

녹색성장 시대를 위한

知識經濟

2009 가을호

I 특집 : 21세기 기간산업, 해운산업 선진화 전략

- 해운산업의 중요성과 육성 방안
- 해운산업 침체 배경과 정책 과제
- 해운경기 악화와 선박펀드의 역할
- 해운경기 특성과 활성화 방안



現代經濟研究院
HYUNDAI RESEARCH INSTITUTE

발 행 인 : 김주현
편 집 인 : 유병규
편집위원 : 이부형, 현석원, 임희정
발 행 처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 계동 140-2
Tel. (02)3669-4011 Fax. (02)3669-4332
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel. (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 임직원, 정부 정책 담당자, 관련 전문가 등을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해를 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 경제연구본부(3669-4011)로 문의해 주시기 바랍니다.

녹색성장 시대를 위한

知識經濟

Knowledge Economy Research Report

차 례

- 핵심 내용 / 1
- 특집 : 21세기 기간산업, 해운산업 선진화 전략
 - 해운산업의 중요성과 육성 방안 / 5
 - 해운산업 침체 배경과 정책 과제 / 22
 - 해운경기 악화와 선박펀드의 역할 / 36
 - 해운경기 특성과 활성화 방안 / 46

해운산업의 중요성과 육성 방안¹⁾

■ 우리나라 해운산업 현황

우리나라의 해운산업은 지난 2003년 이후 해운시황 호조로 1997년 약 400척 수준에서 2008년 말에는 786척으로 2배가량 증가하였으며, 해운수입도 2004년 200억 달러를 조금 상회하는 수준에서 2008년에는 470억 달러 수준으로 급증하였다. 이로 인해 한국의 해운산업은 현재 세계 7위를 차지할 정도로 발전하였다.

■ 해운산업 경기 침체 배경 및 여파

2008년 9월 15일 리먼브라더스社 파산으로 촉발된 국제 금융위기로 해운산업 경기가 급격히 침체되었다. 2008년 5월 20일 11,793 포인트로 사상 최대치를 기록한 BDI가 같은 해 12월 5일에는 663 포인트까지 급락하였으며, 철광석과 연료탄을 수송하는 17만 톤 케이프사이즈 부정기 벌크선의 용선료도 2008년 5월에 1일 28만 달러로 최고점을 기록한 후 같은 해 12월 초에는 3,000달러 수준으로 폭락하였다. 물론 세계 정기선 시장도 급락하였는데 2008년 9월까지 1,100 포인트 수준을 유지하던 컨테이너선 용선료지수인 HR(Howe Robinson) 지수가 2009년 1월에는 500포인트 이하로 하락, 3월 이후 현재까지 350포인트 수준에서 등락하고 있다.

이처럼 해운 경기가 급격히 침체되자 국내 해운기업들은 물동량 급감과 해운 수익이 원가 이하로 급락하면서 유동성 위기에 직면하게 되었다. 이에 우리 정부는 2009년 4월에 「해운산업구조조정과 경쟁력 강화방안」을 마련하여 추진하고 있다. 하지만, 이것으로 해운산업이 위기에서 탈출할 수 있을 것으로는 판단하기 어려워 정책 보완 및 새로운 지원책 마련이 시급하다.

■ 해운산업 경영 지원 과제

첫째, 해운기업들의 유동성 문제 해결을 위한 정부와 금융권의 정책적인 지원이 시급하다. 해운시황 침체 지속으로 외항해운업체의 유동성 부족현상이 심화됨에 따라 신용보증기금 등의 보증을 통한 정책적인 지원이 필요하다. 금년에 만기 도래하는 운영자금 차입금 약 2.5조 원(추정)에 대한 상환유예 및 신규 운영자금의 조속한 지원이 필요하다. 또, 선박 확보 시 차입한 원리금 및 이자 상환기간 1년 연장과 추가담보 요구 유예, 신조선 중도금의 조속한 대출 지원, 선박매입프로그램의 개선, 항만시설사용료 일시 경감 조치와 같은 정책 지원이 필요하다.

둘째, 선주와 화주 간 협력증진을 위한 시스템 구축을 지원해야 한다. 일본이 오늘날 세계 1위의 해운국으로 도약할 있었던 것은 대량화주의 몰아주기식 지원 등 선주와 화주간 협력의 결실이다. 반면, 우리나라는 대량화주가 직접 해운업에 진출하는 것을 검토하고 있는 중인 등 협력 기반 형성이 미흡하다.

셋째, 해운 및 조선산업 연계 지원이 필요하다. 국내 조선사에 신조선을 많이 발주한 해운선사를 적극 지원하여 해운, 조선, 금융산업이 연계 발전할 수 있도록 해야 한다. 또, 한국전력과 POSCO 등 대량화주의 벌크선 부정기(약 1개월) 수송물량을 축소하여 전용선 비중을 확대, 전용선의 대량 건조를 유도하는 것도 중요하다.

1) 본 내용은 한국선주협회 김 영무 전무이사가 작성한 것임.

해운산업 침체 배경과 정책 과제²⁾

■ 해운위기의 현황과 배경

2008년 9월 미국 금융기관의 파산으로 촉발된 국제 금융위기로 2008년 5월 20일 11,793 포인트로 사상 최대치를 기록한 BDI(Baltic Exchange Dry Index: 발틱건화물운임지수)가 급락세로 반전되면서 같은 해 12월 5일에는 663 포인트까지 하락하여 해운기업들을 공황에 빠뜨리게 되었다. 이처럼 BDI가 급락하게 된 원인은 금융위기로 인한 세계수요 위축에 따르는 선박 수요 감소 이외에도 해운선물거래시장에서 투기성 자금이 이탈하고, 현물시장에서의 선사들 간 복잡한 용대선체인 관계로 1건의 계약 파기가 전체 선사들에게 큰 영향을 미치고 있는데 기인된다. 호황기에 발주된 선박의 공급 과잉 현상도 해운경기 급락의 또 다른 원인이 된다.

■ 해운위기 극복을 위한 정부 지원정책

정부는 해운기업의 도산을 방지하고 안정적인 해운산업의 발전을 유도하기 위해 법·제도의 개선을 위한 법률 개정 등 다양한 행·재정적인 정책을 추진하고 있다.

우선 행정적으로는 톤세제도의 연장, 해운기업의 회계기준 조정, 국제선박등록제도의 연장, 용선체인의 규제와 운송업 등록 강화 등의 지원책을 실시하고 있다. 또, 재정적으로도 '선박투자회사법'의 개정을 통해 금융지원 기반을 조성하고 있을 뿐 아니라 1조 원 규모의 선박매입프로그램도 도입하였다. 한편 이와 별개로 산업은행의 2조 원대 선박펀드 조성, 수출입은행의 '외항선박구매자금대출제도' 등 다양한 재정적 지원책이 현재 시행되고 있다.

■ 해운위기 극복을 위한 정책 과제

정부의 다양한 행·재정적인 지원 정책에도 불구하고 해운산업의 위기 극복 뿐 아니라 미래 경쟁력 강화를 위해서는 현재의 정책을 보완함과 동시에 새로운 지원 정책들이 마련되어야 한다.

첫째, 현재 추진 중인 선박매입프로그램이나 선박펀드가 확대 적용되어야 한다. 동 프로그램과 펀드의 경우 채무조정이 상대적으로 유리한 선사의 선박에 자금지원이 집중될 수 있는 구조를 가지고 있다. 즉, 1조 원 규모의 선박펀드로는 161개 선사 가운데 실질적으로 자금지원이 필요한 견실한 중소선사들이 지원 대상에서 제외될 수 있고, 채무조정이 어려워 도산할 수도 있기 때문이다.

둘째, 선박전문 국제금융기관의 육성을 통해 선박의 안정적인 인도를 도모하고, 해운기업들의 경영안정성을 제고시켜야 한다. 2007년 기준 세계 선박금융시장 규모는 신조선부문 2,400억 달러, 중고선 부문 529억 달러로 추정된다. 우리나라도 신조선 발주량이 334척으로 이들 선박의 안정적인 인도를 위해서는 총 200억 달러가 소요될 예정이다.

셋째, 해운기업과 화주 간 상생기반을 강화해야 한다. 일본과 대만의 경우 정부의 간접지원 하에 자국 해운기업과 종합상사, 화주, 조선소, 은행 등과 연계하여 국가의 주요 화물을 수송케함으로써 국민경제의 발전과 공동의 이익을 추구해왔다.

넷째, 해운기업들도 사업 다각화를 통해 경쟁력을 강화시켜야 한다. 해운기업은 단순히 해상운송서비스를 제공하는 차원에서 탈피하여 공급사슬 상 화주의 다양한 물류 요구에 부응할 수 있도록 종합물류기업으로 발전해야 할 것이다.

2) 본 내용은 계명대학교 국제통상학과 하 영석(한국해운물류학회 회장) 교수가 작성한 것임.

해운경기 악화와 선박펀드의 역할³⁾

■ 해운산업 육성 정책과 선박펀드의 역할

.정부는 그동안 해운산업의 육성을 위해 국제선박등록제도(1998년), 일명 선박펀드라 불리는 선박투자회사제도(2002년), 톤세제(2004년)를 도입하는 등 많은 노력을 해왔다. 특히 그 가운데에서도 선박펀드제도는 자본시장을 통한 안정적인 선박건조자금 및 운영자금의 확보를 통하여 선박보유량의 증대 및 해운산업의 국제 경쟁력 제고에 기여한 것으로 평가할 수 있다.

■ 선박투자회사(선박펀드)의 현황과 문제점

최근 선박투자회사(선박펀드)는 한국선박운용의 동북아펀드 23개사, KSF선박금융의 아시아퍼시픽펀드 15개사, 코리아퍼시픽펀드 13개사, 세계로선박금융의 바다로펀드 9개사, C&선박금융의 한바다금융 1개사 등이 있다. 한편, 캠코선박운용의 경우, 해운산업구조조정을 위하여 한국자산관리공사가 70억 원을 출자하여 설립하였으며 17개사의 선박펀드를 운영하고 있으며, 산업은행에서는 2009년 7월 민간기업의 투자를 통하여 2조 원의 자금으로 선박매입프로그램인 KDB 펀드를 시행하고 있다. 이처럼 국내에도 다양한 선박펀드가 존재하지만 전문인력의 부족, 채권형 펀드로서의 한계, 투자대상의 한계 등의 한계로 인해 효율적으로 운영되고 있다고 평가하기 어려운 형편이다.

■ 선박투자회사(선박펀드)의 발전 방안

선박투자회사제도가 현재의 해운산업의 구조조정을 촉진하는 역할을 성공적으로 수행하고, 향후 경기회복 이후의 해운산업 경쟁력 강화의 기반으로서의 역할을 지속적으로 수행하기 위해서는 실적형 펀드의 확대, 관련 전문인력의 양성, 펀드자체의 안정성 확대, 펀드의 대형화 및 국제화 등을 적극적으로 추진하여야 할 것이다. 첫째, 선박펀드가 현재와 같은 해운불황기에 선박매입을 통한 해운산업구조조정 역할을 성공적으로 수행하기 위해서는 선박매입에 대한 인센티브가 필요하다. 이를 위해서는 현재의 채권형 펀드보다는 선박임대수입과 선박가격 시세차익을 동시에 추구하는 실적형 펀드의 활성화가 필수적이다. 둘째, 선박펀드를 중심으로 한 선박금융의 활성화를 위해서는 관련 전문인력의 양성이 필수적이다. 선박금융을 담당하는 전문인력은 해운에 대한 지식과 금융에 대한 지식을 겸비한 인력의 양성이 중요한데, 이는 물류전문인력 양성을 위한 물류전문대학원 설립 지원, 항공전문인력 양성을 위한 항공전문인력 프로그램에 대한 지원 등의 사례를 참고하는 것이 바람직하다. 셋째, 선박운용회사의 자본금 확충을 통한 대형화를 통하여 선박펀드의 안정화 및 대형화를 추구할 필요가 있다. 현재의 선박운용회사의 자본금은 약 80억 원 정도인데, 추가적인 자본 확충을 통하여 자체 선박 건조 및 사모펀드 조성 등 다양한 금융활동을 할 수 있는 기반을 마련하는 것이 필요하다. 넷째, 펀드자체의 안정성 확대를 위하여 선박운용회사가 선박전용펀드 뿐만 아니라, 항공기 등 다양한 투자대상에 투자할 수 있는 시스템의 구축이 필요하다.

3) 본 내용은 인하대학교 아태물류학과 및 법학전문대학원 하헌구 교수가 작성한 것임.

해운 경기 특성과 활성화 방안⁴⁾

■ 최근 해운 경기의 특성

.2008년 미국 서브프라임 보기지론 사태로 촉발된 세계 경제 위기는 해운 경기 전반에 걸쳐 큰 충격을 주었다. 특히, 이번 위기는 유조선 부문을 제외한 컨테이너 부문과 건화물 부문의 급격한 경기 침체를 가져왔으며, 향후에도 공급이 수요를 초과하고, 세계 경기 불안정성이 여전히 상존함에 따라 급격한 경기 회복은 기대하기 어려울 전망이다. 단, 유조선 부문은 단일선체선의 퇴출과 중국을 비롯한 개도국 수요의 지속적인 증가로 상대적으로 안정적인 시황을 보일 전망이다.

■ 해운 경기 침체의 영향

이처럼 해운 경기가 급침함에 따라 선박 운항이 중단되고 건조계약 취소 사례가 급증하고 있다. 특히 선박 용대선 및 매매수요가 실종됨에 따라 해운업계의 자구적인 회복이 어려운 상황에 처해 있으며, 이로 인해 해운, 조선, 선박금융 등 해운업과 관련 업종에까지 부정적인 영향을 미치고 있다. 더욱이 금융위기가 진행되면서 환화 가치가 하락하여 외화부채의 환차손마저 증가하여 어려움이 가중되고 있는 실정이다.

■ 해운 경기 활성화 방안

해운 경기 활성화를 위해서는 단기적으로는 다음과 같은 노력이 필요하다. 첫째, 국가 해운산업을 유지한다는 차원에서 단기 유동성 극복을 위한 긴급구제 및 부실화 방지 대책 수립이 시급하다. 둘째, 선사와 화주의 공조차원의 유틸 선박 활용 지원, 선사와 조선사 간 공조차원의 건조계약 변경 지원, 선사와 선사 간 공생 차원의 용선계약 변경 지원 등 해운 관련 업계의 공조 지원책 마련이 필요하다. 셋째, 해운업 회생 및 금융기관 부실화 방지를 위한 선박 투자 여건 조성 또한 시급한 과제이다. 넷째, 외환환산 관련 해운회계기준 변경을 위한 긴급 조치 도입 등의 응급처방 또한 병행되어야 한다.

한편, 해운산업의 위기 대응력 강화를 위한 중장기 전략도 중요하다. 이를 위해서는 첫째, 선박 금융을 전문적으로 운영할 수 있는 선박금융공사의 설립 등을 통해 선박금융의 선진화를 이룩해야 한다. 둘째, 해운 전문인력 및 해상인력 육성을 통해 중장기적으로 국내 해운 산업이 발전할 수 있는 기반을 마련해야 한다. 셋째, 해운 기업의 물류 컨설팅 기능 강화 지원, 제3자 물류시장 진출 지원 등을 통해 해운 기업의 종합물류기업화를 통한 경쟁력 강화가 필요하다. 넷째, 카페리 선박 경쟁력 강화 및 해양 크루즈 산업 기반 조성, 선박관리업 육성 등을 통해 연관산업의 발전을 도모함으로써 해운 산업의 더 한층의 발전을 꾀해야 한다. 마지막으로 남북한 해운 물류시장 통합 등을 통해 국내 해운 물류시장의 규모를 확대하여 규모의 경쟁력을 강화해야 한다.

4) 본 내용은 물류경영연구원 김용갑 원장이 작성한 것임.

해운산업의 중요성과 육성 방안⁵⁾

1. 우리나라 해운산업 현황

1-1. 우리나라 해운산업의 중요성

○ 국민경제를 뒷받침하는 기간산업

- 우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있고 남북이 분단된 사실상 도서국가로서 해운산업의 중요성과 기능은 아무리 강조해도 지나침이 없음

- 우리나라 수출입화물의 99.7%가 선박에 의해 수송되며, 원유, 철광석, 연료탄, LNG 등 전략물자의 경우 100% 해상으로 수송

· 2008년 원유 1억2,000만톤, 석탄 9,500만톤, 철광석 5880만톤 등

○ 국민경제에 기여하는 외화가득산업

- 해운산업은 여타 산업과는 달리 호·불황에 관계없이 무역수지 개선에 크게 기여하는 외화가득 및 수입대체산업임

- 우리 외항해운업계는 지난 2008년 우리나라 수출입항로와 3국간 항로의 화물 수송을 통해 총 470억달러의 해운수입을 올려 국제수지 개선에 크게 기여

· 2008년 주요 수출품목 및 수출액 : 선박류 431억달러, 석유제품 378억달러, 일반기계 377억달러, 무선통신기계 357억달러, 자동차 349억달러

○ 관련산업 연계발전 주도하는 선도산업

- 해운산업은 조선, 금융, 항만 및 해상보험 등 전후방 관련산업의 연계발전을 주도하는 선도산업임

5) 한국선주협회 전무이사 김영무.

해운산업의 중요성과 육성 방안

- 우리나라가 오늘날 세계 1위의 조선국으로 성장할 수 있었던 것은 해운산업의 뒷받침이 있었기에 가능
- 항만건설을 촉진시켜 부산항이 세계 5위의 컨테이너항만으로 성장하는데 기여
- 외항해운업계 소속선박에 대한 선체보험 등을 국내손해보험사에 부보하여 우리나라 손해보험산업의 발전을 선도
- 신조선 건조 및 중고선 도입시 선박금융을 일으켜 금융산업의 발전에도 크게 기여

○ 국방기능을 수행하는 국가안보산업

- 해운산업은 유사시 군수품과 병력수송 등 제4군으로서 국방기능을 수행하는 국가안보산업임
- 이를 위해 정부는 50여척의 국가필수선대 지정하여 운영 중이며, 이들 선박에 대해서는 외국인선원 고용제한으로 인한 선원비 차액을 지원

○ 전천후 고용창출산업

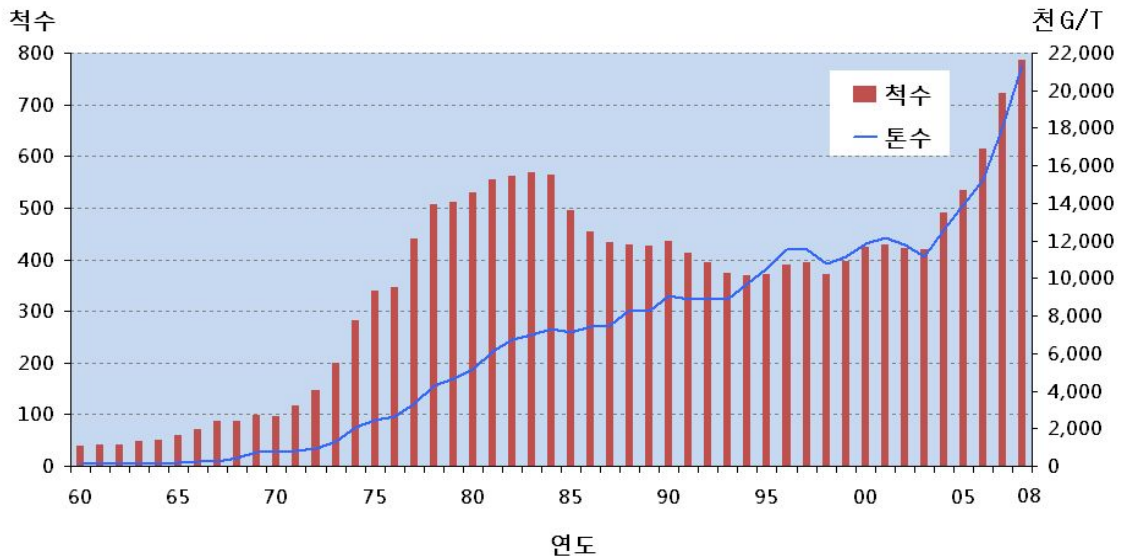
- 해운산업은 다양한 직종의 고용을 창출하는 전천후 고용창출산업으로서 여타 산업에 비해 고용창출 연관효과 지대
- 해운 및 관련업종 8,000여개사
 - 외항해운업 190개사를 비롯, 내항해운업 1,800개사, 항만물류업 280개사, 해운중개업 505개사, 해운대리점업 959개사, 선박대여업 126개사, 선박관리업 175개사, 화물주선업 4,000여개사 등

1-2. 우리나라 해운산업의 위상

○ 한국 상선대 지속 증가

- 지난 2003년 이후, 해운시황 호조로 한국상선대 크게 증가했으며, 2008년 말 현재, 우리 외항해운업계 보유선복량은 786척, 2,100만톤(G/T : Gross Tonnage)으로 증가
 - 보유선대 이외에도 연평균 약 1,900척, 6,300만G/T 용선운항
- 2008년 말 현재, 296척(약 1,500만총톤)의 신조선박 건조 중

< 한국 상선대 증가 추이 >



자료 : 한국선주협회.

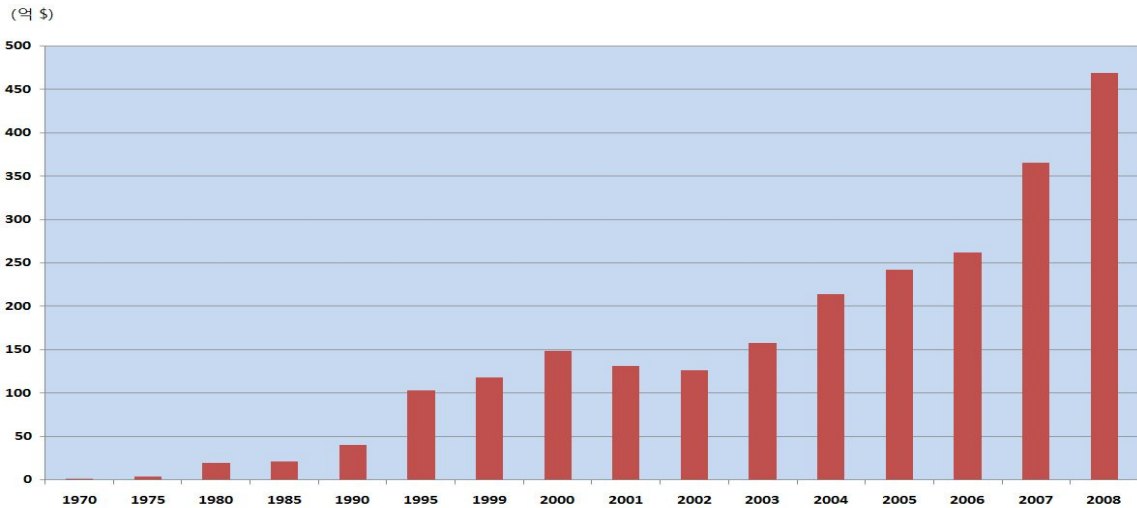
○ 해운수입 470억달러 기록

- 우리 외항해운업계 해운수입은 1972년 최초로 1억달러 돌파
- 이후 꾸준히 증가하여 1995년 100억달러를 넘어선데 이어 2004년에는 시황급 등에 힘입어 200억달러 기록

해운산업의 중요성과 육성 방안

- 2008년에는 불과 4년만에 400억달러를 훨씬 웃도는 470억달러를 기록했음

< 해운 수입 증가 추이 >



자료 : 한국선주협회.

○ 한국해운, 2008년말 현재 세계 7위

- 우리나라 해운산업은 일본, 그리스, 독일, 중국, 노르웨이, 영국에 이어 세계 7위에 랭크

< 세계 상위 10대 해운국가 현황 >

구분	척수	천DWT	평균 선령	
1	일본	3,674	176,377	9.1
2	그리스	3,094	175,485	16.1
3	독일	3,476	104,875	8.9
4	중국	3,148	91,192	20.1
5	영국	988	50,839	11.5
6	노르웨이	1,468	43,650	15.7
7	한국	1,083	38,015	15.9
8	미국	967	34,692	18.3
9	홍콩	614	32,635	12.5
10	대만	622	30,014	13.8
세계 합계		36,542	1,144,375	17.1

자료 : ISL Merchant Fleet Date Bases.

주 : 1,000G/T 이상 상선대.

○ 연관산업의 국제적 위상 막강

- 2008년말 현재 우리나라 조선업계의 신조선 수주잔량은 2,100억달러로 전세계 발주잔량의 38.7%를 차지
- 2008년도 부산항의 컨테이너처리량 1,342만TEU로 세계 5위 유지

2. 해운산업 경기침체와 배경

2-1. 해운산업 경기침체 배경 및 여파

○ 글로벌 금융쓰나미 세계 해운시장 강타

- 2008년 9월15일 미국 리먼브라더스의 파산신청 이후 야기된 글로벌 금융위기로 전세계 금융시장이 경색됨에 따라 해운수요 급감
- 선진국을 비롯한 각국의 신용장 개설 급감으로 2008년 말을 전후하여 국가간 무역규모 30~40% 감소
 - WTO의 최근 경제분석에 따르면, 금년 2/4분기 세계교역량은 1/4분기 대비 8% 증가했으나, 전년동기대비 33% 감소
- 특히, 2008년 9월 북경올림픽 폐막 이후 중국 원자재 재고 증가 및 일부 산지에서의 가격협상 결렬로 철광석 등의 해상물동량 대폭 감소
 - 2008년 중국의 철광석 수입량 4억4,356만톤으로 전세계 철광석 수입량 8억 4,340만톤의 55.6% 차지, 부정기선 해운시장을 견인
 - ※ 중국 철광석 수입량 2008년 9월 3,920만톤 → 10월 3,060만톤으로 22% 감소
- 세계금융시장 경색에 따른 자금난 심화로 해운선물시장에 참여했던 투기세력 대부분 철수

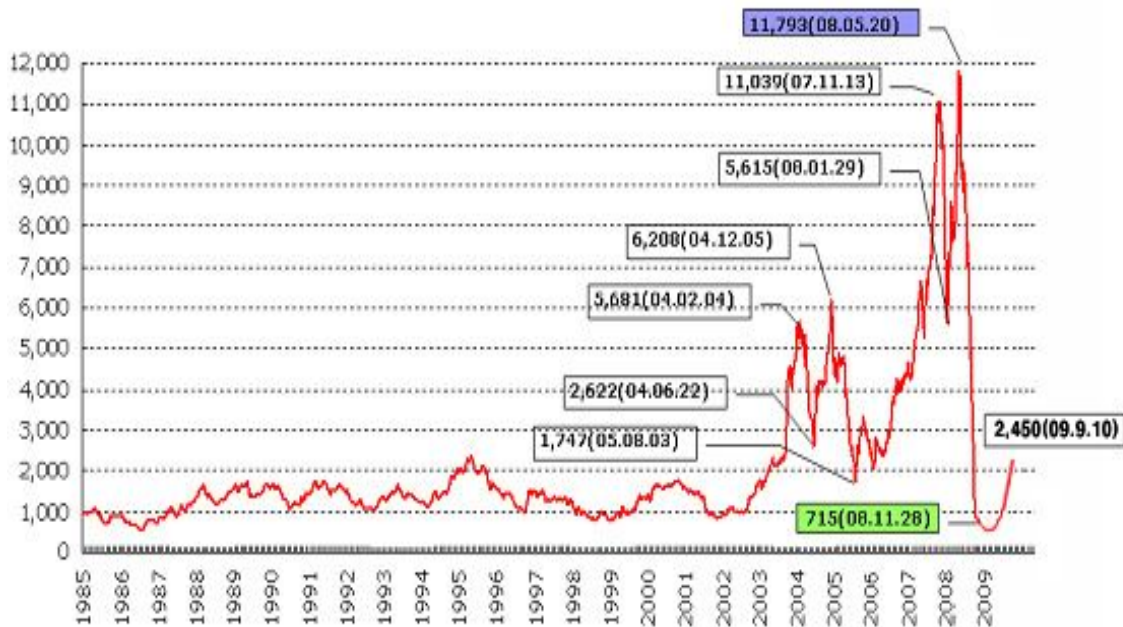
해운산업의 중요성과 육성 방안

- 2008년 상반기에 부정기선 시황이 사상 최고조에 달한 것은 해운선물시장을 비롯한 해운거래에 투기세력이 대거 참여했기 때문임

○ 부정기선 시황 바닥으로 추락

- 부정기선 운임수준을 나타내는 발틱건화물운임지수(BDI : Baltic Dry Index)는 2008년 5월20일 역대 최고점인 1만1,793포인트에서 12월5일 663포인트로 급속 추락

< BDI 변화 추이 >



자료 : 한국해양수산개발원, 한국선주협회.

- 이와 함께 부정기 벌크선의 용선료 및 운임도 최고점 대비 95% 이상 하락했음
- 철광석과 연료탄을 수송하는 17만톤(DWT : 재화중량톤) Capesize 벌크선의 스팟 용선료(1항차 : 약 1개월)는 2008년 5월 최고점 당시 1일 28만달러에서 12월 초에는 3,000달러 수준으로 폭락
- 또 1년간 기간용선의 경우도 5월 19만달러에서 12월 초에는 2만달러 수준으로 급락

< 벌크선 선형별 용선료(1년 기준) 추이 >

구 분	2008. 5	2008. 9	2008. 12
Capesize : 17만톤	19만달러	10만달러	1.8만달러
Panamax : 8만톤	9만달러	6만달러	0.8만달러

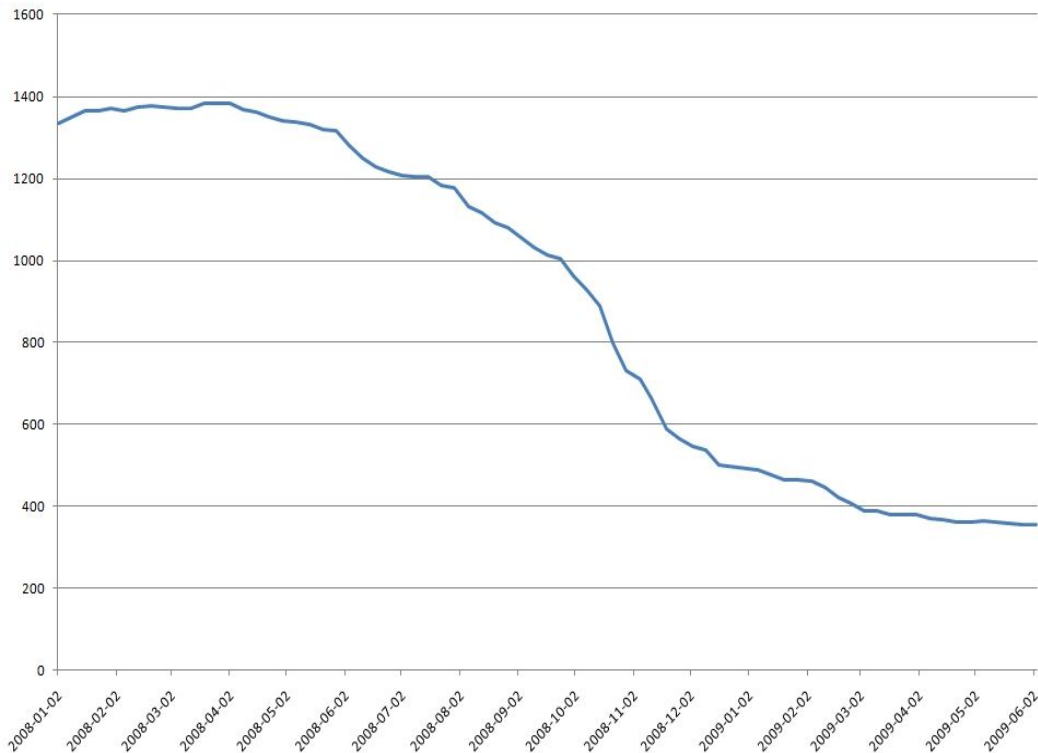
자료 : Fearnleys Weekly.

- 2009년 3월 이후 선진국을 비롯한 각국의 강력한 경기부양시책에 힘입어 부정기선 해운시황이 바닥을 찍고 조금씩 상승하고 있으나, 채산성을 맞추기에는 턱없는 수준임
- Capesize 벌크선의 1년 용선료는 2008년 12월 1만8,000달러에서 2009년 7월 이후 현재까지 4만달러 수준 유지
- 벌크선 운항선사들이 채산성을 맞추기 위해서는 최소한 1일 용선료가 6만달러 수준으로 상승해야 가능

○ 세계 정기선 시황도 급락

- 미국을 비롯하여 EU 등 선진국의 소비감소로 세계 정기선 시황도 급격히 하락했음
- 컨테이너선의 용선료지수인 HR(Howe Robinson)지수는 2008년 9월까지 1,100 포인트 수준을 유지했으나, 이후 급격히 하락했음
- 특히 2009년 1월에는 500 포인트 이하로 떨어졌으며, 3월 이후 현재까지 350 포인트 수준에서 등락
- 세계 최대의 정기항로인 아시아발 미주항로의 컨테이너물동량은 2008년 4/4분기 314만TEU로 전년동기대비 11.4% 감소
- 2009년 1/4분기 252만TEU로 전년동기대비 20.8% 감소
- 특히, 아시아발 유럽항로의 운임은 거의 바닥수준으로 추락했음
- 동 항로의 20피트 컨테이너 운임은 2008년 상반기 2,000달러 수준에서 900달러 이하로 하락

< Howe Robinson 컨테이너 운임지수 추이 >



자료 : Howe Robinson.

- 이에 따라 세계 정기항로에 취항중인 정기선사들의 채산성 크게 악화됨에 따라 구조조정 차원에서 서비스 노선을 축소하고 있음
- 서비스 노선축소로 인한 유휴선박을 특정 수역에 개선시키면서 개선선박 2009년 4월에 최고치 기록
- 또한, 현재 컨테이너선의 신조발주 잔량 중 10% 이상이 건조계약을 해지한 것으로 보고되고 있음

< 컨테이너선 개선선박 추이 >

구 분	2008년	2009년		
	10. 25	1. 5	4. 30	9/10
척 수	70	210	506척	524
적재량	15만TEU	55만TEU	134만TEU	130만TEU

자료 : Alphaliner.

- 한편, 아시아발 북미 및 유럽항로의 시황하락은 경기침체에 따른 교역량 감소와 선복과잉에 기인한 것으로 분석됨

< 세계교역량 증감 및 컨테이너선 수급 추이 >

구분	2007	2008	2009
세계 교역량 증가율 (%)	7.2	3.3	▲ 11.0
세계 컨테이너선동량 (백만TEU)	130	137	129
세계 컨테이너선복량 (천TEU)	10,764	12,137	13,738

자료 : IMF, Clarkson Research 'World Shipyard Monitor' 2009. 5.

주 : 세계교역량은 연도, 나머지는 연말 기준임.

2-2 우리나라 해운산업 위기와 구조조정

○ 우리나라 해운산업 위기에 직면

- 우리 외항해운업계는 2008년 9월부터 예측하지 못한 미국발 금융시장 붕괴로 인한 수익성 악화로 극심한 어려움에 처함
- 세계적인 해운리서치기관들은 정상적인 해운서비스 수급상황을 기초로 한 시황전망을 통해 2010년 이후 중장기적인 침체를 예고
- 그러나, 급작스럽게 발발한 금융위기의 여파로 물동량 급감과 동시에 해운수익이 원가 이하로 급락하면서 유동성 고갈에 직면
- 우리 외항해운업계의 어려움이 일본이나 노르웨이 등 선진해운국에 비해 더한 것은 호황시 벌어들인 자금을 모두 재투자했기 때문임
 - 2003년 이후 초유의 호황 장세를 선대 확장의 기회로 활용하여 대부분의 수익을 신조선 건조 내지 중고선 매입에 재투자

< 외항해운업계 신조선 발주 규모 >

(단위 : 억달러)

발주잔량	발주금액	자 담	차입분			
			국내	국외	미정	소계
296척	200	38.8	76.6	42.8	41.8	161.2

자료 : 한국선주협회.

해운산업의 중요성과 육성 방안

- 또한, 우리 외항선사들간 용·대선 체인문제도 어려움을 초래한 주요인으로 분석
 - 해운시황 호황시 1~3년 기간으로 고가에 용선한 선박 용선료 미지급 사태 확산으로 피해 확산
- 해운시황 폭락으로 선박가치가 크게 하락함에 따라 금융권에서 선박금융 대출 중단 및 유동성 지원 기피
 - 국내외 금융원으로부터 외화조달 사실상 불가 및 일부 대형사를 제외하고 원화자금도 조달 불가
 - 금융권에서 기존 선박금융 금리 대폭 상향조정 요구와 함께 신규대출의 경우도 두 자리 수의 금리 요구
- 이에 따라 우리나라 10위권 내외 해운기업들이 기업회생절차를 신청하여 현재 그 절차를 밟고 있음
 - 올 들어 해운시황 악화에 따른 유동성 고갈로 중소형 해운기업 10여개사 시장에서 퇴출
 - 대우로지스틱스, 삼선로직스, 티피씨코리아, 세림오션쉬핑 4개 벌크선 운항 선사 기업회생절차 진행 중
 - 한편, 스위스 Armada Shipping 자회사인 Armada Singapore를 비롯, 영국 대표 벌크선사인 브리타니아 벌크(Britannia Bulk), 싱가포르의 글로리웰스 (Glory Wealth) 등도 워크아웃 또는 파산선고
- 한편, 일부 대량화주는 이번 해운위기를 선박 저가매수의 기회로 삼아 해운업 진출을 모색하고 있음
 - 대량화주의 해운업 진입은 정부의 업종별 전문화 정책에 정면으로 배치됨은 물론, 해운산업 존립기반을 와해시키는 결과 초래
 - 기간산업 및 해운업의 안정적인 발전을 위해 주요 대량화물의 운송권은 국적선사가 전담토록 협조관계 긴요

○ 정부, 해운산업 구조조정 착수

- 정부는 우리 해운이 이같은 위기에 직면함에 따라 2009년 4월 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 마련, 이를 추진하고 있음
- 이 방안에 따라 신용공여액 500억원 이상인 38개 외항해운업체 신용평가 5월에 완료하고, 그 밖의 업체는 7월말까지 신용평가 실시
 - 동 평가에서 B등급을 받은 일부 업체의 경우 금융권으로부터 원리금 상환 일시 유예조치를 받기도 했음
 - 그러나, 대부분의 경우 금융권에서 신조선 건조자금 및 유동성 지원을 기피함에 따라 실효성 퇴색
- 자산관리공사의 구조조정기금(1조원)을 활용한 선박매입프로그램 6월부터 가동
 - 신청선박 접수결과, 19개 해운선사에서 72척의 선박매각을 신청했으나, 1개 해운선사 16척만 수용
 - 선령이나 회사의 금융권 신인도 등 동 프로그램의 매입조건이 엄격해 극히 제한적으로 운영되고 있음
- 구조조정 과정에서 매물로 나오는 선박에 대한 투자활성화 유도
 - 2009년 4월 국회에서 선박투자회사법 개정을 통해 투자회사에 대한 규제를 완화하여 3년 이상 존립의무, 2년 이상 대선의무 면제
- 국토해양부와 한국선주협회가 합동조사반을 구성하여 무자격 업체의 투기성 다단계 용대선 관행 조사
 - 조사결과, 선박대리점과 중개업체 등 15개 업체를 적발하여 검찰에 고발 조치
- 국토해양부는 우리 해운산업의 위기극복을 위해 많은 노력을 기울이고 있으나, 금융권의 비협조로 실효를 거두지 못하고 있음

3. 해운산업 경영지원 과제

3-1. 우리나라 해운정책 현황과 문제점

○ 우리나라 해운정책 선진화 정착단계

- 우리나라 해운정책은 지난 1990년대 하반기 이후 선진제도를 잇따라 도입함으로써 선진화 정착단계에 진입

- 한국상선대의 국제경쟁력 제고위해 선박도입관세 철폐 (1997년)
 - 선박도입가격의 2.5%에 해당하는 선박도입관세 면제

- 제주선박등록특구제도 도입 (2002년)
 - 제주특구 등록선박 취득세, 재산세, 지방교육세, 공동시설세 등 지방세 면제
 - 이에 따라 제주특구 등록 한국상선대 2002년 374척에서 2008년 799척으로 크게 증가

- 선박투자회사제도 도입 (2002년)
 - 민간자본을 이용하여 뮤추얼펀드 형식으로 자금을 조성하여 선박을 확보한 뒤 우리 해운선사들에게 대선
 - 2008년말 현재 4개 선박운용회사에서 총 45억달러의 자금을 조성하여 72척의 상선대 확보

- 선박톤세제도 도입 (2005년)
 - 지난 1990년대 하반기들어 네덜란드 등 유럽의 선진해운국들이 자국 상선대의 국제경쟁력 제고를 위해 잇따라 도입한 제도로서 경쟁력 강화에 크게 기여 (현재 20여개국에서 도입하여 시행중)
 - 우리나라는 지난 2005년 도입하여 시행중인데, 톤세제는 일종의 법인세로서 적용대상은 외항화물선과 외항여객선으로 제한하고 있으며, 5년 단위로 적용

- 2010년 이후 선·기장 제외 외국인선원 고용 자율화
 - 우리나라는 지난 1991년 최초로 외국인선원 고용을 허용했으며, 당시 고용 인원은 선박 1척당 3명 이내로 제한
 - 이후 외국인선원 고용이 점차 확대되었으며, 2009년에는 선박 1척당 13명 이내로 고용가능 (2008년말 현재 외국인선원 5367명 승선)

○ 대부분의 선진제도 일몰제 적용

- 우리나라 해운세제가 선진해운국과 비견될 정도로 선진화가 이루어졌으나, 문제는 일몰제 적용으로 지속여부 불투명
- 정부는 한국해운의 국제경쟁력 강화차원에서 금년말로 일몰제가 적용되는 톤세제도 등 일부 제도의 적용기간을 연장
- 그러나, 한국상선대의 국제경쟁력 강화와 해운산업의 지속적인 발전을 위해서는 톤세제 등의 일몰제 대상 제외 필요

○ 한국 상선대 경쟁력 강화 방안

- 정부는 우리나라 해운산업 위기극복을 위해 2009년 4월 「경쟁력 강화방안」을 마련하여 추진 중
- 톤세제, 국제선박등록제 등 선진해운세제 일몰연장을 통해 우리 해운산업의 국제경쟁력 제고
 - 톤세제 적용기업 결손 발생시 한시적으로 법인세 선택 허용
- 국적화물의 안정적 운송기반 마련
 - 철광, 석탄 등 원자재 운송은 해운업체에 중요한 영업기반 제공
 - 대형선사와 해운선사간 선·화주 협의체를 활성화하여 안정적인 원자재 운송으로 에너지, 제조업 경쟁력 강화

- 해외시장 개척 지원
 - WTO 및 FTA 추진을 통해 외국해운시장의 개방을 적극 추진하여 해외시장 진출기반 강화
 - 우리 해운선사의 해외 항만 및 터미널 등 물류거점 확보 지원

3-2 해운산업 위기극복을 위한 정책과제

○ 정부와 금융권의 정책지원 시급

- 해운시황의 침체지속으로 외항해운업체의 유동성 부족현상이 심화됨에 따라 신용보증기금의 보증 등을 통한 정책적인 지원 긴급
 - 금년에 만기 도래하는 운영자금 차입금 규모 약 2조5,300억원(추정)에 대한 상환유예 및 신규 운영자금 조속한 지원 필요
 - ※ 통상적으로 상환만기 도래시 재연장해 오던 운영자금에 대해서도 회수압박 가중
 - 특히, 중소형 해운선사들은 연료유와 예·도선료 등의 현금지급 요구 등으로 운영자금이 고갈됨에 따라 선박운항 중단위기에 직면
- 선박 확보 시 차입한 원리금 및 이자 상환기간 1년 연장과 함께 추가담보 요구 유예
- 현재 조선소에서 건조중인 신조선 중도금의 조속한 대출 재개토록 정부에서 지원
 - 중국은 자국 조선소의 신조선 계약파기 방지위해 중국수출입은행을 통해 적극 지원하고 있으며, 최근 미국 OSG사에 3억8,900만달러 지원
 - 국내 금융기관들은 신조선 건조당시 중도금 대출 약정선박에 대해서도 각종 이유를 빌미로 금융지원 거부
- 자산관리공사의 구조조정기금 활용한 선박매입프로그램 개선시급
 - 기금 확대 등을 통해 B등급 이상 해운선사들의 참여를 확대시키고 중소형 해운선사들을 위해 선령제한을 완화

○ 항만시설사용료 일시적 경감 조치

- 우리 외항해운기업들의 코스트 부담을 줄이기 위해 해운위기 극복시까지 항만시설사용료 경감 필요

○ 선·화주 협력증진을 위한 시스템 구축

- 일본이 오늘날 세계 1위의 해운국으로 도약할 수 있었던 것은 대량화주의 몰아주기식 지원 등 선·화주 협력의 결실임
- 그러나, 우리나라의 경우는 공기업 등 대량화주들이 해운업 진출을 검토하는 등 선·화주 협력 토양 매우 부실
- 대량화물의 안정적인 수송과 해운산업의 지속적인 발전을 위해서는 대량화주들의 협조가 무엇보다 중요
- 따라서 대량화주의 해운업 진입문제는 우리나라 해운산업의 기반을 일거에 와해시킬 우려가 있는 만큼, 신중한 접근 필요
- 특히, 정부는 선·화주 협력시스템 구축을 적극 지원하여 업종전문화를 도모함은 물론 초일류 해운물류기업을 육성해야 함

○ 해운 및 조선산업 연계지원

- 국내 조선소에 신조선을 많이 발주한 해운선사를 적극 지원하여 해운, 조선, 금융산업 연계발전 도모
- 한국전력과 POSCO 등 대량화주의 스팟(1항차) 수송물량을 축소하여 전용선 비중을 확대, 전용선의 대량 건조를 유도

4. 시사점

- 우리나라는 불과 반세기만에 세계 7위의 해운국으로 성장하였으며, 우리 외항해운업계는 오는 2015년 세계 5대 해운강국 도약을 위해 많은 노력을 기울여 왔음
- 정부 또한 한국해운의 선진해운국 진입을 위해 각종 선진해운제도를 도입하는 등 외항해운업계의 노력에 많은 힘을 보태줬음
- 그러나, 미국발 글로벌 금융쓰나미가 전세계로 확산되면서 해운수요가 급격히 감소하였으며, 이는 결국 우리나라 해운산업의 위기로 이어졌음
- 사실상, 우리 해운업계가 극심한 어려움에 처한 근본적인 이유는 시황급락 외에도 최근 5년간 벌어들인 막대한 자금의 거의 대부분을 선박확보에 재투자했기 때문임
- 이같은 재투자는 대부분 자체판단에 의해 이루어졌지만, 해운 활황시 선박확보자금을 이용하도록 적극적으로 유도한 국내 금융권의 역할도 한 몫을 했음
- 그러나, 우리나라 해운산업이 위기에 처하면서 모든 비난은 오로지 한눈 팔지 않고 해운업에만 전념해 온 해운업계에 돌아갔음
- 해운산업 위기를 극복하기 위해서는 정부의 정책적인 지원과 함께 금융권의 협조와 지원이 필수적이지만, 해운시황 폭락 이후 해운에 대한 금융권의 인식이 크게 악화돼 실질적인 협조와 지원이 없었음
- 글로벌 금융위기 이후 중국 해운선사인 COSCO는 국영은행으로부터 110억달러에 달하는 신용한도액을 공여 받았으며, 인도 정부는 약 21억달러를 자국의 선주들에게 신용대출해 주었음

- 또 독일 정부는 글로벌 정기컨테이너선사중의 하나인 자국의 하팍로이드에 대해 12억유로(17억달러)의 정부보증을 긍정적으로 검토하고 있음
- 이밖에도 이스라엘 화주협회(ICS)는 최근 자국 컨테이너선사인 ZIM사가 유동성 위기에 직면하자, 최근 이스라엘 정부에 대해 만약 ZIM을 구제하지 못한다면 이는 전세계와 이스라엘 선사간의 연결고리를 위협받게 될 것이라며 지원을 강력히 촉구했음
- 이에 반해, 우리나라는 정부의 구조조정 프로그램 이외에 금융권의 부정적인 인식으로 실질적인 지원을 받지 못하고 있는 형편임
- 더구나, 우리 해운이 사경을 헤매고 있는 와중에 공기업인 대형화주의 해운업 진입허용 문제를 정부 부처인 공정거래위원회에서 제기한데 대해 우리 해운업계는 크게 좌절하고 있음
- 이러한 중차대한 위기를 해운업계 혼자서 극복하는데 한계가 있으므로 외국의 사례와 같이 정부, 금융기관, 선주, 화주, 조선업계 모두 협력하여 위기를 극복해야 할 것임

해운산업 침체 배경과 정책 과제⁶⁾

1. 해운위기의 현황과 배경

- 2007년과 2008년 상반기에 사상최대의 영업실적을 보여주었던 해운기업들이 동년 2008년 9월 미국 금융기관의 파산으로 촉발된 국제 금융위기로 2008년 5월 20일 BDI(Baltic Exchange Dry Index : 발틱건화물운임지수) 11,793포인트로 사상최대치를 기록한 후 급락하여 12월 5일에는 663포인트까지 하락하며 해운기업들을 공황 속에 빠뜨렸음
- 그 후 정부가 위기를 감지하고 일부 해운기업 및 조선소의 도산문제를 해결하기 위해 긴급대응책을 마련하는 와중에 BDI가 완만하게 상승하여 2,000과 4,000사이에서 혼조세를 보이다가 2009년 9월 7일 현재 BDI가 2,415를 기록
- 특히 전통적으로 해운 호황기이던 4/4분기에 밀어닥친 불황은 해운기업들에게 유동성 위기를 가중시켰고, 조선소는 은행 자체의 유동성 문제로 선수금 환급보증(Refund Guarantee: R/G)⁸⁾을 꺼려했기 때문에 신규 선박수주의 어려움에 직면

6) 계명대학교 국제통상학과 교수 하 영석(한국해운물류학회 회장).

7) 대한해운은 2007년 매출 1조 9,713억원에 영업이익률 17%를 기록하였고, STX팬오션은 매출액 58억 1,900만 달러에 영업이익이 약 10% 발생하였음. 반면 정기선이 주력인 한진해운은 매출 6조 9,360원에 영업이익 3.4%를, 현대상선은 매출 5조 919억원으로 영업이익 약 6.2%를 달성하였음. 상반기의 호황에 힘입어 2008년 한진해운은 매출 9조 3,558억원 영업이익 3,354억원, 현대상선은 매출 8조 30억원에 영업이익 5,870억원을 달성하였음.

8) 외국선주가 국내 조선소에 선박을 발주하는 경우, 선박 인수 전에 지급한 선수금에 대해 주문한 선박이 계약된 대로 선주에게 인도되지 않아 계약이 취소될 경우 조선소를 대신해서 은행이 선주에게 지급보증을 해주는 제도를 말함.

< BDI의 변동 추세 >



자료 : http://investmenttools.com/futures/bdi_baltic_dry_index.htm#bdi에서 발췌함.

- 통상적으로 정기선 해운시황은 세계경제의 부침과 동조화가 이루어지고 있지만, 부정기선 벌크 시황은 철광석과 석탄의 물동량에 크게 좌지우지 되기 때문에 전 세계 철광석 물동량의 50% 이상을 점유하고 있는 중국의 영향이 매우 큼. 이러한 관점에서 금융위기와 더불어 부정기선 해운경기가 급속히 냉각된 원인을 몇 가지로 구분하여 설명할 수 있음

- BDI가 급락한 첫 번째 이유는 선박 수요의 감소
 - 금융위기에 따른 소비의 축소로 전년대비 2009년 8월의 세계무역량은 12.2%가 감소
 - 또한 2008년 9월 중국에 철광석을 공급하던 브라질의 Vale사가 중국 측에 추가적인 철광석 가격 인상을 요구하면서 이에 불응한 중국철강기업들이 브라질산 철광석의 수입물량을 감소
 - 2008년 10월 중국의 철강석 수입량은 3,062만톤으로 년 중 최저치를 기록
 - 특히 북경올림픽이후 중국의 철광석 재고물량이 급증하면서 수입물량을 감소시킨 것이 상승효과를 일으켜 BDI 급락을 초래
 - 2008년 12월 초 중국의 철광석 재고는 약 6,000만 톤이었고, 2009년 1월 중순의 재고량은 5,857만 톤으로 이것은 전년 동기대비 24.1%가 증가

해운산업 침체 배경과 정책 과제

- 2009년 8월 말 중국의 주요 항만의 철광석 재고는 약 7,000만 톤에 이르고 있는 것으로 조사됨⁹⁾
- 또한 전 세계적으로 볼 때 2009년 철광석 물동량 증가율은 전년대비 6% 정도 될 것으로 예상되는 바, 이것은 2000년 이후 가장 낮은 증가율임

< 주요 국가의 철광석 물동량 추이 >

(단위 : 백만톤, %)

	중 국		일본	한국	대만	EU(15)	세계전체	
	물동량	증가율					물동량	증가율
2000	70	26.6	137.1	38.9	14.9	449	449	11.7
2005	274.6	32.3	132.3	43.5	14.6	658	658	12.1
2006	325.6	18.6	135.3	43.9	15.5	720	720	9.4
2007	382.8	17.6	138.9	46.2	16	781	781	8.5
2008	423	10.5	141.5	50	15.5	835	835	6.5
2009	469	10.9	144.3	52	15	885	885	6.0

자료 : Clarkson(2008. 11), Dry Bulk Trade Outlook의 자료를 KMI, 『2009년 세계해운경기전망』, p 42에서 발췌.

주 : 2008년은 추정치, 2009년은 전망치임.

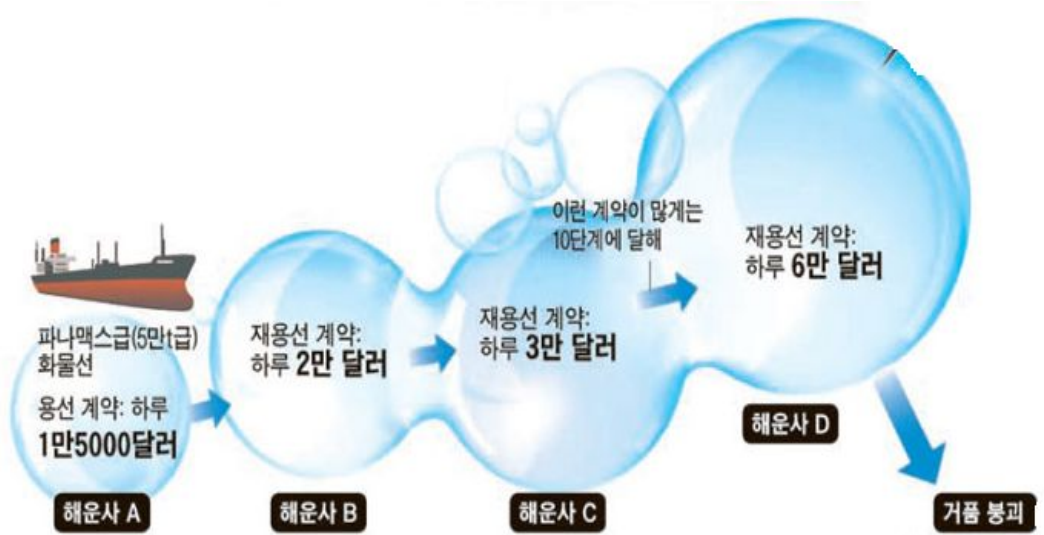
- 두 번째 이유로 꼽을 수 있는 것은 해운선물거래시장(Forward Freight Agreement: FFA)에서의 투기성자금의 이탈과 용대선체인의 문제
 - 리먼부라더스의 파산으로 투기성자금이 FFA시장에서 급속히 빠져나가면서 선물거래가 실종되었고 이것이 지수의 급락을 유도
 - 1천억 달러 규모의 FFA 시장에서 메릴린치, 모건스탠리사 등 국제투자금융회사가 거래의 30% 정도를 담당¹⁰⁾
 - 특히 현물시장에서 선사들간에 복잡하게 얽혀있는 용대선체인¹¹⁾ 때문에 선박을 용선(charter-in)하거나 채용선(sub-charter)한 1개의 선사가 용선계약을 파기하게 되면, 선박을 대선(charter-out)해 주었거나 용선에 참여했던 기업들이 연쇄적으로 도산할 위기에 처하게 됨에 따라 낮은 운임률에 선박을 제공하게 됨

9) 스틸데일리(2009. 01.15, 2009. 08.26).

10) 한국해양수산개발원(2008.09.24), 지구촌 해양물류 435호, p.4.

11) 예를 들면 선박 한척을 용선료 달러10,000/day로 조건으로 선주로부터 빌린 업체가 달러15,000/day의 조건으로 다른 선사에게 빌려주고 이 선사는 또 다른 선사에게 더 비싼 운임을 받고 빌려주는 것을 말하는 것으로 시장이 호황일때 발생할 수 있는 현상임.

< 용대선체인 >



자료 : Joins.com(2009.03.09).

- BDI의 급락한 세 번째 이유는 선박의 공급과잉에 있음.
- 2008년 대비 2009년 8월까지의 선박 증가율은 12.08%로 2000년 이후 상대적으로 매우 높음
클락슨 자료에 따르면 2008년 8월 현재 케이프사이즈 선박량은 1억 2,000만DWT이고 주문된 선박량은 1억 4,400만 DWT에 이르고 있는 것으로 추정
- 발주된 케이프사이즈 선박이 모두 시장에 투입되진 않는다 하더라도 상당기간 선박의 공급과잉이 예상¹²⁾
- 해양수산개발원은 2009년 4억 9,300만 DWT의 건화물선 공급이 있을 것으로 추정. 또한 수요에 비해 13.9%의 선박공급과잉을 예상되고, 2010년도에도 총 1억 890만DWT의 선박인도가 예정되어 있기 때문에 급속한 물동량의 증가 없이는 단기간에 건화물선 시장의 회복은 어려울 것으로 예측¹³⁾

12) 해양한국(2008.10), 금융위기와 해운경기.

13) 한국해양수산개발원(2008.12), 2009년 KMI 세계해운 전망과 대응방안, p.47-60.

< 선박 및 해상물동량 증가율 >

	척 수	DWTa) (백만톤)	DWT 증가율 (%)	세계무역량 증가율b) (%)	해상물동량c) (양하기준, 백만톤)
2001	5,362	274.8		0.1	6,201
2002	5,470	286.9	4.4	2.9	6,335
2003	5,542	294.7	2.7	4.9	6,603
2004	5,600	302.1	2.45	9.9	6,787
2005	5,848	322.6	6.35	7.4	7,122
2006	6,125	354.1	9.76	9.2	7,760
2007	6,381	368.5	4.07	7.2	8,033
2008	6,689	392.5	6.51	2.9	
2009.8	7,117	439.9	12.08	-12.2*	

자료 : a) Clarksons Research Services, Shipping Intelligence Weekly의 자료를 해양수산개발원(2009.

8) 『해운과 경영』에서 발췌함.

b) IMF, World Economic Outlook 각호.

c) UNCTAD(2008), Review of Maritime Transport, 각 년호.

주 : IMF(2009. 7. 9), World Economic Outlook Update의 예측치임.

- BDI는 세계 경기 회복의 선행지수로 많은 경제참여자들이 관심 있게 관찰하고 있음. 최근 BDI가 2,000-4,000 등락하면서 회복세를 보이는 것에 대해 여러 가지 의견이 분분
- 최근 BDI의 상승은 주로 케이프사이즈에 의해 견인된 것으로, 철광석 가격이 하락함에 따라 원자재 확보를 통해 수익을 얻고자하는 투기세력의 개입 결과로 경기의 펀더멘탈 개선과 구조조정의 노력에 의한 것이라 판단하기 어려움
- 그러나 중국의 철광석 수입이 지속적으로 증가한다면 BDI 지수의 추가적인 급락은 없을 것으로 예측

< 2008년 1월~2009년 7월 중국 철광석 수입량 >

기 간	수입량(만톤)
2008.01	3600
2008.02	3700
2008.03	3568
2008.04	4250
2008.05	3891
2008.06	3850
2008.07	4000
2008.08	3740
2008.09	3920
2008.1	3062
2008.11	3252
2008.12	3453
2009.01	3265
2009.02	4674
2009.03	5100
2009.04	5350
2009.05	5346
2009.06	5529
2009.07	5650

자료 : 중국공동강철.

2. 해운위기에 극복을 위한 정부 지원정책

- 정부는 해운기업의 도산을 방지하고 안정적인 해운산업의 발전을 유도하기 위해 법·제도의 개선을 위한 법률개정 등 다양한 행·재정적인 정책을 추진하고 있음

2-1. 행정적 지원

2-1-1. 톤세제도의 연장

- 톤세제도는 경영성과에 따른 과세표준에 법인세율을 적용하여 법인세를 부과하는 방식에서 탈피하여 선박의 톤수 또는 이를 기반으로 설정한 추정이익을 기준으로 과세하는 제도

- 2005년도부터 시행된 이 제도는 2009년 일몰제의 적용을 받아 폐지여부에 대한 논의가 있을 예정이었지만, 금융위기로 도산의 위기에 빠진 해운기업의 유동성을 지원하기 위한 하나의 방안으로 2014년까지 이 제도를 연장
 - 또한 해운업계의 상황이 매우 심각하기 때문에 통세제도 채택 시 의무적용 기간인 5년이 경과하지 않더라도 자사에 유리하게 통세에서 법인세제로 전환할 수 있게 허용되었는데, 이 제도는 2년간 한시적으로 적용

2-1-2. 해운기업 회계기준의 조정

- 2008년 우리나라 외항해운기업의 해운수입은 51조 7,800여억 원으로 환율변동에 따라 달러화 기준의 운임수입의 규모가 달라지게 됨.¹⁴⁾ 통상적으로 해운기업들의 대부분은 달러화에 기초해서 국제적인 영업활동을 전개하기 때문에 환율변동에 매우 민감하며 영업실적에 관계없이 환율변동에 따라 손익이 좌우될 수 있는 특성을 가지고 있음

- 이런 이유 때문에 해운기업의 장기외채¹⁵⁾에 대해 현행환율을 적용하는 것은 장기외화 자산과 부채 등 미실현된 거래의 환산손익을 당기손익으로 처리하는 것으로 해운기업의 경영실적과 재무구조에 왜곡을 일으킬 수 있음

- 이러한 문제를 회피하기 위해 기능통화제¹⁶⁾를 도입

- 기능통화제의 도입으로 원/달러 환율의 급등으로 해운기업의 고정자산과 부채에 대한 환차손 때문에 발생할 수 있는 영업이익의 감소를 방지함으로써 해운기업들의 재무구조의 개선효과¹⁷⁾가 발생

- 우리나라 해운기업들은 기능통화제도에 힘입어 2008년도 영업이익 3조 4,496억 원을 달성

14) 2007년 외항해운기업의 운임수입은 33조 9,750억원으로 기준환율 929.2원으로 환산했을 때 365.6억 달러임.

15) 2001년 기준 우리나라 외항해운기업들의 선박확보를 위한 장기외화부채규모는 82억 달러임(선주협회 내부자료).

16) 기업의 영업활동에 주로 사용되는 통화로 회계장부를 만드는 것으로 최종 재무제표와 부채 및 자산을 연말 기준 환율을 적용, 단 한번 원화로 장부에 표시하는 제도로 자산과 부채의 외화관련 평가손실과 이익은 반영되지 않음.

17) 이를 통해 해운기업들은 4/4분기의 해운공황사태와 환율급등에도 불구하고 기능통화표시이익으로 현대상선 6,955억원 한진해운 9,289억원 이 발생함.

2-1-3. 국제선박등록제도의 연장

- 국제선박등록제도는 제주선박특구에 등록된 선박에 대해 지방세를 면제 해 주는 제도로 2009년 말까지 한시적으로 도입하였으나 이 제도를 2012년까지 연장
- 이에 따라 국제선박으로 등록하기 위한 선박의 취득세, 지방교육세, 재산세 및 공동시설세가 면제됨으로써 해운기업의 세금부담을 완화¹⁸⁾

2-1-4. 용선체인의 규제와 운송업 등록강화

- 정부는 “해운법”에 근거한 외항화물운송사업 등록을 하지 않고 용대선영업을 해온 무등록 업체를 고발하여 해운시장질서를 확립
- 무등록 업자는 해운호황기시에 불법 용대선사업을 통해 수익을 얻다가 시장이 급락하자 시장의 신뢰를 깨뜨림으로 해운기업의 부실을 확대
- 또한 정부는 부실기업의 시장 진출을 제한하기 위해 외항 화물운송사업 등록 기준을 선박보유량 1만 DWT 이상, 자본금 10억 원 이상으로 상향조정함

2-2. 재정적 지원

2-2-1. “선박투자회사법”의 개정을 통한 금융지원의 기반조성

- 정부는 기업의 구조조정을 지원하고 국내 선주의 선박이 헐값으로 해외 기업에 매각되는 것을 방지할 수 있도록 해운기업의 재무구조 개선과 구조조정을 위해 매각하는 선박에 대한 투자를 용이하게 함

18) 선가의 0.02%에 해당하는 등록세만 부과됨.

- 개정된 법률에 따르면 투자기간 및 자금모집에 대한 제한을 완화하여 1개 펀드가 선박 1척에만 투자할 수 있던 것에서 여러 척에 투자할 수 있도록 조정
 - 또한 선박펀드의 존립의무기간을 5년에서 3년으로 완화함으로써 해운시황변화에 능동적으로 대처하고, 자산의 탄력적 운용과 투자금의 조기회수를 가능하게 하는 한편 2년 이상의 대선의무 조항이 면제됨
 - 이와 더불어 선박운용회사의 대형화를 유도할 수 있도록 해운 및 조선업체가 선박운용회사의 지분의 30% 이상을 보유할 수 있도록 함
 - 더욱이 현물출자에 의한 선박투자회사 설립 금지 규정 철폐와 선박 건조·매입 후 주식발행금지, 사채발행 한도 규정 조항 등이 삭제
 - 개정된 “선박투자회사법”에서 신설된 제 53조 3의 내용은 다음과 같음
- 제55조의3(채무상환 등을 위하여 매각되는 선박에 투자하는 선박투자회사에 관한 특례) 총자산의 100분의 70 이상이 다음 각 호에 해당하는 자산으로 구성되는 선박투자회사에 대하여는 제6조, 제10조, 제15조제2항, 제25조제2항 및 제26조제1항을 적용하지 아니함
1. 채권금융기관에 대한 부채 등 채무를 상환하기 위하여 매각하는 선박
 2. 채권금융기관과 채무구조개선을 위한 약정을 체결하고 해당 약정 이행을 위하여 매각하는 선박
 3. 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따른 회생절차에 따라 매각하는 선박
 4. 그 밖에 기업의 구조조정을 지원하기 위하여 국토해양부장관 또는 금융위원회가 필요하다고 인정하는 선박

2-2-2. 선박매입프로그램의 도입

- **2008년 DWT당 평균 664달러를 기록했던 건화물선 중고선 가격은 2009년 8월 196달러로 하락하여 작년의 30% 수준을 유지¹⁹⁾**
 - 한국선주협회의 자료에 따르면 케이프사이즈 중고선박의 가격은 2008년 6월 1억 5,000만 달러에서 2009년 2월 4,800만 달러로 급락하였고, 파나막스와 핸디사이즈 선박도 비슷한 하락폭을 보이고 있음
 - 정부는 선박가격의 하락에 따른 자산가치의 감소와 운임하락으로 경영의 어려움을 겪고 있는 해운기업을 지원하기 위해 선박매입프로그램을 가동
 - 캠코가 조성중인 1조원 규모의 구조조정기금은 기금채권 30%, 채권금융기관 60%, 그리고 민간투자자본 10%로 구성
 - 이 기금은 캠코가 주도하는 선박운용회사를 통해 선령 15년 이하 경제성을 갖춘 선박에 선가의 최대 30~40%를 투자하게 됨
 - 이 경우 시가산정을 원칙으로 기금이 제공되며 해운기업이 선박을 매각한 뒤 리스하는 SLB(sales & lease-back) 조건을 원하는 경우 채무상환능력을 분석한 뒤 나용선(BBC), 소유권이전 조건부 나용선(BBCHP)조건으로 매입하며, 완전매각은 장기운송계약 또는 기간용선이 가능한지 여부를 고려하여 매입
 - 이 펀드는 2014년 까지 한시적으로 활용될 예정
- **7월 15일 캠코 글로벌 선박펀드 1~17호의 투자회사가 인가되었고, 매각을 신청한 72척의 선박 가운데 62척이 적정성을 인정받아 선박매입프로그램의 대상이 됨**
 - 이와 함께 산업은행이 2조원의 선박펀드를 조성하여 해운기업의 재무구조개선과 신조선의 안정적인 확보기회를 제공하고 있음²⁰⁾

19) Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly & Database.

20) 산업은행은 STX펜오션, 대우해양조선, 동부화재 등과 1조원 규모의 펀드를 조성하였고, 국내외 투자자들로 부터 1조원의 투자를 유치해 2조원 규모로 선박매입을 지원하는 선박펀드를 조성함.

- 이를 통해 대한해운이 신규 발주한 선박 3척이 선박펀드를 통해 매입
- 이와 함께 수출입은행도 “외항선박구매자금대출제도”를 통해 국내조선소에서 건조하거나 건조중인 선박에 필요한 자금을 제공해주고 있음
- 실제적으로 계약금약의 80%까지 용자가 가능하지만 “가치에 따른 용자(loan to value)”를 조건으로 하고 있음

3. 해운위기 극복을 위한 과제

3-1. 선박매입프로그램의 확대

- 현재 진행 중인 선박매입프로그램이나 선박펀드의 경우 채무조정이 상대적으로 유리한 선사의 선박에 자금지원이 집중될 수 있는 구조를 가지고 있음
- 1조원 규모의 선박펀드로는 161개의 선사 가운데 실질적으로 자금지원이 필요한 건설한 중소선사들은 지원을 받지 못할 수도 있고, 채무조정의 어려움 때문에 도산 우려가 제기되지 않고 있음
- 대기업군의 해운기업들은 경영혁신과 규모의 경제 효과로 경쟁력을 가질 수 있고, 중소 해운기업의 경우 기업가정신과 도전정신으로 해운산업에 새로운 기운과 도전을 줄 수 있는 강점이 있기 때문에 다양한 규모의 해운기업군이 존재할 필요가 있음
- 건전한 기업가 정신과 책임의식을 가진 중소 해운기업이 부실하고 무책임한 해운기업들의 도산으로 인해 추가 도산이 이루어진다면 해운산업의 미래는 밝지 않음
- 이러한 측면에서 부실기업으로 평가받은 기업을 제외하고, 생존가능성이 있는 기업으로 평가받은 기업들은 금리 또는 지원금액의 차등 적용은 있더라도 지원을 받을 수 있도록 하여야 함

- 우리나라는 2008년 기준으로 786척의 외항선박을 보유하고 있기 때문에 1조원의 규모로 100여척의 선박을 지원하는 것으로는 자금난과 화물확보의 이충고를 겪고 있는 해운기업들을 도산의 나락에서 구하기에 충분하지 못함
- 특히, 당초 선박매입프로그램에 소요되는 1조원의 자금 가운데 60% 정도가 금융권에서 조달될 계획이었으나 현재 20% 정도만 조달되었기 때문에 선박펀드에 대한 금융권의 이해와 협력이 절실함
- 또한 구조조정에 협력적인 기업들이 재무구조 개선에 도움이 될 수 있을 정도의 자금이 조달될 수 있도록 정부와 금융기관의 지속적인 관심과 노력이 필요함

3-2 선박전문 국제금융기관의 육성

- 2007년 기준으로 세계 선박금융시장 규모는 신조선부문이 2,400억달러, 중고선 부문이 529억 달러로 추정하고 있음. 우리나라도 신조선 발주량이 334척으로 이들 선박을 안정적으로 인도하기 위해서는 총 200억 달러가 소요될 것이고 분기별로 10~15억 달러가 필요할 것으로 분석²¹⁾
- 해운은 국가의 기간산업으로 기업들의 안정적인 생산활동을 지원하는 수단인 동시에 국제적인 경쟁시장이 형성된 기술 및 지식 기반 산업²²⁾
- 해운을 화물수송의 주체로만 보고 해운기업의 일시적인 어려움을 지원하는 차원에서 금융활동을 전개할 것이 아니라, 국제 선박금융시장의 참여와 새로운 수익원의 확보라는 차원에서 국제적으로 경쟁력 있는 선박금융기관의 육성이 필요
- 대규모 자본이 요구되는 해운시장에서 선진화된 선박금융기관이 존재하지 않으면 그 자체로 해운 및 조선업의 경쟁력을 상실하게 되며, 해운업에 대한 리스크 관리가 취약해질 수밖에 없음
 - 화물운송시장과 자본시장의 흐름에 대한 정보와 통찰력이 강화할 수 있는 선박금융기관을 육성함으로써 미래에 예견되는 해운시장의 불확실성에 대비

21) EBN 물류&산업(2008. 11.4).

22) 해운은 선박건조기술, 운항기술, 해운중개, 해상보험, 선박금융, 해사중재 및 법률서비스 등이 상호 보완적으로 발전해야 지속적인 발전이 가능함.

3-3. 해운기업과 화주 간 상생기반의 강화

- 수입원자재 의존형 경제발전을 이룬 일본이나 대만의 경우, 정부의 간접적 지원 하에 자국의 해운기업이 종합상사, 화주, 조선소, 은행 등과 연계하여 국가의 주요 화물을 수송하게 함으로써 국민경제의 발전과 공동의 이익을 추구²³⁾

- 화주와 해운물류기업간 공존적 파트너십 구축이 기업의 경쟁력을 제고할 수 있는 중요한 수단으로 활용되고 있고, 공급사슬관리(supply chain management)를 통해 기업의 핵심역량 강화가 보편화되고 있는 시점에서 대량화주의 해운업 참여는 바람직하지 않음

- 기업 간 상호 보완적이며 협력적인 관계정립이 무엇보다도 중요한 시점에, 기업의 적은 이익을 위해 해운시장의 근간을 흔드는 대량화주의 해운업 진출은 자제되어야 함²⁴⁾

- 개별기업차원에서 대형화주들은 상대적으로 규모가 작고 자본력이 약한 해운기업에 물류활동을 위탁하기보다는 직접 해운업에 진출하여 안정적이며 비용절감적인 물류활동을 추구하려는 전략을 세울 수 있음
 - 그러나 이러한 개별기업 차원의 해운업 진출의 긍정적인 효과는 핵심 사업이 아닌 비전문 물류분야의 진출에 따른 비효율성으로 그 효과가 상쇄되는 경우가 대부분
 - 따라서 관련 기업 간 신뢰관계를 구축하여 협력 시스템의 최적화를 달성할 수 있도록 상호 협력방안을 모색하는 것이 글로벌 경쟁시대의 생존 및 발전 전략으로 더욱 효과적일 것임

23) 한종길(2005), 「대량화물의 장기적 거래관계 구축을 통한 일본 선화주의 공생관계」, 『해운물류연구』, vol. 44, pp.1- 15.

24) 하영석, 신상현(2005), 「전략화물의 장기운송시장 개방에 따른 대응전략」, 『해운물류연구』, vol. 45, pp.1-15.

3-4. 해운기업의 사업 다각화

- 해운기업은 단순히 해상운송서비스를 제공하는 차원에서 탈피하여 공급사슬(supply chain)상 화주의 다양한 물류요구에 부응할 수 있도록 종합물류기업으로 발전하여야 함
 - 항만운영, 물류컨설팅, 선박중개 및 매매, 해상보험, 선박금융 중개, 선박관리업 등 공급사슬의 효율적 관리에 필요한 분야로 사업 다각화가 필요
 - 이와 더불어 정부가 야심차게 추진하고 있는 해외자원개발사업에 개발주체와 해운물류기업들이 공동으로 진출 및 투자하는 방안이 모색되어야 함
 - 해운기업들은 자사가 보유하고 있는 운송수단을 현물출자하여 자원개발사업에 참여함으로써 운송권을 확보할 수 있고 대량화주와의 결속력을 강화할 수 있음. 이에 대한 정부의 적극적인 지원방안이 모색되어야 함

해운경기 악화와 선박편드의 역할²⁵⁾

I. 최근 해운시장의 동향

- 지난 2008년 9월 미국 투자금융회사인 리먼브라더스의 파산으로 촉발된 금융위기에 따라, 세계경제는 2차세계대전 이전의 세계대공황에 비유될 정도로 급속히 위축되었음
 - 2008년 기준 92.3%에 달하는 높은 무역의존도의 우리나라도, 범세계적인 경기침체로 인하여 2009년에 마이너스의 경제성장률이 예측될 정도로 심각
- 이러한 세계적인 경기침체로 인하여 수출입 물동량이 급감하고, 작년까지의 호황기에 발주된 선박 투입 등으로 선박량은 지속적으로 증가하는 불균형이 지속되어서, 해상운임이 고점대비 1/6 이하로 폭락하는 상황임
 - 전국 항만물동량 처리현황을 보면, 2009년 1월에서 7월사이의 물동량이 2008년 같은 기간의 물동량 약 6억 7천2백만톤에서 5억 9천9백만톤으로 약 10.9% 축소되었음
 - 2009년 2월 세계 컨테이너 물동량은 전년대비 약 20% 급감하였음²⁶⁾
 - 부산항 -19%, 싱가포르항 -19.7%, 홍콩항 -22%, 미국 롱비치항 -23.4% 등임
 - 컨테이너 운임지수는 2005년 6월의 2,093에서 2009년 4월에 367로 하락하였고, 벌크 운임지수의 경우에도 2008년 5월 11,793에서 2009년 4월에는 1,797로 폭락하였음
- 이러한 해운시장의 불황 및 선박량 과잉과 저운임 등은 세계경제의 회복 속도 및 정도에 따라 달라지겠지만 상당기간 지속될 것으로 전망
 - 세계 선박량(11.7억톤)의 47%에 해당하는 5.6억톤(9천척)이 건조 중에 있어 2011년까지 매년 10%대 선박량 증가가 예상됨²⁷⁾

25) 인하대학교 아태물류학부 및 법학전문대학원 교수 하헌구.

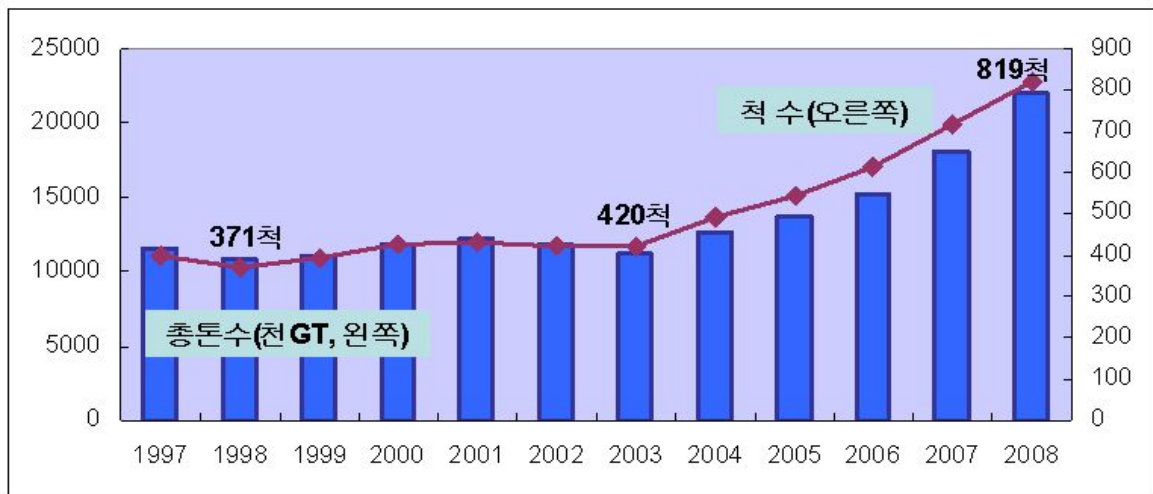
26) 기획재정부, 국토해양부, 금융위원회, “해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안,” 2009년 4월.

27) 전계서.

2. 위기에 대응하는 해운산업정책과 선박편드의 역할

- 정부에서는 그동안 수출입에 대한 기간산업으로서의 해운산업을 지속적으로 육성하는 정책을 시행하여 왔음
 - 이러한 육성정책은 선진해운제도의 도입으로 표현되는데, 98년에 도입된 국제선박등록제도, 2002년에 도입된 선박투자회사(일명 선박펀드)제도, 2004년에 도입된 톤세제 등이 가장 대표적인 제도로 이야기할 수 있음
 - 그중에서도 2002년에 도입된 선박펀드제도는 자본시장을 통한 안정적인 선박건조자금 및 운영자금의 확보를 통하여 선박보유량의 증대 및 해운산업의 국제 경쟁력 제고에 기여한 것으로 평가됨
 - 톤세제의 경우 경기변동과 세금에 민감하고 대규모 투자가 필요한 해운산업의 특성에 맞는 세제로서 해운기업에 대한 소득을 해운소득과 비해운소득으로 구분하고 해운소득에 대해서는 영업이익이 아닌 선박톤수와 운항일수를 기준으로 한 선박표준이익을 토대로 법인세를 납부함으로써 세액의 예측가능성을 높이고 세액을 경감시켜 해운기업의 투자를 촉진하는 제도임
 - 이러한 선진해운제도의 도입 등으로 국적선박량이 1998년에 371척에서 2008년에는 819척으로 증가하여 세계 6위의 선박보유국으로 성장하였음

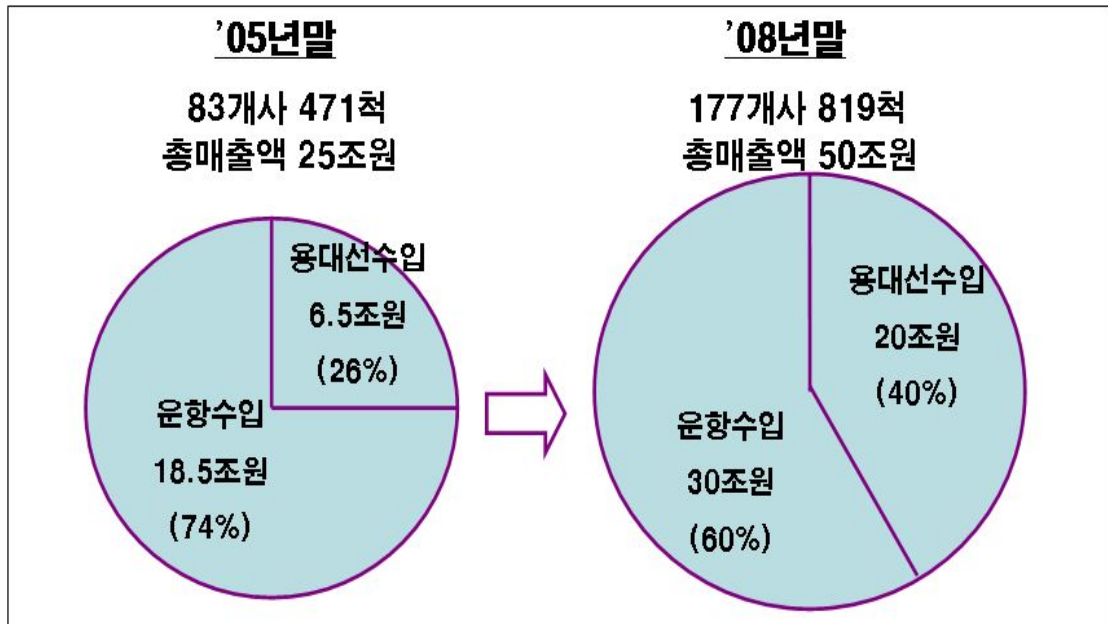
< 우리나라 선박량의 변화 추이 >



자료 : 기획재정부, 국토해양부, 금융위원회, “해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안,” 2009년 4월.

- 그러나, 작년이후의 해운시장 침체에 따라, 해운산업의 영세성, 용·대선 위주의 영업의 문제, 연쇄적인 용선료지급 불능의 발생 등의 문제가 표면화되었고, 해운산업 구조조정을 통한 해운산업의 위기탈출이 시도되고 있는 실정임
- 2008년 말 현재, 국내 해운기업은 177개사가 819척의 선박으로 운영하고 있으며, 총매출액은 50조원에 달하고 있음
- 해운기업의 수를 보면, 2005년에 83개사에서 2008년에는 177개사로 급증하였는데, 이는 2008년 금융위기 전까지의 해운산업의 호황을 반영하는 현상이며, 이 중에서 90%가 중소기업이고 상위 30개사가 전체매출액의 85%를 차지하고 있음
- 해운기업의 총매출액 중에서 용·대선수입의 비중을 보면, 2005년에 약 26%에서 2008년에는 40%로 급증하였음

< 우리나라 해운업의 매출구조 변화 >



자료 : 기획재정부, 국토해양부, 금융위원회, “해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안,” 2009년 4월.

- 해운산업의 위기탈출을 위한 대책으로 해운산업 특성을 감안한 구조조정 추진의 방안으로 선박펀드를 활용한 선박 매입 및 채무조정 프로그램 시행, 구조조정 선박에 대한 투자활성화와 투기용 다단계 용·대선의 조기 정리 유도 등이 추진되고 있음
- 이러한 해운산업 구조조정의 제도적 기반은 2002년에 도입된 선박펀드제도로써, 정부 및 해운전문가들은 선박펀드의 활성화 및 기능 강화의 성공이 해운산업의 구조조정 및 이를 기반으로 한 경쟁력 강화의 핵심적인 역할을 할 것으로 기대하고 있음
- 본고에서는 최근 해운 불황에 대한 대책으로 해운산업 구조조정 정책이 진행되고 있는데, 이러한 정책의 핵심적 역할을 담당할 것으로 평가되는 선박펀드의 운영현황을 살펴보고, 이와 관련된 정책의 바람직한 방향을 제시하도록 함

3. 선박투자회사(선박펀드) 제도의 추이와 현황

3-1. 선박투자회사제도의 배경 및 업무체계

- 선박투자회사제도는 90년대 말 외환위기 이후, 구조조정으로 국적선대가 급감하고, 선박금융에 대한 신용경색이 지속되어 해운산업의 성장기반이 붕괴될 것을 우려하여 자본시장을 활용하여 자본집약적인 해운산업의 경쟁력을 제고하기 위해서 도입되었음
- 2002년 자본시장의 풍부한 유동자금을 선박에 투자하는 펀드제도가 선박투자회사법이 제정됨으로써 도입되었고, 2003년에 한국선박운용(주) 최초로 설립되어 2004년에 최초의 선박펀드가 출현하였음

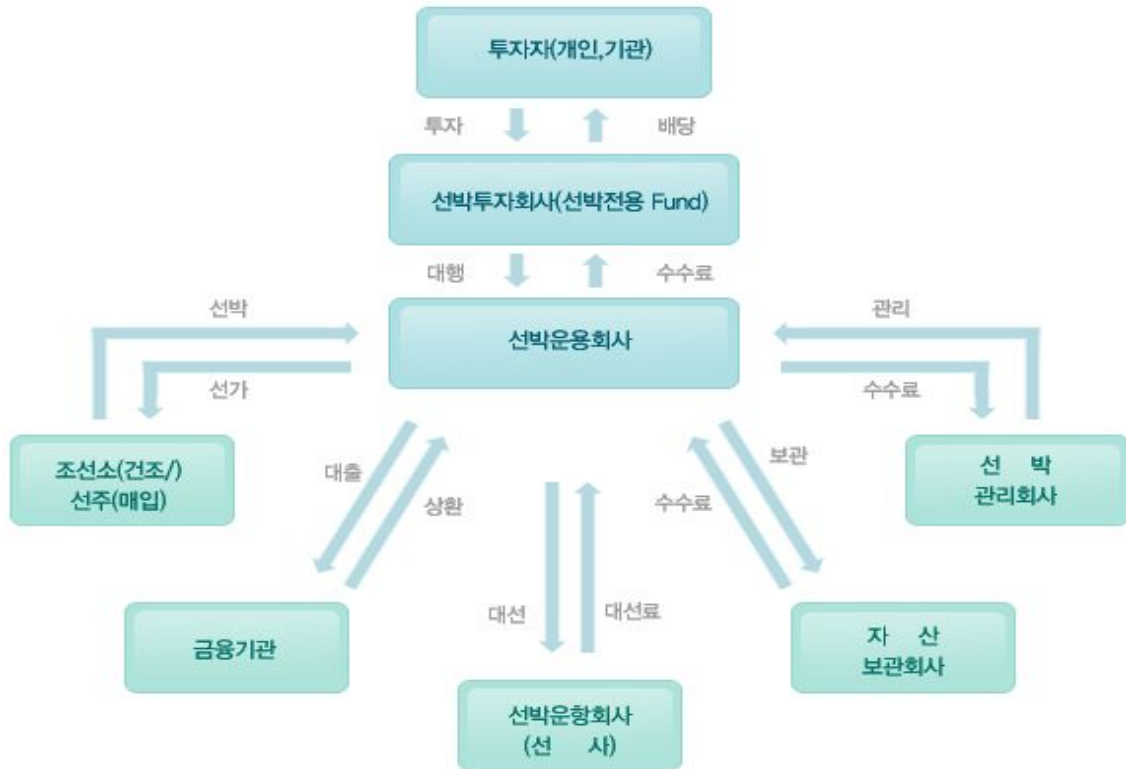
- 선박펀드제도의 기대효과로는 자본시장을 통한 선박건조자금의 안정적인 공급으로 선박확보, 해운산업의 국제 경쟁력 제고에 크게 기여하고, 조선산업과 선박매매·관리업 등 해운 연관산업의 활성화 등이 있음
- 또한 구조조정 수월성 확보가 가능하다는 점이 있는데, 이는 해운회사는 운임수입을 주목적으로 설립된 회사이고 선박펀드는 선박의 임대수입과 선가차익을 목적으로 하는 회사이므로, 불황기에는 남아도는 중고선박을 매입함으로써 시장의 구조조정자 역할을 수행할 수 있음

< 선박금융제도의 효과 >



- 선박투자회사(선박펀드)가 중심이 되는 선박금융의 업무체계는 선박투자회사, 선박운항회사, 선박운용회사 등으로 구성되는 시스템에 의해 자본이 조달되고 또한 상환됨
- 선박투자회사는 주식발행과 차입을 통해 조달한 자금으로 선박을 매입-대선-매각하여 수익을 창출하고 분배하는 명목상 회사(paper company), 법적인 선박의 소유주임
- 선박운항회사는 실질적인 선박의 수요자로서 선박을 운항하고 용선료 지급 및 만기 시 잔금을 상환하고 소유권을 인수하는 해운회사임

< 선박금융의 업무체계 >



- 선박운용회사는 명목상 회사(paper company)인 선박투자회사의 위탁을 받아 선박 금융, 매입, 대선, 매각, 수익분배 등 모든 업무처리를 대행하는 회사임
- 선박관리회사는 Paper company인 선박투자회사의 업무를 간소하고 투명하게 하기 위해 선박 유지보수, 선원관리 등을 위탁받아 수행하는 회사임
- 자산보관회사는 선박운용회사의 자의적인 자산관리를 방지하기 위해 대출기관과 다른 제3의 금융기관에 자산보관을 위탁시킴

○ 이같은 선박펀드제도는 독일, 노르웨이, 덴마크 등에서 운영되고 있음

- 독일의 KG펀드는 2007년에 개인투자자들로부터 35억유로의 자금을 모집하여 선박에 투자하였으며, 1990년대 10년동안에는 KG펀드의 신조선 920척, 중고선 280척 등 1,200척(2,150만DWT)의 선박투자를 실시하였는데, 이는 독일전체 소유선박의 75%를 차지할 정도로 큰 역할을 하였음²⁸⁾

- 이와 같은 우리나라 선박펀드제도의 특징은 하나의 펀드는 하나의 선박에만 투자할 수 있다는 점과 채권형 펀드라는 것임
 - 선박투자회사가 여러 개의 펀드를 설정하는 것은 가능하나, 투명성의 제고를 위하여 하나의 펀드는 하나의 선박에만 투자할 수 있도록 규제하고 있음
 - 하나의 펀드가 하나의 선박에만 투자하는 경우, 불황기에 투자의 안정성이 떨어진다는 문제가 있음
 - 독일의 KG펀드의 경우 선박이외에 항공기, 부동산 등 다양한 종류의 상품에 투자하고 있음
 - 현재의 운영되고 있는 대부분의 펀드는 약정기간동안 안정적으로 일정한 수익을 보장하고, 약정기간이 끝나면 선박의 소유권을 운항선사에 넘기는 채권형 펀드임
 - 이러한 채권형 펀드의 경우 안정적으로 고수익을 얻을 수 있다는 장점이 있지만, 선박매각에 따른 시세차익을 올릴 수는 없다는 문제가 있는데, 이 경우 저가에 선박을 매입하고 향후 선박가격이 올랐을 때 매각해 수익을 얻음으로써 구조조정을 촉진하는 기능에는 한계가 있음
 - 이러한 채권형펀드에 대비되는 펀드형태가 실적형펀드인데, 이는 펀드가 손실을 볼 위험은 있으나, 선박의 임대수입과 선박가격의 변동에 따른 시세차익을 동시에 추구할 수 있으므로, 현재의 해운불황기에 저가의 선박매입을 촉진하여 해운산업 구조조정을 활성화할 수 있는 펀드임

3-2 선박투자회사(선박펀드)의 현황과 장애요인

- 2003년에 처음으로 설립된 한국선박운용(주)외에 KSF선박금융(주), 세계로선박금융(주), 서울선박금융(주) 등 4개의 선박운용회사가 설립되었으며, 2009년 6월에는 해운산업의 구조조정 활성화를 위한 자산관리공사의 출자로 캠코선박운용(주)가 출범하였음

28) 임종관, “선박펀드 국부 지킬 것으로 기대,” 해양물류리뷰, 해양수산개발원, 2009.

- 이러한 선박운용회사의 선박투자회사(선박펀드)는 한국선박운용의 동북아펀드(23개사), KSF선박금융의 아시아퍼시픽펀드(15개사), 코리아퍼시픽펀드(13개사), 세계로선박금융의 바다로펀드(9개사), C&선박금융의 한바다펀드(1개사) 등이 있음
 - 이중 동북아펀드 31호가 운영선사의 파산으로 선박을 매각하고 정리하였으며, 운영되는 60개의 펀드는 해운불황기 이전에 설립된 펀드들이고, 2009년에 새로 설립된 펀드는 해운산업 구조조정을 위하여 설립된 캬코선박운용의 캬코글로벌펀드(17개사)와 해군함정건조를 위하여 설립된 거북선펀드 등임
- 캬코선박운용의 경우 해운산업구조조정을 위하여 한국자산관리공사가 70억 원을 출자하여 설립하였으며, 17개사의 선박펀드를 운용하고 있음
- 또한 산업은행에서는 2009년 7월 민간기업(STX팬오션, 대우조선해양 등)의 투자를 통하여 선박매입프로그램(KDB펀드)을 시행하고 있는데, 2조원의 자금으로 선박매입을 수행하여 해운산업의 구조조정을 지원하고 있음
- 이러한 구조조정을 위한 선박펀드와 기존의 선박펀드의 효율적 운용에 대한 장애요소로 전문인력의 부족, 채권형 펀드로서의 한계, 투자대상의 한계 등을 들 수 있음
 - 현재, 약 80개의 선박전용펀드가 설립되어 운용되고 있으나, 선박금융, 선박중개 및 매매, 해운시장예측 등 선박 및 해운부문과 금융부문의 전문지식을 겸비한 전문인력이 부족하여 선박금융의 활성화에 한계로 작용하고 있음
 - 또한 앞서 지적하였듯이, 현재 운용되고 있는 대부분의 선박전용펀드들이 채권형펀드로 그 성격상 해운시장의 불황기에는 선박가격 시세차익을 추구하는 저가선박의 매입 인센티브 부족 등으로 해운산업구조조정을 촉진하는 역할에는 한계가 있을 수밖에 없음
 - 또한, 펀드자체의 안정성 확보를 위한 장치로서, 투자대상의 다양화도 적극적으로 검토하여야할 사항으로 판단됨

4. 선박투자회사(선박펀드)의 발전 방안

- 선박투자회사제도가 현재의 해운산업의 구조조정을 촉진하는 역할을 성공적으로 수행하고, 향후 경기회복 이후의 해운산업 경쟁력 강화의 기반으로서의 역할을 지속적으로 수행하기 위해서는 실적형 펀드의 확대, 관련 전문인력의 양성, 펀드자체의 안정성 확대, 펀드의 대형화 및 국제화 등을 적극적으로 추진하여야 할 것임

- 먼저, 선박펀드가 현재와 같은 해운불황기에 선박매입을 통한 해운산업구조조정 역할을 성공적으로 수행하기 위해서는 선박매입에 대한 인센티브가 필요한 실정임
 - 이를 위해서는 현재의 채권형 펀드보다는 선박임대수입과 선박가격 시세차익을 동시에 추구하는 실적형펀드의 활성화가 필수적임

 - 현재의 우리나라 금융시장의 경우 다양한 실적형 펀드가 운용되고 있으므로, 선박펀드의 경우도 적극적으로 실적형 펀드를 출시할 여건은 조성된 것으로 평가되나, 선박공급과잉문제가 어느 정도 해소되는 것이 필요함

- 선박펀드를 중심으로 한 선박금융의 활성화를 위해서는 관련 전문인력의 양성이 필수적일 것임
 - 선박금융을 담당하는 전문인력은 해운에 대한 지식과 금융에 대한 지식을 겸비한 인력의 양성이 중요한데, 이는 물류전문인력 양성을 위한 물류전문대학원 설립지원, 항공전문인력 양성을 위한 항공전문인력 프로그램에 대한 지원 등의 사례를 참고하는 것이 바람직함

- 선박금융 관련 전문인력의 수준은 석사급의 인력이 바람직한 것으로 판단되는데, 이를 위해서는 전문인력의 수요를 추정하고, 전문인력으로서 갖추어야 할 요건 등에 대한 연구를 거쳐서, 전국의 대학을 대상으로 석사급 인력양성프로그램에 대한 공모를 거쳐 지원을 할 필요가 있음
- 선박운용회사의 자본금 확충을 한 대형화를 통하여 선박펀드의 안정화 및 대형화를 추구할 필요가 있음
 - 현재의 선박운용회사의 자본금은 약 80억원정도인데, 추가적인 자본확충을 통하여 자체 선박 건조 및 사모펀드 조성 등 다양한 금융활동을 할 수 있는 기반을 마련하는 것도 좋을 듯함
- 또한 펀드자체의 안정성 확대를 위하여 선박운용회사가 선박전용펀드 뿐만 아니라, 항공기 등 다양한 투자대상에 투자할 수 있는 시스템의 구축이 필요함

해운 경기 특성과 활성화 방안

1. 해운 경기 특성

- 작년 미국의 서브프라임 모기지론 사태로 촉발된 세계경제 위기는 해운 경기에 큰 충격을 주었음
 - 서브프라임 모기지론 경제 위기는 그 충격이 지대하였음
 - 세계적으로 금융기관의 여신이 중단되었으며, 실물경기도 크게 위축되었음
 - 특히 해운산업은 그 충격이 더욱 심각하였는바 각종 화물은 야적장과 창고에 쌓여가고 있으며 거래대금의 결제도 지연되었음
 - 해운관련분야의 자금순환이 정지됨으로써 해운회사, 선박펀드, 조선소, 은행 등의 현금흐름이 나빠지는 악순환 함정에 빠져 들었음
- 컨테이너선 종합용선지수(HRCI 지수)는 지속 하락 후 소폭 상승세
 - 국제 컨테이너선 시황을 나타내는 HR종합용선지수(1997년 1월 15일 당시 운임을 1,000포인트로 기준해 컨테이너선 운임을 나타내는 국제 지표)는 2005년 5월 평균 2,083.1로 최고치를 기록한 후 2008년 하반기 이후 하락 행진을 거듭하여 9월 9일 343.7포인트로 350포인트 주변에서 소폭 등락을 거듭하고 있음
 - HR 지수의 하락세는 세계 실물경기 위축에 따른 교역 물동량 증가율 감소와 선사들의 경영 악화에 의한 용선 선박의 반선 및 계선 움직임 등 선대 공급 축소에 기인한 것으로 판단됨
 - 또한 2009년 이후 초대형 선박의 본격적인 등장에 따라 중대형 선박이 아시아 역내항로 등과 같은 중소형 선박 운항시장으로 전배될 가능성이 농후함

- 이에 따라 4,300TEU급 이하의 중소형 컨테이너선 종합용선지수인 HR지수의 하락세가 크게 반전되기는 힘든 상황으로 예측됨
- 2009년 세계 주요국의 마이너스 경제성장에 따른 물동량 감소가 예상되어 2009년 상반기까지 하락 지속 후 하반기 이후부터 소폭 상승세로 반전할 것으로 전망
- 건화물선 운임지수(BDI 지수: 1985년 1월 4일 = 1,000)는 2008년도 사상 최고치 기록 후 급락하였음
 - 2008년 들어 하락세를 보이던 건화물선 시황은 1월말 5,615포인트로 저점을 통과 후 꾸준히 상승하기 시작했으며, 5월 20일에는 11,793포인트로 사상 최고치를 기록했음
 - 그러나 미국발 금융위기가 글로벌 금융위기로 확산되면서 건화물선 시황은 급락세를 보이기 시작했으며, 2008년 12월 5일에는 1999년 2월 이후 최저치인 663 포인트를 기록하였음
 - 글로벌 금융위기는 심각한 유동성 부족을 불러와 화주들의 신용장 개설이 어려워지는 등 화물운송 수요를 감소시켰으며, 글로벌 실물경제의 위축으로 국제교역량이 감소하면서 해운수요도 위축되었음
 - 2009년 이후 대규모 신조선 인도가 예정되어 있으나, 화물수요는 오히려 감소되어, 건화물 시장의 펀더멘털이 급속도로 악화되었으나 세계경제의 완만한 회복세에 힘입어 9월 10일 현재 2,492포인트를 기록하고 있음
 - 2009년 선박과잉률이 13.9%로 전망되며, 2010년에도 1억 890만톤의 인도가 예정되어 있어 화물이 급격히 증가되지 않는 한 선박과잉률이 상승할 것으로 전망됨

○ 유조선 해운시장의 펀더멘털은 상대적으로 양호

- 전반적인 해운경기 둔화에도 불구하고 유조선 해운시황이 단기간에 급격히 악화되는 경우는 없을 것으로 예상되는 바, 적어도 2010년까지는 상당 수준의 선복감소 요인이 존재하여 선복과잉 상황으로 발전할 가능성은 크지 않음
- 우선 국제해사기구(IMO)에 의한 단일선체 유조선의 '1단계 퇴출시한'인 2010년까지 퇴출되어야 할 VLCC급 유조선이 약 150척에 이르러 신조선 인도에 의한 선복증가 요인을 상당부분 상쇄할 것으로 예상되며, 이에 따라 일시에 선복과잉 상황으로 발전하면서 주요 항로 유조선 운임이 큰 폭으로 하락할 가능성은 크지 않을 것임
- 또한 주요 선진국의 석유 소비 증가세가 둔화되고는 있으나 중국, 인도, 동남아 주요국 등 주요 신흥개도국을 포함한 고도성장 국가들의 경제성장이 다소 둔화되는 경우에도 이들 국가의 에너지 소비가 근본적으로 감소할 가능성은 크지 않으며 급격한 시황 악화는 상당기간 없을 것으로 예상
- 2010년까지는 급격한 시황악화가 발생할 가능성이 크지 않은 것으로 전망되지만, 이후에는 단일선체 및 노후 선박의 퇴출이 큰 폭으로 감소하는 가운데, 지속적인 이중선체 신조선의 인도에 의한 선복증가로 세계 유조선 해운시황의 불안정을 예상할 수 있음
- 특히 미국발 글로벌 금융경색이 전 세계 실물경기의 심각한 둔화로 이어질 경우에는 세계 유조선 해운시황이 불안정해지는 시기가 앞당겨 질 수 있음
- 따라서 해운업계는 이와 같이 예상할 수 있는 시황악화에 대비하여 선박투자 시기나 용선주기를 조정할 수 있는 체제를 갖추어야 할 것이며, 특히 상당기간 지속될 것으로 보이는 해운시황 불안정기에 대한 철저한 준비가 필요함

2. 해운 경기 침체의 국민경제적 영향

○ 선박 운항중단 및 건조계약 취소 사례 급증

- 운임이 급락하고 있어 운항을 중단하는 선박이 지속적으로 증가하고 있음
- 화주는 신용이 양호한 선사의 사선에만 화물운송을 의뢰하기 때문에 용선선박의 운항 중단사례가 많음
- 2009년에는 인도될 신조선이 취항도 못하고 계선되는 사례가 발생할 것임
 - 선사들의 선박 건조계약 취소사례도 급증하고 있으며 향후 신조선가 및 중고선가가 폭락할 가능성이 높기 때문에 선사는 미착공 신조계약 뿐만 아니라 이미 1, 2차 중도금이 지불된 건조중인 선박도 포기할 가능성이 있음

○ 선박 용대선 및 매매 수요 실종으로 자구노력 어려움

- 선박의 용선수요와 매수수요가 실종됨으로써 용선료와 선가가 급락하고 있음
 - 조선소에서 건조 중인 선박매매도 어렵고, 따라서 선사와 조선소의 자구노력도 여의치 못함

○ 해운·조선·선박금융 동반 부실화 우려

- 전 세계적으로 선박의 수익성이 급속히 약화되고, 용선료, 선가원리금, 신조 중도금 등 거래대금의 결제가 지연되고 있기 때문에 해운, 조선, 선박금융 부문이 동반 부실화될 우려가 큼
 - 특히 용선료, 중고선가, 신조선가의 하락으로 시간이 지날수록 부실규모가 커질 수 있으며 각종 선박거래계약 포기는 외환과생상품과 연계되어 부실규모를 크게 부풀릴 수 있음

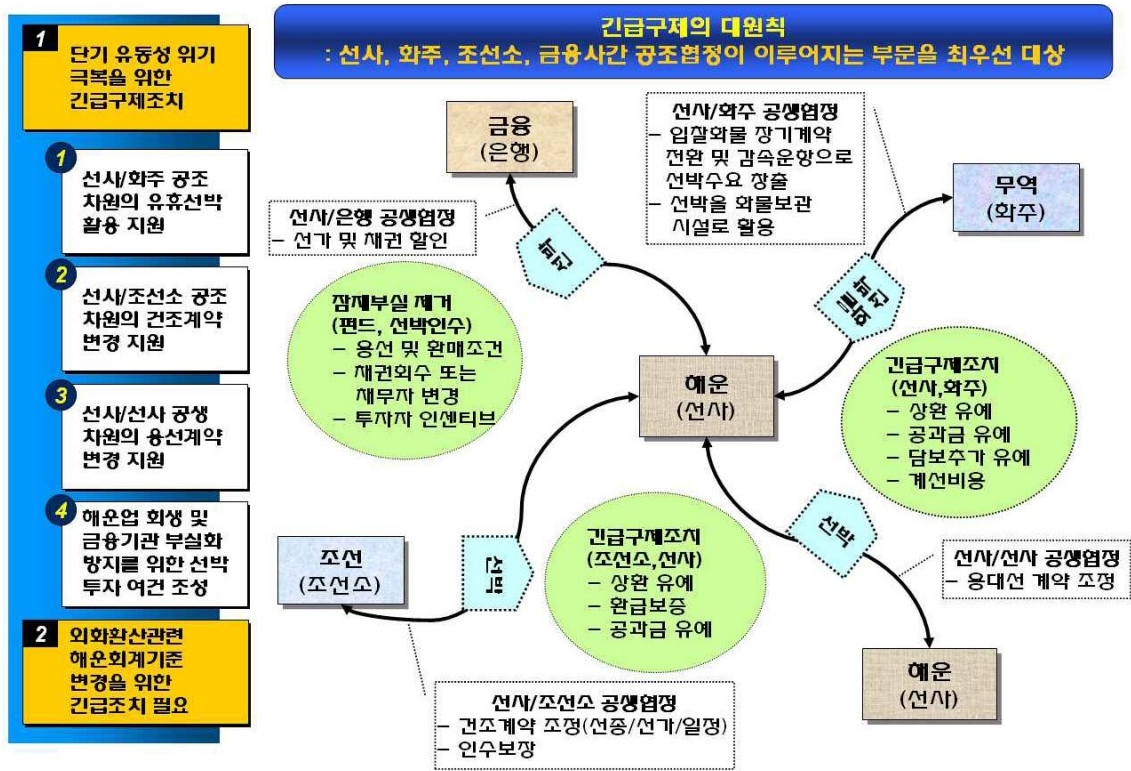
○ 원화가치 급락으로 외화부채 환산손실 급증 예상

- 선박금융의 대부분이 외화기표인데 최근 원화가치가 급락함으로써 원화표시 부채가 급증하였으며 이로 인해 해운회사들의 재무구조가 매우 취약하게 표시되어 국제적인 신용등급이 크게 하락할 수 있음

3. 해운 경기 활성화 방안

3-1. 단기 방안

○ 긴급구제 및 부실화 방지대책



○ 단기 유동성위기 극복을 위한 긴급구제조치 필요

- 단기유동성 위기에 대한 구제책이 마련되지 않는 경우 많은 선사들이 어려움을 겪을 수 있음
- 현재 상황은 전 세계적 해운위기이므로, 국제 해운업계에서는 개별 선사들의 부도가 해당 국가 해운업 전체의 위기로 간주될 수 있음
- 따라서 국가 해운산업을 유지한다는 차원에서 긴급구제조치가 취해져야 하며 그리고 이 조치는 선제대응차원에서 신속히 취해져야 함

- 긴급구제조치의 대상으로는 추가담보, 원화기표 원리금상환, 국내선사간에 거래된 용선계약, 환율 급변에 따른 파생상품 손실, 계선비용 등을 포함
- 국가적 위기에서는 공생의 관행이 절대적으로 필요함
 - 따라서 선사, 화주, 조선소, 금융사간에 공조협정이 이루어지는 부문을 긴급구제의 최우선대상으로 삼아야 함

○ 선사/화주 공조차원의 유희선박 활용 지원

- 운항중단선박을 화물보관시설로 활용
 - 갑작스러운 실물경기의 위축으로 석유류, 원자재, 곡물, 강재, 자동차 등의 재고가 급증하고 있음
 - 호경기가 지속될 것으로 예상하여 선구매한 물량이 소화되지 않고 있기 때문에 재고량이 누적될 수 있음
 - 따라서 운항중단선박을 화물보관창고로 활용하는 방안을 강구할 필요가 있음
 - 외국의 석유메이저들은 VLCC를 이용하여 수백만 배럴씩 보관하는 방안을 추진하고 있음
- 장기계약화물 운송선박의 감속운항으로 선박수요 증대
 - 선사와 화주가 감속운항에 합의하면 전용선 수요증대, 화주의 재고비용과 선사의 운항비용 절감이 가능함
- 입찰물량의 장기계약 전환
 - 현재 운임, 용선료, 선가가 급락하고 있기 때문에 대형화주의 입찰물량을 장기계약으로 전환
- 유희선박 활용에 대한 정부 측면지원
 - 선사/화주 공조가 이루어지는 화물과 선박에 대한 관세, 계선비 등 각종 공과금을 분납화하거나 징수 유예하고, 해당선박과 화물에 관련된 원리금을 긴급구제조치의 우선대상으로 포함시킴

○ 선사/조선소 공조차원의 건조계약 변경 지원

- 향후 상당기간 선박의 수익성이 취약해지고, 선가 또한 하락할 수 있기 때문에 선사와 조선소는 공생차원에서 건조계약(선종, 선가, 인도시기 등) 조정협정을 체결하고, 정부는 이 협정이 체결된 계약을 긴급구제조치에 포함

○ 선사/선사 공생차원의 용선계약 변경 지원

- 이미 용선료가 폭락하였기 때문에 용선계약이 파기되면 선주 역시 대응방안이 여의치 않음
- 따라서 국적선사간의 용선계약이 국적선박인 경우 관련선사간의 공생차원에서 용선계약을 조정하고, 이 때 선주의 피해가 발생할 수 있으므로 해당선박을 긴급구제조치에 포함

○ 해운업 희생 및 금융기관 부실화 방지를 위한 선박투자여건 조성

- 단기 유동성 위기만 극복하면 생존할 수 있는 선사들마저 무너질 경우 우리나라 해운이 희생하기 어려울 뿐만 아니라 금융기관의 부실규모도 너무 커지므로 이러한 회사가 운항중인 선박을 환매조건부로 매각할 수 는 여건이 조성되어야 함
- 선사와 선박펀드간에 운항중인 선박을 환매조건부로 매매계약을 체결함으로써 선박의 소유권을 투자자들에게 귀속시키고 해당선박관련 은행채무도 선박펀드에 귀속시킴으로써 선사와 은행 모두 악성채무와 부실채권을 해소할 수 있게 됨
- 선가가 하락하고 있고, 선사의 유동성 위기로 채권의 부실화 가능성이 있기 때문에 선가와 채무 모두 시장가치를 반영하여 할인해야 함
- 해운불황으로 선박투자가 기피될 수 있으므로 투자자들의 투자금액에 대해 세제혜택 부여가 필요함
- 현재 3억 원 미만의 투자금액에 대해서는 배당소득 비과세혜택이 주어지고, 3억 원 이상의 투자금액에 대해서는 분리과세 혜택이 주어지고 있으나 2009년부터는 배당소득의 5%를 과세하게 됨
- 현재와 같은 해운불황기에는 선박투자를 유인하기 어렵기 때문에 기존 조세 인센티브 외에 소득공제 혜택도 추가할 필요가 있음
- 즉 선박펀드가 인수한 은행채무의 상환비율에 상응하는 세제혜택을 주는 경우 부실방지효과가 크게 나타날 수 있을 것임

○ 외화환산관련 해운회계기준 변경을 위한 긴급조치 필요

- 최근 몇 개월에 걸쳐 원화가치가 급락하였기 때문에 해운회사들의 외화부채를 원화로 표시하는 경우 재무구조가 매우 취약하게 나타날 것임
- 따라서 미화표기로 전환할 수 있도록 외화환산관련 회계기준을 신속히 변경할 필요가 있음

3-2. 중장기 방안



○ 선박금융의 선진화

- 해운산업의 기반은 선박과 선원을 안정적으로 조달하고 활용하는데 있음
- 따라서 해운 물류부국으로 가는 초석은 선박과 선원의 확보에서 비롯되며 특히 선박의 대형화, 항로의 글로벌화가 진행될수록 많은 자본을 필요로 함
- 현재 국가차원의 해운산업이나 개별 기업차원의 경쟁력은 해운에 필요로 하는 금융을 어떻게 얼마나 저렴하게 조달하는가에 있음
- 그리고 이를 제공할 수 있는 국가적 금융시스템, 특히 선박금융상품에 대한 비과세 정도, 그리고 이러한 상품을 개발하고 운용할 수 있는 전문인력의 규모와 노하우 등이 해운산업의 경쟁력을 좌우하는 내용임
- 선박금융 선진화를 위해 가장 중요한 선박금융공사 설립이 필요함

○ 해운전문인력 및 해상인력 육성

- 해운항만전문인력사업 교육내용 전문화 및 규모 확대
 - 선박금융, 해사중재, 해사법률, 해상보험 등 분야별 전문가과정 별도 개발
 - 맞춤형 교육 개발 및 시행
 - 해운항만전문연구기관의 교육참여 확대 및 지원
- 해외 전문기관과 국내교육기관과 협력사업 추진
- 해운기업의 전문인력 양성사업 지원
 - 사내대학 교육비 지원
 - 고용보험의 직업능력개발사업 지원대상 확대

○ 해운기업의 종합물류기업화

- 해운기업의 종합물류업으로의 발전을 위한 과제와 전략 수립이 필요함
 - 해운기업이 종합물류기업으로 발전하는데 상대적으로 취약한 물류컨설팅 기능을 강화하고, 제3자물류시장의 진출에 필요한 콘텐츠 개발을 지원할 필요가 있음

○ 카페리 선박 경쟁력 강화 및 해양 크루즈 산업 기반 조성

- 해양 크루즈 산업에 대한 지원책도 필요함
 - 해양 크루즈 사업은 21세기 성장 가능성이 가장 높은 산업이고 해운산업 중에서는 가장 부가가치가 높은 사업임
 - 또 조선산업 및 지역경제에 미치는 효과도 크기 때문에 우리나라의 경제발전을 위한 전략에서 해양 크루즈 산업을 육성하고 지원해야 함

○ 선박관리업 및 연관사업 활성화

- 선박관리업의 발전 단계는 크게 선원관리업(Manning), 기술적 선박관리업(Tech. Ship Management), 상업적 선박관리업(Commercial SM)의 세 단계로 나누어 볼 수 있음

- 선원관리업은 전통적인 선박관리로 주로 선주가 맡아온 선원관리를 선박관리 회사가 행하는 것임
- 기술적 선박관리업은 선박 보수, 정비, 보급, 보험 및 클레임 처리, 선박 감독 및 기술 자문 등을 해주는 것임
- 유럽 쪽의 잘 발달된 선박 관리업체가 하는 것이 상업적 선박관리업임. 기술적 선박관리업에 추가하여 용선계약, 운송계약 및 운항, 선박 S&P, 상업적 지분 관리 등 선박 운용과 관계된 제반의 업무를 처리해 주는 것임
- 이 단계에서의 선박관리회사의 경영활동은 선주가 하는 일과 같으나 차이점은 선박을 소유하지 않는다는 점임

○ 남북한 해운 물류시장 통합

- 남북한 간 해운협력과 교류사업 확대를 위해 남북해운협의기구를 상설조직으로 신설하고 남북한 합작으로 물류회사를 설립하여 운영하는 방안도 필요함
- 우리나라 선사의 북한진출 지원과 협력사업 개발을 위해 남북한의 책임 있는 해운 당국자가 참여하는 남북해운기구(Korea Maritime Organization)를 설립하고 공동으로 운영함
- 이를 통해 한반도의 해운산업 전반을 협력하고 상호발전을 도모할 수 있는 사업을 개발하고 추진하도록 함

○ 신기술 첨단 해운기술 개발

- 향후 선박수요는 해상운송품목의 변화, 통신수단의 발달, 생활권의 광역화, 일일 교통권화, 첨단장비의 탑재 등 주변 여건의 변화에 부응하여 더욱 고급화, 다양화, 고기능화 될 것으로 예상됨
- 일반 상선은 대형화, 고속화, 경량화, 전용화 방향으로 발전될 것으로 예측됨

참고문헌

- 김범중 외, 「세계 물류 환경변화와 대응방안(종합판)」, 한국해양수산개발원, 2008. 12.
임종관 외, 「2009 KMI 세계해운 전망과 대응방안」, 한국해양수산개발원, 2008. 12.
해운산업팀, 「2008년 4분기 해운시황 전망」, 한국해양수산개발원, 2008. 10.
<http://www.kmi.re.kr> 등.

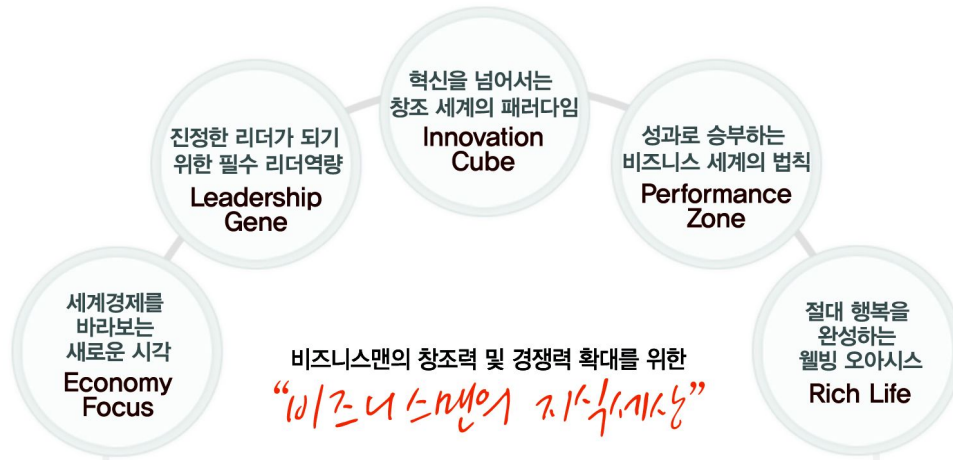
내 인생 최고의 멘토를 만나다!

Creative business contents tank, Usociety

21세기는 지식 경쟁력이 지배하는 세상입니다.
 빠르게 변화하는 사회트렌드, 나만 뒤쳐지는 것 같지 않으신가요?
 비즈니스맨들의 창조력 충전 및 경쟁력 확대를 위한 지식 정보 콘텐츠,
 Usociety에서 만나보세요.

비즈니스 지식 정보 TV, CreativeTV.co.kr

창조의 5분, 성공의 5분! 그 5분을 위한 다이제스트 콘텐츠를 제공하는 것이 Usociety의 미션입니다.
 HD VIDEO 프로그램으로 우리나라 최고의 전문가들과 지혜를 나누십시오.



글로벌 비즈니스의 완성, EBS 어학 프로그램

최고의 어학 강의, EBS 어학 콘텐츠! 국내 대표 강사진들의 명 강의로 구성된 3,200편 이상의 풍부한 어학 프로그램을 Usociety에서 만나보시기 바랍니다.

Business	Conversation	Global
영어인터뷰 START 인터뷰 영어족보 비즈니스영어 모질게 new TOEIC 비겁한 new TOEIC 外	Style English Survival English 영어 말하기 START Oxford 회화 말미잘 English 外	리듬 중국어 입문 이키이키 일본어 러시아어 첫걸음 스페인어 첫걸음 터키어 첫걸음 外

차별화된 경쟁력, Competency Tools

지식노트

경제, 사회, 문화에서 저널까지 한 눈에 보는 weekly webzine

U-Times

지식 트렌드를 손에 잡을 수 있는 콘텐츠 매거진

U-Planner

프로페셔널리즘의 시작, 웹 프랭클린 플래너

eBook

비즈니스에서 교양까지, 신간으로만 채워지는 digital library

