

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선협, 대량화주의 해운업 진출 철회를 위한 탄원서 제출	2
해운 및 조선산업 공동발전 촉구결의안 국회 본회의 통과	4
소말리아 해역에서 해적이 소탕될 때까지 파병연장 필요	7
BIMCO, 선협 후원으로 해운산업 위기극복 세미나 개최	9
KMI, 원양정기선 시황은 오는 2010년 상승세 전환예상	15

해운이슈	20
포스코경영연구, '철강 원료업계의 구조개편과 파급영향' 발표	20

업계동정	26
------	----

해사정보	34
한국기업평가, '해운업계 이중레버리지 탓에 걸리다' 발표	34
포항영일만 컨항만, 환동해 중심항을 향해 힘찬 출발	37
대법원, 기업도산절차의 국제적 동향 국제법률심포지엄	38
올 1~8월 중국의 석탄 수입량 7,400만톤으로 26배 증가	41
세계 3위 정기선사 프랑스 CMA CGM 모라토리엄 검토	42
일본의 수출 및 내수 철강수요 전년도 80% 수준회복	43

해운일지	46
------	----



## 선협, 대량화주의 해운업 진출 철회를 위한 탄원서 제출 침체된 해운시장 회복시키기 위해 국무총리실에 탄원

대량화물 하주의 해운업 진출 허용문제가 한국선주협회와 국토해양부의 의견을 수용하여 대형화주의 합작선사 소유제한 범위를 다소 완화하는 선에서 마무리가 됐다.

국가경쟁력강화위원회(위원장 강만수)는 9월29일 청와대 세종실에서 이명박 대통령이 참석한 가운데 제17차 회의를 개최하고 대량화물 하주의 해운업 진출 규제문제에 대해 대량화물 하주의 해운기업 지분 소유비율을 기존 30%에서 40%로 다소 완화하선에서 유지하기로 결정했다.

이에 따라 대량화물 하주가 해운업에 진출하는 것은 사실상 무산됐다. 대형화주의 소유지분이 40%이상으로 완화되기는 했지만 해운법 시행령에 따라 대형화주가 경영권을 행사하는 법인이 해운업에 등록할 경우 정책자문위원회의 의견을 듣도록 규정돼 있어 대형화주의 해운업 진출은 제한된다.

대형화주의 해운업 진출 허용문제는 공정거래위원회가 철광석, 발전용 석탄, 천연가스, 원유 등 대량화물 하주나 하주가 30%이상 지분을 보유한 법인의 해운업 등록을 제한토록한 해운법 제24조 2항이 시장내 경쟁을 과도하게 제한하는 규제라고 지적되면서 불거지기 시작했다.

공정거래위원회는 그동안 대형하주의 해운업 진출을 규제하는 나라는 전 세계적으로 우리나라가 유일하며 해운법 24조 2항이 없더라도 공정거래위원회의 기업결합심사를 통해 혹시 발생할 수도 있는 대형하주의 시장제한성을 규제할 수 있다는 논리를 내세워 해운법 24조 2항의 폐지를 주장해왔다.

그러나 국가경쟁력강화위원회는 대형화주의 해

운업 진출 제한으로 안정적인 운송경로 확보 및 원가절감의 기회가 원천적으로 봉쇄되는 측면이 없지 않지만 해운산업의 국가 경쟁력강화 측면에서 진입규제를 일시에 푸는 것은 문제가 있다고 판단해 진입규제를 다소 완화하는 선에서 규제를 유지하는 쪽으로 결론을 냈다.

국가경쟁력강화위원회는 대형화주가 기존 선사와 합작선사를 만들어 해운업에 진출할 경우 안정적인 운송보장은 물론 원가절감이 가능하지만 대형화주의 합작선사 지분참여제한으로 참여유인이 적어 선화주 협력모델의 활성화를 저해해 왔으며 대형화주의 지분제한을 완화할 필요가 있다고 지적했다.

현행 해운법 시행령 제13조에는 대형화물 하주나 하주와 관계있는 자가 30%의 지분으로 참여한 법인이 해운업에 등록할 경우 국토해양부 장관이 정책자문위원회 의견을 들어 등록여부를 결정토록 규정돼 있다.

국가경쟁력강화위원회는 바로 해운법 시행규칙 제13조의 지분참여제한 30%를 40%로 완화하라고 주문한 것이다.

국가경쟁력강화위원회가 지적하는 선하주 협력모델은 지난 2006년 한국가스공사와 대한해운, 현대상선, STX팬오션 등이 합작으로 설립한 KOLT LNG TRADING이 대표적인 케이스다.

KOLT LNG TRADING은 한국가스공사가 28%, 대한해운이 36%, 현대상선이 18%, STX팬오션 18%로 참여하고 있는 선하주 합작법인으로 한국가스공사의 사할린·예멘 LNG 프로젝트에 투입된 LNG선 4척의 운항을 책임지고 있다.

국토해양부는 국가경쟁력강화위원회의 이번 결정에 따라 내년 6월 30일까지 대형화물 하주의 합작선사 지분참여 제한을 30%에서 40%로 완화하고 정책자문위원회 구성 및 운영에 관한 규정을 신설해야한다.

이에 앞서 한국선주협회는 국회에서 대량화주의 해운업 진입허용시 문제점에 대한 세미나를 개최하는 한편, 정부 관련부처에 탄원서를 제출하여 해운산업의 기반을 일거에 와해시킬 수 있는 대량화주의 해운업 진입문제를 신중히 다뤄줄 것을 요청했다.

특히, 한국선주협회는 외항해운 168개사 연명으로 9월9일 대량화주의 해운업 진출철회를 위한 탄원서를 국무총리실에 제출하고, 대량화주의 해운업 진출허용은 특정 공기업의 사업독점화를 위한 불합리한 처사로서 이의 철회를 강력히 촉구했다.

협회는 탄원서에서 우리 해운산업은 국가안보에 필수적인 기간산업이자, 연간 470억\$을 벌어들이는 외화가득산업으로서 국가경제에 크게 기여하고 있으며, 반세기만에 세계 7위의 해운국으로 성장했으나, 최근 글로벌 금융위기로 세계경제가 급속도로 침체되면서 해운시황이 급격히 하락, 우리 외항해운업계의 재산성이 극도로 악화되고 있으며, 이미 중견해운기업 4개사가 기업회생절차에 들어간데 이어 많은 해운기업들이 기업회생절차 신청을 검토하고 있다며, 정부의 정책적인 배려를 요망했다.

협회는 대량화주의 해운업 진출 허용은 특정 공기업의 사업독점화를 위한 불합리한 처사로서 반드시 재고되어야 한다고 강조했다.

대량화주의 해운업 진출 허용은 시장지배적 지위에 있는 특정 기업에 사업독점권을 주는 것으로서 이는 과도한 경제력 집중을 더욱 심화시키는 결과를 초래하게 돼 공정거래에 관한 법률 목적과 정면으로 배치된다는 것이다.

독점규제 및 공정거래에 관한 법률 제1조는 “①시

장지배적 지위의 남용 및 과도한 경제력의 집중 방지”, “②공정하고 자유로운 경쟁 촉진”, “③국민경제의 균형있는 발전 도모”가 그 목적임을 명확하게 규정하고 있다.

대량화주인 한국전력의 유연탄 수입량은 6,100만톤, POSCO의 제철원료 수입량은 8,600만톤 등 모두 1억4,700만톤으로 벌크선 수송시장 지배력은 절대적이며, 이러한 대량화주의 해운업 진출시 시장지배적 지위의 남용은 물론 경제력의 집중 또한 상상을 초월할 전망이다.

대량화주 해운기업과 해운전문기업과의 공정한 경쟁은 전혀 기대할 수 없으며, 공개경쟁입찰을 실시하더라도 대량화주와 계열해운사간 제식구 감싸기 등으로 공정경쟁이 불가능하며, 그 결과, 치열한 경쟁을 뚫고 대량화물 수송에 참여하고 있는 168개 해운전문기업들의 참여가 원천 봉쇄됨으로써 자유로운 경쟁체계가 와해되고, 결국에 가서는 독과점 체제를 더욱 확고히 하는 결과를 초래할 뿐만 아니라 국민경제의 균형있는 발전을 도모할 수 없다는 입장을 분명히했다.

협회는 또 공정거래위원회에서 주장하는 사후규제는 실효성이 없으며, 정부의 업종별 전문화 정책에 정면으로 배치된다는 점, 대량화주의 해운업 진입허용에 대한 반대입장을 거듭 강조했다. 정부는 글로벌 물류기업 육성을 위해 2006년도에 종합물류기업 인증제도를 도입하여 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 것이라며, 대량화주의 해운업 진출 허용계획이 반드시 철회될 수 있도록 선지를 요청했다.



## 해운 및 조선산업 공동발전 촉구결의안 국회 본회의 통과 대량화물 장기수송권 해외유출 방지, 전용선계약 확대 등

글로벌 금융위기의 여파로 어려움을 겪고 있는 우리나라 해운 및 조선산업의 공동발전을 촉구하는 결의안이 9월29일 국회 본회의에서 만장일치로 통과되었다. 이에 따라 해운 및 조선산업의 위기극복을 위한 업계의 노력에 힘이 실릴 것으로 예상되고 있다.

이에 윤영 의원(한나라당, 거제시)은 9월14일 여·야 국회의원 51인이 서명한 「국민경제 발전을 위한 해운 및 조선산업 공동발전 촉구 결의안」을 대표 발의했으며, 23일 상임위인 국토해양위원회에서 통과된데 이어 29일 국회 본회의에 상정되어 만장일치로 통과되었다.

이 날 상임위에서 통과된 결의안의 주요골자를 보면, 우리나라 해운과 조선산업의 경쟁력 강화를 위하여 △대량화물 장기수송권의 해외유출 방지 및 대량화물 전용선 계약을 대폭 확대하고 △해운산업의 국제경쟁력 확보를 위해 대량화주의 해운업 진입을 제한하는 해운법 규정을 유지하는 한편 △세계 최강국인 조선산업이 위기를 극복하고 지속적인 성장·발전을 거듭할 수 있도록 정책적 지원을 촉구하는 내용을 담고 있다.

동 결의안을 발의한 윤영 의원은 “18대 국회가 여·야를 떠나 국민경제 발전과 국가안보 확보, 그리고 위기에 처해 있는 조선산업과 해운의 경쟁력 강화를 위해, 전략물자의 해외수송권 유출 방지와 대량 화물 운송을 위한 전용선 계약을 확대해 줄 것을 정부에 강력히 요청하고자 결의안을 발의하게 되었다”고 결의안 발의배경을 설명했다.

이번에 결의안을 제안한 이유와 주문, 그리고 검토의견은 다음과 같다.

### ▶ 결의안 제안이유

우리나라는 자원이 빈약한 반도국가로서 수입하는 원자재 100%를 해상을 통하여 선박으로 수송하고 있음.

이들 원자재 즉, 대량화물(원유, 천연가스, 철광석, 석탄 등)은 산업활동에 반드시 필요한 핵심 원자재로서 국가경제를 지탱하는 아주 중요한 화물임.

이러한 대량화물에 대한 해상 수송권이 최근 일본 선사로 유출되고 있어, 국민경제는 물론 국가안보에 치명적인 위협을 가하고 있음.

만약, 대량화물 수송을 일본 선사가 전담하게 되었을 경우 유사시에 대량화물의 안정적인 수송을 보장할 수 없을 뿐더러 에너지 공급에 중대한 차질이 발생하여 국가 주요 산업시설 운영에 상당한 차질이 예상됨.

또한 세계 제1위인 조선산업이 해운시황 악화에 따른 선박발주 부진으로 상당한 어려움에 처해 있음.

한편, 국내 해운업계도 전 세계적인 불황으로 인하여 아주 어려운 상황에 처함에 따라, 정부는 국가 기간산업인 해운과 조선산업을 살리기 위하여 올 상반기에 해운과 조선산업에 대한 구조조정을 확정하여 지원하고 있음.

이처럼 어려운 시기에 대량화주, 특히 공기업인 한국전력이 국가경제에 중요한 전략물자의 수송권을 일본 선사에 내줌에 따라 국내 해운업계는 이중고를 겪고 있음.

일본의 경우도 전력 및 철강산업에서 필요로 하는 철광석과 석탄 전량을 지명입찰제를 통하여 일본 선사가 전량 수송하고 있으며, 한국 선사들의 일



본 시장 참여는 원천적으로 봉쇄하고 있음.

일본 대형 3사(NYK, MOL, K-line)는 1개사의 선대규모가 우리나라 전체 상선대보다 훨씬 많아 선대규모면에서 우리 해운산업이 경쟁하기 힘든 상황에서 일본은 저금리에 감가상각이 조기 종료된 선박을 우리나라 대량화물 수송시장에 저가로 투입하고 있음.

이와 같이 대량화물 장기 수송권을 일본에 지속적으로 내주게 되면 우리 해운산업의 경쟁력 약화뿐 아니라 결국 조선산업의 선박발주량 감소로 이어져, 국가 기간산업이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해 온 해운과 조선산업이 존폐기로에 처하게 될 것임.

이에 우리경제의 중추산업인 해운과 조선산업이 지속적으로 동반 발전하여 국민경제 발전과 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있도록 정부가 적극적으로 지원할 것을 촉구하며 본 결의안을 제출함.

## ▶ 주 문

전세계적인 금융위기로 인한 세계경제 불황에 따라 해운과 조선산업의 위기는 날로 심화되고 있다. 이러한 가운데 우리 해운 및 조선산업이 이번 위기를 극복하기 위해서 선화주간에 대량화물 운송을 위한 전용선 계약을 확대하고 이들 전용선을 우리 조선업체에 발주한다면 해운과 조선산업이 위기를 극복함은 물론 국민경제에 크게 기여할 것이다.

이에 18대 국회는 여와 야, 소속 정당을 떠나 국민경제의 발전과 국가안보의 확보 그리고 위기에 처해 있는 한국 해운과 조선산업의 경쟁력 강화를 위하여 전략물자의 해외수송권 유출 방지와 대량화물 운송을 위한 전용선 계약 확대를 정부에 강력히 촉구하며 다음과 같이 결의한다.

1. 대한민국 국회는 대량화물 장기 수송권의 해외 유출 방지와 대량화물 운송을 위한 전용선 계약이

대폭 확대되도록 정부가 적극 나설 것을 강력히 요청한다.

2. 대한민국 국회는 해운산업의 국제 경쟁력 확보를 위하여 대량화주의 해운업 진입 제한을 규정하는 「해운법」 제24조가 현행 유지 되도록 정부에 강력히 촉구한다.

3. 대한민국 국회는 세계 1위인 조선산업이 위기를 극복하고 앞으로도 지속적으로 성장·발전할 수 있도록 정부의 강력한 정책적 지원을 촉구한다.

## ▶ 검토의견

동 결의안은 전세계적 금융위기 및 세계경제 불황으로 인해 국가 중추산업으로써 중요한 역할을 수행하고 있는 해운·조선산업의 위기를 조기에 극복하고 지속적인 성장·발전을 통해 국민경제발전에 기여할 수 있도록 육성해 줄 것을 정부에 촉구하는 것으로서,

첫째, 대량화물 장기수송권의 해외유출 방지 및 대량화물 전용선 계약을 대폭 확대하고,

둘째, 해운산업의 국제경쟁력 확보를 위해 대량화주의 해운업 진입을 제한하는 해운법 규정을 유지하는 한편,

셋째, 세계 최강국인 조선산업이 위기를 극복하고 지속적인 성장·발전을 거듭할 수 있도록 정책적 지원을 촉구하는 내용을 담고 있음.

정부는 글로벌 실물경제의 침체로 어려움을 겪고 있는 해운산업의 위기를 조기에 극복하기 위해 지난 4월 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 추진하면서, 국적화물의 안정수송 기반구축에 필요한 대량화주와 해운선사간의 선·화주 협의체 등을 적극 활성화하기로 하는 한편, 국내 해운산업의 경쟁력 제고 및 3자물류 활성화를 위해 「해운법」 상의 대량화주의 해운업 진입제한 기조를 유지하는 등 해운산업의 성장을 위해 지속적인 노력을 경주해

나가고 있으나, 실제 대량화물 수송권이 해외로 유출되는 등 해운업계의 경쟁력 저하가 현실화되고 있음을 감안해 볼 때, 대량화주와 해운사간의 전용선 물량확대를 유도하여 국적화물의 안정적 수송기반을 구축함과 동시에, 해운·조선산업의 지속적 성장에 기여하려는 동 촉구 결의안은 타당하고 시의적절한 것으로 보임.

#### 가. 대량화물 장기 수송권의 해외유출 방지 및 대량화물 운송을 위한 전용선계약 대폭 확대

대량화물은 국민경제에 필수품인 에너지와 기간산업의 원료가 되는 전략물자로서 통상 대량화주와 해운선사간의 전용선계약, 장기운송계약 및 항해용선계약 등을 통해 운송되어 왔으나, 2004년 일본선사에게 발전용 석탄의 운송권을 부여한 후 일본선사의 수송비중이 증가추세에 있음.

이처럼 국내 대량화물에 대한 일본선사의 수송비중이 증가세에 있음을 감안해 볼 때, 대량화주와 해운사간의 전용선 물량확대를 유도하여 국적화물의 안정적 수송기반의 구축은 물론, 해운산업의 지속적 성장에 기여하려는 동 촉구 결의안은 타당한 것으로 보임.

다만, 동 결의안은 글로벌 시대의 국가간 무한 경쟁이 가속화되고 있는 가운데 대량화물 수송권을 두고 국가간 마찰을 야기할 소지가 있다는 점에서, 정부는 대량화물 수송권의 해외유출 방지를 위하여 선·화주간 자유로운 의사결정에 따라 협력할 수 있는 기반을 조성하는 한편, 국제적 분쟁을 야기하지 않도록 하는 범위와 방법으로 결의안 주문을 슬기롭게 이행해 나가야 할 것으로 보임.

#### 나. 대량화주의 해운업 진입제한 규정 유지

현행 「해운법」 제24조는 대량화물의 화주가 원료화물을 직접운송하기 위해 해상운송사업 등록신청을 하는 경우 국토해양부장관은 국내 해운산업에

미치는 영향 등에 대하여 정책자문위원회의 의견을 듣고 등록여부를 결정하도록 하고 있음.

이처럼 정부가 대량화주의 해상운송사업 진출을 용이하게 허용하고 있지 않는 이유는 대량화주는 수요 독과점적 지위에 있어 해운업 참여시 국내해운산업에 미치는 영향이 클 뿐만 아니라, 제3자 물류 등 물류전문기업의 육성에도 결코 바람직하지 않기 때문인 것으로 이해됨.

따라서 최근 국내유수의 대량화물의 화주들이 해상운송사업에 참여하려는 움직임과 관련하여, 국내 해운산업의 경쟁력 제고 및 제3자물류 활성화를 위한 정부의 정책기조를 유지하도록 촉구하려는 동 결의안은 타당한 것으로 보임.

#### 다. 조선산업에 대한 지원

조선산업은 단일품목으로 2008년 수출 1위이고, 전후방 산업연관효과가 큰 고부가가치의 종합조립 산업으로서 우리 산업의 중추임.

그러나 글로벌 금융위기 및 세계 경기침체로 해운경기가 폭락하면서 선박수요가 감소하여 2009년 세계 신조선 발주의 대폭 감소(2008: 47.1백만 CGT=>2009. 1-8: 2.7백만CGT)로 국내 수주량도 그 이상으로 감소(2008: 17.6백만CGT=>2009. 1-8: 0.8백만CGT)하고 있고, 일부 중소 조선사는 현재 심각한 구조조정의 어려움에 처해 있는 한편, 우리의 경쟁국들인 중국이나 일본, EU에서는 경쟁력 강화를 위한 지원책을 강구하고 있는 실정임을 감안할 때 우리 정부도 이에 필요한 대응책을 강구하여야 할 것이라는 점에서 조선산업에 대한 지원 촉구 또한 시의적절하고 타당한 것으로 생각됨.

다만, 해운산업 지원과 마찬가지로 국제적 분쟁이 초래되지 않는 범위내에서 지원방법을 강구하여야 할 것임.

## 소말리아 해역에서 해적이 소탕될 때까지 파병연장 필요 해적활동 동향 전파 및 예방대책 협의위한 간담회 개최



한국선주협회와 국토해양부, 해군은 9월25일 선평 대회의실에서 아덴만에 파견되었던 청해부대(문무대왕함)의 복귀에 따라 소말리아 해적활동 동향 전파 및 해적피해 예방대책 등을 협의하기 위한 간담회를 가졌다. 이날 간담회에서는 최근 소말리아 해적 동향 및 해적 피해 예방 대책, 아덴만 현지 연합함대 동향 및 해적선 조우시 대응방안, 선사 건의 사항 등에 대해 논의했다.

국토해양부는 올 상반기에 비해 하반기에 아덴만에서 해적피해가 감소하였으나, 나이지리아와 탄자니아 등 다른 지역에서 증가하고 있으므로 주의가 요망된다고 했다. 또한, 선박의 자체 대응능력 강화와 연합함대를 중심으로 함정간 유기적인 협조체계 구축으로 해적피해가 감소하고 있으나, 나이지리아에서는 지속적으로 선박에 테러활동이 발생하고 있으며, 인근 국가인 탄자니아로 확대되고 있으므로 이 지역을 항행하는 선박에 대한 세심한 주의를 당부했다.

소말리아 해역 현지에서 해적소탕작전을 펼치고 귀국한 청해부대 관계자는 "선사 및 선박의 원활한 협조에 감사하며, 국민의 성원 덕분에 무사히 임무를 마치고 귀환할 수 있었다"며 감사의 말을 전한 뒤 호송에 참여하면 안전하다고 할 수 있으나, 호송에 참여한 경우에도 주의경계를 철저히 하는 등 선박대응 능력을 강화하고, 위기 상황시 즉시 함정에 연락하도록 선박에 전파해줄 것을 요청했다.

이 날 회의에서는 해운업계는 먼저 파병 연장에 대해 세계 7위의 선복량 및 무역이 차지하는 비중 등을 감안하여 소말리아 해적이 소탕될 때까지 파병이 연장될 수 있도록 조치를 취하여 줄 것을 요청했다. 이에 국토해양부에서는 이미 국방부에 9월4일 파병연장을 건의하였으며, 관계부처와 협의하여 파견이 연장되도록 노력하겠다고 했다. 합참에서도 청해부대의 파병성고가 좋으므로 파병이 연장될 것으로 전망된다고 전했다.

해운업계는 또 아덴만 파견 함정간 공동호송을



실시할 경우 호송주기가 증가되어 편리해 아덴만 주둔 함정간 공동호송을 추진할 수 있도록 노력하여 줄 것을 건의했다.

이와 관련하여 국토해양부에서는 다른 국가와 공동호송은 외교적으로 민감한 사항으로 UN 차원에서 함정간 협조체제 구축에 대해 논의하고 있다고 밝혔다. 또한 합참에서는 인도와 상호 선박호송에 대해 구체적으로 논의하고 있으며, 외교안보정책회의 안건으로 상정될 예정으로 있어 조만간 가시적인 성과가 있을 것이라고 설명했다.

이와 함께 해운업계는 호송구간 연장으로 소말리아 해적의 활동구역이 점점 확대되고 있으므로 홍해 끝단과 아덴만 동쪽 인도양으로 호송구간을 확대하는 방안을 강구해 줄 것을 요청했다. 국토해양부는 호송구간을 연장하면 호송빈도가 낮아질 수밖에 없으므로, 향후 해적 동향에 따라 필요시 관계기관 및 선사와 협의하여 처리하여야 된다고 말했다.

이밖에도 해운업계는 타국 함정의 우리 선박 보

호협조에 대해 타국 함정과 협조하여 우리선박에 문제가 발생할 경우 우선 지원할 수 있는 체제를 구축하여 줄 것을 건의했다.

이같은 건의에 대해 청해부대는 다른 나라 함정과 상호 작전구역을 공유하고 있어 우리 선박에서 위기가 발생할 경우 즉시 함정간 연락하여 협조가 가능하므로 해적의 위협이 있을 경우 신속하게 함정에 통보해 줄 것을 당부했다.

이 날 회의에는 국토해양부 임기택 해사안전정책관의 주재로 합동참모본부 허철호 담당, 청해부대 장성우 함장, 옥도진 소령, 현대상선 이택규 상무, 동진상운 이영호 전무, 제이엔제이트리스트 구자우 이사, 한국선박관리업협회 김성주 이사 등 25명이 참석했다. 이에 앞서 한국선주협회 이진방 회장은 소말리아해역 현지에서 우리 선박의 안전호송과 해적소탕작전을 무사히 마치고 귀국한 청해부대장 장성우 대령에게 감사패를 전달하고 그간의 노고에 대해 감사의 뜻을 전했다.

## 초대형선 포항항 안전입항 도선사협회에 협조요청

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 포항항의 발전과 선하주의 경쟁력 향상을 위해 초대형선이 포항항에 안전하게 입항할 수 있는 방안을 모색하여 줄 것을 한국도선사협회에 협조요청했다.

최근들어 날로 치열해지는 무한경쟁 속에서 운송원이 절감이 최대 관건으로 부각됨에 따라 규모의 경제를 극대화하기 위해 전용선의 초대형화가 가속화되고 있다.

이에 따라 제철원료 수송에 참여하고 있는 외항해운업계와 화주인 포스코는 원가절감 노력의 일환으로 25만톤 규모의 초대형 벌크선을 투입하고 있으며, 앞으로도 이러한 추세는 지속될 것으로 예상되고 있다. 그러나 아직까지는 광양항 기항만 가능할 뿐 포항항에는 한국도선사협회에서 제기한 입출항 안전상의 문제로 배선하지 못하고 있는 실정이다.

포항항 제1부두 13번 선석의 경우는 이미 25만톤 선박이 접안할 수 있도록 설계되어 있으며 남방파제도 그에 맞추어 시공된 것으로 알려지고 있다. 또한 이러한 초대형 전용선은 1차로 절반을 광양항에서 양하하고, 포항항에서는 2차로 양하하기 위해 입항하기 때문에 수심도 큰 문제가 없는 것으로 파악되고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 비용절감과 경쟁력 향상을 위한 선하주의 노력이 결실을 맺을 수 있도록 한국도선사협회에서 보다 적극적이고 긍정적인 자세로 초대형 선박들이 안전하게 포항항에 입출항 할 수 있도록 검토하여 줄 것을 요청했다.



# BIMCO, 선협 후원으로 해운산업 위기극복 세미나 개최

## 최근의 국제해운 이슈와 세계해운환경 변화추세 발표

발틱해운거래소(BIMCO)는 9월16일 남산 그랜드 하얏트호텔에서 한국선주협회 후원으로 최근 글로벌 금융위기의 여파로 극심한 침체를 겪고 있는 세계해운시장 현황을 점검하고 향후 전망을 진단하기 위한 세미나를 개최했다.

국내외 외항해운업계 임직원과 해운관련업계 관계자 70여명이 참석한 가운데 열린 이날 세미나에서 한국선주협회 이진방 회장은 환영사를 통해 “2008년 하반기 글로벌 금융위기의 여파로 세계해운시장이 심각한 침체를 겪고 있으며, 이 위기가 언제 끝날 지 알 수 없다”고 강조하고, “그러나 해운위기 극복을 위해 모두가 협력하고, 효율적으로 대처해 나간다면 현재의 위기를 기회로 활용할 수 있을 것”이라며 국제협력의 중요성을 역설했다.

이어 BIMCO Robert Lorenz-Meyer 회장은 개회사를 통해 “세계 해운시장에 선두를 달리고 있는 한국에서 세미나를 개최하게 되어 기쁘다”며, “오늘 세미나를 통해 금융위기로 인해 어려움에 처한 해운산업의 활로를 찾는 계기가 되기를 바란다”고 말했다. 특히, 이날 세미나에서 한국선주협회 김영무 전무는 ‘신용위기에 처한 한국 해운산업의 위기 극복 노력’에 대한 주제발표를 통해 “한국해운은 지난 2003년 이후 양과 질적인 면에서 가파르게 성장하여 연간 470억\$의 해운수입을 올려 국가경제에 크게 기여함은 물론 세계 7위의 해운국으로 성장했다”고 강조했다.

김 전무는 또 “한국해운산업은 지난 1990년대 하반기 선박도입관세 철폐를 시작으로 2000년들어 제주선박등록특구, 선박톤세제도 등을 잇달아 도입함으로써 국제경쟁력이 크게 제고되었다”고 강조한

뒤 “그러나 한국해운산업 역시 지난 2008년 9월 미국발 글로벌 금융위기의 여파로 많은 어려움을 겪고 있으며, 이를 극복하기 위해 최선의 노력을 기울여 나가고 있다”고 말했다.

김 전무는 “우리나라의 경우 해운산업 위기극복을 위해 협회는 정부와 금융권에 지원을 요청했으며, 이에 정부에서는 지난 4월에 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안을 마련하여 적극 추진하고 있으며, 이 방안의 일환으로 KAMCO를 통해 선박을 매입하는 프로그램을 가동하는 등 나름대로 노력하고 있다”고 밝혔다.

김 전무는 “해운산업의 위기를 조기에 극복하기 위해서는 강도 높은 자구노력과 함께 정부의 정책적인 지원, 그리고 해운업계와 금융업계간 상호협력의 절실하다”고 강조했다.

이어 Robert Lorenz-Meyer 회장의 ‘변화하는 환경 속에서의 세계경제 및 무역현황’을 주제발표를 통해 최근 급변하고 있는 해운 및 조선시장 동향과 정기선, 부정기선 등 변화 등에 대해 설명했다.

또 BIMCO의 Niels Bjorn Mortensen 해사기술관은 ‘해운업의 이산화탄소 배출규제’에 대한 주제발표를 통해 “선박에서 배출하는 이산화탄소 문제가 심각한 상황이며, 이에 대한 규제가 본격적으로 논의되고 있다”며, 조만간 국제기구에서 그 대책을 마련할 것이라고 말했다.

이 날 세미나에는 이진방 한국선주협회 회장을 비롯하여, 화이브오션 조병호 사장, 한국해양수산개발원 강종희 원장, 선박관리업협회 정영섭 회장, 한국선주상호보험조합 박범식 전무, 한국선주협회 김영무 전무 등이 참석하였다.

## TPC코리아와 YS중공업 분쟁관련 동부화재 조사요청 의도적인 바이어디폴트 유도하여 보험소비자 피해



한국선주협회는 10월7일 신조선 건조를 둘러싸고 TPC코리아와 YS중공업간 분쟁에 연관된 동부화재의 위법성 여부를 조사해 줄 것을 금융감독원에 건의했다.

협회는 건의를 통해 우리 해운업계는 지난 2008년 9월15일 리먼브러더스의 파산신청 이후 야기된 글로벌 금융위기의 여파로 해운수요가 급격히 감소함에 따라 사상 최악의 어려움에 처해 있다고 밝히고, 유동성 위기에 직면한 해운기업의 약점을 이용하여 보험금 지급의무를 회피한 손해보험사에 대한 철저한 진상조사를 요청했다.

특히, 협회는 우리나라 상위의 손해보험회사인 동부화재가 중견해운기업인 TPC코리아의 신조선 건조와 관련하여 의도적으로 바이어디폴트를 이끌어 내 가뜰이나 어려움에 처한 당해 해운기업을 더욱 위기로 몰아 넣었을 뿐만 아니라 조선강국의 이미지를 훼손하는 행위를 조장했다며, 동부화재의 위법성 여부를 가려줄 것을 건의했다.

TPC코리아는 지난 2008년 4월17일 YS중공업과 선박 1척당 2,650만\$에 신조선 4척의 건조계약을 체결했으며, 신조선 4척에 대한 건조계약 체결 당시 YS중공업은 동부화재로부터 「선수금 환급보증보험 (RG : Refund Guarantee)」을 취득하였다.

당시 TPC코리아가 메이저급 조선소도 아닌 YS중공업에 신조선 4척을 발주한 것은 동부화재의 RG가 있었기 때문이며, 이는 곧 RG의 소비자가 조선소가 아니라 신조선을 발주한 해운기업임을 입증해 주고 있다.

그러나, 동부화재는 YS중공업이 경영난으로 인해 신조선 건조작업 공정이 크게 지연되어 신조선 1호선의 인도시기를 맞출 수 없게 되자, 선수금반환보증의무를 회피하기 위한 공여지책으로 조선소에 40억원 이상의 자금을 긴급 지원하여 하자 투성이인 1호선의 무리한 공정을 진행시키도록 조장하였다.

더구나, YS중공업은 신조선 공정단계를 확인하는 한국선급으로부터(무자격용접사에 의한 용접이나 타호선 선체블록 임의전용의 문제로 인해) 공정단계 확인서를 발급받지 못해 여러 외국선급(러시아, 중국선급협회)을 접촉하여 공정단계확인서 발급여부를 타진하였으나 실패하자 결국 이탈리아선급을 통해 공정단계 승인을 받는 치밀함까지 보였다.

현재 TPC코리아측은 YS중공업을 상대로 영국의 중재소에 중재를 신청한 상태이며, 오는 12월에 판결이 날 것으로 예상된다.

상법 제4편(보험) 제2장(손해보험) 제1절(통칙) 제665조(손해보험자의 책임)에 의하면, 손해보험계약의 보험자는 보험사고로 인하여 생길 피보험자의 재산상의 손해를 보상할 책임이 있다고 규정하고 있다.

또 제678조(보험자의 면책사유)는 보험목적의 성질, 하자 또는 자연소모로 인한 손해는 보험자가 이를 보상할 책임이 없다고 규정하는 등 인위적인 면책을 엄격히 금지하고 있다.

이에 따라 협회는 YS중공업에 긴급자금을 지원하여 어려움에 처한 TPC코리아로 하여금 바이어디폴트를 유도하였으며, 이로 인해 TPC코리아가 기업회생절차를 신청할 수 밖에 없는 결과를 초래한 동부화재의 처신이 과연 손해보험사로서 적절한 행위였는지에 대해 조사하여 줄 것을 건의했다.

한국선주협회 관계자는 “TPC코리아와 YS중공업 간의 분쟁에 협회가 나선 이유는 해운기업의 어려운 처지를 이용한 유사사례의 재발방지를 위한 것”이라고 설명했다.

#### [TPC코리아와 YS중공업간 신조선 건조관련 분쟁현황]

##### □ 추진경과

- 2008. 4. 17, YS중공업과 건조계약 체결

선박번호	계약상 인도일	공정율	지급금	비율	인도가능성
507	2008. 12. 31	85%	1,192만\$	45%	불가능
508	2009. 2. 28	15%	1,192만\$	45%	불가능
509	2009. 4. 30	0%	795만\$	30%	불가능
510	2009. 6. 30	0%	795만\$	30%	불가능

- 1척당 2,650만\$에 4척 신조계약 체결 (동부화재 R/G 획득)

- 계약체결시 양 당사자 계약서에 따라 선금을 한국선급으로 지정

- TPC측, 신조선 건조 공정에 따라 단계별 건조자금 완납

- ◇ 신조선 건조 공정 및 지급 현황 (2009. 6월말 현황)

- YS중공업, 재정상태 악화로 기업회생절차 신청

- 2009. 3, YS중공업 서울중앙지법에 기업회생절차 신청

- 2009. 4, 법원의 기업회생절차 개시결정에 따라 선박 건조 진행

##### □ 분쟁의 발단

- YS중공업과 동부화재, 중도금 수수 및 선수금

- 반환과 R/G Call 면책위해 무리한 공정진행 : 동부화재 YS측에 40억원 이상 긴급 지원

- 블록 제작시 무자격 용접사 고용

- 한국선급의 블록검사 무시하고, 다음 단계 공정 진행

※ YS중공업은 한국선급이 공정단계 확인서를 발급하지 않자 한국선급을 상대로 손해배상청구 소송을 서울중앙지방법원에 제기하였고 소송진행중임

- YS중공업, 일방적으로 이탈리아선급(RINA)을 지정, 확인서 발급받음

- 2009. 6월 24일, 1호선 진수식(Launching), 2호선 블록중 3개블록을 전용하여 3, 4호선에 무단으로 전용하여 용골거치(Keel Laying)

- YS중공업은 1호선 런칭과 3호/4호선 Keel Laying을 이날 동시에 진행



한 후 이탈리아선급의 공정단계확인서를 첨부하여 TPC측에 중도금 납입청구

○ YS측과 동부화재의 악의적인 Buyer's Default 유도

- 선주가 조선소에 중도금 납부를 이행치 않을 경우, Buyer's Default 사유에 해당돼 건조계약 취소되며, 보험사는 R/G 의무가 없음
- 특히, YS측이 1호선 런칭 및 3, 4호선 용골 거치 세레머니를 6월 24일 부적법하게 진행하였고 중도금 지급을 청구함.

- 7월 3일 중도금 지급위반을 통보하고 7월 18일 중도금 미지급위반으로 위 1, 3, 4호선의 신조계약해지를 통보함

※ 1호선 중도금(662만\$(25%)), 3, 4호선 중도금(795만\$)

□ TPC측의 대응

○ 2009. 6월, YS중공업을 상대로 런던중재원에 중재신청

○ 2009. 7월초, YS중공업을 상대로 순천지원에 가처분소송 제기

- 2009. 7. 20, 순천지원 기각결정

※ 순천지원 기각이유 : 가처분이라는 보전 필요성은 급박하지 않았고 런던중재를 통해 적법여부를 포함해 중국적으로 판단되면 그 결정된 금액을 지급하기로 보증한 동부화재의 선급금환급보증에 있으며, YS중공업의 부적법한 분할대금 청구는 이미 발생된 과거의 사실이고 이 사건 가처분 여하에 따라 새로운 손해가 발생하거나 손해발생의 위험이 증가되는 것이 아님

※ 순천지원 판결문 : TPC가 YS에게 분할대금을 지급할 의무가 있는지에 대해서는 한

국선급으로 특정하기로 양 당사자가 합의한 사실이 소명되었으므로 한국선급의 공정확인서가 첨부된 청구통지를 하지 않은 이상 분할대금을 지급할 의무가 발생하지 않았으며, YS는 이 사건계약을 해지하는 등 신청인에게 불이익한 처분을 할 권리를 가지지 아니한다고 판시했음

○ 2009. 7. 17, 서울 중앙지법에 기업회생절차 (법정관리) 신청

- 2009. 7. 16, YS중공업 Buyer's Default 선언

○ 2009. 8. 13, 서울 중앙지법 기업회생절차 개시결정

- 현재 기업회생절차 진행 중

□ 향후 전망

○ 현재 TPC측과 YS중공업측은 런던 중재소에 중재신청

- 2009. 12월 중에 중재결정 예상

○ 1호선 조차 현재까지도 많은 하자보정으로 인해 완성되지 않고 있고 한국선급 및 이탈리아선급에서 입급승인여부도 불투명한 상태

○ 특히, YS중공업에서 건조중인 1호선의 공정확인서를 발급해 준 이탈리아선급(RINA)이 최근 1호선에 대한 선급증서 발급거부

- 국제선급협회 규정을 위반한 무자격 용접사에 의한 선체용접

- 선박의 안전문제

- YS중공업의 경우 이탈리아선급(RINA) 입급 후 1호선을 매각할 계획이었으나, 입급거부로 선박을 매각하지 못하고 있음

- 이는 YS중공업과 동부화재가 중도금 수수 및 선수금 반환과 R/G Call 면책위해 안전을 무시한 채 무리한 공정을 진행시킨 단적인 사례로 분석되고 있음



# 벨라루스, 해운회사 설립 프로젝트 한국선사 참여요청

## 해운회사 투자자에게 세금혜택과 적정량 화물량 보장

벨라루스공화국은 최근 해운회사 설립 프로젝트에 해운노하우가 풍부한 한국선사들의 참여를 요청했다. 이에 따라 한국선주협회는 국적외항선사에 이같은 내용을 통보하고, 참여를 검토해 줄 것을 당부했다.

주벨라루스공화국 주재 한국대사관 김창규 공사는 교통통신부 관계관과 주재국 국영기업인 「Belarusian Shipping Company」(BSC) Vladimir Maslenikov 사장, 「JSC Belarusian Marine Steamship Company」(BMSC) Anatoly Nikiforovets 사장을 면담하여 양국 기업간 협력방안에 대해 의견을 나누었으며, 이 자리에서 이러한 요청이 있었다.

주벨라루스공화국 주재 한국대사관이 국토해양부를 통하여 알려진 바에 따르면, 벨라루스 정부는 자국내 발생하는 해운 수요를 담당하게 될 해운사 설립 프로젝트를 진행하고 있는데, 동 프로젝트는 주재국 교통통신부 주관 하에 BSC와 BMSC를 통해 추진되고 있다. BSC는 주로 포타습 등 건화물 운송을 담당해 왔으며, 자본금 중 정부지분은 75%이다. BMSC는 정부에서 100% 투자했다.

이 프로젝트의 주요 목표와 내용은 벨라루스 정부가 선박구입에 필요한 투자자 물색 또는 선박을 보유하고 있는 해운사와 합작으로 해운·물류회사를 설립하기 위한 것이다.

벨라루스 정부는 해운사를 설립하는 투자자에게 세금혜택과 적정량의 화물량을 보장할 계획이다.

벨라루스는 한국측으로부터 자금투자와 함께 해운사 운영 경험 및 전문지식을 기대하고 있으며, 양측에 이득이 되는 방식으로 회사 운영체계를 마련

하고 수입금을 배분할 예정인 것으로 알려졌다.

프로젝트의 구체적인 내용을 보면, BSC는 선박 구입(초기에 1~3척 구입희망 후 점차 확대 희망)을 위한 투자자를 물색중인데, 현재 동 선박 구입에 필요한 자금 중 80~90%를 러시아은행이 투자하기로 구두 합의하였으며, 나머지 10~20% 자금을 투자할 해외기업을 물색중이다. 러시아은행은 자금을 제공하되 사업운영에는 간여치 않기로 했다.

BSC는 동 선박구입에 필요한 자본을 전혀 보유하고 있지 않으며, 러시아, 발틱국가 및 키프로스 등과 동 사업에 대한 협의를 진행하고 있다.

사업 참여주체가 부담할 재원규모와 설립예정인 기업형태에 관해 현재 확정된 것은 없으며, 동 사업은 관련 주체들간에 협의 후 확정할 계획이다.

BSC는 주재국 건화물의 해상운송을 담당하고 있으나, 동 화물 운송과정에 중개인들의 개입으로 과다지출을 하고 있다. 독일, 스페인 등과 합작해운회사 설립을 논의한 적이 있으나, 이들 국가 해운사들은 자신들의 독자적인 유통, 운송계획에 기반해 회사를 운영한다는 방안을 제시, 논의가 중단되었다.

BSC측은 주벨라루스 중국대사관을 중심으로 파이낸싱 조건 및 회사운용 조건을 제시하는 등 현재 중국측과의 협의를 상당히 진행하고 있다고 설명했다. 그러나 최종합의에는 이르지 않은 만큼 해운기술과 경험이 풍부한 한국 해운사와 협력하는 것을 계속 선호하는 분위기이다.

한편, BMSC는 '생산-물류기업 연합형태'의 합작(주식)회사 설립을 계획중이라면서 우리 해운사가 선박 2~3척을 구입하여 동 합작회사에 참여해 줄 것을 요청하고 있다.

합작회사의 지분은 선박구입에 소요된 비용 만큼 주식형태로 제공되며, 합작회사 투자(지분) 상한선은 없는 바, 지분 보유 정도에 따라 회사 경영권도 가질 수 있다는 것이다. 단, 설립계획 중인 합작회사는 벨라루스에 등록해야 한다는 조건이다. 한국 측이 투자하는 경우 선박은 당연히 한국산을 구입할 계획이다.

BMSC는 벨라루스 제조업체 및 육상 물류·운송 회사에게도 신규 설립 예정인 합작회사의 일정지분을 배정하여 참여를 유도할 예정이라면서, 이미 몇 개 제조업체와는 구체적인 논의가 진행 중이라고 밝혔다. 동 제조업체들은 생산된 제품을 다른 물류회사를 통하지 않고, 직접 수출하면서 운송에 따른 수익도 올릴 수 있다는 점에 적극적인 관심을 보이고 있다.

아울러, BMSC는 항구에 가까운 벨라루스 산업 도시에 대규모 물류센터 건설을 고려중인데, 발트해와 가까운 1~2개 도시(Vitebsk 주 Polotsk 또는 Novopolotsk 시)를 후보지로 생각하고 있다.

주벨라루스공화국 주재 한국대사관은 벨라루스의 교역규모가 GDP 대비 110%에 달하는 등 무역

의존도가 높은 국가로서, 향후에도 수출입관련 해상운송 수요는 충분할 것으로 분석하고 있다.

2008년 벨라루스의 해상운송량은 약 2,000만톤 규모로 선박을 통해 약 200회 정도 운송하였으며, 이중 포타습, 금속제품 등 건화물이 약 600만톤으로 포타습 운송만을 위해서도 연간 약 50~60회 선박을 사용했다.

Sokolov 교통부 전문위원에 따르면, 그간 벨라루스는 독자적인 해운수단이 없어 운송수요가 발생해도 선박을 제때 구하지 못해 수출하지 못한 사례가 종종 발생했다고 밝히고, 독자적인 해운사를 설립한다면 운송수요 발생시 이전보다 수월하게 선박을 이용할 수 있게 되어 향후 2010년에는 약 400회 정도의 해운수요가 발생할 것으로 예상했다.

주벨라루스공화국 주재 한국대사관은 동 선박운송회사 설립 및 선박 구입 계획 관련, 중국측과 협의가 상당히 진행된 것으로 관찰되고 있어 우리측 관련 기관과 해운회사로 구성된 현지 조사단을 파견하여 벨라루스측과 해운협력에 대해 직접 논의하여 줄 것을 요청했다.

## 제3회 선박금융포럼 부산에서 개최

Marine Money는 해운, 조선 및 선박 관련 금융회사와 법률가, 투자자, 보험사 등 세계 선박금융 관계자들이 참여하는 제3회 한국선박금융포럼(3rd Annual Korea Ship Finance Forum)을 10월23일 부산 BEXCO에서 개최한다.

동 포럼에서 국내외 선박금융시장에 관한 전망 및 토론을 통하여 다양한 정보를 제공할 예정이며, 특히 금융위기에 따른 사업구조조정, 사업구조의 재구축, 새로운 수익창출 모색을 위한 방안 등이 논의될 예정이다.

동 행사는 Marine Money, 한국산업은행, 부산시가 공동주최하며, 신청방법은 마린머니 홈페이지 접속([http://www.marinemoney.com/forums/KOR09/korea\\_2009.html](http://www.marinemoney.com/forums/KOR09/korea_2009.html))하여 우측 상단의 "Register Online" 클릭하여 Registration form을 작성하여 제출하면 된다.

한국선주협회 회원사 임직원은 참가비 50% 할인되므로 참가양식 기입시 "KSA Member US \$225.00 (Only available to members of the Korea Shipowners Association)" 체크하면 된다.

# KMI, 원양정기선 시황은 오는 2010년 상승세 전환예상 부정기선 시황은 오는 2010년까지 BDI 2,400 수준전망



건화물선 부문에서는 연초 시황회복세를 보인 후 약세를 시현하고 있으며, 정기선과 유조선 부문은 지난해 금융위기 이후 약세가 지속되고 있다. 발틱운임지수(BDI)는 2008년 9월 대비 절반수준으로 유조선은

한국해양수산개발원(KMI)은 9월25일 신라호텔에서 외항해운업계 CEO초청 해운시황 전망 조찬 설명회를 가졌다. 이번 시황설명회에서는 금융위기 이후 해운시장 동향 및 중단기 해운시황 전망, 마케팅 방향 등 다양한 주제가 논의되었다.

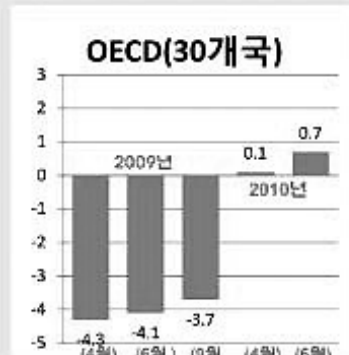
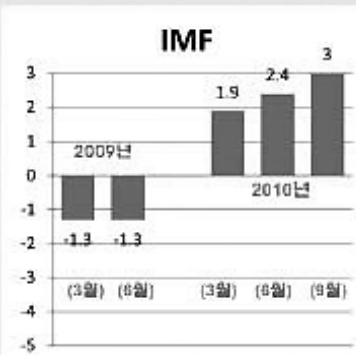
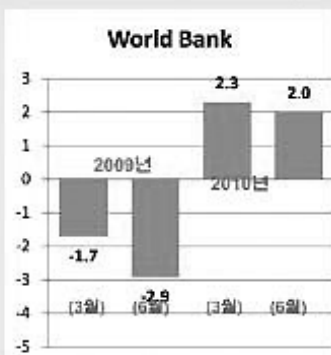
먼저 금융위기 이후 주요 지표 추이를 살펴보면,

6월 들어 반등하였으나, 공급과잉 우려로 약세를 보이고 있다.

## ▶ 세계경제 전망

선진국 위주의 경기회복세가 대두되고 있으나 2009년 교역량 가속세는 심화되고 있다. 2009년 9

## 주요기관의 경기 전망 수정('09.9)





월 IMF, OECD는 경기 전망을 수정하며, 경기 위축세가 약화 될 것으로 예상했다. 또한, 경기 부양책의 효과와 미국 경제의 회복세로 선진국의 금년 경기 위축세는 완화될 것으로 전망된다.

IMF전망에 따르면 2009년 글로벌 교역감소 규모는 4월 마이너스 11%에서 7월 마이너스 12.2%로 확대됐으나, 2010년에는 0.6%에서 1.0%로 반등이 예상된다.

주요국 무역은 본격적인 회복세를 보이지 못하고 있다. 2009년 상반기 수출입은 반등을 시도하고 있으나, 2008년 11월부터 9개월 연속 하락세를 보이고 있다. 금융위기 이후 아시아 시장의 대외교역 잠재력이 한-인도 포괄적 경제동반자협정, 인도-아세안 FTA, 중국-대만 경제협력기구협정 체결 등으로 확대되어 있다.

동아시아 주요국은 대 아시아 교역비중이 증가하고 있는 추세이다. 아세안 시장의 성장에 따라 우리나라와 아세안 교역과 물동량이 10% 내외로 안정적으로 증가하고 있으며, 2009년 총화물량과 컨물

동량 비중이 14%, 11.3%로서 전년대비 증가했다.

## ▶ 정기선 해운전망

공급은 2009년 2010년 각각 11.2%, 11.4% 증가할 것으로 전망했는데, 이는 향후 1~2년간 시황 개선에 부담이 될 것으로 예상된다.

수요측면을 보면 2009년은 전년대비 9.1%로 감소했고, 2010년은 2.2% 증가가 예상된다.

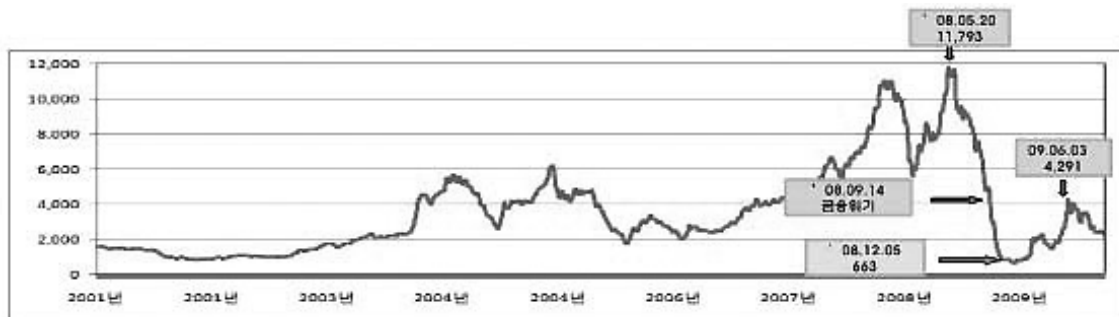
계선추이를 살펴보면, 컨선 계선 비율이 전체 선대의 약 10% 수준을 유지하고 있다. 물동량 수요가 위축됨으로써 용선선박의 반선 및 계선이 증가하게 된다. 2009년 8월말 기준으로 총 524척, 127.9만 TEU가 계선 중이다. 이는 전체 선대의 약 9.9% 규모로 추정된다.

비운항선주의 계선 비율이 3월 23.4%, 6월 42%, 8월 24%로 증가 추세를 보이고 있다. 2009년 8월 계선량이 6월 대비 소폭 감소했는데, 이는 계절적 요인의 결과로 분석된다.

하지만 9, 10월에 예정된 원양선사들의 서비스 합리화로 계선량은 다시 증가할 것으로 예상된다. 또한, 2010년에도 큰 폭의 물동량 증가없이 공급량이 증가할 것으로 예상되어, 계선량이 200만TEU를 넘을 수 있다는 일부 비관적 전망도 제기되었다.

원양항로는 2009년 하반기 이후 운임지수가 상

[ 컨테이너 용선지수(HR) 추이 ]





승하고, 2010년 상승세가 전망된다. 세계경기회복 추세에 따라 물동량의 꾸준한 회복이 예상되기 때문이다.

원양항로에서 지속적인 운임 인상을 위한 노력이 있고, 계선, 항로통합 조정으로 공급 규모 축소를 위한 노력이 지속적으로 전개되고 있다. 또한, 신조선 인도시기 연기 협상이 지속됨으로써 신조선 공급시기 지연효과가 발생하고 있다.

근해항로는 2009년 하반기 전 항로에서 상승세를 보이고 있다. 중국의 경기가 예상보다 빠르게 진행되고, 경기회복 속도에 맞춰 물동량이 항로별로 완만하게 회복하는 추세이다.

한중/한일/한러항로의 공급량 변화는 거의 없는 상태이나, 선사들의 채산성 악화가 지속되어 운임 인상을 위한 추가적인 공급량이 축소될 가능성이 높다. 동시에 신규서비스개설, 한일 및 한러항로의 신규선사 진입 등이 불안요소가 항시 내재하고 있다.

원양항로를 2분기 전망 조사와 비교해 살펴보면, 태평양항로, 유럽항로 모두 2분기 조사 시보다 운임지수가 큰 폭으로 상승할 것으로 예상된다. 원인으로서는 원양선사들의 운임인상의지가 강력하고, 항

로합리화 지속 추진, 선사간 전략적 제휴 강화 등이 있다.

근해항로의 2분기 전망조사와 비교해 살펴보면, 동남아항로의 수출운임이 당초 예상보다 약 10포인트 상승할 것으로 예상된다. 한중항로의 수입운임이 당초 예상보다 빠르게 회복할 것으로 전망된다.

한일항로의 수출운임이 2분기 조사 시와 달리 반기 이후부터 점차 회복할 것으로 예상하고 있다. 한러항로의 경우, 2분기 조사 시와 유사하게 전망되고 있다.

한편, 용선지수(HR지수) 추이 및 전망을 살펴보면, 2009년 3/4분기 저점을 갱신하여, 2010년에도 평균 350-400정도 될 것으로 예상된다.

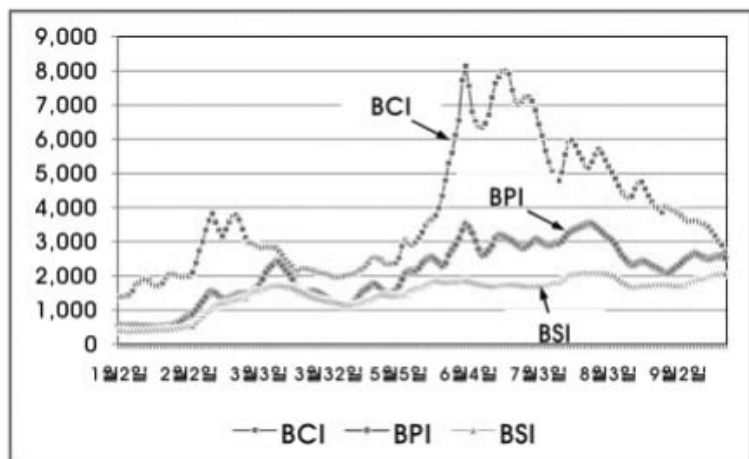
컨테이너 선박의 수요/공급 불균형이 지속되어 운임시장이 회복되더라도 용선시장 회복이 어려울 전망이다. 용선 선박의 반선 및 계선은 계선 초기에는 선사의 계선비율이 비운항 선주의 비율보다 높았으나, 선사들이 용선선박을 반선함으로써 양 주체의 계선비율이 점차 역전되고 있는 추세이다.

4,300TEU급 이하의 중소형 컨선 종합용선지수인 HR지수는 물동량의 급격한 회복없이 현수준에서 크게 반전되기 힘든 상황이다. 2009년 6월3일4,291포인트로 연중 최고치를 기록 후 9월 현재 2,400포인트 안팎에서 등락을 보이고 있다.

#### ▶ 건화물선 해운전망

BDI 하락은 케이프사이즈 선형의 하락이 주도하고 있다. BCI는 6월19일 7,996 포인트까지 상승 이후, 9월22일 현재 2,684포인트를 기록했다. BPI는 7월24일 3,524포인트까지 상승 이후 9월

[ BDI 추이 ]



(자료) KMI

22일 현재 2,534포인트를 기록했다.

중국 철광석 수입은 8월 들어 전달대비 840만톤 감소했다. 3월 이후 5,000만톤 이상을 기록하던 중국 철광석 수입물량이 8월들어 대폭적으로 감소했다. 그러나 작년동기와 비교해서는 약 33% 많은 실적이다. 아울러 철광석 수출입 항만에서 체선이 완화된 공급 증가 요인으로 작용하고 있다.

2009년 건화물선 공급은 전년대비 8.1%증가가 예상된다. 완공인도량은 예년의 2배 정도로 예상된다. 2분기 전망에 비해 1,320만DWT 감소하여 약 4,780만DWT가 인도될 것으로 전망된다. 7월 이후 신조선 인도량은 2,910만DWT로 향후 시황회복에 부담이 될 전망이다.

선박해체량은 2분기 전망치보다 줄어든 1,550백만DWT로 예상된다.

2009년 총선박량은 4억5,200만DWT로 1분기 예측에 비해 1,200만DWT가 줄어들었다. 2009년 건화물선 해상물동량은 2.6% 감소할 것으로 예상된다. 이는 2분기 전망치보다 다소 상향된 수치이고, 철광석 물동량은 1, 2분기 예측치보다 증가한 8억 4,500만톤이 되어 2008년 수준으로 회복될 전망이다.

BDI지수는 2009년 하반기 2,564포인트, 2010년

은 2,342포인트가 될 것으로 전망된다. BDI가 2,500포인트 내외를 유지하는 것은 주로 중소형 선박에 기인한 것이다. BPI의 경우 2009년 하반기 2,561포인트로 수준을 유지할 것으로 전망된다.

건화물선 시황은 핸디막스 시황에 대한 전망치가 비교적 높아졌으며, 케이프 및 파나마스는 지난 조사와 유사하게 나타났다. 2009년 하반기는 현재 수준에서 움직일 것으로 전망되고 2010년은 하향 안정화될 것으로 전망된다.

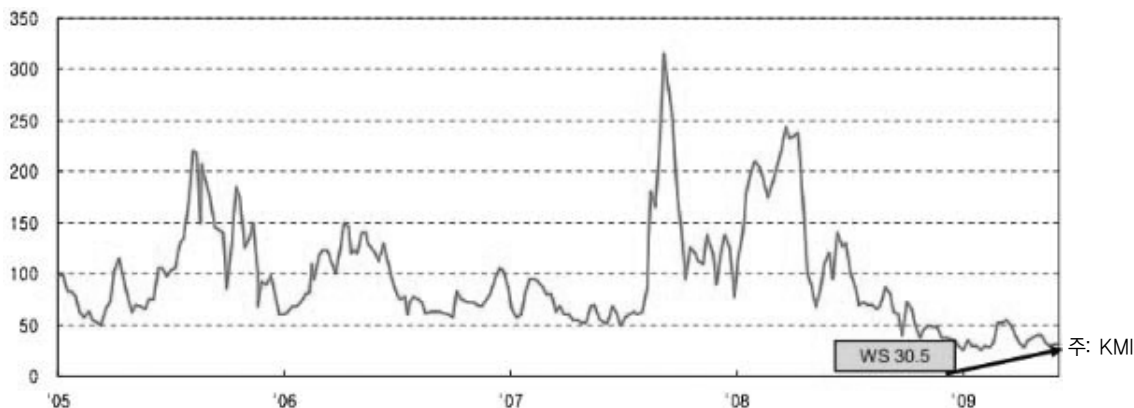
#### ▶ 유조선 해운전망

VLCC는 2009년 7월 초 바닥 수준인 WS 30 기록 후 큰 폭의 변화없이 약세가 유지되고 있다. 또한 세계 원유 수요 감소와 신조선 인도 증가에 따른 선박공급 과잉현상이 지속되고 있다.

석유제품선은 운임하락으로 적자 운항되고 있다. 싱가포르-극동항 MR 석유제품선(3만DWT) 운임은 7월 초 WS 75로 출발하여 WS 80 수준을 유지하고 있다. 석유제품 재고 증가로 인한 수송수요 감소와 선박공급의 지속적 확대로 운임이 약세를 보이고 있다.

중국 원유 수입량은 증가세를 보일 것으로 전망되는 가운데 내수 시장 회복 등으로 원유 수입 및

[ VLCC 중동-극동항 운임지수(WS) 추이 ]



구 분	유조선 시장 전망
McQuilling	- 2013년까지 선박 공급과잉으로 시장 약세
SSY	- 중국 등의 신규 정유시설 확충으로 원유 수입 증가 예상 - 카리브해, 베네주엘라, 브라질 등의 원거리 생산량 확대로 트마일 증대
Fearnley	- 북해 및 러시아의 생산량 감소로 유럽의 장거리 수입 운송 증대 예상
DVB	- 2010년 상반기까지 정유제품선 시장은 선박공급 과잉 현상으로 비관적 - 2011년부터 시장 회복 및 운임 상승 기대
Euronav	- 비OPEC국가 생산량 확대(브라질, 지중해, 흑해) 및 중국, 인도 등의 에너지 소비 증대
KMI	- 선주들의 심리적 저항 확산과 국제유가 상승 및 세계 경제회복 조짐에 따른 시장 개선 가능성에도 불구하고 신조선 인도 증가로 시장 약세

전략비축유 재고가 확대될 것이다.

중국, 신규 정유시설 가동으로 수입이 증대할 것이다. 반면 일본은 2007년 지진으로 가동 중단된 원자력발전소 정상화로 원유 수입량이 감소 추세를 보이고 있다.

세계 원유 시장은 경제회복으로 생산량이 증가할 것으로 예상된다. 세계 경제회복에 따른 주요 원유 생산 국가들의 생산량 증가가 기대되고, 국제에너지기구는 2010년 세계 석유 수요량이 2009년 대비 1.7% 증가한 8,530만 배럴/일로 상향조정했다.

2009년 세계 원유 수송량은 전년대비 감소할 것으로 전망되나 2010년에는 약간 반등할 것으로 예상된다.

세계 유조선 선박량을 살펴보면 신조선은 예정대로 인도될 것으로 보인다. 2009년 VLCC 신조선 인도예정 45척 가운데 상반기에 29척이 인도완료되었다. 2009년 MR급 석유제품 신조선 81척이 인도되었고, 연말까지 80척 이상 인도될 예정이며, 2010년에도 120척 이상 인도될 전망이다.

인도 지연 또는 취소없이 예정대로 진행되어 선박공급 과잉현상이 심화될 것이다. 전 세계적으로

유조선들이 석유 저장 시로 활용되고, 노후선 해체 활동이 가속화될 것으로 보인다. 9월초 VLCC 7척 해체 계약 체결로 2009년 현재 대형 유조선 10척이 해체될 예정이다.

이날 조찬설명회에는 외항해운업계에서 한국선주협회 이진방 회장을 비롯하여, 한진해운 조영민 부사장, SK해운 백석현 전무, 고려해운 박정석 사장, 창명해운 이경재 사장, 태영상선 박영안 사장, 범주해운 이성호 부사장, 현대상선 김성만 사장, STX팬오션 김대유 사장, 동아해운 김태균 사장, 장금상선 정태순 회장, 대한해운 김창식 사장, 대보해운 노재영 사장, 선주협회 양홍근 이사 등이 참석했다.

해운/항만/물류업계에서는 인천항만공사 김종태 사장, 평택항만공사 서정호 사장, 고려종합운수 이운수 사장, 선박투자협 신주선 회장, 한국해운조합 정유섭 이사장, 통합물류협회 김진일 회장, KP&I 박범식 전무, 포항신항만 양성섭 전무 등이 참석했다.

국토해양부에서는 최장현 차관, 박종록 해운정책관, 이상길 사무관이 참석했으며, KMI에서는 강종희 원장, 정봉민 부원장, 임종관 연구부장, 김우호 분석센터장 등이 참석했다.

# 포스코경영연구, '철강 원료업계의 구조개편과 파급영향' 발표

## 소비국인 중국과 메이저 원료사의 주도로 가격체제 다양화

최근 철강 원료업계의 대규모 구조개편 움직임이 재부상하고 있으며, 과거와는 다른 특징을 가지며 전개되고 있다. BHP빌리톤과 Rio Tinto의 철광석 JV 설립 합의를 비롯하여, 철광석 및 원료탄 업계에서 메이저업체 간 합종연횡이 신조류로 등장했다. 이에 따라 현재의 장기가격 체제가 붕괴되고 최대 소비국인 중국과 메이저 원료사의 주도로 가격 체제가 다양한 형태로 변화될 전망이다. 다음은 포스코경영연구소가 발표한 보고서를 정리한 것이다. (편집자 주)

### ▶ 자원 메이저업체 간 합종연횡

메이저 합종연횡은 과거 호황기의 공격적인 M&A 결과로 최근 유동성 위기를 겪고 있는 대형업체들을 대상으로 진행되고 있으며, 이들에 대항하기 위한 중견·e신생원료사의 M&A, 전략적 제휴도 활발히 진행 중이다.

한편 중국업체들의 적극적인 원료투자로 원료시장에서 친중국계 집단이 빠르게 형성되고 있는 추세이다. 원료업계의 구조개편은 원료시장 전반에 커다란 파급효과를 미칠 것으로 예상 된다. 메이저사는 시장지배력을 강화하여 독과점 이윤을 극대화할 것으로 예상되며, 원료공급사, 철강사 간 힘의 불균형 문제는 단기간 내 해결되기 어려울 전망이다.

현재의 장기가격 체제가 붕괴되고 최대 소비국인 중국과 메이저 원료사의 주도로 가격 체제가 다양한 형태로 변화될 전망이다. 단기적으로 유동성 위기에 처한 원료사의 지분, 자산 인수기회가 증가할 것으로 보이며, 철강사 원료 개발 투자 경쟁이 가열될 전망이다.

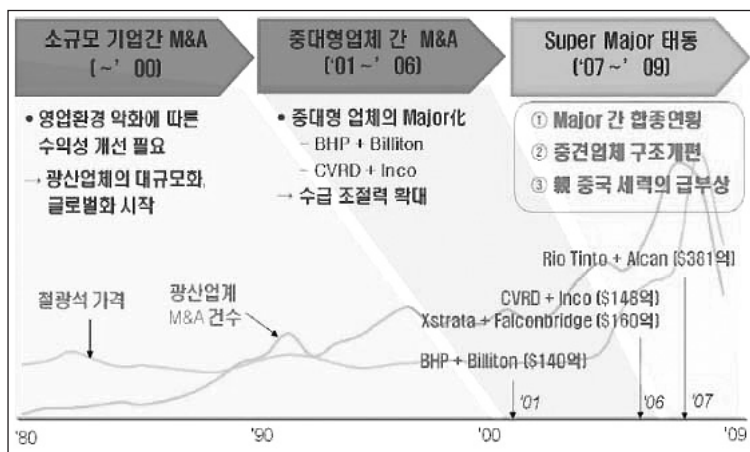
향후 원료가격은 단기적 재상승 후, 중장기적으로 공급 제약 및 신

중국 국가들의 수요 증가로 SuperCycle이 지속될 것으로 전망된다.

원료업계의 구조개편은 철강사의 원료 확보에 있어 큰 영향을 미칠 수 있는 만큼 철저한 대비가 필요하다. 철강사들은 원료가격 변동성 확대에 대비할 필요가 있으며, 안정적인 원료 조달 전략을 추진하는 것이 바람직하다.

최근 경제위기로 인해 일시 중단되었던 철강 원료업계의 대규모 구조개편 움직임이 재부상하고 있다. 2007년 말 BHP빌리톤이 Rio Tinto 인수 시도를 시작으로 Vale가 Xstrata 인수를 시도하는 등 원료업계 대규모 구조개편이 촉발되었다.

### 〈 원료업계 구조개편 진행과정 및 특징 〉





## 〈 BHP빌리톤-Rio Tinto JV 설립 진행경과 및 영향 〉



### ▶ 글로벌 금융위기 이후 가속화

이후 글로벌 경제위기로 중단되었던 업계 재편이 BHP빌리톤과 Rio Tinto의 철광석 부문 조인트벤처(JV) 설립이 성사되면서 재부상하고 있다. 과거 원료업계의 구조개편은 수익성 개선을 위한 소규모기업 간 통합에서 수급조절력 확대를 위한 중대형업체 간 통합으로 진행되었었다.

하지만, 최근에는 메이저 간 합종연횡이 신조류로 등장하면서 중견업체의 구조개편과 함께 원료시장에서의 친중국 세력이 급부상하였다.

지난 6월 BHP빌리톤과 Rio Tinto는 서호주 지역의 모든 철광석 프로젝트를 대상으로 JV를 설립하기로 합의했다.

### ▶ 시장지배력 강화 및 시너지 확대

양사는 합작을 통해 글로벌 시장지배력 강화 및

원가절감 등 시너지 확대를 추구, 시너지효과가 약 100억달러에 달할 것으로 추정된다.

합작사는 철광석 수출 규모가 3억2,300만톤, 세계시장 점유율이 38%로 Vale를 능가하는 초대형 철광석 공급자로 부상할 전망이다.

JV에 대한 각국 철강업계의 반대에도 불구하고, 양사가 반독점법 위반을 사전에 예방하기 위한 대책을 강구하고 있어 성사 가능성이 높을 것으로 평가된다.

한편 Xstrata가 Anglo American에 대한 합병을 제의하면서 원료탄업계의 재편 움직임도 활발하게 진행 중이다.

Xstrata는 BHP빌리톤-Rio Tinto 연합 등 거대 원료사에 대응하고 10억 달러에 달하는 비용절감이 가능하다는 이유로 합병을 제안했지만 Anglo American은 즉각 거부한 상황(2009.6.)이다.

이러한 가운데 원료탄 부문 강화를 추진하고 있는 Vale가 Anglo American 또는 Xstrata를 인수할 것이라는 가능성도 대두하고 있다.

Vale는 인수전에 참여하지 않겠다는 의사를 밝힌 바 있지만 의욕적으로 추진하고 있는 광종 다각화를 위해 참여 가능성을 배제할 수 없는 상황이다.

## 〈 원료탄업계 재편 동향 〉



## ▶ 원료탄업계 재편 논의 지속

한편 차이나날코(Chinalco) 등 중국기업이 Anglo American 인수를 준비하고 있다는 관측도 대두되는 등 원료탄업계 재편 논의는 지속될 전망이다. 최대 이해 당사국인 남아공 정부와 Xstrata의 최대 주주인 Glencore 등 관련 업체들의 입장이 변수로 작용할 전망이다.

최근 메이저업체의 합종연횡은 대형 원료사들이 유동성 위기에 몰리면서 촉발했다.

Rio Tinto, Xstrata, Teck Resources 등 대형 원료사들은 호황기이던 2007년~2008년 기간 중 대규모 M&A를 통한 성장에 주력했으나 글로벌 경제 위기에 따라 금융비용 부담이 가중되었다.

Rio Tinto는 2007년 Alcan을 430억 달러에 인수한 이후 부채급증(387억 달러) 및 지난해 순이익이 급감하면서 위기에 직면했다.

원료탄 수출 2위 업체인 Teck Resources도 지난해 Fording Canadian 인수에 따른 차입금 부담(98억 달러)으로 신용등급이 '투자 부적격'으로 하락하는 등 생존을 위협받는 상황이다.

한편 글로벌 경제위기로 인해 원료업체들의 시장 가치가 대폭 하락하여 인수 부담이 줄어든 것도 재편을 촉진하는 요인으로 작용했다.

메이저업체의 재편 움직임에 대응하여 중견 및 신

생 원료업체들도 다양한 생존 전략을 모색하고 있다. 이들 업체는 M&A를 통한 규모 확대, 비용절감을 위한 전략적 제휴 체결 등을 통해 메이저업체로 도약하기 위한 노력을 경주하고 있다.

한편 중견·신생업체들은 중국 등 해외 자본을 적극 유치, 호주 및 아프리카 지역의 유망 광산 개발을 확대하고 있다.

IMX Resources(濠)의 호주 남서부 Cairn Hill 마그네사이트 광산 개발, Sphere(濠)의 아프리카 모리타니아 철광산 개발 등에 중국 자본을 투입하였다.

## ▶ 원료업계 친중국 세력 형성

최근 중국은 에너지 및 광물자원에 대한 글로벌 차원의 투자를 적극 추진, 원료업계 친중국 세력을 형성하며 급부상하였다. 중국은 자국 내 공급의 한계로 철강원료의 해외 의존도가 대폭 증가하고 있는 가운데 현 경제위기 상황을 해외 자원투자의 최적기로 인식되고 있다.

중국의 철광석 수입량은 금년에 5억3,000만톤으로 증가하고, 향후 5년 후에는 6억5,000만톤까지 증가할 전망이다. 원료탄의 경우도 2007년 순수입국으로 전환되었고, 금년 수입량은 2,000만톤에 달할 것으로 추정된다.

중국은 중견 원료업체의 지분인수 및 유망광산에

대한 개발을 확대해 나가며 철강 원료 개발을 진행하고 있다.

철광석 분야에서는 호주, 브라질, 캐나다 및 아프리카 등 글

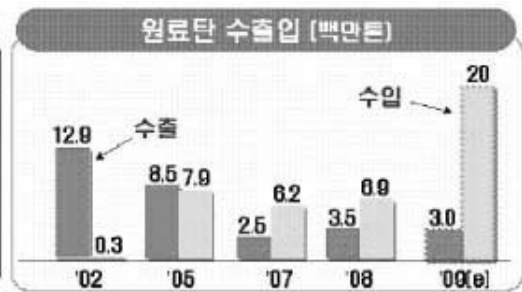
〈 원료업계 구조개편에 따른 중견 원료사 생존전략 〉

	주요 내용
M&A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sesa Goa(印), Dempo그룹 \$3.7억 규모 철광석 자산 인수('09.6) → 철광석 생산량 연간 1천만 톤까지 확대 계획</li> <li>• WCCC(加), Cambrian Mining(英) 인수('09.5) → 원료탄 생산 규모 3배 이상 확대 추진</li> <li>• Alpha Natural(美), Foundation Coal 합병 추진('09.5)</li> </ul>
전략적 제휴	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FMG(濠)-API, 항만 등 인프라 사용을 위한 전략적 제휴('09.6) → 수출 확대 및 비용 절감 추진</li> </ul>

### 〈 중국 철강원료 수입 추이 및 전망 〉



- 중국産, 빈정(평균 Fe 33%)으로 선광 후에도 소결광 생산에 부적합



- 중국내 생산 동제로 '07년 이후 순수입국 전환  
· 석탄자원세 상황 조정, 중소 탄광 구조조정 추진

로벌 차원에서 투자를 확대 중이며, 원료탄 분야에서도 호주, 인도네시아, 몽골 등을 중심으로 투자를 추진 중이다.

#### ▶ 중국, 자원 메이저업체 지분매입

한편으로 메이저업체에 대한 인수 시도 역시 지속적으로 추진하고 있다.

최근 중국투자공사(CIC)는 최근 캐나다의 대형 석탄사 Teck Resources 지분 17%를 매입했다.

차이날코는 Rio Tinto에 대한 투자가 무산된 이후에도 Rio Tinto 주식 추가 매입 시도를 계속할 전망이다.

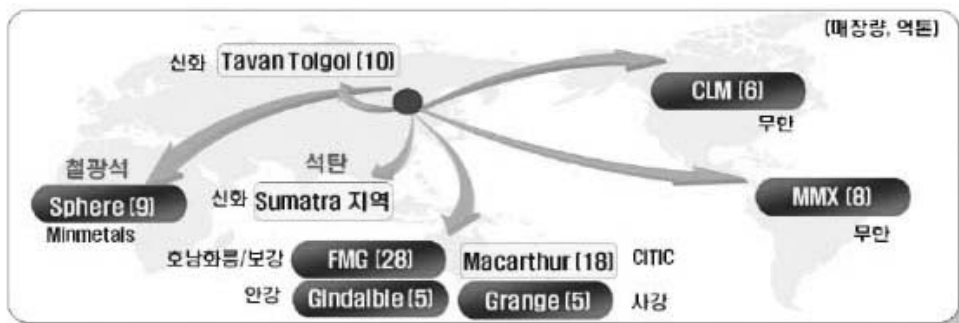
메이저업체의 합종연횡으로 원료 공급자의 시장 지배력은 한층 더 강화될 전망이다. 철광석 시장은 BHP빌리톤과 Rio Tinto의 합작에 따라 현 'Big 3'

체제에서 'Big 2+중견업체'의 구도로 변화가 예상된다.

원료탄 시장은 현재 BHP빌리톤 중심의 구도는 유지되지만 상위 3개사에 의한 시장지배력이 더욱 강화될 전망이다. 또한 Vale가 Xstrata 또는 Anglo American을 인수할 경우, Vale는 철광석과 원료탄을 아우르는 '철강원료 통합 슈퍼메이저'로 도약, BHP 빌리톤과 함께 글로벌 철강 원료시장 주도가 예상된다. 업계 재편을 통해 메이저업체는 공급조절 능력과 가격협상력을 강화하여 독과점 이윤을 극대화할 것으로 예상된다.

경기침체에 따라 철강 원료시장에서 일시적으로 'Buyers' Market'이 나타났으나, 메이저사의 공급 조절에 따라 'Sellers' Market'이 재현될 것으로 전망된다. 원료시장에서 힘의 불균형은 단기간 내 개

### 〈 중국업체의 해외 철강원료 투자 현황 〉



# 〈 철강원료 시장 공급자-수요자 관계 변화 〉



선되기 어려울 전망이다.

현재의 연간 벤치마크 가격체제가 붕괴되고 다양한 가격체제가 등장할 전망이다.

향후 가격체제 변화는 슈퍼메이저와 중국이 주도할 것으로 보이는데, 현재 BHP빌리톤 등이 단기적 시황 변화를 반영하는 Index 제도를 주장하는 가운데 철광석 Big3가 스팟시장 판매를 확대 중이다.

## ▶ 원자재 가격의 불안정성 증대 전망

최대 원료소비국인 중국은 강철공업협회가 벤치마크 가격 계약기간의 단축을 요구하고 있고, 다수의 중소 철강사들은 벤치마크 계약에 한계가 있다. 따라서 향후 현재의 연간 가격 계약이 분기 또는 반기 계약 형태로 변화되어 가격의 불안정성이 증대될 전망이며, 스팟가격 판매도 중국의 수입수요 증가로 확대될 전망이다.

가격체제 변화에 따른 원료가격의 변동성 확대로 협상력의 중요성이 더욱 부각될 전망이다.

원료업체의 재편은 철강사들의 개발 투자 경쟁을 촉발시킬 것으로 전망된다. 주요 철강사들이 개발 투자 확대를 기본 원료전략으로 채택했다. ArcelorMittal의 락시미 미탈 회장은 지난 6월 말,

뉴욕에서 개최된 철강생존전략회의에서 원료 확보 노력의 지속 추진 의지를 재차 표명했다. JFE도 자원권익의 취득 확대를 추진하고 있다.

단기적으로는 유동성 위기에 처한 원료업체의 자산 또는 지분 매각에 따라 인수 기회가 증가할 것으로 보이며, 중장기적으로는 원료가격 상승으로 광산 가치가 다시 상승할 것으로 예상된다.

향후에는 안정적인 원료 조달을 위해 중국 철강사를 중심으로 원료탄 및 중견 철광석 기업에 대한 투자가 증가할 것으로 예상된다. 원료 가격이 단기적으로 재상승한 후 중장기적으로도 고수준을 지속할 것으로 전망된다.

슈퍼메이저의 글로벌 독과점화에 따른 생산량 조절은 향후 원료가격 상승의 가장 큰 요인 중 하나로 작용할 것으로 예상된다.

## ▶ 안정적인 원료 조달전략 필요

경제위기에 따른 투자지연으로 인한 수급 불균형 현상, 가격체제의 변화도 가격 상승 요인으로 작용할 전망이다. 따라서 향후 원료가격은 예상보다 빨리 재상승할 것으로 보이며, 주요 기관들도 가격 전망치를 시간이 흐를수록 상향 조정 중이다.



## 〈 가격체제 변화 전망 〉



또한 국제 원자재 가격의 일시적인 조정은 있겠으나, 장기적으로 공급제한 및 이머징 국가의 수요 증가로 인해 SuperCycle이 지속될 것으로 예상된다.

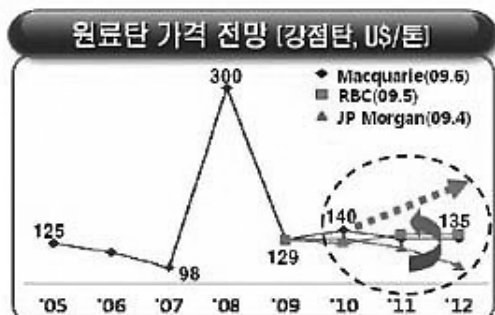
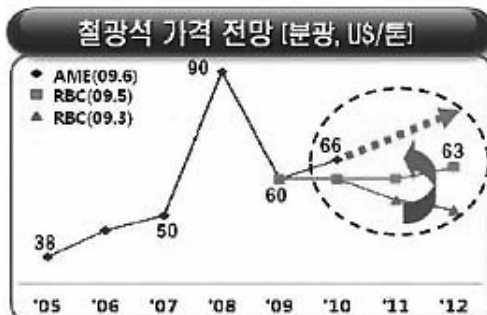
최근 철강원료 시장에서의 구조개편 움직임은 원료시장 전반에 대해 커다란 파급효과를 미칠 것으로 예상된다. 메이저업체들의 시장지배력이 강화됨에 따른 원료공급자와 철강사와의 힘의 불균형이 지속될 것으로 전망된다.

한편 중국 정부의 막대한 재정 지원 하에 이루어

지는 중국의 원료투자는 친중국계 원료집단 형성을 가속화하고 있다. 벤치마크 가격 시스템의 변화와 함께 원료가격 조기 재상승이 예상된다. 원료업계 구조개편은 철강업계에 부정적인 영향을 미칠 수 있는 바, 이에 대한 철저한 준비가 필요하다.

철강업계에서는 원료가격 변동성 확대에 대비할 필요가 있으며, 안정적인 원료 조달 전략을 추진하는 것이 바람직하다.

## 〈 주요 기관의 철강 원료가격 전망 〉





## 고려해운

센다이서비스 자사선 투입

고려해운(대표 박정석)은 9월19일부터 일본 센다이(仙台)항에 자사운항 컨테이너선의 주 1회(매주 목요일) 서비스를 시작했다.

이번 조치는 한국-관동(關東)·주요(中京)-한국항로의 개편에 따라 센다이항까지 연장운함과 동시에 투입선을 650TEU급에서 1000TEU급으로 대형화하는 것이다.

고려해운은 지금까지 다른 선사의 스페이스 빌리고 있었지만, 이번에 자사선을 투입한다고 한다. 새로운 서비스는 울산을 19일에 출항, 센다이항 첫 기항은 24일로 예정돼 있다. 한편 고려해운은 작년 5월 홍아해운의 스페이스를 빌려 센다이항 서비스를 시작한 바 있다.

이어 고려해운은 9월24일 대산항 기항을 시작으로 대산-대만-홍콩-남중국을 연결하는 IHS 서비스를 개시한다고 밝혔다. IHS서비스는 기존에 고려해운이 1000teu 컨테이너선 2척을 투입해 제공하던 주1항차 서비스로 인천-광양-부산-울산-기룡-홍콩-황푸-쉐코-홍콩-기룡을 차례로 기항했지만 이번에 대산항이 새로운 기항지로 추가돼 앞으로 인천-대산-광양-산-울산-기룡-홍콩-황푸-쉐코-홍콩-기룡 순으로 운항하게 됐다.

고려해운 관계자는 “인천-닝보-상해를 직기항하는 ISS항로에 대산항을 추가한데 이어 이번에 IHS항로에도 대산항을 추가함에 따라 대산항 기존 고객의 편의 도모 및 신규 고객 기반을 확보할 수 있게 됐다. 앞으로 고려해운의 아시아 역내 서비스 네트워크를 한층 더 강화하게 됐다”고 밝혔다.

## 대양상선

제6회 대양포럼 중국에서 개최



대양상선(대표 정유근 회장)은 9월24일 중국 대련시 ‘뉴월드호텔’에서 세계 30여개국에서 총 200여명의 해운관계자들이 참석한 가운데 제 6회 ‘대양포럼’을 개최하고, 향후 세계해운이 나아가야 할 방향에 대해 논의했다.

제 6회 ‘대양포럼’에서 정유근 회장은 해운 패러다임의 대변화를 얘기하고 “향후 적어도 5년간은 선박과잉 시대를 맞이할 것이기 때문에 모든 비용을 절감하여 경영합리화를 이뤄내야지만 살아남을 수 있다”고 강조했다.

정유근 회장은 패러다임의 변화 5가지는, 첫째 수요의 초과에서 공급의 초과로 바뀌었으며, 둘째 해운비용이 급격히 증가했고, 셋째 대형하주들의 해운업 참여가 늘고 있는 점 등이라고 설명했다.

대양상선은 이어 9월25일 중국 대련시에서 수리조선소인 ‘大洋船舶工程有限公司’ 준공기념식을 갖고 앞으로 ‘해운-조선-금융’을 3개의 축으로 하여 발전해 나갈 것임을 선언했다. 준공식을 가진 大洋船舶(DAEYANG SHIPYARD)은 대지 60만 평방미터에 건설된 대형 수리조선소로 2개의 도크(dock)와 5개의 수리 선석(berth)를 가지

고 있으며, 생산공장(production building)과 사무동이 있다. 이 수리조선소는 이미 지난 5월 완공돼 가동에 들어갔으며 이미 15척의 선박이 수리를 마쳤고 현재 6척의 선박이 수리 중에 있다.

준공식에서 정유근 회장은 “대양상선은 해운과 조선, 물류와 해양이라는 새로운 시너지를 창출하는 두 개의 축을 완성했다. 이제 이를 뒷받침하는 금융의 축을 준비 중에 있다”며 “해운, 조선과 함께 금융부문을 추가하여 3대 축을 중심으로 발전시켜 나갈 것”임을 천명했다.

정 회장은 그러나 “해운물류의 완성에 이어 해양산업의 출발을 알리는 이 순간의 이 기쁨은 오늘날로서 끝내야 한다”고 강조했다. 21세기의 새로운 해양세대를 이끌어 갈 책무와 소명이 대양상선에 부여되었기 때문에 한시도 여유를 가질 수가 없다는 것이다.

## 선우ST

### 10대 1 감자 결정

선우ST는 재무구조 개선을 위해 기명식 보통주식 10주를 1주로 병합한다고 9월8일 공시했다. 감자기준일은 오는 11월20일이다.

선우ST는 이번 감자로 자본금이 532억원에서 53억원으로 줄어들게된다.

## STX팬오션

### 브라질 발레사와 세계최대 해운운송 계약

STX팬오션(대표 이종철 부회장)이 단일계약 건으로는 사상 최대 규모인 약 7조원 규모의 장기수송 계약을 체결했다. STX팬오션은 세계 최대 철광석 업체인 브라질 발레(Vale)와 2011년부터 25년간 최대 약 7조600억원(58억4,000만달러,

환율 1208원 기준) 규모의 장기 수송계약을 체결했다고 9월22일 밝혔다.

STX팬오션 관계자는 “작년 금융위기 이후 해운업 불황기에도 불구하고 글로벌 시장에서의 영업력 확대에 전력투구해 왔다”면서 “이종철 부회장, 김대유 사장을 비롯한 경영진이 브라질과 중국 등 전략지역에서의 새로운 사업 기회 발굴 및 선·화주간 전략적 비즈니스 모델 개발에 집중한 결과”라고 설명했다.

STX팬오션의 이번 계약 성사에는 그동안 노력했던 현지 영업력 강화가 큰 힘이 됐다는 것이다. 브라질을 신흥 영업 핵심지역으로 꼽고 지난해 말 브라질 사무소를 현지법인으로 승격시킨 지 1년 만에 있어진 일이다. STX팬오션 브라질법인 문택환 법인장은 “현지에서 STX그룹의 인지도가 크게 향상된 점을 활용, 수개월간 집중적인 영업활동을 전개한 끝에 이번 초대형 계약을 성사시킬 수 있었다”고 밝혔다.

업계에서는 이번 계약을 선사와 초대형 우량 화주간 전략적 협력관계에 있어서 상호 승(勝)-승(勝)이 가능했기 때문에 성사된 것으로 분석했다. 발레는 안정적인 운임으로 장기간 수송을 위해 탁월한 운항 능력을 가진 선사를 원했고, STX팬오션은 안정적인 신규 수익을 창출할 수 있는 초대형 물동량 확보가 가능하다는 점에서 상호 이해가 일치했기 때문이라는 분석이다.

브라질 발레사의 관계자도 “STX팬오션의 영업력과 운항능력은 이미 세계 시장에서 탁월하다”며 “향후 양사 간 비즈니스가 더욱 긴밀하게 확대될 수 있기를 기대한다”고 했다고 전한다.

STX팬오션 김대유사장은 “발레라는 초대형 화주와의 장기수송계약이라는 점에서 향후 여타 우량 화주들에 대한 영업도 훨씬 유리해질 것으로 기대한다”고 밝히며 “이번 계약을 계기로 향후



글로벌 시장 지배력을 더욱 공격적으로 확대해 나갈 것”이라고 말했다.

한편, 브라질 발레사는 철광석, 니켈 등을 전 세계에서 가장 많이 생산하고 있는 세계 최대 광산 업체로서 올해 상반기 매출액만 300억불 이상을 기록할 정도로 초우량 기업이다. 특히, 전 세계 철광석 수송 물량의 30% 이상을 차지하고 있어 해운업계 물동량에 가장 큰 영향력을 가진 회사다.

## 한진

운송장번호 입력으로 반품예약 '뚝딱'

최근 일부 대형쇼핑몰이 ‘소비자들의 단순 변심 반품도 무료’라는 고객감동 서비스를 시작하며 기존 쇼핑몰과의 차별화를 선언한 가운데, 한진이 24시간 반품예약 자동응대 서비스를 실시하는 등 관련업계에서 도외시 돼왔던 ‘반품택배’ 서비스를 강화하고 나서 귀추가 주목된다.

한진의 경우, 반품택배를 이용하려는 고객들이 콜 센터 상담원과의 전화연결 시도 없이, 대표전화(1588-0011)에 10자리 운송장번호 입력만으로 간단히 반품예약을 접수할 수 있는 ‘자동응대 반품 예약접수 시스템’을 업계에서는 유일하게 도입, 운영하고 있다.

이를 통해, 이용고객들은 24시간 언제, 어디서든지 반품예약 접수가 가능하며, 간편 접수로 상담원과의 통화연결 대기로 인한 기존의 불편을 해소하게 됐다. 특히, 연락처, 주소 등 개인정보의 노출이나 중복예약 없이 송장번호 입력만으로 자동 예약번호가 생성돼 개인정보 보호 수준을 높였다는 게 회사 측 설명이다.

실제로, 시스템을 도입한 올 2월 이후, 자동응대 시스템을 통해 반품예약을 접수하는 이용자들이 한달 평균 4만 여명에 육박하고 있으며, 새벽

2~3시에도 반품예약을 이용하려는 고객들이 꾸준히 늘고 있어 앞으로도 높은 인기를 구가할 전망이다.

한진 택배운영부 임태식상무는 “반품은유통업계뿐만아니라, 택배업계에서도 작업 단위 생산성이 낮아 지금까지 상대적으로 관심을 받지 못했던 서비스 분야였던 게 사실”이라며, “이렇게 도외시되던 반품택배 서비스를 활성화 함으로써, 반품택배 이용자들에게 반품서비스에 대한 불안감을 없애주고, 신뢰감을 높여줘 소비자 호응이 제고될 것으로 기대하고 있다”고 설명했다.

그는 이어 “반품택배 사례와 같이, 전반적인 서비스 불편사항을 발굴, 개선하는 노력이야말로 택배서비스에 대한 소비자들의 신뢰를 형성할 수 있는 기폭제가 될 것”이라며, “앞으로도 양적인 경쟁보다는 질적 성장을 추구해 나갈 계획이다”고 강조했다.

## 한진해운

취산도 수리조선소 본격 시동



한진해운(대표 김영민)은 중국의 순화해운과 합작으로 설립한 수리조선소인 절강동방수조선유한공사(Zhejiang Eastern Shipyard Co.,Ltd.)



가 중국 절강성 정부로부터 중국 국적선을 포함한 외국적선 입항에 대한 최종 공식적인 승인을 받고 본격적인 영업에 들어갔다고 밝혔다.

이번 절강성 정부의 대외개방은 신청업체 총 72개중 4개 회사를 최종 승인했으며 수리조선소로는 절강동방수조선유한공사가 유일하다.

절강동방수조선유한공사는 중국 저장성(浙江省, Zhejiang) 취산도(Qushan Island)에 위치하고 있으며, 1단계 공정을 완료한 현재의 규모는 연면적 55만㎡(약 17만평), 30만 톤급 도크 1기, 15만 톤급 도크 1기 및 수리안벽 670m의 시설을 보유한 대규모 수리조선소이다. 차후에 2단계 공정으로 40만 톤급 도크 1기 및 수리안벽 640m를 추가 건설할 계획이다.

이 회사는 지난 2007년 5월 정식 법인을 설립한 이후 올해 3월 주요 공정을 완료했고, 4월부터 당국의 임시 허가를 득한 상태에서 이미 14척의 여러 선종의 선박을 수리하는 등 시험 운영을 성공적으로 마쳤다. 수리조선 상황이 회복되어 정상적인 운영에 들어서면 연간 150여 척을 수리할 수 있는 능력을 갖추고 있으며, 대형 도크가 완공되는 2단계 공정 완공 이후에는 연간 300척 이상의 수리능력을 갖춘 대형 수리조선소로 성장하게 된다.

한진해운은 “현재 전세계 해운물류의 허브로 성장한 상해 양산항의 인근에 위치하고 있는 지리적 이점과 국내에 대형 수리조선소가 없어 수리조선에 대한 수요가 중국으로 집중되고 있는 근래의 상황을 감안할 때, 사업개시 후 빠른 시일 내에 본 궤도에 오를 수 있을 것으로 전망된다”고 전했다.

또한, “이번 정식 대외개방 승인을 계기로 영업활성화가 기대되며, 이미 많은 선주들로부터 선

박수리 문의가 있고, 금년 9월의 경우 이미 예약 완료 상태로, 향후 보다 안정적인 수익창출이 기대된다”고 전했다.

한편, 한진해운은 중국에 수리조선소 건설을 통해 현재 운항 중인 자사 대형선박들에 대한 보다 안정적인 수리, 보수가 가능하게 되었으며, 타사 수리 물량 확충과 아울러 수익성이 높은 고부가가치 선박 수리와 OFF-SHORE, FPSO 수리 개조사업의 비중을 확대해 나간다는 전략이다.

## 현대상선

### 동유럽 내륙물류 서비스 강화

현대상선(대표 김성만)이 동유럽 지역의 수송 서비스 질을 한 차원 높이기 위해 내륙물류 서비스 강화에 나섰다.

현대상선은 최근 독일 함부르크(Hamburg)와 헝가리 부다페스트(Budapest)를 잇는 ‘다뉴브 컨테이너 전용열차 서비스(Danube Express Rail Service)’를 개시했다고 밝혔다.

현대상선은 이번 직통 전용열차 서비스로 아시아에서 헝가리로 수출되는 화물을 함부르크까지 선박으로 운송한 다음 함부르크 항에 대기 중인 현대상선 ‘전용열차’에 실어 헝가리 부다페스트까지 24시간 내에 이송할 수 있게 되었다.

현대상선 구주본부 피터 리비(Peter Livey) 로 지스틱스 매니저는 “정시 수송망 구축으로 헝가리 내 주요 화주들이 계획적이고 효율적인 생산 체계를 갖추게 되었다”고 말했다.

현대상선은 2005년 9월 네덜란드 로테르담(Rotterdam)과 슬로바키아(Slovakia)의 갈란타(Galanta)를 잇는 화물전용열차 서비스 개시에 이어, 2008년 2월부터는 독일 함부르크와 슬로바키아 갈란타 간 화물전용 수송열차 서비스를





제공해 왔다.

현대상선은 이번 헝가리 지역 컨테이너화물 전용열차 서비스(Block Train Service) 개시를 계기로 신흥시장으로 주목받는 동유럽 지역에서의 내륙물류 서비스 강화에 더욱 힘을 계획이다.

## 부산항만공사

남미 최대선사 타깃 마케팅 시동

부산항만공사(BPA)가 환적 물동량 유치를 위해 남미 주요선사를 상대로 한 타깃 마케팅에 나섰다.

BPA 노기태 사장은 9월10일과 11일 양일간 칠레에 있는 남미 최대의 선사 CSAV와 CCNI를 방문, 최고 경영진을 만나 부산항 이용을 당부했다.

남미 최대이자 세계 17위 선사인 CSAV는 세계적인 경기침체에도 불구하고 지난 1월부터 7월까지 부산항에서 7만3천TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개)의 물동량을 처리, 지난해 대비 38% 이상 물동량이 늘면서 BPA의 주요 타깃으로 떠올랐다.

또 세계 28위의 칠레 선사인 CCNI 역시 부산항에서 남미지역 서비스를 2개 운영하고 있으며 글로벌 경기침체의 영향으로 지난 7월까지 부산항 처리 물동량(3만7천TEU)은 지난해 대비 45% 줄어든 것으로 나타났다.

BPA 노 사장은 이들 선사의 최고 경영진을 만나 부산항 이용에 대한 감사의 뜻을 전하고 이들의 의견을 수렴함으로써 부산항 환적거점화를 추진한다는 계획이다.

BPA 박호철 마케팅팀장은 “BPA 출범 이후 처음 갖는 이번 남미선사 타깃 마케팅으로 부산항의 환적화물을 증대시킬 수 있도록 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

한편 이에 앞서 노 사장 일행은 9월9일 미국 마이애미항만청을 방문, 빌 존슨 마이애미항만청장과 자매항 협약을 체결하고 마이애미항의 크루즈 산업 발전 노하우를 공유하고 두 항만의 상호 발전을 도모했다.

## 인천항만공사

연안여객터미널서 귀성객 편의제공

인천항만공사(IPA, 사장 김종태)는 추석 연휴기간에 인천항 연안여객터미널을 통해 도서지방으로 귀향하는 고객들이 행복한 귀향길이 될 수 있도록 ‘행복 귀향 서비스’를 실시했다고 9월28일 밝혔다.

이번에 시행된 행복 귀향 서비스는 연안여객터미널을 이용하는 고객들을 대상으로 주차료 감면 및 수화물 도우미서비스, 손 청결제를 선물해 최근의 경기침체와 신종플루로 어두워진 귀향객들의 마음이 행복해지길 바라는 마음에서 기획하게 됐다.

우선 주차료 감면과 관련, 연안여객터미널과 제1국제여객터미널 주차장에서는 추석연휴기간인 10월 2일부터 4일까지 주차장 안내 및 2일 이상 장기 주차 고객의 주차비 50% 할인 서비스를 제공함으로써 신속하고 편안한 귀향길이 시작되도록 지원하였다.

또한, 연안여객터미널에 전문 도우미를 배치해 고향방문객의 선물꾸러미 등 수화물 운반을 도와 고객들이 개찰구에서 선박까지 편안하게 이동할 수 있도록 서비스를 제공하였다.

특히, 최근 급속도로 확산되고 있는 신종플루의 예방, 홍보 및 터미널의 청결한 이용환경을 조성하고자 추석연휴에 연안여객터미널을 이용하는

고객들에게는 손 청결제를 선물로 제공하였다.

IPA 한태동 부두운영팀장은 “인천항 여객터미널을 통해 귀향하는 연안 도서 귀성객들에게 행복 귀향 서비스를 제공해 ‘다시 찾고 싶은, 친절함이 넘치는 여객터미널’로 기억에 남을 수 있도록 적극 지원했다”고 말했다.

## 한국선급

남아공 정부검사권 수입

국내 유일의 국제 선박검사기관인 (사)한국선급(회장 오공균)은 지난 9월1일 남아프리카공화국 정부검사권을 수입하였다.

이번 협정은 여객선을 포함한 일반화물선의 SOLAS(해상인명안전협약), MARPOL(해양오염방지협약), COLREG(국제해상충돌예방규칙), ITC(국제통수협약), ILL(국제만재흡수선), MODU Code(이동식해저자원시추선규약), ISM Code(국제안전관리규약), ISPS Code(국제선박/항만보안규약) 등에 대한 제반 검사 및 심사와 관련증서의 발급에 관한 사항을 포함하고 있다.

다만, 동 검사와 관련된 면제증서는 남아프리카공화국 정부의 사전 승인 후 한국선급이 발급할 예정이다.

한국선급은 “남아프리카공화국 정부대행검사권을 수입하기 위하여 많은 노력을 기울였음에도 불구하고 지난 10여년간 검사권 수입에 어려움을 겪었다”고 밝혔다.

이어 “그러나 지난해 IACS 의장선급으로서의 국제적 활약 및 지속적인 해외홍보로 인한 한국선급의 달라진 국제적 위상에 힘입어 남아프리카공화국에서 한국선급에 전면적으로 정부대행검

사권을 위임한 것으로 평가된다”고 덧붙였다.

현재, 한국선급은 대한민국을 포함하여 총 51개국으로부터 검사위임을 받게 됐다.

## 한국선주상호보험조합

P&I School 9월24일부터 9주간 실시

한국선주상호보험조합(대표 이운재)이 9월24일부터 11월19일까지 9주간 제18기 P&I School을 진행한다. P&I School은 해운회사 보험담당 실무자의 Claim 처리 절차 및 관련법령, 해상보험에 대한 이해를 증진시키기 위해 마련된 것으로 해운회사 보험담당자를 대상으로 무료로 개최된다.

교육신청은 회사명과 부서, 직위, 성명, 연락처를 기재해 이메일(donkkim@kpiclub.or.kr)로 발송하면 된다. △일시 : 2009. 9. 24~09. 11. 19(9주) 매주 목요일(13:30~18:30) △장소 : KOREA P&I CLUB 회의실 △대상 : 해운회사 보험담당자 △교육내용 : 해상보험이론 기초, 보험시장구조, Loss Prevention/선박구조/해상근무, 충돌 및 유류오염사고, 접촉사고(FFO), 화물사고, 인명사고등과 관련된 CLAIM처리절 및 관계법령, 관련보험의 처리, CASE STUDY 중심의 알기쉬운 해사판례 해설 등

## 한국해양대학교

부산지역 국립대 중 취업률 1위

장기적인 불경기 속에서도 한국해양대(총장 오거돈)가 취업전선에서 지난해에 이어 고공행진을 계속하고 있다. 한국해양대학교는 지난 4월1일 기준으로 전체 졸업생 1천311명의 취업 현황에 대한 한국교육개발원(KDI) 조사 결과, 국내외 진



학자 및 군입대자, 외국인 유학생을 제외한 순수 취업률이 75.2%를 기록했다고 9월2일 밝혔다. 이는 부산지역 전체 국립대학 중 가장 높은 취업률이다.

특히 정규직 취업률의 경우 64.7%로 부산지역 타 국립대학에 비해 18~20% 포인트 높은 수치를 보였다. 한국해양대는 2008년에도 KDI 취업 통계 조사 결과 취업률 73.3%, 정규직 취업률 66.9%를 기록하며 부산·울산·경남지역 4년제 대학 중 정규직 취업률 1위, 전국 국공립대학 중 정규직 취업률 2위(재학생 5천명 이상 대학 기준)에 올랐다.

이번 취업률 통계조사 결과 단과대학별로는 전공의 특성상 상대적으로 취업률이 높은 해사대학이 92.5%(정규직 88.2%)로 가장 높았다. 다음으로 공과대학이 72.8%(정규직 62.0%), 해양과학기술대학이 68.0%(정규직 56.4%), 국제대학이 60.7%(정규직 43.6%)의 순이었다.

대학원 취업률의 경우 석사는 76.9%(정규직 70.4%), 박사는 94.7%(정규직 86.8%)로 나타났다.

## 한국해양수산연수원

### 선진노사관계 선언

한국해양수산연수원(원장 강신길)은 9월25일 대회의실에서 노사 대표가 참석한 가운데 '선진 노사관계 정착을 위한 노사공동선언문'을 발표했다. 이번 공동선언문 발표는 선진노사관계 정착을 위해 한국해양수산연수원 임직원이 상생의 정신으로 혼연일체가 되어 정부의 노사선진화 정책에 중추적이고 선도적인 역할을 해야 한다는 노사 양측의 공감대속에서 마련됐으며 공동선언

문 발표로 노사화합의 장을 새롭게 열게 되었다.

공동선언문에서 한국해양수산연수원 노사는? 한국해양수산연수원 노사는 상호 신뢰와 협력을 바탕으로 상생의 노사 관계를 정립하여 고객만족도 최우수 기관으로 도약하기 위한 내용들로 채워져 있다.

한편 강신길 원장은 “노사선진화 정착을 위한 노사공동 협력만이 조직 결집력을 하고, 대국민 서비스질을 향상시킬 수 있음을 노사가 공동 인식하고 공동선언문 정신을 바탕으로 노사관계 부분에 있어 선도적인 발돋움 할 수 있는 계기 될 수 있도록 하자”고 말했다.

1. 한국해양수산연수원 교원노동조합은 2010년을 임단협 무교섭의 해로 선포하고 이를 사용자 측에 일임하여 경영환경을 제고하는데 노사가 공동 노력한다.
2. 고객에게 최상의 서비스 제공 및 지속적인 제도 개선으로 정부경영평가 및 고객만족도 상위 기관이 되기 위해 노사가 공동 노력한다.
3. 노사간 협력과 공감대 형성을 위한 만남의 장 마련 등을 통해 노사상생의 협력 풍토를 조성하여 신바람 나고 활기찬 직장을 만든다.
4. 공기관의 사회적 책무이행을 위해 사회봉사 활동을 노사가 지속적으로 함께 천하여 나눔 경영을 정착 시킨다.

## 한국해운조합

### Marine Insurance Academy 개설

한국해운조합(이사장 정유섭)에서는 조합원사 보험담당자, 관련업체 담당자 등을 대상으로 Marine Insurance Academy(MIA)를 운영했다.

올 해에는 지난해에 실시했던 Marine Insurance School을 한단계 업그레이드하여 해상보험 전문교육과정인 Marine Insurance Academy(MIA)를 개설함으로써 해운업계 관련 종사자들에게 보다 체계적인 해상보험 전문지식을 제공하고 상호 정보교류의 장을 마련했다.

MIA 개설지는 부산 9월 10일~11일, 인천 17일, 목포 24일, 그리고 포항 29일이며, 부산은 LIG 손해보험(주) 중앙동지점에서, 그외 지역은 각 조합 지부 회의실에서 진행되었다.

한편, 짧은 기간이지만 해상보험 전반에 대한 지식을 습득할 수 있도록 다양한 커리큘럼으로 교육 과정을 구성하였으며, 주요 교육과정은 해상보험 및 선박충돌 해설, 유류오염배상체계(국제협약), 해상운송인 책임, P&I 보험이론 및 실무이다.

또한 해상보험 전문가인 새한손해사정 노전구 대표이사, 법무법인 청해 서영하 대표변호사, 한국해양대학교 정영석 교수 등의 초청 강의와 조합 사업본부장 등 내부 전문가 강의로 교육이 진행되었다.

이번 MIA는 각 권역별 주요거점도시에서 개설되며 인근 지역의 해운업계 담당자들까지도 참석이 가능하도록 하여 전국적으로 교육의 범위를 넓힘으로써 상대적으로 해상보험 관련 정보를 접할 기회가 많지 않았던 조합원들에게도 유익한 정보를 얻을 수 있는 기회를 제공했으며 전액 조합 부담으로 실시되어 보다 많은 해운업계 담당자들이 교육혜택을 받을 수 있도록 했다.

한편 조합은 이번 MIA 운영을 통해 해상보험과 해운분야에 대한 정보 교류가 활발히 이루어지고, 조합과 조합원간의 협력관계가 보다 긴밀해져 질 것으로 기대되었다.

## 해양환경관리공단

‘해파리 절단어망’ 시연회 개최



해양환경관리공단(이사장 이용우)은 국토해양부의 ‘유해해양생물 해파리 피해 긴급대책’에 따라 해파리 퇴치작업에 적극 참여기로 하고, 해파리 구제작업에 사용할 ‘해파리 절단어망’ 시연회를 9월3일 부산 북항 앞바다에서 가졌다.

현재 공단은 전국 주요 항만에 청방선 19척으로 해양부유물을 수거하고 있으며, 유류오염사고 시 신속한 방제조치를 통해 선박의 안전운항과 주변 연안 보호에 앞장서고 있다. 금년 우기에는 집중호우로 대량의 해양부유물이 발생하여 지난 8월 말까지 3,400톤을 수거하여 작년 수거량(3,175톤)을 훨씬 초과했다고 전했다.

한편 공단은 최근 우리나라 연근해에서 대량 발생한 해파리로 인한 어업피해를 최소화하기 위해 전국 12개 항만 청방선 16척을 동원하여 9월4일부터 본격적으로 해파리 퇴치작업을 수행할 계획이라고 밝혔다.

공단 관계자는 “해파리 퇴치작업은 해파리 세력이 약화될 것으로 예상되는 금년 10월말까지 해파리 절단어망을 이용한 현장 분쇄 방법으로 지속적으로 진행되며 해양환경 보전에 크게 기여할 것”으로 기대했다.





## 한국기업평가, '해운업계 이중레버리지 탓에 걸리다' 발표

재무부담 가중과 시황하락으로 영업실적에도 어려움 겪어

“현재의 상황은 이중 레버리지 탓에 빠진 상태다. 여기서 이중 레버리지란 재무 레버리지와 영업 레버리지를 말하며 이는 해운업황의 추이와 선박확보 정책에 따라 달라질 수 있다. 현재는 고레버리지와 함께 업황의 급격한 하락으로 인해 영업실적에 있어 이중 레버리지 탓에 빠져 있다”

9월22일 제3차 KR Creadit Seminar가 한국거래소 국제회의장에서 개최됐다. 이날 한국기업평가 평가 3실 윤민수 선임연구원은 ‘해운업계는 과연 “이중레버리지 탓”에 걸려 있는가’라는 주제로 이같이 주장했다. 윤 선임연구원의 이날 발표 내용은 다음과 같다.

해운산업 크게 경기순환적, 자본집약적, 선종별 시장세분화의 특성을 가진 산업으로 주요 변수로는 수급불균형에 따른 변동이 큰 해운업황 추이(외생변수), 선박확보의 방법과 시점이 중요한 선박확보 정책(내생변수), 선종포트폴리오(내생변수)를 들 수 있다.

선박확보정책으로는 우선 사선을 통한 확보로 건조기간 자금조달 측면의 제약요인이 존재하며 외부차입이 조달되는 만큼 재무레버리지 효과가 크게 미친다. 또 다른 방법으로 용선을 통한 선박 확보로 영업실적 구현을 통한 재무구조에 간접적인 영향을 미치는 만큼 용선료라는 고정적인 비용의 지출로 영업레버리지 효과에 더 큰 영향을 미친다.

이 시점으로는 불황기에 사선 및 장기용선을 확충하여 호황기를 대비하는 것이 최고의 시점이겠지만 시황예측의 어려움, 재무여력 등의 요인으로

업황 상승 시기에 선박을 확충하는 경향이 존재하고 있다.

이날 윤 선임연구원은 “현재 해운업계는 고레버리지로 재무부담이 가중된 상태에서 업황의 급격한 하락으로 인해 영업실적에 있어 이중레버리지 탓에 빠져있다”고 주장했다.

특히 지난 2008년 상반기까지 견고한 해운수요 성장에 기반한 장기간 큰폭의 상승세를 기록하며 선사들의 영업 및 재무 레버리지를 극대화했으나 2008년 하반기 예상치 못한 경기침체와 함께 수요쇼크에 따른 급락으로 인해 해운경기가 급랭하게 됐다고 설명했다.

다시 말해 레버리지가 극대화된 상태에서 시황의 급락은 곧 선사들의 ‘이중레버리지 탓’에 갇혔다는 것을 의미한다고 설명했다. 윤 선임연구원은 “과거 2000년대 국내 대형선사들은 해운시황의 상승세에 힘입어 지속적인 성장가도를 달렸으며 특히 건화물선의 경우 영업레버리지가 크게 확대됐다”고 전했으며 “대규모 신조선 발주로 인한 선박투자가 본격화된 2007년 이후 선사들은 재무레버리지가 확대됐다”고 전했다.

하지만 “올해 들어 글로벌 경기침체와 해운업황의 급격한 하락으로 인해 영업실적이 크게 악화되면서 올해 분기별 매출은 지난 2008년 3,4분기의 절반수준에 불과하다”며 “2000년대 이후 최초의 EBITDA마진 적자를 시현하고 있다”고 밝혔다.

또한 재무적인 측면에서는 영업실적 악화 및 선박투자 지출 등에 따른 차입금의 부담이 가중되고 있는 상황이라고 설명했다. 이와 관련 선박투자



(타인자본) 관련 장기미지급금의 증가했으며 단기 차입금 및 회사채를 통한 자금조달이 이뤄지고 있는 상황이라고 덧붙였다.

윤 선임연구원은 “이중 레버리지의 탓에 빠져 나오는 길은 업황의 상승 전환 또는 레버리지의 하락이라고 판단되나 단기간내 운송수요의 회복은 어려울 것”으로 전망했다. 또한 업황의 급락 이후 신조선 발주 취소 및 연기, 노후선 해체 등이 증가하고 있지만 그 효과에 대해서도 미지수라고 전했다.

이와 더불어 영업레버리지의 전망으로 용선료 감소세는 긍정적으로 판단되나 컨테이너 장기용선의 증가, 전 선종에 걸쳐 신규장기용선의 지속적인 유입은 부정적으로 내다봤다. 또 재무레버리지 전망으로는 향후 4년 이내 선박투자 완료 예정인 점과 과거 EBITDA 규모 추이 등을 감안할 때

선박투자가 일단락되는 시점까지는 재무레버리지가 증가할 것으로 전망했다.

아울러 해운업계의 전반적인 신용위험이 확대될 것으로 분석했다. 특히 사업측면으로는 운항효율성 지표의 저하가 클 것으로 예상했으며 재무측면으로는 커버리지와 재무용통성 지표의 저하가 우려된다고 말했다.

이밖에도 해운업계가 신용등급 하향압력에 노출됐음을 시사했다. 이를 사업측면으로는 선종포트폴리오 및 선박확보정책 차이에 따른 사업위험의 차별화로 탱커 및 자동차선의 경우 다소 안정적으로 영업레버리지 효과에 따른 실적 저하가 크지 않았다고 설명했으며 건화물선의 경우 영업악화 폭이 가장 컸다고 전했다. 재무측면에서는 모든 선사들의 차입금부담이 가중되고 있는 상황이라고 설명했다

## 국토해양부, 해운·항만 국제물류 교류협력 사업자 선정 한국해양대와 부산대 2개 대학 선정, 곧 사업협약 체결

국토해양부는 외국어 능력을 갖춘 국제물류인력을 양성하고 글로벌 인적네트워크를 구축하기 위한 해운·항만 국제물류 교류협력사업을 시행할 교육기관 2개 대학을 선정했다.

국토해양부는 8월11일부터 8월25일까지 공모를 통해 신청한 4개 대학교 중 외부전문가로 구성된 심사위원회에서 사업수행역량, 사업내용, 성과 등을 평가하여 높은 점수를 얻은 부산대학교와 한국해양대학교를 선정하였다고 밝혔다.

해운·항만 국제물류 교류협력사업은 국내대학교의 물류전공 우수학생을 발굴하여 해외 물류기업이나 해외 연구기관에 파견하여 업무 연수를 실시하는 해외인턴십의 운영을 비롯하여 국내 대학교와 해외 우수교육기관 간 조사 및 공동연구를 수행하도록 하는 사업으로, 금번에 선정된 2개 대학은 국제 유명 물류관련 대학교(영국 카디프 대학, 벨기에 앤트워프대학 등)와 공동 연구를 수행하고 매년 1~6개월동안 대학원생 16명을 해외연수토록 할 계획이다.

국토해양부는 이번에 선정된 2개 대학에 9월 중에 사업협약을 체결하고 올해 사업비 3억원을 지원하며, 사업효과를 감안하여 계속 지원할 예정이다.

또한, 지원 프로그램에 대하여 사업성과를 평가하고 국제물류인력 양성에 따른 경쟁력 강화, 해외기업진출, 정보교환 추진 등 물류산업 발전을 위한 인적네트워크 프로그램으로 확대해 나간다는 방침이다.



## 우리나라 항만 컨테이너처리실적 3월 이후 감소폭 축소

### 금년 8월 처리량 137만TEU로 전년 동월대비 12% 감소

〈 '09년 월별 전국 컨테이너 물동량 추이 〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	'09.1	'09.2	'09.3	'09.4	'09.5	'09.6	'09.7	'09.8
월별 처리실적	1,171	1,080	1,327	1,341	1,328	1,338	1,380	1,368
전년대비 증가율	△19.8	△19.7	△19.8	△15.7	△16.2	△9.3	△13.0	△12.1
누적 처리실적	1,171	2,251	3,578	4,918	6,247	7,585	8,965	10,333
전년대비 증가율	△19.8	△19.7	△19.7	△18.7	△18.2	△16.7	△16.2	△15.8

우리나라 항만에서 처리되는 컨테이너화물량이 금년 8월들어 감소폭이 크게 둔화된 것으로 나타났다.

국토해양부(장관 정종환)는 2009년 8월 전국 항만의 컨테이너 물동량은 총 136만8,000TEU로 전년 동월의 155만7,000TEU에 비해 약 12.1% 감소한 것으로 추정된다고 발표했다.

8월까지 누적 컨테이너화물 처리물동량은 총 1,033만3,000TEU로 전년도 같은 기간의 1,227

만TEU에 비해 약 15.8% 감소했다. 7월까지의 누적 컨테이너 물동량이 전년 동기대비 16.2% 감소한 것에 비해 감소폭이 축소되었다.

8월 실적은 지난해 하반기 세계 경기침체로 인하여 물동량 최저점을 기록한 2월(108만TEU)에 비해 28만8,000TEU 증가된 실적으로 3월 이후 꾸준히 물동량 회복세가 지속된 것을 반영하고 있다.

항만별로 지난 7월과 비교하여 살펴보면, 국내

〈 '09.8월 컨테이너 물동량 및 전월대비 증가율 〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	부산항		광양항		인천항	
	처리량	증가율	처리량	증가율	처리량	증가율
전체	1,006	0.0	151	△4.2	138	2.9
수입화물	272	△3.8	62	△3.6	67	2.1
수출화물	282	1.9	62	△10.5	65	4.7
환적화물	451	1.5	24	16.2	2	△7.3

컨테이너 화물의 약 74%를 차지하는 부산항은 자동차 부품 및 소비재 수입의 감소에 따라 수입화물이 3.8% 감소하였으나, 수출 및 환적화물의 증가로 전월에 이어 연속으로 월간 처리량 100만 TEU를 넘어선 1,00만6,000TEU를 처리하였다.

광양항은 자동차 관련 주요 화주(GM대우, 금호타이어 등)의 수출입 물량 감소로 전월에 비해 수

출이 10.5%, 수입은 3.6% 각각 감소하였으나, 환적화물은 2만4,000TEU를 처리하여 전월에 비해 16.2% 크게 증가하였다.

인천항은 항공운임 유류할증료 인상으로 인해 Sea & Air 환적화물이 7.3% 감소하였으나, 수출입화물의 증가에 힘입어 전체 물동량은 전월에 비해 2.9% 증가하였다.

## 포항영일만 컨항만, 환동해 중심항을 향해 힘찬 출발

9월18일 이명박 대통령이 참석한 가운데 개장식 거행



국토해양부(장관 정종환)는 9월18일 오후 이명박 대통령, 김관용 경북지사, 이병석 국토해양위원장 및 해운·항만산업 관계자와 지역 인사, 일반시민 등 약 3,500여명이 참석한 가운데, 경북지역 최초의 컨테이너 부두인 포항영일만항 컨테이너 터미널 개장식을 개최하였다.

포항영일만항 컨테이너부두에서 열린 개장식 행사는 영일만항이 환동해권 거점 항만으로 거듭나 포항지역이 철강도시에서 물류중심도시로의 발전을 염원하는 각계 각층의 높은 관심과 열기를 반영했다.

1992년 영일만항 개발계획이 수립되어 2005년 8월 착공 이후 4년만에 완공된 컨테이너부두는 3

만톤급 4선석이 동시 접안가능하며, 연간 48만 TEU의 물동량을 처리할 수 있는 능력을 갖추었다.

이번 포항 영일만항 컨테이너 부두 개장으로 러시아와 일본 서해안을 잇는 대구·경북 지역이 환동해 경제권의 국제물류거점으로 발전하여 지역 경제를 한 단계 도약시킬 것으로 기대된다.

### 포항영일만항 컨테이너부두 사업개요

- 사업기간 : '05. 8 ~ '09. 8
- 총사업비 : 3,316억원(자기자본 780 타인자본 1,188 정부지원 1,348)
- 사업내용 : 3만톤급 컨 부두 4선석, 항만부지(60만 m<sup>2</sup>) 등
- 처리능력 : 연간 24만TEU 처리(15년부터 48만 TEU)
- 사업방식 : 민자(BTO방식), 50년간('09~'59) 운영
- 시 행 사 : 포항영일만항 주식회사
  - ※ 출자구성 : 대림산업(29.55%), 코오롱건설(15.34%), 한라건설(13.55%), 두산개발(10.83%), 경북도(10%), 포항시(10%), 기타(10.73%)
- 부두개장 : '09년 8월(개장식 행사 : 9. 18)



## 대법원, 기업도산절차의 국제적 동향 국제법률심포지엄

세계 도산법 권위자 300여명 참가, 각 주제별 열띤 토론



세계 각국의 도산법 권위자들이 처음으로 서울에 모였다. 대법원은 9월25일, 26일 양일간 서울 삼성동 코엑스 컨벤션센터 그랜드컨퍼런스룸에서 ‘기업도산절차의 국제적 동향’을 주제로 국제법률심포지엄을 열었다.

이번 행사에는 박일환 법원행정처장과 김평우 대한변호사협회장 등 법조계 고위 인사들과 르노 소리엘 UNCITRAL(국제상거래법위원회) 사무국장, 국내외 파산재판부 판사 및 변호사, 교수, 경제계 인사 등 300여명이 참석했다.

심포지엄 참가자들은 우리나라와 미국, 유럽, 일본의 기업도산절차와 UNCITRAL의 최근 동향을 살펴보고 도산사건의 국제적인 통일규범 형성을 위한 노력과 다국적 도산에 대한 해결방안을 모색했다.

이용훈 대법원장은 행사 첫날 영상메시지를 통

해 참석자들에게 감사의 인사를 전했다. 이 대법원장은 “법원이 국제교류를 게을리 한다면 국제적으로 보편타당한 판단을 할 수 없게 된다”며 “종래 국제교류는 선진국이 개발도상국에게 일방적으로 전수하는 유형이 주류였다면 앞으로는 대등한 입장에서 서로의 경험과 지혜를 주고받으며 함께 더 나은 방안을 찾아가는 모습으로 발전해야 한다”고 강조했다.

박일환 법원행정처장은 지난해부터 지속되고 있는 세계 경제위기와 금융위기에 법원이 적극적으로 대처해야 한다고 강조했다. 박 처장은 “여전히 경제위기가 지속되고 있는 상황에서 기업도산절차에 관한 국내외의 관심이 고조되고 있다”며 “이번 심포지엄을 세계 각국의 입법동향과 도산 재판 실무, 국제기구의 도산분야 입법지침을 논의하고 나아가 다국적기업의 국제도산에 관한 국제

적인 협력과 공조 방안을 모색하는 기회로 삼아야 한다”고 말했다.

김평우 대한변협장은 “이제 기업의 파산사건은 국제파산사건을 의미할 정도로 국제파산법에 관한 이론과 실무정립이 시급하다”고 말했다.

9월25일 오전 ‘한국의 기업도산절차 및 UN국제상거래법위원회의 최근동향’을 주제로 열린 첫 심포지엄은 제1세션과 제2세션으로 나뉘어 진행됐다.

첫 발표에 나선 유해용 서울중앙지법 파산부 부장판사는 ‘통합도산법 시행 이후 한국의 기업회생 실무와 쟁점’을 발표했으며, 이어 민정석 서울중앙지법 파산부 판사가 ‘국제도산사건의 현황과 쟁점, 전망’을 주제로 발표했다. 정석중 서울중앙지법 파산부 판사는 ‘회생절차에 있어서의 M&A의 실무와 전망’을 발표했다.

제2세션에서는 제니 클리프트 UN국제상거래법위원회 도산분야 선임법률담당관이 ‘국제상거래법위원회의 최근 발전동향’을 주제로 발표했다. 각 세션별 발표에 이어 오수근 이화여대 법학전문대학원 교수와 오민석 법원행정처 민사심의관이 지정토론을 벌였다.

또 오후에는 ‘미국의 기업도산절차’를 주제로 한 발표와 토론이 이어졌다. 사회는 존 우드콕 미국 메인주 연방지방법원장이 맡았으며, 스티븐 라슬라비치 미국 펜실베이니아 동부지구 연방파산법원장이 ‘미국의 최근 도산법 동향’을 주제로 발표했다.

발표에 이어 사무엘 버포드 미국 캘리포니아 중부지구 연방파산법원 판사와 임채용 서울중앙지법 부장판사, 아릴린 카토 미국 워싱턴주 킹 카운티 지방법원 판사, 임치용 법무법인 태평양 변호사가 지정토론을 벌였다.

이틀째인 9월26일에는 고영한 서울중앙지법 파산수석부장판사의 사회로 ‘유럽 및 일본의 기

업도산절차’에 대한 주제발표가 이뤄졌다. 2세션으로 나뉘어 이뤄진 이날 심포지엄에는 요하네스 홀처 독일연방 법무부 판사가 ‘독일의 기업파산절차’에 대해 주제발표하고, 히로유키 사무라 일본 동경지방법판소 파산회생부 부장판사가 ‘일본의 기업파산절차’를 주제로 발표했다.

주제발표에 이어 이진만 서울행정법원 부장판사와 김형두 서울중앙지법 부장판사, 김정화 영국 DLA Piper 변호사가 지정토론을 벌였다. 다음은 주제발표 및 토론의 주요골자이다.

### ▶국내 도산법, UNCITRAL에 승인받지 못한 이유

이날 제1주제발표에 이어 이뤄진 토론시간에는 지정토론을 맡은 오수근 이화여대 법학전문대학원 교수와 제니 클리프트 UNCITRAL 도산분야 선임법률담당관 사이에 민감한 문제에 대한 질의응답이 이어져 눈길을 끌었다.

오 교수는 클리프트 담당관에게 “한국이 UNCITRAL(국제상거래법위원회)조약에 가입하면서 UNCITRAL의 모델로(model law)를 따라 도산법을 변형했고, 이를 UNCITRAL에 전달했지만 사무국은 한국이 UNCITRAL의 model law를 받아들였다는 것을 승인하기를 주저했다”며 그 이유를 물었다.

그러자 클리프트 담당관은 “답을 하고 싶지 않다”면서도 “대부분의 국가들이 UNCITRAL의 model law를 따랐다고 하지만 실제로 검토해보면 전혀 따르지 않는 경우가 많다”고 애둘러 답했다. 그녀는 이어 “단순히 UNCITRAL의 웹사이트에 자국의 도산법이 실렸다고 하더라도 그것만으로 UNCITRAL의 model law가 채택됐다고 할 수도 없다”고 덧붙였다.





인정에도 개방적이다”라고 말했다.

### ▶ 삼성로직스 관령 우리 도산절차 외국 에서 그대로 인정

이날 화제가 됐던 주제는 최근 국내 해운회사인 삼성로직스에 대해 호주

### ▶ 자동중지제도 등 미국 도산법에 대한 이해 에 도움

제2주제발표 사회를 맡은 존 우드콕 미국 메인주 연방지법원장은 본격적인 진행에 앞서 “도산법 분야에서 국가간의 협력은 앞으로도 더욱 중요해질 것”이라고 강조했다.

우드콕 원장은 “과거 연례보고서에서만 나오던 도산법 분야가 이제는 하나의 독립된 주제로 부각되고 있다”며 “국가간의 상거래가 빈번해지고 있는 지금 상황에서 미국에서 일어나는 기업이 도산이 한국에도 영향을 미치고 그 역으로도 작용하고 있다”고 말했다. 그는 이어 “각 국가의 법제나 절차가 달라 서로 상충할 경우 기업이 파산했을 때 더 큰 혼란을 일으킬 수도 있으므로 국가간의 이해는 무엇보다 중요하다”고 덧붙였다.

지정토론을 맡은 서울중앙지법 임채웅 부장판사는 “미국법은 한국의 도산절차에도 중요한 역할을 한다”며 “미국법원은 또 파산문제를 해결하는데 가장 적절한 해결을 위해 외국의 도산절차

법원을 시작으로 영국, 싱가포르, 미국 등 여러 법원에서 우리 법원 결정을 그대로 승인했다는 것이었다. 특히 이날 행사에는 이 사건을 해외에 알려 국내도산절차승인에 기여했던 법무법인 태평양의 임치용 변호사가 직접 참석해 2세션에서 직접 경험담을 전해 눈길을 끌었다.

한 판사는 “이 사건은 우리나라 통합도산법이 전 세계에서 도산사건에 있어 표준이 되는 법인 UNCITRAL 모델법에 맞게 국제적·포괄적인 입법을 한 것이라고 외국에서 승인한 것이다”며 “해외 주요국가에서 우리나라 절차를 인정한 것으로 평가할 수 있다”고 말했다.

그는 이어 “점점 전 세계가 하나의 경제권이 되어감에 따라 이제 국제적인 기업이 파산하는 것은 한 국가의 문제에 국한되지 않고 국경을 넘나들고 있다”며 “이번 사건은 최근 국제경기침체로 인해 국제적인 파산사건이 증가하는 가운데 UNCITRAL이 만든 모델법을 통해 초국경적인 파산사건을 지혜롭게 해결한 모범이 되는 사건이다”고 말했다.

# 올 1-8월 중국의 석탄 수입량 7,400만톤으로 2.6배 증가

## 8월 이후 석탄 수입량 정체조짐 보이면서 시황 추춤

중국의 석탄수입이 높은 수준을 유지하고 있다. 금년 1~8월 중국의 석탄 수입량은 7,400만톤과 전년도 같은 기간에 비해 2.6배 증가했다.

중국은 지난 2월 이후, 해외 연료탄 도입가격의 하락으로 원료탄과 일반탄의 수입을 늘리고 있다. 8월 한달간의 수입량은 전년 동월대비 3.1배 증가한 1,180만톤으로 집계됐다. 지난 6월 1,610만톤을 기록한 피크기에 비해 약간 감소하고 있지만, 3개월 연속 1,000만톤을 웃돌고 있다.

이처럼 중국의 석탄 수입량 급증에 힘입어 석탄을 출하하는 동호주의 선적항에서는 체선현상이 지속되고 있다. 체선선박은 뉴캐슬항 40척, 다린폴베이항 50척 이상이 대기하고 있다.

그러나, 금년 8월 이후 중국에서 수입하는 철광석 수입량이 다소 둔화되는 조짐을 보이면서 시황 침체 분위기가 고조되고 있다. 특히, 중국은 10월 상순까지 국경절의 대형연휴로 인해 원료수입이 정체되는 추세에 있다.

일본 대형선사 관계자들 사이에서 10월 중순 이후 시황회복에 대한 기대의 목소리가 높아지고 있지만, 신조선 준공에 의한 공급압력이 우려돼 향후 전망이 불투명한 상황이다. 일본 대형선사들이 이같이 시황전망에 관심을 갖는 이유는 회사의 최대의 수익원인 철강원료 수송의 회복은 곧 하반기 실적을 좌우하는 큰 열쇠가 되기 때문이다.

영국발틱해운거래소의 지표에 의하면, 철강원료 수송선박인 케이프사이즈 선박의 9월25일자 주요항로의 평균 용선료는 1일당 2만3,317달러 수준으로 일본 대형선사의 하반기 예상액 4만

5,000~5만달러를 크게 밑돌고 있으며, 선가가 높은 대형 케이프사이즈의 경우 손익분기점을 크게 밑돌고 있는 실정이다. 하지만, 일본의 대형선사 철강원료 수송담당자들은 최근의 시황침체에 대해 일시적인 조정 국면으로 보고있다.

9월25일 현재 중국 주요 23개 항만의 철광석 재고량은 지난주에 비해 15만톤 늘어난 7,332만톤으로 추산되고 있다. 최근 약 4개월간에 걸쳐 7,000만톤을 웃도는 높은 수준이 계속되고 있고, 철광석 양하항만인 23개 항만에서 체선된 케이프사이즈 선박은 지난주에 비해 5척 줄어든 43척으로 집계됐다.

중국에서는 8월 중순 이후, 강재가격의 하락추세가 지속되고 있다. 철강대기업이 생산하는 고급 강철 자동차용 강판의 수요가 회복되고 있으나, 중소철강 메이커가 생산하는 건설용 저속강철의 수요는 여전히 고전하고 있기 때문이다.

이와함께 자원대기업의 선복조달의 변화도 별크선시황에 영향을 끼치고 있다. 브라질 자원대기업인 바레스는 자사선대나 장기수송계약 선박에 의한 철광석 수송확대로 8월과 9월의 스팟용선건수는 몇척에 불과했다.

해운전문가들은 앞으로 케이프사이즈 선박의 최대 관건은 신조선의 준공량 증가라고 입을 모으고 있다. 영국의 클락슨 통계에 따르면, 10만DWT 이상의 케이프사이즈는 올해 8~12월 4개월간에 116척이 준공될 예정이다. 오는 2010년 준공 예정인 326척을 합하면 신조선 준공량은 현재 취항중인 케이프사이즈의 50%에 달하는 규모이다.



## 세계 3위 정기선사 프랑스 CMA CGM 모라토리엄 검토 채권은행단에 채무상환 1년간 유예해줄 것을 요구키로



세계 3위의 컨테이너 선박회사인 프랑스의 CMA CGM이 모라토리엄(채무상환유예) 선언을 고려 중이라고 파이낸셜 타임스(FT)가 9월30일 보도했다. 이 업체가 한국 조선업체에 발주한 물량이 적지 않아 선박대금 지불 연기나 계약 취소 등이 뒤따를 가능성이 제기되고 있다.

FT에 따르면 CMA CGM은 해상운임 하락과 컨테이너 물동량 감소로 수익이 악화돼 채권은행단에 채무 상환을 1년간 유예해줄 것을 요구할 예정이다. 이를 위해 CMA CGM은 프랑스 등 유럽 은행들과 한국을 비롯한 아시아은행들이 참여하는 채무조정 위원회를 구성했다.

FT는 “한국의 수출입은행이 위원회에 포함됐다”며 “한국 조선업체들에 대한 신규 발주를 취소하는 방안이 논의될 것”이라고 보도했다. CMA CGM은 프랑스 정부에도 긴급 자금 지원을 요청했다. 도미니크 뷔스로 교통담당 국무장관은 “경제 관련 부처가 은행 측과 지원방안을 협의하고 있다”고 전했다.

해운전문조사기관 클락슨에 따르면 국내 조선

업체들이 앞으로 인도할 선박 가운데 CMA CGM 으로부터 수주한 것은 모두 37척이다. 현대중공업 9척, 삼성중공업 5척, 대우조선해양 7척 등이다. CMA CGM이 발주를 취소하거나 잔금 날짜를 늦출 경우 국내 조선업체들도 피해를 볼 것으로 우려된다. CMA CGM이 다른 국가보다 특히 한국 업체들과 거래를 많이 하고 있는 점을 감안할 때 향후 수주 물량도 줄어든 전망이다.

현대중공업 관계자는 “선박회사가 이미 상당한 금액을 지불한 선박을 찾아가지 않는 경우는 드물다”고 말했다. 대우조선해양 관계자는 “모라토리엄을 선언하더라도 일방적으로 발주를 취소할 수 있는 것은 아니다”며 “납기 연장 등의 문제가 생기면 협상을 통해 해결해 나갈 것”이라고 말했다. 이미 일부 조선업체들은 납기 연장 문제를 놓고 협상을 벌이고 있는 것으로 전해졌다.

국내 조선업체에 대한 발주를 유도하기 위해 CMA CGM에 5억 달러를 대출해준 수출입은행도 돈을 떼일 처지에 놓였다. 수출입은행 관계자는 “선박을 담보로 잡고 있는 만큼 피해를 최소화하기 위해 노력할 것”이라며 “모라토리엄 사실이 확인되면 다른 채권단과 협의해 방향을 정할 것”이라고 말했다. 다른 국내 시중은행들은 CMA CGM에 대출이나 보증을 선 게 없는 것으로 확인됐다.

우리투자증권 송재학 연구원은 “CMA CGM 소식은 세계 해운시장이 여전히 어려운 상황이라는 점을 드러낸 것”이며 “CMA CGM은 국내에 컨테이너선 발주를 많이 하고 있어 조선·해운업에 악재”라고 말했다.

# 일본의 수출 및 내수 철강수요 전년도 80% 수준회복

## 일본철강연맹, 일본과 주요국가의 철강 수급동향 발표

일본의 수출 및 내수용 철강수요가 금년 상반기 이후 가파르게 회복되고 있다. 일본의 국내외 철강수요는 글로벌 금융위기 발발 이전인 지난해 7월의 70% 수준까지 회복되었다

일본 철강연맹에 따르면, 일본의 2009년 7월 조강생산은 766만톤으로 전년 동월대비 24.9% 줄었으나, 7개월만에 700만톤을 넘었다. 7월의 내수대상은 전년 동월대비 30.1% 줄었으나, 수출대상은 2.5% 증가하는 등 회복세를 보이고 있으며, 수출의 경우는 2개월 연속 전년 실적을 상회했다.

**일반현황** 일본의 2009년 4-6월기의 실질 GDP 성장률은 2.3%로 54반기만에 증가세로 전환되었다. 그러나, 전 세계적으로 시행된 금융 및 정책면에서의 경기부양 효과가 가시화되고 있으나, 민간수요에 의한 자율적인 회복기조에는 이르고 있지 않고 있다.

더구나 기업은 과잉된 설비 및 인원을 조정할 수 밖에 없는 상황으로 장래 불투명감이 높아지고 있다. 또한 V자형 회복을 이룬 중국은 건국 60주년을 맞아 성장지향의 경제 운영을 지속하고 있어 과열과 그 여파에 대한 주의가 요망되고 있다.

철강수급을 보면, 7월의 조강생산은 전년 동월대비 24.9% 줄었으나, 766만톤으로 7개월만의 700만톤대를 회복했다.. 수주통계에 있어서도 7월의 내수대상은 전년 동월대비 30.1 줄어드는 등 다소 회복되는 추세이다.

특히, 수출대상은 전년 동월대비 2.5% 증가하는 등 2개월 연속으로 전년 수준을 상회하여 수출

과 내수를 합쳐 20.3 % 감소에 그치는 등 높은 수준이었던 지난 2008년도의 80% 수준까지 회복되었다. 또 7월의 보통 강철장재 국내대상 재고는 지난 6월말에 비해 23만톤 줄어든 446만톤으로 7개월 연속으로 감소했다.

7월 중 세계조강생산량은 전년 동월대비 11.1% 줄어든 1억386만톤으로 11개월 연속 전년대비 감소세가 지속되고 있으나, 10개월만에 1억톤대를 회복했다.

한편, 7월 중 중국의 조강생산량은 5,068만톤으로 처음으로 월별 기준 5,000만톤을 돌파했으며, 세계점유율은 전년도 7월의 39%에서 49%로 10포인트 상승했다. 게다가, 8월 중 조강생산량은 7월 실적을 크게 상회하는 5,233만톤을 기록했다. 조강생산과 관련된 국제시황은 바닥세를 벗어나 상승세를 보이고 있지만, 8월 중순 이후 중국 상황이 다소 정체되는 연화되고 있다. 세계경제 및 철강수급의 회복과정에 있어서 중국의 역할이 한층 높아지고 있어 세심한 주의가 필요하다.

**일본의 부문별 동향** 재고조정이 진행되면서 생산 및 수출은 지속적으로 회복되고 있다. 하지만, 고용은 오히려 악화되는 추세이다. 1-7월의 광공업생산(확보)은 전월대비 2.1 상승하여 5개월 연속 상승했다. 내역에서는 수송기계공업, 철강업 등이 상승에 기여했다. 8월(플러스2.4%)과 9월(플러스3.2%)에도 상승세가 예상된다.

8월의 승용차 판매는 3.5% 증가하여 13개월만에 증가세로 전환됐으며, 보통차는 2개월 연속, 소형차는 13개월만에 전년대비 증가했다.





그러나, 7월의 수출 수량지수(원지수)는 전년 동월대비 27.6% 감소하여 12개월 연속 마이너스를 기록하고 있다.

또한 7월의 완전실업률은 5.7%(2003년4월의 5.5%를 넘어 과거 최악)로 전월대비 0.3포인트 상승했다. 같은 달의 완전실업자수는 전년대비 103만명이 늘어나는 359만명으로 9개월 연속 증가했다.

2009년 4-6월기의 일본 실질 GDP성장률은 전기대비 0.6% 증가(연율 2.3% 증가)하여 54반기만에 플러스 성장으로 전환되었다.

설비투자는 마이너스 4.8%로 6기 연속으로 감소했지만, 중국의 수요회복을 배경으로 수출은 6.4% 증가하는 등 5기만에 증가세로 돌아섰다. 정부의 경기대책에 의해 개인 소비도 0.7% 증가하는 등 3기만에 증가했다.

일본 국내 신차판매는 거의 전년 수준을 유지했지만, 건축은 여전히 침체기에서 벗어나지 못하고 있다. 토목의 경우 공공토목공사 선불금 보증 청부금액은 두자리의 플러스를 기록했다. 8월의 공공토목공사 선불 청부금액은 전년 동월대비 11.8% 증가했다.

이와함께 전기 및 가스업은 20.4% 증가했으나, 주요부문인 운수 통신업은 3.9%, 제조업·광업·건설업은 55.4% 감소했다. 건축의 경우도 주택, 비주택 함께 기록적인 침체가 이어지고 있다. 7월의 신설 주택착공 호수는 전년 동월대비 32.1% 줄어든 6.6만호에 그쳤다. 금년도 연간기준 착공 호수는 74.6만호로 4개월 연속 70만호대의 기록적인 침체가 계속되고 있다.

일본의 조선 수주량도 크게 줄고 있다. 8월 중 신조선 수주량(건조 허가 베이스)은 전년 동월대비 18.4% 줄어든 123만G/T로 3개월만에 마이너스로 돌아섰다. 7월 중 준공량은 127만G/T로 전

년 동월대비 5.5% 증가해 2개월만에 증가세로 전환되었다. 8월말 신조선 수주잔량은 전월대비 0.5% 줄어든 5,987만G/T로 11개월 연속 마이너스를 기록했다.

한편, 강재수주(내수)와 관련하여 7월의 강재수주는 보통강철, 특수강 모두 회복기조를 보이고 있다. 7월의 보통강철 강재수주(내수)은 전년대비 28.6% 줄어든 345만톤으로 감소폭이 크게 개선되고 있다.

더구나, 8월의 조강생산은 831만톤으로 전월대비 4개월 연속 증가하는 등 지난 2008년11월 이후 처음으로 800만톤 수준을 회복했다.

그러나, 7월의 보통강철 강재수입은 전년 동월대비 37.7% 줄어든 22만톤으로 9개월 연속 감소했다. 그러나 2008년 12월 이후 7개월만에 20만톤대로 늘었다. 수입선 국가별로는 한국, 대만, 중국의 주요 3개국 모두 감소세가 지속되고 있으며, 가장 많은 한국이 28.7% 감소하는 등 9개월 연속 두자리수로 감소했으며, 중국은 64.2% 감소했다.

7월의 전 철강수출은 전년 동월대비 3.2%(10만톤) 줄어든 321만톤으로 감소폭이 한자리까지 축소되었으나, 작년 9월의 343만톤 이후 처음으로 300만톤대를 회복했다.

수출 대상국가별로는 한국이 18.5%, 중국이 9.1% 증가하는 등 2개월 연속 증가했다. 7월의 수출 평균단가는 전 철강 베이스에서 지난 6월 912달러를 34달러 밑도는 878달러로 2006년 7월의 896달러 이후 처음으로 900달러선이 무너졌다. 8개월 연속 수출단가가 하락하고 있다.

세계시장 바닥탈출 세계 각국의 경기부양정책에 힘입어 바닥은 벗어난 것으로 분석되고 있다. 세계경제 회복으로, 각국에서 조강생산 감산완화 움직임이 확대되고 있다.

세계경제는 중국에 이어 아시아 국가들이 회복



궤도에 오르고, 미국이나 유럽에서도 최악의 상황은 모면한 것으로 보여진다.

철강수급을 보면, 주요 국가 시장에서 강재수급은 점차 타이트한 양상을 보이고 있다. 가장 빨리 생산라인을 풀 가동한 중국의 경우 다시 재고압력이 고조되고 있으나, 큰 문제는 없을 것으로 전망되고 있다.

중국의 철강수요산업 동향을 보면, 금년 8월 자동차생산은 전년 동월대비 90% 증가한 117만대로 6개월 연속 100만대 초과의 높은 수준을 유지하고 있으며, 가전생산도 대체적으로 상승세를 지속하고 있다. 8월 조강생산은 22% 증가한 5,233만톤으로 3개월 연속월간 과거 최고치를 경신하고 있다.

또한, 미국의 철강수요산업의 경우 자동차판매

가 약 2년만에 증가세로 전환된데다 주택판매도 상승세를 보이는 등 경기바닥세의 조짐이 드러나고 있다. 그러나, 유럽의 경우는 7월 조강생산량이 전년 동월대비 35.6% 감소하는 등 전년수준을 크게 하회하고 있다. 강재시황은 타이트한 공급을 배경으로 상승세를 보이고 있다.

한국의 철강수요산업도 회복세를 나타내고 있다. 7월 자동차생산이 13개월만에 증가세로 돌아섰으며, 국내 판매도 순조롭게 진행되고 있다.

금년 7월 중 조강생산은 전년 동월대비 13.3% 감소했지만, POSCO가 연초 이후에 감산완화를 표명하고, 가동률을 끌어 올리고 있다.

이밖에도 인도의 경우 철강수요산업에서 승용차의 생산 및 판매 증가와 함께 가전생산도 순조로운 상승세를 보이고 있다.

## 로테르담 규칙, 총 16개국 참가 속 서명식 개최 ICS, ECSA, BIMCO, WSC 등 적극적 지지표명

로테르담 규칙(UN 국제화물 운송계약에 관한 협약)에 대한 서명식이 9월23일 네덜란드 로테르담에서 개최되었다. 동 규칙의 서명에 동참한 국가는 EU 6개국을 포함한 총 16개국으로 미국, 프랑스, 노르웨이, 네덜란드, 덴마크, 스위스, 스페인, 폴란드, 그리스, 가봉, 가나, 기니, 콩고, 세네갈, 토고, 나이지리아 등이다.

그러나 중국, 영국, 독일 등은 본 규칙에 아직 서명하지 않았지만 추후 동의 또는 가입할 의사를 표명했다.

동 규칙 체결을 위해 7년이라는 장기간동안 충분한 국제적 협의를 거쳐 서명식을 거행하게 되었다. 로테르담 규칙의 정식명칭은 UNCITRAL 국제해상운송법조약으로 이 규칙은 20개국이 비준문서를 기탁한 날로부터 1년 이 지난 다음 달의 초일(1일)에 헤이브-비스비 규칙과 함부르크 규칙을 대체하여 국제적 효력을 지닌다.

이와 같은 발효요건은 헤이그 비스비 규칙(5개국 비준 3월 후 발효) 보다는 엄격하나 함부르크 규칙과는 동일하다. 본 규칙의 채택을 적극적으로 지지하는 국제해운회의소(ICS), 유럽연합선주협회(European Community Shipowners' Association), 발틱해운거래소(BIMCO), 세계해운이사회(World Shipping Council)가 발표한 공동성명서에 따르면 "로테르담 규칙의 도입은 화물운송법의 통일과 현시대에 발맞춘 조치"라고 언급했다. 그러나 이와는 대조적으로 유럽하주 및 복합운송인들은 "본 규칙이 너무 복잡하고, 일부 당사자에 대한 편협된 처사"라고 강조했다.

동 규칙이 서명국의 국내법으로 수용되기 위해서는 20개 전 국가의 서명이 있어야만 비준될 수 있다.

하지만 캐나다 등 일부 국가에서는 규칙에 대해 좀 더 시간을 갖자는 분위기가 팽배해 각 국가의 국내법으로 수용되기에는 아직도 많은 시간이 소요될 것으로 보인다.



• 한국선주협회, LNG전용선 회계처리 대책협의

• 한국선주협회, 주요선사 세무 담당 회의 개최

• 한국선주협회, 해무운영위원회 개최

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

• 바다와경제국제포럼, 제1회 Motor Vessel Show 개최(-9/8)

• 한국선주협회, 호주 뉴캐슬항 CEO 설명회 개최



# 해운 2009. 9

2009년 10월 12일 인쇄

2009년 10월 15일 발간

발행인 이진방

편집인 김영무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960