

국외출장 결과보고서

2019. 10.

I. 국외출장 개요

1. 출장목적

- 2019년 한-카타르 비즈니스포럼 참석 및 발표
 - 대한상공회의소가 주관하는 한-카타르 비즈니스포럼에서 ‘한-카타르 해운항만 분야 협력 증진방안’ 발표 (황진회 본부장)
 - 카타르 상공회의소 및 카타르측 발표기관의 주요 관심사와 연구협력 분야 파악
- 한-카타르 해운·조선 부문 민간분야 협력 과제 모색
 - 카타르가스 LNG 선박 건조 및 운송 부문에 국적 조선소 및 국적선사의 참여 가능성이 논의되고 있는 상황에서 국적선사가 이번 포럼에 참여
 - 국적선사 컨소시엄단과 KMI 수행 과제 조사 및 향후 협력 방안 모색
 - 한-카타르 해운항만조선 분야 협력과제 발굴 논의

2. 출장자 및 출장일정

출장자	직급	출장기간	출장지
황진회	본부장	2019.10.12.(토)~10.14(월) / 2박3일	카타르
김주현	전문연구원	2019.10.12.(토)~10.15(화) / 3박4일	카타르

3. 출장세부일정

날짜	방문일정	내용	비고
10.11 (금)	이동 (부산→인천)	- 부산 출발 → 인천 도착 - 비즈니스 포럼 대표단 집결(23:30)	KTX 또는 항공 이용예정
10.12 (토)	이동 (인천→카타르)	- 인천 출발 → 카타르 도하 도착(QR859)	01:15~05:15 (10h)
10.13 (일)	카타르	- 한-카타르 산자부 장관회의 및 비즈니스 포럼 (황진회 본부장 한국 비즈니스 포럼 발표) - 한국해운-카타르가스 협력회의	
10.14 (월)	이동 (카타르→인천)	- 카타르 도하 출발 → 인천 도착(황진회 본부장) - 국적선사 컨소시엄(안) 협력회의 (회의결과 정리 및 향후대책 회의)	02:00~16:55
10.15 (화)	이동 (카타르→부산)	- 카타르 도하 출발 → 인천 도착(김주현, QR858) - 인천 출발 → 부산 도착	02:00~16:55 18:25~19:30

II. 한국-카타르 비즈니스 포럼 내용

1. 포럼 개요 및 프로그램

- 일시: 2019년 10월 13일 09:00~13:00
- 장소: 카타르 도하 그랜드하얏트 호텔 4F Al Silia Ballroom
- 주요 참석자: 한국산업통상자원부 성윤모 장관, Ali bin Ahmed-Kuwari 카타르 통상산업부 장관, Sheikh Faisai Bin Qassim Al-Thani 카타르 경영자협회 부회장, 대한상공회의소 김준동 부회장, Mohamed bin Ahmed bin Twar Al-Kuwari 카타르상의 부회장 등
- 비즈니스 포럼 구성: 양자 간 투자기회 및 미래 유망산업 및 분야에 관한 양국 관련 공공기관 및 민간기업의 발표와 소개
- 프로그램

시간	주요내용
08:00-09:00	등록
09:00-10:00	환영사 <ul style="list-style-type: none"> • Ali bin Ahmed-Kuwari(Minister of Commerce & Industry) • 성윤모 한국산업통상자원부 장관 • Sheikh Faisai Bin Qassim Al-Thani(Chairman of Qatari Businessmen Association) • Mohamed bin Ahmed bin Twar Al-Kuwari(1st vice-chairman of Qatar Chamber of Commerce and Industry) • 김준동 대한상공회의소 부회장 MOU 체결 <ul style="list-style-type: none"> • MOU for cooperation in Assistive Technology
10:00-10:10	티타임
10:10-11:30	세션1: 양자간 투자기회(Bilateral Investment Opportunities) <p><카타르측연사></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sheikh Ali bin Alwaleed Al Thani(CEO, Investment of Promotion Agency) • Yousuf bin Mohammed Al-Jaica(CEO, Qatar Financial Center) • Mr. Khalid Abdulag Al Mana(Executive Director of Business Finance, Qatar development bank) • Mr. Hamad Al Mohannadi(Business Development Manager, Free zones Authority) • Mr. Abdul Aziz Nasser Al Yafi(Executive Vice President of Mawani Company) <p><한국측 연사></p> <ul style="list-style-type: none"> • 한국해양수산개발원 황진회 해운해사연구본부장
11:30-11:40	티타임

시간	주요내용
11:40-13:00	세션2: 유망분야(Promising areas) <p><카타르측연사></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ms. Iman Al-Kuwari(Programmer Analyst, Department of Digital Society, Ministry of Transport and Communications) • Ms. Dana Al-Muftah(Digital Society Management Project coordinator, Ministry of Transport and Communications) • Dr. Fethi Filali(Head of Technology Department & Applied Research, Qatar Science and Technology Park) • Mr. Hassan Al-E ma di(Senior Director Business Accounts, OOREDOO) <p><한국측 연사></p> <ul style="list-style-type: none"> • 대외경제정책연구원 정재욱 부연구위원 • 농촌진흥청 권택윤 • 정보통신산업진흥원 범원택 팀장 • 한국토지주택공사 쿠웨이트 지사 이학주
14:00-18:00	한-카타르 기업 비즈니스 미팅

2. 포럼 발표 내용

1) 개회식

- **환영사 1.** Ali bin Ahmed-Kuwari 통상산업부 장관(Minister of Commerce & Industry)
 - 오늘 한-카타르 비즈니스 포럼은 양국 민간분야의 양국 공동이익을 추구할 수 있는 매우 중요한 기회로 한-카타르 파트너십은 카타르 발전 로드맵에 있어 매우 중요하며, 이미 고위급간의 국민 방문을 통해 긴밀한 관계를 맺고 있음
 - 올해 1월 카타르 국왕이 서울을 방문한 역사적 이벤트가 있었으며, 그 뒤를 이어 이낙연 총리가 7월에 도하를 방문하였음
 - 양국의 무역 투자규모는 공고한 발전이 가능성을 보여줌. 한국은 카타르의 제2 무역파트너로 2018년 무역규모가 151억불에 달하며 한국은 지난해 카타르의 대외교역규모 중 총 12.95%를 차지함. 카타르 내 에 설립한 한국인 100% 지분 소유의 한국회사가 37개사로 총 자본금은 40억 카타르 리얌에 달함. 또한 한국은 카타르 투자자에게 중요한 시장이며 산업, 기술 측면에서 다수의 훌륭한 한국사례를 인지하고 있음.
 - 그동안 고위급 전략협의회가 5차례 개최되어 긴밀한 협력의 지평을 여는데 기여했음. 현재 카타르에서는 공공-민간 분야의 파트너십을 체결하는 법안이 통과됨으로써 민간의 사업 환경을 더욱 개선하고 도움이 되도록 할 수 있는 토대가 마련되었음.
 - 또한 무역 허가산업의 조건을 완화하고 전자서비스와 단일창구의 개설, 자유무역지역의 최신 네트워크 구축을 통해 투자자와 기업이 필요한 사항에 즉각 대응하기 위해 노력하고 있음

□ **환영사 2.** : 성윤모 한국통상산업자원부 장관

- 한국과 카타르 간의 관계가 상호간의 국민방문을 통해 더욱 깊어지고 발전해나가고 있음. 한국인에게 카타르는 친숙한 나라로 2006년 아시아 게임의 개막식에서 한반도기를 들고 남북 선수단이 함께 등장하여 좋은 기억으로 회자되고 있음.
- 양국은 1974년 수교이후 45년간 최고의 파트너 관계를 유지중이며 카타르는 최대 LNG 부국으로서 한국 에너지자원 확보와 산업발전에 크게 기여해왔음. 또한 카타르 최대의 화력발전소 건설에 한국이 참여하는 등 상호 산업발전에 중요한 역할을 해왔음
- 향후 양국의 협력 발전방향은 ① 제4차 산업혁명의 ICT 기술을 활용한 미래지향적 협력 확대: 스마트시티, 스마트팜 개발을 위한 공동연구 추진, 인적자원 개발을 위한 AI 등을 활용한 e러닝, 에듀케이션 등에서 협력 ② LNG, 신재생에너지 등의 에너지자원 협력 강화: 한국의 조선소-해운기업과 협력가능 ③ 산업다각화 추진: 해운협정 체결과 한국 해운 기업의 우선참여를 통해 더욱 긴밀한 양국간 해운협력 활성화가 있음
- 2022년 카타르 월드컵 개최를 통해 경제, 문화, 사회의 전반적인 발전이 가능하기를 기원함

□ **환영사 3.** Sheikh Faisai Bin Qassim Al-Thani 카타르 경영자 협회 부회장(Chairman of Qatari Businessmen Association)

- 한- 카타르 양국은 그동안 전략적인 파트너십을 구축하고 공동고위급 협의체를 구성하는 단계까지 발전하였음.
- 카타르는 한국의 에코가스 주요 공급처이며 많은 한국기업은 카타르의 전력, 상하수시설, 담수화 등의 부문에서 참여하고 있음
- 현재 카타르는 하마드 국제공항과 항구를 통해 모든 종류의 교통수단이 통항할 수 있도록 하고 있음.
- 향후 카타르의 경제 다양화 목표에 한국이 함께 해주길 바라며 오늘의 포럼에서 상호 비즈니스 기회를 찾을 수 있고 상호이익을 도모할 수 있는 기회가 되기를 바랍

□ **환영사 4.** Mohamed bin Ahmed bin Twar Al-Kuwari 카타르 상의 부회장(1st vice-chairman of Qatar Chamber of Commerce and Industry)

- 한국과 카타르는 40년 이상 공고히 지속적으로 관계의 발전을 이뤄왔음. 한국은 카타르의 중요한 경제통상파트너 국가 중 하나이며 양국의 통상규모는 2017년 110억 달러에서 2018년 150억 달러로 36% 성장하였음
- 115개 한-카타르 공동투자기업이 카타르 내에서 사업을 영위하고 있으며 이중 24개사는

100% 한국인 투자자가 소유한 기업임.

- 카타르 민간기업의 대표인 카타르 상의는 양국 간의 컨소시움을 구성하여 양국이 향후에도 더욱 친밀해지기를 기원하고 있으며 카타르상의는 카타르 기업이 한국시장에 진출하여 가능한 투자기회를 모색하도록 장려하고 있음

□ **환영사 5.** 김준동 대한상공회의소 부회장

- 카타르의 2022년 월드컵개최와 국가비전 2030 건설 인프라를 위해 우리나라 기업의 카타르 진출이 확대될 것으로 기대하고 있음
- 양국은 한-카타르 경제협력위원회를 설립하였으며 이의 일환으로 비즈니스 포럼이 개최되고 있음
- 이번 포럼을 통해 양국의 기업이 더욱 많은 비즈니스 기회를 얻기를 소망함

2) 주제발표내용

□ 제1세션. 양자 간 투자기회(Bilateral Investment Opportunities)

발표 1. Sheikh Ali bin Alwaleed Al Thani(CEO, Investment of Promotion Agency)

- 카타르 시장은 2018년 GCC 순해외포트폴리오 유입 등에서 최고의 성과기록
- 금융안전 부문, 국제기업과 투자자에게 동등한 기회 제공, 카타르시장의 매력적 가치를 어필
- 카타르는 금융안전 1위, 2018년 카타르는 글로벌 경쟁력 세계30위, 역내1위
- 금융과 보험, 전문성을 제공하는 카타르 금융센터가 뒷받침. 투자자위한 재정적 인센티브 제공
- 정부는 FDI 유치에 최선을 다하고 국제금융질서에 한층 더 가까워져 카타르 무역금융의 글로벌화도 추진. 객관적 투자촉진, 정책자문 개발, 카타르 IPA는 카타르의 현존하는 기회 강조 위해 국제 비즈니스에서 중요한 역할을 할 계획임.

발표 2. Yousuf bin Mohammed Al-Jaicla(CEO, Qatar Finacial Center)

- 카타르 파이낸셜 센터는 투자자와 정부기관의 허브와 가교로서 노력. 카타르에서 제공되는 다양한 지원에 대한 정보를 제공하고자 함.
- 카타르는 현재 석유와 가스를 통한 수익을 경제적 토대를 강화하고 민간영역의 확대를 위해 투자하고 있으며 전 영역에서 국내투자 뿐만 아니라 해외투자를 유치하기 위해 노력중임
- 카타르는 많은 인센티브를 제공하는데 무관세, 면세를 포함하여 자유무역지대에 자유롭게

- 공장을 건설하는 것 또한 포함하며 관광 및 스포츠분야의 투자기회를 확대하기 위해 노력
- 카타르는 금융서비스 측면에서 전 세계 9위의 우수한 국가 7위. 그러나 인프라가 가장적은 나라임
- 향후 카타르 파이낸셜 센터의 투자분야는 농업, 교육, IT, 관광, 신생 에너지 등으로 카타르 비전 2030에 포함된 분야 또한 주요하게 다뤄질 것임

발표 3. 카타르 파이낸셜 센터(QFC)에 대한 추가 발표

- 카타르 파이낸셜 센터는 2005년에 설립된 회사로 정부의 금융서비스에 대응하기 위한 목적에서 출발하였으며 카타르 파이낸셜 센터의 구조는 규제+ 법률&세제환경 +분쟁조정해결을 담당하는 부서의 형태로 결합되어 있음
- FDI를 유치하기 위한 2018-2022년의 전략을 지니고 있으며 구체적으로 금융부문의 발전, 카타르에서의 비즈니스 기반을 구축, 카타르로의 해외직접투자 유치, 석유와 가스에서 벗어나 산업의 다변화, 고급인력의 유입을 꾀하고 있음. 도하를 글로벌 금융을 선도하는 센터로 만드는 것을 비전으로 하고 있음
- QFC는 외국인이 100% 지분을 가지고 회사를 카타르에서 소유할 수 있도록 돕고 있으며 2019년 현재까지 750여개의 기업이 QFC에 등록되어 있으며 이 기업들에 QFC는 법률, 소유, 등록 등의 측면에서 도움을 주고 있음. 등록 기업은 461개('17)→ 612개('18)→ 750개('19)로 증가추세
- 규제업무(은행, 보험), 비규제업무(본사설립 등) 분야 모두에서 활동하고 있기에 법적인 자문서비스도 제공할 수 있음
- 카타르는 터키, 오만, 파키스탄, 쿠웨이트를 포함한 21조 달러의 규모를 지닌 근접한 시장으로 가는 관문으로 기능할 것임. 북아프리카와 중동시장으로 진입하고 사업을 하는데 카타르는 사업적 기회를 제공하고 성장을 위한 계획을 가지고 있음
- 현재 필립스, 오라클, 듀폰 등이 등록되어있으며 추후 더 많은 한국의 기업들도 등록하기를 기대함

발표 4. Mr. Khalid Abdulag Al Mana(Executive Director of Business Finance, Qatar development bank)

- 카타르는 작은 국가이지만 경제적으로 대국이라고 할 수 있음. 경제대국으로서 경제성장률도 높고 경제구조도 매우 탄탄함
- 국가비전 2030의 많이 동참해주길 바라며 카타르 경제성장발전을 통해 선진국으로 나아갈 수 있게 도움을 주시길 바람

- 금융은 경제발전의 성장동력이기 때문에 중요하며, 비전 2030은 착실히 추진되고 있으며, 카타르개발은행은 카타르의 경제발전에 기여하며 특히 스타트업, 중소기업들에게 다양한 분야에서의 금융과 자원 및 자문을 제공하고자 함. 그리고 젊은 세대들이 카타르의 경제발전에 기여할 수 있는 인력으로 성장하도록 고와주고자 함
- 프로젝트와 프로그램의 참여뿐만 아니라 인력개발사업과 물류, 물자의 제공에도 관여하고 있으며 중소기업들에 대한 전 방위적인 지원을 집중하고 있고 중요시하고 있음
- 식량자급에 대해서도 많은 관심을 가지고 소매업에 대한 지원도 아끼지 않고 있음
- 이러한 서비스가 모든 사람들과 생산자들이 이용할 수 있도록 돕고자 함. 은행으로서의 보증기능, 종합보증 제공 (533백만 카타르 리알의 보증을 제공하였음)

발표 5. Mr. Hamad Al Mohannadi(Business Development Manager, Free zones Authority)

- 두 개의 자유무역지대가 있음 하나는 라스 부폰타스(공항자유지대), 움 알호울(항만자유지대)에 있음
- 라스 부폰타스의 경우 물류허브로서 기능하며 다양한 기술을 적용하고 있음
- 움하울리는 32.5 평방미터로 산업단지로서 여러 가지 서비스를 제공하고 중공업, 해운, 항만 관련 업무를 할 수 있음. 이곳에는 MARSA항이 위치하고 있음
- 자유무역지대는 세제 및 자본금 혜택(소득세 無), 100% 소유가능, 이중과세방지협정 체결되어 있음, 다른 투자자 및 현지기업과의 파트너십 형성 가능한 혜택이 있음
- 화학, 물류, 기술 세가지 부문에 집중하고 있음. 카타르는 EU와 영공을 공유하는 협정을 체결하였으며, 풍부한 천연자원 등을 바탕으로 화학분야의 투자 역시 강점을 가지고 있음

발표 6. Mr. Abdul Aziz Nasser Al Yafi(Executive Vice President of Mawani Company)

- 므와니 항만공사는 2009년에 설립되어 현재 도하, 하마드, 알 루와이스항의 3개 항만을 운영하고 있음
- 처음에는 하마드항을 관광객 유치를 위해 설립하였으나 하마드항의 개항이후 상업항으로도 큰 발전이 있었으며 비합법적인 분쟁을 당하고 있는 상황에서도 하마드 항만을 2018년에 개항한 것에 자부심을 가지고 있음
- 하마드항은 750억 달러의 인프라 투자를 통해 건설되었으며 면적 28.5km², 수심 17m, 길이 2980m의 규모를 지니고 있음
- 3개의 컨테이너 터미널은 750만 TEU의 물동량처리능력을 보유하고 있으며 170만 톤의 일반화물처리능력을 지니고 있음

- 또한 카타르 자유무역지대와 가까운 곳에 위치해있으며 도하항보다 4배 큰 규모로 물류, 선적활동의 용이성 및 효율성을 높이며 전 세계 교역의 주요 중심지로 성장하고 있음
- 250만 TEU의 에서 750만 TEU의 화물처리능력을 향상시키기 위해 터미널 확장을 계획하고, 50만대의 자동차를 처리할 수 있도록 항만을 정비하고 있음
- 19척의 선대를 보유하고 있으며 7척의 예인선(tug boat), 7척의 도선선(pilot boat), 3척의 계류선(mooring boat) 보유, 중앙화된 물류관세통관 시스템을 갖추고 있으며 하마드항으로부터 20km 떨어진 곳에 컨테이너 운영역(station)을 보유
- 컨테이너 터미널 2의 개장을 준비하고 있으며 현재 식량자원을 전략적으로 수송하는 터미널로 거듭나기 위해 노력하고 하마드 방문센터의 건설도 계획 중임
- 2019년 1~9월까지 819회의 기항이 있었고 979,324 TEU를 처리하였으며 성장이 지속되고 있음

발표 7. KMI 황진희 해운해사연구본부장

(한- 카타르 해운 협력의 필요성)

- 양국간 수출입 무역구조는 상호의존성 및 상호이익 증진 가능성이 높음. 한국에서 카타르는 한국 정기선 선사(HMM)가 카타르 기항을 통해 컨테이너 화물 수송(CM2 라인). 카타르에서 한국은 천연가스 및 원유, 석유제품 등 주요 에너지 자원을 수출하고 있음
- 카타르는 한국 LNG 도입 물량(4,402만 톤)의 32.4%인 1,425만 톤을 공급하는 제1위 LNG 공급국, 전체 원유 수입의 약 5.9%를 공급하는 제5위 원유 급국('18 기준)
- 한국은 화주 중심의 해운시장 변화 추세를 고려하고, 카타르는 해상운송 안정성 확보를 위한 지속적인 파트너십 필요함. 한국은 화주국인 카타르와의 협력 통해 해운시장의 변화추세 대응, 카타르는 해운경쟁력이 있는 한국과의 지속적인 협력 통해 자원 수출의 안정성 확보
- 양국 모두 경제 성장을 위해 해운항만산업의 발전과 상호협력이 필요하며 한국은 화주 중심의 해운시장 변화 추세를 고려하고, 카타르는 해상운송 안정성 확보를 위한 지속적인 파트너십 필요

(해운은 물류의 핵심, 기업 및 산업 경쟁력을 좌우)

- 해운산업은 수출입 물류에서 가장 중요한 산업. 해운은 네트워크 산업으로 양자 및 다자 협력 필요. 해운은 국제 교역을 촉진하고 확대하는 산업
- 화주국 카타르와 해운국 한국의 협력으로 상생 발전하는 정책 개발이 필요. 글로벌 경제 체제 확산에 따라 무역의 수단이 되는 해운 산업 중요성 증가. 국제경쟁력의

핵심인 공급사슬(Supply Chain) 경쟁력 제고하는 역할

- 한국 해운의 핵심 경쟁력은 컨테이너(HMM), 벌크(PAN Ocean), 탱커(SK Shipping) 등 다양한 부문의 경쟁력 있는 해운기업이 있고, 해운산업 전담 지원 조직인 한국해양진흥공사가 설립('18)되었으며 우수한 해기사를 양성하기 위한 대학, 고등학교 등을 운영하고 있으며 HHI, Samsung HI, DSME 등 세계 최고의 조선기업이 스마트선박, LNG 추진선 등 우수한 선박을 건조

(한- 카타르 해운항만 협력 방향 및 협력 과제)

- ① 한국과 카타르는 기술, 인력, 제도 및 인프라 분야에서 해운협력을 확대할 수 있음
 - 우선 양국은 에너지 자원 운송 문제를 협력하여 발전할 수 있음. 목표는 에너지 지원 효율성 제고와 친환경 물류 체계 구축임. 에너지 자원은 물류비가 원가에서 높은 비중을 차지하여 경쟁력을 좌우하고, 소비자 인식 변화로 물류에서도 환경친화적의 개념 도입이 확대되고 있음.
 - 한국은 원유, 가스, 석탄 등 주요 에너지 자원을 전량 해외에서 도입하고 수송하면서 해운기업의 에너지 자원 운송 노하우가 발전해왔음. 카타르는 원유 및 가스 수출대국으로 에너지 자원 운송 효율화를 통한 경쟁력 제고가 요구됨
 - 양국 연구기관간 에너지 자원 운송 효율성 제고 및 친환경 물류 구축을 위한 연구개발 협동 연구를 제안함. 그리고 이와 관련하여 해운물류산업 발전을 위한 인적자원 교류도 필요함

② 한- 카타르 물류공급사슬 협력체계 구축

- 최근 해양환경 규제 강화와 친환경 물류 요구 증대로 새로운 운송물류기술 개발이 필요함. 한국과 카타르는 에너지 자원 물류공급사슬 혁신을 위한 방안을 공동으로 개발하면 조흔 성과가 나올 수 있음. 물류비 감소, 물류 표준화 및 공동화, 수요-공급 동기화 등 수요관리기술 개발을 목표로 할 수 있음. 한-카타르 에너지 자원 친환경 물류 체계 구축, 친환경 녹색물류, 기업의 지속가능 경쟁력 확보 방안 등을 개발해야 함

③ 한국-카타르 해운 협력을 위한 “코리안 패키지” 모델을 제안함

- 카타르의 해상 운송화물(컨테이너화물, 에너지 자원)을 안정적으로 수출/수입하기 위해 한국의 해운회사의 해운 노하우, 한국의 정책금융, 한국 조선소가 결합한 ‘한국 컨소시엄’과 협력을 강화하여 양국의 경제발전에 도움이 될 것 기대함
- 코리안 패키지 모델을 통해 카타르의 해상 운송화물(컨테이너화물, 에너지 자원)을 안정적으로 수출/수입하기 위해 한국의 해운회사의 해운 노하우, 한국의 정책금융, 한국 조선소가

결합한 ‘한국 컨소시엄’과 협력을 강화하여 양국의 경제발전에 도움이 되길 기대

- 한국과 카타르 간에는 해기면허 협정('17.6), 항만공사 협력 MOU('18.5)가 이미 체결된 상태이며, 해운협정 체결은 카타르가 먼저 제안한 상황으로 카타르측 국왕 방한계기 체결 의사 타진('19.1) → 한국 외교부 최종 수정안 송부('19.8.6) → 카타르 우리측 의견에 전반적 동의까지 이루어진 상태임

□ 제2세션. 유망분야(Promising areas)

1) Ms. Iman Al-Kuwari(Programmer Analyst, Department of Digital Society, Ministry of Transport and Communications)

- 현재 카타르에서는 교통부문의 스마트 카타르 프로젝트인 TASMU가 시행되고 있음
- TASMU는 playbook을 통해 이용자의 모든 활용사례를 축적하고 있으며 이러한 스마트 카타르 프로그램이 제대로 운영될 수 있도록 국가적 디지털 플랫폼 개발과 인프라시설 개발을 포함하여 영역 간 특정 플랫폼의 연계와 연결을 강화하고 있음
- 107개의 활용 사례 중 90개 이상의 사례가 잠재적으로 AI와 기계학습의 가능성을 지니고 있는 것으로 파악됨
- ‘AI + X nation’이 결합된 카타르를 추구하고 있으며 이 과정에서 혁신생태계의 구축을 추진함
- 마이크로소프트와 협력하여 국가적 차원에서의 AI 프로그램을 활성화시키기 위해 노력중 있음 이와 관련하여 이미 15명의 데이터 사이언티스트가 관련 프로그램을 이수하였음

2) Dr. Fethi Filali(Head of Technology Department & Applied Research, Qatar Science and Technology Park)

- 카타르 사이언스 & 테크놀로지 파크는 인큐베이션 센터를 통해 카타르의 혁신을 강화하고 뒷받침하고 있음
- 2016년 5월에 한국의 기관들과의 교류가 있었으며 스마트시티 구축을 위해 다양한 민간 기업들과 협력하고 있음
- 또한 2009년에는 Qatar Mobility Innovation Center가 개소되었는데 최초의 독립 혁신 센터로 기술과 산업이 결합된 35개의 팀을 보유하고 있으며 스마트&세이프 리빙을 중심으로 관련 혁신을 추진하고 있음

3) Mr. Hassan Al-E ma di(Senior Director Business Accounts, OOREDOO)

- 카타르는 국가비전 2030을 지원하기 위한 AI와 스마트 시티 기술에 관해 논의
- 카타르의 통신기업인 Ooredoo는 특히 AI를 통해 고객의 권한강화(식별, 서비스의 유지와 보수 등), Zero touch 상호작용(위치기반시스템을 통한 자동 피드백, 음성기반의 인식 등)의 확대, 더욱 우수한 분석(클라우드 컴퓨팅의 활용)의 3가지를 추진함으로써 카타르에 기여

4) 대외경제정책연구원 정재욱 부연구위원

- 카타르는 국가비전2030을 추진하고 있으며 인재개발, 사회발전, 경제발전, 환경발전의 4가지를 주요 내용으로 하고 있음
- 한국과 카타르는 1970년대부터 에너지와 건설부문에서 경제적 협력관계를 유지해왔으며 한국은 카타르에 자동차, 선박, 철강, 기계 등을 수출하고 있음
- 한국은 2017년을 기준으로 카타르 수입의 2%, 수출의 20% 차지하고 있으며, 한국은 원유를 카타르로부터 수입하고 있기 때문에 한국의 수입은 유가의 변화와 동조화된 형태를 띠고 있음
- 카타르에서 추진된 건설 사업을 한국이 수주한 금액과 비중 또한 양국의 경제협력에서 중요한 지표임
- 한국의 카타르 수출품 중 46%는 petroleum gas이며 crude petroleum은 26%, 그리고 refined petroleum은 12% 차지
- 한국은 석유화학품, 메모리반도체, 조선부문에 세계 선진적 수준의 기술을 보유하고 있으며 ICT 부문에서도 상당한 수준의 기술과 인프라를 지니고 있기에 한국은 제4차 산업혁명과 관련한 카타르의 경제적 다양화와 발전에 기여할 수 있으며 한국은 최고의 협력 상대가 될 수 있음

5) 농촌진흥청 권택윤: 한국에서의 스마트 농업

- 한국의 농업부문 R&D는 자급자족을 위한 작물생산에서 그린하우스를 통한 연중 작물생산의 단계를 거쳐 2000년대부터 가치지향적인 농업 R&D를 갖추기 시작함
- 한국은 초창기의 그린하우스에서 훨씬 개선된 그린하우스 단지로 발전하여 54501ha의 면적을 지니고 있으며, 그린하우스의 주요작물은 수박, 토마토, 딸기, 참외, 풋고추 등이 있음
- 1970년대 이래로 그린하우스의 기술은 축적되고 있으며 온도, 빛, 물, 영양의 다양한 요소의 조절이 가능해졌음
- 한국정부는 2018년 스마트팜을 혁신성장의 주요 프로젝트로 선정하였으며 2019년에는 디지털 농업을 추진하기 시작함

- 한국의 스마트팜은 기계학습, AI 분석이 결합된 시스템으로 병해충진단 등에 활용하고 있으며 화순에서 실시한 스마트팜(1.3ha) 사례에 따르면 에너지는 35%까지 절감할 수 있는 것으로 나타남

- 6) 정보통신산업진흥원 범원택 팀장: 한국의 에듀테크(e-러닝) 현황과 협력가능방안
- 지난 150년 동안 전화, 자동차 부문 등에서 굉장히 많은 변화가 있었으나 교육은 그다지 큰 변화가 없다고 평가되어 왔음
 - 그러나 최근은 제4차 산업혁명에 따른 결과로 교육 역시 IT가 결합되고 e-learning이 발달하기 시작하였으며 위험하거나 체험이 불가능한 교육에 신기술이 적용되고 개인맞춤형 교육이 제공됨으로써 교육 분야에는 혁신적인 발전이 있을 것임
 - 에듀테크는 각 국가 역시 중요성을 인식하고 일본, 중국, 미국이 수업에서 ICT를 활용하고 관련 플랫폼을 활용할 수 있도록 지원하고 계획하고 있음
 - 한국의 에듀테크 시장은 100조 달러의 시장으로 성장할 것으로 전망되며 한국의 정부는 이(e)러닝 국제박람회 개최, 대학교 직업교육에 증강 및 가상현실의 기술이 빠르게 적용되도록 지원하고 있음

Ⅲ. 카타르 현지 기업 간담회 주요내용

- 일시: 2019년 10월 13일 13:30-15:30
- 장소: 카타르 도하 그랜드하얏트 호텔 5F Al-Aqool Ballroom
- 참석자: KMI 황진희 해운해사연구 본부장, KMI 김주현 전문연구원, 카타르 현지지사 A기업 관계자
- 간담회 주요내용: 카타르 지역의 사업 참여기회와 사업 여건 전반에 관한 논의
 - 질의 1. 카타르 현지에서 건설 및 중공업 관련 사업에 관계하고 있는 것으로 알고 있는데 카타르에서 사업을 하는 여건은 전반적으로 어떠한가? 금번 한-카타르 비즈니스 포럼에서는 FDI 유치 및 해외기업의 카타르 사업 참여를 유도하기 위한 여러 가지 인센티브가 제시되었고 Ali bin Ahmed-Kuwari 통상산업부 장관의 환영사에 따르면 한국인 100% 지분 소유의 기업도 37개사가 있는 것으로 확인되고 있다.
 - 답변: 카타르 정부에서는 외국인에게 많은 것을 개방하고 있다고 하지만 이면을 잘 들여다보아야 한다. 기본적으로 카타르에서 회사를 설립하는 경우 51%의 카타르인 지분과 49%의 해외 지분으로 참여하는 경우가 일반적이다. 카타르는 자국민에게 기본적으로 소득세를 부과하지 않고 상하수도세, 전기세 등도 부과하지 않기 때문에 회사를 운영하여 발생한 매출액에 대해서는 외국인에게만 출자지분인 51%만큼 소득세가 부과된다. 뿐만 아니라 토지를 소유하기 못하기 때문에 건물이나 토지도 카타르 현지인으로부터 임차하여야 한다. 따라서 한국인을 비롯한 외국인이 카타르에 법인을 세우거나 투자할 경우 결과적으로 카타르 내국인이 얻는 혜택과 이익이 훨씬 크다고 할 수 있다.
 - 아울러 카타르측에서 소개한 외국인 지분 100%형의 회사설립의 경우 모든 업종에 해당하는 것이 아니라 카타르측에서 필요하다고 인정되는 일부 특수 업종 군에 한해서 허가가 난다. 즉, 비즈니스 포럼의 환영사와 카타르측의 발표자들이 밝힌 바와 같이, 외국인 누구에게나 100% 개방된 규정과 제도는 아니며 아직까지는 그 개방의 효과를 직접적으로 체감하기는 어렵다.
 - 질의 2. 그럼에도 불구하고 카타르를 비롯한 중동은 한국에게 새로운 투자처이자 시장으로 협력가능성과 사업진출 가능성이 있는 지역이라고 소개하는 분들이 많다. 카타르를 포함한 중동지역의 비즈니스 매력도나 가능성에 대해서는 어떻게 보는가?
 - 카타르의 인구는 약 280만 명으로 경제성장률은 2%가 약간 넘는 수준에 있다. 인구 규모로 봤을 때 수요가 대규모로 창출되는 큰 시장은 아니다. 오히려 중동 국가에서 비교

적 규모가 큰 시장은 인구 3,400만 이상의 사우디아라비아나 UAE이다. 카타르는 자체 인구도 약 300만이 안 되는 우리나라 부산보다 작은 규모로 280만 명 중에서 12%만이 카타르인이고 나머지 약 88%는 외국인이다. 카타르는 인재유치와 자체 카타르 인력의 훈련과 교육을 비전 2030에서도 중요시하고 있을 만큼 인재양성에 대한 고민이 많다. 또한 우리가 흔히 국가의 소득세가 면제되고 전기, 상하수도 등이 무료로 제공되며 교육을 향유할 수 있는 구매력이 있는 계층 역시 카타르인과 일부 외국인으로 제한된다. 심지어 고위공무원 또한 인도인과 이집트인들이 그 자리를 맡고 있으며 일반 식당이나 건설현장에서 실질적인 일을 하는 계층은 모두 동남아시아 및 주변 국가에서 온 외국인 노동자들이다. 따라서 1인당 소득 7만 달러는 카타르에 체류하는 모든 사람들의 소득이 아니며 통계에 의한 착시효과가 있는 것이니 구매력을 지닌 인구만 따졌을 때는 더 작은 시장이라고 볼 수 있다.

- 질의 3. 그렇다면 12%의 구매력이 있는 계층에 대한 맞춤 서비스와 고급서비스를 제공하는 사업은 유망성이 있지 않겠는가? 280만 명의 카타르 인구 전체가 아닌 구매력을 갖춘 계층에 한정하여 사업을 하는 것도 하나의 시장진출 방안이 될 수 있을 것으로 생각한다.
→ 그래서 이번 한-카타르 비즈니스 포럼에서도 자국민 12%에 대한 교육과 인력양성을 위해 한국의 e-러닝 에듀테크 및 스마트 시티 등에 관한 발표를 요청한 것으로 생각된다. 카타르가 자체적으로 개발하지 못하는 아이디어나 기술에 대한 수요는 있을 것이라고 판단된다. 이외에 소매업이나 대규모 소비와 수요를 필요로 하는 제조업 등은 시장전망이 밝다고 확인할 수 없다.
- 질의 4. 카타르와 주변국가 간의 관계는 어떠한가? 이란 제재에 카타르가 참여하지 않은 점을 두고 주변 중동국가들(중동 4개국: 사우디, 이집트, UAE, 바레인)이 2017년 6월부터 단교해왔는데 그 이후 현지사정이 급격히 어려워졌다거나 불편해진 점은 없는가?
→ 현재에 있는 사람으로서 교통이 불편해진 점이 가장 큰 변화이다. 주변국가로 출장을 가거나 여행을 가는 경우 단교 이전에는 비행기를 타고 1시간만 가면 됐었는데 지금은 비행기를 타고 다른 국가를 거쳐 우회하여 들어가야 하기 때문에 시간이 몇 배 이상으로 많이 소요된다. 뿐만 아니라, 이미 익히 알려졌다시피 카타르는 독자노선을 유지해왔으며 그 유명한 알자지라 방송이 카타르에서 설립되었다. 이란과의 관계는 카타르가 당연히 공생을 추구할 수밖에 없는 상황이다. 카타르의 주요수출품인 LNG가 생산되는 사우스파스 가스전은 이란과 공유하고 있기 때문에 만약 카타르가 급격하게 이란에 등을 돌리고 외교관계를 단절한다면 당장 경제적인 측면에서 어려움에 처할 것이다. 이외에 유럽 국가

와 러시아 및 미국과는 큰 갈등이나 분쟁 없이 실리를 추구하는 측면에서 대외관계를 유지하고 있는 것으로 파악된다. 따라서 전반적인 외교상황과 비즈니스 기회측면에서 고려해보았을 때 카타르 지역의 시장진출과 투자는 아주 유망하다거나 발전가능성이 크다고는 말할 수 없다.

IV. 카타르 해운항만 현황

● 선대 현황

- ▶ 선대는 총 119척, 682만 톤, 전 세계 34위

country	number of vessels			dead-weight tonnage (thousands of tones)			
	national flag	foreign or international flag	total	national flag	foreign or international flag	total	national flag as percentage of total
세계	21 775	28 957	50 732	440 513	1 469 499	1 910 012	23.1
카타르	63	56	119	1 841	4 977	6 818	27.0

자료: UNCTAD, 2018 Review of maritime transport, p.30.

● 선종별 현황 (2019년, GT)

구 분		합 계	LNG/ LPG선	Tanker/ Product	컨테이너선	AHT/ AHTS	PSV	Bulk	기 타
2018년	척 수(척)	114	37	3	6	18	12	1	37
	선박량(만톤, GT)	516.5	477	17.2	8.5	3.5	3.6	3.3	3.5
	전체비중(%)	100.0	92.4	3.3	1.6	0.7	0.7	0.6	0.7

자료: Clarkson Shipping Intelligence Network, 2019.10.07

● 해상 물동량

- ▶ 2019년 5억 3,430만 톤, 수출물동량이 대부분을 차지(수입물동량 대비 4~5배)

연도	수출	수입	전체
2015	465,723,350	39,440,368	505,163,718
2016	463,690,237	35,069,370	498,759,607
2017	446,095,837	59,795,364	505,891,201
2018	455,001,267	104,274,849	559,276,116
2019(f)	446,684,757	87,620,456	534,305,213

자료: HIS, KMI

● 컨테이너 해상 물동량

- ▶ 2017년 126만 7천 TEU로 2012년 대비 3배 이상 증가
 - 2022년 월드캡 개최 준비로 각종 인프라 프로젝트에 활발히 투자하고 있으며 대대적인 투자로 컨테이너 물동량 역시 증가 추세에 있음

연도	2,012	2,013	2,014	2,015	2,016	2017
물동량	420,001	420,001	462,000	568,000	568,000	1,267,000

자료: World Bank, 코트라 카타르 도하무역관
https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?end=2017&locations=QA&start=2007&view=chart

● 카타르 항만

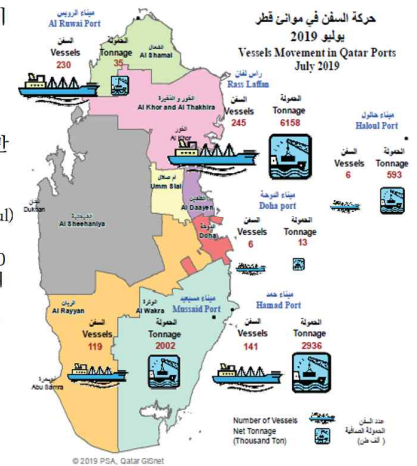
- (항만 개요) 2017년 9월에 공식 개장한 하마드 항을 비롯하여 총 6개의 항만이 운영되고 있음
 - ▶ 하마드항, 메사이드항, 라스라판항, 알루와이스항, 할룰항, 도하항

- (신규 프로젝트) 지정적 제약을 극복하기 위해 2008년 신항만 프로젝트(New Port project, NPP)에 착수
 - ▶ 1차 공사 부분 완공과 함께 '16년 1월 신항만 Hamad Port 운영 시작, 이후 2017년 9월 타담 국왕의 발표와 함께 공식 개장

- 하마드 항은 카타르 서쪽 움알하울(Um Al Houl)에 28.5km² 규모로 건설, 부두수심 17m
- 연간 170만 톤 처리하는 일반 화물 터미널, 100만 톤 수용하는 곡물 저장고, 연간 50만 대 처리하는 차량 터미널 시설 구비.
- 신항만 프로젝트 2~3차 공사 완료시 하마드 항 연간 화물 처리량은 750만 TEU에 달할 전망

● 물동량

- ▶ 2019년 7월 기준으로 6개 항만 입항 선박: 총 747척, 입항 물동량: 11,737,000톤
- ▶ 6개 항만중 라스라판항과 하마드항, 메사이드항 입항 선박과 물동량이 많은 비중 차지



● 카타르 항만 현황 (카타르 6대 항만 품목별 물동량 및 주요 특징)

전체	선박수	747	주요 특징
	톤(Net)	11,737,000	
하마드항	선박수	141	2017년 9월 공식 개장한 카타르의 제1의 상업항으로, 카타르의 서쪽 움알하울 지역에 위치 * 주요 화물: 일반 상품, 곡물, 자동차, 가축, 자재 등
	톤(Net)	2,936,000	
메사이드항	선박수	119	카타르의 동쪽 해안가 남단에 위치한 메사이드 지역에서 운영되는 항만으로, 1949년 12월 31일 오일 탱커선의 출항을 시작으로 원유, 천연가스, 석유화학 제품 등을 수출 * 주요 화물: 원유, 천연가스, 석유화학제품, 원자재, 일반 상품 등
	톤(Net)	2,002,000	
알루와이스항	선박수	230	도하 북단의 120km 지점 부근에 위치한 루와이스에서 운영되는 항만으로 가축, 일반화물, 건설자재 등을 수입 * 주요 화물: 가축, 일반 상품, 건설 자재 등
	톤(Net)	35,000	
라스라판항	선박수	245	도하 북단의 80km 지점 부근에 위치한 라스라판 산업도시에서 운영되는 항만으로, LNG, LPG 등 에너지 자원을 수출 * 주요 화물: LNG, LPG 등
	톤(Net)	6,158,000	
할룰항	선박수	6	도하 북동쪽 80km 지점 부근의 할룰섬에 위치해 있으며, 카타르의 해저유전에서 시추된 원유를 수출하는 원유 수출 전용 터미널 * 주요 화물: 원유
	톤(Net)	593,000	
도하항	선박수	6	2016년 1월 신항만인 하마드 항이 개장하기 전까지 카타르의 주요 상업항의 역할을 했으며, 하마드 항의 공식 개장과 함께 현재는 관광 목적의 크루즈항으로 운영
	톤(Net)	13,000	

● 카타르 항만별 화물처리 현황

구분		컨테이너 선	가축	자재	일반상품	자동차	가스탱커	오일탱커	기타	합계
허마드항	선박수	31	14	5	58	238	0	2	717	1034
	톤(Net)	281629	121121	55046	429010	4567984	0	2507	719113	5894781
메사이드항	선박수	306	0	799	267	0	78	554	602	2300
	톤(Net)	2142033	0	15888040	1067112	0	875887	9546506	2493734	29871279
루와이스항	선박수	0	935	9	83	0	0	0	272	1299
	톤(Net)	0	115097	2316	36397	0	0	0	184571	338381
라스라판항	선박수	2	0	33	3	0	506	321	99	962
	톤(Net)	31296	0	439492	18751	0	17221710	12879214	650824	31209991
할룰항	선박수	0	0	0	0	0	0	111	0	111
	톤(Net)	0	0	0	0	0	0	10810131	0	10810131
도하항	선박수	492	0	23	164	0	0	0	535	722
	톤(Net)	3246764	0	207529	1552037	0	0	0	3365600	5125166

자료: Ministry of Development Planning and Statistics (2018. 7); 카타르 도하 무역관

주: 라스라판항은 1~6월 누계기준

V. 카타르 LNG 운송 관련 국제동향

① 일본의 카타르발 LNG 운반선 수주 전략은, 발달된 선주업 활용 모색

카타르발 LNG 운반선 수주를 위해 일본 선사나 상사는 국내 선주를 활용한 LNG 운반선의 나용선(bare boat charter/BBC) 스킴(akim)을 모색하고 있습니다.

LNG 운반선의 신조액은 일반적으로 1척당 원화 약 2,000억 정도입니다. 진행 중인 카타르, 모잠비크, 파푸아뉴기니, 러시아 야말 2 프로젝트 등 메가 상담군의 선박 수요는 100척을 넘어 포함 20조 원 규모의 거액 자금이 소요될 것으로 추산됩니다.

그러나 일본 대기업 해운선사들은 지금 불황으로부터의 출구가 간신히 보이기 시작한 단계에 있어 재무면의 여력은 적습니다.

대규모 상담에 대응해 선사들이 LNG 운반선에 대한 성장 전략을 그리기 위해서는 장래 용선료 자금을 얼마나 조달 할 수 있을지가 키포인트가 될 것으로 분석됩니다.

일본 선사들의 유력한 선택사항으로 일본 선사나 상사는 국내 선주를 활용한 LNG 운반선의 BBC 스킴을 모색하고 있습니다. 실제로 로열 더치 쉘의 LNG를 일본 선사가 세토나이 근해 선주로부터 LNG 운반선을 용선해 수송하는 건이 나오기도 했습니다.

BBC는 용선기간이 장기일 경우 선사측 대차대조표에서 off balance(부외) 취급이 되지 않아 부채로 계상되며, 이로 인해 금융기관으로부터의 차입이 불가능해지만 신조 자금의 추가 대출 없이 적은 용선료만으로 실제 선박을 보유한 효과를 낼 수 있습니다.

선주측 관점에서는 리먼·쇼크 이후 세계 주요 선사들이 특히 드라이 벌크 선대의 신조나 용선을 급감시키는 가운데 LNG 운반선은 귀중한 장기 대선 자산이 될 수 있습니다.

"일부 일본 선주는 카타르발 LNG 운반선을 보유하고 싶다는 의사가 분명히 존재한다." 세토내해 출장에서 돌아온 상사기업의 선박부 관계자가 현 분위기를 설명합니다.

이마바리 선주는 "신조 LNG 운반선에 대해 관심이 없었던 일본 선사들이 카타르 정부의 9월 일본 내방 이후 LNG 수입 상사와 협력해 LNG 운송 장기계약을 체결하고, 이를 토대로 일본 선주가 카타르발 신조 선박 일부에 자금을 제공할 모양새이다"라고 언급하며, 일본 조선소의 수주를 예상합니다.

한편 신중한 의견도 있습니다. 이마바리 선주사인 세노기선의 세노 요오이치로 CEO는 "1

척 200억 엔의 LNG 운반선에 자기 자금 20%를 투입하면 40억 엔이 된다. 물론 20년간 선사로부터 용선료를 받겠지만, 이 거대한 자금(160억 엔)을 용선기간 20년간 상환해야 하므로 투자 효율은 좋지 않다"고 지적합니다.

또한 선박 관리를 강점으로 갖는 일본 선주 대기업 중에는 BBC 스킴을 꺼리는 목소리도 있습니다. 선주업으로 선박 관리는 차별화할 수 있는 부분이며, 같은 대형 안전이라면 메가 컨테이너선이 선박 관리도 할 수 있고 선가가 적어 신조 발주 리스크도 적다는 것입니다. (이마바리 선주 관계자)

카타르발 신조 안전에 일본이 참여할 것인가에 대한 최대 초점은 선주에게 자금을 공급하는 지방은행의 대출 자세입니다.

일본 상사 관계자는 "아직도 지방은행은 카타르발 LNG 운반선 대출에 대해 conservative(보수적) 태도를 바꾸지 않았다"고 지적합니다. 카타르가 일본 조선소에 발주하더라도 지방은행 등 일본국적 금융기관의 대출이 수반되어야 합니다.

LNG 운반선 1척의 필요자금은 18만 중량톤급 케이프 사이즈 벌크 3-4척 분량에 필적하며, 지방은행의 선박 대출 자금 전체를 압박할 수 있다는 우려가 있습니다.

게다가 특정 시기에 집중적으로 여러 척에 대해 대출하면, 컨테이너선 등 다른 선종에 대한 자금 공급은 좁혀질 우려가 있습니다.

일본 수출입 상사 관계자는 "장기용선이 불고 화주나 선사가 국적기업인 LNG 운반선에 대해서는 특별한 대출을 제공해도 좋지 않을까"라고 제안합니다.

한편 카타르발 LNG 운반선 신조 자금의 새로운 자금출처가 될 수 있는 것으로, 구입 선택권부 일본식 운영 리스(Japanese Operating Leases with Call Option/JJOLCO)가 부상하고 있습니다.

JOLCO는 리스 회사나 어셋 매니지먼트(asset management) 회사가 arranger가 되어, 일본 내 복수의 투자가가 출자하는 특수 목적 회사(special purpose company/SPC)를 설립하는 것입니다. SPC는 출자금과 은행으로부터의 차입금을 합해 선박을 신조하고, 국내외 선사에게 이를 리스하게 됩니다.

선사는 자기 자금 없이 LNG 운반선대를 정비할 수 있다는 장점이 있으며, SPC 투자자도 공동출자로 세금의 절세 효과를 얻을 수 있어 SPC사가 요청하는 리스료도 저렴한 편으로 경쟁력이 있습니다.

지금까지 JOLCO는 항공기 주체였지만, 2019년 카타르발 신조 안전이 이슈화 되면서 투자가의 눈이 선박으로 향하기 시작했으며, 과거에는 최근 몇 년간 대형 컨테이너선용 안전으로 JOLCO가 실행되기도 했습니다.

JOLCO에 있어 LNG 운반선은 전례가 없는 신분야입니다. 그러나 금융시장 관계자에 의하면 「LNG 운반선에서도 카타르 신조 안전을 겨냥한 JOLCO 조성 타진이 2019년 하반기 들어 증가하고 있으며, 구체화 될 것 같은 안전이 실제 나와 있다」 고 합니다. (선박금융 관계자)

선박금융 관제는 LNG 운반선의 범용성이 낮다는 점입니다. 중고매매 시장이나 스폿용선 시장이 협소하기 때문에 선사가 20년의 용선기간 중 구입 선택권을 행사하지 않고 전술한 SPC에 반선했을 경우 대처가 어렵습니다. 특히 LNG 운반선은 기간계약 시장은 형성되어 있지만 스폿시장이 전무한 수준이어서 대선자 측이 용선자를 수배하는데 장시간 시간이 소요될 우려가 있습니다.

금융시장 관계자는 "그래도 2019년 들어 LNG 운반선 시장의 왕성한 자금 수요가 있다. 누군가가 break through 하면, LNG 운반선으로 향하는 JOLCO 자금의 문이 단번에 열릴지도 모른다" 고 예상했습니다.

그리스를 필두로 하는 EU 선주는 윤택한 자기 자문에 가세해 구미의 펀드머니를 불러들여, 최근 몇 년 LNG 운반선의 투기 발주를 확대시켜 왔습니다. NYK 임원은 「원래 LNG 운반선을 발주할 자금력이 없는 플레이어도, 펀드의 후원으로 신규 참가해 신조 경합이 격화되고 있다」 고 코멘트 했습니다.

그러나 구미의 해운 투자에도 변조의 조짐이 보입니다. 서구의 투자가들은 더 이상 해운을 투자 가치가 높은 산업이라고 판단하지 않습니다. 장기간의 불황으로 시장 수익률이 낮아진 것이 원인입니다.

"카타르발 LNG 운반선 신조 수요는 역대 최대급이자 그리고 해운 투자가 감소하는 작금의 현실에서 마지막 신조 boom일지도 모른다"
NYK 임원은 LNG 운반선의 잇따른 대규모 상담을 앞두고 그렇게 설명했습니다. 그러나 일본의 해사 클러스터에 있어 일본 선사나 조선소가 카타르 발주 선박을 수주하게 될지 아직 긍정적인 전망은 보이지 않습니다.

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/112620>

일본해사신문 2019년 10월 4일 제 1면

② 세계 조선업 LNG 운반선 수주 관련 카타르 상담 경쟁격화. 신조선의 운항선사 결정도 임박

LNG 운반선 시장에서 역대 최대 규모급의 메가 상담이 진행되고 있습니다. 최대 100척 규모의 카타르발을 비롯 모잠비크 LNG 생산기지 개발 프로젝트용, 파푸아뉴기니 구 LNG 생산기지 확장 프로젝트용, 러시아 야말반도 LNG 프로젝트용 등 대형 프로젝트들과 관련된 선사·조선소 선정이 올 가을부터 본격화 될 예정입니다.

한국 조선 대기업 및 그리스 선주와의 국제경쟁에 직면하는 일본의 해운·조선은 어떠한 상황에 처해 있는가. LNG 운반선을 수주하게 될 빅이어(Big Ear)의 행방을 쫓았습니다.

"지금은 폭풍 전의 고요이다". MOL 하시모토 츠요시(橋本剛) 부사장은 LNG 운반선 수주를 둘러싼 상황을 이렇게 묘사했습니다.

카타르·모잠비크 프로젝트는 지금 건조 야드 선정이 임박한 상황입니다. 일부 외신에서 야드 발표가 내년으로 연기될 수 있다는 보도가 있었지만 이후 카타르 정부는 올해 발표가 유력하다고 이를 정정했습니다.

카타르의 경우 입찰 skim으로 조선소 결정 이후 운항선사의 선정을 따로 진행하고 추후 매칭하는 '맞선 방식'을 채용한 바 있습니다. 2019년 중 LNG 운반선 건조 야드를 먼저 결정한 다음 2019년 연말 또는 내년 초에 동 신조선박을 운항할 선사와의 상담이 본격적으로 진행될 예정입니다.

제반 프로젝트 중 상담 규모 측면에서는 카타르 프로젝트에 소요되는 신규 규모가 큼니다.

카타르가 운영하는 미얀마 가스전인 '노스필드' 확장 프로젝트(연산 3,300만톤 증가), 카타르 국영석유와 미국 엑손모빌이 미국에서 진행하는 "골든패스 LNG"(텍사스주, 연산 1,600만 톤) 프로젝트 등 포함 60척 규모의 신조 발주 수요를 창출할 것으로 분석됩니다. 또한 카타르발 LNG를 운송해 온 고령화된 기존 선박의 대체를 포함하면 향후 10년간 최소 100척 이상의 수요가 전망됩니다.

카타르는 2019년 하반기 이전에 한·중·일 주요 야드와 협상을 개시하고, 특히 한국 조선업체 메이저 3사에는 2023~26년 납기로 1사당 40척(연 10척)의 견적을 요청한 바 있습니다. 한국 조선업에만 4년간 120척 분량의 선대 견적을 요청한 것으로, 전량 발주가 이루어지는 않겠지만 120척 중 필요 척수 부분을 픽업할 것으로 보입니다.

다만 카타르의 정확한 조달척수에 대해서 시장 관계자 누구도 확실한 정보를 가지고 있지 않습니다.

"100척까지는 무리다. 우선 60척 규모로 보고 있다" (MOL 관계자)

"60~100척을 한꺼번에 투자한다고 보기는 어렵다. 4~5년에 걸쳐 단계적으로 발주하지 않겠나" (EU 선박브로커)

2021년, 카타르의 LNG 수출이 본격적으로 시작되는데 같은해 카타르는 자국 LNG 수출을 담당할 선사들을 물색해야 합니다.

한편 기가동 되어온 카타르 가스 1(QG1) 프로젝트에 1997년 부터 25년 장기계약으로 투입되어 온 일본 4개 선사들(NYK, MOL, K-Line, 이이노 해운)의 공유 LNG 운반선 10척이 2021년 계약만료에 이릅니다.

동 4개 선사의 LNG 운반선 10척은 오랫동안 일본의 LNG 자원 수입에 참여해 왔으며, 이번 카타르 측이 어느 국적선사에 운송을 의뢰할 것인가는 향후 LNG 자원의 안정적 수입 가능성과 수입규모를 가늠하게 된다는 측면에서 중요한 의미를 지닙니다.

전술한 바와 같이 카타르의 경우 입찰 skim으로 조선소 결정 이후 운항선사의 선정을 따로 진행하고 추후 매칭하는 '맞선 방식'을 채용할 예정입니다. 그런데 LNG 시장 관계자에 따르면 「현재 발주 예정 조선소가 한·중이 강세를 보이고 있는데 단기용선 계약이라면 선사도 해당 선박이 건조된 국적선사가 선정될 가능성이 있다, 다만 장기용선 상담이라면 일본 선사도 파이낸스력을 포함해 경쟁력을 발휘할 수 있다」고 분석했습니다.

현재 특히 장기계약 상담의 경쟁이 격화되고 있습니다. 장기계약의 경우 해운선사 재무성과가 안정적인 선사가 선정될 가능성이 높으며, 현재 전 세계적으로 LNG 운송 계약의 단기화가 진행되는 가운데 한정된 장기 안전은 매우 치열한 경쟁이 예상되고 있습니다.

한·중·일 3개국의 해운·조선업이 주목 받고 있습니다.

<https://secure.marineavi.com/news/file/FileNumber/112421>

자료: 일본해사신문 2019년 10월 1일 제1면

③ 카타르 정부 LNG 증산 및 LNG 운반선 fleet 확대 계획 재표명(LNG 국제 회의)

세계 주요 LNG 관계자들이 참석하는 'LNG 산소(産消·생산소비) 회의 2019'가 9월 26일 개최됐습니다.

개회사에서 세계 최대 LNG 수출국인 카타르의 서드 셰리 다 알카비 에너지 담당 국무장관은 "향후 카타르의 LNG 생산 능력을 증강하고, 카타르발 LNG를 수송하는 LNG 운반선 플리트의 추가 확대를 도모한다"고 향후 계획을 발표했으며, 2024년 시작하는 노스필드 기지 LNG 생산 증강 계획, 미국 골든패스 LNG 프로젝트 등 신규 프로젝트에 투입되는 용으로 LNG 선대를 지속적으로 확충할 방침을 표명했습니다.

아시아 주요국(한국, 일본, 중국 등)의 LNG 수입이 시작된지 50여년이 경과한 지금 동 회의에서는 그동안의 아시아 LNG 수입을 둘러싼 환경을 개관하고, 향후 50년을 위한 전략을 생산국, 소비국, 기타 투자자 관점에서 각각 전망·설명했습니다.

알카비 장관은 신규 프로젝트 등에 투입될 선박을 확보하기 위해 향후 10년간 100척 규모의 LNG 선박을 조달할 방침을 밝혔습니다. 노스필드 확장 계획에 대해서는 "생산 능력을 종래의 연간 7,700만 톤에서 1억 1,000만톤으로 늘릴 계획이다"라고 설명했습니다.

또한 알카비 장관은 카타르는 안심하고 신뢰받는 LNG 프로바이더(공급자)로 위상하고 싶다. 각국과 협력해 공급 체계를 담보할 계획이라고, 카타르 정부의 스탠스를 표명했습니다.

다만 초미의 관심사로 떠오른 각 프로젝트별 신조선박을 발주할 조선소, 해운회사의 선정에 대해서는 구체적인 진척이 없다고 설명하면서 합구하는 모습입니다.

"그동안 LNG 운반선이 탄생한 이후 탱크용량도 약 10배 규모로 증가했다. 지난해 LNG 화물의 해상운송은 560 항해에 달했다"라고 LNG 수요 증대 추이를 소개하기도 했습니다.

카타르 정부는 LNG 시장에 대해서 "연 4% 이상 성장이 전망된다. 향후 파키스탄, 태국의 점유율이 증가해 중국, 인도 등과 함께 시장을 견인할 것이다"라고 예상했습니다.

이번 LNG 산소(産消·생산소비) 회의 2019에서는 각국 각료에 의한 기조 강연이 이루어졌습니다. 모잠비크의 카를로스 잭커리 아스 석유공사 총재는 동국은 2024년 개시 예정인 모잠비크 LNG 프로젝트에 있어 최종투자결정(Final Investment Decision·FID)이 실시된 지역인 1광구 등의 가스전 개발을 통해 LNG 관련 가치 사슬을 창출할 계획이며, 현지 capacity 확산도 추진할 계획임을 발표했습니다.

모잠비크 LNG 프로젝트에는 7개국·10건의 수입계약이 체결되었으며, 잭커리 아스 총재는 "우리는 동 프로젝트를 통해 주요 LNG 수입국과 수출거래 발판을 만들 수 있었다"고 설명합니다.

러시아 가스 생산회사 노바텍(НОВАТЭК)의 레오니드 미헬송 CEO는 동사가 주도하

는 러시아에 위치한 야말반도, 기단반도 LNG 프로젝트에서의 생산 목표에 대해 「Arctic 2」 전략 등의 가동으로 장래적으로 연간 1억 4,000만 톤의 생산을 목표로 하고 있다고 발표했습니다.

또한 노바텍은 무르만스크와 캄차카에 LNG 환적 기지를 정비해, LNG 수송의 경쟁력 강화에 노력할 방침도 나타냈습니다.

사진: LNG 산소 회의 2019 개막전 기념 촬영

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/112433>

자료: 일본해사신문 2019년 9월 27일 헤드라인

④ LNG trade 확장기의 선사전략은. 화주와 용선계약 체결을 토대로 하는 착실한 선대정비 필요

Northfied 확장(카타르)·모잠비크 LNG 프로젝트(모잠비크)·Arctic LNG 2 프로젝트(러시아 포함 북극권), Golden Pass LNG 프로젝트(미국 텍사스주) 등 액화천연가스(liquid natural gas·LNG) 관련 신규 프로젝트의 구체화가 진행되고 있습니다.

NYK LNG 본부 코오노 아키라 본부장과 수요 확대기에 있어서의 투자 판단 등의 전략을 물었습니다.

- 요즘 LNG 트레이드 동향은

"지난해는 전 세계 약 3억 2,000만 톤의 LNG가 거래됐다. 향후 2025년부터 30년까지 1.5배 이상 증가해 연간 5억 톤을 돌파한다는 전망도 있다. LNG 트레이드는 향후도 건조이 추이할 것으로 예상된다. 연율 4% 이상 성장이 예상되는 화물은 LNG를 제외하고 없다"

- 세계 각지에서 신규 LNG 프로젝트가 가동된다.

"카타르는 2024년까지 LNG 생산 능력을 종래의 연간 7,700만 톤에서 1억 1,000만 톤까지 높일 계획이다. 우선적으로 자국 LNG 증산을 계획하고 있으며, 카타르가 참여하는 미국 LNG 프로젝트 등을 통해 생산능력을 확대시킨다. 카타르 정부는 기존 LNG 운반선 선박의 대체도 병행하고 있어 100척 이상의 새로운 신조선 수요가 전망된다"

"LNG 운반선 건조에 정평 있는 한국의 건조 capacity는 연간 40-50척 정도. 카타르와 관련해 일본 조선소에도 LNG 운반선 선종이 일부 발주 될 가능성이 있지만, 카타르 정부

발주 전체 신조 선대(약 100척) 중 최소 절반 이상의 신조선 수요가 한국에서 발생할 것이라는 점은 세계 조선업계에 파장이 적지 않을 것이다. 이외 모잠비크 LNG 프로젝트 등에도 신조 LNG 운반선 16척 안팎이 필요하다"

"신규 LNG 프로젝트의 본격 가동과 함께 인도, 인도네시아, 기타 아시아 각국에서의 수입이 확대될 것으로 예상된다. 전술한 다수 LNG 프로젝트들에서 출하 설비가 일제히 가동되면 일거에 daily 수백만 톤 규모의 출하가 가능해진다. 이처럼 단계적으로 생산규모가 성장해 가는 LNG 운반 수요에 매칭하는 LNG 운반선 선대 확충이 세계 주요 선사들이 지금 겪고 있는 미래 과제이다"

- 각 프로젝트별 신조선 수요의 고조에 어떻게 대응할 계획인가

"지역·고객별 밸런스를 취하면서 선박을 배선하겠지만 한편 운송 수요가 있고 채산기준이 상이라면 무조건 사업 진출을 검토해 가고 싶다. 카타르, 모잠비크, 북극권 등은 충분히 배선이 가능할 것이다. 다만 Arctic LNG 2 프로젝트의 경우 쇄빙(최소 아이스급) 기능이 장착된 LNG 운반선이 필요해 선가는 더 높아진다. 미국의 대러시아 제재 여파도 있고, 신조자금을 위한 파이낸스(선박금융) 조성이 과제(서방권 선박금융은 이용 불가)가 될 것이다"

- 용선시장 상황은

"LNG 운반선은 spot 시장 지표가 분명하지 않다. 브로커 리포트 등을 참조해 market 전체상을 추측할 수 밖에 없지만 시황은 2019년 들어 소폭 개선되고 있다"

- 선대 정비 방침은

"NYK의 경우 중장기 용선계약 수요가 예상되는 안전을 위해 선대를 정비·확충할 방침이다. 다만 무리한 선행 발주나 spot 용선시장에 대한 투입은 별로 생각하지 않는다. 전술한 LNG 프로젝트 사업에 투입되는 선박은 spot용 용선계약이 아닌 time charter(TC) 형태의 정기용선 계약이 주류가 될 것이다"

"그 때문에 NYK는 다른 선종과 달리 수량수송계약(Contract of Affreightment·COA) 형태의 운송계약은 진행하지 않는 등 spot용을 타겟으로 할 생각은 없다. 고객과 신뢰관계를 구축해 프로젝트별 장기적이자 안정적 계약을 수립할 계획이다"

- NYK의 LNG 운반선 선대 정비 진척 상황은

"발주잔량 9척. 2019년 4월말 기준 12척이었으나 이후 3척이 준공되었다. Tokyo가스 전용 배선 Energy Glory호, 미즈비시상사 전용 Diamond Gas Sakura호, JERA(JAPAN'S ENERGY FOR A NEW ERA) 전용의 부주마루(武州丸)호가 준공·인도 되었다. 발주 잔량 9척은 모두 한국의 조선소에서 준공된다. 한·일 간의 정치적 갈등이 있지만 9척 모두가 계획대로 준공될 것으로 보이며, NYK의 LNG 운반선 선대 규모는 87척이 된다. 무엇보다 화주와의 선계약을 우선시하고자 하며, 이를 위해 착실하게 화주와 장기계약을 체결하고

이후 거기에 맞춰서 선대 규모를 확대할 계획이다"

- LNG 운반선 선박관리 상황은

"In house 선박 관리 거점은 일본, 영국, 싱가포르의 3곳이다. 프랑스·대만에서는 일부 화주 고객과 함께 선박관리를 하고 있다. In house를 중심으로 하는 LNG 운반선 관리 선박은 총 48척으로 점차 확대되고 있다"

- LNG trade 수요가 높아지는 가운데 선원 확보책은

"당사는 2010년 2017·2018년에 LNG 운반선 수요가 늘어날 것을 예상하고, 2014·2015년경부터 선원 양성 계획을 면밀하게 준비를 해왔다. 그 결과 2020년 이후 LNG 운송 수요가 급증하더라도 특별히 큰 문제는 발생하지 않을 것으로 예상된다. 2020년 이후에 전망치보다 LNG 운송 수요가 더 늘더라도 대응할 태세를 갖췄다. 다만 LNG 운반선의 운항에 투입되는 선원은 다른 선종 대비 보다 단기간 내 확대될 수 있기 때문에 다른 선종에 승선하는 선원이 필요시 LNG 운반선에도 승선할 수 있는 능력을 갖추는 double-up 방식을 강구하고 있다"

사진: 코오노 아키라 84년 와세다대학 법학과 졸업 및 NYK 입사. 2012년 LNG 본부 본부장 취임, 2015년 경영위원, 58세.

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/111401>

일본해사신문 2019년 8월 19일 제1면

⑤ LNG 운반선 2020년대 중반까지 200척 신조 발주 예상. 기존 선박량(486척) 중 40%에 해당

향후 본격화 될 LNG 운반선 대규모 신조 상담에 해운 관계자들이 주목하고 있습니다. 2020년대 중반까지 기존 선박량 중 40%에 해당하는 200척 이상의 신규 조선 수요가 전망되기 때문입니다.

LNG 수송 수요의 고조에 부응하는 것이 세계 조선업의 성장 원동력이 될 것으로 판단됩니다. 2018년 10월 캐나다의 브리티시 컬럼비아 주에서 시행되는 LNG 생산 프로젝트인 'LNG 캐나다'가 최종투자 결정(Final Investment Decision·FID) 된 데 이어 미국 텍사스 주의 골든 패스 LNG 프로젝트, 동아프리카 모잠비크의 대형 LNG 프로젝트 등 FID가 잇따르고 있습니다.

이외에도 세계 최대 LNG 수출국인 카타르와 파푸아뉴기니의 기존 LNG 생산기지에 대한 확장 프로젝트, 러시아 야말 LNG 프로젝트에 이은 북극권의 LNG 프로젝트인 Arctic

LNG 2 프로젝트 등 다수의 LNG 프로젝트가 구체화 되고 있습니다.

세계 주요 LNG 수입 기업이 가입한 국제LNG수입자협회(International Association of LNG Importers-GIIGNL)에 따르면 2018년 세계 LNG 교역량은 전년 대비 8.3% 늘어난 3억 1,380만 톤을 기록했습니다. 호주·미국·러시아 등의 공급이 늘어난 것이 상승 요인이었습니다.

GIIGNL 정리에 따르면 2018년 연말 시점의 LNG 운반선 세계 선박량은 563척입니다. 이중 FSRU(부유식 LNG 저장·재가스화 설비) 33척, 탱크 용량 5만 m³ 이하의 소형 LNG 운반선 44척을 제외하면 486척이 됩니다.

Clarksons 등의 예측에 따르면 2025년 4억 5,000만 톤까지 LNG 트레이드가 확대할 것으로 예상됩니다. 이에 따라 200척 이상의 새로운 선박 수요가 생길 전망입니다. 신조선 수요는 기존 선박의 40% 이상에 해당되는 규모로, 해운·조선 관계자는 큰 비즈니스 찬스로 주목하고 있는 것입니다.

LNG 프로젝트는 2014년 3분기 이후 유가 급락의 여파로 LNG 사용이 감소하면서, LNG 공급이 수요보다 많은 상태에 빠졌기 때문에 FID가 미루어져 왔습니다.

그런데 지난해 2018년 이후 LNG 프로젝트의 최종투자 결정이 잇따르는 것은 중국의 LNG 수입량이 급격히 늘어났기 때문입니다. 중국 정부는 환경대책의 일환으로 석탄에서 가스(LNG·LPG)로의 연료 전환을 서두르고 있습니다. 2018년 LNG 수입량은 전년 대비 41% 늘어난 5,378만 톤으로 크게 증가하면서 역대 최고치를 갱신했습니다.

LNG 수요에 있어 인도도 높은 포텐셜을 가지고 있습니다. 인도의 2018년 LNG 수입량은 전년 대비 17% 늘어난 2,242만 톤으로 20% 가까이 증가했습니다. 인도 정부는 1차 에너지에서 차지하는 천연가스의 비중을 현 7%에서 2022년까지 15%까지 끌어올릴 방침을 가지고 있습니다.

다만 인도는 LNG 저장기지나 LNG의 원활한 이송을 지원하는 파이프라인 등의 인프라가 취약하기 때문에 단·중기적 수입의 성장은 완만하게 진행될 것으로 전망됩니다. 다만 장기적으로는 수입 확대의 여지가 큼니다.

중국, 인도뿐 아니라 경제성장에 따라 에너지 소비가 확대되고 있는 동남아시아 지역도 LNG 수요가 늘어날 가능성이 높습니다. 중국, 인도, 동남아시아 등의 이러한 움직임은 LNG 프로젝트의 FDI를 지지하는 것입니다.

LNG 운반선의 대형 상담도 2019년 들어 시작됐습니다. 카타르 국영석유 카타르 페트롤리

엄은 2019년 4월말 LNG 운반선 발주 계획을 공표했습니다. 기존 LNG 생산기지에 대한 확장 프로젝트용 60척에다 기존 선박의 replace용도 포함하면 향후 10년간 조달 규모는 100척이 넘습니다.

신조선 준공 시기는 2023-26년으로 연간 10척 이상씩 건조를 상정하고 있습니다. 한국의 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양은 건적을 제출한 것으로 알려져 있습니다. 한편 일본 조선업체는 규모 면에서 대응이 어렵기 때문에 대응을 보류했습니다.

LNG 무역량이 확대되는 가운데 1차 수입자의 전매(되팔기)를 제한하는 전용지 조항이 붙지 않는 계약이 증가하는 등 LNG 매매 계약의 유연성이 증가하고 있어 향후 LNG 트레이드는 지속적으로 증가할 것으로 전망됩니다.

<https://secure.marinavi.com/>

일본해사신문 2019년 7월 20일 별지특집 제2면

⑥ 카타르 신조 LNG 운반선 발주 안전에 한국 조선 3개사 총합 120척 타진. 인도 23-26년

중동 카타르가 진행하는 신조 LNG 운반선 안전에 대해 한국 조선업체 1곳당 40척의 건조 건적서를 제출한 것이 확인되었습니다. 한국 조선업체들은 2023-26년까지 연간 10척씩 건조를 상정한 것입니다.

현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 3사를 합하면 120척에 달하는 규모로, 카타르는 2019년 3분기에 건조 척수 및 각 선박에 대응하는 조선소를 확정·발표할 예정입니다.

한편 일본 조선소는 "단가면에서 대응이 어렵다"(일본 조선대기업 관계자)고 언급하는 등 일부 일본 조선업체들은 응찰 자체를 보류한 것으로 확인되었습니다. 신조 LNG 운반선 120척의 투자액은 선가 베이스(1척당 2,000억 원) 계산시 24조 원 규모가 됩니다.

카타르의 최종 발주 척수는 확정되지 않았지만, 우선 한국 조선업체들이 응찰한 4년간의 120척의 선대는 발주하고 이후 추가 필요 분을 추가 발주할 것이라는 것이 중론입니다. (일본 조선업 시장관계자)

올해 LNG 운반선 시장은 카타르 이외에도 모잠비크 발주 LNG 운반선, 파푸아뉴

기니 발주 상담 안건 등 카타르발 발주 이외에도 다수의 발주가 예상됩니다. 한편 카타르는 향후 LNG 수출 증대와 함께 선대 수요 급증 가능성을 감안해 23-26년 납기물 등 선대를 한꺼번에 발주하는 것입니다.

이번 신조 상담은 조선소와 해운선사를 각각 다른 입찰을 통해 선정된 이후 조선소와 선박 운용선사를 매칭하는 통칭 맞선 방식을 채용한 것이 특징입니다. 원래 조선소 입찰을 받을 때 해당 조선소가 당사가 건조할 선박을 운항할 선사를 기입해 응찰하는 것이 일반적입니다.

2019년 카타르 정부에서 대우조선해양 등 한국 조선소를 방문한 것이 밝혀진 바 있으며, 이후 6월 중순에 카타르 정부는 한국·일본·중국의 제반 조선소들로부터 LNG 운반선 건조 견적서를 제출 받았습니

다. 카타르 국영 석유는 2019년 4월 하순 LNG 운반선의 조달 계획 개시를 공식적으로 표명한 바 있습니다. 2019년 연초 대우조선해양 등을 방문한 것이 밝혀진 이후에 공식적인 표명을 하지 않고 있다가 조달 계획 개시를 공개적으로 발표한 것입니다. 당시 LNG 운반선 관계자들은 카타르 가스 전용 60척 규모의 신조와 함께 기존 카타르 보유 LNG 운반선의 대체선 건조를 포함 시 향후 10년간 조달 규모는 100척 이상에 이른다고 전망했습니다.

카타르의 LNG 운반선 수요 배경에는 자국 가스전인 'North Field' 확장이 있습니다. 또한 미국이 참여하는 Golden Pass LNG 프로젝트와 전술한 기존 선대의 replace 계획도 카타르가 LNG 운반선을 전례 없는 대규모로 발주하는데 주요 원인이 됩니다.

North Field 가스전 확장으로 카타르의 LNG 생산능력은 2024년까지 기존의 연 7,700만 톤에서 연 1억 1,000만 톤까지 확대될 전망입니다. 연간 1,600만 톤 생산 Golden Pass LNG 프로젝트는 카타르 국영석유와 Exxon Mobile이 주도해 2024년 출범을 목표로 합니다.

일본 조선소는 LNG 운반선 건조능력에서 열세에 놓여 있습니다. 반면 한국 조선업체들은 LNG 운반선 건조 능력이 메이저 1개사당 연간 15척 안팎에 달해 카타르의 요구에 충분히 대응할 수 있습니다. 반면 일본 조선소는 지난해 미국발 세일렉팅에 힘입어 사상 최대 건조 규모를 넘겼음에도 불구하고 2018년 일본 전체 10척

정도의 준공에 그쳤는데 이는 대우조선해양 1개사의 17척을 밑돌은 실적입니다.

일본 조선업체 관계자는 "우리도 카타르 정부로부터 응찰을 해달라는 이야기가 있었지만, 1개사 3년간 40척 건조라는 요구사항에는 대응할 수 없었습니다"라고 언급합니다. 카타르가 요구하는 선형이 Membrane형이라는 점도 Moss형을 주력으로 하는 일본에게는 불리합니다.

한편 SPB 탱크와 Membrane형 LNG 운반선의 건조 실적을 가지고 있는 재팬 마린 유나이티드(Japan Marine United·JMU)는 LNG 운반선의 수주 재개에 시간이 걸릴 전망이다. 동사는 최근 SPB 탱크를 이용한 4척을 건조(일부 인도) 했지만 LNG 기화를 막을 단열재 설치 작업이 고난도이다 보니 건조 가격이 건조 시작 시점의 건조 예상가격 대비 크게 상승하는 등 고전하고 있는 모양새입니다. 동사는 LNG 운반선의 무리한 수주로 채산이 악화되면서 2018년 연결 결산실적에서 큰 폭의 적자를 냈습니다.

JMU 치바 미즈타로(千葉光太郎) CEO는 2019년 3월 회견에서 "우선은 수주한 4척부터 제대로 인도하겠다"는 계획을 발표한 바 있습니다. JMU는 카타르발 신조 안건에 대해서 응찰하지 않았을 가능성이 높습니다.

Moss형을 전문으로 하는 미즈이 E&S 조선은 LNG 운반선을 건조한지 10년 이상이 경과한 상황입니다. 2014년에 가스 운반선 관련 neo82GC라는 신규 표준선형 개발을 발표했지만, 미즈이 E&S 조선은 어디까지나 중소형 중심의 가스 운반선 건조 전문 조선업체로서 이번 입찰에 응찰하지 않은 것이 확인되었습니다.

일본 조선업체의 최후의 보루는 일본의 LNG 수입량이 한국과 연간 1·2위를 다투는 아시아 주요국 중 최대 수입국이라는 것입니다. 일본의 정부계열 유틸리티(전력·가스 등) 기업이 카타르정부와의 LNG 조달(수입) 계약 수립 시 신조 안건 중 일부를 일본 조선소에 발주하라는 조건의 계약을 체결할 수 있다면 일본 야드의 수주 가능성도 남아 있습니다.

그러나 카타르는 이번 견적서를 응찰 받을 때 이미 맞선 방식으로 조선소와 해운선사를 각각 선정할 것임을 공표한바 있어 화주기업의 입김이 조선소 선정에 작용하기는 하늘의 별 따기라는 지적입니다. (일본 유틸리티 관계자)

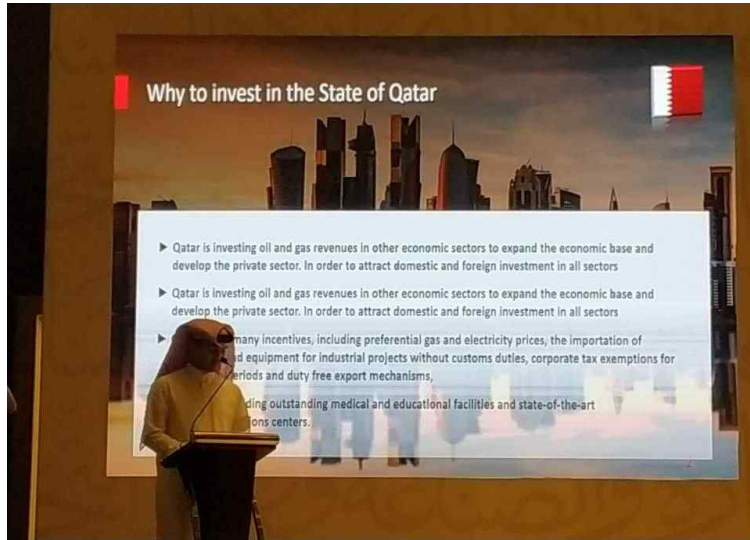
현 시점에서는 일본 조선업 관계자들에 체념 무드가 감돌고 있는바 "한국의 120척 전량 수주도 충분히 가능성이 있다"는 소리까지 나오고 있습니다.

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/109875>

마리나비 2019년 6월 24일 헤드라인

[참고] 한-카타르 비즈니스 포럼 사진





[참고] 한-카타르 비즈니스 참석자 명함



