

Shipbuilding Brief

제310호 (2012.2.21)

< Issue Highlights >

✚ 러시아 동시베리아 에너지 정책으로 인한 탱커시장 영향	2
✚ 선주들 당분간 신조발주 중단해야	5
✚ 2011년 중국 선박공업 경제운영 분석	7-13
✚ 기업 리스크 관리 관련 기사	14-17

한국조선협회

The Korea Shipbuilders' Association

< 목 차 >

1. 해운시장 및 경제 동향

주 요 내 용	쪽
○ 컨테이너선 268 척 계선 중	2
○ 러시아 동시베리아 에너지 정책으로 인한 탱커시장 영향	2
○ Vale 사의 아시아향 철광석 수출 증가로 톤마일 수요 확대 효과	3
○ 2020 년까지 LNG 선 수요 2 배 전망	4

2. 조선산업 및 주요 조선국 동향

주 요 내 용	쪽
○ 선주들 당분간 신조발주 중단해야	5
○ 클락슨, ‘세계 신조 건조량 상승 중’	5
○ 일본 조선업계, 침체 극복에 ‘고군분투’	6

3. 정책

주 요 내 용	쪽
○ 2011 년 중국 선박공업 경제운영 분석	7-13

4. 특집기사(연재 예정)

주 요 내 용	쪽
○ 기업 리스크 관리 관련(제공: (주)HUMUS)	14-17

1. 해운 시장 및 경제 동향

컨테이너선 268척 계선 중

- 프랑스 해사컨설팅사 Alphaliner 에 따르면 현재 전세계 컨테이너선의 계선량은 총 268 척(767,000TEU)에 이룸
 - 최근 동계에 접어들어 운항을 줄이려는 움직임에 따라 22 척(81,000TEU)이 추가로 계선됨
 - 268 척 가운데 1,000~1,999TEU 급이 85 척으로 가장 많은 비중을 차지했으며 2,000~2,999TEU 급과 3,000~4,999TEU 급은 각각 47 척, 5,000~7,499TEU 급이 21 척, 500~999TEU 급이 59 척을 차지
 - 계선추이는 전반적으로 상승세를 보이며 특히 파나막스급 이하의 선형에서 두드러짐
 - 한편 연료비용 급등이 지속됨에 따라 비용절감 측면에서 대형선박의 선호도가 뚜렷하며 당분간 중/소형 중심으로 계선추세가 지속될 것으로 전망

『 해사프레스, 2011.1.27 』

러시아 동시베리아 에너지 정책으로 인한 탱커시장 영향

- 러시아의 동시베리아 에너지 정책으로 2009 년 말 이후 공식적으로 원유생산을 시작함에 따라 아시아 탱커시장에 영향을 줄 수 있을 것으로 예상
 - 지난 5 년간 러시아로부터 수입된 아시아 원유수입량은 6 배 증가, 2011 년 기준 2,900 만 톤을 수입한 바 있으며 2009, 2010 년 아시아 조선소에서 건조된 아프라막스가 상당수 동 지역에 투입된 것으로 알려짐
- 그러나 향후 원유수입의 경우 동시베리아 파이프라인으로 대체될 경우 탱커시장에 대한 수급전망을 재평가할 필요

『 로이드리스트, 2012.1.24 』

Vale사의 아시아향 철광석 수출 증가로 톤마일 수요 확대 효과

- 브라질의 세계최대 광산업체 Vale 사의 실적발표에 따르면, 2011 년 철광석 생산량은 4.8% 증가한 3 억 2,260 만톤, 펠릿 생산량은 5.8% 증가한 5,190 만톤 기록
 - 수출지별로는 아시아로의 수출이 780 만톤 증가(중국이 550 만톤 증가한 1 억 3,190 만톤 수입), 미국 100 만톤 증가, 유럽 440 만톤 감소
 - 아시아로의 수출 증가는 선주들에게 좋은 소식이며, 브라질-아시아 항로가 유럽이나 북미보다 2 배상당 길어 톤마일 증가효과가 있음
- 한편, 경쟁사인 Rio Tinto 와 BHP Billiton 은 각각 전년대비 600 만톤, 940 만톤 증가, Vale 사는 1,480 만톤 증가
 - 브라질-중국 항로보다 서호주가 가까워 Vale 의 시장점유율 증가가 단기적으로는 선사에 도움이 될 수 있으나, Vale 에서 발주한 대형 철광석운반선들을 인도받아 직접 운항하게 되면 선사들에게 부정적 효과를 가져올 것임
 - 그러나 Vale 의 최대고객인 중국에서 valemex 의 입항을 거부하여 현재 필리핀과 말레이시아에 선적항을 건설 중임
- Vale 사는 2012 년에 전년대비 3.3% 증가한 3 억 6,200 만톤 생산 예정임

『 로이드리스트, 2012.2.16 』

2020년까지 LNG선 수요 2배 전망

- 노르웨이 Pareto 증권에 따르면, 현재 진행중인 모든 LNG 프로젝트가 승인되면 2020년까지 LNG 수요가 2 배로 늘어 352 척의 LNG 선이 추가로 필요한 것으로 전망
 - ▶ 동 사에 따르면, 모든 프로젝트가 FID(최종투자결정)를 받으면 2020년 LNG 물동량은 전년수준에서 4,550 억 cum 증가한 7,810 억 cum에 이를 것으로 전망
 - ▶ 그러나 경기둔화로 일부 프로젝트의 자금조달이 어려울 수도 있음을 경고
 - ▶ 한편, 지난해 하반기 재정위기에도 불구하고 모든 프로젝트들이 FDI를 받았고, 추가로 신규 프로젝트들이 부상할 수도 있다고 언급
- 지난해 LNG 교역량 중 2,380 억 cum은 장기용선계약으로, 950 억 cum은 스팟 및 단기용선계약으로 운송된 것으로 추산됨

『 로이드리스트, 2012.2.7 』

2. 조선산업 및 주요 조선국 동향

선주들 당분간 신조발주 중단해야

- SFI(Ship Finance International) CFO Eirik Eide 에 따르면, 당분간 수급조정을 위해 선주들은 신조발주를 중단해야 한다고 주장
 - 1.26 일 런던에서 개최된 마린머니 세미나에서 Eirik Eide 는 오버캐퍼 문제는 이제 당면한 과제이고 선주의 이익율을 극도로 악화시키고 있다고 언급하며 2011 년 하반기 케이프사이즈 1 일 용선료 3 만 달러에서 현재 5 천 달러로 하락했음을 부연하며 2012 년 용선시장은 더욱 악화될 수 있음을 강조
 - 이러한 용선시장의 약세는 금융시장의 자금대출 동결로 이어지고 나아가 선가의 급락을 가져올 수 있음을 주장하며 다른 산업에 있어 수급을 조정하고 있는 바와 같이 해운산업에서도 당분간 발주를 조정하는 것이 필요

『 로이드리스트, 2012.1.27 』

클락슨, '세계 신조 건조량 상승 중'

- 영국 선박브로커사 클락슨에 따르면 2011 년 신조선 건조량은 총 2,489 척(9,890 만 GT)으로, GT 기준으로 전년과 거의 비슷한 수준을 보였다고 발표
 - 중국은 전년 대비 약간 상승, 일본은 감소를 기록
 - 2012 년에는 전년 대비 소폭 하락한 9,310 만 GT 를 기록할 것으로 보임
 - 지난 해 한/중/일 3 국의 건조량은 전년 대비 약 3% 증가한 총 9,210 만 GT(2,105 척)를 기록. 이 중 한국은 3,490 만 GT(525 척), 중국은 3,800 만 GT(1,121 척), 일본은 1,920 만 GT(459 척)를 각각 차지
 - 대표적인 상선 가운데 벌커가 1,147 척으로 전년 대비 20% 증가했으며, 10,000dwt 급 이상 탱커는 360 척으로 전년 대비 20% 감소

『 해사프레스, 2011.1.27 』

일본 조선업체, 침체 극복에 '고군분투'

- 최근 일본 조선사들이 불황의 장기화 조짐에 따라 작업 속도를 낮추고 있음
 - 피크 시의 가동속도를 평상시로 줄이는 것 뿐만 아니라 선주들에게 인도연기를 동의해줄 것을 요청하고 있음
 - 일본 조선업체는 이를 채산성이 낮은 수주와 공급과잉 문제를 해소하고자 하는 일환으로 추진 중이며 심지어 블록제작 같은 외주업무를 내부사업으로 전환하거나, 일부 인력들을 상대적으로 기존 대비 활동이 많은 영역으로 재배치시키는 등 보다 극단적인 대책을 세운 곳도 다수
 - 또한 협력업체 인력과 재계약을 하지 않는 곳도 있으며 이는 더욱 깊은 불황이 도래하기 전에 미리 대비 중인 것으로 보임
 - 일본 조선업체는 세계 금융위기 직후 신조수요가 급감했음에도 불구하고 높은 생산가동률을 유지해왔으며 이는 과거 피크 시 향후에도 높을 것으로 보고 많이 수주한 것으로 분석

『 해사프레스, 2011.2.12 』

3. 정책

2011년 중국 선박공업 경제운영 분석

- 지난해 중국선박공업 내외상황상 복잡다변 형세하에서 난관을 극복하며 계속적 안정발전 유지. 각 경제지표상 성과 지속증대. 12.5 계획도 양호하게 실현 중
- 다만 세계경제회복지연, 선박시장 지속 불황, 신조선 수주량 대폭하락 등은 중국선박공업발전에 있어 풀어야 할 과제

1. 경제운영 기본현황

1) 조선 3대 지표 항목별 분석

- 2011년 중국 선박 건조량 7,665 만 DWT, 전년동기대비 16.9% 증가, 신조 수주량 3,622 만 DWT, 51.9% 하락, 수주잔량 1,499 만 DWT, 23.5% 하락
- DWT 기준으로 조선건조/수주/잔량 세계 시장점유율은 각각 45.1, 52.2, 43.3%

2) 공업생산 지속증가

- 2011년 전국 규모 이상 선박공업 업체 1,536 개, 총생산액 7,775 억 위안으로 전년대비 22.2% 증가, 증가폭은 30% 하락
- 그 중 선박제조업은 5,983 억 위안, 22.5% 증가, 증가폭은 1.4% 하락
- 선박기자재업은 909 억 위안 30.7% 증가, 증가폭 5.2% 증가
- 선박 수리 및 해체업은 811 억 위안 13.6% 증가, 증가폭은 17.3% 하락

3) 선박수출 지속증가

- 2011년 중국 조선업체 완공수출량은 6,255 만 DWT, 동기대비 18% 증가. 수주량은 2,767 만 DWT 으로 51.5% 하락
- 연말기준 수주잔량은 1.36 억 DWT 로 전년 말 대비 17.5% 하락
- 전체 중 수출선박 건조/신조/잔량 비율은 각각 81.6%, 76.4%, 91.2%

4) 경제이익 안정적으로 증가세 보여

- 2011.1~11, 전국규모 이상 선박공업 영업매출은 6,221 억 위안, 24.9% 증가
 - ▶ 그 중 선박제조업은 4,732 억 위안 25.6% 증가, 기자재 부문은 761 억 위안 30.1% 증가
 - ▶ 선박수리 및 해체업 부문은 663 억 위안 16.3% 증가
- 동기간 전국규모 이상 선박공업 이윤총액은 481 억 위안으로 25.5%증가
 - ▶ 그 중 선박제조업은 402 억 위안, 28.4% 증가하여 전체 중 83.6% 차지
 - ▶ 선박기자재업은 43 억 위안 16.5% 증가 전체 중 8.9%
 - ▶ 선박수리 및 해체업 33 억 위안 14.9%, 전체 중 6.9%

2. 경제운영 주요특징

- 2011 년 국가발표 공업전형승급(구조개선) 계획(2011~2015), 선박공업 12.5 발전계획 및 노후운수선박 및 단일선체유조선 교체 보조 자금관리방법; 12.5 생산 구조조정 관련 산업구조조정지도목록(2011 판), 현재 선순위 개발 고기술 산업화 중점 영역지침(2011), 기술발전 배양 위한 산업 주요 공동기술 발전지침(2011 년), 12.5 산업기술 혁신계획 등 이러한 발전계획 및 과학연구개발, 기술개조, 구조조정, 국내수요확대정책 등은 중국선박공업 지속적 생산증대, 구조조정추진, 안정적 수주활동, 선박시장 중요작용 전망

1) 조선 생산량 지속적 증가

- 2011 년 선박기업 각종 난관 적극대응, 수주확보, 위기극복능력 제고, 조선건조량 지속증대, 전국 조선 건조량이 당초목표인 7,000 만 DWT 초과 달성하여, 7,665 만 DWT 도달
- 주요 조선기업으로는 상해외고교조선이 800 만 DWT 돌파, 대련 선박중공이 600 만 DWT, 강소신시대조선, 강소용성중공업 등이 400 만 DWT 돌파
- 중국 내에 지난해 조선 생산량 100 만 DWT 돌파 기업 22 개로, 2010 년 대비 3 개 증가

- 상위 10 개 기업들의 건조량 3654 만 DWT, 전국총량의 47.7%

2) 구조조정 효과시현

- 2011 년 선박산업 시장변화 대응을 위해 구조조정 이뤄짐
- 첫째, 고부가가치선형 개발 목표로 신시스템 선형 수주. 그 중 후동중화 17.2 만 CBM LNG 선 1 척 및 4+2 척 컨테이너선 수주
 - ▶ 강소 양자강 조선소 및 대선집단공사 각각 10,000TEU 급 컨테이너선 25 척, 4+2 척 수주
- 둘째, 기술력 보유한 대형기업들이 잇달아 해양공정 기자재 제조영역 발전역량 증대
- 셋째, 중국 내 중형조선기업이 특색화 발전. 예로써 절강 조선공사 해양공정 지원선, 광선국제 화학제품운반선, 황해조선공사의 로로선 등
- 넷째, 국내 일부 선박기업 사업다각화 더욱 중시. 풍력전기 설치, 탄광기계, 철도차량, 지하철설비, 자동화 물류설비 등 비조선분야 진출

3) 과학연구개발진전, 창신능력 진일보 제고

- 중국 선박공업집단공사 고기술 선박연구개발 설계 지속향상, 효과가 두드러짐
- 후동중화조선의 자주 개발 4 형 LNG 선, 그 중 저속디젤발전기 재액화장치추진의 17.2 만 CBM 급 LNG 선 엑슨모빌/미쓰이상선 LNG 프로젝트 4 척 수주, 중국 조선 최초 LNG 수출선
- 중선 집단공사소속 조선기업 및 연구소가 1 만 TEU 컨테이너선, 공정선, 특수선 설계개발 등 기술축적 현저증강
- 3,000 피트시추선 등 신형 해양공정 장비 개발능력 진일보 제고
- 중국선박중공업은 국가 중대 과학 프로젝트에 있어서 중요진전
- 심해유인잠수기 5,000 미터급 작업완수; 최초 자주상표 6cs21/32 선용 중속디젤기연구개발 성공, 또한 중국선급 인증획득, 정식 시장진입; 종합성능 최고 선진형인 과학연구관찰선 제조; 국내 최대 해양플랫폼기중기 연구성공
- 강소양자강조선소 및 중국선급, 해양공정설계연구원 공동 연구개발. 자주지적산업권 확보 및 세계선진수준의 최초 친환경 10,000TEU 급

대형컨테이너선,

4) 시장 메커니즘 효율 발휘, 인수합병 가속화

- 2011년 기술력 보유 기업이 국제조선시장 변화 유리하게 주도. 조선업 구조조정 및 인수합병 거쳐 실적증강
- 그 중 강남조선 및 장흥중공 통합, 양자강선업은 강소 중선해양공정유한공사 100% 및 강소 신푸조선소 40% 지분 인수
- 절강화운 덕흥선박공사 100% 지분인수, 중선기술 산둥위해조선소 70% 지분인수, 용성중공업 안징전자집단 인수 등

5) 기초관리 강화, 위기대응능력제고

- 선가하락, 경기불황 등 때문에 각 주요 조선집단공사, 각 지방 핵심조선기업 적극 경영전략 조정
 - ▶ 즉, 선주관계 밀접화, 전략추진 협력, 고기술선박 및 해양공정 기자재 수주기회 확보, 각종 잠재된 위험요인 분석 등
 - ▶ 지속적 제품품질 보증 및 생산효율 제고, 선박시장 불황영향 최소화, 안정적 건조인도 등
 - ▶ 선가하락 및 원가상승에 대해 관리강화, 효율성 증대, 부채 및 환율리스크 관리, 조선 정도관리 강화 등

6) 국가정책 실행, 해양공정기자재 육성 추진

- 2011년 국가 해양공정제조업 발전관련, 해양공정기자재 제조업 중장기 발전계획, 해양공정기자재산업 창의발전전략(2011~2020) 등 일련의 계획을 발표, 해양공정제조업 육성을 명확화

3. 경제운영 해결과제

1) 경제지표 성장, 그러나 성장을 둔화

- 2011년, 중국 규모이상 선박공업 기업 건조량, 수출액, 영업매출, 영업이익 등 각 경제지표를 전년동기와 비교 시, 10~20% 이상 성장, 국제 금융위기 전 고가 수주 등 영향에 기인함
- 당시의 고가수주로 지난해 상반기 각종 지표상 고성장 유지할 수

있었던 원인

- 단 국제 금융위기 후 저가수주의 선박 건조로 지난해 상반기 생산, 효율지표가 2010년 동기대비 현저히 하락추세

2) 수주잔량 하락, 일부기업 일감부족

- 2011년 중국 신조수주량 3,622만 dwt, 51.9% 하락
- 통계범위 내 약 1/3 기업 수주 전무. 주요 43개 선박기업 중에도 2개 기업이 수주전무
- 이미 연속 12개월째 조선 건조량이 신조 수주량을 초과. 기업보유 선박잔량 계속 하락
- 수주부족으로 일부기업은 2012년 1분기 작업물량이 없는 상황

3) 시장수요 구조변화, 연구개발 수준 제고 난해

- 2011년 이후 국제 선박시장 수요구조 중대변화 발생. 중국의 우수 경쟁력 선종인 벌커선, 유조선 등 수요량 및 가격 급속하락
- 초대형 컨테이너선, LNG 선 등 2가지 고부가가치 선종은 시장수요 현저 상승
- 한국 조선업 기술, 생산품 구조우세 및 정부금융 지원 등 수단을 통해, 초대형 컨테이너선 수주, LNG 선 및 대형 해양공정장비의 대부분을 수주
- 중국 대부분 조선기업은 일반 범용상선 위주로 현재 일반선형 시장은 현저히 불황 추세 하에 있음. 중국 조선업 장기발전은 주로 벌커선에 의지하나 현재 불황인 상황
- 중국 선박공업 연구개발 능력이 빈약하고 발전속도도 미미하며, 연구개발 상품에 있어 급속한 시장변화 대응에 미숙한 문제 등이 시급히 해결할 필요
- 동시에 국제사회 및 안전환경 현안에 대한 관심도를 높이고, 조속히 국제해사기구에 신규법 및 신표준을 제시하는 등 중국조선업이 국제 경쟁력이 있는 기술을 확보해야 함
- 최근 선주들은 원가절감 차원에서 녹색 환경 신선형 선종에 관심이 증폭되고 있음
- 만약 중국이 연구개발 박차 가하지 않을 시, 미래에 적잖은 조선소가 퇴출될 것으로 판단됨

4) 기업 유동자금 부족현상 심화

- 2011년 전세계 해운업 불황이 지속됨
- 이에 따라 다수 해운기업이 적자경영 중이며 이미 선주들의 선박금융 조달이 곤란해 짐에 따라 신조선 금융 지원율도 대폭 하락
- 조선관련 기업들의 유동성 자금이 대폭 감소되고, 다수 조선기업 경영활동상 현금흐름 경색되고 있는 상황
- 또한 선주 발주세가 약해지고, 인도연기 요구 및 선형변경 요구, 잔금 지급연기 등 현상이 계속적 증가되고 있는 상황
- 중국 내 은행들도 선박업에 대한 금융지원에 점차 신중해지고 있으며, 국내 화폐정책이 엄격화되어 조선업계 용자난, 수주난 등 문제가 더욱 가중되고 있음

5) 선박수리 매출 하락, 시장질서 시급 규범요구

- 2011년 해운시장 지속 불황 및 선박수리업 생산능력 과잉 등 2중 요인 영향으로 중국 선박 수리업 발전 난관
- 중국 선박수리 척수 및 단일선체 수리업무 총량 감소하고 가격 또한 지속적으로 하락
- 12월말까지 중국 주요 17개 수리 조선업체의 전체년도 선박수리 척수는 3,780 척으로 전년 동기대비 7% 하락. 금액으로는 146억 위안으로 4.1%하락
- 수리선 평균환산가격은 톤당 1,000달러로 사상 최저치 기록
- 이와 동시에 선박 개조시장도 기본적으로 정체된 상황이며, 가격경쟁 갈수록 치열
- 통계상 전체 선박수리 및 해체업의 매출은 663억 위안으로 전년 대비 16.3% 증가. 이윤은 33억 위안으로 14.9%증가했음

6) 기자재산업 수주부족, 국산화율 제고 미흡

- 국제 금융위기후 한국 선박기자재업은 기세 등등했으나, 중국 기자재업은 여러 난관에 부딪히고 있는 상황. 수출용 선용디젤기 제조업은 판매처 확보에 어려움을 겪고 있으며, 중속디젤기, 갑판기계, 선용발전기 등 주요 기자재영역도 유사 상황
- 아직 대량의 기계를 수입 중으로 이는 선박기계의 수주를 어렵게 하고, 중국 선박기자재 국산화율 제고 속도를 더디게 하는 요인이 되고 있음
- 이외에 제조원가 상승, 이윤상황 악화. 재고량 증가, 유동자금 감소,

상품대금 회수곤란 등도 문제

4. 전망 및 건의

1) 전망

- 2012 년도에는 세계 선박공업 환경이 더욱 악화 가중 예상
- 전문가 예측에 따르면 2012 년 세계 신조선 수주량은 7,000~8,000 만 DWT, 건조량은 1.5 억 DWT
- 선박수급 문제 가중되고 신조선 가격 지속하락 가능. 단 컨테이너선, LNG 선 등 선형 가격 안정예상
- 한편 중국 조선 건조량은 소폭 하락할 것으로 예상되며, 수주량은 회복기미 가능성이 미미하며, 수주잔량도 감소지속 전망
- 수주 선박중 고가 선박비중은 대폭 하락할 것이며 인건비 상승, 위안화 가치 상승 문제 등도 개선될 여지가 보이지 않음
- 결국, 모든 선박공업 주요 경제지표가 불황이 예상되며, 수주난, 인도난외에 이윤난도 장차 새로운 문제로 대두

2) 건의

- 가. 12.5 계획 등 실행충실. 발전방식 체크
- 나. 수주총력, 산업발전 지속화 노력
- 다. 과학기술 중시, 과학 창신능력 제고
- 라. 원가절감, 국제경쟁력 부단 제고
- 마. 기업전략 체크, 업무구조 개선
- 바. 중국조선업 품격 향상 진일보

『 중국선박공업협회, 2012.1.20 』

[특집기사] 기사 관련 문의사항 contact@humus.co.kr, 대표번호: 02-536-4868

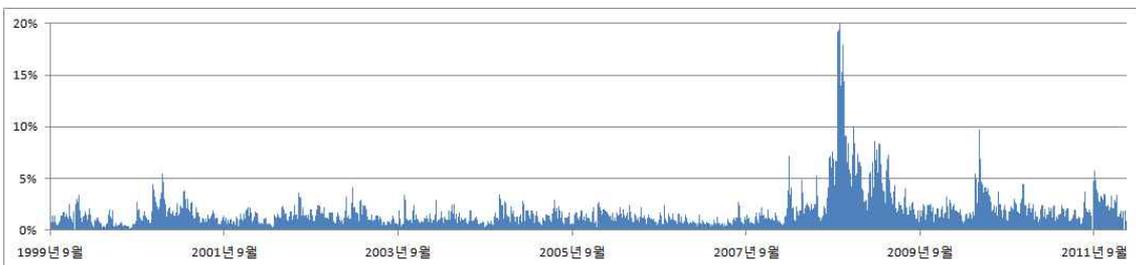
기업 리스크관리, 사치인가?

사업적 헤안이 밝은 조선의 한 상인은 중국을 오가며 장사를 하는 것이 큰 기회임을 깨닫고 직접 중국으로 건너가 많은 돈을 벌 수 있었다. 하지만 안타깝게도 조선으로 돌아오는 길목에 전쟁이 나고 말았고 조선으로 돌아올 수 있는 다른 길은 없었다.

이 전쟁터를 어떻게 지나가는 것이 가장 현명한 방법일까? 어떤 이는 상인이 아무런 무기나 훈련 없이 전쟁에 참여해 군인들을 상대로 싸워야 한다고 생각할 수도 있다. 또 어떤 이는 군인이 본업이 아닌 이상 전쟁터에 참가해서 승리하는 것은 요행을 바라는 것이니, 차라리 상인으로서 전쟁터를 유유히 지나가는 것이 옳다고 생각 할 수도 있다. 칼과 창은 본인을 알아서 피해갈 거라는 긍정적 사고, 또는 칼에 베어 팔 다리가 잘린다 하더라도 본인이 컨트롤 할 수 없는 현실이니 세상의 이치로 받아들이겠다는 생각으로 말이다.

수출입 한국 기업들이 사업 활동을 영위함에 있어서 피할 수 없이 지나가야 할 전쟁터가 바로 외환 시장이다. 어떠한 기업들은 여러 금융기관들의 전망과 본인들의 경험을 바탕으로 방향성에 베팅하는 경우가 있다. 바로 첫 번째 상인과 같은 대응 방안이다. 그런가 하면 또 다른 기업들은 환율 급변에 의한 환차손으로 사업 수익의 상당 부분이 사라져도 숙명이라고 받아들이는 경우가 있다. 더 놀라운 것은 이러한 무 관리 방식은 환율 리스크를 100% 떠안은 공격적인 방식임에도 불구하고 가장 '보수적' 혹은 '안정적' 대응 방안이라고 일부 기업들이 믿고 있는 현실이다. 바로 두 번째 상인과 같은 대응 방안이다.

현재까지 위 두 가지 방식으로 생존한 기업들이 있는 것을 보면 꼭 잘못된 방법이라고는 보기 어렵다. 그러나 금융시장 변동성의 성격은 이미 과거와 많이 다르다. 아래 [그림 1]은 주별 달러 환율 변동 폭으로 2008년 이후 변동 폭이 그 전보다 상대적으로 증가 했다는 사실을 알 수 있다.



[그림 1]

29 개의 조선/해운/조선기자재 상장사들을 조사해본 결과 지난 4 년간 총 -7,775 억의 외환손실이 발생했음을 알 수 있으며 좀 더 자세한 내용을 아래 [표 1]을 참고하기를 바란다.

	2008.12	2009.12	2010.12	2011.09	4 년 평균
총 외환손익	-9,828 억	7,233 억	-2,384 억	-2,796 억	-7,775 억

[표 1]

무조건적으로 싸움을 하거나 회피하는 방식 외에 더 합리적인 방식을 알고 싶다면 전쟁터에서 지금까지 승자로 살아남은 자들의 주된 관심사를 살펴보는 것이 순서일 것이다. 글로벌 투자은행 및 헤지펀드들이 가장 신경을 많이 쓰는 분야 중 하나가 리스크관리다. 2011 년 11 월 14 일 매일경제신문에 난 기사에 의하면 글로벌 투자은행들은 매년 리스크관리 비용으로 각 회사마다 대략 1,000 억 원을 투자하고 있다고 한다.

금융업을 통해 발생한 외화 현금흐름이나 제조업 상품의 수출입을 통해서 발생한 외화 현금흐름이나 같은 외환시장을 통과한다. 두 업종간의 리스크 관리 규모의 차이는 있을 수 있지만 같은 리스크를 보유하고 있다는 점에서 금융업이 관리를 하고 있다면 제조업도 해야 한다. 또한 제조업이 금융업에 비해 외환 리스크에 대한 지식이 상대적으로 빈약하다는 점을 생각한다면 제조업의 리스크관리 중요성은 더욱 부각된다.

리스크관리에 관심이 없는 비 금융권 기업들의 대표적인 논리는 환율 변화에 의해 손해 볼 때도 있고 이익을 볼 때도 있으니 결국 플러스, 마이너스를 합치면 0 이 된다는 것이다. 따라서 잘 알지도 못하는 리스크 관리를 위해 비용을 지출하기 보다는 아무것도 하지 않는 것이 장기적 측면에서 이익이라는 결론에 도달하게 된다. 이러한 현상을 수학적 용어로 대수의 법칙 (Law of Large Number) 이라고 하는 데 언뜻 들으면 논리적 타당성이 있다. 그러나 사업 활동에서 오는 내제된 외환손익을 함께 고려한다면 복리 효과와 상관관계 때문에 무 관리 전략은 기업의 장기 이익 극대화를 저해하는 요소가 될 뿐 아니라 도산의 확률을 높이는 역할도 하게 된다. 즉, 체계적으로 리스크관리를 하는 기업은 이로 인해 발생된 비용을 감안하더라도 안 하는 기업보다 같은 사업 수익 하에서도 장기적으로 더 많은 총 수익을 낼 수 있으며 더 오래 생존할 수 있다.

따라서 무 관리 전략이 ‘보수적’ 혹은 ‘안정적’ 대응 방안이라고 생각하는 것은 비합리적인 생각일 뿐만 아니라 기업의 가치를 훼손 하는 일이다. 반대로 체계적인 리스크관리 없이

직관과 전망에만 의존하여 공격적 외환 베팅을 하는 것은 글로벌 투자은행들을 상대로 외환 매매 수익을 내어보겠다는 객기와 다를 바 없다.

체계적인 리스크관리란 사업 활동을 영위함에 있어서 노출되는 리스크를 측정하고 이에 대한 합리적인 대응전략을 수립하고 실행하는 행위이다. 이 과정을 효율적으로 진행하기 위해 정보를 일관된 방법으로 가공하고 분석하는 시스템의 개발이 선행되어야 한다. 그리고 분석 결과를 바탕으로 사업의 특성을 고려한 리스크 정책이 세워져야 하며, 이 정책의 범위 내에서 대응 전략들의 수립과 실행 방식들이 존재해야 한다.

간단한 예로 어떤 기업이 경제 위기를 포함한 과거 4-5 년의 외환 누적 손익 그래프를 볼 수 있는 시스템을 보유하고 있다고 하자. 이 그래프가 꾸준히 상승한다면 해당 기업은 어느 정도 외환 운용 능력이 있다고 보는 것이 타당하며 100% 리스크 제거는 오히려 비합리적인 선택이 된다. 반면에 이 그래프가 꾸준히 내리막이거나 0 을 중심으로 변동 폭이 크다면 해당 기업은 100% 외환 리스크를 제거하는 하는 것이 합리적인 선택이다. 이런 간단한 정보는 리스크 시스템의 작은 부분이지만 이것만으로도 없을 때보다 합리적인 의사 결정을 내릴 수 있다. 지금 당장 지난 4-5 년의 외환 누적 손익 그래프를 투자은행이 보는 방식으로 그려보길 바란다.

결국 리스크관리는 기업의 특성, 시장의 상황이 모두 고려되어서 이루어지는 것이기 때문에 무조건적인 보수적 대응을 가정하거나 공격적인 대응을 추구하는 것은 아니다. 이는 기업의 선택이며 ‘보수적’ 이라고 해서 잘 하는 것도 아니고 ‘공격적’ 이라고 해서 비난받을 일도 아니다. 리스크 관리가 사업적으로 문제가 있어서 적자 도산하는 기업을 살려 주지는 못한다. 그러나 사업적으로나 재무적으로나 어느 정도 안정권에 진입하여 앞으로 5 년 혹은 10 년을 내다볼 수 있는 기업이라면 한번쯤 심도 있게 고려해보아야 할 기업 활동의 한 부분이다.

[조선/해운/조선기자재 29개 상장사 외환손익 자료] [단위: 억]

회사명	외환손익				당기순이익			
	2008.12	2009.12	2010.12	2011.09	2008.12	2009.12	2010.12	2011.09
STX엔진	3	55	20	16	1,281	802	245	584
STX조선해양	-1,518	2,548	332	134	3,421	-3,650	-1,399	1,074
대우조선해양	-2,130	1,618	-1,289	-371	1,197	5,469	7,578	6,453
대창메탈	11	-4	0	3	89	101	54	20
동국제강	-6,388	289	248	-1,071	1,820	207	1,233	461
마이스코	31	1	2	3	127	-24	-215	-75
비엠티	5	-1	-1	2	31	12	36	42
삼강엠앤티	5	6	-5	1	44	-35	6	21
삼성중공업	-365	1,675	-64	-874	5,969	7,017	8,884	6,746
삼영엠텍	2	-1	3	1	67	125	67	54
삼영이엔씨	45	-7	-3	7	78	78	78	61
성광벤드	41	-21	-17	3	658	452	171	148
성창에어텍	14	-7	-3	7	14	11	26	43
오리엔탈정공	-66	3	8	14	120	105	-33	-47
용현BM	11	1	3	-4	100	37	-186	-108
케이에스피	-57	4	2	3	-362	181	24	46
케이프	-72	16	-18	-19	-44	83	9	8
태광	173	-37	-25	18	822	444	15	151
태웅	16	-158	-10	15	743	320	113	124
평산	-410	121	8	15	-410	-1,490	-1,417	-340
하이록코리아	81	-17	-11	12	218	192	197	181
한국카본	65	-14	0	-3	369	232	79	40
한라IMS	3	2	1	1	75	87	62	37
한진중공업홀딩스	-1,402	-1,091	-309	1	1,605	-251	-348	89
현대미포조선	29	495	-194	-18	5,380	4,111	4,937	2,935
현대상선	1,265	-1,039	-244	906	6,684	-8,376	4,355	-2,191
현대중공업	801	2,804	-825	-1,597	25,742	24,332	40,600	27,689
현진소재	61	27	9	9	74	244	-244	35
화인텍	-82	-35	-2	-10	-552	-322	20	-45

[자료제공: 키움 증권]

최근 선가 및 운임 동향

(2012년 2월 넷째 주 현재)

□ Clarkson 신조선가 동향

(단위 : 백만US\$)

구 분		2008	2009	2010	2011	2012
						2월
						4주 (2.24)
탱 커	VLCC	150.0	101.0	105.0	99.0	<u>97.5</u>
	SUEZMAX	91.0	62.5	66.8	60.5	<u>59.0</u>
	AFRAMAX	75.0	49.0	57.0	52.0	<u>51.5</u>
	MR Tanker	47.5	35.0	36.5	35.5	<u>33.5</u>
벌 커	CAPE SIZE	88.0	56.0	57.0	48.5	<u>47.0</u>
	PANAMAX	46.5	33.8	34.5	29.0	<u>27.5</u>
	HANDYMAX	42.0	30.5	31.0	27.0	<u>25.5</u>
컨테이너선 (4,800TEU)		84.0	57.3	60.5	59.0	<u>58.5</u>
LNG운반선 (160,000m³)		245.0	211.5	202.0	202.0	<u>202.0</u>
Clarkson신조가격지수 (1987=100)		177	138	142	139	<u>136</u>

자료 : Clarkson

주 : 1. 연·월·주말 기준

2. 지불조건은 10/10/10/70% 기준

□ 선종별 운임 동향

① 탱 커

구 분		2007	2008	2009	2010	2011	2012
							2월 4주 (2.24)
VLCC	US\$/Day	63,691	105,036	31,186	41,615	18,212	<u>24,907</u>
	WS(PG-JAPAN)	89	134	42	67.5	-	<u>52.5</u>
수에즈 막스	US\$/Day	39,175	65,588	25,031	26,217	13,324	<u>14,275</u>
	WS(W.Africa-USG)	119	180	66	120.0	-	<u>75.5</u>
아프라 막스	US\$/Day	39,706	68,511	12,164	24,220	18,599	<u>11,367</u>
	WS(UK Continent)	138	184	82	150.0	-	<u>85.0</u>

자료 : Clarkson
주 : 연평균 · 월말 기준

② 벌 커

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	2012
						2월 4주 (2.24)
케이프사이즈(US\$/Day)	111,380	97,699	39,064	30,587	14,433	<u>3,167</u>
파나막스(US\$/Day)	49,350	43,323	15,089	20,221	11,340	<u>4,736</u>
BDI 지수(1985=1,000)	7,068	6,390	3,005	1,773	1,738	<u>718</u>

자료 : Clarkson, MRI, KMI
주 : 연평균 · 주말 기준, (단, BDI 지수는 연말 기준)

③ 컨테이너선 <컨테이너선 HR(Howe Robinson C.I) 종합 운임 지수>

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	2012
						2월 4주 (2.22)
HR 지수 (1997.1.15=1,000)	1,263.8	1133.1	366	553.7	485.1	<u>462.6</u>

자료 : Howe Robinson Container Index
주 : 연평균 · 주말 기준