

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국선주협회, 제1회 해운시황 실무포럼 개최	2
선협·KMI, 해운항만 물류전문인력양성 지원 선정	4
INTERTANKO, '온실가스 및 해적관련 이슈' 세미나 개최	5
정부·해운업계, 온실가스 배출 감축을 위한 탄소세 지지	6
한신정평가, '해운산업 주요 지표와 전망' 관련 포럼 개최	7

해운이슈	12
수출보험공사, 서비스수출산업 육성을 위한 보험 출시	12
삼성연구, '스피드스케이팅의 쾌거가 경영에 주는 시사점' 발표	15

업계동정	20
------	----

해사정보	30
국토해양부, 2010년도 통세제 자격심사 본격 착수	30
2010년 전국 항만 컨테이너물동량 처리목표 1,750만TEU	31
국토해양부, 남·북극 운항선박, 안전기준 강제화 추진	35
2010년 선박해체 증가로 공급과잉 문제 해결 가능 전망	37
컨테이너선 선속감소 추세, 아시아-북유럽구간 확산	39
DNV, 전 세계 신조선 건조계약 취소량 600척 추정	43

해운일지	46
------	----



## 한국선주협회, 제1회 해운시황 실무포럼 개최

### 2010년 해운선사의 전반적인 수익성 개선 기대

한국선주협회(회장 이진방)는 지난 2월24일 오후 5시부터 국적선사 시황분석 담당자들이 참여한 가운데 협회 대회의실에서 제1차 해운시황 실무포럼을 개최하였다.

이날 포럼에서 한국선주협회는 주제발표를 통해 2010년 해운산업이 세계 해상물동량 회복과 선사들의 적극적인 운임회복 노력으로 전반적인 수익성 개선이 기대된다고 분석하였다.

최근 해운시황 동향에 대해서는 부정기선 시장의 경우 BDI가 2009년 하반기부터 상승 후 2010년 현재는 정체중이지만 평균 2,922을 기록하는 등 타 분야에 비해 비교적 양호한 수준을 기록하고 있다고 발표하였다.

지난 2009년 부정기선 해운시황에 긍정적인 영향을 미친 주요 요인으로는 중국의 철광석 및 석탄 수입 증가와 호주와 중국 항만의 체선 심화, 인도항만의 원자재 수요 증가 등을 꼽았다. 중국의 경우 지난 2009년, 자국산 석탄가격에 비해 약 12달러 저렴한 수입산 가격과 고효율 품질로 인해 총 1억 1,000만톤 가량의 석탄을 수입하였으며 철광석의 경우 2009년 전년 대비 42% 증가한 6억2,800만톤을 수입하며 케이프사이즈와 파나막스선 운임상승을 견인하였다. 또한 호주항만의 체선악화로 달림플베이항의 경우 지난 11월, 과거 10년동안 최대수치인 80척의 선박이 대기하였으며 뉴캐슬항도 지난 12월, 59척의 선박이 대기하는 등 선박의 체선현상이 극심하였다. 인도항만의 경우 철강 및 설탕의

수요가 전년대비 증가하여 파나막스시장의 운임상승을 견인한 것으로 나타났다.

그러나 브라질 Vale사와 같은 대형 에너지자원 기업이 현재 12척의 케이프사이즈선 신조선을 발주 중이며 자체적으로도 20척의 선박을 이용하여 자체화물 운송에 나서면서 스팟용선시장의 성약이 감소되는 부정적인 영향을 미쳤다.

정기선 해운시황의 경우 2009년 하반기 이후 꾸준한 회복추세를 보이고 있으며 2010년 현재, 물동량 증가와 더불어 운임회복 추세가 지속되고 있는 것으로 나타났다.

지난 2009년 컨테이너 선복량 증가율은 6.1%에 그치며 2006년 16.1%, 2007년 13.9% 그리고 2008년 13.2%에 비해 큰 폭으로 감소하는 등 지난 10년 내 최저 증가를 기록하였으며 아시아-구주, 아시아-미주 구간의 물동량 회복 추세와 더불어 바닥을 쳤던 운임이 지속적으로 회복중인 것으로 나타났다. 또한 지난 2월 아시아 연휴기간 수요증가 및 선사들의 선속감소 정책으로 6만TEU가량의 신규 선복량이 창출되면서 전 세계 계선선박이 508척, 130만TEU를 기록하며 지난 6개월 내 최소 계선율을 기록하였다.

이러한 최근 해운시황 동향을 분석한 결과, 2010년 해운산업은 2009년도에 비해 선사들의 수익성 개선이 기대되는 것으로 나타났다.

이를 뒷받침하는 근거로서 중국 위안화 절상, 5월 상하이 엑스포 및 11월 광저우 아시아게임 개최에

따른 중국의 석탄 및 철광석등 원자재 수요 증가와 정기선사들의 적극적인 운임회복 시행노력이 수익성 개선에 큰 영향을 끼칠 것으로 전망하였다.

그러나 환율 및 연료유 가격의 변동성, 신조선 공급압력, 중국 및 선진국들의 출구전략 등이 시황에 부정적인 영향을 미칠 수 있으므로 선사 및 각국 정부의 시장 안정화 노력으로 위험성을 최소화 할 필요가 있다고 발표하였다.

선주협회 발표 후에는 이날 회의에 참석한 해운선사 조사담당자들의 시황 관련 의견발표가 있었다.

이날 패넬토론에서 나온 주 내용은 원양 정기선사들의 운임회복이 꾸준히 시행중이며 현재 2,000달러 수준인 아시아-미주 및 구주 항로 운임이 5월

에 추가 인상될 가능성이 있다고 전망하였으며 아티티재건을 위한 카리브해역 화물 물동량 증가가 예상된다는 의견이 있었다.

또한 근해 정기선 시황은 2009년 하반기 이후 회복중이며 대다수의 선사들이 2010년부터 아시아역내 단독서비스를 개시하는 등 서비스 확대에 나설 전망이다.

별크시황의 경우 2009년 각 항로별 편차가 큰 가운데 인도양 물동량은 지속적으로 양호했으며 태평양 지역은 곡물수요가 증가한 하반기부터 회복 되었으나 2010년은 시황의 변동성이 클 것으로 예상되므로 항로별 신중한 접근이 필요할 것으로 전망하였다.

## 해기사 수급여건 개선위한 단기양성과정 교육생 모집 육상교육 및 승선실습 후 외항상선 승선자격 부여

한국선주협회(회장 이진방)와 한국선박관리업협회(회장 정영섭)는 해기사 수급여건 개선을 위하여 6개월 과정의 외항상선 3·4급 단기양성 교육을 실시할 예정이다.

접수기간은 2010년 2월22일 ~ 2010년 3월5일까지이며 향해 50명, 기관 50명 등 총 100명을 선발할 계획이다.

1차 서류전형에 통과한 지원자는 2010년 3월 11일(목) 오전 10시부터 2차 면접을 실시하며 최종합격 여부는 2010년 3월 12일(금) 17시에 메일링서비스와 한국선주협회, 한국선박관리업협회 그리고 한국해양수산연수원 홈페이지를 통해서 알 수 있다.

이 교육과정에 지원하기 위해서는 선원법 규정에

의한 선원수첩 발급 및 선원신체검사 기준에 결격사유가 없어야 하며 3급 지원자는 전문대졸 또는 동등이상 학력소지자 그리고 4급 지원자는 고졸 또는 동등이상 학력소지자여야 한다.

총 교육기간은 2010. 3. 17~9. 17까지 6개월이며 동 과정은 전원 합숙으로 실시된다. 6개월 육상교육이 종료되면 해운선사에서 승선실습(12개월)을 실시하며 실습 종료 후 3·4급 해기사면허 취득이 가능하다.(교육기간 중 해기사 시험 합격 자에 한함)

이 과정에 소요되는 교육비, 교재비, 숙식비 전액은 국비로 무료지원되며 승선에 필요한 법정 의무교육 또한 국비로 지원될 예정이다.





## 선협·KMI, 해운항만 물류전문인력양성 지원 선정 국토해양부, 고급인력 양성 및 기존인력 재교육 목적

국토해양부(장관 정종환)는 국제물류시장의 환경 변화에 대응하여 신규 고급물류인력을 양성하고, 기존 종사인력을 재교육하기 위한 '해운항만 물류전문인력 제2차 5개년사업'의 지원대상 기관으로 중앙대, 한국해양대 등 5개 사업단을 선정했다.

선정된 기관은 ▲해운물류전문인력 양성 장기교육과정 중앙대학교 ▲항만물류전문인력 양성 장기교육과정 한국해양대학교 ▲해운물류전문인력 양성 단기교육과정 (재)한국해사문제연구소 ▲항만물류전문인력 양성 단기교육과정 동서대학교, 부경대학교, 평택대학교 컨소시엄 ▲해운항만 물류전문인력 네트워크 구축 한국해양수산개발원, 한국항만물류협회, 한국국제물류협회, 한국선주협회 컨소시엄 등이다. 인력양성사업 중 장기교육과정은 해운·항만분야 기본지식을 갖춘 현업종사자 등을 대상으로 하는 석·박사 학위과정이며, 단기교육과정은 신규 및 현업종사자를 대상으로 기본이론과 실무를 습득토록 하는 1~2개월 과정이다.

또한 물류인력네트워크 구축사업은 양성인력에 대한 사후관리, 취업알선, 지속적 정보 제공, 산·학·연 협력네트워크 활성화 등을 목적으로 하는 사업이다.

국토해양부는 지난 2005년부터 2009년까지 제1차 5개년 사업에 57억원을 투입하여 물류인력 국제교류협력체계를 강화하고, 1959명의 해운·항만 물류전문인력을 양성한 바 있다.

올해부터 시작되는 제2차 5개년(2010~2014) 사업에는 총 85억 5000만원을 투입하여 동북아 물류중심을 견인하는 일류 물류전문인력을 양성할 계획이다.

이번에 선정된 5개 사업단은 국토해양부와와 협

약 체결을 거쳐 3월부터 본격적으로 과정을 진행하게 되며 해외연수, 온라인 학습, 현장실습 등을 통해 약 2000명의 물류전문인력을 양성하게 된다.

또한 제2차 5개년 사업에서는 취업 알선 및 정보 제공 등 교육이수자 사후관리시스템을 구축하고, 산·학·연 협력네트워크도 한층 강화해 나갈 방침이다. 국토해양부 관계자는 "물류전문인력은 항만 시설과 더불어 우리나라가 동북아 물류허브로 자리매김하기 위해 꼭 필요한 핵심 인프라"라며, "앞으로 인력양성을 위한 다양한 프로그램을 개발하고, 물류인력간의 국제교류·협력도 더욱 확대해 나갈 계획"이라고 밝혔다.

### 전해충, 부산 밥퍼 나눔공동회에 기부금 전달

전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 2010 교통물류 해양산업 경제인합동 신년인사회에서 화환대신 쌀을 받아 모금한 성금을 2월8일 해양도시 부산에서 결식자를 대상으로 무료 급식사업을 전개하고 있는 「부산 밥퍼 나눔공동회」 측에 전달했다.

쌀모금에 참여한 단체는 한국선주협회, 선박투자운용회사협의회, 한국해운조합, 한국해기사협회, 해양환경관리공단, 황해객화선사협회, 한국도선사협회, 한국선급, 한국예선업협동조합, 한국해사위험물검사원, 한국선박관리업협회, 한국선주상호보험조합, 한국항만협회, 한국해양수산연수원, 선박안전기술공단, 바다살리기국민운동본부, 전국선박관리선원노동조합, 한국선원복지고용센터, 한국해사문제연구소, 한국해양소년단연맹, 한국해양조사협회, 부산항만산업협회 등이다.

또한, 한국선주협회 회원사인 범주해운을 비롯하여, STX팬오션과 흥아해운도 함께했다.

# INTERTANKO, '온실가스 및 해적관련 이슈' 세미나 개최

## IMO의 시장기반조치 지지 및 해적관련 피해방지 대책



국제탱커선주협회(INTERTANKO)는 지난 3월3일 밀레니엄 서울힐튼호텔에서 온실가스 및 해적관련 이슈를 주제로 오전 9시30분부터 세미나를 개최하였다.

이날 세미나는 INTERTANKO의 Joseph Angelo 상무와 Tim Wilkins 아시아 지부장의 주제발표로 진행되었으며 국토해양부 임기택 해사안전정책관, 선주협회 및 10여개 해운선사들이 참여하였다.

주제발표 전에는 먼저, 임기택 해사안전정책관의 환영사가 있었으며 연이어 한국 해운현황 및 국토해양부 역할에 대한 발표가 있었다.

임기택 해사안전정책관은 정부의 해운 정책목표가 'Green Shipping'임을 강조하며 환경오염 방지를 위한 단일선체유조선 퇴출, VMSA 등 정부의 다양한 노력 등을 소개하였다.

또한 온실가스 배출 감축을 위한 IMO의 역할을

적극 지지하며 정부도 2000~2009년까지 350만 달러를 지원하는 등 적극적인 협조를 다짐했다.

뒤를 이어 Joseph Angelo INTERTANKO 상무는 간단한 회사소개와 함께 온실가스 배출 저감 및 해적피해 방지를 위한 INTERTANKO의 역할에 대해 발표하였다.

주요 내용으로는 선박으로부터의 대기오염 방지를

위해 미국 캘리포니아 주가 시행하고 있는 Sulphur 제한 정책에 대한 소개와 함께 IMO가 진행 중인 온실가스 배출 감축을 위한 시장기반제도(MBD)에 대한 설명과 함께 해운산업 온실가스 방지를 위한 IMO의 기술적 접근방법을 적극 지지한다는 입장을 표명하였다.

또한 해적피해와 관련하여 최근 해적들이 점점 무장화되고 전문화되어 활동반경을 육지로부터 1,200마일까지 확대되고 있는 추세와 관련하여 해적 피해를 최소화하기 위해 위험지역을 항해하기 전에 반드시 국제해사보안센터(MSCHOA)에 선박을 등록하고 국제추천항로를 항해하도록 당부하였다. 그리고 최근 이슈가 되고 있는 무장선박에 대해서는 협회차원에서 선박의 무장화를 환영하지는 않지만 개별선사 차원의 대응에 대해서는 저지할 의향은 없음을 밝혔다.



## 정부 · 해운업계, 온실가스 배출 감축을 위한 탄소세 지지 IMO, 선박 온실가스 저감위한 기술적 조치 등 검토 중

국제해사기구(IMO)는 선박 온실가스 저감을 위한 기술적 조치와 시장기반조치(Market-Based Instruments)에 대해 다양한 검토를 진행 중이며 각국 정부의 입장정립을 요구하여 왔다.

이에 우리정부는 다양한 전문가검토 및 해운업계의 의견수렴을 통해 시장기반조치 중 탄소세를 지지하기로 결정하였다.

이러한 결과가 도출되기까지 국토해양부, 선주협회, 전문가그룹 그리고 해운업계는 다양한 검토와 논의를 진행하였으며 2010년 1월22일과 2월26일 두 번의 회의를 통해 선박 온실가스 대응 선사 TFT 회의를 실시하였으며 그 결과 해운업계는 탄소세를 원칙적으로 지지한다는 입장을 최종 정립하였고 이

를 2010년 3월4일 개최된 제60차 MEPC 사전대책 회의에 우리의 입장을 정부에 전달하였다.

그 결과 국토해양부는 해운업계 입장을 수용하여, 우리나라 기본입장으로 탄소세를 지지키로 하고 논의 경과를 주시키로 하였다.

탄소세가 결정되기까지 또 다른 시장기반조치 중 하나인 이산화탄소 배출권거래제도(ETS)가 선정과정에 있어서 경합을 이뤘지만 제도 진행 복잡성 및 일부 선진 기득권에만 혜택이 부여될 것을 우려해 제외됐다.

현재까지 IMO에 거론된 여러 시장기반조치 중 대표적인 몇 가지를 정리해 보면 다음과 같다.

### ◀ MEPC에 제출된 시장기반조치 비교 ▶

구 분	개 요	장 점	단 점
탄소세(덴마크)	선박연료유 구매시 일률적으로 탄소세 징수	- 공정 - 투명 - 예측가능, - 적용 단순	- 운송비 상승
탄소세 기반 인센티브 활용제도(일본)	탄소세 징수 후 동 제도 기준 충족 시 납부한 탄소세 중 일부 환급	- 환급을 위한 선주들의 노력 기대 - 선사들의 기술개발 촉진 기대	- 제도 기준 복잡 - 일부 대형선사만 기준 충족가능
탄소세 기반 선박효율제도 (World Shipping Council)	동 제도 기준 미충족 시 벌금형태로 탄소세 납부	- 저효율 선박의 운항포기 유도 - 벌금회피를 위한 선주의 노력 기대	- 신조선, 현조선 구분없이 정해진 규정충족을 요구함
배출권거래제도 (노르웨이, 프랑스, 독일, 영국)	선박의 이산화탄소 배출허용량(Cap) 설정하고 초과 배출시 배출권을 구매해야 하고 덜 배출시 배출권을 판매	- 배출권 판매를 통한 추가 수익원 창출 가능	- 제도 이행절차 복잡 - 투기성 강함



# 한신정평가, '해운산업 주요 지표와 전망' 관련 포럼 개최

## 전반적인 긍정적 전망이 우세하지만, 추이 지켜봐야 할 듯

한신정평가(대표이사 이용희)는 2월23일 신한투자금융 300hall에서 '2010년 제1차 NICE(한신정평가) 신용평가 포럼'을 개최했다.

이 날 개최된 포럼에서는 '해운산업의 주요 지표와 전망'과 '해운기업 실적 현황 및 전망'에 대한 주제로 발표가 진행되었다.

### ▶ 해운산업의 주요 지표와 전망

먼저, 해양수산개발원의 김우호 센터장은 해운산업의 주요 지표와 전망을 주제로 해운시장의 회복세를 전망했다.

김 센터장은 금융위기 이후 건화물선, 유조선 운임지표는 등락을 반복하면서 회복되는 추세이며, 컨테이너선은 2009년 4분기 이후 반등세를 시현하고 있다고 했다.

주요지표를 살펴보면, 건화물선은 공급부담으로 약세를 보이고 있으며, 컨테이너선은 반등세를 보이고, 유조선은 반등세를 유지하고 있다.

또한, 김 센터장은 선박공급 증가로 전반적 수급 지표 개선에 1~2년 소요될 전망이라고 밝혔다.

신조선가 추이는 건화물선과 컨테이너선 신조가 격은 보합세를 보일 것이고, 유조선 신조선가는 약세를 보일 것으로 예측했다.

한편, 중고선가는 건화물선 매매가는 2006년 수준으로 반등하며 회복세를 보이지만, 유조선 매매가는 약세를 보일 것으로 전망했다.

부문별 주요지표를 살펴보면, 건화물선은 2009년 하반기 이후 BDI 기준 시황은 2000년대 월평균선으로 회복 중이다.

단기적으로는 2008년 금융위기 이후 중국의 철광석 수입이 건화물선 시황에 크게 영향을 미치고 있는데, 2008년말 743의 지수가 2010년 1월말 3,618로 4배이상 급증했는데, 같은기간 중국 철광석 수입이 급증했다는 것을 알 수 있다.

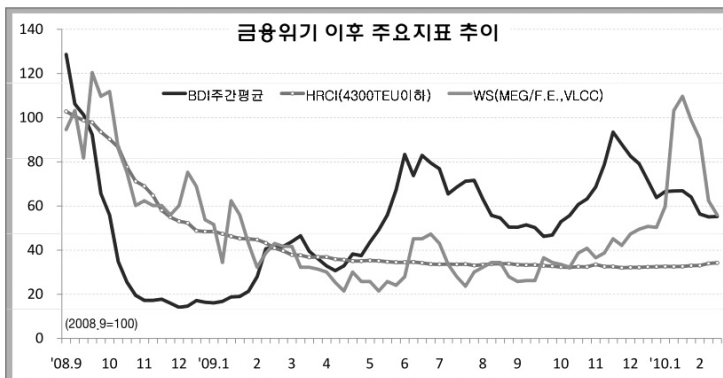
2008년 중국은 호주, 브라질 등에서 6.2억톤의 철광석을 수입했고, 이는 전년대비 40% 증가한 것이다.

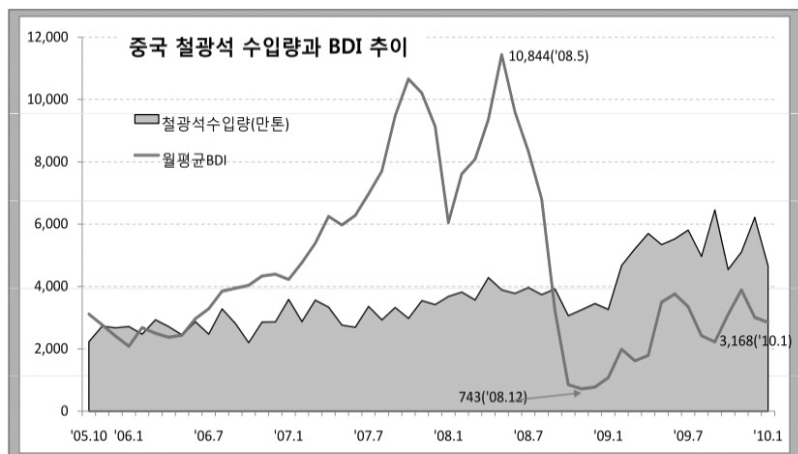
중국은 세계 전체 철광석 수입의 70% 차지하고 있으며, 석탄수입도 7,400만톤으로 전년대비 4배, 세계전체 수입량의 10%를 차지하고 있다.

2009년 철광석 수입단가 하락으로 수입량이 급증하고 있는 추세이다.

중국 위안화의 절상은 철광석, 석탄 등 원자재 수입 증가 및 해운시장 개선에 크게 기여할 것으로 예측된다.

연내 3.5~5% 수준의 위안화 절상 추진이 예상된다.





소비 증가가 예상돼 재고 소진 후 수송수요 증가가 기대된다.

원유 생산지의 다변화와 중국의 석유수입증가로 시장회복이 기대된다.

김 센터장은 세계경기회복과 선박공급 조절을 통해 해운시황개선을 기대할 수 있다고 전망했다.

또한, 전반적으로 선진

컨테이너선 부문을 살펴보면, 원양항로(북미항로, 유럽항로)의 운임은 2009년 2분기 이후 반등세를 유지하고 있다.

최근 중국-유럽항로 운임급증으로 상해컨테이너 운임지수는 1,100포인트를 돌파했다. 중국 11대 컨테이너 항만의 월간 처리량(1,100만TEU)이 금융위기 이전 수준을 육박하고 있다.

아시아 주요항의 2009년 상반기 컨 물동량 감소세가 하반기 들어 크게 둔화되어, 전체 11~15%정도 감소하고 있는 추세를 보이고 있다.

컨테이너 용선료도 저점을 통과하는 중이다.

원양항로의 물동량 증가세로 중단기 시장회복의 기대감이 커지고 있다.

유조선 부문을 살펴보면, 경기회복에 따른 석유

국의 출구전략으로 인한 수요 위축과 변동 가능성에 대비하고 지정학적 리스크 관리를 주문했다.

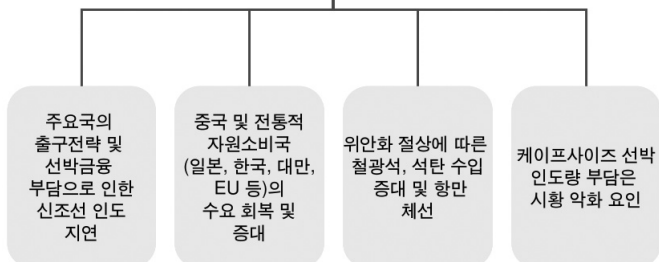
컨테이너선의 경우 과당경쟁 지양 등 시장안정화 노력, 대형선 투입에 따른 공급사슬 체계 재정비를 요청했으며 건화물선의 경우 투기적 원자재 재고 투자 및 수송수요 변동에 대응, 적량하 항만의 체선 상황을 모니터링하고 대응할 것을 강조했다. 마지막으로 유조선 부문은 단일 선체 유조선의 폐선 등 공급조절이 필요하다고 강조하며 투기적 재고투자로 인한 수송수요 변동에 대응해야 한다고 언급했다.

## ▶ 해운기업 실적 현황 및 전망

이어진 제2주제로 한신정평가 황용주 책임연구원의 '주요 해운기업 실적 분석과 향후 전망' 발표가 있었다.

황 책임연구원은 컨테이너 선사의 영업실적을 전망하면서 운임이 조기 회복될 경우 컨테이너 매출비중이 큰 한진해운의 영업실적 회복이 클 것으로 내다봤으며 운임 회복이 지연될 경우 고정용선료와 감가상각비 부담이 작은 현대상선의 대응능력이 나을 것으로 분석했다.

공급부문 조절과 수송수요 증가로 건화물 선 시장은 회복세 지속 전망





또한 벌크선사(벌크선이 주력 선종인 STX팬오션, 대한해운)는 용선료 탄력성의 차이에 따라 실적 차별화가 예상되며 단기적으로 벌크선 운임의 큰 폭 회복은 어려울 전망이나 일정 수준은 유지할 것으로 전했다.

운임회복이 다소 지연되더라도 STX팬오션은 탄력적인 원가조정으로 시황변동에 대응이 가능할 전망이며 대한해운의 경우 영업실적 회복은 향후 운임 상승 폭과 지속 여부에 민감한 영향을 받을 것으로 내다봤다.

아울러 고정화주와의 안정적인 영업을 바탕으로 하는 SK해운, 유코카캐리어스의 경우 시황에 대한 대응이 가능할 것으로 전망했다.

SK해운의 영업실적은 벌크 부문의 시황변동에 영향 받을 전망이나 안정적인 사업구조는 유지될 것으로 내다봤으며 유코카캐리어스는 용선료 조정과 매출처다 변화 등 고정화주 물량 감소에 사전적으로 대응할 것으로 예상했다.

현재 해운기업은 해상물동량 감소와 운임하락, 용선료 부담의 영업환경에 직면해 있다.

특히 운항매출의 감소와 함께 대선사업 기반 위축에 따른 대선의 매출이 감소했으며 선박가동율

선주들의 심리적 저항 및 운항 선박량 조절 노력으로  
시장 안정화 및 회복세 지속

① 대형 유조선, 저장시설 활용 확대

-유가상승, 육상시설 부족

② 단일 선체 및 노후선 교체 가속화

-2010년 단일선체 유조선(12%) 퇴출; 중간 급유지, 선적지까지 확대

③ 선주들의 시황 개선 노력 확대

-선박 계선등 공급조절, 전략적 공동운항(Pool) 등

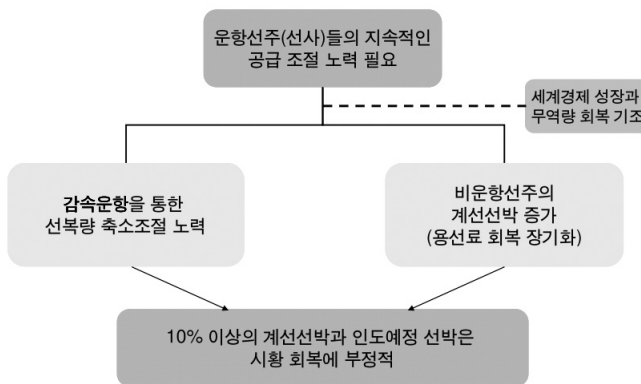
저하, 선복량의 축소등의 현상도 벌어지고 있다. 컨테이너선사의 경우 운임인상 시도를 통한 공조 움직임이 나타나고 있으며 운임의 저점을 확인한 벌크선사의 경우 상호간 용대선료 조정움직임을 보이고 있다.

다양한 자구노력으로 지난해 4분기부터 주요 해운기업들의 회복 움직임이 감지되고 있으며 이는 선종별 시황 회복 추이, 장기운송계약 비중, 선사별 용선료 조절 탄력성에 따라 차별화된 실적 회복이 전망되고 있다.

컨테이너선사의 경우 운임 인상 여부가 실질 회복에 주요 변수로 부각되고 있다. 현재 신조선 공급 확대에 따른 선복공급이 과잉, 주요 화주들의 운임인상에 대한 반발, 물동량 위축시 운임인상 공조 분위기 위축등이 부정적 요인으로 작용하고 있다.

하지만 TSA 교섭강화로 미주 노선 운임 인상될 것으로 보이며, 대규모 적자에 따른 운임인상에 대한 공조체계가 강화되고 있다. 또한 신조선 인도 지연에 따른 선대 공급부담이 이연되고 있는 상황에서 비운항선주의 보유 선박의 계선을 또한 증가되고 있다. 더불어 선속감속을 통해 선복과잉의 공급량을 일부 흡수하고 있어 긍정적인 요인

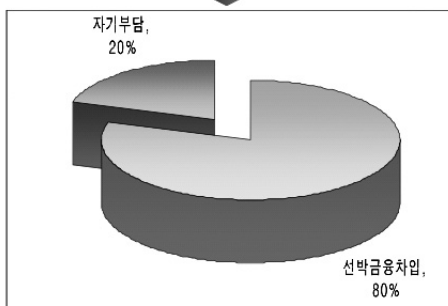
중단기 경기회복으로 컨테이너선 운임 회복 지속 예상





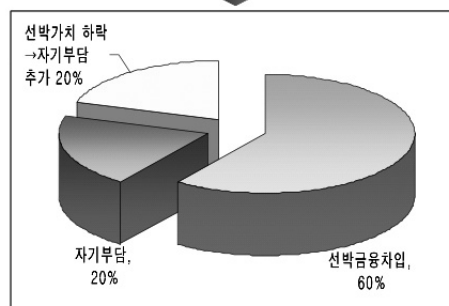
## ■ 해운 불황 전

선박금융시장 확대 + 선박가치 급등



## ■ 현재

선박금융시장 경색 + 선박가치 하락



조선사와 협의를 통한  
발주선가 인하, 선박인도 시기 지연 추진 中

으로 작용하고 있다.

이에 황 책임연구원은 “이와 같은 부정적, 긍정적 요인으로 인해 2010년 3분기부터 운임 인상효과가 가시화 될 것”이라며 “다만 공급부담이 해소되는 2012년 전후 시점까지는 운임변동성이 높을 것으로 전망된다”고 밝혔다.

이와 함께 황 책임연구원은 “컨테이너선사의 경우 용선료가 절감에 매출 대비 비탄력적이며 고정 용선규모(고정용선 CAPA) 축소는 쉽지 않을 것”이라며 “적당 용선료는 점진적으로 증가하지만 이같은 용선료의 증가는 선박의 대형화에도 기인한다”고 설명했다.

벌크선사의 경우 운임 회복 전망은 다소 유동적 상황이다. 현재 신조선 공급 확대에 따른 선박공급의 과잉, 운임하락에 따른 화주들의 장기운송계약 선호(스팟시장에서의 수요 위축 및 운임회복 장애), 컨테이너선사보다 완전경쟁에 따른 운임시장 형성으로 개별선사의 운임 통제력이 없는 상황은 다소 부정적인 요인으로 작용하고 있다.

하지만 중국 등 주요 원자재 소비국가의 견조한 수요, 중소 조선소 등에서 건조중인 벌크선 중 발주

취소 또는 인도지연에 따른 수급부담 경감가능성, 선박폐선 등에 따른 일정 수준의 수급조절 능력은 벌크선사에게 긍정적인 요인이다.

이에 황 책임연구원은 “BDI 3000~3500 수준에서 장기 횡보할 가능성이 있다”며 “원자재 수요의 시기적 집중 및 항만 체선 등에 따라 높은 수준의 운임변동성을 보일 것”으로 내다봤다.

또한 벌크선사의 경우 용선료가 차지하는 원가 비중이 절대적인 것을 고려해 용선료 및 운임 추이와 유류비 및 유가추이에 밀접한 연계가 있다고 시사했다.

황 책임연구원은 고정 용선규모는 선사별로 차별화 될 전망이나 STX팬오션의 경우 단기용선의 고정용선 규모가 대폭축소 될 것으로 보았으며 대한해운의 경우 STX팬오션 대비 높을 것으로 전했다.

고정화주로 컨테이너선사 및 벌크선사보다 안정적인 형태를 유지하는 SK해운과 유코카캐리어스의 경우 시황에 덜 민감한 것으로 나타났다.

이와 관련 SK해운의 경우 운송리스크 분산을 통한 사업의 안정성을 추구한 것으로 평가했으며 유코카캐리어스는 시장내 경쟁강도가 타선종 대비 낮

아 화주에 대한 운임교섭력이 양호한 것으로 평가했다.

한편 황 책임연구원은 해운기업의 재무위험 증가에 대한 요인으로 대규모 손실, 영업흐름 저하에 따라 일반차입금 조달이 확대되었다는 점, 금융비용이 부담되고 만기구조가 단기화 됐다는 점, 선박투자가 확대되어 선박차입금의 확대된 점, 선박담보가치가 하락한 점을 들어 부채비율의 증가, 차입금 증가, 자산가치 하락 등의 재무구조 저하로 외부차입에 의존하는 현금흐름의 요인이 되었다고 설명했다.

특히 선박금융의 원활한 조달 여부와 선박담보가치 하락에 따른 LTV 이슈의 대응 여부는 재무위험에 중요한 영향을 미쳤다고 전했다.

또한 선박가치 하락에 따라 선사가 부담해야 할 투자분이 증가할 수 있다는 것을 시사했다. 이에 황 책임연구원은 해운 불황전 선박금융시장의 확대와 함께 선박가치의 급등으로 선박금융차입 80%, 자기부담 20%였으나 현재 선박금융시장의 경색 및 선박가치의 하락으로 선박금융차입 60%, 자기부담 20%, 선박가치하락으로 인한 자기부담 추가 20%로 추가비용조달에 대한 위험에 노출되어 있다고

전했다.

이날 황 책임연구원은 해운기업의 재무위험에 대해 “고정 용선료 부담 등으로 영업현금창출력 회복은 더디게 나타날 전망”이라며 “시황 회복에도 불구하고 선박투자 부담에 따른 외부 차입이 불가피할 것”으로 내다봤다. 이와 관련해 지난해 대규모 영업손실, 선박투자 확대에 따라 차입금의존도 및 부채비율 상승 등 재무비율 저하는 시황 회복에도 불구하고 중단기적으로 개선되기 어려울 것으로 전망했다.

또한 선박투자 부담과 원리금 상황이 집중되는 2012년까지 현금흐름상 부담 확대가 예상된다고 차입금 만기구조 분산에 대응이 필요한 시점이라고 지적했다.

아울러 선박담보가치 저하에 따른 신규 도입선박에 대한 금융조달 위험이 증가하므로 선박금융의 적기 조달 위험의 증가에 따른 관리가 필요하다고 강조했다며 자사선 매각(S&LB), 매출채권의 유동화 등 보유자산을 활용하여 본격적인 회복 시점까지의 자체 유동성 확충에 대한 여력이 중요하다고 밝혔다.

#### 〈해운기업 향후전망〉

구분	단기 운임 전망	영업이익 전환	중장기 원가 부담	중장기 시황 전망	추가 차입부담	선박금융 조달위험	재무구조 개선	현금확충 여력
컨테이너 선사	긍정적	2010년 하반기	높음	보통	보통 ~ 높음	낮음	2013년 이후	양호
벌크선사	보통	2009년 4분기 ~ 2010년 하반기	보통	유동적	높음	보통 ~ 높음	2012년 ~ 2013년 이후	보통
기타선사	보통	영업이익 기조 유지	보통	보통	낮음 ~ 보통	낮음	2011년 ~ 2012년 이후	보통



# 수출보험공사 , 서비스수출산업 육성을 위한 보험 출시

## 운송, 관광산업도 금년 2월부터 수출보험 이용 가능

우리나라 서비스 산업의 경쟁력은 어느 정도일까? '09년 우리나라는 170억달러의 서비스 수지 적자를 기록하면서 경상수지 악화의 원인이 되고 있다. 이에 수출보험공사는 서비스수출산업 육성을 위해 『서비스종합보험』을 출시하고 국내 운송사업자와 관광 사업자에게도 금년 2월부터 수출보험서비스를 제공하기로 하였다. 다음은 최근 수출보험공사에서 시행하는 『서비스종합보험』 주요내용을 정리, 편집한 것이다. (편집자주)

### □ 서비스종합보험 개요

금번 출시한 『서비스종합보험』은 국내 서비스사업자가 서비스를 의뢰한 해외수입자에게 서비스를 제공하고 수입국 또는 수입자 책임으로 서비스대금을 받지 못하는 경우의 손실을 보상해주는 상품으로, 대기업은 손실액의 95%, 중소기업은 100%까지 보상을 받게 된다.

### ▶ 운송, 관광 등 서비스산업 경쟁력 강화위해 도입

우리나라 서비스산업은 전체산업 대비 66.2%의 고용비중을 차지하고 있으나, GDP비중은 59.7%를 보이고 있어 고용 대비 GDP 기여도는 선진국 평균에 미치지 못하고 있다.

또한 매출액기준('08년) 4개 기업만이 30대기업에 포함되고 있어 전반적으로 서비스산업의 경쟁력이 제조업에 비하여 취약한 실정이다.

이에 수출보험공사는 서비스 산업의 수출경쟁력을 강화하고 서비스 수출기업이 보다 쉽게 수출보

험을 이용할 수 있도록 운송, 관광 등의 서비스산업에 적합한 서비스종합보험을 도입하게 되었다.

### ▶ 국내거주 서비스 수출업자에게 수출보험 제공

서비스종합보험은 국내에 주소를 둔 서비스 수출자가 관광, 운송 등 서비스를 제공한 후, 해외에서 사업을 영위하는 수입자로부터 서비스대금을 회수하지 못하게 됨으로써 입게 되는 손실을 보상하는 제도이다.

서비스 수출은 '외국인에 대하여 서비스를 제공하는 것' 이므로 운송의 경우에는 주로 송하인이 운임을 부담하는 관행을 감안하면 외국에서 국내로 수입되는 물품의 운송과 외국에서 외국으로 이동되는 물품의 운송이 수출보험의 대상이 된다고 볼 수 있다.

서비스 거래 중 서비스종합보험 가입이 가능한 거래는 신용기간 180일 이내의 아래의 서비스 수출에 한하게 된다.

### 【 서비스산업 국제 비교 】

(%, '06년 기준)

구 분	한국	미국	일본	영국	프랑스	독일	OECD
GDP비중	59.7	76.5	69.5	76.2	77.3	69.8	68.8
고용비중	66.2	78.7	67.7	76.7	73.8	67.9	69.7

(자료출처: 정부의 서비스산업 선진화를 위한 민관합동회의 자료)

- 운송, 관광, 공연, 디자인, 교육, 컨설팅 등 무형의 순수 서비스
- 문화컨텐츠, 소프트웨어 등 컨텐츠가 제공되는 서비스
- 해외엔지니어링, 산업재산권 등의 기술서비스

### ▶ 한도책정 방식과 Pooling 방식으로 분류

서비스 종합보험은 수출기업이 거래하고 싶은 수입자별로 보험증권을 발급받고 수출이행후 수출통지로 보험관계가 성립되는 한도책정 방식과 20~30개의 수입자를 그룹화(Pooling)하여 하나의 보험증권이 발급되고 보험증권이 발급되면 별도의 수출통지 없이 1년간 수출한 거래에 대하여 자동적으로 보험관계가 성립되는 Pooling방식이 있다.

한도책정 방식은 일정금액 이상의 거래규모가 있는 수입자와의 수출거래에 적합한 구조이며 Pooling방식은 별도의 수출통지를 하지 않아도 되므로 보험이용이 간편한 장점이 있다.

### ▶ 공사신용등급에 따라 보험이용 조건상이

보험계약자는 국내에 주소를 둔 수출기업이라면 특별한 제한사유가 없는 경우 이용이 가능하지만, Pooling방식의 경우에는 공사신용등급 F급 이상의 기업에 한하여 보험이용이 가능하다.

한편, 수입자의 경우에는 기업(개인기업 또는 법인)에 한하여 보험가입이 가능하므로 단순 개인의 경우에는 보험이용이 불가능하며, 아울러 수입자에 대한 공사의 신용조사 결과 신용등급이 G, R급이면 보험이용이 불가능하다.

한편, 수출통지를 하지 않는 Pooling방식의 경우 별다른 신용조사를 이행하지 않으므로 수출기업이 보험청약시 공사에 수입자 리스트를 제출하면 공사는 간단한 체크리스트 방식을 통하여 보험가입 가능한 수입자를 선별한다.

### ▶ 보험방식에 따른 각기 다른 보험가입 절차 필요

서비스종합보험을 가입하고자 하는 수출기업은 먼저 수입자 신용조사를 의뢰하고 수입자가 공사의 보험가입 요건에 부합하는 경우 “보험가입 청약서”를 공사에 제출하게 된다. 한편 공사는 청약서를 심사하여 보상한도(보험사고발생시 공사가 수출기업에 보상하는 보험금액의 최대한도) 등이 명기된 보험증권을 수출기업에 발급(1개 수입자 별로 1개 보험증권 발급, 즉 5개 수입자와 거래코자 하는 경우 5개의 보험증권 발급)하게 되는데 수출기업은 공사로 부터 보험증권이 발급된 수입자를 상대로 수출을 이행하고 서비스 개시일로부터 10영업일이내에 공사에 수출 통지하면 통지 건에 대하여 보험관계가 성립된다.

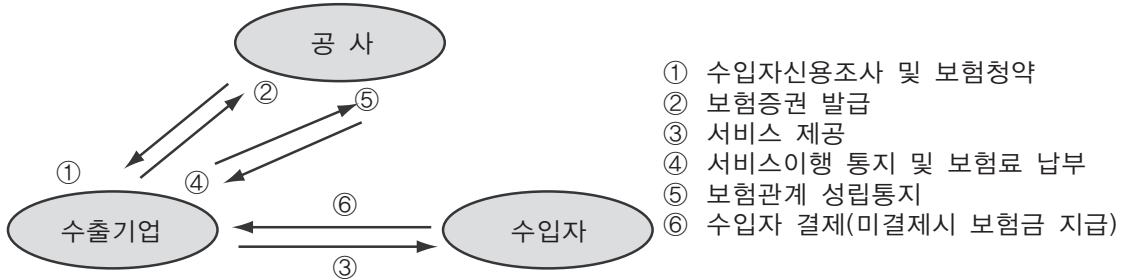
반면, Pooling방식의 경우에는 수출기업이

### 【 한도책정 방식과 Pooling 방식 주요사항 비교 】

구 분	한도책정 방식	Pooling 방식
보험증권 유효기간	• 별도의 중단통보가 없는 한 기한의 제한 없이 회전방식으로 운영	• 보험증권 발행일로부터 1년
보상한도 (책임금액)	• 수입자의 결제능력 등을 감안하여 공사가 책정	• 30만달러 범위 내에서 수출기업이 선택
부보방식	• 수입자와의 거래를 선별적으로 보험가입	• 전체 수입자를 하나의 보험증권으로 담보 • 수출통지 없이 보험관계 성립



## 【 서비스종합보험 보험관계 성립 절차 】



필요한 만큼의 책임금액(수출기업의 대금미회수로 인한 사고발생시 1년간 보상하는 보험금의 누적액)을 수출기업 스스로 결정하여 30만달러 범위 내에서 신청하면 공사는 보험가입이 가능한 수입자리스트가 첨부된 보험증권을 발급하게 되고 보험증권이 발급되면 별도의 수출통지 없이 1년 단위로 보험관계가 자동 성립된다.

생통지 1개월 후에 보험금지급을 청구할 수 있으며 공사는 보험금 청구일로부터 2개월내에 보험금을 지급하게 된다. 한편, 사고건에 대하여 심사한 결과 수출기업에 책임이 없는 경우 중소기업은 수출금액 전액을, 대기업은 수출금액의 95%를 보험금으로 지급받게 된다.

## ▶ 수출통지 다음달 20일까지 보험료 납부

수출기업은 수출통지한 건에 대하여 공사가 청구한 보험료를 수출통지 다음달 20일까지 납부하여야 하며, 보험료는 수입자 등급, 결제기간에 따라 달라지는데 수입자 등급이 D급이고 신용기간이 90일인 경우 보험료는 수출금액의 1.17% 정도이다.

한편, 여러 수입자를 하나의 보험증권으로 담보하는 POOLING방식의 경우에는 연간단위로 보험료를 납부하게 되는데 보험료는 책임금액의 0.8%이다. 아울러 수출기업이 중소기업으로 일정요건을 구비하는 경우 지방지치단체가 시행하는 보험료 지원 사업을 통하여 보험료의 일부를 지원받을 수 있다.

## ▶ 보험청구일 2개월내에 보험금 지급

수출기업은 결제기일에 수입자로부터 수출(서비스)대금이 회수되지 못하면 결제기일로부터 1개월 내에 공사에 보험사고 발생을 통지하고 보험사고발

## 서비스 산업의 효율적인 보험이용 예

## 〈 사례 - 운송업종편 〉

"B"해운사는 미주 및 유럽 등 다양한 노선을 가진 대형선사로 대부분의 거래는 선적과 동시에 운임을 지급받고 있지만 일부 고객의 경우 결제의 번거로움 등을 이유로 화물선적후 1개월 ~ 2개월 후에 대금을 결제하는 방식을 요구하는 경우가 있으며, 기존 거래가 있는 일부고객의 경우에도 선적물량을 늘리는 대신 일정기간 후에 운임을 일괄 결제하는 방식으로 거래구조를 변경할 것을 요청받고 있으나 외상거래에 대한 대금결제의 불확실성으로 거래를 망설이고 있음 ⇒ 서비스종합보험을 가입하는 경우 대금미회수 위험 없이 신규거래 가능



# 삼성研, ‘스피드스케이팅의 쾌거가 경영에 주는 시사점’ 발표

## 장기적 비전과 인내심에 기반한 꾸준한 투자의 중요성 제기

2010년 겨울 대한민국 국민들에게는 정말 따뜻한 감동과 즐거움을 느낄 수 있었던 밴쿠버 동계올림픽이었지 않을까.. 불모지였던 스피드스케이팅 부문에서의 메달 석권은 경제위기로 어려움에 빠져있는 우리 국민들에게 활력을 불어넣는 자양강장제였을 것이다.

다음은 최근 삼성경제연구소에서 발표한 '한국 스피드스케이팅의 쾌거가 경영에 주는 시사점'을 정리·편집한 것이다. (편집자주)



2010 밴쿠버 동계올림픽에서 한국 스피드스케이팅 대표팀은 사상 최고의 성과를 기록했다. 올림픽 출전 사상 최초로 금메달을 획득했을 뿐만 아니라, 500M 남녀 동반우승이라는 위업을 달성했고, 두 명씩이나 복수 메달을 획득했다.

경쟁이 치열한 글로벌 무대에서 상대적으로 약체로 평가되던 한국의 스피드스케이팅 팀이 이뤄낸 이러한 성과는 역시 글로벌 시장에서 승부를 펼칠 수밖에 없는 한국기업에도 교훈을 제공한다.

한국 스피드스케이팅 善戰의 5大 요인은 크게 S.P.E.E.D로 요약될 수 있다.

첫 번째는 Sponsorship(후원), 즉 장기적 시각의

투자과 지원이다. 장기적인 계획하에 비인기 종목인 빙상에 꾸준히 투자를 지속한 것이 금번 선전의 초석이 되었다. 두 번째는 Passion(열정)이다. 금메달을 획득한 선수들은 모두 1988년, 1989년생으로 자신의 개성을 드러내는 것을 두려워하지 않고, 승리에 대한 열망도 숨기지 않으며, 그에 걸맞은 준비를 해왔다. 세 번째는 Emulation(경쟁과 모방)이다. 쇼트트랙과 피겨스케이팅 선전의 틈바구니에서 상대적으로 소외받던 스피드스케이팅선수들은 오기와 경쟁심, 그리고 쇼트트랙 등에서 도입한 기술을 바탕으로 좋은 성과를 낼 수 있었다. 네 번째는 Enviroument(환경)이다. 점차 확대되고 있는 빙상



관련 인프라와 초등학교에서 대학에 이르는 교육 훈련기관 역시 중요한 기여를 했다. 마지막 다섯 번째는 Direction(지도)이다. 특히 금번 올림픽에서 다수의 선수들이 동시에 좋은 성적을 내고 있는 데는 지도자의 역할이 큰 기여를 했음을 주목하지 않을 수 없다. 또한 자신은 메달권 진입에 실패했지만 오랜 국제경험과 노하우를 바탕으로 후배들의 멘토 역할을 자처한 선배들 역시 어린 선수들이 꾸준히 정진할 수 있는 나침반의 역할을 수행했다.

이와 같은 스피드스케이팅의 성공요인은 글로벌 경쟁에서 승리하고자 하는 기업 경영자에게 여러 가지 시사점을 제공하고 있다. 우선 도전적 목표의 설정과 이에 집중하는 기업이 정신의 중요성이다. 불가능을 가능케 한 스피드스케이팅 선수들의 성공담은 경영자들에게 기업이 정신의 중요성을 일깨워 주고 있다. 두 번째는 장기적 비전과 인내심에 기반한 꾸준한 투자의 중요성이다. 단기적으로 성과가 나타나지 않더라도 일정기간 동안 투자가 축적되면 특정시점에서 그간의 투자가 성과로 전환될 수 있다는 ‘양질전환(量質轉換)의 원리’를 명심해야 한다. 마지막으로 관련 종목, 인프라 및 경험 많은 지도자와 선배 등 다양한 요인이 복합적으로 작용하여 이룬 금번 스피드스케이팅의 성공은 기업의 성공을 위해서도 해당기업이 소속된 기업 생태계 전체의 발전이 중요하다는 점을 상기시키고 있다.

## ▶ 밴쿠버에서의 연이은 승전보

2010 캐나다 밴쿠버 동계올림픽 스피드스케이팅 경기에서 한국의 남녀 선수가 동반우승을 했다.

남자는 모태범(500M), 이승훈(1만M) 선수가, 여자는 이상화(500M) 선수가 금메달을 획득했다. 이는 한국 스피드스케이팅 역사상 최초의 동계올림픽에서의 금메달이었다.

한국 스피드스케이팅 대표팀이 이뤄낸 의외의 선전에 대해 국내외 언론은 ‘신선한 충격’이라는 반응이다.

단일 올림픽에서 한 국가의 남녀 500M 동반우승은 사상초유의 쾌거이다.

육상 100M에 비견되는 500M 경기는 체력조건이 유리한 서구 선수들이 좋은 성적을 지속해온 종목이라는 점에서 의미가 배가된다.

대부분 주요 외신들은 예상치 못했던 한국선수의 선전을 ‘Surprise’, ‘Shock’, ‘Upset’으로 표현했다.

여론은 물론 전문가들의 예상을 뛰어넘어 ‘이변’을 만들어낸 대표팀의 성공요인을 분석해 기업에 줄 수 있는 시사점을 도출하고 있다.

스포츠와 기업경영이라는 차이에도 불구하고 치열하게 펼쳐지는 글로벌 경쟁에서 승리하기 위해 필요한 요소에는 공통점이 존재한다.

한국 스피드스케이팅의 성공은 다양한 이유로 글

### 한국 스피드스케이팅의 동계올림픽 略史

개최지(개최국)	연도	주요 성적
생모리츠(스위스)	1948	한국국적 첫 출전(이효장, 문동성, 이종국)
알베르빌(프랑스)	1992	김윤만 100M 은메달
토리노(이탈리아)	2006	이강석 500M 동메달
밴쿠버(캐나다)	2010	모태범 500M 금메달, 1000M 은메달 이승훈 1만M 금메달, 5000M 은메달 이상화 500M 금메달

자료 : “김윤만 銀·이강석 銅...74년만에 金 숙원 풀어.”(2010.2.17) 한국경제를 토대로 재구성

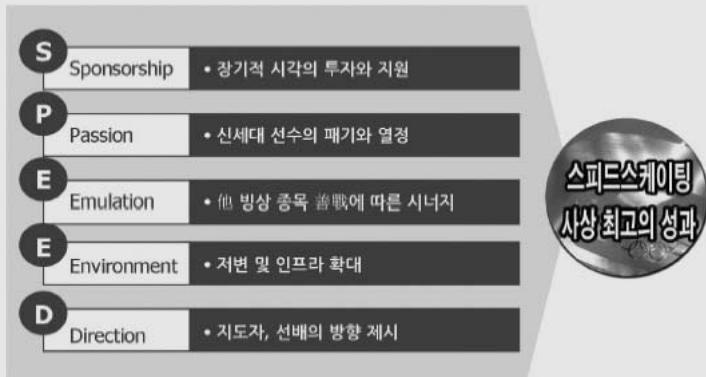
## 스피드스케이팅 성공의 5대 요인 “SPEED”

### 1- Sponsorship: 장기적 시각의 투자와 지원

다양한 형태의 기업후원을 통해 선수들이 기량 향상에만 전념할 수 있는 여건이 조성되었다.

삼성화재는 빙상스포츠가 비인기종목이던 1997년부터 매년 대한빙상경기연맹을 지원하여 각종 상금과 장학금을 내건 청소년 대회를 신설하고, 선수의 해외 전지훈련 및 일류 코치 영입을 위해 노력했다.

기아자동차는 총 18명의 스피드스케이팅 선수를 후원하는 것 외에도 스키점프와 봅슬레이팀에 훈련용 그랜드크니발을 1대씩 지원했다.



신생 워킹슈즈업체 린(RYN)의 경우 대한체육회, 대한올림픽위원회와 4년간 40억원 규모의 의류부문 독점후원 계약을 체결했다.

빙상연맹은 메달 종목 다변화를 목표로 2006년 토리노 동계올림픽 직후부터 스피드스케이팅과 피겨스케이팅 발전계획을 주요 내용으로 하는 ‘2010 밴쿠버 프로젝트’를 추진했다.

빙상연맹의 지원을 발판으로 선수단은 원하는 만큼의 전지훈련을 소화하면서 밴쿠버 현지적응에 만전을 기할 수 있었다.

### 2- Passion : 신세대 선수의 패기와 열정

개성이 강하고 자기표현이 명확한 신세대 선수는 글로벌 무대의 긴장감과 압박에 주눅들지 않고 오히려 즐길 줄 아는 의연함과 대담함을 보유하고 있다.

예상치 못한 돌발 상황에서도 자신의 감정을 잘 추스르고 의연하게 맞서는 독심을 발휘했다.

남자 500M 결승을 앞두고 정빙기 고장으로 인해 경기가 약 1시간 30분 지연되어 선수의 경기리듬이 깨질 만한 상황에서도 모태범은 침착하게 자기 페이스를 유지해 평소 이상의 성적을 기록했다.

자기 종목에 대한 애정과 스스로를 담금질하는 선수들의 열정이 초인적인 훈련을 소화하는 원동력으로 작용했다.

선수들은 어릴 때부터 남다른 집념을 가지고 매일 추운 연습장에서 새벽부터 늦은 밤까지 지독한 훈련을 치러내며 잦은 부상도 견뎌냈다.

모태범은 평소 동료들과 어울리기 좋아하는 성격이지만 동계올림픽 직전 대표팀 삼겹살 회식에서 직접 싸운 닭가슴살을 먹을 만큼 경기와 성적에 집중했다.





### 3- Emulation: 他

쇼트트랙, 피커스케이팅 등 유관 분야의 축적된 성공경험으로부터 자신감 충전, 기술 이전 및 전략 벤치마킹 등 레버리지 효과가 발생했다.

모태범, 이상화 모두 쇼트트랙 선수 출신으로 이전 쇼트트랙에서 쌓은 경험이 지구력 향상에 큰 도움이 되었다는 분석이다.

특히 스피드스케이팅의 승부가 코너링에서 결정된다는 점에 착안, 2000년부터 코너링이 많은 쇼트트랙 기술을 접목했고 대표팀은 일주일에 세 번씩 쇼트트랙 경기장에서 훈련했다.

과학적인 최적곡선을 계산에 근거하여 탄생한 쇼트트랙 스케이트 날을 참조하여 스피드 스케이트 날도 변형했다.

일반적으로 스피드 스케이트 날은 ‘-자형’이지만 모태범은 빠른 코너링을 위해 쇼트트랙 스케이트 날처럼 약간 휘도록 제작했다.

동시에 他 종목의 선전과 스포트라이트 집중 현상은 상대적으로 주목받지 못한 종목의 선수들에게 투지를 불러일으키는 동인으로 작용했다.

### 4- Environment : 저변 및 인프라 확대

1980년대 후반부터 활발해진 실내 빙상장 건립으로 스케이팅이 대중화되고 초등학교에서 대표팀에 이르기까지 체계적·전문적 훈련이 이루어지는 등 빙상종목의 저변 및 인프라가 꾸준히 성장했다.

1989년 목동 빙상장, 1995년 과천 빙상장, 2000년 국제 규격을 갖춘 태릉 국제빙상장 등 총 26개의 실내외 빙상장이 개장하여 어린 예비선수들이 스케이트를 친근하게 접하고 꿈을 키우는 場의 역할을 하고 있다.

특히 김연아의 활약으로 빙상에 대한 관심이 높아짐에 따라 2009년 빙상장 입장객 수가 전년 대비 20% 이상 증가했다.

모태범, 이상화를 배출한 은석초교의 빙상 선수반과 이승훈, 기유혁을 배출한 리라초교의 전교생 빙상 특기 적성 교육은 이번 금메달의 씨앗이 되었다는 평가이다.

유망주 대부분이 모이는 한국체육대학의 빙상부 체력단련실의 경우 실전 대비용 빙상훈련장, 1,000만원을 호가하는 근·지구력 보강 기구를 10대나 보유하는 등 태릉선수촌을 능가하는 시설을 구비하고 있다.

또한, 공기 저항을 극소화하는 데 목표를 두고 대표팀 유니폼 연구 및 제작에만 무려 2년이 소요되었다.

유니폼 겹면을 폴리우레탄으로 코팅처리한 결과 기존 유니폼 대비 평균 0.036초 단축 효과가 있는 것으로 확인되었다.

### 5- Direction : 지도자, 선배의 방향 제시

부모가 자식을 대하듯 선수에게 혼신을 다하는 지도자와 후배의 성공을 자신의 성공처럼 여기는 선배의 존재는 외국팀이 갖기 어려운 귀한 자산이다.

대표팀을 맡은 김관규 감독은 기존의 스파르타식 훈련과 엄격한 규율 위주의 대표팀 분위기를 과감하게 벗어나고 선수의 기를 살려줌으로써 제 기량 한껏 발휘하도록 촉진하고 있다.

또한, 중학교 때부터 줄곧 대표팀에서 생활한 이규혁, 이강석은 후배들에게 자신의 기술과 노하우를 모두 전수해 주며 후배들의 존경을 받았다.

이울러, 장권욱, 전재수(미국팀), 김선태(일본팀), 조항민(프랑스팀)등 금번 올림픽에서 다수 한국인 코치가 맹활약하며 한국 코치의 인기를 실감했다.

로벌 시장 진출을 시도하지 못하고 있는 중소·중견 기업에도 도전의 교훈을 제시하고 있다.

### ▶ 스피드스케이팅 쾌거의 5대 요인 : S.P.E.E.D

스피드스케이팅의 눈부신 성과는 장기적인 투자와 지원, 순수의 패기와 열정, 他 빙상 종목의 선전에 따른 시너지, 저변 및 인프라의 확대, 지도자와 선배의 방향 제시의 5대 요인이 결합되어 빚어낸 결실이다.

### ▶ 기업경영에 주는 시사점

올림픽 스피드스케이팅 사상 최초의 금메달 획득은 최근에 그 중요성이 다시금 강조되고 있는 한국의 기업이 정신에도 상당한 시사점을 제공하고 있다.

꿈과 도전적 목표를 기반으로 한 응집된 노력이 불가능해 보이는 과업의 성취를 가능케 함을 다시 한 번 입증했다.

한국이 반도체 및 조선 산업에 뛰어든 당시의 도전정신, 이미 1990년대에 세계 초일류 기업을 지향하기 시작했던 한국기업의 전취적 자세를 상기시켜 주는 성공 스토리이다.

스스로의 한계를 규정하지 않고, 더 높은 곳에 시선을 맞추는 것이 남다른 성과달성의 중요한 원동력이다.

GE는 워크아웃의 주요 기준 중 가장 첫 번째로 도전적 목표를 제시해 성과를 달성했다.

장기적 비전에 기반한 꾸준한 투자는 특정 임계치를 지나야 가시적인 성과로 이어짐을 명시하고 있다.

당장의 성과에 조급해하지 않는, 14년에 걸친 지원이 스피드스케이팅의 남녀 동반우승, 총 5개의 메달 획득에 기여했음을 주목해야 한다.

삼성화재는 “비인기 종목을 키우는 것은 마치 기업이 중장기 연구 개발에 투자하는 것과 같다”는 시각으로 빙상에 장기간 투자했다.

기업도 미래 가능성에 대한 투자에 더욱 관심을 가질 필요가 있다.

기업은 당장의 효율성 추구(exploitation)와 미래를 위한 투자(exploration)의 사이에서 균형을 추구해야 하지만 대부분 단기적 시각의 효율성 추구에 집착하고 있다.

스포츠와 산업 부문 공히 특정분야의 성장은 대부분 관련분야와 공진화(Co-evolution)하는 경향이 있음을 주목해야 한다.

오랜 기간 국제무대를 석권해온 쇼트트랙, 최근 피겨스케이팅에서 최고의 성과를 내고 있는 김연아 선수가 기술적, 정신적 측면에서 스피드스케이팅의 성과 향상에 영향을 미쳤다.

세계 수준의 기업을 탄생시키기 위해서도 연관산업, 각종 인프라와 과학기술 및 정부정책 등 기업생태계 자체의 발전을 모색할 필요가 있다.

기업, 연구기관, 금융기관 등이 유기적으로 연결되어 경쟁우위를 생성하는 실리콘 밸리와 같은 클러스터(Cluster)조성이 주요 예이다.

산업경계가 허물어지면서 나타나는 이종산업 간 교배를 활용하는 퓨전, 융합의 사고를 적극 도입할 필요가 있다.

스피드스케이팅의 쇼트트랙 코너링 기술 도입과 같이 관련산업에서 일어나고 있는 기술발전 및 혁신을 모니터링하고 도입 기회를 모색해야 한다.

기업 다각화에서도 특정분야의 핵심자산과 기술을 활용할 수 있는 ‘인접영역’으로의 확장을 우선적으로 추구하는 것이 바람직하다.



## 대보인터내셔널취핑

승진인사(3/1)

대보인터내셔널취핑(대표 노재영)은 3월 1일자로 2010년도 정기 임직원 승진인사를 단행했다.

△부장→이사 : 기획/경영지원 담당이사 박영규  
△차장→부장 : 법무보험팀 문홍일 △과장→차장 : 경영지원팀 채경목 △대리→과장 : 벌크선2팀 엄상흠 △대리 : 벌크선1팀 이의경, 벌크선1팀 한동민, 벌크선3팀 서병화, 법무보험팀 정용호

## 대한통운

아시아나항공 마일리지 적립 제휴

대한통운 대표 이원태는 2월11일 아시아나항공과 자사 해외이사 서비스 이용고객을 대상으로 하는 마일리지 적립 제휴를 맺었다고 밝혔다.

이에 따라 대한통운 해외이사 서비스 이용고객은 계약금액 당 일정비율로 아시아나항공 마일리지를 적립받을 수 있게 됐다.

마일리지 적립율은 1천 원 당 3마일로, 예를 들어 한국에서 미국 로스앤젤레스로 국제이사를 하는 고객의 계약운임이 350만 원일 경우 마일리지는 1만500마일을 적립받을 수 있다.

적립받은 아시아나항공 마일리지는 아시아나항공 및 스타얼라이언스, 제휴항공사 보너스 항공권 발급에 이용할 수 있으며 이외에도 아시아나 클럽 마일리지 사용물에서 상품을 구입하거나 서비스를 이용할 때 사용할 수 있다.

대한통운 관계자는 "아시아나항공과의 제휴를 통해 회사는 해외 이주화물 유치 증대 효과를, 고객은 마일리지 적립으로 보너스 항공권 발급이나 각종 상품구입, 서비스를 이용할 수 있는 혜택을 얻을 수 있다"고 설명했다.

한편 대한통운은 일본에 72년, 미국에는 74년에 각각 물류업계 최초로 진출해 네트워크를 확충해왔으며, 중국에는 상하이, 톈진, 홍콩에 법인을 두고 각 법인별 지점망을 확대하는 등 현지 네트워크를 통해 신뢰도 높은 해외이사와 국제택배 서비스를 제공하고 있다.

## 삼선로직스

기업회생 인가결정

삼선로직스(대표 허현철)의 회생계획안이 인가 받았다. 2월5일 삼선로직스는 서울중앙지법 파산3부(재판장 고영한 수석부장판사)로부터 회사가 제출한 회생계획안을 인가 받았다고 밝혔다. 이번 인가는 채권단이 회생담보권 96.95%, 회생채권 91.84%의 찬성으로 인가가 결정됐다.

이번 회생계획안에는 삼선로직스가 2010년부터 2019년까지 10년에 걸쳐 상사채무 및 금융기관 채무를 변제하면서 회사 정상화 과정을 밟을 수 있도록 구성 돼 있다.

우선 상거래채무의 경우 원금 및 개시전 이자의 66% 출자전환하고, 34%를 현금으로 변제하되, 변제할 채권의 10%는 제 1차연도(2010년)에 변제하고, 변제할 채권의 18%는 제 2차연도(2011년)부터 제 3차연도(2012년)까지 2년간 매년 균등분할하여 변제한다.

변제할 채권의 40%는 제 4차연도(2013년)부터 제 8차연도(2017년)까지 5년간 매년 균등분할 변제하여 변제하고, 변제할 채권의 15%는 제 9차연도(2018년)에 변제하고, 변제할 채권의 17%는 제 10차연도에 변제한다. 개시후 이자는 전액 면제한다.

확정손해배상채무도 이와 마찬가지로 원금 및 개시전 이자의 66% 출자전환하고, 34%를 현금으로 변제하되, 변제할 채권의 10%는 제 1차연도

(2010년)에 변제하고, 변제할 채권의 18%는 제 2차연도(2011년)부터 제 3차연도(2012년)까지 2년간 매년 균등분할하여 변제한다.

변제할 채권의 40%는 제 4차연도(2013년)부터 제 8차연도(2017년)까지 5년간 매년 균등분할 변제하여 변제하고, 변제할 채권의 15%는 제 9차연도(2018년)에 변제하고, 변제할 채권의 17%는 제 10차연도에 변제한다.

미확정용선료채무와 미확정손해배상채무는 회생채권 조사재판확정이나 이의의 소에 의하여 회생채권으로 확정되었을 경우에 회생채권 상거래 채권의 권리변경 및 변제방법에 따라 변제한다.

한편 매년 변제할 원금 및 이자는 당해 연도의 12월 30일(단, 공휴일 그 직전 영업일)에 변제한다. 위 변제기일 전이라도 관리인은 법원의 허가를 얻어 회생담보권 또는 회생채권의 전부 또는 일부를 수시로 변제할 수 있다. 조기 변제할 경우 회생담보권 및 회생채권에 대하여 연 6.23%의 할인율을 적용하여 변제하여야 한다.

## STX팬오션

해운물류경영대상 수상

STX팬오션(대표 이종철 부회장)이 한국해운물류학회와 매일경제신문이 공동으로 주관하는 '2010 해운물류경영대상' 종합 대상 기업으로 선정돼 2월17일 수상했다고 밝혔다.

해운물류경영대상은 2002년 '해운물류 e-Biz 대상'으로 제정된 이후 매년 해운업계와 경제발전에 크게 기여한 해운물류기업에게 수여되는 상이다. 한국해운물류학회, 한국해사문제연구소, 해양수산개발원, 한국선주협회, 한국물류협회, 매일경제신문, 쉬핑데일리 등 국내 학계, 업계, 언론계 인사로 구성된 전형위원들이 과거 3년간의 경영성과, 사회 기여도 등을 엄격하게 심사해

수상자를 최종 선정, 발표하고 있다.

한국물류학회측은 "STX 팬오션은 지난 3년간 급변하는 해운 시장에 적절히 대응해 2007년 매출액 4조8734억원과 영업이익 4627억원, 2008년 매출액 8조2673억원과 영업이익 7450억원이라는 큰 폭의 실적 상승을 달성했다"며 "2009년 역시 시황의 급락에도 불구하고 3분기 순이익 기준 흑자전환, 4분기 영업이익 기준 흑자전환을 달성하는 등 업계를 선도하는 우수한 경영실적을 보인 점이 높이 평가 받았다"고 밝혔다.

이날 서울 삼성동 코엑스에서 열린 시상식에는 STX팬오션 추성엽 부사장이 대표로 참석해 수상했다.

추성엽 부사장은 "이번 수상을 계기로 STX팬오션이 국내 해운업계를 선도해나가는 기업으로 인정받은 만큼 글로벌 Top 해운선사로 도약하기 위해 더욱 힘을 쏟을 것"이라며 "2010년은 영업력 강화와 신사업 추진을 통해 수익안정성을 확보하고 보다 철저한 위기관리 시스템을 가동함으로써 미래 10년 성장을 준비하는 원년으로 삼겠다"는 수상소감을 밝혔다.

한편 이날 행사에서는 한국해운물류학회가 주관하는 해사문화상, 추정학술상 등도 함께 시상됐다. STX팬오션은 STX Prize시상자로서 학회가 선정한 중국 해양대학 Bao JIANG, Jian LI 교수의 논문에 상을 수여했다.

또한, STX팬오션은 3년 만기 무보증사채를 오는 3월 15일에 발행할 계획이다.

발행 금리와 규모는 확정되지 않았으나 6.85%에 1천500억 원 정도가 될 전망이다. 발행 금리는 전일 기준 'A' 등급(공모, 무보증) 민간시가평가 대비 120bp 이상 높은 수준이며 조달된 자금은 회사채 차환자금으로 사용된다.

STX팬오션은 작년에는 세 차례에 걸쳐 공모 회사채 시장을 두드렸고 그 결과 2월에 연료비와





용선비용 마련을 위해 1천500억원, 5월과 7월에는 연료비 조달용으로 각각 2천억 원어치의 회사채를 발행했다.

신용평가사들은 STX팬오션의 회사채 등급을 'A(안정적)'로 평가하고 있다

한편 STX팬오션은 해운업의 위축으로 전년대비 53.1%나 감소한 3조9천893억원의 매출에 822억원의 영업 적자를 나타냈다.

작년 9월 말 기준 차입금은 1조8천686억원으로 전년 말보다 무려 9천억원 이상 증가했고, 순차입금도 1천786억원에서 6천972억원으로 늘어났다.

그러나 작년 4분기 주요 해운사 가운데 유일하게 영업흑자로 돌아섰고, 올해도 가장 확실한 흑자 해운사로 예상되고 있다.

연합인포맥스 컨센서스에 따르면 STX팬오션은 올해 5조3천958억원의 매출에 1천762억원의 영업이익, 1천541억원의 당기순이익을 기록할 전망이다.

## 한성라인

대표에 엄종식 사장

장금상선(대표 정태순)이 3월 1일자로 조강해운과 국양해운 대표이사를 겸임하고 있던 엄종식 사장을 한성라인 대표이사로 발령하는 등 계열사 사장단 인사발령을 단행했다.

엄종식 사장이 한성라인 대표이사로 선임됨에 따라 그동안 한성라인 대표이사를 역임해왔던 고순영 사장은 조강해운 대표이사로 자리를 옮겼다. 엄종식 사장이 겸임하고 있던 국양해운 대표이사는 정철권 상무를 전무로 승진시키면서 대표이사로 선임했다.

〈장금상선그룹 계열사 보직인사(3/1)〉

△한성라인 고순영 대표이사 사장→조강해운 대표이사 사장

△국양해운 엄종식 대표이사 사장→한성라인 사장 대표이사 사장

△국양해운 정철권 상무→국양해운 대표이사 전무

## 한진

4Q 매출액 2,505억원 기록

한진(대표 석태수)이 지난 4분기 2,505억원의 매출액을 기록하며 전년인 2008년 4분기 대비 14% 매출실적이 증가한 것으로 나타났다. 또한 이번 4분기 실적은 전기대비 9% 증가한 실적이다.

이로써 한진의 지난해 총 누계매출액은 9,031억원으로 전년인 2008년 매출액인 8,553억원과 비교해 5.6% 증가했다.

하지만 영업이익은 지난 4분기 77억원을 기록하며 전 분기인 3분기의 91억원과 비교해 15.6% 감소, 전년동기의 81억원과 비교해 5.1% 하락한 것으로 나타났다. 누계영업이익은 지난해 270억원을 기록하며 전년인 2008년 누계영업이익인 291억원과 비교해 7.1% 하락했다.

한편 지난해 한진의 순이익이 흑자로 전환됐다. 특히 지난 4분기 한진은 126억원의 순이익을 기록하며 전년인 2008년 4분기 517억원의 순손실과 비교해 흑자전환했다. 이로써 지난해 총 누계 순이익은 87억원을 기록했다.

## 한진중공업

한진수빅에 1,751억 채무보증

한진중공업(대표 이재용)은 한진수빅조선소(HHIC-Phil Inc)와 한국산업은행과의 대출약정(Loan Agreement)과 관련해 1,751억7,000만원 상당의 자금의 채무보증을 결정했다고 2월2일

공시했다.

한진중공업에 따르면 “채무자별 채무보증 잔액 중 R/G관련 채무보증은 실차입금에 대한 채무보증이 아니며, 필리핀내 법인인 한진수빅조선회사(HHIC-Phil Inc)의 신규선박수주에 따른 원활한 선수금 환급보증서(R/G) 발급을 위해, 모회사인 한진중공업이 구상금 채무한도를 보증하는 연대보증액”이라고 밝혔다.

한편 이번 채무보증금액은 2월 2일자 최초고시 매매기준율(1167.8원/USD)을 적용하여 원화환산한 금액이다.

## 한진해운

작년 12월 매출 6,681억원

한진해운(대표 김영민)은 2009년 기업분할 후 처음으로 매출액 6,681억원, 영업손실 304억원의 2009년 영업실적을 2월4일 발표했다.

한진해운은 “기업분할로 2009년 11월까지 경영실적은 지주회사의 중단사업손익으로 반영됐으며, 신설법인 한진해운 매출액과 영업손실은 12월 한달동안 실적만 반영됐다”고 설명했다.

또한 기업분할 전 기준에 의할 경우 “4분기 컨테이너 부문 매출액은 태평양노선 물동량 증가와 구주노선 운임회복으로 전분기 대비 6.7% 증가한 1조 5,095억원, 영업손실은 640억원 개선된 1,567억원을 기록했고, 벌크 부문 매출액은 운임선대 증가와 성수기 물동량 증가로 전분기 대비 1.9% 증가한 3,746억 원 달성했으며, 영업손실은 54억 원으로 적자폭을 축소했다”고 밝혔다.

또한 분할 전 기준 “2009년 컨테이너 부문 전체 매출액은 글로벌 경기침체에 따른 수송량 감소, 태평양과 아시아 유럽노선의 운임하락으로 전년 대비 21.7% 감소한 5조 6,157억원, 영업손실 8,341억원, 벌크 부문은 화물수송량은 16% 증가

했으나 운임하락과 대선수입 감소로 매출액은 31% 감소한 1조 5,077억원, 영업손실 1,084억원을 기록했다”고 밝혔다.

한편 한진해운은 “2010년 해운환경은 과거 발주된 신조선 인도로 공급초과 현상이 지속될 것으로 예상되는 가운데 유류비용 절감과 환경오염방지를 위해 시행중인 서비스 속도 감축 확대, 노후선박 해체 증가 등의 영향으로 공급량 축소, 미국과 유럽 경기의 점진적 회복에 따른 해상물동량 증가로 영업환경은 전년보다 개선될 것”으로 전했다.

또한 2010년 경영목표를 ‘흑자경영 달성을 통한 재무적 안정성 확보’로 확정하고 이를 달성하기 위해 해운산업 부문 수익성강화, 위기에 탄력적 대처를 위한 조직과 인력 강화, 재무 구조개선, 사업부문별 포트폴리오를 최적화를 추진전략으로 확정했다고 밝혔다.

## 현대상선

연지동 사옥 이전



현대그룹 서울 연지동 신사옥 전경.

현대그룹 제공

현대그룹은 서울 종로구 연지동 신사옥 ‘현대그룹빌딩’에 입주해 2일부터 업무를 시작한다.

계열사 중 1차로 현대상선, 현대택배, 현대유엔



아이, 현대투자네트워크 등 4개사가 1일 입주를 마쳤으며 현대엘리베이터, 현대아산, 현대경제연구원 등 3개사도 7일까지 이전을 완료할 예정이다. 이로써 여의도에 별도 사옥이 있는 현대증권, 현대자산운용 등 금융계열사를 제외한 전 계열사 사무직 직원중 서울 근무인원 1600여명이 신사옥에서 일하게 된다.

현대그룹 신사옥은 부지 1만1078㎡(3천4백여평)에 동관 12층, 서관 15층 등 2개동으로 건물면적이 5만2470㎡(1만6천여평)에 이른다. 지난 2008년 11월 매입해 리모델링 공사를 마치고 입주하게 된 것이다.

동관에는 전략기획본부 등 그룹조직과 현대상선(기획, 관리 관련 부서), 현대엘리베이터, 현대유엔아이, 현대투자네트워크 등이 입주하고, 서관에는 현대상선 영업 관련 부서와 현대택배, 현대아산, 현대경제연구원 등이 들어선다.

특히 동관 2층에는 120석 규모의 대형 고객접견실을 따로 확보해 외부 방문객들과 회의를 하거나 고객들의 휴식장소로 이용할 수 있게 했다.

고객접견실에는 또 선대회장인 고(故) 정주영 명예회장, 고 정몽헌 회장의 업적을 기리는 코너를 마련했다.

또한, 현대상선은 2월5일 이사회를 열어 금년도 사업계획을 비롯한 투자계획을 확정했다.

현대상선의 올해 매출은 지난해 6조 1,155억원보다 17% 증가한 7조 1,373억원이며, 영업이익은 지난해 5,654억원 손실에서 3,358억원 흑자 전환을 목표로 잡았으며, 컨테이너 수송 목표는 지난해 251만TEU보다 21% 늘어난 305만TEU이다.

한편 현대상선의 올해 투자규모는 지난해 2,560억원 보다 102% 늘어난 5,176억원으로 대부분 선박 및 항만 시설 등에 투자할 계획이다.

아울러, 2월26일 2200TEU급 현대 브릿지호 기

항을 시작으로 부산신항 터미널 운영을 시작했다.

현대상선 터미널은 부산신항 남쪽 컨테이너부두 대지 55만㎡에 안벽 길이 1.15km, 수심 17m 규모로 건설했다.

5만t급 컨테이너선 3척이 동시에 접안할 수 있는 선석 3개와 야드 크레인 36기, 탠덤 크레인 11기를 갖췄다. 연간 처리물량은 200만TEU다.

총 1600억원을 투자한 현대상선 터미널은 지난 2004년 착공해 작년 말 완공했다. 지난 1월28일 시험선 접안 테스트를 거쳤다.

이번 터미널은 한진해운에 이어 2번째로 개장한 터미널로, 규모는 한진해운과 비슷하다. 한편 한진해운은 작년 2월 5만t급 컨테이너선 선석 3개를 갖춘 부산신항 터미널을 개장했다.

## 흥아해운

‘2010 경영슬로건 선포식’ 개최



흥아해운(대표 이윤재)은 2월19일, 20일 양일간 경기도 양평 양평리조트에서 과장급 이상 중간관리자급이 참가하는 워크숍 및 2010년 경영슬로건 선포식을 개최했다고 밝혔다.

이날 행사에서 흥아해운은 ‘UPGRADE HEUNG-A!’ 라는 2010년 경영슬로건을 발표하고, “경영관리시스템, 운영효율성, 영업경쟁력, IT활용성의 업그레이드”라는 경영목표를 설정하

였다.

경영슬로건 선포식에 이어 진행된 워크숍에서는, 홍아해운의 반세기 역사를 돌아보고 2010년 경영목표에 대하여 분임토의 및 타운홀 미팅을 진행하여, 경영진과 중간 관리자들과의 소통을 도모하고 홍아해운의 VISION을 확립하는 자리를 가졌다.

한편 홍아해운은 이날 행사에서 '육일약국 갑시다'라는 약사 출신 CEO 김성오 사장의 성공이야기를 연극화하여 '고객중심 경영'을 배우는 자리를 갖고 체육대회 등 다채로운 행사도 진행하면서 홍아해운의 화합과 지속적인 발전을 기원했다고 전했다.

## 선박안전기술공단

전보인사(3/1)

선박안전기술공단(이사장 민경태)이 3월 1일자로 임서혁 제주지부장 수석행정원을 경영기획팀장으로 전보발령하는 등 13명에 대한 전보인사를 단행했다.

△임서혁 제주지부장 수석행정원→경영기획팀장  
△장현재 태안지부장 차석검사원→안전기획팀장  
△이광성 안전기획팀 차석검사원(선체)→기술지원팀장  
△나형진 인천지부 차석검사원(선체)→기술연구팀장  
△윤양균 경영기획팀장 이사대우→태안지부장  
△이희준 기술연구팀장 수석검사원→군산지부장  
△강종수 통영지부장 수석검사원→목포지부장  
△장세평 목포지부장 수석검사원→여수지부장  
△김동철 여수지부 수석검사원(기관)→완도지부장  
△정덕수 기술지원팀장 수석검사원→포항지부장  
△김종범 완도지부장 차석검사원→마산지부장  
△이찬우 안전기획팀장 수석검사원→통영지부장  
△장일수 포항지부장 수석검사원→제주지부장

## 전국해상산업노동조합연맹

2010년 정기대의원대회 개최

전국해상산업노동조합연맹(위원장 방동식)이 지난 2월24일 부산 마린센터 3층 국제회의장에서 정기전국대의원대회를 개최했다.

총 95명의 대의원들이 참여한 이날 대의원 대회에서 전국해상노련은 '선상부재자투표제의 법제화를 촉구하는 특별결의문'과 '외국인선원 관리지침 개정을 위한 특별결의문', '신항만 내 선원 종합복지회관 건립 추진 결의문', '선원근로소득세 비과세 범위 확대 추진 결의문',

'선원임금채권보장제도의 합리적 개선을 위한 결의문' 등을 채택했다.

해상노련 방동식 위원장은 이날 대회사를 통해 "연맹은 선상부재자제도의 입법화와 외국인 선원 관리지침 개정 등 중요한 과제들을 앞두고 있다. 또 연맹의 조직 시스템도 개선해 연맹의 발전 방향도 새롭게 정비해야하기 때문에 어느 해보다 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

김영석 청장 인사말을 통해 "선원의 안정적 공급체계를 위해 800여명의 승선예비역인원을 1000명으로 확대하고 해군출신의 사관과 부사관 인력을 해기사로 적극 전환하겠다. 또한 맞춤형 해기사 양성을 확대 실시할 예정이다. 선원의 장기승선을 위한 대책마련을 위해 선원의 근로조건 준수를 위한 근로 감독을 더욱 강화하겠다"고 밝혔다.

## 한국국제해운대리점협회

박태원 협회장 취임

연합해운 박태원 사장이 한국국제해운대리점협회 제19대 회장으로 취임했다.





한국국제해운대  
리점협회는 2월 18  
일 서울 프레지던  
트 호텔에서 정기  
총회를 개최하고  
이상복 회장이 일  
신상의 이유로 사  
퇴의사를 밝힘에  
따라 부회장직을  
맡고 있던 연합해

운 박태원 사장을 회장으로 추대했다.

이에 따라 박태원 신임 회장은 이상복 전회장의  
잔여임기 2년간 국제해운대리점협회장으로 활동  
하게 됐다. 박태원 회장이 협회장으로 영전함에  
따라 공석이된 부회장직에는 동아로지스틱스의  
이상직 사장이 선출됐으며 박 회장이 맡고 있던  
해운1위원회 위원장은 범주해운 강문기 전무가  
위원장에 선출됐다.

박 회장은 이날 취임사를 통해 "최근 대리점의  
영업환경이 점점 악화되고 있다. 대리점간 협력  
과 경쟁을 유도해 상생할 수 있도록 최선을 다하  
겠다"고 밝혔다.

한편 박 회장은 부산고등학교와 연세대학교 경  
영학과를 졸업하고 1975년에 연합해운에 입사한  
이후 줄곧 연합해운에서 35년간 일해왔다. 박 회  
장은 1999년부터 연합해운 대표이사과 천우통은  
대표이사로 일해오고 있다.

#### 〈박태원 회장 약력〉

△1946년 경남 거제 출생 △1965년 부산고 졸  
업 △1975년 연세대학교 경영과 졸업 △1975년  
연합해운 입사 △1992년 연합해운 이사, 천우통  
은 이사 △1999년 연합해운 대표이사, 천우통은  
대표이사 △2008년 연합해운 대표이사 △2010  
년 국제해운대리점협회 회장

## 한국선급

IACS EG/ILO 의장직 유치

한국선급(회장 오공균)이 국제선급연합회의  
국제노동기구(ILO) 전문가 그룹(Inter-  
national Association of Classification  
Society Expert Group/International  
Labour Organization : IACS EG/ILO)의  
의장직을 수임했다.

한국선급 협약심사팀의 전정충 팀장이 의장  
직을 맡아 2011년 발효가 예상되는 해사노  
동협약에 따른 인증검사에 대한 IACS의 공  
통 규칙 또는 적용 지침 등을 신규 개발한다.  
또한 해사노동협약의 시행관련 문제점을 논  
의하고 그 결정사항을 국제선급연합회 일반  
정책 그룹(IACS General Policy Group :  
IACS GPG)에 직접 보고하는 역할을 수행하  
는 등 해사노동협약의 효과적 시행을 위한  
IACS 차원에서의 전문적 업무를 총괄하게  
된다.

IACS 국제노동기구(ILO) 전문가 그룹은 해  
사노동협약의 시행에 따른 여러 가지 문제점  
및 준비 작업을 수행하기 위하여 지난 2006  
년 신설되어 준비작업을 진행했으나 IACS에  
대한 EU 경쟁총국의 조사로 인해 잠시 중단  
되었다. 이후 해사노동협약 시행을 위한  
IACS 차원에서의 통일된 준비작업의 필요성  
을 재인식한 IACS 일반정책 그룹의 권고에  
따라 이번에 재설립된 것으로 알려졌다.

한국선급의 전정충 팀장은 "이번 의장직 수  
임을 계기로 해사노동협약에 따른 IACS내에  
서의 인증검사 규칙 또는 지침 개발에 한국선  
급이 주도권을 가지게 됨은 물론 해사노동협  
약의 발효에 대비하여 선사에 대한 기술지도  
와 인증검사 시행을 위한 사전 준비업무를 더

욱 활발히 수행할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.

또한 한국선급은 24일 오후 서울 대한상공회의소에서 열린 정기총회에서 오공균 회장을 차기 회장으로 재 선임했다고 밝혔다.

이에따라 오 회장은 오는 2013년 3월까지 한국선급의 경영을 다시 한 번 맡게 됐다.

지난 1960년 설립된 한국선급은 상선에 매기는 선박의 등급인 선급업무를 보는 기관으로 선박검사, 연구개발, 품질인증, 산업업무, 외국선급과 업무협정 등의 업무를 수행하고 있다.

## 한국항만물류협회

동방 김진곤 부회장, 회장으로 선임

동방그룹 김진곤 부회장이 제14대 한국항만물류협회 회장으로 선임됐다.

한국항만물류협회는 2월 25일 2010년도 1차 이사회 및 제33차 정기총회를 개최한 자리에서 이국동 전임 회장의 임기가 만료됨에 따라 김진곤 동방그룹 부회장을 신임 항만물류협회 회장으로 선출했다.

그동안 항만물류협회 수석부회장직을 맡아온 신임 김진곤 항만물류협회 회장은 지난해 이국동 전임 회장이 구속, 협회 회장직이 공석이 됨에 따라 하역 재경 6사 사장들로 구성된 회장단으로부터 일찌감치 차기 항만물류협회 회장으로 추대된 바 있다.

25일 정기총회에 참석한 항만물류협회 임원 및 대의원들은 김진곤 수석부회장을 회장으로 선출하는 임원 선임안을 제청, 이를 바로 승인, 의결했다.

항만물류협회측은 30여 년간 (주)동방에 재직하면서 항만하역분야에 해박한 지식과

실무경험을 겸비한 전문경영인으로서의 능력을 높이 평가해 김진곤 동방그룹 부회장을 이번에 신임 회장으로 추대, 선출하게 됐다고 밝혔다.

〈김진곤 항만물류협회장 약력〉

△1946년 부산 출생 △동아대학교 상대경제과卒 △연세대학교 경영대학원 수료 △전경련 국제경영원 최고경영자 과정 수료 △1981년 4월 (주)동방 입사 △1990년 2월 (주)동방 포항지사장 △1992년 5월 인천지사장 △1995년 1월 광양지사장 △1995년 본사 영업본부장 및 전무이사 승진 △2002년 1월 (주)동방 대표이사 △2006년 7월 (주)동방 부회장 △2008년 1월 동방금속공업 주식회사 대표이사 △2008년 1월~현재 동방그룹 부회장 △2009년 4월 (주)동방 대표이사 취임 △1980년 9월 내부부장관 표창 △2001년 9월 철도청장 표창 △2003년 12월 한국 CEO 경영대상 수상

## 한국해양대학교

‘바우처 사업’ 저소득층 주민 제공

한국해양대학교(총장 오거돈)는 부산 영도구 관내 저소득층 주민들을 대상으로 지역개발형 바우처 사업인 ‘지역사회서비스 청년사업단 지원사업’을 시행한다고 2월18일 밝혔다.

사회서비스 확충을 통한 국민 복지 증진과 청년들의 일자리 확대를 위한 이 사업은 지난해 보건복지가족부 공모사업에 해양대 평생교육원이 제공기관으로 선정돼 총 3개의 사업을 진행한 바 있다.

올해에는 2월부터 내년 1월까지 ‘리더십양성 주니어해양사관학교’와 ‘실버해양레저체험단’ 2개의 사업을 시행하는 대신 제한 인원을 지난해 각



각 100명에서 120명과 140명으로 늘려 운영할 계획이다.

‘리더십양성 주니어해양사관학교’는 영도구에 거주하는 초·중학생을 대상으로 하며, 도시근로자 월평균소득이 100% 이하일 경우 우선 선발된다. 영어교육을 포함한 세계화 학습(주 3회)과 해양스포츠 등 해양 전반에 대한 체험 교육(월 1회)을 실시하여 학생들의 학력신장은 물론 체력강화 및 리더십 양성에 이바지할 예정이다.

‘실버해양레저체험단’은 60세 이상의 영도 주민으로서 월평균소득이 120% 이하면 우선권을 부여받을 수 있다. 주 2회 교육되는 수영, 요가, 아쿠아로빅 등의 수중 운동과 월 1회 실시되는 해양레저 및 문화체험학습을 통해 건강한 노년을 대비한 체력 증진과 여가선용에 도움을 줄 것으로 보인다.

지난해 실시된 이 두 사업에 대한 만족도 조사 결과 ‘리더십양성 주니어해양사관학교’는 △리더십 함양 94%, △해양문화 이해도 87%, △고용 창출 89.2% 등이었다. 또 ‘실버해양레저체험단’은 △건강체력증진 87%, △질 높은 서비스 제공 81%, △고용창출 150% 등 높은 호응을 얻었다.

한국해양대 평생교육원 하해동 원장은 “바우처 사업은 가정형편 때문에 학교 수업 외에 다른 강습은 엄두도 내지 못한 청소년들과 다채로운 여가 활동을 즐길 수 없었던 노인들이 교육비용으로 인한 부담을 더는 기회를 제공하고 있다”며 “즐겁게 심신을 단련할 수 있는 프로그램인 만큼 영도구 관내 주민들의 많은 참여를 기대한다”고 전했다.

보건복지가족부 지원프로그램으로 운영되는 ‘바우처’ 사업 참가자는 월 17만원의 교육경비 중 3만 4천원을 납부하면(바우처지원금: 13만 6천원) 한국해양대의 전문화된 해양문화와 레저 활동을 체험할 수 있다. 교육신청은 매달 20일까지

주민등록상 주소지의 주민센터에 의료보험증을 지참하여 바우처 등록을 한 후 승인을 받아 한국해양대에 접수하면 된다.

## 한국해운조합

‘가보고 싶은 섬’ 봄맞이 이벤트

한국해운조합(이사장 정유섭)가 운영하고 있는 섬여행 미니홈페이지 ‘가보고 싶은 섬’(<http://town.cyworld.com/island>)이 사이버머니 제공 봄맞이 이벤트를 진행하고 있다.

3월 한달 동안 진행되는 이번 이벤트는 섬여행 플랜 작성을 비롯해 봄맞이 섬여행 촬영사진과 추억담을 게재해 나눔의 장을 마련하는 2010 SPRING 섬여행 추억담 나누기 등 다양한 내용으로 구성되며 참여 네티즌을 대상으로 3000개 규모의 사이버머니가 제공된다.

해운조합 미니홈페이지는 2006년 2월 오픈 이후 현재까지 일평균 방문 네티즌 600여명, 개인 및 단체별 일촌맺기 2000여건, 누적 방문객 약 8만여명을 돌파하는 등 큰 호응을 얻은 바 있다. 또 기존의 한국해운조합이 운영하는 가보고 싶은 섬 사이트(<http://island.haewoon.co.kr>)와 연동을 통한 용이한 자료 검색, 의견교환 등이 가능하여 섬여행에 대한 매력과 관심을 증대시키고 있다.

또한, 지난 2월 25일 2010년도 제1회 임금채권보장기금 심의위원회를 열어 선원의 생활안정을 위해 운영중인 선원임금채권보장기금의 2010년도 부과율을 국내 최저인 임금총액의 1000분의 0.5를 적용하기로 확정했다.

임금채권보장기금 심의위원회(위원장 정유섭)는 먼저 2009년도 운영실적을 보고 받고, 2010년도 운영계획을 심의하면서 동기금이 매우 안정적이고 모범적으로 운영되고 있다고 평가했다.

해운조합은 이 기금을 2005년부터 운영하면서 관련 제도미비 등 많은 어려움 속에서도 선주의 경영부담 완화를 위해 끊임없이 노력해 왔다. 이러한 노력의 결과 2009년 12월 말 기준으로 1097개 업체, 2570척, 선원 1만 433명, 8억 413만 2000원을 기금적립액으로 보유하면서 안정권에 접어들었으며, 현재 타 단체에서도 조합의 운영형태를 모범사례로 하여 관련제도를 개편하고 있다.

한편 해운조합은 앞으로도 가입선사의 경비 부담과 연안해운업계의 경영안정화를 위하여 선원임금채권보장기금을 보다 안정적으로 운영해 나갈 계획 이라고 밝혔다.

## 한국해운중개업협회

3개사 가입으로 총 64개사

최근 한국해운중개업협회 회원사 가입이 줄을 잇고 있어 주목된다.

한국해운중개업협회(회장 염정호)는 최근 2주사이에 코리아마리타임, 자이로마리타임, 코엘인터내셔널 등 3개 회원사가 신규로 가입했다고 밝혔다.

이로써 지난해까지 61개사였던 해운중개업협회 회원사수는 64개사로 늘어났다.

1년에 보통 1~2개사가 회원사로 가입하는 것이 고작이었던 것을 고려하면 최근 2주사이에 3개사가 늘어난 것은 대단히 주목할 만한 일이다.

지난 3월 4일 회원사에 가입한 자이로마리타임의 길강신 부장은 “자이로마리타임은 2006년에 설립돼 S&P와 신조선, 해체매각 부문에서 전문으로 일해 왔다. 그동안 협회에 가입하겠다는 생각은 해오고 있었지만 실행에 옮기지 못하다가 이번에 결정을 하게 됐다. 앞으로 협회 활동에 적극적으로 참여해 최신 정보들을 공유하고 해운중개업 발전에 일조하겠다”고 밝혔다.

해운중개업협회 관계자는 최근 회원사 가입이 늘고 있는 것과 관련해 “그동안 협회 가입 필요성을 느끼지 못했던 해운중개업체들이 최근 들어 스스로 가입 필요성을 느끼는 것 같다. 최근 가입한 3개사 외에도 여러 업체들이 가입을 문의해오고 있어 앞으로 신규 가입 회원사들이 크게 늘어날 것으로 기대하고 있다”고 말했다.

업계 한 관계자는 최근 해운중개업협회 가입이 크게 늘고 있는 것과 관련해 “최근 정부가 해운부대업을 육성하기 위해 관련 협회들과 협의를 통해 우수기업 인증제, R&D 센터 설립 등 다양한 제도들을 도입하려는 움직임을 보이면서 그동안 협회 가입에 시큰둥했던 업체들이 회원사 가입을 적극적으로 검토하는 것 같다. 앞으로 정부정책이 시행되면 협회의 기능이 상당히 강화될 것으로 예상되기 때문에 협회 가입을 적극 검토하고 있는데 바람직한 방향이라고 생각한다”고 지적했다.

한편 해운중개업협회는 “앞으로 해운중개업 발전을 위해 정부와 긴밀히 공조함으로써 회원사들에게 최신 정보를 제공하고 전문 인력양성 지원 프로그램, R&D센터 설립 등 회원사들에게 보다 고급화된 정보를 제공할 수 있도록 노력할 것”이라고 밝혔다.





# 국토해양부, 2010년도 톤세제 자격심사 본격 착수

## 4년간 1조3천2억원 법인세 경감 올해 6백억원 추정

국토해양부(장관 정종환)는 2월말부터 외항해운 기업에 대한 2009년 사업분 톤세제 자격심사에 본격 착수한다고 밝혔다.

국토해양부 관계자는 금년의 경우 전년도 해운 불황으로 영업손실을 본 한진해운 등 30여개 선사가 톤세를 포기하기로 결정함에 따라, 전년대비 23% 감소한 70여개업체가 톤세를 신청할 예정이라고 밝혔다.

그러나, 해운불황의 여파에도 불구하고 장기운송화물 확보, 대형운항사에 장기대선 등 안정적인 사업을 운영해 온 중소선사의 경우 금년에도 꾸준히 톤세 혜택을 볼 것으로 예상된다.

실 예로 SKC(주)의 석유/화학제품 운송에 주력하여 작년도 백억원의 영업이익을 본 K사는 일반법인세 적용시 11억4천만원이 과세되지만, 톤세를 선택함으로써 1억8천만원의 법인세가 과세되어 약 9억6천만원의 부담을 덜게 된다.

국토해양부 관계자는 위 K사와 같이 금년도 톤세신청 기업들의 법인세 경감 규모는 자체 집계한

결과 약 6백억원으로 추정된다고 밝혔다.

톤세는 외항해운기업의 해운소득에 대해 실제 영업이익이 아닌 소유, 용선한 선박의 연간운항순 톤수를 토대로 산정한 표준이익에 따라 법인세를 납부하는 제도이며,

2005년 최초적용 이후 4년간 102개 기업이 신청하였고, 이들 기업의 법인세 경감액 총규모는 약 1조3천억원에 달한다.

또한, 톤세의 국적선 증대효과와 해운기업의 어려운 여건을 감안하여 정부는 톤세의 일몰기한을 2014년까지 연장하고(당초 : 2009년), 2009년과 2010년 사업분에 한해 톤세와 법인세를 선택할 수 있도록(당초 : 5년간 의무적용) 2009년 조세특례제한법을 개정하였다.

한편, 정부는 과도한 용대선으로 인한 폐해를 방지하기 위해 톤세 적격요건을 국적선 대비 2년미만 외국적 용선의 비율이 5이하에서 2011년 사업분부터 소유선박 대비 전체 용선선박의 비율이 5이하로 강화될 예정이다.

### [ 국적선사 톤세신청 추이 ]

(단위 : 백만원)

사업년도	톤세신청	톤세 미선택시 법인세(A)	톤세선택시 법인세			차액(A-B)
			해운소득 (톤세)	비해운소득 (법인세)	합 계(B)	
2005	48개사	369,609	18,037	24,394	42,431	327,178
2006	67개사	231,877	20,561	48,329	68,890	162,987
2007	88개사	341,061	32,124	109,097	141,221	199,840
2008	92개사	792,262	26,931	134,451	161,382	630,880
합계	102개사 (중복제외)	1,734,809	97,653	316,271	413,924	1,320,885

# 2010년 전국 항만 컨테이너물동량 처리목표 1,750만TEU

전년비 122만TEU 증가, 월평균 10만TEU 이상 더 처리

국토해양부(장관: 정종환)는 2010년 전국 항만의 컨테이너 물동량 처리목표를 2009년 대비 7.5% 증가한 1,750만TEU로 잡았다고 밝혔다.

물동량으로는 지난해보다 122만TEU나 많은 규모이며, 월평균 10만TEU 이상을 더 처리하겠다는 공격적인 계획이다.

이는 세계 경기침체가 본격화되기 전인 2007년 물동량(1,754만TEU)과 비슷하며, 1,793만TEU가 처리된 2008년보다는 2.4% 감소한 수준이다.

목표 물동량을 주요 항만별로 보면, 국내 '컨' 물동량의 73.4%를 차지하고 있는 부산항은 지난해 대비 7.4% 증가한 12,840천TEU를 목표로 잡았다. 수출입화물과 환적화물 목표 물동량은 각각 7,003천TEU(6.6%)와 5,817천TEU(8.3%)이다.

국내 '컨' 물동량의 11.1%를 차지하고 있는 광양항은 개항 이래 최대 물량인 1,950천TEU(7.8% 증가)를 처리한다는 야심찬 계획을 추진 중에 있다.

국내 '컨' 물동량의 9.5%를 차지하고 있는 인천항도 2009년 대비 7.0% 증가한 1,660천TEU를 목표로 잡았다.

화물성격별로는, 수출입 항만 '컨' 물동량은 큰 폭(15%내외)의 교역액 증가 전망에도 불구하고 6.7% 증가한 11,056천TEU에 그칠 것으로 추정된다. 이는 수출입화물의 경박단소화 및 해상운송 의존도 저하 등으로 교역액 100만불당 해상 '컨' 물동량 규모가 2004년 이후 지속적으로 하락하였고, 2010년에도 이러한 추세가 계속 이어질 것이라는 전망에 따른 것이다.

한편, 우리 항만 시설의 운영 효율화를 위하여 최대 유치해야 하는 환적화물은 중국 경제가 꾸준

히 성장하고 국내 항만(부산항, 광양항)에 조성된 항만 배후물류단지가 본격 운영에 들어감에 따라 2009년에 비해 8.4% 증가한 6,178천TEU로 목표를 잡았다. 정부는 적극적인 물동량 유치를 위해 이미 1월부터 환적컨테이너에 대한 항만시설사용료를 100% 면제하고 있으며 도로로 수송되는 컨테이너를 해상수송으로 전환하기 위해 연안화물선의 항만사용료 감면율을 기존 50%에서 70%로 확대하고, 특히 연안컨테이너전용선에 대해서는 100% 감면하는 정책도 병행하고 있다. 주요 컨테이너항만도 물동량 유치를 위해 다양한 인센티브방안과 마케팅전략을 내놓고 있다.

부산항은 환적화물 유치를 위해 85억원 규모의 볼륨인센티브를 부여하고, 일본, 중국 등 전략지역 화주 및 물류기업을 대상으로 타겟마케팅을 펼쳐 나갈 계획이다.

광양항도 우수고객 마일리지제를 신설하고, 연안화물에 대한 지원을 확대함과 아울러 글로벌선사와 대형화주를 대상으로 적극적인 마케팅활동을 전개해 나가기로 했다.

인천항 또한 선사유치를 통해 다양한 서비스체계를 구축하고, 'Sea&Air 환적화물' 유치를 본격 추진하고 있다.

국토해양부 관계자는 “더블딕 우려, 원자재가 상승 등 아직도 세계 경제에 불안요인이 상존하고 불확실성이 높지만, 중국 등 신흥국을 중심으로 경기가 점진적으로 회복되고 있어, 적극적으로 환적화물 유치에 나시고, 항만배후물류단지 활성화에 다각적인 노력을 기울여 나간다면 반드시 물동량 목표를 달성할 수 있을 것.”이라고 밝혔다.



# 2010년 1월 항만물동량 전년 1월 대비 17.1% 증가

## 경제위기 이전 시점인 2008년 1월 수준으로 회복

〈 전국 무역항 항만물동량(단위:천톤,%) 〉

구 분	'07.1월	'08.1월	'09.1월	'09년 4/4분기				'10.1월
				소계	10월	11월	12월	
총 물 동 량	88,350	96,657	82,539	289,109	99,458	94,089	95,561	96,680
전년동월 대비	△2.2	9.4	△14.6	4.5	2.9	2.4	8.4	17.1
수 출 입	69,590	76,005	65,373	231,629	80,532	74,325	76,770	78,941
연 안	18,760	20,652	17,166	57,480	18,926	19,764	18,791	17,739

국토해양부(장관 정종환)는 2010년 1월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 9,668만톤으로 기저효과 등의 영향으로 전년동월(8,254만톤)에 비해 17.1%로 크게 증가했는데, 이는 지난해 하반기부터 경기회복세의 영향으로 점차 글로벌 경제 위기 이전수준으로 회복하고 있는 것으로 나타났다고 밝혔다.

2010년 1월 전체 항만물동량을 항만별로 살펴보면, 여수항과 평택당진항은 유류환적작업 및 철재류 수출입 증가 등으로 각각 전년 동월대비 79.1%, 61.3%로 큰 폭으로 증가한 반면, 울산항 등 일부항만은 전년동월 대비 소폭의 감소세를 보였다.

품목별로 살펴보면, 철재, 자동차와 광석이 경기 활성화에 힘입어 전년동월에 비해 각각 43.2%, 39.0%, 24.2%로 크게 증가하였다.

한편, '10년 1월의 컨테이너 처리실적은 1,465천 TEU로서 전년동월 대비 25.1%로 크게 증가하였으며, 구체적으로는 수출입물량 906천TEU, 환적물량 526천TEU, 연안물량 33천TEU를 각각 처리하였다.

또한, 전국 컨테이너 처리량의 약 72%를 차지하는 부산항은 1월 1,059천TEU를 처리 월간 1백만 TEU를 상회하였으며, 인천항 및 광양항도 전년동월 대비 큰 폭의 증가세를 보이고 있다.

〈 '10년 1월 주요 항만별 물동량(단위:천톤,%) 〉

구 분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택·당진항	포항항	대산항	기타
총물동량	20,090	17,273	13,679	12,197	6,242	5,551	5,350	16,298
전년동월 대비	29.6	21.3	△2.0	19.6	61.3	25.1	1.6	8.2

# 작년 해적사건 전년대비 39% 증가, 피해는 크게 감소

작년 406건 발생, 4월 함정 파견 후 피해는 없어

국토해양부(장관 정종환)는 2009년 해적사건이 2008년 대비 39% 증가한 406건이 발생하였으나 우리 선박의 피해는 대폭 감소했다고 ICC IMB PRC(국제상공회의소 산하 국제해사국 해적신고센터, International Maritime Bureau Piracy Reporting Center) 자료를 인용하여 발표하였다.

이는 우리나라 청해부대가 아덴만에 함정을 파견하여 소말리아 해적 출범해역을 통항하는 우리 선박을 호송하고, 선박 자체적으로도 해적대응을 강화한 결과이며, 실제로 2008년 이후 국적선은 2척 피랍, 6척 피격 등 총 8건이 발생한 바 있으나 우리 함정이 파견된 2009년 4월부터는 해적피해 발생이 없다고 밝혔다.

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 소말리아 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.

국토해양부는 최근 소말리아 해적이 모선(Mother Vessel)을 거점으로 1,000 마일 밖 해상에서도 자행되고 자동차 운반선 및 대형 유조선까지 공격하는 등 범죄 대상과 해역을 확대하고 있는

추세를 주목하고 관련 대책을 마련 중에 있다.

국적 선사 및 선원 해외송출선사에 해적공격의 심각성을 알리는 한편, 향후 우리 선박의 해적피해 방지 노력을 더욱 강화할 방침이며, 해적대응대책의 국내외 공감대를 고취시키기 위하여 오는 3월 12일 대한상공회의소에서 「해적방지 국제세미나」를 개최할 계획임을 밝혔다.

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







# 첫 쇄빙연구선 아라온호, 남극개척 새로운 전기 마련

## 남극 대륙기지 후보지 조사 등 첫 임무 성공적 수행



쇄빙 조건(1m 두께의 다년빙을 3노트의 속도로 연속 쇄빙)에 맞는 다년빙을 찾는데 다소 어려움이 있었으나, 지난 1월 29일 Cape Burks 주변 결빙해역에서 1.1m 두께의 다년빙을 3.5노트의 속도로 연속 쇄빙하는데 성공한 것으로 평가받고 있다.

국토해양부 관계자는 이번 아라온의 항해가 성공적으로 이루어짐에 따라 주요 국책사업인 ‘남극 대륙기

지 건설’ 사업이 본격적으로 활력을 받을 것이라면서, 금번 Cape Burks와 Terra Nova Bay 정밀조사 결과를 토대로 두 후보지에 대한 비교평가를 통해 공청회 및 ‘남극기지 건설 민관협의회’ 등 절차를 거쳐 남극 대륙기지 최종 후보지를 금년 상반기까지 확정할 예정이며, 아울러, 국제사회 동의를 얻기 위한 사전절차로 남극기지 건설 의향서(Information Paper)를 「남극조약협의당사국회의(ATCM)」에 제출할 계획이라고 밝혔다.

앞으로 최종 후보지가 확정되는 대로, 기지 명칭 공모 및 건설 주관업체 선정 등 남극 대륙기지 건설을 위한 후속 절차가 본격 진행될 예정이며,

아울러, 금년 중 각계의 의견수렴을 거쳐 포괄적 환경영향평가서 초안을 작성하여 내년 초 ATCM에 제출하는 등 국제사회의 동의를 얻기 위한 준비도 진행될 예정이다.

한편, 아라온호는 2월 22일 중간 기항지인 크라이스트처치를 출발하여 3월 13일경 인천항에 입항할 예정이다.

국토해양부(장관 정종환)는 우리나라 최초의 쇄빙연구선 아라온호가 남극 현지에서의 쇄빙능력 시험과 남극 대륙기지 후보지에 대한 정밀조사를 성공적으로 마치고 18일 오후 6시(현지시간)경에 중간 기항지인 뉴질랜드 크라이스트처치에 도착했다.

또한, 역사적인 첫 항해를 기념하기 위해 국토해양부와 극지연구소 관계자가 참여한 가운데 뉴질랜드 크라이스트처치 현지에서 항해 결과에 대한 선상 보고회 등 기항 행사를 가졌다.

아라온호는 지난 1월 12일 뉴질랜드에서 남극 대륙기지 후보지에 대한 정밀조사와 남극 현지에서의 쇄빙능력 시험을 위해 남극으로 첫 출항을 하였다.

남극 대륙기지 후보지에 대한 정밀조사는 건설·환경 등 각 분야 전문가 23명이 참여하였으며, 남극 서남단에 위치한 남극 대륙기지 제1후보지인 Cape Burks와 남단 로스해에 위치한 제2후보지인 Terra Nova Bay에 대해 안정성, 운영·보급 용이성, 환경 등 주요 항목별로 조사가 이루어졌다.

정밀조사와 병행하여 이루어진 쇄빙능력 시험은

# 국토해양부, 남·북극 운항선박, 안전기준 강제화 추진

## IMO에서 제정한 극지해역 운항선박 안전기준 수용

국토해양부(장관 정종환)는 UN산하 국제해사기구(IMO)에서 제정한 극지해역 운항선박의 안전기준(Polar Code)을 강제화하기로 결정하였다.

지난 2.22~26 기간동안 런던 IMO 본부에서 열린 IMO 제53차 선박설계 및 의장 전문위원회(DE 53)에서는 이러한 강제규정의 제정을 2012년까지 완료하고, 국제해상인명안전협약(SOLAS)에 새로운 장(Chapter)으로 추가하기로 확정하였다.

동 규정에는 북극과 남극해역을 운항하는 선박의 구조와 설비뿐만 아니라 선원의 자질 등 인명안전 및 환경보호와 관련된 모든 사항을 포함할 예정이며 이를 만족하지 못하는 선박은 극지해역 운항이 금지될 전망이다.

특히, 북극항로를 통해 동아시아와 유럽간을 운항할 경우 수송거리와 소요기간이 수에즈운하를

경유하는 것보다 1/3이상 단축되고, 운항가능 일수도 지구온난화 등의 영향으로 현재 연간 20~30일에서 수십 년 내에 120일로 늘어날 것으로 전망됨에 따라 향후 동 항로를 이용하는 선박이 크게 증가할 것으로 예상되고 있다.

따라서 북극항로가 상용화될 경우 세계 해운 및 조선 시장에 큰 변화가 예상되므로 정부와 조선 및 해운업계는 극지해역 운항선박에 요구되는 국제규범에 전략적이고 선제적인 대응이 강력히 요구된다.

한편 동 위원회에서는 선박의 소음기준을 강제화하는 방안에도 합의함으로써 선원의 근무여건이 개선될 것으로 기대된다.

선박설계 및 의장 전문위원회는 국제해사기구의 9개 전문위원회의 하나로 오는 10월 런던에서 다음 제54차 회의가 개최될 예정이다.

## 현대중공업, IMO 기준충족 세계 최초 친환경엔진 제작

현대중공업이 세계 최초로 국제해사기구(IMO)의 새 기준을 만족하는 친환경 선박 엔진을 제작하는 데 성공했다. 현대중공업은 4일 기존 엔진보다 질소산화물(Nox)의 배출량을 15%가량 줄인 친환경 엔진의 시운전을 마치고 발주처인 중국 양판(YangFan)조선소에 수출했다고 밝혔다.

이 엔진은 1만 6,680 마력급으로 앞으로 9만 2,000톤급 벌크선에 장착될 예정이다.

현대중공업은 '전 세계적으로 환경에 대한 관심이 높아지면서 친환경 제품에 대한 선주들의 요구도 늘고 있다'며 "세계 첫 환경엔진 개발로 이 분야에서 시장 선점 효과를 누릴 수 있게 됐다"고 말했다. 국제해사기구(IMO)는 지난 2008년 10월 질소산화물(Nox)의 배출량을 종전 1K조ekd 17.0g에서 14.4g으로 줄이는 새로운 규제기준 'Tier 11'을 마련했다. 이에따라 오는 2011년 1월1일 이후 건조되는 모든 선박은 새 기준을 만족하는 엔진을 의무적으로 장착해야 한다. 현대중공업은 친환경 엔진 외에도 전기추진 LNG선 및 하이브리드 경비함 건조 추진 등 친환경 선박 개발에 박차를 가하고 있다.

한편 현대중공업은 세계 선박용 엔진 시장의 약 35%를 점유하고 있으며 지난해 말까지 대형엔진 9,400만 마력, 중형엔진 2,000만 마력을 생산한 바 있다.



# 케이프사이즈 신조선 공급압력 예상 크게 하회

중국의 철광석수입량 급증 및 벌크공급과잉 문제



일본해사신문 보도에 따르면, 케이프사이즈 신조선 공급압력이 크게 우려되는 가운데 실제 시장에 나온 신조선 물량은 예상치를 크게 하회하고 있다.

금년 1월중에 준공된 케이프사이즈 벌크선은 13~15척에 머무르고 있으며, 이를 연간으로 환산하면 160~180척으로 클락슨에서 조사한 금년도 준공 예정선박 321척의 절반수준에 그칠 것으로 전망된다.

일본 대형선사의 집계에 의하면, 1월에잉시장에 투입된 케이프사이즈 신조선은 대략 15척으로 집계된다.

특히, 클락슨 자료를 인용하여 현재 척수에서 작년말 척수를 뺀 경우 1월에 나온 신조선은 13척으로 분석된다.

케이프사이즈의 신조선 공급압력은 지난 2005년 이후, 중국의 철광석수입량의 급증을 배경으로 지속되어 왔다.

더구나, 벌크선 시황이 피크에 달했던 2007년 전후에 발주된 신조 케이프사이즈가 올해부터 대량 준공될 것으로 예상됨에 따라 공급과잉 문제가 큰 이슈로 부각되었다.

그러나 2008년 9월에 발생한 리먼쇼크에 의한 글로벌 금융위기로 해운시황이 폭락, 신조선 건조계약 해지사례가 급증했다.

한편, 중국을 중심으로 신흥조선소의 경영파탄 등으로 실질적인 발주잔량은 1년간 기준으로 40~50% 감소했다는 분석도 나오고 있다.

이에 따라 세계 유수 벌크선사들은 이러한 신흥조선소의 발주잔량을 고려하여 예상척수를 잇따라 하향조정하고 있다.

일본 NYK와 K-Line은 올해 케이프사이즈 신조 인도량은 각각 200척, MOL은 170척 정도로 전망하고 있으며, 이 수치는 금년도 준공예정 선박 321척의 53~62%에 불과한 수치이다.

## 2010년 선박해체 증가로 공급과잉 문제 해결 가능 전망 철광석 거래량 증가 등으로 신조선 주문 재개 될 듯

최근 Clarkson에 따르면 2010년 선박해체량이 전년대비 2배 이상 증가하며 공급과잉 문제를 해결할 수 있을 것이라고 전망했다.

2009년에도 선박해체량이 2,988만톤을 기록하며 급성장했지만 2010년에는 대략 6,000만톤이 시장에서 사라질 전망이다.

세부적으로는 2009년 드라이벌크선 246척, 탱커선 188척 그리고 컨테이너선 180척이 해체되었으며 전체 평균선령은 29년이었다.

한편, 2008년에는 오직 377척, 1,320만톤이 해체되었으며 평균선령은 30.5년을 기록했다.

2008년에 해체된 377척 선박 또한 금융위기가 불러 닥친 하반기 이후에 대다수가 해체되었다.

심각한 운임하락과 과잉 신조선주문 문제 해결을 위해 많은 선주들이 선박해체를 통해 신조선 인도 후 직면할 선복과잉문제를 해결하려고 한다.

2009년 선박해체량에 대해 많은 조사업체가 수치를 내놓았으나 대부분이 3,000~3,500만톤 정도의 해체량을 예측했다. 브로커업체 N. Cotzias Ltd 조사치에 따르면 2009년 3,460만톤이 해체되었다.

세부적으로는 인도에서 473척, 중국 271척, 방글라데시 211척 그리고 터키에서 105척 선박이 해체되었다.

선박해체 가격은 터키기준의 경

우 톤당 270달러였던 것으로 조사되었다.

이러한 선박해체 가격은 지난 1년 전보다 각각 인도 43%, 방글라데시 38%, 파키스탄 29% 그리고 중국 43% 이상 인상되었다.

따라서 매력적인 선박해체 가격이 선주들로 하여금 선박해체를 가속화시킬 전망이다.

반면 Cotzias 예측에 따르면 593척 신조선이 인도되었던 2009년 보다 훨씬 많은 1,812척 건화물선이 2010년 인도될 예정이며 2011년과 2012년, 2013년엔 점점 줄어들어 각각 1,255척, 476척 그리고 101척 선박이 인도될 전망이다.

그러나 2010년 전 세계 철광석 거래량이 10억톤에 이를 것으로 전망되는 등 활발한 물동량 증가에 힘입어 2010년 하반기부터는 선주들의 신조 건화물선 주문이 재개될 것으로 전망된다.







## 유럽 철강소비 감소추세 상승으로 벌크선 수익 개선

철강업체들의 낮은 재고량이 올해 수요강세 견인

유럽 철강소비 감소추세가 2010년 상반기부터 바닥을 치고 상승될 것이라는 긍정적인 전망이 나오면서 벌크운송업자들의 수익 개선이 예상된다.

유럽철강협회는 현재 철강업체들의 낮은 재고량이 2010년 수요강세를 견인할 것으로 전망했다.

유럽철강협회 조사자료에 따르면 유럽국가들의 실질 철강 소비량은 2009년 대비 2010년 0.3%, 2011년 4.5% 증가할 전망이다.

또한 철강소비량이 명백히 증가하고 있는 추세 속에서 2010년, 전년대비 최대 12.5%까지 소비량 증가가 가능하다고 언급했다.

유럽철강협회 경제위원회는 2010~2011년 철강 산업 경제전망 보고서에 2010년 상반기부터 철강 수요의 회복이 시작될 것이라고 예상했다.

브로커들의 조사에 따르면 2010년 철강수송을 위해 필요한 드라이벌크선은 약 7,400척으로 본격

적인 수요회복을 기대했다.

클락슨 전망에 따르면 2010년 철광석 운송량은 2009년 예상 운송량인 9억5,000만톤보다 소폭 증가한 10억톤으로 전망된다.

주요 증가 원인으로는 2009년 하반기부터 시작된 철강업체들의 재고증산 정책으로 철강생산의 주원료인 석탄과 철광석의 수입이 증가될 것으로 보인다.

특히 중국의 막대한 수입정책에 따라 세계 벌크 화물의 3분의1을 차지하는 철광석의 운송량이 증가할 전망이다.

그리고 철강제품의 수요가 2009년 보다 11% 증가한 2억6,500만 톤으로 예상되면서 제철용 석탄의 거래량도 약 2억1,500만톤으로 2008년 수준으로 회복될 전망이다.

## BIMCO, 해적퇴치를 위한 사법사관(인터폴) 승선 제안

BIMCO는 해적퇴치를 위해 법적으로 인정된 사법사관(인터폴)의 승선을 허용하는 방안을 회원사들에게 제안하였다. 이 제안은 일부 유럽 해운 선주들로부터 제기되었으며 그들은 국제적으로 해적퇴치 관련 많은 활동을 하고 있는 국제 경찰기관(Interpol)의 지원을 받는다면 해적수 감소에 많은 도움이 될 것이라고 주장하였다.

그러나 국제 경찰기관은 업무 취지상 정치적, 종교적 분쟁행위 등에 간섭하지 않는 것을 목적으로 하여왔고 지난 2차 세계대전시에도 정치적 중립성을 가지고 사법권을 행사하지 않는 등 지금까지 국제적 분쟁행위에 관한 간섭과 개입을 지양하여 왔다.

BIMCO는 이러한 국제 경찰기관의 입장에 대해 현재의 상황이 매우 심각하므로 국제경찰과 국제단체 및 각국의 협력은 반드시 필요하다고 주장하고 있다.

국제경찰기관 또한 이미 상황의 심각성을 깨닫고 해적관련 막대한 양의 정보를 수집하였으며 국제단체와의 합이 가 실행된다면 아덴만과 소말리아해역의 순찰에 나설 예정이다.

또한 이 제도가 국제사회에서 허용 되는대로 해적관련 정보들을 바탕으로 국제경찰은 선박에 승선하여 그 나라 국내법 허용한도 내에서 해적체포를 위한 사법권을 갖고 승선을 할 예정이다.

# 컨테이너선 선속감소 추세, 아시아-북유럽구간 확산

세계정기선업계, 선속감소 확대로 선박계선을 감소

아시아-북유럽 구간 컨테이너선 항해기간이 선사들의 감속운항 정책으로 2주가량 길어졌다.

알파라이너 조사에 따르면 이 노선에 운항하는 오직 4개 선사만이 여전히 정상운행을 하고 있으며 이들도 감속운항을 고려중인 것으로 나타났다.

현재 이 노선에 취항하는 23개 선사 중 19개 선사들이 엔진효율을 83%정도로 하여 항해 중이다.

이 정책에 따라 선사들의 계선감소에 현저한 영향을 미쳐 1월 중순 기준으로 30척, 약 7만TEU 가량이 항로에 복귀했다.

아시아국가들의 구정연휴에 따른 물동량 증가 기대감으로 대형선사들이 아시아-지중해 거래를 중심으로 활발히 선대를 추가 투입하고 있다.

현재 계선 중인 컨테이너선박은 2주전 562척, 144만TEU에서 현재 532척, 137만TEU로 소폭 감소했다.

그러나 계선선박의 감소는 대형선들의 계선률이 거의 변동되지 않으면서 용선료변화에는 큰 영향을 못 미쳤다.

알파라이너는 지난 1년간 정기선 시황은 물동량과 운임 모두 꾸준히 회복중이라고 언급했다.

그러나 여전히 전 세계 컨테이너선대의 10% 이상이 계선중이며 2010년에도 많은 신조선들이 인도될 것으로 전망되면서 시황회복에 큰 부담으로 작용할 전망이다.

한편 2010년 1월은 총 30척, 13만 3,000TEU 선박이 인도되면서 2008년 이후 최대 월간 인도수치를 기록했다.

따라서 용선주들은 선박 용선계약을 맺는데 있어서 시황의 변동에 주목하며 5년 정도의 장기 또는 중기 및 단기 용선계약을 병행할 필요가 있다.

## 대만, 자국상선대 경쟁력 제고위해 톤세제도 도입

대만정부는 자국 해운선사들의 해운소득에 대한 법인세를 면제해주는 톤세제도를 시행할 예정이다.

정부관계자에 따르면 새로운 세금정책이 대만선사 뿐만 아니라 대형화주 및 선박관련 산업분야에 큰 도움이 될 것이며 대만 등록선박 증가에도 큰 기여를 할 것이라고 언급하였다.

새롭게 바뀐 법으로 인해 해운선사들은 기존의 소득에 대한 법인세와 총톤수 기준의 톤세제 중에서 한 가지 세금 정책을 선택하여 이용할 수 있게 된다.

대만 의회에 보내진 초안에 따르면 이번 톤세제는 4가지 분류로 나누어진다.

먼저 총톤수 1,000톤이 하의 선박은 해운수입에 대해 운항일수 1일당 100톤 기준 57대만달러 세금을 부과하게 된다. 1,001~1만톤급 선박에는 100톤 기준 42대만달러, 1만톤~2만5,000톤급 선박에는 27대만달러 그리고 2만 5,000톤 이상 선박에는 12대만달러의 세금이 부과된다.

또한 톤세 적용의 편의성을 고려하여 대만 정부는 자국 등록선대를 보유한 선사의 전체 선복량 기준으로 톤세제 적용을 고려중이다. 이에따라 해운선사들은 법인세와 톤세제중 한가지를 선택할 수 있으며 한번 적용받기 시작한 세금정책은 10년간 구속력을 갖게된다.



# 북서유럽 연안운송 투입 LPG시장 단기운임 하락

LPG 수요감소로 1월 톤당 48\$에서 2월 44\$로

2월들어 북서유럽 연안운송에 투입중인 LPG선 주와 석유업체간의 화물 수송권 계약이 재개되면서 단기 운임이 하락세를 기록하였다.

현재 유럽대륙내의 프로판 및 부탄 저장설비의 재고상승과 추운날씨가 그치면서 에너지회사들의 수익성이 하락한 결과 LPG선의 수요가 하락하였다.

영국 Teesside항에서 LPG 1,800톤을 선적한 후 암스테르담, 로테르담, 안트워프에 하역하는 운송 계약의 경우 지난 1월, 톤당 48달러 수준에서 2월 들어 44달러로 하락하였다.

이 운임수치를 일일용선료로 전환하면 1만1,500 달러에서 1만 달러로 하락한 것과 같다.

대다수의 브로커업체들은 2월동안 시황하락은 계속될 것으로 전망되며 운송계약이 극히 미비해지면서 일일용선료는 8,000달러, 톤당 40달러 정도로 전망하고 있다.

그러나 지난 1월에는 극심한 유럽지역 한파에 따른 에너지 소모증가로 LPG재고량이 급감하여 시황강세를 보여 왔다.

Shell과 Statoil 같은 대형 에너지 업체들이 이미 장기운송계약을 충분히 체결하면서 추가 계약 체결을 위한 선사간의 파이 경쟁이 치열해지고 있다.

한 외신매체는 전 세계 3,000 cu m~4,000 cu m 급 LPG선 170척 중에서 화물수송 가능한 선박은 5척에 불과한 것으로 조사되었다.

이러한 화물부족 현상으로 이번 달 중동-동아시아 LPG시장 운임도 지난달 대비 10%이상 하락하였다. 사우디아라비아-일본구간 운임은 톤당 25.47달러를 기록하며 지난 1월 28달러 대비 소폭 하락한 것으로 나타났다.

이 운임을 일일용선료로 전환하면 7,000달러로써 지난 1월 9,000달러 대비 2,000달러가량 하락하였다.

## 中 화주들, 정기선사 유류할증료부과에 항의

아시아 역내항로 대다수 대형선사들이 유류할증료(EBS)를 부과하면서 중국 화주들의 항의가 빗발치고 있는 것으로 나타났다.

이 지역에 취항하는 해운선사들은 지난 2월1일부터 아시아역내 수출 화물운송에 있어서 1TEU당 48달러, 1FEU당 87달러의 부대비를 추가로 징수하기로 하였다. 그러나 홍콩 화주협의회는 3가지 이유를 들어 선사들의 추가 부대비 징수에 대해 항의하고 있다.

첫째, 최고치를 기록했던 2008년부터 연료유가격이 배럴당 150달러에서 점차 하락하여 현재 70달러 수준까지 떨어졌기 때문에 선사들의 연료유로 인한 부대비 징수는 부당하다고 주장하였다.

두 번째 이유는 중국 화주들의 대다수 계약조건이 FOB조건인데 이 경우, 운송료는 수화인측에서 부담해야 됨에도 불구하고 선사들은 수출업자들에게 EBS 징수를 강요하고 있다고 주장하였다.

마지막으로 선사들의 독단적인 부대비징수는 EU에서 허용하는 관행을 벗어난 비경쟁적인 정책으로 운임인상을 위해선 반드시 화주측과의 사전 협의가 필요하다고 주장하였다.

홍콩 화주협의회는 이에 따라 베이징 주정부 및 기타 주정부들에게 EBS 징수 금지를 위한 적극적인 활동을 벌일 예정이다.

중국 남부지역 화주들로부터 시작된 이번 분쟁에 대해 화주측 대표는 설 연휴 전 선사들이 실시한 과도한 이윤추구 행위가 결국 선화주간의 불신을 조성하고 양 당사자간의 부정적인 영향을 미칠 것이라고 주장하였다.

# 2010년 세계 탱커선대, 실제 인도량 감소 전망

## 예상인도량 보다 25% 하락한 수치 인도 예상

EA Gibson조사에 따르면 2만5,000DWT이상 탱커선 300척 가량이 2010년 시장에 신규 투입될 것으로 전망되었다.

세부 선형별로는 VLCC50척, 수에즈막스 65척, LR2 25척 그리고 기타선 120척 가량이 2010년 새롭게 시장에 진입할 것으로 전망되고 있다.

이 수치는 전년도 대다수의 연구기관에서 발표한 예상 인도량보다 25%가량 하락한 수치이다.

이 수치를 기준으로 한다면 선박 해체 및 선종전환 등을 감안하면 실제 선대증가량은 175척에 그칠 것으로 전망된다.

한편 지난 2009년의 경우 건조취소 및 주문연기로 인해 실제 주문량 484척보다 16% 감소한 405척의 탱커선 만이 시장에 인도되었으며 선박해체 등을 제외하면 314척만이 순수하게 증가한 것으로 나타났다.

선형별로는 VLCC선이 11%감소한 54척, 수에즈막스가 26%감소한 46척, LR2가 3% 감소한 95척, LR1이 11% 감소한 39척 그리고 MR탱커선이 11% 감소한 171척을 기록하였다.

수에즈막스와 MR사이즈는 예정 인도량의 75%가 실제로 인도되었으며 VLCC와 LR1사이즈는 89% 인도되었으나 아프리카막스와 LR2사이즈의 경우 예정 인도량의 100%가 모두 실제 인도되었다.

2010년은 석유수요의 증가와 탱커선대의 공급량이 예상보다 적을것으로 예측되면서 탱커시황의 회복이 기대된다고 EA Gibson은 발표하였다.

또한 미국 브로커 McQuillling사는 2010년과

2011년 파나막스와 MR1 탱커선대의 선박량은 오히려 줄어들 것으로 전망하였다.

파나막스선은 2009년 11척의 선박이 감소하여 그 추세가 계속되고 있으며 MR1 선대 역시 2010년까지 감소하다가 2011년 4척이 증가할 것으로 예상하는 등 탱커선대의 수급여건을 긍정적으로 전망하였다.

### 알파라이너, 금융위기 후 140척 컨테이너선 건조취소

금융위기가 발생한 2008년 9월 이후 전 세계 컨테이너선 건조취소율이 전체 주문량의 6.7%에 해당하는 140척인 것으로 조사되었다. 알파라이너 조사에 따르면 2008년 10월1일 기준, 전 세계 조선소에 발주된 컨테이너 전체 주문량 651만TEU의 6.7%에 해당하는 43만6,000TEU 컨테이너선이 주문 취소된 것으로 집계되었다.

이 수치는 벌크선 및 탱커선의 주문취소율 보다는 상대적으로 낮은 수준인 것으로 나타났다.

건조취소된 선박 중 27척은 선종이 변경되었으며 나머지 선박들은 완전히 주문 취소되거나 인도일정이 변경된 것으로 조사되었다.

이번 집계 수치에는 선박건조는 완료되었으나 선주들이 잔여금 지급을 하지 못해 인도받지 못한 선박들은 제외하였다.

세부적으로 1,000TEU~1,999TEU 선박이 54척이며 7,500TEU이상인 11척 그리고 5,100~7,499TEU 선박 6척이 건조 취소되었다.

알파라이너는 조선소와 선주사이의 선박 건조취소는 계속 늘어날 것이라고 전망하며 선박 공급과잉이 생각보다 심화되지 않을 것으로 전망하였다.





# Eagle Bulk사 CEO, 드라이벌크 시황 회복 전망

## 드라이벌크 전 선종별 탄력적인 운임회복 진행 중

미국에 상장된 Eagle Bulk사 CEO는 드라이벌크 시장의 험난한 시간들이 가고 전 선박분야의 탄력 있는 운임회복이 진행 중이라고 주장하였다.

Eagle Bulk사는 최근 중국에 이미 주문중인 8척의 신조선과 별도로 선박주문 체결이 임박해졌다는 소문에 휩싸여왔다. 이 소문에 대해 Eagle Bulk사는 선박구매 계획을 인정하며 금번 선박구매 목적이 선가하락에 따른 단순한 자산확보 차원의 투자가 아닌 시황회복에 따른 수익창출을 목적으로 한다고 주장하였다.

2월 중순 기준, 드라이벌크 일일용선료는 수프라막스 2만달러 이상, 파나막스 최대 2만달러 그리고 케이프사이즈 3만달러 이상에서 거래되며 상대적으로 양호한 수준을 기록 중인 것으로 나타났다.

이러한 시황을 근거로 Eagle Bulk사는 자금력이 확보되었다면 지금이 선박확보에 나설 적기라고 주장하였다.

또 다른 미국선사인 Navios사도 2009년 하반기 이후 7척의 케이프사이즈 신조선을 인도받음

뉴욕에 상장된 Genco사는 기업공모를 통해 자금조달을 계획중이며 이 자금으로 7척의 선박을 싸 가격에 구입할 예정인 것으로 나타났다.

이와 반대로 Eagle사는 2008년 비싼 가격에 주문한 8척의 선박 때문에 자금동원에 있어서 부담감을 느끼고는 있지만 시황회복에 대한 믿음을 갖고 있다고 주장하였다.

Eagle사는 2008년 전까지만 해도 2009년 수프라막스 일일용선료를 1만달러 이하로 예측하였지만 중국의 수요증가에 따라 벌크시황은 V자 형태

의 가파른 회복세를 보였다고 언급하였다.

Eagle사의 경우 수프라막스와 핸디막스 분야에 주력하고 있으므로 철광석과 석탄만을 수송할 수 있는 케이프사이즈 및 파나막스 선형에 비해 보다 다양한 벌크 화물을 수송할 수 있는 장점이 있다.

Eagle사의 또 다른 강점으로는 수프라막스에 주력한 결과 인도시장에 보다 적극적으로 진출할 수 있다는 점이다.

인도항만은 수심 및 수로폭의 제한으로 인해 케이프사이즈와 같은 대형선이 접안할 수 있는 항구가 제한적이다.

2010년은 인도 발전시설의 사용증가가 예상되면서 석탄소비가 더욱 증가될 것으로 예상된다.

또한 신조선 공급과잉이 예상치에 훨씬 못 미칠 것이라는 기대가 시황전망에 더욱 긍정적으로 작용하고 있다.

신조선 공급과잉 압력과 관련하여 2008년 당시 클락슨은 기존 주문량의 47.6% 핸디막스 및 수프라막스 신조선이 2009년 인도될 전망이라고 발표했지만 현실은 이에 훨씬 못미쳤다.

2010년 1월 기준 핸디막스 및 수프라막스 선형의 정식 인도 불이행 비율이 클락슨 조사결과 82.7%에 달한 것으로 나타나면서 2010년 또한 신조선 공급 인도량이 예상치를 크게 하회할 것으로 전망되고 있다.

한편 Eagle사는 현재 32척의 자사선을 보유중이며 2011년까지 15척의 선박이 추가로 인도될 예정이다.

# DNV, 전 세계 신조선 건조계약 취소량 600척 추정

DWT기준 전 세계 87%가량이 한국, 중국에서 취소

노르웨이 선급 DNV는 금융위기 이후 전 세계 선박건조 취소량이 600여척에 달한다고 뉴욕 해운 세미나에서 발표하였다.

선박 브로커들이 흔히 실시하는 조선소를 통한 자료 집계 방법과는 달리 DNV사는 이번 조사에 선주사들을 통한 설문조사로 실시하였다.

그러나 선사 및 조선소들의 은폐행위로 인해 정확한 선박건조 취소 수치를 집계해 내는 것은 불가능하다고 언급하였다.

이번 세미나의 주요 이슈는 수요측면에서 과연 중국이 불황탈출의 선봉장 역할을 계속해줄 것인지와 공급측면의 선박건조 취소가 어느 정도 가능한지에 대한 발표가 주요 이슈로 부각되었다.

미국 Genco사 대표는 2009년 정상적으로 인도되지 못한 선박이 전체의 40~45%였으며 2010년

엔 드라이벌크 선대의 8~9% 선복량 증가가 예상된다고 발표하였다.

DNV측은 발표를 통해 선박 주문량 또한 일부 과대 발표된 점이 있으며 지금까지 건조취소량은 약 4,650만DWT이라고 주장했다.

주문 취소된 선박을 종류별로 살펴보면 벌크선 388척, 컨테이너선 92척, 탱커선 63척, 그리고 기타선이 56척인 것으로 조사되었다.

조선소별로 분류하면 전체 건조 척수 중 4분의 3, DWT기준으로는 8분의 7이상이 중국 및 한국 조선소에서 주문취소 된 것으로 조사되었다.

구체적으로 중국 조선소 239척(전체 39.9%), 한국 조선소 226척(전체 37.7%)이 주문취소 되었으며 DWT기준으로는 좀 더 대형 선박주문을 체결한 한국이 전체 45%로서 중국 42.6%보다 앞섰다.

선박 건조취소 추이

구 분	국 가	척 수	TOTAL DWT
1	중 국	239	19,822,470
2	한 국	226	20,906,496
3	터 키	24	1,923,600
4	러시아	20	1,046,996
5	일 본	19	652,482
6	베트남	18	744,500
7	폴란드	13	340,500
9	대 만	6	130,200
			46,478,544



## 중국의 수요회복으로 태평양 파나마스 시장 회복 전망

### 북아시아지역 계절적 영향으로 중단기 운임 강세 전망

2월 들어 중국 발 수요회복으로 아시아지역을 필두로 한 태평양 파나마스 시장의 화물거래량이 증가 추세인 것으로 나타났다.

홍콩 브로커에 따르면 중국 춘절 연휴가 끝나고 수요가 다시 회복되면서 선주들과의 많은 용선계약이 체결중인 것으로 조사됐다.

대부분의 계약이 서류상 거래로 체결되기 때문에 실제 시장상황을 판단하기는 어렵지만 긍정적인 상황이 기대되는 것은 분명하다.

지난 2월 셋째주 동안, 아시아 대다수 국가들이 연휴에 들어가면서 원자재를 비롯한 화물수요가 급감했으나 연휴가 끝나면서 화물수요가 회복되고 있다.

또한 해운선물거래 계약 건수도 크게 증가하며 운임상승을 견인하고 있다.

지난 한주 북태평양 일일용선료는 거래건수가 감소했음에도 불구하고 2만3,000달러 수준을 기록하며 비교적 양호한 수준을 기록했다.

익명의 싱가포르 브로커는 시장지표가 지속적으로 개선중이므로 태평양 파나마스 운임의 반등이 기대된다고 주장하였다.

북아시아 지역 날씨가 3월초까지는 계속 추울 것으로 전망되며 석탄수요도 당분간은 증가할 것으로 예상하였다.

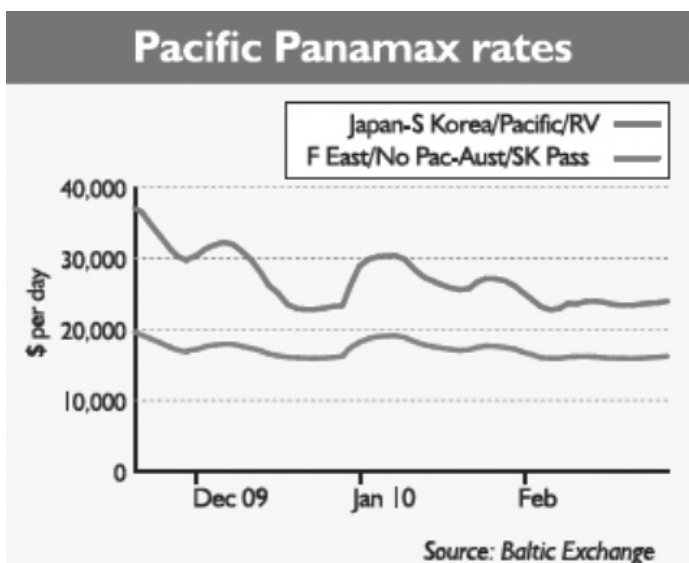
최근 NYK사가 운송 계약을 맺은 2001년 건조, 76,623DWT 선박의 필리핀-일본 구간 석탄운송

일일용선료는 2만1,000달러를 기록하였다.

또한 일주일전보다 최근 계약된 6개월 장기용선계약 운임이 소폭 상승하며 5~7개월 용선계약 일일용선료는 2만7,000~2만8,000달러를 기록하였고 이 거래액은 일주일전 보다 약 1,000~2,000달러 인상된 수준이다.

실제로 2008년 건조된 7만 7,376DWT 파나마스선은 최근 Norden사에 5~7개월 기간용선으로 2만7,500달러/day에 거래되기도 하였다.

[ 태평양 파나마스 운임 추이 ]



# LNG 수요감소로 단기용선료1일 3만5,000\$로 하락

선주측, 이 수준은 계약체결시 물러설 수 없는 액수

2010년 들어 LNG 수요감소로 시작된 운임하락 현상이 2월에도 지속되고 있는 것으로 조사되었다.

2월 들어 골라 LNG사의 경우 최근 3만 5,000/day에 용선계약을 체결한 것으로 나타났다.

대부분의 화주사들이 운임인하를 요구하고 있는 가운데 LNG 수송계약을 진행중인 사할린 에너지사는 선사와의 계약과정에서 운임조건에 상당한 불만을 품고 운임 인하를 요구하였다.

이에 선주사는 3만달러 중반대는 계약체결에 있어서 물러설 수 없는 액수라고 주장하였다.

전반적으로 시장 강세가 진행되는 겨울시즌에도 미국 북동부 및 북유럽 지역 수요가 증가했음에도 불구하고 용선료가 4만달러에 머물면서 선주들의 기대에 미치지 못하였다.

이 기간 동안 Excelerate Energy사는 북미시장의 신규 시장 확보에 나섰으며 카타르 또한 영국 및 북유럽 구간 영업력을 강화해나갔지만 LNG가격의 큰 변동은 없었던 것으로 나타났다.

그러나 아시아 지역은 수요 감소에도 선주들의 선복량 조절을 통해 비교적 운임하락에 잘 대처하였다.

이러한 운임하락의 가장 큰 원인은 LNG시장의 선복과잉으로 인한 수급불균형인 것으로 밝혀졌다.

현재 12척의 선박이 화물운송에 나서지 못한 채 계약체결을 위해 대기중이며 선주들은 신조선의 인도 일정 연기도 고려중이다.

그러나 한편으로는 쿠웨이트와 같은 신규 LNG 수입국들에게서 수요 창출을 기대되고 있다.

브로커들은 LNG 단기용선시장의 약세는 중·장

기 계약 전반에 걸쳐 펼쳐질 것이지만 일부 대형 계약이 진행될 시기에는 상황이 바닥을 찍고 회복될 것으로 전망하고 있다.

## 무디스, 공급과잉으로 더딘 시장 회복 전망

글로벌 신용평가 기관 무디스사는 2010년 해운산업 전망에 대해 벌크와 탱커시장의 점진적인 회복이 기대되지만 정기선 분야는 상대적으로 약세가 예상된다고 발표하였다.

그리고 해운회사들의 파산 가능성에 대해 쉽게 예측하기 어렵지만 2010년은 개별선사들의 위험성은 존재하지만 상대적으로 과거보다는 파산의 위험이 낮을 것으로 전망하였다.

드라이벌크 시장은 펀드멘탈과 실적부분의 개선이 기대되며 탱커시장은 건조취소 및 단일선체유조선 퇴출 등 공급과잉 해결을 통해 선사들의 수익성이 점차 개선될 것으로 전망하였다.

그러나 컨테이너시장의 경우 공급과잉 해결이 상대적으로 유연하지 못한 관계로 회복 속도가 늦어질 것으로 전망하였다.

유럽과 미국의 물동량 회복속도가 예상보다 늦춰지는 등 화물 수요가 쉽게 회복되지 않을 것으로 예상되며 2011년 말 정도부터 상황이 완전히 개선될 것으로 전망하였다.

그러므로 정기선사들은 급변하는 시장상황에 대처하기 위해 사업구조와 금융구조의 개편이 효과적인 개편이 필요하다고 충고하였다.

신용기관들은 선박금융이 당분간 활기차지 못할 것이므로 선사들의 유동성 상황이 향후 해운산업을 평가할 수 있는 중요요소가 될 것이라고 언급하였다.

전반적으로 무디스사는 해운산업의 약화는 더 이상 없을 것이지만 2011년까지 완벽한 시장회복은 기대하기 힘들 것으로 전망하였다.





# 2010 2



