

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
대량화주 해운업 진출 법적·산업적 분석세미나 개최	2
한국개발연구원, 해운업 진입규제 개선방안 공청회 개최	5
선협, 대량화주의 해운업 진입관련 '우리의 입장' 발표	8
제1회 Motor Vessel Show 국회 의원회관에서 2일간 개최	11
전국해양산업총연합회 2009년도 제2차 이사회 개최	13

해운이슈	16
삼성경제연구, 한-인도 CEPA 체결과 그의 활용방안 제시	16

업계동정	22
------	----

해사정보	30
내년부터 선박보유량 1만톤 돼야 화물운송사업자 등록	30
울산컨테이너터미널, 울산 산업단지의 거점항만으로 도약	32
미래에셋증권, 최대 4000억 규모 선박펀드 조성	34
세계정기선시장 소형컨테이너선이 시황회복에 크게 기여	35
중국 컨테이너선운임신고실시법 시행 운임인상 효과	36
신조선 계약취소와 운임회복 은행 및 선사에게 기회	41

해사문화	42
해양영토 순례체험기	42

해운일지	46
------	----



대량화주 해운업 진출 법적·산업적 분석세미나 개최 바다와 경제 국회포럼 주최, 해운업계 반대입장 확고



바다와 경제 국회포럼(대표 박상은 한나라당 의원, 강창일 민주당 의원)은 8월26일 오전 서울 여의도 국회도서관 대회의실에서 해운업계와 무역업계 관계자 300여명이 참석한 가운데 대량화주의 해운업 진출에 대한 법률적·산업적 타당성 분석세미나를 개최했다.

이날 세미나에서 해운업계측은 대형화주의 해운업진출에 부정적 입장을, 화주들은 허용해야된다는 논리를 각각 전개했다.

이날 세미나에서 고려대학교 경제학과 남재현 교수는 '대량화주의 해운사업 진출 허용에 대한 검토'라는 주제발표를 통해 대량화물 화주의 해운업 진출은 시장경쟁 논리에 따라허용해야 한다고 주장했다.

남 교수는 우선 경쟁제한성 여부와 관련, 시장범

위의 확정문제에 따라 여러 가지 이슈를 내포하고 있으나 해운법에서 심사할 내용이 아니라 공정거래법에 의한 심사내용이라고 밝히며, 포스코 등 대량화물 화주들의 해운업에 진출하더라도 진입장벽은 현저히 증가하지 않을 것이라고 강조했다.

이어 거래비용의 절감이라는 기업의 효율성 측면에 있어 이는 기업 내외부에서 필요 적절하게 효율적, 전략적으로 선택과 집중의 문제이지 대량화물 화주의 해운업 진입 규제의 법적인 제재의 틀은 적절치 않은 방법임을 시사했다.

또한 산업 정책적 관점에서 기존해운사업자의 대형화에 따른 이득부분과 대량화물 화주의 해운업 진출에 따른 비용절감의 비교형량이 필요하다고 강조했다.

남 교수는 공정거래법 7조의 기업결합 심사규정

에 있어 경쟁제한성에 대해 검토하고 있다며 해운법에서 별도의 진입규제를 할 만큼 산업정책적 효과에 의문을 갖고 있다고 밝혔다. 그는 또 해운법 24조의 규정은 법제정 당시 의미가 있었겠지만 현재 국내외 해운시장의 경쟁원리가 잘 작동되고 있다며 별도의 진입규제법조항은 불필요하다고 주장했다.

이에 반해 제2주제 발표에 나선 부경대학교 김두진 교수는 '대량화물 화주의 해운업 진입에 따른 법적 문제점 검토'에 대한 주제발표를 통해 대량화물 화주의 해운업 진출에 대해 부당하다는 입장을 펼쳤다.

김두진 교수는 대량화물 화주의 수직통합시 글로벌 시의 사례처럼 대량화물 운송의 독과점 시장구조를 고착화할 수 있다며 비통합사업자의 시장퇴출을 우려했다. 국내 해운사의 존립기반이 붕괴된다고 설명했다.

김 교수는 한전과 포스코의 수입물량의 국내 해운사 수송비율은 약 80%이며 대량화물의 장기운송계약은 해운사들의 안정적인 기반활동의 전제가 되며, 장기운송계약을 담보로 은행대출 등의 방법으로 자사선박을 확보하고 있는 상황을 설명했다.

한편 대량화물 화주의 해운업 진입 후 경쟁제한성 문제에 대한 공정거래법이 사후규제의 대상이 되고 있어 공정거래법상 규제가 규제수단으로 기능할 수 있는지 검토가 필요하다고 지적했다.

이와 더불어 시장지배적 지위에 있게 되는 대량화물 화주의 남용행위의 규제가능성에 대해서도 시사했다. 이에 따라 해운법 등에 의한 사전규제로서 해운산업의 경쟁을 보호하고 유지하는 현재의 정책적 타당성에 대해 강조했다.

김두진 교수는 “선진 해운선사들은 자국 화물의

안정적 수주를 기반으로 성장했다”며 “대량화주의 해운업 진입 시 관련시장에서의 경쟁촉진효과, 운송비용의 인하 등 이용자의 편익효과는 크게 기대할 수 없을 것으로 보인다”고 밝혔다.

이어 김 교수는 ‘전문해운업의 육성 발전, 유사 시 국가전략화물의 안정적 수송을 위한 국적선대 확충도 고려할 필요가 있다’고 강조하며 “해운선사들이 기업의 규모와 경쟁력을 갖추 때까지 현행 규제의 유지가 불가피”하다고 강조했다.

한편 이날 패넬로 참석한 국토해양부 해운정책과 박종록 국장은 “대량화물 개념부터 명확하게 짚고 넘어가야 할 문제”라며, 대량화물 범위의 명확한 인식을 강조했다. 특히 박 국장은 “우선 해운법 24조 4항이 대량화물 화주의 등록을 전면적으로 막는 규정이 아니다”며, “대량화물 화주가 해운산업에 진입할 경우 미치는 영향을 검토하는 규정”이라고 설명했다. 또한 대량화물 화주가 수요독점 내지 과점의 지위에 있는 것은 사실이라며 자가화물 운송 시 국적선사에 미치는 영향이 크다고 강조했다.

박 국장은 수입화물 중 대량화물 비중 60%를 웃도는 상황에서 경기변동이 큰 해운업의 경우 불경기엔 안전판 역할 하는데 해운법 제 24조 4항의 규정은 어느 정도 타당성을 가지고 있다고 설명했다.





그는 또 “대량화물 화주들이 해운업에 직접 참여하는 이유 중의 하나인 원가절감 부분은 일종의 허상”이라며 “역사적으로 원가절감이라는 명목 하에 참여한 대부분 대량화물 화주들은 실패하거나 포기했다. 이는 원가절감 측면에서 해운선사의 능력을 따라잡을 수 없다는 것”이라고 전했다.

박 국장은 또 자가화물을 직접 운송할 때 “정말 공정한 거래가 될 수 있느냐 의문이 든다”며, “자가 운송시 대부분 자체 운송을 시도하며 일종의 내부 거래에 해당하고 있어 과연 효율성을 확보할 수 있느냐”고 반문했다.

이어 한국무역협회 백재선 하주사무국장도 “화주들의 어려움도 마찬가지”라며, “운송원가를 어떻게 절감하느냐와 함께, 화주 입장에서는 해운업계 진출여부를 떠나 선택의 기회는 줘야 한다”고 강조했다.

백 국장은 “화주업계가 해운업 진출에 있어 어려움이 있다는 것이 업계의 중론”이라며, “대량화물 화주는 기회조차 봉쇄당하고 있는 것이 아닌가하는 의문이 든다”고 말했다.

그는 외국 대형화주의 경우처럼 해운선대 운영에 있어 비중은 작지만 리스크 관리, 운영 효율성 측면에서 막을 이유가 없다고 주장했다. 또한 대량화물 화주들이 외국선사 선호하는 이유로 선박부족, 운항경력 부족, 서비스 부족 등을 지적하며 해운산업이 호황일 때 해운선사가 선박부족을 이유로 장기 운송계약을 체결하지 않았다고 전했다.

이어 패널로 참여한 공정거래위원회 시장구조개선정책관 신영선 국장은 “국가경제에서 차지하는 부분을 떠나서 수요공급의 자유로운 활동은 당연히 받아들여야 하는 것이 사실”이라며, “수직결합을 통해 비용효율화를 추진하는 것 당연한 것”이라고

밝혔다.

신 국장은 “해운법상에 대량화주 진입규제와 관련 어느 나라에도 사전적으로 진입을 규제하는 곳이 없다”며, 공정한 거래는 경쟁당국에서 판단할 문제라고 지적했다.

신 국장은 또 “대량화주가 해운업에 진출한다 하더라도 물량의 100%를 자가수송하지 않을 것”이라며, 대량화물 화주가 진입할 수 있도록 길을 터주고 전했다.

특히, 그는 “대량화물 화주의 해운업 진입규제와 관련 비슷한 산업의 진입규제들이 많이 있다”며 “진입규제 문제는 비슷하다. 선진국으로 도약하기 위해서는 기존 사업자를 보호하는 패러다임은 선진국으로의 도약하는 발판이 될 수 없다”고 강조하면서 “경쟁제한성이 있다면 경쟁당국에서 판단할 사항”이라고 거듭 강조했다.

이에 대해 한국해운신문 이철원 편집국장은 “지난 8월10일 열린 공청회 자료는 엉터리”라고 강조한 뒤 “포스코 수입물량이 우리나라 수입화물의 9%에 불과해 별로 영향이 없다는 것은 어불성설”이라며 “포스코의 시장 지배력은 철광석에서 100%”라고 전했다.

이 국장은 “한전이나 포스코가 해운산업에 진입하면 국적선사는 100% 망한다”며, “이는 해운의 문제가 아니라 산업의 독점화 문제”라고 지적했다.

한편 이날 세미나에는 대량화주 및 해운업계 임직원 200여 명이 참석했으며, 국회에선 이윤성 국회부의장, 안상수 한나라당 원내대표, 이병석 국토해양위원회 위원장, 박상은 한나라당 의원, 전해숙 민주당 의원 등이 참석했다. 그리고 해운업계에서는 이진방 한국선주협회장과 박현규 한국해사문제연구소 이사장 등이 참석했다.

한국개발연구원, 해운업 진입규제 개선방안 공청회 개최

해운업계, 대량화주 해운업 진출시 해운기반 와해 주장

공정거래위원회에서 발주한 대량화물 관련 공청회가 8월10일 오전 10시 서울 동대문구 회기동 한국개발연구원 대회의실에서 개최됐다.

이에 앞서 공정거래위원회는 대량화주의 해운업 진출시 정책자문을 구하도록 규정하고 있는 현행 해운법 제24조 제4항의 시장진입 제한조항 등을 비롯한 정부의 규제법규 개선을 위해 연구용역을 발주한 바 있다.

이 날 공청회에서는 한동대 김재홍 교수가 연구용역 결과를 발표한 뒤 패널들의 토론과 질의응답으로 이어졌다. 이 날 공청회에는 국토해양부 정도안 해운정책과장을 비롯하여 서울대 이봉의 교수, 고려대 남재현 교수가 패널로 참여했다.

한동대 김재홍 교수는 ‘해운업 관련 진입규제 개선’이라는 주제발표를 통해 ‘대량화물 화주들이 시장에 진입할 경우 30여개 업체로 물동량의 합이 70%’라고 전했다. 김재홍교수는 70% 달하는 물동량이 막강한 시장점유율을 갖고 있지만 화주들은 많다고 설명했다. 이어 김재홍 교수는 4가지의 원유, 제철원료, 액화가스, 발전용 석탄을 수입하는 개별적인 화주들을 고려해야 한다고 덧붙였다.

이어 김재홍 교수는 대량화물 화주가 해운업에 진입했을 때 포스코(대량화물 화주 가운데 가장 상징적인 존재)가 자회사를 통해 해운업을 독점하면 문제가 될 수 있겠으나 개별 대량화물 화주들이 해운업의 시장경쟁을 왜곡할 가능성이 있느냐를 보고 싶다고 말했다.

김 교수는 “개별 대량화물 화주의 시장점유율을 분석한 결과 대량화물로만 시장을 획정하는 경우 포스코가 차지하는 점유율은 10% 내외로 해상운송

업의 진입이 시장을 지배하지 못한다”고 설명했다. 또한 “선박의 종류별로 시장획정을 하는 경우 별크선으로 한정할 때 25~26% 차지한다”며 “대량화물 화주가 시장지배력을 막강히 가지지 않기 때문에 경쟁제한을 막을 이유가 없다”고 전했다.

김 교수는 대량화물 화주들의 해운업 진입에 대해 “크게 우려할 바 없다”며 경쟁으로부터 보호되는 산업은 약해질 수밖에 없으며 경쟁력이 없다고 설명했다. 이어 김재홍 교수는 “외국선사를 이용하는 것은 우리나라의 선박의 해운업 경쟁력이 떨어지기 때문”이라며 “국적선사 보호자체가 장기적으로 볼 때 우리나라 해운업의 경쟁력을 약화시키는 것 밖에 안된다. 우리나라 해운업 발전에 좋지 않다”고 전했다.

또한, 김 교수는 시장산업이 매번 변화함에 따라 고정된 법이 막는 것은 옳지 않다고 전했다. 경직된 법이 시장의 환경변화를 탄력적으로 반영하기 어려움으로 향후 시장현황을 예측 판단해서 기업결합심사에 반영해야 할 것이라고 강조했다.

이같은 발표에 대해 고려대 남재현 교수는 “경쟁을 믿는다”라며 기업결합 여부에서 충분히 심사를 거치면 될 것으로 보인다고 전했으며 별도로 해운업에서 규제할 필요가 있는지, 규제의 특수한 요인이 있는지 의구심을 내비쳤다.

이어 남재현 교수는 “자신의 핵심경쟁력이 미치는 요소에 따라 대량화물 화주가 자체적으로 판단하고 자신이 보유한 핵심경쟁력을 기술의 발전의 모태로 삼는 방향으로 나아가야 할 것”이라며 “대량화물 화주의 기업자체가 알아서 전략적으로 움직이는 것이 바람직하다”고 전했다.



그러나 서울대 이봉의 교수는 “당초 해운법 제24조 4항은 해운업 일부의 진입규제의 취지도, 대량화물 화주의 해운업의 경쟁제한을 막기위해 만든 법조항이 아니다”라며 경쟁제한의 목적이 아니라 입법취지를 고찰해볼 필요가 있다고 강조했다.

이봉의 교수는 제24조 4항은 해상운송의 질서를 유지하고 해운업의 건전한 발전을 도모함으로써 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 제정된 것으로 김재홍 교수의 경쟁제한적 측면에서의 설명에서 우려의 목소리를 냈다.

이 교수는 “김재홍 교수가 개별 대량화물 화주가 진입했을 경우 시장지배력이 미미해서 진입규제가 필요없다”며, “포스코를 중점적으로 설명했는데 한 사업자가 25~26%의 점유율을 가지고 있다면 이 정도의 시장점유율이 과연 지배력이 없다고 단정지어 말할 수 있는가”라고 의문을 나타냈다.

특히, 이 교수는 “시장전체의 구조가 어떻게 바뀌느냐를 파악해야지 한 사업자에 의해 어떻게 바뀌느냐 판단해서는 안된다”며, “4개의 대량화물에게만 진입규제가 있는 것이지 시장전체의 진입규제가 있는 것은 아니다”고 강조했다.

마지막으로, 이 교수는 “한가지 분명하게 이해할 것은 해운법 24조 4항을 정확히 이해해야 한다”며 “대량화물 사업자에게 아예 금지시 하는 제도가 아니다. 대량화물이라고 하는 것은 국민경제에 없어서는 안되는 국가 전략적 사업으로 그 중요성을 생각할 때 일정 정도 진입에 있어서의 규제가 필요하다고 생각한다”고 밝혔다.

또 국토해양부 해운정책과 정도안 과장은 “발표 내용은 해운업 화물의 비즈니스를 간과한 것”이라며, “케이프사이즈선대 가운데 우리나라에 60여척이 운항하는 바, 이 가운데 50여척이 포스코와 한전에 장기운송계약이 체결되어 있다”고 밝히며 해운법에서 4개의 대량화물의 진입규제를 완화할 경우

사실상 국적선사의 경쟁력이 약화된다고 강조했다.

정 과장은 “우선 두가지 측면을 강조하고 싶다”며 “대량화물 화주의 해운업 진입이 경쟁제한에 따른 시장지배력 문제와 산업정책적 차원에서 국가적으로 어떠한 영향을 미치는가이다”라고 말문을 열었다.

정 과장은 “시장의 획정문제에서도 수요자의 시장지배력과 관련 김재홍 교수가 설명했던 이론적 측면과 현실과는 대비적”이라며, “대량화물 운송선박의 경우 특정선박의 전용선을 이용하여 화물을 자유롭게 옮겨 신지 못한다”고 전했다. 이어 “철광석을 철로 만드는 회사는 우리나라에서 유일무이 제철화물은 포스코가 100%이며 유연탄도 한국전력의 5개의 지부회사가 거의 100%를 차지한다”고 전했다.

정 과장은 “김재홍 교수의 발표는 해운업 화물의 비즈니스를 간과한 것”이라며 “케이프사이즈 선대 가운데 우리나라에 60여척이 운항하는 바, 이 가운데 50여척이 포스코와 한전에 장기운송계약이 체결되어 있다”고 밝히며 해운법에서 4개의 대량화물의 진입규제를 완화할 경우 사실상 실제 국적선사의 경쟁력이 약화된다고 전했다.

이어 정도안 과장은 “한전, 포스코 등 국제입찰을 할 경우 보통 10대 1의 경쟁률을 거치게 된다”며 “대량화물 화주의 진입제한을 통해 우리나라 해운회사가 경쟁에서 보호 받는 부분은 없다”고 말하며 국적선사가 경쟁에 노출되어 있음을 설명했다.

또한 선박비용의 경우 국적선사가 일본에 비해 원가가 높아 비효율적으로 운영된다고 했지만 이는 사실상 다른 것이다”라며 “자본비와 선원비가 높게 책정되는 이유는 우리나라 자체적으로 가지는 지리적, 경제적 측면에서 오는 것”이라고 설명했다. 이에 대해 외화조달측면과 대한민국기업이라는 생태적 한계라고 덧붙이며 이러한 가운데 경쟁을 통해

운송권을 획득하는 것은 대단한 경쟁력을 가지고 있는 것이라고 전했다.

정 과장은 포스코나 한전등과 계약을 체결하는 것이 해운업계에게 미치는 영향에 대해 설명했다. 이 가운데 포스코와 한전 등의 장기운송계약 체결이 해운업계의 자금조달 측면에서 가장 중요하다고 전했다. 정도안 과장은 국가신인도가 있는 화주와의 운송거래의 내역이 있어야 현재 우리나라 금융권이든 해외 금융권이든 자금지원이 되는 체계에 대해 설명했다.

한편, 이날 정 과장은 해운서비스가 벌어들이는

외화소득의 중요성을 피력하며 몇몇 대량화물 화주들의 진입에서 얻는 부분과 국가 필요적 차원에서 선박을 확보하고 해운업의 전반적인 발전을 모색하는 부분에서 어느 부분을 우위를 두어야 할지 고민하고 비교형량을 따져봐야 한다고 지적했다.

또한 현재 해운산업이 어려운 실정에서 지난 4월 해운업 경쟁력 방안 및 구조조정을 위해 선박 매입 등 강력한 지원을 하고 있는 현 상황에서 해운업에 가장 위험 요인으로 불리는 대량화물 화주 진입 허용은 국가가 설정한 정책방향과 일치하지 않는다고 덧붙여 설명했다.

선협, 일-대만항로 정상화위한 조치 국토해양부에 건의 일-대만항로 개방때까지 대만선사 한-일항로 적취금지

한국선주협회는 최근 일-대만항로 정상화를 위한 조치를 취하여 줄 것을 국토해양부에 건의했다.

협회는 건의를 통해 지난 1992년 한-대만간의 국교단절과 더불어 시작된 일-대만항로에서의 우리선사 취항금지 조치가 어느덧 17년이 경과되었으나, 일-대만항로에 대한 대만측의 한국선사 취항금지 조치가 아직도 지속되고 있다고 밝히고, 상호주의에 입각하여 상응하는 조치를 취하여 줄 것을 요청했다.

그동안 정부는 일-대만항로 개방을 위하여 1998년 한-일항로를 대만선사에 먼저 개방하는 조치를 취하였으며, WTO를 비롯한 다자간 협상의 장에서 일-대만항로의 개방을 요구하기도 하였고, 최근에는 한-대만해운회담을 제안하는 등 다각적인 개방노력을 기울여 왔으나, 이 문제가 아직도 해결되지 않고 있다.

한국선주협회에서도 이 문제를 해소하기 위해 일-대만항로 개방을 위해 노력해 줄 것을 대만선주협회에 요청하는 한편, 공식적인 회담개최를 제안하는 등의 노력을 기울이고 있으나 대만 당국의 미온적 태도로 아직 이렇다 할 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다.

이에 따라 협회는 건의를 통해 우리 해운업체의 일-대만항로 참여문제는 동 항로에서의 해상 컨테이너 운송자체 뿐만 아니라 동남아시아나 원양정기선 항로를 구성함에 있어 일-대만 구간의 서비스제공 봉쇄로 인한 파행적 현실을 정상화시키는데 의의가 있다고 강조했다.

또한 1998년 한-일항로를 대만선사에 개방한 지 10년이 경과되었음에도 이에 상응한 대만 정부의 조치를 얻어내지 못했다는 점은 국가 자존심에도 문제가 있는 만큼 대만측에도 상응하는 조치가 필요하다고 지적했다.

특히, 협회는 이미 글로벌화 되어 유·무형의 장벽이 거의 없어진 국제해운시장에 아직까지 이러한 시대착오적인 진입장벽이 존재하고 있다며, 상호주의 원칙에 입각하여 한국선사에 일-대만항로를 개방할 때까지 대만선사에 대한 한-일간 물량적취 금지조치를 취하여 줄 것을 건의했다.



선협, 대량화주의 해운업 진입관련 ‘우리의 입장’ 발표 특정 공기업 위한 규제완화에 대한 반대입장 분명히 해

공정거래위원회는 8월10일 대량화물 화주의 해운업 진출허용에 대한 공청회를 개최했다. 공청회에서 연구용역 결과를 발표한 한동대 김재홍 교수는 "대량화물 화주는 개별적으로 시장지배력을 갖지 못하기 때문에 해운시장 진출이 허용해도 경쟁을 왜곡하지 않는다"고 주장했다. 이에 대해 한국선주협회는 '대량화주의 해운업 진입제한 철폐관련 우리 외항해운업계의 입장'이란 성명서를 통해 공식적으로 반박했다. 다음은 성명서 전문을 정리한 것이다. (편집자 주)

▶ 특정 공기업을 위한 규제완화다.

최근 공정거래위원회에서 추진하고 있는 대량화주의 해운업 진입규제 완화는 소수 특정 공기업들을 위한 것이다. 대량화주의 해운업 진입제한 완화는 과도한 경제력 집중을 더욱 심화시키는 조치로서 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 목적과 정면으로 배치된다.

2008년 한국전력의 유연탄 수입량은 6,100만톤이며, POSCO의 철광석 및 유연탄 수입량은 7,800만톤 등 모두 1억3,900만톤이다. 이 물량은 벌크선 중 적격선종인 17만DWT급 케이프사이즈 벌크선 시장에서 시장지배력이 거의 100%에 달한다.

POSCO의 철강제품 수출물량을 포함할 경우 이들 2개 대량화주의 시장지배력은 우리 해운시장에서 절대적이다. 우리 외항선사 168개사 중 치열한 경쟁을 통해 40여개 해운선사가 대량화물을 수송하고 있다.

대량화물 수송선사는 대보해운, 대양상선, 대우로직스, 대한해운, 브라이트해운, 삼선로직스, 삼탄, 브라이트해운, STX팬오션, SW해운, 씨앤상선, 장금상선, 진양해운, 조강해운, 폴라리스쉬핑, TPC코리아, 한진해운 등 20여사에 달하며, POSCO 수출 철강재 수송선사도 중소선사 20여사에 달하고 있다.

한편, 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 제1조(목적)는 사업자의 시장지배적 지위의 남용과 과도한 경제력의 집중을 방지하고, 부당한 공동행위 및 불공정 거래행위를 규제하여 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진함으로써 창의적인 기업활동을 조장하고 소비자를 보호함과 아울러 국민경제의 균형있는 발전을 도모함을 목적으로 한다고 규정하고 있다.

▶ 대량화물을 갖고 있는 대량화주 해운기업과 기존 전문해운기업간 경쟁은 불공정 경쟁이다.

대량화주 해운기업과 기존 해운기업과의 공정한 경쟁은 전혀 기대할 수 없으며, 공개경쟁입찰을 실시하더라도 대량화주와 계열해운사간 정보제공으로 공정경쟁이 불가능하다. 그 결과, 대량화물 수송에 참여하고 있는 수십여 해운기업들의 참여가 원천 봉쇄됨으로써 자유로운 경쟁체계가 와해되고, 결국에 가서는 독과점 체제를 더욱 확고히 하는 결과를 초래할 것이다.

또한, 해운산업의 건전한 발전을 크게 저해시켜 오는 2015년 세계 5대 해운강국 도약은 고사하고, 세계 7위인 한국해운의 성장동력이 상실되어 해운변방국가로 전락할 것이다.

▶ **대량화주가 굳이 해운업에 진출하려는 의도는 경영외적인 요인때문이다.**

대량화주의 해운업 진출의도는 물류비 절감 등 경영합리화를 위한 것이 아니라, 조직 외연확대와 퇴임 임원의 자리확보 등 경영 외적인 이유가 더 크게 작용하고 있다. 이는, 지난 1990년대 초 POSCO의 계열사인 거양해운의 사례에서도 알 수 있듯이, 대량화주가 해운업에 진출할 경우 운송비용 절감이 거의 불가능하기 때문이다.

그 이유는 해운업 진출시 해운자회사의 수익성을 보장해 주기 위해 경쟁운임 보다는 협의에 의해 운임을 결정하기 때문이다. 특히, 공기업인 경우는 인건비 비중이 높아 수익성을 맞추려면 협의운임이 경쟁운임에 비해 크게 높을 수밖에 없는 구조적인 취약성을 지니고 있다.

▶ **분야별 독과점 기업인 대량화주의 해운업 진출은 모럴헤저드의 표본이다.**

해운업계는 기업의 상도의상 중소기업 업종인 예선업으로의 진출을 자제하고, 동반발전을 위해 노력하고 있다.

국내 선사사의 3~4배 또는 수백배 규모의 매출을 갖고 있는 대량화주 역시 국가경제 발전 및 해운업과의 동반발전을 위해 일본의 예와 같이 본연의 업무에만 충실해야 될 것이다. 힘이 있다고, 크다고 해서 모두 다 하겠다는 욕심을 버려야 한다.

[2008년 대량화주 매출액]
(단위 : 억원)

구 분	POSCO	한국전력공사	한국가스공사
총매출액	306,424	315,223	231,661

[2008년 대량화물 수송 외항선사 매출액]
(단위 : 억원)

구 분	한진해운	STX팬오션	현대상선
총 매출액	93,558	82,673	80,030
구 분	대한해운	삼선로직스	대우로지스틱스
총 매출액	33,114	22,942	17,045
구 분	대양상선	대보해운	TPC코리아
총 매출액	12,606	11,161	8,825
구 분	장금상선	진양해운	조강해운
총 매출액	6,229	3,763	2,642
구 분	SW해운	씨앤상선	브라이트해운
총 매출액	2,099	2,070	1,756
구 분	화이브오션	폴라리스쉬핑	삼탄
총 매출액	1,199	621	349

▶ **일본이 오늘날 세계 1위의 해운국가가 될 수 있었던 것은 대량화주들의 전폭적인 지원이 있었기 때문이다.**

일본이 세계1위의 해운국가로 도약할 수 있었던 것은 전적으로 자국의 대량화주들이 대량화물을 몰아주었기에 가능했다. 대내적으로는 철저하게 단합하여 모든 대량화물의 운송권을 일본선사에게 주고, 대외적으로는 한국선사를 비롯한 외국선사들이 일본시장을 넘보지 못하도록 철저히 봉쇄하고 있다.

한국선사는 일본선사와의 경쟁여건이 불리함에도 불구하고 이를 극복하기 위해 출혈경쟁을 감수하고 있다. 일본의 경우 전용선 계약기간동안에 자본비의 100%를 보전해주고 있는 반면, 우리나라의 경우 18년의 계약기간동안 자본비의 90%만 보전해주고 있다.

마진율도 일본의 경우 변동비와 고정비 합계액



의 15%를 보장하고 있지만 우리나라의 경우 10%만 보장하고 있다. 선원비도 일본의 경우 선장·기관장을 제외한 외국인선원 고용을 전면 허용하고 있으나, 우리나라의 경우 외국인선원의 고용을 제한하고 있어 일본이 연간 30만불 우위를 점하고 있다.

우리나라는 총 750척의 선박 중 국가필수 선박 70척(2010년 88척으로 확대)에 대해 외국인선원을 부원 6명 이내, 일반선박 230척에 대해 외국인 선원 8명으로 고용을 제한하고 있다. 따라서 일본에서 계약기간이 종료되어 자본비 보상이 완료된 일본선박과 경쟁을 하기가 어려운 실정이다.

참고로, 2004년 6월 동서발전의 호주산 석탄 18년 장기수송계약 입찰시 상기 조건에 따라 입찰하여 일본선사가 국적선사보다 톤당 20~30센트 낮은 운임을 제시하여 국적선사를 누르고 낙찰되었다.

한편, 후발주자인 중국도 자국의 모든 화물은 자국선박으로 운송한다는 원대한 모토로 해운, 조선산업의 발전으로 위해 막대한 자원을 쏟아 붓고 있으며, 대만도 자국선사를 통해 대량화물을 수송하고 있다.

▶ 세계 상위의 글로벌 해운 및 물류기업은 3자 물류전문기업이다.

세계 최고의 글로벌 해운 및 물류기업은 계열사의 화물을 운송하는 2자물류가 아니라 다른 기업의 화물을 운송하는 3자 물류 전문기업이다. 덴마크의 머스크라인은 3자물류를 통해 컨테이너운송부문에서 세계 1위의 위치를 고수하고 있다. UPS와 DHL의 경우도 3자물류를 통해 세계 택배운송시장을 장악했다.

우리 정부도 글로벌 해운 및 물류기업 육성을 통해 종합물류기업인증제도를 지난 2006년에 도입, 시행하고 있다. 이를 위해 정부는 제3자 물류를 적극 권장하고 있으며, 이들 기업에 대한 지원을 강화하고 있다.

따라서 대량화주가 해운업에 진출할 경우 업종 전문화 정책에 배치될 뿐만 아니라 국내 수출입 화주, 해운업계, 육상물류업계 모두에게 피해를 주는 최악의 상황을 초래할 것이다.

[한-일 전용선 계약내용 비교]

구 분	일 본	한 국	비 고
선가상환 보장기간	평균 10년	평균 18~20년	선가 회수기간 일본보다 10년 낮음
자본비	자본비의 100%보전	자본비의 90%만 보전	이자 2% 차이 가정시 일본이 60만\$ 우위
마진율	변동비와 고정비 합계액의 15%	변동비와 고정비 합계액의 10%	마진율도 일본보다 5% 낮음
선원비	60만\$	90만\$	일본이 30만\$ 우위
일반관리비	36만\$	11만\$	한국이 25만\$ 우위
경쟁력 평가	자본비, 선원비 90만\$ 우위	일반관리비 25만\$ 우위	일본이 65만\$ 우위

※ 주 : 1) Cape Size 17만 DWT, 선가 5,000만\$ 15년 상환 기준

2) 유가 : \$150/톤, 1일 60톤 소요, 300일/년 운항기준

3) 일반관리비 : 선비의 2% 기준(일본은 한국 GDP의 3.3배 기준)

4) 원가보상방식 : 하주가 전용선 운항과 관련하여 부담하는 원가에 일정율의 이윤을 보장해주는 수송 계약

□ 원가 : 자본비 + 변동비 + 고정비

- 자본비 : 원금 + 이자

- 변동비 : 항비 + 연료비

- 고정비 : 선원비 + 수리비 + 보험료 + 윤활유비 + 일반관리비

제1회 Motor Vessel Show 국회 의원회관에서 2일간 개최 컨테이너선, 드릴십, 해군함대, 등 모형선박 21척 전시



벌크선, LNG선 등을 포함한 일반상선 및 해군전투함 등의 최신 선박모형을 전시한 '제1회 Motor Vessel Show'가 9월7일 국회의원회관 1층 로비에서 개최됐다.

'바다에 우리의 미래가 있다'라는 주제로 이 날 개최된 '제1회 Motor Vessel Show'는 국가기간산업인 해운 및 조선산업의 중요성에 대한 대국민 인식제고를 위해 전국해양산업총연합회와 한국조선협회의 공동 후원으로 마련됐다.

개막식에서 이 행사를 주최한 '바다와 경제 국회포럼'의 대표인 박상은 의원은 "인류역사상 바다를 지배하는 자가 세계를 지배했다"며 "스페인, 포르투갈이 세계를 지배했고, 영국이 바다를 지배하여 해가 지지 않는 나라로 인식됐으며, 미국이 팍스아메리카로 발돋움 할 수 있는 배경에는 언제나 바다가

있었다."며, 바다의 중요성을 역설했다.

한나라당 사무총장인 장광근 의원은 "대한민국의 미래 동력산업으로서 해양산업은 정말 중요하다"며, "지난 3월 일주일간의 한진해운의 컨테이너의 승선 체험에 참가했으며 얼마 전 삼성중공업에 견학해 선종별로 직접 건조작업을 지켜보면서 대한민국이 해운 및 조선강국임을 확신했으며, 오늘 Motor Vessel Show와 같은 행사로 해운 및 조선산업의 중요성을 인식하고 앞으로도 세계적으로 우뚝 도약할 수 있는 좋은 계기가 되기를 바란다"고 말했다.

특히 전국해양산업총연합회 이진방 회장은 개회사를 통해 "해운산업은 6.25 이후 해운의 불모지에서 불과 반세기만에 매출 470억달러의 외화를 가득하는 등 국가경제에 크게 기여함은 물론 세계 7위의 해운선진국으로 성장했으며, 우리나라가 세계 1위의



테이너운반선인 ‘한진 리우데 자네이루’ 호와 ‘포트캠블라’ 호, 대한해운의 철광석 운반선인 ‘아카시아’ 호, ‘아도니스’ 호, 현대상선의 ‘HYUNDAI COFIPENCE’ 호, SK해운의 ‘C.MAJESTY’ 호, 현대중공업의 LNG-FPSO, 대우조선해양의 드릴십, 해군의 전함 등 21척의 모형선박이 전시됐다.

조선대국을 달성하는데도 기여했다”고 강조했다.

이 회장은 또 “지난 3월 국회에서 국민경제 위기 극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안을 채택한데 이어 지난 8월에는 대량화물의 안정적 수송을 위한 정책세미나를 주관하는 등 국회에서 많은 도움을 주었으며, 정부에서도 지난 4월 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안을 확정하여 많은 도움을 주고 있다”며 감사의 뜻을 전했다.

이 회장은 아울러 “우리 업계도 뼈를 깎는 등의 지구노력을 하고 있으나, 어려움에서 빠져나오고 있지 못하고 있는 실정”이라며, 이번 Motor Vessel Show를 통해 일반 국민들이 해운업과 조선업에 대한 이해를 높이는 계기가 되었으면 한다고 말했다.

또한 이날 참석한 국토해양부 최장현 제2차관은 “수출입국가에서의 국력신장의 중요한 역할을 담당하는 해운·조선산업의 중요성은 막중하며, 지난 2008년도 양산업의 외화가득액은 780억달러에 달했다”며, 앞으로 해운 및 조선 양산업이 미래의 견인차 역할을 담당함은 물론, 국부창출의 원동력으로서 국가경제에 크게 기여할 것이라고 강조했다.

9월7일, 8일 양일간 개최되는 ‘제1회 Motor Vessel Show’에는 한진해운의 컨

이날 개막식에는 국회에서는 한나라당 장광근 사무총장을 비롯하여, 바다와 경제 국회포럼 대표 박상은, 강창일 의원, 강길부, 김성곤, 전해숙 의원, 김소남 의원, 이주영 의원, 이인기 의원 등이 참석했다.

정부에서는 최장현 국토해양부 제2차관, 변무근 방위사업청장이 참석했다.

또 해운 및 조선업계에서는 전국해양산업총연합회 이진방 회장(한국선주협회장, 대한해운 회장), STX 그룹 강덕수 회장, 전국해양산업총연합회 이국동 수석부회장(한국항만물류협회장, 대한통운 사장), 전국해상산업노동조합연맹 방동식 위원장, 한국검수검정협회 김용혁 회장, 한진해운 김영민 사장, 한국조선협회 한장섭 수석부회장 등이 참석했다.



전국해양산업총연합회 2009년도 제2차 이사회 개최 올 상반기 사업실적 보고 및 하반기 사업계획 심의

전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 8월28일 인천에서 2009년도 2차 이사회를 개최하고 올 상반기 사업추진실적을 보고받은 뒤 하반기 중점사업 추진방향을 심의했다.

이진방 회장주재로 열린 이날 이사회에서는 먼저 사무국으로부터 제3회 전국 카누·드래곤보트대회 공동개최 결과를 비롯하여 제14회 '바다의 날' 기념 마라톤대회 개최결과, 제1회 대한민국 해양영토 대장정(부제 : 백령도에서 마라도, 독도까지) 결과, 해양산업에 대한 대국민 홍보시행 결과, 해양회 활성화 추진결과 등을 보고받고 이를 승인했다.

이어 이사회에서는 올 하반기 중점추진사업을 심의했다. 특히 올 하반기에는 해양산업의 동반발전을 위한 방안을 모색하고, 해양산업 육성 및 지원의 당위성에 대한 공감대 형성을 위해 9월중에 조찬간담회를 개최하기로 했다. 이와 함께 해양산업에 대한 대학생들의 관심제고 통한 이미지 개선을 위해 전국의

대학생들을 대상으로 해양산업 발전방안에 대한 소논문 또는 아이디어 공모전을 개최하기로 했다.

또한, 정부의 정책지원 우선순위에서 밀리고 있는 해양산업의 위상제고를 위해 대 국회활동을 강화하기로 하는 한편, 회원 단체별 주요 현안사항을 취합하여 대 정부 및 국회에 건의하기로 했다.

이밖에도 주요 해양관련 이슈에 대한 현황 설명과 개선방안 중점 홍보하고, 해양칼럼 및 기고문을 통해 해양산업의 역할과 중요성을 널리 알리는 등 대 국민 홍보에도 많은 노력을 기울여 나가기로 했다.

이 날 이사회에는 이진방 회장을 비롯하여 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국해운조합 정유섭 이사장, 한국해기사협회 민홍기 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 항로표지기술협회 이선준 이사장, 한국항만물류협회 이광로 부회장, 한국도선사협회 이현식 이사, 총연합회 김영무 사무총장, 양홍근 이사 등이 참석했다.

선주협회, 선원대상 신종인플루엔자 예방대책 건의 예방백신 우선접종대상자 지정 및 치료제 구입토록

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 전세계적으로 확산되고 있는 신종인플루엔자로부터 우리 선원을 보호하기 위해 보건복지가족부 및 국토해양부에 조속한 대책을 마련하여 줄 것을 요청했다.

해운산업은 우리나라 수출입화물의 99.7%를 수송하는 국가기간산업으로, 현재 이 국가기간산업을 지탱하고 있는 선원들의 감염위험에 대한 대책마련이 없는 실정이다.

현재 노인, 학생, 군인 등 취약계층에 대한 무료예방접종 문제가 정부에서 추진되고 있으나, 해외출입이 잦고 밀폐 공간에서 장시간 생활해야하는 등 감염위험에 노출되어있는 선원들에 대한 대책은 없는 상태이다.

이에따라 한국선주협회는 건의서를 통해 『국제항해 종사 선원』 예방백신 우선접종대상자 지정과 의사 처방전 없이 『국적외항 해운기업』이 타미플루 등 치료제를 구입할 수 있도록 허용하는 등 대책마련을 요망했다.



중국 발해만 지역 항만들, 해운불황에도 불구하고 증가세 미국, 유럽 등 물동량 감소의 영향 적어 지속성장 할 듯

2009년 2분기 중국 경제 성장률이 7.9%를 기록하여 경기회복 신호를 보이고 있다. 중국이 지난해 11월부터 4조 위안 규모의 경기부양책을 실시한 효과가 작용한 것으로 판단된다.

한국해양수산개발원의 연구보고서에 따르면, 그러나 전반적인 실물경제 상황이 반영된 것이라고 단정하기는 어렵다고 분석했다. 글로벌 경기침체로 인해 중국 최대 항만인 상해항의 컨테이너물동량은 2009년 초부터 급감하여 상반기에는 전년 동기 대비 15.6% 감소한 1,166만TEU를 기록했다.

마찬가지로 대부분의 중국 대형 항만들의 물동량

이 크게 감소하고 있는데, 장강삼각주 및 남중국의 항만 물동량 감소폭은 더욱 심하다. 특히 심천항은 상반기에 21.1% 감소한 804만TEU를 처리하는데 그쳤다.

남중국 주강삼각주에 위치한 광주항의 컨테이너 물동량도 전년 동기 대비 14.5% 감소했다. 이와는 달리 발해만 지역의 청도항, 천진항, 영구항 등은 오히려 물동량 증가세를 보여 관심을 모으고 있다.

청도항은 7월말 기준으로 596만TEU를 처리하여 중국내 항만순위 3위를 기록하였으며, 천진항은 지난 동기 대비 3.2% 증가한 496만TEU를 처리했다.

[표-1] 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 만TEU)

순위		항만	2006년	2007년	전년 대비 증가율(%)	2008년	전년 대비 증가율(%)	2009년 (1~7월)	전년 동기대비 증가율(%)
'09	'08								
1	1	상해항	2,171	2,615	20.4	2,798	7.0	1,382	-14.5
2	2	심천항	1,848	2,110	14.2	2,140	1.4	958	-21.2
3	5	청도항	770	946	22.9	1,032	9.1	596	2.0
4	4	광주항	660	930	40.9	1,100	18.8	612	-11.8
5	3	영파항	707	935	32.3	1,123	19.0	560	-9.7
6	6	천진항	595	710	19.3	850	19.7	496	3.2
7	7	하운항	402	463	15.1	504	8.8	253	-13.0
8	8	대련항	321	457	42.5	450	-1.6	251	-0.8
9	9	연운항항	130	200	53.8	297	48.2	161	1.4
10	10	영구항	101	138	36.6	203	47.1	146	21.7

자료 : 중국항만협회, www.portcontainer.cn

한편, 동북3성의 중심도시인 심양과 내몽고를 연결하는 영구항은 2007년 이후 급속한 성장으로 동북지역의 새로운 중심항만으로 부상하고 있는데, 전년 동기 대비 21.7%의 높은 성장을 실현하고 있다.

발해만 지역의 항만들이 세계 해운시장 불황에도 불구하고 지속적인 성장세를 유지하는 이유는 무역과 해상운송시장의 구조에서 찾을 수 있다.

발해만 지역은 아시아 국가와의 교역이 많아 역내 해상운송시장이 형성되어 있어 미국, 유럽 등의 해상수송 물동량 감소에 따른 영향을 상대적으로 적게 받는다.

원양항로인 미주 및 유럽 항로의 물량이 지난해부터 크게 감소함에 따라 주강·장강지역의 항만 물동량은 지난해 4분기부터 하락세가 시작되었다.

남중국의 심천항, 광주항, 홍콩항은 배후단지 및 물류지역이 이미 고도로 발전되어 성장에 한계가 있으며 고임금과 비용 상승으로 인해 제조업 경쟁력이 상당히 약화되었다.

제도적 측면에서도 2006년부터 중국 정부가 환경유해 물질 발생을 줄이기 위해 관련 산업 규제를 강화하면서 저가 소비제품 생산이 크게 줄었다.

이러한 복합적인 요인으로 남중국 항만의 컨테이너 물동량은 세계경제 침체 전부터 저성장 주기로 진입하였다. 남중국 지역에서는 해운항만물류산업의 새로운 성장 동력 없이는 지속적인 물동량 창출을 당분간 기대하기는 어려울 것이다.

발해만 지역에서는 시설 개선 및 터미널 확충에 투자가 지속되고 있다. 주요 항만시설을 확장하여 국제서비스 항로를 개설하고 기간항로에 대형선의 직기항을 도모하고 있다.

발해만 주요 해운서비스는 근본적으로 아시아 역내 항로에 주력하며 한국, 일본 등의 교역상품을 수송한다. 최근에는 인접한 산둥 반도에서 생산된 신

선한 야채, 과일 등의 식품 냉동 컨테이너 화물이 증가하고 있다.

한편 중국 정부가 북중국 지역 개발을 가속화하면서 산업 인프라, 자유무역지대, 물류기지 등의 설치가 속도를 내고 있다. 특히 천진 빈하이 신구를 중심으로 발해만 경제권이 부상하고 있다.

중국 정부의 적극적인 기업유치 활동과 뛰어난 입지 조건으로 세계적인 다국적 기업들이 투자를 증대하고 있다.

세계적인 상업용 항공기 생산업체인 유럽의 에어버스(Airbus)가 최근 해외 조립·생산공장인 중국 천진공장에서 지난 6월부터 항공기를 생산하기 시작했다.

소비제품, 가공품 등을 생산하는 남중국과는 달리 북중국은 중간재, 공업품

등의 제품 및 부품 생산에 주력하고 있어 산업내 무역과 동아시아 국가간 생산공정의 국제적 분업이 활성화 되는 최근의 무역여건을 반영하여 지속적인 성장세가 예상된다.

미주 및 유럽 원양항로의 시황 회복을 기대하기 어려운 상황에도 불구하고, 에버그린, CMA CGM, 머스크 라인 등의 선사들은 발해만 지역에 관심을 가지며 새로운 항로 개설과 운송경로 다변화 전략을 도입하고 있다.

전반적인 해운시장의 불안정성과 수요 감소에도 글로벌 선사들은 지속적인 선복 조절, 서비스 제휴, 공동운항 확대 등을 통해 중장기적 경쟁력을 강화하고 있다. 우리 선사들도 성장 잠재력이 큰 발해만 지역의 항만에 보다 많은 관심을 갖고 새로운 항로 개발과 피더링 서비스 및 연계 네트워크 강화 등을 통해 중장기적 차원에서 해상운송시장 구도 변화에 대비해야 할 것이다.

삼성경제研, 한-인도 CEPA 체결과 그의 활용방안 제시

고성장 신흥시장인 인도와 아시아권내 첫 협정맺어

세계 제2위의 거대시장인 인도와 우리나라는 경쟁국인 중국, 일본 보다 앞서 경제교류의 장을 펼치게 되었다. 우리는 이번 CEPA 체결로 타경쟁국보다 시장선점을 할 수 있는 기회를 잡게 됨으로써 경제대국으로 도약할 수 있는 발판을 마련할 수 있게 되었다. 또한, 한-인도의 전반적인 교역 및 투자 관계 개선에 크게 도움이 될 전망이다. 다음은 삼성경제연구소에서 발표한 '한-인도 CEPA의 주요 내용과 활용방안'을 요약정리한 것이다. (편집자 주)

▶ 한-인도 CEPA 협상 정식서명

3년 넘게 끌어왔던 한-인도 CEPA 협상이 2009년 8월7일 정식 서명을 하게 됨으로써 이제 한국 국회의 비준만 통과되면 발효가 되는 상황에 도달했다. 올 정기국회에서 비준이 이루어질 경우 내년 1월부터 효력을 발휘하게 될 전망이다. 협상의 사실상 타결은 작년 9월에 이루어졌으나, 인도내 선거 등의 절차적인 문제로 지금까지 연기된 측면이 있다.

주요 내용을 살펴보면, 우선 상품양허 부분에서 금액기준으로 한국의 수출품의 38.4%(15억 달러), 수입품의 63.0%(12억 달러)에 대해 발효 즉시 관세를 철폐하기로 했다. 품목수 기준으로는 수출품목의 3.9%(202개), 수입품목의 60.6%(6,824개)가 발효 즉시 관세가 철폐된다. 5년 또는 8년 안에 한국의 수출관세가 철폐되는 품목은 3,537개 품목(67.6%)이며, 수입품목 중 5년 또는 8년 안에 관세가 철폐되는 품목은 3,360개 품목이다.

▶ 한국의 8대 품목 8년내 관세철폐

한국의 10대 수출품(전체 수출액의 42.1%) 중 '자동차 기타 부분품'과 경유(제트유)를 제외한 8개 품목은 즉시 또는 8년 내 관세가 철폐된다. 서비스분야에서는 인도의 금융, 통신, 건설, 유통, 문화분야의 개방 수준을 높여, 향후 이 분야에 대한 한

국 기업들의 진출에 기여할 전망이다.

금융서비스 분야에서 인도는 협정 발효 후 4년간 최대 10개까지 인도에 한국계 은행의 지점 설치를 긍정적으로 고려할 것을 약속하고 있다. 일부 서비스 전문직 인력이동을 상호 개방되어, 한국시장으로의 인도인력 진출이 증가할 전망이다.

컴퓨터 전문가, 엔지니어, 경영컨설턴트, 기계.통신 기술자, 자연과학자, 광고전문가 및 영어보조교사 등의 인도인력이 한국시장에 진출할 것으로 보이며 쟁점이 되었던 의사, 간호사 등 의료분야는 미양허하는 것으로 결론이 났다. 투자부문에서는 네거티브 방식으로 인도시장을 개방했으며, 투자자 보호조치도 강화해, 주로 한국기업들의 현지투자가 확대될 수 있는 기반을 마련했다.

▶ 금융업 진출경우 구체적 합의없어

반면 이번 한-인도 CEPA의 경우 한국-아세안 등과의 FTA와 비교할 때, 양허수준이나 효력발생 속도 면에서 다소 미흡한 수준이라고는 할 수 있다. 특히 금융업 진출에 대해서는 구체적 합의가 없는 실정이다. 그러나 교역의 투명성을 높이고, 전반적인 교역 및 투자 관계 개선에는 크게 도움이 될 전망이다. 특히 인도시장에서 한국과 경쟁관계에 있는 일본이나 중국에 비해 먼저 FTA를 체결한 점은

시장선점의 이점을 누릴 좋은 기회로 작용할 것이다. 그리고 인도와의 CEPA는 거대 인구를 가진 고성장 신흥시장과 맺은 처음의 자유무역협정으로 한국경제와 기업의 지속성장을 위해 신흥시장진출이 절실한 현실점에서 한국경제에 큰 도움이 될 전망이다. 따라서 한국기업과 정부는 인도경제와의 기존의 산업구조적인 보완관계를 충분히 활용하여 상생하는 경제관계를 형성하는 것이 필요하다. 특히 인도는 무역수지가 막대한 적자를 보이고 있는 상황에서 수출 중심의 제조기업 유치가 절실한 상황인 바, 이러한 측면을 고려해 한국기업들은 인도를 유럽, 아프리카, 중동 등의 시장진출을 위한 제2의 시장으로 활용하면서 동시에 인도 내수시장을 공략하는 전략이 필요할 것이다.

▶ CEPA, 2006년 3월에 협상개시

한국-인도 포괄적 경제동반자협정(CEPA)이 공식적으로 서명되었다. 한-인도 CEPA는 2006년 3월 협상을 개시하여 우여곡절 끝에 2008년 9월 제12차 협상에서 타결되었다.

CEPA란 상품교역, 서비스교역, 투자, 경제협력 등 경제관계 전반을 포괄하는 내용을 강조하는 것으로 자유무역협정(FTA)과 동일한 성격을 가지고 있다.

2008년 9월말 협상 타결시 양국은 11월말 가서명, 12월말 협정 서명을 추진키로 했으나 지체되다 2009년 8월 7일 공식 서명하였다.

인도에서 법률 검토 작업과 인도의 총선 등으로 시간이 소요되었고, 한국에서 이번 정기국회에서 비준만 이루어지면 내년 1월 1일 발효가 가능할 것으로 보인다.

인도는 FTA 협상이 가장 까다로운 국가로서 한국-인도 CEPA는 2년 반만의 협상 타결과 이후 거의 1년 만에 정식 서명한 것이다.

과정을 살펴보면, 2004년 10월 노무현 대통령 인

도 방문시 양국은 CEPA 타당성 검토를 위한 정부·학계·재계인사로 구성된 공동연구그룹(JSG) 설치 합의했고, 2006년 3월 한·인도 CEPA 제1차 협상을 개최(뉴델리) 한 이후 2008년 9월까지 12차의 협상과 2차례의 중간회의가 개최되었었다.

인도는 제조업경쟁력이 낮고 FTA 협상에서 가장 어려운 국가 중 하나이지만 한국은 성공적으로 FTA를 체결했다.

인도가 개방을 표방하고 있으나 취약한 제조업 기반과 정치권의 국내인해관계자의 설득능력 미약으로 협상에 난관을 겪었었다.

▶ 협상 2년반만에 정식 타결

인도의 아세안 및 일본과의 FTA 협상도 예정기한을 훨씬 넘어 타결되었거나 협상 중이다.

재계 및 이해관계자의 목소리가 커서 정치권이 개방정책을 쉽게 추진하기 어려운 인도와 FTA를 체결함으로써 한국 통상외교에서 또 한 번의 귀중한 경험을 축적하였다.

인도는 민주주의로 인한 이해관계자의 목소리가 크면서 협상 진행에 곤란을 겪었다.

인도는 장차 중국과 더불어 세계경제의 가장 강력한 잠재국이다. 인도는 인구 11억 명 이상의 대국이며 시장환율 기준 국민총생산(GNI)은 1.2조 달러로 세계 전체의 2.2%에 해당한다.

구매력 평가 기준의 소득은 세계 소득의 4.7%를 차지하고 있다. 2000년 이후 고도성장을 통해 중국과 함께 향후 세계경제를 견인하는 중요한 시장이다.

또한, 2003~2007년 기간 인도의 연평균 경제성장률은 8.9%로 중국의 11.0%에는 미치지 못하지만 세계적인 수준이다.

▶ 인도의 성장잠재력 중국보다 높아

잠재력이 높은 인도와 FTA를 체결함으로써 한국

은 기회의 땅에 발을 디딘 셈이다.

장기적으로 인도의 성장잠재력은 중국보다 더 높은 것으로 평가되고 있다.

인도의 고도성장으로 인해 최근 들어 강화되고 있는 양국의 경제협력 수준을 한 단계 높일 수 있는 계기로 작용할 것이다.

2000~2008년 기간 수출은 27.0%, 총수출증가율 11.9%의 2배 이상으로 비중이 0.8%에서 2.1%로 급증하였다.

투자도 200년 1500만달러 수준에서 2008년 1.9억 달러로 급증하였다.

한-인도 CEPA로 한국기업의 안정적인 대인도 사업이 가능해져 무역과 투자가 급격히 증가할 전망이다.

일본 및 중국도 인도와 FTA 체결을 희망하고 있으나 한국이 이들보다 먼저 FTA를 체결함으로써 선점의 효과를 창출 가능하다.

인도는 일본, 중국에게도 중요한 시장이며 특히 일본은 인도와 FTA 협상을 진행 중이다.

일본-인도 경제동반자협정(EPA)은 2008년 10월 10차 협상을 실시하였으나 진전을 보지 못하고 있는 상태이다.

인도 수입시장에서 대폭적 시장점유율 상승을 기

록하고 있는 중국도 인도와 FTA 추진에 노력을 기하고 있다. 양국은 FTA 타당성 공동연구를 완료한 상태(2008년 10월)이다.

관세율 구조면에서도 평균관세율이 공산품의 경우 11.5%로 중국 9.0%, 한국 6.6%보다 높아 자유무역협정의 기대효과가 상대적으로 큰 국가이다.

▶ 한국의 수출액 38% 발효즉시 관세철폐

한국의 수출액 38.4%, 수입액 63% 품목에 대해서는 발효 즉시 관세가 철폐된다. 금액기준으로 한국의 對인도 수출액 중 38.4%(15억 달러), 수입액 중 63.0%(17억 달러)가 발효 즉시 관세 철폐 혜택을 누릴 수 있게 된다.

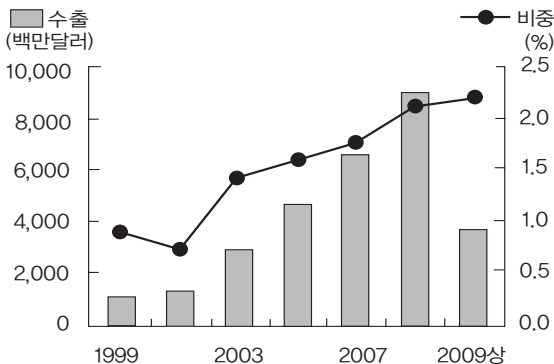
품목수 기준으로는 수출품목의 3.9%(202개), 수입품목의 60.6%(6,824개)가 발효 즉시 관세가 철폐된다. 5년 또는 8년 안에 한국의 수출관세가 철폐되는 품목은 3,537개 품목(67.6%), 금액으로는 14억 달러(36.0%)이다.

한국의 수입품목 중 5년 또는 8년 안에 관세가 철폐되는 품목은 3,360개 품목(28.0%), 금액으로는 4억 달러(21.7%)이다.

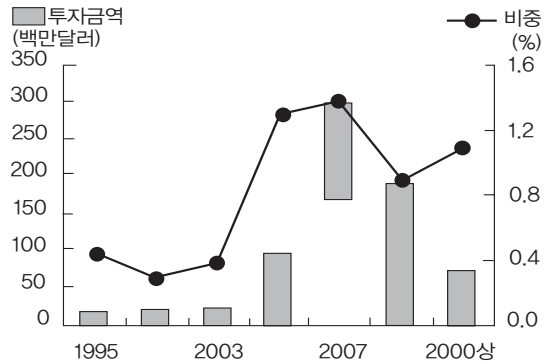
한국의 10대 수출품목 중 8개, 수입품목 중 7개에 대해 관세가 철폐된다. 한국의 10대 수출품(전체

한국의 對인도 수출 및 직접투자 추이

〈한국의 對인도 수출〉



〈한국의 對인도 직접투자〉



수출액의 42.1%) 중 '자동차 기타 부분품'과 경유(제트유)를 제외한 8개 품목은 즉시 8년 내 철폐될 것이다.

2008년 기준 1위 수출품목인 '자동차 기타 부분품' (11억 달러, 전체 대비 12.6%)의 경우 현행 12.5% 관세를 8년 내 1~5%로 감축된다.

또한, 3위 수출품인 '무선전화기'의 경우 이미 관세가 없으므로 혜택이 없으나, 9위 '기타가정용 전자제품'의 경우 현행 12.5% 관세가 즉시 철폐된다.

수입품목 중 1위 품목인 '나프타' (39억 달러, 전체 대비 59.1%)의 경우 현행 1%의 관세율이 즉시 철폐된다.

또 인도는 금융, 통신, 건설 등을 개방하고 한국은 인력시장을 개방한다. 인도의 금융, 통신, 건설, 유통, 문화 분야의 개방 수준을 높여, 향후 이 분야에 대한 한국 기업들의 진출에 기여할 전망이다.

통신, 사업서비스(회계, 건축, 부동산, 의료, 에너지유통 등), 건설, 유통(소매 제외), 광고, 오락문화 및 운송서비스 등 전 분야에 걸쳐 개방된다.

금융서비스 분야에서 인도는 협정 발효 후 4년간

최대 10개까지 인도에 한국계 은행의 지점 설치를 긍정적으로 고려할 것을 약속했다.

지금까지 한국계 은행으로는 신한은행의 뭍바이, 텔리지점 두개만 존재, 신규 진출을 시도하고 있으나 인도정부의 허가를 얻기에는 어려움 상존한다.

▶ 對인도 수출 전체적으로 증가전망

對인도 수출이 전체적으로 증가할 전망이다. 2008년 한국의 1위 수출품목은 자동차부품으로 13억 달러를 기록했으며, 2위는 선박류로서 5.6억 달러를 기록했다. 정보통신기기로 제로 관세율인 무선전화기 등을 제외하면 주요수출상품이 모두 관세 인하품목이다.

석유제품, 철강 등 한국의 주요 수출품의 수출증가 예상되고, CEPA로 인한 수출증가는 1억 7700만 달러(KIET 추정 결과)로 추정된다.

수입의 경우 주요 수입품목의 수입관세율이 낮기 때문에 큰 피해를 보지 않을 전망이다.

양국 상품 양허 결과

양허단계	인도측 양허				양국측 양허			
	품목수 (6단위)	비중 (%)	수입액 (백만불)	비중 (%)	품목수 (10단위)	비중 (%)	수입액 (백만불)	비중 (%)
관세철폐	3,739	71.5	2,984	74.5	9,984	88.6	1,679	84.7
즉시철폐	202	3.9	1,538	38.4	6,824	60.6	1,248	63.0
5년철폐	180	3.4	560	14.0	2,310	20.5	205	10.3
8년철폐	3,357	64.2	886	221	850	7.5	226	11.4
8년내 1~5%로 인하	459	8.8	342	8.5	34	0.3	3	0.2
8/10년내 50%감축*	261	5.0	96	2.4	478	4.2	94	4.8
양허제외	768	14.7	580	14.5	765	6.8	205	10.3
전체합계	5,227	100.0	4,001	100.0	11,261	100.0	1,981	100.0

주: * 인도는 10년내 50% 감축, 한국은 8년내 50% 감축

자료: 외교통상부, (2009.8.6) - 한-인도CEPA 협상결과*

對인도 주요 수출 품목

(단위 : 백만달러, %)

2004		2006		2008			
품목명	금액	품목명	금액	품목명	금액	증가율	비중
무선전화기	765	무선전화기	984	자동차부품	1,312	49.2	14.6
자동차부품	373	자동차부품	626	선박	564	194.4	6.3
선박	166	유탄유	281	무선전화기	499	143.2	5.6
합성수지	128	합성수지	183	유탄유	475	52.5	5.3
해양구조물	122	열연강판	176	합성수지	360	59.2	4.0
유탄유	113	기타기계류	147	열연강판	359	28.9	4.0
냉연강판	95	경유	142	경유	281	56.1	3.1
음극선관	75	냉연강판	140	냉연강판	278	46.7	3.1
펌프	72	무선통신기부품	134	무선통신기부품	273	70.4	3.0
컬러TV	57	가열난방기	128	합성고무	175	52.1	1.9
10대품목 비중(%)	54.1		53.2		51.0		

주 : MTI 4단위 기준
자료 : 한국무역협회

한국의 대인도 수입 최대품목은 나프타로서 2008년 총수입의 59.1%인 38.9억 달러이지만 나프타의 수입관세율은 1%에 불과하다. 수입증가는 3700만 달러에 불과할 전망이다(KIET 추정)이다. 참깨, 사료용 옥수수 등 농산물 및 순면사에 대해서는 양허를 제외함으로써 수입증대 효과는 없을 것으로 보인다.

▶ 대인도 무역수지 흑자 확대예상

개성공단제품에 대한 특혜관세를 대우 받기로 함으로써 개성에 진출한 기업의 경영환경을 개선하고 및 남북문제의 개선도 가능하다. 한국의 대인도 무역수지 흑자가 확대될 전망이다.

인도경제가 제조업 중심의 성장전략을 추진하고 있으며 중간재, 부품, 소재의 수입비율이 높으며 한국에게는 기회가 될 것으로 보인다.

대신 수입의 증가폭은 크지 않을 전망이어서 한국의 무역수지 흑자폭이 증가할 것이다.

한국-인도 CEPA로 한국산 부품의 관세가 인하되면 현지 진출 제조업체의 경쟁력이 증가할 것이다.

인도에 진출한 일본의 조립업체들은 부품과 소재를 인도-태국조기자유화프로그램에 의거하여 태국에 있는 일본업체로부터 무관세로 조달받는다.

현지의 현대자동차, 삼성전자 및 LG 전자 등이 한국

에서 조달하는 부품 및 소재가격의 하락으로 경쟁력이 향상될 것이다.

양국은 반덤핑·상계관세 적용을 위한 조사 개시 전에 상대방에 통보하기로 합의했다.

인도는 한국상품에 대한 세계 최고의 수입 규제 국가이기 때문에 한-인도 CEPA로 인해 투명성을 제고할 수 있게 된다.

2009년 6월 현재 인도의 對한국 수입규제는 반덤핑이 21건, 세이프가드 7건 등으로 상당히 많다. 인도의 對한국 상품에 대한 보호주의는 다소 낮아질 전망이다.

▶ 시사점 및 활용방안

신흥국 중 성장잠재력이 가장 높은 시장을 선점하는 계기가 될 것이다. 한국에게 있어 인도와의 CEPA 체결은 BRICs 국가 중 최초의 FTA 체결이며, 무한한 성장잠재력을 가진 시장을 선점하는 의

미이다.

11.5억의 인구나 1,000달러 정도의 1인당 GDP 수준을 고려할 때, 인도는 향후 중국보다 더 큰 성장잠재력을 지니고 있다. 한국과 산업구조면에서 경합관계에 있는 일본보다 앞서 CEPA를 체결하게 된 것은 시장선점의 효과를 가진다.

인도는 현재 일본, EU, 중국(공동연구 단계)과도 FTA 협상을 진행 중인 바, 한국이 이들보다 먼저 협상을 타결함으로써 시장선점효과를 누릴 수 있게 된 것이다.

업종별로는 CEPA의 체결로 한국의 전자, 자동차 기업들과 인도의 IT 서비스 기업들의 한국내 진출 가능성이 높아질 전망이다.

인도내 삼성전자, LG전자는 CEPA 체결에 따라 한국으로부터의 수입관세가 감소해 원가 경쟁력 제고가 가능하다.

인도 가전시장에서 1, 2위를 다투고 있는 두 기업은 전체 부품의 25~30%를 현재 5~10% 수입관세를 지불하며 한국에서 수입하고 있다.

현대자동차의 경우 중/대형차 부품의 대부분을 한국에서 수입하고 있는 점을 고려, 향후 중형차 위주의 현지 사업추진에 긍정적인 효과이다.

현재 인도내에 서 점유율 2위를 차지하고 있어, 1위 마루티스즈키와의 간격을 좁힐 수 있는 기회로 작용할 것이다.

인도의 TCS, Wipro, Infosis 등 BPO 기업들은 서비스 수출 장벽의 완화로

對한국 BPO 서비스 수출이 개선될 것으로 전망된다.

한국기업의 기술력을 토대로 한 인도시장에 대한 진출이 확대될 가능성이 높고, 신규 수출 유망 품목의 시장 진출 가능성이 증대될 것이다.

또한 고부가가치 부품을 현지업체에 공급하는 전략이나, 신규 시장개척 또한 가능하다.

인도 현지 업체들의 국내시장기반 성장과정에서 필요한 기술집약적 고부가가치 중간재, 설비 등을 공급하는 전략을 추진할 필요가 있다.

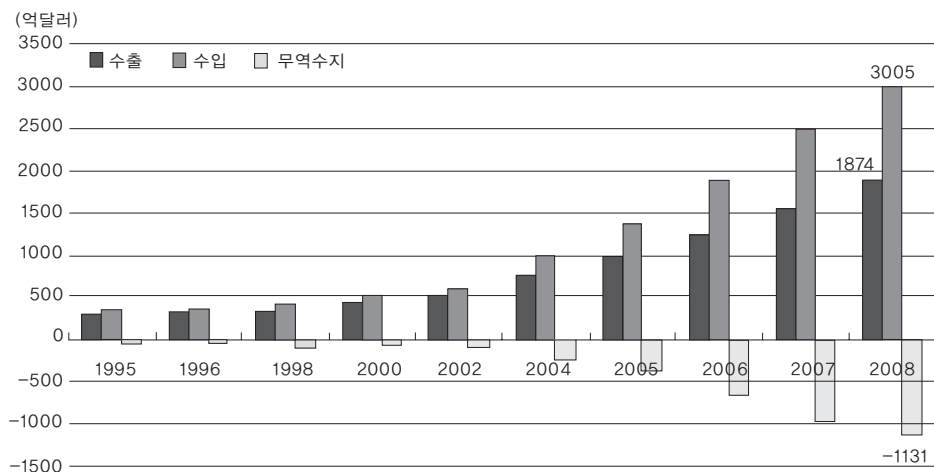
수출중심의 직접투자 확대를 통한 'Win-Win' 경제구조 구축이 필요하다.

제3국 수출을 위한 인도현지 직접투자를 확대해 인도의 무역수지 개선에 도움을 주면서 한국기업들의 성장과 수익을 도모할 필요가 있다.

인도는 막대한 무역수지 적자가 중요한 경제문제가 되고 있기 때문에 수출주도형 제조업을 육성하지 않을 수 없다.

인도 무역수지 적자는 2000년 77억 달러에 불과했으나 2008년 1,131억 달러(수출대비 60.3%)로 폭증했다.

인도의 수출입과 무역수지 추이



자료 : 무역협회



대한통운

인천대학교 이전 수송전담



대한통운(대표 이국동)이 대학 이전 사상 최대인 인천대학교의 이전을 개시했다. 대한통운은 시립 인천대학교의 인천광역시 도화동 캠퍼스에서 송도국제도시 내 송도캠퍼스로의 이전을 개시했다고 8월2일 밝혔다.

도화동 캠퍼스에 있는 1천여 종의 기자재 3만 9천여 점과 48만 권에 이르는 도서류를 옮기는 이번 이전을 위해 대한통운은 연인원 7천여 명, 5톤 트럭과 사다리차, 크레인 등 2천여 대의 차량과 중기를 투입한다. 여기에는 특수 운송을 위한 무진동차량 42대도 포함됐다.

이달 1일부터 20일까지 3주 간 진행되는 이번 이전에서 가장 어려운 부분은 자연대학과 공과대학 이전. 이들 단과대에는 각종 화공약품과 충격에 약한 실험도구, 정밀 실험장비가 많아 세심한 취급이 요구된다.

특히 길이만도 수 미터에 이르는 대형 실험장비 때문에 실험실 벽을 허물고 크레인을 동원해 장비를 들어올려 꺼내야 하는 경우도 있다. 수역에서 수십억 원에 이르는 고가의 실험장비는 충격 방지를 위해 무진동 차량으로 이동시킨다.

민감한 화공약품은 충격이 가해지거나 햇빛에

노출되면 안되기 때문에 포장시 주의가 요구되며, 특히 다른 종류와 섞이면 화학반응을 일으키는 경우도 있어 아예 차량별로 구분해 적재를 해야 한다.

이전을 맡은 김영용 대한통운 물류영업1팀장은 “이전 기간이 길고 취급주의 물품이 많아 어려움이 많지만, 다수의 대학 이전과 특수화물 운송 노하우를 통해 완벽한 이전이 되도록 하겠다”고 밝혔다.

한편 대한통운은 지난 2007년 서울 한남동 단국대학교 이전과 2000년 서울대 공과대학, 명지전문대 이전을 맡은 바 있으며 이외에도 2004년 역사적인 국립중앙박물관 유물운송, 1984년 보신각종 운송 등 특수대형 운송프로젝트를 성공적으로 수행한 국내 최대 종합물류기업이다.

STX팬오션

美 롱뷰항 곡물터미널 착공



STX 팬오션(대표 이종철 부회장)의 해외 곡물터미널 건설사업이 미국 현지 시각으로 8월4일 미국 워싱턴주 롱뷰항에서 기공식을 가지고 본격적인 공사에 들어갔다고 밝혔다.

이날 행사에는 김대유 STX 팬오션 사장을 비롯해 칼 하우스만(Carl Haussman) 미국 번기사 대표, 히루 사토(Hiroo Sato) 일본 이토추 식품

사업 대표 등 관계자 50여명이 참석해 첫 삽을 떴다.

총 2억불 이상이 투자되는 이번 공사를 통해 2011년 가을까지 연간 800만톤 이상의 곡물을 처리할 수 있는 저장설비, 육상레일, 부두 및 하역설비 등이 완공될 예정이다. 특히 이번 터미널은 미 서부지역에서 1980년대 초반 이후 처음 건설되는 것으로써 기존 터미널보다 훨씬 빠른 물류 처리속도 시설을 갖출 것으로 알려졌다.

이를 통해 STX팬오션은 향후 신규 곡물 수출 물량 증가에 따른 신규 수익 창출이 가능할 것으로 기대된다.

STX팬오션 관계자는 “STX팬오션이 연간 2,000만 톤 이상의 곡물을 수송하는 세계 최대 곡물 수송 선사중 하나라서 이번 사업 참여를 통해 곡물 운송 영업력 강화 및 미 서부 지역의 선박 운항 효율성을 크게 제고하며 대 고객 서비스를 강화하는 계기가 될 것”이라고 전했다.

유코카캐리어스

목 상무 Wilhelmsen 한국법인 사장 선임



유코카캐리어스 목익수 상무가 10월1일부로 노르웨이 Wilhelmsen Group의 Wilhelmsen Marine Engineering 및 Wilhelmsen Ship Management 한국법

인 대표이사 사장으로 취임한다.

목 상무는 지난 2002년 유코카캐리어스 창립당시에 합류하여 최근에 싱가포르에 파견 근무중이며, 오는 10월부터 노르웨이 선박관리회사 대표이사로 옮겨간다.

Wilhelmsen Marine Engineering 및 Wilhelmsen Ship Management 한국법인은 유코카캐리어스의 선박을 관리하는 회사이다.

KSS해운

2분기 흑자전환 성공

국내 대표적인 케미컬/가스 운반 선사인 KSS해운(대표 윤장희)이 2분기 흑자전환하는데 성공했다.

KSS해운(대표 윤장희)은 올해 2분기 매출액은 전년대비 7.7% 증가한 261억원을 기록했으며, 영업이익은 전년대비 171% 증가한 43억원을 기록하면서 99억원의 당기순이익을 실현해 1분기 적자에서 벗어났다.

지난 1분기 41억원의 영업흑자를 내고도 외화 환산손실로 영업외 비용이 크게 증가하면서 46억원의 적자를 냈던 KSS해운은 2분기 환율하락으로 외화환산손실이 크게 줄면서 99억원의 흑자로 전환했다.

KSS해운은 특수화물 운송분야에서 전문적인 기술을 보유하고 있고, 선대의 대부분이 장기운송계약 체결로 운임 하락없이 안정적인 수입을 확보할 수 있었으며 스팟 운송계약도 운임율이 높은 화물위주로 효율적인 항차운영을 수행해 매출과 영업이익이 크게 개선됐다고 밝혔다.

지난 1분기 실적에 대해서는 40억원의 영업이익을 실현했지만 경영실적과는 무관한 환율상승으로 선박도입에 따른 외화채무잔액에 대한 미실현손실인 외화환산손실 107억원이 발생해 46억원의 당기손실이 발생했지만 2분기들어 환율이 하향 안정화되면서 결과적으로 누계실적에서 53억원의 당기순이익을 올리게 됐다고 설명했다.

한편 케미컬 탱커를 비롯해 총 16척의 선박을 보유하고 있는 KSS해운은 8500DWT급 케미컬



탱커 1척, 4000DWT급 케미컬 탱커 1척, LPG선 1척 등 총 3척의 신조선을 발주해 건조중이다. 이들 신조선들은 2012년 2월까지 모두 인도될 예정이며 선가는 총 9200만달러다.

(주)한진

S-Oil과 개인택배 업무 제휴



(주)한진(대표 석태수)과 에스오일(대표 아흐메드 에이 수베이)은 물류거점 활용 및 택배서비스 제공에 대한 업무 협약서를 교환하고 포괄적 제휴 협약을 체결했다고 8월20일 밝혔다.

이번 제휴를 통해, 한진은 에스오일의 광범위한 로컬 네트워크를 바탕으로 택배 취급점을 확충하게 되며, 에스오일은 한진으로부터 신개념 택배 서비스를 제공 받게 돼 고객 편의를 크게 향상시키는 등 상호 시너지를 창출한다는 방침이다.

또한 한진은 집배송 공급능력을 확대할 수 있는 탄탄한 운영기반을 확보하는 동시에, 오는 9월부터 전국 900여 개의 에스오일 주유소를 택배거점으로 삼아, 오전택배, 골프택배, 공항택배 등의 다양한 택배서비스를 제공할 계획이다.

이와 같이 업계 최고 브랜드 간에 전략적 파트너-십을 체결함에 따라, 한진과 에스오일은 고객에게 보다 폭넓은 서비스 이용 혜택과 높은 접근 편리성을 제공할 것으로 기대하고 있다. 특히, 택

배사와 주유소라는 생활편의 서비스 간의 마케팅 제휴는 업계 최초로 시도되는 것이어서 관심이 집중된다.

이번 에스오일과의 포괄적인 업무 제휴로, 한진은 9월 에스오일 보너스카드 회원 400만 명을 대상으로 익일택배·공항택배 1000원 및 골프택배 3000원(왕복)의 택배요금 할인 혜택뿐 아니라, 보너스 포인트 적립 등 실속 있는 혜택을 제공할 예정이다. 한진은 보너스 포인트로도 택배요금을 결제할 수 있도록 했다.

한진 택배영업부 임태식 상무는 “국내 유수의 정유회사인 에스오일과의 전략적 제휴를 통해 이용자들에게 보다 양질의 택배서비스를 제공하고, 고객 편의를 증대시킬 수 있는 좋은 기회가 될 것”이라며, “앞으로 양사가 서로 협력해 상호의 비즈니스를 더욱 확대·발전시켜 나갈 수 있도록 파트너십을 더욱 공고히 해 나가겠다”고 설명했다.

한편, 한진은 에스오일과 함께 할인쿠폰 발행 등 다채로운 공동 프로모션을 개발하여 상생협력의 비즈니스 모델을 활성화시킨다는 계획이다.

한진중공업

친환경 집진환기기술 개발

한진중공업(대표 이재용)이 선박 건조시 발생하는 대량의 미세분진을 포집할 수 있는 집진환기 시스템을 개발 적용했다.

일반적으로 선박건조 공정 중 별도 전용설비 적용이 어려운 도크와 안벽 공사기간에 진행되는 도장 전처리 공정에서는 10 μ m 미만의 미세 분진이 발생하게 된다. 여기에는 다량의 합진가스와 페인트와 같은 유류분진 등 집진성능을 저해하는 이물질이 포함돼 있다.

8월17일 한진중공업 기술연구소에 따르면, 기

존 선박건조시 사용되는 대용량 환기터보팬에 집진기능을 부여하는 방식으로 페인트와 같은 유류분진을 처리하는 1차 필터와 미세분진을 포집하는 2차 필터로 구성된 집진시스템이 개발됐다.

특히 이 집진시스템은 그간 기술적으로 구현하기 어려웠던 10 μ m 미만의 미세분진 포집이 가능하면서도 부피가 작고 가벼워 이동과 설치가 용이하다는 설명이다.

또한 선박건조 환경을 고려해 환기팬의 환기용량 감소를 최소화하는 집진기능과 필터 수명 극대화 및 탈진을 감안한 재질과 구조설계, 내부차압 증가시 환기성능 보장을 위한 바이패스 토출구 등이 집진시스템에 도입됐다.

한진중공업 관계자는 "해당장비를 공정에 적용한 후 화물창 내부 분진농도를 산업환경기준보다 낮춰 쾌적한 환경을 구현했으며, 강화된 PSPC(보호도장성능) 기준에 적합한 분진 감소효과로 추가 청소시간 절감, 분진발생 공정과 타 작업 공정의 동시진행을 통한 공기단축 등의 효과를 얻고 있다"고 밝혔다.

한진해운

제 3차 임직원 타운홀 미팅 실시

한진해운(대표 김영민)은 8월12일 여의도 본사에서 전세계 임직원을 대상으로 타운 홀 미팅(Town Hall Meeting)을 개최했다.

올해 3번째로 열린 타운홀 미팅은 화상회의 시스템을 통해 본사 임직원은 물론, 전세계 3개 지역본부(구주/아주/서남아)와 한국지점(서울), 해사본부(부산)까지 참가하였으며, 해외 전지역 현지 직원들을 대상으로 한 별도의 미팅을 진행함으로써 전사적 현안에 대한 임직원들의 이해를



높일 계획이다.

김영민 사장은 금번 미팅에서 글로벌 경기침체로 인한 경영환경 변화와 다양한 현안에 대해 설명하고, 이를 극복하기 위한 턴어라운드 플랜(Turnaround Plan)을 제시함으로써 회사 성장에 대한 전사적인 방향성을 공유하였다.

특히, 성공적인 턴어라운드 플랜 달성을 위해, 수익성 강화, 조직/인력 체질개선, 위기대응형 문화구축, 재무구조 개선, 사업포트폴리오 최적화라는 전사 5대 전략을 발표하고, 구체적 실행방안 모색과 그 실행을 위한 전임직원의 의지를 강조하였다.

김 사장은 "우리의 선배들은 숱한 어려움 속에서도 한진해운을 지켜왔으며, 우리도 반드시 극복할 수 있다"며 "임직원들은 경영진을 믿고 열정을 가지고 턴어라운드 플랜을 수행해 주기 바란다"고 참석한 임직원들을 격려했다.

한편, 한진해운은 임직원간 정보공유와 대화를 위해 지속적으로 타운홀 미팅을 개최해오고 있으며, 경영층과 임직원이 함께하는 식사 등 다양한 방식으로 임직원간의 원활한 소통을 위해 노력해오고 있다.



현대상선

임직원 자녀대상 컨선박 견학



현대상선(대표 김성만)이 임직원 자녀들에게 특별한 여름방학의 추억을 선사했다.

현대상선은 8월20일 임직원 자녀를 대상으로 컨테이너 선박을 견학하는 행사를 개최했다. 행사에는 총 24명의 어린이들이 참여해 선박에 직접 오르는 기회를 가졌다. 선박 방문을 위한 어린이 신청자는 많았으나, 안전을 고려하여 인원을 24명으로 제한했다.

현대상선은 최근 해운업 불황 속에서도 최선을 다하고 있는 임직원들의 '기 살리기'의 일환으로 이번 행사를 마련했다. 휴가철과 방학 기간에 임직원 자녀들이 말로만 듣던 아빠 회사의 선박을 직접 타보는 색다른 체험을 제공함으로써 직원들 사기를 높이자는 취지다. 또한 임직원 가족들이 회사에 대해 이해하는 시간을 갖고, 현대상선 가족의 일원으로서 유대감을 느낄 수 있을 것으로 기대하고 있다.

참가자들은 8월20일 아침 서울역에서 출발해 부산항에 정박해 있는 6,500TEU급 컨테이너선 '현대패트리엇(Hyundai Patriot)'호에 방문했다.

선박에 오른 어린이들은 브릿지(선박을 조종하는 공간), 기관실, 갑판 등 작업공간을 비롯해 해상 직원들이 생활하는 개인 방, 휴게실까지 선박의 곳곳을 둘러봤다. 초대형 컨테이너선을 처음 본 어린이들은 어마어마한 선박의 크기에 놀라워하고 항해에 대해 궁금한 것을 해상직원들에게 질문하며 즐거운 시간을 가졌다.

선박 방문을 마친 어린이들은 부산항만 투어 및 부산세관 등을 둘러보며 해운업 현장을 체험했다.

행사에 참여한 현대상선 인재지원팀 이창익 부장의 딸 이혜진(14)양은 "아마 우리 반에서 이렇게 큰 배를 타 본 사람은 나밖에 없을 것"이라며 "아빠의 직장이 무엇을 하는 곳일까 궁금했는데, 막상 와서 보니 아빠가 너무 자랑스럽다"고 말했다.

한편 현대상선은 매년 승진자들을 대상으로 해외 승선 교육을 실시하고 있으며, 이번 임직원 자녀 견학 행사 역시 일회성에 그치지 않고 지속적으로 개최해 더 많은 가족에게 선박 승선 기회를 제공할 계획이라고 밝혔다.

인천항만공사

간부직원 대상 IT교육 실시



인천항만공사(IPA)에서는 8월27일, 28일 양일

간 간부직원(1, 2급 직원 총 26명)을 대상으로 'IT트렌드 및 기술동향과 함께 인천항만공사의 정보화 현황과 향후 추진전략'을 공유하기 위한 IT교육을 인천광역시 인재개발원(인천시 서구소재)에서 실시했다고 밝혔다.

이번에 실시된 정보화 교육주제는 'IT A to Z(부제: 트렌드를 Read 하고, Lead 할 수 있는 Training)'으로 8월 27일에는 △IT 환경변화 △IT 관리체계 △IT프로젝트 관리 △IT서비스 관리를 교육했으며, 한국정보통신 기술사협회의 이낙선 이사가 강의를 맡았다.

28일에는 △IT기반 솔루션 △IT 운영 솔루션 △정보보호 △IT솔루션 성과평가를 월비솔루션 양회석 수석컨설턴트가 강의했다.

또한, 실시된 강의 목표는 '비즈니스 전략적 기회 창출을 위한 IT와 경영의 연계방안'을 이해할 수 있으며, 엔터프라이즈 서비스, 유비쿼터스 및 최신 IT기술 및 서비스 동향을 파악할 수 있을 것으로 기대된다.

김종태 IPA 사장은 교육이 진행된 이틀 내내 직접 참석해 관리자들이 전원 수료할 수 있도록 노력했으며, 특히 전원 수료를 유도할 수 있도록 최종평가까지 준비하고 있다고 IPA는 전했다.

한국선급

녹색성장사업 진출 가속화

국내 유일의 국제적인 선박검사기관인 (사)한국선급(회장 오공균)이 탄소 배출권거래제도 및 CDM(청정개발체제) 인증사업 진출을 통해 녹색 성장사업에 본격적으로 뛰어 들었다.

한국선급은 전통적으로 선박검사 관련 업무에



역량을 집중해왔지만 미래 신성장사업의 한 축으로 저탄소 녹색성장사업을 선정하고 이 분야의 선도기관으로 거듭나기 위한 총력을 기울이고 있다.

향후 경제적 가치가 무궁무진할 것으로 판단되는 탄소거래시장을 선점하고 국제해사기구(IMO)의 온실가스 감축 조치 등 세계적 추세에 대응하기 위해 한국선급은 지난 3월 에너지환경사업단(단장 김만웅)을 정식으로 발족했다.

에너지환경사업단은 신재생에너지 관련 연구 및 기술개발을 담당하는 신재생에너지팀과 신성장기술지원팀 그리고 CDM 인증사업과 탄소배출권거래제 및 온실가스 인벤토리 검증 업무를 담당하는 환경플랜트팀을 갖추고 녹색성장사업의 통합체계를 구축함으로써 동 분야에서 최고의 전문기관으로 성장하고 있다.

특히 에너지환경사업단 내 환경플랜트팀은 국내 해운부문의 온실가스 통합관리체계 구성을 위한 인벤토리 구축, 시장기반조치(배출권거래제도, 탄소세 등)의 도입 및 운영을 통해 탄소 배출권거래제도 및 CDM 인증사업의 선도기관이 되기 위해 박차를 가하고 있다. 그 일환으로 올해 CDM 운영기구 인가를 CDM 집행위원회(EB)에 신청할 계획이다.

한국선급 에너지환경사업단의 김만웅 단장은 “우리 세대뿐만 아니라 미래 세대의 지속가능한



발전을 위해 기여하는 것이 우리의 궁극적인 목표”라고 말했다.

케이엘넷

RFID기반 유비쿼터스 항만구축 수주

화물관리, 추적, 보안, 안전수송 등의 통합 연계 서비스를 제공하고, 항만운영 전반이 자동화된 유비쿼터스 항만 구축을 목표로 하는 RFID기반 항만물류인프라 고도화 사업이 올해안으로 마무리될 예정이다.

물류IT전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 8월 13일 국토해양부로부터 “RFID기반 항만물류인프라 고도화 2차사업”을 수주했다고 밝혔다.

이번 사업은 지난해말 수행한 “RFID기반 항만물류인프라 고도화 1차사업”의 연속사업으로 부산지역 4개(부산신항만, BGCT, BICT, 삼주항운) 컨테이너터미널의 차량인식용 RFID 시스템을 표준장비로 교체하여 항만과 내륙간의 RFID기반 물류인프라 연동 및 물류정보 가시성 확보를 목적으로 추진된다.

이 사업이 완료되면 국내 모든 물류 RFID 인프라 중 차량추적용 RFID시스템은 최신 표준으로 업그레이드되며, 사업기간은 8월 중순부터 12월 중순까지로 4개월간이다.

구체적인 사업내용을 보면 △ 부산지역 컨테이너터미널의 차량인식용 900MHz RFID 리더기 교체(BGCT 11대, BICT 7대, 삼주항운 3대, 부산신항만 7대) △ 차량용 전자태그의 표준화 및 온라인 전자태그 발급체제 구축(900MHz RFID 전자태그 10,000개 납품) △ 컨테이너 화물인식용 RFID 시스템 및 설치 위치 조정 등이다.

리더기의 경우 표준 태그(18000-6 Type C)와 비표준 태그(18000-6 Type B)를 모두 인식할

수 있도록 교체되며, 미들웨어 역시 리더 장비 교체 및 정보 연계 사양 변경에 따라 교체된다.

특히 이번 2차 고도화사업은 2008년부터 시작된 RFID기반 물류거점정보시스템 구축사업과 연계하여 진행 중이다.

단계적으로 추진 중인 두 사업이 2012년 완료되면 항만과 내륙물류거점간의 상호연계성이 부족했던 개별물류정보망이 RFID를 근간으로 통합되게 됨으로써 물류흐름의 단절성을 해소하고 화물 및 차량 추적정보 등 물류가시성이 확보되어 신속 정확한 물류계획 수립이 가능해 진다.

한국해양수산개발원

제1기 해양아카데미 성료

한국해양수산개발원(KMI, 원장 강종희)은 초중등 교사 58명을 대상으로 실시한 제1기 해양아카데미가 성공적으로 마무리됐다.

이번 연수과정은 8월11일부터 14일까지 4일간 실시돼 해양문화, 해양정책, 해양사, 해양관광, 해양스포츠, 해양과학, 수산업, 해운항만 산업 등 해양 관련 분야의 이해 증진과 해양문화 창달에 관한 8개 과목을 교육했으며, 인천항 갑문시설 및 인천대교 건설현장 등을 견학했다.

해양아카데미에 참가한 연수생들은 남여 각 50%로 서울경기 19명, 경상도 17명, 전라도 8명, 충청도 14명으로 전국에 고루 분포되었으나 초등학교(47%) 및 고등학교(39%) 교사가 86%를 차지하였으며 중학교 교사의 참여율은 14%에 그쳤다.

연수과정을 마친 연수생들은 청소년의 해양사상 고취를 통한 차세대 해양인 양성이라는 ‘KMI 해양아카데미’의 설립운영 취지에 부합하는 연수

과정이었다고 만족감을 표시한 것으로 나타났다.

이번 연수시 실시한 설문조사에서 먼저 연수의 전반적인 만족도는 4점 만점에 3.63으로 상당히 높게 나타났고, 교육 내용의 만족도는 학생교육 및 자기계발 도움 정도(3.39점), 교육기간 및 전체 교육시간(3.40점), 교육과목 편성 및 교재 편찬(3.37점), 강의실 등 교육시설(3.54점), 교육진행 등(3.69점)으로 나타나 전반적으로 크게 만족하는 것으로 나타났다.

이에 따라 KMI는 향후 지속적으로 이를 확대시행해 해양강국 건설의 초석이 되는 많은 연수생을 배출하기로 했다.

한편 KMI 해양아카데미 연수과정은 내년 1월에도 2회에 걸쳐 실시 예정이며 아울러 내년 하계에도 교사, 청소년 등 연수대상자를 확대하여 특화된 연수프로그램을 지속적으로 운영할 예정이다.

한국해양수산연수원

OPITO 교육인증 사업 착수

한국해양수산연수원(원장 강신길)이 지난 8월 27일 호창기계공업(주), 오션어스(주), 한국정밀(주)과 약 20억원 규모의 OPITO 교육인증 공동구축 및 운영사업 계약 체결식을 개최했다.

OPITO(Offshore Petroleum Industry Training Organization)는 국제석유산업교육기관으로 지난 1988년 7월 6일 발생한 Piper Alpha 사고(167명 사망)로 해양구조물 종사자에 대한 교육 프로그램을 필요성이 제기돼 설립됐으며 IMO(국제해사기구)는 주요 석유회사, 조선사

들의 해양구조물종사자들에게 OPITO가 인증한 교육기관에서 교육을 받도록 권고하고 있다.

국내 역시 매년 해양구조물 건조량이 증가하면서 OPITO 교육수요가 급증으로 국내 조선 3사와 주요 정유회사들이 지속적인 OPITO 인증교육 요구를 해옴에 따라 한국해양수산연수원은 이번에 OPITO 교육인증 사업을 진행기로 했다.

이번 사업은 세계적 경제위기 상황에서 정부공공기관이 국가의 추가지원없이 민간투자사업체와 상호 협력으로 국가경쟁력을 제고시키는 혁신 성공 사례로 오는 9월 1일부터 사업을 시작해 2010년 2월까지 국제석유산업협의체인 OPITO로부터 7개 교육과정을 인증 받고 2013년 12월까지 공동사업을 시행할 계획이다.

해양수산연수원이 OPITO 교육과정을 인증 받으면 국내 해양구조물 관련 종사자들은 해외에서 이 교육을 받지 않고 국내에서 편리하게 교육을 받게 됨으로서 해외출국교육으로 인한 외환유출(3년간 약 71억원) 방지 및 관련산업체의 경쟁력에도 실질적인 도움을 줄 수 있을 것으로 기대되고 있다.

현재 전 세계적으로 OPITO로부터 인증을 받은 교육기관은 49개이며 중국, 일본을 비롯한 동북아시아에서의 인증 교육기관이 전무해 해양인력 양성분야를 선도하는 국내 유일의 교육기관인 한국해양수산연수원이 금번에 일반사업체와 공동투자 형태로 OPITO 교육인증을 구축하면 국제적 인증교육기관으로서의 공신력 제고에도 기여할 것으로 기대된다.



내년부터 선박보유량 1만톤 돼야 화물운송사업자 등록 등록기준 2배 강화로 해운기업 국제경쟁력 향상 기대

국토해양부(장관 정종환)는 2009년 8월19일 해운법 시행규칙을 개정하여 외항 화물운송사업(일반 화물운송)의 등록기준을 현재보다 2배로 강화한다고 밝혔다.

다만, 현재 외항 화물운송사업의 등록을 추진하고 있는 자에게 미치는 영향을 최소화하기 위해 2010년 1월 1일부터 강화된 기준을 적용하기로 하였다.

또한 종전의 기준에 따라 등록한 기존 업체는 종전 기준에 따른 신뢰보호를 위해 강화된 기준을 적용하지 않도록 하였다.

그간 외항 화물운송사업은 1996년 8월7일 면허제에서 등록제로, 1999년 10월8일에는 등록기준을 대폭 완화(선박보유량 총톤수 3만톤 → 5천톤, 자본금 10억원 → 5억원)한 결과이다.

등록업체는 1999년 33개사에서 2009년 8월 현재 189개사로 급증하였으나, 영세한 업체(선박 총톤수 1만톤 미만, 자본금 10억원 미만 업체 : 112개)가 대부분이고, 작년말 해운시장의 불황에 따른 용선료 지급불능 등으로 우리 해운업의 국제신인도가 떨어지고, 건실한 해운기업의 해외영업에 부정적인 영향을 초래하였다.

따라서 국토해양부는 화물운송 위주의 운영과 시장상황에 탄력적 대응력을 갖춘 건전한 해운기업을 육성하고, 향후 해운시장 활황시 과도한 용

대선으로 인한 문제 등의 재발을 방지하며 해운기업의 국제경쟁력을 제고하기 위해 외항 화물운송사업의 등록기준을 강화하는 것이다.

구명동의·구명뗏목 제조기준 국제수준으로 높여

국토해양부(장관 정종환)는 국제구명설비코드(Life Saving Appliance Code) 개정 사항을 반영하고 새로 개발된 제품에 대한 형식승인 시험기준을 마련하기 위하여 「선박용품물의 형식승인 시험 및 검정에 관한 기준」을 8월13일 전부 개정 고시하였다.

개정 주요내용을 보면, △일반 국민이 이해하기 쉽도록 한자 및 영어를 모두 한글로 변경 △구명동의 종류에 성인용 및 어린이용 외에 유아용(키 100cm, 몸무게 15kg 미만)을 추가하여 3종으로 확대 △구명뗏목 탑승대는 100kg의 사람이 탑승 가능토록 기준 신설 △화물선의 구명정 정원 산정 등에 사용되는 1인당 평균 몸무게 기준을 당초 75kg에서 82.5kg로 강화 △백열전구 외에 LED(발광다이오드) 램프도 시험에 합격할 경우 선박의 항해 등으로 사용가능토록 하였다.

현재 형식승인 대상 선박용 물건은 구명동의 및 구명뗏목 등 140여종이 있으며, 이들 품목들은 해당 시험에 합격한 경우에 한하여 형식승인을 얻을 수 있다.

한편, 유아용 구명동의 및 화물선의 구명뗏목 형식승인 시험 기준에 관한 사항은 개정된 국제구명설비코드 발효일자에 맞추어 2010년 7월 1일부터 적용토록 하였다.

이번 「선박용품물의 형식승인 시험 및 검정에 관한 기준」개정으로 인명안전 증진, 국내 제조 구명항해장비 등 선박용 물건의 국제 경쟁력 확보 및 신기술 개발 촉진에도 기여할 것으로 기대된다.

구 분	현 행	개 정
선박보유량	총톤수 5천톤 이상	총톤수 1만톤 이상
자 본 금	5억원 이상	10억원 이상

올 상반기까지 우리나라 선박의 외국인선원은 13,453명

우리선박 승선 중인 외국인 선원, 전체선원의 25.5%

금년 6월말 현재 우리나라 선박에 승선중인 외국인선원은 우리나라 전체 선원의 25.5%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

국토해양부(장관 정종환)에 따르면, 외국인선원 수는 1만3,453명으로 전년도말 1만2,777명에서 676명이 증가(5.2%)하여 전체 선원 5만2,642명의 25.5%이며, 이 중 우리나라 해외취업선원을 제외한 국적 선박에 승무하고 있는 선원 4만 8,407명의 27.7%에 해당되어 4명당 1명 이상으로 외국인선원이 우리나라 선박에 승선하고 있다고 밝혔다. 증감요인을 살펴보면 외항화물선이 외국인 승선규모를 적당 10명에서 13명으로 늘렸고 신조선박이 39척 증가(총 801척에서 840척으로 증가)함에 따라 연말대비 590명이 증가하였고, 연근해어선 선원이 외국인선원도입 총정원 증가와 내국인 선원 구인난 심화에 따라 162명이 증가한 데 반해, 원양어선의 경우는 승·하선 교대 시점에 따른 차이로 인하여 75명이 감소한 것으로 나타났다. 이러한 추세가 지속되면 금년말에는 1만4,000명 수준을 넘어설 것이라고 국토해양부

는 예상했다.

국적별로 보면 인도네시아 29%, 중국 25%, 필리핀 17%, 미얀마 17%, 기타 0.01% 순이며, 업종별로는 외항화물 45%, 원양어선 26%, 근해어선(20톤 이상)26%, 내항 및 외항여객 3% 분포되어, 전년도말 대비 큰 변동은 없는 것으로 나타났다.

한편, 내국인 선원은 3만9,189명으로 전년도말 3만9,002명 대비 187명(0.4% 증가)이 증가하는데 그쳤으며, 이 중 해외 외국선박에 취업한 수는 4,235명으로 59명이 증가하였고, 국내 취업은 128명이 증가한 것으로 나타났다.

전년말 대비 외국인 선원은 5.2% 증가한데 비하여 내국인 선원은 0.4% 증가에 그쳤는데, 이는 국내경기침체에 따른 취업난에도 불구하고 선원직의 특수성으로 인하여 여전히 승선 선호도가 낮은 것에 기인한다고 밝혔다.

국토해양부에서는 증가추세에 있는 외국인선원에 대하여 올 하반기 체불임금 실태조사 등 특별 근로감독을 실시할 예정으로 외국인 선원들의 근무여건 개선을 위해 노력할 것이라고 밝혔다.

내국인 및 외국인 선원의 연도별 승선 현황

(단위 : 명, %)

구 분	'91	'95	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09.06
내국인	105,667	63,372	52,172	49,130	44,709	41,396	40,194	40,176	38,821	38,608	39,002	39,189
외국인 (A)	58	2,653	7,639	6,980	6,970	7,313	7,390	7,960	8,889	9,916	12,777	13,453
계(B)	105,725	66,025	59,811	56,110	51,679	48,709	47,584	48,136	47,710	48,524	49,764	52,642
대 비(A/B)	0.05	4.0	12.8	12.4	13.5	15.0	15.5	16.5	18.6	20.4	25.7	25.5



울산컨테이너터미널, 울산 산업단지의 거점항만으로 도약

울산지역 업계, 물류비 절감으로 제품경쟁력 확보 가능



2004년 3월 울산동방아이포트(주)와 국토해양부는 울산신항개발(1-1단계) 민간투자시설사업 실시협약을 체결하여, 2004년 7월 울산신항개발(1-1단계) 민간투자시설사업을 착공하여 컨테이너부두 4선석(920m)과 잡화부두 2선석(340m)을 건설하고, 2009년 7월 1일 울산신항컨테이너터미널 준공, 개장했다.

울산신항컨테이너터미널은 2,500TEU급 3선석(수심 12M)과 5,000TEU급 1선석(수심 14M)등 총 4선석과 을 보유하고 부두 길이는 총 920M이며, 부지면적은 총 343,720㎡(약 104,000천평)이다. 울산에서 유일하게 5,000TEU급 선박(GWT 50,000TON, L.O.A 250m, Draft 14m 모선까지 가능)이 접안 가능하다. 울산신항컨테이너터미널(UNCT)은 일반컨테이너 17블록에 1만 4940TEU, 공컨테이너 4블록 3600TEU, 냉동컨

테이너 3블록 1,296TEU, 위험물컨테이너 1블록 450TEU 등 일시 최대 장 치능력이 2만364TEU에 달한다. 또한 2,000평 규모의 CFS를 보유하여, LCL 화물의 원활한 처리 능력도 갖추고 있다.

또한 동 터미널은 실내 외에서 무선랜 기반의 초고속 데이터 통신, VoIP, 무선 감시 CCTV 등 다양한 응용서비스 제공이 가

능한 무선 MESH 네트워크를 비롯해 CPS(영상장비를 이용해 차량 운전원이 영상모니터로 신호 수 없이 정확한 위치에 정차토록 하는 시스템), CNPS(컨테이너번호 인식시스템)을 국내 최초로 도입하는 등 첨단 전산시스템을 가동하고 있다. 또한, 무인자동화 야드 크레인과 20피트짜리 컨테이너 2개를 한꺼번에 하역할 수 있는 트윈 스프레더 등의 하역 장비로 작업을 진행한다. 현재 13열 2기인 컨테이너 크레인 외에 2009년 10월 중 16열의 컨테이너 크레인 2기를 추가로 들여와 4개 선석을 운영 하는데 따른 장비 부족 문제를 해소할 계획이다.

(주)동방과 관리운영 계약을 체결한 동방컨테이너터미널(주)가 운영하게 된 울산신항컨테이너터미널의 연간 수출입 컨테이너화물 처리 능력은 51만TEU에 달해 울산항이 산업 단지 지원항만이

라는 제한된 역할에서 벗어나 향후 울산항의 배후 산업단지 지원항만 및 동남권 최대의 거점항만으로서의 기능이 한층 강화될 것으로 기대된다.

울산신항컨테이너터미널은 343,720㎡(10만 4,000평)의 부지에 금년도내 장비확충이 모두 마무리가 되면 갠트리 크레인 총 4기에 트랜스퍼 크레인 9기, 리치스테커 2기, 야트트렉터 24기 등의 장비를 갖추게 되어 최상의 서비스를 제공하게 된다.

또한, 전통적으로 액체 화물이 많은 울산항의 특성을 고려해 위험물 컨테이너장치장의 장치능력을 크게 늘려 일시 장치능력을 450teu까지 장치할 수 있게 하였으며, 냉동컨테이너 역시 일시 장치능력을 1,296teu까지 확보하여 화주의 요구에 맞춤형 터미널 서비스를 제공하고 있다.

또, 화물 처리와 관련하여 자체 개발한 각종 전산시스템을 제공하고 6,359㎡(2,000평) 규모의 CFS 창고를 갖추고 있으며, 향후 X-Ray 검색기 등을 갖춰 토탈 컨테이너 운송 서비스를 제공할 예정이다.

2,500TEU급 3선석(수심 12M)과 5,000TEU급 1선석(수심 14M)등 총 4선석을 보유하고 있어 선박 접안에 최대한의 편의를 제공하고 있으며, 트윈 스프레다 작업으로 하역 생산성을 향상 시켜 접안 선박의 체선시간을 단축 시킬 수 있다.

국내 항만 최초로 도입된 OCR(Optical Character Reader)이라고 불리는 컨테이너 번호 자동인식 시스템을 도입 하고 있다.OCR 시스템은 고도의 영상장비를 이용해 양적화되는 컨테이너 번호를 자동으로 인식해 야트트렉터(YT)에 작업지시를 내리는 첨단 시스템이다.

이 시스템은 컨테이너 번호를 자동으로 인식할 뿐만 아니라 양적화단계의 컨테이너 상태를 영상으로 촬영해 기록해두기 때문에 검수, 보안 등의 증거자료로 활용이 가능하며, 과거에는 언더맨



이 하던 작업을 OCR 시스템이 대체할 수 있으므로 인력대체효과도 있으며 작업속도 향상도 기대할 수 있다.

또한, 웹 기반의 터미널 정보 실시간 제공으로 고객의 정보 접근성을 극대화 시키기 위하여 노력하고 있다.

울산신항컨테이너터미널 이용자에 대하여는 금년 1월1일부로 항만시설사용료로 선박입출항료, 접안료, 정박료는 100% 감면되고 있으며, 화물입출항료는 30%로 감면 폭이 확대 시행되고 있어 울산지역 화주들의 물류비 절감에 기여하고 있다.

24시간 운영 시스템 구축으로 고객 우선의 터미널 서비스를 실현하고, 정기적으로 고객의 요구사항을 Monitoring 하여 의견을 수렴하고 서비스 개선에 반영하고 있으며, 고객의 요구 시에는 물류 Consulting 의 제공으로 차별화된 서비스를 펼쳐나가고 있다.

울산은 세계 제1의 조선소를 위시하여 자동차, 석유화학산업등의단지를 구비한 산업 도시이나 컨테이너 화물을 취급하는 터미널의 부족으로 항만 이용자들의 불편이 상존해왔다.

금번 울산신항컨테이너터미널(UNCT)의 개장으로 컨테이너 화물의 취급에 있어 이용자의 불편을 해소하는 계기가 마련되어 울산지역 또는 인근 지역 산업체의 물류비 절감으로 제품의 경쟁력을 확보할 수 있게 되었다.



미래에셋증권, 최대 4000억 규모 선박펀드 조성

바이백 없는 순수 선박펀드로 매각차익의 장점

미래에셋증권이 최대 4000억원 규모의 사모형 선박펀드를 설립할 계획이다. 최근 해운사들이 유동성확보 차원에서 선박을 싼 가격에 매물로 내놓으면서 펀드 조성 여건이 어느 때보다 좋아졌다.

관련업계에 따르면, 미래에셋증권은 최근 해운업체에서 선박을 사들인 후 다시 선사에 빌려줘 용선료(리스료)를 받는 세일앤리스백(Sale and Lease back) 방식의 선박펀드를 조성하기 위해 기관투자자들을 대상으로 사전조사에 들어간 것으로 나타났다.

선박관리회사는 세계로선박금융이 맡을 예정이며, 브로커업무는 삼성물산이 담당한다.

이번에 설립하는 펀드는 8년 동안 장기로 운용되며, 목표수익률은 10%대이다.

미래에셋증권은 기관들을 대상으로 2000억원의 자금을 조달할 예정이며, 이후 4~6척의 선박을 구입한 뒤 이를 담보로 대출을 일으켜 최대 4000억원까지 펀드 규모를 키울 방침이다.

지난달부터 투자가 진행되고 있는 자산관리공사(캠코)나 산업은행의 선박펀드들은 선박 구입 후 해운사에 3년에서 5년뒤 매각하는 바이백(Buy back) 옵션이 걸려있어 사실상의 대출상품이라는 시각이 짙다.

반면 미래에셋증권에서 조성하는 선박펀드는 바이백옵션이 걸려 있지 않아 향후 매각에 대한 차익을 거둘 수 있다는 장점이 있다.

일단 기관투자자들은 8년간 10%대의 안정적인 수익을 보장받는 만큼 상품구조는 만족스럽다는 입장이다. 또 저렴한 매물이 시장에 쏟아져 나온 만큼 펀드 운용이나 자산편입도 어렵지 않아 바로 투자가 가능하다는 장점도 있다.

다만 선박가격이 저점대비 상승하고 있다는 점이 부담스럽다.

기관투자자 한 관계자는 “발틱운임지수(BDI)의 하락 등으로 고전하는 해운사의 유동성 지원이라는 대의명분은 물론 상품자체도 매력적”이라며 “다만 선박가격이 저점대비 10% 가량 상승했다는 점이 부담스럽다”고 말했다.

미래에셋증권 입장에서 이번 선박펀드에 거는 기대가 크다.

펀드판매와 상품마케팅만 해왔던 미래에셋증권이 펀드설립을 주도하기는 이번이 처음이라 적지 않은 의미를 부여하고 있다.

그동안 펀드운용과 상품설계는 모두 미래에셋 자산운용과 미래에셋맵스운용에서 주도해왔다.

증권사 한 관계자는 “미래에셋증권이 부동산 등 자산유동화 부문을 강화하고 있다”며 “자본시장통합법 등으로 증권사들의 업무범위가 확대된 만큼 기업들의 자산유동화 이후의 상품구조를 만들거나 판매하는 업무를 동시해 병행하는 사례가 늘어날 것”이라고 말했다.

세계정기선시장 소형컨테이너선이 시황회복에 크게 기여

Drewry's, 2009년 컨테이너선사 종합손실액 200억달러

Euroseas사의 최고경영자 Aristides Pittas씨는 2,000~2,500TEU 정도의 소형컨테이너선들이 대형선들과 달리 인상적인 운임회복을 보이고 있다고 진단했다.

이 회사는 950TEU~2,500TEU 정도의 컨테이너선 10척 중에 3척을 계선 중이며, 최근에 3척에 대한 운임제안이 있었지만 회사는 계선상태를 유지하겠다고 밝혔다.

다른 Euroseas사의 컨테이너선들도 적자운항을 계속하고 있지만 계선을 하는 것보다는 운항을 계속하는 쪽을 선호하고 있다.

Drewry's의 최근 예측에 따르면, 2009년도 모든 컨테이너 운영선사들의 종합 손실액이 200억 달러에 달할 것으로 전망했다.

그러나 단기적인 몇몇 요소뿐만 아니라 수요공급적인 측면에서도 2010년 초부터 소형컨테이너선이 시황회복의 선두역할을 할 것이라고 Euroseas는 예측하였다.

Alphaliner와 Howe Robinson지의 시황분석가들도 이 의견에 동의하고 있다.

Euroseas사는 지금이 자금압박에 시달리는 선사로부터 최저 가격에 컨테이너선을 구입하여 선대확충을 할 수 있는 기회라고 말했다.

일부 전문가들은 만약 지금 컨테이너선을 사게 된다면 벌크선을 사는 것보다 수익을 위해 더 많은 시간이 필요하지만 향후 수익은 명백히 더 높을 것이라고 말했다.

Euroseas사의 세계경제 전망에 의하면 세계적으로 국내총생산액은 올해 들어 1.4% 감소될 것이나 2010년과 2011년에는 각각 2.5%와 4.8% 증가 할 것으로 보인다.

해상물동량 변화로는 드라이벌크 분야가 2009년 3% 감소되며 2010년과 2011년에는 3%와 5~6% 각각 증가할 것으로 전망했다.

또 컨테이너물동량은 2009년 8% 대의 급격한 감소량을 보이다가 2010년과 2011년에 각각 5%와 9~11% 회복될 전망이다.

용선료는 세계경제의 회복과 함께 증가할 것이며, 2,500TEU 이하급의 컨테이너선을 주목할 필요가 있다. 그 주된 이유는 상대적으로 적은 수의 신조주문량에 있다.

포스트 파나막스사이즈의 경우 공식적으로만 2010년과 2011년에 각각 130만TEU와 140만TEU의 선박이 인도된다. 비록 이 수치가 향후 취소될 주문량을 감안한다면 약간 과장된 수치이기는 하지만 소형컨테이너선의 경우는 향후 2년간 신조인도량이 거의 없다.

또한, 소형선의 경우 현재 운항중인 선박들이 대부분 오래된 선박들이므로 고철로 변할 가능성이 많다. 따라서 이러한 사항들이 소형컨테이너선에 주목해야 하는 이유이다. 전체적으로 2009년 3월 약 12%의 컨테이너선들이 계선되었지만 현재는 11% 정도로 약간 감소하였다.



중국 컨테이너선운임신고실시법 시행 운임인상 효과

8월1일부터 본격시행됨에 따라 7월에 비해 운임인상

중국이 「국제 컨테이너선운임신고실시법」을 본격적으로 시행함에 따라 실질적으로 운임이 인상되는 효과가 나타나고 있다. 동 법은 6월15일 공포일로부터 45일간의 이행 기간을 거쳐 8월1일부터 엄격하게 되고 있다.

이에 따라 일-중항로에서 과당경쟁을 펼쳐 온 중국선사들이 최저운임을 20피트 컨테이너 1개당 50달러(40피트100달러)로 신고하는 등 벌써부터 운임인상 분위기가 감지되고 있다.

과당경쟁이 치열하게 전개되면서 적자운임이 문제가 되고 있었던 동 항로는 기본운임의 경우 제로 또는 마이너스 운임까지 등장했으나, 동 법 시행으로 이같은 관행이 사라지고 실제운임도 7월말에 비해 상승했다.

이같은 변화는 정기선시장의 질서유지, 공평한 경쟁의 확보 등을 목표로 하는 중국 당국의 강경한 입장이 시장에 전파됐기 때문으로 분석된다.

시장관계자에 의하면, 중국 교통운수부는 일-중항로에 취항중인 자국선사에 대해 동 법을 준수하도록 강력히 요청함에 따라 각 선사는 당국의 이같은 강경입장을 신중하게 받아들이면서 운임을 관리하는 상해항운교역소에 컨테이너 20피트당 50달러라고 최저운임을 제시하고 있다는 것이다.

중국 정부는 3년전 가격인하에 시달리는 일-중항로 취항선사들에게, 국제해운조례에 근거하여 부적당한 운임을 배제하는 통달을 냈다. 그러나, 업계의 체질은 바뀌지 않고, 20피트 컨테이너화물에 대해 몇백달러의 마이너스운임을 제시하는 등 시장질서가 극도로 악화되었다.

이에 중국 정부는 통달을 위반한 일부 선사에 대해 면허취소 등의 강력한 조치를 취했으며, 이같은 여파로 선사들이 엄벌을 회피하기 위해 신속히 대응하고 있는 것으로 분석되고 있다.

특히, 일-중항로 취항선사들은 연료유할증료 등 기본운임과 별개인 부가요금에 대해서는 종전대로 운임요율표상의 금액을 적용하고, 기본운임의 인상분을 할증료 등의 감액으로 조정하지 않을 방침인 것으로 알려졌다.

상해항운교역소가 공표한 중국 발착항로의 컨테이너 운임지수를 보면, 8월7일 시점에서는 7월말에 비해 전 항로평균으로 2.5% 상승했다. 특히 일본항로의 경우는 상승률이 8%로 가장 높은 신장세를 보였다.

아시아-미국 서안 및 동안항로의 경우 소폭의 마이너스 성장률을 기록했지만, 그 이외에는 운임이 개선되는 추세에 있다.

중국의 신 법령시행에 따르면, 선사들은 상해항운교역소에 운임의 상한과 하한을 마련하여 일정폭의 운임을 제출해야 한다. 신고운임은 합리적이어야 하며, 만약 이를 위반했을 때에는 위반한 선사에게 2만위안(약 366만원) 이상 10만위안(약 1,830만원) 이하의 벌금에 처해진다.

금년 8월부터는 신법 효과에 원양항로에서의 가격인상 등도 합류해 중국 발착항로의 운임이 오르고 있다.

하지만, 정기선업계는 공급과잉이 해소되지 않고 있어 앞으로도 운임이 회복 기조로 전환될 것인지 여부에 대해서는 여전히 불투명한 상황이다.

세계 자동차전용선 시장 바닥치고 회복기조로 전환

미국 등 각국 정부의 자동차산업 지원으로 물량증가

노르웨이의 대형 자동차전용선사인 Wilh. Wilhelmsen는 지난 상반기와 2/4분기 실적을 토대로 한 시황분석에서 정부가 자동차 산업을 지원하면서 수출이 회복되고 있고, 자동차 재활용 정책 및 고철량 증가와 체선희효과가 시황회복에 긍정적으로 작용하고 있는 것으로 분석했다.

이 회사는 현재, 금년말 시황상승을 기다리며 균형적인 선대운영을 하고 있다. 오슬로에 등록된 Wilh. Wilhelmsen는 자동차전용선 외에 다양한 분야의 Ro-Ro 화물 해상운송 사업을 하고 있다.

이 회사는 물량감소로 인하여 경영악화를 겪고 있으나, 2/4사분기 들어 비록 예전 수준에는 미치지 못하나 어느 정도 물량의 안정세를 기록하고 있다.

지난 2008년 상반기에 3,800만cu/m의 화물을 운송했으나, 2009년 상반기 화물운송량은 2,290만cu/m로 무려 40% 감소했다.

그러나 금년 1/4분기에 비해 2/4분기에는 11%가량이 증가하였다. 이는 한국의 자동차 제조업체 현대와 기아의 수출증가에 따른 것으로 유코카캐리어스의 수송량이 크게 증가한데 기인한 것이다. 이 같은 시황회복은 물동량 증가와 함께 자동차전용선사들이 시황악화로 인해 많은 선박을 세선한데다 노후선박을 해체했기 때문으로 분석되고 있다.

WWL와 유코카캐리어스는 스웨덴의 Wallenius Lines에 의해 공동으로 소유되고 있으며 화물 또한 공유하고 있다.

자동차전용선 시장은 현재 전세계적으로 202척의 신조선이 발주되었으며, 이는 110만대의 자

동차 수에 상응하는 규모이다. 또한 전 세계에 636척의 자동차선이 운항 또는 체선중이며 이중 Wallenius와 Wilhelmsen 회사가 145척을 소유하고 있다.

그러나, 자동차전용선시장이 크게 침체됨에 따라 노후선박의 해체가 가속화되고 있다. 올 상반기 중에 전세계적으로 85척의 자동차전용선이 해체되었으며, 올 하반기에는 더욱 증가될 것으로 예상되고 있다. Wilh. Wilhelmsen도 2척의 선박을 더 처분할 계획을 갖고 있다.

이와 함께 자동차전용선의 신조발주 물량에 대한 계약취소건도 늘고 있다. 현재 29척의 자동차전용선 건조계약이 취소되었고 10척이 추가로 취소될 전망이다.

또한, 각국 정부의 자동차 재활용 정책이 영향을 발휘하면서 시황이 회복될 것이라는 밝은 전망이 나오고 있다. 자동차 판매량은 심각하게 감소하였지만 브라질, 중국, 인도를 중심으로 금년 2/4분기에도 증가세를 유지했다.

주요 국가의 자동차 재활용 정책은 시간이 경과하면서 자동차 판매증가에 기여할 것으로 예상되고 있다. 일본 자동차 제조업체인 도요타의 보고에 따르면, 정부의 지원정책이 서서히 영향을 발휘하여 미국 포드사의 자동차 판매량이 7월 한달간 전년동월대비 2% 증가하였다고 밝혔다.

미국 정부는 오래된 차를 신차로 바꾸면 보조금을 제공한다는 정책을 시행하여 정책자금의 빠르게 바닥을 드러냈다. 이에 미국 의회는 8월6일 이제도의 유지를 위해 20억\$의 추가지원을 승인하였다.



유조선시장 침체로 수에즈막스와 석유제품운반선 계선 시황악화로 운항하는 것보다 계선시키는 편이 유리

유조선시장의 침체로 인해 수에즈막스와 석유제품 운반선의 운항채산성이 극도로 악화됨에 따라 선주들이 대책마련에 부심하고 있다.

싱가포르에 기반을 둔 Tanker Pacific사는 수에즈막스와 석유제품 운반선의 운임하락으로 인해 선박을 계선시키고 있다. 이는 낮은 운임 속에서 운전자들이 선대 운전자금을 낮추기 위한 고육책으로 풀이되고 있다.

지금까지 대다수 선주들은 탱커를 계선시키지 않고 시황회복에 대비하여 장기 정박하는 형태를 취해 왔다.

Tanker Pacific의 홍보팀장 Knut Estensen은 최근 로이드리스트와의 인터뷰에서 현재 5척의 선박이 계선중이며 시황이 악화되어 수익을 내지 못하기 때문에 계선시키는 편이 운영비를 절감할 수 있다고 말했다. 그는 중동의 중형선 시장을 제외하고 모든 운임이 너무 하락하여 현재 운임으로는 손익분기점을 달성할 수 없다고 말했다.

다른 선주들 또한 마찬가지이며 오직 비용절감을 통해서 운영비를 낮추고 있지만 근본적인 해결책은 아직 마련되지 않고 있다.

탱커 운임은 세계적인 원유수요 침체와 신조선의 대거유입에 의해 지속적으로 하락하고 있다. 중형탱커선의 아시아 지역운임 역시 하락세이다. 싱가포르에서 일본으로 가는 운임은 WS70 정도로 매일 1,500달러의 운항 손실을 입고 있다. 이 수치는 중형탱커선 일일 운항비용을 대략 5,000달러 수준으로 산정한 수치이다.

Tanker Pacific의 홍보팀장 Knut Estensen은

몇 개월 이내에 계선이 중단되기를 희망한다고 말하면서 남은 1년 동안 또는 그 이상으로 중형탱커선의 운임하락이 예상된다고 말했다. 또한 운임하락이 이 상태로 지속되면 추가 계선도 고려하고 있다고 말했다.

발틱해운거래소에 따르면, 수에즈막스 탱커선의 경우 서아프리카에서 미국으로 향하는 용선료는 호황기에 1일 3만7,000달러에서 현재 6,000달러 수준으로 떨어졌다.

영국 선박금융기관 RBS 해운시장 모니터링 강화

세계적인 선박금융기관인 영국의 RBS는 금년 1분기 순손실이 10억유로를 기록하는 등 경영실적이 크게 악화된 것으로 나타났다.

RBS는 순손실 중 8억2,700만유로는 해운시황이 악화된 지난 6개월간 입은 손실이라고 설명했다.

RBS는 지난해 대주주이던 영국 정부가 지분을 처분하여 대주주 자리에서 물러나고, 영국 국민들이 70%의 지분을 소유한 국민기업이다. 사업 구조상 선박금융 분야가 100억2,000만 유로이며, 지난 8년 동안 사업비용의 88%를 선박담보를 조건으로 한 선박건조비용으로 사용하였다.

하지만, 현저한 선박 자산가치의 하락과 해운분야의 어려움 속에서도 해운대출은 여전히 진행 중이라고 RBS는 말했다. RBS는 탄탄한 현금흐름과 유동성을 갖추고 현대식 선박금융에 집중할 것이며 15억유로를 해운업계의 모니터링강화에 투자할 계획이다.

파나마선적에 등록된 상선대 2007년 이후 급격히 증가

2007년부터 1,540척, 4,280만G/T 파나마에 등록

파나마 선적을 취득한 상선대가 지난 2007년 이후 급격히 늘고 있는 것으로 나타났다. 파나마 선적을 취득한 상선대는 지난 2008년 12월 8,605척에서 2009년 7월말 현재 8,644척으로 증가하였고, 선복량은 2억260만G/T로 10.1% 증가한 것으로 나타났다.

이에 따라 파나마 선적 상선대는 500DWT 이상 세계계상선대의 21.9%를 차지하고 있다. 이러한 증가세는 최근 신조선들이 대거 파나마 선적을 취득했기 때문으로 분석되고 있다.

특히, 2007년부터 1,540척, 4,280만G/T의 선박이 파나마 선적으로 추가 등록하였고, 364척이 올해 상반기에 추가되었다. 5월과 6월에는 선령 3년 이하의 선박 166척이 파나마 선적으로 등록되었다.

일본의 경우 파나마 선적 상선대의 45%를 차지

하면서 최대 고객의 지위를 유지하였으며, 한국이 7.1%, 중국이 6.7%, 그리스가 6.4%를 차지하였다.

한편, 파나마 선적 선박의 경우 각국의 항만국 통제(PSC)에서 결함이 지적되어 출항정지 조치를 받은 출항정지율은 2008년 12.7%에서 2009년 상반기 2.5%로 급격히 떨어졌다. 2008년 8월 시행된 규정에 따라 파리 MOU에 가입한 기국은 20년 이상된 선박에 대하여 위임된 검사기관에 의해서 입항 전 검사를 받아야 한다. 또한 2개월간 2번 이상 출항 정지된 선박은 파나마 선적을 취소해야 한다.

비록 이러한 조치가 과하게 보일 수 있으나, 결과는 성공적이며 이러한 경향이 2009년말은 물론 2010년까지 지속되기를 희망한다고 파나마 항만국 관계자 Mr Castillero씨가 말했다.

중국상해항의 7월 컨테이너 물동량 210만TEU로 호전

상해국제항만그룹에 따르면 상해항의 금년 7월중 컨테이너물동량이 중국의 수출 호조를 기반으로 회복조짐을 보이고 있다고 발표했다.

상해항의 컨테이너처리량은 전년대비 8.8%감소하였고, 7월 중에는 210만TEU를 기록하였다. 7월 중 총 물동량은 전년대비 1.5%감소된 3,010만톤이며, 이같은 감소율은 6월에 기록했던 6.3% 하락수치와 비교해서 감소세가 크게 둔화된 수치이다.

상해항은 화물처리량 기준으로 중국의 최대항만이다. 그러나 세계 금융위기 이후 컨테이너처리량은 2009년 상반기에 전년대비 15.6%감소한 1,170만TEU를 기록하였다.

상해국제항만그룹 Jiang Haitao 대표는 비록 상해항이 2009년 상반기에 전에 겪어보지 못한 최악의 실적을 냈지만 하반기에는 중국의 수출 호조와 더불어 다시 회복될 것이므로 전망하였다.

상해국제항만그룹은 지난해 말부터 공컨테이너에 대한 항만이용료를 감면해주는 컨테이너 지원 정책을 시행 중이다.



중국의 철광석 수입량 금년 7월이후 브라질산 증가

브라질산 철광석 수입비중 25%에서 28%로 확대

중국의 철광석 수입량 중 브라질산 비중이 점차 확대되고 있다. 금년 7월 이후 중국이 호주와 인도에서 수입하는 철광석 수입량은 줄고 있는데 반해 브라질산 수입량은 증가하고 있다.

외신에 따르면, 중국의 주요 23개 항만의 철광석 재고량을 산지별로 보면, 지난 5월 시점에서 1,800만톤 전후(점유율 25%)였던 브라질산 철광석 수입량은 8월10일 현재 2,010만톤으로 증가하여 점유율이 28%로 확대되었다.

브라질 자원대기업인 바레스는 자사선대에 더하여 장기수송계약이나 COA(수량수송 계약)에 의한 선복조달을 가속화되고 있어 스팟용선 비율은 호주산보다도 낮다. 이 때문에 브라질산 철광석 수입량은 증가하고 있는데, 이러한 선적형태가 스팟용선 시장의 성약감소로 이어지고 있다는 지적도 나오고 있다.

중국 항만의 철광석 재고량 가운데 호주산과 인도산은 5월 중순에서 7월 상순까지 각각 2,600만톤과 1,700만톤 내외를 유지했으나, 8월 중순에는 2,460만톤과 1,420만톤으로 각각 감소했다.

한편, 중국에서 수입하는 브라질과 기타 자원국의 철광석이 증가하는 등 호주와 인도산의 감소를 보충하는 모습을 보이고 있다.

그러나, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선의 스팟 용선시황은 지난 6월말에 1일 8만달러에 육박한 이후 하락하여 최근에는 4만달러대

를 유지하고 있다. 이는 호주 자원의 스포트 용선 성약이 감소한 것이 크게 영향을 끼쳤다.

호주에서의 철광석 선적물량의 감소는 호주 자원회사와 중국 철강업체간의 관계악화가 주요인으로 작용한 것으로 분석되고 있다.

양측간에 2009년도 철광석 수입가격 교섭이 난항을 겪고 있는 가운데 호주의 자원회사인 리오네토가 중국 알루미늄과의 제휴를 파기함에 따라 지난 7월초에는 상해에서 중국 당국이 리오사 직원을 구속하는 양금이 깊어지고 있다.

리오에 버금가는 호주 2대 자원회사인 BHP Billiton은 6월기 결산 때문에 기말대책으로 6월까지 철광석 판매를 집중한 것도 영향을 끼친 것으로 전해지고 있다.

한편, 인도는 철광석을 스팟거래로 판매하고 있다. 중국이 왕성한 철광석 수요를 배경으로 최근 반년 사이에 스팟가격이 70~80% 상승했으며, 최근에는 톤당 110달러에 달하고 있다. 인도의 선적감소는 중국이 스팟가격 급등을 이유로 수입을 줄이고 있는데 따른 것으로 앞으로 여름철의 몬순에 의해 철광석 출하가 둔화될 전망이다.

이러한 가운데 중국은 그밖 자원국에서의 수입도 증가하게 하고 있다. 7월 중순경부터 중국에 적합한 남아프리카나 모리타니아, 스웨덴, 캐나다, 이란 등 중소규모의 자원국에서의 철광석 수송성약이 증가하고 있다.

신조선 계약취소와 운임회복 은행 및 선사에게 기회

중국과 한국의 조선산업 지원으로 위기극복 가능

최근 신조 벌크선의 계약취소와 인도지연, 그리고 운임회복 움직임은 향후 은행과 선사에게 또 한 번의 기회로 작용할 것으로 전망되고 있다.

대만의 영향력있는 선주이자 운영자인 NoBu Su 대표는 아시아 조선소에 주문한 엄청난 양의 신조선으로 인한 금융문제에 대해 의견을 밝히면서 이같이 예상했다. 그는 많은 사람들이 금융위기로 인하여 전보다 금융대출을 받기 어려울 것이라고 생각하는데, 금융대출에는 별 어려움이 없을 것이라고 말했다.

Su 대표가 주문한 선박량은 40척 정도이며, 10억달러를 넘을 것으로 예상된다. 주 선종은 10척의 자동차전용선과 9척의 벌크선으로 대부분 한국 조선소에서 2010년부터 인도될 예정이다.

그는 2008년 9월 금융위기가 오자 대부분의 선주가 공황상태에 빠져서 은행으로부터 비싼 대출이자에 동의하였다고 말했다. 그러나 지금은 그

상황이 매우 다르며 중국과 한국 선주들의 경우 국책은행으로부터 유럽의 대출이자보다 더 낮은 이율로 금융대출 이용이 가능하다고 말했다.

2009년 벌크선박의 주문취소, 인도지연과 운임회복은 은행과 선사에게 또 한 번의 기회로 작용할 수 있다고 말했다. 그리고 품질력을 갖춘 세계 10위권 조선소에서 건조중인 선박들은 은행보증이용하기 때문에 신조건조에 유리하다고 말했다.

현재 주문중인 세계 8,945선박의 절반정도가 선가상환이 끝나지 않은 것으로 예상되는 가운데 브로커업체 RS Platou에 따르면 앞으로 남은 5,000억달러 상환금 중에 2,500~3,000달러 정도는 추가 대출이 필요할 것이라고 말했다.

그는 선주들이 지난 4년간의 호황기에 많은 선박을 신조발주했으며, 그 결과 선가의 상승 및 장기간 동안의 금융상환으로 인해 많은 유동성이 필요하게 되었다고 말했다.

친환경 선박재활용기업인 GRI 싱가포르에서 출범

친환경 선박재활용기업인 GRI(Green Recycling Initiative)가 지난 5월 싱가포르에서 시바해운과 Seaarland사의 합자에 의해서 창설되었다. GRI는 2011년과 2012년 사이에 공용서비스 제공을 목표로 추가기금을 모집하고 있다.

GRI가 창설된 이후로 많은 선주들과 브로커들이 관심을 보이고 있다. 기금 목표는 3억달러이며, 중국에서 최초로 100% 친환경적으로 선박을 해체할 계획이다.

Seaarland사의 Rasmus Bach Nielsen씨는 GRI가 최근 우려되고 있는 미래의 선박 공급과잉을 해결할 수 있을 것이며, 또한 최근 7~8년간 해운경기 호황으로 GRI와 같은 일을 하는 회사가 없었지만 GRI는 100% 친환경 재활용을 통하여 높은 이익을 창출함은 물론, 여러 선주들로부터 각광 받게 될 것이라고 말했다. Nielsen씨는 또 4/4분기에서 5,000만달러를 들여 선박재활용을 위한 첫번째 선박 인수를 진행할 것이라고 말했다. 현재 GRI는 선박 재활용을 위한 친환경 설비를 위해 계약체결 중이며 조선소 위치는 양쯔강의 델타 지역이다. GRI는 대략 150명의 투자자들로부터 자금 투자를 받아 100~200척의 선박을 취득할 계획이며, 전반적으로 이 투자자들은 선주, 은행, 투자기금, 정부 등이 될 것으로 예상되고 있다.



제1회 대한민국 해양대장정 중 일부 해양영토 순례체험기

한국선주협회 기획조사팀 / 홍보담당 박효정 사원

전국해양산업총연합회(회장 이진방)와 해양문화재단(이사장 최낙정)은 8월5일 경기도 평택 해군2함대 제8부두에서 전국에서 모인 대학생들을 대상으로 한 「제1회 대한민국 해양영토대장정」 출항식을 갖고 우리 해양영토를 순례했다.

국토해양부를 비롯하여 2012 여수세계박람회조직위원회, 한국선주협회, 삼성중공업, 대한통운, POSCO, 한진중공업, 한국도선사협회, 한국선급, 황해객화선사협회의 후원으로 올해 처음으로 열리는 대한민국 해양영토대장정은 12박 13일 일정으로 진행되었다.

특히, 이번 행사에는 바다에 대한 무한한 도전의식과 열정으로 무장한 전국의 대학생들을 대상으로 11대 1의 치열한 경쟁을 거쳐 선발된 104명의 해양전사들이 해군 함정과 한국해양대 및 목포해양대 실습선에 직접 승선하여 우리나라 해양영토를 둘러보고 해양의 중요성을 몸소 체험하는 현장체험행사로서 그 열기가 뜨거웠다.

다음은 해양영토대장정 중 일부 해양영토 순례에 참가했던 한국선주협회 박효정 사원의 체험기를 소개한다.(편집자 주)



12박 13일간의 국토대장정 일정 가운데 5일간의 짧은 일정에 참가했지만, 이 행사에 참가한 104명 대학생들의 짧은 열기와 패기를 느끼기에 충분했던 시간이었다. 비록 졸업한지 2년밖에 되지 않았지만, 해양에 대한 무한한 투지와 도전정

신으로 무장한 104명의 해양전사들 속으로 들어가니 그들의 열기와 패기에 주눅이 들 정도였다.

평택 해군2함대 제8부두에서 거행된 출항식에서 잠깐 조우하면서 느끼긴 했지만, 매사에 진지했고 자유로웠다. 거침이 없었다. 그들은 국토해양순례를 통해 느낀 점을 거침없이 쏟아냈다.

솔직히 국토해양대장정 중간에 합류하기 위해 목포로 내려갈 때만 해도 걱정이 앞섰다. 배를

타고 국토를 순례한다는 기대감 보다는 과연 그들과 융화될 수 있을까 내심 초조하기까지 했다.

해군함대에서 목포해양대학교 실습선 새누리호로 갈아탄 그들과 합류하기 위해 용산역에서

KTX를 타고 한걸음에 목포해양대학교로 달려갔다. 목포역에 도착하니 비릿한 바다냄새가 꼬끝에 다가왔다. 부산에 이어 우리나라 항구도시로서 유서가 깊은 목포에 도착했다는 사실이 온몸으로 느껴졌다.

따가운 햇살을 뒤로한채, 목포해양대학교 부두에 접안 중인 실습선 새누리호에 승선했다.

마침 점심시간이라 104명의 아이들이 조별로 차례를 지켜 식사배급을 받고 있었다.

조리장님께서 목포해양대학교는 국립대학교라서 지원비가 넉넉지 않아 학생들이 평소 이렇게 푸짐하게 먹지 못하지만, 해양영토대장정을 이끌어 나갈 대학생들을 위해 최고의 솜씨를 발휘해 준비했다고 하시며 닭고기와 통바베큐 등 정말 푸짐하게 주셨다.

점심식사 후 해남에서 명맥을 이어가고 있는 강강수월래 체험을 하러 체험관으로 향했다.

강강수월래는 우리 고유의 춤이지만, 사실상 중요치 않게 여겨지고 있었던 게 사실이다. 해남지역에는 강강수월래 춤과 노래의 무형문화재 분들이 많이 계셔서 그분들과 함께 손잡고 어울리며 노래를 배움으로서 더욱 뜻깊은 시간이 되었던 거 같다.

체험을 끝내고 선박으로 복귀해서 맛있는 저녁 식사를 하고, 선상에서 2012여수세계박람회 대학생 서포터즈 발대식 파티가 있었다.



대장정 일정이 중반에 접어들고, 지치고 힘들어하는 아이들을 위해 준비한 자리였다.

이 파티는 다음날 향차였던 여수에서 세계박람회 발대식 행사를 위한 자리였지만, 여수행사가 취소되어 아이들은 안타까운 마음을 달랠다.

조별로 남자아이들이 여장을 하고 미스해양을 뽑는 시간을 마련해, 다시 한번 '해양'을 아이들에게 각인 시키는 기회가 되었던 거 같다.

다음 날 여수세계박람회 서포터즈 발대식은 대장정 일정 중 가장 큰 행사였기에 아쉬움이 컸지만, 그렇다고 2012 여수세계박람회의 홍보를 하지 않을 순 없었다.

각 조별로 2012여수세계박람회 홍보를 위한 UCC제작과 여수지역 해운항만관계자분들을 인터뷰하는 미션이 주어졌다.

나도 여수지방해양항만청장님과 인터뷰하는 조에 합류하여 젊은 두뇌들의 행진에 참가하였다. 다행히 장황호 청장님이 반갑게 맞아주셔서 원활히 인터뷰를 끝낼 수 있었다.

청장님은 여수시가 2012여수세계엑스포를 준비하며 겪고 있는 시행착오와 준비과정, 여수시의 미래 등 아주 자세히 설명해주셔서 아이들이 2012년 엑스포에 한발 더 앞서 알게 되는 계기를 마련해주셨다.

하지만 다른 조들은 인터뷰 대상분들이 부재중이거나 갑작스런 연락으로 인터뷰 거절하시는 분들이 있어 아이들이 많이 실망하였다.

순수한 의도로 찾아뵙고 미션을 완성하고 싶어 했을 아이들에게 실망감을 주셔서 원망스럽기도 했다.

아쉬움을 뒤로하고, 제한시간 안에 모든 미션을 마친 아



이들은 여수의 계장3세트로 점심을 맛있게 마무리했다. 식사 후 우리는 여수의 자랑 오동도에 도착하였다.

동백꽃으로 유명한 관광지인 오동도는 아직 시즌이 아니라 동백은 없었지만 많은 사람들로 북적거렸다. 아름다운 음악분수와 잔디밭은 내 마음까지 초련만드는 거 같았다.

우리나라는 섬이 유난히 많아 바다의 아름다움을 전하기에 더없이 멋진 곳이 아닐까 싶다.

여수 오동도는 그 장점을 십분 활용해 주민뿐 아니라 관광객들에게 좋은 휴식 공간을 전해주어 더욱 더 멋진 관광지로 발전할 수 있게 된 거 같다.

우리는 오동도에서 104명의 고급 브레인들과 함께 OX퀴즈와 해양골든벨을 하며 지식경쟁을 펼쳤다.

여수와 세계박람회에 대해 다시 한번 공부를 하며, 서포터즈로서의 활동을 기대하게 되는 시간이었다.

게임을 마치고 오동도 등대에 올라 여수시내를 바라보니 내 마음까지 시원해지는 거 같았다. 중간항차에 다다르면서 아이들의 마음속에 바다에 대한 조그마한 마음이라도 전해지길 바라면서...

저녁식사를 마치고 선박으로 돌아가는 길에 날벼락 같은 소리를 들었다.. 그것은 '태풍'이었다. 제주도가 지금 태풍권에 접어들면서 입항하기로 했던 서귀포항에서 입항 거부가 된 것이었다.



사실 대학생들은 제주도에 간다는 소식에 정말 설레어했다. 대장정이긴 했지만 제주도에 대한 호감과 동경은 누구나 마찬가지인가 보다.. 밤새 관계자들의 이 문제를 협의한 결과 안전한 범위 내에서 출항한다는데 의견을 모았다.

목포해양대학교 새누리호 선장님께서 최대한 안전을 기해 항해하시겠다고 하셨다. 사실 104명의 귀한 인재들이 위험 속에 처해져서는 안되기 때문에 항해 중 위험해 쳐하면 바로 마산으로 회항한다는 전제조건이 붙었다.

출항하자 선체의 뒤틀림이 장난이 아니었다. 이에 따라 밤에 있을 미션발표식은 미뤄지고, 학생들은 멀미 속에 잠을 뒤척였다. 정말 다행히 서귀포항에 도착했지만, 통선으로 학생들을 이동해야 하는 문제가 발생했다.

통선은 나도 작년 일본승선 때 타 봤지만 파도 속에서 타는 건 104명의 학생들을 위험 속에 내모는 것이었다. 결국 회의 끝에 우리는 안전한 제주항으로 회항했다. 제주항에 발을 내딛자마자 공사중이라 그런지 각종 트럭들과 매연들로 뒤덮여 환상을 가지고 있는 학생들이 실망하는 기색이 역력했다.

천혜의 관광지인 제주도의 항구가 정렬되지 못한 모습이 조금 안타깝기도 했지만 더 나은 환경을 위한 공사 중이리라 생각했다.

우리는 회항하느라 시간이 미뤄져 기존 일정이



있던 마라도는 가지 못하고, 비와 바람 때문에 야영도 못했다.

하지만, 제주도 관계자분들의 환영 속에 우리는 해녀박물관과 송악산 전망대를 거쳐 저녁으로 맛있는 제주도 흑돼지를 시식했다.

우리나라 최고의 휴양지 제주도의 아름다운 바다는 더욱 더 제주도를 빛나게 만드는 거 같다.

바다와 함께 평생을 해오신 해녀분들에 대한 모든 것들이 있는 해녀박물관에서 동영상과 전시물들을 보면서 길으로는 아름다워 보이는 바다지만, 파도와 태풍 호락호락하지 않은 바다에 몸을 던지고 많은 고난과 역경을 겪어오며 살아오셨으리라 생각했다.

하지만 해녀 즉 '바다의 여자' 답게 해녀만큼 바다를 사랑하고 아끼시는 분은 없을 것 같았다. 늦은 식사 후 우리는 마산으로 가기 위해 잠자리를 청했다.

8월12일 오후3시 마산항에 안전하게 입항을 하고, 나는 서울로 복귀하기 위해 바로 기차역으로 향했다. 함께 하지는 못했지만 많이 보고 느끼길 바라면서 아쉬운 발걸음을 돌렸다.

울릉도와 독도에 특별히 남녀 1명씩 보내 하루 숙박할 수 있는 특혜를 준다고 들었다.

사실 일반인들은 독도에 숙박 자체가 불가능한데 이번 기회를 통해 바다의 중요성과 아름다움에 대해 배울 수 있는 특별한 기회였던 것 같다. 사실 첫

행사를 기획하며 많은 난관에 부딪혔을 것이다. 대장정은 몇 년 전부터 정부에서 추진해 왔지만 많은 어려움과 문제속에 실행되지 못한 행사였다.

해양문화재단과 우리 총연합회는 여러 회사와 단체의 지원 속에 완벽한 일정을 준비했지만, 자연은 결코 호락호락하지 않았던 거 같다.

백령도에서 목포까지 LSD를 타고 이동하고자 했으나, 태풍으로 다시 평택으로 회항해서 육로로 이동하고, 여수-제주도 항차에는 태풍덕분에 일정이 다 연기되고 취소될 수 밖에 없었다. 하지만, 대학생들은 바다에 대한 무지로 주최 측에 많은 불만을 가졌을 것이다.

대장정 행사의 목적이 어려움에 부딪치고 자기가 원하는 일이 되지 않을 때에도 웃으면서 그 일의 차선책을 마련하여 이겨내는 것을 배우는데 있는 만큼 좋은 경험이 됐으리라 생각한다. 준비는 100% 철저하게 했다고 생각하지만, 실행에 옮기면서 부족함을 실감한다.

그 부족함을 채워나가면서 제2회, 제3회를 성공적으로 치러낼 수 있게 되지 않을까 생각되었다. 해양문화재단 친구들이 너무 소규모 인원으로 대형행사를 치러내 너무 대단하고 고생했다고 전해주고 싶다.

나와 함께 룸메이트해주신 권선희 작가 선생님, 두 분의 레크레이션 강사, 국토해양부 관계자, KBS, YTN 취재팀에게도 감사드린다.





2009 8

• 한국선주협회, LNG 전용선 회계
처리 대책회의 개최

• 전국해양산업총연합회 · 해양문화
재단, 제1회 대한민국 해양영토대
장정 발대식 및 출항식 개최

• 한국선주협회, 제1회 Motor
Vessel Show 개최관련 준비
회의 개최

• 국토해양부, STW 사전대책회의
• 세관, 과태료 부과징수에 관한 시행세
칙 개정 설명회 개최

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |

• 한국선주협회, 신조선 공정확인
단계 확인서 발급관련 의견조회
• 2009 인천세계도시축전 개막식

• 공정거래위원회, 대량화물
관련 공정거래위원회 연구
결과 공청회 개최

