

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국선주협회 · NH투자증권, 상호 업무협약서 체결	2
선협, EU 해운협정규칙 개정초안 검토의견 EC에 제출	4
선협 · 무협, 선하주 협력관계 증진위한 선하주협의회 개최	6
한국선주협회 · Marine Money, 선박금융포럼 공동개최	8
KMI, '2009년 KMI 세계해운전망과 대응방안' 발표회 개최	14

해운이슈	16
미국발 금융대란의 여파로 세계 정기선시장 침체 지속	16

업계동정	24
------	----

해사정보	33
한진해운, STX팬오션 등 국적외항선사 수출의 탑 수상	33
한-중 해운회담에서 한중컨항로 전면개방 잠정유보 합의	35
해양부, 물류에 무선인식기술 적용, 화물흐름 실시간 파악	38
조선시장의 신조선 발주취소, 글로벌 철강업계 강타	41
일본선협, 해상자위대 함정 소말리아 조기파견 요망	42
세계 주요지, 세계 철강시장 및 해운시장 전망 내놓아	45

해운일지	46
------	----

한국선주협회 · NH투자증권, 상호 업무협약서 체결 국적외항선사 유동성 지원 공동프로젝트 설명회도



급방안을 다각적으로 모색하기로 하되, 해운업계의 상황을 고려할 때 무엇보다 최대한 빠른 시간 내에 유동성이 공급되는 것이 긴요하다는 점에 대해 인식을 같이 하고, 신속히 추진키로 했다.

또 양 기관은 현재 유동성 공급방안의 하나로 자산관리회사를 설립하

한국선주협회(회장 이진방)와 NH투자증권(주)(대표이사 정희동)은 11월19일 선주협회 회의실에서 만나 해운업계가 겪고 있는 유동성 부족 사태를 해소하기 위해 공동 노력하기로 하고 상호 업무협약서를 체결하였다.

양 기관이 이같이 업무협약을 체결한 것은 미국발 금융위기 및 주요국의 경기침체 등의 여파로 해상물동량이 급감하면서 외항해운업계의 유동성을 지원하기 위해서이다.

이날 이진방 회장은 "이번 MOU 체결은 무분별한 선박매각을 방지하는 동시에 일시적으로 유동성 부족을 겪고 있는 선사를 대상으로 환매조건부로 유동성을 공급해 급한 불은 끄자는 것이 주된 의미"라며, "해운업계의 문제는 미국발 금융대란에서 비롯된 것으로 최근의 위기만 넘기면 충분히 정상화 될 수 있다"고 말했다.

양 기관은 해운업계에 대한 효과적인 유동성 공

여 해운업체가 보유한 선박을 환매조건부로 매입하는 방안이 유력하게 검토되고 있는 것으로 알려지고 있다.

한편, 국적외항선사들의 유동성을 지원하기 위한 프로젝트인 '선박자산관리회사'가 내년 1/4분기 중에 설립될 예정이다.

한국선주협회와 NH투자증권은 11월21일 협회 대회의실에서 해운선사 관계자 약 200여명이 참석한 가운데 해운회사의 안정적 발전을 위한 '환매조건부 선박 SLB프로그램'에 대한 설명회를 가졌다.

이날 설명회에서 한국선주협회 김영무 전무는 "아시겠지만, 10년전 IMF 당시 해운선사들이 부채비율 200%를 맞추기 위해 선박 약 120여척을 그리스와 독일 등의 선주들에게 헐값으로 매각한 이후 비싼 값으로 매입하는 과오를 겪은 바 있다"며 "지금 해운업계의 경영위기는 미국발 금융위기와 중국의 철강수입 금지에 따른 것으로 똑같은 일이 다시

발생해서는 안된다.”고 말했다.

김 전무는 또한 연간 2억톤 규모의 브라질 철광석을 운송하는데 케이프사이즈 선박 300여척이 투입되고, 국적선도 약 40여척이 투입됐으나, 미국발 금융대란으로 인한 세계경기의 급격한 침체로 물동량이 크게 감소하여 해운선사들이 어려움을 겪고 있다”고 설명했다.

그러나 김 전무는 “중국이 연초에 회의를 통해 당해년도에 확보해야 될 필요물자를 확정하기 때문에 춘절 이후에는 반등할 것이라는 전망도 나오고 있다”며, 내년 초까지는 최소한 버텨야 할 것으로 보인다고 밝혔다.

김영무 전무는 11월21일 오전 지경부에서 해운·조선·은행·투신사들과 해운전망에 대한 회의를 가졌으며, 전 세계적으로 신조 발주 선박 150여척이 취소되는 등 취소물량이 늘어남에 따라 2010년 과잉공급에 대한 우려가 해소되고 또 다른 호황이 있을 것으로 기대된다고 말했다.

이후 NH투자증권에서는 ‘환매조건부 선박 SLB(Sale&Lease-Back) 프로그램’을 설명했다.

SLB구조는 해운회사와 선박자산관리회사간 선박매각·임차·환매 방식으로 이루어진다. 선박매각은 해운회사가 보유한 자기명의로의 선박을 선박자산관리회사에게 평가액의 일정비율로 매각하고, 임차는 선박자산관리회사가 매입한 선박을 해운회사가 리스료를 지불하는 것으로 임차하는 방식이며, 환매는 리스기간 종료 후 해운회사가 미리 약정한 가격으로 선박을 환매하게 된다.

대상선박은 해운회사 명의로 보유한 선박으로 BBCHP나 리스회사 명의 등 차입금 상환 후 소유권 이전이 가능한 선박을 포함하여 선박자산관리회사 매입금액 대비 차입금이 일정수준 이하인 선박, 선박의 연령과 T/C, COA 계약여부 등을 추가적으

로 고려하여 운용이 가능하다.

선박매각 가격은 선박의 규모와 선박의 연령, 주요 거래 내역 등을 종합적으로 고려하여 판단하되, 전문기관을 통해 그 가치를 평가하게 된다.

리스는 3년으로 하고 1회에 한하여 2년 연장이 가능하며, 환매기준 가격은 선박매각금액의 일정수준으로 한다. 이자율은 기준이자율과 Risk Premium을 포함하며, 상환방식은 균등형과 거치형 등 다양한 형태의 상환방식의 적용이 가능하다.

선박환매는 계약만기시에 해운회사가 선박을 선박자산관리회사로부터 되사가는 형식으로 환매기준 가격과 이익분배금을 합하여 환매가격으로 책정한다.

NH투자증권은 11월21일 SLB프로그램을 설명하고, 11월 26일까지 선사들이 매각할 선박에 대한 요청자료를 개별적으로 받고, 12월중에 프로그램을 확정한 후 2009년 1월 선박자산관리회사를 설립할 계획이다.

NH투자증권 관계자는 “이번 설명회는 SLB프로그램을 소개하는 차원에서 마련됐기 때문에 보다 구체적인 내용을 발표하지 못하지만, 설명회에 참석한 해운선사들에게는 이메일을 통해 상세한 자료를 발송하겠다.”며 “참여를 희망하는 업체는 11월 26일까지 참여의향서와 요청자료를 팩스나 이메일을 통해 제출해 달라”고 요청했다.



선협, EU 해운협정규칙 개정초안 검토의견 EC에 제출

해운연합에 대한 독점금지법 면제의 기본 틀 존속건의

한국선주협회(회장 이진방)는 11월19일 EU 해운협정규칙 개정초안에 대한 검토의견을 구주집행위원회(EC)에 제출하고, 해운연합에 대한 독점금지법 면제의 기본 틀이 유지, 존속되기를 희망했다.

먼저, 협회는 검토의견을 통해 국제해운산업부문의 다양한 요구를 만족시켜 주고, 더 나아가 세계경제의 건전하고도 지속가능한 성장견인을 촉진하는 우호적인 환경을 조성하기 위해 노력하는 구주집행위원회의 노력에 대해 감사의 뜻을 전했다.

협회는 검토의견에서 구주집행위원회가 '2006년 9월25일자 규칙 제4056/86호를 폐지하는 구주이사회 규칙 제1419/2006호'를 반영하여, 정기선 해운연합에 대한 독점금지법 포괄면제 제도를 개정해야하는 동기와 이유에 대해 동의한다는 뜻을 밝혔다.

그러나 협회는 규칙초안에 대해 국제정기선산업에 부정적인 영향을 끼칠 수 있고, 대규모 투자, 연료유 가격 상승 및 불안정한 경제환경 등의 난관을 극복하기 위한 목적상 공동운항협정의 체결 등 운송인이 좀 더 융통성이 필요한 시점에 포괄면제의 효용을 상당히 감소시킬 우려가 있는 만큼, 개정초안에 대한 검토를 요청했다.

특히, 협회는 검토의견을 통해 현재 집행위원회의 내부 채택절차를 거치고 있는 규칙초안이 정기선 시장에 대한 곡해와 부적절한 분석에 근거했다는 점과 이러한 분석들이 포괄면제제도에 적용 시장뿐만 아니라 미적용 시장에서의 경쟁까지 평가해야 한다는 결과를 초래하였다고 지적했다.

이에 따라 협회는 동 위원회의 검토과정에서의

재검토를 요청했다.

협회는 전 세계의 이해당사자들 즉, 선주, 하주 및 정부들이 해운연합에 대한 독점금지법 포괄면제가 △보유자원의 효율적인 이용을 가능케 하고 △운항빈도, 신뢰성, 서비스 질 및 운임 측면에서 하주의 요구를 효과적으로 충족시키기 위한 서비스와 시장의 범위를 확대하였으며 △사회복지 향상과 중국에는 환경에 대한 영향 또한 줄일 것이기 때문에 정기선사간 협력을 촉진해 왔다는 점을 일반적으로 인식하고 있음을 재차 강조하였다.

협회는 만약 동 제도가 도입되지 않았더라면 어떠한 경우에는 거대 자본을 보유한 오직 몇몇의 선사만이 시장참여자로 남아 정기선 시장에서의 실패 즉, 독점적인 또는 과점적인 시장상황이 연출됨은 물론, 그 결과로 인해 전반적으로 사회복지체제의 질이 심각하게 손상되었을 것이라고 강조했다.

시장점유율 산출에 있어서 규칙 초안 제5조2항을 보면, 동일 관련시장(항로)내에서 개별적으로 서비스를 제공하는 운송인의 시장점유율과 해운연합 내에서 운송서비스를 제공하는 운송인의 시장점유율이 합산되어야 하고, 만일, 어느 한 선사가 동일항로에서 두 해운연합에 가입되어 있을 경우 당해 두 해운연합들의 시장점유율이 합산토록 하고 있다.

협회는 만약 이런 식으로 시장점유율이 산출된다면, 많은 경우가 시장점유율 제한치 30%를 쉽게 넘어서는 것이라는 점에 우려를 표했다. 이는 효율적인 선복이용의 목적상 타 운송인과 타 해운연합과의 소규모 선복 교환을 크게 저해할 수 있을 것이며, 고객에게 다양한 서비스의 선택을 제공하는데 걸림

돌이 될 수 있을 것으로 예상되고 있다.

협회는 또 해운연합 내의 해운선사들은 공동운항과 선복교환 등과 관련해서 전략적 목적에 따라 서로 협조도 하고, 경쟁도 하는 구도를 유지하고 있다며, 따라서 해운연합 내의 해운선사들을 불변의 하나의 동일체로 보거나 개별 선사간의 공동운항 또는 경쟁선사와의 소규모 선복교환, 임대 등을 해운연합간의 결합으로 확대하여 시장점유율이 적용되지 않도록 개정안 제5조 단락 2 (a) 와 (b)의 명확한 정의가 필요하다고 지적했다.

협회는 종전 규정의 시장점유율 35%가 유지될 수 있도록 개선해 줄 것을 촉구했다.

한편, 협회는 개정안 제11조와 개정안에 대한 설명에 대해서도 의견을 제시했다. 개정안 제11조의 발효조향을 보면, 동 규칙은 2010년 4월 26일 발효되고, 2015년 4월25일까지 적용토록 하고 있다.

그리고 설명서를 보면, 2008년 10월 가격을 협정해 왔던 해운동맹의 폐지로 정기선 시장의 구성이 상당히 변화되었고, 해운연합의 경제적 효율성을 참고하여 모든 경제부문에 적용되는 기존 경쟁법제를 적용하는 대신 5년의 유예기간을 해운연합에 부여하기 위해 규칙 제823/2000호를 개정한다고 되어 있다.

또한 이 단계에서는 규칙 제823/2000호는 운송인과 이용자 모두에게 이익이 된다는데 이론의 여지가 없다는 설명을 곁들이고 있다.

협회는 위의 조항에 대해 2015년까지 5년간 한시적으로 경쟁법의 적용을 면제하고 있다는 것은 선사의 장기적인 선대운용 계획 수립과 투자에 커다란 장애가 될 수 있다는 점을 강조하고, 자원의 효율적 이용, 환경의 보전, 하주의 효용증가 측면을

고려하여 관련 규정이 계속적으로 적용될 수 있도록 기간제한이 폐지를 요청했다.

이밖에도 협회는 구주집행위원회의 노조에 감사의 뜻을 전하며 검토과정을 고려하여, 전 세계 모든 관련 이해당사자의 이익을 위해 정기선 해운연합에 대한 독점금지법 면제의 기본 틀이 향후 지속될 수 있도록 요청했다.

‘해운산업 위기극복을 위한 정책제안 세미나’ 개최

‘바다와 경제 국회포럼’은 전국해양산업총연합회(회장 이진방) 후원으로 12월5일(금) 오전 10시부터 국회 의원회관 소회의실에서 ‘해운산업의 위기극복을 위한 정책제안’ 세미나를 개최했다.

세계 해운시장 및 한국 해운산업의 현황을 진단하고, 금융위기를 슬기롭게 극복할 수 있는 방안을 모색하고, 국가경제에 이바지하기 위해 열리는 이번 세미나에서는 주제발표에 이어 패널들의 토론과 참석자들의 질의응답 순서로 진행되었다.

특히, 이번 세미나에서 한국해양수산개발원(KMI) 임종관 박사가 ‘세계 해운 시장분석 및 우리나라 해운산업의 현황과 전망’에 대해, 국토해양부 김광재 해운정책관이 ‘해운산업의 위기극복을 위한 대응방안’에 대해 각각 주제를 발표했다.

이어 중앙대학교 허영빈 교수를 비롯하여 한국산업은행 선박항공기금융 김진수 1팀장, 대한해운 안계혁 상무, STX PanOcean 유천일 전무, 신한캐피탈 신현갑 본부장이 패널로 참석하여 토론을 벌였다.

이날 정책제안 세미나에는 ‘바다와 경제 국회포럼’ 공동의장인 한나라당 박상은 의원과 민주당 강창일 의원, 그리고 후원단체인 전국해양산업총연합회 이진방 회장, 국토해양부 이재균 차관, 국회 국토해양위원회 이병석 위원장, 국토해양위원회 김성곤 의원 등이 참석하여 자리를 빛냈다.

선협·무협, 선하주 협력관계 증진위한 선하주협의회 개최 11월20일부터 22일까지 한중간 카페리선상과 청도에서



한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 이희범)는 선하주간 협력관계를 증진하고 공동발전을 도모하기 위해 11월20일부터 22일까지 한-중간 카페리선상과 중국 청도에서 선하주협의회를 개최하고 상호의견을 교환했다.

금번 행사에 참석한 선·하주들은 11월20일 첫째 날 저녁에는 위동향운 뉴골든브릿지V호 선내세미나실에서 선상위크숍을 가진데 이어 21일에는 중국 청도 Sunkin Huarun Hotel 레스토랑에서 만찬간담회를 가졌다.

선상간담회에서 선사측 대표인 정해용 한국선주협회 상무는 인사말을 통해 “세계해운시장은 부정기선시황의 폭락으로 극심한 어려움에 처하는 등 해양산업을 둘러싼 주변여건이 날로 악화되는 추세에 있으며, 국내경제는 물론, 수출환경도 날로 악화되고 있다”고 밝히고, “선·하주 모두에게 직면한

어려움을 슬기롭게 극복하기 위해서는 상호 협력증진이 그 어느 때 보다도 중요하다”며 선·하주간 협력의 중요성을 강조했다.

특히, 선·하주들은 이번 두 차례에 걸쳐 진행된 선상위크숍과 만찬간담회에서 세계경제위기 여파로 선하주 모두 어려운 상황에 직면했다는데 인식을 같이하고, 국제금융위기가 실물경제로 전이되면서 선사와 하주 모두 수출입물동량 감소로 어려움을 겪고 있는 만큼 상호협력기로 했다.

또한 선사측에서는 해운경기에 대한 주요지표인 BDI 지수가 금년 5월 사상최고치인 1만1,793포인트에서 11월 둘째주 836포인트까지 급락해 10년래 최저치를 기록했다며, 해운시황의 급격한 하락으로 많은 어려움을 겪고 있다는 입장을 표명했다.

이에 반해 하주측에서는 대형하주들을 중심으로 최근 비상경영체제에 돌입한 가운데, 내년도 물류

비의 15~20% 감축을 추진하고 있다고 밝혀 선·하주간에 여전히 온도차가 심한 것으로 나타났다.

하지만, 선·하주들은 국적선 이용 활성화를 위해 마일리지제도를 도입할 필요가 있다는데 의견을 같이했다. 특히 대량화물의 경우 안정적 화물수송, 국부유출방지 등을 위해 국적선 이용증대가 필요하다.

이를 위해서는 대·하주 인센티브제도로써 마일리지제를 도입할 필요가 있다는 것이다. 기업들은 단기 경영성과 제고를 위해 운임이 싼 중국과 일본선사 선호경향이 있으므로 국적선사 이용시 마일리지혜택을 부여함으로써 국적선 이용을 유도하는게 바람직하다는 주장이다.

이와 함께 이번 간담회에서는 장기수송계약(COA) 이용확대로 운임의 급격한 등락 영향에서 벗어나는 게 중요하다는 의견도 제시되었다. 수출입 경기나 해운경기 사이클에 따라 급등락을 반복하는 운임에 대한 효율적인 대응 및 안정적 운송전략을 위해서는 장기용선계약의 이용확대가 필요하다는 것이다.

아울러, 선·하주들은 중남미지역 해상운송 활성화를 위해 공동조사할 필요가 있다는데 인식을 같이했다. 중남미지역은 우리 기업들의 신흥 수출시장임에도 불구하고 해상운송 항차가 부족할 뿐 아니라, 국적선사의 취향이 미흡한 실정이다.

이에 따라 타항로에 비해 운임이 높을 뿐만 아니라 해운서비스에 대한 선택폭도 좁아 하주들이 어려움을 겪고 있다. 이같은 애로사항을 해소하기 위해 내년에 선·하주와 정부, 관련단체들로 조사단을 구성하여 중남미 해상운송 시장을 조사하기로 했다.

이밖에도 이번 간담회에서는 장기적인 안목에서의 선하주 협력체제 구축이 필요하다는데 의견을

같이했다. 하주와 선사는 장기적으로 상생할 수 있는 협력체제를 구축하기 위해 노력해야한다는 요지이다.

이를 위해서는 일본의 선하주들이 장기적인 안목에서 상호 협조하는 협력체제를 잘 구축하고 있는 점을 벤치마킹할 필요가 있으므로 차후 선·하주협의회와 선상워크숍을 일본에서 개최하는 방안을 검토하기로 했다.

한편, 참석자들은 청도 치안완 컨테이너터미널과 청도 보세항구를 방문해 청도항만관계자들과 항만부문의 협력방안을 협의했다.

이번 제2회 선·하주 선상워크숍에는 선사측에서 천경해운 서성훈 부사장을 비롯하여 태영상선 조정래 상무, 현대상선 하현기 부장, 흥아해운 곽동현 팀장, 범주해운 김원식 차장, 한성라인 박은상 과장, 한국선주협회 정해용 상무, 문준영 차장, 배종호 사원, 한국근해수송협의회 김근홍 국장이 참석했고, 하주측에서는 무역협회 이순중 상무, 최정석 부장, 김홍매 PM, 새한미디어 김윤현 팀장, 삼성물산 윤길진 차장, 엠코테크놀로지코리아 정청용 차장, 포스코 이병욱 차장, 현대중공업 이희찬 차장, 삼성전자로지텍 염상열 과장이 참석했다.

또한, 정부에서는 국토해양부 해운정책과 김광용 서기관이 참석했다.



한국선주협회 · Marine Money, 선박금융포럼 공동개최 한국산업은행 후원으로 지난해에 이어 두 번째로 열려



한국선주협회(회장 이진방)와 Marine Money는 한국산업은행 후원으로 지난해에 이어 두 번째로 11월18일 하얏트호텔에서 제2회 선박금융포럼을 개최했다.

특히, 금번 포럼에서는 최근 해운시황 하락을 반영하여 모든 주제가 선박운임지수의 급락과 해운사의 유동성 위기와 이 같은 상황이 향후 해운업계와 조선업계에 어떠한 영향을 미치는지에 대해 관심이 집중되었다. 이처럼 이번 포럼은 국내 해운, 조선 및 금융업계 관계자 200여명이 참석한 가운데 조금은 무거운 분위기속에서 진행됐다.

이날 포럼은 산업은행의 글로벌 경기전망, 수출입은행 등의 해운 및 조선산업에 대한 현황 발표에 이어, 최근 선박금융이 당면한 문제점과 이를 대체할 수 있는 대체금융방안에 관한 패널들의 토의로

이어졌다.

산업은행 이성준 글로벌금융 본부장은 환영사에서 “이번 포럼에서 한국해운산업이 직면하고 있는 가장 시급한 유동성 확보 문제에 대한 대처방안과 글로벌 금융위기 와중에도 찾아낼 수 있는 새로운 기회들에 관해 진지하게 논의할 것이며, 산은도 오늘 논의되는 내용을 바탕으로 더 나은 금

용서비스를 제공하고 해운산업 발전을 위해 선도적인 역할을 지속적으로 수행할 것”이라고 말했다. 이날 주제발표와 토론내용을 요약하면 다음과 같다.

▶ **세계경제 : 건전성과 방향(박용하 산업은행 산은경제연구소 파트장)** = 이번 위기로 가장 큰 피해를 본 곳은 뭐니 뭐니 해도 금융기관이다. 전세계적으로 금융기관의 손실규모는 6,800억달러에 달하며, 60% 이상이 미국에 집중되어 있다. 금융기관의 대규모 손실로 지금까지 금융기관에서의 감원규모는 이미 14만9,000명을 넘어선 것으로 조사되고 있다.

지금의 위기에 대해 IMF는 1930년대 이래 가장 강력한 충격으로 평가하고 있으며 내년도 세계경기 성장세를 2.2%로 전망했다. 하지만 이는 다소 낙관적인 수치로, 월드뱅크는 이보다 낮은 1% 성장에

그칠 것이라고 예측했다.

이번 위기의 진원지인 미국은 2분기 2.8% 성장을 보였다. 생각보다 높은 성장을 보인 것인데 이의 실현은 미국정부의 경기부양책에 따른 세금환급정책으로 가능했다. 그 효과는 오래가지 못하고 3분기에 접어들면서 -0.3%의 성장세를 보이며, 바로 이때부터 기술적인 경기하락에 돌입한 것이다. IMF는 미국의 내년도 경기 성장률을 0.7%로 전망했고, 집값은 지금보다 10~20% 더 하락할 것으로 내다봤다.

유럽도 본격적인 경기침체에 돌입하면서 소비자물가지수가 급격히 상승해 내년 경제성장률을 -0.5%로 전망되고 있다.

일본은 2분기부터 마이너스 성장세로 전환된 이후, 수출증가세도 둔화되고 있는 상태로 투자 및 소비 심리 위축으로 내년 -0.2% 성장세를 보일 것으로 전망했다.

지금 이 위기를 헤쳐 나갈 수 있는 국가로 주목되는 국가 중 중국은 최근 5년간 연평균 10% 이상의 성장세를 보였지만, 내년에는 8.5%에 그칠 것으로 보인다. 하지만 주요국들의 마이너스 성장세의 전망치보다는 희망적인 수치이다.

한편, 일각에서는 채권관련 파생상품인 CDS에 대해 문제의 소지가 다분하다고 지적한다.

과연 남아있는 위기는 있나?

채권관련 파생상품인 CDS 거래가 증폭이 되면서 위험성에 대한 우려 높아지고 있다. 일각에서는 또 다시 금융위기가 온다면 여기에서부터 시작될 것이라는 전망까지 나오고 있다. 하지만 산업은행 분석에 의하면 이에 대한 손실은 예상보다 크지 않을 것으로 전망됐다. 이와 함께 부각되는 부문은 신용카드 부문으로서 현재 가계 신용카드 부채는 7%수준. 문제는 자금조달책에 대한 심리적인 불안이 깊어지

면 위기로 확산될 수 있다는 것이다. 또한 경기침체가 장기화되면 비주거형 부동산의 하락이 주거형 부동산보다 클 것으로 전망되기 때문에 비주거형 부동산을 담보로 하는 상업용부동산저당증권(CMBS)이 문제가 될 수 있다.

얼마 전에 있었던 G20 금융정상회의 결과는 보호무역 제한, 내수부양, 금융감독 강화 등이었는데 구체적 진화책이 없었다는 것이 못내 아쉽다. 이번 금융위기의 문제가 현존의 국제통화제도에서 비롯된 것이었던 만큼 새로운 국제통화제도에 대한 논의가 이루어져야 했다.

이러한 금융위기가 얼마나 갈 것인지 자신있게 말할 사람은 아무도 없다. 그나마 IMF는 내년 하반기부터 호전될 것이라 전망하고 있지만, 월드뱅크는 조금 비관적인 자세를 취하고 있다.

결국 이번 사태는 미국의 과잉 유동성에서 잉태돼, 이에 따른 자산가치의 폭등에서 비롯됐던 만큼 미국 내 주택가격이 회복되는 시기가 진정국면이 될 것으로 판단된다. 인간이 살아가면서 필수조건인 주택가가 한없이 하락할 수는 없기 때문이다. 이런 관점에서 지금의 폭락 수준에서 회복하려면 2년 정도는 필요하다는 관측이 설득력있게 다가온다.

▶ **한국 조선업 최신현황(수출입은행 해외경제연구소 양종서 박사)** = 일정정도의 선박계약 취소, 오히려 약이 될 수 있다.

한국의 조선업계는 전세계 트렌드를 쫓아, 세계 발주량이 떨어짐에 따라 8월이래 수주량이 급강하하고 있다. 또한 선박관련 파이낸싱 상황도 안 좋고, 세계경기성장 둔화세 때문에 8월 이후 수주 취소물량도 급증하고 있다.

하지만, 한국 조선업계의 수주량은 2003년 이래 연평균 15% 증가해, 이미 4년치의 일감을 수주해

놓은 상황이다. 9월 이후 일부수주물량이 계약 취소됐다고 해도 3년치의 넉넉한 일감을 가지고 있기 때문에, 당장 존립에 위협이 될 만큼 치명적이지 않다. 다만 수주감소세가 언제까지 이어질 것이냐 하는 문제는 다소 우려되는 부분이며, 이에 직접적인 타격을 받는 신생조선소들의 운영악화가 걱정된다. 또한 이번 위기가 장기화될수록 그 여파가 일파만파로 번질 수 있다.

다른 한편으로, 발주물량의 30%가 취소되는 현 상황은 장기적인 수요공급측면에서 더욱 좋다. 2003년부터 올 상반기까지 선박발주 물량은 상당했다.

그 물량들이 시장에 다 나온다면, 공급초과로 인해 해운산업 자체 사이클내에서도 불황을 맞이했을 것이다. 그렇게 되면 해운사들의 채산성은 급격히 떨어질 것이다. 해운사들의 경영악화는 곧 조선사들이 직격탄을 맞게 된다.

이 때문에 지금 당장 조선소 운영상 치명적일 수 있는 수준이 안 되는 한도 내에서의 선박취소는 향후 해운회사들에게 일정정도의 성장세를 보장할 수 있다는 의미가 된다.

국내 주식시장 보고에 따르면 국내 조선업계의 발주취소 규모는 20척 · 12억 달러로 알려져 있다. 선박계약 취소율은 우리나라보다 중국에서 더 많이 발생하고 있는데, 이는 선박가가 한국에 비해 떨어지기 때문에 일종의 투기성향의 수주가 많았던 것이 그 원인으로 판단된다.

하지만, 전체 수주취소로 인한 영향과 그 위협에 노출돼 있는 것은 한국이나 중국이나 마찬가지로 한국기업들도 충분히 준비해야 할 것이다. 특히 내년도에 접어들면 RG한도에는 별 문제가 없을 것으로 보이나, 수주량은 급격히 떨어질 것으로 보인다.

여기에서 거래상대방인 선사들의 여건이 불안하기 때문에 어느 정도의 대금지급일정이 지연될 수

있다. 이렇게 되면 조선소들의 유동성문제가 본격화될 수도 있다. 하지만 국내 조선업체들은 워낙 수주잔량이 많기 때문에 충분히 이 위기를 넘길 수 있을 것이라 보고 있다.

▶ 경제위기가 아시아 선박 건조에 미치는 영향 (Lloyd's Register Asia의 Luis Benito 한국 대표) = 조선소, 선박품질 향상의 기회로 삼아야한다.

조선소의 성패를 가르는 3대 요소가 있다. '체계화된 운영관리, 풍부한 인적자원과 자금력' 등이 바로 그것이다. 앞으로 이 3대 요소에 대한 중요도는 더욱 높아질 것이다. 이런 관점에서 봤을 때, 지금까지 한국조선소들은 건조능력을 연간 2배로 성장시켰다.

이는 조선소의 신설과 새로운 공법 개발 · 도입 등을 통해 가능했고, 발주량이 급증하는 시장에 적절히 대응한 결과이다. 여기에 성숙된 인력, 작업방식, 시스템을 통해서 현실화시켰다. 이런 여러 가지 측면에서 한국조선은 세계 어느 나라 보다 우위에 있다.

중국은 설비확대를 위해 중국정부 주도하에 지금까지 많은 노력을 해왔지만, 새로운 기술과 경영기법 하나하나 정부의 지시를 따라야 하는 체계로 형성되어 있다. 이는 시장에 대한 민첩한 대응을 불가능하게 한다.

이처럼 중국은 모든 시스템에 있어서 열위에 놓여 있고, 여기서 앞으로 선수금 환급보증 문제가 중국조선의 성장에 걸림돌이 될 것으로 보인다. 호황에 따라 지금까지는 금융권외에 보험회사들도 중국조선소에 RG발급을 해 주었지만, 확실한 투자처만을 선별해야하는 금융권내 달라진 정책하에서는 쉽지 않을 것이다.

지금의 위기를 선급측면에서 보면, 선박의 품질



향상이 가속화될 것으로 보인다. 각사의 품질경쟁력이 생존경쟁력과 직결되는 시기의 도래로, 원천적으로 조선소들이 하도급 업체로부터 받는 각종 부품들의 품질이 개선될 것이고, 미래를 내다볼 수 있는 조선사들은 이 시기에 R&D부문에 좀 더 집중할 것이기 때문이다. 이런 측면에서는 지금의 불황은 좋은 뉴스이자 기회이다.

조선소가 제공하는 서비스도 더욱 향상될 것이다. 이를 토대로 결과적으로 현존 조선소와 선주들의 신뢰도가 더욱 공고해질 수 있다. 현재 조선업에 종사한다면 좋은 파트너와 손잡고, 더 좋은 품질의 선박을 건조하는 것을 우선 과제로 삼아야 한다.

▶ **아시아 선박금융업 개관(Rodricks Wong 마린머니 아시아 금융분석가)** = 시장안정화 더 많은 시간 소요될 것이다.

미국발 서브프라임 사태로 촉발된 전세계 경제침체의 우려 속에 최근 일본이 불황에 들어섰다고 인정하고 나서 충격을 더하고 있다. 세계시장의 안정화에는 더 많은 시간이 걸릴 것으로 보인다.

현재 각 은행들은 이번 금융경색으로 인해서 서

로에게 신용을 공유하는 것을 두려워하고 있으며 너 나할 것 없이 구제금융이 필요한 상황이다. 다행히 중앙은행들이 시장의 유동성을 구제하고 있으나 리먼 브라더스 붕괴이전으로 돌아가기에는 상당기간이 필요하다.

은행들은 지금 향후 투자처에 대해 상당히 까다롭게 고르고 있다. 이런 와중에 미국은행들은 은행간 거래도 상당히 까다롭게 대응하고 있어 실물경제에 많은 타격을 줄 것으로 보인다.

지금까지 금융시장과 선박, 해운시장이 한꺼번에 붕괴된 적은 없었다. 올 초에 비해 발틱해운 거래지수가 90%가량 조정되었고, 건화물선 용선료도 감소하고 있다. 현재 컨테이너 용선료는 5년 이래 최하를 기록 중이다.

선박가도 지난 11주 동안 15%나 떨어졌다. 즉 자산가가 지속적으로 감소하고 있는 것이다. 선주들은 향후, 파이낸싱 어려움 외에도 운영경비 상승, 보험경비, 선원비 증가를 대비해야 한다. 선주들에게는 상당히 어려운 시기가 전개될 것이고, 그 강도는 지난 몇 년간 호황을 누린 선주일수록 더욱 심하게 다가올 것이다.

현재 어느 산업을 막론하고, 불확실성이 너무 많기 때문에 그나마 가지고 있는 은행들의 자금을 해운쪽에 유입하려면 성장에 대한 확실성을 충분히 보여 주어야 한다.

지난 9월 첫째주를 기준으로 해운기업을 위한 파이낸싱은 지난해 672억 달러에서 585억 달러로 12.9% 감소했다. 이는 은행가들 중에서도 4/5가 올해 충족할만한 펀딩을 받지 못했기 때문으로, 세계 주요은행들을 대상으로 조사한 결과, 앞으로 해운 산업에 대한 펀딩금액은 현재 수준을 유지하거나

더 감소할 것이라고 대답했다. 특히 자금조달을 선주들이 자체적으로 해결해야 한다고 대답한 은행들도 46%나 차지했다. 이런 자료들을 미루어 앞으로 은행가에서의 해운사들의 상황이 녹록지 않을 것으로 전망된다.

앞으로는 해운업계에서의 통폐합이 가속화될 것으로 예측된다. 최근 골드만삭스가 일본 야마모토 해운을 인수한 것은, 바로 시장의 조정이 더 빨리 일어날 수 있다는 것을 보여준다.

자기산업에 대한 보호가 아주 강한 나라인 일본, 특히 전통적인 일본의 선주들은 대부분 가업으로서 이어오고 있는 점을 감안하면, 이번 M&A는 상당한 변화가 아닐 수 없다. 실제로 아직까지 일본내 일부에서는 이번 M&A를 받아들이지 못하고 있는 것으로 알려졌다.

이번 위기가 전통적인 일본선주들의 비즈니스 모델을 어떤 형태로 변화시킬지 또, 그러한 일본의 변화가 세계적 해운산업 구도변화에 어떤 영향을 미칠지 관심이 집중되고 있다.

▶ 아시아 선박금융관련 패넬토의

△HSH 노르디은행의 Paul Chang 아시아 대표 = 주거래 은행에 자사운영 투명화해야 유리하다고 밝혔다. 지금의 금융위기는, 어떻게 시작됐는지 모두 알고 있지만 어떻게 끝날지는 아무도 모르는 상황이다. 이번 위기의 본질적인 문제는 은행들간 유동성에 있다. 지금 은행들은 상대방의 투자처에 대해서 불신을 가지고 있다.

이번 금융위기 이후, 각 은행들은 스스로 대차대조표를 잘 관리하고 있고, 안정된 곳에만 투자하고 있다. 또한 중앙은행 유동성에 의존하며 비용통제를 잘 하고 있다.

현재 은행들이 신규대출을 하지 않고 있는 이유

가 여기에 있지만, 은행들이 언제까지나 신규대출을 하지 않을 수는 없다. 내년 이후부터 은행들이 대출을 재개하겠지만 그 규모는 전보다 훨씬 줄어들 것이다. 그렇기 때문에 금융이 필요한 회사들은 자금자족이 가장 중요하다. 특히 주거래 은행과의 관계는 더욱 강화시키고 자사운영을 투명화 할 필요가 있다.

△ 산업은행 이동해 부부장 = 자사 포트폴리오 재정립 통해 주력 사업에 열중해야 한다.

지금의 문제를 풀기 위해서는 상호 대화수준을 투명한 정도까지 끌어 올리는 것이 중요하다. 또한 선사의 경우 자사 포트폴리오의 재정립이 필요하다. 가장 중요한 사업부문만을 취하는 것이 산업전체가 윈-윈할 수 있는 방법이며 과잉공급과 유동성의 문제를 풀 수 있는 방법이기도 하다. 정부나 선주협회 등의 기관들도 실질적인 대화를 이끌어내고 능동적으로 참여해 문제 해결에 적극 나서주기를 바란다.

△ PV글로벌 해운금융그룹 SMBC의 Charles Reinke = 각 사 성공요인 면밀한 재검토 필요하다.

선박금융은 비즈니스 일부다. 지난 8년 동안의 상황을 보면 상당량의 유동성을 확보하기 위해 은행들과 업체들은 시장의 여건을 고려하지 않은 채 경쟁만을 해왔다. 그로 인해 운임이 기초 원자재 가격을 웃도는 형국이 빚어졌었다. 은행들은 곧 대출사업에 뛰어들겠지만 형태는 예전과 많이 달라질 것이다. 때문에 각 사는 전략에 대해서 다시 생각하고, 성공요인을 면밀히 재검토해야 할 시기이다.

△ 포티스은행 윤형중 아시아 대표 = 우리는 지금 몇 년간에 걸쳐 일어날 변화를 한꺼번에 겪고 있다. 한국은행들뿐 아니라 국제은행들도 이번 위기에 직간접적으로 영향을 받아 해운산업에 제공할 수 있는

유동성이 줄어든 것은 사실이다. 금융사의 영업적인 측면에서 보면, 한정된 자원을 활용할 수 있는 방안을 모색하는데 주력하고 있어서 주요고객들을 위주로 이루어지고 있다. 이런 과정에 고객사들의 역량이 충분히 드러나는 것은 중요한 부분이다.

신규거래가 성약되는 것은 현실적으로 상당히 어렵고 이 현황은 2009년 상반기까지 큰 변화가 일어나지 않을 것이다. 이러한 환경에서 한국해운회사가 자금을 필요로 할 때는 대화와 투명성은 필수사항이다. 지금까지는 시장이 워낙 좋았기 때문에 은행이 해운사에 직접 찾아와 자금을 지원했지만 이제는 수요자가 은행을 찾아가는 상황으로 변화했다. 그렇다면 자기자신을 표현하는 방식을 잘 다듬어서 투명성을 보여주는 자료를 가지고 접근하는 것이 무엇보다 중요하다.

△ HSH 노르디은행의 Paul Chang 아시아 대표 = 지금 상황에서 성공할 수 있는 거래조건에 대해 주거래 은행과의 긴밀한 관계 속 등급을 올려야 한다고 지적했다.

주거래 은행과 긴밀한 관계를 유지하고 있다면, 별 문제는 없을 것이다. 우리는 항상 이런 비교를 한다. 예를 들어, 특정 항공사와 지속적인 거래를 하면, 등급이 올라가고 항공사는 그 등급에 상응하는 특별혜택을 준다. 은행들도 마찬가지이다.

단, 지금과 같은 상황에서 자금이 필요한 기업은 가능하면 빨리 대화를 시작해야 하는 것이 좋다. 현재는 은행들이 대출신청을 받으면, 상당히 오래 고려하고 있다. 때문에 충분한 시간을 가질 필요가 있다.

▶ 유동성 문제가 여신에 미치는 영향

△ 포티스은행 윤희중 아시아 대표 = 현재의 유동성 문제는 전세계 은행들이 모두 영향을 받고 있다. 이

로 인해 각 은행들이 가지고 있는 대출가능 금액은 상당히 한정적이다. 이런 상황에서 은행입장에서 투자처를 선정할 때는 잘 아는 고객 혹은, 해당사업 부문에 대한 이해도가 중요한 선택포인트가 되고 있다.

△ 산업은행 이동해 부부장 = 정부와 조선협회·선주협회 주재의 펀드 조성 이 필요하다. 각 회사나 기업이, 주거래 은행을 찾는다고 해도, 국내 금융사들이 고객이 필요한 만큼의 자금 전부를 제공하지 못하는 것이 현실이다.

특히 선박금융은 워낙 규모가 크기 때문에 금융기관간 협력제휴를 맺고 있는 상황이다. 이 과정에서 두 가지 사항을 생각해봤다. 첫째 선박건조계약금 단위를 원화로 체결하는 것이다.

지금과 같이 달러체결 시스템에서는 환율에 따른 부담을 조선사와 해운사 모두 가지게 되고, 특히 자금과 같은 상황에서는 금융사까지도 부담스러운 상황이 된다.

그런 측면에서 신조선 계약과 관련, 통화의 다양화가 필요하다. 다른 하나는 선박금융펀드를 은행권에서 단순히 개별적으로 조성하는 것이 아니라, 정부와 은행이 협력하고, 또는 조선협회나 선주협회가 협력해서 펀드를 조성하는 것이 바람직한 방향인 것 같다.

▶ 대형선사 & 운행사 패널 토의

마지막 세션인 선사와 운행사 패널토의는 현대상선의 김유준 부장, STX 팬오션 김정택 부장, 대림산업 정진욱 부장, TPC 코리아 임동표 이사, 신성해운 신용경 전무가 참석한 가운데 마샬 아일랜드 IRI코리아 김영민 대표의 사회로 진행됐다. 토론자로 참석한 패널들은 각사의 현황과 향후 생존전략 등을 설명했다.

KMI, '2009년 KMI 세계해운전망과 대응방안' 발표회 개최

세계해운시장 전망, 해운업계 대처과제 및 대응방안 제시

한국해양수산개발원(KMI, 원장 강중희)은 2009년 세계해운이 글로벌 금융위기에 따른 실물경제 위축의 영향으로 2009년 하반기에 가서 저점을 통과할 것으로 전망하였다.

KMI는 12월 3일 '2009 세계해운 전망과 대응방안 발표회'에서 이와 같은 전망결과를 발표하고, 해운업의 위기를 타파하기 위해서는 해운회사, 화주, 조선소, 금융기관 모두의 공생을 위한 협조가 절실하며, 정부는 긴급구제 조치를 취할 필요가 있다고 밝혔다.

2009년에는 글로벌 금융위기의 영향으로 실물경제가 악화되어 세계 물동량이 감소하는데 반해, 선박공급측면에서는 호황기에 발주된 많은 신조선이 시장에 투입될 것으로 예상되고 있다. 이와 같이 선박수급 상황이 악화되기 때문에 세계 해운경기의 회복을 기대하기 어렵다.

정기선 부문에서는 해상물동량이 6% 증가하나 컨테이너선박은 12.5% 증가가 예상된다. 최근 BDI 지수가 연중 최고치보다 94%나 폭락한 건화물선 부문에서는 해상물동량이 2.7% 증가에 그치는데 반해, 건화물선 증가율은 무려 13.5%로 예상된다. 유조선의 경우에는 IMO 협약에 따라 2010년까지 단일선체선박이 시장에서 퇴출될 예정이기 때문에 현재까지는 비교적 양호한 상황이 유지되어 왔다. 그러나 향후 선박공급과잉율이 16~17%에 달할 것으로 예상되어 유조선 시장도 안심할 상황은 아니다.

이상과 같이 해운시장의 수급 상황이 불안정하기 때문에 컨테이너선 용선지수인 HR지수는 2008년

평균 1,126에서 2009년 평균 519수준으로 하락할 것으로 예상된다. 건화물선 지수인 BDI 역시 2008년 평균 6,800에서 2009년 평균 2,000 내외 수준으로 하락할 것으로 예상된다. 유조선 지수인 WS는 VLCC급의 경우 올해 평균 129.9에서 내년 평균 69.6으로 하락될 것으로 예상된다. 다만 2010년에는 이러한 해운관련 지수가 2009년보다 다소 높아질 것으로 예상된다.

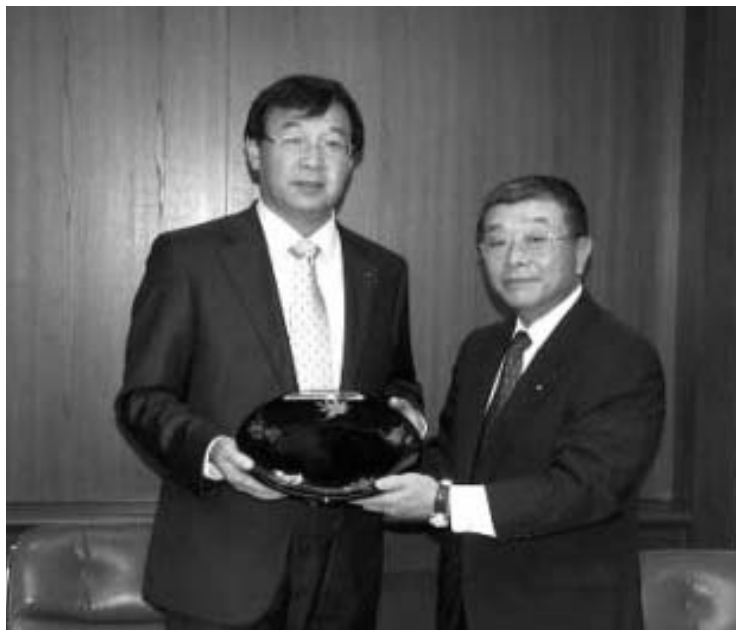
KMI는 세계 주요국의 유례없는 공조조치, 4조 위안에 달하는 중국의 경기 부양책, IMF의 조기 경기회복 가능성 언급 등에 주목하면서 시장의 조기 반등여지도 있다고 밝혔다.

주제발표에 나선 한국해양수산개발원 임종관 해운연구팀장은 “최근의 갑작스러운 해운지수 폭락으로 인해 운항중단 선박이 증가하고, 건조계약취소 사례도 늘어나고 있다.”고 상기시키면서 해운·조선·금융 동반 부실화가 우려되기 때문에 정부가 신속히 대응할 것을 주문하였다.

KMI는 해운불황 대응방안으로 선사와 화주, 선사와 조선소, 선사와 금융기관 등이 상호 공생협정을 체결해야 하고, 정부는 이들에 대해 긴급구제조치를 해야 하며, 구제조치는 선제대응차원에서 신속히 이루어져야 한다고 강조하였다.

특히 선사와 금융기관은 선박과 채권을 선박펀드에 신속히 매각함으로써 재무구조 안정을 추구해야 하며, 정부는 투자자들에게 과감한 인센티브를 부여해야 한다고 언급하였다. 선박펀드제도를 잘 활용하면 우리나라가 다른 나라보다 먼저 해운 불황을 극복할 수 있을 것이라고 강조하였다.

서부발전, 일본선사와 잇따라 장기수송계약 물의 금융대란으로 1달러가 아쉬운 판에 외국선사와 계약



한국전력공사 산하의 서부발전이 11월13일 일본 해운선사인 카와사키기선(K-Line)과 발전용 석탄(일반탄)수송의 연속 항해용선 계약(CVC)을 체결, 우리나라 해운선사들이 크게 반발하고 있다.

서부발전이 일본선사와 수송계약을 체결한 계약 기간은 2009년 1/4분기 이후 10년간이다.

17만톤(DWT)급 케이프사이즈 벌크선 1척을 투입하여 호주나 남아프리카, 인도네시아 등에서 한국으로 일반탄을 수송한다.

서부발전이 일본선사인 카와사키기선과 장기수송 계약을 맺는 것은 이번이 3번째이며, 일본선사인 상선미츠이(MOL)과 일본우선(NYK)와도 여러 건의 장기수송계약을 체결했다

서부발전은 지난 2007년 5월에 카와사키기선과 7만톤급의 파나막스 벌크선을 대상으로 10년간 장

기 항해용선계약을 체결한데 이어, 금년 1월에도 17만톤급 벌크선을 대상으로 오는 2011년부터 10년간 수송하는 장기수송계약을 맺었다. 이들 3건의 수송계약물량은 약 400만톤으로 5,000만달러를 웃도는 규모이다.

서부발전은 가와사키기선 이외에도 일본선사인 상선미츠이와 17만톤급 벌크선 2척에 대해 각각 장기수송계약을 체결한데 이어 일본 최대선사인 일본우선과도 지난 2007년 4월 이후 5년간의 장기수송계약을 체결하는 등 대부분의 수송

물량을 일본선사에게 내주고 있다.

이에 대해 한국선주협회(회장 이진방)측은 금융대란으로 인해 단돈 1달러가 아쉬운 판에 우리나라 대표적인 공기업이 일본선사들과 대놓고 장기수송계약을 잇따라 체결하는 저의가 의심스럽다며, 이 문제를 집중적으로 따지겠다고 밝혔다.

특히, 협회는 미국발 물류대란으로 해운시황이 폭락, 발전용 석탄을 전문으로 수송하는 우리나라 해운회사들이 사장 최대의 어려움에 처해있는데도 서부발전이 한국선사들을 따돌리고 일본선사와 장기수송계약을 체결하고 있다며, 정부에 이에 대한 조치를 취해줄 것을 요청키로 했다.

한편, 일본 전력회사들은 발전용 석탄수송시 거의 100%를 자국선사와 장기수송계약을 체결, 우리나라 선사들의 참여를 원천봉쇄하고 있다.



미국발 금융대란의 여파로 세계 정기선시장 침체 지속 북미 및 유럽항로 취항 유수 정기선사들 구조조정

미국발 금융대란으로 야기된 세계 금융시장 불안이 장기화되면서 세계경제가 동반침체의 늪에서 허덕이고 있다. 이에 따라 세계교역량이 급격히 둔화되면서 부정기선 해운시장은 5개월 사이에 사상 최대의 호황에서 불황으로 전락했으며, 정기선 해운시장도 침체되는 양상을 보이고 있다. 다음은 정기선 해운시장의 변화와 선사들의 위기극복을 위한 구조조정 등을 정리한 것이다. (편집자 주)

▶미국발 세계금융대란, 해운시장에 직격탄

세계 경제를 강타하고 있는 금융위기가 해운산업, 그 중에서도 컨테이너 정기선 시황이 가장 민감하게 반응하고 있는 것으로 나타났다.

세계적인 해운 컨설팅 기관인 Drewry가 최근 발간한 '연간 컨테이너 시황 회고 및 전망 2008/09'에 따르면 세계 금융위기로 올해 초부터 해상물동량이 급감했고 특히 인도, 러시아 등 신흥 공업국의 물동량이 크게 줄면서 그동안 줄곧 성장세를 유지해왔던 세계 컨테이너 정기선 시황이 뚜렷이 하락세로 돌아선 것으로 나타났다.

Drewry의 Neil Dekker 박사는 "컨테이너 정기선 시황은 세계 경제 상황의 영향을 민감하게 받기 때문에 항상 사이클을 갖게 마련"이라며, 지난해까지만 해도 아시아-유럽항로를 운항하는 선사들은 기록적인 수익을 창출했지만 올해 여름부터 운임이 곤두박질치고 있고 당분간 이러한 추세는 계속될 것으로 예상된다고 내다봤다.

Neil Dekker 박사는 또 "최근 해운 수요 공급 균형이 악화돼 있기 때문에 선사들이 중단기적으로 선복을 운용하는데 어려움을 겪을 수 있다"고 지적했다.

Drewry는 최근 컨테이너 정기선 시황이 다운 사

이클링에 진입한 것이 확실하지만 몇 가지 긍정적인 측면도 제시했다.

먼저 최근 미국발 북유럽·지중해·아시아항 물동량이 증가하면서 북미-북유럽·지중해·아시아항로간 컨테이너 수급불균형이 줄어들면서 선사들의 공컨테이너 리포지셔닝 비용이 크게 줄어들고 있다.

아시아-북미, 아시아-유럽 등 세계 주요 간선항로의 물동량이 줄어들고 있지만 아시아-중동, 서아프리카, 남미 동안 항로가 계속해서 고성장을 이어가고 있는 것도 긍정적인 요인으로 작용하고 있다.

공급 측면에서는 고유가에 따라 선사들이 컨테이너선의 속력을 줄이고 국제무역활성화로 톤마일이 증가하면서 선복감소 효과를 내고 있다.

고유가로 선사들이 어려움을 겪었던 것은 사실이나 변동 유가할증료(BAF)를 도입하면서 하주들과 고유가 부담을 나눠 가졌고 고유가로 항공을 이용하던 화물이 해상으로 전환되고 있는 점도 수요측면에서는 플러스 요인으로 작용하고 있다.

▶ 정기선시장의 불안정성 계속 증가

한편 컨테이너 정기선 시황이 다운 사이클에 진입하면서 선사들은 비수익항로를 정리하고 공동운항을 늘려나가는 등 자구책을 마련하고 있으나 물

동량과 운임이 동시에 떨어지고 있어 어려운 상황이 계속되고 있다. 특히 10월 이후부터 유럽해운 동맹이 폐지되기 때문에 정기선 시장의 불안정성은 계속해서 증가하고 있다.

Drewry는 "정기선 시장의 불안정성으로 몇몇 선사가 이미 파산을 했고 선사들의 수익을 악화시키는 시장 불안정성이 계속된다면 앞으로 파산하는 선사들이 늘어갈 것"으로 전망했다.

수요측면에서 세계의 공장으로서 일컬어지는 중국 경제의 성장둔화가 가장 큰 불안정 요인으로 제기됐다. 베이징 올림픽 전후로 성장세가 한풀 꺾인 중국 경제는 인플레이션과 생산원가 상승으로 세계 공장으로서의 기능이 타격을 받고 있는 것이 문제로 지적됐다.

공급측면에서 향후 2년 내 투입될 예정인 8000teu급 이상 초대형 컨테이너선 65척이 불안정 요인으로 제기됐다. 초대형 컨테이너선이 아시아-유럽, 아시아-북미 등 기간항로에 대거 투입되면 기존에 기간항로에 투입되던 중형 컨테이너선이 대거 남북항로를 비롯해 피터항로에 투입되기 때문에 새로운 수요공급 불균형이 야기돼 운임하락이 불가피하다는 것이다.

▶ 정기선사 채산성 갈수록 악화

미국발 세계금융대란은 세계해운시장에 엄청난 파급여파를 몰고 왔다. 세계 금융시장 불안이 확산되면서 세계경제는 지난 1920년대 말의 대공황을 연상케 할 정도로 최악의 상황에 처했으며, 세계 각국은 선진국을 중심으로 경기부양을 위한 대책마련에 분주한 모습을 보이고 있다.

특히, 최근의 금융대란은 금융시스템의 붕괴에서 비롯된 것으로 전세계가 동시다발적으로 겪고 있

다. 이에 따라 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보이고 있으며, 해운시장은 이로 인해 치명적일만큼 피해를 입고 있다.

부정기선 해운시장은 미국발 금융대란의 여파로 최근 5개월 사이에 천당에서 지옥으로 추락했다.

정기선 해운시장 역시 미국을 비롯하여 유럽, 일본 등의 내수침체로 인한 소비둔화로 컨테이너물동량이 크게 줄면서 정기선사들의 채산성이 날로 악화되고 있다.

이에 따라 원양정기항로에 취항중인 세계 유수 정기선사들은 서비스항로를 전면 개편하는 한편, 투입선대를 대폭 감축하는 등 구조조정에 박차를 가하고 있다.

▶ 정기선 해운시장 하락세 지속

아시아-북미 및 유럽항로 등 원양정기선 시황도 미국발 금융대란에 따른 세계경기 침체로 약세를 지속하고 있다.

특히, 아시아발 미주항로의 경우 미국 경기침체로 인한 소비둔화로 물동량감소세가 계속되고 있다. 금년 1~8월 아시아발-미주항 컨테이너물동량은 894만712TEU로 전년동기대비 6.5% 감소했다.

이 항로의 경우 2002년 20.1% 증가한 것을 비롯하여 2003년 9.1%, 2004년 14.9%, 2005년 13.8%, 2006년 10.6% 등으로 최근 5년간 두자리수의 증가율을 기록했었다.

그러나 지난 2007년 1/4분기 이후 미국발 모기지여파로 동 항로의 물동량이 감소세로 전환했으며, 2007년도 물동량은 1,441만1,470TEU로 전년도에 비해 1.2% 증가한데 그쳤었다.

이에 반해 미주발 아시아항 컨테이너물동량은 금년 1~8월 433만4,808TEU로 전년동기에 비해

18.4% 증가한 것으로 나타났다. 하지만 이 항로의 컨테이너화물은 대부분이 공컨테이너인데다 물량이 있더라도 고지 등 대부분이 저운임 화물이어서 채산성 회복에 크게 기여하지 못하고 있는 것으로 분석되고 있다.

아시아발 유럽항 컨테이너물동량도 지난 2007년 연평균 18% 증가에서 금년에는 거의 정체수준으로 둔화됨에 따라 운임이 큰 폭으로 하락했다.

이밖에도 동남아항로의 경우는 선복과잉의 심화로 운임하락세가 지속되고 있으며, 한-일항로의 경우도 엔화가치의 급격한 상승으로 물동량이 크게 줄고 있다. 한-중항로의 경우도 취항선사들이 선대 감축을 통한 구조조정 등을 실시하고 있으나, 물동량이 뒷받침되지 않아 고전을 면치 못하고 있다.

한편, 컨테이너 운임지수인 HR지수도 지난 2005년 평균 1,833 포인트를 기록한 이후 2006년과 2007년에 이보다 크게 하락한 평균 1,250 포인트를 유지했다. 이어 금년 1/4분기에는 1366 포인트를 기록했으나, 이후 하락세를 지속함에 따라 최근에는 660 포인트 수준으로 떨어졌다.

▶ EU의 해운동맹 폐지도 시장에 악영향

유럽연합(EU)의 정기선해운에 대한 독금법 적용 제외 철폐도 세계 정기선시장에 악재로 작용할 것으로 전망되고 있다. 해운산업에만 예외로 적용돼 왔던 유럽의 포괄적 독금법 적용제외 규칙이 금년 10월18일부로 폐지되었다.

EU는 정기선 해운동맹에 대해 포괄적 독금법 적용제외를 인정한 EC 규칙 'No.5046/85'를 10월18일부로 폐지하고, EU 경쟁규칙인 EC설립 조약 제81조에 따라 해운산업에도 엄격하게 독점금지법을 적용한다.

이에 따라 정기선사들은 유럽항로에서 해운동맹, 컨소시엄, 전략적 제휴, 얼라이언스 등 어떠한 형태로도 운임이나 할증료에 대한 협의, 가이드라인 설정, 선복조정 및 감축 등 경쟁제한 행위가 일제히 금지된다.

그동안 유럽항로의 운임과 할증료 등을 조정해 왔던 대표적인 운임동맹체인 구주운임동맹(FEFC : Far Eastern Freight Conference)도 이 날 부로 해체되었다. 세계정기선항로에서 동맹 중의 동맹으로 군림했던 구주운임동맹은 지난 1879년에 설립되어 올해 129주년을 끝으로 역사의 뒤안길로 사라졌다.

EU 집행위원회는 EU 경쟁규칙의 적용대상으로 정기선(liner)은 물론 부정기선(tramp), 연안해운까지 포함한다고 가이드라인을 밝혀 사실상 유럽에서의 선사간 협력이 완전히 금지되게 된다. 해운기업간 개별 접촉을 통하여 이와 유사한 내용을 논의하는 것도 규제와 처벌의 대상이 될 수 있으며, 특히 EU 정기선 해운시장 및 항로와 관련된 해운동맹들은 실질적으로 폐지된다.

해운기업들은 근본적으로 운임 및 할증료에 직접 또는 간접적으로도 영향을 미치지 않는 경우에 한

[Howe Robinson 컨테이너 운임지수]

구분	2005년 평균	2006년 평균	2007년 평균	2008년				
				1/4	2/4	3/4	10월	11/11
HR지수	1,833	1,239	1,264	1,366	1,326	1,251	862	665

(자료) Howe Robinson Container Index

하여 시장정보의 수집, 분석 및 교환 또는 운항서비스와 관련된 협력 및 조치 등 공동행위가 허용되며 컨소시엄도 시장점유율 35% 미만인 경우만 한시적으로 허용된다. 하지만 이 규정 역시 30%미만으로 강화될 조짐을 보이고 있어 정기선사들이 영업계획 수립은 물론, 운임정책 수립이나 항로안정화 추진이 어려울 것으로 전망된다.

▶ 정기선사, 컨테이너선 잇따라 계선

글로벌 금융위기로 불황의 늪을 헤매고 있는 컨테이너 정기선시장에서 시간이 지날수록 점점 계선척수가 늘어나고 있다.

프랑스의 대표적인 해운조사기관인 AXS-Alphaliner에 따르면 지난 11월초 계선중인 선박은 약 50척, 15만TEU 정도였으나 불과 보름사이 계선선박이 80여척까지 늘어난 것으로 나타났다.

세계 최대 컨테이너 정기선사인 머스크라인의 Eivind Kolding사장은 "글로벌 금융위기로 물동량이 급감해 컨테이너 정기선 운임이 급락하여 현재 컨테이너 운임요율은 선박운영에 소요되는 고정비용을 충당할 수 없는 수준"이라며 최근 컨테이너선의 계선이 늘고 있는 이유에 대해 설명했다.

Eivind Kolding사장은 내년 세계 컨테이너물동량이 0% 성장에 그칠 것이라며 앞으로 계선되는 컨테이너선이 더욱 늘어날 것으로 예측했다.

Eivind Kolding사장의 전망대로 내년도 컨테이너 물동량 증가율이 제로를 기록한다면 과거 30년간 가장 낮은 컨테이너 물동량증가율로 기록될 전망이다. 30년간 세계 컨테이너 물동량은 연 평균 10% 이상 증가해왔으며 물동량 증가율이 높았던 해에는 20% 이상 증가한 경우도 있었다. 지금까지 물동량 증가율이 가장 낮았던 해의 물동량 증가율

도 4% 정도였었다.

이처럼 Eivind Kolding사장이 내년도 컨테이너 물동량 예측치를 낮게 예측함에 따라 업계에서는 머스크라인이 추가로 선복량 감축을 시도할 것으로 예측하고 있다.

▶ 정기선사들, 구조조정에 박차

△머스크라인 = 동사는 11월부터 아시아-유럽간 AE8 서비스를 중단하고 AE1, AE3, AE6, AE10, AE11 등 5개항로의 개편을 통해 아시아-유럽항로의 선복량을 10% 줄였다.

올해 3분기 머스크의 아시아-유럽항로 물동량은 전년동기 대비 약 3% 정도, 전분기 대비 약 2%정도가 감소해 물동량 처리가 지속적으로 줄어들고 있는 상황이다.

최근 머스크라인의 모그룹인 A.P. Moller-Maersk의 Nils Andersen 사장은 "컨테이너 정기선시장의 불황 때문에 선복량을 줄인다는 계획은 아직까지 없다. 그러나 우리가 선박 계선을 전혀 고려하지 않고 있다는 뜻은 아니다"라며 컨테이너 정기선 시장의 불황이 장기화될 경우 추가로 선복량을 줄일 수도 있음을 시사했다.

머스크라인의 Kolding 사장은 "내년에 신조 발주했던 컨테이너선들이 대거 인도되면서 내년에는 올



해 선복량보다 약 13% 정도 증가할 것이다. 정기선 마켓이 침체된 상황에서 추가 선복량 공급은 가능한 줄여야한다"고 밝혔다.

한편, 머스크는 세계 금융위기에 따른 해운경기 악화로 중국 광저우와 심천에 있는 글로벌 고객센터 중 1개소를 폐쇄키로 했다. 머스크는 오는 2009년 상반기까지 단계적으로 광저우에 있는 글로벌 서비스센터를 폐쇄해 약 700명정도를 감축할 계획이라고 최근 밝혔다.

광저우 글로벌 서비스센터를 폐쇄하는 대신 심천 글로벌 고객센터는 센터규모를 확대해 계속 운영할 방침이다. 광저우 센터 폐쇄로 감축되는 700여명의 인력은 심천 센터로 일부 이전하고 나머지 인력들은 임시직 전환, 교환배치, 교육파견 등의 방식으로 활용한다는 복안이다.

머스크는 광저우 서비스센터 폐쇄로 얼마만큼의 비용절감효과가 있는지에 대해서는 언급을 피하고 있으나 업계에서는 상당한 비용절감효과를 누릴 수 있을 것으로 기대하고 있다.



ΔCKYH 얼라이언스 = 한진해운은 해운시황 변동에 능동적으로 대응하기 위해 CKYH 얼라이언스(COSCO, K라인, 양명라인, 한진해운)와 함께 노선 합리화 프로그램을 진행한다.

우선 미주와 구주를 연결하는 NTA(North Trans Atlantic Express Service)의 선복공급량을 약 30% 감축한다. 투입선박의 선형을 변경하여 공급량을 조정하고 기항지와 운송기간 등 기존 서비스 수준은 유지할 예정이다.

2009년 초에는 유럽-아시아-미주를 왕복하는 펜듈럼 서비스인 MAP(Mediterranean Asia America Pendulum Service) 서비스의 아시아-미주 남서안 서비스를 중단해 PSW(Pacific South West) 항로의 공급량을 실질적으로 축소할 예정이다. 이는 CKYH Alliance 전체 PSW 공급량의 약 13~15%에 이르는 규모다.

동시에 서비스 중단에 따른 고객의 불편을 최소화하기 위해 CKYH얼라이언스는 SEA(South China Express Service) 서비스 등 현재 제공 중인 서비스들의 선복을 활용해 기존 MAP 항로의 기항지들에서 원활한 서비스가 지속되도록 조치를 완료했다.

또한 2009년 1월말부터 아시아와 유럽을 연결하는 CNX(China-North Europe Express Service) 서비스를 중단함으로써 북유럽 전체 선복공급의 약 9%를 감소시킬 예정이다.

한진해운은 나날이 불확실성이 심화되고 있는 경영환경과 불안정한 해운시황에 적극적으로 대처하기 위해 CKYH얼라이언스는 모든 서비스 항로에 대해 다양한 합리화 프로그램을 지속적으로 진행해 오고 있다고 설명했다.

실제로 지난 10월 아시아-미주동안 항로에서 AWE(All Water East Coast) Central Loop를 중

단하고 전체 AWE 공급량 대비 약 18.5%를 감축했으며 아시아-구주항로에서 GIX(Greece-Israel Express Service) 서비스를 철수, 얼라이언스 차원의 공급량을 조정하고, 현재 ITX(Israel-Turkey Express Service) 서비스를 포함해 아시아-동지중해 서비스를 추가로 재편하는 방안을 검토 중에 있다.

한편, CKYH 얼라이언스는 이번 동계 시즌동안 아시아-북유럽 항로의 서비스 공급을 30% 감축한다고 최근 밝혔다. 기존의 AES와 AEN서비스가 통합되어 새로운 CNEU서비스가 11월말부터 운영되고 있다.

AES서비스는 8,204~9,469TEU급 8척, AEN서비스는 9,469~10,000TEU급 8척을 각각 투입하고 있으며, 통합된 CNEU서비스는 9,468~10,000TEU급 10척을 투입할 예정이다.

△뉴월드얼라이언스 = 현대상선, APL, MOL 등으로 구성된 뉴월드얼라이언스는 지난 10월22일 아시아-유럽항로의 선복을 약 20% 정도 감축하겠다고 발표했다.

이와 함께 뉴월드얼라이언스에 소속된 세계 8위의 컨테이너선사인 APL은 일부 항로를 통폐합해 선복량을 줄이는 방식으로 글로벌 네트워크를 재구축할 계획이다.

특히, APL은 글로벌 금융위기로 세계 경제가 둔화되면서 해상물동량이 크게 감소함에 따라 아시아-태평양항로의 선복량을 20% 가량 감축하고, 아시아-유럽항로의 선복량을 25%까지 감축한다고 발표했다.

아시아-유럽항로의 경우 CEX(China Europe Express) 서비스를 중단하고 SCX(South China Express)서비스를 개편하는 방식으로 약 25% 정

도의 선복량을 감축할 계획이다. CEX서비스는 완전히 중단하는 것은 아니고 별도의 고지가 있을 때까지 일시적으로 중단된다.

APL은 CEX서비스를 중단하는 대신 SCX서비스에 선박을 추가투입하고 기항지를 늘릴 방침이다.

태평양항로=아시아와 북미를 연결하는 태평양항로는 이번 서비스 개편을 통해 약 20%의 선복량을 감축할 계획이다. APL은 이미 개편에 앞서 이미 PS3(Pacific South Express 3)서비스를 중단한 바 있는데 PS3서비스를 중단하는 대신 PCX(Pacific China Express) 서비스에 투입되는 선박을 좀더 큰 선형으로 대체 투입하고 기항지 로테이션도 Ningbo-양산(상해)-광양-부산-롱비치-오클랜드-부산-광양-Ningbo로 개편했다.

APL은 PS3서비스 중단에 이어 이번에 PSW(Pacific South West)서비스를 중단한다. PSW서비스가 중단되는 대신 SAX(South Asia Express)서비스의 기항지에 안티엔과 치완을 추가해 앞으로 싱가포르-안티엔-치완-싱가포르-카오슝-치완-싱가포르를 각각 기항하게 된다.

APL은 이밖에도 아시아역내항로의 서비스도 일부 개편을 추진하는데 먼저 SSX(Singapore Subcontinent Express)서비스를 중단한다. 대신 CMX(China Middle East Express)서비스, CSS(China Singapore Service) 서비스 등을 개편하는 방식으로 SSX서비스 중단을 커버한다.

CMX서비스에는 기존선형보다 좀더 큰 선박 5척을 투입하고 기항지도 상해-홍콩-치완-자벨알리-나바쉐바-콜롬보-싱가포르-상해 순으로 변경한다. CSS서비스에는 상해와 Ningbo가 추가로 기항지에 추가된다.



▶ 세계 컨테이너선복량 급격히 증가

2008년 7월 현재 세계 20대 정기선사들의 컨테이너선복량은 전년동기대비 13.1% 증가하여 처음으로 1,000만TEU를 돌파했다.

세계 전체 선복량은 1,249만TEU이고 상위 20대 선사 보유선복량은 1,045만TEU이다. 상위 20대 선사의 선복량은 전체의 84%를 차지하고 있다.

그리고 상위 3대 선사와 세계 3대 얼라이언스(CKYH, GA, NWA) 선복량 합계는 전체의 65.5% 수준인 것으로 분석되고 있다. 선사별로는 Maersk(그룹)사의 선복량이 200만TEU를 돌파하여 세계 1위 자리를 고수했고, MSC사와 CMA CGM사가 그 뒤를 이어 2위와 3위를 차지했다.

더구나, 최근들어 세계 정기선시장이 글로벌 금융위기의 여파로 크게 위축됨에 따라 초대형선사들이 발빠르게 대응책을 강구하고 있으며, 얼라이언스의 재편이 가시화될 것으로 전망되고 있다. 이에 따라 정기선시장이 과점 경쟁체제로 급속도로 전환될 것으로 예상되고 있다.

더구나, 컨테이너선대의 급격한 증가는 향후 세계 정기선시장의 회복기조에 악영향을 끼칠 것으로 분석된다.

2013년 세계 컨테이너 선복량은 60% 이상 증가할 것으로 추산되고 있다. 세계 컨테이너선 발주현황을 살펴보면, 2013년까지 750만TEU가 인도되어 세계 컨테이너선대는 현재 1,250만TEU에서 60% 증가한 2,000만TEU에 이를 것으로 전망된다. 2008년~2011년 사이에 매년 약 170~180만TEU의 선복량이 추가 공급될 예정이다.

이와함께 1만TEU급 이상의 초대형선의 경우 총 200척(244만TEU)이 발주되었고, 4,000TEU~6,999TEU급 중대형선이 401척(209만TEU) 발주

되었다.

특히 2008년에는 컨테이너선 발주량이 전년 대비 48%가 감소하였는데, 이는 선복과잉 우려에 따른 것으로 분석된다.

▶ 해운시장 급변에 따른 대응방안 모색필요

최근들어 초대형선의 발주량이 상당히 감소한 반면, 4,000~5,000TEU급 선박의 발주량이 급증하고 있다. 이는 유럽항로의 경우 초대형선이 2개의 메가허브항(Mega Hub Port)만을 기항할 것으로 예상되어, 그에 따른 피더선박의 수요가 증가하는 것과 선박의 대형화 속도를 전 세계 다수 항만들이 따라오지 못하는 데 기인한 것으로 분석되고 있다.

따라서 우리나라 정기선 해운 및 항만업계도 세계 정기선 시장의 트렌드에 맞춰 조기에 대응체제를 마련할 필요가 있는 것으로 지적되고 있다.

사실상, 한진해운과 현대상선은 각각 소속된 얼라이언스를 통하여 조기대응체제를 구축해 놓고 있다.

하지만, 이미 발주된 선박이 예정대로 인도될 경우, 원양항로에서의 대형선사 및 얼라이언스간 경쟁이 격화될 뿐만 아니라, 특히 아시아 역내항로 등의 주요 피더항로에서도 경쟁이 더욱 가열될 것으로 예상됨에 따라 다각적인 대처가 필요할 것으로 분석되고 있다.

최근 아시아 역내항로의 물동량이 두 자리수의 성장률을 보이고 있으나, 이는 다국적 대형선사들의 기회요인으로 작용할 뿐 우리나라 근해선사들에게는 큰 위협이 될 가능성이 큰 것으로 지적되고 있다.

다국적 대형선사들이 동 항로에 추가적인 중대형(4,000TEU급) 피더선박을 전진 배치함으로써, 상대적으로 중소형 선박을 운항하는 우리나라 근해선사들의 시장점유율을 잠식해 나갈 가능성이 높다.

따라서 동북아 피더 네트워크의 첨병 역할을 수행하는 우리나라 근해선사들이 다국적 대형선사들의 중대형 피더선박 투입에 대응하는 체제를 마련하지 않을 경우 '사운이 걸린 중대한 위험'에 처할 가능성을 배제할 수 없는 실정이다.

또한 부산항과 광양항 항만물류업계는 초대형선박의 입항 가능성에 대비한 준비에 만전을 기해야 할 것이다. 특히 항만당국과 정부는 초대형선이 기항할 수 있는 적정 안벽수심(16~18m)을 조기에 확보할 수 있도록 적극 지원해야 할 것이다.

▶ 정기선시장 내년 하반기부터 회복예상

15개 컨테이너정기선사로 구성된 태평양항로안정화협정(TSA)은 아시아발 미국향 컨테이너물동량이 2009년 하반기부터 점차 회복할 수 있을 것으로 전망했다.

2008년 북미 동향항로의 전체 물동량은 전년대비 약 8% 감소할 것으로 추정되며, 2009년 하반기부터 수요가 호전되어 2009년 전체적으로는 2008년 대비 1~2%의 소폭 증가가 예상된다고 진단했다.

2008년 상반기 컨테이너물동량(회원사 기준)은 307만FEU로 전년동기의 330만FEU 보다 약 6.9% 감소하였다. 또한 1~7월까지의 전년 동기대비 7.5% 감소로 그 폭이 더욱 높아졌고, 7~8월 동안은 7%의 물동량 감소를 보였고, 선대운영도 전체 선복량의 약 90%만을 가동했다.

TSA 회장이자 NOL사 CEO인 Widdows

씨는 현재의 신용경색과 경기침체는 지속되지 않을 것으로 예상했다.

대부분의 선사들 역시 최근의 달러 강세 및 유가 안정화 추세 등과 세계적 금융위기 극복 공조체제가 세계 금융시스템의 신뢰성과 유동성을 회복시킬 것으로 전망하고 있다.

또한 Widdows씨는 현재의 금융위기 속에서 TSA 회원사들은 비용절감대책을 통해 상대적으로 운항 효율성을 높게 유지하고 있다고 밝혔다.

즉, 회원사들은 항로 통합, 선대 공유, 용선 자제, 선박 보수 및 수리를 위한 계선, 유류비용 절감을 위한 항속 감소에 따른 항로내 추가 선박 투입 등의 전략으로 비용절감을 도모하고 있다는 것이다.

한편, 아시아발 구주항로의 경우도 금융위기가 어느정도 해소되면 시황회복이 가능할 것으로 예상되고 있다. 더구나 유럽항로의 경우 최근에 취항선사들이 강도 높은 선복감축을 단행함에 따라 물동량이 조금만 뒷받침되면 상황이 빠르게 회복될 것으로 전망되고 있다.

이에 반해 근해정기항로는 원양항로에 투입되었던 중형 컨테이너선의 잇따른 유입으로 당분간 고전을 면치 못할 것으로 예상되고 있다.





국양해운

사무실 해남빌딩으로 이전

국양해운은 12월1일부로 사무실을 남대문로 동성빌딩에서 북창동 해남빌딩으로 확장이전했다.

△주소 : 서울 중구 북창동 21번지 해남빌딩 2층
221호 △전화 : 02-774-0474(이전과 동일)

△팩스 : 02-6496-2734/2779(이전과 동일)

고려해운

말레이시아서비스 강화

고려해운(대표 박정석)은 하주들의 다양한 요구에 부응하기 위해 기존 KMS항로 (KOREA-MALAYSIA SERVICE)를 11월30일부터 2항차로 증편하여 운항하고 있다. 기항지는 부산-인천-청도-홍콩-포트켈랑-싱가포르 순이다.

한편, 고려해운은 11월14일 인천-홍콩 직항서비스를 개시했다. 동사는 한국발 홍콩서비스인 KHS(KOREA HONKONG SERVICE)를 IHS(INCHON HONGKONG SERVICE)로 개편하여 인천항을 추가기항하고 있다.

대우로지스틱스

아프리카 농장 개발 박차

국내 최초 토탈 물류해운회사인 대우로지스틱스(대표 안용남)가 해외자원개발사업에 본격적인 박차를 가하고 있다.

대우로지스틱스는 최근 아프리카 마가다스카르에 부지 130만 헥타르(1만3000km²) 규모의 농장을 확보, 개발키로 해 업계의 화제가 되고 있다.

대우로지스틱스는 향후 15년간 확보한 부지를 통해 농지를 개발해 연간 400만톤의 옥수수와 50만

톤의 팜오일을 생산할 수 있게 된다. 농지 임대 기간은 99년이며 지금까지 알려진 역외 농지개발 사업 중 가장 큰 규모로 알려졌다.

알려진 바에 따르면 회사 측은 토지 규모가 방대하다보니 실제 재배는 국내 기업 등과 컨소시엄을 구성해 진행할 계획이다.

대우로지스틱스는 전 세계 곡물, 광물 등을 개발해서 직접 운송해 오는 프로젝트에 큰 관심을 보이며 해외자원개발사업을 확대해 나가고 있다. 대우로지스틱스는 지난해 인도네시아에 법인을 설립, 500헥타르에서 옥수수 플랜테이션을 시작했으며 현재 수마트라, 자바 등지에도 16만 5000 헥타르 규모의 오일팜 플랜테이션을 개발 진행 중이다.

또한 향후 100척 이상의 선대를 확보, 세계적인 선사가 되어 국내외 구축한 항만물류거점을 잇는 막힘없는 운송을 해나간다는 전략이다. 2011년까지 매출목표는 10조원이다.

지난 2004년 해양수산부에 해상화물 운송사업과 국제선사로 등록한 대우로지스틱스는 해상운송이 사업의 60%를 차지하고 있으며 현재 벌크선, 자동차운반선, 시멘트선, 탱커 등을 보유하고 있다.

대한해운

강남구 삼성동 신사옥으로 이전

대한해운(대표 이진방 회장)이 강남구 삼성동에 신사옥을 마련해 11월22일까지 사무실 이전을 마무리하고 본격적인 강남시대를 열었다.

대한해운은 최근 강남구 삼성동에 대지 1893.3m²(572.72평)에 연면



적은 1만401.50㎡(3146.31평), 지하 3층, 지상 9층 규모의 신사옥 건설을 마무리하고 입주했다. 지난 2007년 3월 착공된 대한해운의 신사옥은 1년 8개월여의 공기 끝에 완공됐다.

한편, 대한해운은 싱가포르 법인인 KOREA LINE(SINGAPORE)PTE.LTD에 자본확출을 통한 재무구조 개선(운영자금 및 영업활동을 위한 유동성 제고)을 위해 300억원(2,000만달러)을 유상증자를 통해 출자하기로 했다고 11월26일 공시했다.

대한해운 싱가포르 법인은 이번 유상증자로 자본금이 3,500만달러로 대폭 증가했다.

STX팬오션

국제거래신용대상 수상

국 제 거 래 신 용 대 상 사



STX팬오션(대표 이종철 부회장)은 12월1일 개최된 '제14회 국제거래신용대상' 시상식에서 법인부문 대상을 수상했다고 밝혔다.

국제거래신용대상은 외국과의 국제거래에서 우리나라 기업의 신뢰성을 크게 선양하고 국가산업 및 경제발전에 기여한 공로가 큰 법인과 개인에게 수여하는 상으로 한국중재학회(회장 김석철)가 매년 주최하고 있다.

한국중재학회측은 "올해 STX팬오션이 3분기 누적실적기준으로 매출액 6조5,000억, 영업이익 6,144억에 이르는 등 사상최고치를 기록 중이고,

특히 매출의 80% 이상을 해외에서 달성하는 등 우리나라 5대 수출산업의 한 축으로써 국제수지 개선에도 공헌한 점이 인정됐다"고 선정 이유를 밝혔다.

김대유 STX팬오션 사장은 수상소감을 통해 "외국기업과 비즈니스가 많은 만큼 국제거래에 있어서 신용도를 높게 평가받아 매우 기쁘다"면서 "앞으로도 해외시장에서 최고의 신뢰를 받는 글로벌 리딩 해운선사가 되도록 노력하겠다."고 밝혔다.

STX팬오션과 함께 개인부문 대상은 이화연 대구은행장이 수상의 영광을 안았다.

한편, STX그룹 강덕수 회장은 11월19일(현지시간) 브라질 브라질리아 대통령궁에서 룰라 대통령과 에지송 로바웅(Edison Lobao) 브라질 에너지장관을 만나 조선, 해운, 에너지, 오프쇼어 등 STX가 추진하고 있는 사업 각 분야에 대해 상호 협력기로 협의했다.

강 회장은 "현재 STX는 브라질에 해운, 조선, 중공업분야가 진출해 있다"며 "리우 데 자네이루에 위치한 조선소인 'STX Off-Shore Do Brazil' 뿐만 아니라 해운, 에너지, 중공업 등 각 분야에서 브라질 정부와 적극 협력하겠다."고 말했다.

STX그룹은 브라질에서 STX조선, STX팬오션이 각각 조선소 운영 및 철광석, 철강제품 운송사업에 진출해 있으며, (주)STX와 STX중공업, STX산업플랜트 등 계열사들이 원유시추선 및 디젤발전설비, 선박용 엔진 등 다양한 사업을 적극 추진하고 있다.

팬스타라인닷컴

고베 주1회 서비스 실시

팬스타 라인(일본 총대리점=산스타 라인)이 오는 12월20일, 주 1회 부산/코베 서비스를 개시한다. 팬스타 라인의 코베 기항은 처음이다. 오사카 남항/부산 간의 주 6회(일요일 제외한 데일리 운항) 서비



스 가운데, 토요일편을 코베 기항으로 하며 오사카/부산 간은 월요일부터 금요일까지의 주 5회가 된다.

산스타 라인은 코베 기항에 대해 "수출에서는 RORO선의 기능을 살린 브레이크 화물(건기, 자동차 등) 뿐만이 아니라, 컨테이너 화물도 목표로 한다"고 전했다.

코베 서비스는 부산 일요일 오전 10시 도착이기 때문에, 보세운송으로 월요일 아침 현지 공장 조업 시에 화물이 늦지 않는 신속 수송을 목표로 한다. 또한 여객면에서도 수요가 증가될 것으로 전망하고 있다.

코베 서비스편은, 국제 페리가 기항하는 신항 제4제방(포트 터미널)을 이용한다. 스케줄은, 일본 수입이 부산 금요일 15시 10분 출항/코베 토요일 10시 입항, 일본수출이 코베 토요일 15시 10분 출항/부산 일요일 10시 입항할 예정이다.

"팬스타·씨니"(270 TEU, 리퍼 플러그 85기, 여객 정원 683명)와, "팬스타·드림"(220 TEU, 리퍼 플러그 50기, 여객정원 681명)가 1주간 마다 교대로 기항하는 배선으로 운항 될 예정이며, 편도 운항 시간은 속도로 19시간이다. 20일의 고베 기항제 1선은 "팬스타·드림"으로 예정되어 있다.

이와 관련 산스타 라인은 "코베항에서 특히 브레이크 화물의 수송 수요가 왕성하기때문에, 이것 또한 목표로 하고 있다"며 "컨테이너 화물을 포함해 수출에서는 부산항으로부터의 보세운송으로 현지 보세공장 등에 수송하는 것으로, 월요일아침 공장 조업 시작될때까지 화물이 도착가능한 서비스라고 한다"고 전했다.

아울러 여객에서도 접근성이 좋은 포트 터미널을 활용함으로써 수요 확대를 기대하고 있으며 향후 코베 서비스의 상황진척을 봐서 장래적으로는 증편의 가능성도 염두에 두고 있다"고 덧붙였다.

한편 팬스타 라인은 지난 2002년 4월, "팬스타·

드림" 1척으로 주 3편의 오사카/부산 서비스를 개시했다. 또한 지난해 4월에는 "팬스타·씨니"를 투입해, 2척 운항의 서비스 체제로 했고, 일본 각지를 트럭이나 철도 수송으로 묶는, 페리&트럭이나 페리&레일의 "팬스타·울트라·익스프레스"(PUE) 서비스도 전개 중이다.

지난해 수송 실적은 컨테이너 화물이 4만 8100 TEU(수출 2만 4400 TEU, 수입 2만 3700 TEU), 차량(활어차, 건기, 무진동차등)이 약 1750대, 브레이크 화물이 약 11만 4000톤(수출 약 9만 5000톤, 수입 약 1만 9000톤). 여객은 18만 4000명. 처음 연간기준으로 2003년에 비해, 최근 4년간에 컨테이너 화물이 4.2배, 여객이 2.4배에 증가한 것으로 알려졌다.

(주)한진

한진-군산시 연안 컨선 신규항로 개설



내년에 군산-광양간을 오가는 연안운송이 시작된다.

(주)한진(대표 석태수)과 군산시는 11월11일 군산시청에서 컨테이너 신규 항로 개설을 위한 업무 협약을 개최하고 군산-광양간 연안해송 사업을 공동으로 수행한다고 11월12일 밝혔다.

이 자리에서 한진과 군산시는 군산항의 물류활성화 지원은 물론 전라북도 소재 기업의 물류비 절감

및 지역경제 활성화 도모 등을 위한 상호협력을 약속했다.

한진은 페이퍼코리아(주) 등 군산 지역에 기반을 둔 제조기업의 수출입화물 운송을 수행하게 되며 컨테이너 선박 2척을 투입해 내년 4월이나 5월경부터 주 4회 군산과 광양항을 운항하게 된다.

군산시 측은 이번 군산-광양간의 항로 개설을 통해 그 동안 물류인프라 부족으로 육상운송에 의존해야 했던 전북도내 기업들에게 연간 140억원의 물류비 절감 효과를 가져다 줄 것으로 전망했다.

한진 관계자는 “전북지역 군장산업단지 활성화에 일조한다는 자부심으로 수출입 물류 서비스에 최선을 다하겠다.”고 소감을 밝혔다.

한편, 이날 협약식에는 김완주 전북도지사, 문동신 군산시장, 이래범 시의장을 비롯해 류영하 군산 지방해양항만청장, (주)한진 김기선 사업본부장 등 행사 관계자 20여 명이 자리를 함께했다.

한진해운

임원 전체워크숍 개최



한진해운(대표 박정원)이 급변하는 경영환경 변화에 능동적으로 대응하기 위해 임원 전체워크숍을 개최했다.

한진해운은 11월 28일부터 29일까지 이틀간 강원도 오크밸리에서 박정원 사장을 비롯해 국내 전 임

원이 참석한 워크숍을 개최했다고 밝혔다.

국내 30명의 임원이 참석한 이번 워크숍은 최근 급변하는 세계 경제환경에 대한 공감대 형성을 통해 임원들의 적극적 리더십 발휘의 계기를 마련하는 한편, 경영환경 변화에 능동적으로 대응하는 비상경영 체제 수립을 위한 다양하고 심도있는 토의를 실시했다.

박정원 사장은 “과거에도 위기는 곧 기회였으며, 우리는 많은 난관을 함께 극복해왔다”며 “피하면 피할수록 위기는 점점 더 강해지지만, 우리가 힘을 모아 대안을 수립하고 실행해 나간다면, 위기를 극복하고 향후 시장을 주도하는 강력한 회사로 거듭날 것”이라고 참석한 임원들에게 격려와 당부의 메시지를 전했다.

한진해운은 이번 워크숍을 통해 전 임직원들의 철저한 대비와 위기의식 무장으로 어려운 경영환경을 극복해 나가며 내년도 사업목표 달성 의지 표명 및 중장기 회사 발전을 위한 공감대 형성을 마련하는 계기가 되었다고 밝혔다.

한편, 한진해운이 12월1일 환경오염 방지 기술 업체인 (주)삼울의 지분을 인수하여 계열사로 편입시켰다고 발표했다.

(주)삼울은 KIST(한국 과학 기술 연구원)가 개발한 혐기성 자원화와 발전시스템의 국내 실시권을 보유하고 있는 벤처회사로, 양돈 분뇨를 정화할 때 발생하는 메탄가스를 자체 열원이나 발전용 신재생에너지로 이용할 수 있는 기술을 연구하고 있다.

현재 국내 양돈 농가에서 배출되는 분뇨는 연간 3,500만톤 정도로, 이 중 275만톤이 국내 3곳의 해양에 버려지고 있어 이로 인한 해양오염이 날로 심화되고 있으며, 오는 2012년부터는 런던 협약의 발효에 따라 국내 해양투기가 전면 금지된다.

한진해운은 이번 투자를 통하여 해양환경 오염을 근본적으로 방지할 수 있는 친환경 시설의 보급과



상용화에 기여할 수 있을 것으로 기대하며, 앞으로도 환경경영을 선도하는 글로벌 기업으로의 노력을 지속할 계획이라고 밝혔다.

현대상선

달력을 이용한 마케팅 화재

새해 달력을 받은 사람들은 한해가 다 갔다고 아쉬워하기도 하고 유난히 적은 휴일에 실망하는 기색이 역력하지만, 일찍 받은 달력에 희망찬 계획을 세우기도 한다.

현대상선(대표 김성만, hmm21.com)이 새해 달력을 활용해 발 빠른 마케팅을 전개해 화재다. 현대상선은 지난 9월 말 새해 달력 제작을 끝내고 전 세계 28개 현지법인과 76개 해외지점, 1개 사무소로 모두 발송했다. 해외 각 법인과 지점은 이 달력을 고객, 투자자, 유관기관 등에 전달하여 송년인사와 함께 회사를 알리는 '발과 입으로 전하는 마케팅 전'을 펼친다.

현대상선의 새해 달력은 해외를 무대로 영업을 하는 글로벌 기업답게 미주, 구주, 중국, 일본, 홍콩, 국내용 등 다국적 버전으로 총 6종류다. 벽걸이형과 탁상형으로 국내용 약 4만부와 미주, 구주, 이주 등의 해외용 7만부 등 총 11만부가 제작되었다.

일반적으로 12월 중 달력을 주고받는 것에 비하면 현대상선의 달력배포는 1~2개월 앞선 것이다. 이는 선박을 이용하여 미주나 구주 등 해외법인으로 보내야 하기 때문에 한여름부터 제작에 들어가 9월에 제작을 완료하고 10월부터 배달에 들어갔다.

현대상선 측은 "달력은 1년 내내 사용하는 것이라 기업의 이미지를 효과적으로 전달할 수 있는 유용한 마케팅 수단"이라며, 고객, 화주들에게 일찍 전

달되어 회사 이미지 제고에 크게 기여하고 있다고 말했다.

올해 달력은 컨테이너선, 유조선, LNG 선 등의 선박에서 핵심 기능을 담당하는 장비를 근접 촬영하여 선박과 함께 사진으로 실었다. 1월에는 컨테이너선 '현대 굿월' 호의 '차이로 컴퍼스'로 항상 진북을 가리키는 전자식 나침반으로 선박의 진행 방향을 나타내는 항해의 핵심 장비가 실렸다.

한편, 현대상선은 해마다 컨셉을 달리하여 달력을 제작하고 있다. 지난해에는 전 세계에서 근무하는 국내외 육·해상 임직원이 직접 찍은 사진으로 달력을 제작하였고, 재작년에는 국내외 임직원 자녀들로부터 사내 공모한 그림으로 달력을 제작하여 큰 호응을 얻었다

부산항만공사

타깃마케팅으로 부산항 활로 모색

글로벌 경기 침체 등으로 전세계 화물이 줄어드는 가운데 부산항만공사(BPA)가 위기를 기회로 살리기 위해 중국과 일본의 주요 선사를 상대로 한 타깃 마케팅에 나섰다.

BPA는 11월17일부터 19일까지 3일간 중국 상하이의 코스코와 차이나쉬핑 등 중국을 거점으로 운영 중인 주요선사를 대상으로 타깃 마케팅에 나섰다.

특히 이번 마케팅에는 이들 중국 양대 선사를 주요고객으로 하는 대한통운의 CEO도 참여하여 가시적인 성과가 기대되고 있다.

BPA 노기태 사장은 11월17일 코스코의 순자강 총재를 만나 세계 6대 선사인 코스코의 부산항 이용에 감사의 뜻을 전하며 기상악화로 인한 부두 폐쇄가 없는 한 부산항의 안정성 때문에 최근 주요선사들의 부산항 환적거점화 추세가 늘고 있다고 밝혔다.

또 18일에는 세계 5대 선사인 차이나 쉬핑의 리

샤오더 총재와 만나 부산항 각 터미널 간 서비스 및 효율 경쟁과 최근의 달러 및 위안화 상승 등으로 부산항 하역비가 약 25% 인하된 효과가 있음을 전했다.

실제로 최근 세계적인 경제 불황으로 선사들은 운영항로는 통폐합하고 비수익항로를 철수하는 등 비용절감책을 강구하고 있으나 BPA는 이러한 움직임이 북중국항만직기항을 줄이고 부산항 환적 대체로 이어질 것으로 기대하고 있다.

BPA는 또 18일 오후에는 한진해운과 현대상선 등 상하이에 있는 국적선사 10개사를 초청하여 간담회를 마련하고 이들의 애로사항과 의견을 수렴하였다.

이밖에도 부산항의 자매항인 상하이항을 관리하고 있는 상하이 항무그룹(SIPG)을 방문하여 양항 간 협력방안에 대해 논의하였다.

한편, BPA는 11월25일과 26일에도 일본의 3대 선사인 NYK, MOL, K-LINE 등을 상대로 한 타깃마케팅에도 나섰다.

울산항만공사

울산신항 사업설명회 개최



내년 7월 울산신항 컨테이너터미널의 개장을 앞두고 울산항만공사와 울산아이포트(주), (주)동방이 공동으로 사업설명회를 가졌다. 울산항만공사(UPA, 사장 김종운)는 12월2일 울산신항 광석부두

에서 울산신항 사업설명회를 개최했다.

울산신항 컨테이너터미널은 울산시 남구 황성동 온산항 북방파제 인접 해면을 매립해서 축조되는 울산신항 1-1단계 사업의 한 부분으로 지난 6월 이후 준공전사용 중인 광석부두와 더불어 울산아이포트(주)가 사업 시행을 하고 있으며, (주)동방이 운영사로 선정돼 있다.

이번 행사는 UPA가 울산신항을 대상으로 개최하는 첫 사업설명회로서 울산신항 및 지역경제의 활성화를 도모하기 위해 울산지역 하주와 선사, 복합운송업체 등 울산항 이용고객을 주요대상으로 하고 있다.

UPA에 따르면 특히 이번 설명회는 한국해양대학교에서 운항하고 있는 실습선 한바다호가 울산신항 광석부두에 접안, 선상에서 이루어지기 때문에 설명회 참석자들은 승선체험을 할 수 있었고, 공사 중에 있는 울산신항 컨테이너터미널도 근거리에서 볼 수 있어 보다 실감나는 사업설명회가 이루어졌다고 전했다.

한편, UPA는 울산신항 활성화를 위해 2009년 신항 컨테이너터미널 개장 시까지 국내의 선사를 대상으로 기항지 개설을 협의하는 한편, 하주와 복합운송업체 관계자들을 상대로 사업설명회 및 간담회를 개최함으로써 울산신항을 적극 홍보할 계획이다.

인천항만공사

공동물류센터 건립 설명회 개최

인천항만공사(사장 김종태)는 11월13일 한국국제물류협회 회원사들을 초청하여 아람물류단지내에 LCL화물 콘솔서비스를 취급할 수 있는 공동물류센터 건립에 대한 설명회를 개최했다.

이번 설명회는 소량화물(LCL화물) 활성화를 위



한 것으로 인천항에 LCL화물 콘솔서비스 전용 공동물류센터 건립 필요성과 관심이 증가하고 있는 상황에서 개최된 첫 번째 설명회라는데 그 의의를 둘 수 있다.

인천항만공사는 이미 11월6일부터 다국적 물류기업인 (주)로그프레트코리아와 (주)인천중앙물류가 공동으로 LCL화물을 인천항에서 선적해 전세계에 수출할 수 있는 상품을 개발하여 LCL화물 활성화에 시동을 걸었다.

또한 이번 공동물류센터 건립이 FCL화물뿐만 아니라 LCL화물도 전문으로 취급하는 서비스를 제공하기 위해 필요한 인프라 시설로서, 이를 통해 경쟁력있는 항만서비스를 제공할 수 있을 것이라 기대하고 있다.

LCL화물의 콘솔서비스 전용 공동물류센터는 아암물류단지내의 1만 7,918㎡(5,420평)의 부지에 건립될 예정으로 수도권 지역의 LCL화물은 인천항에서 처리할 계획이라고 밝혔다.

그동안 대부분의 LCL화물 콘솔서비스가 부산항에서 이루어져 수도권 지역 중소기업들은 비싼 물류비를 지불하면서 부산항을 이용해왔으나 인천항의 새로운 LCL화물 콘솔서비스를 활용할 수 있게 되어, 실물경기 침체와 비싼 물류비로 어려움을 겪고 있는 수도권 지역의 많은 중소기업들에게 물류비 절감 혜택을 통해 제품경쟁력을 높일 수 있을 것이라 예상하고 있다.

인천항만공사는 향후 2~3번의 추가 설명회를 개

최하여 관심이 집중되고 있는 공동물류센터 건립 사업 참여기회를 보다 많은 포워더 업체에게 줄 공동물류센터 건립 사업 참여자를 확정할 계획이다.

케이엘넷

신용등급 BBB⁺로 상향

물류IT 전문기업 케이엘넷(www.klnet.co.kr, 대표 박정천)은 한국신용평가정보(주)로부터 BBB⁺ 등급을 받았다고 11월25일 밝혔다.

이는 지난 2007년 BB⁺등급을 획득한 이후, 1년 만에 3단계 상향된 수준으로 케이엘넷의 비전 2020달성 의지와 투명경영 실현을 위한 노력에 따른 결과로 풀이된다.

이번 신용등급 상향 조정에 대해 케이엘넷은 “세계적인 경기불황 속에서도 ▲다양한 소프트웨어 개발과 운용 ▲다수의 수상 경력과 인증, 특허취득 ▲주요 사업인 EDI 사업의 확대를 통한 안정적인 수익 창출과 지속적인 매출 성장세에 대한 평가”라고 밝혔다.

케이엘넷 박정천 사장은 “어려운 경제상황에도 불구하고 대외 신용 평가에서 이전보다 상향된 점수를 얻어 기쁘다”고 밝히고, 이번 신용평가 결과를 바탕으로 국내외 영업기반 확대 및 사업다각화에 노력할 것”이라고 밝혔다.

한편, 기업 신용등급은 AAA에서부터 D까지 10등급으로 나뉘며, 평가자의 필요에 따라 각 등급을 +, 0, -로 세분할 수 있다.

한국선급

2008 임금협약 체결 조인식 가져

한국선급(회장 오공균)은 2008년 11월 14일 한국선급 대전본부에서 오공균 회장과 이운복 전국공



공연구노동조합 위원장이 참석한 가운데 2008년도 임금협약체결 조인식을 가졌다.

작년에 이어 올해도 무분규 임금협약을 체결한 한국선급은 최근 닥쳐온 경제 위기에 맞서 노사가 상생할 수 있는 접점을 찾기 위한 양측의 계속된 노력과 대화를 통해 마침내 임금협약 체결에 이르게 됐다.

노사는 기본급 5.7% 인상과 경영실적에 따른 연말성과급을 지급하기로 했으며 세계 일류선급 도약을 위한 내부경영기반 구축을 위하여 미래지향적이고 가치창조적인 임금체계 개선작업을 노사가 공동으로 추진키로 합의했다.

이날 조인식에서 오공균 회장은 “오늘의 임금협약 체결은 그간 힘들었지만 결국은 노사 간의 공감대를 형성했다는 것을 입증하는 것으로 이를 기쁘고 감사하게 생각한다”면서 “이것은 우리 모두가 함께 같은 길을 가고 있다는 것이며 앞으로 서로 간의 소통을 더욱 원활히 하고 창조적인 노사문화를 만들기 위해 함께 노력하자”고 제안했다.

이운복 노조위원장은 “어려움 속에서도 임금협약이 원만하게 진행된 것을 노동조합 입장에서 다행스럽게 생각한다. 오늘같은 노사간의 합의가 앞으로의 발전과 더 나은 관계로 나가는 계기가 되기를 희망하며 위원장으로서 최선을 다하겠다.”고 밝혔다.

노조는 지난 11월12일 실시한 올해 임금협약 노사합의안에 대한 찬반투표에서 투표자의 70.3% 찬성으로 가결시켰다.

또한, 선급은 11월10일 알제리 해사당국과 알제리

정부대행검사에 관한 협정을 체결했다고 밝혔다.

이로써 한국선급은 BV, DnV, GL에 이어 4번째로 정부검사권을 부여받게 되어 알제리 국적선박에 대한 협약검사 및 관련증서를 발급할 수 있게 되었다.

이번 협정에 따라 한국선급은 알제리 국적의 여객선을 포함한 일반화물선의 SOLAS(해상인명안전 협약), MARPOL(해양오염방지 협약), COLREG(국제해상충돌예방규칙), ITC(국제톤수 협약), ILL(국제만재흡수선), MODU Code(이동식 해저자원시추선규약), ISM Code(국제안전관리규약) 등에 대한 제반 검사 및 심사와 관련된 증서를 발급할 수 있게 되었다.

한국선주상호보험조합

2008 추계 세미나 개최



한국선주상호보험조합(대표이사 이운재)은 11월 26일 ‘중국에서의 클레임 핸들링’, ‘2009년 P&I 갱신 전망’, ‘KP&I 운영현황과 비전’이라는 주제로 추계 세미나를 개최했다.

이날 세미나에 참석한 이운재 KP&I 대표이사는 개최사를 통해 “2000년도에 세계 5대 해운강국으로 성장하려는 우리 해운의 P&I보험 인프라를 구축하기 위해 KP&I를 설립했다”며 “KP&I가 원년 2000년도에 가입선박 156척, 연간보험료 124만불 규모로 시작했으나 현재는 가입선박 623척, 연간보



험료 1430만불로 약 14배 이상의 외적인 성장을 이뤄냈다"고 전했다. 또한 현재 약 1,000만불에 달하는 비상위험준비금을 축적하고 있다고 덧붙였다.

첫 번째 주제인 '중국에서의 클레임 핸들링'은 최근 늘어나는 중국과의 교역과 그에 따른 해난사고의 처리에 관한 내용으로 중국 전문 변호사인 S.G. Huang이 발표를 맡았다.

S.G. Huang은 이날 발표에서 주된 해난사고의 유형과 이와 관련된 적용 법률을 언급하며 선주-선장, 선주-P&I의 원활한 커뮤니케이션을 강조했다.

이어 두 번째 발표는 세계적인 보험 브로커인 마쉬와 Andrew Reynolds가 '2009년 P&I 갱신 전망'이라는 주제를 통해 내년에 General Increases의 인상을 암시했으며, 이어 KP&I 박범식 전무는 KP&I의 설립배경과 운영현황, 정책추진방안 등을 설명하고 경쟁력 있는 P&I 담보와 함께 우위의 서비스 인프라를 제공할 것을 강조했다.

한국해양대학교

오충장, 亞해양수산대학포럼 참석

한국해양대학교 오거돈 총장이 11월12일부터 14일까지 3일간 미얀마해양대학교에서 개최된 2008 아시아 해양·수산대학교 포럼(AMFUF)에 참석했다.

시아 해양·수산대학교 포럼은 해양수산분야에서 미주 중심이 아니라 아시아 지역 중심으로 공동번영을 추구하는데 기여하기 위해 한국해양대학교 주관으로 2002년에 처음으로 부산에서 개최한 바 있으며 10개국 18개 기관이 가입됐다.

회의에 참석한 오 총장은 대학간 해양수산 정보교환과 동향 파악도 중요하지만 IMO나 정부차원의 지원을 이끌어낼 방안을 공동 모색하고, AMFUF 회원대학이 전 세계 해기사 공급의 50%를 차지하고 있는 만큼 OPEC(석유수출국기구)과 같은 기구로서 세계 해기사 공급센터로 발전시켜

나가자고 제안했다.

한국해양대학교는 AMFUF의 상설사무국으로 국제기구로서의 역할과 참가대학(회원대학)간 유대강화, 사무처리, 매년 실시되는 회원교의 포럼 준비, 행사지원, 기타 사무국에 관한 전반적인 사항 등 여러 가지 업무를 수행하고 있으며, 2009년에는 한국해양대학교에서 포럼을 개최할 예정이다.

한국해양수산개발원

독도문제 학술 심포지엄 개최

한국해양수산개발원(원장 강종희)이 11월26일 롯데호텔 2층 에머랄드 홀에서 '한국과 일본의 역사인식'이라는 주제로 한일 학술 심포지엄을 개최했다.

이날 학술 심포지엄은 최근 한국과 일본의 석학들이 참여해 발간한 '한국과 일본의 역사인식' 출판물을 기념에 개최됐는데 공로명 전 외무부 장관을 비롯해 박현규 해사문제연구소 이사장, 유종필 국회도서관 관장, 한나라당 장광근 국회의원, 박용안 서울대학교 명예 교수 등이 내외귀빈 100여명이 참석해 성황을 이루었다.

강종희 원장은 기념사를 통해 "한국과 일본의 역사인식이라는 책의 출판에 즈음에 한일문제와 독도문제를 새롭게 접근해보자는 취지로 이번 심포지엄을 개최하게 됐다. 오늘 심포지엄이 한일간의 과거 역사에 대한 인식문제를 조명해보고 이를 독도문제를 재정립해보는 새로운 모델이 될 것이라고 기대한다"고 밝혔다.

도쿄대학교 교수이자 '한국과 일본의 역사인식'의 대표 편저자인 현대송 교수의 사회로 시작된 심포지엄은 일본의 대표적인 지식인으로 평가되고 있는 와다 하루키 동경대학교 명예교수가 '일본의 해양영토 정책과 향후 전개 방향'이라는 주제를, 공로명 전 외무부 장관이 '새로운 한일관계를 정립하기 위한 전제 조건'이란 주제를 각각 발표했다.



한진해운, STX팬오션 등 국적외항선사 수출의 탑 수상

‘무역의 날’ STX팬오션 추성엽 부사장 대통령 표창



국내 최대 컨테이너 정기선사인 한진해운과 국내 최대 벌크 선사인 STX팬오션이 나란히 60억불 수출의 탑을 수상했다.

12월 2일 오전 10시 코엑스 컨벤션홀에서 무역업계 대표와 근로자, 수출지원기관 관계자 등 1500여명이 참석한 가운데 개최된 제 45회 무역의 날 기념식에서 한진해운과 STX팬오션을 비롯해 현대상선, 대한해운, 대보해운, 티피씨코리아, 선우상선, 고려해운, 선우ST, 쉬핑랜드 등이 10개 선사들이 수출의 탑을 수상하는 영예를 안았다.

지난 43회 무역의 날에서 50억불 탑을 수상했던 한진해운은 2년만에 60억불 탑을 수상했고 지난해 30억불 탑을 수상했던 STX팬오션은 불과 1

년만에 60억불 탑을 수상해 눈길을 끌었다.

역시 지난 43회 무역의 날에서 30억불 탑을 수상한 바 있는 현대상선도 2년만에 50억불 탑을 수상하는 쾌거를 이루었고 지난해 9억불 탑을 수상했던 대한해운은 올해 10억불 탑을 수상했다.

지난해 2억불 탑을 수상한 바 있는 대보해운은 3배가 넘는 6억불 탑을 수상했고 지난해 역시 2억불 탑을 수상했던 티피씨코리아도 4억불 탑을 수상했다. 지난해 1억불 탑을 수상했던 선우상선은 3억불 탑을 수상했고 고려해운은 올해 처음으로 3억불 탑을 수상했다. 또 선우상선의 자회사인 선우ST도 올해 1억불 탑을 처음으로 수상했고 지난 43회 무역의 날에서 1000만불 탑을 수상했던



쉬핑랜드는 2년만에 10배가 넘는 1억불 탑을 수상했다.

해운업계외에도 삼성중공업이 70억불 탑, STX조선이 20억불 탑, 글로벌비스가 9억불 탑을 수상하는 등 주요 조선, 물류업체들도 45회 무역의 날 수출탑 수상의 영예를 안았다.

한편 올해 무역의 날에서 10개 해운선사가 수출의 탑을 수상하는 등의 성과를 이뤄냈으나 STX팬오션 추성엽 부사장을 비롯해 신성해운 신용경 전무, 한진해운 이기봉 부장, 대보해운 노재영 사장 등 4명만이 정부포상을 받는데 그쳤다.

〈수출의 탑 수상 기업〉

- ▲ 70억불 탑 : 삼성중공업(대표 김징완)
- ▲ 60억불 탑 : 한진해운(대표 박정원), STX팬오션(대표 강덕수와 1명)
- ▲ 50억불 탑 : 현대상선(대표 김성만)
- ▲ 20억불 탑 : STX조선(대표 정광석)
- ▲ 10억불 탑 : 대한해운(대표 김창식)
- ▲ 9억불 탑 : 글로벌비스(대표 양승섭)
- ▲ 8억불 탑 : STX엔진(대표 이강식)
- ▲ 6억불 탑 : 대보해운(대표 김창중, 노재영)
- ▲ 4억불 탑 : 티피씨코리아(대표 정신종)
- ▲ 3억불 탑 : 고려해운(대표 박정석), 선우상선(대표 정인현, 정대균), STX중공업(대표 김강수), 성진지오텍(대표 윤영봉), 삼호조선(대표 신현철), 21세기조선(대표 양승철, 황계주)
- ▲ 2억불 탑 : 세광중공업(대표 노재광, 임승의), 태웅(대표 허용도), 대선조선(대표 안강태), 디섹(대표 곽두희)
- ▲ 1억불 탑 : 쉬핑랜드(대표 이희선), 선우ST(대표 정인현), 현진소재(대표 이창규), 동화엔텍(대표 김강희)
- ▲ 5천만불 탑 : 해덕전기(구재고)
- ▲ 3천만불 탑 : 전진씨에스엠(대표 안의환)

〈정부포상 수상자 명단〉

- ▲ 은탑산업훈장
STX조선 정광석 대표이사
- ▲ 동탑산업훈장
대선조선 안강태 대표이사, 디섹 곽두희 대표이사, 삼성중공업 이현용 부사장, 현대중공업 정대식 기장
- ▲ 석탑산업훈장
현대중공업 김종석 부장
- ▲ 산업포장
글로벌비스 홍진기 전무, 현대미포조선 최범도 차장, 현대삼호중공업 변성호 부장, 한진중공업 김상진 직장
- ▲ 대통령표창
STX팬오션 추성엽 부사장, 해우GLS 김진일 대표이사, STX엔진 박종찬 실장, 현대미포조선 이춘환 기원, 대우조선해양 황만순 직장, 삼호조선 신현철 대표이사, 태웅 유승오 반장, 동화엔텍 이이호 반팀장
- ▲ 국무총리표창
신성해운 신용경 전무, 한진해운 이기봉 부장, 우진글로벌로지스틱스 신백용 회장, 한국무역협회 김길섭 팀장, 한국무역협회 류영규 차장, 한국무역협회 김준기 과장, 대우조선해양 이상길 팀장, 동화엔텍 김홍순 부장, 전진씨에스엠 이동재 과장, 전진씨에스엠 윤종만 직장, 태웅 민혁 이사, 성진지오텍 최봉길 전무, 해덕전기 이동준 이사, 현진소재 주홍식 반장, 해덕전기 박근석 팀장, 현대중공업 그리스 배종천 부장
- ▲ 지식경제부장관표창
대보해운 노재영 대표이사, 글로벌비스 구형준 아산CKD 센터장, 속초시청 전영식 북방물류담당, STX조선 강병순 차장, 현대중공업 이정대 부장, 한진중공업 박노준 직장, STX조선 윤정중 직장, STX엔진 윤정식 직장, 현대삼호중공업 김한영 팀장, 삼성중공업 김윤희 사원, 해덕전기 구재고 대표이사, 현진소재 김남규 차장, 성진지오텍 박정길 사원

한-중 해운회담에서 한중컨항로 전면개방 잠정유보 합의 최근의 해운불황 고려하여 카페리항로 신규개설도 재논의

내년으로 예정됐던 한중 컨테이너 항로의 전면 개방이 잠정 유보됐다.

국토해양부(장관 정종환)와 중국 교통부는 11월 18일부터 19일까지 경주에서 '제16차 한중 해운회담'을 열어 최근 세계경제 침체와 해운업계의 위기를 감안해 2009년으로 예정됐던 한중컨테이너 항로의 전면 개방을 잠정 유보하고 내년에 추가 선박도 투입하지 않기로 합의했다.

한중컨테이너 항로는 지난 2005년 개최된 제 13차 한중해운회담에서 '2009년 카페리항로에 영향을 미치지 않는 항로에 대해 완전 개방'기로 합의했으나 3년만에 한중 컨테이너 항로 전면 개방은 '다음 기회'가 돼버렸다.

2009년 한중 컨테이너 항로 전면개방에 대해 지난 7월 한중항로에 취항하고 있는 컨테이너선사들의 운임협약체인 황해정기선사협의회(회장 김병래)가 한중항로의 채산성 악화를 이유로 단계적 개방을 해달라고 건의해 왔었다. 이러한 단계적 개방요구에 대해 인천·평택 항만업체와 하주단체들은 한중 컨항로를 예정대로 전면 개방해야 한다며 정부에 건의서를 제출하는 등 단계적 개방에 대해 반대입장을 견지해 왔었다.

이러한 논란에도 불구하고 2009년 한중 컨테이너 항로 전면개방은 최근 악화일로를 걷고 있는 해운경기 덕분에 선사측에서 요구했던 단계적 개방보다 훨씬 강력한 조치인 잠정 유보로 결정이

났다. 업계에서는 작금의 해운불황으로 한중 컨테이너항로가 전면개방에서 단계적 개방으로 조정되고 2~3개 신규항로가 개설될 것으로 예상했으나 신규 선박 투입도 없는 일이 됐다.

16차 한중해운회담을 앞두고 평택-연태, 평택-천진, 대산-석도, 인천-장하 등 총 4개항로가 신청됐던 카페리항로 역시 해운업계의 어려운 실정을 감안해 차기에 재협의하기로 하면서 신규 개설이 좌절됐다. 카페리 업계에서는 지금까지의 관례를 고려해 최소 1~2개 정도는 허가가 나지 않겠나라고 관측했으나 환율급등과 실물경제 위축으로 여객과 화물 모두가 줄어들고 있는 최근의 상황 덕분에 카페리 항로 신규 개설 역시 '다음 기회'가 돼버렸다.

중국 정부가 줄곧 주장해왔던 카페리선의 28년 선령제한 도입 문제 역시 우리 정부가 국제기준과 다르다고 설득함에 따라 차기에 재협의하기로 했다.

국토해양부 관계자는 한중항로 개방이 잠정유보하는 대신 운임덤핑방지 등 한중 해운시장 발전방안에 대해 양국 민간협의체간 협의를 통해 2009년 6월까지 각 정부에 건의토록 했다고 밝혔다.

이번 한중해운회담에서 우리측은 또 중국내 공컨테이너 통관비·검역비 부과를 제기했고 이에 대해 중국측은 한국에서 상세자료를 제공하면 조속한 해결을 위해 관계기관과 적극 협의해보겠다는 답변을 내놨다. 대련 등 중국항에서 CIQ직원의



승선검사로 입국수속이 지연되는 문제에 대해서도 중국측은 관계기관과 적극 협의해 문제를 풀어 나가겠다고 약속했다.

공컨테이너의 중국항내 운송문제에 대해서는 중국측이 이에 대한 기본입장을 설명하고 자사선을 이용한 운송은 허용하나 제휴회사를 통한 운송은 계속적으로 협의해 나가겠다고 밝혔다.

중국측에서는 컨테이너선이 공휴일에 인천항과 평택항에 입항할 경우 통관서비스가 되지 않고 있는 문제를 개선해 줄 것과 중국 선사직원의 복수비자 발급 등을 요청했다. 이에 대해 우리측은 평택·인천항의 휴일 상시 통관허용은 임시개정 제

도를 활용하고 상시통관을 위해서 관계기관과 적극 협의해 나가겠다고 답했다. 중국선사 직원의 복수비자발급 문제는 이미 시행되고 있는 무사증 입국제도의 활성화와 사업목적상 필요한 인원의 복수비자발급을 관계부처와 협의해 가기로 했다.

한편 지난 1993년 한중 해운협정이 체결된 이후 양국은 인적·물적 교류확대와 컨테이너 및 카페리항로의 안정적 발전을 위해 매년 1회씩 한중 해운회담을 개최하고 있다. 올해 16차 회담에서 양국 해운당국은 최근 해운시장의 어려운 상황에 대한 인식을 같이 하고 양국이 각 운항선사에 대해 필요한 지원을 하는데 대해 적극 협조하기로 했다.

항만배후단지에 대한 항만법 개정안 국무회의 통과 관리체계 정비 및 입주업체에 대한 지원 강화 등

항만배후단지에 대한 관리체계가 정비되고 입주업체에 대한 지원도 강화되는 등의 내용을 골자로 하는 '항만법 개정안'이 11월11일 국무회의를 통과하였다.

항만법 주요 개정내용은 항만배후단지 운영 활성화 지원과 관련하여 항만배후단지 관리기관, 관리계획, 관리지침 등을 신설하여 항만배후단지를 체계적으로 관리하여 활성화 기반을 마련하고, 항만배후단지에 기반시설을 우선적으로 지원하고 입주기업 유치에 위해 자금 지원도 할 수 있도록 하였다.

또 항만공사 절차 간소화 및 규제 완화에 대해서는 민자로 시행하는 항만공사와 항만재개발사업 시행 시 준공 전 사용을 허가제에서 신고제로 절차를 완화하여 기업의 편의를 도모하는 한편, 항만공사 시행시 건축허가, 경제자유구역 실시계획 및 산업단지 실시계획 승인을 의제 받도록 하여 추진 절차를 간소화하여 사업기간단축을 하도록 하였다.

이와함께 항만은 지정항만과 지방항만으로 구분하고, 지정항만은 다시 무역항과 연안항으로 구분되고 있으나, 지방항만이 항만법 제정(67년) 이후 지정된 사례가 없어, 지정항만 및 지방항만제도를 폐지하고, 항만을 무역항과 연안항으로 구분하여 분류체계를 단순화 하였다. 현재 전국 28개 무역항 중 국가에서 관리할 주요 무역항을 제외한 일반무역항과 연안항(24개)의 관리권을 지방자치단체로 위임할 수 있는 근거를 마련하였다.

이번 항만법 개정으로 항만배후단지의 운영이 활성화되고 항만공사의 절차 간소화로 항만공사 시 비용이 절감 될 것으로 기대된다.

국토해양부는 항만법 개정안을 이번 정기 국회에 제출하고, '09년 하반기부터 시행해 나갈 예정이다.

부정기선 해운시황 빠르면 내년 하반기부터 회복예상 선진국 주택경기 회복과 함께 소비도 점진적으로 증가

최근 급격히 하락한 해운시황은 내년 하반기부터 회복될 것으로 전망됐다.

조병희 키움증권 애널리스트는 최근 내놓은 '2009년도 운송업 전망 보고서'에서 "올해 하반기 유류할증료 부담이 완화되고 있지만 달러당 1,500원에 달하는 환율과 자산가치 하락은 해외 출국을 부담스럽게 하고 있다"며 전세제로 확산되는 수요 둔화와 원자재 가격 하락은 국가간 물동량 감소로 연결되고 있어 운송업의 본격적인 수요 회복은 다소 시간이 걸릴 것으로 내다봤다.

하지만, 그는 △비용측면에서 가장 큰 비중을 차지하는 유류비 부담이 완화됐다는 점 △수급측면에서 금융위기가 확산되면서 예정되어 있는 선박 건조가 지연되거나 취소되면서 과잉공급에 대한 우려가 해소될 가능성이 높아졌다는 점 △환율이 2/4분기부터 안정될 경우 잠재되어 있던 내국인 출국자 수요가 다시 증가하게 되며 외화환산손실이 오히려 외화환산이익으로 전환될 것이라는 점 등의 요인으로 하반기 강한 반등이 있을 것으로 예상했다.

특히 해운시황의 경우 깊은 부진 이후 가파른 회복세가 기대된다는 것이다.

금융위기의 실물경기 확산, 주택경기 부진 등으로 대부분의 반제품 수요가 감소해 국가간 컨테이너 물동량도 둔화되고 있다. 벌크 또한 중국 수요 감소와 원자재 가격 하락 등으로 인해 BDI지수가 고점 대비 93%이상 급락하여 해운업의 불확실성

이 높아지고 있다.

그러나 금융위기 심화에 따른 공급폭 둔화를 기대하고 있으며, 빠르면 하반기부터는 회복세가 나타날 것으로 전망된다.

컨테이너의 경우 미국과 유럽의 주택경기과 소비 회복 시기가 관건이 될 것이다. 2009년 상반기 바닥을 확인할 것으로 판단하고 있으며 하반기부터 주택경기 회복과 함께 점진적으로 소비도 회복될 것으로 예상된다.

벌크 부문은 선진국 경기 둔화 영향이 중국을 비롯한 신흥 국가로까지 확산되는 국면이다. 그러나 중국 정부가 내수 확대를 위한 정책들을 쏟아내고 있어 상대적으로 견조한 성장을 보일 것으로 기대된다. 하지만 컨테이너와 벌크 모두 수요 회복과 원자재 가격 반등, 그리고 재고 소진이 선행되어야 하는 만큼 2009년 교역량 증가율은 2008년보다 둔화될 가능성이 높다.





해양부, 물류에 무선인식기술 적용, 화물흐름 실시간 파악

2012년까지 160여개 물류거점 적용 연간 3,194억원 절감

최근 활용이 확산되고 있는 RFID기술을 내륙 물류기지 등 전국의 주요 물류거점에 적용하여 물류가시성(Visibility)이 확대되고 물류거점의 운영이 효율화된다.

국토해양부(장관 정종환)는 이를 위해 RFID(무선인식기술, Radio Frequency Identification : 사물에 고유코드가 기록된 전자태그를 부착하고 무선신호를 이용하여 해당 사물의 정보를 인식·식별하는 기술) 기반 물류거점 정보시스템 구축사업을 금년 중 착수한다.

2012년까지 전국의 160여개 물류거점을 대상으로 단계적으로 추진될 RFID 인프라 구축이 완료되면 물류가시성이 크게 확대되어 물류기업의 효율이 향상된다.

또, 게이트 자동화를 통한 물류거점도 운영을 개선할 수 있게 되어 연간 3,194억원의 물류비 절감 등의 효과가 예상된다.

내륙물류거점에 구축될 RFID 인프라는 이미 舊해양수산부에서 구축하여 운영 중인 항만의 RFID 인프라와 연계·통합되어 시너지를 확대함으로써 육해공이 연계된 수출입화물 흐름의 가시성이 크게 향상될 것으로 보인다.

항만의 경우 RFID를 활용하여 항만의 게이트를 자동화하고 컨테이너를 추적하는 글로벌컨테이너

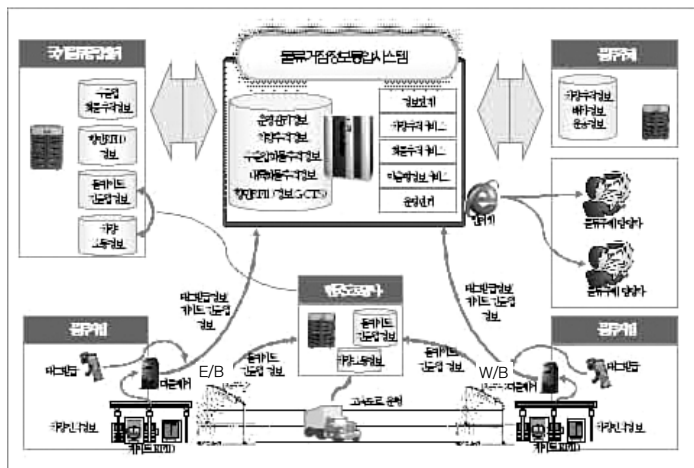
추적시스템(Global Container Tracking System)이 구축되어 운영 중이다.

향후 세계 물류시장의 새로운 트렌드로서 가시성·안전성·간소화 등이 물류의 주된 관점이 될 것으로 예상되는 가운데, 특히 가시성 향상은 물류의 막힘과 위협을 해소해 주는 新 물류경쟁력으로 작용할 것으로 보이며, 이러한 가시성 확대의 수단으로 RFID와 같은 정보기술의 이용이 확산되고 있다.

또한, RFID를 활용한 물류가시성 향상은 미국의 9.11사태 이후 중요시되고 있는 물류보안(Supply Chain Security) 확보 측면에서도 큰 도움이 될 것으로 보인다.

RFID 기반 물류거점정보시스템 구축은 내륙 컨테이너기지(Inland Container Depot)·복합 화물터미널·물류단지·공항·철도화물거점 등

[RFID기반 물류거점정보시스템 개념도]



주요 물류거점에 RFID 리더기를 설치하고, 화물 차량의 태그를 인식하여 게이트를 자동화하고 차량 및 화물의 반출입을 자동인식하여 각종 물류 업무에 활용하는 사업이다. 가시성을 더욱 확대하기 위해 주요 고속도로 톨게이트에도 도입될 예정이다.

정부는 12월중 착수예정인 1단계 사업으로 수출입화물의 가시성을 확대하기 위해 컨테이너 화물을 처리하는 의왕 및 양산의 내륙컨테이너기지(ICD), 부산진CY(Container Yard) 등 5개 물류거점에 적용할 예정이다.

1단계 사업이 완료되면 의왕ICD와 부산진CY는 입출차량의 자동인식과 함께 게이트 자동화도 이루어져 물류효율이 크게 향상될 것으로 보인다.

또한 군포복합화물터미널은 택배차량 대기에 따른 혼잡으로 불편이 많았으나 RFID를 이용하여 대기순번을 자동화함으로써 출입차량의 불편도 크게 해소될 전망이다.

정부의 이러한 물류 RFID도입사업이 완료되면 운송사, 물류거점 운영사 등 물류주체는 여러 가지 업무개선을 도모할 수 있게 된다.

첫째, 물류거점 운영업체는 게이트자동화, 반출입 차량의 실시간 파악 등으로 운영 효율화를 통한 비용을 절감할 수 있다.

둘째, 운송사는 차량의 거점별 이동경로 추적을 통한 리드타임 단축, 차량관리 및 배차업무를 효율화할 수 있다.

셋째, 화주기업은 화물의 출도착, 반입 등 화물 추적정보를 실시간 모니터링 함으로써 신속·정확한 물류계획을 수립할 수 있다.

넷째, 정부 및 기업은 물류가시성 확보를 통한 체계적인 정보를 획득함으로써 관련업무 및 의사결정에 보다 효과적으로 활용할 수 있게 된다.

정부는 이 사업을 성공적으로 추진하기 위해 물

류업계의 적극적인 참여를 유도할 계획이며 RFID기반 물류거점정보 시스템을 추진 중인 국가물류통합정보센터와도 연계하여 정보의 효율성을 더욱 높임으로써 물류기업에 실질적인 도움이 되는 물류정보망으로 발전시킬 계획이다.

군산지방해양항만청 75톤급 신조 항로표지선 취항

군산항을 비롯한 주변해역의 항로표지시설 정비 점검 역할을 담당할 75톤급의 새로운 항로표지선 '새빛호'가 11월20일 취항을 시작했다.

군산지방해양항만청(청장 류영하)은 항로표지선 대체건조 계획에 따라 지난 2006년 3월부터 설계를 시작해 7월까지 설계를 완료했고, 지난해 8월부터 선체 건조공사를 시작해 금년 10월 준공하게 됐다고 밝혔다. 항로표지선은 서해 대중국 교역의 주요 무역항인 군산항을 입·출항하는 선박의 안전은 물론 대산, 인천, 평택당진항 등 서해 주요 무역항을 통항하는 선박의 안전을 책임지는 항로표지시설을 유지·관리하는 중요한 임무를 맡고 있다.

군산해양항만청은 그동안 1986년에 건조된 선령 22년의 84톤급 '전북919호' 1척을 운영해왔다. 하지만 운항된지 20년이 지나 노후화가 진행됐고 이에 따른 안전문제가 끊임없이 제기돼 왔다.

새로이 건조된 75톤급 항로표지선은 첨단 항해통신 기술을 바탕으로 장비와 설비를 두루 겸비한 것으로 전해졌다.

특히 선체의 항행능력은 웬만한 파도에도 무리없이 임무를 수행할 수 있도록 최신 기술이 적용됐으며, 항로표지선으로서 APS, AUTO PILOT, DGPS, ECDIS, RADAR, SSB, GYRO COMPASS, MTS, VHF 등 최신 통신장비를 탑재된 우수한 성능을 자랑한다.

군산청에서는 새로 건조한 항로표지선 '새빛호'의 취항으로 군산권역에 산재해 있는 항로표지시설 점검을 차질없이 수행할 수 있게 돼 국민의 소중한 생명과 재산 보호는 물론 운항선박의 반려자 및 도우미로서 역할을 충분히 수행, 해상교통 안전에 크게 기여할 것으로 보고 있다.



MOL 등 대형 선사 부산항 환적 컨테이너 화물 속속 늘려

연말 수출입 물동량 감소 예상 속에 호기로 작용할 것

국토해양부(장관 정종환)는 최근 금융 위기로 인한 실물 경기 침체로 항만 물동량 감소가 우려되는 가운데, 글로벌 대형 선사들이 북중국 항만에서 처리하던 환적 컨테이너 화물들을 부산항으로 속속 이전시키고 있다고 11월17일 밝혔다.

New World Alliance, Grand Alliance 등 대형 선대들이 동계 기상 악화에 대비하여 정시 서비스를 제공하기 위해 미주 서비스의 천진, 대련항 기항을 중단하고 동 항만들의 수출입 화물에 대하여 전용 피더선을 투입하여 부산항에 집결시킨 후 환적하는 시스템으로 변경하였다.

APL, MOL 등 New World Alliance는 지난 10월21일부터, NYK, Hapag-Lloyd, OOCL 등 Grand Alliance는 11월16일부터 신규로 각각 주 1항차씩 서비스를 늘려서 제공하고 있으며, 내년 4월까지 지속할 예정이다.

이번 선대 조정으로 인하여 주당 New World Alliance가 4,500TEU, Grand Alliance가 5,000TEU 만큼의 환적화물을 부산항에서 추가로 처리함으로써 연말까지 9~10만TEU 가량의 신규 환적화물을 처리할 것으로 보여 전년 대비 감소세를 보이던 환적 컨테이너 화물이 증가세로 돌아설 것으로 예상된다.

대형 선사들이 최근의 전 세계적인 해운시황 악화에 대응하기 위해 비용 절감에 총력을 기울이고 있어, 동계에도 정시 서비스가 가능한 부산항으로의 기항을 계속 늘려갈 것으로 보여 연말 수출입 물동량 감소 예상 속에 부산항 운영에 있어 호기로 작용할 것으로 보인다.

국토해양부와 부산항만공사는 연말까지 이어질 전략 선사 대상 홍보에서 이번 선대 조정을 부산항의 새로운 마케팅 전략으로 내세워 추가로 환적 화물을 유치할 계획이다.

또한, 대형 선사들의 잇따른 기항에 대비하기 위해 신선대 터미널 등 부산항 주요 터미널의 중심 준설을 조기에 시행할 수 있는 방안을 적극 추진할 계획이라고 밝혔다.

부산지방해양항만청 사랑의 집 한울타리 등대음악회

부산지방해양항만청(청장 주성호)은 태종대공원 내 영도등대 야외공연장에서 11월15일 '사랑의 집' 지역아동센터 학생들을 초청하여 사랑의 집 한울타리 등대음악회를 개최하였다.

사랑의 집은 사회에서 소외되기 쉬운 결손가정 및 저소득층 자녀들에게 양질의 교육서비스를 제공하고 정서 및 문화 활동을 통하여 신체적, 심리적, 사회적으로 건강하게 키우기 위하여 설립된 지역아동센터로서, 방과 후 아동지도, 아동가정 지원사업, 학대아동의 예방과 보호 및 상담 등 다양한 활동을 하고 있다.

이번 공연에서는 방과 후 아동지도 프로그램의 일환으로 가르치고 있는 바이올린 연주와 노래를 선보였다.

부산해양항만청 관계자는 "주말 영도등대를 찾는 관광객들에게는 멋진 음악 선물이, 사랑의 집 아동들에게 할 수 있다는 자신감을 심어줄 멋진 공연이 되었으면 좋겠다."고 전했다.

조선시장의 신조선 발주취소, 글로벌 철강업계 강타

철강업계 300척 신조 발주취소 및 조선소폐업 전망

현재 세계 조선시장에서 발생하고 있는 신조선 발주취소 사태가 글로벌 철강시장을 강타하고 있다.

세계철강 정보를 제공하는 WSD(World Steel Dynamics)는 최근 보고서를 통해 케이프 사이즈와 파나마스 등 벌거 약 300여척의 발주가 취소되고 이와 동시에 몇몇 신흥 조선소들이 폐업할 것으로 전망했다.

WSD는 이들 신조 벌크선들에 공급되는 척당 강판은 1만 5,000톤정도로, 이 같은 취소량은 약 450만톤의 잠재적인 강판 소비를 감소시키는 것이라고 분석했다. 이 때문에 세계 철강업계는 지난 2개월간 심각한 가격 압박을 받고 있다고 WSD는 덧붙였다.

이와함께 WSD는 현재 세계 케이프사이즈 선대는 826척이지만, 118척의 대형 케이프사이즈를 포함해 오는 2012년까지 모두 760척의 신조 벌크선들이 발주됐다고 밝히고, 신조선 760척중 36%가 취소될 것으로 내다봤다.

다른 산업 관계자들은 전세계적으로 척당 2만 톤씩 모두 600만톤의 소비감소가 있을 것으로 전망하고 있다고 WSD는 덧붙였다.

한편, 여러 관련정보에 따르면 올해에는 약 1억 5,000톤규모의 글로벌 철강소비를 보일 것으로 관측되고 있는 가운데 이 중 약 연간 6,000만톤 가량은 선박건조에 사용되고 있으며, 케이프 사이즈 및 파나마스 벌거 발주취소로 인해 한해 소비 예정량의 약 4% 혹은 선박건조용 철강의 대략 10% 규모인 약 600만톤 정도의 잔량이 발생할 것으로 알려졌다.

하지만 이는 2010년과 2011년 납기의 기 발주된 컨테이너선, 탱커선, 유람선, 기타 신조선 등 발주 취소간의 성과는 하등 영향을 주지 않으며 또한 철강업체에 대한 충격 또한 미미한 것으로 알려졌다.

한편, WSD의 Peter Marcus대표는 미국국제철강협회 회의에서 '해상운임은 당분간 하락세를 면치 못할 것'으로 전망했다.

영국 발틱해운거래소, 벌크시장 안정관련 긴급대책회의 일시적인 FFA 시장폐쇄와 해운지수 발표중단 등 제안

영국 런던소재 발틱해운거래소는 11월19일 본사에서 부정기해운 시장의 안정화를 위한 긴급 국제회의를 갖고 시장 혼란을 방지하기 위한 대책들을 협의했다. 영국의 로이드리스트에 따르면, 이날 회의에서 광석대기업인 BHP는 용선계약 불이행(디폴트)의 억제책으로서 실제의 계약과 FFA(운임선물거래)를 조합한 상호네팅 결제의 보급을 제안해 일부 참가자들로부터 호응을 얻었다. 이날 회의에는 해운, 에너지지원회사, 브로커 등 벌크선시장 관계자 약 400명이 참가했는데, 회의에서는, 철강메이커 등 대형화주에 의한 용선계약의 불이행이 시장불안을 초래하고 있는 현상과 복잡하게 얽혀있는 차터체인(용선계약의 연쇄구조)의 리스크 등에 대해 중점적으로 협의했다.

특히, 이날 회의에서는 벌크선시장 불안의 해결책으로 많은 참가자들이 Δ 일시적인 FFA시장 폐쇄 Δ BDI 등 발틱해운지수 발표 정지 Δ 적극적인 정보공개에 의한 차터체인이나 FFA의 투명성 향상 등을 제안했다.

이와 함께 지난 10월분의 FFA에서 대량의 미결제 안전이 나와 있는 것이 보고된 것으로 알려졌다.



일본선협, 해상자위대 함정 소말리아 조기파견 요망

마에카와 회장, 최근 지나친 시황악화 오래가지 않아



일본선주협회 히로유키 마에카와 (Hiroyu ki Maekawa) 회장은 소말리아해역의 아덴만 수역에 출몰하는 해적들의

약탈행위에 대해 강한 유감을 표명하고, 일본 해상자위대 함정의 조기파견을 희망한다고 밝혔다.

마에카와 회장은 또 최근 해운시황의 폭락사태와 관련하여 “실제이상으로 시장이 위축됐다”며, 버블이 그렇듯이 지나친 시황악화도 오래가지 않을 것이라고 강조했다.

마에카와 회장은 11월26일 기자회견을 갖고 아덴만 수역에서의 해상강도 문제와 최근의 해운시황 하락, 해운인력 확보 및 해운세제 등 해운현안에 대해 의견을 피력했다. 다음은 마에카와 회장의 기자회견 요지이다.

△소말리아해역 해상강도 = 정부에서 자위대 함정파견을 위해 노력하는 것은 고맙지만, 위기는 지금 거기에 있다며, 현행 법제하에서 가능한 즉각적인 대응을 절실히 요망했다.

해상자위대 함정의 파견에 대해서는 해상경비행동의 발령에 의해 정부 판단만으로 가능하다는 의견이 있어 아소 타로 수상도 적극적으로 검토하는 자세를 보이고 있다.

이와 함께 일본 중의원 안전보장위원회에서도 외항업계의 강한 건의에 따라 11월27일 위원회를 열고 정부 결단을 촉구했다.

이와 관련하여 마에카와 회장은 “일본선사들이

희망봉을 선회하는 등 이미 할 수 있는 모든 대책은 강구하고 있다”며, 선박 승무원의 안전뿐만 아니라 국민생활을 위한 물자를 수송하는데도 악영향을 끼치는 만큼, 아덴만수역에 대해서는 각국이 해군을 파견하고 있는 것처럼 조치를 취하여 줄 것을 요청했다.

해상자위대의 파견에 대해서는 지난 10월17일 중의원 테러방지·이라크 지원 특별위원회에서 질문에 나선 민주당 나가시마 아키히사 의원이 자위대법 82조의 해상경비 행동에 근거하여 해상자위대 함정의 일본선박 호위에 해당되게 하는 것 등을 현행 법제하에서 가능한 수단으로 제안했다.

이에 대해 아소 타로 수상이 적극적으로 검토할 생각을 나타내고 있다.

특히, 마에카와 회장은 “위기는 지금 거기에 있다. 지금 할 수 있는 대책을 곧바로 실행해 주기를 바란다”며, 함정을 보내는 것만으로도 효과가 있다고 호소하고 있어 나가시마 의원 제안에 따른 형태의 즉시파견도 긍정적으로 추진되고 있다.

△금융 위기의 영향 = 크레디트·크런치(신용위축)가 해운산업에 크게 영향을 주고 있다. 지난 5~6월 부정기선시황은 일종의 버블이었을지도 모르지만, 9월의 리먼쇼크 이후 전세계적인 신용붕괴로 필요이상으로 지나치게 시황이 폭락했다. 시장의 심리위축 등으로 실태 이상으로 바닥에서 흔들리고 있다. 버블이 그렇듯이 지나친 시황악화도 길게 계속되지 않는다.

경영자로서는, 수요에 알맞은 공급을 하지 않으면 안 되며, 컨테이너선은 투입선대 감축 등을 통해 수요에 맞도록 하고 있다. 또 노령선을 스크랩

하는 등 생산조정을 하지 않으면 안 된다.

세계적인 금융·경제위기 하에서 11월에 중국에서 열린 세계해운회의에서도 해운 및 조선 양 산업계에서 현재의 시장상황에 대한 우려가 표명되었다. 중국 정부도 경기부양 대책을 서두르는 등 그만큼 사태를 심각하게 보고 있는 것으로 보여진다.

△말라카/싱가포르해협 항행원조 시설기금 = 2009년에 기금으로 800만달러가 필요한 것으로 일본을 비롯한 각국과 일본제단으로부터 자금각출이 정해져 있어 감사하게 생각한다. 일본선협에서도 계속해서 지원해 나갈 방침이며, 금년에는 작년의 2배가 되는 7000만엔을 거둘 계획이다.

△해운인재 확보의 대처 = 지난 8월에 마련한 선원교육기관과의 연락회의를 받아 중학생, 보호자, 교사를 위해 상선고등전문학교의 합동가이드를 실시했다. 도쿄 회의장에서는 115명이 모여 텔레비전으로도 소개되었다. 신문에의 의견광고 등을 통

해 차세대의 해운인재 확보에 노력하고 싶다.

△해운세제 = 오퍼레이터를 위한 톤수표준 세제가 도입되어 국제 경쟁력 개선이 한단계 진행되었다. 해운세제의 나머지는 주로 선주를 위한 선박특별상각제도 밖에 없고, 어떻게 해서든지 연장 혹은 조세특별조치가 아니라 원칙에 들어가도 괜찮다고 생각한다.

선박특별상각제도는 유럽의 해운세제에 비해 경쟁력 측면에서 크게 뒤쳐져 있다. 보통 감세라고 말하지만, 세금납부의 연기이며 국가차원에서 이것에 의해 새로운 선박에의 투자가 촉진되는 것으로 나쁜 것은 아니다. 일본선박 이외에 외국적 선박에서도 적용되어 해외의 소득세가 합산되면 국세가 줄어들지 않는 이점이 있다.

톤수세제 관련법의 부대 결의에도 선박특별상각제도 유지가 민주당도 찬성해서 포함되어 있어 당파를 넘어 이해를 얻을 수 있는 것이라고 생각한다.

덴마크 벌크선사 노르덴, 100척 이상 용선선박 연내 반환

덴마크의 대형부정기선사 노르덴은 11월19일 지난 9월중순 이후의 전대미문의 벌크선시황 급락으로 부정기선시장이 위기에 직면함에 따라 파나막스형과 핸디막스를 중심으로 단기차선하고 있는 100여척 이상의 벌크선을 연내 선주에게 반선한다고 발표했다.

동사는 자사 보유 선대를 장기대선하여 이익을 확정하는 한편, 9월 이전까지만해도 호황세를 누리기 위해 단기차선한 선대에 의한 스팟비즈니스로 많은 수익을 올렸지만, 시황이 급격히 하락함에 따라 선대반선에 착수했다. 동사는 지난 10월 이후, 운임 선물거래(FFA)의 손실도 발생하여 2008년7-9월기 벌크선부문 이익의 상당부분이 상쇄되었다. 동사는 벌크선시황의 급격한 변동에 의한 선복조정을 통해 10월1일부터 11월 중순까지 단기차선한 벌크선 77척을 선주에게 돌려주었다.

파나막스와 핸디막스를 중심으로 한 이들 벌크선은 1일 평균 용선료 약 5만달러에 차선하고 있었다. 최근 용선료는 1일 5,000~1만5,000달러로 급락, 고비용선을 반선하여 저비용선을 새롭게 용선할 경우 경쟁력을 강화할 수 있다는 것이다. 한편, 동사는 최근의 저시황과는 달리 이전에 좋은 조건으로 장기대선 계약을 체결하여 수익성에는 큰 변동이 없다고 강조하고 있다. 리스크 관리의 일환으로서 벌크선 부문의 고정계약에 관여하는 79개사의 거래처 안에서, 1사로부터의 고정수입이 전체의 10%를 넘는 거래는 없도록 컨트롤하고 있다고 한다.

이에 앞서 동사는 이미 발주한 30척 이상의 신조 벌크선의 준공 연기를 조선소에 요청하는 방안을 검토하고 있다. 용선예약 등 일본과 중국 조선소에 발주된 2008년말-2013년 납기예정 신조선은 80여척에 달하고 있다.

동사는 또 유동성 확보를 위해 2005년 준공된 핸디막스 1척과 2004-2005년 준공된 파나막스 2척을 매각한다고 발표했다. 매각액수는 3척 합계로 8,580만 달러이다.



미국발 경제위기로 해운시장 단기간 회복 어려울 듯

Seatrade와 SMF 주관, 2009 아시아해사전람회 개최

홍콩 타이창시양정기선사(泰昌祥?船)의 구지엔 강(?建?) 총재와 Pacific Basin(太平洋航?)의 니우보거(?伯格) 부행정총재가 11월26일 중환(中?)에서 열린 '2009 아시아해사전람회'에 참석했다.

구총재는 이 날 현재 당면한 시장 위기와 관련하여 "금융위기가 선사들에게 주는 영향은 내년에도 계속해서 표면화될 것"이라면서, "그러나 반드시 한 번은 실제 회복이 있을 것이며, 이에 따라 운임 또한 안정적인 수준이 되고 선주와 용선사 간에는 윈윈 상황이 될 것"이라고 밝혔다.

구총재는 이어 미국경제가 지속적인 약세를 보이고 은행이 신용장을 발행하지 않으며, 브라질 Vale사의 대 중국 수출 감소 등 요인들로 인해 해운시장이 단기간 회복하기 힘들 것이라고 말했다.

그는 또한 올해 드라이벌커 운임은 급등과 급락을 오가며 갈피를 잡기 힘들었으나, 이도 이제 시장이 실질적인 회복세를 보이면서 운임 또한 조금씩 안정적인 수준에 들어설 것이라고 전했다.

한편, 니우부행정총재는 "세계 많은 기업들이 아시아시장이 세계 경제를 정상적인 궤도로 올려주길 바라고 있다"면서, "금융시장 상황과 은행의 신용장발행 여부는 중요한 관건이 될 것"이라고 말했다.

그는 이어 "과거 30년간 해운시장은 적어도 3번의 위기를 맞았으며, 현재 선대의 평균 선령과 운영 자본이 함께 높은 상황에서 자연히 선령이 더 많은 선박이 해체될 것이며, 실제로 최근 들어 전보다 많은 선박들이 해체되고 있다"고 말했다.

그러나 두 사람은 NOL이 이번에 1,000여명을

감원하는 사실과 관련해서는 "회사마다 각자의 운영상황이 다르듯이 이번 시장위기에 대처하는 방안 또한 각기 다를 것"이라고 전했다.

한편, 이번 Seatrade와 SMF가 주관한 이번 전람회는 내년 4월 21일 싱가포르에서 개최될 예정이며, 이번 전람회에는 중국과 홍콩 선사들 및 선주들의 참여가 많았다.

미국 국토안보부, 컨테이너화물 검사강화규칙 발표

미국 국토안보부(DHS)는 11월24일 해상 컨테이너화물의 세관검사를 강화하는 규칙을 발표했다.

이 규칙은 현재의 '선적 24시간전의 화물정보 제출규칙' (24시간 룰)에 추가하여 미국의 수입자에게 10개 항목, 해운회사에 2개 항목의 정보제출을 새롭게 의무화 하는 '10 플러스 2 룰'이다.

이 잠정규칙은 11월25일에 관보에 공시한 뒤 내년 1월25일부터 시행된다. 하지만, 내년 시행 후 1년간은 본격도입을 위한 검증기간으로서 위반해도 벌칙은 적용하지 않는다. 세관에 전자신고하는 데이터의 일부는 유연하게 취급할 방침이다.

미국 세관·국경경비국(CBP)이 금년 1월 24시간 룰의 보완을 목적으로 새로운 사전신고 규칙의 개요를 발표했는데, 제출하는 데이터의 개수를 감안하여 '10 플러스 2 룰'이라는 명칭을 붙였다.

CBP는 24시간 룰로 적하목록 제출을 요구하고 있지만, 자동타켓팅시스템(ATS)으로 하이리스크 화물을 탐지하려면, 그것만으로는 충분하지 않다고 판단한데 따른 것이다.

10 플러스 2 룰은 미국에서 선적하거나 미국에 도중 기항하거나 하는 해상화물이 대상으로 벌크화물은 대상에서 제외된다.

세계 주요지, 세계 철강시장 및 해운시장 전망 내놓아

2010년 철광석 공급 부족, BDI지수 평균 1,600P 전망

철광석 공급이 2012년에는 오히려 부족해질 가능성이 있는 것으로 전망됐다.

현재 벌커해운시황은 참담한 상황이지만, 중국의 조강생산량이 경제 부양책에 힘입어 정상적인 수준을 회복한다면, 전세계 철광석 시장은 2012년경에 공급 부족 현상에 직면하게 될 것이라고 Credit Suisse가 최근 전망했다.

현재 철광석 공급 시장은 호주와 브라질의 생산량 감축 결정에 따라 안정적인 상황이다.

Credit Suisse사는 중국의 조강생산량이 2012년부터 연간 5.5% 성장하면 중국의 1인당 철광석 소비량이 현재 450~500킬로그램에서 600~650킬로그램으로 증가하게 될 것으로 전망했다.

현재 해운 업계는 해상운임 급락으로 고전하고 있지만 이번 고비만 넘기면 새로운 성장동력을 확보할 것으로 예상된다.

또한 모건스탠리는 4분기 BDI지수를 평균 1600포인트로 전망했다. 지난 10월 초에 전망한 9000포인트에 비하면 대폭적인 하향 조정이다.

모건스탠리는 또한 내년도 BDI가 평균 2500포인트, 케이프사이즈 벌커의 스팟용선료는 하루 평균 3만달러를 보일 것으로 전망했다.

아울러 2010년에는 BDI 2200포인트, 스팟용선료는 평균 2만3000달러로 예측된다고 덧붙였다.

이번 전망치는 지난 8월에 발표한 전망치에서 큰 폭으로 하락한 수치다. 당시 모건스탠리는 내

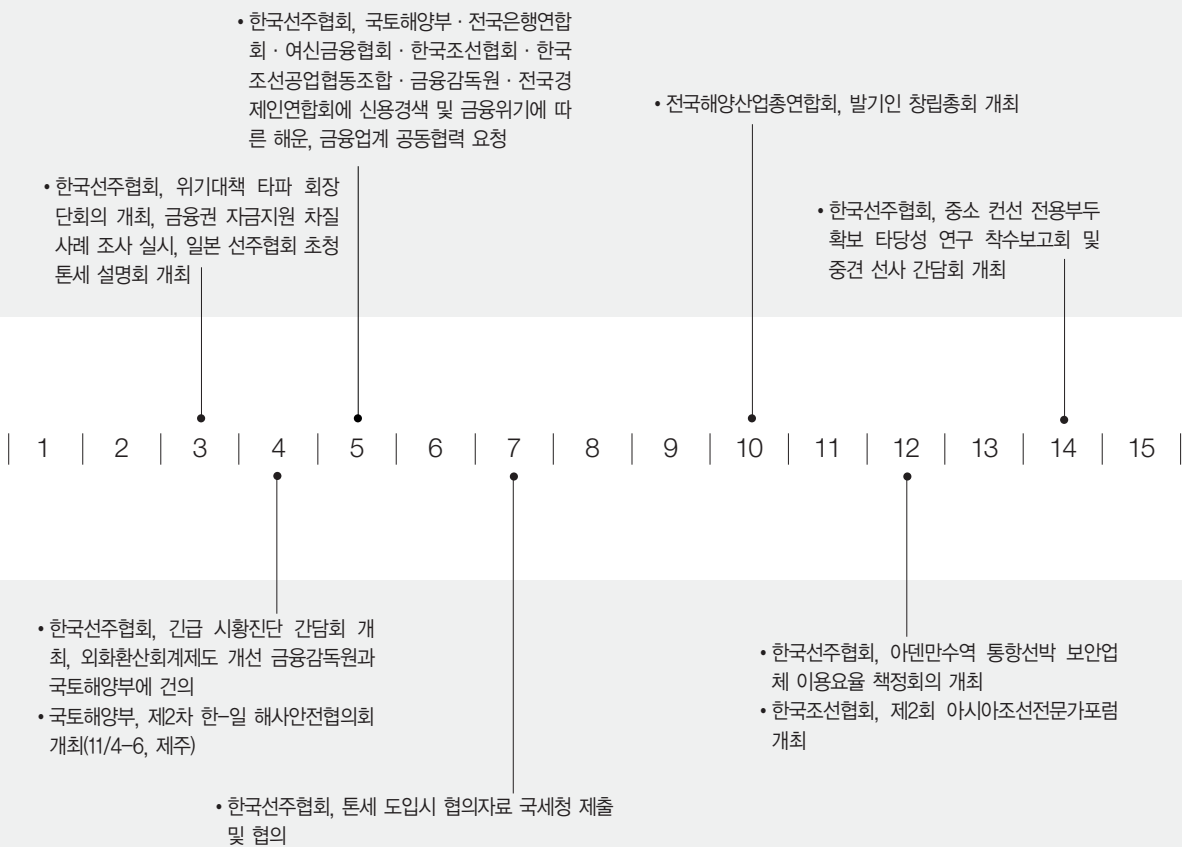
년에 6400포인트, 2010년에는 5400포인트 수준을 보일 것으로 전망했었다.

모건스탠리는 "선주들의 금융경색으로 자금확보가 어려워지고 해운시장의 침체로 인해 신조선에 대한 투자가 불가능해지며, 신조선 계약의 취소가 늘어날 것"이라고 지적했다.

모건스탠리와 더불어 세계적인 투자기관인 골드만삭스도 지난 10월 드라이시장 보고서에서 "4분기에 BDI가 평균 9000포인트를 기록하고, 1만500~1만1000포인트까지도 급등할 수도 있다"며 드라이벌크 시장이 올 4분기에는 상승추세를 보일 것이라고 전망한 바 있다.

한편 11월25일 현재 BDI지수는 804포인트를 보이며 800선 붕괴마저도 우려되는 상황이다.





- 한국선주협회, 한-인도 해운협정 관련 선사 대책 회의 개최
- 한국선주협회 · 한국조선협회, 위기극복 관련회의 개최

- 한국선주협회, NH투자증권과 업무협약서 체결식 개최, EU 해운연합 규칙 개정안에 대한 의견 구주집행 위원회 경쟁담당부처에 제출
- 국토해양부, 항만하역요금체계 개선 T/F회의 개최
- JNG/IBF 회의(11/19~21, 홍콩)

- 한국선주협회, UNCITRAL 연구용역 중간 발표회 개최
- 중앙해양안전심판원, 제3회 모의 해양심판 실시

- 한국선주협회 · NH투자증권, 유동성 공급 프로젝트 관련 설명회 개최
- 지식경제부, 해운 및 조선시황 동향분석 협의회 개최
- 한국해법학회, 창립 30주년 기념 국제학술대회 참석

| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

- 한국선주협회, 중앙조선운영협의회 회의 개최
- 한국선주협회 · 한국무역협회, 제2회 선하주 워크샵 개최 (11/20~22, 중국 청도)
- 아시아선주대표자회의(ASF), 선원위원회 개최(11/20~21, 말레이시아)

- 한국선주협회, 위기극복 테스크포스팀 대책회의 개최
- 한국해양수산개발원, 독도문제 학술심포지엄 개최
- 한국선주상호보험조합, 2008 추계세미나 개최

- 한국선주협회, 외항선원 건강보험료 부과에 따른 사전 대책 회의 및 한-인도 해운협정문안 관련 대책회의 개최
- 한국선주협회 · Marine Money Asia, 제2회 국제선박금융 포럼 공동개최
- 국토해양부, 제16차 한-중해운회담 개최(11/17~ 19, 경주)
- 전국은행연합회, 중소기업 금융지원 프로그램 설명회 개최

해운 2008. 11

2008년 12월 4일 인쇄

2008년 12월 8일 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