

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
중국 사회과학원 양 교수, 중국경제 확고한 경기반등세	2
정기선과 부정기선 해운시황 바닥치고 상승세로 전환	4
오에스마리타임 등 15개 외항해운업체 협회 신규 가입	5
'해운·조선산업 공동발전 정책세미나' 국회에서 개최	7
Marine Money, 제3회 한국선박금융포럼 부산에서 개최	12

해운이슈	16
산업은행, 상반기 경제동향과 하반기 및 내년 경제전망 발표	16

업계동정	25
------	----

해사정보	31
국토해양부, 국가필수국제선박 지정기준 일부 완화	31
올 3/4분기 국제여객선 컨화물 수송량은 감소폭 크게 완화	31
아시아발 미주 및 유럽항 컨테이너물동량 크게 회복	32
중국 조선소, 50% 이상 신조선 발주계약 취소 또는 연기	33
프랑스선사 CMA CGM 금융확보 위한 재정위원회 설립	37
일본 3대선사 2009년도 9월기 연결실적 큰 폭의 적자	38

해사문화	43
한진해운과 함께한 중국 취산도 수리조선소 탐방기	43

해운일지	46
------	----



중국 사회과학원 양 교수, 중국경제 확고한 경기반등세 중국 내수진작 정책과 우리기업 진출 확대방안 세미나

대한상공회의소 국제위원회(위원장 김영대 대성산업 회장)는 10월8일 롯데호텔에서 '중국의 내수진작 정책과 우리기업 진출 확대방안'에 대한 조찬세미나를 개최했다.

국제위원회 위원들이 참석한 가운데 열린 이날 조찬세미나에서 주제를 발표한 중국 국무원 발전연구중심 산업부 부부장이자 사회과학원 양건용 교수는 "중국경제가 확고한 경기반등 기조에 들어섰다"고 강조했다. 다음은 양 교수가 발표한 자료를 정리한 것이다.

▶ 중국경제, 주기적 반등기조 확립

중국경제는 주택 및 소비재 성장이 경제 성장을 다시 주도하기 시작했으며, 이러한 성장동력들이 여러 경로로 경제를 지속적으로 견인하고 있다. 현재 경제위기로 인해 수출에서는 타격을 받았지만, 내수경제는 꾸준한 성장세를 보이고 있기 때문이다.

중국 전체 GDP의 6~7%를 차지하는 자동차와 주택부문이 타산업에 영향을 주면서 지난 10년간 성장을 견인했으며, 자동차와 주택부문은 향후 발전모델로서 앞으로 15년간 성장을 지속할 것으로 전망된다.

특히, 철강수요산업인 자동차와 주택부문의 성장으로 철강생산은 과거 2년간 1억톤씩 증가했으며, 이 중 5,000만톤은 주택건설에 소요되고 있다.

금융위기로 인해 단기적 파동의 확대와 회복 궤도의 균형점 하락, 구조조정 가속화 등에도 불구하고 주기적 추세에 영향을 미치지 않는다는 것이다.

따라서 향후 10년간 저인플레이션과 고성장이 지속될 것이다. 경기의 전형적 주기는 확장기, 통화팽

창기, 스태그플레이션, 경기침체기이다. 중국은 향후 1~2년간 스태그플레이션 발생한 대한 우려는 기우이다.

▶ 새로운 주기적 확장기 진입 중

중국경제는 2008년 8월 이후 조정단계를 거쳐 소비자물가지수와 생산자물가지수 등 모든 면에서 경기회복 추이를 확인시켜 주고 있다. 특히, W자형 주기 하단 마지막 단계인 4분기들어 상승세가 뚜렷하며, W자형은 더블딥이 아니라 하락폭이 적고 보다 상승된 시점에서 재차 상승하는 형태이다.

W자형 주기 하단의 첫 번째 V자는 이미 완성되었는데, W자형 주기 하단은 안정적 반등세 형성의 중요 조건으로 3분기 조정은 4분기부터 내년 상반기까지 안정적인 회복을 위한 중요 기반이 될 것이다.

1단계는 2007년 4분기-2008년3분기로 경기 하강 및 인플레이션의 지속적 상승으로 호경기에 대한 환각에 빠져있는 시기이며, 2단계는 2008년 3분기-2008년말로 인플레이션 및 경기의 하강으로 경기가 겨울을 맞으며, 조정단계에 진입한 시기이다. 3단계는 2009년 초-2009년 3분기로 경기 반등 및 낮은 인플레이율로 기회가 도래한 시기이다.

▶ 향후 중국의 주요산업 발전전망

향후 중국 주요산업의 발전 전망으로 중국의 고속 성장에 세계가 주목하고 있으며, 중국은 세계 경제 특히 주변국 경제 성장에 중요한 영향 요인으로 작용할 것이다.

또한, 중국 주요산업의 발전은 글로벌 차원의 경

쟁 구도 개편 가속화와 기타 국가들의 발전 기회를 동시에 제공한다. 따라서 기업들은 중국산업발전 동향 및 기회를 주시해야 한다.

각 분야 별로 살펴보면 첫째, 자동차 산업은 소득 수준 향상에 의한 고속 성장을 보이고 있다. 현재 1,000명당 100대 이하의 자동차를 보유하고 있으나, 향후 1,000명당 500대의 차를 보유할 것으로 예상된다.

조사 결과, 중국 주민의 자동차 수요 선호도는 선진국과 일치하여, 국제 자동차 산업 발전의 일반 법칙이 중국에서도 잘 드러난다. 즉, 중국사람들은 경차 보다는 명품차를 선호한다. 소득 향상으로 중국 자동차 보유 계층에 중요한 변화가 예상된다. 따라서 자종차부문은 향후 10~20년간 고속 성장이 예상된다.

둘째, 철강산업으로 향후 20년간 고속 성장을 유지할 전망이다. 생산능력의 구조적 불균형으로 생산과잉 및 대량 수입이 병존하는 중국 철강산업은 새로운 투자 기회로 부각되고 있다.

국내의 생산능력 제고와 기술 발전으로 수입대체가 빠르게 이루어진다. 범용제품이 고부가가치용보다 수요가 많으며, 중소철강기업이 대기업 보다 수익성이 좋다.

따라서 철광석 수입증가는 지속될 것이다. 철강 설비 산업 역시 국제 선진 수준으로 빠르게 성장하고 있으며, 세계적 신흥 철강설비 수출국으로 도약중이므로 철강산업 역시 잠재적 투자의 기회이다.

셋째, 장비산업(기계제조)으로 중국 장비산업은 다음의 3단계를 지난다. 1단계는 설비 수입, 제품의 국산화 및 수입 대체, 2단계는 설비 국산화 및 제품 수출, 3단계는 설비의 수입 대체 및 수출, 세계 제조의 중심으로 성장하는 것이다.

이에 따라 수출입 구조가 변화되는데, 중국은 이미 3단계에 진입했다. 중국은 저가 노동력이 있기

때문에 산업클러스터가 조기에 구축되어 빠른 시간 내 3단계 진입이 가능한 것으로 보인다.

넷째, 전자정보서비스로 가공 및 조립 분야는 상당한 우위를 확보하고 있다. 현재 중국은 전자산업을 첨단산업으로 분류하기 않고 노동밀집형 산업으로 분류하고 있다.

다섯째, 일반소비재는 주민 소비구조의 지속적 개선으로 거대한 잠재력을 가지고 있다. 또한, 농민 소득 수준의 빠른 개선으로 새로운 거대 시장을 형성 중이다. 중국의 자체 생산능력 과잉 문제가 있으나 심각한 것은 아니다.

여섯째, 금융, 관광 등 서비스업은 금융에 대한 엄격한 규제가 완화되어 외국 자본의 진입 기회가 계속 확대되었다. 국내 은행산업 개혁을 위한 제도 정비로 경영 리스크가 지속적으로 감소되고 투자 회수 문제도 개선되었다. 또한, 중국 경제의 국제화로 외국 금융 기관의 중국 진출 및 중국 금융기관과의 협력 등이 용이해졌다.

일곱째, 유통업은 소비구조 개선상황을 보여주는 산업으로 대형 마트/슈퍼마켓 체인의 빠른 확산을 볼 수 있다.

중앙정부 정책에 따라 농촌 지역에서도 현대적 유통 시스템이 고속성장의 초기 진입의 신호탄으로 볼 수 있고, 대형 물류센터도 형성되었다. 도시의 구조조정으로 전통 유통 모델이 부정되고 새로운 유통모델이 확산되고 있다.

여덟째, 에너지분야는 중국의 경제 중장기 발전 전략 가운데 중요 기반 산업이다. 에너지 분야의 문제점은 석유의 대외 의존도 지속적 상승, 석탄 공급의 문제, 전력의 단기적 과잉 및 장기적 공급 부족을 들 수 있다.

신재생 에너지에 대한 국가의 관심과 지원이 필요하다. 풍력, 원자력, 바이오 에너지 등 재생에너지는 한국과의 협력이 요망된다.

정기선과 부정기선 해운시황 바닥치고 상승세로 전환 컨테이너물동량 증가세 지속 및 BDI 3,100P 돌파 등

정기선과 부정기선, 유조선 등 전 선종의 해운경기가 바닥을 치고 상승기조로 돌아섰다.

한국선주협회(회장 이진방)가 최근 외국의 유명 리서치 기관과 외신, 그리고 각종 지수를 종합하여 분석한 바에 따르면, 근해 및 원양 정기항로를 비롯하여 벌크선부문, 유조선부문 등 전 선형에 걸쳐 해운경기가 상승국면에 접어들고 있다.

최근에 해운경기가 이같이 상승세를 지속하고 있는 것은 글로벌 금융위기 극복을 위한 각국의 강력한 경기부양책이 효과를 거두면서 해상교역량이 늘고 있기 때문이다.

특히, 동남아 정기항로의 경우는 해상물동량과 운임이 지난해 9월에 발발한 글로벌 금융위기 이전 수준에 거의 육박하면서 손익분기점을 웃돌고 있으며, 아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량도 가파르게 증가하면서 소석률이 90% 이상을 기록하고 있다.

아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량은 금년 8월 107만TEU로 2개월 연속 100만TEU 이상을 기록하면서 전년동월 대비 감소폭이 올 상반기 중 전년동월 대비 30% 감소에서 한자리수 감소로 돌아섰다.

또한, 세계 최대 정기항로인 아시아발 미주항로의 경우도 올 상반기 이후 물동량 증가세가 두드러지면서 운임이 회복되는 양상을 보이고 있다.

이 항로의 컨테이너물동량은 글로벌 금융위기 이전에 월평균 110~120만TEU를 유지했으나, 이후 급격히 감소하여 금년 2월에는 72만6,000TEU로 감소했다. 그러나, 1/4분기 이후 서서히 증가하기 시작하여 4월에는 88만2,000TEU, 6월 90만2,000TEU, 7월 99만8,000TEU, 8월 104만TEU

등으로 빠르게 회복되고 있다.

이와 함께 부정기선 해운경기도 회복기조를 유지하고 있다.

부정기선, 즉 벌크선의 운임수준을 나타내는 발틱운임지수(BDI)는 최근 2개월간 2,500 포인트 내외에서 등락을 거듭하다, 10월23일 3,000 포인트를 돌파한데 이어 11월3일 현재 3,247 포인트를 기록하고 있다.

이에 따라 유럽-극동항로의 17만DWT급 케이프 사이즈 벌크선의 스팟용선료(30일 내외의 단기간 배를 빌리는 비용)는 10월28일 현재 1일 6만8,500달러로 1주일전 6만5,700달러에 비해 2,800달러 상승했다. 이 선박의 스팟용선료는 금년 초에 5,000달러 수준까지 폭락했었다.

또한 이 선형의 1년 기간용선료도 1일 3만달러를 돌파했으며, 7만5,000DWT급 파나막스 용선료도 1일 2만달러대로 회복됐다.

한편, 바닥세에 머물던 유조선시황도 유가상승과 겨울철 성수기가 도래하면서 상승세에 탄력이 붙고 있다.

중동걸프에서 극동지역으로 향하는 30만DWT급 초대형 유조선 VLCC의 운임수준을 나타내는 WS는 9월 중순까지만 해도 거의 한달간 30 포인트 수준에서 미미한 등락을 거듭했으나, 이후 서서히 상승하여 10월28일 현재 47.5 포인트로 상승했다.

최근 해운경기 상승은 각국의 경기부양 효과에 따른 교역량 증가에 기인한 것으로 여기에 크리스마스과 동절기 등 계절적 요인이 가세하면서 효과가 더욱 두드러지고 있으며, 이러한 상승기조는 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다.

오에스마리타임 등 15개 외항해운업체 협회 신규 가입 선주협회 회원사 종전 168개사에서 183개사로 늘어

오에스마리타임(주)을 비롯한 15개 외항해운업체가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득하였다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 168개사에서 183개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 오에스마리타임(주)을 비롯하여 케이씨에이치해운, 릭스해운(주), 글로벌서비스(주), 오에스쉬핑(주), 서래홀딩스(주), 동화실업(주), 명진선박(주), 두우해운(주), 동친해운(주), 우진선박(주), (주)케이월드라인, 거제선박(주), 페트로플러스로지스틱스(주), 세인해운(주) 등이다.

□ 오에스마리타임(주)(대표 김관명)

자본금 5억원에 2만6,361G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며 금년 7월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업뿐만 아니라 운수 서비스업, 국제해운대리점업, 복합운송주선업, 선박용선업, 선박매매업을 겸하고 있다.

□ 케이씨에이치해운(대표 이현철)

자본금 10억원에 9만3,152G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 7월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해운업, 종합물류업, 항만용역업, 수출입업, 창고업, 조선 및 수리업, 신재생에너지, 환경에너지 사업도 수행

하고 있다.

□ 릭스해운(주)(대표 조미희)

자본금 5억원에 7만7,453G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 7월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 내항, 외항 화물운송업, 선박용선 및 대여업, 운송주선업, 해운중개업, 해운대리점업, 부동산업, 무역업 등을 병행하고 있다..

□ 글로벌서비스(주)(대표 신동식)

자본금 5억원에 7만2,931G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 작년 4월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해운대리점업, 해운중개업, 해상여객운송사업뿐 아니라 창고업, 무역업, 숙박 및 음식점업, 부동산임대업도 하고 있다.

□ 오에스쉬핑(주)(대표 정병주)

자본금 5억원에 5,479G/T와 1만5,575G/T 벌크선 2척을 보유하고 있으며, 금년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 외항화물 운송사업을 바탕으로 운수 서비스업, 국제해운대리점업, 복합운송 주선업, 선박용선업, 선박매매업 등을 겸하고 있다.

□ 서래홀딩스(주)(대표 목규열)

자본금 5억원에 6,000G/T급 일반화물선 4척을 보유하고 있으며, 금년9월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해운대리점업, 국제물류주선업, 선박기기 부속판매 및 동대행업, 선박매매, 영대선 및 선박금융 알선사업도 하고있다.



□ 동화실업(주)(대표 송완섭)

자본금 25억원에 1만5,971G/T 여객선 1척을 보유하고 있으며, 금년 8월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박매매, 알선업, 선박용품 하역 운송 사업, 부동산 임대업, 방제업, 상품판매업, 복합운송주선업 등을 병행하고 있다.

□ 명진선박(주)(대표 조찬섭)

자본금 5억원에 200톤급 예인선 2척, 3,000톤급 로로선 3척과 1,436톤 기타화물선 1척 등 총 7척을 보유하고 있으며, 금년 7월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 예,부선에 의한 해상화물 운송업, 선박대여 및 매매알선업, 화물운송 알선업, 선박수리업, 예선업, 해양오염 방제업, 항만용역업 등을 겸하고 있다.

□ 두우해운(주)(대표 김영찬)

자본금 51억원에 9,890G/T 기선 1척을 보유하고 있으며, 작년 8월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 국제해운대리점업, 복합운송 주선업, 해운중개업, 선박관리업, 내·외항화물 운송사업, 내·외항여객 운송사업 등을 겸하고 있다.

□ 동천해운(주)(대표 최훈영)

20억원의 자본금에 8,667G/T 기선 1척을 보유하고 있으며, 작년 7월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 내·외항화물 운송사업, 국제해운 대리점업, 복합운송 주선업, 해운중개업, 선박관리업, 선박대여업, 내·외항여객 운송사업 등을 겸하고 있다.

□ 우진선박(주)(대표 정지원)

자본금 15억원에 6,000톤급과 2,000톤급 기선 2척을 보유하고 있으며, 금년7월 국토해양부로부터

해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해상화물 운송업, 화물운송 주선업, 무역업, 부동산 임대업을 수행하고 있다.

□ (주)케이월드라인(대표 하영준)

5억원의 자본금에 6,241G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 금년8월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상운송 중개업, 해상운송 주선업, 보관 하역업, 무역업, 선박 대여업, 해운대리점업, 복합운송 주선업 등을 겸하고 있다.

□ 거제선박(주)(대표 최종민)

자본금 5억원에 4,000톤급과 1,000톤급 케미컬선박 2척을 보유하고 있으며, 금년7월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 육해상유류수송사업, 해운중개업, 해운대리점업 등을 겸하고 있다.

□ 페트로플러스로지스틱스(주)(대표 김중선)

33억원의 자본금에 2,000톤급 케미컬운반선과 석유제품운반선을 각 보유하고 있다. 금년 7월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했으며, 동사의 업종은 해상화물 운송업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박관리 및 대여업, 해운업, 전자재 및 석유화학제품 무역 및 도,소매업 등으로 다양하다.

□ 세인해운(주)(대표 최승환)

자본금 10억원에 4,071G/T 냉동운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년8월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 국제해운대리점업뿐만 아니라, 해운중개업, 해상운송업, 화물주선업 선박관리업, 선박대여업, 부동산 임대업, 원양어업, 농수산물 유통업 등을 겸하고 있다.

‘해운·조선산업 공동발전 정책세미나’ 국회에서 개최

선박금융전문기관 설립, 해운조선특별법 제정 등 논의



미나에서 좋은 묘안이 도출되기를 바란다

이병석 국토해양위원장은 “오늘 세미나는 해운 및 조선산업의 현재를 진단하고 내일의 새로운 대안을 위한 정책제안을 마련하는 뜻 깊은 자리”임을 강조하고, 특히, 산업에

대한 지원은 국회 입법으로 구체화하여 제도적 합법적 지원을 통해 해운 및 조선산업이 위기를 극복하고, 더 나아가 대한민국을 선도하는 산업으로 성장하기를 기대한다고 격려했다.

해운 및 조선업계 관계자 100여명이 참석한 가운데 10월28일 국회도서관 소회의실에서 윤영 의원 주최로 개최된 해운·조선산업 공동발전을 위한 세미나 주제발표에서 이같은 의견이 개진됐다.

한국선주협회(회장 이진방)와 한국조선협회(회장 최길선)가 공동 후원한 이번 행사는 해운과 조선업계가 위기극복과 동반발전을 위해 자리를 같이했다는 점에서 주목을 끌었다. 또한 패널로 재계, 정계, 학계 전문가들이 참여함으로써 토론의 질을 한 단계 높인 것으로 평가되고 있다.

이 날 세미나에서 장관급 한나라당 사무총장은 축사를 통해 “윤영 의원이 발의하여 국회 본회의에서 채택된 해운 및 조선산업 지원촉구 결의안은 우리나라의 성장동력을 바다에서 찾는 것으로 상당한 의미를 지니고 있다”며, 따라서 해운 및 조선에 대한 국가적인 중장기 정책대안이 필요하며, 금번 세

미나를 주관한 윤영 한나라당 의원은 “대한민국의 고도경제성장을 견인해 온 중추 산업이자, 국민 경제발전을 위한 핵심산업인 해운 및 조선의 동반발전을 위한 논의를 하는데 오늘 세미나의 의미가 있다”며, 금번 토론회에서 해운 및 조선산업의 위기극복과 함께 지속적으로 발전시킬수 있는 중요한 정책적인 대안을 제시하는 자리가 될 것이라고 강조했다.

이 날 세미나에서는 한국해양대학교 이기환 교수가 '선진 선박금융 제도 도입검토'에 대해, 고려대학교 법대 김인현 교수가 '해운·조선산업 위기극복을 위한 정책제안'에 대한 주제를 각각 발표했으며, 이어 패널들의 토론으로 이어졌다. 다음은 주제발표 요약과 패널들의 토론을 정리한 것이다.

이 날 세미나에서는 한국해양대학교 이기환 교수가 '선진 선박금융 제도 도입검토'에 대해, 고려대학교 법대 김인현 교수가 '해운·조선산업 위기극복을 위한 정책제안'에 대한 주제를 각각 발표했으며, 이어 패널들의 토론으로 이어졌다. 다음은 주제발표 요약과 패널들의 토론을 정리한 것이다.



▶ 선진 선박금융제도 도입검토

선박금융업을 하는 금융기관도 금융위기로 자산 상각이 이루어져 해운업 대여 규모가 줄어들고 있다. 그러나, 자산상각이 적은 스칸디나비아 은행은 2008년에도 시장점유율 기준으로 1, 2위를 유지하고 있다.

올해 1분기 선박금융 취급 상위 기관으로는 1위 Sumitomo Mitsui Banking Corp로 대여규모는 7억달러(점유율 6.2%)로 나타났으며 이어 2위는 SBI Capital Markets로 대여규모 6억달러(점유율 5.4%), 3위는 Mitsubishi UFJ Financial로 대여규모 5억달러(점유율 5.1%), 4위 BOA-Merrill Lynch로 대여규모 3억달러(점유율 3.0%), 4위는 Mizuho로 대여규모 3억달러(점유율 2.5%), 5위는 Wells-Wachovia Securities로 대여규모 2억달러(점유율 2.2%) 순으로 나타났다. 현재의 추세는 유럽계 선박금융 물러나고 일본계 선박금융이 진출하는 행태를 보이고 있다.

특히, 국내 선박금융의 문제점으로 △첫째, 해외 선박금융기관 중심의 금융(세계 1위의 조선국, 세계 7위의 해운국임에도 선박금융 외국금융기관에 의해 주도되며, 국내금융기관의 달러화 조달 취약) △둘째, 전문 인력 및 노하우 부족(선박금융 전담팀

운용 금융기관이 거의 전무하고, 해운/조선/금융의 융합 지식인 양성교육기관 부재) △셋째, 외화금융 의존도 심각(통상적으로 선박 건조비용의 달러화 비중은 50% 내외임에도 선박건조 대금 전액을 달러로 지급함으로써 과도한 달러 조달) △넷째, 선하주간 협력 부족(국내 선하주간의 갈등으로 인해 유리한 차입조건 활용(미비)을 들었다.

현재 세계선박금융은 큰 위기에 직면해 있으며, 우리의 경우 선박금융전문기관의 부재, 전문인력의 부재, 높은 해외의존도 등의 문제점이 내포되어 있다. 이로 인해 해운 및 조선의 위기시 선박금융 제공이 정색되어 이 문제를 해결하기 위한 방안을 다각도로 마련해야 한다.

유럽의 경우 선박전문금융기관, 전문인력이 풍부하며 위험관리 등이 앞서고 있다. 따라서 해운 및 조선산업의 위기극복과 지속적인 발전을 도모하기 위해서는 우선 선박금융전문금융기관 설립이 시급하며, 특히 유럽계 금융권에서 위촉된 틈새를 활용해 진입하는 것이 필요하다.

올해 초 정부로부터 부산은 해양(선박)금융특화 금융중심지로 지정되어 이의 육성을 위해 노력하고 있어 부산의 이러한 정책방향과 연계한 선박금융전문기관의 설립 및 인재육성을 고려할 필요가 있다.

이와 관련 부산특화금융중심지를 동북아 해양-파생 특화금융 허브를 목표로 선박금융전문기관의 설립을 부산의 특화금융정책과 연계하여 추진하는 것이 바람직하다.

한편, 우리나라는 조선 및 해운강국으로서 선박금융시장은 매우 잠재력이 높은 분야로 사료되나,

선박금융의 경우 약 6%대의 비교적 낮은 수익률과 10년 이상의 장기금융이므로 자본력과 선박금융 노하우가 충분한 외국계 은행이 선점하고 있다. 수출입은행이 세계 10위권 수준의 선박금융을 다루고 있으나 민간금융에서는 미미한 수준이다.

하지만 해운 및 조선산업을 바탕으로 한 선박금융시장의 잠재력은 충분하므로 민간금융업체의 경험과 노하우 확충이 절실하다. 선박펀드의 출시 등으로 선박금융이 점차 equity finance화 되고 있는 점을 고려하여 조선회사, 선사, 금융기관의 긴밀한 협력을 통한 발전 모색이 요구된다.

▶ 해운·조선산업 위기극복 위한 정책대안

해운시황의 하락으로 기업회생절차에 들어갔거나, 도산하는 해운기업들이 늘고 있다. 삼선로직스는 운임하락을 주요 원인으로 기업회생절차를 밟고 있으며, 브라이트 해운은 운영자금 부족 및 은행권으로부터의 자금차입 실패를 이유로 파산절차에 들어갔다. 프랑스의 CMA CGM의 모라토리엄 검토도 해상운임 하락과 해상 물동량 감소에 따른 것이다.

아울러 조선사의 상황도 어렵기는 마찬가지이다. 진세조선, C&중공업, YS중공업은 채권단의 제2차 구조조정 조사에서 C등급 및 D등급을 받음에 따라 보험사로부터의 지원, 자산매각 추진 또는 기업회생절차를 진행 중에 있다.

고가의 선박을 전액 자기자본으로 구입할 수 없다. 대개 선박을 저당물로 하여 은행으로부터 차금을 할 때 자기자본 20%, 은행 차입 80%를 통해 선박을 구입한다. 더구나 최근에는 은행이 선가의 60%만 평가하여 대출하고 있는데, 이는 매우 불안한 상태에서 경영을 하고 있다는 점을 단적으로 말해주고 있다.

해운경기는 기복이 심하다. 해운은 호경기보다 불경기가 많으며 더 길게 나타난다. 그러나, 이번

사태의 심각성은 예측 불허였다. 외항해운업체는 지난 1980년대 해운산업 합리화 조치의 학습효과로 불경기를 대비하면서 부채비율 상당히 줄였으며, 해운을 안정적으로 끌고 가려고 노력했다.

지난해 9월 글로벌 신용경색으로 불거진 불경기 도래는 결코 해운기업의 방만한 경영이나 도덕적 해이에 의한 것이 아니다. 해운 및 조선산업이 국가 기간산업이라는 것에 이의를 제기할 사람 없다. 우리나라 수출주도형 산업 구조에서 운송수단으로서의 선박은 매우 중요하다.

특히, 해운 및 조선산업은 우리나라에 가장 적합한 산업이다. 부존자원이 없어도 제3국의 화물을 운송하여 운임수입 획득과 함께 선원을 송출하게 되면 외화를 획득할 수 있고, 용선을 통한 용선료 수입과 해운 및 조선업 선박금융 및 활성화, 한국선급 수수료 획득 할 수 있다.

해운산업의 주도권은 유럽에서 동북아시아로 이동된 것이 확실하며, 한중일의 경쟁속에서 살아남아야 한다. 이를 위해서는 정부의 지원이 필요하다.

해운 및 조선산업 위기극복을 위해서는 캠프코의 선박 매입 등 현재의 시스템만으로는 부족하다. 선가의 하락으로 인해 금융회사에서 신규유자를 제공하지 않고 대출금 회수하고 있는 상황이다.

따라서 공익성이 강조된 선박금융공사를 설립하여 해운 및 조선산업을 지원해야 한다. 일반 금융회사들은 영리를 목적으로 하기 때문에 손해를 감당하라고 요구할 수 있는 부분이 없는 만큼, 비영리로 공익목적의 기관이 필요하다. 또한 대량 화주들과 장기운송 계약을 체결하는 방안을 제도적으로 마련해야 한다.

▶ 패널토론

주제발표 후 이어진 패널토의에서는 정부의 해운 조선업을 살리기위한 정책지원 현황, 금융권의 협

조, 선박금융전문기관 설립, 해운조선특별법과 같은 민감한 사안들에 대한 논의가 있었다.

국토해양부 해운정책과 정도안 과장 : 은행권 대출금 상환 유예, 자금지원 등 실질적인 지원이 있었고, 현 자금 상황으로 추가적인 자금 지원은 어려운 수준이다. 지금까지 약 1조원의 현금지원이 해운업계에 있었고, 현재 그 정도의 금액을 지원해준 업계가 없었다.

특히, 금융권은 영리회사이기 때문에 무조건적으로 해운업계의 어려움 등을 내세워 지원을 요청해서는 안되며, 이는 기본적 시장경제체제를 모르는 것이다.

특정해운회사의 부도문제와 관련, 그 회사 8척의 선박 중 7척은 2007년 2008년 선가가 가장 높은 시절 구입하여 영업을 하는 등 경영체계를 분석한 결과 부실운영을 하고 있었다.

또한, 선박금융전문은행기관설립의 문제는 상당히 중요한 이슈로, 외화가 들어가지 않은 국내 선주와 국내 조선사끼리 원화를 사용하는 원화 선박금융이 우선되어야 한다.

그리고 공익성이 강조된 선박금융공사, 신규건조 수요 창출에 대한 논의는 진행 중이며 해경이 선박건조를 통해 1조원 규모의 해경정을 건조 중이고,

추후 해운업의 발전이 이루어질 수 있도록 적극 노력할 것이다.

지식경제부 자동차조선과 김성철 과장 : 해운업은 현재 상당히 어렵고 이를 극복하는 데 향후 3~5년이 소요될 것으로 예상된다. 현재 조선산업이 세계 1위의 경쟁력을 유지하기 위해 조선산업에 대한 R&D지원, 선박금융지원 대책을 마련 중이다.

또한, R&D 지원에 대해서는 내년 200억 상당의 지원을 할 예정이고, 추후 경쟁력 향상을 위한 별도 지원 있을 것이다. 아울러 선박금융지원에 대해선 이미 선박금융 9조5,000억원으로 확대했고, 충분한 수요조사도 하고 있다.

CMA CGM의 경우, 우리나라 측에서 지불보증을 서는 등 조선소의 피해를 줄이고자 프랑스 측에 요청해서 긍정적인 검토를 하고 있지만 아직 확실하지는 않다.

오는 12월에 개최되는 OECD 조선협상에 대해서는 2005년에 재개해서 합의에 이른 수준이었지만 미국과 EU의 반대로 조선협상이 깨지고 최근에 다시 협상을 시작하고 있으며, 조선업계와 해운업계의 입장을 충분히 반영하여 대변하려고 노력하고 있으나 일본과 EU의 견제가 심하다.

선박금융공사 설립에 대한 문제에 대해서는



OECD 조선협상과 관련하여 악영향을 줄 우려가 있으므로 신중한 결정을 내려야 한다.

한국수출입은행 이재민 부행장 : 수출입은행은 선박지원에 상당히 많은 비중을 두고 있고, 현재도 대출액의 30% 이상을 차지하고 있다. 2002년부터는 주로 해외선주 앞으로 자금을 대출하는 형태로 진행되고 있다.

최근 해운 및 조선업계가 유동성 부문에서 어려움을 겪게 된 것은 금융위기 이후 파이낸싱이 잘 이루어지지 않았기 때문이다. 이 때문에 선주가 조선사에게 중도금 지불하지 못해 선박건조에 어려움이 더욱 가중되고 있다. 조선사의 자금은 따로 빌릴 필요가 없었으나, 현재는 선주로부터 돈이 나오지 않기 때문에 제작금융으로 수출입은행이 지원을 해주고 있는 실정이다.

금융기관과 선주간의 문제(LTV, Loan to Value)에 대해서는 최근 컨테이너 선가가 떨어져서 현재 인도예정 선박과 기 건조된 선박가격의 담보가치가 현저히 차이가 나 금융기관은 추가가치를 요구할 수밖에 없는 상황이며, 이에 선주들은 추가담보 금액에 대해 상황이 어려워짐에 따라 추가담보를 제공할 수 없는 형편이다.

금융기관의 리스크 관리 측면에 대해서는 정책금융기관이기 때문에 해운산업의 위축을 막도록 노력할 것이고, 부족한 유동성에 대해서는 추후 계속적으로 지원할 계획이다.

경남대의 김영훈 교수 : 선박금융에 관한 부분은 조선산업에도 큰 영향이 있을 것이다. 최근 중국 조선소에서 신규 발주한 선박들은 벌크캐리어가 대부분이며, 신조선 건조계약 취소를 막기위해 중국 정부에서 지원하고 있다. 따라서 우리나라도 국내 선사에 대한 수출입은행의 지원이 필요하다.

화주입장에서는 경제적으로 선박 조달과 화물 운송을 해야 하는데, 포스코, 한전은 공공성이 있기 때

문에 그 역할이 중요하다. 또한, 조선산업에 대한 직접적 지원은 어려우므로, 국내 해운사에 대한 지원을 통해 조선사에도 간접적인 지원을 해줘야 한다.

한국해운신문 이철원 국장 : 해운과 조선을 연계하는 특별법 제정문제가 심도있게 논의될 것으로 예상했지만 그렇지 못해 아쉬움이 있다. 해운과 조선산업의 위기극복을 위해서는 양산업의 연계육성을 위한 특별법 제정이 필요하다.

또한, 현재 중소형 조선소의 난립현상이 심각한 문제인데, 수리조선소로의 전환 등으로 중소 조선소에 대한 문제 해결이 시급하다. 조선 뿐만이 아닌 해운, 조선, 금융을 연계한 지원체제로 봐야 할 것이며, 정부에서도 3개 부문을 연계하여 발전을 모색하여야 한다.

해운과 조선은 같이 상생하여야 하므로 연계육성위원회 등을 만들어서 정책을 공조할 수 있는 기구를 만들었으면 한다.

특히, 마리티임뱅크(해사은행)를 설립하여 정책적인 지원을 할 수 있도록 하고, 신조 중에 있는데 건조가 중단된 선박들에 대한 처리가 잘 이루어질 수 있도록 정책지원을 통해 해결할 수 있는 방안을 특별법에 명시해야 한다.

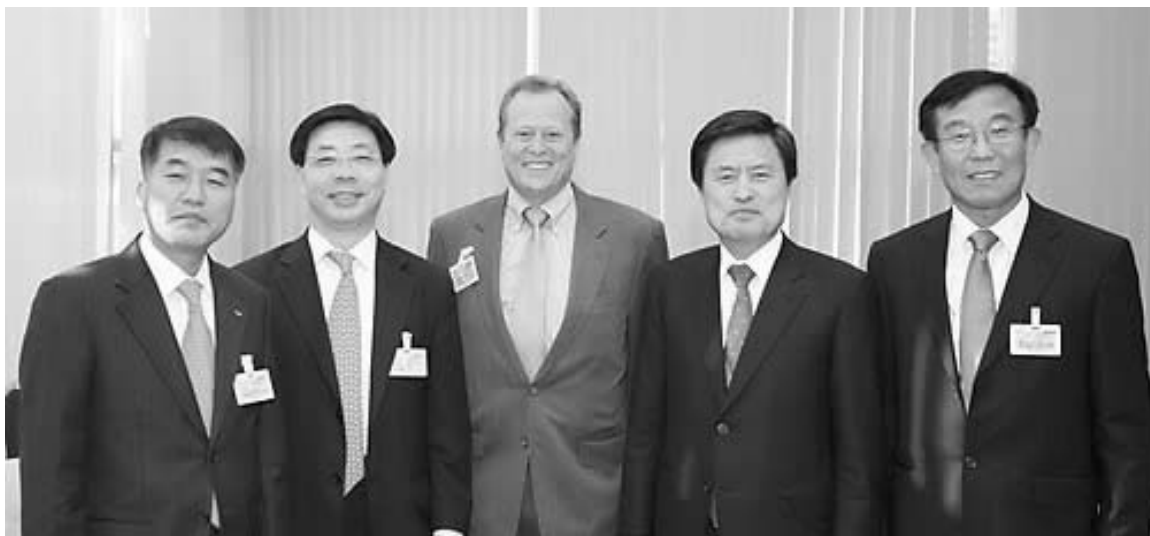
이 날 세미나에 국회 측에서는 한나라당 장광근 사무총장, 박상은 의원, 박보환 의원, 고승덕 의원, 국토해양위원회 이병석 위원장, 강석호 의원, 정해결 의원, 윤영 의원 등이 참석했다.

또한, 해운업계에서는 현대상선 김성만 사장, 창명해운 이정재 사장, 화이브오션 조병호 사장, 신성해운 신용경 전무 등이 참석했다.

아울러, 해외건설협회장인 이재균 전 국토해양부 차관, 김연신 한국선박운용 사장, 한국공항공사 성시철 사장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국조선협회 한중협 상무, 대우조선해양 한성환 상무 등이 자리를 함께했다.



Marine Money, 제3회 한국선박금융포럼 부산에서 개최 한국해양대 오거돈 총장, 선박금융대학원 설립계획 발표



Marine Money사와 한국산업은행(KDB), 부산광역시 2009 마린위크 마지막일인 10월23일 부산 벡스코에서 제3회 한국선박금융포럼이 공동개최됐다.

이 날 행사에는 국내외 조선, 선박, 금융을 대표하는 220명의 참석자들과 허남식 부산시장, 오거돈 한국해양대학교 총장이 참여해 세계경제 전망과 해운 및 금융산업의 반응이라는 주제를 시작으로 총 15개의 주제에 대해 열린 주제발표와 토론을 진행했다.

이날 허남식 부산 시장은 환영사에서 “부산시에 금융단지 조성과 금융관련 기관 설립추진 및 금융인력의 양성 등의 인프라구축을 위해 노력을 다할 것”이라며, 또한 이와 관련된 정부지원도 뒤따를 예정이라고 설명했다.

아울러 “전세계 신조물량의 40%정도가 한국의 조선소에서 건조되고, 또한 세계 10위권에 포함되

는 조선소가 부산 및 경남지역에 몰려있는 등 부산이 해양조선 특화 금융도시로 성장할 가능성이 매우 크다”고 강조하고, 이번 한국선박포럼의 인연을 오래 이어가기를 희망했다.

이어 오거돈 한국해양대학교 총장은 “오늘날의 상황은 선박금융의 빙하기”로 비유하며, “이번 위기가 오히려 부산에게는 기회가 될 수 있을 것”으로 내다봤다. 이를 위해 선박금융전문단체를 특화해 자립적 기능을 활성화 하는 필요성에 대해 역설했으며, 금번 위기를 통해 해운과 조선에 대한 애정을 갖고 전문인력을 양성화에 힘써야 한다고 강조했다.

또한, “이번 포럼을 통해 금융기능의 확보가 이뤄져야 하고, 특화된 금융전문 인력 양성을 위해 정부 부처에 의지를 표명할 계획”이라며, 이러한 취지의 일환으로 한국해양대학교도 내년에 선박금융 대학원을 설립할 계획이라고 말했다.

아울러, 이번 행사의 후원은행인 부산은행의 이

장호 행장은 “선박금융시장은 발전가능성이 큰 분야로 부산지역 배후산업과 연계할 경우 시너지효과가 발생할 수 있을 것”이라며, “금번 기회를 통해 선박금융을 활성화시켜 동북아 해양금융의 중심으로 도약을 위한 발판을 마련하자”고 강조했다. 각 주제발표의 요지는 다음과 같다.

▶ 새로운 희망의 싹이 트고 있다

이 날 첫번째 주제인 ‘세계경제 전망과 해운·금융산업의 반응’의 발표에 나선 한국산업은행의 박용하 연구위원은 “과연 새로운 희망의 싹은 트는가 (Green Shoots Rising)”라는 물음에 “미래는 불확실한 것이 확실하다”며, “하지만 긍정적인 생각으로 그 불확실성을 앞당길 수 있다”고 주장했다.

이에 대한 근거로 크게 3가지를 예로 들었다. 첫째 이른 바 경기전환기의 지표로 활용되는 소비자 신뢰지수의 움직임은 끝났다. 박 연구위원은 이 지수가 올해 3월 이후 크게 급반등하고 있다는 것이 가장 큰 원인으로 설명했다.

둘째로, OECD국가들의 소위 주가지수와 같은 경기선행지수가 올 해 들어 급반등 했다는 점을 꼽았으며, 마지막으로 IMF가 내놓은 2010년 경기전망의 추이를 예로 들었다. 그는 이 지수가 ‘지난 2008년 11월 4.2%에서→올 1월 3.0%→올 4월 1.9%→5월 2.5%→6월 3.5%로 계속상승하고 있다’는 점을 바탕으로 경기가 되살아 날 것을 기대할 수 있다고 설명했다.

그러나, 이에 따르는 잠재적인 리스크가 크게 4가지 정도 존재하고 있다고 전했다. 그 첫째로, 각국 정부의 정부지출이 민간소비로 즉시 연결되지 않는 점을 꼽았으며, 둘째 미국의 주택지수(지가)가 회복되지 않을 우려, 셋째 출구전략의 시기 문제, 넷째 잠재적 부실채권에 의한 금융기관의 리스크 등을 지적했다.

▶ 아시아는 중요 해운금융시장

세계적인 금융경제 미디어그룹인 블룸버그(Bloomberg)의 상품시장 전문가인 John Mathai 씨가 참석해 ‘아시아의 해운시장 상황과 그 전망’을 주제로 발표에 나섰다.

그는 “오늘날의 아시아 해운시장은 지난 10년간의 거품이 사라지고 있는 과정”이라며, “이에 따른 교역량 감소와 금융위기 등으로 해운·조선업에 타격을 입고 있다”고 설명했다.

그는 또, 세계 최대 석탄 수입국인 중국을 중심으로 아시아 재화시장의 비중이 커지고 있다며 아시아의 중요성을 역설했다.

이어 주제발표에 나선 Marine Money Asia의 Rodrick Wong 분석가는 한국, 중국, 일본, 싱가포르, 인도 및 말레이시아등을 중심으로 한 각국정부의 금융시장 지원책을 소개했으며, 뒤이어 노르웨이 DVB Bank의 Michiel Steenman부사장은 ‘외국은행들로부터 한국선주들의 자본조달 가능성’에 대해 발표했다.

그는 “한국은 전통적으로 활동성(Activity)이 뛰어나 경쟁적이고도 잠재성을 보유한 국가”라며 “이에 따라 해외기관들의 관심이 집중되고 있다”고 설명했다.

아울러, Michiel Steenman부사장은 국제적인 선박금융은행의 현황(등급)에 대해 크게 다섯가지로 분류했다. 첫째, 선박금융을 중단하는 은행, 둘째 신규사업을 중단하는 은행, 셋째 핵심고객에만 대출하는 은행, 넷째 방어적인 대출활동을 하는 은행, 마지막으로 국내기업에만 대출하는 은행 등으로 구분했다.

그는 해운금융시장에서 대출이 증가하고 있으나 일반 은행들의 추세는 해운에 대한 위험노출을 꺼려하고 있다고 분석했으며, 이들 은행들은 △해운



금융에 노출된 은행 △합병과정에 놓인 은행 △디레버리지 과정에 놓인 은행 등으로 설명했다.

또한 현재 유동성이 서서히 해소되고 있다는 점, 상대적으로 그 숫자는 적지만 새로운 진입자/재진입자 등의 존재한다는 점, 채권이나 ECA와 같은 대안적인 투자가 등장하고 있다는 점 및 재무 건전성이 약한 업체의 경우 유동성확보가 어려울 것이라는 전망을 내놓았다.

이어지는 토론은 한국산업은행(KDB) 및 수협은행의 패널과 해외 SMBC(Sumimoto Mitsui Banking Corp) 및 DVB Bank등이 참여하는 은행 패널토의가 이어졌다.

첫번째 질문으로 던져진 ‘선박대출이 줄어드는 이유는 무엇인가’라는 물음에 DVB Bank의 벌크부분 담당 Maarten씨는 “불확실성에 대한 우려 때문”이라며, “이에 따라 방어적/선별적 대출이 증가하고 있다”고 분석했다. 따라서, “장기적인 기다림이 요구된다”고 주장했다.

SMBC의 Charles Reineke씨는 “선박금융기관이

해운리스크를 어떻게 관리해야 하는지를 깨달았기 때문”이라고 답했으며, 한국산업은행(KDB)의 김중곤 팀장은 “지난해 리먼사태 이후 전세계적인 경기 침체로 국내 비거주자에 대한 대출이 거의 중단된 상황”이라며, “선박금융에 대한 노출을 꺼려하고 있다”고 답했다. 마지막으로 수협은행의 권홍업 팀장은 “향후 선박금융은 5년 이하의 단기간에 집중하게 될 것이기 때문”이라며, “이에 따라 신규포트폴리오를 30%내로 줄이게 될 것”이라고 답했다.

▶ 선박금융투자는 언제?

오후에 이어진 패널토론에선 ‘한국에 투자하는 국내 및 국제펀드’를 주제로 토론이 진행됐으며, 첫 번째로 제시된 질문인 ‘금융위기가 국제적인 선박펀드에게 미친 영향’에 대해 Tiger Investment group(TIG)의 Julian Proctor대표는 “이는 비단 금융기관만의 문제는 아니다”며 조선, 금융, 해운업의 선박금융에 대한 관심을 촉구했다.

한국선박운용(KOMARF)의 강용필 이사는 “각 업체별로 장단점을 분석해, 장애요소를 파악한다면 새로운 금융기회를 잡을 수 있을 것”으로 주장했다.

V Ships Financial의 Keith Ghwee이사는 “새로운 종류의 많은 펀드가 제공돼야 한다”며, 아울러 “시장점유율 확대를 위한 선박금융 특화노력이 있어야 한다”고 강조했다.

이어 던져진 ‘새로운 기회 어떻게 잡을 것인가’라는 질문에 대해 TIG는 “2009년부터 펀드에 다양한 아이디어가 제시되면서 지금이 투자의 적기인가 혹은 그냥 넘겨야 하는가가 의문시 된다”라며, “현재 확실한 전망제시가 불가능하지만, 한 가지 선박금융시장이 안정화를 찾아야지만 투자가 이루어질 것”으로 전망했다.

이에 KOMARF는 “지금 바닥이라는 인식이 팽

배”하다며, “하지만 제한적인 정도의 선가하락이 불가피하기 때문에 연말까지 기다리는 자세가 필요할 것”으로 전했다.

마지막으로 V Ship는 “자금유동이 원활하지 않기 때문에 가치 확정이 어렵다”며, “선박금융 성과의 재평가를 바탕으로 지금은 투자의 시기가 아니다”고 답했다.

또 ‘현 시장상황에서 거래성사의 조건’에 대해 TIG는 “자본력이 풍부한 회사가 최우선”이라며, “우선적으로 용선상황을 파악해 장기적으로 수요창출이 가능한 화주와 거래하고 있는 회사”를 꼽았다.

그리고, Citi Group의 Anup Mysoor 대표는 “공모의 경우, 특별히 선호하는 고객은 없지만 저위험-고수익이 가능한 고객이 우선”이라고 답했다.

KOMARF측은 컨테이너의 경우 장기불황이 예상돼 “MR 등 탱커선을 우선 투자의 대상으로 고려 중”이라고 답한 반면, V ships의 경우 “타 선형에 비해 상대적으로 기반이 견고한 컨 선박의 중요성을 간과해서는 안된다”라고 응답했다.

▶ 폭풍우에 우산은 빼앗지 말아야

오후에 전개된 마지막 패널토론에서는 ‘선주들의 입장과 전망’이라는 주제로 토론이 이어졌다. 차터체인(용대선체인) 문제 및 선박금융 문제 등을 중심으로 첫번째 ‘지난 3년에 걸친 초호황에 이어 리먼 사태 이후가 정상복귀를 위한 조정기간으로 간주할 수 있는가?’라는 주제에 대해 선박브로커인 카스마리타임의 윤홍근 상무는 “금융위기의 뿌리가 깊기 때문에 함부로 회복을 단언하기는 어렵다”며 동의하지 않는다고 답했다.

중견 선사인 대림코퍼레이션의 정진욱 부장은 “지난 2년간 활황을 보였으나 금융적 측면에서 이른바 파티는 끝났다”며, “펀드멘탈 측면에서 부정

적인 요소가 많고, 5년전 시황으로 회귀하고 있으나 조심스럽게 상승을 기대한다”고 전했다.

두번째 질문인 ‘용선전략’에 대해 현대상선의 손용찬 팀장은 “지난 1년 간 차터체인 문제와 용선료 문제 해결을 위해 바쁜 시간을 보냈으며 올 상반기에 이를 마무리했다”며 “신조선 확보 및 중고선 투자 등 향후 2~3년간은 선박확보의 시기로 간주”한다는 견해를 나타냈다.

셋째로, ‘전환점의 시기에 기회를 어떻게 활용할 것인가?’라는 질문에 STX의 이선행 팀장은 “물동량에 근간한 수익성이 확보된 상황에서만 선박발주를 고려해야 한다”며, “시장동향을 정확히 파악해 올해 인수한 13척 모두 금융조달을 이상없이 완료했다”고 답했다. 아울러 “중국계 은행권과 접촉을 통한 자금지원을 촉구 중에 있다”라고 덧붙였다.

이어 현대상선측에 던져진 ‘M&A의 계획이 있는가?’라는 질문에 “일반적으로 현금흐름이 어려운 상황이므로 단기 M&A는 힘들 전망”이라고 답했으며, ‘국내외 은행사에 대한 요구사항은?’라는 질문에 신성해운의 신용경 전무는 “해운과 금융은 불가분의 관계”라며, “서로 공조 없이는 윈-윈이 어렵다”라는 입장을 나타냈다. 신 전무는 “이번 위기가 폭풍우 수준이라는 것을 절실히 느끼고 있으며, 최소한의 비를 막고 있는 우산은 뺏지말기를 간곡히 부탁한다”고 말했다.

한편, 이날 포럼에서는 Marine Money가 수여하는 제2회 Annual Banker's Award에서 ‘Public Debt of the Year’로 한진해운과 STX가 각각 수상하는 영광을 얻었다. 아울러 이날 회의에 발표된 내용과 관련자료는 www.marinemoney.com에서 확인할 수 있다.

산업은행, 상반기 경제동향과 하반기 및 내년 경제전망 발표

2010년에는 경기의 하락세 완화, 관련지표 상승 등으로 회복

2008년 하반기부터 시작되었던 금융발 폭풍은 2009년 상반기 전세계 금융, 조선 등 분야에 걸쳐 휩쓸고 가버렸다. 하지만 2009년 하반기부터 미국 경제상황이 호조로 돌아서면서 전세계 특히 한국 주식시장은 급등하고 있는 추세를 보이고 있다. 이 급등세가 정말 진짜인지, 거짓인지는 좀 더 지켜봐야 할 것이다. 다음은 산업은행에서 발표한 '2009년 상반기 경제동향과 하반기 및 2010년 경제전망' 자료를 편집·정리한 것이다. (편집자주)

□ 2009년 상반기 국내외 경제동향

▶ 세계경제

주요국 중앙은행의 적극적 금리인하 및 유동성 공급으로 단기금융시장은 2008년 9월 리먼 브라더스 파산 이전 수준을 회복하였다. 단기금융시장 위험도를 나타내는 TED 및 OIS 스프레드는 2009년 2월 동유럽 위기 부상에 불구하고 하향 추세를 유지하고 있다.

시장위험수준이 감소함에 따라 회사채 스프레드가 축소되고 신규 회사채 발행도 2008년 말에 비해 증가하기 시작하였다. 위험회피성향 완화 및 경기회복 기대로 글로벌 주식시장 상승 반전 및 신흥국 위험스프레드가 하락세를 보였다.

경기회복 기대감으로 미 다우지수가 3월초 이후 7

월말까지 40% 급등하였으며, 위험회피성향이 완화되고, 동유럽 위기가 진정되면서 신흥국 가산스프레드도 큰 폭으로 감소하였다.

외환시장은 혼조세를 보이고 있다.

안전통화로서 달러화 위상 약화 가운데 주요환율 방향성이 혼조세를 보이고 있다. 3월 이후 FRB가 양적완화정책을 본격 시행함에 따라 달러화는 약세로 반전됐으며, 위험회피성향 완화로 안전통화 위상은 약화되었다.

전통적으로 안전통화로 인식되던 엔화도 일본경기 전망 및 시장의 위험회피수준에 따라 혼조세를 보이고 있다.

글로벌 경기 위축세는 둔화되었으나, 불안요인이 상존하고 있다. 2009년 1분기까지 주요국은 3~4분기 연속 마이너스 성장했는데, 이는 금융시장 불안

주요국의 경제성장률 추이

(단위 : 전기대비, %)

	'07	'08	'08.1Q	'08.2Q	'08.3Q	'08.4Q	'09.1Q	'09.2Q
미 국	2.1	0.4	△0.7	1.5	△2.7	△5.4	△6.4	△1.0
유로존	2.7	0.7	0.7	△0.3	△0.4	△1.8	△2.5	△0.1
일 본	2.3	△0.7	1.0	△1.1	△1.0	△3.5	△3.1	0.9
중국 ^{주)}	11.9	9.0	10.6	10.1	9.0	6.8	6.1	-

주 : 중국의 경제성장률은 전년 동기대비임
자료 : Bloomberg

이 실물부문으로 급속히 파급된 결과를 낳았으며, 고용 및 소비 불안으로 생산 및 국제교역이 급격히 위축되며 주요경제지표가 자유낙하였다.

2분기 들어 지표 악화세가 둔화되며 경기회복 기대치가 증가세로 접어들며, 선행지표 역할을 하는 각국의 소비자신뢰지수, 경기상황 및 기대지수 등 심리지표가 일제히 반등했다.

기업재고 조정이 이뤄지며 제조업부문 개선의 움직임이 보이고, 일본을 중심으로 산업생산 위축세가 둔화되었으며, 미국의 주택시장 바닥 도달 가능성이 증가되었다.

중국 경제는 4조 위안 규모의 경제대책에 따른 인프라 투자, 소비보조금 지급 등으로 내수 증가세를 유지했다. 각국 정부의 경기부양 등에 따라 회복 기미를 보이고 있으나, 고용 부진, 상업용 부동산, 동유럽지역 위기 등 불확실성이 잠재하고 있다.

▶ 국내경제

우리 경제는 대내외 수요 및 투자 부진으로 1, 2분기에 각각 전년 동기대비 마이너스 4.2%, 마이너스 2.5% 성장세를 보였다.

정부의 확장적 재정정책에 힘입어 성장한 건설투자를 제외한 모두 지출항목이 부진을 보이고 있다. 민간소비와 건설투자의 GDP 기여도가 대체로 양호한 반면 타 지출항목은 마이너스를 기록하였다. 민간소비 부문에서는 하락세가 완화되고 관련지표가 상승하는 등 저점통과 기대감이 고조하고 있다.

민간소비 증가율은 2009년 1분기에 전년 동기대비 마이너스 4.4%에서 2분기에는 마이너스 1.1%로 하락 폭이 축소(전기대비 1, 2분기 각각 0.4%, 3.3%)되었다.

전년 동기대비 소비재판매액지수도 1분기 4.9% 감소에서 2분기 1.5% 증가로 반전하였다.

그러나 승용차 판매를 중심으로 한 내구재의 편중

된 상승으로 전반적인 소비의 회복이라 판단하기엔 시기상조이다. 2분기 전년 동기대비 내구재 판매는 3.8% 상승한 반면, 준내구재는 0.0%, 비내구재는 1.1% 상승에 그쳤다.

특히 2분기 전년 동기대비 승용차 판매는 18.4% 상승하며 정부의 자동차 세제지원이 내구재 소비 상승에 크게 기여함을 확인하였다.

설비투자 부문은 크게 위축된 상태에서 소폭 개선되는 추세이다. 1, 2분기 설비투자는 전년 동기대비 각각 23.5%, 17.2% 감소하였고, 선행지수인 국내기계수주는 5월까지 이어진 두 자리 수 감소 끝에 6월 전년 동월대비 7.8% 증가로 반전하였다.

건설투자는 상반기 후반으로 갈수록 점차 회복세를 보이고 있다. 건설투자는 1, 2분기 각각 전년 동기대비 1.6%, 2.4% 상승하며 상반기에 크게 개선되는 추세(전기대비 1, 2분기 각각 5.2%, 0.4%)이며, 건설수주는 1분기와 2분기에 각각 전년 동기대비 마이너스 16.5%, 마이너스 2.0%로 감소세가 완화되었으며 6월에는 17.9% 상승으로 반전하였다.

수출입 부문에서는 '불황형 흑자'의 6개월 연속 지속되고 있다. 상반기 중 수입 감소율(전년 동기대비 34.5%)이 수출 감소율(전년 동기대비 22.6%)을 상회하고 있다.

2009년 상반기 중 무역수지는 210.9억 달러 기록하였으며, 산업별, 지역별로 수출 회복이 편중되어 나타나면서 본격적인 수출회복 기대는 어려운 상황이다.

액정디바이스, 선박을 제외한 모든 산업의 수출 부진이 심각하며, 對중국 수출 감소 폭이 소폭 개선된 것을 제외하면 모든 지역별 수출은 여전히 부진하다.

고용 부문에서는 상반기 평균 실업률은 3.8%로 작년 상반기 대비 0.5%p 상승하였고, 청년실업률은 더욱 심각하여 상반기 중 8.3% 기록하였다.

고용 상황 및 고용의 질이 모두 악화되어 2분기 비경제활동인구는 전년 동기대비 3% 증가하였고, 1, 2분기 신규취업자는 각각 14만7,000명, 13만 4,000명 감소하였다.

정부의 희망근로 사업 실시로 공공서비스업 및 50대 이상 취업률이 일시적으로 개선된 것을 고려하면 실제 고용상황은 더욱 심각해졌다.

확장적 재정정책으로 인한 재정부담은 가중되고 있다. 경제위기 극복을 위해 재정지출 및 감세를 늘리면서 2009년 관리대상수지(합재정수지에서 사회보장성기금, 공적 자금 손실분 등의 국채 전환 요소를 제외한 것으로 실질적인 재정상태를 보여주는 지표)로 우리나라에만 특별히 존재하는 지표) 적자규모는 51조6,000억원(GDP 대비 5.0%)에 상당한다.

현재 국가채무/GDP 비율이 35.6%에 달하며, 국가채무는 올해 57조7,000억원 증가하며 366조 규모이다. 상반기 경기부양을 위해 예산이 초과 집행되면서 하반기 가용 예산이 소폭 축소되었다.

□ 2009년 하반기 및 2010년 국내외 경제 전망

▶ 세계경제

글로벌 경기 저점 통과 기대에도 불구하고, 경기

둔화의 장기화가 예상된다. 향후 전망에 대해서는 “V”형 회복보다는 “L”형 또는 “U”형의 장기 저성장 전망이 다수이다.

2009년 세계경제는 마이너스 성장할 것으로 예상되나, 하반기 중 저점을 통과할 것이라는 인식이 확대되고 있으며, 2010년에는 마이너스 성장에서 벗어날 전망이다. 성장률은 금융위기 이전의 절반 수준이 예상된다. 금융위기 이후 2010년 성장률 전망을 계속 하향 조정하던 IMF는 7월 수정전망에서 기존 전망을 0.6%p 상향 조정한 2.5%로 예상했다.

각국 정부와 중앙은행의 경기부양책에 힘입어 예상보다 빠르게 회복 중이라고 평가했다.

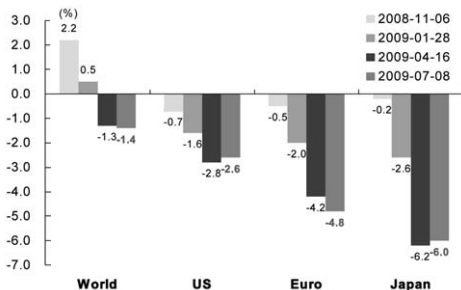
선진국 경제 성장률은 0.6%로 정체 수준, 중국 등 신흥국이 4.7% 성장하며 경기회복을 견인할 것으로 전망된다. 선진국 중 아시아권 교역 비중이 높은 일본의 회복세가 두드러질 것으로 예상(4월 전망 0.5% → 1.7%)되며, 미국은 소폭의 플러스 성장, 유로지역은 소폭의 마이너스 성장할 것으로 전망된다.

▶ 국내경제

실물경제 전망의 주요 전제는 세계경제는 2009년 하반기 중 저점을 통과하나 완만한 회복세를 보이는 데 그칠 전망이다.

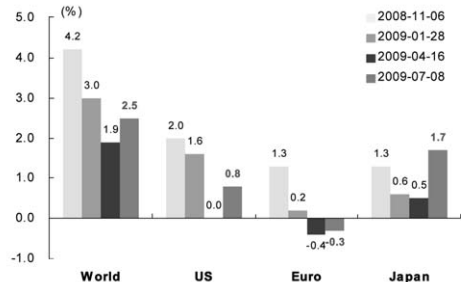
국제유가는 세계경제 회복에 따라 점진적으로 상

2009년 경제성장률 전망치 변화



자료 : IMF World Economic Outlook

2010년 경제성장률 전망치 변화



자료 : IMF World Economic Outlook

승하며, 2009년 하반기 배럴당 평균 70~75 달러, 2010년에는 연평균 75~80 달러가 될 것으로 보인다.

원/달러 환율은 원화강세 흐름 유지로 하락하며, 2009년 하반기 평균 1,180원으로, 2010년에는 평균 1,150원이 될 것이다.

경제성장 부문에서 2009년 하반기 경제는 상반기에 부진했던 경기가 서서히 회복되어 전년 동기대비 포함, 연간으로 마이너스 1.7% 성장할 전망이다.

3분기는 다소 부진할 전망이나, 세계경제의 점진적 회복과 내수 확대 및 기저효과로 4분기부터 플러스 성장이 기대된다.

정부의 재정지출 여력이 제한되어 민간부문의 소비와 수출이 하반기 경기흐름의 관건이다.

2010년은 세계경제 회복과 맞물려 3.3% 성장이 전망된다.

세계경제의 회복속도가 완만하고 2년간의 설비투자 감소와 확장적 재정정책에 따른 유동성 환수 가능성 등으로 고속성장은 어려울 것으로 보인다.

민간소비 부문에서는 하반기 민간소비는 0.2% 증

가, 연간으로는 1.4% 감소할 것으로 예상된다.

경기의 점진적 회복 속에 자산가격 상승세, 물가 안정 및 기저효과 등으로 증가될 것으로 기대하나, 고용사정 및 실질소득의 본격적 개선은 2010년에서야 가능할 것으로 보여 하반기에는 소폭의 증가에 그칠 전망이다.

2010년 경기회복과 실질소득 개선으로 연간 2.9% 증가가 예상된다. 건설투자 부문에서는 하반기 2.0% 증가, 연간으로는 2.0% 증가가 예상된다. 정부 및 공공부문을 중심으로 건설투자가 지속될 예상이나, 상반기에 비해 하반기 SOC 예산 여력이 불충분하다.

미분양주택 누적과 건설수주 부진으로 민간부문의 회복에는 시간이 필요하다. 2010년 정부 및 공공부문의 건설투자가 지속되고 민간부문도 서서히 회복되면서 연간 2.3% 증가가 예상된다.

설비투자 부문에서는 하반기 5.0% 감소, 연간으로는 12.8% 감소될 전망이다. 경기회복이 가시화되고 투자심리가 살아나면서 설비투자가 서서히 늘어

2009년 하반기 및 2010년 국내경제 전망

(단위 : 전년동기대비 %, 억달러)

	2008	2009			2010
		상반기	하반기	연간	
국내총생산	2.2	△3.4	0.0	△1.7	3.3
민간소비	0.9	△2.8	0.2	△1.3	2.9
건설투자	△2.1	2.0	2.0	2.0	2.3
설비투자	△2.0	△20.2	△5.0	△12.8	8.9
경상수지	△64.1	217.5	92.4	309.9	115.4
수출	13.6	△22.6	△9.4	△16.1	10.7
	(4,220)	(1,657)	(1,885)	(3,542)	(3,920)
수입	22.0	△34.5	△15.8	△25.3	15.9
	(4,353)	(1,446)	(1,805)	(3,251)	(3,767)
소비자물가	4.7	3.4	1.9	2.6	2.6
실업률	3.2	3.8	3.8	3.8	3.5

주 : 1) 수출과 수입은 통관기준임
2) 경상수지와 ()내는 금액임

날 전망이나, 설비투자조정압력이나 평균 가동률이 아직 낮은 수준으로 본격적인 설비투자는 2010년이 되어야 진행될 전망이다.

2010년 국내외 경기회복에 대응, 그동안 미루어 둔 설비투자의 집행과 기저효과로 8.9% 증가가 예상된다.

수출 및 수입(통관기준) 부문에서는 2009년 수출은 하반기 9.4% 감소, 연간으로는 16.1% 감소될 것이다. 원화가치 상승으로 가격경쟁력 측면에서 불리하나 세계경제 회복, 특히 중국을 비롯한 신흥국의 빠른 경기회복으로 점진적 수출 회복이 기대된다.

2009년 수입은 하반기 15.8% 감소, 연간으로는 25.3% 감소될 것이다. 내수의 점진적 회복으로 수입수요가 늘고, 세계경제 회복으로 유가 등 원자재 가격이 상승하면서 상반기에 비해 수입이 확대되고 있다.

2010년 수출과 수입은 국내외 경제의 본격적인 회복과 기저효과로 각각 10.7%, 15.9% 증가가 예상된다. 경상수지 부문에서는 하반기 92억 달러 흑자, 연간으로는 310억 달러 흑자가 예상된다.

원화가치 상승과 내수의 점진적 회복으로 수출보다 수입이 빠르게 증가함에 따라, 무역수지 및 상품수지 흑자규모는 상반기보다 축소된 반면, 서비스수

지 적자규모는 확대되었다.

2010년은 115억 달러로 2009년에 비해 축소될 것으로 예상된다.

소비자물가와 고용 부문에서는 소비자물가는 하반기 1.9% 상승, 연간으로는 2.6% 상승될 전망이다. 원화가치의 상승, 전년에 비해 부진한 내수와 기저효과 등으로 하반기 물가는 안정될 것이다.

2009년 실업률은 하반기 3.8%, 연간으로는 3.8%이다. 고용사정 개선은 더디게 이루어질 전망이다. 하반기 취업자 수는 7만 명 내외 감소할 것으로 전망된다.

2010년 경기회복에 따라 소비자물가는 2.6% 상승하고, 실업률은 3.5%를 기록할 전망이다.

□ 산업별 전망

▶ 산업총괄

IT부문(가전제외)에서는 완만한 경기회복 조짐이 나타나고 있으나, 그 외 주요업종에서는 생산 감소가 지속되고 있다. 반도체, 디스플레이, 휴대폰은 전방산업의 호조와 해외 수요확대로 상황이 개선되는 추세이다.

자동차, 건설, 석유화학, 조선부문에서 다소 회복세를 나타내고 있으나, 이는 정부지원이나 일시적

주요 업종별 성장률 전망

(단위 : %)

업 종	2009	2010년	업 종	2009년	2010년
자동차	△9.0	7.0	반도체	△4.1	10.4
일반기계	△15.6	9.0	디스플레이	△8.8	13.8
철 강	△15.7	2.0	휴대폰	△7.8	10.0
석유화학	0.9	△2.8	가전	△7.5	6.7
건 설	△1.8	6.7			
조선	4.5	3.0~5.0			
해운(벌크)	△5.0	3.0~5.0			

대외요인 및 기 수주물량에 기인하고 있다.

일반기계, 철강, 해운은 수요 감소와 공급과잉으로 침체가 지속되고 있다. 2009년 하반기는 대부분 업종에서 상반기 대비 호조가 예상되나 급격한 생산증가는 어려울 전망이다.

자동차, 일반기계, 철강부문은 내수 및 설비투자 회복으로 상반기에 비해 생산증가가 예상되나, 수출 감소와 연관산업 수요회복 지연으로 증가폭은 크지 않을 전망이다.

석유화학, 조선부문 생산은 상반기 대비 다소 둔화 예상되고, 해운업은 선복과잉으로 인해 단기간내 시황개선을 기대하기 어렵다.

IT부문은 계절효과와 해외수요 확대로 회복이 가시화될 전망이며, 반도체는 전방산업(PC, 휴대폰)의 수요증가로, 디스플레이와 휴대폰은 해외 수요확대로 생산 및 판매증가가 예상된다. 가전부문도 경기 부양책 효과로 상반기 대비 호전될 전망이다.

2010년은 대부분 주요업종의 생산은 2009년 대비 증가할 것으로 예상되나 금융위기 이전 수준으로의 회복은 어려울 전망이다.

자동차, 일반기계는 내수와 수출증가로 10%내외의 증가가 예상된다. 철강, 건설부문은 각각 전방산업의 수요회복과 주택시장 회복으로 생산증가가 예상되나 증가폭은 크지 않을 전망이다.

조선은 신규발주가 다소 회복될 것이나 물량감소

로 경쟁격화가 예상된다. 석유화학, 해운업은 공급과잉으로 생산이 둔화되고 시황악화가 지속될 전망이다. 석유화학은 중국과 중동지역의 신증설 물량 유입으로 공급이 증가하여 국내생산은 3% 감소가 예상된다.

해운은 선복량 증가가 물동량 증가를 상회할 것으로 예상되어 시황개선이 어려울 듯 보인다. IT부문은 경기침체기 이전 수준으로 회복될 전망이다.

반도체, 디스플레이, 휴대폰은 내수와 수출증가로 2010년 중 10~14% 생산증가 예상되고, 가전부문은 고효율, 절전형 제품 및 LED TV와 같은 고가의 프리미엄제품 중심의 수출증가로 점진적 회복이 기대된다.

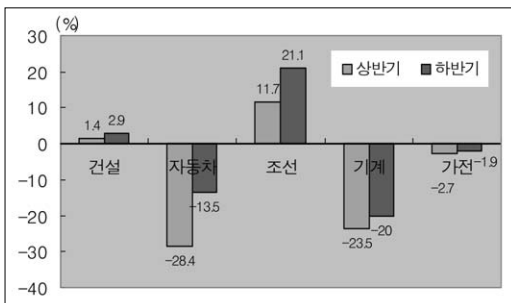
▶ 주요 업종별 동향 및 전망

[철 강] 전방산업의 급격한 침체에 따른 수요 감소, 판매단가 하락, 고가 수입 원자재의 재고부담으로 수익성이 악화되었다.

2009년 상반기 내수는 수요부진으로 전년 동기대비 34.7% 감소하였으며, 생산도 23.3% 감소했다. 2009년 5월 세계 철강재 가격지수(CRU Steel Price Index)는 2008년 7월 최고점(293.4) 대비 56.9% 급락한 126.5 포인트를 기록했다.

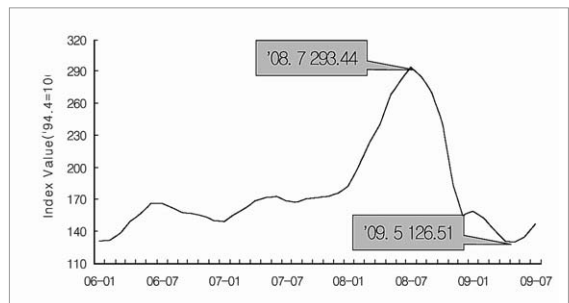
설비투자는 대기업을 중심으로 당초 계획대비 투자 진척이 원활히 진행되고 있으며, 장치산업의 특

철강수요산업 동향 및 전망



자료 : 한국철강협회

세계 철강재 가격 추이



자료 : CRU

성상 대규모 프로젝트를 계속사업으로 진행하고 있다.

수요산업의 경기침체와 세계 보호무역주의 확산이 최근 업황 부진의 주요 요인이다.

수주물량이 충분한 조선 및 건설을 제외한 자동차, 기계, 가전 등 수요업종 대부분이 부진 상태이며, '바이 아메리카' 수정안의 美 상원 통과로 세계 보호무역주의가 확산되고 있다.

금년도 하반기에는 수요회복 및 가격상승으로 수익성 개선이 기대된다. 최근 중국의 경기부양에 따른 수요회복으로 가동률과 철강재 가격이 점차 상승하여 하반기에는 수익성이 개선될 전망이다.

[석유화학] 중국의 수요증가와 중동 신규 플랜트의 가동지연으로 인한 가격상승으로 전반적인 시황은 호전세를 보이고 있다. 중국 수요증가에 따른 수출증가로 금년도 상반기실적이 전년 동기대비 대폭 개선되었다.

국내업체는 대기업 중심으로 원가경쟁력을 확보하기 위해 설비증설을 추진 중에 있다. 2009년 상반기에 계획대비 40%의 진척률을 보이고 있으며 하반기에도 계획대로 진행될 예정이다. 중국의 경기부양책의 영향으로 주요 전방산업인 자동차, 가전, 건축 등의 수요가 회복되는 추세이다.

중국의 자동차 생산량은 지난해 월평균 80.4만대

에서 금년에는 103.9만대로 29.1% 증가가 예상된다. 금년도 하반기에도 상반기 호조가 이어질 것이나 연말로 갈수록 시황은 다소 둔화될 전망이다.

금년도 생산과 수출은 중국의 수요증가로 전년 대비 각각 0.9%, 11.1% 증가할 전망이다. 그러나 하반기로 갈수록 중국정부의 경기부양 예산 감소 및 유동성 회수 논란으로 수요둔화가 예상된다. 수출의 절반을 중국에 의존하는 상황에서 중국시장의 수요요인 악화는 국내업체의 경기에 상당한 영향을 줄 수 있다.

2010년 상반기부터 점차 경기둔화 국면에 돌입할 전망이다.

경기순환주기상 하락국면에 진입하였고 증설물량 유입에 따른 공급증가까지 맞물려 경기회복시에도 본격적인 호황국면으로의 진입은 기대하기 어렵다.

[조 선] 수주량은 크게 감소하는 반면 건조는 예정대로 진행되고 있어 수주잔량이 감소되고 있다. 전방산업인 해운산업의 침체 및 선박금융시장 상황등을 고려시 급격한 수주증가는 어려울 전망이다.

선박금융의 대표적인 자금조달 수단인 신디케이트드론의 경우 전년 840억 달러에서 2009년 350억 달러로 감소할 전망이다.

해양구조물이 상선부문의 부진을 대체할 수 있는 시장으로 부상하고 있다. 대형 4사(현대, 삼성, 대

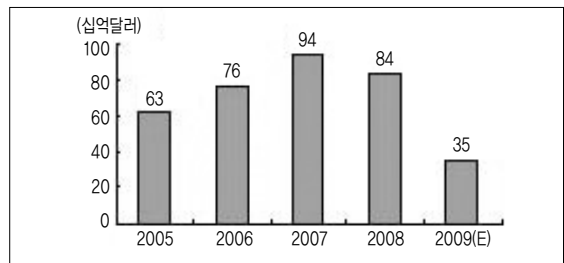
조선지표 비교

(단위 : 백만CGT)

구 분	2008년		2009년 6월	
	세계	한국	세계	한국
수 주 량	46.6	17.8	1.1	0.4
건 조 량	41.9	15.3	19.3	8.0
수주잔량	193.7	67.7	172.7	59.1

*CGT(Compensated Gross Tonnage, 표준화물선 환산톤수)
자료 : Clarkson

신디케이트드론 추이



자료 : Dealogic

세계 조선시장 수급전망

(백만 CGT)

구 분	2007	2008	2009(E)	2010(E)
수주량	91.0	46.6	8.1	23.6
건조량	34.8	41.9	47.9	42.1

자료 : Clarkson

우, STX)정도가 수혜받을 가능성이 있다. 최근 삼성중공업이 로열더치셀의 LNG-FPSO(부유식 생산저장하역설비)를 수주하였고 향후에도 브라질, 호주 등으로부터 발주가 예상된다.

조선업계의 설비투자는 전반적으로 위축될 것으로 전망된다. 대형조선사들 대부분이 당초 계획대비 투자 축소 또는 연기하고 있고, 중소조선사들은 KIKO손실, 극심한 수주가뭄으로 인해 선수금 유입 둔화 등 자금난 봉착으로 설비투자가 사실상 불가능하다.

조선업은 전방산업인 해운업과 밀접한 관련이 있어 해운경기의 조기회복이 관건이다. 해운업은 당분간 선박량 증가가 물동량 증가를 크게 상회할 것으로 예상되어 해운시황 회복까지는 상당한 시간이 소요될 전망이다.

금년도 중 상선부문의 수주증가는 크게 기대하기 어려운 데 반해 해양구조물의 발주는 점차 가시화

될 것으로 전망된다. 금년 세계 수주량은 전년대비 90%정도 감소한 4~5 백만 CGT에 불과할 전망이다.

국내 조선업계는 충분한 수주잔고 보유로 2009년 중에는 선가를 낮추면서까지 수주에 적극적으로 나서지는 않을 것으로 예상된다.

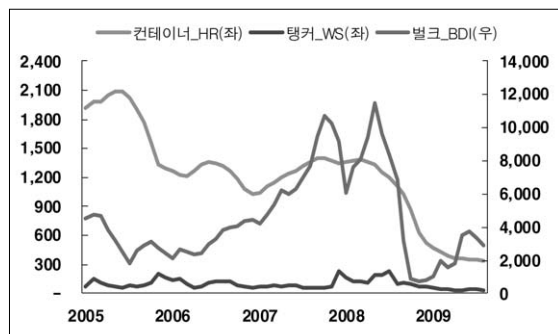
호주, 브라질 등으로부터 해양 프로젝트의 발주가 가시화될 것으로 보인다. 호주 Gorgon 프로젝트는 9월경 발표할 예정이고, 브라질 Petrobras 프로젝트의 추진도 조만간 재개할 전망이다.

2010년 이후 상선발주량도 점진적으로 회복될 것이나, 과거에 비해 물량이 작아 중국·일본과의 수주경쟁이 예상된다. 내년부터는 국내 조선사의 수주잔고가 2년 이하로 떨어지게 되면서 수주에 보다 적극적으로 나설 필요가 있다.

[해 운] 국내 해운업계는 경기침체로 인한 물동량감소와 선박량과잉에 따른 운임하락으로 수익성 악화가 지속되고 있다. 컨테이너 용선지수(HR)는 지난해 2분기 이후 지속적으로 최저점을 갱신(2008년 8월 1,105.3 → 2009년 8월 340.2 : 70%↓)했다.

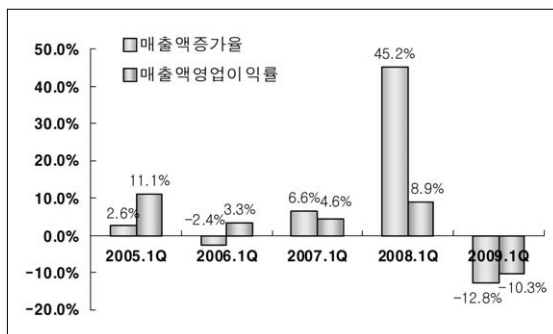
벌크운임지수(BDI)는 중국 철광석 수입증가로 금년도 2분기에 다소 반등이 있었으나 최근 중국 내

〈 주요 운임지수 추이 〉



주 : 유조선(WS)은 중동-일본 VLCC급 기준
자료: Clarkson, Fearnleys, 한국해양수산개발원

〈 국내 주요선사 수익성추이 〉



주 : 주요 상장사(한진해운, 현대상선, STX팬오션, 흥아해운, 대한해운) 실적 평균

물동량 및 선복량 증가율

(단위 : %)

2009(F)	컨테이너 부문	벌크부문	탱커부문
물동량 증가율	△8.3	△4.9	△2.3
선복량 증가율	11.5	9.4	11.4

자료 : Clarkson

철광석 재고누적으로 다시 하향추세(2008년 8월 6,809→2009년 8월 2,907 : 57%↓)를 보이고 있다.

금년도 신규 선박에 대한 투자는 거의 이루어 지지 않고 있으며 유지 보수를 위한 최소한의 설비투자만 집행하고 있는 실정이다.

해운호황기인 2005년부터 지난해 상반기 사이에 대규모 선박을 발주하였으나, 금년도 신규 발주는 거의 전무한 상황이다. 해운업의 불황으로 선박금융 부문은 크게 위축되었으며, 선사들의 구조조정 지원을 위한 선박편드가 증가하고 있다.

일부 선사들은 선박편드를 활용하여 부족운전자금 확보를 도모하고 있다. 금년도 하반기 물동량은 상반기에 비해 다소 증가할 것이나 이에 따른 시황 개선 효과는 크지 않을 전망이다. 선복량은 기 발주 선박의 인도로 지속적으로 증가하여 물동량 증가율을 상회할 것으로 예상되며, 특히 컨테이너부문은

공급과잉 심화로 타 부문대비 시황개선이 더딜 것으로 예상된다.

내년도까지 선복량 증가가 물동량 증가를 크게 상회할 것으로 예상되어 공급과잉 현상은 향후 1~2년간 지속될 전망이다.

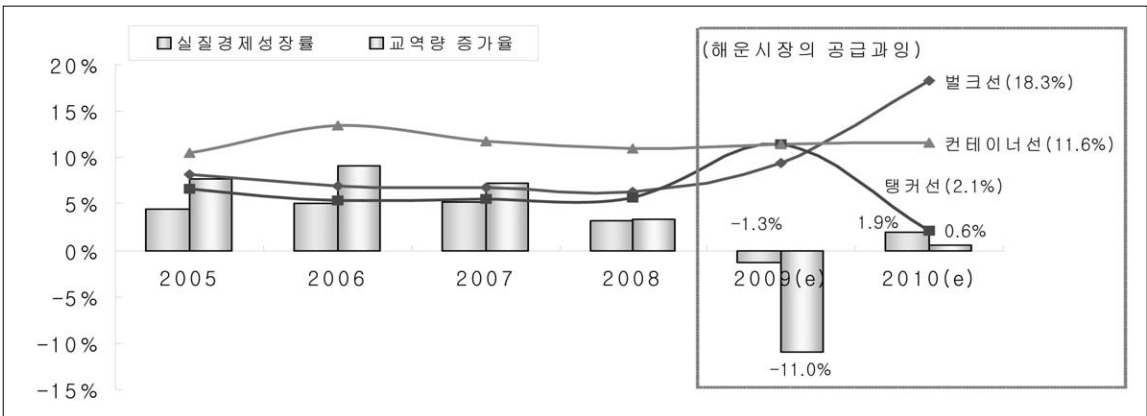
선복량은 수요변화에 탄력적으로 조절되기 어렵고 노후선박 해체, 신조선 인도시기 조절 등을 통한 공급물량 조절에도 한계가 있어 시황회복에는 상당한 시일이 소요될 전망이다.

□ 시사점

국제 금융시장불안 재연에 대비할 필요가 있으며, 2010 상반기 중 세계경제 더블딥 가능성에 유의해야 한다. 국내외 금리가 급등할 가능성은 낮으나 완만한 상승세를 감안한 자금 조달·운용전략을 수립해야 한다.

세계 경제의 안정적 회복세 확인 전에는 급등락 가능성도 상존한다. 예상되는 원화가치의 중기 추세적 상승세를 고려한 자산·부채의 운용이 필요하다. 또한, 국제 금융시장의 돌발적 불안사태에 대비, 유동성을 충분히 확보할 필요가 있다.

실질경제성장률 vs 교역량 증가율 vs 선복량 증가율



자료 : IMF, Clarkson



고려해운

1700TEU급 중고선 인수

고려해운(대표 박정석)은 10월13일 컨테이너 중고선 1척을 인수했다. 'KMTC INCHEON(케이 엠티씨 인천)' 호로 명명된 이 선박의 취항식은 10월28일 HBCT(허치슨 부산 컨테이너 터미널)에서 이루어질 예정이다.

이번 인수한 선박 'KMTC INCHEON' 호는 길이 193.03m, 너비 28m, 항해 속력 21 Knots의 1,700TEU급 풀 컨테이너선으로 10월 말부터 동남아 서비스에 투입예정이다.

고려해운 관계자는 “해운 호황기를 대비해 자산 선 비율을 추가로 높여 해운 호황기 때 원가 부담을 낮춰 고객에게 보다 높은 차원의 서비스를 제공할 예정”이라고 밝혔다.

규모 면에서 세계 32위의 고려해운은 현재 총 18척의 사선과 11척의 용선을 보유하고 3만 2,580TEU의 선복을 운항하고 있다.

대한해운

중국 철강사와 COA 체결

대한해운(대표 이진방 회장)이 중국 제철규모 빅5중 하나인 JIANGSU SHAGANG GROUP HUAIGANG STEEL MILL그룹과 2010년도 1년간 130만톤에 달하는 철광석 수송계약(400억원 규모)을 체결했다.

대한해운은 금번 계약 포함 2010년 한해 케이프 장기수송계약을 통해서만 철광석 및 석탄 500만 톤을 수송, 1억5,000만달러 이상의 매출을 창출할 것으로 기대된다.

대한해운은 철저한 우량 화주관리와 더불어 기존의 스팟영업 전략에서 탈피, 중장기적 선대운

용에 초점을 맞춰 타 선사대비 높은 운임료를 도출하는데 성공했으며, 선-화주간의 신뢰관계 또한 공고히 다지는 등 '실리'와 '신뢰'를 동시에 충족하는 '알짜계약' 만들기에 여념이 없다.

이와 함께 중국 내 건설경기 및 철강산업이 지지개를 펴고 있어 중국발 철광석 행진이 한층 더 탄력을 받을 것으로 기대된다. 이에 따른 브라질 및 호주산 철광석 수송에 필요한 선박수요 또한 증대 될 것으로 보여짐에 따라 향후 영업실적 개선에 큰 도움이 될 것으로 예측된다.

대한해운 관계자는 “향후 벌크선사의 성장통은 화물확보 유무에 따를 것”이며, “현재 대한해운은 케이프 선박 대부분을 우량화주 화물운송에 투입되고 있어 시황의 등락에 상관없이 안정적인 수익성을 확보하고 있다”고 밝혔다. 한편, 대한해운은 미래의 유동 자금 확보를 위해 900억원 상당의 교환-전환사채를 발행할 예정이다.

동영해운

포항시와 정기항로 협약식 가져



일본 동안(東岸)에서 운항하는 동영해운(대표 박영진)은 경북 포항시와 10월21일 오후 영일만항에서 정기항로 취항 협약식을 가졌다고 밝혔다.

이번 협약으로 동영해운 소속 화물선 카리나스타호(9,150톤급)는 영일만항에서 울산과 부산을



거쳐 일본 오사카와 고베 등 일본 동안의 항구를 경유하게 된다.

영일만항은 지금까지 니카타 등 일본 서안과의 물류 교류망은 구축했으나 오사카, 고베 노선 등 일본 동안에 대한 노선은 확보하지 못한 상태였다.

포항시는 이번 일본 동안항로의 뱃길이 열리면서 영일만항 개장 이후 중국, 일본서안, 극동러시아 항로 개설과 함께 영일만항이 향후 동북아물류 중심항으로 발전하는 계기가 될 것으로 전망했다.

동영해운은 지난 1974년 해운회사 최초로 동양고속과 영국 스와이어 그룹이 50대50 비율로 투자한 외국인합작회사로 일본 동안항로에서 비교우위를 차지하고 있는 국내 중견선사로 알려져 있다.

동영해운은 현재 상해와 홍콩, 싱가포르, 자카르타 노선에 준비 중이다. 그동안 영일만항은 포스코, 기아자동차, LG전자 등 국내 대형화주를 유치한 데 이어 고려해운, 천경해운, STX펜오션 등의 선사를 유치한 바 있다.

포항시 박승호 시장은 “이번 동영해운의 일본 동안항로 개설로 경북지역 수출입 물동량의 70%이상을 차지하는 구미지역 기업들의 물류비 절감에 큰 효과가 있을 것으로 기대된다” 며, “포항시와 동영해운이 상호협력을 통해 상생할 수 있도록 행정적 지원을 아끼지 않겠다”고 말했다.

한편 이날 행사에는 박승호 포항시장과 박영진 동영해운 사장사, 권준영 포항지방해양항만청장, 최동준 포항영일신항만 대표 등이 참석했다.

STX그룹

풍력발전설비 6기 수주

STX그룹(대표 강덕수)이 유럽 풍력발전설비 제조업체인 하라코산유력社 인수 후 풍력발전설비 첫 수주를 달성했다. STX는 지난 10월12일(현지

시각) 루마니아 민간발전사업자(IPP)인 아트라 에코社(Atra Eco)와 2MW급 풍력발전설비 6기에 대한 공급 계약을 체결했다고 밝혔다.

이번에 수주한 2MW 풍력발전설비는 블레이드(발전기 날개)의 직경이 70미터에 달하고, 타워 높이가 80미



터에 이르는 대형설비 6기로 2010년까지 루마니아 콘스탄차(Constanta) 지역의 흑해 연안에 설치될 예정이다.

이번에 계약을 체결한 아트라 에코社는 루마니아 금속 폐기물 수거 및 재생 전문 기업으로, 정부로부터 콘스탄차(Constanta) 지역에 총 12대의 풍력발전설비 운영 허가를 취득하며 신재생에너지 사업에 진출했다.

특히 STX는 아트라 에코社의 나머지 풍력발전설비 6기에 대한 2차 계약도 연말쯤 성사될 것으로 예상하고 있다.

한편 STX그룹은 STX중공업이 인수한 하라코산유력社의 사명을 STX윈드파워 (STX Windpower B.V.)로 변경하고 STX윈드파워의 세계적 원천기술을 토대로 풍력발전사업을 차세대 신성장동력인 그린 비즈니스의 핵심 사업군으로 적극 추진할 계획이라고 밝혔다.

STX 관계자는 “이번 계약은 STX의 이름으로 수주한 첫 풍력발전설비라는데 큰 의미를 두고 있다”며 “앞으로 STX중공업, STX윈드파워, STX솔라를 중심으로 신재생에너지 사업을 적극 육성해 그룹의 미래 먹거리로 성장시킬 계획”이라고 밝혔다.

창명해운

18만톤급 케이프사이즈 벌크선 인수



창명해운(대표 이경재)은 10월14일 현대중공업에서 건조한 18만DWT급 케이프사이즈 벌크선 「C. 아틀라스」호를 인수한 뒤 용선계약에 따라 외국선사에 대선했다.

이 선박은 신조선 건조당시 홍콩의 벌크선사와 약 5년간의 기간으로 용선계약을 체결했었다. 창명해운은 이 선박의 대선으로 올해 영업이익이 보다 증가할 것으로 예상하고 있다.

지난 2008년 9월 글로벌 금융위기 여파에 따른 해운시황의 급격한 침체로 인해 금융권에서 조선소에서 건조중인 신조선에 대한 중도금 대출을 기피함에 따라 해운업계는 물론 조선업계의 어려움이 가중되어 왔다.

이러한 가운데 이번 창명해운의 신조선 인수는 해운과 조선, 그리고 금융권이 상생을 위한 노력의 산물로 평가되고 있으며, 이러한 사례가 향후 해운 및 조선산업의 위기를 극복하는데 좋은 본보기가 될 것으로 분석되고 있다.

최근들어 케이프사이즈 벌크선 시황이 어느 정도 안정세를 유지하고 있는데다 금융권에서도 이 선박의 인수에 긍정적인 입장을 보였으며, 창명해운과 현대중공업의 지속적인 노력으로 순조롭게 인수할 수 있었다.

이는 향후 우리나라 국적 해운선사가 국내 조선

소에 발주한 신조선의 금융지원 등에 좋은 지표가 될 것으로 기대되고 있다.

한진해운

최우수 서비스 선사상 수상



한진해운(대표이사 김영민/www.hanjin.com)이 세계 최대의 가정용품 유통업체인 LOWE'S사로부터 2008년 최우수선사상(Carrier of the year 2008)을 수상했다고 10월20일 밝혔다.?

LOWE'S사는 2008년도 남중국, 북중국 지역에서 각각 차별화되고 수준 높은 서비스를 제공한 8개 선사(머스크, 하파로이드, 양밍, K-LINE, APL, CMA, ZIM, 한진해운)중에서 한진해운을 최우수선사로 선정했다.

한진해운은 지난 3월 미국 오웬스 코닝사의 7년 연속 올해의 선사상, 한국경영인협회 '대한민국 최고 기업대상' 4년 연속 수상, 제 45회 무역의 날 '60억불 수출의 탑'을 수상하는 등 매년 전세계 고객들과 관련 단체로부터 최고의 해운물류 서비스를 인정받고 있다.

한편 LOWE'S는 미국/캐나다에 약 1,670여개의 Store를 운영하고 있으며 연간 매출액이 US\$ 480억 달러로서, Fortune에 50대 기업으로 등록된 대형 Retailer로 아시아에서 미국으로 연간



12만FEU의 상품을 수입하고 그 중 85% 이상을 중국에서 수입하고 있는 글로벌 가정용품 유통업체다.

현대상선

한·미 어린이들, 컨에 꿈을 그린다



현대상선(대표 김성만, www.hmm21.com)이 한국과 미국 어린이들의 꿈을 담은 전 세계에서 단 하나뿐인 컨테이너를 나른다.

현대상선 임직원 자녀들은 10월25일 부산 한국 해양대학교 부두에서 화물을 담은 컨테이너 박스에 그림을 그리는 행사를 가졌다.

어린이들은 두 시간에 걸쳐 색동 한복을 입은 아이들, 자유의 여신상 등 각각 한국과 미국을 상징하는 형형색색의 그림을 컨테이너 한 면에 그렸다. 행사에는 어린이들 외에도 현대상선 임직원, 화가 정혜영 씨, 해양대학교 학생 등 100명이 함께 했다. 이날 그림을 그린 컨테이너의 반대쪽 면에는 이미 미국의 초등학교생들이 그린 그림이 있었다.

지난 8월29일, 30일 양일간 어린이들이 미국 서부의 타코마 항에 모여 먼저 컨테이너에 그림을 그린 것. 이날 미국 초등학교생 30여명은 미국 북서태평양 지역을 상징하는 천둥새(Thunderbird)와 한국의 거북선을 컨테이너에 채색했다.

당시 미국 현지 언론(The News Tribune)도 컨테이너를 매개체로 한 색다른 한·미 문화교류에 주목해 이 날 행사소식을 소개할 정도로 큰 관심을 끌었다. 미국에서 그림 작업이 끝난 컨테이너는 9월25일 타코마 항을 출발해 태평양을 건너 10월 8일 부산항에 도착했고, 10월25일 한국 어린이들의 그림을 더해 11월초 타코마로 되돌아가 미국 어린이들에게 전달될 예정이다.

앞으로 이 컨테이너는 물동량이 가장 많은 북서태평양 지역을 오가는 현대상선 컨테이너선에 실려 한·미 우호의 상징으로 문화 사절단 역할을 하게 된다. 'Friend Ship Box Project'로 명명된 한·미 양국간의 이번 행사는 지난 6월 현대상선이 타코마 항에서 운영 중인 터미널 'WUT(Washington United Terminals)'의 개장 10주년을 맞아 현대상선과 타코마 항만청 간에 협의가 이루어지면서 시작됐다.

현대상선은 해운에 대한 양국 어린이들의 관심과 이해를 돕기 위해 행사에 사용한 컨테이너가 들르는 항구 및 이동 경로에 대한 정보를 홈페이지(www.hmm21.com)를 통해 소개하고 있다.

한국선급

제5회 그리스위원회 개최

한국선급(회장 오공균)은 지난 10월14일부터 15일까지 양일간 그리스 아테네에서 국제해사업계를 이끌고 있는 그리스 해운업계 거목들을 초청하여 제5회 한국선급 그리스위원회(KRHC : KR Hellenic Committee)를 개최했다.

10월14일에는 최근 국제해사계에서 가장 큰 관심사의 하나인 GHG(Greenhouse Gas Issues at IMO) 문제와 선박재활용협약(Ship Recycling

Convention)에 관한 주제로 기술세미나를 개최하여 참석자로부터 폭발적인 호응을 얻었다고 KR은 밝혔다.

이어 10월15일에는 그리스 Polembros Shipping의 대표이사 겸 한국선급 그리스위원회 의장인 Mr. Adam Polemis의 주재로 제5회 KR 그리스 위원회를 개최하여 한국선급의 현황 및 항만국 통제(PSC) 실적 등에 대한 설명과 세계 해운시장의 동향 등에 대한 활발한 토의 등을 전개하여 위원회 멤버들로부터 좋은 반응을 얻었다.

한편 KR 그리스위원회에 이어 개최된 KR Hellas Night 행사에는 약 300여명의 그리스 해운 주요 인사 및 정부 관계자들이 참석하여 성황리에 개최되었으며, 참석자들은 한국선급의 높아진 국제적 인지도에 큰 관심을 표명하였다. 한국선급은 2005년부터 매년 아테네에서 개최되는 그리스 위원회를 통하여 그리스 해운업계에 한국선급의 기술력과 차별화된 서비스를 소개함으로써 한국선급의 국제적 인지도를 꾸준히 향상시키고 있다.

한국해양대학교

‘북극항로 연구센터’ 설립

한국해양대학교(총장 오거돈)는 10월14일 오전 오거돈 총장 주재로 ‘북극항로 연구센터 설립을 위한 긴급 정책회의’를 갖고 내달 중으로 대학 차원에서 ‘북극항로 연구센터’를 설립기로 했다.

한국해양대 ‘북극항로 연구센터’는 앞으로 북극항로 개통에 따른 부산항의 전략적 대응책 마련을 위해 해운·항만물류·조선기자재 및 선용품·선박금융 및 보험·수리조선산업 등 전 분야에 걸쳐 연구 역량을 총동원할 방침이다.

한국해양대는 특히 ‘북극항로 연구센터’의 연

구 성과 등을 토대로 향후 부산항이 제2의 도약을 위한 새로운 계기를 마련할 수 있도록 하기 위해 정부의 재정 지원 및 부산시와 부산항만공사 등 관련 기관, 단체 등과도 긴밀한 지원·협력체계를 구축키로 했다.

이날 회의에서 오거돈 총장은 “북극항로 개통은 부산발전의 새로운 기회를 제공하는 중차대한 전기가 될 것으로 확신한다”며 “국내 유일의 해양 특성화 종합대학인 한국해양대 차원에서 북극항로 개통에 대비한 중·장기적이고도 전략적인 대비책을 마련할 책임과 의무가 있다”고 밝혔다.

오 총장은 또 “북극항로 개통에 따른 선점효과를 기대효과를 기대하기 위해선 부산항을 단순한 컨테이너항만이 아닌 세계 제1위 항만인 싱가포르와 같이 해양관련 산업 전 분야에서 고부가가치를 창출하고 지역경제 활성화에도 크게 기여할 수 있는 종합적이고도 미래지향적인 로드맵을 작성해야 한다”고 강조했다.

한국해양대는 이에 따라 박진수 해사대학장과 오철 기획처장을 ‘북극항로 연구센터’ 설립 공동 준비위원장으로 선임하고, 해사대학·국제대학·해양과학기술대학·공과대학 등 4개 단과대학이 모두 참여하는 형태의 범 대학 차원의 준비 위원회를 구성했다.

한편 부산지역대학(교) 산학협력단장협의회(회장 김의간 한국해양대 산학협력단장)는 10월16일 오후 부산롯데호텔에서 ‘북극항로의 개통과 부산항의 대응전략 심포지엄’을 개최했다.

한국해운조합

보험전문기관으로 거듭나

한국해운조합(이사장 정유섭)이 ‘ 으뜸인 KSA 2020’의 일환으로 펼치고 있는 해상보험 전문조



직을 위한 인력 양성 프로그램의 효과가 가시적으로 나타나고 있다고 전했다.

현재 조합은 보험담당 전 직원을 해상보험 전문가로 육성한다는 목표 아래 담당직원을 국내 보험전문 교육과정 뿐만 아니라, 런던, 독일, 네덜란드 등 외국에 소재한 보험관련 전문과정에 꾸준히 참여시켜 P&I 및 해상보험 교육프로그램을 이수시키는 등 보험 전문가 양성에 힘쓰고 있다.

특히 작년에 이어 올해에도 1년 코스의 장기 해외연수를 실시하는 등 글로벌 인재 육성에도 박차를 가하고 있다. 이러한 노력의 결과로 금년 8월 23일 시행된 제32회 손해사정사 시험(2종 해상부문)에 조합 공개개발팀 직원 2명이 응시하여 모두 최종합격한 바 있다.

조합은 또한 매년 손해보험중개사를 약 2~3명씩 배출하고 있으며 올해 11월 8일에 실시되는 제 15회 손해보험중개사 시험에서도 직원 약 3~4명 정도의 합격이 예상된다고 전했다.

한편 조합은 내년에도 계속해서 중단기 및 장기 해외연수를 실시함은 물론 지역별 교육, 집합교육, 소규모 그룹 교육 등 조합 자체교육을 더욱 강화할 계획이며, 관련자격을 취득하는 직원에게는 적절한 인센티브를 부여하는 등 교육성취동기도 지속적으로 고취시켜 나갈 예정이라고 밝혔다.

케이엘넷

‘전자세금계산서’ 표준인증 획득

케이엘넷(대표 박정천)은 정보통신산업진흥원으로부터 ‘전자세금계산서 표준인증 1호’를 획득했다고 10월12일 밝혔다.

내년부터 전자세금계산서 의무시행을 앞두고 약 45만개 법인사업자가 개별 또는 전자세금계산서 ASP사업자를 통해 국제청으로 전자세금계

산서를 전송하게 되는데, 전자세금계산서 ASP사업자의 경우 정보통신산업진흥원으로부터 전자세금계산서 표준인증을 획득해야만 서비스가 가능하다.

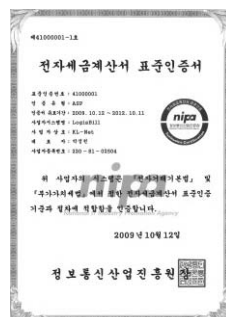
이번에 표준인증 1호를 획득한 케이엘넷은 지난 7월 전자세금계산서 표준인증 테스트베드 구축사업을 수주해 기술력과 경쟁력을 이미 평가받은 바 있으며, 이번 표준인증심사에 대비해 문서 및 전자서명, 웹메시지 등 검증모듈시스템 개발에 심혈을 기울여 왔다.

특히 전자세금계산서 서비스의 보안 강화에도 주력하여 방화벽과 VPN, SSL 등의 하드웨어 또는 소프트웨어를 설치하여 해킹 등의 보안 위협으로부터 전자세금계산서 시스템을 안전하게 보호하는 것은 물론, 사용자가 ASP 시스템을 접속할 때 공인인증서로 인증을 하도록 해 허가받지 않은 사용자로부터의 침입 또는 위장에 대응할 수 있도록 한 것이 가장 큰 특징이다.

또 ASP 시스템에 서버 보안 기능을 탑재하여 웹 브라우저와 서버 간 데이터 전송을 할 때 암호화 전송을 하도록 했으며, 이 때 사용되는 키는 일회성 키로서 한 번 사용된 이후 폐기됨으로 인터넷을 사용하는 환경에서 매우 유용하도록 만들었다.

이외에도 다양한 금융결제 연계기능을 비롯해 ERP시스템과의 연동 등 새로운 부가서비스를 추가하여 로지스빌 이용을 크게 확대시켜 나갈 계획이다.

로지스빌 이용고객은 LG전자, 범한판토스를 비롯해 1만여 업체로 갈수록 증가하고 있는 추세이다.





국토해양부, 국가필수국제선박 지정기준 일부 완화

총톤수 1만 5천톤 · 선령 20년으로, 12월부터 시행

국토해양부(장관 정종환)는 국가필수국제선박 지정기준을 일부 완화하는 내용으로 국제선박등록법 시행령 개정안을 10월8일 입법예고하였다.

국가필수국제선박이란 국가비상사태시 군수품, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄 또는 제철원료의 원활한 운송을 위하여 필요한 선박을 평시에 지정하여 우리 국적선원 위주로 승선, 운항하는 국제선박을 말한다. 국제총톤수용 기준의 2만톤 이상에서 1만 5천톤 이상으로, 선령은 15년이하에서 20년 미만으로 완화한다. 그간 국가필수국제선박의 지정기준은 다양한 규모 및 선령의 선박을 탄력적으로 지정 운영하는데 어려운 면이 있었다.

이에 따라 국제총톤수는 국가중요물자의 운송량을 유지하는 범위 안에서 1만 5천톤으로, 선령은 국제선박 등록기준과 같이 20년으로 낮춰 선박 선택의 폭을 확대(172척→279척)하기로 하였다.

이 개정안의 입법예고는 20일간(10.8~10.28)으로, 국토해양부 홈페이지(<http://www.mltm.go.kr>) 법령·자료(법령자료/입법예고)에 개정내용이 자세하게 게재되어 있다.

이 기간 중에 개정안에 대한 의견을 국토해양부 해운정책과(☎02-2110-8553)에 제시할 수 있다. 이 개정안은 법제처 심사, 국무회의 심의 등의 절차를 거쳐 12월중에 시행할 계획이다.

올 3/4분기 국제여객선 컨화물 수송량은 감소폭 크게 완화

여객 수송실적은 신종플루 유행과 원화가치 하락으로 부진

점진적인 경기회복 신호에도 불구하고, 국제여객선 업계가 여전히 어려운 시기를 보내고 있다.

국토해양부(장관 정종환)에 따르면, 2009년도 3/4분기 국제여객선 수송실적을 집계한 결과 여객은 전년도 같은 기간대비 20.1% 감소한 56만 1,518명이며, 화물은 2.2% 감소한 11만 8,766TEU로 화물수송량은 감소폭이 줄어드는데 반해 여객 수송실적은 여전히 큰 폭으로 줄고 있다. 수송실적의 감소 원인으로는 경기침체, 신종플루 유행 등으로 인한 한국인 해외여행객의 감소와 낮은 원화가치에 따른 수입화물 감소가 주원인으로 분석된다. 다만, 화물의 경우 여객선 화물

의 주종을 이루는 LCD TV와 자동차 부품의 대중국 수출이 늘고, 추석 전 수출물량 수송이 몰리면서 감소폭을 줄였다.

한편, 금년도 누적 수송실적은 작년대비 여객이 22.3% 감소한 152만9,000명, 화물은 17.2% 감소한 31만TEU 수준인 것으로 나타났다.

국토해양부는 국제여객선을 이용한 화물수송의 관련 산업 실적 호전이 기대됨에 따라 실적이 점차 개선될 것으로 예상되나, 여객의 경우 계절 등의 영향으로 신종플루가 확산될 것으로 예상됨에 따라 수송실적이 당분간 개선되기 어려울 것으로 전망했다.



아시아발 미주 및 유럽항 컨테이너물동량 크게 회복

미주항로 월 100만TEU 회복, 유럽 소석률 90% 이상

아시아발 미주 및 유럽항 컨테이너물동량이 올 1/4분기 이후 지속적으로 증가하면서 감소폭이 크게 좁혀지고 있다.

특히, 아시아발 미주항로의 경우 올 8월에 월 100만TEU대로 회복됐으며, 유럽항로의 경우도 거의 만선에 가까운 소석률을 보이고 있는 것으로 나타났다.

일본해사신문과 미국 관세통계자료 분석기관인 PERS에 따르면, 아시아발 미주항로의 경우 지난 2008년 월평균 110만TEU를 기록했으나, 올 들어 글로벌 금융위기의 여파로 급격히 감소하여 2월에 72만TEU로 급격히 감소했다.

그러나, 3월에 84만TEU를 기록한데 이어 5월에는 90만TEU, 8월에 104만TEU 등으로 지난해 12월 이후 처음으로 100만TEU를 넘어섰다.

이와함께 미주지역에서 아시아지역으로 수출되는 컨테이너물동량도 금년 8월 52만8,000TEU로 전년동월의 54만4,235TEU에 비해 2.8% 감소에 그치는 등 물동량 회복세가 두드러지고 있다.

이 항로의 컨테이너물동량은 금년 1월과 2월에 각각 37만6,422TEU와 40만2,828TEU로 전년동월에 비해 각각 24.4%와 28.7% 감소했었다.

또한, 아시아발 유럽항로의 경우도 8월 이후 소석율이 90% 이상을 기록하는 등 거의 만선수준을 유지하고 있다. 이는 소비재나 CKD 등 경기동향에 민감한 품목을 중심으로 메이커나 유통기업 등 화주기업들의 재고

조정이 일단락된 것 이외에도 크리스마스시즌 판매경쟁에 앞서 상품수입을 늘리고 있기 때문으로 분석되고 있다.

아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량 80% 이상을 수송하고 있는 유럽정기선협회(ELAA) 자료에 따르면, 금년 8월 동 항로의 컨테이너물동량은 107만9,000TEU로 전년 동월에 비해 11% 감소했으나, 2개월 연속 하락폭이 축소됐으며, 전월 대비에서는 4개월 연속 증가세를 기록했다.

최근에 아시아발 미주 및 유럽항로의 물동량 증가세가 두드러짐에 따라 이 항로에 취항중인 정기선사들은 10월 이후 물동량 증가세가 언제까지 지속될지 여부가 향후 화물수요를 점치는 주요한 시금석이 될 것으로 전망하고 있다.

한편, 주요 정기항로의 물동량 증가세가 지속됨에 따라 적자운항에 시달리고 있는 정기선사들은 수익성 회복을 위해 11월을 전후하여 운임인상을 계획하고 있다.



중국 조선소, 50% 이상 신조선 발주계약 취소 또는 연기 선주들, 예치금·선불금 포기하고 발주계약 취소 잇따라

중국의 주요 정책입법기관인 국가개발개혁위원회에 따르면, 중국 조선소에 신조발주된 주문 중 과반수 이상이 공급과잉으로 연기되거나 취소될 것으로 예상했다.

위원회의 산업부 사무총장인 Xiong Bilin씨는 현재 전세계 조선시장의 총 생산량이 연간 1억 8,000만~2억DWT에 달하지만, 이에 비해 총 세계수요는 8,000만~1억만DWT에 그칠 것으로 분석했다.

Xiong씨는 지역방송을 통해 “중국 조선소에 올해 5,000만DWT 주문잔고 중 반 이상이 취소되거나 연기되었다. 또한, 많은 선주들이 그들의 예치금과 선불금을 포기하고, 신조발주예약을 취소한다. 이는 공급과잉의 심각성을 반영하고 있다”고 강조했다.

아울러 그는 중국 조선소들이 그 결과로 심각한 타격을 받고 있다고 전했다.

7월 중국거대해운기업인 COSCO의 자회사는 8척의 57,000DWT 벌크운반선 신조계약을 취소했다. 이 계약은 COSCO의 조산 조선소에 계약된 건으로 금액만 3억달러이다.

신식산업부에서는 이미 중국 조선소의 공급과잉 문제에 대해 경고했었다. 또한, 국가별 조선소에서 금년도 총 신조공급량은 6,600만DWT에 달

했으며, 두드러지게 수요는 5,000만DWT를 초과했다고 했다.

비록 금년도 7월에서 8월간 중국의 신조계약이 증가했지만, 해운전문가들은 이러한 반등은 일시적인 것에 불과했다고 분석했다.

그는 이러한 신조계약은 Grant China Logistics와 같은 국내 고객들에 의해 주요 체결되고 있다고 전하며, Grant China Logistics는 조산 진해만 조선소에 30척의 벌크운반선 체결을 체결했다고 언급했다. 또한, 외국해운선사들의 주문은 몇몇 되지 않는다고 전했다.

중국조선협회는 국내 조선소에서 7월~8월 중 한달간 980만DWT의 신조계약주문을 받았다고 밝혔다. 신조계약의 89%에 달하는 물량은 금년 8개월간 이루어진 계약들이다.

협회는 400만DWT에 달하는 총 85척의 선박은 총 계약량의 2.1%에 해당하는 것으로 금년 8개월간 조선소에서 취소 또는 연기되었다.

중국조선업협회는 중국조선소에서 건조되고있는 선박의 10%는 8월에 인도연기를 요청하였고, 20% 이상의 신조계약은 건조자체가 지연되었다.





일본해운업계, 국내선주 지급 용선료 엔화기준 도입검토

엔고의 지속으로 일본선주의 경영환경 악화 개선위해

일본해운업계가 환율 리스크를 줄이기 위해 국내 선주들과 선박을 용선한 뒤 지급하는 용선료에 대해 엔화를 기준으로 정산하는 방안을 적극 검토하고 있다.

일본해운업계는 엔화의 지속적인 고공행진으로 경영환경이 날로 악화됨에 따라 자국 해운기업 또는 선주간 용선료 지급시 엔화로 결제하는 방안을 모색하고 있으며, 일부에서는 이미 긍정적으로 도입을 기정사실화하고 있다.

일본해운업계에서 용선거래에서 엔화 기준으로 적용할 경우 용선료 전체의 70%에 달할 것으로 예상되고 있다. 나머지 30%는 달러화 기준으로 적용하는 계약이 주류를 이루고 있다.

특히, 용선료를 엔화 기준으로 지급할 경우 70%는 일본의 국내선주가 일본의 조선소에 엔화로 지불하는 선박의 자본비용 부분에 상당하며, 나머지 30%는 달러화 지불의 선박관리비용에 충당하기 위한 것으로 실질적으로 국내선주는 환율 리스크가 없어지게 된다.

반면, 엔화를 베풀 경우 엔화가 하락세로 변했을 경우 일본선주들은 환차익을 누릴 수 있는 메리트가 없어진다.

현재 일본선주들은 저금리의 엔화를 금융기관에서 차입하여 선박을 건조할 뿐, 해운회사와의 용선계약에 의한 수입은 거의 전액이 달러화를 기준으로 거래하고 있다.

이 때문에 환율 변동으로 엔화 가치가 하락했을 경우 환차익이 발생하는 반면, 엔화 가치가 상승할 때에는 용선료 수입이 감소해 환차손이 발생하는

리스크가 있다.

예를 들어, 일본의 해운회사가 국내선주에게서 파나마식 벌크선을 10년간, 1일 기준 용선료 2만 달러로 정기용선했을 경우, 국내선주는 1달러당 100엔 일 때에는 1일당 200만엔의 환차익을 예상할 수 있지만, 1달러당 90엔일 때에는 180만엔의 환차손으로 수입이 감소하게 된다.

일본의 금융기관 관계자는 종전에는 용선료 부분의 환율 리스크는 국내선주가 부담함으로써 엔화가치 하락시에는 환차익을 실현할 수 있었지만, 세계동시불황 후의 환율 동향에서는 국내선주의 엔고 리스크가 높다고 말했다.

일본 대형선사의 한 관계자는 “달러기준으로 되어 있는 용선료의 기존계약을 새롭게 엔화기준으로 다시 짤 경우 스킴(scheme)이 복잡해 진다”며, 부정적인 입장을 피력했다.

이에 따라 용선거래에서 엔화 결제를 도입한다 하더라도 엔화 기준 용선료는 어디까지나 신규계약에 한정될 수 밖에 없을 것으로 예상되고 있다.



NYK, 2010년 벌크선 선복량 전년대비 10% 증가예상

2011년에는 물동량 증가 등으로 선복과잉 크게 개선

일본선사 NYK는 부정기선 시황이 오는 2011년에 크게 회복될 것으로 전망했다.

NYK는 최근 드라이 벌크선 수급예측을 발표했는데, 이 자료에 따르면, 2010년 벌크선 선복량은 전년대비 약 10% 증가하는 반면, 철광석과 석탄, 곡물 등 3대 벌크화물의 톤마일 기준의 해상물동량은 4%의 증가에 머물러 수급불균형이 확대될 것으로 예상했다.

특히, NYK 조사그룹은 이미 발주된 신조선 건조계약의 해지와 납기변경으로 신조선의 30~40%가 준공되지 않을 것이라는 분석을 근거로 2010년에 케이프사이즈 벌크선은 약 220척의 준공을 예측했다.

그러나, 2011년에는 해상물동량이 약 8% 증가하는 등 뚜렷한 회복세를 보이고, 노후선박의 해체 증가와 더불어 선복량이 9% 증가해 수급불균형이 크게 개선될 것으로 내다봤다.

이 보고서는 일본, 유럽, 미국의 경기불황으로 2009년은 드라이 벌크화물의 해상물동량이 거의 제자리 걸음인데 반해 벌크선 선복량은 4억5,370만DWT로 전년대비 8% 증가할 것으로 예상했다. 더구나, 2010년말에는 선복량이 5억톤에 육박, 공급 증가율이 수요를 크게 웃돌 것으로 예상되는 등 수급 불균형이 심화될 전망이다.

그러나, 그동안 수명을 연명하고 있었던 노후 벌크선의 퇴출이 보다 가속화될 것으로 분석했다. 2009년 해체량은 전년대비 4~5배 증가한 1,370만 DWT에 달하고, 2010년에는 전년대비 40% 가량

증가한 1,940만DWT로 확대될 것으로 예상했다.

NYK는 2011년에는 철광석을 중심으로 해상물동량 증가세가 두드러져 선복수급 불균형이 뚜렷하게 개선될 것으로 전망했다.

또한, 탱커 선복량은 2008~2011년에 걸쳐 연평균 9.4% 증가할 것으로 내다봤다. 그러나, 원유 해상물동량은 선진국의 수요침체로 0.2% 감소에 머물러 수급 불균형이 더욱 확대될 것으로 내다봤다. 그러나, 단일선체 탱커의 운항규제로 2010년에 퇴출이 가속화되어 해체량이 2,960만DWT로 전년대비 2배에 급증, 수급개선에 크게 기여할 것으로 분석했다.

한편, Drewry 해운분석가 Neil Dekker는 컨테이너시장의 악몽은 끝났다고 분석했다. 컨테이너시장은 2009년 하반기부터 회복될 것이며, 일부 취약시장도 2010년까지 회복될 것으로 내다봤다.

그는 지난 12개월 동안 불황속에서 신조선주문이 침체되었음에도 불구하고 최근까지 심각한 공급과잉현상이 나타났으나, 일부 희망적인 운임회복의 조짐이 드러나고 있다고 분석했다. 최근 일부 노선에 운임회복 현상이 일어나고 있으며 2010년까지 전구간에 걸쳐 약 18% 인상될 것으로 전망했다.

이러한 목표달성을 위해서는 지속가능한 장기적 대책과 함께 주주들의 협력이 중요하다고 말했다. 또한 선사, 선주, 화주, 터미널운행사, 조선소, 금융권 모두가 불가분하게 연관되어 있기 때문에 서로 협력하여야 하며, 특히 선박인도와 관련한



금융문제 해결에 협력하여야 할 것을 강조했다.

또한, 중국선사인 COSCO의 Wei 회장은 최근 태평양항로 운임이 소폭 증가하였고 화물수요도 증가할 것으로 전망했다. 미국의 JOC 최신희에 따르면, Wei 회장은 “지난 6월부터 COSCO사는 운임인상을 단계적으로 실시하였으나 여전히 충분하지 않은 상태”라고 설명한 뒤 컨테이너 선대의 과잉선복량은 운송인들의 운임경쟁을 초래하였지만, 화물수요 증가와 선복량 감소를 믿는다고

밝혔다.

따라서 해운시장의 장기적 이윤추구를 위하여 화주와 선주간의 협력체계가 필요하다고 역설했다. Wei 회장은 “중국을 올 3분기 예상치를 상회한 8.9%의 GDP성장률을 기록하였고 세계경기 회복은 진행 중”이라면서 금융위기와 관련된 최악의 시기는 지났고, 2010년부터 점점 시황이 V형태로 회복될 것이라고 전망했다.

신조선 건조계약 완료된 대형선박 선형변경 늘어 대형컨테이너선과 VLCC, 초대형 벌크선으로 변경

신조발주가 완료된 대형선박에 대한 선형변경이 잇따르고 있다. 외신에 따르면, 독일 선주는 대형컨테이너선을 대형철광석운반선(VLOC)으로 변경하는 작업을 추진하고 있는데, 이는 브라질 자원대기업인 발레와의 장기수송계약을 염두에 둔 것이다.

또 한국의 대형선사는 초대형 탱커인 VLCC를 케이프사이즈 벌크선으로 변경한 것으로 보도됐다. 대부분의 선형에서 시황침체가 지속되는 가운데 선형변경을 통해 유일하게 상승세를 유지하고 있는 드라이벌크에 주력하기 위한 것으로 분석되고 있다.

오는 2010년에는 VLOC나 케이프사이즈 신조선이 대량으로 준공될 예정으로 있어 이같은 선형변경은 향후 드라이벌크시장에서 공급압력을 더욱 가중시킬 것으로 예상되고 있다.

해운시장 관계자에 의하면, 독일의 컨테이너선 선주인 릿쿠마스사는 신조선 건조계약 당시 7,000TEU급 컨테이너선을 여러 척 발주했으나, 현재 5척 이 남아있는 상태이며, 현재 VLOC로 변경하는 작업을 진행시키고 있는 것으로 알려졌다.

이 선박은 한국의 현대중공업에 발주한 것으로 완공시기는 2010~2011년인데 몇척을 VLOC로 변경하는지는 확인되지 않고 있다.

릿쿠마스사는 선형을 VLOC로 변경하는 것은 브라질 자원대기업인 발레사와 철광석 수송계약을 염두에 둔 것으로 분석되고 있는데, 발레사는 올해에 들어서서 중고선 및 신조선가의 하락장세를 선박확보의 기회로 보고 중고선매입과 함께 신조선을 잇따라 발주하는 등 자기부담의 선대정비를 서두르고 있다.

프랑스선사 CMA CGM 금융확보 위한 재정위원회 설립

재정상태 통합 등 11월까지 구조조정작업 마무리



세계 3대 컨테이너선사인 CMA CGM은 최근 그룹의 재정상태를 통합하고 미래성장과 금융 확보를 위해 재정위원회를 설립하는 등 구조조정방안을 확정하고 이를 적극 추진하고 있다.

최근 고객들에게 통보한 안내서에 따르면, CMA CGM은 11월까지 기업의 구조조정작업을 마무리 할 것이라고 전하고, 세계 교역량의 심각한 축소는 예측 못할 물동량 감소를 이끌었고 많은 해운회사가 주주와 금융기관에 지원을 바라고 있으며 신조선 발주취소 혹은 연기를 하고 있다”고 설명했다.

결정적으로 프랑스정부가 이 위원회를 지원하고 있으며 정기적으로 진행사항을 통보할 것이라고 밝혔다. 11월까지 마무리되는 구조조정은 현재 CMA CGM이 제공하는 중·단기 서비스에 어떠한 영향도 끼치지 않을 것이라고 CMA CGM은 강조했다.

지난 9월부터 자금압박에 시달리면서 CMA CGM은 1년간 모라토리움을 선언할 것이라는 소

문과 함께 정부의 구제금융과 맞바꾸 지분을 매각할 것이라는 소문이 나돌고 있다.

지난 10년간 CMA CGM은 10배에 달하는 선박량을 공격적으로 증대하여 왔으며 현재 총 51억 달러, 36만9,500TEU에 달하는 신조컨테이너선 40척을 아시아 조선소에 주문하였다. 현재 CMA CGM의 누적된 부채금액은 56억달러로 추정되고 있다.

한편, Containerization에 따르면, 금융기관들은 CMA CGM에 대한 구제금융 지원에 동의하기 전에 Jacques Saade 회장을 비롯한 임원진의 교체를 요구하고 있다.

CMA-CGM 회장은 이러한 소식에 대해 자신이 세운 회사와 1만7,000명의 직원들은 함께 세계 최고가 되기 위해 노력했으며 꼭 필요한 존재들이라며 금융기관들의 요구에 반발하고 있다.

과거 CGM에 대한 프랑스 정부의 간섭과 비효율적 관리로 인해 이미 한번 실패를 경험한 CMA-CGM은 이러한 간섭에 대해 민감한 반응을 보이고 있다.

Jacques Saade 회장은 CMA CGM의 56억달러 부채도 주변 경쟁선사와 비교하여 크게 높은 수준은 아니라고 설명했다. 실제로 CMA-CGM보다 매출액이 1.7배 적은 독일의 하파그로이드사도 18억달러에 대한 독일 정부의 지급보증을 받았다.

CMA-CGM의 영업이익률도 지난해 8.4%로 하파그로이드의 2.1%에 비해 상당히 높은 수준의 경쟁력을 확보했다고 주장하고 있다.



일본 3대선사 2009년도 9월기 연결실적 큰 폭의 적자 2010년 3월기 K-Line의 연결실적 사상최악 기록예상

일본 3대 선사들의 2009년 9월기(2009년 4월1일~9월말) 연결실적이 크게 부진한 것으로 나타났다. 특히, NYK와 K-Line의 2010년도 3월기(2009년 3월1일~2010년 3월말) 연결실적은 사상 최악을 기록할 것으로 예상되고 있다.

일본 3대 선사의 2009년 9월기 연결실적을 보면, NYK의 경우 매출액은 7,945억엔으로 전년동기 대비 44% 감소했으며, 영업이익은 370억엔의 적자를 기록했다. 또 경상이익은 439억엔, 당시 순이익은 293억엔의 적자를 각각 기록했다.

MOL 역시 매출액은 전년동기 대비 43% 줄어든 6,245억엔을 기록했으며, 영업손실은 114억엔, 경상손실은 100억엔, 당기 순손실은 99억엔의 적자를 각각 기록한 것으로 집계됐다.

또한, Kine-Line도 전년동기 대비 45% 감소한 4,004억엔의 매출액을 올리는데 그쳤으며, 영업손실은 424억엔, 경상손실은 498억엔, 당기 순손실은 432억엔을 각각 기록하는 등 최악의 실적을 나타냈다.

한편, 일본 대형 3사가 예상한 2010년 3월기 연결실적을 보면, NYK는 전년대비 30% 줄어든 1조6,800억엔을 기록하고, 영업이익은 마이너스 180억엔으로 적자폭이 크게 줄어들 것으로 전망했다. 경상이익과 순이익도 각각 330억엔과 270억엔의 적자를 볼 것으로 추정됐다.

이에 반해 MOL은 2010년 3월기 결산에서 영업이익과 경상이익, 순이익 모두 흑자로 전화될

것으로 내다봤다. MOL은 매출액이 1조3,000억엔으로 전년대비 30% 감소하나, 영업이익과 경상이익은 각각 100억엔, 순이익은 20억엔을 기록할 전망이다.

그러나, K-Line은 사상 최악의 경영실적을 기록할 것으로 분석되고 있다. 2010년 3월기 K-Line의 매출액은 8,100억엔으로 전년대비 34% 감소하고, 영업이익은 590억엔의 적자를 기록할 것으로 추산되고 있다. 경상손실과 순손실도 각각 710억엔과 790억엔에 이를 것으로 예상하고 있다.

일본 3대 대형선사의 최대의 적자요인은 컨테이너 사업의 부진에 기인한 것으로 나타났다. 컨테이너선 사업부문의 경상적자는 3사 합계로 1,213억엔에 달하는 등 부정기 전용선사업의 3사 합계 경상흑자 194억엔을 크게 상회했다.

일본 3대 선사의 2010년 3월기 컨테이너선부문의 경상손익은 여전히 3사 합계로 1,000억엔을 넘는 대폭적인 적자가 예상되고 있다. 하반기에는 주로 운임면에서 수익개선이 예상되고 있지만, 여전히 동서 주요항로의 부진이 수익개선을 불투명하게 하고 있다.

2009년 7월~9월의 정기선부문의 매출액은 NYK가 905억엔으로 전분기 882억엔 보다 2.6%, MOL은 1,117억엔으로 전분기의 1,040억엔에 비해 7.4%, K-Line은 921억엔으로 전분기의 862억엔에 비해 6.8% 각각 증가하는 등 매출액도 증가하고, 경상이익 적자폭도 줄고 있다.

[일본 3대선사 연결실적 및 예상치]

(단위 : 억엔)

선 사	기 간	매출액	영업이익	경상이익	당기순익
NYK	2009년 9월기	7,945	▲370	▲439	▲293
	2010년 3월기(예상)	16,800	▲180	▲330	▲270
MOL	2009년 9월기	6,245	▲114	▲100	▲99
	2010년 3월기(예상)	13,000	100	100	20
K-Nine	2009년 9월기	4,004	▲424	▲498	▲432
	2010년 3월기(예상)	8,100	▲590	▲710	▲790

정기선부문의 적자에 대해 K-Line의 관계자는 “컨테이너선의 적자가 회사의 적자에 직결하고 있다”며, 수지개선이 시급한 과제로 부각되고 있다.

부정기선사업의 흑자폭이 2사에 비해 큰 MOL은 간신히 경상흑자를 확보하지만, 대폭적으로 하향조정 할 수 밖에 없는 실정이다.

올 · 하반기에는 컨테이너선, 자동차전용선, 탱커 각 사업의 수익이 얼마나 회복할지 여부에 관심이 쏠리고 있다. 이미 자동차, 철강, 반도체 메이커 등 수출 동향에 직결하는 기간산업의 실적은 회복 기조를 나타내고 있다.

한편, 흑자를 유지하고 있는 부정기선사업은 최근에 케이프사이즈 용선료가 주요 4개항로 평균으로 1일당 5만달러를 돌파, 일본 대형 3사의 당초 하반기 예상치를 상회하고 있어, 자동차산업을

중심으로 일본 수출산업의 해상물동량이 회복되면 수익이 늘어날 가능성도 있는 것으로 분석되고 있다.

일본 대형 3사의 2009년 9월기(상반기) 연결실적을 요약하면 다음과 같다.

▶ **MOL** : MOL은 중간 연결실적 공표를 시작한 지난 2001년 3월기이후로 처음으로 적자를 기록했다. 부정기 전용선사업의 경상이익 전년동기 대비 88% 줄어드는 201억엔을 기록했다. 그러나, 해상물동량이 침체된 탱커부문과 자동차전용선 부문에서는 모두 적자를 기록했다. 특히, 드라이벌크선의 경우 중장기 계약으로 일정한 이익을 확보했지만, 전년동기로 비해 스팟시황이 떨어져 이익폭이 대폭 줄었다. 이에 반해 컨테이너선 사업 부문은 해상물동량의 급격한 감소로 375억엔의 경상적자를 기록했다. 2008년 9월기에는 경상이

[일본 3대선사 하반기 예상전제 및 연간 배당계획]

선 사	환 율 (1달러당)	연료유 가격 (1톤당)	케이프 용선료 (주요 4항로평균)	WS (VLCC)	배당액
NYK	90	430\$	45,000	57.0	4
MOL	90	450\$	40,000	52.5	-
K-Nine	90	450\$	40,000	51.0	0



의 적자규모가 15억엔에 불과했었다.

또 특별이익의 경우 자동차전용선과 컨테이너선 등 27척의 선박 매각이익 74억엔을 올린 반면, 높은 용선료를 지급하던 용선선박 7척의 중도해약금 64억엔을 특별손실로 처리함으로써 순손익은 99억엔의 적자를 나타냈다.

MOL은 엔고나 물동량 침체 등을 고려하여 2010년 3월기 실적예상을 매상고 1조3000억엔, 경상이익 100억엔으로 변경했다. 지난 7월 하순 발표의 종래 예상치 보다 각각 500억엔, 400억엔씩 하향 조정되었다.

▶ **K-Line** : 경상적자는 271억엔으로 전년 동기 대비 1,250억엔 악화되었다. 연료유 가격의 하락으로 230억엔의 증익요인이 발생했지만, 세계적인 경기후퇴의 영향으로 컨테이너선의 적자가 471억엔 증가된 것 이외에도 자동차전용선에서도 적자가 커졌다.

주력사업인 컨테이너선사업의 적자가 수익전체를 크게 압박하고 있는 현상을 바꾸기 위해 발주완료된 컨테이너선의 선종을 케이프사이즈 벌크선으로 변경하고, 고비용 구조를 지닌 용선선박의 해약을 통한 조기반선 등 구조개혁을 실시하고 있다.

이러한 컨테이너선 구조대책비용 500억엔(상반기 186억엔, 하반기 314억엔)이 수지를 크게 압박했지만, 다음기 이후는 컨테이너선으로 연간 100억엔 가량의 수지개선 효과가 발생할 것으로 K-Line은 전망하고 있다.

또 유럽항로를 중심으로 운임회복이 순조롭게 진행되고 있기 때문에 2011년 3월기 이후에 수지흑자를 예상하고 있다.

▶ **NYK** : 경상적자는 439억엔으로 경상손익은 전년동기와 비교할 때 1,837억엔이 악화된 것이다. 컨테이너선의 운임과 화물의 이동량 침체에

더해, 지금까지 실적을 견인해 온 드라이 벌크시황도 고전하고 있다.

부정기 전용선은 약간의 흑자를 기록했지만, 컨테이너선의 수지악화는 보충할 수 없는 상황이며 해운부문에만 327억엔의 경상적자를 기록했다. 비해운 6개부문도 항공운송의 침체로 모두 113억엔의 적자를 기록하는 등 연료유 가격의 하락으로 260억엔의 증익효과도 이에 가려졌다.

영국 정부, 자국 조선산업 회생위한 지원 방안 적극 모색

영국조선협회는 자국 조선산업 회생을 위해 정부의 적극적인 지원을 요청했다.

Lloydlist에 따르면, 영국 정부는 영국조선협회의 건의에 따라 조선산업 지원을 위한 유연하고 전폭적인 지원을 계획하고 있다고 발표했다.

특히, 영국 무역상무부장관은 조선산업과 정부간의 화합의 필요성을 강조하면서 정부는 다른 유럽 국가에 비해 조선산업에 우선특권을 부여하지 않고 오직 해군산업에만 지원하고 있다고 우려를 나타냈다. 그는 또 오직 정부만이 현재의 조선산업 위기를 해결할 수 있을 것이라고 언급했다.

한편, 영국 해운장관 폴은 Maersk사가 최근 15척의 영국국적 등록선과 관련된 인원을 철수 시킨 것에 대해 실망감을 나타냈다. 이번 결정은 상업적 관점에서 내린 Maersk사의 결정이다.

세계해상노련도 논평을 통해 이번 결정이 정부의 지원미비가 초래한 결과로서 Maersk사의 결정이 유감스럽지만, 불황 시에 취할 수 있는 불가피한 선택으로 평가했다.

Maersk사는 이번 결정에 대해 영국 정부의 선박 등록제도를 위한 지원에 감사하지만 이번 결정은 상업적 관점에서 피할 수 없는 조치였다고 설명했다.

해운시황 침체로 해운분야 신디케이트 대출시장 정체

금년 1-9월 중 대출규모 265억\$로 전년동기 37% 수준

해운시황의 침체여파로 해운부문 신디케이트 대출규모도 전년도 3분의 1 수준으로 감소하는 등 정체현상을 지속하고 있다.

Dealogic 통계자료에 따르면, 금년 3분기 해운분야 신디케이트 대출금액은 76억달러로 2분기 60억달러에 비하면 증가하였으나, 여전히 침체된 수준이다.

2009년 1월부터 9월까지 9개월간의 신디케이트 대출규모는 256억 달러로 작년 동기에 기록했던 720달러에 비하면 36.8% 수준에 불과하다.

올들어 가장 많은 신디케이트론을 주관한 금융기관은 일본의 Mitsubishi UFJ은행으로 총 80억 달러를 기록했다. Mitsubishi UFJ가 세계 1위 신디케이트론으로 등극한 원인은 대형 거래를 성공시켰기 때문이다.

Mitsubishi UFJ는 금년 1분기 Maersk에 65억

달러, 9월 NYK와 Qatari LNG사에 각각 20억달러와 9억4,500만달러를 성사시켰다.

기타 1억달러 이상의 거래는 2분기에 성사시킨 로얄 카리비안 크루즈사의 11억달러가 유일하다. 또 다른 일본 금융회사인 Sumitomo Mitsui은행은 29억달러를 기록하며 세계 2위의 주관사로 등극했다.

지난해까지 이 분야를 이끌던 노르웨이의 해운 금융기업인 DnB NOR와 Nordea는 올해 들어 그 자리를 빼앗겼다. 기타 신디케이트론 대표주관사로 HSBC와 JP Morgan, 북러너로는 ING와 Mizuho사가 있다.

올들어 일본은행이 해운부문 신디케이트에서 강세를 보이는 이유는 유럽 금융권과 선주들의 활동이 줄어들었기 때문이다.

[신디케이트론 모집사 및 대표 주관사 (2009년 1~9월)]

(단위 Million \$)

모집사				대표 주관사			
순 위	금융사	금 액	비 중	순 위	금융사	금 액	비 중
1	Mitsubishi	3,407	13.3%	1	Mitsubishi	4,564	17.8%
2	Mitsui	1,376	5.4%	2	Nordea	1,851	7.2%
3	ING	1,354	5.3%	3	HSBC	1,622	6.3%
4	DnB NOR	1,105	4.3%	4	Mitsui	1,489	5.8%
5	Mizuho	760	3.0%	5	JP Morgan	1,427	5.6%
합 계		8,002	31.3%	합 계		10,953	42.7%

(자료) Dealogic



해적공격, 2008년 293건에서 2009년 10월까지 306건으로 웃도는 수치에도 불구하고 더 적게 보고된 것이라고 진단

금년 10월까지의 해적들로부터의 공격수가 306건으로 2008년 총 공격수인 293건을 훨씬 초과했다고 전했다.

소말리아는 해적문제가 가장 큰 나라 중 하나로, 국제해사국은 최근 분기보고서를 통해 문제점을 지적했다.

해상에서 공격시 총의 사용은 작년 76건에 불과했지만, 2009년은 176건으로 두배이상 증가했다.

쿠알라룸푸르에 있는 국제해사국 해적보고센터는 1월을 시작으로 306건의 해적사고가 보고되었다고 전했다.

대부분의 전문가들은 이 통계가 훨씬 적게 보고된 것이라고 전하며, 각 국가들이 아직까지 이런 공격들에 대해 반응할 수 있는 보안시스템을 제공하지 못하고 있다고 했다.

총 114척의 선박이 공격을 감행했으며, 이 중 34척은 납치당했다. 또한, 661명의 선원이 유괴되거나 6명은 살인당했다.

소말리아해역의 공격수는 작년 동기 12건에서 47건으로 세배이상 증가했다.

아덴만에서는 100건 이상의 사고가 발생했으며, 대부분의 사고는 소말리아 해적들에 의해 저질러졌다.

소말리아 해적의 공격은 사실 몬순기후 때문에 2009년 1분기에 비해 3분기 감소하였다.

그러나 이런 휴식기는 일시적으로 발생하는 것이고 PIL사의 컨테이너선 Kora Wajar호와 COSCO 청도의 파나막스선 De Xin Hai호는 지난 주 강탈당했다.

국제해사국의 이사인 Pottengal Mukundan씨

는 지역내 국제해군을 배치하는 것에 감사의 말을 전하고, 해운업계에 이런 일들이 통상적으로 발생하는 것에 대해 우려를 표명했다.

기타 국가에서 9개월간 발생한 사고에 대한 보고서를 살펴보면, 나이지리아에서 20건, 말레이시아 14건, 방글라데시 12건, 인도와 페루에서 10건씩 발생했다.

국제해사국은 나이지리아를 가장 위험성이 높은 국가로 지목했다.

공식적으로 20건의 공격만 보고되었지만, 외부 정보에 따르면, 오일회사와 관계된 대부분의 선박들 중 적어도 50%이상이 공격받았다고 전했다.

20건의 공격 중 8건의 사건이 라고스 인근 연안에서 발생한 것으로 전했다. 방글라데시의 치타공 또한 2008년 이후 꾸준히 사건이 증가하며 발생하였다.

2009년 12건의 사건이 발생하였는데, 2008년 동기 9건에 비해 증가한 추세이다.

서중국해안은 “우려가 크고 위험이 점차 증가하는 지역”으로 2009년 10건의 사고가 보고되었다.

이는 지난 5년간 발생한 기록 중 가장 높은 수치를 기록한 것으로 보인다.





한진해운과 함께한 중국 취산도 수리조선소 탐방기

한국선주협회 기획조사팀 박효정 사원



한진해운은 10월15일부터 18일까지 우리나라 경제지 기자들을 대상으로 중국 취산도 수리조선소 탐방행사를 가졌다. 이 행사에 외항해운 홍보 담당자의 일원으로 참여하여 해운의 전반을 이해하는데 크게 도움이 되는 소중한 기회를 가질 수 있었다. 다음은 부산항에서 한진해운의 선박을 타고 중국의 취산도 수리조선소까지 다녀 온 소감을 두서없이 정리한 것이다.

중국의 수리조선소를 가기 위해 우리 일행은 부산으로 향했다. 부산의 남항에 당당히 도진장을 내민 부산북항, 그 중심에 한진신항만이 거대한 위용을 자랑하고 있었다.

이 항만은 하역작업을 제외한 업무는 모두 자동화터미널 운영시스템 설비로 이루어져 많은 물량을 단시간내에 처리할 수 있는 최첨단 시설을 갖

추고 있었다.

또한, 컨테이너 야적장 또한 기계화설비로 인해 일렬로 가지런히 놓여있는 모습에 감탄을 금치 못했다.

우리가 이번 항해에 승선할 선박은 상해 양산항을 거쳐 홍콩, 이집트, 스페인으로 향하는 '한진베이징호'였다.

우리를 태운 이 선박은 10월15일 오후 2시쯤 부산항을 출항했다.

20피트 컨테이너 5,300개를 적재할 수 있는 5,300TEU급 선박으로, 실습선 위주의 선박이라 내부가 깔끔했다. 각자의 방을 배정받고 선박 내부탐험에 앞서 우선 우리는 김성재 1항사님으로부터 안전을 위한 교육을 받았다.

배 내부는 작년에 승선을 이미 한번 해봐서 한번씩은 다 봤던 장면들이지만, 선박이라는 거대한 철구조물이 바다 위를 빠르게 항진하는 최고 기술의 집합체라는 생각에 저절로 감탄사를 연발하게 된다.

'한진베이징호'는 39살의 젊고 멋진 카리스마 전인범 선장님의 지휘하에 13명의 한국선원과 7명의 인도네시아 선원이 일사분란하게 운항하는 대한민국의 움직이는 영토로서 손색이 없을 정도로 그 위용이 대단하다는 생각이 들었다.





사실상 요즘 시황이 시황이니 만큼 물량이 많지 않아 걱정을 많이 했었다. 물량이 없으면 어렵지만, 배중량이 일정하지 않으면 파도의 영향을 많이 받아 배 요동이 그만큼 심해지기 때문이다.

하지만, 세계 각국의 강력한 경기부양책이 효과를 내면서 세계경제가 서서히 회복되는 양상을 보이고 있는데다 크리스마스시즌이라는 성수기가 겹쳐서 그런지 만선에 가까운 컨테이너화물을 실은 '한진베이징호'에 직접 승선하고 보니 든든하기 그지없었다.

기계실, 엔진실, 선두, 기관실을 거쳐 배 탐험을 마친 후 우리는 조리장님이 정성껏 준비해주신 만찬을 함께했다. 경제지 기자 팸투어라 서먹할까봐 나름 걱정을 많이 했는데, 모두들 취재의욕을 잠시 뒤로 한 채 즐거운 마음으로 함께했다.

우리들은 꼬박 하루를 선내에서 보낸 뒤 10월16일 오후 2시 양산항에 입항했다. 당초 12시로 계획되어있었던 입항 시간은 중국 어선들의 조업작업으로 우회하여 항해하는 바람에 늦게 도착했다.

이에 대해 전인범 선장님은 “항해법 상에 조종능력이 뛰어난 배가 먼저 충돌을 피하게 되어있어, 대부분 규모가 큰 상선이 항상 어선의 항로를 피해야 한다”고 말했다.



또한, 한국에서는 일정 이상의 경력이 있어야 도선사를 할 수 있으므로 대부분 도선사들은 연세가 지긋하시지만, 중국은 도선양성학교가 있어서 대부분 젊고, 전문 장비를 이용해 도선을 한다.

중국은 상하이를 물류 허브로 키우기 위해 기존 의 수심 10M의 와이까오샤오항을 버리고 수심 16M의 심수항인 양산항을 개발했다.

상하이 시내와의 근접성이 떨어져 외면받자, 32.5Km의 중국최대 동하이 대교를 세웠으며, 유럽항로로 가는 선박은 무조건 양산항을 이용하도록 의무화하고 있다.

양산항에서 끝이 보이지 않는 겐트리크레인을 보면서 우리나라 항만이 중국에 더 이상 비교할 수 없을 정도로 밀릴 수밖에 없게 될 날이 머지않았다는 언론보도를 몸소 느낄 수 있었다.

실제로 세계항만 순위를 보면, 2002년 부산이 3위, 상하이가 4위였지만, 2008년 상하이가 2위, 부산이 5위로 뒤바뀌었다.

2년전에 내가 방문했던 상하이와는 정말 많이 변해 있었다.

하선작업을 마치고 푸둥으로 가는 길에 내가 놀란 것이 두가지가 있다.

일단, 물가가 상상도 못할 만큼 올라 서울과 크게 다르지 않다는 것과, 중국의 발전속도가 고삐 풀 말과 같이 급성장하고 있다는 것이다.

한진해운 상하이지부 관계자분들과 저녁을 함께하며 우리는 세계의 중심으로 거듭 변화하고 있는 상하이에 대한 이야기로 많은 시간을 보냈다.

다음 날 우리들은 중국 취산도 수리조선소를 향해 발길을 옮겼다. 아침 일찍 양산항 페리선착장에서 취산도행 페리에 몸을 싣고 약 2시간의 항해 끝에 취산도에 도착했다.

수리조선소에 도착한



후 김명식 제스코 사장님과 간담회 시간을 가졌다. 김 사장님은 한진해운 운항, 선박, 해상직원 등을 총괄 관리한 해사본부장 출신으로 제스코를 설립한 산 증인이다.

제스코(Zhejiang Eastern Shipyard Co.,Ltd.)는 중국 순화해운과 한진해운이 합작하여 설립한 수리조선소이다.

이 수리조선소는 돌산을 깎고 바다를 매립해 연면적 55만m2(약 17만평)에 30만톤급 도크 1기, 15만톤급 도크 1기와 670m에 이르는 수리 안벽을 보유한 곳이다.



서울 여의도 공원 크기의 3배 정도이며, 한때 수리조선업계의 대부였던 현대미포조선의 14만평을 웃도는 규모이

다. 추후 진행될 2단계 공정에서는 50만톤급 도크 1기와 수리안벽 640m를 추가 건설할 계획이다.

수리조선은 절대가 손해가 나지 않는 현금장사로, 해운경기 회복은 1, 2년이 소요될 것이지만, 수리조선의 수요는 계속 증가될 것이라고 김 사장님은 전했다. 또한, 김 사장은 내년 매출목표를 1억달러로 잡고있다고 설명했다.

국제항해법상으로 모든 선박들이 정기적으로 점검을 받아야하고, 한진해운이 속한 CKYH 얼

라이언스 수요도 상당하여 매출걱정은 하지 않는다고 했다. 간담회를 끝내고 수리조선소 탐방을 시작하였다.

도크 두 곳에서 컨테이너선 '한진 암스테르담호'와 화학제품 운반선 '선 브릿지호'를 수리하고 있었다. 또한, 서쪽 수리안벽에 접안된 자동차 운반선 '창링호'와 '창강호'는 기존 연안항해용 선박에서 국제항행선박으로 전환을 위해 국제규격에 맞게 개조작업 중이었다.

2단계 사업에는 외국 제후선사들의 투자상담이 이어져 앞으로 제스코 주가가 고공행진을 할 것으로 생각되었다.

사실 이번 출장을 가기전에는 요즘 같이 어려운데 외유성 출장으로 비치지 않을까 우려하는 이도 있었다.

하지만 한진신항만을 시작으로 한 회사가 이룬 업적을 떠나, 우리나라의 해운산업을 미래를 미리 엿보는 현장에서 구슬땀을 흘리는 해운역군들을 보면서 이러한 우려는 말끔히 씻기는 것 같았다.

더구나, 현장에서 궁금한 사항에 대해 세세하게 질의하며 열심히 취재하는 기자들의 열의와 노력에 가슴이 뭉클하기까지 했다.

우리나라는 '최초'라는 수식어를 참 좋아하는 것 같다. 하지만, 그 '최초'라는 수식어와 함께 '최고'라는 수식어가 떠오르는 한진해운의 현재와 미래모습은 아름답게 느껴졌다. 그리고! 무지한 저에게 좋은 탐방기회를 주신 한진해운 홍보팀 박용순 부장님과 이현영 차장님께 다시한번 감사의 말씀을 전한다.





2009 10





해운 2009. 10

2009년 11월 6일 인쇄

2009년 11월 10일 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