



신년사	2
전국해양산업총연합회/한국선주협회 회장 이진방 신년사	2
국토해양부 정종환 장관 신년사	4

협회소식	6
한국선주협회, 금년에는 해운산업 위기극복에 주력키로	6
해운 및 조선업계, 경제위기 극복 은행연합회에 공동건의	10
2009 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료	11
선협, 허베이스피리트호 인도선원 석방위해 탄원서 제출	13
선협, 부산과 서울에서 톤세업무처리요령 설명회 가져	15

해운이슈	19
글로벌 금융위기가 2009년에는 과연 어떻게 전개될까?	19

업계동정	23
------	----

해사정보	31
정부, '국군부대 소말리아 해군함정 파견 동의안' 의결	31
청와대, 국토해양부 제2차관에 최장현 컨공단 이사장 선임	34
한-러해운협정 타결, 해운업계 러시아시장 진출 확대예상	35
시황하락으로 케이프사이즈 벌크선 해체 가속화 예상	39
일본선사 NYK와 MOL, 2003년 이후 신조건조계획 재검토	40
중국 정부 자국 조선산업에 대한 금융지원 적극 검토	42

해운일지	46
------	----

## 전국해양산업총연합회 / 한국선주협회 회장 이진방 신년사



해양가족 여러분!

2009년 희망찬 기축년(己丑年) 새해가 밝았습니다. 해양산업 종사자 여러분과 가정에 건강과 행운이 충만한 한 해가 되시기를 기원합니다.

돌이켜 보면, 지난 2008년은 전 세계적인 금융대란으로 그 어느 때 보다는 암울했던 한 해였던 것 같습니다. 더구나, 해양산업의 중심축인 해운은 천당과 지옥을 연상케 할 정도로 해운역사상 가장 부침이 심했던 한해였습니다.

미국발 금융위기가 세계로 확산되면서 전세계 금융시장이 급속도로 경색됨에 따라 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보였으며, 이는 곧 세계교역량 감소로 이어져 지난해 10월 이후 해운수요가 급격히 줄었습니다.

이에 따라 해운시황은 불과 5개월 사이에 역대 최고의 호황에서 최악의 상황으로 추락함으로써 우리 해운업계의 채산성이 악화되었고, 항만업계의 채산성도 덩달아 악화되는 등 해양산업이 사상 유례없는 어려움에 직면하였습니다.

특히, 금융권에서 신조선 중도금 대출과 만기도래 대출금의 연장을 기피함에 따라 그 피해가 조선업계는 물론, 철강, 보험, 금융 등 연관산업 전반으로 확산되고 있습니다.

우리 해운산업이 세계 5대 해운강국의 문턱에서 글로벌 금융위기라는 복병을 만나 해운변방으로 전략하지 않을까 크게 우려되고 있어 정부의 정책적인 배려가 시급한 상황입니다.

해양가족 여러분!

새해 들어서도 글로벌 경기침체는 지속될 것으로 예상되고 있습니다만, 세계 각국이 경기부양을 위한 공조체제와 정책의지가 확고함에 따라 세계금융시장 불안이 조기에 해소될 것으로 예상되고 있습니다.



세계금융시장 불안이 조기에 해소되면 세계경제는 물론, 우리 경제도 나아지고 해양산업의 위기도 그만큼 빨리 극복할 수 있을 것으로 확신합니다.

그동안 세계해운시장을 견인해 온 중국이 새해들어 생산활동을 위한 원자재 수입을 서서히 늘려나갈 것으로 예상되고 있고, 신조선 발주물량의 대량취소가 가시화되는 등 해운시장은 조만간 안정을 찾아갈 것으로 보입니다.

따라서 우리 해운기업들이 지금 전개되는 최악의 상황만 잘 견디어 낸다면, 보다 개선된 환경 속에서 힘차게 도약할 수 있는 기회가 올 것으로 생각합니다. 지금 우리가 당하는 고통은 세계 5대 해양강국 도약을 앞당기는 계기가 될 수도 있을 것입니다.

해양가족 여러분!

산이 높으면 골이 깊고, 골이 깊으면 산이 높듯이 최근의 어려움은 반드시 극복될 것입니다.

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

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

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

## 국토해양부 정종환 장관 신년사



사랑하는 국토해양가족 여러분, 기축(己丑)년 새 해가 밝았습니다.

여러분 모두, 새해 소망하는 일 다 이루시고, 가정에 건강과 행복이 가득하길 기원합니다.

국가적으로도 침체된 경제가 회복되고, 힘찬 도약의 발판이 만들어지는 희망의 한 해가 되길 소망합니다.

국토해양가족 여러분,

지금 우리는 역사상 유례가 없는 글로벌 경제위기를 겪고 있습니다. 새해에 대한 전망도 긍정과 낙관보다는 걱정과 우려의 목소리가 훨씬 더 높은 것 같습니다.

말 그대로 비상 상황입니다. 이런 때일수록 우리가 잊지 말아야 할 것이 있습니다. 바로 '위기는 늘 기회를 품고 있다.'는 사실입니다. 우리가 어떻게 하느냐에 따라서 미래 세계경제의 주도권을 쥐 수도 있고, 역사의 뒤편길로 사라질 수도 있음을 명심해야 합니다.

지난 반세기 동안, 우리 국민의 역량은 위기 속에서 더욱 빛을 발했습니다. 어려움을 딛고 일어서 늘 새로운 발전의 동력을 만들어 왔습니다. 그리고 그 선봉에는 언제나 우리 공직자들이 있었습니다.

우리 공직자들은 어려운 시기마다 절제하고 자중하면서 스스로의 자세를 가다듬고, 창의적인 사고로 국가가 나아갈 새 길을 제시해 왔습니다. 지금 국가는, 우리에게 또 다시 이처럼 책임 있는 자세와

역할을 요구하고 있습니다.

그런 의미에서 여러분에게 몇 가지 당부의 말씀을 드리고자 합니다.

우선, 경각심을 갖고 속도감 있게 새해 업무에 임해주시기 바랍니다. 위기 극복의 첫 번째 관건은 속도입니다. 신속하고 기동성 있게 대처해 나가야 합니다. 머뭇거리고 지체하다가는 더 큰 위기를 불러올 수 있기 때문입니다.

이와 함께 근본적인 사고의 전환을 통해 묵은 타성과 관례를 깨고 새로운 절차와 시스템을 구축해 나가야 합니다. 그래야 단순히 위기를 극복하는 차원을 넘어 더 큰 도약의 기회를 만들어 갈 수 있을 것입니다.

지금은 선택과 집중이 그 어느 때보다 요구되는 시기입니다. 일상적이고 평범한 대응으로는 상황을 타개하는 것이 불가능합니다. 환부에 메스를 들이대듯 구조적 문제점을 과감히 개선하고, 시의적절한 정책에 집중적으로 투자하여 우리 경제에 새로운 활력을 불어넣어야 합니다.

국토해양가족 여러분,

이를 위해 우리 부는 올해, 재정의 조기 집행과 건설시장 정상화를 통해 경제를 살리고, 지속적인 국가발전을 주도할 새로운 성장 동력을 창출하는데 모든 역량을 집중해 나가고자 합니다. 그리고 '녹색 뉴딜사업을 통한 녹색성장'을 그 핵심 전략으로 추진해 나갈 계획입니다.

녹색 뉴딜사업은 토목공사와 하드웨어 건설에 치중하던 고도 성장기의 개발과는 차원이 다른 사업입니다. 친환경적으로 국토공간을 조성하면서 새로운 미래 성장 동력을 확충하는 강력하고 확실한 투자입니다.

경제의 회복과 일자리 창출은 물론 에너지·환경 문제에 대한 적극적인 대응으로 국토와 기업의 경쟁력을 강화하고 국민의 삶의 질을 향상시키는, 그야말로 일석사조, 일석오조의 효과를 거둘 수 있는 새로운 시도라고 할 수 있습니다.

우리 부는 특히, 투자 유발과 내수진작 효과가 큰 도로, 철도사업, 4대강 살리기 등을 녹색뉴딜 10대 프로젝트로 선정하였습니다. 이 10대 프로젝트에 대해서는 사업별로 전담 T/F를 구성하여 신속하게 사업을 추진해 나갈 것입니다. 장관인 제가 직접 추진상황을 점검하면서 꼼꼼히 챙기겠습니다.

이 중에서도 특히 우리가 역점을 두고 추진하고자 하는 사업이 바로 ‘4대강 살리기’입니다. 4대강 살리기 사업은 전라, 경상, 충청, 경기도에 걸쳐 고루 진행되므로, 전국적인 일자리 창출효과를 기대할 수 있고, 토지를 수용할 필요가 없으므로 속도감 있게 추진할 수 있습니다.

이 프로젝트를 통해 1차적으로는 홍수, 가뭄으로부터 안전한 국토가 조성되고, 국민의 문화, 여가수요를 충족시켜주는 새로운 친수공간들이 요지마다 들어서게 될 것입니다. 침체에 빠진 지방도시가 활력을 얻게 되고, 경제회복을 위한 새로운 돌파구도 마련될 것입니다.

무엇보다 이 사업을 통해 지방 도시들의 위상이 완전히 달라질 것입니다.

4대강을 중심으로 국토가 재창조되면, 폐쇄적 내륙 도시였던 이들 도시는 개방적이고 창조적인 미래 문화도시로, 지역발전의 거점으로, 새롭게 태어나게 될 것입니다.

국토해양가족 여러분,

주택시장의 정상화도 미룰 수 없는 일입니다. 무

엇보다 누적된 미분양과 민간 주택건설 위축을 하루 빨리 해소해 나가야 합니다. 현 경제상황과 맞지 않는 주택규제는 과감히 정비하고, 집 문제로 인한 서민들의 고통을 덜 수 있는 일이라면 제도와 절차에 얽매이지 않고 새로운 방안을 찾아나가야 합니다.

어려운 경제 속에서 더 큰 고통을 겪는 취약계층을 위한 배려는 어떤 가치보다 최우선에 두고 정책을 추진해야 하겠습니다.

위기를 맞고 있는 건설산업과 해운산업, 택시, 버스 등 교통물류산업을 지원해서 새롭게 체질을 개선하고 경쟁력을 강화하는 일에도 더욱 박차를 가해나가야 하겠습니다.

이 외에도 신성장동력 확충을 비롯해서 일일이 언급할 수 없을 만큼 많은 과제들이 우리 앞에 놓여 있습니다. 쉽지 않은 일들입니다. 그러나 꼭 해야 할 일들입니다. 그리고 우리의 역량이라면 능히 해낼 수 있습니다.

사랑하는 국토해양가족 여러분,

우리를 바라보는 많은 시선들이 있습니다. 그들 중에는 직장을 잃은 사람도 있고, 일하고 싶어도 일 자리를 구하지 못한 청년들도 있습니다. 추위에 떨고 있는 이웃도 있고, 가동을 멈춘 공장 주변을 서성이는 직원들도 있습니다.

우리가 얼마나 노력하고 어떻게 해나가느냐에 따라 이 분들의 삶이 달라질 수 있습니다. 이 얼마나 막중한 사명입니까? 한시도 지체할 여유가 없습니다. ‘우리가 아니면 안 된다.’는 긍지와 자부심으로 국가와 국민의 새로운 희망을 만드는 일에 함께 힘을 모아 나갑시다.

바람이 강하면 연은 더 높이 날 수 있습니다. 우리 대한민국, 우리 국민이 그렇습니다. 위기를 넘어 다시 비상할 대한민국을 가슴속에 품으며 굳은 각오로 힘차게 새해를 시작합시다. 최선을 다한 뒤에 큰 보람을 우리 모두 함께 나누는 뜻 깊은 한 해가 되길 바라며, 새해 여러분 모두의 건승을 기원합니다. 감사합니다.





협회소식

## 한국선주협회, 금년에는 해운산업 위기극복에 주력키로 2009년 정기총회에서 올해 사업계획 및 예산규모 확정



한국선주협회(회장 이진방)는 올해 회원사들간의 신뢰와 화합을 바탕으로 해운산업 위기극복을 위해 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

협회는 1월15일 협회 대회의실에서 2009년도 이사회와 정기총회를 개최하고, 지난해 사업실적 및 예산집행내용을 승인한 뒤 올해 주요사업계획과 예산안을 심의, 확정했다.

외항해운기업 CEO 및 임원 60여명이 참석한 가운데 열린 이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 “지난 2008년 해운시장은 세계금융대란의 여파로 불과 5개월만에 천당에서 지옥으로 추락하는 등 해운역사상 부침이 가장 심했던 한해였다”며, 지난 한해 운임폭락과 금융시장 경색으로 어려움을 겪은 외항해운업계 CEO들을 위로 했다.

또한, 이 회장은 “협회에서는 해운산업 위기극복을 위해 긴급 사장단회의와 회장단회의에 이어 민

관 테스크포스팀을 구성하여 주1회 정례대책회의를 통해 대응방안을 모색하는 한편, 금융권에 선박금융을 재개하여 줄 것을 강력히 건의하는 등 선제대응에 최선의 노력을 경주했으나, 금융시장의 경색으로 어려움이 많았다”고 말했다.

특히, 이 회장은 “새해에도 글로벌 경기침체는 지속될 것으로 예상되나, 세계 각국이 경기부양을 위한 공조체제와 정책의지가 확고함에 따라 세계금융시장 불안이 조기에 해소될 것으로 보인다”며, “우리 해운기업들이 지금 전개되는 최악의 상황만 잘 견디어 낸다면, 보다 개선된 환경 속에서 힘차게 도약할 수 있는 기회가 올 것”이라고 강조했다.

이어 국토해양부 신평식 물류항만실장은 격려사를 통해 “글로벌 금융위기로 해운산업이 어려움에 처했으나, 우리는 지난 1980년대 해운산업합리화와 1990년대 IMF를 슬기롭게 극복한 저력이 있다”

며, 외항해운업계 CEO들이 힘을 모아 위기극복을 위해 더욱 노력하여 줄 것을 당부했다.

신 실장은 또 외항해운업계가 위기극복을 위한 자구노력을 강화할 때 정부에서도 다각적인 지원방안을 모색할 것이라며, 업계의 지속적인 자구노력 등을 주문했다.

협회는 이날 정기총회에서 올해 중점사업 추진방향을 해운산업 위기상황 조기극복에 두고 세부시행방안을 마련하여 이를 적극 추진키로 했다. 협회는 이를 위해 조선·금융산업과의 긴밀한 협력과 정부 당국의 과감한 지원을 이끌어낼 계획이다.

협회는 또 제주특구등록제, 국제선박등록제 등 경쟁력 강화제도의 지속적인 발전과 톤세제도의 일몰연장 및 개선 등 해운제도의 개선을 지속적으로 추진하고, 사장단 연찬회와 각종 의견수렴창구 활성화 등을 통해 회원사간 신뢰 및 유대를 강화하는데 주력할 방침이다.

이와함께 협회는 대량화물 수송권 확보로 안정적 수송기반을 마련하기 위해 선하주 협력체제를 더욱 강화하고, 항만 및 항만부대사업의 효율상승 억제 등 우리 항만의 경쟁력 제고에도 많은 노력을 기울여 나가기로 했다.

아울러, 협회는 승선근무예비역 병역제도의 원만한 시행과 해기사 구인난 해소, 해기사 면허체계의 합리적인 개편을 통한 선원제도 개선, 해상안전 및 환경관련 제도에도 역점을 두고 추진키로 했다.

그리고, 국제민간해

운기구(ICS, BIMCO)의 가입 및 ASF 활동강화로 한국해운의 위상을 강화하고, 일-대만항로 개방을 위한 과감한 조치 전개와 한-인도 이중과세 면제범위 확대 등 양자부문의 국제해운협력을 강화하는 한편, 인도, 동지중해, 흑해, 중남미 국가와의 해운협력 증진을 통해 틈새시장을 개척하고, 선주책임 강화법제에 능동적으로 대처해 나가기로 했다.

이밖에도 협회는 사회기여사업 발굴 및 지속적인 추진과 전국해양산업총연합회 활동 강화 등 해양산업의 대국민 이미지 개선에 주력함은 물론 해운홍보를 강화하고, 조사 및 연구기능을 강화키로 했다.

한편, 이날 정기이사회에서는 외항해운 영업활동을 중단하거나 협회비를 체납한 14개 회원사의 협회퇴회를 승인했다.

이에 따라 이날부터 협회 회원자격을 상실한 해운업체는 가림해운을 비롯하여 글로벌로지스틱스, 듀오해운, 에스에이치마린, 케이원해운, 브리지마린, 세경선박, 시노파이스트해운, C&라인, C&상선, C&중공업, C&해운, 퍼스트쉽핑, 동일해운이다.





협회소식

## 부정기건화물선 시황 최근 바닥세에서 탈출하여 상승세 지속 BDI 지난해 10월27일 이후 3개월 만에 1,000 포인트 상회

최근들어 부정기건화물선 시황이 바닥을 확인하고 강한 반등세를 보이고 있다.

부정기건화물선 시황의 명암을 나타내는 BDI 지수가 지난 1월19일 868 포인트를 기록한 이후 10여일간 지속적으로 상승하면서 1월27일 1,000 포인트를 돌파한데 이어 1월30일 현재 1,070 포인트를 기록하고 있다. 이같은 BDI 지수는 1월2일 773 포인트에 비해 38.4% 상승한 것이다.

최근의 부정기선 운임지수는 그동안 시황폭락의 단초를 제공했던 케이프사이즈와 파나막스가 상승세를 견인하고 있다.

케이프사이즈 운임지수(BCI)와 파나막스 운임지수(BPI)는 연초대비 45.6%와 47.2%나 급등했다. 수프라막스인덱스(BSI)도 24.6% 상승하면서 전선형에서 상승세를 기록하고 있다.

4개항로 평균용선료의 경우는 케이프사이즈의 상승세가 두드러졌다. 1월30일 케이프사이즈 용선료는 1만 7,410달러로 연초대비 93.5%나 급등했고, 파나막스도 4,000달러대에서 6,300달러대로, 수프라막스도 5,300달러대로 상승했다.

특히 케이프사이즈에서는 3만달러대에서 성약되는 경우도 나오고 있고, 기간용선료가 스팟용선료를 크게 웃도는 등 벌커시황이 본격적인 바닥탈출

에 나서고 있다는 분석이다.

사실상, 최근 부정기선 시황 상승은 케이프사이즈 선형이 주도하고 있으며, 특히 중국의 중소형 철강업체를 중심으로 한 철광석 수입재개가 시황상승을 견인하고 있는 것으로 분석되고 있다.

중국 철강업체와 브라질 자원대기업간 가격협상이 거의 마무리 단계에 접어들면서 시황회복에 대한 기대가 그 어느 때 보다도 고조되고 있다. 4월부터 적용되는 철광석 가격갱신이 조만간 마무리 될 것으로 예상되는 가운데 브라질 철광석 수출기업들이 최근 케이프사이즈 선박의 용선활동에 가세함에 따라 협상타결이 임박했음을 암시하고 있다.

이에 따라 2월말 또는 3월초부터 케이프사이즈 수요가 증가될 것으로 예상되고 있다.

이와 관련하여, 일본의 신일본제철 등은 철광석 가격협상 타결에 대비해 2월 초에 전년 대비 40% 인하된 운임으로 장기운송계약(COA) 오퍼를 낼 계획인 것으로 알려졌다.

또한, 일본선사들은 중국의 경기부양책으로 향후 2-3년간 철강수요가 1억-1억5,000만톤정도 추가 발생할 것으로 전망했다.

1월1일부터 27일까지 철광석 수송과 관련하여 성약된 케이프사이즈 벌크선은 모두 82건으로 지난 12월의 68건에 비해 20% 증가했고, 이는 지난해 9월 이후 최다의 성약건수이다.

더구나, 세계해운시장을 좌지우지하는 중국의 경기부양 효과가 금년 4/4분기부터 가시화될 것으로 예상되고 있어 본격적인 시황회복은 하반기부터 이루어 질 것으로 전망되고 있다.

### [부정기선 운임지수(BDI) 추이]

구 분	1/1	1/15	1/20	1/27	1/28	1/29	1/30
BDI	773	908	872	1,004	1,014	1,036	1,070
BCI	1,361	1,850	1,719	2,035	2,006	1,972	1,981
BPI	540	502	494	588	633	719	795



[벌크선 선형별 용선료 현황 (1년 기준)]

구 분	1월27일	1월20일	금년 최저치
Capesize	23,500 \$	22,500 \$	21,500 \$
Panamax	11,000 \$	11,000 \$	11,000 \$
Handymax	10,250 \$	10,000 \$	9,500 \$

(자료) Fearnleys Weekly, 2008. 1. 28

총액 4조위안(지방은 별도로 30조위안)의 경기부양책을 시행할 것으로 보이는 가운데 그 초점이 기간시설 등에 투자될 계획으로 있어 수송수요가 크게 증가할 것으로 예상되고 있기 때문이다. 또한, 중국 정부는 최근 철강업 등의 지원책을 발표했다. 경제위기 속에서 어려움에 처해있는 강재 수출기

업의 세부담을 경감하고, 시설비용 등을 지원하는 등의 대책을 통해 경기부양을 촉진시킨다는 계획이다.

한편, 최근에 유럽을 운반중인 중국의 원자바오(溫家寶) 총리는 2월2일자 파이낸셜타임스(FT) 아시아판과의 인터뷰에서 중국의 경기를 자극하고 소비를 부추기기 위해 “모든 방법을 동원할 것”이라며, 강력한 추가 경기부양책을 검토

중이라고 말했다. 윈 총리는 “경기부양책은 새롭고 시의적절하고 강력한 것”이라며 “이는 경기 후퇴를 막기 위해 선제적으로 취해져야 한다”고 강조했다. 윈 총리의 이 같은 발언은 조만간 또 다른 대규모 부양책을 내놓겠다는 것이어서 주목되고 있다.

## 선협·국토해양부, 해군 해기사 면허취득 교육과정 개설 토역 해군의 일자리 창출위해 외항상선 해기사로 영입

한국선주협회와 국토해양부는 전역한 해군 부산관 및 사관들의 일자리 창출을 위해 이미 전역했거나 전역 예정인 해군을 대상으로 3급 해기사 면허취득 교육과정을 한국해양수산연수원에 개설했다.

이는 국토해양부와 해군간 업무협약 실천의 일환으로 국토해양부, 해군, 한국선주협회 및 한국해운조합 관계자들이 지난해부터 협의하여 시행하게 된 제도로써 해운분야에 부족한 해기사를 보충하고, 아울러 해상생활의 실전경험이 있는 해군 경력자에 대한 상선 취업기회 제공을 목적으로 한 것이다.

이같은 해군 해기사 면허취득교육은 2009년 2월2일부터 2월13일까지 2주간 과정으로 진행되며, 수료 후 해기사 국가자격시험(2/14)에 응시, 32명(항해 18명, 기관 14명)의 해기사를 배출하여 선사에 취업 알선할 예정이다. 국토해양부는 향후 업계의 만족도 분석을 통하여 확대여부를 검토할 계획이다.

한편, 한국선주협회는 2월3일 부산시 광안리에서 이번에 해기사 면허취득교육에 참여한 해군 전역자 및 전역예정자 32여명과 강신길 한국해양수산연수원장을 비롯한 교수진을 초청하여 만찬간담회를 갖고 교육에 전념하여 줄 것을 당부했다.

협회 김영무 전무는 이 자리에서 인사말을 통해 “선상생활이 풍부하고, 항해 및 기관분야의 전문가들이 해기사 면허취득 교육과정에 참여한데 대해 환영한다”며, 협회는 교육 후 해기사 면허취득과 함께 관련교육을 이수할 경우 취업하는데 어려움이 없도록 최대한 노력하겠다고 말했다.



협회소식

## 해운 및 조선업계, 경제위기 극복 은행연합회에 공동건의 외항해운·조선업체에 대한 운영자금과 제작금융 지원토록

한국선주협회(회장 이진방)와 한국조선협회(회장 최규원)는 1월21일 경제위기 극복을 위한 공동건의서를 전국은행연합회에 제출하고, 외항해운 및 조선업체에 대한 운영자금과 제작금융을 지원하여 줄 것을 요청했다.

양 협회는 공동건의를 통해 우리나라는 세계 6위의 상선 보유국으로서 2010년에는 세계 5위의 해운 강국으로 부상할 것으로 전망되고 있으며, 조선산업은 수주량 면에서 세계 1위를 고수하고 있다고 밝히고, 최근 글로벌 금융위기에 따른 금융경색으로 양 업계의 어려움이 가중되고 있는 만큼 금융지원이 시급하다고 강조했다.

해운 및 조선산업은 연간 100조원 이상의 외화매출을 올리는 우리 경제의 성장 동력으로서 국가경제를 지탱하는 중추산업으로 확고한 뿌리를 내리고 있으나, 최근 미국발 금융대란에 따른 금융시장 불안이 전 세계적으로 확산되면서 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보이고 있으며, 우리 금융시장도 크게 경색되어 많은 해운기업들이 유동성 부족에 시달리고 있다.

특히 신조선 건조와 관련한 금융계약이 체결되어 건조 중에 있는 신조선박에 대한 중도금 대출까지 다양한 이유로 금융기관이 여신을 기피함에 따라 그 피해가 조선업계는 물론, 연관산업으로까지 확산되고 있다.

더구나 세계금융시장 불안에 따른 이례적이고 일시적인 선박의 자산가치 하락으로 선박의 공정한 시장가격이 형성되지 못하고 거래 역시 거의 이뤄지지 않는 상황에서 선박의 자산가치를 평가하여 금융기관이 대출금의 중도상환을 요구하는 경우가

발생되고 있어 어려움이 가중되고 있다.

이에 따라 양 협회는 해운 및 조선업계가 현재의 위기를 극복하기 위하여 상호 협력하고 있다고 밝히고, 상황이 개선될 때까지 금융조달이 원활하게 이루어질 수 있도록 계약된 신조선박의 원활한 건조지원과 해운 및 조선업체에 대한 운영자금 및 제작금융을 전폭적으로 지원하여 줄 것을 강력히 건의했다.

양 협회는 해운·조선업체에 대한 운영자금 및 제작금융 지원과 관련하여 원금상환기한 연장 등 채무를 조정하고, 선박의 일시적인 자산가치 하락에 따른 추가담보 내지 선가상환 요구를 유예하는 한편, 조선산업의 경쟁력 강화를 위한 제작금융의 지원을 촉구했다.

양 협회는 또 신조선박의 원활한 건조를 위해 신조선 건조계약이 체결된 신조선 중도금의 원활한 공급과 선수금 환급 보증한도를 증액시켜 줄 것을 요망했다.



## 2009 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료

### 육·해·공 수송산업 CEO, 관련 단체장 등 600여명 참석



전국해양산업총연합회(회장 이진방 한국선주협회장)와 전국교통단체총연합회(회장 김종원)는 1월 12일 세종문화회관 1층 세종홀에서 '2009년 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회'를 갖고 국가경제 위기극복에 앞장설 것을 다짐했다.

새해를 맞이하여 교통물류·해양산업 경제인들의 화합과 협력, 그리고 동반발전을 모색하기 위해 처음으로 육·해·공 수송산업계 CEO들과 국토해양부 장관과 차관, 국회의원, 관련단체장 등 600여명이 참석한 가운데 열린 이날 신년인사회는 국가경제와 교통물류·해양산업의 위기극복이 화두로 부각됐으며, 참석자들은 위기극복을 위해 최선을 다하기로 결의했다.

이날 신년인사회를 주관한 이진방 전국해양산업총연합회 회장은 신년사를 통해 "새해 들어서도 글로벌 경기침체는 지속될 것으로 예상되나, 경기부양을 위한 세계각국의 공조체제 강화로 세계금융시장 불안이 비교적 조기에 해소될 것으로 전망됨에 따라 우리 경제도 나아지고 해양산업의 위기도 조만간 극복할 수 있을 것으로 확신한다"고 밝혔다.

이 회장은 "교통물류·해양산업에 종사하시는 구성원 모두가 제자리에서 맡은 바 역할에 충실하고, 현재의 어려움을 극복하기 위해 모든 지혜와 역량을 모은다면, 작금의 위기를 기회로 바꿀 수 있을 것"이라고 강조했다.

이어 정종환 국토해양부 장관은 "지난해 우리 경제는 고유가와 세계적인 금융시장 불안으로 전례 없는 큰 시련을 겪었으며, 금년에도 작년 못지않게 어려울 것이라는 우려가 많다"고 강조하고, "그러나 우리는 1970년대 오일쇼크와 1990년대말 외환위기를 극복한 저력이 있는 만큼, 희망을 잃지 않고 의지를 모아간다면, 지금의 위기를 넘어서는 것은 물론, 반드시 경제 도약의 발판도 마련할 수 있을 것"이라고 말했다.

정 장관은 또 "국토해양부는 올해 무엇보다 '녹색뉴딜 사업을 통한 녹색성장'을 핵심 정책으로 추진하여 국토를 재창조하고 실물경기를 조기에 회복시키는 데 최선을 다하겠다"고 강조하고, "이와 더불어 위기를 맞고 있는 해운 및 교통물류 산업의 조기 안정화와 체질 개선을 통한 경쟁력 강화를 위해 최



## 협회소식

대한의 지원을 해 나갈 것"이라며 교통물류·해양 산업 경제인들도 최선을 다하여 줄 것을 당부했다.

또한, 이병석 국토해양위원회 위원장은 "지금의 글로벌 경제위기라는 한파 속에 움츠러들지 말고 정신력으로 이겨내야 할 때"라고 강조하며 "경제침체로 다목적 차원의 정책을 모두 쏟아내고 있는 상황"이라고 전했다.

이어 이 위원장은 "초반의 위기에 부딪혀 이겨내지 않으면 만성으로 굳어진다."며 전 세계적인 경기침체를 정신력으로 이겨낼 것을 강조했다.

그리고 바다와 경제 국회포럼 대표인 한나라당 박상은 의원은 "교통물류·해양산업의 위기극복을 위해 국회 차원에서 최선을 다하겠다."며, 우리 경제인들도 위기극복을 위해 앞장서 줄 것을 당부했다.

국회 국토해양위원회 소속인 민주당 김성곤 의원도 "최근 글로벌 금융위기로 우리 경제는 물론 교통물류·해양산업이 어려움을 겪고 있다"며, "오늘 참석한 경제인 여러분들이 단합하여 위기를 기회로 만들자"고 역설했다.

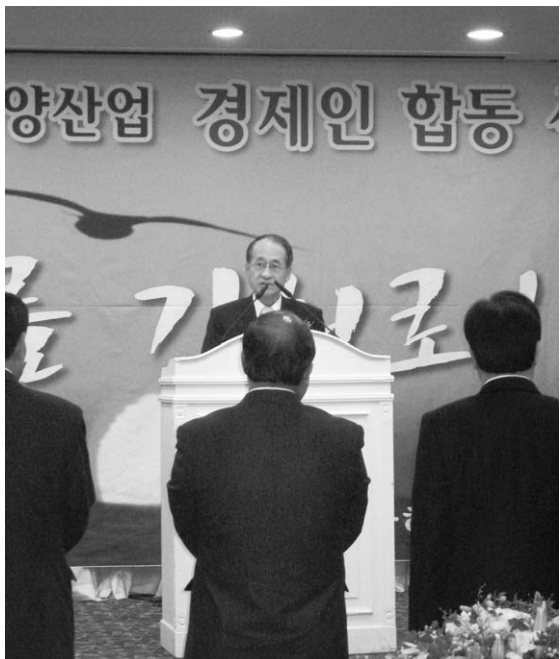
한편 이날 경제인 신년인사회에는 정부측에서 국토해양부 정종환 장관을 비롯하여 국토해양부 이재균 차관, 신평식 물류항만실장, 이장훈 해사안정정책관, 김광재 해운정책관, 지희진 해운정책과장, 해양경찰청 강희락 청장, 2011여수세계박람회 조직위원회 장승우 위원장, 강병일 사무총장, 윤학배 본부장 등이 참석했다.

전국해양산업총연합회에서는 이진방 회장을 비롯하여 수석부회장인 이국동 한국항만물류협회장, 한국선급 오공균 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국도선사협회 이귀복 회장, 전국해상산업노동조합 방동식 위원장, 한국선주상호보험조합 이윤재 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국해운조합 정유섭 이사장, 한국해사문제연구소 박

현규 이사장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 해양환경관리공단 이용우 이사장, 전국항운노동조합연맹 최봉홍 위원장, 바다살리기운동본부 정태순 총재, 한국선원복지고용센터 김용태 이사장 등이 참석했다.

그리고 해운업계에서는 한국선주협회 수석부회장인 김성만 현대상선 사장을 비롯하여 한진해운 김영민 부사장, STX팬오션 이종철 부회장, 김대유 사장, 추성엽 부사장, 대한해운 김창식 사장, 고려해운 박정석 사장, 창명해운 이경재 사장, 우양상선 김동식 사장, 진양해운 홍승두 사장, 태영상선 박영안 사장, 삼호해운 양희권 사장, 조강해운 오학균 사장 등이 참석했다.

교통물류산업계에서는 교통단체총연합회 안철진 부회장을 비롯하여 신동재 부회장, 한국공항공사 성시철 사장, 교통안전공단 정상호 이사장, 코레일 심혁윤 사장, 대한항공 이종희 사장, 아시아나항공 윤영두 사장, 현대자동차 이광선 사장 등이 참석했다.





## 선협, 허베이스피리트호 인도선원 석방위해 탄원서 제출 인도선원 유죄판결 후 ICS, BIMCO 등 국제여론 악화

한국선주협회(회장 이진방)은 최근 허베이 스피리트호 인도선원 판결에 대한 국제여론 악화로 인해 우리나라 외항해운업계가 위험에 빠지는 것을 막기 위해 대법원에 인도선원 석방을 위한 탄원서를 제출했다. 협회는 또 탄원서를 영문으로 번역하여 인도선주협회에도 통보했다.

대전지방법원은 지난해 12월10일 태안 유류오염 사고 항소심에서 대형유류오염을 발생시킨 '허베이 스피리트' 호의 인도인 선장과 1등 항해사에 대해 유죄를 선고하고 법정구속했다.

선장에게는 금고 1년6월에 벌금 2,000만원을, 1등 항해사에게는 금고 8월에 벌금 1,000만원을 선고했다. 1심에서는 무죄판결을 받았었다. 이들 인도인 선장과 1등 항해사에게 유죄를 선고한 이유는 유조선 당직항해사의 경계무 소홀과 충돌 후 사후조치가 미흡했기 때문이다.

대전지방법원은 삼성중공업 예인선단 관련자들에 대해서도 징역형 및 벌금형을 선고했다. 해상크레인 선장에게는 징역 1년6월을, 예인선단 선장에게는 징역 2년6월에 벌금 200만원을 선고했다.

특히, 국제해운협회의회(ICS)와 국제해운연맹(ISF), 국제탱커선주협회(INTERTANKO), 국제P&I클럽그룹(International Group of P&I Clubs) 등 민간해운단체들은 회람문서를 통해 회원들로 하여금 각국 정부를 대상으로 금번 판결에 대한 우려를 표명하고, 외교적으로 우리나라 정부를 압박해 줄 것을 요청했다.

이에 따라 협회는 최근 대법원에 인도선원 석방을 위한 탄원서를 제출하고 은전을 베풀어 줄 것을 요청했다.

협회는 탄원서를 통해 우리 해운업계는 2007년 12월7일 태안유류오염사고가 발생하자마자 기름제거 작업에 직접 참여하여 태안해역 복원에 미약하나마 일손을 보탬으로써 이를 계기로 선박의 안전운항 필요성을 다시 한번 절감했다고 밝히고, 인도선원 유죄선고에 대한 국제여론이 악화일로에 있는 만큼 배려하여 줄 것을 요청했다.

협회는 또 국제운수노조(ITF)에서 한국인 소유선박 및 한국으로 입항하는 모든 선박에 대하여 승선을 거부하는 캠페인을 전개하고 있으며, 또한 인도 현지에서도 한국산 제품의 불매운동이 펼쳐지고 있다며, 국제해운민간단체들이 고의가 아닌 우발적인 해양사고에 대해 선원에게 형사처벌을 가하는 것은 국제해운 관행에 어긋난다며 우려하고 있는 정황을 고려하여 줄 것을 요망했다.

협회는 상기와 같은 부정적인 활동에 대하여 우리나라 사법체제의 실정을 알리고 우리 법원의 결정을 존중하여 줄 것을 요청하는 등 나름대로 국제해운민간단체들의 반한 감정 해소를 위하여 적극적인 노력을 기울여 왔다고 밝히고, 선원에 대한 형사처벌이 선원직에 대한 매력을 상실시켜 우리나라 뿐만 아니라 전 세계적으로 선원구인난이 더욱 악화될 수 있다며 대법원의 선처를 호소했다.

협회는 특히 지난해 7월 국제해사기구 사무총장이 우리정부에 당해 인도선원의 출국금지 해제를 요청한 바 있으며, 한-인도 해운회담 시에도 인도정부가 우리 정부에 이같이 요청했다며, 인도적인 차원에서 그들에게 은전을 베풀어 우리 사법부의 존엄성을 유지하면서도 국제사회의 기대에 부응하는 길을 도모하여 주실 것을 간곡히 요청했다.



협회소식

## 선박배출 온실가스저감 및 선박재활용협약 대응방안 모색 국토해양부, KMI, 해운회사 등 각계 전문가들 대책협의

한국선주협회(회장 이진방)는 1월16일 협회 회의실에서 선박배출 온실가스 저감 및 선박재활용협약에 대응하기 위한 대책회의를 갖고 신조선 에너지 효율 설계지수(EEDI) 개발 등에 대해 협의했다.

국토해양부를 비롯하여 외항해운업계, 한국해양수산개발원, 선급협회, 조선업계 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 국제해사기구(IMO)의 온실가스 저감문제와 선박재활용협약의 문제점과 향후 대응방안에 대해 폭넓게 논의했다.

특히, 이날 회의에서는 IMO 온실가스 저감문제와 관련하여 신조선 에너지 효율 설계지수(EEDI) 개발, 현존선 에너지 효율 운항지수(EEOI) 개발 및 탄소세, 배출권 거래권 등 온실가스기금에 대해 협의했는데, 선급 및 조선업계에서는 목포해양대학에서 연구한 설계지수에 대해 재검토를 요청하였다.

그리고 금년 3월초에 개최될 예정인 온실가스 2차 중간회기작업반 회의 전에 설계지수를 최종적으로 개발하여 동 회의에 제출하기로 하였다.

또한, 현존선에 대한 운항지수 개발과 관련해서는 선박별로 기준치를 구해 평균치를 구하는 것은 어려울 것으로 예상되므로 금년 7월에 개최하는 MEPC회의에서 운항지수에 대한 선사의견을 적극 개진하기로 했다.

아울러 탄소세, 배출권거래권 등 온실가스 기금에 대해서는 논의가 시작되는 단계이므로 관련 업계와 공동 대응기로 합의했다.

선박재활용협약과 관련해서는 우선 한국선주협회측에서 선박재활용협약 개요를 설명하고, 선박재

활용협약과 관련된 예상 쟁점사항을 보고했다.

협회는 보고를 통해 협약 발효요건에 관한 사항에 대해서는 발효요건이 정해지지 않아 외교회의에서 논의될 예정이며, 신조선 및 현존선의 위해물질 목록 작성에 관한 사항에 대해서는 위해물질 목록을 작성할 전문인력이 없는데다 선급과 선사에서도 전문인력이 없다고 설명했다.

협회는 또 선박재활용기금에 관한 사항에 대해서는 협약의 내용에 포함되지 않았으나 향후 논의가 될 예정이므로 이에 대한 대응방안 검토가 필요하다고 강조했다.

이같은 현안사항에 대해 협의한 결과, 우선 발효요건은 가장 늦게 발효되도록 연구진이 방안을 검토하여 국토해양부와 한국선주협회에 제출기로 하였다. 또한 위해물질 목록작성과 관련하여 연구진이 선급과 선사의 도움을 받아 위해물질목록을 작성기로 하였다.

이밖에도 재활용기금에 대해서는 향후 논의가 진행될 것에 대비하여 대응방안을 검토하여 국토해양부와 한국선주협회에 제출기로 결정하였다.

이 날 회의에는 국토해양부 해사기술과 이국토해양부 해사기술과 이기상 사무관, 김철홍 주무관, KMI 임종관 부장, 최중희 박사, 전형진 박사, 고현정 박사, 조선협회 권봉기 대리, 현대중공업 장용훈 과장, 한국선급 류경부 책임검사원, 김성철 책임검사원, 이혁인 선임, 한진해운 김영렬 부장, 박동현 부장, SK해운 허기영 부장 선주협회 황영식 부장, 김경훈 대리 등 30여명이 참석했다.

# 선협, 부산과 서울에서 톤세업무처리요령 설명회 가져

## 국토해양부는 세제 적격기업 확인서 발급요령 설명



한국선주협회와 국토해양부는 2009년 톤세제 업무처리요령에 대한 국적외항선사들의 이해를 돕기 위해 1월5일, 7일, 9일 등 3차에 걸쳐 부산과 서울에서 설명회를 가졌다.

톤세제 업무처리 요령에 대해서는 협회 문준영 차장이, 톤세제 적격기업 확인서 발급요령에 대해서는 국토해양부 해운정책과 신영락 주무관이 설명했다. 금번 설명회의 내용을 요약하면, 2009년도 톤세제 변경사항으로는 시간 단축을 위해 선박제원 신고 승인처리절차를 선주협회 승인으로 종료하게 되었다. 하지만, 신규 선박에 한해 증빙서류(운항선

박신고 동일)를 제출해야 한다.

또한, 종전에는 적격요건 확인서를 3월30일에 일괄 승인하였으나, 2009년에는 선착순으로 적격요건 확인서를 발급하게 되어, 미리 서류를 제출 하는 것이 유리하게 되었다.

아울러, 별지 3호서식(운항선박 내역) 및 적격요건 확인 신청서 제출시 △톤세 선택시 법인세 경감액 △경영실적 및 재무현황(2008년도)을 동시에 제출하여야 한다.

이어 동 설명회에서는 국토해양부 김대수 사무관이 대선소득이 해운소득에 포함되는지에 대한 국세청 질의회신내용에 대해 설명했다. 국세청에 질의를 통해 회신받은 내용은 '대선소득이 비해운소득에 해당한다'는 것이다.

이에 협회에서는 재질의하였고, 추후 이 질의내용에 대해 국토해양부, 기획재정부, 국세청에서 협의할 예정이다.

국토해양부에서는 이에 대해 현행과 같이 개별선박표준이익 계산시 대선수입을 해운소득으로 처리할 수밖에 없다는 입장을 밝혔고, 톤세 적용선사는 이미 3년간 해운소득으로 처리했다고 말했다.

이에 협회는 개별선박 표준이익 계산시 대상선박, 운항일수, 사용률은 조특법시행령 제104조의 8(해운기업의 법인세 과세표준 계산특례)에 따라 소유선박 및 용선선박을 대상으로 하며 대선을 제

### [톤세 선택시 법인세 경감액]

(단위 : 천원)

회사명	톤세 미선택시 법인세(A)	톤세 선택시 법인세			차액(A-B)
		해운소득	비해운소득	합계(B)	



## [경영실적 및 재무현황(2008년도)]

(단위 : 억원)

경영실적	금액	재무현황	금액
매출액		자산	
매출원가		부채	
영업이익		자기자본	
경상이익		부채비율	
당기순이익		자기자본 비율	

외한다고 되어있지 않아 현행대로 해운 소득에 포함시켜 신고해야 한다고 입장을 밝혔다.

선박제원신고는 1월30일까지, 운항선박내역은 3월30일까지 신고해야하며, 적격요건 확인서 발급은 선박운항내역 및 요건 확인서 신청 일자별로 처리된다. 또한, 해운업 실태조사 제출은 1월13일까지, 요건확인신청서 제출시에는 경영 실적 및 재무제표를 제출하여야 한다.

## 미국 세관의 '10+2 Rule' 발효로 준비서류 대폭 늘어 벌칙을 수반하는 완전시행은 2010년 1월26일부터

미국의 '10+2 Rule'이 금년 1월26일 발효됨으로써 미국에 수출하는 기업은 추가로 준비해야 할 서류가 최대 12개까지 늘어나게 됐다.

우리 협회가 입수분석한 정보에 따르면, 미국 국토안전부(Department of Homeland Security) 세관국경경비국(Customs and Border Protection, CBP)은 2008년 11월25일 관보를 통해 새로운 『Supply Chain』상 안보조치인 '10+2 Rule'의 잠정최종규칙(interim Final Rule)을 발표했다.

'10+2 Rule'은 종래 수입통관절차에서는 요구되지 않던 데이터(수입자 10개 항목, 수송자 2개 항목)를 외국항에서 선적 24시간 전까지 CBP에 제출하도록 의무화 한 규정이다.

'10+2 Rule'의 원초치명은 『Importer Security filing and additional carrier requirements』이다. 동 규칙 제 4.7c(d)와 4.7d(f), 149.2(g)조에서 발효일을 1월26일로 규정함에 따라 이날부터 시행에 들어간 것이다.

다만, 완전시행일까지는 벌칙이 적용되지 않으며, 위반에 대한 벌칙을 수반하는 조치의 완전실시는 시행후 1년이 경과한 2010년 1월26일부터 적용된다.

벌칙은 화물의 상품가액이 아닌 1건당 5,000달러로 규정되어 있다. '10+2 Rule'의 새로운 수입자 요건을 살펴보면, ① Container stuffing location ② Consolidator(Stuffer)는 가능한 빨리(최소한 미국 도착 24시간 전까지) 제출할 것을 요구하고 있으며, ③ 제조자(또는 공급자) (Manufacture (or supplier)) ④ 판매처 (ship to party) ⑤ 산지국(Country of origin) ⑥ HTSUS (Commodity HTSUS number)은 선적 24시간 전에 제출하되, 미국 도착 24시간 전까지 수정이 가능하다.

한편, CBP는 오는 6월 1일까지 상기 6개 데이터에 대한 공개의견을 받을 예정이어서, 동 조치의 적용에 대한 다소의 변화가 예상된다.



## EU 해군 등 아덴만수역 추천통항로 2월1일부터 변경 홍해 항행선박간 충돌위험 예방 등 통항분리대 제공

EU Naval Force(EU NAVFOR-<http://www.mschoa.org>), UKMTO(United Kingdom Maritime Trade Operations) 및 CMF(Combined Maritime Forces)는 최근 국제해운동맹의 제안에 따라 2009년 2월1일부터 현재의 아덴만 추천 통항로(recommended transit corridor through the GOA)를 변경한다고 발표했다.

이번 추천 통항로의 변침점 좌표변경은 홍해를 드나드는 선박간의 충돌위험을 줄이기 위해 통항분리대를 제공하기 위한 것으로 이는 연합해군 함정들이 상당한 유연성을 갖고 아덴만에서 테러방지작전을 수행할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

EU NAVFOR의 웹사이트 (<http://www.mschoa.org/>)에 직접 접속하여 필요한 정보를 입력하면 접속용 ID및 PW를 발급받을 수 있다. EU NAVFOR에서는 소말리아 인근 해적들이 주요정보를 입수하지 못하도록 제출한 정보에 대한 확인작업을 거쳐 등록인의 개인 e-mail을 통해 직접 ID 및 PW를 발급하고 있다. 변경된 통항로 및 그룹통항로의 자세한 사항은 <http://www.mschoa.org/secure/UTC.aspx>으로 접속하면 직접 확인할 수 있다. 만일 동 웹사이트 이용에 불편함이 있으면 E-mail([postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org))을 이용하여 UKMTO에 연락하면 된다.

동 웹사이트의 정보는 회사보안책임자(Company Security Officer)를 통해 아덴만, 인접한 인도양 해역 및 소말리아 해안선으로부터 600마일 이내를 통항하는 모든 선박의 선장들에 배포해야 한다.

### EU, CO<sub>2</sub> 배출총량에 해운·항공 포함 해운업계, 저감대책 IMO에서 정해야

EU는 새로운 유엔기후변화협약(교토의정서 대체)에 규정된 이산화탄소 배출 총량에 해운 및 항공 산업으로부터의 배출량을 포함시킬 계획이다.

선박이나 항공기의 이산화탄소 배출량은 선박이나 항공기의 도착국 또는 출발국의 정해진 배출량에 포함시킬 예정이다.

해운업계는 이산화탄소의 배출량을 저감시키는 책임에 대해 전적으로 통감하고 있으나, 저감대책에 대한 세부사항은 IMO에서 정해져야 한다는 입장이다.

이는 똑같은 조치가 선박국적에 상관없이 적용되어야 하기 때문이다. 해운은 여러 항만을 기항해야 하고 화물 운송에 의한 최종 수혜자가 누구인지 판단하기 어렵기 때문에 항공보다 복잡하다.

따라서 해운업계에서는 항공기에 적용할 법한 조치를 선박에 적용해서는 안된다는 주장이다. 해운업계는 연료효율성을 증가시키는 등 신기술을 접목하여 2020년까지 현재의 이산화탄소 배출량보다 15%정도 저감시킬 것으로 내다보고 있다.

각국 정부가 해운산업에 대하여 절대적인 이산화탄소 배출 기준치를 개별국 또는 국제적으로 적용하는 우를 범해서는 안된다는 여론이 해운업계에서 강하게 일고 있다.



협회소식

## 선박연료유협약(Bunker Convention) 지난해 11월 발효 중국의 경우 금년 3월9일에 발효, BCC 선내비치해야

선박연료유에 의한 오염사고 발생시 민사책임제도를 규정한 선박연료유협약(Bunkers Convention)이 2008년 11월 발효되었다.

선박연료유협약증서(Bunkers Convention Certificates)가 비교적 순탄하게 발급되고 있다. 하지만 2009년 2월 20일부터 개시되는 P&I 증서 갱신과 관련, 새로운 선박연료유협약증서가 필요한 상황이다. 이와 관련, 현재 항만당국의 유연성이 절실히 필요한 때이다.

동 협약의 이행에 관한 논의를 위하여 덴마크항만청이 소집한 IMO 비공식 회의(2009년 1월)에서 각국 정부는 상기 사유에 의한 선박의 선박연료유협약증서 미소지에 대하여 원칙대로 적용하겠다는 입장이다.

한편, 중국 등 5개국이 Bunker Convention을 비준함에 따라 동 협약 체약국이 31개국으로 늘었다.

2008년 11월30일 현재 Bunker Convention의 체약국으로 확인된 국가는 총 31개국으로 China, Finland, Malaysia, Malta, St. Vincent & Grenadine 5개국이 새로 추가되었다.

Bunker Convention 체약국은 Bahamas, Bulgaria, China, Cook Island, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Greece, Hungary, Jamaica, Latvia, Liberia, Lithuania, Malaysia, Malta, Marshall Island, Norway, Poland, St. Vincent & Grenadine, Samoa, Sierra Leone, Singapore, Slovenia, Spain, Tonga, United Kingdom, Vanuatu이다.

최근 중국 Correspondent(Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.)의 소식에 따르면 중국 정부는 2008년 11월17일에 Bunker Convention을 비준하여 2009년 3월9일부터 시행한다.

이에 따라 2009년 3월9일부터 중국을 기항하는 선박은 동 협약 체약국으로부터 발급받은 Bunker Convention Certificate(BCC)를 선내에 비치해야 한다.

### 선협 광양지구협의회 위원장에 조기주씨 선임



한국선주협회 광양지구협의회는 지난 1월15일 회의를 갖고 신임위원장에 조기주(曹琪周) 한진해운 광양물류지점장을 선임

했다.

조 위원장은 1983년 한국해양대학교 항해학과를 졸업하고, 조강해운과 한진해운에서 10여년이상 승선근무한 뒤 1997년부터 한진해운 운항팀에서 근무하다 업무실력을 인정받고, 2006년부터 광양물류지점에 근무하면서 광양물류지점장으로 광양과 인연을 쌓았다.

한편, 전임 위원장인 현대상선 오관중 소장은 약 5년간 광양지구협의회를 이끌어왔다.

# 글로벌 금융위기가 2009년에는 과연 어떻게 전개될까?

## 포스코경영연구소, '글로벌 금융위기 전개방향' 분석

사상최고의 호황기와 최악의 침체기를 동시에 경험했던 세계 해운업계는 2009년에 글로벌 금융위기가 어떻게 전개될 것인지에 대해 촉각을 곤두세우고 있다. 지난해 9월 미국 리먼브러더스의 파산으로 야기된 글로벌 금융위기가 전세계로 확산되면서 해운시황이 5개월 사이에 최악의 상황으로 곤두박질했기 때문이다. 긍정적인 전망 보다는 부정적인 전망이 우세한 가운데 포스코경영연구소에서 '글로벌 금융위기 전개방향 및 파급영향'을 분석했다. 다음은 그 내용을 정리한 것이다. (편집자 주)

### ▶ 글로벌 금융위기 배경 및 현 상황

서브프라임 파생상품 팽창의 결과로 나타난 미국 발 금융쇼크가 전세계로 확산되며, 글로벌 금융시스템을 위협하고 있다. '금융부실 확산→대형 투자은행 파산→신용경색 심화→금융시장 신뢰붕괴'로 이어지는 악순환으로 전세계 금융혼란 증폭되고 있다.

선진국 증시는 지난해 30~50%, 신흥국 증시는 외국자본의 '엑소더스'로 50%~70% 폭락했다. 아일랜드, 우크라이나, 헝가리, 파키스탄 등 일부 신흥국은 IMF에 구제금융을 신청했다.

실물경제 지표도 본격적으로 둔화되기 시작했는데, 미국의 경우 제조업지수가 2008년 9월 44 포

인트로 전월대비 6 포인트 급락하여 7년내 최저치를 기록한 것을 비롯하여 자동차 판매량도 전년 동월비 26.6% 감소하였다. 미국은 2008년 3분기 GDP가 전분기 대비 마이너스 0.3%를 기록하여 경기 침체기에 진입하였다.

유럽의 경우 2분기 주택경기 둔화로 성장률이 -0.8%를 기록하여 유로화 출범 이후 최초로 마이너스 성장을 보였다.

독일은 제조업 신규수출 물량의 6개월 연속 감소와 6월 산업생산 하락 등의 영향으로 성장률이 1분기 6.3%에서 2분기 -2.0%로 급락했다.

프랑스의 경우에는 주택 침체에 따른 소비 둔화로 1분기 1.8%에서 2분기 -1.2%로 하락했다. 중국 광둥성 지역의 수출형 저부가가치 공장 폐업이 급증하며 홍콩계 기업 25%가 도산위기에 처해있다.

<미국 금융위기 배경 및 전개과정>



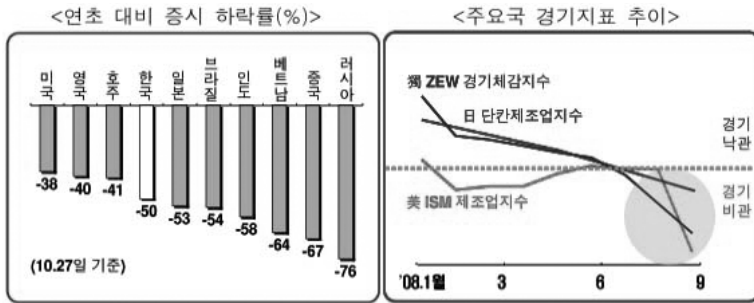
美 금융위기 관련 주요 Timeline

9/15	리먼 브러더스 파산보호신청 메릴린치 BoA에 매각
9/20	美, 7,000억\$ 공적자금 투입계획 발표
10/6	美하원, 구제금융안 통과
10/8	美, EU 등 7개국 글로벌공조 금리인하
10/12	유로존 15개국, 총 1조7,700억\$ 투입
10/21	FRB, 5,400억\$ 단기자금 공급계획 발표
10/24	글로벌 경기침체 우려감 확대로 전세계 증시 폭락

### ▶ 글로벌 경제 전개방향

미국의 주택시장 침체 지속과 글로벌 금융 불안의 신흥국전이 등 리스크 요인이 산재하고 있다.

미국의 주택가격은 2009년 말까지 최소 5%~10% 추가 하락이 불가치할 것으로 예상되고 있다. 또한,



자료:국제금융센터

미국의 구제금융 집행 실효성에 대한 의구심이 제기되는 가운데, CDS(채권부도위험) 등 파생채권 추가부실로 헤지펀드·보험사 파산의 우려가 점차 증가하고 있다.

7,000억달러의 구제금융 중 조기집행에 투입되는 액수가 2,500억달러에 불과하며, 부실자산 매입 방식과 시기에 대한 문제가 대두되었고, 서브프라임 모기지 부실이 확산될 경우 MBS와 CDO 가치가 폭락하면서 총액 62조달러(2007년말 기준)에 달하는 CDS 시장에서 대규모 손실이 발생할 가능성이 농후하다.

또한, CDS시장에서 대규모 채무불이행이 발생할 경우 전체 CDS 보장매도계약 중 31%에 차지하는 상당수 헤지펀드가 파산될 직면에 놓여있다. 금융 불안 고조에 따른 신흥국 신용위험이 증대하는 가운데, 선진국 경제 침체로 인한 신흥국의 급격한 수출 둔화가 전망된다.

2008년 8월말부터 10월말까지 신흥국의 CDS프리미엄은 4배~7배로 폭등하였고, Global Insight 10월호에 따르면 신흥국의 수출 증가율이 올해 25.2%에서 내년 5.2%로 대폭 감소할 것으로 전망하였다.

세계 실물경기는 1년에서 2년간 둔화가 예상되나 각국

의 정책 공조 성공여부에 따라 향후 침체 정도가 결정될 전망이다.

신용경색 지속에 따른 선진국과 신흥국의 경제 둔화에도 불구하고, 각국 정책 공조와 경기부양 정책의 성공으로 U자형 경기회복이 기대된다. 하지만 주택가격 급

락 및 금융부실 확대시 3년 이상의 L자형 장기불황이 불가피하다.

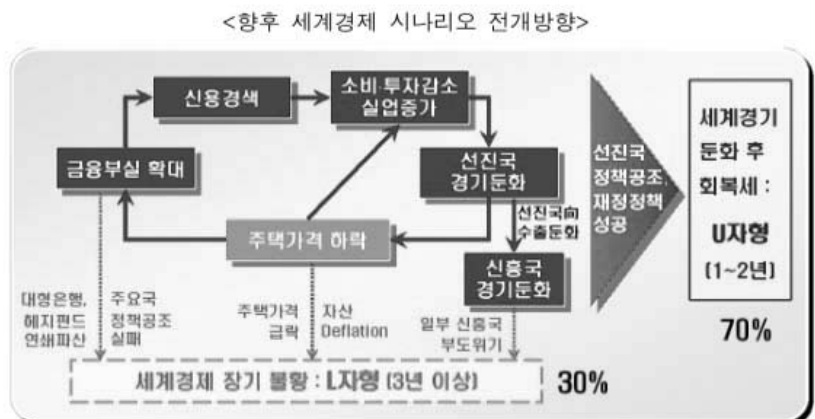
### ▶ 글로벌 금융시장 영향

글로벌 금융시스템 재편 및 금융 중심축이 이동될 전망이다.

단기적으로는 일부 은행이 국유화되고, 부실 채권 정리 등 금융부문 구조조정이 가속화될 것이다. 또한 금융 충격 및 경기 침체 영향으로 부실기업 합병 및 정리가 예상되며, 국제 금융권력, IB·헤지펀드 주도에서 상업은행 중심으로 재편될 것이다.

중·장기적으로 금융 투명성이 강화되고, 신국제 금융기구 창설 등 '신부레튼우즈' 체제가 구축될 것이다.

국제 자금조달 시장은 유동성 축소와 파생금융시





장 규제에 위축이 예상된다.

금융시장 규제강화와 실물경기 침체로 글로벌 유동성이 축소될 것이다.

중앙은행과 증권감독기관간 일원화된 감독체제로 금융기관의 유동화 증권 발행 규제가 강화될 것이다. 또한 신바젤 협약을 통한 파생증권 발행 등 자산유동화에 따른 리스크 관리가 강화되고, 신용경색·경기침체로 M&A 시장에서 사모펀드 위축 및 신흥시장에서의 투자가 격감될 것이다.

투자자들의 위험 기피 성향 증대에 따른 안전자산 및 현금보유 확대 경향이 나타날 것으로 보인다. 먼저 기업 건전성 강화로 대규모 차입을 통해 투자를 축소하고, CDO, CDS 등 고위험 파생금융상품 시장의 급속한 위축 및 규제를 강화할 것이다.

미국의 금융 주도권 약화 및 재정 적자 누적에 따른 달러화의 대외 신뢰도 하락으로 결제통화가 다변화될 전망이다.

달러화의 결제통화 비중 축소 가속화 및 달러 페그제 폐지 논의가 촉발하면서, 남미공동시장 국가들은 무역 거래시 달러화 사용을 줄이고 자국통화 사용을 확대하기로 합의했으며, 중국, 러시아 및 대만과 무역대금 결제시 달러화 대신 각국 통화로 대체하는 방안을 논의 중이다. 반면, 풍부한 외환보유고를 가진 중국과 상대적으로 금융 리스크가 적은 일본의 세계 금융 주도권은 확대될 전망이다.

환율 변동성 확대 및 원자재 가격 불확실성이 증가될 것이다.

전세계 금융 및 실물 동반 침체로 환율 변동성이 확대되는 가운데 단기적으로 엔화는 안전자산 선호 성향 증대와 미국의 저금리 기조에 따른 금리차 축소로 당분간 강세를 보일 예상이고, 유로화는 금융불안 확산, 부동산 침체 심화, 경상수지 악화 등의 영향으로 약세가 예상된다.

또한, 금융 불안으로 금융기관의 유동성 확보 필요성 및 안전자산 선호 현상이 심화되면서 신흥국

에서 외구인 자금 이탈이 지속화 될 것이다. 미국, EU 등 주요국 경기침체로 선진국향 수출이 감소하고 무역 수지가 악화되면서 신흥국 통화 가치 하락에 기여할 것이다.

원자재 수요감소에 따른 원자재가 하락으로 호주, 브라질 등 원자재 주요 수출국의 통화 약세가 전망된다.

중장기적으로는 미국 재정적자 확대 및 경제 펀더멘탈 약화로 미 달러화는 약세 기조를 나타낼 전망이다.

수요감소로 원자재가 하락할 가능성이 우세하나, 공급장애에 따른 고수준 유지 가능성이 상존한다. OPEC의 추가 감산 예상은 유가의 추가 하락에 제약 요인으로 작용하고, 가격 변동성을 확대시킬 전망이다. 또한, 철광석 확장 계획 차질 발생 및 과점 구조 강화는 철광석 가격 상승 요인으로 작용할 것이다.

## ▶ 국내경제 파급영향

글로벌 위기 심화로 국내 경제 어려움이 지속될 것으로 보인다.

금융시장에서는 신흥국 자금유출 러시로 외국인 매도가 지속되면서 환율의 추세 이탈이 장기화될 조짐이며, 주가는 외환위기에 버금가는 속도로 하락하고 있다.

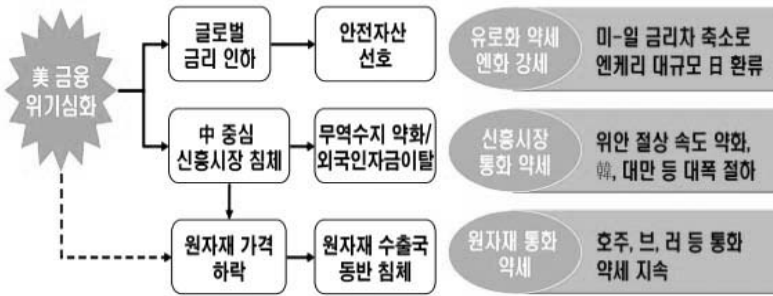
또한, 금융 불안이 실물침체로 본격적으로 전이되기 시작했다.

대출금리 급등에 따른 이자 부담 증가, 부동산 가격과 주가 하락에 따른 자산가치 하락, 경제위기감 확산으로 3/4분기 소비 증가율이 1%로 급락했다.

선진국의 경기 급속 둔화에 따라 수출 증가율도 한 자릿수 진입이 확실해졌다.

이에 비춰 소비 지출 증가율 급감과 수출 의존형 경제구조를 고려할 때, 한국의 올해 경제 성장률은 4%대로 내년에는 더욱 악화될 3%대로 성장할 것

<달러화 대비 주요국 통화 전망>



으로 전망된다.

금융 불안 상황이 악화된다면, 금융권 및 가계부실이 현실화될 가능성이 농후하다.

해외 언론과 신용기관, 한국 은행들은 건전성 문제를 지속적으로 제기하고 있다.

WSJ는 '국내 은행들의 예대율 136%로 아시아 국가 중 최고', FT는 '높은 예대율로 인해 자금조달의 12%를 해외차입에 의존' 및 신용평가회사 무디스는 10월들어 국내 4대 은행의 신용등급 전망을 '부정적'으로 전환했다.

현재까지 시중 은행 등은 유동성 문제에도 불구하고, 건전성 지표는 양호한 상황이다.

그러나 '글로벌 신용경색 장기화' 및 '부동산 20%이상 하락' 시 부실 급증이 우려된다. 이 경우

경제침체로 한계기업 도산과 함께 660조원에 달하는 가계 부채가 대규모 부실화될 전망이다.

## ▶ 종합결론

現 경제위기는 대공황 이후 최악의 금융 및 실물 복합 위기이나 장기적인

공황상태 지속 가능성은 낮을 전망이다. 그러나 경기둔화 국면이 본격화됨에 따라 수출과 내수 동반 침체로 기업들의 매출과 이익 감소가 예상되는 등 기업 경영환경이 상당히 어려워질 전망이다.

또한 미국과의 통화스왑 체결로 '달러난' 해소에 도움을 줄 것으로 보이나, 신흥국들의 연이은 IMF 구제금융 신청 등 기업들의 해외사업 리스크 증대가 불가피할 전망이다.

비용절감 노력과 동시에 유동성 위기에 대비한 현금을 확보하고, 보수적 관점에서의 투자 전략 견지하면서도 '미래를 위한 투자'는 지속하는 등 급변하는 국내외 경제환경에 대비하고 위기를 기회로 전환시키려는 노력이 필요하다.

## [주요 위기별 국내 주가 하락율]

기 간	최대 하락폭	비 고
1989.4 ~ 1992.8	-64%	3저 호황 마감
1997.6 ~ 1998.6	-65%	외환위기
2000.1 ~ 2001.9	-58%	IT 버블 붕괴
2007.10 ~ 2008.10	-55%	서브프라임

\*서브프라임 위기는 10월 28일 기준



## 고려해운

### 중국 상해 현지 법인 설립

고려해운(대표 박정석)은 중국 상해에 단독 현지 법인을 설립하고 2009년 1월1일부로 업무를 개시했다고 밝혔다.

이번 상해 현지 법인은 고려해운이 100% 출자한 것으로 알려졌으며, 중국 물류 산업의 성장에 보다 능동적이고 효율적으로 대응하기 위해 설립됐다.

고려해운은 1994년 중국 서비스를 개시한 이래 남중국 및 동남아시아를 연계한 다양한 서비스를 개발하는 등 꾸준한 성장을 지속해 왔으며, 상해 현지 법인 설립을 통해 중국 시장의 향후 물량 증대에 따른 영업력과 서비스 강화를 모색하고 있다고 전했다.

고려해운 관계자는 "주요 대중국 사업 거점 중 가장 규모가 큰 상해지역을 먼저 독립 법인화함으로써 향후의 사업 환경 변화에 보다 능동적이고 적극적으로 대응할 수 있는 발판을 마련했으며, 이후 기타 주요 거점으로의 확장을 통해 대 중국 사업의 경쟁력을 강화해 나갈 예정"이라고 밝혔다.

한편, 고려해운은 2009년1월1일부로 정기 승진 인사를 단행했다.

△부장 : 구본록(부산지점 영업부 영업팀장) △차장 : 김정훈(부산지점 영업부 고객지원팀장), 김대봉(부산지점 영업부 영업팀), 이금석(영업전략부 운영팀) △과장 : 전성락(대구사무소장), 김찬영(컨테이너영업부 수입영업팀), 유영운(운항관리부 해사기팀), 박재운(부산지점 운항지원부 운항지원팀), 이종래(인도 뭍바이사무소장), 장진호(컨테이너영업부 수출영업팀), 김은태(부산지점 영업부 고객지원팀), 설경완(컨테이너영업부 수입영업팀) △대리 : 김태환(경영관리부 인사팀) 외 총12명 △계장 : 이광희(컨테이너영업부 수입영업팀) 외 총3명

## 남성해운

### 홍콩법인 설립

남성해운(대표 김영치)은 1월12일자로 홍콩에 현지법인인 남성해운 홍콩유한공사를 설립, 영업을 개시했다. 남성해운의 해외법인은 이번 홍콩법인 설립으로 일본법인에 이어 두 번째다.

남성해운은 중국 본토에 모선 기항을 실시하고 있는 주요 각 도시에 주재원사무소를 설치하고 있다.

남성해운 홍콩유한공사(Namsung Shipping Hongkong Limited)의 주소와 전화번호는 다음과 같다. △주소 : Rm. 2408-2410, 24/F, Nan Fung Tower, 173 Des Voeux Road, Central, Hong Kong △TEL +852-3426-3551 △FAX +852-3426-9569

## 삼탄

### 외국인 근로자위한 문화축제 후원



삼탄(대표 이찬의)은 1월21일 재한 몽골학교에서 주최하는 다문화 가정과 외국인 근로자를 위한 문화축제를 후원하였다.

문화축제는 서울 중구에 위치한 영락교회의 베다니홀에서 진행을 하였는데, 베다니홀 1층뿐 아니라, 2층에도 자리가 없을 정도로 많은 인원이 참여하였다.



다문화 가정이 모인 축제인 만큼, 몽골을 비롯한 필리핀, 인도, 파키스탄, 인도네시아등 여러나라의 근로자들이 참여하여 장기자랑과 함께 각국의 전통 공연을 실시하였다.

주한 외국인 근로자들은 오랜만에 동향 친구들을 만나게 되어 들뜬 표정이었으며, 장기자랑과 전통공연 진행 동안 그동안의 시름을 잊고 축제를 만끽하였다.

## 쉬핑랜드

한국 미식축구 최강자 등극

쉬핑랜드(대표 이희선) 바이킹스가 한국 미식축구의 최강자 자리에 올랐다. 사회인 리그 광개토볼의 우승자인 쉬핑랜드 바이킹스는 1월11일 남양주 종합운동장에서 열린 제 14회 한국미식축구 결승전 김치볼에서 대학 우승팀인 동의대학교를 이기고 우승을 차지했다.

쉬핑랜드 바이킹스는 전반 동의대의 전략에 말려 전반에만 14점을 빼앗기는 등 초반부터 어려운 모습을 보였다. 그러나 쉬핑랜드는 후반에 들어 동의대의 전략 분석과 함께 쿼터백을 압박하는 필드포지션을 활용해 상대방의 공격을 무위로 줄였으며, 이후 리드 코크번과 김완진의 활약으로 20대 14의 역전승을 따냈다.

이번 대회 MVP는 바이킹스 1번 최성진 선수가 수상했으며, 쿼터백 강호길이 우수공격상을, 라인백 김도한이 우수수비상을 수상했다.

## STX팬오션

조난 선원 15명 구조

STX팬오션(대표이사 이종철 부회장)은 자사 선

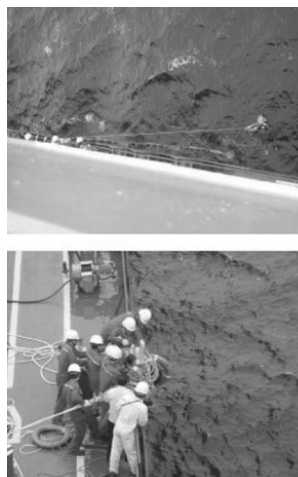
박 STX ACE7호가 지난 1월8일 말레이시아 원해에서 기상악화로 조난 중이던 베트남 선박 선원 15명을 전원 구조했다고 밝혔다.

탱커선박인 STX ACE 7호(1만6,000DWT, 선장 차상근)는 당시 현지시각 오전 8시 25분경 필리핀 말라파야(MALAMPAYA)항에서 석유제품을 선적한 후 싱가포르로 향하던 중 조난선으로부터 조난 교신을 받고, 구조를 위해 항로를130도 급히 수정하여 조난선(위치 05-34.0 N 108-04.0E)에 접근했다.

하지만 기상악화에 시계까지 불량한 상황이다 조난 선박 선원들의 미숙한 영어 탓에 커뮤니케이션에 어려움이 겹치면서 14시경, 1차로 선원14명의 선원을 구조했다.

한편 구조된 선장으로부터 조난 직후 조기퇴선한 1명의 선원이 인근 해역에서 표류 중일 가능성을 전해 듣고 다시 끈질기게 주변 해역을 수색해 동일 17시 28분경 선원 15명 전원을 구조하는 데 성공했다. 이 구조활동의 성과로 STX ACE 7호는 싱가포르항 만청으로부터 감사패 및 감사장을 수여 받았다.

STX ACE 7호의 선장 차상근씨는 "조난 신호를 접수하고 지체없이 현장으로 달려갔기 때문에 구조할 수 있었다"면서 "새해를 시작하며 인명을 구했으니 올 한해는 좋은 일들 있을 것 같아 뿌듯하다"고 말했다.





## 장금상선

제2회 해운농구리그 우승



장금상선(대표 정태순)이 제2회 해운농구리그에서 우승했다.

지난 1월6일 장금상선과 현대상선이 펼친 제2회 해운농구리그 결승전에서 장금상선이 28대 26으로 현대상선을 꺾고 우승을 차지했다.

지난해 처음 개최된 해운농구리그에서 정규리그 우승을 차지하고도 챔피언 결정전에서 현대상선에 패하며 현대상선에 챔피언 타이틀을 내줬던 장금상선은 올해 챔피언 결정전에서 현대상선과 치열한 공방전 끝에 우승컵을 가져왔다.

챔피언 결정전은 시종일관 긴장을 놓을 수 없는 치열한 경기였다. 홈팀인 현대상선의 탄탄한 조직력으로 장금상선은 초반 연속실점으로 0대 8까지 몰렸으나 2쿼터 중반 역전에 성공하며 승기를 잡았다. 그러나 종료직전 동점상황을 맞으며 위기에 몰렸으나 차분한 자유투 득점으로 승리했다.

지난해 5개팀에서 시작한 2008 해운농구리그는 올해 장금상선, 현대상선, 한진해운, 고려해운, 유코카캐리어스, 선우상선, STX팬오션 등 총 10개팀이 참가해 지난 3월부터 5개팀씩 OCEANIC리그와 CONTINENTAL리그로 나누어 정거리리그를 펼쳐왔다.

OCEANIC리그는 장금상선이 우승을 차지했고 고려해운과 유코카캐리어스가 2~3위, CONTINENTAL리그는 현대상선이 우승을 차지했고 한진해운과 선우상선이 각각 2~3위를 차지했다.

## 한진

군산 - 광양간 친환경 연안해송 개시

종합물류기업 한진(대표 이원영)이 군산시와 군산~광양간 연안 컨테이너 정기항로 개설을 위한 사전 준비작업을 마치고, 오는 2월10일 선박운항을 개시한다.

이번에 개설되는 신규항로는 군산과 광양항을 주 2회 왕복 운항하는 컨테이너 정기항로로 215TEU(4000톤)급 선박이 투입될 예정입니다. 주요 취급물량은 GM대우 반제품 수출물량, 페이퍼코리아의 원재료 수입 및 신문용지 수출 물량 등으로 월평균 4천TEU, 연간 5만TEU 이상의 컨테이너를 처리할 전망이다.

또한 한진은 올해 하반기 1척을 추가로 투입하여 주 4회 왕복 운항하는 등 친환경 연안해송을 확대 운영할 계획이다.

한진은 이번 군산-광양간 신규항로 개설에 맞춰 기존의 군산물류센터를 군산지점으로 확대 개편하는 등 연안항로 조기안정화에 만전을 기한다는 방침이다.

이번 군산-광양간 신규항로 개설을 통해 군산항의 컨테이너 물동량 증대는 물론, 연간 140억원의 물류비 절감을 통한 전북지역 수출입 기업의 기업경쟁력 강화에도 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

한편, (주)한진과 군산시 등은 지난해 11월 업무 협약식을 갖고, 군산항의 물류활성화 지원은 물론, 전라북도 소재 기업의 물류비 절감 및 지역경제 활성화 도모 등을 위한 상호협력을 약속했다.



## 한진해운

중국삼성전자 '베스트 파트너 대상' 수상



한진해운(대표 김영민)이 지난 1월9일 삼성전자중국총괄(중국본부)로부터 '2008년 베스트 파트너 대상'을 수상했다.

삼성전자중국총괄은 선사 및 물류 서비스 제공업체를 대상으로, 정확한 선적 정보 제공 및 클레임 처리 등 고객 서비스 관련 사항을 종합적으로 평가하여 3개 선사를 수상기업으로 선정했다.

특히, 한진해운은 차별화된 서비스와 안정적인 서비스를 통해 고객 가치 제고에 힘쓴 점을 인정받아 3개 선사 중 평가 1위로 대상을 수상했으며, 5년 연속 수상기업으로 선정되는 영예를 안았다.

한편, 한진해운은 1989년 대리점 영업을 시작으로 중국에 진출, 고객의 요구에 신속히 부응하기 위한 다양한 시스템 개발 및 서비스 업무 절차에 대한 지속적인 관리를 통해 고객들로부터 호평을 받아왔다.

## 현대상선

국내최초 英세관 AEO 인증

현대상선(사장 김성만) 구주본부(Hyundai Merchant Marine (Europe) Ltd.)가 국내 해운업

계 최초로 영국 세관(HM Revenues & Customs)으로부터 EU가 공인한 AEO (Authorised Economic Operator ; 공인 경제 운전자) 인증을 받았다.

AEO는 EU가 효과적인 수출입화물 관리를 위해 일정 자격을 갖춘 수출입 및 물류 업체에게 인증을 부여하고 각종 혜택을 주는 제도로, AEO 인증을 받은 현대상선은 선박 입항시 세관 검사 우선권 부여 및 통관 절차 간소화 등의 혜택을 받게 된다.

현대상선은 기업 전반 현황, 재정 상태, 과거 3년간 세관규정 준수 기록, 영업 및 운송에 관한 각종 데이터 관리 등의 심사 기준을 충족하고, 현장 실사와 인터뷰 등 까다로운 과정을 거쳐 AEO 인증을 받았다.

현대상선은 "사내에 별도의 위원회를 개설하고 컨설팅 업체와의 협업을 통해 철저히 준비한 결과 국내 해운사 최초로 인증을 획득하게 되었다. AEO 인증사로서의 혜택을 이용해 보다 신속한 서비스를 제공하고 유럽 지역에서의 신뢰성을 강화해 고객 선호도도 더욱 높아질 것으로 기대한다"고 말했다.

EU는 지난 2005년 대량살상무기 운반 및 반입 방지를 위해 수출입화물 통제를 강화하는 한편 합법적인 국제무역은 활성화하는 관세 규약(Community Customs Code)을 마련했다. 이에 따라 EU 세관은 일정한 요건을 충족하는 업체에 한해 AEO 인증을 부여하고, 인증 받은 업체의 무역 활동을 장려하고 있다.

현대상선은 이번에 영국의 구주본부가 AEO 인증을 받은 것을 시작으로 올 한 해 동안 독일, 프랑스, 네덜란드 등 EU 소속 국가의 법인들이 순차적으로 인증을 받을 수 있도록 준비할 계획이다.

한편, 현대상선은 조직개편을 단행했다. 현대상

선은 우선 지난 1987년 처음 도입되었던 '본부' 체제 대신 상위 개념인 '부문'을 도입해 기존 4본부 42개 팀이었던 조직을 4부문 11본부 42개 팀으로 개편했다.

또한 의사결정의 신속성과 전문성을 증대시키기 위해 인사담당 CHO(Chief Human Resources Officer), 재무담당 CFO(Chief Financial Officer), 업무혁신과 정보 담당의 CIO(Chief Information Officer)를 신규로 임명했다.

현대상선은 이번 조직개편에 대해 "미국발 금융 위기 등 급격히 변화하는 경영환경에 능동적으로 대응하고 위기상황에 적극적으로 대처하는 효율적 조직을 구축하기 위해 조직을 개편했다"고 밝혔다.

[조직개편] □부문장(신설) : 컨테이너사업부문 김윤기 전무, 벌크사업부문 최형규 상무, 해사부문 권주석 전무, 기획지원부문 강성일 상무 □본부장 (4개본부 → 11개 본부) △컨테이너 사업부문 : 컨테이너기획본부 신재희 상무, 컨테이너영업관리본부 이석동 상무, 컨테이너운행본부 정한기 상무보, 한국영업본부 김지택 상무, 부산운영본부 김인용 부장 △벌크사업부문 : WET 벌크본부 나성화 상무보, DRY 벌크본부 최형규 상무 △해사부문 : 해사지원본부 이택규 상무, 선박정비본부 황정수 상무보 △기획지원부문 : 경영기획본부 임영수 상무보, 경영지원본부 김덕만 상무보 △해외 : 미주본부 송요익 상무, 구주본부 김수호 상무, 동서남아본부 이영준 상무보, 중국본부 손영일 상무보 □신설 : CIO(Chief Information Officer) 김창우 상무, CHO(Chief Human Resources Officer) 이백훈 상무, CFO(Chief Financial Officer) 최경호 상무

[직원승진] △부장(부장/부장대우는 부장으로 직위통합) : 아주영업관리팀 이동훈, 아주영업관리팀 김 신, 컨테이너운행팀 한통현, 컨테이너물류기획

팀 김진우, 아주수출팀 이은수, 수입팀 양동욱, 부산운영팀 황기성, 해무팀 조인석, 뉴저지지점 백호중, 구주본부 주진우, 이탈리아법인 오동환, 동서남아본부 박병주, 동서남아본부 성혁제, 베트남법인 이태현 △차장 : 윤리경영팀 강소영, PI추진팀 최준석, 한순구, 구매팀 김재영, 법무보험팀 백창우, 컨테이너항로기획팀 정재학, 이상철, 김민강, 미주영업관리팀 유관룡, 문인환, 아주영업관리팀 김태우, 컨테이너서비스지원팀 임종일, 컨테이너물류팀 최 원, 구주수출팀 박범상, 아주수출팀 송준석, 고객지원팀 박현하, 부산운영팀 전광석, 조형렬, 부산고객지원팀 최정석, 벌크전략개발팀 정준, 부정기선팀 권영덕, 인재개발팀 박재원, 해사기획팀 정광조, 해무팀 이충호, HASA HQ 김태명, 김경섭, 이경욱, 시애틀지점 조용원, HII 이승훈, 구주본부 권성주, 구주본부 강병권, 네덜란드법인 임상대, 오스트리아법인 김병영, 동서남아본부 박유서, 오승호, 중국본부 권윤석, 옥윤길, 김종석, 일본법인 오정민, 호주법인 이현주

## 경기평택항만공사

서정호 사장 취임



지난해 8월 인천항만공사 사장직에서 물러났던 서정호 전사장이 1월22일 경기평택항만공사 사장에 취임했다.

서정호 경기평택항만공사 사장은 전임 양병관 사장의 임기가 1월10일로 만기됨에 따라 지난 1월8일부터 14일까지 실시



된 사장공모에 단독으로 응모했으며 인사추천위원회 추천과 김문수 경기도지사의 임명절차가 마무리됨에 1월22일 오전 취임식을 가졌다.

서정호 사장은 행시 17회로 공직에 입문해 해양수산부 공보관, 안전관리관, 해운물류국장, 해양정책국장, 기획관리실장 등 해양수산부 요직을 두루 거쳤으며 지난 2005년 출범한 인천항만공사 초대 사장을 맞아 조직을 조기에 안정화시키고 공격적인 마케팅을 펼쳐 인천항만공사를 흑자 경영으로 전환시키는 뛰어난 경영수완을 보여주기도 했다.

[서정호 사장 약력] △1954년 9월 5일생 △1973년 천안고등학교 졸업 △1977년 한양대학교 법정대학 법학과 졸업 △1986년 6월 미국 워싱턴대학교 해사대학원 해사학 석사 수료 △1975년 5월 행정고시(제17회) 합격 △부산청 항무과장, 해운국진흥과장, 주중해무관, 해양수산부 기획예산담당관 △2003년 3월 : 해양수산부 공보관, 안전관리관, 해운물류국장, 해양정책국장 △2004년 10월 : 해양수산부 기획관리실장 △2005년 7월 : 인천항만공사 사장 △2009년 1월 경기평택항만공사 사장

## 케이엘넷

### 2009 경영혁신 발표

케이엘넷([www.klnet.co.kr](http://www.klnet.co.kr) 대표 : 박정찬)은 1월12일 조직개편과 함께 2009년 사업계획을 발표했다.

‘비용절감 및 조직운영의 효율성 제고를 위한 경영혁신 2009’을 올해의 경영 방침으로 정한 케이엘넷은, 먼저 기존 본부-부서-팀 체제의 조직을 두 계층으로 축소하는 조직슬림화를 추진하여 본부장 산하에 팀만 두어 의사결정 단계 축소 등 변화에 유연하게 대처하는 간소화된 조직구조를 갖

췌다.

이번 조직개편으로 5본부2실1소9부에서 4본부1실1소7팀으로 축소됐다.

이와함께 금융위기에 따른 실물경제 위축이 예상되지만, 올해 매출목표를 전년대비 10% 성장한 330억원으로 정하고, 기존 주력사업인 전자물류사업 및 성장동력 기반 확보에 보다 집중하는 한편, 세계표준에 맞춘 고객센터를 위한 내부역량 강화에 주력한다는 방침이다.

케이엘넷은 이를 위해 △주력사업 역량집중으로 지속적인 수익창출 △신사업강화로 미래성장기반 마련 △고객지향의 고품질 서비스 체계로 전환 △내부역량강화를 통한 성장잠재력 확보 △조직슬림화와 비용절감을 통한 경영효율성 제고를 5대 핵심 전략으로 설정했다.

케이엘넷은 먼저 주력사업인 전자물류서비스(e-Biz)의 고도화 및 다각화를 통한 고객확대 및 시장 지배력을 지속적으로 강화하는 한편, 오는 2010년부터 표준전자세금계산서 의무시행에 따른 물류기업 대상의 토탈 솔루션 사업을 추진할 예정이다.

아울러 올해는 신사업강화를 통한 미래성장 기반 마련에 주력할 계획이며, IT제품을 통한 유통사업 진출과 u-IT기반의 물류보안 솔루션 출시 등을 통해 수익다변화 및 시장 선점에 나선다.

이와함께 지난해 말 인증 획득한 CMMI의 내재화와 함께, IT아웃소싱 부문에서의 프로세스 개선을 위한 ISO 20000과 정보보호관리체계에 대한 국제표준인 ISO20071 인증을 추진하여 글로벌 수준의 소프트웨어 개발 프로세스 및 내부역량을 확보하는 한편, 체계적이고 지속적인 품질관리 및 개선활동을 통해 물류IT서비스 역량을 크게 강화시켜 나갈 계획이다.

해외사업부문에서는 국제협력을 통한 공격적인 마케팅 활동을 통해 항만운영솔루션(Port-MIS)과



터미널솔루션(ATOMS)의 해외판매를 반드시 성사시킬 예정이며, 더불어 한중간 컨테이너위치추적 서비스센터 구축사업이 본격화된다.

또한 케이엘넷은 조직개편에 따라 인사이동을 했다.

△본부장(임원) : 전자물류사업본부장 문백기 상무, IT사업본부장 심종보 상무, 신사업본부장 최운호 상무, 남부영업본부장 김종렬 상무 △팀장(부서장급) : 경영지원실장 이철희, 연구소장 이원준, e-Biz사업팀장 양귀선, SM사업팀장 김학동, 기술지원팀장 최경식, SI사업팀장 임진형, 컨설팅팀장 김진식, 신사업팀장 이정신, 해외사업팀장 이경환

## 한국선급

‘위기극복을 위한 전략회의’ 개최



한국선급 오공균 회장이 경영진과 간부직원들을 향해 2009년을 경비절감을 통한 내실과 성장을 같이 추구하는 한 해로 만들자고 강력하게 주문했다.

1월19일 한국선급에 따르면 작년 말 한국선급 대전 본부에서 ‘위기극복을 위한 전략회의’를 갖고 효율성과 생산성 향상을 통한 경비절감 및 사업다각화를 통한 지속적 수익창출을 중점 추진할 핵심 과제로 내걸었다고 전했다.

한국선급은 이날 모인 46명의 부서장 및 지부장과 화상회의로 참여한 11명의 해외본부장들이 참석한 가운데 2008년 추정수입실적보고 및 2009년

사업계획 발표에 이어 △사업다각화방안 △현존선입급 및 탈급방지 방안 △인력 효율적 관리방안 △효율성과 생산성 향상을 통한 수익창출방안 등을 논의했다.

이날 오공균 회장은 “국제경쟁에서 살아남기 위해서는 내실화를 통한 효율성과 생산성을 높여야 한다”고 강조하고 올해부터 경영혁신관리 TFT를 가동하여, 30%정도의 강도 높은 경비절감을 실시한다고 말했다.

한국선급의 관계자는 “이번 전략회의는 위기극복을 위한 경영진의 강력한 의지가 전 직원에게도 전파되는 계기가 될 것”이라고 말했다.

## 한국해양수산개발원

‘KMI 해양비전 2009’ 발표

한국해양수산개발원(KMI) 강종희 원장은 1월8일 KMI 해양수산 전문지 편집국장 초청 간담회를 개최하고, 2009년도 KMI 경영구상을 종합한 ‘KMI 해양비전 2009’를 발표했다.

강종희 원장은 작년 9월 취임 이후 향후 3년간 KMI가 추진할 계획을 준비하여 ‘KMI 연구수행계획(2009~2011)’, ‘5대 중점과제 추진계획’ 및 ‘KMI 경영목표 실행계획(2009~2011)’을 수립했으며, 이 3가지 계획을 효율적으로 실행에 옮기기 위한 2009년도 실천계획을 종합하여 ‘KMI 해양비전 2009’를 수립했다고 밝혔다.

‘KMI 해양비전 2009’는 금년도 경영비전과 2대 핵심사업, 3대 역점 추진사업, 4대 창의혁신 과제, 5대 경영목표 실행계획 그리고 부서별 주요 행사 계획으로 구성되어 있다.

강종희 원장은 국가적인 경제위기 극복과 KMI의 국제경쟁력 제고를 위해 2009년도 KMI 비전을 ‘경제난 극복과 KMI 세계화’로 설정하고, 경제난





극복과 일자리 창출방안 모색을 위해 오는 20일에는 '수산전망대회', 2월 12일에는 '해운·항만·물류 동향과 전망 발표회'를 개최할 계획이다.

또한 KMI는 세계화의 일환으로 5월에는 세계적 석학을 초청하여 '해양을 통한 녹색성장동력 확보전략'이라는 주제로 국제컨퍼런스를 개최하고, 7월에는 진취적인 해양수산업 양성을 위한 해양사상 고취를 목적으로 'KMI 해양아카데미'를 개설하여 초·중등교사를 우선 대상으로 교육을 실시할 예정이며, KMI의 국제적 위상 제고를 위해 '영문저널'을 6월과 12월 발간할 계획이라고 전했다.

한편 강종희 원장은 "KMI 조직 안정과 내부 화합을 통한 조직목표 달성을 위해 고용안정과 차별 축소, 깨끗한 연구원상 구현, 건전한 노사관계 정착, 연구의 실용화와 함께 5대 중점연구과제 추진 등 5대 경영목표를 실천함으로써 KMI가 내외부로부터 더욱 신뢰를 받도록 하겠다"고 전했다.

또한, 한국해양수산개발원(KMI)은 1월9일자로 임종관 연구위원을 해양물류연구부장으로 선임했다.

## 해양환경관리공단

출범 1주년 맞아

해양환경관리공단(이사장 이용우)이 1월21일자로 공단 출범 1주년을 맞이했다.

공단은 출범 1주년을 맞아 주요성과를 꼽은 사례로 공단 발족 약 1개월전에 발생한 유류오염 사고인 허베이스피리트호 유출기름의 방제 처리였다고 전했다.

방제 처리로 공단에서는 전 임직원과 최첨단 방제선(39척) 및 장비가 총동원되어 근 6개월간의 작

업 결과, 해상방제와 도서 및 6개 해안지역의 방제 조치를 성공적으로 마무리 했다고 밝혔다. 특히 수산자원의 보고라 할 수 있는 가로림만과 천수만의 입구를 철저히 봉쇄하여 기름유입을 막아냈다고 덧붙였다.

뿐만아니라 조직과 직제를 종합적 해양환경관리에 적합하도록 개편하여 경영효율화에 박차를 가하는 한편, 정부에서 위탁한 해양보호구역 관리와 해양부문의 기후변화대응사업을 위한 중·장기 전략을 수립하는 등 해양환경관리 부문의 인프라를 착실히 구축해 왔다.

한편 부산 동삼동 혁신도시에 2010년 완공을 목표로 국내 해양환경관리 전문가 양성의 산실이 될 해양환경기술센터의 건축 공사를 착공했으며, 1,000여개가 넘는 선진국의 교육과정을 벤치마킹하여 국내 최고의 교육과정을 개발 중에 있다고 밝혔다.

아울러 이용우 이사장은 "허베이 스피리트호 오염사고로 아직까지 아픔을 겪고 있는 서해안 주민들이 하루빨리 과거와 같이 활기차게 생업에 나설 수 있길 바란다"면서, "공단도 해양환경 복원사업에 최선을 다할 것"을 약속했다.

또한, 2009년 1월12일자로 상임이사(해양방제본부장)에 이봉길(李鳳吉)씨를 선임했다.

12일자로 인사발령을 받은 이봉길 상임이사(해양방제본부장은) 1971년 부산고를 졸업하여, 부산수산대(부경대), 한양대 대학원을 졸업한 후 서울대 해양정책 최고과정을 거쳤다.

주요경력으로는 1979년 해양경찰청에 7급 특채로 입사하여, 해양경찰청 방제과장을 거쳐 김시과장, 해양오염관리국장을 지냈다.



# 정부, '국군부대 소말리아 해군함정 파견 동의안' 의결

국제 해상안전과 우리 선박 보호 위해 올 3월에 파견



정부는 1월20일 국무회의를 통해 '국군부대 소말리아 해역 파견 동의안'을 심의 의결했다.

동의안은 국제 해상안전과 우리 선박 보호를 위해, 해군함정 등으로 구성된 310명 이내의 국군부대를 소말리아 아덴만 해역 일대에 파견하는 내용을 골자로 하고 있다.

소말리아에 파병될 우리 해군 함정은 선박 호송임무를 주로 수행하게 될 것이라고 국방부는 밝혔다.

국방부 전제국 정책실장은 이날 브리핑에서 "소말리아 파견 함정은 우리 선박 호송작전을 하고 우리 선박 호송활동이 없는 기간을 이용해 연합해군사령부(CMF)의 해양안보작전(MSO)에 참여할 계획"이라고 말했다.

전 실장은 "우리 선박 호송은 합참 통제 하에 선박 피랍 예방에 주력하고 아덴만 내 국제해양안전수로(976km)를 통과하는 우리 국적 선박 중 취약선박 위주로 선단을 구성해 호송할 예정"이라고 설명했다.

우리 함정은 또 최근 해적 피해가 가장 많이 발생하는 소말리아 아덴만 해역 일대에서 국제 해상안전과 테러 대응을 위한 국제적 노력에 동참하려고 MSO에 참여할 것이라고 전 실장은 강조했다.

MSO는 국제해상안전과 대테러 활동을 지원하기 위해 해적, 무기거래, 마약, 밀입국 등을 차단하는 활동을 말한다.

이와 관련, 전 실장은 "MSO는 주로 해적 차단활동에 주안점을 두고 참여할 것"이라며 "무기거래와 마약, 밀입국 등 기타 분야는 능력 범위 내에서 선별적, 제한적으로 참여할 예정"이라고 설명했다.

파병되는 한국형 구축함(KDX-Ⅱ)에는 해상정찰이 가능한 링스헬기 1대와 고속단정 3척이 탑재되며 해적과 교전에 대비해 장병 개인화기도 신고 간다.

총 310명의 파병병력 가운데는 해군의 경계·검문·검색팀도 포함된다. 해군은 KDX-Ⅱ 5번함인 강감찬함(4,500톤급)의 파견을 검토 중이다.

합참은 작전의 효율성을 위해 4개월 보름 단위로 현지에서 함정 단위로 임무를 교대할 예정이다.

파견기한은 12월31일까지지만 정부는 파견기간 이전에 1년 재연장 동의안을 제출할 것으로 보인다.

합참은 국회에서 파병동의안이 처리되면 2월 말에서 3월 중순 사이에 파견할 수 있도록 만반의 준비태세를 갖추고 있다.

정부는 이날 '국군부대의 소말리아 해역 파견동

의안'을 국무회의에서 심의 의결했으며 군은 이번 주말께 국회에 파견 동의안을 제출할 예정이다.

국회 동의를 통해 파병이 최종 결정되면, 우리 해군 함정이 해외 실제 작전에 투입되는 첫 사례가 된다. 이에 정부는 파병을 앞두고 현지 협조단을 아프리카에 재파견보냈다.

정부 관계자는 “최수용 합동참모본부 작전지원 처장을 단장으로 국방부와 외교부, 합참, 해군 등 정부와 군 관계자 등 10여명으로 구성된 현지 협조단이 지난해에 이어 두번째로 1월25일 오후 아프리카로 떠났다”고 밝혔다.

이 관계자에 따르면 현지 협조단은 일주일 간의 일정으로 연합해군사령부(CFM)와 바레인, 지부티 등을 방문, 작전임무 수행과 군수지원 등 세부적인 문제를 협의한다.

협조단은 우리 해군 함정의 주기지로 검토되고 있는 지부티에서는 용역회사와 군수물품 획득 문

제를, 예비기지인 바레인에서는 CFM과 세부적인 작전임무수행과 연합통신망 운영, 군수지원 방안 등을 각각 협의할 것으로 알려졌다.

정부 관계자는 “우리 함정이 소말리아 해역에서 다른 나라와 연합작전을 펼치는 문제에 대해서도 CFM과 의견을 교환할 예정”이라면서 “그러나 어느 나라와 연합작전을 하게 될지는 앞으로 외교라인을 통해 협의하게 될 것”이라고 설명했다.

소말리아에 파병되는 한국형 구축함(KDX-Ⅱ)은 우리 선박 호송작전을 하고 선박 호송활동이 없는 기간을 이용해 CFM의 해양안보작전(MSO)에 참여할 계획이다.

해군은 KDX-Ⅱ 5번 함인 강감찬함(4500t급)의 파견을 검토중이며 이 함정에는 310명의 병력과 해상정찰이 가능한 링스헬기 1대, 고속단정 3척이 탑재된다.

## 해상교통관제(VTS) 종합지원 포털 사이트 개설 국토해양부, VTS관련 종합지식 공간 활용기대

국토해양부(장관 정종환)에서는 국내 해상교통관제시스템(VTS)에 대한 이해를 증진하고자 포털 사이트([www.vtskorea.info](http://www.vtskorea.info))를 개설하여 운영한다고 밝혔다.

그동안 공항의 항공관제와 같이 항만에서도 입출항하는 선박의 통항을 체계적으로 관리하여 해양사고 예방에 기여하여 왔으나, 항만이용자를 포함한 국민들은 온라인 공간이 없어 VTS 관련 정보 얻는데 어려움을 겪어 왔었다.

이번에 개설한 포털사이트에서는 국내 15개 해상교통관제센터 운영현황, 해상교통정보, 해양기상 및 조석정보, 항로표지, 해양사고 통계 및 예방사례 등 이용자가 관련정보를 쉽게 찾고, 활용할 수 있도록 구성하였다.

또한, 15개 관제센터별 미니홈페이지를 개설하여 항만 및 해역별 해상교통관제관련 세부정보를 제공하며, VTS 관제관간 또는 이용자간 정보교류의 장을 마련하여 노하우를 공유할 수 있도록 하였다.

포털사이트 개설로 VTS 정책관련 대국민 이해증진과 다양한 이용자들과 쌍방향 소통을 통해 선진화되고 이용자 중심의 국내 유일의 VTS 종합지식공간 역할을 할 것으로 기대된다.

# 1월, 충돌 등 해양사고로 인한 인명피해 가장 많이 발생

## 기상변화에 따른 인명피해 증가와 화재 폭발사고 증가로

지난 5년간(2004~2008년) 해양사고로 인한 인명 피해는 총 1,431명이 발생하였고, 이중 1월에 204명이 발생하여 연중 가장 높은 수치를 나타냈다.

이는 겨울철 기상악화와 해수온도 저하로 인한 충돌, 침몰, 전복사고 시 동반되는 인명피해 증가와 소형선박 등에서 전열기구의 취급 부주의로 인한 화재·폭발사고의 증가가 주요 원인으로 분석되고 있다.

이에 항해 중 당직근무 철저와 기상정보 파악을 철저히 하고 소형선박에서는 난방기구나 전열기구의 관리를 철저히 하여 충돌, 침몰, 전복, 화재·폭발사고 등의 1차 해양사고 예방에 만전을 기해야 한다.

중앙해양안전심판원(원장 이인수)은 이 같은 내용의 12월 해양안전예보를 발표했다.

예보에 따르면, 지난 5년간 1월중 발생한 해양사고 총 255건으로 ▲기관손상 75건(29.4%) ▲충돌 61건(23.9%) ▲화재·폭발 22건(8.6%) ▲좌초 21건(8.2%) ▲인명사상 16건(6.3%) ▲운

항·안전저해사건 15건(5.9%) ▲기타 45건(17.7%)의 순으로 집계되었으며, 이로 인해 발생한 사고유형별 인명피해는 좌초 77명(37.7%), 충돌 35명(17.2%), 침몰 29명(14.2%), 인명사상과 접촉 각 17명(8.3%), 전복 16명(7.9%), 화재·폭발 10명(4.9%), 기타 3명(1.5%)의 순으로 총 204명이었다. 특히, 지난 5년간 1월 중 동해와 서남해 해역에서의 겨울철 기상악화 및 어획물 적재 불량으로 인한 어선의 침몰·전복사고가 빈발하고 남해 해역에서는 어선 관련 충돌사고가 빈발하므로 이 지역을 항해하는 선박의 운항자들은 각별한 주의가 요구된다.

또한, “1월말은 명절을 맞아 여객선의 운항횟수가 증가하므로 여객선 운항자 및 운항선사는 여객의 안전을 위한 안전운항 체제를 다시 한번 점검하고, 기상악화 시 무리한 운항을 자제하여 사고 없는 명절을 보낼 수 있게끔 만반의 준비를 하여야 한다.”

## 부산지방해양항만청 김영석 신임청장 취임식 거행

신임 부산지방해양항만청장에 김영석 국토해양부 해양정책국장이 1월22일 취임식 가졌다.

김영석 청장(행시 27회)은 충남 아산 출신으로 천안고등학교와 경북대학교를 졸업하였으며 미국 시라큐즈대 행정학 석사학위를 받았다.

김영석 청장은 해운항만청의 해운국, 선원선박국과 해양수산부의 해양환경과장, 해양개발과장, 주영대사관 1등 서기관, 대통령비서실 산업정책비서관, 감사관, 홍보관리관 및 2012 여수세계박람회유치기획단을 거쳐 국토해양부의 해양정책국장 등 주요요직을 두루 거쳤다.

김영석 청장은 부산지방해양항만청 취임식에서 “부산을 사랑하는 사람이 되겠다. 부산사람이 되겠다”고 하면서 해양의 중심도시인 부산에서 부산항이 해양·항만·물류·수산의 중심, 물류·수출입의 중심, 세계속의 대동맥 부산항으로 보다 더 큰 도약을 하기 위하여 새로운 가치 창출에 최선의 노력을 다할 것이라고 전했다.



## 청와대, 국토해양부 제2차관에 최장현 컨공단 이사장 선임

1월20일 컨공단 이사장 이임식 후 제2차관 취임식 거행



최장현 국토해양부(장관 정종환) 제2차관이 1월20일 취임식을 갖고 본격적인 업무에 들어갔다.

최장현 차관은 19일 청와대가 장차관급 19명에 대한 개각을 발표한 후 이튿날인 20일 정식으로

정부인사발령을 통지 받았으며 20일 오전 한국컨테이너부두공단에서 이임식을, 오후에 국토해양부 과천 청사에서 제2차관 취임식을 가졌다.

이날 취임사에서 최 차관은 "10여개월간 공직에서 물러나 객관적으로 (국토해양부) 들여다 보니 (공무원 사회의) 변화와 쇄신이 필요하다는 생각이 들었다. 현재 경제위기가 심각한 만큼 해운업계를 비롯해 교통물류업계가 위기를 극복해 나가기 위해서는 우리의 역할이 매우 중요하다. 이를 위해 우리가 먼저 변화하고 쇄신해야 한다"고 강조했다.

고려대학교 경영학과 출신으로 행시 21회로 공직에 입문한 최 차관은 여수지방해양수산청장과 해양수산부 해운물류국장, 차관보, 중앙해난심판원장 등 요직을 두루 거친 후 지난해 7월부터 한국컨테이너부두공단 이사장으로 일해 온 해양·물류항만분야의 전문행정 관료로 인정받고 있다.

특히 해운업계에서는 최 차관이 해운합리화가 진행되던 1980년대 중반, 해운항만청 해운국 외항과에서 근무하면서 국적선사 통폐합을 비롯한 해운합리화 보완작업을 직접 처리한 경험을 갖고 있어 작금의 해운업계위기를 돌파하는데 큰 역할

을 해줄 것으로 기대하고 있다.

최장현 이사장이 국토해양부 제2차관으로 자리를 옮겨감에 한국컨테이너부두공단 이사장직은 당분간 공석으로 남을 예정이다. 컨부두공단은 설 연휴 이후 임원추천위원회를 구성해 이사장 공모 절차를 진행할 계획이어서 3월은 지나야 후임 이사장이 취임할 것으로 보고 있다. 이 기간동안 컨부두공단 이장우 경영본부장이 이사장직을 대행하게 된다.

[최장현 국토해양부 제2차관 약력] △1956년 1월 3일 광주출생 △광주제일고(74卒) △고려대학교 경영학과(78卒) △위싱턴대 해사학석사(91卒) △행시 21회 합격(77년) △사무관 임용(78.5) △여수지방해양수산청장(02.2~03.4) △해양수산부 해운물류국장(03.4~04.1) △차관보(04.10~06.5) △중앙해난심판원장(06.5~07.1) △해양정책본부장(07.1~07.7) △차관보(07.7~08.2) △고위공무원 명예퇴직(2008. 4) △한국컨테이너부두공단(2008. 7) △국토해양부 제2차관(2009. 1)

한편, 국토해양부는 1월 21일자로 주성호 부산지방해양항만청장을 해양정책국장에, 김영석 해양정책국장을 부산지방해양항만청장에 전보 발령하는 등 국장급 인사를 단행했다.

한편 지난 1월8일 사표를 제출한 것으로 알려졌던 김춘선 여수세계박람회조직위원회, 이재영 주택토지실장, 강영일 교통정책실장 등 일반직고위공무원 3명도 1월21일자로 면직 처리됐다.



# 한-러해운협정 타결, 해운업계 러시아시장 진출 확대예상

## 상호항만내 내국민 대우 보장, 하역 및 운송절차 간소화

러시아에 대한 국내 해운기업의 진출과 운송서비스 확대가 탄력을 받을 것으로 보인다. 국토해양부(장관 정종환)는 1월21일 러시아 모스크바에서 김광재 해운정책관과 리센코(Lysenko) 러시아 교통부 국제협력부국장간 한·러해운협정 문안을 합의하고 가서명했다고 밝혔다.

양국은 국교수교 이전인 지난 '88년 상대국 선박의 항만입항을 허용한 이래 1991년 한국과 당시 소련(현 러시아)간 해운협정의 체결을 추진키로 합의하고 그간 8차례의 해운회담을 개최한 바 있다.

양국은 그간 지속적인 회담을 통해, 부산항과 연해주 보스토치니항간 컨테이너 직항로를 신설하고, 러시아 항만에서 국적선박에 차별적으로 부과되던 항만 사용료를 러시아 선박과 동일하게 납부하는 등 한-러 해운관계의 개선을 추진해 왔다.

이러한 해운시장 개방의 영향 등으로 양국의 해상 물동량은 2005년 1,400만톤에서 2008년 2,300만톤으로 증가하였고 이에 따라 동 기간 교역액도 77억7,500만달러에서 173억7,400만달러로 성장하였다. 앞으로 양국은 각각의 국내절차를 거쳐 본 서명을 함으로써 한·러 해운협정이 체결되면 양국 선박에 대해 상대국 항만에서의 내국민 대우 보장, 화물의 신속한 하역과 운송을 위한 절차 간소화, 선박증서와 선원신분증명서의 상호 인정 등 양측 해운기업의 안정적인 영업활동을 보장할 수 있을 것으로 기대된다.

국토해양부에서는 향후 동 협정에서 정한 해운 협의회를 정례적으로 개최하여 러시아 항만에서의 하역료 선지급 등 러시아 운항중인 국내 해운기업의 애로사항을 해결하는 데 적극 활용할 계획이다.

해운협정 체결 현황(총 18개국)

국가명	서명일 (발효일)	국가명	서명일 (발효일)
미 국	'56.11.28('57.11. 7)	영 국	'94. 8.11('95. 7.10)
독 일	'65. 4. 9('70.12.30)	네덜란드	'03. 6.15('95.12. 1)
덴 마 크	'80. 1. 9('80. 1.11)	베 트 남	'95. 4.13('96.11.11)
싱 가 폴	'81. 5.26('81. 5.26)	태 국	'02. 5.13('02. 8.28)
노르웨이	'84. 9.17('84. 9.17)	알 제 리	'03. 12.9('06. 4.27)
파키스탄	'84. 3. 3('84. 4. 1)	이스라엘	'02.10.9('04. 8.31)
말레이시아	'88. 7.21('88. 9.23)	불가리아	'05. 6.16('05.11.24)
나이지리아	'89. 8.17('90.10. 4)	우크라이나	'05.10.20
중 국	'93. 5.27('93. 6.26)	그 리 스	'06. 9. 4('07. 7. 31)

※ 주 : 현재 인도, 사이프러스 및 터키 등과 해운협정 체결 추진 중



# STX팬오션 5단계 상승 등 컨테이너선사 세계순위 상승

## AXS 통계자료 흥아해운 52위, 장금상선 49위에 랭크

올들어 국적선사의 선복량 순위에 지각변동이 일어났다. 특히 STX팬오션이 지난 11월 대비 무려 5단계나 상승하여 세계 43위의 선복량을 보유한 것으로 나타났다. 고려해운과 흥아해운, 장금상선 등의 순위도 상승했다.

프랑스 해운 전문분석기관인 AXS 알파라이너(AXS-Alphaliner)에 따르면, 1월13일 현재 세계 컨테이너선복량 100대 선사 가운데 지난 11월 2만1,000TEU의 선복량으로 세계 48위를 기록했던 STX팬오션은 올해 1월13일 현재 2만2,000TEU의 선복량으로 43위를 기록한 것으로 나타났다. 이는 5단계나 상승한 기록이다.

또한 지난 11월 대비 1만9,000TEU의 선복량으로 52위를 기록했던 장금상선 역시 3단계나 상승한 49위를 기록한 것으로 나타났다. 이어 흥아해운도 올해 1만8,000TEU의 선복량으로 지난 11월 대비 2단계나 상승한 52위를 차지했다.

현대상선은 지난해에 이어 올들어 첫 집계에서도 18위를 유지했으며, 26만 1,000TEU의 선복량으로 지난 11월 대비 1만1,000TEU의 선복량이 증가한 것으로 조사됐다.

남성해운 또한 지난 11월 대비 1만1,000TEU의 선복량으로 63위를 기록했으며 올 1월 역시 같은 선복량으로 그 자리를 고수했다.

한편 한진해운은 36만TEU의 선복량으로 세계 컨선복량 100대선사 가운데 11위를 기록했다. 하지만 이같은 순위는 지난해 11월 선복량 집계보다

한단계 밀려난 것이다.

고려해운 역시 올 1월 3만6,000TEU의 선복량으로 31위를 차지했으나 지난 11월 대비 한단계 하락한 것으로 나타났다.

【세계 컨선복량 100대선사】

09년 1월 13일 기준.			08년 11월 27일 기준.		
Rnk	Operator	TEU	Rnk	Operator	TEU
1	APM-Maersk	2,032,916	1	APM-Maersk	2,035,342
2	MSC	1,468,113	2	MSC	1,434,548
3	CMA CGM	990,314	3	CMA CGM	983,981
4	Evergreen Line	624,536	4	Evergreen Line	625,637
5	Hapag-Lloyd	496,423	5	Hapag-Lloyd	495,551
6	COSCO Container L.	487,480	6	COSCO Container L.	493,792
7	APL	473,170	7	APL	490,835
8	CSC	446,678	8	CSC	442,137
9	NVK	433,451	9	NVK	423,643
10	MOL	379,427	10	한진해운/Senator	373,994
11	한진해운/Senator	368,825	11	MOL	372,017
12	DOCL	360,928	12	DOCL	361,672
13	Hamburg S. & G. Group	318,120	13	K Line	317,547
14	K Line	317,547	14	Yang Ming Line	304,567
15	Yang Ming Line	304,876	15	Hamburg S. & G. Group	302,371
16	CSAV Group	299,438	16	CSAV Group	290,175
17	Zim	264,745	17	Zim	274,690
18	현대상선	261,121	18	현대상선	250,178
19	PIL	187,042	19	PIL	184,379
20	UASC	153,074	20	UASC	150,142
31	고려해운	36,824	30	고려해운	40,346
43	STX팬오션(컨)	22,986	48	STX팬오션(컨)	21,246
49	장금상선	19,517	52	장금상선	19,636
52	흥아해운	18,092	54	흥아해운	17,934
63	남성해운	11,513	63	남성해운	11,513

(출처 : AXS-Alphaliner)

# 지난해 전세계 선박 3척 중 1척 한국조선소에서 건조

선박 수주량, 인도량, 수주잔량 등 6년 연속 세계 1위

한국 조선업계가 지난해 선박 수주량, 인도량, 수주잔량(주문을 받아놓은 일감) 등 3개 부문에서 6년 연속 세계 1위를 차지했다. 그러면서 최근 몇 년새 우리 코밑까지 바짝 쫓아오던 세계 2위 중국과의 격차를 다시 크게 벌여지기 시작했다.

전세계 선박 발주량이 2007년보다 50% 이상 떨어진 글로벌 경제한파 속에서, 한국 조선산업이 눈부신 선전을 하고 있는 것이다.

해운시장분석 전문회사인 영국의 클락슨사에 따르면, 한국조선업계는 작년 1,750만CGT(표준화물선 환산톤수)의 수주량으로 중국(1,490만CGT)과 일본(490만CGT)을 앞질렀다. 지난해 건조해 주문자에게 인도한 선박 물량은 한국이 세계 전체 물량의 37%(1,490만CGT)를 점했다. 전세계에서 건조된 선박 3척 중 1척을 국내 업체가 만든 셈이다.

수주잔량 부문에서는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대미포조선, STX조선, 현대삼호중공업 등 한국 조선업체가 세계 1~6위를 석권했다. 9위에 오른 성동조선을 포함하면, 세계 10대 조선소 가운데 7곳이 한국 업체다.

특히 눈에 띄는 것은 2위와의 격차 확대다. 중

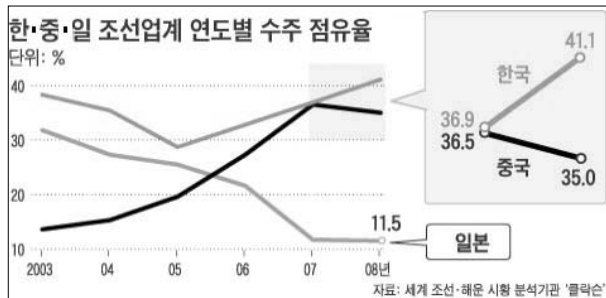
국은 2007년 수주량 점유율에서 한국을 0.3%포인트 차이로 바짝 추격했다. 중국이 한국을 추월하는 것은 시간문제라는 우울한 전망도 나왔다. 하지만 지난해 중국은 수주량이 전년의 절반 이하로 떨어지며 한국과의 격차가 6.1%포인트 차이로 벌어졌다. 작년 하반기 조선 경기가 침체기에 접어들면서 기존 수주물량에 대한 취소가 많아진데다, 납기를 제대로 맞추지 못하는 중국에 대한 선주들의 발주가 큰 폭으로 줄었다.

조용준 신영증권 리서치센터장은 "한국 조선업계는 초대형 유조선 같은 고부가가치 선박을 중심으로 수익성을 높이면서 경쟁력을 갖추는 데 성공했다"고 말했다. 삼성중공업의 경우 척당 1조원이 넘는 드릴십(깊은 수심의 해역이나 파도가 심한 해상에서 원유·가스를 시추하는 설비) 분야에서 세계 시장을 70% 가까이 점유하고 있다.

반면 중국은 가격이 상대적으로 싼 벌크선(곡물·광물 등을 나르는 일반 화물선) 비중이 높다.

전문가들은 국내 조선업체들의 결정적인 경쟁력은 선박 건조 과정에 IT 기술을 접목한 데서 비롯됐다고 분석한다.

조선업은 굴뚝산업의 대명사로 불리지만, 국내 대형 조선소들은 인터넷 기반의 3차원 설계시스템과 자동운행제어기기 등 첨단 기술을 적극 도입해 앞서 뛰기 시작했다는 것이다. 홍성인 산업연구원 연구위원은 "세계 선박 발주 물량이 줄면서 그동안 한국 조선업체가 수용을 못해 중국으로 넘어가던 물량이 기술력 좋고 납기를 잘 지키는 우리 쪽으로 넘어올 가능성이 크다"고 말했다. '위가 기회'라는 것이다.



자료 : 세계 조선·해운 시장 분석기관 '클릭슨'



## 세계항만 순위, 싱가포르 1위, 상하이 2위 등 변화없어

### 부산항은 2008년 1,340만TEU로 3년연속 5위자리 지켜

로이드리스트 통계에 따르면, 작년 항만순위는 선전항이 홍콩항과의 차이를 좁히지 못함에 따라, 세계 5대 항만의 순위는 변동이 없는 것으로 나타났다.

싱가포르항은 2008년 2,990만TEU로 2007년과 비교해 7.1% 상승해 1위를 지켰다. 상하이항은 컨테이너 물동량이 2,800만TEU로 7%나 상승했지만 싱가포르항을 따라잡지 못해 2위를 유지했다.

반면 홍콩은 2007년과 동일한 약 2,400만TEU로 3위에 그쳤다고 전했다.

선전항은 미국발 경제위기로 인한 파급효과로 지난 9월 컨테이너 정체로 인해 작년에 비해 1.5%증가한 2,140만TEU에 그쳤다.

안티엔, 스코우와 츠완의 주요항을 포함하고 있는 선전항이 2007년 14.3%라는 급격한 성장을 보여준 것과 비교해 2008년에는 컨테이너 물동량부분에서 최저성장치를 기록했다.

2007년 약 1,330만TEU를 기록했던 것과 비교해 부산항은 2008년 1,340만TEU를 기록하면서 세계 제5위 항만자리를 지켰다. 한국무역협회에 따르면, 부산항은 3년연속 5위를 지키고 있다고 전했다. 세계 6위의 항만인 로테르담항은 작년 1,080만TEU로 제자리를 지켰다.

GHK 홍콩지사의 Jonathan Beard 상무에 의하면 싱가포르항과 특히 홍콩항은, 상하이항과 선전항에 대응해 세계 우수항으로 남을 수 있었던 것이 대단하다고 전했다.

그 이유는 싱가포르와 홍콩은 환적화물이 대량으로 유입되는 반면에 상하이항과 선전항은 직수출입 화물이 대량으로 유입되기 때문이라고 말했다.

항만관계자의 말에 따르면, 타이완 카오슝항 또

한 2007년 1,030만TEU에서 950만TEU로 5.6%나 하락한 것 또한 주목할만하다고 했다.

“카오슝항은 작년 8위였으나, 다른 4항과의 경쟁에서 패배했다.”고 전하며 중국의 3개 항구를 포함한 이 항구들이 카오슝항을 10위권 밖으로 몰아냈다고 했다.

“함부르크항, 칭다오항, 닝보-조산항과 광저우항이 지난 9월이후 세계경제시장에서 급락세를 보였기 때문에 앞으로 어떤 성장세를 보일지 정말 흥미롭다”고 전했다.

그러나 카오슝항은 작년 총체적인 하락세에 진입했지만, 2008년 12월 중국과 타이완간의 직항로를 개항한 이후 성장세를 보이고 있다.

카오슝항만국 Shieh Ming-hui씨의 말에 의하면 59년간의 공백기를 깨고 부활한 직항로의 영향으로 11월 65만3,000TEU에 그친 반면, 12월에는 70만2,000TEU로 7%의 급격한 성장세를 보였다고 전했다.

항만국은 직항로서비스의 개시로 1만TEU 이상의 처리량을 생산해낼 것으로 추측했다.

그러나 관계자들은 컨테이너 정체로 인해 지난 9월부터 시작된 위기는 2009년 더 힘들어질 것으로 예측했다.

[08년 세계 주요항만 물동량] (만 TEU, %)

항만	2008년 물동량	2007년 물동량	전년대비 증감율
싱가포르	2,990	2,793	7.05
상하이	2,798	2,615	7.00
홍콩	2,424	2,399	1.04
선전	2,140	2,109	1.47
부산	1,342	1,330	0.09

# 시황하락으로 케이프사이즈 벌크선 해체 가속화 예상

## 일본 대형선사 MOL과 NYK 노후선박 해체에 착수

부정기선화물선 시황침체가 지속되면서 케이프 사이즈 노후 벌크선의 해체가 가속화될 것으로 예상되고 있다.

일본해사신문 최근호에 따르면 드라이벌크 시장의 하락으로 선박의 운항채산성이 극도로 악화됨에 따라 일본 대형선사들이 철강원료를 전용으로 수송하는 케이프사이즈 벌크선에 대한 해체에 착수했다. 선령 20년 이상의 노후 케이프사이즈를 대상으로 일본선사인 MOL이 2척, NYK가 1척을 각각 해체용으로 매각했다. 일본 대형선사들이 케이프사이즈의 해체를 단행하는 것은 약 5년 만에 처음이다. 일본선사들이 노후 벌크선을 해체 시장에 매각한 것은 유지비용이 늘어나는 벌크선의 처분을 통해 선대의 품질과 수익력을 높이고, 원료 수송수요 감소에 따른 선박수급 악화에 대비한 자구책의 일환이다.

사실상, 2003년 후반부터 작년 전반에 걸친 드라이벌크 시장 상승기에는 전세계적으로 케이프 사이즈 벌크선의 해체가 자취를 감췄었다. 해운시황이 강세를 유지했을 때에는 어느정도의 코스트를 들여서라도 수익이 났기 때문에 선사들은 선령 20년 이상된 노후 벌크선을 풀가동해 왔다.

그러나 작년 가을 이후 벌크선시황의 급락으로 노령선의 메리트가 없어져 벌크선 운항선사들은 경제선형을 위주로 경쟁력 강화에 주력하고 있다.

더구나, 자원회사나 철강메이커가 안전이나 환경 보호 차원에서 선령이 낮은 경제선형의 투입을 선호함에 따라 노후선박의 퇴출이 가속화되고 있다.

MOL은 10만DWT 이상의 케이프사이즈 벌크

선과 초대형 광석운반선(VLOC)을 약 100척 운항하고 있다. 동사는 향후 신조선의 준공에 의한 규모 확대를 추진하는 한편, 노령선의 삭감이나, 용선선박의 계약종료에 의한 반선 등으로 고비용 선대를 퇴출시켜 나갈 계획이다.

또 NYK는 케이프사이즈와 VLOC를 약 80여척 운항중이다. 종전 계획에서는 신조정비에 의해 2011년에 100척 규모로 확대할 계획이었지만, 노후 선박의 해체나 중고선시장에서의 매각 등을 통해 선대확대를 95척 정도로 마무리한다는 방침이다.

이와 함께 K-Line은 현시점에서 해체예정 선박은 없지만, 선령 20년 이상의 노후 케이프사이즈의 경우 선형이 비교적 적은 선박을 대상으로 해체나 중고선시장에서의 매각, 용선기간 종료선박의 반선 등을 통해 철강원료 선대의 슬림화를 도모해 나갈 계획이다.

지난해 가을 이후, 세계 전체의 벌크선 해체량이 급증하고 있다. 클락슨 등의 통계에 의하면, 2008년 벌크선의 해체척수는 93척으로 급격히 증가했다.







## 일본선사 NYK와 MOL, 2003년 이후 신조건조계획 재검토 조선소와 정식으로 건조계약을 맺지 않은 선대예약 취소

일본선사 NYK와 MOL은 2013년 이후로 예정하고 있던 신조선의 건조계획을 재검토기로 했다. 조선소와 정식으로 건조 계약을 맺지 않은 선대예약을 취소, 중소형 부정기선에서 복수척의 건조를 취소했다.

양 회사는 시황 상승시에 2014년 준공예정의 신조선까지 선대를 예약하고 있었지만, 시황 악화에 따라 신조선의 선대정비 계획을 축소기로 했다.

선대예약은 해운회사가 신조선을 정식 발주하기 전에 조선소에 가발주를 타진하는 것으로 납기가 4~5년가량 실제의 건조까지 기간이 있는 경우 계약금이나 계약서를 교부하지 않고 담당들끼리 선대를 예약하는 케이스를 말한다. 납기가 1~2년 밖에 안남은 신조선의 건조계약 취소와는 구별된다는 것이다.

NYK와 MOL은 최근 몇 년간 선대를 잇달아 증강했는데, 특히 부정기선 부문에서는 케이프사이즈 외에 오버 파나마스(panamax)(9만DWT급)나 파나마스(panamax), 핸디사이즈 등 2만~7만DWT급 선형의 선대 정비를 서두르고 있었다.

중소형 부정기선은 장기계약이 적어 시황의 영향을 받기 쉬워 선대예약 부분에 대해서는 취소할 방침을 굳힌 것으로 전해지고 있다.

시장관계자에 의하면, 현지점에서 오버파나마스(panamax)나 핸디사이즈 등 부정기선을 중심으로 복수척의 선대예약의 취소가 이루어진 것으로 알려졌다.

선대 예약의 취소는 NYK와 MOL이 일본선주로부터의 정기용선을 전제로 발주를 계획하고 있

던 것이 대부분이다. 양 회사는 현재 컨테이너선, 부정기선, 탱커, 자동차전용선 등 각각 합계 약 800척을 운항중이다.

중기경영계획으로 양사 모두 2010년말까지 1,000척 정도로 선대를 증강할 예정이었지만, 시황악화에 따라 노후선의 처분 등에서 계획을 약 5% 하부수정하여 950척 정도로 축소하는 방안을 검토 중이다.

### 올들어 벌크선 등의 노후선박 해체 증가

올들어 벌크선을 중심으로 노후선박의 해체가 급격히 늘고 있다. 영국의 클락슨사 집계에 따르면, 금년에 들어와 선박해체시장에서 벌크선 33척, 154만중량톤(DWT)이 해체용으로 매각되었다.

2009년들어 3주간에 거래된 해체용 노후선박 규모는 2008년 연중 실적(93척)의 3분의 1에 해당하는 것이다. 파나마스(panamax) 이하의 중소형선 용선시장 침체가 계속 되고 있어 당분간 벌크선 등의 해체가 급격히 증가할 것으로 전망되고 있다.

선형별로는 노후선이 많은 3만중량톤급 스몰한디 벌크선을 중심으로 선령 30년 전후의 해체가 다수 보고되고 있다. 탱커의 금년 스크랩용 매각척수는 6척, 19만중량톤이었다.

한편, 노후선박의 해체용 가격은 벌크선이 LDT(경하배수톤)당 평균 265달러로 전년 평균에 비해 5달러 하락했으며, 탱커가 275달러로 10달러 하락한 것으로 나타났다.

# 세계 주요정기선사들 신조컨테이너선에 대한 준공 연장추진 시황하락으로 현대중공업 등 한국 대형조선 3사와 협상 중

신조컨테이너선을 대량 발주한 유럽 선주들을 중심으로 건조일정 연기압박이 가중되고 있다.

유럽 등 세계 각국의 선주사나 선박운영회사들이 현대중공업을 비롯하여 삼성중공업, 대우조선해양 등 한국 조선대기업 3사와 일제히 선박건조 일정 연기협상을 벌이고 있는 것으로 알려졌다.

컨테이너 적재개수 1만3,000TEU급 슈퍼포스트파나막스(panamax)형 컨테이너선으로, 2009년 인도예정인 신조선이 그 대상이다.

이는 자동차나 전기업체 등의 부진에 의해 CKD(완성차조립 부품) 등 컨테이너 주력화물의 수출입이 급격히 침체되는데 반해 이미 발주가 끝난 신조선의 준공압박이 가중됨에 따라 선박과잉률이 선박수급이 빠르게 악화되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

영국의 로이즈리스트(1월16일자 온라인판)에 따르면, 유럽 등 많은 선주들이 현재 신조컨테이너선 인도시기를 늦추기 위한 협상차 한국의 조선대기업 3사를 방문하고 있다는 것이다.

이들 선주들은 인도시기 연장뿐만이 아니라 선가의 재검토도 요청하고 있는 것으로 전해지고 있다.

시장 관계자들은 “선가 재검토가 여의치 않을 경우 여러 가지 스펙(사양)을 요구하는 등 선주들은 조선소에 대해 뭐든지 협상하려 한다.”고 말했다.

로이드리스트지는 신조컨테이너선 건조계약의 재교섭에 임하고 있다고 보여지는 선사로는 독일 선주인 ER쉬퍼즈, 스위스선사인 MSC, 이스라엘 선사인 짐라인, 중동선사 UASC, 프랑스선사인 CMA-CGM을 지적하고 있다.

이들 선사 중에는 이미 신조선가의 지불연기를 타진한 회사도 있다고 이 신문은 보도했다.

컨테이너선의 선주나 운영선사들의 신조선 인도연기를 포함한 건조계약의 재검토 요청은 발주한 선사측에서는 불황을 극복하기 위한 대책으로서는 마지막 카드가 된다.

사실상, 신조선의 납기나 선가의 재검토 요청은 운임하락이나 해상물동량의 급격한 감소 등 컨테이너선의 시황악화에 기인한 것으로 일종의 마켓 클레임이라는 주장도 있다.

한국이나 중국의 신흥조선소에 발주된 신조선에 대한 건조계약 취소나 발주상담이 중단된 선박은 전세계적으로 500여척에 달하고 있다는 것이다.

특히, 재무·기술력의 양면에서 신용력이 낮은 신흥조선소의 경우는 은행으로부터 리펀드·개런티(RG)를 취득하는데 어려움이 있었으며, 더구나 금융위기로 이들 조선소들이 RG를 취득할 수 없는 경우가 허다하게 발생함에 따라 선주들이 신조선 건조를 포기하는 사례가 적지 않다고 한다.

하지만, 현대중공업을 비롯하여 삼성중공업, 대우조선해양이나 일본의 대형조선소들은 신흥조선소와는 달라 신용력이 높아 건조계약시 RG취득 등으로 인해 선주측으로부터 계약취소를 당하는 사례가 없다.

이 때문에 신조선의 건조계약 재검토 요청은 발주한 선사측에서 보면 불황을 극복하기 위한 마지막 카드라 할 수 있다.

한편, 영국의 클락슨사에 의하면, 8,000TEU를 넘는 대형 컨테이너선의 신조발주잔량은 1월9일 현재 283척, 317만5100TEU로 2009년에 63만7,900TEU, 2010년에 103만8,400TEU, 2011년에 149만8,800TEU가 각각 준공될 것으로 전망했다.



## 중국 정부 자국 조선산업에 대한 금융지원 적극 검토 해운시황 하락에 따른 신조계약 취소로 어려움 가중

중국 정부는 자국 조선업계에 대한 금융지원을 적극 검토하고 있다.

조선산업을 포함한 주요 산업이 지원대상인 것으로 알려졌다.

중국 정부가 조선업계에 대한 지원을 적극 검토하고 있는 것은 세계적인 금융위기와 경기침체, 그리고 해운시황의 급격한 하락 등의 여파로 이미 수주가 끝난 신조선 건조계약의 해약이 급증함에 따라 중국 조선업을 둘러싼 경영환경이 급격하게 악화되고 있기 때문이다.

중국 조선야드의 신조해약은 2008년 11월에만 142척으로 잠정 집계되고 있다. 중국 국영 2대 조선그룹인 중국선박중공업집단(CSIC)은 수주한 신조선의 해약을 방지하기 위해 신조선가를 최대 15%까지 인하해 주기로 결정했다.

영국 로이즈리스트·페어플레이 온라인 보도에 따르면, 중국의 중앙정부는 구정이 지난 2월초에 금융지원방안을 결정한다는 것이다. 이미 수주한 신조선의 계약파기를 방지하는 목적도 있는 것으로 분석되고 있다.

신조선 건조계약 파기는 중국이나 한국의 신흥조선소에 발주된 선박으로 다반사로 발생하고 있다.

신용력이 낮은 신흥조선소가 금융위기에 따른 신용경색의 여파로 건조계약의 발효조건인 선수금반환보증(R/G)을 은행으로부터 취득하지 못함에 따라 선주들이 건조계약을 해약하거나 납기일정 등을 맞추지 못해 해약하는 사례가 늘고 있다.

이처럼 신조선 건조계약 해약이 급증함에 따라 중국 국영조선그룹인 CSIC는 신조선을 발주하고 있는 선주들에 대해 신조계약선가의 최대 15%를

인하해 주기로 결정했다. 이 회사는 신조선의 수주잔량을 유지하는 것을 목적으로 사실상의 선가 인하를 단행한 것이다.

한편, 드라이벌크나 컨테이너선 해운시황의 현저한 침체로 선박의 용선료가 급락함에 따라 신조선 마켓에서는 지난해 가을부터 신규상담이 거의 이루어지지 않고 있다.

### 일본 톤수표준세제 신청 해운선사 10개사에 그쳐

오는 4월 톤수표준세제 시행을 앞둔 일본에서 톤세제 적용조건이 되는 일본선박 및 선확보원 계획의 인정신청 상황이 순조롭게 마무리되었다.

일본 국토교통성 해사국에 의하면, 10개 외항운송사업자가 1월중에 톤세제를 신청함에 따라 조정작업에 착수했으며, 이 중 1개 사업자에 대해서는 벌써 정식으로 수리되었다.

톤세제를 신청한 10개 사업자가 보유한 일본선적의 상선대 척수는 일본선적 전체의 약 80%에 달하고 있다. 톤수표준세제의 적용을 받으려면 일본선적을 5년에 2배에 증가시키는 것을 기준으로 하여 △일본선적 1척당 연간 1명에게 3급해기사 자격취득을 위한 실습 기회를 제공하고 △동 1척에 대해 4명의 일본인 해기사를 확보하도록 하는 등의 조건을 충족시키는 일본선박 및 선원확보 계획을 작성해 정부로부터 승인을 받아야 한다.

톤수표준세제 시행 2개월 전까지 인정신청을 끝내야 하기 때문에 2009년도를 계획초년도로 하는 사업자에 대해서는 1월말 신청이 마감됐다.

국토교통성 이토 시게루 해사국장은 “현시점에서 일본선적 상선대와 일본인 선원을 늘리는 등 제도취지를 고려할 때 그런대로 무난하게 신청한 것 같다”며, 2월 한달간 신속하게 인정작업을 추진하여 제도시행에 차질이 없도록 하겠다고 밝혔다.

# 전세계 신조선 건조계약 해약선박 600여척에 달해

## 일본선사, 건조계약 파기선박 조만간 1,000척 예상

세계적인 금융위기의 확대와 경기 침체, 해운시황의 지속적인 하락 등으로 신조선 건조계약이 파기된 선박이 전세계적으로 600여척에 달한 것으로 잠정 집계되고 있다.

일본해사신문 최근호에 따르면, 선주가 발주하는 신조선에 대해 조선소측에서 부여하는 선박의 연번호 기준으로 계약이 해약된 선박이 거의 600척에 육박하고 있다.

건조계약 해약선박 중 한국과 중국의 조선소에 수주했던 신조선이 80%를 차지하고 있다는 것이다. 최근들어 신조선 계약해지가 본격화됨에 따라 일본선사의 한 CEO는 신조선 계약파기 선박이 조만간 1,000여척에 도달할 것으로 전망했다.

박용디젤엔진 관계자에 의하면, 제조 예정이었던 박용디젤엔진 제조계약이 해지된 건수, 즉 신조선 건조계약 해약이 전세계에서 선체 번호 기준으로 600여척에 달한다고 설명했다.

신조선 건조계약 취소는 금융위기가 세계적으로 확산된 작년 10월 이후 급증하고 있다. 금융위기로 선주들의 자금조달이 여의치 않은데다 신흥조선소들이 금융권으로부터 리펀드 개런티(R/G)를 취득하지 못해 선주들이 건조계약을 백지화하고 있다. 2008년말 시점에서 일본선사인 MOL이 조사한 바에 따르면, 신조선 계약해지가 500척을 돌파했다는 것이다. 이어 불과 1개월만 100척 증가해 600여척에 이른다는 것이다.

특히, 조선소측에서 정하는 선체번호가 부여되어 있지 않는 경우의 계약해지와 수주상담 중단 등을 고려하면, 해약척수는 600여척을 크게 웃돌

가능성이 높다고 한다.

신조선의 건조계약 해지는 해운시황의 침체를 반영하여 벌크선이나 컨테이너선을 중심으로 이루어지고 있다.

### 시도해운, 홍콩에서 금융기관 대상 기업설명회 개최

시도해운그룹(본사 홍콩)은 1월19일 선박용자 등의 거래가 있는 금융기관들을 대상으로, 향후 경영계획에 대해 설명회를 개최했다.

일본해사신문 최신호에 따르면, 금융정세의 변화로 인해 해운시장에서는 시도해운의 경영 리스크를 지적하는 견해가 있었다. 이에 시도해운은 주력은행인 외국은행 2개사와 향후의 경영계획을 설명, 시장에서의 경영 불안설을 불식시키기 위한 목적으로 설명회를 개최한 것으로 알려지고 있다.

시도해운은 주거래은행인 볼칼리온과 스웨덴의 노르디아은행 2사와 공동으로 작성한 향후의 경영계획을 설명했다고 한다.

시도해운그룹은 주력선종인 자동차전용선 사업을 중심으로 벌크선, 탱커, 컨테이너선, 케미컬선 등 합계 약 130척을 보유하는 대형선주이다. 신조선의 발주잔량은 석유제품선을 중심으로 130척 전후로 지난해 10월 이후의 세계적인 금융불안의 여파로 세계해운업계의 이목을 끌었다.

시도해운은 지난해 5월에 경영관리 기능을 일본에서 홍콩으로 전면적으로 이관하여 일본법인 시도해운 재팬은 현재 선박대리점 업무만을 수행하고 있다.

시도해운그룹은 한국에서 수출하는 완성차를 취급하는 유코카캐리어스 등에 자동차전용선을 정기용선해 주는 등 최근 몇 년 사이에 선대규모를 급속히 확대해 왔다. 지난 2006년에는 컨테이너선 9척을 신조발주하면서 일본의 미츠이스미토모은행이 조성한 협조융자(총액 353억엔)를 받았다.



## 부정기건화물선 시황 2009년 4/4분기부터 회복예상 상하이국제해운연구센터, 근해벌크선 2/4분기 상승

부정기건화물선 시황은 금년 4/4분기에 회복세로 돌아서고, 근해 벌크선 시황은 2/4분기부터 회복될 것으로 전망됐다.

중국 상하이국제해운연구센터의 보고서에 따르면, 중국내수 경제활성화 정책으로 금년 2/4분기부터 근해 드라이벌크시장이 점차 회복세를 보일 것으로 내다봤다.

이 보고서는 또 세계 컨테이너 해상운임이 그간 장기적인 약세를 보이고 있으며, 부정기건화물선 시황 역시 지속적인 침체를 보이고 있는데, 금년 4/4분기에 운임조정이 있을 것으로 전망했다. 특히, 부정기건화물선 시황은 이후 점차 소폭이나마 반등을 보이며 BDI지수가 1,000~1,500포인트 내외로 회복할 것으로 예측했다.

상하이국제해운연구센터는 보고서를 통해 "해운업계는 남미·남아프리카·호주 등 신흥시장 및 지역내항로의 개설에 관심을 가져야 한다"고 강조하고, 이번엔 갑작스레 찾아온 금융위기는 대형보다는 중소형선박을 활성화하고, 운송서비스면에서 좀더 유연성을 가져야 한다고 지적했다.

해운기업은 항로에서의 전략적 제휴 등을 통해 공동으로 선박을 투입하거나 항만 등을 공동 사용함으로써 이 불황을 타개해 나가야 한다고 전했다.

이 보고서는 이번 해운업계 불황은 실물경제와 무역의 전면적인 위축에 따른 것이라고 지적했다.

세계 전산업이 대부분 불황을 겪고 있는 가운데 컨테이너물동량 역시 급락세를 보이는 등 어려운 상황인데다 선사들이 저운임으로 운영하는 등 좀처럼 불황을 벗어나지 못하고 있다고 분석했다.

또한, 이 보고서는 만약 세계 경제가 2009년말에 회복된다면, 해운업계는 2010년이 되어야 회복세를 보일 것이라고도 전망했다. 그러나 단기 낙관적인 전망만으로는 2~3년내 해운시장이 모두 회복할 것이라는 전망은 무리이며, 이전 해운시장의 주기에 따라 새로운 호황기는 6~7년 이후에나 찾아올 것으로 예측했다.

통계에 따르면 2009년과 2010년 세계 정기선사들이 새로 도입하는 선복량은 각각 100만TEU, 150만TEU에 달하며, 비록 각 대형 해운사가 계선조치를 하더라도 2009년 증가 선복량은 매우 클 것으로 분석되고 있다.

프랑스의 AXS의 데이터에 의하면, 2009년 1월말 세계 선사들이 3대 컨선항로에서 철수한 선복량은 총 40만TEU에 달하고 이는 세계 선복량의 3.2%에 달한다. 그러나 2009년과 비교해 볼 때, 이러한 계선 선복량은 극히 일부분이어서 금년 선복량 과잉 현상이 더욱 심각해질 것으로 전망했다.

2009년 드라이벌크선 부문 역시 어려움을 겪을 것으로 보인다. 이 보고서는 중국 정부에서 시행하는 내수활성화 정책의 영향으로 중국 근해 드라이벌크 운임은 금년 1/4분기 지속적인 하락세를 보였으나, 2/4분기부터는 점차 회복세로 돌아서 소폭의 증가세를 보일 것으로 전망했다.

최근의 세계정세로 볼 때, 2009년 드라이벌크 해상물동량은 4% 증가할 것이며, 주로 철광석과 석탄수요가 증가할 것이지만, 2009년과 2010년 드라이벌크 선복량 투입은 각각 5,406만~5,050만DWT가 될 것으로 전망된다.



# 신일본제철과 JFE스틸 조강생산량 800만톤 감산기로

## 17만DWT급 케이프사이즈 40척 수송수요 소실예상

신일본제철과 JFE스틸이 2008년도 하반기에 조강생산량 감산폭을 양 회사 합계 800만톤 규모로 확대기로 방침을 굳힌 것으로 알려졌다. 이에 따라 철강원료 수송에서는 17만DWT급 케이프사이즈 벌크선 약 40척분의 수송수요가 소실될 전망이다.

이들 양사는 그동안 일본선사와 장기수송계약(COA)을 체결하여 철광석 등을 수송해 왔는데, 이번 조강생산량 감축계획으로 일본선사들이 용선박이나 전용선의 감선이 불가피할 것으로 예상된다.

한편, 최대의 철강 생산국인 중국의 원료수입은 작년 11월을 바닥으로 회복세를 보이고 있다. 오는 4월 이후의 광석가격 인하관측과 함께 케이프 사이즈 시황이 상승세를 보이고 있는데, 최근들어 일본의 철강메이커가 잇따라 감산폭을 확대하고 있어 향후 부정기선 시황에 악영향을 끼칠 것으로 우려되고 있다.

세계 경기침체를 배경으로 철강수요가 감퇴함에 따라 신일본제철과 JFE스틸은 하반기에 각 400만톤 규모의 조강생산량 감산을 계획하고 있는데, 이는 과거 최대의 감산폭이다. 신일본제철은 제철소의 용광로 개보수 작업을 앞당기고, JFE스틸은 서일본 제철소 용광로 1기 작동을 당분간 중단기로 결정했다.

조강생산 800만톤 감산은 철광석 1,300여만톤과 원료탄 640만톤의 수송감소로 이어진다. 케이프사이즈 벌크선은 호주, 브라질항로를 평균하여 반년간에 1척 약 50만톤 정도를 수송할 수 있어 단순 계산으로 40척분의 선박이 동 항로에서 철수하게 된다.

일본선사의 한 관계자는 “최근들어 일본에서도 도입하는 원료수입은 조강생산 감산 페이스 이상으로 침체되어 있다”며 철강 각사가 상반기의 수입으로 쌓인 재고의 조정을 목적으로 감산을 가속시키고 있는 것이 주된 요인이라고 설명했다.

특히, 철강원료 담당자는 이 때문에 “현재의 원료수송시장이 더 이상 나빠질 것은 없다”고 말했다.

일본과 유럽 등 선진국의 철강수요 감되는 장기화될 것으로 전망되지만, 철광석 전용선사들은 중국에서 수입하는 철광원료 해상물동량이 조기에 회복될 것으로 기대하고 있다.

중국 정부는 내수 활성화를 목적으로 800조원 규모의 경기 부양책을 계획하고 있어, 이 계획이 본격적으로 시행될 경우 향후 2-3년간에 합계 1억-1억5,000만톤의 철강 수요증대로 연결될 것으로 예측되고 있다.

최근 들어 케이프사이즈 벌크선 시황의 초점은 현재 진행 중인 중국 철강메이커와 브라질 자원회사의 철광석 가격교섭이다. 가격 인하가 가능한 오는 4월 이후에 철광석 출하가 증대될 것으로 예상되고 있어 2월말부터 3월에 걸쳐 선복확보가 집중될 가능성이 높은 것으로 분석되고 있다.

브라질 자원대기업인 바레는 최근 케이프사이즈의 스팟용선을 적극 추진하고 있어 철광석 가격교섭이 거의 합의에 도달했다는 관측이 나오고 있다.

1월22일자 런던 시장에서는 케이프사이즈의 주요 4개항로 평균 용선료가 1일 1만6,000달러 수준으로 상승하는 등 지속적인 상승세를 보이고 있다.



# 2009 1

