

코로나19 팬데믹 여파와 정기선해운업계 ‘특수’

발생 2년이 다 되어가는 코로나19 팬데믹은 인류에게 많은 시련과 변화를 야기했지만 정기선해운산업계에는 ‘특수(特需)’로 작용했다. 머스크가 3분기 순이익 55억달러를 달성하는 등 글로벌 해운기업들의 영업실적은 지난해에 이어 올해도 사상 유례가 없는 이익을 달성했으며, 이를 통해 선사들은 재무건정성을 확보하고 투자여력까지 얻게 되었다. 이같은 팬데믹 특수에 대해 올해 초 해운전문가들은 ‘일시적’ ‘예상치 못한’ 상황이라며 ‘호황’이라는 표현에 조심스러워했지만 그이후에도 시황은 더욱 놀라운 기록을 경신하며 상승해 지금에 이르렀다.

팬데믹 발생 초기 지난해(2020년) 한동안 줄어들었던 수요가 팬데믹 상황에 대응하기 위한 생필품 수요의 급증과 이를 뒷받침하지 못하는 물류공급망 상의 여러 적체요인들에 의해 올 한 해(2021년)도 정기선해운업계의 시황은 고공행진을 이어왔다. 팬데믹 상황에서 선복의 수급만이 아닌 관련 장비와 인프라, 인력의 문제가 발생하면 바로 전체 공급망에 영향을 미쳐 물류흐름이 병목현상을 드러내고 관련 비용이 천정부지로 뛰어오른 결과이다.

정기선해운시황의 변화를 한눈에 볼 수 있는 상하이 운임지수(SCFI)에 따르면, 2020년 1,877이던 SCFI는 2021년에 접어들어 1월 2,871에서 5월 3,341, 7월 4,077, 9월 4,554로 주기를 좁혀가며 지수 상승폭이 켁썩썩 도약했다. 9월 이후 시황은 11월 17일 기준 4,555 등 4,500대에서 횡보상태를 유지하고 있는 가운데, 지금과 같은 고시황이 내년(2022년) 상반기까지 이어질 것이라는 전망이 중론이다. 해상운임은 팬데믹 상황의 완급이 거듭되는 가운데 북미와 유럽항로에서 가장 높은 상승폭을 기록하고 있다. 11월 17일 기준 유럽과 지중해항로는 각각 7,552과 7,234이며 이는 지

난해 11월 평균(1,118과 1,257)에 비해 6배 가량 상승한 수준이다. 미서안 및 동안은 6,730과 10,415를 기록했는데, 이 또한 지난해 11월 평균(3,850과 4,626)의 2배에 이른다. 중동과 호주, 남미항로의 컨테이너 운임도 동반 상승했으며, 상대적으로 상승폭은 좁지만 아시아역내항로 역시 예년과 다른 높은 시황을 유지하고 있다.

특히 북미항로의 미서안에 위치한 LA·LB항만의 극심한 항만적체는 미동안의 해상화물 수요를 견인했고 관련운임은 9월 11,672를 기록하기도 했다. 미서안항만에서의 체선체화 현상은 항만혼잡과 컨테이너정체 및 운송회전율 저하 등 미국 항만유통시스템의 문제로 인해 발생했다. 이에 미국정부도 이들 항만의 24시간 풀가동을 시행하는 한편 항만내 장기체류 컨테이너화물에 대한 과징금부과 제도 시행을 선언하는 등 원활한 항만물류를 위한 특단의 조치를 취했다. 이로써 LA항에 접안을 대기하던 선박은 10월 중순 피크상태에서 다소 줄었으나 더 지켜봐야 할 것으로 보인다. FMC 측 관계자는 11월 열린 한 국제포럼에서 미서안항만의 적체현상은 팬데믹이후에도 쉬이 해소되지 않을 문제로 판단하며, 관련이해당사자들간의 긴밀한 논의가 있어야 근본적인 해소책을 강구할 수 있다는 의견을 밝힌 바 있다.

한편 전 세계적인 물류대란으로 세계적인 수출입화물 물류가 어려움에 처하자, 각국은 정부차원의 지원에 나섰다. 우리나라에서도 HMM과 SM상선, 고려해운 등 선사들이 해당서비스 항로에서 필요한 임시선복을 수십차례 투입하며 국내 화주의 원활한 수출입물류를 가능한 한 지원했다.

이렇듯 사상 유례없는 정기선 해운시황으로 인한 물류대란이 지속되자 관세청이 한국발 컨테이너화물의

해상운임을 실제 신고기준으로 집계한 '한국형 컨테이너 운임 통계'를 11월 15일 공개하고 향후 매달 공지한다고 발표해 국제해운의 시선을 모으고 있다. 관세청의 컨테이너 운임통계는 아시아지역과 중국, 일본 등 근거리 교역국과의 해상화물 운임이 공개되는 것이어서 '상하이 컨테이너 지수를 보완한다'는 개발 취지가 실제로 도움이 될지 주목된다. 또한 해운업계에서도 아시아역내를 비롯한 근거리항로의 운임지수 개발 필요성이 이미 제기돼있던 터라 관세청의 이 통계가 앞으로 국내 해운 및 무역업계에 어떻게 활용될지 관심이 간다.

코로나 팬데믹이 촉발한 정기선해운의 호황과 물류 병목은 컨테이너화물로 운송되던 생필품을 헨디사이즈 벌크선박으로 운송하는 사례를 생겨나게 했고 TSR 및 TCR 등 대륙횡단 철도를 통한 운송량이 증가하는 등 전통적인 해상 '컨'화물의 운송모드 전이(shift) 현상을 불러일으켰다. 시간과 비용 측면에서 경쟁력 있는 다양한 운송모드를 탄력적으로 이용한 것이다.

정기선해운 수요급증과 선박부족으로 인해 올해 2분기 중고 컨테이너선박의 거래도 신기록을 세웠다. 높은 운임과 선박자산가치의 상승이 중고컨선의 판매를 촉진한 것이다. 8월기준 300척·100만teu이상 선박의 주인이 바뀌었다. 이는 2017년 이전 최고점보다는 다소 낮은 수준이지만 올해 컨선의 6% 선의 중고거래가 성사될 것이라는 전망까지 나왔다. 올해 8월 말 기준 중고컨선의 가격은 2020년 4분기 대비 160% 올랐다.

컨테이너 용선시장의 급등세도 이어졌다. 9월중순 기준 4,400teu급 선박의 하루 용선료는 9만 8,500달러였다. 코로나팬데믹 이전 동형 선형의 용선료는 최고가가 1만달러였던 점을 생각하면 9배가 넘는 상승이다. 1,000teu급 선형도 코로나 팬데믹 이전 600달러선이던 용선료가 3만 8,500만달러까지 올랐다. 2020년 하반기부터 상승하기 시작한 정기선 해운시황과 함께 컨선 용선료 시장도 같은 시황 상승세를 보였다.

정기선해운의 초고시황의 원인 중 하나로 지목되는

컨테이너 박스의 부족과 그로 인한 운영회전을 저하는 컨테이너 신조가격에도 영향을 미쳐 제조단가가 대폭 상승했다. 올해 2분기 40' 하이큐브 드라이 컨테이너의 평균 제조단가가 전년에 비해 2배 가량 오른 6,400달러를 기록했다. 드류리는 1998년 관련조사를 시작한 이래 사상 최고치라고 전했다. 같은 기간 40'형 리퍼컨테이너의 제조단가는 1만 6,000달러로 2020년 말에 비해 6.5% 오른 수준이다. 중국에 집중돼있는 컨제조사들이 팬데믹 이전부터 컨테이너의 생산량을 줄인 상태에서 팬데믹 상황에서 수요가 급증하자 필요한 '컨'공급난이 발생했던 것이다.

정기선해운 시황에는 지역별로 발생하는 기상이변과 선박좌초와 같은 돌발변수도 영향을 주었다. 특히 올해 2월 북미지역의 폭설과 3월 중순 발생한 수에즈 운하 통과 중 발생한 초대형 컨선 '에버 기븐'호의 좌초사고가 정기선해운시장에 소용돌이를 휘몰아치게 한 중요한 요인이었다.

전 세계 무역의 12%를 담당하는 수에즈운하의 에버 기븐호로 인한 1주일간 중단과 그 여파는 예상보다 컸다. 좌초된 선박이 옮겨지고 수에즈운하 통항이 재개되던 날 주변에 대기 중이던 선박은 컨선 88척, 벌크선 101척, 유조선 49척, LNG선 11척, LPG 11척, 자동차선 18척 등 총 384척이었다. 이들 대기선박의 총가치는 120억달러에 상당했으며 8,000명이상의 선원이 선내에서 대기해야 했다. 이뿐만 아니라 많은 선박이 수에즈운하의 중단사태로 케이프타운으로 우회하면서 해상수송거리가 크게 추가됐고, 그에 따른 비용과 시간도 늘어났다. 이 선박좌초 사고는 항만혼잡과 배송지연 등 예상보다 오래기간 유럽행 해상화물 운임상승에 영향을 미쳤고 이로써 컨선의 정기용선료도 상승했다. 이를 계기로 유럽선사들은 대륙횡단철도를 이용한 운송서비스 시장에도 진출하며 내륙운송 등 물류사업을 다각화하는 양상을 보였다.

해운재건계획 성과와 10년만에 흑자낸 HMM

코로나19 팬데믹 국면에서 해운업계의 사상 유례가 없는 영업실적은 우리나라의 해운재건 5개년 계획을 성공으로 이끌었다. 2018년부터 시행된 해운재건계획은 HMM의 정상화를 중심으로 한 선사의 경영안정화와 선박확충, 화물확보를 3대 과제로 삼아 5개년 계획으로 추진해왔다. 해운재건계획의 실현을 위해 설립된 한국해양공사(KOBC)도 해운산업계의 공적 금융인프라로 자리를 잡았다.

특히 한진해운 파산이후 한국의 대표 원양선사인 HMM의 경영정상화를 위해 추진된 20척의 대규모 친환경선박 신조발주와 그를 기반으로 한 글로벌 얼라이언스 가입이 성사된 가운데 발생한 코로나 팬데믹 상황이 정기선해운의 초고시황을 1년이 넘도록 지속시키면서 HMM은 올해 3분기 누적영업이익만도 4조가 넘는 실적을 기록하며 경영정상화의 기반을 마련했다. 이같은 상황은 올해 주식시장에도 그대로 반영돼 고실적과 민영화에 대한 기대감 등으로 HMM은 일반 국민에게도 주목받는 상장주로 부각됐다. 게다가 팬데믹 비상상황에서 발생한 전 세계적인 물류대란속에 HMM은 국내 수출입화주를 위한 임시선박을 지속적으로 투입함으로써 정책지원으로 소생한 국내 대표선사로서 역할을 톡톡히 해냈다. HMM은 올해 6월 1만 3,000teu급 컨선 12척을 추가로 신조발주했다.

중소중견선사들도 KOBC의 선박매입 후 재대선(S&LB) 등 금융지원을 통해 경영환경이 안정화되었다. 올해 상반기까지 KOBC 설립이후 총 83개 선사가 5조 8,000억원의 지원을 받았다. 외항해운기업 운항선박 현황 2020-21년 3월기간 자료를 보면 국적 외항선사 55개사가 BBCHP나 자기자금 등의 금융조달로 170척의 신규 또는 중고선박을 도입했다. 해운재건 계획의 정책적인 지원과 함께 코로나19 팬데믹 장기화국면에서 2020년 하반기부터 호황을 이어가고 있는 해운시황이 뒷받침한 결과로 해석된다.



해운재건계획의 정책 지원과 시황 호조세가 맞물리면서 국적선사의 경쟁력이 전반적으로 제고돼 우리해운산업의 수출입 물류지원 기능도 강화됐다. 코로나 팬데믹상황이 장기화되면서 2020년 하반기부터 SM상선과 고려해운 등 중견선사들도 수출입 물류난에 임시선박을 투입하고 중소화주에 선적공간을 배정하는 등 선복부족으로 인한 국내 화주의 애로 해소와 수출호조 지원에 나섰다.

한편 해양수산부는 6월 해운재건 5개년 계획을 더 보완, 발전시켜나간다는 계획을 수립했다. 친환경 전환을 가속화하고 스마트해운물류시스템을 도입하는 한편, 지원 인프라를 구축하는 등 우리 해운산업의 미래 성장동력을 마련한다는 구상인 '해운산업 리더국가 실현전략'을 발표했다. 이 전략은 2030년 해운매출 70조 원이상 원양 컨선복량 150만teu, 지배선대 1억 4,000만dwt를 목표하고 있다.

해운재건계획의 일환인 중소 정기선사의 통합 논의는 2019년 말 장금상선과 흥아해운의 컨테이너사업부를 통합한 흥아라인이 출범하면서 마무리됐다. 이후 팬데믹 상황에서 다른 아시아역내 중소선사들도 시황의 호조로 올해는 영업실적이 더욱 큰 폭으로 증대하며 경영의 안정성을 되찾았다. 컨테이너사업이 장금상선에 통합된 흥아해운은 나머지 사업도 우여곡절 끝에 6월 중순 장금상선으로 넘어갔다. 자본잠식 상태까지 이르며 위기에 처했던 흥아해운은 컨테이너사업부와 케미컬탱커사업 등이 장금상선으로 통합되며 주인이 바뀌었지만, 흥아해운과 흥아라인이라는 사명은 남아있다.

공정위 정기‘컨’선사 공동행위 불법판단 ‘파란’

코로나 팬데믹상황이 해운업계에 특수로 작용해 오랜 장기불황으로 불안정했던 해운업계의 경영환경을 크게 개선해 탈탄소화와 디지털화 등 미래해운의 경쟁력 기반을 마련할 수 있을까 기대하던 차에, 공정거래위원회가 동남아항로 정기 ‘컨’선사의 공동행위에 대한 불법 판단을 담은 보고서를 내놓고 제재조치를 심의하게 돼 해운기업은 물론 관련해사산업계가 강력하게 반발하며 제재조치의 철회를 요구하는 등 일대 파란(波瀾)이 일었다.

공정위의 해운공동행위 불법 보고서가 나온 이후 관련 국내외 23개 선사와 단체는 각자 관련의견서를 공정위에 제출해놓고 있으며, 해양수산부도 해운협회의 질의에 대한 회신자료를 통해 해운법에 의거해 행해진 공동행위를 인정하는 유권해석을 내렸다. 국회에서도 해운의 공동행위를 해운법에서 규율하도록 명시화하는 해운법 개정안을 발의해 농해수위의 상임위원회에서 의결됐으나 현재 더 이상 추진되지 않고 계류 중이다.

잇단 성명 발표와 1인 릴레이시위 등 해사산업계가 일제히 정기 ‘컨’선사의 공동행위에 대한 특수성과 국제적 관행임을 강조하며 공정위 조치철회를 촉구하고 나선 가운데, 10월 국회 농림해양수산위원회와 정무위원회, 국무조정실 국정감사장에서도 공정위의 관련 해운공동행위 불법 판단과 그에 따른 제재조치가 여야 국회의원들의 중대관심사였다. 대부분의 의원들은 해운의 특성을 이해하는 차원에서 공정위의 불법성 판단에 이의를 제기했다. 그러나 공정거래위원회 측은 전위원회에서 심의할 사안이며, 심의 시 산업의 특성과 환경, 과징금 부과여력 등 여러 가지 여건을 종합적으로 판단해 의결하게 된다는 원론적인 입장만을 거듭 밝혔다. 일부 국회의원은 국무조정실에 공정위와 해수부의 정책갈등으로 비춰진다는 이 사안에 대한 조속한 조정을 촉구하기도 했다. 그러나 국무조정실에서 조정안을 낼지는 미지수이다.

공정위의 불법성을 판정하는 남은 절차는 공정거래위원장 주재의 공정거래위원회 전원회의의 심의이다. 아직 공정위의 전원회의 일정은 잡히지 않은 상태이며, 이 회의 결과 해운공동행위가 불법으로 의결된다면 해당선사들은 이의신청과 행정소송이라는 절차를 밟을 수 밖에 없다.

이에 따라 해운업계와 해수부는 공정위의 전원회의 결과에 따라 현재 중단된 상태인 해운법 개정안의 입법추진을 지속해 공정위의 심의결과를 무효화하는 단계로 넘어갈지, 아니면 향후 공정한 공동행위를 입증할 수 있도록 관련절차 등을 시정하는 조치를 취할지 대응방향이 달라질 것으로 보인다.

해운공동행위에 대한 공정위의 불법판정을 통한 과징금 부과는 사안의 불법성 판단에 대한 반론이 거센 측면 이외에도 해운산업이 직면한 환경 측면에서 바라봐야 한다는 것이 해사산업계와 관련당국, 국회의 시각이다. 오랜 불황 끝에 해운재건정책과 팬데믹 특수로 기사희생의 기회를 맞은 우리해운업계에 공동행위 불법이라는 딱지로 막대한 과징금을 부과하게 된다면, 겨우 여력을 갖게 돼 미래를 대비해야 할 한국해운의 앞길에 또다시 브레이크가 걸리게 되며, 이는 4년차 국정과제인 해운재건정책에도 배치되는 일이라는 것이다. 아울러 해외선사들도 이 사안에 적용됨으로써 우리 공정위의 불법 판정에 따른 과징금 등 제재조치가 취해진다면 해외선사의 해당국가 경쟁당국에서도 우리선사에 대해 같은 상황을 적용하면 한국해운의 경쟁력이 또다시 저하될 것이라는 우려가 깊다.

전 세계적인 수출입 화물의 물류난에 임시선박 투입 등 가능한 지원을 하고 있는 해운기업의 경쟁력이 국내 경쟁당국의 불공정 판단에 따른 제재로 약화된다면 국내 무역업계에도 영향을 미쳐 국가 경제적으로도 손실을 가져올 수 있다는 걱정은 기우가 아닌 현실이다.

중대재해처벌법과 항만안전특별법 제정, ‘안전경영’ 부각

사회적 이슈인 노동자의 안전문제는 해사산업계에서도 중요한 경영화두로 부각됐다. 세계적으로 산업계와 기관 등이 지속가능한 미래를 담보할 경영방향으로 ESG이행을 지향하고 있는데, 안전문제도 이같은 미래지향적 경영에서 중요한 사안으로 자리를 잡아가고 있다. 이와관련 해사산업계에도 직접 영향을 미칠 제도장치가 올해 잇따라 마련됐다. 항만내 안전사고를 방지하기 위한 항만안전특별법이 제정되었고 산업계 전반에 영향을 미칠 중대재해처벌법도 제정돼 내년 시행을 앞두고 있어 관련업계의 대응이 필요한 시점이다.

안전문제는 중요하지 않았던 시기가 없지만 이 두 법의 제정으로 인해 항만 및 해운 등 해사산업계에서도 필요한 안전관리체계를 구축해 관리해야 된다.

항만근로자의 항만안전관리에 대한 전반적인 재정비가 요구되는 실정이 항만안전특별법의 제정배경이다. 동법 제정을 통해 항만운송 참여자 등에게 항만에서의 안전관리에 관한 책임과 의무를 부여하고 이에대한 제재를 규정함으로써 항만운송분야에서 안전한 작업환경을 조성한다는 취지이다. 동법은 2022년 8월부터 시행된다.

항만안전특별법의 제정과 시행은 노동자 입장에서는 안전을 담보할 수 있는 반가운 제도적 장치이다. 하지만 사업자 입장에서는 동 법 시행에 따른 관련 조치들을 취하고 안전관리체계를 구축, 관리해야 하는 등 안전확보 의무 부담이 커져 대응책 모색에 부심하고 있다. 동 법에 따라 항만안전협의체가 구성돼 운영되며, 항만운송참여자는 안전교육을 실시해야 한다. 자체안전관리계획을 수립하고 당국의 승인을 받아야 하며, 항만안전점검관도 두어야 한다. 항만공사 직원이 항만안전점검관의 업무를 지원한다. 항만안전특별법은 중대재해처벌 등에 관한 법률과 연계해 관련 처분이 필요할 경우 사업정지, 과징금 등 부과, 1년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금에 처하는 등 법칙을 적용하게 된다. 올해 초(1월) 제정된 중대재해처벌법은 해사산업계 전반의 대응이 필요하다.

올해 해양사고방지 세미나에서도 해수부 관계자가 중대재해처벌법이 해운업계에 어떻게 적용되고 어떻게 준비해야 하

는지를 점검했다. 해수부가 중앙해심원과 고용부 등의 자료를 근거로 집계한 결과, 최근 5년간 해수부소관 지원사업장에서 발생한 사고건수는 총 2,611건으로, 연평균 522건이 발생했다. 사망사고는 563명, 연평균 113명이 발생했으며 부상사고도 2,522명에서 발생했다. 소관사업장 중 항만건설 분야에서 최근 5년간 17건의 사고가 발생했고 4명이 사망한 사고였다. 지원사업장으로 분류되는 외항해운과 항만운송은 외항해운 분야에서는 최근 5년간 54건의 사고가 발생했고 39명이 사망한 것으로 집계됐다. 항만운송분야는 같은 기간 1,282건의 사고가 발생했고 23명이 사망한 것으로 집계됐다. 연도별로 외항해운의 사고는 2017년 9건, '18년 7건, '19년 15건, '20년 15건으로 매년 증가했으며 이중 인명사망사고는 '17년 24명, '18년 3명, '19년 5명, '20년 5명이었다. 항만운송분야에서는 17년 220건, 18년 268건, 19년 274건, 20년 278건의 사고가 각각 발생했다. 인명 사망사고는 17년 3명, 18년 8명, 19년 3명, 20년 3명이 발생했다. 항만건설의 현장사고는 18년에 4건, 19년에 4건, 20년에 9건 등이 발생했고 관련 사망사고는 19년 2명, 20년 2명의 현황을 보였다. 이처럼 해수부 소관업계에서 발생하는 중대재해 사고도 상당히 많은 것으로 조사됐고 최근 증가추세를 보였다. 해수부 관계자는 이러한 증가세를 중단시키는 것이 동 법 적용의 핵심이라고 밝혔다.

해사산업계가 중대재해처벌법에 대한 대응을 주목하는 것은 경영책임자 및 사업자의 안전관리 의무가 강제화되기 때문이다. 사업자가 안전관리체계를 마련해 이행해야 하며 정부는 지원사업장에 대한 필요시 기술을 지원하고 지도해야 하고, 국회 상임위원회에 대한 보고의무도 생긴다. 해운 및 항만기업들은 경영자의 책임 리스크에 주목하고 있다. 이에 시중에는 중대재해처벌법 내용과 해설, 대응전략 실무를 담은 서적들이 이미 등장했다. 해운과 항만분야의 안전사고 매뉴얼이 미흡한 상태에서 안전점검에 대한 실효성을 높일 수 있는 방안 등 종사자와 이용자의 안전을 위한 ‘안전한 현장’의 중요성이 강조되는 추세여서 관련기업의 안전관리는 피할 수 없는 중요한 경영문제가 됐다.

지구온난화 대응 위한 ‘탈탄소 행보’ 박차

지구 온난화에 따른 기후변화는 올해도 전 세계 곳곳에서 홍수, 폭설, 폭염, 한파 등을 발생시키며 인류를 긴장시켰다. 현재 겪고 있는 코로나19 팬데믹과 같은 전염병도 기후변화와 무관치 않다는 점에서 세계적인 기후변화 대응은 그 행보가 재촉받고 있다.

최근 영국의 글래스고에서 열린 UN기후회담(COP26)에서도 급진전되고 있는 지구 온난화를 늦추기 위한 특단의 조치가 논의됐다. 인류의 에너지원으로 화석연료나 석탄을 퇴출하는 탄소배출 제로 상황을 2050년까지 실현하자는 공감대가 형성됐다. 각국마다 처한 상황이 다르기에 그 실현은 지켜볼 일이지만 2050년까지 탄소배출을 50%(2008년 대비)까지 감축하겠다는 IMO(국제해사기구)의 목표가 무색해지는 논의가 진행된 것이어서 향후 IMO의 탄소배출 감축 로드맵에도 변화가 있을지 주목된다.

해운산업계의 대기오염물질 감축을 위한 노력은 지금까지 IMO의 관련규제에 대한 대응으로 계속돼왔다. 질산화물(NOx), 황산화물(SOx)의 규제는 이미 시행됐다. 특히 2020년부터 시행 중인 SOx 대응을 위해 해운업계는 탈황장치를 설치하거나 저유황유를 이용하거나 친환경 연료를 이용한 이원연료 선박으로 신조해 대응했다. 황산화물의 감축조치에 대응하기 위해 부산하고 힘겨웠던 시절이 겨우 2년전인데 다시 온실가스 배출감축을 위한 해운업계의 노력이 화급한 상황이 됐다.

전 세계 해운산업계의 미래는 탈탄소화를 빼고 논할 수 없는 상황에 처했다. 국내외 국제 포럼과 세미나 등 다양한 미팅자리에서 해운의 친환경이 언급되고 있다. 특히 탄소배출 감축을 실현하는 친환경선박은 사업의 핵심조건이다. COP26에서 탄소배출 제로가 논의된 현시점에서 IMO의 탄소배출 감축 전략도 한층 가속도를 붙일 가능성이 있어 당초 해운업의 탄소배출 감축 목표를 수정할지도 모른다. 이러한 시점에서 해운업계의 탈탄소화에는 대체에너지의 개발과 이용이 주목

받고 있다. 미래해운의 친환경 선박연료를 개발하는 비용이 막대해 일각에서는 코로나 팬데믹상황에서 발생한 전반적인 물류난에 천정부지로 오른 해상운임이 기후변화 대응을 위한 해운업계의 비용이 반영된다면 향후 예전처럼 내려가지 않을 것이라는 조심스러운 예측도 나오고 있다.

탄소중립을 위한 해운업계의 대응은 저탄소 선박과 무탄소 선박이라는 두 트랙으로 진행되고 있다. 현존선에 대해서 IMO가 제시한 EEXI 등 저탄소 전략이 추진되는 한편, 신조선박은 현재 대세인 LNG연료 선박 이외에 암모니아, 메탄올, 연료전지, 바이오연료, 수소 등 탄소배출이 제로인 선박연료의 개발과 이용이 추진될 것이다. LNG연료선박은 CO2배출과 미세먼지 배출 감축에 한계가 있어 탄소제로시대로 가는 과도기의 주류가 될 것이라는 것이 전문가들의 중론이다.

이에 주요 해운국과 해운기업, 관련기관들은 탄소배출 제로 연료의 개발과 이용을 서두르고 있다. 이미 세계 제1위 ‘퀵’선사인 머스크는 메탄올 연료 추진 컨선을 신조 발주해놓았으며, 국내조선 H사의 암모니아 연료선박도 2025년까지는 시장에 나올 것으로 보인다. 바이오연료를 이용한 시험운항 사례도 생겨나고 있다. 이 같은 미래형 친환경 선박연료가 개발돼 이용되면 그에 따른 세계적인 공급 인프라의 구축도 진행돼야 한다. 따라서 현재 벙커링이 용이하고 개발 비용과 시간이 적게 드는 에너지원의 상용이 먼저 실현될 것으로 보인다. EU지역 해사산업계의 탄소배출제로 선박 실현을 위한 행보가 가장 빠르다. 우리나라도 무탄소배출 선박을 위한 친환경 에너지 개발에 대한 R&D가 강화돼야 한다는 목소리도 높다. 특히 탈탄소화와 친환경 정책은 전 세계 산업계와 기업들의 ESG경영에서 핵심 이슈이다. 따라서 관망하고 나서 움직이겠다고 할 사안이 아닌 필수 대응방향이어서 우리 해운기업들의 심도있는 고민과 빠른 대응이 필요한 시점이다.

ESG경영, 해사산업계에도 선택 아닌 필수

올해 들어 기업의 뉴스에 가장 많이 나오는 핵심 키워드는 ‘ESG경영’일 것이다. 환경(E), 사회(S), 거버넌스(G)의 약자로 구성된 ESG는 해운을 비롯한 해사산업계에도 지속적인 성장을 위해 필수적인 경영방향이 되었다. 특히 해운업계에 ESG 이슈가 대두된 것은 해운업을 대상으로 글로벌 기후변화에 대한 대응요구가 거세졌기 때문이다. 이미 선박연료에서 나오는 각종 대기오염물질의 배출을 규제하고 있는 IMO는 지금 온실가스인 탄소의 중립을 향해 규제를 강화해나가고 있다. 탈탄소화는 글로벌 환경이슈를 넘어서 기업이 당면한 리스크로 자리를 잡아가는 분위기여서 이에 잘 대응하지 못하면 사업 경쟁력이 약화될 것으로 우려된다.

이에 따라 해운기업들도 선박의 운송에서 발생하는 탄소를 줄이거나 제로화하는 노력을 기울여야 할 상황이다. 일부 선두기업들은 이미 저탄소 및 무탄소연료 추진선 개발에 나섰다. 여기에 선박의 소음과 평형수 관리 등 해양생태에 미칠 영향을 최소화하는 규제에도 적극적이다. 지구의 환경문제는 어느 산업계도 피할 수 없는 필수 이슈이지만, 해운업의 탈탄소화는 산업계에서도 더딘 편으로 지목되고 있어 관련기업들의 경영이슈가 될 수 밖에 없는 실정이다.

사회적 기업은 이미 글로벌 기업에게 요구돼온 중요한 경영이슈다. 인권, 임직원복지 및 역량 개발, 다양성 존중, 지역사회, 공급망 관리, 등 사회적기업으로서 필요한 경영여건을 갖추어야 하는 것이다. 안전한 선박운영과 육지 작업장내 안전, 선박 노동자의 건강관리 등 산업의 안전보건도 중요한 경영이슈이다. 여기에 윤리경영, 이해관계자 소통, 조세관리, 책임있는 조달관행 등 거버넌스도 필요하다.

이같은 ESG 이행은 평가기관으로부터 인증을 받아야 하는데 HMM과 팬오션 등 대형선사의 경우 이미 대응하고 있지만 중소선사들은 그렇지 못한 상황이다. 그러나 ESG는 국가기관에서 이행수준 평가를 갖대로 녹색채

권 등 자금지원 영향을 미치고 있으며 대형 화주의 ESG 이행기업에 대한 어드밴티지 부과 추세 등 사회적인 요구가 커지고 있다. IMO의 EEXI, 스크러버, BWTS 국제규제와 중대재해처벌법 등 국내외 법적 책임도 증가하는 주변 환경으로 인해 ESG는 선택할 수 있는 방향이 아닌 필수가 됐다.

ESG 이행을 평가하는 국내외 기관이 있는데 이들의 평가등급간 격차가 존재한다. 한국기관의 평가가 상대적으로 높고 해외기관의 평가가 낮은 편이다. 글로벌 사업인 해운업은 해외 평가기관의 이행평가가 중요할 수 밖에 없기에 온실가스 배출, 대기질, 생태영향, 임직원의 안전과 보건, 기업윤리, 선박사고 관리, 활동지표 등 해운업에 특화된 ESG 이슈와 대응현황에 대한 보고가 필요하다. 우리선사들의 ESG이행 평가는 해외기관에서 낮은 편이다. 이에 대해 전문가는 글로벌 평가등급 수준으로 향상시킬 필요가 있다고 지적하며 글로벌 이니셔티브 대응범위로 확대할 필요가 있다고 조언한다.

글로벌 화주도 국제무역의 탄소배출 감축목표를 수립하고 해운업계에 무탄소 연료사용 등 탈탄소화를 추구하고 있다. 아마존과 이케아 등 글로벌 대형 화주는 2040년까지 무탄소 연료를 사용하는 선사만 이용하겠다고 선언하고 해운업계의 탄소중립 목표와 무탄소 연료에 대한 투자증대를 압박하고 있다. 이들 글로벌 화주는 글로벌 밸류체인 내에서의 넷제로(Net Zero)를 목표로 하고 있다.

11월 해사포럼 조찬 포럼에서 PWC 관계자는 “ESG 이행을 위한 친환경선박으로 전환시 높은 투자비용이 발생하지만 환경규제 대응에 미온적일 경우 경쟁력이 떨어지는 리스크가 있다”고 경고하고 “현재 비용보다 미래투자 관점으로 접근이 필요하다”고 강조했다. 아울러 그는 “ESG는 기업의 지속가능성을 전달하는 커뮤니케이션”이라며 “규제대응을 넘어 글로벌 비즈니스를 위한 기본 조건으로 ESG경영을 이행해야 한다”고 조언했다.

팬데믹 여파로 선원교대 어려움과 심리치료 노력

올 한 해도 바다에서 근무하는 선원에 미친 코로나 팬데믹 영향은 적지 않았다. 장기화된 팬데믹으로 글로벌 물류망이 혼란을 겪으며 물류의 중요성이 새삼 부각되면서 선원도 글로벌 물류망의 핵심인력으로서 국제교역에서 역할의 중요성이 부각됐다. 그러나 세계적으로 코로나19 감염 상황에 따라 방역 강화와 완화가 반복되면서 오랜 기간 선박에서 생활하며 업무를 수행하는 선원의 교대가 원활하게 이루어지지 않아 당사자인 선원은 물론 선사들도 해소책 마련에 부심했다. 특히 선원국들의 팬데믹 상황에 따라 해당국가 선원의 교대가 제때 이루어지지 않는 어려움을 겪기도 했다. 이 와중에 싱가포르항과 부산항 등 일부항만에서 선원교대를 방역상황에 맞게 탄력적으로 허용했다. 해운국이자 선원국인 우리나라는 세계적인 항만을 보유하고 있는 터라 국적선원의 교대를 부산항 등에서 시행할 수 있었고 외국선원의 교대를 위한 입출국도 업계의 건의를 수용한 정부조치로 가능했다.

장기승선에 따른 스트레스 등 선원의 피로가 누적되자, 선원의 심리치료와 복지증진에 관심이 쏠렸다. 이와관련 대한해운이 심리치료 자격증을 보유한 전문가를 고용해 대면 또는 비대면 심리치료로 고위험도군 해상직원들에 대한 집중관리를 시작했다. 중대재해사고의 선제적 예방 차원에서 추진되는 조치여서 내년부터 시행되는 중대재해처벌법에 대한 대처와 ESG 차원에서 필요한 경영방향으로 평가할 수 있다.

해양수산부도 8월 ‘선원 마음건강 관리책자’를 발간하고 선원단체와 해사교육기관, 선사 등에 배포했다. 이 책자는 선원복지고용센터가 제공하는 선원정신건강 상담서비스와 더불어 선원의 고립감과 우울증 해소에 도움을 주려는 기대를 담고 있다. 선원정신건강 상담서비스는 현재까지 총 220건 대면상담과 238건의 비대면 상담이 이뤄졌다. 선원의 정신건강 교육용 교재는 APEC SEN 사무국에서도 8월초 발간됐다. APEC 21개 회원국 가운데 10개국이 지지하고 전국해상선원노동조합연맹의 전액기금 지원

을 통해 교재가 개발됐다. 2020년 2월 APEC SEN 사무국의 선원복지 전문가그룹을 주축으로 초안작업이 추진됐고 부산대학교 해양원격의료센터와 정신건강의학과 전문의의 감수로 의학적 타당성도 검증받은 이 교재는 향후 선원노련, 선사, 해기교육기관 등을 대상으로 선원의 정신건강 증진을 위한 온라인 교육콘텐츠와 강사교육 과정을 개발해 운영될 계획이다.

장기승선 선원의 교대가 제때 이루어지 못하는 일이 빈발하자 IMO, ITF 등 국제기구에서는 장기승선에 따른 선원의 피로감과 정신건강 악화 등이 선박운항의 안전을 저해하는 요소로 작용할 수 있다는 우려를 제기하며 각국 정부의 원활한 선원교대 지원정책을 촉구했다. 코로나19로 고통받은 선원과 가족들에 대한 긴급지원을 위한 ‘선원국 제지원금(SIRF)’ 모금도 추진됐다. 9월 기준 100만달러의 지원금이 모금된 SIRF펀드는 영국의 ‘The Seafares Charity’에 의해 관리감독되고 있다.

세계적인 백신접종 시행과 더불어 선원의 우선 접종에 대한 목소리가 높았고 우리나라도 업계의 건의가 받아들여져 가능한 우선접종을 시행했다. 싱가포르항만은 10월 기준 관련선원의 90%이상이 2차 접종까지 마친 것으로 밝혀졌지만, 9월 초 기준으로 전 세계 선원의 코로나19 백신접종률은 15.3%에 불과해 “선원의 백신 우선접종이 더 확대돼야 한다”는 목소리는 여전히 높다. WHO(세계보건기구)도 백신로드맵 안내서에서 선원의 우선접종을 명시하며 촉구했다.

한편 11월부터 시도하고 있는 국내 ‘위드코로나’ 국면에서 국적선원의 코로나19 방역관리체계의 개편 필요성이 제기되고 있다. 선원의 방역규제가 육상의 위드코로나 조치와 보조를 맞춰야 한다는 지적이다. 이미 업계의 의견을 반영해 8월부터 국적선원의 교대 및 육상 하선시 자가 격리면제 방침이 시행되고 있지만 항만별로 행정상 적용기준이 달라 애로를 발생하고 있어 개선이 필요하다는 현장의 목소리다.

팬데믹으로 촉진된 해사산업 디지털화(DT)와 온라인 활약

인류의 일상을 변화시킨 코로나19 팬데믹은 기업의 업무방식과 산업의 발전방향에도 큰 영향을 미쳤다. 사회적 두기가 방역효과를 높이는 조치인 만큼 각국 정부의 이동제한이 팬데믹 상황에 따라 운영됨으로써 지난해에 시작된 비대면 활동이 올해는 안정적으로 정착하며 확대되는 양상을 보였다. 백신접종률이 높아질수록 대면업무가 늘었지만 그동안 자리잡은 비대면 활동과 병행하는 온·오프라인의 활동이 활발했다. 팬데믹 상황이 아니어도 시간과 공간상 제약으로 회의나 컨퍼런스 등에 참여할 수 없었던 이들에게 이같은 추세는 오히려 관심분야에 적극 참여할 수 있는 기회를 가져다 주었다.

팬데믹 상황은 그간 미래사회를 열어갈 핵심이슈인 4차산업혁명 기술의 진전과 활용을 촉진했다. 비대면 언택트 활동이 늘면서 정보통신기술 플랫폼이 더 발전하고 인공지능(AI), 사물인터넷(IoT), 블록체인, 빅데이터 등 다양한 분야에서 디지털화(DT) 진행이 가속도를 붙였다.

해사산업계에서도 e-Navigation과 스마트선박 및 항만, 자율운항선박 개발, 블록체인, 사이버보안, 인공지능에 기반한 각종 안전점검과 선박검사 등이 추진력을 얻었다. 이같은 추세를 기반으로 디지털체계를 활용하는 것이 해운기업들의 중요한 국제경쟁력 요인이 되었다.

올해 들어 보완된 정부의 해운재건계획에도 미래성장동력을 마련한다는 정책방향 하에 ‘스마트해운물류시스템 도입’ 추진방침이 들어있다. 선진국과의 스마트물류 기술 격차를 해소하기 위해 국내 자동화항만, 자율운항선박, 물류운송 최적화 등 관련 기술개발을 추진한다는 내용이다. 자동화항만 테스트베드를 광양항에 2026년까지 구축하고 그 성과를 바탕으로 부산항, 진해신항 등 신규항만에 자동화시스템을 도입할 예정이다. 자동화항만과 함께 운항효율성을 극대화할 수 있는 자율운항선박 기술을 2015년까지 1,603억원을 들여 추진하고 자율운항선박 상용화에 대비해 선제적으로 법과 제도를 정비하는 규제혁신 이행방안도 마련된다.

선박과 항만, 육상운송 간 데이터 연계 등을 통해 물류전 구간의 운송을 최적화하기 위한 기술개발도 추진된다. 스마트 해운물류분야의 새로운 인력수요 대응을 위해 해운물류와 정보통신기술(ICT) 분야에 전문성을 보유한 신규인력을 2,000명 규모로 육성하고, 자율운항시스템 운영인력 등 새로운 직종에 대한 교육체계와 자격평가 기준도 개발한다는 방침이다.

올해는 자율운항선박을 원격으로 제어하는 교육이 국내 해사관련교육기관에서 시작됐다. 한국해양수산연수원이 10월 중순 장차 자율운항선박 시스템을 활용할 수 있도록 관련분야의 연구원과 해양산업 종사자를 대상으로 시행한 것이다. 동 연수원은 향후 자율운항선박 관련 교육과정을 확대하고 지속적으로 운영할 방침이다.

자율운항선박 기술개발을 촉진하고 조기에 상용화할 수 있도록 정부는 올해 10월 중순 2030년까지 추진할 과제를 수립한 ‘자율운항선박 선제적 규제혁신 로드맵’을 발표했다. 해사분야의 한국판 뉴딜정책으로 추진될 자율운항선박은 해운물류의 패러다임을 바꿀 미래 유망 신사업으로서 해운분야뿐만 아니라 항만과 조선 등 관련 해사산업의 지형을 바꿀 핵심기술로 주목받고 있다.

동 로드맵에는 4대분야 31개 과제가 제시되었으며 2025년까지 부분운항자율단계를 실현하고 2030년에 운항자율단계와 완전자율단계를 실현한다는 개발시나리오가 설정돼있다. 여기에 자율운항선박 관련기술은 개발 중이지만 이를 관할할 법적 기반이 마련되지 않아 기술실증과 상용화를 위한 시범운항이 어려워 관련 개념을 정립하고 법적 정의도 마련된다. 자율운항시스템 도입으로 선원을 비롯한 인력의 근로기준 등 역할 변화가 예상되기 때문에 자율운항선박 기술의 수준별로 승무정원 기준 또한 마련된다. 그밖에 도선작업의 자동화와 지능화 지원제도 마련, 사이버 공격 대비 시스템 및 인증체계, 사고대응기준 마련, 영상데이터 관리방안 등도 수립된다.

건화물선 시황도 금융위기 이후 최고수준 '기대이상'

올해 건화물선 해운시장도 기대이상의 시황을 시현했다. 10월 7일 BDI지수는 5,650포인트를 기록하며 금융위기 이후 13년만에 최고점을 기록했다. 그러나 이후 하락세로 돌아서 11월 17일 2,430포인트까지 급락하며 6월 초 시황수준으로 떨어졌다.

이 같은 올해 2분기 이후 건화물시장의 롤리코스터 시황은 변화의 폭이 커 시장을 긴장시켰다. 11월 18일 BDI지수의 연평균은 2,960포인트로 여전히 양호한 수준이라고 전문가들은 평가하고 있지만, 올해 남은 1개월 건화물선 시장의 수요 펀더멘털은 양호하지 못한 상황이다.

중국의 경기둔화와 미국의 자산매입 축소, 세계적인 금리인상 움직임 등 글로벌 경제환경이 건화물선 물동량 증대에 그다지 긍정적이지 않다는 지적이 나오고 있기도 하다.

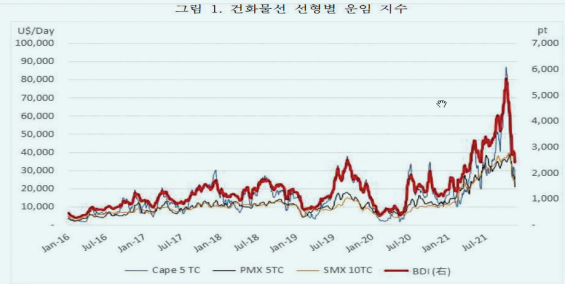
KOBC(한국해양진흥공사)의 11월 발간 '건화물시장 동향과 전망' 보고서는 최근 건화물시황이 급락세를 보여 연평균에 비해 낮게 형성되었으나 올해 연말까지 남은 기간에 약세가 지속될 것을 가정해도 건화물선 시장은 올해 "기대이상의 퍼포먼스를 보여주었다"고 평가했다.

한편 건화물선 시장은 내년 2월 베이징 동계올림픽 시기까지 수요 부진이 계속될 것으로 예측되고 있다. 세계적인 행사를 앞두고 중국정부가 환경 측면에서 대기오염 물질 배출을 감축하기 위해 철강 등 중공업분야 생산을 압박하고 이로 인해 철광석 수요가 부진하게 되면 케이프시황이 하락 압박을 받을 것이라는 전망이다.

그러나 계절적으로 에너지 수요가 늘어나는 겨울철을 맞아 석탄 물동량의 증가와 남미의 곡물 풍작으로 인해 파나마스 등 중형 건화물선박 시황은 내년 1분기까지 유지될 것으로 예측된다.

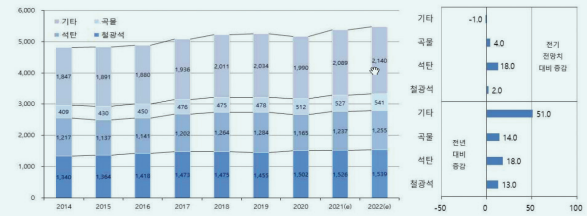
클락슨은 2022년에도 건화물시장은 수요는 1.8% 증가하고 선대는 1.5% 증가할 것으로 예상하며 수요가 공급을 소폭 상회할 것으로 예상하고 있다.

전 세계적인 '위드코로나' 시도가 글로벌 원자재 해상물



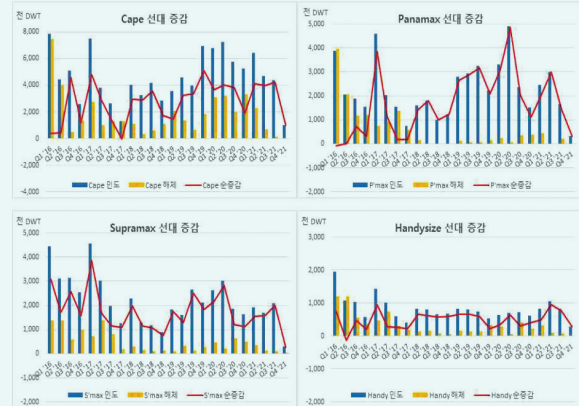
자료: 방틱해운거래소

그림 21. 주요 건화물 물동량 추이와 전망 (백만 톤)



자료: Clarkson / 전년 전망치-전년 대비 증감은 2022년 물동량 기준

그림 22. 선형별 신조인도-해체-순증감 추이 (분기별)



자료: Clarkson

동량을 증가시키는 요인으로 작용할 것이라는 전망이다. 그러나 팬데믹의 종료가 건화물 시황에 미칠 영향을 면밀히 관찰할 필요가 있다고 전문가는 지적한다. 다만 2022년에도 건화물선 시황변화의 주요 동인은 수요보다 공급 측면이 될 것으로 예상되고 있다. 특히 위드코로나, 탄소배출 규제 준비, 공급둔화 등 건화물선 시장환경에 불확실성이 높은 만큼 앞으로 시장변화에 대한 세밀한 모니터링과 기민한 대응이 중요해 보인다.