

KMI 해운시황 및 이슈 세미나

제2주제

해운기업 구조조정 대책방안

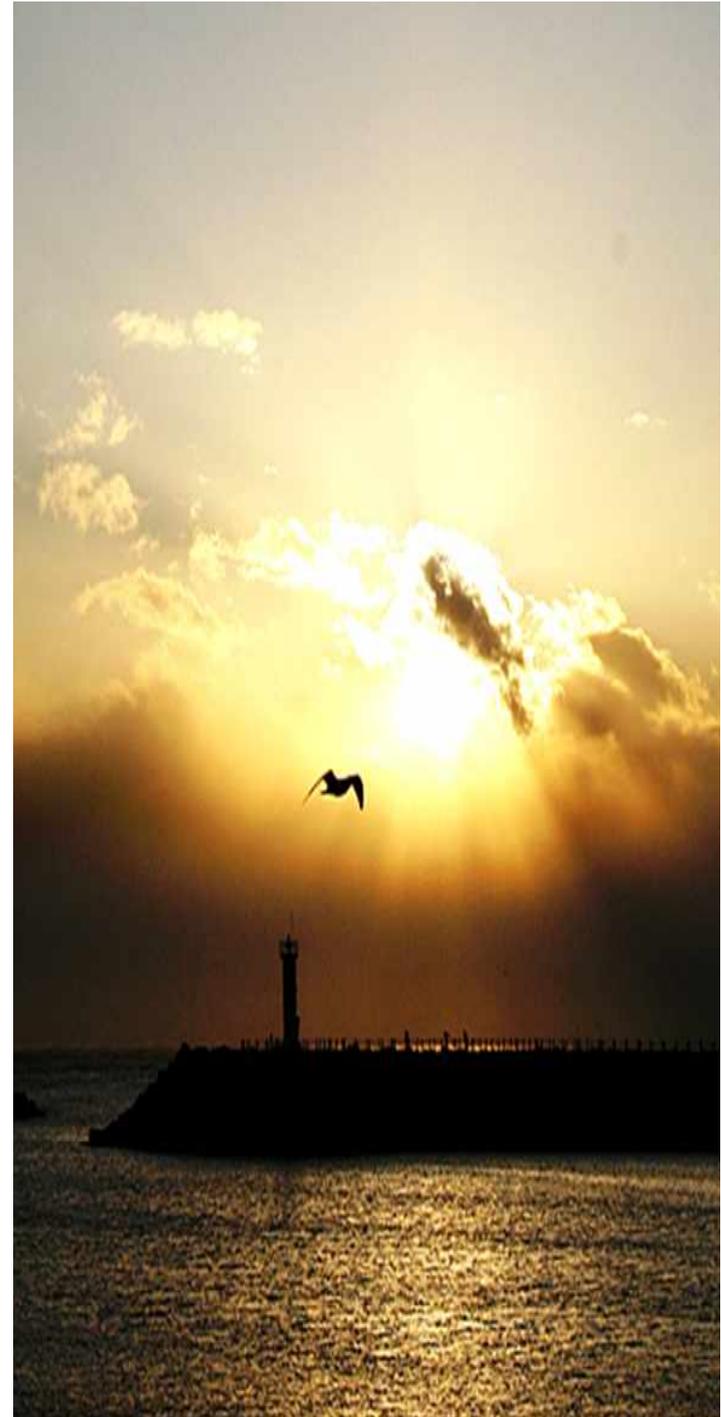
임종관 해양물류연구부장

April 29, 2009



목차

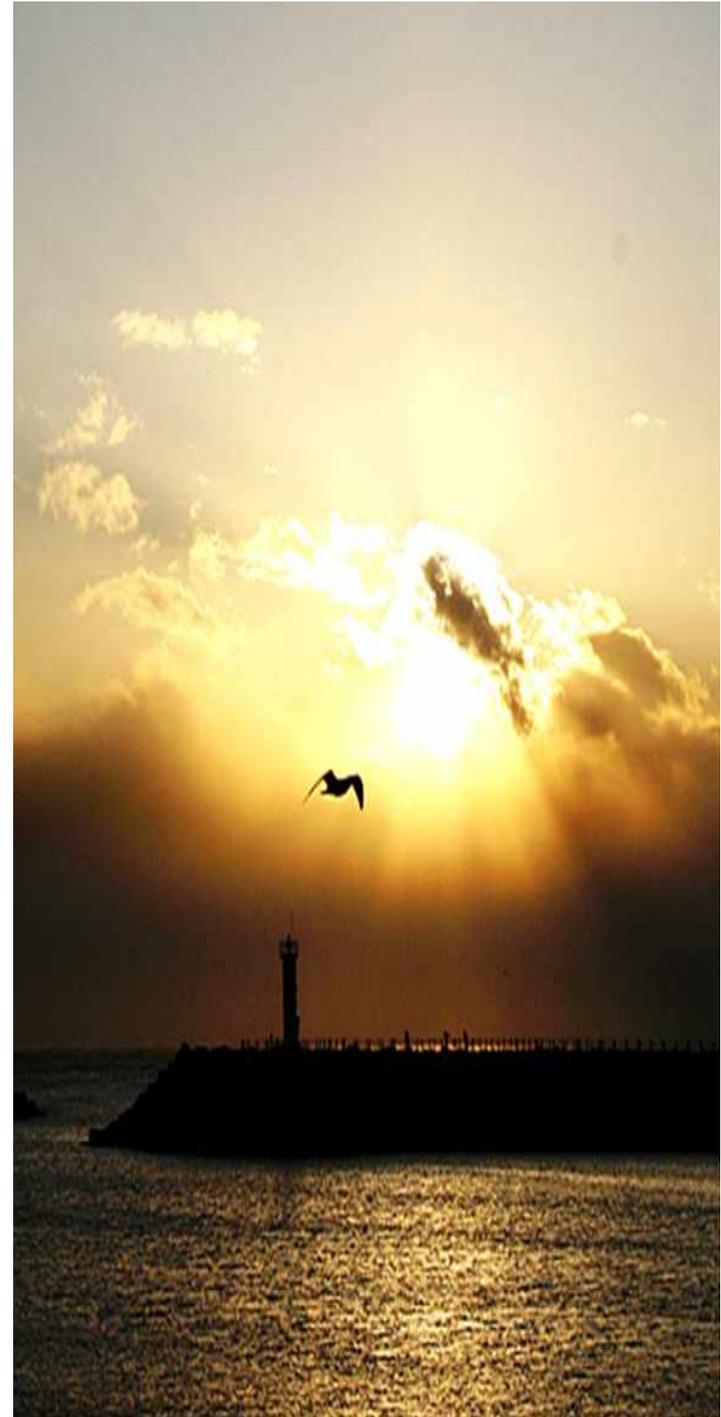
- I. 해운업 구조조정 추진경위
- II. 해운업 구조조정 추진방안
- III. 해운기업의 구조조정 대처방안
- IV. 맺는 말



목차

I. 해운업 구조조정 추진경위

- 구조조정 추진배경
- 구조조정 추진경과



1. 구조조정 추진 배경

1. 해운업 구조조정 추진 경위



2008년 하반기
해운지수 급락

세계 해운불황
시작

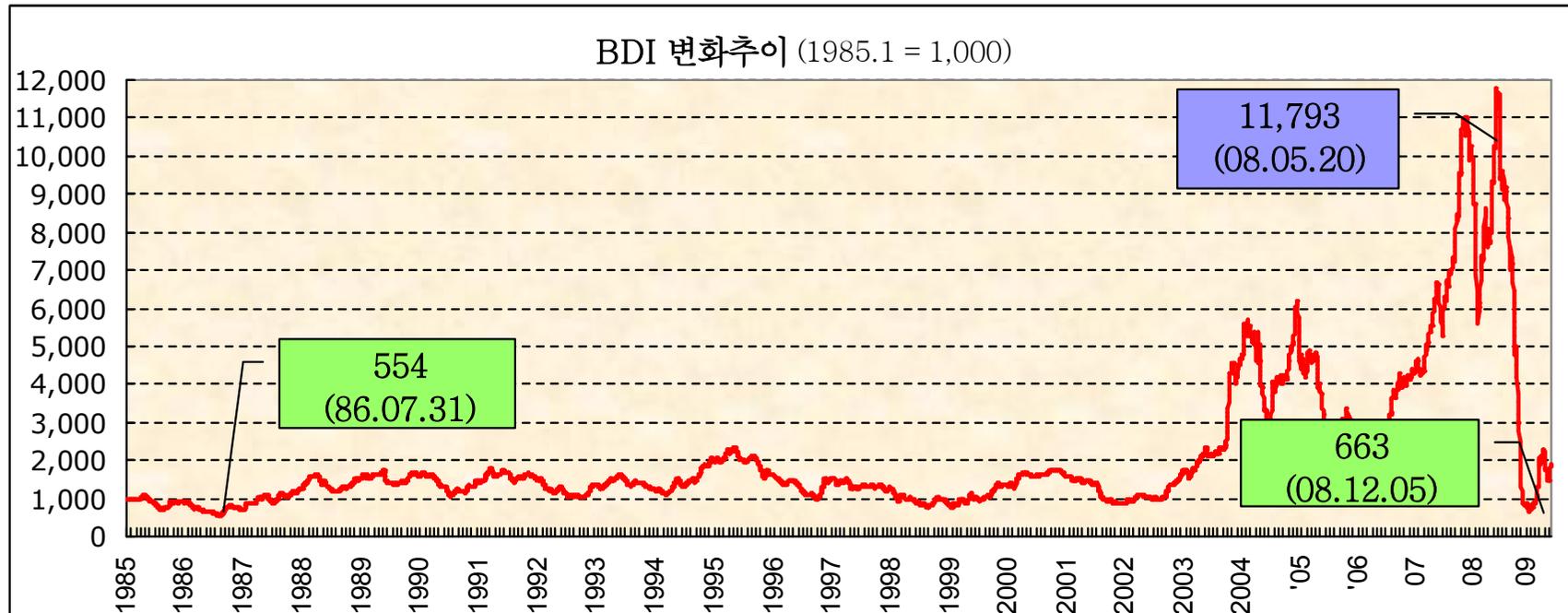
입찰시장
화물실종

운항중단 선박
급증

- BDI지수 수직하락 : 11,793(5월 20일) → 663(12월 5일)
- 화물이동, 용대선, 중고선 매매, 신조선 발주 등 해운거래 사실상 중단

급팽창하던 한국해운업 유동성 위기 봉착

- 해운회사 급증 : 73사(2004년 말) → 177사(2008년 말)
- 보유선박 척수 급증 : 471척 → 819척
- 해운업 여신규모 급증 : 20.4조원
- 해운, 금융 동반부실 우려 확산 (자산규모 9위인 삼선로직스사가 2009년 2월 6일 기업회생절차 신청)



1 해운시황 침체에 대한 정부대책 필요성 제기

2008년 12월 3일

- KMI – “2009 세계 해운경기 전망과 대응방안” 세미나
– 해운/조선/금융 동반부실 가능성 제기, 해운위기에 대한 정부대책 수립 필요성 강조

2008년 12월 5일

- 바다와 경제 국회포럼 – “해운산업 위기극복을 위한 정책제안” 세미나
– 국회의원(박상은 외 48인)의 “국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안” 발의

2 업계 긴급건의

2009년 1월 21일

- 선주협회/조선협회 – 은행연합회장 앞으로 공동건의서 제출
– 해운업체와 조선업체에 대한 운영자금 및 제작금융 지원, 신조선박의 건조지원 역설

3 관계기관 협의 및 구조조정 추진방안 발표

2009년 3월 5일

- 국토해양부/금융위원회 – “해운업 구조조정 추진방향” 발표
– 해운기업에 대한 구조조정 추진, 산업정책적 측면을 고려한 정책 및 제도적 지원 강화

2009년 3월 13일

- 금융위원회/기획재정부 – “금융기관의 건전성 제고를 위한 선제적 대응방안” 발표
– 총 40조 원을 한도로 구조조정기금 조성 예정 천명

2009년 3월 20일

- KAMCO – “해운업계 구조개선 지원을 위한 채권금융기관 설명회” 개최

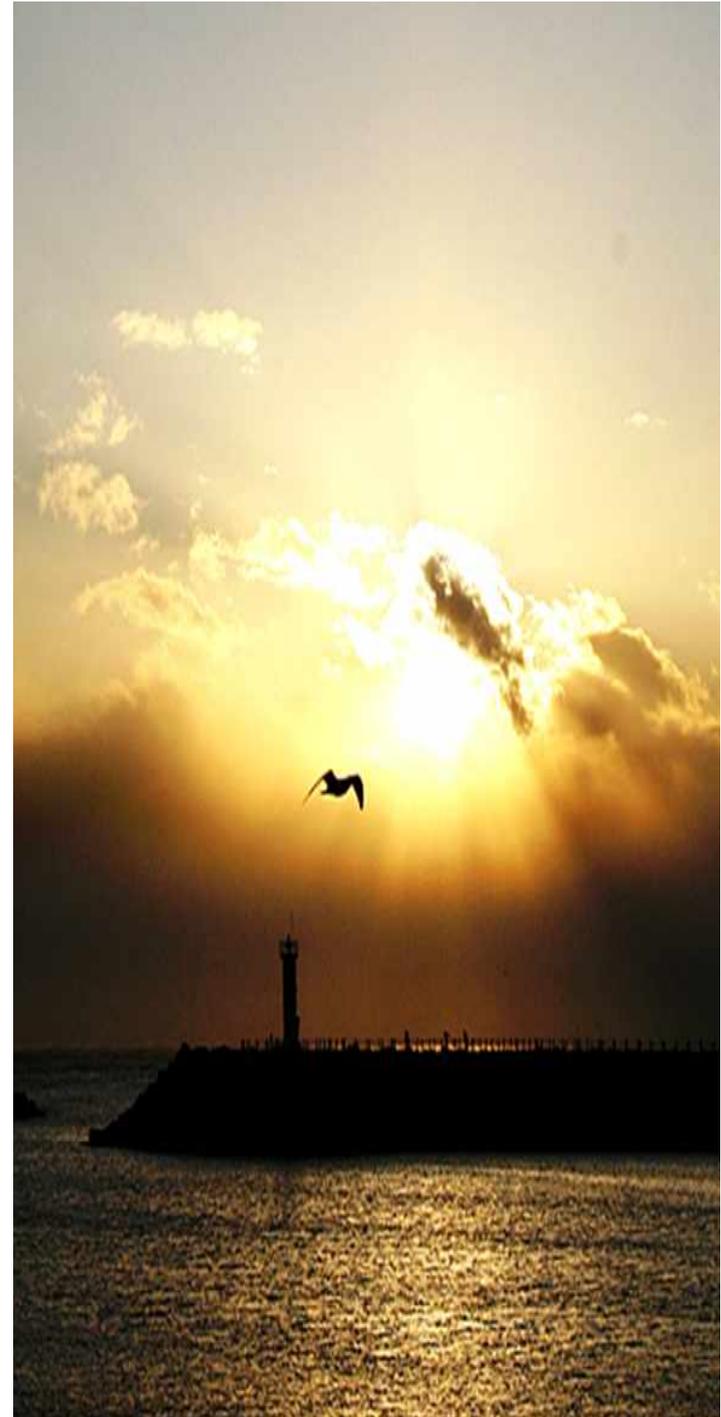
2009년 3월 23일

- 국토해양부/기획재정부/금융위원회 – “해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안” 발표
– 비상경제대책회의 논의를 거쳐 “당면 위기극복을 위한 대책” 과 “지속적인 성장기반 확충” 발표

목차

II. 해운업 구조조정 추진방안

- 구조조정 추진방향
- 당면위기 극복을 위한 대책
- 지속적인 성장기반 확충
- 기타 추진계획

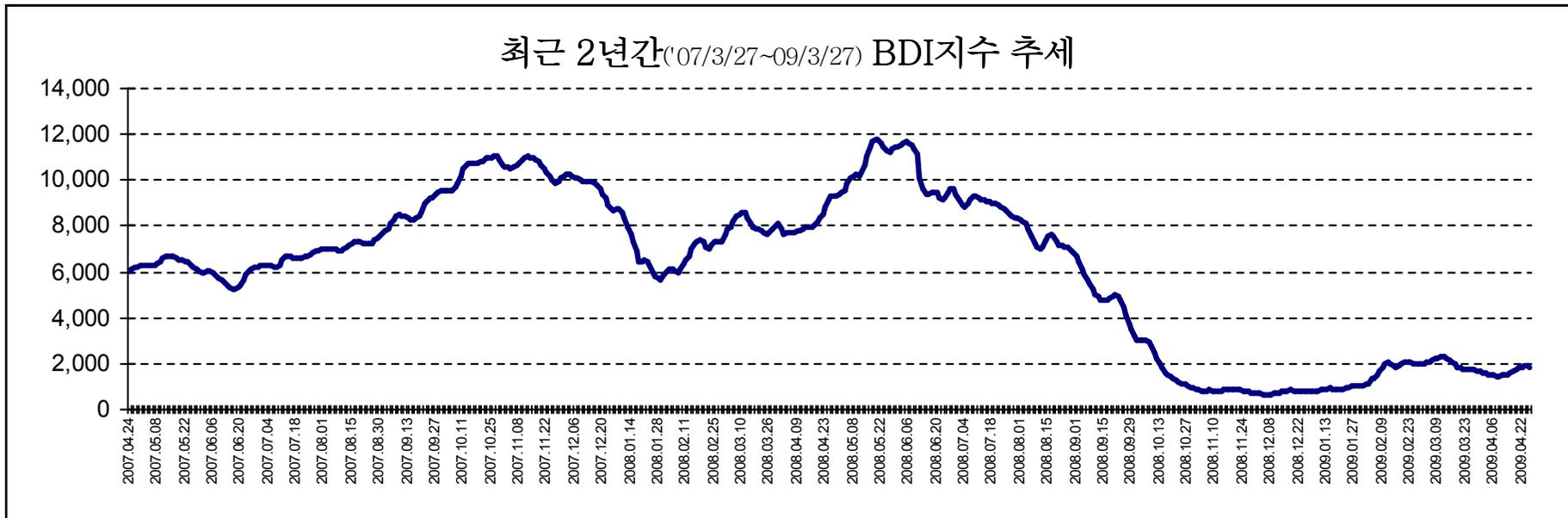


1 해운업 특성을 감안한 상시 구조조정 추진

- 별도의 특별조치 없이 기업구조조정촉진법 등에 의거 주채권은행 주도로 추진
 - 여신규모 500억 원 이상의 기업에 대해 매년 6월 말까지 신용위험 평가, 해운업의 경우 유동성 어려움을 고려 4월 말까지 평가완료
 - 38개 해운기업에 대한 신용위험 평가 후 자구노력을 전제로 금융지원 실시, 140여 중소 선사에 대해서는 6월 말까지 평가 완료 후 실시
- 평가결과의 부작용을 예방하기 위해 평가등급은 미공개
 - 해외 화주와의 거래가 많은 해운시장의 특성을 감안하여, 대상 선사 보호차원에서 평가등급 미공개 예상

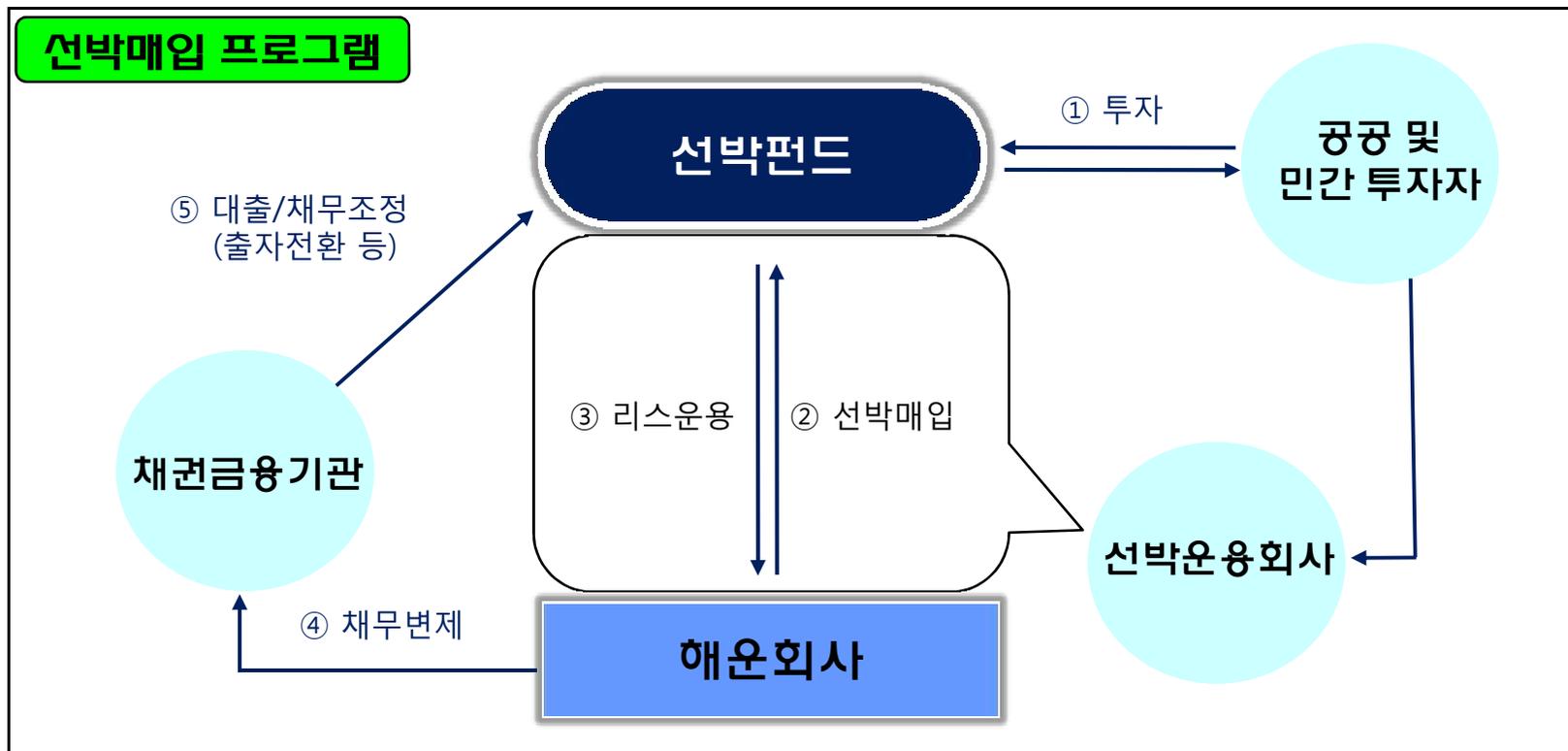
2 경쟁력 강화방안으로 구조조정 보완

- 구조조정 성과를 극대화하고, 지속 가능한 생존력 확보를 위해 선박투자활성화, 세제지원, 영업환경 등 해운산업 경쟁력 강화방안을 병행 추진
 - 선박투자회사법 개정
 - 선박톤세제 일몰시한 연장 및 탄력적 운영
 - 기타 경영 및 영업기반 강화



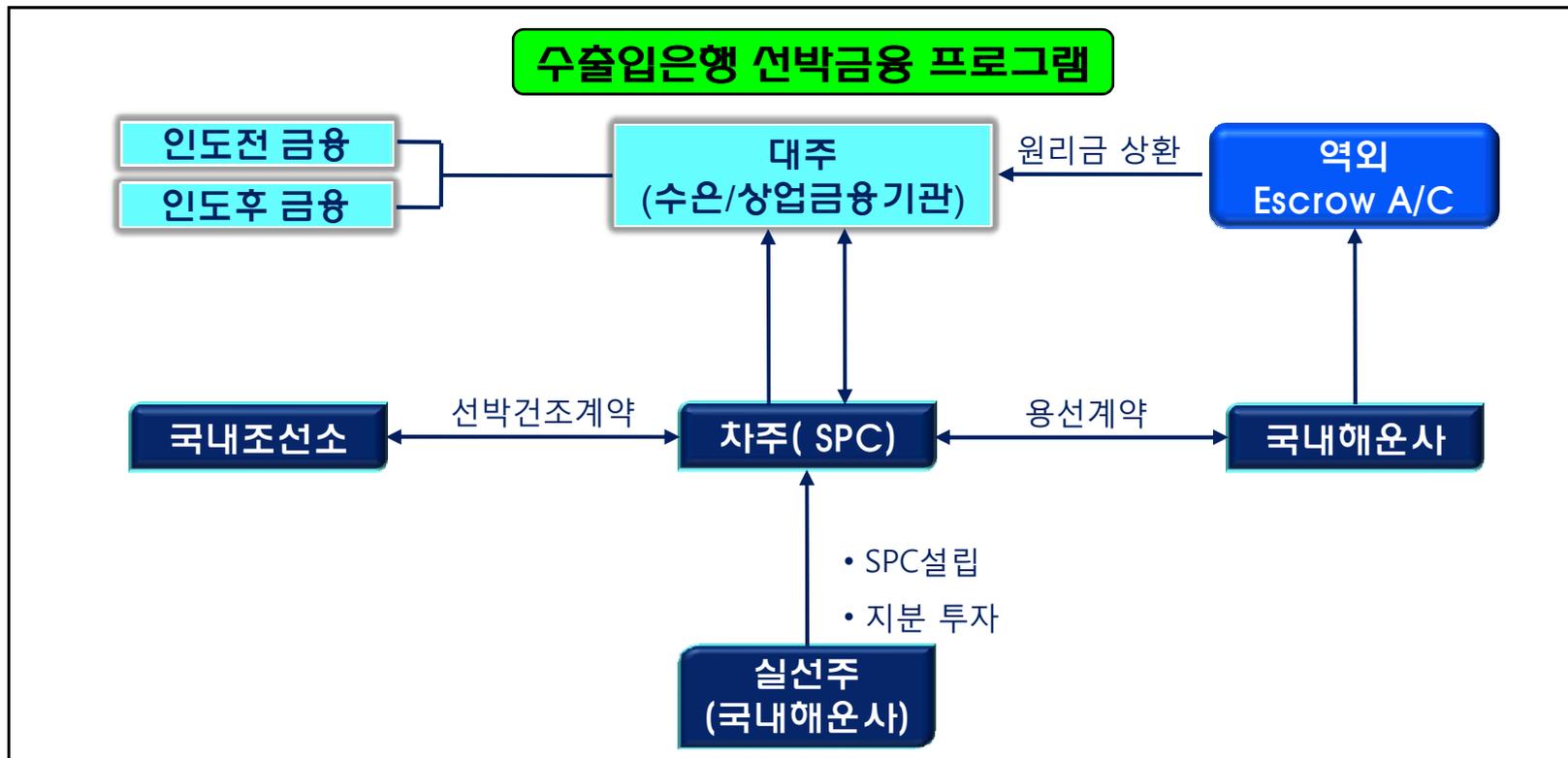
1 선박 매입 및 채무조정 프로그램 추진

- 채권금융기관, 공공부문(KAMCO 등), 민간투자자 등이 참여하는 선박펀드를 조성, 운항선박 매입
 - 공공부문에서 1조원 내외의 자금을 조성하여 선박투자회사 설립(민간부문 투자규모에 따라 증감이 있을 수 있음)
 - 총 3-4조 원의 선박매입자금 조성 가능할 것으로 예상
- 구조조정 및 재무개선을 추진하는 선사의 선박을 매입하고, 선사의 채무조정도 병행
 - 선사와 채권은행의 신청에 의해 펀드가 선박을 매입하고, 기존 금융내역을 재금융으로 조정 예상
- 손실분담 및 자기책임 원칙하에 선박은 시가를 기준으로 매입할 예정
 - 매입선박은 매도자인 선사에 대신하여 계속 운항할 수 있도록 할 예정



2 건조 중 선박용 제작금융 및 선박금융 추진

- 조선소에서 건조 중인 선박의 원활한 완공을 위해 수출입은행의 제작금융 및 선박금융도 적극 활용
 - 공정율이 일정 수준 이상인 선박이 대상이며, 제작금융은 조선소 이용, 선박금융은 해운회사 이용
 - 2009년 제작금융은 3.7조원 정도, 원화대출 선박금융은 1조원 내외 예상
 - 해운업계와 조선업계의 적극적인 자구노력 병행 추진
 - 그간 외화대출만 시행하였으나, 향후 원화대출도 추진 (지원대상: 국내해운회사 또는 그 해운회사의 해외 SPC)
- 대출비율: 계약금액의 80%, 대출기간: 12년 이내(연 1회 이상 균등분할 상환)
 - 금리: 고정금리(CIRR+가산률), 변동금리(Libor+ 가산률)



3 구조조정선박 투자활성화

- 해운시황 악화로 선가가 2008년 대비 절반 이하로 하락, 국내외 선박 원매자 급감.
구조조정선박 해외 혈값 매각 우려
 - IMF 구조조정 시 112척의 국적선박이 해외 매각됨
- 구조조정과정에서 선박에 투자하는 선박펀드에 대해 설립요건 및 운영요건을 완화
 - 선박투자회사법 개정안 국회에 상정 중
 - 선박투자회사의 존립기간(3년 이상), 선박대선기간(2년 이상), 현물출자, 주식의 추가발행, 차입제한 등의 규제를 완화
- 선박투자회사에 대한 은행과 보험사 등 금융기관의 투자지분을 15% 이상 허용하도록 관련규정 개정
 - 금융위원회 추진

4 투기성 다단계 용대선 관행 단절

- 해운호황기 형성되어 현재 부실화되어 있는 용대선 사슬 해체가 구조조정의 관건
 - 무등록 업체의 용대선 실태조사를 실시하여 의법조치(2009년 4월 말까지)
- 부실화가능성 있는 용대선 사슬 조기정리 유도
- 용대선 비중이 과도한 경우 선박톤세제도 혜택을 배제
 - 조특세법시행령 제104조의 7 개정 추진

선박전문 투자기관 육성

1

- 선박운용회사가 선박펀드 모집과 선박의 취득/관리/매각 업무 수행
 - 독일 등 선진국 펀드 운용사에 비해 영세성으로 불황기 선박투자를 주도하기 어려움
 - 국내 펀드 운용사가 30척의 펀드를 유지하는데 반해 독일 최대 펀드 운용사는 600여 척의 펀드를 유지
- 선박운용회사에 대한 출자지분 제한(30%)을 폐지하여 대형화 유도
 - 선박투자회사법 시행령 제18조 개정
- 불황기에도 선박투자를 가능케 하여 해운/조선/금융 동반성장 계기 마련



해운세제 안정화

2

- 제도 일몰시한에 걸린 선박톤세제와 국제선박등록제의 시한을 연장하여 해운산업 경쟁력 제고
 - 선박톤세제 : 2009년 12월 말 ⇒ 2014년 12월 말, 톤세 적용선사가 적자발생시 법인세 선택할 수 있도록 허용(2010년 12 말까지)
 - 국제선박등록제 : 2009년 12월 말 ⇒ 2012년 12월 말 * 외항선박의 취득세, 재산세 등 지방세 감면(지방세특례제한법 개정)

화물운송 안정기반 구축

3

- 철광석, 석탄, LNG, 원유 등 원자재는 수출입 물동량의 1/3을 차지할 정도로 중요한 영업기반
- 대량화주와 선사간 협의체를 활성화하여 안정적 수송기반 강화
 - 선주협회와 무역협회간 상시 협력채널 운영

해외시장 개척 지원

4

- 국적선사의 해외항만 또는 물류단지 확보 지원
 - 1조 3,000억 원의 국제물류투자펀드로 지원

주요 내용

외항화물운송사업
등록기준 강화

- 1996년 등록제로 전환한 후 해운회사 대폭 증가
– 2005년 83개 → 2008년 177개사
- 외항해운회사 등록기준 상향조정 검토
– 선박 보유량 및 자본금 등

해운시황분석 및
선박금융 강화

- 해운시황 분석능력과 선박금융을 강화 하기 위해 전문인력 양성
– 3년간 30여 명 수준 양성

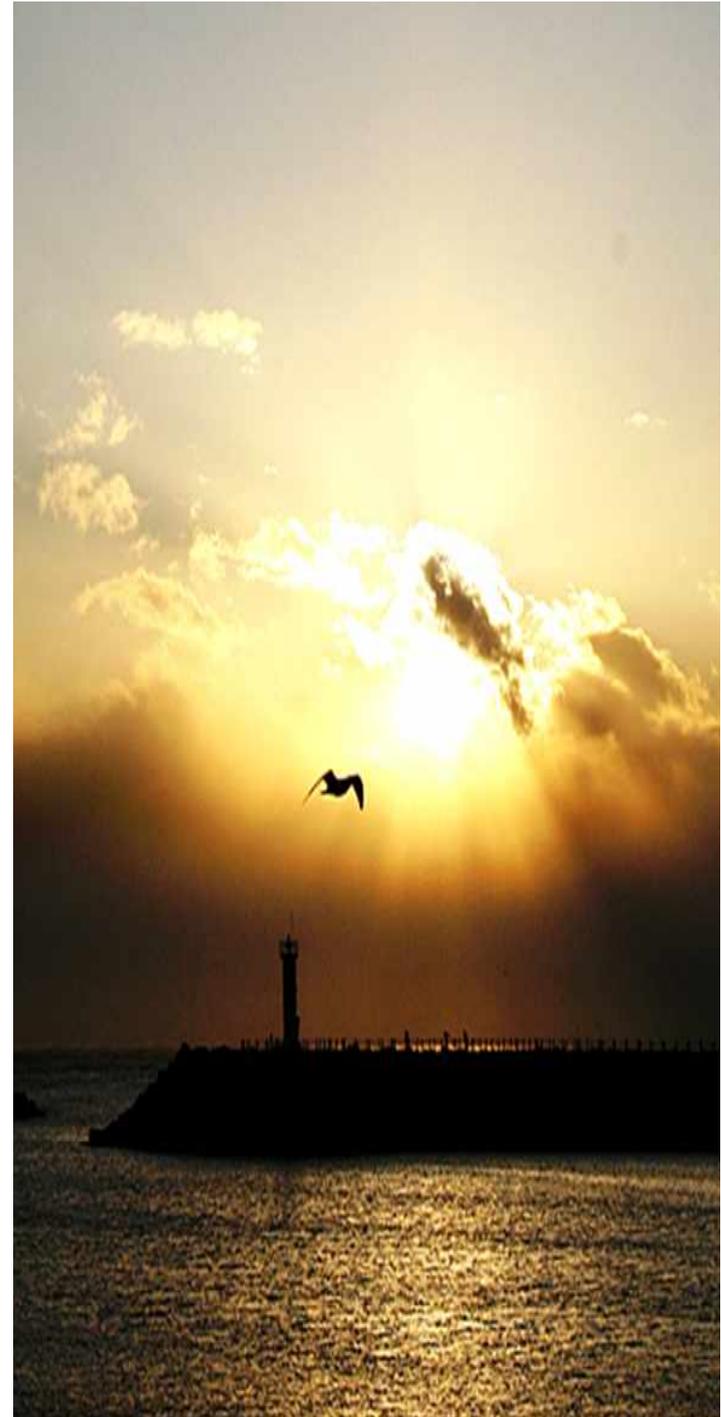
향후
추진계획

- 선박투자회사법 등 해운·세제 관계 법령 정비
- 채권은행의 신용위험평가 완료
- 기업별 자구계획 및 유동성 지원 추진 지속
- 구조조정선박 매입지원 및 채무조정 실시(5월 이후)

목차

III. 해운기업의 구조조정 대처방안

- 구조조정기금의 선박매입 및 채무조정
- 유동성 여유 선사의 구조조정 대처방안
- 해운업 신규 진입자의 선박매입 가능성
- 경쟁력 강화방안



1 선가 관련 상황 설정 (가정)

(단위 : 억 원)

선사의 취득가액	100
채권은행의 채권잔액	70
선박에 대한 시장 평가액	50

2 선박펀드 설립 및 선박 매입

납입 자본금 : 20억 원

- 구조조정기금과 민간투자자의 출자액
- 민간투자가 없으면 구조조정기금이 전액 출자, 전액을 민간투자자가 투자하면 구조조정펀드는 참여하지 않음

SPC 설립 및 선박 매입

- 선박펀드가 해외자회사로 SPC 설립 (자본금 1달러)
- SPC가 선사로부터 선박을 매입
- SPC는 매입선박을 다시 선사에게 대선

예상 쟁점사항

1 선박매매가격 결정

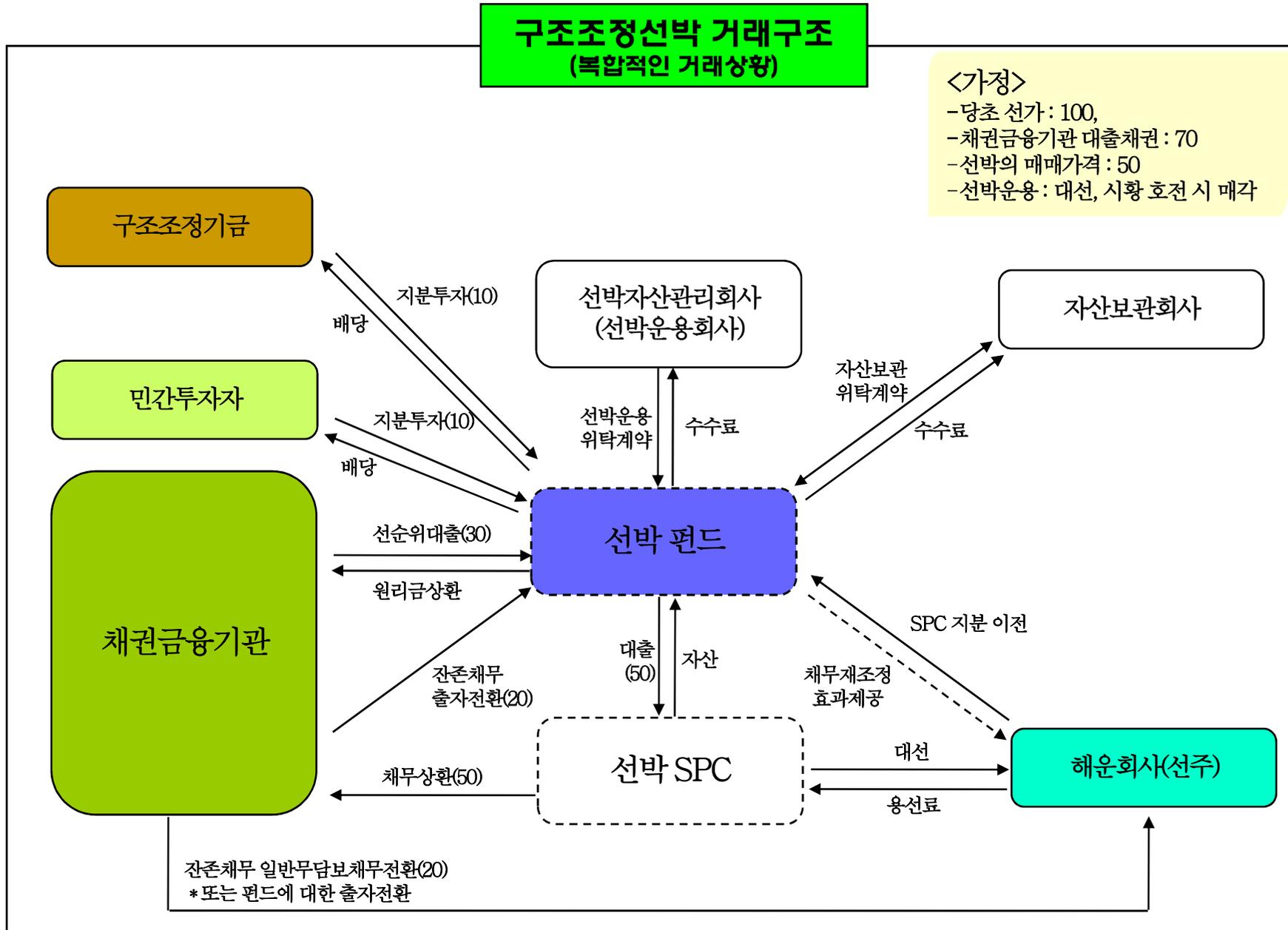
- 매매선가 결정 - 최대 쟁점

선사의 당초취득가액 (장부가액)	V.S.	채권은행의 채권잔액	V.S.	시장 평가액
-------------------	------	------------	------	--------

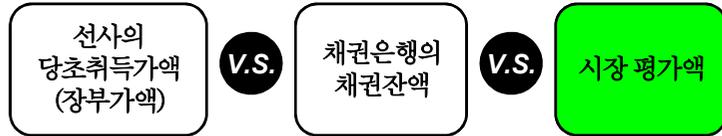
- 기타 채무탕감, 출자전환 등 (사안별 협상 예상)

2 후순위 담보 처리문제

- 후순위 담보는 별도 원칙 혹은 협상 필요



가격결정 시나리오(A): 시장 평가액으로 선박매매



- 선박펀드(구조조정기금 및 민간투자자)가 선호할 시나리오
- 선사와 채권은행은 기피할 시나리오
- 그러나 선사와 채권은행 동의로 50억 원에 선박 매매, 선박은 다시 선사에 대선

선박펀드

- 선가 50억 원에 선박을 인수, 20억 원은 현금 지불, 나머지 30억 원은 채무 인수
(별도의 차입약정 없이 기존채무의 일부를 인수)
- 선박을 선사에 대선하고, 용선료를 수취하여 차입금의 원리금을 상환.
(원리금 상환 후 나머지 채원으로 투자자<기금, 민간투자자>에게 배당)
- 시황 호전 시 선박매각, 차익은 주주들에게 배당

해운회사

- 선가 50억 원에 선박을 양도
(현금 20억 원은 은행에 상환, 채무 70억 원 중 30억 원의 채무는 펀드에 이전)
- 장부가 대비 50억 원의 매각손실 발생
(선박관련 채무 70억 원이 일반채무 20억 원으로 축소됨)
(채권은행이 20억 원을 출자 전환할 경우, 해운회사는 선박관련 채무 완전 해소)
- 선가 50억 원이 반영된 저렴한 용선료 활용

채권은행

- 채권 70억 원 중 20억 원은 현금 확보, 30억 원의 채권은 안전한 펀드로 이전
- 20억 원 채권을 무담보 일반채권으로 전환하거나, 해운회사에 출자전환

가격결정 시나리오(B): 채권잔액으로 선박매매



- 선박펀드(구조조정기금 및 민간투자자)는 수용할 수 없는 시나리오
- 선사와 채권은행은 선호할 시나리오
- 고통분담차원에서 채권잔액에 선박을 매매하되, 일정액을 출자전환 조치

선박펀드

- 선가 70억 원에 선박을 인수
(20억 원은 현금 지불, 30억 원은 채무 인수, 나머지 20억 원은 후순위 배당의 자본금으로 전입)
(* 향후 선박매각차익이 발생할 경우에만 20억 원에 대해 배당함)
- 선박을 선사에 대선하고, 용선료를 수취하여 차입금의 원리금을 상환.
(상환 후 나머지 채원으로 투자자<기금, 민가투자자>에게 배당)
- 시황 호전 시 선박매각, 차익은 주주들에게 배당

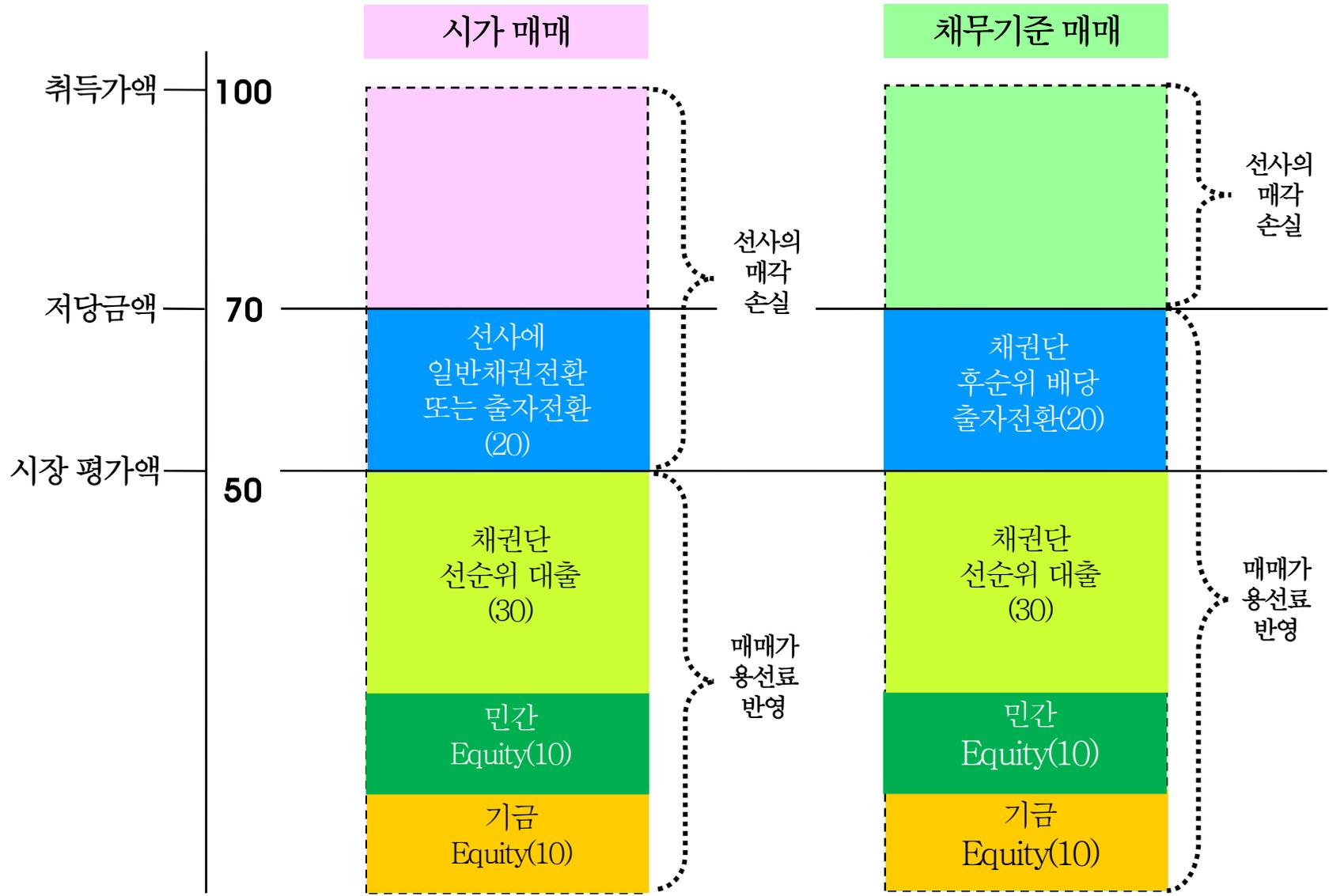
해운회사

- 선가 70억 원에 선박을 양도
(현금 20억 원은 은행에 상환, 채무 70억 원 중 50억 원의 채무는 펀드에 이전)
- 장부가 대비 30억 원의 매각손실 발생
(선박관련 채무가 70억 원 전액 해소됨)
- 선가 70억 원이 반영된 고가의 용선료를 부담해야 함

채권은행

- 채권 70억 원 중 20억 원은 현금 확보, 30억 원의 채권은 안전한 펀드로 이전
- 나머지 20억 원의 채권도 펀드에 출자전환
(선박매각 차익 발생시 배당금 수취 가능)

선사의 선박 처분 가격별 매각손실 및 용선료 근거



선박처분선사의 대처방안



쟁점 사안

- 시가매각 + 저용선료
(시장평가기준 저선가로 매매하면, 용선료도 시장평가기준으로 책정하는가?)
- 잔존채무기준 고가매매 + 고용선료
(잔존채무기준 고가 매매하면, 용선료도 적정수익기준으로 책정하는가?)

대처방안

- 재무구조기준의 대처방안이면 고가매각 추진해야
(매각손 최소화, 잔존채무 최소화 전략) (그러나 높은 용선료 수용해야, 즉 미래 수익성 악화 감수해야)
- 재무구조보다는 미래 수익성기준 대처방안이면 시가매매도 수용해볼 수 있음
(저렴한 용선료 가능하나, 매각손과 잔존채무 과다 감수해야)

1 선사의 구조조정 대응 기본방향

- 저운임 지속 가능성 대비 ‘운항선대의 평균선가 또는 평균 용선료’ 낮추기 전략 추진
 - 고선가 선박과 고용선료 선박의 조기 처분
 - 저선가 선박과 저용선료 선박의 적극 확보 : 해운업 구조조정상황 적극 활용

2 전략적 선박확보

- 저선가 선박 확보
 - 발주 선사가 포기하는 건조 중 선박, 채권은행의 소유 중고선박 등을 적극 매입
 - 기존 선박금융조건과 선박의 시세를 적절히 조화시키는 가격으로 인수
 - 향후 예상되는 시황에 연계된 지불조건 모색
- 저용선료 선박 확보
 - 용선사슬에서 풀리는 유희선박, 구조조정펀드의 보유선박, 일반선박펀드 소유선박, 채권기관이 유지/운영하는 선박
 - 저렴한 수준의 용선료로 장기용선계약 검토
 - 펀드와 전략적 제휴차원에서 미래 현금흐름에 연동된 용선료 협상 가능

1 신규 진입선사의 선박확보 추진 가능

- 해운업 진출을 열망해온 기업의 경우 현 불황이 해운업 진출의 결정적 기회로 인식 가능
 - 중고선 및 신조선의 가격 급락으로 원가경쟁력 확보 가능한 시기 도래
 - 해운업 구조조정으로 선박 대량매입의 최적기
- 신규진입의 다양한 이유 존재
 - 순수 해운업 진출자, 조선소 또는 채권은행의 해운업 진출 가능성 상존

2 선박의 전략적 확보방안

- 채권은행과의 전략적 제휴
 - 매입대상 선박의 기존선박금융 조건 개선
 - 선가, 채무, 금리, 상환기간 등을 대상으로 선박금융의 다양한 포트폴리오 추진 가능
- 펀드와의 전략적 제휴
 - 선박의 소유, 선박의 관리, 선박의 운항, 마케팅 및 기획 등 분업요인을 최대한 활용하는 제휴 가능
 - 기획 및 마케팅 능력을 가진 일반기업이 펀드와 제휴하면 효과적으로 진출 가능

1 구조조정 이후 경쟁력 강화 방향

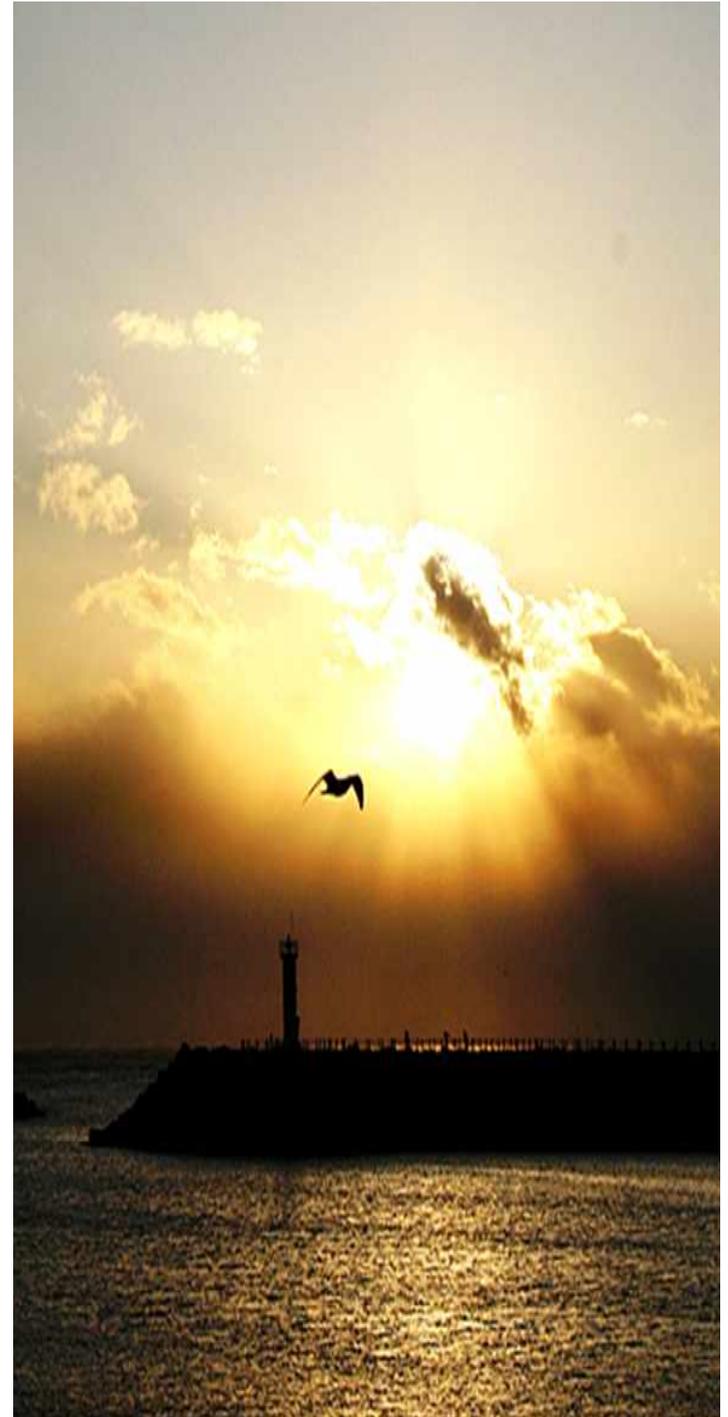
- 세계 해운시장의 판도 변화에 능동적 대응
 - 전통적 해운시장 : 미국 + 서유럽 + 일본
 - 신규 부상 해운시장 : 중국 + 인도 + 러시아 + 브라질 + 기타 신흥 개도국
- 저운임시대 대비 선박보다는 화물에 마케팅노력 집중
 - 선박공급량 과다로 운임경쟁 치열 예상, 따라서 화물확보를 위한 마케팅에 주력
- 해운업 뉴패러다임을 활용하는 경쟁력 확보
 - 선박재활용협약, 선박의 이산화탄소 배출권 거래, 생산시설의 자원보유국 이동 등

2 경쟁력 확보 추진 전략

- 신규시장 전문인력 양성, 현지화 네트워크 구축
 - 신규시장은 다양한 언어와 다양한 문화가 존재
- 저운임시대 화물마케팅전략
 - 화주맞춤 선대 확충, 화물확보를 위한 합작투자 등 화물마케팅 강화
 - 지역별 전문마케팅인력 양성도 필요
- 뉴패러다임 비즈니스 선도능력 배양
 - 뉴패러다임이 요구하는 해운지식인력 확충
 - 해운업 신성장동력 선도

목차

IV. 맺는 말



우리나라 해운업의 지속가능발전을 위한 제언

구조조정에 능동적
참여 필요...

- 과거 1980년대 “해운산업합리화계획” 과 같은 정부의 특별조치 없이 주채권 은행별로 해운업 특성과 개별 선사 사정에 맞게 구조조정을 상시적으로 추진할 수 있음
- 따라서 선사는 자기실정에 맞는 독특한 아이디어를 바탕으로 능동적인 구조조정을 추진할 필요가 있음
 - 회사실정에 맞게 선박 매각 또는 매입을 추진할 수 있는 여건임
- 구조조정기금 외의 상업적 선박매매전략도 추진 가능함
 - 채권은행을 직접 상대하는 선박거래도 가능하며, 일반선박펀드의 이용도 가능함

미래지향적 경쟁력
강화에 주력해야...

- 세계 해운시장 판도 변화, 저운임시대 도래, 뉴패러다임 요구조건을 감안한 미래지향적 경쟁력 확보 필요
- 향후 경쟁력 확보의 핵심과제는 미래지향적 전문인력 확보
 - 신흥해운시장 전문인력, 지역별 화물마케팅 인력, 환경관련 패러다임 변화가 요구하는 해운지식인력 필요



경청해 주셔서 감사합니다!