

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환 유예토록 건의	2
해운산업 위기극복을 위한 정책제안 세미나 국회에서 개최	3
ASF 해운경제검토위원회, 해운시황 2010년 회복전망	7
선협, 외화환산회계제도의 조속한 개선 건감원에 건의	10
외화환산 관련 회계처리 개선위한 제도 도입	12

해운이슈	17
2008년과 2009년의 친디아의 10대 이슈 중점분석	17

업계동정	37
------	----

해사정보	42
국토해양부, 경제위기 극복을 위해 항만시설사용료 개편	42
한번 클릭으로 국내·외 해운항만물류정보 무제한 확보	43
TSA, 아시아-북미항로 취항선사들간 과당경쟁에 우려표명	44
중국철강업체, 새로운 철광석가격 1월부터 적용 요구	45

해운일지	46
------	----

선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환 유예토록 건의 선협, 해운기업 뿐만 아니라 조선소까지 연쇄위험에 노출

한국선주협회(회장 이진방)는 12월19일 해운시황의 급격한 하락에 따른 선박의 자산가치 하락으로 인한 외항해운업체들의 대출금 중도상환(담보가치 하락분)을 유예시켜 줄 것을 전국은행연합회에 건의했다.

협회는 건의를 통해 최근 국내 해운선사들은 글로벌 금융위기로 인한 해운시장의 급격한 침체로 해상운임이 급락하면서 유동성 확보에 큰 어려움을 겪고 있으며, 이로 인하여 이미 발주된 선박의 향후 중도금 대출 및 선박금융을 통해 도입된 선박의 대출금 상환에 차질이 우려된다고 밝히고, 금융권에서 정책적으로 배려하여 줄 것을 요청했다.

협회는 현재 국내 해운선사들이 직면한 유동성 확보의 어려움과 더불어 주시할 점은 현재의 해운시장 침체가 신조선과 중고선의 시장가치 하락을 야기하고 있으며, 이에 따라 상당수 국내 선사들이 금융계약상 Loan to Value(대출금액 대비 담보가치의 비율) 규정위반에 직면하고 있음을 강조했다.

특히, 협회는 은행에서 Loan to Value 규정의 이행을 요구할 경우 선사들은 담보가치 하락분에 대한 차액을 보전해야만 대출계약이 유지된다는 점에서 상당수 선사들은 또 다른 유동성 압박에 처할 수밖에 없으며, 이는 비단 국내 선사의 위험일 뿐 아니라 나아가 조선소 및 금융기관까지 연쇄적인 위험에 노출되게 만드는 요인으로 작용할 것이라며, 일시적인 유동성 부족으로 흑자도산하는 일이 없도록 특단의 조치를 취하여 줄 것을 요망했다.

현재의 급격한 선박의 시장평가가치 하락은 단순히 해운시황 하락만으로는 설명하기 힘든 글로벌

금융 및 경제 위기에 따른 것으로 과거 역사적 선박가치를 고려할 경우 매우 이례적인 현상으로 분석되고 있다.

더구나 이러한 위기가 세계 금융시장 불안에 따른 일시적인 현상으로써 금융시장이 안정되면 조만간 해소될 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 협회는 현재 해운산업이 처해진 현실과 조선 등 관련산업에 미치는 악영향을 고려하여 일시적인 선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환(담보가치 하락분)과 관련하여 Loan to Value(대출금액 대비 담보가치의 비율) 규정 실행을 해운시황이 회복하여 선박의 시장가치 평가가 원활히 이뤄지는 시점까지 유예하여 줄 것을 건의했다.



해운산업 위기극복을 위한 정책제안 세미나 국회에서 개최

정부차원의 현실적 대응방안 마련되야 한다는데 한 뜻



국회의 '바다와 경제 국회포럼'과 전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 12월5일 국회 의원회관에서 국회의원 20여명과 해양산업계와 학계 등 관계자 300여명이 참석한 가운데 '해운산업 위기 극복을 위한 정책 제안 세미나'를 공동 개최하고 정책지원방안을 논의했다.

이날 세미나에서 바다와 경제 국회포럼 대표 박상은 의원은 개회사에서 "깊은 불황의 징후를 보이고 있는 글로벌 금융위기 속에서 우리경제의 주력산업 가운데 하나인 해운산업의 현황을 진단하고 국가적 난국을 헤쳐 나갈 동력으로서 해운산업의 위기극복 방안을 모색하기 위해 이런 자리를 마련했다"며 참석자들에게 감사의 말을 전했다.

공동대표인 강창일 의원은 "해운산업은 고가의 선박을 중심으로 가치창출이 이루어지는 대표적인 자본집약적 산업으로서 한번 휘청거리면 정상을 회복하는데 드는 시간과 비용이 막대하므로 이번 정

책세미나를 통해 국가기간산업인 해운산업의 위기극복을 위해 현실성있는 대응방안이 도출되길 바란다."고 했다.

이어 김형오 국회의장은 "오늘 세미나가 세계 해운시장 및 한국 해운산업의 현황을 진단하고 금융위기를 슬기롭게 극복할 수 있는 방안을 모색하고 해운산업의 성장잠재력을 극대화하여 일류 해운국가로 도약하는 소중한 계기가 되길 바란다."고 격려사를 전했다.

세미나를 공동주관한 이진방 전국해양산업총연합회장은 격려사를 통해 "지난해 우리나라 총 수출입화물 7억2,600여만톤 가운데 99.7%인 7억2,300만톤이 선박을 통해 수송되었으며, 원유와 연료탄, 철광석 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 들어오는 등 대외지향적이고 수출입 의존도가 높은 우리나라에서 해운이 없으면 국민경제를 지탱할 수 없다"며, 해운산업 육성의 당위성을 역설했다.

특히, 이 회장은 “최근 미국발 금융대란에서 비롯된 해운시황의 급락은 곧 해운선사들의 재산성 악화로 이어지고 있으며, 더구나 금융권에서 신조선 중도금 등의 대출을 기피함에 따라 그 피해가 조선 업계로까지 확산되는 등 위기가 점차 증폭되고 있다”고 밝히고, 현재의 위기를 우리 해운업계의 노력만으로 극복하는데 한계가 있을 수밖에 없으며, 무엇보다도 국민들로부터 공감대를 이끌어 낼 수 있는 국회의 지원이 절실하다고 강조했다.

그밖에도 이병석 국회 국토해양위원장, 박현규 한국해사문제연구소 이사장의 격려사가 있었다.

이날 세미나에서는 한국해양수산개발원(KMI) 임종관 박사와 국토해양부 김광재 해운정책관의 주제발표가 있었다.

KMI 임종관 박사는 ‘세계해운시황 분석 및 우리 해운산업 현황과 전망’을 주제로 세계해운시황은 2009년 하반기 저점을 통과한 후 서서히 회복될 것으로 전망하였다.

또한, 해운업계의 유동성 위기로, 해운과 연계된 타 산업도 위기가 예상되며, 중국 조선사들이 최대

위기를 맞고 있다고 밝혔다.

임 박사는 또 최근 세계 주요 조선소에서 발생한 신조선 발주계약 취소규모는 382척에 달하고 있고, 국내 대형조선소의 경우 아직까지 공식적인 발주취소는 없지만, 계약변경에 들어간 만큼 파급여파가 클 것으로 예상되며, 이같은 메머드급 위기를 극복하기 위해서는 정부의 획기적인 지원이 시급하다고 주장했다.

이어 김광재 해운정책관은 ‘해운산업의 위기극복을 위한 대응방안’ 주제발표를 통해 “해운불황의 파급이 해운업계만 그치는 것이 아닌 해운, 조선, 선박금융 등 동반 부실화가 우려된다며 금융권의 중도금 지급거부, 건조계약파기, 선사의 계약금 상실과 금융권의 선사와 조선소에 대한 대출이 부실화될 가능성 농후하다”고 말했다.

그는 또 우리 선사들이 한국선주협회를 중심으로 용대선 자율조정협의, 신조계약 선별유지, 자산관리회사 설립추진 등 자구노력을 적극 추진하고 있으며, 향후 위기극복을 위해서는 조선과 금융업계와의 협력체제가 필요하다고 지적했다.

또한, 정부에서도 단기유동성 지원방안으로 대출금 만기연장과 원금상환유예 등이 원활하게 이루어질 수 있도록 간접적으로 지원하는 방안을 적극 검토하고 있다고 밝혔다.

이와 함께 외화환산제도 개선과 선박의 해외매각



방지를 위해 선박관리회사에 대한 정책지원과 선박 투자회사 활성화 등을 추진하고 있다고 전했다.

주제발표가 끝난 후 종합토의시간을 가졌다. 이날 종합토론 패널로 경향신문 김충일 전 논설위원, 중앙대학교 허영빈 교수, 한국산업은행 김진수 선박항공기금융 1팀장, 신한캐피탈 신현갑 본부장, 대한해운 안계혁 상무, STX팬오션 유천일 전무가 참여하여 열띤 토론을 벌였다.

중앙대학교 허영빈 교수는 “현행 회계기준으로 인해 우리 해운기업들이 선의의 피해를 보고 있다”며 이는 “국제회계기준 정신으로 볼때, 우리 회계기준이 뭔가 잘못돼 있는데 이는 회계학 관련교수들이 미국 제도를 신봉했기 때문”이라고 말했다.

노르웨이, 영국, 덴마크, 스웨덴 등 대부분의 선진 해운 기업들의 회계가 기능통화인 미국달러화로 표기하고 있으므로, 국제회계기준을 당장 도입하기 어렵더라도, 외화환산에 대한 달러화 표기를 앞당겨서 사용하면 모든 문제가 해결될 것이라고 주장했다.

이어 한국산업은행 김진수 선박항공기금융 1팀장은 “정부에서 정책을 실행할 때 고려해야 할 사항은 선박펀드에 대한 얘기가 많은데, 펀드에 대한 정부의 공적자금 투입이 전제돼야 한다”고 말했다.

그는 또 “공적자금 투입시 전제조건은 자금수혈 대상조건이 정상적으로 영업을 유지할 수 있는 정상적인 해운기업에 한정되어야 한다”며, “정상적인 영업조건은 확실한 화주를 확보하거나, 확보해서 항우 안정적인 수입이 보장된 해운기업으로 제한”하는 것이 당연하다고 주장했다.

아울러 김 팀장은 “선박

자산관리회사 건을 검토했는데, BDI가 3,000대로 회복하고 5년 후 잔존가치를 20%로 보고, 금리를 7%로 봤을 때, 케이프의 경우 현재 가치의 40%로 할인매입하지 않으면, 작동이 불가능하다”며, 따라서 해운기업이 유동성 확보효과도 보고 선박관리회사에서 투자수익도 올릴 수 있는 대상선박이 극히 제한적이라고 언급했다.

신한캐피탈 신현갑 본부장은 “최근 해운산업 위기에 대해 해운기업들을 5등급으로 나눠 예의주시하고 있다”며, 문제는 금융지원을 위한 여건조성인데, 금융기관에서 아무리 이야기를 하더라도 대출할 수 있는 여건이 조성되지 않으면 금융기관이 움직이지 않는다고 강조했다.

그는 이같은 문제를 해소하기 위해서는 첫째, 신용보증기금 등에서 해운기업들에 대한 보증한도를 별도로 설정해야 하고, 둘째, 자산관리공사를 통한 경우 해결이 빠르는데 이 또한 일정기간 선박운항을 중단해야 하므로 정부에서 지원하는 선박펀드라도 설정해야 한다고 말했다.

그리고 셋째, 신조선 중도금을 위한 외화자금 조달이 어려운데 정부 차원에서 외화대출을 지원하는 것이 바람직하며 넷째, 캐피탈과 여신금융에서 선박금융을 많이 했는데, 이들이 유동성 위기에 처할 수 있으므로 캐피탈이 발행하는 회사채를 신용과



관계없이 국민연금 등에서 회사채를 인수해야 한다고 주장했다.

대한해운 안계혁 상무는 “17만DWT급 케이프사이즈 벌크선의 하루 용선료가 지난 5월에 25만달러였는데 최근 1,500달러까지 폭락했으며, 이러한 상황이 장기적으로 갈 수도 있는데 얼마나 버틸 수 있는지 우려된다”며 현재 해운시황의 어려움에 대해 토론했다.

안 상무는 또 “현재 위기를 업계 차원에서 극복하는데 한계가 있는 만큼, 현재 발주된 신조선의 선박금융 만이라도 정부에서 주선해야 한다”며, 정부의 정책적인 지원과 금융권의 선박금융 지원을 촉구했다.

그는 또 “몇 가지 대응방안 중 펀드가 있지만, 펀드는 구조적으로 시간이 많이 걸리므로 즉각적이고 직접적인 정부의 지원이 필요하다”고 밝히고, 특히, 국책은행을 통한 자금지원을 신속히 해주면, 지금까지 과거 5년 정도의 호황기 때 쌓아온 위상을 충분히 유지할 수 있을 것이라고 말했다.

STX팬오션 유천일 전무는 “현재의 위기를 해운과 조선을 분리해서 생각하지 말고 동시에 생각해야 한다”면서 “외국의 사례에서 보듯이 건조 중 금융과 건조 후 금융을 분리해 건조 중 금융은 조선소가 건조 후 금융은 선사가 나눠 맡는 방안도 바람직하다”는 의견을 제시했다.

또한 “현재 170여개의 국적선사가 있지만, 현재의 위기를 극복할 수 있는 선사는 많지 않으므로 정부 차원에서 최소한 1년 정도 버틸 수 있는 방안이 조속히 마련돼야 한다”며 정부차원의 지원을 요청했다.

마지막으로 한국해사문제연구소 박현규 이사장은 긴급 발언을 통해 “최근 위기상황에 처해보니, 국토해양부가 과연 해양산업에 대한 애착이 있는지 우려되며, 해양수산부 폐지이후 우리 해양산업계가

심한 소외감을 느끼고 있다”며 현 해운산업의 대화소통 부재에 아쉬움을 토로했다.

박 이사장은 “일본의 대량화물 시스템에 대한 애기가 있었는데 일본의 전력회사 등은 지명입찰제도를 이용하여 원천적으로 외국선사들의 참여를 봉쇄하고 있다”며, 일본의 경우 우리의 산업은행과 같은 개발은행에서 시중금리보다 대폭 저렴한 금리를 해운기업에 제공함으로써 오늘날 세계 2위의 해운강국으로 성장했다며 해운업계에 대한 한국의 적극협조를 호소했다.

이날 세미나에는 국회의장을 비롯하여 국회 국토해양위원회 회원 등 국회의원 20명이 참석하여 해운산업 위기극복 대책의 시급성을 인식했다는데 상당한 의미가 있는 것으로 평가되고 있다.

더구나, 출범하진 1개월이 지난 전국해양산업총연합회가 세미나를 공동 주관함으로써 작금의 위기상황이 해운만의 문제가 아니라 해양산업 전반의 문제로 부각시킬 수 있는 계기가 되었다.

이날 세미나에는 국회에서 김형오 국회의장을 비롯하여 이병석 국토해양위원장, 김태환, 신영수, 이정복, 윤두환, 홍일표, 고흥길, 윤영, 현기환, 이범관, 김낙성, 허천, 김소남, 장광근, 김재운, 유기준, 강길부, 김성희, 조전혁, 박상은, 강창일 의원이 참석했다.

국토해양부에서는 신평식 물류항만실장과 김광재 해운정책관이 참석했으며, 해양산업계에서는 이진방 회장을 비롯하여 박정원 한진해운 사장, 정태순 장금상선 회장, 이경재 창명해운 사장, 홍승두 진양해운 사장, 박현규 한국해사문제연구원 이사장, 이국동 한국항만물류협회장, 이귀복 한국도선사협회장, 민흥기 한국해기사협회장, 강신길 한국해양수산연수원장, 정유섭 한국해운조합 이사장 등이 참석했다.

ASF 해운경제검토위원회, 해운시황 2010년 회복전망

신조발주 계약파기 1,000여건에 달할 것으로 예상

아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 해운경제검토위원회(SERC)는 12월10일 일본 도쿄에서 제21차 회의를 갖고 정기선을 비롯하여 부정기선, 유조선시황 동향과 전망, 정기선 해운에 대한 독점금지법 적용면제, 해적 등 해운이슈에 대해 의견을 나눈 뒤 공동발표문을 채택했다.

이번 해운경제검토위원회에는 한국을 비롯하여 중국, 대만, 홍콩, 일본선주협회와 싱가포르, 인도네시아, 필리핀, 태국, 말레이시아, 베트남 등 아세안연합 선주협회 대표 22명이 참석하였다.

ASF 해운경제검토위원회는 해운과 관련된 거시경제적 교역정보와 진행사항을 점검하기 위하여 아시아계 해운기업의 고위급 임원들이 교류하는 장으로서 이용 가능한 경제 데이터를 검토하고 주요 교역이슈에 대한 향후 예측을 공유함으로써 경영진의 사업전략을 수립하는데 기여함을 목적으로 하고 있다.

이번 제21차 아시아선주대표자회의의 해운경제검토위원회 중간회의에서 채택한 합의록은 다음과 같다.

▶ 세계 경제

본 회의는 미국발 서브프라임 대출문제에 의해 촉발된 금융위기가 급속도로 위협스럽게 전 세계로 확산된데 대해 주목하면서, 세계 경제부양을 목적으로 한 특별 긴급조치의 지속을 위하여 지난달 G-20과 APEC 회원국가 정상들이 표명한 결단을 환영하였다.

한편, 금융위기가 비즈니스 모델을 다시금 검토하게 하는 호기라는 것을 상기하면서, 대표들은 금융위기의 숨은 의미를 면밀하게 숙고하기로 했다.

▶ 건화물 및 유조선 해운시장

[건화물선 해운시장]

2008년 6월말까지 건화물시장은 강세를 유지하였으나, 그 이후 중국의 철광석 수입 감소, 항만에서의 체선 완화 및 시장으로부터 투기자본 유출과 같은 요인으로 하락세를 면치 못했다는 점이 보고되었다.

어려운 경제 환경과는 대조적으로, 2010년 인도 예정인 선박들의 대대적인 시장투입에 대한 우려가능성은 어느 정도 해소되는 듯 하다. 왜냐하면 신용위기가 선주와 조선소로 하여금 신조발주를 위한 자금조달을 어렵게 하기 때문이다.

현재까지 취해진 조치에 기초하여, 신조발주 계약취소가 1,000여건에 육박할 것으로 보인다. 시장하락은 아마도 노후선 해체를 앞당길 것으로 예상된다.

현재의 금융위기는 2009년 하반기 내 저점을 찍을 것으로 예상하면서, 건화물 시장이 2010년 이후 회복할 것이라는 점에 주목하였다.

[유조선 해운시장]

유조선 부문과 관련, VLCC시장은 대체적으로 2008년 9월말까지 안정세를 유지하다 중국과 미국의 유류수입 감소세에 따라 하락하였다는 점이 보고되었다.

2009년 전망은 역시 보합세이다. 다른 한편으로는, 현재 시장은 강한 겨울철 수요를 보여주고 있다는 점이 인지되었다.

이와 관련, 신용위기에 의한 신조발주량 감소가

향후 유조선 시장에 긍정적인 영향을 끼칠 것이다. 즉 철강재 가격 하락, 단일선체유조선 퇴출, 바이오 연료와 같은 새로운 에너지자원의 추가수요 및 정유공장의 (석유 소비국에서 특히 중동의 산유국) 지리적 이동뿐만 아니라 서구 산유국으로부터 아시아 권으로의 이동이 그 예이다.

▶ 정기선 해운

[미국-환태평양항로]

미국-환태평양 항로와 관련, 미국의 주택시장 하락과 소비지출 감소로 2008년 1월부터 8월까지 북미로의 컨테이너수송량이 950만TEU로써 전년도보다 7% 하락되었음이 보고되었다.

2009년 전망은 매우 긍정적이지 못하지만, 일각에서는 오바마 행정부가 대규모 경기부양책을 시행할 것이라는 희망으로 2009년 하반기에 반등할 수도 있다는 의견을 내고 있다.

반면에, 폐지, 고철과 같은 화물량의 증가와 건화물시장의 활황으로 인하여 곡물과 같은 전통적인 상품의 운송을 컨테이너선이 담당한 결과로써 미국 발 아시아항 물동량이 동 기간 동안 430만TEU, 18% 인상되었다.

하지만 물동량 증가율은 경기 혼란의 결과로써 주춤하였다.

대규모 선박의 미사용과 미래에 대한 불확실성이 팽배한 상황에서, 정기선사들은 정속운항, 반선, 계선 및 환태평양 항로에서 선박의 겨울철 프로그램 일자를 앞당기는 등 다양한 방법으로 선사 운영의 합리화하기 시작하였다.

[아시아역내항로]

아시아역내 항로에 있어서 2008년에는 어느 정도 견조한 교역성장세를 유지하고 있지만, 그 성장률은 2007년과 비교하여 글로벌 경기의 빠른 침체



로 인해 상당히 낮을 것이다.

비록 아시아역내 교역이 환태평양 항로에 비해 상대적으로 회복세에 있는 듯하지만, 컨테이너선의 연쇄하락(cascading effect)에 노출되기 쉽다. 따라서 2009년 이후 공급-수요 상황을 면밀하게 판단해야 할 것이다.

[원가상승 부담]

최근 경기 하락에 더하여, 운송인은 환태평양 항로와 아시아역내 항로에서의 원가상승 요인으로 말미암아 부담을 계속적으로 느끼고 있다.

비록 연료유가 가격은 운송인이 가까스로 정기선서비스를 유지할 정도로 하락하기는 했지만, 철도운송, 트럭운송 및 기타 터미널 관련비용, 특히 내륙 운송비용은 여전히 높다.

이에 대하여 대표들은 아시아계 해운기업의 최고경영자들이 그러한 원가요소를 조심스레 점검하고 운송인이 직면하고 있는 어려운 현실을 고객들에게 잘 인지시키도록 최선의 노력을 기울이는 것이 중요하다는데 뜻을 모았다.

또한 금융대란은 분명 국제해운산업에 그 영향을 끼칠 것이라는 점에 뜻을 같이 하였다.

비록 향후 해운시장이 이러한 경기후퇴를 어떻게 흡수할 수 있을 것인지 정확하게 예측할 수는 없지만, 최고경영자들은 세계교역의 요구를 수용하는

정기선사업의 지속운영과 함께 기업이윤을 위한 총체적인 장기 전략에 따라 사업결정을 내릴 수 있도록, 자신감을 갖고 합리적이고 참을성 있게 한태평양 항로와 아시아역내 항로에서의 상황에 대처토록 권고 받았다.

▶ 정기선 해운에 대한 독점금지법 적용면제

최근 중국, 홍콩, 인도 및 EU에서의 경쟁법 경과 상황을 보고받았다.

대표들은 ASF가 오랫동안 견지해 온 “독점금지법 면제시스템이 해운산업의 건전성에 필수불가결하다”는 입장을 재확인하였다.

또한 2008년 10월 구주집행위원회의 해운연합에 대한 규칙초안 발표와 함께 지속가능한 세계교역의 유지와 변화하는 시장상황에 유연히 대처하고 고객의 요구를 충족시키기 위하여 광범위하고 탄력적인 포괄면제규칙이 필요하다는 요지의 의견서를 ASF 회원선협이 구주집행위원회에 제출하였음을 보고 받았다.

장기적으로 EU 경쟁규칙 틀 내에서 현행 해운연합 시스템이 보장받아야지만 법적 확실성을 유지할 수 있다는 중대한 사실을 인식하면서, 동 위원회 대표들은 해운연합 시스템의 혜택과 역할을 관련 당사자에게 좀 더 이해시키는 작업을 계속해 나가기로 합의하였다.

▶ 기타 사항

[해적문제]

해적 관련, 동 위원회 중간회의는 UN 안전보장이사회가 2008년 6월 채택된 결의서의 효력을 12개월 연장 결정했다는 점을 주목하였다.

이 결의사항에는 연안국 및 지역단체(regional

organizations)가 관련 국제법에 의거 해적과 무장강도에 대항하기 위하여 소말리아해역에 진입 및 해군함정과 군항공기를 파견하는 등 모든 필요조치를 취할 수 있다는 것이 주요 내용이다.

또한, 동 회의는 ASF 항해안전환경위원회가 해적근절을 위한 정치적 의지 실현을 국제해사기구와 모든 해양국가에 요청한 2008년 9월15일자 호소문을 주목하였다.

세계교역과 상선의 안전문제에 크나큰 위협이 됨에 따라, 위원회는 최대한 많은 정부가 해적 근절을 위한 과단성 있는 조치를 취하도록 국제사회에 강력하게 요청하였다.

[중국, 24시간전 적하목록 신고관련규칙]

중국이 2009년 1월1일부로 ‘24시간전 적하목록 신고관련규칙’ 시행에 관한 발표를 주목하였다. 하지만 상기 규칙 시행에 대한 보조지침이 아직 발표되지 않았다. 발효일까지 남은 기간이 짧기 때문에 관련 담당 부처는 중국발/향 화물의 원활한 이동을 확보하기 위하여 정확한 정보를 공개해야 할 것이다.

한편, 대표들은 WTO 교섭 및 2008년 11월 일본에서 개최된 『컨테이너 해운포럼』 등 최근 화젯거리에 대하여 의견을 나눴다.



선협, 외화환산회계제도의 조속한 개선 금감원에 건의 정부, 선협 건의 수용하여 기능통화제도 허용키로

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 외화부채가 주류를 이루는 해운산업의 특성상 최근 미달러화에 대한 원화 환율 급상승으로 대규모 외화환산손실 발생이 우려되는 외항해운업계의 외화환산회계제도를 시급히 개선하여 줄 것을 금융감독원에 건의했다.

협회는 건의를 통해 현행 외화환산에 관한 현행 기업회계기준과 국제회계기준은 선박투자 때문에 대규모 외화차입이 불가피한 우리나라 해운산업이 환율 변동의 위험에 노출되는 현실을 적절히 반영하지 못하고 있다고 밝히고 이의 개선을 강력히 촉구했다.

특히, 협회는 현행 회계기준이 환율변동에 따라 해운기업의 경영실적이 재무제표상에 정반대로 표기되고 있는에도 불구하고 국제회계기준과의 정합성 등을 이유로 외화환산손익을 당기에 모두 반영토록 하는 것은 '정확성·신뢰성·투명성'을 요구하는 기업회계기준의 목적과는 달리 오히려 우리 해운산업의 위상을 심하게 왜곡시키는 결과를 초래하고 있다며, 우리나라 해운산업의 위기극복을 위해 반드시 개선되어야 한다고 밝혔다.

해운산업은 우리나라 수출입 화물의 99.7%를 수송함으로써 외화획득을 통해 국제수지의 개선에 직접적으로 기여함은 물론, 조선산업 및 관련 산업의 발전과 고

용 창출 등에 건인차 역할을 하고 있는 세계 6위의 국가기간산업임에도 최근 미 달러화에 대한 원화 환율의 급상승으로 외화부채가 주류를 이루는 해운 산업부문에서 대규모 외화환산손실 발생이 우려되고 있다.

즉, 2008년 12월19일 기준 미 달러화에 대한 원화환율은 1,288원인데 이는 2007년말(기준 환율 936원) 대비 무려 352원이 상승한 것으로서, 이러한 추세가 연말까지 이어질 경우 해운산업은 3조 7,000억원의 외화환산손실(2007년말 외화부채 105억\$ 기준)이 발생할 것으로 예상되고 있다

이같은 대규모 평가손실 발생으로 영업이익을 실현하였음에도 불구하고 기업의 재무제표가 적자로 표기되며, 이에 따라 부채비율이 상승('07년의 158% → 228%로 증가)하고, 이는 곧 국내외에 신용도 저하를 초래하여, 해운기업의 금융조달 비용 상승, 금융권의 선박금융 조기상환 압박, 신규대출 제한 등으로 외항해운업계가 상당한 불이익을 받을 것으로 우려되고 있다.

한편, 미국, 유럽, 일본 등의 선진국들은 경제위

[외화환산손실 반영시 예상 부채 비율]

(단위:억원)

구분	2007년	2008년
부채	191,885	191,885
외화환산손실	-	37,000
자기자본	121,100	84,100
부채비율	158%	228%

※ 주 : 2007년도 부채와 자기자본을기준으로 한 예상치(영업손익 미반영)

기로 인한 자국 기업들의 어려움을 해소하기 위해 「기업 보유 주식·채권 시가 평가 유예」 조치를 마련하여 지난달부터 시행하고 있다.

우리나라 또한 이러한 시가평가 완화제도를 금년 4분기부터 시행할 방침인 것으로 알려지고 있으며, 이 외에도 "미 실현 파생계약 평가손실을 당기손실로 처리하지 않고 자본에서 직접차감(대차대조표에 반영)" 할 수 있도록 파생상품 평가 관련 회계 기준을 개선하고, KIKO 등 장외파생상품 평가손실을 입은 기업의 자본잠식 등의 문제를 해결하기 위해 "파생상품 평가손익을 재무제표에 기재하지 않고 주석으로 기재"할 수 있도록 하는 회계기준을 마련하여 금년 10월22일부터 시행하고 있다.

이에, 협회는 2011년 국제회계기준에 의한 회계 처리기준(기능통화에 의한 회계의 처리)이 국내에

도입될 때까지 한시적으로 해운기업의 회계처리기준을 2010년까지 해운부문의 외화환산손실을 1년 치만 반영하고 나머지(2년차 이후) 외화환산손실은 대차대조표에 반영하되 부채와 자산에 동시에 계상 되도록 개선하여 줄 것을 요청했다.

이에 따라 정부는 한국선주협회의 건의를 수용하여 현행 회계기준의 외화환산회계제도 개선키로 했다. 정부는 외화로 회계장부를 기록하는 기능통화 제도를 2008년 결산부터 허용키로 했다.

아울러, 2001년 이후 재평가가 허용되지 않던 선박 등에 대한 자산가치 상승분에 대한 재평가도 허용되며, 비상장 중소기업의 경우 지난 6월30일 환율이 적용된다. 2008년에 한해 달러자산을 지난해 6월30일 달러당 1,043원으로 평가·결산하는 특례를 허용키로 한 것이다.

해운·조선 양업계 공조체제 강화 위한 협의회 개최 양 협회가 위기 극복위한 협력방안 모색기로 합의

한국선주협회(회장 이진방)와 한국조선협회(회장 박규원)는 12월17일 「해운·조선 산업 발전 협의회」를 개최하고, 미 국발 금융불안으로 인해 양 업계가 겪고 있는 이번 위기 상황을 슬기롭게 극복하는데 힘을 모으기로 했다.

해운산업과 조선산업을 대표하는 양 협회는 이번 회합을 통해 양 산업이 국가 경제에 이바지하는 비중이 막대하며 (해운 365억불, 조선 430억불), 우리 같은 자원빈국에서 중점을 두어 육성해야 하는 산업이라는데 인식을 같이하고 양 업계가 서로 도울 수 있는 분야를 발굴하여 공조해 나가기로 했다.

이번 국제해운시장의 폭락사태로 과잉선복에 대한 불안이 증폭되고 선가가 하락함에 따라 상호이해가 상충되는 부분도 물론 있으나 그 가운데서도 서로 힘을 합쳐 같은 목소리를 낼 수 있는 부분이 있는 만큼 양 협회가 협력할 수 있는 방안을 모색해 나가기로 했다.

다행이 최근 세계 각국의 경기부양 노력에 힘입어 해운시장 회복의 움직임이 보이고 있으며 순망치한의 관계인 양 업계도 위기를 단시일 내에 극복하기 위한 자구노력의 일환으로 10여 년 전부터 정례적으로 운영해 오던 「해운·조선 산업 발전 협의회」를 활성화해 나가기로 뜻을 모았다.

또한 이번 위기 극복의 핵심이라고도 할 수 있는 금융권도 협의회에 같이 동참할 수 있도록 방법을 모색기로 했다.

외화환산 관련 회계처리 개선위한 제도 도입 2008년 결산부터 기능통화 회계제도 허용 등

상장회사나 비상장 대기업들 가운데 매출·매입을 주로 외화로 결제하는 기업에 대해 외화로 회계장부를 기록하는 기능통화 회계제도가 올해 결산부터 허용된다.

또 2011년 국제회계기준 도입에 앞서 부동산, 항공기, 선박 등의 유형자산에 대한 자산 재평가도 조기에 허용된다.

비상장 중소기업에 대해서는 외화환산 특례를 추가로 적용해 기업들이 외화 평가시 기말 환율 대신 특정일자(6월30일) 환율을 적용할 수 있도록 했다.

금융위원회와 금융감독원은 최근 비정상적인 원·달러 환율 급등으로 인한 기업들의 연말 재무제표 악화를 예상, 이런 내용을 골자로 하는 '외화환산관련 회계처리 개선방안'을 마련했다고 12월22일 밝혔다.

이는 기업이 양호한 실적을 올리고도 대규모 환손실로 재무제표상 적자를 기록하게 되면 대외 신용도 추락으로 자금조달 및 영업에도 어려움을 겪게 될 것이란 판단에서 나왔다.

실제 2008년 9월말 국내 기업의 對 외국환은행 외화대출 잔액 501.6억\$ 기준으로 환율 100원 상승시 기업부담은 환산손실 및 부채금액이 5조원씩 증가하는 것으로 나타났다.

기능통화 회계제도가 허용되면 기업들은 모든 자산과 부채에 대해 기말환율을 일괄 적용할 수 있게 돼 환율 상승시에도 부채비용은 낮아지고 순이익 측면에서는 적자폭을 줄일 수 있을 것으로 예상된다.

현재 대부분의 매출·매입이 외화로 결제되는 기업이라도 기중에 원화로 회계장부를 작성하고 연말 결산시 외화환산이 필요한데, 이 경우 외화 자산·

부채에 대한 적용환율이 서로 다르다.

이 문제를 해결하기 위해 매출·매입거래를 주로 외화로 결제하는 기업에 대해 외화로 회계장부를 기록하는 기능통화 회계제도를 허용할 계획이다.

외환위기 직후부터 2000년말까지 한시적으로 시행했던 자산재평가 제도가 재도입되면 기업들은 토지, 건물, 기계장치 등의 자산을 시가로 반영해 부채비용을 낮출 수 있다.

2001년 이후 재평가가 허용되지 않아 과거 10년간의 자산가치 상승분은 미반영되고 있다. 이를 국제회계기준을 도입함에 앞서, 부동산, 항공기 및 선박 유형자산에 대한 재평가를 허용할 계획에 있다.

금융당국은 또 외화위험에 대한 위험회피 수단을 금융상품까지 확대, 기업들이 환산 손익을 자본항목으로만 처리하고 순이익에서 제외하도록 해서 당기 순이익 개선 효과를 얻을 수 있도록 했다.

현행 기준에서는 예상거래에 대한 외화위험 회피 수단으로 파생상품은 지정가능 하지만, 금융상품은 지정할 수 없어 금융상품에서 발생한 환산손익은 당기손익으로 처리해야만 했다. 이를 파생상품과 동일하게 금융상품(외화차입금 등)도 예상거래와 연계시켜 외화위험 회피수단으로 사용된 경우 환산손익을 자본항목으로 처리할 계획이다.

아울러 투자자 보호를 위해 해당 기업이 투자판단에 영향을 미칠 수 있는 사항에 대해서는 주식이나 특기사항으로 기재토록 했다.

이번 회계처리 개선에 따라 올해 환율 급등으로 원화 환산 평가손실액이 급증한 해운업체나 항공, 철강, 음식료 등의 업종이 혜택을 받을 것으로 보인다.

아덴만해역 내 국적선의 안전보장, 국가가 나서야 한다

시급한 파병 vs 절차적 어려움의 합의점 찾아야 할 듯



최근 아덴만 해적들의 준동에 따라 아시아와 유럽을 연결하는 수에즈 항로의 위협이 증가하고 있는 가운데, 국적상선대의 안전한 운항을 위한 군함 파병에 대한 세미나가 개최되었다.

한국해양수산개발원(KMI)과 국회 이진복 의원이 공동주최한 ‘소말리아해역 파병, 무엇이 문제인가’ 세미나가 12월18일 오전 10시부터 여의도 국회의사당 의원회관 1층 소회의실에서 개최되었다. 이날 세미나에서는 해군함의 투입으로 국적선의 안전 확보와 더불어 인류 공동의 범죄인 해적행위 단절의 국제적 동참에 관해 KMI의 최재선 연구위원과 합동 참모본부 법무실의 김동욱 중령이 주제를 발표했다.

최재선 연구위원은 ‘소말리아 해적문제와 국제사회의 대응’이라는 주제발표를 통해서 최근 증가하고 있는 해상 해적행위에 대해 설명했다. 발표에 따르면, 2003년 전 세계에서 445건에 이르던 해적 발생건수는 2007년 현재 263건으로 감소했지만 유독 아프리카 지역에서는 93건에서 120건으로 증가했으며, 2008년에는 7월 현재 전년의 발생건수를 초

과한 152건이 발생했다고 밝혔다.

특히 연간 2~3만척의 선박이 운항하는 세계 주요 해상교통로인 아덴만지역에서의 해적활동이 증가하고 있으며, 이 들은 무정부 상태와 다름없는 소말리아 정부의 통제를 벗어나 중화기와 전투기술을 보유한 고도의 해적집단으로 성장했다고 전했다.

최근 미국에서도 소말리아 해적이 단순 생계형 해적이 아닌, 이슬람 극단 그룹과 연계해 테러활동의 원동력이 될 가능성을

내포했다고 전한 바 있다. 이같은 이유로 인해 최근 선박들이 수에즈항로를 회피하고 희망봉 항로를 택함에 따라 운항비가 30% 증가했으며, 화물 인도기간도 2주정도 늘어났고, 또한 보험료 증가, 선원임금 증가, 무장경호원 증가비용 등 연간 4억 달러의 추가 금액이 발생할 것으로 예상하고 있다고 밝혔다.

한편, 해적들은 외국의 정보통을 이용 특정 국적의 선박이 몇 시에 어느 항로를 운항하는지 인지하고 있으며 이를 통해 계획된 작전 하에 해적행위를 자행하고 있는데, 소말리아해역 파병국가 국적선의 경우 해적행위가 감소하고 있는 추세이며, 우크라이나, UAE 등의 미약한 해군력을 가진 국가 선박들이 표적으로 대두 되고 있다고 전했다.

김동욱 중령은 ‘소말리아 군함 파병의 법적 쟁점’이라는 주제발표를 통해 단순 군함파병에 절차에 관해 설명했다. 김 중령은 영해 진입문제와 관련하여 우리 정부와 소말리아 정부와의 양자협약이 필요하고, 또한 임검, 나포, 구금, 형사 처벌 등에서

국제법과 국내법에 연관 사항들에 대해 설명했다. 또한 향후 파병이 되었을 시 보호 우선순위, 집단적 자위권 문제 등에 관하여 설명했다.

이어 지난 9월10일 소말리아 해적에게 피랍당해 36일간 억류되었던 브라이트루비호 윤연순 기관장이 세미나에 참석 피랍 상황에 대해 증언했다. 윤 기관장은 당시 해적선의 추격, 승선, 나포, 정박에 관해 설명했다. 또한 억류기간동안 받은 생명의 위협과 육체적, 정신적 학대로 현재 정신과 치료를 받고 있다고 호소하며 “36일간 해적에게 태극기가 억류되어 있는 상황으로 이해하면 된다. 국적선과 선원들은 수출을 담당하는 보호 받아야할 국가의 재산이며, 유럽루트의 안전한 항해와 국가이익의 보전을 위해 해적에 대한 정책이 조속하게 수립되는 것이 노해기사의 바람”이라며 증언을 마무리했다.

이어 토론시간에는 시급한 파병을 통해 국적선사들의 안전한 운항을 요구하는 해운 실무자 측과 법적 적용과 정책적인 난제로 당장 파병할 수 없다는 정부당국의 입장 차이를 보였다.

한국선주협회 김영무 전무는 협회 등 민간단체가 할 수 있는 일은 성명서 발표와 조속한 파병의 필요성 전파 등 한계가 있으며, 임시 자구책으로 외국의 사설경비업체를 이용하는 등의 방법이 있지만 이 또한 근본적인 대책이 아니고, 한번 운항에 10~20만달러에 육박하는 비용 등 한계가 분명하다며 정

부의 적극적인 대응을 요구했다.

김 전무는 지난 9월 피랍되었던 브라이트루비호 소속 선사 사장과와의 면담에서 정부 당국의 무성한 대응에 서운함을 표시하며 프랑스의 경우 공수부대 등 직접적인 군사행동 등의 대응책이 있었건만 국가는 전면에 나설 수 없다는 원칙을 고수하면서 실질적인 도움이 되지 못했다고 강조했다.

또한 김 전무는 아프가니스탄에서 발생한 분당샘 물교회 납치사건과 비교하며 업계의 기대치에 전혀 부합하지 못하며, 덴마크, 네덜란드 등 우리보다 해운산업 규모가 작은 나라는 물론, 말레이시아 같은 국가도 해군함정을 파견하고 있는 상황에서 우리 정부는 국민보호와 국제사회 기여 차원에서 조속한 해군함정 파병이 절실하다고 주장했다.

이에 대해 박영선 국토해양부 항행안전정보과장은 파병 및 작전운용에 현실적이며 절차적인 난제들이 산재해 있다고 밝혔다. 박 과장은 국제해양법이 해적선과 관련한 조항을 가지고 있기는 하지만 국내법이 정리돼있지 않아 이행강제가 어려우며, 이를 해결하기 위해선 특례법 제정이 우선되어야 한다고 전했다.

국내 형법의 해상강도죄를 준용해 처벌할 수 있으나 해상강도죄는 최근 법무부가 혼인빙자간음죄 등과 더불어 현실성이 결여되었다는 이유로 개정하려는 조항이며, 만약 개정이 이루어진다면 국내법상 처벌할 수 있는 조항이 없게 된다고 전했다.

또한 이와 관련, 해적행위의 기수와 미수판단, 공해와 영해의 위치, 법 집행의 주체, 행위처벌 절차 및 사법권 충돌, 나포된 선박의 처리문제 등 법의 흠결과 절차적 어려움이 산재해 있다고 밝혔다. 이 같은 상황에서 조속한 파병 보다는 원활한 작전수행을 위해 절차적 정비が必要하며 이를 해결하기 위해 특례법 적용이 가장 적절하다고 주장했다.



국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안 채택추진 한나라당 박상은 의원 등 의원 50여명 동참하여 국회제출



미국발 금융대란에 따른 세계금융시장 불안으로 어려움에 처한 해운산업의 위기극복을 위해 국회가 발 벗고 나섰다.

국회 국토해양위원회 박상은 의원(바다와 경제 국회포럼 대표), 윤영 의원과 민주당 김성곤 의원, 강창일 의원은 12월26일 국회에서 국회의원 30여 명이 서명한 ‘국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안’ 발의를 위한 기자회견을 갖고 해양산업 지원의 당위성을 강조했다.

이날 결의안에 서명한 의원들은 기자회견을 통해 “해양산업은 해운, 항만, 조선, 철강, 선박보험 및 금융 등 연관산업의 발전에 크게 이바지 하는 등 국가경제를 사실상 견인하는 국가기간산업이며, 2007년 매출은 약 100조원으로 국가경제의 한 축

을 담당하고 있다”고 밝히고 정부 차원에서 해양산업에 대한 지원을 촉구했다.

특히, 박상은 의원과 김성곤 의원은 해양산업의 지속적인 성장을 통한 5대 해양강국 도약을 위해 신조선 건조자금이 원활히 지원될 수 있도록 정부와 금융권이 적극 나설 것을 거듭 촉구했다.

또한, 해양산업 위기극복을 위한 유동성 확보차원에서 만기가 도래한 기업대출금에 대해 금융위가 진정되는 시점까지 상환기간을 유연하게 조정할 수 있도록 금융권의 적극적인 협조와 즉각적인 조치를 요청했다.

이날 기자회견에서 결의문 발의 의원들은 수출입 의존도가 높은 우리나라의 경우 수출입화물의 99.7%가 해상을 통해 수송되고 있으며, 원유와 연

료탄, 철광석 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 반입하고 있다고 강조했다.

이와 더불어 지난해 우리 해양산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하는 등 국제수지 개선에 기여함은 물론 국민경제발전에도 크게 이바지하는 등 해양산업을 명실공히 우리나라 국가경제를 지탱하는 산업이라고 할 수 있다며, 지원의 시급성을 역설했다.

의원들은 “작금의 글로벌 금융위기로 촉발된 우리나라 경제위기로 인하여 국가기간 산업의 하나이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해온 해양산업이 존폐기

로에 처해 있다”며, 국회차원의 결의문 채택배경을 설명했다.

박상은 의원은 “우리경제의 중추산업인 해양산업에 대한 지원을 통하여 국가경제 위기극복은 물론 미래 성장동력으로 국민경제발전과 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있도록 육성할 것을 촉구하고자, ‘국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안’을 발의하게 됐다”고 말했다.

박상은, 김성곤, 강창일, 유선희, 유기준, 윤영 의원 등 국회의원 약 30여명이 “해양산업지원 촉구 결의안”에 서명하였으며, 12월29일 50여명의 의원들이 서명한 결의안을 국회에 제출했다.

결 의 안

최근의 전세계적인 금융위기로부터 촉발된 금융경색으로 인하여 기업 도산 및 실업 증가가 연쇄적으로 발생하는 등 국민경제의 위기가 날로 심화되고 있다.

이러한 가운데 그동안 우리 경제를 지탱하는 기간산업이자 성장동력으로서 국제수지 개선에 크게 기여해 온 해운과 조선 등 해양산업 또한 최악의 위기 상황을 맞이하고 있다.

이에 18대 국회는 여야 야, 소속정당을 떠나 국민경제의 위기극복을 위해 우리나라 산업의 상징인 해양산업에 대한 지원이 불가피하다는데 인식을 같이하면서 현 정부가 해양산업을 지속적으로 지원, 성장시켜 나갈 것이라는 확고한 의지를 적극적으로 표명할 것을 촉구하며 다음과 같이 결의한다.

1. 대한민국 국회는 해양산업의 지속적인 성장을 통한 5대 해양강국 도약을 위해 신조선 건조자금이 원활히 지원될 수 있도록 정부와 금융권이 적극 나설 것을 촉구한다.
2. 대한민국 국회는 해양산업 위기극복을 위한 유동성 확보차원에서 만기가 도래한 기업대출금에 대해 금융 위기가 진정되는 시점까지 상환기간을 유연하게 조정할 수 있도록 금융권의 적극적인 협조와 즉각적인 조치를 촉구한다.
3. 대한민국 국회는 해양산업의 외화환산 회계처리기준을 개선할 것을 정부에 강력히 촉구한다.
4. 대한민국 국회는 우리 국적선박의 혈값 해외매각 방지를 위해 자산관리회사를 설립하는 것에 대해 정부가 확고한 지원의지를 즉각적으로 표명할 것을 촉구한다.

2008년과 2009년의 친디아의 10대 이슈 중점분석

포스코경영연구소, 중국과 인도의 주요이슈 점검

2008년은 중국이 최초로 올림픽을 개최하면서 중국의 고도성장을 과시하는 계기가 되었고, 우주 유영을 성공하는 등 중국의 위상을 세계에 알리는 계기가 되었다. 또한, 멜라민 파동으로 각 국 정부들은 멜라민 함유 식품 제거에 혈안이 되었고 분유에 대한 주부들과 식품에 대한 시민들의 불신으로 한동안 큰 이슈로 자리잡았다.

한편 2008년 인도에서는 핵발전을 통해 만성적인 전력 부족에서 탈피하고자 미국과 민간 핵 부문에서 상호 협력을 위한 협정을 조인했다. 그러나 인도에서는 폭력과 방화, 파괴, 폭탄 테러가 난무해 많은 사상자를 내기도 했다. 다음은 포스코경영연구소에서 발표한 '친디아 10대 이슈'를 정리한 것이다.(편집자 주)

□ 중국의 2008년 이슈

▶ 올림픽 개최로 고도성장 과시

베이징올림픽이 성공적으로 개최되었다. 중국팀은 금메달 51개, 은메달 21개, 동메달 28개로 종합 순위 1위를 기록하면서 중국 국민들의 자긍심을 한껏 높여주었다. 특히 개폐막식에서는 수천 년 문화유산에 대한 자부심과 지난 30년간 거둔 경제적 성과에 대한 성취감을 첨단 기술을 활용해 축약적으로 보여주었다. 지금까지 아시아에서 올림픽을 개최한 국가는 일본(1964년), 한국(1988년), 중국밖에 없다는 점에서, 중국은 올림픽을 통해 경제력을 공인 받은 셈이다. 그러나 베이징올림픽이 치러지는 과정이 순탄하지만은 않았다.

올림픽 개최를 앞두고 발생한 티베트 시위 사태와 중국 정부의 무력 진압으로 인해 베이징올림픽에 대한 세계 여론이 악화되었다. 성화봉송 루트가 되었던 세계 곳곳에서 중국 정부를 지탄하는 시위가 연이어 발생하고 테러 위협에 대한 긴장감이 고조되는 등 중국이 안고 있는 문제점이 드러나기도 했다.

한편, 올림픽을 전후로 중국 경제가 급속히 냉각

되는 양상을 보이면서 과연 중국 경제가 앞으로도 순조로운 성장을 지속해 나갈 수 있을지에 대해 다시 한번 세계가 이목을 집중하고 있다.

▶ 미국발 금융 위기와 수출 타격

중국의 경제성장률은 2007년 2/4분기(12.7%) 이후 2008년 3/4분기(9%)까지 내리 5개 분기 연속 하강했다. 이는 미국발 금융 위기가 본격적으로 실물경제로 전이된 탓이 크다. 특히 중국 경제를 지탱하는 수출이 직격탄을 맞았다. 중국의 수출증가율은 지난해에 25.7%였고, 2005년에는 28.4%에 달했다.

하지만 올 들어 중국의 대미 수출 증가세가 크게 둔화되면서 수출증가율(1~9월)은 22%대를 기록했





다. 중국의 전체 수출증가율은 2005~2008년(1~9월)에 6.2%p 감소한 반면 대미 수출증가율 감소폭은 같은 기간 무려 19.2%p에 이르렀다.

미국이 중국의 수출에서 차지하는 비중도 2005년 21.4%에서 같은 기간 17.6%로 3.8%p 감소했다. 한편 수출이 줄면서 경제를 선도해가던 연안지역의 경제가 특히 어려움에 직면했다. 수출 전진기지인 광둥성의 경우, 지난해 수출증가율이 22.3%였지만 현재 10% 수준으로 대폭 감소해 수출 중소기업의 도산과 감산이 속출하고 있다.

이와 같은 수출 감소는 세계 경제 침체로 미국 등의 소비수요가 급격히 둔화되고 있기 때문이기도 하지만 내부적으로 위안화 절상, 인건비 상승 등 원가 부담이 늘어 수출 가격이 인상된 요인도 크다. 이에 중국 정부는 수출 둔화에 대비해 경기 부양 등 다양한 내수 확대책을 세우고 있다.

▶ 대만 정권 교체와 양안간 협력증진

대만 총통선거에서 마잉주(馬英九) 국민당 후보가 당시 여당이었던 민진당 세창팅(謝長廷) 후보를 압도적으로 누르고 5월20일 신임 총통에 취임했다. 대만 국민이 민진당에 등을 돌린 가장 큰 원인으로서는 과거 8년 동안 천수이벤(陳水扁) 총통이 추구한 무리한 독립정책이 꼽힌다. 대만 독립 움직임에 중국이 무력시위로 대응하면서 대만 관계가 극도로 악화되었고, 이것이 경제 상황을 악화시켰다는 것이다.

대만의 경제성장률은 1992~2000년 8년간 연평균 6.5%를 유지해 왔으나 천 총통이 집권하면서 연평균 4.1%로 크게 떨어졌다. 또한 천 총통의 친인척과 측근들의 부정부패가 속속 드러나면서 민진당의 패배가 일찌감치 예견되었다.

마잉주 신임총통이 취임한 후에 중국과 대만의 관계는 급물살을 타고 있다. 마 총통은 국민당 후보 시절부터 중국과의 관계 개선을 천명하고 그동안 대만이 고수해왔던 3불 정책(접촉, 대화 및 타협 거부 정책)을 포기하겠다는 의향을 밝혔다. 9월에는 중국과 대만이 '국가 대 국가' 관계가 아니라 일종의 특수한 관계에 있다고 말했다. 11월 4일에는 59년만에 처음으로 중국 정부 대표단이 대만을 방문해 항공, 해운, 우편, 식품안전과 관련한 4개 항목의 합의서에 서명했다.

이에 주말에 한해 36편을 운항하던 항공 편수가 내년부터 주 108편으로 늘어나 매일 운항될 예정이고, 다음달부터 중국의 상하이 등 주요 항구 63개와 대만의 타이중(臺中) 등 11개 항구를 상호 개방하기로 했다. 우편 교류도 현재는 등기우편만 허용되고 있으나, 내년부터는 일반우편까지 확대된다. 이로 인한 경제적 효과만도 약 4조원에 이를 것으로 추산된다.

▶ 연이은 天災,와 人災

올해 중국은 개혁개방 30주년과 올림픽 개최라는 큰 경사를 맞기도 했지만, 어느해 보다 많은 인재와 천재에 시달려야 했다. 새해 벽두인 1월에 우루무치 대형 화재로 5명이 숨진 것을 시작으로 2월에는 50년만에 최악의 폭설로 133명이 숨졌고, 3월에는 티베트 라싸에서 대규모 시위가 발생해 중국 정부가 탱크와 군인을 동원해 진압했다.

4월에는 산둥성 즈보(淄博)에서 안전의식 부재와 현장관리 소홀로 대형 열차 참사가 발생해 70여명이 생명을 잃었다. 5월에는 쓰촨성 원촨(汶川)에서 진도 8.0 규모의 대지진이 발생해 8만 7,149명이 숨지거나 실종됐다. 6월과 7월에는 구이저우, 상하

이 등지에서 부패 경찰에 대한 국민들의 분노가 폭발해 대규모 유혈 소요사태가 발생했고, 8월에는 신장에서만 네 차례 테러가 일어났다.

9월에는 쓰촨성의 판즈화에 대형 지진이 강타해 38명이 숨졌다. 이런저런 재해 수습으로 1년 내내 시달린 셈이다. 특히 이 중에서 2월의 폭설과 5월의 쓰촨 대지진은 경제에 영향을 미칠 만큼 파급 효과가 컸다. 폭설로 중국 중부와 남부를 관통하는 철도, 고속도로, 항공 교통이 거의 마비되어 전력이 중단되거나 공급이 제한되었고, 이에 따라 전반적인 경제활동이 원활하지 못했다. 또한 폭설로 농산물 피해가 발생해 식료품이 크게 부족했다.

원자바오 총리가 비상위기라고 선포할 정도로 사태는 심각했다. 쓰촨성에서 발생한 지진은 주변의 산시, 충칭, 간쑤 지역을 포함한 총 44만km²에 이르는 광범위한 지역에 영향을 미쳤다. 인프라와 산업 시설이 파괴되었고 막대한 인명 피해를 준 것은 물론 이재민만 천만 명을 넘어선 것으로 집계된다. 지진으로 인한 경제 손실은 수백억 달러이며, 경제성장률에도 0.5%p 정도 감소 요인이 된 것으로 나타났다.

▶ 멜라민 파동

지난 9월12일, 중국 관영통신 신화사는 올해 3월부터 10개성에서 발생한 신장결석 젓먹이 환자가 80여 명에 달했고, 특히 간쑤성 영아 1명이 신장 결석으로 사망했음을 전 세계에 타전했다. 또한 란저우시 병원은 이 병원에 신장 결석으로 입원한 영아 환자 16명이 중국 최대 분유업체인 썬루의 분유를 먹어 왔다고 밝혔다.

이로써 전 세계를 중국산 유제품 공포로 휩싸이게 한 멜라민 파동이 시작되었다. 최근 중국 보안당



국은 멜라민 분유 피해 아동수가 29만명을 넘었다고 발표했다. 멜라민 파동에서는 멜라민 자체의 위해성은 물론, 이를 투명하고 신속하게 처리하지 못한 당국의 자세와 구멍 뚫린 국가 식품안전 시스템에 비판의 초점이 맞추어졌다.

중국산 저질 분유로 인한 유아 사망 사건은 이미 2004년 4월에 발생한 적이 있다. 안후이성 푸양(阜陽)시 유아 13명이 영양성분이 없는 기준 미달의 가짜 분유를 먹고 숨졌으며, 200여 명이 대두증이라는 합병증에 시달렸다.

이에 중국 정부는 관계자 97명을 형사 처벌하고, 분유생산업체 54곳을 폐쇄했고, 후속 조치로 식품안전체계를 수립하겠다고 공언했다. 그러나 4년 만에 유사 사고가 재연된 것이다. 이번에도 썬루그룹이 소재한 스자좡시 정부가 올해 3월에 이미 멜라민 분유 문제를 인지했으나 중앙정부에 보고하지 않고 은폐했음이 밝혀졌다.

결국 중앙정부는 품질감독국장(장관급)과 스자좡시 당서기를 경질하고 6명을 구속하였으며, 원자바오 총리가 국제 사회에 사과하는 사태까지 갔으나 아직 식품안전체계를 수립할 계획은 보이지 않는다. 멜라민 파동은 각종 식품의 안전성에 대한 불안감을 조성하는 등 여전히 진행형이다.

▶ 개혁개방 30주년



지금부터 꼭 30년 전인 1979년 12월 18일 베이징, 문화혁명 당시 마오쩌둥에 의해 숙청당했던 덩샤오핑이 제11차 공산당 전국대표대회 3차 중앙위원회에 부총리 자격으로 참석했다. 덩샤오핑은 이 자리에서 개혁개방 정책을 펼 것임을 국내외에 천명했다.

이로써 중국은 현재 세계 4위 경제대국을 이루는 첫걸음을 내딛게 된 것이다. 이후 당정 실권을 장악한 덩샤오핑은 경제 발전을 위한 제1보로 미국과의 수교(1980.1.)를 결정하고, 이후 경제특구설치(1980.8.), 국유기업과 농촌에 책임경영제 도입, 주식시장 개설 등 개혁정책을 도입했다. 1989년 천안문 사태를 겪는 등 곡절도 있었으나, 상하이로 기반으로 둔 장쩌민을 총서기로 발탁하여 남순강화(1992.1.)를 펼치면서 개방정책을 이어나갔다.

이후 중국은 WTO 가입(2001년)으로 세계 경제에 편입했다. 제4세대 지도자인 후진타오가 등장한 것은 2002년 11월 이다. 덩샤오핑과 장쩌민 시대가 양적 성장, 동부연안을 우선 발전시켜 부를 파급하려는 선부론(先富論)을 키워드로 삼았던 반면, 후진타오는 질적 성장과 모두 잘 살라는 균부론(均富論)을 국정 방침으로 세웠다.

한편, 〈물권법〉 제정으로 사유재산권을 보호하는

등 개혁개방을 계속하고 있다. 개혁개방 천명 후 30년이 지난 2008년 10월, 베이징에서는 제717차 공산당 전국대표대회 3차 중앙위원회가 개최되었다. 성대한 축제가 되어야 할 이 회의에서는 국제 금융 위기에 대응한 경제 안정 방안, 펄라민 파동을 비롯한 식품 안전이 화두로 등장하면서 중국에 새로운 도전 과제를 던졌다.

▶ 주식과 부동산 등 자산가치 하락

오랜 고도성장 끝에 경기 경착륙에 대한 우려가 증폭되면서 자산시장의 두 축인 주가와 부동산가격의 급격한 하락이 경제 전반에 큰 충격을 주었다. 상하이종합지수는 올해 들어 하락세가 장기화되면서 전년 10월 최고점 대비 30% 수준으로 떨어져 2006년 수준으로 회귀하였다.

주가의 하락세는 올해 초 금융당국이 인플레이션 억제를 위해 긴축 기조를 유지할 것이라는 우려가 확산되면서 투자심리가 약화된 데에서 비롯됐다. 이후 대내외 기업환경 악화로 인한 기업의 실적 둔화와 비유통주 물량 출회로 수급 여건이 악화되면서 침체의 늪에서 벗어나지 못하고 있다. 자산시장의 또 다른 축인 부동산시장도 하락세가 컸다.

지난해 하반기 이후 10%를 상회하던 부동산가격 상승세는 올해 2월부터 둔화되기 시작하여 베이징 올림픽 전후로 더욱 위축되었다. 부동산시장 대란설의 진원지인 광둥성의 선전과 광저우의 부동산가격은 연초 대비 30% 이상 폭락했고, 지난 7, 8월 상하이의 부동산 가운데 절반에 가까운 44.8%에 달하는 물건의 가격이 하락했다. 베이징의 주택거래 건수도 3년 만에 최저치로 떨어졌다. 이러한 자산가치 하락은 가계 소비 위축을 가져와 내수 부진을 가속하면서 경기를 더욱 악화시키는 부작용을 낳고 있다.

▶ 인플레이션으로 '안정적 고성장' 기조 흔들

2007년 하반기부터 소비자물가가 급등세를 나타내면서 중국 경제의 '안정적 고성장' 기조가 흔들리기 시작했다. 2006년 연간 1.5% 상승에 그쳤던 소비자물가 상승률은 2007년 하반기에 6%대로 상승했으며 2008년 2월에는 상승률이 8.7%(전년 동월 대비)까지 치솟았다.

이에 따라 중국 정부는 인플레이션 억제에 총력을 기울이기 시작했고 금리 인상과 대출 규제 등 시중유동성 억제 조치를 포함하여 다각적인 조치를 취했다. 이와 같은 강도 높은 긴축정책과 때마침 불어 닥친 미국 금융위기 여파로 총수요가 위축되면서 소비자물가 상승률은 2008년 2월을 고비로 둔화되기 시작했다.

지난 9월 현재 소비자물가 상승률은 4.6%까지 낮아진 상태이다. 경기가 급속히 하강할 것을 우려한 중국 정부는 2008년 7월부터 경제정책 기조를 '경기과열 및 인플레이션의 동시 억제'에서 '인플레이션을 억제하되 경제 성장을 유지' 하는 방향으로 전환하였다.

하지만 생산자물가 상승률이 2008년 9월에 9.1%를 기록하는 등 아직 물가상승압력이 완전히 가시지 않은 상황에서 경기가 급속히 하강하는 양상을 보이고 있어 경제 운영상의 어려움이 가중되고 있다.

▶ 국부펀드의 해외 진출 붓물

2006년 일본을 제치고 세계 최대 외환보유국으로 부상한 중국은 2007년 9월에 외환보유고의 효율적 운영을 위해 운영자산 2천억 달러 규모의 중국투자공사(CIC)를 설립하였다.

중국투자공사는 출범 이후 주로 미국 금융시장에

집중적으로 투자해 왔다. 2007년에 미국 사모펀드인 블랙스톤과 미국 투자은행인 모건스탠리에 각각 30억 달러와 50억달러를 투자한데 이어 2008년 들어서는 VISA카드의 IPO에 참여하고 JC플라워스와 사모펀드 공동 설립에 나선 바 있다.

한편, 외환보유고를 직접 관리하는 국가외환관리국(SAFE) 역시 2008년 들어 영국 BP 및 프랑스토탈 등 석유화학업체의 지분을 인수하고 호주 대형은행들의 지분 인수에 나서는 등 활발한 투자를 하기 시작했다. 이러한 중국 국부펀드의 움직임에 자극을 받은 미국, EU, 호주 등은 자국 전략산업의 보호를 위해 국부펀드의 투명성 강화 등 규제 방안을 마련했다.

지난 10월에는 IMF 주도로 국부펀드에 대한 가이드라인이 발표되기도 했다. 그러나 미국의 금융위기가 확산되면서 최근에 중국투자공사에 대한 AIG와 시티그룹의 부분 또는 전체 매각이 검토되는 중이라고 알려지는 등 중국 자본의 국제적 영향력은 앞으로도 확대될 것으로 예상된다.

▶ 우주 유명 성공



베이징올림픽을 통해 문화 선진국으로 도약하려는 중국은 2008년에 또 하나의 국가적 대사(大事)를 치렀다. 중국이 러시아와 미국에 이어 세계 세 번째로 자체 기술로 우주 유명에 성공한 것이다. 베이징올림픽과 개혁개방 30주년에 맞춰 우주로 날



야간 선저우 7호에 탑승한 우주인 세 명은 중국 우주탐험 사상 처음으로 우주 유영을 시도했다.

우주 유영은 9월 27일 지구 상공 343km 궤도에서 이루어졌으며, 이 장면은 텔레비전으로 생중계되었다. 선저우 7호 선장인 자이즈강(翟志刚)은 이날 오후 4시 41분경에 특수 제작된 우주복을 입고 우주선에서 나와 4시 58분까지 17분간 우주유영을 진행했다. 중국 우주인은 안전 로프로 연결된 우주복을 입고 궤도 모듈에서 나와 우주선에 부착된 태양전지 기저막 재료와 저지구궤도 고체 윤활재료 등 각종 실험 재료와 장비를 회수하고 난 뒤 궤도모듈로 안전하게 귀환했으며, 중국 국기인 오성홍기(五星紅旗)를 흔들며 중국 우주항공 기술의 우수성을 전 세계에 과시했다.

한편 중국은 유인 우주탐사를 위한 필수 과정인 우주 유영에 성공함으로써 2017년까지 달에 우주인을 보내고 2020년에 독자적으로 우주정거장을 건설한다는 계획에 박차를 가할 것으로 보인다.

□ 중국의 2009년 예상이슈

▶ 대규모 경기부양책 시행

중국 정부는 2010년까지 인프라 확대 등에 총 4조 위안(5,860억달러)을 투자하는 경기부양대책을 발표했다. 경제성장률이 급속한 하락세를 보이면서 중국 경제의 경착륙 가능성이 불거지고 있는 데 따른 것이다.

경제성장률은 2007년에 11.9%를 기록했으나 2008년 3/4분기에는 9.0%까지 하락했다. 여전히 높은 성장률이긴 하지만, 고용 유지를 위해서는 최소 7~8% 이상 경제 성장이 필요하다는 점을 감안할 때, 8%대 성장률 진입이 임박했음은 경제의 위

기 징후로 간주되고 있다.

이에 따라 중국 정부는 2008년 하반기부터 적극적으로 경기부양조치를 취하기 시작했다. 이자율 인하, 대출규제 완화 등 통화정책을 비롯하여, 수출 지원정책과 재정정책 등 경기부양정책을 전면적으로 펴면서 경기 급락을 막는 데 총력을 기울이고 있다.

IMF를 비롯한 여러 국제기관들은 중국 경제가 2009년에 8~9%의 성장률을 유지할 것으로 예측한다. 그러나 대외적으로 미국 금융 위기의 여파가 어디까지 확산될지 여전히 불확실하고, 대내적으로도 부동산경기의 침체 가능성 등 불안 요인이 상존해 낙관하기는 어려워 보인다.

▶ 미·중 금융협력 가속화

중국과 미국의 금융협력이 본격화하고 있다. 그동안 미국은 중국의 금융 개방, 위안화 절상 등에 초점을 맞추면서 중국을 압박하는 입장이었다. 그러나 최근 미국발 금융 위기를 계기로, 중국이 우월한 위치에 선 상황에서 양국 간 협력이 이루어지고 있다.

중국이 양국 금융협력의 일환으로 2조 달러에 달하는 외환보유액을 활용해 미국의 금융 불안 해소에 동참할 것으로 보이기 때문이다. 중국은 현재 미국의 국채를 추가 매입하는 방식으로 미국에 유동성을 지원하는 방안을 검토하고 있다.

이번 중국의 미국 지원계획이 이루어질 경우, 양국 협력은 △중국이 보유한 달러를 동원해 미국 국채를 매입하면 △미국은 확보한 현금을 활용해 금융기관의 부실자산을 매입하고 △다시 회수한 돈을 중국에 재투자하는 선순환 프로세스를 구축하는 데 기여할 것으로 전망된다. 또한 향후 중국의 국제 금

용시장에 대한 영향력이 확대됨으로써 중·미 관계는 보다 우호적으로 발전할 것이다.

한편 양국은 세계 금융시스템을 개혁하기 위한 조치로 금융 규정을 강화하기 위한 방안과 국제 금융기구 체제 개선, 국제 통화체제 개선 등 중대한 문제를 놓고 국제 금융감독과 논의를 계속할 것으로 보인다.

▶ 1인당 GDP 3,000달러 시대 개막

지난 30년 동안의 개혁개방을 통해 중국은 눈부신 성과를 달성했다. 1978년 약 2,165억 달러에 불과하던 GDP는 2007년에는 3조 3,472억 달러로 15배 이상 늘었고, 224.3달러이던 1인당 GDP도 지난해에는 2,533.3달러로 11배로 증가했다.

이르면 내년에 1인당 GDP 3천 달러 시대가 열릴 수도 있다. 정치사회학자들은 GDP 3천달러에 이르면 민주화 요구가 급증하면서 사회가 혼란을 치르게 된다고 본다. 중국에서도 이미 이러한 움직임이 나타나고 있다. 2007년 10월, 안후이성 정치협상회의 상무위원인 왕자오진(王兆鈞)은 후진타오 국가주석과 원자바오 총리에게 공개서한을 보내 다당제 민주선거를 실시하라고 요구했다.

12월에는 난징(南京) 사범대 귀취안(郭泉) 교수가 집권을 목표로 하고 다당제를 정강정책으로 한 중국신민당 설립을 선포했다. 이에 중국 정부는 '민주주의'는 좋은 것이라고 하면서도 서구식 민주주의를 강요하는 것은 비민주적이라는 주장을 견지하고 있다.

하지만, 도시와 농촌, 지역 간의 격차가 벌어지고 정부의 부정부패가 줄어들지 않으면 민주주의에 대한 국민의 욕구를 통제하기란 점점 힘들어질 것이다. 이미 지난해 지니 계수가 0.496에 달할 정도로

중국의 소득 분포 불평등 정도는 상당히 높다.

또한 학자들을 중심으로 공무원에 대한 '부패 감시 종신제'가 도입되어야 한다는 주장도 제기되고 있다. 특히 경제성장률이 떨어지고 실업률이 급증하게 되면 사회불안이 증폭하면서 민주화 요구나 소요가 일어날 가능성도 배제하기 어렵다.

▶ 내수 중심의 경제구조로 전환

최근 중국 경제 구조의 변화에서 나타나는 주요한 특징 중 하나는 GDP에서 소비가 차지하는 비중이 지속적으로 하락한 데 반해 투자와 순수출의 비중은 계속 확대되었다는 것이다.

구체적으로 총 소비(민간소비+정부소비의 합계)의 GDP 대비 비중은 2000년 62%에서 2007년 51.4%로 하락한 반면 고정자본형성 및 순수출의 GDP 비중은 2000년에 각각 35.1%와 2.4%이던 것에서 2007년에 44.2%와 9.3%로 상승하였다.

그러나 이러한 변화는 크게 두 가지 문제를 야기하게 되었다. 첫째 과도한 투자에 따른 과잉 생산능력의 문제이고 둘째, 과도한 대외불균형이 초래하는 제반 문제들(통상압력 증대, 과잉 유동성 등)이다. 따라서 중국 경제가 장기적으로 안정 성장하려면 투자와 수출의존적 경제구조를 내수 중심의 경제구조로 전환할 필요가 커졌다.

이에 따라 중국 정부는 신용카드 사용 장려 등 개인 소비를 촉진하는 조치를 취해 왔다. 그 결과 2008년에는 대내외 경제환경 악화에도 불구하고 소비재 소매판매액이 크게 증가하기도 했다. 소비재 소매판매액 증가율은 2006년 13.7%에서 2007년 16.8%, 2008년 1~10월에는 22.1%로 계속 상승했다.

향후 소비가 투자와 수출을 대체하며 새로운 성



장동력으로 부상할 수 있을지는 경제의 구조 변화와 깊이 관련된 주제이므로 관심을 기울이고 지켜보아야 할 것이다.

▶ 기업의 구조조정 가속화

2008년에도 중국 정부는 법제화 완비를 위해 많은 법률과 법규를 제정하였다. 먼저 가공무역 금지품목이 확대되었으며, 〈에너지절약법〉, 〈수질오염방지법〉, 〈순환경제촉진법〉 등이 제정되었다.

결국 더 이상 환경을 오염시키고 에너지를 다량 소비하는 기업들은 환영 받지 못하는 경제 환경이 조성된 것이다. 노동집약적 기업들은 이런 법규 제정뿐만 아니라 환율 및 원자재 가격 급등, 노무비용 상승 등으로 어려운 한 해를 보냈다.

방직업계에서는 수출이 마이너스 성장으로 돌아서면서 상반기에만 1만여 개 기업이 도산했고, 현재 업체의 3분의 2 가량이 구조조정에 직면했다. 10월에는 최대 완구업체 허진그룹이 미국발 금융위기 영향으로 광둥성 동관지역에 있는 2개 공장을 폐쇄해 직원 6,500명이 실업자가 되었다.

그러나 이런 사태를 바라보는 시각은 예전과 다르다. 이전 같으면 ‘사회 안정’이 중시되었을 테지만, 지금은 “이번 기회를 이용하여 산업 구조조정에 나서야 한다”는 의견이 정부 관계자로부터 나오고 있다. 전인대는 제11기 상무위원회에서 〈기업국유자산법(2009.5.1. 실시)〉을 10월 28일에 통과시켰다.

이 법은 국유기업에 대한 체계적인 관리감독을 규정하고 있어, 국유기업 간 구조조정을 가속화할 법률 수단으로 주목 받고 있다. 따라서 국유기업 이득과점을 형성한 철강, 항공, 전력, 통신 부문에서 빅딜이 확대될지가 향후 관심거리다.

▶ 자산가치 불안 지속

세계 경기 후퇴로 2009년 상반기 경기 하락과 실적 악화가 우려되기 때문에, 중국 증시가 이른 시일에 상승국면으로 전환될 것이라 기대하기는 어렵다.

수출 의존적인 기업들의 실적이 호전되고 이로 인해 증시가 상승 추세로 전환하려면 세계 경기가 회복되면서 기업들이 변화된 환경에 성공적으로 적응해야 한다고 볼 때, 중국 증시는 당분간 약세를 지속할 것으로 보인다. 하지만 최근 중국 정부가 정책 방향을 긴축에서 성장으로 전환하였고 위안화 절상의 속도를 늦추고 있으며, 4조위안의 ‘중국판 뉴딜정책’을 추진하는 등 향후 증시 상황이 호전될 가능성이 없지는 않다.

부동산 경기 또한 대출 규제 지속, 주택구입 심리 위축 등으로 당분간 조정국면이 지속될 것으로 전망된다. 또한 부동산업계의 자금 긴축 추세가 올 하반기에 집중적으로 나타날 것으로 보여 2009년 말까지는 조정 국면을 피할 수 없을 것으로 보인다.

글로벌 부동산 컨설팅업체인 DTZ 또한 중국 부동산시장이 공급 과잉으로 향후 1년 이상 조정을 계속할 것으로 전망했다. 그러나 조정국면이 지속될 것임에도 불구하고 부동산시장이 장기적인 침체에 빠질 가능성은 크지 않은 것으로 평가된다.

도시화의 진전 등으로 도시 인구가 매년 2천만 명 정도 증가하고 있으며 도시지역의 가처분소득의 증가율도 최근 다시 커지고 있어 부동산 수요는 계속 증가할 것으로 예상되기 때문이다. 또한 성장동력을 내수로 전환하고자 하는 중국 정부의 정책 방향도 부동산시장의 장기 침체를 막는 데 일조할 것으로 예상된다.

▶ 중국의 외교 역량 팽창

최근 중국 외교부장 양제츠는 ‘올림픽 이후 국제 형세와 업무보고’라는 보고를 통해 중국이 올림픽의

성공적인 개최를 통해 외교적으로 큰 성과를 거두었다고 자평하였다. 실제로 204개국이 참가한 올림픽 기간에, 세계 정상급 인사 130여 명이 중국을 방문하여 중화민족주의 자긍심을 크게 고취시켰다.

이전에 중국의 외교는 ‘때를 기다리는’ 소극적인 스타일이었으나, 올림픽 개최를 계기로 보다 적극적으로 ‘할 바를 하는’ 외교로 변하고 있다. 즉 이전에 중국의 외교 역량이 발전도상국 수준이었다면, 이제는 팩스 시니카를 추구하는 ‘신흥 대국’의 면모로 변하고 있는 것이다. 그동안 이념적, 정치적 외교에 치중했던 중국은 2005년에 아세안과 FTA를 체결한 것을 계기로 ‘경제외교’에 본격적으로 나서고 있다.

이후 칠레(2005), 파키스탄(2006), 뉴질랜드(2008.4.)와 FTA를 체결했고, 최근에는 싱가포르(2008.10.)와 FTA를 성사시켰다.

아프리카에 대해서는 노골적인 자원 외교를 펴고 있다. 2000년에 아프리카 주요 정상을 모두 베이징에 초청해 중국-아프리카 포럼을 개최한 이후 3년마다 포럼을 갖고 있고, 아프리카 국가에 채무 탕감과 차관 제공을 하면서 자원 분야 진출에 박차를 가하고 있다.

일본에 이어 2위 미국 국채 보유국인 중국은 최근 미국발 금융 위기 이후, 선진국들과 함께 세계 경제 회생에 본격적으로 나설 태세이다. 이를 계기로 다시 한번 중국의 외교 역량이 주목 받고 있다.

▶ 양안 관계 우호적으로 발전

지난 11월4일 중국 공산당과 대만 국민당은 오랫동안 숙원이던 통상, 통선, 통우(通商, 通航, 通郵)를 일컫는 ‘3통’에 합의함으로써 양안 관계에 새로운 국면을 열었다.

당장 연간 500만명에 달하는 양측 상호 방문자



(2007년 대만인 462만명, 중국인 23만 명)들의 시간과 돈을 절약할 수 있게 되었다. 인력과 물자가 보다 자유롭게 이동하고 투자가 확대되면 중국과 대만의 경제협력은 가속도가 붙을 것이다.

대만은 이미 중국에 10만여 개의 생산공장을 운영하고 있으며, 중국도 대만에 대대적으로 투자할 계획을 세워놓고 있다. 이와 같이 중국이라는 거대 시장과 자본에 대만의 기술력이 결합하면, 대만의 산업구조와 유사한 한국에는 큰 위협이 될 수 있다.

하지만, 동남아지역의 평화와 안정 및 중국 남부, 대만, 홍콩, 마카오 및 싱가포르까지 포함하는 범중화 경제권의 거대 시장 탄생이라는 측면에서는 우리에게 새로운 투자 기회가 될 수도 있다.

중국과 대만은 과거 10년 동안 정치 상황이 나빠도 경제 관계를 계속 유지해 왔다. 이제는 정치 관계가 경제 협력에 더욱 큰 힘을 실어주게 되었다. 이 점은 최근 경색 국면에 접어든 남북한 관계에 중요한 교훈을 준다.

▶ 오바마 시대, 북-중 관계 변화 예고

중국은 북미 관계 개선 전망에 상응하여 북한에 대한 정치적, 경제적 영향력을 더욱 확대할 것으로 보인다. 북미직접대화를 주장해 온 버락 오바마가 제44대 대통령으로 당선되면서 미국은 ‘새로운 현실주의’를 기조로 한반도에서 다자간 협력을 통해 주도권을 계속 확보하려 할 것이다.



오바마 개인도 북한과의 정상회담 가능성을 언급했고, 한반도 비핵화를 추구함에 있어서는 단호해야 할 뿐만 아니라 양보해서도 안 된다고 여러 번 지적했다.

특히 이 과정에서 한국과의 동맹을 강조하고, 철저한 북핵 감증을 요구했다. 민주당의 정강정책도 북한 비핵화를 위한 다자협력을 강조하고, 한반도에서 미국의 선도적인 역할을 유지할 것임을 밝혀놓고 있다. 이러한 정책 목표를 달성하기 위해 미국은 중국 중시 전략을 펴며 중국과 긴밀한 협력을 추구할 것으로 예상된다.

다만, 북미간 직접대화가 강화되면 정치외교적 측면에서 중국의 6자회담 의장국 위상은 다소 약화될 수 있다. 일부 학자들은 한국 정부가 현재 경색된 남북관계에서 새로운 돌파구를 찾지 못한다면 과거 10년 동안 유지해왔던 한반도의 정치경제 주도권을 상실할 수 있다고 주장한다.

즉, 정치 외교적으로는 미국에, 경제적으로는 중국에 주도권을 넘기는 상황이 올 수도 있다는 것이다. 현재 대북한 투자는 중국 기업이 주도하고 있다. 북한 대외무역에서 중국이 차지하는 비중은 40%에 육박하고, 북한 공산품의 80% 이상이 중국산이다.

앞으로도 열악한 투자 여건 때문에 당장 선진국들의 북한 진출이 활발해지지는 않을 것이다. 하지만 이미 많은 대북사업 경험을 축적한 중국은 투자, 무역 등 경제적 측면에서 다른 나라에 비해 유리한 입장에 서게 된다.

▶ 중국 제품에 대한 불안 심리 지속 가능성

여전히 진행 중인 멜라민 파동은 식품 안전에 대한 민감성을 높이는 등 우리 사회에 많은 반향을 불러일으키고 있다. 그와 더불어 중국산 제품에 대한

저항도 확산되고 있다. 국내 언론에 따르면 온라인 쇼핑몰을 중심으로 중국산 재료가 들어간 농수산물, 생활용품(비누, 샴푸), 동물 사료 등을 팔지 않겠다는 ‘차이나 프리(China Free)’ 운동이 진행되고 있다.

만약 온라인에서 특정 상품에 국한해 일어나는 ‘차이나 프리’가 오프라인에서 팔리는 다양한 품목의 제품에까지 번진다면 통상 문제로 비화될 가능성도 있다. 중국산 제품에 대한 저항의 대표 사례는 2007년 8월에 발생한 납 함유 중국 장난감에 대한 리콜 조치이다.

중국에서 제작된 바비 인형, 보이스카우트 배지, DEG가 함유된 치약, 구슬 장난감 빈디즈 등은 2007년에 미국, 유럽, 한국 등에서 리콜 조치를 당했다. 문제는 세계 소비자들이 중국산 없이 살아가기가 쉽지 않다는 점이다.

전 세계 완구류 중 중국산은 80%에 달하며, 마텔사 장난감의 65%가 중국산이었다. 지난해에 발행된 『메이드 인 차이나 없이 살아 보기』의 저자가 내린 결론 역시 중국산 없이 살기는 어렵다는 점이다.

최근 발행된 『차이나 프라이스』는 중국의 저가품 생산 시스템이 독성 식품을 만들어 내고 있으며 기업윤리와 정부의 관리감독 시스템이 구축되지 않는다면 머지않아 전 세계 소비자들이 중국산 제품 외면할 것이라고 경고하고 있다. 실제 멜라민 파동 후, 11개국이 중국산 유제품을 수입 금지한 바 있다.

□ 인도의 2008년 이슈

▶ 인도-미국 민간 핵 협정 조인

인도는 핵발전을 통해 만성적인 전력 부족에서 탈피하고자 미국과 민간 핵 부문에서 상호 협력하

는 방안을 구상해왔다. 이를 두고 인도 국내에서 격렬한 논쟁이 벌어졌으며, 수차례 협상을 거친 끝에 지난 10월 10일에 워싱턴에서 양국 간 민간 핵 협력 협정(일명 123 협정)이 조인되었다.

2006년 3월에 마련된 이 협정의 기본 틀은 군사용 핵 시설과 민간 핵 시설을 서로 분리하고, 민간 핵 시설을 국제원자력기구(IAEA) 감시 하에 두는 대신 미국이 민간 핵 협력을 강화한다는 것이다.

이 협정으로 미국이 1974년 이래 시행해 온 인도에 대한 핵거래 제재조치가 해제되었고, 인도는 핵 확산방지조약(NPT)에 가입하지 않고도 핵 보유 국가로 인정받게 되었다. 그러나 무엇보다 큰 의미는 이번 협정으로 인도가 고질적인 전력 문제를 해결할 실마리를 잡았다는 것이다. 현재 인도의 발전 총량은 14만MW로서, 그중에서 핵 발전이 차지하는 비중은 전체의 2.9%에 불과하다.

인도가 앞으로 매년 8~9%의 경제성장률을 기록한다고 가정하면 2030~2040년경에는 약 80만 MW가 필요한데, 핵발전 없이는 이를 조달하기가 어렵다. 수력이나 풍력 혹은 바이오연료나 천연가스에 의한 전력 생산은 전체 소요량의 25%에도 미치지 못할 것으로 보이며, 화력발전은 탄소배출에 대한 규제가 강화되는 추세에 역행하는 방식으로 환영 받지 못한다.

그동안 인도는 우라늄 원료 부족과 기술 부재 때문에 핵발전량 확대에 어려움을 겪었는데, 이번 협정으로 이를 해결할 수 있을 것으로 보인다. 이미 프랑스는 자국 기업들이 인도에 핵 관련 기술을 제공하는 데 동의했으며, 다른 나라들도 이에 동참할 전망이다.

▶ UPA연정, 신임투표에서 승리

인도-미국 핵 협정에 줄곧 반대해 온 좌파세력들

은 7월8일에 핵 협정을 위한 협상을 중지하지 않으면 연정에서 빠지겠다는 최후통첩을 했다. 좌파 세력이 연정에서 빠지면 집권 여당인 UPA연정의 의원수가 총 226석으로 줄게 되어 과반인 271석에 크게 모자라게 되며, 새로운 신임투표가 불가피해진다.

신임투표를 앞두고 인도 정가에는 각종 권모술수, 모략, 의원 매수가 횡행했고, 정작 핵 협정은 관심권 밖으로 밀려나는 역설적인 상황이 전개되었다. 7월 22일 벌어진 신임투표 결과, UPA연정은 총 541표 가운데 275표를, 반대파는 256표를 얻으면서(기권 10표) 재신임에 성공했다.

야당 표 가운데 15표가 이반한 결과였다. 그러나 UPA연정의 이미지 타격은 매우 컸다. 야당 의원들이 자신들을 매수하려 한 증거라며 돈다발을 들고 나와 인도국 민의회당(INC)과 SP당을 비난하는 장면이 TV로 생중계되는 등, 신임투표를 둘러싼 각종 비리가 국민에 노출되었기 때문이다.

결국 이번 투표로 UPA정권은 좌파 세력과 연합하지 않고도 정권을 꾸려나갈 수 있게 되어, 남은 임기 동안 독자적으로 정책을 펼 수 있게 되었다. 그러나 내년 상반기까지 지방선거가 계속되고 총선도 예정되어 있어 정치적으로 민감한 정책은 가급적 총선 이후로 연기할 것으로 보이며, 경제 개혁정책이 강력히 추진되기도 어려워 보인다.

▶ 한-인, CEPA 및 인도-아세안 FTA 체결임박

지난 9월 인도의 고팔 필라이 상무차관을 수석대표로 하는 인도 협상단과 한국 협상단이 상품 및 서비스 양허 수준 등 쟁점에 대한 합의를 마쳤다.

이로써 한국과 인도의 경제 협력이 한층 강화될 전망이다. 그동안 인도는 제3국 상품이 한국을 통해 인도로 유입될 수 있다는 우려를 표명하며 원산지 규정을 쟁점화했고, 우리나라는 투자 분야에서



네거티브(포괄적으로 허용하고 일부 허용되지 않는 부분만 나열) 방식을 주장해 왔는데, 이견이 좁혀지지 않아 협상이 다소 지연되고 있었다.

현재 양측은 사실상 협정문을 작성한 상태이지만 △원산지 규정 △상품 △서비스 △투자 분야에서 양허안을 놓고 절충을 벌이고 있으며, 가능한 연내에 협상을 마무리한다는 입장이다. 인도와 아세안 국가 간의 FTA 또한 오는 12월17일에 태국의 치앙마이에서 체결될 전망이다.

이번 협정 타결로 양자 간에 교역되는 재화의 80% 가량이 무관세 혜택을 받을 것으로 보이고, 교역규모는 2010년까지 약 120억 달러가 더 늘 것으로 전망된다.

인도-아세안 FTA는 재화의 교역만 포함하고 서비스나 투자 부문 협상을 내년으로 미뤘다는 점에서 아쉬움이 남지만, 약 12억 명의 인구와 2조 3천억 달러에 이르는 경제규모를 가진 시장권을 탄생시킨다는 점에서 큰 의미가 있다.

2003년 당시 집권 여당이었던 NDA연정에서 처음 시작한 이번 협상은 타결까지 무려 6년여를 끌 만큼 난항을 거듭했다. 두 자유무역협정의 체결로 인도는 무역강국으로 도약할 좋은 기회를 맞게 되었다.

▶ 경제 성장, 뚜렷한 둔화 조짐

미국발 금융 위기가 세계 각국을 돌아 인도에 영향을 끼칠 조짐이 확인하다. 당장 환율이 크게 변동했다. 인도 루피화는 지난 10월27일 달러당 50.29 루피까지 떨어졌는데, 이는 올해 초와 비교해 무려 20% 절하된 것이다.

이와 함께 외국인 투자자들은 인도 주식시장에서 올해 1월부터 10월까지 88억 달러 어치의 주식을 팔아 치웠으며, 주가 또한 크게 폭락해 올해 1월

21206을 기록한 SENSEX지수는 10월24일에 8,702까지 떨어졌다.

이날 일일 하락 폭은 10.96%로 사상 두 번째로 컸고, 주가 수준은 2006년 11월 이래로 가장 낮았다. 대외 부문 실적 또한 좋지 않다. 무역수지가 지속적으로 악화되면서 올해 8월까지 누계 기준으로 약 500억달러에 달하는 적자가 발생했다.

무역수지 적자는 외국인들의 주식 매도 공세와 함께 외환보유고에 부정적인 영향을 끼쳐 지난 5월 23일에 3,160억달러에 달했던 외환보유고가 10월 31일에 2,530억 달러가 되면서 6개월 사이에 600억달러가 감소했다.

도매물가지수는 고유가, 루피화 절하 등의 영향으로 9월 한때 12.1%까지 상승하기도 했으나, 유가 하락, 원자재 및 중간재 가격 인하 등의 영향으로 11월 첫째 주에 8.98%를 기록하는 등, 물가 상승세는 다소 꺾이는 모습이다.

세계 각국에서 금융 위기가 실물 위기로 전이되는 모습을 보이면서, 인도의 올해 경제성장률 전망도 연이어 하락하고 있다. 인도의 연구기관인 NCAER, CMIE를 비롯해 외국의 IMF 등도 올해 인도 경제성장률 전망치를 낮추고 있다. 따라서 올해 경제성장률은 작년 수치인 9%를 밑도는 7%대가 될 것이라는 의견이 대세를 이루고 있다.

▶ 기업들의 해외 인수합병 주춤

2007년 타타스틸의 코러스 인수, 힌달코의 노벨리스 인수와 같이 세계 사람들을 깜짝 놀라게 했던 인도 기업의 대형 해외 M&A가 2008년 상반기에도 이어졌다.

올해 3월에 발표된 타타자동차의 재규어와 랜드로버 인수는 총 거래규모가 23억 달러에 달했으며, 6월에는 인도의 대표적인 복제약 전문 업체인 란박

시가 일본 제약업체인 다이이치 산교에 2,558억 루피(약 53억 달러)에 팔렸다. 하지만 이처럼 신문의 헤드라인을 장식했던 대형 M&A들이 글로벌 금융 위기의 유탄을 맞으면서 급격히 줄었고, 부작용 또한 속출하고 있다.

2007년 기준으로 인도 기업의 국내 및 해외 인수 합병은 총 676건, 거래규모는 511억 달러에 달했다. 올해 9월까지 누계 건수 및 거래금액은 각각 381건, 264억 달러로 전년 같은 기간의 527건, 493억 달러에 비해 28%, 46% 감소하였다. 뿐만 아니라 글로벌 금융 위기로 인해 인수자금을 해결하는 데 어려움을 겪는 기업들이 많다.

올해 3월 재규어와 랜드로버를 인수한 타타자동차의 경우 매수 자금으로 끌어다 썼던 브릿지론(Bridge Loan)을 해소하는 과정에서 어려움을 겪고 있으며, 2007년 64억 달러라는 큰 금액으로 노벨리스를 인수했던 힌달코 또한 같은 종류의 어려움을 겪고 있다.

타타자동차는 매수 자금을 주식시장에서 조달할 목적으로 주식을 추가로 발행할 예정이었고, 발행 예정가를 보통주 기준으로 6.8달러로 책정했다. 그러나 11월 26일 현재 주가는 달러 기준으로 2.82였다. 힌달코 또한 발행 예정가가 1.92달러였으나 현재 주가는 1.06달러에 불과해 주식시장을 통한 자금조달 자체가 여의치 않게 되었다.

앞으로도 주식시장이 호전되지 않으면, 과거 높은 비용으로 인수합병에 나섰던 기업들은 더 싼 값에 주식을 발행하거나 높은 이자를 주고 차입에 나설 수밖에 없어, 기업 경영이 더욱 어려워질 전망이다.

▶ 테러 확산, 종교 갈등 재연

올해 인도에서는 폭력과 방화, 파괴, 폭탄 테러가 난무했다. 전통적으로 있어왔던 힌두교와 무슬림

간 갈등 외에 힌두교와 기독교 간에도 갈등이 고조되었고, 낙살라이트(Naxalite)라고 불리는 과격 공산주의자들이 경찰서를 습격하거나 순찰 중인 경찰을 습격해 수많은 사상자를 내기도 했다. 인도 전역에서 자행된 폭탄 테러로 발생한 인명 사상자도 매우 많았다.

6월과 7월에는 전통적 분쟁지역인 잠무&카슈미르주의 정부가 힌두교 성지 순례를 위해 지역을 방문하는 사람들이 목을 장소를 제공해 준다는 취지로 약 400km² 정도를 한시적으로 임대해 주기로 했는데, 무슬림의 거센 저항에 직면해 결국 취소하고 말았다. 이 과정에서 다수가 죽거나 다쳤으며, 방화나 약탈로 피해를 입은 건물도 많았다.

8월과 9월에는 힌두교와 기독교 간의 갈등이 폭력 사태로까지 번져 기독교인들이 사망하거나 다쳤고, 재산상의 피해를 입었다. 오리사주 칸다말(Kandhamal) 지역에서 힌두교 지도자가 신원을 알 수 없는 괴한들로부터 습격을 받은 사건이 사태의 발단이 되었다.

기독교인들이 저지른 일이라는 근거 없는 소문이 현지에서 급속히 번지면서, 기독교인들을 상대로 한 무차별 폭력이 자행되었다. 기독교와 힌두교 간의 갈등은 BJP당이 집권하고 있는 카르나타카주로 다시 번졌다.

힌두교인들은 기독교인들이 강제로 개종을 강요하고 있다는 이유로 집단 폭력을 행사하기도 했다. 뿐만 아니라 낙살라이트는 올해 초부터 오리사주를 중심으로 활동을 강화해 경찰을 사살한 적이 있고, 최근에는 웨스트벵갈주의 산업단지를 시찰하는 정치인, 기업가, 공무원을 대상으로 폭탄공격을 저질렀다.

올해 자행된 폭탄 테러만도 약 64회이고, 7월에 아메다바드, 9월 델리, 10월에 아쌈 지역 테러 등



백 명이 넘는 사상자를 낸 테러도 적지 않았다. 테러의 절정은 지난 11월 26일에 뭄바이에서 연쇄적으로 발생한 테러였다. 이번 사건으로 외국인 22명을 포함해 183명의 사망자와 300여 명의 부상자가 발생했다. 이 테러로 인도 경제와 외국인 투자, 외국인 관광객 유치에 타격을 입을 것이라는 우려가 크다.

▶ 대형 프로젝트, 사회·정치적 소요로 표류

인도에서 대형 프로젝트를 추진하기가 더욱 어려워지고 있다. 2008년 타타자동차의 나노 생산과 릴라이언스그룹의 경제특구 건설은 기대를 한 몸에 받던 프로젝트였지만, 두 사업 모두 사업 추진에 곤란을 겪거나 무산될 위기에 처했다.

타타자동차는 웨스트벵갈주 싱구르 지역에서 약 4천 km^2 의 땅을 확보해 초저가 자동차를 생산한다는 야심찬 계획을 세워 놓고 있었다. 그러나 2006년에 토지 수용에 반대하는 농민들의 반대에 직면하면서 진행에 차질이 생기기 시작했다.

더욱이 지역 정당인 트리나물콩그레스의 당수인 마마타 여사가 자신의 정치적 기반 강화를 목표로 주민들의 소요에 개입하면서 사태가 걷잡을 수 없이 악화되었다. 결국 타타자동차는 웨스트벵갈에서 철수하고 구자라트주로 생산거점을 옮길 수밖에 없게 되었다.

생산기지를 재배치하는 과정에서 타타자동차가 입을 손실은 약 70억 루피가 넘을 것으로 보이며, 생산 차질까지 감안하면 손실규모는 더욱 늘 것으로 보인다. 릴라이언스그룹 또한 부지 매입으로 프로젝트 추진에 난항을 겪었다. 릴라이언스그룹은 마하라슈트라주의 라이가드 지역에 1만 km^2 가 넘는 규모로 경제특구를 건설하기로 하고 정부로부터 예비인가(In-principle Approval)까지 받았다.

하지만, 건설 예정 지역에 위치한 마을이 45개 이상, 이주 대상이 10만 명 이상 되면서 주민 소요가 예견되었다. 실제로 대규모 반대 시위가 일어나 마하라슈트라주의 집권 여당이 이 문제를 주민투표에 붙이기로 했고, 투표 결과 90%가 프로젝트에 반대표를 던져 사실상 프로젝트 추진이 어려워진 것 아니냐는 우려를 낳고 있다.

이외에도 고아(Goa)주에서는 중앙정부가 주민들의 반대를 이유로 경제특구 8개를 취소했고, 자르칸드주에서도 BPSL의 현장 담당 임원이 현지 주민들에게 폭행을 당하는 사건이 발생하는 등 각종 대형 프로젝트가 표류하고 있다.

▶ OBC(기타후진계급)에 고등교육기관 입학정원 할당

현 집권 여당인 UPA연정은 2005년 〈93차 헌법 수정안〉과 〈중앙교육기관 입학할당법안〉을 통과시켜, 모든 중앙정부 소속 교육기관 입학 정원의 27%를 기타후진계급(OBC)에 할당한다고 공표했다.

해당 교육기관으로는 인도의 대표 공과대학인 IIT와 경영대학원인 IIM 등이 있다. 당시 이 결정에 상위 카스트들이 격렬히 반대했고, 결국 인도 대법원이 본 법안을 심사하기로 하면서 잠시 시행이 유보되는 선에서 마무리가 되었다. 그리고 3년여가 지난 2008년 4월에 인도 대법원은 이 법안을 최종 인가한다는 판결을 내렸다.

단, OBC들 중에서 부유 계층(일명 creamy layer)은 수혜 대상에서 제외한다고 발표했다. 부유 계층이란 경제적인 상위층 집단을 말하는데, 이들은 충분히 교육 기회를 제공받았기 때문에 할당제 혜택을 볼 수 없다는 논리이다.

이로써 중앙정부 소속 고등교육기관 입학 정원에서 특별 할당제의 혜택을 받는 비율은 총 49.5%가

되었다. 기존에 시행되었던 할당은 지정카스트(Scheduled Castes) 17%, 지정부족(Scheduled Tribes) 5.5%였다.

한편, 공직이나 공공기관의 취업에서는 이미 이전부터 49.5%의 특별 할당이 실시되어 왔다. OBC 계층은 인도 전체 인구의 40~50%로 선거에서 영향력이 대단하기 때문에 집권 여당으로서는 이들을 배려하는 정책을 고려할 수밖에 없다.

비록 입학정원 할당이 실제 선거 결과에 얼마나 영향을 미쳤는지에 대해서는 논란이 있지만, 만모한 싱 총리는 민간기업에까지 채용 할당제를 실시하고 싶다는 의견을 여러 번 피력한 바 있다.

▶ 대규모 농민 부채 탕감책 발표

지난 2월29일에 발표된 2008년 예산안 중에서 농민 부채 탕감책이 많은 논란을 일으켰다. 탕감책의 내용은 20km² 이하의 농지를 경작하는 영세 농민들이 국영은행 혹은 그 협력기관으로부터 받은 대출에 한해 채무를 면제해 주며, 이를 위해 6천억루피(약 14조4,000억원)를 배정한다는 것이었다.

6,000억루피는 2008년 재정적자 추정액의 반이나 되는 큰 금액이다. 더구나 5월에는 20%가 증액되어 최종적으로 7,168억루피로 조정되었다. 정부가 재정 적자를 겪는 와중에서 대규모 예산을 배정했다는 점이 문제가 될 만도 했지만, 야당에서조차 반대 목소리는 크지 않았다.

2009년에 총선이 있고 올해에도 지방선거가 줄지어 있는 상황에서 표를 의식할 수밖에 없었기 때문이다. 한편 부채로 자살하는 농민들이 속출하는 등 농민 부채는 큰 사회문제가 되어 왔다.

부채 탕감책은 농민들의 민생고를 덜어준다는 점에서 긍정적인 효과가 있지만, 개인 부채를 탕감하지 않아도 정부가 해결해 줄 것이라는 도덕적 해이

를 일으킬 소지도 크다는 점에서 부작용도 우려된다.

더 큰 문제는 단발적인 채무 탕감이 인도 영세농민들의 생활을 근본적으로 개선해 주지 않는다는 데 있다. 영세 농민들이 경작하는 농지의 절대 규모가 너무 작아 앞으로도 농업경쟁력을 확보하기가 어렵기 때문이다.

이 때문에 오히려 인프라에 투자를 늘려 산업을 유치하고 수익이 나기 힘든 농업에서 구조조정을 해서, 산업 고용 인력을 늘리는 것이 더 효과적이라는 지적도 나온다.

▶ 무인 달 탐사선 발사

인도가 우주 탐사에 있어 새로운 발자취를 남겼다. 지난 10월 22일 안드라프라데시주의 사티시 다완 우주센터에서 찬드라얀1호가 성공적으로 발사됐고, 11월 14일에는 찬드라얀1호로부터 달 착륙 탐사체가 분리되어 성공적으로 달 표면에 착륙했다.

이로써 인도는 러시아, 미국, 유럽우주국(European Space Agency), 일본, 중국에 이어 세계 여섯 번째 달 탐사국이 되었다.

임팩터를 통해 달 표면에 착륙하는 이번 달 탐사체는 75파운드의 무게에 박스 형태의 모양을 하고 있으며 그 안에는 달에 충돌하기 전의 영상을 촬영할 장치와 달 표면에 도달할 때까지의 하강 속도를 측정할 레이더 고도 측정기, 달의 대기를 측정할 질량분석기 등이 실려 있었다.

찬드라얀1호는 인도 자체 기술로 개발한 5가지 장비 외에 미국, 독일, 영국 등이 개발한 6종의 장비를 탑재해 앞으로 2년간 달 궤도를 돌면서, 달 표면의 정밀 지도와 광물, 화합물, 지도 제작을 위한 자료를 수집할 예정이다.

인도는 아시아에서는 일본, 중국에 이어 세 번째

로 달 탐사에 나선 국가가 되었다. 현재는 2~3년 후에 발사할 찬드라얀2호를 제작하고 있으며, 향후 화성탐사선을 보낼 계획도 갖고 있다. 기초과학 강국인 인도는 이제 우주 강국으로 발전하고 있다.

□ 인도의 2009년 예상이슈

▶ 총선에서 정당 간 연합 구도 지속

인도의 정당 정치는 1990년을 지나면서 인도국 민의회당 (INC, 이하 국민의회당)이 독점해 오던 일당 체제에서 벗어나 다수당이 경쟁하는 체제로 변화했다.

현재는 국민의회당과 BJP가 주류를 형성하고 있으며, 이 외에 35개 군소 정당들이 정국의 변화를 주도하고 있다. 국민의회당은 현재 의회 의석의 29%, BJP는 24%, 나머지 군소 정당들은 47%를 점유하고 있다.

문제는 가장 큰 규모의 정당인 국민의회당과 BJP 모두 단독으로 과반수 의석을 확보하기 어렵다는데 있다. 국민의회당은 네루 일가의 명성에만 의지한 채 뚜렷한 국가 비전을 제시하지 못하고 있고, BJP는 힌두극우주의 세력에 기댈으로써 무슬림과 기독교 세력의 반발에 직면해 있다.

이 때문에 연정 구성 가능성에 무게가 실린다. 내년 총선결과 연립정부를 구성할 정당 간 연합체로는, 현재의 집권 여당인 UPA, BJP가 중심이 된 NDA, 그리고 BSP, TDP, JD로 구성된 제3연합이 유력하다.

현재 집권 여당인 UPA 연정에서 경제개혁의 발목을 잡던 좌파 연합세력이 신임투표 과정에서 이탈해 나갔고, 좌파 세력들이 BJP와 연합하기는 현실적으로 어렵다는 점을 감안하면 제3연합과 좌파

가 연합하여 정권을 확보할 가능성도 제기된다.

▶ 주변국과의 관계, 긴장 조짐

파키스탄의 경우 올해에 9년 만에 군부 통치가 끝나고, 자르다리(Zardari) 대통령과 길라니(Gilani) 총리가 이끄는 민주 정부가 들어섰다.

인도로서는 군부 강경파와 상대할 일이 적어져 다행이라고 볼 수 있으나, 그렇다고 해서 잠무&카슈미르 문제가 쉽게 해결될 것 같지는 않다. 미국에서 오바마 후보가 대통령 당선자가 되면서 아프가니스탄 문제 해결을 위해 파키스탄과의 공조를 강화하고 있는 가운데, 뭄바이 테러공격 이후 총선을 앞둔 인도 정부로서는 철저한 진상조사와 함께 테러 대응책을 강화할 수밖에 없어 파키스탄과의 관계가 악화될 수 있다. 중국과의 관계는 교역 규모가 늘고 상호 협력 분위기도 강화되는 분위기이지만, 국경문제가 명확히 해결되지 않는 한 잠재적 긴장 감은 사라지지 않을 것으로 보인다.

네팔에서는 올해 군주제가 무너지고, 프라찬다(Prachanda) 총리 정부가 들어섰으며 마오이스트들도 정부에 참여했다. 인도는 네팔의 신 정부를 경계했으나, 지금은 비하르주에 홍수를 불러왔던 코시강 범람 문제를 공동으로 해결하는 등 협력관계를 강화해 가고 있다.



방글라데시 정부와의 관계도 미묘해졌다. 2008년 인도의 일부 폭탄 테러 주동자들이 방글라데시에서 무단 입국한 자들로 밝혀지면서, 방글라데시가 새로운 테러 본거지로 떠오르고 있다. 따라서 향후에도 테러를 기도하는 무단 입국자 문제를 두고 양국 간에 긴장관계가 조성될 우려가 존재한다.

한편, 타밀 타이거(LTTE) 반군 문제로 시달리는 스리랑카에서는 10월에 교전으로 타밀계 사람들이 10여 명 사망했다. 타밀나두주의 지역 정당인 DMK는 인도 정부에 개입해 줄 것을 강력히 촉구했다.

이로써 인도 정부는 스리랑카와의 우호적인 외교 관계를 유지하는 것과 UPA연정에서 탈퇴하겠다고 위협하는 DMK 사이에서 고민에 빠졌으며 앞으로 스리랑카와의 외교관계가 악화될 가능성도 있다.

▶ 오바마 시대, 인도-미국 협력관계 변화

버락 오바마 후보가 미국의 제 44대 대통령으로 당선되면서, 인도 각 기관은 향후 인도에 미칠 영향을 분석하기 시작했다.

표면적으로 오바마 대통령 당선자는 최대의 민주주의 국가인 인도와 우호적인 관계를 지속적으로 유지해 가길 원하며 인도의 최대 교역국인 미국의 지위 또한 계속 유지할 것이라 밝혔고, 부시 행정부와 인도 간에 체결된 민간 핵 협정도 지지하는 것으로 보인다.

하지만, 인도는 오바마 행정부에 대해 몇 가지 면에서 우려를 하고 있다. 먼저 경제적인 측면에서, 오바마 당선자는 미국 내에서 고용을 창출하는 기업들에 세금 감면과 같은 인센티브를 주고, 해외로 아웃소싱하는 기업들에는 혜택을 줄이겠다는 주장을 펴 왔다.

이는 미국의 주요 아웃소싱 거점인 인도가 우려할 만한 사안이다. 인도의 2007년 소프트웨어 수출(IT, BPO포함) 실적은 400억 달러였는데, 그중 60%가 미국 수출에서 얻은 것이기 때문이다. 카슈미르 문제를 둘러싼 오바마의 입장 또한 우려 대상이다.

오바마 당선자는 아프가니스탄의 알카에다, 탈레반에 효과적으로 대응하려면 파키스탄의 태도가 중요하다라고 보고 있다. 파키스탄이 카슈미르 문제에 신경을 덜 쓰게 되면, 아프가니스탄 문제에 더 집중할 수 있을 것이라는 견해를 밝힌 것이다.

이는 파키스탄이 아프가니스탄 문제에 좀더 적극적으로 나선다면 카슈미르 문제에서 파키스탄 편을 들 수 있을 것임을 시사한다. 그동안 파키스탄과의 양자 협상으로만 카슈미르 문제를 다루겠다는 입장을 견지해 온 인도로서는, 미국의 개입 언급이 켄끄러울 수밖에 없다.

이러한 우려에도 불구하고, 향후 양국 간 관계가 우호적으로 발전해 갈 것이라는 견해가 많다. 인도-미국 관계가 우호적으로 접어든 때가 민주당 출신인 빌 클린턴 대통령 재임 기간이었다는 점 역시 이런 기대를 낳고 있다.

▶ 일본과의 FTA 타결 전망

일본이 2007년에 인도에 투자한 금액은 15억달러이다. 이는 인도에 투자한 국가 중 6번째 규모이다. 일본의 경제력에 비하면 인도에 투자한 규모는 그리 크지 않은 편이다.

하지만, 인도와 일본은 2009년에 포괄적경제협력협정(CECA) 타결을 통해 상호 교역규모를 200억달러로 크게 확대할 예정이다. 양국 간 자유무역협정은 연내에 타결될 예정이었으나, 몇 가지 쟁점



사안에서 합의점을 찾지 못하고 2009년으로 미뤄지게 되었다.

일본은 부품에 대한 수입관세를 철폐해 줄 것을 인도 정부에 요구하고 있으나, 인도는 일본이 투자하기보다 부품을 무관세로 인도에 수입하는 데 더 열중할 것이라며 난색을 표했다.

인도 정부는 일본에 의약품과 농산물 시장을 개방해 줄 것을 요구했으나, 일본이 이를 받아들이지 못하고 있다. 비록 몇 가지 쟁점 사안은 있으나, 인도와 일본의 산업 구조가 상호 보완적인 면이 많고 일본이 한국과 아세안국가보다 월등히 큰 경제 규모를 보유하고 있다는 점에서 인도가 매우 적극적으로 협상에 임할 것으로 보인다.

▶ 경제성장률 6%대로 하향 전망

글로벌 금융 위기가 실물 경제로 전이되면서 2009년 인도 경제 전망 또한 밝지 않다. 부동산 건설이 침체되면서, 연쇄적으로 시멘트, 철강 등 소재 산업에까지 영향을 미치고 있으며, 자동차와 가전 제품과 같은 내구소비재 산업의 성장세도 주춤한 상태다.

먼저 자동차, 가전 등 내구재를 중심으로 소비가 둔화되는 추세여서 2009년 하반기까지는 민간 소비가 회복되기 어렵다는 전망이 우세하며, 정부 지출 역시 세입과 세출을 종합적으로 고려해 볼 때 큰 폭의 지출 증가는 어려울 것으로 보인다.

지난 11월 말 치담바람 전재무장관은 당초 목표였던 GDP 대비 재정적자 비율인 3%를 달성하기 어렵겠다고 밝혔다. 농민 부채 탕감, 제6차 공무원 급여인상위원회의 인상안 등으로 지출이 늘어난 반면, 물가 인상 압력을 줄이기 위해 유류세 인하 등 각종 감세정책을 펴면서 세수가 크게 늘지 못했기

때문이다.

2009년에는 경기 침체가 더욱 가속화되어 세수 확보가 어려워질 것인 만큼 정부 지출로 소비를 진작시키기도 어려워 보인다. 투자 부문에서도 인도 내 철강사들의 대형 프로젝트가 대부분 연기 또는 보류되었고, 부동산에 대한 투자도 회복에 시간이 걸릴 전망이다. 외국인직접투자 또한 올해보다 개선될 여지가 없다.

대외무역 부문에서는, 올해 4월부터 8월까지 누계 기준으로 무역수지 적자액이 약 500억 달러에 이르는 등 올해 무역수지가 이미 크게 나빠진 상태이다. 내년에 비록 수출이 부진하더라도 유가 하락으로 수입 비용 또한 감소할 것으로 보여, 전체적으로는 올해와 비슷한 수준이 될 것으로 예측된다.

올해 인도 경제성장률이 7%대로 하락 전망되고 있는 가운데 내년에는 이보다 낮은 6%대로 예상되고 있으며, 최근 외국 금융기관들은 5%대까지 낮추고 있다.

▶ 보험 및 유통업종의 FDI 활성화

최근 인도의 보험산업이 크게 성장하고 있지만, 보험에 가입한 인구는 전체 국민의 15%에 불과하다. 인도 정부는 공기업들 위주로 구성된 현재 보험 시장 구조로는 시장 확대에 한계가 있다고 보고, 외국 기업의 참여를 적극적으로 유도하기로 했다.

이의 일환으로 '보험법 수정안 2008'을 제정해 민간 보험업계의 외국인 지분률 제한선을 기존 26%에서 49%로 상향조정하기로 했다. 이 조치로 2009년에는 많은 외국 자본이 인도 보험업계에 진출할 것으로 기대된다.

또 기존에 인도에 설립된 ICICI-푸르텐셜, ING-Vysya와 같은 유형의 합작법인들이 다수 출현할

전망이다. 현재 인도 보험시장의 규모는 약 500억 달러로 추산되며, 2009년에는 약 600억달러로 성장할 것으로 기대된다.

한편, 2009년에 크게 성장할 것으로 주목 받는 산업분야는 유통업이다. 제6차 중앙급여조정위원회의 결정에 따라 중앙부처 공무원과 공기업의 급여가 대폭 인상되면서 민간 부분의 급여 또한 크게 인상되었다. 이로써 글로벌 경기 침체라는 악재가 있기는 하지만 중산층의 소비 여력이 증가할 것으로 보인다.

인도 정부는 국내 유통업체의 역량만으로 급속히 변화하는 소비 패턴을 따라가기 어렵다고 보고, 수준 높은 관리기법과 유통노하우를 확보하기 위해 외국 자본의 유입이 절실히 필요하다고 판단하고 있다.

따라서 2009년에는 현재 51%를 상한으로 규정해 놓은 단일 브랜드 유통업에 대한 FDI 한도를 100%로 올리고, 외국 자본이 복수 브랜드 유통업에 진출할 수 없도록 하는 진입 제한 규정을 폐지할 것으로 기대된다.

▶ 기업 실적과 고용 악화 불가피

현재 수요 감소로 어려움을 겪는 인도 기업들이 내년에 본격적으로 나타날 실적 악화에 대비해 직원을 감축하는 등 몸집 줄이기에 나설 전망이다.

이미 인도 기업들의 몸집 줄이기는 시작되었다. 제트에어웨이는 승무원과 직원들을 감축하는 구조조정에 나섰다. 정치권의 반발로 철회하기도 했다. 하지만 경제 상황을 정치논리로 해결하는 데에는 한계가 있으므로, 경기 불황이 지속되면 현재 눈치를 보는 기업들도 조만간 실적 악화를 구실로 구조조정을 시행할 것으로 보인다.

인도에 거점을 둔 다국적기업들도 현지에서 고용한 인력을 감축하기 시작했다. 씨티그룹은 인도에 서만 1천 명을 감축하겠다고 밝혔다. 비조직화된 부문으로 분류되는 영세사업장의 사정은 더 나빠, 구자라트에서 섬유업종에 종사하는 이들 중 50만~70만명은 이미 생산 주문 감소로 휴무 상태이다.

한편, 기업들의 실적 악화 추세는 매우 뚜렷하게 나타난다. 인도의 증권 분석가들은 경쟁적으로 BSE SENSEX 지수에 포함된 기업들의 2009년도 이익 전망을 매우 보수적으로 잡고 있으며, 제로나 마이너스 성장을 할 것이라고 예측하기도 한다.

경기 침체가 여전히 진행 중이고 아직 바닥을 확인하지 못했다는 시각이 팽배한 만큼 내년도 기업의 실적과 고용 사정은 올해 보다 더 어려워질 전망이다.

▶ 각종 개혁법안 의회 통과 기대

지난 7월 신임투표를 계기로 현재 집권 여당인 UPA연정에서 좌파 세력들이 탈퇴하기 전까지, 정부 여당이 추진한 각종 개혁 조치들은 좌파 세력의 반대로 번번이 무산되었다.

그러나 좌파 세력이 연정에서 이탈한 지금도 정부 여당의 개혁 작업은 전혀 진척이 없다. 현재까지 처리가 되지 못하고 의회에서 계류 중인 법안들로는 ‘토지수용 수정법안 2007’, ‘주민이주 및 보상법안 2007’, ‘광산 및 광물자원 법안 1957’, ‘광물 자원 양도 법안 1960’, ‘광물자원 보존 및 개발에 관한 규정 1988’, ‘연금기금 규제 및 발전권한 법안 2005’, ‘은행업 규제 수정법안 2007’ 등이다.

이 법들은 그동안 변화된 경제와 경영 환경을 고려해 수정되어야 했지만, 정치 세력 간의 눈치보기와 당리당략 때문에 손보지 못했다. 다만 2009년 5



월경에 실시될 총선이 끝나면 그동안 지지부진했던 개혁법안들이 활발히 논의될 것이라는 기대가 커지고 있다.

총선 뒤 새로 들어선 정부는 새로운 사업을 활발히 추진하려 할 것이고 이에 맞추어 관련법들도 신속히 처리 할 것이기 때문이다. 또한 최근 글로벌 금융 위기로 인해 인도 경제 또한 타격을 입고 있어서, 경제 회복을 위해 각종 개혁 법안을 통과시켜야 한다는 주장도 설득력을 얻게 될 것으로 보인다.

그러나 만약 총선에서 안정된 정권이 수립되지 못하고 여러 정당이 이합집산하는 과정이 되풀이된다면, 개혁 법안 통과도 물거품이 될 소지가 있다.

▶ 사회 갈등 지속

올해 있었던 테러, 종교, 카스트, 지역 갈등, 그리고 낙살 라이트 활동이 내년에 가라앉기를 기대하기는 어렵다. 오히려 총선을 기점으로 더 폭발할 개연성이 크다.

2002년 구자라트 사태는 선거를 앞두고 갈등이 폭발한 대표적인 예인데, 당시 힌두극우주의자들이 무슬림과의 갈등을 조장해 결국 힌두극우정당인 BJP가 주 의회 선거에 승리하였다. 비록 표면적으로 무슬림과 힌두들 간의 갈등이 어느 정도 가라앉았지만, 기독교와 힌두교 간의 갈등이 새로운 불씨가 되고 있다. 최근에는 지역 이기주의가 기승을 부릴 움직임이 있다.

마하라슈트라주의 MNS당은 지역 내에 있는 기업들이 직원의 50~80%를 마하라슈트라 출신으로 채워야 한다며 집권 여당에 압력을 가하고 있다. 최근 철도청 직원 채용 시험 중에는 타 지역, 특히 북부 출신 수험자들이 폭행을 당하는 사건이 벌어지기도 했다.

북부 지역의 주들은 헌법에서 금지하고 있는 지역 차별을 마하라슈트라주가 조장하고 있다고 맹비난하고 있으며, 북부 주에서도 이런 움직임이 확산되지 않도록 경계하고 있다. 내년 총선에는 또 어떤 이슈가 분쟁의 소지가 될지 우려가 커지고 있다.

▶ 농촌 개발 가속화

총선을 앞두고 농촌 개발에 쓰이는 예산이 크게 늘 전망이다. 연방정부 예산에서 농촌 개발과 관련하여 배정된 예산은 2004년에 1,600억루피(약 4조 3,000억원)에서 2005년 2,470억루피(약 6조 7,000억원), 2006년 3,100억루피(약 8조 4,000억원), 2007년 4,100억루피(약 11조 원)로 꾸준히 증가했다. 2008년 농촌 지원 금액은 약 5,000억루피(약 13조 5,000억원)에 달했다. 뿐만 아니라 이번 예산에서는 농민 부채 탕감을 위한 예산 7,182억루피가 별도로 더 책정되었기 때문에 실제로 농촌 개발에 들어갈 돈은 1조 2,000억루피(약 32조 원) 가까이 된다. 이처럼 농촌 지원 예산은 해마다 늘었다.

농촌에 대한 예산이 늘어나는 것은 인구의 70%가 농촌에 거주하여 농민들이 유권자의 다수를 차지하기 때문이다. 정치권은 당연히 농민에 대한 정책적 배려 없이 선거에서 승리하기가 어렵다는 계산을 할 수밖에 없다.

더욱이 농민 계층들은 인도가 최근에 거둔 경제 성장의 과실을 공유하지 못하고, 여전히 낙후된 생활을 하고 있어서 상대적 박탈감이 크다. 따라서 정부 여당은 인기영합이라는 비판을 받거나 다소 재정에 부담이 되더라도 농민과 농촌을 위한 대책에 집중할 수밖에 없다.



대보해운

나눔의 사랑 실천



대보해운(대표 김창중, 노재영) 임직원 일동은 지난 12월23일 어려운 이웃들에게 사랑과 희망을 전하기 위해 이웃돕기 성금으로 1,000만원을 모아 사회복지공동모금회(사랑의 열매)에 전달했다.

최근 해운경기 악화로 어느 때보다도 어려운 상황이지만, 힘든 때일수록 조금이라도 더 나누며 이웃사랑을 실천하자는 임직원들의 뜻을 모아 모금을 진행하게 되었다고 회사 관계자는 밝혔다.

한편 대보해운은 이 같은 물질적 기부 외에도 올해 상반기에 전 임직원이 기름 유출 사고가 난 태안을 방문해 오염제거 봉사활동을 한 바 있다.

대한해운

3인 각자 대표이사로

대한해운은 12월16일 박삼구, 이국동 각자 대표이사에서 박삼구, 이국동, 이삼섭(금호렌터카 대표이사) 대표이사 체제로 변경했다. 변경사유는 영업양수도에 의한 렌터카사업부 위축에 따른 것이라고 밝혔다.

또한, 대한해운은 자사가 발행하는 사보 '대한해운' 지가 '2008 대한민국 커뮤니케이션대상'에서

최고상인 문화체육관광부 장관상을 수상한다고 12월11일 밝혔다.

한국사보협회가 주최하고 문화체육관광부와 한국기자협회, 한국PR협회 등이 후원하는 '대한민국 커뮤니케이션대상' 행사는 기업문화 창달과 조직 커뮤니케이션의 질적 향상을 위해 지난 90년부터 매해 개최되고 있다.

한편, 사보 '대한해운'은 지난 1963년 창간됐으며 전 임직원의 가정과 고객사, 전국 도서관 등에 택배로 배송되고 있다. 시상식은 12월12일 오후 2시 한국프레스센터 20층 국제회의장에서 개최되었다.

대한해운

'가장 신뢰받는 기업상' 수상



대한해운(대표 이진방 회장)이 '가장 신뢰받는 기업상'을 수상했다.

대한해운은 사단법인 한국경영인협회가 주최하고 대한상공회의소·한국경제신문이 공동 후원한 2008년 대한민국 가장 존경받는 기업인·가장 신뢰받는 기업 시상식에서 '가장 신뢰받는 기업상'을 수상했다.

이번 수상으로 대한해운은 지난 2006년에 이어 한국 최고의 기업에 수여되는 상들을 연속으로 수상하는 영예를 안았다.

“꾸준한 창 의와 노력으로 기업을 건전하게 성장



시켜 사회에 공헌하고 책임과 윤리 경영을 통해 주주와 고객, 종업원이 만족하는 초우량 기업으로 도약하는 것"을 경영 이념으로 삼고 있는 대한해운은 세계적인 에너지·자원 전문 수송선사로 주목을 받고 있다.

또한 대한해운은 지난 40년간 국내 최대의 전용 선사로서 성장했고 이를 기반으로 기존의 건화물선 부문과 LNG선 부문 이외에 유조선 부문에 본격적으로 진출함으로써 선대의 안정적인 포트폴리오를 구성하고 있다.

특히 지난 11월에 강남 신사옥으로 이전해 새로운 교두보를 마련하는 등 해운업계를 리딩하는 선두주자로서 나아가고 있다.

이번 시상식을 주최한 한국경영인협회는 2003년부터 매년 대한민국 가장 존경받는 기업인, 가장 신뢰받는 기업을 선정·추대하는 시상제도를 시행하고 있으며, 올해에도 학계, 재계, 언론계의 인사들로 심사위원단을 구성하여 공정한 심사와 평가를 진행했다고 밝혔다.

심사위원회는 이현재 전 국무총리를 위원장으로 8명 구성돼 있으며 최종 심의해 수상업체를 선정했다.

한편, 사내의 업무 효율성 제고 및 급변하는 해운 환경에 적극적으로 대응하기 위해 대한해운은 2009.1.1일부로 조직개편과 동시에 임원 업무 위축 및 승진 인사를 단행했다.

이번 조직개편 내용에 따르면, 차별화 된 서비스와 조직의 역량강화를 위해 기존의 기획관리본부를 기획관리본부와 경영지원본부로, 영업본부를 전용선 영업본부와 벌크선 영업본부로 분리하였다.

또한 재무팀을 자금팀과 회계팀으로, LNG기술팀을 탱커관리팀과 해사기술팀으로 분리개편하여 자금 운용능력 극대화 및 외환 관리능력을 제고하고 사선증가에 따른 유지·보수 업무를 강화하는데

그 초점을 두고 있다.

이와 함께 연료구매 및 화물 적·양하 등전문적인 업무분야의 효율적인 프로세스를 구축하기 위해 운항지원팀을 신설했다.

한편 조직개편에 따른 임원 업무 위축 및 직원 승진·보직변경 내용은 아래와 같다.

[임원보직 변경]

△영업총괄 부사장 박재민 △전용선 영업본부 본부장 상무 박상용 △벌크선 영업본부 본부장 상무 조운형 △보험법무팀장 상무 송관영 △경영지원본부 본부장 상무보 김철봉 △기획관리본부 본부장 겸 안전품질관리자 상무보 안계혁(기획팀장)

STX팬오션

LNG 수송사업에 진출



STX팬오션(대표 이종철)이 LNG 수송사업에 진출했다. STX팬오션은 지난 12월19일 한진중공업이 건조한 LNG선인 'STX KOLT' 명명식 행사를 갖고 LNG수송사업을 개시했다.

이번에 건조된 LNG선은 오는 12월말부터 연간 약 70만톤씩 20년동안 예멘으로부터 수입되는 한국가스공사의 장기도입 물량을 운송하기 시작했다. STX팬오션은 대략 이 사업으로 연간 약 2,000만달러, 총 4억달러의 매출을 창출할 것으로 기대하고 있다.

STX팬오션은 내년에도 LNG선 1척을 추가로 인도받을 예정이어서 이 사업에 더욱 박차를 가할 예정이다.

이와관련, STX팬오션은 "이번 LNG사업 첫 진출의 여세를 몰아 비벌크 사업 확대를 더욱 가속화시켜 안정적 수익 창출을 위한 사업 포트폴리오 재편의 계기로 삼을 것"이라고 밝혔다. 실제로 이 회사는 올 한해 도입한 선박 9척을 모두 비 벌크선으로 채웠다.

이번 LNG선을 포함해 2,700TEU 컨테이너선 2척, 탱커선 5척, 그리고 반잠수식 Heavy Lift(자항선) 1척 등 향후 STX팬오션의 비 벌크사업을 주도할 핵심자산을 확보하는데 집중했다.

특히 급격한 벌크 시장변동에 대비하기 위해 2,700TEU급 컨테이너선 2척을 신조 인수하여 부산-중국-동남아 황금노선에 전격 투입한데 이어, 지난 17일에는 STX 진해와 대련 조선소를 오가면서 블록 해양 구조물을 수송할 Heavy Lift를 진수했다. 또 신조 탱커선 5척을 인도받아 운용을 개시하는 등 비벌크 사업 확대를 위한 진용을 공고히 구축했다.

2009년에도 자동차 6,700대를 실을 수 있는 대형 자동차선 2척을 포함해 LNG, 탱커선 등 비벌크 선박 10여 척을 인도받아 비벌크 고부가 해상운송 사업에서 수익창출을 본격화할 전망이다.

STX팬오션 김대유 사장은 "현재의 비 벌크사업 비중 10%를 2010년까지 30%로 끌어올려 'Global Top 5 해운선사로 도약할 것'이라고 밝혔다.

한편, STX팬오션은 12월9일 수협중앙회가 개최하고 농림수산물부가 주관하는 '제4회 올해의 도시-어촌 교류상' 최고의 영예인 국무총리상을 수상했다.

도시-어촌 교류상은 도시와 어촌간 교류활성화에 활발히 참여하고 있는 기업이나 개인의 공로를

치하함으로써 도시기업과 어촌의 상생기반을 구축하고 어촌경제를 활성화시키기 위해 제정됐다.

STX팬오션은 2006년부터 충남 서산수협 도성어촌계와 자매결연을 맺고 매년 특산물 구입, 장학금 지원, 인근 학교 교수기자재 지원 등 경제적 지원 뿐만 아니라 지역 주민 서울 초청, 회사 직원과 가족들의 어촌 방문 등 지속적인 교류 프로그램 시행한 모범적 사례로 그 공로를 인정받아 이번에 수상하게 되었다.

지난 2006년에도 해양수산부장관상을 수상한 바 있는 STX팬오션은 이날 부상으로 받은 상금을 자매어촌계에 전액 기부하겠다고 밝혔다.

한편 이날 농림수산물식품부장관상에는 우리은행, 삼성생명, 금호피앤비화학, 한국감정평가협회 등 4개사가 수상했다.

한진해운

신임사장에 김영민 부사장



한진해운 김영민 부사장이 2009년 1월1일자로 한진해운 대표이사 사장으로 취임했다.

한진해운은 박정원 사장이 2009년 1월1일자로 대표이사직 사임을 표명함에 따라 김영민 총괄부사장을 대표이사 사장으로 선임한다고 12월17일 밝혔다.

신임 김영민 사장은 연세대, 미국 노스이스턴(Northeastern)대 경영대학원 석사 출신으로 (주)대우, 씨티은행을 거쳐 2004년 1월 한진해운 부사장으로 한진해운호에 승선했으며 5년만에 대표이사 사장에 선임됐다.

2009년 1월1일부로 대표이사직을 사퇴하는 박정원 사장은 "경영환경이 어려운 시점에 회사를 떠나게 되어 미안한 마음이 크지만, 후배들에게 소신껏



일할 수 있는 새로운 기회를 부여하고자 용퇴를 결심했다. 그 동안 어떠한 여건 속에서도 모든 임직원이 굳게 일치단결해 위기를 슬기롭게 극복해온 한진해운의 저력을 믿고 있으며 나 또한 회사의 고문으로서 최선을 다해 한진해운의 발전을 위해 돕겠다"며 심정을 밝혔다.

한편 한진해운은 2009년 1월1일자로 기획관리그룹장이었던 이원우 전무를 컨테이너선 SBU(Strategic Business Unit)장으로, 벌크선부 SBU(Strategic Business Unit)장이었던 백대현 상무를 벌크선 SBU(Strategic Business Unit)장으로 임명하는 등 주요 사업부문에 대한 임원 인사도 단행했다.

한진해운은 이번 임원 인사를 통해 고객의 니즈에 신속히 대응하고 차별화된 경쟁력과 안정적인 사업 포트폴리오를 바탕으로 어려운 해운시황을 더욱 큰 도약의 발판으로 전환시킬 수 있기를 기대한다고 밝혔다.

[김영민(金永敏) 신입사장 약력] △1955년 3월 서울 성북구 출생 △1973년 경기고 졸업 △1977년 연세대 상경대학 경제학과 졸업 △1977년~1978년 (주)대우 수출팀 △1981년 미국 노스이스턴(Northeastern)대 경영대학원 석사 △1981년~2001년 씨티은행(Citibank) 근무(한국, 홍콩, 태국, 미국) △2001년 9월~2003년 미국 TTI 근무(롱비치 터미널 운영 법인) △2004년 1월 한진해운 부사장, 관리본부장 △2004년 10월~ 2008년 12월 총괄부사장 △2009년 1월 사장(대표이사 내정)

[임원 승진인사(2009년 1월 1일)] △부사장 조용민(趙容敏) △전무 최건식(崔健植) △상무 성철제(成喆濟), 신광호(申光鎬), 정부일(鄭富日), 이윤근(李倫根), 송영규(宋永圭) △상무부 강찬영(姜贊永), 김규경(金奎京), 박진기(朴進基), 손영호(孫英浩), 정운한(鄭潤漢), 정재순(鄭在淳), 차순창(車淳昌),

최민영(崔珉永)

[싸이버로지텍 임원승진(2009년 1월 1일)] △상무보 유병록(兪炳祿)

흥아해운

47주년 창립기념식 개최



흥아해운(www.heung-a.co.kr, 대표 이운재 회장)은 12월8일 서울 문정동 본사 강당에서 창립 47주년 기념식을 가졌다고 밝혔다.

이운재 회장은 창립기념사를 통해 최근 세계경제의 침체에 따른 물동량 감소는 해운 기업들에게 크나큰 위험신호가 아닐 수 없으나, 회사는 이와 같은 시황 악화에 대비하여 선대 개편을 통한 유동성 확보 및 리스크 매니지먼트 경영을 지속해왔다고 밝혔다.

그리고 현재의 위기국면에 대해서는 이를 '기회'로써 활용하여 더욱 공격적인 전략과 노력으로 돌파해 나가야 함을 임직원들에게 강조한 뒤, 회사는 보다 거시적 관점의 경영기반 확립을 위해 어떠한 혹독한 환경변화에도 유연하게 대응할 수 있는 다양한 수익기반을 창출해 나갈 것이라고 밝혔다.

또한, 이날 기념식에서는 장기근속상, 모범사원상, 최우수해상직원상, 우수해상직원상 및 사내교육프로그램인 HR 아카데미 성적우수상, 코리아헤럴드참여상 등을 부상과 함께 해당 직원들에게 시상했다.

HR 아카데미는 해운물류의 종합적인 지식은 물론 글로벌 비즈니스마인드를 함양한 우수인재 양성을 목표로 매년 하반기에 실시하고 있는 사내교육프로그램으로서 주1회 16주에 걸쳐 진행되고 있으며 해운시황, 해운경제, 정기/부정기 용선계약실무, 선박금융, 무역실무, 컨테이너운용, 해상보험, 케미컬탱커의운용, 비즈니스 영어 등 해운지식 전반에 걸쳐 수준별 맞춤형으로 진행되어 업무능률 향상 및 실무적용에 큰 도움이 되고 있다고 전했다.

울산항만공사

이채익 사장 취임



이채익(李埰益·53) 울산항만공사 제2대 사장이 12월15일 울산시 남구 달동사옥 4층 대

회의실에서 직원 등 관계자 80여 명이 참석한 가운데 취임식을 가졌다.

이채익 사장은 이날 취임식에서 "정부와 국민들이 요구하고 있는 공기업 선진화와 작지만 가장 경쟁력 있는 조직으로 만들기 위해 끊임없는 변화와 개혁으로 공사를 운영하겠다."고 말했다.

또한 유관기관과의 파트너십을 더욱 공고히 하고, 신바람 나는 조직문화 창달을 위해 다함께 노력할 것을 당부했다.

이날 취임식은 내부행사로 진행된 관계로 박종근 항만위원장, 김동수, 강신률 항만위원과 임직원 그리고 일부 외부인들이 참석한 가운데 조촐하게 진행됐다.

이 사장은 15일 취임식 행사를 시작으로 유관기관 방문 등 공식일정을 가질 예정이며 오는 2011년

12월까지 3년간 울산항만공사 최고경영자로서의 직무를 수행하게 된다.

한국해양소년단연맹

사무총장에 오세경 국장 선임

한국해양소년단연맹(총재 이정화)은 12월15일 제2차 상임이사회를 열고 오세경 사무총장직무대행을 제4대 사무총장으로 선임했다.

지난 5월 전임 이현택 사무총장의 사임에 따라 연맹 지도국장이었던 오세경 국장이 사무총장직무대행을 수행해 오다 금번 제2차 이사회의 서면결의와 상임이사회를 통해 사무총장으로 취임하게 됐다.

신임 오세경 사무총장은 1982년부터 한국해양소년단부산연맹의 훈육주임 및 기획관리과장을 시작으로 본부 훈육연수부장을 거쳐 지도국장을 역임하면서 지난 25년간 연맹발전을 위해 노력과 열정을 기울여 왔다. 하위직급에서 시작하여 사무총장직에 오른 오 사무총장은 그 간의 업무와 노하우를 바탕으로 연맹업무수행에 있어 누구보다도 실무에 능하다는 평가를 받고 있다.

오 사무총장은 현재 한국청소년단체협의회 실무위원장, 한국수상레저연합회 이사, 대한드래곤보트협회 이사로 활발히 활동하면서 청소년활동육성에 관한 공로로 국무총리 표창, 아시아청소년단체협의회(AYC)[GOLD MEDAL]을 수상한 바 있다.

오 사무총장은 "어려웠던 시절을 생각하며 연맹에 대한 변치 않는 사랑과 전임 사무총장및 임직원들에게 누가 되지 않도록 새로운 도약과 발전을 통해 연맹이 목적인 사업을 이룰 수 있도록 최선을 다하겠다."는 약속과 함께 여러 목적사업이 순조로이 진행될 수 있도록 주변의 많은 분들께 격려와 협조를 당부했다.



국토해양부, 경제위기 극복을 위해 항만시설사용료 개편 수출화물의 화물입출항료 감면률 20%에서 30%로 확대

국토해양부(장관 정종환)는 최근 경제위기에 선제적으로 대응하여 항만 이용업체의 경영개선을 지원하기 위해 2009년 중 한시적으로 항만시설 사용료를 대폭 감면하기로 했다고 밝혔다.

항만시설 사용료는 선박 및 화물의 입출항, 선박의 정박지 계류 및 부두 접안 등 각종 항만시설 사용에 부과되는 요금으로 구체적인 종류와 요율은 무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정(국토해양부 고시)으로 정한다.

국토해양부는 미국발 금융위기가 실물경기 위축으로 전환되어 선사는 물론 항만을 이용하는 수출입 업체의 어려움이 가중되고 있으며, 2009년에도 경제여건이 어려울 것으로 전망됨에 따라 운임급락으로 수지가 악화된 선사를 지원하고 수출입 업체는 물류비용을 절감할 수 있도록 항만시설 사용료 제도를 탄력적으로 운용하기로 했다.

특히, 영세한 연안화물선 업체를 지원하고, 도서지역 주민의 생활안정을 도모하기 위해 연안화물선에 대해 접안료 및 화물입출항료 등 사용료의 50% 감면제를 신설하였다.

또한, 저탄소·녹색성장 기반 마련을 위한 친환경적인 운송체계를 구축하기 위해 연안화물선 중 연안컨테이너선에 대해서는 현행 50% 감면율을 100%로 상향 조정하였다.

이와 함께 국내 제조업체의 수출경쟁력을 제고하기 위해 수출화물에 적용 중인 화물입출항료의 감면률 20%를 30%로 상향 조정하는 한편, 컨테이너항만 활성화를 통해 지역경제 발전을 지원하고, 항만별로 차등화된 감면율(50%, 80%)을 단일

화해 항만간 형평성을 도모하기 위해 중소형 컨테이너 항만의 사용료에 대한 감면율을 100%로 확대하였다.

대상항만은 마산항, 동해항, 군산항, 포항항, 평택항, 울산항, 대산항으로 5만G/T급 컨테이너 전용외항선이 1,000TEU의 화물적양하를 위해 12시간 접안할 경우 기존에는 665만원의 항만사용료를 냈으나, 이번 개편으로 사용료가 면제된다.

항만시설 사용료 개편내용은 2008년말 개정된 '무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정'에 반영되었다.

국토해양부는 이번 사용료 개편이 경제위기라는 특수한 상황을 반영한 한시적 조치이며, 향후 경제상황이 안정될 경우, 사용료 감면율을 단계적으로 축소하는 등 감면제도의 합리화 방안을 강구할 계획이라고 밝혔다.



한번 클릭으로 국내·외 해운항만물류정보 무제한 확보

정보제공을 통해 물류주체들의 의사결정 지원 가능

국토해양부(장관 정종환)는 이원화 체제로 관리·운영되어 오던 국내와 국외 해운항만물류정보시스템을 12월18일부터 해운항만물류정보센터(SP-IDC, www.spidc.go.kr)로 통합·운영하기로 하였다.

그동안 선박 입·출항, 선석 스케줄, 컨테이너 처리, CY 장치현황 등 터미널 관리정보 및 해운항만관련 통계에 관한 국내 정보는 해운항만물류정보센터(SP-IDC : Shipping & Port Internet Data Center, 해운항만물류정보센터)에서 제공해 왔으며, 국제선사 현황과 기항지 분석정보, 전세계 해운시황 정보 및 각종 통계자료 등 국외정보는 국제물류정보센터(KLIC : Korea Logistics Information Center)에서 제공해 왔었다.

국토해양부는 통합시스템을 통해 글로벌 물류기업과 터미널 업체, 해외 항만부지현황, 해운항만관련 전문연구원의 국내·외 경제전망, 전세계 기항선대 분석자료 등 정보 제공을 통해 물류주체들의 의사결정을 지원할 수 있을 것이라고 밝혔다.

또한, 그동안 산발적으로 제공해 왔던 해운, 항만, 물류분야의 각종 통계자료 및 연구논문 등 집적화된 시스템을 구축함으로써 한번 클릭으로 국내·외 해운항만물류정보를 무제한 제공받을 수 있는 전세계에서 유일한 시스템이라고 덧붙였다.

아울러, 이번에 새롭게 선보이는 통합시스템의 활용도 제고를 위해서는 콘텐츠의 지속적인 업데이트가 필요함에 따라 관련 전문기관에게 동 시스템을 위탁 관리·운영할 예정이다.

2009년도 우리나라 선원최저임금 월 106만원으로 고시

2009년도 우리나라 선원들이 받게 될 선원최저임금이 월 106만원으로 결정·고시되었다.

국토해양부에 따르면 2009년 선원최저임금은 올해보다 7.8% 인상되었으며, 이는 육상근로자의 최저임금 인상 폭인 6.1%보다 1.7% 포인트 상회하는 수준이다.

그간 선원최저임금 결정은 노·사·정간 협의와 정책자문위원회의 자문을 거쳐 이루어 졌으며, 전년도 임금상승률, 경제지표, 해상근로의 특수성 등을 감안하였다.

현실적인 임금수준을 고려할 때 상선, 원양어선선원 등 규모가 큰 사업장에서는 최저 임금보다 높은 수준의 임금을 지급하고 있어 관련성은 적으나, 영세한 연근해 어선 선원들에게는 생활안정에 큰 도움이 될 것으로 기대된다.

이와관련 국토해양부는 최저임금액에 미달하는 선원근로계약은 그 부분에 한하여 무효이고, 단체협약의 월고정급이 월 최저임금에 미달하는 경우에는 고시된 최저임금으로 지급해야 하며, 선원근로감독관들의 사업장 감독 시 최저임금 준수 등 이행실태를 중점 점검할 계획이라고 하였다.

최저임금제도는 근로자 임금의 최저수준을 보장하여 생활안정을 도모하기 위한 제도로써 최저임금에 미달하는 임금을 정한 근로계약은 무효이며, 단체협약의 월고정급이 월 최저임금액에 미달하는 경우에는 고시된 최저임금액으로 지급해야 한다.



TSA, 아시아-북미항로 취항선사들간 과당경쟁에 우려표명

현행 운임수준 내년 S/C 이후까지 적용되면 채산성 악화

태평양항로안정화협정(TSA)은 최근 성명을 통해 아시아-북미항로의 운임상황에 대해 우려를 표명하고, 이 항로 취항선사들이 불안정하고 채산성을 밀도는 수준까지 운임경쟁을 벌이고 있다며, 이를 자제할 것을 촉구했다.

TSA가 이같이 성명서를 낸 것은 TSA에 회원으로 가입하지 않은 선사들을 포함하여 특정 품목이나 화주를 대상으로 과당경쟁이 벌어지고 있는 데 대해 경각심을 일깨우고, TSA 회원선사들이 앞장서서 내년 1월말까지 이러한 상황을 개선하겠다는 의지의 표현으로 풀이되고 있다.

TSA 회원선사들은 12월18일 홍콩에서 회합을 갖고, 아시아발 미국항 컨테이너 항로의 현상에 대해 의견을 나눈 뒤 성명을 발표했다. 이 성명에서는 TSA의 브라이언 콘라드 상급관리자가 “최근 수주간의 운임동향은 경박하고, 한편으로는 한심스럽다”는 우려를 담고 있다.

TSA는 성명을 통해 최근의 현상에 대해 경쟁을 일으키고 있는 선사는 새로운 비즈니스를 창출하지 못하고, 시장을 위축시키는 한편 항로 운임비 조차도 충분히 반영하고 있지 않다고 비판했다.

이에 따라 TSA 가입선사들은 2009년 2월 이후에 이러한 상황이 종식될 수 있도록 노력키로 했다.

이 날 성명에서는 북미 컨테이너항로의 화물운송계약인 S/C(서비스 컨트랙트) 개정교섭을 앞두고 저운임이 계속 되는 상황 자체는 어느 선사도

원하지 않는다는 입장을 밝히고, 현행 운임수준이 차기 S/C 이후로까지 지속될 경우 선사들의 재정 상황을 위협할 수 있다고 경고하고 있다.

TSA는 또 아시아-북미항로에서 합리화가 계속 되는 가운데 저운임의 적용이 가져오는 영향에 대해서 선사측이 생각을 바꿔야 한다고 재촉했다.

아시아발 북미항 정기항로의 경우 미국의 주택 수요 침체가 표면화된 2007년 후반부터 물동량 증가세가 크게 둔화됐으며, 2008년에는 감소세가 지속되고 있다.

미국 통관통계 서비스업체인 JOC-PIERS의 자료에 따르면, 2008년 1-9월 누계의 아시아발 북미항 컨테이너물동량은 총 1,013만TEU로 전년 동기대비 6.8% 감소한 것으로 나타났다.

이 항로의 컨테이너물동량은 2007년 9월부터 2008년 9월까지 12개월간 연속 마이너스를 기록하는 등 가구관련 품목, 의류, 장난감 등 주로 중국에서 북미지역으로 나가는 화물의 이동이 여전히 감소세를 보이고 있다.

또한, 일본에서 수출하는 자동차 관련부품 등의 물동량도 극심한 침체현상을 보이고 있다.

이 항로의 선사별 구성비에서는 주로 일부 상위선사와 하위선사가 2008년에 들어와 쉼터를 늘리고 있어 북미항로를 둘러싼 경쟁상황은 지속되고 있다.

TSA의 성명은 이러한 가운데 선사측의 쉼터 경쟁 탈전에 의한 과당경쟁을 막기 위한 교육책으로 평가되고 있다.

중국철강업체, 새로운 철광석가격 1월부터 적용 요구

철광석가격 적용기간 내년 4월에서 1월로 조기시행

중국의 철강업체들이 철광석 생산업체들과의 가격협상에서 내년도 철광석 가격을 내년 1월부터 앞당겨 적용할 것으로 요구하고 있다.

시장정보에 따르면, 철광석 가격은 철강업체와 철광석 생산업체간에 협상을 통해 결정하고 이를 4월부터 차기년도 3월까지 적용해왔으나, 중국의 철강업체는 2009년도 새로운 가격의 적용기간을 내년 4월에서 1월로 앞당겨 줄 것을 요구하고 있다는 것이다.

이는 중국철강업체들이 최근 철광석 가격이 하락함에 따라 새로운 가격 적용기간을 앞당김으로써 비용절감을 도모하기 위한 것으로 분석되고 있다.

새로운 철광석 가격이 내년 1월부터 적용될 경우 연초부터 철광석의 해상물동량이 활발해져, 철광석 수출의 주 선형인 케이프사이즈 시황의 회복으로 연결될 가능성이 있는 것으로 업계에서는 기대하고 있다.

글로벌 금융 위기 후 중국에서는 강재 가격이 급락해 철강회사의 재산성이 악화되었으며, 이에 따라 감산을 단행하고 있는 실정이다.

2008년의 경우 중국 철강업체와 호주와 브라질 철광석 생산업체간의 가격협상으로 인해 건화물선 시황이 요동친 바 있는데, 양측 모두 협상의 주도권을 잡기위해 철광석의 수급조절을 시도하였다.

또한 9월에는 브라질 철광석 생산업체인 발레가 이례적인 가격인상을 요구, 이에 반발한 중국 철강업체들이 브라질산 철광석 수입을 중단하였고, 이에 따라 시황이 하락된 바 있다.

발레사는 글로벌 금융위기로 인해 가격인상을

포기하였으나, 오히려 중국의 철강생산업체들이 2009년도의 가격 적용기간을 앞당길 것을 요구하고 있다.

해운시장 일각에서는 철광석 물동량의 본격 회복은 새로운 가격이 적용되는 내년 4월 이후라는 견해가 있으나, 가격 적용이 앞당겨지는 경우 시황회복도 앞당겨질 가능성이 있는 것으로 전망되고 있다.

中 철광석 수입량 2008년 1~11월 17% 증가

2008년 1월부터 11월까지 중국에서 수입한 철광석이 최초로 4억톤을 넘어섰다.

중국 세관총서가 12월11일 발표한 중국의 1월~11월 철광석 수입량은 전년동기대비 17% 증가한 4억 913만톤으로 처음으로 4억톤 대를 돌파했다.

하지만, 9월15일 리먼브라더스의 파산이후 야기된 세계금융시장 불안으로 2008년 11월 한달간 수입한 철광석은 3,252만톤으로 전년동월에 비해 8% 감소한 것으로 나타났다. 금융위기 이후 중국 철강 메이커의 감산으로 철광석의 수입둔화가 계속되고 있다. 중국의 철광석 수입량은 지난 2005년 2억 7,520만톤에서 2006년 3억2,630만톤으로, 2007년 3억8,370만톤으로 매년 5,000만~6,000만톤의 높은 성장을 지속했다.

그러나 금융위기의 영향으로 지난 10월 이후 수입의 기세가 둔화하고 있다. 철광석이나 원료탄을 수출하는 17만DWT급 케이프사이즈의 스팟용선 시장은 10월부터 성약이 격감했다.

이러한 수출상담의 정체는 1~2개월 늦게 철광석 수입량의 통계에 반영될 전망이어서 향후, 수입통계의 감소가 계속 될 가능성이 높은 것으로 알려졌다.



• 한국선주협회, 회장단회의 개최

• 한국선주협회, 전국은행연합회에 선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환(담보가치 하락분) 유예 요청

• 한국선주협회, 외국선원고용협의회, JNG/IBF회의 및 외항상선선원정책 협의회 개최

• 한국선주협회, 선박환경 관련 IMO 협약이 미치는 영향분석에 관한 연구용역 중간보고회 및 금융위기 관련대책 제5차 테스크포스팀 회의 개최

• 국토해양부, 2009 국적선 안전관리 대책 수립을 위한 관련업단체 회의 개최

• 한국선주협회, 전국은행연합회에 선박 자산가치 하락에 따른 대출금 중도상환 유예토록 건의

• 국토해양부, 해기면허체제 개편방안 및 해양산업기능대학 설립방안 검토회의 개최

• 한국선주협회, 국토해양부와 해양환경 개선부담금 개선방안 협의
• 국회의원 50여명, 해양산업 지원 결의안 국회에 제출

• 한국선주협회 · 한국조선협회, 제13차 해운 · 조선 산업 발전 협의회 개최

해운 2008. 12

2009년 1월 5일 인쇄

2009년 1월 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