

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
해양산업 32개단체, 「전국해양산업총연합회」 출범	2
선협, 해운위기 극복을 위한 제반대책 적극 추진키로	6
선협, 미국발 금융위기 파급여파 차단위해 선제대응	7
해양환경개선부담금 제도개선 국토해양부 등에 건의	8
선주협회, 금융위기가 해운에 미치는 영향 간담회 개최	11

해운이슈	16
세계 금융위기 발발로 인한 한국경제 파급효과 클 듯	16

업계동정	22
------	----

해사정보	32
국토해양부, 국가물류통합정보센터 2011년까지 구축	32
세계 세 번째로 선박평형수 처리설비 국제승인 획득	35
‘2008인천국제물류산업전시회’ 송도컨벤시아서 개막	40
TDA 겐지 사장, 부정기선시황 2010년 2/4분기에 회복	41
중국, 수출입화물 사전신고제도 내년 1월부터 시행	43
세계 5위 벌크선사 조디악, 케이프 20척 운항정지 결정	45

해운일지	46
------	----

해양산업 32개단체, 「전국해양산업총연합회」 출범

제1대 초대 회장에 이진방 한국선주협회장 선출



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

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

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

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

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

이날 창립총회에서 임시의장을 맡은 박현규 이사

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

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

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

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

예산은 회원들의 비용부담을 고려하여 최소한으로 줄였다.

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

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

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

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



고 강조했다.

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

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

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

전국해양산업총연합회 결의문

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

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

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

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

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

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

2008년 11월 10일

전국해양산업총연합회 회원일동

선협, 미국발 금융대란에 따른 해운시장 위기대책 협의

운임 폭락으로 용선료 및 선가상환 지급능력 저하

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

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

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

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

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

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

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

효율적인 방안이라는데 인식을 같이했다.

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

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

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

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

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

선협, 해운위기 극복을 위한 제반대책 적극 추진키로 대 정부 및 금융권에 대한 선박금융 지원건의 등

한국선주협회(회장 이진방)는 11월3일 긴급 회장 단회의를 개최하고, 미국발 세계금융대란으로 야기된 세계해운시장의 급격한 하락으로 인해 국적외항 선사들의 재산성이 악화됨에 따라 위기극복을 위한 대책을 적극 추진키로 했다.

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

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

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

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

특히, 협회는 이명박 대통령이 지난 10월27일 국

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

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

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

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

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

선협, 미국발 금융위기 파급여파 차단위해 선제대응

한국선주협회와 국토해양부, 긴급 대책회의에서 논의



고 약속했다.

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

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

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

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

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

이어 국토해양부는 협회에서 마련한 위기극복 대책들이 차질없이 추진될 수 있도록 측면지원하겠다

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

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

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

해양환경개선부담금 제도개선 국토해양부 등에 건의

이중 삼중의 중복부담으로 해운업계 경쟁력 저하

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

현재 해양환경보호 및 오염사고 예방과 사후처리

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

선주협회, 금융위기가 해운에 미치는 영향 간담회 개최

LG경제연구소, 씨티그룹, KMI 전문가 초빙, 주제발표



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

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

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

이날 간담회에는 100여명이 넘는 해운업계 관계

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

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

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

선진국 소비부진이 장기간 지속될 것으로 예상되

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

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

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

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

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

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

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

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

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

결정지었다.

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

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

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

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

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

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

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

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



축소되었다.

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

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

중국이 석탄 순수입국으로 전환하여 새로운 수요증가 요인으로 출현했다.

벌크선 화물의 60%가 철광석, 유연탄, 철강제품 등 철강관련 품목이기 때문에, 철강가격은 벌크시장의 선행지표가 된다. 두 번째 지표는 중국의 연로탄 수입량이 될 것이다.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

건화물선의 최근동향을 살펴보면 BDI지수가 1,000포인트대로 하락했다.

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

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

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

다소 길어질 수도 있을 것으로 본다.

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

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

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

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

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

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

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

감안하면, 여전히 높은 수준이다.

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

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

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

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

개별업체들은 스스로 재무상황을 점검하여 자문단의 조언과 지원을 요청할 필요가 있다.

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

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

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

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

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

제2회 한국선박금융포럼 개최

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

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

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

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

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

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

세계 금융위기 발발로 인한 한국경제 파급효과 클 듯

삼성경제연구소, ‘글로벌 금융위기와 한국경제’ 발표

최근 글로벌 금융위기가 심화된 이후 한국경제의 불확실성이 높아지고 있다. 환율과 주가를 비롯한 제반 금융 변수들의 변동폭이 사상 최고치를 기록하는 등 국내 금융시장이 불안한 모습을 보이고 있다. 다음은 삼성경제연구소에서 최근 발표한 ‘글로벌 금융위기와 한국경제’를 요약정리한 것이다. (편집자주)

▶ 국제시장에서 한국 신용위험도 증대

2008년 9월 이후에는 ‘신용위기’가 ‘신뢰위기’로 전이되면서 가산금리도 사상 최고치로 오르는 등 국제 금융시장에서 한국의 신용위험도가 더욱 증대되었다.

글로벌 금융위기의 여파로 소비, 투자, 고용 등 각종 내수지표 하락세가 뚜렷한 가운데 한국경제의 보루인 수출 증가세 유지도 불확실하게 되었다.

현재의 경기상황을 보여주는 경기동행지수 순환 변동치도 2008년 8월 99.5로 3개월 연속 추세치를 하회하고 있어서 경기위축이 본격화되고 있음을 시사했다. 더구나 향후의 경기를 예고하는 경기선행 지수도 전년동월 대비 9개월 연속 하락하는 등 경기하강의 적선히를 발신했다.

국내 금융시장의 불안감이 높아지면서 한국경제 위기설이 자주 등장하고 있다. 또한, 한국경제를 바라보는 해외의 시각도 부정적으로 전환되고 있다. 글로벌 금융 불안이 국내 금융 및 실물경제에 미치는 영향을 객관적으로 점검하고 이를 바탕으로 적절한 대응방안을 수립하는 것이 중요하다.

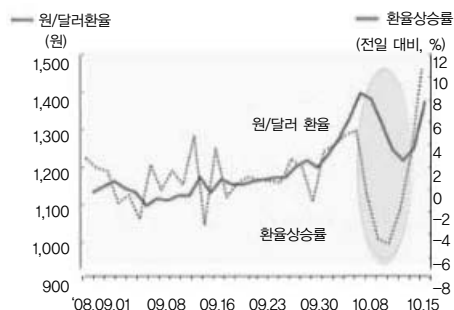
▶ 금융시장에 대한 진단

[자금시장]

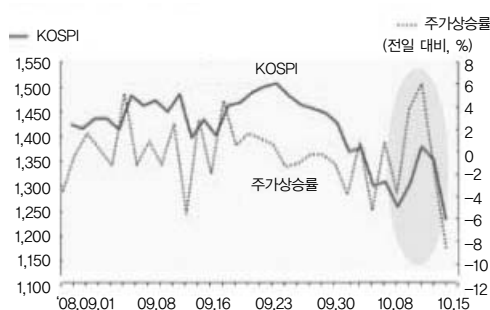
글로벌 금융시장의 불안으로 금융기관의 외화유동성이 급속히 경색되고 있다.

2008년 10월 들어 통화스왑금리(CRS ; 통화 스왑시장에서 원화를 달러로 교환할 때 원화를 제공함으로써 받는 금리)가 0% 수준까지 하락하는 등 외화차입 여건이 악화되고, CDS 프리미엄도 브라

원/달러 환율과 KOSPI지수 추이



(자료) 한국은행, ECOS DB



질, 태국보다 높은 373bp로 상승해 한국의 신용위험도가 높아졌다는 신호를 발신했다.

글로벌 신용경색이 국내로 전파되면서 위험자산에 대한 투자기피 현상이 확산되고 은행의 국내 자금조달 여건도 악화되었다.

은행의 자금조달비용이 상승하면서 기업 평균대출금리도 2008년 8월 7.3%로 전년동월(6.6%) 대비 0.7% 상승했다.

이에 대한 주요원인으로 외화 부족 가능성 제기 등이 제시되고 있다.

해외 유력 언론들이 부정확한 정보에 입각하여 한국의 단기부채, 은행외화차입 관련 외화유동성 문제를 제기하고 국제 금융시장이 이를 확대 재생산했던 것이 결과적으로 차입여건을 더욱 악화시켰다.

2006년 이후 조선사 및 해외펀드의 환위험 헤지 수요에 대응하는 과정에서 단기 외화차입을 크게 늘렸던 국내은행이 만기 연장 및 차환이 안 될 것에 대비해 확보에 나선 것이 유동성 부족설로 확산되었다.

미, EU 등 주요국들이 금융기관의 해외발행채권을 지급 보장하거나 부실은행을 국유화하는 등 신

용리스크 축소에 나서는 과정에서 한국의 대외채무를 상대적으로 더 위험한 것으로 인식하였다.

또한 유동성 부족설 때문에 국내 은행의 CDS 프리미엄이 올라가고 이것이 다시 외화유동성을 악화시키는 상황이 되었다.

이에 대해 외화 및 원화 유동성 경색은 점차 완화될 것으로 전망하고 있다.

단기외채 및 은행 외화차입의 구조와 성격을 고려할 때 현재 겪고 있는 유동성 경색은 점차 완화될 것이 확실시 되고 있다.

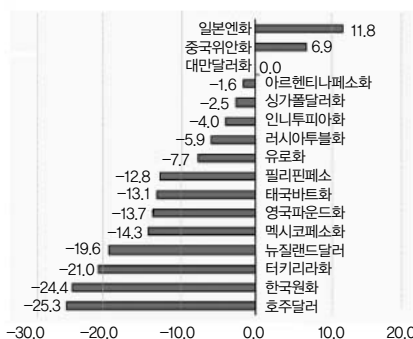
문제시되고 있는 은행권 단기 대외채무가 전액 상환되고, 주식시장에서 348억달러가 빠져나가는 극단적인 상황을 가정한다해도 자금유출 규모는 1,803억달러 수준이 될 것이다.

국내은행들의 2008년 9월말 현재 3개월 외화유동성 비율은 100.5%로 정부의 지도비율(85%)을 훨씬 상회한다.

정부가 금융기관의 유동성을 지원하기 위해 다양한 정책을 마련하고 있다는 점까지 감안하면 외화 및 원화 유동성 경색은 완화될 전망이다.

주요국 통화의 달러화 대비 절상율 및 변동성 추이

2008년 10월 15일 현재 전년대비 절상률 (%)



주요 통화 일일 변동폭의 기간별 변동성(표준편차)

	2007년	2008년 상반기(A)	2008년 하반기(B)	B/A
유로화	0.39	0.61	0.83	1.38
영국파운드화	0.47	0.53	0.77	1.46
일본엔화	0.61	0.78	1.03	1.33
인니루피아화	0.41	0.29	0.51	1.771
대만달러화	0.16	0.30	0.25	0.86
한국원화	0.30	0.65	1.83	2.82

(자료) Thomson Reuters, Datastream. : 한국은행, ECOS DB.

[외환시장]

주요국 통화와 비교해볼 때 달러화에 대한 원화 가치가 크게 하락하고 변동성도 더 크게 나타난다.

원화가치는 전년말 대비 24.5% 하락해 금융위기의 직접적인 영향권에 놓여 있는 유로화 및 파운드화의 하락폭을 크게 상회하고 있다.

이에 대한 원인으로 외국인 투자자금 유출, 달러 위주의 외환시장, 경상수지 적자 등을 들 수 있다.

글로벌 금융불안이 본격화되자 외국인 투자자들이 유동성 확보 차원에서 주식을 순매도하고 한국 시장에서 대거 이탈했다.

달러 유동성 축소에 따른 현물환 시장규모의 축소와 달러 위주의 외환시장이라는 특성은 최근의 원/달러 환율 급등락의 주요인으로 작용했다.

경상수지 적자가 지속되는 가운데 글로벌 신용경색 등으로 해외차입이 어렵게 되자 달러 부족현상이 심화되었다.

2008년 1~8월 중 경상수지적자 규모는 원자재 가격 급등의 영향으로 125.8억달러를 기록했다. 동기 기간 자본수지는 56.8억달러 순유출로 전환되었으며, 특히 해외차입은 242억달러로 전년동기 대비 135억달러 이상 축소되었다.

이에 따라 각국의 구제금융조치가 효과를 발휘하는 2008년 말 이후 하향 안정세를 보일 가능성이 높다.

만약 각국의 구제금융 확대, 달러화 유동성 공급으로 글로벌 금융불안이 완화될 경우, 국내 주식시장에서의 외국인 순매도세도 완화될 것이다.

경상수지도 국제유가 하락과 내수부진 등으로 2008년 4/4분기부터 흑자로 전환될 전망이다.

달러 위주 국내 외환시장의 특성상 달러의 유동성이 조금만 증가해도 원/달러 환율이 급락할 가능성이 있다.

FRB가 일본, EU, 영국 및 스위스 중앙은행과 맺은 달러 스왑라인 규모를 무제한으로 확대하면서 리보금리도 하락하는 추세이다.

한국정부도 수출입은행과 외환스왑시장에 150억 달러를 공급한 후 10월18일 300억달러를 추가 공급하고, 은행이 2009년 6월까지 차입하는 외환거래에 대해 3년간 지급보증을 할 계획임을 발표했다. 현재 달러당 1,300원 내외의 환율은 실질실효환율로 평가한 균형환율(1,002원)수준을 크게 상회하고 있어 향후 환율 하락 가능성을 시사하고 있다.

한국 KOSPI 지수의 변동성 추이



주: KOSPI 지수의 일간 변동성은 GARCH(1.1) 모델을 추정하여 도출

[주식시장]

2008년 10월16일 현재 KOSPI지수는 연초 대비 37.7% 폭락했으며, 시가총액도 9월말 현재 6,561억달러로 연초 대비 31.4% 감소했다.

국내 증시 변동성은 2007년 0.014에서 2008년(10월17일현재기준) 0.017로 확대되었다. 리먼브라더스 사태 등 미국발 금융악재와 경기침체에 대한 우려가 불거질 때마다 국내 증시의 변동성도 확대되고 있다.

이에 대한 원인으로 유동성 확보를 위한 외국인의 주식매도가 제기되고 있다.

미국은 유럽 금융권의 대규모 부실상각에 따른 현금유동성 확보와 국내의 경기침체에 대한 우려로 외국인 투자자의 매도세가 지속되고 있다.

2008년 10월14일 현재국내 상장주식 시가총액(710조6,113억원) 중 외국인 보유액은 194조6,676억원으로 지분율이 27.4%로 급감했다.

외국인 주식거래 비중이 2007년 24.7%에서 2008년 1~8월 중 28.1%로 확대되어 대형우량주를 중심으로 한 외국인 매매가 증시의 향방을 좌우했다.

특히 헤지펀드를 포함한 외국인투자자의 공매도

급증도 국내 증시의 변동성을 확대시킨 요인이다.

연기금, 보험사 등 장기투자 기관들이 외국인의 매도물량을 받아내며 증시의 안전판 역할을 함으로써 주변국에 비해서는 낙폭이 제한적이다.

이에 따라 당분간 변동성 자세가 지속되겠으나 장기적으로는 점차 안정을 찾을 것으로 보인다.

금융불안의 여진과 경기침체 등으로 당분간 변동성 장세는 불가피하다.

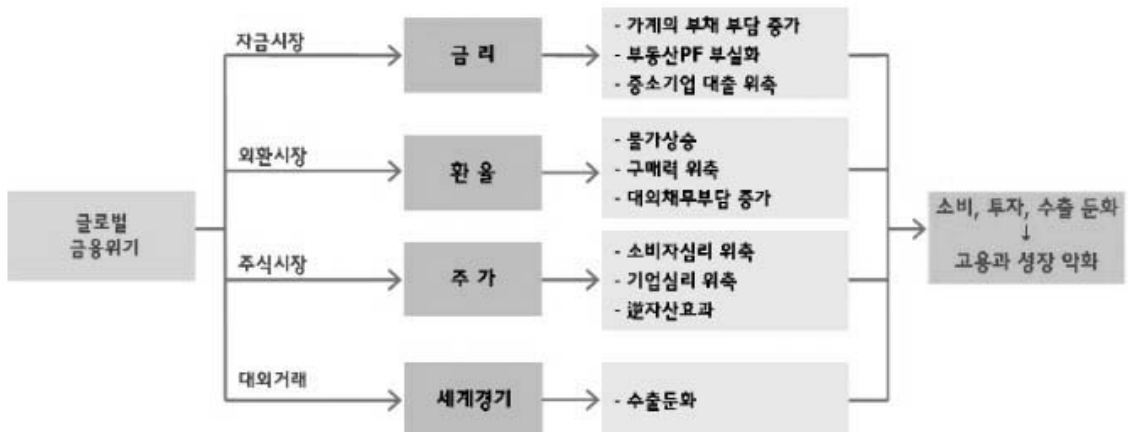
외환위기 당시에 KOSPI의 일일변화폭이 급등락을 반복하고, 2001~2002년에는 최대 -12.8%를 기록했다.

지금까지 변동성 확대는 주로 글로벌 금융변수에 의해 좌우되었으나, 향후 실물경기 침체에 대한 우려 등이 더욱 중요하게 작용할 가능성이 있다.

중장기적으로는 구제금융효과로 인해 글로벌 신용경색이 점차 완화되고, 한국경제의 펀더멘털 리스크도 점차 개선되면서 변동성이 축소될 전망이다.

글로벌 금융기관의 유동성 부족문제가 해소되고 국내기업의 실적이 점차 개선될 경우 외국인의 순매수 전환도 기대된다.

글로벌 금융위기의 파급경로





▶ 실물경제에 대한 영향

글로벌 금융위기가 실물경제로 파급되는 경로는 매우 복잡·다양하나, 금리, 환율, 주가 및 세계경기 등 4대 핵심변수를 중심으로 파악된다.

각 변수가 경제에 미치는 핵심적인 특징을 살펴보고, 이들이 실물경제에 미치는 우려에 대한 평가를 제공한다.

▷ 자금시장(금리상승) - 가계 및 부동산 금융의 부실화 우려

자금시장 경색은 금리상승을 유발해 가계, 부동산 PF 및 중소기업 대출 등 금융 취약부문의 부실화를 가속화할 우려가 있다.

2008년 6월말 현재 가계부채 잔액이 660.3조원인 상황에서 대출금리의 지속적인 상승은 가계금융 부실화 및 소비위축의 요인으로 작용했다.

그러나 가계부문과 부동산 금융의 부실화가 한국의 총체적인 금융부실로 확대될 가능성은 낮은 것으로 판단된다.

가계부채도 낮은 연체율, 각종 건전성 규제와 사전도입 등으로 부실화 가능성이 낮은 수준이고, 부동산 PF 대출 부실화는 일부 중소형 저축은행 등에 한정된 문제이며, 대출규모가 작고 유동화 비율도 낮아 파급효과는 극히 제한적이다.

▷ 외환시장(환율상승) - 물가상승과 내수기업의 재산성 악화

환율상승은 인플레이션을 유발함으로써 구매력 약화와 소비위축을 초래했다.

또한 원화기준 수입물가상승률이 달러기준 수입물가 상승률을 크게 상회하며 인플레이션을 주도했다.

물가상승에 따른 가계의 실질소득 증가세 둔화로 민간소비증가율은 2008년 들어 2%에 머물고 있는 실정이다.

내수기업의 재산성이 악화되고 기업의 외채원리금 상환 부담이 증가했다.

내수기업의 경우 환율 및 원자재가 상승으로 비용이 높아지는 반면, 내수경기 부진 등으로 가격인상은 쉽지 않은 상황이다.

금리가 낮을 때 사업자금으로 엔화 대출 등 외채를 많이 쓴 기업들의 원리금 부담도 확대될 우려가 있다.

향후 환율 하락에 따라 물가불안 등 내수부문의 제약요인이 완화되고, 외채 원리금 상환부담도 개선될 전망이다.

▷ 주식시장(주가하락) - 소비 및 기업 심리를 위축

주가하락은 역자산효과와 자금조달의 어려움 등을 초래하여 소비자와 기업의 심리를 냉각시키고, 나아가 경제활동을 위축시키는 요인이다.

개인 실질금융자산의 1% 감소시 실질민간소비는 약 0.23% 감소한다. 2006년 이후 주식투자인구가 늘어나고 개인금융자산 중 주식 및 채권 비중이 상승하여 주가하락이 실물경제에 미치는 파급효과도 점차 확대되었다. 특히, 주가는 기업의 체감경기를 결정하는 변수들 중 가장 영향력이 큰 것으로 분석되었다.

글로벌 금융불안의 완화로 국내 주식시장이 점차 회복됨에 따라 주식시장 불안으로 인한 실물경제의 급속한 위축은 발생하지 않을 전망이다.

▷ 세계경기(수출둔화) - 수출의 경제성장 기여도 축소

글로벌 금융위기로 세계경기가 둔화되면서 수출 둔화 및 수출의 경제 성장 기여도가 하락되었다.

2009년 세계경기는 선진국이 침체에 빠지지만, 개도국 경기는 상대적으로 양호해 과거 2001년 세계경기 침체기와 같은 수출둔화는 발생하지 않을 전망이다.

수출지역 다변화로 인해 선진국 의존도가 축소되어 對개도국 수출이 2009년 총수출의 급락을 일부 방지할 것이다.

한국의 수출 주력 부문인 조선, 플랜트 등 수주산업에서 이미 2009년분 수출물량을 확보한 점도 수출급랭을 저지하는 요인으로 작용한다.

▷ 종합 - 금융위기 진정, 실물경제 부담 가시화

금융불안이 점차 진정되면서 심각한 경기침체는 모면할 수 있겠지만, 금융불안이 실물경제에 미치는 부정적 영향은 점차 가시화될 것으로 보인다.

가계부채 및 부동산 금융 부실화가 전반적인 금융부실로 이어져 실물경제의 급격한 위축을 초래할 가능성은 희박하나, 환율과 주가의 변동성이 여전히 높아 실물경제에 부담으로 작용할 것이다.

2009년 상반기까지는 금융불안이 실물부문에 미치는 부담이 크겠지만, 하반기로 갈수록 그 영향이 축소되어 실물경기도 나아질 것으로 판단된다.

▶ 거시경제 정책방향

[금융정책]

금리는 경기여건과 세계 각국의 금리정책을 지켜 보면서 외환시장이 안정되는 대로 추가 인하해야 한다. 국제유가의 하락세 반전 등으로 인플레이션 압력이 완화될 것이므로 금리정책의 초점을 경기 침체폭 축소에 맞출 필요가 있다.

환율정책은 환율의 변동폭 축소에 초점을 두고 하향안전을 유도해야 한다.

국내 외환의 활용도를 제고하기 위해 은행 외화

예금이나 기업 보유 외화의 한국은행 예치 및 활용 방안을 모색해야 할 것이고, 또한 헤지펀드의 외화 시장 교란행위에 대한 모니터링을 강화해야 한다.

외채 관련 불확실성을 해소하는 일환으로 단기외채의 경우 실제적인 상환부담을 기준으로 분류해 정기적으로 공시해야 한다.

[재정정책]

현재는 경제활성화를 위해 재정부문을 적극 활용해야 할 시점이다.

재정지출을 통해 단기적으로 경기부양효과가 큰 분야에 집중적인 투자가 가능하며 고용확대 등 신속한 효과를 거두는 이점이 있다.

재정지출 확대와 더불어 기존의 감세정책은 지속적으로 추진하되, 특히 소비여력 확충을 위해 소득세 감세를 적극 검토하여야 한다.

[경제운용 기초]

대외여건의 호전을 기대하기 힘든 상황에서 경제 운용 기초를 바꿀 필요가 있다.

집권 초반기에 경제발전의 새 틀을 구축하지 못할 경우에는 경기침체가 장기화될 우려가 있다. 향후 경제정책의 방향은 단기적 수요확대책을 넘어 공급능력 확충과 근본적인 수요기반 확대에 초점을 두어야 할 것으로 판단된다.

현 글로벌 금융위기에도 불구하고 개방과 금융선진화를 통한 성장전략은 여전히 유효하다는 점을 인식하여 차질없이 추진하여야 한다.

한국 금융시스템의 문제는 미국처럼 과소규제가 아니라 과다규제에 있는 만큼 자통법을 통해 지속적인 규제완화를 실시하여야 한다.

한미 FTA 비준, 다자간 교역질서에 적극 참여 등 전방위적 글로벌화를 지속적으로 추진하여야 할 것이다.



고려해운

3년 연속 무사고 무재해 달성

고려해운(대표 박정석)은 10월14일 부산지점에서 박정석 사장이 참석한 가운데 '3년 연속 무사고, 무재해' 달성 축하행사를 갖고 해상직원들의 노고를 격려했다고 밝혔다.

박정석 사장은 어려운 환경 속에서 3년 연속 무재해를 달성한 것은 육해상 임직원 모두의 강한 애사심과 숨은 노력이 이루어낸 결실이라고 강조하며, 지속적인 무사고, 무재해를 위하여 적극적인 자세로 모든 위험 요인을 사전에 대비하고 선박의 안전운항에 만전을 기해줄 것을 다시 한번 당부했다.

고려해운의 무사고, 무재해 운항은 업계의 모범적인 사례로 고객들에게 서비스 신뢰성을 한층 높일 수 있게 될 것으로 기대된다.

한편, 고려해운 소속의 KMTC PORTKELANG호(선장 김신호)가 9월29일 홍콩을 출항하여 싱가포르로 항해 하던 중 현지시간 오전 11시52분경 홍콩 MRCC(Marine Rescue Coordination Center)로부터 구조 요청을 접수하여, 베트남 하노이 남동쪽 약 800km부근 해상에서 제16호 태풍 '메갈라'에 의해 조난된 선박(M/V YINSON POWER 1호, 2호 이상 두척)의 선원 중 인도네시아 선원 4명을 구조했다.

조난된 선박은 말레이시아 국적의 예인선으로, 작업을 위해 항해하던 중 태풍을 만나 엔진 고장으로 표류하던 중이었다.

고려해운의 KMTC PORTKELANG호는 풍속 60노트, 파고가 6미터나 되는 악조건 하에서 신속한 구조활동을 펼쳐 조난자 중 4명을 우선 구조하였으며, 이후 조난 지역에 도착한 베트남 해군 함정에게 구조 업무를 인계하고 구조자 4명에 대한

이송을 위해 곧바로 싱가포르로 항해를 재개하였다.

고려해운은 지난 2007년 11월에도 전복된 어선에서 조난된 중국 선원을 구조한 바 있다.

또한, 고려해운은 선박의 안전 운항으로 최근 3년 연속 무사고, 무재해를 달성했다.

글로벌스

대규모 원료탄 운송계약 체결

글로벌스(사장 양승석)가 국적선사들과 대규모 장기운송계약(COA)을 체결했다.

글로벌스는 한진해운과 대한해운, STX팬오션, 장금상선 등 국내 해운업체 4곳과 총 1조2,970억 원 규모의 제철원료탄 장기운송계약(COA)을 체결했다고 11월4일 밝혔다.

이번 계약은 현대, 기아차그룹 계열사인 현대제철의 안정적인 제철원료 수송을 위한 것으로 2010년 가동을 목표로 충남 당진에 일관제철소를 건설하고 있는 현대제철과 포위딩(북합운송) 계약을 맺고, 브라질과 호주 등으로부터 수입되는 철광석과 유연탄 등 제철원료 운송을 책임지고 있다.

이번에 글로벌스와 장기운송계약을 체결한 국내 해운업체 4개사는 전용선 1척씩을 투입, 앞으로 연간 총 400만T 규모의 원료탄을 운송하게 된다.

계약기간은 한진해운의 경우 오는 2011년 3월부터 2031년 2월까지 20년간이며, 나머지 3개 선사들은 오는 2011년 1월부터 2025년 12월까지 15년간이다.

특히 이번에 계약을 체결한 선사4곳은 모두 국적선사로 향후 국내 해운산업 발전에도 큰 시너지 효과를 발휘할 것이라는 평가다.

그동안 한국서부발전을 비롯한 한국전력 자회사들은 연료탄 장기운송계약시 국적선사들을 보호하



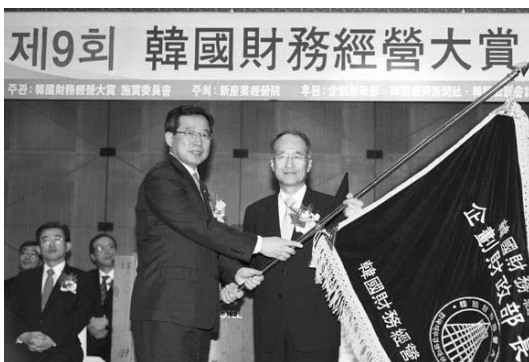
는 노력을 전혀 해오지 않았다는 비판을 받아온 바 있다.

글로벌비스 관계자는 “장기운송계약과 관련해 국적 선사 선정을 최우선시 했다”며 “현대제철 또는 이번 포워딩 계약으로 안정적 물류서비스를 제공받을 수 있게 돼, 향후 고로사업의 경쟁력 강화에도 기여할 수 있을 것”이라고 설명했다.

한편, 글로벌비스는 지난 1월에도 현대제철과 1조3천300억원 규모의 제선원료 운송을 위한 포워딩 계약을 맺은 바 있다. 당시 글로벌비스는 한진해운, 현대상선, 대한해운과 장기운송을 체결하고, 선사 1곳을 추가했다.

대한해운

한국 재무경영대상 수상



대한해운(회장 이진방)은 최근 여의도 전경련에서 열린 한국재무경영대상 시상식에서 국내 기업들 중 안전성, 수익성, 활동성 측면에서 가장 높은 점수를 획득하여 기획재정부 장관기(종합대상)를 수여받았다고 10월10일 밝혔다.

이번 시상식에서 대한해운은 종합평점 100점 만점 중 89.11점을 받아, KT&G(89.00), STX(83.58) 등 국내 우수 대기업들을 제치고 1위를 차지했다.

부문별 대상은 삼성광주전자, 한국인삼공사 등이

수상했으며, 혁신대상에는 현대삼호중공업, 금호피앤비화학 등이 선정됐다

심사위원회 관계자는 “대한해운은 원자재 수송 분야에서 선도적 역할을 해 국내 최대 전용선사로 자리잡았다.”며 “40년 동안 해운업에만 전력을 쏟는 등 활동성, 수익성 부문에서 타 기업보다 뚜렷하게 우수했다”고 대상 선정 이유를 밝혔다.

한편, 한국재무경영대상 시상위원회가 주관하고 기획재정부, 한국공인회계사가 후원하는 이번 시상식은 국내 68개 그룹의 1천 300개 업체를 대상으로 진행됐다.

팬스타라인닷컴

팬스타 드림호 천번째 꿈의 항해

대한민국 크루즈 페리의 새로운 역사를 쓰고 있는 (주)팬스타의 대표 페리선인 팬스타 드림호가 2002년 4월 23일 부산에서 오사카를 향하는 첫 출항을 시작으로 6년 6개월여만인 2008년 10월 10일 역사적인 1000항차를 맞았다.

(주)팬스타(대표 김현겸 회장)는 팬스타 드림호의 1000항차 달성은 국내 최초로 부산-오사카 정기항로를 구축한 이래 단 한차례의 결항도 없이 안정적인 운항을 실현시키며 부산-오사카를 왕복한 결과로 취항초기의 어려움과 악천후, 최근의 유가폭등에 이르기까지 많은 어려움을 뚫고 성취해낸 점에서 더욱 깊은 의미가 있다고 밝혔다.

(주)팬스타는 부산-오사카 항로의 안정화를 시킨 이후 주말 크루즈를 시작해 크루즈 대중화에 앞장서 왔으며 팬스타 씨니호의 투입으로 daily service를 실현, 화물특급운송서비스인 PUE(PANSTAR ULTRA EXPRESS)의 디딤돌을 쌓았고 최근에는 대한민국 최초의 크루즈 선인 팬스타 허니호를 도입하는 기염을 토했다.



팬스타 관계자는 "팬스타 드림호의 1000항차의 역사 속에는 선상에서 한국인 아버지와 일본인 어머니의 아기가 건강하게 태어난 감동, 108세 고령의 할머니를 모신 기쁨, 응급환자 발생으로 1시간여 배를 돌려 헬기로 긴급수송을 보낸 안타까움 등 만감이 교차한다. 그간의 운항이 간단치 않았으나 보람도 그만큼 많았다"고 술회했다.

또한 그는 "1000항차 동안 약 79만 5000명이라는 많은 탑승객이 팬스타 크루즈 페리를 이용했다. 앞으로도 더욱 사랑받는 기업, 팬스타의 새로운 비전을 세우는 특별한 계기로 삼아 대한민국 최대, 최고의 카페리 및 크루즈 선사에서 만족하지 않고 세계적으로 뜻을 펼쳐나가도록 임직원 및 전 직원이 한 힘으로 노력할 것"이라고 밝혔다.

한편 (주)팬스타는 팬스타 드림호의 1000항차를 축하하기 위해 10월 10일 팬스타 드림호 선상에서 1000항차 기념식을 개최했다.

한진해운

유럽 신규서비스 개시

한진해운(대표이사 박정원)이 10월말부터 새로운 유럽 서비스를 시작했다.

한진해운은 유나이티드아랍쉬핑(UASC)과 선박을 임차하는 형태로 10월29일과 30일 AEC (Asia Europe Container Service)와 CME(China Middle East Service) 서비스를 새롭게 선보인다고 15일 밝혔다.

AEC는 3800teu급 컨테이너선 10척을 투입해 부산-치환-홍콩-싱가포르-코파칸-제다-피파바브-나바샤바-로테르담-테임즈포트-함부르크-앤티워프-몰타-제다-포트켈랑-하카다-부산을 차례로 기항하는 서비스다.

CME는 6600teu급 컨테이너선 총 9척을 투입해

상해-샤먼-안티안-싱가포르-제다-로테르담-테임즈포트-브레머하벤-앤티워프-코파칸-싱가포르-상해를 차례로 기항하는 서비스다.

한진해운은 구주 서비스 노선의 다양화와 서비스 경쟁력 강화를 위해 개설된 신규 노선은 중동과 인도 등의 신흥시장과 브레머하벤 등의 유럽 항구 추가 기항을 통해 하주의 선택의 폭을 확대할 예정이다.

특히 금번 신규 서비스를 통해 기존 인도발 미주 서비스에 더해 구주항 직기항함으로써 한차원 더 높은 수준의 운송서비스를 제공하고 고객 편의를 제고할 것으로 기대하고 있다.

한편 한진해운 관계자는 앞으로도 고객들에게 최상의 서비스를 제공하기 위해 지속적으로 노선 경쟁력을 강화하고 다양한 서비스 항로를 개발해 나갈 예정이다.

현대상선

신조직문화 '4T' 선포

현대상선이 21세기 최고 글로벌 종합물류기업으로 발돋움하기 위해 新조직문화 '4T'를 선포했다.

현대상선은 10월1일 김성만 사장을 비롯한 임직원 250여명이 참석한 가운데 적선동 사옥에서 新조직문화 '4T' 선포식 행사를 개최했다.

현대상선은 그룹의 新 조직문화 4T(Trust : 신뢰, Talent : 인재, Togetherness : 혼연일체, Tenacity : 불굴의 의지)를 회사의 핵심가치로 삼아 '조직을 변화Reshaping'시켜 '새로운 현대상선'을 창조하겠다고 결의했다.

이날 선포식에서 김성만 사장은 "4T와 같은 변화(Reshaping)는 어떤 것이 잘못되어서가 아니라 지금보다 더 나은 내일과 미래를 위해 반드시 필요하다. 특히 이번 新 조직문화선포식을 통해 우리 현

대상선 임직원 모두는 적극적인 마인드와 조직 내에서의 대화와 협력 그리고 맡은 바 일에 대해 주도적인 자세로 임해 조직의 변화(Reshaping)를 이끌어 달라"고 강조했다.

新 조직문화 4T는 현정은 회장 취임 후 제2기를 맞는 현대그룹의 새로운 경영 방침으로 현대상선은 이날 선포식에서 이를 회사의 조직문화 핵심가치로 선포하고, 이후 '현대상선 비전 2012'로 더욱 구체화할 계획이다.

이번 선포식은 그룹의 新 조직문화 핵심가치인 4T를 현대상선의 더 나은 미래를 위한 나침반으로 삼고 이에 맞춰 현대상선을 21세기 최고 글로벌 종합물류기업으로 발전시키겠다는 의지표명이라는 것이 현대상선 측 설명이다.

현대상선은 이미 지난 1월 김성만 사장 취임이후 급변하는 환경에 신속하고 능동적으로 대응하고, 전사적인 전략 수립 및 집행 능력을 강화하기 위해 사장직속의 CSO(Chief Strategy Officer), CPO(Chief Procurement Officer)를 임명했다.

또한 조직 및 업무체계 개편의 일환으로 '윤리경영팀'과 'PI(Process Innovation) 추진팀'을 신설하는 등 꾸준히 조직과 조직문화의 변화를 시도하고 있다.

특히 이날 선포식에는 '허구연 MBC 야구 해설위원'이 초빙되어 '조직문화의 중요성'을 야구뿐만 아니라 생활의 다양한 사례를 들어 설명하는 등 특유의 구수한 입담을 펼쳐 뜨거운 호응을 받았다.

한편 현대그룹은 그룹의 재도약을 위해 9월25일 新 조직문화 4T를 선포하고 현대택배를 시작으로 선포식을 가지고 있는데 10월1일 현대상선과 현대엘리베이터에 이어 나머지 계열사도 이달 안에 선포식을 마무리할 계획이다.

목포해양대학교

2008년 국제항해출항식 거행

목포해양대학교(총장 신철호)는 2008년 10월14일(화) 오전 10시 목포시장을 비롯하여 주영순 기성회장, 목포지역총동창회장 등 주요 외부인이 참석한 가운데 우리나라 해운산업을 이끌어 갈 우수한 인재들의 국제항해 승선실습(승선 실습 학생 231명) 출항식을 성대히 거행하였다.

목포해양대학교 실습선 국제항해는 학생들이 강의실에서 배운 이론을 국제항해 승선실습에서 직접 적용하며 실무경험을 쌓고 국제화 시대에 외국 문물을 경험할 수 있도록 해마다 두차례 실시하고 있다.

실습선 새유달호는 학생 139명이 승선하여 일본 사세보에 기항하게 되며, 새누리호는 학생 92명이 승선하여 중국 상해에 기항하게 된다. 양 실습선은 일주일간의 항해를 마치고 10월 21일(화) 목포해양대학교로 귀항할 계획이다.

목포해양대학교 2척의 실습선(새유달호, 새누리호)은 이번 국제항해 실습기간 중 현지 교민과의 교류행사를 통해 우리나라 국익 제고를 위한 민간 외교사절의 역할도 톡톡히 할 것이다.

선박안전관리공단

'비전 재정립 워크샵' 개최

선박안전기술공단은 지난 10월15일 민경태 이사장을 비롯한 임직원 33여명이 참석한 가운데 인천시 소재 가천인력개발원에서 '비전 및 전략체계 재정립을 위한 워크샵'을 개최했다.

이번 워크샵은 최근 급변하는 대내·외 경영환경에 능동적으로 대처하고 공단의 경영 효율성 제고를 통해 재도약할 수 있는 발판을 마련하기 위한



것으로 경험이 많은 팀지부장들이 차석해 비전 및 전략체계 등에 대해 분임토의를 했다. 향후 공단은 이번 토의 결과를 비전 및 전략체계 재정립에 적극 반영할 계획이다.

민경태 이사장은 공단의 지속적인 발전을 위해서 비전 및 전략체계 재정립의 중요성을 강조하고 전 임직원이 적극적으로 참여해 참신하고 기발한 아이디어를 제공해 줄 것을 당부했다.

2012여수세계박람회조직위원회 민자시설 투자설명회 개최

2012여수세계박람회조직위원회(위원장 장승우)가 박람회장 민자시설 건설과 관련하여 대규모 민간 투자 유치에 나선다.

조직위는 10월24일 중구 왕십리 소재 도로교통공단에서 민자시설 투자설명회를 열었다.

여수세계박람회 마스터플랜(시안)마련으로 박람회 관련시설의 규모·위치 및 시설의 사후활용계획 등이 확정단계에 이르러 민자시설 사업자를 모집하고자 하는 것이며, 전시시설 중 일부 조직위 직접사업도 가능하다면 민자로 유치할 계획이다.

이번 설명회에는 건설기업, 금융기관, 부동산개발기업, 로펌, 투자기관 등 다수의 관계자가 참석할 것으로 보이며, 특히 남해안 선벨트(Sun-belt) 사업에 대한 소개도 병행되었다.

여수세계박람회는 '살아있는 바다, 숨쉬는 연안'이라는 주제로 2012년 5월12일부터 8월12일까지 93일동안 전남 여수에서 개최된다.

박람회 주요시설은 전시시설(한국관·지자체관, 주제관, 부제관, 국가관, 국제기구관 기업관, 아쿠아리움)지원·운영시설, 상업 및 편의시설 등으로 이루어지며, 이번 민자유치 대상은 아쿠아리움, 해상공연장, 콘도 및 유원시설 등 약 2,000억원 규모

이며, 국제관 등 조직위사업도 사후 활용성 등을 감안한 민간제안이 있을 경우 민자로 추진할 계획이다.

조직위 송명달 민자사업팀장은 "세계박람회 개최를 위하여 철도, 도로, 항만 등 SOC확충으로 여수 지역의 접근성이 획기적으로 개선될 예정"이라며, "이번 민간 투자 설명회를 계기로 그동안 박람회 민자사업에 관심은 있었으나 투자를 주저해왔던 많은 잠재적 투자기업들이 실제 투자로 전환하는 계기가 될 것"으로 전했다.

한국선급 유럽본부 출범

한국선급(KR, 회장 오공균)은 지난 10월9일 그리스 아테네에서 유럽 지역의 사업을 총괄하는 유럽본부 개소식을 갖고 본격적인 유럽시장 공략에 나섰다.

신설된 유럽본부의 본부장에는 지난 8년동안 한국선급의 그리그 및 유럽시장 개척에 핵심적 공헌을 해온 권재근 파이어우스 지부장이 임명됐다.

오 회장은 약 300여명의 주요 인사들이 참석한 가운데 치러진 이날 개소식에서 기념사를 통해 "한국선급의 유럽본부 설립을 통해 유럽 해운업계에 더욱 특화되고 다양한 서비스를 제공할 수 있게 되었다"며 "지금까지 유럽선주들이 경험하지 못한 실질적인 24시간 대고객 밀착서비스를 통해 타선급보다 더욱 뛰어난 기술 서비스를 할 것"이라고 밝혔다.

한국선급의 유럽본부가 위치한 그리스 아테네는 세계 유수의 해운업체들이 밀집해있는 곳으로, 한국선급은 막판까지 아테네와 런던을 사이에 놓고 유럽본부 위치를 고심해왔다.

그러나 그리스가 국내 해운 및 조선업체와 밀접

한 관계를 유지하고 있다는 점, 세계 해운계에서 차지하는 막강한 영향력 및 한국선급의 해외고객의 25%에 달하는 그리스 선주들에 대한 서비스 강화 차우너에서 아테네로 최종 결정된 것으로 알려졌다.

한국선급의 유럽본부는 앞으로 △유럽 각국에 운영되고 있는 8개의 서비스망 총괄(2009년 이탈리아 제노아, 터키 이스탄불 개소 예정) △유럽 고객에게 특화된 서비스 제공 △유럽에서의 독자적인 마케팅 및 영업 활동 △유럽 기자재 승인 관련 업무 확대 등의 역할을 수행하게 된다.

한국선급은 현재 유럽에 6개의 지부(함부르크, 로테르담, 코펜하겐, 아테네, 라스팔마스, 런던)을 운영하고 있으며, 매년 전세계에 5개의 해외지부를 확충한다는 계획을 가지고 있다.

또한 한국선급 주관으로 제1회 서울 국제해사조선 컨퍼런스가 11월4일 신라호텔에서 개최되었다. 이번 컨퍼런스는 선급, 조선업계, 해운업계, 국제해사업계의 상호 이해 증진을 통해 해양 사고 및 오염을 방지하고 국내 해운산업과 조선산업의 위상을 높이기 위한 것이라고 선급 관계자는 밝혔다.

참가대상은 국내 조선소, 해운업계, 국제해사업계, 해사언론, 보험, 국제선급협회 등이다.

발표주제는 혁신과 해서업계, '품질 및 현재 해운업계에서 직면하고 있는 중요 이슈에 있어서 해양보험업계의 역할', '선급 관점에서 본 조선의 품질: 새로운 도전은 있는가?', '탱커에 대한 기준 개발', '한국조선업의 기술발전과 혁신', '한국조선업계와 해운업계의 관계', '탱커해운에 대한 문제와 도전 과제들', '벌크선 적재속도', 'ICS, IMO 및 규정들(ICS, IMO & Regulation)' 등이다.

한국컨테이너부두공단

수도권 화물 유치에 올인



한국컨테이너부두공단(이사장 최장현)이 서울·경기지역 하주 초청 간담회를 잇달아 개최하며 수도권 지역 화물 공략에 전사적인 역량을 기울이고 있다.

컨공단은 9월26일 국제물류학회 소속 하주 초청 간담회를 개최한데 이어 10월1일부터 2일까지 양일간 한국타이어, 삼성전자로지텍 등 수도권지역 하주 40여 명이 참석한 가운데 '광양항 물량 유치를 위한 하주 초청 간담회'를 가졌다.

한국무역협회 하주협의회와 공동으로 주최한 이날 행사에서 컨공단은 광양항 현황과 개발사업, 배후물류단지 개발·유지 현황, 배후인프라 등에 대해 설명했다.

특히 컨공단은 전주-광양간 고속도로가 2010년 완공되면, 수도권에서 광양간 육상 운송시간이 3시간대로 단축되는 등 수도권 지역 하주의 물류비 절감 측면에서 광양항이 경쟁우위를 가질 수 있다고 소개해 참석자들의 관심을 끌었다.

참석한 하주들은 인센티브제도, 지원시설 등 광양항 현황에 대한 지속적인 정보제공과 고객 편의를 위한 군산-광양간 연안운송 개시를 위해 컨공단에서 적극적인 지원을 해줄 것을 요청했다.



컨공단 최장현 이사장은 “고객의 의견을 적극 검토·반영함으로써 고객이 보다 편리하게 항만을 이용할 수 있도록 최선을 다하겠다”고 밝히며, 하주들의 광양항에 대한 지속적인 관심과 이용을 당부했다.

컨공단은 앞으로도 광양항 시설 현황을 직접 볼 수 있는 기회를 제공하기 위한 고객 초청 간담회뿐만 아니라, 이사장이 직접 주요 선하주를 방문해 고객의 애로사항을 청취하고 광양항 이용을 독려하는 ‘CEO 방문 마케팅’ 등 다양한 마케팅 전략으로 광양항 활성화에 총력을 기울인다는 계획이다.

한국항만물류협회

임직원 연찬회 개최



한국항만물류협회(회장 이국동)는 지난 10월24일부터 25일까지 이틀간 천안시 병천면에 소재한 수협중앙회 연수원에서 임직원 연찬회를 개최했다.

이번 연찬회는 협회 설립이후 처음으로 개최된 것으로 서울의 중앙협회 임직원을 비롯하여 전국 항만에 소재한 11개 각 지방협회의 임직원까지 63명 모두가 참가했다고 전했다.

협회 이광로 상근부회장은 “이번 연찬회를 통해 직원간·협회간 일치단결하여 위기를 기회로 만들어 회원사로부터 신뢰받고 사랑받는 일류협회로 도약하는 계기로 삼아야 한다.”고 말했다.

한편 협회는 연찬회를 통하여 임직원 상호간 유대강화를 통한 사기양양과 근무의욕을 고취하고 각 협회간 커뮤니케이션 활성화를 통한 업무협조

체제 강화 및 팀워크활동 강화를 통해 조직단합과 상호 이해를 이룰 수 있도록 매년 연찬회를 개최할 예정이라고 전했다.

한국해기사협회

원로해기사 초청간담회 개최

한국해기사협회는 10월16일 ‘2008년도 서울·경기지역 원로해기사 초청간담회’를 가졌다.

이날 간담회는 협회 민흥기 회장, 전임 김흥두, 이진풍 회장을 비롯하여, 한



국해양대학교총동창회 마상곤 회장, 중앙해양안전심판원 박재평, 조병용 심판관 등 100여명의 원로해기사와 내빈들이 참석한 가운데 열렸다.

민흥기 회장은 인사말을 통해 “원로해기사 선배님들의 개척정신과 부단한 노력이 밑거름이 되어 우리의 해운산업은 전례없는 호황기를 맞았다”며 “현재, 총 1,063척에 3,676만톤의 선복량을 확보함으로써 드디어 그리스, 일본, 독일, 중국, 노르웨이 에 이어 세계 6위의 해운대국으로 성장했다”고 전했다.

“현재 해운계의 가장 큰 현안 중의 하나인 해기사 수급문제도 해운산업의 급속한 성장과 더불어 육상의 관련 해기직 역시 그만큼 확대되고 다양화된 것이 그 원인 중의 하나”라고 전하며, 특히 민 회장은 “해기사는 해상은 물론이고 육상의 관련 산업에 없어서는 안 될 필수요원이며 인재들”이라고 강조했다.

또한, 10월 27일 오전 11시 협회 회의실에서

2008년도 해양계 우수학생 장학금 수여식을 개최했다.

해기사협회는 미래의 해운주역이 될 예비해기사를 위한 장학사업의 일환으로 해양계 교육기관에 재학 중인 우수한 학생에게 장학금을 지급하는 사업을 추진하고 있는데 올해에는 한국해양대학교 항해시스템공학부 오영진 학생을 비롯한 총 8명에게 장학증서와 장학금을 전달했다.

이번에 선발된 장학생 8명은 한국해양대학교와 목포해양대학교, 부산해사고등학교, 인천해사고등학교 등에서 각각 2명씩 우수학생을 추천받아 심사해 선정했다.

한편 해기사협회는 앞으로 별도의 장학기금 재원을 마련, 장학금액과 인원을 확대해 미래의 해운주역들에게 많은 혜택을 부여할 계획이다.

한국해양대학교 해외캠퍼스 설립 추진



한국대학교(총장 오거돈)의 캄보디아 현지 해외 캠퍼스 설립 추진에 가속이 붙을 전망이다.

지난 10월6일부터 9일까지 4일간 캄보디아 푸티사스트라 대학(University of Puthisastra)과 석안(Sok An) 캄보디아 부수상을 방문한 오 총장 일행은 한국해양대 분교 설립을 위한 기본적인 사항에 의견을 같이하고 앞으로 양 대학 및 캄보디아 정부

와 공동 노력할 것을 합의했다.

함께 현지를 방문한 박진수 해사대학장은 세계적인 선원 부족현상의 심각성을 함께 인식하고 “2009년부터 푸티사스트라 대학에서는 4명의 유학생을 파견하고 우리 대학에서는 우수 교수진을 현지에 보내기로 하였다”며 빠른 시일 내 양 대학 간의 MOU 체결식을 가질 예정이라고 말했다.

또한, 한국해양대학교는 개교 63주년을 맞아 오 총장을 비롯하여 학내 구성원과 동문, 영도구민 등이 참석한 가운데 11월4일 기념식 및 기념음악회를 가졌다.

이날 시청각동에서 열린 기념식에서 오 총장은 “선진 해양강국을 리드하는 글로벌 대학으로 도약하기 위해 최근 우리 대학에 많은 변화가 일어나고 있다. 모든 구성원들의 땀과 열정이 있었기에 오늘의 한국해양대가 있을 수 있다.”라며, “대학 구성원의 지혜와 역량을 하나로 모아 대학의 경쟁력을 높여 해양 특성화 종합대학으로 항해해 나가자.”고 말했다.

이어 오후 4시 대강당에서 학내 구성원, 동문, 영도구민 등 천 여명이 넘는 인원이 참석한 가운데 부산시립교향악단 초청 기념음악회를 가졌다.

이날 특별출연한 오거돈 총장은 개교 63주년을 맞이하여 대학발전을 기원하는 노래를 불러 청중들의 박수를 받았다. 오 총장의 성악실력은 수준급으로 어린시절 말더듬을 극복하려고 배웠다는 사실이 알려지면서 화제가 된 바 있다.

한편, 개교 63년 기념사업으로 문화축제, 영화시사회, 체육행사 등 다채로운 행사를 한 달간 펼칠 예정이다.

한국해양대는 1919년 진해고등해원양성소를 모태로 하여 1945년 해양입국을 기치로 이시형 박사가 설립한 우리나라 최초의 범 해양·해운 및 해양관련 분야의 인재를 양성하는 특성화된 종합대학이다.



한국해양소년단연맹

독도지킴이 요트항해 실시

한국해양소년단연맹(총재 이정화, SK해운 대표 이사)과 해마루요트클럽은 지난 10월2일부터 5일까지 3박 4일 일정으로 연맹지도자 및 클럽회원 등 18명으로 팀을 구성해 2008년도 독도지킴이 요트항해를 실시했다.

이번 항해는 바다로 뺏어나가는 해양소년단의 기본정신을 바탕으로 대양에서 직접 요트를 조종하며 팀워크 발휘하고 항해경험을 살려 다가오는 선진화 시대의 여가문화로 자리잡게 될 요트에 대한 인식을 넓힐 수 있는 하나의 계기를 마련하기 위해 마련됐다.

해양소년단연맹은 이번 항해와 관련해 "끊이지 않는 독도 영유권 문제와 관련해 독도가 자국의 아름다운 영토임을 만방에 알림과 동시에 자손대대로 물려줄 소중한 자국의 영토임을 학생을 가르치는 교사가 우리땅 독도를 밟고 교육현장에 돌아온다는 자체가 학생들에게 올바른 역사의식을 고취시켜 줄 수 있는 기회를 만들 수 있었다는 것에 큰 의미가 있었다."고 밝혔다.

한편 부산요트경기장을 출항해 울릉도를 거쳐 목적지인 독도까지 항해한 후 다시 부산요트경기장으로 돌아오는 3박 4일간의 항해코스는 요트크루징 교육과 더불어 해양과 역사라는 모토설정으로 우리 선조들의 해양에 대한 개척정신과 도전정신을 통해 미래 해양강국의 이미지를 느껴볼 수 있는 소중한 기회가 됐다.

한국해운조합

고객중심 터미널 워크숍 개최



한국해운조합(이사장 정유섭)은 지난 10월9일부터 10일 양일간 인천여객터미널에서 '고객편의중심의 터미널 환경조성 Workshop'을 개최했다.

본·지수 터미널 담당자 20여명이 참석한 가운데 진행된 이번 Workshop은 터미널 관리 주체 변경에 따른 예산관리 및 운영방안 설명, 지부별 서비스 개선대책에 관한 주제발표, 고객중심의 터미널 관리운영에 필요한 개선 및 건의사항 토의, 서비스 마인드 강화를 위한 외부강사 강의 등으로 진행됐다.

특히 이번 Workshop은 기존 강사 위주의 일방적인 교육에서 벗어나 현장 근무자들의 다양한 의견 교환과 토의 시간을 강화하여 효율적인 쌍방향 교육으로 이루어졌다고 조합은 전했다. 이러한 교육 내용에 대해 참석자들은 터미널 현장근무자들의 개인별 노하우를 공유할 수 있는 계기가 되었으며, 이를 통해 터미널별 특성에 맞는 고객 최접점 서비스 실천방안을 모색하는데 큰 도움이 되었다고 평가했다.

한편 조합은 이번 Workshop에서 제시된 다양한 의견을 고객 중심의 터미널 운영체계 구축에 반영하고, 이용객 편의 중심의 터미널 환경을 지속적으로 조성해 나갈 것이라고 밝혔다.

또한 해운조합은 선주배상책임공제 가입선박

800여척 중 210척에 대한 안전점검을 실시했다. 이번 안전점검은 선박의 해난사고를 사전에 예방하고 효율적인 위험관리를 통해 조합원들의 안정적인 사업운영을 지원하고자 조합이 검사비용을 부담하여 지난 8월부터 한 달간 진행됐다.

또한 안전점검의 전문성 강화를 위해 선박안전기술공단, (주)아이앤에이코리아, (주)한국해사감정, (주)극동검정 등 전문업체 4곳을 선정하여 검사를 시행하였다.

이번 점검 대상 선박은 총 212척으로 선주배상책임공제 가입선박의 진수일자를 기준으로 매 3년마다 1회 점검하는 관리체계에 의거 선정되었으며, 이중 운항일정 등으로 인해 안전점검을 받지 못한 2척을 제외하고 210척의 선박이 안전점검을 받았다.

점검결과 권고사항이 있는 선박은 권고사항 시정을 2개월 이내에 완료할 예정이다.

아울러 조합은 운항일정 등으로 안전점검을 받지 못한 2척에 대해서도 2개월 이내에 추가 검사를 실시할 계획이라고 밝혔다.

해양환경관리공단

직원 IMO기술위원회 부의장 선출

한해양환경관리공단 직원이 국내 최초로 국제해사기구(IMO) 산하 해양환경보호위원회에 소속된 OPRC-HNS Technical Group(국제해사기구 해양환경보호위원회의 유류 및 위험·유해물질 해상 유출 대비 대응 기술검토를 위한 전문가 그룹 : 이하 기술그룹) 부의장으로 선출됐다.

해양환경관리공단(이사장 이용우)은 지난 9월 29일부터 10월3일까지 런던에서 개최된 제 8차 기술그룹 회의에서 해양환경관리공단의 서우락 과장이 부의장(Vice-Chairman)에 만장일치로 선출됐으며 향후 1년간 직무를 수행하게 된다고 최근 밝혔다.

서우락 과장이 기술그룹 부의장에 선출됨에 따라 향후 유류 및 HNS 오염과 관련되는 각종 지침과 매뉴얼 등의 제정에 있어 우리나라의 공식적인 발언권이 강화되고, 의제나 관련내용을 국내실정을 반영시킬 수 있는 위치를 선점할 것으로 기대된다.

특히 이번 국내에서 부의장이 선출된 것은 런던을 중심으로 한 유럽국가들 중심의 본 회의에 아시아국가에서 부의장직에 선출된 것에 큰 의의를 둘 수 있다.

기술그룹회의는 OPRC협약과 OPRC-HNS의정서에 따른 국가 간 기름과 화학물의 해양오염사고 시 방제 협력 및 정보 공유를 위하여 2002년 국제해사기구 48차 해양환경보호위원회에서 산하 상설 전문가 회의로 승인되어 2003년부터 개최되었으며, 유류오염 및 위험·유해물질(HNS) 해양유출사고와 관련된 협약의 개정사항 사전검토 및 의견제시, 지침 및 매뉴얼, 훈련과정 등을 개발 또는 수정하고 각종 관련행사를 관장하는 역할을 한다.

기술그룹회의는 국제해사기구 본부에서 연 1~2회(홀수년 1, 짝수년 2) 개최되며 영국, 미국, 프랑스, 캐나다, 이태리, 일본, 러시아, 스페인 등 세계 주요 해운 25개국, 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)을 비롯한 ITOPF, OCIMF, IPIECA, ICS 등 지난 태안 허베이스피리트호 오염사고시 우리나라에 보상과 피해사정을 주관하던 국제보상기구, 국제검정기관 등 10여개 관련 국제 전문가 단체가 참석한다.

한편 70여명의 각국 대표가 참석한 이번 회의에서는 작년에 우리나라에서 발생한 허베이스피리트호 유류 오염사고에 대한 국제적인 관심이 집중된 가운데 진행되어 해양의 기름 오염사고와 관련된 각종지침 및 매뉴얼의 개발 그리고 유류오염 제거 훈련과정의 개발과, 기름 및 HNS 대응 관련 행사의 개최에 대하여 중점적으로 논의 되었다.



국토해양부, 국가물류통합정보센터 2011년까지 구축

육·해·공 물류정보 통합, 15개 서비스 원스톱 제공

육상·해양·항공의 여러 물류정보를 연계·통합하여 물류기업 등에 신속·정확하게 제공하는 국가물류통합정보센터가 2011년까지 단계적으로 구축된다.

센터가 구축되면 다양한 물류주체에 One-Stop으로 물류정보를 제공하고 정부나 기업의 의사결정 등을 지원함으로써 물류경쟁력 향상에 기여해 연간 550억원 규모의 물류비가 절약될 것으로 기대된다.

국토해양부는 이와 같은 국가물류통합정보센터 구축계획을 금년 중 확정·착수할 예정이며, 관련 전문가·학계·물류업계 등의 의견수렴을 위하여 10월8일 무역센터(무역협회 51층 대회의실)에서 공청회를 개최했다.

금번 공청회에서는 그간 업계의견 수렴·설문조사 등을 통해 마련한 국가물류통합정보센터의 비전과 서비스 방안이 발표되며, 최초의 통합물류정보서비스에 대해 업계는 물론 관련학계·전문가 등 물류종사자들의 큰 관심을 불러일으켰다.

우리나라는 정부·기업 등이 각기 정보인프라를 구축하고 있으나 상호연계가 부족하여 통합적인 물류정보 획득이 곤란하고 정작 필요한 정보를 얻는데 시간이 많이 걸리고 접근도 어려워 물류경쟁력 저하의 원인이 되고 있다.

이에 따라 정부는 물류정보를 한 눈에 볼 수 있고 민·관·학·연 등의 물류관계자가 원하는 정보를 맞춤형으로 제공하여, 각계각층의 다양한 물

류활동의 효율을 향상시키고자 물류정보 공동활용체계를 구축하게 되었다. 특히, (구)건설교통부와 (구)해양수산부가 통합되어 육·해·공의 물류를 총괄하게 됨에 따라 금번 구축될 국가물류통합정보센터는 부처통합 시너지 확대에도 크게 기여할 수 있을 것으로 보인다.

공청회를 거쳐 확정될 국가물류통합정보센터 구축방안에 의하면 센터는 물류정책기본법에 의한 종합물류정보망으로서 국가물류통합DB를 구축해 15개 서비스를 다양한 형식으로 제공하게 되는데 주요내용을 보면 다음과 같다.

첫째, 육·해·공, 통관 등 각 분야의 분산된 화물정보를 수집·가공하여 단일창에서 표준화되고 신뢰성 있는 정보를 제공함으로써 물류효율을 향상하게 된다.

둘째, 실시간(Real-Time) 물류정보 서비스로서 공공성과 특수성이 높은 화물 또는 운송수단의 실시간 위치를 알려주고 창고별·물품별 적치정보와 주요 화물의 물류거점 통과정보의 실시간 제공 등을 통해 물류가시성 확대를 도모하게 된다.

셋째, 분야별로 각각 관리되고 있는 위험물통합DB를 구축하여 위험물의 보관·운송·하역 등의 물류과정을 추적하고 관리하게 된다.

넷째, 화물, 운송수단, 물류시설 등 각종 물류정보를 기상정보, 지리정보, 교통정보 등과 결합·변환하여 물류주제도상에 표출하는 GIS(Geographic Information System, 지리정보시스템 :

공간상 위치를 점유하는 지리자료(Geographic data)와 이에 관련된 속성자료(Attribute data)를 통합하여 처리하는 정보시스템으로 데이터의 지리적 형상을 그릴 수 있게 함)기반 물류정보를 제공하여 활용성을 극대화 한다.

이외에도 각종 물류지표에 대해 계기판 형태의 Digital Dash-Board(일종의 현황판으로 각종 물류정보를 자동차 계기판 형태와 같이 제공함으로써 한 눈에 각종 현황자료를 파악할 수 있게 하여 전략적 의사결정을 지원)서비스를 통해 기업·정부 등의 전략적 의사결정을 지원하고, 물류정책을 모니터링하고 수요자의 필요에 맞게 맞춤형 다차원정보분석서비스와 내륙물류관련 인허가 처리

를 전산화하는 시스템도 갖추게 된다.

국가물류통합정보센터는 해운항만 물류정보시스템과의 연계·통합을 통해 명실상부한 육·해·공 통합물류 네트워크로서 양질의 물류정보를 제공하는 체계를 갖추게 되며 물류정보를 통합하고 분배하는 기능과 함께 물류기업의 비즈니스를 지원하면서 물류정보 분석능력을 강화하여 물류정책의 효율도 높이게 된다. 아울러, 국내외 물류정보망과 링크하여 물류정보검색의 관문(Main Gate)기능을 함으로써 센터에 들어오면 물류산업 등에 관한 궁금증이 해소될 수 있도록 시스템을 계속 보완·발전시킬 예정이다.

부산지방항만청 외국공무원 실무교육·훈련 실시 인도네시아와 태국의 해사국 소속 공무원 2명

부산지방해양항만청(청장 주성호)은 10월7일부터 17일까지 2주간 인도네시아와 태국의 해사 소속 공무원 2명을 대상으로 항만국통제(PSC)실무교육을 실시한다고 밝혔다.

항만국통제 실무교육은 아시아·태평양지역의 항만국통제 협의체인 Tokyo-MOU 사무국 주관으로 매년 한·일·중·러 4개국에서 회원국 소속 중급 항만국통제관(해사국 소속 공무원)에 대해 실시하는 현장위주의 PSC실무교육·훈련 프로그램이다.

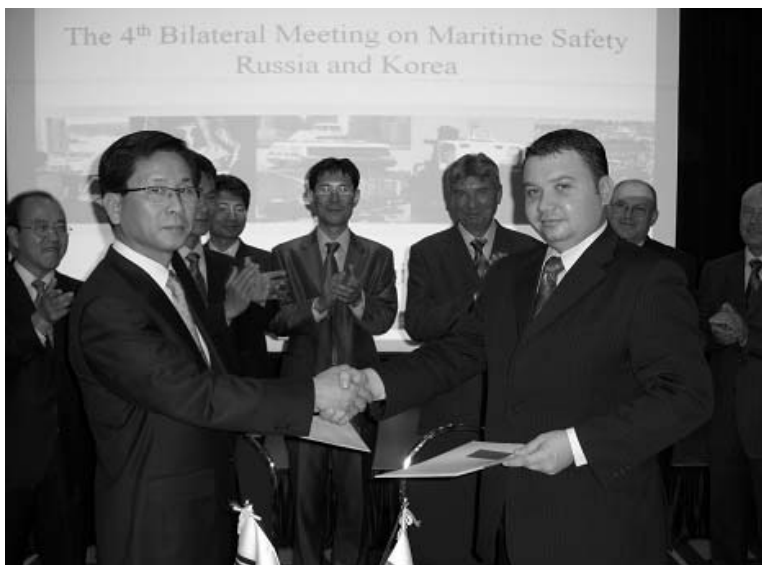
우리나라에서는 지난 2006년 부산항에서 중국과 러시아의 항만국통제관에 대해 2주간 교육한 것을 시작으로 매년 2명의 외국 항만국통제관에 대해 교육을 실시해오고 있다.

이번 교육훈련에 참석하는 양국의 항만국통제관은 2주의 교육기간동안 부산항만청 소속의 선임 항만국통제관들에게 선박승선점검과 토의학습 등을 통해 항만국통제의 점검기법과 국제해사협약의 해석 및 적용방법 등에 대해 배우게 될 예정이다.

부산항만청 관계자는 “이번 교육훈련이 우리나라의 앞선 항만국통제기법을 교육생들에게 전수할 수 있는 기회와 더불어 양국간의 항만국통제제도시행의 통일성을 기할 수 있을 것”이라며 “더 나아가 양국 해사안전당국간의 안전 네트워크가 형성돼 해당 국가에 기항하는 우리나라 선박이 부당한 항만국통제에 의한 피해를 예방할 수 있을 것”이라고 전했다.



국토해양부, 국적선 보호를 위한 항만국통제 협력 합의 선박위치정보 공유 합의에 따라 선박 안전확보 가능



국토해양부는 러시아와 상대 국적 선박에 대한 항만국통제 점검 시 상호 긴밀히 협력하기로 합의함으로써 우리나라 선박이 보다 자유롭게 러시아를 입항할 수 있게 되었다고 밝혔다.

지난 10월14~15일 제주에서 개최된 제4차 한·러 해사안전정책협의회에서는 상대 국적 선박에 대한 항만국통제 협력 강화, 동해해역 운항 선박의 안전운항 확보방안과 선박평형수로 인한 동해해역의 해양생태계 교란을 방지하기 위한 양국 간 협력사항 등이 주로 논의되었다.

전 세계적으로 항만국통제가 강화되고 있고, 최근 국적선대의 규모가 급격히 팽창하면서 노후선도 큰 폭으로 증가하여 외국에서 출항정지처분을 받은 국적선이 크게 증가하고 있어 극동지역과 유럽지역을 아우르는 러시아와의 항만국통제협력 강화가 매우 중요한 실정으로 금번 합의를 통해

국적선이 보다 자유롭게 러시아를 입항할 수 있게 되었다.

또한, 그 동안 선박이 연안에서 50해리 정도 멀어지면 수신이 곤란했던 선박위치자동식별신호(AIS) 정보를 러시아와 실시간으로 공유하기로 합의함에 따라, 동해해역 내의 운항선박에 대한 위치추적이 가능하게 되어, 선박충돌사고를 피할 수 있도록 사전정보를 제공할 수 있는 등 안전운항관리가 한층 강화될 것으로 기대된다.

한편, 2012년부터 적용되는 선박평형수관리협약에 대비하여 동해해역에 대한 수중생물 위해도 평가 등을 실시하여 위해도가 낮은 경우에는 양국간을 운항하는 정기선에 대하여 협약적용을 면제하고, 부정기선에 대하여는 선박평형수 교환해역을 지정하기로 원칙적인 합의를 함으로써, 새로운 협약의 적용으로 해운활동에 지장이 초래되지 않도록 노력하기로 하였다.

특히, 금번 해사안전정책회의에서는 국적선 보호를 위한 항만국통제 협력 합의뿐만 아니라 지난 5월 중국과 황해를 운항하는 모든 선박에 대한 실시간 위치정보를 공유하기로 합의한 데 이어, 러시아와도 선박위치정보를 공유하기로 합의함으로써 우리나라 주변해역을 운항하는 선박의 안전 확보에 큰 의미를 갖는다.

세계 세 번째로 선박평형수 처리설비 국제승인 획득

최우수 성능, 경제성과 안정성면에서도 우수성 인정

한국해양연구원(원장 강정극)과 (주)테크로스가 공동으로 개발한 선박평형수 처리설비가 10월8일 영국 런던에서 개최된 국제해사기구(IMO) 제58차 해양환경보호위원회(MEPC) 회의에서 세계에서 세 번째로 국제승인을 획득하였다.

현재까지 선박평형수 처리설비에 대해 IMO의 승인을 획득한 국가는 우리나라, 노르웨이, 독일 3개국뿐이며, 이번에 우리나라가 개발한 설비는 지난 5월 유엔 산하 해양오염전문가그룹의 심사에서 최우수 성능을 나타내는 설비로 평가를 받았고, 다른 나라 설비에 비해 경제성, 안정성에서도 상대적으로 우수한 것으로 평가되고 있다.

선박평형수 처리설비는 외국항만에서 적재한 선박평형수 중에 포함된 외래수중생물을 전기·약품·자외선 등으로 처리하여 선박이 입항하는 항만에서 선박평형수가 배출되어도 생태계에 피해를 주지 않도록 하는 설비이다.

선박평형수 처리설비는 국제선박평형수관리협약이 발효(2010년 예상)하면 선박에 의무적으로 설치토록 되어 있어 각국이 경쟁적으로 개발하고 있는 설비로서 신조선뿐만 아니라 현재 운항 중인 국제항해 선박도 2016년까지 모두 설치하여야 한다.

국내에서 개발한 선박평형수 설비의 IMO 국제승인 취득에 따라 우리나라는 700여척의 국제항해 선박에 우수하고 저렴한 국산 설비를 설치함으로써 2,800억 원이상의 외화를 절약할 수 있을 뿐만 아니라 16조원대의 국제시장을 향해 매우

유리한 고지를 점령하게 되었다.

선박평형수 처리설비는 해양생태계의 훼손 및 피해를 막고, 선원, 선박의 안전을 확보하기 위해 유엔 산하 해양오염전문가그룹의 심사, IMO 해양환경보호위원회의 승인을 거쳐 최종적으로 정부의 형식승인을 받아야 생산하여 선박에 설치할 수 있다.

국토해양부는 올해 말까지 한국해양연구원과 (주)테크로스가 개발한 선박평형수 처리설비에 대하여 정부 형식승인을 시행하여 상용화 및 국제화를 촉진하기로 하였다.

정부는 이와는 별도로 2004년에 채택한 국제협약에 대한 국내 선박평형수 관리체제를 갖추기 위해 2007년에 선박평형수관리법을 제정하였고, 2010년에 협약 발효에 대비하여 2009년에는 시행령 및 시행규칙을 제정할 계획이다.

선박평형수(Ballast Water)란 선박에 짐을 싣거나 하역시 또는 공선(空船)상태에서 선박의 평형을 잡기 위해 선박내의 평형수탱크에 채우거나 바다로 배출하는 바닷물을 말한다.





금융위기 여파로 항만물동량 증가세 둔화 전망

오는 2011년 물동량, 당초 대비 2,300만톤 감소

세계금융위기의 여파가 장·단기적으로 국내외 경제에 미치는 영향이 심각할 것으로 예상되는 가운데 한국해양수산개발원(항만수요예측센터)은 장기 항만 물동량에 미치는 영향을 검토하고 전망치를 내 놓았다.

이번 전망치는 최근 금융위기가 물동량에 미치는 개략적 영향을 살펴보기 위해, 조정된 경제성장률 예측치와 원/달러 환율, 주위국 경제현황 등 제한된 자료를 활용하여 예측한 것이다.

동전망치에 따르면 2011년 우리나라 총항만물동량(유류제외)과 총컨테이너 물동량은 각각 8억 7,424만톤과 2,253만TEU로, 지난 4월 예측치와 비교시 총항만물동량(유류제외)은 약 2,268만톤(2.5%), 총컨테이너 물동량은 약 67만TEU(2.9%)가 감소할 것으로 전망되었다.

또한, 총물동량 감소 중 수입 총물동량 감소가 차지하는 비중이 70%로 수입물동량이 가장 큰 영향을 받는 반면, 컨테이너 물동량 감소의 경우는

환적 컨테이너가 40%를 차지하여, 환적물동량이 가장 큰 영향을 받을 것으로 전망되었다.

증가 추세인 경우, 지난 4월 예측시 2011년까지 총물동량은 연평균 4.6%, 컨테이너는 연평균 7.2% 증가할 것으로 전망되었으나, 금년에는 각각 4.0%와 6.5% 증가할 것으로 전망되어 증가세가 다소 둔화되는 것으로 나타났다.

국토해양부(장관 정종환)는 향후 항만수요예측센터를 통해 항만물동량을 상시 모니터링하고 그 결과를 항만개발 및 운영계획수립에 적극적으로 활용하여, 항만시설 과잉개발방지를 통한 효율적인 투자가 이루어지도록 지속 노력해 나갈 계획이다.

항만수요예측센터는 그간 제기되오던 항만물동량 예측 시스템 개선을 위해 지난 2006년 KMI내에 설립된 기관으로, 현재 항만물동량 상시 모니터링 및 예측업무를 국토해양부로 위탁받아 전담 시행하고 있다.

〈 총항만물동량(유류제외) 예측치 비교 (단위 : 천톤, %) 〉

구분	2011			2015			2020		
	금번 예측	당초 예측	증감	금번 예측	당초 예측	증감	금번 예측	당초 예측	증감
합계	874,239	896,918	-22,680 (-2.5)	1,013,667	1,043,362	-29,695 (-2.8)	1,194,825	1,245,293	-50,469 (-4.1)
수입	352,095	367,960	-15,865 (-4.3)	392,051	411,707	-19,657 (-4.8)	445,523	471,965	-26,442 (-5.6)
수출	198,854	200,474	-1,619 (-0.8)	242,771	247,515	-4,744 (-1.9)	296,208	310,000	-13,792 (-4.4)
환적	154,393	159,588	-5,195 (-3.3)	200,632	205,927	-5,294 (-2.6)	265,124	275,358	-10,234 (-3.7)
연안	168,897	168,897	0 (0.0)	178,213	178,213	0 (0.0)	187,970	187,970	0 (0.0)

관세청, 무역강국 도약위해 「WBC 2012 발전전략」 추진

RFID기술 적용, 통관절차 간소화 · 기업화물관리 효율화

관세청(청장 허용석)은 2일 우리나라가 세계최고(World Best) 무역강국으로 발돋움하기 위해서는 국가 정책적으로 관세행정상의 대대적인 변화가 필요하다는 인식 하에 World Best Customs 관세행정 발전전략(WBC 2012)을 추진해 나가기로 했다고 밝혔다.

이번 관세청의 「WBC 2012 발전전략」은 '신속한 통관 및 자율적 납세환경 조성'으로 기업의 물류비용을 지원하고, '물샬틈 없는 관세국경 관리'를 통하여 국민건강 및 사회안전을 철저하게 보호하기 위한 조치로서, 2012년까지 5대분야, 67개 과제의 차질없는 이행을 골자로 하고 있다.

관세청에 따르면 수출입기업의 대외 경쟁력 강화를 통한 경제회복과 일자리 확대를 도모하기 위하여 첨단 유비쿼터스 IT기술을 수출입 통관 행정에 접목하여 '보이지 않는 세관(Invisible Customs)', '종이서류 없는 전자통관(Perfect Paperless)', '글로벌 무역 원스톱 서비스(Global Single Window)' 체제를 구현할 계획이다.

2009년까지 63종에 이르는 관세행정 민원서류를 인터넷으로 제출할 수 있도록 하여 그동안 EDI방식의 민원처리에 따른 기업의 전송료 부담을 완화하고, 현행 종이문서로 유통 · 제출되고 있는 각종 운송 및 통관 서류를 전자문서화하여 무역서류의 완전 무서류화(Paperless)를 실현할 계획이다.

또한 최근 급성장한 "RFID(무선정보인식장비) 기술"을 통관절차에 적용하여 수출입화물의 흐름

을 자동 관리함으로써 통관절차의 간소화는 물론 기업의 화물관리 효율화를 극대화하기로 했다.

더불어, 무선 노트북을 활용, 세관 사무실이 아닌 수출입화물이 위치한 어떠한 장소에서라도 모든 통관절차를 완료하는 "Mobile Customs 체제"를 구현하는 한편, "글로벌 물류정보 포털시스템"을 구축하여 "Desk to Desk Visibility" 정보를 제공하는 등 기업의 효율적인 물류관리를 지원할 계획이다.

그동안 중복된 세관의 심사로 인한 기업불편 해소를 위하여 현행 분야별로 수시로 이루어지던 심사방법을 종합심사와 기획심사 방식으로 이원화하고, 기업의 자율적인 세액심사를 확대하는 등 기업의 자율성을 최대한 보장하면서도 불성실한 업체는 처벌을 엄격히 하도록 세관의 세액심사 행정을 대폭 개편할 계획이다.

또한, 기업의 납세편의 확대를 위해 법규준수도가 높은 업체는 신용담보 이용요건을 완화하는 한편, 신용담보, 월별납부, 일괄납부 사후정산제도 등 납세편의 제도 이용대상 업체를 실질적으로 확대할 계획이다.

아울러, 관세청은 세계관세기구(WCO), 미국, 중국, EU 세관당국 등과 긴밀한 세관협력력을 통해 국가간 불법 수출입물품의 이동을 효과적으로 통제하기 위한 구체적 국제협력 활동을 전개할 예정이다.

관세청은 "우리나라의 관세행정의 위치는 세계은행(World Bank)이 전세계 국가를 대상으로 실



시한 기업하기 좋은 환경평가에서 세관행정이 전 세계 12위를 차지해 대외경쟁력이 우수함을 증명하였고, ACI(국제공항협회)에서 해마다 평가하는 공항평가에서도 '05년 이후 연속 1위에 선정되는 등 선진 관세행정의 면모를 보이고 있다"고 말했다.

관세청이 이번에 발표한 WBC 발전전략을 성공적으로 실현하는 경우, 2012년에는 국제경영개발 연구소(IMD), 세계은행(World Bank) 등에서 평가하는 기업환경평가 부분(세관행정분야)에서 G7 수준인 세계7위로 도약하고, 공항만족도, 전자통

관체제 구축, 화물처리·수입통관 시간, 여행자통관 시간 등은 국제기구에서 권고하는 기준을 뛰어넘어 세계 최고수준을 달성할 것으로 전망된다.

또한 WBC 발전전략의 실현을 통해 국가 물류비용 약 3.6조원을 절감(기업비용절감 약 3조4천억, 세관행정비용절감 약 2천억)하고, 마약 및 불법 먹거리 차단, 지적권 보호 등으로 사회안전비용 약 6.3조원을 절감할 수 있을 것으로 관세청은 예상하고 있다.

국제해상위험물규칙 개정안 2010년 1월부터 의무화 금년말 국제해사기구에서 2008개정판 발행예정

화약류, 고압가스, 인화성, 가연성, 산화성, 독성, 방사성, 부식성 및 기타 유해성 물질의 포장위험물 해상운송 관련 국제기준 국제해상위험물규칙(IMDG Code) 제34차 개정안이 2008.5.7~16 기간중 런던에서 개최된 국제해사기구(IMO) 제84회 해사안전위원회(MSC)에서 채택되어 2010.1.1 국제발효 및 시행될 전망이다.

이번 개정안은 해상위험물운송 관련 육상관계자의 교육훈련 의무화, 환경유해물질과 해양오염물질의 판정기준 도입, 그동안 항공위험물에만 적용하던 총질량 30kg 이하 극소량 위험물(Excepted Quantities)의 규정 적용, 해상운송에 있어서 국제원자력기구(IAEA)의 방사성물질운송규칙 관련 규정에 대한 통일·조화, 유기과산화물 표찰의 변경, 액체용 중형산적용기의 진동시험 추가, 인화성 액체 적재구획의 방폭요건이 적용되는 인화점 기준이 23°C이하에서 23°C미만으로 변경 등을 주요내용으로 하고 있다. 그리고 현행 위험물목록에서 품명, 용기등급, 부표찰 및 특별요건 등 총 1,731개 항목을 수정하였다.

이와 관련 국토해양부(장관 정종환)는 10월29일 오후 한국선주협회에서 해운회사, 위험물 제조, 창고 및 무역 업체, 학계와 관련 단체 전문가 등 30여명이 참석한 가운데 "국제해상 위험화물운송 안전정책 세미나"를 개최하여 국제기준의 최신동향과 관련 국내법 정비계획 등을 설명하고, 위험화물 운송관련 업무추진 효율향상 및 안전사고 예방을 위한 정책방향과 발전방안 등에 대하여 다양한 의견을 청취하였다.

또한, 국토해양부 관계자에 따르면 연말에 국제해사기구(IMO)가 이번 2008년 국제해상위험물운송규칙 개정판을 발행 및 판매할 예정이며 동 국제기준이 강제화되기 이전 내년 말까지 국내 "선박안전법"과 "위험물선박 운송및저장규칙"을 개정할 것이라고 밝혔다.

국제해상위험물규칙이란 국제해사기구(IMO)에서 1965년에 제정한 위험물 분류, 위험물 표시·포장·적재·격리기준, 용기 등에 관한 국제기준을 말한다.

선진국들의 물류보안 강화에 대응하기 위한 세미나 개최

민관학 합동으로 선진 물류보안제도 도입 등 정책 논의

『2008 민·관·학 합동 국가물류보안정책 세미나』가 11월5일부터 6일까지 경기도 가평 소재 한바다연수원에서 국토해양부, 국가정보원, 지식경제부 및 관세청 등 관계기관 공동으로 개최되었다.

이번 세미나는 세계해사기구와 세계관세기구 등 국제기구와 미·EU 선진국들의 물류보안 강화 추세에 대응하기 위하여 선진 물류보안제도 도입 등 향후 정책 추진방향 등을 논의하기 위해 마련되었다.

2001년 9·11 테러사건 이후 미국을 중심으로 한 국제사회는 공·항만 등 주요 물류거점에 대한 보안조치를 대폭 강화해왔으며, 최근에는 특정 물류거점 뿐만 아니라 내륙운송·통관 등 공급사슬망 전체에 걸쳐 테러위험을 최소화하기 위한 노력을 해왔다.

아울러 이러한 보안조치의 강화로 인한 물류흐름의 저해를 방지하기 위하여 선진국들은 스마트 컨테이너 개발, 전자봉인시스템 개발 및 기술 표준화 등 관련 연구개발사업에 대한 투자확대는 물론 시장선점을 위해 최선의 노력을 다하고 있는 상황이다.

우리나라의 경우 『국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률』제정·시행(08. 2) 등 관련 국제협약의 국내법 수용 등은 차질 없이 이루어지

고 있으나, 물류사슬망 전체에 걸친 국가차원의 종합적 관리나 새롭게 부상하고 있는 물류보안산업에 대한 투자 등은 이제 걸음마 단계에 있는 상황이다.

이러한 상황에서 금번 세미나 개최는 물류보안에 관한 국제동향을 민·관·학이 같이 공유하고 물류보안을 단순히 비용측면에서만 접근하지 않고 우리나라 물류산업의 새로운 경쟁력 확보차원에서 바라볼 수 있는 계기를 마련하였다.

한편, 세미나에는 한국해양수산개발원, 관세무역개발원, 한국선급, 무역협회, 수출입업체, 화주, 선사, 선박대리점, 부두운영 업체 보안장비 제작업체와 물류보안제도 도입시 영향을 받는 물류공급망업체 및 학계 관계자 등 70여명이 참석하였다.

또한, 국토해양부, 지식경제부, 관세청, 인하대학교, 한국해양수산개발원, 한국교통연구원, 관세무역개발원 등 물류전문가들을 발표자 및 지명토론자로 구성하여 심도있는 토론을 통해 국내 물류보안제도 통합방안 및 향후 정책추진방향 등에 대해 집중 논의하였다.

정부는 세미나에 참석한 한국무역협회·한국물류협회 등 관련 업·단체의 의견을 수렴하여 향후 국가물류보안정책 수립시 적극 반영할 계획이다.



‘2008인천국제물류산업전람회’ 송도컨벤시아서 개막

‘제1회 인천국제물류포럼’ 첫 개최로 눈길 끌어



대한통운, 대우로지스틱스, 선광, 삼영물류, 맥스피드 등 국내 주요 물류업체들과 물류장비업체, 물류시스템업체 등 110개사가 참가한 '2008 인천국제물류산업전람회(InterLOGIS 2008)'가 10월 7일 송도컨벤시아에서 개막했다.

인천광역시와 한국무역협회가 주최하고 인천관광공사, 국제물류하주지원단이 주관한 이번 전시회는 총 351개 부스가 설치됐으며 10월10일까지 △공항만 물류시스템 및 기업관 △종합물류 및 3PL기업관 △u-IT 클러스터관 △물류시스템 및 기자재관 △물류운송·수송 및 하역장비관 △RFID/USN 및 IT 솔루션관 △물류부동산·컨설팅관, 물류시설 유지보수관 등 다양한 물류관련 품목을 선보였다.

특히 이번 전시회에서 눈길을 끄는 것은 '제1회 인천국제물류포럼'이다. 8일부터 송도컨벤시아 프리미어볼룸에서 열리는 인천국제물류포럼은 '동아시아 물류협력 과제와 전망'을 주제로 했다.

첫째 날에는 Datin Paduka O.C Phang 국제항만협회 회장이 '21세기 동아시아 물류산업의

미래와 협력과제'를 주제로 기조연설을 하며 세션1에서 △항만의 역량 증대를 위한 인프라 투자(대한통운 김세중 국제물류본부장) △도시와 항만 간 균형 있는 발전(일본 동경항 부두(주) 키요하루 이와타키 부사장) △항만간 협력을 통한 지역경제 향상 및 특성화된 국제물류사업(중국 연태항집단 유한공사 지샤오보 총경리)이 주제 발표했다.

세션 2에서는 △항만지역화-아시아 항만의 새로운 국면을 향하여 (미국 Hofstra대학 Jean-Paul Rodrigue 교수) △공급망 통합을 위한 물류 서비스 제공자들의 역할 : 아시아의 전망(Asia Pacific Frost&Sullivan Director R.Gopal) △에너지 산업과 연계한 항만 클러스터 구축과 영향(중앙대 이충배 교수) 등 세계적인 석학들의 발표가 이어졌다. 특히 스페셜 세션에서는 인천신항 1-1단계 컨테이너터미널 운영 사업자 선정을 위한 설명회가 진행되었다.

둘째 날(9일)에는 '중국물류 환경변화와 한중기업 윈-윈전략'이란 주제로 △중국의 물류산업 발전현황 및 추이와 정책환경(중국교통운수협회 Wang De Rong 부회장) △중한 물류기업간 윈윈 전략(중국 원성집단 Huang Yuan Xin 총재) △한중 물류산업 발전과 한국 물류기업 진출방안(한국교통연구원 노홍승 박사) △한중 물류협력의 문제점 및 개선방안(동의대학 조삼현 교수) 등이 주제 발표되었다.

이어 토론회가 끝난 후 국내외 주요 참가자들은 인천항 선상투어를 통해 북항과 남항, 인천대교 건설현장, 인천신항 건설 예정지 등을 시찰했다.

TDA 겐지 사장, 부정기선시황 2010년 2/4분기에 회복 ‘세계금융 위기와 드라이벌크 사이클’ 기고통해 전망

일본 부정기해운통계서비스를 제공하는 TDS(Tramp Data Service Co.,Ltd.)의 예비하라 겐지 사장은 부정기선시황이 오는 2010년 2/4분기에 회복될 것으로 전망했다.

겐지 사장은 최근 일본해사신문에 기고한 ‘세계금융 위기와 드라이벌크시황 사이클’에서 이같이 예측했다. 다음은 기고문의 요지이다.

미국발 세계금융 위기에 따른 글로벌리스크 증대로 세계경제가 급속도로 침체됨에 따라 철강원료와 석탄 등의 해상물동량의 성장에 급브레이크가 걸렸다.

FFA(해운선물)나 선박펀드에 유입되었던 투자펀드의 자금도 시장불안으로 철수했다. 국제상품시세 뿐만 아니라 해운 및 조선부문의 경기악화가 장기화될 것으로 예상되는 등 리스크가 증대되고 있다.

금년의 해운시황, 특히 드라이벌크시황을 보면, 예전 같으면 10월부터 성수기에 접어들면서 수요가 급증함으로써 전반적으로 시황이 상승세를 나타냈지만 금년 8월 이후부터는 주요 선형이 수역을 불문하고 일제히 가파른 하락세를 보였다. 이러한 경우는 과거에도 전례가 없는 것으로 지속적으로 하락함으로써 계선점 이하로 악화됐다.

그동안 5년 이상이나 지속되어 온 「드라이벌크 붐」은 완전히 자취를 감추고 하향조정국면에 집입했다고 단정 할 수 밖에 없다.

드라이벌크시황의 호·불황을 판단하는 기준으

로 BDI지수가 있는데, 동 지수의 월간 평균지수 추이를 보면 2006년 1월 2,263포인트에서 2008년 5월에는 1만843포인트로 약 30개월간에 4배 이상 상승했다.

이후 7월에 1만포인트 대로 하락했으며, 이같은 하락세가 지속되어 10월24일에는 1,102포인트로 5개월 남짓의 짧은 기간에 피크대비 10분의 1 수준으로 폭락했다. 월간 환산에서도 2,104포인트로 4분의 1 이하의 비정상인 저수준으로 급락했다.

지난 2006년 봄부터 2008년 5월까지 시황이 강세를 유지한 것은 △철강 원료부문의 해상물동량이 크게 증가한데다 △플라시보 효과, 즉 심리적인 측면에서 거액의 투자자금이 FFA 등을 통해 시황을 떠받쳤기 때문으로 분석된다.

사실상, 작년 9월부터 금년 6월까지 미국발 서브프라임 문제로 투자처를 잃은 투기자금이 대거 드라이벌크 FFA 거래시장에 유입됨으로써 순간적으로 17만DWT급 내외의 케이프사이즈 벌크선의 1일 용선료가 20만달러대의 기록적인 수준을 유지할 수 있었다.

그러나 중국 북경 올림픽 개최를 앞둔 올여름 이후는 미국 경기의 변조와 헤지펀드의 자금유출 등으로 인한 세계적인 금융대란으로 40조원 이상의 자산이 증발했다.

더구나, FFA를 지렛대로 하고 있던 용선시황의 과열에 대한 경계감이 투자자들 사이에 퍼지면서 급격히 하락하기 시작하여 8월에 시황조정을 거



친 후 9월 이후 하락세를 지속하고 있다.

특히, 시장심리는 매우 약한 것으로 장기에 걸쳐 호황이 계속된 관계로 이제 바닥이 아니냐는 경계심이 시장 참가자 사이에 발생하는 경우가 있어 극심한 불황기에도 반대의 심리가 작용한다.

제2차 세계대전 이후부터 최근까지 약 60년간(1949년 1월-08년 9월)을 되돌아 보고 부정기선 시황의 분석작업을 시도하면, 드라이벌크부문에 14회의 시황순환이 나타나 1회의 사이클에 4년정도의 기간이 소요되는 것으로 분석되었다.

해운시황 뿐만 아니라, 국제거래 시장에서 정해지는 모든 상품서비스 가격은 그때 그때의 수급관계의 변동에 따라 일정한 주기에 깨끗한 곡선을 그리는게 대부분이다.

해운경영의 실무에 종사하는 경우, 가장 중요시 되는 것은 시황수준과 방향일 것이다.

과거 60년 가까운 시황추이를 되돌아 봐도, 1970년대에 있어서의 닉슨쇼크, 그리고 제1차 석유위기, 게다가 1980년대들어 직전에 발발한 제2차 석유위기 등 경제적 영향은 1980년대 전반까지 다방면에 이르렀다.

즉, 1981년 이후에는 원유가 상승에 기인한 세계적인 인플레이를 수반하는 세계동시불황(스태그플레이션 : Stagflation)에 휩쓸려 1982년에는 핸디사이즈의 대량발주를 기폭제로 한 신조선붐이 과열돼 1986년까지의 제9순환기(1982년 12월-1986년 7월)에는 수급관계가 항시 악화되었다.

당시, 부정기선 각사의 경영도 급격한 달러 하락과 엔고, 그리고 1995년의 멕시코 경제위기 등으로 장기간에 걸쳐 저공비행을 계속하지 않을 수 없었다.

최근까지의 이른바 BRICs(신흥경제국)붐을 포함한 순환론적인 견지에서는 21세기에 들어가고 나서도 시황순환의 사이클을 밟아 온 것은 틀림 없다.

과거 14회의 시황순환은 그때 그때의 국제정세, 돌발적인 팩터에도 착란되고, 순환기간은 일정은 아니었지만, 확대 및 후퇴 월수의 평균을 산출해 보면, 확대 기간은 평균 20개월, 후퇴 기간은 28개월에 전기간의 평균은 재고순환과 거의 같은 48개월(4년) 사이에 들어가는 것이 흥미롭다.

세계의 경제구조가 어수선하게 변화하고 있는 이상, 각 시황순환의 사이클은 결코 같은 주기는 아니고 당연한 일이면서 단순하게 장래에 막연히 좋아진다고 보는 것은 리스크관리에 도움이 안된다.

그러나 굳이 과거 14회의 확대 및 후퇴의 평균기간을 장래 연장하는 것으로 유추해 본다면 10월 현재의 드라이벌크시황은 2006년 제2/4분기(6월)를 기점으로 15번째의 순환사이클의 중간 과정에 위치하고 있다고 추측된다.

또 이번 사이클의 피크는 금년 제 1/4분기또는 제2/4분기의 사이에 형성되어 있을 가능성이 높고, 제3/4분기(7-9월)부터 후퇴 조정국면에 들어 있다고 추정할 수 있다.

따라서 경기순환론적인 견지로부터 향후를 간파하면 2010년 제1/4분기까지의 약 21개월간은 소폭적인 하향곡선을 그릴 것으로 분석된다.

그리고 16번째가 되는 다음 번의 다이내믹한 시황순환은 늦어도 2010년 제2/4분기(4-6달) 이후부터 시작되어, 2011년 제1/4분기경에 피크를 맞이하는 것으로 예상된다.

중국, 수출입화물 사전신고제도 내년 1월부터 시행

컨테이너선 선적 24시간전 화물정보 제출 의무화

중국이 내년 1월부터 수출입화물에 대해 화물 정보의 사전신고 제도를 도입한다.

선적 24시간전의 화물정보 제출규칙(24시간률)을 골격으로 한 동 제도는 미국이 테러대책을 목적으로 2003년 2월 본격 운용을 시작했으며, 2004년에 캐나다, 2007년에 일본과 멕시코도 시행하고 있다.

유럽연합(EU)은 2009년 7월부터 도입한다.

중국에서는 오는 12월 상순에 시범운용을 개시하여 도입 후 3개월간은 벌칙을 적용하지 않을 전망이다. 수입화물에 대해서는 화물적체가 우려되고 있다.

중국의 세관당국인 해관총서는 제172호령으로 24시간률을 포함시킨 동법을 2009년 1월 1일부터 시행한다고 발표했다. 홍콩과 마카오는 이 료를 적용하지 않는다.

선박, 항공기, 트럭, 철도에 대해 신고기한을 설정하고 있어 컨테이너선으로 수출입하는 화물은 선적 24시간전까지 정보제출이 필요하게 된다고 한다.

12월8일부터 심천항의 컨테이너터미널에서 시행에 들어갈 예정이다.

중국판 24시간률의 주요골자를 보면, 중국의 수입화물에 대해서는 △컨테이너선은 선적 24시간 전까지 △재래선은 중국도착 24시간 전까지 △항공기의 경우 비행 4시간까지는 이륙까지 △철도는 최초 목적역 도착 2시간전까지

신고토록 했다.

수출의 경우는 △컨테이너선은 마찬가지로 선적 24시간 전까지 △재래선은 선적 2시간 전까지 신고하면 된다.

또 선적항에서의 본선입항 스케줄의 제시도 의무화 한다. 우선 도착예정 시간을 통보하고 착안 30분전에 최종 도착시간을 보고해, 마지막에 실제의 도착시간을 통지토록 3단계로 보고하도록 하고 있다.

미국이 24시간률을 도입한 것은, 테러 행위에 사용되는 혐의가 있는 화물을 사전에 수출지측에서 검출, 선적을 저지하는 것이 목적이다.

북미 3개국은 정보의 제출기한을 선적 24시간 전으로 설정, 일본은 기본적으로 입항 24시간전이라고 정했다. 이에 따라, 수송사업자는 적하목록 전자 신고하고 있다.

세관예의 적하목록 정보제출은 입항 24시간 전이 일반적이었다. 그러나 미국과 같은 사전신고제도의 보급으로 해운회사는 적하목록 정보의 작성 시기를 본선의 출항 후부터 출항 전으로 앞당겨야 한다.





상하이항, 컨물동량 성장 둔화 국제해운센터 구축 비상 대외교역 성장둔화, 화물확보 경쟁 격화 등 원인제공

상하이항은 계속적인 물동량 증가에도 불구하고, 최근 들어 컨물동량 성장세 둔화로 인해 대책 마련에 부심하고 있다.

최근 KMI가 발표한 자료에 따르면, 지난 1996년 국제해운센터 발전전략 수립이후 상하이항의 컨처리량은 연평균 26.7%의 성장률을 보이고 있다.

특히 2007년에 2,615만teu를 처리하여 홍콩항을 제치고 세계 2위 컨테이너항만으로 등장한 데 이어, 금년에는 3,000만teu를 처리하여 싱가포르항을 추월하면서 세계 1위 컨테이너항만으로 부상한다는 야심찬 계획을 세운바 있다. 9월말 기준 상하이항은 총 42개 컨테이너 선석, 안벽길이 12,000m로 연간처리능력은 1,900teu를 유지하고 있다. 컨처리량 증가세가 지속적으로 둔화되고 있는 것은 세계경기의 위축과 위안화 절상 등에 따른 대외교역의 성장 둔화와 함께 인근 닝보-저우산항 등과의 화물확보 경쟁 격화와 항만 자체 화물집하 및 운송체계 미흡때문인 것으로 풀이된다.

특히 최근 양자강삼각주 주변 항만의 컨테이너 처리량 증가세가 둔화되고 있는 가운데, 닝보-저우산항은 상하이항보다 높은 성장률을 기록하고 있으며, 렌윈강항은 2007년 53% 고성장에 이어 금년 들어서도 64%에 달하는 경이적인 성장률을 기록하고 있다.

또한 2006년 상하이항의 컨처리량이 2,000만 teu를 돌파하면서 항만으로 향하는 모든 도로가 컨테이너트럭으로 인한 심각한 적체현상을 보이기 시작했으며, 향후 컨처리량이 3,800만teu에 달할 경우 항만의 집하능력이 한계에 이르고, 교통망도

마비될 수 있다는 전문가들의 연구결과도 있다.

양자강삼각주 지역의 토지 및 인건비 상승, 내륙 지역 교통인프라 개선, 중서부 지역 개발정책 등으로 기존 제조기지들이 중북부 지역으로 이전하는 추세도 상하이항의 성장 둔화를 부추기고 있다.

이러한 둔화세를 막기 위해 중국 정부는 상하이의 국제금융 및 국제해운센터 구축을 가속화하기 위한 수정안을 적극 검토하고 있다.

한편, 전문가들은 상기 정책들의 일괄적인 승인 보다는 점진적인 추진을 전망하고 있으며, 그 중 집화운송체계의 개선과 최첨단 해운서비스체계의 구축이 우선적으로 추진될 것으로 예상하고 있다.

상하이항은 과도한 경쟁으로 인한 경쟁력 약화 방지를 위해 최근 인근 항만과의 협력을 적극 강화하고 있다.

그 외의 지역경제 특히 양자강삼각주 지역을 포함한 연해 경제지역의 통합화가 급 진전을 보이는 가운데, 가장 우선적인 정책과제로 인프라의 공동 구축이 적극 추진되고 있으며, 한국, 일본 등 인접국가 항만의 경쟁 압박도 항만협력을 부추기고 있다.

국제화 전략은 2006년부터 본격 가동되어 같은 해 9월 벨기에 2위 항만인 지브루게(Zeebrugge) 항 컨테이너터미널의 지분 40%를 매입했으며, 최근에는 베트남 등 아세안 국가 항만개발에 관심을 보이고 있는데, 해외투자를 통해 글로벌 항만 네트워크를 구축하고 최종적으로는 글로벌 터미널 운영사로 성장하자는 계획이다. 이에 우리나라 항만도 상하이항의 이러한 발전전략을 감안하여, 이에 적극 대응하는 방안을 마련해야 할 것이다.

세계 5위 벌크선사 조디악, 케이프 20척 운항정지 결정

주요항로 평균 용선료 급격한 하락으로 계선점에 도달

최근들어 벌크선운임이 지난 2003년 초반수준으로 폭락함에 따라 철광석 수송선인 케이프사이즈 벌크선의 계선을 적극 추진하고 있다.

외신에 따르면, 세계 5위의 벌크선사인 이스라엘계 대기업 해운그룹인 조디악마리타임사는 최근 자사 소속 케이프사이즈 벌크선 20척에 대해 일시적으로 운항을 중단기로 결정했다.

이와함께 세계 3위의 벌크선사인 일본의 MOL도 케이프사이즈 벌크선을 중심으로 운항중단을 적극 검토하고 있다.

10월15일자 런던 시장에서 케이프사이즈의 주요 4개항로 평균 용선료는 지난 2003년 초 수준인 1일당 1만3,070달러까지 폭락하여 일부 항로의 경우는 현행 운임수입으로는 운항경비를 조달할 수 없는 「계선포인트」에 거의 진입했다.

최근 부정기선 시황하락은 중국, 인도 등 경제신흥국의 자원수요를 반영하지 않는 일시적인 냉각이라는 견해가 지배적이다.

즉, 해운시장의 실물 보다는 심리적인 요인에 의한 시황하락이라는 것이다.

해운시장 관계자들은 대형선사들의 케이프사이즈 벌크선 운항정지 조치는 금융시장 불안으로 급격히 하락한 부정기선 시장에 대한 대항조치로서 다시 자원수요가 증가하는 단계에서 시황상승으로 전환되는 기폭제가 될 것으로 전망하고 있다.

현재, 세계에서 운항중의 10만DWT 이상 케이프사이즈 벌크선은 약 800여척이며, 이 중 시황급락에 따른 운임폭락으로 운항코스트를 조달할

수 없는 계선포인트의 대상이 되는 것은 스팟용으로 배선되고 있는 미계약 자유선박이다.

이미 해운선사와 철강메이커간에 장기수송 계약을 체결한 선대는 계약 운임이 고정되어 있기 때문에 운항정지의 대상이 되지 않는다.

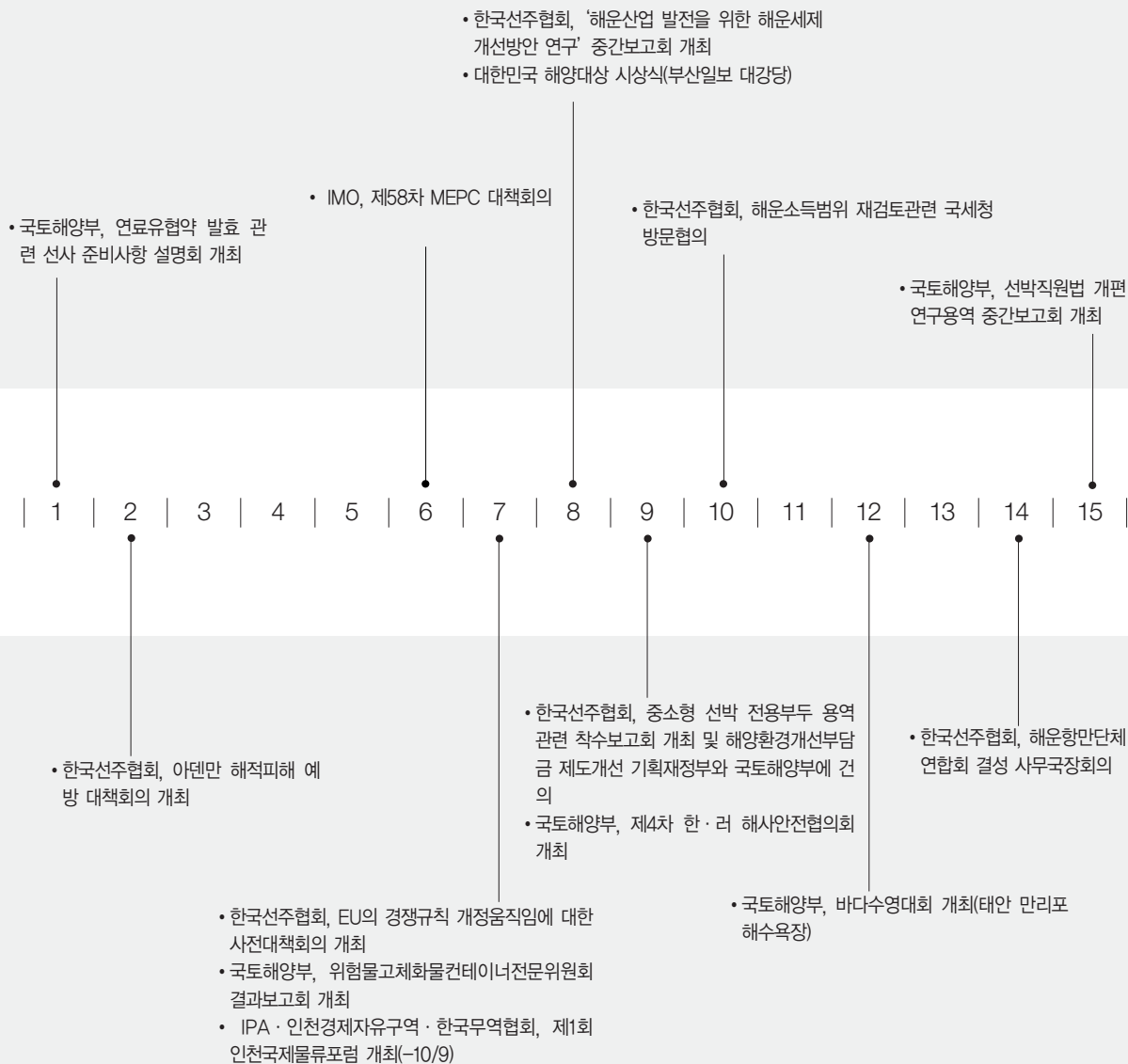
해운전문가들은 운항정지의 움직임이 있는 브라질항로이다. 현재, 브라질-일본간의 철광석 운임은 1톤당 25달러(15만중량톤 환산)로 전년동기의 85 달러에 비해 30% 수준까지 하락했다.

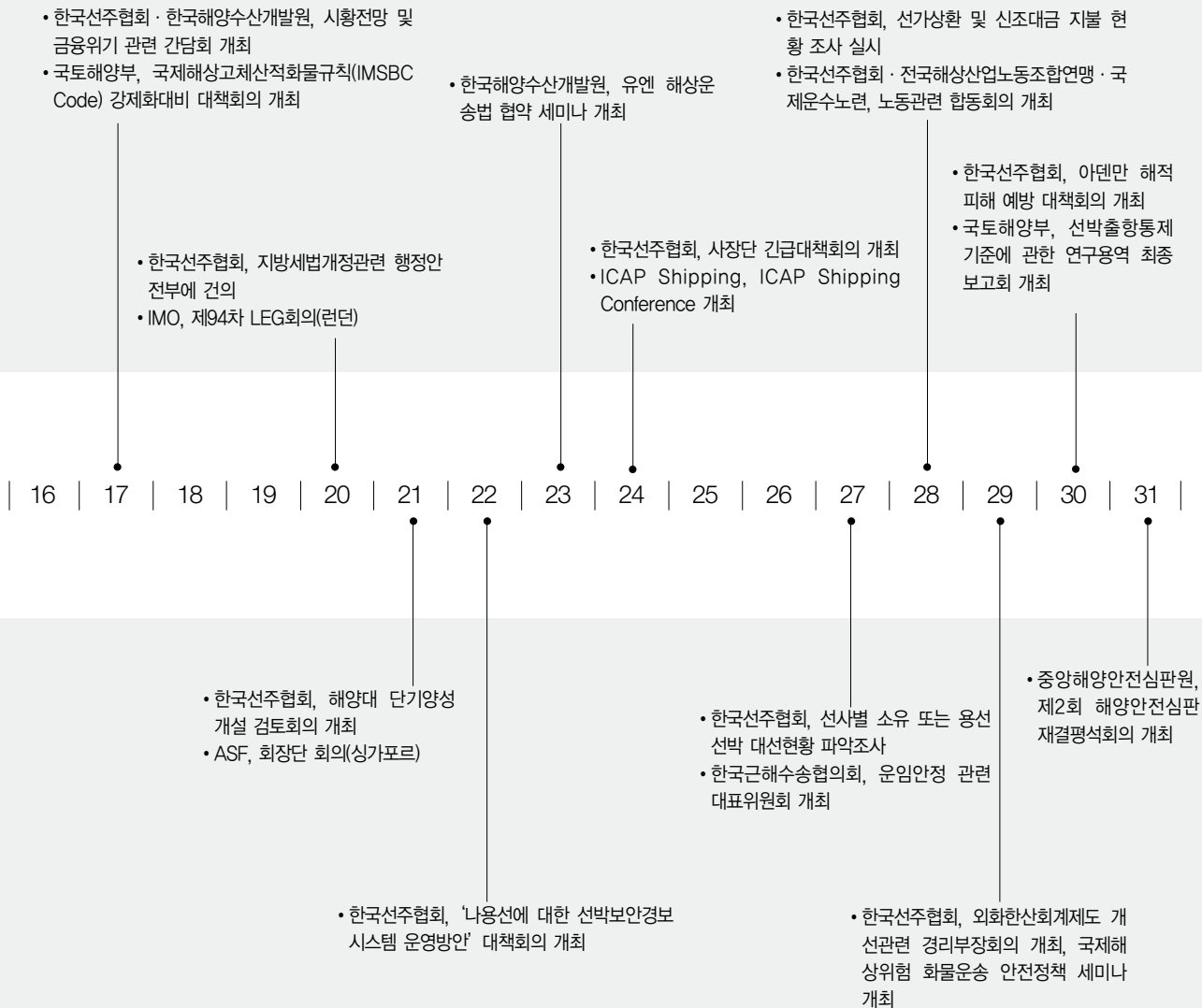
선박 연료유(벙커)는 여전히 1톤당 500달러 전후의 고수준인데 반해 운임수입은 급격히 감소함에 따라 운항선박의 연료비를 감당할 수 없는 사례도 나오고 있다.

선박의 운항정지나 계선은 원래 오일쇼크 등 해상화물의 이동이 극단적으로 정체했을 경우에 해운회사가 취하는 조치이다.

그러나 이번 해운선사의 운항정지는 중국, 인도, 브라질 등의 자원 수요 및 공급국간에 화물이동의 잠재수요가 높은 단계에서 실시되고 있다는 점에서 귀추가 주목되고 있다.







해운 2008. 10

2008년 11월 13일 인쇄

2008년 11월 17일 발간

발행인 이진방

편집인 김영무

발행처 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