

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국상선대 4,662만DWT로 세계 6위로 상승	2
국적외항선 노·사 해운위기 극복에 한마음 모아	3
선협, 선박 담보가치비율(LTV) 요건 완화·유예 건의	4
UN기후변화협약 회의, IMO 배제한 기금조성 추진	8
USCG, 선협에서 AMVER Award 시상식 개최	13

해운이슈	21
10대 무역대국 결맞는 해운산업 발전전략 발표	21

업계동정	27
------	----

해사정보	31
2010년 한중항로 신규 컨테이너선 추가투입 자제	35
우리나라 작년 11월 항만물동량 전년 수준 회복	36
2010년 경제 정부 경기부양 및 재고조정 효과로 회복	37
세계 대형 정기선사, 지난 9개월간 누적적자 110억\$	42
프랑스 선주단체, 정부의 신 통합해운정책 채택 환영	43
일본선사 MOL, 상환대출부 200억엔 7년채권 발행	44

해운일지	46
------	----



## 한국상선대 4,662만DWT로 세계 6위로 상승 2009년 1월 현재 일본 그리스 제치고 1위 등극

우리나라 상선대 보유규모가 2008년 1월 세계 7위에서 2009년 1월 세계 6위로 한단계 상승했다.

한국선주협회(회장 이진방)가 최근 발표한 UNCTAD의 'REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2009'를 입수분석한 바에 따르면, 2009년 1월 현재 우리나라 상선대 보유선복량은 4,662만3,226DWT로 전년 동월의 3,770만 3,707DWT에 비해 23.7% 증가하면서 한단계 올라선 세계 6위로 집계됐다.

우리나라 상선대 보유량이 세계 6위로 부상할 수 있었던 것은 지난 2006년 이후 세계해운시황 호황기에 신조선을 대량 발주하여 2007년부터 순차적으로 신조선을 인도받아 주요항로에 투입했기 때문이다.

또한, 이번 통계에서 주목할 점은 1994년부터 세

계 1위의 해운국 자리를 고수해 왔던 그리스가 2009년 1월 기준으로 일본에게 자리를 내주었다는 것이다. 일본의 보유상선대는 1억7,328만 5,235DWT로 그리스의 1억6,942만6,690DWT를 앞지르고 세계 1위의 해운국으로 등극했다.

이어 3위는 독일, 4위는 중국, 5위는 노르웨이 순으로 집계됐다.

한편, 2009년 1월 현재 세계 상선대 규모는 총 37,836척, 1,1억495만9,028DWT로 지난 2008년 1월 36,313척, 10억3829만6,589DWT에 비해 척수로는 1523척이 늘었으며, 톤수기준으로는 6.4%가 증가했다.

이밖에도 세계 상위 10개국의 보유선복량은 2만 1,361척, 7억7,350만6,052DWT로 세계 전체 선복량의 70%를 점유한 것으로 나타났다.

[ 2009년 1월 현재 세계상위 10개국 상선대 보유량 ]

순위	국가명	척수	선복량(DWT)
1	일본	3,720	173,285,235
2	그리스	3,064	169,426,690
3	독일	3,522	104,953,712
4	중국	3,499	92,799,221
5	노르웨이	2,027	50,216,235
6	한국	1,235	46,623,226
7	미국	1,782	39,965,883
8	홍콩	680	33,723,826
9	덴마크	914	31,595,523
10	영국	918	30,916,501
계	상위 10개국	21,361	773,506,052
세계합계		37,836	1,104,959,028

# 국적외항선 노·사 해운위기 극복에 한마음 모아

## 노사합의서 제6조 1호 합의사항 시행 1년간 유예



운산업의 발전을 위해 공동노력하여 노사분규 제로의 신기록을 유지하고 있다.

이 날 노·사는 이러한 협력기반을 토대로 2008년 9월 이후 전세계적으로 지속되고 있는 경제 및 해운산업 위기로 어려움을 겪고 있는 국적외항선 노·사가 위기극복에는 노·사가 따로없다는 강력한 의지를 대내외에 천명

2008년 9월 이후 전세계적으로 지속되고 있는 경제위기로 어려움을 겪고 있는 국적외항선 노사가 위기극복을 위해 팔을 걷어부치고 나섰다.

방동식 전국해상산업노동조합연맹 위원장과 이종철 한국선주협회 부회장겸 해무위원장은 12월9일 선주협회에서 「해운산업 위기 극복을 위한 노사 합의서」에 서명했다.

노·사 대표 26명은 이 날 지난 2007년 12월 28일 노사간에 합의된 “한국인선원의 고용안정과 적정규모 유지를 위한 노사합의서” 제6조 1호에 의해 2010년 1월 1일부터 시행키로 되어 있는 한국인 선원의 “1월에 대한 유급휴가 일수 현행에서 1일 가산”에 관한 합의사항의 시행을 1년간 유예하여 2011년 1월 1일부터 시행키로 최종 합의했다.

특히, 노·사 양측은 그동안 타 산업계와는 달리 해운산업의 지속적인 발전이 노·사 공동발전의 토대임을 인식하고, 상호신뢰와 협력을 바탕으로 해

하였다는 점에서 높이 평가되고 있다.

노사합의 서명식에는 이 날 사측에서 이종철 해무위원장을 대표로 하여 고려해운 문영태 상무, 대한해운 박찬민 상무, 신성해운 최영규 이사, STX팬오션 문용운 실장, STX포스 이원건 실장, SK해운 강석환 상무, 한진해운 김종태 상무, 현대상선 이택규 상무, 흥아해운 이흥만 전무 등 해무위원과 협회 김영무 전무, 황영식 부장이 참석했다.

또 노측에서는 방동식 위원장을 대표로 하여 한진해운 하성민 위원장, 현대상선 이중환 위원장, 천경해운 김용백 위원장, 대한해운 주치문 위원장, SK해운 김두영 위원장, STX팬오션 김필두 위원장, 국적선해운노조 안이문 위원장, KSS해운 문철수 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 삼선로직스 장태근 위원장, 동진상선 윤기장 위원장, 전국선박관리선원노조 박성용 위원장, 해상노련 김정남 본부장이 참석했다.

## 선협, 선박 담보가치비율(LTV) 요건 완화·유예 건의 해운시황 폭락으로 모든 선사 유동성 압박에 시달려

한국선주협회는 최근 전국은행연합회에 건의를  
를 제출하고, 선박의 담보가치비율(Loan to Value,  
LTV) 요건 적용을 완화·유예하여 줄 것을 요청  
했다.

협회는 건의를 통해 우리 외항해운업계는 최근  
금융위기의 여파로 유례없는 해운시황 불황을 겪고  
있으며 선박의 자산가치 역시 비정상적으로 급락함  
에 따라 시중은행의 선박 담보가치비율 요건적용으로  
어려움이 더욱 가중되고 있다며, 해운산업 위기  
극복을 위해 금융권의 정책적인 배려를 요망했다.

특히, 협회는 이처럼 선가가 크게 하락함에 따라  
선박금융 대출계약상 선박의 담보가치 비율을 충족  
시키기 위하여 선주사는 담보가치 하락분에 상응하  
는 추가담보를 제공하거나 해당 대출금을 조기에  
상환해야 하지만, 현재 해운시황 폭락으로 모든 선  
사들이 극심한 유동성 압박에 시달리고 있는 상황  
에서 추가담보 제공이나 조기 상환은 불가능한 형  
편이라고 강조했다.

협회는 유동성이 부족한 선사들은 성실한 계약이  
행을 위하여 은행보증서 또는 보험증서 등의 발급  
을 위해 금융 및 보증보험 기관에 지급보증을 요청  
하고 있는 상황이며, 정부에서도 이러한 여건을 감  
안하여 2009년 11월 9일 발표한 「해운산업 동향 및  
대응방안」을 통해 수출입은행의 LTV 요건 완화 및  
수출보험공사의 보험적용 확대를 추진하고 있다며,  
금융권의 협조를 거듭 건의했다.



현재 시중은행의 경우 장기적인 거래관계와 이례  
적인 해운시황을 감안하여 LTV 조항 적용을 완  
화·유예하는 사례도 있으나, 대부분의 금융거래에  
서 이 조항을 엄격하게 적용하고 있다.

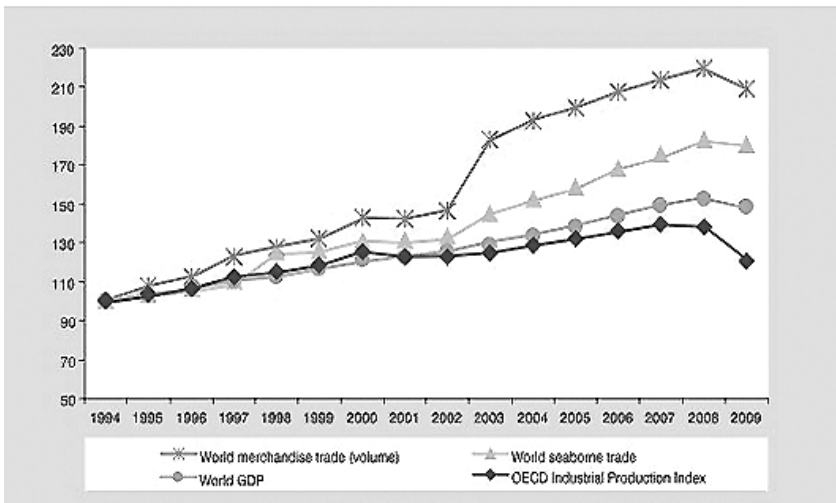
대다수의 선사가 해운시황의 불황으로 심각한 어  
려움을 겪고 있는 가운데 LTV 요건으로 인한 추가  
적인 현금유출 압박은 유동성에 심각한 영향을 미  
치게 되며, 이로 인한 선사의 위기는 금융권 및 조  
선소에까지 파급될 것으로 우려되고 있다.

이에 따라 협회는 건의에서 해운산업의 위기에  
대해 정부 차원의 신속한 조치가 시행되고, 여러 기  
관에서 해운업 지원을 위해 애쓰고 있는 상황에서  
선사들이 겪고 있는 현안 문제를 해소하기 위하여  
해운시황이 안정화되어 선박의 시장가치가 정상적  
으로 평가되는 시점까지 금융권의 담보가치 하락에  
따른 LTV 조항의 한시적인 적용 완화 또는 유예를  
건의했다.

# 2008년 세계해상물동량 82억톤으로 3.6% 증가 UNCTAD, 2009년 수송부문 보고서 통해 해운동향 정리

UNCTAD는 최근 'REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2009'를 통해 해운시황 동향을 분석했다. 특히, 이 보고서에 의하면 글로벌 금융위기와 경제불황에도 불구하고 해상물동량 증가세는 미약하나마 지속되고 있는 것으로 나타났다. 다음은 이 보고서를 정리 요약한 것이다. (편집자 주)

[세계경제 성장률과 세계 해상교역량 추이 (1994년=100).]



(출처 : UNCTAD, OECD Main Economic Indicators, June,09)

## ▶ 세계 해상물동량 증가세 지속

2008년 말부터 세계 경제는 금융위기 이후 심각한 침체에 빠진 후 좀처럼 헤어 나오지 못하고 있다. 세계 경기 침체와 동시에 2008년 해상물동량 증가율은 2007년 기록했던 4.5%에 비해 소폭 하락하여 3.6%를 기록했다.

2008년 세계 해상물동량은 상품 수요 및 에너지 소비 감소 등에 따라 81억7,000만 톤에 그쳤다.

시황분석가들은 앞으로 다가올 해운시장이 심각

한 불확실성과 도전에 직면하게 될 것이라고 전했다. 이러한 도전에는 해상안전과 기후변화 대책 등이 포함되어 해운시장을 더욱 힘들게 할 것으로 전망했다.

## ▶ 화물수요 감소, 신조선 공급 계속 증가

2009년 상반기 기준, 전세계 선박량은 11억 9,000만DWT로 전년 동기대비 6.7% 증가했다.

특히, 전세계 선박과잉률은 지난 1990년 11.2%에 달했으나, 이후 꾸준히 하락하여 2000년에는 3.1%로 줄었으며, 2005년에는 1.1%까지 하락했다. 그러나, 2008년에는 2.2%, 2009년 상반기에는 2.9%로 확대되었다.

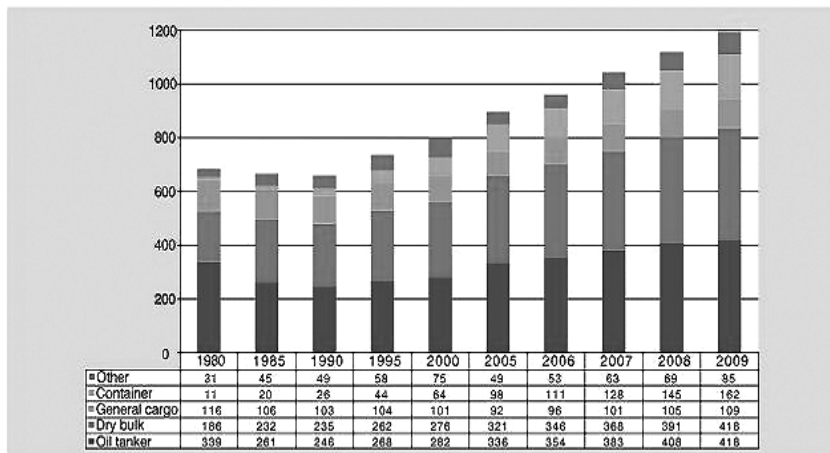
한편, 선박 해체량은 화물수요 감소 및 선박공급 증가량을 감당하기에는 많이 부족한 것으로 분석됐다.

또한, 경제위기 이후 많은 수의 선박주문이 취소되었고 조선소들은 기존의 주문에 대해 재협상을 나서고 있다. 비록 신조선 주문은 멈췄으나 드라이





**World fleet by principal vessel types, selected years\***  
(beginning-of-year figures, millions of dwt)



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by Lloyd's Register - Fairplay.

\* Cargo-carrying vessels of 100 gross tons and above.

벌크선을 중심으로 선박 공급이 증가되고 있고 선가 또한 하락했다.

선박 고철 가격도 하락하여 선주들은 선박 해체보다 오히려 선박 계선을 선호하는 경향을 보이고 있다.

## ▶ 운임지수 2008년 이후 급락

2008년 최고점을 기록했던 운임이 수요하락 및 공급증가로 급격히 하락했다.

### [세계 선박과잉률 추이]

구 분	90	00	05	06	07	08	09.04
Million DWT							
합 계	558.5	586.4	697.9	773.9	830.7	876.2	896.2
공급과잉량	62.4	18.4	7.2	10.1	12.1	19.0	25.9
Percentages(%)							
공급과잉 비중	11.2	3.1	1.0	1.3	1.5	2.2	2.9
선박 종류별 공급과잉 현황							
탱커선(DWT)							
합 계	266.2	279.4	312.9	367.4	393.5	414.0	426.4
공급과잉량	40.9	13.5	4.5	6.1	7.8	14.4	17.2
공급과잉 비중	15.4%	4.8%	1.4%	1.7%	2.0%	3.5%	4.0%
드라이벌크선(DWT)							
합 계	228.7	247.7	340.0	361.8	393.5	417.6	425.8
공급과잉량	19.4	3.8	2.0	3.4	3.6	3.7	7.4
공급과잉 비중	8.5%	1.5%	0.6%	0.9%	0.9%	0.9%	1.7%
다용도 일반화물선(DWT)							
합 계	63.6	59.3	45.0	44.7	43.8	44.5	44.0
공급과잉량	2.1	1.1	0.7	0.6	0.7	1.0	1.3
공급과잉 비중	3.3%	1.9%	1.6%	1.4%	1.6%	2.2%	2.8%

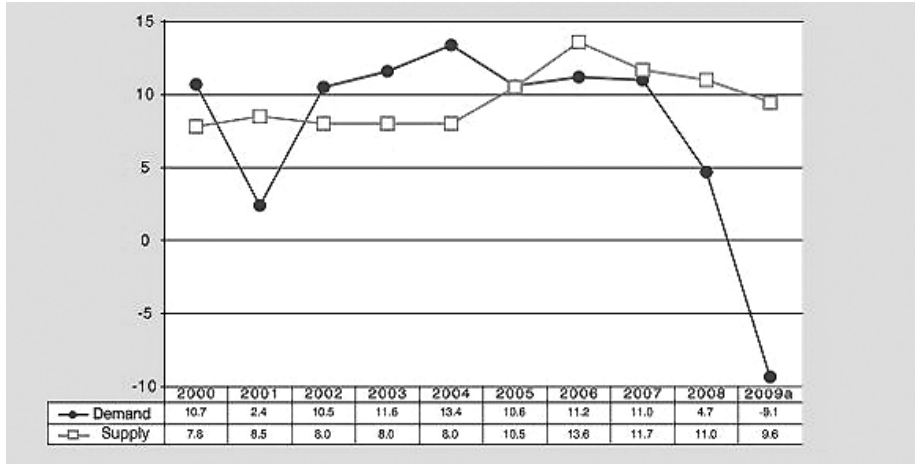
(출처 : UNCTAD, Lloyd's Shipping Economist)

그러나, 2009년 1분기 이후 세계경제 회복에 힘입어 상승하고 있다.

### ▶ 세계경제 위기 전 운송 분야에 악영향

2008년말부터 세계경제 위기의 영향이 전 운송 분야에 걸쳐 나타났다. 2008년 전 세계 항만의 컨테이너화물 처리량은 전년 동기대비 4% 증가한 5억600만TEU를 기록했다. 중국의 컨테이너 처리량은 전 세계 처리량의 22.6%를 차지했다.

[컨테이너선대 선복과잉 추이]



(출처 : UNCTAD, Clarkson)

중국, 러시아 및 인도의 철도 운송량은 2008년 각각 3.5%, 5% 및 8.4% 증가했다. 그러나 2008년 하반기부터 하락하기 시작해 유럽과 미국 등의 철도 운송량은 5% 이상 감소했다.

[벌크화물 운임지수 동향, 2006~2009]

구 분	부정기 기간운선(1972=100기준)				부정기 단기운선(1985=100기준)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
1월	302	491	812	193	294	632	1,018	154
2월	298	480	657	259	292	577	908	227
3월	327	550	810	305	321	644	1,221	296
4월	326	576	795	254	325	707	1,080	277
5월	323	671	1,055	306	304	712	1,544	358
6월	331	626	1,009	410	359	759	1,250	
7월	360	673	868		421	875	1,036	
8월	417	718	716		475	920	976	
9월	447	828	550		518	1,078	657	
10월	450	985	313		522	1,044	267	
11월	447	1,013	192		463	1,280	117	
12월	484	926	181		594	1,251	121	
평 균	376	711	663	263	407	873	850	239

(출처 : UNCTAD, ISL)

## UN기후변화협약 회의, IMO 배제한 기금조성 추진 제15차 회의에서 결정된 바 없으나, 올해 진전예상

올해 지구촌의 최대 이슈는 이산화탄소 배출감축으로 집약되고 있다. 세계는 지금 이산화탄소 배출관련 장기감축 계획을 놓고 선진국과 개도국간에 첨예한 신경전을 벌이고 있다. 이산화탄소 배출감축은 육상에 국한된 것이 아니라 해상에서의 배출행위도 규제대상이 돼 가뜰이나 불황에 허덕이는 세계해운업계의 또 다른 부담요인으로 부각되고 있다. 다음은 이산화탄소 배출규제와 관련하여 해운을 중심으로 국제적인 논의진행 상황을 정리한 것이다. (편집자 주)

### ▶ 코펜하겐 기후변화협약 회의결과

제15차 UN기후변화협약 회의가 2009년 12월7일부터 18일까지 덴마크 코펜하겐에서 전 세계 193개국 대표들이 참석한 가운데 개최되어 열띤 토론을 벌였다.

동협약의 목적은 교토의정서 부속서I 해당국가에 대한 CO2 배출량 감축경과를 점검하고, 구체적인 감축방안 논의와 함께 재정적 지원방안 마련하기 위한 것이다.

특히 이번 회의에서는 미국 주도로 선진국이 금년 1월중에 오는 2020년까지 각국의 온실가스 감축 목표를 제시한다는 내용을 골자로 한 '코펜하겐협정(Copenhagen Accord)'이 마련됐으나, 승인 대신 '유의(take note)' 형식으로 인정되면서 이산화탄소 배출량을 감소시키려던 당초의 목표가 지연되게 되었으나, 2010년에는 포스트 교토의정서 대체안이 도출될 것으로 예상되고 있다.

이번 회의에서 감축 목표 및 지원 금액 설정에 대해 미국, 중국 등 주요국의 강력한 반대로 EU는 당초 목적달성에 실패했다. 미국, 중국 등은 동 규제가 자국산업의 위축으로 이어질 수 있다는 점을 우려한 나머지 EU안에 반대입장을 견지했다.

이에 따라 이 문제는 금년에 멕시코에서 개최되는 차기회의에서 재논의기로 합의했다. 그럼에도 불구하고, 이번 회의는 미국, 중국, 인도와 같은 반대국들이 CO2 배출량 감축을 위한 국가별 조치의 필요성에 대한 공감대를 형성했다는 점에서 상당한 의미가 있는 것으로 평가되고 있다.

한편, 기후변화협약 적용대상에 해운분야 및 연료유가 새로 포함되는 것에 대해 전 세계 해운업계의 관심이 집중되고 있다. 또한, 국제해사기구(IMO)가 향후에도 해운부문의 CO2 배출감축에 관한 사항을 주도하는 것도 주요 관심사로 떠오르고 있다.

이와 관련하여 찬반론이 회의석상에서도 언급된

### [선진국과 개도국간 입장차]

선진국 입장	개발도상국 입장
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교토의정서 체제를 무효화하고 개도국까지 감축 의무를 포함하는 새로운 단일의정서 채택을 주장</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국, 인도를 포함한 개도국들은 선진국에서 지원을 받아 해당 국가별로 사정에 따라 자발적인 감축을 요구</li> </ul>



바 있으나 결정된 사항은 없는 것으로 알려졌다.

따라서 2010년말 멕시코 회의에서의 최종 결정이 있기 전까지 해운분야의 CO2 배출 관련 사항은 현 IMO 체제하에 유지될 것으로 예상된다.

이와 관련하여 국제해운회의소(ICS)는 2010년 3월 개최예정인 IMO 제60차 해양환경보호위원회(MEPC)회의에서 선주측 의견안을 제출할 예정이다. 동 회의에서 해운분야에 도입되는 기술적 및 시장적 제도 초안이 수립된다.

### ▶ 국제해양배출 저감정책(IMERS) 제안

지난 2009년 초 바르셀로나에서 결정된 CO2 국제해양배출 저감정책(IMERS)에 의한 시장기반 대책이 코펜하겐 회의에 제출되었다.

제안서에는 선주들은 탄소세를 탄소가격 기준에 따라 중앙기금에 지불하고 모금된 기금은 기술 개발 및 CO2 감축에 사용된다는 것이다. 초기 지불금액은 미국의 이산화탄소시장 가격을 기반으로 책정될 예정이다.

이는 국제해사기구(IMO)가 제안한 세가지 시장기반 대책과 유사하며, 추가 대책은 2010년 3월에 개최되는 해양환경보호위원회(MEPC)에서 논의될 예정이다. 덴마크 또한 연료유 사용을 기반으로 한 국제해양배출 저감정책을 지지한다는 의견을 피력함

탄소세를 통해 모금한 기금은 중앙거점에 보관되어 특정 국가의 이익을 차단할 예정이다.

이번 기후변화협약 회의에서 제안한 국제해양배출 저감정책(IMERS)과 IMO 제안과의 차이점은 IMERS는 UN해양법협약이 제안한 보상측면 등을 모두 준수하도록 되었다는 점이다. 또한 탄소 배출권 수입이 탄소기금의 총액을 결정한다.

즉, 국가들이 탄소 배출권을 수입하지 않는다면 해운관련 탄소 배출의 공유는 실행될 수 없다는 것이다.

국제해양배출 저감제도(IMERS)에 따르면 탄소 수입권의 70%는 선진국들이 보유할 것이며 나머지 30%는 저개발 국가들에 배급될 것이다. 하지만, 탄소배출량 감축을 목표로 한 기금은 오직 선진국에 서만 모금된다.

선진국 탄소수입권은 즉각 국가별로 할당되며 판매를 통해 모금한 기금은 환경보호 및 기술개발에 사용될 예정이다.

일부에서는 이러한 국제해양배출 저감제도가 너무 복잡하다며 불만을 토로하였지만 개발도상국들의 지지를 받고 있다. 이 제도의 개발자 Dr Stochniol은 기후변화협약 회의에서 이 제안이 받아들여진다면 혁신적인 금융정책과 선사들의 IMO 규칙 준수가 일치하면서 일석이조의 효과를 보게 될 것이라고 자신했다.

### ▶ IMO에서 개발한 시장기반 정책과 결합 가능

이러한 제도는 이번 회의에 제안된 7개 정책안 중 하나이며, 다수의 제안이 결합되거나 호환될 가능성이 있으며 코펜하겐회의에서 결정될 전망이다.

만약, 국제 해양배출 저감제도가 기후변화협약의 지지와 함께 IMO 회의에서 통과된다면 MEPC에서 개발한 세가지 시장기반 정책과 결합될 가능성이 농후한 것으로 분석되고 있다.

따라서 IMO가 정책수립과 결정에 있어서 중대한 역할을 차지하고 있다. 그러나 IMO가 제안한 시장기반 정책들은 개발도상국들의 지지를 받지 못하고 있는 상황이다.

IMO의 세가지 정책은 독일과 프랑스에서 제안한 '탄소총량제한 및 배출권 거래제도', 덴마크와 일본이 제안한 '온실가스 보상펀드', 그리고 미국이 제안한 '이산화탄소 배출권 거래제도'가 있다.

이 모든 정책들은 해운산업에 적용되기 전에

IMO에 의해 검토되어야 하므로 상당량의 시간이 소요될 예정이다.

한편, 코펜하겐 회의 별도행사에서 IMO 대표가 해운산업의 탄소 배출량 감축 목표치에 대한 거듭 강조했다. 이에 대해 싸이프러스 대표는 그의 연설에서 IMO의 MEPC가 오히려 탄소저감 정책 수립에 방해가 되고 있다고 주장했다.

또한 중국을 필두로 개발도상국들은 에너지효율 개발지수(EEDI) 사용 의무화에 대해 거부감을 드러냈다.

코펜하겐 회의에서 에너지효율 개발지수(EEDI) 등 IMO가 제안한 시장기반 수단은 IMO의 미래역할에 대한 확신이 생길 때까지 연기하기로 했다.

## ▶ IMO의 세가지 시장기반정책

IMO MEPC에서 개발한 세가지 시장기반정책은 △온실가스 보상펀드 △탄소세 △이산화탄소 배출권 거래제도를 말한다.

**[온실가스 보상펀드]** 선박연료공급자로부터 선박에 제공되는 모든 연료에 대하여 온실가스 기부금을 징수하여 온실가스 감축을 위하여 사용된다.

400G/T 이상의 모든 선박에 대해 적용되는 이 제도는 새로운 IMO 협약으로 제정되었다. 선박은 온실가스 펀드 관리기구에 등록된 연료 공급자로부터 연료를 구입하고, 온실가스펀드 관리기구는 IOPC 펀드와 같이 UN이나 IMO로부터 독립된 기구로 설립된다.

선박에는 온실가스 기금 지불에 대한 증거문서를 유지(bunker delivery note형식)하고, 연료 공급자는 의무적으로 온실가스 펀드 관리기구에 등록해야 한다. 온실가스 기부금 수준은 정책적으로 결정하며, 펀드로 인한 수익은 해운분야의 온실가스 감축을 위하여 사용한다.

**[탄소세]** 선박에 사용하는 연료에 세금을 부과하

고, 징수된 세금으로 개발도상국 기술지원 및 온실가스 감축 비용에 사용한다. 선박운항에 필요한 연료비 증가로 해운업계에 상당한 부담요인으로 작용할 것으로 예상된다. 직접적이고 가시적인 이산화탄소 저감 효과는 없을 것으로 분석된다.

**[이산화탄소 배출권 거래제도]** 선박별 연간 이산화탄소 배출허용량을 정하고, 그 이상 배출시에는 배출권을 구입하고, 그 이하로 배출시에는 배출권을 팔 수 있도록 하는 제도이다. 선박은 이산화탄소 배출감축 목표를 미리 정하고 운항해야 하며, 투자 또는 구매의 선택이 가능하다. 거래 관리국의 효과적인 모니터링, 검증, 시행 시스템 구성이 요구된다.

## ▶ 영국해운회의소, 회의 결과 비판

영국해운회의소는 이번 회의에서 체결된 ‘코펜하겐협정’에 대해 실망감을 표명함과 동시에 기후변화회의에서 보인 국제해운단체들의 침묵행위를 비난했다.

영국은 탄소총량 제한 배출권 거래제도를 지지하며 IMO가 탄소 배출감축을 위해 이 제도를 지지해 주기를 희망해 왔다.

영국해운회의소 의장인 Mark Brownrigg는 해운산업은 전 세계 화물의 80% 이상을 운송하고 이산화탄소 배출을 억제할 수 있는 가장 효율적인 운송수단이며, 항공수단과 비교하여 1톤마일당 약 500배의 감축효과가 있다고 강조했다.

또한, 기후변화협약은 IMO에게 해운산업의 탄소 배출 감축목표 설정을 위한 권한을 부여해줘야 할 것이며, 교토의정서의 근본인 ‘공동의 차별적인 책임’에 따라 탄소배출 감축치를 설정할 필요가 있다고 주장했다.

해운산업은 2010년 3월에 개최되는 IMO MEPC 회의에서 탄소배출 감축을 위한 효율적인 방안이 수립되기 위해 노력하고 있다고 언급했다.

그러나 일부 Non-Annex 1국가(교토의정서에 의한 온실가스 감축 적용 배제국가)는 탄소배출 감축 방안 및 목표를 일방적으로 수립하여 국제사회의 동조를 얻는데 방해가 된다고 주장하고 있다.

또한 영국해운회의소는 이러한 일방적인 탄소배출 감축목표 설정은 심각한 산업 왜곡을 야기하며 탄소배출 규제가 미약한 지역으로의 산업이 이전되는 'carbon leakage' 현상을 유발한다고 주장했다.

### ▶ IMO를 배제한 탄소세 부과방안 논의

IMO의 관리없이 해운과 항공분야에 수십억 달러의 세금을 부과하는 대책이 코펜하겐 기후변화 협약에서 협의됐으나, 결론을 도출하지 못했다. 120개국 지도자들은 12월17일, 교착상태에 빠진 탄소배출감축 목표 및 후진국 금융지원 방안에 대한 협의를 재개했으나, 합의점을 찾지 못한 것으로 알려졌다.

보수적 관점에서 기금조성 규모는 향후 3년간 연 100억달러를 모금할 예정이며 2020년 1,000억달러까지 증가시킬 계획이다.

해운업계에서는 이번 탄소배출 목표치를 충족시키기 위한 UN 주도하의 연료유 세금추징 방안은 준비가 된 반면, IMO의 시장기반 조치는 아직도 개발 중에 있다고 불만을 토로하고 있다.

이에 ICS 관계자는 해운산업의 경우는 정치인들이 실제 개발도상국에 해운산업이 미칠 영향은 고려하지 않고 기금조성에만 열을 올리고 있다며 우려를 표명했다.

지금까지도 해운과 항공분야를 탄소배출 감축을 위한 최종 탄소기금 모금에 포함시켜야 되는지에 대한 의견이 분분하다.

그동안 다른 산업과의 균등한 책임을 부여해야 하는지에 대한 조그만 진척이 있었지만 한편으로는 교토의정서에서 명확히 언급했었던 IMO가 선박의

탄소배출 감축 방안을 수립한다는 역할이 거론되면서 두 주장이 엇갈리고 있다.

### ▶ 전 세계 탄소세금, 250억 달러 예상

전 세계 선주들의 이산화탄소 배출감축 시도에도 불구하고 2020년에는 연간 탄소세금 규모가 150~250억달러에 이를 전망이다.

코펜하겐에서 열린 기후변화 협약회의에 앞서 트레이드윈드는 선주나 용선주들이 부과하게 될 금액이 예상보다 많을 것이라고 전망했다. 선박 한척 당 지불할 탄소세금은 일일 50톤 연료유소모 기준 약 100만달러에 이를 전망이다.

즉, VLCC를 기준으로 하면 평균 일일 연료유 소모량이 100톤 정도이므로 매일 5,500달러씩 연간 200만달러의 추가 세금을 지불해야 한다.

그러나, 해운업계가 사태의 심각성을 신속히 인지하고 기술개발 및 효율적인 운항을 한다면 탄소배출 감축이 보다 쉬울 것이라고 전문가들이 지적하고 있다.

따라서 이러한 해운환경 변화가 선박의 고효율 녹색선박개발에 보다 힘을 실어줄 전망이다. 만약, 해운업계에 이산화탄소 배출권 거래제도가 시행된다면 연간 배출권거래금액은 180억~240억달러에 이를 전망이다.

또한 탄소세제도가 시행된다면 해운업계는 연간 약 150억~225억달러의 추가세금이 필요하다. 보다 구체적인 제도의 진행사항은 IMO회의를 통해 결정될 전망이다.

특히, 해운업계가 이산화탄소 배출량을 2020년까지 2005년 대비 20% 감축하기 위해서는 약 8억 4,300만톤 수준으로 연료사용을 줄여야 한다.

그러나, 교역량 증가에 따라 연료유 사용은 13억 톤이 필요할 것으로 전망되면서 6억톤 가량의 탄소배출권이 추가로 필요하다.

따라서 머지않아 고효율 신기술을 통한 연료유절감이 가능한 녹색선박의 등장이 새로운 해운시대를 열 전망이다.

## ▶ 각 국가별, 대륙별 입장

**[유럽연합]** EU 집행위원회는 2009년 9월3일 벨기에 브뤼셀에서 제2차 EU ETS(배출권거래제) 회의를 개최했다. 동 회의에서 EU 배출권거래 시장을 활성화키로 함에 따라 유럽 연합은 기본적으로 배출권거래제를 지지하는 입장이다.

이와 관련, 미국, 중국, 인도 등 CO2 배출량이 상대적으로 많은 국가의 산업발전을 저해하고, 또한 유럽지역을 금융중심 지역으로 부활시키려는 EU 측 의도가 숨어있다는 부정적 견해가 다분하다.

그러나, 노르웨이를 비롯하여 스웨덴, 벨기에, 영국의 선주협회는 배출권거래제를 지지하는 입장이다. 타 산업의 배출규제 제도와 연계 가능 및 교토 의정서와 적합성 등 도입 필요성을 주장하고 있다.

이에 반해 덴마크 선주협회는 탄소기금제도를 지지하고 있다. 가장 먼저 탄소기금제도를 제안한 국가로서 최근 탄소기금을 하이브리드(Hybrid) 기금으로 명칭을 변경하여 이 제도의 장점을 강조하고 있다. IMO 체제에서 기금을 모금하고 동 기금을 탄소배출권 구입 및 기술 개발에 활용하자는 내용이다.

**[아시아지역 국가]** 일본 및 홍콩 선주협회는 탄소기금제도를 지지하고 있다. 일본의 경우 탄소기금제도를 바탕으로 인센티브 방식 도입을 주장하고 있다. 그러나, 호주선주협회는 영국 등과 함께 배출권거래제 지지입장을 공동표명하고 있다.

**[국제해운단체]** ICS는 시장적 제도도입은 지지하나 구체적 대안에 대해서는 입장은 유보하고 있다. 그러나, IMO 체제에 의한 시장적 제도운영은 적극 지지하는 입장이다. 이에 따라 ICS는 2010년 3월

개최되는 제60차 MEPC 회의에서 이같은 의견을 제시할 계획이다. 이를 위해 현재 각 회원국의 의견을 수렴중이다.

BIMCO는 덴마크선주협회에서 제안한 탄소기금을 소극적으로 지지하고 있다. 시장적 제도에 관한 IMO의 기본원칙에 대해서는 지지한다는 입장이다.

기존 강경 입장과는 달리 해운분야에 적합한 방안이 있을 경우 수용 가능하다는 점을 강조하고 있다. 그러나, 배출권거래제는 해운분야에 부적합하다는 입장을 고수하고 있다.

## ▶ 한국선주협회 대응방안

한국선주협회는 지난 2009년 5월과 11월 두차례에 걸쳐 우리 입장을 개진한 바 있다. 협회는 이산화탄소 배출감축과 관련하여 어떠한 제도가 도입되더라도 선주들의 비용부담이 가중될 것으로 보고 부담을 최소화하는 방향으로 이 문제에 접근해 왔다. 국제사회에서 이산화탄소 배출감축에 대한 공감대가 널리 확산된 관계로 새로운 제도도입은 불가피한 상황이기 때문이다.

이에 따라 협회는 여러 가지 방안을 검토한 결과 탄소보상기금제도(Compensation Fund)를 지지하는 쪽으로 입장을 정리했다.

상대적으로 배출량이 적고, 감축목표를 달성한 선박/선사 대상기금 납부액의 일정수준 환급받을 수 있기 때문이다.

배출권거래제의 경우 탄소배출량이 많은 우리나라가 상대적으로 불리하다. 우리나라의 연간 이산화탄소 배출량이 4.8억톤으로 세계 9위인데다 금융거래인 만큼 투기성향을 조장할 우려가 있고 해운업 고유의 특성이 경시될 소지가 있기 때문에 배출권거래제 도입에 대해 반대입장을 견지하고 있다.

## USCG, 선협에서 AMVER Award 시상식 개최

매년 128일 이상 제도참여선박 대상 증서 및 깃발 증정



미국연안경비대(US Coast Guard)는 12월14일 14시 한국선주협회 대회의실에서 작년에 이어 금년도 AMVER (Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System) Award 시상식을 거행했다.

AMVER제도는 해상에서의 선박 및 인명 안전확보를 위해 미국연안경비대에서 시행하는 자발적 선위통보제도로, 이 날 시상식은 매년 128일 이상 동제도에 참여한 선박을 대상으로 감사증서 및 깃발을 증정하는 행사이다.

이 날 시상식에는 Mr. Mark Tokola 주한미국대사관 부대사와 Patricia J. Springer 미해안경비대 소령이 참석하여 7개 선사, 7개 선박관리회사에 직접 상을 수여했다.

수상받은 업체는 대한해운, 유코카캐리어스, STX팬오션, SK해운, 한진해운·한진SM, 현대상선, 쉬핑뱅크, 동진상운, 월웁스쉽매니지먼트, 싱크로해운, 베스트해운, 해영선박, 로라스선박관리 등이다.

## 호주 뉴캐슬항 항만당국, 신 입항제도 설명회 개최 사전통보제도, 내년 2월1일부터 적용 7월까지 시범운영

호주 뉴캐슬항만당국은 12월14일 선주협회 대회의실에서 뉴캐슬항의 새로운 선박입항제도 도입과 관련하여 설명회를 개최했다. 새로 도입되는 제도는 내년 2월1일부터 적용되는데 우선 7월까지 시범운영 후 적정성을 판단할 예정이다. 이 제도는 선박·항만·환경의 안전을 위해 변경하게 되었으며, 하역개시시간 48시간 이전 뉴캐슬항 내 묘박이 금지된다.

또한, 사전 통보제도가 도입되어, 입항 14일전 또는 항해일수가 14일 미만인 경우 출항 즉시 통보해야한다. 아울러 예상도착시간에 근거하여 도착 10일전에 선박별 접안우선권이 부여되며, 분쟁 및 불편사항 해결을 위한 당사자간 협의체가 구성된다.

이 밖에 뉴캐슬항만당국은 한국 및 일본 선·화주로부터 운영규칙 제정에 필요한 사항을 지속적으로 협의하고 있다고 전했다. 우리 협회는 설명회 내용과 관련하여 선사와 의견조율 후 올해 말까지 우리 측 입장을 전달할 예정이다. 또한, 필요시 POSCO, 현대제철 등 화주 측과 정보를 공유하기로 했다.

내년 7월까지 동 제도가 시범 운영될 예정임에 따라 이해당사자별 동향 파악 및 적정성 검토 등 지속적인 모니터링이 필요할 것으로 예상된다.

이 날 설명회에는 뉴캐슬항만공사 CEO 및 담당부서장, 관련선사 업무담당자 등 30여명이 참석했다.





## 2010년 세계해운시황 전년보다 다소 개선전망 KMI, 정기선시장 선복과잉으로 2011년부터 본격회복



2010년 세계해운시황은 전년보다 개선될 것으로 전망됐다. 한국해양수산개발원(원장 강종희)은 2009년 12월7일 한국거래소 국제회의장에서 개최된 2010년 세계해운전망 서울국제포럼에서 이같이 전망했다.

### ▶ 세계해운시황 회복기조에 진입

이 날 주제발표 전에 한국선주협회 이진방 회장은 격려사를 통해 "해운시황이 당초 예상보다 빠르고 회복되고 부정기시장의 운임시황도 4,000포인트 고지로 올라서 어느정도 한숨을 돌리고 정기선 운임도 회복단계로 접어들고 있다"며 "해운경기가 회복되는 가운데 최근 발생한 두바이쇼크가 세계경제 회복분위기에 찬물을 끼얹지 않을까 모두가 걱정했는데, 영향이 그리 크지 않을 것으로 보여 매우 다행스럽게 생각한다"고 말했다.

이어 최장현 국토해양부 차관은 격려사에서 "해운 분야가 올 한해는 무척 힘든 한해로 정부와 유관단

체, 업계, 연구기관 등이 힘을 합쳐 어려운 시기를 능동적으로 대처하고 정부가 관련법을 정비하고 시장에서의 불법근절을 위해 강도 높은 구조조정을 단행했다"고 밝히고, 강도 높은 구조조정과 경영내실화를 통해 해운위기 극복을 위해 업계가 더욱 노력하여 줄 것을 당부했다.

이에 앞서 강종희 한국해양수산개발원장은 개회사를 통

해 "부정기 운임지수가 12월초 4,000포인트를 넘고 실물경제가 예상보다 빨리 호전되는 추세로 해운업계가 심리적 공황상태는 벗어난 것으로 생각된다"며, "컨테이너선과 건화물선, 유조선 등 분야별로 다른 상황이 나타나는 현실을 고려하여 우리 선사들도 이에 대한 대책을 마련할 필요가 있다고 강조했다.

이 날 포럼에서는 조건형 기획팀장의 사회로 장지예슈 상해해사대학 교수와 요즈 마사토 NYK 조사그룹 부장, 김우호 한국해양수산개발원 해운시황분석센터장의 주제발표가 있었다.

### ▶ 세계 및 중국조선산업 회고와 전망

먼저 장 교수는 "세계 및 중국 조선산업의 회고와 전망"이라는 주제를 통해 선박과잉은 해운시장의 최대 걸림돌이며 2010년 경기는 회복세를 보일 전망이지만 해운시장은 주요 수주물량의 인도에 따라 운송료 과잉문제에 노출될 것으로 보인다고 전했다.

또한 장 교수는 심각한 선박과잉으로 해운시장 회

복에는 일정 시간 소요될 것이라고 주장했다. 조선산업의 중심이 유럽에서 동아시아로 전환됐다고 설명한 뒤 동아시아내에서도 조선산업을 둘러싼 세력재편이 이뤄지고 있다고 전했다.

이와 관련 중국의 조선산업은 1990년대 이후 빠른 성장을 보이며 신조선의 건조량, 수주능력, 건조가격에 있어 3대 지표가 향상됐다고 말했다. 또한 2009년 현재 전 선대의 36.2%를 차지하며 세계 1위 자리를 차지했다고 덧붙였다.

하지만 선대건조량의 증가는 벌커, 탱커, 컨선의 주력 선종에서 대게 이뤄지고 있으며 아직까지 고부가가치 선종에 있어서는 기술과 경험을 축적해야 할 단계라고 설명했다. 이에 한국과 일본이 고부가가치 선종에 있어 경쟁우위에 있다고 말했다.

이같이 중국 조선산업이 발전한 배경에 대해서는 산업 규모의 지속적인 확대, 선박 건조량의 급증, 선박 건조의 집중도 제고, 종합적인 건조 능력 향상, 중국 내 조선업체 구도의 커다란 변화를 들었다.

아울러 타국가와의 경쟁우위 요소로 선박 가격의 경쟁력, 풍부한 현지 자원, 노동력에서의 저렴한 인건비, 철강재의 안정적인 공급, 저렴한 가격(가격적 우위), 상대적으로 높은 수익성을 언급했다.

반면 경쟁열위 요소로는 선박 기자재부문의 낮은 기술력, 고부가가치 선박 건조 분야의 취약한 경쟁력, 취약한 R&D 능력 등을 꼽았다.

한편, 지난해 말 발발한 금융위기는 조선산업에 큰 영향을 미쳐 신규 수주량이 급감했으며 발주 취소와 계약 재협상 증가했다.

노르웨이 선급사의 통계를 보면 세계적으로 492척의 신규 발주 취소, 약 3720만 DWT 규모, 이 가운데 전화물선 325척, 한국 194척, 중국 161척으로 나타났으며 일본 미쓰비시 중공업의 통

계는 2008년 10월부터 2009년 5월까지 전 세계 신규 발주 취소량은 807척으로 보고됐다.

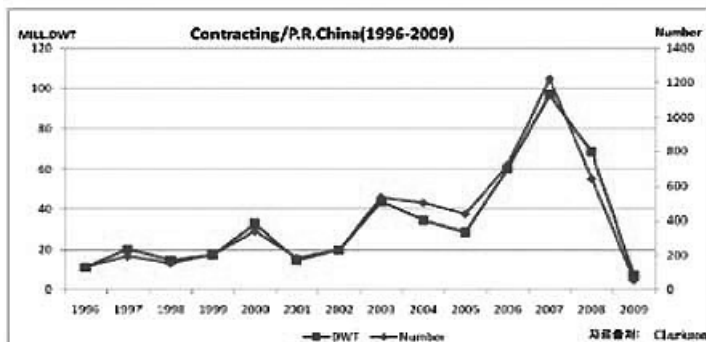
금융위기로 인한 선주들의 건조자금 유통의 어려움으로 인한 경영부진으로 중국의 대형의 시중은행들은 조선업체 대출에 있어 신중한 태도를 보이고 있으며 금융기관의 대출기관 전 수주잔량 1/3 대출을 못하고 있다. 이와 관련해 장 교수는 수주-인도-자금회전의 3대 문제로 인한 자금사실에 대한 문제에 노출되어 있다고 지적했다.

특히 장 교수는 "선박과잉은 해운시장의 최대 결림돌"이라며 "2010년 경기는 회복세를 보일 전망이지만 해운시장은 주요 수주물량의 인도에 따라 운송료 과잉문제에 노출될 것"으로 보인다. 이에 장 교수는 심각한 선박과잉으로 해운시장 회복에는 일정 시간 소요될 것이라고 주장했다.

또한 누적된 대량의 수주 잔량으로 2010년도의 신규 수주량과 선박 가격의 회복폭은 제한적일 것으로 예상해 해운시장의 회복도 더딜 것으로 전망했으며 건조 능력 과잉 현상은 더욱 심각해질 듯하다고 밝혔다. 아울러 수급균형을 이루기 전까지는 운송료 과잉 문제를 피할 수 없을 것으로 내다봤다.

따라서 조선업체가 당면한 과제로 해운의 위기는 조선업체의 위기로 자금난 지출 축소 자금회전을 도와야 할 듯하며 지속적인 비용 절감 및 선박용 엔진의 에너지 효율성 개선을 이뤄낸다는 것이다.

[중국의 신규선박 수주량]



## ▶ 2010년 세계해운시황 변동요인과 전망

다음으로 일본의 요츠 마사토 NYK 조사그룹 부장은 '2010년 세계해운시황 변동요인과 전망'이라는 주제를 통해 "경기침체로 인한 자산가치의 하락이 경기악화를 초래해 금융기관에 타격을 입혔으며 이는 더욱 자산가치의 하락을 초래했다고 강조했다. 이같이 되풀이되는 악순환 구도는 장기간 회복되지 않을 것으로 분석했다.

요츠 부장은 "지난 2007년 서브프라임 발발 이후 미국발 금융위기는 전세계를 강타했다"며 "특히 지난해 9월 리먼브라더스 사태의 실물경제로의 파급은 아직까지 그 규모와 심각성에 대해 경계해야 한다"고 말했다.

실물경제로의 파급은 세계적인 총수요 급감을 초래했으며 경기의 악화는 해운의 경영악화를 불러와 고립으로 치닫게 됐다.

해운의 호황기와 불황기를 맞이함에 있어 "매년 시장이 활성화 되면 다같이 배를 발주하고 10년에 걸친 사이클을 유지하며 주기적으로 호불황이 반복되고 있다"고 전했으며 "하지만 지난해 말 발발한 경기침체로 일일용선료 10만달러~30만달러 성약에서 바닥까지 떨어졌던 유례없는 현상이 발생했다.

이같은 전세계적인 경기침체에 따라 호황기에 발주한 조선소의 방대한 수주잔량에 대해 "이같은 신조물량을 어떻게 하느냐"라는 문제가 부각되고 있다.

현재 NYK 조사팀에 따르면 업체내 발주취소물량

은 1만여척의 발주물량 대비 1,000여척에 달한다고 설명했다.

하지만 요츠 부장은 "30년전 오일쇼크를 겪은 바 이같은 폭풍우를 지나갈 수 있을 것"이라고 강조했다. 또한 "1978년 이란혁명 등으로 인한 1979년부터 원유가격이 크게 인상되면서 1979년부터 1985년 유조선 하동양의 수요가 반까지 줄어들었으며 유조선의 경우 1983년 전선대의 16%가 계선되기도 했다"고 전했다.

한편 요츠 부장은 "FFA와 BDI지수는 연동관계에 있다"고 주장했다. 이와 관련해 요츠 부장은 "지난 해 건화물선 시황이 폭락했던 시기 FFA 성약의 수가 감소했으며 BDI지수도 하락했다"고 설명했다.

이같은 경기침체는 용선주들의 심리에 영향을 미쳐 신용불안을 초래했으며 이는 해운 폭락에 큰 영향을 미쳤다. 또한 해운시장은 수급불균형으로 인해 물동량이 하락하면서 괴리된 신용불안까지 경험했다.

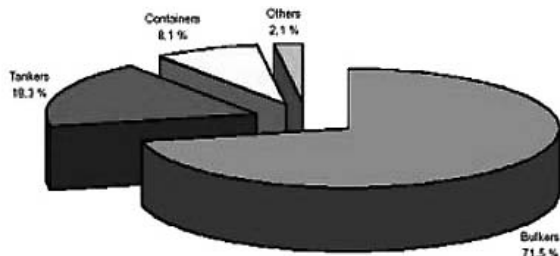
컨테이너 해운이 세계불황의 여파를 가장 크게 받았다. 올해 두자리수의 마이너스 성장 가능성이 있다. 이는 컨테이너선박의 서비스 이후 처음 있는 일이다.

용선료도 추락했으며 싱가포르항 계선 선박량은 세계 총선대 10% 넘는다. 현재 컨테이너선 서비스의 대규모 효율화 노력을 통해 선박량 줄이기 위한 방안을 모색 중이며 계선선박의 서비스 투입의 기회를 엿보고 있다.

한편 세계해운전망에 대해 올해 하반기 주요 항로 상 운임의 반등 요소 있다"며 "각 선사에서 실제로 선박공급이 억제되고 있다. 이와 관련, 수급동향을 쉽게 말할 수 없지만 현재의 운임회복은 선사들에게 운항수지 개선효과를 가져올 수 있다.

아울러 이같은 요소가 밝게 작용하나 앞으로의 시황을 간단하게 전망하기는 어렵다며 세계경제 성장, 경기CYCLE, MONEY

['발주취소와 계약 재협상' 더욱 증가할 전망]



행방과 아울러 자가수송, 장기계약, COA계약, SPOT계약비율이 앞으로의 전망에 변동요인으로 작용할 것으로 전망했다.

또한 이란 핵개발 문제, 소말리아 연안 해적 등 세계 지정학적 문제는 해상의 불안요인으로 작용하기에 컨선, 벌커, 탱커 운송에 영향을 미치고 있다. 따라서 다양한 요인과 더불어 접근방법에 대한 검토가 필요하다.

## ▶ 세계해운시황 공급과잉 해소가 관건

마지막으로 김우호 한국해양수산개발원 해운시황 분석센터장의 '2010년 부문별 세계해운전망'에 대한 주제발표가 있었다.

김 센터장은 2010년 세계해운시황은 공급과잉 해소가 관건이 될 것으로 전망했다. 또한 2009년은 반등세를 보여 물동량 감소와 선박의 완공 인도량 증가에 따른 공급과잉 현상에도 불구하고 해운 시황은 연초대비 회복세를 유지하고 있다고 전했다.

건화물선 시황은 중국의 철광석, 석탄 수입급증으로 시황이 크게 개선됐고, 유조선 시황은 3분기의 반등세가 지속적으로 유지되고 있으며 건화물 운임지수(Baltic Dry Index ; BDI)는 2009년 1월초 773포인트에서 2009년 12월초 4,107 포인트로 급증했고, 유조선 지수(World Scale ; WS)도 반등세를 나타냈다.

반면 컨테이너선은 2분기 이후 원양항로에서 운임이 회복되고 있으나 여전히 낮은 수준이어서 용선 시장으로 연계되지 못해 용선지수는 지속적으로 저점을 갱신하고 있다.

2010년은 선박공급량 과잉우려에도 중국 철광석, 석탄 수입급증 등 물동량 증가와 선사들의 운항선박량 조절 노력으로 회복세는 지속될 전망이다.

세계경기회복과 무역량 증가로 2010년 이후 세계 해상물동량은 연평균 3.5%~3.8% 정도 증가될 것으로 예상된다.

2010년 총해상물동량은 전년대비 3.5% 증가한



81.3억톤으로 예상되며, 2억DWT의 신조선이 완공될 예정이다.

선박완공 인도지연, 계선, 대규모 항만체선의 장기화, 선박해체 급증, 저장시설 활용 등으로 인해 실제 운항선박량이 감소되고 이로 인해 시황 회복세가 유지될 전망이다.

2010년에도 선박해체가 지속될 전망이며 2009년의 2,800만DWT 수준으로 기대되고 있으며, 이는 시황이 어려웠던 1996~2003년의 해체수준(2,500만~3,000만DWT)과 유사하며, 초호황기의 500~1,500만DWT에 비해 급증한 수준이다.

컨테이너선 시황을 살펴보면, 2010년에 원양 및 근해항로 운임은 2009년 하반기 이후의 반등세에 이어 회복세가 지속될 것으로 전망된다. 반면, 용선시장의 불황은 지속될 것으로 보인다.

수요측면에서 세계경기 회복에 따른 세계 교역량 증가 및 아시아 역내 교역량 증가로 물동량 회복이 가시화되고 있다.

2010년 해상물동량은 전년대비 3.7% 상승한 1억 2,700만TEU로 예상되며, 특히 아시아를 포함한 역내항로의 물동량이 4.6% 증가가 예상된다.

공급측면에서 2010년 전체 선박량은 2009년 대비 11.1% 증가한 1,493만TEU로 전망돼 공급과잉 우려는 지속될 것으로 보인다.

2010년 인도예정량은 339척, 180만TEU로 예상되



고, 해체량은 전체 선대의 1.5%에 해당하는 약 20만 TEU로 전망된다.

하지만 운항선사들은 반선(사선 활용), 계선 및 해체 등과 선사간 서비스 제휴/협력, 감속운항 등을 바탕으로 실제 운항선박량을 조절하는 적극적 공급조절전략을 지속적으로 펼칠 전망이다.

Alphaliner는 2011년 말 계선량을 약 300만 TEU(전체 선대의 20% 수준)로 예상하고 있다.

이에 따라 용선시장의 시황회복은 당분간 기대하기 어려울 것으로 보이고 비운항 선주들의 부담(용선료 수입 감소 및 선박유지비 증가)이 지속적으로 커지게 될 전망이다.

HR 지수는 2009년 들어 지속적으로 하락, 연초 대비 32.1% 하락(487.4 → 330.8)했다.

특히 펀드 등의 비운항선주의 계선 선박량이 점차 증가하고 있고, 그들 선박은 용선기간이 만료되는 시점에서 용선계약 갱신이 힘들 것으로 예상된다.

건화물선 시황은 BDI는 2009년 연평균 2,567포인트에서 2010년 연평균 2,700~3,000포인트로 소폭 상승할 것으로 전망된다. 2009년 12월 4일 4,107포인트를 기록했다.

2009년에는 연초 773포인트에서 시작한 BDI가 과잉선박량에도 불구하고 2,500포인트대를 회복한 것은, 일시적 수요 급증과 이에 따른 선박운항여건의 변화가 작용한 것이다.

즉 중국 철광석 수입물동량이 전년대비 39% 상승했고, 물동량 폭증에 따라 주요 양·적하 항만(중국, 호주, 브라질 등)에서의 체선이 극에 달했으며(올해 6월, Cape 선박 150여척이 항만에 대기), 예정된 신조선 인도량의 36%가 지연되는 등의 시황개선요인이 작용했다. 항만에 체선이 발생하면 가용선박이 감소하여 공급 감소효과를 가진다.

따라서 2010년에는 시황이 개선될 것으로 예상된다. 신조선 인도 지연, 선박해체 증가, 세계경제 회복에 따른 운송수요 증대, 중국·호주·브라질 항만의

체선 악화 등의 시황개선 요인의 영향을 보다 긍정적으로 해석한 결과이다.

한편, 국내외 전문가들은 2010년도에도 선박 공급과잉이 완전 해소되기 어렵기 때문에 시황전반의 약세분위기가 이어질 것이라는 의견이다.

KMI 패널조사결과 2010년 BDI 연평균 전망치는 2,587포인트다. 2009년 10월 기준, 기존 선박량의 61%(2억 7,640만DWT)가 발주잔량으로 남아있다.

유조선 시황을 보면, 선주들의 심리적 저지선과 운항선박량 조절 노력으로 2010년 유조선 시황은 안정화와 회복세를 지속할 것으로 전망된다.

2009년에는 3분기 이후 반등세를 유지하고 있으며 물동량 증가에도 불구하고 공급과잉으로 수급불균형이 당분간 지속될 전망이다. 2009년 VLCC 평균운임은 WS 40 수준으로서 전반적으로 낮은 수준이다.

대형유조선의 저장시설 활용 증대, 노후선 해체 가속화, 단일선체 유조선의 퇴출 강화 등 운항선박량 조절은 시황개선에 기여할 것으로 전망된다.

2010년 VLCC 해체량은 2009년 대비 32척 증가한 40척 이상으로 예상되며, 기존 선대의 13%에 이르는 단일선체 유조선에 대한 규제를 도착항뿐만 아니라 중간 급유지와 선적항까지 확대 적용된다.

이에 2010년 세계해운시장은 선박공급량이 매우 중요한 요인이 될 것이며, 2009년과 같은 선박공급부문의 조절 노력이 지속된다면 선박량 공급과잉 우려에도 시황은 회복세를 이어갈 것으로 전망된다.

시황 관계자는 주요국의 출구전략, 원자재 가격 변동에 따른 수급상황의 급변과 이로 인한 시황변동 폭 확대 등에 유의해야 할 것이다.

또한, 건조 중인 선박을 '녹색선박'으로 전환할 수 있도록 지원해 선박공급 압력을 해소할 필요가 있다. 해운시황 당사자와 조선소 모두에게 '득이 되는 정책'으로서 정책당국은 녹색성장의 동력을 얻게 되고, 조선소는 녹색선박 기술의 주도권을 확보하는 효과를 기대할 수 있다고 주장했다.



주제발표 뒤 이어진 패널토론에서는 정봉민 해양물류항만 연구단장의 진행으로 내년 세계해운전망을 두고 다양한 의견이 오고갔다. 이날 참석한 패널들은 대부분 내년 상반기 해운시황이 회복세를 보일 것으로 예상했으며 일각에서는 상당한 등락폭이 작용할 것으로 전망했다.

## ▶ 수요공급 측면의 위험요소 고려해야

먼저 박경철 국토해양부 해운정책과장은 "정부의 입장에서 전망치의 적절성 여부보다는 내년의 수요공급측면의 위험요소를 진단하고 대비하는 것이 우선과제이다. 이에 해운시장의 위험요소에 대해 짚어볼 필요가 있다. 내년은 수요측면에서는 회복세를 보일 것으로 전망되나 공급측면에서 위험요소가 부각될 것 같다."고 전했다.

또한, "내년 수요측면은 선진국의 출구전략, 두바이 쇼크 발발 등과 같은 사정이 없는 한 4.3%의 경제성장을 보일 것으로 예측된다. 아울러 전반적인 해운수요가 증가하면서 회복세에 접어들 것으로 보인다. 공급측면에서는 신조선 인도연기와 운항선사의 공급조절능력, 노후선 대체 및 공급 완화 등으로 실질적 대안이 이뤄질 것으로 보인다."고 주장했다.

이에 "선사와 조선소의 자율적 협상과 아울러 정부측면에서는 공급의 완화정책이 이뤄지지 않을 경우 율해와 마찬가지로 선박금융 등을 통한 정부지원이 이뤄질 것으로 예상된다. 또한 해운산업 분야 가운데 가장 취약부분인 선박금융의 제도적 기반을 체계적으로 다질 대안을 마련할 것이다."이라고 정부측 입장을 전했다.

이에 양홍근 한국선주협회 이사는 "최근 외신을 보면 해운시황이 한국과 중국, 이 두나라에 달려있다. 즉 한국조선소에서 신조선이 얼마나 건조되느냐 중국조선소에서 취소량과 신조 건조량이 얼마나 나오느냐로 가늠지을 수 있다는 것이다. 크게 틀린말은 아

닌 것 같다."며 말했다.

또한, "최근 BDI가 4000포인트까지 상승하면서 시황이 무척 좋아지고 있다. 이는 중국의 철광석 수입량이 1억8,000만톤 증가한 것으로 풀이된다. 이 같은 중국의 철광석 수입은 케이프사이즈 선박의 수율을 증가시킨다. 중국의 수입량은 케이프사이즈 130여척에 달하는 양이다."라고 했다.

아울러 시황을 분석하는데 현재의 선박량, 인도량, 발주취소량, 유가 등 모든 팩트가 70~80%를 차지한다고 볼 때 나머지 20% 정도는 심리적인 측면이 작용한다고 본다며, 해운시황의 팩트도 중요하지만 흐름 또한 중요하다는 것이라고 주장했다.

양 이사는 "글로벌 해운 위기로 폭락했을때 대부분 불황이 장기화된다고 믿었다. 이에 금융권에서도 선사와의 거래중단의 상황까지 이르게 됐고 오히려 이는 시황악화를 더욱 초래하며 악순환 구도를 만들었다. 당시 금융권에서는 시황이 좋다면 금융거래를 할 것이다. 시황이 좋다는 자료를 제시하라는 요구를 했다. 팩트도 중요하지만 심리전도 중요하다.

## ▶ 시황전망시 심리적인 요인도 중요

세계적인 정기선사들도 현재의 이런 트렌드가 지속된다면 내년 상반기 금융위기의 발전보다는 낮겠지만 흑자를 낼 수 있을 것으로 보인다."라며 긍정적인 전망을 내놓았다.

이어 유병세 한국조선협회 상무는 "해운산업의 경우 내년이 다소 어렵겠지만 희망의 빛이 보인다. 하지만 조선산업의 경우 해운산업의 2~3년 후행산업이기 때문에 당분간 빛이 보이지 않는다."라며 2009년 힘들었던 한해를 회고했다.

또한, 현재 조선업체는 그동안 받아놓은 수주잔량을 지키는데 최선을 다하고 있으며, 전세계적으로 나오는 발주량이 아주 작기 때문에 기존의 발주량을 지키는데 온 힘을 기울이고 있다고 어려움을 토로했다.



아울러 생존전략을 구사함에 있어 간과하기 쉬운 부분이 있는데, 주기적인 어려움에 봉착했을때 서로가 경쟁을 하면서 발전하고 있으며 또한, 조선업계는 녹색선박 개발과 관련해 신기술 개발에 역점을 두고 새로운 성장 동력을 마련하기 위해 노력할 것이라고 전했다.

유 상무는 "정부에서 조선업계에 정책적인 지원을 할때 조선업계는 이중고에 시달린다. 대표적인 사례로 최근 지난주 가진 OECD조선협상에서도 일본과 유럽에서 엄청난 지적을 받았다. 이같은 상황은 조선업계를 위해 정부 금융을 받아야 하는데 선불리 받기는 어려운 상황이다."이라고 했다.

유 상무는 그러나 조선업계는 향후 사업의 다각화를 통해 해양의 새로운 산업의 확장 경쟁을 통해 향후 세계 조선업의 강자의 자리를 유지할 것이며, 전체적인 일감이 줄어들면 많은 고용인력이 줄어들기 때문에 조선소만의 문제가 아니라 정부에서도 향후 고용인력의 문제에 대해 신경을 써야 할 것이라며 정부의 도움을 요청했다.

다음으로 한진해운 손영호 상무는 올해는 컨테이너 정기선 부문이 거의 최악의 상황을 맞았으며, 최근 몇 년간 비교적 선사들은 호황이라 믿어 선박의 대량발주가 이뤄졌다고 말했다.

또한, 이 같은 대량발주가 이뤄진 가운데 지난해 하반기 금융위기 발생 후 전세계적인 물동량 감소현상이 나타났는데, 해운회사의 입장에서는 물량감소와 공급과잉의 이중타격이며 올해의 상황은 수요측면에서 컨테이너 부문의 경우 전년대비 10% 감소된 것으로 추정된다고 말했다.

또한 손 상무는 4분기 들어 물동량 회복 수준이 지난 2008년 전반까지 미칠 수 있는 상황이 아니지만 실제로 회복되고 있고, 아시아-유럽항로의 경우 지난 10월 운임수준이 반등했으며 긍정적인 시장상황이 엿보이고 있다고 분석했다.

그는 특히 내년 물동량은 경제와 밀접하게 관련되

어 있기 때문에 GDP 전망치를 늘 모니터링 하고 있으며, 연초 경제성장률이 2~3% 못 미치던 상황에서 최근 골드만삭스에 의하면 4%로 내년 컨선 물동량이 상승할 것으로 전망된다고 긍정적 전망을 했다.

## ▶ 정기선시장 긍정적인 측면 부각

하지만, 주택경기 등 부정적 요소는 아직까지 남아 있고 전반적으로 수요측면에서는 원래 예상보다 나아질 것으로 예측된다고 선사 입장에서 선속감속 등 비용절감대책을 실시할 것이며 공급측면에서 노후선 해체가 활발해 질 것으로 보인다고 전했다.

또한 잉여선박은 올 4분기부터 나아지고 있으며, 전체적으로 해운산업이 세계경기의 후행으로 따라오는 산업이기에 얼마나 빨리 이를 끌어올리느냐의 문제에 도달하게 된다고 하며, 해운산업은 터미널 산업, 조선산업 등 그 파급효과가 크기 때문에 이 고비를 넘기고 새로운 경쟁력을 확보할 수 있도록 도약해야 한다고 전했다.

마지막으로 정갑선 STX팬오션 전무는 올해 추정치로는 벌크 수요물량이 2% 감소하고 선대 증가는 9.5%이상 증가했다고 보며, BDI지수는 2600 언저리가 될 듯 하다고 말했다.

정 전무는 시황의 가장 큰 요소를 두고 많은 사람들이 중국의 철광석 수입의 증가를 꼽는데, 그러나 이와 관련해 큰 요소로 중국의 위안화 절상이라고 생각한다고 전했다.

또한, 중국은 변화하고 있으며, 내년에도 위안화가 비슷한 수준이 유지되거나 강화된다면 이같은 전인은 계속 나타날 것이라고 주장했다.

정 전무는 내년 상반기 긍정론이 많은데 시황은 어느정도 등락폭이 있을 것으로 보며, 대단히 진폭이 많은 마켓이 될 것이라고 말했다.

# 10대 무역대국 걸맞는 해운산업 발전전략 발표

## 현대연구, 건화물운임지수 등 각종 지표 긍정적 시그널

2008년에 이어 2009년도 우리 해운업계에는 다사다난한 한해였다. 하지만 2009년에는 바닥을 쳤던 건화물운임지수 등 여러 수치에서 긍정적인 시그널들이 보이고 있다. 10대 무역대국으로 진입하기 위해 작금의 위기를 탈출할 수 있는 방안을 모색해보는 계기가 될 수 있는 보고서가 나왔다. 다음은 현대경제연구소에서 발표한 '10대 무역대국을 위한 해운산업 발전전략'을 편집·정리한 것이다. (편집자주)

### ▶ 세계해상물동량 10년만에 56% 증가

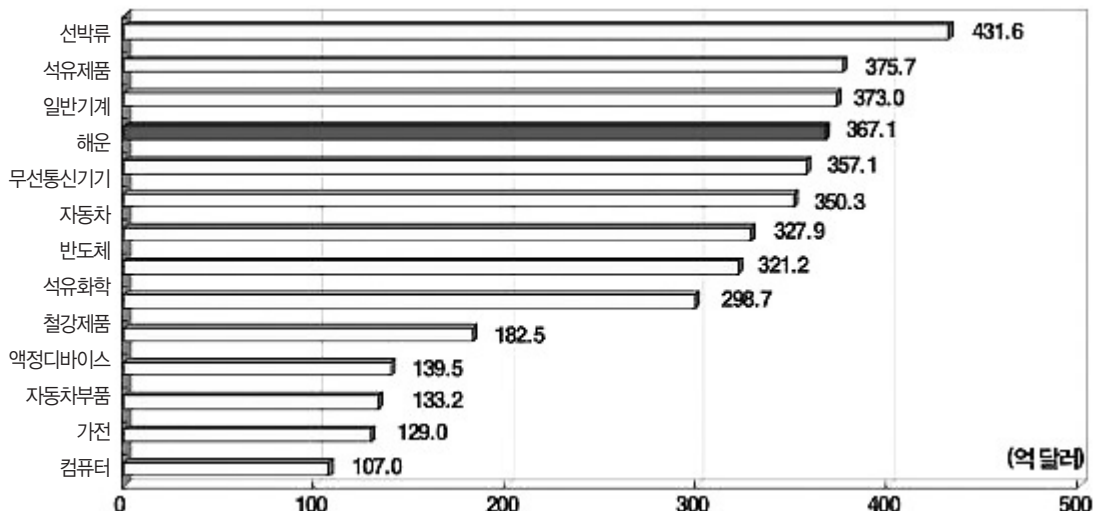
한국은 2009년 1~9월 기준 수출 규모 세계 9위, 무역 규모 세계 10위의 무역대국이다. 따라서 교역의 절대적인 운송 시스템인 해운산업이 취약할 경우 수출입 운송비용이 해외 해운사로 유출되는 결과를 가져온다.

특히 UN에 따르면 2006년 현재 세계 해상물동량은 약 74억1,600만톤으로 불과 10년만에 56%가 증가하였다.

비록 2009년 세계경제의 침체로 교역이 축소되었지만, 이는 일시적 현상으로 글로벌화에 따른 세계 무역의 증대로 해상 물동량은 다시 급속하게 늘어나 해운시장은 큰 부가가치를 창출할 것이다. 현재 국내 해운업계는 세계 해운경기의 침체로 일시적인 어려움을 겪고 있다.

그러나 만약 지금의 위기로 국내 해운산업이 위축될 경우 교역의 이익이 해외로 유출되는 것은 물론, 국내 해운사들이 글로벌 시장에서 오랜 기간 동안 쌓아온 위상이 추락하여 세계 교역시장에서 창출되

[주요 품목 수출액(2008년)]



자료 : 지식경제부, 국토해양부.

[주요국 보유 선박수 및 중량톤 규모(2008년 1월 기준)]

순위	국가	보유 선박수(척)			화물적화중량(만 dwt)			
		자국선	외국선	합계	자국선	외국선	합계	
1	그리스	736	2,379	3,115	5,576.6	11,880.4	17,457.0	(16.81%)
2	일본	714	2,801	3,515	1,162.0	15,012.7	16,174.7	(15.58%)
3	독일	404	2,804	3,208	1,458.8	7,963.5	9,422.3	(9.07%)
4	중국	1,900	1,403	3,303	3,435.1	5,053.1	8,488.2	(8.18%)
5	노르웨이	792	1,035	1,827	1,418.3	3,268.9	4,687.2	(4.51%)
6	미국	855	914	1,769	2,030.1	1,952.7	3,982.8	(3.84%)
7	한국	756	384	1,140	1,912.3	1,858.1	3,770.4	(3.63%)
8	홍콩	311	346	657	1,822.9	1,519.6	3,342.4	(3.22%)
9	싱가폴	536	333	869	1,644.0	1,219.2	2,863.3	(2.76%)
10	덴마크	317	544	861	1,046.7	1,696.8	2,743.5	(2.64%)

자료 : UN Review of Maritime Transport 2008.

주 : 1) 순위는 dwt 합계 기준

2) ( ) 안은 dwt 합계의 세계 비중

는 막대한 부가가치를 포기해야만 한다.

이에 국내 해운산업이 현재의 경기침체를 극복하고 세계 10위의 무역대국에 걸맞는 글로벌 운송 인프라 시스템의 역할을 하기 위해 알맞은 전략을 추구해야한다.

해운업의 중요성을 살펴보면, 첫째, 해운업은 수출 규모가 선박, 석유제품, 기계에 이어 4위를 기록할 정도로 수출효과 품목이다.

2008년 해운 부문의 서비스 수출은 367.1억달러를 기록했으며, 이는 자동차(350.3억달러)와 반도체(327.9억달러)보다도 높은 실적이다.

특히 해운 부문 수출은 총서비스 수출 759.9억달러의 절반정도인 48.3%를 차지하고 있다.

둘째, 해운업의 경상수지 흑자에 대한 기여도가 높다. 특히 2008년 경상수지가 상품수지 흑자 규모 축소와 서비스수지 적자로 64.1억 달러의 적자를 기록한 바 있다.

그러나 해운 부문의 서비스수지(서비스수출-서비

## ▶ 세계 10대 무역대국에 걸맞는 전략필요

### < 글로벌 해운사 매출액 및 영업이익 추이(컨테이너 부문) >

(단위 : 백만 달러)

세계순위	선사명	매출액			영업이익		
		2008년	2009년	2010년	2008년	2009년	2010년
1	머스크	53,557	51,845	55,639	10,894	4,443	7,629
4	에버그린	4,129	2,845	3,159	112	-261	-57
5	APL	9,322	6,396	7,301	344	-588	-137
7	CSCL	5,524	3,231	3,975	77	-687	-107

자료 : 증권사 analyst report.

주 : 2009년은 상반기 실적치를 토대로 작성한 예측치, 2010년은 예측치.

< 국내 해운사 구조조정 추이 >

일 자	내 용
2009. 02	파크로드(20위) 2008년 10월 채무불이행 선언 후 파산신청
2009. 02	삼선로직스(11위) 기업회생절차 신청
2009. 04	TPC 코리아(22위) 기업회생절차 신청
2009. 07	대우로지스틱스(55위) 기업회생절차 신청
2009. 07	세림오션쉬핑(106위) 기업회생절차 신청
2009. 09	브라이트해운(34위) 채무불이행 선언

자료 : 동양종합금융증권 리서치센터.

스수입)는 단일 산업으로 56.1억 달러의 흑자를 기록하였으며, 이는 전체 상품수지 59.9억달러와 비슷한 수준이다.

셋째, 해운업은 국제화물 수송의 절대적인 비중을 담당하고 있다. 국토해양부에 따르면 2007년 기준으로 우리나라의 국제 물동량은 8억6,566만톤에 달하고 있다. 이중에서 약 99.6%인 8억6,252만톤을 해운업이 담당하고 있다.

넷째, 해운업은 선진국에 비해 높은 고용 수준을 나타내고 있다. 2005년 기준 한국의 수상운송업 사업체당 취업자 수는 711.7명으로 그리스, 독일, 미국, 덴마크보다 높은 수준을 보여주고 있다.

▶ 글로벌 선사 영업이익 악화

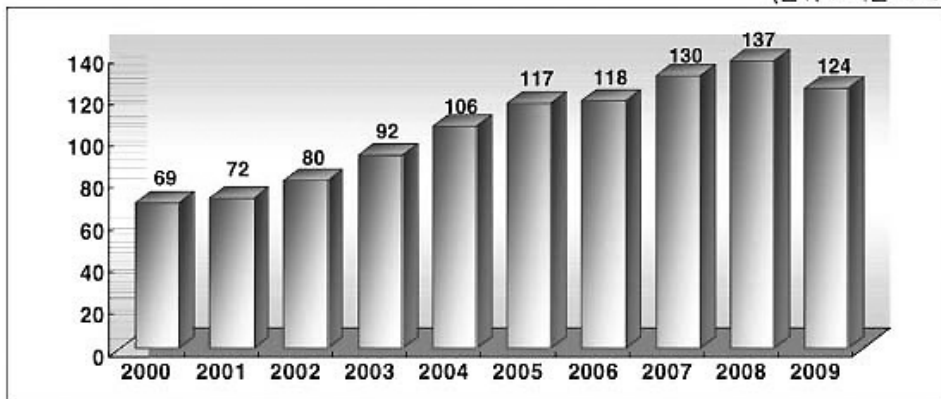
해운 경기 현황 및 전망을 살펴보면, 우선 글로벌 선사들의 영업이익이 지속적으로 악화되고 있으며 이는 자금난을 더욱 가중시키고 있다.

2009년 글로벌 컨테이너선사의 매출액은 2008년에 비해 급감할 것으로 예상된다. 컨테이너에 비해 비교적 양호한 벌크시장 역시 세계 경기 침체로 벌크 부문의 매출과 영업이익이 급감하고 있다.

국내 해운사의 경우 아직 파산을 신청한 대형선사는 없으나 중소형사를 중심으로 구조조정이 이루어지고 있으며 대형선사들 역시 불안정한 유동성 흐름을 보이고 있다. 2009년 2월 국내 순위 20위 해운사인

< 컨테이너 물동량 추이 >

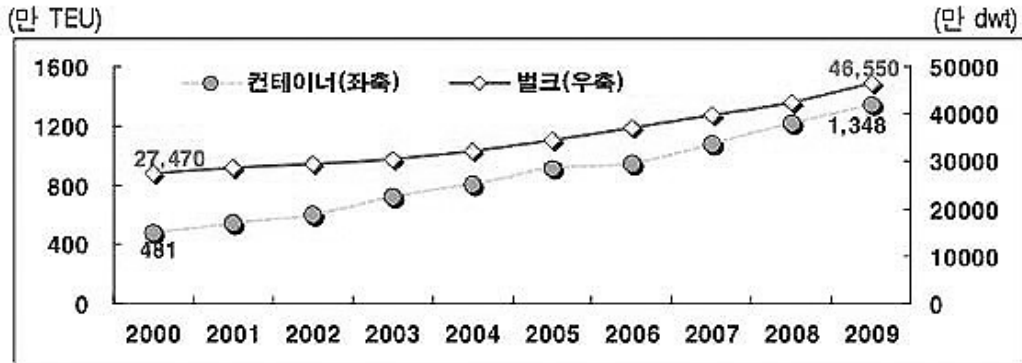
(단위 : 백만 TEU)



자료: Clarkson.



### < 컨테이너 및 벌크의 선복량 추이 >



자료: Clarkson.

파크로드의 파산신청을 시작으로 중소형사를 중심으로 채무불이행 선언과 기업회생절차 신청이 확산되고 있고 대형 해운사 역시 실적이 악화되고 있다.

해운업 경영환경이 악화된 데에는 교역량 감소에 기인한 해운 물동량의 급감과 선복량 증가에 따른 운임 급락을 원인으로 들 수 있다.

#### ▶ 2009년 세계교역량 마이너스 성장

2000년 이후 세계 교역량은 꾸준히 증가해 왔으나 2009년 들어 전년대비 교역량 증가율이 마이너스 (-11.95)로 전환되었다.

이에 따라 컨테이너 물동량과 건화물 물동량이 2009년 각각 전년대비 9.5%, 4.4% 하락한 1억 2,400만 TEU과 49억5,000만톤을 기록할 것으로 추정된다.

금융위기 이전 교역량의 증가세는 가격 경쟁력에서 우위를 점하기 위한 해운사의 대형화로 이어졌고, 이러한 대형화 추세로 선복량과 선박수는 크게 증가하였다.

한편 해운 서비스 수요 감소에도 불구하고 해운 서

비스 공급을 나타내는 선복량은 오히려 증가하고 있다. 2009년 컨테이너 선복량은 2001년의 481만 TEU에서 1,348만TEU로 증가세를 이어갈 전망이다.

건화물 선복량 역시 2008년 4억2,320만 DWT, 그리고 2009년에는 4억 6,550만 DWT로 증가세를 기록할 것으로 추정되고 있다.

2008년 컨테이너 선복량은 2000년(481만 TEU)에 비해 152.4% 증가한 1,214만 TEU를 기록했으며, 2009\*년에는 1,348만 TEU로 증가세를 이어갈 전망이다. 또한, 건화물 부문의 선복량 역시 2000년 이후 증가세를 보이며 2008년에는 4억 2,320만 DWT를, 그리고 2009년에는 4억 6,550만 DWT를 기록할 전망이다.

#### ▶ 2010년 해운업 경기회복 예상

2010년 해운업 경기의 회복이 예상되고 있지만, 빠른 회복세의 가능성이 적어 해운사의 경영에 있어 어려움이 지속될 전망이다.

먼저 공급측면을 살펴보면, 2010년에도 선복량은 증가세를 보일 것으로 예상된다.

Clarkson은 2010년 컨테이너의 선복량을 2009년에 비해 12.7% 증가한 1,502만TEU를, 건화물의 선복량 역시 2009년에 비해 11% 증가한 5억1,200만DWT로 전망했다.

수요 측면에서는 세계 경기회복으로 2010년 컨테이너 및 벌크 물동량은 2009년에 비해 증가할 것으로 예상되지만 회복 속도는 느릴 것으로 판단된다. Clarkson에 따르면 2010년 컨테이너 물동량은 2009년 대비 2.4% 증가한 1억2,700만TEU를 기록할 것으로 예상되지만, 이는 2008년의 1억3,700만TEU에 미치지 못하는 수준이다. 반면 2010년 건화물 물동량은 전년에 비해 4.9% 증가한 51억9,500만톤을 기록할 전망이다.

가격 측면에서 2010년 컨테이너와 건화물 운임 지수는 올해보다 상승할 것으로 예상되지만, 과잉 공급 지속과 함께 선행지표가 되는 제조업 생산지수와 원자재 가격지수의 느린 회복세로 금융위기 이전 수준으로 회복은 어려울 전망이다.

유가와 제조업 생산지수가 저점에서 벗어나 상승하고 있어 컨테이너 운임 역시 상승할 가능성이 높지만, 금융위기 이전 수준으로의 회복은 어렵다.

장기적으로 컨테이너 운임은 제조업 생산지수 및 유가와, 건화물 운임은 원자재 가격지수 및 유가와 양의 관계를 갖는 것으로 나타났다.

또한 단기적으로 컨테이너 운임지수는 제조업 생산지수에 대해 후행 (2개월)하며, 유가와와는 동행했다. 건화물 운임지수는 원자재 가격지수에 대해 후행 (1개월)하며, 유가와와는 동행했다. 컨테이너 선행 지표인 미국 제조업 생산지수는 2009년 6월(89.3) 저점을 기록한 이후 상승 추세를 보고 있으나, 여전히 100보다 낮은 수준을 기록하고 있다.

건화물 운임지수의 선행 지표인 원자재 가격지수

또한 2009년 2월(311.4) 저점을 기록한 이후 상승 추세를 보이고 있으나 금융위기 이전 수준으로의 회복은 어려운 상황이다.

국내 해운업의 위기의 근본적인 원인은 세계 금융 위기에 따른 것이다.

세계 경기 침체에 따른 교역량 감소로 해운 서비스의 수요가 줄어든 반면 업계 특성상 공급을 탄력적으로 줄일 수 없어 운임이 하락한다.

더욱이 해운업은 과점 시장이기 때문에 가격 인하 경쟁으로 인해 운임은 원가 이하의 수준으로 폭락하게 된다.

### ▶ 해운산업에 대한 전폭적인 지원시급

해운업은 우리나라 경제에서 중요한 위치를 차지하고 있는 바, 해운업에 대한 대폭적인 지원이 필요하다. 2008년 기준으로 해운업의 수출 규모는 산업 중 4위를 기록할 정도로 높으며, 또한 후방산업인 조선업에도 큰 영향을 미친다.

세계 경기가 회복되고는 있지만, 회복 수준이 해운 경기 호황에 미치지 못해 2010년은 해운업 구조 재편에 중요한 계기가 될 것으로 전망된다.

세계 경기가 회복됨에 따라 2010년도 교역량은 2009년에 비해 증가할 것이라는 전망이 있으며, 컨테이너 및 벌크 운임 지수의 선행 지표인 미국 제조업 생산지수와 원자재 가격 지수 역시 저점을 지나 상승하고 있다.

그러나 이러한 해운 경기 회복에도 불구하고, 금융위기 이전 수준으로의 회복이 불가능할 것으로 판단되어 2010년에도 해운업체들의 경영은 여전히 어려울 것으로 예상된다.

또한 금융 위기 이후 승자독식 현상으로 해운업의 구조 재편이 예상되므로, 이번 위기를 기회로 해운

강국으로 도약해야 한다.

금융위기 이후 생존 기업들의 실적이 대폭 향상되  
는 이른바 승자독식 현상이 나타날 수 있다.

금융위기로 인해 수많은 중소기업들이 퇴출당한  
금융권, 반도체 등 산업에서의 승자독식 현상이 두  
드러지고 있다.

올해 들어 파산한 미국 내 은행이 99개에 이르는  
것과는 달리 골드만삭스와 JP모건의 2009년 3분기  
수익은 각각 전년 대비 3배, 6배가 증가하였다.

D램 분야에서는 대만 업체들이 경쟁에서 도태되  
면서 삼성전자와 하이닉스, 엘피다, 마이크론 등 상  
위 4개사가 올 상반기 매출의 86.2%를 차지하였다.

승자독식 현상은 시장의 구조조정이 이루어지는  
산업에서 나타날 수 있는 현상으로, 위기 이후 해운  
업도 승자독식의 시장구조를 형성할 가능성이 높다.

국내 해운산업이 직면한 현재의 위기를 극복하고  
10대 무역대국에 걸맞는 해운 인프라를 갖추기 위해  
서는 정부의 적극적인 산업 지원과 함께 해운사의  
경쟁력 제고 방안이 신속히 마련되어야 한다.

### ▶ 정부, 국제시장 점유율 확대에 추력해야

정부는 해운업의 국제 시장 점유율을 높이기 위한  
지원책을 마련해야 한다. 해운업의 국제 경쟁력 제  
고를 위해서는 무엇보다 현재의 일시적인 유동성 문  
제를 현실적으로 해결해 줄 수 있는 선박 금융을 보  
다 활성화해야 할 것이다.

글로벌 해운 경기 침체 극복을 위한 보다 적극적  
인 지원의 일환으로 용선료의 일정부분에 대한 장기  
저리 금융을 지원해야 한다. 정부는 R&D 및 IT 투  
자에 대한 인센티브 지급 확대를 통해 국제 경쟁력  
의 핵심인 생산성 증대를 유도해야 한다.

장기적으로 볼 때 에너지 가격이 상승 추세를 지

속할 수 밖에 없고, 환경 규제가 강화되는 추세이기  
때문에 업종의 효율성이 확보되지 못한 기업은 생존  
자체가 불가능할 것으로 판단된다.

업종 효율성을 높이기 위해서는 기업들의 연구개  
발 투자와 IT 활용도를 보다 확대시켜야 할 것이다.  
예를 들어 관련 금융·세제 지원의 범위 확대, 정부  
주도의 효율적인 산학협력 프로그램 구축 등의 노력  
을 생각해 볼 수 있다.

정부는 시장 진입 제한과 화주-선사 간 협력 구축  
으로 시장 수급 안정성을 유지해야 한다.

최근 일부 기업들의 무분별한 해운업 진출로 업  
계의 위기감이 커지고 있으며 추가 시장진입을 허  
용할 경우 산업 경쟁력의 추락을 가속화할 것으로  
판단된다.

또한 일본 등과는 달리 화주와 선사 간 실효적인  
협력 시스템이 구축되지 않아 발생하는 대형 화물  
운송 수입의 해외 유출도 막아야 할 필요성이 대두  
된다.

해운사들도 국제 해운 경기 변동에 대한 리스크  
축소를 위해 비용 절감 및 매출 확대를 통한 재무 안  
정성을 강화해야 한다.

비수익 노선 및 기항지에 대해 폐지 및 축소 방안  
을 마련하고, 글로벌 선사들과의 선박 공유 및 항로  
공동 운영 등과 같은 전략적 제휴를 검토해야 한다.

효율적인 사업 포트폴리오를 구성하여 매출을 극  
대화시켜야 할 것이다. 주요 선사들이 컨테이너 부  
문에서 막대한 손실을 기록하는 반면, 벌크 및 기타  
부문은 컨테이너에 비해 양호한 실적을 보인다.

사업부문별, 지역별 포트폴리오를 다양화하여 위  
기대응력을 높이기 위해 무리한 컨테이너 부문 외형  
확장을 지양하고 다양한 환경변동요인을 고려한 사  
업 포트폴리오를 구축해야 한다.



## 고려해운

### 2010 정기인사 단행

고려해운(대표 박정석)은 2010년1월1부로 다음과 같이 정기 인사를 단행한다고 밝혔다.

△ 부장 노기룡(컨테이너영업부 해외영업팀장), 박용환(고객지원부 고객서비스팀장), 홍인호(부산지점 운항팀장), 홍원표(영업전략부 운영팀장)  
◇ 차장 김세일(컨테이너영업부 해외영업팀), 정우영(고객지원부 정보전략팀), 최호연(고객지원부 고객서비스팀), 유용재(경영관리부 기획팀), 이덕수(컨테이너영업부 해외영업팀), 이청규(부산지점 공무팀) ◇ 과장 고병욱(컨테이너영업부 수입영업팀), 구자옥(컨테이너영업부 수출영업팀), 조용진(컨테이너영업부 수출영업팀), 장만갑(컨테이너영업부 수입영업팀), 이상엽(컨테이너영업부 수출영업팀), 윤기영(컨테이너영업부 수입영업팀) ◇ 대리 강민정(컨테이너영업부 수입영업팀), 김동현(부산지점 고객서비스팀), 이규동(고객지원부 고객서비스팀), 이진태(영업전략부 운영팀), 이재철(인천사무소), 임강혁(컨테이너영업부 수출영업팀)

## 글로벌

### 자동차 해상운송 본격 개시

그동안 자동차 운반선 매입하면서 꾸준히 자동차해상운송 사업을 준비해왔던 글로벌(대표 김경배)이 현대자동차와 최근 '완성차 해상운송계약'을 체결하고 본격적인 자동차해상운송 사업에 진출한다.

글로벌은 12월1일 현대자동차와 2010년 1월1일부터 12월31일까지 1년간 중동지역 등으로 완성차를 해상운송하는 계약을 체결했다고 공시를

통해 밝혔다. 글로벌은 현대자동차와의 이번 계약 체결로 약 3560억의 매출을 올릴 것으로 기대되고 있다.

그동안 현대·기아자동차는 그동안 수출자동차 해상운송과 관련해 유코카캐리어스에 100% 독점 수송권을 보장해줬지만 지난해 초에 장기운송계약을 갱신하면서 2010년에는 운송물량의 80%, 2011년에는 65%, 2015년에는 60%만을 운송기로 합의한 바 있다.

이에 따라 현대·기아자동차의 물류자회사인 글로벌은 유코카캐리어스로부터 단계적으로 넘겨받게 되는 자동차 해상운송을 위해 조직을 확대하고 자동차운반선을 확보하는 등 준비를 해왔다.

이미 글로벌은 지난 7월부터 유코카캐리어스와 용선계약 형태로 4000CEU(CEU는 자동차 1대분) 자동차운반선을 운송하는 일종의 시범운항을 실시해왔다.

지금까지 글로벌이 확보한 자동차 운반선은 유코카캐리어스에서 매입한 6000CEU급 자동차 운반선 3척과 4000CEU급 자동차 운반선 3척 등 총 6척이다. 글로벌은 이외에도 정기용선 등을 통해 운항선대를 더 확보한다는 계획을 세우고 있는 것으로 알려졌다.

## 대한통운

### 농수산물사이버거래소 택배사 선정







대한통운(대표 이국동)이 농수산물 신선물류를 더욱 확대하고 있다. 대한통운은 12월28일 농수산물사이버거래소(www.eat.co.kr) 기업 대 개인(B2C) 거래 전담 택배사로 선정됐다고 밝혔다.

이번 전담 택배사 선정으로 대한통운은 내년 1월1일부터 소비자가 농수산물사이버거래소 인터넷쇼핑몰을 통해 주문한 지역 명품 농수산물을 전국 생산농가와 단위조합에서 집화해 각 가정으로 배송하게 됐다.

농수산물사이버거래소는 농수산물을 공급하는 농장, 작목반 등 생산자와 유통업체, 소비자를 인터넷을 통해 직접 연결하는 온라인상의 거래소로 지난 10월 개장했으며, 농수산물유통공사가 만든 최초의 정부차원 사이버 농수산물 거래소다.

특히 대한통운은 지난 10월 농수산물사이버거래소 기업 간 거래(B2B) 전담 물류업체로 선정된데 이어 이번에 기업 대 개인(B2C) 거래물량도 전담하게 됨으로서 개인과 기업에 대한 통합택배서비스를 제공하게 됐다.

농수산물사이버거래소가 활성화하면서 사이버거래와 직배송을 통해 중간 유통과정이 대폭 축소됨에 따라 농수산물 생산자의 수익이 증대되고, 소비자들 역시 더욱 신선하고 믿을 수 있는 농수산물을 구입할 수 있게 됐다.

정길영 대한통운 택배사업본부장은 "대한통운이 보유하고 있는 다양한 화물에 대한 취급 노하우를 통해 생산농가와 소비자 간의 거래가 원활하게 진행될 수 있도록 최선을 다하겠다"고 강조했다.

한편 대한통운은 향후 농수산물사이버거래소 통합택배서비스 운영에 만전을 기해 농수산물사이버거래소가 추진하는 유통구조 개선 및 선진화에 기여할 방침이라고 밝혔다.

## 대한해운

창립 41주년 기념식



대한해운(대표 이진방 회장)이 12월11일 서울 삼성동 본사 강당에서 창립 41주년 기념식을 가졌다. 이날 기념식에는 이진방 회장 및 계열사 사장단, 임우회 장학세 회장 등이 참석했다.

김창식 사장은 기념사를 통해 "강한 기업만이 살아남는 무한경쟁시대에 서있게 될 것이며, 우리 모두 비장한 각오와 의지로 최선을 다해 나아가자고 말했다.

또한, "벌크선을 중심으로 시장도 안정을 되찾아가고 있으며, 내년 상반기에는 턴어라운드 가능할 수 있는 제반여건을 갖추어 가고 있다."고 전했다.

한편, 이날 기념식에서는 요즘 이슈가 되고 있는 막걸리 파티를 임직원들과 함께 열어 눈길을 끌었다. 또한, 육·해상직원 20년,30년 장기근속자 시상식도 함께 가졌다.

## 동방

김형곤 대표이사 선임

동방은 12월24일 김형곤 이사를 대표이사로 선임한다고 공시했다. 김진곤 대표이사는 부회장으로 승진선임됐다.

김형곤 대표이사는 1994년 국민대 기계공학과



를 졸업하고 1999년 콜롬비아대학원 산업공학과를 졸업했으며 지난 2007년 (주)동방 부사장을 역임했다.

## SK해운

### 임원 인사

SK해운(대표 황규호)이 김성현 벌크선영업본부장을 신규로 발령하는 등 12월 19일자로 임원인사를 단행했다.

△신규선임 : 벌크선영업본부장 김성현 △보직 변경 : 해사부문장 김기일, 선박관리본부장 강석환, 해사관리본부장 강을구

## STX

### ‘2009 STX경영대상’ 시상



STX그룹(대표 강덕수)이 12월23일 서울 밀레니엄 힐튼 호텔에서 ‘2009 STX 경영대상’ 시상식을 개최하고, 올 한해 어려운 경제여건 속에서도 계열사간 시너지를 발휘하며 그룹의 경영목표 달성에 큰 공헌을 세운 ‘브라질 TFT’에게 영예의 대상을 수여했다고 밝혔다.

올해 영예의 대상을 수상한 ‘브라질 TFT’는 STX팬오션이 STX조선해양, (주)STX 및 브라질 현

지 법인과 함께 7개월간 TFT를 구성해 철광석 장기운송계약 체결, 세계 최초 40만톤급 초대형 철광석 운반선(VLOC) 선형 개발 및 40만톤급 VLOC 대규모 수주 등의 업적을 달성하며 계열사간 시너지를 통해 새로운 사업기회를 창출해낸 공로를 인정받았다.

‘STX경영대상’은 한 해 동안 괄목할만한 경영성과를 일궈낸 개인 또는 단체를 격려하고 보상하기 위해 지난 2005년 제정된 상으로, 그룹 주요 경영진이 참석한 ‘심의위원회’를 통해 매년 수상자를 결정하고 있다.

이날 시상식에 참석한 강덕수 회장은 “글로벌 금융위기로 어느 때보다 힘든 한 해였지만 임직원 여러분의 헌신과 열정으로 주목할만한 성과를 이뤄낼 수 있었다”며 “내년에도 경영환경이 쉽게 회복되지는 않겠지만 위기를 새로운 도약의 기회로 삼아 2010년을 그룹의 새로운 10년을 준비하는 해로 만들자”고 밝혔다.

한편 ‘브라질 TFT’ 외에도 STX중공업 플랜트 영업본부, STX건설 아부다비 TSC 법인이 ‘창의성’을, STX조선해양 해양영업1실과 STX대련건설 재무/조달본부가 ‘도전성’을 각각 수상했다.

이외에도 ‘상생협력상’에는 STX엔진 협력회사(주)한조와 STX조선해양 협력회사 (주)세진산업이, ‘사회공헌상’은 STX엔진 ‘아름다운 동행 봉사단’이 수상의 영예를 안았다.

## 유코카캐리어스

### 승진인사

유코카캐리어스(대표 안예빈왕)가 내년 1월 1일부로 조영승 이사를 상무로 승진시키는 등 정기 승진 인사를 단행한다.



△ 상무: 조영승(영업담당) △ 이사: 이현세(법무담당), 한민(비용담당), 남승현(미국 뉴저지 사무소) △ 차장: 김태협, 최영식, 정업, 강기봉, 이규 △과장: 김대훈, 차원준, 박종철 △대리: 이은미, 정현수, 권주연, 박은경

## 창명해운

임직원 승진인사 단행

창명해운은 12월30일 임원 및 직원 승진인사를 단행했다.

△ 회장: 이경재 △ 사장: 김종현 △ 이사: 김장우 △부장: 재무관리실 허재영, 영업2팀 권영일 △ 차장: 안전품질팀 김백석 △ 과장: 해무팀 손일광 △ 대리: 영업2팀 이덕기, 재무관리실 김혜란, 안전품질팀 오일록, 재무관리실 조형빈

## 한진해운

탄소배출량 계산기 실용화

한진해운(대표 김영민)은 컨테이너의 모든 운송 구간별 CO2 발생량을 산출할 수 있는 탄소배출량 계산기(Supply Chain Carbon Calculator)를 실용화하여 한진해운 홈페이지를 통해 모든 고객에게 12월23일부터 제공했다.

이 탄소배출량 계산기는 기후변화 위기에 적극 대응하고 세계적인 온실가스 감축 노력에 부응하고자 개발된 것으로, 한진해운 홈페이지를 통해 전 세계 어느 곳에서나 손쉽게 이용 가능하며, 웹상에서 화물의 출발지/목적지/무게를 입력하면 각 운송 구간에서 배출되는 탄소량을 산정할 수 있다.

탄소배출량 계산기는 \*Clean Cargo Working

Group(CCWG)에서 제시한 탄소 배출량 계수를 참조하고, 한국선급(Korean Resister)의 검증을 통해 산정 기준과 방법에 대한 신뢰성과 공증성을 확보하였다.

한편 한진해운은 지난 7월 녹색경영팀을 구성하고 전 운송 구간의 에너지 효율 개선을 통하여 2015년까지 2008년 대비 '단위 거리-TEU당' 온실가스 배출량을 15% 감축하는 온실가스 배출량 목표를 설정하고, 자체적으로 온실가스 배출량을 산출 및 관리 할 수 있는 "온실가스 종합 모니터링 시스템"도 개발하는 등 전사적으로 환경경영에 동참하고 있다.

한진해운 관계자는 이번에 개발된 "Supply Chain Carbon Calculator"와 "온실가스 종합 모니터링 시스템"을 통하여 온실가스 전사 관리 체계를 구축 완료하여, 나날이 고조되고 있는 기후 변화 및 고객의 요구에 적극적으로 대응하고, 운항 중인 선박 및 국내/외 사옥, 항만 물류 시설 등에서의 연료 소모에 따른 탄소 배출 현황을 점검하여 보다 효율적인 에너지 사용을 통한 비용 절감 효과를 기대할 수 있게 되었다고 전했다.

## 현대상선

포스코와 20년 장기운송계약



현대상선(대표 김성만/www.hmm21.com)이

포스코와 총 8,700억원 규모의 장기운송계약을 체결, 앞으로 20년간 포스코의 원료탄·철광석을 실어 나르게 된다.

현대상선은 12월16일 그랜드 인터컨티넨탈호텔에서 김성만 사장과 권영태 포스코 부사장 등 20여명이 참석한 가운데 양사간 장기운송계약(CVC; Consecutive Voyage Charter)을 체결했다.

이에 따라 현대상선은 오는 2011년부터 2031년까지 연간 380만t씩 20년간 총 7,600만t에 달하는 원료탄과 철광석을 호주에서 한국으로 운송하게 된다. 이를 위해 현대상선은 18만t(Capesize)급 전용 운반선 2척을 투입할 계획이다.

이는 올해 포스코의 원료탄·철광석 소비량이 6,800만t 임을 고려할 때 현대상선이 20년간 운송하게 될 7,600만t은 포스코가 약 1년2개월간 사용할 수 있는 물량이다.

현대상선은 포스코와의 이번 계약으로 연간 436억원이상의 신규 매출액을 창출할 것으로 기대하고 있다.

포스코와 현대상선은 1983년 이후 전용선 계약을 시작한 이래 현재까지 원료탄과 철광석의 장·단기 운송을 통해 상호 돈독한 관계를 유지해 오고 있다. 현대상선은 현재 포스코에 원료전용선 7척과 제품전용선 1척 등 8척의 선박을 투입, 운영 중이다.

현대상선 관계자는 “국내 초우량 화주인 포스코와 현대상선이 전략적 파트너로서 상호 신뢰를 바탕으로 장기계약을 이뤄냈다는데 의미가 있다”며 “이번 계약으로 안정적인 매출 및 수익확보는 물론 향후 국내외 다양한 파트너들과 장기계약 확대를 통해 시장지배력을 더욱 강화해 나갈 방침”이라고 말했다.

## 홍아해운

### 48주년 창립기념식 개최

홍아해운(대표 이윤재 회장)이 12월8일 문정동 본사 강당에서 창립 48주년 기념식을 가졌다.

이날 기념식에서 이윤재 회장은 현재의 해운위기를 극복하기 위해서 해운환경변화를 정확히 인지하고 능동적이고 적극적으로 대처해 나가자고 말했다.

또한 미래 지향적이고 혁신하는 조직으로 탈바꿈하기 위해 임직원 모두가 최선의 노력을 다해 줄 것을 당부함과 동시에, 자기개발에도 충실히 하여 임직원 모두가 혁신적인 미래형 인재가 될 수 있도록 힘써줄 것을 강조했다.

이날 기념식에서는 장기근속상, 모범사원상, 최우수해상직원상, 우수해상직원상 및 사내교육프로그램인 HR 아카데미 성적우수상, 코리아해럴드참여상 등을 부상과 함께 해당 직원들에게 시상했다.

한편 홍아해운은 해운물류의 종합적인 지식과 아울러 우수인재 양성을 목적으로 실시되고 있는 사내 교육 프로그램인 HR 아카데미를 통해 올해에는 총 20명의 중간관리자급 직원이 교육과정을 수료했다고 전했다.

## 부산항만공사

### 발로 뛰는 마케팅, 효과 나타나

글로벌 경기 침체로 전 세계 항만의 물동량이 대부분 감소한 가운데 부산항만공사(BPA, 노기태 사장)가 발로 뛰는 마케팅을 통해 부산항의 환적 화물을 많이 유치한 것으로 나타났다.

BPA는 부산항의 물동량 확충 등을 위해 올 한 해 동안 해외 선사 22곳을 방문했으며 일본 도쿄



와 중국 하얼빈 등 5개 지역에서 해외 포트마케팅을 전개했다고 12월22일 밝혔다.

BPA는 우선 지난 3월부터 이달까지 노기태 사장이 직접 나서 세계적 선사인 머스크와 MSC, CMA-CGM 등 22개 본사를 방문, 선사별 특색에 맞는 전략적 지원방안에 대해 논의하고 부산항을 적극 이용해 주도록 요청했다.

또한 경기 침체로 어려움을 겪고 있는 선사들을 위해 불륨인센티브 조기집행과 선대교체 선박 항비 감면, 항비 유예와 연근해선사 지원 인센티브 등 다양한 지원방안을 마련, 부산항이 환적기지로 거듭나기 위해 기울이는 노력들을 적극 홍보했다.

BPA는 또 일본 도쿄와 센다이, 아키타 등과 중국 하얼빈 등지에서 물류업체와 하주들을 대상으로 신항 배후물류단지 등 부산항 투자환경에 대한 정보를 제공하고 BPA의 해외 사업을 소개, 현지 기업과의 네트워킹 구축에 나서기도 했다.

이 밖에도 BPA는 올해 정기적으로 혹은 현안이 있을 때마다 선사 대표들과 크고 작은 간담회를 14차례나 갖고 수시로 의견을 나눴으며 지난 3일에는 '부산항 고객의 밤'을 열어 고객들에 대한 감사의 뜻을 전달하기도 했다.

일본 도쿄와 중국 상해에 있는 BPA 대표부 역시 100여 개 기업체들을 200여 차례 방문하며 부산항 알리기에 힘을 쏟았다.

글로벌 경기침체로 인해 세계 1위의 항만인 싱가포르가 올해 환적화물이 약 15% 이상 감소할 것으로 예상되는 점을 감안하면 부산항의 환적화물 7% 감소는 BPA의 활발한 마케팅 활동에 힘입어 선전한 결과라고 볼 수 있다.

특히 부산항 기항 주요선사들의 환적화물은 지난해보다 오히려 증가세를 보이고 있다. OOCL 37%, 머스크 36%, 칠레의 CSAV 60%, APL 14% 등이 이를 입증하고 있다.

BPA 박호철 마케팅팀장은 "CEO가 직접 나서서 발로 뛰는 마케팅을 펼친 성과가 조금씩 나타나는 것 같다"며 "내년은 세계 5위 부산항에 있어서 아주 중요한 해인만큼 환적화물 유치에 더 많은 노력을 기울이겠다"고 밝혔다.

## 인천항만공사

성희롱예방 기관평가 대상 수상



인천항만공사(IPA, 김종태 사장)가 12월22일 오후 3시 서울소재 서울여성프라자 2층 대강당에서 여성부 주관 2009년도 성희롱예방 기관평가 '대상'을 수상했다.

IPA는 2009년도 여성부 공공기관 성희롱 방지 조치 세부실행지침에 따른 성희롱예방 우수기관 심사에서 자체 성희롱 드라마를 제작하는 등 양



성평등 조직문화 형성에 기여한 공으로 전체 국가기관, 지방자치단체, 공공기관 중 대상에 선정되는 영예를 안았으며 상패 및 상금 300만원을 받았다.

IPA는 2007년부터 직장 내 성희롱 의식조사를 실시하고, 조사에서 드러난 사례를 중심으로 성희롱 예방 역할극을 매년 공연했으며, 2008년에는 역할극의 한계인 일회성을 극복하고자 성희롱 예방드라마 '우리 성희롱 했어요'를 별도의 예산 없이 직원들이 직접 자체 출연·제작하기 시작했다.

자체 출연·제작한 드라마를 전 임직원을 대상으로 하는 교육에 상영함으로써 공사 내 성희롱 의식 향상에 크게 기여했으며, 또한 성희롱 예방드라마를 유관기관(여성부 등 11개 기관)에 전파, 유관기관의 큰 호응과 함께 인천항 성희롱 예방봄조성에 크게 기여했다는 것이 심사평가 후기다.

김중태 IPA 사장은 “이번 대상수상을 계기로 우리공사의 성희롱 예방문화 성숙도가 인정된 만큼, 이제부터는 양성평등 문화가 조성될 수 있도록 적극 노력하겠다”고 대상 수상 소감을 밝혔다.

한편, IPA가 자체제작한 성희롱 드라마인 '우리 성희롱 했어요'는 인천항만공사 홈페이지 내 사이버홍보→항만공사소식→보도자료에서 확인할 수 있다.

## 케이엘넷

### 항만물류정보시스템 용역 수주

물류IT 전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 국토해양부로부터 15억 8000만원 규모의 항만물류정보시스템 위탁운영 용역을 수주받았다고 12월28일 밝혔다.

항만물류정보시스템은 우리나라 전국 항만을 움직이는 중추적인 시스템으로서, 전국 11개 지방

해양항만청 등 29개 무역항에 설치되어 항만업무를 온라인으로 처리하는 항만운영정보시스템(PORT-MIS)을 비롯해 선사와 검수회사 등 해운물류기업 간 협업지원시스템인 수출입물류종합정보시스템, 전국 컨테이너터미널에 설치되어 운영되고 있는 RFID기반 게이트자동화시스템 및 이를 통해 취득된 정보로 컨테이너위치추적(GCTS), 선원관리, 사업자관리 등 해운관련 업무를 처리하는 해운종합정보시스템으로 구성되어 있다.

이번 입찰에는 케이엘넷과 현대U&I 등이 참여하여 경합을 벌였으나, 기술평가 부문에서 다년간의 운영경험과 우수한 기술력을 갖춘 케이엘넷이 높은 점수를 받아 최종사업자로 선정되었다.

이번 사업을 수주를 통해 케이엘넷은 정보기술 인프라운영의 최신기법인 ITSM(IT서비스관리)을 항만물류정보시스템 관리에 도입하여 서비스 수준을 한단계 업그레이드 시킬 계획이다.

ITSM을 도입하게 되면, 그동안 수작업으로 처리하던 시스템 관리작업들이 온라인으로 가능해져 시스템 운영을 실시간으로 모니터링하게 되므로써 시스템 운영의 안정성이 한층 높아질 것으로 전망된다.

또한, 지금까지의 오랜 경험을 바탕으로 1년 365일 24시간 무정지 안정적인 서비스를 제공할 계획이며, 특히 우리항만의 경쟁력 강화를 위해 신기술을 접목한 다각적인 개선방안을 제시한다는 목표를 세워두고 있다.

케이엘넷의 박정천 사장은 “이번사업 수주를 통해 위탁운영서비스를 더욱 선진화하여 항만물류정보화 분야의 IT아웃소싱 시장뿐만 아니라, 국내 ITO시장에도 본격 진출한다”는 야심찬 포부를 밝혔다.

한편, 케이엘넷은 1996년 PORT-MIS 개발 및





구축에 이어 1999년부터 해양수산부의 위탁을 받아 PORT-MIS의 운영을 맡아왔다.

## 한국해양대학교

BEST F.A와 산학 협정 체결

한국해양대학교(총장 오거돈)는 12월22일 BEST F.A와 전문인력 양성 및 상호 발전을 위한 산학 협약을 체결했다.

이번 협약 체결은 국내 유일의 해양특성화 종합 대학인 한국해양대학교가 BEST F.A와의 파트너십 구축을 통해 앞으로 연구지원 및 공동연구, 시설장비 공동 활용 및 학술정보 공유 등의 상호교류 협력을 통한 전문인력 양성 및 교류에 역점을 두고 있다.

교류 협약식은 이날 오전 한국해양대학교 회의실에서 오거돈 한국해양대 총장과 BEST F.A 김유찬 대표이사를 비롯한 한국해양대학교 및 BEST F.A 관계자 등이 참석한 가운데 진행됐다.

BEST F.A는 용접 장비 및 용접 자동화 시스템 전문회사로 1997년 설립됐다. 회사 규모는 작지만 다양한 특수 고기능 용접 장비를 공급하고 있으며 끊임없는 도전으로 작업 특성에 맞는 용접 프로그램과 다양한 소프트웨어를 개발하고 있다.

이날 체결과 함께 BEST F.A에서는 한국해양대 교수들의 연구와 학생들의 실험·실습에 실질적인 도움을 주기 위하여 첨단기자재인 로봇용접 장치(시가 134백만원 상당)를 기증했다.

## 한국해운조합

경영본부장에 한관희씨 임명

한국해운조합 경영본부장에 한관희 전 대산항만청장이 임명됐다.

한국해운조합(이사장 정유섭)은 12월22일 제11회 이사회를 열어 한관희 전 대산항만청장을 상무이사로 선임하고 임명장을 수여했다고 밝혔다.

한관희 상무는 1979년 해양항만청 목호지방해양항만청에서부터 공직생활을 시작해 해운국 내 항과와 외항과, 선원선박국 선원과, 운영국 항무과 등을 거쳐 해양수산부 선원노정과, 기획예산담당관실, 정보화담당관 등의 업무를 수행한 바 있으며, 대산지방해양항만청장을 역임했다.

한 상무는 공무원 재직시 낙도보조항로의 개발과 제도 정비, 특수법인 한국선원복지고용센터의 설립·운영 등 연안해운 발전에 기여한 공로를 인정받아 이번 경영본부장으로 최종 선정됐다.

한관희 신임 경영본부장은 30여년의 공직생활을 통해 쌓아온 지식과 경험을 바탕으로 앞으로 3년간의 임기(2010.1.1~2012.12.31)동안 친환경 운송수단으로 재조명받고 있는 연안해운의 경쟁력을 강화하고 이를 위한 기반 마련을 위해 해운조합 내부 역량 결집에 최선의 노력을 다할 것이라고 밝혔다.

해운조합은 "이번 경영지원본부장 선임과 관련해 공개모집을 통해 신청자를 접수받고 해양관련 단체 임원들로 구성된 임원추천위원회의 심의 및 추천을 거치는 등 공정하고 투명한 절차와 직무중심의 인선 기준을 적용해 적격자를 선발했다"고 밝혔다.

한편 지난 2003년부터 경영본부장을 맡아왔던 문형근 상무는 지난 12월 21일 퇴임했다. 문 상무는 지난 2006년 한차례 연임해 6년간 연안해운 제도개선을 비롯해 능동적인 조직운영을 위해 다양한 노력들을 기울여 왔다.

# 2010년 한중항로 신규 컨테이너선 추가투입 자제

## 한-중해운회담, 해운위기 극복위해 양국간 협력강화

국토해양부(장관 정종환)와 중국 교통운수부는 11월30일부터 12월4일까지 5일간 중국 곤명시에서 제17차 한중 해운회담을 개최하였다.

이번 회담에서는 지난해 하반기 글로벌 금융위기와 세계경제의 침체에 따라 양국정부가 취한 해운위기 조기 극복을 위한 각국의 대응조치에 대하여 의견을 교환하고, 한·중 컨테이너 및 카훼리항로 운영문제 등을 논의하였다. 우선 양국은 지난해 하반기 이후 이어지고 있는 해운위기에 따라 이루어진 한중항로에의 선박추가 도입 억제노력이 한중항로의 안정화에 크게 효과가 있었다고 평가하였다.

이에 따라, 한중간 컨테이너 항로 운영문제에 관하여 양국정부는 현 해운업계의 어려운 상황을 고려하여 지난해에 이어 2010년에도 신규 컨테이너선박 투입을 자제키로 하고, 양국 민간협회의 자율성을 지속적으로 강화하여 항로의 안정적인

발전이 유지되도록 노력하기로 하였다.

아울러, 중국측이 제기한 컨테이너 투입선박의 불균형 문제에 대하여는 양협회 주관으로 이를 확인하고 선박 불균형 상황이 확실히 존재한다면 양국 민간 협의체 내에서 조정해 나가기로 하였다.

또한, 카훼리항로의 안전관리 강화를 위하여 선령 20년을 초과하는 선박에 대한 공동입급 검사가 제때에 실시될 수 있도록 관련업계에 대한 지속적인 지도감독을 강화해 나가기로 하였다.

기타 양국간 관심사항으로 우리측은 그간 우리 선사들이 중국 항만내에서 영업활동을 영위함에 있어 애로를 느껴왔던 “중국 내항간 공컨테이너 운송규제 완화, 상해항 수출화물 통관절차 개선, 중국 내항간 동시기항 선박에 대한 항만 이용상 차별문제” 등을 제기하였고, 이에 대해 중국측은 관계기관과 협의·노력해 나가기로 하였다.

## 해양과학기지 보호수역 설정 등 해양관할권 강화

국토해양부(장관 정종환)는 영해 밖에 있는 해양과학기지 주변 바다에서 선박통항을 금지하고, 외국선박이 영해 내에서 대기·정박하고자 하는 경우에는 허가를 받도록 하는 등 우리나라의 해양관할권을 대폭 강화한 해사안전법 제정안이 12월8일 국무회의를 통과하였다고 밝혔다.

이번 제정안에 따르면 영해 밖에 설치된 해양시설 주위에 보호수역을 설정하여 일반선박의 접근을 차단하고 있으며, 항행장애물을 발생시킨 자는 영해·내수뿐만 아니라 배타적 경제수역에서도 장애물 제거의무를 부담하게 된다. 또한, 외국선박이 영해 안쪽에서 정박·정류·계류 또는 배회하려는 때는 허가를 받도록 함으로써 무단정박 등으로 인한 통항불편을 방지하는 한편 위험선박에 대한 효율적인 통제수단을 확보하고 있으며, 우리나라 연안을 따라 설정된 유조선통항금지구역에 들어갈 수 없는 선박의 종류를 경유 또는 중유운반선에서 원유 등 중질유 운반선박 전체로 확대함으로써 오염피해 발생을 최소화할 수 있도록 하고 있다.

그밖에 선박위치정보의 무분별한 공개를 금지함으로써 해양사고의 증거유출·훼손을 방지하고 선박영업활동의 비밀을 보장하기 위한 내용 등이 포함되어 있다.



# 우리나라 작년 11월 항만물동량 전년 수준 회복

세계적인 경기침체이후 처음으로 전년동기에 육박

2009년 11월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 9,181만톤으로 전년동월의 9,186만톤과 동일한 수준을 회복한 것으로 나타났다.

2008년 하반기이후 세계적인 경기침체로 항만물동량은 2008년 12월(전년동월 대비 △12%) 가장 큰 감소폭을 보인 이후, 지난 8월 한자리수 감소폭(△6.9%)으로 진입하였으며, 11월에는 거의 전년동월 수준의 물동량을 처리하였다.

품목별로는 화공품과 철재가 전년 동월에 비해 각각 13.7%, 6.6%로 증가한 반면, 모래와 자동차는 각각 15.5%, 13.3%로 감소하였다.

항만별로 살펴보면, 부산항과 평택당진항은 각각 전년동월 대비 19.7%, 16.7%로 증가하였고, 인천항은 2.8%로 소폭 증가하였다. 반면, 울산항과 광양항은 각각 6.9%, 2.1%로 소폭 감소하였으며, 포항항은 17.9%로 크게 감소하였다.

한편, 2009년 11월 컨테이너 처리실적은 148만 2,000TEU로서 전년 동월에 비해 10.9%로 대폭 증가하였다.

전년 동월에 비해 수입화물 컨테이너(46만 4,000TEU)는 8.6%, 수출화물 컨테이너(47만 1,000TEU)는 11.2%, 환적화물 컨테이너(48만 8,000TEU)는 11.6%로 각각 증가하였다.

전년 동월에 비해 수입화물 컨테이너(46만 4,000TEU)는 8.6%, 수출화물 컨테이너(47만 1,000TEU)는 11.2%, 환적화물 컨테이너(48만 8,000TEU)는 11.6%로 각각 증가하였다.

또한, 전국 컨테이너 처리량의 약 74%를 차지하는 부산항은 11월 1,078천TEU를 처리하여 금년 들어 처음으로 전년동월 대비 증가세를 나타냈으며, 광양항은 전년 동월에 비해 26.2%로 크게 증가하였다.

[2009년 전국 무역항 항만물동량]

(단위 : 천톤, %)

구 분	1/4분기	2/4분기	3/4분기	'09.9월	'09.10월	'09.11월	'09년누계
총 물 동 량	249,881	261,308	271,557	92,842	94,508	91,815	971,492
전년동기 대비	△12.4	△8.6	△6.7	△2.0	△2.3	0.0	△7.6
수 출 입	197,113	202,746	215,606	72,970	76,134	72,871	765,235
연 안	52,768	58,562	55,951	19,872	18,374	18,944	206,257

[2009. 11월 주요 품목별 물동량]

(단위 : 천톤, %)

품 목 별	유류	광석	유연탄	철재	모래	화공품	자동차	시멘트	기타
총물동량	27,025	7,752	7,478	6,195	4,634	3,799	3,571	3,334	28,027
전년동월 대비	△8.4	△8.2	△7.7	6.6	△13.3	13.7	△15.5	△12.5	20.3

# 2010년 경제 정부 경기부양 및 재고조정 효과로 회복

삼성경제연구, 국제금융시장 불안감 해소 등으로 안정예상

삼성경제연구소는 최근 2010년 세계경제 및 한국경제 전망을 내놓았다. 이를 살펴보면, 먼저 국내경제는 정부의 경기부양 및 재고조정 효과 등으로 2009년 1/4분기를 저점으로 회복세를 지속할 것이다.

2009년 3/4분기 GDP는 전기 대비 2.9% 증가하여, 전 분기(2.6%)보다 성장세가 확대되었다. 수출도 중국 등 주요 신흥국의 경기회복으로 감소율이 금융위기 이후 처음으로 한 자릿수대로 진입했다.

지난 10월 수출은 전년 동월 대비 8.5% 감소하여, 2개월 연속 한 자릿수대의 감소세가 지속되었다. 국제금융시장 불안감 해소, 경기회복세 지속 등으로 주가, 환율 등 주요 금융시장 지표도 안정세가 지속되고 있다. 지난 3월부터 10월까지 외국인 투자자는 28.7조 원을 국내 주식에 투자하며 주가 및 원화가치 상승을 견인했다. 그러나 향후 경제성장 전망에 대한 불확실성도 상존한다.

미국 등 주요국의 출구전략이 예상보다 빨리 진행되어 세계경제의 회복세가 둔화될 가능성도 배제할 수 없다. 또한, 고유가, 원고 및 고금리 등이

기업의 채산성을 악화시키고 가계 소비를 둔화시키는 등 내수가 빠르게 둔화될 우려가 있다.

아울러 미 상업용 모기지의 부실 우려 등 금융불안 재현 가능성, 신종인플루엔자 확산 등도 향후 경제성장의 불안 요인으로 작용할 것이다.

2010년 세계경제는 2009년 하반기의 회복 기조가 지속되겠지만 민간 부문의 회복 지연 등으로 상고하저의 경기흐름을 보일 전망이다.

주요국들의 재정지출 확대가 지속되면서 경기회복 기조는 유지 될 것이나 민간부문의 회복속도가 더더 2.6%의 완만한 회복세가 전망된다.

2010년 하반기부터는 재정지출을 동원한 경기부양책이 축소되고 금리인상 등 출구전략이 실시됨에 따라 경기 상승세가 둔화될 전망이다.

2010년 선진국 경제는 1% 중반의 완만한 회복세가 예상된다. 미국경제는 경기 회복에도 불구하고 소비와 투자 등 민간부문의 회복세가 미흡하여 2.1% 성장에 그칠 전망이다.

EU 경제 또한 2009년 3/4분기 이후의 확대 기조가 이어질 것으로 보이지만, 경제성장률은 1% 수준에 불과할 전망이다.

일본경제는 2010년 GDP 성장률은 1% 초반을 유지할 것으로 보이고, 중국경제는 경기부양책의 효과로 9.8% 고성장이 예상된다. 인도는 재정지출 확대 및 FDI 유입 확대 등으로 7%대 성

2010년 해외 10대 트렌드

분야	10대 트렌드	전환 · 변화	심화 · 가속
정치 국제질서	① G7에서 G20체제로 국제질서의 전환 ② 정치적 결합으로 EU의 위상 강화	○	○
경제	③ 경제정상화를 위한 출구전략의 모색 ④ 달러 약세 지속과 환율갈등 ⑤ 조기회복으로 신흥국이 세계경제 회복을 견인 ⑥ 국지적 금융불안의 지속	○ ○ ○	○ ○ ○
산업 · 경영	⑦ 글로벌 M&A를 통한 신흥국 기업의 부상 ⑧ 에너지, 희소광물 등 자원확보 경쟁의 심화 ⑨ 국가 간 그린 테크놀로지 경쟁의 본격화	○	○ ○
사회 · 문화	⑩ 남아공 월드컵으로 아프리카에 대한 관심 고조	○	





장이 예상된다.

브라질은 자원가격 상승에 힘입어 비교적 빠른 회복세를 보일 전망이다. 다만 글로벌 금융위기의 타격을 크게 받은 러시아는 가장 더딘 회복이 전망된다. 미국 상업용 부동산 시장의 부실 문제가 부각될 전망이다. 최근 미국 상업용 부동산 대출이 급감하고 연체율(30일 이상)도 급등세를 보여 상업용 부동산 대출 부실에 대한 우려가 증가하고 있다.

상업용 부동산 문제로 인한 대형 금융기관의 파산우려는 낮지만 중소형 금융기관들의 추가적인 부실화는 불가피하다. 또한 실물경기 회복을 지연시키는 요인으로 작용할 것으로 예상된다.

2010년 국내경제는 연간 성장률이 4.3%일 것으로 전망된다. 2010년 경제성장률은 상반기 중에 고점에 도달한 이후 점차 하락하는 상고하저 양상으로 2009~2010년 평균 경제성장률은 2.7%로 예상된다. 2010년 민간소비는 4.3%로 3.1% 전망된다. 경기회복과 더불어 민간소비도 점진적으로 개선되면서 2009년과 2010년 중 각각 전년 대비 0.2%, 3.1% 증가할 전망이다.

2010년 설비투자는 11.0%로 8.2% 전망된다. 설비투자조정압력 상승, 환율하락, 기저효과 및 저탄소 녹색성장과 관련한 제반시설 확충 등으로 인해 전년대비 8.2% 증가가 예상된다.

2010년 건설투자는 2.1%로 전망되며, SOC 예산 축소, 공공부문의 주택건설 둔화 등 민간부문의 회복이 지연될 전망이다.

2010년 수출은 14.5%로 전망되는데, 무역수지 흑자는 전년보다 축소, 경상수지 흑자는 187억 달러가 될 것으로 예상된다. 또한, 세계경제의 회복세 지속으로 국제원자재가격이 상승하고 수출과 내수경기 호전으로 수입물량도 증가해 2010년 수입은 21.8% 증가가 예상된다.

2010년 소비자물가는 총수요 측면보다는 비용 측면에서 상승압력이 커지면서 전년 대비 2.9% 상승할 것으로 전망하고, 2010년 실업률은 3.4%로 2010년 중 10만개 내외의 일자리가 창출될 전망이다이지만 과거에 비해 경기회복에 따른 고용확대 효과는 축소될 전망이다.

2010년 금리는 6.4%로 상반기는 경기회복세에 따른 금리상승 압력이 커질 전망이지만 하반기에는 경기회복 둔화 및 채권 발행규모 축소 등의 영향으로 금리가 소폭 하락될 전망이다.

2010년 연평균 환율은 1,100원으로, 세계적인 달러화 약세가 진행되는 가운데 원화 강세가 예상된다.

2009년 10월 기준 실질실효환율지수로 본 균형환율은 1,017~1,079원이다.

한국경제가 글로벌 금융위기에서 벗어났다고

단정하기에는 시기상조이므로 출구전략 시행은 신중을 기할 필요가 있다. 미래 성장동력산업 육성 및 설비투자의 질적 개선을 통하여 훼손된 성장잠재력 확충이 필요하다.

1970년 이후 달러 환율 추이



자료: 한국은행, ECOS.



# LG研, 위안화 절상 등 중국 주요 발생이슈 분석

2010년에는 미국에 이어 중국이 G2로 부상할 것

2010년 중국정부는 안정적 성장을 추진할 것으로 예상되고 있다. 최근 발표된 LG경제연구소의 보고서에 따르면, 성장유지, 물가관리, 구조조정을 핵심 이슈로 부각시켜, 2010년도 경제 성장률 목표를 8%대 유지로 설정했다.

또한, 부동산 시장 과열에 따른 세제혜택 감소 및 SOC투자 축소로 인한 경기하강위험을 설비투자자와 민간소비 촉진을 통해 해결하기로 했다. 아울러 정부의 물가관리정책을 통해 3~5% 물가 인상 및 인플레이션 억제를 추진하고 있다.

세계 최대 이슈로 떠오르고 있는 위안화 절상 가능성이 확대되고 있다. 2008년 11월 이후 위안화 환율이 달러당 6.82~6.84위안으로 고정되었다. 이는 2009년 11월까지 무역수지 흑자규모가 1,780억 달러에 달한 것을 감안할 때 중국정부의 환시 개입이 확실시 되고 있다.

〈그림 1〉 중국 위안화 환율추이



빠르면 수출회복이 가시화되는 2010년 설 연휴 시기에 절상을 단행할 가능성이 대두되었다. 과도한 투기자본 진입 해소를 위한 통화량 관리를 위해 중국정부는 정치적 파장을 고려하여 미국, 유럽 등의 공개적인 언급이 잦아지는 시기에 위안화를 절상할 가능성이 농후하다.

또한, 중국정부는 작년 8월 이후 강철, 시멘트 등 생산능력과잉산업의 규제를 시행하고 있다. 철강, 조선 등 과잉 생산업종에 대한 신규 생산설비의 확장을 불허하며, 철강업의 경우 10월 과잉 생산능력이 2억 톤에 달하는데도 5,800만 톤의 생산설비가 추가 건설 중이다.

2010년 이후 정보산업,

〈표 4〉 중국 12.5 계획의 주요 과제와 대책

영역	주요 모순	문제점	대책	효과 및 목표
사회	부유층 vs. 빈곤층	빈부격차 심화	소득분배 개선	民富(민생개선) : 2020년 전면적 小康社會 건설을 위한 구조조정/ 구조개혁
	도시 vs. 농촌	도농 격차 심화	도시화 정착률, 호구제 개혁	
	동부 vs. 중서부	지역 격차 심화	지역균형발전(협조발전)	
정치	관원 vs. 인민	공직사회 부패	정부개혁	
	국유기업 vs. 민간기업	국진민퇴 현상	민진국퇴	
경제성장 동력	투자 vs. 소비	투자에 대한 의존 과다	소비 비중 확대	
	외수 vs. 내수	해외 여건 변화에 취약	내수주도 성장	國強(산업구조 고도화, 대외경쟁력 강화)
산업구조	노동/설비 집약 vs. 기술 집약	후진적 산업구조	낙후산업 도태, 전략성 신흥산업 육성	
	가격 우위 vs. 기술 우위	대외경쟁력 제약	자주창신, 인민폐 국제화	
자연 이용	고도성장 vs. 환경보전	에너지 고소모, 환경 파괴	녹색경제	可持續性 (지속가능성)

자료 : LG경제연구원



신에너지, 녹색산업 등 신산업 육성에 향후 2~3년 내 1조 위안을 쏟아 부어 전략적 신흥산업으로 육성할 계획이다. 2010년 개최될 상하이 세계 엑스포 및 광저우 아시아 게임에 효과가 기대되고 있다.

2010년 5월, 역사상 최대 규모(450억 달러 투자)의 엑스포가 184일간 개최된다. 동 행사는 242개국, 7,000만 명 이상이 참가하여 내수확대 및 서비스산업에 대한 견인효과 등에서 올림픽보다 강한 효과가 기대된다. 또한, 20만개 이상의 일자리 창출 및 상하이 GDP가 2~5%정도 상승될 것으로 기대된다.

또한, 11월에는 2,200억 위안이 투자된 최대 규모 아시아게임이 광저우에서 개최된다.

이 게임이 개최되게 되면, 광저우 GDP가 3.5%P 상승할 것으로 기대되며 중국 수출입의 28%를 차지하는 주강 삼각주 지역이 '1시간 생활권'으로 묶이며 물류경쟁력이 강화된다.

한국의 88 서울올림픽과 93 대전엑스포와 마찬가지로 이번 행사가 국민들의 국제화 수준 제고에

결정적인 영향을 발휘할 전망이다.

한편 2020년 청사진을 그린 12.5계획이 시행된다. 빈부격차를 좁혀 민생을 개선하고 사회정치적 갈등 소지를 줄이는 것이 12.5계획의 주목적이다. 소비의 역할을 강화하기 위해 최저임금 인상, 사회보장 강화와 같은 민생과제를 해결하고, 산업정책의 중심을 R&D 및 기술 집약적인 신흥 전략산업으로 이전하게 된다.

또한, 인구 500만 이하의 2,3급 도시에 대한 산업 인프라를 확충하고, 도시를 개발할 것이다. 중국정부는 1조8,000억 위안을 2,3급 도시의 교통 시설 확충 등 인프라 확충에 투입하고 기업 진출을 통해 소비시장을 육성할 계획이다.

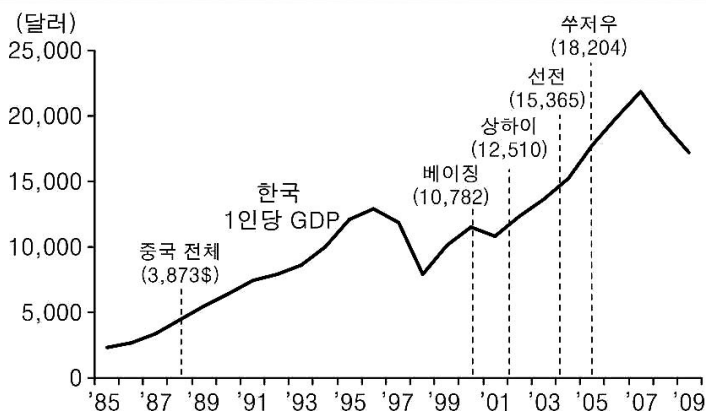
그리고, 금융위기 이후 대대적인 정부의 경기부양 결과 국유기업들의 시장진출이 확산되면서 산업 독과점 및 시장개혁에 대한 비난 여론이 확산되고 있는 것을 우려해 정부와 금융권의 암묵적 지원을 받는 국유기업들은 2010년 원자재사업을 중심으로 사업 다각화 및 기업인수를 추진할 것이다.

마지막으로 중국 기업의 질적인 성장을 추구할

것이다. 대형화를 통한 규모의 경제 창출을 중시하던 정부정책에서 고객가치 창조, 브랜드 관리 등 소프트파워의 중요성을 인식하고 있다. 글로벌 500대 기업에 중국 본토기업이 34개 포함된 반면 글로벌 500대 브랜드에는 고작 18개 밖에 선정되지 않았다.

따라서 2010년 중국 산업계의 화두는 선진적인 경영관리, 브랜드 이미지, 사회적임을 통한 기업의 국제 경쟁력 강화이다.

〈그림 6〉 한국 1인당 GDP 추이와 중국 2010년과의 비교



주 : 중국 1인당 GDP는 2008년 수치를 기초로 연평균 성장률 9%로 가정.  
위안화 절상세는 미반영  
자료 : 중국 국가통계국, 한국은행

# 운임인상불구 비운항 컨선주들 어려움 계속될 듯

## 운송인, 투자자들은 2010년을 긍정적 전망으로 일관

최근 로이드리스트에 따르면, 2010년 컨테이너 선사들은 시황 회복을 기대하고 있지만, 비운항 선주들에게는 동일하게 적용되지 않을 전망이다.

알파라이너는 최근 보고서를 통해 동일항로에서 운임이 회복세를 보이는 것은 용선시장 전반에 적용된 것은 아니고, 고정비는 운임 수준으로 남아있는 것이라고 전했다. 결과적으로, "용선시장을 전망해보면, 용선된 선박이 점차 운항자들로부터 반선되는 빈도가 잦아지고, 그러나 제한된 고용은 단기간에 그칠 것이다."라고 예상했다.

컨테이너 운항자들에게는 투자자들이 2009년 막대한 피해에도 불구하고, 다가오는 2010년에는 회복세를 보일 것이라고 예측하고 있다고 했다.

이 예측은 알파라이너가 13개 해운공기업의 주가추이를 연구한 결과이다.

종합적으로 살펴보면, 전년도에 전례 없는 규모의 자금유출에도 불구하고, 주가는 1년동안 19%의 성장을 이루었다.

알파라이너의 공개되지 않은 기간별 주가현황자료를 보면, 중국운송인들은 118%의 수익을 얻었고, 일본과 한국 해운회사들은 48% 정도의 손실을 입었다.

정기선사들은 반세기전 정기선 운송이 출현한 이후 직면한 최악의 경제위기 후 150억불 정도의 누적손실을 입었을 것이라 예상했다.

운송인들은 2분기 스팟시장에서 운임을 상승했음에도 불구하고 많은 손실을 입고 있다.

하지만 이런 부정적인 전망치들 속에서도, "투자자들은 2010년에 회복될 것으로 생각하고 있다"며

전했다. 초과 공급된 상황에도 불구하고 운송인들이 가격규율의 큰 변동을 제한하고 있는 등 긍정적 요인들이 낙관론들을 지지하고 있다.

계속된 운임손실은 운송인들로 하여금 운임을 깎고 물량을 늘리는 등의 경영을 지속가능하지 못하게 하고 있다고 알파라이너는 전했다.

대신, 정기선사들은 과거보다 선복량을 줄이고 이익가능성이 없는 조건들은 배제하고 있다.

둘째로, 선복량 성장세는 인도일 연기, 계선, 초과 용선톤수의 반선, 선박재활용 등을 통해 운송인들이 조정하고 있다고 말했다.

최근 연료유 상승은 비운항선박이 반영된 것으로 보이며, 저속운항과 장거리운송시간은 통상적인 것이 되버렸다.

동시에 공급은 점차 회복세를 보이고 있으며, 2009년 총 화물운송량과 비교해 2010년 증가할 것으로 긍정적으로 전망하고 있다.

투자자들 역시 악조건 속에서도 더 이상의 주요 선사들의 파산은 없을 것으로 기정사실화했기 때문에 안심하고 있다.

대부분의 주요 컨테이너선사들은 몇몇 문제있는 운송인들과 채무재조정을 토해 경영합리화를 성공적으로 이행했다. 또한, 알파라이너는 해운회사들이 안정적인 경영지표를 위해 120억불 이상 자금을 보유하고 있다고 전했다.

그러나 외항운송인들이 2010년을 긍정적이게 바라보고 있는 동안, 비운항선주들은 끊임없이 큰 도전에 직면하게 될 것이라고 알파라이너는 우려를 전했다.



## 세계 대형 정기선사, 지난 9개월간 누적적자 110억\$

Drewry, 2009년 정기선사 손실액 300억\$ 초과예상

지난 9개월간 세계 대형 정기선사 22개사가 120억달러 상당의 누적 적자를 기록한 것으로 나타났다.

알파라이너가 최근 세계 16개 정기선사의 지난 3분기 경영실적 결과를 토대로 집계한 자료에 따르면, 지난 9개월간 선사들의 운영손실액은 90억 달러로 전년동기에 기록한 53억달러 순익과 비교하여 경영실적이 크게 악화됐다.

조사대상에 포함되지 않은 MSC, CMA CGM, OOCL, Hamburg Süd, United Arab Shipping, 그리고 PIL사의 컨테이너 사업분야 손실액 20억 달러를 포함하면 전체 22개 선사의 누적적자는 110억달러로 집계됐다.

올해 초 Drewry사는 2009년 해운선사의 손실액을 300억달러를 초과할 것이라고 예측하였고 TSA(태평양 운임안정화협정)에서는 2009년 태평양항로 취항선사들의 손실액을 200억달러로 예측했다.

16개 선사의 총매출액은 전년동기에 기록한 940억달러보다 40% 감소한 560억달러를 기록했다. 또한 전례가 없는 정기선사들의 경영악화는 엄청난 규모의 긴급 자본 수혈을 이끌어냈다.

지난 12개월 간 선사들은 유동성 위기 해결을 위해 120억 달러가 넘는 자본을 끌어다 쓴 것으로 조사됐다.

한편, 정기선사들의 채산성이 이같이 악화되고 있는데도 불구하고, 유럽위원회는 정기선사들의 운임자율경쟁을 환영하는 입장이다.

EU위원회는 해운동맹에 의한 정기선사들의 담합 행위를 근절시켰으며, 이로 인해 최근 선사들 간의 담합행위에 대한 어떠한 구체적인 정황이 드러나지 않고 있다.

이에 따라 선사들은 각기 다른 운임 및 THC와 같은 추가비를 징수하고 있다.

로이드리스트 최신호에 따르면, 함부르크항의 경우 APL사는 컨테이너 1개당 210유로, Hapag-Lloyd와 MOL사는 200유로, 그리고 중국의 COSCO사는 140유로의 할증료를 부과하고 있다.

각 정기선사들은 이같이 각기 다른 운임을 부과하고 있으며, 운임인상일 또한 제각기 실행하고 있다.

EU위원회는 이러한 행위들은 소비자들에게 선택의 폭을 넓혀주는 긍정적인 영향을 미치고 있다고 평가하고 있다. 터미널화물처리비는 해운동맹이 해산되면서 20% 가량 인상되었으며 Zeebrugge항 25%, 이스탄불항이 39% 인상되었다.

EU위원회는 해운동맹행위를 지양하고 부대비용 징수 등 진부한 운임구조에서 벗어나 각 기업에 적합한 운임이 설정되기를 희망하고 있다.



# 프랑스 선주단체, 정부의 신 통합해운정책 채택 환영

## CMA CGM사의 경영진 개편 조건으로 금융지원 승인

프랑스 선주들은 정부의 통합해사정책 채택에 대해 환영하는 한편, 해운분야의 구체적 계획수립이 필요하다고 주장하고 있다.

프랑스 선주대표는 최근, 정부가 채택한 통합정책은 해운업에 관심을 갖고 있다는 정부의 의사표시라고 강조하면서도 그것만으로도 프랑스 해운업에 긍정적이기는 하지만 구체적인 계획이 동반되어야 한다고 정부를 압박하고 있다.

그들은 프랑스 해운산업에 정부가 고속도로 개발과 같은 우선적인 지원을 하기를 기대하고 있다. 또한 새로운 정책은 현재 직면한 위기를 극복하기 위한 단기적인 지원책에 그칠 것이 아니라 지속적으로 해운업이 성장할 수 있는 계기를 마련할 수 있도록 만들어져야 한다고 주장했다.

이번에 채택된 정부정책은 해운산업 중요성의 인식, 지속적인 고용창출 및 안전과 환경보호를 위한 책임 있는 해운산업 원동력 확보가 주요내용이다.

이러한 목표 달성을 위하여 △편의치적을 통한 프랑스 등록선대 이탈을 막고 자국 선대 경쟁력 강화 △환경기준 향상 및 육상운송을 통한 환경오염을 막고 해운산업의 환경 변화 촉진 △상선

해기사의 교육기반 설립을 통해 선원 자질 향상 △국제기준에 맞는 향상된 안전 및 환경기준 수립 등 4가지 기본방향이 수립되었다.

한편, 프랑스 정기선사인 CMA CGM사가 새로운 최고 경영자 영입 및 외부인으로 구성된 이사진 개편 등을 조건으로 금융권으로부터 금융지원을 승인받았다. 이에 따라 금융권은 CMA CGM사에 5억달러 상당의 자금지원을 승인했다.

로이드리스트 최신희에 따르면, 이 자금은 CMA CGM사의 중간 금융지원 형식으로 제공되며, 그룹의 부채조정에 사용될 예정이다.

프랑스 에너지그룹 회장이었던 Philippe Souli가 CMA CGM사의 신규 최고경영자가 될 것이며 기존의 Jacques Saad회장도 회장직을 유지할 것이나 그 입지는 축소될 전망이다.

그동안 그룹 경영진으로서 참여한 Jacques Saad회장의 형제, 아들 또한 중책에서 물러나거나 인사이동될 예정이다.







# 일본선사 MOL, 상환대출부 200억엔 7년채권 발행

일본신용평가회사 AA-등급부여 및 1.1% 금리적용

로이드리스트에 따르면, MITSUI OSK라인은 최근 200억엔 채권을 발행했다. MITSUI OSK라인사가 발행한 7년 무담보사채는 일본신용평가회사로부터 AA-등급과 함께 1.1% 금리를 적용 받는다.

일본해운회사에 따르면, 이런 절차는 선박투자를 위한 재상환대출과 기업어음에 따른 것이라고 전했다. 이 발표와 함께 성명서에서 MOL사는 이런 자금확보는 기업활동을 증강시키고, 자금확보의 안정성과 비용 효율성에 중점을 둔 것이라고 밝혔다.

2008년 경제위기 발발 후 자금 확보를 위한 다양한 방법을 보여주고 있다. 자금 시장을 활용하는 방법 대신 채권을 발행하는 것은 1997년 이후 처음이다. 최근 이슈 발생 전 MOL사는 이미 작년에 국내회사채 총 850억엔을 발행했다.

작년 5월에 5년상환 500억엔, 2008년 12월에 7년상환 150억엔, 2009년 초에는 7년상환 200억엔을 발행했다.

적절한 물량확보를 위해 회사가 자금을 유치하기 위해 선박 투자전략을 이행한 것이다.

또한, 이 성명서에서 MOL 관계자는 "이번 조치는 우리들로 하여금 글로벌 재정위기로부터 발생된 경제위기 속에 어려움에 빠져있는 우리회사의 사업을 계속 이어나가기 위한 재정

적인 적절한 정책이었다."고 말했다.

MOL사는 더 이상의 공공재 제공을 위한 자금 증대 계획은 없지만, 채권발행과 은행대출은 필요하다면 할 수 있다고 언급했다.

이와 대조적으로 MOL사의 라이벌사인 NYK사는 작년 12월 국채 1,107억원을 발행했다. MOL사는 "축적된 이익으로부터 파생된 주주들의 형평성 증가와 이부 채무의 적정한 수준 사이의 발란스를 유지하는 동안, 우리는 필요한 만큼 자금을 계속 증대시킬 것"이라고 강조했다.

가까운 시일에 우리는 공공 형평성 제공을 통해서 계획을 진행하는 것이 아니라 은행대출 또는 대출보험, 전통적인 금융방법을 통해서 진행할 것이다."라고 전했다.

최근 채권발행은 Mizuho Securities사가 시행하며, Nomura Securities사와 Daiwa Securities사가 주매니저 역할을 하게 된다.



# 일본 NYK, Rio Tinto사와 20년 철광석 수송계약 체결

## 2013년부터 서호주-중국간 25만DWT VLOC선 투입

일본 대표 해운선사인 NYK사는 호주 Rio Tinto사와 서호주-중국간 철광석 수송 용선계약을 체결했다. 계약을 살펴보면, NYK사는 25만 DWT급 VLOC선을 사용하며, 선적은 2013년부터 시작된다.

NYK사가 자사선을 투입하는 것인지, 용선선박을 이용하여 계약을 이행할 것인지에 여부에 대해서는 확인되지 않고 있다.

동 20년 수송계약과 더불어 4월부터 17만DWT 케이프사이즈선박 3년 수송계약을 체결했다.

NYK사는 동 계약의 규모에 대해서는 밝히지 않았지만, 상하이에 근거를 둔 브로커회사에 따르면, 15년계약 용선료는 하루당 2만~2만5,000달러 사이라고 전했다.

NYK사는 “이번 계약은 NYK사와 Rio Tinto사 간의 첫 장기수송계약으로, 앞으로 두 회사간의 파트너십을 강화할 수 있게 됐다.”고 밝혔다. 또한, “NYK사는 안정적인 원자재 공급의 수요를

증대시키기 위해 선두 운송 서비스회사로 발돋움 하기위해 노력을 가할 것이다.”라고 전했다.

이러한 사실은 12월 초 다른 일본선사와의 2건 장기수송계약을 통해 드러났다. 이 계약은 한척의 케이프사이즈 벌크선과 5년, 싱글 케이프벌크선과 15년 용선계약을 통해 매년 철광석 총 300만 톤을 실어 나르는 것이 포함됐다. 이는 1억8,600만달러의 가치가 있는 것으로 예측된다.

Rio Tinto사 중국시장의 강한 철광석시장의 신호를 예측하고 동 계약을 체결했다. Rio Tinto사는 3분기 12% 생산량이 증가했고, 고위관계자에 따르면, 이런 성장의 주요요인은 중국의 막대한 선적량 때문이라고 전했다.

NYK사의 건화물선 사업은 세계금융위기로 인해 위기를 맞았었다. NYK사는 2008년 1,690억 엔이었던 순이익이 2009년에는 360억엔으로 급락할 것으로 예상하고 있다.

## FESCO사 유럽개발은행으로부터 1억달러 대출

기업 구조조정중인 FESCO사는 최근 유럽개발은행으로부터 1억달러 규모의 자금을 대출받았다. 유럽개발은행의 대출 조건은 5년 상환 기준이며 일부 이자와 관련된 재무관련 약속이 포함되어 있고 금리는 리보금리 기준 4%가 예상된다.

FESCO사는 성공적인 유럽개발은행 금융대출을 통해 추가 자본 획득의 기회를 얻게 되었다고 평가했다. Fesco사는 대출금을 통해 단기부채를 상환할 예정이다. 유럽개발은행은 FESCO사 지분 3.74%를 보유중이다.

FESCO사는 2009년 1월 12억달러에 달하던 부채를 8억5,000만 달러로 축소시켰고 2010년 까지 3억달러까지 줄일 예정이다.



# 2009 12



