

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



September 2012

Contents



협회소식 04

- 선주협회, '미래녹색해운, 도전과 과제' 세미나 개최 4
- 선협, 정기용선/전용선계약 리스회계 적용 제외요청 9
- 선주협회, 연료유 시장 전망 및 헷지 방법 세미나 개최 10
- 선협, 선박 입항시 신고 누락하지 않도록 주의 당부 13
- 한국선주협회와 국토해양부 해운현안 간담회 개최 14

해운이슈 16

- 삼성경제연, 유로존 위기 진단과 기업의 대응 발표 16

업계동정 24

해사정보 30

- 한국해사문제연구소, 2012년 한·일해사포럼 개최 30
- 국토부, 제1회 북극해 전략수립을 위한 정책 포럼 개최 31
- Panamax 중고시장 일본선주 매각붐으로 악화 33
- 2012년 해체량 전년도 최고치 경신 36
- NYK사 운영비용 절감 위해 불황극복 전략 시행 예정 38

해운일지 46

보태양 어디에 있든지
당신은 대한민국 국민입니다



「12월 19일 제18대 대통령선거」
이제 **선상**(船上)에서 **투표**할 수 있습니다

구 분	선상 부재자신고	선상 부재자투표
기 간	11. 21. ~ 11. 25.	12. 11. ~ 12. 14.
대 상	대한민국 국민이 선장인 원양어선·외항여객선 외 항 화물 선·해 외 취 업 선 박 의 선 원	부재자신고인명부에 등재된 선원
방 법	부재자신고서에 선장의 확인을 받아 선박에 설치된 팩시밀리를 이용하여 신고	선박에 설치된 팩시밀리를 이용하여 주소지 시·도선거관리위원회에 전송

※ 선상투표관련 문의전화: 02)507-7708

깨끗한 선거, 대한민국의 얼굴입니다



중앙선거관리위원회

www.nec.go.kr



선상부재자신고를 꼭 하셔야 투표할 수 있습니다

선상부재자신고 안내

시기 : 9. 19. 까지

방법 : 중앙선관위에서 선상부재자신고서 및 안내문 등을 제작, 선박회사에 제공하여 각 선박에 배부토록 안내

선상부재자신고

시기 : 11. 21. ~ 11. 25.

방법 : 승선 선원이 선상부재자신고서를 작성, 선박의 팩스로 구·시·군의 장에게 전송

선상투표 및 투표지 전송

시기 : 12. 11. ~ 12. 14. 중 선장이 정한 일시

방법 : 선박에 설치된 투표소에서 투표용지에 기표 후 선박의 팩스를 이용, 주민등록지 시·도선관위에 전송

※ 선박에서 송신한 투표지는 시·도선관위에서 투표부분이 보이지 않도록 봉합하여 출력함.

선장은 공정한 선상투표관리를 위하여 선거운동이나 선거에 영향을 미치는 행위를 할 수 없습니다!

선상투표, 이렇게 합니다!

- 1 투표하러 온 선원의 본인 여부 확인 및 서명**
선장은 입회인의 입회하에 선원이 가져온 선상투표용지를 제출받아 본인여부를 확인하고 입회인과 함께 투표용지 표지부분의 서명란에 각각 서명
※ 이때, 선장은 선원이 투표지를 잘못(뒷면) 전송시 해당 시·도선관위에서 재전송 요청을 할 수 있도록 투표용지 뒷면에 선박 위성전화번호 등을 기재
- 2 투표용지 본인 확인란 서명 안내 및 투표지 봉합용 봉투 등 교부**
선장 앞에서 투표용지 표지부분 본인 확인란에 본인이 서명하도록 하고 투표지 봉합 봉투 교부
- 3 기표 및 투표지 시·도선관위 팩스 전송**
투표용지를 교부받은 선원은 기표소에서 기표후 투표지를 직접 주소지 시·도선관위에 팩스 전송
- 4 투표지 봉합 및 제출**
선원은 팩스 전송한 투표지를 교부받은 봉투에 넣어 봉합한 뒤, 봉투 앞면에 자신의 성명·생년월일을 기재하여 선장에게 제출

※ **선상투표관리기록부 전송** : 선상투표가 모두 끝나면 선장은 선상투표관리기록부를 작성, 입항예정지 관할 시·도선관위에 12. 18.까지 팩스 전송



선주협회, ‘미래녹색해운, 도전과 과제’ 세미나 개최

해운-조선업계 IMO 온실가스 감축 대응방안 모색



한국선주협회(회장 이종철)는 10월15일 대한상공회의소에서 ‘미래녹색해운, 도전과 과제’라는 주제로 선박 온실가스 배출감축에 대한 방안을 모색하는 세미나를 개최했다.

해운 및 조선업계 관계자 150여명이 참석한 가운데 열린 이날 세미나에서 한국선주협회 이종철 회장은 개회사를 통해 “선박 온실가스 이슈는 향후 해운시장의 패러다임을 바꿀 정도의 큰 의미로 우리

업계에 다가오고 있다”고 강조하고, 국제적으로는 선박 온실가스를 감축하기 위한 IMO의 기술적, 운항적 규제가 2013년 1월 1일부터 강제 시행되고, 시장기반조치를 추가로 마련하기 위하여 탄소세, 배출권거래제 등 각종 아이디어가 제기되고, 각국이 첨예하게 자기 입장을 주장하는 등 IMO의 최대현안이 되고 있다며 이에 대한 대응방안 모색이 시급하다고 말했다.

특히 이 회장은 “선박 온실가스 감축에 대한 규제정책과는 별개로 글로벌 NGO나 화주들을 중심으로 친환경운송의 요구가 날로 심화되고 있다”며, 선박 에너지효율 개선, 친환경운송, 녹색해운 같은 용어들은 이제 우리업계에서 흔히 들을 수 있는 용어가 되어 버렸고 그 필요성에 대해서 공감하고 있지만, 실제 선박에 적용하는 데는 많은 어려움이 예상되는 만큼 우리해운이 온실가스 관련 규제를 규제로만 받

아들이지 말고, 기회로 받아들일 수 있도록 발상의 전환이 필요하다고 강조했다.

이어 현대해양서비스 해사기획팀 김영선 차장과 한진해운 이성호 기술경영팀장이 각각 ‘국제해사기구(IMO)의 시장기반 조치(MBM)에 대한 해운업계 입장 및 정책적 제언’과 ‘해운사의 환경적 변화와 녹색선박 대응현황’을 발표했다. 이어 한국해양과학기술원 반석호 책임연구원이 ‘녹색조선, 조선업



계 대응'을, 한국선급 류경부 환경·플랜트 팀장이 '친환경선박인증'에 대해 발표했다.

▶ 국제해사기구(IMO)의 시장기반 조치(MBM)에 대한 해운업계 입장 및 정책적 제언

현대해양서비스 해사기획팀 김영선 차장은 주제 발표를 통해 지난 3월 선주협회 주도로 25개 국적 선사들이 참여한 'IMO온실가스 대응 TFT' 활동결과를 설명하면서 온실가스 MBM의 종류와 각국의 입장 및 평가 등을 자세히 설명하고 국적선사들의 경쟁력 평가결과를 발표하면서 국적선사에게 가장 효율적인 MBM으로 탄소세를 꼽았다.

병커C유에 일괄적으로 탄소세를 매겨 기금을 조성하는 GHG펀드는 모든 선박에 공평하게 적용 가능하고 기금조성이 용이할 뿐만 아니라 하주에 비용전가가 용이하다는 등의 장점 때문에 선주관련 단체들이 선호하고 있다. 반면 영국, 독일, 프랑스,

노르웨이 등 유럽국가들은 배출량을 제한해 온실가스 배출량을 감축하고 배출권 규모를 최소화해 선박운항효율화를 가속시킬 수 있다는 점을 들어 ETS(배출권 거래제)를 선호하고 있다.

반면 중국을 비롯해 러시아, 브라질, 바하마, 아르헨티나 등은 MBM 도입 자체에 대해 반대입장을 견지하고 있다. 우리나라 해운업계는 MBM 도입이 일단 시기 상조이고 도입이 불가피하다면 탄소세를 지지한다는 입장이다.

김영선 차장은 MBM조치는 상대적으로 상당히 큰 부담으로 작용하기 때문에 기술적, 운항적 조치 시행 이후 온실가스 감축상황을 보고 도입 여부를 결정해야한다고 지적했다. 또한 배출권 거래제나 효율인센티브제의 경우 에너지 효율에서 절대적 우위가 있다면 인센티브를 받을 수 있으나 우리나라 해운 전체로 볼 때 경쟁국 대비 열위에 있기 때문에 모든 선사에게 동등하게 부담을 지을 수 있는 탄소

세 도입이 가장 효과적이라고 강조했다.

▶ 해운사의 환경적 변화와 녹색선박 대응현황

한진해운 이성호 기술경영팀장은 주제발표에서 한진해운은 2015년에 2008년 기준대비 25% 이산화탄소 배출 감축을 목표로 하고 있으며 이를 위해 삼성중공업, 현대중공업, 한국선급과 함께 관련 기술을 개발하고 있다고 밝히면서 각분야의 전문성을 공유해 기존 운항선의 그린화를 위한 방안을 모색해야 한다고 강조했다.

또한 친환경 기술 개발에 대한 정부의 R&D 지원이 우선적으로 필요하고 선사들도 선주협회를 중심으로 에너지 효율과 관련된 기술을 공동으로 개발하고 실선 검증 데이터들을 공유해나갈 필요가 있다고 강조했다. 또한 기술력과 자본력이 부족한 중소선사들을 위해 개발된 기술과 실선 데이터들을 제공해야한다고 지적했다.

우리나라의 해사산업 클러스터는 세계 최고 수준으로 관련 규제가 강화될수록 오히려 유리한 위치를 선점할 것으로 기대되며, 가장 중요한 것은 R&D 기능을 강화하는 것이다. 한진해운은 현재 삼성중공업, 현대중공업, 한국선급과 기술 교류를 통해 운항상 제공할 수 있는 기술을 함께 연구하고 있다. 아쉬운 점이 있다면 우리 조선사와 기자재 업체들이 너무 신조선에만 초점을 맞추고 있다는 점이다. 기존 운항선에 대한 장비와 소프트웨어 개발이 필요하다. 운항선에서 검증을 끝낸 신기술들이 신조선에서 활용된다면 한국 해운산업에 큰 도움이 될 뿐 아니라 전세계 선주들로부터도 큰 관심을 받을 것으로 전망했다.

▶ 녹색조선, 조선업계 대응

한국해양과학기술원 반석호 책임연구원은 주제발표를 통해 조선산업에서 배출가스 감소는 크게

Shipbuilding(선박 건조), 조선소 자체의 CO₂, 그리고 운항관점 등 3가지 측면에서 살펴볼 수 있는데, 조선소의 CO₂ 배출량은 타 산업에 비해 경미한 수준으로 우리나라 산업별 총 CO₂ 배출량 6억 2,000만톤에서 약 0.2%만 차지하고 있다고 지적했다.

재미있는 것은 조선소에서 배출되는 대부분의 CO₂가 전력과 이동연소라는 점인데, 특히 34%를 차지하는 이동연소는 곧 시운전을 의미한다. 이미 건조된 선박을 시범 운항하는 단계로 조선업계에서는 이 부문에서 상당량의 배출가스 감축을 기대하고 있다.

선박 운항상 배출가스 감축 기술에 대해 살펴보면, 안타까운 부문이 많다. 벙커C유 100을 사용했을 때 실질적으로 추진쪽으로 사용되는 부문은 43%밖에 안된다. 최근 엔진 성능이 개선되어서 48% 정도가 추진에 사용되는데 그래도 절반을 못 넘는 수준이다. 결국 열과 배출가스로 나가는 양이 50%가 넘는다. 다시말해 절반도 안되는 수치를 갖고 효율성을 높이겠다고 애를 쓰는 것이다.

국내 조선사들은 그나마의 엔진효율을 높이기 위해 다양한 기술을 접목하고 있는데 확실한 것은 선진 국가에서 개발하고 있는 기술들을 우리나라 조선소에서도 개발하고 있다는 점이다. 다만 기술 누출 등을 이유로 공개하지 않고 있는 상황이다.

지난 7월 부터 지식경제부 주관으로 'Greenship 기반확보를 위한 에너지 절감형 선형 및 추진시스템 개발' 과제를 진행하고 있는데 이는 선박의 저항감소와 추진효율을 향상시키기 위한 기술로서, 이 중 삼성중공업이 개발하고 있는 '선박 에너지절감 신형식 복합 추진 시스템 기술'은 기대되는 부문이다.

그린십은 이제 클린십으로 한단계 진화할 것이다. IMO는 현재 환경과 효율 이외에 소음에 대한 부문까지 고려하고 있어 이에 대한 대응도 필요할 실정이라고 발표했다.

▶ 친환경선박인증

한국선급 류경부 환경·플랜트 팀장은 온실가스 이슈와 관련해 전세계적인 Green Race가 펼쳐지고 있는 가운데, 해운업계는 IMO의 한축과 시장의 자발적 축이 존재한다고 강조했다. 시장에서 현재 규제처럼 작용하고 있는 내용들을 요약해보자면 지역 및 항만, 화주 및 관련단체, 금융기관, 기타 등 네가지로 분류할 수 있다.

우선 지역 및 항만 쪽에서 보면 IAPH와 WPCI가 ESI란 제도를 실시하고 있는데 이는 CO₂, NO_x, SO_x를 평가해 ESI 점수가 높은 선박에 입·출항시 인센티브를 부여하는 제도이다. 미국 LA/뉴욕/뉴저지항, 유럽의 Gothenburg항, Rotterdam항, Antwerp항 등에서 시행하고 있다. 호주의 Rightship은 선박의 CO₂를 평가해 등급을 두고 입항 거부 등 차별을 적용하는 Star Rating/Environmental Risk 제도를 실시하고 있다.

화주 및 관련단체의 관련제도를 살펴보면 우선 CCWG(클린카고워킹그룹)가 EPMA 제도를 시행했는데, 이는 CCWG 회원사 평균 CO₂ 동급보다 낮은 경우 회원사 화주의 화물운송이 불가능한 제도로 컨테이너선을 대상으로 한 화주사의 강력한 규제로 자리잡았다.

금융기관의 제도로는 우선 우리나라의 정책금융공사의 그린쉽프로그램이 있다. 동 제도는 자체 프레임워크를 거친 고득점 선박에 금융이자를 감면하는 제도이며, OECD는 선박수출신용양해(SSU)를 시행하며 신조선의 CO₂ 배출량이 국제해사기구 규제보다 20% 이상 낮을 때 SSU 조건완화 등 연계방안을 마련하는 제도로 일본이 제안했다.

한국선급은 올해부터 친환경선박인증 제도를 실시해 선주의 자발적인 요청에 따라 선박의 친환경성과 선사의 관리역량을 평가하고 인증서를 발급하고 있다. GreenShip 1, 2, 3, 4로 총 4단계의 인증

서가 발급되며 선박관리모듈, 선박운항모듈, 협약 적용 모듈 등 총 3개 모듈, 11개 평가항목을 거쳐 인증서가 발급된다.

▶ 패널토론

이날 세미나 패널 토론자로 참여한 국토해양부 김해광 해사기술과장은 온실가스 감축을 위해 정부가 진행하고 있는 일을 설명했다. 우리나라는 2020년까지 BAU대비 30%의 온실가스 감축 목표를 설정했으며, 수송부문은 34.3% 감축 목표를 설정했다. 국제해운은 IMO에 위임한 상태이고 연안해운은 2020년도까지 18.1만톤을 감축할 예정이며 MBM에 관한 정부 입장은 선주협회 소속 회원사들의 의견을 최대한 수렴할 계획이다. 지금까지 파악된 바로는 선주협회 및 회원사들은 GHG 펀드를 생각하고 있는 것으로 판단된다. R&D와 관련해서는 지식경제부와 국토해양부가 각각 진행하고 있는데, 국토해양부의 예산이 부족하다고 전했다. 현재 해양안전교통분야에 100억원의 예산이 잡혀 있는데 2016년까지 매년 21.5%씩 확대하겠다는 목표를 갖고 있으며, 녹색선박과 관련해서는 녹색선박 시험인증 시스템 등 5개 과제가 연구되고 있다.

이어 STX마린서비스의 김장길 전무는 수동적인 우리 입장에 대해 한국해운의 미래 경쟁력 강화차원에서 디펜스 차원의 전략은 수정되어야 하고 탄소배출권 거래제를 보다 적극적으로 검토할 필요가 있다고 주장했다. 우리도 각 선사가 노력하고 정부가 지원해서 장기적으로는 중소형 선사까지 참여하는 프로젝트가 나와야 한다. 높은 R&D 비용의 부담을 덜기위해 R&D를 통합할 수 있는 정책마련도 필요하다.

세미나 좌장을 맡은 인하대학교 아태물류학부 장영태 교수도 “대만 교수진과 온실가스 MBM 도입 시 파급효과에 대한 시뮬레이션을 해봤는데 중국이



가장 큰 피해를 보는 반면 우리는 상대적으로 영향이 미미한 것으로 나왔다. 또한 온실가스를 비롯해 친환경 분야에서 적극적인 전략으로 나갔을 때 환경적인 측면 뿐만 아니라 영업적인 측면에서 좋아진다는 연구결과가 나왔다”며 우리해운업계가 보다 능동적으로 친환경 규제에 대처해나갈 필요가 있다고 지적했다.

친환경 규제에 대해 어떻게 대응해 나갈 것인가에 대해서는 역시 정부의 역할이 중요하다는 지적들이 많았다. 한진해운 이성호 기술경영팀장은 “친환경이 선사들이 생존하기 위한 기본적인 전제이기는 하지만 비용부담이 너무 크다. 가령 강제화 논의가 진행되는 평형수처리장치의 경우 한진해운 선대에 모두 설치하려면 1천억원 가까운 비용이 소요된다. 이러한 친환경 장비들을 검증하고 개발해 장착하는데 선사들이 부담이 너무 크다”고 지적했다.

지정토론자로 나온 한국선급 김만웅 신성장산업

본부장은 “각 선사별로 그린선박 개발을 위한 TF팀을 구성해 따로 연구하고 있는 실정”이라고 아쉬워하며 해운-조선-선급이 참여해 정보를 공유해야 한다고 강조했다. 이를 위해 한국선급은 “올해안에 이들이 실시간으로 정보를 공유할 수 있도록 사이버연구소를 개설할 것”이라고 덧붙였다.

한국조선협회 유병세 전무는 선박의 온실가스 배출 감소를 위해 각 분야별로 조선소에서 노력하고 있다. 그러나 각 사의 비즈니스적인 문제로 정보 공개를 꺼리고 있는 상황이다. 문제는 대형 조선소가 아닌 작은 조선소이다. 정부가 자체능력이 없는 중소형 조선소에 대해 그린십 테크놀러지를 적용할 수 있도록 지원해야 한다고 본다.

한편, 한국선주협회 김명무 전무는 “앞으로 선주협회는 관련업계가 오프라인에서 모여 활발하게 이야기 할 수 있는 장을 만들 것”이라고 약속했다.

선협, 정기용선/전용선계약 리스회계 적용 제외요청

리스 아닌 서비스계약으로 리스회계처리 배제마땅



한국선주협회(회장 이종철)는 정기용선 및 전용선계약은 서비스계약인 만큼 리스회계처리 적용을 제외시켜 줄 것을 국제회계기준위원회(IASB)측에 강력히 요청했다. 협회는 선주가 다른 선주에 선박을 일정기간 임대하되 임대한 선주가 선박의 유지관리 책임을 지고 임차한 선주는 운항에 대한 비용만 부담하는 이른바 정기용선계약은 리스가 아닌 서비스계약일 뿐이며 리스 회계처리에서 배제되어야 하며, 전용선계약도 리스거래에서 제외되어야 한다는 입장을 표명했다.

IFRS를 제정하는 국제회계기준위원회(IASB) 위원 중 한국, 중국, 일본 등 동아시아 출신인 서정우, 웨이구오 장, 다카츄구 오치 등 3명의 위원들은 지난 10월9일 한국회계기준원이 서울 대한상공회의소에서 개최한 'IASB 회계설명회'에 참석해 리스·보험·금융상품평가 등 현재 IASB가 개정 작업을 진행 중인 회계기준에 대해 직접 설명하고 국내 관련 업계의 의견을 들었다.

이 날 설명회에서 한국선주협회는 리스 등 개정이 예정된 회계기준에 대한 국내 해운업계의 의견을 강력히 전달했다. 협회는 “거래 실질을 보다 정확히 반영해 리스계약이 정확히 반영될 수 있도록

회계기준을 마련해야 한다”고 강조했다.

또한, 협회는 공개초안에 명시된 리스의 정의에 있어 서비스산업, 특히 해운업에 대해서는 계약유형별로 거래 실질을 반영하여 리스기준의 적용에 있어서 거래 실질에 따라 다르게 반영되어야 한다”고

주장했다.

이에 대해 IASB 대표단은 “이번 설명회에서 한국 해운업계는 다양한 해상운송서비스 계약의 형태를 설명하고 각 서비스에 대한 적절한 회계처리 대안을 제시했는데 매우 설득력이 있었다”며 “한국 해운업계의 의견은 향후 리스 회계기준 변경안을 확정하는 과정에서 IASB 위원들이 심도있게 검토할 것”이라고 말했다.

한편, IASB는 2010년 9월, 리스회계의 공개초안(ED)을 발표하였으며, 리스회계기준이 원안대로 확정된다면 정기용선 계약 및 전용선계약이 리스거래로 분류되어 해운사들의 리스부채가 증가하여 부채비율이 급상승하는 등 부작용이 우려되고 있다.

이에 대해, 협회는 2010년 12월과 2011년 5월 두 차례에 걸쳐 IASB에 Comment Letter를 제출하였으며, “정기용선계약은 IASB에서 정의한 리스의 정의에 부합하지 않으며 정기용선계약은 운송서비스계약으로 분류돼야 한다”고 강조한 바 있다. 또한, 2010년 12월 홍콩에서 개최된 IASB ROUND TABLE에도 참석하여 우리 해운업계의 우려를 전달하는 등 2년 전부터 새로운 리스회계기준 도입에 따른 부작용에 적극 대처해 오고 있다.

선주협회, 연료유 시장 전망 및 헷지 방법 세미나 개최

연료유 시장 예측 통해 선제적 대응할 수 있는 계기모색



발틱 해운거래소에 따르면 10년전 드라이 벌크화물의 해상운임에서 선박연료유가 차지하는 비중은 38%였다. 하지만 2012년에는 해상운임의 70% 이상을 기름값이 차지하고 있다. 선박연료유에 대한 리스크가 커지다보니 선사들은 선박연료유(벙커C유) 헷징에 대한 관심이 높다.

이에 따라 한국선주협회(회장 이종철)는 급변하는 연료유 가격에 대한 효과적인 대응방안을 모색하기 위해 지난 10월 11일 협회 대회의실에서 '연료유 시장 전망 및 헷지 방법'을 주제로 세미나를 개최했다.

삼성선물과 공동으로 개최한 이 날 세미나에서는 상품거래증개업체인 FIS(Freight investor services) 정한희 대표가 '연료유 및 에너지 시장 전망'을, 삼성선물 상품선물팀 박경탄 대리가 '연료유 헷지 절차 및 방법'에 대해 발표했다.

FIS 정한희 대표는 국내 선사들이 주로 수입하는 선박연료유인 싱가포르의 IFO 380은 현재 톤당 650달러를 기록하고 있는데, 10년전인 2002년에는 톤당 160달러였다. 10년 동안 4배 이상 인상된 꼴이다. 한편, 현재 BDI(벌크선 운임지수)는 10년전 수준과 비슷한 모습이다. 과거 유가가 오르면 해상운임이 오르던 패턴은 원유가격이 올라도 운임 인상으로 연결되지 않는 상황이다.

정 대표는 "연료유가 톤당 1,000달러가 넘어갈 것이라고 예상하지 못하겠지만, BDI가 1,000포인트 밑으로 내려갈 거라고 생각한 업체도 없었다"며, "선사들이 유가에 대한 리스크가 커질수록 사업을 안정적으로 꾸려나가기 위해 헷징에 나서고 있다"고 밝혔다.

선박연료유 가격에 영향을 주는 요소로는 GDP(국내총생산) 성장률, 브랜드유의 수요공급,



OPEC의 공급 결정, 지정학적 리스크, 인플레이션 등을 꼽았다. 낮은 경제성장률과 원유 공급의 증가는 원유가격을 내리게 할 수 있다고 말했다.

연료유 가격을 결정하는 공식<(브랜트유+크랙 스프레드)*6.35>에서는 브랜트유와 크랙 스프레드(정유업체들의 정제마진) 2가지 요소 중 한 가지가 움직여도 연료유 가격이 변동된다.

브랜트유 가격이 하락하면 연료유 가격이 덩달아 하락할 수 있지만 브랜트 가격이 하락해도 크랙 스프레드가 상승하면 선박연료유 가격은 변동되지 않을 수 있다. 최근에는 크랙 스프레드가 불안정하게 변하고 있어 연료유 시장에 대한 전망이 더욱 불투명해지고 있다.

정 대표는 “현재 북해산 브랜트유가 서부 텍사스 원유보다 25달러 정도 높은 가격을 형성하고 있어 민감하게 주시하고 있다”며 “시리아 등 중동 정세 불안은 선박연료유 가격을 더욱 높일 수 있는 요소가 되고 있다”고 설명했다.

이어 올해 선박연료유 전망에 대해서는 “브랜트유는 저항선이 120달러일 것으로 전망되고, 그 이상으로 올라가지 않을 것으로 보인다”며 “내려가도 80~90달러 선 밑으로 내려가지 않고, 싱가포르 IFO 380 CST 선박연료유 기준으로는 톤당 550~710달러 선에서 가격이 형성될 것”이라고 예상했다.

선주협회는 “최근 해운원가, 특히 연료유 상승으

로 운항에 어려움이 크다”면서 “금번 세미나를 통해 연료유 시장을 미리 분석하고 예측해 선제적으로 대응할 수 있는 계기가 되길 기대한다”고 밝혔다.

이어서, 삼성선물 상품선물팀 박경탄 대리가 연료유 헷지 방법에 대해서 발표했다.

먼저 박경탄 대리는 전통적인 장외시장은 거래상대방간 ISDA를 체결하고 브로커가 중간에 참여하는 구조를 띄고 있다고 말하며, 과거 Fuel Oil 수요업체들은 다양한 거래상대방 확보를 위해 ISDA를 체결시키고 상호 신용조건 협상을 통한 OTC거래가 성행해왔다고 전했다. 하지만 금융위기 이후 업체들의 실적 부진과 파산으로 default risk가 크게 증가하면서 점차 장내를 통한 ICE Clear 거래가 각광받기 시작했으며, 2009년 이후 ICE Clear를 통한 거래는 큰폭으로 늘어나며 현재 OTC 거래의 대부분은 청산소에 등록 처리되고 있다고 말했다. 이어 ICE OTC Clear의 특징 및 장점에 대해서 설명하였다.

첫째, 청산소에 의한 신용보장이 가능하여, 거래상대방의 신용 리스크를 경감해줄 수 있다. 둘째, 등록된 어느 회사와도 거래가 가능하며, 양자간 상계 협약이나 ISDA 불필요하다. 또한 유동성이 풍부하다는 장점도 있다고 했다. 셋째, OTC만 가능했던 상품들도 이제 청산소를 통하여 거래가 가능해졌으며, 넷째 ICE 규정에 의거, 모든 계좌는 개시증거금 및 유지증거금을 100% 유지할 수 있고 거래상대방

간에 이루어지는 OTC 거래이지만, ICE Clear에서 청산되며 모든 거래는 고객사의 선물계좌에 기입된다고 했다. 또한 투명성 확보 및 일일 시가 평가가 가능하고, 거래소에서 모든 거래를 보증·신용 위험을 회피할 수 있다고 말했다.

박 대리는 ICE OTC Clear 거래절차에 대해서 설명을 하였는데, 먼저 선물사를 통한 해외 오프라인 계좌개설 한 뒤, 거래 예상되는 품목, 수량에 해당하는 증거금 사전 납입을 하며 그리고 선물사의 도움을 받아 해외 유수 FCM중 가장 경쟁력 있는 Quote 수령한 후, 가격 경쟁력이 있다고 판단될시 계약 체결하고, 해당 거래 ICE OTC 청산 등록 처리를 한다고 말했다. 그 다음으로 선물사에서 BOK 및 선물협회 보고를 대행하고 거래의 상세내역 및 일일정산 가격을 담은 보고서를 수령하는 절차라고

설명했다.

마지막으로 박 대리는 ICE OTC Clear 청산 및 정산에 대해 발표를 하였다. Swap 선물거래는 만기시 미결제 포지션에 대한 차액 정산이 이뤄지며 선물 인수/인도는 불가능하고 최종 정산가격은 MOPS (Means of Platts S' pore) 평균가로 이뤄지며 진입(매수/매도) 가격과 정산가와의 차액 정산이 진행된다고 말했다. 그리고 만기 이전 언제든지 반대매매가 가능하며, 만기 이후 최종결제 수수 이루어진다고 설명했다.

선주협회는 삼성선물과 급변하는 해운시장에 대응하기 위해 2010년부터 지속적으로 세미나를 개최하고 있다. 금번 세미나에는 고려해운, 대한해운, 현대상선, 흥아해운 등 업계 실무자 35명이 참석하였다.

전국경제인연합회, 경제정책위원회 간담회 개최

최근 경기 불황을 맞아 기업들이 대외지급보증 수수료를 개선을 요구하고 나섰다. 전국경제인연합회 경제정책위원회 간담회에서 참석자들은 박재완 기획재정부 장관에게 “국세청이 느닷없이 대외지급보증 수수료를 문제 삼아 소급 과세는 물론 과징금까지 부과했다”며 개선을 요구했다.

대외지급보증 수수료는 국외 자회사가 자금을 원활히 조달할 수 있도록 대기업 본사가 국외 자회사에 보증을 제공하고 받는 대가다. 지난해까지는 정해진 요율이 없어서 대출액 대비 0.2~0.3% 정도를 기업이 임의로 납부했지만 올해 국세청이 과세 모형을 개발하면서 본격적인 과세가 이뤄졌다.

국세청은 “지금까지는 근거가 없어 적정 수수료를 제시하지 못했을 뿐 수수료에 대한 과세는 정당하고 소급이 아니다”고 주장하고 있어 양측이 평행선을 달려 왔다. 산업계는 심각한 불황을 겪고 있는 해운업계에 대해 정책금융기관 지원과 임시투자세액공제 부활도 요구하는 한편 알뜰주유소 확산에 따른 불만도 전달한 것으로 알려졌다. 이 자리에서 박 장관은 7월 기업경기실사지수(BSI)와 2분기 가계수지 동향을 소개하면서 “투자심리와 소비심리가 더 위축되지 않았나 걱정이 든다”며 “경제심리를 되살리는 데 온 힘을 기울여야 한다”고 제안했다.

특히 “자칫 이러한 오버슈팅으로 경제가 더 어려워지지 않도록 노력하고 정부와 기업이 머리를 맞대 위기를 극복해야 한다”고 당부했다. 한편 박 장관은 간담회 직후 기자들과 만나 일본이 한국과 통화스왑 규모를 줄이거나 국제 매입을 중단한다는 보도에 대해 “아직 (일본 측에서) 아무런 이야기를 들은 바 없어 특별히 언급할 게 없다”고만 답했다.

또 성장률이 2%대로 떨어지면 추경을 검토할 수 있다는 언급이 있었느냐는 질문에는 “그렇다”고 답하면서도 “올해 성장률 전망치는 3.3%로 발표했다는 점을 상기해 드린다”며 현재로서는 검토할 계획이 없음을 거듭 강조했다.

선협, 선박 입항시 신고 누락하지 않도록 주의 당부 선박 외지수리 및 선용품 구입시 관세청 신고해야

한국선주협회(회장 이종철)는 우리나라 선박이 해외에서 수리를 하거나 해외에서 선용품을 구입한 경우 동 선박은 관세법 제135조(입항절차)에 따라 우리나라에 입항시 해외 수리사실 및 선용품 적재 목록을 입항 세관장에게 반드시 신고해 줄 것을 회원사에 당부했다.

협회는 우리나라 선박이 외국에서 수리를 하거나 선용품을 구입하는 경우 관세법상 무세 적용을 받아 세금을 낼 필요는 없으나, 세금을 면제받겠다고 해서 신고의무가 없어지는 것은 아니므로 선박이

해외에서 수리를 하거나 해외에서 선용품을 구입한 경우에는 반드시 신고해야 한다고 강조했다. 신고 의무 위반시 관련 법령에 따라 처벌을 받게 되므로 신고를 누락하는 사례가 발생하지 않도록 각별히 유의해야 한다는 것이다.

협회는 관세법 관련 전문가를 초청하여 선박의 수입신고, 선박외지수리, 선용품 구입, 기타 관세관련 법령 등 선사들이 위반하기 쉬운 문제에 대해 논의하는 자리를 마련할 계획이다.

〈관련규정〉

관세법	관세법 시행령
제135조(입항절차) ① 외국무역선이나 외국무역기가 개항(제134조 제1항 단서에 따라 출입허가를 받은 지역을 포함한다. 이하 같다)에 입항하였을 때에는 선장이나 기장은 대통령령으로 정하는 사항이 적힌 선용품 또는 기용품의 목록, 여객명부, 승무원명부, 승무원 휴대품목록과 적하목록을 첨부하여 지체없이 세관장에게 입항 보고를 하여야 하며, 외국무역선은 선박국적증서와 최종 출발항의 출항면장(出港免狀)이나 이를 갈음할 서류를 제시하여야 한다.	제157조(입항보고서 등의 기재사항) ② 법 제135조의 규정에 의한 선용품목록에는 다음 각호의 사항을 기재하여야 한다. 1. 선박의 종류·등록기호·명칭·국적 및 입항연월일 2. 선용품의 품명·수량 및 가격
외국무역선의 입출항 전환 및 승선절차에 관한 고시	
제2-2조(입항보고 및 출항허가신청) ① 선장 등은 외국무역선(남북간 운항선박 포함)이 입항 또는 출항하는 때에는 관세법 제135조 및 제136조의 규정에 의하여 다음 각호의 서류를 첨부한 입항보고서 또는 출항허가신청서(서식 1호)를 "입출항관련서식 작성요령"(별표1)에 의하여 작성한 전자문서로 세관장에게 제출하여야 한다. 1. 선용품목록(서식 제2호) 2. 여객명부(서식 제3호) 3. 승무원명부(서식 제4호) 4. 승무원휴대품목록(서식 제5호) 5. 적하목록 ② 선장 등은 외국에서 선박을 수리하였거나 선용품을 구입하였을 때에는 입항보고서 그 사실을 서류로 작성하여 세관장에게 제출하여야 하며, 세관공무원의 요구가 있을 때와 승무원의 외지구입물품이 있을 때에는 선박국적증서와 최종출발항의 출항면장 또는 이에 갈음할 서류를 제시하여야 한다.	제2-3조(입항보고서 제출시기) ① 선장 등은 선박이 입항하기 24시간 전까지 제2-2조에서 규정에 의한 입항예정(최초)보고서를 세관장에게 제출하여야 한다. 다만, 직전 출항국가 출항부터 입항까지 운항 소요시간이 24시간 이내인 경우에는 직전 출항국가에서 출항하는 즉시 입항예정(최초)보고서를 제출하여야 한다. ② 제1항의 규정에 의하여 입항예정(최초)보고한 선장 등은 선박이 입항하여 부두에 접안하기 전까지 또는 해상에 정박하기 전까지 입항예정 보고한 내용을 근거로 하여 최종입항보고서를 제출하여야 한다.

한국선주협회와 국토해양부 해운현안 간담회 개최

한전 유연탄 수송대책, 해운보증기금 설립방안 등

한국선주협회(회장 이종철)와 국토해양부(장관 권도엽)는 10월19일 협회 회의실에서 해운현안에 대한 간담회를 갖고 각종 현안에 대한 개선방안을 논의했다.

이 날 간담회에서는 △한전 유연탄 수송대책 △해운보증기금 설립방안 연구용역 시행 △수출입은행 중고선박 금융제도 시행 △수출입은행 신용대출제도 시행 △무역보험공사 보증제도 운영 현황 △기존금융기관 선박금융 활성화 △중고선박 내용년수 확인제도 추진 △캐피탈업체와의 협력 강화 추진 △선박금융 전문인력 양성 지원 등 상반기 주요 업무현황 설명과 해운업계의 건의사항에 대해 논의했다.

이날 해운업계는 선주배상책임제한협약(LLMC)96 국내수용(상법 개정) 문제, 한/인도 해운협정 체결 문제, 한/대만 해운협력 문제, 선박의 임시투자세액공제 적용 추진 및 컨테이너 BOX 매각 차익의 해운소득 적용 문제 등에 대해 정부에 건의했다.

▶ 선주배상책임제한협약(LLMC)96 국내수용(상법 개정) 문제

LLMC96는 IMO가 지난 4월 19일 선주배상책임제한협약(LLMC)96 개정을 통해 선주책임제한액 51%(일본 제안) 상향했고, 오는 2015년 4월 19일부터 적용될 예정이다.

그러나 해운업계는 배상한도금액 상향에 따른 보험료 인상이 우려되고, 화물손상시 선주배상한도가

최대 831억원 증가한다는 이유로 외항선사, 해운조합, 원양산업협회, K P&I 등으로 대책반을 구성해 LLMC96 국내수용(상법 개정) 저지한다는 계획이다.

▶ 인도와 해운협정 조속체결 요청

양국 선사의 운임소득에 대한 세금은 해운협정 체결전까지 10% 감면되지만, 해운협정 체결시에는 50%로 감면이 확대된다. 한·인도 해운 실무회담은 지난 7월 열릴 예정이었지만, 인도측에서 회담연기를 요청한 상태다. 이에따라 2012년 하반기 해운실무회담 개최를 추진한다는 계획이다.

▶ 일-대만 항로 개방문제

대만과의 국교단절로 지난 1992년 10월부터 대만당국은 국적선사의 일-대만 항로 수송을 현재까지 금지시키고 있다. 그러나 우리나라는 지난 1998년 대만선사에 한-일항로를 개방하고 있다.

이에 대해 해운업계는 한-대만 해운실무회담 개최를 추진하고, 대만측은 한국측에 요청한 일-대만 항로 개방시 한국선사의 예상 수송량 및 한-대만 항로 양국 선사 수송 점유율 등을 토대로 일-대만 항로 개방을 추진한다는 계획이다.

▶ 선박의 임시투자세액공제 적용을 추진

신조선박에 대해 임시투자세액공제제도 적용 가능하나, 본점소재지에 따라 적용 여부가 결정되고 있다. 본사소재지가 수도권인 경우 적용이 배제되고 있으며, 조세심판원에서 본점소재지와 상관없이

적용 가능하다는 결정이 나왔음에도 국세청은 적용 배제 입장을 취하고 있어 이 문제의 해결이 시급한 것으로 나타났다.

임시투자세액공제제도는 기업의 설비투자금액의 일정비율을 세액에서 공제해주는 제도로 물류산업 등 25개 업종이 대상이다.

▶ 컨테이너BOX 매각차익의 해운소득 적용도 추진

조특법상 컨테이너 BOX 매각차익 비해운소득으

로 분류되는 문제를 안고 있다. 선박의 매각차익은 해운소득으로 인정되고 있으나, 기능상 운송활동의 필수요소로 사용되는 컨테이너BOX의 매각차익은 비해운소득으로 분류되고 있으며, 또한, 컨테이너 BOX의 임대료는 해운소득으로 인정되나 매각차익은 비해운소득으로 구분되고 있다.

이에따라 해운업계는 법개정을 통해 컨테이너 BOX 매각차익 해운소득에 포함시켜줄 것을 당국에 건의했다.

대한조정협회와 한국해양소년단연맹 MOU체결

조정아카데미를 개설해 조정 체험 기회 제공



대한조정협회(회장 이종철, 한국선수협회 회장)와 한국해양소년단연맹(총재 황규호)은 지난 10월 12일 밀레니엄서울힐튼호텔 3층 엘버룸에서 한국해양소년단연맹 황규호 총재 및 대한조정협회 이종철 회장 등 관계자 10여명이 참석한 가운데 조정아카데미 사업을 위한 MOU를 체결하였다.

이번 MOU체결을 통해 진행되는 조정아카데미는 한국해양소년단연맹의 인프라 및 교육 노하우와 대

한조정협회의 프로그램을 접목시켜 시너지 효과를 극대화하여 중·고교생은 물론 일반인을 대상으로 조정 체험수업 및 조정 활성화를 위한 클럽대항전 등을 기획하는 등 향후 한국 최고의 수상레포츠 메카로서 자리매김 할 수 있는 초석이 될 것이라고 밝혔다.

조정아카데미는 내년부터 한국해양소년단연맹에서 운영하고 있는 한강거북선나루터(서울 용산구 이촌동 소재)에 개설해 국민 누구나 조정을 체험하고 즐길 수 있는 기회를 제공하게 된다.

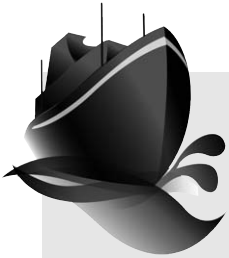
한국해양소년단연맹 황규호 총재는 청소년활동의 중요성과 청소년의 건전한 성장도모, 해양레포츠 주변 육성의 필요성을 설명하고 “조정아카데미를 통해 청소년과 시민이 생활속에서 즐기는 레저스포츠로 정착시키기 위하여 노력하겠다”고 밝혔다.



- ☐ 협회소식
- ☐ 해운이슈
- ☐ 업계동정
- ☐ 해사정보
- ☐ 해운일지

삼성경제연, 유로존 위기 진단과 기업의 대응 발표

유로존 위기의 향방에 따라 대응전략 모색 필요



ISSUE

한국기업은 유로존 위기로 인한 경영환경 악화에 대비해야 한다. 이를 위해서는 첫째, 유럽기업들의 경쟁기업 견제에 대응하는 차원에서 현지국 정부 및 경쟁업체들의 움직임을 모니터링해 조기 대응하는 체제를 갖춰야 한다. 둘째, 신흥국 유망 기업과의 전략적 제휴 및 해외직접투자(FDI), 기업 인수 등을 통해 사업기반을 강화해야 한다. 셋째, 유럽기업들의 군살 빼기 전략을 사업기반 확대의 기회로 활용하는 등 유로존 위기를 기회로 활용해야 한다. 그러기 위해서는 헬스케어, 환경 등 신성장 분야의 원천기술은 물론 고급브랜드와 신흥국 네트워크를 확보하기 위해 유럽기업 M&A를 적극 활용할 필요가 있다. 다음은 삼성경제연구소가 발표한 “유로존 위기 진단과 기업의 대응”의 주요 내용을 요약·정리한 것이다. (편집자주)

1. 유로존 위기 현황

1. 최근 유로존 위기에 대한 낙관론이 확산

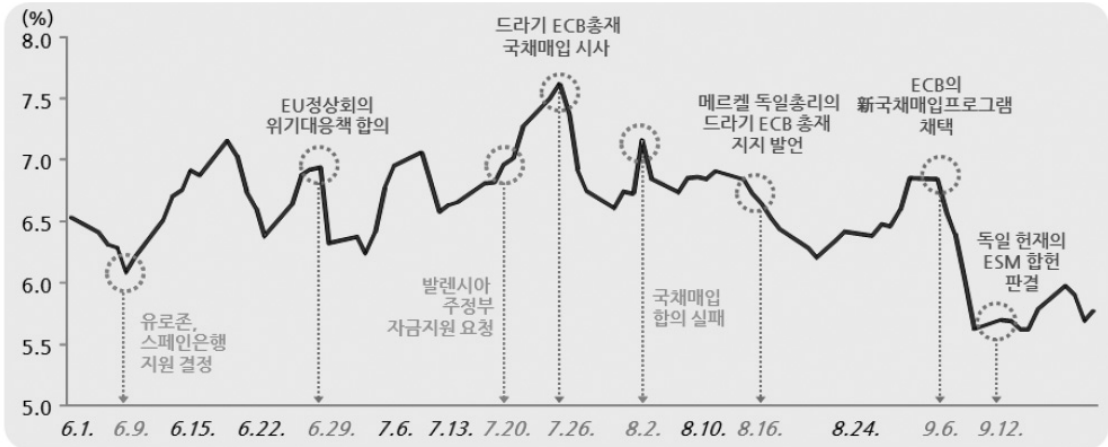
6월말 EU정상회의에서 합의한 위기해법들이 시행되고 유로존 차원의 대응이 본격화되면서 유로존에 대한 위기감이 진정, 시장의 불안감이 약화되었다. 드라기 ECB(유럽중앙은행) 총재의 국채매입 시사 발언(7/26)과 메르켈 독일 총리의 지지 발언(8/16) 및 ECB의 新 국채매입프로그램 채택(9/6)과 독일 헌법재판소의 ESM(유럽안정화기구) 합헌 판결(9/12) 등이 시장 안정에 호재로 작용했다.

ECB의 국채매입, ESM 출범 결정 등 위기확산을 차단할 방화벽 구축이 진전되면서 재정위기국들의 국채금리가 하락하는 등 시장이 빠르게 안정되었다.

그러나 유로존 위기의 향방은 여전히 불투명한 상황이다. 유로존 위기는 근본 원인이 해결되지 않고 있어 언제든지 다시 불안해질 수 있는 취약한 상황인데 유로존 위기는 첫째 재정적자 확대와 정부부채 증가로 국가 신용등급이 하향 조정되고 국가 부도위험이 증가, 둘째 은행부실 확대로 거래상대방 위험이 증가하여 은행 간 자금거래가 위축되고 예금인출도 급증, 셋째 긴축 및 신용경색으로 경제침체가 심화되고 고용이 악화됨으로써 세수가 감소하여 채무상환능력이 약화 등의 3가지 악순환 고리를 형성하고 있어 해결이 쉽지 않은 만성질환이다. 3가지 위기 간에 형성된 악순환 고리를 차단하고, 이를 선순환 구조로 전환하지 않은 한 유로존 위기는 지속될 것이다.

따라서 현재의 위기대응 조치는 근본적인 문제를

2012년 6월 이후 스페인의 국채금리 추이



자료 : Bloomberg

해결하기보다는 시간을 벌어주는 임시 처방에 불과하다는 평가와 재정위기국들이 겪고 있는 실물경제 위기로 인해 은행위기와 국가채무 위기가 악화될 위험성이 상존한다.

또한, 향후에도 유로존 위기가 지속적으로 세계경제의 걸림돌로 작용 할 우려가 있다. 방화벽 확충 등 위기 확산을 차단하기 위한 체제정비가 이루어지면 ‘유로존 해체’라는 최악의 위기 가능성은 낮아질 전망이다. 하지만 실물경제위기가 은행위기 및 국가채무위기의 근본적인 해결을 어렵게 함으로써 세계경

제 회복에 지속적으로 부담이 될 소지가 있다. 경제 침체로 재정 악화가 심화되면 국가 신용등급이 강등되어 언제든지 국가채무위기가 불거질 수 있다.

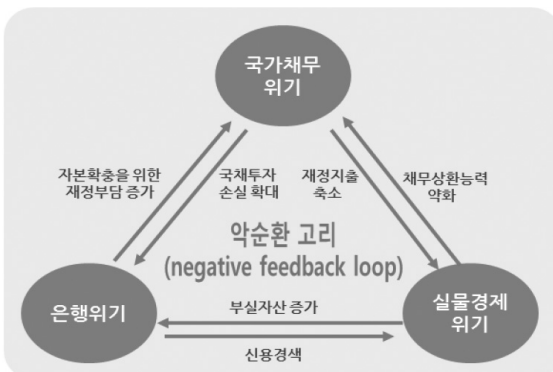
2. 유로존 위기의 향방에 따라 대응전략을 모색

유로존 위기의 향방을 예측하여 한국경제와 기업의 대응전략을 모색할 필요도 있다. 현재 유로존 차원에서 추진 중인 대응조치들의 기대효과와 한계를 진단하고, 재정위기국들의 긴축과 성장을 평가하고, 유로존 위기로 인한 경영환경 악화에 직면한 유럽기업들의 대응노력을 파악하여 한국기업의 대응전략을 모색할 필요도 있다. 이미 유럽기업들은 유로존 위기로 인한 기업 경영환경 변화에 이미 발 빠르게 대응 중이다.

II. 위기 진단과 대응

유로존 위기에 대응하기 위해 유로존과 개별 회원국은 물론 기업들도 다양한 노력을 전개 할 필요성이 있다. 유로존 차원의 대응은 위기 확산을 차단하기 위한 방화벽 확충 등 체제정비에 초점을 두고 국

유로존 위기는 3가지 위기의 복합 현상





가채무위기와 은행위기의 확산을 차단함으로써 유로존 해체 가능성을 제거해야 된다.

개별 회원국들은 긴축과 성장을 통해 채무상환능력을 확보함으로써 실물경제위기와 국가채무위기간에 형성된 연결고리를 차단하고 기업들은 유로존 위기로 인한 경영환경 악화에 대응해 생존 및 성장 돌파구 마련에 주력하여야 한다.

1. 유로존 차원 : 위기확산 차단을 위한 체제 정비

위기가 스페인, 이탈리아로 확산되는 것을 막기 위해 체제를 정비하여야 한다. 기존의 위기대응책은 경제규모가 작은 구제금융 3개국을 지원하기 위한 조치에 불과하다. 유럽재정안정기금(EFSF)의 현재 가용자원(1,500억유로)은 위기확산을 차단하기 위한 방화벽으로는 크게 미흡하고, ECB의 위기 진정 노력에도 제한적이기 때문이다.

유로존 차원에서 위기 확산을 차단하기 위해 방화벽을 확충하고 은행동맹 및 재정통합 등을 통해 체제정비를 추진하여야 된다. ECB와 ESM이 위기확산을 차단하기 위한 방화벽 역할을 하고 있으며, 은

행위기 해소를 위해 은행동맹을 추진 중에 있다. 그리고 재정통합의 필요성도 제기되고 있으나 여건이 아직 미성숙되어 있어 장기과제로 추진할 방침이다.

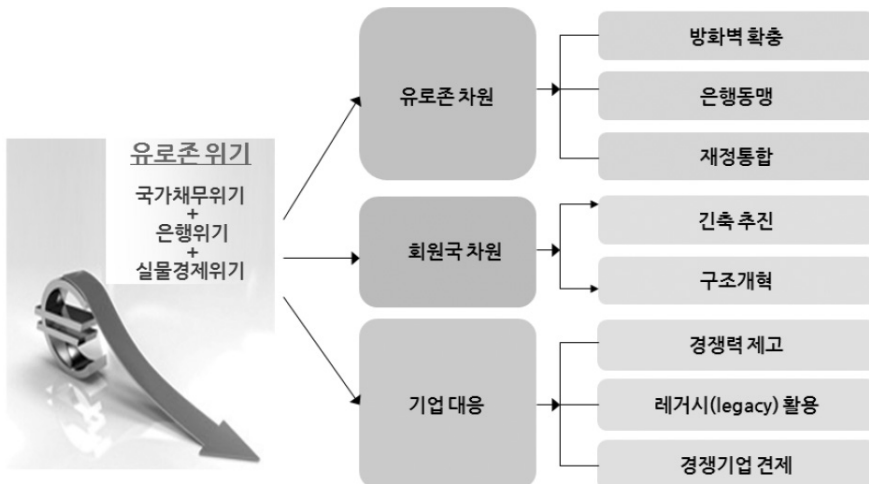
1) ECB와 ESM을 중심으로 방화벽 확충

ECB는 기존의 국채매입프로그램(SMP)을 폐지하는 대신 새로운 국채매입 프로그램(OMT)을 채택하였다. 회원국 정부가 EFSF/ESM에 국채매입을 '요청' 하고, '긴축 및 구조 개혁'의 요구조건을 수용하면 ECB와 ESM이 해당국 국채를 매입하고 목적이 달성될 때까지 '무제한'으로 국채를 매입하지만 회원국이 요구조건 이행에 실패할 경우 국채매입을 중단하는 방식이다.

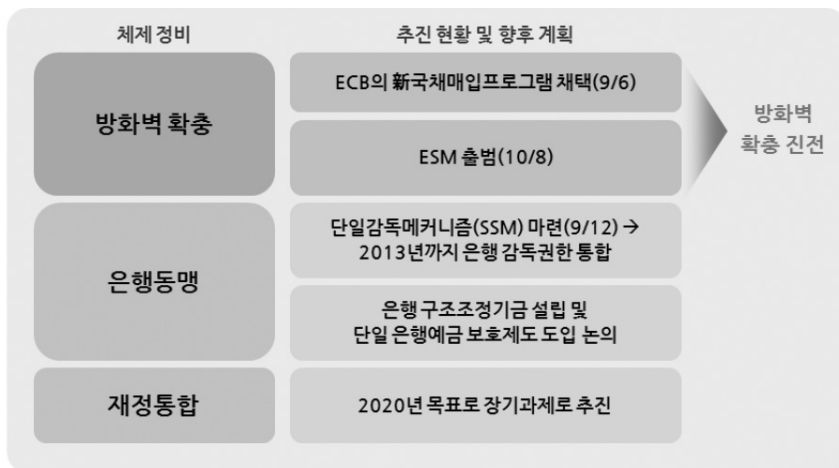
새로운 국채매입프로그램이 작동되면 스페인과 이탈리아의 국채금리 안정에 기여할 것으로 예상된다.

한편, ESM은 위기확산 차단을 위한 방화벽 역할을 수행할 것으로 예상된다. ESM은 EU정상회의에서 2012년 7월 ESM 출범에 합의했으나 독일의 헌법소원 제기로 당초 예상보다 늦게 공식 활동에 들어가게 되었다. ESM은 구제금융자금 지원뿐만 아니라 자본 확충이 필요한 은행의 직접지원과 국채매

유로존 위기에 대한 주체별 대응



위기확산 차단을 위한 체제정비 추진 현황



입을 통해 위기확산 차단에 나설 예정이다.

하지만 ECB와 ESM을 중심으로 구축된 방화벽은 위기확산 차단에 한계가 있을 것으로 전망된다. ‘건축 및 구조개혁’의 요구조건을 둘러싼 회원국 간 견해차가 新국채매입프로그램의 걸림돌로 작용할 것으로 예상된다. 요구조건이 너무 까다로울 경우 국채매입 요청을 기피하게 되어 실효성을 잃게 되고, 너무 느슨할 경우 무제한 국채매입에 대한 강한 반발이 예상된다. 또한 ESM이 스페인과 이탈리아 국채매입 및 은행 직접지원을 감당하기에는 현재의 자본금 규모가 부족하다.

2) 난항이 예상되는 은행 감독권한 통합

은행부실 문제를 해결하기 위해 은행 감독권한을 ECB로 통합하는 방안을 추진할 필요도 있다. 금융시장 불안과 경기침체로 유럽은행들의 부실자산이 확대되면서 은행위기 우려가 증폭되고 떠는 은행위기 확산을 막기 위해 유로존의 은행시스템을 하나로 통합하는 작업(은행동맹)을 추진 중이다. 은행동맹의 1차 과제로 회원국의 은행 감독권한을 통합할 방침이다. 은행 감독권한의 통합은 ESM의 은행 직접지원을 위한 전제조건으로, EU집행위는 2013년 말

까지 유로존 내 6,000여개 은행의 감독권한을 ECB로 이양하는 방안을 제시했다.

그러나 은행 감독권한의 통합이 지연될 경우 ESM의 은행 직접지원은 물론 은행동맹의 여타 작업도 차질이 발생할 우려가 존재한다. 추진 일정, 감독 범위, ECB 역할, 감독 매커니즘 등에 대해 회원국간의 견해차로 난항이 예상된다.

3) 재정통합은 장기 추진과제로 논의

재정통합은 시장의 요구에도 불구하고 장기 과제로 추진되어야 한다. 시장에서는 재정통합을 유로존 위기 해소를 위한 가장 확실한 해법으로 인식 중이다. 재정통합의 구체적인 방안으로 회원국 예산정책의 사전 조율, 유로본드 혹은 유로빌 발행, 유럽채무변제기금 설립, 재정이전 시스템 도입 등 다양한 방안들이 거론되었다.

하지만 채무 공동화를 전제로 한 대부분의 재정통합은 리스본조약과 회원국 헌법의 개정 사안으로 단기간 내에 실현이 어려울 전망이다. EU는 2020년 ‘진정한 경제통화동맹’을 실현하는 방안으로 재정통합을 완성한다는 계획이다.



유럽은행들의 경영실적 악화로 신용경색 장기화 우려

- ▷ 금융시장 불안 지속으로 2012년 유럽은행들의 영업이익이 대폭 감소
 - 2012년 2/4분기 도이체뱅크(독일)와 BNP파리바(프랑스)의 영업이익이 전년동기 대비 각각 46%, 13% 감소
- ▷ 유럽은행들의 실적이 지속해서 악화됨에 따라 신용경색이 장기화될 소지
 - 스페인과 이탈리아의 위기가 확산되면서 대출규모가 큰 은행들의 실적이 악화되고 금융권 규제 강화로 은행 경영여건도 더욱 어려워질 전망
 - 은행규제 강화로 유럽은행들의 자기자본이익률(ROE)이 약 10%에서 6%로 하락할 것으로 예상*)

*) Chumakova, D. (2012). Day of reckoning for European retail banking. Mckinsey.

2. 회원국 차원 : 긴축과 성장을 동시에 추진

채무상환능력을 확보하기 위해 유로존 회원국은 긴축과 성장을 동시에 달성해야 하는 상황이다. 구제금융과 국제매입의 전제조건인 고강도 긴축을 이행해야 하며, 단위노동비용 억제, 구조개혁 등을 통한 지속 성장이 필요하다.

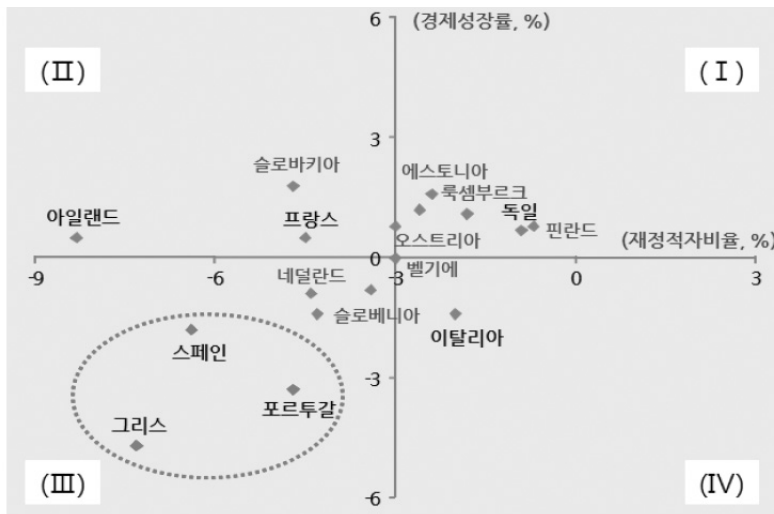
하지만 위기 해소의 핵심인 재정위기국은 경기침

체로 재정적자 감축 목표 달성에 실패하는 '긴축과 성장의 딜레마'에 봉착했다. 2012년에 이어 2013년에도 남유럽 4개국은 모두 마이너스 성장할 것으로 전망되어, 긴축목표 하향 조정 및 기한 연장이 필요한 상황이다.

1) 엇갈리는 재정위기 5개국의 성과

구제금융 3개국과 유로존 경제대국인 이탈리아,

2012년 유로존 회원국의 성장 및 재정적자 전망



주 : 1) X축은 GDP 대비 재정적자 비율 3.0% 기준 : Y축은 성장률 0% 기준

2) I : 성장과 재정 모두 향상된 그룹 : II : 재정 적자 비율이 높으나 추가적인 감축 여력이 있는 그룹 : III : 성장과 재정 적자 모두 저조한 그룹 : IV : 재정 적자 비율이 높지 않으나 경기 침체로 더 악화될 것으로 예상되는 그룹

자료 : Eurostat

스페인과 모두 긴축과 성장을 추진하고 있으나 성과는 국가별로 상이하다. 성장과 긴축을 모두 충족한 아일랜드, 성장에서 고전하는 포르투갈, 성장과 긴축이 모두 어려운 그리스로 구분된다.

긴축 측면에서 성과를 보인 아일랜드, 포르투갈 달리 그리스는 위기의 뇌관으로 작용할 위성도 있다.

(1) **아일랜드** : 재정위기 5개국 중 유일하게 플러스 성장을 기록하는 한편, 재정적자 감축안을 충실히 이행하면서 긴축 목표를 달성했다. 평균노동비용이 유로존에서 가장 큰 폭으로 하락하는 등 위기 이후 생산성이 향상됐고, 최근 수출도 호조를 보여 경제성장에 일조했다.

(2) **포르투갈** : 긴축 측면에서 성과를 거두고 있으나, 성장 측면에서는 여전히 고전하고 있어 긴축을 지속하기 어려운 입장이다. 내수가 위축되는 가운데 물가도 상승하고 있어 경제에 부담이 가중되고 있다.

(3) **그리스** : 성장과 긴축 측면에서 총체적 난국에 빠지며 3차 구제금융 또는 유로존 탈퇴(Grexit)로 이어질 우려가 상존한다. 단기적으로 315억유로의 구제금융 지원을 받지 못할 경우 유동성 위기가 재현될 수 있으며, 중장기적으로는 2020년까지 부채비율 120%를 달성하기 어려울 것으로 평가된다.

성장에 어려움을 겪는 스페인과 이탈리아는 각각의 취약성까지 부각되고 있다.

(1) **스페인** : 은행부문 구제금융 지원에도 불구하고

과다한 민간채무와 지방정부 부실로 국채매입 또는 전면적 구제금융을 요청할 가능성이 존재한다. 지방유동성기금(FLA)의 규모가 부족하여 만기가 돌아오는 지방채를 막을 수 있는 방법이 제한된다.

(2) **이탈리아** : 재정적자 비율이 높지 않고 국채 만기기간이 길지만 과다한 국가채무와 성장잠재력 약화로 외부충격에 취약하다. 남유럽 재정위기가 부각되면 국채금리가 동반 상승하며, 높은 국가채무 비율과 이자비용, 정치적 리더십 약화 등이 부담된다.

재정위기국의 성장이 후퇴하면서 긴축에 차질을 빚을 것으로 예상된다. 2012년에 이어 2013년에도 아일랜드를 제외한 남유럽 4개국은 모두 마이너스 성장을 기록할 전망이다. 특히, 성장과 긴축 측면에서 어려움을 겪는 그리스와 스페인은 유로존 차원의 지원에 더욱 의존하는 한편, 추가 긴축조건 완화를 요구할 가능성이 존재한다.

3. 유럽기업의 대응 : 생존 돌파구 마련에 주력

유럽기업들은 유로존 위기로 인해 최악의 경영환경에 직면했다. 유럽경제의 저성장 지속으로 소비심리가 악화되어 수요가 위축되었다. 또한 유럽기업들의 실적이 악화되면서 글로벌 시장에서의 입지가 위축되었다. 시장 위축과 함께 신용경색에 따른 자금난 악화 등으로 유로존 기업의 도산 건수가 증가했다. 2012년 유로존 기업의 도산 건수는 전년 대비

스페인과 이탈리아의 위기대응 능력 비교

(단위 : %, 억 유로)

구분	재정수지 (기초수지)	GDP 대비 국가채무 비율	GDP 대비 가계·기업 부채 비율	GDP 대비 대외순 부채 비율	은행자본확충 필요액	외환보유액
스페인	-6.0(-3.6)	72.1	285	93	262	414
이탈리아	-2.4(+3.0)	123.3	163	23	154	1,403

주 : 2012년 전망치

자료 : Eurostat



12% 증가가 예상된다.

이에따라 유럽기업들은 ‘살아남기’ 위해 내실화에 주력하는 한편, 시장 확보 노력도 강화하고 있다. 경쟁력 제고를 위해 비용절감, 사업 및 제품 포트폴리오 조정 등 군살 빼기 전략을 추진 중이다. 또한 유럽기업들은 자국시장에서 경쟁기업들을 견제하는 한편, 위축된 내수시장에서 탈피하기 위해 해외진출을 확대하고 있다.

1) 경쟁력 제고를 위한 군살 빼기

유럽기업들은 非핵심자산을 매각해 몸집을 가볍게 하는 경량화 전략을 추진 중이다. 유럽기업들은 자금을 확보하고 주력산업에 집중하기 위해 대규모 사업매각을 추진했다. BCG의 조사에 따르면, 2012년 사업매각 의향이 있다고 응답한 유럽기업 CEO 비율이 25%에 달했다. 특히 이탈리아 2대 복합기업인 핀메카니카는 경영이 악화되자 에너지 설비회사인 안살도 에너지아를 지만스에 매각하는 것을 검토 중에 있다.

또한 유럽기업들은 비용절감을 위해 인수합병을 단행중에 있다. 경영환경 악화와 글로벌 경쟁자들의 부상에 대비해 유럽기업들은 인수합병으로 시너지 효과를 모색하고 있다.

그리고 증가하고 있는 저소득층을 겨냥해 초저가 상품 판매에 주력 중이다. 소용량 생활용품과 자사 브랜드 상품의 판매에 집중하고 더 나아가 소비자들 이 적당한 가격에 삶의 질을 높일 수 있도록 생활패턴의 변화를 유도하고 있다.

2) 레거시(Legacy)를 활용해 해외시장 및 자금 확보

유럽기업들은 침체된 내수시장에서 탈피하기 위해 강한 유대관계를 맺고 있는 신흥국 시장을 적극 공략하고 있다. 프랑스와 이탈리아 기업들은 식민지

시절 구축한 정치적 관계, 강력한 정보력과 네트워크를 기반으로 북아프리카 진출을 강화하는 중이다. 스페인 건설업체들은 자국 부동산 시장이 침체되자 과거 식민지였던 아르헨티나 등 중남미 국가들에 집중 진출하고 있다.

시장뿐만 아니라 자금 확보를 위해서도 옛 식민지 국가들을 활용하는데, 신용경색으로 자금조달에 어려움을 겪는 유럽기업들은 새로운 자금원으로 신흥국을 적극 공략 중이다.

3) 정부의 기업규제를 통한 경쟁기업 견제

경영난에 처한 유럽기업들은 자국 정부 및 EU집행위를 통해 경쟁기업 견제를 강화하고 있다. 유럽 기업들은 저가 제품을 앞세운 신흥국기업의 시장 잠식을 우려해 EU집행위에 신흥국 제품에 대한 덤핑 혐의 등의 조사를 요청했다. 또한 고용유발효과가 큰 자동차산업과 신성장 분야인 에너지산업 분야에서 유럽기업들의 규제 요구가 증가했다.

또한 지식재산권 및 경쟁법 분야 등으로 규제영역이 확대되는 추세이다. 유럽기업들이 신성장산업에서 주도권 확보를 위해 견제를 강화하고 EU집행위도 최근 반독점법 위반행위에 대한 조사를 강화하면서 글로벌 기업을 압박하고 있다.

III. 시사점

1. 유로존 경기침체 장기화와 유럽기업 공세에 대비

유로존 위기로 인한 경영환경 악화에 대비해 대응 전략을 재점검 할 필요가 있다. 유로존 위기는 여전히 현재 진행형이어서 유럽 내 경영환경 악화가 지속될 전망이다. 최악의 위기 발생 위험성은 낮아졌으나 근본적인 문제가 해소되지 않아 불안요인이 상

존한다. 또한 경영환경 악화에 어떻게 대응하느냐가 기업의 성패를 좌우할 것으로 예상되어 지는데 중산층 약화, 소비패턴 변화 등에 적절히 대처해야만 악화된 경영환경 속에서 생존이 가능하다.

그리고 유럽기업들의 경쟁기업 견제에 대비할 필요가 있다. 유럽기업들의 위상이 상대적으로 약화되면서 외국 경쟁기업에 대한 견제가 무역규제뿐만 아니라 지적재산권, 경쟁법, 환경규제 등으로 확대될 조짐이다. 유럽의 각국 정부도 세수확보 차원에서 기업규제를 강화할 가능성이 있다. 따라서 현지국 정부와 경쟁업체들의 규제 및 견제 움직임을 모니터링해 선제적으로 대응할 필요가 있다.

또한 신흥국 시장에서 유럽기업들과의 경쟁 격화에 대비할 필요도 있다. 유럽기업들이 신흥국 진출을 본격화할 경우 강력한 경쟁자로 부상할 전망이다. 유럽기업들이 오랜 식민지 관계를 통해 구축한 레거시를 활용하면 신흥국에서 경쟁우위의 조기 확보가 가능하다. EU가 현재 적극 추진 중인 아세안, 인도, 메르코수르 등 신흥국과의 FTA가 성사되면 유럽기업들의 신흥국 시장 입지는 더욱 강화될 것으로 보인다.

이에 한국기업은 현지 맞춤형 제품 개발, 신흥국 유망 기업과의 전략적 제휴 및 해외직접투자(FDI), 기업 인수 등으로 사업기반을 강화할 필요가 있다.

2. 유로존 위기를 기회로 활용하는 역발상 발취

유럽기업들의 군살 빼기 전략을 사업기반 확대의 기회로 적극 활용되어야 한다. 위기의 장기화로 한계 상황에 몰리는 유럽기업들이 계속 증가할 전망이며, 그동안 정부 지원에 힘입어 성장해왔던 제약, 친환경 산업 등의 보조금 지급 축소로 존립기반이 약화될 가능성이 있다. 원천기술, 고급브랜드, 신흥국 네트워크 등을 확보하기 위해 유럽기업 M&A를 적

극 활용해야 된다. 특히 유럽기업이 경쟁력을 보유하고 있는 환경, 헬스케어, 신재생 에너지 등 신성장 분야에 주목할 필요가 있다.

3. 윤리경영 등 비시장전략을 강화

시장 쟁탈전이 격화되는 환경에서 기업 이미지가 실추되면 평상시보다 더 큰 타격을 입을 가능성이 있다. 비윤리, 비친환경 기업 등으로 낙인 찍힐 경우 EU라는 거대 선진시장에서 브랜드 이미지가 실추될 가능성도 존재한다.

또한 철저한 준법경영으로 유럽 내 이해관계자들이 한국기업에 공세를 펼칠 수 있는 빌미를 제공하지 않는 것이 기본적인 대응방법이며 현지국의 법체계와 국민정서에 맞는 윤리경영 및 준법경영을 실천하여 높은 수준의 준법경영을 실천하고 있음을 외부에 적극적으로 알리는 노력도 중요하다. 그리고 유럽 내 친화력을 강화하고 반외국기업 정서를 완화해야 된다. 현지 사회공헌 활동을 통해 외국기업에 대한 거부감을 해소하고 이질감을 극복하는 한편, 현지 정부 및 시민과의 유대감 형성을 도모해야 된다. 유럽에서는 환경이나 윤리경영 등 사회적 이슈에서 좋은 평판을 받으며 적절한 사회공헌을 펼치는 기업에 대한 수용도가 높다. 또한 현지에서 역량 있는 경영자를 확보해 스타로 키워서 외국기업에 대한 경계심을 완화하는 것도 한 방법으로 볼 수 있다.

마지막으로 유로존 위기를 진정한 일류기업을 향한 도약의 발판으로 활용해야 된다. 경영환경 악화에 지혜롭게 대응하여 체질 강화 및 신성장사업 기반 구축에 힘쓰는 한편, 경제적 어려움을 헤쳐나가는 데 동참하는 등 글로벌 시민으로서의 역할에 책임을 다할 필요가 있다.

고려해운-흥아해운

산~센다이SV 부산신항 기항

고려해운(대표 박정석)과 흥아해운(대표 이윤재)이 10월부터 공동으로 제공하고 있는 부산북항-센다이/시미즈 서비스에서 부산 신항에 추가 기항을 시작했다.

동 한일간 서비스는 두 선사가 6개월간 교대로 본선을 투입 운항하고 있으며, 각각 선복을 반반씩 이용하고 있다.

9 월말부터 고려해운에 의한 자사 운항이 시작된 것을 계기로, 부산 신항에 단독 기항을 추가한 것이다. 신항서비스는 운항 선사인 고려해운만 단독으로 운항한다.

또한 투입 선박은 기존의 ESM Silvana(787TEU)에서 Nobility(1012TEU)에 대체돼 운항되고 있다. 서비스루트는 부산 신항-부산 북항-시미즈-센다이-부산 신항 순이다.

CJ대한통운

베트남합작법인 공로표창 수상

CJ대한통운(대표 이현우)은 베트남 합작법인 대한통운사이공포트(Korea Express Saigon Port Co.,Ltd.)가 한-베트남 수교 20주년을 맞아 베트남 바리아 봉타우성이 주관해 지난 9월 21일 봉타우 시 임페리얼 호텔에서 열린 기념행사에서 한-베트남 경제협력 등에 기여한 공로로 표창장을 수상했다고 최근 밝혔다.

이번 공로표창 수여는 바리아 봉타우성 인민위원회 내부심사를 거쳐 베트남 정부 공식 포상 절차에 의거해 결정된 것으로 전해졌다. 인민위원회는 우리나라의 도 자치단체에 해당한다.

베트남 수도 호치민시 인근에 위치한 바리아 봉타우성은 최근 항만과 대형 산업단지가 속속 들어서고 있는 신흥 산업, 물류 요충지역이다.

대한통운사이공포트는 지난 2009년 CJ대한통운이 베트남 사이공포트사와 합작해 설립했으며, 바리아 봉타우성 푸미산업단지 내에 위치해 있다. 항만하역과 육상운송, 보관, 통관 등 종합물류서비스를 제공하고 있으며 트럭 등 40여 대의 장비와 1백여 명의 현지인력을 운영하고 있다.

STX팬오션

업계 최초 ISO/TS 29001 인증

STX팬오션(대표 배선령)이 해운업계 최초로 석유·석유화학 및 천연가스 분야 국제 인증 규격인 'ISO/TS 29001' 인증을 취득했다. STX 팬오션은 9월 17일 DNV인증원으로부터 프로젝트 화물 해상 운송(Maritime Transportation for



Project Cargo) 부문 'ISO/TS 29001' 인증을 취득했다고 밝혔다.

'ISO/TS 29001'은 국제표준화기구(ISO)와 미국석유협회(API)가 공동으로 제정한 품질경영시스템(QMS)으로 석유, 석유화학 및 천연가스 분야 산업에서 사용되는 여러 가지 설비와 장치, 운송서비스를 제공하는 모든 조직에 대한 요구사항들을 포함하고 있다.

STX 팬오션은 지난 6월부터 인증 취득을 위한 업무 프로세스 표준화, 매뉴얼 개선, ISO 시스템 교육 등을 실시하고 내/외부 심사를 거치면서 까다로운 요구조건을 모두 충족시킬 수 있었다. 앞으로 매년 DNV에서 시행하는 사후심사를 통해 ISO 통합경영시스템의 표준화와 지속적인 개선 및 유효성을 공인 받게 된다.

이번 인증 취득을 계기로 STX팬오션은 신성장동력으로 추진 중인 프로젝트 화물 운송 서비스의 앞선 기술과 품질 경쟁력을 다시 한 번 국제적으로 인정 받게 되었다.

SK해운

초대형 철광석 운반선 인수

SK해운(대표 황규호)은 9월 11일 목포 현대삼호중공업에서 초대형 철광석 운반선(VLOC, Very Large Ore Carrier) K.HOPE호의 명명식을 거행했다.

이날 명명식에는 현대제철주식회사의 박승하 부회장, SK해운의 황규호 사장, 현대삼호중공업의 오병욱 사장을 비롯하여 정책금융공사, 목포 지방해운항만청, KR, DNV 선급 등 관련 기관과 협력업체에서 참석했다.

K.HOPE호는 국내 선사 최초의 18미터 평저선

으로 건조된 25만 DWT급 초대형 철광석 운반선으로 향후 20년간 현대제철을 위해 약 3,000만 톤의 철광석을 수송하게 될 SK해운의 첫 번째 VLOC 선박이다.

특히 이번 선박 인도는 작금의 해운·조선산업 위기와 철강수요 감소로 제철업체도 어려움을 겪고 있는 상황에서 각 사가 끈끈한 협력과 강한 의지로 이루어 낸 장기운송계약과 선박 건조 프로젝트로서 더욱 각별한 의미가 있다.

KSS해운

E1과 2,426억 규모 LPG 운송계약

KSS해운(대표 윤장희)은 E1 Corporation과 2,426억 규모의 LPG 운송계약을 체결했다고 8월 31일 공시했다. 계약금액은 최근 매출액 대비 253.9% 규모다.

이번 운송계약은 지난 8월 1일 공시(신규시설투자) 선박의 운송 계약으로 기간은 총 10년이며, 2014년 1월 선박 인수 즉시 운송 계약에 투입될 예정이다.

이번 계약은 연간 약 240억원 매출규모로 최근 적극적인 투자를 펼치고 있는 KSS해운의 외형 성장 및 이익 증대에 크게 기여할 것으로 예상되며, 화물 운송시 발생하는 선박의 연료비 및 항비 등의 운항비를 화주로부터 전액 보전받는 방식으로 유가 상승에 대한 부담이 없다.

KSS해운은 현재 E1 Corporation과 VLGC 1척의 운송계약을 유지하고 있으며, 세계적인 해운 경기의 불황속에서도 신규선박 투자를 통한 추가 운송계약 체결로 LPG 운송시장에서의 입지를 더욱 공고히 하고 있다. 향후 Shale Gas 개발에 따른 지속적인 생산량 증대가 예상됨에 따라 이에

대비하여 추가 선대 확대에 박차를 가하고 있다.

폴라리스쉬핑

Vale 금융계약으로 매출 1조 확보

폴라리스쉬핑(대표 김완중)은 Vale그룹의 광탄선 10척 매입에 대한 3억 3,400만달러 규모의 금융차입계약을 체결했다.

폴라리스쉬핑은 10월 12일 오전 11시 서울 중구 롯데호텔에서 KDB 산업은행, KB 국민은행, 외환은행, 수협 그리고 농협이 관계자가 참여한 가운데 30만톤급 철광석 운반선 10척 도입에 대한 3억3,400만달러 파이낸싱 서명식(334million Financing of Ten Very Large Ore Carriers Signing & Closing Ceremony)을 가졌다.

KDB 산업은행은 폴라리스쉬핑이 최근 체결한 세계 최대 철광석 생산업체인 브라질 Vale(발레) 그룹으로부터 30만톤급 철광석 운반선(VLOC: Very Large Ore Carrier) 10척을 인수 및 12년간의 장기운송계약의 금융 중간사로서 역할을 하였으며 KB 국민, 외환, 수협, 농협 등이 대주단을 형성하게 되었다. 폴라리스쉬핑은 본 계약으로 향후 12년 간 약 40억달러에 달하는 외화매출을 추가로 획득할 수 있을 전망이다

이날 김완중 사장은 이들 10척의 선박도입이 완료되면 VLOC 18척, 600만DWT로 VLOC 선단 규모로는 세계 1위에 등극한다고 강조했다.

김사장은 이어 내년에는 매출 1조로 국내 5위규모로 급성장하고, 연간 순이익 600억원을 확보하게 된다고 밝혔다.

한진해운

DJSI Korea 최우수 기업 인증

한진해운(대표 김영민)이 10월 9일 다우존스 2012/2013지속가능경영지수(DJSI Korea) 운수업 부문(Transportation)에서 최우수 기업으로 인증 받았다.

다우존스지속가능경영지수(DJSI)란 세계 최대 금융정보 제공 기관인 다우존스(Dow Jones)와 지속가능성 평가 및 투자기업인 스위스 SAM사가 개발한 지속가능경영 지표로 기업을 재무·환경·사회적 측면에서 종합적으로 평가하는 지속가능경영 지표로 세계 최고의 권위와 성과를 인정받고 있다.

한진해운은 국내 해운 선사로는 최초로 지난 2006년부터 격년으로 꾸준히 지속가능보고서를 발간해 이해관계자들에게 정확하고 신뢰성 있는 정보를 제공해 오고 있다.

세계 최초 국가단위 다우존스 지속가능경영지수인 DJSI Korea의 경우, 국내 상위 200대 기업 중 26%인 52개의 기업이 인증 받았고, 28개 산업 분야에서 1등 기업을 발표했다.

현대상선

해상법무 세미나 개최

현대상선(대표 이석희)이 지난 9월 19일 연지동 사옥에서 해상법무 세미나를 개최했다.

이날 세미나에는 영국 스팀쉽 뮤추얼 선주책임 상호보험조합(Steamship Mutual P&I Club)의 앤드류 호킨슨(Mr. Andrew Hawkins)씨를 초청해 '선박의 성능 및 연료소모관련 분쟁'과 '조기반선 관련 주요 분쟁'이라는 주제로 강연과 토론

의 시간을 가졌다.

이날 행사에는 SK해운, STX팬오션, 동아해운 등 국내 대표 해운회사 및 해상보험/클레임 유관 협회의 법무담당자들 50여명이 참석했다.

현대상선은 2005년부터 매년 해외 유수의 해상 전문 로펌이나 보험사들과 해상법무 세미나를 개최했는데, 이러한 행사가 국내 중소형 선사들에게 해상 법무에 대한 전문성을 향상시킬 수 있는 기회로 자리잡고 있다는 평가다.

부산항만공사

항만물류산업채용박람회 개최

부산항만공사(사장 임기택)는 부산테크노파크(원장 안병만)와 함께 10월 11일 오후 중구 중앙동 BPA사옥 28층 대강당에서 '제1회 부산항 항만물류산업 청년채용박람회'를 열었다고 밝혔다. 이번 박람회는 고졸자들의 취업 기회가 확산되는 사회적 분위기 속에서 학력보다 능력을 중시하는 열린 고용사회를 구현하기 위해 BPA가 부산항 관련업체들의 청년 채용을 장려하면서 마련됐다.

부산 소재 항만물류 특성화고교 졸업예정자와 유관기관 물류전문과정 이수자 등을 대상으로 약 30여명을 선발하게 되며, (주)은산해운항공과 MS디스트리파크(주) 등 20여개 공공기관과 업체들이 참가했다.

인천항만공사

2012 사회책임경영 우수기업 선정

인천항만공사(사장 김춘선)는 9월 27일 오전 밀레니엄 서울힐튼 호텔에서 개최된 '2012 공생을 위한 사회책임경영 컨퍼런스'에서 우수기업상을

수상했다. 이날 컨퍼런스는 지속가능, 동반성장의 가치를 기업운영에 접목시켜 사회책임경영을 훌륭히 실천하고 있는 기업들을 선정하고 그 사례를 전파하자는 취지로 열린 행사로 IPA는 여기서 한국도로공사, 한국수자원공사 등과 함께 공기업 부문 우수기업에 뽑혀 동반성장위원장과 지식경제부장관이 함께 주는 상을 받았다.

사회적 책임경영에 대한 분명한 인식과 전략, 조직체계를 갖추고 체계적이고 다양한 프로그램과 활동을 해 온 점이 IPA의 이날 수상 배경으로 설명됐다.

울산항만공사

편 경영위원회 발족

울산항만공사(사장 박종록)는 지난 9월 25일 기업문화 개선을 위한 상설기구인 '편 경영위원회'를 발족시켰다.

편 경영위원회는 GWP(Great Work Place) 실현을 위한 조직 변화관리를 담당할 기구로써 박종록 사장을 위원장으로 하고 공사 직원들 중 계층별 대표자 8명을 위원으로 위촉하여 공사의 기업문화 개선 및 변화관리를 이끄는 기구로 출범시켰다.

울산항만공사는 기업문화 개선을 위한 변화관리 모델로 삼성경제연구소의 Double Helix 모델(지속적 체질개선과 전략적 문화혁신 모델)을 채택하여 1차적으로 지속적 체질개선을 위한 조직문화 진단 및 개선과제 발굴, 지속적 실행의 체계를 갖추었다.

박종록 사장은 편 경영위원회는 향후 울산항만공사의 기업문화 개선과 조직 변화관리를 주도하여 공사 임직원들의 삶의 질 향상과 생산성 향상

을 통한 조직 경쟁력 제고에 크게 기여하게 될 것이라고 말했다.

여수광양항만공사

광양만권 동반성장 위한 체육대회

여수광양항만공사(사장 이상조)는 10월 11일 광양항 배후단지 내 체육시설에서 '제1회 광양만권 노·사·민·공 화합 한마당 체육대회'를 개최했다고 밝혔다.

공사와 여수광양권해양협회가 공동 주관한 이날 행사는 항만종사자들의 노고를 치하하기 위해 마련됐다.

특히 최근 국내·외 항만간 물동량 유치 경쟁이 심화되고 있는 가운데 항만 노·사 관계의 안정이 여수항, 광양항 발전은 물론 국가경제 발전의 관건이라는 데 인식을 같이하고 광양만권 공동발전을 위한 '공동선언문'을 채택하기도 했다.

이상조 사장은 "광양만권 항만 종사자 한마당 체육대회를 광양만권의 축제로 발전시켜 매년 행사를 개최할 계획"이라며 "노·사·민·공이 함께하는 대화의 장을 마련함으로써 노사 상생의 기본정신을 배양하고 광양항이 세계 10위의 물동량 처리 항만으로 조기 도약할 수 있는 계기를 마련할 것"이라고 밝혔다.

한국선급

장학금 및 사랑의 쌀 전달

한국선급(회장 오공균)은 지난 9월 26일, 부산 신사옥에서 '2012년 장학증서 수여식'과 '사랑의 쌀' 기증 행사를 가졌다.

이번 행사에는 찬키심(Chan Ky Sim) 주한 캄보디아 대사, 김동명 나눔재단 월드채널 상임대

표, 나승수 목포대학교 공과대학장 등 관계자와 국내외 장학생, 한국선급 임직원 등 100여명이 참석한 가운데 총 51명의 학생에게 약 1억3천여만원 상당의 장학금이 전달 됐다.

서울대학교, 연세대학교, 고려대학교, 한국해양대학교, 포항공과대학교 등 전국 13개 대학교의 총장 추천으로 선발된 이번 장학생 중에는 국내 유학 중인 중국, 캄보디아, 베트남, 몽골 등 외국인 학생 21명도 포함되어 있다.

또한 한국선급은 함께 나누는 따뜻한 사랑을 실천하고자 쌀 700kg을 모아 캄보디아 대사관에 기증하는 행사를 함께 개최했다.

한국선급은 매년 정기적으로 국내외 우수 인재들에게 장학금을 지급하고 경제적으로 어려운 이웃에게 마스한 손길을 내미는 등 인재 중시의 경영철학과 사회적 책임 완수를 위해 노력하고 있다.

해양환경관리공단

장호어촌계와 자매결연

해양환경관리공단(이사장 박인섭)은 10월 9일 전라북도 고창군 상하면 장호어촌계와 자매결연을 맺었다.

자매결연식에는 박인섭 이사장 등 임직원과 장호어촌계장 등 총 30명 내외가 참석한 가운데 진행됐으며, 공단은 협약 체결과 더불어 원적외선 난방기 등을 공용물품으로 기증했다.

또한 공단 직원들은 주변 해수욕장과 방파제를 돌며 무단 방치된 해안 쓰레기를 수거하는 등 지역사회를 위한 환경 정비활동을 실시했다.

해양환경관리공단 박인섭 이사장은 "장호어촌계 지역 발전을 위하여 우리 공단이 지원을 아끼지 않겠다"고 소감을 밝히고 "어촌계 주민들이

마음 놓고 어업에 종사할 수 있도록, 건강하고 깨끗한 바다를 조성하는데 공단이 더욱 노력하겠다”고 말했다.

한국해운조합

2012년 해상보험 전문교육 과정 개설

한국해운조합(이사장 이인수)은 조합원사 보험담당자, 관련업체 담당자 등을 대상으로 Marine Insurance Academy(MIA)를 운영한다.

교육일정은 2012.10.16.(화)~17(수) 부산(한국선원센터 4층)을 시작으로 포항 10.18.(목), 인천 10.29.(월), 서울(코리안리재보험) 10.22.(월)~26(금) 순으로 진행되며, 각 권역별 주요거점도시에서 개설하여 인근 지역의 해운업계 담당자들까지도 참석이 가능하도록 했다.

주요 교육과정은 ▲선박보험이론 ▲P&I보험이론과 실무 ▲유류오염손해 배상체계 ▲해난구조 ▲용선계약의 책임관계 및 분쟁사례 ▲해사채권 ▲해상유치권행사 ▲운송인의 의무 등이며, 강사진은 ▲한국해양대학교 정영석 교수 ▲고려대학교 김인현 교수 ▲정동국제 서동희 변호사 ▲법무법인 세경 최종현 변호사 ▲중앙해양안전심판원 황의선 조사관 ▲한리해상손해사정 김대래 대표이사 등 외부전문가와 해운조합 내부 전문가로 구성됐다.

한국해양대학교

미래해양과학자 전형 신설

한국해양대학교(총장 박한일)는 9월 22일 세계 유일의 섬 캠퍼스로 유명한 아치섬(朝島)과 영도를 연결하는 캠퍼스 진입로인 방파제(한림제)를

대학의 과거, 현재, 미래 등 볼거리 가득한 공간으로 재탄생시켰다.

한국해양대는 이날 오전 9시부터 오후 6시까지 68개 동아리 및 학생자치기구, 학부(과) 소속 학생 1,000여 명이 대학과 지역의 상징물인 방파제 벽화 개선 사업에 참여, 애교심을 높이고 상호 단합을 도모했다고 밝혔다.

대학 측은 지난 5월부터 ‘방파제 벽화 개선사업’을 벽화 제작 전문과들과 함께 추진, 대학을 상징하는 차별화되고 매력적인 벽화를 조성하여 대학 홍보를 극대화하는 한편, 대학 주변의 국립해양박물관 조성 등으로 늘어난 관광객들에게 신선한 볼거리를 제공하기 위해 이날 행사를 진행했다.

한국해양대 방파제는 지난 1974년 한국해양대 캠퍼스가 현 위치인 아치섬으로 이전하면서 육지와 왕래를 원활히 하기 위해 축조됐다. 방파제의 공식 명칭은 ‘한림제’로, 축조 당시 큰 기여를 한 고(故) 이한림 전 건설부 장관의 공훈을 기려 지난 7월 명명됐다.



한국해사문제연구소, 2012년 한·일해사포럼 개최

한·일선박금융의 발전방안과 향후 지향점을 모색

한국해사문제연구소(이사장 박현규)와 일본해사신문사(사장 오야마 다카아키)가 공동 주최한 2012년 한·일해사포럼이 9월 7일 서울 로얄호텔 2층 로얄볼룸에서 성황리에 개최됐다. 한·일해사포럼은 해사문제를 다루는 발표와 토론의 장으로, 매년 양국에서 교대로 열리고 있으며 지난해는 도쿄에서 개최된 바 있다.

박현규 한국해사문제연구소 이사장은 개회사를 통해 현재 세계경제는 지난 미국의 금융위기와 최근 유럽의 재정위기의 여파로 동시불황의 깊은 늪에 빠져 있다면서 대외의존도가 70%를 넘는 우리나라도 세계경제 침체와 맞물려 경제성장이 3%를 밑도는 저성장 기조에 들어갔으며 해운산업도 극심한 불황에 처해 있다고 밝혔다.

박 이사장은 그러나 먹구름 뒤에 태양이 기다리듯, 시황산업인 해운업의 불황은 반드시 회복되어 호황으로 이어질 것이며 지난날 해운의 역사가 이를 증명한다면서 이번 포럼을 통해 해사산업의 불황타개와 지속성장을 견인하는 한편 경색된 한·일 양국의 거리가 좁혀지고 동반성장할 수 있는 전기가 마련되기를 희망한다고 말했다.

이날 포럼은 한·일 양국 선박금융에 대한 정보 교환 및 아이디어 공유의 장이었다. 특히 참석자들은 일본 선박금융의 현황에 대해 포럼 종료 직전까지 활발하게 질문을 펼치며 뜨거운 관심을 보였다. 또한 선박전문인력의 양성이 시급하다는 공통의견이 나왔으며 이에 대해 한국해양대 이기환 교수는 유럽의 선박금융 관계자들은 거의 평생 동안 이 분

야에 종사하기에 해운과 조선을 잘 알고 인적 네트워크가 잘 형성돼 있다면서 우리나라 금융기관도 선박특수성을 살려 선박금융에 관한 장기 근무여건을 마련할 필요가 있다고 말했다.

한편 선박금융관련 현업 종사자의 에로사항도 나왔다. 국내 금융기관에서 기업의 신용도를 단순히 과거 재무재표로만 평가하면서 채권확보에만 신경을 쓴다는 것으로 한 참석자는 국내 금융기관이 제대로 역할하기 위해서는 선진국처럼 해운·조선 등 각 분야별로 독립 경영하고 전문가가 양성돼 업종별로 장래를 전망하는 시스템으로 가야한 다면서 그렇지 않으면 금융기관이 해운업을 지원 하는 것은 어렵다고 지적했다.

한국선주협회(회장 이종철)와 한국해운물류학회가 후원한 이번 한·일해사포럼에는 전기정 국토해양부 해운정책관을 비롯한 신태범 KCTC 회장, 나종팔 한국도선사협회 회장, 염정호 한국해운중개업 협회장, 정벽석 한국해법학회 회장, 박정석 고려해운 사장, 서성훈 천경해운 부사장, 최장현 위동향운 사장, 배병태 한국해법학회 명예회장, 장두찬 한국해사재단 이사장 등 해운업계 주요 인사가 대거 참석해 눈길을 끌었다.

유럽 재정위기 등의 영향으로 세계 선박금융이 경색되고 있는 가운데 한·일 양국의 선박금융 현실을 점검하고 나아갈 길을 짚어보기 위해 열린 이번 포럼에는 해운과 금융업계를 비롯한 각계각층의 전문가 100여명 이상이 참석해 뜨거운 관심을 보여줬다.

국토부, 제1회 북극해 전략수립을 위한 정책 포럼 개최

해양·극지 전문가들 한자리에 모여 북극해 정책 논의

국토해양부(장관 권도엽)는 경제인문사회연구회(이사장 박진근), 한국해양수산개발원(원장 김학소)과 함께 북극해에 대한 종합적인 국가전략을 논의하기 위한 ‘제1차 북극해 전략수립을 위한 정책 포럼’을 9월 7일 양재동 엘타워에서 개최했다.

국토해양부와 경제인문사회연구회가 주최하고, 한국해양수산개발원이 주관하는 이번 포럼 주제는 “새로운 글로벌 이슈로 부각되는 북극해에 대한 종합적인 국가전략과 정책방향”으로 국토해양부, 경제인문사회연구회, 한국해양수산개발원, 한국해양과학기술원 부설 극지연구소, 원양산업협회 등 국내 해양·극지 관계기관에서 약 150여명의 전문가

가 참석하여 토론을 벌였다.

이번 포럼에서는 주요 국가들의 북극해 정책, 우리나라의 북극해 정책 추진 기본방안, 북극해 진출을 위한 과학기술 진흥방안, 북극권 수산자원 개발 방안 등에 대한 “분야별 발표”와 김성진 한경대학교 총장 주재로 북극해 진출전략에 대한 ‘전문가 종합토론’이 진행되었다. 또한 국토부 관계자는 발표·토론을 통해 우리나라가 북극항로, 광물·수산자원 등 북극해의 지속가능한 이용과 보전을 통해 새로운 성장동력을 창출하고, 국제사회를 주도하는 Polar G-7 국가로 도약하기 위한 종합적인 북극해 진출전략의 기본틀을 마련하였다고 평했다.

해양안전심판원, “해양사고 조사 국제협력” 강화

우리나라 선원·선박의 권익보호에 큰 도움 기대

해양안전심판원(원장 신원효) 주관으로 9월 13일~14일 양일간 서울 밀레니엄 힐튼 호텔에서 제1차 해양사고 조사 국제컨퍼런스가 개최되었다.

이번행사에는 국제해사기구(IMO) 항만국장, 세계해사대학(WMU) 교수, 세계해양사고조사기관회의(MAIIF) 사무국장 및 11개 국가의 관계 전문가 30여명이 참가했다.

금번 컨퍼런스는 국외에서 해양사고가 발생하는 경우 우리나라 선원·선박에 대한 권익보호와 해양사고 조사기술 발전을 위한 국제협력 증진을 목적으로 마련되었다.

또한 충돌사고의 원인과 예방교훈 사례 및 해양

사고 조사기술 노하우를 공유하고 아울러 ‘해양에서의 인명안전’을 위한 국제협약(SOLAS)에 따른 IMO 해양사고 조사규칙 이행 및 각국 해양사고 조서관의 역량강화 협력방안이 중점 토론된다.

심판원에 따르면 기관고장을 제외하고는 해양사고 중 충돌사고의 비중이 가장 높고 더욱이 충돌사고는 물적 피해는 물론 대형 인명사고와 심각한 해양오염 피해를 수반하는 경우가 많아 금번에 논의되는 충돌사고의 원인 및 예방교훈 국제사례는 국내 해운업 단체에도 많은 시사점을 줄 수 있을 것으로 기대하고 있다.

친환경 기술 선주들의 연료유 부담 절감

황 등 오염물질 저감장치 상용화가 해답

해양전문가들은 만약 선주들이 저황유 등 친환경 연료를 사용한다면 일일 2만달러를 추가적인 벙커유 비용으로 지불해야 할 것으로 예상했다. 그러나 일각에서는 천문학적으로 높은 연료비를 지불하는 것보다 일반 연료를 구매해 선박에서 오염 물질을 제거하는 기술의 개발을 주장했다.

런던에서 열린 ICS(International Chamber of Shipping, 국제해운회의소)의 컨퍼런스에서 새로운 대기오염규제가 언급되며 2015년 1월부터 유럽의 ECA(Emissions Control Area, 배기가스 제어 구역)에서 선박에서 나오는 배기가스는 반드시 황 함유율이 0.1%를 초과해서는 안되며 또한 IMO(International Maritime Organization, 국제해사기구)는 2020년 1월부터 현재 3.5%인 황 함유율을 0.5%이하로 하향조정한다고 발표했다.

선사들은 값비싼 저황유를 구입하거나 선박에 황 저감장치를 설치하여 위와 같은 규제를 만족시켜야하는 상황으로 Exhaust Gas Scrubbing 또는 Scrubbers로 알려진 저감기술은 고가의 비용문제와 현재까지 상용화 단계가 아닌 것으로 알려졌다. 그럼에도 불구하고 전문가들은 저황유에 대한 비용을 줄이고 싶다면 저감기술이 해답이 될 것이라고 예상했다.

환경규제가 점차 강화됨에 따라 도로수송산업에서도 저황유 사용이 늘어나고 있으며 향후 가격이 더욱 상승할 것으로 예상된다. 일일 약 100톤의 연료를 소모하는 약 4만5,000DWT급의 탱커에 저황유를 사용한다면 2020년에는 연료가 약 800만 달러가 상승할 것으로 조사되었다. 선주들은 현재 선복과잉과 운임 폭락, 고유가로 고통 받고 있는

해운산업에 있어 환경규제가 악영향을 끼치지 않을까 우려하고 있으며 실제로 핀란드 선주협회는 현재의 환경 규제를 모두 충족시키려면 약 12억 달러의 비용이 소모될 것으로 전망했다. 결과적으로 규제를 준수하지 못해 ECA 출입이 불가능한 선사가 생길 것으로 예상된다.

이란 8월 원유수출량 120만 배럴로 증가

8월 이란의 원유수출이 제재 전 수준으로 회복되었다. 이란은 7월 원유수출량 일일 57만 배럴에서 8월 수출량이 2배 가까이 상승한 120만 배럴을 기록했다. 전문가들은 동 수치를 미뤄봤을 때 이란이 가까스로 자국 석유산업에 대해 7월1일부터 시행된 EU와 미국의 제재를 견디고 있는 것으로 분석했다. 이란의 원유수출이 2011년 240만 BPD로부터 꾸준히 하락했음에도 불구하고 8월 수출량 증가는 EU와 미국의 제재가 의도한 효과를 나타내지 못하고 있음을 보여준다.

금년 초 몇몇 아시아 국가들은 이란의 원유수입을 단계적으로 줄여나감에 따라 EU와 미국의 제재를 피할 수 있었다. 일본과 인도는 이란산 원유를 수송하는 자국선박에 대한 자국보험을 확보함으로써 EU의 재보험 금지조치를 회피한 상태이다.

이란의 주 소득원인 원유수출을 차단해 핵무기개발에 대한 협상을 의도한 EU와 미국의 제재에도 불구하고 7월 이후 이란의 원유수출은 증가했고 자국선대 이용률 또한 상승했다. Lloyd's List의 Vessel Tracking Database에 의하면 16척의 유조선이 이란산 원유를 수송 중에 있으며 16척 중 8척은 이란 국적선사인 NITC사의 탱커 선대로 중국으로 원유를 수송 중이며 8척 중 6척은 VLCC, 2척은 Suezmax인 것으로 조사되었다. 자국에서 70억 달러 상당의 보험을 지원해주는 일본 역시 2척의 유조선이 이란산 원유를 수송하는 것으로 알려졌다.

Panamax 중고시장 일본선주 매각붐으로 악화

일본선박 대량 매물로 나와 시세하락 초래

Panamax 중고시장의 최근 거래가 낮은 가격에 이루어짐에 따라 시황이 악화되고 있다. 발틱해운 거래소에서 7만4,000DWT급 선령5년의 선박이 9월 둘째 주 2,220만 달러에서 21만9,000달러가 하락한 것으로 나타났다. 현재 시장에 나와 있는 선박들은 거의 일본 소유이며 선령이 낮은 것으로 알려져있다.

동 선박들은 Nikko Kisen사의 2006년 건조된 8만2,790DWT Micaela Della Gatta호, Fukujin Kisen사의 2006년 건조된 7만6,741DWT Diamond Stream호, Eiko Kisen사의 2005년 건조된 7만6,255DWT Crest Voyager호 등으로 선박중개업자들에 의하면 동 선박의 선주들은 1,700만~1,800만 달러로 선박의 매매가를 책정했다고 전해졌다. VesselsValue는 동 3척 선박의 매매가

를 1,870만~2,090만 달러로 추정함으로써 선주와의 시각 차이를 보였다.

Clarkson사는 선령이 높은 선박 또한 현재 중고선 시장에서 상황이 좋지 않으며 Yamamoto Kaiun사의 1997년 건조된 7만1,333DWT Brave Wind호는 독일 구매자와 1,040만 달러의 매매협상이 있었다고 밝혔다. 하지만 현재 약 10% 하락한 약 900만 달러로 시장에 나와 있는 상태이다.

선박중개업자들에 의하면 Daiichi Chuo Kisen사의 1997년 건조된 7만252DWT Energy Rose호 또한 900만 달러 대에서 제안이 들어오고 있는 가운데 가장 최근의 보고된 거래는 Yamamoto Kaiun사의 2005년 건조된 7만7,075DWT급 Oceanic Breeze호로 2,080만 달러에 거래된 것으로 알려져 있다.

CIMC사 9,200TEU급 컨선 4척 발주

사업다각화를 위해 850만달러 투자

STX 다렌 조선소는 중국 CIMC사의 9,200TEU급 신조컨테이너선 4척을 3억3,000만 달러에 수주했다. 이번 계약은 CIMC사가 선대확장을 위해 발주한 총 10척 중 4척으로 2014년 인도되며 CMA CGM사와 9,200TEU급 컨테이너선 10척에 대한 장기 용선계약을 체결한 것으로 알려졌다.

CMA CGM사는 이번 용선계약을 통해 연비문제 개선 등 자사 선대를 현대화하려는 움직임을 보이고 있으며 10척의 선박이 모두 중국 내 조선소 2곳에서 건조될 것이라고 발표했다. 또한 2분기 긍정적

인 결과를 기록함에 따라 최근 어려운 상황을 극복했다고 밝히며 2012년 전망을 긍정적으로 전망했다. CMA CGM사는 2011년 2분기 2억4,800만 달러의 손실을 기록했지만 2012년 2분기 1억7,800달러의 순수익을 기록했으며 최근 재정구조개선과 자산 매각을 완료했다고 발표했다.

한편, CIMC사는 저조한 실적으로 인해 상반기 이익이 64% 감소한 10억 위안을 기록했으며 사업다각화를 위해 8월 항공서비스 제공업체인 Petris Global사에 850만 달러를 투자했다고 발표했다.

중동-아시아간 VLGC 시황악화로 수익 감소

사우디아라비아의 가스 수출이 변수

LPG를 중동에서 아시아로 수송하는 VLGC선대의 수익이 8월 평균치보다 23% 감소한 것으로 나타났다. 많은 산업 관계자들을 사우디아라비아의 새로운 가스 가격 공표를 기다리고 있는 것으로 알려졌다으며 이는 용선시장의 악화로 이어졌다.

Clarkson은 VLGC 선주들이 8월 평균 일일 5만 3,000달러의 수익을 올린 것에 비해 현재 일일 4만1,000달러의 수익을 기록하고 있다고 보도했지만 몇몇 중개업자들은 최소 약 3만5,000달러의 수익을 올리고 있다고 주장했다.

9월 둘째 주 싱가포르에서 개최된 Asia Pacific Petroleum Conference에서도 많은 관계자들은 사우디아라비아의 가스수출을 언급했다. 현재 VLGC시장은 중동-아시아 항로의 용선활동이 하락세를 보이고 있으며 많은 관계자들은 2010년 불황을 언급하며 우려를 표명하고 있다. VLGC시장

은 2010년 불황 후 회복세를 기록하며 2011년 수익이 평균 일일 약 3만 달러로 소폭 상승했고 이는 선주들의 무차별적인 신조선 발주를 야기했다.

Clarkson에 따르면 VLGC 신조선 발주는 2012년 7척, 2011년 5척, 2010년 4척으로 매년 소폭 상승한 것으로 나타났다. 선주들은 기존 VLGC선대에 144척의 선박이 추가되는 것에 대해 우려하고 있으며 Maersk사와 같은 몇몇 선사들은 시장 균형과 벌크&탱커시장을 방해하는 선박과잉현상을 막기 위해 과잉발주를 지양해야한다고 주장했다.

한편 유럽 DVB은행은 LPG선에 대한 해상물동량이 2010년 8,360만톤에서 2013년 9,620만 톤으로 증가할 것으로 예측했지만 동 전망은 수주잔량이 현재보다 낮을 때 발표된 것으로 많은 선주들이 선박과잉현상에 따른 시황악화를 우려하고 있으며 신조선 발주에 대한 규제를 원하는 것으로 알려졌다.

아시아-유럽 항로 물동량 다시 하락세

아시아-유럽 항로 컨테이너 물동량이 전년 동월 대비 10.8% 감소한 것으로 나타났으며 7월 서향항로 물동량 역시 전년대비 13.2% 하락한 것으로 조사되었다. CTS(Container Trades Statistics)는 아시아-유럽 간 컨테이너 물동량이 8월 120만 TEU로 전년 동월대비 10만TEU 하락했으며 세계 경제의 건전성을 확인할 수 있는 지표인 아시아-유럽 간 거래는 8월 유럽의 수입하락세가 나타나고 있다고 전했다.

아시아-북유럽 항로의 컨테이너 화물수입량 수

치는 전년 8월 대비 7.2%, 아시아-서지중해와 아시아-북아프리카 항로 역시 18.8% 감소했으며 CTS는 최근 아시아-유럽의 수치가 지속적으로 하락하고 있지만 비교적 안정적이라고 예측했다.

SeaIntel Maritime사 역시 현재 시황이 그리 부정적이지 않으며 7월 성수기를 제대로 누리지 못함에 따라 하락세가 나타났으며 전문가들은 시간이 지남에 따라 시장이 점차 회복될 것으로 예상함에 따라 향후 시황변화에 귀추가 주목되고 있다.

미국 가뭄으로 인해 브라질 에탄올 수입

Chemical Tanker시장 회복세 들어설 듯

Chemical Tanker선형이 향후 몇 개월 안에 수익을 올릴 것으로 예상된다. 금년 브라질의 사탕수수 수확량 증가로 인해 에탄올 수출이 전년대비 약 50% 상승할 것으로 예상되는 가운데 관계자들은 금년 에탄올 수출이 전년 17억 리터에서 25억 리터로 증가할 것으로 전망했다. 미국이 가뭄으로 인해 급감한 옥수수 생산량으로 인해 바이오 연료 생산이 급락했고 이 때문에 브라질 에탄올 수출이 촉진될 전망이다.

IEA(International Energy Agency, 국제에너지기구)에 의하면 이번 가뭄은 미국의 옥수수를 기반으로 한 에탄올 생산에 심각한 영향을 끼친 것으로 알려졌으며 에탄올을 휘발유와 섞어 환경 친화적인 구동연료를 연구 중은 미국은 브라질 에탄올

을 대량 수입할 것으로 예상된다. 미국은 자국의 에탄올 수입을 위해 관세 삭감과 보조금 지원 등의 정책을 실행한 것으로 알려졌으며 결과적으로 8월 7만4,000BPD, 9월 8만9,000BPD로 수입량이 증가한 것으로 나타났다. 반면에 미국의 에탄올 수출은 2011년 12월 410만BPD, 2012년 1월 180만BPD, 4월 170만BPD, 5월 130만BPD로 하락세를 보이고 있는 실정이다.

지난 수년간 어려운 세계 경제로 인해 불황이었던 Chemical Tanker시장이 에탄올 화물 증가에 따라 회복세를 보일 것으로 예상되지만 몇몇 전문가들은 시장 호황에 따른 선주들의 무분별한 신조선 발주를 경고했다.

Clarkson사 탱커 수요 성장률 악화 예상

중국의 대량발주계획 등 하락세 유지될 듯

Clarkson사는 악화되어가고 있는 세계 원유시황에 따라 탱커 수요 성장률에 대한 전망을 금년 10% 이상 하향 조정했다. 또한 8월 490만DWT 증가할 것으로 발표했던 탱커수요를 430만DWT로 수정했다고 밝혔다. 이러한 감소는 석유시장이 예상보다 빠르게 악화 중이라는 것을 보여주고 있다.

탱커시장 악화의 주요인으로는 VLCC 수요 감소가 지목되고 있으며 Clarkson은 2012년 VLCC수요를 8월 기준 1억5,260만DWT로 예상했지만 9월 1억5,150만DWT로 하향조정한 것으로 나타났다.

VLCC 수요가 감소하는 것은 탱커시장의 상승세를 이끌었던 아시아 거래에 대한 부정적인 전망 때문인 것으로 알려졌다.

Clarkson은 아시아-중동 간 거래가 금년 총 탱커수요의 65%를 차지할 것으로 전망했으며 평균 VLCC 운임은 8월 최저치를 기록했다고 밝혔다. 또한 중국의 VLCC 대량발주계획 등 탱커의 공급 과잉현상으로 인해 악화 중인 시장상황에 향후 귀추가 주목되고 있다.

2012년 해체량 전년도 최고치 경신

컨테이너선대 개편에 따라 지속 예상

최근 불안한 시황에도 불구하고 2012년 선박 해체량이 전년도 총 해체량을 경신한 것으로 나타났다. Clarkson사는 2012년 현재 해체량이 4,080만 DWT를 기록하며 전년도 총 해체량인 4,060만 DWT를 넘어섰으며 연간으로 환산했을 시 전년대비 약 41%가 증가할 것으로 전망했다.

인도와 방글라데시의 해체업자들은 각각 1,120만DWT와 1,190만DWT의 선박해체를 진행하고 있으며 이를 연간으로 환산하면 전년대비 17%와 72%가 증가한 것으로 나타났다. 파키스탄의 선박 해체는 전년대비 127% 급등한 650만DWT이며 중국은 22% 증가한 770만DWT를 기록했다.

선박 해체활동의 증가는 건화물선과 탱커선형에서 주로 일어나고 있는 것으로 나타났으며 2012년 탱커 해체량은 현재까지 930만DWT로 전년대비 29% 상승했으며 건화물선은 240만DWT로 전년대비 연간기준 46% 상승했다. 탱커의 해체량 증가는 전년대비 275% 상승해 약 300만DWT를 기록한

Suezmax 매매가 주도했으며 대형 탱커의 매매는 전년대비 19% 하락한 190만DWT를 기록한 것으로 알려졌다. 건화물선의 경우 대부분의 선형에서 해체량이 전년대비 소폭 증가한 것으로 나타났다.

현재 인도 아대륙의 해체가는 LDT당 300달러 후반에서 400달러 중반 대를 기록하고 있으며 최근 매각된 선박들 중 대부분이 벌크선으로 LDT당 400달러 초반에 거래가 이뤄진 상태다. Dragon Carriers사가 운영했던 1984년 건조된 1만 2,539LDT 벌크선 Good hope호는 방글라데시의 해체업자에게 LDT당 430달러(총 540만달러)에 매각되었으며 Delta International Shipping사가 운영했던 1987년 건조된 1만614LDT 벌크선 Laconia호 또한 Chittagong의 해체업자에게 LDT당 428달러(총 450만 달러)에 매각되었다. 한편 산업관계자들은 최근 컨테이너 선대들의 선대 개편이 활발해짐에 따라 해체시장의 시황을 긍정적으로 전망했다.

사우디아라비아, VLCC 3척 용선 계획

사우디아라비아는 10월 말 미국으로의 석유수송을 위해 3척의 VLCC를 용선할 계획이라고 밝혔다. 사우디아라비아 국영석유회사 Saudi Aramco사의 선박용선 자회사인 Vela가 미국의 중질유 수요를 맞추기 위해 용선을 진행하고 있는 가운데 동 VLCC 3척은 미국의 겨울 석유 소비에 맞춰 사우디아라비아의 석유 터미널에서 10월 20일~25일에 선적되어질 것으로 알려졌다.

역사적으로 Vela는 VLCC 스팟 시장에서 두각을 나타내지 못했지만 금년부터 미국으로의 스팟 용선을 증가시키고 있다. Vela는 2011년 7척의 성악이 있었지만 금년 사우디아라비아-미국 항로에 VLCC 34척을 스팟 용선한 것으로 나타났다. Vela의 최근 스팟 용선은 2011년 건조된 32만142DWT BW Peony호와 2000년 건조된 29만9,364DWT Maritime Jewel호, 그리고 2001년 건조된 29만8,330DWT Artois호로 알려졌지만 Vela의 이번 VLCC 용선은 선주들에게 실질적인 이득이 되지 못하는 것으로 알려졌다. 현재 Vela가 지불하는 운임은 약 W23으로 선주들의 소득이 거의 없는 것으로 조사되었다.

싱가포르, 6,500만TEU급 대형허브 건설 계획

환적활동에 따른 비용 및 교통혼잡 감소될 듯

싱가포르는 자국의 컨테이너 활동을 강화하기 위해 Tuas지역에 6,500만TEU급 대형허브 건설 장기계획을 발표했다. 싱가포르 교통부 장관인 Lui Tuck Yew씨는 Tuas지역은 매년 6,500만 TEU의 처리량으로 세계 중심항만으로서의 도약을 계획 중이라고 포부를 밝혔다.

싱가포르 항만공사(PSA) 싱가포르 터미널은 2011년 2,940만TEU의 컨테이너 화물을 처리했으며 이에 따라 ECC(Economic Strategies Committee, 경제전략위원회)는 2010년 2월, 싱가포르 정부에 Tanjong Pagar지역에 새로운 해상도시의 필요성을 역설했다. 교통부 장관 Lui씨는 해운산업이 싱가포르 경제 주축으로 이에 대한 장기적인 안목이 필요하며 이를 위해 앞으로 Pasir Panjang Terminal에 약 28억달러를 투자할 계획이라고 밝혔다. 또한 Tanjong Pagar, Keppel 그리고 Pulau Brani 도시 터미널의 임대료가 2027년

만료될 것이며 싱가포르의 항만활동을 한 곳으로 집중시켜 좀 더 높은 효율과 경제규모를 이룰 것이라고 다시 한 번 역설했다.

현재 싱가포르는 Brani, Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang Terminal 1 그리고 Pasir Panjang Terminal 2 등 5곳의 컨테이너 터미널이 존재하고 있다. 하지만 환적활동을 지원하기 위해 종종 트럭을 이용한 터미널 간 컨테이너이동이 필요하며 이는 항만운영에 있어 추가적인 시간소모와 운영비용, 교통 혼잡까지 초래하고 있는 것으로 조사되었다. Drewry사의 Neli Davidson씨는 터미널 간 컨테이너 환적이 이번 대형허브 계획에 핵심적인 이유라고 밝히며 이어 싱가포르의 제한된 국토, 거주지역 수요 증가 그리고 해안도시라는 점이 컨테이너항만의 통합이라는 장기계획을 가능하게 만들었다고 분석했다.

미국 셰일가스 기반으로 LPG수출 본격화

미국이 자국의 풍부한 셰일가스를 기반으로 2015년 경 본격적으로 LPG 수출 시장에 뛰어들 것으로 예상되고 있다. Facts Global Energy사는 미국-아시아 항로를 운항하는 VLGC 운임이 선박 수요 증가에 따라 상승할 것으로 전망했다. 또한 대부분 프로판인 미국의 LPG 수출이

2015년에는 2배 정도 늘어난 10만톤을 기록할 것으로 예상된다.

사우디아라비아가 자국 석유화학산업의 성장을 위해 LPG 사용량을 증가시킴에 따라 사우디아라비아의 LPG 수출은 최근 수년간 하락하고 있으며 이 외에도 이란, 아부다비 등 전통적인 중동 공급국들의 성장이 미비한 가운데 시장은 미국발 LPG 화물에 주목하고 있다.

산업관계자들은 곧 확장될 파나마 운하가 인도, 인도네시아, 태국 등 LPG 수입국들의 주 관심사인 VLGC 시장에 추진요인이 될 것으로 판단하고 있다. 한편, 사우디아라비아의 Yanbu 정유소의 문제로 9월 중동의 물동량이 일시적으로 감소할 것으로 예상되는 가운데 선주들의 신조발주로 인한 향후 시황에 귀추가 주목된다

NYK사 운영비용 절감 위해 불황극복 전략 시행 예정

G6 Alliance 강화, 선복량 조절 등을 통해 운영비용 감축

NYK사는 최근 해운불황을 극복하기 위해 자사의 벌크선대의 구조조정을 실시하며 물류서비스를 강화하고 운영효율을 높이기 위해 자사의 모든 선박에 광대역 통신시스템을 설치할 예정이라고 밝혔다. 또한 75억달러 흑자로 예상했던 자사의 2~3분기 수익예상을 9월 넷째 주 30억엔(3,800만달러) 적자로 변경한 가운데 컨테이너 운임의 소폭 상승에도 불구하고 탱커와 벌크선의 운임하락이 동 상황의 원인으로 분석되고 있다.

NYK사의 Yasumi Kudo 회장은 자사의 127주년 기념 담화에서 세계 경제가 여전히 어려운 가운데 신조선 인도로 인해 선복과잉현상이 지속되어 수급불균형이 일어나고 있다며 밝혔다. 이로 인해 벌크시장의 악화된 수요-공급 기본원칙에 따라 지속

적인 수익이 보장되는 중·장기 계약을 추구하며 선박의 해체 및 계선을 통해 선복량을 조절할 것이라는 의견을 피력했다.

NYK사가 최근 발표한 계획에 따르면 2013년 3월말까지 355척의 벌크선대를 운영하는 것을 목표로 제시했으며 이는 종전에 제안된 400여척 규모에서 조금 더 축소된 수치이다. 탱커시장은 일본, 유럽, 미국의 원유소비량이 감소함에 따라 하락세가 지속될 것으로 예상되며 점차 강화되고 있는 환경 및 안전 기준을 충족시키지 못하는 중·소형 선사들의 이탈이 향후 시황회복의 전환점이 될 것으로 예측했다. 한편, NYK사는 G6 Alliance 강화, 광대역 통신시스템, 선복량 조절 등을 통해 지속적인 운영비용 감축을 추구한다고 밝혔다.

Panamax 벌크시황 침체 지속될 듯

공급과잉으로 인한 대책 마련 시급

그리스 Panamax 벌크선이 일일 500달러에 용선되는 등 시황침체가 지속되고 있는 것으로 나타났다. 2008년 12월 3,205달러까지 하락했던 발틱 해운거래소의 Panamax 대서양 정기용선 운임 평가가 일일 1,544달러까지 떨어진 가운데 산업관계자들은 이러한 상황의 원인으로 엄청난 규모의 벌크선대를 지목했다.

2010년 9월 기준 7,469척 5억DWT를 기록했던 벌크선대는 2012년 9월 현재 9,227척 6억6,900만DWT로 증가한 것으로 조사되었다. 중개업자들은

시황이 점차 악화되어 정기용선을 하는 거의 모든 선주들이 적자를 보고 있다고 밝혔다.

현재 선박의 평균 유지비는 일일 약 6,000달러 수준이지만 선령이 낮은 최신선박의 재정손익분기점은 2~3배 높을 것으로 예상되는 가운데 용선주들은 종종 선주들에게 Ballast Bonus 등을 제안하지만 수백에서 수천달러에 이르는 벙커비용을 감당하기엔 부족한 것으로 나타났다. Panamax선주들은 자신들의 무리한 선대확장으로 하락한 현재 운임에 대한 대책 마련이 시급할 전망이다.

인도 철광석 수출 지속적으로 급락

수출량 회복에 장기간 소요될 듯

인도 광산업체들은 자국의 철광석 수출이 2013년 3월에 끝나는 이번 회계연도에 2,500만톤으로 하락할 수 있다고 경고했다. 이는 FIMI(Federation of Indian Mineral Industries, 인도 광산업 연합회)가 전년 회계연도에 수출했던 6,000~6,500만톤의 절반에도 못 미치는 수준으로 이마저도 2010~2011년 회계연도에 기록했던 9,770만톤에 비해 약 40%가 하락한 수치이다. 전년 회계연도 대비 현재 철광석 수출량은 Supramax 2척에 해당하는 약 4,000만톤이 급감한 상태다.

FIMI는 금년 인도의 철광석 생산량이 전년 1억

7,000만톤에 비해 1억3,000만 톤으로 하락할 것으로 전망했다. 최근 몇 년간 생산량이 감소하며 수출량이 급감했지만 인도는 전통적으로 철광석 수출국강국으로 알려져 있다. 하지만 이러한 인도의 수출량 감소는 인도연방정부 및 지방정부의 철광석 수출관세 증가와 광산 폐쇄 등의 수출금지 정책에 의해 야기되었다. 9월 초, Karnataka주의 대법원은 광산제재조치를 풀었지만 FIMI는 18개 광산 중 하나의 광산만 재개된 점을 지적하며 이에 따라 철광석 생산량이 예전 수준을 회복하려면 장기간의 기다림이 필요할 것으로 예측했다.

수단-남수단 석유 수출 재개 합의

탱커시장의 활성화에 일조할 듯

수단-남수단의 석유 수출 재개 합의가 이루어짐에 따라 곧 남수단의 석유 수출이 재개될 전망이다. 수단과 남수단의 동 상황에 따른 추가적인 석유 공급은 폭등하고 있는 벙커유 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 분석되고 있다. 수단의 석유생산량은 35만BPD로 그 규모가 다른 생산국에 비해 크지 않지만 전문가들은 수단의 석유생산 재개가 침체돼 있던 탱커시장에 긍정적인 촉진제 역할을 할 것으로 분석하고 있다.

지난 1월 남수단이 석유 생산을 중지하기 전에는 대부분의 생산량이 중국으로 수출되었으며 이에 따라 수출재개 시 대부분의 수단의 석유화물이 중국으로 향할 것으로 예상된다. 그 밖에 중동의 석유 공급 파동으로 새로운 공급국을 찾고 있는 중국

과 수단의 석유거래에 따라 탱커시장에 활성화가 기대되고 있다.

남수단은 수단과의 내전 종료 후 국민투표를 통해 2011년 7월 독립하였으며 남수단의 석유생산 및 수출 중단은 남수단-수단 간 운송료 분쟁 때문에 발생한 것으로 알려졌다. 남수단이 대부분의 석유를 생산하고 있지만 이를 수출하기 위해서는 수단의 수출 관련 시설이 필요한 상황이지만 석유수출 재개와 관련된 사항이 합의되었음에도 불구하고 양국 경계지역의 긴장감은 여전히 남아있는 것으로 알려졌다. 남수단-수단 간 분쟁이 남수단의 석유수출과 연관되어있음에 따라 향후 상황에 귀추가 주목된다.

로이드선급협회 Group Technology Centre 설립

싱가포르의 A*STAR사와 공동프로젝트 진행 예정

LR(Lloyd's Register, 로이드 선급협회)는 해양 분야 연구개발의 세계적인 중심지 건설을 위해 싱가포르에 Group Technology Centre를 설립했다. 로이드 선급협회는 동 계획의 일환으로 싱가포르의 A*STAR(Agency for Science, Technology and Research)와 모델링, 시뮬레이션, 맞춤형기술기법 등 R&D 분야에서 공동프로젝트를 진행할 예정이라고 밝혔다. 또한 로이드 선급협회는 A*STAR의 High Performance Computing 연구소와 공동연구시설 설립을 계획 중인 것으로 알려졌다.

로이드 선급협회의 CEO Richard Sadler씨는 3,500만 달러를 Group Technology Centre에 투자해 5년 안에 150개의 일자리를 창출할 예정이며 이번 투자와 A*STAR와의 협정을 통해 기술, 혁신,

연구의 중심지를 만들겠다는 비전을 밝혔다.

최근 몇 년간 에너지원을 찾기 위한 탐사활동이 브라질의 아말라부층, 북극해와 같은 척박한 환경까지 확장됨에 따라 드릴쉽과 반잠수형 해양 굴착 장치에 대한 수요가 증가했다. 이에 싱가포르는 로이드 선급협회의 심해와 척박한 환경에서 운영 가능한 정교한 Offshore Vessel의 생산과 디자인 연구 부서를 유치하는 등 노력을 기울이고 있는 것으로 나타났다.

Group Technology Centre의 Claus Myllerup씨는 전문기술의 발전과 젊은 기술자 육성을 강조하며 정부와의 공동 작업을 통해 연구 개발 활동에 초석 역할을 해 나갈 것이라고 포부를 밝혔다.

Maersk사 아시아-유럽 간 선복량 감축

저속운항 등 운영비 절감 방안 시행 예상

Maersk사는 아시아-유럽 항로의 수요 감소로 인해 선복량 감축을 발표했다. Maersk사는 AE5 서비스를 11월 8일 종료하고 AE9서비스는 12월 초까지 잠정적으로 중단하며 2012년 아시아-유럽 간 컨테이너 물동량이 3% 하락이 예상돼 선복량 감축을 단계적으로 적용하는 중이라고 밝혔다.

또한 금년 초 9%의 선복량을 감축한 후 금년 말까지 아시아-유럽 항로의 선복량을 21%까지 감축시킬 계획이라고 밝혔으며 Container Trades

Statistics사는 유럽-아시아 간 컨테이너 수송상품의 수입이 전년 8월 대비 10.8% 감소했다고 발표했다.

해운관계자들은 Maersk사의 이번 조치가 Daily Maersk 서비스의 별다른 영향을 미치지 않을 것으로 전망하며 선복량 감축뿐만 아니라 저속운항 등을 통해 운영비 절감에 나선 Maersk사의 행보에 향후 귀추가 주목된다.

Keyna 아프리카 해운발전 위한 회의 개최

안전, 선박보안 등 해운분야의 발전 논의

Kenya Maritime Authority는 아프리카 해운산업에 대해 논의하기 위해 Mombasa에서 컨퍼런스를 개최했다. 1994년 처음 공표되어 2010년 7월 개정된 African Maritime Transport Charter의 추진을 위해 아프리카 30개국 130여명의 해양대표자들이 참가한 이 컨퍼런스는 3일간 진행되며 대륙적으로 넓은 범위의 안전에 대한 공동연구 발표가 있을 예정이다. 동 안전에는 안전, 선박보안, 항만시설, 해양오염방지, 아프리카 홍보, 해운분야의 성장과 해양기관과의 발전 등이 포함되어있다. 2010년 10월, 2012년 8월에 이어 개최되는 동 회의는 종전까지 아프리카 해사문제의 정책수립과 일원화

된 접근방법 등 아프리카 해사기구의 역할에 대해 논의되어 왔다.

세계은행과 IMF(International Monetary Fund, 국제통화기금)는 아프리카의 인구가 현재 10억에서 2040년 18억명에 도달할 것이며 항만시설은 새로운 광산 프로젝트를 포함해 연간 5.8~7.8% 증가할 것으로 예측했다. 특히 중국은 금년 7월, 아프리카 국가의 200억달러 규모의 대출을 약속하는 등 항만 기반시설 프로그램에 적극적으로 참여하고 있으며 아프리카가 신흥시장으로서 해운산업의 회복에 영향을 미치는 만큼 향후 발전정도에 귀추가 주목된다.

CSCL과 COSCON, 자국내항시장 협력 합의

양사 중국내항시장 70~80%의 점유율 확보

CSCL(CHINA Shipping Container Lines)사와 COSCON(Cosco Container Lines)사는 중국 북부-남부 3개 항로에 대한 연합망을 구축하는데 동의했다. 10월 10일 양사는 중국 북부 및 동북부 지방의 컨테이너 서비스를 협력하겠다는 성명을 발표했다. CSCL의 대변인 Ye Yumang 씨는 공동 운항에 참여하는 선박에 대해 자세한 답변은 회피했지만 향후 양사 간의 협력을 강화할 것이라고 밝혔다. 중국 내항항로는 CSCL사가 40~50%, COSCON사가 20~30%의 점유율을 보이며 나머

지는 중·소형 선사들이 차지하고 있는 상황이다.

CSCL사의 상반기 내항 서비스 처리량은 180만 TEU로 자사의 상반기 총 처리량에 약 47%에 달하며 이는 자사 수익 중 약 19%, 29억 위안(4억 6,270만달러)에 해당하는 수치다. COSCON사 역시 금년 상반기 내항시장에서 약 100만TEU의 처리량을 기록했으며 이는 자사 총 처리량의 26%, 자사 수익의 약 10%, 20억 위안에 해당하는 것으로 알려졌다.

중국, 9월 원유 수입량 증가

침체된 탱커시장 회복세 진입?

9월, 중국의 원유 수입이 증가한 것으로 나타났다. 중국 경제가 둔화되었음에도 불구하고 중국의 석유소비에는 여전히 탱커시장 회복의 원동력으로 꼽히고 있으며 중국의 9월 석유수입량은 8월 1,840만톤보다 9.1% 상승한 2,010만톤을 기록했다. 중국으로 향하는 스팟 성약 역시 8월 30건에서 9월 40건으로 증가했으며 이에 전문가들은 동 상황에 대해 중국의 대형 정유소 유지보수 완료와 디젤 및 석유산업에 대한 추가 소비를 원인으로 분석했다.

중국은 수입량 대부분을 중동으로부터 구하지만 최근 서아프리카의 비중을 높여가며 공급의 다양화를 추진하고 있다. 서아프리카-중국 간 장거리 수송은 톤-마일 수요를 촉진시켜 VLCC 시장 회복에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 예상되지만 9월 원유수입량은 전년 동월에 비해 낮은 수치를 기록해 중국의 경제둔화현상을 대변하고 있다.

이스라엘, 컨테이너 터미널 건설 입찰 실시

1단계로 입찰참가자격 사전심사제 실시

이스라엘이 Haifa와 Ashdod지역 지중해 항만에 2018년까지 추가적인 컨테이너 터미널 처리량 확장계획을 진행할 것으로 알려졌다. IPC(Israel Ports Co, 이스라엘항만공사)는 110만~140만 TEU의 처리능력을 가진 터미널 건설에 관한 국제 입찰의 첫 번째 단계를 발표했다. 동 입찰은 방파제 및 부두 건설, Haifa지역의 Bayport와 Ashdod 지역의 Southport 준설공사와 터미널 개간이 포함되었으며 이스라엘 교통부는 입찰과정의 첫 번째 단계로 PQ(Pre-Qualification, 입찰참가자격 사전심사제)를 실시하겠다고 밝혔다. PQ의 지원기한은 2013년 1월28일로 단일 또는 공동출자로 모두 지원 가능하다.

IPC는 금년 안에 Haifa와 Ashdod지역의 컨테이너 터미널 디자인을 완료할 예정이며 현재 진행 중이라고 밝혔다. 이스라엘 정부는 터미널 개발 시기를 교통부와 재정부에 위임했으며

현재 2개의 터미널 중 한곳을 선정해 우선적으로 개발할 것인지 혹은 동시개발을 추진할 것인지에 대한 논의가 이루어지고 있다.

IPC는 각 터미널이 Maersk사의 Triple-E 1만 8,000TEU급을 기준으로 설계될 것이라고 밝혔으며 동 프로젝트는 2018년 개장이 목표로 터미널 운영과 관리에 대한 입찰은 현재까지 관련사항이 알려지지 않은 상태다.

도쿄가스 자사 LNG선대 확대 계획

경기부양위해 국화국운 지속할 듯

일본이 자국의 LNG수입에 자국선박을 이용하려는 움직임을 보이고 있다. 동 상황은 일본의 LNG 수요가 늘어남에 따라 타국적 선주들을 밀어내기 위한 조치로 추정된다. LNG를 주로 구입하는 도쿄가스는 9척의 선박으로 구성된 선대를 운영 중에 있으며 자사의 선대확장을 원하고 있는 것으로 알려졌다.

도쿄가스의 부사장 Shigeru Muraki씨는 런던의 Gastech Conference에서 자사의 선대확장계획을 밝히며 도쿄가스의 선대확장은 자사의 LNG

계약에 의존하고 있으며 자사의 선대를 이용해 수송을 할 것이라는 의견을 피력했다.

또한 동남아시아 국가들의 LNG수입이 증가하고 있어 아시아-태평양 지역에서의 가스수송이 점차 확대될 것으로 예상되는 가운데 도쿄가스는 이러한 지역 내 수송을 장기계약체결로 이끌 것이라는 계획을 밝혔다. 최근 일본이 경기 부양을 위해 자국 선대를 이용함에 따라 향후 VLGC 시황에 귀추가 주목된다.

아프리카 석탄 대신 LPG로 연료 전환세

천연가스 및 VLGC시장에 긍정적 효과 예상

아프리카가 기존 사용하는 석탄 대신 LPG로의 전환이 증가함에 따라 LPG수송 시장에 활력을 불어넣을 것으로 예상된다. UN과 세계은행은 사하라 사막 이남 아프리카 7,000만명의 사람들이 향후 5년 안에 고체연료에서 LPG로 바꿀 것으로 전망했다. 최근 LPG수송선의 수주잔량이 꾸준히 증가한 것을 고려했을 때 아프리카의 LPG사용량 증가는 선주들에게 환영받고 있다.

LPG는 석탄보다 친환경적이고 공급과정에서의 비용 또한 적게 들어 가정용으로서 최고의 연료로

각광 받고 있으며 LPG로 전환한 성공사례는 대표적으로 인도네시아와 인도가 손꼽히고 있다. 인도네시아는 2007년 등유에서 LPG로 변경했으며 인도는 현재 인구의 70%가 LPG를 사용하는 것으로 나타났다. 인도와 인도네시아의 인구가 세계인구의 약 10%를 차지하고 있으며 LPG가 천연가스 생산과정의 부산물이기 때문에 LPG로의 연료전환은 천연가스 생산을 더욱 촉진시킬 것으로 예상된다.

카타르 유럽으로의 LNG 수출량 감소

유럽경제위기, 아시아 수요증가가 원인

카타르의 LNG 수출이 2011년 1월 이래로 가장 낮은 수치를 기록했다. 세계 제1의 LNG수출국인 카타르의 수출량 감소는 수입업자와 선주들 양쪽 모두에게 부정적인 영향을 미치고 있다. 유럽의 수입업자들은 카타르가 9월 생산량을 종전과 비슷하게 유지함에 따라 영향을 받고 있다고 밝혔으며 2010년 카타르 수출의 40%가 유럽행이었지만 지난 3개월 동안 조사된 바에 따르면 카타르 수출의 25%만이 유럽으로 향하고 있는 것으로 알려졌다.

그러나 카타르는 아시아 쪽으로의 공급은 8월에 이어 9월에도 동일하게 유지한 것으로 조사되었다. 본래 카타르 LNG 수출의 거대시장은 유럽이었지만 경제 불황으로 인한 수요 감소와 아시아의 수요 증가로 인해 상황이 뒤바뀐 것으로 알려졌다. 2010년에는 유럽이 카타르 수출량의 약 44%를 수입했지만 현재는 수출량의 약 30%도 차지하지 못할 것으로 예측된다. 2011년만 하더라도 카타르 수출량의 약 40%가 유럽으로 향했지만 일본 후쿠시마의 원자력 발전소 사고 이후 상황이 급변했다.

영국은 2012년 현재 총 LNG 수입의 94%를 차지하는 카타르에 전적으로 의존하고 있으며 이 밖에도 카타르가 많은 비중을 차지하는 프랑스와 스페인 양국 모두 2012년부터 카타르로부터의 수입을 줄이고 있다. 프랑스는 자국 LNG 수입에 약 50%, 스페인은 약 25%를 알제리로부터 대체 수입하며 총 수입의 25%를 나이지리아를 통해 들여오고 있다. LNG 공급이 점차 어려워지며 영국은 발전소 연료 비율 중 석탄 사용량을 높인 것으로 나타났다.

유럽으로의 수출이 줄어들며 Khor Fakkan 지역에 26만cu m, Q-max급 선대의 약 30%가 계선 중인 것으로 알려졌으며 Q-Max급 선박들은 LNG 선대에서 가장 큰 선박으로 미국과 유럽의 몇몇 항만에서만 수용이 가능하다. 카타르는 Q-Max급 선박의 입항이 불가능한 아시아 시장에 집중함에 따라 20만cu m급 이하의 선박들을 용선 중에 있는 것으로 알려졌다.

Sinopec사, 인도네시아에 석유터미널 건설

Sinopec사는 자사의 해외거래를 지원하기 위해 8억4,100만달러 규모의 석유저장고와 혼합창고를 인도네시아 Batam섬의 건설하기로 확정했다. Sinopec사는 2010년 4월경, 예산원가가 8억1,500만달러 규모였을 때 동 프로젝트 계획을 밝혔었다.

동 프로젝트는 원유와 석유제품 저장고 등 총 260만 cu m규모의 시설이 건설될 계획이며 부두 및 항만 지원시설, 선박이 운항하는 수로도 건설될 예정이다. 동 프로젝트의 시행을 위해서 Sinopec사는 PBS로부터 West Point Maritime Industrial Park의 75ha를 30년간 임대할 것이며 20년 추가 임대의 옵션계약을 맺을 것으로 알려졌다. 전략적으로 말라카 해협을 따라 위치하는 이번 프로젝트는 동남아시아, 동북아시아 그리고 중동 시장을 아우르는 중요한 요충지로 손꼽히고 있다.

미재무부 이란에 추가 제재 개시

IRGC와 관련된 NIOC에 제재 가할 듯

미국 재무부는 NITC(National Iranian Tanker Company, 이란국 영유조선회사)는 이란의 IRGC(Islamic Revolutionary Guard Corps, 이슬람혁명수비대)와 연결된 충분한 증거가 없다고 밝혔다. 하지만 NIOC(National Iranian Oil Company, 이란국영석유회사)는 IRGC와 연계되어 있다고 발표하며 IRGC가 국제사회의 제재를 피하는 법을 찾아 이란의 석유를 판매하기 위한 활동을 해왔다고 밝혔다. EU가 발효한 동 제재는 2012년 7월1일부터 이란산 원유의 수입, 수출, 구입을 금지하고 있다.

또한 미재무부는 이란정부가 석유부(Ministry

of Petroleum)를 통해 소유하고 있는 NIOC내에서 IRGC의 영향력이 증가했다고 밝혔다. NIOC는 유전탐사, 생산, 정유 그리고 석유수출 및 석유제품 등 이란 내 석유산업을 책임지고 있는 기관이다. 이번 상황은 미국이 NIOC사와 거래하는 외국 금융기관에 대해 자국의 금융기관과의 거래를 금지하는 것을 의미하지만 현재 NITC사와 거래를 하고 있는 회사는 이러한 규제를 피한 것으로 알려졌다. 미재무성은 IRGC가 에너지, 건설, 금융 등 이란경제의 강력한 주체로서 군림하고 있으며 IRGC와 연계된 단체와 개인에 대한 제재를 할 것이라고 발표했다.

NYK, 금융위기 이후 첫 카캐리어 발주

2017년 130척의 PCTC선대 확장 계획

NYK사가 2008년 금융위기 이후 처음으로 7,000CEU 카캐리어 4척을 발주했다. NYK사는 이번 선박발주를 통해 전년대비 수익이 증가한 PCTC(Pure Car and Truck Carrier)선대의 확장을 추진할 것으로 예상된다. NYK사는 Imabari Shipbuilding사에 2척, Shin Kurushima Dockyard사에 각각 2척을 발주했으며 4척의 선박은 전장 약 200m, 폭 35~36m로 2014년과 2015년에 인도될 예정이다. 동 선박 4척은 최신 에너지 절감 기술을 통해 연료효율이 약 30% 가량 향상될

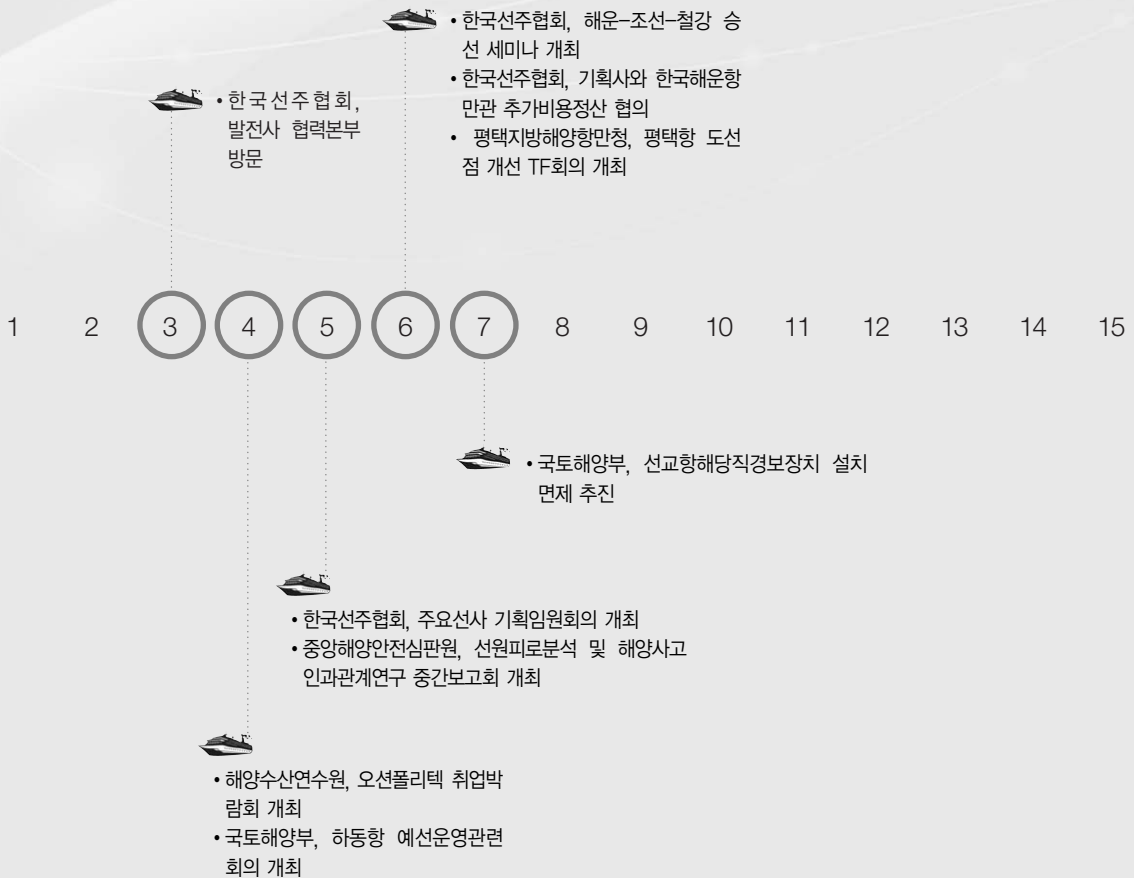
전망이다.

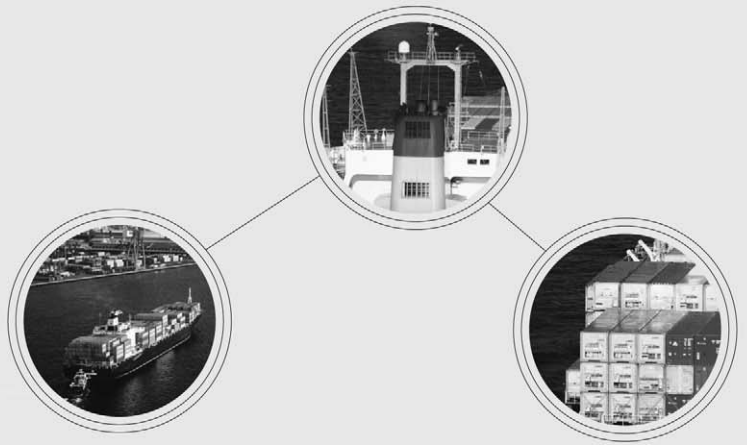
NYK사는 지난 3월말까지 121척의 카캐리어를 운영했으며 PCTC 수송에 대한 수요가 지속적으로 확대되는 가운데 PCTC 선대의 확장계획을 발표했다. 7월 발표된 중기확장계획에 의하면 2017년 3월까지 13억달러를 투자해 PCTC선대를 130척까지 확장할 것이라고 알려진 상태다. 한편 캐나다, 미국 및 유럽의 규제기관에서 독점금지에 대한 수사를 받고 있는 NYK사의 향후 행보의 귀추가 주목되고 있다.

- ☐ 협회소식
- ☐ 해운이슈
- ☐ 업계동정
- ☐ 해사정보
- ☐ 해운일지

September 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운





- 국토해양부, 국적선의 정부검사권 개방 관련 회의 개최
- 서비스산업총연합회, 서비스산업총연합회 창립 총회 개최



- 한국선주협회, 해운전문지 기자단 간담회 개최



- 한국선주협회, 중소벌크선사 영업지원 솔루션 구축 세미나 및 선화주워크샵 개최
- 국토해양부, 민관 합동 방선 활동 추진



- 한국선주협회, '12년 하반기 국제여객선 안전관리책임자 간담회 및 정기선 위원회 검토회의 개최
- 국토해양부, IMO 제91차 해사안전위원회 사전대책회의 개최

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



- 해상노련, 합동위령제 준비 회의 개최



- 국토해양부, 해사노동인증제도 이행협의 회의 개최



- 한국선주협회, 제23차 ASF SNEC 회의 참석
- 한국선주협회, 적하목록 사전제출 제도 문제점 개선 건의
- 국토해양부, 선원인력 수급 기본 계획 수립연구 워크숍 개최



- 한국선주협회, 경리부장회의 개최



- 한국선주협회, 홍보팀장 회의 개최