

해양산업 32개단체, 「전국해양산업총연합회」 출범 제1대 초대 회장에 이진방 한국선주협회장 선출



우리나라 해운 및 항만단체와 관련법인들이 대부분 참여하는 「전국해양산업총연합회」가 11월10일 공식 출범했다.

한국선주협회를 비롯하여 한국항만물류협회, 한국해운조합 등 32개 해양산업 단체장들은 이날 서울 소공동 롯데호텔 2층 에메랄드룸에서 이재균 국토해양부 차관과 오거돈 한국해양대학교 총장 등 100여명이 참석한 가운데 발기인 창립총회를 갖고 이진방 한국선주협회장(대한해운 회장)을 초대회장으로 선출했다.

이어 이국동 한국항만물류협회장이 수석부회장으로 선출됐으며, 한국해운조합 박홍진 회장, 한국조선사협회 이귀복 회장, 한국예선업협동조합 장갑

순 이사장, 전국해상산업노동조합연맹 방동식 위원장, 한국선급 오공균 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국선주상호보험조합 이윤재 회장이 부회장으로 선출됐다.

이와 함께 한국국제해운대리점협회 이상복 회장, 항로표지기술협회 이선준 이사장, 한국국제물류협회 김인환 회장, 한국검수검정협회 김용혁 회장, 해양환경관리공단 이용우 이사장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 한국해양수산개발원 강중희 원장, 한국항만협회 조남일 회장이 이사로, 전국항운노동조합연맹 최봉홍 위원장과 선박안전기술공단 민경태 이사장이 감사로 선출되었다.

이날 창립총회에서 임시의장을 맡은 박현규 이사

장은 개회사를 통해 “전 세계에서 무역의존도가 가장 높은 우리 국가경제를 지탱하기 위해서는 국가 안보 차원에서 해운산업에 대한 지원을 대폭 강화하여 해운입국을 달성해야 한다.”고 밝히고, “연간 매출액 41조원에 45만명의 종사자를 거느린 32개 해양단체가 총연합회를 중심으로 하나가 되어 위기 극복을 위해 총 매진한다면, 능히 위기를 기회로 만들 수 있을 것”이라고 강조했다.

이날 창립총회에서 총연합회는 앞으로 우리나라 해양산업의 대국민 이미지 개선과 위상제고, 해양산업의 건전한 발전을 통한 국가경제 기여, 세계 5대 해양강국 도약을 위한 관련단체 간 협력증진에 주력키로 했다.

또 국내외 해양산업 환경변화에 공동대응하고 상호 정보를 교환함은 물론, 해양산업의 위상제고를 위한 사회기여 및 홍보사업을 추진하고, 해양산업의 국제경쟁력 제고를 위한 관련법령의 선진화를 공동 추진키로 했다.

특히, 이날 총회에서는 초기년도 사업계획과 관련하여 회원간의 유대를 더욱 공고히하기 위하여 금년 안에 연찬회나 워크숍을 개최키로 하는 한편,

예산은 회원들의 비용부담을 고려하여 최소한으로 줄였다.

제1부에 이어 제2부 행사로 진행된 출범식에서 이진방 초대회장은 인사말을 통해 “주변환경이 날로 악화되는 가운데 우리 해양산업계 모두가 동반 발전을 모토로 총연합회를 발족시킨 것은 상당한 의미를 지니고 있다.”며, “총연합회 회장으로서 현재의 난국을 극복하는데 최선을 다함은 물론, 해양산업의 국제경쟁력을 높이고, 더 나아가 우리나라가 세계5대 해양강국으로 도약할 수 있는 기반조성에 주력하겠다.”고 말했다.

이 회장은 또 “우리 해양관련 산업들이 동반해서 공동발전할 수 있는 방안을 모색하는 한편, 해양산업의 노사평화가 확고히 정착될 수 있도록 많은 노력을 기울여 나가겠다.”며, “이러한 사업들이 원활하게 추진될 수 있도록 회원단체 여러분들의 적극적인 관심과 참여를 부탁드립니다.”고 말했다.

또 이날 출범식에서 한국항만물류협회 변진식 전무는 세계 5대 해양강국 달성을 위한 해양산업계의 의지를 담은 결의문을 낭독하고 이재균 차관에게 전달했다.

이재균 차관은 결의문을 받은 뒤 축사를 통해 “오늘 출범식은 최근 글로벌 금융위기와 실물경기 침체우려로 산업전반은 물론, 해양산업에도 어두운 전망이 지배하고 있는 상황에서 업계가 상생의 정신으로 협력하여 위기를 슬기롭게 극복하고 우리나라 해양산업이 새로이 도약하기 위한 결의를 다지는 매우 뜻깊은 자리”라



고 강조했다.

이 차관은 또 “해양관련 산업이 우리나라 경제발전 전에 높이 기여하고 있음에도 불구하고 아직 일반 국민들에게는 그 중요성이 널리 홍보되지 못한 것이 사실”이라며, “그동안 분산되어 있던 해양 관련 산업을 하나로 엮어내고 해양산업의 이미지를 제고하기 위한 구심점으로서 앞으로 전국해양산업총연합회의 역할과 책임은 매우 크다”며, 총연합회 출범을 축하했다.

전국해양산업총연합회 발기인으로 참여한 단체장은 한국선주협회 이진방 회장을 비롯하여 한국항만물류협회 이국동 회장, 한국해운조합 박홍진 회장, 한국국제물류협회 김인환 회장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국도선사협회 이귀복 회장, 한국해운중개업협회 염정호 회장, 한국해운대리점협회 조병은 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한

국국제해운대리점협회 이상복 회장, 한국검수검정협회 김용혁 회장, 한국항만협회 조남일 회장, 선박투자운용회사협의회 김연신 회장, 한국선주상호보협조합 이윤재 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 해양환경관리공단 이용우 이사장, 전국항운노동조합연맹최봉홍 위원장, 바다살리기국민운동본부 정태순 총재, 전국해상산업노동조합연맹 방동식 위원장, 한국해사위험물검사업무원 서상범 원장, 전국선박관리선원노동조합 박성용 위원장, 한국해양소년단연맹 이정화 총재, 선박안전기술공단 민경태 이사장, 한국선급 오공균 회장, 케이엘넷 박정천 사장, 한국선원복지공용센터 김용태 이사장, 한국해사문제연구소 박현규 이사장, 항로표지기술협회 이선준 이사장, 한국해양수산개발원 강종희 원장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 황해객화선사협회 박원경 회장, 한국해양연구원 강정극 원장이다.

전국해양산업총연합회 결의문

우리는 오늘 출범하는 「전국해양산업총연합회」를 중심으로 미국발 금융대란에 의해 어려움에 처한 우리 경제의 회복과 세계 5대 해양강국 진입을 위하여,

모든 힘과 지혜를 한데 모으고 상호협력과 동반발전을 통해 국가경제에 크게 기여해야 한다는데 인식을 같이 하고 다음과 같이 결의한다.

하나, 우리는 세계금융시장 불안으로 야기된 경기침체와 해운시황의 급격한 하락에 대해 주목하고 있으며, 모든 역량을 총동원하여 위기극복에 앞장 설 것을 다짐한다.

하나, 우리는 해양산업이 국가의 성장동력으로서 해양산업의 발전이 곧 국가발전임을 인식하고, 상호협력을 통해 동반발전할 수 있는 기반조성을 위해 공동노력한다.

하나, 우리는 해양산업 부문에서의 노사평화가 국가경제에 크게 이바지할 것이라는데 인식을 같이하고, 상생의 신 노사문화 구축을 위해 최선을 다한다.

하나, 우리는 상호신뢰와 화합을 통해 오는 2010년 중반에 명실상부한 세계 5대 해양강국으로 도약할 수 있도록 최선의 노력을 경주한다.

2008년 11월 10일

전국해양산업총연합회 회원일동

선협, 미국발 금융대란에 따른 해운시장 위기대책 협의 운임 폭락으로 용선료 및 선가상환 지급능력 저하

한국선주협회(회장 이진방)는 미국발 금융위기로 인해 세계경제가 극도로 침체되면서 해운시황이 급격히 하락하는 등 금융불안 여파가 해운시장에 심각하게 영향을 끼침에 따라 10월24일 사장단 긴급 대책회의를 갖고 대응방안을 논의했다.

특히, 이날 긴급대책회의에서 사무국은 5월에 1만2,000 포인트에 육박했던 벌크선운임지수인 BDI가 최근 1,000포인트대로 가파르게 하락함에 따라 국적외항선사들이 용선료 지급을 비롯하여 선가상환 및 신조선 중도금 지급여력이 크게 약화되고 있다고 보고했다.

사무국은 또 정기선시장의 경우 금년 1-8월 아시아 북미항 컨테이너물동량이 8% 감소했고 유럽항로도 물동량 증가세의 대폭적인 둔화로 40피트 당 컨테이너운임이 5월 3,200\$에서 최근 2,000\$로 하락했으며, 근해항로 역시 물동량 감소 등으로 운임하락세가 지속되고 있다고 보고했다.

이와함께 사무국은 미국발 금융대란의 여파가 점차 확산됨에 따라 정부에서는 금융시장 안정을 위한 여러 대책을 내놓고 있다고 설명했다.

이어 대책을 논의했는데, 참가자들은 현재 선사가 처한 상황을 언급하며 해결방안을 위한 구체적인 대책마련이 시급하다는 의견들이 제시됐다.

참석자들은 펀더멘탈에 대한 대책이 아니라 초단기적인 대책이므로, 선박의 혈값 매각으로 인한 국부유출 방지차원에서 S&P회사 설립 등 과감한 대책이 시급히 수립되어야 한다고 강조했다.

또한 신조자금 문제와 연쇄용선 문제는 연계된 주제별로 분리해서 해소방안을 모색하는 것이 보다

효율적인 방안이라는데 인식을 같이했다.

특히 선사들은 은행권과의 문제가 크다고 지적했는데, 건조중인 선박 중도금에 대한 은행권의 자금지출 지연, 원화대체 요구에 따른 애로사항, 대출금 조기상환 요구 및 은행권의 해운부문에 대한 이해부족 등을 해소하기 위해서는 금융권이나 금융당국과의 협력이 필요하다고 지적했다.

아울러 급등하는 선원비 억제제를 위해 외국선원 고용개방 시기를 앞당기는 재협상을 검토해야하고, 국내 해기사 추가양성 계획을 적극 추진해야 한다.

현 불황은 단순히 참석자들만의 문제가 아니므로 대책 추진시 선택과 집중이 필요하고, 해운업계에 비해 다소 사정이 나은 조선업계의 유동성 활용방안을 검토할 필요가 있다는 것이다.

이날 회의에서는 또 조선업계의 회계처리 방법개선을 벤치마킹하여 해운업계에 특화된 회계제도 도입방안을 모색하기로 했다.

한편, 이날 회의에는 협회 이진방 회장을 비롯하여 선우상선 정대균 사장, 삼호해운 양희권 사장, 창명해운 이경재 사장, 대립H&L 기의석 사장, 대보해운 노재영 사장, 고려해운 박정석 사장, 진양해운 홍승두 사장, 쉬핑랜드 이희선 사장, 동아탱커 이종명 사장, 현대상선 신재희 상무, 남성해운 권성술 전무, 세광쉽핑 김근현 전무, 흥아해운 변재현 이사, 대한해운 안계혁 상무, 장금상선 정병주 전무, STX팬오션 김영철 상무, SK해운 한병송 기획부장, 한진해운 이원우 전무, 신성해운 신용경 전무, 협회 김영무 전무, 조봉기 부장 등이 참석했다.

선협, 해운위기 극복을 위한 제반대책 적극 추진키로

대 정부 및 금융권에 대한 선박금융 지원건의 등

한국선주협회(회장 이진방)는 11월3일 긴급 회장 단회의를 개최하고, 미국발 세계금융대란으로 야기된 세계해운시황의 급격한 하락으로 인해 국적외항선사들의 채산성이 악화됨에 따라 위기극복을 위한 대책을 적극 추진키로 했다.

이진방 회장 주재로 열린 이날회의에서는 먼저 사무국으로부터 최근 해운시장 상황 등을 보고받고, 위기극복을 위한 지구노력과 대 정부 및 금융권에 대한 선박금융 지원건의, 선박펀드 설립방안 등을 중점적으로 심의한 뒤 위기극복을 위한 외항해운업계의 결의문을 채택했다.

특히, 이날 회의에서 회장단은 지구노력의 일환으로 국적외항선사들간에 상호 용대선한 선박에 대해서는 서로 협의를 통해 원만하게 협의될 수 있도록 유도키로 했다. 외항해운업계는 787척의 소유선박과 1,386척의 외국적 용선선박 등 모두 2,173척의 선박을 운항중이며, 국내 소유선박 중 281척이 국내선사간 상호 용대선하여 운항중이다.

선박금융과 관련해서는 먼저 조선업체와 공동으로 신조선 건조 및 개조 자금이 원활하게 지원될 수 있도록 금융권에 지원을 요청하는 한편, 조선소측과 건조자금의 지급이 지연되는 선박에 건조일정을 조정하는 방안을 협의해 나가기로 했다.

회장단은 또 외항해운업계의 신조선 발주량이 334척, 200억\$에 달하고 있으며, 신조선 건조자금의 원활한 이행을 위해서는 금년 10월 이후 매 분기별로 10~15억달러의 자금이 필요한 만큼, 순조로운 자금지원을 강력히 요청키로 했다.

특히, 협회는 이명박 대통령이 지난 10월27일 국

회 시정연설에서 “금융회사든 일반회사든 흑자도산하도록 내버려두지 않겠다.”고 강조한 만큼, 비울 때, 우산을 뺏는 일이 없도록 만기도래하는 대출금의 재연장을 금융당국과 금융권에 건의키로 했다.

이와 함께 국토해양부를 비롯하여 기획재정부, 지식경제부 및 청와대가 힘을 합쳐 해운 및 조선산업이 위기를 슬기롭게 극복할 수 있도록 측면지원을 요청키로 했다. 특히, 금년에는 원화의 급격한 등락으로 인해 실현되지 않은 장부상의 외환환산손실로 재무제표가 크게 악화될 것으로 예상됨에 따라 KIKO 피해기업이나, 조선업체, 건설업체들처럼 회계처리를 개선해 주도록 금융당국에 건의할 계획이다.

회장단은 또 지난 1990년대말 IMF의 여파로 인한 유동성 부족으로 국적선사들이 선박을 헐값에 해외에 매각했던 사례를 감안하여 선박펀드 설립을 적극 추진키로 했다. 해운불황 지속시 선박의 헐값 매각에 대비, 5,000억~1조원 규모의 선박펀드를 설립하여 환매조건부 Sale & charter-back 조건으로 유동성을 제공한다는 방침이다.

한편, 한국선주협회는 이날 미국발 금융대란으로 초래된 해운위기 극복을 위해 회원사 상호간에 협력을 강화하는 내용의 결의문을 채택했다.

협회는 최근 미국발 세계금융대란으로 야기된 해운위기 극복을 위해 모든 역량을 집중하는 한편, 국가경제 회복을 위해 적극 노력하고, 작금의 위기를 타개하기 위해서는 무엇보다도 회원사간 협력증진이 긴요한 만큼, 대화를 통해 최선의 방안을 마련키로 했다.

선협, 미국발 금융위기 파급여파 차단위해 선제대응

한국선주협회와 국토해양부, 긴급 대책회의에서 논의



고 약속했다.

정부는 이를 위해 국적외항 선사들이 대출금 연장 등을 통해 유동성을 확보하고, 선박 건조 및 개

한국선주협회(회장 이진방)와 국토해양부(장관 정종환)는 11월4일 협회 회의실에서 미국발 금융위기가 국내해운에 미치는 악영향을 차단하기 위한 긴급대책회의를 갖고 대응방안을 논의했다.

국토해양부 김광재 해운정책관과 장금상선 정태순 회장 등 국적선사 CEO 등 10여명이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 최근 해운시장 동향에 대해 의견을 나눈 뒤, 미국발 금융대란의 여파를 최소화하기 위해 선제대응에 나서기로 했다.

특히, 이날 회의에서 국적선사 CEO 등은 최근의 해운시장이 미국발 금융위기로 인한 것인 만큼, 글로벌 금융대란이 해소되면 해운시장도 빠르게 회복될 것이라며, 시황회복 이전까지 정부에서 적극적으로 지원하여 줄 것을 요청했다.

이에 대해 국토해양부 김광재 해운정책관은 먼저 외항해운업계에서 자구대책의 일환으로 국적외항 선사들간에 상호 용대선한 선박에 대해서는 법적인 문제를 떠나 서로 대화를 통해 원만하게 해결되도록 분위기를 조성하여 줄 것을 당부했다.

이어 국토해양부는 협회에서 마련한 위기극복 대책들이 차질없이 추진될 수 있도록 측면지원하겠다

조자금이 계획대로 집행되지 않을 경우 해운산업 뿐만 아니라 조선, 철강 및 금융산업에도 심각한 영향을 끼쳐 국가경제 회복에 걸림돌로 작용할 우려가 있기 때문에 이를 적시에 지원토록 금융권을 독려하는 한편, 외항해운기업의 재무제표를 왜곡시키는 외화환산회계제도가 시급히 개선될 수 있도록 지원하겠다고 밝혔다.

정부는 이밖에도 해외에 우리 선박이 압류될 경우 P&I클럽이 개입해도 해결하지 못하는 최악의 상황에 대비하여 정부 또는 국책은행에서 지급보증하는 방안을 적극 검토하기로 하는 한편, 한진 등 국내 대형화주들의 국적선 이용률이 증대되도록 측면지원하기로 했다.

동 회의에는 국토해양부 김광재 해운정책관, 이상길 사무관, STX팬오션 김영철 상무, 선우상선 정대균 사장, 한진해운 백대현 상무, 현대상선 신재희 상무, 대한해운 김창식 사장, 창명해운 이경재 사장, 진양해운 홍승두 사장, 장금상선 정태순 사장, 흥아해운 김태균 사장, SK해운 김성현 본부장, 한진해운 심우성 부장, 한국선주협회 김영무 전무 등이 참석했다.

해양환경개선부담금 제도개선 국토해양부 등에 건의 이중 삼중의 중복부담으로 해운업계 경쟁력 저하

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 국토해양부와 기획재정부에 해양환경개선부담금 제도개선에 대한 검토의견을 제출하고, 해운업계의 입장을 반영하여 줄 것을 건의했다.

사실상, 해양환경개선부담금 제도에 대한 논의는 10여년전부터 있어왔다. 지난 1999년 한일어업협정 체결에서부터 시작되었다. 협정체결 당시에는 어장을 잃은 어업인에 대한 지원책 마련이 사회적으로 큰 이슈였는데 그런 과정에서 당시 16대 국회는 ‘어업 협정체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업 발전 특별법’을 제정하였고 그 법에 따라 ‘수산발전기금’이 마련되었다.

이후 2001년 국회 농림해양수산위원회는 수발기금의 운용재원을 안정적으로 확보하기 위한 여러 가지 정책을 입법하였는데 그 중 하나가 바로 표제의 해양환경개선부담금 제도이다.

즉, ‘특별법’ 개정법률안 부칙의 ‘다른 법률의 개정’ 조항을 통해 당시 해양오염방지법에 해양환경개선 부담금 관련 조항을 신설한 것이다.

당시의 의안원문을 면밀히 검토하면, 공유수면매립, 항만공사, 폐기물배출 등 그 사업의 고유한 특성상 수산자원이나 해안환경에 현저한 영향을 미친다고 판단되는 사업자에게 수익금의 일정부분을 부담금으로 징수하여 수발기금의 안정적 재원을 확충하는데 그 취지가 있었다.

그런데 여기서, 대통령령이 정하는 일정규모 이상의 기름 등 배출행위가 수반되는 사업자를 부담금 징수대상에 포함시켜 당시 우리 해운업계는 물론 관련업계를 의아케 하고 있다.

이는 기름의 해양배출행위가 법으로 엄격히 금지되어 있는 상황에서, 어떤 사업의 고유한 성격상 상시적으로 기름을 해양에 배출하는 행위가 수반되는 사업은 존재하지 않기 때문이다.

그러한 연유로 폐기물배출업자에 대한 부담금 징수는 시행령, 시행규칙이 마련되어 시행된 반면, 기름을 해양에 배출하는 행위가 수반되는 사업에 대해서는 부담금 주체는 물론 부담금의 규모나 징수 절차를 정하지 못하고 사실상 사문화 되어왔다.

그러던 중 2007년 1월19일 해양오염방지법이 폐지되고 해양환경관리법으로 개편되는 과정에서 “해양환경에 현저한 영향 미치는 사업”을 “행위”로 개정하고 해양유류오염사고를 일으킨 선주를 부담주체로 정책방향을 변경하였다.

또한, 오염사고를 일으킨 행위자에 대한 부담금 징수 세부절차를 마련하기 위한 기간을 확보하는 차원에서 해당조항의 시행을 공포 후 2년 뒤인 2009년 1월19일까지로 유예 하였으며, 국토해양부는 해당 조문의 시행을 앞두고 하부령 및 세부절차를 마련하기 위한 연구용역을 시행중에 있다.

이에 따라 한국선주협회는 건의서를 통해 해양에서 기름을 배출하는 사업자 내지 행위자에 대한 해양환경개선부담금 징수와 관련된 그간의 경과를 반추해 볼 때, 동 제도의 문제점을 지적하지 않을 수 없다고 강조하고 동제도의 법제화를 전면 검토하여 줄 것을 요청했다.

협회는 수발기금의 재원확충 이라는 당초의 입법 취지는 이해할 수 있으나, 사업의 고유한 특성상 상시적으로 기름을 해양에 배출하는 사업은 존재하지

않는 만큼 애초부터 부담 주체가 없는 잘못된 입법이었다고 강조하고, 이의 개선을 건의했다.

특히, 협회는 더욱 문제인 것은 애초의 입법취지를 도외시 하고, 당시 우리 협회의 강력한 반대 의견도 무시한 채, 부담주체를 오염사고를 일으킨 선주로 바꿔 당초의 취지가 심각하게 왜곡된 점이라고 강조했다.

즉, 사업자는 본인이 부담해야 할 부담금을 사전적으로 예측할 수 없고 오염사고가 발생된 후에야 부담금액을 알 수밖에 없으며, 이는 사업의 생존을 위협하는 중대한 리스크로서 제대로 된 사업의 영위를 전혀 불가능하게 만들기 때문이다.

협회는 또 다른 어떤 사업도 마찬가지이나, 해상 운송산업은 예로부터 모험성이 짙은 산업으로서, 산업의 특성상 피치 못하게 수반되는 리스크를 해소하기 위한 노력이 모든 보험의 원류를 이루었고 현재의 보험 산업은 해운산업의 필수요소로 굳게 자리매김 되어 있다고 밝히고, 모든 예측 불가능한 해상 리스크는 보험이라는 제도적 장치를 거쳐 예측 가능한 비용으로 전환된다는 점을 재차 강조했다.

협회는 세계적으로 유례가 없는 우리의 환경개선 부담금은 글로벌 스탠다드나 세계적인 보험시스템의 영역 밖의 제도로서 여전히 예측이 불가능한 리스크임에 틀림없으며 전세계 해운시장이 하나로 통합되어 있는 현실을 고려할 때 한 국가의 차원 보다는 국제해사기구(IMO) 같은 국제기구에서 도입여부를 검토해야 할 사안이라며, 정부의 정책적인 배려를 촉구했다.

협회는 이와함께 해양환경과 관련된 2중 3중의 중복된 부담으로 우리 해운기업의 경쟁력이 경쟁국 해운기업보다 약화되고 있다며, 개선의 시급성을 강조했다.

현재 해양환경보호 및 오염사고 예방과 사후처리

를 위해 우리 해운업계는 해양환경개선부담금 말고도 △책임보험 가입(유류오염손해배상보장법 제14조) △방제분담금 납부(해양환경관리법 제69조) △손해배상 책임부과(유류오염손해배상보장법 제4조) △방제조치의무(해양환경관리법 제64조) △해경 등 행정기관의 방제비용 부담(해양환경관리법 제68조) △해양오염 영향조사에 소요되는 비용(해양환경관리법 제80조)과 더불어 각종 벌과금을 부과해야 하는 등 부담이 날로 가중되고 있다.

이같은 2중, 3중의 부담은 건전한 부담금 운용을 통해 기업의 경제활동 촉진을 목적으로 제정된 ‘부담금관리기본법’에도 위반되는 조치로서 동법에서는 중복부담 금지(제5조 제1항), 부담금 존속기간 설정(제5조 제3조), 타당성에 대한 심사(제6조 제1항) 등을 규정하고 있다.

협회는 그 다음으로 소위 글로벌 스탠더드에 맞지 않다는 점을 지적했다. 우리 항만에 입출항하는 외항선의 대다수는 외국적 선박이며, 우리만의 고유한 부담금제도에 대해 전혀 인지할 수 없는 외국의 선주들은 부담금 징수에 직면하면 강력 저항할 것이 불 보듯 뻔한 사실이며 그로 인해 발생할 소송 등 분쟁은 그야말로 소탐대실이라는 입장을 전달했다.

또한, 6,000억원 대의 기금으로 성장한 수발기금이 목적사업을 추진하는데 얼마나 더 많은 재원이 필요한 지 알 수 없으나 수입의 예측가능성 내지 안정성이 전혀 없는 오염사고 행위자에 대한 부담금을 추가하는 것이 기금의 재원확충에 큰 도움이 될 것으로 기대되지도 않는 것이 현실이라는 점도 분명히했다.

이상과 같은 점을 종합할 때, 더 이상의 행정력 낭비보다는 과감히 문제의 조문을 삭제하는 정부 개정안을 국회에 제출하는 것이 보다 바람직한 것으로 지적되고 있다.

선박금융의 원활한 지원 금융당국과 금융기관에 건의 신조선 건조자금 조속 지원, 대출금 만기도래시 연장

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 전 세계적인 금융불안의 여파로 인한 국제 해운경기의 경착륙으로 해운업계가 일시적인 어려움에 봉착함에 따라 금융감독원, 전국은행연합회, 여신금융협회에 건의서를 제출하고, 선박금융의 원활한 지원과 대출금 만기도래시 연장 등을 건의했다.

협회는 또 국내 조선업체에 발주한 선박에 대한 국내 금융권의 원활한 금융지원이 이루어 질 수 있도록 한국조선협회와 한국조선공업협동조합에서도 협력하여 줄 것을 요청했다.

협회는 금융당국 등에 제출한 건의에서 국내 해운산업은 운임수입으로 연간 365억 달러를 벌어들이는 주요 외화기득산업이며, 무역, 조선, 금융 등 직·간접적으로 연관된 타 산업의 동맥으로서, 수출에 의존할 수밖에 없는 우리 경제에 있어서 반드시 육성, 발전시켜야 하는 산업임을 강조했다.

특히, 협회는 “최근 미국발 금융대란으로 인해 국내 금융권의 사정이 위축됨에 따라 선박금융시장이 급격히 경색되면서 해운산업이 크나 큰 어려움에 처해 있다”고 밝히고, 우리 해운업계가 국내외 조선소에 발주한 선박 건조자금이 원활하게 지원되지 않을 경우 해운산업 뿐만 아니라 국내 조선산업에도 막대한 악영향을 끼칠 것이라며, 선박금융에 대한 지원을 건의했다.

금년 6월 현재 국내외 조선소에 발주한 선박은 330여척, 약 2,700만톤(DWT)으로서 그 선가가 약

200억 달러에 이르며, 그 중 분기별로 약 7~10억 달러의 건조자금이 국내 금융업계로부터 조달되어야 하는 것으로 파악되고 있다.

이는 우리 해운업계는 물론 조선업계 및 기자재 산업 전반에 지대한 영향을 미치게 될 사안으로서 금융 업계로부터 적극적인 자금지원 조치가 필수적이다.

뿐만 아니라, 대표적인 자본집약적 장치산업인 우리 해운업계가 선박을 도입하는 과정에서 국내 금융권으로부터 차입한 15조원 규모의 부채 중 유동부채 약 3조 원에 대한 상환도 적절한 유예조치가 절실한 실정이다.

그러나 최근 금융권의 동향은 우리의 바람과는 달리 금융계약에 따른 신조선 건조자금 지원 스케줄이 지연되거나 부채상환 만기연장에 대한 협의가 거절되는 사례가 곳곳에서 드러나고 있다.

이에 따라 협회는 금융감독원, 전국은행연합회 등에 건의서를 제출하고, 신조선 발주시 약조했거나 계약된 자금을 즉시 지원하고, 만기가 도래하는 대출금에 대해서는 일정기간 연장해 줄 것을 강력히 건의했다.

협회는 금융권의 협조가 없을 경우 해운산업은 물론 조선산업, 철강산업 등 타 산업에까지 악영향을 미치고 결국에 가서는 금융권으로 부메랑되어 국가경제에 엄청난 피해를 줄 것이라며 정부의 정책적인 배려를 요청했다.

선주협회, 금융위기가 해운에 미치는 영향 간담회 개최

LG경제연구소, 씨티그룹, KMI 전문가 초빙, 주제발표



최근 미국발 금융위기로 인해 전세계 경제가 크게 침체되는 가운데, 해운시황이 원자재 수요의 격감으로 단기간에 대폭 하락하는 등 전망이 매우 불투명한 상태이다.

특히, 벌크선운임을 나타내는 발틱운임지수인 BDI가 지난 5월 하순에 1만1,000포인트대를 기록하는 등 최고치를 기록했으나, 최근에는 1,500 포인트대로 폭락했다.

이에 따라, 한국선주협회(회장 이진방)와 한국해양수산개발원(KMI, 원장 강중희)에서는 전 세계적인 금융위기가 해운/조선 산업에 미치는 영향과 향후 시황을 전망 등을 통한 대응방안 마련을 위해 10월17일 간담회를 가졌다.

이날 간담회에는 100여명이 넘는 해운업계 관계

자들이 참석하여 최근 해운시황 변동에 대한 관심이 어느 정도인지를 짐작케 해 주었다.

이 날 간담회에서는 LG경제연구소 배민근 박사가 '미국 금융위기의 향방 및 2009년 경제전망', 씨티그룹 이석제 상무가 '조선산업 전망', KMI 임종관 팀장이 '금융위기 파급효과 및 해운시황 전망' 등을 주제로 각각 발표했다. 다음은 각 주제의 내용을 요약한 것이다.

▶ LG경제연구소 배민근 박사 : 세계경제는 내년 상반기까지 뚜렷한 경기하강 추세를 보일 전망이며, 하반기이후 경기가 회복되더라도 과거와 같은 5%대의 고성장이 재현되기 어렵다.

선진국 소비부진이 장기간 지속될 것으로 예상되

는 가운데 그동안 생산능력이 크게 늘어난 장치산업을 중심으로 공급경쟁이 확대되고 설비확장을 위한 투자가 큰 폭으로 위축되면서 투자관련 산업의 경기부진이 예상된다.

전반적인 수용침체와 신용경색 등에 대비한 유동성확보나 비용절감 등의 단기대책 불황기에 생존하기 위한 기본조건이 될 전망이다.

강자와 약자의 실력 차이가 뚜렷해지는 불황기에 자신의 강·약점과 기초를 철저히 점검하고 경쟁포지션을 강화함으로써 향후 발생하는 침체에 도약할 수 있는 기회로 삼는 장기적 대책도 필요하다.

내년도 유가는 90달러에서 안정세를 유지하지만, 중장기 상승세를 보일 것으로 전망된다.

환율 및 금리는 당분간 높은 수준으로 보일 것이고, 현재 환율 급등세는 과도하다는 점에서 시간이 걸리더라도 내년에는 안정세를 찾을 수 있을 것으로 전망됨에 따라 내년 연평균 원-달러 환율은 1100원이 될 것으로 예상된다.

현재 경기하강국면의 특징은 유가불안 등의 공급가격, 자산가격 하락, 금융부실 등이 복합적으로 작용하고 있다.

이런 불황은 급격한 추락보다는 금융불안 과정 속에서 수요위축이 장기화되는 불황이 전망되고, 내년 하반기 경기저점이후의 회복과정도 매우 완만할 것으로 전망된다.

▶ **씨티그룹의 이석제 상무** : 환율은 대대적인 업계 변화의 신호탄으로 적절한 시기에 경쟁적 구조를 결정적으로 바꿀 수 있다. 제조업의 경쟁력은 비우호적인 환율을 극복하는데 있다.

일본과 비교하면, 한국조선업체는 이미 90년대 중반 일본업체들과 비슷한 경쟁력을 확보했으나 90년대 말 환율의 변화는 한국업체의 절대적 우위를

결정지었다.

중국과 비교해보면, 원화의 상대적 약세로 세계 조선업계의 점유율 변화가 예상된다. 한국조선업체의 점유율은 55~60%까지 상승할 것으로 보인다.

수주잔고가 2년치를 넘을 경우, 조선사는 영업기반을 충분히 확보한 상황이기 때문에 선가는 올라간다.

달러당 1250원 기준으로 원화 선가는 지난 2년간 70~90% 상승했고, 신조선가를 원화로 환산시에는 후판원가 상승률에 비해 4배 상승했다.

2007년 신규수주는 선박건조규모의 3배로 연간 수주량에 대한 논의는 규모가 3배이상 늘어나지 않는 한 의미가 없다. 금융시장의 불안정으로 2009년도도 어느 정도는 감소할 것으로 보인다.

경험적으로 볼 때 전 세계 건조능력이 두 배 증가하는데에는 7~8년의 기간이 필요하다. 지난 60년간 연간 선박인도량이 20% 증가했던 것은 단 5차례에 불과하다.

2009년에 157백만DWT를 인도하려면, 2년안에 건조능력이 두 배로 늘어야 한다. 이에 반해 납기지연률은 2006년 2.6%에서 2007년 7.8%로 급격히 확대되었다. 이는 세계적인 추이로 숙련된 노동력과 검증된 부품업체의 부족을 원인으로 하며 2008년 17~19%, 2009년에는 35~39%정도 납기지연이 예상된다. 이는 중국에 한정된 것이 아닌 전 세계적인 현상이다.

벌크선 시장에서는 2008년 9~10%, 2009년 12~13%의 선대증가를 예상하고 있지만, 인도지연으로 인해 각각 7%, 10%이내가 될 것으로 예상되고, 선박해체가 가속화될 경우 그 이하의 증가가 예상된다.

2000년 이후 중국의 철광석 수입이 전 세계 벌크선 수요증가의 1/3을 견인하고 있고, 2007년부터



축소되었다.

탱커의 초과공급은 탱커와 더불어 벌크 운임의 약세로 이어지고, 해운 사이클은 2년 이상 강세를 유지 못하는 국면이 계속되었다.

중국은 이미 전 세계 해상물동량의 20%이상을 차지하고 있다. 이는 2001

년 이후 해상 물동량 증가분의 60%이상이 중국으로 인한 것이며, 이 중 중국의 수입이 그 대부분을 차지한다.

중국이 석탄 순수입국으로 전환하여 새로운 수요증가 요인으로 출현했다. 벌크선 화물의 60%가 철광석, 유연탄, 철강제품 등 철강관련 품목이기 때문에, 철강가격은 벌크시장의 선행지표가 된다. 두 번째 지표는 중국의 연로탄 수입량이 될 것이다.

중고선가는 철강가격과 높은 상관관계를 보이고 있고, 중고선가의 강세는 약간의 시차를 두고 신조선가의 강세로 이어진다.

2006년 8월, 케이프사이즈 벌크 5년 중고선가가 신조선가를 추월하였고, 8월 이후 케이프사이즈 벌크 신조선가가 56% 상승하였다. 최근의 급격한 약세로 인해 벌크선 해체가 가속화 될 것이다.

탱커선 부문을 보면 2008년 7월 5년 중고선가가 신조선가를 역전(165백만달러 vs 160백만달러)하였고, 탱커시장은 2010 대량해체를 앞두고 꾸준한 가세가 예상된다.

2006년 108척의 VLCC 수주와 더불어 2007년 랠리가 시작되었다. 2007년에는 34척, 2008년 현재 109척의 VLCC가 수주되어 사상 최고를 경신하였다. 결기 전망이 관건이나 공급여력이 이미 많이

▶ KMI 해운연구팀 임종관 박사 : 미국발 금융위기는 세계 금융위기로 이어졌고 결국 세계 실물 경기를 위축시켰다.

향후 금융위기와 관련해 해운측면에서는 국가부도 사태 발생여부와 타국가로의 확산여부, 금융시스템의 정상화시기와 금리·환율의 변동폭, 실물부문 위축 정도와 확산지역 등에 대해 관심을 가지고 있다.

이런 금융위기는 실물경제의 위축으로 교역량이 줄어들어 해운수요를 감소시킬 뿐만 아니라 선박금융을 어렵게 함으로써 해운공급을 감소시키기도 한다. 또한 금융위기에 따라 유동성 부족이 발생하면서 선주와 조선소 모두 금융조달에 애를 먹게 된다. SHIPPING ECONOMIST지는 금융위기로 선박금융조달이 어려워지면서 보수적인 예측기준으로 봐도 약 5%의 신조선 발주가 취소될 가능성이 있고 추가적으로 5%가 더 취소될 가능성이 있다고 전망했다.

예로 일본에서 금융위기가 발발했을 때, 일본의 경제상황이 악화되고 있음에도 신조선 가격이 높게 형성되고, 일본의 메가은행이나 지방은행이 선주에 대한 용자기준을 엄격히 적용했고, 부정기선 시황 지수가 급락, 해운회사나 선주 모두 상호 2012년까지 필요한 선박은 이미 발주완료 했기 때문에 해운회사나 선주 일제히 신조를 보류하고, 메가은행 및 지방은행은 선박용자 기준을 엄격히 적용했다.

경기불황과 해운불황의 과거 사례를 살펴보면, 해운경기는 실물경제의 경기변동에 민감한 반응을 보여 왔고, 금융위기가 실물경제 위축으로 연결되는 경우 해운업의 후퇴는 불가피했다.

IMF에서는 2008년 세계경제 성장률을 3.9%로 예측한 반면, 2009년은 3.0%로 하향조정했다.

최근 1~2년동안 선물시장이 현물시장을 견인해 왔고, 운임 선물시장인 FFA 시장 규모가 축소되게 되면, 현물시장에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다.

FFA시장의 시가 총액은 1,000억달러로 30%가 금융, 투자은행의 주도하에 있다. 글로벌 금융위기로 유동성 부족이 초래되게 되면, FFA거래 역시 축소될 것이다.

건화물선의 최근동향을 살펴보면 BDI지수가 1,000포인트대로 하락했다.

3분기 평균 7,486포인트는 2분기 대비 23.2% 하락한 것으로 중국의 물동량 위축과 글로벌 금융위기가 주요원인으로 분석된다.

4분기평균 BDI지수는 3분기대비 42.4%가 하락할 것으로 예상되며, 이는 글로벌 금융위기로 인한 실물경제 위축, 유동성 부족으로 인한 투기자본 회수와 이에 따른 거품해소, 중국철광석 수요 감소 등을 원인으로 꼽았다.

4분기 시황변동은 글로벌 금융위기 해결유무에 따라 변동이 좌지우지 될 것이고, 시황 조정기간이

다소 길어질 수도 있을 것으로 본다.

이는 2009년 이후 대량의 신조인도가 예정되어 있고, 글로벌 금융위기가 실물경제로 파급되는 경우 시황회복이 쉽지 않을 것이기 때문이다. 그러나 선박금융악화로 일부 신조 인도가 지연되고, 지수 하락으로 해체량이 증가되는 경우 시황개선에 도움이 될 것이다.

정기선의 최근동향을 살펴보면, HR지수가 25주 연속하락하며 2008년 최저치를 경신했다. 원양항로에서는 태평양항로는 보험세를 유지한 반면, 유럽항로는 물동량이 증가했으나, 운임은 하락했다. 근해항로는 동남아 항로를 제외하고는 하락했다. 이는 글로벌 금융위기로 선박운항감소 용선계약기간 축소 움직임 때문인 것으로 분석된다.

4분기 HR지수는 글로벌 금융위기에 대한 우려와 미국 및 신흥개도국의 성장률 하락 등의 영향으로 850 포인트 정도 될 것으로 예상된다.

종합적으로 보면, 특별한 반전이 없는 한 물동량과 운임 모두 하락세가 예상되고, 원양항로 물동량은 미국경제회복시기, 국제유가전망에 따라 결정될 것이나, 글로벌 금융위기로 당분간 호황국면은 기대하기 어려운 실정이다.

또한, 경기하락이 지속되는 경우수익성이 낮은 선사들의 선복량 조정이 불가피하다. 강자독식 원칙 적용 가능성에 대비해 비용최소화, 수익성강화, 선대운영 합리화 추진이 필요하다.

유조선의 최근동향을 살펴보면, 2분기말 WS 242.5 포인트를 기록하며 연중 최고치를 기록했고, 미국의 금융위기 및 기상이변으로 3분기 하강국면으로 전환되었다.

4분기 중동-극동항 VLCC WS 142.5 포인트로 소폭 하락할 것으로 보이나, 2001년에서 2007년사이 4분기 운임 평균이 WS 125.6 포인트였던 점을

감안하면, 여전히 높은 수준이다.

종합적으로 보면, 급격한 시황 악화는 상당기간 없을 것으로 예상되지만, 세계유조선 해운시황의 불안정은 예상가능하다.

실물경기가 심각한 수준으로 악화되는 경우 원유 물동량이 크게 감소할 수도 있으므로 만일을 대비하여 선박투자 시기나 용선주기 조정을 해야 할 것이다.

금융위기라는 특수요인 발생으로 향후 시황은 많은 변수들의 복잡한 상호작용을 통해 결정될 것이다. 그리고 중국의 경기조정도 금융위기 못지않게 중요한 시황변수이다. 이에 KMI는 해운연구팀을 시황자문단으로 가동하면서 해운기업이나 관련기업, 선주협회, 정부당국 등이 요청하면 요청기업의 사업내용에 적합한 시황 및 경영 자문서비스를 제공할 계획이다.

또한 시황자문단과 함께 재무자문단을 구성하여 금융위기에 효과적으로 대응할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 이는 업체마다 재무상황이 특수하므로 일괄적인 대응조치를 취할 수 없기 때문에 기동성을 발휘할 수 있는 재무자문단을 구성하여 운영할 필요가 있기 때문이다.

개별업체들은 스스로 재무상황을 점검하여 자문단의 조언과 지원을 요청할 필요가 있다.

만약 시황자문단이나 재무자문단의 활동만으로 해결하기 어려운 사안이 발생할 경우 즉시 민관협 의체(정부, 선협, 시황자문단, 재무자문단)를 구성하여 활동하는 것도 좋은 방법으로 볼 수 있다.

한편, 이날 지정토론에 나선 한국선주협회 김영무 전무는 현 금융위기로 해운업과 조선업계의 중소형 업체 등은 큰 고통을 당할 우려가 있으므로, 위기를 기회로 슬기롭게 극복하는 노력이 필요하다고 말했다.

또한, 국토해양부 지희진 해운정책과장은 현 위기사항을 극복하기 위해 선사, KMI, 협회 등의 노력에 정부도 적극 동참하겠다는 의사를 밝혔다.

조선공업협회 정석주 팀장은 현 위기는 조선업계에 있어 우려할 수준은 아니며, 클락슨에 따르면 전 세계의 조선수요전망에서 2009년 후 하강할 것으로 예상했으나, 향후 전망 역시 우려할 사항은 아니라고 전했다.

마지막으로 SK 김종서 차장은 현재의 드라이벌 크시장은 호황기에 비하여 붕괴수준이며, 중고선 선사 역시 피크대비 50% 하락했다고 밝혔다. 또한, 국제금융위기로 인해 제2금융권을 이용하는 중소형선사의 상황은 대형선사에 비해 더욱 어렵다고 했다.

제2회 한국선박금융포럼 개최

Marine Money Asia가 주최하는 제2회 한국선박 금융포럼이 11월18일 그랜드 하얏트 서울에서 개최된다. 동 포럼은 지난해 처음으로 한국에서 개최되어 성공적으로 막을 내린 바 있다.

선주, 조선업계, 변호사, 브로커, 컨설턴트 및 국내외 주요 금융기관 등 국내외 관련 전문가들이 대거 참석하여 국내외 선박금융시장에 관한 전망 및 토론을 통하여 다양한 정보를 제공할 예정이다.

또한, 글로벌 금융 위기가 한국 해운 및 조선산업에 미치는 영향을 분석하고 성장전략을 모색하는 자리가 될 것이다.

세계경제에 대한 미시·거시적 전망 및 선박금융 관련 주요이슈에 대한 발표 및 토론 등으로 구성된 본 포럼의 참가신청은 선주협회 홈페이지에 게시된 참가신청서를 작성해 asia@marinemoney.com 또는 팩스 +65-6491-5563으로 송부하면 된다.

세부일정 등 기타 자세한 사항은 선주협회 홈페이지(www.shipowners.or.kr) 공지사항에 게시되어 있으니 참고하면 된다.

금년도 작년과 동일하게 선주협회 회원사에게는 50%의 참가비 할인이 제공된다.