

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 협회소식                                 | 2  |
| 2011년도 한국선주협회 사장단 워크숍 개최             | 2  |
| 선협, 선박금융 전문기관 설립 국회 세미나 개최           | 6  |
| 한국해양수산개발원, 해운시황과 이슈 세미나 개최           | 10 |
| KMI, 동북아 물류네트워크 구축 및 진출방안을 위한 세미나 개최 | 13 |

---

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 해운이슈                      | 16 |
| 대지진 이후 일본 제조업의 변화 전망과 시사점 | 16 |

---

|      |    |
|------|----|
| 업계동정 | 22 |
|------|----|

---

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 해사정보                             | 31 |
| 해양부, IT 활용 무인 자율운항제어선 국산화 개발 추진  | 31 |
| 해양부, 블루오션에서 미래 해양과학기술을 찾다        | 33 |
| 해운산업, 2010년 외화가득액 300억달러 돌파      | 36 |
| 해운산업 선도하는 해운선진국가간 협의회 열려         | 39 |
| 2011년 5월 전국 항만물동량 전년동월대비 2.7% 증가 | 41 |
| 머스크 라인, 이란 Tidewater사 터미널 사용중단   | 44 |

---

|      |    |
|------|----|
| 해운일지 | 46 |
|------|----|

---



## 2011년도 한국선주협회 사장단 워크숍 개최 해운산업의 지속적인 발전방향 중점적으로 논의



2011년도 한국선주협회 사장단 워크숍이 6월17일부터 6월18일까지 이틀간 천안소재 수협중앙회 연수원에서 개최되었다. 한국선주협회(회장 이종철)가 주최한 사장단 워크숍은 다양한 분임토의와 대응방안을 제시하며 성황리에 마쳤다.

특히 이번 사장단 워크숍에서는 선박금융 전문기관 설립방안과 함께 해운부대비용 절감방안, 선박관리업의 지속적인 검토, 정기선 및 부정기선 향후 시장 전망 등을 포함한 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 논의하였다.

외항업계 CEO와 협회 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 사장단 워크숍에서 이종철 회장은 개회사를 통해 "지금 세계경제는 그리스를 비롯한 유럽권 국가들의 재정악화와 중동지역 정정 불안

확산에 따른 고유가 지속, 그리고 미국과 EU의 성장세 둔화 등으로 매우 불투명한 상황이며, 해운시황 또한 어려운 상황"이라고 말했다.

이종철 회장은 "지금의 어려움을 조기에 극복하기 위해서는 회원사 대표들의 투철한 기업가정신이 필요한 시점"이라며, 오늘 개최되는 부문별 분과위원회에서 해운위기 극복을 위해 개선할 제도는 없는지, 해운발전을 저해하거나 해운기업의 자유로운 영업활동을 가로막는 장애물이 없는지 챙겨주시고, 이에 대한 대안을 적극 개진하여 줄 것을 당부했다.

이어 한국선주협회 사무국 김영무 전무는 2011년 상반기 주요업무 실적과 선박금융 전문기관 설립추진과 2012 여수세계박람회 참여방안 등 하반기 사업계획을 보고했다.



또한 한국선주협회 김영무 전무는 2011년 하반기 주요추진 업무로 호불황에 영향을 받지않는 선박금융공사 설립, 무역보험공사의 선박금융 보증제도 확대, 캠프·선박·선사간 회계 경리정보공유를 위한 경리부장회의의 정례화, 매입프로그램 활성화, 국제회계기준 개정관련 대응책 마련, 한인도 해운협정 체결, 해상보안서비스 공동구매 완료(9월중) 등을 추진하겠다고 밝혔다.

업무보고가 끝난 뒤 사장단은 정책분야를 비롯하여 선원선박 및 안전분야, 정기선분야, 부정기선 분야 등 4개 분임조로 나뉘어 해운현안에 대해 의견을 나누고, 대응방안을 논의했다.

### ● 정책분야 - 선박금융기관 설립으로 토의

먼저, 정책분야 분임토의(분임장 신성해운 신용경 전무)에서는 선박금융 전문기관 설립방안을 비롯하여 기존 선박금융 활성화 방안, 해운부대비용

절감방안, 중소기업에 대한 배려방안, 카페리항로 개설문제, 해운정보 공유시스템 강화방안 등을 중점적으로 토의했다.

특히, 선박금융 전문기관 설립방안에 대해 참석자들은 해운을 이해할 수 있고, 현재 운영되고 있는 정책금융기관과의 차별성을 가져야함은 물론, 업무성격을 정확히 설정하여 해운기업에 도움이 될 수 있는 금융기관을 설립해야한다고 입을 모았다.

또 기존 선박금융의 경우 해운불황으로 인해 기존 금융기관의 대출 조건이 강화되고 있는데다 만기 연장 중단, 기존

금융에 대한 이자율 인상 등 금융 여건이 악화되고 있다며, 금융기관의 해운업 이해도 증대를 위한 활동을 강화하고, 해운 불황기에 금융기관의 대출조건이 완화되도록 정부와 금융권의 정책적인 배려가 시급하다고 지적했다.

또한, 중소기업에 대한 배려차원에서 중소형 선





사들의 애로사항 해소를 위한 간담회를 정례화하고, 중소형 선사들만의 특수한 애로사항에 대한 논의의 장이 필요함은 물론, 규제완화가 국제적 추세인데 해운업 등록기준 강화는 국제추세에 역행하는 것이라고 말했다.

### ● 선원선박 및 안전분야 - 선박관리업 지속적 검토

선원선박 및 안전분야 분임토의(분임장 우양상선 채영길 사장)에서는 선박관리업의 지위 및 역할, 선원수급 분제, 해적대책 등을 중점적으로 토의했다.

선박관리업의 역할과 관련하여 현재 별도의 관리사를 통한 선박 및 선원관리가 보편적 트렌드라는 데 의견을 같이하고, 선원 및 선박의 제반문제에 있어서 관리사 없이는 정책입안이 어려운 만큼 이에 대해 지속적으로 검토해 나가기로 했다.

또 선원수급과 관련해서는 작년 사장단 워크숍 이후 신규 해기사 양성인원, 승선근무예비역 인원 증원 등의 성과가 있었다고 평가한 뒤 외국인 선원 공급의존도가 불가피하게 심화될 수밖에 없으므로, 안정적인 외국인 선원 공급을 위하여 과감한 투자가 필요하다는데 인식을 같이했다.



참석자들은 또 초급해기사 공급확대와 더불어 장기승선 유도가 더 큰 과제라며, 해사고 출신 해기사가 승선 중에 이수할 수 있는 '사이버해양대학교' 과정을 설립하여 장기승선을 유도하는 방안을 협회에서 적극 검토해 줄 것을 요청했다.

해적대책에 대해서는 선원대피처를 찾기가 힘든 일부 선종에서는 효과가 있으나, 천편일률적으로 전 선종에 설치를 강제시키는 것은 문제가 있다며, 선원대피처의 효용성 문제를 재검토할 필요가 있다고 지적했다.

### ● 정기선분야 - 일·대만항로 개방 “가시적인 결과물이 없다”

정기선분야 분임토의(분임장 태영상선 박영안 사장)에서는 일-대만항로 개방문제, 항로별 정기선시황 동향 및 전망, 근해선사 경쟁력 확보방안 등에 대해 토의했다.

일-대만항로 개방과 관련, 오래된 숙원사업임에도 가시적인 결과물이 없으며, 실효를 거둘 수 있는 구체적인 조치가 필요한 시기임을 강조했다. 이 문제는 정부차원의 해결을 기다리기보다 민간차원의 조치가 필요하며, 협회에서 구체적인 실천을 위해 민관협의를 통한 로드맵을 만들어 추진해 줄 것을 요청했다.

또 정기선 시황은 당분간 조정을 거친 후 안정을 찾을 것으로 전망되나, 대형선의 투입에 따른 선복과잉과 벙커가격 상승이 시장에 부담으로 작용할 것으로 예상했다.

이밖에도 근해선사 경쟁력 확보를 위해 Feeder 역할만이 아닌 특화된 항로개발을 통한 원양선사와



의 상호협력을 통한 동반성장을 추진하고, 인센티브와 같은 단순 보조보다 실제 도움이되는 정책이 필요하다는데 인식을 같이했다.

### ● 부정기선분야 - 부정기선사들 체산성 악화

부정기선 분야 분임토의(분임장 동원해운 조승범 사장)에서는 부정기선 해운동향 및 전망, 대량화주의 해운업 진입근절방안 등이 중점적으로 논의됐다.

최근 부정기 시황은 최악의 상황으로 유가 상승세 지속, 중국의 성장억제정책, 동일본 대지진과 호주의 홍수, 브라질 항만 체선 심화 등 각종 악재로 인해 침체를 거듭하고 있으며, 이로 인해 부정기선사들의 체산성이 악화되고 있다고 지적했다.

특히 유가상승으로 인해 지난해까지만 해도 총운임의 40% 수준이었던 선박연료유가가 최근 55%에 달하면서 선박운항 원가가 한계에 도달했다며, 정부의 정책적인 지원이 시급하다고 강조했다.

또한, 브라질 Vale사와 미국의 Cargill사 등 대량화주들의 대규모 선대 확충으로 부정기 선용선사의 입지가 악화되고 있는 것도 문제점으로 지적했다.

올 하반기 전반적인 부정기선 시황은 상반기보다 호전될 것으로 전망되나, 시황회복 속도가 더딜 것으로 보여 이에 대한 대비가 필요하다고 강조했다.

또 참석자들은 대량화주의 해운업 진출시 경쟁력 약화로 물류비용 증가가 불가피한데도 일부 대형화주들이 해운업 진출을 모색하고 있다며, 대량화주들 보다는 전문해운선사의 생산성이 더 효율적임을 입증하는 연구가 필요하다고 말했다.

또한, 물류산업이 파이낸싱 산업화되는 국제추세를 반영하여 정부차원에서 육성이 필요하다는 지적이 있었다. 이는 자본력 없이 물류산업의 국제경쟁력을 꺾을 수 없기 때문이다.

이와 함께 해운산업이 국가경제는 물론 국가안보 및 국민생활에 크게 기여하는 점을 부각시켜 해운산업 육성에 대한 범국민적 공감대 형성과 함께 해운·조선간 상생방안을 모색하고 특화된 선박금융 전문기관이 필요한 만큼 협회에서 이를 적극 추진해 줄 것을 요청했다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장·단기 업무추진계획을 재점검하여 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2001년부터 정례적으로 워크숍을 개최하고 있다.





# 선협, 선박금융 전문기관 설립 국회 세미나 개최

## 선박금융 전문기관의 설립 방향을 논의하는 자리 가져



한국선주협회(회장 이종철)와 한나라당 이진복 의원(부산 동래구)은 6월 15일 국회의원회관 소회의실에서 선박금융전문기관 설립에 관한 세미나를 개최했다. 이날 세미나에는 허태열 국회정무위원장, 김형오 전 국회의장 등 국회의원들과 이기우 부산시 경제부시장, 한국선주협회 이종철 회장, 김영민 수석부회장 등 300여명이 넘는 관계자들이 세미나에 참석하였다.

한국해양대학교(총장 오거돈) 이기환 교수가 선박금융 활성화를 위한 선박금융 전문기관 설립 필요성에 대해, 부산시 금융중심지기획단 박진석 사무관이 부산지역 금융중심지정책 추진방향에 대해 각각 주제발표하고 패널토론이 이어졌다.

패널토론자로써는 KSF선박금융 신주선 사장을 비

롯해 법무법인 광장의 정우영 변호사, 한국산업은행 국제금융실 현용석 선박금융팀장, 국토해양부 최준욱 해운정책과장 등이 참석해 선박금융전문기관의 성격과 기능, 운영방안에 대한 구체적인 논의들이 이루어졌다.

### ● KSF선박금융 신주선 사장, "보증통해 시중유동자금 끌어들여야"

해운산업이 질적으로 한단계 성장을 해야하는 시기로 해운산업의 새로운 신성장동력으로서 선박금융에 대한 역동적인 지원이 필요하다. 선박금융은 해운중개업, 해상보험, 국제 회계 및 법무 서비스 등 부가가치 창출로 이어져 해운산업과 동반 발전시킬 수 있는 중요한 산업이다. 또한 해운산업의 후

방산업인 조선업과 측방산업인 조선기자재 산업까지 동반 발전시킬 수 있는 매개체 역할을 할 수 있다. 그러나 금융위기 이후 선박금융에 필요한 자금을 지원해주는 국내 금융기관은 1~2개 정도에 불과하고 2009~2010년 국내 금융기관들이 지원한 선박금융(중고선 리파이낸싱 포함)은 약 10억~11억달러 정도에 그쳤다. 이는 국적선사들이 국내에서 확보할 수 있는 선박금융 자금 원천이 거의 사라졌다는 것을 의미한다.

지난 외환위기 당시 선박투자회사제도를 만들어 민간자금을 선박금융화 하는데 성공함으로써 위기를 극복했는데 이제는 선박금융전문기관을 설립해서 해운산업을 더욱 발전시킬 수 있는 강력한 체제로 만들어야 할 때이다. 선박금융전문기관을 어떤 형태로 설립할 것인가에 대해서는 이기환 교수의 생각처럼 공사형태로 가는 것이 맞다. 민간은행체제로 간다면 선가가 하락하거나 해운불황이 도래했을 때 자산건전성, 충당금 적립 등으로 여신을 회수하거나 축소할 수밖에 없다. 그러나 금융공사 체제로 간다면 정부가 출자하기 때문에 좋은 신용등급으로 저리의 자금을 차입할 수 있다.

또 선박투자회사 설립 당시부터 논의됐던 내용이지만 선박투자회사(선박펀드) 투자자금에 대해 금융공사가 보증을 해주는 기능이 추가된다면 시중에 유통되는 막대한 부동산자금을 선박금융쪽으로 이끌어 낼 수 있다. 이 금액은 현재 해외에서 차입하는 달러 규모의 수십배에 달하는 규모가 될 것으로 추정된다. 이 외에도 부실화된 선사들의 선박을 매입하고 선가 상승시 매각해 원금을 확보하거나 추가 자본이익을 얻을 수 있다.

부산금융중심지와 관련해서 현재 부산시가 추진하고 있는 세제지원 부분은 아마도(국회의) 전체적인 동의를 받아내기 어려울 것이다. 그러나 2006년부터 싱가포르가 시행하고 있는 MFI(Maritime

Finance Incentive) 제도를 차용해서 부산을 해사 클러스터로 만드는 것이 중요하다. 싱가포르는 MFI를 통해 해운관련기업들 뿐만 아니라 금융기관들에게도 자유무역주의에 입각해 과감한 세제지원을 해주고 있다. 이 때문에 싱가포르는 세계 해운선사들과 금융기관들이 몰려들어 아시아의 선박금융 중심지로 급성장했고 후방산업도 확대돼 고용창출 효과를 올리고 있다. 부산금융중심지도 국내외 몇 개 금융기관을 유치하는 것이 문제가 아니라 싱가포르 MFI제도와 같은 환경을 먼저 만들어 주고 국내외 선사들과 금융기관들이 자발적으로 부산으로 몰려들게 만들어야 선박관리회사, 보험회사, 회계 및 법무회사 등 후방 참여기관들이 자연스럽게 몰려든다.

### ● KDB 현용석 선박금융팀장, "해운에만 집중하면 리스크 너무 커"

선박금융 최근 동향을 보면 2008년 리먼사태 이전 2007년 하반기나 2008년 상반기 국내 금융기관에서 선박금융을 많이 지원했기 때문에 국적선사들은 사실 선박금융이 절실하다고 느끼지 않았다. 2008년 상반기까지 국내에서 이루어지는 선박금융의 80%를 국내 은행들이 조달을 해줬지만 리먼사태 이후 지금까지도 산은과 수은을 제외한 국내 은행의 선박금융은 사실상 중단됐다. 이는 해운시장이 어려워졌을 때 국제금융시장도 같이 어려워지기 때문인데 국제금융시장이 어려워지면 시중은행뿐만 아니라 정부도, 산은도 마찬가지로 외화를 조달하기가 쉽지가 않다. 이러한 관점에서 국내 선박금융의 근본적인 문제가 선박 신조를 비롯한 모든 거래가 달러화로 이루어진다는데 문제가 있다.

국적선사가 우리 화물을 운송하기 위해 국내조선소에 배를 발주하더라도 반드시 영문계약서를 작성하고 달러를 조달하도록 하고 있다. 모든 거래가 달



러로 조달되기 때문에 외화 조달이 어려울 때 해운 업계에서 아무리 금융권에 도와달라고 해도 도와줄 수가 없다. 따라서 이 문제는 하주와 협의를 통해 원화로 집행할 수 있도록 첫단추를 꿰다면 선박금융문제도 보다 효율적으로 풀어낼 수 있다.

선박금융기관의 기능에 대해 말씀을 드리자면 우선 공사의 주 업무는 대출과 보증이 될 것인데 공사이더라도 외화를 조달하는 데 한계가 있기 때문에 어떤 선사에게 얼마나 지원해줄 것인지, 지원대상과 규모를 보다 구체적으로 계산을 해볼 필요가 있다.

현재 국적선사가 200여개에 달하는 자본금 2조 정도의 선박금융공사가 200여 개 선사들의 자금 수요 및 신조 자금수요 등을 모두 지원하는 것은 불가능하다. 200여 개 선사중 분명 텅핑하는 선사들이 있는데, 정상적이지 못한 선사들까지 지원해주면 오히려 정상적인 선사들을 도태시키는 사태를 일으킬 수도 있다. 따라서 선박금융공사가 지원할 수 있는 대상에 대한 보다 명확한 기준을 만들어야 한다.

현재 논의되고 있는 선박금융공사는 해운에 100% 대출을 해주는 구조로 돼 있다. 자본금 2조원으로 20조원을 투자받더라도 해운업이 안좋아지면 전체적으로 조직의 안전성이 떨어질 수 밖에 없다. 따라서 선박금융공사라는 조직을 이끌어 나가려면 지속적으로 수익을 내지는 못하더라도 우량한 거래, 위험하지 않는 거래에 참여해야 한다.

시중은행들이 선박금융을 제공하면서도 나름대로 버틸 수 있었던 다양한 분야의 대출 포트폴리오를 갖고 있었기 때문이다. 현재 산은의 대출 규모가 100조원 정도인데 이중 4%인 4조 정도가 선박금융이다. 4%의 선박금융이 부실화되어도 나머지 96%의 다른 포지션이 있기 때문에 견딜 수 있는 것이다. 선박금융공사가 앞으로 선박금융으로 5~10조원 정도의 대출자산을 갖고 있다고 할 때 해운불황이 3~4년 이어간다면 적자를 견뎌나가기 힘들

다. 유럽계 선박금융기관들의 경우 수십년동안 노하우를 쌓고 이를 해결해 나가고 있다. 이들의 노하우를 따라가려면 단기간에는 힘들것이다.

해운업에 집중하는 선박금융공사는 호황기에도 리스크가 있다. 호황기에는 일반 시중은행과 경쟁을 해야하는데 시중은행들은 파격적인 금리를 지원하기 때문에 그들과 경쟁하는 것은 결코 쉬운 일이 아니다.

선박금융공사가 신조쪽에 지원할 것인가의 문제도 검토를 해야한다. 세계 4~5대 조선소들이 모두 국내조선소들인데 이들 조선소들이 너무 잘 나가서 오히려 선박금융에는 문제가 된다. 이들 조선소들은 보통 한번에 10여 척씩 선박을 수주받는데 4~5개 조선소들이 이정도 규모의 선박을 수주하면 사실상 선박금융공사의 가용자산을 거의 소진하게 된다. 통상 선박금융이 10년 정도 진행되는데 선박금융공사가 이런 신조 금융을 지원하면 1년내 가용자산을 모두 소진해 앞으로 10년간 할 일이 없어진다는 의미다.

### ● 법무법인 광장 정우영 변호사, "투자기능 갖춘 공사형태로 만들어야"

우리나라 선박관련 제도들은 외국과 비교해 부족한 것이 별로 없다. 소득세, 관세, 선박금융 등에서 유럽과 비교해도 손색이 없다. 그럼에도 불구하고 위기만 오면 이상하게 다른 나라보다 쉽게 무너지는데 이것은 위기대응능력이 약하기 때문이다.

은행들은 호황기에 싼값으로 돈을 쓰라고 하였지만 위기가 닥치자 담보비율을 축소하고 연체한다는 이유를 들어 전액을 조기상환 요구하고 담보가 부족하니 추가담보를 넣으라며 압박을 가한다.

우리 선박금융은 이러한 위기에 대응하는 체계도 기관도 없었다. 지금 논의되고 있는 선박금융기관이 이 역할을 해야한다. 그러나 이 기관이 단지 대

출한도를 늘리는 식으로 접근해서는 안된다. 이미 산은과 수은을 비롯해 외국계은행에서 선박금융은 조달되고 있다.

따라서 위기를 대처할 수 있는 위기대처시스템을 만들어야한다. 정부는 해운업을 안보산업이나 기간산업이 아니라 단순히 민간산업으로 보는 것 같다. 그러나 정부의 시각처럼 해운업이 민간산업만은 아니다. 국적선사가 무너져 선가가 떨어지면 신조선가도 떨어지고 그러면 조선업도 무너지고 은행도 타격을 받게된다.

정부가 해운업을 안보기간산업으로 보고 지금부터라도 뭔가를 하려한다면 선박금융전문기관을 공사로 설립해야한다. 선박금융기관이 일반 상업 금융기관으로 설립되면 위키시 채권을 모두 회수하려고 할 것이다. 대손충당금이 많아져 적자가 나고 자기자본비율(BIS)이 낮아지면 금감원에서 영업정지를 받을 수 있기 때문이다. 선박금융전문기관이 은행처럼 순수 금융기관으로 운영이 되면 위기대응 방법이 없으므로 공사 형태로 운영이 되어야 한다.

선박금융공사 모델로 가장 이상적인 형태는 2008과 2009년 유동성 위기를 겪고 있는 국적선사들을 돕기위해 정부가 내놓은 캄코선박운용이다.

선사가 어려울 때 시장가로 선박을 매입해서 다시 빌려줘 위기를 극복할 수 있게 해주는 것을 민간에서는 할 수가 없다. 핵심은 대출이 아닌 바로 투자다. 금융위기 당시 유럽도, 하파그로이드와 같은 대형선사들이 타격을 받았지만 1년 반만에 극복을 했는데 하파그로이드가 위기를 극복 할 수 있었던 것은 함부르크시 정부가 보증을 해주면서 은행에서 약 12억유로를 지원해줬기 때문이다. 이중 4억유로 정도를 대출이 아닌 투자로 해줬다.

일본선사들의 경우 위기에 별로 흔들리지 않는 것은 대출보다 투자 포지션이 크기 때문이며 그리스 선주들도 보유선박들의 자기자본 비율이 대부분

50% 정도로 대출의존도가 매우 낮기 때문에 최근의 위기를 오히려 기회로 본다.

선박금융공사는 대출, 보증 기능도 중요하지만 투자기능이 상당히 커야한다. 예금보험으로 5,000만원까지 원리금을 법적으로 보장해준듯이 선박금융기관이 적정한 수익률을 보증해 준다고 하면 시중의 부동산금이 몰릴 것이다. 이를 투자 포지션으로 가져가야 한다.

우리가 선복량 기준으로 세계 5위라고 하지만 부실선박들을 시장에 내놓으면 국내에는 인수할 수 있는 선사가 없어 대부분 외국선주에게 헐값에 팔린다. 부실선박들을 선박금융공사가 적정 가격으로 매입해 운영하다가 시장이 회복되기를 기다리는 것이다. 즉 위기를 극복할 수 있도록 유예시켜주는 것이 공사가 해야 할 역할이라고 생각한다.

선박금융전문기관은 금융기관으로 설립해서는 안되고 투자 유치기능을 갖추어야하고 선박을 매입해 보유하면서 일시적으로 운영했다가 매각할 수 있는 선사로서의 기능도 가지고 있어야 한다.

선박금융공사가 해운조선 데이터를 제공하는 센터로서의 기능도 있다면 좋을 것이다. 우리나라 조선소들이 세계 1위부터 6위까지 싹쓸이하고 있고 해운업은 세계 5위로 해운 관련 모든 하이어 데이터, 조선 관련 신조데이터들을 우리가 수집해 클락슨에 보내주고 우리는 다시 비싼 돈을 주고 클락슨의 분석자료를 보고 있다. 선박금융공사가 설립과 관련해 정부가 투자금을 다 넣을 필요없이 산은이나 수출입은행 등이 출자하는 형태를 생각해볼만하다. 정책금융기관들로부터 출자를 받는 형태로 가면 신규로 정부출자를 이끌어내지 않아도 돼 저항이 적고 또 정책금융공사의 유능한 인력들을 자연스럽게 파견 받을 수 있다. 투자유치 기능을 강화하기 위해 선박투자회사들을 자회사로 편입시키면 정상적인 기능을 발휘 할 수 있다.



# 한국해양수산개발원, 해운시황과 이슈 세미나 개최

## 중단기 해운시황 진단과 글로벌 무역 및 연료유 전망



한국해양수산개발원(원장 김학소)은 6월 29일 'KMI 중단기 해운시황 진단과 글로벌 무역 및 선박 연료유 시장 전망' 세미나를 대한상공회의소 중회의실에서 개최하였다. 해운업계 약 100여명이 참석한 가운데 가장 먼저 주제발표가 있었다.

첫 주제발표는 한국무역협회 국제무역연구원 제현정 연구위원의 우리나라 및 세계무역 전망발표가 있었다. 우리나라의 수출입 동향을 보면 2011년 1월에서 5월까지의 수출은 전년 동기 대비 26.7%가 증가하였고 수입은 26.4% 증가, 무역수지는 141.2억달러 흑자를 기록하였다. 2011년 하반기에 대한 전망으로는 신흥국 성장세와 선진국의 회복기조로 우리나라의 수출 증가가 예상된다고 하였다.

두 번째로 STX 석유사업본부 김성호 팀장의 원유시장 분석을 통한 선박 연료유 시장의 동향과 전망에 대한 발표가 있었다. 김 팀장은 국내 생산량 감소와 F/O 수입 증가로 연료유 가격 상승이 예상

된다고 전망을 하였고, 이에 대한 대응방안으로는 정부차원의 석유 정책 변화 필요, 대형선사들의 파생상품시장 활용, 중소선사들의 공동구매 실현을 강조하였다.

다음으로 한국해양수산개발원 김우호 해운시장 분석센터장의 중단기 해운시장 수급동향과 전망에 대한 발표가 있었다. 김 센터장은 중단기 해운시장 수급동향과 전망이라는 주제로 컨테이너 시장, 건화물 시장, 유조선 시장을 각 부문별로 진단하고 전망했다.

### ● 컨테이너 시장, 2011년 하반기 이후 다소 회복이 예상되나 큰폭은 어려워

2011년 하반기 이후 다소 반등이 예상되나 초대형선 투입의 효과와 유럽 재정위기 상존 등 세계 경제 흐름의 변수도 있어 큰 폭의 반등은 기대하기 어

려울 것으로 전망했다.

이에 따라 기대보다는 운임의 상승폭이 높지는 않을 것으로 예상된다며 2011년에는 수급 상황이 비교적 안정적이기는 하나 2008년 이전에 비해서는 여전히 공급과잉으로 판단된다고 전했다. 또한 김 센터장은 "무엇보다도 기업의 경영적 측면에서는 컨테이너 박스 가격 인상, 유가 인상 등으로 인한 병커 가격이 오르면서 큰 타격이 예상된다"며 "이에 올해 컨테이너 시장은 지난해 말에 예상한 것보다 기대치를 낮춰야 할 것으로 판단된다"고 밝혔다.

항로별로 원양항로의 경우 "초대형선 투입에 따른 경쟁구도를 어떻게 가져가야 할 것인지에 대한 판단이 필요하다"며 "현재 시장이 공급 과잉인 점, 초대형선 발주량이 많은 점 등을 감안한 초대형선 도입에는 신중한 판단도 필요하다"고 분석했다.

근해항로의 경우 "케스케이딩의 영향은 아직 크지 않은 것으로 판단된다"며 "피더항로 개발 등이 지속적으로 추진되는 것이 오히려 선사의 수익성 창출에 기여할 것"으로 말했다. 특히 동남아항로는 초대형선 투입의 영향이 큰 바, 이에 대한 영향을 흡수할 수 있도록 피더 네트워크 확대를 통한 수익원 다변화가 필요할 것으로 보인다고 덧붙여 설명했다.

### ● 건화물선 시장, 상승요인 기대되지만 본격적인 시황회복 기대는 어려워

건화물 시장에 대해 김 센터장은 "2011년 3분기 이후 건화물선 시장은 상승요인이 기대되지만, 2~3년간 누적된 공급압력으로 본격적인 시황회복을 기대하기 어렵다"는 의견을 밝혔다. 이와 관련해 "KMI 패널 조사 결과, 2011년 BDI 평균은 1380포인트로 예측됐다"며 "2012년은 BDI가 1402포인트 수준으로 전망되어 올해보다는 소폭의 시황개선이 기대된다"고 말했다.

하지만 여전히 매우 낮은 수준의 시황을 전망하고 있는 것으로 나타났다. 또한 건화물 시장의 경우 "우선 공급 측 영향력이 수요 측 영향보다 약 2배정도 크게 시황에 영향을 미치고 있기 때문에 다양한

시황상승 요인에도 불구하고 수요가 견인하는 시황개선은 기대하기 어렵다"며 "즉 막대한 신조선 공급압박이 당분간 지속될 것으로 판단된다"고 말했다.

아울러 BDI 변동의 큰 부분을 차지하는 케이프 선형의 선물거래 또한 6월 현재 낮은 수준에서 거래되고 있어 시장의 다양한 참여자(선사, 화주, 투자 금융기관 등)의 기대수준도 높지 않은 것으로 판단된다고 밝혔다. 다만 작년에 비해 활발해진 선박해체 부문의 역할이 일정정도 시황악화를 저지하는 역할을 수행할 것으로 보인다고 하며 이러한 선박해체 활성화는 약세시황의 긍정적 측면으로 해석된다고 말했다.

이날 김 센터장은 "상당기간 시황 약세가 전망되는 가운데, 글로벌 차원에서 선사의 구조조정이 일어날 가능성이 있는 것으로 판단된다"며 "이 과정에서 저가에 선박매물이 나올 경우, 이를 확보하는 선사는 단기에는 수익률이 낮은 선박자산 취득으로 불리할 수 있겠지만 전체 선대의 원가구조를 낮추는 긍정적인 효과 또한 볼 수 있을 것으로 기대된다"고 밝혔다.

한편 건화물 시장과 관련해 김 센터장은 "선박공급압박이 지속될 것으로 전망되는 가운데, 주요 화물의 수요 측 반등이 시황결정의 핵심역할을 할 것"이라며 "이에 따라 화주의 동향을 예의 주시하면서 새로운 시황에서 안정적 운송 수입을 확보할 수 있도록 화물확보의 요소를 재인식해야 할 시점"임을 강조했다. 이와 함께 해상운임선도거래(FFA)를 활용하여 적극적으로 운임위험을 헤징하는 방안 또한 강구해야 할 것이라고 전했다.

### ● 유조선 시장, 2Q 수익성 VLCC 호림 석유제품선 맑음

2011년 2분기 유조선의 수익성은 전반적으로 약세이나 연료유 가격 하락으로 수익이 회복될 것으로 전망했다. 김 센터장은 "석유제품선 수익성은 지난해 상반기 대비 높게 유지되고 있다"며 "세계 경기회복과 일본 대지진의 영향으로 긍정적인 기대에도 불구하고 선박의 공급과잉, 고유가 등으로 그 상



승폭은 제한됐다"고 전했다.

특히 VLCC는 수요증가의 상승요인을 바탕으로 2012년 이후 공급 증가세가 둔화될 것으로 예상되어 단기 회복은 쉽지 않을 것으로 내다봤다.

세계 원유 수요의 지속적 증가 및 개도국 중심의 석유 소비가 계속해서 늘어나는 상승요인에도 불구하고, VLCC 시황은 선복 공급과잉 문제의 미해결 및 세계 경제 인플레이션 확대에 의한 경기위축으로 어두운 상황이 향후 1~2년 정도 지속될 것으로 예상했다.

또한 중동지역의 불안은 상존하면서 이로 인해 원유수출이 차질이 발생할 경우 운임이 하락할 가능성이 있다고 지적했다. 석유제품선 공급과잉은 "올해를 포함 2012년까지 지속되는 반면 2013년 상반기부터 감소세로 돌아설 것"으로 전망했다.

김 센터장은 "중동의 정정불안 지속 및 세계 경제 회복 둔화에 대한 우려감으로 제품선 시황이 단기적으로 부정적일 수 있지만 중국 등 동아시아 국가들의 수요가 시장의 악재를 상쇄, 향후 2년 내에 시황이 반등할 것으로 보인다"고 밝혔다.

아울러 "동아시아 지역의 석유수요 증가와 말레이시아 등 석유정제설비 증설, 우리나라의 중질유 수입증대 등 수요 증대 효과와 공급증가세 둔화가 조기에 나타나는 경우 운임회복은 빨라질 수 있다"고 밝혔다.

한편 이날 김 센터장은 향후 해운 시황의 변동과 관련하여 "수요 위축에 이은 공급량 부담이 해운 경기 회복을 지연시키고 있다"며 지연기간이 길어질 경우 오는 2012년까지 선박공급과잉 구조 지속으로 운임의 하강 압력이 증가할 것"으로 밝혔다.

또한 "시황 회복기 대비 경쟁력 확보 전략이 필요하다"며 "고비용 선대를 저비용의 경쟁력있는 선대 구조로 재편하는 노력이 필요하다"고 밝혔다. 이와 관련해 선박관리업, 해운사업 서비스업, 금융 등과 연계한 지식기반 비즈니스로 비용효율화와 창의적 비즈니스 기회 모색 도모해야 한다고 강조했다. 또한 "고객의 물류니즈 변화를 선도하고 협력하는 노력이 필요하다"고 강조했다.

특히 해운 기반의 글로벌 물류 경쟁력 활용한 비

즈니스 개발, 수요창출, 자원개발, 해양기지 건설 등의 움직임이 도출되어야 한다고 밝혔다.

특히 MENA(중동-북아프리카) 지역 정정불안 이후 기대되는 소비시장 확대와 사회기반시설 투자방향을 예상하고 물류기업으로서의 준비 체계를 갖추어 나가야 할 것을 주문했다.

김 센터장의 전망을 마지막으로 주제발표가 끝나고 패널토론이 시작되었다. 토론은 일도해운의 염정호 사장의 의견으로 시작이 되었다. 염 사장은 건화물선 수요증가 대비 공급과잉 문제로 2013년 이후 시황회복 가능할 것이며 정부차원의 선박금융 공사설립과 자체적 해운시황 분석능력이 필요하다고 하였다. STX Pan Ocean의 윤석홍 리서치팀장은 2011년 하반기, 중국경제 성장으로 철광석, 석탄 수요가 증가하여 시황회복으로 이어질 것이라고 전망하였다. 한바다코퍼레이션의 이현중 상무는 2005년 이후 유조선의 급속한 증가로 많은 선박들이 시장에 남아있는 만큼 앞으로의 공급과잉도 피할 수 없을 것이라고 하였다.

천경해운의 장동우 이사는 근해항로 시황은 가격경쟁이 원양항로에 비해 치열하기 때문에 전망은 어두우며 이러한 국면을 타개하기 위해 정부차원의 선박금융 지원이 필요하다고 하였다.

한진해운의 정부영 마켓리서치팀장은 미국과 유럽의 전통적 성수기인 8월부터 물량이 회복되어 2011년 하반기 시황은 상반기보다 좋을 것으로 전망했다.

국토해양부 이익진 국제해운팀장은 유가급등에 대한 검토, 해운동맹 면제철폐 대응전략 마련, 리스 기준 변경, 선박금융 인프라 마련에 대한 구체적인 방안을 강구하겠다고 하였다.

패널토론 후에는 한국종합물류연구원 정필수 원장의 종합평가가 있었다. 해운산업의 발전을 위해서 정부차원의 노력과 해운사간의 긴밀한 협력이 필요하다는 세미나를 마쳤다.

# KMI, 동북아 물류네트워크 구축 및 진출방안을 위한 세미나 개최

## 국내 물류기업의 동북아시아 물류시장 진출을 위한 방안 마련

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 대한상공회의소(회장 손경식)와 공동으로 6월 30일 오후 2시부터 서울 대한상공회의소 의원회의실에서 동북아 물류네트워크 구축 및 진출방안을 위한 세미나를 개최했다. 이 세미나에서는 동북아시아 지역에서 국가 간 단절 없는 물류네트워크를 구축하고, 국내 물류기업의 동북아시아 물류시장 진출을 위한 실질적인 방안이 마련되었다.

그동안 정치·군사적 이유로 글로벌 물류시장에서 상대적으로 소외되었던 동북아 지역은 최근 풍부한 자원매장량으로 주목받고 있다. 자원 혼합이라는 새로운 물류 패러다임이 시작되고 있는 이 지역 물류시장에 진출하기 위한 실천적인 방안을 모색하고, 글로벌 물류시장에서 우리나라의 시장점유율을 확대하는 해법을 찾는 데 힘을 모았다는 점에서 물류업계의 관심이 집중되고 있다.

김학소 KMI 원장은 개회사를 통해 “이 지역 물류 개념이 단순한 자원운송에서 벗어나 자원 혼합이라는 새로운 패러다임으로 변화하고 있다”고 평가하며, “열악한 물류 인프라와 제도적 제약으로 글로벌 물류기업이 아직 시장을 지배하지 못하고 있기 때문에, 황금시장이 될 수 있는 이 지역에 적극 진출하여 이니셔티브를 잡아야 한다”고 주문했다.

김무영 대한상의 유통물류진흥원장도 환영사를 통해 동북아대륙 진출의 당위성을 역설했다. 그는 “중국의 창지투 개발계획으로 두만강 유역이 새로운 물류거점으로 성장하고 있고, 풍부한 자원을 보유한 극동러시아는 동북아 환경변화에서 중추적 역

할을 수행할 것이다”고 강조하고, “이러한 변화 속에서 지정학적 우위성을 적극 활용해야 한다”며, “우리 물류기업이 이 지역에 진출하기 위한 체계적인 중장기 전략수입이 시급하다”고 밝혔다.

참석자들은 동북아 대륙 진출에 있어 가장 중요한 점은 현지 인적 네트워크 형성과 문화 적응이라고 한 목소리를 냈다. 해외진출에 있어서 가장 기본적인 원칙을 지키는 것이 중요하다는 것이다.

동북아 대륙지역은 우리 물류기업의 신성장 동력일 뿐 아니라, 글로벌 물류기업으로 성장할 수 있는 기회가 될 수 있다. 다음은 현지에서 사업을 진행하고 있는 물류기업의 관계자를 초빙하여 동북아 물류시장 진출 방안을 모색한 이번 세미나의 주요 발표와 토론이다.

### ● 이성우 KMI 국제물류연구실장 - “자생력 있는 해외진출 전략 수립해야”

중국 동북 3성은 러시아, 북한과의 접경지역이란 지리적 이점이 있음에도, 경제 인프라 구축이 미비한 곳이다. 성장 잠재력이 풍부하지만, 물류네트워크가 제대로 형성되지 않아 우리 물류기업의 진출에 적합하다. 무엇보다도 중국 훈춘을 중심으로 중-러-북을 잇는 삼각 경제구역이 형성되고 있어 이 지역에 대한 진출이 시급하다.

중국 정부는 동북 3성 발전을 위한 ‘동북진흥계획’과 ‘창지투계획(창춘-지린-투먼 일대 개발계획)’을 시행하고 있지만, 동북 3성 개발은 지린성과 헤이룽장성에 집중되고 있다. 랴오닝성은 대련항이라는 해외출항지를 갖추고 있지만, 두 성은 해양 출



구가 없기 때문에 물류인프라 구축이 시급하다.

따라서 우리 물류기업은 지린성과 헤이룽장성에 주목해야 하는데, 이 중 훈춘과 투먼 등 접경지역에 우선적으로 진출할 필요가 있다. 이 지역 진출은 동북 3성 뿐 아니라, 러시아, 북한까지 진출할 수 있는 발판을 마련할 수 있기에 중요하다.

동북 3성에 진출하기 위해서는 기존에 진출했던 기업의 성공, 실패 사례를 유심히 살펴볼 필요가 있다. 가장 중요한 것은 중국 현지기업과 협력하여 장기 파트너십을 맺는 것이다. 현지 기업과 적극 협력하여 연착륙에 성공한 현대로지엠과 대한통운이 대표적인 성공사례이다. 반면에, 현지기업과 마찰을 빚거나 물류네트워크 구축에 힘쓰지 못한다면 실패할 수밖에 없다. 또한 모기업에 의존하지 않고, 현지기업과 협력하며 자생할 수 있는 여건을 만드는 것이 중요하다.

동북 3성의 상황과 기존 기업의 진출사례를 종합하여 진출가능한 비즈니스 모델로 4가지를 상정할 수 있다. 항만연계 국제물류모델, 자원연계 국제물류모델, 시장 맞춤형 물류거점 확보모델, 단동항 국제물류 진출모델이다. 이 지역에 구축된 물류 인프라를 적극 활용하거나, 로컬기업이 진출하지 못한 틈새시장을 공략하는 것이 성공적인 진출 전략이 될 것이다.

● **김필립 천마물류 대표 - “기본에 충실하고 현지에 부합하는 진출전략 필요”**

라오닝성, 지린성, 헤이룽장성을 동북 3성이라고 하지만, 각각을 서로 다른 국가개념으로 바라봐야 한다. 각 성마다 인문적, 지역적, 산업적 특성이 다르기 때문이다. 따라서 각 성에 맞는 진출전략과 동북 3성을 아우를 수 있는 전략을 함께 수립해야 한다.

현재 동북 3성에 대한 한국 투자는 중국 전체의 12.2%에 불과하다. 일본이 전체 중국 투자의 28.1%를 동북 3성에 투자하고 있는데, 라오닝성에

96%가 집중되어 있다. 지린성과 헤이룽장성에 주목해야 하는 이유가 이 것이다.

동북 3성의 주요 산업에 특화된 물류사업 구상이 필요한데, 성공적으로 진출하기 위한 전략으로 7가지를 꼽을 수 있다. 1)현지화를 위한 철저한 타당성 분석, 2)세부적인 전략 수립, 3)3PL과 같은 부가가치 창출 물류사업 진출, 4)현지인과 ‘성심’ 교류, 5)현지인력 활용, 6)회주와 동반진출, 7)규모 경제 실행이다.

철저한 시장분석과 현지 문화에 적응해야 한다는 교과서적인 원칙이 동북 3성 진출에서도 마찬가지로 적용된다. 현지에 연착륙하기 위해서는 기본에 충실해야 한다는 점에 주목할 필요가 있다.

동북 3성 진출 성공은 기업의 새로운 성장 동력이 되어줄 북방 진출의 교두보 확보를 의미하며 동시에 남북경제통합을 향한 소중한 투자를 의미한다. 신중하지만 과감한 투자가 필요한 시점이다.

한편, 1세션 종합토론에서는 동북 3성 진출에 대한 신중한 접근과 국제관계의 면밀한 분석이 필요하다는 지적이 제기되었다. 안병민 한국교통연구원 연구위원은 북한 청진-나진 개발, 대지진 이후 일본의 경제전략 변화, 북중협력관계, 북중러 관계 등 국제관계 속에서 이 지역을 바라볼 필요가 있다고 지적했다. 권오연 한진 상무 역시 조심스러운 접근을 요구했다. 그는 “동북 3성 중 지린성과 헤이룽장성은 해양 출구가 없어 물류기업이 진출하기에 애로사항이 많다”며, “북한을 통한 출로 마련을 위해 정부 간 협력이 선행되어야 한다”고 주장하며, 경제 논리로 해결할 수 없는 정치적 문제가 많아 진출에 신중을 기해야 한다고 지적했다. 나희승 한국철도기술연구원 실장과 임종관 KMI 해운산업연구본부장은 연장선상에서 동북아 국가 간의 협력을 통해 물류네트워크 구축에 힘써야 한다고 강조했다.

### ● 흥진기 트랜스컨테이너 부사장 - “화물량이 급증하는 극동러시아에 주목해야”

러시아는 풍부한 자원을 바탕으로 연 4%이상의 경제성장을 지속하고 있다. 러시아 경제성장 속에서 물동량이 급증하고 있는데, 러시아 물류시장에 성공적으로 진출하기 위해서는 신속한 통관 절차 구축이 핵심이다. 이에 대한 철저한 대비가 필요하다.

극동지역 물동량이 2011년 현재 1억 1200만 톤에서 2025년에는 2억 1600만 톤으로 물류수요가 급증할 것으로 예상된다. 항만 및 배후단지 개발과 물류터미널, 물류거점 확보 등의 극동러시아 진출이 시급하다. 극동지역에 진출하기 위해서는 벌크화물 사업과 TSR·항만 활용 등 물류업계의 적절한 대응이 요구된다. 이 지역 진출대상으로 항만 및 배후단지 개발, 물류터미널 및 물류 거점 확보를 꼽을 수 있다. 이를 위해서는 범정부 및 민간협의체 구성, 신규개발을 위한 현지조사, 정부 차원의 투자 기반 조성, 현지 진출을 위한 지원책 강구, 민관의 긴밀한 정보교류 및 협조가 필요하다.

### ● 강현호 청조해운항공 대표 - “몽골 물류인프라 구축에 적극 나서야”

한국과 몽골 간 무역은 매년 20~40% 이상 증가 추세를 보이고 있다. 자원을 수입하고 기계류와 식품을 주로 수출하기 때문에, 이에 적합한 물류 전략을 수립해야 한다.

몽골 자원 확보를 위해서는 열악한 물류인프라 구축이 선행되어야 한다. 몽골의 운송경로는 중국 TMGR과 도로망을 이용한 경로와 러시아 TSR을 이용한 경로를 꼽을 수 있다. 중국 노선은 1,100km 최단거리라는 장점이 있지만, 몽골, 중국 간 기차 협괘가 맞지 않아 국경에서 환적해야 하는 문제와 벌크화물에 대한 중국 정부의 제재, 몽골 물류장비

와 시설낙후에 따른 어려움이 있다. 러시아 노선은 중국의 간섭을 받지 않고 대단위 수송이 가능하지만, 4,700km에 달하는 장거리 수송과 극동항의 적체라는 문제가 있다. 각 노선의 장단점을 면밀히 파악한 상태에서 몽골 물류시장 진출 전략을 수립해야 한다. 시급한 것은 물류네트워크 구축을 통한 전용 물류단지 건립으로 부가가치가 높은 아이템을 창출하는 것이다. 또한 물류비 절감을 위한 자원전용 해외 물류기지 건설도 필요하다.

국내 물류 유관단체들의 자원확보를 위한 몽골 물류거점 확보 및 개발 참여가 시급한 과제이며, 중국을 활용한 최단거리 운송루트를 개발해야 하는 것이 몽골 물류시장 진출에 있어 핵심사항이 될 것이다. 이어진 종합토론에서는 1세션과 마찬가지로 극동러시아와 몽골 지역 진출에 대한 우려가 제기되었다. 김영빈 범한판토스 이사는 “극동러시아는 개발붐이 일어나고 있어, 물류관점에서 각광받는 지역이다”면서도, “각종 법적 규제에 진출이 용이하지 않는다는 점을 주의해야 한다”고 지적했다. 황진희 KMI 해운정책연구실장 역시 “극동항의 물류적체와 과도한 비용 등의 문제를 정확하게 파악하고 있어야 한다”면서, “중국 동북 항만의 급성장으로 극동러시아 항만 물동량이 예상보다 빠르게 증가하지 않을 것 같다”고 전망했다. 또한 “러시아와 몽골은 중국과 달리 중앙정부의 통제력이 강하지 못하기 때문에, 각 국과 각 지방에 맞는 적절한 전략 수립이 필요하다”고 지적했다. 김준석 국토해양부 물류정책과장은 “정부가 서비스 산업인 물류업에 대한 관심이 많다”고 밝히면서 “국내 물류시장의 포화상태를 극복하기 위해 국제물류시장 진출에 적극 지원할 것이다”고 약속했다.

# 대지진 이후 일본 제조업의 변화 전망과 시사점

## 포스코 경영연구소, 일본 기업유치 방안 검토

일본 산업에 내재된 구조적인 문제점에 지진 영향이 더해지면서 일본 제조업이 구조적인 변화를 겪을 가능성 증대되고 있다. 기존 일본 제조업의 공급사슬 모델은 그동안 효율성이 높다는 평가를 받아 왔으나, 지진과 같은 위기상황에서는 전체 생산 시스템이 중단되는 등 리스크 대응 측면에서는 취약한 모습을 보이고 있다.

일본 기업의 국내 경영 리스크 증대 및 제조업의 공급사슬 변화 영향으로 일본 기업의 해외 이전 현상이 점진적이고 지속적으로 진행될 것으로 예상된다. 일본 기업의 해외 이전 과정에서 한일 기업의 협력 가능성도 증대할 것으로 예상되므로 한국 기업은 적극적으로 비즈니스 기회를 발굴하는 노력이 필요하다.

이 시점에서 한국 정부 및 지자체는 이전 기업에 대한 인센티브 부여 등 일본 기업유치 방안을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

다음은 포스코 경영연구소에서 발표한 “대지진 이후 일본 제조업의 변화 전망과 시사점”의 주요 내용을 정리·요약한 것이다. (편집자주)

### □ 동일본 대지진의 산업계 파급 영향

일본은 장기간에 걸쳐 경기 부진을 겪고 있는 가운데, 동일본 대지진 발생으로 원전 사고 및 방사능 피해까지 복합적으로 국가경제에 타격을 입히고 있다. 따라서 한신 대지진 때와 같이 단기 회복은 어려울 것으로 보이며, 장기간에 걸쳐 일본 산업계에 복합적인 파급 영향을 미칠 것으로 예상된다.

전문기관들은 2011년 일본 GDP 성장이 둔화되는 것은 물론, 2012년의 복구 수요를 감안해도 큰 폭의 상승 효과를 기대하기 어렵다고 전망하고 있으며 일본 내각부가 설비, 주택, 인프라 등 Stock 기준으로 산정한 지진피해 규모는 16조~25조 엔 수준이나, 생산 및 소비 위축, 방사능 피해 등을 감안할 경우 피해 규모는 50조 엔에 육박할 것으로 추정된다.

#### ▶ 일본 제조업의 구조 변화가 진행될 것

기존 일본 산업에 내재된 문제점에 지진의 충격파가 더해져 일본 제조업의 구조 변화가 점진적으로

진행될 전망이 된다.

일본 경제는 지진 이전부터 고령화 및 인구 감소에 따른 내수 감소, 엔화 강세에 따른 수출 감소, 제조업 설비 가동률 저하 등 구조적인 문제점에 직면해 있는 상황이었다.

이와 같은 상황에서 지진의 충격으로 부품 공급 차질에 따른 제품 생산 감소와 전력 부족 등은 단기적으로는 일본 제조업의 입지를 하락시키는 요인으로 작용하고 있으며, 중장기적으로는 일본형 산업 구조에 변화를 초래할 것으로 전망이 된다.

### □ 일본형 제조업 공급사슬 모델의 변화 가능성

일본 제조업의 공급사슬 모델은 효율성이 높고 일본 기업의 경쟁력을 견인해왔다는 것이 기존의 평가이다.

특히 완성품업체와 부품업체는 생산의 동기화를



### 동일본 대지진의 중장기 파급 영향 전망

|         | 1차 피해   | 2차 피해        | 장기전망        |
|---------|---------|--------------|-------------|
| 기존의 리스크 | 엔고      | 일본기업 경쟁력 저하  | 국내산업 재편성    |
|         | 인구감소    |              |             |
|         | 내수침체    | 산업정책-구조조정 유도 | 공급사슬의 구조 변화 |
|         | 국내 공급과잉 |              |             |
| 지진      | 설비파손    | 공급사슬 차질      | 산업의 일본이탈    |
|         | 부품 공급차질 | 일본리스크 확산     |             |
| 원전사태    | 전력 공급차질 |              | 동일본지역 기피    |
|         | 방사능 피해  |              |             |

최대한 실현하여, 제품재고를 최소화하면서도 납기를 단축하는 효율성을 추구하였고, 수직 계열화된 부품업체를 통한 조달로 원가 절감과 높은 수준의 품질 확보를 동시에 추구할 수 있었다.

이는 2,3개 부품업체를 대상으로 집중 구매함으로써 원가관리 및 품질관리를 철저히 할 수 있었던 점에 기인한 것이다.

그러나 대지진 이후, 효율성 위주의 일본 제조업 공급사슬 모델은 리스크 대응 측면에서 취약한 모습 노출하였다. 지진 영향으로 일부 부품업체의 설비가 파손되자 국내의 공급사슬 전체를 심각하게 손상시키는 결과가 초래하였던 것이다.

예를 들어 지진 직후, 500여 개 부품의 공급 차질로 일본 국내 자동차 생산은 일시적으로 마비되었으며, GM, Ford, 르노 등 글로벌업체들도 불가피하게 감산을 실시하였다.

또한 재고 감축 및 부품 구매 집약화에 따라 위기시 대체 조달이 곤란해 생산 차질이 장기간 지속되는 결과를 초래하기도 하였다.

#### ▶ 기업의 리스크 분산 필요성에 따른 공급사슬의 재편성

기업의 지속성장 및 리스크 분산 필요성이 증대되고 있으며, 이에 따른 공급사슬의 재편성도 촉진될 것으로 전망이 된다. 따라서 일본 완성품 조립업체는 생산 중단 리스크를 방지하기 위해, 2,3개사 집중 구매에서 분산 구매로 구매 정책을 수정할 필요성이 있다는 것을 인식하였다. 과다한 일본 부품 의존의 리스크를 인식한 해외 기업들은 부품 및 소재 구매처를 다변화하고 자국산 부품 채용을 확대하려는 움직임을 보이고 있다.

또한 해외에 진출한 일본 기업의 소송 전략에도 변화의 움직임이 감지되고 있다. 예를 들어 도요타 등 일본계 자동차업체들은 현지 완결형 조달 시스템을 강화할 방침을 시사하기도 하였다. 일본이 주도해온 동아시아 생산 네트워크의 변화 및 일본계 부품, 소재업체의 영향력 약화도 불가피할 것으로 전망이 된다.



## □ 생산기지의 국내 외 이전 가능성

지정학적 리스크 증대 및 제조업의 공급사슬 변화의 영향으로 산업의 일본 이탈 현상이 다양한 유형으로 전개될 것으로 전망이 된다. 해외 제조기업들의 구매 전략 수정에 따른 일본 부품사의 해외 진출이 확대될 것이며

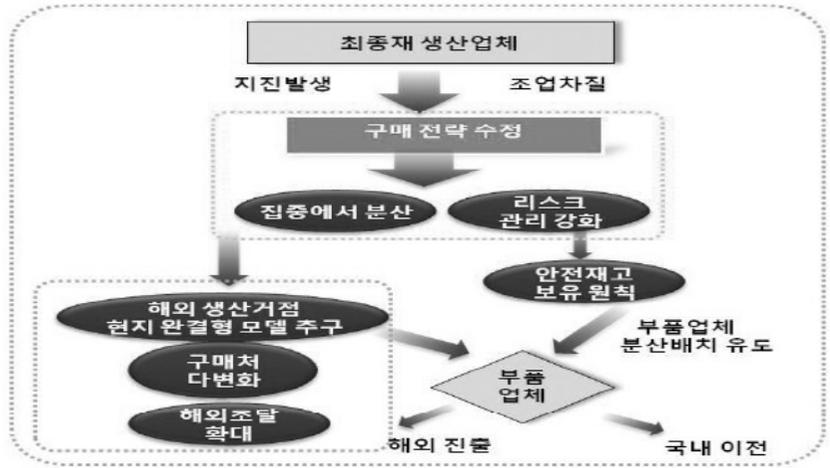
기업의 사업지속성(BCP) 확보를 위한 Back Up Facility 설치 필요성이 증대되고 있다.

예를 들어 SoftBank는 자연재해에 대비한 데이터 안정성 확보를 위해 데이터센터를 한국으로 이전하기로 결정하였다.

### ▶ 중국, 동남아, 한국으로 기업들이 이탈할 가능성 상존

외국계 기업들이 지정학적 리스크를 우려해 일본

## 일본 제조업 공급사슬의 변화 전망



자료 : FRB, 한국은행

을 이탈할 움직임이 예상되며 일본 제품 의존 리스크를 의식하는 기업이 확대되면서 일본 부품소재 수출이 감소될 것이다. 특히 기존 일본 제품 수입업체들은 부품, 소재 구매처를 다변화하는 쪽으로 사업을 추진하고 있다.

주요 진출 업종으로는 자동차·가전 부품, 반도체 및 하이테크 산업이며 주요 진출 예상 지역은 진출 매력도와 입지 여건을 고려할 때, 중국 및 동남아시아가 유망하다.

중국, 동남아 내 일본기업 진출 현황 <표 1>

|      | 엔고 이후  | 1990년대   | 2000년대  |
|------|--|--|---|
| 배경   | <ul style="list-style-type: none"> <li>엔고</li> <li>통상마찰</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>일본 버블 붕괴</li> <li>2차 엔고</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>중국 경제 급성장</li> <li>동남아 금융위기</li> </ul> |
| 지역   | <ul style="list-style-type: none"> <li>동남아</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>중국 및 동남아</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>중국</li> </ul>                          |
| 업종특성 | <ul style="list-style-type: none"> <li>가전, 자동차</li> <li>생산거점화</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>중국: 가전</li> <li>동남아: 자동차, 가전</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>완성차, 가전(부품포함)</li> </ul>               |

(출처 : 동양경제신문사, 일본해외진출기업총람)



중국, 동남아 내 일본기업 진출 현황 <표 2>

| 분야   | 중국    | 베트남 | 타이  | 말련  | 인니  |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|
| 제조업  | 3,217 | 282 | 915 | 424 | 444 |
| 철강   | 90    | 12  | 34  | 10  | 16  |
| 비철금속 | 88    | 8   | 27  | 27  | 10  |
| 기계   | 435   | 21  | 112 | 30  | 33  |
| 전기기기 | 667   | 72  | 146 | 137 | 81  |
| 수송기기 | 378   | 34  | 173 | 35  | 89  |
| 정밀기기 | 96    | 16  | 17  | 9   | 4   |

(출처 : 동양경제신문사, 일본해외진출기업총람)

일본 제조업들은 해외에 이미 진출한 업종 중심으로 해외 진출을 확대할 것으로 전망이 된다. 진출 매력도, 사업 연관성, 인건비 측면에서는 중국, 동남아, 한국 순이며 China+1 전략의 일환으로 동남아에 대한 진출 증대 가능성도 존재하는 것으로 분석이 된다. 이는 일본 기업들의 대중 기술 유출 우려와 중국 기업들의 고속 성장에 대한 경계로 볼 수 있다.

한국으로 진출할 가능성이 있는 업종은 기술보호, 전력공급의 안정성 및 재해 안정성이 요구되는 핵심 부품소재 산업으로 예상이 된다. 그이유는 지리적 인접성, 노동력 질, 기술 수준 등에서 한국이 비교우위 보유하고 있기 때문이다. 한국은 중국·동남아보다 높은 기술, 일본과 유사한 제조업 수준을 보유하고 있다. 일본 기업의 해외 진출 시 주요 고려 요인

동아시아 주요국의 진출 매력도 및 입지 여건 <표 1>

| 구분     | 일본 | 중국 | 인도 | 한국 | 홍콩 | 싱가폴 |
|--------|----|----|----|----|----|-----|
| 제조거점   | 1  | 53 | 11 | 1  | 1  | 1   |
| R&D 거점 | 15 | 24 | 14 | 3  | 1  | 6   |
| 물류거점   | 2  | 48 | 6  | 1  | 4  | 9   |
| 금융거점   | 8  | 24 | 7  | 3  | 18 | 17  |
| 판매거점   | 6  | 42 | 6  | 3  | 11 | 9   |

(출처 : 아시아국가경쟁력 설문 및 JETRO, KOTRA 자료 등)

동아시아 주요국의 진출 매력도 및 입지 여건 &lt;표 2&gt;

| 국가 | 임금(\$/월)   | 일본 제조기업 수 | 전력요금(\$/kwh) |
|----|------------|-----------|--------------|
| 한국 | 1,220 (서울) | 323       | 0.05 (서울)    |
| 중국 | 302 (상해)   | 3,217     | 0.08 (북경)    |
| 태국 | 231 (방콕)   | 915       | 0.11 (방콕)    |
| 인니 | 148 (자카르타) | 444       | 0.04 (자카르타)  |

(출처 : 아시아국가경쟁력 설문 및 JETRO, KOTRA 자료 등)

은 핵심 기술 유출 방지 가능성과 전력 품질(전력 공급의 안정성 등) 및 비용 등인데 그 이유는 예를 들어서 반도체 생산장비의 경우 내진성, 안정적 전력 공급, 기술보호 및 고도의 산업 인프라 수준을 요구하기 때문이다.

한편, 심리적 불안감이 상대적으로 높은 일본 내 외국계 기업의 한국 진출 가능성도 존재하고 있다.

### ▶ 산업의 서일본 이전 가능성 상존

동일본 지역의 경영 환경이 악화됨에 따라 산업의 서일본 이전 가능성도 상존하는 것으로 전망이 된다. 전력 부족 장기화에 따른 동일본 기업의 생산성 저하 및 방사능 피해 여파로 동일본 지역 기피 심리가 확산되고 있다. 일부 기업의 서일본 지역의 설비 능력 증강 및 본사 이전 움직임이 확인되고 있다. 특히 지진 이후, 후지쯔, 일본햄, 리코 등의 회사는 서일본 생산을 확대했다. 또한 아우디 재팬, 케이콤(통신판매사) 등 회사의 본사를 서일본으로 이전하는 기업도 등장하였다.

해외 이전에 따른 산업 공동화 방지를 위해 일본 정부가 국내 재배치 정책을 추진하는 것도 가능하다. 관련하여 현재 오사카, 나고야 등으로 수도 기능

을 분산하는 논의가 재부상 되고 있다.

### □ 산업 구조조정 가능성

일본 제조업의 경쟁력 하락에 대한 위기감이 확대되는 가운데 공급사슬의 변화 가능성이 커지고 있어 기업 통폐합 논의가 확대될 가능성이 상존한다.

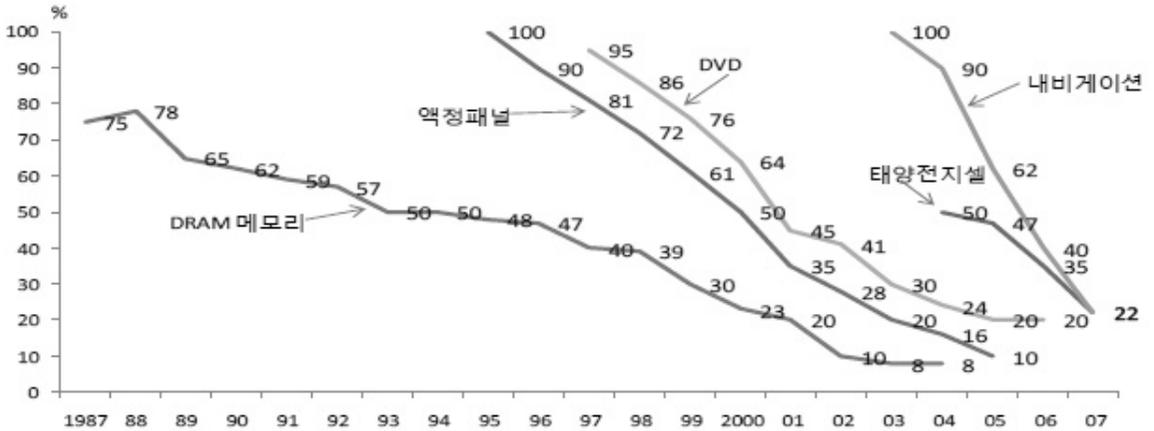
지속적인 내수 감소와 엔고 등 이중고를 겪고 있는 일본 제조업의 경영 환경이 계속 악화되면서 산업별 구조조정이 가속화될 것으로 전망된다.

일본 내수는 2020년까지 1%대 저성장을 지속하고, 달러당 80엔대의 엔고는 2020년까지 계속될 전망이다.

특히 자동차, 철강, 휴대전화, 전력 등 주요 산업의 경우, 일본의 기업당 내수 규모는 한국의 1/4~2/3에 불과한 것으로 알려져 있다. 일본 시장 내 과다 경쟁으로 인해 기업 수익성이 저조한 상황을 타파할 돌파구 모색하고 있다. 예를 들어 지진 이후 신일본제철과 스미토모금속의 통합 작업이 본격적으로 진행 중이다. 또한 5월 말 JFE계열 전기로 4개사도 통합을 추진할 것을 발표하였다. 일본 정부는 기업결합 사전심사 폐지 등 규제를 완화함으로써 산업 구조조정을 적극적으로 유도하고 있다.



주요 일본 제품의 세계 시장 점유율 추이



(출처 : 일본 경제산업성(2010년) 및 KIEP(2011년) 자료)

### ▶ 일본정부의 산업구조 정책에도 수정이 필요

일본 정부가 계획 중이던 산업구조 고도화 정책에도 근본적인 수정이 불가피한 상황이다. 지진 및 원전 사고 영향으로 일본 정부의 산업 정책 방향 전환이 필요한 시점이다.

산업구조 비전2010에서 제시한 산업 정책 방향에는 고부가가치 산업 및 R&D 분야 중심으로 일본을 아시아 거점 국가로 육성, 에너지 대국으로 부상하기 위해 원자력 비중을 전체 에너지의 26%(2007) 수준에서 50%(2030)으로 확대, 자동차 등 전통 제조업 활성화로 수출 비교우위를 통한 국제경쟁력 강화 등의 내용이 포함되어 있다.

일본 제조업의 해외 이탈 확산 및 신규 투자 감소, 원전 사태에 따른 에너지 수급 상황 변화로 일본 기업들의 중장기 전략에 차질이 발생할 할 것이다. 도시바, 히타치 등 일본계 원전 설비업체들의 해외 사업 확장 전략에도 타격을 입힐 것으로 전망이 된다.

### □ 시사점 및 대응 방안

일본 제조업 공급사슬의 구조 변화와 일본 기업의 해외 이전 현상은 점진적이고 지속적으로 진행될 것으로 예상되며, 이에 따라 동아시아 제조업의 경쟁 구도도 변화할 것으로 전망이 된다.

일본 기업의 해외 이전 과정에서 한일 기업간 협력 가능성도 증대될 것으로 예상되므로 한국 기업은 적극적인 사업 기회 발굴 노력이 필요하다.

중국이 정부 차원에서 일본 기업 유치를 위해 빠르게 움직이고 있는 점을 고려해, 한국 정부도 일본 기업의 한국 진출 장애요인 해소를 위한 제도적인 기반을 강화하는 등 선제적인 대응이 필요하다.

중국 및 동남아 지역과의 유치 경쟁에서 비교우위를 점유할 수 있도록 차별화 전략을 강구하는 노력 필요하며 지자체 차원에서 한국으로 이전하는 기업에 대한 인센티브 강화 정책을 검토할 필요가 있다. 또한 일본의 한국에 대한 견제 심리 등을 감안한 전략적 접근도 중요하다.

## 대우로지스틱스

기업 회생절차 졸업

기업회생절차를 밟고 있던 중형선사인 대우로지스틱스(사장 안용남)가 2년만에 기업회생절차를 조기에 졸업했다. 5월 18일 삼선로직스가 기업회생절차 패스트트랙 적용에 따라 회생절차 조기 종결 판결을 받는데 이어 두번째다.

서울중앙지방법원 파산5부(재판장 지대운)는 “대우로지스틱스가 회생계획에 따른 변제를 대부분 완료했고 앞으로 회생계획 수행에 지장이 없다고 판단해 회생절차를 종결한다”고 6월 8일 밝혔다.

대우로지스틱스는 5월 26일 한국정책금융공사가 참여하는 사모투자전문회사인 '블루오션 기업 재무안정 제1호 사모투자전문회사'에서 1,210억원의 자금을 지원받아 회생담보권 및 회생채권의 약 86%인 878억원을 일시에 변제함으로써 이번에 회생절차를 조기에 졸업하게 됐다.

대우로지스틱스는 아직 138억원의 회생채권을 상환해야하지만 법원 파산부는 정상적인 변제가 가능하다고 판단하고 회생절차 조기 종결을 선언했다. 대우는 블루오션1호에서 지원받은 투자금 중 조기변제하고 남은 투자금을 향후 미변제된 138억원의 채권 변제와 신규 선박매입 등 운영자금으로 활용한다는 계획이다.

서울중앙지방법원 파산부는 "사모투자전문회사가 회생기업에 투자한 것은 대우로지스틱스의 회생절차가 처음이며 이는 회생절차 종결의 새로운 모델이 될 것이다. 앞으로 기업재무안정 사모투자전문회사 또는 자본시장의 회생기업에 대한 직접투자가 활성화될 것으로 기대한다"고 밝혔다.

## 대인훼리

체크카드 운임할인 서비스 시작



인천과 중국의 대련을 연결하는 카페리항로를 운항중인 대인훼리(공동대표이사 이용우, 유홍과)가 대고객서비스 제고 및 여객 마케팅 전략의 일환으로 한중카페리 업계 최초로 여객운임의 5%를 할인해주는 체크카드 서비스를 선보여 주목된다.

한중합작 카페리선사인 대인훼리는 하나SK카드와 업무 제휴를 통해 '하나SK 벗(友)체크카드'를 소지한 중국인들에게 대인호 이용시 5% 운임할인 혜택을 제공한다고 6월8일 밝혔다.

하나SK 벗(友)체크카드는 국내 거주중인 65만명의 중국인을 위한 전용 체크카드로 하나금융그룹의 중국 영업기반 확대전략으로 만들어진 하나은행의 중국인전용 '168통장', '중국어 폰 뱅킹 서비스'에 이어 국내에서 신용카드 발급이 어려운 중국인에게 편리한 결제 수단을 제공한다는 취지에서 2010년 11월에 첫 출시됐다.

이 체크카드는 핸드폰 무료통화30분 서비스(전월 30만원 이상 사용시), 3대 대형마트/약국업종 사용시 5% 캐시백, 일반 상해사망 및 후유 장애보험 무료가입(최고 1,000만원), 해외송금환율우대 30~70% 우대 등의 혜택이 제공되며 이번에

대인훼리 여객운임 5%할인까지 추가로 받을 수 있게돼, 대인훼리를 이용하는 중국인에게 선풍적인 인기를 끌 것으로 기대되고 있다.

하나SK벤티체크카드는 7월 1일부터 하나은행 지정영업점은 물론, 대인훼리 여객선 내에서도 신청할 수 있으며 별도의 연회비는 없다.

한편 대인훼리 관계자는 “대인훼리는 중국 사천성 지진과 연변의 수해로 인한 재난시 의연금을 전달하고 안중근 기념사업에도 성금을 전달하는 등 한중간 우호관계 증진과 기업의 사회적 참여에 노력해왔다.

이번에 하나SK와 업무 제휴도 대인호를 이용하는 중국인 여객들에게 보다 많은 혜택을 드리자는 차원에서 이루어졌다”고 설명했다.

## SK해운

한국정책금융공사 선박금융 지원

SK해운(사장 황규호)은 그린쉽을 건조하면 선박금융지원은 물론 파격적인 인센티브까지 제공하는 한국정책금융공사(사장 유재한)의 KOFC Green Ship Program의 첫 수혜자로 결정됐다.

관련업계에 따르면 한국정책금융공사와 SK해운은 지난 6월 15일 KOFC Green Ship Program 적용을 위한 협약을 체결하고 25만 DWT급 VLOC 1척에 대한 금융지원을 약정한 것으로 알려졌다.

한국정책금융공사는 SK해운이 현대삼호중공업에 발주해 2012년 하반기에 인도받게 되는 25만 DWT급 VLOC가 그린쉽 프로그램을 만족함에 따라 선가의 약 70%까지 선순위 선박금융을 제공할 계획이다.

SK해운이 이번에 KOFC Green Ship Program의 첫 수혜를 받게 되는 VLOC는 지난해말 글로벌비스와 체결한 20년짜리 현대제철 철광석 총4,400만톤을 호주 및 브라질에서 당진까

지 운송하는 전용선 계약에 투입될 예정인 선박으로 전해지고 있다.

SK해운은 이미 지난해말 현대삼호중공업에 VLOC를 발주했는데 이번에 한국정책금융공사의 그린쉽 프로그램을 적용받기 위해 친환경 선박으로 교체하는 등 선박설계를 변경한 것으로 알려졌다.

한국정책금융공사 관계자는 “기존에 발주된 선박이라도 그린쉽으로 설계를 변경할 수 있다면 그린쉽 프로그램을 적용받을 수 있다. 그린쉽 인증에 대한 부분은 DNV와 협약을 통해 심사를 통해 이루어지며 한국정책금융공사측에 문의하면 자세한 안내를 받을 수 있다”고 밝혔다.

한편 한국정책금융공사 그린쉽 프로그램의 첫 혜택을 받은 SK해운은 일반 시중에서는 조달할 수 없는 상당히 파격적인 조건의 선박금융 금리를 제공받았으며 선가의 20%는 국내 일반 시중 은행에서 후순위로, 나머지 10%는 자담으로 부담하는 등 근래 성사된 선박금융중 최고의 조건인 것으로 전해지고 있다.

## STX팬오션

SPC에 9,130만불 보증

STX팬오션(회장 이종철)이 선박금융 조달을 위해 설립한 특수목적회사(SPC)에 총 9,130만 달러(986억5,878만원)의 채무보증을 지원키로 했다.

STX팬오션은 SPC인 POS Maritime MZ S.A.와 POS Maritime NZ S.A.에 각각 3,080만달러씩, POS Maritime OZ S.A.에 2,970만 달러 등 총9,130만 달러의 채무보증을 지원키로 결정했다고 6월8일 공시를 통해 밝혔다.

이번 채무보증으로 STX팬오션이 신조선 선박금융 조달을 위해 SPC와 해외법인 등에 보증을 서준 채무보증 총액은 11억66만4,307달러(1조

1,893억7,785만원)에 달하게 됐다.

STX팬오션은 현재 VLOC 8척, 케이프 7척, 파나막스 11척, 핸디막스 24척, 핸디 4척, 중량물 운반선 1척 등 총 55척의 벌크선을 신조 발주했으며 이외에도 컨테이너선 2척, 자동차운반선 2척, VLCC 2척, PSV 3척 등 총 9척의 선박을 신조 발주해 총 64척의 선박을 건조중에 있다.

## 장금상선

대기업 성장가능성 인정받았다

최근 급성장하고 있는 중견선사인 장금상선(회장 정태순)이 글로벌 대기업으로 성장할 수 있는 가능성을 대외적으로 인정받아 주목된다.

장금상선은 한국정책금융공사가 6월16일 서울 여의도 렉싱턴호텔에서 '중소·중견기업 금융지원 활성화'를 위한 세미나에서 KOFC Frontier Champ기업으로 선정돼 이날 인증서를 받았다.

KOFC Frontier Champ기업은 한국정책금융공사가 자체 선정한 중소중견기업들로, 글로벌 대기업으로 성장할 가능성이 있는 16개 기업들이 이번에 인증을 받았다. 장금상선은 16개 기업중 해운선사로는 유일하게 이름을 올리는 기업을 토했다.

한국정책금융공사 국제금융실 관계자는 "장금상선은 최근 가장 괄목할 만한 성장을 보이고 있는 중견선사로 평가돼 이번에 KOFC Frontier Champ기업으로 선정을 했다. 앞으로 장금상선이 글로벌 대기업으로 성장할 수 있도록 선박금융은 물론 회사채 인수 등 다양하고도 적극적인 금융서비스를 제공할 계획"이라고 밝혔다.

장금상선은 국양해운, 조강해운, 한성라인 등의 외항선사와 국양로지텍, 경평물류, 시노코엔지니어링, YJC 시노코 로지텍 등 자회사 등 7개의 자회사를 거느린 실질적인 물류그룹이다.

계열사 매출까지 모두 포함하면 매출 1조원이

훌쩍 넘는 장금상선은 지난해 매출기준으로 7위권의 외항국적선사다. 한진해운, 현대상선, STX팬오션, 유코카캐리어스, 대한해운, SK해운 등 해운물류대기업의 뒤를 바짝 뒤쫓고 있다.

장금상선은 근해정기선 시장에서의 안정적인 영업기반을 바탕으로 해운호황기 직전 국내에서는 최초로 싱글헬 VLCC를 VLOC로 개조해 대형 벌크시장에 성공적으로 진입하면서 사업포트폴리오를 다양화해 안정적인 사업기반을 마련하면서 해운위기가 도래한 2008년 이후 오히려 승승장구하고 있다.

한편 한국정책금융공사 관계자는 "장금상선과 같이 가능성 있지만 금융의 지원을 제대로 받지 못해 성장하지 못하는 국적선사들을 발굴해 적극적인 지원을 해줄 계획이다. 제2, 제3의 장금상선과 같은 국적선사가 나오기를 기대한다"고 밝혔다.

## 천경해운

新일본서비스 개시

천경해운(사장 김지수)이 7월 3일부터 부산과 일본을 연결하는 새로운 일본서비스를 선보인다. 천경해운은 7월 3일부터 342TEU급 컨테이너선 Sky Duke호를 투입해 부산-와카야마-이요미시마를 연결하는 주1항차 서비스를 개시한다.

이번에 천경해운이 새롭게 선박을 투입하는 와카야마는 천경해운이 과거 선박을 투입했다가 철수했던 항만으로 그동안 타선사 선박임차를 통해 간헐적으로 서비스를 제공해왔으나 이번에 사선을 신규로 투입해 본격적인 서비스를 제공하게 된다.

이요미시마는 천경해운이 항로 개척 차원에서 완전히 새롭게 서비스하는 곳으로 일본 시코쿠 고치현에 위치한 항만이다. 천경해운은 이번에 새롭게 부산-와카야마-이요미시마 서비스를 개

시험에 따라 일본에 취항중인 항만수를 총 20여 개항으로 확대하게 됐다.

한편 천경해운 관계자는 새로운 일본 서비스 개설편 관련해 “그동안 타선사 선복을 임차해 제한적인 서비스를 해왔지만 이번에 사선을 투입해 보다 안정적인 서비스를 하주들에게 제공할 수 있게 됐다”고 밝혔다.

## 폴라리스쉬핑

임원 승진인사 단행

폴라리스쉬핑(사장 김완중)이 회사의 영업조직을 강화하기 위하여 7월1일부로 조남경 상무를 전무로 승진 발령하는 등 임원승진인사를 단행한다.

임원 승진인사에 대해서 살펴보면 조남경 상무이사를 전무이사(영업기획본부장)로 노용래 부장을 상무이사보(영업기획본부 영업총괄)로의 승진인사를 단행한다.

## 한진해운

1만 3,000TEU급 컨선 발주

한진해운(사장 김영민)이 보유하고 있는 컨테이너선중 단연 최대 선형인 1만3,000TEU급 컨테이너선 신조를 추진하고 있어 주목된다.

한진해운은 6월 17일 이사회를 열어 대형사선 확충을 통한 원가 구조 개선을 위해 1만 3,000TEU급 컨테이너선 5척을 신조하기로 결정했다고 공시를 통해 밝혔다. 선가는 9,236억 3,250만원(8억5,640만 달러)으로 척당 1억7,128달러이며 납기는 2013년 12월31일까지로 되어있다.

그러나 한진해운은 어느 조선소에서 건조하게 되며, 실제 건조계약 체결은 확인해줄 수 없다고 밝혔다.

한진해운의 이번 공시 발표에 대해 노르웨이 해

사전문지인 트레이드윈즈(Tradewinds)는 지난 2008년 독일의 금융기업인 MPC Munchmeyer Petersen이 현대중공업에 발주했던 1만 3,100TEU급 컨테이너선 9척 중 일부를 리세일을 통해 한진해운이 인수했을 가능성을 제기했다.

MPC는 2008년에 현대중공업에 척당 1억 7,000만달러에 2012년부터 2013년까지 인도받는 조건으로 1만3,100TEU급 컨테이너선 8척과 옵션 1척을 발주한 바 있는데 이들 선박의 용선주가 바로 한진해운(12년간 척당 일일 용선료 5만 9,950달러)이었다는 것이 이러한 추론의 근거다.

현재 한진해운이 보유하고 있는 최대 컨테이너선은 지난 2006년에 삼성중공업에 시리즈로 발주해 건조중인 1만TEU급 컨테이너선 5척으로 지금까지 Hanjin Netherlands호, Hanjin China호, Hanjin Spain호, Hanjin United Kindom호 등 4척을 인도받아 유럽항로에 투입했고 이외에 1만TEU급 컨테이너선 3척(Hanjin Germany호, Hanjin Italy호, Hanjin Greece호)을 용선해 총 7척의 1만TEU급 컨선대를 운항중에 있다.

현재 한진해운이 발주해 건조중인 컨테이너선은 연내에 인도될 예정인 1만TEU급 1척과 2012년부터 2013년 사이에 인도될 예정인 4,600TEU급 3척이 전부다.

한편, 한진해운은 급속히 성장하고 있는 아시아~중동항로 서비스를 강화할 예정이다. 한진해운은 7월 7일부터 NYK사와 손잡고 기존 FMX(Far East / Middle East Express) 서비스르 확대 개편한다. 지금까지 이 항로에서 한진해운은 STX 팬오션 및 장금상선과 공동으로 서비스를 제공해왔지만 7월 7일부터는 NYK사로 파트너를 교체한다. 또한 투입선박도 기존 6척의 4,500~5,300TEU급을 6,200~6,500TEU급 6척으로 교체한다. 한진해운이 5척 그리고 NYK

사가 1척을 투입하게 된다.

한진해운은 아시아~중동항로의 교역량은 성장 잠재력은 매우 높고 이 시장에서 한진해운의 경쟁력을 강화하기 위한 투자를 지속할 것이라고 밝혔다. 아시아~중동항로는 주요 기간항로를 제외한 항로에서 가장 큰 항로로 성장했다. 지난 해 이 항로에서 수송된 물량은 520만TEU였으며 2012년경에는 620만TEU로 확대될 것으로 예상되고 있다.

## 현대상선

해사부문 사무실 이전

현대상선(대표 이석희) 해사부문 사무실이 부산 해양빌딩에서 부산우체국빌딩으로 이전한다.

현대상선은 더욱 스마트한 업무환경과 효율적인 업무수행을 위해 6월 13일부로 해사부문의 사무실을 기존 부산 해양빌딩에서 부산우체국빌딩으로 이전하게 됐다고 최근 밝혔다.

이번에 이전하게 되는 현대상선 해사부문 중 해사지원본부(해사기획팀, 해무팀, 안전관리팀)와 선박정비본부(유조선관리팀, 컨테이너 정비팀, 벌크선정비팀)은 부산우체국 보험회관 빌딩 5층으로 이전하고 6층에는 선원라운지와 가족상담실, 부산영업팀, 부산운영팀, 부산고객팀, 해양선박이, 7층에는 선원트레이닝 센터가 각각 이전하게 된다.

새롭게 이전 하는 사무실의 주소는 부산광역시 중구 중앙동 3가 1번지 부산우체국 보험회관빌딩 5~7층이며 전화번호와 팩스번호는 이전하기 전의 번호와 동일하다.

## 선박안전기술공단

선박검사·등록 안내책자 발간

선박안전기술공단(이사장 부원찬)이 '선박검사

와 등록은 이렇게 합니다'라는 안내 책자를 최근 발간했다.

이 책자는 선박등록 및 선박검사 관련 개정된 법령 사항을 선박소유자 등 고객들에게 널리 알리기 위해 발간된 것으로 선박등록 및 검사관련 제도에 대해 알지 못함으로 생길 수 있는 고객 불편 사항을 해소하는데 큰 도움을 줄 것으로 기대된다.

이 책자에는 선박법, 선박안전법, 수상레저안전법에 따른 각각의 등록 및 검사 대상 선박 식별 방법과, 등록 및 검사 신청방법, 신청기관과 절차가 도표, 삽화 등으로 고객이 알기 쉽게 구성돼 있다.

한편 선박안전기술공단 관계자는 이와 별도로 고객의 의견을 적극적으로 청취하여 현장에서의 검사제도 관련 문제점을 발굴·개선하는데 최선의 노력을 다하겠다고 밝혔다.

## 한국선급

소통경영 및 직원 총화 워크숍 개최

한국선급(회장 오공균)이 직원들과의 소통 경영에 적극 나서고 있어 주목된다. 한국선급이 6월 2일 개최한 '소통경영 및 직원 총화를 위한 워크숍'에서는 "우리 회사의 인재교육시스템은 바뀌어야 합니다. 직원 사기진작을 위해 미대륙횡단을 시도해봤으면 합니다."와 같은 젊은 직원들의 패기 있는 주장들이 터져나왔다.

이날 워크숍에는 오공균 회장을 비롯한 전임원진이 모두 모인 자리였지만 젊은 직원들은 주눅 들지 않고 평소 회사에 대한 개인의 생각을 거침없이 뱉어냈다.

사실 이와 같은 장면은 한국선급에서는 낯선 풍경이 아니다. 이미 한국선급은 조직의 역량 극대화 및 지속성장을 위해 반드시 조직 내 원활한 소

통이 필요하다고 인지하고 내부커뮤니케이션 강화에 나서고 있다.

한국선급은 생일자 간담회, 임원들과 신입직원 간의 호프타임, 회사 인트라넷 내 사내 토론방 운영, 정기적 전사경영설명회, 소통워크숍 등을 통해 회사 상황과 비전에 대해 젊은 직원들의 신선한 아이디어를 듣고 이를 회사 정책에 반영하고 있다. 특히 입사 3년차 직원들로 구성된 주니어 보드를 구성하여 주요 경영, 전략회의에서 회사의 중요 안건이나 문제에 대해 직원들의 의견을 수렴하고 있다.

한국선급의 오공균 회장은 “직원들과 경영진간의 소통은 한국선급 임직원 모두가 서로를 이해하고 같은 꿈과 비전을 공유할 수 있게 만들어 준다. 향후에도 소통경영을 더욱 강화하여 비전 2020을 조기 달성하겠다”고 밝혔다.

한편, 한국선급은 6월 9일 지식경제부와 한국인정원이 선정하는 ISO 우수인증기관으로 선정되어 지식경제부 장관상을 수상했다.

ISO 인증은 민간 인증기관이 국제기준에 따라 품질, 환경경영 등 기업의 경영시스템을 심사해 인증해주는 제조 서비스 산업으로 한국선급은 지난 1994년부터 인증업무를 수행해 오고 있다.

또한 올해 인증업무를 강화하기 위해 인원을 확충하고 기존 팀제로 운영하던 인증업무를 한국선급 인증원으로 통합 승격시켜 대한민국 대표 ISO 인증기관으로 거듭나기 위해 많은 투자를 단행했다.

한국선급의 조남수 인증원장은 “ISO 부실인증에 대한 우려로 지식경제부가 지난 5월부터 ISO 부실인증신고센터를 설립운영하고 있는 상황에서 우수인증기관으로 선정된 점은 한국선급의 ISO 인증 심사업무의 경쟁력을 대변해 주는 일”이라고 수상 소감을 밝혔다.

## 한국해운조합 수상레저공제 상품 인기



한국해운조합(이사장 이인수)이 개발한 수상레저공제 상품이 6월8일 화성전곡항에서 개최된 2011 경기국제포트쇼에서 주목을 끌었다.

한국해운조합은 2011 경기국제보트쇼에 홍보관을 설치하

고 수상레저공제와 관련된 각종 자료와 안내문을 제공하고 있는데 방문객들로부터 좋은 평가를 받았다.

해운조합 수상레저공제상품은 우리나라 레저 인구 증가에 발맞추어 지난 4월에 출시한 공제 상품으로 기본담보, 특약담보, 수상레저기구 손해 담보로 구분되고 있다. 기본담보에는 개인배상책임과 수상레저활동 중 상해를 담보하고 특약담보로는 제3자 배상책임과 치료비 담보, 수상레저 시설소유(관리)자 배상책임을 담보하며, 수상레저기구 손해담보를 기본가입으로 수상레저기구 전손만을 담보로 보상하는 상품으로 구성되어 있다.

한편 2011년 경기 국제 보트쇼는 올해로 4회째를 맞는 코리아매치컵 세계요트대회로 매년 전 세계 10여개국에서 펼쳐지는 세계적인 월드 매칭레이싱 투어(WMRT)의 한국 내 개최대회로 아메리카스컵과 볼보오션레이스와 함께 세계 3대 요트대회 중 하나이다.

## 한국도선사협회

한국해양대학교에 장학금 전달

한국해양대학교(총장 오거돈)는 6월20일 오전 한국해양대학교 본부동 3층 접견실에서 '2011년 (사)한국도선사협회(회장 송정규) 장학증서 전달식'을 가졌다.

이날 (사)한국도선사협회 송정규 회장은 협회의 '글로벌 해양 전문 인력'으로 선발된 4명의 장학생들을 위해 9,600만원을 한국해양대에 전달했다. 장학생으로 선발된 한국해양대 백지우(4년·항해학부), 김태형(4년·항해학부), 윤미란(4년·해사수송과학부), 강진규(4년·해사수송과학부) 학생은 앞으로 1년간 매월 200만원씩 해외 유학자금을 지원받게 됐다.

한국도선사협회는 한국해양대생이 해외 명문대학에서 1년간 교환학생으로 수학할 수 있는 유학비를 매년 지원하며 글로벌 해양인재 양성에 이바지해오고 있다. 지난 2009년 처음 이 장학금이 신설된 이후 올해까지 한국해양대에 전달한 금액은 총 2억4,000만 원으로 10명의 한국해양대 학생에게 지급했다.

## 경기평택항만공사

CIQ-민관 합동간담회 개최

경기평택항만공사(사장 서정호)는 6월22일 평택항 마린센터에서 CIQ 기관 및 민관 관계자와의 합동 간담회를 개최했다고 밝혔다.

이번 간담회에서는 여객부두 활성화를 위한 국제여객터미널 환경개선 및 시설물 개선방안과 재정사업인 신국제여객부두 건설의 타당성과 시급성에 대한 토의가 이뤄졌다. 또한 화물증가에 따른 밀수품 밀반입 적발을 사전에 방지하기 위한



대응책 마련 등이 논의됐다.

카페리업계 한 관계자는 "현재 국제여객터미널의 시설은 급증하고 있는 평택항의 화물과 이용객을 원활히 처리하기에는 부족함이 있다"며 "도착 및 출발 수화물 처리장의 면적을 확충해 처리속도를 개선하고 협소한 주차장 시설도 확대해 이용 편의를 높여야 한다"고 말했다. 평택항의 카페리항로 추가 개설에 대한 얘기가 계속 이어지고 있어 신설항로를 놓고 경쟁을 벌이는 형국이 될 전망이다. 기존운항 선사들간 스케줄 협의가 제대로 지켜지지 않고 있다는 지적도 제기됐다. 또한 하루빨리 미흡하고 노후화된 기존 국제여객부두와 여객터미널 시설을 해결할 수 있는 새로운 국제여객부두 조성사업을 조속히 추진해 줄 것을 촉구했다.

서정호 평택항만공사 사장은 "빠른 성장세를 보이며 발전하고 있는 평택항을 선사와 화주 등 이용객들이 불편하지 않도록 질 높은 서비스를 제공하는 것이 최우선 아니겠냐"며 "항만 발전을 위한 여러 가지 고견들을 모아 더욱 진일보할 수 있도록 관계기관과 협력해 나아가겠다"고 말했다.

이날 합동간담회에는 CIQ기관인 평택세관, 수출출입국관리사무소, 농림수산검역본부, 국립인천검역소 평택지소, 식약청 평택수입식품검사소를 비롯해 평택지방해양항만청, 평택항발전협의회, 황해객화선사협회, 평택컨테이너터미널, 동

방컨테이너터미널, 장금상선, 영성대룡해운, 세창해운, 시·도 관계자 등 30여명이 참석했다.

## 부산항만공사

부산항 물동량 월간 최고치 경신

부산항만공사(사장 노기태)는 5월 부산항에서 처리한 컨테이너 물동량이 141만 5,000TEU를 기록, 역대 월간 최고치였던 지난 3월의 140만 2,000TEU를 두 달 만에 넘어섰다고 6월 22일 밝혔다.

이는 전년 대비 13.4% 늘어난 수치로, 수출입 화물은 13% 증가(75만8,000TEU), 환적화물은 14% 증가(64만5,000TEU)한 것으로 집계됐다.

2011년 1월부터 5월까지 부산항의 누계 물동량 역시 역대 최고치인 651만3,000개로, 지난해 같은 기간보다 13.4%증가한 것으로 나타났다.

부산항 처리물동량 증가는 부산항 기항 상위 10대 선사들의 환적화물이 23.1%로 크게 늘어난 것을 비롯, 환적화물이 2009년 10월 이후 지속적으로 증가한 데 힘입은 것으로 분석된다.

또 10만 톤(약 8,000TEU급) 이상 대형 컨테이너 선의 부산항 입항도 2010년 1월부터 5월까지 27회에서 2011년 같은 기간 77회로 대폭 늘어났다.

선사들의 부산항 기항 서비스 역시 5월에만 3개가 신설되는 등 부산항의 물동량이 전반적인 상승세를 타고 있다.

부산항이 이같이 연일 호조를 보이는 것은 경기 회복에 따른 수출입 화물의 증가와 BPA가 2007년부터 적극적으로 펼쳐온 환적화물 마케팅이 효과를 내고 있기 때문으로 풀이된다.

BPA는 2011년 하반기에도 세계 주요선사와 화주들을 대상으로 한 글로벌 마케팅을 확대, 추진해 장기적으로 부산항의 환적화물 비중을 60%까지 끌어올린다는 계획이다.

BPA 관계자는 “세계 5위 컨테이너 항만으로서 위상 유지에 안주하지 않고 더 많은 환적화물 유치를 통해 지역경제 발전에 최선을 다하겠다.”고 밝혔다.

## 울산항만공사

울산항 홍보관 설치

울산항의 과거와 미래를 한눈에 홍보할 수 있는 울산항 홍보관이 설치된다. 현재 울산시 남구 매암동에 건립중인 울산항만공사 신사옥 해운·항만 비즈니스센터 1층에 설치되는 울산항 홍보관은 사업비 20억 원을 투입하여 2011년 말 완공될 예정이다.

울산항만공사(사장 이채익)는 효과적인 울산항 홍보관 설치를 위해 6월21일 오후, 울산항만공사 대회의실에서 임직원 및 울산항 관계자 40여 명이 참석한 가운데 ‘울산항 홍보관 설계 및 제작설치 사업 착수보고회’를 개최하였으며, 보고회에서 제시된 의견과 참석자들의 다양한 의견을 반영하여 설계를 진행할 예정이다.

울산항 홍보관은 항만산업의 구성, 세계의 항구, 영상등대, 액체물류 체험 공간 등이 들어설 예정이며, 8월 말까지 설계를 완료하고 약 4개월간의 시공기간을 거쳐 내년부터 무료로 개방될 예정이다.

울산항만공사 이채익 사장은 “울산시 남구에서 추진중인 장생포 고래문화 특구 내에 해운·항만 비즈니스센터가 위치하고 있어 울산항 홍보관이 개방되면 고래박물관, 고래생태체험관 등과 연계하여 새로운 관광명소로 자리잡을 것으로 기대된다”고 말했다.

## 인천항만공사

컨테이너부두 건설공사 신기술정보 교류

인천항만공사(사장 서정호)는 인천항의 국제경쟁력 제고를 위하여 시행중인 인천신항 1-1단계 컨테이너터미널 건설사업에 대한 다양한 신기술 정보 및 인천신항 개발사업의 효과를 공유하기 위한 사업설명회를 6월 16일 개최하였다고 밝혔다.

인천신항 1-1단계 컨테이너 터미널 건설사업은 현재 주공정인 케이스 제작 및 거치를 88함 중 85함을 완료함에 따라 60%이상의 실적공정을 달성하고 있으며, 금년 연말까지는 75%의 공정을 달성할 계획이다.

이날 설명회는 대전광역시 건설관련 기술직 공무원 40여명을 대상으로 열렸으며 인천신항의 장기적인 발전방향과 함께 약616만㎡ 규모의 항만배후 물류단지 조성계획에 많은 관심을 보였다.

특히, 24시간 연속콘크리트 타설공법이 적용되는 케이스 제작 및 무게가 약 5,800톤에 달하는 대형 케이스를 DCL(Draft Controlled Launcher)선으로 운반 및 거치하는 신기술에 특별한 관심을 보이기도 하였다.

인천항만공사 최중문 부사장은 “이번 설명회를 통하여 인천신항 대형 컨테이너터미널 개발사업의 야심찬 계획을 공유하였다”며 “인천항에 대한 이미지 제고는 물론 케이스 제작 및 거치 기술에 대한 정보를 알릴 수 있었다”고 전했다.

## 한국해양대학교

올해에도 ‘해양레포츠 아카데미’ 문 활짝



한국해양대(총장 오거돈) 해양레포츠 아카데미가 올해도 문을 열었다. 한국해양대 평생교육원은 6월 22일 친해양의식 함양과 여가선용의 일환으로 학생 및 일반인들을 위한 해양레포츠 아카데미를 6월 20일부터 개설해 오는 8월 26일까지 운영할 계획이라고 밝혔다. 매년 여름철이면 부산·경남지역 최고의 인기 프로그램으로 주목받아온 한국해양대 해양레포츠 아카데미는 올해 대한제강(주) 400명, 스카웃경남 600명, 대한청소년연맹 3,500명 등 기업 및 기관에서 대규모 단위별로 참가하여 이미 1만 여명의 참가자들이 접수를 마친 상황이다. 교육프로그램은 지난해 요트조정면허시험장으로도 선정된 한국해양대 주변 수역에서 진행되며 반일, 1일, 1박2일, 2박3일 과정에 따라 레저카누, 스노클링, 워터 슬라이드, 해양레프팅 등 다양한 체험 활동을 할 수 있도록 구성되어 있다. 한국해양대 평생교육원 하해동 원장은 “교육 참가자들이 해양레저스포츠를 거부감 없이 즐기고 해양의 소중함을 인식할 수 있도록 대학이 갖춘 인적·물적 자원과 인프라를 최대한 활용해 나가겠다”고 말했다.



## 해외에서의 선박도입 간편해진다

### 선박미수입 사실확인 절차 간소화

선박미수입 사실확인 절차가 대폭 간소화되어 해외에서 선박을 도입할 경우 선사의 경제적·시간적 부담이 크게 완화될 전망이다. 선박미수입 사실확인인 내국인이 외국에서 선박을 취득한 후 장기간 국내에 입항할 계획이 없어 수입신고가 곤란할 경우, 선박이 수입되지 않았다는 사실을 확인하는 선박미수입 사실확인서를 발급하여 수입통관을 하지 않고도 선박의 소유권 보존등기가 가능하도록 하는 제도로서, 단순히 수입통관을 위해 외국에서 빈 배로 입항할 경우 발생하는 추가비용 등 경

제적 손실을 방지하기 위해 1998년부터 도입·운영해 오고 있다.

그러나, 기존에 확인서 발급을 위해서는 선박의 매매사실을 증명하기 위해 매매계약서에 대해 공증을 거친 후 해외공관장의 확인을 받아야 하는 등 일부 선사에서 절차 및 비용상의 부담을 호소해 온 형편이다. 이와 관련하여, 국토해양부(장관 권도엽)에서는 관련규정인 선박미수입 확인 절차 예규를 개정(6월16일)하여 공증 및 해외공관장의 확인 절차를 생략함으로써 절차를 대폭 간소화하였다.

## 해양부, IT 활용 무인 자율운항제어선 국산화 개발 추진

### 국산 지능형 무인선 개발 2011년부터 본격 추진할 계획

국토해양부(장관 권도엽)는 그동안 유인선박이 수행하던 해양조사·감시 등을 효율적으로 대체할 수 있는 국산 지능형 무인선 개발을 금년부터 본격적으로 추진한다고 밝혔다.

이를 위해, 3월 15일 주관 연구기관 선정공고와 6월10일 관련 전문가 평가위원회의 선정평가 심의 과정을 통해 한국해양연구원이 선정되었다.

무인선 개발은 2011년부터 2015년까지 2단계에 걸쳐 총 200억원이 투입되며 실해역에서 자율적으로 충돌회피가 가능한 자체운용 및 선박 탑재형 무인선 기술개발을 목표로 하고 있다

1단계로 2011년~2013년까지 3년간은 135억원을 투입하여 최적의 선체모형 및 무인선 자동 회수 시스템을 설계하고, 운항기술 및 원격 선박통제 제어기술 등 원천기술을 개발할 예정이다.

그리고 2014년부터 2015년까지 65억원이 투입되는 2단계 사업에서는 시제품 및 회수 시스템을 제작하여 시제선 실해역 성능시험 등 제품화를 통해 본격적인 상용화를 추진할 계획이다.

무인선은 승무원들의 피로누적에 의한 안전사고를 예방하고, 24시간 해양조사 및 불법어로단속 등 해양조사·감시 활동 등을 수행하며, 향후 악천후



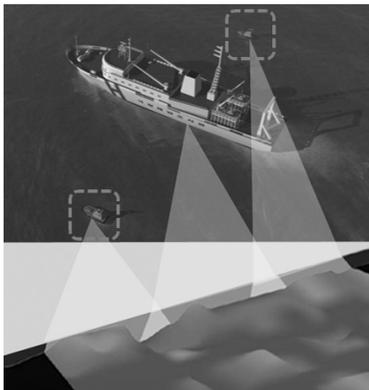
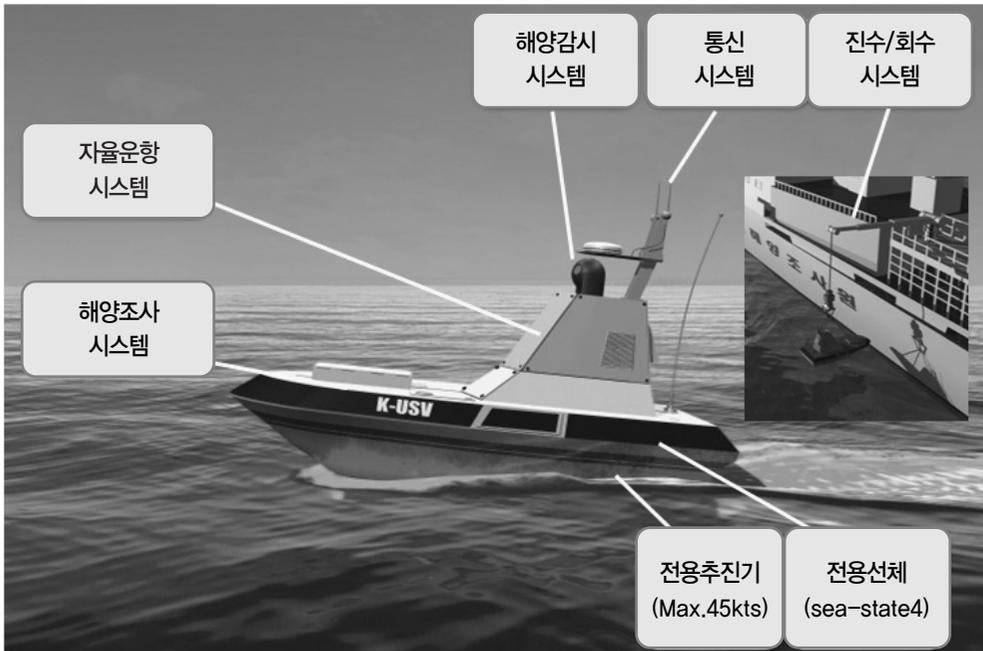
시 조난선 인명구조 지원 등 다양한 분야에 활용될 전망으로 민간 및 군수 등에서 무인선의 활용에 대한 관심이 증가되고 있는 상황이다.

2019년에 103억불 규모로 예상되는 세계 무인선 시장 선점을 위하여 선진국을 중심으로 무인체계 구축 프로젝트가 추진되고 있으나, 우리의 경우 기초연구에 불과하여 관련 기술개발 보유가 시급한

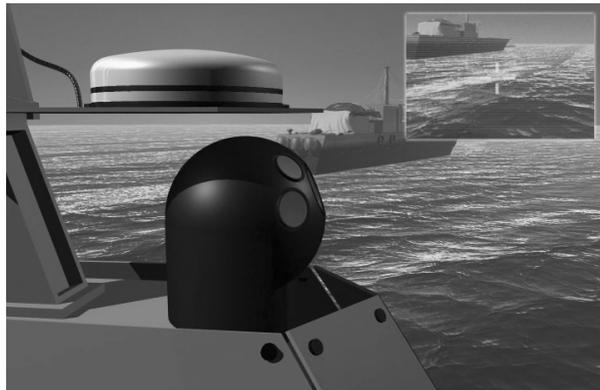
실정이다.

국토해양부 관계자는 세계수준의 국내 IT·조선 기술의 융합을 통해 기술 진입단계인 무인선의 원천기술을 확보하여 "해양감시 및 유/무인선 해양조사, 해양레저 등 미래 해양산업 인프라 구축에 일조할 수 있을 것으로 기대된다"고 밝혔다.

다목적 지능형 무인선 개념도



USV + 해양조사선 동시 탐사



불법선박 원격감시

\* USV : Unmanned Surface Vehicle(무인 수상정)

# 해양부, 블루오션에서 미래 해양과학기술을 찾다

## 해양 R&D 11대 중점추진사업 과제 선정

국토해양부(장관 권도엽)는 미래 국가 신성장 동력의 잠재성이 높은 해양 R&D 중점추진사업을 선정하였다고 밝혔다. 사업 선정에는 해당 분야의 개발 잠재성, 전 지구적 현안인 기후변화 및 해양환경오염 대응, 미래 녹색 신산업 창출 기여 등이 고려되었다.

### ● 해양과학 기초 인프라 구축 분야

① 수중 무선 통신 시스템 개발 해양자원의 개발: 수중 무인화 전투체계(NCW) 등에 활용 가능한 수중 고속·장거리 이동 통신 시스템 개발 추진

② 차세대 심해용 무인잠수정 개발: 수중 유영과 해저보행 기능을 이용하여 우리나라 연근해 환경과 대양의 심해에서 정밀 근접탐사와 작업이 가능한 심해용 무인잠수정 기술 개발 추진

③ 대형 해양과학조사선 건조: 녹색성장을 위한 자원 및 에너지 확보, 전 지구적 기후변화 규명, 안전항로 확보 등을 위해 대양에서 해양과학연구를 수행할 첨단 대형 해양과학조사선(5,000톤급) 건조 추진

④ 종합해양과학기지 구축: 한반도 선단해역에 해양과학기지를 구축하여 해양관측을 체계적으로 수행함으로써 해양·기상·어장예보 적중률 제고에 필요한 실시간 해양 정보제공과 해양예보 실용화 추진

⑤ 남극 제2기지 구축: 극지 방화, 환경변화 등 남극대륙에서의 특성화된 연구를 위해 남극 대륙내 환경 친화적 신개념을 적용한 남극 제 2기지 건설 추진

### ● 미래 첨단 해양과학기술 분야

① 해양바이오에너지 기술개발: 화석에너지 고갈에 따른 에너지 안보불안과 온실가스 감축의무

등에 대응하여 해양생물로부터 경제성 있는 해양 바이오연료를 추출하기 위한 원천 기술 확보 및 대량생산체제 구축 추진

② 해양 용존자원 추출 개발: 육상자원 고갈 및 각국의 자원 무기화·원자재 가격 상승에 대비, 해수로부터 리튬·우라늄 등 전략자원 추출 기술개발 추진

③ CO<sub>2</sub> 해양지중저장 기술개발: 기후변화 및 포스트 교토의정서상의 온실가스 감축요구에 대응하기 위하여 발전소 등 발생원에서 포집된 대규모 이산화탄소(CO<sub>2</sub>)를 해양퇴적층에 환경친화적으로 저장시키는 기술 개발 추진

### ● 해양 안전 및 환경기술 분야

① 차세대 VTS(u-VTS) 기술개발: 신규 디지털 해상통신(Digital VHF)을 위한 단말/기지국 연동 Testbed 구축, 차세대 VTS 핵심 알고리즘 개발 및 검증용 다중센서 개발 등을 통한 차세대 융합 시제품 개발 추진

② 해양생태계 교란생물 제어기술 개발: 해양생태계 교란생물(유독성 플랑크톤과 유해성 비브리오팀)의 우리나라 연안역 유입현황 파악 및 해양생태계에 미치는 영향을 연구하고 이에 대한 대책 수립 추진

③ 장기 해양생태계 연구 사업: 전지구적 기후변화와 연안 해양생태계의 장기적인 변화를 예측하여 국가적 차원의 대책수립 추진

국토해양부 관계자는 선정된 과제에 대해 예산 투자를 확대함으로써 내실있는 연구성과를 도출할 수 있도록 하고, 조기 실용화에도 적극 나설 계획



# 국토해양부, 천리안위성 발사 1주년성과 발표

## 독자적 해양·기상 데이터 확보 성능검증 및 계획

국토해양부(장관 권도엽), 교육과학기술부(장관 이주호), 방송통신위원회(위원장 최시중), 기상청(청장 조석준)은 6월 27일 국내 최초의 다목적 정지궤도 인공위성인 천리안의 발사 1주년을 맞이하여 천리안위성의 개발성과 및 앞으로의 운영계획을 밝혔다.

천리안위성은 지난 2003년부터 7년 동안 국토해양부, 교육과학기술부, 방송통신위원회, 기상청이 공동개발한 위성으로, 기상영상과 해양영상을 촬영할 수 있는 두 대의 고성능 카메라와 국산화에 성공한 광대역 방송통신 중계기를 탑재하고 있다.

천리안위성은 2010년 6월 발사 이후 목표위치인 동경 128.2도, 고도 3만5,800km 적도 상공에 성공적으로 안착하여, 약 7개월의 운용시험 기간을 거친 후 2011년 4월부터 기상/해양영상 및 방송통신서비스를 본격적으로 제공하고 있다. 천리안위성 개발 및 운용 성과로서는 정지궤도 확보를 위한 국제적 경쟁이 치열한 상황에서 천리안위성 개발 성공으로 우리나라와 동일경도인 동경 128.2도상의 위성궤도주파수를 확보함으로써 정지궤도 위성 개발국가로서 대외적 위상을 제고하였다는 것이다.

천리안위성의 기능 시험을 위해 발사 이후 약 7개월 동안 수행된 궤도상시험(IOT)을 통하여 국내 기술진은 중대형 정지궤도 위성의 독자적인 운용 기술 및 기상과 해양 영상자료의 수신·처리 및 검·보정 기술을 습득하였다. 또한 국산화 통신시스템의 안정적 운용 및 성능유지 등을 통해 정지궤

도 통신위성과 관제시스템 개발역량에 대한 신뢰성을 대내외적으로 확보하였다. 이로써 전적으로 수입에 의존하였던 방송통신위성에 수입 대체효과가 기대되고 있다.

천리안위성 운용현황에 대해서 보면 현재 천리안위성의 기상탐재체와 해양탐재체는 매일 170여장의 기상영상과 8장의 해양영상을 촬영하여 지상으로 전송하고 있으며, 이는 국민 생활에 필수적인 일기 예보, 한반도 연안 해양환경 감시, 연구 등에 활용되고 있다.

특히 기상영상은 2011년 4월 1일부터 기존에 일본 기상위성으로부터 제공되던 자료를 대체하여 국내 언론사, 기상자료 수요기관 등에 공식적으로 제공되고 있다.

해양영상은 지금까지 기존의 위성으로 볼 수 없었던 해양환경의 미세한 변화를 볼 수 있다는 것이 확인되어, 그 효용성이 앞으로 크게 높아질 것으로 기대된다. 통신탐재체는 2011년 4월, 9개의 활용기관을 선정하여 관련산업 기술과 서비스 개발 인프라로서 기능을 수행하고 있다. 특히 실험위성으로써 산학연의 연구개발 테스트베드 역할을 통해 3DTV나 UHDTV와 같은 실감방송 기술개발과, 공공재난통신망(기상청, 소방청)과 난시청 해소(KBS)와 같은 공공선도시범서비스 검증용으로 활용되고 있다.

천리안위성의 관제·운용은 한국항공우주연구원에서 담당하고 있으며, 기상청 국가기상위성센터와 한국해양연구원 해양위성센터에서는 기상·

해양 자료의 수신·처리 및 서비스, 한국전자통신연구원 통신위성운용센터에서는 방송통신 장비 및 서비스 실험을 각각 담당하고 있다.

천리안위성의 기상영상은 국가기상위성센터(nmsc.kma.go.kr), 해양영상은 국토해양부 국가공간정보센터(www.nsic.go.kr)와 한국해양연구원 해양위성센터(kosc.kordi.re.kr)의 웹페이지를 통해 일반인에게도 제공되고 있다. 통신탑재체는 한국전자통신연구원 통신위성운영센터 홈페이지(coms.etri.re.kr)를 통해 상시적으로 사용신청을

받고 있다. 향후계획으로는 천리안위성은 앞으로 남은 7년의 임무수명 기간 동안 한반도 상공을 지키며, 국내 기상·해양 관측, 통신서비스 뿐 아니라 국내의 재해·재난 대응, 국제 공동연구 등에 활용될 예정이다.

교육과학기술부와 한국항공우주연구원은 6월 28일 관계기관과 공동으로 '천리안위성 활용워크숍'을 개최하여 천리안위성 활용현황 및 계획을 점검하고 천리안위성 활용의 저변확대를 위한 방안을 논의하였다.

## 해양사고심판에서도 무료변론의 길이 열려 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 공포

국토해양부 중앙해양안전심판원(원장 임기택)은 국선심판변론인제도·징계유예제도 신설 및 특별조사부 운영방법 개선 등이 반영된 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 개정안이 2011년 6월 15일 공포되었다고 밝혔다. 이번 개정은 심판절차의 간소화와 심판 당사자의 권익보호를 위해 기존 심판제도의 운영상 미비점을 보완하고 국제해사기구 해양사고조사코드의 국제적 발효(2010년1월)에 따른 국내법 정비를 위해 2009년부터 추진해 오던 숙원사업이었다.

주요 개정내용을 살펴보면, 그동안 빈곤 등으로 법률자문을 받을 수 없었던 경제적·사회적 약자도 무료로 변론을 받을 수 있는 국선심판변론인제도가 신설되었다.

※ 사회적 약자 : 미성년자, 70세 이상인 자, 청각 또는 언어장애인, 심신장애의 의심이 있는 자, 빈곤 또는 그 밖의 사유로 심판변론인을 선임할 수 없는 자

그리고 직무능력 부족으로 인한 해양사고의 경우 해기사에 대해 업무정지 등과 같은 징계의 집행 대신에 사고예방에 필요한 교육을 이수하게 함으로써 징계를 유예할 수 있는 제도가 도입되었다. 또한 해양안전심판원 특별조사부의 해양사고 조사가 독립적으로 수행될 수 있도록 특별조사부의 조사 및 운영 방법 등을 해양사고의 조사 및 심판에 관한 국제협약에 맞게 규정하는 한편, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 미비점 등이 개선·보완되었다.

이번 개정안이 시행되면 그간 해양사고조사·심판에 있어 사각지대에 있던 생계형 해양종사자들의 권익이 크게 신장되고 해양심판원이 국제해양사고조사 분야의 선도그룹 역할이 가일층 배가되는 등 그 위상이 강화될 것으로 전망된다. 중앙해양안전심판원 관계자는 개정법률안이 발효되는 2011년 12월 15일전까지 관련 하위법령을 조속히 마련하여 국선심판변론인제도와 징계유예제도 등이 차질없이 시행될 수 있도록 최선의 노력을 다 할 것이라고 밝혔다.



# 해운산업, 2010년 외화가득액 300억달러 돌파

## 외화가득액 2008년 이후 2년만에 회복세

국토해양부(장관 권도엽)는 2010년에 우리나라 해운산업의 외화가득액(한국은행 통계기준)이 302.7억달러를 달성해 2008년 이후 2년만에 300억 달러대를 회복했다고 밝혔다.

이는 2009년 231.6억달러에 비해 31% 증가한 수치로서 2008년 금융위기 이후 해운선사의 경영난 심화로 감소했던 외화가득액이 2010년에 경기회복으로 다시 증가한 것이다.

이로써 해운산업은 우리나라 서비스 총 수출액의 40% 내외를 차지하면서, 반도체, 핸드폰 등 주요 제조업과 함께 우리나라에서 가장 많이 달러를 벌어들이는 서비스 산업으로 다시 한번 자리매김하였다.

관세청 10대 수출품목을 보면 1위 반도체 515억불, 2위 선박 471억불, 3위 유무선전화기 375억불, 4위 석유제품 319억불, 5위 자동차 318억불, 6위

해운 303억불등이다.

한편, 외화가득액에 국내수입까지를 포함한 매출액 기준(선주협회 통계기준)으로 보면 2010년에 331.9억달러를 달성하여 1972년 1억달러에 불과했던 우리 해운산업이 40년만에 332배 규모로 성장하였다.

수출입물량의 99.8%를 운송하고, 철강·조선·항만 등 전후방 산업에 미치는 파급효과도 매우 큰 점을 감안하면, 해운산업이 우리경제 성장에 선도적 역할을 해왔다고 할 수 있다.

이러한 해운업의 생산유발효과는 GDP의 3% 규모에 달한다.

하지만 2010년에 보여준 해운산업의 일시적 회복세에도 불구하고 아직 긴장을 늦출 수는 없는 상황이다.

2011년 들어 해운시황은 선박공급 과잉, 유가급

### 해운산업 외화가득액

(단위 : 억달러)

| 구 분           | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 해운분야 외화가득액(A) | 203.0 | 274.7 | 379.6 | 231.6 | 302.7 |
| 서비스산업 중 비중    | 40.7  | 43.4  | 49.2  | 39.8  | 36.6  |

(출처 : 한국은행)

### 국적선사 매출액 추이

(단위 : 억달러)

| 구분   | '70 | '80  | '85  | '90  | '95   | 2000  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  |
|------|-----|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 운임수입 | 0.8 | 18.9 | 21.1 | 39.7 | 102.5 | 148.6 | 241.8 | 262.2 | 365.6 | 469.7 | 244.2 | 331.9 |

(출처 : 한국선주협회)

국내 선사(한진, 현대, STX, 대한, SK) 경영실적

(단위 : 억원)

|      | 2008년   | 2009년   | 2010년   | 2011년 1분기 |
|------|---------|---------|---------|-----------|
| 매출액  | 317,360 | 213,843 | 281,308 | 61,721    |
| 영업이익 | 24,055  | △20,721 | 12,234  | △3,408    |

등, 원자재값 급등과 기상이변에 따른 물동량 감소 등 영향으로 침체조짐을 보이고 있기 때문이다.

이에 따라 2010년에 흑자를 냈던 주요 선사의 경영실적도 2011년 1분기에 다시 적자로 전환되었다.

이와 관련하여 해운업계는 경영 여건악화에 대비하여 감속운항, 연료 수급지 최적화, 노후선박 해체 등 원가절감과 수급조절을 위한 자구노력을 기울이고 있다. 정부에서도 안정적인 선박금융 지원을 통해 업계가 최근의 해운시장 침체를 슬기롭게 극복할 수 있도록 선박펀드와 관련한 규제를 적극 완화하고 있다.

또한 해운시황 위축기에 안전관 역할을 담당해 온 구조조정기금 선박펀드도 계획대로 집행될 수 있도록(2011년 5,000억원) 금융위 등 관계기관과 긴밀히 협의해 나갈 예정이다.

아울러 우리 해운산업이 세계시장을 선도하는 전략산업으로 도약할 수 있도록, 글로벌 선박관리 회사 육성, 크루즈산업 활성화, 중량물 운송시장 등 새로운 영역을 개척하여 우리 해운산업의 신성장 동력으로 육성해 나갈 계획이다.

## 선박금융 · 고부가가치 · 전문인력 정부지원 강화 조찬 간담회, 해운업 신성장동력으로 육성해야

국토해양부(장관 권도엽)는 6월29일, 반포동 메리어트호텔에서 열린 주요 해운선사 대표(CEO)와 가진 간담회에서 “우리 해운산업이 지속 발전할 수 있도록 선박금융기반을 강화하고 선박관리업 등 고부가가치 분야를 새롭게 성장 동력화하는데 주력할 계획이다”고 밝혔다.

이종철 한국선주협회장을 비롯한 해운업계 대표는 우리나라가 2020년 세계 3위 해운국으로 도약하기 위해서는 취약한 선박금융을 강화하는 정책이 무엇보다 필요하며 정부의 지원을 요청하였다. 또한, 해운산업이 지속적으로 발전하기 위해서는 고급해기사 등 해운인력의 원활한 수급이 필요한 만큼, 젊은 사람들이 해운에 매력을 느낄 수 있도록 해상근무자에 대한 세제혜택 등을 건의하였다.

국토부장관은 최근 해운시황이 고유가, 선박공급과잉 등으로 어려운 만큼, 해운업계 스스로 운항원가를 절감하기 위한 자구노력을 기울여 나가고 경영효율화와 새로운 물동량 창출에 적극 나서 달라고 당부하였다. 정부는 우리 해운산업이 세계시장을 선도하는 전략산업으로 도약할 수 있도록 취약한 선박금융기반을 강화해 나가고, 전문 해운인력을 체계적으로 양성해 나가는 한편, 선박관리업, 해양크루즈, 해양플랜트 서비스 산업 등 고부가가치 해운산업도 적극 육성해 나가겠다고 밝혔다.



# 해운선사를 대상으로 소말리아 해적대응 전문교육 실시

## 각계 전문가, 선원대피처 대피방법 등 비상대응요령 교육

소말리아 해적위험해역을 취항하는 선원과 선박 회사를 대상으로 해적피해 예방 및 대응요령에 대한 집중 교육이 6월24일 오후 2시부터 부산(한진 해운 대강당)에서 실시되었다.

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 1월 소말리아 해적피해예방대책을 수립·시행하고 있으나, 소말리아 해적의 공격해역이 계속 확대되고 공격형태가 다양해지고 있어 이에 대한 주의를 촉구하고, 선원·선사 스스로 해적피해를 예방하기 위한 역량을 강화할 수 있도록 이번 교육을 실시하였다고 밝혔다. 이번 교육에는 소말리아 해적위험해역을 취항하는 선원 및 선박회사 직원 등 약 100 여명이 참가하였으며, 최근 해적공격 동향과 선사자구책 모범사례 등이 소개되고, 특히 해군, 보안업계, 선박검사 전문가에 의해 선원대피처 설치·운영 등에 대한 비상대응요령이 집중적으로 교육되었다.

한편, 현재 소말리아 해적은 5월 이후 인도양이 여름철 장마철로 전환되면서 해상기상이 악화되자 비교적 해상상태가 양호한 홍해에서 집중적으로 공격을 시도하고 있다. 또한 아덴만의 각국 함정을 피해 아라비아해 북쪽 오만만 입구 또는 인도 남서 인근 연안에서도 공격을 감행하고 있어 인근해역을 항해하는 선박의 각별한 주의와 통항지침 준수가 요구된다.

국토해양부는 이러한 해적동향에 따라 6월22일 소말리아 해적위험해역 통항지침을 보완하여 해운 업계에 배포하는 한편 이들 해역에 대해 해적경고를 발령한 바 있다. 이번 교육에 이어 7월말 경 운항중인 선박과 선사·청해부대와 함께 해적피해 방지민·관합동 해상 모의훈련을 실시할 계획임을 밝히고 이러한 교육과 훈련을 통해 우리 선원과 선사들의 해적대응 역량이 한층 강화될 것으로 기대했다.

## 국토해양부, 개도국 공무원 대상 한국의 해양환경정책 전파 피지 등 10개국 고위공무원 초청, 해양환경국제교육훈련 실시

국토해양부(장관 권도엽)는 동아시아 8개국과 남태평양 2개 도서국 등 10개국 중앙(지방)행정기구 해양분야 고위공무원을 대상으로 우리나라 해양환경정책에 대한 교육을 6월13일부터 6월17일까지 5일간 올림픽파르텔에서 실시하였다고 밝혔다. 이번 교육에는 피지 토지자원부 카우 필리몬(Kau Filimone) 차관, 베트남 해양도서부 응우옌 당다오(Nguyen Dang Dao) 부청장 등 18명이 참가하였다. 금번 교육은 2010년도 제1차 국제교육훈련에 이어 두 번째로 실시하는 종합적인 정책교육사업으로 우리나라의 해양환경 정책의 추진체계와 성과 등을 공유함으로써 개발도상국의 해양환경관리 비전과 체계 구축에 일조하는데 의의가 있다.

주요 교육과정으로는 한국의 해양환경정책 개관, 기후변화 적응, 해양 정책과 해양과학이 융합한 해양과학 R&D 정책 등의 이론 강의와 시화조력발전소, 해양연구기관 등 해양관련 시설을 견학하는 현장학습으로 구성하였다.

# 해운산업 선도하는 해운선진국가간 협의회 열려

## 선진해운그룹(CSG) 회의 벨기에에서 개최

국토해양부(장관 권도엽)는 선진해운그룹(CSG, Consultative Shipping Group) 정기총회가 6월23일부터 24일까지 이틀간 벨기에(브뤼셀)에서 개최되었다. CSG 회의는 해운분야의 자유롭고 공정한 경쟁환경을 조성하기 위해 1962년 설립된 해운선진국가간 협의체로서, 세계 해운산업에 대한 동향과 전망을 제공하고 해운분야 주요 현안에 대한 국가간 정보교환 및 국제협력을 통해 해운 산업의 자유화를 앞당기는 데 큰 역할을 하여왔다.

이번에 벨기에에서 개최된 CSG 회의에는 국토해양부 물류항만실 주성호 실장이 참가하였으며, 국제해상 물동량에 대한 전망, 소말리아 해적문제, 리스회계기준의 개정이 해운산업에 미치는 영향 등에 대하여 우리 정부의 입장을 발표하였다.

특히, 소말리아 해적문제에 대응한 무장보안서비스와 관련하여 IMO에서는 각 국가별로 대처토록 하고 있으나, 최근 무장보안 서비스업체에 대한 자격

인증, 선정절차, 책임소재, 무기사용 등이 문제가 되고 있으므로, IMO 차원에서 해상 사설무장보안서비스 제공업체에 대한 지침 개발이 요구된다고 입장을 밝혔다. 아울러 국제회계기준원(IASB)이 국제회계기준(IFRS)중 개정안으로 제시한 리스회계기준과 관련하여, 그간 해운회사간 선박 용대선(임대) 계약에 따른 용선료는 회계처리상 비용으로 인식해왔으나, 새 개정안이 시행될 경우 용선료를 부채로 인식하게 되어 부채비율이 급등하고 해운회사의 신규자금조달 곤란, 대외신용도 악화 등이 우려가 되는 만큼, 해운업의 특성을 고려하여 리스회계 기준 개정안이 보완될 수 있도록 CSG에서 IAAB에 공동의견을 제출할 것을 건의하였다.

CSG 회의는 매년 회원국간 교대로 정기총회를 개최하고 있으며, 우리나라는 2007년 회원국에 가입하여 2010년 부산에서 회의를 개최한 바 있다. 한편, 2012년 CSG 회의는 싱가포르에서 개최될 예정이다.

## 아·태지역 해사안전 수장(首長)들 제주에 모두 모이다

### 제12차 아·태 해사안전 기관장 회의 제주도에서 개최

국토해양부(장관 권도엽)는 아시아 태평양 연안 국가의 해사안전 관련 정부간 모임인 제12차 아·태 해사안전기관장회의를 6월 2일과 3일, 양일간 제주(서귀포 롯데호텔)에서 개최하였다고 밝혔다. 해사안전 기관장 회의는 1996년 호주 브리스베인에서 제1차 회의를 개최한 이래 17개국 및 5개 국제기구를 대상으로 12개월에서 18개월 간격으로 개최되고 있다. 이번 행사에는 미국, 중국, 일본, 호주, 캐나다, 뉴질랜드, 베트남 등 아시아 태평양지역 16개국과 국제해사기구(IMO) 등 3개 국제기구에서 55여명이 참석하였다. 주요 참석자로는 한국 주성호 국토해양부 물류항만실장, 선원표 해사안전정책관, 호주 해사안전청장, 캐나다 교통부 해사안전국장, 중국 해사국 부국장, 뉴질랜드 해사청장, 베트남 해사안전청장, 국제항로표지협회 사무총장 등이 있다.

이번 회의에서는 해적행위에 대한 대응방안, 주요 해양사고의 교훈, 해사노동협약에 대한 항만국통제, 지역내 기술협력 등 6개 주제에 관하여 각 국의 정책소개와 국가간 협력방안 등 19건의 발표와 토의가 있었다.



# 아시아 지역국가 해적 검거 및 퇴치 공조체계 강화키로

## 위험해역 통항선박에 대한 연안국의 신속한 구조협력 기대



아시아 해적퇴치협정(ReCAAP) 14개 계약국과 인도네시아·말레이시아 등의 해적전담기관 대표 30여명이 참석한 제4차 고위급 회의가 6월8일부터 6월9일까지 이틀간 서울 매리어트 호텔에서 개최되었다.

국토해양부(장관 권도엽)에 따르면 이번 회의에서는 남지나 해역, 싱가포르·말라카 해협 등 아시아 해적위험지역내에서 해적 퇴치·피해예방을 위한 협정 계약국간 협력 증진방안과 소말리아 해적피해 방지방안 등이 집중 논의되었다. 회의에 참석한 각국 대표는 자국의 해적대응전담조직과 해적퇴치 활동 사례를 소개하고 해적피해를 예방하기 위하여 각 계약국간 협력이 매우 중요하다는 데 인식을 같이 했다.

참석국가 중 인도(해안경비대)는 최근에 소말리아 해적이 피랍선박을 모선으로 삼아 인도 서쪽해역까지 진출하고 있는 상황을 설명하면서, 2011년 중동 해역에서의 해적모선 검거사례를 소개하고

향후 해적검거 및 퇴치활동에 보다 적극적인 군사작전을 취할 계획임을 밝혔다. 또한, 이번 회의를 국토해양부와 공동 주최한 아시아해적퇴치협정(ReCAAP) 사무국에서는 2010년 중남지나해 등에서 발생한 선박피랍 및 무장강도 사건의 경우, 해적피습정보 발생 후 기국과 연안국의 신속한 대응조치 그리고 인근 통항선박의 신고 등으로 피해선박을 안전하게 구조할 수 있었다고 발표하고 각 계약국 연락기관과 협정 사무국간 비상연락망 구축의 중요성을 강조하였다.

아울러 우리나라는 위험해역 통항선박을 24시간 모니터링하면서 소말리아 해역에 파병된 함정과 Hot-line을 운영하는 등 비상대응체계를 유지하고 선원대피처 설치 의무화 등 선사자구책 이행을 강화하고 있음을 발표하고, 이러한 노력이 국제기구 차원에서의 정부간 공동노력으로 확대 발전될 필요성이 있음을 강조했다.

국토해양부는 금번 회의를 통하여 소말리아 해적이 출몰하는 인도양 해역에 인접해 있는 인도를 포함하여 아시아 해적우범해역의 연안국들과 공조체계를 확립하고 유대를 강화함으로써, 향후 유사시 우리 선박에 대한 연안국의 신속한 구조협력체계를 더욱 공고히 할 수 있을 것으로 기대했다.

한편, 국토해양부는 현재 ReCAAP 정보공유센터(싱가폴 소재, 총 17명) 운영을 위하여 과장급 1명을 파견하고 있으며, 아시아 국가들의 해적퇴치역량강화 등을 위해 매년 1억원의 기술협력기금을 동 센터에 기여하고 있다.

# 2011년 5월 전국 항만물동량 전년동월대비 2.7% 증가

## 부산항 컨테이너 물동량 역대 월별 최고실적기록

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 5월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 1억948만톤으로 전년동월(1억659만톤)에 비해 2.7%로 소폭 증가하였고 부산항의 컨테이너 물동량은 역대 월별 최고실적인 63만8,000TEU를 기록했다고 밝혔다.

항만별로 보면, 평택·당진항, 울산항, 부산항은 목재류와 유류 등 수출입 증가로 전년 동월 대비 30.1%, 8.8%, 5.6%로 증가했으나, 포항항과 기타항(목포항, 동해항, 군산항)은 철광석과 무연탄 등이 수출입 감소로 전년 동월 대비 각각 29.6%, 5.0%로 감소하였다.

품목별로 전년 동월과 비교하면, 유류와 철재는 수출입 물량 증가에 힘입어 각각 13.7%, 10.1%로 증가한 반면, 광석, 모래 및 화공품은 11.5%, 10.6%, 9.6%로 각각 감소하였다.

전국 항만의 5월 컨테이너 물동량(추정)이 185만 4,000TEU로 지난해 같은달(171만9,000TEU)에 비해 7.8%(13만5,000TEU) 증가했다고 발표했다.

수출입화물(114만7,000TEU)은 지난해 동월보다 5.4%, 환적화물(66만7,000TEU)은 10.8% 각각 증가하였으며, 특히 연안화물(3만9,000TEU)은 지난해 동월보다 대폭(40.2%) 증가하였다.

전국 무역항 항만물동량

(단위:천톤,%)

| 구분      | '08.5월 | '09.5월 | '10.5월  | 최근 3개월 |         |         | '11.4월  |
|---------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
|         |        |        |         | '11.5월 | '11.2월  | '11.3월  |         |
| 총 물 동 량 | 99,136 | 90,795 | 106,588 | 93,494 | 111,465 | 107,629 | 109,482 |
| 전년동월 대비 | 1.8    | △8.4   | 17.4    | 8.3    | 13.1    | 7.7     | 2.7     |
| 수 출 입   | 77,928 | 69,810 | 83,934  | 77,415 | 90,561  | 87,660  | 88,530  |
| 연 안     | 21,208 | 20,985 | 22,654  | 16,079 | 20,904  | 19,969  | 20,952  |

2011년 5월 주요 항만별 물동량

(단위:천톤,%)

| 구분      | 부산항    | 울산항    | 광양항    | 인천항    | 평택·당진항 | 대산항   | 포항항   | 기타     |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 총물동량    | 25,551 | 16,199 | 18,549 | 13,304 | 7,850  | 5,584 | 3,724 | 18,721 |
| 전년동월 대비 | 5.6    | 8.8    | 2.6    | 1.7    | 30.1   | 5.3   | △29.6 | △5.0   |

## 2011년 5월 주요 품목별 물동량

(단위:천톤,%)

| 품 목 별 | 유류     | 광석    | 유연탄   | 철재    | 모래    | 화공품   | 자동차   | 시멘트   | 기타     |
|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 총물동량  | 32,524 | 8,377 | 8,667 | 8,517 | 5,167 | 4,361 | 4,463 | 3,565 | 33,841 |
| 전년 대비 | 13.7   | △11.5 | △0.1  | 10.1  | △10.6 | △9.6  | △7.1  | △2.3  | 2.4    |

## 2006년~2011년 5월 전국 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천TEU)

| 구 분          | '06. 5          | '07. 5           | '08. 5          | '09. 5            | '10. 5           | '11. 5          |
|--------------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|------------------|-----------------|
| 합계<br>(증가율)  | 1,352<br>(4.1%) | 1,510<br>(11.7%) | 1,584<br>(4.9%) | 1,333<br>(△15.8%) | 1,719<br>(28.9%) | 1,854<br>(7.8%) |
| 수출입<br>(증가율) | 857<br>(6.7%)   | 948<br>(10.7%)   | 1,034<br>(9.0%) | 861<br>(△16.7%)   | 1,089<br>(26.4%) | 1,147<br>(5.4%) |
| 환적<br>(증가율)  | 487<br>(2.4%)   | 553<br>(13.5%)   | 543<br>(△1.9%)  | 457<br>(△15.8%)   | 602<br>(31.9%)   | 667<br>(10.8%)  |
| 연안<br>(증가율)  | 7<br>(△63.0)    | 8<br>(13.3%)     | 8<br>(△5.9%)    | 16<br>(95.4%)     | 28<br>(77.1%)    | 39<br>(40.2%)   |

이는 지난 3월(186만9,000TEU) 180만TEU를 처리한 이후 3개월 연속으로 180만TEU 이상을 달성한 것은 글로벌 경기회복 지속추세가 반영된 것으로 분석된다.

부산항의 5월 물동량은 전년 동월보다 10.7% 증가한 139만9,000TEU를 기록하였다. 수출입화물은 주요 국가와의 교역 확대에 힘입어 8.5% 증가한 75만TEU를 처리하여 증가세를 이어갔다.

환적화물은 부산항 기항 상위 10대 선사의 환적화물 증가율이 15.9%를 기록하는 등 선사들이 부산항을 환적항만으로 꾸준히 이용함에 따라 역대 월별 최고실적(63만8,000TEU)을 기록하였다.

광양항의 5월 물동량은 Grand Alliance(GA)와 머스크 선사에서 대형 신조선을 투입함에 따라 양하물량이 일시 줄어들어 전년 동월 대비 5.6% 감

소한 17만3,000TEU를 기록하였으나, 6월말부터는 증가될 것으로 전망된다.

GA는 독일의 Hapag-Lloyd, 대만의 OOCL, 일본의 NYK Line으로 구성된 연합이다.

인천항의 5월 물동량은 중국의 청도항 등 해상에 안개주의보 발령에 따른 일부 서비스 기항 취소로 전년 동월 대비 3.0% 감소한 16만8,000TEU를 기록하였다.

한편, 5월 세계 10대 항만의 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 6.2% 증가한 1,610만TEU를 처리하며 완만한 증가세를 보였고, 부산항은 두 자리수 증가율에 힘입어 Ningbo-저우산항과의 격차를 벌리며 세계 5위를 유지하였다.

상하이항(278만TEU)은 전년 동월 대비 8.2% 증가하여 1위를 지켰고, 환적 비중이 높은 싱가포르

2011년 5월 주요 항만 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

| 구 분  | 부산항   |       |       | 광양항 |        |        | 인천항 |       |        |
|------|-------|-------|-------|-----|--------|--------|-----|-------|--------|
|      | 처리량   | 증가율   |       | 처리량 | 증가율    |        | 처리량 | 증가율   |        |
|      |       | 전월대비  | 전년대비  |     | 전월대비   | 전년대비   |     | 전월대비  | 전년대비   |
| 전체   | 1,399 | 2.2%  | 10.7% | 173 | △4.1%  | △5.6%  | 168 | △5.2% | △3.0%  |
| 수입화물 | 380   | △2.9% | 11.3% | 73  | 11.8%  | 6.4%   | 86  | △5.6% | 0.8%   |
| 수출화물 | 370   | 0.4%  | 5.7%  | 73  | △3.2%  | △9.3%  | 75  | △4.8% | △6.6%  |
| 환적화물 | 638   | 6.5%  | 12.8% | 25  | △33.0% | △20.0% | 1   | △7.9% | △28.5% |

2011년 5월 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적

(단위 : 천TEU)

| '11.5월 순위 | 항 만       | '10년 5월 | '10년 1~5월 | '11년 5월 | '11년 1~5월 | 전년대비 |      |
|-----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|------|------|
|           |           |         |           |         |           | 동월   | 누계   |
| 1         | 상하이(中)    | 2,570   | 11,394    | 2,780   | 12,692    | 8.2  | 11.4 |
| 2         | 싱가폴       | 2,423   | 11,669    | 2,572   | 12,093    | 6.1  | 3.6  |
| 3         | 홍 콩       | 2,034   | 9,418     | 1,976   | 9,594     | △2.9 | 1.9  |
| 4         | 선 전(中)    | 1,865   | 8,466     | 1,874   | 8,724     | 0.5  | 3.0  |
| 5         | 부 산       | 1,264   | 5,741     | 1,415   | 6,513     | 12.0 | 13.4 |
| 6         | 닝보-저우산(中) | 1,228   | 5,057     | 1,285   | 5,901     | 4.6  | 16.9 |
| 7         | 광저우(中)    | 1,088   | 4,965     | 1,194   | 5,280     | 9.7  | 6.3  |
| 8         | 칭다오(中)    | 997     | 4,668     | 1,146   | 5,464     | 14.9 | 17.1 |
| 9         | 텐 진(中)    | 852     | 3,827     | 956     | 4,571     | 12.2 | 19.4 |
| 10        | 카오슝       | 805     | 3,761     | 902     | 3,997     | 12.0 | 6.3  |
| 계         |           | 15,126  | 68,966    | 16,100  | 74,829    | 6.4  | 8.5  |

\*각 항만 홈페이지 등 참조(두바이항, 로테르담항은 공식통계 미발표)  
-2010년 기준 두바이 8위, 로테르담 10위 기록

(257만2,000TEU, 6.1%증가)과 홍콩항(197만 6,000TEU, 2.9%감소)은 각각 2위, 3위를 유지하였으나 증가세는 답보 상태를 보였다.

칭다오항(8위, 114만6,000TEU), 텐진항(9위,

95만 6,000TEU), 카 오 슝 항 (10위, 90만 2,000TEU)은 전년동월대비 각각 14.9%, 12.2%, 12.0% 증가하면서 선전하였다.

# 머스크 라인, 이란 Tidewater사 터미널 사용중단

## 미국의 이란 핵무기 수입 방지를 위한 항만제재



미국의 이란제재에 따라서 머스크 라인을 포함한 세계적인 선사들이 이란 항만에 위치한 Tidewater사의 터미널 사용을 중단할 것이며 이로 인해서 해당 항만인 이란의 Bandar Abbas항에 대한 새로운 대책이 필요할 것으로 예상된다.

미국 워싱턴은 이란의 가장 큰 선사인 IRISL과의 계약에 대해서도 새로운 제재관련 조항들을 추가하였다. 추가된 조항들의 주요 내용으로는 P&I 보험의 중단, 석유정제 제품의 운송 중단 등이 있으며 해당사항은 미국에서 Bandar Abbas 항만으로 입항을 하는 제3국의 선사들에게도 해당이 된다.

덴마크의 머스크 라인은 이란에서 인양구조작업과 예선 서비스등 다양한 서비스를 제공하고 있었지만, 앞으로 머스크 라인도 미국에서 이란에 대해서 시행하려는 모든 제재에 동의하며 지속적으로 이란제재에 따라서 행동할 것이라고 머스크 그룹

의 대변인이 전하였다.

머스크 라인을 포함한 다른 선사들도 최근 미국의 이란 Tidewater사 제재에 대해서 동참할 것으로 예상된다.

미국정부는 Tidewater사가 이슬람 혁명수비대 소유 회사라고 믿고 있으며, 이러한 미국의 이란 제재는 이란이 핵무기 시설을 보유하지 못하도록 하기 위한 것이다.

이란은 현재까지 UN안전보장이사회의 규칙을 무시하고 Tidewater사의 터미널과 Bandar Abbas항

만을 이용하여 무기를 수출입 하는데 이용하여 왔다.

또한 홍콩선사인 OOCL도 중동 Express Service를 6월 15일부로 중단하였다. 그리고 다른 국적선사들도 이란으로 물품들을 운송할 때 자국의 선박으로 해당 항만에 직접 들어가지 않고 두바이의 Simatech Shipping과 같은 피더선사를 이용하여 다른 항만을 통해서 운송할 것으로 예상된다.

Tidewater와 터미널 운영계약을 맺었던 싱가포르의 SRCT운영사도 2009년에 Tidewater사의 터미널에서만 220만TEU의 컨테이너 처리량을 기록하였지만 현재는 계약을 끊은 상태이다. 한편, 2011년 1월 함부르크에 본사를 둔 터미널 운영사인 HHLA사도 Tidewater 와 계약을 끊었다고 밝혀졌다.

# 컨테이너 화물 해상운송사고 방지 시스템 구축

## 화물 정보 공유로 다각적인 컨테이너 정보 관리 가능

Mediterranean Shipping Co사와 Maersk Line사를 중심으로 부정확한 컨테이너 선적, 무게 신고 등으로 발생하는 해상사고들을 줄이기 위하여 앞으로 새로운 운항 시스템을 적용하기로 협의하였다.

새롭게 구축이 될 시스템의 목적은 해상 운송시 빈번히 발생하는 컨테이너 화물 사고를 최소화하기 위해서 최대한 많은 정보를 선사들이 서로 공유하기 위함에 있는 것이다.

이러한 시스템의 정착으로 많은 선사들은 정확한 정보를 신속하게 얻을 수 있게 되어 컨테이너 관련 사고를 예방할 수 있고, 특히 사고 발생시 즉각적으로 대응할 수 있게 된다는 장점이 있다.

CMA CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd 사들은 아직은 실험단계에 있는 시스템의 구축을 위해서 적극적으로 협조할 뜻을 밝혀왔고, 시스템의 명칭은 Cinsnet(Cargo Incident Notification System Network)으로 명명이 되었다.

Cinsnet 시스템은 COA(Container Owners' Association)이 운영을 하게 될 것이고, 이러한 시스템 구축 작업에는 선사들뿐만 아닌 국제 P&I 클럽과 TT클럽들도 함께 참여를 할 것이라고 밝혀왔다.

처음 세웠던 계획대로 시스템 구축 진행이 정상적으로 된다면 Cinsnet(Cargo Incident Notification System Network)은 9월부터 운영을 시작할 수 있을 것이다. 현재 시스템에 대한 다양한 의견들을 수렴하고 있으며 다른 컨테이너 선사들도 시스템 구축에 참여를 할 수 있다.

컨테이너 화물 불량 포장, 부정확한 컨테이너 무게 신고, 화학약품 누출 등 사고를 유발할 수 있는 요소들을 포함한 다양한 정보들을 Cinsnet에 저장될 것이다.

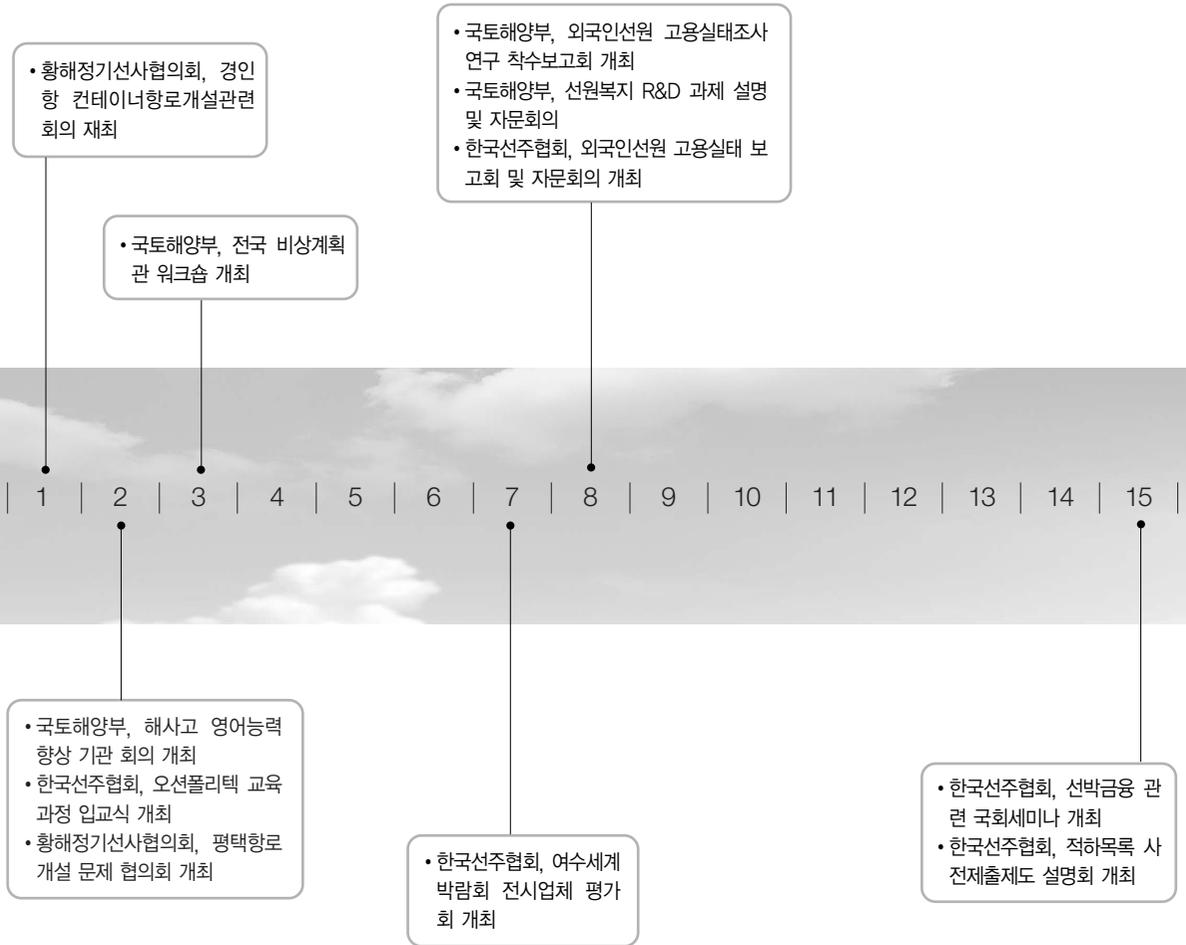
이렇게 Cinsnet에 저장된 자료들을 통하여 앞으로 선사들은 더욱 안전한 방법으로 컨테이너 해상 운송업을 운영할 수 있을 것이고, 해상안전을 중시하는 문화를 세계 선사들에 증진시키고 화물을 손상없이 운송을 할 수 있을 것으로 기대가 된다.

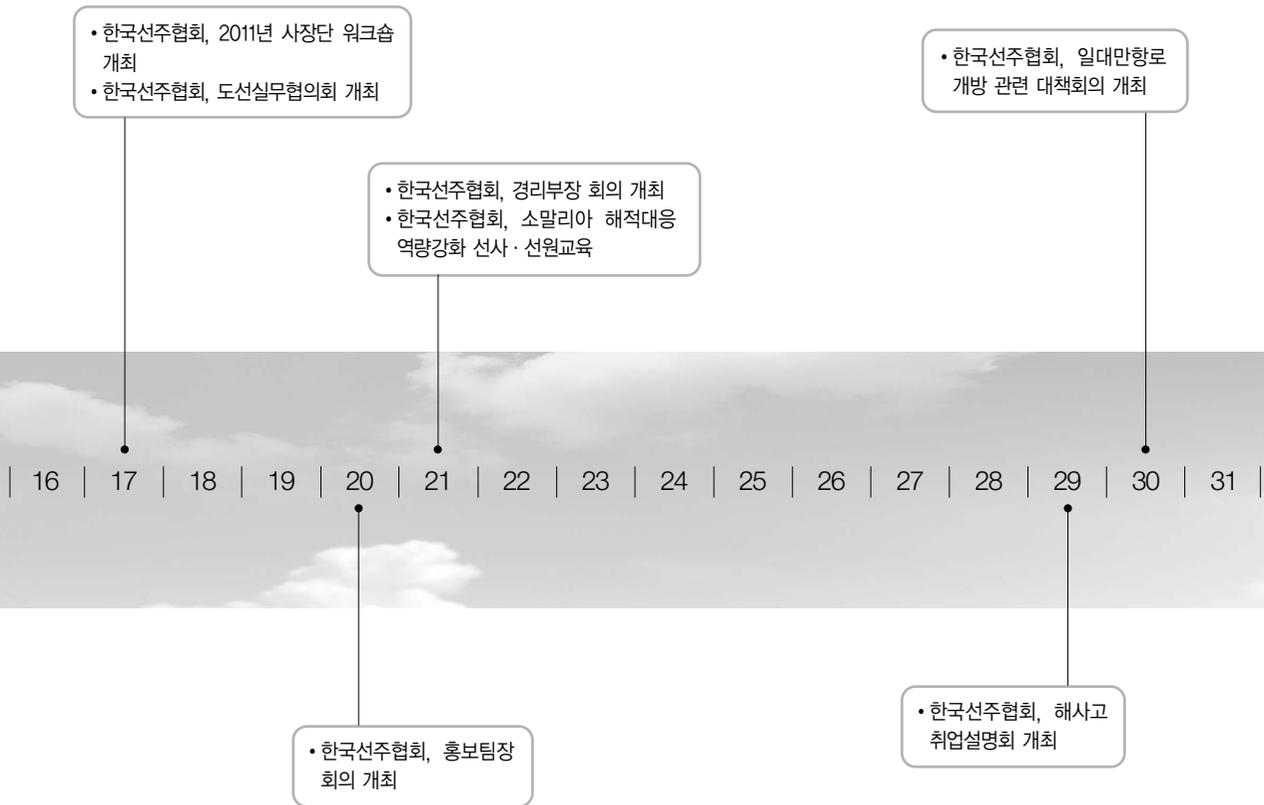
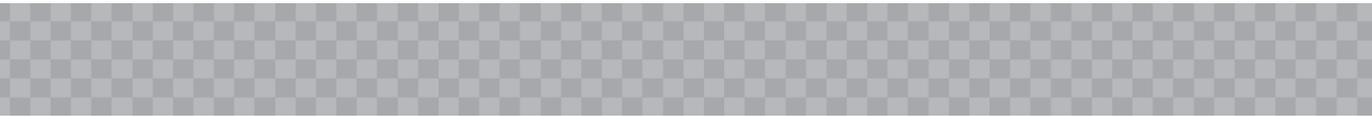
현재까지 컨테이너 선사들은 컨테이너 사고에 대해서 관련 증거자료나 문서보다는 구두로만 전해 듣는 것이 대부분이었기 때문에 사고에 대한 신빙성과 정확성이 떨어졌었던 것이 사실이다. 그러나 이러한 시스템의 구축으로 통계, 데이터를 실시간으로 관리할 수 있기 때문에 정확한 증거자료를 수집할 수 있게 되는 것이다. 또한 이러한 시스템이 구축이 된다면 만약의 사고 발생시 즉각적으로 대처할 수 있게 되어 그 피해를 최소화 할 수 있다는 것이 관련사들의 의견이다.

지난 몇해동안 발생한 해상 사고들 중에 대다수를 차지하였던 부분이 부정확한 컨테이너 무게 신고 때문이었던 점에 기인하여, 이를 방지하기 위해 IMO(International Maritime Organization)는 정확한 컨테이너 무게 신고 의무화 정책을 시행해 오고 있다. 그러나 이러한 의무화 정책에도 불구하고 컨테이너 박스 무게에 대한 정확한 신고가 이루어지지 않고 있어 Cinsnet 시스템에 대한 업계의 기대가 높아지고 있다.



# 2011 06





# 해운 2011. 6

2011년 7월 12일 인쇄

2011년 7월 15일 발간

발행인 이종철

편집인 김영무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960