

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



신년사 2

협회소식 4

선협, 해운위기 극복과 녹색해운 기반조성 주력 4

교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료 6

지난해 해적사건 406건으로 전년대비 39% 증가 8

호주 뉴캐슬항 선박입항제도 2월부터 3개월 시범운영 11

KMI, 전망통해 해운산업 여건변화와 대응방안 발표 13

해운이슈 16

위기극복 위한 비상체제 정상화와 세계중심국가 도약 16

업계동정 23

해사정보 31

국토해양부 극동 러시아 항만물류단지 “우리가 개발” 31

작년 12월 컨테이너물동량, 성장단계로 본격 진입 32

2010년 세계 철광석 해상물동량 10억톤 돌파예상 34

미국 컨테이너화물 추가정보 제출 의무 10+2룰 시행 37

아시아발 북미동안항로 선박수급 개선으로 운임상승 39

독일 중앙정부, 해운업계에 자체 지원방안 마련 요청 41

해운일지 46



전국해양산업총연합회/한국선주협회

회 장 이 진 방

해양가족 여러분!

2010년 희망찬 경인년(庚寅年) 새해가 밝았습니다. 해양가족 여러분과 가정에 건강과 행운이 충만한 한 해가 되시기를 기원합니다.

돌이켜 보면, 지난 2009년 한해는 글로벌 금융위기의 여파로 해운시황이 가파르게 추락함에 따라 해운업계는 물론이고 항만과 부대사업체, 그리고 조선업계 등 해양관련 산업계 모두가 어려움을 겪었습니다.

이에 따라 우리 해양산업계는 한국선주협회를 중심으로 합심하여 해양산업의 위기극복을 위해 많은 노력을 기울였으나, 금융시장의 경색으로 인해 그 성과는 미흡했던 것 같습니다.

그럼에도 불구하고, 이러한 노력에 힘입어 지난해 4월 정부에서 마련하여 시행중인 '해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안' 과 정부 합동대책인 '해운산업 동향 및 대응방안' 은 해양산업계의 위기극복에 큰 힘이 되어 벼랑끝 위기에서 벗어날 수 있지 않았나 생각합니다.

또한, 국회에서 채택된 '국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의문' 과 '국민경제 발전을 위한

해운 및 조선산업 공동발전 촉구 결의문'은 국회에서 해양산업의 중요성을 인식했다는 점에서 상당한 의미를 지니고 있습니다.

해양가족 여러분!

세계경제는 각국의 강력한 공조체제에 힘입어 당초 예상했던 것 보다 빠르게 회복되고 있습니다. 특히, 우리나라는 각종 경기지표가 금융위기 이전 수준으로 회복되는 등 사실상 위기를 극복한 것으로 평가되고 있습니다.

세계해운시황도 부정기선을 중심으로 서서히 진정되는 양상을 보이고 있고, 정기선부문도 교역량이 글로벌 금융위기 이전 수준으로 근접하는 등 눈에 띄게 개선되고 있습니다.

또한, 세계해운시장을 견인하는 중국이 새해에도 서부대개발 등 기반시설 확충을 위해 원자재 수입을 늘려나갈 것으로 예상되며, 신조선 인도량도 예상치를 크게 밑돌 것으로 전망되는 등 전반적인 시장 분위기는 좋아지고 있습니다.

그러나, 세계경제의 불확실성이 점차 고조되고 있는데다, 해운시장에 영향을 끼칠 수 있는 변수들이 도처에 도사리고 있는 만큼, 항상 긴장의 끈을 늦추지 말아야 할 것입니다.

따라서, 우리 모두가 제자리에서 맡은 바 역할에 충실하고, 해양산업의 위기극복을 위해 모든 지혜와 역량을 모은다면 현재의 위기를 기회로 바꿀 수 있을 것으로 확신합니다.

해양가족 여러분!

새해는 나쁜 기운을 막아주고, 힘찬 포효와 함께 도약을 상징하는 호랑이해입니다. 민속학자들은 위기에 처할 때마다 우리 민족 특유의 강인함이 나타나고 끈질김과 용맹함이 나타나는 것은 우리 정신 밑바닥에 호랑이정신이 존재하고 있기 때문이라고 합니다.

아무쪼록 호랑이해인 금년에는 위기를 넘어 우리나라가 세계 5대 해양강국으로 도약할 수 있는 기반을 확고히 다지는 알찬 한해가 되도록 우리 다함께 노력합시다.

끝으로 해양산업 발전을 위해 애쓰시는 해양가족과 국토해양부 관계자 여러분, 그리고 지금 이 시간에도 바다와 항만에서 구슬땀을 흘리시는 해상직원과 항만근로자 여러분들의 노고에 깊은 감사를 드리며, 새해에는 소망하시는 일 모두가 뜻대로 이루어지기를 진심으로 기원합니다.





# 선협, 해운위기 극복과 녹색해운 기반조성 주력 2010년 정기총회에서 이진방 회장 연임의결



한국선주협회(회장 이진방)는 올해 중점사업 추진 방향을 해운위기 극복과 친환경 녹색해운 기반조성에 두고 이를 적극 추진해 나가기로 하는 한편, 이진방 회장(대한해운 회장)의 연임을 의결했다. 이에 따라 이 회장은 이날 제26대 협회장에 취임했다.

협회는 1월15일 대회의실에서 외항해운기업 CEO 및 임원 60여명이 참석한 가운데 2010년도 정기총회를 개최하고, 지난해 사업실적 및 예산집행내용을 승인한 뒤 올해 주요사업계획과 예산안을 심의확정했다.

이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 “올해 우리 해운업계의 화두는 위기극복과 친환경

녹색성장으로 요약된다”고 밝히고, “해운시황이 개선되고 있으나, 변수가 많은 만큼 끈을 늦추지 말고 해운위기 극복에 모든 힘을 쏟아야 할 것”이라고 말했다.

특히 이 회장은 “위기극복을 위해서는 무엇보다도 해운업계의 화합과 단결이 중요하며, 이를 바탕으로 우리 모두의 지혜와 역량을 한데 모은다면 위기를 도약의 기회로 바꿀 수 있을 것으로 확신한다”며, 외항해운업계의 단합을 강조했다.

이 회장은 또 “금년에는 친환경 녹색성장 기반조성에도 보다 많은 노력을 기울여 나갈 것”이라며, 우리 정부의 녹색성장 정책에 적극 동참함은 물론,

지구 온난화 억제를 위한 국제적인 규제에 대비하여 이산화탄소배출 절감방안을 마련하는 등 친환경 해운기반 조성에 주력하겠다고 밝혔다.

이어 국토해양부 박종록 해운정책관은 치사를 통해 “지난해 하반기 이후 상황이 회복기미를 보이고 있으나, 올해에도 크게 좋아지기는 어려운 것 같다”며, 그러나 우리 모두가 힘을 합쳐 어려움을 슬기롭게 극복해 나간다면 우리 해운은 한단계 성숙된 모습으로 다시 태어날 것이라고 강조했다.

협회는 이날 정기총회에서 올해 중점사업 추진 기본방향을 정부의 합동대책 확대시행과 금융 및

조선산업과의 협력증진, 해운전문 금융기관 설립, 선종별 항로별 안정화 대책 등 해운위기 극복에 주력하기로 했다.

또 해운분야 녹색성장기반 구축과 함께 회원사간 신뢰 및 유대 강화, 선화주간 협력강화, 우리 항만의 경쟁력 강화, 대국회 활동강화, 우수한 해기인력의 안정적 확보, 선원제도 개선, 국제해운협력 강화, 조사분석 및 해운산업에 대한 대국민 이미지 개선들을 적극 추진키로 했다.

특히, 이날 정기총회에서는 동아탱커(대표 이종명)와 대림코퍼레이션(대표 기의석)이 이사사로 신

규 선임됐으며, 진양 해운 홍승두 사장이 감사로 선임됐다.

한편, 이날 정기이사회에서는 외항해운 영업활동을 중단하거나 협회비를 체납한 10개 회원사의 협회퇴회를 승인했다.

이에 따라 이날부터 협회 회원자격을 상실한 해운업체는 미포쉬핑을 비롯하여 보고라인, 브라이트해운, 블루스타해운, 조엔쉽핑, 파크로드, 하이엔로지스, 한창해운, 한홍선박, 현진케이에스 등이다.

**[한국선주협회 임원현황]**

	협회직위	회사명	성명	비고
1	회 장	대한해운	이진방	연임
2	수석부회장	현대상선	김성만	"
3	부 회장	고려해운	박정석	"
4	"	STX Pan Ocean	이종철	"
5	"	KSS해운	윤장희	"
6	"	한진해운	김영민	"
7	"	흥아해운	이윤재	"
8	이 사	남성해운	서명천	"
9	"	대보인터내셔널쉬핑	김창중	"
10	"	두양상선	조동현	"
11	"	범주해운	이상복	"
12	"	유코카캐리어스	안예빈왕	"
13	"	장금상선	정태순	"
14	"	천경해운	김지수	"
15	"	태영상선	박영안	"
16	"	창명해운	이경재	"
17	"	신성해운	박영규	"
18	"	중앙상선	김지영	"
19	"	동아탱커	이종명	신규
20	"	대림코퍼레이션	기의석	신규
19	"	선협	김영무	연임
21	감 사	우양상선	채영길	"
22	"	진양해운	홍승두	신규



## 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료 육해공 수송산업 CEO, 관련단체장 등 500여명 참석



전국해양산업총연합회(회장 이진방 한국선주협 회장)와 전국교통단체총연합회(회장 박복규)는 1월 12일 세종문화회관 1층 세종홀에서 '2010년 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회'를 갖고 국가경제 위기극복에 앞장설 것을 다짐했다.

새해를 맞이하여 교통물류·해양산업 경제인들의 화합과 협력, 그리고 동반발전을 모색하기 위해 육·해·공 수송산업계 CEO들과 국토해양부 차관, 국회의원, 관련단체장 등 500여명이 참석한 가운데 열린 이날 신년인사회는 국가경제와 교통물류·해양산업의 위기극복이 화두로 부각됐으며, 참석자들은 현재의 위기를 도약의 기회로 삼아 심기일전하기로 결의했다.

이날 신년인사회를 주관한 이진방 전국해양산업총연합회 회장은 신년사를 통해 "지난해 해양산업은 글로벌 경기침체로 인해 혹독한 시련을 겪은 한 해였다"며 "지난해 정부와 국회에서 각각 두 차례

씩 해운산업경쟁력 확보방안을 통한 지원 및 해운산업 지원촉구 결의안 채택 등 위기극복에 큰 도움을 주었다"고 말했다.

이어 이 회장은 "현재 세계경제는 각국의 공조체제 아래 빠른 회복을 보이고 있다"며 "주요 경기지표들이 금융위기 전으로 돌아가는 회복기미를 보이고 있으며 해운시황도 전반적으로 서서히 회복하고 있다"고 전했다.

그러나 이 회장은 "세계경제 앞날에는 워낙 많은 변수들이 존재하고 있어 긴장의 끈을 놓을 수 없다"고 밝힌 뒤 "위기극복에 있어 지혜와 역량을 발휘하여 현재의 위기를 도약의 기회로 삼자"고 당부했다.

이날 국토해양부 최장현 차관은 격려사를 통해 "지난해 정부가 SOC확립과 재정의 집행을 통해 경제위기를 슬기롭게 극복하는데 크게 일조했다"며 "하지만 민간투자의 위축과 고용불안 등의 불안요소는 아직까지 존재하고 있다"고 말했다.

최 차관은 또 “세계 곳곳에서 위기탈출 신호가 분명히 나타나고 있다”며 “물류 해양산업의 각 분야에서 위극 극복을 위해 노력해준 것에 대해 감사한다”고 말했다. 또한 지난해에 이어 올해에도 위기극복을 위한 탄력적인 자세로 경제회복을 이어 나가야 할 것이라고 강조했다.

아울러 저탄소 녹색성장 정책을 적극적으로 펼쳐나가 내실있는 성장과 미래환경의 변화에 전략적으로 대응해 나갈 것이라고 밝혔다.

이어 한나라당 장광근 사무총장은 “교통물류·해양산업의 국가경제기여도가 막중하다”며, 새해에는 해양산업 등이 위기를 넘어 새롭게 도약할 수 있도록 다 함께 노력하자고 말했다.

또한, 이날 참석한 정부위원회 소속 한나라당 고승덕 의원은 “지난해 국정감사 기간동안 해운산업에 대한 인식을 제고하게 됐다”며 “외화가득액에 있어 자동차산업보다 많지만 정부의 해운산업의 지원에 있어 다른나라보다 열악함을 알게 됐다”고 전했다. 이어 고승덕 의원은 “최소한 다른 나라와 같은 지원이 이뤄지도록 금융사이드에서 큰 관심과 힘을 보탬 것”이라고 강조했다.

한편 이날 경제인 신년인사회에는 정부 측에서 국토해양부 최장현 차관을 비롯하여 신평식 물류항만실장, 박종록 해운정책관, 2012여수세계박람회 조직위원회 강동석 위원장 등이 참석했다.

전국해양산업총연합회에서는 이진방 회장을 비롯하여 한국선급 오공균 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국도선사협회 송정규 회장, 한국해운조합 정유섭 이사장, 한국해사문제연구소 박현규 이사장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국검수검정협회 김용혁 회장, 한국국제해운대리점협회 이상복 회장, 한국해양수산개발원 강종희 원장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 해양환경관리공단 이용우 이사장, 선박안전기술공단 민경태 이사장, 바다살리기운동본부 정태순 총재, 한국선원복지고용센터 김용태 이사장, 케이엘넷 박정천 사장, 한국해양기업협회 이재완 회장 등이 참석했다.

그리고 해운업계에서는 한국선주협회 한진해운 김영민 사장을 비롯하여 STX팬오션 이종철 부회장, 대한해운 김창식 사장, 창명해운 이경재 회장, 태영상선 박영안 사장, 국양해운 엄종식 사장, 한성라인 고순영 사장, 흥아해운 김태균 사장, SW해운 김경득 사장, 화이브오션 조병호 사장, 대보해운 김창중 회장, 대보인터내셔널 노재영 사장, 해외건설협회 이재균 회장 등이 참석했다.

교통물류산업계에서는 교통단체총연합회 박복규 회장을 비롯하여 안철진 부회장, 신동재 부회장, 한국공항공사 배용수 부사장, 코레일 심혁운 부사장, 교통안전공단 정상호 이사장, 대한항공 지창훈 사장, 현대자동차 신영동 부사장 등이 참석했다.



## 지난해 해적사건 406건으로 전년대비 39% 증가 작년 4월 아덴만지역 함정 파견 후 피해는 없어

국토부해양부는 2009년 해적사건이 2008년 대비 39% 증가한 406건이 발생하였으나 우리 선박의 피해는 대폭 감소했다고 ICC IMB PRC 자료를 인용하여 발표하였다.

국제상공회의소(ICC ; International Chamber of Commerce) 산하 국제해사국 해적신고센터(IMB PRC; International Maritime Bureau Piracy Reporting Center)로 지난 1981년에 설립됐으며, 말레이시아 쿠알라룸푸르에 소재하고 있다.

이처럼 우리 선박의 피해가 크게 줄어든 것은 우리나라 청해부대가 아덴만에 함정을 파견하여 소말리아 해적 출범해역을 통항하는 우리 선박을 호송하고, 선박 자체적으로도 해적대응을 강화한 결과로 분석됐다.

실제로 지난 2008년 이후 우리 선박은 2척이 피랍됐다가 풀려났으며, 6척이 공격을 받는 등 총 8건이 발생한 바 있으나 작년 4월 우리 함정이 아덴만 지역에 파견된 이후 해적피해는 한건도 없었다.

그러나 작년말 이후 소말리아 인근 수역에서 케미칼운반선 등이 잇따라 해적들에게 피랍되고 있어 세심한 주의가 요망되고 있다.

국토해양부 해사안전정책과에 따르면 지난해 12월28일과 금년 1월2일에 벌크선과 케미칼운반선, 자동차운반선 등 각각 2척씩 모두 4척이 해적들의 공격을 받고 피랍되는 등 해적출몰이 빈번한 양상을 띠고 있다.

해적들로부터 피랍된 선박(피랍지점)은 작년 12월28일 벌크선 'Navios Apollon' 호( S03°22', E059°44'), 케미칼운반선 'St. James Park' 호

(N12°58', E048°34')이며, 금년 1월2일에 케미칼운반선 'Pramoni' 호(N12°31', E047°17'), 자동차운반선 'Asian Glory' 호, (N10°48', E061°54')이다.

해적관련 외국기관은 이들 피랍선박 중 최소 2척은 국제해사기구(IMO)가 권고한 소말리아 해적피해예방 행동요령(BMP)를 따르지 않는 등 문제가 있는 것으로 지적했으며, 선속이 15노트 이상(16.5노트)이고 갑판까지의 최소 높이가 약 15m인 자동차운반선이 피랍되었다는 점에서 우려를 표명하고 있다.

이에 따라 국토해양부에서는 해적피해를 방지하기 위해 우리 선박(국적선, 국적취득조건부 나용선)이 소말리아 인근 해적피해 위험해역 통과시 점검표를 제출토록 하는 한편, 042°E, 10°S~예멘 연안 이내의 해역을 위험해역(선박 자체적으로 확장 가능)으로 지정하고 해적 당직 등 해적대응 조치를 시행토록 했다.

또 당해 선사가 용선한 선박(항해용선 및 기간용선 등)에도 BMP를 전파하고, 위험지역 통과 전에 용선한 선박의 BMP 이행여부를 확인해 줄 것을 권고했다.

이에 따라 한국선주협회는 이같은 내용을 회원사에 통보하고, 해적피해가 발생하지 않도록 세심한 주의를 기울여 줄 것을 당부했다.

**[해적피해 건수]** 전 세계적으로 해적사건은 2006년 239건이 발생한 이래 연속 3년 동안 증가추세에 있으며, 2009년 해적에 피랍된 선원은 1,052명으로 2008년 대비 18.3% 증가한 것으로 나타났다.

특히, 우리 선박이 연간 500회 이상 통항하는 소

말리아 해역에서만 2008년 대비 95.5%가 증가한 217건이 발생했으며, 2009년 발생한 선박피랍 49건의 대부분인 47건이 동 해역에서 발생하여 우리 선박의 특별한 주의가 요구되고 있다.

소말리아 해역 다음으로는 나이지리아 해역이 28건, 인도네시아 해역 15건, 방글라데시 해역 12건, 말라카 해협 9건 등으로 나타났다.

**[해적예방 대책]** 국토해양부는 최근 소말리아 해적이 모선(Mother Vessel)을 거점으로 1,000마일 밖 해상에서도 자행되고 자동차 운반선 및 대형 유조선까지 공격하는 등 범죄 대상과 해역을 확대하고 있는 추세를 주목하고 관련 대책을 마련 중에 있다.

특히, 국토해양부는 국적선사 및 선원 해외송출선사에 해적공격의 심각성을 알리는 한편, 향후 우리 선박의 해적피해 방지 노력을 더욱 강화할 방침이며, 해적대응대책의 국내외 공감대를 고취시키기 위하여 오는 3월12일 대한상공회의소에서 해적방지 국제세미나를 개최한다.

현재 국토해양부는 해양항만상황관리실에서 선박위치추적시스템(VMS)을 통하여 우리 선박을 24시간 모니터링 하고 청해부대와 Hot-line을 운영하는 등 유사시 신속한 대응체계를 유지하고 있으며, 또한 해양안전종합포탈(www.gicoms.go.kr)을 통해 최신 해적정보를 상시 제공하고 있다.

**[해적사건 추이]** 해적피해건수는 2004년~2006년 동안에는 감소하였으나 2007년부터 3년 연속 증가하고 있다. 피해건수는 2006년 239건, 2007년 263건, 2008년 293건, 2009년 406건으로 증가했으며, 특히 2009년도에 해적사건이 증가한 원인은 아덴만, 소말리아 및 홍해수역에서 해적사건이 급증했기 때문이다.

또 2009년 선박피랍은 전년도와 같은 49건이나, 이들 선박에 승선한 선원은 18.3% 증가한 1,052명

이 피랍된 것으로 조사됐다.

해적건수 증가 대비 선박 피랍건수가 정체된 것은 소말리아 해역 연합함대 활동 및 선박의 해적대응 증진효과로 분석되고 있다.

선박피랍은 소말리아(아덴만 및 오만 포함) 47건, 남지나 1건, 나이지리아 1건이며, 선원납치는 소말리아 857명, 나이지리아 61명, 말련 38명, 남지나 31명, 기니아 20명 등이다.

이들 피랍선박의 적당 석방합의금 지불액수는 2007년 40만\$에서 2008년 200만\$, 2009년 400만\$ 규모까지 증가하는 추세이다.

**[우리 선박 피해사례]** 2009년 우리 선박의 해적피해 사례를 보면, 3월에 국적취득조건부 나용선 'E'호(3만7,550 G/T, 벌크선)가 소말리아 동쪽 450마일 지점에서 해적선으로부터 피격받았으나, 선박의 속력을 높여 지그재그형태로 항해하면서 소화전을 살수, 퇴치한 바 있다.

또 3월에 국적취득조건부 나용선 'P' 호(5만 5,773 G/T, 유조선)가 울산에서 네델란드로 항해중 아덴만에서 해적선의 총격을 받았다. 그러나, 본선의 대응 및 동승한 무장 보안요원의 대응사격으로 해적들을 따돌렸다.

그리고 9월에는 국적취득조건부 나용선 'S'호(8,689 G/T, 유조선)가 라고스항 정박 중 해적이 선박에 침입하여 금품 강탈한 후 도주했다. 총기무장 해적이 선원들을 위협, 선실에 감금하고 금고 및 선원 소지품을 탈취하는 과정에서 선장과 나이지리아 경비원 등 2명이 해적 대치 중 부상을 당했다.

**[국토해양부 당부사항]** 국토해양부는 해적정보를 상시 확인할 것을 당부하고 있다. 해양안전종합포탈(www.gicoms.go.kr)의 해양안전정보>해적정보 컬럼에서 확인하도록 하는 한편, IMO 해적 대응요령(BMP)에 따른 점검표 이행(참조 1 : 점검표)하고,



[소말리아 인근 해역 위험지역 통과시 점검표]

점 검 사 항	결과
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국토해양부 발행 '해적 대응요령 A부터 Z까지' 는 숙지하였는가? - 최신판은 www.gicoms.go.kr에서 확인</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• IMO가 발행한 BMP(Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia)의 최신판을 숙지하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아덴만 통과 1주일전에 국토해양부에 위험해역(아덴만 등) 통과보고는 하였는가? - 컨테이너선 등 고속선박은 최종 기항지 출항 후</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 우리함정 또는 외국 함정의 호송, 보안요원 탑승 및 IRTC 그룹통항에 대한 검토는 하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박위치보고 주기를 수에즈 운하 ~ 동경 065도 구간에서 변경(6시간?1시간) 하였는가? - 국적선(LRIT로 위치보고)은 주기 변경 불필요(국토해양부에서 원격으로 변경)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• UKMTO Dubai and MARLO에 e-mail이나 팩스로 Initial Report는 하였는가? - 수에즈, 동경 078도, 남위 10도 구역 진입시</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• MSCHOA에 선박 항행보고(Vessel Movement Registration)은 하였는가? - IRTC 진입 4-5일전 또는 북위 12도, 동경 058도, 남위 10도 구역 진입시</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 최신 정보를 이용하여 해적피해 위험에 대한 위험평가를 하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• www.gicoms.go.kr과 www.mschoa.eu에서 최신해적 정보는 습득하고 있는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해적 대응과 관련하여 Ship Security Plan(SSP)은 최신화하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해적 당직 계획은 수립하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박 자체의 방어수단(소화수 살포등 물리적 수단 등)에 대한 검토는 하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해적 대응 훈련은 실시하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 비상 연락망(MSCHOA, IMB PRC, CSO, 항행구역별 육상당국)은 숙지하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• AIS 전원은 차단(호송단 참여시 제외)하였는가? - 수에즈통과, 동경 065, 남위 10도 구역 통과시</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 매일 정오위치(noon position, course, speed, estimated and actual arrival times)는 UKMTO Dubai and MARLO 보고할 계획인가? - 위험해역 항해시에는 위치보고 주기를 단축하는 것을 권고함</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 견시요원 및 선교에 인원 추가 배치 계획은 수립하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기관실 인원 배치 계획은 수립하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조타실, 기관실, 타기실, 거주구 및 내부에 대한 출입구 시건 계획은 수립하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• VHF 16(보조 08)은 상시 감시체제는 갖추었는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 갱웨이 및 도선사 승정용 사다리 등 승강장치는 격납하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 건현이 낮다면 건웨이일(gunwale)을 밟히는 방법은 강구하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 허수아비(dummy) 설치 준비는 하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 소화호스를 설치하여 선외로 해수를 분사할 준비는 하였는가?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박의 주위에 철조망(razor wire) 등의 설치는 고려하였는가?</li> </ul>	

선박 대응은 초기 발견 및 대응이 중요하다고 강조했다. 일단 해적선 접근시 방어가 불가하므로 견시 강화, 공격시 SSAS 신호발령 및 적극적 대응을 주문하고 있다. 항로변경과, 지그재그 항해, 증속, 소화호스 살포 등을 권장했다.

특히, 국토해양부는 아덴만지역 항해시 우리나라 청해부대 외에 필요시 중국, 일본, 인도 등 타국 호위함의 호송을 활용하고, 4만G/T, 15노트 이하 선박은 호위함이 없을 경우 국제전문보안요원을 탑승시켜 통과하는 것이 바람직하다고 강조했다. 또한, 선박의 크기 및 기상을 감안하여 국제추천통항로

(IRTC)를 따라 그룹항해를 통해 항해하고, 기타 사항은 국토해양부에서 발간한 『해적피해 회피방법』 등을 참조할 것을 당부했다.

그리고 나이지리아 니제르 델타지역 입항시 정치적인 선박 테러도 빈발하므로 가능한 동 지역 입항을 피하고, 입항이 불가피할 경우 경비인력 승선 등 선박 및 선원 안전대책 수립 후 입항하는 한편, 군 인복장의 보안요원을 사칭하여 선박을 납치하는 사례도 있으므로 보안요원 탑승 전 반드시 신분확인이 필요하다고 강조했다.

## 호주 뉴캐슬항 선박입항제도 2월부터 3개월 시범운영 5월부터 규칙 미이행시 접안순위 박탈 및 입항금지

호주 뉴캐슬항에서 새로 도입하는 선박입항제도가 금년 2월부터 3개월간 시범운영을 거친 뒤 5월부터 본격적으로 시행될 계획으로 있어 이에 대한 주의가 요망되고 있다.

새로운 선박입항제도(Vessel Arrival System)는 뉴캐슬항만공사(Newcastle Port Corporation)가 선박 및 항만시설의 안전확보를 위해 당해 항만에 기항하는 선박에 대하여 입항신고와 묘박 등을 규정한 제도이다.

뉴캐슬항만공사가 한국선주협회에 통보해 온 선박입항제도 운영규정에 따르면, 선박은 당해 항만 도착 14일전까지 필요한 입항정보를 공사측에 송부해야 하며, 항해기간이 14일 이내인 경우 가능한 빠른 시일내에 통보하도록 하고 있다.

또 뉴캐슬항만 운영당국은 해당 선박에 대하여 선적예상시간 부여한다. 과거 기록 및 위성추적 등에 기초하여 도착예정시간(10 Day Notified Arrival Time)을 계산한 후 선박의 접안순서 및 선적예정시간을 결정한다는 것이다. 계산된 도착예정시간이 부적절하다고 판단될 경우 선장 또는 대리인이 문제를 제기할 수 있다.

이와함께 선적예정시간 48시간 이전에 뉴캐슬항 인근수역 묘박지에서의 묘박을 금지하고 있다. 단, 긴급상황을 제외한다고 규정하고 있다.

이러한 규정을 위반할 경우 뉴캐슬항에서 접안 우선권이 있더라도 자격을 박탈하거나 입항이 금지되는 등 선의의 피해가 예상되고 있다.



## 중국이 해외에서 조달하는 철광석 수입증가 지속예상 중국 국내에서 출산되는 철광석 품질 저하가 주요인

중국이 해외에서 수입하는 철광석 수입량 증가추세가 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다. 전문가들은 그 요인을 중국내에서 생산되는 철광석의 품질저하로 보고있다.

특히, 중국이 도시화를 위한 개발확대에 따라 조강생산이 증가하는데다 해외에서 도입하는 철광석 수입량의 증가로 신조선 공급압력이 우려되는 벌크선시황에 활력을 불어넣을 것으로 분석되고 있다.

전문가들은 단기적으로는, 중국과 자원대기업의 철광석 가격교섭이 기싸움 양상으로 번지면서 철광석 해상물동량이 일시적으로 정체됨에 따라 벌크선시황이 하락하고 있으나, 중국의 철광석 수입이 본격적으로 재개되면 중장기적으로는 긍정적인 방향으로 전개될 것으로 전망하고 있다.

중국 국내에서 출하되는 철광석은 연간 약 9억톤 규모이나, 해외에서 도입하는 철광석의 품질과 비교한 총량은 절반 이하인 4억톤 정도로 알려지고 있다.

그러나, 중국 국내생산의 품질은 해마다 저하되고 있으며, 철강생산 순도는 3분의 1 수준에 불과하다는 것이 철강업계의 분석이다. 이에 따라 중국의 철광석 수입량 증가는 지속될 전망이다.

중국의 조강생산량 확대가 과연 언제까지 지속될지에 대해서는 현 단계에서 확실치 않지만, 조강생산량의 신장이 만일 한계점이 도달하더라도 철강수출 증가추세가 계속될 경우 철광석 수입량은 계속해서 늘어날 것으로 예상된다.

2010년 세계 조강생산은 중국이 전년도에 이어 전반적인 시장을 견인할 것으로 예상되는데다 세계적인 경기회복에 힘입어, 일본이나 유럽에서도 전년보다 증가할 것이 확실시됨에 따라 철광석 해상

물동량은 전년도에 비해 1억톤 가량 증가할 것으로 해운리서치기관들이 전망하고 있다.

또한, 중국의 철강메이커나 자원 대기업 3사의 스팟용선 지향도 벌크선시황 상승에 기여할 것으로 보인다. BHP Billiton, 리오틴토, 바레의 자원대기업에 의한 CIF(보험료·운임포함) 배선은 2009년에 월간 50-60척으로 연간 기준으로 700척을 상회한 것으로 나타났다.

이와함께 중국의 석탄 수입량 증가추세도 시황상승에 일보할 것으로 보인다. 지난 2009년 석탄 수입량은 전년대비 3배에 달하는 1억2,583만톤으로 집계되었다. 이같은 증가는 중국의 경기회복에 따라 중국내 석탄가격 상승으로 내외가격이 역전되었기 때문이다.

이처럼 철광석과 석탄의 중국대상 화물 이동이 증가세를 지속함에 따라 해운업계에서는 신조선의 대량준공에도 불구하고 낙관적으로 보고 있다.



# KMI, 전망통해 해운산업 여건변화와 대응방안 발표

## 전반적 해운산업 수급여건 오는 2012년에 개선예상

한국해양수산개발원(KMI, 원장 강종희)는 지난 1월25일 대한상공회의소에서 개최된 물류항만 전망대회를 통해 해운산업의 여건변화와 대응방안을 발표하였다.

강종희 한국해양수산개발원 원장은 개회사에서 "어려운 경제위기를 이겨내고 우리의 해운항만 물류업계가 새로운 도약을 위해 더 많은 노력과 고민을 하여야 할 것"이라고 강조했다. 또한 "중국과의 협력을 통한 물류분야 상호 윈윈(win-win) 전략과 아프리카 등 신흥 자원부국에 대한 물류분야 진출에 관심을 가질 것"을 언급했다.

최장현 국토해양부 차관은 축사에서 "앞으로의 물류산업은 과거 물동량 확보 위주에서 글로벌 경쟁력 제고를 통한 과거 부가가치 창출로 전환되어야 한다"고 전했다.

김진일 통합물류협회 회장은 경기불황 극복을 위한 우리나라 물류산업의 본격적인 회복을 위해 우리나라 물류항만산업의 글로벌 경쟁력 강화를 강조했다.

한편, 기초연설에 나선 국토해양부 김광재 물류정책관은 '2010년 물류항만 정책방향' 발표에서 2010년 국토해양부의 물류정책 방향을 설명하고 글로벌 경쟁력을 갖춘 종합물류체계 구축을 위해 통합물류정책 추진체계 정비, 물류산업 경쟁력 강화, 화물운송시장 선진화, 해운산업 위기 조기극복 및 해사안전체계 구축, 항만물류산업 활성화, 녹색물류 본격추진 등 6개의 추진과제를 제안했다.

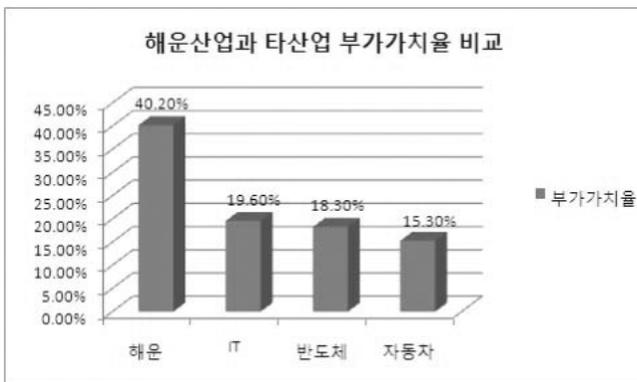
이러한 발표자료에 따르면 국내 해운산업은 철강, 연료산업, 곡물 등 다양한 산업들과 관련성이 매우 깊고 일반 경기변동과 연동하거나 더욱 격심하게 반응하여 자주 일반경기의 선행지표로 사용되는 특징을 가지고 있는 것으로 나타났다.

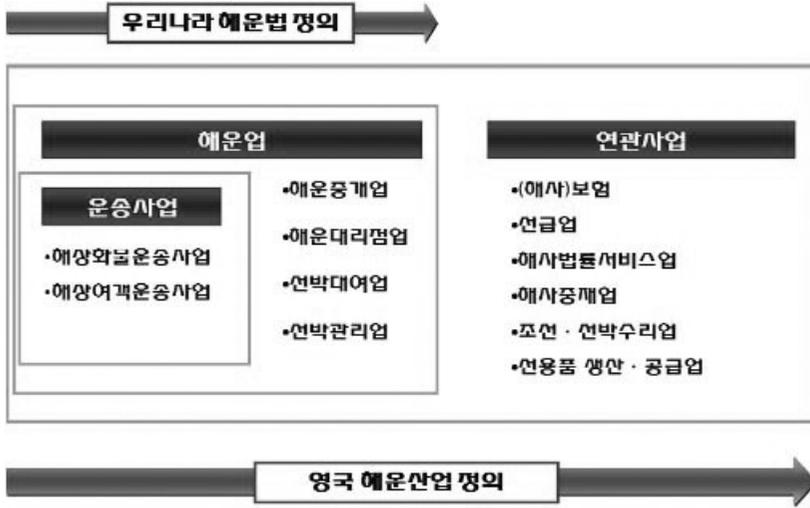
우리나라 상선대 보유량은 UNCTAD기준으로 2008년 세계 7위에서 2009년 세계 6위(1,235척, 4,662만 3,226DWT)로 한 단계 상승하였고 해운산업은 매출액 대비 부가가치율이 2008년 기준 40.2%에 달하는 고부가가치 산업이다.

그러나 우리나라 해운산업의 영역은 영국 등 유럽에 비해 좁게 설정되어 그 중요성이 저평가 되어있으며 과거 선주중심의 경영에서 오늘날 선주·관리회사·운항회사·로지스틱스 등 각 분야별로 전문화 되고 있는 추세이다.

[ 해운산업의 영역 ] 세계 교역량은 2009년 급감 후 2010년은 6% 증가가 예상되며, 산업생산 증가율도 상승세로 반전하여 물동량 증가가 예상되는 등 해운산업은 글로벌 경제여건과 밀접한 연관을 맺고 있으며, 세계 경제 변동에 따라 호황과 불황을 반복하고

[ 해운산업 부가가치율 ]





있다.

금융위기 이후 전반적으로 해운산업의 수급여건은 크게 악화되었으나, 금년 들어 컨테이너 정기선 부문을 제외하곤 전반적으로 개선되는 추세이다.

**[ 금융위기 이후 현황지표 추이 ]** 전반적 해운산업 수급여건은 2011년까지의 공급과잉이 예상되나 2012년부터 점차 개선될 전망이며 해운업계는 이에 따라 다양한 자구노력을 통해 수급여건을 개선할 것으로 기대된다.

**[ 수급지표 추이 ]** 각 분야별로 살펴보면 컨테이너 선 수급여건은 물동량의 경우 2009년 저점을 통과한 후 회복세를 보일 것이나, 수급지표는 2011년 이후 개선될 전망되며 신조선 발주 지연 및 취소 등에도 불구하고 대형선 인도가 계속되며 시장에 상당한 압박을 줄 것으로 예상된다.

건화물선 수급여건은 2012년까지 계속적으로 선박공급 증가가 예상되며 2013년 이후 수급여건이 개선될 것으로 전망되지만 상황은 2010년 1월 BDI 지수는 꾸준히 3,000p 이상을 기록하며 2009년에 비해 회복세를 보이고 있으며 2010년 연평균 BDI 지수는 2,700~3,000p 정도가 될 것으로 예상된다.

유조선 수급여건은 신조선이 인도 지연 및 취소

없이 예정대로 시장에 투입되면 (VLCC : 2013년까지 180척 이상 인도 예정, P.Tanker : 2010년까지 200척 이상 인도 예정) 공급량 증가로 2011년까지 악화되나, 2012년 이후 개선될 것으로 전망된다.

해운산업의 정책 및 법·제도적 여건 변화를 살펴보면 정기선사간 공동행위, 독과점 규제 및 공정거래 강화로 인해 선사의 비용부담 가중되는 등 경제적 규제가 강화되었고 사회적 규제로서 온실가스 와 같은 환경규제 및 ISPS 코드 시행에 따른 보안·안전 규제도 강화되었다.

해운산업의 경쟁여건 변화와 관련하여 정기선 분야의 시장구조 변화로는 경쟁적 시장구조 전환, 상위선사의 집중도 변화, 신규선사 출형 미미, 글로벌 경쟁력을 갖추기 위한 물리적 진입장벽 증대, 글로벌선사의 아시아역내, 피터항로 진출 가속화로 대형/중소선사간, 중소선사간 경쟁격화를 들 수 있으며 부정기선 분야는 자유경쟁적 시장구조 하 경쟁압력 심화, 수급(시황) 변동성 심화에 따른 시장의 불안정성이 높아진 점을 들 수 있다.

시장행동 변화로서 정기선 분야에는 신조선 인도 지연 및 계약 취소, 감속운항, 비운항선주 선박(전체의 약28%) 반선등 다양한 공급조절책이 선보여



졌으며 과당경쟁 자제 및 운임안정화 노력 : 머스크의 TSA복귀, 화주와의 유대관계 강화(비밀계약 체결), 전략적 제휴 및 공동운항 확대와 같은 시황회복을 위한 노력들이 이어졌다.

부정기선 분야에도 공급조절 및 전략적 Pool 도입과 같은 시장변화가 나타났다.

이에 따른 우리나라의 대응방안으로는 해운산업 위기극복 대책을 지속적으로 추진하여 은행용지확약 제도와 같은 다양한 지원책 도입을 검토해야 할 것이며 원전, 고속철, 도시개발 등 플랜트 건설사업에 있어서 기자재 운송권을 국내선사에 부여하는 등 초대형 플랜트 수출 및 자원개발에 대한 지원대책을 강구하고 업계 시황분석 및 해운관련 전문인력을 양성하고 지원하는 등 해운산업 중장기 육성·지원정책을 지속적으로 추진해야 할 것이다.

또한 시장질서 확립을 위한 경쟁정책 가이드라인을 수립하고 불공정거래행위 규제 및 용대선 거래시스템을 개선하여 공정한 경쟁질서를 확립하고 해운부대사업 및 연관사업들의 선진화 및 글로벌화를 통해 선박관리업, 선박금융업, 해운중개업등을 집중육성하고 외항해운 CO2 감축을 위한 대비책 마련 및 녹색해운 성장기반 조성 및 R&D지원을 확대

해 나가야 것이다.

해운기업의 대응방안으로는 선박 공급량 조절을 위한 경영 매커니즘 구축, 시황 변동성 모니터링 강화, 철광석, 석탄 등 주요 원자재의 투기적 재고수요에 따른 수요변동 주의, 자사선과 용선간의 적정비율 관리 및 포트폴리오 수립, 단일선체 유조선 퇴출에 대비한 수급여건 변화에 대응등과 같은 시장 불안정 및 시황 변동성에 대한 상시 대비 체제 구축이 필요하다.

또한 단기적 경영 안정화 방안으로 다단계 용대선 등 투기적 시장거래 자제 및 장기 안정적 수익 확보, 운영자금 적기확보를 통한 유동성 확보, 과당 경쟁 지양 및 시장안정화 공동 노력, 원가절감 노력 및 구조조정 추진 및 용선 및 방선 등 운항선대의 절절한 비율 조정이 필요하다.

그리고 화주와의 협력체제 강화 및 수요 안정화 도모를 통한 경쟁여건 개선 및 수요 안정화 방안 강구가 필요하며 운항선박의 기술혁신, 기업 내 조직 및 대외 거래관계 조직 혁신등과 같은 경영혁신이 필요하며 녹색해운 분야, 신규항로 개척등과 같은 신성장 동력/신사업 발굴이 필요하다고 발표하였다.



# 위기극복 위한 비상체제 정상화와 세계중심국가 도약

## 삼성경제연구소, 2010년 국내외 10대 트렌드 집중분석

2009년 힘들었던 한해를 보내고, 성큼 다가온 2010년에 지구촌 경제는 어떻게 전개될까? 삼성경제연구소가 최근 발표한 보고서에 따르면, 국내에서는 환율에 따른 수출입시장의 변화, 최악의 실업을 타파를 위한 노력 등이 주요과제로 떠오르고 국외에서는 달러약세에 따른 세계입지 변동, G20체제변화로 국제질서의 전환 등이 주요 이슈로 떠오르고 있다. 다음은 '2010년 국내외 10대 트렌드 집중분석' 보고서를 정리, 편집한 것이다. (편집자주)

### □ 2010년 국내 10대 트렌드

2010년 국내 트렌드의 키워드는 '위기극복을 위한 비상체제의 정상화와 세계 중심국가로의 도약'이다. 위기극복 과정에서 경제·사회의 비상 운영체제를 정상화하려는 노력이 진행되는 가운데 연대기적으로는 새로운 10년을 맞아 세계 중심국가로 도약하는 진정한 21세기의 원년이 될 것이다.

국정리더십은 정상체제로의 연착륙을 위해 정교한 정책집행과 아울러 선진국 진입을 위한 전방위적 기틀 마련에 역량을 집중할 것으로 보인다. 그러므로 출구전략 시기, 지자체 정착, 남북관계 개선 등 새로운 도약을 위한 대책을 마련하는 데 주력해야 한다.

경제위기에 벗어나는 데는 성공했지만 잠재된

위험요인으로 인해 한국기업의 체감 환경은 경기회복세와는 괴리를 보여 산업과 기업 등 민간부문에서 자생력과 글로벌 경쟁력 강화를 위한 각고의 노력이 전개될 전망이다.

사회적으로는 연이은 대형 스포츠 이벤트 등으로 여가와 문화 생활이 양적, 질적으로 한 단계 업그레이드 될 것으로 예상된다.

### ▶ 국격제고 노력의 집중 전개

세계 최초로 '원조받던 국가에서 원조하는 국가'로 발돋움한 한국은 국력에 상응하는 기여외교를 통해 국제사회 리더로서의 역할을 확대해 나갈 것이다.

범정부적 공적개발원조(ODA) 운용체계를 확립하기 위해 [국제개발협력기본법]

을 제정(2009년 12월)했고, 원조정책의 조정기능을 강화했다. 베트남, 캄보디아 등 중점 지원국을 선정하여 맞춤형 경제발전 공유사업을 전개

2010년 국내 10대 트렌드

분야	10대 트렌드	정상화	도약
정치 외교	① 국격제고 노력의 집중 전개	한국적 가치	세계 중심국
	② 새로운 전환을 모색하는 남북관계	대화과 협상	정상회담 성사時
	③ 지방선거의 지역밀착형 정책선거화	정책선거	지방자치 정착
경제	④ 고용창출이 미흡한 경기회복	경기회복세	일자리 창출 노력
	⑤ 효과적 출구전략의 모색과 신중한 추진	금리·재정 정상운용	-
	⑥ 지원축소에 따른 중소기업의 전환기	지원 단계적 축소	자생력 강화
산업 경영	⑦ 통신·미디어 시장의 지형 변화	시장원리 작동	新서비스 출시
	⑧ 新3高, 新샌드위치 위기에 직면한 기업경영	新경쟁체제	글로벌 경쟁력 강화
	⑨ 베이비 붐 세대 은퇴의 본격화	-	제도·정책 선진화
사회	⑩ 여가문화의 親환경·고급화	양적 확대	질적 향상

하는 등 한국형 ODA 모델을 개발했다.

또한, 2010년 11월 G20 정상회의 개최를 국가브랜드 제고의 기회로 활용할 것이다. 대내외적으로 한글·한식·한류 등 한국적 가치와 문화에 대한 재평가가 이루어지면서 내실화를 향한 노력이 본격화될 전망이다.

민간의 창의력을 접목하여 문화유산과 콘텐츠의 세계화를 추진하고, '20대 명인, 명품, 명소'를 발굴하여 G20 정상회의와의 연상작용을 통해 한국문화 홍보효과를 극대화하려는 시도도 구체화할 계획이다.

### ▶ 새로운 전환을 모색하는 남북관계

후계체제 완성 및 식량난 등 경제문제 해결을 위해 북한은 그 어느 때보다 대외관계 개선이 절실하다. 화폐개혁 이후 안정적인 식량 및 소비재 공급처 확보를 위해서라도 대외관계 개선이 필요하다.

최근 북한은 2010년 신년공동사설을 통해 남북관계 개선, 대화와 협상을 통한 핵문제 해결의사를 공개적으로 천명했다. 또한, 남북관계 및 핵문제에서 상당히 타협적인 태도를 보일 것으로 예상된다.

6자회담 등 이해관계국 간의 협상뿐 아니라 정상회담 성사 등 다양한 대화통로가 가동되며 남북관계에서 새로운 轉機가 마련될 가능성이 상존한다. 2010년에는 북한문제를 둘러싸고 양자회담, 4자회담, 6자회담 등 대화와 협상이 활성화될 전망이다.

한국정부는 역시 올해 남북관계에서 “새로운 전기”를 마련한다는 구상으로, 북한이 핵문제, 국군포로 및 납북자 문제 등을 의제로 수용할 경우 남북 정상회담의 극적 성사도 가능하다.

### ▶ 지방선거의 지역밀착형 정책선거화

제5회 전국동시지방선거(6월2일)를 앞두고 지난 20년 지방자치의 긍정적 성과를 계승하고 부정적 성과를 시정하려는 노력이 전개될 것이다. 민선 5

기 지방선거는 지역에 대한 관심을 환기시키고 지방자치의 새로운 도약을 모색하는 汎사회적 합의의 기회를 제공하게 된다.

‘세종시’ 문제 등 관련 현안과 맞물려 ‘지역’이 상반기 정국의 키워드로 등장하고, 글로벌 경제위기로 인해 침체된 지역경제를 복원하기 위한 맞춤형 처방과 대안에 대한 정책수요가 증가할 것이다.

금번 지방선거는 2008년 공직선거법 개정으로 도입된 매니페스토(manifesto)가 처음 적용되어 선거 패러다임의 변화가 불가피할 것으로 보인다.

지방선거를 2011년 총선, 2012년 대선의 전초전으로 인식하는 興·野도 기존 어떤 선거보다 정책경쟁에 역량을 집중할 것으로 예상된다.

### ▶ 고용창출이 미흡한 경기회복

2010년 한국경제는 세계경기의 완만한 회복에 따른 수출증대와 정부의 경기부양책 지속으로 위기에서 벗어나는 정상화 과정이 진행될 전망이다.

2010년 경제성장률은 4.3%로 잠재성장률 수준으로 복귀할 것으로 보이지만, 2010년 실제 GDP와 잠재 GDP 간의 실질 격차는 약 24.3조원이 될 것으로 예상되며 이러한 격차의 해소에는 상당한 시간이 소요될 것으로 보인다.

2010년 연간으로는 하반기로부터 경기회복의 속도가 점차 둔화되는 ‘上高下低’의 경기흐름을 보일 것으로 예상된다. 주요국 정부의 경기부양책 지속에 따른 수출회복 및 기저효과로 상반기 중 전년동기 대비 6%의 성장(전기대비 0.9%)이 전망된다.

2010년 일자리 창출 폭은 10만개 내외로 예상되는데 일자리 창출 수준은 경제성장률 전망치(4.3%)에 비해 상대적으로 미흡할 것이다. 투자확대에 따른 고용창출 효과가 점차 약화되고 있으며, 불황형 실적개선으로 기업의 투자 및 고용의 본격적인 재개도 지연될 가능성도 상존한다.

한편, ‘일자리 나누기’를 실시한 기업들은 고용



확대를 가능한 한 지연하며 기존 근로자의 초과근무 등으로 대응할 가능성이 높은 상황이다.

경기회복세가 지속되려면 정부주도에서 민간주도 회복으로 전환되어야 하며, 이를 위해서는 일자리 창출을 동반한 민간부문의 회복이 절실하다.

채감경기 회복과 소득양극화 개선을 위해 정부주도의 汎사회적 일자리 창출노력이 진행될 것으로 예상된다.

### ▶ 효과적 출구전략 모색과 신중한 추진

글로벌 경제위기가 점차 진정되면서 대규모 경기 부양조치의 부작용에 대한 우려 및 환원 과제가 주요 이슈로 부각되고 있다. 2009년 3/4분기 GDP 성장률이 OECD 국가 중 유일하게 플러스 (0.9%)를 기록하는 등 한국은 매우 빠른 회복세를 시현하고 있다.

이러한 출구전략은 '실시 시기(timing)'에 따른 비용을 고려, 실물경기 및 금융시장 상황에 맞게 순차적이고 효과적으로 진행되어 경기의 재침체를 방지할 수 있을 것으로 예상된다.

금융정책에서의 출구전략과 관련하여 2010년 상반기부터 기준금리인상 여부가 신중히 검토될 전망이다.

기준금리 인상은 민간부문의 회복세를 관찰한 후 경기회복, 물가불안, 자산가격 상승 등 미리 정한 조건을 충족할 경우 시행될 전망이다.

### ▶ 지원축소에 따른 중소기업의 전환기

경기가 회복됨에 따라 정부는 위기과정에서 시행한 중소기업 지원조치를 단계적으로 축소할 전망이다. 정부는 지원조치를 축소하기 이전이라도 한계 중소기업에 대한 구조조정을 추진할 방침이다.

또한, 한계기업에 대한 대출만기 연장조치를 2010년 상반기부터 제외하기로 하는 등 선별성을

강화할 방침이다.

반면 우량 중소기업은 자금조달 기회가 늘어나고 조달금리도 하락하는 등 금융여건이 개선될 것으로 전망이다. 회사채 발행여건 개선, 우량기업 상장 활성화 등을 통해 자본시장을 활용한 자금공급도 확대될 것으로 예상된다.

### ▶ 통신·미디어 시장의 지형 변화

국내 통신산업 역사상 처음으로 '유무선 통합 新3강' 체제가 구축되고, 통신과 他산업이 융합됨에 따라 산업전반에 변화가 가속화될 전망이다.

통신3사는 통신·방송·인터넷 융합 확대뿐 아니라 2010년에 이종산업으로의 진출을 본격적으로 계획하고 있어 통신과 타산업을 연계하는 사업모델 발굴이 급진전될 것이다.

미디어 시장에도 경쟁체제가 도입되어, 하반기 종합편성채널 사업자 신규 선정으로 방송시장의 경쟁이 심화될 것으로 보인다.

주요 신문사, 케이블TV업체, 통신업체, 대기업 등의 참여로 다양한 형태의 컨소시엄이 형성되고 기존 케이블TV 채널의 M&A 등의 추진될 것이다.

그동안 지상파 방송 광고는 한국방송광고공사(KOVACO)가 독점으로 판매대행을 해 왔으나 2008년 11월 헌법재판소가 이에 대해 헌법불합치 결정을 내림에 따라 복수 경쟁체제 도입이 불가피할 것으로 보인다.

### ▶ 新3高, 新샌드위치 위기에 직면한 기업경영

원화가치, 물가, 금리가 동반 상승하는 3高체제 진입으로 한국기업의 체감 환경은 글로벌 경제의 회복세와 괴리를 보이고 있다. 3高 현상이 경기 재침체나 금융불안 재연 등으로 작용하지는 않겠지만 현실성 높은 리스크 요인임은 분명하다.

한국기업이 압도적인 점유율을 보이던 국내시장

에서 해외기업의 진출이 가속화되면서 한국기업의 지위를 위협하고 있다.

금융위기로 인한 실적악화에 시달렸던 글로벌 기업은 각국 정부의 구제금융 및 과감한 구조조정을 통해 경쟁력을 회복하고 한국기업을 압박하고 있다. 歐美시장의 더딘 회복을 만회하기 위해 신흥국 시장 공략에 적극적으로 나서고 있어 한국기업과의 충돌이 예상된다.

### ▶ 베이비 붐 세대 은퇴의 본격화

베이비 붐 첫 세대인 1955년생 약 10만명을 시작으로 2010년부터 2018년까지 133만명이 55세 정년을 맞을 전망이다. 세계에서 가장 빠른 속도로 고령화가 진행되는 가운데 베이비 붐 세대(1955~1963년)의 퇴직이 본격화될 것이다. 베이비 붐 세대의 퇴직으로 복지부담 급증과 경제성장 둔화가 우려된다.

베이비 붐 세대의 본격적인 은퇴를 맞아 정년연장 및 의무화와 관련한 정책 도입을 둘러싼 논의가 본격적으로 전개될 것으로 보인다. 기업차원에서는 임금피크제, 근로시간 유연화를 통한 중고령자의 일자리 유지가 적극 모색될 전망이다.

### ▶ 여가문화의 親환경·고급화

몸소 체험을 하는 여행과 아울러 환경, 지역경제 등을 고려하는 책임있는 여가활동이 더욱 확대될 것이다. 또한, 의료관광, 전시컨벤션, 요트 등 고부가가치를 창출하는 여가시장이 확대될 전망이다.

경기회복과 환율하락이 본격화되면서 해외여행 수요가 증가할 전망이다. 高환율과 신종플루의 영향으로 연기되었던 해외여행 수요가 2008년(1,200만명)에 육박하는 수준까지 회복될 것으로 예상된다.

또한, 저렴해지는 여행비용과 남아공 월드컵 등 국제적 이벤트로 해외여행 수요를 자극하고 있다. 환율효과에 다른 기회요인을 더 이상 기대하기 어렵지만 중국 무비자, 일본 경기회복 등의 영향으로 방한 관광객이 800만명 이상으로 증가할 전망이다.

### □ 2010년 해외 10대 트렌드

2010년 세계경제의 트렌드를 나타내는 키워드는 '轉換'이다. 국제질서 측면에서는 과거 미국 중심의 1극체제에서 중국과 EU가 가담하는 다극체제로의 이행 가능성, G7체제에서 G20체제로의 이행 가능성이 시험받는 과도기이다.

또한, 경제적 측면에서는 글로벌 금융·경제 위기극복을 위한 비상체제에서 정상적인 경제상황으로 전환이 가능할 것이다. 아울러 산업, 기업 측면에서는 그린사회(Green Society)를 대비한 새로운 체제를 모색하는 시기가 될 전망이다.

지금까지 지속되어 온 트렌드가 심화·가속되는 흐름과 새로운 트렌드로 전환 또는 변화하는 흐름이 공존하는 한 해가 될 것이다.

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	○	



### ▶ G7에서 G20체제로 국제질서 전환

과거 국제질서는 미국이 정책의제를 설정하면 서방 선진국(G7 등)이 이를 사전 조율한 후 국제기구를 통해 정당성을 인정받고 실행하는 방식이었다. 특히, 미국은 경제력과 군사력의 확고한 우위, 달러의 기축통화 지위를 통해 주도권을 행사했다.

하지만, 2008년 11월 美 워싱턴에서 열린 제1차 G20정상회의를 계기로 세계 질서에 관한 최고위급 논의기구로서 G20의 역할이 부각되었다.

2010년 11월 제5차 G20회의를 서울에서 개최할 예정으로, G20를 통한 국제현안의 합의수준은 높지 않을 전망이다. G7과 달리 G20는 경제체제(시장자본주의 對 국가자본주의)나 정치체제(민주주의 對 권위주의)에서 상이한 집단 간의 논의체이기 때문이다.

글로벌 불균형 해소 방안에 관해 美·中간, 금융규제에 관해 美·유럽 주요국 간, 금융시스템 안정 방안을 놓고 선진·신흥국 간 대립된 시각이 존재한다.

### ▶ 정치적 결합으로 EU의 위상 강화

2009년 12월1일 리스본조약이 발효됨에 따라 EU는 통합이 심화된 정치공동체로 탈바꿈하는 계기를 마련하게 될 것이다. 회원국의 국가주권 상당 부분을 EU로 이양함으로써 EU체제를 개편하고 경제통합에 이어 정치통합을 강화할 것으로 예상된다.

경제현안 해결에 있어 정치적 리더십이 부재한 상황을 극복할 수 있는 기회로 작용할 전망이다. 2010년 EU의 통합은 심화(Deepening)와 확대(Enlargement)라는 두 축이 맞물려 돌아가며 진행될 것으로 보인다.

리스본체제 정착을 위해 당분간 '통합 심화'에 주력한 후 유로 지역 확대, 신규회원국 가입 순으로 '통합 확대'를 추구할 것이다. 금융위기 이후 유럽

개별 국가의 위상이 축소되고 있는 상황을 타개하기 위해 EU는 정치적 통합을 바탕으로 국제적 영향력 확대를 도모할 계획이다.

### ▶ 경제정상화 위한 출구전략 모색

경기가 회복세로 전환되면서 각국 정책의 관심이 위기대응책이 낳은 負의 유산 처리 및 부작용 방지로 점차 이행될 것으로 예상된다.

금융부문에서는 일부 기한이 도래한 프로그램에 대해 예정대로 종료하거나 한도를 축소하는 등 출구전략이 실시될 가능성이 현존한다. 재정부문에서도 세계 각국에서 글로벌 금융위기 이후 악화된 재정 건전화 방안을 고민하기 시작할 것이다.

2010년 상반기 중 대부분 선진국에서 금리인상을 둘러싼 논의가 활발하게 전개되었지만 실제 금리인상은 하반기 이후에 이루어질 전망이다. 미국과 영국 등은 그간 공급한 유동성 규모가 막대하기 때문에 이를 전량 회수하는 데는 적어도 1년 이상이 소요될 것으로 예상된다.

세율인상, 추가 세원 발굴, 긴축재정 등 재정부문의 출구전략은 각국이 처한 경제여건, 재정상황 등에 따라 차이가 있겠지만 대체적으로 2011년 이후부터 완만한 속도로 진행될 전망이다.

### ▶ 달러 약세 지속과 환율갈등

2010년 중 달러는 전반적으로 약세 추세를 보일 것으로 예상된다. 달러 약세로 일부 지역과 원자재 시장의 거품이 형성되고 있으며, 거품이 부분적으로 조정되는 경우 국제금융시장이 불안해질 것으로 예상된다.

지역적으로는 非달러 통화지역 중 중국과 유럽 등으로 유입됨에 따라 이들 국가는 대규모 자본을 보유한 세계의 주요 투자자로 부상하게 될 것이다. 또한, 선진국의 경기회복과 금리인상 등으로 신흥

시장에 물린 국제자본이 이탈하게 되면 신흥시장 금융시장에 충격이 발생할 우려가 있다.

달리 약세로 미국의 세계경제 성장 견인력이 약화되고, 국가 간 환율 조정의 차이로 국제사회의 환율갈등이 고조될 것으로 예상된다.

### ▶ 신흥국이 세계경제 회복 견인

선진국 경제가 부진한 가운데 신흥국 경제는 상대적으로 고성장을 지속하면서 세계경제의 회복을 주도할 것으로 예상된다.

2010년 세계경제는 선진국이 1.5%의 저성장을 보이는 가운데 신흥국은 5.3%의 비교적 높은 성장세를 나타낼 전망이다. 글로벌 금융위기를 거치면서 신흥국의 성장세가 상대적으로 빨라져 전 세계 GDP대비 신흥국의 비중이 상승할 것이다.

신흥국 중에서도 특히 BRICs 중 러시아를 제외한 BICs가 성장을 주도할 전망이다. 중국은 2010년 9.8%의 빠른 성장에 힘입어 GDP 규모가 사상 처음으로 일본을 제치고 세계 2위에 오를 것으로 예상되며, 금융위기에도 불구하고 내수부문을 중심으로 고성장을 지속하고 있는 인도 역시 2010년 8.1%의 높은 성장률을 기대되고 있다.

브라질 또한 자원가격 상승으로 2009년 0.3%에서 2010년 4.4%로 빠른 회복세를 실현할 전망이다. 중국, 인도 등 주요 신흥국은 내수 주도의 고성장을 지속할 것이다.

인프라투자 확대, 소비진작 등 정부의 내수확대 정책이 신흥국의 내수 주도 성장을 뒷받침할 것이며, 내수시장 확대에 의해 신흥국의 수입이 수출보다 빠르게 회복될 전망이다.

### ▶ 국지적 금융불안 지속

미국 모기지시장의 불안이 해소되지 않은 가운데, 금융위기 대응과정에서 재정건전성이 악화되어

글로벌 금융시장의 불안요인으로 작용할 것이다. 2010년에도 국지적 금융불안은 신흥국 투자리스크를 높이고 유럽 등 선진국 금융기관의 부실을 확대시켜 글로벌 자금흐름의 위축을 초래할 전망이다.

펀더멘탈이 취약한 일부 신흥국의 신용위험 상승은 신흥시장 전체에 대한 투자기피현상을 야기할 우려가 있다. 일부 국가의 신용악화는 부실자산문제가 심각하고 對신흥국 대출이 많은 유럽 등 선진국 금융기관의 손실을 확대시킬 우려가 있다.

금융규제 개혁이 본격화되더라도 단기적 금융안정효과는 미약하다. 금융시스템 안정을 위한 금융규제개혁방안은 국제기구 등의 협의를 거쳐 2010년 중 가시화되었지만 효과는 중장기에 걸쳐 나타날 전망이다.

현재 논의 중인 금융규제 및 감독 개선방안은 미시적 규제를 강화하고 거시안정성 규제를 보완하는 것이 핵심이다.

### ▶ 글로벌 M&A를 통한 신흥국 기업 부상

신흥국 경제의 고성장에 힘입어 신흥국 기업이 글로벌 기업으로 급격히 부상 중이다. 특히, 신흥국 기업은 금융위기를 거치면서 탄탄한 내수기반과 불황에 강한 중·저가품 시장에서 힘을 축적하여 글로벌 기업으로 성장하고 있다.

신흥국 기업이 글로벌 M&A 시장의 새로운 주역으로 주목받기 시작했다. 2008년 전 세계 해외(cross-border) M&A 규모가 전년동기 대비 38.5% 급감했으나 중국기업의 해외 M&A 규모는 오히려 64% 증가했다.

중국, 인도 및 러시아 등 신흥국 기업은 선진기업 M&A를 통해 첨단 기술과 글로벌 브랜드를 일거에 획득했다. 중국정부는 축적된 외환보유고를 기반으로 자국기업의 해외시장 개척과 선진기술 습득의 통로로 해외기업 M&A를 적극 지원했다.



### ▶ 자원확보 경쟁 심화

국제원자재 가격 상승세가 이어지는 가운데 공급 물량 증가에 대한 한계가 예상되면서 국가 간 원자재 확보를 둘러싼 경쟁이 심화될 것이다.

경기회복에 따른 원자재 수요증가와 달러 약세 및 글로벌 과잉유동성에 의한 인플레이션 우려 등으로 원자재가격이 상승하고, 경제위기로 자원개발 투자가 위축됨에 따라 단기적으로 공급이 불안해질 가능성이 상존한다. 자원확보를 위해 민관협력으로 투자를 확대하고 자원기업과 타 분야 기업 간 전략적 제휴도 강화할 것이다.

자원개발은 투자기간이 길기 때문에 금융, 플랜트산업, 자원개발기업간 전략적 제휴가 글로벌 트렌드化될 전망이다.

한국과 일본도 안정조달대책을 수립하면서 희소 금속 확보를 둘러싼 한·중-일본은 희소금속의 공급불안에 대비하여 2009년 9월 [신경제성장 전략지원과 개정 정책]에 희소금속 확보 전략을 포함했다.

한국은 2009년 11월 [희소금속 소재산업육성 종합대책]을 발표해 고갈 우려가 높고 확보율이 낮은 크롬, 텅스텐, 망간, 몰리브덴 등 4종에 대해 생산 광구의 지분을 확보할 계획이다.

### ▶ 그린테크놀로지 경쟁 본격화

2009년 경기침체로 역성장을 경험한 그린산업은 2010년부터 경기회복과 각국 정부의 정책지원으로 수요가 꾸준히 확대될 전망이다. 2004~2008년 동안 4배 이상 급성장했던 세계 新재생에너지 투자는 경기침체와 주요국의 지원축소로 2009년 40% 가까이 급감했다.

포스트 교토체제에 대응해 각국 정부가 야심찬 중장기 보급목표를 채택하면서 재생에너지 수요가 다시 확대될 전망이다. 정부의 직접 지원에 의존해 성장해온 그린산업은 향후에는 수요확대에 따른 시

장경쟁 활성화를 통해 자생적으로 성장할 것으로 보인다.

재생에너지에 대한 투자 및 시장경쟁이 전 세계적으로 확대되는 추세이다. 전세계 청정에너지 벤처기업에 대한 투자는 2002년 6억달러에서 2008년 135억달러로 연평균 68%씩 증가했다.

재생에너지 시장을 선점한 유럽, 일본은 물론 후발주자인 미국, 중국, 인도 등이 투자를 확대하며 재생에너지 시장의 경쟁이 심화될 것이다. 자동차 산업에서도 온실가스 배출규제 강화에 대응해 2010년부터 플러그인 하이브리드차를 중심으로 한 그린카 경쟁이 본격화될 전망이다.

### ▶ 남아공 월드컵으로 아프리카 관심 고조

대표적인 저개발지역으로 인식되던 아프리카가 최근 정치적 안정과 함께 지속적인 경제성장세를 시현하고 있다. 최근 아프리카 대륙에서 라틴 아메리카 국가(평균 35)보다 높은 수준의 정치안정도를 보이는 국가가 등장했으며, 2003년 이래 아프리카 경제는 5% 대 이상의 높은 경제성장세를 지속하고 있다.

2010년 월드컵 유치로 남아공이 인종분쟁 국가에서 월드컵을 개최하는 국가로 위상이 높아졌으며, 전체 아프리카 대륙에 대한 관심이 함께 고조되고 있다.

주요 선진국들 간 자원의외교를 통해 에너지 및 광물자원 확보를 위한 아프리카 선점 경쟁이 가속화되고 있다. 최근 세계 각국은 풍부한 부존자원을 보유하고 있는 아프리카 국가에 대한 자원의외교를 더욱 강화하고 있다.

2008년 현재 아프리카 인구 9.5억명 중 고가제품 구매력이 있는 부유층은 5%, 소비 및 저축이 가능한 중산층은 25%이며, 이동통신 및 IT, 인프라 사업, 건설 사업 등 유망 사업 분야를 중심으로 글로벌 기업이 선점 전략을 수립하고 있다.

## 글로벌리스

2009년 사상 최대 실적 이뤘

글로벌리스(대표 김경배)가 전년대비 4.2% 증가한 매출 3조1,928억원, 영업이익은 12.5% 증가한 1,453억원, 당기순이익은 61.3% 증가한 1,898억원을 달성하는 등 사상 최대 실적을 기록했다.

글로벌리스는 2009년 경기침체와 물동량 감소의 어려움 속에서도 국내물류에서 매출 8,367억원, 해외물류에서 9,515억원을 비롯해 CKD사업부문에서 1조2,244억원, 중고차 사업 및 기타 매출 1,801억원 등의 실적에 힘입어 전 사업 영역에서 고른 성장을 유지했다고 전했다.

물류 사업 전반에 걸친 성장과 함께 특히 중고차경매사업의 경우 출품대수가 전년대비 27% 증가하는 등 사상 최대 실적을 기록한 것으로 나타났다.

글로벌리스 관계자는 “지난해 세계적 경기침체와 자동차 산업의 위축으로 인해 어려운 경영환경이 계속되었으나 지속적인 물류 혁신 활동을 통해 고객사 물류 경쟁력 제고 및 사업 전반의 성장을 이어갈 수 있었다”고 말했다.

한편, 글로벌리스는 완성차 해상운송 및 현대제철 고로가동에 따른 원료 운송 등 본격적인 사업 영역 확대를 통해 금년 국내 3조8,400억원, 해외법인 1조1,900억원 등 총 5조300억원의 매출목표를 계획하고 있다.

## 대한통운

이원태 사장 취임

이원태 신임 대한통운 사장은 1월13일 대한통운 본사에서 열린 취임식에서 올해를 “NEW대한통운”으로 가는 원년으로 삼을 것이라고 포부를 밝

혔다.

이 날 오전 서울 서소문동 대한통운 본사 13층 강당에서 열린 취임식 행사에서 이 신임 사장은 “막중한 임무를 영광스럽게 생각하면서도 무거운 책임감을 느끼며, 그룹의 조기 정상화와 회사가 국내 정상을 넘어 선진 일류기업으로 도약하는데 최선을 다하겠다”고 말했다.

이 사장은 “회사가 창립 80주년을 맞는 올해를 선진 일류기업 ‘NEW 대한통운’으로 가는 원년으로 삼을 것”이라 말하고 “영업력 강화와 생산성 향상을 통한 경쟁력 제고, 그룹의 5대 핵심경영 방침 실현에 더욱 박차를 가하겠다”고 포부를 밝혔다.

또한 “아름다운 기업문화를 꽃피우는데 노력하고 특히 회사가 이어온 48년 무분규의 아름다운 노사문화를 계승 발전시킬 것”이라며, “업계와 국가 물류산업 발전을 위해서 앞장서는 선두기업으로서의 사회적 책임을 다하는 아름다운 기업이 되자”고 강조했다.

특히 “어려운 고비마다 ‘집념과 도전’의 창업 정신으로 위기를 극복해온 그룹의 저력과 하나된 노사의 힘을 통해 위기를 극복하고 그룹 정상화에 적극 동참하자”고 당부했다.

이원태 대한통운 사장은 지난 72년 금호석유화학으로 입사해 금호타이어, 아시아나항공, 금호고속 등 그룹의 주요계열사를 두루 거쳤다. 그룹 내에서는 중국통운으로 알려져 있을 정도로 글로벌 경영 감각이 탁월하며, 인화와 노사상생을 중시하며 그룹 내 신망이 두터운 것으로 알려졌다.

## STX팬오션

올해 적극적 선대확장 추진

STX팬오션(대표 이종철 부회장)이 경쟁선사 대비 빠른 흑자전환 달성과 시황개선 기대에 힘입

어 올 한해 신조선 17척을 인수하고 2억달러가 넘는 신규투자를 단행하겠다는 적극적인 선대확장 추진계획을 발표했다.

STX팬오션은 1월12일 2010년 제1차 이사회를 통해 이 같은 투자계획을 비롯한 사업계획을 의결했다고 밝혔다. STX팬오션 이종철 부회장은 인사말을 통해 "2010년은 지난 해의 경험을 거울 삼아 장기적이고 안정적인 성장을 통한 새로운 목표 달성을 위해 정진해야 할 때다. 무엇보다 장기 계약 비중을 확대해 안정적인 수익기반을 구축하고 신시장/신사업 개척을 위한 새로운 비즈니스 모델 개발에 전력을 다하자"고 밝혔다.

STX팬오션은 2009년 한 해 동안 총 11척의 신조선을 인수한 바 있다. 벌크선 5척, 컨테이너선 1척, 탱커선 5척으로 벌크부문과 비벌크부문의 균형성장을 달성하겠다는 경영방침에 부합한 것이었다.

이어서 2010년 인도가 예정된 선박이 모두 17척이며 컨테이너 1척과 탱커 1척은 1월 중에 인도될 예정이다. 크선 12척을 비롯해 자동차선(PCTC) 2척, LNG선 1척 등도 차례로 인수될 계획이다.

동시에 2억달러가 넘는 신규투자도 이루어질 계획이다. STX팬오션의 경우 타 경쟁선사 대비 빠른 흑자전환과 실적 반등을 달성하고 있어 보다 적극적인 투자전략 수립이 가능했다는 분석이다.

시장의 불확실성과 변동성은 여전히 상존하고 있지만 경기 회복에 따라 물동량이 증가하고 있고 노후 선박의 해체가 증가하고 있다는 점은 판단에 힘을 실어주고 있다. 회사 입장에서는 적극적으로 선대를 확보해 둬으로써 원가경쟁력을 높여나가 보다 경쟁력 있는 선사로 거듭나겠다는 전략이다.

한편 STX팬오션 관계자는 "현재 사선 77척을 포함한 330여 척의선대를 운용하고 있으며,

2010년 사선대규모 95척과 총 운영선대 500여 척을 달성하고, 2012년 이후에는 총 사선대규모 120척을 넘어섬으로써 글로벌 초우량 선사로 거듭날 것"이라고 말했다.

## 인터해운

### 파나막스 벌크선 1척 매입

외항해운 진출 10년차의 중견 해운선사인 인터해운(대표 이용배)이 최근 파나막스 벌크선 1척에 대한 매입계약을 체결해 주목을 받고 있다.

인터해운은 작년말 일본 이마바리조선에서 2000년 건조한 7만4,000DWT급 파나막스 벌크선 Willi Salamon호에 대한 매입계약을 체결한 것으로 알려졌다.

이에 대해 인터해운 측은 "선박 매입계약을 체결한 것은 사실이다. 조만간 선박을 인도받는 대로 1년여간 대선영업을 할 계획이며 이후에 직접 선박을 운용할 계획"이라고 밝혔다.

인터해운은 1만DWT급 내외의 소형 벌크선 8척으로 원목운송과 철제품 운송을 주로 해왔던 인터해운은 이번에 파나막스 벌크선 Willi Salamon호 매입을 시작으로 본격적으로 중대형 시장에 진출한다는 계획을 세우고 있다.

인터해운 관계자는 "향후 선가 및 금융상황을 지켜보면서 추가로 파나막스급 이상 중대형 선박들의 매입을 추진할 계획이다. 중대형 선박들이 확보되면 앞으로 곡물이나 석탄 운송시장으로 사업영역을 확대해 나갈 계획"이라고 설명했다.

## 장금상선

### 노후컨선 2척 해체매각

장금상선(대표 정태순)이 지난해에 이어 올해에도 적극적인 노후컨테이너 선박해체 움직임을 이

어가고 있는 것으로 나타났다.

동사는 올해 1,100TEU급 컨테이너선 'Golden Merchant' 호(1985년산)와 'Golden Trade' 호(1988년산)를 인도 해체조선소에 매각한 것으로 알려졌다. 미 선박브로커인 GMS에 따르면 매각가격은 LDT당 약 340달러로 총 600만달러에 매각된 것으로 전해졌다.

한편, 장금상선은 작년 7월에도 1,552TEU급 'Golden Companion' 호(1982년산)를 LDT당 250달러, 총 230만달러에 매각한 바 있다.

## 한진

제 3세계 어린이 후원물품 물류후원

(주)한진(대표 석태수)이 국제기아·질병·문맹 퇴치기구인 사단법인 JTS(Join Together Society, 이사장 법륜)를 후원한다. 한진은 JTS가 북한 아이들에게 전달할 후원물품에 대한 국내 운송을 약속하며, 물류부문 지원기업으로 참여한다고 최근 밝혔다.

한진은 서울, 용인에서 울산항까지 어린이 문구류와 라면상자 등 10톤 분량의 물품운송을 위해 5톤 차량을 지원하고, 물류부문의 전 과정을 담당했다. 한진택배 관계자는 “작은 힘이나마 제3세계 어린이 후원활동에 동참할 수 있게 돼 기쁘다”며, “앞으로도 사회와 함께 호흡하는 전문 물류기업으로서의 사회적 책임을 다해 나갈 것”이라고 설명했다.

사단법인 JTS는 ‘아시아의 빈곤과 아픔은 아시아인의 손으로 해결하자’라는 목표 아래, 전 세계, 특히 아시아 지역의 기아, 질병, 문맹퇴치를 위한 긴급 구호활동을 펼치는 유엔 경제사회이사회 특별협의지위 단체다.

## 한진해운

창립60주년 기념 사사발간 기념회 개최

한진해운(대표 최은영 회장)이 창립 60주년을 맞아 이를 기념하는 사사(社史)를 발간하고 기념식을 가졌다. 1월20일 소공동 롯데호텔에서 최은영 한진해운홀딩스/한진해운 회장과 최장현 국토해양부 제 2차관, 국회 장광근, 조운선, 이영애 의원, 한국해양대 오거돈 총장 등 각계 인사 150여명이 참석한 가운데 사사편찬을 기념하는 행사를 가졌다.

최은영 회장은 기념사를 통해 “한진해운은 지난 1949년 우리나라 최초 국책공사인 대한해운공사로 출범하여 한국해운의 서막을 열었다”며 “하지만 출범 후 한국전쟁의 발발, 두차례의 해운 불황과 세계 경제위기를 극복하며 거듭 발전했다”고 말문을 열었다.

이어 최은영 회장은 “건국 초창기에는 국민 생존 물자의 운송으로, 한국전쟁기에는 국가 안보의 수호자로서, 수출 한국 시대에는 우리 상품을 세계로 이어주는 교량의 역할을 수행하며 국가 경제 발전과 함께 해왔다”며, “지난 60년의 항적을 나침반으로 삼아 ‘세계인과 함께 하는 새로운 한진해운 60년’의 역사를 창조해 나가겠다”고 소감을 밝혔다.

한진해운에 따르면 1949년 25척, 4만톤의 대한해운공사로 출범, 지난 60년간 한국전쟁 및 IMF 등의 국내 경제 위기 등의 상황하에서도 우리나라 수출입 화물의 적기 수송과 외화획득을 통해 현재 200여 척의 선대를 보유한 세계 10위권의 글로벌 선사로 성장했다. 또한 오늘날 한국해운이 1,235척의 선박과 4,600만톤의 선복량을 기록, 세계 6위권의 해운 강국으로 성장하는데 견인차 역할을 담당했다고 밝혔다.

이날 참석한 국토해양부 최장현 차관은 축사를

통해 “한진해운의 창립 60주년 사사(社史) 발간은 단지 한 기업의 역사에 국한되는 것이 아니며 마치 한국해운의 발자취를 들여다 보는 것과 같이 해운인이 흘렸던 삶의 역사가 고스란히 새겨져 있다”고 전했다.

최 차관은 또 “맨처음 컨테이너해운의 도입을 통한 지속적인 선대확충, 세계 우수선사와의 전략적 제휴를 통한 경쟁력 확보, 세계 주요 항만에 컨테이너터미널 확장 및 기항 등 한진해운의 위력을 높이 평가하고 있다”며 “지난 60년의 해운역량의 전통은 우리나라가 해운강국으로 도약하는데 원동력이 분명하다”고 밝혔다.

또한 이날 기념식에 참석한 양밍라인의 로버트 호 사장은 한진해운의 창립 60주년을 축하하며 “한진해운과 양밍라인은 아시아-미국동안 항로 서비스를 시작으로 견고한 상생관계를 맺어왔다”며 “향후 상호 발전적인 파트너십을 통해 해운산업의 발전적인 전환을 이끌 것”이라고 전했다.

한편 한진해운은 지난 2007년 10월부터 별도의 조직을 구성하여 약 2년간 학술 및 영상 등의 방대한 자료 수집을 통해 700페이지 분량 2권의 사사를 완성하여 해운 물류 단체 및 학교 등에 제공 다양한 연구자료 등으로 활용되도록 할 예정이다.

## 현대상선

ERP 시스템 본격 가동

현대상선(대표 김성만)이 경쟁력 강화를 위해 글로벌 ERP(전사적자원관리)시스템을 본격 가동했다. 현대상선은 지난 2008년 6월 PI(Process Innovation, 업무 프로세스 혁신)추진팀을 신설해 전 세계 24개국, 110여개의 법인과 지점을 하나로 묶는 ERP 시스템을 개발해왔고 1년4개월 만에 오픈했다.

ERP(Enterprise Resource Planning, 전사적

자원관리)란 재무회계, 채권/채무, 구매/자재, 자산, 경영관리 등 기업의 모든 부문에 걸쳐 독립적으로 운영되던 시스템을 단일 시스템으로 통합한 통합데이터 베이스를 말한다.

현대상선은 이번 ERP시스템 개발에 대해 “해운업이 전 세계를 대상으로 하는 글로벌 산업이기 때문에 국내와 해외의 인적 및 물적 자원을 하나의 시스템으로 통합하는 것이 회사의 경쟁력을 높이기 위한 필수 조건”이라고 밝혔다.

이로써 현대상선은 핵심정보를 ERP시스템에서 분석 및 관리해 신속한 경영정보 제공, 생산성 향상, 그리고 정보의 효율적인 관리 등의 기대효과가 있을 것으로 예상했다.

또한 전 세계 각지에 있는 선박에서 연료나 기자재 구매 시 본사에서 통합 관리가 가능토록 하고, 공급업체 평가체계도 만들어 거래의 투명성 확보와 동시에 구매 원가 경쟁력이 강화될 것으로 기대했다.

현대상선 측은 “지난해 해운시황의 악화로 어려운 와중에서도 ERP 준비에 전사적인 노력을 기울여 왔다”며 “이번 ERP 시스템 가동에 따라 회사의 업무 효율성이 한층 증대될 것”이라고 말했다.

현대상선은 임직원들이 보다 쉽게 ERP시스템을 사용하도록 해외 현지 직원을 본사로 초청하여 교육을 마쳤으며 안내책자를 발간하여 직원들에게 배포했다.

## 부산항만공사

북항재개발사업단장 선임



부산항만공사(BPA)는 최근 북항재개발사업단장에 조성원 부산시 건설방재국장을 선임했다.

부경대학교 토목공학과와 부산대 대학원 도시계획과를 졸업한 조 단장은 지난 1971년 부산

시 수도시설관리소 지방토목기원보로 공직생활을 시작했으며 부산시 도로계획과장, 하수도과장 등을 역임, 현재 부산시 건설방재국장으로 재직 중이다.

지난달 공개채용을 통해 73명이 지원했던 북항 재개발사업단장직은 부산항 개항 이래 최대 사업인 북항재개발사업을 맡아 국비 확보와 민간사업자 선정, 공공시설 개발 등을 총괄하게 된다.

BPA는 이 밖에도 7급 행정직과 기술직 합격자 10명을 함께 발표하고 이들의 신원 조사가 끝나는 대로 부서 배치를 할 계획이라고 밝혔다.

## 선박안전기술공단

지부장회의 개최

선박안전기술공단(이사장 민경태)은 지난 1월20일 본부 대회의실에서 민경태 이사장을 비롯한 임원 및 팀장과, 전국 15개 지부장이 참석한 가운데 영상을 통하여 '전국지부장회의'를 개최했다.

이번 회의는 2010년도 본부(연구원)별 주요업무 추진계획 설명 및 지부 주요업무 추진계획 보고 순으로 진행되었으며, 공단이 당면한 주요현안사항 및 공단의 비전 및 핵심가치 달성을 위한 실천 방안과 더불어 지부업무를 창의적으로 개선·발전시켜 나갈 수 있는 방안 등을 폭넓게 논의했다. 한편 민경태 이사장은 고객만족도 향상, 안정적인 재정 운영, 공단 위상 강화를 위해 각자 맡은 역할에 최선을 다해 줄 것을 강조하고 특히, 지부장의 역할을 대폭 강화하는 등 현장중심의 경영체제를 확립하여 조직 운영의 효율성을 제고해 나갈 계획이라고 말했다.

## 울산항만공사

사내 영어회화교육 실시

울산항만공사(UPA)는 직원들의 세계화에 부합

되는 어학능력 향상을 위해 2월2일부터 전 직원을 대상으로 사내에서 영어회화 교육을 시행했다.

UPA에 따르면 이번 교육은 직원들의 어학능력 수준에 따라 3개 반으로 편성해 근무시간 전인 오전 8시부터 1시간씩, 매주 3회 외부강사를 초빙해 교육했다.

또한 직원들의 직무능력 향상을 위해 올해부터 국외 대학의 항만관련 석사과정에 직원 1명을 파견하는 것을 계획하고 있으며, 대상 학교는 영국 카디프대학교의 marine policy 과정과 네덜란드의 에라스무스대학의 maritime economics & logistics 과정이다.

이재익 UPA 사장은 "세계속의 울산항에 걸맞는 인재양성을 위해 직원들의 교육 프로그램을 다양하게 개발할 예정이며, 직원들의 역량강화를 위해 최선을 다할 방침"이라고 전했다.

## 인천항만공사

관련 업·단체 정보화컨설팅 전개

인천항만공사(IPA, 대표 김종태)가 인천항 관련 업·단체를 위한 정보화 컨설팅을 펼치기로 해주목된다.

IPA에 따르면 특히, 이번에 추진하는 정보화 컨설팅은 '프로보노'의 일환으로 인천항만공사가 가지고 있는 정보화 역량과 전문성을 인천항 관련 업·단체에 지원하는 것으로 의미가 크다.

'프로보노(pro bono)'란 '공익을 위하여'라는 의미의 라틴어 'pro bono publico'에서 온 말로, 공익을 위해 무료로 봉사하는 것으로 주로 의사, 변호사, 컨설턴트 등 전문가가 자신의 전문성을 사회에 환원한다는 의미이다. 의사들의 의료봉사, 변호사들의 무료 법률상담 등을 예로 들 수 있으며, 흔히 '재능 기부'라고 불리기도 한다.

IPA는 인천항 항만 업·단체의 경쟁력 제고를 위해 정보화 수준이 미흡한 부분의 정보화 요구

사항을 적극 수렴하고 이를 지원하기 위한 '정보화 컨설팅 자문단'을 구축했으며, 다음 달까지 관련 업·단체를 방문해 수요조사를 하는 등 적극적인 활동을 전개할 예정이다.

이번에 구성된 IPA의 정보화 컨설팅 자문단은 구자운 경영본부장을 단장으로 하며, IT혁신팀의 팀원들이 실무를 맡아 적극 지원할 예정이다. 외부자문위원으로 김주용 고문과 배준수 위원과 노홍승 박사가 포함되어 IPA가 추진하는 I-PLUS 사업과 연계하고 전문적인 분야 까지 고루 지원한다는 계획이다.

김종태 IPA 사장은 "인천항만공사가 추진하는 I-PLUS 사업과 연계해 인천항만 전체의 유비쿼터스화를 앞당기도록 하겠다"고 강조했다.

한편, IPA는 I-PLUS(Incheon-Port Logistics & Ubiquitous System) 1단계 사업이 한창 진행 중이며, 오는 2012년까지 총 147억원을 투입해 인천신항, 배후부지 조성 등 신규 항만인프라 건설에 IT체계를 연계하는 등 인천항을 유비쿼터스 항만으로 도약시킨다는 계획이다.

또한, 인천항만공사(IPA)는 기획재정부 주관 2009년 고객만족도조사에서 23개 주요 공공기관 중 최고 등급인 '우수'를 획득했다.

IPA에 따르면 기획재정부가 1월29일 2010년도 제1차 공공기관운영위원회에서 지난해 7월부터 12월까지 136개 공공기관을 대상으로 실시한 '2009년도 공공기관 고객만족도 조사결과'를 보고·발표했다.

이날 발표된 공공기관 고객만족도 조사결과는 공기업 23개, 준정부기관 72개, 기타공공기관 41개 등 총 136개 기관의 고객 Pool을 대상으로 실시됐다. 공기업1(SOC유형)로 분류된 인천항만공사는 부산항만공사, 한국공항공사, 한국컨테이너부두공단과 함께 최고 등급인 '우수' 집단에 속하게 됐다.

IPA 관계자는 "인천항 고객 감동을 이끄는 리

더'라는 CS 비전에 맞춰 인천항에 기반을 둔 모든 기관 및 업·단체의 지원으로 고객이 다시 찾고 싶은 인천항을 만들기 위해 노력하고 있으며 2009년 한 해 동안 △CS 스폰서십 개발(인천항 고객만족 교류협약 체결) △기업고객담당제 운영 △인천항 고객만족기획단 공동과제 추진 △고객 서비스트리 개발 △고객애로사항 개선 경진대회 운영 등과 같은 CS 관련 사업을 추진했다"고 전했다.

## 케이엘넷

### '비전달성 모멘텀 2010' 선언

물류IT전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 1월12일 "비전달성을 위한 모멘텀 2010"을 경영슬로건으로 하는 올해 사업계획을 발표했다.

올해 매출목표를 전년대비 43% 성장한 450억원, 영업이익 36억원으로 정하고, 기존 주력사업인 전자물류사업을 더욱 강화하는 한편, 솔루션 해외수출 및 신성장동력 기반 확보에 더욱 주력해 비전달성을 본격화할 계획이다.

케이엘넷은 이를 위해 △주력사업의 역량강화를 통해 사업영역 및 시장 확대 △LED 등 신사업의 매출 본격화와 미래 성장기반 마련 △현지 영업력 강화를 통한 해외매출 확대 △제품 경쟁력과 고부가가치 서비스를 통해 수익성 강화 △창조적이고 역동적인 조직문화 조성을 5대 경영과제로 제시했다.

케이엘넷은 먼저 주력사업인 전자물류서비스(e-Biz)의 고도화 및 다각화를 통한 고객확대 및 시장지배력을 지속적으로 강화하는 한편, 교통과 물류를 연계 통합하는 솔루션 구축 및 서비스 시장에도 본격 진출할 예정이다.

아울러 올해는 해외매출 확대를 통한 성장기반 마련에 주력할 계획인데, 해외지사 설립 등 현지 영업력 강화를 통한 대형 프로젝트 수주 실현과

함께 LED 조명의 중국 시장 개척 등을 통해 수익 다변화 및 시장 선점에 나선다.

이와함께 전자세금계산서 의무화를 앞두고 지난해 말 표준전자세금계산서 인증 1호를 획득한 로지스빌의 마케팅을 더욱 강화하는 한편, 독자적인 솔루션 구축을 원하는 기업을 대상으로 전자세금계산서 솔루션 구축사업을 추진할 예정이어서 매출 확대에 기여할 것으로 전망된다.

신사업부문에서는 공격적인 마케팅 활동을 통해 국내 항만시설에 LED조명 교체사업이 본격화되는 등 새로운 매출원으로서의 역할이 기대되고 있으며, 더불어 정부기관과의 협력을 통해 한중간 컨테이너위치추적서비스센터 구축사업도 본격화될 예정이어서 글로벌 물류IT기업으로서의 면모를 갖춰 나갈 것으로 보인다.

케이엘넷 박정천 대표는 “2010년은 1대 주주인 한국컨테이너부두공단의 지분매각을 통한 민영화 추진되는 등 비전2020 달성을 위한 모멘텀이 되는 중요한 해”라고 밝히고, “이에 걸맞는 열정과 책임감을 가지고 특화된 기술개발과 서비스, 고객관리, 역동적인 조직문화를 통해 한단계 더 도약하는 케이엘넷의 모습을 보여줄 것”이라고 밝혔다.

한국선박운용(주)(KOMARF)과 부산시가 선박금융 중심지 육성을 위해 기관 유치 및 설립을 위한 업무협약을 체결했다.

부산시와 KOMARF 및 대표주주, (주)부산은행, 부산상공회의소는 1월26일 시청 대회의실에서 양해각서 체결식을 갖고 부산지역에 선박금융 전문기관의 유치와 설립을 위한 참여주체로서 각자 역할을 분담해 선박금융 중심지로 부산이 발전할 수 있도록 공동 노력해 나가기로 하는 양해각서를 체결했다.

이번 MOU체결에 따라 KOMARF는 향후 출범을 계획하고 있는 선박금융은행 본사를 부산으로 이전하며, 부산은행과 부산상공회의소가 직접 출자 등의 지원책을 추진한다는 계획이며, 부산시도 선박금융 중심지로의 발전을 위해 행정적 지원과 더불어 향후 법적 토대 마련을 통해 직접 출자를 검토하고 있는 것으로 알려지고 있다.

또한 이번 양해각서 체결에 따라 KOMARF가 문현동 부산국제금융센터(BIFC)로 본사를 이전하게 되며, 국토해양부의 KOMARF 금융업 겸업허가, 자본금 증액, 금융위의 금융업 허가 등 제반 절차가 순조롭게 진행될 경우 2012년에 부산본사 이전이 마무리될 것으로 전망된다.

**한국선박운용**  
2012년 부산에 본사 설립



**한국해양대**  
'졸업인증제' 전면 시행

한국해양대학교(총장 오거돈)가 2010학년도 신입생부터 전면적인 졸업인증제를 시행한다.

한국해양대는 급변하는 시대 상황에 맞춰 교육역량 강화 및 기업과 사회가 필요로 하는 전문인력 양성을 위해 2010학년도 신입생 전원을 대상으로 전면적인 졸업인증제를 시행하기로 했다고 밝혔다.

부산지역 국립대 중 최초로 전면 시행되는 졸업인증제는 전체 필수인 외국어영역과 함께 컴퓨

터·사회봉사·해양특성화·전공영역 등 4개 영역(선택) 등 최소 2개 영역에서 인증자격 및 인증 시험 등에 합격해야 졸업할 수 있는 제도이다.

지난해 부산지역 국립대 중 취업률 1위에 오른 한국해양대는 졸업인증제 시행에 따라 졸업생들의 실무능력을 한 단계 더 업그레이드시키는 것은 물론 취업률 제고에도 큰 기여를 할 것으로 기대하고 있다.

졸업인증제 주요내용을 살펴보면 적용대상은 2010학년도 이후 신입생 전원이다. 단, 동등학년 복학생과 편입생, 재입학생 등은 제외된다. 또한 외국인전형 합격자, 체육특기자, 귀순동포, 장애인, 시간제 등록생 등은 적용하지 않는다.

졸업인증 분야는 외국어영역, 컴퓨터영역, 사회봉사영역, 해양특성화영역, 전공영역의 5개 영역으로 그 중 외국어영역은 필수이며, 기타 영역 중 1개 이상 영역을 필수 요건으로 한다.

외국어영역의 경우 영어·중국어·일본어·한자 등의 공인 외국어 시험에서 학과별 지정 기준 이상의 성적을 취득해야 한다. 다만 해양체육학과의 경우 총장이 지정하는 외국어 교과목 이수로 충족 가능하다.

선택영역 중 컴퓨터영역은 컴퓨터 및 정보화 관련 일정 수준 이상의 공인자격증을 취득해야 하며, 사회봉사영역은 사회봉사활동을 30시간 이수해야 한다. 또 해양특성화영역은 ‘승선체험실습’ 과정이 포함된 교과목 또는 ‘해양문화체험특강’ 교과목을 이수해야 하며, 전공영역은 전공 관련 일정 기준 이상의 자격증을 취득해야 한다.

나호수 교무처장은 “한국해양대는 2008, 2009년 2년 연속 부산지역 국립대 중 취업률 1위에 올랐다”며 “이번 졸업인증제 시행에 따라 졸업생들의 실무능력을 한 단계 더 업그레이드시킬 것으로 기대돼 향후 취업률 제고에 큰 기여를 할 것으로 전망된다”고 말했다.

## 한국해운조합

‘설연휴 특별수송 안전대책’ 마련

한국해운조합(이사장 정유섭)은 1월28일 설연휴 여객선을 이용하는 귀성객의 안전하고 원활한 수송을 위해 ‘설연휴 특별수송 안전대책’을 마련하고 수송시설 점검 등 특별수송 준비에 들어갔다고 밝혔다.

설 연휴 특별수송기간은 2월 12일~16일이며, 조합은 다음달 9일까지 특별수송 사전 준비를 완료할 계획이다.

해운조합은 준비기간 동안 해양경찰서·지방해양항만청 등 관련기관과 함께 특별수송 기간 동안 운항할 여객선 149척의 안전점검과 11개 여객선 터미널 시설물의 안전점검을 실시한다.

또한 여객선 승무원, 선사 및 터미널 직원 등 종사자를 대상으로 기상악화시 대처 요령·비상대응 요령·출항전 안전유무 확인 절차 등 안전교육도 실시한다.

아울러 해운조합은 각 지역별로 해양경찰서, 관계기관 등과 사전대책 회의를 열고 유기적 협조체제를 유지해 구난구조 대비태세도 강화할 예정이다.

해운조합 관계자는 “승선권 인터넷 예약·예매(<http://isaland.haewoon.co.kr>) 터미널 내 여객선 이용 안내 활동 강화 등 이용객 위주의 서비스를 제공하겠다”며 “이번 설 연휴도 귀성객이 보다 편안하고 안전하게 여객선을 이용할 수 있도록 최선을 다할 예정”이라고 말했다.

한편 여객 선사들은 올해 섬 귀성객이 전년 대비 25% 증가할 것으로 예상하고 평상시보다 42% 늘어난 총 4831회 여객선을 운항할 계획이다. 또한 운항선박은 평시 대비 4척 증가한 149척을 운항한다.



# 국토해양부 극동 러시아 항만물류단지 “우리가 개발”

1월29일 기업설명회 개최, 자본 및 기술로 윈-윈

국토해양부(장관: 정중환)는 극동 러시아의 자루비노 지역에 항만 및 배후물류산업단지 개발 사업에 대해 1월 29일 건설회관 대회의실에서 사업설명회를 개최했다.

이번 설명회에서는 화주기업, 물류기업, 해운선사, 항만운영사 등 항만 및 배후물류산업단지 투자가능기업을 대상으로 그간의 한·러간 협의경위, 사업 구상안, 향후 추진방향, 러시아 투자환경 등을 설명하고, 러시아 투자관련 기업들의 관심사항에 대해 중점적으로 논의했다.

극동러시아 항만 및 배후물류산업단지 개발 사업은 지난 2008년 한·러 정상회담에서 이명박 대통령이 러시아 메드베데프 대통령과 푸틴 총리에게 제안하여 관계장관간 협의하도록 논의한 이후 국토해양부가 러시아 교통부와 수차례 회의를 거쳐 협의하고 있는 사업이다.

자루비노 항만에 15개 선석의 항만을 확대, 개발하고 배후지역에 3,500만평 규모의 물류산업단지를 개발하는 구상안에 대해 향후 양국 정부간 공동 조사와 연구를 거쳐 구체적인 사업추진 방안을 협의하여 추진할 예정이다.

극동러시아는 천연자원은 풍부하나, 항만, 도로 등 인프라가 열악하여 그동안 개발에서 소외되었던 지역으로 개발 소외에 따른 상대적 박탈감과 인구감소, 실업률 증가 등 악순환이 계속되자 러시아 정부도 국가균형발전전략 및 극동지역의 지경학적 중요성 등을 감안하여 별도의 극동개발 프로젝트를 수립하는 등 극동지역 개발에 높은 관심을 보여 왔다.

양국간 경제교류 증가추세 및 극동 지역의 성장 잠재력을 감안할 때, 극동러시아 개발은 러시아의 자원과 한국의 자본·기술이 결합하여 상호 Win-

Win할 수 있는 프로젝트로 양국 경제발전에 획기적인 계기가 될 것으로 전망되고 있다.

또한, 우리기업이 이 지역 투자를 선점하게 되면 우리 경제의 지속가능한 성장을 지원하는 교두보를 마련하는 한편, 일자리 창출에도 기여하는 등 우리 경제에 새로운 성장 동력이 될 수 있을 것으로 분석되고 있다.

[ 개발구상(안) ]

구분	물동량		소요 선석		
	'컨' (만TEU)	석탄·잡화 (만톤)	'컨' (5만톤급)	일반 (5만톤급)	석탄 (20만톤급)
1단계('15)	86	66	3	1	-
2단계('20)	172	734	5	2	1
3단계('25)	323	1,801	9	3	3

※ 주 : ① 배후단지개발 1단계('12~'14) 1,590만평, 2단계('17~'19) 1,910만평  
② 러시아 트로이차 계획계획('컨' 3, 석탄 3 등 총16선석)



# 작년 12월 컨테이너물동량, 성장단계로 본격 진입

## 11월보다 3.6% 증가, 전년 월평균 물동량 돌파

2009년 12월중 전국 항만의 컨테이너 처리량은 총 153만5,000TEU로 작년 11월보다 3.6% 증가하고 전년 동월(130만5,000TEU)에 비해서는 약 17.6% 증가한 것으로 추정된다고 국토해양부(장관 정중환)가 발표했다.

2009년 연간 컨테이너 처리량은 1,627만TEU로 2008년도(1,792만7,000TEU)에 비해 9.3% 감소(△165만7,000TEU)한 것으로 나타났다.

12월 '컨' 물동량은 글로벌 금융위기 발생 전 10개월간의 월평균 컨테이너 처리량(152만8,000TEU)을 돌파한 것으로, '컨' 물동량이 경기 침체 이전 수준으로 회복하고 본격적으로 성장 단계에 접어든 것으로 분석된다.

수출입화물(99만6,000TEU)은 전년 동월(80만6,000TEU)에 비해 23.6% 증가하였으며, 환적화물(51만3,000TEU)의 경우 전년 동월(47만9,000TEU)에 비해 7.0% 증가하였다.

항만별로 보면, 국내 컨테이너 화물의 94% 이상을 처리하고 있는 3대 항만(부산항, 광양항, 인천항)의 물동량 증가세가 뚜렷한 것으로 나타났다.

부산항의 12월 처리량은 110만1,000TEU(전년 동월대비 10.7% 증가)으로 2008년 10월 이후 14개월만에 110만TEU를 넘어섰다. 광양항은 12월에 17만9,000TEU(44.4% 증가)를 처리하여 종전 기록(2008년3월, 17만5,000TEU)을 경신하며 개항 이래 최고의 월간 처리량을 기록했다.

인천항의 경우에도 15만9,400TEU(46.7% 증가)를 처리하여 종전 최고 기록인 15만8,900TEU(2008년 3월)를 돌파했다.

2009년도 연간 '컨' 처리량은 전년도에 비해 9.3% 감소하였으나, 세계적인 경기침체로 인한 세계 5대 항만(싱가폴, 상해, 홍콩, 선전, 부산)의 '컨' 처리량이 모두 두자리수 감소율(11~16%)을 보인 것과 비교하면 나름대로 선전한 것으로 평가할 수 있다.

이러한 실적은 수출화물의 단계적 회복, 국내항만의 비용경쟁력 및 컨테이너 터미널 활성화대책에 따른 환적화물 유치 효과 등이 복합적으로 반영된 것으로 분석된다.

화물별로 보면 환적화물(5,689TEU)은 전년도

[2009년 월별 전국 컨테이너 물동량 추이(전년 동기 대비)]

(단위 : 천TEU, %)

구분	'09.1	'09.2	'09.3	'09.4	'09.5	'09.6	'09.7	'09.8	'09.9	'09.10	'09.11	'09.12	누계
합계 (증가율)	1,171 (△19.8)	1,080 (△19.7)	1,327 (△19.8)	1,345 (△15.5)	1,331 (△16.0)	1,342 (△9.0)	1,382 (△12.9)	1,382 (△12.4)	1,420 (△5.6)	1,472 (△2.6)	1,482 (10.9)	1,535 (17.6)	16,270 (△9.3)
수출입 (증가율)	699 (△25.4)	688 (△20.5)	841 (△23.9)	847 (△19.0)	861 (△16.7)	871 (△7.3)	898 (△15.4)	883 (△12.0)	912 (△6.1)	931 (△6.0)	935 (9.9)	996 (23.6)	10,362 (△10.7)
환적 (증가율)	453 (△9.7)	377 (△19.7)	472 (△12.3)	481 (△10.2)	456 (△16.0)	455 (△14.0)	467 (△9.6)	485 (△14.3)	490 (△6.9)	521 (2.1)	520 (10.4)	513 (7.0)	5,689 (△8.0)

[ '09년 누적 전국 컨테이너 물동량 추이 ]

(단위 : 천TEU, %)

구분	'09.1	'09.2	'09.3	'09.4	'09.5	'09.6	'09.7	'09.8	'09.9	'09.10	'09.11	'09.12
누적 처리실적	1,171	2,251	3,578	4,922	6,253	7,596	8,978	10,360	11,781	13,253	14,735	16,270
전년대비 증가율	△19.8	△19.7	△19.7	△18.6	△18.1	△16.6	△16.0	△15.6	△14.5	△13.3	△11.4	△9.3

(618만6,000TEU)에 비해 8.0%, 수출화물(5,246TEU)은 전년도(575만3,000TEU)에 비해 8.8%, 수입화물(5,115TEU)은 전년도(585만3,000TEU)에 비해 12.6% 각각 감소한 것으로 추정되었다.

국토해양부 관계자는 '2009년 4/4분기에 보인

물동량 증가세를 유지할 경우 2010년에는 2008년 수준을 넘어 성장 국면으로 진입하게 될 것으로 예상되며, 이를 위해 환적화물 유치전략을 새롭게 재점검하고 항만배후물류단지를 활성화하는 등 물동량 유치에 다각적인 노력을 기울여 나갈 계획' 이라고 밝혔다.

## 부산-일본 모지항로 카페리선 국제항로 사업면허 카페리선박 수리 마치고 오는 4월 취항예정

국토해양부(장관 정종환)는 부산↔일본 모지항간 카페리선 외항정기항로 운송사업을 서진훼리(주)에 2월4일자로 면허하였다고 밝혔다.

동 항로는 C&크루즈(주)가 지난 2008년 6월경부터 2개월간 운항하다 모기업인 C&그룹의 유동성 위기로 중단된 항로이며, 신규 사업자는 선박구매 후 수리를 끝내고 오는 4월중 운항재개할 예정이다.

국토해양부는 항로중단 원인을 수송수요의 부족이 아닌 회사의 재무건전성 취약으로 보고, 금번 사업자가 항로를 장기적이고 안정적으로 운영할 수 있는지를 심사하였으며, 사업초기의 안정적 경영을 위해 자본금 30억원을 확충하고, 기항지별 터미널, 부두 등의 사용협의를 완료하고, 5천톤급 이상 여객선을 확보하는 등 면허기준을 충족하였다고 밝혔다. 1만2천톤급 카페리선인 “케이씨레인보

우” 호는 주 6항차(항차당 7시간 소요) 운항할 계획이며, 여객 735명과 컨테이너 220TEU를 동시에 수송할 수 있다.

서진훼리(주)는 부산시와 기타큐슈시와 협력체계를 통해홍보를 강화하고, 일본측 파트너사를 투자자로 참여토록 하여 여객과 화물을 적극 유치해 나갈 계획이라고 밝혔다.

모지항이 속한 기타큐슈(北九州)는 미쓰비시 화학, 도요타·닛산 자동차 및 TOTO 기기 등의 산업단지가 있는 큐슈지역의 산업중심지이며, 이 지역의 자동차, 타이어 및 카메라 등 공산품의 일부가 동 항로를 통해 수송될 것으로 예상된다.

또한, 모지항은 오이타-뱃부의 온천, 모지코 레트로 타운 등 역사관광지로 접근이 편리하여 한국인 관광객에게 인기를 끌 것으로 기대된다.

## 2010년 세계 철광석 해상물동량 10억톤 돌파예상

### 올해 중국 철광석 수입량 7억톤으로 전체의 70%

2010년 세계 철광석 해상물동량이 최초로 10억톤을 돌파할 것으로 유럽의 유력 브로커회사들이 예측했다.

일본해사신문에 따르면, 중국의 지속적인 철광석 수입량 증가에 힘입어 2010년 세계 철광석 해상물동량은 전년대비 11% 내외 증가한 10억톤을 넘어설 것으로 전망되고 있다.

예측기관에 따라 다소 차이가 있으나, 금년도 중국의 철광석 수입량은 전년도 실적을 크게 상회하는 6억7,000만~7억3,200만톤에 달할 것으로 예상되고 있다.

특히, 미국의 새로운 금융규제의 향방이나 중국의 금융긴축정책의 영향이 불확실한 요인으로 부각되어 왔지만, 예측대로 철광석의 해상물동량이 증가할 경우 톤-마일의 증가와 체선현상 심화 등이 선박수급을 더욱 타이트하게 하여, 대량준공이 예정되어 있는 신조선의 공급압력을 상당부분 흡수함으로써 벌크선시황의 강세가 지속될 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

덴마크의 우수 브로커회사는 2010년 세계 철광석 교역량은 전년대비 12% 증가한 10억200만톤에 달하고, 중국의 철광석 수입량은 7% 늘어나는 6억7,000만톤을 예상했다.

이 회사는 호주와 브라질의 탄광생산이 거의 100% 가동되고 철광석 수출량은 호주가 3억9,400만톤, 브라질이 2억9,500만톤에 달할 것이라는 전제하에 이같이 예측했다. 인도는 국내수요 증가에

의해, 수출은 감소할 것으로 전망했다.

이에 비해 노르웨이의 RS Plateau는 중국의 조강생산 증대와 철강수출 증가에 의해 철광석 수입량은 전년대비 18% 증가한 7억3,200만톤으로 처음으로 7억톤을 돌파할 것으로 예측했다.

영국의 SSY는 2010년 세계 전체 철광석 해상물동량은 10억100만톤에 이를 것으로 내다봤으며, 글락슨사는 이보다 적은 9억9,100만톤으로, 중국의 철광석 수입량은 6억5,000만톤으로 각각 예상하는 등 다소 보수적으로 분석했다.

철광석 해상물동량의 이같은 증가예측은 계속해서 중국이 견인하는데 더하여 한국, 일본, 유럽의 생산회복 추이도 한 몫을 하고 있다.

한편, 국제상품 교역시황에 영향을 끼칠 것으로 예상되는 미국의 금융규제가 미국 의회를 통과하여 실행될지 여부와 중국의 예금준비율 인상에 의한 과잉용자 억제에의 향방도 주목되고 있다.

벌크선시황의 열쇠를 쥐고 있는 중국대상 철광석 교역량은 유럽 브로커 각 회사의 예측에서 4,000만~1억톤이 증가하는 반면, 케이프사이즈 벌크선의 신조선 준공량은 170척 정도로 예상된다.

중국의 철광석 수입량이 증가한 것만으로는 신조선의 공급압력을 전부 흡수할 수 없지만, 톤-마일의 신장과 화물 적양하 폭주에 따른 체선현상의 악화에 더하여 지난해부터 크게 증가한 중국대상 석탄 물동량은 케이프사이즈를 비롯한 벌크선시황을 견인할 것으로 전망되고 있다.

# 세계 20대 대형 정기선사, 35% 선대 확장 전망

## 공동운항 및 선복량 조정 통해 수익성 개선추진

해운불황이 시작된 이후 컨테이너선 선주와 운항사들은 신조선 건조 취소를 조선소에 요구했지만 극소수만 취소됨에 따라 선대가 크게 증가할 것으로 전망되고 있다.

알파라이너에 따르면 에버그린사를 제외한 모든 대형 정기선사들은 2014년까지 35%가량 선대 확장이 이루어 질 것으로 예상했다.

코스코라인, Zim Line, United Arab Shipping, 그리고 한진해운 같은 경우엔 신조선 주문량이 현 선복량의 50%를 초과한 상태이다. 실제로 MSC사의 경우 전체 선복량의 40%에 해당하는 55만6,000TEU가 금년도에 인도될 예정으로 최대 주문량을 기록했다.

프랑스 CMA CGM사도 소형선의 건조 취소를 추진 중이지만 전체 선복량의 50% 이상인 49만 7,000TEU가 2010년에 인도될 예정이다.

세계 최대 컨테이너선사인 Maersk의 경우 이틀 두 선사에 비해 상대적으로 적은 35만TEU를 주문하였고 이중 10만TEU가 2010년도에 인도될 예정이다.

알파라이너는 또한 Maersk사의 시장 점유율이 과거 15.6%보다 소폭 하락하여 15%를 기록했다고 발표했다. APL, 한진해운, 그리고 K-Line이 공동운항을 통해 점유율을 늘렸고 CMA CGM 및 Yang Ming은 변동이 없었다.

한편, 알파라이너는 선복 공급량 조정이 2010년 정기선사들의 수익성 개선을 위한 최대 과제가 될 것으로 전망했다. 대형 20개 선사들의 투입 선복량은 선박 계선 등의 이유로 지난해 보다 2.4% 감소했다.

1월 현재 선박 계선량은 크리스마스 직전에 기록했던 148만TEU보다 증가한 151만TEU, 581척이며 7,500TEU 이상은 9척으로 전체 선복량의 11.6%를 차지하고 있다.

계선량이 증가한 이유는 선사들의 겨울철 선복 조정 때문으로 보며, 비운항 선주들의 선박 계선량 또한 2주전 63만7,700TEU에서 66만6,800TEU로 증가했다.

### 중국 조선업계 2009년 신조선 수주량 2,600만DWT

중국 조선산업이 2000년들어 급격한 성장세를 지속하며, 지난해 한국을 제치고 세계 1위로 등극했다.

중국 조선업계의 2009년 신조선 수주량은 전년대비 55% 줄어든 2,600만DWT를 기록했다. 글로벌 금융위기의 여파로 해운시황이 급격히 침체되면서 신조선 수주시장이 극도로 부진했는데도 불구하고, 자국화물을 자국건조 선박으로 수송하는 자국화 자국선 정책 추진으로 신조선, 수주량이 수년간 수위를 고수해 왔던 한국을 제치고 처음으로 세계 1위로 올라섰다.

중국 공업정보화부 설비공업국의 통계에 의하면, 2009년 중국의 신조선 수주 점유율은 2008년부터 23.9% 포인트 상승하여 61.6%에 달하고 있다.

일본해사신문은 중국의 이같은 선방은 일본에 비해 대폭 하락한 선가를 내세워 신조선을 수주했기 때문으로 분석하고 있다.

특히, 중국 국무원은 2009년2월, 조선기업에 대한 융자확대나 기술개발에 대한 보조금 증가 등의 우대책을 담은 선박공업의 지원책을 시행하고 있다.

중국의 2009년 신조선 준공량은 47% 줄어든 4,243만DWT로 세계 조선시장 점유율은 5.3% 포인트 상승한 34.8%를 기록했다.



# 금융위기 속 불황에도 소형 선사들은 손익분기점 넘어 고객신뢰, 비용절감 등 취항노선 서비스 재편노력 결과

금융위기 이후 글로벌 선사들이 심각한 경영위기에 빠졌음에도 근해해운에 종사하는 소형 정기선사들은 비교적 양호한 실적을 보였다.

소형선사들의 2009년 경영실적은 대형선사들이 화물량 감소와 운임하락에 허덕이는 동안 취항노선에 대한 신속한 대응을 바탕으로 대부분이 손익분기점을 넘었다.

지난 몇 주간 로이드리스트와 인터뷰한 소형 피더선사들은 현재 정기선사들이 겪고 있는 어려움 속에서도 대체로 만족할 만한 성과를 내었다고 전했다.

고객과의 신뢰감 형성, 비용절감 및 기존 점유시장에의 집중이 위기 속에서도 빛을 발한 주요 원인으로 분석된다.

Atlantic Container Line은 인터뷰를 통해 지난 금융위기 이후 대서양항로에서 심각한 화물감소를 보이고 있지만, 2009년은 여전히 수익이 기대된다고 언급했다.

또한, Independent Container Line은 인터뷰에서 위기 속에서도 고객만족 서비스 제공과 화주와 맺은 약속을 항상 소중하게 생각했던 점이 좋은 결과를 낼 수 있었던 비결이었다고 밝혔다. 아울러 대형선사와는 달리 소형선사들은 고객들이 실제로 요구하는 만족을 제공해왔다고 주장했다.

런던에 본사를 두고 유럽 역내항로에 취항하는 Borchard Lines의 경우 수확기동안 고객들에게 선박 일정을 직접 확인해줌으로써 신선한 생산품이 정시에 도착할 수 있도록 할 예정이다. 또한, Unifeeder사는 이러한 소형 선사들의 선대 운용방

식이 지금과 같은 시기에 효과를 발휘하고 있다고 언급했다.

아울러 선박 소유보다 용선을 할 경우 항상 현대화되고 적절한 사이즈의 선박을 항만에 투입할 수 있는 장점이 있다고 언급했다.

선대의 유용성 또한 소형선사의 장점 중 하나로 손꼽힌다. 선대 확장에 애를 쓰는 대형선사와는 달리 소형 선사들은 용선을 선호함으로써 경쟁력을 확보했으며, 현재의 낮은 용선료도 이들 선사들에게 장점으로 작용했다.

## VLCC 선대규모 단일선체유조선 해체로 감소전망

단일선체유조선들의 해체규모가 신조선 인도량 보다 많을 것으로 예상되면서 7년만에 전세계 VLCC 선대규모가 감소할 전망이다.

벨기에 선사인 Euronav사는 이 전망치에 대해 탱커시장의 긍정적인 변화를 의미한다고 언급했다.

지난 2003년 이후 계속 증가하던 VLCC 선대규모는 감소하는데 반해 세계 경제는 빠르게 회복중이므로 2010년 시황은 매우 긍정적일 것으로 전망했다.

시황회복의 증거로 일주일전 7만5,000달러였던 VLCC 일일 용선료가 최근 10만달러까지 급등했다.

Euronav사는 2010년 계속하여 일일 용선료가 10만 달러 이상을 유지하기는 힘들겠지만 선주들에게 수익을 낼 수 있는 수준의 운임은 유지될것으로 전망했다.

Euronav사는 24척의 VLCC선을 운영중이며 손익분기점이 되는 일일 용선료는 3만6,000달러로 분석했다. 로이드리스트에 따르면, 단일선체 유조선이 예상보다 빨리 IMO 지침대로 시장에서 퇴출될 것으로 예상되면서 시황상승을 이끌 것으로 내다봤다.

# 미국 컨테이너화물 추가정보 제출 의무 10+2를 시행

## 미신고 또는 단순 실수에도 1건당 5,000\$ 벌금 부과

미국에서 수입하는 해상 컨테이너화물에 대한 추가정보 제출을 의무화한 미국의 「10+2룰」이 1월 26일부터 본격적인 운용에 들어갔다. 이 날부터 신고를 않거나 신고서 규정을 위반하는 단순한 실수를 해도 1건당 5,000달러의 벌과금이 부과된다.

일본해사신문에 따르면, 무역 및 해운업계에서는 고의성이 없는 신고실수의 빈발로 고액의 벌칙금 부과나 물류정체 등 불이익 또는 불안감이 끊이지 않을 것이라며, 크게 반발하고 있다.

그러나, 미국 세관·국경경비국(CBP)에 의하면, 수입화물 전체의 90%가 이미 동 규칙에 대비함으로써 에러건수의 비율이 감소하고 있어, 큰 혼란은 없을 것으로 보고있다. 「10+2룰」의 정식명칭은 ‘수입자 보안파일링 및 수송업자에게 대한 추가 요구’로서, ‘선적 24시간전 화물정보 제출규칙’(24시간 룰)을 보완하는 목적으로 새롭게 미국의 수입업자에게 10개 항목, 해운회사에 2개 항목의 정보 제출 의무를 부여한데서 일반적으로 「10+2룰」이라고 한다. CBP는 「10+2룰」 전파를 위해 작년 1년

간 미국내 23개 지역에서 모두 39회의 설명회를 개최했다. 가장 최근에 개최된 뉴저지 설명회에 참가한 일본무역진흥기구(JETRO) 관계자에 의하면, CBP 담당관은 “시범운용기간 동안의 신고상황은 상당히 개선돼 1월26일 본격시행 이후에도 큰 혼란은 없을 것”이라고 강조했다고 전했다.

컨테이너화물 정보 미신고나 신고에러시 1건당 최대 5,000달러의 벌금이 부과된다. CBP에 의하면, 신고건수에서 차지하는 신고에러 건수의 비율은 시행 초기에 21%에 달했으나, 최근에는 3% 정도로 크게 줄었다. 신고에러의 내용도 잘못기입 등 단순한 실수가 많은 것으로 나타났다.

한편, 뉴저지 설명회에서는 물류관계자들이 화주들의 이해를 얻는데 어려움이 있다는 불만과 함께 고객이나 거래처를 교육하기 위한 시간적인 유예가 필요하다는 주장이 잇따랐다. 벌과금 부과에 대한 불만도 쏟아졌는데, CBP 담당관은 “동 규칙 시행목적이 벌과금 부과에 있는 것이 아니기 때문에 흠집잡기식 규제는 없을 것”이라고 강조했다.

## 호주 AMSA, 컨테이너 고박장비 집중점검 실시

호주 해사안전청(AMSA)은 2월1일부터 3개월간 컨테이너 고박장비에 대한 집중점검을 시행하고 있다.

이번 실시된 집중점검 캠페인은 ‘호주 1912년 항해법’에 따라 전 선박을 대상으로 시행되고 있다. 검사대상에는 트루스트랙, 라싱바, 와이어, 그리고 기타 고박장비들이 포함되어 있다.

AMSA 관계자는 이번 집중점검의 의도는 선장의 SOLAS 6장 5규정, ‘화물의 안전한 적부 및 고박’ 규정을 잘 준수하고 있는지 검사하기 위해서라고 언급했다. AMSA 검사원은 향후 항만 및 기국정부와 함께 검사를 수행할 예정이다. 그러나 AMSA는 이번 집중점검 대상은 오직 컨테이너선 고박장비에만 해당하며 점검은 무작위로 시행할 예정이다. 점검과정 중 결함이 발견된 경우에는 반드시 시정조치를 한 후에 출항이 허용된다. 그리고 만약 검사관에 의해 심각한 결함이 발견된다면 항해법상 출항금지를 조치할 수 있다.

# 미국 전국소매업자연합, 수입컨화물 상승세로 전환

## 지난해 12월 감소세 멈추고 올들어 수입량 늘어

미국 전국소매업자연합(NRF)은 최근 2년반 계속돼 온 미국의 수입컨테이너화물 감소세가 지난해 12월에 끝나고 2010년들어 증가세로 전환됐으며, 이같은 여세가 지속될 것으로 전망했다.

NRF의 골드 부회장은 “소매업자들은 올해 전망에 대해서 낙관적이다. 아직 재고를 늘리는 것에는 신중을 기하고 있지만, 점포의 매출액을 늘릴 자원이 없으면 수입을 늘릴 수가 없다. 수입이 증가세로 돌아선 것은 실로 좋은 뉴스다”고 강조했다.

지난해 11월 미국의 수입컨테이너화물 실적은 10월에 비해 8% 감소했으며, 전년 동월에 비해서는 10% 줄어든 109만TEU를 기록했다. 작년 11월까지 28개월 연속으로 감소를 기록했지만, 12월은 전년 동월대비 1.7% 증가한 108만TEU를 상회할 것이 확실시 되고 있다.

이같은 증가추세는 올해 상반기에 지속되어 1월은 전년 동월대비 9% 증가한 115만TEU, 2월은 비수기임에도 불구하고 25% 증가한 105만TEU를 넘어설 것으로 예상되고 있다.

또 3월에는 봄 여름 시즌의 재고증가가 시작되어 21% 증가한 116만TEU, 4월은 20% 증가한 119만TEU, 5월은 15% 증가한 120만TEU를 상회할 것으로 예상되는 등 상반기중에 글로벌 금융위기 이전 수준을 크게 상회할 것으로 NRF는 전망했다.

금년 2월에 2009년 최종실적이 나오지만, 예측에서는 전년대비 17% 줄어든 1,520만TEU가 될 전망이다. 지난 2003년에 기록한 1,250만TEU를 기록한 이래 6년만에 최저치이다.

NRF에서는 “미국 경제가 성장함에 따라 수입은

소비자 수요증가로 상승 세를 보이고 있다. 그러나 소비자는 아직 경제마음을 버리지 않고 있다”고 설명했다.

### 중국 석탄 부족현상, 4월전 운임인상 될 듯

중국 발전소들을 위한 석탄 재고량 부족과 철강기업들이 4월 철강가격 재협상 전에 서둘러 석탄 재고량을 확보하려고 들면서 운임인상이 전망된다. 그러나 지난 주에는 상당한 운임하락을 경험했다.

브라질-중국 구간 단기용선 운임은 톤당 약 4달러 하락하였고 호주 서부-중국 구간 단기용선 운임도 톤당 약 11달러로 하락세를 기록했다.

홍콩 브로커에 따르면, 크리스마스 기간 동안 운임에 거품이 형성되어 어느 정도의 운임조정에는 피할 수 없었다고 말했다. 그러나 운임조정 현상은 일시적일 뿐 중국 발 석탄부족 현상을 고려한다면 곧 회복될 것으로 전망된다.

중국에서 사상 최악의 한파 영향으로 발전소에 필요한 석탄 수요가 증가한 점도 운임 인상의 주요 원인으로 작용할 전망이다. 한 소식통은 중국 일부 지역 석탄 재고량이 8일 사용량 밖에 되지 않고 있다고 전하며 일부 당국은 철로를 이용하여 북부에서 남부로 석탄을 수송하여 부족분을 채우고 있다고 전했다.

케이프사이즈 선박의 공급 부족으로 콜롬비아산 석탄의 낮은 품질에도 불구하고 콜롬비아-중국 간 석탄 운송 운임 또한 상승했다. 최근 에콰도르 푸에르토 볼리바르-칭다오 구간 운임은 톤당 33달러를 기록했다. 이 구간 용선을 통해 일부 선주들은 석탄 선적을 위한 발라스트 항해만으로도 일일 60~70만달러의 수익을 얻는다. 그러나 전문가들은 이 구간의 운임 강세는 일시적이며 미국과 유럽 용선주들이 투입되면 금방 사그라질 수 있다고 주의를 당부했다.

# 아시아발 북미동안항로 선복수급 개선으로 운임상승

## TSA, 긴급할증료 부과 중국 중심으로 순조롭게 적용

일본을 포함하는 아시아발 미국동안항 정기 컨테이너항로에서 선복수급이 타이트한 양상을 보이면서 운임이 빠르게 회복되고 있다.

일본해사신문 최신호에 따르면, 선복수급이 크게 개선되면서 태평양항로안정화협정(TSA)에서 책정한 긴급할증료(ERC : Emergency Revenue Charge)도 중국발 컨테이너화물을 중심으로 순조롭게 적용되고 있으며, 일본발 화물에까지 확대 적용되고 있다.

특히, ERC를 늦게 수용한 일본계 화주들의 경우 선복수급 개선에 따른 스페이스 확보에 어려움을 겪고 있다.

TSA는 작년 12월 중순, 리먼쇼크 이후 해상물동량 격감에 따른 운임하락으로 항로수지가 크게 악화됨에 따라 이를 만회하기 위해 2010년도 서비스 컨트랙트(S/C) 갱신까지의 중간기간 운임회복 차원에서 2010년 1월15일부터 ERC를 적용기로 발표했다.

일본에서는 당초, 작년 여름철 운임인상의 실패나 연말 연시의 휴가 등으로 일본계 화주와 선사들이 ERC 도입을 위한 교섭을 벌였으나, 최근에 와서야 ERC 도입에 대한 이견을 좁힐 수 있었다.

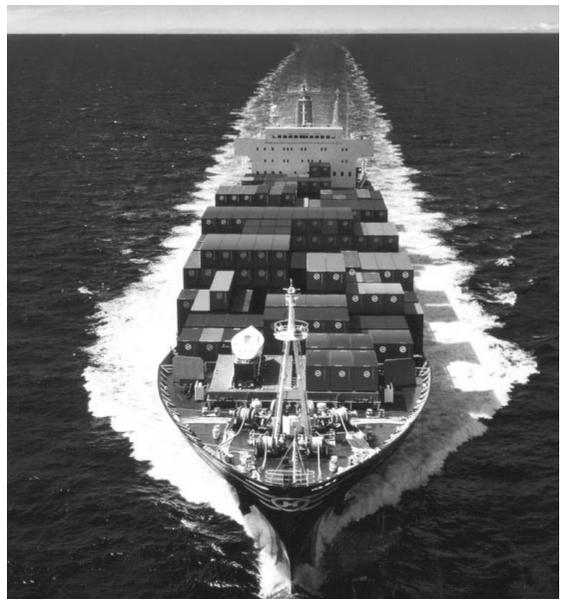
그러나, 일본계 화주들의 교섭진전과 때를 같이 하여 연초부터 아시아발 컨테이너화물에 대한 ERC 적용이 순조롭게 진행됨에 따라 일본발 컨테이너화물에 대해서만 운임인상이 이루어지지 않는 형국이 되고 있다.

특히, 아시아발 북미동안항로의 경우 연말 연시부터 일본을 비롯하여 컨테이너물동량이 증가하는

데다 지금까지 이 항로에 취항중인 정기선사들의 서비스 합리화로 선복수급이 타이트한 양상을 보이고 있고, 음력정월에 들어가는 2월 중순까지는 중요 서비스 구간에서 선적예약이 취소되지 않고 유지되고 있는 상황이다.

이에 따라 선복수급이 점차 타이트한 양상을 보이고 있는 가운데 일본계 화주들이 선사측에 대해 ERC 수용을 조건으로 많은 스페이스 확보를 요구하고 있으나, 현 상태에서는 ERC를 받아들인다 해도, 추가로 스페이스를 내주기가 어려운 실정이다.

이와 관련하여 일부 시장 관계자들은 금년 3월을 가서 선복수급이 다소 느슨해질 것으로 예상하고 있으나, 대부분의 관계자들은 SC 갱신때까지 현재의 선복수급 상황이 지속될 것으로 예상하고 있다.



# WSC, 온실가스 감축위한 효율적인 선박시스템 제안

## IMO에 현존선, 신조선 모두를 위한 선박건조 디자인

세계해운위원회(WSC)와 29개 회원사들은 최근 국제해사기구(IMO)와 각 기국정부에 온실가스 감축을 위한 효율적인 선박시스템을 제안했다.

미국의 JOC 최신희에 따르면, WSC는 1월13일 IMO에 현존선과 신조선 모두를 위한 효율적인 선박건조 디자인 적용을 건의했다.

WSC 의장인 싱가포르 NOL사의 Ron Widdows 회장은 앞으로 환경관련 회의 등에서 보다 적극적으로 우리의 입장을 관철시키도록 노력할 것이라고 언급했다.

WSC 주장에 의하면, 신조선들은 앞으로 건조단계부터 에너지 효율기준을 바탕으로 일정수준까지 연료효율을 높이기 위한 기준을 충족시켜야 한다는 것이다. 이들 기준들은 전세계에서 시행되고 있는 자동차나 트럭들에게 적용되는 기준과 유사하다.

현존선의 경우 신조선 보다 효율향상이 떨어지기 때문에 좀 더 낮은 수준의 기준이 적용될 전망이다.

현존선을 위한 효율기준 제정은 선박의 긴 수명의 특성상 CO<sub>2</sub> 배출 감축에 큰 역할을 차지한다. 선박의 평균 수명이 25~30년임을 가정한다면 신조선에 대한 새로운 시스템의 개발보다 현존선의 효율적인 운항이 더욱 CO<sub>2</sub> 배출 감축에 기여할 수 있다는 것이다.

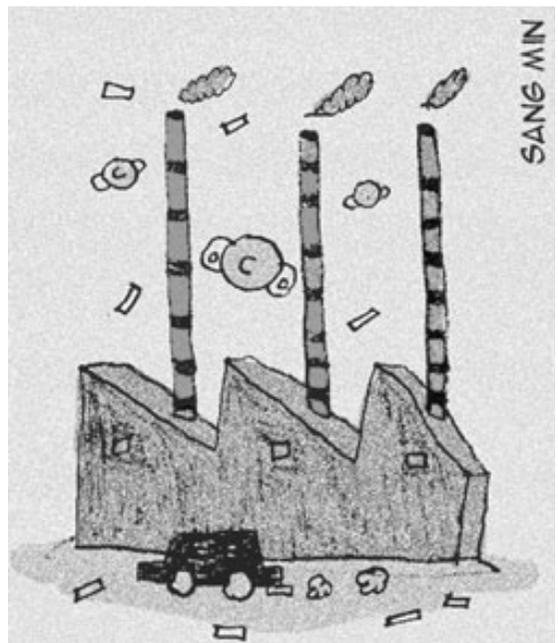
WSC는 현존선들은 에너지 효율기준을 수립한 뒤 이를 충족시키지 못할 경우 연료유 사용 톤당 일정액의 기금을 부과하게 되며, 이 기금은 IMO가 관리하는 펀드에 보관되어야 한다고 주장했다.

따라서 기금액은 효율달성 여부에 따라 차등 지

불되어야 하며, 또한 효율 향상에 힘쓴 선박에 대해서는 격려금을 전달하는 등 기여도에 따라 수혜를 주는 방안이 바람직하다고 강조했다.

한편, 일본선사인 MOL사는 최근 미쓰비시중공업에 친환경 자동차선을 발주했다. 2012년 인도 예정인 이 선박은 태양열과 리튬-아이온 배터리를 겸용한 하이브리드 추진방식으로 건조될 예정이다.

이 엔진을 개발한 Sanyo 전기그룹은 정부의 CO<sub>2</sub> 배출감축을 위해 설립됐다. 따라서 Sanyo 전기그룹은 일본 국토교통성이 지원하는 기술개발 프로그램의 지원을 받는다. 이 프로젝트를 통해 MOL사는 41% 정도의 탄소배출 감축을 예상하고 있다.



# 독일 중앙정부, 해운업계에 자체 지원방안 마련 요청

## 함부르크시는 위기극복에 중앙정부 지원 필요성 강조

독일 중앙정부는 해운위기 극복을 위해 해운업계에서 자체 지원방안을 마련해야 한다는 입장인데 반해 지자체인 함부르크시는 중앙정부의 지원이 필요하다는 입장여서 귀추가 주목되고 있다.

로이드리스트에 따르면, 독일 중앙정부는 최근 독일선주, KG투자사 및 해운 및 금융권에 대해 위기극복을 위한 자체 구제방안 마련을 요청했다. 각 산업 주역들이 스스로 위기극복을 위한 방안을 마련하는 게 정부에서 주도적으로 처리하는 것 보다 현명한 방법이라는 것이다.

이에 반해 함부르크시는 이미 위기극복을 위한 대책마련을 담당하는 작업반을 구성하여 정부에 지원을 건의할 예정이다. 함부르크시는 위기극복을 위한 첫 단계는 정부와의 연락창구 설립이라고 주장하고 있다.

함부르크시 작업반이 수립한 지원방안 중 하나인 bad bank 설립을 통한 해운자산 보호에 대해 중앙정부 지원 담당자 Otto씨는 bad bank 설립 가능성에 대해 회의적인 반응을 나타냈다.

그는 또 정부지원을 신청하기 위한 각 산업계의 일정기준에 대해 언급했다. 신청기업은 오직 경제위기로 인해 경영위기에 직면해야 하며 잘못된 경영관리로 인해 파산위기에 빠진 기업에 대해서는 지원자격이 박탈된다고 강조했다.

정부 측은 해운산업이 가지고 있는 특수성을 인정하며 앞으로 정부지원을

요청한 선사에 대해 각별한 관심을 갖고 검토할 것이라고 언급했다.

지금까지 해운사 대표들은 정부가 만든 구제금융 기금 Deutschlandfonds에 대해 해운산업에 적용되지 않는다고 반발하고 있다.

일부 독일 조선소와 Hapag-Lloyd사는 이 기금을 통해 대출 및 정부보증을 받았으나, 부정기 선주인 Peter Döhle과 Claus-Peter Offen은 만족할 만한 정부지원을 얻어내지 못했다.

과거에 Döhle사는 Offen's사의 정부지원 요청이 거절당하자 자신들도 정부지원 신청을 포기하였고 정부측은 지원거절 이유에 대해 언급하지 않았다.

정부측은 자동차산업 혹은 해운산업 등 한 산업만을 위한 정부지원 특혜는 없을 것이며, 앞으로도 각 산업계의 지원요청을 개별적으로 검토할 예정이라고 강조하고 있다.





# 노르웨이 DnB NOR, 지난해 신디케이트 대출거래 선방

## 일본 Mitsubishi UFJ사 급성장하면서 이 분야 1위 등극

세계 상위 해운금융 전문기관인 노르웨이의 DnB NOR사는 2009년 수익이 큰 폭으로 감소되었으나 신디케이트 대출규모에서 세계 2위를 기록하며 체면을 유지했다.

DnB NOR사는 2009년 신디케이트 대출분야에서 북러너와 주관사 모든 부분에 걸쳐 세계 2위를 기록했다.

스웨덴의 Nordea사와 해운금융 시장을 양분하던 과거와는 달리 2009년에는 일본의 Mitsubishi

UFJ사가 급성장하면서 이 분야 1위를 기록했다.

비록 아시아 금융사의 강세가 계속 될지는 불확실하나 아시아 금융권이 세계 1위를 차지한 경우는 이번이 처음이다.

전반적으로 2009년은 전세계 신디케이트 대출이 121건, 330억달러 규모 밖에 거래되지 않았으며, 이 금액은 최대 호황기였던 2007년의 3분의 1 수준이다. 2008년에 비해서도 60%에 불과한 수준이다.

**[2009년 세계 15대 신디케이트 주관사]**

순 위	북러너	거래대금 (백만\$)	거래건수	점유율 (%)
1	Mitsubishi UFJ	5,176	19	15.7
2	DnB NOR	2,691	24	8.2
3	Nordea ING	2,171	13	6.6
4	Citi	2,053	10	6.2
5	HSBC	1,720	8	5.2
6	SMBC	1,718	23	5.2
7	BNP Paribas	1,550	22	4.7
8	JP Morgan	1,427	4	4.3
9	Danske Bank	1,217	3	3.7
10	Mizuho	831	13	2.5
11	NIBC Bank	695	12	2.1
12	Kfw	674	6	2.1
13	ING	641	9	1.9
14	SBI Capital Markets	596	2	1.8
15	SG CIB	585	11	1.8
World Total		32,963	121	100.0

DnB NOR사는 인터뷰를 통해 2009년 비록 거래 대금규모가 현저히 하락했지만 24건의 신디케이트 대출을 주관하고 27억달러를 투자하는 등 상대적으로 만족할 만한 성과를 냈다고 자평했다.

이와 유사하게 DnB NOR사는 2009년 북러너로서 13건, 23억달러를 투자하였으며 이 금액은 지난 2008년에 기록한 37건, 114억달러에 비해 크게 줄어든 규모이다.

2009년 일본 금융권들의 신디케이트 대출시장 급성장은 해운금융 시장의 판도를 바꾼 중대한 변화로 부각되었다.

Mitsubishi사는 2009년 규모가 큰 2건의 신디케이트 대출을 성사시키며 급성장했다. 덴마크의

AP Moller-Maersk사와 지난해 1월 65억달러 대출계약을 체결하였으며 지난해 9월에는 NYK사와 20억달러 신디케이트 대출을 성사시켰다.

2007년과 2008년 사이 아시아 상업은행들은 아시아 금융시장에서는 중요한 역할을 하였으나, 다른 지역에서는 활발한 금융활동을 하지 않았다.

그러나 2009년부터 현저한 성장을 하였으며 offshore 시장과 같은 새로운 사업에 활발하게 진출하며 투자영역을 확대해 나가고 있다.

2010년에도 아시아 금융사들은 아시아 선주들을 위한 금융거래를 활발히 진행시킬 것이며, 에너지 시장 확대에 따라 offshore 거래에도 적극 참여할 전망이다.

[2009년 세계 15대 신디케이트 북러너]

순 위	북러너	거래대금 (백만\$)	거래건수	점유율 (%)
1	Mitsubishi UFJ	4,020	14	12.2
2	DnB NOR	2,327	14	7.1
3	ING	1,614	6	4.9
4	SMBC	1,605	17	4.9
5	Nordea	990	5	3.0
6	Wells Fargo Securities	823	3	2.5
7	Mizuho	813	12	2.5
8	SBI Capital Markets	572	1	1.7
9	Bank of America	548	2	1.7
10	BNP Paribas	546	8	1.7
11	Citi	443	3	1.3
12	Calyon	363	3	1.1
13	HSBC	342	2	1.0
14	SG CIB	292	6	0.9
15	NIBC Bank	288	2	0.9
World Total		32,963	121	100.0

(출처 : 트레이드윈드, 1. 15)



# MOL, NYK, K라인 日3대선사, 2010년 흑자전환 기대

## 정기선 부문 선복량 지속 감축, 운임회복 노력 필요

MOL, NYK, K라인 등 일본 3대 대형선사들이 2010년에는 흑자전환하겠다는 목표를 내놨다.

일본 3대 선사 대표이사들이 내놓은 2010년 신년사를 정리해보면 2010년에 주로 컨테이너 정기선 부문을 집중적으로 구조 조정해 흑자로 전환하겠다는 동일한 목표를 세우고 있는 것으로 나타났다.

일본 3대 선사중 컨테이너사업부문의 매출 비중이 가장 커 지난해 가장 큰 어려움을 겪었던 K라인은 오는 3월 완료되는 2009 회계연도 상반기에만 499억엔(5억 3200만달러)의 영업손실을 낸 바 있다.

K라인 히로유키 마에카와(Hiroyuki Maekawa) 사장은 신년사를 통해 “지난해 정기선 부문의 적자가 심각했지만 올해는 흑자로 전환이 가능할 것이다. 최근 세계 경기도 회복되고 있고 컨테이너선대를 집중적으로 정리하고 있기 때문에 희망이 있다고 생각한다”고 밝혔다.

지난해 컨테이너선대는 30척, 자동차운반선대는 20척을 이미 처분한 바 있는 K라인은 앞으로 컨테이너선대에 대한 구조조정의 고삐를 더 질 계획이다.

마에카와 사장은 “K라인이 장기 자산으로 잡고 있는 컨테이너선부문을 절반정도까지 줄일 계획이다. 또 컨테이너선 총 선대규모를 2015년까지 현재의 2/3까지 축소할 계획”이라고 밝혔다. K라인이 정기선 부문에서 대대적인 구조조정을 통해 수익개선에 나서겠다는 의지는 정기선사 부문의 영

업통으로 불리는 케니치 구로야(Kenichi Kuroya) 부사장이 4월부터 K라인의 대표이사 사장으로 활동하기로 결정한 것에서도 읽을 수 있다.

마에카와 부사장은 “컨테이너선과 항공화물의 경우 공급과잉상태에 있을 때 선복량을 감축하는 것만 가지고는 수익을 낼 수가 없다. 적절한 수준의 운임인상이 반드시 필요한데 올해 선복량 감축과 운임인상을 꾸준히 지속할 계획”이라고 밝혔다.

일본 3대 선사중에서 가장 다양한 사업 포트폴리오를 자랑하는 NYK는 컨테이너 정기선뿐만 아니라 창고업이나 항공부문, 물류부문 등의 대폭적인 공급량 감축을 시도하겠다고 신년사를 통해 밝혔다.

현재 900척 정도의 선대를 확보하고 있는 MOL 올해 100척 정도의 선대를 감축하는 계획을 추진 중이다. MOL의 아키히로 아시다(Akimitsu Ashida) 사장은 선대 감축과 관련해 “컨테이너선대를 향후 3~4년에 걸쳐 지속적으로 감축할 계획”이라며 역시 정기선 부문의 선복량 감축을 시도할 계획임을 밝혔다.

지난해 일본 3대 선사중에서 가장 양호한 실적을 기록하고 있는 MOL은 올해 3월 완료되는 2009년 회계연도에 약 100억엔의 영업흑자를 낼 것으로 기대하고 있으며 2010년 회계연도에는 이보다 10배정도 증가한 1000억엔정도의 영업흑자를 올릴 것으로 기대하고 있다.

# 보험업계, 컨테이너선 선속감소에 따른 엔진고장 경고

## 정기선업계, 연료유 절감위해 선박 속력 감속운항

최근 정기선사들이 연료유 절감을 위해 컨테이너선에 대한 감속운항하고 있는데 대해 보험업계는 화물 적재상태에서 무리한 감속운항은 주엔진에 심각한 결함을 유발할 수 있다고 경고하고 나섰다.

외신에 따르면, 국제해상보험연맹 Deidre Littlefield 의장은 대다수 선사들이 연료유 절감을 위해 사용하고 있는 선속감속 정책이 선박기기에 악영향을 미칠수 있다며 우려를 나타냈다. 대다수 고속디젤 엔진은 고속운항에 적합하게 설계되었다는 것이다.

이러한 우려는 컨테이너선사들을 중심으로 연료유 절감 및 선복량 감소추세가 지속되면서 나왔다.

이와 관련하여 덴마크의 머스크라인은 자체 시운전을 통해 부작용없이 40%가량 감속운항을 실시해 보았으며, 10~15% 가량 추가로 선속감속이 가능하다고 발표했다.

그러나 감속이 시작되었을 때, 함께 시운전에 참여한 엔진업체에서는 장기적 엔진손상에 대한 우려를 나타냈다.

한편, 엔진공급업체 MAN과 Wärtsilä는 감속운항에 따른 엔진손상을 완화하는 지침서를 발간했다. MAN Diesel 관계자는 이번 지침서는 특별히 최근 감속운항의 대다수를 이루고 있는 컨테이너선을 기준으로 작성되었다고 밝혔다.

그는 “40%이상 감속운항시 슬라이드타입의 연료주입 밸브가 함께 설치되어야 한다”고 강조한 뒤 40% 이상 선속을 줄일 경우 보조송풍장치가 계속

가동되면서 공기흡입을 감소시키고 메인엔진에 과부하가 걸리면서 터보차저의 손상이 야기된다고 주장했다.

MAN Diesel사는 이에따라 감속운항시 터보차저 보호장치 설치와 엔진을 적어도 하루에 한 시간 이상은 70~80% 이상으로 사용할 것을 권고하고 있다.

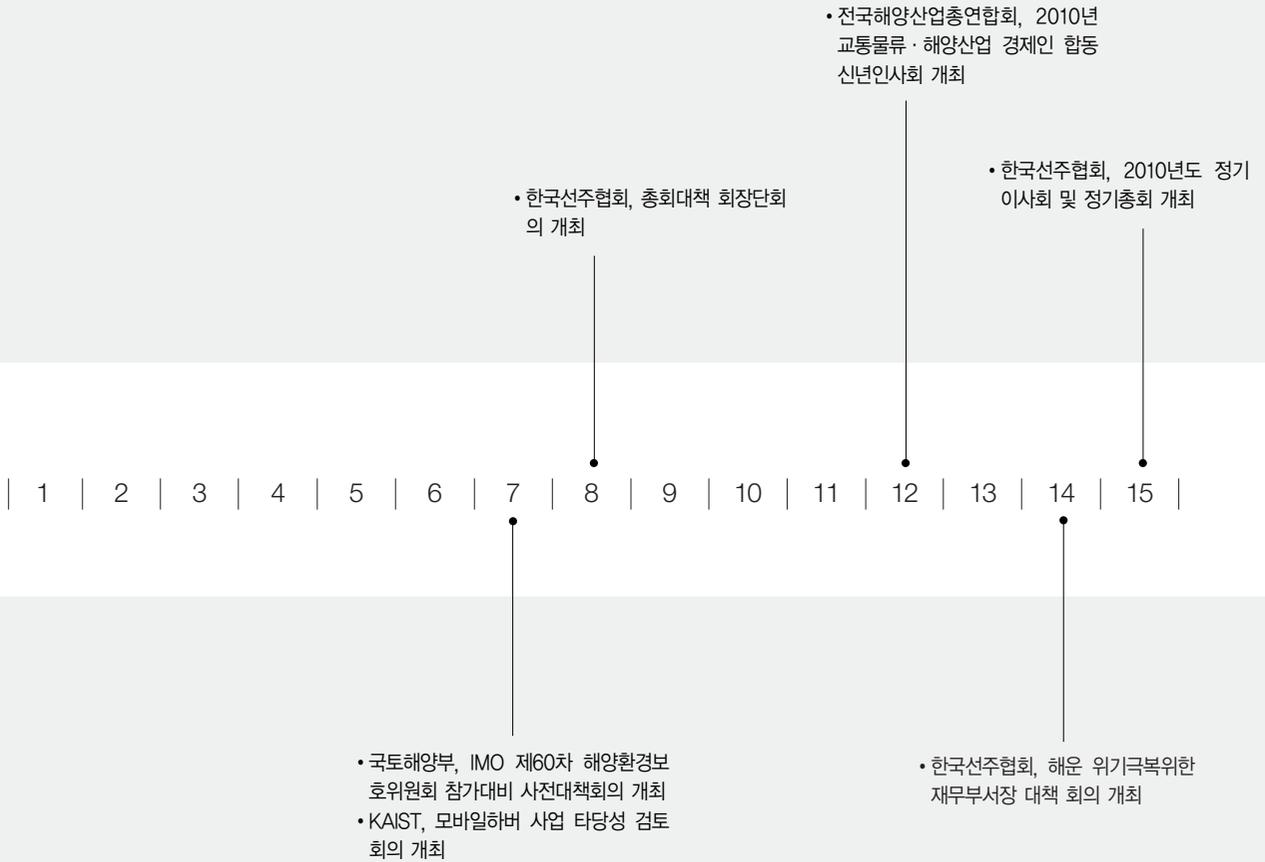
MAN Diesel사는 또한 감속운항의 최대위험은 엔진이 아니라 가스배출장치라고 강조했다. 보일러 가스배출장치에 많은 기타물질이 낄 경우 심각한 손상과 화재의 위험성이 있다는 것이다.

그러나 적절한 예방조치가 선행된다면 장기적인 10% 감속운항도 별도의 설비수정없이 가능하다고 언급했다.





# 2010 1



| 16 | | 17 | | 18 | | 19 | | 20 | | 21 | | 22 | | 23 | | 24 | | 25 | | 26 | | 27 | | 28 | | 29 | | 30 | | 31 | |

• 한국선주협회, 해무위원회 및 선박 온실가스 배출 규제 관련회의 개최

• 국토해양부, 중남미 물류거점화 방안 연구 착수보고회 개최

• 한국해양대학교, 2009학년도 전기 해사대학 학위수여식 개최

- 국토해양부, 유관기관 IMO 대응활동 강화 간담회 및 제41차 STW 전문위원회 결과 보고회 개최
- 국토해양부, 극동아시아 자루비노항 사업설명회 개최
- 한국선급, 선원법 하부령 개정안 마련 실무작성반 회의 개최
- 목포해양대학교, 2009학년도 전기 해사대학 학위수여식 개최