약 3년 소요)
- ② 강제 통폐합으로 부실기업의 책임 부담 약화 → 통폐합 회사의 부담

80년대 대책의 평가

① 운항불능이 된 선박
관리대책 결여



- * 운영자금 공급 부족 → 선박의 가압류 등으로 운항중단 → 운항수입 단절, 비용급증(특히 외국에서 가압류될 경우) → 은행손실
- * 선박노후화 급진전(선박관리 부실)

② 경매에 의한 매각위험에
노출되므로 선박의
담보가치 급격한 하락



- * 불황으로 인한 선가하락으로 담보가치 감소
→ 계선점 이하의 극심한 불황이 아닌 한 선박운항은 계속돼야..

③ 위기대책에 대한 비판적
언론보도



- * 고가의 중고선가 매입에 대한 비판, 실제 고가인가?
* 해운기업의 도덕적 해이 비판

④ 국내 기업간의 과다 경쟁,
원가 수준 이하 계약 속출



- * 국제해운지에 국제운임 수준이외에 Korea Rate라는 새로운 용어
- * 과당경쟁은 외형 키우기와 운영자금 조달의 급성에서 연유한 듯



II. 정부와 업계의 위기 대응

2008년 위기의 특징과 대응

- ① 업체 통폐합과 같은 불필요한 조건없이 불황대책을 수립
 - 신속하고 합리적인 지원정책의 시행
- ② 언론의 위기극복 강조 보도(호의적)
- ③ 국토해양부, 금융당국, 정부부처의 협조체제로 신속한 대응
 - 선주협회, KMI 등 관련기관의 적극적 지원
- ④ 80년대 불황의 교훈을 활용
 - 원리금 상환유예→업체 도산 방지→시황회복 후 정상화→ 국가자산인 선대유지
 - 금융기관 채권의 정상적인 보존과 회수

→ 은행 등 금융기관의 해운에 대한 인식전환 계기



III. 향후 해운산업의 대응방향

위기 이후 여건 변화와 대응방향

<위기 이후 여건 변화 >

세계 경기회복에 따른 물동량의 안정적 증가

선사들의 시장 대응 역량이 크게 제고

선박 투자시기의 중요성 대두

해운인력의 안정적 확보 필요

상시적 위기 관리의 중요성 대두

시장개척을 통한 안정적 수익원 확보 필요 대두

선대공급과잉으로 변동성 확대, 장기불황 우려

<대응 방향>

시장 참여자간 신뢰구축

선박의 안정적 운항을 위한 대책 강화

고급 해기사 공급원활화를 위한 대책 마련

안정적 수익확보를 위한 시장개척

운송서비스 공급조절 노력 지속

해운 R&D 투자 활성화

해운시황컨설팅 활성화 여건 조성

선박관리업 육성

대국민 해운 홍보 강화



III. 향후 해운산업의 대응방향

시장 참여자간 신뢰구축

업계주도, 정부지원

해운업은 불황의 손실도 막대하나, 호황 시 이를 커버할 수 있는 산업

① 선사, 화주, 조선, 금융기관간 신뢰구축

- 위기시 공동체 의식 형성 가능

② 은행 등 선박금융기관에 해운전문가 양성 유도 및 선박금융 지원

- 글로벌 수준의 전문가 필요

③ 현황설명회 및 업계 동향의 지속적인 정보 공유

- 금융기관의 지원불가피성을 강조, 대출회수에 대한 결과를 설명,
공동운명체 의식 조성



III. 향후 해운산업의 대응방향

선박의 안정적 운항을 위한 대책 강화

업계주도

1. 불황에서도 손해 보지 않는 방법은 없다.

수입감소 → 지출규모 조정 → 지출우선순위결정

1순위 : 선박운항 관련비용 - 은행이 선가 원리금 상환 강제할 경우,
선박운항관련비용 부족으로 선박운항 불능사태 발생

2. 운영자금 조달상의 어려움으로 인한 비용 확대

① 선박우선채권으로 인한 본선의 가압류

② 선박의 운항중지 및 운항 지연

③ 경영권 포기(사실상 파산으로 손실이 실제보다 훨씬 커지고, 대부분은 은행 부담)



III. 향후 해운산업의 대응방향

선박의 안정적 운항을 위한 대책 강화

업계주도

3. 해운업 맞춤 은행융자확약제도 => 해운금융의 악순환 고리 단절 필요

- ① 해운 불황 시에는 선가가 저점을 기록, 이 시기는 향후 선박자산의 원가경쟁력을 획기적으로 향상시킬 수 있는 기회가 제공됨에도 불구하고 대다수의 해운금융 취급 금융기관은 대출 동결 등의 조치를 취함으로써 해운금융의 악순환 반복
- ② 은행융자확약(Bank Loan Commitment) 제도 : 은행과 차입기업 간에 계약을 맺어, 약정기간 동안에는 계약한도 내에서 언제든지 대출금을 인출할 수 있도록 함. 은행은 이러한 권리(option)를 차입기업에게 제공하고 일정 금액의 수수료를 받기 때문에, 차입기업 및 은행이 상생(Win-Win)하는 시장원리에 기반한 제도로써 기능
- ③ 특히 이 제도는 차입기업이 불황 시에 적극적으로 활용하기 때문에, 경기변동에 대한 충격 완화 장치로서 역할
- ④ 도입의 확대와 선박금융전문기관 설립 등을 통해 실효성 강화



III. 향후 해운산업의 대응방향

고급 해기사 공급원활화를 위한 대책 마련

1. 유럽 일본 등 소위 선진국 해운관련 산업의 고민

- ① 70년대 이후 선원비 증가로 인하여 외국인 선원 고용 일반화
- ② 자국해기사의 수요 감소와 진학 기피로 사실상 고급해기사 양성기관 소멸)
- ③ 해상 인력은 거의 외국인으로 대체하였으나, 육상의 해운관련산업은
해기경력을 가진 자국인 고용이 바람직하나 공급이 부족
- ④ 해상경력을 가진 육상해기인력 양성복원을 기도(톤세제도 등)하나 실적은 전무
- ⑤ 불가피하게 육상 해운관련 산업에도 외국인 선원 고용하게 되나 해상과는
달리 신뢰할만한 인력확보난으로 고민(일본의 도선사 수입문제 논의 등)
- ⑥ 해상경력을 가진 해기사 소요 해운관련 산업, 해운업 및 조선업과 그
부대사업, 선급 등 전문검사요원, 항만관련산업(도선사 및 항만 감독등),
해상보험 및 해운금융, 해사법률 및 교육기관 교수요원



III. 향후 해운산업의 대응방향

고급 해기사 공급원활화를 위한 대책 마련

업계노력, 정책개발

2. 우리나라의 경우

- ① 해양대에서 고급해기사 대량 양성교육을 시행 중(병역과 관련)
- ② 단 병역면제 수혜를 위한 최소한의 승선(3년)후, 대부분이 하선
(결과적으로 1항기사 이상의 해기사 부족 심각)
- ③ 외국인 해기사 고용이 불가피하나 그 결과는 육상해기 경력자 부족으로 발전
- ④ 병역의무 면제 후 바로 하선이유: 육상에서 안정된 직업 찾기

3. 대책

- ① 병역의무를 넘어 해상경력을 갖게 하는 해기인력 양성제도 필요
- ② 육해상 순환근무로 하선 후의 안정된 직장 보장
 - 해상근무 중 해운관련 전문분야(해운경영, 해사법, 해상보험 등) 교육으로 전문가로서의 소양 습득(통신교육제도 개발)
 - 정부, 업계, 교육기관 협력으로 장학금, 사후 취업보장 등 유인책 개발시행



III. 향후 해운산업의 대응방향

안정적 수익확보를 위한 시장개척

민관협력

1. 운송시장개척 및
확대

금융위기 이후, 개도국 무역량 증가 가속을 기회로
활용

- 국격을 감안, 해운협정, 유무상 협력 원조 등
국가협력을 통한 시장진출 기회 모색
- 기업의 해외지사, 사무소에서 정부간 협력활동에
관심 필요. CEO의 관심과 조직적 차원에서
시장기회 모색 필요

2. 자원, 플랜트,
Off-Shore 등
고부가가치
프로젝트 시장
개척

장기비전을 목표로 신사업 발굴과 기획 전문인력 양성



III. 향후 해운산업의 대응방향

운송서비스 공급조절 노력 지속

업계노력

공급과잉 선종 및 선형 : 계선, 감속운항, 저장시설 활용
시장수요 확대 예상 부문 : 저선가를 활용한 투자 확대

해운 R&D 투자 활성화

정부지원

1. 녹색해운 등 신기술, 혁신 R&D 투자 확대와 효과성 제고
: 시장기회 탐색 후 → 수익형 연구개발 강화→R&D 지원 실효성 제고



III. 향후 해운산업의 대응방향

해운시황 컨설팅 활성화 여건 조성

업계노력, 정부여건 조성

* 80년대 위기 후 국가차원의 시황 연구 강화(KMI 설립)

- 시장규모 확대, 위험증대로 해운중개, 컨설팅 등 해사서비스업의 수익 기회
- 유럽 중심의 해사서비스 시장을 한국으로 이동
- 공공(자본 지원)-민간(해운거래정보 판매)의 개방형협력으로 서비스업 기반구축

선박 관리업 육성

정책개발, 업계노력

1. 선박관리업의 선진화 추진

- ① 우리나라의 제3자 선박관리업 활성화 및 대형화를 통해 해운산업의 전문화를 촉진
- ② 선박관리업 선진화 및 글로벌화를 위한 제도 개선 추진
- ③ 국제표준에 부합하는 선박관리인증제 도입, 선박관리 전문인력 양성 및 확보 방안 추진



III. 향후 해운산업의 대응방향

대국민 해운 홍보 강화

선주협회, 정부지원

1. 홍보의 필요성(왜 해운에 대한 이해가 낮은가?)
 - ① 해운활동의 대부분이 해상에서 이루어져 일반대중과 스킨십의 기회가 적다.
 - ② 원자재나 컨테이너 운송활동의 중요성을 피부로 느끼기 어렵다.
2. 영국, 일본 등, 해운에 대한 국민의 인식을 바꾸기 위해 적극적으로 홍보
3. 구체적인 홍보계획
 - ① 해운이나 선박과 관련된 홍보책자 발간 배포
 - ② 해운관련 서적발간 및 배포지원
 - ③ TV 등에 다큐멘터리를 제작 상영(예 인류문명을 선도(先導)한 해운 등)
 - ④ 해운관련 게임의 개발과 보급