

# contents February 2009

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
국회, 우리나라 해양산업 지원촉구 결의안 채택	2
선주협회, 해양환경개선부담금 개선 국토해양부에 건의	5
선협 이진방 회장, 해군참모총장에게 위문금 전달	6
대선수입 해운소득에 포함되도록 명확히 규정	7
전국해양산업총연합회 선원 선상투표제 도입촉구	8

해운이슈	12
지난 2008년 세계해운시장 천당과 지옥 동시에 경험	12

업계동정	19
------	----

해사정보	27
해운항만 물류분야 위기극복을 위한 대응방안 모색	27
한국해양대 · 동북아미래포럼 위기극복 방향제시 세미나	34
철강회사-선주사 COA해지 해결의 실마리 보여	36
작년 9월이후 첫 중고선 가격 상승으로 운임 회복세 보여	38
선원단체, 최저임금 동결 국제해운연맹 결정에 항의	40
인도선원노조, '허베이스피리트' 호 선원관련 캠페인 전개	42

해운일지	46
------	----



## 국회, 우리나라 해양산업 지원촉구 결의안 채택 여·야 국회의원 49명 지난해 12월에 발의



글로벌 금융위기에 따른 실물경제의 위축으로 어려움에 처한 해양산업의 위기극복을 위해 국회가 팔을 걷어 부쳤다.

국회는 제279회 임시회 회기종료 하루 전인 3월2일 개최된 본회의에서 『국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안』을 압도적인 지지로 채택하였다.

이번에 채택된 결의안은 한나라당 박상은 의원을 비롯한 여·야 국회의원 49명이 지난해 12월29일 발의한 것으로 2월24일 상임위원회인 국토해양위원회를 만장일치로 통과했다.

결의안은 국민경제나 국제수지에 크게 기여하고 있는 해운, 조선 등 해양산업의 중요성에 대한 인식을 다시 한번 확고히 하고, 미국발 금융위기로 직격탄을 맞아 신음하고 있는 해양산업이 이번 고비를 무사히 넘겨 한 단계 도약할 수 있도록 정부와 금융권

이 과감히 나서 줄 것을 촉구하는 내용을 담고 있다.

국회는 이날 결의문을 채택하면서 “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 축을 담당하고 있다”고 밝히고 정부 차원에서 해양산업에 대한 지원을 촉구했다.

특히, 결의안에 서명한 의원들은 지난해 우리 해양산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하는 등 국제수지개선에 기여함은 물론 국민경제발전에 도 크게 이바지하는 등 해양산업을 명실공히 우리나라 국가경제를 지탱하는 산업이라고 할 수 있다며, 지원의 시급성을 역설했다.

우리나라 해운산업은 지난 2007년 기준으로 반도체(390억\$), 자동차(373억\$)에 이은 국내 3위의

외화가득(366억\$) 산업이며 선복량 기준으로 세계 6위의 해운 강국이다.

또한, 조선산업은 세계 1위의 산업으로 전세계 발주잔량의 38.7%를 차지하고 있으며, 항만산업은 2008년도 부산항의 컨테이너처리량 1,342만TEU로 전세계 5위를 차지하는 등 해양산업은 우리나라의 중요한 기간산업이자 우리 경제의 성장동력으로서 확고한 뿌리를 내리고 있다.

한편, 한나라당 박상은 의원과 민주당 김성곤 의원은 3월4일 국회 귀빈식당에서 한국선주협회 이진방 회장 등 외항해운업계 CEO들과 결의문 채택에 따른 간담회와 기자회견을 갖고 정부와 금융권에서 해양산업을 적극 지원하여 줄 것을 촉구했다.

이날 간담회에서 결의안을 주도한 한나라당 박상은 의원(바다와 경제 국회포럼 대표)은 “우리 경제의 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 설명했다.

박 의원은 또 “작금의 글로벌 금융위기로 촉발된 우리나라 경제위기로 인하여 국가 기간산업의 하나이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해온 해양산업이 존폐기에 처해 있다”며, 해양산업 지원의 당위성을 역설했다.

이어 민주당 김성곤 의원은 “이번에 채택된 「국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안」은 미국발 서브프라임 모

기지 사태로 인한 금융마비와 그로 인한 무역경색으로, 그야말로 직격탄을 맞은 우리 해양산업을 이대로 방치해서는 안 되며 위기를 극복할 수 있도록 정부가 적극 나서줄 것을 촉구하는 내용을 담고 있다”며, 우리 경제의 성장동력인 해양산업의 위기극복을 위해 국회 차원에서 적극 지원하겠다고 밝혔다.

특히, 김 의원은 “우리 경제를 작동하는 원유를 비롯하여 철강원료인 철광석, 전기를 만드는 연료탄 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 수송되고 있는 현실을 고려할 때 해운은 그야말로 대한민국 경제의 대동맥 역할을 충실히 해내고 있다”고 강조하고, “이번 국회 결의안 채택을 계기로 해양산업에 대한 정부의 과감한 지원이 적기에 이루지고 위기에 처한 상황을 성공적으로 극복하여 국가경제를 이끌고 나가는 황소같은 산업으로 거듭나기를 바란다”고 말했다.

이에 이진방 한국선주협회장은 어려운 여건 속에서 해양산업 지원촉구 결의안을 채택해 준 국회의원들에게 감사의 뜻을 전하고 “금번 결의안 채택을 계기로 해양산업의 위기극복을 위한 국회 차원에서의 공감대 형성과 함께 큰 그림이 그려진 만큼, 조만간





세부방안이 모색될 것으로 기대한다”고 말했다.

이날 간담회에는 해운업계에서 이진방 회장을 비롯하여 장금상선 정태순 회장, 창명해운 이경재 사장, 진양해운 홍승두 사장, 한진해운 조용민 부사

장, STX팬오션 추성엽 부사장, 고려해운 이완섭 전무, SK해운 백석현 전무, 협회 김영무 전무 등이 참석했다.

## 국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안

▶ 주문 : 최근의 전세계적인 금융위기로부터 촉발된 금융경색으로 인하여 기업 도산 및 실업 증가가 연쇄적으로 발생하는 등 국민경제의 위기가 날로 심화되고 있음.

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

이에 18대 국회는 여야 아, 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 금융위기가 진정되는 시점까지 상환기간이 유연하게 조정되고 신규 운영자금이 조속히 지원될 수 있도록 금융권의 적극적인 협조와 즉각적인 조치를 촉구한다.
3. 대한민국 국회는 우리 국적선박의 혈값 해외매각 방지를 위한 선박투자 활성화 방안 마련에 정부가 확고한 지원의지를 즉각적으로 표명할 것을 촉구한다.

▶ 제언이유 : 해양산업은 해운을 비롯하여 항만, 철강, 조선, 조선기자재, 선박보험 및 금융 등 연관산업의 발전에 크게 이바지 하는 등 국가경제를 사실상 견인하는 국가 기간산업이며 2007년 매출은 약 100조원으로 국가경제의 한 축을 담당하고 있음.

또한 수출입 의존도가 높은 우리나라의 경우 수출입화물의 99.7%가 해상을 통해 수송되고 있으며, 원유와 연료탄, 철광석 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 반입하고 있음. 또 이와 더불어 지난해 우리 해양산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하는 등 국제수지개선에 기여함은 물론 국민경제발전에도 크게 이바지하는 등 해양산업은 명실공히 우리나라 국가경제를 지탱하는 산업이라고 할 수 있음.

그러나 작금의 글로벌 금융위기로 촉발된 우리나라 경제위기로 인하여 국가 기간산업의 하나이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해온 해양산업이 존폐기로에 처해 있음.

이에 우리경제의 중추산업인 해양산업에 대한 지원을 통하여 국가경제 위기극복은 물론 미래 성장동력으로 국민경제발전과 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있도록 육성할 것을 촉구하며 본 결의안을 제출함.

# 선주협회, 해양환경개선부담금 개선 국토해양부에 건의 단일사고에 대한 높은 보상금 규정으로 선주부담 가중

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 해양환경관리법 시행령 개정안에 대한 검토의견을 국토해양부에 제출하고, 해양환경개선부담금 제도를 개선하여 줄 것을 요청했다.

최근 글로벌 금융위기로 해상수송 수요가 급격히 감소함에 따라 해운기업들이 채산성 악화로 많은 어려움을 겪고 있는데도 불구하고, 해양오염과 관련하여 기존 국내외 선주책임법규가 많은데다 단일 사고에 대한 천문학적인 보상금 지급규정 등으로 선주들의 부담이 크게 가중되고 있다.

현재 시행중인 해양오염관련 국내외 선주책임관련 법규를 보면, △200톤 이상 산적유류를 운송하는 선주로 하여금 보장계약 체결을 의무화(유류오염 손해배상보장법 제14조)하여 선주책임보험에 가입토록 함은 물론 △해양환경관리법 제69조에 의거하여 유조선 100톤, 일반화물선 1만톤 이상 선박은 방제분담금을 납부해야 한다. 이 분담금은 연간 약 150억원 정도로 선사와 정유사 등이 납부하고 있다.

또 △유류오염손해배상보장법 제4조(손해배상 책임) 규정에 따라 유류오염 사고가 발생하면 선주

가 손해배상을 해야하며 △해양환경관리법 제64조에 의거, 오염물질이 항만에 배출되는 경우 선주는 방제조치를 의무적으로 시행해야 한다.

이와함께 △해양환경관리법 제68조에 의거하여 방제의무자의 방제조치만으로 곤란할 경우 해경과 관계기관이 방제조치를 취하도록 하고 있는데, 이때 해경 등 행정기관의 방제비용을 선주들이 부담해야 하고 △해양환경관리법 제80조의 규정에 따라 해양오염사고를 일으킨 선박 또는 해양시설 소유자는 해양오염 영향조사에 소요되는 비용을 부담해야 한다.

그리고 △해양환경관리법 제126조(해양오염 배출에 따른 형사책임)에 의거하여 선박 또는 해양시설에서 관련법을 위반하여 기름을 배출한 자는 5년 이하의 징역 및 5,000만원 이하의 벌금에 처해지며 △단일 사고에 대해 천문학적 보상금 지급규정으로 인해 선주들이 이중 삼중의 부담을 감수해야 한다.

정부의 개정법안에 규정된 유출량별 부담금을 들여다보면, △유출량이 1,000kl일때 34억원의 부담금을 납부해야 하며 △5만kl 유출시 457억원 △35만kl 유출시 3,044억원의 부담금을 부담해야 한다.

이에 따라 협회는 검토의견을 통해 이 같은 천문학적인 부담금이 원안대로 법제화될 경우 선주들은 위험회피를 위한 보험 가입이 불가피하고 이는 곧 운임인상 등으로 화주들에게 전가되어 국가경제에 연쇄적으로 악영향을 끼칠 것이라고 강조하고, 정부의 정책적인 배려를 요청했다.

[국토해양부와 한국선주협회안에 의한 부담금 산정 기준 비교]

구 분	선주협회(안) (100원/ℓ )	국토해양부(안) (1,760원/ℓ )	차 액
1,000kl	1.9억원	34.4억원	32.5억원
10,000kl	6.3억원	112.1억원	105.8억원
100,000kl	50.4억원	888.2억원	837.8억원
200,000kl	99.4억원	1,750.6억원	1,651.2억원
350,000kl	172.9억원	3,044.2억원	2,871.3억원





국토해양부 개정안		선주협회 의견	
(별표 3의3) 단위당 부과금액		(별표 3의3) 단위당 부과금액	
오염물질	부과금액	오염물질	부과금액
기름	1760원/리터	기름	100원/리터

특히 협회는 해양환경개선부담금 규정 폐지가 여의치 않을 경우 동제도가 폐지될 때까지 한시적으로 불가피한 사고로 인한 기름의 유출시 해양환경개선부담금 부과대상에서 제외시켜 줄 것을 강력히 건의했다.

협회는 또 해양사고 중 2척 이상의 선박이 충돌 및 접촉 등으로 인한 기름 유출시 유출선박에만 일방적으로 부담금을 부과하는 것은 불합리하다고 밝히고 충돌 및 접촉사고의 경우 법원의 최종판결 결과 두 당사자의 과실 책임에 따라 균등하게 부담금을 부과토록 관련조항을 개선하여 주도록 요청했다.

이밖에도 협회는 기존의 보상체계가 있는 점을 고려하여 기업의 최대부담액을 제한하여 예측가능하고 안정적인 경영이 가능토록 배려하는 것이 중요하다고 강조하고, 부담금은 사고예방적인 측면이지 징벌을 위한 것이 아니므로 이러

한 목적달성에 부합토록 최대 200억원이 넘지 않도록 부담금 상한제를 도입하여 줄 것을 건의했다.

한편, 전국연안해운 사업자 일동은 최근 국토해양부에 탄원서를 제출하고 오염물질 유출은 고의성이 없어 부과목적에 배치됨은 물론, 불법행위는 부담금이 아니라 벌과금 형태로 부과함이 타당하며, 해양환경관리법시행령 개정안에 대한 내향해운 종사자들의 의견이 반영될 수 있도록 배려하여 줄 것을 촉구했다.

## 선협 이진방 회장, 해군참모총장에게 위문금 전달

이진방 한국선주협회장(대한해운 회장)은 3월4일 해적들로부터 우리 상선을 보호하기 위해 소말리아 해역에 파병되는 해군장병들의 장도를 격려하기 위해 해군본부를 예방, 정욱근 해군참모총장에게 위문금을 전달했다.

이 자리에서 이진방 회장은 소말리아 해역에 우리 군함을 파견하는 해군의 조치에 대해 감사의 뜻을 전하고 현지에 파병되는 우리 군함이 원활하게 작전을 수행할 수 있도록 지원을 아끼지 않겠다고 말했다.

이에 정욱근 참모총장은 이 회장에게 '소말리아 근해에서 해적을 퇴치하고 우리 선박을 안전하게 호송하기 위해 청해부대를 파병하게 되었다'며 파병 목적과 취지에 대해 상세히 설명하고, '우리나라가 해양강국으로 우뚝 설 수 있도록 함께 노력해 나가자'고 말했다.



# 대선수입 해운소득에 포함되도록 명확히 규정

## 재정경제부, 선협건의 수용하여 관련법령 개정

선박을 빌려주고 받는 대선수입의 해운소득 포함여부가 관련법령의 개정으로 명확하게 매듭지어졌다.

재정경제부는 최근 한국선주협회와 국토해양부의 관련법령 개정건의를 수용하여 조세특례제한법 시행령을 개정·공포했다.

이에 따라 외항해상운송활동의 범위에 해운법 제2조 4호에 따른 용선 및 대선이 포함됨으로써 대선수입의 해운소득 포함여부에 대한 해석을 둘러싼 논란이 일단락되었다.

대선수입이 해운소득에 포함되는지에 대한 의문은 지난 2007년 톤세제도의 내용을 충분히 이해하지 못한 모 회계법인이 국세청이 정기용선 또는 나용선의 경우 선박대선료 수입이 해운소득에 포함되는지 여부에 대해 질의하면서 제기되었다.

이 같은 질의에 대해 국세청은 대선수입이 해운소득에 해당되지 않는다고 회신함으로써 대선수입에 대한 논란이 일기 시작했다.

이에 협회는 국적외항선사 실무부서장들이 참석한 가운데 수차례에 걸쳐 대책회의를 갖고 협의한 뒤 2008년 9월에 질의 회신내용을 재검토하여 줄 것을 국세청에 건의했다.

하지만, 국세청은 정기용선의 경우 해운소득에 포함되나 나용선 대선소득은 비해운소득에 해당되는 것으로 잠정 해석했다. 조세특례제한법 제2조 3항 및 표준산업분류에 따른 기준으로 해석했다.

특히, 국세청은 ‘해운기업에 대한 법인세 과세표준계산특례업무처리지침’(2005년12월) 상에서도 해운소득 범위 중 외항해상운송활동으로 인한 소득에 운임 등이 명시되었지만, 대선소득에 대해서는 별도로 규정되어 있지 않고 오히려 선박대여업을 비해운소득으로 예시하고 있어 비해운소득으로 해석할 수밖에 없다는 입장이었다.

이와 관련하여 협회는 국세청에 제출한 건의서를 통해 ‘해상화물운송활동의 범위’가 용대선을 포함하여 해운법에 근거를 두고 있으며, 해운법규상 용선을 나용선과 용선으로 구분하지 않고 있다고 밝히고 조특법, 해운법, 톤세지침 등에서도 해운소득에 대선수입이 포함되도록 규정되어 있다며, 해석상의 재검토를 요청했다.

이와 함께 협회는 국토해양부에 이 문제를 해결하여 줄 것을 요청했으며, 국토해양부는 재정경제부에 대선수입에 대한 정의규정을 명확히하여 줄 것을 협조요청함에 따라 재정경제부는 2월4일 조세특례제한법시행령을 개정공포, 대선소득에 대한 정의를 명확히 했다.

또한, 톤세적용 연도의 선택규정도 완화됐다. 외항해상운송사업을 등록한 일자가 속하는 사업년도부터 톤세를 적용하는 규정이(현행 시행령 제104조의8 ⑥항) 삭제되었다. 이에 따라 해운업 등록 후 톤세 적격요건을 갖춘 연도에 선택적으로 톤세를 신청할 수 있게 되었다.

## 전국해양산업총연합회 선원 선상투표제 도입촉구 국회의장, 여·야 대표와 원내대표 등에 건의



전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 2월24일 김형오 국회의장을 비롯하여 한나라당 박희태 대표와 홍준표 원내대표, 민주당 정세균 대표와 원혜영 원내대표에게 선원 선상투표제 도입을 강력히 건의했다.

총연합회는 건의를 통해 해방이후 64년, 대한민국 정부수립 61년 동안 우리 선원들이 국민으로서의 의무를 충실히 이행했음에도 불구하고 바다에서 배를 타고 있다는 이유만으로 헌법으로 보장되어 있는 국민의 기본권인 참정권을 행사할 수 없었으며, 선원들이 선상에서 투표할 수 있도록 제도를 개선하여 줄 것을 요청했다.

특히, 총연합회는 선원들에 대한 참정권 배제는 대한민국 국민으로서 세금과 각종 사회보험료를 납부함으로써 국민의 의무를 성실히 이행하고 있는 선원들에게 실망과 좌절감을 안겨준은 물론 국민의 기본권을 제한하는 부당한 사례임을 거듭 강조했다.

총연합회는 또 선원들은 외화획득에 실질적으로 기여하는 경제적인 기여뿐만 아니라 우리나라 수출입화물의 99.7%를 수송하는 해운산업의 양대축의 하나로써 우리나라 경제를 지탱하는 중요한 기둥이라고 밝히고, 국회차원에서의 결단을 촉구했다.

총연합회는 일부에서 우려하는 비밀투표의 훼손, 특정인에 의한 투표강요 행위 등은 선상의 생활을 전혀 모르는 상황에서 나온 것이며, 선원이기 이전에, 우수한 교육을 받아 상위그룹에 속하는 대한민국 국민인 선원들의 직업을 모독하는 중대한 오류라고 지적했다.

총연합회측은 “우리나라의 국민이며 경제의 중요한 한 축인 선원들이 단지 선상투표 실시에 따르는 절차상의 기술적인 어려움 때문에 투표를 할 수 없다는 것은 주변적인 상황이 본질을 왜곡하는 사례”라고 강조하고 “단지 시행 절차상의 어려움을 빌미로 이를 계속 지연시키는 것은 설득력이 없다”고 말했다.

한편, 미국, 뉴질랜드 등 해양선진국은 물론, 이웃나라인 일본에서도 이미 선상투표제가 시행되고 있다. 일본의 경우 선박에서 팩시밀리를 이용한 투표를 이미 2000년부터 도입하여 시행하고 있는데 단 한번도 비밀보장의 문제가 제기된 적이 없는 것으로 알려졌다.

또한, 국제운수노동조합(International Transport Workers' Unions)등 국제선원단체에서도 한국의 선상투표 문제에 지대한 관심을 보이고 있는데, 선상투표제 도입은 선원강국으로서의 위상을 드높이는 동시에 소수와 다양성을 존중하는 선진국으로 평가받는 계기가 될 것으로 기대되고 있다.

전국해양산업총연합회는 해양산업의 대국민 이미지 개선과 위상제고, 해양산업의 동반발전을 통한 국가경제 기여, 해양산업의 노사평화 정착을 목적으로 2008년 11월10일 설립된 단체로서 우리나라 해양산업 분야 35개단체를 회원으로 하고 있으며 총 종사자 45만명에 연간 42조원의 매출을 기록하고 있다.



# 해운시황 폭락으로 Rule B Attachment (규칙 B 압류) 급증

## 김병수 변호사, 최근 미국연방법원의 판례 등 소개



김병수 변호사 (파트너)  
Charles S. Donovan  
Elizabeth Rotenberg-Schwartz  
skim@sheppardmullin.com  
(212) 332-3861 (뉴욕)

글로벌 금융위기의 여파로 실물경제가 침체되면서 해운수요가 급격히 감소함에 따라 선사들의 재산성이 극도로 악화되어 용선료 지급지연사례가 급증, 선사들간에 선박이나 유동성에 대한 압류 소송사례가 크게 늘고 있다. 이와 관련하여 뉴욕에서 변호사로 활약하는 김병수씨가 최근 미국연방법원의 판례 등을 소개하는 e-mail을 우리 협회로 보내왔다.

Sheppard, Mullin, Richter & Hampton LLP  
Sheppard, Mullin, Richter & Hampton LLP는 뉴욕, 워싱턴 D.C., 캘리포니아와 중국 상하이에 사무실을 갖추고 있는 변호사 약 600여명의 법률회사로서, 한국 기업과 금융 기관에 전문적인 법률 상담을 제공하고 있다.

본 논고는 김병수 변호사, Charles S. Donovan 변호사 및 Elizabeth Rotenberg-Schwartz 변호사의 공저이다.

### ▶ 최근 미국 연방법원의 판례

해운업체간의 국제거래는 대부분 미국 통화로 이루어지며 통상 뉴욕 금융결제원(New York Clearing House)을 통해 이루어지는 관계로 Rule B Attachment (규칙 B 압류)는 현재 미국 맨해튼 소재 연방 뉴욕남부지방법원 (United States District Court for the Southern District of New York)에 신규로 접수되는 소송사건의 약 30%를 차지하고 있다.

올해 2월초에 결정된 Cala Rosa v. Sucre et Denrees Group 판례에서 연방 뉴욕남부지방법원은 전자자금이체(EFT)에 대한 Rule B Attachment는 동 전자자금이체가 이루어지는 정확한 시점에 Rule B Attachment의 집행서류가 관련은행에 송달된 경우에 한해서만 유효하다고 결정하였다.

동 판례에서 법원은 과거와는 전혀 다른 결정을 함으로써 향후 전자자금이체(EFT)에 대한 Rule B Attachment의 유효성에 큰 의문을 제기하였다. 본 논고에서는 동 판례를 계기로 Rule B Attachment에 대한 대응방안을 간략히 살펴본다.

### ▶ Rule B Attachment (규칙 B 압류)

연방 민사소송규칙(Federal Rules of Civil Procedure)의 해상법 관련규정 중의 하나인 Rule B에 따라 원고는 아직 재판이나 중재에 따라 판정



이 나지 않은 해상 무역 클레임에 대하여 담보를 확보할 수 있다.

Rule B Attachment는 피고가 해당 관할구역 내에 소재하고 있지 않거나 해당 관할구역에서 피고를 찾을 수 없을 경우에 소송을 심리 중인 법원 또는 피고의 자산이 소재하고 있는 관할 법원에 신청할 수 있다.

Rule B를 통해 압류할 수 있는 자산에는 피고의 선박과 은행 계좌, 화물 또는 용선계약을 한 선박의 병커 연료 등이 있다.

그리고 관련된 클레임이 해상무역과 관련한 불법 행위 또는 계약에서 발생하는 클레임인 한, 해당 법원의 재판관할지역과 특정한 관련은 없어도 된다.

또한, 클레임을 제기한 청구인(원고)은 상대방에게 사전 통보를 하지 않고도 일방적으로 Rule B Attachment를 얻을 수 있다.

한 예로 Winter Storm Shipping, Ltd. v. TPI의 소송에서 연방 제 2 항소 순회 법원(United States Court of Appeals for the Second Circuit)은 법

원에서 Rule B Attachment 집행 명령을 받아 은행에 통보하여 사실상 전 세계의 미국 달러화 이동을 처리하는 맨해튼 소재 뉴욕 금융결제원(New York Clearing House) 등 중계 은행이 맡고 있는 전자자금이체(EFT)를 차단하고 압류할 수 있다고 판결하였다.

Winter Storm Shipping, Ltd.에서처럼 통보를 받은 은행들은 자금의 입출금을 감시하고 원고(청구자)를 대신하여 피고한테서 송금 받거나 피고가 송금한 자금을 압류한다.

결과적으로 Rule B Attachment는 미국 내 자산을 보유하고 있는 기업들에게 큰 타격을 줄 수 있다. 대부분의 민사소송에서는 판결에 도움이 되는 담보를 얻기 위해서 당사자는 엄격한 절차 요건 및 법률적 요건을 충족시켜야 하고, 오랜 시간의 소송을 거친 후에야 판결을 획득하여 피고의 자산을 압류하는 절차를 거친다.

하지만, Rule B Attachment를 신청한 원고는 소송을 제기한 후 바로 자산을 압류할 수 있다.

#### [Rule B Attachment 주요 내용 요약표]

구분	내용
전제조건	피고가 해당 관할구역 내에 소재하고 있지 않거나 또는 해당 관할구역에서 피고를 찾을 수 없을 경우
클레임의 유형	해상무역과 관련한 불법행위 또는 계약상의 클레임
관할 법원	소송을 심리 중인 법원 또는 피고의 자산이 소재하고 있는 관할 법원 관련된 클레임이 상기 해상무역과 관련한 불법행위 또는 계약상의 클레임인 한, 동 법원 (또는 미국)의 재판관할지역과 특정한 관련은 없어도 됨
압류 가능 자산	선박, 은행계좌, 화물 및 선박연료 등 압류의 효과압류된 자산의 이동, 판매 및 기타 담보
압류의 효과	압류된 자산의 이동, 판매 및 기타 담보 제공 금지
상대방에의 사전 통보	필요하지 않음

비록 자산의 소유권은 계속 피고에게 있지만 피고는 이 자산을 그 지역에서 이동하거나 판매하거나 또는 기타 담보제공을 할 수가 없다.

결과적으로 당해 회사는 자사 선박이나 자금이 압류 상태에 있으므로, 소송에 직접 참여하기 수주일 전부터 지속적인 상거래나 자금결제에 지장을 받게 된다.

## ▶ Rule B Attachment에의 대응방안

### [ Rule B Attachment의 무효화 ]

원고가 Rule B Attachment를 획득한 경우 피고는 즉각적인 청문회 개최를 요청할 권리가 있으며 이 때 원고는 압류를 취소해서는 안 되는 이유를 증명해야 할 책임이 있다.

Rule B Attachment는 법원 관할 구역에 없는 피고에 대해서만 주장할 수 있다.

따라서, 법원 관할 구역 내에 피고가 있음을 보여줘야만 Rule B Attachment를 무효화할 수 있다. 이것은 피고가 그 지역이나 인근 지역 (예를 들면, 원고가 뉴욕에서 압류를 했을 경우 뉴저지에 있는 사무실)에서 상당한 상업 활동을 수행하는 등 그 지역의 활동에 관여된 것과 법률소장 접수를 담당한 대리인이 있음을 보여야 한다.

또한, 원고가 최종 판결이나 중재 결정에 대비한 충분한 담보를 확보한 경우 압류가 무효가 될 수 있다.

### [ Rule B Attachment의 사전차단 ]

**미국내 사업등록** : 최근의 판례법에 비추어 보았

을 때, 관련 회사에서는 압류가 염려되는 미국내 특정 주에 사업 등록을 하고 법률소장 접수를 위한 대리인을 임명함으로써 사전에 Rule B Attachment를 차단할 수 있다. 이것은 간단한 절차이지만 영향력은 광범위하다.

다만, 특정 주에 사업 등록을 함으로써 동 회사는 동 주내 모든 종류의 소송에 당사자가 될 수 있다.

**파산신청의 경우** : Rule B Attachment를 적용하기 전 또는 후에, 파산신청을 한 회사는 압류를 피할 수 있다. 이것은 미국 내에서 파산 신청을 하든 기타 국가에서 파산 신청을 하든 마찬가지이다. 다른 국가에서 파산 신청을 한 경우 미국 파산법 15조에 따라 국외의 파산 절차를 미국 파산 법원이 인정하여 Rule B Attachment를 무효화함으로써 채무자의 자산을 보호할 수 있는 수단을 제공한다.

### [ 규칙 E(7)에 따른 “Claw-back” (환수) ]

피고가 Rule B Attachment에 대한 담보물을 제공한 경우 피고가 동일한 “거래 또는 사건”의 반소 (Counterclaim)를 제기하면 원고에게 별도의 담보물을 제공하도록 법원에 요청할 수 있다.

이러한 요청으로 인해 압류가 무효화되지는 않으나, 피고가 승소할 경우 이 요청은 최소한 원고로부터의 자산 환수 가능성을 제공해 준다. Rule E(7)에 따른 법원의 명령이 있는 후에 담보물을 압류하고 있는 원고가 담보물을 공탁하지 못하면 일반적으로 법원에서는 원고의 압류를 무효화한다.

# 지난 2008년 세계해운시장 천당과 지옥 동시에 경험 미국발 금융위기 전세계로 확산되면서 해운 직격탄

지난 2008년은 글로벌 금융위기에 의한 악재가 해운시장에 그대로 반영된 한 해였다. 지난해 9월15일 리먼브러더스 파산신청을 계기로 시작된 미국발 금융위기가 급속도로 실물경제로 전이되면서 세계교역량이 급격히 감소하면서 세계해운시장은 벼랑 끝으로 추락했다. 다음은 Lloyd's Shipping Economist 2월호 '통계로 본 2008년 해운시황 회고'를 정리한 것이다. (편집자 주)

2003년 이후 해운시장, 특히 건화물시장과 컨테이너시장에서의 거품은 2008년 하반기에 터지고 말았다.

2008년 기록적인 실적으로 말미암아 유조선시장은 그나마 호시절(다른 부문들에 비해)을 더 길게 향유하였지만, 원유에 대한 수요감소 및 OPEC 회원국의 감산 등에 의해 2009년 유조선시장 전망은 밝지만은 않다.

자동차전용선부문과 같은 틈새시장 또한 세계경제에 침체에 의해 악영향을 받았다. 이같은 기획물은 2008년부터 2009년 초까지의 해운시장에서의 주요 동향을 살펴보기 위해 편집되었다.

## ▶ 전세계 상선대 동향

Lloyd's MIU(Marine Intelligence Unit)의 통계

에 의하면, 2008년 1월부터 2009년 1월까지 12개월간 전세계 건화물선 선복량은 전년 같은기간 대비 약 6.6% 증가한 4억1,500만DWT이었다.

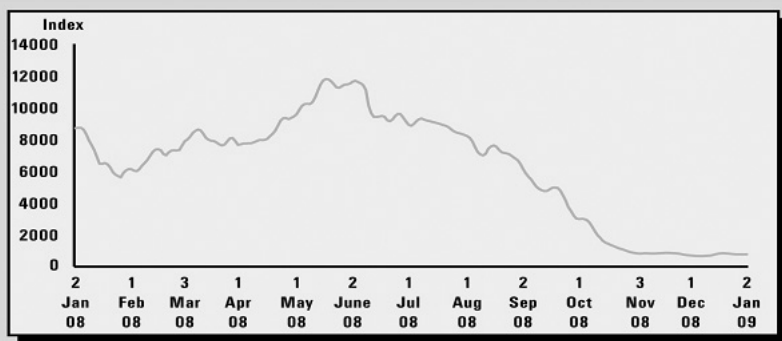
하지만, 선종별로 현저한 차이가 존재한다. 케이프사이즈와 핸드사이즈 부문에 있어서 약 3%의 증가율을 기록하였다. 사실상 이러한 선복량 증가율은 지난해 같은 기간대비 각 선종별로 비슷한 양상을 보였다.

전반적인 유조선 선대는 지난 12개월 동안 건화물선 선대보다 8.4% 증가하여 4억1,800만DWT에 이른다. 이는 단일선체유조선의 교체를 위한 조기 건조계약을 반영한 수치이다. 석유제품선 및 석유/화학 제품선 부문에 있어서 2008년 한해동안 두 자리 수의 증가율을 기록하였다.

이같은 신장세는 지난 2007년 보다 훨씬 큰 폭의 증가율이다. 화학제품 전용선의 경우 거의 증가하지 않았다. 원유선 선대의 경우 2007년도 6% 하락하였고, 2008년 또한 6% 정도 하락하였다.

『Containerisation International』 통계에 따르면, 컨테이너선 선복량(container capacity)의 경

BDI Jan 08-Jan 09



Source: Baltic Exchange

우 2008년 한해동안 전년대비 거의 12% 증가하였다. 더군다나 대형선박이 시장에 쏟아져 나왔다. 이에 따라 소석률이 떨어졌다.

### ▶ 요동쳤던 부정기시장

급격한 경제활동 침체 및 자금 조달상의 어려움을 이유로 해서 주요 건화물에 대한 수요가 급락하고, 가격 또한 곤두박질 쳤다. 철강업체들은 생산량을 줄였으며, 재고량 또한 줄이고 있다.

상당한 양의 철광석을 자국 항만에 쌓아 두었던 중국은 추가 철광석에 대한 계약을 보류하였고 더 낮은 가격으로 철광석을 도입하기 위해 자원대기업들과 재협상을 벌였다. 이는 건화물선 시장에 심각한 타격을 끼쳐 철광석 운송수요의 급감한 감소를 야기시켰다. 철광석 수송량이 거의 1/3수준까지 떨어졌다.

2008년 말 모든 해운관련 컨퍼런스의 발표자료에는 2008년 하반기 BDI 지수의 급락을 보여주고 있다. 일반 경제보고서에서도 BDI 지수를 경제지표로 사용하여 세계경제 활동의 침체를 보고하였다.

BDI 지수는 8,702 포인트로 2008년을 시작하였다. 12개월이 지난 현재 BDI 지수는 773 포인트로 91% 떨어졌다. 2008년 5월 1만1793(연초보다

35.5% 증가) 포인트로 최고치를 갱신한 후, 2008년 말 동 지수가 보험세에 들어가기 전까지 최고 94% 떨어졌다.

2008년 12월 건화물선 시장의 급격한 붕괴에도 불구하고, 2007년 동 시장의 강세에 따라 2008년 총수입은 대체적으로 전년대비 약간 감소하였다. 실상 건화물선 시장에서의 총수입을 액면으로만 생각해 볼 때 2008년은 또 다른 호황기였던 것처럼 보인다.

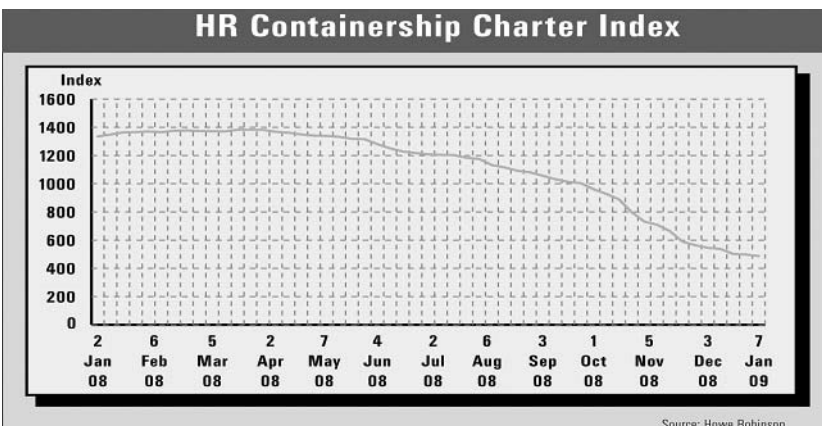
2008년 한 해 동안 케이프사이즈급 스왑용선에 의한 기간용선 수입 총합계는 2007년도 총합계보다 약 12% 떨어졌으며, 여전히 일일 10만달러에 이른다. 파나마스와 수프라맥스 부문에서도 비슷한 양상을 보였다. 여름철에 최고치를 달성하였으나 연말 급격한 붕괴되었다.

### ▶ 2008년 평균으로는 호황

이러한 예외적인 변동성은 통계적으로 봤을 때, 2008년을 한 마디로 요약할 수 없게 한다. 이러한 롤러코스트 장세는 그대로 기간용선료에 반영되었다.

2009년 1월 케이프사이즈급 선박의 기간용선료를 별표에서 확인 할 수 있듯이, 2008년 1월 기간용선료와 비교해 보았을 때 82% 떨어진 것을 알 수 있다. 마찬가지로 수프라맥스급 선박의 기간용선료도 비슷한 양상을 보였다.

하지만 4개 주요 교역항로에서 평균 건화물선박의 기간용선료는 2008년 7월 23만달러를 기록하였으나, 10월 4만달러까지 떨어지고 12월에는 5,000달러를 하회하였다.





## 12m timecharter rate Jan 2009 v. Jan 2008 (,000/day)

Type	Jan 2009	Jan 2008	% change
Dry bulk			
Capesize	21	117.5	-82
Supramax	10	53	-81
Tanker			
VLCC	52	67.5	-23
Aframax	28	33	-15

Source: Clarksons/LSE

LSE(Lloyd's Shipping Economist)의 부정기용 선지수(Tramp Trip Charter Index) 자료에 따르면, 상기 패턴과 비슷한 양상을 보이는데 2007년 12월부터 2008년 12월까지 케이프사이즈지수가 94% 하락한 것을 확인할 수 있다. 그리고 모든 건화물선 지수는 거의 90%정도 하락하였다.

## ▶ 불과 5개월 용선료 98% 추락

짧은 시간 내 급격한 하락은 2008년 하반기에 경제활동 침체와 국제교역 성장의 감소를 의미한다. 이는 여름철 건화물 시장 지수가 최고점에 다다를 수 있게 했던 요인에 대한 역효과가 부분적으로 작용했다는 것을 의미하였다.

특히, 중국의 철광석에 대한 거대수요는 제한적인 선복량 증가와 맞물렸다. 적하항에서의 체선문제가 시장균형을 더욱 강화(tighten)하였고, 기간용선에 대한 수요를 충족시키기 위한 선복량을 증가시켜 spot availability가 감소했다. 이러한 용선료의 고공행진으로 일부 선주들은 더 많은 수익을 얻어 내기 위해 단일선체 유조선을 벌크선으로 개조하였다.

해운수요가 강하지 않으며 동시에 해운호황기로 인해 신조발주량을 증가시켜 벌크선 선복량 공급이 증가하였다면, 불안정한 상황이 발생할 개연성이 높다. 이러한 상황은 선복과잉 현상과 더불어 2010

년 예상되는 해운경기 사이클에 의한 불황으로 2009년 연내 발생할 것으로 널리 예견되었다.

하지만, 글로벌 금융위기의 세계경제로의 전이속도, 고객수요 감소와 은행의 신용보증 취득문제 등에 대한 연쇄적인 파급효과로 시장

혼란이 초래되었으며 이로 인해 화물이동이 저해되었다.

해운수요 감소는 △시장균형을 흔들었고 △항만 내 적재화물을 소진하였으며 △빠른 속도로 선복량 과잉현상을 부추겼기 때문에 해운시장 민감도는 명백히 설명되었다. 아울러 선주들에게 손실을 감수할 것인지 또는 선박을 개선할 것인지 선택의 기로에 서게 만들었다.

한편, 빠른 해운수요의 회복기미가 거의 없는 가운데 2009년과 2010년 내내 새로운 선복량 공급 가속현상은 지속될 것이다. 2009년 한해동안 건화물선박 7,000만DWT가 인도될 예정이다.

만약, 노후선을 폐선하지 않는다면 현 전세계 건화물선대의 약 16%를 차지하는 수치다. 아울러 2010년에는 1억500만DWT가 인도될 예정이다. 향후 12개월 동안은 신조인도 스케줄 상 큰 변화가 있을 가능성은 없으나, 그 이후의 신조계약은 연기되거나 취소될 가능성이 높다.

## ▶ 기록적인 유조선 시장

수많은 전망치와는 달리, 2008년은 유조선시장의 실적 면에서 2004년의 호황기와 견줄 만큼 기록적인 한 해였다. 2008년 내내 이전과는 다른 양상의 유조선 운임추세를 보였다.

원유에 대한 수요가 감소세에 있었음에도 불구하고

고 2008년 7월 원유가는 배럴당 150달러까지 치솟았다. 물론 200달러까지 원유가 상승을 전망하기도 했었다. 그러한 전망은 원유가가 2008년 말 50달러를 하회하는 등 원유가의 급락으로 빚나간 것이었다.

OPEC은 생산량 할당제로 대응하였지만, 2009년 현재까지 대량감산은 단행하지 않았다. 2008년 평균 VLCC 용선수입은 일일 기준으로 9만1,000달러를 상회하였다. 이 수치는 2004년 일일 9만4,000달러에 약간 모자라는 것이다.

하지만 수에즈막스와 아프리카막스급 선박의 용선료는 2004년 9만4,000달러를 근소하게 초과하였다.

2008년에 보기 드문 현상이 발생한 까닭은 스팟 용선료가 중반기에 치솟았기 때문일 것이다. 원래는 동 시기에는 해운수요가 잠잠한 것이 정설이다. 과거 수년동안 중동에서 극동지역으로 수출되는 향로의 VLCC 용선료는 매년 4/4분기에 최고점을 기록하였다.

그러나, 2008년 7월 VLCC 평균 스팟용선료는 일일 기준으로 17만6,000달러로 급상승하였다. 1999년 이후 매년 최고 성수기는 11월과 2월 사이였다. 스팟시장에서 선박거래 위험을 감수했던 선주들은 충분한 대가를 거둬들였다.

하지만, 비록 유조선 시장이 2008년 말 건화물 시장의 급격한 붕괴를 답습하지 않았더라도 2008년 4/4분기에 원유에 대한 수요감소와 원유생산국의 감산에 의한 영향으로 그 결과가 나타나기 시작했다.

일반적인 계절적 상승요인 대신 평균 용선수입은 감소했지만 그 낙폭은 심하지 않았다. 2008년 말 VLCC 평균 스팟 수입(earnings)은 약 일일 기준으로 5만5,000달러로 하락하였다. 동 수치는 2007년 평균치와 비슷한 것이다.

## ▶ 금년 1월 VLCC 용선료 전월비 23% 하락

2009년 1월 기간용선료는 지난 12개월과 비교해 봤을 때 VLCC에서 23%가 하락하였고 아프리카막스급에서는 15% 하락하였다.

톤마일에 대한 수요가 증가하는 등 장거리수송(longer voyage)에 대한 추세가 계속되긴 했지만, 노후선들의 퇴출과 제한적인 신조인도 등 적당한 선에서의 선박량 증가로 인해 2008년 한해동안의 견고한 실적이 달성되었다.

원유구매자들이 낮은 원유가일 때 사재기를 목적으로 일부 선박량을 용선하여 저장고로 이용하고 있기 때문에 그러한 선박량이 선박 용대선 거래에서 제외되고 있지만 이러한 좋은 실적은 2009년에 달성될 가능성은 없어 보인다.

원유에 대한 수요감소와 감산은 원유수송에 대한 수요를 제한하고 있다. 하지만, 원유와 석유제품에 대한 장거리수송 추세는 계속될 것으로 전망되며, 이는 유조선 선박량에 대한 약간의 수요증가로 이어질 것이다.

Fearnley's는 2008년 1월부터 9월까지 원유운반선에 대한 톤마일 성장세는 'cargo tonnage' 성장세보다 훨씬 높았으며, 그 이유는 주요 수입업자들이 원유를 장거리 수출자로부터 공급받았기 때문이라고 지적했다.

이러한 추세는 2009년에도 지속될 것으로 기대된다. 왜냐하면 유조선시장에 있어서 교역패턴의 추세는 기본적인 원유수요보다 훨씬 큰 영향을 끼칠 수 있기 때문이다.

## ▶ 컨테이너 부문에서의 재앙

글로벌 경기침체로 인해 첫 번째로 타격을 받는 해운시장은 컨테이너 부문이다. 미국에서의 주택시장 위기와 소비자들의 수요감소로 인해 환태평양

교역량은 이미 2007년 말부터 감소하기 시작했다.

하지만, 컨테이너 정기선사들은 최소한 아시아-유럽항로에서의 해운수요 성장세가 견고할 것으로 상당히 낙관적으로 보았다. 시간이 흐를수록 유럽 국가들이 급격한 수요감소로 인해 치명타를 입었기 때문에 그러한 희망은 물거품이 되었다.

이는 운임 붕괴를 초래하였고, 선박운항자들은 취항항로를 취소하거나 선박을 계류하는 등 시장균형을 맞추기 위한 특단의 조치를 취하였다. 1TEU 당 2,000달러를 상회하였던 아시아-유럽항로에서의 운임은 2008년 말 500달러 이하로 급격히 하락하였다.

건화물시장과 관련하여 이러한 수요감소는 선복량이 크게 증가하고 있는 시점에서 발생하였고, 향후 2년 또는 3년내 대형선박이 인도예정이어서 상황을 더 나쁘게 만들 것이다.

선박운항자들은 용선을 중단했고 대선선박을 선주에게 인도하거나 용선선박을 재용선하려고 달려들었다.

『Howe Robinson 컨테이너선용선지수(Container Charter Index)』에 따르면, 2008년 하반기에 용선료가 급격히 하락하였다. 2008년 초 몇주간은 동 지수가 약 3.5%로 약간 상승하였고 3월말에는 1,383으로 최고점을 찍었다.

그러나, 여름부터 빠르게 하락하였다. 2008년 말 동 지수는 3월 최고점 대비 약 65% 떨어졌다. 이로 인해 운임은 운항비를 밑돌았다. 그리고 시황의 개선조짐은 없었으며 선박운항자들은 서비스 중인 선

복을 지속적으로 감소시켜 나갔다.

## ▶ LNG 시장

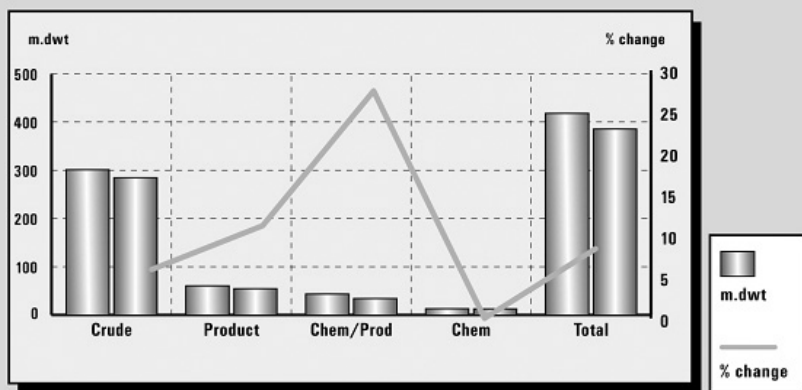
소규모 틈새시장 또한 광범위한 경제파급 효과를 빚겨갈 순 없었다. 자금조달 상의 한계와 기술부족을 이유로 LNG 프로젝트들이 지연되었고, 이로 인해 당해 프로젝트들에 참여하기로 되어 있었던 신조선들이 시장에 쏟아져 나왔다.

이는, 선복과잉현상을 유발시켰고 상당기간 동안 계선할 수밖에 없었고 간간히 단발성 LNG 수송에만 이용되었다. 상기시장 상황으로 카타르로부터 수출되는 LNG만을 수송하기 위해 건조된 'Q-flex carriers'라는 신조어까지 탄생했다. 따라서 용선료도 하락하였다.

## ▶ 선박가치 하락

선박의 자산가치는 수입의 갑작스런 변화와 건화물선 시장전망을 반영하였다. 선박가액을 정확히 매길 수 없기 때문에 일정기간 동안 중고선 거래가 중단되었다. 2008년 말 몇 건의 거래가 있었고 동시에 시장 안정성이 어느 정도 확보될 무렵 선박가치는 급격히 하락하였다.

Tanker active fleet change Jan 09 v Jan 08



Source: Lloyd's MRU/LSE

선령 5년 선박에 대하여 Baltic Exchange가 사정한 결과, 케이프사이즈급 벌크선의 가치는 2008년 7월 최고 1억5,000만달러를 기록하였으나, 2008년 말 4,500만달러 선으로 1/3 수준이었다. 중고선 구매 또는 신조를 위해 거금을 이미 지불한 선주들에게 은행대출계약 관련문제가 발생했다.

계약잔량으로 조선소가 운영될 시간적 여유를 벌여놓기는 하였으나, 2008년 하반기 신조주문이 거의 없었기 때문에 신조계약 가격 또한 하락된 선박 가치를 반영하여 떨어지기 시작했다.

케이프사이즈급 신조가는 2009년 1월 초 전년 같은 기간 대비 평균 11% 하락하였다. 유조선 가치는 벌크선의 급격한 가치 하락을 경험하지는 않았다. 왜냐하면 2008년은 최고 실적을 낸 기록적인 한해였고 2008년 말 운임 또한 소폭 하락하였기 때문이다.

하지만, 선령 5년 선박에 대하여 Baltic Exchange가 사정한 결과, VLCC 적당 2008년 중반 최고 1억5,500만달러를 기록하였으나, 2008년 말 1억700만달러로 선가가 떨어졌다.

VLCC 신조가격은 2008년 말 약간 떨어지기 시작했지만 2008년 초와 2009년 초를 비교해 봤을 때, 사실상 별반 차이는 나지 않았다. 2008년 내내 VLCC 가격은 소폭 상승했다.

## ▶ 선박 폐선 가치

놀랄 것도 없이, 상당 수 선주들은 노후선 폐기를 위해 선박을 매도하였다. 이에 폐선가치도 동반 하락하였다.

해운관련시장에서의 추세가 그대로 반영된 듯, 선박폐선 시장 또한 2008년 내내 변혁을 경험하였다. 2008년 초반 폐선요율은 1dt당 700달러까지 올랐다. 하지만 선주들은 노후선을 폐선하지 않았다.

상황은 2008년 하반기 바뀌게 된다. 선주들이 더 이상 수익을 기대하지 않아 선박을 처분할 방도를 본격적으로 찾게 된다. 하지만 해철에 대한 수요가 하락하여 폐선시설에서는 200달러 중반의 요율을 제시하였다.

하지만, 노후선 소유선주는 선택의 여지가 없었고 특히 최후 항해를 마친 노후 벌크선이 빠르게 증가하였다. 이러한 현상은 2009년에도 계속될 것이다. 많은 컨테이너선 선주 또한 비슷한 상황에 처했다.

이전 세대의 선대, 즉 구식 컨테이너선들은 선가가 낮은 대형선박들과의 화물적취 경쟁에서 밀려나고 있었다. 2008년 한해동안 폐기된 선박량이 약 1,200만DWT에 달하였다. 2007년보다 두 배 이상의 실적이었으며 2003년 이후로 최대치였다. 동수치는 2009년 급격하게 상승할 것으로 예견된다.

## ▶ 운임선물시장

건화물선 시장의 급작스런 붕괴는 운임선물시장(Freight Forward)에서의 실패가 일부 원인으로 분석된다. 예전 해운시장의 침체기에는 운임선물시장이라는 존재가 없었다.

Newbuild prices – Change Jan 09 v. Jan 08 (\$m)			
Type	Jan 2009	Jan 2008	Change (%)
<b>Bulk</b>			
Capesize	86	97	-11.4
Supramax	40	48	-16.7
<b>Tanker</b>			
VLCC	148	147	0.5
Aframax	73	72.5	0.5

Source: Clarksons/LSE



2009년 8월 체결된 2008년 4/4분기 케 이프사이즈 운임선도 계약가는 일일 기준에서 16만2,500달러에 달했고, 파나마스급 평균 기간용선료는 일일 6만9,000달러, 수프라막스급은 5만5,000달러였다.

이는, 운임선도계약거래에 실물시장의 추세가 그대로 반영되었으나 선물거래시장의 예측 부족(the lack of any forecasting attributes of FFA trading)이라고 입증되는 셈이었다.

그러나, 일부 거래자간에 발생되었던 이러한 변화로 촉발된 거대손실은 Baltic Exchange가 불확실한 거래에 따른 채무불이행 위험을 줄이기 위해서 급격한 변화를 시작했다는 것을 의미한다.

### ▶ 조선소의 딜레마

2008년 상반기 동안 신조발주량이 늘어나기 시작했고 거의 6억DWT에 달했다. 이같은 발주량은 현존선의 절반을 초과하는 수치였다. 이러한 신조선은 2011년 이후에나 인도될 것이다.

동 신조발주량의 대부분이 실제적으로 건조를 시작도 안했으며, 자금조달 또한 원활하게 준비되지 않고 있으며 오직 1차 계약금만 지불된 상태였다. 게다가 일부 선사는 도크를 건설하지 않고 있었으며 토크건설을 위한 자금조달에 어려움을 겪고 있었다.

2008년 말 정확한 신조계약 취소 건수를 말할 수는 없지만 계약취소가 이미 발생했었다. 수백척이 신조 연기 또는 취소로 추정될 뿐이다. 2008년 1월

## Secondhand prices for 5yr old ships – change Jan 09 v. Jan 08 (\$m)

Bulk	Jan 2009	Jan 2008	Change (%)
Capesize	45.9	150	-69
Supramax	24.4	75	-67
<b>Tanker</b>			
VLCC	105.8	134.2	-22
Aframax	57	69.4	-18
Source: Baltic S&P Assessment/LSE			

부터 6월까지 일부 선주는 벌크선과 대형유조선 신조계약을 하였다.

그러나, 2008년 하반기부터 시장은 곤두박질쳤고 그들의 자신감은 사라지기 시작했다. 당시 유조선 신조발주 계약은 조금 있었지만, 벌크선 신조발주 계약은 즉각 철회되었다. 2008년은 모든 전망을 뒤엎는 해였다. 중국이 서구경제와 분리(decoupling)된다거나 해운수요가 상당히 증가할 것이라는 의견들은 틀렸다.

2008년 말 선주들은 신조인도를 취소, 연기 또는 재판매함으로써, 시장의 추세에 맞춰 어떻게 신조계약건을 처리해야 하는지 검토하기 시작했다. 하지만 선주가 할 수 있는 것은 별로 없다. 왜냐하면 이미 건조 단계에 들어갔거나 계약금 또는 중도금을 선 납부했기 때문이다.

현재 상황을 조속히 해결할 방도는 거의 없다. 이는 2009년과 2010년 상당한 선복량이 시장에 쏟아질 것이라는 것을 의미한다. 일부 국가에서는 최저점을 찍기 전에 이러한 상황을 해결할 복안을 가지고 있지만 해운수요에 대한 회복이 2010년까지는 어려울 것이라고 전망되고 있다.

일부 전문가들은 경제회복이 장기화 될 수 있다고 전망한다. 선주들은 2009년 또한 어려울 것으로 전망하고 대책을 수립해야 할 것이다.





## 글로벌스

물류업계 최초 ISO 27001 인증



글로벌스(대표 이광선)가 국내 물류업계 최초로 ISO 27001(국제 정보보호경영시스템) 인증을 획득했다.

이번 글로벌스가 획득한 ISO27001(국제정보보호경영시스템)인증은 정보보호관리체계 국제 표준 인증으로 기존 영국표준인(BS:British Standard) BS7799에서 승격된 정보보호 분야에서 가장 권위 있는 국제 정보보호 인증 제도이며 ▲정보보호정책 ▲통신/운영 ▲접근통제 ▲정보보호사고 대응 등 11개 영역, 133개 항목에 대해 엄격한 심사와 검증을 통해 수여하게 된 것이다.

글로벌스는 2월10일 강남구 역삼동 글로벌스 본사에서 인증대행기관인 BSI MS KOREA(영국표준협회)로부터 ISO27001 인증서를 수여받았다.

이날 행사에서 황선채 글로벌스 정보기술실장은 “국내 물류업계 최초로 세계적인 수준의 정보보안 체계를 갖추게 됨에 따라 향후 고객사의 정보 보안은 물론 글로벌 물류기업으로서 정보 신뢰성을 더욱 높이는 계기가 되었다”라고 밝혔다.

한편, 글로벌스는 매주 내부 보안정책 재정비 및 보안 위험 평가 등 보안체계를 강화하고 있으며, 항시적인 교육을 통해 임직원의 보안의식과 실천을 통해 정보보안 수준을 향상 시키고 있다고 덧붙였다.

## 삼부해운

케미컬 탱커 인수

케미컬 탱커 선사인 삼부해운이 8000톤급 케미컬 탱커 1척을 인도받는다.

삼부해운(대표 박진검)은 지난 2008년 정부의 선박현대화지원사업에 따라 총 건조자금 183억원중 정부자금 57억원을 지원받아 신조한 8,000톤급 케미컬 탱커를 2월16일 목포 녹봉조선에서 출항행사를 가졌다.

지난 1967년 국내 연안 케미컬 탱커 선사로 출발한 삼부해운은 1600~8000톤급 케미컬 탱커 9척을 보유한 국내 연안 및 동북아지역의 케미컬 탱커 전문선사로 이번에 8000톤급 케미컬 탱커 1척을 신조 추가함에 따라 선대가 10척으로 늘어나게 됐다.

한편 삼부해운이 8000톤급 케미컬 탱커 신조에 활용한 선박현대화지원사업은 자금력이 부족한 연안해운업체의 선박확보를 지원하기 위해 정부가 저리의 건조자금을 지원하는 사업으로 국내 조선소에서 건조되는 연안여객선이나 화물선이 대상이며 통상 5년거치 5년 상환조건으로 선박건조자금의 80%까지 저리로 용자가 지원되는 프로그램이다.

국토해양부는 올해 선박현대화지원사업으로 총 52억원의 예산을 확보했으며 3월중 한국산업은행을 통해 공고를 내고 사업자를 모집할 계획이다.

## SK해운

황규호 사장, 해양소년단 총재 취임

한국해양소년단연맹 신임 총재에 황규호 SK해운 사장이 추대됐다. 한국해양소년단연맹은 2월26일 2009년도 정기총회를 갖고 제14대 총재에 황규호 SK해운 사장을 만장일치로 추대하고, 이날 취임식을 가졌다.



황규호 신임총재는 현재 SK해운(주)의 대표이사직을 맡고 있으며, SK주식회사 CR전략실장 및 비서실장을 역임한 바 있다.

이날 황규호 한국해양소년단연맹 신임총

재는 취임사를 통해 "올해 초 연맹총재 권유를 받고 리더십을 발휘하는 능력이 뛰어난 사람을 요하는 자리인지라 고사를 한 적이 있으나, 이후 청소년 건전육성 설립 취지를 생각해 부족하나마 이같은 뜻에 함께 동참하기로 했다"면서, "그렇기 때문에 미래를 이끌어갈 청소년들에게 바다를 사랑하는 맘을 길러주고, 바다를 알게 하고, 바다에 대한 꿈을 심어주고 싶고, 이것이 또한 그들에게 있어 가장 귀중한 선물이라고 생각한다"고 말했다.

또한 황 총재는 "지난 30년간 한국해양소년단연맹이 이뤄놓은 많은 일들이 앞으로도 발전적으로 승화되길 희망한다"며, "아이들이 꿈을 키우는 데 있어 한국해양소년단연맹이 그 중추적인 역할을 할 수 있도록 모든 역량을 발휘할 것이며, 한마음으로 발전된 연맹의 모습을 보일 수 있도록 노력하겠다"고 말했다.

이에 현 극지연구진흥회의 윤덕순 회장은 "1985년 남극해협 일정을 완성하거나, 이어도 탐사를 성공적으로 하는 등으로 인해 해양 연구 발전에 도움이 되었으며, 1988년에 개최됐던 강산제 등을 통해 한국이 해양국가임을 대외에 널리 알릴 수 있게 됐다"며, 이는 개척과 도전정신의 결과서써 자부심을 느끼고 있으며, 새로이 선임된 황 총재 역시 학식과 경험이 많고 덕망이 있어 잘 운영해 나갈 것이라고 믿는다

며 격려했다.

한편 이 날 있었던 정기총회를 통해 2008년 사업 실적 및 결산서 승인을 진행했으며, 아울러 정관개정과 임원의 재선임 및 퇴임 승인도 이뤄졌다.

또한 청소년수련활동 인증제 개발, 월간 바다친구를 웹진 발간, 청소년호국수련활동, 수상구조원 및 래프팅안전지도자 연수, 요트학교, 수상레저사업 등을 주요내용으로 하는 2009년도 사업계획안을 발표하기도 했다.

한편 이날 정기총회를 통해 어렵게 모인 지방 연맹장들은 지난 1년간 이사회나 지방 연맹장 모임 등이 없었다며, 앞으로 연맹의 운영사항이나 애로사항, 그리고 건의사항 등을 나누는 모임을 1년에 한 번이라도 개최할 수 있는 자리를 마련해야 한다고 제의했다.

## STX팬오션

장기수송물량 잇단 확보

STX팬오션(대표 이종철)은 2월4일 한국전력의 발전자회사인 남동발전이 발주한 약 2,000만달리 규모의 장기운송계약(COA) 선사로 최종 선정됐다고 밝혔다.

이로써 STX팬오션은 연간 약 100만 톤의 유연탄을 인도네시아 및 러시아, 중국 등지에서 한국으로 3년간 수송하게 된다.

이에 앞서 STX팬오션은 지난해 11월 글로벌스와 15년간 총 2,000억 원 규모의 철광석 장기운송계약을 맺은 데 이어 12월말에는 20년간 연간 70만 톤 규모의 한국가스공사 LNG 수송사업 개시로 연간 2천만 달러, 총 4억 달러의 매출을 창출하는 등 단 3건으로 최장 20년간 총 1조 원어치 수송물량을

확보했다.

STX팬오션은 또 국내·외 우량하주와 총 100여건에 이르는 1년 이상 장기계약 물량을 확보하고 있으며, 이는 2008년 기준 한 해 매출에서 약 30% 정도 차지하면서 수익구조 안정화에 기여할 것으로 전했다.

STX팬오션 관계자는 "지난 9월 금융위기 이후부터 시작된 극심한 해운업계 불황에도 불구하고 장기수송 물량을 확보했다"면서 "향후 안정적 수익창출에 크게 기여할 뿐 아니라 초우량 선사로서 시장지배력을 더욱 강화하는 계기가 될 것"이라고 말했다.

한편, 이번 남동발전 유연탄 수송 입찰에는 STX팬오션 등 국내 선사 9곳을 포함해 일본 NYK코리아 등 일본 해운업체 2곳 등 총 11개사가 참여해 경쟁을 펼쳤으며, 국내 전략물자 수송을 놓고 국내 및 일본 선사간 대결이란 점에서 관심을 모은 바 있다.

## KSS해운

투명경영대상 수상



국내 대표적인 케미컬·가스 운반 선사인 KSS해운(대표 윤장희)이 투명경영대상을 수상했다. 한국

경영자총협회 등 경제5단체는 2월11일 조선회텔 그랜드볼룸에서 '제5회 투명경영대상' 시상식을 개최하고 KSS해운에게 우수상을 수여했다.

투명경영대상은 경제5단체가 공동으로 주관하는 상으로 매년 경영투명성·노사안정성·사회공헌성 등을 두루 겸비한 기업을 선정해 수여하고 있다. 올해는 금융위기로 촉발된 경제위기의 혹독한 한파로 인해 대기업들이 대거 탈락하고 유일하게 중소기업인 KSS해운 1개 업체만이 엄격한 심사기준을 통과해 우수상을 차지하게 됐다.

투명경영대상 심사위원은 "KSS해운의 우수상 수상은 중소기업으로 어려운 환경 하에서도 투명경영을 적극 실천한 모범업체라는 점에서 대상 못지 않게 높은 가치가 있다"고 평가했다.

KSS해운은 "깨끗한 기업을 만들어 다 함께 잘사는 사회를 만들자"는 창업정신으로 1969년 설립된 이래, 리베이트·밀수·사시(社是)·사내인맥·회계장부 조작이 없는 5無기업으로 "손해를 보더라도 원칙은 지킨다"는 원칙경영과 투명경영을 지속적으로 실천해 오고 있다.

특히 KSS해운은 창업주인 박종규 前회장이 일찍이 전문경영인 체제를 도입하였을 뿐만 아니라 창업 이래 종업원지주제를 지켜오고 있으며 윤리강령, 안전경영규약 및 KSS해운 안전품질경영시스템을 체계적으로 수립해 실행·유지해오고 있다는 점이 높은 평가를 받았다.

## 한진

부산-광양-인천 연안항로개설

(주)한진(대표 석태수)이 2월10일 군산~광양간 연안 컨테이너 정기항로 개설한데 이어 '부산-광



양-인천항'을 연계하는 연안해송서비스를 개시한다.

(주)한진은 최근 "부산항을 기점으로 인천항과 광양항간에 215TEU급(4000톤급) 정기 연안 컨테이너선 2척을 투입해 주 3회 왕복 운항할 계획"이라고 밝혔다.

올해부터 연안정기컨테이너선의 항비, 접안료, 정박료 등의 항만시설이용료가 감면된다.

한편 (주)한진은 이번 군산~광양간 신규항로 개설을 통해 군산항의 컨테이너 물동량 증대는 물론, 연간 140억원의 물류비 절감을 통한 전북지역 수출입 기업의 기업경쟁력 강화에도 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

## 한진해운

### 베트남에 전용터미널 확보

한진해운(대표 김영민)이 베트남 사이공뉴포트(SNP)와 2월4일 호치민시 SNP 본사에서 '한진해운 탄캉카이몹 전용터미널합작' 본 계약을 체결했다.

이날 서명식에는 한진해운 최건식 터미널 BU장(전무)을 비롯해 응웬 반 히엔(Nguyen Van Hien) 베트남 해군 참모총장 겸 SNP 회장, 마사카즈 야쿠시지(Masakazu Yakushiji) MOL 부사장, 토니 초우(Tony Chow) 완하이라인 사장이 참석했다.

베트남 바리아 붕파우성(Ba Ria-VungTau Province)에 위치할 이 터미널은 2개선석, 연간 약 115만TEU의 물량 처리를 목표로 2011년 1분기에 개장할 예정이다.

이번 본 계약 체결에 대해 한진해운 최건식 전무는 "아시아의 신흥시장인 베트남지역에 안정적인

선석 확보를 통해 물류비용 절감, 운항 정시성 제고에 따른 고객 서비스 향상 등 상당한 효과를 거둘 것으로 확신함과 동시에 향후 서남아 지역의 주요 허브 포트로서의 역할도 기대된다"고 말했다.

한진해운은 작년 9월 개장한 네덜란드 로테르담 전용터미널을 포함 현재 총 12개의 전용터미널(국내4개, 해외8개)을 운영하고 있으며, 올해 상반기 부산신항 개장과 함께 잭슨빌(Jacksonville), 스페인 알헤시라스 (Algeciras) 등 신규 터미널 건설 및 확보를 지속적으로 추진하고 있다.

## 현대상선

### 역대최고 트리플크라운 달성

현대상선(대표 김성만)이 연간 매출 8조 30억원, 영업이익 5,876억원, 당기순이익 7,036억원을 달성하는 사상 최대의 실적을 올렸다. 특히 매출, 영업이익, 당기순이익 3가지 모두 역대 최고의 트리플 크라운을 달성했다.

현대상선의 이번 실적을 지난해와 비교해 보면, 매출은 5조 919억원에 비해 57% 증가했으며, 영업이익은 3,142억원에 비해 87% 늘어났고, 당기순이익은 1,773억원에 비해 무려 297% 급증하는 '어닝 서프라이즈' 수준의 실적을 올렸다.

더욱이 현대상선의 이번 실적은 환율 변동에 따른 경영실적 왜곡을 방지하기 위해 2008년부터 개정한 기업회계기준을 적용했기 때문에 예년에 비해 보다 정확하고 실질적인 경영성과를 반영하고 있어 주목된다.

특히 지난해 4분기부터 미국경제 위기로 컨테이너선 부문과 벌크선 부문의 시황이 동반 악화돼 대부분의 해운선사들이 어려움을 겪고 있는데 반해,



현대상선은 불황기에도 수익을 낼 수 있는 최적의 포트폴리오 구성, 안정적인 수익을 올린 것으로 보인다. 특히 안정적인 수익을 올려주는 유조선, LNG선 그리고 전용선 부문이 전체 매출에 상당한 비중을 차지하고 있어 최고 실적을 달성했다는 평가다.

또 다른 강점은 리스크관리 체계이다. 특히 2008년과 같이 고유가 시대에 경쟁력을 확보하기 위해서 저비용 고효율 체제를 사전에 확립해 놓은 것과 철저한 시장 분석으로 과열된 벌크선 부문에 보수적 투자를 한 것이 이번 사상최대의 수익을 올리는 데 주효한 것으로 알려졌다.

## 울산항만공사

### 인사발령

울산항만공사는 2월2일자로 임직원에 대한 인사이동을 단행했다. △경영기획팀장 1급 박만우→감사팀장, 2급 이현수→경영기획본부 선진화 TF팀장, △고객지원팀 2급 변양수→경영지원팀, △감사팀장 2급 이길연→고객지원팀, △통합민원센터 3급 김희경→감사팀, △감사팀 5급 지형도, 경영기획팀 5급 조성택→경영지원팀, △경영기획팀 4급 신광철, 4급 이루진→경영기획본부 선진화 TFT, △비상계획팀 3급 허영무, 5급 이지명→항만물류팀, △통합민원센터 4급 이은성, 6급 김순영, 경영기획팀 5급 이현교→항만운영본부 고객지원팀

## 한국국제해운대리점협회

### 이상복 국제해운대리점협회장 유임

한국국제해운대리점협회 이상복 회장(범주해운



대표이사)이 유임됐다.

한국국제해운대리점협회는 2월17일 프레지던트 호텔에서 '2009년도 정기총회'를 개최하고 이상복 회장의 유임을 결정했다. 유임 결정에 대해 이상복 회장은 "협회장의 가장 큰 책무중 하나가 능력있는 후임을 선임하는 일인데 그일을 제대로 해내지 못한 것 같아 송구스럽다. 앞으로 협회를 위해 열심히 일할 수 있는 후임을 양성하고 협회 발전을 위해 더욱 노력하겠다"고 간단히 소감을 밝혔다.

국제해운대리점협회는 이상복 회장의 유임을 결정하는 한편 19대 임원진을 새롭게 선출했다. 부회장에는 송종설 한국유니버설해운 사장, 박호건 동신선박 사장이 유임됐고 박태원 연합해운 사장이 새로 부회장에 선임됐다.

이사진은 18대 임원진에서 부회장을 지냈던 이순영 양명한국 이순영 사장이 회사 내부사정으로 이사로 변경됐고 나찬희 빅리프트 사장, 송해철 만해항운한국 전무가 각각 개인사정으로 이사직을 내렸다. 나 사장과 송 전무가 이사자리를 비움에 따라 장한암 협운해운 부사장과 한정기 피아이에코리아 전무가 이사로 신규 선임됐고 두우해운의 김영찬 사장 대신에 서계우 상무가 새로 이사에 선임됐다.





또한, 해운경기 위축으로 컨테이너 정기선사들이 어려움을 겪고 있는 가운데 한국국제해운대리점협회는 회원사들의 부담을 줄여주기 위해 회비를 최대 43%까지 인하하기로 했다.

협회는 총회에서 현재 7개 등급(A~F)인 회원사 등급을 4등급(A~D)으로 단순화하고 회비를 최대 43%에서 최소 10%까지 조정기로 했다.

한편 해운대리점협회는 또 지난해 해운경기위축에 따른 영업환경 악화와 유럽연합(EU)의 독점금지법 적용에 따른 일부회원사들의 탈퇴 요청 등에 따라 24개사가 제명처리됐다고 밝혔다.

[제19대 해운대리점협회 임원 현황] △명예회장 : 왕상은 협성해운 회장 △고문 : 이윤수 KCTC 부회장, 마상곤 협운해운 회장, 홍용찬 우성마리타임 회장 △회장 : 이상복 범주해운 사장 △부회장 : 박태원 연합해운 사장, 박호건 동신선박 사장, 송종설 ISS한국유니버설해운 사장 △이사 : 강관유 엠에씨코리아 사장, 김기훈 모락스마리타임 사장, 김정근 한국머스크 부사장, 서계우 두우해운 상무, 서상병 위동해운 부사장, 신용경 신성해운 전무, 신희철 캠티석유화학 사장, 이상직 흥아로지스틱스 사장, 이수철 신신서울 사장, 한정기 피아이엘코리아 전무

## 한국선급

오 회장 싱가포르 해운단체 등 방문

한국선급(KR, 회장 오공균)의 오공균 회장은 지난 2월11일과 12일 양일간 싱가포르 및 홍콩해운협회 등을 방문했다. 이번 방문은 국제선급연합회(IACS: International Association of Classification Societies) 의장 자격으로 이루어진 것으로서 IACS의

활동상을 알리고 아시아 해운협회와의 이해와 유대를 도모하기 위한 것이다.

싱가포르 및 홍콩 해운협회 방문한 오공균 회장은 "해운업계의 불황으로 선박안전, 조선품질, 해상환



경 보호는 심각한 도전을 맞고 있으나 해사업계는 이 힘든 시기를 견뎌낼 힘이 있음을 확신하며 IACS는 안전에 관한 어떠한 타협도 거부하며 책임을 다할 것"이라고 강한 의지를 피력했다.

또한 오회장은 GBS의 검증 절차, 산적화물선의 정의, 보호도장성능기준, 비손상복원성기준 국제해상고체산적화물코드, 협약에 대한 통일해석 등 IACS가 그동안 국제해사기구(IMO)의 '주요 기술 자문'으로서 기여한 부분을 강조했다.

## 한국해양대학교

인력양성사업 200억원 수주

해양강국을 선도해 온 한국해양대학교(총장 오거돈)가 올해 정부의 굵직한 해양인력양성사업을 잇따라 수주하는 등 우리나라 해양인력 양성 '메카'로 자리매김하고 있다.

한국해양대학교에 따르면 올해부터 추진할 사업으로 중소기업직업훈련컨소시엄사업 120억원, 자원개발특성화사업 50억원, 2단계 BK(두뇌한국)21사업 30억원 등 해양인력양성 사업비만 모두 200

역원을 따냈다. 해양인력양성사업비로는 전국 대학 중 최대 규모다.

이들 사업비는 대학 연구비와 학부생·대학원생의 장학금, 교수인력 확충, 실험기자재 구입 등에 집중 투자될 예정이어서 한국해양대의 교육환경이 한 단계 업그레이드될 것으로 전망된다.

한국해양대는 이 가운데 중소기업의 인력난 해소와 근로자의 기술훈련 활성화를 위한 노동부의 핵심 중점사업인 중소기업직업훈련컨소시엄사업을 통해 동남권 전략사업인 조선 및 조선기자재 분야 근로자의 기술수준을 크게 향상시키고, 이 사업을 위해 구축한 시설과 장비를 학생교육용으로도 활용할 계획이다.

한국해양대 부설 중소기업산학협력센터 오진석 교수는 “이 사업은 교육비 수입을 창출하고 대학발전에 실질적으로 기여할 수 있는 획기적인 사업”이라며 “진정한 산학협력의 대표적인 모델이 될 수 있도록 추진하겠다”고 말했다.

대학 측은 또 자원개발 관련 학과(학부) 육성을 위한 자원개발특성화사업을 통해 교육 인력 확충과 실험기자재 구입, 장학금 지급 등을 추진해 자원개발관련 학부생과 대학원생들의 교육환경을 한층 더 확충 개선해 나갈 방침이다.

이와 함께 한국해양대는 최근 교육과학기술부와 한국학술진흥재단이 발표한 2단계 BK21 사업에서 ‘핵심과학기술응용 및 학제간융합’ 분야와 ‘핵심인문사회’ 분야 등 2개 사업분야 사업단(팀)이 신규 지원대상으로 선정됐다. 이로써 한국해양대는 올해부터 2012년까지 4년간 30억8600만원을 지원받아 기존 1개 분야 사업팀을 포함 모두 3개 사업단(팀)이 사업을 수행한다.

한국해양대 산학협력단장 조종래 교수는 “심사가

갈수록 엄격해져 연구실적이 부진한 곳이 무더기 퇴출되고 있는 가운데 BK21 사업에서 2개 사업이 신규 선정됨으로써 한국해양대의 연구능력이 입증됐다”며 “앞으로 더욱 분발해 연구중심대학으로 거듭 나겠다”고 밝혔다.

## 한국해운조합

해상보험 협력사와 제휴 강화



한국해운조합(이사장 정유섭)은 손해보험 중개업체, 검정 및 정산업체와의 전략적 업무 제휴 강화를 위한 간담회를 가졌다.

이번 간담회는 조합의 해상보험 운영현황에 대해 설명하고, 상호 비전을 공유하는 한편 고객의 소리를 최일선에서 청취하고 있는 협력업체로부터 고객이 가장 필요로 하는 사항이 무엇인지를 파악하여 보험가입자에게 최상의 서비스를 제공할 수 있는 방안 마련을 위해 추진됐다.

이번 간담회는 지난 1월8일에는 중개업체들과, 2월5일에는 검정 및 정산업체를 각각 초청하여 개최됐다.

간담회에서는 조합 해상보험 소개, 208년도 주요 실적, 2009년도 사업 추진 방향 등에 대해 설명하고, 최상의 보상서비스 체계 구축을 위한 업무처리 매뉴얼, 해상보험관련 정보 및 의견을 교환하는 순서로 진행됐다.



특히 정유섭 이사장은 인사말을 통해 지난해 하반기부터 시작된 세계적인 경기침체에도 불구하고 조합 해상보험은 보험료 수입 500억원 달성, P&I 보험 900여척 가입, 해운조합 공제브랜드 KSA 해상종합보험 / KSA Hull · P&I로 재탄생 등의 변화와 성장이 있었다고 밝혔다.

이어 이를 통해 One-Stop 보험서비스 제공 체계를 마련하는 성과가 있었음을 설명하고, 업체 담당자들에게 앞으로도 조합 해상보험의 신뢰도 향상 및 시장확대를 위해 클레임 발생시 보험가입자에게 신속하고 합리적인 보상서비스가 제공될 수 있도록 적극적인 지원과 협조를 당부했다.

한편 조합은 이번 간담회를 통해 손해보험 중개업체, 검정 및 정산업체와의 협력관계를 돈독히 함으로써 조합 해상보험 가입 경로를 다변화함은 물론 합리적인 보상체계를 더욱더 공고히 하여 급변하는 해상보험환경에 능동적으로 대처할 수 있는 체계를 확고히 하는 계기가 될 것으로 기대한다고 밝혔다.

## 황해객화선사협회

신임회장에 한준규 사장 선임

황해객화선사협회 신임 회장에 대인훼리 한준규 대표이사가 선임되었다.

황해객화선사협회는 2월10일 정기총회를 개최하고 대인훼리의 한준규 대표이사를 만장일치로 임기 2년의 신임 회장으로 선임했다. 이와 더불어 (주)진천국제객화항운의 안완수 대표이사와 진인해운(유)의 윤수훈 대표이사가 부회장으로, 석도국제훼리(주)의 감상겸 대표이사를 감사로 선임했다.

이번에 회장으로 선임된 한준규 신임회장은 연세대학교 정치외교학과, 서울대학교 행정대학원에서 수학했으며 1977년 입법고시 합격으로 공직생활을 시작했다. 1979년 해운항만청 선원선박국에 근무하면서 처음 해운과 연관을 맺었으며, 이후 UN-ESCAP 해운 전문관 파견, 해양수산부 해운정책과 과장, 울산지방해양수산청 청장, 해양수산부 공보관 등, 인천지방해양수산청장 등을 역임하다가 2005년부터 현재까지 대인훼리 공동대표이사로 재직하고 있다.

한편, 협회는 이날 총회에서 신임 임원 선출과 더불어 최근 미국발 금융위기로 촉발된 경제 위기와 물동량 감소로 인한 해운시장의 어려움을 극복하기 위한 방안을 모색했다. 이를 위해 대고객의 서비스질 향상과 원가 절감을 추진해 한중간 카페리 항로가 건전하고 안정적으로 발전할 수 있도록 회원사간 상호협력을 더욱 강화하기로 하였으며, 하주의 운송시간과 비용을 최대한 절감하고 화물의 안전 운송을 위해 한중간 카페리선을 이용한 육·해상 차량운송이 이른 시일 내에 시행될 수 있도록 양국정부 및 관련 기관과 협조하여 추진하기로 했다.

2008년 한해 한중간 카페리는 수송인원은 113만 1358명, 컨테이너 36만 7204teu를 수송, 전년대비 각 2%, 4.7%씩 감소했다.

[한준규 신임회장 약력] △생년월일: 1950.11.20 △학력: 배재고-연세대 정치외교학과-서울대 행정대학원-영국 UWIST대학교 △경력: 해양수산부 공보관, 인천지방해양수산청장, 대인훼리 대표



# 해운항만 물류분야 위기극복을 위한 대응방안 모색

국토해양부 · KMI, 2009 해양물류 전망대회 개최



최근 세계를 휩쓸고 있는 경제위기로 인한 여파가 올해 들어서도 계속 되고 있다. 특히 해운, 항만 물류분야에서 이 같은 위기상황은 더욱 심화되고 있는 상황이다.

한국해양수산개발원과 국토해양부는 이같은 상황을 타개하기 위한 해양물류전망대회를 개최했다. 2월 19일 프레스센터 국제회의장에서 열린 이번 전망대회에서는 해양물류관련 주요 이슈를 분석해 보고 대응방안을 모색해보자는 취지에서 개최되었다.

한국해양수산개발원 강종희 원장은 개회사를 통해 “우리나라는 세계 6위의 해운 국가이지만 이 같은 양적 성장의 이면에는 지식과 기술에 기초한 발전기반이 아니라는 심각한 문제점이 있다고 전하며, 한국의 기간산업의 하나인 해양물류산업은 선택이 아니라 필수 사항인 만큼 이번 전망대회를 통해 미국발 글로벌 경제위기로 국내 해양

물류업계가 당면한 문제에 대한 대응방안을 모색하고, 해양물류업계의 신성장동력을 도출할 수 있는 자리가 될 수 있기를 기대한다”고 전했다.

향후 국내 해운항만물류 산업 전반에 나아갈 방향을 제시한 이번 2009 해양물류 전망대회에서 발표된 주제와 골자는 다음과 같다.

## ▶ 2009년 물류항만정책 방향 : 국토해양부 김광재 물류정책관

우리나라의 물류현황을 살펴보면 국내 기업물류비는 약 9.7%로 최근 감소추세이긴 하나 미국의 7.5%나 일본의 4.8%에 비해 아직은 높은 수준을 유지하고 있다. 물류인프라의 확충은 차질 없이 진행되고 있으나 물류정보화와 연계교통망은 미흡한 수준이며 상호 연계 또한 부족한 실정이다. 물류시장 자체도 지속성장중이다. 2005년도 매출액 규모가 68조였는데 반해 2007년에는 77





조 규모로 성장했다.

그러나 이 같은 시장 확대에도 불구하고 내부적으로 살펴보면 자가물류나 2차 물류가 강세인 상태이다. 또한 수송 분담률은 도로에 편중되어 있는데, 전체 물량중 도로의 수송 분담률이 76%에 이르고 있는 실정이다. 현재 여건 및 전망을 살펴보면 글로벌 물류침체로 물류 및 해운 산업의 전반적인 침체가 예상되고 있다.

올해 1월 항만물동량은 전년 동월대비 22%나 감소했으며, 이와 더불어 컨테이너 운임지수도 전년 동월대비 11.5%나 감소한 463.3을 기록했다. 또한 향후 녹색물류가 새로운 패러다임으로 대두되고 있는데 이를 전환하기 위한 정책 수립이 시급한 상황이다.

2009년의 주요 정책과제는 물류와 해운산업의 위기극복을 지원하고 녹색물류체계 전환을 본격적으로 추진하는 것을 기본방향으로 한다. 이를 위해 3가지 핵심과제로 구분하고 있다.

그 첫 번째는 물류와 해운산업의 위기극복이다. 이는 가장 최우선시 되는 단기 정책과제로서 정부는 물류시장규모 확대를 위해 제3차 물류비 법인세 감면, 컨설팅 지원, 물류비 산정지침 개발 및 자동계산 소프트웨어 개발·보급을 추진하고 있으며, 경영여건 개선을 목표로 물류단지 개발 부담금 면제, 하주기업 도산 등으로 인한 운임 미지급 보증보험 개발 등을 추진 중에 있다.

또한 화물운송시장 제도개선을 조속하게 추진하고 있는데, 2003년과 2008년 일어난 화물연대 파업의 경우 현재 일제 강점기부터 불법적으로 운영되어오던 '지입제' 등의 문제와 관련이 있기에 직접운송 의무제를 도입해 일괄 위탁을 방지할 예정이다.

샘플조사 결과 운송업체의 58%가 실질 운송을 하지 않고 주선업만을 시행하고 있어 2010년부터



직접운송비율 30%를 의무화 하는 법안을 제출했으며, 2월 임시국회에서 통과될 것으로 예상하고 있다. 또한 이와 함께 실적관리 시스템을 구축해 거래를 투명화 하며, 표준 위탁·수탁계약서의 법적근거를 마련, 위·수탁 차주의 권리를 보호할 예정이다.

이와 더불어 항만 사용료, 임대료 절감지원, 터미널 생산성 및 서비스 수준 제고, 항만 배후단지를 물동량 창출 거점으로 육성해 항만 물동량 창출을 위한 노력을 지속하며, 해운산업 조기 안정화를 위해 구조조정을 통한 유동성 지원, 선박의 헐값 매각 방지 등을 계획하고 있다.

두 번째 핵심과제는 물류체계 효율화를 지속적으로 추진하는 것이다. 이를 위해 부산신항, 새만금 신항, 인천 신항 등 항만인프라를 지속적으로 확충하며, 국가물류통합 정보센터 구축, RFID를 통한 가시성 제고, 유비쿼터스 항만 구축 등의 물류정보화를 통한 효율성 제고, 해외거점확보와 국제협력강화를 통한 글로벌 물류네트워크 확대 등을 추진할 예정이다.

마지막으로 가장 장기적인 관점에서 지속적으로 추진해야 할 핵심과제는 녹색물류체계를 구축하는 것이다. 특히 국내에 수송 분담률이 육상도



로교통에 집중되어 있는 상황이기에, 녹색물류라는 장기적 관점에 맞게 이를 연안 해운이나 철송으로 전환할 계획이다. 이를 위해 연안해운항로 개설을 위한 지원책을 마련 중에 있으며, 철도도 고속화차 구입 등 화물수송능력을 확대하고 부족한 인프라를 확충할 계획이다. 이와 더불어 민과관이 공동으로 녹색물류 프로젝트를 발굴해 지원할 예정이며, 녹색물류 인증제를 도입해 추진할 예정이다.

### ▶ 국내와 선박금융 동향과 전망 : 임종관 KMI 해양물류 연구부장

선박금융은 해운과 무역만큼이나 오래된 사업으로써 해운, 조선, 무역, 금융 등의 분야를 결합해주는 융합분야이다. 따라서 선박금융은 이들 산업의 지속 가능한 발전에 매우 중요한 영역이다.

이같은 선박금융이 동향을 알아보기 위해 세계 신조선 발주현황을 살펴보면 2003년부터 증가하기 시작해 2007년에 최고조에 다다르는데, 투자금액은 2400억 달러에 이르게 된다. 발주량이 전년에 비해 줄어든 2008년의 경우에도 1040억의 투자금액이 투입됐는데, 이는 과거에는 상상할 수도 없는 금액이다.

중고선 시장도 비슷한 양상을 보인다. 중고선 거래규모는 2003년을 시작으로 증가하기 시작해 2007년에 중고선 거래액은 529억 달러를 기록했다. 전년의 경우 경제위기로 인한 물동량 감소와 수요 감소로 거래가 급격하게 하락했지만 올해 들어 2월 초까지 급매물 중심으로 140척의 거래가 이루어져 다시 중고선 거래시장이 활성화 될 것으로 기대된다. 독일의 DVB뱅크는 이 같은 상황에서 저평가 선박을 매입하기 위해 2억 5000만 달러 규모의 펀드를 조성했다.

선박금융시장을 이끄는 상위 10개 금융기관을

살펴보면 스웨덴의 Nordea Bank, 독일의 DnB NOR Bank를 비롯해 유럽의 금융기관이 거의 전부를 차지하고 있다. 이 상위 10개 금융기관은 대출액 230억달러로 전체 선박금융 신디케이트의 68.4%라는 높은 수치를 차지하고 있다.

이처럼 선박금융은 북구유럽에 집중되어 있는데, 대표적으로 독일펀드의 부문별 구성비를 살펴보면 선박펀드가 부동산펀드에 이어 30.2%의 점유율로 두 번째 자리를 차지하고 있다. 세부적으로 살펴보면 독일의 KG펀드는 98년도에 30억유로 정도의 규모였으나 07년에는 이보다 2.5배 증가한 70억유로 시장으로 성장했다. 또한 투자금액의 자기자본 비율을 40%로 유지하면서 재투자 와 안정성의 여력을 보유하고 있다.

금융위기로 인한 선박금융의 영향을 선박금융 포럼에 참가한 전문가들을 통해 예측해보면 서브프라임 모기지론과 연관이 있는 서구의 대형 선박 금융기관이나 KG 등은 유동성 위축으로 어려움을 겪을 것으로 예상되는데 반해 서브프라임에 투자하지 않았던 스칸디나비아나 그리스, 중동 및 극동의 금융기관들은 상대적으로 덜한 충격을 받을 것으로 예상된다. 또한 해운의 자금조달 비용이 상승하고, 선박금융모델의 매력도가 약화됨에 따라 향후 1~2년간 선주들은 단기금융 부족, 금융비용 상승 등의 유동성 위기를 겪게 될 것이다.

우리나라 선박금융의 동향을 살펴보면 현재 국적선사들은 총선가 200억 달러 334척을 발주한 상황인데 이중 자기자본은 24억 달러이며 차입금이 176억달러, 국내금융이 106억 달러이다. 지급수요 전망을 살펴보면 2008년에 32억달러였으며 올해 36억달러, 2010년 28억달러, 2011년 이후 10억달러로 총 106억달러이다. 이 수치는 현재 해운시황으로 향후 조정·축소 될 것으로 예측된다.

국내 선박펀드 규모는 2008년 12월 현재 72개,



4조 8107억원 규모이다. 이는 KG의 1/10규모이다. 이 같은 선박금융은 위기를 맞이하고 있는데 올해부터 3억 미만 투자액에 대한 비과세 정책이 5% 과세로 전환되고, 글로벌 금융위기로 인한 자금조달 비용 상승, 금융권의 리스크 기피, 자기자본비율 개선, 운임하락, 유동성 악화 등으로 자금 수요는 증가하면서 한국 선박금융은 위기에 직면하게 되고, 재금융 수요가 급증할 것으로 예상된다.

선박금융은 기본적으로 해운업 발전의 밑거름 역할을 담당하면서 독립적인 산업으로 발전을 추구할 수 있다. 또한 한국해운을 도약시킨다는 보조적 비전과 한국을 세계 선박금융강국으로 발전시킨다는 독자적 비전을 모두 설정해야 한다.

선박금융이 성공하기 위해서는 전문성을 확보하고 충분한 자본기반을 구축해야 한다, 특히 자기자본비율을 높여 레버리지를 낮추어야 한다. 또한 어느 한 분야에 예측되지 않고 해운, 금융, 조선, 무역의 예측되지 않는 융합클러스터를 형성해야 하며, 이를 위해 전문 금융기관의 선도적 역할이 필요하다.

선박금융의 당면과제는 유동성 위기 해소라는 단기과제와 선박금융클러스터 구축이라는 중장기과제를 들 수 있다. 유동성 위기를 해소하기 위해서는 경쟁국가보다 먼저 위기를 탈출해야 하며, 화물선점효과를 위해서 신속해야 한다. 또한 네거티브방식의 구조조정을 통해 경쟁력을 확보할 필요가 있다. 또한 선박금융 클러스터 구축방안을 마련하기 위해선 해운위기를 선박금융 육성의 출발점으로 활용해야 하며, 전문집단육성 등의 과제가 해결되어야 한다.

## ▶ 글로벌 물류산업 동향과 전망 : 김범중 연구의원

글로벌 물류산업은 지속적으로 성장 중이다.

2005년 현재 세계 물류시장의 규모는 6조 달러의 규모로 세계 GDP대비 13.8%를 차지하고 있는데 물류산업의 성장률은 세계 경제 성장률 6.4%보다 높은 7.9%로 예상되고 있다. 특히 아시아 물류시장의 성장세는 이보다 높은 14.1%, 중국은 20.9%의 성장전망을 보이고 있다.

그러나 이처럼 거대한 물류산업에서 우리 국가의 존재는 미미한 수준이다. 전 세계 top 20 종합물류업체에 우리나라 물류기업은 포함되어 있지 않다. 거대항만터미널운영사(GTO) 중에서 한진해운이 12위, 현대상선이 22위에 랭크되어있지만 글로벌 선사들에 비해 규모가 작은 편이며, 국내 전문 하역업체의 경우는 해외 컨테이너 터미널을 1개소도 확보하지 못하고 있다.

글로벌 물류기업의 특징을 살펴보면 국가단위의 육성정책과 시장 지배력 강화의 노력이 있어왔다. 싱가포르의 경우 전략적 장기투자 등을 통해 자국 기업의 경쟁력 강화 및 국부 창출을 이루었으며, PSA는 2007년 세계 1위의 항만 터미널 운영사로 선정되기도 하였다.

독일의 DPWN, 중국의 COSCO 등도 국가의 전폭적인 지원 아래 성장했으며, 일본은 1970년대 초반부터 국제협력사업단, 해외교통협력협회, ODA 등을 통한 폭넓은 정부지원으로 글로벌 물류시장에 진출했다. 또한 이와 함께 높은 수익성 창출, 시장 진입장벽 형성, 글로벌 물류 선도기업의 성공과 금융권의 참여확대, 인수합병 등으로 초대형화 하는 특징을 보여 왔다.

이에 반해 국내 물류산업 현황을 살펴보면 현재 포화, 과당경쟁 상태인 국내 물류산업은 매우 낮은 경쟁력을 보유하고 있다. 전체 16만개 물류기업 중 종사자 10명 미만의 영세업체가 97%를 차지하고 있는 상황이다. 또한 물류 아웃소싱비율은 미국, 유럽 등의 선진국의 80% 수준에 못 미치는

50% 수준이다.

글로벌 물류산업은 금융위기와 세계경제 침체로 당초보다 심각한 상황이긴 하나 2009년을 저점으로 2010년부터 회복될 것으로 전망되고 있다. 우리나라는 이 같은 물류시장에 대응하기 위해 대응방안을 수립해야 한다.

이를 위해 세계 물류환경의 변화와 패러다임의 변화에 대응해야 한다. 국내 물류산업을 육성하고 적극적인 해외진출을 통해 '글로벌 물류강국, 물류부국'의 실현을 달성하기 위한 중점과제를 추진해야 한다. 물류 비전 달성을 위한 부문별 중점추진과제를 살펴보면 각 부문별 물류산업의 국내기반 확보, 물류기업의 대형화, 경쟁력 향상 및 해외진출 방안 추진과 친환경 물류보안 경쟁력 확보 등으로 요약 할 수 있다. 이를 위해 국가물류전략 본부와 같은 국제물류 전담기구가 필요하다. 또한 물류시티 조성, 물류기업의 대형화와 적극적인 해외진출, 물류 보안 산업 육성, 물류기술개발 표준화 촉진, 우리나라 물류산업 대응방안의 지속적인 추진이 필요하다.

#### ▶ 해운항만부문의 글로벌 녹색물류 추진 동향과 전망 : 김형태 KMI 연구위원

현재는 녹색지구 구현을 위한 전 세계적 합의가 형성되고 있는 시기이다. 2005년 교토의정서, 포스트 교토의정서 합의를 위한 발리로드맵, 온실가스 배출량 반감을 위한 G8 SUMMIT 개최 등 녹색지구 구현을 위한 요구가 높아지고 있으며, 이를 위한 해운항만분야의 국제기준이 수립되고 있다. 해운항만 부문의 이산화탄소 배출 저감은 시대적 과제이다. 특히 녹색성장을 위한 그린쉬핑, 그린포트 구축이 당면과제로 다가왔다.

이를 위한 전 세계적 움직임을 살펴보면 다음과 같다. 우선 미국의 LA/LB항의 경우 2006년 대기

청정화 계획을 수립해 환경개선에 나서고 있다. 세부적으로 살펴보면 항만에 진입하는 대형차량과 트럭 중 노후한 차량의 출입을 금지하고 있으며, 노후차량의 교체를 위한 재원조달 방안을 마련하고 있다.

또한 이와 함께 연안 24마일 이내에서 저공해 연료를 사용하며, 정박선박들에게는 유류연료 대신 육상전력공급시설(AMP)을 통한 동력 공급을 시행할 계획이다. 떠 하역장비에 배출가스 저감엔진 구입을 의무화 시켰으며, 항내 정박 선박의 배출가스 삭감도 의무화 시켰다. 뉴욕항의 경우 환경개선사업을 위해 향후 10년 내 90억 달러를 투자하기로 결정했으며, 미국 내 타 항만들도 이 같은 추세에 발맞추고 있다.

일본은 에너지 저감형 선박(Super Eco Ship)의 건조기술을 보급 및 촉진하고 있으며, 모달쉬프트를 추진하고 있다. 또한 모달쉬프트 추진 기업에 항만당국이 인센티브를 부여하고 있으며, 운수부문에 그린경영인증취득제 실시 등 녹색 물류 구현을 위한 사업을 지속적으로 진행하고 있다.

IMO 등의 국제기구는 이 같은 녹색물류환경 구현을 주도하고 있는데 선박의 청정연료사용 의무화, 발틱해, 북해 및 영국해협 황산화물 배출통제 구역지정, AMP관련 기술 기준의 국제 표준화 필요성 심의, 그린포트 제도, ship 리사이클(Ship Recycle) 조약 등을 추진하고 있다. 이처럼 종래의 비용절감, 운송시간 단축 등의 물류서비스는 배기가스 저감을 중시하는 그린물류 체제로 전환하고 있다.

이 같은 추세를 볼 때 향후에는 지속성장 동력으로 녹색 해운항만 물류체제 구축이 강화될 것으로 전망된다. 에코 선박과 트럭 및 하역장비의 이용이 의무화 될 것으로 예상되며 이와 더불어 모달쉬프트 촉진 활동도 활성화 될 것이다. 궁극적



〈컨테이너 물동량 전망〉

단위 : 천teu, %

구분	2008	2009	2011	2015	2020	연평균 증가율		
						08~11	11~15	15~20
시나리오1	17,888	18,174	20,252	24,790	31,073	4.2	5.2	4.6
시나리오2		17,674	19,418	23,392	29,119	2.8	4.8	4.5
시나리오3		17,391	18,985	22,707	28,175	2.0	4.6	4.4

으로 그린물류기업과 그린 항만의 경쟁력 강화와 직결 될 것이다.

국내 해운항만 분야도 이 같은 추세에 동참하기 위해서 녹색 해운항만을 구현하기 위한 체제를 정비해야 할 것 이다. 이는 민과 관, 모두의 역할이 중요한데 중장기 계획을 수립해 진행되어야 한다. 또한 그린스피드, 그린포트 구현을 위한 촉진 방안을 실시해야 하며, 나아가 국내외 연계추진, 그린 해운항만 촉진을 위한 투자자금 확보, 일본, 중국의 그린정책을 우리 항만의 발전과 연계해 궁극적으로 동북아의 녹색 해운항만 선진체제 구축을 우리가 주도해야 한다.

▶ 국내외 항만수요 동향과 전망 : 김형근 항만 수요예측센터장

현재 전 세계 경제는 미국 금융시장 경색에 따라 하강국면을 보이는 선진국 경기가 개도국으로 전이되면서 전 세계적인 동반 침체 현상을 보이고 있다. 이 같은 여파에 따라 초래한 화물운임 하락은 해운업을 포함한 수출관련 경제활동에도 영향을 주고 있는데 대표적으로 할만 물동량 증가율이 둔화되고 있다. 미국 전체 컨테이너 물동량의 40%를 차지하는 LA/LB항만은 전년 동기 대비 각각 6%, 11.3%씩 감소했다.

국내 주요항만의 물동량 현황을 살펴보면 2003년부터 2008년까지 전국 총 물동량은 연평균 3.6%의 증가세를 기록했다. 그러나 국내 항만물

동량도 세계 경제위기의 여파를 맞이했다. 2005년부터 2007년까지 5%대의 성장을 이루었으나 2008년은 전년 동기대비 3.8% 성장에 그쳤으며, 10%의 고성장을 이루었던 환적화물은 1.3%에 그쳤다.

컨테이너 물동량은 연평균 6.3%의 증가세를 기록했으나 2008년에는 2%에 그쳤으며 환적화물 증가율의 경우 0.1%에 불과했다.

2009년 항만물동량을 예측함에 있어서 국내 경제 성장률 전망치 기준은 크게 3개의 시나리오로 구분한다. 첫 번째는 한국개발연구원의 0.7% 성장, 두 번째는 국내외 주요 기관의 평균값인 -2.6%, 마지막은 IMF의 전망치인 -4%이다.

컨테이너 물동량의 경우 시나리오 1을 적용했을 시 2008년 컨물동량은 전년대비 1.6% 증가한 1,817만TEU로 전망된다. 연평균 증가율은 2008~2011년이 4.2%, 2011~2015년이 5.2% 2015~2020년이 4.6%가 될 것으로 예측된다. 시나리오 2를 적용했을 시 2009년의 컨테이너 물동량은 1.2% 감소한 1,767만TEU로 예측되며 연평균 증가율은 2008~2011년이 2.8%, 2011~2015년이 4.8% 2015~2020년이 4.5%로 예상된다. 시나리오 3의 경우 2009년 컨테이너 물동량은 전년대비 2.8% 감소해 1,739만TEU로 예측된다. 연평균 증가율은 2008~2011년 2%, 2011~2015년 4.6%, 2015~2020년에 4.4% 증가할 것으로 예측된다.



이 같은 상황에서 대응방안을 살펴보면 다음과 같다. 우선 미래 환경 변화를 고려한 항만기본계획의 수립이다. 연안개발, 해양개발 방향으로 항만의 영역을 확대하고, 무역항과 연안항 등에 대한 기능 및 역할을 재검토하며, 울산항, 여수항을 동북아 석유 물류 허브로 구축하기 위한 항만시설의 확충이 요구된다. 이와 더불어 초대형선에 대비한 대형항만 및 첨단항만 개발에 대한 체계적 검토가 필요하다.

### ▶ 국내외 고효율 터미널 개발동향 및 전망 : 최상희 부연구위원

세계 무역규모 증가에 따라 1만TEU급 메가케리어 등장 등 선박의 초대형화가 시작되었다. 2009년을 기점으로 8,000TEU이상의 선박인도가 급증하고 있으며 특히 1만TEU급 이상 선박의 경우 인도척수가 2009년에는 전년대비 480% 급증하는 현상을 보이고 있다. 이와 더불어 국내 중공업사의 극초대형 컨테이너선 개발도 지속적으로 이루어지고 있다. 삼성중공업은 2007년 1만 6,000TEU급 극초대형 컨테이너선 개발을 완료했으며, 2008년에 STX조선이 2만 2,000TEU급 컨테이너선 개발에 성공했다. 이 같은 초대형 선박의 등장에 따라 고효율 터미널도 요구되고 있다.

현재 세계 각국의 항만들의 중심항만 경쟁은 가속화되고 있는데, 초대형선의 급증에 따라 중심항만 선적을 위해서는 1만teu급 선박의 유치가 필수적이며 만약 이 경쟁에서 탈락했을 경우 피더항만으로 전락할 것으로 예상된다. 중심항만이 되기 위한 필수요소인 고효율 터미널의 전제조건은 1만TEU급 이상의 선박이 기항 가능한 선석과 수

심, 크레인 인프라 등이 필요하며, 24시간 이내에 처리할 수 있는 처리능력, 크레인이 시간당 30개 이상의 생산성을 달성할 수 있어야 한다. 세계 1위 선사인 머스크의 경우 터미널에 대해서 일정 수준 이상의 하역생산성을 요구하고 있는데, 이 같은 생산성 확보를 위해선 투입장비대수의 증가와 고효율 하역장비의 설치가 필요하다.

향후 물동량 확보를 위한 터미널 시설 보완은 필수적이다. 부산항만공사는 1만TEU급 선박이 주력이 된 선대가 기항할 경우 부산항 물동량이 10% 증가할 것으로 예상하고 있다. 2009년 현재 부산항의 총작업시간당 생산성은 평균 약 29개로 최근 3개년 평균치보다 약 8% 향상될 것으로 전망된다.

그러나 부산북항의 경우 초대형선에 대한 서비스가 가능한 시설보완 및 확보가 필요하다. 이와 더불어 16.6m 이상의 수심확보도 절대적으로 요구된다. 올해 2월 부산항 감만부두에 1만 3,700TEU급 MSC다니엘라호가 입항할 예정이었으나 수심부족 문제로 취소된 경우를 봐도 알 수 있다.

또한, 이와 함께 한정된 시설에 다수의 항만운영사의 운영으로 인해 터미널 공간이용률이 저하되고 터미널 운영 및 항만부지 이용의 저효율화가 발생하고 있는 만큼 GTO급의 터미널 운영사로 전환이 요구된다.

수출성장동력형 고효율 항만 연구개발과 인프라의 건설도 필요하다. 1만5,000TEU급 극초대형선 등장에 대비해 터미널 고효율화를 위한 지속적인 R&D 및 적용이 필요하며, 이와 더불어 수출성장동력 제품 개발을 위한 국가차원의 종합 테스트 베드 구축이 요구된다.





# 한국해양대 · 동북아미래포럼 위기극복 방향제시 세미나

항비감면, 볼륨인센티브 확대, 중심 준설 등 전략 시급



국제 금융위기로 국내경제 전반이 심각한 타격을 받고 있는 가운데 부산의 중추산업인 조선·해운·항만·조선기자재·선박관리 등 해양산업도 위기상황을 맞고 있다.

이에 따라 항비 감면을 통한 선사 및 고부가 크루즈선 유치, 볼륨인센티브 실시, 중심 준설, 정부의 선박제작금융 확대 등 해양산업 전 부문에 걸친 대응전략 마련이 시급하다.

한국해양대와 사단법인 동북아미래포럼이 2월 25일 오후 4시부터 부산무역회관 15층에서 공동 개최한 '위기의 해양산업 어떻게 극복할 것인가?' 토론회에서 주제발표자로 나선 한국해양수산개발원(KMI) 김학소 기획실장은 "해양산업이 무너지면 부산경제는 치명적인 타격을 입는다"며 파장 최소화를 위한 대책 마련을 촉구했다.

김 실장은 부산경제의 20%를 점유하고 있는 해양 및 연관 산업이 실물경제의 다른 부문에 이어 타격을 받고 있다고 심각성을 환기했다.

향후 몇 년간 물량이 확보돼 안정적이라던 조선업계는 신조 발주가 거의 없고, 선주들의 자금압박으로 기존 발주물량의 취소·인도시기 지연이 이어지고 있을 뿐만 아니라 신조 가격도 급락하고 있다.

국내 조선의 신조 발주는 지난해 7월 322척을 정점으로 감소세로 돌아선 이후 올 1월에는 단 9척에 그쳤다.

신조 가격도 지난해 2월 전기대비 9.82% 증가한 것을 정점으로 올 1월에는 오히려 9.91% 감소했다. 해운업계도 정기선 부문 수요 감소, 시장의 수요공급 불균형, 운송량과 운임 하락으로 타격을 받고 있다.

세계 컨테이너 선박척수는 지난해 10월 9,000척이던 것이 올들어 7,591척으로 급감했다. 컨테이너 선박량 역시 지난해 10월 3,032만8,000 TEU(TEU=20피트 컨테이너 1개)였던 것이 올 초에는 2,491만9,000 TEU로 크게 줄어들었다.

부정기선 부문도 심각한 하락세를 보여 발틱해 운지수(BDI)가 지난해 5월 사상 최고치인 1만 1,793포인트를 기록했으나 12월 사상 최저치인 663포인트로 폭락했다.

이 같은 수요감소로 용선시장 침체와 용대선 체인에 따른 국적선사 전반에 걸쳐 유동성 위기가 불가피하고 장기화할 경우 신용도 하락으로 이어져 해외 선·화주의 국적선사 기피현상마저 우려되고 있다.

지난해 1,788만TEU를 처리한 전국 컨테이너 물동량은 2015년에는 당초 추정치(3,566만TEU)에 비해 36%이상 줄어든 2,270만TEU에 불과할 것으로 예측됐다.

부산항 항만물동량도 2004~2008년 연평균 2.9% 증가했으나, 지난해 4/4분기에는 전기 대비

15.8% 감소했다.

이에 따라 김 실장은 "글로벌 경제위기가 해운 산업에 미치는 파장을 최소화하기 위해서는 해운 업계 구조조정과 자발적인 M&A를 통한 유동성 확보, 용선료 인하, 용선기간 연장, 용대선 체인 해결 등 국적선사의 상호협력이 절실하다"고 강조했다. 또 정부차원에서도 공적금융기관을 확대하고, 선박자산관리회사를 조기 설립해 유동성 위기를 맞고 있는 중소형 선사의 선박을 인수하는 한편 선사 및 금융권에 유동성을 지원해 연쇄부도를 막아야 한다는 것이다.

특히 선박금융 지원을 위한 한시적인 세제 지원 방안도 필요한 것으로 지적됐다.

항만물류부문은 항비 감면을 통한 선사 유치, 항만시설사용료 인하, 불륨인센티브 확대, 부산항의 경쟁력 강화를 위한 중심 준설, 국내외 항만 네트워크 확대, 대형 운역사 육성 등이 필요한 것으로 지적됐다.

김 실장은 "싱가포르항의 경우 올들어 10일 이상 계류선박 및 상업선박에 대해 항비를 10~20% 감면해주고 있다"며 항비 감면을 촉구하고 "1만 2,000TEU급 초대형선 기항을 유치하기 위해 준설도 공공 인프라 개념에서 접근해야 한다"고 강조했다. 아울러 조선부문 대응책으로는 정부의 선박제작금융 확대, 설비투자 최소화, 경영과 생산 효율성 제고, 기술력 강화와 조선기자재 국산화 및 판로 다양화, 유동성 제고를 통한 위상 강화 등이 지적됐다.

선박관리분야에서도 해운법을 개정해 선박관리업 영역 확대, 우호적인 전략적 제휴와 적극적인 M&A 추진, 선박관리회사 신뢰 회복 등이 필요한 것으로 나타났다.

해양수산부 장관을 지낸 오거돈 한국해양대 총

장은 "글로벌 경제위기로 부산의 중추인 해양산업의 위기가 예상보다 심각하지만 대응전략은 미진한 상태"라며 "위기극복을 위해 동북아미래포럼 등과 함께 해양산업 발전 추진기구를 구성하는 등 다양한 대책을 강구하겠다"고 밝혔다.

한편, 이날 세미나에서 한국선주협회 김영무 전무는 해운산업의 중요성을 설명하고, 글로벌 금융위기의 여파로 어려움에 처한 해운산업의 위기극복을 위해 선박금융의 원활한 지원과 유동성 지원 등 금융업계의 지원을 촉구했다.

### 국토해양부, 충분한 피해보상위해 추가기금협약 가입 추진

국토해양부(장관 정종환)는 대형 유류오염사고 발생 시 피해주민들에 대하여 충분한 보상이 이루어 질 수 있도록 최대 1조2,000억원까지 보상이 가능한 추가기금협약 가입을 추진할 계획이다.

지난 2007년 12월7일 서해안에서 발생한 허베이스 피리트 유류오염사고의 경우 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)이 추정한 피해액이 최대 6,013억원에 달하나 현행 국제기금의 보상한도액은 3,216억원에 불과하여 추가기금협약 가입 필요성이 제기되어 왔다.

국토해양부는 향후 이와 같은 대형 유류오염사고 발생 시 피해주민들에 대하여 충분한 보상이 이루어 질 수 있도록 하기 위하여 추가기금협약 가입추진을 결정하게 되었다고 밝혔다.

추가기금협약은 국제기금협약에 가입한 국가(2009. 1월말 현재 103개국)만이 가입할 수 있으며 유조선에 의한 유류오염사고 피해 규모에 따라 협약가입국(23개국)에서 유류오염사고가 발생하면 정유사가 납부한 분담금을 통하여 최대 1조2,000억원(7억5,000만SDR)까지 보상이 가능하다. 현행 국제유류오염보상체계는 민사책임협약에 따라 선주가 최대 8,977만SDR(약 1,400억원)까지 배상하고, 국제기금 협약에 따라 국제기금이 최대 2억300만SDR(약 3,200억원)까지 보상하고 있다. 우리나라는 민사책임협약과 국제기금 협약에는 가입하였으나 2003년 5월 채택된 추가기금 협약에는 가입하지 않았었다.



## 철강회사-선주사 COA해지 해결의 실마리 보여 아르셀로미탈, 타선주들과 COA소송 중단 합의

사상 최악으로 치달던 벌크선 시황이 다소 회복 기미를 보이고 있는 가운데 철강회사들과 선주들 간 계약파기에 따른 대규모 소송 건들도 해결의 실마리를 찾아가고 있어 주목된다.

외신을 종합하면 세계 최대 철강회사인 아르셀로미탈(ArcelorMittal)과 K-Line, NYK, Oldendorff, Elcano, Neu Seeschiffahrt, Louis Dreyfus 등 일본, 독일의 메이저 벌크선주들은 그동안 장기운송계약(COA) 해지에 따라 진행 중이던 법정소송을 중단하기로 합의했다.

아르셀로미탈과 일본, 독일의 선주들은 COA 계약 해지에 따른 실질적인 손실을 보전해주는 선에서 소송을 중단하기로 합의했다. 그러나 소송과정에서 발생한 비용부담에 대해서는 아직 이견을 보이고 있는 것으로 전해졌다.

아르셀로미탈은 지난해 하반기부터 글로벌 경제위기에 따른 철강수요가 급감하자 주요 벌크선주들과 체결한 COA를 일방적으로 해지했고 이에 따라 SwissMarine, Zodiac Maritime 등의 벌크선주들로부터 수십억 달러에 달하는 소송을 당했었다.

아르셀로미탈 측은 일본, 독일의 선주들과의 소송 건에 대해서는 상당부분 의견을 좁혔다고 밝히고 있으나 Zodiac Maritime과의 소송 건에 대해서는 입장을 밝히고 있지 않다.

Zodiac Maritime은 아르셀로미탈이 일방적으



로 브라질-유럽간 5년간 철광석 COA를 해지하면서 약 1억100만달러의 손해가 발생했다고 소송을 제기한 바 있다.

한편, 지난해 아르셀로미탈의 순이익은 전년대비 무려 9% 감소한 94억달러에 그쳤다. 아르셀로미탈의 순이익이 급감한 것은 철강수요 급감에 따라 철강재 가격이 폭락하고 잇따른 COA 계약 해지에 따른 소송비용 등이 급감하는 등 영업외 비용으로 무려 44억달러의 손실이 발생했기 때문이다.

실제로 케이프사이즈 벌크선 운송수요만 연간 약 4000만톤 이상을 필요로 했던 아르셀로미탈은 지난해 4분기 들어 운송수요가 급감해 전체 운송수요가 겨우 1,710만톤에 그쳤다. 아르셀로미탈의 지난해 3분기 운송수요는 2,560만톤, 지난 2007년 4분기의 운송수요는 2,800만톤이었다.

# 북미 및 유럽항로 취항하는 정기선사 전략적 제휴 강화

## 정기선 해운시장의 침체에 자구책으로 제휴관계 진화

세계 정기선시장이 침체를 지속함에 따라 원양항로에 취항중인 정기선사들이 코스트 절감을 위해 종전의 얼라이언스를 뛰어 넘는 긴밀한 전략적 제휴가 점차 확대되고 있다.

일본해사신문 최신호에 따르면, 동서항로 등의 주요 항로에서 공동운항이나 스페이스 조달은 어디까지나 얼라이언스의 범위내에서 실시하는 것이 통례였지만, 세계적인 경제환경의 악화로 컨테이너화물 수송수요가 급격히 감소함에 따라 보다 효율적인 항로운영을 목표로 전략적 제휴관계가 진화를 거듭하고 있다.

정기선부문의 주요 항로인 동서항로, 즉 아시아발 북미항로의 경우 2007년 후반부터 후퇴국면에 돌입에 돌입한데다 2008년 9월 리먼브러더스의 파산신청에 따른 글로벌 금융위기 확산으로 하락폭이 확대되는 추세에 있다.

아시아발 유럽항로도 기록적인 성장을 유지하고 있던 2008년 초부터 화물의 이동이 둔화됐다. 이는 유럽항로 성장의 원동력이었던 동구권 및 러시아가 금융위기의 여파로 급속히 경제환경이 악화되는데 기인한 것으로 분석되고 있다.

미국 통관통계서비스사인 JOC-PIERS의 자료에 따르면, 지난해 11월중 아시아발 미국항 컨테이너화물량은 102만8,000TEU로 전년동월대비 13·3% 감소했다. 전년동월대비 기준으로 두자리수의 감소율을 기록한 것은 2008년에 두번째이지만 하락폭은 최대가 되었다.

특히, 이 항로의 컨테이너화물동량은 지난 2007년 1,441만1,000TEU로 전년대비 1.2% 증가해 가까스로 플러스 성장을 유지했지만, 2008년에

는 1월부터 11월까지 누계로 전년대비 7.1% 감소했다. 연중으로는 한층 더 악화될 것으로 예측되고 있다.

이러한 장래 불안이 기존의 공조체제를 뛰어 넘는 한 단계 진화된 전략적 제휴로 발전하고 있다. 이러한 현상은 2008년부터 가시화되기 시작했다.

먼저, 이스라엘선사인 ZIM사는 지난해 9월 유럽항로의 자사 운항편 EWX 서비스를 중단하고 CSCL사의 선박을 활용하는 등 서비스 시스템을 변경했다.

현대상선을 비롯하여 MOL, APL의 얼라이언스인 TNWA와 그랜드얼라이언스(GA : NYK, 하파그로이드, OOCL)는 북미 동해안서비스를 12월 초순에 개편, 공동운항화했다. 양얼라이언스는, 아시아-지중해항로에서도 공동운항에 나섰다.

덴마크의 머스크라인과 프랑스의 CMA-CGM은 북미항로의 선복공유협정(VSA)을 금년 5월부터 서해안 뿐만 아니라 동해안으로 확대한다. 세계 1~3위 선사의 제휴는 유럽항로에서도 슬롯 이용이나 공동운항화 등에서 확대가 계속 되고 있다.

이와함께 ZIM집사와 GA와의 관계도 깊어지고 있다. GA측이 일부 폐지를 결정한 아시아-흑해 서비스에서 대안으로 ZIM이 운항하는 서비스의 선박을 이용한다.

북미 서해안항로에서는 ZIM이 GA의 북미 서해안 2 루프를 대상으로 스페이스를 이용한다. 금년 초가을에는 ZIM이 8,000-1만TEU형 신조 초대형 컨테이너선을 동항로에 투입하여 공동운항으로 전환할 예정이다.





## 작년 9월이후 첫 중고선 가격 상승으로 운임 회복세 보여 클락슨, 용선시장의 안정세를 찾아가는 가격대로 진입

로이드리스트 2월10일자에 따르면, 중고선 건화물선시장이 작년 9월이후 처음으로 상승세를 보이기 시작하면서, 증가된 운임은 바이어들로 하여금 선박을 인수하게 하고 있다고 전했다.

매매중개인들은 1998년 건조된 17만9,385 DWT급 Pacific Prosperity호를 4,000만달러에 고시했다고 전하며, 이는 중고선 가격의 반등을 보여주고 있다. 클락슨은 주간보고서를 통해 '이는 용선시장에서의 상승세에 따른 매우 안정된 가격'이라고 밝혔다.

Bernhard Schulre group 소유 캡사이즈 선박의 경우, 소문에 의하면 대만의 TMT사, Fairsky 사, 브라질 철광석 생산업체인 Vale사 등 8개 업체가 입찰차로 나서고 있다고 전했다.

모든 확정된 판매자의 첫 카운터 오퍼(수정제안)는 3,750만달러라고 클락슨은 말했다.

2월초만해도 중개인들은 Pacific Prosperity호의 최저가격을 3천만달러대로 생각했지만, 이와 반대로 2월9일 발틱 익스체인지의 영업평가에 의하면 5년된 케이프사이즈선박의 경우 4,850만달러로 추정했다. Pacific Prosperity호의 매수자는 아직 발표되지 않았다.

Galbraith 중개업체에 의하면, 일주일도 안된 기간에 BDI지수가 50% 증가함에 따라 용선시장에 희망의 불빛이 보이기 시작하면서 건화물선선박의 문의와 검사가 증가하고 있다고 전했다. 그러나 가격상승의 불안정성은 여전히 의문으로 남아있다.

Vale사의 고객은 1991년 건조된 18만4,249

DWT 야마토호를 2,050만달러에 매수했다고 전했다. 파나막스 중고선 가격도 점점 안정세를 보이고 있다.

일본인 관리하에 있는 1997년 건조된 7만 2,119DWT급 Glorious Wind호는 많은 입찰자들이 관심으로 보이고 있으며 입찰가는 2,000만달러를 초과할 것이라고 중개인은 말했다.

5년된 파나막스 벌크선에 대한 발틱 익스체인지의 영업평가에 따르면, 한달 전만 해도 최고가가 2,750만달러에 불과했지만, 현재는 2,940만달러의 가치가 있다고 했다.

또한 클락슨은 슈퍼라막스 선박 또한 현재의 가치의 흐름에 따라가고 있다고 했다.

Pacific Carriers는 2003년 건조된 5만 3,553DWT급 Ikan Salmon호를 알려지지 않은 바이어에게 2,500만달러에 매도했다.

이와 대조적으로, 2월9일 발틱 익스체인지의 영업평가에 따르면 이와 유사한 선박의 가치는 2,600만달러이다.

인도의 Great Eastern Shipping사는 1998년 건조된 4만7,240DWT급 Jag Riddhi호를 중국의 바이어에게 1,570만달러에 매도했다.

Gilbon와 Galbraith 두 사의 보고에 따르면 Oldendorff Carrier는 용선자들에 의해 조기반선된 핸디사이즈선박을 매도했다.

독일선주는 1999년 건조된 2만4,838DWT급 Baltic mermaid호를 알려지지 않은 바이어에게 1,200만달러에 매도했다. 하지만 1997년 건조된 2만4,034DWT급 Baltic Ranger호는 아직 팔리



지 않은채로 있다.

Galbraith에 따르면, 신코우 센파쿠사가 소유한 1999년 건조된 2만3,986DWT급 Spring Accord호는 밝혀지지 않은 바이어에게 1,200만 달러에 매도되었다고 전했다.

또한 중국 바이어들은 General Maritime Enterprise의 1984년 건조된 6만5,772DWT급 Theoniki호를 380만 달러에, marmaras navigation사 소유의 1984년 건조된 4만 2,053DWT급 Giorgis Carras호를 465만 달러에, Syrian사의 1982년 건조된 3만5,072DWT급

Royal Success호를 260만 달러에 등 많은 노후선박들을 마구잡이식으로 매수하고 있다.

태국의 Precious Shipping사가 1984년 건조된 2만3,398DWT급 Mallika Naree호를 300만 달러에 매수했다는 소문도 돌리고 있다.

1984년 건조된 2만 3,385DWT급 MC Aquamarine호를 370만 달러에, 1981년 건조된 2만1,351DWT급 Santa Barbara호를 170만 달러에, 1984년 건조된 4만709DWT급 Capetan Lefteris호를 425만 달러 등 많은 노후선박들이 매수되었다는 보고들이 올라오고 있다.

## 신조선 건조계약 취소 및 납기연기 30% 육박예상 COSCO 사장, 선대정비 위한 벌크선 126척 발주취소

부정기선 시황의 침체로 인해 신조선의 건조계약 해지 및 인도일정 연기가 2009년에 전체의 30%에 달할 것이라는 전망이 제기됐다.

일본해사신문에 따르면, 중국의 해운대기업 COSCO의 魏家福 최고경영책임자(CEO)는 이같이 예상하고 COSCO가 선대정비 계획의 일환으로 이미 발주기로 했던 선박 중 벌크선 126척의 신조발주를 취소했다고 밝혔다. 영국 로이드리스트·페어플레이지와 인터뷰에서 밝힌 내용이다.

그러나, 신조선의 건조계약 취소와 납기연기가 적어도 30%에 이른다고 한 대상이 세계전체의 신조선 발주잔량인지 중국 국내로 한정된 것인지는 명확하지 않은 것으로 알려졌다.

페어플레이지와 인터뷰에서 COSCO가 2008년 초에 책정한 당초 선대정·비 계획에서, 벌크선 126척의 신조발주를 취소한 것을 분명히 했다.

영국의 클락사가 정리한 자료에 의하면, 전세계 신조선 발주잔량은 약 1만척으로 이 중 여객선 등을 제외한 일반 상선은 약 9,000척이다.

COSCO의 CEO가 지적하는 30%의 대상이 어느 범위인가는 확실하지 않지만, 중국을 대표하는 해운회사 경영자의 발언으로서 주목을 끌고 있다.

COSCO는 해상화물의 침체가 현저한 컨테이너선의 오퍼레이터로서 타사와 마찬가지로 상당한 어려움을 겪고 있는 것으로 보여 신조선 건조계약 취소와 납기연기의 예측 배경에는 어려운 경영환경도 있는 것으로 분석되고 있다.

한편, COSCO는 최근 해운시황의 급격한 침체로 중국 국내의 복수 은행과 740억위안(약 16.4조원)의 융자 범위를 설정했다고 전해지고 있다.



## 선원단체, 최저임금 동결 국제해운연맹 결정에 항의 국제노동기구(ILO) 최저임금 한달에 545\$로 동결

선원단체들은 국제해운연맹(ISF)이 세계경기 침체로 선원들에 대한 최저임금을 동결한데 대해 크게 반발하고 있다. 하지만, 선주단체들은 최근 경기불황속에 선원들을 고용하려면, 지속적인 임금삭감은 필수적일 수밖에 없다고 주장했다.

이러한 임금동결은 2월 둘째주 제네바에서 있었던 ILO회의에서 결정되었다.

국제운송노동자조합(ITF)이 이끄는 연맹들은 동 회의에서 더 이상의 임금인상은 없다고 말했다. 이러한 결과, ILO의 최저임금은 한달에 545 달러로 결정되었고, 실제로는 초과근무와 다른 수당들로 더 많이 받게 될 것이다.

ISF사무관인 Natalie Shaw에 따르면, 2006년 2월부터 최저임금에 대한 협의가 시작되었고 이후 계속적으로 2006년 12월, 2007년, 2008년동안 매년 임금은 상승했다. 그러므로 마지막 임금 상승 협상이 있는 지 얼마되지도 않았다.

게다가 이 협상은 세계경제가 풀리거나, 늦어도 내년 2월에는 다시 있을 것이 라고 그녀는 말했다.

또한 “현재 닥친 경제기후로 볼 때, 우리는 이 위험상태 특히, 운임이 하락하고 있는 시점에서 선원들이 일하게 할수있게 하는 것 말고는 더 이상 할수 있는 것이 없다고 믿는다.”고 언급하며 ‘무수한 선박들이 묶여있고, 무수한 회사들이 살

아남기 위해 고군분투하고 있는 상황이다’고 현재 닥친 어려움을 토로했다.

ITF 총장 David Cockcroft는 “우리는 어려운 현재 무역상황을 고려해 현실적으로 적당한 선에서의 임금인상을 요구했다”고 말했다.

이러한 강력한 비난은 철도·해운·교통 노조(RMT) 총재인 Bob Crow로부터 시작되었다.

그는 “수천명의 선원들이 ILO의 최저임금에 달려있다는 것은 극심한 불행”이라고 말하며 “최저임금은 이미 영국의 최저임금에 현저히 미달하고, 충분히 임금이 상승할 필요가 있다. 세계의 저임금 노동자들은 그들이 야기하지 않은 세계 경제위기로 인해 임금을 제대로 받을 수 없다는 것은 부당한 사실이다”라고 주장했다.

선원그룹 대표인 Brian Orrell은 “ISF의 행위는 우리에게 신뢰를 저버렸고, 그들은 결론을 미리 결정하지도 않은 채 회의를 진행했다”고 주장했다.



# 무국적 선박의 허점으로 재활용계획 시행 어려움 제기

## 5월 협약수용 후 최대한 빠른 시일 내 비준위해 노력

IMO의 계획된 전세계 선박재활용협약에 대한 시기와 유효성에 대해 의문이 제기되고 있다. 최근 런던에서 열린 선박재활용회의에서는 캐시바이어들과 세계 주요 해체업자들은 강력해진 환경 폐기물지침을 피하기 위해 새로운 규정을 회피하는 방안을 모색할 것으로 보고 이에 대한 대책을 논의했다.

Lloyd's Register의 선박재활용분야를 이끄는 전문가인 Robin Townsend는 “이 문제를 해결할 방안이 우리에게는 없다”며, “앞으로 험난한 여정이 될 것”이라고 밝혔다.

ILO에 따르면, 실제 지침을 수용하여 조약을 이행하거나, 불확실한 상태로 선박을 남겨둘지에 대해 결정한 나라들은 2014년 수용할 것으로 전망하고 있다.

IMO 회원들은 수년간 진행되어 온 재활용협약 지침의 마지막 작업을 진행하고 있으며, 5월 회의에서 수용을 위해 발표할 예정이다.

초안에는 선박의 위험물질목록 규정, 재활용계획 뿐만 아니라 선주와 허가된 선박 재활용업자 등에 대한 인증프로그램을 담고 있다. 그러나 이 협약은 규정을 강제하고 이행하는 의무를 지는 협약을 비준한 국가들과 기금들에게만 적용될 뿐, 전세계적으로 의무화할 수 없는 현실이다.

특히, 협약의 초안에서는 무국적 선박이라 불리는 선박을 소유한 캐시바이어들의 문제에 대해 언급하지 못했다. 캐시바이어들은 선주들로부터 선박들을 사는 것을 중개하거나 인도, 파키스탄, 방글라데시의 해체야드를 판매한다. 해체선박들의



95%가 캐시바이어들을 거쳐 거래된다. 투발루와 같은 국가들로부터 무국적선박들이 구매되어 해체작업장으로 가게된다.

무국적 선박들은 허가된 해체야드로 보내어지거나 협약에 따라 ‘국제적인 절차에 따른 재활용’ 증명서를 가지고 있을 필요도 없다. 인도, 파키스탄, 방글라데시와 같은 주요 선박해체국가들이 이 협약에 서명할지조차 의문이다.

IMO의 관계자에 의하면 “무국적선박문제에 대해 아직 회원간의 의논절차에 있다”고 말하며, “협약에 이 문제를 언급하는 것이 필요하다고 생각하는 회원과 이 문제를 언급할 필요성이 없다고 느끼는 회원간의 의견차가 있다”고 전했다.

2월 마지막주 있었던 인도와 중국에서의 워크숍에서는 그들이 비준하고자 하는 협약의 내용에 대한 논쟁이 있었다. 해운산업대표자는 협약의 조속한 비준과 자금부문의 성실한 이행을 하고 있는 선주들과 국가들에 대해 인센티브를 요청했다.

IMO 대표이자 노르웨이 환경부 고문인 Sveinung Oftedal은 5월에 협약이 수용된 후 가능한 빨리 협약이 비준되기를 바란다는 의사를 표명했다.



## 인도선원노조, '허베이스피리트' 호 선원관련 캠페인 전개

한국상선대에 대한 PSC검사 더욱 강화되어 피해 예상



인도 항만을 기항하는 대한민국 국적선은 '허베이스피리트'호 인도선원 2명의 석방을 위한 인도 선원노조의 새로운 캠페인으로 더욱 강화된 PSC 검사를 받게 된다.

인도선원노조 사무국장 Abdulgani Serang은 로이드 리스트와의 인터뷰에서 상기 조치는 인도 해운연합 및 ITF와 현재 논의 중에 있으며 조만간 합의점에 이를 것이라고 말했다.

그는 또한 동 검사는 PSC에 역점을 둘 것이라고 첨언하며, 선박출항이 지연될 것이라고 경고하였다.

인도선원노조연맹과 ITF는 Jasprit Chawla 선장과 Syam Chetan 1등항해사의 석방을 위해 한국에 압력을 행사할 계획이라고 밝혔다.

인도선원은 2007년 12월 7일 크레인 바지선에 의해 파공된 (당시 묘박 중이던) 유조선 '허베이스피리트' 호 유류오염사고와 관련 2008년 12월 10일 유죄선고를 받아 구금되었던 적이 있다. 인도선원 2명은 현재 대법원 심리 중에 있으며, 2009년 1월 15일 보석 허가되었다.

비록 당해 인도선원에 대한 보석이 허가된 후 반한 운동이 감소했으나, 당해선원에 대한 처우와 관련 국제적인 비난이 가해졌으며 반한 시위가 펼쳐졌다. 하지만 두곳의 선원단체들은 인도선원 2명에 대한 구명을 위하여 새로운 캠페인을 전개할 계획을 세웠다.

Serang씨는 "우리의 최종 목표는 당해 인도선원들의 무죄를 증명하는 것이며 인도로 귀국시키는 것이다."라고 말하면서, 인도의 주요 항만인 Chennai와 Mumbai와 함께 Kolkata, Cochin, Kandla, Mangalore, Mormugao, Paradip, Tuticorin 및 Vishakapatnam에 기항하는 대한민국 국적 선박들이 대상이라고 첨언하였다.

ITF 검사관들은 이미 한국선박에 경고하고 있으며, 타깃으로 삼고 있다고 인도선원노조연맹은 전하였다.

Serang씨는 얼마나 많은 선박이 포함될 지는 말할 수 없었지만, 동 조치는 5개의 인도항만 서비스를 운영 중인 현대상선과 함께 한진해운 등 정기선사와 대한해운 등 부정기선사에 영향을 끼칠 가능성은 상존한다고 밝혔다.

또한, Serang씨는 Chawla 선장과 Chetan 1등항해사가 무죄 판결을 받지 않고 빠른 시일 내에 귀국이 허가되지 않을 경우 한국선박에 대한 조치가 국제적으로 퍼질 수 있다고 말했다. 하지만 인도선원 2명이 구금된 후 전개된 조치와 유사한 한국선박과 한국산 제품에 대한 즉각적인 보이콧은 없는 것으로 알려졌다.

## 스페인선주협회, 해운부문 위기극복위해 정부에 지원요청 싱가포르도 입항선박 항만시설사용료 감면 등 대책마련

스페인선주협회(ANAVE)는 해운부문의 심각한 유동성 문제를 완화할 수 있는 신용공여한도(Credit Lines)와 관련하여 스페인정부의 지원을 요청하였다.

스페인선협 회장인 Juan Riva씨는 2월17일 마드리드에서의 연설에서 신용위기로 인해 글로벌 교역이 심각한 타격을 입었고, 이와 유사하게 선주들에게도 연쇄적으로 영향을 끼쳤다고 말했다.

지난 달 스페인 Official Credit Institute는 100억유로(약 18조6천억)를 중소기업 지원을 위해 사용하겠다고 발표했다. 하지만 스페인선협은 그러한 조치가 타 산업부문에도 적용되기를 바라고 있으며, 동 건을 최우선과제로 삼고 스페인 경제부에 수차례 접촉하여 건의하였다.

Riva씨는 IMF 연구자료를 인용하여 세계경제 위기의 영향은 국제교역에서보다 산업생산(industrial production)에 더 큰 영향을 끼친다고 말하였다. 그는 “우리는 현재 수많은 계산을 초래한 진짜 붕괴를 말하고 있는 것이다.”라고 전했다.

지난해, 비록 발렌시아와 바르셀로나 항에서의 처리물량은 견실한 성장세를 이어갔지만, 전체 스페인 항만 처리물량은 4억7천만톤으로 전년 대비 2% 하락했다고 스페인선협은 추정하였다. 그 추정치가 맞다면, 1992년 이후 처음으로 스페인항만에서의 처리물량이 감소한 것이라고 그는 말했다.

한편, 싱가포르정부에서는 현 경제위기에 해운업계가 대처할 수 있도록 비즈니스 비용 경감에 주력하고 있으며 해운관련 신사업 개발을 독려하고 있다.

싱가포르 해역 내 상업활동에 종사하고 있는 Harbour Craft에 대하여 20% 항만세를 감면하기로 물류부 상원의회 서기관인 Teo Ser Luck씨가 2월12일 발표하였다.

그는 또한 싱가포르정부가 신사업 개발을 지원하기 위해 'Maritime Cluster Fund(MCF)'에 4천5백만불을 투입할 것이라고 발표했다. 동 기금에 새로 투입될 금액은 해운부문 사업설립 초기비용을 낮춤으로써 해운부문 신사업을 싱가포르에서 시작할 수 있을 것이고 또는 기존의 사업을 새로운 사업계열로 확장할 수 있게 할 것이다.

항만시설사용료 감면은 대부분이 중소기업인 병커 공급업체, 선박기자재업체, 터크보트 운영업체, 국내 페리업체 등을 위하여 항만에서 발생하는 사업비용을 낮추기 위한 것이다.

아울러 10일미만 싱가포르 항만에 체선한 모든 외항선박에 대하여 10% 항만시설사용료를 감면해 줄 예정이다. 이미 해운업계가 누리고 있는 기존의 항만시설사용료 감면에 추가적으로 혜택이 부여될 것이다. 예를 들어 자동차 전용선의 경우 20%의 환급을 받는다. 상기 재정적 혜택은 전 선종으로 확대될 예정이다.

2008년 싱가포르 항만에 입출항한 외항선과 항만관련 선박은 총 13만 척에 달하였다.

해운업계는 정부의 친기업적인 정책에 대해 반기는 입장이다. “싱가포르선주협회는 싱가포르항만청이 민간과 정기적인 대화를 통해 건의된 사항에 대해서 신속히 채택했다고 만족을 표했다.”고 싱가포르선주협회 SS Teo 회장이 말했다.





## P&I 클럽들, 추가보험료 부과 등 2010년 보험료 대폭 인상 펀드에 대한 투자실패 등으로 P&I클럽 재정 크게 악화

스탠더드앤드푸어스(Standard & Poor's, S&P)는 선주들의 추가 보험료와 2010년 보험료 가 대폭 인상될 것으로 전망하고 있다.

2월18일 로이드 라스트에 따르면, 전문가들은 선주들이 2월20일 보험갱신 이후 P&I클럽이 추가 보험료 부과에 대비해야 한다고 경고하였다.

신용평가회사인 S&P는 2009년도에 P&I 클럽들이 2009년도 추가 보험료를 요구할 것이라며, 선주들은 내년 이맘때쯤 보험료의 급격한 일괄인상에 대비해야 할 것이라 경고하였다.

“우리는 2010년 2월 보험 갱신시 상당히 높은 수준으로 보험료 일괄인상이 시행될 것이라 생각한다.”라며 S&P는 말했다.

용선시장의 붕괴로 보험료에 대한 압박이 더욱 심화되고 있는 가운데, 현재 심각한 어려움을 겪고 있는 벌크선과 컨테이너선 운항자들은 보험료 인상을 거부할 가능성이 높다고 S&P측에서 말했다.

회원들에게 추가 보험료를 부과 예정인 클럽들은 아마도 2009년 보험갱신 기간 중에는 그러한 조치를 단행하지 않을 것 같다고 밝혔다.

S&P 보고서에 따르면 투자 실패와 보험금 지급 등으로 어려움을 겪고 있는 클럽들은 재정적 유동성을 확보하기 위해 노력 중에 있었다고 한다.

보험자들의 재정 안정성을 유지하기 위한 중요한 요소는 새로운 자본에 대한 쉬운 접근능력일 것이라고 동 보고서는 전했다.

하지만 클럽의 구조적 특성상 회원들에게 무제한 추가 보험료를 부과할 수 있고 자유롭게 준비금을 충당할 수 있도록 높은 수준으로 보험료를

일괄 인상할 수 있다.

더 이상 투자에 대한 수익이 발생하지 않을 것을 예상한다면, 전반적으로 IG P&I 소속 클럽들이 준비금을 재충당하기 위해서는 상당 시간 걸릴 것이라고 S&P는 말했다.

주식과 헤지펀드 등 높은 위험을 보유한 클럽들은 향후 상당한 투자손실 가능성이 있다.

대체적으로 클럽들은 2008년 10월 이후로 주식시장에서 발을 빼고 있지만, S&P는 투자손실은 거의 30%에 달한다고 추정하였다.

IG P&I 소속 클럽들 중 절반은 준비금을 충당하기 위한 추가 보험료 징수를 발표했다. 추가 보험료 이외에 높은 수준으로 일괄 인상된 보험료와 재보험 가입비용이 부과되었다. 지난 보험갱신 시 보험료 일괄 인상을 지난 보험갱신시 적용한 후, 2009년에도 일부 클럽들은 매우 공격적인 조치를 취하고 있다고 S&P측은 전했다.

아직까지는 선주가 고액의 보험료를 지불할 수 있으므로 클럽들이 자신들의 경쟁력에 대한 위협보다는 자본확충을 위해 애쓰는게 더 중요하다는 견해를 갖고 있다는 것은 어쩌면 당연한 것이다.

S&P측은 보험인수 원칙을 따르지 않는 클럽들에게 향후 재정적인 문제가 발생할 소지가 높을 것이라고 경고하면서 특히 현 금융 및 경기 위기 상황에서 클럽들의 추가 보험료 징수 필요성을 인정한다고 덧붙였다.

이와 달리 해상보험중개업자들에 따르면, 선주들은 P&I의 재정확충을 위하여 약 5억3,500만달러에 달하는 추가 보험료 납부를 강요당하고 있다.

대형 투자손실에 직면한 IG P&I 소속 6개 클럽들은 2009년도 보험갱신 기간 중 초과 보험료를 요구할 것이다.

런던 소재 해상보험중개업체인 'Aon'은 지난 10월 이후 재정확충을 위해 클럽들이 부과한 보험료 액수가 엄청나다고 전했다. Aon의 Steve Griffiths씨는 5억3,500만달러의 추가 보험료는 이미 발표된 클럽 회람서를 기초로 한 추정치라고 말했다.

클럽들은 글로벌 금융시장에서의 혼란으로 심각한 타격을 받고 있다. 또한 수익률 감소와 함께 해운시장 및 글로벌 경제의 침체로 인해 어려움을 겪고 있다.

P&I 보험 갱신시 보험료 일괄 인상폭이 10~20% 수준이며, 이에 더하여 선주에게 추가 보험료를 요구하고 있다.

2008년 3/4분기 글로벌 주식시장의 붕괴 이후 런던클럽은 재정확충을 위해 추가 보험료 9천만 불을 회원들에게 부과하였다.

UK P&I 클럽은 자본재구성을 위해 약 1억8천만불을, West of England는 추가 보험료로 약 1억4,000만달러 부과한다고 발표하였다. Steamship Mutual은 지난 1월 향후 3년간 자금조달 목적으로 8,000만달러 규모의 추가보험료 징수안을 발표하였다.

American Club과 Swedish Club 역시 최근 회원들에게 추가 보험료를 징수하였다.

신용평가회사인 S&P는 일부 클럽들의 준비금이 투자손실에 의해 50~60% 감소되었다고 추정하였다.

'Aon' 측은 금융위기의 결과는 향후 몇 개월 내에 알 수는 없지만 클럽들의 준비금은 대략 30% 정도 하락했을 가능성이 있다고 덧붙였다.

'Aon' 측은 클럽들이 9개월 연속 보험료 일괄 인

상을 통해 보험인수 실적을 개선하려는 시도를 하고 있다고 지적하였다. Griffiths씨는 현 P&I 보험료가 2001년과 비교하여 3배에 달한다고 말했다.

그는 또 해상보험업자들이 보험료 대비 보험금 및 총경비의 균형을 맞추기 위한 요율 설정에 실패하고 있다고 말했다. 많은 선주들은 클럽들의 연보에 기재된 최종 보험료 수치와 갱신시점에서 클럽들이 부과한 보험료 차이에 대하여 의문을 가질 것이다.

## 중국정부, 조선업 지원계획안 승인

2월13일 로이드 리스트에 따르면, 중국 의회(전국인민대표대회)는 노후선박의 폐선을 앞당기고 조선소 야드 확장을 중지시키며 은행으로 하여금 선박 금융을 원활히 지원하게끔 하는 국내 조선업계 지원계획안을 승인하였다.

중국 국무원(國務院)은 정책변화에 대한 자세한 사항을 제공하지는 않았으나, 조선업계는 조만간 몇 일내로 발표될 것이라 전하고 있다.

한편, 중국조선경제연구센터장인 Bao Zhang Jing은 로이드 리스트와의 인터뷰에서 상기 지원법안은 기존 신조선의 원활한 인도를 위하여, 수출용 선박의 구매자에게 은행들이 신용공여를 좀 더 확대해야 한다는 것이라고 말했다.

동 지원법안은 노후선박과 단일선체유조선의 폐선을 독려하는 정책이 포함되어 있으며, 중국정부는 향후 3년간 조선야드의 확장과 새로운 조선시설 설치를 위한 조선소로부터의 신청을 금지시킬 것이라고 Bao Zhang Jing은 전했다. 이미 조선 야드 확장을 위한 승인을 받았으며 동 법안에 적용되지 않는다.

그는 수출용 선박에 대한 부가가치세 환급과 같은 호의적인 정책은 지속 시행될 것이라고 전했다. 2008년 한 해 동안 2,880만DWT 신조선발주한 이후, 중국의 조선업계는 2010년 신조선보장 과잉으로 어려움을 겪을 것이라 내다봤다.

