

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
전략물자 국적선 수송 방안 정책제안 간담회 개최	2
바다와 경제 국회포럼 승선체험 선박에 기념패 전달	5
해운산업 위기극복 위해 선박매입프로그램 적극 활용	6
선협, 불가피한 사고시 해양환경개선부담금 제외건의	16
선박투자회사법, 한국자산관리공사법 개정안 국회통과	17

해운이슈	22
정부, 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안 발표	22

업계동정	28
------	----

해사정보	26
국토해양부, 大局·大課제 도입 등 주요내용으로 조직개편	36
2009년 3월 항만 물동량 전년동기 대비 13% 감소	38
일본의 증시상장 외항해운기업 시가총액 65% 폭락	39
신형 인플루엔자 파급여파 해운업계 전체에 악영향	40
일본 대형3사 2010년 3월기 예상실적 대폭 하향 전망	41
최근 크게 증가하던 컨테이션 계선 6개월만에 감소	45

해운일지	46
------	----

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 공기업

과 민간기업, 그리고 해운업체가 모두 노력해야 한다고 말했다.

이어 민주당 전해숙 의원은 “우리나라의 대외 무역의존도가 높은데다 수출입화물 99.7%가 해상을 통해 수송되고 현실을 고려할 때 해운산업은 국가 안보 못지않게 중요하다”고 강조하고, 오늘 간담회를 계기로 선화주 협력관계가 더욱 강화되어 국가 경제에 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 지나



침이 없다”며, 글로벌 금융위기로 어려움에 처한 해운산업이 위기를 조기에 극복할 수 있도록 공기업을 비롯한 대형화주들의 적극적인 협력이 필요하다고 말했다.

한국해양수산개발원 황진회 박사는 ‘경제위기 극복과 국민경제 안정을 위한 선화주 협력의 편익과 정책과제’ (주요 원자재 수송을 중심으로)에 대한 주제발표를 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 공동 진출 등이 필요하다고 지적했다.

이어 한국선주협회 김영무 전무는 ‘국민경제 활성

화를 위한 대량화물 국제선 수송방안’에 대한 주제 발표를 통해 “2008년도 한국전력, POSCO, 한국가스공사의 대량화물 도입물량은 7,022만톤(운임 약 17억달러)에 달한다”고 밝히고, 이같은 대량화물의 안정적인 수송을 위해서는 국제선과의 장기수송계약(COA)이나 전용선 확대가 필요하다고 강조했다.

특히, 김 전무는 “일본의 NYK, MOL, K-Line 등 대형3사가 감가상각(12년)이 끝난 경쟁력 있는 선대를 내세워 한국시장에 대한 공격적인 영업을 펼치고 있다”고 밝히고, 한국전력이 최근들어 일본의 대형 3사에게 COA 9척, 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 국제선사에게 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 국제선 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, 국제입찰시에도 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 부분은 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 경

쟁에서 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 외국적선을 제한하는 방안도 검토할 필요가 있다”고 강조했다.

현대상선 벌크사업부문장 최형규 상무는 “한진, 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, 적정한 수준에서 운임이 책정될 수 있도록 화주들의 적극적인 협조가 요망된다고 말했다.

바다와 경제 국회포럼 승선체험 선박에 기념패 전달 삼성중공업의 최첨단 건조선박인 LNG야드 등 견학



협회 김영무 전무, 김정훈 대리, 부산해양항만청 김영석 청장 등 30여 명이 참석했다.

바다와 경제 국회포럼 소속 국회의원들은 이날 현판식을 마치고 김해공항에서 거제 삼성중공업으로 이동했다. 삼성중공업 측에서는 배석용 사장을 비롯하여 김상훈

바다와 경제 국회포럼(대표 박상은 의원)은 지난 3월 한국선주협회와 함께 5일동안 선상체험을 통해 해운산업의 중요성을 이해하는데 큰 도움을 준 '한진베이징' 호 선원들에 대한 감사의 마음을 전하기 위해 4월28일 본선을 예방하여 감사패를 전달했다.

바다와 경제 국회포럼 박상은 의원을 비롯한 소속의원 5명은 한국선주협회 김영무 전무와 함께 부산 신항에 입항한 '한진베이징' 호를 직접 방문하여 수출입 최일선에서 고생하는 선장을 비롯한 모든 선원들에게 고마운 마음을 전하면서, 감사패를 전달했으며, 이 때는 곧바로 선내에 비치됐다.

특히, 이날 국회의원들은 감사패 증정식이 끝난 후 선원들과 담소를 나누었다. 이 날 방문에는 국토해양위원회 박상은 의원을 비롯하여 장광근 의원, 보건위원회 전해숙 의원, 고성원 보좌관, 한진해운 조용민 부사장, 심우성 부장, 한진SM 유재혁 대표이사, 김종태 상무, 신항만 한진터미널 최영배 대표이사,

상무, 우용환 상무 등 임원진들이 이들을 맞았으며, 배 사장의 안내에 따라 삼성중공업의 현황과 현재 선박 건조 방법과 첨단기술 등에 대해 설명을 들었다.

그리고, 삼성중공업의 최첨단 건조선박인 LNG선과 FPSO선, DRILL선 등에 대해 설명을 들은 뒤 선박을 건조하는 야드로 이동하여 선박건조과정을 견학했다.



해운산업 위기극복 위해 선박매입프로그램 적극 활용 KMI, '해운기업 구조조정 대처방안 세미나'에서 지적



현재의 해운산업 위기를 슬기롭게 극복하기 위해서는 선박매입프로그램을 적극 활용할 필요가 있는 것으로 지적됐다.

정부는 4월23일 선박매입프로그램을 근간으로 하는 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안을 발표하고 해운산업 구조조정에 박차를 가하고 있다. 과거와 같이 요란스러운 구조조정은 아니지만 각자 선사의 특성에 맞는 조용한 구조조정이 진행되고 있다.

채권단 중심의 해운산업 구조조정이 본격화되고

있는 가운데 정부가 구조조정 지원대책으로 선박펀드를 이용한 선박매입프로그램을 내놔다. 캠프에 조성되는 40조원의 구조조정기금 중에서 약 1조원을 떼내 3~4조원의 선박펀드를 일으켜 어려운 선사들의 선박을 시가로 매입해주겠다는 것이다.

이와 관련하여 한국해양수산개발원(KMI)은 4월29일 한국무역협회 대회의실에서 해운 및 금융업계 관계자 200여명이 참석한 가운데 '중단기 해운시황 진단과 해운기업 구조조정 대처방안 세미나'를 개최하고, 해운시황 전망에 대한 주제발표와 함께 바람직한 구조조정 진행방향에 대해 중점적으로 토론했다.

▶ 중단기 해운시황 진단

특히, 이날 세미나에서 김우호 해운연구팀장은 '중단기 해운시황 진단' 주제발표를 통해 해운시장

[원양정기항로 물동량 추이]

(단위 : 백만TEU)

구 분	북 미	북유럽	중 국	아시아기타	기 타	합 계	증가율(%)
2006	45	55	108	115	103	426	
2007	47	60	126	126	113	472	10.8
2008	46	62	139	132	119	498	5.5
2009(e)	42	59	128	127	117	473	-5.0

(자료) Clarkson, Container Intelligence Monthly, 2009. 4.

[건화물선 수급전망]

(단위 : 백만DWT)

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009전망 수정	
						2008.11	2009.3
수주잔량(A)	23.7	75.5	102.4	238.9	297.5	-	293.7
신조발주량	8.9	30.4	52.9	161.1	84.8	-	-
완공인도량	20.5	23.4	26	24.7	23.8	66.6	61.4
해체/상실량	8.1	1	2.5	0.6	5	2.8	22.7
총선박량(B)	286.6	345.1	368.5	392.6	418.5	493	463.3
수주잔량 비율(A/B)	8.30%	21.90%	27.30%	60.10%	71.8%		

(자료) clarkson

은 2010년에 점진적으로 회복세를 보일 것으로 전망했다.

김 팀장은 정기선시황과 관련하여 물동량 감소와 1만TEU급 초대형선 투입증가로 시황악화가 예상되나, 계선 증가, 노선합리화 및 서비스 축소 등 공급 조절과 적극적인 운임방어 노력으로 운임하락세는 금년 하반기들어 다소 완화될 것으로 예상했다.

태평양항로 운임지수는 2009년 1분기 하락 후 약 보합세 유지하다 2010년 소폭 상승하고, 유럽항로 운임지수는 태평양항로와 유사한 움직임을 보일 것으로 예상했다. 그리고 동남아항로의 경우 2009년 2분기 이후 소폭 상승세로 돌아서고, 한일항로, 한중항로, 한러항로는 2009년에 보합세를 유지하다 2010년에는 상승세를 보일 것으로 분석했다.

김 팀장은 또 부정기건화물선 수급전망과 관련하여 완공인도량은 지난해 11월 예상보다 감소할 것으로 전망했다 경기침체로 인해 인도가 지연되면서 2009년 인도예상량이 당초 6,660만DWT에서 6,140만DWT로 줄어드는데 반해 선박해체량은 지난해 11월 예상보다 8배 증가해 2,270만DWT에 달할 것으로 내다봤다.

특히, 김 팀장은 철광석 협상(중국 브라질/호주)

종료 후 교역량 증가가 기대되는데다 중국 철강 메이커의 움직임이 가시화되고 있고, 최근 인도된 고가선박 운항으로 인한 운임하락 억제노력 등이 가세해 2009년 연평균 BDI는 2,038.5 포인트를 유지할 것으로 전망했다.

▶ 해운기업 구조조정 대처방안

이어 임종관 KMI 해양물류연구부장은 '해운기업 구조조정 대처방안'에 대한 주제발표를 통해 정부가 발표한 선박매입프로그램을 다양하게 활용할 수 있는 여러가지 시나리오들을 예를 들어 설명을 했고 향후 구조조정 방향이 어떠해야하는지에 대한 비전도 제시했다.

임 부장은 알쏭달쏭하기만 한 선박매입프로그램을 제대로 활용하기 위해서는 선사별 실정에 맞는 독특한 아이디어를 내서 능동적으로 구조조정을 추진하는 것이 중요하다는 해법을 내놨다.

캠코, 일반투자자, 채권금융기관 등이 선박펀드를 조성해 시가로 구조조정 대상 선사들의 선박을 세일앤리스백 방식으로 매입해준다는 큰 카테고리만 그려졌을 뿐 구체적으로 어떻게 운영하라는 세부계획들은 없는 상황이기 때문에 각자 선사 실정



에 맞게 채권금융기관, 선박펀드 등과 긴밀한 협의를 거쳐 매매가, 채무, 금리, 상황기간 등을 대상으로 다양한 선박금융 포트폴리오를 추진할 수 있다는 설명이다.

임 박사는 선박매입프로그램에서 가장 쟁점이 되는 사항은 선박매매가격을 결정하는 것으로 장부가격으로 매매를 할 것인가 아니면 채권은행의 채권잔액으로 할 것인가, 아니면 시장 평가액으로 할 것인가에 따라 다양한 시나리오 산출이 가능하다고 지적했다.

가령 시장 평가액으로 선박을 매매하는 경우 현재 채권잔액보다 선가가 낮아 매각손과 잔존채무를 가 과대해 선사와 채권은행이 기피할 가능성이 크지만 현재 시장 평가액 수준의 낮은 용선료로 리스백을 받을 수 있어 미래 수익성을 생각한다면 좋은 모델이 될 수도 있다.

반대로 채권은행 잔존채무기준으로 고가 매매한다면 매각손과 잔존채무를 최소화할 수 있지만 고가 매매가에 준하는 높은 용선료를 수용해야하기 때문에 미래 수익성 악화를 감소해야하는 측면이 있다.

즉 재무구조를 개선하기 위해 선박을 매각하려는 선사는 시가매각을, 재무구조조 개선도 중요하지만 이번기회에 미래 수익성을 높일 의도가 있는 선사는 잔존채무기준의 고가매매를 선택해 채권금융기관, 선박펀드 등과 긴밀한 협의를 해나갈 수 있을 것이다. 임 부장의 발표내용을 요약하면 다음과 같다.

▷ 구조조정 능동적으로 참여해야

캠코의 구조조정기금을 활용한 선박매입프로그램은 선박매매가격을 어떻게 결정할 것인가가 최대 쟁점사항이 될 것이다. 매매선가는 선사의 당초 취득가액인 장부가액, 채권은행의 채권잔액, 시장 평가액 등으로 책정할 수 있다. 선박펀드는 캠코의 구조조정기금과 민간투자자의 출자액, 채권은행의 출

자전환 등으로 설립이 된다. 선박의 매매가를 얼마로 하느냐에 따라 여러 가지 가격 결정시나리오를 산정할 수 있을 것이다.

몇 가지 시나리오를 검토해 봄으로써 구조조정 선박의 거래가 어떻게 이루어지는지 살펴보자. 일단 선사의 취득가액을 100억원, 채권은행의 채권잔액이 70억원, 선박의 시장 평가액이 50억원이라고 가정해 보자.

[시나리오 1-시장평가액으로 매매]

첫 번째 시나리오는 시장평가액인 50억원으로 선박이 매매되는 경우다. 선박펀드는 50억원 선박을 인수하는데 20억원(구조조정기금 10억원+민간투자 10억원)은 현금으로 지불하고 나머지 30억원은 채무로 인수하게 될 것이다. 선박펀드는 선박을 선사에게 대선하고 용선료를 수취해 차입금의 원리금을 상환하게 되며 상황이 호전되면 선박을 매각해 차익을 주주들에게 배당할 수 있다.

해운회사는 50억원에 선박을 양도하게 되는데 현금으로 받은 20억원은 채권은행에 상환하고 나머지 30억원은 부채를 선박펀드에 넘기게 된다. 이렇게 되면 해운선사는 장부가액 기준으로 50억원의 매각손실을 보게 되는데 다만 선박관련 채무는 70억원에서 20억원으로 경감이 된다. 해운회사는 비록 50억원의 매각손실을 보게되지만 매매가 50억원을 기준으로 저렴하게 선박을 용선받아 활용할 수 있는 장점이 있다.

채권은행은 채권 70억원 중 20억원은 현금으로 우선 확보하고 30억원은 안전한 선박펀드로 이전하게 된다. 나머지 채권 20억원은 해당 선사의 무담보 일반채권으로 전환하거나 해운회사에 출자전환하는 형태로 보전할 수가 있다.

이처럼 시장 평가액으로 선박을 매매하는 시나리오인 선박펀드와 민간투자자는 선호하지만 선사와

채권은행은 채무를 모두 해결할 수 없기 때문에 선호하지 않는 시나리오가 될 것이다.

[시나리오 2-채권잔액으로 매매]

두 번째 시나리오는 채권잔액인 70억원으로 선박을 매매하는 경우다. 선박펀드는 70억원에 선박을 인수하게되는데 20억원(구조조정 기금 10억원+ 민간투자 10억원)

은 현금지불로 30억원은 채무로 인수하고 나머지 20억원은 채권은행으로부터 후순 위 배당의 자본금으로 전입하는 방식으로 매입을 하게 된다.

해운회사는 70억원에 선박을 양도하게 되므로 장부가 대비 30억원의 매각손실이 발생하지만 선박관련 채무는 완전히 해소가 되게 된다. 다만 고 선가에 선박을 매매해야하기 때문에 선박을 재용선할 경우 고가의 용선료를 부담해야하는 단점이 있다.

채권은행은 채권 70억원 중 20억원은 선사로부터 현금 회수하고 30억원의 채권은 안전한 선박펀드로 이전하게 되며 나머지 20억원의 채권은 후순 위 배당 자본금으로 역시 선박펀드에 출자하게 되는데 선박매각 차익이 발생하면 배당금을 수취할 수 있는 장점이 있다.

이 시나리오의 경우는 수익률이 낮아지기 때문에 선박펀드와 민간투자자는 선호하지 않을 가능성이 있지만 선사와 채권은행은 반대로 선호하게 될 것이다.

이상의 시나리오를 토대로 예상되는 선사들의 선박처분 포트폴리오를 살펴보면 시가로 매각한 후 저렴한 용선료로 선박을 재용선하는 경우와 잔존채무기준으로 고가 매매하고 대신 높은 용선료로 재용선을 받는 경우로 구분이 될 것이다.

즉 선박매각을 통해 매각손실과 잔존채무를 최소



화하려는 선사들은 고가매각을 추진해야 하고 재무구조도 중요하지만 미래의 수익성을 염두에 두는 선사라고 한다면 시가매매를 통해 저렴한 용선료로 선박을 재용선받는 경우도 고려해볼 만하다.

▷ 운항선대 평균용선료 낮춰야

유동성에 여유가 있는 선사들의 경우 어떤방식으로 구조조정을 추진해야 할까? 기본적인 원칙은 저운임이 지속될 가능성이 크기 때문에 '운항선대의 평균선가 또는 평균 용선료'를 낮추기 위한 전략을 세워야한다. 즉 고선가 선박과 고용선료 선박을 조기에 처분하고 대신 저선가 선박과 저용선료 선박을 적극적으로 확보해야한다. 저선가 선박을 확보하는 방법으로는 발주 선사가 건조를 포기한 선박, 채권은행으로 소유권이 넘어간 선박들을 대상으로 기존 선박금융조건과 선박의 시세를 적절히 조화시킨 가격으로 인수하거나 향후 예상되는 시황에 연계된 지불조건으로 매입을 추진하는 방법이 있다.

저용선료 선박을 확보하기 위한 전략은 용선사들이 풀리는 유희선박, 구조조정펀드의 보유선박, 일반선박펀드 소유선박, 채권기관이 유지·운영하는 선박 등을 대상으로 선박펀드와 전략적 제휴를 통해 저렴한 용선료로 장기용선계약을 체결하는 방법



을 검토해 볼 수 있다.

▷ 선가하락 해운업 신규진입 절호의 기회

해운산업 구조조정이 진행되면서 중고선가 및 신조선가가 급락해 원가경쟁력을 확보할 수 있는 시기가 도래했기 때문에 그동안 해운업 신규진출을 열망해왔던 기업들이 결정적인 기회로 활용할 수 있을 것이다. 새롭게 해운업에 진출할 수 있는 기업들은 순수한 일반기업, 조선소 또는 채권은행 등이 있을 수 있는데 조선소, 채권은행 등은 본의 아니게 떠안게 되는 선박들을 활용해 해운업에 진출할 수 있을 것이다.

해운업에 신규로 진입하는 기업들의 경우 채권은행과 전략적 제휴를 통해 매입대상 선박의 기존 선박금융조건을 개선하고 선가, 채무, 금리, 상환기간 등을 대상으로 선박금융의 다양한 포트폴리오를 추진할 수 있다. 또 선박펀드와 선박의 소유, 운항, 마케팅 능력을 가진 일반기업이 제휴하면 효과적으로 해운업에 진출할 수 있다.

▷ 실정에 맞는 구조조정 필요

마지막으로 한국해운업의 지속가능한 발전을 위해서는 구조조정에 능동적으로 참여하고 미래지향적 경쟁력 강화에 주력해야 한다는 점이다.

최근 정부가 내놓은 해운산업 구조조정 방안은 과거 1980년대 해운산업합리화계획과 달리 주채권은행별로 해운업의 특성과 개별선사의 사정에 맞게 구조조정을 상시적으로 추진할 수 있도록 유도하고 있다. 따라서 선사는 자기실정에 맞는 독특한 아이디어를 바탕으로 능동적인 구조조정을 추진할 필요가 있다.

향후 해운기업이 경쟁력을 갖추기 위해서는 선박공급량 과다로 운임경쟁이 치열해지는 저운임시

대가 예상되기 때문에 선박보다는 화물에 마케팅 노력을 집중할 필요가 있다. 또 선박재활용협약, 선박의 이산화탄소 배출권 거래, 생산시설의 자원보유국 이동 등 해운산업의 뉴패러다임을 활용해 경쟁력을 확보하는 전략도 필요하다. 향후 경쟁력 확보의 핵심과제는 미래지향적인 전문인력을 확보하는 것이라고 생각한다. 신흥해운시장의 전문인력, 지역별 화물마케팅 인력, 환경관련 패러다임 변화가 요구하는 해운지식인력 등이 필요하다.

한편 이날 패널토론으로 참여한 해운업계와 금융업계 관계자들은 정부가 내놓은 선박펀드를 이용한 선박매입프로그램과 신조선에 대한 제작금융·선박금융 지원 등의 대책들에 대해 원화기준의 금융지원에 따른 환헤징 문제, 다중채무조정문제, 채무상환이 완료된 선박 매입문제 등 세부적으로 풀어야 할 문제들이 산적해 있다고 지적했다.

특히 원화기준의 금융지원에 따른 환헤징 문제는 향후 선박펀드, 제작금융·선박금융 등을 도입하는데 난제로 작용할 가능성이 큰 것으로 대두됐다.

▶ 패널토론

△STX팬오션 정갑선 전무 = 향후 벌크선 시황 전망을 해볼 때 가장 중요한 팩트는 역시 중국이다. 중국의 위안화 절상문제, 중국의 달러화 보유 등은 향후 벌크선 마켓을 전망해보는 중요한 요소다.

올해 초 전세계적으로 벌크 물동량은 줄어들었음에도 불구하고 이정도 수준의 벌크선 마켓이 유지되는 것은 중국의 위안화 절상과 중국의 막강한 달러 보유가 구매력을 높였기 때문이다.

세계 주요 시황전문가들이 중국의 철광석, 곡물, 석탄 수입 등이 크게 낮아질 것으로 예상하고 있지만 중국 위안화 절상, 보유달러를 비롯해 여러 가지 요인들로 인해 상당한 양이 수입될 것으로 예상하고 있다.

앞으로도 중국에 의한 벌크선 선박 수요는 상당할 것이고 대신 가용선박량은 부족하기 때문에 향후 벌크선 시황은 회복될 가능성이 있다.

해운사업 구조조정에 대해서 언급하자면 지금처럼 유동성을 조금 수혈해서는 과거와 같은 경쟁력을 확보할 수 없다. 근본적으로 해운사업의 수익성을 개선하기 위한 구조적인 노력이 필요하다. 해운업에 유동성을 공급해 살려 놓으면 2~3년 후에 시황이 정상화되고 선가가 오를 것이라는 가정하에 지금의 해운업 구조조정이 진행되고 있는데 이는 잘못된 가정이다.

유동성을 지원해 주는 형태로 향후 2~3년은 건딜 수 있을지 모르지만, 현재 조선산업의 건조능력을 조정하지 않으면 해운호황은 다시 올 수 없다. 조선산업의 건조능력이 확대되면서 매년 수백여척의 선박들이 건조돼 과잉선박이 발생하는데 어떻게 해운호황을 기대하는지 의문이다.

현재 선박펀드가 매입한 선박이 향후 2~3년 후에 선가가 다시 오를 것이라는 기대도 하기 어렵다. 국적선사들의 선박들은 대부분 노후선인데다가 선사들이 선박 매각 후 리스를 통해 다시 선박을 운용하겠지만 자사선일 때처럼 제대로 관리를 할 턱이 없기 때문에 오히려 선가가 더 떨어진다고 보는 것이 타당하다.

이번 기회에 한국해운의 수익구조를 개선하는 대대적인 개편이 필요하다. 일본해운은 망하지 않는다. 초대형 선사를 3개나 만들어 냈기 때문이다. 한국해운도 분야별로 초대형 선사를 3개사 정도 만들고 특수분야에서 경쟁력을 갖춘 중형선사 몇 개를 만들 필요가 있다. 나머지 군소선사들은 선박운항을 포기하고 우량선사들에게 선박을 공급하는 선주사로서 기능을 전환하는 대대적인 구조개편이 필요



하다.

그러나 이러한 구조개편도 조선산업을 정리하지 않고서는 미래가 불투명하다. 현재와 같이 조선소 건조능력이 비대화해서는 해운산업의 미래가 없다. 해운과 조선이 동시에 호황을 누릴 수는 없다. 조선이 죽어야 해운이 산다. 중국조선소들이 많이 정리가 되고 국내 신생조선소들이 수리조선소로 업종을 전환하면 해운과 조선이 상호 윈윈할 수 있을 것이다.

△한진해운 양인모 상무 = 정부가 구조조정기금을 활용한 선박매입프로그램을 발표했는데 이러한 구조조정이 해운업계를 도와주려고 하는 것인지, 아니면 선박펀드 활성화를 하려는 것인지 의도가 불분명한 것 같다. 구조조정이 시급한 과제이지만 좀더 목표의식을 분명히 하고 추진해야 할 필요가 있을 것 같다.

정부 구조조정지원대책에 대해 한가지 문제를 제기하자면 대부분 선박들의 파이낸싱은 달러로 이루어지는데 정부지원책인 중고선 매입, 신조선 금융지원 모두 원화지원을 원칙으로 하고 있다는 점이다. 달러로 대출받았는데 원화로 지원을 해주면 해운업계는 지난해처럼 환차손 위험에 또 다시 노출되게 된다. 이 부분에 대한 정부차원의 연구가 필요하다.



△NH투자증권 조병주 상무 = 정부가 구조조정 기금이 참여하는 선박매입프로그램을 내놨는데 앞으로 채권금융기관과 선사가 서로 긴밀한 협의를 하면서 이 프로그램이 제대로 작동하기 위한 보안 대책을 마련할 필요가 있다. 선박매입프로그램에 참여하기 위해 은행과 선사들이 어떤 것을 체크해야 하는지 살펴보자.

먼저 은행은 현재 개별선사별로 채무조정을 진행하고 있는데 대부분 선박이 신디케이트론으로 파이낸싱한 경우가 많아 다중채무를 처리를 해야해 채무조정이 더디고 고통스럽게 진행을 되고 있다.

금융기관들은 선박매입프로그램에 참여하기 위해 선박펀드 및 선사에 출자전환하거나 무담보채권으로 전환하는 것을 고민하고 있다. 또 다중채무 관계에 있는 채권금융기관들이 프로그램 참여전에 협의를 도출하는 것이 필요하다.

해운기업들은 역시 시가매입부분이 가장 고민이 될 것이다. 대부분 차입금이 시가를 상회하고 있는데 실제 프로그램을 진행하다 보면 차입금과 시가의 차이가 더 벌어질 수도 있을 것이다. 이렇게 되면 선사들에게는 선박 매각을 통해 유동성 지원의 전혀 받지 못하게 된다.

선박펀드의 입장에서는 향후 2~3년 후에 수익을 낼 수 있어야하는데 과연 3년 후에 누가 이 선박을 매입할 것인가가 관건이다. 따라서 선박펀드가 매입한 선박을 우량선사에 위탁해 운영하고 2~3년 후에 우량선사가 매입하는 방법을 강구하면 선박펀드는 수익률을 올리고 한국해운은 국적선사의 헐값 매각을 방지함으로써 경쟁력을 확보 할 수 있을 것이다.

△한국선주협회 김영무 전무 = 그동안 우리 협회는 정부에 해운산업의 위기사항을 알리고 구조조정을 비롯한 다각적인 지원대책들을 요청을 해왔다.

그 중에서 그나마 채택이 된 것이 선박매입프로

그램과 신조선 자금지원이다. 그러나 실망만 할 것은 아니다. 이번 지원대책들은 정부의 관심을 이끌어 냈다는 점이 중요하다. 이를 계기로 해외에서 한국해운의 신용도가 많이 올라갔을 것이다.

앞으로 이러한 조치들이 더욱 힘을 받고 좋은 결과로 연결이 되려면 은행권, 캠프, 선사들이 적극적으로 참여해 활성화시켜야 할 것이다.

이번 조치에서 아쉬운 점이 있다면 앞서 여러 분들이 지적을 해주셨는데 금융지원이 달러가 아니라 원화라는 점이다. 현재 원달러 환율은 1,300원인데 향후 시황이 정상화되는 시점의 환율은 아마도 1,000원대 전후가 될 것이다.

그렇다면 300원, 즉 30%의 환리스크를 헷징을 해내는 것이 관건이 될 것이다. 앞으로 선박매입프로그램에 참여하게 되는 전문가들이 이런 문제를 해결해 줘야 할 것이다.

또 한가지 유념해야 할 점은 이번 해운구조조정 지원대책과 조선구조조정 지원대책이 연관선상에서 같이 이루어져야 한다는 점이다. 해운이 살아나지 않으면 조선은 살아날 수가 없다. 반대로 조선만 적극적으로 살려내면 해운은 살아날 수가 없다.

해운과 조선이 모두 살아날 수 있는 방법을 모색하고 해운과 조선 지원대책이 유기적으로 이루어져야한다.

마지막으로 해운산업에 대한 지원대책에 대한 자문을 구할 때에는 반드시 선주협회나 한국해양수산개발원의 의견을 반영하는 것이 필요하다고 생각한다. 정부가 특정 정책을 추진하면서 특정선사의 의견을 반영하는 경우가 있는데 물론 특정선사의 의견도 중요하겠지만 그것은 특수한 의견일 수 있다. 따라서 보다 업계의 보편적이고 객관적인 의견이 담길 수 있도록 선주협회와 KMI에 의견을 물어줬으면 좋겠다.

IMO, 선박의 온실가스 배출감축 위해 탄소세 도입추진 온실가스 저감관련 국제규정 오는 7월에 채택예정

국제해사기구(IMO)는 선박에 대한 온실가스 배출감축을 위해 탄소세 또는 배출권거래제 도입을 주요골자로 한 시장적제도 도입을 적극 추진하고 있다. IMO는 교토의정서가 육상에서는 이미 시행되고 있는 만큼, 해상에서도 관련규정이 필요하다는 판단 아래 시장적제도 도입을 서두르고 있다. 이에 따라 한국선주협회는 이에 대한 파급 여파를 분석하고, 대응방안을 적극적으로 모색하고 있다. 다음은 협회에서 마련한 온실가스 저감을 위한 '시장적 제도' 도입에 대한 파급여파 등을 정리한 것이다. (편집자주)

▶ 교토의정서 개요

지난 1992년 6월 유엔은 기후변화협약 채택했다. 기후변화협약(UNFCCC : United Nations Framework Convention on Climate Change)은 자발적 참여에 근거한 국제환경협약으로서 1994년 3월에 발효되었다.

이어 1997년 12월에는 선진 38개국의 구체적 조치를 규정한 강제적 조약인 교토의정서가 채택됐으며, 우리나라의 경우는 2002년 11월 교토의정서를 비준했다. 그리고 2005년 2월16일 교토의정서가 정식으로 발효되었다. 2007년 4월 기준 170개국이 비준했다. 한편, 미국은 자국산업에 미치는 영향을 고려하여 2001년 3월 교토의정서에서 탈퇴했다.

▶ 육상부문 온실가스 감축 국제동향

교토의정서 주요내용을 보면 공동이행제와 배출권거래제 도입을 들 수 있다. 공동이행에서 얻어지는 배출권 거래를 허용하고 있다.

특히, 선진국들의 감축목표를 설정하고 있는데, 감축목표 달성을 위한 의무이행기간을 5년주기 3단

계로 설정하고 2008~2012년을 1차 의무이행기간으로 설정했다.

교토의정서 비준국(38개국)은 1차 의무이행기간 동안 기준년도(1990년) 배출량 대비 5.2% 감축하여야 한다. 우리나라는 1차 의무이행 대상국에서 제외되었다.

한편 지역별 동향을 보면, 유럽지역은 2005년부터 배출권거래시장을 개설했다. 유럽각국은 에너지 소비억제 및 온실가스 감축을 위해 탄소세 또는 기후변화부담금을 도입하여 시행하고 있다.

또 미국은 교토의정서에 의한 구속적인 감축방식보다 기술개발 등을 통한 자발적 감축을 주장하면서 2001년 3월 교토의정서에서 탈퇴했다. 그러나 미국은 2003년부터 시카고 기후거래소를 통해 배출권 거래를 실시하고 있다. 일본의 경우는 감축목표 달성 한계로 인해 타국으로부터 배출권을 구매하고 있다.

특히, 우리나라의 경우는 2005년 온실가스 총 배출량이 5.9억 CO2톤으로 전세계 배출량의 1.7% 차지, 세계 10위에 랭크되어 있다. 우리나라는 1차 의무이행 대상국에서 제외됐으나, 제2차 이행기간

(2013~2017년)에는 감축의무 대상국 지정이 확실시 되고 있다. 온실가스 배출량(세계 10위), 배출증가율(OECD 국가 중 1위) 등을

[단계별 의무이행기간]

1차 의무이행 기간	2차 의무이행 기간	3차 의무이행 기간
2008 ~ 2012	2013 ~ 2017	2018 ~ 2022

[감축의무대상국별 감축비율]

1990년 대비 감축 비율	국 가
-8%	EU 15개국
-7%	미 국
-6%	캐나다, 헝가리, 일본, 폴란드
-5%	크로아티아
0%	뉴질랜드, 러시아, 우크라이나
+1%	노르웨이
+8%	호 주
+10%	아일랜드

근거로 우리나라를 감축의무 대상국으로 지목했다.

이에 따라 국내에서도 2013년 이후 의무부담국에 포함될 것에 대비하여 탄소배출권 거래를 위한 '탄소펀드'를 운영하고 있다.

우리나라가 의무부담국으로 지정될 경우에 대비한 탄소배출권 거래시장 육성을 목표로 2007년 8월 제1호 탄소펀드 출시 후 현재 10개의 탄소펀드를 운영중이다. 운영자금은 기관투자자를 중심으로 2,000억원 규모의 사모형식으로 조성되었다.

▶ 해운부문 주요 논의사항

선박에 대한 온실가스 배출감축 논의는 지난 1998년부터 IMO의 해양환경보호위원회(MEPC)에서 시작되었으며, 2009년 7월 MEPC 제59차 회의에서 이와 관련된 국제규정이 채택될 예정이다.

IMO에서 중점적으로 논의되고 있는 해운부문의 주요내용은 2가지로 요약된다. 첫째, "기술적제도" 도입으로서 선박의 기술개발을 통해 온실가스를 저감시키는 것이며, 둘째, "시장적제도" 도입으로서 기

술적 제도와는 별도로 시장의 원리를 이용하여 온실가스 저감을 유도한다는 것이다. 즉, "탄소세" 또는 "배출가스거래제" 등의 도입이 그 골자라 할 수 있다.

▶ 시장적제도의 주요내용

[탄소세] 이를 정의하면, 선박연료유에 세금을 부과하고 이를 기금화하여 온실가스 저감비용으로 충당한다는 일종의 세금이다. 온실가스 저감기술 개발, 조립사업 등에 사용하기 위해 기금이 필요하기 때문이다.

탄소세의 도입목적은 △화석연료 가격 인상을 통해 수요억제 유발 △저탄소 산업구조로 변화 △대체 에너지 개발유도 △환경보존 의식제고 △징수된 세금으로 육상부분의 이산화탄소 배출권을 구입하거나 후진국 기술지원 △해운부문의 온실가스 감축이 선복량 증가로 사실상 불가능하므로 탄소세를 징수하여 온실가스 저감 등에 있다. 탄소세 도입시 장단점은 다음과 같다.

[배출권거래제] 이를 정의하면, 선박별 배출권 총량을 정하고 그 범위내에서 시장에서 매매하는 제도이다. 선박 또는 선사별로 연간 배출허용량을 정하고, 그 이상 배출시는 배출권거래권을 구입하여야 하고, 그 이하 배출시는 배출권을 팔 수 있도록 하는 제도이다. 동제도의 장단점은 다음과 같다.

▶ 국제기구 및 민간단체 동향

IMO는 1998년부터 "해양환경보호위원회(MEPC)" 주관하에 선박의 온실가스 배출문제에 대한 논의를 시작했다. 그 결과 오는 7월에 개최되는 MEPC 제

[탄소세 도입시 장단점]

구 분	장 점	단 점
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> - 시행이 비교적 용이하며 세계 경제 상황에 탄력적으로 대응 가능 - 세수로 기술개발 활용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 선사의 세금 부담 - 연료유 상승요인으로 작용 - 대외무역의존도가 높은 국가 및 선주국에 불리

[배출권거래제 도입시 장단점]

구 분	장 점	단 점
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> - 직접적 온실가스 감축 효과 - 오염배출권 판매시 수익 창출 - 화주에 대한 부담 전가 극소화 	<ul style="list-style-type: none"> - 세계 교역 위축 우려 - 친환경선박으로의 개조 비용 증가 - 부정기선사의 배출권 총량 설정 및 관리 어려움

59차 회의에서 국제규정으로 채택될 예정이다.

국제규정의 주요골자는 △기후변화협약 적용대상 선박(선진국/개발도상국 선박) △기술적제도(신조선/현존선 에너지효율설계지수 기준) 도입 △시장적제도(탄소세 또는 배출권거래제) 도입 등이다.

한편, 발틱국제해운회의소(BIMCO)는 IMO에서 도입하려는 ‘탄소세’에 대해 지지하는 입장이다. 탄소세를 통한 보상펀드 구성에 대해 기본적으로 지지하는 이유는 ‘배출권거래제’ 보다 절차적으로 간소하게 시행이 가능하기 때문이다. 배출권거래제가 선박의 국제성과 다양성, 행정적 부담 등을 이유로 해운산업에 적합치 않다는 입장이다.

교토의정서를 비준한 선진국들도 ‘시장적제도’ 도입을 지지하고 있다. 탄소세와 배출권거래제 중 어떤 제도를 도입하더라도 찬성한다는 입장이다.

하지만, 교토의정서를 비준하지 않은 개발도상국들은 ‘시장적제도’ 도입자체를 반대하고 있다. 시장적제도가 도입될 경우 교토협약 비준국만 적용할 것을 요구하고 있다.

▶ 해운산업에 미치는 영향

탄소세를 도입하던 배출권거래제를 도입하던 해운시장에 적지않은 영향을 끼칠 것으로 분석되고 있다. 탄소세를 도입할 경우 연료유 가격상승으로 이어져 선사들에게 비용상승 요인으로 작용한다.

배출총량을 제한하는 배출권거래제는 해운산업 부문에서 받아들이기 어려운 제도이다. 해운부문의 온실가스 배출량은 세계의 교역량에 따라 피동적으로 결정됨에 따라 세계교역량과 연계하지 않은 채

해운산업에만 온실가스 배출총량을 제한하는 것은 비현실적이기 때문이다.

또한 엔진효율성이 떨어지는 선박은 이산화탄소 배출량이 많아 더욱 큰 부담으로 작용하고, 노후선박을 친환경선박으로 교체하는데 따른 추가비용 발생이 불가피할 것으로 예상되고 있다.

▶ 대응방안

기술적제도의 도입은 이미 찬반 유무에 관계없이 선택의 대상이 아니며 시행이 확정된 상태이다. 선박 건조기술 및 효율적 운항방법 개발로 온실가스 배출을 감소시켜 유엔기후변화협약의 기본정신을 구현하기 위해 동제도 도입이 불가피하다는 국제여론에 힘입어 도입이 기정사실화되고 있다.

따라서 동제도의 도입에 따른 파급여파를 어떻게 하면 최소화할 수 있느냐가 관건이라 할 수 있다.

이에 한국선주협회는 탄소세 도입을 소극적으로 지지하는 입장이다. 사실상, 탄소세와 배출권거래제는 모두 해운산업에 부담이 되기 때문에 두 가지 모두 쉽게 찬성할 수 없는 실정이다. 하지만, 시장적제도의 도입이 불가피한 상황에서 탄소세 도입이 해운부문에서는 현실적으로 유리할 것으로 판단되기 때문이다.

배출량을 규제하는 배출권거래제는 세계무역량에 따라 피동적으로 배출량이 결정되는 해운산업의 특성상 비현실적이기 때문에 배출량에 대하여 세금을 부과하는 탄소세가 보다 합리적인 것으로 분석되고 있다.

선협, 불가피한 사고시 해양환경개선부담금 제외건의 해양환경관리법시행령 개정의견 국토해양부에 제출

한국선주협회는 최근 해양환경관리법시행령 개정안에 대한 검토의견을 국토해양부에 제출하고 불가피한 사고로 인한 기름 유출시 해양환경개선부담금 부과대상에서 제외시켜 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 해상에서의 불가피한 사고발생으로 인해 기름이 유출될 경우 해양환경개선부담금을 부과하는 것은 바람직하지 않다고 강조하고, 전 세계적인 경제위기로 인해 어려움을 겪고 있는 해운업계의 입장을 고려하여 해양환경관리법시행령 개정안의 관련조항을 개선하여 줄 것을 요청했다.

특히, 협회는 고의에 의한 오염물질 유출행위에 대해서만 해양환경개선부담금을 부과하고 충돌, 접촉사고의 경우 법원의 최종판결 후에 책임비율에 따라 부담금을 부과토록 관련법령을 합리적으로 개정하여 줄 것을 요청했다. 선박의 충돌·접촉 등으로 인한 기름 유출시 유출 선박에만 일방적으로 부담금을 부과하는 것은 불합리하다고 강조했다.

협회는 또 선박 1척당 부담금 상한액을 200억원 이하로 제한하는 등 부담금 상한제를 도입하여 줄 것을 건의했다. 기존의 보상체계가 있는 점을 고려하여 기업의 최대부담액을 제한함으로써 예측가능하고 안정적인 경영이 가능토록 해야 한다는 취지에서 이같이 건의했다.

협회는 부담금의 경우 사고예방적인 측면이지 징벌을 위한 것이 아니므로 이러한 목적달성에 부합

토록 선박 1척당 최대 200억원이 넘지 않아야 한다는 점을 거듭 강조했다.

이와함께 협회는 단위당 부담금액과 관련하여 개정안의 리터당 부담금액 1,760원을 100원으로 하향조정해줄도록 요청했다. 개정안의 부과기준이 너무 높게 책정되어 업계가 감당할 수 없는 실정을 고려하여 합리적인 선에서 이를 조정하여 줄 것을 건의했다.

특히, 협회는 우리 국적선이 외국해역에서 사고를 났을 경우 부담금 부과대상에서 제외시켜 줄 것을 요청했다. ‘해양환경관리법’의 관할권 외의 외국해역에서 국적선에 의해 사고가 발생하였을 경우 부담금 부과대상에서 제외되어야 한다고 강조했다.

현행법은 외국해역에서 ‘국적선과 국적선’, ‘국적선과 외국선박’이 충돌하여 한국선박이 기름을 유출하거나 한국선박과 외국선박이 동시에 기름을 유출한 경우 과실여부를 불문하고 한국선박에만 부담금을 부과토록 규정하고 있다.

하지만, 외국선박은 대한민국 영해 밖에서는 해양환경관리법 적용대상이 아니므로 부담금을 부과할 수 없으며, 외국선박의 과실에 의해 한국선박이 기름을 유출한 경우에도 한국선박에 대해서만 부담금을 부과토록 되어 있는 현행 개정안은 형평의 원칙에도 맞지 않을 뿐만 아니라 현실을 도외시한 처사로서 반드시 개선되어야 할 것으로 지적되고 있다.

선박투자회사법, 한국자산관리공사법 개정안 국회통과

해운산업 위기극복과 구조조정을 위한 관련법령 정비



속성을 향상시키기 위하여 국토해양부장관 소속으로 두는 투자자문위원회를 폐지하고, 선박투자회사법 아닌 자가 선박투자회사 또는 이와 유사한 명칭을 사용하는 경우 징역 또는 벌금에 처하던 것을 과태료 부과로 전환하여 처벌의 합리성을 높였다.

국토해양위원회에서 통

제282회 국회 임시회의 제7차 전체회의에 제출된 선박투자회사법 일부개정법률안 및 금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부개정법률안이 4월29일 통과되었다.

선박투자회사법 일부개정법률안의 경우 국회 국토해양위원회는 2008년 11월21일 정부가 제출하여 같은 해 11월24일 동 위원회에 제출된 선박투자회사법 일부개정법률안과 2009년 1월30일 박상은 의원 등 11인이 발의하여 2월2일에 제출한 동법 일부개정법률안을 심사한 결과, 이들 2건의 법률안을 각각 본회의에 부의하지 않고, 이를 통합조정하여 위원회 대안으로 본회의에 상정했다.

동 법안의 개정이유는 세계 경기침체로 급속히 악화된 해운기업의 재무구조를 개선하고, 부실기업 정리과정에서 다수의 선박이 해외로 매각되는 것을 방지하기 위하여 국내의 금융기관과 일반투자자들이 적극적으로 선박투자에 참여할 수 있도록 투자금 모집에 관한 규제를 완화하기 위해서이다.

이와함께 정부위원회 정비에 따른 의사결정의 신

합조정된 개정법률안 대안의 주요골자를 보면, 첫째, 운영 실적이 없는 단순자문 기능을 수행하는 투자자문위원회를 폐지하도록 했다(제14조의2 삭제).

또 선박투자회사의 주주총회 운영절차를 간편하게 하기 위해 2009년 2월4일 시행된 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 제201조를 준용하도록 했다.

아울러, 총자산의 100분의 70 이상을 해운기업의 채무상환 등 재무구조 개선을 위해 매각되는 선박에 투자하는 선박투자회사에 대하여 신속한 투자자금 모집과 회수가 용이하도록 존립기간을 적용하지 않으며, 현물출자와 주식 추가발행 및 자본금 10배 이상의 차입 등을 허용하도록 관련규정을 신설했다. (안 제55조의3 신설).

그리고, 종업원의 위법행위에 대하여 관리·감독 의무를 다한 법인 또는 대표자에게는 벌금형을 부과하지 않을 수 있도록 양벌규정을 개선(안 제59조)하는 한편, 질서위반행위 규제법 시행에 따른 과태료 부과·징수절차를 정비했다(안 제60조).



선박투자회사법 일부개정법률안

선박투자회사법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제14조의2를 삭제한다.

제55조의2제1항 중 “제194조부터 제206조까지”를 “제194조부터 제200조까지, 제202조부터 제206조까지”로 한다.

제8장에 제55조의3을 다음과 같이 신설한다.

제55조의3(채무상환 등을 위하여 매각되는 선박에 투자하는 선박투자회사에 관한 특례) 총자산의 100분의 70 이상이 다음 각 호에 해당하는 자산으로 구성되는 선박투자회사에 대하여는 제6조, 제10조, 제15조제2항, 제25조제2항 및 제26조제1항을 적용하지 아니한다.

1. 채권금융기관에 대한 부채 등 채무를 상환하기 위하여 매각하는 선박
2. 채권금융기관과 재무구조개선을 위한 약정을 체결하고 당해 약정 이행 등을 위하여 매각하는 선박
3. 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따른 회생절차에 따라 매각하는 선박
4. 그 밖에 기업의 구조조정을 지원하기 위하여 국토해양부장관 또는 금융위원회가 필요하다고 인정하는 선박

제58조제1호를 삭제한다.

제59조를 다음과 같이 한다.

제59조(양벌 규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제56조부터 제58조까지의 어느 하나에 해당하는 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

제60조제1항제1호부터 제8호까지를 각각 제2호부터 제9호까지로 하고, 같은 항에 제1호를 다음과 같이 신설한다.

1. 제5조제2항 또는 제31조제3항을 위반하여 선박투자회사 또는 선박운용회사의 명칭을 사용한 자

제60조제2항 중 “제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라”를 “제1항에 따른 과태료는”으로 한다.

제60조제3항부터 제5항까지를 각각 삭제한다.

부 칙

①(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

②(유효기간) 제55조의3은 2015년 12월 31일까지 효력을 가진다.

한편, 금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부개정법률안 개정제안 이유는 최근 금융시장의 불안정성에 선제적으로 대응할 수 있도록 한국자산관리공사에 구조조정기금을 설치하여 금융기관의 부실자산 인

수정리, 기업구조조정 등을 지원하고, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하기 위해서 이다.

주요내용 중 구조조정기금의 설치(안 제43조의2부터 제43조의4까지 신설)규정을 보면, 금융기관

부실자산 등을 효율적으로 정리하기 위하여 부실채권정리기금과 별도로 구조조정기금을 설치하며, 기금은 금융기관의 출연금, 정부의 출연금 및 구조조정기금채권의 발행으로 조성한 자금 등을 재원으로 하여 조성하도록 했다.

또 구조조정기금의 운용기간(안 부칙 제2조)으로 구조조정기금은 재원을 조성한 날부터 2014년 12월31일까지 운용하고, 운용기간이 종료되는 날까지 인수 자산의 정리 및 차입금의 원리금 상환 등을 완료하며, 잔여재산은 국고에 귀속하도록 했다.

금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부개정법률안

금융기관부실자산 등의 효율적 처리 및 한국자산관리공사의 설립에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제1조 중 “부실징후기업의 경영정상화 노력”을 “부실징후기업의 경영 정상화 노력 및 채무자의 경제활동 정상화 노력”으로, “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

제2조제1호라목을 삭제하고, 같은 조 제5호의2 중 “상호출자제한기업집단, 출자총액제한기업집단”을 “상호출자제한기업집단”으로 하며, 같은 조 제6호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금이나 구조조정기금”으로 한다.

제6조 중 “부실징후기업의 경영정상화”를 “부실징후기업의 경영정상화 및 채무자의 경제활동 정상화”로 한다.

제9조제1항 중 “1조원”을 “2조원”으로 한다.

제11조제1항제8호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 하고, 같은 항 제9호 중 “부실채권정리기금채권”을 “부실채권정리기금채권, 구조조정기금채권”으로 한다.

제14조제2항제5호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 하고, 같은 항 제6호 중 “부실채권정리기금채권”을 “부실채권정리기금채권, 구조조정기금채권”으로 하며, 같은 항 제9호 중 “기타 공사 및 부실채권정리기금”을 “그 밖에 공사, 부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

제26조제1항제1호의3가목 중 “부실채권정리기금으로부터의 부실채권의 매입”을 “부실채권의 매입”으로, “주식(출자증권을 포함한다)”을 “자본시장과 금융투자업에 관한 법률 제4조제2항제2호에 따른 지분증권(이하 “지분증권”이라 한다)”으로 하고, 같은 호 다목 중 “가목의 규정에 의하여 주식(출자증권을 포함한다)을”을 “가목에 따라 지분증권을”로 하며, 같은 항 제6호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

제27조제1항 중 “제26조제1항제1호 내지 제3호, 제5호·제7호 및 제8호”를 “제26조제1항제1호·제1호의2·제1호의3·제2호·제3호·제5호·제7호 및 제8호”로 한다.

제32조제3항 중 “자본금 또는 부실채권정리기금”을 “자본금, 부실채권정리기금 또는 구조조정기금”으로 한다.

제4장의2(제43조의2부터 제43조의4까지)를 다음과 같이 신설한다.

제4장의2 구조조정기금

제43조의2(구조조정기금의 설치) 금융기관이 보유하고 있는 부실자산, 부실징후기업 및 구조개선기업이 보유하고 있



는 자산의 효율적인 인수정리 등을 위하여 공사에 구조조정기금을 둔다.

제43조의3(구조조정기금의 자원)

① 구조조정기금은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.

1. 금융기관의 출연금
2. 공사로부터의 전입금
3. 정부의 출연금
4. 제2항에 따른 구조조정기금채권의 발행으로 조성한 자금
5. 한국은행으로부터의 차입금
6. 제5호 외의 자로부터의 차입금
7. 구조조정기금의 운용수익(부실자산 등의 정리에 따른 수입금을 포함한다) 및 그 밖의 수입금

② 공사는 금융기관이 보유한 부실자산의 인수정리, 부실징후기업 및 구조개선기업이 보유한 자산의 인수정리 등에 필요한 자금을 조달하기 위하여 위원회의 의결을 거쳐 구조조정기금의 부담으로 구조조정기금채권을 발행할 수 있다. 이 경우 구조조정기금채권에 관하여는 제37조제2항 및 제40조제2항부터 제5항까지의 규정을 준용한다.

③ 구조조정기금이 제1항제5호에 따라 한국은행으로부터 자금을 차입하는 경우에는 제39조제3항을 준용한다.

제43조의4(구조조정기금의 관리·운용 등)

① 구조조정기금은 공사가 관리·운용한다.

② 구조조정기금은 다음 각 호의 용도에 사용한다.

1. 부실채권(개인에 대한 채권은 제외한다)의 인수
2. 부실징후기업의 자구계획대상자산, 비업무용자산 및 금융기관의 건전성 제고를 위한 구조개선기업의 자산의 인수
3. 제1호 및 제2호에 따른 부실채권 및 자산을 취득하기 위하여 설립하는 회사(취득한 부실채권 및 자산을 관리, 운용 및 처분하기 위하여 설립하는 회사를 포함한다)에 대한 출자 및 투자
4. 제1호 및 제2호에 따라 인수한 부실채권 및 자산을 정리하기 위한 다음 각 목의 업무 수행
 - 가. 부실채권 및 자산을 정리하기 위하여 설립하는 회사에 대한 출자 및 투자
 - 나. 부실채권의 출자전환에 따른 지분증권의 인수
 - 다. 제3호 및 가목에 따라 출자를 한 회사에 대한 금전의 대여 및 지급보증
 - 라. 나목에 따라 출자전환을 한 회사에 대한 경영정상화 지원을 위한 금전의 대여 및 지급보증
 - 마. 「자산유동화에 관한 법률」 제3조제1항에 따른 유동화전문회사등이 발행하는 채권·증권의 인수
5. 제43조의3제1항제5호 및 제6호에 따른 차입금의 원리금 상환
6. 구조조정기금채권의 원리금 상환
7. 구조조정기금의 관리·운영경비, 그 밖에 구조조정기금의 운영에 필요한 비용

③ 구조조정기금의 운용과 회계에 관하여는 제41조제3항, 제42조 및 제43조를 준용한다.

제45조의2 제1항제2호, 제3호 및 제5호부터 제9호까지를 각각 삭제한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

제2조(구조조정기금의 운용기간 등)

- ① 제43조의3제1항에 따른 구조조정기금(이하 이 조에서 “기금”이라 한다)의 운용은 이 법 시행 후 기금이 재원을 조성한 날부터 2014년 12월 31일까지 할 수 있다.
- ② 제1항의 기간 동안 제26조제1항제1호에 따른 부실채권(개인에 대한 채권은 제외한다), 같은 항 제3호에 따른 부실징후기업의 자구계획대상자산, 같은 항 제5호에 따른 비업무용자산 및 구조개선기업의 자산의 인수는 구조조정기금의 재원으로 하여야 한다.
- ③ 기금은 제1항에 따른 운용기간이 종료되는 날까지 구조조정기금채권 및 차입금의 원리금 상환과 인수자산의 정리 등을 완료하여야 하며, 운용기간 종료 후 3개월 이내에 잔여재산을 국고에 귀속시켜야 한다. 다만, 금융위원회가 기금의 자산과 부채를 실사한 결과 운용기간 종료일에 잔여재산이 있을 것이 확실하고 그 금액을 추정할 수 있는 경우에는 추정된 잔여재산의 일부를 운용기간 종료 전에 국고에 귀속시킬 수 있다.
- ④ 제3항에 따른 기금 정리에 관한 구체적인 처리 기준·시기·절차 및 방법 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제3조(2009년도 기금운용계획안에 관한 특례)

- ① 공사는 「국가재정법」 제66조에도 불구하고 구조조정기금이 설치된 때에는 지체 없이 2009년도 기금운용계획안을 수립하여 위원회의 심의·의결을 거쳐 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.
- ② 정부는 제1항에 따른 2009년도 기금운용계획안을 지체 없이 국회에 제출하여야 한다. 이 경우 2009년도 기금운용계획이 확정된 것으로 본다.

제4조(다른 법률의 개정) 국가재정법 일부를 다음과 같이 개정한다.

별표 3 제1호 중 “부실채권정리기금”을 “부실채권정리기금 및 구조조정기금”으로 한다.

한국선주상호보험조합 임원선임 범위 확대건의

한국선주협회는 최근 한국선주상호보험조합(KP&I) 임원선임 범위를 확대하여 줄 것을 국토해양부에 건의했다. 협회는 P&I 설립 당시 12억5,000만원을 특별출자한데 이어 2005년에도 29억5,000만원을 특별출자하는 등 P&I에 대거 출연했는데도 불구하고, 보험가입 당사자가 아니기 때문에 조합원 자격을 갖지 못하여 조합의 실질적 운영에서 배제되고 있다. 한국선주상호보험조합법에 의하면, 준조합원은 임원 선임범위에서 제외되고 이사회 참석이 불가하여 조합운영에 실질적인 참여가 배제됨은 물론, 총회에서도 의결권을 제한하고 있다.

이에 따라 협회는 최근 관련법 제38조 임원의 선임규정을 개정하여 한국선주협회가 임원으로 선임될 수 있도록 임원의 선임범위를 확대하여 줄 것을 건의했다.

정부, 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안 발표

세계 5대 해운강국 도약위한 추진 전략 등 포함

정부는 4월23일 오전 비상경제대책회의(대통령 주재, 청와대)에서 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 확정된 뒤 공식 발표했다. 동 방안은 “해운업 구조조정 추진방향”의 후속조치로서 우리나라 해운산업의 위기를 조기에 극복하고, 지속가능한 성장기반을 확충하여 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위한 추진전략 등을 포함하고 있다. 다음은 정부가 발표한 ‘해운산업 경쟁력 강화방안’을 정리한 것이다. (편집자주)



국토해양부 최장현 차관은 이날 정부 종합청사 합동브리핑룸에서 기획재정부, 국토해양부, 금융위원회가 공동으로 마련한 「해운산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 발표했다.

최 차관은 “과거 IMF때 국내 해운사들이 약 100여 척의 선박을 해외에 헐값으로 매각했다가 이를 다시 고가로 사들인 점을 지적하고 이같은 외화낭비를 없애기 위해 이번 방안을 내놓게 됐다”고 밝혔다.

▶ 해운산업에 대한 구조조정 착수

이날 발표된 주요내용을 보면, 첫째, 해운업 특성을 반영한 구조조정을 추진하여 주채권은행이 실시

중인 38개 대규모 해운업체(신용공여 500억원 이상 등)에 대한 신용위험평가를 4월말까지 마무리하고, 기타 업체에 대하여는 6월말까지 추가 평가를 실시한다.

평가결과에 따라 업체별 구조조정 및 지원방안을 수립·이행할 수 있도록 유도할 계획이다.

둘째, 해운사의 원활한 구조조정 지원을 위하여 구조조정기금 등 공공부문(1조원 내외), 민간투자자 및 채권금융기관이 공동으로 선박펀드를 조성하여 운항중인 선박을 시가로 매입하고 기존 채무의 조정을 유도한다. 건조가 상당히 진행된 선박에 대하여는 수출입은행의 제작금융(조선소) 및 선박금

용(해운사) 등을 활용할 계획이다.

구조조정 과정에서 매각되는 선박에 대한 투자를 활성화하기 위해 선박투자회사법을 개정하여 각종 제약사항을 한시적(2015년말까지)으로 완화했다.

셋째, 투기성 다단계 용·대선 관행 근절을 위하여 어무등록업체의 용·대선 실태를 조사하여 위반사항에 대해서는 5월중에 고발조치하는 등 해운질서를 확립할 방침이다.

구조조정과 연계하여 부실 가능성이 있는 용·대선 조기정리하여, 용·대선 비중이 과도할 경우 톤세 적용이 배제되도록 톤세제 적용요건 강화를 추진(조특법시행령 개정)한다.

넷째, 우리나라 해운산업의 지속적인 성장기반 확충을 위하여 선박운용회사에 대한 지분출자제한(30%)을 폐지하여 해운·조선 대기업 또는 금융기관 선박금융업 참여를 유도할 계획이다.

톤세제(2004), 국제선박등록제(1998) 등 선진 해운세제 일몰 연장을 통해 국내 해운산업의 경쟁력 제고 및 국적선대를 확충할 계획이다. GCC(걸프협력회의), 터키, 호주, MERCOSUR(남미경제공동체) 등과 FTA, DDA 협상을 통해 해운업계의 해외시장 개척을 지원할 예정이다.

현행 선박보유량, 자본금 기준 상향 조정 등 외항

화물운송사업 등록기준 강화를 추진하고 있다.

해운시황 분석능력 강화를 위해 KMI, 한국선주협회내 해운시황 분석팀을 설치하고, 선박금융·해운시황 분석 전문인력을 양성할 방침이다.

이러한 대책이 차질 없이 이행될 경우, 우리 업계의 부실을 조기에 정리하고 불확실성을 제거하여 건실한 업체들의 자금난 해소와 함께 특히 해외시장에서 신인도를 회복하는데 도움이 될 것으로 기대되고 있다.

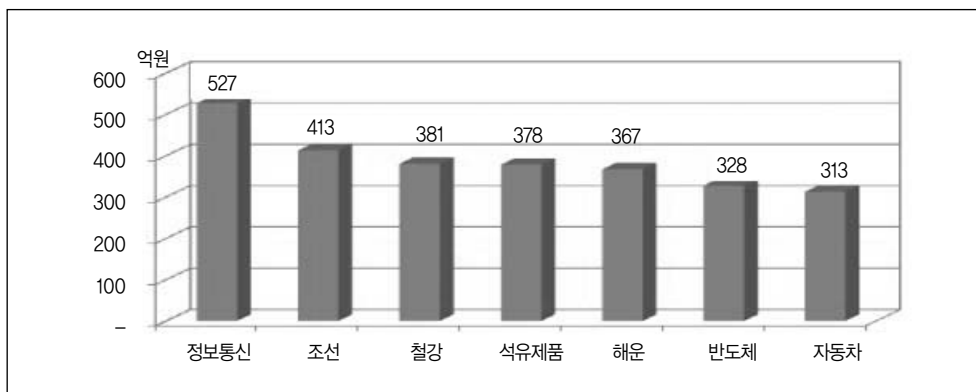
특히, 공공부문의 선박투자 참여는 구조조정을 촉진하고 경쟁력 있는 국적선대를 확충하는 데 큰 역할을 할 것으로 예상되며 톤세제 등 세제지원과 해외시장 개척 지원은 중장기적으로 국내 업체들의 대외경쟁력을 강화시킬 것으로 전망되고 있다.

아울러, 이러한 해운업에 대한 지원은 조선·금융업 등 연관산업의 성장기반 확대에도 효과적인 방안으로 평가되고 있다. 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안의 주요골자는 다음과 같다.

▶ 우리나라 해운산업의 위상

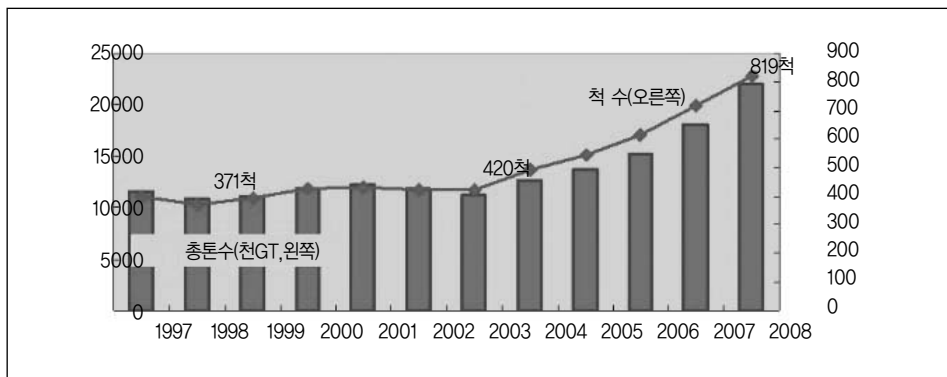
해운산업은 무역의존도('08년 92.3%)가 높은 우리나라에서 수출입화물 99.7%를 운송하는 기간산

〈 주요 산업의 수출액 비교 〉



자료 : 한국은행

〈 선박량 변화 추이 〉



업으로, 2008년 해외에서 367억불을 벌어들인 5대 외화획득산업이다.

국제선박등록, 선박투자회사, 톤세제 등 세제·금융 지원 등 선진 해운제도 도입으로 세계 6위 선박보유국으로 성장했다. 이로써 지난 6년(2003 ~ 2008)간 국적선박량이 2배로 증가했다.

▶ 최근 세계 해운시장 동향

세계 경기침체로 수출입 물동량이 급감하는 반면, 호황기 발주된 선박 투입 등으로 선박량은 지속적으로 증가되고 있다.

부산 △19%, 싱가포르 △19.7%, 홍콩 △22%, 롱비치(美) △23.4%로 2009년 2월 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 약 20% 급감했다.

또한, 2004~2008년간 세계 선박량은 39% 급증(8.4억톤 → 11.7억톤) 했다. 이에 따라 해상운임이 고점 대비 1/6 이하로 하락했다.

운임이 최소 운항비용에도 미치지 못하여 선박 운항이 중단되고, 신조선 발주 취소 및 해운사의 파산 등 확산되고 있다.

3월 현재 18만톤급 벌크선 운항비용(3~5만불/일)이 운임(2만불/일)보다 초과되고 있다.

향후 선박량 과잉 해소와 운임회복에 상당 기간

소요될 전망이다.

세계 선박량(11.7억톤)의 47%에 해당하는 5.6억톤(9천척)이 건조 중에 있어 2011년까지 매년 10%대 선박량 증가가 예상된다.

▶ 한국해운산업의 문제점

한국해운업계는 2005년 이후 신규진입이 급증했으며, 과도한 용·대선 위주로 영업을 행해오고 있다.

2008년 하반기 해운경기 급락으로 여러 단계에 걸친 연쇄적인 용선료 지급불능이 발생하였다.

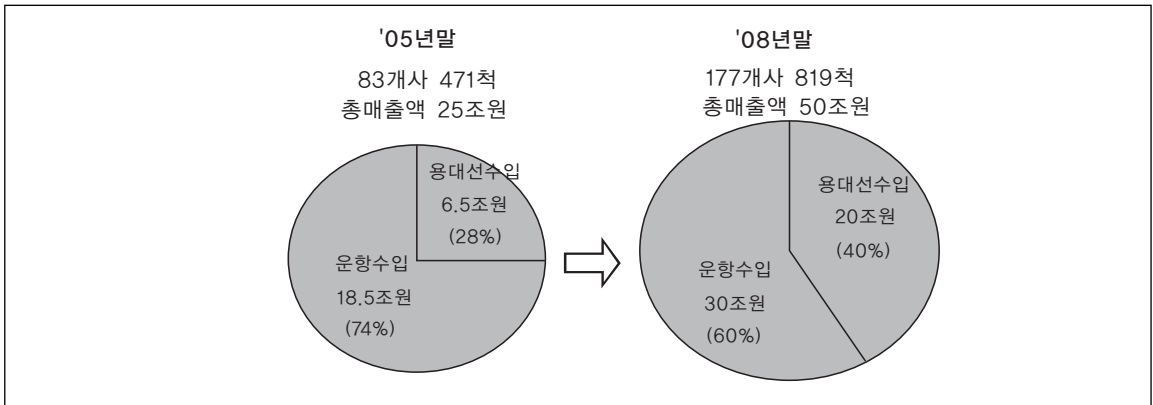
예를 들어, 대형벌크선 1일 용선료 추이를 살펴보면 (2008.7) 10만불 → (2009.3) 2만불으로 대폭 하락하였다.

자금조달이 용이한 호황기(고선가)에 주로 선박을 확보하고, 불황기(저선가)에는 선박금융이 위축되는 악순환 구조가 반복되었던 것이다.

해운사의 영세성으로 시장분석과 위기관리능력이 미흡하였다.

177개 해운사(2008년말 기준)의 90%가 중소기업이며, 상위 30개사가 전체 매출액의 85%를 차지하고 있다.

〈 국내 해운업계 매출구조 변화 〉



- 일 8만불 손실이 발생하는 C사의 지급 불능 시, B 및 A사 등 부실 확산

▶ 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안

이 방안의 목표는 위기를 조기에 극복하고, 지속적인 성장기반 확충을 통하여 세계 5대 해운국으로 도약하기 위한 계기로 활용하기 위함이다.

이를 위해서는 첫째, 구조조정 및 부실 용·대선 정리 등 국제해운시장의 신뢰 회복, 둘째, 선박투자 기반 확충 등으로 경쟁력 있는 선대 확보 지원, 셋째, 해운세제 등 안정적인 해운경영 기반 조성 등의 전략이 필요하다.

실행 방안을 살펴보면, 당면 위기극복을 위한 대책과 지속적인 성장기반 확충으로 나뉘 볼 수 있다. 먼저, 당면 위기극복을 위한 대책을 살펴보면, 해운산업 특성을 감안한 구조조정 추진이다.

선가급락, 복잡한 용대선 계약 등으로 일부 해운사의 부실이 해운산업 전반으로 확산되고 경쟁력 저하로 이어질 우려가 있다.

해운업계에 대한 전체 금융권 여신은 20.4조원 수준이며 이중 은행권 여신은 17조원이다.

이에 따라 해운산업의 특성을 감안한 '해운업 구조조정 추진방향' (2009.3.5)을 마련하였다. 주요 내용으로는 채권금융기관 주도의 신용위험평가를 통한 상시 구조조정 추진, 구조조정과 더불어 '해운산업 경쟁력 제고 방안' 마련이다.

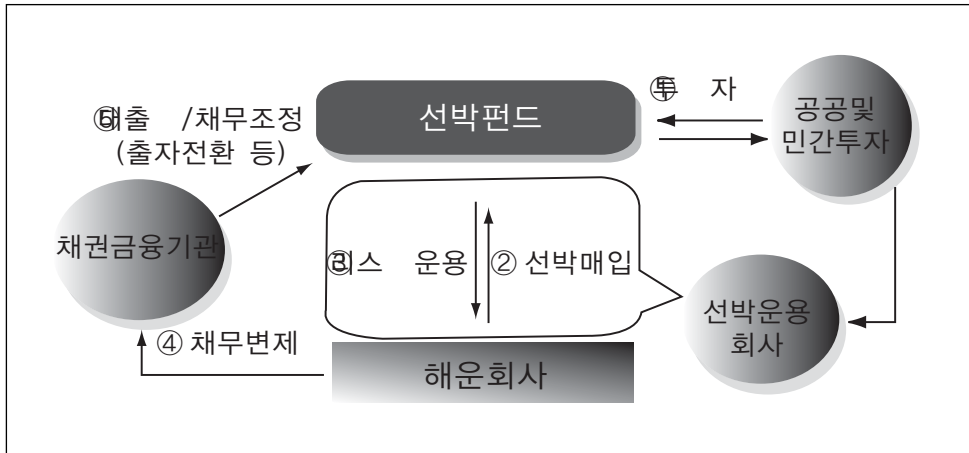
현재 주채권은행이 실시중인 38개 대규모 업체 (신용공여 500억원 이상 등)에 대한 신용위험평가를 4월말까지 마무리할 예정이다.

이의 평가결과를 바탕으로 업체별 구조조정 및 지원방안 등을 수립하고 즉시 이행할 수 있도록 적극 독려할 계획이다.

소규모 업체(약 140개)에 대해서도 유동성에 어려움이 있는 업체를 중심으로 6월말까지 추가 평가를 실시할 것이다.

둘째로, 선박 매입 및 해무조정 프로그램 등 도입이다.

공공부문, 민간투자자 및 채권금융기관 공동의 선박 매입 및 채무조정을 통해 해운사의 원활한 구



조조정을 지원한다.

주채권은행의 신용위험평가 결과 등에 따라 구조조정 및 재무개선을 추진하는 해운사에 적용함으로써 실효성을 제고한다.

손실분담 및 자기책임 원칙을 견지하는 차원에서 시가로 선박을 매입하고 채무조정도 동시에 추진할 계획이다.

또한, 구조조정기금 등 공공부문(1조원 내외), 해운업계 등 민간투자 및 금융기관 채무조정을 통해 운항중인 선박을 매입할 계획이다.

구조조정기금이 설치되는 즉시 해운사와 금융기관이 신청·활용할 수 있도록 세부 운용방안 등을 구체화해 나갈 예정이다.

한편, 일정 공정을 이상 건조가 진행된 선박의 경우, 수출입은행의 제작금융(조선소, 2009년 3.7조원 규모) 및 선박금융(해운사, 2009년 1조원 내외) 등을 적극 활용할 것이다.

이와 더불어 해운·조선업계간의 적극적인 자구노력을 병행 추진할 필요가 있다.

셋째, 구조조정선박 투자의 활성화이다.

선박가격이 전년 대비 절반 이하로 급락하면서 선박거래가 크게 위축, 국적선박의 헐값 해외매각 우려되고 있다.

IMF 구조조정시 국적선박 112척이 해외에 매각되어 국부유출이라는 우려가 많았다.

구조조정 과정에서 매각되는 선박에 투자하는 선박펀드의 설립요건을 완화(4월 국회, 선박투자회사법 개정 추진)하고, 3년 이상의 선박투자회사 존립의무, 2년 이상의 대선의무, 현물출자, 주식 추가발행, 차입 제한을 면제한다. 또한, 은행과 보험사 등 금융기관이 선박투자회사에 지분 15% 이상 투자할 수 있도록 관련 규정을 개정(금융위원회)할 계획이다.

넷째로, 투기성 다단계 용·대선 관행의 단절이다.

해운호황기 형성된 다단계 용·대선 해소가 구조조정의 관건으로 떠올랐다.

2005년 이후 무등록 업체의 용·대선 실태를 조사하여, 위반사항에 대해 4월말까지 의법 조치를 할 계획이다.

또한, 해운업 구조조정과 연계하여 부실가능성이 있는 용·대선 조기정리를 유도할 것이다. 용·대선 비중이 과도할 경우 톤세(해운소득에 법인세 대신 보유선박 톤수에 따라 일정액을 부과하는 특례) 혜택이 배제되도록 적용요건 강화를 추진(조특법시행령 제104조의7 개정 추진)할 전망이다.

지속적인 성장기반 확충방안을 살펴보면, 먼저

선박전문 투자기관을 육성 할 계획이다.

선박투자회사법에 따라 허가된 선박운용회사(4개사)가 선박펀드 모집과 선박 취득·관리·매각 업무를 수행할 것이다.

그러나 독일 등 선진국에 비해 규모가 영세하여 불황기의 적극적인 투자지원에 한계가 있지만, 이 한계는 선박운용회사에 대한 지분 출자제한(30%)을 폐지하여 해운·조선 대기업 또는 금융기관의 투자 참여로 대항화 유도할 계획이다. (선박투자회사법 시행령 제18조 개정)

불황기에도 지속적인 투자를 지원하여 해운·조선·금융의 동반성장에 기여하게 될 것이다.

둘째로 해운세제 안정화 방안이 제시되었다.

톤세제(2004), 국제선박등록제(1998) 등 선진 해운세제 일몰 연장을 통해 국내 해운산업의 경쟁력 제고할 계획이다. 기존의 2009년 12월말로 되어있는 톤세제를 2014년 12월말까지 연장하여 해운기업들에게 도움을 줄 것이다.

또한, 톤세를 적용받던 기업이 결손 발생시 한시적으로(2010년 12월말까지) 법인세를 선택할 수 있도록 허용하게 된다.

아울러 외항선박의 국내 등록시 취득세·재산세 등 지방세를 감면해주는 국제선박등록제를 올해 말에서 2012년 말까지 연장 할 것이다. (지방세특례제한법 제정)

셋째로, 국제화물의 안정적 운송기반 구축이다.

원자재(철광석·석탄·LNG·원유 등) 운송은 수출입 물동량의 1/3을 차지하여 해운업체에 주요한 영업기반을 제공하고 있다.

국내 대량화주와 해운사간 선·화주 협의체(무역협회, 선주협회간 상시적 협력 채널 운영)를 활성화하여 안정적인 원자재 운송으로 에너지, 제조업 경쟁력 강화에 힘쓸 예정이다.

넷째로, 해외시장 개척을 지원할 계획이다.

해운은 우리나라가 적극적으로 개방을 요구하는

5대 서비스 분야(금융, 통신, 건설, 해운, 유통)중의 하나로, WTO DDA 서비스 협상 및 FTA 추진을 통해 외국 해운시장의 개방을 적극 추진하여 해외시장 진출 기반 강화하고, 국적선사의 해외 항만, 터미널 등 물류거점 확보를 지원할 것이다.

이를 위해 해외항만 투자목적의 국제물류투자펀드(2008~2012, 1조3천억원) 등을 활용할 계획이다.

다섯째로 외항화물운송사업 등록기준을 강화할 것이다.

외항화물운송사업을 등록제로 전환(1996.8)한 후 선사가 대폭 증가하였는데 이를 방지하고자, 선박 보유량 및 자본금 등 등록요건 상향 조정을 검토하고 있다.

마지막으로, 해운시황 분석능력 강화와 전문인력을 양성할 계획이다.

해운시황 분석능력 강화를 위해 한국해양수산개발원(KMI), 선주협회 조직내 해운시황 분석팀을 설치하여 선박금융, 해운시황 분석 등 고부가가치 해운인력 양성(3년간 연간 30명 수준)할 것이다.

▷ 향후 추진 계획

‘해운산업 경쟁력 강화방안’ 관계부처 합동 언론브리핑(4.23, 재정부·국토부·금융위) 후 선박투자회사법, 조세특례제한법(4월 국회 처리 추진), 선박투자회사법 시행령, 해운법 시행규칙(2009년 상반기), 조세특례제한법(2009년 하반기) 등 해운·세제 관계 법령을 정비할 계획이다.

4월말까지 채권은행의 신용위험평가를 끝내고 이를 토대로 기업별 자구계획을 검토한 뒤 유동성을 지원할 계획이다. 또한, 5월 이후 구조조정선박 매입지원과 채무조정이 실시될 것으로 보인다. 자산관리공사법 개정법률이 4월29일 국회 본회의에서 통과됨에 따라 구조조정기금 설치 및 운용 등에 1~2개월정도 소요될 전망이다.



고려해운

창립 55주년 재도약 다짐

창립 55주년을 맞은 고려해운(대표 박정석)이 4월17일 창립기념식과 체련대회를 갖고 새로운 도약을 다짐했다.

1954년 창립된 고려해운은 우리나라 해운 산업의 역사와 함께 발전해 왔는데 열악했던 초기 해운산업에서 지속적인 성장을 거듭하며 55주년을 맞은 2009년 현재, 명실상부 전문 정기선 서비스 선사로 자리매김하고 있다.

고려해운은 2009년 4월 현재 세계 100대 선사 중 선복량 순위 35위(3만 1500TEU)를 유지하고 있는 중견선사로 아시아역내 Leading Carrier로서 그 위치를 확고히 하고 있다. 특히 한-일 항로의 경우 일본내 30개 주요 포트를 직항 서비스 중인 바 메인 포트 주 3~4 항차 정요일 서비스를 근간으로 다수의 일본 로컬 포트에 네트워크를 구축하고 있다.

한-중 항로에서는 북중국 주요포트에 주 2~3항차 직항서비스를 통해 한국의 주요 무역파트너인 중국항발 수출입 화물 운송서비스에 만전을 기하고 있으며 중국내 물동량 취급 최다 항만인 상하이항에서 2008년도 마켓 점유율 13.3%로 40여 개 서비스 선사 중 1위를 차지하기도 했다.

동남아항로의 경우 인도네시아, 말레이시아, 태국, 베트남항로를 주 2~3항차 서비스 제공 중이며 아시아역내 서비스 선사 중 물동량 취급에 있어서 수년간 수위를 차지하고 있다. 또한, 한국, 북중국 발 인도, 중동, 파키스탄 직항서비스 개선을 통해 기존 안정적인 아시아역내 서비스 외에 항로 다각화와 서비스차별화를 지속적으로 추진 중이다.

고려해운은 변화하는 외부환경에 능동적으로 대처하기 위해 지속적인 업무 시스템 개선을 추진해 왔다. 2008년 9월말부로 기존 홈페이지의 기능을

대폭 강화하여 화주의 편의를 도모하는 한편 2월에는 전자 S/R 시스템을 도입하여 B/L 입력 자동화 시스템을 구축하였고, WEB BOOKING, E-D/O, 전자세금계산서 이용률 증대를 도모하는 한편, 대내외 고객의 다양한 요구사항을 신속하게 처리하고자 "고객만족센터"를 발족하여 운영 중에 있다.

이 밖에도 선박과 컨테이너의 효율적인 운영을 위하여 2012년에 개장 예정인 총면적 840,000㎡ 규모의 부산신항 2~3단계 컨테이너 터미널사업에 참여하는 등 고객에게 안정적인 서비스를 제공하기 위해 끊임없이 노력하고 있다.

고려해운은 2006년 종합물류기업 인증을 획득함으로써 최적화된 물류 네트워크로 보다 나은 서비스를 고객들에게 제공할 수 있는 발판을 마련했다. 또한 2008년 7월에 베트남 현지법인을 설립하여 신흥성장 국가에 글로벌 거점을 확보하였고 올해 1월에는 중국 상해 단독 현지법인 설립을 통해 대중국 사업의 경쟁력을 강화 하였다.

한편 고려해운 관계자는 "앞으로 최첨단 물류 시스템을 구축하고 국내외 네트워크와 반세기 이상의 풍부한 노하우를 바탕으로 종합 물류 서비스 역량을 강화하여 향후 초우량 정기선사로 발돋움해 나갈 예정"이라고 말했다.

또한, 고려해운은 4월15일 국내 해운업계 최초로 한국 관세청으로부터 수출입 안전관리 우수 공인업체(AEO) 인증을 받았다고 밝혔다.

AEO(Authorized Economic Operator)는 세관이 정한 물류 보안 기준을 충족한 업체에 대해 자국 세관이 이를 공인해주고 통관 절차상 우대를 부여해 주는 제도이다.

기업경영안정성, 법규준수도, 기업운영시스템, 시설 안전관리, 물품취급절차 관리, 인적자원 관리, 거래업체 관리, 안전관리계획 수립 등 8개 부분의 조건을 충족하면 AEO공인업체로 인정받을 수

있다.

고려해운은 AEO 공인업체 인증을 위한 서류심사, 현장 실사 및 인터뷰 등의 과정을 거쳐 AEO인증을 받게 됐다. 현재 수출입 안전관리 우수 공인업체로 선정된 업체는 고려해운을 포함하여 삼성전자, 코오롱유화, 부산신항만공사 등 총 9개이다.

고려해운 관계자는 "사내 유관조직의 긴밀한 협력을 통해 준비한 결과 국내해운사 최초로 관세청으로부터 공인을 받게 되었고 향후 AEO인증사로서 이점을 활용, 신속하고 안정된 서비스를 고객에게 제공할 예정"이라고 전했다.

대양상선

매출 1조원 돌파

대양상선(대표 정유근)이 지난해 처음으로 매출 1조원을 돌파했다. 매출이 1조원이 넘는 선사는 한진해운, 현대상선, STX팬오션, 대한해운, SK해운, 유코카캐리어스 등 6개사에 불과한데 대양상선이 7번째로 매출 1조원대 선사에 이름을 올리게 됐다.

대양상선이 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 대양상선은 지난해 1조 2606억원의 매출을 올려 전년대비 무려 74%나 증가율을 기록한 것으로 나타났다. 매출은 크게 증가했지만 매출원가 역시 큰 폭으로 증가해 영업이익은 오히려 전년대비 5% 감소한 584억원을 달성하는데 그쳤다.

당기순이익은 영업외수익이 늘어나면서 전년대비 무려 174%나 증가한 1892억원을 달성했다.

대한통운

9년 연속 임단협 무교섭 위임

대한통운(대표 이국동)은 4월10일 노조와 무교섭으로 올해 임금단체협약을 체결했다.



노조 측은 지난해에 이어 올해에도 임단협에 대한 전권을 회사에 위임했다. 노조와 회사 측은 2000년부터 9년 연속으로 무교섭 임단협 체결을 이어가고 있다.

4월9일 열린 임·단협 체결식에는 이례적으로 장의성 서울지방노동청장이 참석해 노사문화 발전에 기여한 공로로 노사대표인 이국동 사장과 차진철 노조 위원장에게 기념패를 전달했다. 이국동 사장은 "금호아시아나 그룹 편입 이후 성장을 지속하고 있는 것은 노사가 하나되어 회사를 위해 노력하는 고유의 문화 덕분"이라고 말했다.

한편 대한통운은 1961년 노동조합 설립 이래 48년간 무쟁의 무분규 기록을 이어가고 있다. 이 같은 우수한 노사문화를 인정받아 96년부터 4회 연속으로 노동부로부터 노사문화 우수기업으로 선정되기도 했다.

대한해운

1억6,000만\$ 외자유치에 성공

대한해운(대표 이진방 회장)은 최근 일본 금융권으로부터 약 160억엔(미화 약 1억6000만달러) 상당의 외자유치 도입에 성공했다.

대한해운은 본 프로젝트를 성공적으로 매듭지음으로써 자금난에 시달린다는 대-내외의 근거 없는 소문을 공식적으로 불식시켰을 뿐만 아니라 현금



유동성에도 숨통을 틔웠다.

이와 함께 대한해운은 운영자금 조기 확보 및 자금수혈을 위해 국내 A은행으로부터 1,000억원 규모의 3년 만기 ABL(자산유동화대출) 발행을 확정지었다고 밝혔다.

업계 일각에선 세계적인 금융경색 이후 국내선사로서는 처음으로 선박매매를 통한 외자유치에 성공함과 동시에 까다롭기로 유명한 일본에서 외자유치 도입에 성공했다는 것은 상당히 고무적이라는 평가다.

또한, 해운시황 악화로 선박가치가 바닥으로 떨어져 국내의 선사들이 쉽게 선박매각을 하지 못하는 상황을 감안할 때 본 프로젝트의 성공은 높이 살만하다.

한편, 대한해운 관계자는 “금번 외자유치 도입형식은 Sale & Lease Back 방식으로, 본 선박들은 기존의 운영형태인 POSCO 전용선 사업에 지속적으로 투입될 것”이라 밝혔으며, “향후 불안정한 해운시황을 대비하는 유비무환의 차원에서 회사채 및 ABS 발행 등을 추가적으로 검토하고 있다”고 전했다.

장금상선

영업이익 9배 급증

장금상선(대표 정태순)이 지난해 영업이익이 전년대비 무려 9배 정도 급증한 것으로 나타났다. 장금상선이 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면, 지난해 6,229억원의 매출을 올려 전년대비 49%의 매출신장을 기록했으며 이와 같은 매출 증대에 힘입어 영업이익은 전년대비 무려 807% 증가한 323억원을 달성했다.

2007년 영업이익이 36억원이었으므로 거의 9배 정도 영업이익이 늘어난 셈이다. 당기순이익은 지

분법이익을 비롯해 외화환산수익 등이 늘어나면서 전년대비 284% 증가한 549억원을 달성했다.

조강해운

영업이익 654% 증가

조강해운이 지난해 영업이익이 무려 654%나 급증한 것으로 나타났다.

조강해운(대표 오학균)이 최근 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 지난해 37% 증가한 2,642억원의 매출을 올렸으며 영업이익이 전년대비 654% 증가한 6억6,000만원을 달성했다. 조강해운이 영업이익이 큰폭으로 증가한 것은 판매비와 관리비를 크게 줄였기 때문이다. 조강해운은 지난해 판관비를 20%나 줄이면서 영업이익을 크게 늘렸다.

당기순이익은 영업외수익대비 영업외비용이 크게 늘어나면서 50억원의 당기순이익을 올려 전년도보다는 7.5% 줄었다.

천정해운

청도 컨테이너항로 개설

지난해 10월 부산 - 군산 - 연운항간 주 1항차 서비스를 개설했던 천정해운(대표 김지수)이 6개월 만에 청도를 새로운 기항지로 추가하면서 청도항로를 부활했다.

천정해운은 4월22일부터 기존 부산-군산-연운항 - 부산 항로에 청도를 기항지에 추가해 부산 - 군산 - 연운항 - 청도 - 군산 - 부산으로 개편해 운항을 시작했다.

과거 청도 항로를 운항하다가 중단한 바 있는 천정해운은 현재 타선사의 선박을 차터해서 울산·부산 - 청도간 서비스를 제공하고 있으며 이번에 부산 - 군산 - 연운항 항로에 청도를 기항지에 추

가함에 따라 청도 항로를 부활하게 됐다.

천경해운은 부산 - 군산 - 연운항로에 327TEU급 컨테이너선 '한진부산(Hangjin Busan)'호를 첫 투입해 운항했으나 물동량이 늘어나면서 지난해 11월 698TEU급 컨테이너선 'OSG BEAUTEC'호로 교체 투입했고 3월 중순부터는 653TEU급 컨테이너선 'EAGLE SKY'호를 교체투입해 운항하고 있다.

설우식 천경해운 상무는 “기존에 카페리를 이용하던 하주들과 지자체에서 청도 항로 개설을 요구해와 내부적인 검토를 거쳐 청도를 최종 기항지로 확정하게 됐다. 그동안 군산 - 연운항은 주로 수출 화물들이 많았는데 이번에 청도를 추가함에 따라 수입물량도 일부 기대할 수 있는데다가 청도-부산 간 수입화물, 군산 - 부산간 연안운송 물량도 기대하고 있다”고 밝혔다.

군산시는 “군산 - 연운항 항로가 개설된 이후 전남도내 소제 식품, 석재수입회사, 전북도 인근지역의 전자, 전장회사 등이 물류비 절감의지와 맞물리면서 이번에 청도항로가 새롭게 열리게됐다”고 설명했다.

이번에 군산항에 청도항로가 새롭게 열림에 따라 그동안 인천, 평택 등을 이용해왔던 LG필립스, THN, JHN, 대두식품, 석재 수입업체 등의 하주들이 이 항로를 이용할 것으로 예상되고 있다. 예상 물동량은 월 1000TEU, 연간 1만TEU 이상에 달해 연간 20억원의 물류비 절감 효과가 기대된다는 것이 군산시의 설명이다.

LG필립스 등의 하주들은 “그동안 군산 - 청도간 카페리를 이용해왔는데 지난해 4월 운항이 중단되면서 인천, 평택을 이용해왔다. 이제 군산 - 청도항로가 새로 개설이 된다니 물류비 절감은 물론, 운송시간도 절감될 것으로 예상돼 큰 기대를 걸고 있다”고 밝혔다.

한편 군산시 관계자는 “군산항 활성화를 위해 군산항 홍보와 컨테이너 인센티브제공 등 다양한 정책을 펼치고 있다. 이번 군산 - 청도간 신규항로 개설도 항로 개설 요청과 수차례의 면담 등의 성과로 이루어지게 됐다”며 “앞으로도 신규항로 개설과 물동량 유치를 위해 노력하겠다.”고 밝혔다.

태영상선

영업이익 3배 늘어

태영상선(대표 박영안)이 지난해 영업이익이 무려 3배 이상 증가한 것으로 나타났다.

태영상선이 발표한 2008년 감사보고서에 따르면 지난해 49% 증가한 1,069억원의 매출을 올렸으며 매출증대에 따라 영업이익도 전년대비 무려 261% 증가한 38억원을 달성했다. 2007년 태영상선의 영업이익이 10억원이었으므로 무려 3배 이상 늘어난 셈이다.

영업이익이 큰 폭으로 늘어나기는 했지만 영업의 수익에 비해 영업외비용이 상대적으로 크게 늘어나면서 당기순이익은 전년대비 52% 감소한 1억 4,000만원을 달성하는데 그쳤다.

한진해운

‘CKYH 얼라이언스’ 최고 경영자 회의 개최

한진해운(대표 김영민)이 속해있는 글로벌 해운 얼라이언스(Alliance)인 ‘CKYH’는 4월8일, 9일 양일간 제주도에서 한진해운의 주재로 최고 경영자회의를 개최했다.

이번 회의에는 최은영 한진해운 회장을 비롯해 중국 장리앙 코스코 부회장, 일본 마에카와 히로유키 케이라인 사장, 대만 프랭크 루 양밍라인 회장



등 각 사 대표 경영진과 실무자 등 약 30여명이 참석했다.

CKYH얼라이언스는 이번 회의를 통해 주요 해운 시장의 전망을 점검하고 글로벌 경기 침체를 극복하기 위한 방안을 함께 모색했으며 태평양 및 유럽 항로 등 동·서 기간항로의 서비스 합리화, 해상 및 육상 운송부문에서의 협력 강화, 터미널 장기 운영 전략 및 선박과 터미널에 대한 공동 투자 가능성 등에 대한 다양한 협력을 펼쳐 나가기로 합의했다.

한진해운은 지난 2003년 세계 최대의 전략적 해운 제휴그룹인 CKYHS 얼라이언스를 결성하고 다양한 스케줄 확보, 운항 정시성 제고, 운항 원가 절감 등 고객만족을 위해 최선을 다하고 있다.

또한, 한진해운은 4월16일 무사고 안전운항 공로자 8명에게 기념패를 수여했다.

무사고 안전운항공로자 기념패는 1999년부터 시작됐으며 선기관장 중에서 휴가를 제외한 순수한 승무경력 중 5년 단위로 누적된 무사고 운항 경력만을 합산해 명에 해상직원을 선발해 시상하고 있다. 지금까지 10년 무사고 19명과 5년 무사고 77명의 선기관장이 선발돼 이 기념패를 수상했다.

올해 무사고 안전운항 공로 기념패는 10년 무사고 공로자로 김용수 선장, 김택용·전성기 기관장 등이 수상했고 5년 무사고 공로 기념패는 강대

하·정경배 선장과 이진행·허근·김덕태 기관장이 각각 수상했다.

한편 한진해운은 4월15일부터 16일까지 양일간 사관 워크숍을 개최해 변화하는 해운 환경에 대비한 다양한 교육을 실시하고 해상직원들의 자발적인 안전 결

의문 발표를 통해 해상 안전 의식을 더욱 강화하는 계기를 마련했다.

홍아해운

인천-일본간 직항서비스 개시

홍아해운(대표 이윤재 회장)은 5월부터 천경해운의 슬롯을 빌려 인천과 케ihin, 나가코, 한신지역을 연결하는 직항 서비스를 개시했다.

홍아해운은 그동안 부산항환적을 통해 인천/일본간을 서비스했지만, 이번 직항서비스를 통해 수송기간을 단축할 예정이다.

이 선사가 인천/케ihin·나가코간에서 직항 서비스를 제공하는 것은 작년 10월초 씨엔라인이 케ihin 항로의 컨소시엄을 이탈하면서 인천 기항을 중지한 이후 약 7개월만이다.

한국선급

인도 뭄바이지부 개소식 개최

한국선급(KR, 회장 오공균)이 4월16일 인도 뭄바이에서 김동연 총영사, Mr.S.Hajara SCI 회장, Capt.Anand 인도선급 회장, M.A.Phatak ABG 조선소 사장 등 인도 해사계 주요 인사 300여명이 참석한 가운데 한국선급 뭄바이 지부 개소식을 갖

고 본격적인 서남아시아 시장 공략에 나섰다.

신설된 뭄바이 지부의 지부장에는 지난 33년동안 한국선급에서 검사업무를 수행해 온 송성욱씨가 임명됐다.

이날 오공균 회장은 기념사를 통해 “한국선급의 인도 뭄바이 지부 설립을 통해 인도에서 급증하고 있는 검사 수요에 신속하게 대응하고, 더 나아가 인도 해사업계와 한국선급과의 유대를 강화할 수 있게 되었다”고 전하며 “지금까지 인도 해사업계가 경험하지 못한 수준 높은 대고객 서비스를 통해 고객의 기대를 뛰어넘는 감동을 제공할 것이라 확신한다.”고 밝혔다.

앞으로 한국선급의 인도 뭄바이 지부는 인도, 파키스탄, 방글라데시, 스리랑카 지역의 검사업무를 수행하게 된다.

한편 한국선급은 현재 전 세계 주요 항구에 44개의 지부를 운영하고 있으며, 매년 5개의 해외지부를 확충한다는 계획이라고 밝혔다. 한국선급 인도 뭄바이 지부 연락처는 다음과 같다.

주소 : B/403, Raylon Arcade, Ram Krishanan Road, Kondivita, Andheri (East), Mumbai 400 059/ 전화 : +91-22-4215-2040~1/팩스 : +91-22-4215-2042/이메일 : kr-mpi@krs.co.kr

한국해양대학교

교육성과지수 전국 1위

한국해양대학교(총장 오거돈)가 교육과학기술부의 2009년도 대학 교육역량강화사업 선정 결과 전국 4년제 대학 가운데 교육성과지수 1위를 차지한 것으로 나타났다.

교육과학기술부는 최근 지원금액이 총 4,959억 원 규모인 ‘2009년 대학·전문대학 교육역량 강화사업’ 지원 대학을 수도권과 지방으로 구분해 4년

제 대학 88곳, 전문대학 96곳 등 184곳을 최종 선정했다고 밝혔다.

4월20일 한국해양대학교에 따르면 이번에 지원 대학으로 선정된 4년제 대학 88곳 대학의 대학별 지원금액과 대학정보공시에 나와 있는 재학생수 등을 종합 분석한 결과 한국해양대의 교육성과지수가 추정치 0.80으로 울산대학교와 함께 전국 1위를 차지했다.

한국해양대는 이번에 지원금이 37억9,900만원으로 울산대의 지원금 54억7,000만원 보다 적지만 재학생수가 6,302명으로 울산대의 재학생 1만 2,843명 보다 적어 교육성과지수가 같은 것으로 나타났다.

교육성과지수 3위는 경북대(0.78), 4위는 포항공과대(0.76), 5위는 건양대와 부산대, 금오공과대(0.75) 등으로 분석됐다. 따라서 이번에 한국해양대의 성과는 국내 최고의 해양특성화 종합대학으로서 다른 대학 보다 경쟁력이 높다는 것을 입증한 것으로 풀이된다.

교육성과지수는 대학의 취업률, 재학생 충원율, 국제화 수준, 전임교원 확보율, 장학금 지급률, 학생 1인당 교육비 등 6개 항목에 수치를 대입해 산정하는 지표로서, 지원대학 선정과 지원금액 결정에 결정적 영향을 미치는 대학의 경쟁력 지표라고 할 수 있다.

한국해양대는 또 대학별 지원금을 재학생수로 나눈 재학생 1인당 지원금도 60만2,825원으로 지방의 4년제 대학 중 재학생 5,000~1만명 그룹에서 1위를 차지했다. 2위는 56만9,530원인 금오공과대로 나타났다. 한국해양대의 재학생 1인당 지원금은 부산대 33만9,071원, 부경대 32만9,193원 보다 2배가량 많은 액수다.



한국해양수산개발원

원양산업협회와 MOU 체결

한국해양수산개발원(KMI, 원장 강종희)이 4월7일 한국원양산업협회(회장 장경남)와 상호협력에 관한 양해각서(MOU)를 체결했다.

양 기관은 양해각서 체결을 계기로 해양수산 및 원양산업 관련 분야에서 공동 연구와 조사, 정보자료 제공 등 공동발전을 위해 상호 협력을 강화해 나가기로 했다.

이날 협약식에서 강종희 원장은 우리나라 원양산업 발전을 위해 연구과제 수행 등 적극 협력하기로 하였으며, 수행할 연구과제는 양 기관이 협의하여 발굴할 것을 주문했다.

한국해운조합

선주배상책임보험(P&I) 설명회

한국해운조합(이사장 정유섭)이 4월28일부터 각 지역을 순회하며 선주배상책임보험 갱신 설명회를 개최했다.

이번 설명회는 28일 울산지역을 시작으로 29일 부산, 여수, 인천지역 순으로 진행되었으며 보험계약자 및 관련자를 대상으로 해상보험 및 P&I시장 동향과 조합 선주배상책임보험(P&I) 효율운영계획은 물론, 선박연료유협약(Bunker Convention), 용선자의 책임범위 등 선박 운영자가 유의하여야 하는 다양한 정보를 제공했다.

한국해운조합은 2009년도 IGA(P&I Club) 갱신 보험료가 평균 14% 인상되고 재보험 시장이 Hard Market으로 운영되고 있어 선주배상책임보험(P&I)의 보험료에 상당한 인상요인이 발생했음에도 불구하고 조합의 Loss Record 및 조합의 장기적인 발전계획 등을 Lloyd 재보험자에 충분한 상

호이해를 같이하여 최적의 재보험을 구성했다고 전했다.

또한 최근 해운업계가 당면한 어려움을 감안 자 체진축경영을 통해 관리비용 등을 최소화하여 기본보험료 인상율은 평균 5%로 하고 무사고 할인율을 확대하여 평균 10%의 할인을 적용, 실질적인 보험료 인하를 추진하여 선주의 부담을 경감할 계획이라고 밝혔다.

현재 조합 선주배상책임보험(P&I) 가입선박 900여척에 대한 계약기간이 오는 5월15일로 만료됨에 따라 사업 운영방법 및 담보범위, 재보험 구성, 보험료 수납방법, 담보범위 선택 Guarantee(보증장) 발급 및 제공, 해외 네트워크 구축현황 등 조합 선주배상책임보험(P&I)의 특성을 상세히 안내했다.

한편 조합 선주배상책임공제(P&I) 재계약에 따른 신규 계약기간은 오는 5월 16일부터 2010년 5월 15일이다.

해양문화재단

'제4회 대한민국해양사진대전' 개최

5월31일까지 해양을 주제로 한 '제4회 대한민국 해양사진대전'이 작품을 공모한다.

이번 공모전에서는 올해에 2012여수세계박람회 성공기원을 위한 특별상부문이 신설되는 등 전년에 비해 규모가 확대되어 개최된다.

국내외 대한민국 국민이면 누구나 참여할 수 있으며 해양의식, 해양관광, 해양환경과 오염, 해양산업, 해양레포츠 등 해양과 관련된 소재를 주제로 하는 사진이라면 제한 없이 출품할 수 있다.

이번 대전에 참가를 희망하는 사람은 5편 이내의 미발표작을 11×14인치 크기로 인화해 5월 31일까지 해양문화재단(서울시 종로구 인의동 28-9 인의빌딩 901호, 02-741-5278-9)으로 우편이나 직접

방문하여 제출하면 된다.

접수된 작품은 대학교수 등 외부전문가로 구성된 심사위원회에서 표현의 독창성, 예술성, 소재와 목표의 적합성, 표현능력 및 개념의 구체화 등을 기준으로 심사하여 6월 10일경 심사결과를 발표할 예정이다.

입상자에게는 국무총리 시상의 대상 500만원(1명)을 비롯해 ▲금상 300만원(2명), 이번에 신설되는 여수세계박람회조직위원회 위원장 명의의 ▲특별상 300만원(1명), ▲은상 200만원(2명), ▲동상 100만원(7명), ▲입선 20만원(37명), ▲특선 20만원(20명) 등의 상금이 주어진다.

제4회 대한민국해양사진대전은 해양문화재단과 매일경제신문사가 공동 주최하고 국토해양부, 해양경찰청, 2012여수세계박람회 조직위원회 등 11개 기관·단체에서 후원한다. 자세한 내용은 해양문화재단 홈페이지(www.ocf.or.kr)에서 확인할 수 있다.

해양환경관리공단 '노사 화합 공동선언문' 발표



해양환경관리공단(이사장 이용우)은 4월14일 공단 경영진을 포함한 노사협의회 각 위원과 배석직원 등 33명이 참석한 가운데 노사 상생을 위한 '노

사 화합 공동선언문'을 발표했다.

노사는 공단 사용자위원 대표(이용우 이사장)와 근로자위원 대표(강홍목 과장)는 '노사 화합 공동선언문'에 서명하고 맞교환함으로써 새로운 노사관계 구축하고 건설적인 조직변화와 단합된 조직구성을 지향하기 위해 노력할 것을 다짐했다.

이번 선언문 발표를 통해 공단은 노사협의회 및 CEO와의 열린 대화창구를 적극 활성화하여 노사공동발전과 조직역량을 극대화시키기 위한 실질적인 협력방안을 마련하고, 투명한 윤리경영 및 근로자의 자기개발로 조직 업무역량 극대화를 위하여 상호 노력하며, 꾸준한 인적자원 개발 및 노사문제를 자율적·평화적으로 해결함으로써 선진 노사문화 정착에 앞장서겠다고 밝혔다.

이에 앞서 공단은 동일 장소에서 노사협의회 정기회의를 개최했으며 전국 각 지역에서 온 노사협의회 위원 및 배석 직원들은 노사 현안사항에 대하여 질의 및 답변, 열린 토론을 통해 상호 발전방향에 대하여 논의했다.

또한 상호간의 애로사항과 고충에 대하여 허심탄회하게 토로함으로써 노사간 신뢰를 구축하고 노사문화를 한 단계 업그레이드 시키는 계기를 마련했다고 밝혔다.

한편, 해양환경관리공단 노조는 지난 1월21일 민주노총에서 탈퇴하여 현재 별도의 노조 없이 노사협의회를 활용하여 노사현황사항에 대하여 협의해 오고 있으며 12개 지사를 둔 전국적인 조직이라는 점을 감안 전 지사의 노측 대표를 노사협의회에 참석시켜 노사협의회를 운영함으로써 노사 간의 갈등 없이 협조체제로 유지하고 있다고 밝혔다.



국토해양부, 大局·大課제 도입 등 주요내용으로 조직개편

작고 효율적인 조직체계 구축위해 총 12개 부서 감축

정부는 4월28일 국무회의에서 국토해양부 조직개편방안을 심의·의결했다.

이번 조직개편방안은 국정과제를 보다 효율적으로 추진하기 위해 연관성이 높은 조직·기능을 통합·일원화하는 한편, 작고 효율적인 조직체계 구축을 위해 총 12개 부서를 감축(16개 부서 감축, 4개 부서 신설)하는 등 大局·大課제 도입을 주요내용으로 하고 있다.

우선 통합연계 교통체계 구축 강화하여 도로, 철도부서를 교통정책실 산하에 함께 편제하여 교통수단간 통합연계성을 강화했다.

기존의 도로부서는 교통정책실 산하에, 철도부서는 항공철도국 산하에 각각 편제되어 있었다.

그러나 주요 육상교통수단인 도로와 철도를 교통정책실에 함께 편제하여 종합사령실(Control Tower) 역할을 수행하게 함으로써 간선교통망의 통합연계체계(Inter-Modalism) 강화, 도로·철도시설간 원활한 투자조정, 저탄소 녹색교통망 형성 등 시너지 효과 창출이 기대된다고 국토해양부는 전했다.

다음으로는 항공정책기능 일원화, 조직간소화 방안으로 그간 항공정책은 본부(항공철도국)와 항공안전본부로 나뉘어 이원화되어 운영되어 왔다.

그러나 이번 조직개편으로 항공정책실을 신설하여 이원화된 항공정책기능을 통합·일원화함으로써 조직구조와 지휘체계를 간소화했다. 또한 항공관련 고객 접점을 일원화하고, 업무효율성을 강화했다고 전했다.

마지막으로 녹색성장을 선도할 미래전략 부서 신설했다.

국토해양부는 각 개별부서별로 추진중인 다양한 녹색뉴딜사업, 미래 신성장동력사업을 유기적으로 연계·조정하고, 융합·복합함으로써 시너지를 극대화하는 한편, 중장기적인 미래전략을 디자인하고, 구체화할 수 있도록 기획조정실 산하에 총괄전담부서로서 녹색미래전략담당관(과)을 신설했다.

한편 16개 부서 감축 등 大課제 도입하여 조직체계를 간소화하고 시너지를 낼 수 있도록, 유사기능이 있거나 업무연계가 필요한 부서간 통합을 통해 16개 부서를 감축했다.

국토해양부 관계자는 "이번 조직개편을 통해서 핵심기능을 중심으로 조직구조를 일원화하고, 실무인력을 확대함으로써 주요 국정과제가 더욱 속도감있게 추진될 수 있을 것으로 기대된다"고 전했다.

□ 신설 (4개 부서 : +3과 +1팀)

구 분	주요업무내용항공산업과
녹색미래전략담당관	녹색성장, 신성장동력, 기후변화 총괄조정 등
투자심사팀	경제위기초기극복을 위한 재정조기집행, 투자평가 등
신교통개발과	저탄소 녹색교통, 육·해·공 지능형교통체계, 신교통체계 개발 등
항공산업과	항공산업 선진화, 항공물류, R&D, 항공정보화 등

□ 감축 (16개 부서 : △11과 △5팀)

통폐합 대상 부서	통합이후 부서명
① 지역정책과 + 지역발전지원과	지역정책과
② 도시정책과 + 도시규제정비팀	도시정책과
③ 주택건설과 + 주택시장제도과	주택건설공급과
④ 건설정책과 + 건설산업과	건설경제과
⑤ 시설안전과 + 건설안전과	안전관리과
⑥ 교통정보팀 폐지 (신교통개발과로 전환, 일부 도로환경과로 이관)	신교통개발과
⑦ 교통안전과 + 교통복지과	교통안전복지과
⑧ 자동차관리과 + 자동차손해보상팀	자동차생활과
⑨ 철도차량기술과 + 철도안전팀	철도기술안전과
⑩ 해운정책과 + 국제해운과	해운정책과
⑪ 해사안전정책과 + 국제해사팀	해사안전정책과
⑫ 항만개발과 + 항만건설기술과	항만개발과
⑬ 항공정책과 + (항본)기획총괄과	항공정책과
⑭ (항본)항행안전과 + (항본)운항안전담당관	운항안전과
⑮ 공항계획과 + (항본)공항기준담당관	공항정책과
⑯ 해양개발과 + 해양영토과	해양영토개발과

선박 건조에서부터 해체까지 유해물질 체계적으로 관리 IMO, 5월 외교회의에서 국제선박재활용협약 채택추진

국토해양부(장관 정종환)는 4월16일 한국선주협회, 한국조선협회 및 협회 소속 회원사가 참가한 대책회의에서 오는 5월11일부터 15일까지 홍콩에서 개최될 예정인 '선박재활용협약' 채택을 위한 외교회의의 우리나라 대응방안을 논의했다.

선박재활용협약은 선박에서 사용하는 유해물질에 의한 환경오염 예방을 위해 선박의 건조부터 해체까지 유해물질을 관리하기 위해 국제해사기구(IMO)에서 제정할 예정이다.

선박재활용협약은 선박에서 사용금지하는 유해물질과 관리대상 유해물질을 정하고, 선박소유자 및 해체시설 소유자의 의무사항을 규정하고 있다. 금년 5월 홍콩 외교회의에서 협약 발효 요건, 유해물질 목록 검사 등 협약 초안의 미해결 사항에 대해 논의하고 협약을 채택할 예정이다.

우리나라는 세계 1위의 조선 강국 및 6위의 해운국으로서 동 협약 발효 시 국내 이행에 충분한 시간을 확보하기 위하여 가급적 협약을 늦게 발효하는 것이 유리할 것으로 보고 다른 나라와 협조하여 대응할 방침이다.

협약이 채택되고 발효되면 선박은 유해물질 목록을 작성하여 정부 검사를 받고 관리해야 하며, 정부에서 승인 받은 해체시설에서 해체하여야 한다.



2009년 3월 항만 물동량 전년동기 대비 13% 감소

원화약세 등으로 수출 물동량의 감소폭 크게 둔화

국토해양부(장관 정종환)는 2009년 3월 전국 무역항만의 물동량(컨테이너 화물 포함) 처리실적이 총 8천9백만톤으로 전년 동기의 1억2백만톤에 비해 약 13%(13백만톤) 감소하였다고 발표했다.

이 같은 항만 물동량 중, 수입화물은 13.7%, 환적화물은 21.9% 각각 줄어든데 비해 수출화물은 4.4% 감소에 그쳐, 원화약세 등으로 인해 수출 물동량의 감소폭이 크게 둔화된 것으로 보인다.

항만별로 살펴보면, 부산·인천·광양항 등 주요 항만에서는 전년 동기와 비교하여 18.3%, 17%, 25.6% 각각 물동량이 감소한 반면, 울산항에서는 유류화물의 원유수입이 5.5%, 석유제품 수출이 27.1% 각각 증가한데 힘입어 2개월 연속 물동량이 증가하였다.

화물 품목별로 살펴보면, 광석은 26.4%, 철재 27.5%, 자동차 42% 각각 감소한 반면, 유연탄은 10.6%, 화공품은 10.8% 각각 늘어난 바, 이는 화력발전소(하동) 설비증설과 화공품의 수출증가에

기인한 것으로 보인다.

컨테이너 화물의 경우, 세계적인 경기침체의 영향으로 3월중 전년도에 비해 동기대비 20% 감소한 1,323천TEU를 처리한 것으로 나타났다.

수입화물은 전년도에 비해 26.6% 감소한 414천TEU, 수출화물은 21.6% 감소한 424천TEU를, 또한 환적화물은 12.3% 감소한 472천TEU를 각각 처리한 것으로 나타나 환적화물 감소세가 가장 적었다.

전국 컨테이너 항만 중, 인천항의 3월 물동량 처리실적은 지난 1·2월과 비교하여 감소세가 둔화되고 있는 것으로 나타났고, 기타 다른 항만들은 아직 물동량 감소정도가 1·2월과 비슷한 수준이다.

한편, 세계적인 경기침체의 영향으로 싱가포르(17.9% 감소), 중국 상하이항(15.1% 감소), 홍콩항(21.6% 감소), 선전항(21.2% 감소) 등 세계 대부분의 컨테이너 항만에서 두자리수의 물동량 감소폭을 보이고 있다.

〈 '09년 월별 전국 항만 물동량 추이 〉

구 분	'09.1월	'09.2월	'09.3월	'09.1/4분기
물동량(천톤)	81,337	78,081	88,802	248,220
전년동기 대비 증감율(%)	△15.7	△9.8	△13.0	△13.0

〈 전년 동기대비 '09.3월 항만 물동량 〉

구 분	전체	수출입			연안	환적
			수입	수출		
물동량(천톤)	88,802	60,449	41,169	19,280	18,689	9,664
전년동기 대비 증감율(%)	△13.0	△10.9	△13.7	△4.4	△14.5	△21.9

일본의 증시상장 외항해운기업 시가총액 65% 폭락

도쿄증권 1부 상장 작년 5월 4.4조엔→1.5조엔 감소

일본 도쿄증권에 상장된 외항해운기업의 시가총액이 해운시장의 하락으로 3분의 1수준으로 폭락한 것으로 나타났다.

도쿄증권 1부에 상장하고 있는 일본 외항해운기업의 시가총액이 작년 5월 시점의 4.4조엔에서 불과 1년만에 3분의 1 수준인 1.5조엔까지 감소했다.

부정기선, 탱커, 자동차선의 주요 3개부문의 해상화물 수요가 급격히 줄어들었는데 수요회복이 늦어질 가능성이 농후함에 따라 추가하락세가 지속되고 있다.

더구나, 세계 동시불황의 영향으로 철강, 자동차 등 각 산업의 수익성이 악화되면서 도쿄증권 1부 전체의 시가총액도 전년동기에 비해 크게 침체되어 있다.

일본 해운업계는 2009년 3월기 결산으로 주요 6사 중 5개사가 경상흑자를 기록했지만, 주식시장 전체 악화의 영향은 피할 수 없는 상황이 되었다.

시가총액은, 도쿄증권 1부 상장의 해운대기업 3개사(NYK, MOL, K-Line)와 부정기 전업 3개사(중앙기선, 신와해운, 이이노해운) 등 6개사로 금년 4월30일 시점의 합계 시가총액은 작년 5월 평균에 비해 65% 하락했다.

시가총액은 주식시장에서의 기업가치나 규모를 나타내는 지표로서 TOB(주식 공매시)때 필요 자금량의 기준으로 활용된다.

해운업계에서는 작년 5월 철강원료 수송선인 케이프사이즈 시황이 항로 평균으로 1일당 20만 달러를 돌파, 과거 최고를 기록한 것 외에도 대형 원유탱커(VLCC)도 중동 - 아시아간에서 손익분

기점을 3배 웃도는 WS(월드스케일) 200 포인트에 이르러 해운주가 일제히 상승하고 있었다.

특히, MOL은 작년 5월20일의 주가의 종가가 1,669엔이 되어 시가총액이 단독으로 2조엔을 넘어선 바 있다.

한편, 작년 10월 이후는 세계 동시불황의 발생으로 주식시장 전체가 급락했으며, 도쿄증권 1부의 작년 10월말 시점의 시가총액은 지난달 말부터 68조엔(20%) 감소한 279조엔까지 침체되어 있었다.

해운 각사는 2004년 이후 실적의 호전에 수반해 자기자본 비율의 상승, 이자부담 부채의 삭감 등 재무체질을 강화했다. 과거 5기에 걸쳐 추가도 호조추이를 보였다. 작년 10월 이후 일시 주가가 하락했지만, 연초 이후도 부정기선 시황이 비교적 상승세로 옮겨갔기 때문에 상한가를 쫓는 양상이 전개되었다.

지난 4월27일에 발표된 해운 대기업 3사의 결산에서는 기한전 반선에 의한 용선 해약손해나 투자유가증권의 주식평가손해 등 특별손실이 발생했다.





신형 인플루엔자 파급여파 해운업계 전체에 악영향 북미지역 크루즈업계 직격탄을 맞고 대책마련 고심



신형 인플루엔자에 대한 파급여파가 해운업계 전체에 악영향을 미치고 있는 가운데 북미지역을 중점적으로 서비스하는 크루즈업계가 직격탄을 맞고 있다.

이 지역에 대한 크루즈서비스를 전개하는 크루즈운영회사 단체인 크루즈라인 인터내셔널 어소시에이션(CLIA)은 4월말 전세계적으로 확대되고 있는 신형 인플루엔자에 대해 당면의 대응책 등을 포함한 성명을 발표했다.

이 단체는 성명을 통해 “현시점에서 멕시코에 기항한 크루즈선이나 승선 손님으로부터 감염의 의혹이 있는 환자는 나와 있지 않다”며, 지금까지 이상으로 위생관리를 철저히 해 세계보건기구(WHO) 등 관계기구와의 제휴를 도모해 나갈 것 “이라고 강조했다.

멕시코로부터 발생된 신형 인플루엔자에 대해서 WHO는 4월27일에 경계수준인 「3」에서 「4」로, 4월29일에는 「4」에서 「5」로 대응시스템을 강화했다. 이에 따라 CLIA는 이번 성명을 긴급 발표했다.

그 중에 CLIA는 “WHO나 미국질병대책센터(CDC)가 지시하는 위생 대응책으로 준수하고 크루즈 선내의 위생관리를 지금까지 이상으로 철저히 함은 물론, 승선객이나 크루즈에게 적확하게 최신 정보를 주지시키는 한편, 기항지에서의 생활 방법에 대해서도 주의를 호소할 계획”이라고 말했다.

한편, 멕시코에 기항하는 크루즈는 연중 운항되는 서카리브해를 중심으로, 태평양측에서는 「멕시코칸리비에라」로서 복수의 대기업선사가 배선하고 있다. 4월말의 단계에서, 최대기업의 카니발크루즈라인이나 프린세스크루즈, 로열캐리비안인 터내셔널을 시작해 노르웨이 잔크루즈라인, 디즈니크루즈 라인 등 미국계선사는 “이번 사태를 중요하게 보고 당면은 멕시코 항만에의 기항을 보류하고, 아울러 CDC나 WHO등의 정보발표에 세심한 주의를 기울여 정확한 정보를 즉석에서 승선객에 전달한다”고 강조하면서 관계기관과 긴밀한 제휴를 통해 적극 대응할 방침임을 밝혔다.

유럽 등 다른 크루즈선사도 파나마운하나 월드크루즈의 기항지 변경과 주의환기를 시작했다. 영국 P&O크루즈, P&O크루즈·오스트레일리아 등이 4월29일까지 그 취지를 공표하고 있다.

또 멕시코에 기항하는 선사의 일본 총판대리점(GSA)은 “4월 하순부터 당분간 서카리브해와 멕시코연안 크루즈의 기항스케줄을 변경하되 현 단계에서 원상회복시키는 정해져 있지 않다”고 공표하고 있다.

일본 대형3사 2010년 3월기 예상실적 대폭 하향 전망

2009년 3월기 3사 경영실적 전기대비 모두 줄어

일본도 최근 글로벌 금융위기 여파에 따른 해운 시장 악화로 경영실적이 악화된 것으로 나타났다. NYK, MOL, K-Line 등 일본 해운대기업 3사의 실적은 최근 해운시황 흐름을 그대로 반영, 전기에 비해 악화됐다.

이들 3사가 최근 일제히 발표한 2009년 3월기 결산(2008년 4월1~2009년 3월31일 회계기간)에 따르면, 3사 모두가 매출액은 약간 감소한 반면 영업이익, 경상이익, 당기순이익 등이 전년도에 비해 최고 61%까지 격감했다.

NYK는 매출 2조 4,300억엔으로 전년대비 6% 감소하는데 그쳤지만, 영업이익은 28% 감소한 1,449억엔, 경상이익도 29% 감소한 1,408억엔, 당기순이익도 50.8% 하락한 562억엔을 기록하는 등 수익성이 크게 악화됐다.

MOL은 매출액이 전년대비 4.1% 하락한 1조 8,658억엔을 기록했지만, 영업이익은 1,972억엔(32.3%), 경상이익 2,045억엔(32.3%), 당기순이익 1,270억엔(33.3%) 등으로 전년도에 비해 30%

대의 하락세를 나타냈다.

K-Line도 매출 1조2,443억엔으로 전년대비 6.5% 하락했으며, 영업이익 716억엔, 경상이익 600억엔, 당기순이익 324억엔 등으로 전년도 실적에 비해 크게 악화됐다.

아울러, 2009년 3월기 이들 일본 해운대기업 3사의 정기컨테이너선 부문은 3사 합계로 800억엔이상의 대폭적인 적자를 기록했다. 3사의 컨테이너선 부문이 모두 적자를 기록한 것은 부문별 실적발표를 개시한 2005년도 이후 처음이다.

한편, 이들 해운대기업 3사의 2010년 3월기 연결실적은, 컨테이너선과 드라이버벌크를 중심으로 시황하락 추세를 감안하여 경상이익이 전년대비 60~80% 가량 감소할 것으로 전망했다.

일본 대형3사의 2009년 3월기 결산실적은 다음과 같다.

[NYK] 영업이익은 28%, 경상이익은 29% 각각 감소했다. 정기선부문의 부진이 족쇄가 된 것 외에도 부정기선부문도 주춤했다. 매출액의 경우

[일본 대형3사 2009년 3월기 경영실적 및 2010년 예상]

(단위 : 억엔)

구 분	매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	24,299 (▲ 6) 18,800 (▲23)	1,449 (▲28) 530 (▲63)	1,408 (▲29) 400 (▲72)	561 (▲51) 180 (▲68)
MOL	18,658 (▲ 4) 14,000 (▲25)	1,972 (▲32) 800 (▲59)	2,045 (▲32) 800 (▲60)	1,269 (▲33) 400 (▲68)
K-Line	12,443 (▲ 7) 9,500 (▲24)	716 (▲45) 160 (▲78)	600 (▲52) 110 (▲82)	324 (▲61) 65 (▲80)

※ 주 : 상단은 실적, 하단은 2010년 3월기 예상치, ()는 증감률(%)



과거 최고였던 2008년 3월기에 거의 근접했지만, 엔고 289억엔, 연료유고 301억엔의 이익감소 요인도 영향을 주었다.

컨테이너선 부문의 경우 경상손익이 2007년 3월기부터 259억엔의 대폭 적자를 기록했다. 일시적으로 북미항로나 중남미항로에서 운임수준 호전의 혜택을 얻을 수 있었지만, 하반기의 세계적인 컨테이너 수송수요 감퇴나 운임수준 급락의 영향이 실적을 끌어 내렸다. 연료유 상승이나 엔고의 영향도 수익성을 악화시켰다.

부정기전용선은 드라이버벌크 시황이 하반기 이후 급락한 것이나 체선을 피할 수 없게 된 연도 당초의 상황도 영향을 주었다. 자동차선은 하반기에 화물의 이동이 급감했으며, 탱커, LNG선은 장기계약선이 순조롭게 가동했다. 부정기부문 전체에서의 경상이익은 51억엔 감소한 1,690억엔에 머물렀다.

비해운 중 물류부문은 제조업이나 유통업의 화물이동이 하반기에 침체한 영향으로 경상이익이 120억엔 감소한 52억엔에 그쳤으며, 터미널은 51억엔, 여객선은 11억엔의 흑자를 시현했다. 항공 화물 부문은 경상손익이 188억엔의 적자였지만, 신형기 도입효과로 적자폭을 44억엔 압축했다.

2010년 3월기에는 매상고가 23%, 경상이익이 72% 감소할 것으로 전망했다. 금년 하반기에 드라이벌크 시황의 회복을 상정하는 것 외에 정기선 부문이나 물류부문은 코스트 삭감이나 업무 효율화를 진행시킬 계획이다.

제조업 등을 중심으로 화물의 이동회복은 차기 후반 이후를 전망해 어려운 실적이 예상되었다. 코스트 삭감 목표액은 비공표이지만, 1월에 2개년의 긴급 구조개혁 프로젝트를 시작하고 있어 100억~200억엔으로 매년 코스트 삭감액을 웃돌 전망이다. 연간 배당은 11엔 감소한 4엔을 계획하

고 있다.

[MOL] 경상이익은 32% 감소로 6기만에 감소했지만, 수준은 전기에 뒤이어 과거 2위 수준이다. 작년 9월 이후의 세계 동시불황에 의해 부정기선, 컨테이너선 모두 해상 화물의 이동이 격감하면서 운임침체로 채산성이 악화되었다. 엔고로 580억엔, 연료유 가격상승으로 357억엔의 이익감소 요인도 영향을 주었다. 영업이익은 전기대비 32% 감소했다.

용선 해약금 201억엔 등을 특별손실에 계상해 손이익은 33% 감소했다 연간 배당은 31엔으로 계속 배당을 실시했다.

매출액은 4% 감소했다. 부정기선부문 전체는 3%, 컨테이너선 사업은 7% 감소했다. 부정기선 부문의 경상이익은 23% 감소한 2,133억엔을 기록했다. 드라이벌크는 상반기에 역사적인 마켓상승을 기록했지만, 하반기의 시황급락으로 이익이 감소했다.

송유선(원유, 석유 제품, LPG)은 신조선 투입 효과도 있어 이익이 증가했다. LNG(액화천가스)선은 엔고가 영향을 주어 이익이 감소되었다. 자동차선은 세계적인 자동차 판매의 냉각에 의한 선복 잉여로 이익이 감소했다.

컨테이너선 사업의 경상손익은 213억엔의 적자(전기는 68억엔 흑자)로 전락했다. 작년 9월 이후 용선료와 운임 모두 급속히 악화되었다. 연료유 가격은 내렸지만, 선물시장에서 위험을 분산하고 있던 관계로 하락메리트를 충분히 향유할 수 없었다.

2010년 3월기에는 해운시황 침체를 고려하여 영업이익은 59%, 경상이익은 61% 감소할 것으로 전망했다. 엔고가 56억엔의 이익감소 요인이 되는 한편, 연료유 하락으로 456억엔의 손익개선을 전망했다.

용선선박의 반선이나 해체 등의 선복조정 외에

그룹 전체로 400억엔의 코스트 삭감을 추진할 계획이다. 드라이벌크를 중심으로 고비용선의 용선 해약료 200억엔을 전망하여 순이익은 69% 감소할 것으로 내다봤다. 배당은 아직 미정으로 향후의 경영환경의 추이를 판별한 다음 결정할 방침이다.

[K-Line] 2009년 3월기 영업이익은 45%, 경상이익은 52% 감소하는 등 5할 전후의 감소를 기록했다. 하반기는 경상 적자, 최종 적자가 되어 반기 베이스의 최종 적자는 2002년 3월기 이래 그동안 경영실적을 견인해 온 부정기전용선이 드라이벌크, 자동차선 모두 세계경제 감속의 영향을 받아 이익이 감소했다.

컨테이너선도 수요감소가 동서항로 뿐만이 아니라 남북항로에도 이어져 회계기준 변경을 고려하면 실질적으로 500억엔 가량 악화되었다.

매출액은 과거 최고였던 2008년 3월기에 대해 7% 감소했으며, 3/4분기 이후의 사업 환경의 급격한 악화가 영향을 주었다. 컨테이너선 부문의 수송량은 310만TEU로 4% 감소했다. 운임면에서는 북미항로가 4% 증가했지만, 유럽항로가 18% 감소했으며, 그 외 남북항로나 아시아역내 항로 등에서도 하락했다. 경상손익은 2008년 3월기의 흑자로부터 반전되어 373억엔의 적자로 돌아섰다.

드라이벌크는 시황변동의 영향을 최소한으로 억제해 운항코스트 삭감에 노력했지만, 시황악화의 영향을 다 보충할 수 없었다. 자동차선은 미국이나 신흥국·자원국 전용의 화물자동차 대폭 감소했다.

한편, 에너지 자원수송은 LNG선을 중심으로 안정적인 수익을 확보해 부문 전체로 이익이 늘었다.

2010년 3월기에는 매출액 24%, 경상이익 82% 감소 등 대폭적인 수입 및 이익 감소를 전망했다. 컨테이너선이 동서항로를 중심으로 어려운 운임 수준이 지속될 것으로 전망하는 것 외에도 세계적

인 소비수요 악화에 의한 자동차선의 수요감소, 벌크선이나 아프라막스탱커의 시황침체가 악영향을 끼칠 것으로 분석하고 있다.

컨테이너선을 중심으로 450억엔의 코스트삭감을 추진하여 컨테이너선의 적자폭도 축소하지만, 그 다른 주요사업이 수입감소, 이익감소 등으로 예상돼 이를 보전하지 못할 것으로 예상된다. 연간 배당은 11엔 감소한 2.5엔으로 해 중간배당은 보류한다는 방침이다.

벌크선박 해체가격 해체량 증가추세로 인해 하락세

노후 벌크선의 해체용 매선가격의 하락세가 지속되고 있다. 영국의 해운조사회사 클락슨의 통계에 따르면, 4월24일 현재 1만DWT급 이상 노후 벌크선의 해체가격은 LDT(경하배수톤)당 230달러와 지난해에 비해 15달러 하락했다.

금년에 들어와 선박해체 시장에서는 벌크선 126척, 521만DWT가 해체용으로 매각되어 이미 2008년 실적을 웃돌고 있다. 작년 가을 이후 드라이벌크 시황하락에 의해 노후 벌크선의 해체가 급증함에 따라 해체가격도 이같은 증가세를 반영하여 하락세를 보이고 있다.

벌크선의 해체가격(핸디박스)은 벌크선시황이 급상승했던 2008년 중반에 LDT당650~700달러까지 상승했다. 이는 해체선가의 강세에도 불구하고 시황상승으로 거의 해체용 선박매매가 이루어지지 않았기 때문에 가격상승세가 지속되었기 때문이다.

하지만, 작년 가을 이후 드라이벌크 시황의 급락으로 해체용 선박매매가 급증함에 따라 작년 10월에는 일시적으로 톤당 200달러 전후까지 급락했으며, 금년에 들어와 톤당 260~280달러 수준을 유지하고 있다.

이와함께 수요증가에 더하여 환경문제가 겹쳐 해체야드의 처리능력에도 서서히 한계를 드러내고 있다. 선박해체 주요국인 방글라데시에서는 환경관련 단체의 제소에 의해 해체야드의 가동이 차질을 빚고 있는 것으로 전해지고 있다.



해운불황에도 선원들에 대한 관심을 더 기울여야 할 때 선원양성에 대한 훈련, 투자계획 지속적으로 유지필요

선원수급 문제에 대한 논의가 새롭게 부각되고 있다. 1년 전만 해도 모든 논의는 선원부족 문제에 관한 것이었으나, 최근들어 해운시황이 급격히 하락함으로써 선원교육 및 양성문제가 뒷전으로 밀리고 있다.

외신에 따르면, 현재 컨테이너해운 부문의 경우, 10% 이상의 선박이 계선되고 있다. APL이나 머스크와 같은 대형선사들에게 비용절감 문제가 핵심적인 사안으로 직원감축에 열을 올리고 있고, 또한 선박 발주 취소나 인도지연에 모든 노력을 경주하고 있는 상황이다.

이러한 상황에 직면해 있는 가운데, 전세계적인 금융 및 경제위기로 해운업계가 처한 인력공급 문제를 풀기에는 그 여력이 없는 실정이다.

이는 단순한 문제가 아니며 쉽게 해결될 수 있는 문제는 아니다. 물동량은 회복하게 될 것이고, 이에 따라 선박에 대한 수요는 언젠가는 되살아나게 되어 지금의 위기상황은 순식간에 사라지게 될 것이다.

런던의 국제해운연맹의 Natalie Shaw씨에 따르면, 해기사에 대한 수요는 지난 2005년 이미 공급을 초과했으며 일반선원에 대해서도 초과공급에 처해져 있다고 전했다. 하지만, 그녀는 업계가 직면한 노령화 문제에 대해 주목하고 있으며, 많은 이들이 육성프로그램에서 조기에 빠지고 있다고 밝혔다.

또한, 그녀는 “불황기에도 투자계획이나 선원

양성훈련이 계속적으로 필요한 회사들이 있다. 따라서 시장상황이 개선되었을 경우 진정한 어려움에 처하게 될 것으로 생각한다.”라고 전했다.

한편, 해운인력 채용 전문지인 Shiptalk는 “비록 2010년까지 8만4,000명에 달하는 사관부족이 처해질 것으로 예상되고 있지만, 누군가 어디에서 어떻게 용감하게 필요한 변화를 가능하게 할 투자를 해야만 한다”고 강조했다.

홍콩의 선박관리회사인 Anglo-Eastern사의 Peter Cremers 대표는 최근 싱가포르에서 개최된 SeaAsia conference에서 “경기불황에도 불구하고 선주사나 선사 모두 선원에 대해 장기적인 공약을 보여줘야 한다”고 전했다.

Anglo-Eastern사의 경우 자사의 선원들에게 고임금을 보장하고 있으며, 특별 보너스나 연금보장 등을 제시하고 있다고 설명했다.

한편, Shiptalk는 선원부족 위기는 오늘날의 실수를 더욱 복잡하게 만들고, 더 어렵고 빠르게 타격을 주게 되어 전세계 해운업계 혹은 물동량에 회복할 수 없는 타격을 줄 것이라고 주장했다.

이와 관련 업계 관계자는 “우리는 절벽의 끄트머리에 서 있었으나 다시 이끌려 올라올 수도 있다”며 “하지만 또 한번 행운이 계속되지는 않을 것이고, 앞으로 몇 년 더 인력에 대한 투자 부족이나 경시가 있을 경우 소위 관뚜껑의 마지막 못을 박게 될 상황에 처하게 될 것이다”라고 전했다.

최근 크게 증가하던 컨테이션 계선 6개월만에 감소

금년 3월말 11.3%에서 4월 중순 10.4%로 낮아져

점점 증가하던 컨테이션 계선율이 4월들어 처음으로 줄어들기 시작했다.

프랑스의 해운조사기관인 AXS-Alphaliner가 최근 발표한 자료에 따르면 4월13일 현재 계선중인 컨테이션선은 전체선대의 10.4%에 해당하는 131만TEU로, 2주전인 3월30일 11.3%인 142만TEU보다 11만TEU정도 줄어들었다.

증가하던 계선비율이 4월 들어 감소세로 돌아선 것은 여름성수기를 앞두고 있는데다가 향후 경기 회복에 대한 기대감이 커지면서 선사들이 지난해 하반기부터 중단하기 시작한 서비스를 일부 복원하기 시작했고 이에 따라 계선 중이던 중대형선들이 다시 서비스에 투입됐기 때문으로 분석된다.

실제로 계선된 7,500TEU급 이상 대형 컨테이션선은 지난 3월30일 23척이었지만 4월13일 현재 10척으로 크게 줄어들었다. 반면 3,000TEU급 이하 중소형 컨테이션선의 계선비율은 계속해서 증가하고 있는 상황이다. 이처럼 중대형선의 가동률은 올라가는 반면 중소형선의 계선율은 지속적으로 올라가고 있어 2주전에 비해 선복량은 10만TEU 정도 줄어들었지만 척수는 오히려 485척에서 486척으로 1척이 더 늘어나게 됐다.

중소형선의 계선 비율이 지속적으로 증가하고 있는 요인은 최근 서비스가 중단됐다가 재개되는 항로는 주로 기간항로로 중대형선에 대한 수요가 많이 늘어났기 때문이다. 또 다른 요인은 선사들이 용선료를 줄이기 위해 용선 대신 사선비율을

높이고 있기 때문으로 분석된다. 컨테이션 용선시장은 주로 3,000TEU급 이하 중소형 컨테이션선들로 구성되어 있는데 선사들이 용선기간이 만료된 중소형 컨선들을 반선하는 형태로 선복량을 감축시켜나가고 있는 것이다.

현재 선사들이 원선주에게 반선해 계선돼 있는 컨테이션선은 전체 계선선대의 약 31.4%에 해당하는 260척, 41만TEU에 달한다. 이는 2개월전 214척, 29만6,000TEU보다 39%나 증가한 것이다.

AXS-Alphaliner는 이처럼 중소형 컨테이션선의 계선은 지속적으로 늘어나고 중대형 컨테이션선의 계선은 줄어들면서 전체적으로 계선 선복량은 줄어들고 계선 척수는 늘어나는 현상이 여름성수기가 종료되는 9~10월까지의는 계속될 것으로 예측했다.

그러나 AXS-Alphaliner는 여름성수기 동안 세계 경제가 회복돼 물동량이 증가하지 않는다면 올해 말께 가서는 다시 계선 선복량이 증가해 200만TEU를 돌파할 수도 있을 것으로 내다봤다. 수요가 증가하지 않는 상태에서 2~4분기에 신조 컨테이션선이 대량으로 인도되기 때문에 과잉선복이 크게 늘어나는 것이 이러한 예측을 하는 주요 근거다.

AXS-Alphaliner는 현재처럼 세계 경기가 침체돼 있는 상황에서 2~4분기에 예정된대로 신조 컨테이션선이 인도되면 선복과잉이 최대 300만TEU를 넘어설 것으로 분석하고 있다.



2009 4

