해 운

contents JUNE 2009

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

협회소식 2
한국선주협회 2009 임시총회 및 사장단 연찬회 성료 2
한국선주협회 창립 49주년 기념식 연찬회 후 개최 9
유연탄 장기수송계약 입찰관련 동서/남동발전에 건의 10
코리아엘엔지트레이딩(주) 등 11개사 협회 회원가입 12
2008 외항해운업계, 해운수입 52조로 전년대비 52.4% 증가 14

해운이슈 18
삼성경제硏, '글로벌 경제위기와 향후 한국경제 전망' 발표 18

업계동정 25

해사정보 34
물류보안 강화 추세 대응위해 물류정책기본법 개정안 마련 34
예 · 도선료를 7.1~12.31 동안 2~4% 감면키로 35
해양문화재단 제4회 대한민국해양사진대전 대상에 '귀로' 수상 36
중국의 원유수입 증가 침체된 VLCC 운임인상 견인 39
호주, 브라질 제치고 세계 최대 철광석 수출국 복귀 40
신조 및 중고선 구매 선주사 연간 800억달러 자본부족에 직면 43

해운일지 46

한국선주협회 2009 임시총회 및 사장단 연찬회 성료

위기를 넘어 초일류 해운강국 도약 결의문 채택

한국선주협회(회장 이진방)는 6월19일 경기도 성남시 분당구 소재 새마을운동중앙연수원에서 2009년도 임시총회 및 사장단 연찬회를 갖고, 위기를 넘어 초일류 해운강국 도약을 위한 결의문을 채택했다.

외항해운업계 CEO와 협회 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 이날 2009년도 사장단 연찬회 및 임시총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 "세계 각국의 경기부양시책 효과가 시장에 반영되기 시작하면서 세계경제가 서서히 활기를 띠고 있어 조만간 해운시황도 반등이 가능할 것으로 예상된다"고 밝혔다.

이 회장은 그러나 "벌크선부문에 집중되었던 어려움이 최근에 다소 진정되는데 반해 정기선부문은 아직 호전기미를 보이지 않고 있어 걱정"이라며, 우리는 그동안 숱한 역경에도 굴하지 않고 이를 슬기롭게 극복하여 우리나라를 세계 7위의 해운국으로 일궈낸 저력이 있는 만큼 이러한 저력을 또 한번 발휘해 줄 것을 당부했다.

이 회장은 또 "상호 신뢰와 화합, 그리고 협력을 바탕으로 모든 지혜와 역량을 한데 모아 상생의 길을 모색하고 더 나아가 작금의 위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약할 수 있도록 적극 노력하자"고 강조했다.

■ 2009년도 상반기 임시총회

이 날 임시총회에서는 해운시황 악화로 어려움에 처한 우리 외항해운기업들이 현재의 위기를 슬기롭게 극복할 수 있도록 상호 협력체제를 더욱 공고히 하는 한편, 선화주 협력관계를 강화하여 전략물자와 수출입화물자의 안정적인 수송에 만전을 기하기로 했다.

사장단은 또 해운산업의 국가경제 기여도가 막중한데도 불구하고, 해운에 대한 관련산업계와 일반

인들의 인식은 미흡하다는데 의견을 같이하고, 해운산업의 대국민 이미지 개선에 주력하기로 했다.

▶ 7개 회원사 퇴회 승인

이와 함께 임시총회에서는 해운시황이 회복되는 시점까지 해운기금 모금을 일시적으로 중단키로 하는 한편, 폐업 또는 영업활동을 중단하고, 협회비를 내지않고 있는 단성해운, 대한쉬핑, 디엠씨마리타임, 에스원마리타임, 오람탱커, 일진마린테크, 키스코해운 등 7개 회원사에 대해 협회 회원 퇴회를 승인했다.

협회는 이날 임시총회에서 이 같은 의안을 심의의결하는 한편, 사무국에서 보고한 상반기 주요업무 추진실적을 승인했다.

이날 임시총회에서 사무국은 상반기 업무실적 보고를 통해 올 상반기 중에는 미국발 금융위기로 인한 해상물동량 급감으로 BDI 지수가 1000포인트 밑으로 수직 폭락하는 등 부정기 건화물 시장을 필두로 전 부문 해운시황 급랭함에 따라 해운산업 위기극복 대책에 주력했다고 보고했다.

▶ 올 상반기 업무실적 승인

협회는 호황기에 고가로 체결한 용선부문에서의 손실 발생, 선가하락에 따른 금융권의 압박, 신조선 건조자금 조달차질 등으로 경영상태가 악화됨에 따라 이를 타개하기 위해 정부, 금융권, 조선업계 및 국회에 강력한 지원을 요청하는 등 등 활발한 활동을 전개했다.

사무국은 그 결과, 지난 3월2일 국회 본회의에서 해운산업 위기극복을 위한 지원촉구 결의안 채택을 이끌어 냈으며, 4월23일에는 금융위원회를 비롯하여 기획재정부, 국토해양부 등 정부 3개 부처 공동의 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 이끌어 냈다고 보고했다.

사무국은 또 △대량화주 해운업 진출 제한 제도 유지대책 △전략물자 국적선 수송 방안 국회간담회 △외항 화물운송사업 등록기준 강화 △무등록업체 불법 용대선 조사 및 고발 △해운세제 개선을 위한 연구용역 추진 △톤세적용 해운소득의 범위 관련 추진사항 및 2008년 톤세 신고 결과 △해운기금 조성 현황 및 향후계획 △중소컨선 전용부두 확보 추진현황 △선원법 개정 대책 △승선근무예비역 운영제도 개선 △해군예비역 해기면허 취득 전문교육과정 개설 △해양환경개선부담금 최소화 추진 △아덴만해역 해군 파병 대책 △제18차 아시아선주포럼 결과 △인도선원 관련 국제여론 대응 △해운시황 분석기능 강화 △해운산업 대국민 인식제고 등을 보고했다.

▶ 올 하반기 사업계획 심의의결

또한, 협회는 올 하반기 주요업무 추진계획을 통해 △자산관리공사 선박매입 프로그램 지원 △금융권의 적극적인 지원 유도 △대량화주의 해운업 진출 제한 제도 유지 △대국회 활동 강화 △해운 · 조선 공동 협력 △해운세제 유지 개선 추진 등 중점사업에 대한 추진방향을 심의했다.

이와 함께 △중소컨선 전용부두 확보추진 △항만시설사용료 감면기간 연장 등 추진 △컨테이너화물 인센티브 확대 추진 등 항만제도 운영과 △선원법 전면개정 △해기사 단기양성과정 활성화 △국가필수국제선박제도 발전방안 추진 △환경개선부담금 부과기준 합리화 추진 △대기오염물질 배출규제 강화 대책 △로테르담 규칙 대책 등 국제협력 강화 추진 △해운시황 조사 및 분석기능 확대강화 등 하반기 사업을 심의, 확정지었다.

이어 이진방 회장은 해운산업 발전에 기여한 국토해양부 지희진 과장, 추교필 과장, 병무청 이동환 과장에게 감사패를 전달하고, 그동안의 노고를 격려했다.

▶ 위기극복 결의문 채택

한편, 사장단은 이 날 해운산업의 조기극복을 위한 결의를 다지기 위해 '위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약하기 위한 결의문을 채택했다. 결의문 전문은 다음과 같다.

위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약하기 위한 우리들의 결의

우리는 국가경제의 성장동력인 해운산업 발전이 곧 국가발전임을 인식하고, 글로벌 금융위기로 어려움에 처한 해운산업의 위기를 조기에 극복하여 초일류 해운강국으로 도약하기 위하여 다음과 같이 결의한다.

하나, 우리는 상호 신뢰와 협력을 바탕으로 모든 지혜와 역량을 한데 모으고, 뼈를 깎는 자구노력을 통해 해운산업의 위기가 조기에 극복될 수 있도록 최선을 다한다.

하나, 우리는 대량화주와의 협력관계를 보다 공고히 하여 국가전략물자와 수출입물자의 안정적인 수송에 만전을 기한다.

하나, 우리는 해운산업의 국가경제 기여도가 막중한데도 불구하고 관련업계 종사자 및 일반인들의 인식은 미흡한 현실을 직시하고, 해운산업에 대한 대국민 이미지 개선에 주력한다.

하나, 우리는 숱한 역경에도 굴하지 않고 우리나라를 세계 7위의 해운국으로 일궈낸 저력을 또 한번 발휘하여 사회와 국가에 공헌할 수 있도록 최선을 다한다.

외항해운업계 사장단 일동

■ 특강초청강연

협회는 임시총회가 끝난 뒤 삼성경제연구소 정호성 수석연구원을 초청, '주요 신흥국의 경기회복 역량 점검' 을 주제로 특강을 가졌다.

특강의 주요골자를 보면, 최근의 글로벌 금융위기는 대공황 이후 처음으로 직면하는 선진국 동시불황으로서 전세계 실물경기 침체로 이어졌다. 이같은 현상은 경기 순환상의 침체가 아닌 관계로 새로운 경제시스템 설계가 불가피한 실정이다. 즉 새로운 대안이 형성되기 까지 불확실성이 지배하고, 회복과정이 장기화될 가능성이 농후하다.

이에 따라 통화정책에서 전통적 수단이 아닌 비상조치가 필요한 상황에 직면했으며, 미국과 일본 등이 유동성 공급을 위해 통화정책을 양적 완화정책으로 전환하여 시행하고 있다.

특히, 각국 정부의 고강도 금융시장 안정시책의 영향으로 금융위기의 재발가능성은 약화됐으나, 글로벌 금융시장의 불안요인은 여전히 상존하고 있으며, 금융위기의 진정에도 불구하고, 금융기관의 디레버리징과 신용위험 상승으로 기업 및 가계에 대한 자금공급 위축현상은 지속될 것으로 전망된다.

이 같은 여파로 금년 1/4분기 세계경제 성장률은 당초 마이너스 0.7% 전망에서 실제로는 마이너스 2.7%를 기록하는 등 경기침체가 예상외로 심각한 상황이다. 올 하반기 글로벌 실물경제의 회복세도 미약할 것으로 예상된다.

이와 함께 세계교역량은 대공황 이후 처음으로 감소세로 돌아섰다. OECD는 올해 세계교역량은 전년대비 13% 감소할 것으로 전망했다.

이에 반해 각종 원자재 가격은 상승세를 지속할 것으로 예상된다. 올 하반기 두바이 유가는 배럴당 68.5달러로 상승하고, 기타 산업용 원자재 가격도 상반기대비 20~30% 상승할 전망이다.

미국과 일본, EU 등 선진국의 경우 재정악화로

인해 국가신용도가 하락함에 따라 추가 경기부양 여력이 약화되고 있으며, 이로 인해 전반적인 경기는 약보합세 수준에 머물 것으로 예상되고 있다.

또한, 중국의 경우도 경기부양으로 과열양상을 보이고 있으나, 수출부진이 장기화될 조짐을 보이고 있다. 수출은 7개월 연속 마이너스를 기록하고 있다. 이에 반해 신흥국들은 견조한 회복세를 보이고 있다.

아울러, 우리나라 경제도 극단적 비관론에서 탈피, 지난 3월 이후 긍정론이 확산되고 있다. 주가, 원화환율 등 금융지표가 호조를 보이고 있는데다 국가부도 위험도 축소되었고, 불황형 무역수지 흑자를 기록하는 등 경기급락세가 전반적으로 진정되는 추세에 있다.

이에 따라 올 하반기 우리 경제성장률은 마이너스 0.7%로 상반기 마이너스 4.3%에 비해 크게 개선될 것으로 전망된다. 아울러, 달러대비 원화가치도 상반기 1,345원에서 1,145억원으로 지속적으로 하락할 것으로 전망된다.

그러나 올 하반기에 유의해야 할 사항으로 △수출호조 착시현상 △수출기업의 채산성 악화 △일자리 감소세 지속 △부실문제 심각 △시중자금 쏠림현상 △사회갈등 압력확대 등을 꼽았다.

■ 분임토의 및 종합토론

이어 사장단은 정기선분야를 비롯하여 부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야 등 4개 분임조로 나뉘어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 발전방향에 대해 논의했다.

이후 사장단은 종합토론장에 모여 종합토론 결과를 발표했다.

이에 앞서 국토해양부 정종환 장관은 격려사를 통해 "지난 1997년말 IMF사태가 발생했을 때, 우리 선박이 해외에 헐값으로 매각된 전례가 있어 이를 방지하기 위해 한국자산관리공사(캠코)를 통해 선박매입프로그램을 가동했으며, 현재 선박매입 절차가 순조롭게 진행중"이라며, 해운위기 극복을 위해 정부 차원에서도 다각적인 지원방안을 마련, 적극 시행하고 있다고 밝혔다.

장 장관은 또 "지금 해운업계가 직면한 위기는 장기적으로 볼 때, 해운업 발전에 도움이 될 것이며, 최근들어 해운경기가 완만하게 회복되는 추세에 있는 만큼 인내를 갖고 대응하면 좋은 결과가 있을 것"이라고 강조하고, 해운산업 위기극복에 전념하는 해운업계 CEO들을 격려했다.

이어 한국해양수산개발원 강종희 원장은 인사말을 통해 "해운경영시 고려해야 할 사항은 시장전망보다는 구조변화와 시장원리 파악에 중점을 두어야 한다"고 밝히고, 해운산업 통폐합, IMF, 글로벌 금융위기 등 우리 해운은 그동안 세 번의 위기를 맞았는데, 해운산업 통폐합만 내부요인이며, 나머지는 해운시장 밖에서 비롯된 것이라고 강조했다.

강 원장은 또 "넓은 눈으로 시장을 보는 안목이 필요하며, 시장의 변화를 예의주시해야 한다"며, 최근 10여년간 해운거래가 빠르게 변화하고 있는 만큼 시장이 가져 올 특수한 변화에 관심을 가져야 한다고 말했다.

다음은 분임토의 결과를 요약정리한 것이다.

▶정책분야 (분임장 : 창명해운 이경재 사장)

먼저, 국토해양부 정도안 해운정책과장이 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」 진행상황에 대한 평가 및 향후대책에 대한 설명이 있었다. 특히, 세제당국과의 관계 부족에 대한 반성과 개선이 필요하며, 대량화주와 해운업계 공동사업도 준비해야 할 것으로 지적됐다.

이와 함께 해운시황 분석에 대한 해운업계 전문성 재고를 위한 노력이 매우 절실하며, KAMCO의

선박매입 프로그램 활성화를 위해 KAMCO와 업체간 의견교환의 장을 협회에서 마련하는 방안을 추진키로 했다.

또 해운시황 분석에 필요한 DB 부족난을 해소하기 위한 방안을 협회를 중심으로 시스템을 구축하고, 현재 갖춰진 KMI와 선사의 시스템을 효율적으로 협력하여 활용하는 방안을 모색키로 했다. 시황분석, 통계정보에 대한 품질향상을 위한 투자마인드와 산학간 협력이 필요하다는데 인식을 같이했다.

이와 관련하여 선사에서 가진 고급정보에 대한 공유방안을 검토하는 한편, 정책당국의 요구가 있을시 협회에서 바로 정보를 제공할 수 있는 시스템 마련을 위해 선사의 지원과 협력이 필요한 것으로 지적됐다.

또한, 용선과 경영부실과의 상관관계는 반드시 일치하지 않으며, 용선을 건전하게 운영하는 해운기업은 인정해 주는 풍토가 시급히 조성되어야 한다는데 의견을 같이했다.

대량화주 해운업 진출 규제유지 대책과 관련하여 참석자들은 협회를 중심으로 집중적인 대응이 필요하다는데 동의했다. 특정회사 문제가 아닌 해운법 규정 존폐 문제로 접근할 필요가 있으며, 대량화주의 진출을 제한하는 것보다, 국적선사에 대한 대량화주의 배려와 함께 건전한 입찰규칙 마련이 필요하다는데 인식을 같이했다.

이밖에도 정책분야에서는 해운업체 신용평가에 대한 등급별 명확한 정책방안 마련이 필요하며, 선박수리 문제 해소를 위해 국내 수리조선소 확보가 절실하다는 의견이 제시됐다.

정책분야에는 한진해운 김영민 사장을 비롯하여 글로비스 정철수 이사, 대보해운 노재영 사장, 동방 박종줄 전무, 진양해운 홍승두 사장, 삼호해운 양희권 사장, SK해운 황규호 사장, 유코카캐리어스 이현세 부장, 티피씨코리아 임동표 이사, 현대상선 강성일 전무, 국토해양부 정도안 과장, 김대수 서기관, 정준호 사무관, 한국P&I 박범식 전무, KMI 김우호 팀장, 협회 사무국 조봉기 부장, 이철중 차장이 참석했다.

▶ 선원/선박분야 (분임장 : 우양상선 채영길 사장)

선원법 개정과 관련하여 참석자들은 2010년 발효예정인 ILO 해사노동협약의 원활한 수용을 위해 국토해양부에서 추진하고 있는 선원법 개정작업이 진행되고 있는데 대해 주목하였다.

그러나, 해사노동협약의 합리적인 해석 및 반영이 중요하며 협약의 지나친 확대 해석으로 선주가 이행불가한 사항이 강요되거나, 선주에게 불필요한 부담이 가중되지 않는 범위에서, 순수하게 해사노동협약 수용을 위한 개정작업이 될 수 있도록 협회를 중심으로 각 선사에서도 개정작업에 적극적인 관심과 참여가 필요하다는데 인식을 같이 했다.

특히, 선주의 개념확대로 인해 선주에게 추가적

인 비용이 발생하지 않아야 하며, 시행령, 시행규칙에 필요한 부분을 반영하도록 국토해양부에 건의했다.

또 선원수급 방안에 대해서는 선원양성 정책은 해운시황과 관계없이 일관되고, 장기적이며, 지속적으로 추진되어야 한다는 데 모두가 공감하였으며, 협회가 마련한 국내외 선원 양성방안을 적극 추진하는 것이 필요하다는데 의견을 같이했다.

아울러, 금년부터 시행된 승선근무예비역 제도가 합리적으로 정착 시행될 수 있도록 정부 및 업계의 공동노력이 필요하며, 효율적인 자원활용을 위해 최초 배정 후 연 2~3회 배정인원이 재조정될 수 있도록 정부에 건의키로 했다.

아덴만해역 해적대책과 관련, 아덴만 해약에 우리 군함을 파견함으로써 잦은 해적 출몰로 동 항로 운항에 어려움을 겪던 우리선박들이 안심하고 통항할 수 있게 된 데 대해 정부 및 군 당국에 협회 사장단 이름으로 감사를 표명했다.

또한, 향후에도 해군함정의 국적선 보호가 지속되기를 희망하고 함정파견기간이 연장될 수 있도록 정부에 건의키로 했다.

이밖에도 최근 전세계적으로 항만국통제(PSC)가 강화되는 가운데 미국, 유럽, 호주 등에서 국적선 출항정지사례가 증가함에 따라 국토해양부는 미국, 호주 및 유럽지역 입항선박에 대하여 한국선급과 선박안전기술공단의 사전 점검제도를 적극 활용하여 사전에 결함사항을 시정한 후에 입항하도록 당부했다.

선원/선박분야 분임토의에는 대림코퍼레이션 기의석 사장을 비롯하여 보양해운 최치현 사장, 신성해운 신용경 전무, 세광쉽핑 김근현 전무, 썬에이스해운 강영균 이사, 에스앤피해운 박수현 사장, SW해운 김경득 사장, SK해운 강석환 상무, 국토해양부 추교필 과장, 이상진 과장, KP&I 문병일 상무, 협회 사무국 황영식 부장, 김세현 과장, 이준호 사원이 참석했다.

▶ 정기선 분야 (분임장 : 태영상선 박영안 사장)

근해항로 취항선사들은 선사간 협조와 신뢰를 바탕으로 협조관계를 한단계 발전시켜 운임회복에 주력키로 했다. 아울러, 근해항로에 원양선사가 진입하는 것과 관련하여 정부차원에서 교통정리를 할 필요가 있다는 의견도 제시됐다.

참석자들은 또 코스트 절감을 통한 경쟁력 강화 차원에서 선복조정의 필요성에 공감하고, 올 하반기부터 선박척수는 감축시키되 선복을 증가시키는 방안을 적극 모색키로 했다.

또한, 협회와 정부의 지속적인 노력에도 불구하고, 약 20여 년간 일-대만항로의 개방이 지연됨에 따라 근해선사의 경쟁력 강화를 위해 조속히 일-대만항로 개방되도록 노력해 나가기로 했다.

중소형 컨테이너선 운항선사 전용부두 확보와 관련하여 근해선사 및 부산항 발전을 위해 중소형 컨테이너선 전용부두가 반드시 확보되어야 한다는데 의견을 같이하고, KMI에서 중소형 컨테이너선 전용부두 확보에 대한 논리를 개발하면, 협회에서 이를 바탕으로 전용부두 확보에 주력키로 했다.

정기선분야 분임토의에는 고려해운 박정석 사장을 비롯하여 범주해운 이상복 사장, 장금상선 정태순 사장, 팬스타라인닷컴 이형주 이사, 한성라인 고순영 사장, 흥아해운 김태균 사장, 지성해운 성찬훈 사장, 진양해운 홍승두 사장, TPC코리아 정신종 사

장, 국토해양부 김형대 사무관, KMI 전형진 박사, 협회 사무국 정해용 상무, 김경훈 대리, 강하진 사원, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 박익훈 대리, 황해정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해선사협의회 김근홍 국장이 참석했다.

▶ 부정기선 분야 (분임장 : 에쓰아이씨 김근식 사장)

최근 BDI의 회복추세가 어떠한 의미를 지니며, 이러한 추세가 지속될 것인가에 대해 집중 논의한 결과, 중국의 철광석 사재기 현상, 수송패턴의 변화, 선대 대형화 가속화 등의 요인으로 지속적인 상승은 기대하기 어려울 것으로 전망했다. 특히, 중국 항만의 철광석 재고량이 1억톤에 육박하고 있는 것도 부담요인으로 지적됐다.

또한, 일본과 유럽의 조강생산량이 올들어 40% 이상 감소한데 반해 유독 중국만 소폭 증가했는데, 이는 현재 벌크선 시황이 전적으로 중국에 의해 결정됨을 의미하는 것으로 향후 부정기선시황도 중국에 의해 좌우될 것으로 분석됐다.

그럼에도 불구하고, 벌크선시황은 선진국의 경기에 민감한 컨테이너선이나 탱커에 비해 형편이 나은 것으로 지적됐다. 이는 지난 2003년 이후 벌크선시황은 선진국이나, 세계경제 영향보다는 중국의 원자재 수요추세에 민감하게 반응하기 때문이다.

현재 BDI 수준은 운용만 잘하면 수익을 낼 수 있는 구조이며, 더 이상의 시황상승은 제반여건을 고려할 때 어려우나, 견조세를 유지할 것으로 전망됐다.

한편, 참석자들은 우리 선사들의 생존과 지속적인 발전을 위해 해운시황 분석 및 정보제공 등에 있어서 협회와 해양수산개발원의 역할이 중요하다는 데 인식을 같이했다.

아울러, 최근 부정기선 시황하락으로 선가 등 코스트 경쟁력이 핵심요체로 부각됨에 따라 저렴한 가격에 선박을 제때 도입하여 경쟁력을 높일 수 있도록 협회와 정부에서 금융권을 설득하여 줄 것을 건의했다.

부정기선부문 분임토의에는 STX팬오션 이종철 부회장을 비롯하여 국양해운 엄종식 사장, 대한통운 이준윤 부장, 대호상선 문태기 전무, 두양리미티드 한돈석 사장, 디케이에스앤드 김혁래 과장, 중앙상선 김지영 사장, 진로해운 조상곤 사장, 폴라리스쉬핑 김완중 사장, 한일해운 조성원 부장, 국토해양부 임의택 과장, 이상길 사무관, KMI 임종관 박사, 협회 사무국 양홍근 이사, 김호성 대리, 박효정 사원이 참석했다. 이날 분임토의 결과 발표 후 국토해양부 박종록 해운정책관은 “어려울 때 중책을 맡아 제대로 할 수 있을지 걱정이 많았으나, 모두 함께 노력한 결과 발등의 위기는 어느 정도 넘기지 않았나 생각한다”며, 일본의 경우 해운역사가 유구한데다 각종 자료 및 기록들이 잘 정리되어 있어 최근의 위기에도 유독 강한 면모를 보이고 있다고 강조했다.

박 국장은 “일본처럼 우리도 이번 위기극복 과정을 비롯한 모든 자료를 잘 정리하여 먼 훗날 후배경영인들이 어려움에 닥쳤을 위기극복에 활용할 수 있도록 배려할 필요가 있다”고 말했다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장 · 단기 업무추진계획을 재점검하여 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2002년부터 정례적으로 연찬회를 개최하고 있다.

한국선주협회 창립 49주년 기념식 연찬회 후 개최

장광근, 박상은, 김성곤 의원에게 감사패 전달

한국선주협회(회장 이진방)는 6월19일 성남시 분당구 소재 새마을운동중앙연수원에서 2009년도 사장단 연찬회를 가진 뒤 협회 창립 49주년 기념식을 갖고 이날을 자축했다.

외항해운업계 CEO와 국회의원, 국토해양부 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 이날 기념식에서 이진방 회장은 "협회 설립당시 회원사는 11개사에, 보유선박도 겨우 39척 10여만톤(G/T)에 불과했으며, 해운수입도 670만불이 전부였으나, 오늘날 외항상선대는 2,140만톤으로 세계 7위의 해운국으로 성장했다"고 밝혔다.

하지만, 이 회장은 "지난해 9월 미국에서 발발한 금융쓰나미의 여파로 해운시황이 천당에서 지옥으로 추락하였으나, 최근에 세계 각국의 강력한 경기부양시책으로 각종 해운지수에 청신호가 울리고 있어 우리 모두가 심기일전하여 모든 지혜와 역량을 모은다면 우리는 분명히 이 위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약할 수 있을 것으로 확신한다"고 강조했다.

이어 이 회장은 지난 3월 국회 본회의에서 해양산업 지원촉구 결의안을 이끌어 내고, 해기사 병역제도 도입에 크게 기여한 한나라당 장광근 사무총장과 바다와 경제 국회포럼 대표인 같은 당 박상은 의원, 민주당 김성곤 의원에게 감사패를 전달하고, 해운산업에 대한 지속적인 애정과 지원을 아끼지 않는 이들 의원들에게 감사의 뜻을 표명했다.

이에 장광근 의원은 인사말을 통해 "지난 3월 한진해운 컨테이너선에 직접 승선하여 현장을 둘러보니, 우리나라 수출입 최일선에서 소리없는 전쟁을 치르는 여러분들의 피땀어린 노력과 열정에 많은 감명을 받았다"며, 해운산업 위기가 조속히 회복될 수 있도록 함께 노력하겠다고 약속했다.

박상은 의원은 "우리나라의 경우 인구밀도는 높고 자원이 부족한 관계로 국가 성장동력으로서 해운과 조선을 융합하여 동반발전을 꾀하면 우리 경제가 더욱 발전할 것"이라고 강조하고, 각종 해운지수가 좋아지고 있고, 구조조정 선박펀드가 본격 출범함으로써 해운위기가 조기에 극복될 것으로 예상되며, 우리 해운의 경쟁력 제고를 위해 최선을 다하겠다고 밝혔다.

김성곤 의원은 "오는 2012년 여수세계박람회가 열리는 지역구 의원으로서 동 대회의 성공적인 개최를 위해 해운업계에서 보다 많은 관심을 가져줄 것"을 당부한 뒤 해운산업의 중요성은 모두가 익히 알고 있듯이 국가기간산업으로 육성되어야 하며, 미약하나마 이를 위해 힘을 보태겠다고 말했다.

유연탄 장기수송계약 입찰관련 동서/남동발전에 건의
해운산업 위기극복위한 국회와 정부의 정책의지 외면

한국선주협회는 최근 발전용 유연탄 수송 장기용선 입찰과 관련하여 한국전력 자회사인 동서발전과 남동발전에 건의서를 제출하고, 실질적으로 일본선사에 대한 우선협상자 대상 및 입찰참여 요청을 재고하여 줄 것을 건의했다.

협회는 건의를 통해 현재 우리 외항해운업계는 국제금융 불안으로 촉발된 세계적인 경제위기의 여파로 극심한 고통을 겪고 있으며, 이에 국토해양부, 기획재정부, 금융위원회는 지난 4월23일 한국자산관리공사를 통한 선박매입 및 국적화물의 안정적 운송기반 구축 등을 포함한 「해운산업 구조조정과 국제경쟁력 강화방안」을 발표하고 이를 추진하고 있다고 밝히고, 한국해운의 위기극복을 위해 힘을 보태줄 것을 요망했다.

협회는 정부 차원에서 해운기업에 대한 본격적인 지원을 착수한 상황에서 한국동서발전이 발전연료 장기운송계약 우선협상대상자로 'NYK 벌크쉽 코리아'를 선정한 것을 비롯하여 남동발전이 장기용선 입찰에 'NYK 벌크쉽 코리아'를 초청했다는 소식은 한국해운의 생존을 위해 고군분투하고 있는 우리 국적선사들에게 적잖은 충격을 주었다고 밝히고, 순수 국적선사만을 대상으로 입찰을 실시하여 줄 것을 요청했다.

사실상, NYK 벌크쉽 코리아는 명목상으로는 우리 법에 의해 등록된 선사이지만, 일본의 모회사인 NYK의 자회사로서 사실상 일본국적 선사와 다름없으며, 보유선박도 3척에 불과한 오로지 한국 대량화물 수송시장 공략을 목적으로 설립된 회사로서 한국전력 발전자회사들이 이 회사를 국적선사로 간주하는 것에 대해 우리 해운업계가 크게 반발하고 있다.

더구나, 「해운산업 구조조정과 국제경쟁력 강화방안」 중 하나로 정부가 제시한 선화주 협력을 통한 「국적화물의 안정적 운송기반 구축」 정책이 발표된지 한

달여만에 일본선사와 대량화물 계약이 체결된다는 것은 정부의 시책에도 반하는 것이라 할 수 있다.

일본의 전력회사들은 지명입찰제를 통하여 발전용 연료탄을 전적으로 일본선사에 의해서만 수송하고 있으며 우리 국적선사에게는 원천적으로 접근을 제한하고 있음에도 불구하고, 한국전력 발전자회사는 일본 선사에게 대량화물 운송권을 너무 쉽게 내주고 있으며, 이는 양국해운의 호혜평등 원칙에도 크게 위배되는 것은 물론 우리 해운의 대화주 서비스 경쟁력을 향상시킬 수 있는 좋은 기회를 박탈하는 무책임한 처사로 지적되고 있다.

또한 일본의 초대형 선사들(NYK, MOL, K-Line)은 개별회사가 보유한 선복량이 우리 업계 전체 선복량을 초과하는 막강한 규모의 경쟁력을 갖춘 선사들로서, 월등한 경쟁력을 바탕으로 우리 대량화물 운송시장을 잠식하고, 종국에는 우리 해운업계를 고사시켜 대량화물 운송시장이 일본 선사들에 의하여 좌우되는 암울한 결과가 초래될 것으로 우려되고 있다.

이번에 동서발전의 우선협상 대상자로 선정된 'NYK 벌크쉽 코리아'는 지난 2004년 일본의 NYK(Nippon Yusen Kaisha)가 우리나라 대량화물 운송시장을 공략하기 위해 100% 출자하여 설립한 자회사로서 사실상 일본국적선사와 다름 없다.

더구나, 동서발전은 지난 2004년에도 호주에서 18년간 수입할 석탄 2,700만톤(연간 150만톤)의 장기수송권을 톤당 20센트의 운송료 절감을 이유로 우리 선사들을 따돌리고 일본선사인 NYK에 넘겨줘 우리 해운업계로부터 공분을 산 바 있다.

한국전력 발전자회사들이 공기업의 위치를 망각하고, 경쟁적으로 수천억원에 달하는 장기수송권을 일본선사에게 내주는 근본적인 이유는 자회사간 경쟁체제에 따른 것으로 분석되고 있다. 이 때문에 국익은 뒷전으로 밀리고 있다.

사실상, 우리 해운업계는 글로벌 금융위기로 촉발된 세계적인 불황의 여파로 유동성 부족과 해운불황이라는 이중고를 겪고 있으며, 이를 조기에 극복하기 위하여 강도 높은 구조조정을 단행하는 등 생존을 위해 힘겨운 싸움을 벌이고 있다.

이에 따라 국회는 지난 3월2일 해양산업 지원촉구 결의문을 본회의에서 채택했으며, 특히 정부는 해운산업의 위기극복을 위해 4월20일 「해운산업 구조조정과 국제경쟁력 강화방안」을 발표한데 이어 해운산업 지원을 위해 한국자산관리를 통해 선박펀드를 출범시키는 등 다각적인 노력을 기울여 나가고 있다.

특히, 민간기업인 현대제철의 경우 지난해 11월 우리 해운업계가 어려움에 처하자 오는 2011년부터 호주 등지에서 수입하는 제철원료 수송을 위해 4개 국적선사와 15~20년간 4건의 장기수송계약(1조 2967억원 규모)을 전격 체결하여 해운산업의 위기를 극복하는데 큰 힘을 보태줬다.

하지만, 국민기업이자 공기업인 동서발전은 국가경제를 살리기 위해 동분서주하고 있는 국회와 정부, 그리고 민간기업의 노력과는 달리 일본선사에게 장기수송권을 내주기 위한 절차를 밟고 있다.

현재 이들 일본 3대 선사들은 한국전력에서 도입하는 연료탄 수송과 관련하여 10년 장기계약 9척(NYK 3척, MOL 4척, K-Line 2척)과 18년 전용선 계약 2척(NYK 1척, K-Line 1척) 등 모두 11척의 선박을 투입한 상태이며, 단기운송에도 참여하고 있다.

한국선주협회는 "발전연료는 국민경제의 밑바탕인 전기를 생산하기위한 원자재로서 안정적인 공급이 최우선으로 고려되어야 한다"고 강조하고, "이를 위해서는 외국 운송서비스에 의존하지 않고 우리 상선대로 운송하는 물류주권 확보가 시급하다"고 말했다.

코리아엘엔지트레이딩(주) 등 11개사 협회 회원가입

11개사 가입으로 선협 회원사 총 168개사로 늘어

코리아엘엔지트레이딩(주)을 비롯한 11개 외항해운업체가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득하였다.

이에 앞서 협회는 지난 6월19일 임시총회에서 폐업 또는 영업활동을 중단한 단성해운, 대한쉬핑, 디엠씨마리타임, 에스원마리타임, 오람탱커, 일진마린테크, 키스코해운 등 7개사를 퇴회시켰다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 164개사에서 168개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 코리아엘엔지트레이딩(주)을 비롯하여 장금마리타임(주), 송원피씨에스(주), (주)인터렉스메가라인, (주)트랜스포트메가라인, 씨웨이코리아(주), (주)아로텍, (주)시즌스해운, 브리지마린(주), (주)동명상선, 킹스오션쉬핑(주)이다.

코리아엘엔지트레이딩(주)(대표 길준선)는 자본금 25억원에 10만G/T급 LNG선 4척, 39만7,441G/T를 보유하고 있으며 작년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 LNG수송사업, LNG 트레이딩 등을 겸하고 있다.

장금마리타임(주)(대표 정병주)은 7만4,555G/T 건화물선을 1척 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 작년 11월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 외항화물 운송사업 및 운수서비스업, 국제해운대리점업, 복합운송주선업, 선박용선업, 선박매매업 등을 겸하고 있다.

송원피씨에스(주)(대표 노재호)는 1만9,385G/T Ro-Ro선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업등록증을 취득했다. 이 회사는 복합운송주선업, 해운중개업 수출입, 해상화물운송업 및 선박임대업을 겸하고 있다.

(주)인터렉스메가라인(대표 유광현)은 자본금 80억원에 1만6,463G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며 작년12월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업, 선박관리업, 선박대리점업 및 해상화물운송업도 병행하고 있다.

(주)트랜스포트메가라인(대표 최병준)은 1만2,704G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 36억으로 금년 3월에 해상화물운송사업에 진출했다. 동사는 해상운송업, 예인산업, 부선업, 화물운송업, 하역업, 복합운송주선업, 수출입업 등을 하고 있다.

씨웨이코리아(주)(대표 류재수)는 자본금 5억원에 1만2,379G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며 작년12월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해운중개업, 해운대리점업, 선박관리업, 해상화물운송주선업 및 물품공급업 등을 병행하고 있다.

(주)아로텍(대표 임철희)은 7,681G/T 탱커선 2척을 보유하고 있으며, 자본금은 15억으로 작년 11월

에 해상화물운송사업에 진출했다. 동사는 내외항 해상화물 운송업, 선박 대여업, 국내외 해운 대리점업, 화학류 원부재료 및 제품 무역업 등을 겸하고 있다.

(주)시즌스해운(대표 문정근)은 7,145G/T 일반화물선 1척을 보유하고 자본금은 5억원으로, 금년 3월 등록증을 교부받았다. 동사는 해운중개업, 무역 및 통관업, 국제해운대리점업, 국제 복합운송어, 선박운항 및 대여업 등을 하고 있다,

브리지마린(주)(대표 김진수)은 5,254G/T 케미칼 운반선 1척을 보유하고 있으며, 2006년 9월 등록증을 취득했다. 동사는 해운중개업, 해운대리점업, 해운운송업 등을 부대사업도 펼치고 있다.

(주)동명상선(대표 양욱용)은 5,175G/T 일반화물선 4척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 국토해양부로부터 해상화물운송사업등록증을 취득했다. 이 회사는 수출입 화물 해상 운송업, 국제해운대리점, 수출입화물 알선업을 겸하고 있다.

킹스오션쉬핑(주)(대표 최동선)은 5,144G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업 및 부동산 임대업 등을 겸하고 있다.

한국선주협회, 「불법 용대선 신고센타」 현판식갖고 출범
투기성 다단계 용대선 관행 단절, 해운시장 질서 확립

한국선주협회(회장 이진방)는 7월1일 「불법 용대선 신고센타」 현판식을 갖고 본격적인 업무에 착수했다.

협회 산하에 「불법 용대선 신고센타」를 설립하게 된 것은 투기성 다단계 용대선 관행을 단절하여 조속한 해운위기 극복과 건전한 해운 발전을 도모하기 위해서이다.

특히, 정부가 지난 4월23일 발표한 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」에도 해운시장의 건전한 발전을 위해 불법 용대선 근절방안을 수립하여 추진토록 명시되어 있다.

이와 관련하여 국토해양부와 한국선주협회는 합동조사반을 구성하여 일체조사를 벌여 이를 토대로 국토해양부가 지난 6월8일 15개 업체를 서울지검에 고발한 사례가 있다.

동센터는 앞으로 외항해운업으로 등록하지 않은 무자격 업체의 용대선 행위에 대해 상시 신고를 접수받으며, 신고받은 사항에 대해서는 거증자료를 수집하여 국토해양부에 보고하면 국토해양부에서 최종 확인 후 의법조치를 취하게 된다.

2008 외항해운업계, 해운수입 52조로 전년대비 52.4% 증가
영업이익은 3조 5천억원으로 전년대비 66% 증가세 보여

2008년도 우리나라 외항해운등록업체 가운데 한국선주협회 141개 회원사의 해운수입은 51조7,843억원으로 지난 2007년의 33조9,751억원에 비해 무려 52.4% 증가한 것으로 나타났다.

2008년 우리 외항해운업계의 매출액이 이같이 큰 폭으로 증가한 것은 2008년 9월 이후 해운시황이 급격히 하락하여 운임은 대폭 하락하였지만, 상반기 중 고운임 지속으로 전체 해운수입이 크게 증가하였기 때문이다.

또한, 국적선사의 선박보유량이 2008년말 2,138G/T로 2007년말 1,785만G/T에서 19.8% 증가한 것도 해운수입 증가에 기여했다.

하지만 부정기건화물선 운임을 나타내는 BDI는 2008년 연평균 6,390 포인트로 전년도의 7,068 포인트에 비해 9.6% 감소했다.

이는 해운시장의 활황으로 지난 2008년 5월에

2007/2008년도 경영실적 비교표

(단위 : 억원)

구 분	2008년도	2007년도	증감액	증감비율 (%)
총자산	421,024	313,323	107,701	34.4
총부채	278,003	191,885	86,118	44.9
자기자본	140,968	121,100	19,868	16.4
해운수입	517,843	339,752	178,091	52.4
해운원가	469,731	306,263	163,468	53.4
해운총이익	48,112	33,489	14,623	43.7
관리판매비	13,616	12,702	914	7.2
영업이익	34,496	20,787	13,709	65.9
영업외수익	50,676	24,073	26,603	110.5
영업외비용	61,139	25,306	35,833	141.6
세전순익	24,033	19,554	4,479	22.9
법인세	9,426	1,870	7,556	404
세후당기순익	23,090	17,684	5,406	30.6

2007년도 재무비율 추이

(단위 : 억원)

○ 자기자본 비율	$\frac{140,968}{418,971}\times100=33.6\%$(2007:38.7%)	$\frac{\text{자기자본}}{\text{총자본}}\times100$
○ 부채비율	$\frac{278,003}{140,968}\times100=197.2\%$(2007:158.5%)	$\frac{\text{타인자본}}{\text{자기자본}}\times100$
○ 고정비율	$\frac{323,321}{140,968}\times100=229.4\%$ (2007:186.8%)	$\frac{\text{고정자산}}{\text{자기자본}}\times100$
○ 고정장기 적합률	$\frac{323,321}{140,968+180,737}\times100=100,5\%$(2007:93.9%)	$\frac{\text{고정자산}}{\text{자기자본}+\text{고정부채}}\times100$
○ 유동비율	$\frac{97,682}{97,266}\times100=100.4\%$ (2007:120.1%)	$\frac{\text{유동자산}}{\text{유동부채}}\times100$

BDI가 1만1,793 포인트로 사상최고치를 기록했으나, 9월15일 미국 리먼브러더스의 파산신청 이후 금융위기가 전세계로 확산되면서 세계경제가 급속도로 침체됨에 따라 11월에는 BDI가 1,000 포인트 이하로 폭락했기 때문이다.

그리고 지난해 상반기 중 용선료 급등 등으로 영업이익이 호조세를 보이면서 3조4,496억원으로 2007년 2조91억원에 비해 66%가 상승했다.

2008년 외항해운업계 해운원가는 46조9,731억원으로 전년도의 30조6,879억원에 비해 53% 증가했다. 이는 연료비 상승과 환율 급등 등의 요인으로 증가한 것으로 보인다.

2008년말 현재 외항해운업계의 총자산은 42조1,024억원으로 지난 2007년의 31조3,323억원보다 34.4% 증가했다. 이는 외항상선대의 증가 등에 기인한 것으로 분석된다.

하지만 외항해운업계의 자기자본비율은 2008년 33.6%로 전년도의 38.7%에 비해 5.1% 하락했다. 이처럼 자기자본비율이 줄어든 것은 선박확보로 인해 부채비율이 높아졌기 때문이다.

2008년말 현재 외항해운업계의 부채총액은 27조8,003억원으로 전년도의 19조1,885억원에 비해 44.9% 상승했다. 이에 따라 외항해운업계의 부채비율은 평균 197.2%로 지난 2007년의 158.5%에 비해 38.7% 포인트 상승한 것으로 집계되었다.

한편, 외항해운업계의 부채비율은 우리 경제가 IMF 체제로 편입됐던 지난 2007년말에 7116.9%로 최고치에 기록한 이후 꾸준히 개선되어 왔다.

2008년 외항해운업계의 해운수입을 미국 달러화로 환산하면, 469.7억달러로 전년도의 365.6억달러에 비해 28.5% 증가했다. 이는 2008년 연평균 기준환율 1달러당 1102.59원을 적용한 것이다.

외항해운업계의 해운수입은 지난 1972년 최초로 1억달러를 돌파한 이후 꾸준히 증가하여 1997년 사상 처음으로 100억달러를 돌파한데 이어 2004년 200억달러, 2007년에는 300억달러를 넘어서는 등 가파르게 증가하고 있다.

KMI, 건화물선 2009년 하반기 및 2010년 하향 안정세 전망

건화물선시황 회복세 강하나, 정기선시황은 정체지속될 듯

한국해양수산개발원(KMI)는 6월30일 한국거래소에서 2009년 '2차 해운시황 및 이슈 세미나'를 개최하고, 중단기 해운시황 진단과 중국 및 인도 등의 경제전망을 발표했다.

이날 세미나에서 KMI 임종관 박사는 세미나 주제 발표에 앞서 "해운업계는 지금 구조조정과정을 겪고 있으며 시황이 급변하는 과도기적 상태라 여러가지 바쁜 상황"이라고 말했다.

임 박사는 "현재 해운시황은 과거 4~5년전과의 상황과 질적으로 다른 상태"라며 "중국은 지난 4~5년동안 해운시장 밖의 외생변수로 있다가 안으로의 내생변수로 확고한 자리를 자리잡았다"고 전했다. 이어 임 박사는 중국시장의 외생변수에서 내생변수로의 투입은 중국시장의 규모를 반영할 때 중압감이 매우 큰 상태에서 해운시황을 폭등하게 하는 상황"이라고 설명했다.

이와 관련하여 임 박사는 중국변수가 해운변수의 정규내생변수로 완전히 편입한 상황은 외생변수 때와는 현격히 다른 측면이라고 강조했다.

임 박사는 "중국이 외생변수로 작용했을 때는 해운영업부문에서 일선의 관리 범주에 들어가지 않았으나 내생변수로의 정규변수의 편입은 중국을 포함한 해운시장 전문가들의 분석이 필요한 상황"이라고 설명했다.

더불어 정규내생변수의 행동양상은 예측이 어렵고, 다양한 변수에 영향을 고루 미치기 때문에 분석과정도 복잡해지고 있다"고 해운시황 전망에 대한 어려움을 토로했다.

이어 이날 제1주제에서 '중단기 해운시황 진단'이라는 주제를 발표한 김우호 해운연구팀장은 "건화물선 부분은 적극적인 시황회복이 시도되고 있으나 정기선 부문은 지난해 하반기에 이어 약세를 지속하고 있다"며 "올해 2분기 월별 해운경기실사지수는 상승세로 조사됐다"고 전했다.

또한 정기선 공급은 올해와 내년 각각 13%, 12.2% 증가하여 향후 1~2년간 시황 개선에 부담이 될 것으로 전망했으며, 컨테이너 계선 또한 전체 선대의 약 10% 수준을 유지하고 있는 상황에서 비운항 선주 선박 비율이 증가하고 있다고 설명했다.

건화물선 시황 전망은 1분기에 비해 낙관적으로 변했다고 분석하고 이러한 낙관적인 전망의 중심에는 케이프시황의 회복이 있었다며, 2009년 하반기 및 2010년은 하향 안정화될 것으로 내다봤다.

유조선 부분에서는 지난 4월초 최저 수준인 WS 25 기록 후 6월부터는 WS 50을 상화하며 회복세를 보이고 있다고 설명했다. 국제유가 상승으로 OPEC 생산량 증가 및 중국, 인도 원유 수입이 확대되고 있는데 따른 것으로 분석했다.

또한 석유제품선 운임이 바닥에서 벗어나며 소폭 상승세를 기록하고 있으며 세계 원유 생산량은 하반기 유가 하락으로 감소가 예상된다고 덧붙였다.

한편 세계 금융시장의 유동성 공급 확대로 인한 국제 원자재 상승효과는 일시적 현상으로 풀이되며 세계 원유 수송량은 당분간 지속적으로 감소될 것으로 전망했다.

제2주제 발표를 맡은 조용찬 한화증권 리서치센터 중국팀 부장은 '중국 경제 동향과 전망'이라는 주제를 통해 중국이 V자형의 경기회복을 보이며 본격적인 회복세가 진행되고 있다고 분석했다.

또한 내년 상반기까지 정부 정책과 밀월관계 속에

호조세를 보일 것으로 내다봤다. 조 팀장은 상반기 경제정책은 회생에 맞춰져 있어 SOC투자, 가전하향, 자동차하향과 같은 생산시설 정상화 방식으로 진행될 것으로 전했다.

이어 중국은 금융위기로 경제정책이 기존의 1,000만명 고용창출 목표, 현대화된 서비스산업 육성, 직업훈련강화, 디플레이션 탈출을 위한 인플레이션 정책에서 8% 경제성장률 목표, 금융긴축정책 완화, 국유기업 중심의 정책 등으로 변화했다고 설명했다.

조 팀장은 이 날 중국이 위기탈출을 위한 정책선택에서의 조선부분은 발전계획의 내용 중 경기부양과 산업보호의 목적아래 추진된다며 노후선박 퇴출을 통해 신규 건조와 선박 해체 수요를 창조하고 중국선박은 중국에서 건조하는 '국륜국조'의 보호무역 정책을 고수할 것이라고 밝혔다.

더불어 물류부분에 있어서는 현대화가 가속화되고 있다며 물류시장의 확대 및 물류서비스 전문화가 추진되고 있으며 물류정보 및 시설 등의 인프라가 구축되고 있는 단계라고 설명했다.

한편 조 팀장은 올 하반기 7대 이슈 중의 하나로 중국 수요로 BDI 강세를 꼽았다. 이와 관련하여 조 팀장은 "올들어 5월까지 철광석 수입량은 2만4,146만톤으로 연간 규모로는 5.8억톤 규모호, 한국과 일본의 연간 수입량의 4배, 유럽(27개국)과 한국, 일본 수입총량의 2.3배 규모"라며, "중국의 항만 철광석 재고량은 6,000만톤으로 이미 사상 최고치인 7,500만톤에 근접, 월평균 철광석 소비량은 3,000만톤의 2배에 달한다"고 진단했다.

마지막으로 제3주제 발표를 맡은 한국외국어대학교 김찬완 교수는 '인도경제 동향과 전망'이라는 주제를 통해 인도가 장래 중국시장을 대체할 세계 2위의 신흥시장으로 급부상하고 있다며 현재의 해운위기에 대한 정부대책 수립의 필요성을 강조했다.

한편, 이날 패널로 참석한 나병철 STX팬오션 부장은 "올 상반기 개선된 BDI는 지난해 4~5년간의 해운 수퍼사이클에서 보여준 것과는 다른 양상을 보여줬다"며 "상반기는 디커플링으로 4가지의 선형이 각각 다르게 움직인 것으로 파악된다"고 밝혔다.

나 부장은 또 "시황의 개선이라는 명목수치와 실제체감은 다른 것 같다"며, "실제로 시황 자체에서 다루고 BDI 지수가 제시된 수치와 내용이 일치되어야 하는데 지금 상반기 여실히 반영하고 있지 않은 듯하다"고 말했다.

나 부장은 "지난 2006~2008년 해운시황의 바람이 불었을 때 시장 참여자들에 의해 시장의 유동성이 풍부해졌다고 볼 수 있었다"며 "하지만 국내의 중소규모의 회사들이 다수가 뛰어들어 시장의 가수요를 창출한 것으로 보인다"고 설명했다. 이에 시장이 가져다 주는 명목적 느낌과 실질적 느낌은 다르다고 덧붙였다.

이어 이상일 SK해운 팀장은 "지난 상반기를 되돌아 볼 때 미국발 금융위기가 실물경기까지 큰 영향을 미쳐 엄청난 해운시장의 폭락세를 경험했다"며, "현재 차츰 시황이 회복되어 가고 있으나 하반기에 지금과 같은 견조한 회복세를 유지할 것인가에 대해 생각해 볼 필요가 있다"고 전했다.

이 팀장은 "현재 중국이 빠르게 회복되고 있는 상황"이라며 "미국을 제치고 중국이 세계 최고 자동차 소비국이 되었으며 이는 상반기보다 하반기에 석유수요의 증대로 나타나 석유수요를 유지할 것으로 보인다"고 말했다.

이 팀장은 "오는 3, 4분기 이후에는 하락세를 멈추거나 증가세로 전환하지 않을까 생각된다"며 "전년과 비교해 괄목할 만한 회복세는 아닐지라도 상반기보다는 나아질 것"으로 기대했다. 이 팀장은 "전체적으로 VLCC 시장의 수요가 급격히 늘어나기 어려울 것"이라며, "공급측면의 압박은 그대로일 것"으로 전했으며 "석유수요가 회복되고, 실물경기의 소비세반등이 없이는 수급불균형을 초래할 것"이라고 강조했다.

삼성경제硏, '글로벌 경제위기와 향후 한국경제 전망' 발표

낙관할 수 없는 요인들이 혼재하므로 위기관리 주력필요

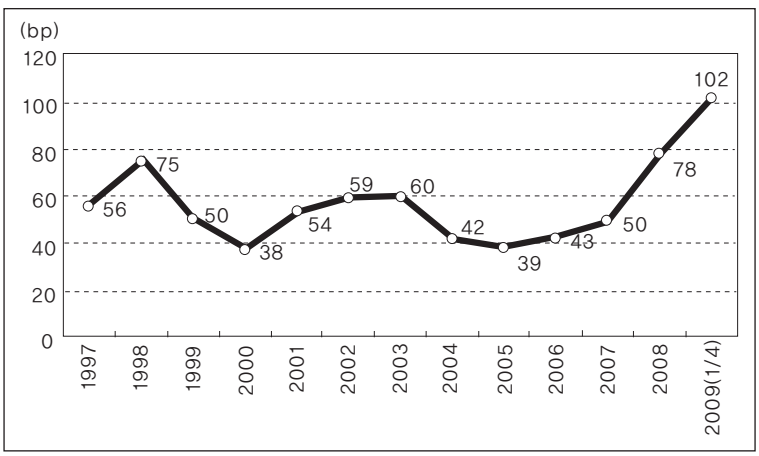
지난해 금융위기 발발이후 이번 상반기는 많은 회복가능성에 대한 긍정적 전망이 있었다. OECD 선진국가 중 우리나라가 가장 큰 회복세를 보이고 있다는 여러 세계전망은 아주 반가운 소식이었다. 하지만 갑작스런 변화 속에 인플레이션 등 많은 불안 조짐 또한 잠재되어있다는 사실은 잊지 말아야 할 것이다. 다음은 삼성경제연구소에서는 '글로벌 경제위기와 향후 한국경제 전망' 보고서를 정리 · 편집한 것이다. (편집자주)

▶ 대공황 이후 처음 맞는 동시불황

이번 금융위기는 대공황이후 처음으로 직면하는 선진국 동시 불황이다. 2차 대전 이후에는 미국이, 오일쇼크 이후에는 독일과 일본이, 1990년대에는 다시 미국이 세계경제 성장을 견인했는데 이번 공황은 선진국 모두 극심한 경기 침체에 빠져있다.

선진국과 개도국의 무역 · 금융 연계가 심화되어 디커플링 가능성도 희박하다. 그러므로 외환위기 때와는 달리 수출을 통한 경제위기 탈출이 쉽지 않을 것으로 보인다. 과거에는 개별 국가의 산업경쟁력과 무역수지, 거시경제 안정성 여부에 따라 위기가 전개되었으나, 이번 위기는 금융에서 시작되어 전 세계 실물 경기 침체로 연결되었다.

〈 유럽계 은행 부실여신비율〉



자료 : Deutsche Bank

그러므로 글로벌 금융의 신경망을 따라 확산되어 개별 국가 차원의 대응이 더욱 험난할 것으로 전망된다. 또한, 경기 순환상의 침체가 아닌 새로운 경제시스템 설계가 불가피할 것으로 생각된다.

1990년대 이후 2000년대까지 세계경제 성장을 지탱해 온 금융시스템이 붕괴되었으므로, 새로운 대안이 형성되기까지 불확실성이 지배하고 회복과정이 장기화될 가능성이 있다. 통화정책 부문에서는 전통적 수단이 아닌 비상조치가 필요하다.

▶ 통화정책, 양적 완화정책 전환시급

미국의 경우 제로금리로 금리인하정책은 한계에 도달했다. 디플레이션을 차단하기 위해서는 금리 이외 다른 수단이 필요할 것으로 보인다. 그러므로 통화정책을 양적 완화정책으로 전환하는 것이 효율적이다.

버냉키 FRB의장은 국채 매입 등을 통해 유동성을 공급해야 한다고 주장하며, FRB는 유동성을 공급을 위해 3,000억 달러의 국채 매입에 착수했다. 3월11일 영란은행도 유동성 공급 확대를 위한 양적 완화정책의 일환으로 총 1,500억 파운드의 국채를 매입했다.

각국 정부의 고강도 금융시장 안정책 등에 의해 금융위기의 재발가능성은 약화되었다.

하지만 글로벌 금융시장의 불안요인은 잠재되어 있다.

상업용 부동산, 기업대출, 신용카드 등 부실증가로 미 상업은행 부실화 가능성이 존재하고, 서유럽 금융기관도 동유럽 대출채권, 기업 · 가계대출 부실화, 건전성 악화를 우려하고 있다.

또한, 최근에는 영국의 금융위기 가능성에 대한 우려가 고조되고 있다.

금융위기의 진정에도 불구하고 금융기관의 디레버리징과 신용위험 상승으로 기업 및 가계에 대한 자금공급은 위축되었다.

미 상업은행의 83.6%가 매출 5천만 달러 이상 중대형 기업에 대한 대출기준을 강화하는 등 민간에 대한 신용공급을 여전히 기피하고 있다.

또한, 2008년 11월말 미 상업은행 총자산은 전년말 대비 11.8% 늘었으나, 민간 신용공여(총 신용자산-국공채 보유금액)는 6.9% 증가에 불과하다.

▶ 하반기 세계경제 회복세 미약예상

2009년 1분기 세계경제 성장률이 예상보다 크게 하락하여 경기 침체가 예상보다 심각한 상황이다. 올 하반기 세계경제 회복세도 미약할 전망이다.

2009년 세계교역량은 대공황 이후 처음으로 감소세(OECD -13%전망)를 보이고 있다.

실물경기 회복세 미약, 각국의 보호무역주의 정책 등 부정적 영향으로 하반기에도 세계교역량 감소가 지속될 전망이다. 독일은 GDP 대비 수출비중 50%, 일본은 수출비중은 15.6%이지만 GDP에 대한 순수출 기여율은 48%, 대만, 싱가포르의 대폭적인 GDP 감소도 지나친 수출의존도에 기인하고 있는 등 수출의존형 국가가 고전을 면치 못하고 있다.

▶ 신흥국은 플러스 성장전망

선진국은 마이너스 성장이 지속되고, 신흥국은 플러스 성장이 예상된다.

디커플링화를 야기하는 요인으로는 신흥국의 내수확대, 선진국-신흥국간 무역은 위축된 반면, 신흥국간의 무역은 활성화되는 현실, 신흥국의 금융부문 건전성은 선진국에 비해 상대적으로 덜 훼손되었기 때문으로 볼 수 있다.

선진국은 재정지출 확대로 GDP대비 2007년 재정적자가 1-3%에서 2009년 3-14%로 급속히 확대되고 있다. S&P 등 신용평가기관들은 선진국의 신용등급을 하향 조정하였다.

2009년 SERI 세계경제 전망

(전년 동기 대비, %)

	2008년	2009년		
		상반기	하반기	연간
세 계	2.3	-2.7	-1.2	-1.9
미 국	1.1	-3.2	-2.5	-2.8
유로존	0.7	-4.6	-3.5	-4.1
일 본	-0.7	-8.6	-5.3	-6.9
중 국	9.1	7.0	8.8	8.0

영국은 안정적→부정적으로, 일본은 외채 신용등급을 2단계 하향조정하였으며, 미국, 독일, 프랑스 등의 신용등급 하향조정 가능성 마저 제기되고 있다. 신용등급의 하락은 국채발행을 통한 자금조달 차질 및 국채 발행비용 증가를 유발하고, 이는 추가 경기부양여력을 약화시키는 결과를 낳게 된다.

미국 경기를 살펴보면, 악화 또는 약한 반등으로 경기 불안정성이 지속되고 있다. 경기 전체의 본격적 회복에는 아직 시간이 필요할 것으로 보인다. 또한 국채 장기 금리는 4%대로 급등하였다. 일본을 보면, 8개월만에 경기 기대감이 선행되고 있다.

닛케 평균 일시적으로 1만엔대 회복했으며, 과도한 비관론에 대한 수정으로 매수세가 확대되고 있다. 유럽은 2008년 4사분기 전년비 -6.2%로 전후 최악의 침체 국면에 빠졌다. 은행 대출 또한 여전히 심각한 상황이고, 미국보다 심각한 가격하락의 여지가 있다.

주택투자 선행지표인 착공허가건수는 2008년 4사분기 -22.3%이고, 주택가격도 미국에 1-2년 시차를 두고 하락으로 전환했다. 과거 10년간 추이를 보면 유럽이 미국 이상의 속도로 주택가격이 상승했다.

▶ 중국, 고정자산투자 증가기조 지속

중국은 고정자산투자 증가 기조가 지속되고 있다. 대도시 중고주택 가격은 바닥을 보이고 있고, 4조위안의 내수확대 효과로 광공업생산의 견조세가 지속되고 있다.

경기 선행지표를 살펴보면, 제조업구매지수(PMI)는 5개월 연속 상승했다.

4월은 53.5를 기록하며 확장국면 전환을 시사하고 있다. 전기사용량, 원자재 수입 등도 증가했다. 또한, 경기부양으로 과열양상을 보이고 있는데 2008년 11월 이후 총 5조 6,300억 위한 60% 내수진장, 40% 성장 잠재력을 확충하고 있다.

2009년 1분기 민간대출이 2008년 1년치를 상회하고 있다. 근 정부에 의한 암묵적 경고로 대출이 급감하고 있고, 이는 하반기 주가 하락 요인으로 작용할 가능성이 농후하다.

수출은 7개월 연속 마이너스세를 보이고 있다. 중국관세청 발표에 따르면 5월 수출 전년동월비 -26.3%이고, 1980년대 이후 최대 외수 침체 장기화 가능성이 있다고 전했다.

기타 신흥국을 살펴보면, 견조한 회복세를 보이고 있다.

GDP 대비 수출 비중 및 경제 성장률

	GDP 대비 수출 비중 (2007년)	경제성장률 (2009년)
미 국	12.4	-2.8
영 국	27.7	-4.0
독 일	50.3	-5.9
일 본	15.6	-6.9
싱가포르	254.0	-8.0
대 만	68.2	-4.5

자료 : 수출비중은 Global Insight, 경제성장률은 삼성경제연구소

브릭스가 세계 경기회복을 리드하고 있는데, 이를 자세히 보면 구매담당지수가 선진국 및 신흥시장을 선행해 제고하고 있다. 또한 회복패턴도 선진국을 선도하고 있다.

▶ 국제유가 연평균 배럴당 59.6달러로 안정

원자재 가격은 상승세가 지속되고 있는데 두바이유가는 59.6달러(연간)로 전망되고 있고, 원인으로는 OPEC의 감산효과 및 경기회복으로 인한 세계수요 증가 및 달러화 약세, 투기자금 유입 등으로 볼 수 있다. 기타 산업용 원자재 가격도 상반기 대비 20 – 30% 상승할 전망이다.

▶ 한국경제 긍정론 확산

지난 3월 이전의 한국경제는 부정적 평가가 주류를 이루었으나 그 이후 극단적 비관론에서 탈피하여 긍정론이 확산되고 있다.

FT는 5월21일 기사에서 '한국경제는 선진국 대비 회복속도가 빠를 것으로 예상되며 해외 투자자들에게 풍부한 투자 기회를 제공할 여지가 있다'고 밝혔으며, Barclays, DB, GS, UBS 등 주요 경제예측기관에서는 우리나라에 대해 예상보다 빠른 회복을 보이고 있으며 정부의 노력을 지적하면서 2009년 성장률 전망치를 상향 조정하였다.

글로벌 주식시장은 3월 이후 상승세를 보이고 있다. 또한 안전자산 선호 현상이 약화되며 미 달러화 가치가 하락하고 있다.

국가 부도 위험이 축소되며, 글로벌 금융 불안 심리는 리먼브러더스 파산 이전수준으로 진정세를 보이고 있다.

대부분의 국가들이 마이너스 성장을 지속할 것으로 보이는 가운데 한국경제성장률은 2009년 1분기에 플러스(0.1%)로 전환했다.

2009년 1-4월간 실업률도 3.8%로 타 국가들에 비해 상대적으로 양호하다.

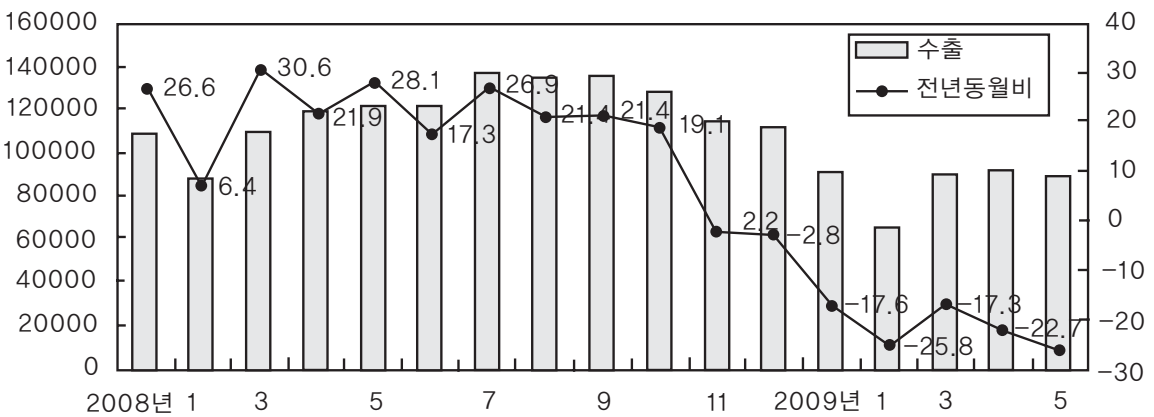
세계경제 침체의 영향으로 주요국들의 수출이 급감하고 있는데, 한국 역시 1-4월 중 수출은 전년동기대비 23.4%가 감소했다.

반면 더 큰폭의 수입감소(불황형)로 무역수지는 대규모 흑자를 보이고 있다.

▶ 한국경제, 올 하반기 더딘 회복세

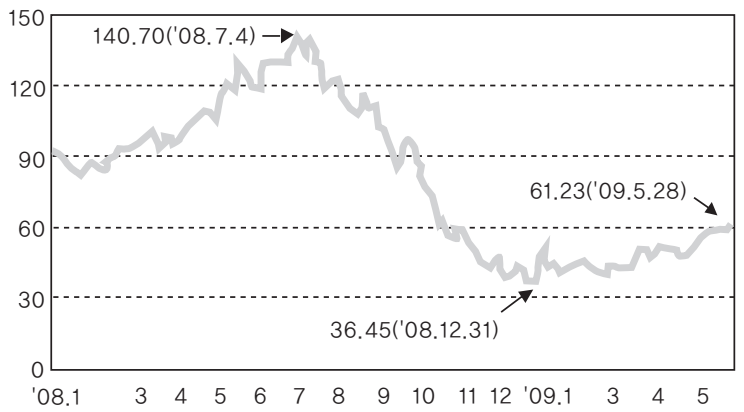
한국경제는 2분기 중 저점을 통화하며, 하반기 더딘 회복세가 예상된다. 세계 경제의 침체와 내수여력 취약 등으로 외환위기에 비해 완만한 회복을 보일 것으로 전망된다.

〈 주국 수출립 추이 〉



〈 국제 유가추이(두바이油 기준〉

(달러/배럴)



2009년 인당 국민소득은 역성장 및 환율상승의 영향으로 4년전 수준까지 하락하였다.

소비증가율은 상반기 -4.3%에서 하반기 -1.4%로 평균적으로 -2.8%일 것으로 전망된다.

이의 원인으로는 실질소득 감고와 금융부채 증가, 일자리 감소 등으로 소비여력이 약화되었기 때문으로 볼 수 있다.

설비투자증가율은 내수 · 수출 등 수요부진, 유휴설비 확대, 자금조달난 등 투자부진의 지속으로 상반기 -22.8%에서 하반기 -7.5%를 보일 것으로 전망된다.

세계경제 침체 및 원화 강세로 수출 감소세는 상반기 -24.2%에서 -9.7%로 지속될 것으로 보인다.

중국 등 개도국 수출과 IT, 조선 등의 호조로 수출감소폭이 둔화되고 있는 양상을 보이는 가운데, 반도체 가격 상승세, 휴대폰 · 자동차 등의 품질 경쟁력 강화로 M/S가 확대되고 있다.

가장 큰 경기회복의 요인으로는 중국의 내수회복으로 볼 수 있다.

41억 달러 수출의 증대 효과는 아래의 그림과 같이 볼 수 있다.

실질실효환율지수 기준으로 원화는 현재 저평가 상태이다. 장기적으로 원/달러 환율은 실질실효환율지수의 균형수준으로 수렴될 것으로 전망된다. 하반기에도 달러화 공급 우위는 지속되어 원화 환율을 하락할 것으로 보인다.

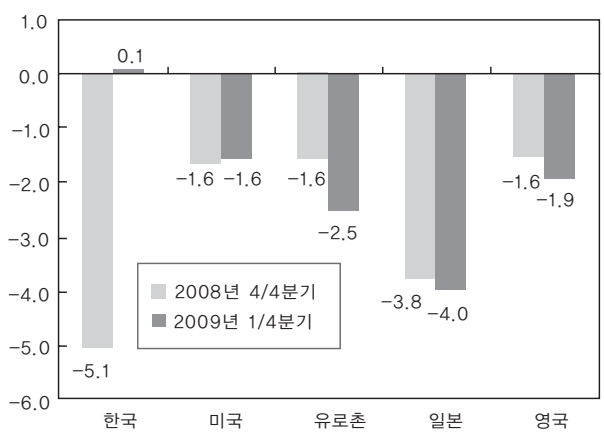
상반기에는 경상수지 흑자, 외인 증권투자 확대 등 241억 달러가 순유입되었고, 하반기에는 통화스와프 자금 상환 등에도 불구하고 135억 달러의 순유입이 예상된다.

또한, 글로벌 금융불안 요인 잠복으로 간헐적인 환율 불안이 예상되지만, 정부의 외환시장 안정 노력으로 환율 하락이 제한될 가능성이 있다.

금리 부문을 보면, 하반기 금리는 물가 안정 및 당국의 통화정책 완화 기조를 유지하며, 하향 안정될 전망이다. 신용도 높은 기업은 자금사정이 양호

〈 국별 경제 성장률 비교 〉

(전기대비, %)



〈2009년 한국경제 전망〉

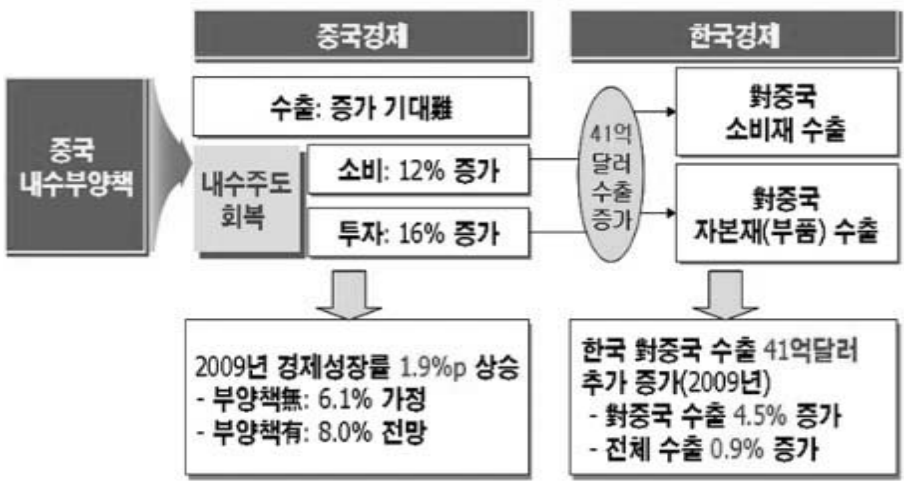
(전년 동기 대비, %)

	2008년	2009년		
		상반기	하반기	연간
경제성장률	2.2	-4.3	-0.7	-2.4
민간소비	0.9	-4.3	-1.4	-2.8
고정투자	-1.7	-7.1	-0.1	-3.5
소비자물가	4.7	3.5	2.2	2.8
실업률	3.2	3.8	3.6	3.7
경상수지(억 달러)	-6.4	201	85	285
수출증가율	13.6	-24.2	-9.7	-17.1
수입증가율	22.0	-33.2	-14.9	-24.2
원/달러 환율	1,103	1,345	1,145	1,245
회사채 수익률	7.0	6.1	5.6	5.8

하고, 낮은 기업의 자금난은 지속될 것이다.

▶ 올 하반기 한국경제 유의사항

세계경제 침체에도 한국 수출은 선박수출 호조로 상대적으로 양호한 실적이다. 2009년 들어 주요 수출품목 중 선박과 평판디스플레이 수출만이 증가세를 시현하고 있다. 2-3년전 수주한 선박이 올해 인도되면서 수출 실적으로 집계되고 있다.



〈주요 수출품목 실적〉

	선박류	평판디스플레이	무선통신기기	철강판	반도체	석유제품	자동차	컴퓨터
수출증가율	41.8	3.5	-15.7	-27.2	-37.9	-43.3	-44.9	-46.9
비중	15.0	6.2	9.5	3.3	6.6	5.6	6.6	2.2

선박수출을 제외할 경우 2009년 수출은 -22.0%로 감소폭이 더 확대된다. 추경과 선박수출을 제외할 경우 2009년 경제성장률은 -3.4%이다. 추경편성 규모는 28.4조원규모로 외환위기 당시 추경규모인 13.9조원보다 훨씬 상향되었다. 추경의 경제성장률 상승효과는 0.8%포인트이다.

선박수출로 2009년 경제성장률이 0.2%포인트 상승하였으므로, 추경과 서박수출을 모두 제외한다면 3분기까지 경기침체가 더욱 심화 될 것이다.

하반기 원화 강세와 국제원자재 가격 상승으로 수출 채산성 악화가 우려된다. 최근 일자리 감소폭이 월 20만개에 육박하고 있는데 소규모 자영업자와 임시 · 일용직의 감소가 현저하고, 사업 · 개인 · 공공서비스업을 제외 모든 산업부문에서 감소세를 보이고 있다.

고용의 경기후행적 특징 등으로 하반지 일자리 감소세가 지속되고 있다. 2009년 들어 이자보상배율 1미만의 기업이 급증하고 있다. 금융기관 부실채권 규모도 크게 확대되어 하반기 중 경기침체가 지속될 경우 기업구조조정의 압력이 증가될 것으로 보인다.

단기 부동자금의 쏠림현상으로 자산가격이 상승할 것으로 전망된다. 부동산 규제 완화 및 유동성 공급 확대로 일부 지역 주택가격이 급등하였다. 풍부해진 시중자금이 주식시장으로 유입되면서 '유동성 장세'를 시현하였다.

시중자금의 쏠림 현상은 자금흐름 왜곡에 따른 실물경제 생산활동을 위축하고, 유동성 환수 압력으로 작용할 가능성이 농후하는 등 부작용을 초래할 우려가 있다.

또한 사회적 긴장감 완화로 이익집단의 제 몫 찾기 목소리가 확대되고 구조조정 과정에서의 이해관계자 간 갈등이 확산되며 비정규직 문제를 둘러싼 공방이 가열되는 등으 사회갈등 압력이 확대될 것이다.

▶ 시사점

경기흐름에 대한 불안감은 여전히 높은 수준이다. 위기 탈출 후에도 정상화 과정은 가계 및 기업의 부채조정 지속, 실업증가, 재정건전성 아고하 등 험난할 것으로 보인다.

긴 호흡을 갖고 상황을 예의 주시하는 것이 가장 중요한 관건이다.

부분적인 상황 개선만으로는 낙관할 수 없는 요인들이 혼재하므로 장기전을 염두에 두고 위기관리에 매진해야 한다.

〈2009년 분기별 경제성장률 전망 비교〉

2009년	1/4	2/4	3/4	4/4	연간
기존 전망	-4.3	-4.1	-3.8	2.5	-2.4
추경 및 선박수출 제외 시	-4.4	-4.5	-5.2	0.5	-3.4

글로비스
대표이사 선임 주총 개최

글로비스가 오는 7월 23일 오전 10시 현대해상 빌딩 대강당에서 대표이사 선임 등과 관련한 주주총회를 소집한다.

이날 주총에서 김경배 대표이사 부사장(전 현대자동차 전무)과 장봉춘 전무(전 글로비스 해외물류사업부장)를 임기 3년의 등기이사로 신규 선임할 예정이다.

김경배 신임 CEO는 현대차에서 정몽구 회장의 비서실장을 맡아오다 지난달 글로비스 부사장으로 승진 발령됐다.

동방
1만5천톤급 자항선 신조

지난해 1월 외항운송업에 본격적으로 진출한 동방(대표 김진곤)이 주식회사 오리엔탈정공과 공동으로 1만5,000DWT급 자항선 1척 건조키로 했다.

자항선이란 엔진이 정착되어 스스로 움직일 수 있는 바지선으로 이와 관련 최근 이사회를 개최하고 이 같은 내용의 신규 시설투자를 결정했다.

선가는 298억원이며 동방이 총선가의 70%인 208억6,000만원을 투자하고 공동투자자인 오리엔탈정공이 30%에 해당하는 89억4,000만원을 투자하게 된다.

동방은 1만5,000DWT급 자항선에 대한 신규 시설투자를 통해 대형크레인 및 담수설비, 원유정재시설 등 플랜트 시장의 지속적인 성장에 따른 중량물 해상운송시장 확대에 적극적으로 대응할 방침이다.

특히 '동방 자이언트 제1호 · 제2호'와의 자항선 선대구축을 통한 선박운영 효율성 향상으로 수익성을 극대화하고 자항선 선대구성으로 글로벌 해운선사들과의 경쟁에서 우위를 확보할 계획이다.

투자기간은 2009년 6월부터 오는 2010년 7월까지라고 밝히고 있어 선박 인도는 2010년 7월경이 될 것으로 짐작되고 있다.

SK해운
남부발전 장기 COA 낙찰

SK해운(사장 황규호)은 지난 6월9일 한국남부발전(사장 남호기)이 발전용 연료탄 장기 운송계약 입찰에서 낙찰예정자로 선정됐다.

SK해운이이번 입찰에서 최종 낙찰자로선정되면 2010년부터 15년간 남부발전이 필요로 하는 발전용 연료탄을 인도네시아, 중국, 러시아 등지에서 연간 100만톤씩 총 1,500만톤을 운송하게 된다.

이번 입찰은 기존의 경쟁입찰방식과 달리 수송선사가 계약기간 중 수취하게 될 예상운임의 20%를 하주가 선지급하고 이를 선박구매자금으로 활용하도록 하는 새로운 개념의 계약구조로 입찰 공고 당시부터 해운업계의 비상한 관심을 받은 바 있다.

이러한 계약 구조는 수송을 담당하는 선사의 입장에서는 선지급 받은 운임을 선박구매에 투입함으로써 선박 획득시 수반되는 막대한 금융비용을 절감할 수 있다는 장점이 있다. 반면 하주는 전체 선박획득 비용이 낮아진 만큼 수송원가를 낮출 수 있다는 잇점이 있다. 결국 선사와 하주가 상호 윈윈할 수 있는 새로운 사례를 만들어 낸 것이다.

한국남부발전의 이번 입찰에서 더욱 주목한 점은 한동안 국제입찰로 진행해왔던 관행을 깨고 다시 순수 국내 전용선사로 입찰자격을 주목했다는 사실이다.

해운업계에서는 한국남부발전의 이번 입찰 건이

지난해 불어닥친 금융위기로 큰 타격을 입은 국내 해운업계에 활력을 불어넣는 계기가 될 것이며 장기적으로 한국 해운업의 보호 육성에 한 획을 그을 것으로 기대하고 있다.

STX팬오션
일본법인 자회사 2천만엔 증자

STX팬오션(대표 이종철 부회장)의 일본 현지법인인 STX Japan Corporation이 STX Global Logix에 2000만엔을 추가로 투자했다. STX Japan Corporation은 STX팬오션이 70.6%, ㈜STX가 29.4%를 출자하고 있는 일본 현지법인이다. STX Global Logix는 STX Japan Corporation이 100% 출자하고 있는 자회사다.

STX Global Logix는 이번 추가투자로 자본금이 기존 1000만엔에서 3000만엔으로 늘어나게 됐다. STX팬오션은 STX Global Logix의 사업영역을 확대하기 위한 자금을 마련하기 위해 이번에 증자를 하게 됐다고 밝혔다.

한편 STX팬오션은 지난 8일 STX팬오션의 미국 현지법인인 STX Pan Ocean (America), Inc.의 사업영역을 확대하기 위해 400만 달러를 추가로 투자해 자본금을 기존 500만 달러에서 900만 달러로 증자한 바 있다.

또한, 6월 9일~12일(현지시간) 노르웨이 오슬로에서 개최된 세계 최대 선박박람회 '노르쉬핑(Nor-Shipping) 2009' 참석을 위해 유럽을 방문한 강덕수 STX그룹 회장이 마티 반하넨(Matti Vanhanen) 핀란드 총리를 만나 협력방안을 논의했다.

강덕수 회장은 6월11일(현지시간) 핀란드 헬싱키 국회의사당에서 마티 반하넨 총리를 만나 핀란드 조선산업의 발전 방향에 대해 의견을 나누었다.

핀란드는 STX유럽의 크루즈 · 페리선 사업 부문의 한 축을 담당하고 있는 STX핀란드 크루즈(STX Finland Cruise Oy)가 위치한 곳으로, STX핀란드 크루즈는 투르크(Turku), 라우마(Rauma), 헬싱키(Helsinki) 등 3곳에서 조선소를 보유하고 있다.

특히 대형 크루즈선 건조에 세계적인 경쟁력을 갖춘 투르크 조선소는 현재 세계 최대 크루즈선인 '오아시스 오브 더 씨즈(Oasis of the Seas)' 호를 건조하고 있으며, 올해 말 선박을 인도할 예정이다.

진양해운
퀸칭다오호 제주-군산 취항

진양해운(대표 홍승두)의 'QUEEN QINGDAO' 호가 6월26일 군산과 제주를 잇는 카페리항로를 개설했다. 진양해운은 군산-제주 서귀포항을 연결하는 연안카페리항로에 평택-청도항로에 투입됐던 1만6,549톤급 카페리선 'QUEEN QINGDAO' 호 군산-제주항로에 투입, 이날부터 운행에 들어갔다고 밝혔다.

'QUEEN QINGDAO' 호는 여객 750명에 승용차 100대, 화물차 160대를 한꺼번에 선작할 수 있는 대형 여객선으로 선내에는 고급객실과 사우나, 레스토랑, 매점, 노래방, 오락실 등의 편의시설 등을 갖추고 있다.

진양해운은 'QUEEN QINGDAO' 호를 군산항

국제여객부두에서 월, 수, 금 밤 10시에 출항해 다음날 오전 9시에 제주도 서귀포에 위치한 화순항에 도착하고 제주도에서 일, 화, 목 저녁 9시에 출항해 군산에 오전 8시에 도착하는 주 3항차로 운항할 계획이다.

한편 진양해운은 지난 4월말 군산-제주간 카페리항로를 취항시켰던 ㈜J&K Line을 미래물류로부터 인수해 이름을 제주훼리㈜로 바꾸면서 군산-제주항로에 뛰어들었으며 앞으로 군산시, 서귀포시 등 지자체와 협력해 지역 발전과 레저사업 등으로 사업을 확대해 나갈 계획이다.

한편 이번 항로는 6월 26일 전북 군산항을 출발해 다음날 9시 화순항에 도착하는 것으로 정식 운항을 시작하며, 취항식는 6월27일 11시 화순항에서 취항식을 거행했다.

진양해운의 'QUEEN QINGDAO' 호 : 총톤수 1만6,485톤, 길이:150.1M, 폭 25M 기관출력: 1만9404kw, 최대속력: 25.4knot, 항해속력, 22.9knot.

팬스타라인닷컴
오사카 정기크루즈 개시

팬스타라인닷컴(대표 김현겸 회장)의 팬스타크루즈가 7월1일부터 부산 오사카간 정기크루즈로 새로운 크루즈상품을 선보였다.

팬스타크루즈는 한일간 정기항로에 메인 공연을 비롯하여 포터서비스 등 다양하고 품격 있는 서비스를 통해 꾸준히 크루즈 요소를 가미해왔으나 이번 7월부터는 선상여행의 낭만을 극대화하고, 고품격 뷔페식 식사, 선상 카지노체험, 화려한 이벤트 등 본격적인 정키크루즈를 시작한다.

우선 부산-오사카항로는 세계 유산으로 출원될 만큼 일본 최대의 천혜 절경인 세토나이카이해협을 경유하며 일본의 혼슈, 시코쿠, 큐슈를 연결하는 4개의 해협대교(칸몬 해협대교, 쿠루시마 해협대교, 세토 대교, 아카시 해협대교)가 장대한 경치를 이룬다.

또한 대한해협을 건너면서도 대마도와 이끼섬을 육안으로 감상할 수 있어 바다를 통해서만 느낄 수 있는 자연이 선사하는 천연의 절경을 만끽할 수 있다.

팬스타크루즈측은 7월 1일 시작하는 오사카 정기크루즈 출항 기념으로 다양한 캠페인 쿠폰을 발행하여 기존 객실요금가에 추가 비용 없이 고급 크루즈식 뷔페식사를 포함한 모든 서비스를 제공하기로 결정했다고 밝혔다.

또한 가족, 지인단위로 이용하는 고객을 위해 객실단위 예약시 추가 할인 혜택 및 온라인 예약 고객을 위한 추가 할인 혜택, 단체 고객을 위한 할인 혜택 등 다양한 할인 정책을 마련하여 비용의 부담은 줄이고 고객만족도를 올렸다고 전했다.

폴라리스쉬핑
사무실 이전

폴라리스쉬핑(대표 김완중)이 지난 6월12일부터 14일까지 사무실을 당주동 로얄빌딩에서 대한상공회의소로 이전했다. 전화번호와 팩스, 이메일 등은 변동사항이 없다.

- 이전주소 : 서울시 중구 남대문로 4가 45번지 대한상공회의소 8층(우편번호 100-743)
- 연락처 : 폴라리스쉬핑(T:02-2176-1111/F:02-733-1102~3)

한진
사랑의 봉사활동

한진(대표 석태수) 임직원들이 호국,보훈의 달을

맞아 보훈환자 전문병원인 경기도 광명 '성애병원'을 찾아, 사랑나눔 활동을 펼쳤다.

한진 임직원 20여명은 6월12일 '성애병원'을 방문해, 생필품 등의 위문품을 전달하고, 보훈환자 물리치료 지원, 산책 보조, 병실 청소 등의 봉사활동을 전개했다.

이번 봉사활동은 호국,보훈의 달을 맞아, 경영이념인 '나눔경영'의 의미를 되새기고, 호국보훈(護國報勳)의 뜻을 기리기 위해 마련했다고 한진 측은 설명했다.

봉사활동에 참가한 한진 강영석 과장은 "이분들의 헌신과 희생정신에는 비교할 수 없는 작은 활동이지만, 보훈환자와 그 가족을 존경하고 예우하는 진실된 마음으로 이번 봉사활동에 참여했다"며, "조금씩 잊혀져 가는 호국보훈의 정신을 다시 한번 되새기는 소중한 시간이었다"고 소감을 말했다.

한진 관계자는 "앞으로도 나눔경영을 확산시켜, 기업의 사회적 책임을 성실히 실천해 가는 책임 있는 기업이 되겠다"고 전했다.

한진중공업
첫 국적 쇄빙선 '아라온' 진수

21세기 보물창고라 불리는 극지 탐사를 수행하게 될 대한민국 첫 쇄빙연구선(碎氷硏究船) '아라온'호의 진수식이 6월11일 한진중공업(대표 이재용) 영도조선소에서 열렸다.

이날 행사에는 국적 쇄빙연구선 아라온호의 건조사업을 주관하고 있는 국토해양부 및 극지연구소, 선장, 승조원과 한진중공업 관계자들이 참석해 '아라온'호의 성공적인 진수를 축하했다.

전 세계 모든 바다를 누비라는 의미를 담고 있는 '아라온'호는 총 톤수 6950톤급으로 길이 110m, 폭 19m, 최고 속도 16노트(시속 30km 정도)의 연구선으로서 60여 종의 첨단 연구장비와 헬기 및 승조원 25명과 연구원 60명을 태우고 1m의 얼음을 시속 3노트로 연속쇄빙이 가능하며 한번의 보급으로 70일간 약 2만 해리를 항해할 수 있도록 건조된 최첨단 선박이다.

극지는 미래 국가이익이 직결되는 곳임에도 그동안 우리나라는 쇄빙선이 없어 타국의 쇄빙선을 임대하여 막대한 사용료를 지불하는 등 탐사 및 연구활동에 많은 제약을 받아왔다.

아라온호를 통해 극지를 비롯한 전 대양에서 국내 조선기술로 만든 첨단 쇄빙연구선을 이용한 종합해양과학조사 연구활동과 기지 건설이 가시화 됐다. 무엇보다 극지인프라 구축으로 미래의 해양영토 선점과 극지해양자원의 심층 연구가 가능해져 극지 연구국으로서의 위상도 크게 강화될 것으로 예상된다.

지난 2007년 1월 첫 국적 쇄빙연구선 건조 조선사로 선정된 한진중공업은 고기술 고부가가치 선박으로 꼽히는 쇄빙연구선을 완벽히 건조, 진수함으로써 조선기술 '종가'의 명성을 이어가게 됐다.

한진중공업 관계자는 "국내 조선기술력은 세계 최고 수준이나 그 동안 쇄빙선박 설계 및 건조경험이 없었다"면서 "첫 국적 쇄빙연구선의 성공적인 건조로 국가 위상 제고뿐만 아니라 첨단선박 건조기술 확보로 향후 고부가가치선 시장 확대도 기대할 수 있게 됐다"고 밝혔다.

총 1,030억이 투입된 아라온호는 오는 9월 말 인도 후 쇄빙능력 시험항해를 거쳐, 2010년부터 본격적인 남·북극 탐사 및 연구, 보급활동에 나서게 되어 향후 극지연구에 박차를 가할 것으로 기대되고 있다.

한진해운
케이프벌커 1척 명명

한진해운이 현대중공업에서 케이프사이즈 벌크선을 명명했다. 한진해운(대표이사 김영민)은 6월 14일 현대중공업에서 18만dwt급 케이프사이즈 벌크선 '한진 시네스호' (Hanjin SINES)의 명명식을 개최했다.

이 날 명명식에는 한진해운 김영민 사장의 도상미 여사가 스폰서로 참여했고 현대중공업 최원길 본부장, 관련 임직원이 참석해 한진 시네스호의 출발을 축복했다.

한진 시네스호는 18만dwt급 케이프사이즈 선박으로 연료유 탱크 보호 규정(FOTP-Fuel Oil Tank Protection)에 따라 연료유 탱크를 이중선체 구조로 설계해 안전사고에 만전을 기했으며 기존 엔진에 비해 연비 개선 능력이 탁월한 엔진이 장착돼 경제성에도 주안점을 둔 선박이다.

김영민 사장은 이날 인사말을 통해 "훌륭한 선박을 건조해준 조선소에 감사드린다. 세계 경제가 많은 어려움에 직면해 있지만 우리 한진해운은 위기를 기회로 삼아 한 단계 도약하는 초일류 종합물류기업이 되도록 노력할 것"이라고 소감을 밝혔다.

한편 한진해운은 현재 20여척의 케이프사이즈 벌크선을 포함 총 100여척의 벌크 선대를 운영하▷고 있으며 금번 신조 사선 발주를 통해 보유 선박의 현대화는 물론 고객 서비스 경쟁력을 더욱 향상 시키는데 주력할 계획이다.

시네스호 재원은 △18만 재화중량톤 (DWT : Dead Weight) △폭 45 미터, 길이 284 미터 △적재능력(홀드) 19만9,500㎥ △운항 속도 15.3 노트 △주요 화물 철광석, 석탄 등이다.

경기평택항만공사
평택항 물동량 증대 팔 걷어

경기평택항만공사(사장 서정호)는 6월10일 해운업계 대표들을 초청해 오찬 간담회를 가졌다.

평택항만공사는 이 자리에서 △평택항 부두시설 현황 △자유무역지역 조성계획 △화물유치 인센티브제 △항만시설 사용료 감면 △선박 및 화물 입

출항료 전액 면제 등을 설명하고 평택항에 대한 지속적인 관심과 지원을 당부했다.

이날 서정호 사장은 "글로벌 금융위기로 인한 경기침체 영향으로 전반적인 수출 감소와 투자수요 부진에 따라 국내경제가 큰 어려움을 겪고 있다"며 "최근 경기 회복에 대한 잇따른 핑크빛 전망이 나오고 있지만 아직 국내경제가 회복세에 있다고 말하기는 이르다"고 말했다.

이어 서 사장은 "적극적으로 해운업계 대표들과 만나 허심탄회한 의견교환을 통해 애로사항을 최대한 청취해 불황타개의 해법을 찾도록 노력하겠다"며 "앞으로 평택항 활성화를 위해 지속적인 협력관계도 강화할 계획"이라고 강조했다.

이날 개최된 간담회에는 한국국제해운대리점협회 이상복 회장, 연합해운 박태원 사장, 동신선박 박호건 사장과 엠에스씨코리아 강관유 사장, 양밍한국 이순형 사장, 중국해운한국 이종희 사장 등 국내외선사 대표 20여명이 참석해 평택항에 대한 다양한 질문과 의견을 나눴다.

인천항만공사
인천항 마케팅 전개

인천항만공사와 화인통상 등 인천지역을 대표하는 4개 물류기업이 합동으로 포도주 등 칠레를 대표하는 품목을 취급하는 현지 업체를 상대로 인천항 포트마케팅 활동을 갖기로 해 주목된다.

인천항만공사(IPA · 사장 김종태)는 인천지역을 대표하는 동부익스프레스, 화인통상, 대우로지스틱스 및 ACT &CORE 등 4개 물류기업과 합동으로 총 6명의 대표단(단장 : 이홍식 부사장)을 구성, 6월22일부터 26일까지 칠레를 대표하는 포도주, 원목, 포도, 돼지고기 및 연어 등 5개 품목을 취급하는 현지 13개 업체를 대상으로 인천항 합동 포트마케팅을 실시한다.

이번 포트마케팅은 인천지역 물류기업의 물동량 처리 증대를 위한 신규사업의 기회를 제공하고, 올들어 5년째에 접어든 칠레와의 FTA 관계를 적극 활용해 2010년 하반기 이후 본격적으로 조성되는 아암물류 2단지(263만㎡)의 FTA ZONE 내 칠레의 유망품목을 취급하는 대표기업의 물류센터 투자유치와 관련된 사항을 홍보하는데 목적이 있다.

합동포트마케팅 기간 동안 출장단은 칠레 포도주 생산 4위 및 11위 기업인 Santa Rita社와 Undurraga사, 칠레 최대 원목 및 목재 생산업체 CMPC사, 칠레돼지고기 수출 6위 및 8위 기업인 AASA와 Coexca사, 칠레의 포도수출실적에 있어 20위권에 있는 Bauza사와 San Clemente사, 칠레 연어 수출 6위인 Mainstream사 등에 대한 인천지역으로의 신규 수입물동량 유치 및 신규 브랜드 공동 개발 등에 1차적인 목표를 두고 적극적인 1대1 마케팅 활동을 추진할 계획이다.

특히, 이번 합동포트마케팅에 참가한 물류기업들은 칠레 유망품목의 상품 종류 및 가격, 교역조건, 수입 시 제반 장애요인 등도 세부적으로 파악함으로써 국내시장에서 경쟁력을 갖출 수 있도록 대비할 예정이다.

이홍식 IPA 부사장은 “이번 합동 포트마케팅이 수도권을 배후로 하고 있고 항만과 공항을 동시에 이용할 수 있는 최적의 물류중심항인 인천항의 강점을 칠레의 대표적인 기업에게 각인시키고 인천지역 물류기업이 인천항으로 실질적인 물동량을 유치할 수 있는 계기가 되어 작년 하반기 세계 경기침체 이래 어려움을 겪고 있는 인천항의 새로운 돌파구를 마련하는 귀중한 기회가 됐으면 한다”고 말했다.

케이엘넷
Port-MIS 재정비사업 수주

2010년부터 선박 입출항, 화물 반출입 신고 등 16개 민원이 웹(Web) 서비스로 처리되고 경인, 호남, 영남 등 3개 권역별로 운영되고 있는 항만운영정보시스템이 표준화 및 단일화될 전망이다.

물류IT전문기업 케이엘넷은 국토해양부가 발주한 17억원 규모의 '항만운영정보시스템(Port-MIS) 재정비 고도화 사업'을 수주했다고 밝혔다.

케이엘넷은 이달 시스템 개발에 착수해 올해 연말 항만운영정보시스템의 재정비 및 고도화를 마무리할 계획이다.

이에 따라 ▲ 웹(Web) 서비스 체제 개발을 통한 민원서비스 접근경로 다양화 ▲ Single-Sign-ON 기능을 활용한 항만 물류정보 서비스의 단일화 ▲ 물류정보의 공동활용에 의한 가시성 확보로 수출입 물류 리드타임 단축 등 생산성 제고 등이 기대된다.

케이엘넷은 그동안 국토해양부가 전국 무역항만에서 운영중인 항만운영정보시스템(Port-MIS)을 국내에서 유일하게 개발 및 운영하고, 민원 서비스를 제공해 왔다. 이번 수주와 관련, 그동안의 수행경험과 노하우, 핵심 전문인력을 적극 활용하는 최적의 웹기반 PORT-MIS 구축 및 운영방안을 제시했다는 평가를 받고 있다.

한편, 케이엘넷은 지난 15년간의 경험과 노하우를 바탕으로 항만물류정보화 기술을 해외에 수출하기 위해 다각적인 노력을 펼쳐왔다. 이와관련 케이엘넷 관계자는 "현재 동남아시아, 아프리카, 미주지역 국가들이 국가 항만 물류 정보화에 큰 관심을 보이고 있어 향후 3년간 이 부문에서 250억원 규모의 매출실현이 가능할 것으로 기대하고 있다."라고 밝혔다.

한국도선사협회
'해운전문인력' 육성 장학증서 전달

한국도선사협회 송정규 회장은 6월22일 한국해양대학교 총장실에서 '글로벌 해운 전문인력 육성 장학생'에 대한 장학증서를 수여했다.

이날 장학증서 수여식은 해운 전문인력 양성을 위한 도선사협회 장학사업의 취지에 따라 거행됐으며, 송정규 회장을 비롯하여 한국해양대학교 오거돈 총장, 해사대학장 박진수 교수 등이 참석한 가운데 송 회장은 '글로벌 해운 전문인력 육성 장학생'으로 선정된 한국해양대학교 해사수송과학부 4학년 민일로, 심영창 학생에게 장학증서와 장학금을 수여하고 격려했다.

이에 장학증서를 수여한 두 학생은 U.S. Merchant Marine Academy Kings Point에서 오는 7월부터 2010년 6월까지 12개월 동안 협회에서 매달 일정액의 장학금을 지급받아 수학하게 된다.

이날 수여식에서 도선사협회 송정규 회장은 "낯선 타국땅에서도 우리나라의 자랑스런 해양인으로서 자긍심을 잃지 말고 더욱 학업에 매진하여 훌륭한 해운 전문인력으로 성장해 달라"고 당부하면서 "한국 해기사의 뛰어난 자질을 알리고 세계 해운업계에서 주도적 역할을 담당하는 글로벌 리더가 되어 달라"고 강조했다.

한국선급
IACS 정기 이사회 개최

세계적인 선박검사기관인 한국선급(KR, 회장 오공균)이 6월 16일부터 18일까지 제주국제컨벤션센터(ICC제주)에서 '제59차 국제선급연합회(의장 오공균, IACS) 정기 이사회'를 개최했다.

세계해사안전기술의 촉진과 해양환경의 보호를 목적으로 1968년 결성된 국제선급연합회(IACS, International Association of Classification Societies)는 세계 선복량의 95%를 관리하는 대규모 선박 안전도 검사단체(선급)들의 연합이다.

IACS는 세계 해운업계에서 주도적인 역할을 하는 상위 TOP 10 선급들로 이루어진 조직으로 미국(ABS), 프랑스(BV), 중국(CCS), 노르웨이(DnV), 독일(GL), 영국(LR), 일본(NK), 이탈리아(RINA), 러시아(RS)가 가입돼 있다. 세계해상보험업계에서는 이들 선급에 등록된 선박들에게 선박보험혜택을 주고 있다. 따라서 동 이사회의 정책결정은 세계 해운 업계의 향방에 중요한 의미를 갖는다고 볼 수 있다.

사흘간 진행된 이번 이사회에서는 10개국으로 구성된 국제선급연합회의 이사회 임원 및 실무진 등 총 30여 명이 참석해 회의를 진행했다. 특히 이번 이사회에서는 각종 국제 해사안전 관련 현안에 관한 논의뿐 아니라 지난해 7월 이사회 만장일치로 선임돼 1년간 국내외 의장활동을 해온 오공균 회장의 오는 6월 말 임기 만료에 따른 차기 의장 선임도 진행됐다.

한국선급 관계자는 "지난 1년 동안 아시아 출신으로서 의장직을 수행한 오공균 회장은 유럽중심주의였던 국제해사업계의 풍토에서 아시아의 목소리를 높이고 업계의 조화로운 조정자로서의 역할은 물론 동·서양 균형 발전에 크게 기여했다"며 "이번 이사회는 지난 1년간의 성과를 잘 마무리하고 향후 국제해사업계 발전을 위한 지속적인 노력을 다할 수 있는 또 다른 기회의 장이 됐다"고 덧붙였다.

이번 행사 개최지를 제주도로 결정한 배경에 대해 한국선급은 "제주의 아름다운 풍광과 더불어 얼마 전 열린 한·ASEAN 특별정상회의 등 규모 있는 국제회의를 치러낸 제주도의 관광 컨벤션 역량을 국제적으로 홍보할 수 있는 좋은 기회라고 판단했기 때문"이라고 설명했다.

한국컨테이너부두공단
中농산물 광양항 유치총력

한국컨테이너부두공단(이사장 이상조)이 중국 산동성 평도시와 광양항 이용에 공동 협력하기로 했다.

컨공단은 6월9일 중국 평도시와 농산물 물류서비스 향상을 위한 양해각서를 체결하고 양측의 실질적인 농산물 물류서비스 향상을 위해 비즈니스 교류 확대와 우호관계 증진을 다짐했다고 밝혔다.

이 날 체결식에서 컨공단 이상조 이사장은 "지난 4월 광양항의 복합운송지원창고 및 냉동냉장창고 운영사를 새로 선정했으며, 컨공단은 동 시설을 중심으로 아시아권 내 농산물 물류 허브센터를 구축해 나갈 예정"이라면서 "광양항을 농산물 수출입의 전진 기지로 만들어 하주들의 물류비용 개선에 큰 도움을 줄 것"이라고 향후 포부를 소개했다.

컨공단은 이번 중국 농산물 유치로 연간 6000teu 이상의 물량이 증대되고 향후에는 더 많은 농산물 관련 중국기업의 광양항 이용과 비즈니스 교류 확대로 광양항의 물동량 증대가 예상된다고 전망했다.

한국해양대학교
산학연 ETRS센터 개관

최근 재직 근로자들에 대한 재교육 필요성이 높아지고 있는 가운데 부산 · 울산 · 경남지역 전략산업인 조선 · 선박 · 해양산업 근로자들을 위한 재교육 센터가 개설 운영된다.

한국해양대학교는 6월26일 교내 '50주년 기념회관'에서 부산광역시 정낙형 정무부시장, 김성광 부산지방노동청장, 김형호 부산울산중소기업청장, 김영석 부산지방해양항만청장, 어윤태 영도구청장, 이인성 STX조선해양 부회장 및 조선, 해양분야 업체 관계자 등 150여명이 참석한 가운데 산학연 ETRS(Education Technology Research Support)센터(소장 오진석 교수) 개관식을 가졌다고 밝혔다.

이날 문을 여는 산학연 ETRS센터는 한국해양대가 노동부의 중소기업직업훈련컨소시엄 사업에 선정됨에 따라 개설하는 것으로, 올해부터 2011년까지 노동부와 한국해양대 예산 약 100억원을 들여 조선,선박 및 해양산업 특화사업 분야 세계 최고의 인력양성 및 재교육을 맡아 시행한다.

우리나라에는 현재 중 · 대형 조선업체 110개사와 소형업체 69개사가 있으며, 조선기자재업체의 경우 전국에 735개사, 부 · 울 · 경에 555개사가 각각 있는 등 교육자원이 풍부한 데다 관련 산업의 기술력이 점차 발달함에 따라 이들 회사 근로자의 재교육이 절실한 실정이다. 또한, 선박 및 해양 관련 기업체의 경쟁력 확보를 위해 근로자의 기술수준을 세계수준으로 높여야만 국제경쟁력을 확보할 수 있다.

부,울,경지역의 대표적인 산학연 컨소시엄 사업인 산학연 ETRS센터는 우선 조선 · 선박 · 해양산업 근로자들의 기술력 등 직무능력을 높여주기 위해 STX해양조선을 중심으로 컨소시엄을 형성한 80여개 협력업체 근로자와 부산 영도지역 조선기자재 업체 150여개사의 근로자들을 대상으로 대학에서 교육을 실시하고, 점차 교육대상 기업을 늘려나갈 계획이다.

또 인력 부족현상이 나타나고 있는 조선기자재 산업의 인력난을 덜어주기 위해 실업자와 한국해양대 관련분야 재학생들을 대상으로 신기술 등에 관한 교육도 실시할 예정이다.

교육과정은 올해의 경우 △선박제어 기초 · 실무과정 △선박전기기계 기초 · 실무과정 △△선박자동화 기초 · 실무과정 △조선기자재 특수용접과정 △선박의장 설계과정 △선박기기 안정화 및 표준화 등 6개 과정을 교육하고, 2010~2011년에는 이들 과정과 함께 △선박 주기관 분해 · 점검 · 계측과정 △선박 주기관 성능 분석과정 △선박보조기계의 정비 및 검사과정 △승선실습 훈련과정 등 모두 10개 과정을 교육한다.

산학연 ETRS센터 소장 오진석 교수는 "이번 사업은 산학연 공동으로 추진함으로써 조선 · 선박 · 해양산업 근로자의 기술 수준을 한 단계 업그레이드시켜 주고, 실업자와 대학 재학생의 취업에도 큰 도움이 될 것으로 확신한다"고 말했다.

물류보안 강화 추세 대응위해 물류정책기본법 개정안 마련

녹색물류기업으로 인증 통해 행정적 · 재정적 인센티브 부여

국토해양부(장관 정종환)는 물류분야에서의 온실가스 감축을 적극 추진하고, 세계적으로 확산되고 있는 물류보안 강화 추세에 체계적으로 대응하기 위하여 물류정책기본법 개정안을 마련하여, 6월15일부터 7월4일까지 입법예고 하였다.

금번 개정안의 주요내용은 기업이 환경친화적으로 물류활동을 확대하도록 유도하기 위해 민 · 관 합동으로 녹색물류협의기구를 구성하고 기업의 환경친화적 물류활동을 발굴 · 심사하여 보조금 등을 지원하는 한편, 우수 물류기업과 화주기업을 녹색물류기업으로 인증하여 인증기업에게 행정적 · 재정적 인센티브를 부여할 수 있도록 하였다.

작년 말 제3차 교토의정서 당사국 총회에서 채택된 UN발리로드맵에 따르면 우리나라도 2013년부터 온실가스 의무감축국에 포함될 것으로 예상되며, 교토의정서의 감축기준('90년 배출량의 5.2%수준)을 적용할 경우 도로화물수송 부문의 CO2감축 목표량은 2015년 22백만톤, 2020년 26백만톤이 될 것으로 추정되어 우리기업들의 충실한 대비가 요구된다.

EU, 일본 등 선진국들은 이미 오래전부터 지구온난화에 대응하여 마르코폴로 프로그램(모달시프트 등에 보조금 지급(프로그램 I (2003 ~ 2006) 7,500만 유로, 프로그램 II (2007 ~ 2013) 4억 6,800만 유로)), 그린물류파트너십(국토교통성, 경제산업성, 화주 · 물류 단체 · 기업 등 2,900개 기업 · 단체 참여, 2007년 36억엔 보조금 지급) 등을 통해 친환경 물류활동을 지원해오고 있다.

9.11 테러이후 미국을 중심으로 강화되고 있는 물류보안이 물류흐름에 장애요인이 되지 않도록 대응 시책을 마련하도록 하고, 관련 산업 및 전문인력을 육성 · 지원하도록 하는 법적 근거를 마련하였다.

현재 미국은 2012년부터 자국반입 컨테이너를 수출항에서 100% X-ray검색할 것을 요구하고 있고 국제 물류보안 기준들도 속속 마련되고 있어 향후 이러한 보안기준을 충족하지 못할 경우 국제교역에 참여할 수 없는 환경이 다가오고 있어 물류보안에 대한 대비가 시급한 실정이다.

국가와 민간의 물류정보화사업의 영역을 명확히 하고 단위 물류정보화사업간 중복 방지 및 연계 강화를 위해 국가물류정보화기본계획을 수립하도록 하였다.

'08년 말 현재 구축되었거나 구축중인 단위물류정보망은 총 34개로 파악되고 있으며 각기 별도의 사업으로 추진되고 있어 종합적인 검토 필요성이 제기되고 있다.

물류창고 등 물류업에 대한 취업 기피로 인한 물류관련 기계 · 장비 조작, 물류정보시스템 운영 등 실무물류기능인력 공급부족을 해소하기 위해 실무 물류기능인력 육성 근거를 마련하고 앞으로 육성방안 등을 마련해 나갈 예정이다.

국제물류주선업자가 변경등록 위반행위에 대해 1,000만 원 이하 벌금을 부과하도록 되어 있어 위반행위에 비해 처분이 과다하여 벌칙을 사업정지 또는 과징금(200만원)으로 형평에 맞게 조정하였다.

국토해양부는 금번 개정안을 7월4일까지 20일간 입법예고하여 일반국민 · 관련기관 등의 의견을 수렴하여 합리적인 의견은 법안에 적극 반영할 계획이며, 법제처 심사 및 국무회의 등을 거쳐 9월 정기국회까지 개정안을 제출할 예정이다.

예 · 도선료를 7.1~12.31 동안 2~4% 감면키로

예선 및 도선 업계, 국내항만 활성화에 동참

7월1일부터 금년 말까지 우리나라 항만의 예선 기본료는 4%, 예선사용료는 2% 그리고 도선료는 2.25% 각각 감면되게 된다.

우리 항만의 예 · 도선료가 외국 항만에 비해 비싸다며 외국적 선사들이 예 · 도선료 인하를 건의함에 따라 예 · 도선 업계는 경기침체 여파에 따른 국내항만 입출항 선박 감소로 예선 및 도선 물량도 전년 동기 대비 약 10~20% 감소하는 등 어려운 상황이지만 고통분담 차원에서 예 · 도선료 인하를 결정하게 되었다.

국토해양부에 따르면 실제 우리 항만의 예 · 도선료는 외국 주요항만에 비해 낮은 수준임에도 불구하고, 「한국도선사협회 및 한국예선업협동조합」은 선사 등 사용자 대표가 참여하는 실무협의회 및 중앙협의회 심의 · 의결을 거쳐 예 · 도선료를 한시적으로 인하하기로 하고 인하폭과 시행시기를 자율적으로 확정하였다.

예선(曳船, Tug Boat)이란 항만을 이용하는 선박이 부두 및 계류시설에 이 · 접안하고자 할 경우 항만시설 보호 및 선박 안전을 위해 선박을 끌거나 밀어주는 역할을 하는 선박을 말하며, 현재 전국 12개 무역항에 53개 업체 소유의 예선 210여 척이 등록되어 있다.

도선(導船)이란 해협이나 항만을 출입 · 통과하는 선박에 도선사가 탑승하여 당해 선박을 안전한 수로로 안내하는 일을 말하며, 현재 전국 11개 도선구에 236명의 도선사(Pilot)가 배치되어 있다.

한편, 부산항 항만업계 관계자는 금번 예 · 도선료 인하가 외국적 선사의 국내 기항을 촉진하고 국내항만 활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다고 밝혔다.

국토해양부 경찰청간 해상교통안전업무 협력 강화

국토해양부(장관 정종환)는 경찰청과 해상교통안전업무 협력 강화를 위하여 "선박모니터링시스템(AIS) 연계운영을 위한 업무협정서"를 6월5일 체결했다고 밝혔다.

경찰청에서는 해안 경계와 선박감시 업무를 위하여 해안 레이더 감시시스템을 운영하고 있으나, 레이더 탐지범위가 짧고(약 20마일, 36km), 선박운항정보를 사전에 파악할 수 있는 정보망이 없어 해안감시업무에 어려움을 겪어 왔었다.

이에 따라, 양 기관은 "선박모니터링시스템 연계운영을 위한 업무협정서"를 체결하고 우리나라 연안에서 항행하는 선박의 위치정보 등을 공동 활용하기로 했다.

국토해양부에서 구축 운영 중인 선박모니터링시스템(AIS) 정보를 연계 운영하면 선박제원, 선박위치, 속력 등 선박운항정보를 손쉽게 파악할 수 있을 뿐만 아니라 해안에서 50~70마일(90~ 126km)까지 선박탐지가 가능하게 된다.

업무 협정서 체결을 통해, 양 기관간 해상교통안전 업무 협력이 강화되면 해양사고 예방과 경찰청의 효율적인 해안경계 및 선박감시업무 수행에도 크게 기여 할 것으로 기대된다.

해양문화재단 제4회 대한민국해양사진대전 대상에 '귀로' 수상

국토해양부 장관상인 금상에 '배가 수놓은 한폭의 수채화' 등

해양문화재단과 매일경제신문이 공동 주최하고 국토해양부 및 해양경찰청, 한국선주협회 등이 후원하는 '제4회 대한민국 해양사진대전' 시상식이 7월1일 오후 5시 세종문화회관 세종홀에서 최장현 차관을 비롯하여 최낙정 해양문화재단 이사장, 김영무 한국선주협회 전무, 이용우 해양환경관리공단 이사장 등이 참석한 가운데 개최됐다.

특히, 이번 대전에는 김홍수 작가의 '귀로'가 국무총리상인 대상의 영예를 차지했으며, 금상부문에서는 박석동씨의 '배가 수놓은 한폭의 수채화'가 국토해양부장관상을, 권병산씨의 '환희의 열광'이 매일경제회장상을 각각 수상했다.

이번 대전에서는 특별상으로 황의동씨의 '운무속의 백도'가 2012여수세계박람회조직위원장상을 수상했다.

또한, 은상부문에서 '모래폭풍'(조성근)이 해양경찰청장상을, '바다로가는 길'(양상헌)이 해양문화재단이사장상을 각각 받았다.

그리고 동상부문에서는 '작은 포구의 일상'(배희숙)이 한국선주협회장상을 받았으며, '적조방제작업'(이영환), '강양항의 아침'(박영조), '일몰 파도와 만난 자연의 조각품'(이승건), '작업1'(박흥식), '수출의 역군'(김애숙) 등이 후원단체장상을 각각 수상했다.

이밖에도 '과메기작업'(안희중) 외 26점 등이 입선하여 상장과 부상을 받았다.

대상수상자에게는 국무총리상과 상금 500만원, 금상 수상자에게는 국토해양부 장관상과 매일경제회장상 및 상금 300만원이 각각 주어진다. 또한 이번에 신설된 특별상에는 2012여수세계박람회조직위원장상과 300만원 상금이 주어진다.

은상과 동상에 대해서는 각각 상금 200만원과 100만원 및 해양관련 기관장상이, 입선작에게도 각각 상금이 주어진다.

이 날 수여식은 국토해양부 최장현 차관을 비롯한 내빈과 수상자 및 가족들이 참가한 가운데 거행되었으며, 이에 앞서 입선작이 전시된 세종문화회관 지하 미술관에서 전시회 개소식이 개최됐다.

수상작 70점은 7월1일부터 7월7일까지 서울 세종문화회관 미술관에서 전시되며, 사진에 관심있는 사람이면 누구나 무료로 관람할 수 있다.

서울 전시 이후에 부산, 인천, 목포, 포항, 울산, 통영, 평택, 군산, 동채, 대산, 마산, 여수 등 지방에서도 순회전시가 있을 예정이다.

해양사진대전은 일반 국민들의 해양에 대한 관심 및 해양활동에의 참여를 제고하기 위하여 해양관련 단체들이 개별적으로 실시하던 4개 사진전을 확대 · 개편하여 2006년부터 공동으로 개최하고 있는 해양수산 분야 최고의 사진전이다.

올해 제4회 행사는 지난 5월 한달간 해양의식, 해양관광, 해양환경과 해양오염, 해양산업, 해양레포츠 등 해양관련 사진을 공모하여 총 1,875점의 작품을 접수하였고, 국내 사진학과 교수 등으로 구성된 심사위원단의 예심 및 본심을 거쳐 총 70점의 작품이 입상작으로 선정되었다.

▲ 귀로 _ 김홍수

▲ 환희의 열광 _ 권병산

▲ 배가 수놓은 한폭의 수채화 _ 박석동

▲ 운무속의 백도 _ 황의동

2012 여수세계박람회 위원장에 강동석 전 장관 취임

위원 총회에서 재적위원 과반수 찬성으로 선출

2012여수세계박람회(이하 여수세박) 조직위원장에 강동석 전 건설교통부 장관이 취임했다.

2012여수세박 조직위는 6월16일 오후 2시 세종문화회관 세종홀에서 위원총회를 개최하고 재적위원 과반수의 찬성으로 강 전 장관을 새 조직위원장으로 선출했다.

강동석 신임위원장은 수락인사에서 "올림픽, 월드컵과 함께 세계 3대 주요 국제행사인 여수세계박람회의 실행책임을 맡게 되어, 개인적으로는 국가에 보답하는 마지막 봉사의 기회로 생각하면서 막중한 책임감을 느낀다"며, "성공적으로 개최될 것이라는 확신을 가지고, 참여와 성원을 바탕으로 위원장직을 수행하겠다"고 포부를 밝혔다.

강동석 신임 위원장은 이날 국토해양부 장관의 승인을 거쳐 오후 5시 조직위원회 대회의실에서 취임했다.

이어 열린 취임식에서 강 위원장은 "여수세계박람회는 단순한 전시 행사의 차원을 넘어서, 대외에 새로운 '희망'을 제시하고 실현하는 자리가 되어야 하며, 국가적으로는 범국민적인 에너지를 결집하여 경제위기를 극복하고 해양 분야의 녹색성장을 구현하는 제4도약의 자리가 될 것"이라고 밝혔다.

강 위원장은 "박람회장은 국정기조인 녹색성장의 구현과 사후활용 등을 철저히 고려하여 조성될 것이며, 적극적인 참가유치활동을 통해 올해안에 50개 중점 대상 국가를 유치하겠다"고 밝혔다.

또 강 위원장은 "교통 · 숙박 · 관광 등 박람회장 바깥에서 이루어지는 업무에 대해서 지역사회가 담당해야 할 역할이 지대하다"며, "조직위원회와 지역사회가 상생의 협력관계를 구축함으로써, 여수세계박람회를 차질없이 준비하겠다"고 밝혔다.

취임식 이후 곧바로 총괄 업무보고를 받은 강 위원장은 이튿날인 6월17일 박람회가 개최될 여수현지를 방문해 지역의 여론을 수렴하고, 박람회장 준비상황과 교통상황 등을 점검할 계획이다.

한편, 조직위는 6월16일 열린 위원총회에서 장승우 전 조직위원장을 고문으로 추대하고, 이준희 전 주스웨덴 대사를 정부대표로 선출했다. 이준희 정부 대표는 외국정부 또는 국제기구와의 중요사항에 관하여 교섭을 하거나, 국제회의, 중요조약에 정부대표로 참여하게 된다.

중국의 원유수입 증가 침체된 VLCC 운임인상 견인

원유수출 증가로 VLCC 용선계약-건수도 증가추세

중동의 대아시아 원유수출이 최근 증가세를 보이고 있는 가운데 중국의 원유수입이 급증, 침체된 VLCC 운임상승을 견인하고 있다.

외신에 따르면, 브로커들은 호르무즈해협에서 극동지역으로 수출되는 원유가 증가하면서 유조선시황이 호전되고 있으며, 이러한 영향으로 인해 당분간 VLCC급과 수에즈막스급 유조선의 운임이 회복세를 이어갈 것으로 전망했다.

회복을 견인할 것이라 예측하고 있다.

특히, OPEC 회원국인 사우디아라비아는 글로벌 원유가가 최근 30% 상승함에 따라 생산량을 증대시키고 있다.

클라슨리서치의 한 애널리스트는 "원유수출이 증가하면서 VLCC 성약, 즉 선주와 용선주간 용선계약-건수가 증가하고 있으며, 중동 원유생산량과 나이지리아 원유수출량이 증가하고 있다"고 말했다.

최근들어 중국의 원유 수입량이 상당히 증가하였고, 자국내 수요량도 증가하고 있다. 이에 따라 엄청난 원유가 중국으로 향하고 있다. 이에 반해 유럽향 중동원유 성약건수는 급격히 줄었다.

Lorentzen & Stemoco's daily report는 7월 첫째 주 중동 OPEC 회원국가로부터 유조선으로 운송되는 원유량이 4% 증가하여 약 1230만배럴에 달할 가능성이 있다고 전했다. 아울러 아시아권 터미널로 향하는 원유량이 급격히 증가했으며, 그 양은 약 710만배럴에 달할 것으로 추산되고 있다.

Lloyd's Marine Intelligence Unit's Apex 서비스의 자료에 의하면, 중동원유의 약 13%, 전체 4,000만톤 중 500만톤이 6월 한달간 중국으로 수출된 r서으로 나타났다.

2008년부터 OPEC 회원국들의 원유생산 감소로 인해 중동 원유수출량은 줄기 시작했다. 1/4분기 동안 하루 400만배럴 수준으로 감소하였다. Apex 자료에 의하면 5월 중동 원유 선적량은 하루 1,700만배럴로 크게 증가한 것으로 분석했다. 작년 5월에는 중동 원유생산자들은 하루 1,900만배럴을 수출했었다.

Barclays Capital의 애널리스트 Amrita Sen은 "중국정부의 경기부양책은 분명 그 효력을 나타내기 시작했다. 우리는 잠재적인 원유수요에 대한 가속을 목격하고 있으며, 중국 정부는 더 많은 원유를 비축할 것"이라고 강조했다.

중국 정부는 자국에서 소비할 수 있는 90일분 수입물량을 원하고 있고, 지금까지 1억200만배럴을 보유하고 있다. 중국 정부는 추가적으로 2억1,300만배럴을 필요로 하고 있다.

한편, 서아프리카에서 VLCC에 선적되고 있는 원유도 증가세에 있다. 지난 중국의 원유비축에 대한 노력에 힘입어 1배럴당 58달러를 기록하였으며, 이는 현재 약 배럴당 70달러보다 17% 낮은 수치이다.

중국의 이같은 원유사재기로 인해 아제르바이잔 국유에너지기업인 'Socar'는 2003년 건조된 재화중량톤 30만9,270DWT급 VLCC '올림픽 레전드' 호를 535만달러에 용선계약을 체결했다. 동 탱커는 터키 Ceyhan에서 중국 닝보까지 26만톤의 원유를 실어 나를 예정이다.

호주, 브라질 제치고 세계 최대 철광석 수출국 복귀

지난해 호주 철광석 수출량 전년대비 16% 증가

호주는 지난 2008년 브라질을 제치고 세계 최대 철광석 수출국의 명성을 되찾았다.

국제연합무역개발회의에 따르면 호주산 철광석 수출량은 지난해 3억900만톤으로 전년에 비해 16% 증가하였다.

이러한 증가세는 중국으로 수출하는 선적물량이 29% 증가했기 때문이다. 그 물량은 약 1억 8,300만톤에 달한다. 전체 호주 철광석 수출량 3억900만톤 중 60%에 해당된다.

2007년에는 브라질 'Vale'사의 방대한 사업확장으로 최초로 호주를 누르고 세계 최대의 철광석 수출국으로 등극하였다. 브라질의 철광석 수출량의 절반은 2008년에도 아시아로 수출되었다.

중국의 철광석 수입 증가추세가 지속될 것으로 전망됨에 따라 케이프사이즈급 벌크선대의 운임도 호전될 것으로 예상되고 있다. 중국 자국내 철광석 생산이 감소하기 때문에 중국의 철광석 수입물량이 철광석 소비량의 절반을 차지하고 있다.

하지만, UNCTAD는 금년도 철광석 해상물동량은 7억8,000만톤으로 2007년 수준으로 회귀할 것으로 전망했다.

국제해상 운임시장은 금년도 침체기를 벗어나지 못할 것이고 아마도 몇 년간 지속될 것으로 UNCTAD는 전망하고 있다.

조강생산에 대한 가장 이상적인 가정을 세우더라도, 철광석에 대한 수요는 확실히 2008년보다 2009년에 낮을 것으로 분석되고 있기 때문이다. 현 공급과잉 상황이 곧 끝나지는 않을 것이라는 지적이다.

세계철강협회는 2009년도 조강생산량이 15% 감소할 것으로 전망했지만, 이러한 우울한 전망은 금년도에 철강재 소비가 살아날 듯한 중국을 제외한 것이다.

중국강제협회는 4억6,000만톤 5억톤 정도의 원강제 생산을 전망하고 있다. 이에 반해 유럽에서는 철광석 수요가 지난 9개월간 급격히 줄었다. 특히 유럽의 강제생산은 지난 5월에 약 44%까지 하락하였다.

2009년 초 중국의 돌발적인 철광석 수입량 증가에도 불구하고 철광석 수요는 전체적으로 하락하였다.

UNCTAD 보고서는 비록 호주가 철광석 최대 수출국으로 등극하였으나, 가격과 선적, 그리고 수요면에서 기초적인 변화가 감지됐다고 지적했다. 이는 글로벌 시장에서의 장기적이고 중대한 변화로 이어질 것으로 예측했다.

예를 들어, 인도의 철광석 생산량은 현재 2억 1,400만 톤에 달하며, 그 중 1억100만 톤을 수출한다. 기존의 탄광만을 기초로 계산된 양이다.

이는 빠르게 성장하는 중국 수요에 의해 새롭게 창출된 시장기회를 잡으려는 인도의 의지가 엿보인다. 인도는 15년전 겨우 430만톤만을 수출했었다.

세계 최대 강제생산업체들인 Vale, Rio Rinto와 BHP Billiton은 중국내 철광석 생산이 증가할 것이라 전망했지만 중국내 생산이 급격히 감소하였다.

소위 빅쓰리라고 불리는 상기 업체들은 전 세계 조강생산의 1/3과 해상으로 수송하는 철광석의 2/3를 도맡고 있다.

아시아발-미주향 컨물동량 19개월 연속 마이너스 기록

올 1-4월 339만7962TEU로 전년동기대비 20.6% 감소

아시아 18개국 지역과 미국을 연결하는 정기항로의 컨테이너물동량 감소세가 지속되고 있다.

일본해사센터가 미국의 통관통계서비스를 제공하는 JOC-PIERS의 자료를 기초로 정리한 데이터에 따르면, 올들어 1월부터 4월까지 아시아지역에서 미국으로 수출된 컨테이너화물은 총 339만7962TEU로 전년도 같은 기간의 427만9,008TEU에 비해 20.6%가 감소했다.

특히 이 항로에서의 월간 물동량은 지난 2007년 10월부터 19개월간 연속 마이너스 성장을 기록했다.

그러나, 금년 3월 한달간 물동량은 83만8,356TEU로 전월대비 15.5% 늘었으며, 4월에는 87만7,924TEU로 전월대비 4.7% 증가한 것으로 집계돼 전반적인 시황이 바닥을 친게 아니냐는 분석이 나오고 있다.

아시아발 미국향 컨테이너화물의 선적국가별 증감현황을 보면, 홍콩을 포함한 중국발 컨테이너화물은 4월에 3개월만에 60만TEU대에 달했다.

이에 반해 4월중 일본발 화물은 전년 동월대비 39.1% 감소하는 등 4개월 연속 30%대의 감소율을 기록했으며, 한국발의 경우는 지난 3월보다 하락폭이 축소된 것으로 나타났다.

동남아시아 국가연합(ASEAN)은 전체적으로 11개월 연속 마이너스를 기록했으나, 남아시아지역의 방글라데시는 의류 등의 수출호조로 8개월 연속 증가세를 보였으며, 인도는 9개월 연속 감소세를 보였다.

반대로, 미국발 아시아향 컨테이너물동량은 금년 1-4월중 180만1,577TEU로 전년동기대비 16.9% 감소했다. 그러나, 이 항로의 물동량은 지난 2008년 10월부터 금년 4월까지 7개월 연속 감소하는데 그쳤다.

한편, 아시아발 미국향 컨테이너화물의 품목별 증감현황을 보면, 그동안 동항로의 시황을 견인해 온 주택관련 3개 품목, 즉 가구 및 가재도구, 건축용구 및 관련품, 바닥재 · 블라인드 등의 플라스틱 제품의 합계는 17개월째 줄어 전년대비 19.3% 감소했다. 이 3개 품목은 동항로 전체화물의 22.1%를 점유하고 있다.

이어 주종품목인 섬유관련 의류 및 관련품은 14개월 연속 감소해 전년대비 10.1% 줄었다 이 품목은 동항로 컨테이너화물의 11.5%를 차지하고 있다.

이와함께 전기제품의 경우 :일반전기기기는 6개월 연속 감소함으로써 전년대비 11.5% 줄었으며, 텔레비전 및 비디오 등의 영상음향제품은 전년대비 21.2% 감소했다.

이밖에도 아시아발 미국항로 시황에 가장 큰 영향을 주는 미국의 주택경기 동향을 보면, 금년 5월중 주택착공건수(계절조정완료, 연율환산)는 전월대비 17.2% 늘어난 53.2만호로 과거 최저치를 기록한 금년 4월 이후 큰 폭의 증가세로 전환되어 시황회복에 대한 기대감을 증폭시키고 있다.

노르웨이선급협회 세계 신조선 건조계약 취소 564척

선박엔진 및 헤치커버 메이커 조사에 근거하여 산출

노르웨이선급협회(DNV)는 5월 하순 현재 전세계 조선소에서 건조계약이 취소된 신조선은 모두 564척으로 지난 4월에 비해 72척이 증가한 것으로 분석했다.

로이즈리스트 최신호에 따르면, 신조선 건조계약 취소건수는 각국 조선소와 선박용엔진 및 해체커버 등의 메이커 등을 상대로 조사한 것으로 점차 늘고 있다.

신조선 건조계약 해지는 선종별로 벌크선이 압도적으로 많고, 국가별로는 한국의 조선소가 중국의 조선소를 앞서고 있다는 것이다.

DNV의 이같은 집계는 엔진이나 해치커버 등의 메이커에 대한 조사에 근거하고 있어 정보로서의 신뢰도가 높은 것으로 지적되고 있다.

일본해사신문 최신호에 의하면, 신조선 건조계약 해지건수에 대한 수치는 정식으로 계약을 체결하지 않은 내정물량이나 추가 건조옵션이 포함되는 케이스도 있다는 것이다. 일본해사신문은 취재결과 금년 4월 시점에서 전세계 신조선 계약해지 건수가 1,000척을 웃돌고 있다고 보도했다.

해운 및 조선업계에서는 이러한 건조내정 선박이나 옵션을 신조선 계약취소 건수에 포함시켜야 할 것인지에 대해 의견이 갈리고 있다.

신조선 건조계약 해지가 세계 해우시장에서 주목을 받는 이유는 가까운 장래에 선박의 수급전망을 판가름하는 열쇠가 되기 때문이다. 신조선 건조 내정 또는 옵션 선박을 해지건수에 포함시킬지 여부가 해운 및 조선업계에 심리적인 영향을 끼칠 수는 있으나, 실제 해운시장에서의 영향을 고려하면, 큰 의미가 없을 것으로 분석되고 있다.

호주 발전용 연료탄 주요 선적항만 체선선박 149척

호주의 발전용 연료탄 선적항만에서의 체선현상이 점차 심화되고 있는 것으로 나타났다.

일본해사신문에 따르면, 6월27일 현재 호주의 주요 9개 연료탄 선적항만에서 화물선적을 위해 대기하는 선박은 일주일전에 비해 9척 늘어난 149척이다.

발전용 석탄의 출하로 세계최대 선적항인 뉴캐슬항이 8척 늘어난 46척의 선박이 대기중이며, 다린풀베이항은 4척 늘어난 41척, 헤이포인트항은 2척 늘어난 8척, 글래드스톤항은 지난주와 같은 23척 등으로 각각 집계됐다.

석탄출하가 집중되는 동호주에서 체선선박이 증가하고 있는 것에 대해 세계해운업계가 주목하고 있다. 선박의 체선은 운항을 일시적으로 중단하는 것으로 부정기선 시황의 상승으로 이어지기 때문이다.

한편, 전력회사의 전용선 배선이 집중되는 뉴캐슬항에서는 체선심화로 선박의 배선스케줄 변경이 불가피한 상황이다. 장기수송계약(COA) 선박이 체선으로 발이 묶이면 추가로 스팟시장에서 선박을 용선해야하는 상황이 전개되고 있다.

신조 및 중고선 구매 선주사 연간 800억달러 자본부족에 직면

대형선박을 중심으로 약 30%에 달하는 신조물량 취소될 듯

현재의 불안정한 시장상황에서 대부분의 은행들이 노출위험을 줄이기 위해 여러 방안을 모색하고 있는 가운데 신조 및 중고선박 구매를 앞둔 선주사들은 연간 800억달러 규모의 자본부족에 직면할 전망이다.

Bank of Ireland의 해운부분 수장인 Paul Packard씨는 리버풀에서 열리고 있는 Short Sea Congress에서 "향후 3년간 약 6,500억달러 규모의 신조물량이 예정되어 있으며, 이 가운데 50%가량은 은행에 물려있다"고 밝히고, "평균 60%의 레버리지를 보유한 해운업계는 신조물량 자본조달을 위해 연간 650억달러의 자본이 소요되고, S&P를 위해서도 150억달러가 추가적으로 필요하다"고 강조했다.

이어 Packard씨는 "따라서 총 800억달러가 요구되나 지금 바로 조달되지는 않을 것으로 보인다"며, "65%를 차지하고 있는 10개 주요 해운은행의 상황을 고려해 볼 때 이들 모두는 해운포트폴리오를 축소하기를 계획하고 있기 때문에, 800억달러의 자금이 어떻게 조달될 지 판단하기가 매우 어렵다"고 덧붙였다.

또한, "만약 은행들이 다시 해운 여신을 허락하게 되더라도 이는 800억달러의 절반 수준에 불과할 것"이라고 주장했다.

아울러, 일반 상업은행들의 여신수준은 재정 안정성 불안, 손실, 자본감축 및 현재로서 해운산업이 더 이상 매력적이지 못하다는 사실 등으로 거의 중단된 상황이라고 결론내렸다.

이에 따라 선주사들은 자금조달을 위한 다른 방법을 물색해야 한다고 주장했다. 그는 "그동안 해운산업은 호황기를 누렸으며, 운좋게도 엄청난 수익을 창출할 수 있었던 이들은 S&P활동을 통해 자본조달을 이룰 수 있을 것"이라고 전했으며, "특히 한국 조선소들에 발주한 신조물량에 자본조달을 기다리고 있는 선주사들에 대해 수출 자본조달이 또 다른 가능성이 될 것"이라고 말했다.

이와 관련 "한국에서 조선업은 대규모의 사업이고, 정부 당국측은 금융부족 등의 이유로 중단되기를 원치 않고 있다"고 전했으며, 일본, 한국 및 중국 정부는 대규모 수출금융지원 부서가 존재하고 있지만 전세계적인 상황은 그렇지 못하다고 설명했다.

한편, 주요 해운 부분에 대한 발주물량과 관련해, 현재 선복량의 37% 수준을 보이고 있는 탱커시장 부분은 큰 무리가 없으나, 10%~20% 정도가 더 좋다고 설명했다. 하지만, 69% 수준을 보이고 있는 벌크부분에 대해서는 "끔직한 수준"이라고 일축했으며, "규모가 커지면 커질수록 상황은 더욱 심각해질 것"이라고 전했다.

반면, 45% 수준을 보인 컨테이너부분 역시 대형선의 문제와 연관해 '불균형적'이라고 덧붙였다.

아울러 "자본부족 문제가 존재하고 수출금융 혹은 선주사들과 같은 방법으로 800억달러가 완벽히 채워지지는 않을 것이기 때문에 이러한 발주물량이 취소될 수 있는 기회가 올 것"이라고 전했으며, "주로 대형선박을 중심으로 약 30%에 달하는 신조물량이 취소되어야 한다는 데 공감을 얻고 있다"고 설명했다

중국, 정부주도 선박금융 확대통해 조선산업 적극 지원

조선산업 재건 「선박공업조정 및 진흥계획 세칙」 시행

중국 정부가 자국조선산업의 재건을 위해 팔을 걷어부쳤다.

중국은 지난 6월 글로벌 금융위기의 여파로 인해 급속도로 침체되고 있는 조선산업의 재건을 위해 정부 주도의 지원을 골자로 한 「선박공업조정 및 진흥계획 세칙」을 확정, 발표했다.

이 세칙은 선박금융을 확대하여 자국조선소의 신조선 수주를 지원하고, 노후선박과 단일선체유조선의 시장퇴출을 촉진시켜 신조선 수요증대를 유도하는 등 다각적인 지원방안을 담고 있다.

특히, 동 세칙의 기본기조는 △성장유지 △내수확대 △구조조정으로서 이를 달성하기 위한 구체적인 6개 목표를 제시하고 있다.

중국 정부는 동 세칙을 발표하면서 중국 조선산업은 중대한 전환점을 맞이하고 있으며, 지금의 위기를 기회로 삼아 국제적 지위를 향상시켜야 한다고 강조했다.

중국 정부는 조선산업은 해운업과 해양개발, 방위산업 등의 기술장비를 제공하는 종합적인 산업으로서 강철과 석화, 경공업, 방직, 장비제조, 전자정보 등의 핵심산업발전 도모는 물론, 수출확대에도 주도적인 역할을 하는 중추산업이라며, 오는 2011년까지 시행하는 구체적인 목표를 밝혔다.

중국이 이같은 세칙을 마련하여 시행키로 한 것은 2008년 하반기 이후 전세계 해운시장이 금융위기의 여파로 급격히 침체됨에 따라 조선시장에도 악영향을 미쳐 신조선 수주가 거의 중단되고, 선박금융도 어려움에 직면하여 이미 체결된 건조계약에 해지가 줄을 잇는 등 심각한 상황에 처해 있기 때문이다.

이와 관련하여 중국 정부는 "당의 17차 인민대표대회 정신을 실현하고, 등소평 이론과 성장유지, 내수확대, 구조조정이라는 3대 주요사상을 지도방침으로 과학적인 발전 가치관을 실행하기 위해 우선, 적극적인 신용대출 정책을 통해 신조발주를 안정화시켜 경영상의 리스크를 해소함으로써 조선산업의 안정적인 발전을 도모한다고 밝혔다.

동 세칙 실행을 위한 기본원칙은 신조선 수요확대와 구조조정, 그리고 해양공정 장비 경쟁력 향상으로 요약된다.

이를 위해 신조선 발주시장을 안정화시켜 생산량 증가세를 유지한다는 것이다. 조선사는 인도연기 및 계약해지와 관련된 리스크에 적극 대비해 대량의 주문취소를 방지하는 한편, 기한내 계약을 충실하게 이행해 안정적인 생산량 증가세를 유지한다는 전략이다.

이와 함께 정책을 충실히 이행함으로써 선박의 수요확대를 이끌어 낸다는 계획이다. 수송능력 구조를 효율적으로 조절하고 노후선박의 시장퇴출을 적극 유도함으로써 선박시장의 수요를 확대한다는 것이다..

또 구조조정을 통해 조선자원을 재통합한다. 구조조정을 실시해 신조선과 수리조선, 해양공정 장비의 생산자원을 재통합시켜 기업을 대형화함으로써 선박 기자재산업과 조선업의 조화로운 발전

을 추진한다는 복안이다.

아울러, 해양공정 장비의 발전을 촉진시켜 나갈 계획이다. 핵심기술과 신제품 연구개발을 통해 기술경쟁력을 강화시키는 한편, 이를 통해 선박과 해양공정 장비의 설비수준을 향상시켜 국제경쟁력을 도모한다는 전략이다.

이를 시행하기 위한 목표로 우선 선박생산을 안정적으로 향상시키는데 주력한다는 것이다. 향후 3년간의 선박공업은 안정적이고 빠른 성장을 유지할 것으로 예상됨에 따라 2011년까지 선박생산량은 5,000만톤, 선박용 저속디젤엔진 생산량은 1,200만 마력까지 끌어올릴 계획이다.

이어 시장점유율을 확대시키는데 역점을 둔다. 2011년까지 선박 건조량은 세계선박 건조량의 35%이상을 차지할 것이며, 첨단기술 고부가가치 선박시장 점유율 20%, 해양공정 장비시장의 점유율 10%를 달성한다는 것이다.

그리고 생산능력을 현격히 향상시킨다. 3대 주류 선박자재 국산화율을 65%까지 향상시키고, 선박용 저속디젤엔진과 중속디젤엔진, 갑판기계 등 기자재의 국내시장 만족도를 80% 이상으로 끌어올린다는 목표다.

이와 더불어 구조조정을 실시한다는 것이다. 선박기업 중 대형그룹은 첨단선박 시장에서 비교적 높은 국제경쟁력을 갖추고 있으며, 해양공정장비 생산기지는 초보적인 규모인데 반해 선박용 생산설비업계는 빠르게 성장함에 따라 장강구(長江口) 등을 세계적인 조선기지로 발전시켜 나갈 계획이다.

일본의 중고자동차 수출 최근 8개월 연속 마이너스 성장
1-5월 중고자동차 수출 23만대로 전년동기비 60% 감소

일본의 중고자동차 수출물량이 지난해 9월 글로벌 금융위기 이후 큰 폭으로 줄고 있다.

일본의 국제자동차유통협의회(IATA)에 따르면, 금년 5월 중고차 수출대수는 5만676대로 전년도 같은 달에 비해 59% 줄었다. 지난 2008년 10월부터 8개월 연속 마이너스 성장을 기록하고 있다.

러시아로 수출된 중고자동차 대수는 5개월 연속 큰 폭으로 감소해 91%가 줄었다.

특히 이같은 감소로 인해 일본의 중고자동차 수출대상국 중 월 1만대 이상 국가가 없어졌다. 그동안 일본의 중고자동차를 월평균 1만대 이상 수입하던 아랍에미리트도 14% 줄어든 7,180대로 저조한 상황이다.

일본의 중고자동차를 수입하던 상위 25개국 가운데, 증가한 것은 7개국에 그쳤으며, 이마저 4월부터 감소세로 돌아섰다.

일본 중고자동차 수출대상 국가별 순위를 보면, 아랍에미리트가 큰 폭의 감소에도 불구하고 올해 1월부터 5개월 연속 1위를 고수하고 있으며, 방글라데시가 51% 증가한 5,651대로 2위, 러시아가 4,421대로 3위를 차지했다.

이어 뉴질랜드가 23% 줄어든 4,357대, 칠레가 74% 줄어든 3,517대를 기록했다. 방글라데시를 제외한 대다수 국가에서 중고자동차 수입대수를 줄이는 가운데 태국이 50% 증가한 1,439대를 기록했다.

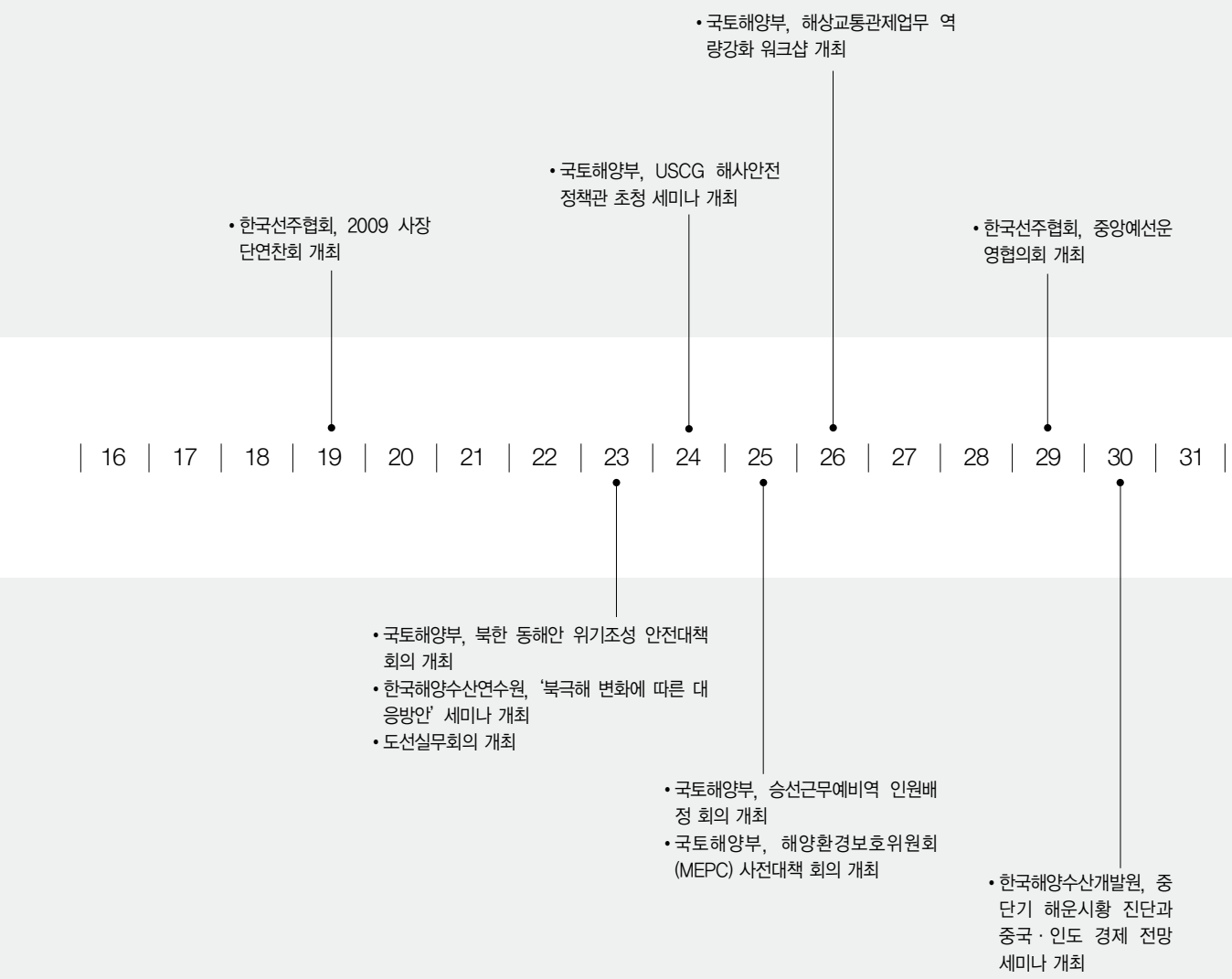
금년 1-5월 중 일본에서 수출된 중고자동차는 모두 23만1,877대로 전년동기에 비해 60% 감소했다.

2009 6

- 국토해양부, 홍보실무협의회 개최
- 정부, 한-터키 해운회담 개최 (6/9~10, 터키)
- 국토해양부, 선박재활용협약 채택 설명회 개최
- 부산항만공사, 신항 1-1단계 입찰설명회 개최
- 국토해양부, 선상투표제 도입 대비 실무협의회 개최

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

- 국토해양부, 제3회 서울국제해사포럼 개최
- 한국선주협회, 전용부두 확보방안 연구 중간발표회 개최
- 포항영일만항 국제 컨테이너 터미널 개항기념 국제마케팅 페어 개최
- KMI, 전용부두 확보방안 연구 중간발표회 개최
- 국토해양부, 아·태 해사안전기관장회의 결과보고회 및 국가필수선대 운영방안 개선 회의
- 한국해양수산개발원, 국가필수선대제도 운영개선방안 모색을 위한 관계자 회의 개최국토해양부, 아·태 해사안전기관장회의 결과보고회 및 국가필수선대 운영방안 개선 회의
- 한국해양수산개발원, 국가필수선대제도 운영개선방안 모색을 위한 관계자 회의 개최


• 국토해양부, 해상교통관제업무 역량강화 워크샵 개최
• 국토해양부, USCG 해사안전 정책관 초청 세미나 개최
• 한국선주협회, 2009 사장 단연찬회 개최
• 한국선주협회, 중앙예선운영협의회 개최
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
• 국토해양부, 북한 동해안 위기조성 안전대책 회의 개최
• 한국해양수산연수원, '북극해 변화에 따른 대응방안' 세미나 개최
• 도선실무회의 개최
• 국토해양부, 승선근무예비역 인원배정 회의 개최
• 국토해양부, 해양환경보호위원회(MEPC) 사전대책 회의 개최
• 한국해양수산개발원, 중단기 해운시황 진단과 중국 · 인도 경제 전망 세미나 개최

#판권 2009.7.1010:22 AM 페이지48 NO.3 PDF감시폴더

해운 2009. 6

2009년 7월 7일 인쇄
2009년 7월 10일 발간
발 행 인 이 진 방
편 집 인 김 영 무
발 행 처 사단법인 한국선주협회
주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층
TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)
부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층
TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960