

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선주협회 회장단회의, 해운산업 위기대책 중점협의	2
전략물자 국적선 수송 방안 정책제안 간담회 개최	3
선협, 해운산업 위기극복을 위한 선하주 협력방안 제시	6
선협 · 정부, 아덴만 국적선사 호송대책 관련회의 개최	9
해양산업의 위기극복을 위한 대책추진에 주력	11

해운이슈	13
‘바다와 경제 국회포럼’ 국회의원 5명 7박9일간 선상체험	13

업계동정	25
------	----

해사정보	26
‘청해부대’ 소말리아로 출항하여 4월 중순 아덴만 도착	36
국토해양부 외항해운업계 구조조정관련 긴급간담회 개최	37
정기선 시황하락으로 전세계 컨테이너선 계선 증가	39
일본선사 해운투자환경 악화로 리스회사 선박 용선 증가	42
중국조선소, 선박해체사업에 적극 뛰어들어	43
COSCO, 막대한 현금확보로 조선업 경기 부양정책에 합류	45

해운일지	46
------	----



선주협회 회장단회의, 해운산업 위기대책 중점협의 대량화물 수송권 확보대책, 선원임금채권기금 제도 등

한국선주협회(회장 이진방)는 3월23일 협회 회장실에서 2009년도 제2회 회장단회의를 갖고 해운산업 위기대책을 비롯하여 대량화물 수송권 확보대책, 톤세제 일몰 연장대책, 선원임금채권기금 운영제도 개선방안 등을 보고받은 뒤 향후 대응방안을 협의했다.

이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 해운산업의 위기극복대책과 관련하여 국토해양부, 기획재정부, 금융위원회 3개 부처가 공동으로 위기극복대책을 추진 중에 있으며, 경쟁력 강화대책의 일환으로 톤세제 시행 5년 연장과 2009~2010년 2년간 톤세제 포기 허용, 톤세적용요건 강화, 용대선 신고제도 강화 및 불법 용대선 제재, 외항해운업 등록기준 강화, 대량화물 국적선 수송방안 등이 추진되고 있다고 보고했다.

또 위기극복 대책의 일환으로는 자산관리공사의 사회사로 선박자산관리회사 설립하여 선박매입을 통한 유동성 공급, 신조선 건조자금 지원, 선가상환 유예, 운영자금 상환 연장, 신규지원 또는 보증 제공 등이 검토되고 있다고 설명했다.

특히, 이와 관련하여 협회 사무국은 지난 3월2일 국회 본회의에서 해양산업 지원촉구 결의안이 압도적인 찬성으로 채택됨에 따라 청와대를 비롯하여 한나라당, 민주당, 자유선진당, 금융위, 은행연합회, 국토해양부, 조선협회, 한전 등에 건의서를 제출하고, 채무상환 유예, 신조자금 지원, 신조선선가 및 공정조정(조선협), 수송권 국외유출 지양(한전) 등을 촉구했다고 보고했다.

사무국은 또 대량화물 수송대책과 관련하여 동서발전에서 조만간 장기용선 2척에 대한 입찰을 준비

하고 있다며, 한전 측에 국회에서 채택한 「국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안」을 전달하면서 해운위기 극복을 위한 공조를 요청하는 한편, 대량화물 국제입찰과 관련된 문제점에 대한 홍보활동을 강화하겠다고 보고했다.

이와 함께 사무국은 △미등록 업체의 용대선 근절 조치 △톤세 신고 현황 및 톤세제 일몰 연장 대책 △선박대선료의 해운소득 확인 등 △KP&I 업무 현황 △선원임금채권기금 운영 제도 개선 △『바다와 경제 국회포럼』 승선시찰 결과 △해군 전투함 아덴만 해역 파병 △선원 국민건강보험료 부과제도 개선 추진 경과 △한-대만 해운관계 복원 추진대책 △제18차 ASF 회의 개최 △전국해양산업총연합회 정기총회 결과 △바다의 날 '바다마라톤대회' 주최 △'녹색성장 해양포럼' 창립총회 개최 △해양회 운영 활성화 등 주요안건에 대한 추진사항을 보고했다.

회장단은 이들 안건 가운데 『바다와 경제 국회포럼』 승선시찰과 관련하여 국회의원들의 현장감 있는 승선체험을 통해 해운산업에 대한 이해를 제고함으로써 해운산업에 대한 관심을 증폭시키는 계기가 됨에 따라 국회의원, 정부 고위간부 등을 대상으로 승선체험을 정례화하기로 했다.

회장단은 또 협회의 업무추진현황과 향후 장단기 중점업무추진계획을 재점검하여 외항해운산업의 지속적인 발전방향 모색하기 위해 정례적으로 개최해 온 2009년도 사장단 연찬회를 6월12, 13일 양일간 개최기로 했다. 또한, 회장단은 일자리 창출사업의 일환으로 해군 전역자에 대한 해기사 면허취득 과정에 대한 지원과 함께 면허합격자에 대해서는 회원사의 취업을 적극 유도하기로 했다.

전략물자 국적선 수송 방안 정책제안 간담회 개최

POSCO, 한국전력, 한국가스공사 도입물량 대상



국민경제 활성화와 해운산업의 위기극복을 위해서는 대형화주들의 협력이 그 어느 때보다도 긴요한 만큼, 국적선에 의한 대량화물의 안정적인 수송 시스템 확립이 시급한 것으로 지적됐다.

바다와 경제 국회포럼(대표 박상은 한나라당 의원, 강창일 민주당 의원)은 4월7일 국회 의원회관 간담회실에서 개최된 ‘국민경제 활성화를 위한 전략물자 국적선 수송방안 정책제안’ 간담회에서 우리나라 해운산업의 경쟁력 제고와 지속적인 발전을 위해서는 무엇보다도 선화주 협력증진이 필요하다는 의견이 제시됐다.

이날 간담회를 주관한 바다와 경제 국회포럼 박상은 대표는 인사말을 통해 “작금의 경제난국을 타개하고, 부가가치의 해외유출을 방지하기 위해서는 선화주 협력관계가 더욱 강화되어야 한다”고 밝히고, 서로 상생하고 윈윈하는 방향으로 선화주 관계가 정립될 수 있도록 정부 당국과 대량화주인 공기업과 민간기업, 그리고 해운업계가 모두 노력해야

한다고 말했다.

이어 민주당 전해숙 의원은 “우리나라의 해외 무역의존도가 높은 데다 수출입화물 99.7%가 해상을 통해 수송되고 현실을 고려할 때 해운산업은 국가안보 못지않게 중요하다”고 강조하고, 오늘 간담회를 계기로 선화주 협력관계가 더욱 강화되어 국

가경제에 기여할 수 있기를 바란다고, 선화주 협력의 중요성을 역설했다.

한나라당 장광근 의원은 “지금 세계 각국은 자국 해운산업의 경쟁력 제고를 위해 보이지 않는 전쟁을 벌이고 있다”며, 일본의 경우도 정책적으로 자국 상선대를 보호하는 만큼, 우리 해운산업이 어려운 시기에 대형화주들이 해운을 도와줄 수 있도록 정책적인 보호가 필요하다고 강조했다.

한나라당 강길부 의원도 “삼면이 바다인 우리나라에서 해운산업의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다”며, 글로벌 금융위기로 어려움에 처한 해운산업이 위기를 조기에 극복할 수 있도록 공기업 을 비롯한 대형화주들의 적극적인 협력이 필요하다고 말했다.

한국해양수산개발원 황진희 박사는 ‘경제위기 극복과 국민경제 안정을 위한 선화주 협력의 편익과 정책과제’ (주요 원자재 수송을 중심으로)에 대한 주



등 대형3사가 감가 상각(12년)이 끝난 경쟁력 있는 선대를 내세워 한국시장에 대한 공격적인 영업을 펼치고 있다”고 밝히고, 한국전력이 최근들어 일본의 대형 3사에게 COA 9

제발표를 통해 “공정거래와 가치공유를 통해 협력 기업과 상호신뢰 관계를 형성한 기업이 글로벌 경쟁에서 절대적으로 유리하다”며, 선화주 협력의 중요성을 지적했다.

황 박사는 “국내 선화주 협력관계가 확고히 구축될 경우 에너지 등 경제발전에 필수적인 전략물자의 안정적인 수송은 물론, 경제발전에 필수적인 주요산업 발전에도 이바지하고, 더 나아가 고용확대에도 기여할 수 있다”고 밝히고, 일본의 경우 선화주 협력을 토대로 경제부국으로의 도약과 함께 세계해운강국의 위치를 고수하고 있다고 강조했다.

또한, 황 박사는 선화주 협력과 공생발전을 위해서는 △수송수단 선택의 주도권을 가질 수 있는 무역거래 조건의 개선 △항만 등 물류시설에 대한 공동투자 △선화주 합작선사(물류기업) 설립 △선사의 서비스 능력 및 품질 강화 △해외 자원개발 공동진출 등이 필요하다고 지적했다.

이어 한국선주협회 김영무 전무는 ‘국민경제 활성화를 위한 대량화물 국적선 수송방안’에 대한 주제발표를 통해 “2008년도 한국전력, POSCO, 한국가스공사의 대량화물 도입물량은 7,022만톤(운임 약 17억달러)에 달한다”고 밝히고, 이같은 대량화물의 안정적인 수송을 위해서는 국적선과의 장기수송계약(COA)이나 전용선 확대가 필요하다고 강조했다.

특히, 김 전무는 “일본의 NYK, MOL, K-Line

척, 전용선 2척을 내준 것은 시사하는 바가 크다고 지적했다.

김 전무는 또 “일본이나 대만 등 경쟁국가들은 자국의 대량화물에 대해 자국선사 수송체제를 유지하고 있는데 반해 우리나라의 경우는 그렇지 못하다”고 강조하고, 이는 곧 우리 해운산업의 안정적인 발전을 저해함은 물론 국부유출로 이어져 국가경제에도 악영향을 끼칠 것으로 우려했다.

김 전무는 대량화물의 안정적인 수송과 해운산업 발전을 위해서는 국적선사에게 입찰기회를 우선적으로 제공하고, 전용선에 의한 장기계약체결을 확대함으로써 해운 및 조선산업 등 국가기간산업 발전에 기여하고 제철, 금융, 보험 등 전후방 산업의 발전을 견인하는 한편, 고용창출에도 크게 도움이 될 것이라고 강조했다.

박종록 국토해양부 해운정책관을 좌장으로 하여 진행된 종합토론에서 지식경제부 에너지산업정책관 한진현 국장은 “해운산업의 국제경쟁력 제고를 위해서는 전략물자의 국적선 이용이 필요하나, 대량화주들도 시장원리를 고려해야 하는 문제가 있다”며, 일본의 경우 지난 1960년대 이후 선화주간 신뢰를 통해 해운산업의 경쟁력을 높인 점을 고려하여 우리도 선화주간 건설적인 협력관계를 구축해야 한다”고 말했다.

동서발전 사업처 박현철 처장은 “현재 장기용선의 경우 외국선사 점유율이 11%에 불과하며, 국제

입찰시에도 국적선사에게 인센티브를 주고 있다”고 밝히고, 국제입찰을 실시하는 근본적인 이유는 국적선사에게만 입찰을 제한할 경우 가격조정 등의 어려움으로 재무건전성 문제가 부각되기 때문이라며, 국제입찰의 불가피성을 강조했다.

남동발전 연료팀 이용재 팀장은 “지난 2000년 이후 국제입찰을 통해 해상운임을 조정하고 있는데, 국제입찰을 배제하고 우리 선사들에 한정해서 계약을 체결할 경우 단가인상이 우려된다”고 강조하고, 하지만 우리 선사들의 경쟁력이 높아진데다 파트너십 관계도 만족할만한 수준으로 성장해 국적선 이용에 큰 문제는 없다고 강조했다.

POSCO 석탄구매그룹장 전중선 부장은 “지난 1983년 우리 선사들과 장기용선체제를 구축한 이후 25년간 경쟁력있게 연료를 수송했다”고 평가한 뒤 “물량이 줄어드는 상황에서 국적선사에게 도움 못주는 부분 안타깝다”며, 전체 물량의 10% 정도를 외국선사에 주고 있는데 좋은 서비스를 제공하면 항상 국내선사를 이용할 준비가 되어 있다고 말했다.

한국가스공사 자원본부장 장석효 상무는 “산업구조상 20년 장기용선이 주류를 이루고 있으며, 스팟을 제외하면 국적선을 이용하고 있다”고 밝히고, 가스공사도 2015년에 경쟁체제로 전환되어 국적선 수송을 정책적으로 끌고 갈 수 있을지 걱정된다”며, 불황 보다는 호황일 때 화주에 대한 배려가 부족한 것 같다고 지적했다.

선사측 패널로 나선 STX팬오션 정갑선 전무는 “우리나라 해운이 이처럼 성장할 수 있었던 것은 POSCO를 비롯하여 한국전력, 한국가스공사 등의 적극적인 협조가 있었기 때문”이라며, 그러나 최근 4~5년 사이에 10여척의 COA가 밖으로 빠져 나갔는데, 이는 경쟁력과 시기의 문제이며 일본과의 경쟁에서 사선 쪽은 모르지만 용선으로는 자신있는

만큼 조금만 시간을 주면 이러한 문제도 극복할 수 있다고 말했다.

대한해운 전용선영업본부장 박상용 상무는 “선화주 협력증진은 상호 신뢰가 우선되어야 하며, 특히 대량화주들이 자연스레 국적선을 이용할 수 있도록 제도적인 보완이 필요하다”고 강조하고, 항비면제와 수입관세 유예 등 명분보다는 화주들에게 실질적인 혜택이 주어지는 정책적인 대안이 필요하다고 지적했다.

한진해운 벌크선그룹장 백대현 상무는 “스팟까지 국적선 이용을 주장하는 것은 무리가 있다”며, 신조선이나 10년 이상 장기용선 선박에 대한 입찰에 외 국적선을 제한하는 방안도 검토할 필요가 있다”고 강조했다.

현대상선 벌크사업부문장 최형규 상무는 “한전, POSCO, 한국가스공사의 도움으로 전용선사업이 발전했다”며, 선사측에서도 서비스 경쟁력을 강화하고, 화주측에서는 시황동락에 대비하여 전용선이나 장기수송계약을 늘리면 윈윈하는 협력관계로 한 단계 발전할 수 있을 것이라고 말했다.

SK해운 가스선영업본부장 이창규 상무는 “일본의 선화주 협력관계는 우리가 벤치마킹해야 할 부분이며, 특히 한국선사의 열악성을 인식해야 한다”며, 전용선 입찰시 최저가 입찰보다도 적정가 입찰이 중요하다”고 지적했다.

종합토론 좌장을 맡은 박종록 국토해양부 해운정책관은 토론 후 “철광석, 발전용 연료탄, 원유 등 전략물자의 안정적인 수송은 국가적 차원의 중요하고 과제”라고 강조하고, 선화주 협력을 통해 이같은 문제가 해소될 경우 해운산업의 위기극복에 큰 힘이 됨은 물론, 화주들도 안정적으로 원자재를 확보할 수 있다며, 적절한 수준에서 운임이 책정될 수 있도록 화주들의 적극적인 협조가 요망된다고 말했다.



선협, 해운산업 위기극복을 위한 선하주 협력방안 제시 발전연료 수송을 중심으로 안정적 장기수송권 확보필요

한국선주협회(회장 이진방)는 국가 해운산업 위기극복을 위해서는 선하주 협력증진이 무엇보다도 필요한 만큼, 전략물자를 중심으로 한 선하주 협력방안을 적극 추진하고 있다.

협회가 마련한 선하주 협력방안에 따르면, 우리 외항해운업체는 최근 금융위기로 촉발된 세계적인 불황의 여파로 유동성 부족과 해운 불황이라는 이중고를 겪고 있으며, 이를 조기에 극복하기 위하여 각고의 노력을 경주하고 있다.

지금 우리 해운업체가 겪고 있는 위기상황은 한국이나 지역에 국한된 상황이 아니라 전 세계적인 현상이기는 하지만, 유독 우리 해운업체가 다른 국가의 해운업체와 비교할 때 상대적으로 더 고통스러운 이유는 안정적 장기 수송권 확보 비중이 낮은 것이 큰 원인 중 하나이다.

이처럼 어려운 시기에 하주와 선주간 더욱 공고한 협력체제를 바탕으로 우량화물을 국적해운기업이 운송할 수 있는 전속적 계약관계를 마련하는 것이 어느 때보다도 중요하며, 이는 국적해운기업의 경영 안정뿐만 아니라, 화주기업에게는 대량화물을 저렴하고 안정적으로 수송할 수 있는 긍정적 효과를 가져오는 윈윈 전략이다.

지난 3월 임시국회에서도 우리 해운산업이 현재의 위기를 극복할 수 있도록 정부의 적극적인 지원을 촉구하는 내용의 '국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안'이 압도적인 찬성으로 채택되었다.

이어 협회는 지난 3월9일 동 결의안을 한국전력공사에 전달하고 해운산업의 위기 극복을 위한 하주의 협조와 상호협력체계 구축을 제안하였다.

특히 이 자리에서 협회는 원자재의 해외 의존도가 높은 우리나라는 안보차원에서 반드시 국적 해운기업이 전략물자 수송에 그 역할을 담당해야 하며, 이러한 취지에서 공기업인 한국전력공사를 비롯한 발전회사의 협조가 어느 때보다도 절실한 시기라고 강조했다.

조만간 한국전력공사의 발전 자회사인 한국동서발전(주)에서 발전연료 수송을 위한 장기용선 계약을 추진하고 있고, 어려운 시기에 국가발전에 도움이 되는 선하주 협력모델이 될 수 있다는 관점에서 이번 계약은 매우 중요한 의미를 가지고 있다.

▶ 발전연료 수송 현황

한전의 발전 자회사들이 도입한 발전용 석탄은 2007년 기준으로 약 5,300만톤이며, 2009년도에는 7,000만톤에 달할 것으로 전망되고 있다.

발전연료 수송선박은 전용선(계약기간 15~20년, 선박연속운항과 화물최대적재를 보장하는 조건) 14척, 장기용선(계약기간 1~10년으로 전용선보다 짧고, 선박교체가 허용되는 조건) 34척, 그리고 현물용선(단기간 사용 조건)으로 운영되고 있다.

특이사항은 발전연료(석탄) 수송을 위한 전용선의 비중이 1999년 70.5%를 정점으로 현재 25% 수준까지 크게 감소한 것과 2003년부터 외국선사(일본선사가 유일함)의 수송 참여가 시작된 이래, 2009년 현재 전용선 및 장기용선의 약 20%를 일본선사가 차지하고 있다는 점이다.

▶ 일본의 사례와 시사점

반면 우리나라 발전연료 수송에 유일하게 참여하

고 일본의 경우를 살펴보면, 발전용 석탄수송을 위한 전용선의 비중이 60~70%에 달하고 있고, 장기용선과 현물용선의 비중이 상대적으로 낮다.

또한 대량하주와 해운회사의 장기거래 관행을 통하여 일본의 대량화물은 일본선사가 공동수송에 참여하고 이용선박은 일본조선소에 발주하는 호혜시클을 유지해오고 있어서, 일본 선사의 경쟁력 근간이 될 뿐만 아니라 외국선사의 일본시장 진출은 일시적인 현물용선으로 제한될 수밖에 없다.

대형하주와의 장기계속거래를 배경으로 일본의 대형 3사는 최근 3년간 원료수송선대를 재편하여, 2010년까지 80여척의 케이프사이즈 전용선을 발주하였고, 일본의 원료 수입량이 그다지 증가하지 않았음에도 일본의 대표선사인 NYK의 벌크선 척수는 2004년 40척에서 2008년 114척(케이프사이즈 기준)으로 세배 가까이 증가하였다.

더욱 주시해야할 점은, 일본의 대형선사는 이렇게 장기용선계약을 체결하여 선가상환을 조기에 만료한 중고선박을 이용하여 우리나라를 비롯한 외국의 수송시장에도 공격적으로 참여하고 있다는 점이다.

▶ 우리 해운기업의 위기의식과 국부유출

현재의 경제침체에 기인한 각국의 방어적인 보호주의 분위기는 자국선대 재편 움직임으로 이어질 것이며, 이미 선복량 기준으로 세계 1위의 해운국을 목전에 둔 일본은 물론, 자채 물량과 재원만으로도 해운과 조선을 발전시킬 수 있는 중국의 틈새에서 우리 해운이 느끼는 위기의식은 심각하다.

만약 대량하주기업이 단기적인 조달비용 절감을 위하여 국제적인 최저입찰제를 진행할 경우, 우리나라 해운업의 위축은 불가피해지고 외국 해운기업에 경쟁할 우리 기업이 사라져 외국 업체에 수송을 의존하게 된다면, 적기 물자수송을 위한 안정성이 확보되지 못할 뿐만 아니라 일방적인 운임인상 요

구에도 대응할 수 없어 결국 조달비용의 증가와 최종 소비자인 국민들의 지출 증가로 이어지게 될 것이다.

이번 한국동서발전에서 입찰하려고 하는 장기용선 2척에 대한 운임은 연간 약 2,000만달러 이상이 될 것으로 추정되며, 총 운임은 7년간 약 1억5,000만달러(약 2천억원)로 이 계약이 외국선사로 낙찰된다면 그 만큼 외화가 국외로 유출되는 등 국부유출이 심각한 상황에 되고 있다.

▶ 결론 및 제언

이러한 배경과 우리의 현실에서 국익을 위하여 발전연료 수송을 중심으로 다음과 같이 제안하고자 한다.

첫째, 발전연료 수송 계약은 국제입찰이 아닌 국내입찰로 전환해야 한다. 특히, 전용선과 장기용선은 안정적 수송권 확보와 우리나라 해운산업의 발전을 위하여 100% 국적선사가 그 역할을 담당해야 할 것이다.

WTO 정부조달협정에서도 공기업의 해운서비스 부문은 강제 적용되지 않기 때문에 국가의 장래를 위한 우리의 의지만으로 가능한 부분일 것이다.

둘째, 발전연료를 비롯한 철광석 등 대량원료화물 수송을 위한 전용선 비중(현재 25%)을 50% 이상으로 확대하고 필요한 선박은 계획조선으로 추진한다.

대량하주는 운임이 현저하게 떨어진 이때 저렴한 운임으로 전용선을 확보할 수 있고, 선사는 운송화물을 확보하여 현 해운위기를 발전의 발판으로 활용할 수 있을 것이며, 최근 해운위축에 따라 신조발주가 끊긴 조선소 역시 안정시킬 수 있을 것이다.

많은 척수, 장기적인 계획에 따른 선박건조는 안정적 화물확보가 보장되므로 신용도를 높여 조달금리를 낮출 수 있고 다량의 장기 건조계약은 건조비



용을 절감을 불러온다. 이는 저렴한 운임을 실현할 수 있고 결국 장기적으로 국가의 비용을 낮출 수 있는 방안이다.

셋째, 국적선사의 벌크선들을 대량원료화물 수송을 위한 장기용선(COA)으로 확보한다. 이 또한 하주에게는 저렴한 운임과 안정적 수송을 가져다주고, 이례적이고 급작스런 해운시황 하락으로 원가 이하 경쟁을 하는 국적선사의 유동성을 확보할 수 있는 방안이다.

결론적으로 현재의 해운업과 조선업의 위기를 극

복하고 양 기간산업이 국가의 부를 계속해서 창출해 나갈 수 있는 기초가 우량화물을 가진 발전사, 제철사 등 대량하주의 의식의 전환에서 그 해법을 찾을 수 있다는 것이다.

비단 애국심만을 호소하는 근대적인 사고가 아닌 미래 국가의 발전의 기초가 되는 대량원료화물의 안정적인 운송권 확보, 해운산업의 성장 그리고 조선산업의 세계정상 유지를 위한 현실 대안으로 제시하고자 한다.

선협, 해운위기극복을 위해 정부, 금융위 등에 지원요청 기존 선박금융에 대한 선가상환 유예, 유동성 지원 등

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 금융권에서 해운업계에 대한 여신을 기피함에 따라 청와대를 비롯하여 국토해양부, 금융위원회, 전국은행연합회 등에 해운위기 극복을 위한 건의서를 제출하고 이를 개선하여 줄 것을 촉구했다.

최근 미국발 금융대란에 따른 금융시장 불안이 전 세계적으로 확산되면서 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보이고 있으며, 이로 인해 해운수요가 크게 감소함으로써 운임수입이 격감, 우리 외항해운기업들이 유동성 부족에 시달리고 있다.

또한 금융계약이 체결되어 건조 중에 있는 신조선박에 대한 중도금 대출까지 중단하는 등 금융기관이 여신을 기피하는 사례가 빈번하게 발생하고 있다.

더욱이 세계 금융시장 불안에 따른 이례적이고 일시적인 선박의 자산가치 하락으로 선박의 공정한 시장가격이 형성되지 못하는 상황에서 금융기관이 선박의 자산가치 하락을 빌미로 추가담보나 대출금의 중도상환을 요구하는 경우가 발생하고 있어 외항해운기업의 어려움이 더욱 가중되고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 우리 해운산업의 기반이 붕괴하기 전에 선제적 대응이 긴요한 상황인 만큼, 해운시황이 개선될 때까지 원금상환기한 연장 등 채무조정과 일시적인 선박자산 가치하락에 따른 추가담보 내지 선가상환 요구를 유예하여 줄 것을 건의했다.

또한, 해운업체에 대해 운영자금 만기 연장 및 신규 지원, 신용보증기금의 보증 제공, 선박자산관리회사 설립을 지원하는 등 유동성을 적극 지원하여 줄 것을 요청했다.

아울러, 신조선박의 원활한 건조지원을 위해 조선계약이 체결된 신조선 중도금의 원활한 공급과 금융원을 확보하지 못한 신조선의 건조자금 지원을 금융권에 요청했다.

한편, 국회는 지난 3월2일 해양산업의 위기극 조기 극복할 수 있도록 “국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안”을 압도적인 찬성으로 채택한 바 있다.

선협 · 정부, 아덴만 국적선사 호송대책 관련회의 개최

국적선>BBCHP>한국선원 승선 외국적 선박순 호송



이 호송에 참여할 선사들은 1주일전에 대상선박을 국토해양부에 알려야 한다. 해군측에서는 호송선단 규모를 1회 호송시 6척으로 제한하겠다고 밝혔다.

특히, 호송시 우선

호위하는 선박으로는 우선 국적선을 1순위로 하고 그 다음 국적취득조건부나용선(BBCHP선박)을 2순위, 한국선원이 승선하는 외국적 선박을 3순위로 하기로 원칙을 정했다.

동 사항에 대해 선사에서는 호송선단이 6척이 넘더라도 호송 받을 수 있도록 국토해양부가 해군과 협의해 줄 것을 건의하였다. 그리고, 호송선단에 취약선박이 없으면 대형컨테이너선도 호송서비스를 받을 수 있도록 해군과 협의해 줄 것을 요청하였다. 아울러 해군함과 상선간의 가장 효율적인 통신방법 강구 해줄 것을 건의하였다.

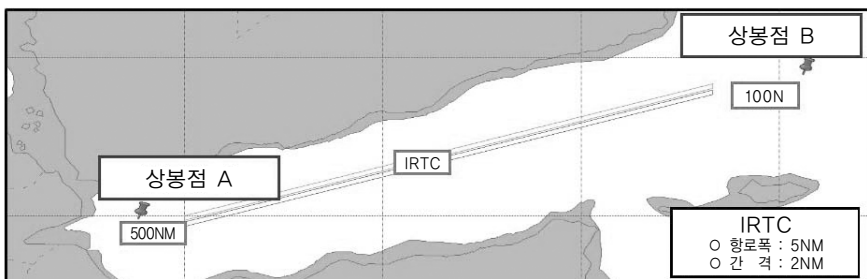
이 날 회의에는 국토해양부 항행안전정보과 박영선 과장, 정선문 실장, 송태봉 주무관, 대한해운 윤태수 팀장, 현대상선 최종철 부장, 한진해운 김인순 부장, SK해운 김신관 부장, TPC KOREA 이병곤 이사, 선주협회 황영식 부장, 방수일 부장, 김정훈 대리 등

30여명이 참석했다.

최근 아덴만 지역의 해적출몰 위험으로부터 우리 국적선사들을 보호하기 위해 해군 함대가 현지에 파병되었다. 이와 관련하여 한국선주협회와 정부, 해운업계 관계자들은 3월30일 한국선주협회 회의실에서 국적선사 호송방법에 대한 대책회의를 갖고 호송방안을 중점적으로 협의했다.

이 날 회의에서는 국적선사의 원활한 호송을 위해 우리 함대와의 상봉점은 아래 그림과 같이 A(12° 06.00N, 044° 22.00E), B(14° 50.00N, 054° 26.00E)로 정하고 호송거리는 640마일로 하기로 합의했다.

또한, 호송개시 시각은 동향선박은 상봉점 A에서 월요일 04:00(GMT)로, 서향선박은 상봉점 B에서 목요일 04:00(GMT)로 잠정 결정했다.





선협, 삼선로직스 BBCHP 채권에 관한 건의서 제출 BBCHP 채권을 공익채권화시켜 위기탈출방안 모색



한국선주협회(회장 이진방)는 최근 우리 외항해 운업계의 어려움이 가중되고 있는 가운데 회원사인 삼선로직스의 BBCHP 채권을 공익채권화 시키기 위해 3월5일 서울중앙지방법원장에 건의서를 제출했다.

삼선로직스(대표 허현철)는 2009년 2월6일 경영상 어려움으로 채무자 회생 및 파산에 관한 법률(이하 “통합도산법”)에 따라 서울지방법원에 회생절차 개시를 신청했으며, 3월6일 회생절차를 승인받았다.

하지만 삼선로직스의 BBCHP 채권이 공익채권으로 인정되지 않을 경우 앞으로 선박확보에 상당한 어려움이 있을 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 선협은 건의를 통해 삼선로직스가 운영하는 국적취득조건부 나용선(BBCHP ; Bare Boat Charter with Hire Purchase)계약은 “미이행쌍무계약”으로서 통합도산법 제119조(쌍방미이행 쌍무계약에 관한 선택)가 적용되어야 하며, 등기부상 소유권 역시 존중되어 동법 제70조의 환취권 역시 보장되어야 한다고 주장했다.

BBCHP는 연불(延拂)구매형태로 선박을 나용선하여 국적을 취득하게 되는 선박 확보방법의 하나

로, 용선기간 동안 이 선박은 금융 제공자가 설립한 특수목적법인을 통해 파나마국, 라이베리아국 등 제3국에 등록되며 법률상 소유권은 금융제공자가 설립한 법인이 갖고 있게 된다.

우리나라에서는 70년대 중고선도입에서 BBCHP 이용을 시작하였고, 80년대 이후에는 신조선확보 방법으로 국적선사들이 활용할 수 있었던 가장 유리한 선박금융이었으며 결과적으로 1984년 해운산업합리화 이후 우리나라 외항선대 증강에 크게 기여해 왔음을 피력했다.

아울러 동 사건에서 BBCHP상 금융단이 보유하는 선박의 소유권 및 저당권이 회생담보권으로 분류될 경우, 향후 국적 해운회사에게 BBCHP를 제공할 선박금융이 크게 위축되어 해운산업 발전을 저해하고, 유례가 없는 현재의 해운위기를 극복하는 데에도 큰 걸림돌로 작용할 수 있다고 우려를 표명했다.

따라서 우리나라 해운산업에 끼칠 영향을 고려하여 BBCHP상 금융단이 보유하는 선박의 소유권 및 저당권이 공익채권으로 분류될 수 있도록 건의하였다.

삼선로직스 기업 현황

실적	매출 1조906억원, 영업이익 674억원, 순이익 456억원(2007년 회계 기준, 업계 7위 규모)
운용 선대	9척, 54만 DWT(재화중량톤수)
업종	외항 화물운송업
종업원	350명
자본금	192억600만원

해양산업의 위기극복을 위한 대책추진에 주력 전국해양산업총연합회 2009 정기총회에서 결의



전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 올해 중점 사업 추진방향을 해양산업의 위기극복을 위한 대책에 집중하는 한편, 해양산업의 대국민 이미지 제고와 해양산업 제도개선에 주력키로 했다.

총연합회는 3월18일 오전 11시 서울 프레스센터에서 우리나라 35개 해양관련 단체장 및 사무국장 등 80여명이 참석한 가운데 이진방 회장 주재로 열린 2009년도 정기총회에서 이 같은 사업계획과 예산안을 심의, 의결했다.

이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 "해양산업이 위기를 완벽하게 극복하는데는 상당한 시간이 소요될 것"이라며, "하지만, 해운을 비롯하여 항만, 물류 등 각 업종별로 위기극복을 위해 역량을 모아 나가고 있고 정부와 국회에서도 힘을 모아 주고 있기 때문에 충분히 극복할 수 있을 것"이라고 밝혔다.

이 회장은 또 "우리 모두가 제자리에서 맡은 바

역할에 충실하고, 혼자만이 아니라 모두를 생각하면서 해양산업의 위기극복을 위해 모든 지혜와 역량을 모은다면 현재의 위기를 기회로 바꿀 수 있을 것"이라며, 금년에는 위기를 슬기롭게 극복하고, 우리나라가 세계 5대 해양강국으로 도약할 수 있는 기반을 확고히 다지는 알찬 한해가 되도록 다함께 노력하자고 당부했다.

이어 진행된 의안심의에서 총연합회는 올해 중점 사업의 기본방향을 △해운을 비롯하여 항만, 물류, 선원 등 해양산업의 위기극복대책 △해양산업의 동반발전을 위한 방안모색 △해양산업의 대국민 이미지 제고 및 홍보사업 강화 △해양산업 제도개선에 두고 세부계획을 마련하여 적극 추진해 나가기로 했다.

특히, 해양산업계 대표들을 격려하기 위해 총회에 참석한 국토해양부 정종환 장관은 "현재 해양산업의 위기가 조기에 극복될 수 있도록 범정부차원



에서 적극적으로 대책을 마련하고 있다“고 밝히고, ”이런 노력의 결과 중 하나로 외항 화물운송사업체에 적용되는 톤세제의 일몰 시한을 2014년까지 연장기로 했다“고 말했다.

정 장관은 또 “3월말에 마련기로 한 위기 극복 대책방안은 거의 골격이 갖추어졌으며, 특히 우리 해양산업은 충분한 잠재력을 갖추고 있기 때문에 이 위기를 반드시 극복 해내고 한 단계 더 성장할 것”이라며 해양산업 위기 극복을 위해 적극적인 지원을 약속했다.

이어 박상은 한나라당 의원(바다와 경제 국회포럼)은 “해양산업은 명실 공히 우리나라의 국가 경제를 지탱하는 산업으로 지난해 우리 해양 산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하여 국제수지 개선은 물론, 국민경제 발전에도 크게 이바지했다”며, 최근 어려움에 처한 해양산업의 위기극복을 위해 국회도 팔을 걷어 부치고 노력하고 있다고 강조했다.

박 의원은 또 “정부와 국회 모두가 해양산업이 우리나라 경제성장의 한 축을 담당하는 원동력이라는 것을 공감하고 힘을 실어주기 위해 애쓰고 있다”고 거듭 강조하고, 우리 해양단체들도 더욱 기운을 내서 우리나라가 세계 5대 해양 강국으로 도약하는데 힘을 보태 주시길 바라며, 연합회가 앞장 서줄 것을 당부했다.

장광근 한나라당 의원은 “지난 3월초에 7박8일 일정으로 컨테이너선에 직접 승선하여 선원들과 생활해 보니 해운의 국가경제 기여도가 막중하다는 것을 실감할 수 있었다”며, “해운산업의 위기가 조기에 극복될 수 있도록 힘을 보태겠다.”고 말했다.

장 의원은 “중국의 상하이항과 홍콩항 등을 둘러보니 해운 및 항만을 둘러싼 국제경쟁이 얼마나 치열한지를 피부로 느낄 수 있었다”며, 외화획득 효과



산업인 해양산업의 경쟁력 제고를 위해 정책적인 지원이 필요하다고 강조했다.

전혜숙 민주당 의원은 “직접 선원들과 선상체험을 하고, 상하이나 홍콩항을 직접 둘러보니 해운의 중요성을 새삼 실감했다”고 밝히고, “최근 글로벌 금융위기에 따른 해운시황의 급격한 하락으로 항만 주위에 멈춰있는 선박들을 보니 마음이 아팠다”며 해양산업의 위기가 조기에 극복되도록 힘을 모으자고 말했다.

특히, 전 의원은 가족과 떨어져 수출의 최전선에서 고생하는 선원들을 위해 선원의료보험제도와 관련된 법령개정에 최대한 노력하겠다고 밝혔다.

한편 이번 정기총회에서 한국해양기업협회(회장 이재완), 부산항만산업협회(회장 이윤재), 한국해양조사협회(이사장 한상배) 등 3개 협회가 신규 회원으로 가입 승인됨에 따라 전국해양산업총연합회 회원수는 35개 단체로 늘어나게 됐다.

해양산업의 위상제고와 세계 5대 해양강국 도약, 해양산업의 동반발전을 위해 지난해 11월10일 발족된 전국해양산업총연합회는 현재 해양관련 35개 단체가 회원으로 가입되어 있으며, 종사자 규모는 45만명에 매출규모는 47조에 이르고 있다.

‘바다와 경제 국회포럼’ 국회의원 5명 7박9일간 선상체험 한진해운 컨테이너선에 승선하여 선원들과 생사고락

세계 경제회복 시기가 불투명해짐에 따라 우리 외항해운업계의 시름 또한 나날이 깊어지고 있다. 이에 한국선주협회는 입법발의자인 국회의원들을 대상으로 우리나라 해양산업의 현황에 대한 이해를 높이고, 향후 국제경쟁력 강화 및 발전방향 등 관련 정책 입안에 참고할 수 있도록 선상체험행사를 가졌다. 바다와 경제 국회포럼 박상은 대표(한나라당)를 비롯한 국회의원 5명과 보좌관, 그리고 한진해운 조용민 부사장과 한국선주협회 김영무 전무 등은 한진해운 컨테이너선에 승선하여 7박9일간 선원들과 생사고락을 함께 하며 해운 및 항만현장을 몸소 체험했다. 다음은 박상은 의원이 떠난 ‘해사체험 및 해운·항만시찰 방중활동 결과보고서’를 정리한 것이다. (편집자 주)

▶ 승선체험 프로그램 목적 및 취지

한국선주협회는 수출 컨테이너선 승선 및 항해 체험을 통해 대한민국 해양산업의 현황에 대한 이해를 제고하고, 향후 동 산업 발전방향 등 관련 정책 입안에 참고하여 해양한국의 정책 마인드 함양하며, 동북아의 주요 경쟁항만 및 중국경제 발전의 원동력이 되고 있는 경제특구 시찰을 통해 향후 우리경제의 국제경쟁력 강화를 위한 정책 아이디어 채득하기 위해 승선체험 프로그램을 마련했다.

3월3일부터 10일까지 7박9일간 한진해운 소속 선박 한진베이징호(6만6,654톤, 5,302TEU)에 승선하여 부산을 출발하여 상해항과 닝보항, 홍콩항에 직접 기항함으로써 선상생활과 함께 항만현장을 직접 둘러보는 소중한 시간을 가졌다. 이번 체험에는 총 10명(국회의원단 5명, 수행단 5명)이 참여하

였다.

주요일정을 살펴보면, 첫 날 3월3일에는 부산신항을 시찰하고 출국수속 후 한진베이징호에 승선하였다. 4일에는 한진베이징호 선내투어를 시작으로 위기극복을 위한 해운산업 정책지원 세미나를 개최하였다. 5일에는 양산항에 도착하여 시찰을 하였고, KOTRA, 무역협회, 기업 등과 물류기업 간담회를 개최하였다. 또한 상해 총영사, 한상회를 초청하여 간담회를 가졌다. 6일에는 닝보항을, 7일에는 승조원과의 만남의 시간을 가졌다.

8일에는 홍콩 총영사 초청 간담회를 개최하였고, 9일에는 홍콩에 도착하여 항만 시찰 및 해운·항만 산업 활성화 지원방안 워크숍을 개최하였다. 마지막날인 10일에는 홍콩의 마리나 시설 시찰을 끝으로 귀국하였다.

[한진베이징호 운항스케줄]

항만	도착시간	접안시간	출항시간
부산	3. 3(화) 05:00	3. 3(화) 06:00	3. 4(수) 01:00
상해	3. 5(목) 05:00	3. 5(목) 07:00	3. 5(목) 23:00
닝보	3. 6(금) 11:00	3. 3(금) 14:00	3. 7(토) 02:00
홍콩	3. 8(일) 17:00	3. 3(일) 19:00	3. 9(일) 05:00

▶ 입항 항만별 현황

[상 해] 먼저 일반현황을 살펴보면, 상해는 중국 동부의 창강하구에 위치, 중국의 가장 큰 도시이며 행정적으로는 성과 동격인 중앙정부 직할시이다.

중국에서 가장 중요한 문화, 상업, 금융, 산업, 통신의 중심지이고, 세계적으로 가장 번잡한 항구 중 하나이며, 2010년 세계 엑스포가 개최될 예정이다.

항만현황은 2007년 2,615만TEU를 처리하며 2006년 대비 20.4%의 성장률을 기록, 홍콩항을 제치고 세계 2위 컨테이너 항만으로 부상하였다. 상해의 '구항' 격인 와이카이차오 터미널은 2007년에 1,560만개의 컨테이너를 처리해 중국 내 터미널 중에서 1위를 차지했다.

향후 개발계획으로는 소양산 및 대양산 개발할 예정으로 있다. 세계 최대의 컨테이너항만 개발로 상하이항의 혼잡과 수심문제 해결을 목적으로 2020년까지 소양산에 총 29선석을 개발, 대양산은 향후 물동량 추이를 감안하여 20선석을 개발할 계획이다.

[닝 보] 일반현황으로 닝보는 절강성 해안에 위치한 항구 도시이며, 19세기부터 개항하였으며 쌀·차·목화·해산물 등을 집산, 수공업품과 화학·식품가공 등의 상공업이 발달하였다.

2003년에 닝보의 경제력은 중국에서 12위의 도시로 경제가 지속적으로 발달하고 있으며, 외국에서의 투자도 활발히 이루어지고 있다. 중국 상해항 인근의 닝보항은 2007년 935만TEU를 처리하여 2006년 대비 32%의 높은 성장률을 기록했다.

닝보항은 양쯔강 델타지역(상해, 닝보, 황저우)에 속해 있으며, 항저우만의 남쪽에 위치한 항만으로, Ningbo, Zhenhai, Beilun, Daxie 및 Chuanshan의 5개 구역으로 구성된다.

최근 메이산다오를 연결하는 임시대교가 준공되면서 중국 닝보의 메이산항 컨테이너 터미널 개발

프로젝트가 본격 가동되었다.

향후 개발계획으로는 메이산항의 개발은 3단계로 추진할 계획이며, 2012년까지 5만톤급 이상 컨테이너 선석 10개(연간처리능력 500만TEU)를 개발할 예정이다.

2020년까지 메이산항을 국제 환적, 국제 컨테이너화물 집화 및 가공무역 기능을 포함한 국제물류항만으로 개발할 계획이다.

[홍 콩] 일반현황을 살펴보면, 홍콩은 중국대륙 남동부에 있는 중화인민공화국 홍콩특별행정구역이며, 홍콩섬, 카울롱반도, 산까이 및 그 밖의 230개의 부속도서로 구성되어 있다.

전인구의 99%가 중국인이며 공용어는 영어와 중국어 공용어나, 일상적으로 통용되는 언어는 중국어 방언인 광둥어를 사용한다. 항만현황은 2007년 2,398만TEU를 처리하며, 2006년 대비 1.5% 증가했다.

부진원인으로는 중국항만 등 인근 항만의 급부상에 따른 영향을 많이 받고 있는 것으로 분석되며, 특히, 최근 대규모 개발이 진행되고 있는 남중국항만들과의 경쟁에서 치명타를 입고 있으며, 최근에는 남중국항만들의 물류시설이 상당히 업그레이드되고 있다.

계속해서 한 자리수 성장률을 기록하고 있으며, 항만의 성장이 거의 정점에 도달하였으나, 홍콩항이 현재 경쟁력 있는 항만으로 명성이 있는 것은 관세를 부과하지 않는 항만이라는 장점과 지리적으로 아시아 전체의 허브가 될 수 있는 입지를 가지고 있다.

홍콩은 세계 11대 무역국이며, 홍콩의 컨테이너항은 세계에서 최고로 복잡하고 바쁜 컨테이너항 중 하나이다.

향후 개발계획은 홍콩항의 경쟁력 둔화를 만회하기 위해 산업계와 정부를 중심으로 내륙교통체계 개선, IT물류 시현, 항만 처리비용 인하 등 새로운 전략을 마련 시행할 계획이다.

▶ 항해일지

【1일차(3/3, 화)】 2월 임시국회 본회의의 마지막날, 예정된 법안처리 본회의의 일정을 모두 소화하고 출발하느라, 당초 예정되었던 시각보다 3시간 늦은 밤 20:25 김포발 부산행 마지막 비행기편으로 김해 공항으로 출발하였다.



밤 22시가 넘어 부산신항에 도착하여 부산항만공사 사장, 한진신항터미널 대표이사 등의 환송을 받으며 한진베이징호에 승선하였다.

승선 전 부산신항의 최첨단 항만 하역시설과 넓은 배후부지를 짧게나마 시찰하면서 우리나라 해운·항만산업의 국제경쟁력 강화에 관해 단상하는 시간을 가졌다. 한진베이징호는 길이 260m, 폭 40m에 20피트 컨테이너를 5,700개를 실을 수 있는 대형 컨테이너선으로 상해, 홍콩, 싱가포르 등을 거쳐 유럽 지중해로 항해, 다시 부산으로 돌아오는 데 2개월이 소요된다고 하며, 1년에 6항차 운항한다.

우리는 한진베이징호에서 방을 배정받은 후 컨테이너 하역작업을 지켜보았으며, 새벽 1시 출항을 하는 장면을 참관하였다.



【2일차(3/4, 수)】 오전 7시 기상, 간단한 선내 안전교육을 받고 10시부터 교육훈련복으로 갈아입고 베이징호 구석구석 선내투어하는 시간을 가졌다.

선교의 항해장비와 선수에서 선미까지 갑판을 둘러보았으며, 기관실의 메인엔진, 보조장비 등에 관하여 본선 선장과 기관장으로부터 자세한 설명을 들었다. 오후에 승조원들의 퇴선 및 소화훈련을 참관하고 해운산업 위기극복을 위한 정책세미나를 진행하였다.

동 세미나에서는 해운산업의 유동성 지원, 신조 건조자금 지원, 대량화물의 국적선 수송방안 등 국가차원의 정책지원 방안 등에 관하여 약 2시간 열띤 논의를 전개하였다.



【3일차(3/5, 목)】 오전 7시 상해 양산항에 입항, 김정기 상해총영사 및 한진해운 상해지점 관계자들의 환영을 받았다.

상해 양산항의 규모와 컨테이너 처리능력을 보고 중국의 저력을 새삼 느꼈으며 양산항을 시찰하고 상해 양산항 터미널 사장과 면담하였다.

우리는 상해시내로 이동하기 위해 양산과 상해를 연결하는 32km의 동해대교를 통과하였다.

오후 상해총영사관에서 상해 물류기업인들과의 간담회를 개최하여, 중국에 진출한 우리나라 물류



기업의 애로사항과 건의사항을 청취하고 논의하는 시간을 가졌다.

다수의 물류기업인들은 현재의 위기극복과 경쟁력 제고를 위해서는 한국선박에 대해 국내항 입항시 항만시설사용료 감면과 유동성 지원, 특히 국내 기업에서 수입하는 대량화물의 국적선 수송방안 등을 논의하였다.

저녁 19시 상해총영사와 한상회 초청 만찬에 초대되어 식사를 마치고 밤 23시 다음 정박지인 Ningbo항으로 출항하였다.

상해 양산심수항은 안벽길이가 3km, 안벽크레인은 34개, 연간 처리능력은 4,300만TEU로 2007년 처리량을 살펴보면 2,800만TEU이다.



【4일차(3/6, 금)】 오후 2시에 중국 Ningbo항에 입항하여, Ningbo항 컨테이너터미널 CMICT 동사장의 브리핑을 받으며 Ningbo항 시설을 시찰하였다.

Ningbo항은 상해 양산항과 근거리에 위치한 항만으로서 차로 약 3시간이 걸리는 지역이다.

상해 양산항은 주변항만과의 경쟁을 하고 있으며 중국의 경우 상해 양산항, Ningbo항 등 주변지역 항만들의 경쟁이 치열하다고 함. Ningbo항의 '07년도 처리량은 1,200만TEU이다.

Ningbo항 시찰을 마치고 Ningbo시내로 이동하였다.

Ningbo시는 중국의 중소규모 도시임에도 불구하고 인구가 600만에 육박, 비교적 잘 정돈된 도심지와 시내를 관통하는 3개의 강을 친수공간화하여 시민공원으로 활용하는 등 수상도시의 모델로 개발하고 있는 중이다.

Ningbo라는 도시는 일부러 찾아가지 않으면 가기가 쉽지 않은 곳으로 금번 체험기간내 방문한 도시 중에서 비교적 운치가 있으며 조용한 도시였다.

특히 강변의 야경이 아름다워서 참가한 많은 분들이 감탄해 마지 않았다. 저녁 21시 한진베이징호로 이동하여, 새벽 1시 출항하였다.

【5일차(3/7, 토)】 오전 모처럼의 자유시간을 갖고 오후 14시부터 한진베이징호 승조원들과 간담회





를 개최하고, 우리나라 승조원과 인도네시아 승조원 등 23명의 승조원이 참석, 다과를 나누고 기념품과 선물을 전달하였다.

간담회에서 승조원들은 국회의원 다섯 분이 컨테이너선에 승선하여 1주일간 체험하는 것은 유사 이래 처음있는 일이라며 큰 영광이라고 말하였다.

의원단도, 쉽지 않은 근무환경에서 특히 해운산업이 깊은 불황의 늪에서 허덕이는 시기에 6개월간 가족과 떨어져 국가경제 발전을 위해 불철주야 노력하는 승조원들이야말로 진정한 애국자라고 치하하였다.

간담회에서는 선원들의 의료보험 적용 문제와 선원 소득 비과세, 선원 선상투표제 등과 관련하여 논의하였다.

의원님들은 국회로 돌아가는대로 의료보험문제는 전혜숙 의원님, 선원 소득 비과세는 강길부 의원님, 선상투표제는 모든 의원님들이 함께 해결을 위



해 노력하기로 승조원들과 약속하였다.

한편으로 젊은 승조원들은 선원에 대한 사회적 인식이 좋지 않아 우리나라 여성들이 선원과의 결혼을 기피하는 등 현실을 토로, 이에 대한 해결을 위해 예능방송프로그램 등을 통해 해상직원의 매력을 적극 홍보할 필요가 있다는 데 의견이 일치하였다.

【6일차(3/8, 일)】 40여 시간의 긴 항해 끝에 저녁 20시 홍콩항에 입항하여, 석동연 홍콩촬영사와

한진해운 홍콩지점장을 비롯 관계자들의 환영을 받았다. 홍콩항으로 입항하는 연안수로 이어진 아



파트들과 주강 대개발의 하나로 현재 공사중인 마카오로 향하는 대교를 보고 홍콩이라는 도시는 바다를 통해 성장한 도시라는 것을 새삼 느꼈다.

홍콩항에 접안하여 한진베이징호 승조원들과 아쉬운 작별을 뒤로 한 채, 석별의 정을 나누고자 한진베이징호 선장을 비롯한 관계자들을 초청, fish market 리어문에서 노고를 치하하며 7일간의 항해 자축연의 시간을 가졌다. 만찬을 마치고 싱가포르를 거쳐 유럽지중해로 향하는 한진베이징호와 선장을 환송했다.



【7일차(3/9, 월)】 오전에 허치슨 터미널을 방문하여 사장과 면담하고, 허치슨 터미널의 현황과 처리 능력 등 브리핑을 받은 후 항만시설을 시찰하였다.

항만투어 중 때마침 허치슨 터미널에 접안중인 10만톤급 세계 최대 호화크루즈선 '퀸 메리 2호'를 보고 감탄하였다.

허치슨 터미널의 경우 컨테이너 야드와 별도로 대형 창고건물내에 컨테이너를 보관하고 운송하는 것을 보고 좁은 공간을 효율적으로 운영을 하고 있는 것이 인상적이었다.

오후 승선체험단 워크숍을 갖고 그간의 활동에 대해 논의하고, 서로의 소감과 성과, 향후 계획 등에 관해 의견을 교환하였다.

해사체험의 마지막날 저녁, 한진해운 박정원 고문 초청 만찬으로 회포를 풀었다.

동 만찬에서 금번 프로그램에 적극 협조해 준 한진해운에 깊은 감사의 뜻을 전달하고, 우리나라 해운산업 발전방안도 논의하는 뜻깊은 자리 가졌다.

화기애애한 분위기 속에 3시간에 걸쳐 서로 덕담을 나누며 해사체험의 마지막밤을 아쉬움 속에 보냈다.

【8일차(3/10, 화)】 전날밤 늦은 취침도 불구하고 의원님들의 열화와 같은 학구열에 새벽부터 기상하여 아침 일찍 짐을 챙기고 홍콩의 마리나시설 시찰을 위해 요트클럽으로 이동하였다.

회원제로 운영되는 요트클럽에 한진해운 홍콩지점의 도움으로 입장하여 시찰하였다. 특히 최근 입법화가 진행되고 있는 마리나법안 등과 관련하여 마리나시설과 요트클럽 등에 대한 의원님들의 관심이 지대했다.

요트클럽은 영국풍으로 고풍스러웠으며 요트계류장, 클럽하우스, 수리공장, 요트야적장 등 시설을 갖추고 있었으며, 이를 통해 홍콩의 경제수준이나 국민들의 해양의식을 가늠하는 하나의 지표가 되었다.

우리나라도 국민소득 3만불이 넘고 해양의식이 고취되어 경인운하와 한강, 낙동강 등지에 마리나시설과 요트클럽이 활성화되는 그림을 구상하고 있다.

요트클럽 시찰을 마치고 컨벤션센터 방문후 홍콩 공항으로 이동하여, 13시30분 항공편으로 귀국하였다.



▶ 체험후기

■ 가자! 바다로, 세계로



국회의원 박상은
국토해양위원회
한나라당 인천 중구·동구·
옹진군
바다와 경제 국회포럼 공동대표

‘삐익-’ 하고 출항신호가 떨어지자 본선과 예인선을 연결한 밧줄이 팽팽하게 당겨졌다. 브릿지에서 지시를 내리는 선장의 음성이 바빠지기 시작했고, 선원들 또한 일사분란하게 움직이기 시작했다.

전장 267미터, 폭 40미터, 철웅성처럼 굳건하게 서있던 배는 ‘위잉-’ 하고 긴 용트림을 내뿜었다. 움작달작하지 않을 것 같던 거대하고 육중한 선체가 드디어 조금씩 움직이기 시작했다. 2009년 3월 4일 새벽 1시, 6만톤급 컨테이너선 한진베이징호가 부산신항을 떠나는 순간이었다.

나와 동료의원 4명을 실은 배는 우리 기업의 수출물량을 가득 싣고 부산을 떠나 중국 상해로 향하기 시작했다. 이 배의 최종 목적지는 유럽의 지중해. 20피트 컨테이너 5,700개를 실을 수 있는 이 배는 앞으로 한달을 항해해 상해와 닝보, 홍콩, 싱가포르를 거쳐 더 많은 화물을 챙겨 싣고 대양을 가로질러 지중해에 도달할 것이다.



현장과의 스킨십이 생산적인 정책입안의 기본
국회에서 의원연구단체 ‘바다와 경제 국회포럼’의 공동대표를 맡고 있는 나는 작년초부터 불어닥친 글로벌 경기침체와 경제위기 상황속에서 우리 중추산업과 기업들이 실제로 얼마만큼의 난관에 봉착해 있는지 살펴보고 어려운 시장상황 속에서 난국을 헤쳐나갈 지혜와 정책적 아이디어를 얻기 위해 이번 프로그램을 기획했다.

각종의 보고서와 데이터, 서류로만 전해드는 피상적인 상황인식이 아니라, 현장으로 달려가 실상을 두 눈으로 확인하고 같이 체험하면서 현장의 목소리를 직접 듣는 것이 중요하다는 평소의 지론에 따라 ‘현장주의’, ‘행동주의’, ‘전문가주의’를 실천하는 프로그램의 일환으로 나는 동료의원인 장광근, 강길부, 유정복, 전해숙 의원과 함께 우리기업의 수출 컨테이너선에 몸을 싣고 지난 08년 베이징 올림픽 특수 이후 불황에 허덕이고 있는 우리 해운업계 현황과 우리의 최대 경쟁항만인 상해, 홍콩의 관련산업에 대한 투자현황을 살펴보고, 또 중국경제의 새로운 견인차로 급부상하고 있는 경제특구 방문을 통해 우리 산업의 국제경쟁력을 강화하기 위한 정책 아이디어를 체득하고자 고되지만 의미있는 여정에 나섰던 것이다.

글로벌 물류국가로서 우리의 위상에 자부심

주지하다시피 우리나라는 조선산업 세계 1위, 항만산업 세계 5위의 해양강국이다. 여기에 세계 10위권의 해운사를 포함해 해운산업 세계 5-6위를



넘나드는 명실상부한 해양강국이기도 하다.

우리경제의 수출입 무역의존도가 70%를 넘기도 하지만, 인근의 중국이 세계의 시장이자 공장으로 급성장하면서 제품생산에 필요한 원료와 자재를 멀리 남미와 동남아로부터 중국에 실어다주고, 또 완성된 제품을 싣고 나와 미주와 유럽으로 운송하면서 세계경제의 흐름을 원활히 하는 글로벌 물류산업을 바로 우리 기업들이 주도하고 있다. 국토의 3면이 바다를 향해 열려있는 해양국가일 뿐만 아니라, 글로벌 물류국가로서 우리의 위상에 다시 한번 자부심을 가져볼 만한 일이다.

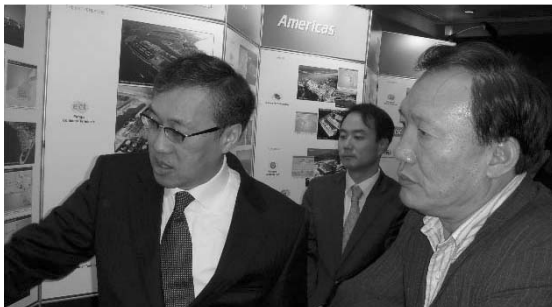
세계경제의 중심으로 급성장하는 중국 하지만 그럼에도 불구하고 여전히 우리에게서 치열한 국제경쟁을 통해 생존해야 하는 절박한 조건이 부여되어 있다. 특히나 오늘날 물류시스템이 국가경제성장의 기본동력으로 인식되고 물류경쟁력이 곧 국가경쟁력의 핵심으로 간주되기 시작하면서 글로벌 무한경쟁의 환경이 날로 치열해지는 상황에 봉착하고 있는 것이다.

이러한 가운데 금번 시찰활동을 통해 내가 주목한 부분은 바로 중국의 물류시스템과 물류경쟁력을 중심으로 하는 경제성장 동인(動因)에 관한 부분이었다. 하루가 다르게 고층빌딩이 솟아나는 상해나 홍콩의 마천루와 화려한 겉모습이 아니라 그러한 성장과 번영의 기반이 되는 동력(動力)과 경제시스템은 무엇이었는지가 나에게 고민으로 다가왔다.

세계경제가 마이너스 성장을 전망하는 이 때에 자신만만하게 8% 성장을 장담하는 그들, 이미 세계경제의 흐름을 가늠하는 데 중요한 선행지표가 될 만큼 비중이 커진 이 거대한 나라와 그 규모의 경제.

우리 앞에 놓여진 위기와 기회

세계경제의 패권을 다투만큼 경쟁의 중심으로 부



상한 중국은 그러나 우리에게 위기이자 기회가 될 수 있다. 물류부문에 있어서도 전년대비 20.4%의 급격한 성장률을 기록하면서 싱가포르에 이어 일거에 세계 2위의 항만으로 급부상한 상해 양산항과 3위의 홍콩항, 4위의 센젠항, 그리고 10위부터 11위, 12위를 기록하는 청도, 닝보, 광저우가 모두 우리의 경쟁항만이자 동반성장의 기반이 될 수도 있다.

안벽길이 3km, 연간 컨테이너 처리능력 4,300만TEU를 확보하고도 세계최대의 항만으로 부상하고자 대양산과 소양산에 추가적인 개발계획을 수립하고 있는 상해 양산심수항(洋山深水港), 전년대비 32%의 기록적인 성장률을 달성한 바 있는 닝보항(寧波港)에서 우리 해운기업들이 터미널 물동량의 상당한 포선을 차지하는 주요 고객이라는 점은 우리 해운물류산업에는 기회로, 우리 항만산업에는 커다란 자극으로 다가온다.

21세기는 해양의 시대다. 바다에 우리의 미래가 달려 있고 국운(國運)이 걸려 있다. 나라와 경제의 희망이 바다에 있다. 이런 점에서 우리가 이미 조선(造船)과 해운(海運), 항만(港灣) 산업에서 국제적인 경쟁력을 갖추고 있다는 점은 여간 다행한 일이 아니다.

이제는 국가가 나서야 할 시점이다. 우리가 해양 산업에서 세계와의 경쟁우위를 지속적으로 유지하기 위해서는 국가적인 그리고 제도적인 지원이 절실한 시점이다.

■ 해사체험을 다녀온 후



국회의원 장광근
국토해양위원회
한나라당 서울·동대문갑

지난 3월초 1주일 일정으로 다녀온 「바다와 경제 국회포럼」 주최 해사체험은 현재 위기상황에 처해 있는 해운산업의 현장 참관을 통해 그 극복방안을 모색해 보고, 상해 등 중국경제특구를 돌아봄으로써 경제자유구역의 활성화와 성공을 위해 무엇을 어떻게 해야 하는지를 생각해 본다는 점에서 매우 유용하고 시의적절하였다.

「바다와 경제 국회포럼」은 미래의 새로운 성장동력으로 중요한 경제자유구역과 해양산업의 활성화를 위한 역량을 모으고자 작년 7월 발족한 이후 2건의 정책연구보고서를 발간하는 한편 17건의 바다 관련 법안발의, 6차례 세미나 개최 등 왕성한 활동을 전개해 왔다.

금번 해사체험 프로그램은 해양산업의 현장체험을 통해 해양산업을 이해하고 향후 산업 발전을 도모하는데 일조하고자 마련되었다. 이러한 포럼의 열정적인 활동으로 지난 11일 「2008년도 우수 국회의원 연구단체」로 선정되었습니다. 이 자리를 빌어 축하드리는 바이다.

우리나라는 작년말 기준으로 지배선대가 총 1,063척에 3,680만톤으로 세계 6위의 상선 보유국이자 해운산업 세계 5위, 조선산업 세계 1위로서 글로벌 경쟁우위를 확보하고 세계 해양산업을 주도하고 있다.

그런데 작년 10월 미국발 금융위기로 촉발된 글로벌 경기침체로 세계 물동량 급감에 운임하락, 선박수주 급락, 발주계약 취소증가 등으로 조선·해운 등 해양산업이 빠른 속도로 위기에 빠져들고 있

습니다. 현재로서는 침체의 바닥을 알 수 없어 비관적인 전망일색이다.

특히 자본집약적인 장치산업인 해운산업에 있어 금융위기로 인한 선박금융시장의 경색은 해운업계의 유동성 위기로 이어지고 있다.

오늘의 경제위기 극복은 해운·조선등 해양산업의 건재(健在) 없이는 가능하지 않다. 고부가가치산업이자 산업연관효과가 큰 국가기간산업으로 미래 대한민국 경제를 견인할 성장동력 중 하나인 해양산업을 이런 위기상황에서 보다 적극적으로 지원하고 육성하는 것이 위기를 기회로 만드는 것이라고 평소 생각해 왔다. 이번 시찰을 통해 이러한 생각을 확고히 하게 되었고 향후 정부와 국회가 한마음으로 지혜를 모을 수 있도록 하겠다.

미래는 바다의 시대이다. 부산~상해~닝보~홍콩으로 이어지는 90시간의 항해 체험을 통해 바다를 지배하는 자가 세상을 지배한다는 교훈을 되새기며 바다의 활용여부에 따라 우리의 국운이 달라질 것이라는 상념에 잠시 빠지기도 하였다. 또 항구에서 컨테이너를 선적하고 하역하는 모습을 보며 한국해양산업의 위기 극복을 위해 무엇을 해야 하는지 고민하였다.

잘 갖춰진 상해 등 항만시설과 중국경제 발전의 원동력이 되고 있는 경제특구에서 중국의 발전상과 잠재력을 함께 느끼며 우리가 세계 시장에서 이들과 경쟁하여 승리하기 위해서 저를 비롯한 정치인은 무엇을 어떻게 해야 하는가를 깊이 생각하지 않을 수 없었다.

끝으로 값진 체험을 할 수 있게 이번 행사를 준비하시고 도와주신 모든 분들께 깊은 감사의 말씀을 드린다.



■ 바다에 우리의 미래와 희망이 있다



국회의원 강길부
기획재정위원회
한나라당 울산·울주

금번 “바다와 경제 국회포럼”의 수출 컨테이너선 승선, 항해 체험은 국회 의정사상 처음있는 일인 것 같다. 바다를 지속가능한 발전의 장으로 만들고 경제자유구역의 활성화 방안을 제시하는 것을 목적으로 구성 운영되고 있는 “바다와 경제 국회포럼”의 박상은 대표의원님과 회원의원님들의 열정적 참여로 가능했다고 생각한다.

우리 포럼이 매마침 국회에서 ‘우수 국회의원 연구단체’로 선정된 것은 더욱 기쁜 일이 아닐 수 없다. 어려운 대내외 경제 환경 속에서 홍콩, 상해 등 동북아의 주요 경쟁 항만을 둘러보고 오늘의 경제 난국을 극복해 보고자 하는 ‘바다와 경제 국회포럼’의 지속적인 노력은 앞으로 우리 국민들에게 바다를 통한 꿈과 비전을 제시할 것이라고 믿어 의심치 않는다.

우리나라 해운산업은 조선, 정유 등과 더불어 3대 외화 가득산업이다. 국적 외항 선박의 양은 828척, 총 2,240만톤으로서 세계시장의 3.6%를 점유하고 있으며 세계 6위 수준이다. 연평균 30억불의 지속적인 흑자 시현을 통해 국내 서비스 산업의 국제수지 개선에 크게 기여해 왔다. 이것은 힘든 여건에서도 묵묵히 일해 온 수출 컨테이너선 승무원을 비롯한 해운산업 관계자 분들의 도전과 응전의 결과임을 잘 알고 있다. 피와 땀으로 일궈낸 그간의 결실을 바탕으로 이제 5대 해양강국을 건설해야 하는 과제를 안고 있는 것이다.

그러나 최근 세계적인 금융위기, 경제 침체의 여파로 해운 시황이 악화되고 있으며, 조선 발주가 취



소되는 등 해운과 조선 산업 전반이 연쇄적으로 어려움에 봉착하고 있어 국민적 우려를 낳고 있다. 이에 지난 2월 국회도 국민경제 위기극복을

위한 해양산업 지원 촉구 결의안을 채택하고 위기에 처한 해양산업 지원에 발 벗고 나선 것이다. 연이어 뜻을 같이 하는 국회의원들이 직접 무역선에 승선하여 해양산업의 현장을 확인하고 경쟁국의 동향을 둘러 본 것은 시의성 있는 대책 마련에 크게 기여할 것이라 생각한다.

시급하게 요구되는 선박의 해외 혈값 매각 방지를 위한 선박투자 활성화뿐만 아니라 선원들에 대한 세제 혜택 부여 등 정책적 지원 확대를 통하여 전문 인력 유치 양성에도 세심한 정책적 배려가 요구된다.

바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다는 말이 있듯이 21세기는 해양의 시대가 될 것이다. 바다에 우리의 미래가 있고 희망과 번영이 있다는 것을 다시 한 번 강조하고 싶다. 끝으로 “바다와 경제 국회포럼”의 행사를 도와주신 관계자 여러분에게 심심한 감사의 말씀을 드린다.

■ 해운산업의 재도약을 지원하며



국회의원 유정복
국토해양위원회
한나라당 경기·김포

지금까지의 여행 중에서 가장 인상 깊고 독특한 여행을 다녀왔다. 아니 여행이라기보다는 삶의 체험이요 좋은 학습이었다. 「해사 체험」이란 주제로 부산~상하이~닝보~홍콩으로 이어진 90시간의 승선을 포함한 물류현장체험은 오늘날 우리가 겪고

있는 세계경제침체 특히 무역의 현실적 상황을 이해하였고 특히 해운업계의 현주소와 함께 향후 경기전망 등을 예측해 볼 수도 있는 좋은 경험이었다.

나는 이 체험여행을 통해서 다시 한번 현장의 중요성을 피부로 느낄 수 있었다. 책상머리와 머릿속에서 그리는 막연한 지식과 정보와 상상으로는 현실을 올바르게 이해하지도 못할 뿐 아니라 올바른 정책대안 마련이 어렵다는 것을 다시 한번 실감한 것이다.

부산과 상하이, 닝보, 홍콩의 물류흐름현장을 생생히 살펴보면서 중국의 세계경제 중심 국가로의 무서운 발돋움을 알 수 있게 되었고, 세계 수출입의 90%이상을 차지하고 있는 해상운송의 시스템과 바다가 갖고 있는 경제적 가치에 대한 이해, 그리고 무엇보다도 어려운 여건 하에서 진정한 산업역군으로서의 역할을 묵묵히 수행하고 있는 바다위의 애국전사라 할 수 있는 승조원들의 생활을 이해하는 데 큰 도움이 되었다.

우리가 승선한 컨테이너 화물선인 「한진베이지호」는 6만7천 톤급에 5,300TEU를 적재할 수 있는 길이 270m가 넘는 대형선박으로 부산에서 유럽까지 가는 배였는데 우리는 부산에서 홍콩까지 구간을 승선하였다. 1,600여개의 컨테이너를 싣고 출항하여 각 항구에서 화물을 하역하거나 선적하는 상황을 지켜보았는데, 그때마다 좀 더 많은 컨테이너가 배에 실리기를 마음 졸이며 기원해 보게 된 것은 벌써 내가 해운업계의 경제적 어려움에 대한 안타까움과 함께 우리나라 경제의 조속한 회복을 기원하는 마음이 묻어나오고 있음을 스스로 발견하게 된 것 같다. 흔히 고깃배가 만선의 기쁨으로 어항에 돌아올 때와 허탕으로 빈 배를 몰고 돌아올 때 기분을 바로 컨테이너 선박에서 절실히 이해하고 느끼면서 안타까움과 소망이 교차하는 기분이었다.

해운산업은 바로 우리나라 경제상황의 바로미터이다. 해외의존도가 매우 높은 우리의 현실에서 해

운업의 발전은 바로 경제발전이며, 따라서 해운업의 침체는 우리경제의 어두운 단면을 선행적으로 보여주는 지표인 것이다.

나는 이번 해사체험을 통해서 우리 해운산업의 중요성을 다시 한번 깊이 이해하면서 해운산업발전을 위한 정책마련에 적극적으로 임하는 의정활동을 하고자 한다. 이번에 배를 탄 90시간은 그 이전에 살아오면서 배를 탄 모든 시간을 합한 시간보다도 많은 시간이었던 만큼 보람 있었던 좋은 체험이었다. 행사를 주관해 주신 박상은 의원님과 동행했던 의원님들과의 좋은 시간을 같이 할 수 있었던 것도 큰 기쁨이었다. 한진해운을 비롯한 모든 수출입 선박에서 묵묵히 일하는 애국전사들의 건투를 빌며 해운산업의 발전을 다시 한번 기원한다.

■ 바다와 경제포럼 체험기



국회의원 전혜숙
보건복지가족위원회
민주당 비례대표

우리나라는 삼면이 바다인 나라다. 좁은 땅에 둥지 틀고 큰 꿈을 펼치려면 자연스레 배를 타고 오대양 육대주를 향해 나아가야 한다고 늘 생각해 왔었다. 그래서 바다와 경제포럼을 택했었다. 바다와 경제포럼 이름 그 자체처럼 바다는 우리 삶을 풍요롭게 해주는 보물창고이다.

멋모르고 스케줄 볼 여가도 없이 컨테이너 상선을 타러갔다. 일반 여객선과 달리 엄청 큰 배를 보고 놀랐다. 게다가 외줄타기처럼 보이는 까마득한 비탈계단을 타고 올라가야한다는 것을 보고 체면상 말은 안했지만 겁도 나고 잘못 왔다는 생각이 들었다. 누군가 옆에서 “고공 공포증이 있는데....”했다. 배 앞뒤에는 커다란 컨테이너가 가득 실려 있었다.

나는 이를 악물고 무서움을 참으며 아파트 3층 높이로 보이는 비탈계단을 올라갔다.

기상 다음날 아침부터 한진해운 김종태 교관으로부터 교육이 시작되었다. 선상안전교육, 우리나라 해운의 앞날과 해운산업이 경제에 미치는 영향, 세계의 선박산업 현황과 국제동향, 건의사항, 배의 구조, 선원과의 대화, 국회 입법사항, 연일 계속되는 강의와 공부(?)로 새벽녘에 다리에 경련이 일어나기도 했다.

가벼운 배멀미와 연속되는 강행군으로 몸은 무거웠다. 아침 운동을 하려했지만 배가 흔들려 운동을 제대로 할 수 없었다. 하지만 이런 악조건에도 좋은 점이 있었다. 모처럼 전화가 되지 않는 공해 상에서 자유를 만끽했다. 배에 갇힌 상태라 잠 안 오는 밤에는 책도 제법 읽고 의원들끼리의 친교도 더 돈독해졌다.

박상은, 장광근, 강길부, 유정복 의원들 중 처음 알게된 분도 있어서 서먹할 수도 있었지만 정해진 방 이외에 달리 따로 있을 수 있는 공간도 없어 더 빨리 친해진 것 같았다. 좁은 공간에 배를 정비하는 방법, 배를 안전하게 정비시키기 위한 도선사의 역할과 예인선의 기능을 보니 신기했다.

며칠간의 체험이라 즐길 수 있었지만 6개월간 망망대해에서 사랑하는 가족과 연락도 제대로 되지 않는 채 배를 타야하는 선원들의 고충은 고통스럽게 보였다. 걱정하지 말라고 하는데도 식수와 샤워물이 행여 부족할까봐 아껴 쓰게 되었다. 해적을 만날까봐 걱정하는 선장님의 이야기를 들으며 해상치안의 강화 필요성을 느꼈다.

열악한 환경에서 함께 생활하며 느낀 점은 “나라를 진정 위하는 애국자는 바로 이 분들이시구나”하는 생각이 들어 고개가 숙여졌다. 선원들과의 대화를 통해 해상무역과 선상의 애로를 배우고 알게 되었다.

엄청나게 큰 크레인들의 대행진 속에서 컨테이너

박스가 얼마나 쌓이는지 걱정스런 눈으로 지켜보았다. 어려운 경제여건으로 선적할 화물이 없어 바다에 그냥 정박해 놓은 많은 배들이 불황을 대변하고 있었다.



해군장교 출신 박상은 의원님은 배에 실린 컨테이너가 짐이 실린 것인지 빈 것인지를 멀리서 보고 말씀하셔서 모두들 감탄했다. 도착하는 항구마다 그 항구의 역사와 해상무역 상황을 자상하게 설명하시는 실력을 보여주셨다. 아무튼 바다사나이로서의 면모를 여러모로 보여주셔서 모두 부러워했다.

남자들만 탄다는 배에 여성항통사가 타고 있어 놀랐다. 26세 젊은 나이에 선장을 꿈꾸며 일하는 여성선원의 모습은 신선한 충격이었다. 금여의 문을 연 여성항통사가 훌륭한 선장이 되는 날 우리나라 해운은 더 발전할 거라 생각했다.

우연의 일치랄까, 우리나라에서 선두를 달리는 한진, 현대 두 해운업체의 회장님 또한 여성분이셨다. 여성의 섬세함으로 기업을 더 크게 일으켜 세계최강의 해운업을 이루시길 여성 불모지에서 일해 본 같은 여성의 마음으로 응원을 보내고 싶었다.

구조조정의 어려움을 앞둔 해운업체가 위기를 기회로 바꾸어 제2의 도약을 하시길 바라며 배에서 함께 고생한 선주협회 김영무 전무님을 비롯한 관계자여러분의 노고에 감사드린다.

배에서 선원들과 함께 먹은 식사가 간단했지만 유명호텔음식 보다 더 맛있었다. 특히 선원들과 밤에 먹는 라면 맛은 일품이었다.

해운업이 잘되어 배타고 나가면 6개월간 가족들과 떨어져 고생하는 모든 이들에게 집에 갈 때 행복주머니가 두둑해지길 기원해본다.



글로벌스

전동차량 PCTC로 최초 운송



인증종합물류기업 글로벌스(대표 이광선)가 현대로템의 필리핀향 수출 전동차 3량에 대해 자동차 운반선(PCTC)을 이용, 필리핀의 마닐라항까지(필리핀 현지 시각, 3월19일 03시 도착) 완벽하게 운송했다고 3월20일 밝혔다.

그동안 철도차량은 벌크선박을 이용하는 것이 일반적이었으나, 이번 현대로템의 필리핀, 미국, 인도, 브라질 등지로 수출되는 철도차량에 대해 자동차 운반선을 이용하여 저렴한 비용, 안전성 제고, 기존 벌크선박 이용시 대비 3일 가량 운송시간을 단축시킴으로 고품질의 물류 서비스를 제공하게 되었다고 회사 측은 설명했다.

글로벌스 관계자는 "현대로템의 창원공장에서 육로를 통해 마산항까지 운송한 뒤 자동차 운반선을 이용해 필리핀 마닐라항까지의 전체 운송을 기획하며 비용 측면의 경쟁력은 물론 운송리드타임을 단축하는 고품질 운송서비스를 제공하게 되었다"고 밝혔다.

회사 측은 자동차 운반선의 최대 장점인 △우수한 성능의 선내 통풍장치로 인한 습기 방지 △전용화된 화물 고박 장치 및 상시 화물 상태 점검을 통해 화물의 손상을 차단함으로써 하주사인 현대로템은 물론 고객인 필리핀 정부에게 높은 품질을 보

증할 수 있게 되었다고 덧붙였다.

한편, 글로벌스는 이번 1차 운송을 성공적으로 완료하게 됨에 따라 5월과 6월에 있을 총 15량의 추가 운송에도 PCTC를 활용할 계획이다.

또한, 글로벌스는 3월13일 역삼동 현대해상빌딩 대강당에서 2백여명의 주주가 참석한 가운데 '제8기 정기주주총회'를 개최했다.

이날 열린 주주총회에서 글로벌스는 지난해 3조 652억원의 매출과 1,291억원의 영업이익, 1,177억원의 당기순이익에 대한 영업보고가 있었으며, 이광선 사장이 등기이사로 선임됐다.

글로벌스는 지난해 유가, 환율 등 국내외 경제의 어려움에도 불구하고 전년대비 22.1%의 매출 성장을 이루었으며, 금년 경영목표는 매출 3조4,000억원으로 밝힌바 있다.

대한통운

대형화물선 육상운송 성공

초중량품 운송의 명가 대한통운이 국내 최초로 대형 화물선의 육상운송에 성공했다.

대한통운(대표 이국동)은 경남 고성 동해면에 위치한 지오향양조선 공장에서 약 300여미터 떨어진 바닷가까지 대형화물선 한 척을 육상운송하는데





성공했다고 3월12일 밝혔다.

이번에 운송된 선박은 지오해양조선이 건조 중인 6,000DWT(재화중량톤수)급 아스팔트 운반선으로 자체 무게만도 3,000톤, 중형차인 소나타 2,000대 분이다. 특히 전장 110m, 폭 18.2m에 높이가 10m로 세워놓으면 30층 빌딩과 맞먹는 엄청난 크기다.

대한통운은 2주 전부터 운송계획을 수립하고 십여 차례의 모의 운송을 실시하는 등 준비에 만전을 기했다. 한정봉 대한통운 중량품사업부장은 “운송 대상물이 워낙 크고 바다를 항행하는 것을 전제로 건조된 선박이기 때문에 육상에서는 무게중심이 불안정할 수밖에 없어 운송에 어려움이 컸다”고 전했다. 3백 미터를 이동하는데 총 3시간이 소요됐는데, 1분에 평균 1.7미터를 간 셈이다.

이처럼 특수한 화물운송을 위해 대한통운은 초중량품 전용 특수장비인 멀티모듈트레일러 31대를 동원했다. 일명 ‘지네발 트레일러’로 불리는 이 장비는 유압을 이용해 높낮이 조절이 자유로우며, 다수의 타이어가 달려 있어 무거운 하중을 분산할 수 있다. 이번에 투입된 멀티 모듈 트레일러는 124축 규모로 496개의 타이어가 달려 있다.

회사 측은 “최근에는 작업시간 단축과 비용절감을 위해 배를 육상에서 건조해 바다로 옮기는 것이 일반적이는데, 통상 선박을 몇 개의 블록으로 나눠 운송하는 경우는 자주 있지만 이번같은 거의 완성된 배 전체의 운송은 유례가 없다”고 설명했다.

한편 대한통운은 마산 창원 간을 잇는 마창대교 상판, 부산 광안대교 구조물 등을 비롯해 서울 당인리 화력발전소, 고리 원자력발전소 기자재를 운송하는 등 다양한 초중량품 운송 프로젝트를 성공리에 수행해왔다.

대한해운

초대형 벌크선(VLOC) 명명식 거행



대한해운(대표 이진방 회장)이 4월3일 20만 7,000DWT급 초대형 벌크선(VLOC) ‘아스터’호의 명명식을 개최했다.

이날 명명식에는 이진방 대한해운 회장, Shinjiro Mishima Universal 조선

소 사장 등 각계 인사들이 참석한 가운데 Universal 조선소 Tsu야드에서 성황리에 행사가 치뤄졌으며 이진방 회장의 부인인 박순옥 여사에 의해 ‘K. ASTER(아스터)’ 호로 명명됐다.

아스터호는 포스코와의 장기 해송운송계약에 따라 앞으로 18년간 약 4,600만톤이상의 원료수송에 투입될 예정이며 호주, 브라질, 인도 등에서 제철원료를 선적해 광양, 포항 제철소에 양하할 계획이다.

2027년까지 투입될 아스터 호는 연간 2,000만달러, 18년 동안 약 3억6,000만달러 이상의 매출을 올릴 것으로 기대된다.

대한해운 관계자는 “이번에 명명된 아스터호를 비롯해 포스코에 투입되는 사선은 총 12척으로 늘어났다. 대한해운은 국가기간산업 원자재 수송에 한층 더 박차를 가할 것”이라 밝혔다.

이와 함께 대한해운은 40여년 간의 전용선 사업을 통해 포스코, 한국전력, 한국가스공사 등 우량 회주와의 사업을 토대로 하여 현재와 같이 변동성이 큰 시황 하에서 안정적 수익을 제고할 것으로 예상된다.

한편 이진방 회장은 이날 명명식에서 “국가산업발전엔 필수적인 원자재 수송을 적기에 그리고 안전하게 수송하도록 최선의 노력을 기울일 것”이라고 강조했다.

동영해운

박영진 전무 사장 승진

동영해운은 3월20일 주주총회를 열고 박영진 전무를 신임 대표이사사장 선임했다. 김병례 대표이사 사장은 4월1일자로 퇴임했다.

이번 인사는 이미 예견됐던 사항으로 김병례 사장은 최근 회장을 맡고 있던 황해정기선사협의회(YSLC)에서 개인적 사정으로 물러난 바 있다.

또한, 동영해운은 지난해 151억원의 당기순이익을 기록하며 전년인 2007년 대비 무려 460% 달하는 이익 증가율을 보인 것으로 나타났다.

25일 동영해운은 공시를 통해 이같은 영업실적으로 공개했다. 매출액 또한 지난해 1,044억원을 달성하며 전년인 2007년의 매출액인 781억원 대비 33%의 증가율을 보였다.

또한 지난 2007년 6억원의 영업손실을 기록했지만 지난해 24억원의 영업이익을 기록함으로써 흑자로 전환하는 쾌거를 이뤘다.

한편 외부감사인은 감사보고서를 통해 동영해운의 연결대상종속회사가 기업회계기준서 제 14호 '중소기업회계처리특례' 중 외화환산 특례규정을 당기에 적용함에 따라 당사의 당기의 순자산과 순이익이 각각 58억원이 증가했다고 밝혔다.

STX그룹

1500명 '정규직'으로 채용

STX그룹(회장 강덕수)이 3월23일 원서접수를 시작으로 2009년 상반기 대졸 공채를 시작했다.

STX그룹은 올 상반기 대졸 공채를 통해 (주)STX를 비롯해, STX팬오션, STX조선해양, STX엔진 등 8개 계열사의 대졸 신입사원 500명을 채용할 계획이다.

STX는 3월23일부터 4월4일까지 그룹 채용 웹사이트인 www.yourstx.co.kr을 통해 원서 접수를 받고, 서류 심사를 통과한 인원을 대상으로 자체 개발한 인?적성검사(SCCT), 직무역량면접/영어면접(1차 면접), 인성 면접(2차 면접)을 차례로 진행할 예정이다.

이 중 STX그룹 인?적성검사인 SCCT(STX Creativity & Challenge Test)는 STX가 추구하는 고유의 인재상과 경영이념을 최대한 반영, 2006년 개발한 직무 및 업무능력 검사 시스템임. 크게 직무적성 검사와 인성검사로 나뉘며 총 4시간에 걸쳐 진행된다.

특히 이번 채용에서는 글로벌 인재를 객관적으로 선발하기 위해 채용 전형방식을 더욱 발전시켰다. 기존 1차 면접에서 실시됐던 자체 영어회화 면접이 공인인증 시험으로 변경됨에 따라, 모든 지원자들은 1차 면접 과정에서 공인 외국어 회화시험에 응시하게 된다. 또한 평소 인재경영론을 강조해온 강덕수 그룹 회장은 이번에도 역시 2차 면접에 직접 참석하여 대상자 전원을 평가할 예정이다.

STX그룹은 전국 주요 대학을 중심으로 지주회사 및 각 계열사의 임직원 및 인사담당자들이 직접 나서 채용 설명회를 개최하고, 주요 대학 내 채용 상담부스를 운영하는 등 우수인력 확보에 총력을 기울일 예정이다.

STX그룹 관계자는 “글로벌 경기침체와 조선·해운 시장 둔화로 채용인원 축소가 불가피할 것으로 예상됐지만, 우수인재 선발을 통해 미래 성장동력을 확보하고 기업의 사회적 책무를 다한다는 차원에서 올해에도 작년과 동일한 1500명의 신입사원을 선발하기로 했다”고 밝혔다.

한편, STX는 올 초 부상무 이상 전 임원이 급여의 10%, 대표이사 이상 사장단이 급여의 20%를 자진 반납한 데 이어, STX엔진(용인), STX엔파코,



STX팬오션 등 각 계열사들이 임금동결을 선언함으로써 고통 분담 및 일자리 창출에 적극적으로 참여해왔다.

신성해운

영업이익 2배가량 증가

신성해운(대표 박영규)이 지난해 146억원의 영업이익을 달성해 전년대비 2배정도 증가한 것으로 나타났다.

신성해운이 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 신성해운은 전년대비 28.3% 증가한 1,368억원의 매출을 올렸다. 매출이 증대되면서 영업이익은 전년대비 101% 증가한 146억을 기록했다.

그러나 전년대비 126% 증가한 154억원의 영업외비용이 발생하면서 당기순이익은 전년대비 10.4% 증가한 57억원을 올리는데 그쳤다.

유코카캐리어스

지난해 영업이익 1,058억원

2007년 81억원의 영업적자를 냈던 유코카캐리어스(대표 안예빈왕)가 지난해 1,058억원의 영업이익을 내며 흑자로 돌아섰다.

유코카캐리어스가 최근 발표한 자료에 따르면 유코카캐리어스는 전년대비 44.3% 증가한 2조2,829억원의 매출 신장을 달성했으며 매출원가 및 판매비 절감 등에 힘입어 1,058억원의 영업이익을 달성했다.

지난해 상반기 3억원의 영업적자를 냈던 유코카캐리어스가 3분기에 94억원의 영업흑자를 내는 3분기 이후 흑자로 돌아섰다.

당기순이익도 기능통화제 도입으로 외환차손이 크게 줄어들어 215억원의 흑자를 기록했다. 유코

카캐리어스는 3분기까지 94억원의 영업흑자를 냈지만 기능통화제가 적용되지 않아 외환차손이 크게 발생하면서 3분기까지 2,701억원의 당기순손실을 기록했었다.

인터해운

매출액 60% 증가

인터해운(대표 이용배)이 지난해 매출액이 60%나 증가했지만 매출원가가 크게 상승하면서 영업이익은 오히려 전년도 보다 11%나 감소한 것으로 나타났다.

인터해운이 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 인터해운은 전년대비 60.4% 증가한 610억원의 매출을 올렸으나 매출원가가 71.9% 증가한 556억원으로 크게 증가하면서 34억원의 영업이익을 올리는데 그쳤다. 2007년 영업이익이 37억원이었으므로 전년대비 거의 4억원정도 영업이익이 줄었다.

인터해운은 지난해 유가상승에 따른 운항비가 전년대비 2배정도 늘어난 것을 비롯해, 선비, 용선료 등도 전년대비 거의 2배정도씩 상승하는 등 매출원가가 크게 늘어 매출증대가 영업이익으로 이어지지는 못했다.

영업이익은 줄어든 반면 영업외비용은 크게 늘어 당기순이익은 전년도 당기순이익 61억원의 절반수준인 27억원으로 감소했다.

인터해운은 지난해 환율급등에 따른 외환차손 및 외화환손실 등으로 29억원의 손실이 발생했고 통화옵션거래로 5억8,000만원의 손해를 보는 등 영업외비용이 전년대비 무려 682% 증가한 45억원으로 크게 증가했다.

창명해운

지난해 영업이익 146% 증가

창명해운(대표 이정재)이 지난해 영업이익이 무려 146%나 증가한 1,793억원을 달성했다.

창명해운이 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 창명해운은 지난해 3588억원의 매출을 전년대비 매출이 2배이상 증가했고 이에 힘입어 1,793억원의 영업이익을 올렸다. 창명해운의 2007년 영업이익은 728억원이었는데 지난해 무려 1,065억원이나 늘어난 것이다.

이에 따라 창명해운의 지난해 영업이익률은 49.9%로 50%에 육박하는 엄청난 영업이익률을 기록하게 됐다. 창명해운의 2007년 영업이익률 40.9%였었다.

창명해운은 이처럼 영업이익이 큰 폭으로 늘어나면서 당기순이익도 전년대비 155% 증가한 1,645억원을 달성했다.

태영상선

창립 54주년 기념식 거행

태영상선(대표이사 박영안)이 4월2일 임직원 60여명이 참석한 가운데 본사 미인대칭실에서 54주년 기념식을 개최했다.

박영안 사장은 임직원들 모두가 신념과 열정을 가질 것을 당부하고 현장중심의 업무와 커뮤니케이션 활성화가 필요하다고 강조하면서 "현재 경제 위기를 다 같이 극복해 아시아 역내시장에서의 선도 기업이 되는 목표를 이루자"고 말했다.

이날 박 사장은 해상과 육상직원의 노고를 치하하고 우수선박, 장기근속자 및 모범사원들에게 상

금과 순금상패를 포상했다.

한편 태영상선은 4월4일 임직원 단합을 위해 관악산(본사/인천사무소)과 금정산(부산사무소)으로 단체산행을 다녀왔다.

티피씨코리아

매출액 2배 증가

티피씨코리아(대표 정신중)가 2007년에 이어 2008년에도 전년대비 매출이 2배가 넘는 성장을 지속한 것으로 나타났다.

티피씨코리아가 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 티피씨코리아는 2008년 한해동안 8,825억원의 매출을 올려 전년대비 무려 123% 증가하는 성장세를 이어갔다. 티피씨코리아는 2007년에도 전년대비 138% 증가한 3,958억원의 매출을 기록한 바 있다.

티피씨코리아는 이와 같은 매출 증대에 힘입어 영업이익도 전년대비 94.8% 증가한 418억원을 달성했고 당기순이익도 전년대비 177% 증가한 404억원을 기록했다.

(주)한진

친환경 LNG 화물차 첫 운행

종합물류기업 (주)한진(대표 석태수)이 친환경 물류 환경에 앞장서기 위해 LNG 화물차 운행에 본격 나섰다.

한진은 정부가 지원하는 환경개선 및 물류비 절감을 위한 'LNG 엔진개조 사업'에 참여해 LNG 엔진개조 혼소(경유+LNG)차량 4대에 대한 개조작업을 3월10일 완료했다. 이 차량들은 인천, 평택, 대전 등 LNG 충전소(대전, 평택, 포항)가 있는



주변 지역을 중심으로 운행할 예정이다.

한진은 택배 및 컨테이너 화물차량에 LNG 엔진 개조 차량을 지속 도입하고 하역장비를 전기식으로 교체하는 등 선도적인 친환경 물류체계 구축에 나선다는 설명이다.

한진 관계자는 “LNG 충전소가 확대되는 추이에 따라 전국 간선 택배차량 및 컨테이너 차량에 대해 개조 작업을 지속적으로 진행할 방침”이라고 전했다. 또 그는 “LNG 화물차는 경유차에 비해 연비가 10%가량 낮은 반면, 주행원가는 20%정도 저렴하다”며 “1회 충전으로 600km 이상의 장거리 운송뿐 아니라, 온실가스 배출도 적다”고 설명했다.

향후 그린물류 시대 도래는 물류기업들에게 비용 절감 및 기업 경쟁력을 제고할 수 있는 새로운 기회가 될 것으로 보고 있다. 이 때문에 한진은 기존 경유용 지게차, 항만하역 장비 등의 물류 작업장비를 전기식 전동기로 교체하는 등 일선 작업현장에서부터 친환경 물류시스템을 정착시켜 나가고 있다.

택배사업의 경우도 'GPS, PDA' 등 최단거리 운송이 가능한 첨단 택배IT 시스템 도입, 택배차량의 지속적인 '배기가스 감축장치' 장착 및 저공해 차량인 천연가스(CNG)차량 개조 등 중장기적으로 친환경 택배사업 체제로의 변화를 모색하고 있다.

한진 관계자는 “올해 안으로 50여대 규모의 LNG 혼소차량을 추가로 도입하는 등 녹색물류에 대한 투자와 지원은 물론, 에너지 절감 및 친환경 제품의 활용 증대 등을 적극 추진해 나갈 계획”이라고 말했다.

한편, 국내 물류업계는 온실가스 배출감축에 대한 책임이 여타 산업에 비해 막중하기 때문에 관련 업계의 움직임은 더욱 가속화될 전망이다. 교통·물류부문의 온실가스 배출량은 전체 배출량에서 20% 가까이 차지한다.

한진중공업

제2기 정기주주총회 개최

한진중공업이 3월20일 오전 9시 서울 구의동 사옥에서 제2기 정기주주총회를 가졌다.

이날 건설부문 송화영 사장은 주총 인사말을 통해 “지난해 금융위기 등 매우 어려운 경영환경 속에서도 매출 3조 8,480억원, 영업이익 5,104억원, 당기순이익 630억원을 시현했다”고 밝혔다.

또한 올 해 경영목표를 “정도경영을 통한 재도약 기반 구축”으로 정하고수주 4조 8,300억원, 매출 3조 4,400억원, 영업이익 3,300억원을 목표로 삼아 조선부문의 대형조선소 기반 구축과 건설부문의 수익성 강화를 통한 내실구조 확보, 주주중시의 투명경영과 가치경영에 주력하겠다고 밝혔다.

이날 주총에서는 △제2기 대차대조표, 손익계산서 및 이익잉여금 처분계산서(안) 승인 △정관 일부 변경 △이사 선임 △이사 보수한도 승인 등 4개 안건을 통과시켰으며, 배당은 보통주 1주당 주식 1%와 현금 2% 배당을 결의했다.

이번에 선임된 이재용 조선부문 대표이사는 한진중공업그룹 내 대표적인 재무통으로 1948년 서울출생, 건국대 경제학과와 동 대학원을 졸업했으며, 한진중공업 회계담당 이사, 사업관리담당 상무, 한진도시가스(주) 대표이사 등을 역임했다.

한편, 지난 3월18일 한진중공업그룹 계열사인 한진도시가스(주)는 이사회와 정기주주총회를 열고 심정섭 대표이사를 선임했다. 심 대표이사는 경기고와 서울대 공업교육학과를 졸업하고 한진중공업 마닐라지점장, HHIC-Phil(수빅조선소 법인) 법인장을 역임했다.

한진해운

정기주주총회 개최



한진해운(대표 김영민)은 3월20일 여의도 한진해운 본사 사옥에서 제71기 정기주주총회를 개최하고 액면가액의 10% 현금 배당을 의결했다.

한진해운 대표이사인 김영민 사장을 비롯하여 회사 경영진 및 주주 등 300여명이 참석한 이번 주주총회에서 2008년 매출액 9조3,558억원, 영업이익 3,344억원, 당기순이익 3,204억원 등의 재무제표를 승인했다.

또한 1999년 이후 10년 연속 배당을 실시함으로써 주주 가치 증대를 위한 적극적인 노력을 지속적으로 펼쳐오고 있다.

이날 주주총회에서 한진해운 김영민 사장은 “한진해운이 지금의 모습으로 성장하게 된 데에는 무엇보다도 주주 여러분의 변함없는 신뢰와 전폭적인 지지가 가장 큰 힘이였다. 고객에게 더욱 가치 있는 서비스를 제공함으로써 ‘전 세계 고객들로부터 가장 신뢰받는 글로벌 초일류 종합물류기업’이 되기 위해 혼신의 노력을 기울여 나가는 한편, 앞으로도 기업가치 및 주주가치 향상을 위한 활동에 최선을 다하겠다.”고 밝혔다.

한편 한진해운은 2009년도 주요 사업 방향으로 질적인 내실성장과 미래를 대비한 핵심역량 강화에 모든 역량을 집중해 나가면서, 3자 물류사업, 전용터미널 운영사업, 수리조선소 및 선박관리사업 등

지속가능한 성장을 위한 해운물류 연계 사업다각화를 적극 추진하는 한편, 지속적인 내부 혁신을 통해 회사의 운영체계를 더욱 선진화시킬 방침이다.

현대상선

휴대폰 문자안내 서비스(SMS) 실시

현대상선(대표 김성만)이 국내 최초로 화물 위치를 실시간으로 고객의 휴대폰으로 알려주는 '휴대폰 문자안내 서비스(SMS)'를 실시한다.

현대상선이 이번에 도입한 SMS 서비스는 해운업에 IT 기술을 접목한 현대상선만의 차별화된 서비스로 국내업계 최초다. 특히 이번 서비스는 해운업의 특성을 잘 알고 있는 현대 계열사인 현대U&I의 IT 기술과 현대상선의 노하우가 조화를 이루면서 결실을 보게 됐다.

현대상선 SMS 서비스는 컨테이너가 현대상선의 선박에 선적되는 순간부터 선박이 목적지에 입항하거나 화물이 수입업자에게 전달되는 각 과정마다 문자 메시지가 고객의 휴대폰에 전달된다. 현대상선은 앞으로 이 서비스를 확대시켜 화물 예약상태 및 스케줄 변경, 송장(INVOICE) 관련 정보까지 서비스할 방침이다.

현대상선 고객은 누구나 홈페이지(hmm21.com)에 신청하면 SMS 서비스를 무료로 이용할 수 있는데 현재는 국내 고객들을 대상으로 서비스가 제공되고 있다.

현대상선 관계자는 “SMS 서비스는 컨테이너 화물 운송도 택배처럼 실시간으로 문자안내를 받아볼 수 있을까 하는 단순한 물음에서 시작됐다. 고객의 편의 확대뿐 아니라 업무효율성 증대와 비용절감까지 1석 3조 효과가 있어 벌써부터 관련사 및 하주들로부터 호응이 대단하다”고 밝혔다.

지금까지 대부분 해운회사는 고객들의 전화 문의



에 직접 답하거나 홈페이지, E-mail, Fax 등을 통해 위치정보를 제공해 왔다. 현대상선은 이번 시스템 도입으로 고객들 전화가 10%정도 감소하고 있다고 밝혔다.

현대상선은 해운업 불황시기에 사소한 부분부터 고객을 우선하는 차별화된 서비스를 제공하고자 이 시스템을 도입했다. 특히 현대그룹 내 IT서비스 기업 현대U&I와 적극적 업무협력으로 한 차원 높은 e-Business 서비스 제공이 가능하게 됐다.

한편 현대상선은 향후에도 현대U&I와 협력하여 유비쿼터스 기술을 접목한 해상 위치정보 확인시스템인 'u-Port 구축사업'을 추진하는 등 e-Business 를 지속적으로 강화할 계획이다.

흥아해운

제48기 정기 주주총회 개최



흥아해운(대표 이윤재)은 3월20일 송파여성문화회관 소강당에서 제48기 주주총회를 개최했다.

이날 주주총회에서는 2008년도 재무제표 승인과 정관의 일부 변경, 이사 및 감사의 선임과 보수한도 승인의 안건이 처리되었다.

이날 승인된 재무제표에 의하면 흥아해운은 2008년 전세계에 불어닥친 금융위기와 고유가 등 불리한 해운환경에도 불구하고 2007년 대비 5% 성장한 6,006억원의 매출액을 달성하였고, 흑자전환에도 성공하여 25억원의 당기순이익을 실현하

였다. 또한, 흥아해운은 주주 중시 경영의 일환으로 주당 15원의 현금배당을 결정하였다.

이날 총회에서 흥아해운 이윤재 회장은 인사말을 통해 "2009년도에는 꾸준히 수익성을 개선시켜가는 질적 경영을 통해, 회사의 가치를 올리도록 최선을 다하겠다."고 말하며, 특히 컨테이너선 부분에서는 지속적으로 선대와 항로를 수익성 위주로 운영함과 동시에 영업력을 강화하여 고부가가치 화물집하에 전력을 다하고, 케미컬탱커 부문에서는 최신 선대를 꾸준히 확보하여 인디아를 넘어 중동 및 유럽과 미주지역까지 SERVICE 영역을 확장해 나갈 것이라고 밝혔다. 그 뿐만 아니라 레저, 에너지, 환경 등 미래 성장사업에도 회사의 역량을 집중시켜 사업다각화와 수익다변화의 실질적인 성과를 이끌어 내겠다고 말하였다.

이날 총회에 참석한 주주들은 회사의 성장과 발전을 위해 혼신의 노력을 기울이는 흥아해운 임직원들의 모습에 회사에 대한 지속적인 지지입장을 표명하였으며, 이윤재 회장은 깊은 감사의 뜻을 전하였다.

인천항만공사

청년인턴사원 승선근무 실시



인천항만공사(사장 김종태) 청년인턴사원들이 인천에서 중국을 오고가는 카페리선에 승선, 선상근무를 통해 단순 업무보조가 아닌 실용성 높은 업무

를 수행하는 값진 경험을 했다.

인천항만공사(IPA, 사장 김종태)는 3월17일부터 19일까지 3일동안 청년인턴사원 10명을 대상으로 인천-청도 간 카페리 운영사인 위동항운의 지원을 받아 선상근무를 실시했다고 밝혔다.

2박 3일 간 인턴사원들은 인천-청도를 운항하는 위동항운의 '뉴골든브릿지 V'호에 승선해 선사 직원과 동일한 여객업무를 수행했다.

이번 선상근무 인턴십프로그램은 IPA의 특성을 살린 현장교육프로그램으로 인턴사원들로 하여금 해운항만분야의 실용지식을 함양시킬 수 있는 좋은 기회를 제공했다는 평가다.

특히 다른 공공기관에 채용된 인턴사원들이 단순 업무보조에만 머무르고 있는 것과는 달리 IPA는 지난 2월 채용 당시부터 직무에 맞게 해당전공사 10명을 채용해 현재까지 1명의 퇴직자도 발생하지 않은 것으로 전해졌다.

이들테면 문헌정보학과 출신은 사서업무를, 토목 관련 전공자에게는 항만개발 및 시설관리업무를, 컴퓨터그래픽 전공자에게는 홈페이지 관리업무를 수행하도록 함으로써 인턴사원들의 경력관리가 가능하도록 인턴십프로그램을 운영하고 있다는 것이다.

IPA는 이번 승선근무프로그램 이외에도 인턴사원들에게 사이버 교육기회를 제공하고 있으며 멘토링제도를 활용한 현장업무교육도 병행하고 있으며, 지난 달에는 김종태 사장과 인턴사원과의 간담회를 개최하기도 했다.

케이엘넷

‘그린물류IT’로 녹색성장 선도

물류IT전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 2009년 매출을 340억원으로 정하고, 2분기부터 그린물류IT 서비스를 통해 녹색성장을 선도해 나갈 계획이다.

우선 케이엘넷은 수송, 보관, 하역 등 물류단계의 모든 과정에서 발생하는 환경영향의 최소화를 통해 그린IT실천에 더욱 앞장서 나간다는 방침이다.

케이엘넷은 이를 위해 △프리즘 등 기존 서비스와 u-IT기술을 연계한 그린전자물류서비스 추진 △RFID/USN방식의 폐기물 리사이클링사업 △저전력 LED항만조명 구축사업을 3대 그린IT 핵심사업으로 설정했다.

먼저 프리즘 등 기존 자사 서비스와 RFID기술 등 최신 IT기술을 융합하여 전물류과정에서의 전자문서교환(EDI)을 촉진하는 한편, 차량의 효율적 관리를 위한 운송 및 최적화된 운송 라우팅 서비스 등을 제공함으로써 에너지를 절감하고 저탄소 녹색물류 성장에 기여한다는 계획이다.

또, RFID 부착을 통한 폐기물 리사이클링 사업도 본격 추진할 계획인데, 이는 기존에 GPS와 바코드 방식으로 육상과 해상 폐기물위치정보만을 제공하는 방식에서 벗어나 GPS와 RFID/USN방식을 통해 폐기물 위치정보와 상태 모니터링, 보안관리 서비스 등을 제공하게 된다. 이는 폐기물의 위변조 방지는 물론, 자원 절감과 친환경 제품관리에도 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

아울러, 항만 등 물류관련 시설에 LED 저전력조명 설치사업을 본격화한다. 국내조명의 약 30%를 LED조명으로 교체시 연간 약 160억kw의 전력절감과 약 680만톤의 이산화탄소 발생을 줄일 수 있어 물류관련 시설에서의 LED저전력 조명교체사업 만으로도 에너지 절감에 크게 기여할 것으로 예상된다.

케이엘넷 박정천 대표는 "그린IT를 통해 회사의 차세대 성장동력을 발굴하는 것은 물론, 물류전분야에서의 전자문서 확산과 RFID를 통한 물류효율화를 통해 환경부담 경감과 비용절감에 앞장 서 나갈 것"이라고 밝혔다.



한국선주상호보험조합

17기 P&I School 개설

한국선주상호보험조합(Korea P&I Club, 대표 이윤재)은 4월2일부터 제17기 P&I School을 개설했다.

P&I School은 해운회사 보험담당 실무자의 Claim 처리 절차 및 관련법령, 해상보험에 대한 이해를 증진시키고자 K P&I가 개설한 과정으로 2달 여간 진행이 된다.

제17기 P&I School은 4월 2일부터 5월 28일까지 진행되며 교육신청은 메일(donkkim@kpiclub.or.kr)로 회사명, 부서, 직위, 성함, 연락처를 통보하면 된다.

※문의: KOREA P&I Club 김동근 대리(전화 3701-6802)

한국해기사협회

2009 정기총회 개최



한국해기사협회(회장 민홍기)가 3월19일 오전 11시 부산 중구 중앙동 부산마린센터 3층 국제회의장에서 2009년도 제55차 정기총회를 개최했다.

이날 총회에는 육해상에서 근무하는 회원들의 투표로 선출된 대의원을 비롯해 이병건 전 회장 등 전현직 협회 임원들과 외부 손님으로 오거돈 한국해양대학교 총장, 강신길 한국해양수산연수원장,

송정규 한국도선사협회장, 김영무 한국선주협회 전무 등 해운 관련 기관 업계 관계자 100여 명이 참석했다.

해기사협회는 이날 총회에서 △2008년도 사업실적 △2008년도 결산승인 및 감사보고 등을 승인받고 한국 해기사의 권익증진과 지위향상 및 국내 해기사의 수급과 고용안정화 방안 연구, 협회 이미지와 해기사 홍보 및 조직강화 등을 골자로 하는 △2009년도 사업계획 및 예산안을 심의 의결했다.

해기사협회는 이에 따라 올해 주요 사업으로 △국내 해기사의 직업생활의식 조사 및 해기사 공급안정 방안 등에 관한 연구 △협회 전산화 및 홈페이지 개선 △해기사 시험문제 공개 및 문제집 발간 △해기사 선원 관련 법령의 개선 및 연구 △협회 기관지(海바라기) 전면 개편 등 특별사업과, 정책활동을 비롯, 조직활동, 복지활동, 홍보활동, 경영합리화 사업 등 부문별 사업을 추진할 계획이다.

한편 해기협회는 이날 총회에서 국내 해기사의 권익신장과 협회발전에 기여한 공로로 이진방 한국선주협회 회장, 송정규 한국도선사협회 회장, 김규섭 국토해양부 해사기술과장, 김민철 해상교통시설과 사무관 등 4명에게 감사패를 수여했다.

또 해운 일선에서 근무하며 우리나라 해운산업발전과 해기전승에 기여한 공로를 인정, 한진해운 기관장 박한성 씨 등 6명에게 모범해기사 공로패를 수여한다.

[공로패 수상자 명단] △한국선주협회장 공로패 : 박한성(한진해운 기관장), 홍성열(고려해운 선장) △한국선박관리협회장 : 전성표(한진에스엠 기관장), 홍정욱(범진상운 선장) △한국도선사협회장 : 민광기(STX팬오션 선장) △선원복지센터이사장 : 김석중(조광해운 기관장)

한국해운조합

2009 정기총회 성료

한국해운조합(이사장 정유섭)은 3월17일 제주 그랜드호텔에서 2009년도 정기총회를 개최해 지난해 성과를 평가하고 올해 연안해운 활성화를 위해 조합과 업계가 추진해야 할 사항 등을 논의했다.

박홍진 회장을 비롯한 임대의원 20여명이 참석한 이날 총회에서는 △2008년도 결산 및 잉여금 처분(안) △한국해운조합 정관 일부개정(안) △임대의원 선거규약 일부개정(안) △인천항 여객선터미널 관리운영 주체 변경 계획에 따른 조합 출자(안) 등의 안건이 상정돼 처리됐다.

또 △2008년도 제3회 임시총회 개최 결과 △2009년도 터미널 특별회계 예산 △해운법 개정 추진 경과 △해양환경관리법 하위법령 개정 추진 △2009년도 선원업무 추진계획 △여객선 전산매표 계약 체결 △조합 보조항로 운영 추진 △연안해운 활성화 및 해양사고 예방을 위한 연구용역 추진 등 총 8건의 보고가 이루어졌다.

특히 이날 총회 참석자들은 지난해 고유가·고환율로 인해 어려움을 겪고 있는 업계의 경영안정화를 위해 조합에서 총력을 기울인 결과 연안화물선 유류세 보조금 지원 확대, 무역항 항만시설 사용료 감면 등의 제도 개선 성과가 있었으며, 시중보험사 대비 20% 저렴한 공제요율로 조합원 부담을 완화하고, 수납공제로 500억 원 돌파, 해상보험 서비스 체계 구축 등을 통해 2008년은 조합 해상보험 경쟁력을 강화한 한해였다고 평가했다.

한편 이날 정기총회에 참석한 대의원들은 "지난 해에 이어 올해에도 세계적인 경기침체와 함께 유가 및 원자재 가격 상승 등으로 운항원가는 증가하는 반면 물동량은 감소하여 경영상에 어려움을 겪고 있는 연안해운업계의 사업 지원을 강화하기 위

해 조합 임직원들이 힘을 모아 보다 적극적인 자세로 각종 제도 개선을 추진해 달라"고 당부했다.

또한 "저탄소 녹색성장에 적합한 운송수단으로 주목받고 있는 연안해운에 정부와 국민적 관심이 보다 증폭될 수 있도록 최선의 노력을 기울여 달라. 이를 위해 업계에서도 적극적인 참여와 지원을 아끼지 않겠다"고 덧붙였다.

해양환경관리공단

해양쓰레기 수거

해양환경관리공단(이사장 이용우)은 2009년 3월부터 11월까지 전국 11개 시도 관내 해안가 및 해역에 버려진 해양쓰레기 수거사업을 대대적으로 실시한다.

국토해양부의 지원으로 시행되는 금번 사업은 총 178억의 정부예산이 투입될 예정으로 연안해역에 침적된 쓰레기 수거와 해안가 방치쓰레기 청소에 중점을 두고 실시된다.

쾌적하고 청결한 해양환경 보전을 위하여 실시되는 해양쓰레기 수거 사업은 1999년에 처음 시작해 연간 80~90억원의 정부예산을 투입, 항만 및 어항 구역을 비롯하여 전국 연안해역에 버려진 쓰레기를 수거하여 해양환경보전에 크게 기여한 사업으로 평가되어 왔다.

특히 금년은 정부재정 지출이 크게 확대되었는데 해양환경관리공단은 3월 23일부터 거제도 옥포항 침적쓰레기 수거사업을 시작으로 15여개 해역에 사업을 시행함과 동시에 연안거주 저소득층 주민의 생활안정을 위하여 전국 306개 해안가를 대상으로 쓰레기 수거사업을 시행, 연 9만여명의 일자리를 창출할 계획이다.



‘청해부대’ 소말리아로 출항하여 4월 중순 아덴만 도착

역사상 첫 전투함 파병부대로 한국선박호송임무 시작



한국군 역사상 첫 전투함 파병부대인 '청해(靑海)부대'가 3월13일 임무지역인 소말리아 해역으로 출항, 대양해군으로서의 첫발을 내디뎠다. 청해부대는 4월 중순 아덴만 해역에 도착해 한국 선박 호송 임무를 시작할 예정이다.

한국 선박의 해상 안전 보장 임무를 부여받은 청해부대의 첫 파병 함정인 한국형 구축함(KDX-II) 문무대왕함이 이날 오전 경남 진해 군항에서 출항 환송식을 가졌다. '청해'는 해상무역을 통해 통일신라를 부흥시켰던 장보고 대사가 완도에 설치한 해상무역기지인 청해진에서 따온 명칭으로, 해군의 해양수호 의지를 상징한다.

청해부대는 우선 바레인에 있는 연합해군사령부(CFM)에 도착해 미국 5함대사령부 해안경비대로부터 적법한 검색절차 준수와 현지 문화, 증거수집 요령 등을 교육받은 뒤 아덴만 해역에서 본격적인 임무를 시작한다.

문무대왕함은 4개월 가량 임무를 수행한 뒤 같은 KDX-II 급인 충무공 이순신함, 대조영함, 왕

건함, 강감찬함, 최영함 중 1척과 임무를 교대할 예정이다. 청해부대의 파병활동 시한은 2009년 말까지다.

이날 환송식은 파병신고, 지휘봉과 태극기 수여, 격려사, 함정 환송 등으로 진행됐으며 이명박 대통령이 행사에 직접 참석해 장도에 오르는 청해부대 장병을 격려했다. 이 대통령은 격려사에서 "이번 소말리아 파병은 유엔 안보결의안에 따라

해상 수송로의 안전을 위한 국제적 노력에 동참하는, 우리 해군 전투함으로서 첫 해외 파병"이라며 "평화유지활동(PKO), 대테러, 재난 대비 등 세계 평화와 안보를 위해 맡아야 할 우리 군의 국제적 책무가 점점 커지고 있다"고 말했다.

이 대통령은 이어 "대한민국은 이제 받는 나라에서 주는 나라로, 따라가는 나라에서 이끌어 가는 나라로 성장하고 있다"며 "청해부대는 이역만리 바다에서 대한민국 국민의 생명과 재산을 지키고 세계 평화와 안전보장에 기여할 것"이라고 강조했다.



국토해양부 외항해운업계 구조조정관련 긴급간담회 개최

‘해운산업 경쟁력 제고방안’ 마련, 금융위원회와 공동발표

정부가 주채권은행 주도로 해운사 신용평가를 실시하고 이를 토대로 구조조정을 실시하겠다는 내용을 골자로 하는 해운업 구조조정방안을 발표한 가운데 본격적인 후속대책 마련에 나서고 있어 주목된다.

국토해양부 박종록 해운정책관은 지난 3월10일 20여개 해운업계 사장단을 초청, 긴급간담회를 개최했다. 이번 긴급간담회는 지난 3월5일 금융위원회가 발표한 해운사업구조조정방안에 대한 후속지원 대책 마련을 위한 것으로 국토해양부는 해운업계 의견을 수렴하고 관계부처와 협의를 통해 4월초까지 ‘해운산업 경쟁력 제고 방안’을 발표하기로 한 바 있다.

해운산업 경쟁력 제고 방안에는 해운업의 구조조정이 원활하게 이루어지도록 정책적, 제도적인 지원을 강화하기 위한 조치들이 담길 예정이다. 이 방안에는 구체적으로 선박투자회사 활성화와 세제지원 강화 등 해운업계가 안정적인 영업환경을 만들 수 있도록 다양한 지원조치들이 포함되고 그동안 해운업계가 관심있게 지켜봐 왔던 구조조정선박 매입지원방안과 채무조정 프로그램 등도 포함된다.

이날 간담회에 참석한 해운업계 사장단들은 이러한 다양한 지원방안 외에 기존에 선주협회를 통해 건의해왔던 선박자산관리회사 설립방안, 선박투자펀드 조성 방안 등을 포함, 톤세제 적용기업 확대, 외항해운업 등록기준 강화 등도 포함시켜 줄 것을 건의했다.

톤세제 적용기업 확대 방안은 용선선박이 자기

보유선박의 5배 이하인 기업에 한해 톤세제를 선택할 수 있도록 하는 현행 규정을 3~4배 이하로 완화하는 방식으로 톤세제 혜택을 범위를 넓혀 달라는 것이다.

외항해운업 등록기준을 강화하자는 방안은 외항해운업 등록기준이 완화되면서 소형 선사들이 대거 외항해운업에 진출한 것이 다단계 용선체인을 만들게 된 계기가 됐으므로 이번 기회에 '선복량 5,000톤 이상, 자본금 5억원이상'인 외항해운업 등록기준을 강화해 시장질서를 다시 세워보자는 취지에서 제안됐다.

이외에도 이날 해운업계는 정부가 구조조정대상 선사의 선박을 매입할 때 보다 높은 선가에 매입할 수 있는 장치를 마련해 줄 것을 요청했다.

해운업계 한 관계자는 "정부가 KAMCO 또는 산업은행을 통해 구조조정대상 선사의 선박을 매입해주는 방안을 검토하고 있는데 가능한 높은 선가에 매입을 해줘야 선사들이 충분한 유동성을 확보할 수 있다. 해운업 불황으로 현재 중고선가는 거의 해체선가에 근접하고 있다. 정부가 현재 중고선가에 준해 선박들을 매입한다면 선사들에게 유동성을 공급해주는 효과를 거의 기대하기 어렵다. 가능한 현재 중고선가에 플러스 알파를 더한 적정한 선가를 매입을 해줘야한다"고 지적했다.

한편 국토해양부 해운정책과 관계자는 "이날 수렴한 해운업계 의견을 토대로 관계부처와 협의를 통해 가능한 이달 말에 구체적인 '해운산업 경쟁력 제고 방안'을 마련해 발표할 계획"이라고 밝혔다.



부산항신항 2-4단계 사업 우선협상대상자 변경

쌍용 포기의사 밝혀 현대산업개발 컨소시엄으로

국토해양부(장관 정종환)는 '부산항신항 2-4단계 사업'의 우선협상대상자인 쌍용건설 컨소시엄이 사업포기 의사를 공식적으로 표명함에 따라 우선협상대상자 변경, 준공시기 조정 등 사업 추진 계획을 수정하였다고 밝혔다.

동 사업의 우선협상대상자는 2009년 3월23일에 쌍용건설 컨소시엄에서 차순위협상자였던 현대산업개발 컨소시엄으로 변경되었다.

현대산업개발 컨소시엄은 주간사인 현대산업개발, 한진해운, K-Line, 양명해운 등 선사와 KIF, 산업은행 등 재무적 투자자 등으로 구성되어 있으며, 총 4,442억원을 투자하여 54개월간의 공사기간을 거쳐 항만시설을 준공한 후 30년간의 무상사용을 통해 투자비를 회수하는 것을 내용으로 사업계획을 2007년 3월에 제안한 바 있다.

금번 계획 수정으로 '부산항신항 2-4단계사업'의 준공 시기를 트리거룰(Trigger Rule)에 따라 결정할 수 있게 됨에 따라 부산항이 화물량 감소, 과잉시설 논란 등 최근의 어려움을 극복하고 대외적 경쟁력을 확보하는 데 크게 기여할 것으로 기대된다.

트리거룰은 장기계획인 항만기본계획을 바탕으로 매년 물동량 예측을 점검하고 그 결과를 반영하여 추진시기 등 항만 개발계획을 조정하는 제도로 2007년 9월에 도입되었다.

당초 부산항신항 2-4단계사업의 경우, 우선협상대상자가 지정된 이후 트리거룰이 도입됨에 따

라 사업시행자가 동의하는 범위내에서 제한적으로 적용할 수 있었으나, 향후에는 트리거룰을 포괄적으로 적용할 수 있는 여건이 마련되었다.

한편, 국토해양부는 우선협상대상자인 현대산업개발 컨소시엄과의 협상을 2009년 5월에 시작하여 2010년 상반기까지 마무리하되 트리거룰을 적용하여 항만물동량 예측 결과에 따라 준공시기를 유연하게 결정할 계획이다.

선원 승무경력 증명시 인감 제출서류 면제

선원업무처리지침 개정 3월23일부터 시행

국토해양부(장관 정종환) 선원노정과는 규제완화 차원에서 민원인의 편의를 도모하고자 국토해양부 훈령인 『선원업무처리지침』을 개정하여 3월23일부터 시행한다.

주요 개정내용을 살펴보면, 선원업무처리지침 제48조 제1항 제2호 개정에 따라 선박소유자 자신의 승무경력을 증명할 시 인감증명서 제출을 면제받고, 선박소유자가 법인인 경우 법인 대표자 직인을 날인한 공문을 제출시 인감증명서 면제받게 된다.

또한, 『선박직원법 시행령』 제9조 제2항의 규정에 의하여 선원수첩을 소지하지 아니하고 승선한 선원에 대하여 승무경력을 증명할 경우 법인 및 선박소유자 자신의 인감증명서 제출토록 하고 있으나, 선박등록원부만으로 증명의 실효성이 인정되는 점을 감안하여 민원인의 편의를 도모하고자 아래와 같이 개정한다.

정기선 시황하락으로 전세계 컨테이너선 계선 증가

3월 중순 현재 운항중단 선박 포함 484척에 달해



글로벌 금융위기의 여파로 정기선시장의 침체가 지속되면서 컨테이너선의 운항정지나 계선이 크게 늘고 있다.

프랑스의 AXS Alpha-Liner의 조사자료에 따르면, 3월16일 현재 일시적으로 운항을 중단한 선박을 포함한 전세계 컨테이너선의 계선척수는 484척으로 집계됐으며, 이를 선복량으로 환산하면 141만TEU에 달한다.

선형별 계선 척수를 보면, △7,500-1만TEU형 24척 △5,000-7,500TEU형 58척 △3,000-5,000TEU형 88척 △2,000-3,000 TEU형 94척 △1,000-2,000TEU형 134척 △500-1,000TEU형 86척이다.

전세계 컨테이너선의 계선은 2008년 12월 상순 시점에서 30만TEU 정도로 소규모였지만, 2월 16일에는 392척, 110만 TEU로 불과 2개월 동안에 4배 가까이 증가했다.

3월에 들어서서는 계선 선박의 증가추세가 약

간 진정되었지만, 정기선업계에서는 수요의 침체를 고려하여 선복량의 추가삭감을 검토하고 있다. 이에 따라 당분간 계선 규모의 확대가 불가피할 것으로 전망되고 있다.

독일의 유력선사인 CP Offen사는 지난 2월 독일 함부르크에서 개최된 선박금융 포럼에서 세계의 컨테이너선의 계선규모는 2009년에는 현재의 2배, 2010년에는 3배에까지 확대될 것으로 전망했다. 더구나, 2011년에는 세계 컨테이너선의 4분의 1이 계선될 것으로 예상했다.

이처럼 컨테이너선의 계선이 증가하고 있는 배경에는, 컨테이너화물 수송수요의 급격한 감소와 신조 초대형컨테이너선의 대량준공으로 향후 3년간 선복량이 연평균 10% 이상 증가할 것으로 전망되고 있기 때문이다.

AXS Alpha-Liner에 의하면, 2009년 1월의 컨테이너선복량은 1,236만TEU로 전년대비 13% 증가했고, 2010년에는 15% 증가한 1,420만TEU,



2011년에는 15% 증가한 1,625만TEU, 2012년에는 11% 증가한 1,802만TEU에 달하는 등 높은 증가율을 기록할 것으로 예측했다.

정기선의 수요가 지속적으로 감소하는 가운데 공급이 그만큼 증가하면 수급불균형의 악화는 불가피한 현상이지만, 더욱 우려되고 있는 것은 벌크선과는 달리 전세계 조선소에서 수주한 컨테이너선의 건조계약 취소는 전체 발주잔량의 10~15% 정도로 극히 적은 편이다.

컨테이너선의 건조계약 취소가 비교적 적은 이유는 초대형 컨테이너선의 경우 1척 당 1억달러를 초과하는데다 이미 선가의 40% 이상이 조선조각에 지불했기 때문으로 분석되고 있다.

더구나, 신조선이 잇따라 준공되면서 선박공급량이 크게 확대됨에 따라 정기선사들이 선박량을 삭감하려면, 계선이 가장 유효한 수단이 되고 있다. 선박의 계선은 엄밀하게 따지면 일시적으로 운항을 중단, 해상직원들이 승선중이고 화물이 있으면 언제라도 운항할 수 있는 상태인 정선(핫 레이업)과 6개월에서 1년간 장기간 선박을 계류하는 계선(콜드 레이업)으로 구분된다.

후자는 당분간 배를 작동시키지 않는다는 전제하에 선박의 유지보수에 필요한 최저 인원의 해상직원을 승선시킨채로 정박하는 경우와 완전히 무인으로 하는 경우의 두 종류가 있다.

금년 3월 시점에서 141만TEU에 달하는 운항정지선과 계선 가운데 장기간 운항을 중단하는 계선은 그리 많지 않은 것으로 분석되고 있으나, 앞으로는 서서히 증가할 가능성이 농후한 것으로 전망되고 있다.

특히, 컨테이너선에 대해서는 일시 정선에 머무르고 있는 일본의 대형 정기선사들도 본격적인 계선을 적극 검토하고 있다. 향후 장기간 계선이 크게 증가할 것으로 예상됨에 따라 수면 등 적절한 해역의 계선장소 물색이 현안으로 부각되고 있다.

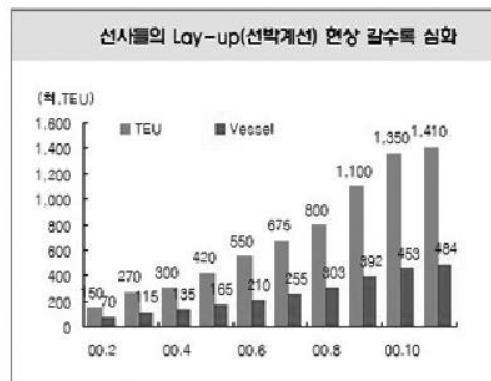
선박의 보수 및 관리나 고장시에 대비하여 싱가포르 앞바다가 계선지로 각광받고 있으나, 싱가포르 정부 당국은 10일 이상의 장기정박은 인정하지 않는 시책을 취하고 있다. 이 때문에 싱가포르 앞바다나 인도네시아, 말레이시아 영해에 장기 계선시키는 경우가 많은 것으로 조사되고 있다. 싱가포르 근해의 경우 바탐섬(인도네시아) 북측의 앞바다가 계선장소로 부각되고 있다.

한편, 선박의 계선은 컨테이너선에 국한되지 않고 자동차전용선, 벌크선 등으로 확산되는 추세에 있다. 세계적인 경기후퇴의 영향으로 컨테이너선이나 자동차전용선 등이 운항을 중단한채 싱가포르 앞바다 등 각지에서 닻을 내리고 있는 광경이 일상화되고 있다.

싱가포르 중심가의 오피스빌딩에서 앞바다를 바라보면, 컨테이너선을 비롯하여 유조선, 벌크선 등 모든 선박이 닻을 내려 정박하고 있다(사진 참조).

언뜻 보면 최근 화제가 되고 있는 선박의 계선 같지만 어디까지나 1주간 정도의 정박이나 보급을 위한 대기상태로서 계선은 아니라고 싱가포르 선사의 한 관계자가 설명했다.

컨테이너선 등이 싱가포르 영해내에서 정박하는 경우 10일 이내의 단기간이라면 문제가 없지만, 그 이상의 기간이 되면 매우 높은 정박요금을 물어야 한다.



세계 신조선 발주잔량 가운데 50% 금융계약 미체결

신조선 건조계약 취소 및 계선도 8,000여척에 달해

세계 신조선 발주잔량 가운데 무려 50% 정도가 금융계약을 체결하지 않아 선박건조가 불투명한 상태에 처해 있는 것으로 분석되고 있다.

세계의 신조선 발주잔량 규모가 약 5,000억달러 규모로 추산되는 가운데 신조선 발주전에 금융계약을 성사시키지 못한 선박이 50%에 달하고 있다고 RBS(로열뱅크오브 스코틀랜드(RBS)의 선박담당자가 지적했다.

또한, 노르웨이선급협회(DNV) 관계자는 신조선의 건조계약 해약, 취항선박의 계선 등 의해 수년간 8000척 규모의 선박이 영향을 받는다는 견해를 나타냈다. 세계 신조선 발주잔량이 5,000억달러 규모에 달하고 있는 것은 작년 가을 미국 리먼브러더스 쇼크에 의해 금융위기와 경기의 급격한 침체가 시작되는 시기로 이후 신조선 건조계약

이 거의 이루어지지 않고 있다.

이 후 신조선은 한국이나 중국의 신흥조선소에 발주된 것을 중심으로 계약해지가 증가하고 있기 때문에 발주잔량의 규모는 실제로는 5,000억달러를 밑돌 것으로 예상되고 있다.

RBS 관계자는 신조선 발주잔량 중 파이낸스가 이루어지지 않는 나머지 50%의 신조선에 대해 “은행은 선박금융을 공급할 수 없다”고 단언했다.

한편, DNV 마리타임의 도루 스벤센 최고집행책임자(COO)는 최근 오슬로에서 기자회견을 갖고 “해운은 신조선의 건조계약 해약과 계선, 그리고 부채에 의해 특징지을 수 있는 시대에 들어갔다”고 말했다. 그는 또 향후 몇 년간에 신조선 해약과 계선 선박이 8,000척 규모로 확대될 것으로 내다봤다.

일본선주협회장, 해상자위대 호위함 파견에 감사표명 4월1일부터 시행되는 선박 톤세제 시행에도 큰 기대

일본선주협회의 마에카와 히로유키 회장(K-Line 사장)은 3월25일 기자회견을 갖고 정부에서 소말리아해역에서 해적으로부터 일본상선대를 보호하기 위해 해상자위대 호위함을 파견한데 대해 감사의 뜻을 표명했다.

특히, 마에카와 회장은 3월14일 소말리아에 호위함을 파견한 정부의 조치는 생각보다 빨리 진전된 것으로 국회와 정부의 노력에 대해 거듭 사의를 표명했다.

마에카와 회장은 또 협회의 요청으로 4월1일부터 시행에 들어가는 톤수 표준세제에 대해서는 적용에 필요한 일본선박 및 선원확보 계획을 신청한 10개사 모두 인정을 받아 마침내 시행하게 되는데 대해 감개가 무량하다고 밝혔다. 그러나 마에카와 회장은 톤세제 대상이 되는 일본선적의 비율이 낮는데다 경쟁국의 톤세제 구조와 비교할 때 미흡하다며, 정부에 동 제도의 확대를 지속적으로 요구해 나가겠다는 입장을 피력했다.

이와함께 일본 국토교통성이 3월23일에 발표한 2009년도의 외국인선원 승인시험의 실시요령에 대해 외국인 선원확보에 크게 기여할 것이라며, 환영의 뜻을 나타냈다.

그동안 행해져 온 필리핀을 비롯하여 수요가 큰 인도, 불가리아에서도 시험을 실시하고 실시회수도 지금까지의 연 3회에서 각국의 형평에 맞추어 연간 11회로 증회시키는 등 시험제도를 대폭 개선했다.



일본선사 해운투자환경 악화로 리스회사 선박 용선 증가 선박금융시장 경색으로 선박 리스회사의 존재감 부각

금융불안을 배경으로 해운에 대한 투자환경이 날로 악화됨에 따라 일본 선사들이 선박의 오프밸런스 수단으로서 리스회사로부터 선박을 나용선하여 활용하는 사례가 늘고 있다.

일본 선사들은 해운시황의 급격한 하락으로 유동성 확보가 관건으로 부각됨에 따라 운항선박의 오프밸런스화를 지향하고 있다. 특히 종전의 용선 상대였던 일본 선주들은 선박확보자금 조달난으로 선박보유가 어려워지면서 금융불안이 장기화될 경우 신조선 용선시장에서 대기업 리스회사의 존재감이 한층 높아질 것으로 예상하고 있다.

일본선사들의 운항선박에 대한 오프밸런스화는 운항형태를 용선에 의존하여 부채를 대차대조표로부터 떼어 내 재무체질을 강화하는 것이 주목적이다.

지난해 가을 이후 해운시황의 급락으로 인해 일본선사들은 현금 수입이 크게 감소하고 있어 투자유동성을 억제할 수 있는 오프밸런스화 지향을 한층 강화하고 있다.

그러나, 일본선사들은 선원비나 수선비 등 선박관리의 고비용 등으로 경영이 어렵고, 금융위기 이후의 대출거부로 용자를 받을 수 있는 여건이 더욱 어려워지고 있다.

일부 선사의 경우 사선 확충 등 선대 준비를 위해 신조선 확보를 결정했지만, 신조선의 용선상대를 찾지 못해 어려움이 가중되고 있다.

이 때문에 용선시장에서는 자금력이 있는 대기업 리스회사가 유력한 선박의 금융원으로 부상하고 있다. 선박리스는 선박관리를 선주가 담당하는

정기용선과는 달리 선박을 빌리는 용선주측이 선박관리를 실시하는 나용선 형태가 된다. 투자가로부터의 출자를 일부 활용하는 오퍼레이팅 리스도 이용되고 있는 것으로 알려졌다.

선사의 한 관계자는 “이러한 선박의 리스계약은 사선 활용에 비해 조달 코스트가 비싸지는 경향이 있다. 따라서 리스회사의 대출범위에도 제한이 있기 때문에 일시에 리스선박을 급격히 확대하는 것은 경계해야 한다”고 말했다.

한편, 선박의 투자에 열쇠를 쥐고 있는 금융권 관계자는 “향후 전체 용자방침이 결정될 때 까지 선박금융이 중단되는 사태가 계속 될 것”이라고 강조했다.

금년도 결산이 발표되는 4-5월에는 선박금융에 대한 금융권의 용자방침이 명확하게 되어 일본 선사나 선주의 투자전략에 큰 영향을 주게 될 것으로 분석되고 있다.



중국조선소, 선박해체사업에 적극 뛰어들어

해운시황 난조로 선박해체작업 증가추세

로이드리스트에 따르면, 중국 선박해체업자들이 인도 아대륙의 경쟁업체들보다 낮은 공급가격에도 불구하고, 다건의 선박해체계약을 체결했다고 전했다.

많은 선주들이 그들의 노후선박을 팔고자 접촉하고 있으며, 평균가보다 더 많이 받을 수 없음에도 매도를 원하는 선박이 넘치고 있다.

그리스의 선박해체업과 제휴를 맺은 브로커의 수집자료에 따르면, 2월까지 167척의 선박이 해체용으로 매각되었고, 그 합은 520만dwt정도에 달하며, 이는 작년도 해체선박 수의 절반에 해당된다고 전했다.

그 중 124척은 거의 핸드사이즈 벌크선이고, 이는 2008년 해체된 선박의 전부에 해당된다.

중국의 한 보도에 따르면, 장지아강항만의 11척의 선박이 선박해체를 위한 대기수순을 밟고 있다고 전했다. 작년 동 기간에는 해체선박이 1척에 불과했으며, 이 수치는 2008년 총 선박해체선박의 50%와 맞먹는다.

중국항 선박들은 대개 극동지역에서 무역하는 작은 선박들이 대부분으로 이는 경제적 관점에서 선박들의 해체작업을 하계끔 유도하는 것으로 볼 수 있다고 한 브로커가 전했다.

Alang의 선박해체업자들은 친환경 선박해체작업에 대한 투자와 산업이미지 개선을 위해 지속적인 노력을 기울였음에도 불구하고, 몇몇의 선주들은 중국의 야드에서 작업하는 것을 더 쉽다고 여긴다.

중국에 선박해체작업시설을 소유하고 있는

Maersk사는 Maersk Nebraska호와 Maersk Nebada호 두 척의 선박을 해체했다고 전했다.

또한 다른 최근 계약에 따르면, 일반화물선 Ocean Frontier호는 중국에서 ldt(경하배수량톤)당 235\$에 해체업자에게 매각되었으며, 220만불을 선주에게 안겨주었다고 전했다.

중국이 해체시장에 대해 입지를 다지는 동안, 실제 해체작업의 중심은 인도와 방글라데시에 이루어지고 있다.

방글라데시 치타공시의 선박해체업자들은 특히 대형선박들에 대해 선별작업을 계속하여 최고 적임의 후보자에게 제공하고 있다.

3월초 요율을 살펴보면 유조선은 ldt(경하배수량톤)당 330\$정도였고, 대형건화물선의 경우 40\$에 못 미쳤다. 하지만 이런 증가는 지역적 여건과 일시적인 현상에 불과하다.

미국의 GMS에 따르면 가스물량 부족때문에, 선박 고철로부터 철 생산이 35%정도 감소했으며, 이로 인해 철판가격이 급격히 상승했다고 전했다.

결과적으로, 대부분의 이런 가격상승은 일시적인 것으로 봐야한다.

인도에서는 선박해체가격이 철강가격과 달러에 대한 루피화의 가치가 하락함에도 불구하고 안정화되고 있다.

GMS사는 이 현상이 비록 선박해체의 확장 요소로 인용될 수 있고, 몇몇의 바이어들에게는 비어있는 시설을 보는 것보다는 투기하는 것이 나을 수 있지만, 다른 몇몇의 바이어들에게 비이상적인 과열현상으로 다가올 수 있다고 했다.



한국 조선소에 불어닥친 어려움으로 선주들의 불안 증가

수주물량 부족과 신조선 발주취소로 조선소 어려움 가중

최근 로이드리스트에 따르면 파산위기 또는 재정적으로 어려움을 겪고있는 한국 조선소 3사에 신조선 주문을 한 선주들은 신조선에 대한 걱정이 커지고 있다고 전했다.

한 조선소는 우선 74개의 조선소와 건설사 중 중소형 기업의 제2차 신용평가 완료된 후 채권자들이 청산할 예정에 있다고 말했다.

다른 2개의 조선소는 TK중공업과 세코중공업으로 은행으로부터 긴급융자를 받은 상태이다. 청산절차를 밟게 될 조선소는 새로 지어진 YS중공업으로, 전남 여수에 위치해있다.

YS중공업은 총 10척의 1만DWT 다목적선을 계약했고, 신용평가동안 법원에 청산절차를 위한 서류가 제출된 상태라고 전했다. 네덜란드 선주사인 NORMED INTERNATIONAL은 YS조선소와 2008년 중순 5척의 선박계약을 체결했으며, 잔여선박은 TPC코리아와 계약했다고 전했다.

TPC코리아 관계자에 따르면, 아직은 어려움에 처해있는 조선소에 대해 언급하기 이르지만, 이미 RG(환급보증서)를 받았기 때문에 회사에 재정적 어려움을 가져오지 않을 것이라고 자신한다고 전했다.

클락스 조사자료에 따르면 TK중공업은 총 9척의 벌크선 신조예약을 받았다.

이를 살펴보면, 4척의 34,000DWT 벌크선은 독일 오퍼레이터 Horizont Schiffahrts에게, 4척의 32,000DWT 벌크선은 그리스 Everlast SA사에, 2척의 34,000DWT 벌크선은 독일의 MPC그룹으로부터 예약받았다.

이 신조계약건과 관련하여 MPC그룹만이 인터

뷰에 응했는데 관계자는 “우리는 선박은 최근 작업중에 있으며 올 여름에 인도받을 수 있을 것이다”라고 말하며, “물론 우리는 추후 진행사항에 대해 지켜보고 있다”고 덧붙였다.

첫 번째 신용평가는 올해 1월에 이루어졌고, 그 이후 정부는 조선업과 건설업계에 합리화를 요청했다.

이런 계약들에도 불구하고, 3월초 여러 새로운 신조계약이 체결되었다.

싱가포르의 유진인터내셔널사는 중국의 한 조선소에 2척의 5,000dwt 유조선 계약을 체결했다.

최근 신조계약들은 조건부로 이루어지고 있는데, 유진인터내셔널사는 RG발급실패로 인해 다른 중국 조선소와 2008년에 계약을 취소했다고 전했다. 일본선박수출협회 자료에 따르면, 2월 일본 주요 3대 조선소에 10척의 신조문의가 있었다고 발표했다.

먼저 미쯔비시중공업에 따르면 LNG 유조선 신조에 대한 문의를 받았고, 유니버설중공업은 대형 크루드 운반선, 2척의 케이프사이즈 벌크선, 슈에즈막스유조선 1척에 대한 문의를 받았다고 했다.

또한 가와사키중공업은 유럽선주들로부터 3척의 케이프사이즈 벌크선박, 한척의 VLCC선, 한척의 특별선박의 문의가 있었다고 전했다.

작년 9월부터 12월까지 수주문의는 거의 낮은 수치를 보였지만, 최근 수주에 대해 보이고 있는 관심은 계약으로 이어지고 있다는 점에서 낮은 가능성을 보이고 있다.

일본 조선업자들은 최대 경쟁국인 한국과 중국처럼 발주취소량에 대해 언급을 피하고 있다.

COSCO, 막대한 현금확보로 조선업 경기 부양정책에 합류

정부에서 조선산업 회복을 위한 국영기업의 지원을 강요

3월11일자 월스트리트 저널에 따르면 중국 국영회사들이 정부가 자국산업에 대한 지원을 종용하고 있다고 느끼고 있다고 전했다.

베이징에서는 국제교역 침체로 인해 글로벌 선사들이 어려움을 겪고 있는 반면, 코스코에는 현금이 넘쳐나고 있다. 코스코 경영진은 타 선사들은 어려움을 겪고 있음에도 불구하고 2008년도 최고 수익 달성을 발표했다고 밝혔다.

하지만 코스코 Zhang Fusheng 부회장은 최근 인터뷰에서 정부가 자국산업, 특히 심각한 경영위기에 처한 조선산업에 대하여 국영기업에게 지원을 강요하고 있다고 지적하였다. Zhang씨는 예를 들어 코스코의 경우 최근 경기침체로 인해 심각한 타격을 받은 지역(도시)에 조선소 건설에 대하여 합의한 바 있다고 말하였다. 이는 지역 유지들이 코스코에 지역경제 활성화를 위해 압박을 가한 이후 체결된 합의이다.

코스코의 현 상황은 중국정부와 베이징 정책(중앙정부 정책)에 의해 혜택 받은 거대 국영기업간의 중요한 관계를 설명하고 있다. 아울러 당해 국영기업은 중국경제 성장에 계속 기여할 것이라 믿겨지고 있다.

총 화물수송능력 53백만톤, 800척 이상의 선대를 운영하고 있는 코스코는 규모면에서 거대 덴마크 선사(컨테이너 및 오일수송 전문)인 AP-Moller-Maersk AS에 이어 2위에 랭크되어 있다. 이전 국가소유의 독점기업이던 코스코는 현재 몇몇 자국 경쟁자를 갖고 있으며, 해외주식시장

에 다양한 형태로 자산의 50% 이상을 등록하였다고 그는 말했다. 또한 그는 코스코 그룹의 수익은 2007년 220억불에서 2008년도 최소 269억불로 증가했다고 밝혔다. 이러한 성과는 교역량 감소와 다수의 선사들이 어려움을 겪기 시작한 2008년 10월전까지의 호황에 의한 것이라고 밝혔다. 그는 대신 2008년 추정 이익 공개는 거절하였다.

그는 금년 수익은 감소할 것이지만, 중국의 경제부흥종합계획은 향후 코스코 사업의 완충 역할을 할 것이라고 말했다. 코스코는 중국 정부지출에 의해 혜택을 받은 국내물류 및 조선업으로 사업을 다각화하였다.

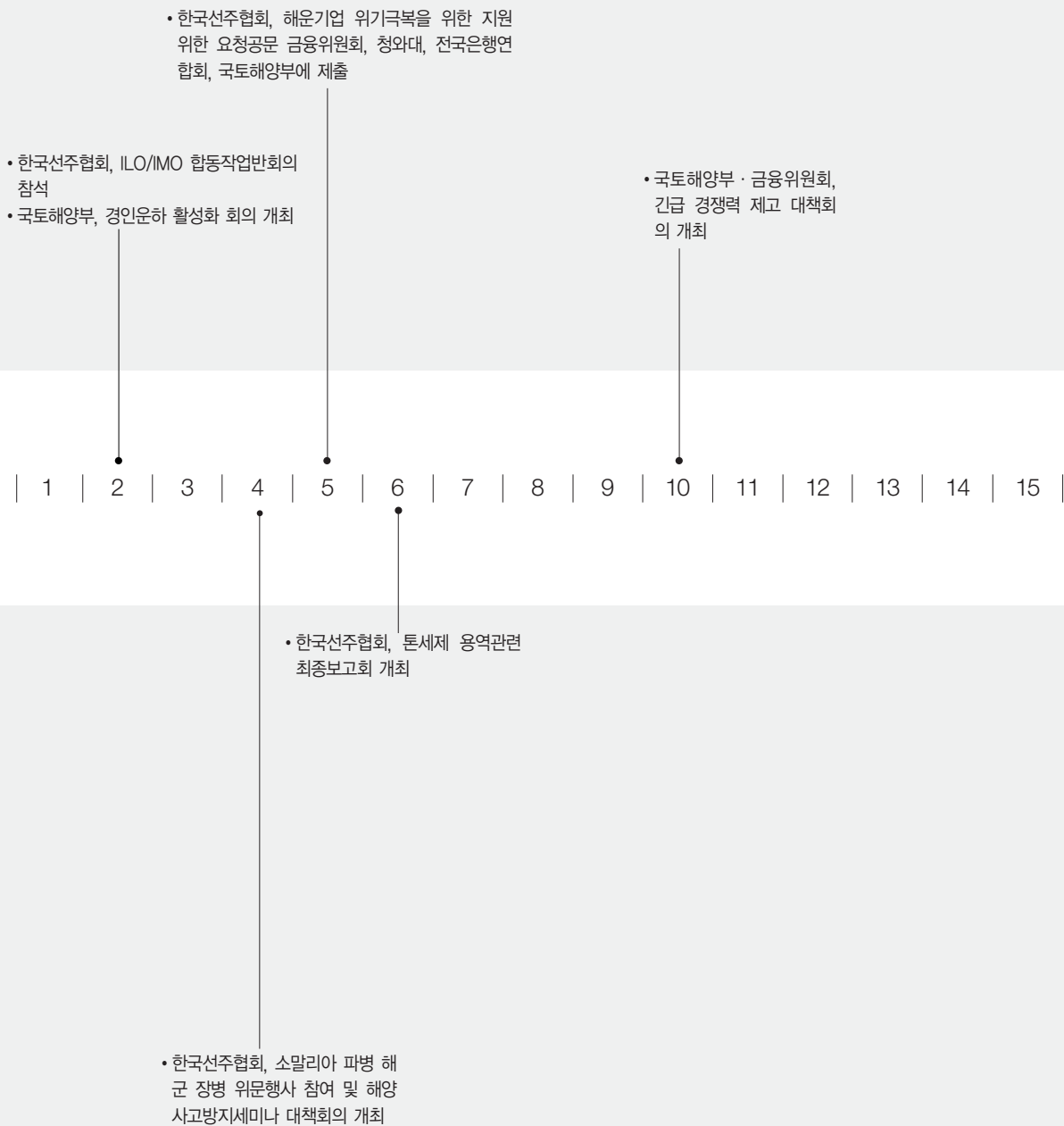
아울러 코스코는 최근 국영은행으로부터 110억불에 달하는 신용한도액을 공여 받았다. 대부분의 중국 은행들이 대출기준을 강화하고 있기 때문에 이러한 대출은 드문 일이다. 하지만 중국 은행들이 대부분 정부소유이기 때문에 코스코와 같은 주요 기업에게 대출이 이뤄질 수 있다.

해운업계가 붕괴하고 있지만, 중국 기업들은 잘 헤쳐 나가고 있다고 Macquarie Research Equities 홍콩지사 애널리스트인 Jon windham 은 말했다.

중국 기업들이 이러한 이점을 잘 활용할 수 있다면 향후 3~4년 내로 엄청나게 성장할 수 있을 것이라고 말하면서, 코스코와 같은 기업이 중국 정부를 지원하기로 예정되어 있기 때문에 엄청난 성장이 이뤄질지는 분명치 않다고 그는 언급했다.



2009 3





해운 2009. 3

2009년 4월 8일 인쇄

2009년 4월 13일 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