

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국선주협회, '해운산업 동향 및 전망 세미나' 개최	2
전국해양산업총연합회, 2010년도 정기총회 성료	4
쌍용해운, 양해해운, 인터상선 등 9사 신규회원가입	6
선협, 전해총, 부산시, 선박금융기관설립 MOU	8
2010 선진해운그룹(CSG) 회의 부산에서 개최	11

해운이슈	15
외환은행, 수출화물선취보증서(L/G) 인터넷 확인 서비스	15
삼성研, '중국이 위안화 평가절상을 망설이는 이유' 발표	17

업계동정	19
------	----

해사정보	26
정기선 물동량 급증으로 공컨테이너 품귀현상 발생	26
우리나라 국제항로표지협회(IALA) 이사국 재진출	29
KMI, 2010년 해운시황 수요증가로 회복지속 전망	31
세계 컨테이너선 계선량 시황호전으로 점차 감소	34
중국 철광석 수입량 지속 증가로 10년후 2배 증가	38
파나막스 운임, 최근 18개월 사이 처음으로 케이프 추월	41

해운일지	46
------	----



## 한국선주협회, ‘해운산업 동향 및 전망 세미나’ 개최

### 해운시황 강세기조 당분간 지속될 것으로 전망



한국선주협회(회장 이진방)는 지난 4월9일, 10일 양일간 중국 칭다오에서 열린 ‘해운산업 동향 및 전망’ 세미나에서 “해운시황 강세기조가 당분간 지속될 것이며 이에 따라 해운산업 위기도 조만간 극복되고 조선산업 역시 해운산업에 뒤따라 회복될 것”으로 전망했다.

해운담당 기자단과 국적선사 관계자 등 30여명이 참석한 가운데 열린 이번 세미나에서 한국선주협회 김영무 전무는 “세계 해운환경 변화 요인에 긍정적인 면과 부정적인 면이 공존하고 있으나, 긍정적 요인이 더 크다고 본다”며 긍정적 요인으로 △글로벌

금융위기 해소 ▲중국·인도의 원자재 수입 확대 △미국과 EU 등 선진국의 소비 증가세 △신조선 인도 지연·발주취소·선박해체 증가를 꼽았다.

이어 부정적 요인으로는 세계 각국의 출구전략이 불가피하다는 점과, PIGS(포르투갈, 이탈리아, 그리스, 스페인) 등 일부 국가들의 재정위기, 해운시장에 대한 규제 확대 등을 들었다.

특히 김 전무는 “세계경제의 회복으로 최근 벌크, 컨테이너, 유조선 운임지수가 선종별로 강세를 보이고 있다”며 “물동량은 늘어나고, 당초 예상보다 신조선 인도는 축소돼 (수급조절에) 긍정적”이라고 설명했다.

철광석, 곡물 등을 실어 나르는 벌크선의 경우, 중국의 철광석 및 석탄 수입 증가 등에 힘입어 가장 빠른 회복세를 보일 것으로 전망했다.

김 전무는 이와 관련하여 “올해 중국의 철광석 수입량은 전년 대비 12% 늘어나고, 석탄수입량 역시 작년보다 15% 늘어난 1억3천만톤에 이를 것”이라며 “상하이 엑스포, 광저우 아시안게임 등의 개최로 중국의 화물 수입량이 더 늘어날 것으로 기대된다”고 분석했다.

#### ※ 벌크선 선복량 전망

(단위 : 백만DWT)

구 분	2006	2007	2008	2009	2010(E)
케이프사이즈	121.0	131.4	143.4	169.7	194.0
파나막스	101.7	108.2	114.8	121.2	127.8
핸디막스	71.7	77.0	83.1	92.3	105.1
핸디사이즈	73.8	75.6	76.9	76.5	77.7
합 계	368.2	392.2	418.1	459.7	504.6
증가율	6.8%	6.5%	6.6%	9.8%	9.9%

(출처 : Clarksons, World Shipyard Monitor)

### ※ 세계 컨 해상물동량 전망

(단위 : 백만TEU, %)

구 분	2006	2007	2008	2009	2010(E)
물동량	127.0	142.4	148.9	133.6	136.8
증가율	8.9	12.1	4.6	-10.6	2.4

(출처 : Drewry)

또한 “전체 신조선 주문량 3,267척 중 450여척의 발주가 취소되는 등 신조선 인도는 지연되고 노후선 해체는 가속화되고 있어 벌크부문이 가장 빠른 시황회복을 나타낼 것으로 본다”며 “올해 BDI(벌크선운임지수)는 3천500포인트 수준을 유지할 것”으로 내다봤다.

컨테이너 시황 또한 올해 해상물동량이 지난해보다 2.4% 늘어난 1억3천680만TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개)를 기록하는 등 물량 증가세를 이어갈 전망이다.

반면, 신조선 인도 등에 따른 선박량 증가율은 과거 10년 내 최저수준인 6%대에 그칠 것으로 예상돼, 시황 개선전망을 더욱 밝히고 있다.

한국선주협회는 “선사들이 일부 선박의 운항을 멈추고 몇몇 노선에서 공동운항을 실시하는 등 선박량 조절에 힘쓰고 있다”며 “미국, 중국, 유럽 등 거대시장의 경기회복으로 태평양항로(북미항로), 유럽항로의 운임회복이 지속될 전망”이라고 설명했다.

또한 “세계 최대선사인 머스크라인이 독자적인 행보를 멈추고 TSA(태평양운임협의회)에 재가입하는 등 정기선사들의 운임공조 노력도 커지고 있다”며 “오는 5월부터 적용되는 북미항로 정기운임계약(S/C, Service Contract)에서 15%이상 운임인상이 기대된다”고 덧붙였다.

그러나 “시황이 개선되면, 전 세계 컨테이너선단의 8~9%에 달하는 계선(繫船, 운항을 멈추고 대기 중인 선박)들이 다시 시장에 투입될 것이다. 지난해 이들 선박이 시장으로 계속 나오면서 회복되던 시황이 오히려 탄력을 받지 못했다는 시각도 있다”고 말해, 향후 수급조절에 대한 우려를 나타내기도 했다.

아울러 유조선시황의 경우, 세계 석유 소비량 및 중국 수입물량 증가 등으로 올해 금융위기 이전 수준까지 물동량이 늘어날 것으로 예상됐다. 중국 석유화공집단공사는 올해 중국의 원유수입량을 전년 대비 9.1% 증가한 2억1,200만톤으로 내다봤다.

또한 “올해부터 2015년까지 단일선체(싱글헬) 유조선이 퇴출되면서 해체량이 5년 내 최대치를 기록할 전망”이라며 “선주들의 공급조절, 공동운항 강화 등 노력에 힘입어 유조선 운임의 상승이 예상된다”고 설명했다. 현재 전 세계에서 운항중인 단일선체 유조선은 713척, 5천100만DWT로 집계됐다.

그리고 “향후 컨테이너선, 유조선, 벌크선의 발주량도 시황에 따라 차별적으로 회복세가 가시화될 것”이라며 “수주잔량 부담이 상대적으로 낮은 탱커, 저선가 혜택에 따른 벌크선의 발주가 기대되며, 컨테이너는 발주물량 부담으로 인해 당분간 부정적”이라고 언급했다.

### ※ 유조선 선박량 전망

(단위 : 백만톤)

구 분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010(E)
척 수	3,543	3,725	3,981	4,247	4,554	4,923	5,292
선박량	303	320	343	363	385	406	436
증가율	2.8%	5.3%	7.2%	5.8%	6.0%	5.6%	7.2%

(출처 : Clarksons Research)





## 전국해양산업총연합회, 2010년도 정기총회 성료 해양산업 위기상황 조기극복과 위상제고에 주력



전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 3월15일 11시 프레스센터 19층 대회의실에서 2010년도 정기총회를 개최하고 올해 중점추진 사업방향을 해양산업 위기 조기 극복과 대국민 이미지 제고에 두고 이를 적극 추진해 나가기로 했다.

이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 “해양산업의 중심축이라 할 수 있는 해운산업의 경우 벼랑끝 위기에서는 벗어났으나, 앞날에는 수많은 변수들이 도처에 도사리고 있어 이러한 변수들이 언제 해양산업의 근간을 흔들지 예단할 수 없는 상황”이라며, 따라서 금년에는 내·외항해운을 비롯하여 항만, 물류, 선원제도 등 해양산업의 국제경쟁력 제고에 역점을 두고 이를 적극 추진해 나가겠다고 밝혔다.

“해양산업이 위기를 완벽하게 극복하는 데는 상당한 시간이 소요될 것”이라며, “하지만, 해운을 비

롯하여 항만, 물류 등 각 업종별로 위기극복을 위해 역량을 모아 나가고 있고 정부와 국회에서도 힘을 모아 주고 있기 때문에 충분히 극복할 수 있을 것”이라고 밝혔다.

이어 진행된 의안심의에서 총연합회는 지난해 중점적으로 추진한 △대국민 이미지 개선을 위한 바다마라톤 공동개최, 제

1회 대학생 대상 국토해양대장정 공동개최, 제1회 국회 Motor Vessel Show 개최, 제3회 전국 카누·드레곤보드 경주대회 개최 등 각종 행사를 비롯하여 △해양산업 동반발전과 위기극복을 위한 대책추진 등을 보고받고 이를 원안대로 승인했다.

특히 총연합회는 올해 중점추진 사업방향을 △해양산업 대국민 이미지제고 △선박금융 전문기관 설립 △해양산업 동반발전을 위한 대책추진 △해양산업에 대한 대국민 홍보강화 △해양산업 발전 대정부 및 국회 활동 강화 등에 두고 이를 적극 추진해 나가기로 했다.

특히, 해양산업계 대표들을 격려하기 위해 총회에 참석한 국토해양부 최장현 차관은 치사를 통해 “해양산업은 미래 신 성장 동력이 될 무한한 가능성을 지니고 있으며, 저탄소·녹색성장의 중심이 될 것”이라고 강조하고, 이를 위해 해양산업계의 적극

적인 관심과 그동안 쌓아 온 지혜를 한데 모아줄 것을 당부했다.

이에 앞서 장광근 전 한나라당 사무총장은 축사를 통해 “사실상 국가 아젠다에 해양산업이 밀려있는 것 같다”며, 앞으로 먹을거리와 해양교역 등 해양산업이 중요한 산업으로 부각되는 시대가 도래할 것이며, 이를 위해 힘닿는 데까지 돕게다고 말했다.

전혜숙 의원(민주당, 보건복지위)은 “여성의원으로서 최초로 승선경험을 한 것을 계기로 해양산업에 더욱 관심을 갖게 되었다”며 작년 한해 어려운 여건 속에서도 많은 성과를 보인 것 같아 뿌듯하며, 선원들이 국가의료보험 혜택을 받을 수 있도록 많은 노력을 기울여 나가고 있다고 강조했다.

또 바다와 경제 국회포럼 대표인 박상은 의원(한나라당, 국토해양위)은 “우리나라가 강국으로 가는 블루오션은 해양산업에 있다고 생각한다”며, 우리나라를 해양강국으로 만들기 위해 좋은 정책을 개

발하여 보답하도록 하겠다고 말했다.

김성곤 의원(민주당, 국토해양위)은 “지역구(여수) 특성상 남달리 바다에 관심을 많이 갖고 노력하고 있다”고 밝히고, 2012 여수세계박람회의 성공적인 개최를 위해 적극 노력하고 있으며, 해양산업 발전을 위해 국회차원에서 노력할 것을 약속했다.

윤상일 의원(친박연대, 기획재정위)은 “해양산업이 어려운시기를 보내왔지만 많은 해양산업 관계자 여러분들의 노력으로 어느 정도 안정화가 되가고 있다”며, 우리 해양산업계가 푹푹 멎게 위기극복을 위해 매진한다면 국회에서도 적극 지원하도록 노력하겠다고 말했다.

해양산업의 위상제고와 세계 5대 해양강국 도약, 해양산업의 동반발전을 위해 지난 2008년 11월10일 발족된 전국해양산업총연합회는 현재 해양관련 35개 단체가 회원으로 가입되어 있으며, 종사자 규모는 45만명에 매출규모는 70조에 이르고 있다.

## 한국선주협회, 제1회 보험·법제 실무협의회 개최



한국선주협회(회장 이진방)는 지난 10일 선주협회 대회의실에서 제1회 보험·법제 실무협의회를 개최하여 해운선사 보험·법제 업무 담당자간 정보 공유 및 협력 강화를 위한 기회의 장을 마련하였다.

이번 실무협의회가 설립된 배경으로는 최근 선주 책임을 가중시키는 로테르담 규칙, 환경오염 관련 규제가 늘어남에 따라 이에 대한 능동적 공동대응 필요성이 대두

되었고 최근 해운불황에 따른 각종 소송 및 분쟁 사례가 증가함에 따라 업계 간 유대관계가 약화됨으로서 선사 담당자들간 협력 필요성이 절실했기 때문이다.

향후 협회 보험·법제 실무협의회에서는 선사 업무 담당자간 정보 공유 및 협력 강화와 관련 제도/법령, 규제 문제점 파악 및 개선을 적극 추진 할 것이며 보험계약 체결 관련 선사 애로사항 파악을 통한 개선안 마련 및 클레임 사례 정보공유 통해 유사 사례 발생시 선사 대응능력 제고에 힘쓸 예정이다.



## 쌍용해운, 양해해운, 인터상선 등 9사 신규회원가입 한국선주협회 회원사, 171개사에서 181개사로 증가

쌍용해운(사장 김용식)을 비롯한 9개 외항해운업체가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득하였다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 173개사에서 181개사로 늘었다. 신규회원사가 9개사인 데 8개사만 증가한 이유는 대보해운과 대보인터내셔널이 1개사로 합병되었기 때문이다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 쌍용해운(주)을 비롯하여 양해해운(주), 인터상선(주), 하나로해운(주), 대인훼리(주), 제이케이마리타임(주), 미래해운(주), 정선해운(주), 쉐힐트랜스오션로지스틱스(주) 등이다.

### □ 쌍용해운(주) (대표 김용식)

자본금 2,290억원에 3만5,889G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 2월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송사업을 바탕으로 노무공급업, 부동산 임대업, 화물운송 주선업 등을 겸하고 있다.

### □ 양해해운(주) (대표 최영후)

자본금 87억원에 1만7,287G/T 컨테이너선 1척을 보유하고 있으며 09년 12월에 국토해양부로부터

터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송사업외에 해운중개업, 해운대리점업, 해상화물운송주선업, 선박대여업, 무역업 등을 겸하고 있다.

### □ 인터상선 (대표 이용배)

자본금 10억원에 3만8,888G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년3월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송업과 선박대여업을 겸하고 있다.

### □ 하나로해운(주) (대표 김재운)

자본금 5억원에 2만5,998G/T 벌크선 1척과 3,546G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 2009년 7월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송업을 바탕으로 해운대리점업, 해운중개업, 복합운송주선업, 선박관리업, 원자재 무역업, 부동산 임대업 등을 겸하고 있다.

### □ 대인훼리(주) (대표 한준규)

자본금 24억원에 12,365G/T급 카페리선 1척을 보유하고 있으며, 07년 3월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 국제해상운송사업을 바탕으로 선박대리점업 및 포워딩업, 통관업, 호텔 및 관광위락시설업 등을 겸하고 있다.

### □ 제이케이마리타임(주) (대표 김지희)

자본금 10억원에 11,481G/T급 일반화물선 1척을



보유하고 있으며, 금년 2월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송사업 외에 해운중개업, 선박대여업, 무역업 등을 겸하고 있다.

#### □ 미래해운(주) (대표 김영기)

자본금 17억원에 1만779G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 09년 9월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송업, 선박 관리업, 선박대여업, 무역업 등을 겸하고 있다.

#### □ 정선해운(주) (대표 황승표)

자본금 10억원에 4,191G/T 및 2,519G/T 일반화

물선 2척을 보유하고 있으며, 09년 10월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송업, 해상운송중개업, 복합운송주선업, 해운대리점업 등을 겸하고 있다.

#### □ 썬힐트랜스오션로지스틱스(주) (대표 황재웅)

자본금 5억원에 3,025G/T 및 1,997G/T 일반화물선 2척을 보유하고 있으며, 09년 9월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대리점업, 해상화물중개업, 용선주선업, 선용품수출입업, 용선운항업, 선박대여업 등을 겸하고 있다.

## 해사재단, 장학금 및 연구지원비 2억1,456만원 전달 한국해양대와 목포해양대, 한국해운물류학회 등



한국해사재단(회장 장두찬, KSS해운 명예회장)은 3월 29일 프라자호텔에서 한국해양대학교, 목포해양대학교, 인천 및 부산해사고등학교, 한국해운

물류학회, 한국해법회 등 11개 해양계 학교와 관련학회에 장학금과 연구지원금 2억1456만원을 전달했다.

한국해사재단은 해운에 대한 조사연구와 해양사상 보급전파, 해운관련 교육기관에 대한 지원 및 장학사업, 해운단체와 관련학회의 연구비 지원 등을

위해 지난 1991년 설립된 재단법인으로서 우리나라 해운산업 발전을 위한 제반 사업을 지원하고 있다.



# 선협, 전해총, 부산시, 선박금융기관설립 MOU

## 우리나라 선박금융시장 및 해양산업 발전도모

전국해양산업총연합회/한국선주협회(회장 이진방)와 부산광역시(시장 허남식)는 3월22일 부산시 회의실에서 우리나라 선박금융시장의 발전과 해양도시 부산지역을 해양금융 중심지로 도약시키기 위해 「선박금융 전문기관 설립에 관한 양해각서」를 체결했다.

전국해양산업총연합회 회원단체장과 한국선주협회 회원사 및 사무국 임직원, 부산광역시 관계자 등 50여명이 참석한 가운데 열린 이날 양해각서 체결행사에서 허남식 시장은 인사말을 통해 “해양도시 부산지역이 해양·파생특화 금융 중심지로 도약하기 위해 해양단체인 전해총 및 선주협회와 선박금융 전문기관 설립을 위한 양해각서를 체결하게 된 것은 상당한 의미가 있다”며, 상호협력을 통해 부산시를 동북아 해양금융허브로 발전시켜 나가자고 강조했다.

이어 이진방 회장은 인사말을 통해 “우리 해운 및 조선산업은 세계 6위와 세계 1위의 브랜드를 갖고 있는 선도산업으로서 국가경제에 크게 기여하고 있으나, 선박금융 전문기관이 없어 선박금융에 대한 외국 의존도가 높다”고 강조하고 오늘 양해각서 체결을 계기로 선박금융 전문기관 설립방안을 본격적으로 논의할 수 있는 장이 마련됐다고 선박금융 전문기관의 중요성을 역설했다.

이번 MOU 체결은 선박금융 전문기관의 설립을 추진하여 우리나라 선박금융과 해양산업의 발전을 도모하고, 부산지역을 해양·파생특화 금융 중심지로 도약시키기 위한 것이다.



양해각서의 주요내용을 보면, 전해총과 선주협회, 부산시는 각각 법령과 조례 및 정관의 규정에 의하여 최대한 지원하고, 전문기관 설립을 위한 T/F팀(가칭, 선박금융 전문기관 설립 추진기획단)을 공동으로 구성하여 운영할 계획이다.

이날 양해각서 체결식에는 방동식 전국해양산업노동조합연맹 위원장을 비롯하여 강신길 한국해양수산연수원장, 민흥기 한국해기사협회장, 정영섭 한국선박관리업협회장 등 전해총 회원단체장과 부산광역시 관계자들이 참석했다.

한편, 전해총과 선주협회, 부산시는 7월까지 연구용역을 추진하여 세부적인 설립방안 및 추진일정 등을 검토하고, 8월에 선박금융 전문은행 설립 필요성에 관한 국회 정책 세미나 개최 등을 진행할 계획으로 올 연말쯤 본격적으로 전문기관 설립을 추진하게 될 수 있을 것으로 전망하고 있다.



# 선협/국토해양부, 해적퇴치를 위한 국제세미나 개최

## 국제세미나 개최, 인근 국가와 대응협력 강화 모색



국토해양부(장관 정종환)와 한국선주협회(회장 이진방)는 국가 해적피해 방지대책을 점점 개선 및 국제 해적퇴치 노력에 대한 우리나라의 역할을 정립하는 한편, 국내 관계기관 및 선사차원의 해적대응 역량을 강화하기 위한 국제세미나를 3월12일 대한상공회의소에서 개최하였다.

이날 세미나에서 국토해양부는 지난 2월 2009년 해적사건이 2008년 대비 39% 증가한 406건이 발생하였으나 우리 함정이 소말리아의 해적 위험해역에 파견 해적퇴치 활동을 시작한 2009년 4월부터는 우리 선박의 해적피해 발생은 없다고 발표하였다.

그러나, 국토해양부는 해적사건이 지속 증가하고

있고 그 행위도 더욱 흉포화되고 있어 해적으로부터 우리 선원, 선박, 화물 나아가 우리나라 경제와 안보가 직접 위협을 받을 가능성이 상존해 있는 만큼 피해방지 대책을 더욱 개선 강화할 목적으로 금번 세미나를 개최한다고 밝혔다.

한편 2009년 해적에게 피랍된 선원은 1,052명으로 2008년 대비 18.3% 증가하였고, 선박도 2008년 및 2009년 연속 49척이 피랍되었다.

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.

또한, 소말리아 해적의 경우 모선(Mother Vessel)을 거점으로 1,000 마일 밖 해상에서도 자행되고 자동차 운반선 및 대형 유조선까지 공격하는 등 범죄 대상과 해역도 확대되고 있는 추세이다.

국토해양부는 현재 해적 위협해역에 함정과병을 통한 선박호송 등 국제사회가 해적퇴치활동을 강도 높게 진행함에도 불구하고 해적이 지속 증가하고 있음을 주목하고, 금번 세미나 개최결과를 바탕으로 국가 해적피해 방지대책을 더욱 개선 강화해 나갈 방침이다.

주요 개선방안에는 첫째 선원, 선박, 선사 등 해운업계에 대한 문제인식 증진 및 해적대응 역량을 강화하는 것, 둘째 국내 관계기관 합동으로 이루어지는 정부차원의 해적피해 방지대책을 강화하는 것, 셋째 UN, 국제해사기구(IMO), 아시아해적퇴치협정(ReCAAP) 지역협력, 우범해역 인근 연안국 등과의 공조 및 유사시 대응협력체계를 강화하는 것

등이 포함된다.

또한, 우리 국적선박에 대한 24시간 모니터링과 상황관리체계, 해적정보 상시 제공·확인 정보망 개선, 관련 법·제도의 정비 등 종합적인 검토가 이루어질 예정이다.

현재 국토해양부는 해양항만상황관리실에서 선박 위치추적시스템(VMS)을 통해 우리 선박을 24시간 모니터링 하면서 소말리아 해역에 파병된 함정과 Hot-line을 운영하는 등 유사시 대응체계를 유지하고 있으며, 해양안전종합포탈([www.gicoms.go.kr](http://www.gicoms.go.kr))을 통해 최신 해적정보를 상시 제공하고 있다.

금번 세미나에는 국제해사기구(IMO)의 해사보안 부국장(Mr. Nicolaos Charalambous), 아시아해적 퇴치협정 정보공유센터(ReCAAP ISC)의 사무국장(Mr. Yoshiaki ITO) 등 국제기구 인사를 포함하여, 국내 관계부처와 선사관계자 등 100여명이 참석하였다.

## 이진방 선주협회장, 故 한주호 준위 조문



한국선주협회 회장(이진방 대한해운 회장)은 31일 침몰된 천안함에서 실종자 수색작업을 벌이다 순직한 故 한주호 준위(53)의 빈소가 마련된 경기 성남 국군수도병원 분향소를 찾아 조문하고 유가족들을 위로했다.

이 회장은 현대상선 김성만 사장, 한진해운 김영민 사장, 흥아해운 김태균 사장, 고려해운 박정석 사장 등 협회 회장단과 함께 분향소에 헌화하고 고인의 업적을 기렸다.

이들은 한 준위가 지난해 3월 소말리아해역 해적퇴치 작전을 위해 파견된 청해부대 1진에 자원해 우리 선박을 안전하게 보호해 해적피해가 한건도 발생하지 않는 등 선박 안전운항에 큰 도움을 줬다며 고인을 기렸다.

## 2010 선진해운그룹(CSG) 회의 부산에서 개최 각국 해운정책 및 해운이슈에 대한 의견 교환



국토해양부(장관 정종환)는 3월17일, 18일 양일간 해운선진국가의 협의체인 '선진해운그룹(CSG, Consultative Shipping Group)' 회의를 부산에서 개최하였다.

선진해운그룹은 해운분야의 자유롭고 공정한 경쟁환경을 조성하기 위하여 60년대부터 유럽국가 위주로 운영된 것으로, 최근 아시아 등 역내 해운시장 성장과 세계적인 해운이슈에 대한 공조 필요에 따라 우리나라 등 주요 해운국가가 가입함으로써 현재 18개 회원국으로 구성된 해운분야의 대표적인 정부간 협의체이다.

CSG 회원국은 한국, 벨기에, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 이탈리아, 네덜란드, 노르웨이, 포르투갈, 스페인, 스웨덴, 영국, 일본, 캐나다, 싱

가포르, 폴란드 등 18개국이며, 우리나라를 비롯하여 캐나다, 싱가포르, 폴란드 4개국은 2007년 회원으로 가입했다.

이번 행사는 18개 회원국 정부대표단, 한국선주협회, 한국해양수산개발원, 부산항만공사, 한국선급협회 등 국내외 관계 전문가 약 60여명이 참가하여 세계 경제위기 속에서 해운산업의 전망 및 대응방안, 외국선박에 대한 규제제도 철폐, 해적 등 해상 보안 문제, 선박의 온실가스 감축 등 해운분야 전반에 걸쳐 주요 현안에 대하여 논의하였다.

국토해양부는 특히, 이번 행사기간 중 최근 북극해의 해빙 등으로 관심이 높고 있는 “북극해의 기후변화와 CSG의 전략”이라는 주제를 발표하여, 북극항로 개설로 물류비 절감, 자원개발 등 많은 경제적





편익이 기대됨에 따라 북극항로 상용화와 북극해의 환경보호에 대한 북극항로 관련 국가간 공동연구, 워크숍 개최 등 지속적인 연구협력의 필요성을 제안했다.

국토해양부 관계자는 금번 CSG 회의 개최를 계기로 국제해운분야의 현안에 대한 긴밀한 협의와 신속한 정보교환 등 해운선진국과 공조체제를 한층 강화하는 한편, 북극항로 상용화 등 주요 해운이슈에 선제적으로 대응하여 의제 주도권 확보하는 등 해운선진국으로서 위상을 한 단계 더 높이는 좋은 기회가 될 것으로 기대된다고 밝혔다.

주요 의제내용을 살펴보면 첫 번째로 경제이슈와 관련하여 KMI는 2010년 해운산업 전망과 한국의 대응에 관한 발표를 하였다.

발표 내용으로는 09년 하반기 이후 세계 교역량이 꾸준히 증가세를 보여 왔으나 미국, 유럽 등 주요 선진국의 실업률이 높아짐에 따라 국내 수요 감소가 우려된다고 발표하였다.

이에 CSG 사무국은 대부분 선진국이 자국 경제회복을 위해 과도한 재정지원을 하였기 때문에 각국의 재정상태가 불안정해졌다고 주장하였다. 그 결과 최근 각국 정부의 금융 지원 철회 조치에 따라 중·소기업들의 회생이 더욱 어려워질 것으로 예상된다고 언급하였다.

또한 독일, 프랑스 및 폴란드는 작금의 경제위기는 해운산업에만 국한된 것이 아니기 때문에 전 산업에 대한 종합적 지원방안 추진이 필요하며 해운산업의 투명성 및 Quality Shipping의 중요성에 대해 공감한다고 언급하였다.

영국은 작금의 해운위기 극복을 위해서는 중국 경제의 역할이 크다고 주장에 눈길을 끌었다. 두 번째 의제였던 제3국의 해운정책과 관련하여 일부 아프리카 국가의 시장 접근 제한 사례가 발표되었다.

아프리카의 경우 해상운송 현장에 아프리카 해운산업의 보호주의 조항이 포함되어 있으며 케냐 상

선법에는 외국기업의 해운지사/대리점 설립이 금지되었다. 또한 이집트는 자국 해운 대리점에 대한 외국기업의 지분율을 49%로 제한하는 등 각 국가의 시장제한 조치가 널리 확산되어있다.

또한 우크라이나의 부당한 항만국 검사와 파나마 운하 통항료의 인상 등 제3국의 해운 정책에 대해 CSG차원에서 공동 대응을 적극 검토하기로 하였다.

세 번째 의제 해운정책 및 협약과 관련해서는 각국 톤세제도 시행 경과에 대한 발표와 함께 로테르담 규칙, HNS협약(위험·위해물질 해상운송 책임협약) 및 통합해사노동협약에 대한 각국의 의견교환이 있었다.

또한 환경 및 해적문제와 관련해서 이산화탄소 배출 관련 시장적 제도 도입의 필요성에는 참가국 모두가 공감하나 현시점에서 어떠한 결정을 내리는 것은 불가능 하며 3월에 개최되는 제60차 MEPC 회의 결과에 각국의 입장정리가 있을 것이라고 언급하였다.

그리고 북극항로의 경우 우리나라 KMI는 북극지역의 기후 변화 및 항로개발 가능성에 대해 발표하였고 이에 CSG회원국 대부분은 북극 항로의 개발보다는 안전 확보가 우선적으로 고려되어야 한다는 공감대를 형성하였다.

마지막으로 해적피해 사례 증가에 대해서는 회원국 모두가 우려를 나타냈으며 UN회원국 간 뿐만 아니라 예멘 및 지부티와 같은 해적 출몰 지역 연안국과의 공조가 필요하며 ReCAAP등 일부 국가의 적극적인 해적 퇴치 노력이 필요하다는데 의견을 모았다.

이번 회의를 종합적으로 살펴보면 CSG회의는 주요 의제에 대한 어떠한 합의 또는 결론 도출 보다는 문제 제기에 중점을 두어 진행하였으며 선주협회는 한국 해운산업의 위상 및 이미지 제고를 위해 금번 회의를 적극 지원하였으며 결과적으로 성공적인 회의로 마무리 된 것으로 평가되었다.

# 국토해양부, 선박투자 활성화방안 전문가 간담회

## 한국선박운용 김연신 사장, 선박투자 활성화 방안

한국선박운용(사장 김연신)은 지난 3월30일 국토해양부, 한국선주협회, KMI등이 참가한 선박금융 간담회에서 선박투자 활성화를 통한 해운산업 지원 방안을 발표하였다.

이날 간담회에서 김연신 사장은 다양한 시장지표로 볼 때 해운시황은 분명히 저점을 통과하고 회복기에 접어들었으며, 머지않아 대세 상승기에 재진입할 것으로 시장 전문가들은 추정하고 있다고 설명하면서 선박투자의 적정시기를 놓치면 또 다시 국제경쟁에서 뒤처지고 10년 전 금융위기 때의 전철을 되풀이 할 수도 있다고 주장했다.

그리고 선박금융업계도 해운업과의 동반 성장을 위해서 최대한의 협력을 해야 할 것이며, 특히 해운회사가 부채비율, 현금유동성 등의 부담을 줄이면서 우량 선박을 최대한 확보할 수 있도록 현실적인 지원방안을 강구해야 한다고 주장했다.

한국선박운용은 중국, 인도 등 개발도상국의 경제성장률이 견조세를 보이며 석탄, 철광석 등 물동량이 꾸준히 증가함에 따라 BDI가 3,000선을 계속 유지하고 있고, 단일선체 유조선의 해체 및 계선 선박수의 감소 등 해운시황의 상승추세가 지속되고 있다고 분석했다.

중고선 매매시장의 경우 중고선가 및 운임/용선시장의 저점을 확인한 전통적인 해운 강국의 투자자들, 즉 그리스 등 유럽선사들이 벌크 및 탱커를 대량 매입하고 있고, 중국 선사들도 벌크선을 집중 매입하는 것으로 보아, 이들은 벌크부문과 탱커부문의 중장기 시황을 낙관하는 것으로 판단된다고 언급하였다.

신조선 시장의 경우 선박건조 원가를 감안하여

현재의 신조가격이 거의 바닥수준에 도달했다는 인식이 확산되고 있고, 투자자금을 미리 확보한 국내의 선사들이 신조발주를 재개하며 고성능, 고효율의 신조선 확보에 주력하고 있다고 발표하였다.

구체적인 예로서 금년 초 STX팬오션, 현대상선 등 대형선사와 두성선박 등 중형선사가 국내 조선소에 각각 여러 척의 벌크선을 발주하였으며, 그리스 Target marine, Star Bulkers등 많은 외국 선사들도 국내 및 중국조선소에 신조를 발주하였다. 또한 대만의 Evergreen이 12척의 컨테이너선을 한꺼번에 발주할 계획이라는 보도가 나오는 등, 정기선 부문의 시황회복 시기도 가까워지고 있다는 분위기가 조성되고 있다고 설명하였다.

2008년 금융위기 이전까지 국내은행들의 선박금융 선순위 대출비율은 대형선사의 경우는 선가의 80~100%, 중소선사의 경우는 선가의 70~90% 수준이었으나, 현재는 대형 우량선사에만 선별적으로 선가의 60~70% 정도 지원하는 수준으로 하락하였다. 따라서 자금 부족분 20~40%를 채우기 위해서는 투자자로부터의 후순위 금융지원이 절실히 필요하다. 해운시황 조기회복의 불확실성 및 기존의 선박/조선 투자손실 경험으로 개인투자자 및 기관투자자 모두 선박에 대한 투자심리가 극도로 위축된 상황이라고 설명하였다.

기관투자자들은 본격적인 선박투자 재개를 위한 시장 신뢰회복에 상당한 시간이 더 필요할 것으로 판단하였다.

또한 일부 저축은행들이 단기 선박 매매 차익을 노리고 선박투자에 참여하고 있으나, 이는 마땅한 추자처가 없는 상황에서의 대안투자일 뿐이며 지속



적인 대규모 투자 가능성은 낮아 보인다고 언급하였다. 해운회사들의 경우 최근 부채비율 상승 등의 문제로 운용리스(Off-balance) 구조의 선박금융을 요구하는 경향이 두드러지고 있다고 설명하였다.

이를 수용하기 위해서는 simple BBC 또는 T/C 형태의 대선계약이 이루어져야하나, 불투명한 해운 시장 전망을 고려할 때 잔존선가 리스크까지 부담하는 공격적인 투자를 끌어내기에는 투자자에게 돌당근이 현실적으로 부족하다고 주장하였다.

따라서 LTV등의 문제로 건조지연 또는 건조완료 후 인도 거부된 선박들에 대해, 조선사들이 직접 금융조달을 추진하거나, 조선사가 해운회사와 Joint Venture를 설립하여 공동으로 금융조달을 시도하는 사례가 늘어나고 있다고 발표하였다.

이러한 시장의 요구사항을 수용하기 위해서는 궁극적으로 후순위 투자자의 선박투자 확대를 통한 적극적인 참여가 필수적인 바, 기관투자자 모태펀

드(Fund of Fund)의 결성 또는 기관투자자의 선박투자자금을 선박운용사가 위탁 운용하는 방안 등을 고려해 보아야 할 것이라고 주장했다.

따라서 국토해양부, 선주협회, 선박운용사 등 당사자들이 기관 투자자를 상대로 적극적인 영업 및 홍보활동을 추진하여야 하며, 투자자 유인책으로 정부보증기관에서 용선료 및 잔존선가를 보증하는 방안, 기관 투자자에게도 세제혜택을 부여하는 방안, 선박 투자에 적극적인 기관에 대해서 정부 경영평가에서 가점을 부여하는 방안 등 보다 적극적인 투자 유인책이 제시되어야 할 것으로 사료된다고 발표하였다. 마지막으로 장기적으로 국적선대의 확충과 안정적인 국내 선박금융 시장을 확립하기 위해서는 선박운용업과 선박대여업을 대형화하고 선박의 소유와 운항 기능을 분리시키는 리스크헤징 구조를 통해 해운, 조선 및 선박금융 산업의 동반발전 추구가 필요하다고 주장했다.

## 중국 정부, 해양오염방지 및 관리규칙 제정공포

2009년 9월17일 중국 국무원은 중국의 선박으로부터 해양오염의 방지 및 관리에 관한 규칙을 새로이 공표하였으며, 동 규칙이 2010년 3월1일부터 발효됨에 따라 중국 항만에 기항하는 선사들의 세심한 주의가 요망된다.

한국선주협회는 이같은 내용을 국적외항선사에 통보하고, 규칙 불이행에 따른 불이익을 받지 않도록 세심한 주의를 기울여 줄 것을 당부했다. 동 규칙에 따라 해운선사가 준수해야 할 사항으로는 △중국 해사안전위원회(MSA, Maritime Safety Administration)에 선박비상대응계획(Ship's Emergency Response Plan)을 제출하고 △비유류 화물을 운송하는 1,000톤 미만의 선박은 제외한 총톤수 1,000톤 이상의 모든 선박은 해양오염 손해를 보상하기 위한 강제 보험 즉 P&I 보험에 가입하여야 한다.

또한, 지속성유 및 HNS 화물을 운송하는 모든 선박 또는 총톤수 10,000톤 이상의 모든 선박을 운항하는 운송인은 중국 해사안전위원회로부터 승인을 얻은 방제업체(OSROs, Oil Spill Response Organisations)와 사전계약을 체결해야 한다. 더불어, 상기 조항 위반시 20,000~300,000RMB 벌금부과가 예상된다.

선주들에게 추가적인 경제적·행정적 부담으로 작용할 우려가 있는 방제업체와의 사전계약 체결에 관한 조항은 중국 해사안전위원회의 방제업체에 대한 승인 작업과 표준계약 조건이 정해지지 않음에 따라 발효일로부터 3개월간 적용 유예되었다. 그 외 다른 규정은 2010년 3월1일부로 발효되어 적용되고 있다.

그리고 중국 정부는 정유업체로부터 유류 분담금을 납부 받아 이 금액으로 해양오염 보상펀드를 조성하여 관리할 예정이다. 신 규칙에 따르면, 정부 승인을 받은 연료공급업자들이 사고 발생 시 보험료 지급에 있어서 우선권을 얻게 된다. 이에 대해, 대 중국 운송량이 많은 우리나라 선사의 경우 동 규칙 내용에 대한 정확한 이해가 필요한 것으로 지적되고 있다.





# 외환은행, 수입화물선취보증서(L/G) 인터넷 확인 서비스

## 국내선사 편의성과 안정성 도모위해 4월1일부터 시행

해상화물 거래에 있어서 얼마나 많은 절차를 거쳐야만 수출상에게서 수입상으로 화물이 전달되는 것일까 · 일반적으로 해상화물 거래에 있어서 수출상, 수입상, 거래은행, 운송업자 등 다양한 업자들이 무수한 서류과정과 절차를 거쳐야지만 화물이 인도되고 있다.

이에 외환은행에서는 국내 수입상의 편의성과 안정성 제공을 위한 '수입화물선취보증서(L/G) 발급사실 인터넷 확인 서비스'를 4월 1일부터 시행한다. 다음은 최근 외환은행에서 시행하는 「수입화물선취보증서 인터넷 확인 서비스」 주요내용을 정리, 편집한 것이다. (편집자주)

### ▶ L/G 인터넷 확인 서비스 개요

외환은행(은행장 래리 클레인)은 국내 선사 · 대리점 및 국내 수입상의 편의성과 안정성 제공을 위한 '수입화물선취보증서(L/G) 발급사실 인터넷 확인 서비스'를 4월 1일부터 시행 한다.

본 서비스는 국내 수입상이 외환은행을 통해 수입화물선취보증서(L/G)를 발급 받아 선사 · 대리점에 제시한 경우, 해당 L/G의 진위여부를 외환은행 홈페이지에서 확인해 주는 서비스이다.

수입화물선취보증서(L/G)란 신용장(L/C)거래에 있어서 수입화물이 수입지에 이미 도착되어 있음에도 불구하고 선적서류가 도착하지 않아 화물의 인수가 불가능할 경우, 선하증권 원본이 없어도 동 화물의 인수가 가능하도록 화물에 대한 책임을 은행이 보증한다는 서류이다. 이 서류를 통해 수입상은 선하증권 원본(Original B/L)없이 화물을 인수할 수 있다.

이 서비스의 주요내용을 살펴보면 다음과 같다.

### ▶ 외환은행 홈페이지 통해 L/G 발급 사실 확인 가능

이 서비스 시행으로 국내 수입상이 외환은행에서

수입화물선취보증서(L/G)를 발급 받아 선사 · 대리점에 제시한 경우, 해당 L/G의 진위여부에 대하여 외환은행 홈페이지에서 확인이 가능하게 된다.

### ▶ L/G 확인을 위한 시간단축 가능

국내 수입상이 선사 · 대리점에 제시한 수입화물선취보증서(L/G)의 진위여부가 외환은행 홈페이지에서 즉시 확인되므로 FAX발 · 수신 및 전화 통화를 할 필요가 없게되어 업무처리 시간이 단축된다.

### ▶ 서비스 이용 채널

외환은행 홈페이지(www.keb.co.kr) → 외환 FXKEB → 수출입 · 전자무역 → 우대서비스 → 【수입화물선취보증서(L/G) 발급 조회 서비스】

※ L/G 진위확인 절차 안내문구 : Letter of Guarantee 서식 하단에 표시

### ▶ 서비스 이용절차

STEP 1 : 외환은행 홈페이지 방문(조회서비스 채널 클릭)

STEP 2 : 5개 항목 투입(신용장번호, L/G번호, 통화, 금액, 발급일)



### STEP 3 : L/G 발급사실 Display(조회결과 내용 인쇄 가능)

#### □ 이용방법

- 서비스 조회 화면의 해당항목을 입력 후 조회버튼을 클릭한다.
- 해당 L/G 번호에 대하여 외환은행 영업점에서 발급한 내용이 DISPLAY 된다.
- 인쇄버튼을 클릭하면 DISPLAY 내용이 프린트 된다.

### △ STEP 1 : 수입화물선취보증서(L/G) 발급 조회 서비스

■ 수입화물선취보증서(L/G) 발급 조회

▶ 아래 항목을 입력 후 조회 버튼을 클릭하세요.

신용장번호	M0601001EU00001	Ex) M0601001EU00001.
L/G 번호	LG001000100001	Ex) LG001000100001.
통 화	USD : 미국통화 ▼	
금 액	100,000.00	
발급일	2010 ▼ 년 01 ▼ 월 07 ▼ 일	

### △ STEP 2 : 5개 항목 투입

■ 수입화물선취보증서(L/G) 발급 조회

▶ 아래 항목을 입력 후 조회 버튼을 클릭하세요.

5개 항목 투입 후 '조회' 클릭하세요

신용장번호	M0601001EU00001	Ex) M0601001EU00001.
L/G 번호	LG001000100001	Ex) LG001000100001.
통 화	USD : 미국통화 ▼	
금 액	100,000.00	
발급일	2010 ▼ 년 01 ▼ 월 07 ▼ 일	

조회

### △ STEP 3 : L/G 발급사실 Display

■ 수입화물선취보증서(L/G) 발급 조회

▶ 아래 항목을 입력 후 조회 버튼을 클릭하세요.

신용장번호	M0601001EU00001	Ex) M0601001EU00001.
L/G 번호	LG001000100001	Ex) LG001000100001.
통 화	USD : 미국통화 ▼	
금 액	100,000.00	
발급일	2010 ▼ 년 01 ▼ 월 07 ▼ 일	

L/G발급 내용 Display.. '인쇄' 클릭시 조회결과가 프린트 됩니다.

2010-01-07 10:10 기준 인쇄				
신용장번호	L/G 번호	통화	L/G발급 금액	L/G발급일자
M0601001EU00001	LG001000100001	USD	100,000.00	2010-01-07

\* 귀하가 조회하신 L/G는 조회시각 현재 당행에서 발급한 L/G임을 확인함.

#### \* 프린트 내용

수입화물선취보증서(L/G) 조회내역

2010-01-07 10:10 기준

신용장번호	L/G 번호	통화	L/G발급금액	L/G발급일
M0601001EU00001	LG001000100001	USD	100,000.00	2010-01-07

\* 귀하가 조회하신 L/G는 조회시각 현재 당행에서 발급한 L/G임을 확인함.

KEB 외환은행

- 투입하신 내용과 은행에서 발행한 내용이 불일치한 경우 : 예러 표시

KEB

귀하가 조회하신 번호에 대한 조회 결과가 없습니다.  
입력하신 내용을 재확인 바랍니다.

# 삼성研, ‘중국이 위안화 평가절상을 망설이는 이유’ 발표

## 수출 악영향 우려에 따른 신중한 절상시기 중요성 제기

중국의 위안화 절상에 대한 국제사회의 압력이 날이 갈수록 거세지고 있는 가운데 중국 정부는 환율 안정의지를 보이며 첨예한 대립을 보이고 있다. 하지만 중국 위안화 변동이 달러화 변동과 직결되면서 미국과의 무역마찰 완화를 위한 위안화 절상 압력은 날이 갈수록 거세지고 있는 상황이다. 다음은 최근 삼성경제연구소에서 발표한 『중국이 위안화 평가절상을 망설이는 이유』 주요내용을 정리, 편집한 것이다. (편집자주)

### □ 위안화 평가절상 갈등 고조

#### ▶ 위안화 가치 재조정 외부압력 가중

3월11일 버락 오바마 미국 대통령은 중국이 시장지향적 환율 메커니즘을 채택해야 하며, 이는 미국 수출 확대와 글로벌 경제 ‘균형 유지’에 도움이 된다고 밝혔다. 이에 따라 미 국회와 산업계는 재정부의 4월 환율보고서에 중국을 ‘환율 조작국’ 리스트에 등록할 것을 요구하였다.

유럽중앙은행(ECB, European Central Bank)의 총재도 위안화 평가절상을 수차례 촉구하였다. 2009년 11월 26일 장클로드 트리셰 ECB 총재는 프랑크푸르트 기자회견에서 위안화와 기타 아시아 화폐의 평가절상은 경제성장과 안정에 기여한다고 밝혔다.

이러한 여론의 압력과 함께 오바마 정부는 2009년 9월부터 일련의 중국 무역 제재조치를 실시하였다.

#### ▶ 중국, 안정유지 환율정책 수립

3월14일 기자회견에서 원자바오 총리는 위안화 평가절상 질문에 대해 ‘위안화는 과소평가 상태가 아니고, 위안화 환율은 합리적이며 균형적인 안정이 필요하다’고 답변하였다. 또한 1월28일 다보스포럼에서 리커차양 부총리도 위안화 환율의 합리적

이고 균형적인 안정 자체가 세계 경제에 대한 최선의 기여라고 언급하였다.

### □ 중국의 위안화 평가절상 반대 이유

#### ▶ 위안화 절상시 자본유출 우려

각종 채널을 통해 중국에 유입된 국제자본이 위안화 평가절상과 함께 유출될 가능성이 있다. 또한 달러화 지수 강세와 달러화 금리 인상세가 뚜렷해지면서 국제자본의 미국시장 환류현상이 발생할 가능성이 있다.

그리고 현 시점에서의 위안화 평가절상은 동요하는 중국 자본시장의 불확실성을 더욱 강화하며, 외환보유고의 대대적인 크로스보더 유동을 견인할 수 있다고 중국 정부는 생각하고 있다. 그 예로 외환보유고 구성을 볼 때 FDI 및 기타 각종 비국유자산을 제외한 중앙 은행의 지배 가능 보유고는 8,000억 달러에 불과해 명목상의 2.3조 달러보다 훨씬 적은 수준으로 외화 유출에 따른 심각한 경제불안 상황이 우려된다.

#### ▶ 위안화 평가절상 중국 수출에 악영향

해외 수요감소로 중국 정부는 내수 중심의 발전 방식으로 전환하려 하지만, 여전히 중국 경제에 있



**2009년 하반기 미국의 대중국 무역 제재 사례**

- 9월9일, 미상무부는 중국산 유정용강관(OCTG)에 대한 상관관세 사건에 대한 예비 판정을 내리고 사건에 연루된 중국기업에게 10.9~30.6%의 차등 상관관세를 부과하기로 결정하였다.
- 9월11일, 미 오바마는 중국산 소형 승용차와 경트럭용 타이어에 대해 3년간 35%, 30%, 25%의 추가 관세를 징수하기로 결정하였다.
- 10월7일, 미상무부는 중국산 무게목강관에 대한 반덤핑 · 상계관세 조사를 진행하였다.
- 10월15일, 중국산 인산칼륨, 인산나트륨에 대한 반덤핑 · 상계관세 조사를 시작하였다.
- 10월27일, 미상무부는 중국산 콘크리트용 스틸스트랜드와 스틸그레이팅에 대해 임시 관세를 부과하기로 결정하였다.
- 10월30일, 미 USITC는 무게목강관에 대한 반덤핑 · 상계관세 조사를 실시하였다.
- 11월4일, 미국은 유럽 · 멕시코와 연합해 WTO에서 철강, 알루미늄과 화학공업 원료에 대한 대중국 수출 제한을 요구하였다.
- 11월5일, 중국산 유정용강관(OCTG)에 대한 반덤핑관세를 최고 99%까지 징수하였다.
- 11월6일, 중국산 아츠지, 과망간산칼륨에 대한 반덤핑관세와 상계관세 징수를 예비 판정하였다.
- 12월30일, 미국제무역위원회(USITC)는 중국산 석유 철강파이프에 대해 10~16%의 관세 징수를 비준, 이는 미국의 대중국 최대 무역 제재 사례로 나타났다.

어서 수출은 국가 경제의 주요 동력이다. 특히 연해 지역의 수출 지향 기업은 대부분 노동 집약형인 가공, 조립기업이기 때문에 수출이 급감할 경우 수출 기업의 대대적인 도산, 실업률 상승으로 이어질 수 있다.

따라서 경제성장과 일자리 창출을 위해서는 위안화 평가절하가 바람직하지만, 국제 정황 상 현 수준을 유지하는 것이 중국 정부의 생각이다.

현재 중국의 수출기업은 수출로 창출한 외화를 국가외환관리부문에 매각하여 비교적 우호적인 달러 환율로 위안화를 획득하고 있다. 또한 현재 수출과 외환보유고 확대에 기반한 위안화 유동성이 안정적으로 유지되어 있는 상황이다.

**▶ 위안화 평가절상은 불이익**

중국 내 인플레이션 압력으로 중앙은행은 2010년 내 긴축통화정책을 단행할 가능성이 있다. 미 연방준비제도이사회(FRB)는 달러화 기준금리 동결 기조를 유지하는 반면, 실업률 축소 및 유로화와 기타 신흥시장 화폐에 대한 달러화 강세로 인한 금리인상을 동시에 고려해야 하는 상황이다. 이러한 상

황속에서 위안화가 달러화 통화정책이 긴축되기 전에 평가절상될 경우, 달러화 금리 인상에 따른 글로벌 경제 불안을 야기할 가능성이 있다.

**□ 위안화 환율 추세 및 정책 전망**

중국 환율 문제에 대한 미국의 촉구가 강화되는 상황에서 중국이 적절하게 타협하지 않을 경우 '환율 조작국'으로 몰리며 더욱 많은 무역 제재에 직면할 가능성이 있다. 따라서 중국의 위안화 조정은 어느 정도 불가피하며 조정 시기는 중미 환율 갈등과 중국 내 산업 조정 정도에 따라 결정될 전망이다.

그러나 오바마 정부가 위안화 과소평가가 미국 수출의 걸림돌이라고 강조하지만, 중미 수출산업 구조 및 노동력 원가 격차 때문에 위안화가 평가절상되더라도 중미 무역수지가 개선될지는 미지수이다.

따라서 중국정부는 위안화 평가절상에 따른 전반적인 영향을 최소화하고, 핫머니의 움직임과 외환보유고 증감 동향도 철저히 관리할 필요가 있다. 마지막으로 위안화 평가절상에 대한 수출기업의 감당수준, 통화정책 변화 등에 기반을 두어 환율 조정시기와 규모를 판단할 필요가 있다.



## 남성해운

### 2010년도 임원 승진 인사

남성해운(대표 김영치)이 4월 1일자로 김용규 이사를 상무이사로 승진발령하는 등 임원 승진인사를 단행했다.

△김용규 이사→상무이사

△이동은 부장(본사 운항기획팀장)→이사 (본사 운항기획팀 & 수출입영업팀 총괄)

△박재규 부장(부산사무소 업무팀장)→이사(부산사무소 업무팀 총괄)

△권오주 부장(부산사무소 해사팀장)→이사(부산사무소 해사팀 총괄)

## 대양상선

### 파나막스 벌커 매입

대양상선(대표 정유근)이 최근 중고 파나막스 벌크선 1척을 매입한 것으로 밝혀졌다.

최근 발표된 마켓리포트와 관련업계에 따르면 대양상선은 지난 1월께 6만8,158DWT급 파나막스 벌크선 Silvergale호를 매입했다.

Silvergale호는 1987년 일본 코요조선이 건조한 벌크선으로 대양상선은 1,150만달러에서 1,200만달러 정도에 선박을 매입한 것으로 알려졌다. 최근 들어 파나막스 벌크선의 중고선가가 상승세로 돌아서면서 20년 이상된 파나막스 벌크선의 중고선가가 1,500만달러대에 형성되고 있는 점을 고려하면 대양상선은 상당히 저렴한 가격에 파나막스 중고 벌커를 확보한 것으로 보인다.

그동안 사선을 확충하기 보다는 주로 용선대를 활용해왔던 대양상선은 이번에 Silvergale호를 매입하면서 사선대를 기존 2척에서 3척으로 늘리게 됐다.

대양상선은 3만5,691DWT급 핸디사이즈 벌크선 에버라임호와 3만7,238DWT급 핸디사이즈 벌크선 마라나타호 등 2척의 벌크선을 사선대로 확보하고 있었는데 근 10여년만에 처음으로 사선을 추가로 확보했다.

## 두원상선

### 한~러~일 로로서비스 개설

국적외항선사인 두원상선(대표 이석기)은 3월 중순부터 일본 후시키도야마(伏木富山)과 블라디보스톡간 로로선 정기서비스를 개시했다. 이에 따라 이 선사는 부산-러시아-일본을 연결하는 서비스를 완성하게 된다.

이 서비스는 부산~블라디보스톡~부산~후시키도야마~블라디보스톡~부산 순으로 서비스를 운영하게 되며, 부산~블라디보스톡간에는 주간정요일로, 후시키도야마~블라디보스톡간에는 격주로 서비스하게 된다. 투입선박은 Ocean Pride(3,450DWT/승용차환산으로 500~600대 적재)호다.

두원상선(대표 이석기)은 지난 2007년 외항해 운업에 등록했으며, 보유선은 3,000~4,200G/T급 벌크선 2척을 보유중이다.

## 범주해운

### 임직원 승진인사 단행

범주해운(대표 이상복)은 지난 4월1일 심재봉 이사를 상무로 진급시키는 등의 2010년도 승진인사를 단행하였다.

△이사→상무 : 심재봉(沈在奉), 정광순(鄭光淳), 전정대(全正大)

△과장→차장 : 김제봉(金濟峰)

△과장 대리→과장 : 양기영(梁起榮), 김요한(金



要漢), 박민중(朴玟重), 장두희(張斗熙), 백진옥(白晉旭), 최찬규(崔燦奎), 박영덕(朴永德)

△주임→과장대리 : 성준석(成埈碩), 조현탁(趙顯卓), 배성한(裴成漢), 김용찬(金容燦)

△사원→주임 : 모영준(牟泳峻), 송한원(宋漢元), 백승주(白承柱), 김대진(金大鎭), 이미영(李美英), 임우성(林又星) 이의정(李義正), 황은경(黃銀景)

## STX팬오션

비벌커 사업분야 영업비중 확대

국내 최대 벌크선사 STX팬오션(대표 이종철)이 지난해 LNG 수송사업에 진출한 데 이어, 최근 4천TEU급 컨테이너선을 용선으로 확보, 컨테이너, 유조선 등 비(非)벌크 비중 확대에 심혈을 기울이고 있다. 이는 금융위기 이후 시황 급락 여파로 잠시 '주춤' 했던 사업다각화 전략에 다시 박차를 가하는 것으로 당초 STX팬오션은 벌크선에 집중돼 있는 사업구조를 다각화해, 2010년까지 비벌크부문의 비중을 기존 10%에서 30%수준으로 늘리기로 계획 했었다.

31일 관련업계에 따르면, STX팬오션은 최근 4천400TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개)급 컨테이너선 2척을 12년 장기용선형태로 도입하고, 연내 동일한 형식으로 1~2척을 추가인도기로 했다.

이는 현재 운항중인 아시아 역내 근해항로를 비롯, 향후 원양항로까지 진출할 수 있는 초석을 마련하기 위한 장기적 전략의 일환이다. 이번에 확보하는 4천400TEU급은 정기 원양항로인 유럽 항로에도 투입 가능하다.

이와 함께 STX팬오션은 균형성장을 위해 벌크와 비벌크 부문의 투자규모를 5:5로 유지하고, 올해 탱커 1척, 자동차선 2척, LNG선 1척 등 올해 총 5척의 비벌크 사선을 확보한다.

앞서 반잠수식자항선 'STX ROSE' 호를 활용해 프로젝트성 중량화물을 운송하는 헤비리프트 시장에도 진출, 성공적인 첫 항차를 마치기도 했다.

지난해 말을 기준으로 한 STX팬오션의 사업 부문별 비중은 벌크부문이 77.8%로 압도적이며, 이어 컨테이너 11.5%, 탱커 7.2%, 자동차 0.7%, LNG 0.7% 등이다. 당초 STX팬오션은 2010년까지 비벌크 비중을 30%로 끌어올린다는 방침이었으나, 갑작스럽게 닥친 금융위기 및 시황하락의 영향으로 차질을 빚었다.

그러나 호황기였던 지난 2008년의 벌크부문 비중이 90%에 달했다는 점을 감안할 때, STX팬오션의 비벌크 전략이 큰 차질 없이 진행중인 것으로 판단된다.

## 한진해운

알헤시라스 전용터미널 개장

한진해운(대표 김영민)은 하반기 스페인의 알헤시라스(Algeciras) 터미널을 시작으로 2011년 베트남 탄깡카이몹(Tan Cang-Cai Mep), 2013년 미국 잭슨빌(Jacksonville) 터미널 등을 차례로 개장한다.

개장 예정인 터미널을 포함, 국내외 총 15개의 전용터미널을 확보해 명실상부한 글로벌 컨테이너 터미널 운영업체(GTO)로 자리매김한다는 계획이다.

향후 해운경기가 살아나 물동량이 늘어나게 되면 터미널 처리량도 함께 증가하는 등 시너지 효과가 발생해 수익성 강화에도 도움이 될 것으로 기대된다.

또한 한진해운은 2010년 3월19일, 한진해운 본사 사옥에서 제 1기 정기주주총회를 개최하였다.

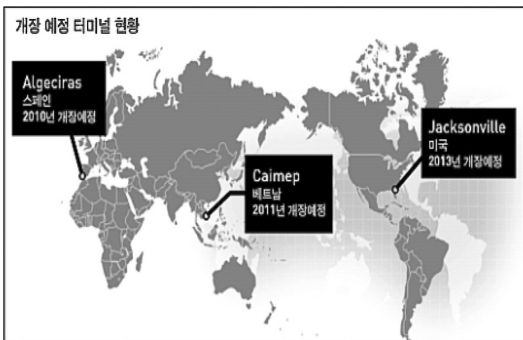
이번 주총은 작년 지주회사 분할 이후 처음 실시되는 정기 주주총회로써, 김영민 사장을 비롯



해 회사 경영진 및 주주 등 약 100여명이 참석한 가운데 매출액 6,681억원, 영업손실 304억원, 순손실 865억원 등의 재무제표를 승인했다.

기업분할로 인해 2009년 11월까지 경영실적은 지주회사의 중단사업손익으로 반영되었으며, 신설법인 한진해운 매출액과 영업손실은 2009년 12월 한달 동안 실적만 반영됐다.

이날 주주총회에서 한진해운 김영민 사장은 “작년 최악의 해운 시장 악화로 인해 10년 연속 배당을 하지 못한 것에 대해 무거운 책임감을 느낀다”며, “올해에는 반드시 흑자 전환을 달성할 수 있도록 전 임직원이 뼈를 ·A는 노력을 펼쳐 주주들의 신뢰와 애정에 보답 하겠다”고 굳은 의지를 내비쳤다.



한편, 2010년은 한진해운에 있어 기업 분할 후 첫번째로 맞는 실질적인 사업연도가 되는 의미 있는 해인 만큼, “흑자경영 달성을 통한 턴어라운드 기반 구축”이라는 경영 목표를 가지고 해운산업 부문 수익성강화, 전사적인 Risk Management 구축, 재무구조개선, 사업부문별 최적화된 포트폴리오 구축 등을 강도 높게 실시 할 예정이다.

## 현대상선

중동 지역 서비스 확대 재편

현대상선(대표 김성만)은 하파로이드(Hapag-

Loyd)와 손잡고 극동 아시아와 중동 지역을 연결하는 기존 KMS(Korea-Middle East) 항로의 기항지와 투입선박 규모를 크게 확장한다.

우선 현대상선의 투입 선박을 4,600TEU급 컨테이너선 5척에서 6,500TEU급 5척으로 확대하고, 추가로 하파로이드의 6,800TEU급 컨테이너선 1척을 신규 투입해 총 6척의 선박으로 서비스 규모를 늘린다.

또한 서비스 항로에 중국 상해와 닝보, 이란 반다르 아바스(Bandar Abbas)를 추가시켜 중국과 중동을 직접 연결하는 서비스를 고객에게 제공하게 된다.

KMS 서비스의 변경된 항로는 광양-부산-상해-닝보-기류-홍콩-안티안-싱가포르-포트켈랑(Port Kelang)-제벨알리(Jebel Ali)-반다르 아바스(Bandar Abbas)-카라치(Karachi)-싱가포르-홍콩이다. 변경된 서비스는 오는 4월19일 광양항에서 부터 시작된다.

현대상선은 “이번 서비스 재편은 향후 늘어날 중동 지역 물량수요에 대비하고 대화주 서비스를 강화하기 위한 것”이라며, “독일 최대 해운사인 하파로이드와의 협력을 통해 중동시장 점유율을 점증적으로 확대해 나갈 것”이라고 말했다.

또한 현대상선은 해외 플랜트 화물의 육·해상 통합 운송 서비스를 시작하기로 결정하였다.

현대상선은 23일 국내 최고 중량화물 육상운송 업체인 (주)동방, 물류업체인 현대택배와 손잡고 합작법인 현대동방아틀라스(HD Atlas Co., Ltd.)를 설립했다. 앞으로 현대동방아틀라스는 대규모 플랜트 사업에 필요한 중량화물의 육상 운송 서비스를 제공한다.

통상 원전이나 플랜트 등 해외 건설 사업에 필요한 화물은 크게 두 가지로 나뉘는데, 우선 발전기나 기계 설비 등 무게가 300톤을 넘는 중량화물과 자재나 소모품 등 일반화물이 그것이다. 특



히 중량화물은 화물 자체가 무겁고 고가인데다, 현지로 이송 후에도 이상 없이 작동해야 하기 때문에 육상 및 해상 운송에 고도의 기술과 노하우가 필요하다.

이에 따라 중량화물과 일반화물 해상운송은 현대상선이, 중량화물 육상운송은 새롭게 설립한 합작법인 현대동방아틀라스가, 일반화물 육상운송은 현대택배가 각각 맡는다.

현대상선은 이미 지난 1996년 국내 최초로 중량화물 운송사업에 진출해 현재 10,000~30,000DWT급의 중량화물용 선박 3척 등 국내 최고의 중량화물 전용선단을 운영하고 있으며, 추가로 금년에 3척, 내년에 3척을 도입해 총 9척의 전용선단을 운영할 예정이다. 여기에 국내 1위의 중량화물 육상 운송업체인 (주)동방과 일반화물 물류업체인 현대택배가 참여한 것이다.

사업 전망은 굉장히 밝다는 평가다. 우선 2003년 25억달러 규모였던 해외 플랜트 수주 실적이 지난해는 357억 달러로 성장세를 보이는데다가, 그동안 유럽 및 일본 업체들이 장악하고 있던 중량화물 운송 노하우를 이제 국내 운송업체들도 확보했기 때문이다.

현대상선은 “고객들이 플랜트 사업에 필요한 화물의 육·해상 운송, 통관, 보관 등 일괄물류(Integrated logistics) 서비스를 현대상선 한 회사를 통해 원스톱(one stop)으로 제공받을 수 있게 됐다”며, “국내 업체들의 플랜트 사업 수주가 늘어나고 있는 만큼 신규시장의 성장세는 높을 것으로 본다”고 말했다.

## 흥아해운

흥아해운 김태균 대표이사 재선임

흥아해운(대표 김태균)은 2009년 3월 19일 오전 10시 송파구 소재 가든파워 WORKS동 1층

대회의실에서 제49기 주주총회를 개최했다.

이날 주주총회에서는 2009년도 대차대조표와 손익계산서 등 재무제표의 승인과 정관 일부변경 그리고 이사와 감사의 보수한도 승인 안건을 회사가 제출한 원안대로 처리하였다. 또한, 이날(3월 19일)로 임기가 만료되는 김태균 이사는 참석 주주들이 지지의 큰 박수를 보내는 가운데, 임기 3년의 사내이사로 재선임 되었다.

당일 승인된 재무제표에 의하면 매출액 5,476억원을 실현하고, 전세계에 불어 닥친 금융위기와 고유가 등 불리한 해운환경 속에서도 주주 중시 경영의 일환으로 주당 7원의 현금배당을 결의하였다.

총회에서 흥아해운 이윤재 회장은 인사말을 통해 “2010년도에는 최근의 선복량 공급과잉에 대처하기 위하여 철저한 원가분석을 통한 원가절감을 단행함은 물론 대내외적 RISK에 선제적으로 대응하여 내실경영에 최선을 다할 계획이다.”라고 말하였다. 또한 적극적인 신사업 개척에 가능한 모든 역량을 집중 하겠다는 의지를 표출하며, 특히 2010년은 해운 외 계열사들과 적극 협력하여 추진중인 사업에 결실을 맺는 원년이 되도록 열과 성을 다하겠다고 말하였다. 뿐만 아니라 주주가치 증대를 위하여 IR활동을 강화하여 시장에 대한 회사의 책임을 다하겠다고 선언하였다.

## 케이엘넷

창립 16주년 기념식 개최

물류IT 전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 창립 16주년을 맞아 4월1일 대회의실에서 외부인사와 전임직원 등 170명이 참여한 가운데 창립 기념행사를 가졌다.

1994년 설립된 케이엘넷은 항만청, 관세청, 출입국관리사무소 및 검역소의 수출입물류 전자문



서서비스(EDI)를 시작으로, 현재 전국 항만에 물류정보 서비스를 제공하는 등 우리나라 항만물류 정보화를 통해 국가경쟁력 제고에 앞장 서 오고 있다.

창립 16주년을 맞아 케이엘넷은 그동안 쌓아온 물류IT분야의 풍부한 경험과 앞선 기술력을 바탕으로 유비쿼터스 물류시대를 선도하고, 끊임없는 신기술 개발을 통해, 언제 어디서나 자유롭게 물류 업무를 처리할 수 있는 실시간 물류자동화시대를 실현하는데 최선의 노력을 다할 것을 다짐했다.

케이엘넷 박정천 대표는 기념사를 통해 “비전 2020의 모토아래 고객중심의 열린 사고와 글로벌 물류IT 전문가 육성 등을 통해 지속적인 연구 개발과 서비스 혁신, 신기술을 통한 미래시장 선점, 적극적인 국내외 마케팅 활동으로 2020년까지 매출 3천억원의 글로벌 물류IT기업으로 자리매김해 나갈 것”이라고 밝혔다.

기념식 행사후 케이엘넷 임직원들은 최신 개봉작 ‘타이탄’ 영화를 함께 관람 하며 임직원간의 화합을 다지는 시간을 가졌다.

## 한국선급

IACS EG/ILO 의장직 유치

한국선급(회장 오공균)이 국제선급연합회의 국제노동기구(ILO) 전문가 그룹(International Association of Classification Society Expert

Group/International Labour Organization : IACS EG/ILO)의 의장직을 수임했다.

한국선급 협약심사팀의 전정충 팀장이 의장직을 맡아 2011년 발효가 예상되는 해사노동협약에 따른 인증검사에 대한 IACS의 공통 규칙 또는 적용 지침 등을 신규 개발한다. 또한 해사노동협약의 시행관련 문제점을 논의하고 그 결정사항을 국제선급연합회 일반정책 그룹(IACS General Policy Group : IACS GPG)에 직접 보고하는 역할을 수행하는 등 해사노동협약의 효과적 시행을 위한 IACS 차원에서의 전문적 업무를 총괄하게 된다.

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

한국선급의 전정충 팀장은 “이번 의장직 수임을 계기로 해사노동협약에 따른 IACS내에서의 인증검사 규칙 또는 지침 개발에 한국선급이 주도권을 가지게 됨은 물론 해사노동협약의 발효에 대비하여 선사에 대한 기술지도와 인증검사 시행을 위한 사전 준비업무를 더욱 활발히 수행할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다

## 한국선주상호보험조합

3월10일 제10차 정기총회 개최

한국선주상호보험조합(회장 이윤재)은 3월 10일 제10차 정기총회를 개최하였다.

이날 정기총회에서는 2010년 2월 갱신 결과





193개 회원사, 770척, 869만톤, 보험료 U\$2,512만을 달성했다고 보고했다. 이는 전년도 보험료 대비 32%가 성장한 것으로, 가입선박 156척, 연간보험료 124만불로 시작된 10년 전과 비교하면 20배가 확장된 것이다.

특히 최근 실적은 2006년 이후 보험료 4배 성장, 100여개이상의 선사 추가 가입, 가입선박 350여척의 괄목할 만한 성장이라고 평가했다.

총회 보고서에 따르면 2010년부터 담보한도를 최대 1억불에서 3억불로 상향조정하여 캄사르막스 선박이나 미국기항 선박도 인수할 수 있게 됐다. 또한 국제보증보험사와 맺은 지급보증서 제공 협정을 통하여 KP&I의 재정보증서가 전 세계에 통용될 수 있게 됨에 따라 사실상 범세계적인 운용에 대한 장애요인을 제거하여 현재 보유하고 있는 전 세계 538개 주요 항구의 연락사무소 네트워크를 통해 본격적으로 world wide 중대형선박을 인수할 수 있게 됐다.

또 자산 역시 전년대비 46% 증가하여 2009년 말 기준 비상준비금은 115억원이 되었고, 지급여력비율은 800%에 달하게 되었다고 보고했다.

이날 KP&I는 “Lloyd’s 등 우량 재보험자와의 유대를 계속 이어가고 있고 또한 국제 P&I 클럽과의 제휴를 강화하는 등 클럽의 중장기 발전의 초석을 다지고 있다”며 “해외에 지급되는 재보험료는 총 수입보험료의 10% 미만으로, 외화유출 저지라는 설립취지를 충분히 달성하고 있는 것으로 보인다”고 전했다.

그 외 금번 총회에서는 임기가 만료된 남성해운 김영치 회장, 신라교역 배삼철 사장이 이사로 중임됐으며 대한통운 김세종 본부장, STX Panocean 손점열 상무, 대한해운 안계혁 상무가 각각 신임 이사로 선임됐고, SK해운의 윤형진 본부장이 새로운 감사로 선임됐다.

한편 KP&I는 2015년 보험료 5,000만불 달성을 목표로 삼아 힘찬 성장 동력 가동을 위해 본격

적인 항해에 나설 것이라고 밝혔다.

## 한국해기사협회

3월10일 제56차 정기총회 개최

한국해기사협회(회장 민홍기)는 3월10일 오전 11시 부산 중구 중앙동 부산마린센터 3층 국제회의장에서 2010년도 제56차 정기총회를 개최했다.

이날 총회에는 육·해상에서 근무하는 회원들의 투표로 선출된 대의원을 비롯해 추형호 전 회장 등 전현직 협회 임원들과, 외부 손님으로 안영섭 목포해양대학교 총장, 송정규 한국도선사협회장, 예병덕 한국해양대학교 해사대학장 등 해운 관련 기관 업계 관계자 100여 명이 참석했다.

협회는 이날 총회에서 △ 2009년도 사업실적 및 △ 2009년도 결산승인 및 감사보고 등을 승인 받고, 맞춤형 해기사 양성 확대, 해기사 명예의 전당 운영 정착화, 회원의 권익증진과 지위향상 및 국내 해기사의 수급과 고용안정화 방안 연구, 협회 이미지와 해기사 홍보 및 조직 강화 등을 골자로 하는 △2010년도 사업계획 및 예산안을 심의 의결했다.

협회는 이에 따라 올해 주요 사업으로 △국내 해기사 양성 프로그램 개발과 승선근무 예비역 증원 및 제도 개선 △톤세제도와 선원정책 연계한 정책 개발 △해기사 시험문제 공개 및 문제집 발간 △해양사상 보급 및 해기직업에 대한 홍보 활동 △예비 해기사에 대한 홍보 및 조직 강화 △해기사 명예의 전당 운영 정착화 등 특별사업과, 정책활동을 비롯하여 조직활동, 복지활동, 홍보 활동, 경영합리화 사업 등 부문별 사업을 추진하기로 했다.

한편 협회는 이날 국내 해기사의 권익신장과 협회발전에 기여한 공로를 인정, △김청천(전 부산항도선사회 회장), 박진수(한국해양대 교수), 이

찬수(목포해양대학교 총동창회 상무)등 3명에게 감사패를 수여하였고, 또한 해운 일선에서 근무하며 우리나라 해운산업 발전과 해기전승에 기여한 공로를 인정, 한진해운 선장 유영국 씨 등 6명에게 모범해기사 공로패를 수여하였다.

## 한국해양대

### 청도대학과 학술교류 협정 체결

한국해양대학교(총장 오거돈)가 동남아 지역에 이어 중국의 해운인력 양성에도 적극 나섰다.

오거돈 총장과 이윤철 국제교류교육원장, 최석운 해사대학 부학장으로 구성된 대학 고위관계자들은 지난 6일부터 9일까지 4일간 중국 청도와 해남도 등을 방문, 중국해양대학 부속 청도대학과 국제학술교류 협정(MOU)을 체결하는 등 해사 교육분야에서 세계적 수준을 보유한 한국해양대의 위상을 강화했다.

한국해양대는 그동안 중국해양대학(총장 Liu Kong-qing) 부속 칭다오대학이 올해 중국 하이난다오 쑤야지역에 해양대학을 설립할 계획을 추진하는데 따라 한국해양대의 해외 브랜치(branch)화 문제 등을 심도있게 협의해왔다.

중국 산둥성 칭다오에 위치한 칭다오대학은 중국 해양대가 신장생산건설부대의 칭다오 덕태 투자자순유한공사와 투자 합작하여 2005년에 설립한 사립형 부속대학으로서 재학생 약 7천500여명, 17개 학부전공과 6개 전문대전공으로 운영되고 있다.

오 총장 등은 지난 6일 칭다오대학을 방문하여 양 대학 협력방안을 논의한데 이어 7일 ‘한국해양대와 중국 해양대 부속 칭다오대학간 국제학술교류협정 체결식’을 가졌다.

이날 협정 체결을 통해 한국해양대는 칭다오대학의 하이난다오 해양대 설립에 대한 인력지원을 비롯해 학술연구와 교육에 관한 교직원 및 학생

교류, 공동연구와 강연 및 토론회 실시, 학술 연구정보 교류 등 실질적이고 구체적인 교류 및 협력사업을 시행할 예정이다.

오 총장 등은 8일에는 하이난다오 쑤야지역 해양대학 설립 부지를 시찰하고 칭다오대학 Li Guang-zhou 이사장과 해양대학 설립 및 운영에 대한 운영방안을 논의하였다. 이에 따라 양 대학 간의 우호적인 국제교류 활성화는 물론 대학의 국제화지표 향상도 기대할 수 있게 되었다.

특히 한국해양대는 칭다오대학에서 수학을 마친 한국어학과 학생들을 적극 유치하여 향후 한국어교육부 어학연수과정 참여 및 편입을 통해, 이른바 ‘2+3’ 또는 ‘1+4’ 시스템의 교류교육을 실시할 방침이다.

이와 함께 칭다오대학의 해양대학 설립 시에는 한국해양대가 교수진 파견 및 교수요원 양성 등의 인력 지원 및 공동 학술세미나 개최 등을 통해 공동으로 운영하거나 참여기로 협의했다.

한국해양대는 지난 해 동남아시아 해외캠퍼스 설치를 위한 전 단계로 캄보디아와 싱가포르, 말레이시아를 순방하며 현지 정부 당국자와 해운인력 양성을 위한 MOU를 체결한 바 있다. 특히 말레이시아경영과학대학(MSU)과는 국내대학 가운데 처음으로 트위닝 프로그램(Twinning Program)을 운영기로 해 오는 6월에는 말레이시아 현지에 설립한 국제협력센터를 통해 항해학과 및 기관학과 학생 100여 명을 모집하여 앞으로 2년간 한국해양대 학생들과 같은 교육과정을 이수하도록 할 계획이다.

오거돈 총장은 “현재 우리 대학은 동남아시아의 필리핀과 중앙아시아의 카자흐스탄, 몽골 등지에도 계속하여 해외 브랜치(branch)를 확대 추진 중”이라며 “이번 중국해양대 부속 칭다오대학과의 협정 체결로 한국해양대가 세계적 경쟁력을 갖춘 글로벌 해양특성과 명문대학임을 입증하게 되었다”고 말했다.



# 정기선 물동량 급증으로 공컨테이너 품귀현상 발생

2009년 하반기부터 컨테이너 물동량 증가 등으로 운임상승



2009년 하반기부터 컨테이너 수출물동량이 증가하면서 국내 컨테이너 임대업체들이 고물 컨테이너를 대거 재활용하고 있다.

일부 수출업체들 또한 요즘 배와 컨테이너를 내줄 해운선사를 확보하기 어려워 수출계약에 차질을 빚고 있는 실정이다.

그 이유는 화물용 컨테이너가 품귀현상을 일으키고 있고 물동량 증가에 따라 배를 구하기도 힘들기 때문이다.

심지어 웃돈을 주고라도 중국과 일본 쪽에 알아봐 달라고 하소연 해봐도 확답을 듣기란 어려운 실정이다.

따라서 중소 수출업체들이 해운물류 대란(大亂)으로 수출품 선적에 비상이 걸렸다. 2008년 9월 금융위기 이후 세계 물동량이 급감하자 해운회사들이 보유 선박과 컨테이너를 대거 정리한 데 따른 후유증 탓이다. 올 들어 세계 경기가 회복 조짐을 보이면서 물동량이 다시 늘어나기 시작했지만, 본격 회복을 장담하지 못하는 해운회사들은 선박 및 컨테이너 추가 확보를 망설이고 있다.

해운업계는 금융위기 발생 직후 운항노선을 줄이거나, 확보해둔 컨테이너를 반납 또는 처분해 버렸다. 한마디로 수급 미스매칭이 발생한 것이다. 해운회사들은 “새 컨테이너는 물론이고 중고와 고물 컨테이너 가격이 50% 이상 폭등한 상태”라며 “이 같은 미스매칭이 가까운 시일 내에 해결될 것 같지 않아 괴롭다”고 말했다.

대기업들은 장기운송 계약으로 선박과 컨테이너를 확보한 상태여서 늘어난 수출 물량을 소화하는데 어려움이 덜하지만, 장기계약을 못하는 처지인 중소 수출업체들은 선박과 컨테이너를 쉽게 찾지 못하고 있다.

중소 수출업체들의 고통은 여기서 끝나지 않는다. 지난 1년여 동안 급락한 운임이 최근 급등하면서 수출비용 부담이 커졌다. 한국무역협회에 따르면 유럽으로 가는 해상 운임은 40피트당 4200달러까지 올랐다. 금융위기 여파가 거뒀던 작년 2분기 평균 운임인 1200달러에 비하면 4배 가까이 오른 가격이다. 해운 업황이 최고조에 달한 2008년 5월 운임의 80%에 육박하는 수준이다.



# 국토해양부, 캠프글로벌 19~23호 선박투자회사 인가

## 흥아해운 3척, 한진해운과 현대상선 각 1척씩



국토해양부(장관 정종환)는 해운업 위기 극복 대책 프로그램인 캠프의 구조조정기금을 활용한 선박펀드 5개(캠프 글로벌 선박투자회사 19~23호)를 3월31일 인가했다고 밝혔다.

정부는 지난해 1차 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안( '09. 4)에 따라 캠프 글로벌 선박투자회사 1~18호(18척, 5,800억원)를 인가한 바 있고, 금번 19~23호는 2차 해운업 대책( '09.11)에서 펀드 운영구조를 개선\*하기로 발표한 후 처음으로 인가한 펀드이다.

이번에 인가된 선박펀드는 총 5척(1,370억원 규모)의 선박을 매입하며, 이중 3척은 중견선사인 흥아해운 보유선박이고, 나머지 2척은 각각 한진해운과 현대상선 선박이다.

금번 선박펀드의 펀드 및 선박관리 등은 캠프선박운용(주)가 대행하게 된다.

선박 펀드 운용방식은 5척 모두 매각한 선사에 다시 용선되며, 용선기간 만료와 함께 해당 선사가 재매입하게 된다(BBCHP ; 소유권이전부나용선계약)

펀드별 매입대상 선박과 특징은 다음과 같다.

캠프 글로벌 19~21호는 흥아해운으로부터 컨테이너선 1척과 석유화학제품운반선 2척을 매입하게 된다.

이번 펀드는 선박 매각환경과 금융여건이 좋지 않은 중견선사 선박을 매입했다는 점에서, 대형선사 선박에 한정되었던 '09년도 1차 매입시와 비교하여 그 의의가 크고, 이는 타 금융기관의 참여가 없음에도 구조조정기금에서 선가의 60% 수준까지 출자가 가능했던 데 따른 결과이다.

캠프 글로벌 22~23호는 각각 한진해운과 현대상선으로부터 케이프사이즈 벌크선 1척씩을 매입하게 된다. 이들 펀드는 구조조정기금 출자에 더하여 금융권 대출(선가의 30~70%)을 확보함에 따라, 두 선사는 선가의 90~100%에 해당하는 자금유입을 기대할 수 있게 되었다. 국토해양부는 금번 구조조정 펀드들의 인가로 선사들의 재무개선과 구조조정이 촉진될 것으로 기대한다고 밝히고, 앞으로도 지속적인 펀드 인가가 이루어지도록 금융위원회, 한국자산관리공사 등과 긴밀히 협조할 계획이라고 덧붙였다.



# 선주상호보험조합법 개정 공포안 국무회의 의결

## 한국선주상호보험조합 비영리법인으로 규정

국토해양부(장관 정종환)는 한국선주상호보험조합을 비영리법인으로 규정하는 내용 등의 선주상호보험조합법 개정 공포안이 3월30일 국무회의에서 의결되어 4월부터 시행한다고 밝혔다.

선주상호보험조합은 선박운항 시 해난사고로 인해 제3자가 입은 피해(유류오염, 인명사상, 화물손상 등)에 대한 선주의 배상책임을 선주상호간에 담보하기 위해 법률을 제정('99)하고 2000년에 설립되었다.

개정 공포안은 한국선주상호보험조합(KP&I)의 비영리법인화를 위한 잉여금 분배 등의 영리성 조항 삭제, 조합의 재무건전성을 높이기 위한 조합원의 출자제한 완화 등이 포함되어 있다.

또한 조합원 또는 준조합원 1인의 출자한도를 조합 총출자좌수의 100분의 30에서 100분의 50까지 확대하기로 하였다.

KP&I는 비영리법인으로 운영하여 왔으나 법률에 잉여금 분배, 재평가적립금의 사용에 관한 특례 등의 영리성 조항이 있어 다른 유사한 공제조합에 비해 법인세 감면에서 불이익을 받아 왔다.

그러나 이번 법 개정으로 법인세 감면분을 전액 비상준비금으로 적립할 수 있어 조합의 재무건전성을 높이는 데 크게 기여할 것으로 기대한다.

참고로 국내 선주상호보험(P&I) 시장의 연간 보험료 규모는 1억4,300만달러(약 1,630억원) 정도로 추정되고 이중 KP&I는 17.5%인 2,505만달러(약 286억원)를 차지하는 수준이다.

국토해양부는 KP&I가 국내 보험시장 점유율을 높이기 위해 현재까지 비상준비금으로 69억원을 지원하였고, 2011년까지 20억원을 추가로 지원하여 KP&I의 국제경쟁력을 제고함으로써 귀중한 외화가 해외로 나가지 않도록 최대한 노력할 계획이다.

## 우리나라 선박평형수 처리기술 세계시장을 주도

국토해양부(장관 정종환)는 3월22일부터 26일까지 영국 런던 국제해사기구(IMO)에서 개최된 제60차 해양환경보호위원회(MEPC)에서 국내업체가 개발한 자외선을 이용한 선박 평형수(平衡水) 처리기술 두개가 최종승인을 획득하는 쾌거를 올렸다고 밝혔다. 이에 따라 우리나라는 IMO에서 승인한 선박평형수처리기술 12개(6개국) 중 30%에 해당하는 4개 기술을 보유하게 됨으로써 전 세계적으로 2016년까지 약 15조원 규모로 추정되는 선박 평형수처리설비 시장을 선점할 수 있는 유리한 고지를 차지하게 되었을 뿐만 아니라 설비 국산화를 통한 조선 강국의 입지를 더욱 다지게 되었다. 승인가 기술 보유국은 한국(4), 독일(2), 일본(2), 노르웨이(2), 네덜란드(1), 남아프리카공화국(1)이다.

2004년 채택된 「국제 선박평형수관리협약」에 따라 신조선은 2010년부터, 현존선은 2016년까지 IMO에서 승인받은 선박평형수 처리설비를 의무적으로 설치해야 한다. 이에 따라 올해부터 전 세계적으로 선박평형수처리설비의 수요가 폭증할 것으로 예상됨에 따라 이미 상용화에 성공한 국내 승인업체(4개사)들은 시장점유율 50% 이상을 목표로 마케팅에 열을 올리고 있다. 국토해양부는 이번 IMO로부터 추가로 승인을 받은 2개의 처리기술도 정부의 형식 승인 절차를 조속히 마무리하여 동 기술의 상용화와 국제화를 적극 지원할 예정이라고 밝혔다.

# 우리나라 국제항로표지협회(IALA) 이사국 재진출

## 2006년에 이어 이사국 재진출, 국제적 입지 강화

국토해양부(장관 정종환)는 남아프리카공화국 케이프타운에서 3월21일부터 7일간 개최되는 제17차 국제항로표지협회(IALA) 총회에서 우리나라가 2006년에 이어 이사국에 재진출했다고 밝혔다.

이로써 우리나라는 지난 1962년 9월 회원국으로 가입한 이후 2006년 중국 상해와 금번 남아프리카 공화국 케이프타운 총회에서 2번째 이사국으로 진출하게 됐으며, 해양선진국으로써 해양교통 전반에 대한 선도적 역할과 활동 등 국제사회에서 많은 영향력을 행사할 수 있는 발판을 마련하게 됐다.

이사국 선출은 총회에서 우리나라를 포함한 24개국이 신청하여 무기명 비밀투표로 22개국이 선출됐다.

IALA는 지난 57년 설립되어 현재 72개 정회원(국가회원)을 포함해 준회원 47개, 산업회원 95개, 명예회원 38개 등 252개 회원으로 구성된 비정부간 기구로서 본부는 프랑스 파리에 있으며, 총회는 4년마다 열린다.

우리나라는 정회원 자격과 함께 항로표지기술협회가 준회원으로, 항로표지장비 생산업체인 코슬라, 뉴마린, 대기, 우리해양 등 6개 업체가 산업회원으로 가입돼 있다.

주요 역할은 해상교통과 관련 항로표지의 세계적인 통일과 조화, 회원국간의 기술협력을 통한 선박안전과 경제적 항해 지원, 환경보호를 위한 정책 권고, 지침서 등을 마련하고 있다.

한편, 우리나라는 해상교통환경 변화에 맞춰 최첨단 IT 기술을 적용한 연안해상교통관제시스템(VTS), 항로표지 자동식별장치(AIS), 위성항법보정시스템(DGNSS)을 이용한 위치, 해양기상 등 항해정보 제공시스템 기술개발로 선진국 수준 이상의 원천기술을 확보 운영하고 있다.

또 국제사회에서는 한국의 경제규모로 볼때 공적개발원조(ODA)의 확대 필요성에 직면해 있는 국가로 인식됨에 따라 해양교통시설부터 공적개발원조를 통한 저개발국의 성장 지원방안을 모색하고 첨단 IT 기반 해양교통시설 기술개발을 적극적으로 추진하는 등 국제적으로 그 성과가 인정되어 회원국들의 만장일치 지지를 받아 IALA 이사국으로 재선출되었다.

금번 IALA 이사국 재진출로 전 세계 해양교통안전 전문가 450여명이 참석하는 2018년 IALA 제19차 총회 서울 유치활동을 적극적으로 펼쳐 한국의 이미지 홍보 등 국격 향상에 기여 하였다.

한편 국제항로 표지협회(IALA)는 1957년 설립되어 현재 81개 국가기관 등 250여개 회원국으로 구성된 국제기구로서 해상 교통안전과 관련한 항로표지의 세계적인 통일과 조화, 그리고 회원국간의 기술협력을 통해 선박안전과 경제적인 항행지원, 환경보조를 위한 정책 · 권고 · 지침 · 표준 등을 마련하고 있다.





## 우리나라 전국 항만 컨테이너물동량 증가세 지속

### 올 1/4분기 442만TEU로 지난 2008년 수준 회복

국토해양부(장관 정종환)는 전국 항만의 3월 컨테이너 물동량(추정)이 158만7,000TEU로 전년 동월의 132만7,000TEU에 비해 19.6%(26만TEU) 증가했다고 발표했다.

주 요인으로는 실물경제 회복에 따른 물동량 증가세로 수출입화물(100만2,000TEU), 환적화물(55만3,000TEU)이 전년 동월에 비해 각각 19.2%, 17.1% 증가하였으며, 이는 글로벌 금융위기 이후 월간 실적으로는 최고 실적이다.

특히, 연안화물(3만2,000TEU)이 부산항(190.1%), 광양항(151.0%) 등에서 물동량 증가로 전년 동월에 비해 123.6% 대폭 증가하였다.

항만컨테이너 물동량의 73%를 차지하는 부산항의 경우, 수출입화물(65만1,000TEU)과 환적화물(51만7,000TEU) 모두 금융위기 이후 월 최고치를 갱신한 가운데, 3월 물동량이 117만1,000TEU를 기록, 지난해 7월 이후 월간 물동량이 9개월 연속

100만TEU를 넘어섰다.

광양항은 주요 이용화주의 생산증대로 인해 수출입물량이 11.6% 증가하고 환적물량 또한 선사 물동량 회복 등으로 22.1% 증가했으며, 3월까지 누적 물량이 49만 TEU로 전년 동기(38만 3,000TEU) 대비 27.9% 증가하였다.

인천항의 3월 물동량은 지난해보다 20.7% 증가한 14만4,000TEU이며, 그 중 환적화물은 미주지역 소비회복과 중국 산둥성 지역의 생산 수요 회복으로 인하여 전년동월 대비 72.1%나 증가하였다.

국토해양부 관계자는 “금년 1/4분기 물동량(441만8천TEU)이 지난해 동기(358만천TEU)대비 대폭 상승하여 2008년 1/4분기와 비슷한 실적(445만7,000TEU)을 나타내고 있어, 이 추세대로 간다면 금년도 목표물량(1,750만TEU) 달성은 무난할 것으로 예상된다.”고 밝혔다.

#### 〈 '10. 3월 주요항만 컨테이너 물동량 〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	부산항			광양항			인천항		
	처리량	증가율		처리량	증가율		처리량	증가율	
		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비
전체	1,171	15.7	19.2	170	14.9	14.5	144	16.1	20.7
수입화물	312	13.1	18.0	67	7.6	10.7	71	19.4	17.1
수출화물	338	23.7	23.8	69	18.6	12.6	68	12.9	22.0
환적화물	517	12.7	16.6	31	21.7	22.1	3	22.8	72.1

# KMI, 2010년 해운시황 수요증가로 회복지속 전망

지난 2009년말 보다 상승한 BDI 3000~3200 전망



한국해양수산개발원(원장 강중희)은 지난 3월30일 한국거래소에서 중단기 해운시황 동향 및 전망에 대한 세미나를 개최하였다.

## ▶ 해운시황 상승기조 지속예상

이날 발표를 맡은 김우호 센터장은 해운시황이 2분기를 최고점으로 3~4분기에 소폭 하락하겠지만 여전히 3000선을 기준으로 등락할 것으로 예측하였다. KMI가 예측하고 있는 올해 BDI 평균은 3000~3200. 지난해말 예측치인 2700~3000보다 200~300포인트 정도 올라간 수준이다. 그만큼 지난해 하반기 때보다 올해 벌크선 시황을 상당히 긍정적으로 보고 있는 것이다.

KMI 패널 조사에 참여하고 있는 해운업계도 올해 평균 BDI를 3092포인트 정도로 지난해 2617포인트보다 18% 이상 상승할 것으로 예측하고 있다. 분기별로 살펴보면 올해 2분기가 가장 좋아 3388포인트 정도를 예상하고 있다. 하반기 들어서는 점점 하락세로 돌아서 4분기에는 2833포인트까지 하락할 것으로 보고 있다. 2011년에 대한 전망은 더욱 악화돼

2009년보다 약간 높은 2775포인트 정도를 유지할 전망이다.

KMI가 올해 벌크선 시황이 비교적 회복세를 유지할 수 있을 것으로 보는 이유는 수급밸런스가 어느 정도 맞을 것으로 보기 때문이다. 수요부문에서는 유럽의 재정위기, 각국의 출구전략 등으로 불확실한 요인이 없지 않지만 중국 철광석과 같은 중요 화물들이 여전히 상당할 것으로 예측되고 있다. 특히 위안화가 일부 절상된다면 중국의 주요 원자재 수입이 더 늘어날 가능성이 높기 때문에 수요부문에서의 급격한 하락은 없을 것으로 보고 있는 것이다. 공급측면에서는 신조선 납기 인도 및 취소가 올해도 상당할 것으로 예상되는 데다가 항만체선이 점점 악화되고 있는 것이 올해 상당히 긍정적으로 작용할 것으로 전망하고 있다. 그동안 체선은 주로 양방향인 중국항만에서 발생했으나 최근에는 브라질, 호주 등 선적항에서의 체선이 점점 악화되고 있어 올해 공급측면에서 주요 변수로 작용할 것으로 보고 있다.

이렇게 올해까지는 수급 균형들이 어느 정도 맞아 가면서 적어도 BDI 3000이상은 유지할 수 있을 것으로 예측되지만 2011년 이후는 그리 긍정적이지 않은 것으로 업계는 보고 있다.

2011년 이후 벌크선 시황에 대해 긍정적이지 못한 것은 역시 수급불균형에 대한 우려 때문이다. 중국정부가 상해 엑스포 이후로 경기 긴축 카드를 검토할 수 있다는 전망들이 나오면서 중국발 벌크 수요가 더 이상 지속되지 않을 가능성이 있고 세계 여러 나라들이 출구전략을 사용할 경우 세계 벌크선 수요가 급감할 수 있기 때문이다. 공급사이드에서는 지난해부터



인도지연 조치된 신조선박들이 2011년 이후 다시 시장에 쏟아져 나올 전망이기 때문에 상당한 압박으로 작용할 것으로 예상되고 있다.

한편 KMI는 벌크선 이외에 컨테이너선과 탱커의 경우도 지난해말 예측한 것보다 올해 상황이 훨씬 나아질 것으로 예측하고 있다. 컨테이너선 마켓에 대해서는 아직까지 수요가 공급을 크게 웃돌지는 못하지만 수급 흐름이 완만한 상승을 보이고 있고, 운임·선가·선박매매 등 기타 지표도 완만히 상승할 것으로 보고 있다. 지난해 하반기부터 강한 상승탄력을 받고 있는 탱커의 경우는 올해 연평균 WS 82.7를 유지하고 2011년에는 86.3까지 상승할 것으로 예측하고 있다.

### ▶ 안정적 곡물수입 방안마련 필요

특히 이날 개최된 '중단기 해운시황 진단과 글로벌 곡물시장 및 중국경제 전망' 세미나에서 이영일 농협사료 외자구매부장은 '글로벌 곡물시장의 전망'이라는 주제로 발표를 하면서 곡물수입하주와 국적선사의 협력모델의 필요성을 강조했다.

이날 발표에서는 매년 1000만톤 이상의 곡물을 수입하고 있는 세계 5위권의 곡물수입국인 우리나라가 안정적인 곡물 수입을 위해 곡물수입하주와 국적선사가 협력해 곡물수입모델을 만들어야 한다는 지적이 나왔다.

이영일 부장은 "카길이나 마루베 등 세계 곡물 메이저들이 곡물가격에다 육상운송, 해상운송 등 유통비용을 더해서 응찰해 오기 때문에 우리 입장에서는 국적선사를 이용하고 싶어도 못하는 실정이다. 국가 전체 이익은 물론 안정적이고 저렴한 곡물 수입을 위해서라도 국적선사가 참여하는 방식으로 곡물수입 모델을 바꿀 필요가 있다"고 지적했다.

현재 우리나라는 농협사료, 사료협회, 농수산물유통공사, 제분공업협회 등이 곡물을 수입하고 있는데

해상운임이 포함된 C&F 방식으로 수입을 하고 있다. 선적항까지 육상운송만하고 해상운송은 별도로 이루어지는 FOB 방식도 고려할 수 있지만 곡물메이저들이 제공하는 C&F 가격을 따라갈 수가 없기 때문에 실질적으로 국내에 FOB방식으로 곡물을 들여오는 하주는 전무한 것으로 알려졌다.

이영일 부장은 "국내 곡물 하주들은 곡물가격 변동 위험을 헷징하기 위해 C&F현물로 40%, 전 세계 곡물이 거래되는 미국 시카고선물시장(CBOT)에서 선물로 60% 정도를 합쳐서 매입하고 있다. 따라서 선물 가격의 변동을 얼마나 잘 예측하느냐에 따라 곡물수입가의 안정성을 담보해낼 수 있게 된다. 이렇다 보니 하주들은 대부분 육상운송, 해상운송 등 물류부분에 크게 신경을 쓰지 못하는 실정이고 자연스럽게 곡물메이저가 물류비용을 포함시킨 곡물가격을 매입할 수밖에 없다"고 지적했다.

곡물메이저들은 결국 곡물현지가격과 물류비용을 포함시킨 C&F 방식으로 가져감에 따라 곡물수입가를 좌지우지하는 힘을 갖게 되고 그에 따른 피해는 고스란히 국내곡물수입하주들과 소비자들이 지게 된다.

이영일 부장은 "국적선사들과 협력을 통해 해외 현지 내륙운송비, 창고료, 하역료 등이 포함된 FOB 가격을 낮추고 국적선사들이 직접 해상운송에 참여하는 새로운 모델이 곡물메이저가 제시하는 C&F 가격보다 경쟁력이 있다면 국가 전체적으로 큰 이익을 가져갈 것이다. 우리는 국적선사들과 이러한 모델을 만들 준비가 돼 있다. 국적선사들의 적극적인 검토를 부탁드린다"고 밝혔다.

이 부장은 또 "최근 STX팬오션이 이토추·빙기와 손을 잡고 미국 서부의 포틀랜드항에 곡물 저장·수출 엘리베이터를 만든 것은 우리와 협력할 수 있는 좋은 모델이다. 이런 모델들을 더욱 확대해 국내 곡물 수입을 안정적으로 가져가야한다"고 덧붙였다.



# 에너지경제연구원, 국제유가 전년보다 12\$ 인상전망

세계 GDP 2.5% 성장시 두바이 기준 배럴당 74\$ 수준



에너지경제연구원(원장 방기열)이 발간한 2010년 국제 원유시황과 유가 전망에 따르면 최근 글로벌 경기 회복세에 따라 2010년 국제유가가 전년 평균보다 약 12달러 증가한 74.37달러가 될 것으로 전망했다.

에너지경제연구원은 글로벌 경제위기 회복 속도 및 석유수요의 반응과 출구전략 시점에 따른 달러화 가치의 향방에 따라 국제원유 가격은 영향을 받을 것이라고 전망하고 이를 각각 기준유가, 고유가, 저유가의 3개 시나리오로 나눠 유가를 전망했다.

기준유가 시나리오의 경우 전 세계 GDP가 2.5% 성장시 두바이 기준 배럴당 74.37달러로 전망되었는데, 에너지경제연구원은 2010년 전 세계 일일 석유 수요가 전년 대비 160만b/d 증가한 8,640만 배럴에 이를 것으로 전망했다. 이중 OECD 석유수요는 전년대비 약 20만배럴 증가한 4,570만배럴, 비OECD국가는 130만배럴이 증가한 4,060만 배럴에 이를 것으로 전망했으며, 석유공급은 전년대

비 140만배럴 증가한 8,670만배럴 수준으로 전망했다.

이와 더불어 지난해 상반기부터 진행된 달러화 약세는 2010년 상반기까지 지속되다 하반기 이후 금리인상으로 달러화 가치가 회복될 것으로 전망했다.

에너지경제연구원은 기준유가 시나리오의 경우 올해 1분기와 2분기는 주로 중국 및 중동 등 비 OECD국의 세계 석유 수요 증가세에 힘입어 전년 동기 대비 각각

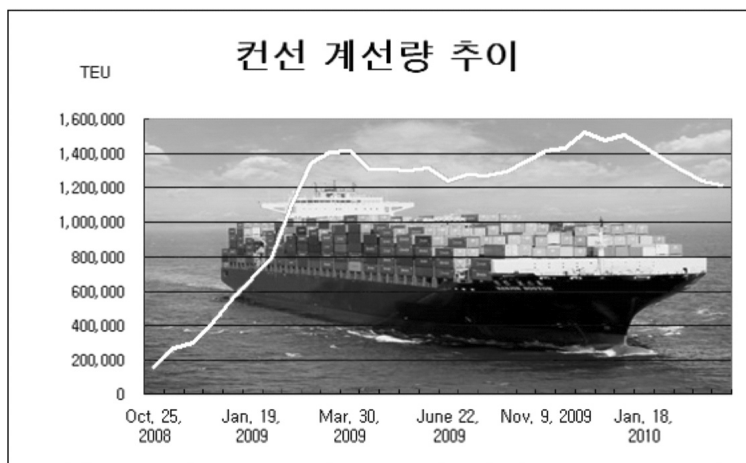
61%, 27% 증가한 배럴당 71.56달러, 75.57달러로 전망되었으며, 3분기부터 계절 수요하락과 달러화 가치 상승에 따른 효과로 전기 대비 3% 감소한 73.38달러로 전망했다. 그러나 4분기에는 본격적인 경기회복과 계절 수요증가로 배럴당 76.68달러까지 상승할 것으로 전망했다.

반면에 예상보다 빠른 세계경제 성장으로 GDP가 4% 성장하고 석유수요가 8710만배럴 수준으로 전망되는 고유가 시나리오의 경우 세계 석유수요의 확장흐름과 석유 선물시장 투기세력의 편승에 힘입어 유가상승을 촉진함에 따라 최고 100달러 수준에 근접할 것으로 전망했다. 에너지경제연구원은 고유가 시나리오의 경우 1분기에 80.21달러에서 출발해 2분기 83.17달러, 3분기 85.65달러까지 인상되다가 4분기에 92.32달러까지 증가할 것으로 전망했다. 저유가 시나리오의 경우는 1분기부터 4분기까지 평균 65달러 선에서 보험세를 유지하며 연평균 가격 65.31달러를 기록할 것으로 분석되었다.



# 세계 컨테이너선 계선량 시황호전으로 점차 감소

계선선박 대량 해지시 시황상승에 악영향 초래



높고 있는 컨테이너선박량이 정기선항로 운임상승에 힘입어 지속적으로 줄고 있다. AXS알파라이너사(AXS)의 조사에 따르면 컨테이너 계선량은 2009년 5월15일부터 500척을 돌파하고 있었지만, 올해 3월에 들어 400척대까지 주춤했다.

3월15일 시점에서는 척수 베이스에서 474척, 선박량 환산으로 122만TEU분의 컨테이너선이 대기하고 있다. 전체 운항 선대에서 차지하는 대기선박의 비율도 9.3%로 2주일 전의 조사로부터 0.1포인트 줄어들었다.

이같이 대기선박이 줄고 있는 것은 세계경제 회복에 따라 전반적으로 운임이 상승하는데다 새로운 서비스의 시작과 투입 선형의 대형화, 적극적인 감속운동에 따라 투입선박이 증가한데 따른 것이다.

한편, 올해 4개월 간 시장내 새로 투입될 신조 인도물량과 계선중인 선박량이 총 78만5,000TEU에 달하는 것으로 최근 알파라이너가 집계했다. 아울러, 이번 조사에서는 당초 예정일과 비교해 인도가

연기된 물량도 포함된 것으로 알려졌다.

이같은 조사결과에 대해 알파라이너는 지난 2008년 12월 이후 처음 있는 선박량 증가이지만 2009년 4월 말 기준 총선대 규모의 약 9%에 달하는 신규 물량이 유입될 경우 정기선 시장회복에 악재로 작용할 수 있을 것으로 내다봤다.

아울러, 일부 항로에서는 시장내 새로 유입된 선박량을 메꾸기 위한 가격경쟁 움직임에 대한 우려가 나

타나고 있는 것으로 알려졌다. 이에 지난 주 OOIL의 CC Tung회장은 “신규 유입된 공급물량이 수요 상황과 일치하지 못할 경우 운임하락을 초발할 위험이 있다”고 우려를 나타낸 바 있다.

하지만 알파라이너에 따르면 실제적으로 가격인하 경쟁 움직임은 지난 2주 사이 아시아-유럽항로 상에서 TEU당 310달러 가량 인하된 것으로 조사됐다.

이같은 결과는 아시아-유럽항로에 새로 유입된 신규 선박량에 따른 것으로, 지속적인 신규서비스 개시로 앞으로 추가적인 가격인하가 예상될 것으로 나타났다.

하지만 수요회복의 신호는 계속적으로 감지되고 있다. 이를 설명하듯 지난 1~2월 전세계 TOP 8대 항만에서의 처리물량은 전년 대비 22%가량 증가한 것으로 조사됐으며, 이는 중국춘절 연휴 전 물량증가에 따른 것으로 나타났다

# 중국 국영은행 중국상공은행 선박금융시장 진출

자산가치 1조7,000억\$ 규모의 세계 최대 금융사

중국 국영은행인 중국상공은행(ICBC)은 향후 본격적으로 선박금융 시장에 진출할 것이며 심지어 외국계 금융권이 보유한 선박 용자거래권을 취득할 계획이라고 발표하였다.

자산가치 1조7,000억달러 규모의 세계 최대 금융사인 중국상공은행은 트레이드윈드와의 인터뷰를 통해 지금이 선박금융에 투자할 최적의 적기라고 언급하였다.

그 근거로서 향후 세계 경제회복이 실현될 것이며 전 세계 금융권들의 유동성 부족으로 외국 선박금융기관들이 보유하고 있는 선박금융 자산들을 취득할 좋은 기회라고 언급하였다. 한 예로 독일 최대 선박금융기관 HSH Nordbank사는 최근까지 선박금융에 막대한 금액을 투자했지만 컨테이너시장의 붕괴로 인해 생존을 위한 싸움을 하고 있는 실정이다.

중국 상공은행은 이러한 외국계 금융기관들과 금융조건이 일치한다면 상호 금융협력을 할 계획이라고 발표하였다.

ICBC관계자는 현재 금융사 인수계획은 없지만 선주들에게 직접투자하기 보다는 금융권에 투자하는 것이 위험성 감소차원에서 보다 합리적이라고 주장하였다.

중국의 막대한 무역흑자로 인한 국영 상공은행의 풍부한 자금 확보는 유럽금융사와의 경쟁관계에 있어서 비교우위를 가져왔고 투자시야를 해외로 확대하게 하는 계기가 되었다.

일부 전문가들은 중국의 해운금융 전문기관 확대가 향후 선박건조 금융을 위한 최대 이슈가 될 것이라고 전망하고 있다.

한편 중국상공은행은 2009년 187억달러 순이익을 달성하며 세계 최대 흑자은행으로 등극하였다. 또한 중국상공은행은 지난 2007년 그룹 내 해운관련 투자팀을 신설하고 지난해 소형선 60척, 75억 위엔을 투자하였다. 지금까지 중국 상공은행이 투자한 선박금융은 규모가 작았기 때문에 상대적으로 위험성이 낮았지만 앞으로 중국상공은행은 지금이 시황의 바닥인지에 대한 확신은 없지만 중국 조선산업 발전 및 외국 선주들의 유동성 문제 해결을 위해 앞으로 적극적인 선박금융 지원이 있을 것이라고 언급하였다.

금융지원 방안으로는 중국 조선소가 추천한 선주사에 대한 금융지원을 실시한 뒤 선사들이 채무를 불이행할 경우 조선소에 선박구입 책임을 물을 것이라고 발표하였다.

다른 방안으로는 직접 조선소로부터 선박을 구입하여 외국선주들에게 재용선 해주는 방안이 제기되었다. 또한 중국상공은행은 금융대출 시 달러가 아닌 위엔화 기준으로 대출금을 제공함으로써 환율변동에 따른 위험성을 최소화할 계획이다.

한편 중국 수출입은행과 거래중인 80~100여개 선주들이 중국조선소에 주문중인 선박수는 대략 1,000여척, 80억달러 규모인 것으로 나타났다.



# 미국, 이란 핵개발 저지를 위한 수출통제 강화

## 이란 정제유 제재 법안, 2010년 미 의회 통과

과거 미국, EU, 일본 등 주요 선진국은 이란의 핵개발을 저지하기 위해 수출 통제를 꾸준히 강화해 왔다. 특히, 미국의 경우 이란 거래 규정, 이란-이라크 무기 비확산법이란 제재법 등의 제재 법규를 통해 이란과 관련한 거의 모든 거래를 금지해 왔다.

이에 추가하여, 최근 미국 의회에서 이란의 핵억제 프로그램 강화를 위한 포괄적 제재 조치의 일환으로 이란 정제유 제재 법안(Iran Refined Petroleum Sanctions Act) 제정 상정하였으며, 동 법안은 2010년 중 의회 통과될 것으로 전망된다.

동 법안은 이란에 가솔린 등 정제유를 제공하거나 또는 이를 지원하기 위한 운송, 보험, 중개 등 모든 서비스 제공 금지하고 있으며, 동 제재를 위반하는 자국 기업 또는 외국 기업은 금융 거래, 자

산 확보 등 미국내 모든 거래 차단하는 내용을 주요 골자로 하고 있다.

즉, 이란에 정제유를 제공하는 해운기업의 경우 미국과의 비즈니스 활동 전면 불가하며, 보험회사 및 P&I 클럽에서도 당해 선박에 대한 보험가입을 거부하게 될 것이다.

불미스러운 사태를 미연에 방지하기 위해서는 무분별한 대 이란 교역 자제와 미국 및 국제사회의 동향에 대한 지속적인 모니터링이 필요하다.

우리나라의 경우 대 이란 수출액이 상대적으로 증가하고 있는 추세이나 미국의 강경 조치에 의해 양국간 교역량 위축 우려되고 있다. 특히, 2008년 대 이란 수출액은 전년 대비 104% 증가한 47억불 기록하였다.

## 중국 자국산 석탄가격 급등 외국산 석탄수입 급증

중국산 석탄 가격이 지난 2009년 급증하면서 해운회사들이 많은 운송물량을 확보할 수 있었던 것으로 조사되었다.

중국 최대 석탄 항만인 칭황다오항의 2009년 석탄가격은 22% 가량 상승했으며 이에 따라 많은 발전소들이 해외 수입처를 찾게 되었다. 전통적으로 중국에 많은 량의 석탄을 수출하고 있는 인도네시아는 중국 경제가 급속히 성장하면서 수출량이 급증해 이번 달에는 공급물량 부족 현상이 발생하였다.

이러한 수요 부족분을 충족하기 위해서 최근엔, 중국으로부터 1만마일 거리에 위치한 콜롬비아산 석탄 수입이 증가하고 있다.

한 분석가는 현재와 같이 중국산 석탄가격이 급증한 상황에서 발전소들에게 운송료 비중은 더 이상 중요한 요소가 아니라고 언급하였다. 광동발전소의 경우 최근 추가 운임을 부담하고 콜롬비아산 석탄 수입을 개시하기도 하였다. 최근에 BHP Billiton Plc사, American Plc사 그리고 Xstrata Plc사가 콜롬비아 거대 Cerrejon 탄광으로부터 석탄을 생산하여 중국에 수출하기 시작하였으며 2010년부터 인도에도 석탄을 수출할 것으로 예상되고 있다.

한편 중국 발전소가 사용하는 발전용 석탄 가격은 지난해 톤당 88달러 수준에서 12개월 동안 22% 상승하여 톤당 107.7달러를 기록하였으며 이 가격은 유럽 로테르담항만의 석탄가격 74.4달러보다 45% 가량 높은 수준인 것으로 조사되었다.



# 유럽 화주단체들, 정기선사들의 운임담합행위 문제제기

## 아시아-유럽 구간 운임인상에 따른 화주 불만표출

유럽 화주단체들은 최근, 주요 항로에 걸쳐서 선사들이 결탁하여 선복조절 및 운임인상을 실시하면서 독점금지법을 위반하고 있다고 문제를 제기하였다.

지난 2009년 4분기부터 아시아-유럽구간에 걸쳐 급속도로 진행된 선사들의 선복량 감소현상에 대해 일부 기관에서는 선사들의 결탁이 있었는지에 대해 조사에 착수하였다.

화주측 대표는 선사들의 담합행위에 사실에 대해 확실하다는 입장을 취하고 있다. 그리고 이러한 선사들의 행위는 명백한 독점금지법 위반으로 반드시 중단되어야 한다고 주장하였다.

그러나 대다수의 전문가들은 선사들이 담합 모의를 했든 안했든 간에 그 사실을 입증하기란 매우 어려운 일이라고 언급하였다. 또한 현재 선사들이 담합행위를 하고 있다면 화주들이 촉각을 곤두세우고 있으므로 주의할 필요가 있다고 말하였다.

이러한 상황에도 불구하고 포워더 업계에서는 최근의 선복량 감축에 따른 운임인상 추세가 계속될 것이라고 전망하고 있다.

운송업체 Kuehne Nagel사는 지난주 2009년도 실적을 발표하며 북-서유럽 발 운임이 상대적으로 만족스러웠으며 합리적인 공급조절 전략을 완성했다고 발표하였다.

그러면서 대다수의 선사들이 운임향상을 위한 공급조절 매카니즘을 갖고 있다고 언급하였다.

프랑스 조사기관 Danske사는 중국 상해-유럽

구간 TEU당 운임이 지난 10월 1,200달러에서 지난주 2,134달러까지 상승했다고 발표하였다.

이 운임에는 각종 부대비가 포함되어 있지만 화주들이 지불하는 터미널 화물처리비는 포함되지 않은 것으로 나타났다.

유럽 포워더들에 따르면 아시아-유럽구간 운임은 계속 상승하여 4월 중순경에는 TEU당 2,286달러에 이를 것으로 전망하고 있다.

포워더들은 지난주 머스크사가 운임을 TEU당 250달러 인상하는 등 향후 다른 선사들의 추가 운임인상이 예상되지만 그 속도는 서서히 감소하여 하반기부터는 안정을 찾게 될 것이라고 주장하였다.

Danske사는 선사들의 TEU당 매출이익(Gross Profit)이 2008년 380유로에서 2009년 상반기 급감했다가 2009년 3/4분기부터 290유로수준으로 회복되었다고 언급함

그는 2010년 TEU당 매출이익은 2008년도의 85% 수준인 320유로 정도에 이를 것으로 전망하였다.

즉, 정기선업계의 안정적인 경영환경이 기대되며 그 결과, 신규선복량이 시장에 투입될 가능성이 있다고 예측하였다.

그러나 지난 시간동안 많은 선사들이 손실을 기록한 만큼 운임이 만족할만한 수준에 이르기전까지는 쉽게 선복증가를 하지는 않을 것으로 전망하였다.



## 중국 철광석 수입량 지속 증가로 10년후 2배 증가

DnB NOR사, 중국 2020년 13억톤 철광석 수입전망

세계 최대 선박금융기관인 DnB NOR사는 중국의 연간 철광석 수입량이 2020년 전까지 13억톤에 이를 것이며 그 결과 584척에 해당하는 케이프사이즈 신규수요를 창출할 것으로 전망하였다.

DnB NOR사의 2010년 보고서에 따르면 중국의 산업화와 도시화가 향후 10년간 지속될 것이며 이는 곧 신규 화물 수요창출을 뜻한다고 언급하였다.

또한 중국이 '성숙기' 단계에 이르면 현재 1인당 철강 소비량 435kg이 900~1,100kg까지 상승하게 될 것이라고 전망하였다.

'성숙기'의 의미는 1인당 국민소득이 1만5,000달러를 기록하는 단계로서 2020년 중국이 이 시기에 도달할 것으로 전망되고 있다.

이 수치에 따르면 1인당 국민이 900kg의 철강을 소비한다는 것은 철광석 수입량이 13억 톤에 해당된다는 뜻으로 작년도 수입량인 6억2,800만톤보다 두배이상 증가한 6억7,200만톤을 지금보다 추가로 수입하게 된다는 의미이다.

이러한 DnB NOR사의 분석은 중국의 산업화 패턴이 대한민국, 일본, 대만의 속도와 유사하다는 가정 하에 계산한 결과이다.

만약 중국 철광석 수입이 두 배로 증가한다면 584척의 케이프사이즈선이 추가로 필요하게 된다. 지역적으로는 호주서부-중국 구간 174척, 브라질-중국구간 227척이 추가로 화물운송에 투입될 것으로 기대되고 있다.

또한 중국 성장률이 예상보다 늦춰져서 1인당 철

강 소비량이 600kg에 그친다고 해도 철광석 수입량은 3억800만톤 증가할 것이며 268척의 케이프사이즈선이 추가로 필요하게 될 것으로 전망하고 있다.

현재까지 케이프사이즈 선박 발주량은 총 733척으로 대부분이 아시아지역 조선소에서 건조중이다.

그러므로 화물수요가 예상과 같이 긍정적으로 증가한다고 하여도 선박 공급요소가 상당한 부담으로 작용될 것으로 전망되고 있다.

선박주문량은 향후 2년6개월간에 걸쳐 집중돼 있으며 중국의 철강수요 증가는 이보다 더 후에 진행될 것으로 전망되면서 시황상승이 단기간에 걸쳐 진행되지는 않을 것으로 보인다.

DnB NOR사는 철광석 수요의 탄력적인 증가가 언제인지 정확히 파악하기 힘들며 화물수요가 다른 지역에서도 급증할지 모르기 때문에 시장의 불확실성은 여전하다고 언급하였다.

2009년도 중국 철강제품 생산량은 전 세계 생산량이 22%가량 감소하였지만 전년대비 14.4% 증가한 5억6,780만톤을 기록하였다. 이 수치는 전 세계 철강제품 생산량의 거의 절반에 해당하는 엄청난 량이다.

한편 2010년도 철강제품 생산량은 전년대비 10~11% 증가한 13억5,000만톤을 기록할 것으로 예상된다. 그러나 공급과잉에 따른 부담감으로 향후 2년간 벌크시황은 2008년 기록한 사상최대의 호황수준은 기대하기 힘들 것이라고 전망하였다.

# 벌크선 신조선 인도 취소율 38%에 이를 전망

## 4,430만DWT 주문량 인도연기 혹은 취소 전망



노르웨이 브로커 Lorentzen & Stemoco조사에 따르면 100척, 1,080만DWT에 해당하는 벌크선이 2010년 2월까지 인도될 예정이었으나 조사 결과 38%가량이 정상 인도되지 않은 것으로 예상되었다.

Lorentzen & Stemoco사는 또한 2010년 총 벌크선 인도 예정량은 2009년 대비 30% 증가한 6,420만 톤으로 역대 최대량을 기록할 것이라고 전망하였다.

그러나 전체 인도량의 38%인 4,430만 DWT가량이 인도연기 혹은 취소될 것이며 1,210만DWT가량이 해체 될 것이라고 예상하였다.

이 수치를 계산하면 2010년 벌크선대의 총규모는 12%가량 증가한 4억9,000만DWT를 기록할 것으로 보인다.

Lorentzen & Stemoco사는 일부에서 제기되는 공급과잉에 따른 시황불안 현상에 대해 자사의 의견을 발표하기도 하였다.

금융위기 이후 중국과 인도의 수요회복으로 현

재 선박이용률이 90%수준 이상으로 회복중이며 선사들의 수익성 또한 꾸준히 회복되고 있지만 2006~2008년 사이에 주문된 막대한 선박 주문에 대한 공급과잉은 피할 수 없는 시황하락의 주요요소로 자리 잡고 있다고 말하였다.

그러나 선박인도 취소율에 대해 Navios사의 실제 선박 주문 취소율이 40%에 해당하며 노르웨이 브로커 RS Platou가 선박 인도 취소율

을 50%로 전망하는 등 선박공급량에 따른 변수가 다양하게 자리잡고 있다고 설명하였다.

Eagle Bulk사 집계에 따르면 2009년 수프라마크스 인도취소율은 47.6%, 파나막스선 41.1% 그리고 케이프사이즈선 33.7%를 기록한 것으로 나타났다.

Lorentzen & Stemoco사는 케이프사이즈선 180척이 2010년 인도될 것이며 90척가량이 브라질-중국구간에 투입되면서 6,500만톤을 운송할 것이며 나머지 90척 가량은 호주서부-중국구간에 투입되어 1억3,500만톤의 신규 수요를 창출할 전망이라고 발표하였다.

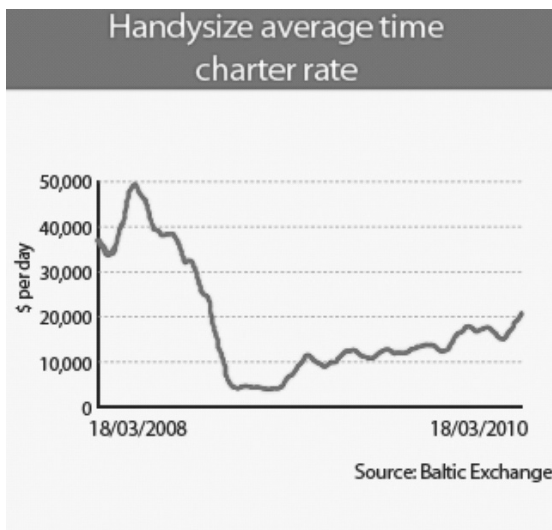
또한 대다수의 전문가들이 2010년 중국 철광석 수입량이 7억5,000만톤에 달할 것으로 전망하면서 시황회복이 보다 탄력적일 것이라고 예상하였다.

또한 대서양-중국구간 석탄 수입이 대폭 늘어날 것으로 기대되며 톤마일 증가에 따른 운임상승이 기대될 것이라고 전망하였다.



# 핸디사이즈 등 소형벌크선 운임, 2008년 수준회복

핸디사이즈 운임, 최근 18개월 사이 최대수준 기록



수프라막스와 핸디사이즈 선박 운임이 급상승하며 18개월 내 최대치로 상승하였으며 이 운임 수준은 2008년 9월 수준에 근접한 것으로 평가되고 있다.

운임상승의 주요인으로 남아메리카에 곡물시장이 도래하면서 핸디사이즈 선박들의 견고한 운임 상승이 실현되었기 때문인 것으로 조사되었다.

네델란드 선사 Nidera는 최근 2004년 건조된 2만8,710DWT선박 일일용선료가 3만4,000달러 수준을 기록하였다고 발표하였다.

케이프사이즈, 파나막스와 같은 대형선들의 운임 변동성이 심했던 것과 대비하여 수프라막스와 핸디사이즈 시장은 지난 2009년부터 꾸준히 상승

하였다.

3월중순 기준 수프라막스 평균 용선료는 3만529달러를 기록하며 3월 1일보다 약 6,000달러 상승하였다.

일부 미 걸프만-극동아시아 구간 용선료는 수요가 부족하여 일일용선료가 5만달러를 기록하기도 한 것으로 조사되었다.

핸디사이즈 시장의 경우, 지난 몇 주간 장기용선 계약 건수가 증가하면서 양호한 시장을 나타냈으며 평균 일일용선료는 2만924달러를 기록하였다.

덴마크 Copenship사는 최근 1996년 건조된 2만9,513DWT 선박의 5~7개월 정기 일일용선료로 1만9,000달러를 지불하였으며 지브랄타해역에서 인도될 예정이라고 발표하였다.

태평양 지역의 경우 2009년 건조된 5만3,800DWT선박의 5~7개월 정기 일일용선료는 2만9,500달러 수준을 기록하고 있는 것으로 나타났다.

런던 브로커 ICAP사는 미 걸프만의 운임은 정점에 치달고 있지만 지중해 동부지역 고철화물의 수송계약이 급증하면서 신규 수요가 창출될 것으로 기대되고 있다고 전망하였다.



## 파나막스 운임, 최근 18개월 사이 처음으로 케이프 추월

해운시황이 급락한 지난 18개월 이후 처음으로 파나막스 운임이 케이프사이즈 운임을 추월한 것으로 조사되었다.

발틱거래소가 발표한 파나막스선 평균 일일용선료는 3만4,906달러를 기록한 반면 케이프사이즈 선은 이보다 1,500달러 낮은 3만2,157달러를 기록하였다.

지금까지 두 선종대의 시황은 유사한 흐름을 보여 왔지만 케이프사이즈선의 경우 철광석 계약협상 결과에 따라서 큰 변동성을 보여왔다.

2009년 11월 BDI가 4,661을 기록하며 지난 18개월 내 최대치를 기록했던 주 요인은 중국의 철광석 수입 급증이었으며 그 영향이 파나막스와 수프라막스 등 전 벌크선대에 긍정적으로 작용하였다.

핸디사이즈와 같은 중소형 선박의 경우도 철광석 수입증가에 따른 직접적인 혜택은 없었지만 이 시기에 호주항만의 체선현상이 심화 되면서 단기 용선료를 급증시켰다. 특히 소형선박은 세계경제 회복과 철강가격 상승에 따라 큰 혜택을 받은 것으로 조사되었다. 또한 이 시기에 많은 거래자들이 선물거래로 몰리면서 장기용선계약 성약건수가 증가하였다.

따라서 대다수의 선주들은 케이프사이즈 시황이 또 한 번 호황기가 찾아올지라도 급변성에 대한 고려를 하게 될 것이라고 시황 전문가들은 주장하였다. Freight Investor Services에 따르면 지난 3월 12일 케이프사이즈 일일용선료가 4만1,000달러까지 하락하였으며 4월 및 하반기 용선료도 3만7,000달러 수준에서 계약될 것이라고 전망하였다.

한편 선물거래상으로 계약된 4월 파나막스 용선료는 지난 3월 12일 기록했던 일일용선료 3만

3,875달러와 비교하여 큰 차이가 없는 3만1,000달러 수준이며 하반기의 경우 평균 2만4,500달러 수준에서 체결되었다.

### China Shipping Group, 대형 석탄 수송계약 체결

China Shipping사는 자국 발전기업 Shenhua사와 4,000만톤에 달하는 석탄수송계약을 체결하였다. 더욱 놀라운 사실은 이번 계약이 단 한 거래만으로 이루어졌다는 사실이다. 이 화물량을 충족시키기 위해서는 케이프사이즈 선박 200척 가량이 필요한 것으로 예상된다.

중국 최대 발전사인 Shenhua Energy사는 2010년 1월 CSG사와 전략적 제휴 관계를 강화해 나가기로 다짐하였다.

이 제휴 협약에 따라 양사는 6억7,600만달러 가량을 투입해 Zhuhai New Century Shipping이라는 합작투자회사를 향후 3년간 공동 운영하기로 하였다.

따라서 New Century사는 발전사의 석탄을 수송하기 위해 더 많은 선박이 필요하게 되었다.

한편 지난 2009년 동안 CSG사가 Shenhua Group으로부터 수송한 석탄 화물량은 1,000만톤 미만이었던 것으로 조사되었다.

그러나 Shenhua Energy사가 2009년 운송한 석탄화물량은 1억5,900만 톤이었으며 CSG사 수송량을 제외한 93% 가량이 자유로운 시장에서 거래된 것으로 나타났다.

이번 계약에 따라 CSG사는 2010년 2개월간 약 700만톤 가량의 석탄을 수송하였으며 2010년을 통틀어 4,000만톤 가량을 수송할 예정이다.

CSG사는 COSCO사에 이어 중국 2위 해운선사이지만 자국시장 점유율은 최대인 것으로 나타났다.

한편, Shenhua Group은 북경에 본사를 두었으며 54개의 석탄 광산과 2억톤 가량의 생산능력을 갖춘 중국 최대 발전사이다.



## 유럽 금융사들, 신조선 건조자금 확보위한 의견 분분

### 선박금융 해결위해 아시아 금융권과의 협력 불가피

독일 대형 선박금융사들은 KG펀드 선 지급금 투자 손실을 막기 위해 나머지 잉여금을 아시아 금융사들이 채워주기를 기대하고 있다.

독일 Schiffsbank은행 부회장은 인터뷰를 통해서 이상 독일 해운금융 기관만으론 현재 직면한 선박건조자금 해결을 할 수 없다고 주장하였다.

2006~2007년 당시 컨테이너선동에 막대하게 투자되었던 자본 선출자방식이 금융위기 이후 막대한 부담으로 자리 잡으면서 금융부담을 가중시켰고 그 폐단의 결과는 KG펀드를 중심으로 확연히 나타나고 있다.

2006~2007년 당시 선박금융의 30% 정도를 일 반 투자자들로부터 모금할 예정이었던 KG펀드사들은 현재 투자자들을 구하지 못해 큰 어려움에 빠져있다.

따라서 많은 금융사들이 금융 만기가 도래하기 전에 자금예치 대신 임시용자를 통해 계약을 완수하고 있는 실정이다.

현재까지 KG시스템 하에 독일 선주들로부터 주문된 컨테이너선은 총 300척, 400억달러에 이른 것으로 조사되었다.

지난 독일선박금융포럼에서 대다수의 전문가들은 자본출자방식이 현명한 투자방식은 아니라고 언급하기도 하였다. 또한 아시아 금융사들로부터 선박금융 부족분을 채우는 것이 현명한 대안이 될 것이라는 주장이 제기되었다.

그러나 독일 HSH Nordbank사는 아시아 금융사들이 금융투자에 있어서 유용성이 부족하며 인내심이 없으므로 선박금융 투자에 적합하지 않다고 주장하였다.

그 이유로 아시아금융사들은 계약조건 위반 시 융통성이 상대적으로 부족하여 계약 당사자들과 곧바로 문제를 발생시킨다고 주장하였다.

HSH Nordbank사가 컨테이너분야에 투자한 금액은 전체 포트폴리오의 42%에 달하는 것으로 나타났다.

한편 현재 1,700여개 KG펀드 가운데 150개는 자본확충이 필요하며 머지않아 80여개 펀드도 추가 될 것으로 전망됨

KG 금융사에 따르면 지금까지는 비교적 성공적으로 금융계약을 완수하였지만 일부 선주들은 금융위기에 따른 추가 지원을 거부하여 안타깝게 선박들이 경매에 나가고 있다고 토로하였다.

DVB Bank는 일부 금융사에 대출문제로 저당 잡힌 선박들이 금융문제를 해결한다고 해도 채권자들에 의해 또다시 몰수당하는 비극이 발생할 수 있다고 우려를 나타내기도 하였다.

한편 이번 금융포럼에서는 향후 미래 신 투자 산업 분야로서 에너지 분야를 꼽았다.

따라서 LNG선이나 offshore와 같은 분야의 투자가 확대될 전망이다.

## 브라질 철광석 수출물동량 올 1-2월 중 27% 증가 독일, 프랑스, 스페인 등 유럽국가 수입량 급증

ICAP 조사기관에 따르면 2010년 2개월간 브라질의 철광석 수출량은 전년 동월 대비 27% 증가한 4,450만 톤을 기록한 것으로 나타났다. 특히 2월의 수출량은 2,340만톤을 기록하며 전년 동월대비 600만톤이나 증가하였다.

주 수입국인 유럽의 독일, 프랑스 그리고 스페인 수입량이 증가한 것이 물동량 상승을 견인하였다. 또한 극동지역 국가들의 경우 특히 물동량 증가세가 현저히 나타났다.

중국과 일본은 각각 30%와 71%의 수입 증가율을 기록하며 물동량이 급증하였다. 그러나 전체적으로 지난 2개월간 극동지역으로 향하는 수출량은 전년 동월대비 9백만톤 가량 하락한 것으로 조사됐다.

ICAP는 또한 남아프리카 지역의 철광석 거래량이 호전되면서 브라질 수출도 동반 상승한 것으로 분석하였다.

2004년까지만 해도 이 지역 철광석 수출량은 2,400만톤에 불과했으나 중국의 수요가 급증하면서 남아프리카의 물동량도 급증하였다.

남아프리카 지역의 2009년 철광석 수출량은 4,460만톤을 기록하며 2008년 3,120만톤 대비 43% 가량 증가세를 기록하였다.

유럽시장의 경우 여전히 경기 불황의 영향을 크게 받아 2008년 680만 톤이었던 수입량이 2009년 330만톤으로 하락하였다.

그러나 중국은 2008년 1,360만톤에 불과했던 수입량이 2009년 3,430만톤 까지 증가하며 유럽과 다른 양상을 보인 것으로 조사됐다.

2008년 남아프리카 지역 수출량의 40~45%가량을 차지하였던 중국 물동량이 2009년 77%까지 증가하였으나 이와 반대로 일본은 2009년 전년 대비 10% 가량 하락하였다.

노르웨이 브로커 Lorentzen & Stemoco에 따르면 중국 항만의 체선이 심화되어 평균 일주일 이상 선박대기가 일어나고 있으며중국 카오펬디안 항만의 경우 케이프사이즈선이 하역을 하기 위해 필요한 평균 대기시간은 약 10여일에 이르는 것으로 보고되었다.

중국 20대 철광석항만의 3월 둘째주 재고량은 7,690만톤을 기록하며 지난달 8,940만톤에 대비하여 큰 폭으로 하락함

이 수치는 90일 가량의 철광석 소비량에 해당하므로 향후 시황도 상대적으로 양호할 것으로 전망되고 있다.





## 철광석 시장의 불확실성, 중소형 벌크선 운임인상 파나막스/수프라막스 운임, 3월들어 20% 이상 급등

파나막스와 수프라막스 운임이 3월들어 케이프 사이즈 운임보다 20% 가량 더 상승하였다.

파나막스와 수프라막스 운임이 급등한 이유로는 중국 선박수요 부족에 따른 중소형 벌크선 수요가 급증했기 때문인 것으로 나타났다.

발틱거래소가 발표하는 파나막스운임지수(BPI)와 케이프운임지수(BCI)는 현재 철광석 단기 용선 시장이 얼마나 불안정한지를 잘 보여주고 있다.

3월들어 파나막스 시장은 곡물 수요 증가에 철광석 수요가 겹치면서 일일용선료가 평균 3만 4,285 달러까지 상승하였다.

이 금액은 최근 케이프사이즈선이 기록한 평균 일일용선료 2만8,713달러와 비교해서 5,000달러 이상 높은 수준이다.

심지어 수프라막스 일일용선료 또한 케이프사이즈선 보다 1,000달러 이상 높은 수준에서 거래되고 있는 것으로 나타났다.

특히 유럽과 극동아시아 거래에 있어서는 프리미엄 운임이 부과되어 파나막스 용선료가 4만 7,000달러까지 상승하기도 하였다.

그러나 파나막스선 5~7개월간의 장기용선 거래의 경우에는 약간의 운임 조정이 반영되어 3만 6,000달러 수준에서 계약이 체결되었다.

중국 철광업체 및 거래상 등은 브라질-호주 구간의 케이프사이즈 물동량 선적을 위한 신용장치

가 마련되지 않고 있기 때문에 계속 소량 화물 운송에 주력할 전망이다.

상해 브로커들은 수입업자들의 재정 여건상, 중소형선 위주의 화물 수요는 더욱 긍정적일 것이라고 전망하였다.

그는 최근의 시장이 선호하는 바는 보다 빠르게 불확실성에 대비할 수 있으면서 비용감축을 할 수 있는 선종이라고 언급하였다.

또한 요즘 같은 시황변동이 큰 추세 속에서 만약 케이프사이즈선을 용선하였을 경우 시황 하락에 대한 리스크가 너무 크다고 주장하였다.

2010년 들어 지금까지 수프라막스 선종의 용선료도 31.2% 상승하였으나 케이프사이즈선의 경우는 18% 하락하였다.

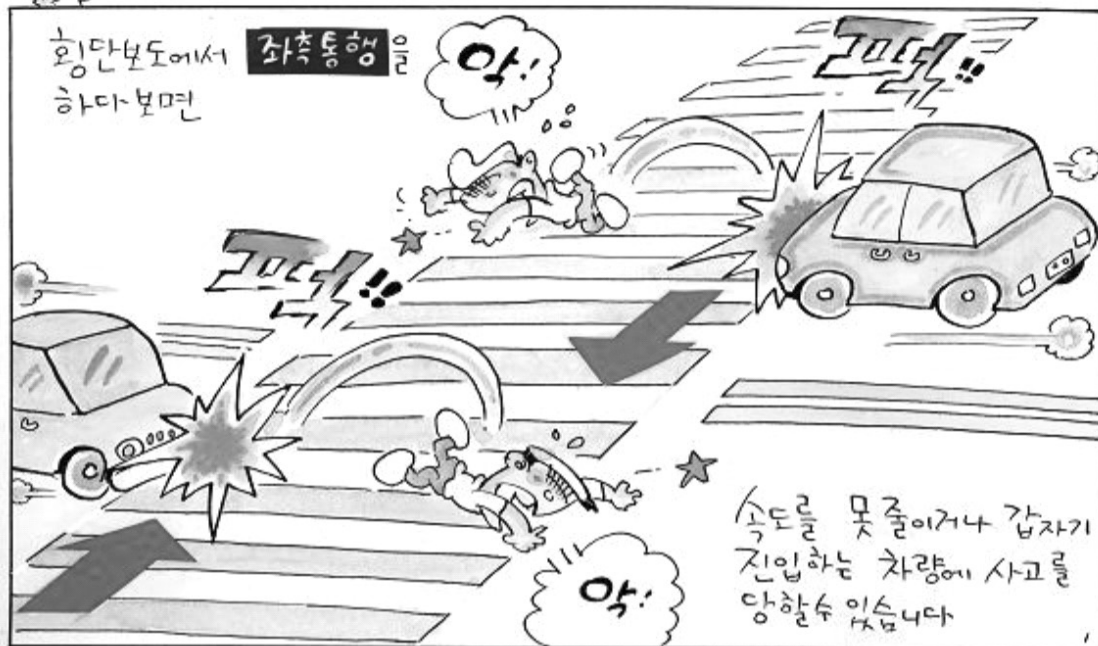
수프라막스 운임인상을 유발한 또 다른 원인으로 인도 지역 몬순철을 맞이하여 이 지역 화물수요가 늘고 있기 때문이다.

특히 인도동부-중국구간 운임이 상승하였으며 그 이유는 선박 부족 뿐만 아니라 인도지역 철광석 공급업체가 부족해지면서 공급부족에 시달리고 있기 때문이다.

3월4째주 동안 인도지역에서는 총 14건의 철광석 수송계약이 체결되면서 10건에 그친 호주지역 운송계약을 초과하였다.



# 우측통행은 생활화합시다!





# 2010 3

- 한국선주협회, 보험법제 실무협의회 개최
- 국토해양부, IMO 전략과제 발굴 전 문가회의 개최
- 한국해기사협회, 2010년도 정기총회 개최

- 전국해양산업총연합회, 2010년도 정기총회 개최
- 국토해양부, G20 대비 선박안전 종합대책회의 개최

- 국토해양부, 항만시설보안료 징수관련 T/F 회의 개최

- 한국선주협회, 항만하역요금 조정 협의회 개최

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

- 국토해양부, 제1차 선원법 작업반 회의 개최

- 국토해양부, 위그선 항해사 교육 훈련센터 설립 보고회 개최

- 한국선주협회, 해적방지 국제 세미나 개최
- 국토해양부, 신성장동력 수립 전문가회의 개최

