

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
제1회 대한민국 해양영토대장정 출항	2
해운업계, 조선소와 손보사의 바이어디플트 유도 예의주시	3
국토해양부·선협, 해외자원개발 국적선사 참여방안 모색	5
한국산업은행, 2조원 규모의 kdb Shipping Program 출범	9
KMI, 중소형 컨테이너선사 전용부두확보 연구결과 발표	11

해운이슈	18
한-EU FTA 타결로 인해 우리나라의 경우 실보다 득이 많아	18

업계동정	27
------	----

해사정보	34
올 상반기까지 우리나라 선박의 외국인선원은 1만 3,453명	34
올 상반기 국제여객선 및 컨테이너화물 수송실적 대폭감소	35
IMF, 한국 경제성장률 내년 2.5%로 빠른 회복 보일 것	37
일본, 그리스와 중국 제치고 대규모 파나마스 신조계약	38
유럽의 대형컨테이너선사 한국수출입은행에 크게 반발	42
영국해운위원회, UNCITRAL국제해상운송법조약 비준추진	44

해운일지	46
------	----



제1회 대한민국 해양영토대장정 출항 전국해양산업총연합회 · 해양문화재단 공동주관



전국해양산업총연합회(회장 이진방)와 해양문화재단(이사장 최낙정)은 8월5일 경기도 평택 해군2함대 제8부두에서 전국에서 모인 대학생들을 대상으로 한 「제1회 대한민국 해양영토대장정」 출항식을 거행하고 해양영토 순례의 깃을 올렸다.

국토해양부를 비롯하여 2012 여수세계박람회조직위원회, 한국선주협회, 삼성중공업, 대한통운, POSCO, 한진중공업, 한국도선사협회, 한국선급, 황해객화선사협의회 후원으로 올해 처음으로 열리는 대한민국 해양영토대장정은 12박 13일 일정으로 진행된다.

특히, 이번 행사에는 바다에 대한 무한한 도전의식과 열정으로 무장한 전국의 대학생들을 대상으로 11대 1의 치열한 경쟁을 거쳐 선발된 104명의 해양전사들이 해군 함정과 한국해양대 및 목포해양대 실습선에 직접 승선하여 우리나라 해양영토를 둘러보고 해양의 중요성을 몸소 체험하는 현장체험행사이다. 이날 출항식 후 대학생들은 해군 함정에 승선하여 백령도에 기항하여 최남단에서 국토사수를 위해 고생하는 해병대 부대 예방을 시작으로 목포와

여수를 거쳐 우리나라 최남단에 있는 제주도 마라도를 경유하여 마산과 울릉도를 거친 뒤 독도에 상륙하여 퍼포먼스를 펼치고 부산에서 해단식을 갖는다.

이 날 출항식에서 이진방 회장은 환영사를 통해 “21세기 해양의 시대를 맞이하여 지금 세계 각국은 해양세력 확충을 위해 열띤 경쟁을 벌이고 있는데, 이는 해양력이 곧 국력을 좌우하는 정부의 원천으로서 그 가치가 무궁무진하기 때문”이라고 강조하고, “이번 해양영토대장정을 통해 장차 이 나라를 이끌어 갈 대학생 여러분의 시야가 넓어지고, 바다를 사랑하는 마음이 더욱 깊어져 해양의 중요성을 널리 전파하는 해양메신저가 되기를 바란다”고 말했다.

이어 정종환 국토해양부 장관은 격려사를 통해 “대한민국 해양영토대장정은 대학생 여러분들에게 멀게만 느껴지던 바다를 더 가깝고 더 친근하게 할 것”이라며, 바다는 자원의 보고로서 바다경영을 어떻게 하느냐에 따라 우리들의 삶의 질이 달라질 것이라고 강조하면서 해양영토대장정에 참여한 대학생들의 도전의식과 열정을 격려했다.

이에 앞서 최낙정 이사장은 경과보고를 통해 대학생들의 참여열기가 뜨거워 당초 예상을 크게 상회한 11대1의 경쟁률을 기록, 국내 대학생 공모전 중 대학생 참여도 1위의 영예를 안았다고 강조했다.

이 날 평택 해군2함대에서 신형 LSD함에 승선하여 백령도를 거쳐 8월8일 목포에 입항하면 이들은 목포해양대학교 실습선에 갈아타고 여수를 거쳐 우리나라 최남단인 마라도를 경유하여 13일 마산항에 기항, 한국해양대학교 실습선에 승선하여 울릉도와 독도를 둘러본 뒤 16일 부산에 입항한다.

해운업계, 조선소와 손보사의 바이어디폴트 유도 예의주시 신조선 안전문제 무시, 무리한 공정진행으로 책임회피



외항해운업계는 최근 YS중공업과 동부화재가 신조선의 안전문제는 뒤로한채 무리한 공정진행을 통해 일방적으로 선주사의 바이어디폴트를 선언한데 대해 예의주시하고 있다.

해운업계가 이같은 분쟁에 대해 관심을 쏟는 이유는 향후 이와 유사한 사례가 재발될 가능성이 있기 때문이다.

TPC코리아는 지난 2008년 4월17일 YS중공업과 신조선 4척에 대한 건조계약을 체결했다. 선박 1척당 2,650만\$에 4척의 신조계약을 체결했으며, 이때 동부화재가 선수금환급보증서(R/G)를 발급했다.

특히, TPC와 YS중공업은 계약체결시 양 당사자 계약서에 따라 선급을 한국선급으로 지정했다. 그리고, TPC측은 신조선 건조 공정에 따라 단계별 건조자금을 완납했다. TPC측은 1호선과 2호선에 대해 선가의 45%인 1,192만달러를 각각 조선소측에 지급했으며, 공정률이 제로 상태인 3, 4호선에 대해서도 선가의 30%인 795만달러씩을 지급했다.

그러나, YS중공업은 재정상태 악화로 기업회생절차를 신청하여 그 절차를 진행중이다. YS중공업은 지난 3월에 법원에 기업회생절차를 신청, 4월에 법원의 기업회생절차 개시결정에 따라 절차를 진행시키고 있다.

기업회생절차를 개시받은 YS중공업은 지난 6월 24일 동부화재의 전폭적인 지원으로 계약선박 4척 중 1척에 대한 진수식을 독자적으로 개최했고, 나머지 3척 중 2척을 같은 날자에 킬링작업에 들어가면서 공정에 따른 건조자금을 티피씨에 요구하고 나섰다.

특히, YS중공업은 한국선급이 안전문제 등을 이유로 한국선급이 공정확인서를 발급해 주지 않자 이탈리아선급을 통해 확인서를 발급받고 무리하게 공정을 밀어부쳤다.

TPC측에 따르면, 과거 동형선의 건조기간(평균)을 감안할 때, 4척 모두 계약해제기간(계약인도일을 초과하여 210일이 되는 시점)내에도 인도가 불투명한 상태였으며, 2호선의 경우 공정이 15% 정도 밖에 진행되지 못한 상태에서 계약해제일까지는 3개월밖에 남지 않은 상태였다. YS중공업이나 동부화재도 2호선에 대해선 포기한 상태이고 3호선과 4

[신조선 건조 공정 및 지급 현황 (2009. 6월 현황)]

선박번호	계약상 인도일	공정율	지급금	비율
507	2008. 12. 31	85%	1,192만\$	45%
508	2009. 2. 28	15%	1,192만\$	45%
509	2009. 4. 30	0%	795만\$	30%
510	2009. 6. 30	0%	795만\$	30%



호선은 블록제작조차 진행하지 못하고 있는 실정이었다. 이러한 상황과는 별도로 YS중공업은 Refund Guarantor인 동부로부터 제작자금을 지원받아 1호선 공정을 강행, 6월24일 진수하기에 이르렀으며, YS중공업으로부터 1호선 Launching과 3호 및 4호선 Keel Laying을 같은 날짜에 진행하겠다고 선주사인 TPC측에 통보했다. 이는 진수식 거행으로 7월16일까지 중도금을 입금시키지 않으면 바이어디폴트를 선언하겠다는 조선소측의 계산된 수순으로 분석되고 있다.

하지만, TPC측은 YS중공업과 동부화재가 중도금 수수와 선수금 반환회피, 그리고 R/G Call 면책을 위해 무리한 공정을 진행함으로써 바이어디폴트를 유도하기 위한 협공에 불과하다며 YS중공업의 중도금 납부요청을 거부했다.

특히, TPC측은 △블록 제작시 무자격 용접사 사용 △한국선급의 공정확인서 무시하고, 다음 단계 공정 진행 △조선소측의 일방적인 이탈리아선급(RINA) 지정 △2호선 블록 3, 4호선에 무단 사용후 Keel Laying 등을 이유로 런던 중재소에 중재를 신청했다.

이와 더불어 TPC측은 YS중공업의 선박건조자금 이행청구 금지 가처분 신청을 순천지원에 제기했으나, 7월20일 순천지원은 기각을 결정했다.

그러나 순천지원은 기각결정에도 불구하고 내용적으로 TPC측의 신청내용을 대부분 인정함에 따라 앞으로 런던 중재에서 TPC측의 입지가 강화될 전망이다.

이날 순천지원은 “가처분이라는 보전 필요성은 급박하지 않았고 런던중재를 통해 적법여부를 포함해 종국적으로 판단되면 그 결정된 금액을 지급하기로 보증한 동부화재의 선급금환급보증에 있다”고 밝히고, “YS중공업의 부적법한 분할대금 청구는 이미 발생된 과거의 사실이고 이 사건 가처분 여하에 따라 새로운 손해가 발생하거나 손해발생의 위험이 증가



되는 것이 아니다”라는 점을 기각의 이유로 들었다.

그러나 내용면에서 재판부는 TPC측이 YS에게 분할대금을 지급할 의무가 있는지에 대해서는 한국선급으로 특정하기로 양 당사자가 합의한 사실이 소명 되었으므로 한국선급의 공정확인서가 첨부된 청구통지를 하지 않은 이상 분할대금을 지급할 의무가 발생하지 않았으며 YS는 이 사건계약을 해지하는 등 신청인에게 불이익한 처분을 할 권리를 가지지 아니한다고 판시했다. 이는 사실상 YS의 지급청구는 무효임을 명백히 하고 있다고 TPC측은 분석했다.

이와 관련하여 한국선주협회는 7월22일 동부화재를 방문하여 동 사안에 대한 동부측의 입장을 경청하고, 협회 입장을 전달했다.

동부화재측은 YS중공업에 대한 자금지원과 관련하여 담보를 설정해 문제가 없으며, 보험사로서 R/G Call 회피위해 불가피한 조치였다고 강조했다. 아울러, TPC측의 일방적인 주장이 언론에 보도되고 있는데, 블록 무단사용 등 첩관 전용은 흔한 일이며, TPC측에서 주장하는 하자도 이미 수리를 완료하여 이상이 없다고 주장했다.

특히, 동부화재측은 YS중공업의 기업회생절차 개시로 가압류건들이 해제되면서 유동성이 개선되었고, 결국 이러한 유동성이 1호선에 집중됐다고 설명했다.

이에 따라 협회는 YS중공업과 동부화재의 사례에서 보듯이 의도적인 선주사 바이어디폴트유도 재발방지 차원에서 예의주시하고 있다.

국토해양부 · 선협, 해외자원개발 국적선사 참여방안 모색

안정적 화물 확보 및 제3국 운송까지 사업확장 가능성

국토해양부와 한국선주협회는 해운시황의 급격한 침체로 어려움에 처한 벌크선사들을 지원하기 위해 해외 자원개발에 우리나라 벌크선사를 참여시키는 방안을 적극 모색하고 있다.

국토해양부와 한국선주협회는 한국광물자원공사가 중심이 되어 추진하는 해외 자원개발 시 우리나라 벌크선사들이 자원운송에 참여할 수 있는 가능성에 대해 협의하는 등 다각적인 방안을 검토하고 있다.

우리나라의 경우 IMF 이후 광물자원공사의 해외 광 개발사업이 본격적으로 시작되면서 현재까지 이 투자사업으로 반입되는 광물은 전체 반입량의 1.6%에 그치고 있지만, 2012년까지 30% 정도로 비중을 높힐 계획에 있다.

지식경제부 산하에 해외자원개발협회가 있으며, 향후 석유자원공사와 광물자원공사는 투자회사로, 해외자원개발협회는 현재 한국광물자원공사에서 하고 있는 민간기업에 대한 지원사업을 전개할 예정으로 있다. 현지 자원개발 성공을 발판으로 항만, 도로 등 인프라 개발에 시너지효과가 기대되고 있다.

이에 따라 우리 외항해운업계도 광물의 운송권 배분에 관심을 가질 필요성이 있으며, 이를 위해 사전에 준비가 필요한 것으로 지적되고 있다.

국토해양부는 현재까지 이들 광물반입에 대한 운송과 관련한 논의는 당장 없지만, 앞으로 광물자원공사가 직접 투자하거나 진출하는 해외 자원개발 사업에 가칭 “벌크선사협의회”를 만들어 정보공유를 통해 국내 벌크선사가 개발된 자원의 운송에 참여할 수 있는 방안을 적극 검토하고 있다.

특히, 국토해양부와 한국선주협회는 현재 매 분

기별로 1회씩 광종별 실무협의회가 한국광물자원공사에서 개최되고 있고, 동 협의회에는 종합상사와 건설회사 등이 참여하고 있으며, 추후 해운선사가 참여하는 방안을 검토할 필요가 있다는데 인식을 같이하고 이를 적극 추진할 계획이다.

이를 위해 우선 벌크선사를 중심으로 지분참여 가능성을 확인하여 지속적으로 검토해 나가기로 했다.

STX 사례를 보듯 수송권 주장을 위해 개발사업에 소규모라도 지분참여가 바람직할 것으로 사료된다.

한편, 2009년말께 호주 와이웅 유연탄 사업의 한국광물자원공사 지분 82% 중 51%를 제외하고 한국 기업에 매각할 예정으로 있어 해운기업 지분참여도 가능할 것으로 보인다.

동 개발에 우리나라 벌크선사들이 참여할 수 있게 되면 벌크선사의 안정적 화물을 확보할 수 있을 뿐만 아니라, 국내 수입화물 및 제3국 운송까지 사업을 확대할 가능성이 농후한 것으로 분석되고 있다.





선협 · 국토해양부, SBT 설치관련 부담해소 방안 협의 SBT 설치시 총톤수 증가에 따른 항비, 예도선료 증가

국토해양부는 7월28일 유조선 및 유제품선에 대한 발라스트탱크 이중벽(SBT) 설치 의무화에 따른 관련단체 협의회를 갖고 비용부담 해소방안을 중점적으로 협의했다.

한국선주협회를 비롯하여 한국예선조합, 한국도선사협회 관계자와 국토해양부 항만운영과 및 해사안전정책과 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 선박안전운항 및 환경보호를 위해 국제해양오염방지협약 비적용 대상 선박(2만DWT 미만 유조선 및 3만DWT 미만 제철유선)의 SBT (Segregated Ballast Tank) 설치를 장려하기 위한 방안을 모색했다.

현재 1978 국제해양오염방지협약 Annex I 13F(1983. 10. 2 발효)에 따라 2만DWT 이상 유조선 및 3만DWT 이상 제철유선은 SBT 설치를 의무화하고 있으며, 특히 국제해사기구(IMO)에서는 총회결의로 SBT 설치시 톤수가 증가함에 따라 SBT를 제외한 톤수를 ITC 증서에 병기하여 항비 및 도선료를 감면받을 수 있도록 권고하고 있다.

SBT를 설치한 우리나라 유조선은 모두 39척이며, 이 중 협약적용 대상 유조선은 12척, 비대상은 27척이다. 이 가운데 외항유조선은 24척이다.

그러나, SBT 설치로 인한 선주의 부담이 증가함에 반해 혜택은 미미한 실정이다. 협약적용 대상선박의 경우 SBT 톤수를 제외하고 있는데 반해 비적용 대상선박은 이같은 혜택을 받지 못하고 있다.

이에 따라 이날 회의에서 한국선주협회는 협약 적용선이 받는 인센티브(SBT 톤수 제외)를 비대상 선박에는 부여하지 않고 있기 때문에, 자발적으로 SBT를 설치한 선주에 대한 역차별이 발생하는 등

형평성에 문제가 있다고 지적하고, 해양안전 확보 차원에서 SBT 설치 장려책이 반드시 필요하다고 강조했다.

이와 함께 강제도선 경계(6천 G/T)에 있는 선박도 3척에 불과한 만큼, 이들 선박에 대해 인센티브를 부여한다해도 해상안전에 끼치는 영향은 극히 미미하다며, 정부의 정책적인 배려를 요청했다.

이어 도선사협회는 내부 논의를 거쳐 추후 의견을 제시하겠다고 밝혔다.

예선조합은 한국선주협회 의견에 공감하며, 적용선박이 소수이므로 큰 어려움은 없을 것으로 예상했다. 하지만, SBT 톤수 감면으로 예선사용료 감액이 우려되므로 중앙예선협의회에서 논의하는 것이 바람직하다는 입장을 피력했다.

이에 대해 국토해양부는 안전이라는 목표가 있기에 해사안전정책과 주도로 원칙을 마련할 필요가 있다며, 항만운영과에서는 부대적 행정지원을 하겠으나, 가장 큰 부담은 인센티브 제공시, 강제도선이 면제되는 선박들의 안전사고 발생이 우려되는 만큼 보완완장치의 필요성을 지적했다.

이날 회의 결과 환경보호 차원에서 협약을 적용받지 않는 유조선에 대한 SBT 설치 장려책이 필요하다는데 인식을 같이했다. 국제적인 환경·안전 강화 트렌드를 고려하여 적극 반영해야할 사안이며, 정부에서도 정책적으로 장려 의지를 갖고 추진키로 했다.

이를 위해 주관부서인 해사안전정책과에서 정부 방침을 만들어 공표하고 민간부분(도선, 예선 등)에 권고할 수 있도록 추진하기로 했다.

KG 펀드회사들, 새로운 펀드조성으로 선박매입 모색 컨테이너선의 대량발주로 독일 선박금융회사들 위기

컨테이너선을 대량발주했던 독일의 선박금융회사들이 현재 매우 심각한 위기에 봉착해 있으며, 이를 타개하기 위해 새로운 새로운 선박펀드를 조정하여 선박을 매입하는 방안을 적극 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

한국선주협회가 외신을 분석한 바에 따르면, 경제위기가 더해 갈수록 독일의 선박금융인 KG 금융제도 또한 수난을 받고 있다. 그 이유는 한 때 믿을 만 했던 투자그룹이 불안정해 졌기 때문으로 분석되고 있다.

'Feri Rating & Research'의 KG 시장조사 보고서에 따르면, 독일의 KG 회사들은 2007년 선박재원 확보를 위해 자기자본조달 형태로 35.8억유로를 모집하였고, 2008년에는 29억유로(41억달러)를 모집하였다.

금년도 모집액은 상당히 줄 것으로 예상되는데, MPC와 Lloyd Fonds와 같은 일류회사들이 금년 1/4분기에 투자자로부터 모집한 액수가 급격히 하락했기 때문이다.

MPC의 경우 2007년에 1억2,300만 유로를 모집했으나, 금년 1/4분기까지 1,110만유로를 모집하는데 그쳤고, Lloyd Fonds 또한 2007년 7.880만유로를 모집했으나, 금년 1/4분기에 550만유로를 모집하는데 그쳤다.

반면, HCI Capital은 모집실적에서 수위를 차지했는데 작년 한해동안 8,120만유로를 모집했고, 금년 1/4분기까지 2,150만유로를 모집했다.

이러한 KG 회사들은 펀드프로젝트를 위하여 상당한 자본금(equity)을 확보해야하는데, 이에 따라

은행에 엄청난 보증료를 납부했다.

따라서 선박금융이 위기에 직면한 것은 당연지사로 받아들여지고 있다. 일반적으로, 자본금(equity)이 투자자로부터 모집되기 전에 선박은 조선소에 발주된다. KG 회사들은 연결융자(bridging loan)를 준비해야 하고 만약 KG 회사가 충분한 자금을 모집하지 못할 경우, 자신의 자금으로 충당해야 한다. 이러한 사유로 d니해 일부 KG 회사들은 자신의 자본금(equity)을 초과하여 선박을 주했다.

KG 회사들과 투자자들은 현재 엄청난 부담으로 작용하고 있는 대규모 신조선 발주에 지대한 역할을 하였다.

투자회사인 Maritim Equity에 따르면, 독일선주들이 2013년까지 1,400척을 인도받을 예정이며, 이는 총 500억유로에 달하는 규모이다. 대부분이 KG 시장을 통해 자금이 유통된 것을 의미한다.

비록 몇 몇의 주문들이 지연 또는 취소됐다 치더라도, 만약 1,400척의 4분의1에 해당하는 25% 가량이 인도되지 않는다고 하더라도 엄청난 선복량이 시장에 투입될 것으로 예상되고 있다.

기존의 선박펀드 또한 마찬가지로 곤경에 처해 있는 것으로 알려졌다. HCI 또는 Gebab와 같이 대형 회사들은 현재 파산을 회피하기 위하여 투자자에게 추가자금을 요구하고 있다.

'Gebab KG fund'의 경우 1997년 건조된 2,900TEU급 컨테이너선인 챔피온 호에 대해 금융조달을 했는데 현재 당해 선박은 2008년 11월 이후 계류되어 있고 당해 펀드의 주거래 은행에서는 추가대출을 거부한 것으로 전해지고 있다.



Gebab의 CEO인 Dirk Schildwächter는 몇몇 은행들이 부채가 없는 선박을 지원하는데 전혀 관심이 없다. 상반되게 그들은 대출이 포함된 선박만을 지원하려고 한다고 불평하였다.

KG Fund에 의해 자금조달된 선박들은 경제위기에 의해 심각하게 타격을 받았다. 선박을 실제 운항하지 않는 선주에 의해 계류중인 선박의 비율은 점차 증가추세에 있다.

그 이유는 선사들이 용선계약이 만료될 경우 즉각적으로 선박을 반선하기 때문이고, 상대적으로 신조선과 KG 펀드자금에 의해 건조된 선박의 경우 계류되고 있기 때문이다. 이같은 파급여파는 KG 펀드의 파산으로 이어질 것으로 전망되고 있다.

지난 2008년 11월 1994년 건조된 1,687TEU급 선박 MarCatania호는 HCI KG 펀드에 의해 자금이 조달된 선박이다. 하지만, 한국선사인 C&Line이 지급불능을 선언하자 심각한 타격을 받았다.

결국 싱가포르 선사인 SE Shipping과 40일짜리 항해용선 계약을 2009년 3월에 체결하였다. 은행들은 추가적으로 총 180만달러를 대출해 주었고, 연불지급조건을 받아들였으나, 최근 동 펀드의 미래에 대하여 투자자들에게 그 존립 결정권을 넘겼다.

용선자의 지급불능 위험은 종종 호황기에는 잊혀지곤 했다. 중국선사인 SYMS가 2008년 8월 서비스 중단을 선언하고 빠르게 시장여건이 악화되자 독일 선주와 KG 회사들은 새로운 용선계약을 체결해야만 했다.

이는 칠레선사인 CSAV가 요구한 것에 비하면 서곡에 불과했다. 독일선주 그룹과 Peter Döhle, F. Laeisz and HCI 등 KG 회사들은 CSAV의 주식을 교환한다는 조건으로 3억6,000만달러에 상당하는 용선료를 삭감해 주었다고 한다. 이러한 타협은 두달이 소요됐다.

파산 직전인 CSAV를 지원하는 이유는 간단하다.

매우 중요한 고객 중 하나이기 때문이다. CSAV의 컨테이너선대는 84척이지만 7척만이 소유선박이다. CSAV가 파산하게 되면 나머지 선박들은 계류될 운명이다.

그렇게 되면 관련 독일선주(사)는 결국 손해를 볼 수밖에 없다. 그럼에도 불구하고 독일의 KG 체계의 순응성(adaptability)이 또 한번 증명됐다.

투자자들이 선박펀드의 지분매입을 꺼려하기 때문에 KG 회사는 지금 'opportunity' 펀드에 눈독을 들이고 있다. 즉, 재정적으로 압박을 받고 있는 선박을 인수하고 최후에는 이윤을 남겨서 팔 수 있는 펀드설립을 기대하고 있다. 경기조정형 펀드(countercyclical funds)는 투자자들에게 위기 때 돈을 벌수 있는 기회를 만들어 준다.

금년 하반기들어 경기가 회복될 것이란 전망이 지배적이다. 하지만 이러한 경기반전이 이뤄지지 않는다면 일부 KG 회사들은 정말 힘들어 질 것으로 예상되고 있다.

한편, 하파그-로이드는 2009년 5월 칠레 선사인 CSAV사와 용선료 인하 교섭을 했으며, 이와 유사하게 선주들에게 용선료 삭감을 강하게 요구하고 있는 사례가 늘고 있다.

특히, 지난 5월, 상당수 독일 선주들(Bertram Rickmers, Peter Döhle 및 Norddeutsche Vermögen)은 2011년까지 CSAV사처럼 용선료의 36% 삭감을 받아 들었다. 하파그-로이드의 선대는 현재 128척이며 이 중 56척이 용선한 선박으로 이번에 선주들로부터 용선료를 삭감받았다.

이와함께 함부르크시는 하파그-로이드의 회생을 위해 신용공여(2억4,100만 달러)를 하기로 결정했다. 또한, 하파그-로이드의 2대 주주인 'Tui(Toursim Group)' 또한 하파그-로이드에 지원하기로 결정했다.

한국산업은행, 2조원 규모의 kdb Shipping Program 출범

금융, 조선, 해운업계 공동으로 해운산업 구조조정 지원

한국산업은행(행장 민유성)은 최근 국제물동량 격감으로 경영위기를 겪고 있는 해운산업에 대한 구조조정을 지원하기 위한 2조원 규모의 kdb Shipping Program을 출범시켰다.

산은은 7월30일 오전 11시 서울 웨스틴조선호텔에서 STX팬오션, 대우조선해양, 동부화재해상보험 등이 참석한 가운데 「kdb Let's Together Shipping Fund」 투자약정을 체결했다.

이 프로그램은 산은과 STX팬오션, 대우조선해양, 동부화재해상보험이 공동으로 조성한 1조원 규모의 펀드와 국내외 대주단으로부터 유치한 1조원 규모의 자금으로 해운사로부터 신조중인 선박과 중고선박을 매입한 후, 해당 해운사에 lease back 하거나 우량 해운사에 용선 임대해 투자기간 동안 소정의 용선료를 수취하고, 펀드 만기시에 해당 해운사로 하여금 재매입토록 하거나 시장에 매각해 투자자금을 회수하는 구조이다.

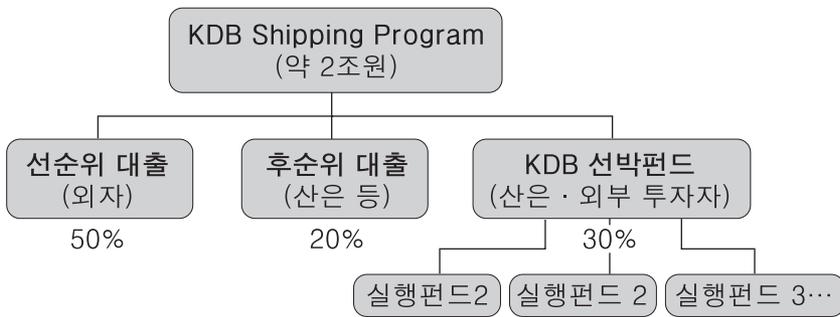
기금베이스는 산업은행이 약 8,500억원을 출자하고, STX팬오션, 대우조선해양, 동부화재해상보험 등이 500억원씩 1,500억원을 출자해 1조원을 조성했다.



선박펀드구조는 캠코와 비슷하면서도 약간 다른 형태로 산은 선박펀드는 시가를 100% 인정하고, COA(장기수송계약) 등이 있는 선박을 최우선적으로 펀딩한다는 계획이다. 캠코의 선박펀드가 5년 만기일시상환(Bullet Repayment)하는 형태라면 산은은 만기일시상환 또는 바룬(Balloon : 만기일시 상환금액)조정을 통해 상황스케줄을 탄력적으로 운영한다는 점에서 약간 다른 것으로 보인다. 달리로 조달하는 것은 캠코와 같다.

구조는 외국계금융단으로 구성된 선순위(담보권자) 50%, 산은 등 국내 금융권이나 투자자들이 후순위가 20%, 1조원규모의 KDB선박펀드가 30%를 각

출자하는 형태다. 상환기간은 선종별로 달라질 수 있지만, 최고 7년을 넘지 않는다는 것이 산은의 설명이다. 다만 신조선의 경우는 건조기간을 제외해 상환기간이 더 늘어날 수 있는 것으로 알려졌다.





1억달러(환율 1,000원으로 고정)짜리 케이프사이즈 신조선예를 들어보자.

자담률 20%(200억원)와 시가를 6,500(650억원)만달리로 상정했을 경우 자담분을 제외한 선가는 8,000만달러(800억)가되고, 산은펀드는 이 선박을 6,500만달러에 매입하게 되면 나머지는 선사가 부담해야한다.

산은펀드를 처음으로 이용하는 업체로 알려진 대한해운의 경우 올연말이나 내년에 인수하는 180K 케이프사이의 경우 선가가 약 8,000만달러선이고 자담율이 20%인 1,600만달러라는 점과 현재 시가가 6,600~6,700만달러사이라는 점에서 대한해운은 추가부담없이 KDB선박펀드를 이용할 수 있을 것으로 보인다. 대신 시가에서의 낮은 용선료를 가져갈 수 있어 장기적으로 부담되는 신조선의 원가 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 보인다.

산은측은 발문 조정을 통해 선박금융 스트럭처를 구상하는 것으로 나타났다. 발문이 높을수록 선사 입장에서는 갚아가는 원리금(원금+이자)이 낮아지게된다. 대신 마지막에 부담하는 비용은 상대적으로 높아지게된다. 해운업계에서는 통상 선박 확보시 선사(자담비율)을 20%, 바른 10% 등의 구조로 원리금을 갚아나가고 있다.

산은선박펀드의 구조는 선순위비율이 높을수록 높은 레버리지효과를 나타내게 된다. 현재의 구조라면 케이프사이즈 30척정도를 대상으로 펀딩이 가능하지만, 선순위비율이 높을수록 더 많은 선박에 투자할 수 있다는 분석이다. 확정분이 1조원(펀드기금)이지만, 선순위비율이 높아질수록 기금의 사용비율이 줄어들기 때문이다.

이에대해 산은측은 “현재 1호선과 2호선의 펀딩이 사실상 마무리된 상태”라고 밝히고, “선순위비율이 50%이상”이라고 덧붙였다.

이번 프로그램을 통해 해운사는 보유 선박을 매

각해 필요자금을 확보하고 재무구조를 개선할 수 있으며, 조선사는 안정적인 선박 건조기회를 확보할 수 있다.

민유성 산은 회장은 “kdb Shipping Program은 금융권 최초로 금융, 해운, 조선의 상생협력 모델을 제시했다는 점에서 큰 미가 있으며, 아울러 펀드 수익 일부를 거북선 탐사사업 등에 지원함으로써 기업의 사회적 책임 수행에도 일조할 것이다”라고 말했다.

선협, 해양산업 발전방안 대학생 논문 공모전 추진키로

한국선주협회는 8월 3일 제5회 회장단회의를 열고 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안 추진현황, 대선소득 통제 적용대책 추진경과, 대량화물 해운업 진출규제 유지대책 등을 심의했다.

이진방 회장 주재로 열린 이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안 추진현황, 대선소득 통제 적용대책 추진경과 등을 보고받은 뒤 대량화물 해운업 진출규제 유지대책과 해양산업 발전방안 대학생 논문 공모전, 한국선주협회 50년사 발간계획 등을 심의했다.

특히 이날 회의에서는 최근 해운산업 구조조정 지원을 위해 설립된 산업은행의 펀드와 관련하여 이자율이 높은 게 흠이나, 해운산업 위기극복 차원에서 참여하는게 필요하다는데 인식을 같이했다.

또 대선소득 통제 적용대책 추진경과를 보고받은 뒤 원안대로 재정경제부의 유권해석 확보를 추진키로 했으며, 대량화물 해운업 진출규제 유지와 관련하여 원안대로 국회 결의안 채택을 이끌어 내고 세미나를 개최키로 했다.

이와함께 대학생들을 대상으로 해양산업의 중요성을 전파하기 위해 전국해양산업총연합회와 공동으로 해양산업 발전방안 대학생 논문 공모전을 추진키로 하는 한편, 2010년 6월 한국선주협회 50주년에 대비하여 한국선주협회 50년사를 발간키로 했다.

KMI, 중소형 컨테이너선사 전용부두확보 연구결과 발표

부두시설 유휴현상으로 전용부두 확보 또는 지정 필요 의문

한국해양수산개발원(KMI)은 최근 한국선주협회에서 발주한 연구용역과제에 따라 중소형 컨테이너선의 전용선 확보방안에 대한 연구결과를 발표했다.

연구결과 보고서에 따르면, 단기적으로(최소한 2015년까지)는 부두시설의 유휴현상이 확실시됨에 따라 특정한 전용부두를 확보하거나 지정할 필요가 없고, 확보방안의 경우도 최적대안을 개별 기업측면이 아닌 산업적인 측면(근해운송)에서 제시하는 것은 분명한 한계가 있다는 것이다.

특히, 이 보고서는 이와 같은 논의의 최종 판단은 이해주체간의 상업적인 판단에 근거하여 계약 및 협상에 의한 시장논리로 이루어지는 것이 가장 바람직하다고 주장했다.

다음은 연구결과 보고서를 요약정리한 것이다.

■ 근해항로의 환경변화요인 분석

근해 정기선시장이 계속 성장하기 위해서는 세계 및 아시아경제의 지속적 성장이 뒷받침 되어야 한다. 2008년 4분기 이후 세계경제의 급격한 침체에 따라 중국, 한국, 일본, 그리고 동아시아지역의 경제도 침체를 겪고 있는 상황이다.

세계 지역무역협정 체결 추이

구분	1970년 이전	1970년대	1980년대	1990년대	2000년 이후
체결 협정수	5	12	10	64	106
협정수(누계)	5	17	27	91	197

자료 : 외교통상부 FTA 추진국 홈페이지(www.fta.go.kr).

▶ 아시아경제 예상외로 선전

그러나 6%대의 성장이 예상되던 중국이 4조위안에 달하는 경기부양대책에 힘입어 8%대 성장이 예상되고 있고, 우리나라도 당초 -3%대의 성장이 예상되었으나 최근 -1%대로 성장률이 상승하는 등 경기회복의 조짐을 보이고 있다.

또한 베트남, 인도 등 신흥시장 성장의 성장도 근해 정기선시장의 성장에 도움을 줄 것으로 예상된다. 베트남, 인도 등은 신흥 경제개발국으로서 세계 경제 침체에도 불구하고 2009년 8%의 높은 성장률을 유지할 것으로 전망된다.

이러한 높은 경제성장률에 힘입어 베트남, 인도를 중심으로 새로운 정기선 해운시장이 형성될 것으로 전망되고 있다. 한편 FTA 확대 등 자유무역진전에 따라 장기적으로 세계 교역증가가 예상된다. 우리나라는 2004년 4월 체결된 한칠레FTA, 2006년 3월 한싱가포르FTA를 체결하였고 2007년 4월 한미FTA, 2009년 7월 한EU FTA가 타결되었으며, 한중 및 한일FTA도 공동 연구 중에 있다.

2002년 중국이 WTO에 가입을 계기로 우리나라와 중국 정부는 2005년 제13차 한중해운회담에서 한중간 컨테이너운송시장 개방에 합의하여, 양국

정부는 2009년 한중 컨테이너 정기선시장, 2012년 한중 카페리선시장까지 완전히 개방한다고 결정하였다.

▶ 한중항로 완전 개방시 경쟁가열

그러나 2008년 말에 시작된 극도의 경기침체를 고려하여 양국 정부는 한중간 컨테이너운송시장을 잠정적으로 유예하였으나, 시장개방 유예는 세계경기 회복시 언제든지 해제될 것이므로 한중간 컨테이너운송시장 개방은 시간 문제이다.

현재 한중항로는 양국 선사들이 참여하는 민간협의회(황해정기선사협의회, 황해객화선사협의회)를 통해 자율적 합의를 거쳐 선박투입을 제한하고 양국 정부는 민간협의회의 자율결정을 인정하는 시스템으로 운영하고 있다.

그러나 현재도 제3국 선사가 자유롭게 선박을 투입하고 취항할 수 있는 상황이므로, 제3국 선사에게는 시장이 개방되어 있는 상태로 즉, 한중항로 시장개방은 한중 양국의 선사에게 적용되는 선박투입의 자율적 제한이 없어지는 것을 의미한다.

언젠가 한중항로가 개방될 경우, 시장개방에 따라 양국 선사들간의 과잉경쟁이 유발되어 운임덤핑의 문제가 나타날 것으로 예상된다. 현재 국적선사가 최대의 시장점유율을 갖고 있으나 시장개방에 따라 운임경쟁력이 우월한 중국 선사들이 한중항로에서 시장지배력을 차지할 가능성이 높다.

2006년 9월 유럽연합집행위원회(European Commission)는 2008년 10월부터 유럽을 운항하는 정기선 해운동맹(liner conference)을 폐지키로 결정하였으며, 또한 중국도 2007년 8월 30일에 '독점금지법'을 제정하여, 이를 근거로 향후 해운동맹을 인정하지 않을 것으로 전망된다.

해운동맹에 대한 규제강화 조치는 단순히 일부 지역에 국한되는 것이 아니라 전세계적으로 파급될 것으로 예상된다.

이러한 규제강화는 북미항로, 유럽항로 등 기간항로 뿐만 아니라 동북아 근해항로와 같은 지역별 운

송시장에도 막대한 영향을 줄 것으로 예상된다.

이처럼 해운동맹에 대한 규제가 강화됨으로써 선사와 화주의 관계에 있어 선사들의 교섭력이 상대적으로 약화될 것으로 예상되며 선사간에도 화물집하와 운임경쟁이 갈수록 치열해질 것으로 전망된다.

최근 중국 정부는 외국적 선사에게도 연안운송을 허용하는 것을 골자로 하는 연안운송법 개정을 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

중국의 연안운송시장 개방은 표면적으로는 편면적으로 이루어지고 있는 글로벌 선사들의 연안화물운송을 합법화하는 것을 목적으로 하지만, 내면적으로는 연안운송시장의 폐쇄로 인해 중국 환적물량을 우리나라 등에 빼앗기는 것을 만회하려는 전략으로 해석된다.

그러나 중국의 연안운송시장이 개방되면, 근해선사들에게는 새로운 시장이 출현하는 효과가 있다.

▶ 동아시아 역내물동량 지속 증가

동아시아지역은 역내 교역량이 꾸준히 증가할 것으로 예상된다. 이러한 역내 교역의 증가는 자연스럽게 역내 컨테이너운송 화물의 증가로 이어질 것으로 전망된다. 한편, 2007년 KMI에서 발표한 「우리나라 근해 정기선사의 성장전략 연구」에 따르면 우리나라 근해 정기선사들의 활동하는 한중항로, 한일항로, 한동남아항로의 물동량 추이와 전망을 살펴 보면 다음의 표와 같다.

동 보고서에 따르면 2002년 근해 정기선시장의 물동량은 380만TEU에서 2011년 880만TEU로 10년간 2.4배 증가하는 것으로 전망되고 있으며 특히, 한중항로는 2002년 159만TEU에서 2011년 442만TEU로 10년간 3배 가까이 증가하고, 한동남아항로는 2002년 115만TEU에서 2011년 236만TEU로 2배 이상 증가할 것으로 전망된다.

공급적인 측면에서 보면, 2005년 세계 최대 정기

선사인 머스크 시랜드(Maersk Sealand)사가 당시 세계 3위 정기선사인 P&O 네들로이드를 인수·합병하여 세계 정기선 선대의 19%를 차지하는 글로벌 메가 캐리어(Mega-Carrier)가 탄생하였다.

▶ 메가캐리어 진출로 환적물량 감소우려

이러한 메가 캐리어의 등장은 근해 정기선시장에 많은 영향을 미칠 것으로 예상되고 있다. 먼저, 메가 캐리어들이 증대된 선대를 북중국과 같이 수송 수요가 크게 증가하는 항만에 투입하여 직기항 서비스를 증대할 경우 기존의 피더서비스를 이용한 환적물량의 감소가 우려된다.

아시아 역내 피더선사들이 M&A, 글로벌 원양선사와의 역할분담 등을 통해 글로벌 선사로 도약하고 있다.

중국해운(CSCL : China Shipping Container

Lines)은 1990년 중반 중소형 국내 선사들의 M&A를 통해 출범하여 현재는 컨테이너선 135척을 운항하는 세계 6위 글로벌 선사로 성장하였다.

완하이(Wanhai)는 에버그린(Evergreen)과 역할분담을 통해 원양서비스를 병행함으로써 현재 세계 20위 대형선사로 성장하였고, 또한 PIL(Pacific International Lines)도 다양한 아시아 역내 피더서비스와 함께 구주, 북미, 남아프리카, 남미, 호주 등의 원양항로 서비스를 직접 및 전략적 제휴에 의해 실시하여 세계 19위 선사로 성장하였다.

세계 대형 정기선사들은 수송원가의 절감을 위해 대형선 투입을 경쟁적으로 늘리고 있다. 1960년 초반에는 1,000 TEU급 선박이 등장하였으나, 30여년이 지난 현재에는 8,000 TEU급 제7세대 선박이 취항하여 선박대형화를 주도하고 있다.

이러한 컨테이너선의 대형화는 선사들의 기항패턴에 변화를 야기함으로써 근해 정기선 시장에 많은 영향을 미칠 것으로 전망된다.

선박대형화에 따라 해상운송에서 규모의 경제를 실현시킬 필요가 생긴 선사들은 기존의 기항지의 수를 대규모 중심항만으로 축소시킬 가능성이 있다.

이러한 대형 항만 중심의 기항전략이 보편화될 경우, 분산·피더형 환적이 증가될 것으로 전망

한중, 한일, 한동남아 항로 물동량 추이 및 전망

단위 : 천TEU

구분	한·중 항로	한·일 항로	한·동남아 항로	합계
2002년	1,593	1,059	1,149	3,802
2003년	1,780	1,173	1,158	4,111
2004년	1,978	1,249	1,225	4,452
2005년	2,265	1,235	1,400	4,900
2006년	2,503	1,287	1,512	5,302
2007년	2,804	1,327	1,653	6,126
2008년	3,142	1,369	1,806	6,696
2009년	3,520	1,412	1,974	7,327
2010년	3,943	1,456	2,158	8,025
2011년	4,418	1,502	2,358	8,799

자료 : 한국해양수산개발원, 「우리나라 근해 정기선사의 성장전략」, 2007



된다. 즉, 대형선은 중요 대형 항만에만 기항하여 화물을 하역하고, 중소항만에 대한 화물수송은 피더서비스 선박이 담당할 것이다.

또한 선박대형화는 근해 정기선 규모도 대형화시킬 것으로 예상된다. 기존의 기간항로에 배치되었던 선박이 초대형 선박들에 의해 교체되면, 이러한 교체선박들은 자연스럽게 피더항로에 배치될 것으로 예상된다. 이러한 원가절감 및 서비스 개선의 효과를 가지는 피더항로의 선박대형화가 지속될 경우, 근해 정기선사들 또한 선박 대형화를 위한 노력을 경주할 수밖에 없을 것으로 전망된다.

■ 근해운송선박 운항실태 분석

부산항을 이용하는 근해선사의 대부분은 일본, 중국, 동남아항로(서비스 개수 기준, 95%) 서비스를 중심으로 영업을 하고 있음. 이외에도 일부 선사가 중동 항로 및 호주 항로 서비스를 개설하고 있다.

▶ 선대 대형화 가속

또한 근해선사들은 비교적 단거리 항로인 일본 및 중국항로에는 대부분 1,000TEU급 미만의 선박이 투입되고 있다. 그러나 동남아, 중동, 호주항로 등 비교적 원거리인 항로에 1,000TEU급 이상의 선박을 투입하고 있다.

한편 근해선사들이 근해항로에서 제공하는 주간 서비스의 수를 보면, 주간 1항차가 가장 많은 것으로 나타났다.

근해선사들의 주간 서비스는 주간 1항차가 동남아 8개, 러시아 2개, 일본 20개, 중국 14개 등이다. 반면 주간 3항차는 한일항로 3개를 제외하고는 없는 것으로 나타났다.

2009년 현재 부산항의 컨테이너 물동량은 전국 물동량의 75%를 차지하고 있다. 2009년 6월까지 누계 기준으로 전국 컨테이너 물동량은 749만TEU



로 이중에서 부산항 물동량은 561만TEU이다.

▶ 근해선사 부산항 비중 안정적

한편 최근 3년간, 우리나라 근해선사의 부산항 컨테이너 물동량 비중은 약 22% 안팎으로 안정적인 비중을 보이고 있다. 2008년 근해선사의 물동량은 2,97만TEU로 이중에서 환적물동량은 125만TEU로 근해선사 전체 물동량의 42%를 차지하고 있다.

2008년 한중항로에서 근해선사들이 운송한 물동량은 243만TEU으로, 이중에서 수출입화물은 74%, 환적화물은 26%로 수출입화물이 환적화물의 3배에 이르고 있다. 또한 한중항로 전체 물동량에서 서항화물이 60%, 동항화물이 40%를 차지하였다.

2008년은 글로벌 금융위기의 여파로 한중항로의 물동량이 감소하였으나, 한국 항만에서 상해항간의 물동량은 환적물동량 증가에 힘입어 전체 물동량이 늘어났다. 또한 물동량 감소폭이 동항화물이 서항화물에 비해 컸다는 사실은 서항에 치중되었던 화물편중 현상이 완화되었다는 것을 의미한다.

2008년 한일항로에서 근해선사들이 운송한 물동량은 135만TEU으로, 이중에서 수출입화물은 44%, 환적화물은 56%로 환적화물의 비중이 다소 높은 것으로 나타났다.

최근 5년간 로컬, 피더, 자사 T/S 화물별 증감 추이는 대체로 완만한 증가세를 보이거나 연도별·화물

종류별(로컬, 피더, 자사 T/S) 물동량 증감률은 기복이 매우 심하게 나타나고 있다.

2008년은 글로벌 금융위기로 전반적인 물동량 감소현상을 보였는데, 이러한 물동량 감소는 로컬 및 피더 화물에서 두드러지게 나타났으며, 근해선사의 자사 T/S 화물은 근소하나마 1.1%의 성장세를 보였다.

한편 한일항로에서 근해선사가 기항하는 일본 항만은 총 60개이고, 국내 항만은 6개로, 근해선사들이 기항하는 일본 항만은 게이힌지역 8개, 한신지역 3개, 서안지역 15개, 관문지역 17개, 기타지역 17개이며, 국내 기항항만은 인천, 광양, 군산, 마산, 부산, 울산항이다.

■ 피더부두 운영실태

그동안 부산항에는 근해 피더선박을 위한 전용부두가 지정되어 운영된 바가 없으나 근해정기선사들은 통상적으로 재래부두를 피더부두로 이용해 왔다.

근해 정기선사들이 이용해 왔던 부산항 재래부두는 제2부두, 제3부두, 제4부두, 중앙부두이며 이들 재래부두의 시설현황은 다음의 표와 같다.

근해선사들이 주로 이용하던 재래부두들에 대한 재개발이 이루어지게 되어 근해선사들은 현재 제7부두, 제8부두, 우입터미널을 주로 이용하고 있으며, 일부 선사들은 전용부두인 자성대, 감만, 신감만, 신선대 터미널 등에도 기항하고 있다. 현재 근해선사들이 전용부두인 자성대, 감만, 신감만, 신선대 터미널도 이용하는 것은 경기침체 여파에 따라 전용부두의 물동량이 격감했기 때문이다.

따라서 현재 시점에서 근해 컨테이너선이 부산북항에 있는 재래부두와 전용부두를 이용하는 데에 불편이 없고 하역료도 상당히 저렴한 실정이다. 더구나 부산북항에 기항하는 현대상선, 한진해운 등 대형 정기선사들은 신항에 전용부두를 확보하여 이 전할 계획이기 때문에 부산북항을 중심으로 컨테이

너부두의 시설유휴화가 예상된다.

■ 피더부두의 재개발계획

정부는 부산 신항의 개장으로 항만기능이 저하된 북항 재래부두를 친수공간 및 국제 해양관광 거점으로 육성하여 시민에게 돌려줄 수 있도록 부산북항의 기능을 재정립하기 위한 목적으로 재래부두의 재개발을 추진하였다. 현재의 재래부두는 선박접안의 애로, 작업효율성 저하, 재개발에 따른 대체부두 마련 시급 등의 문제가 발생하고 있다.

선박접안의 애로란 대형 컨테이너 선박이 접안하도록 설계된 대형·심수 터미널에 중소형 선박이 접안 시 발생 가능한 애로사항을 의미한다.

현재 부산항의 경우, 위와 같은 선박접안의 애로점은 특별히 나타나지 않고 있으나, 대형 선박에 적합한 안벽 및 GC(Gantry Crane)이 중소형 선박의 화물을 취급함으로써 아래의 작업효율성 저하 문제가 발생할 우려가 있다. 작업효율성 부문에서는 대형 선박에 적합한 안벽 및 GC가 중소형 선박을 취급함으로써, 중소형 선박에 적합하게 설계된 안벽 및 GC 작업에 비해 효율성이 떨어진다. 그러나, 숙련된 GC 조작 기사의 화물 취급 기술로서 이러한 작업 효율성 문제는 크지 않은 것으로 나타나고 있다.

부산항 북항 재래부두 재개발에 따라 기존 취급 물동량이 북항의 컨테이너 전용 터미널로 이전되었다.

■ 전용부두의 확보 당위성

최근 한중, 한일, 동남아항로를 중심으로 활동하고 있는 국적 근해선사들을 중심으로 전용부두의 필요성을 제기하고 있다. 그동안 근해선사들은 부산북항 중앙부두, 2부두, 3부두와 4부두 등 재래부두를 주로 이용해 왔다.

그러나 정부가 북항재개발을 추진하면서 재래부두 중 2부두, 3부두, 4부두, 중앙부두가 폐쇄된 상



태로, 현재 근해선사들은 재래부두인 7부두와 8부두, 전용부두인 자성대부두, 우암부두, 감만부두 등을 이용하고 있다.

▶ 전용부두의 필요성

정부는 북항재개발을 추진하면서 근해운송선박을 위한 대체부두의 필요성을 인식하고 신항의 다목적부두와 서컨테이너부두 2-5단계를 대체부두로 계획하였으나 신항 서컨테이너부두는 개발계획만 있을 뿐 사실상 사업추진이 중단된 상태이다. 이에 따라 근해선사들은 전용부두를 확보하고자 신항 1-1단계 부두의 사업자 선정에 입찰에 참여하는 것을 추진하고 있다.

2008년 말부터 부산항 컨테이너화물이 급격히 감소하여 2009년 1분기 부산항 주요 터미널의 물동량이 전년 대비 20% 정도 감소하였다. 이처럼 컨테이너 물동량이 대폭 감소하면서부터 외항터미널에서는 근해운송에 투입되는 중소형 컨테이너선을 적극적으로 유치하고 있다. 이에 따라 지금은 근해운송 중소형 선박들이 부두를 이용하는 데에 별다른 불편함이 없는 것으로 나타났다.

그럼에도 불구하고 근해선사들이 전용부두를 확보하려는 이유는 무엇인지 살펴 볼 필요가 있다. 근해선사들은 한중, 한일, 동남아항로를 중심으로 수출입화물과 환적화물을 운송하고 있는 데 환적화물이 근해선사 전체 운송물동량의 30-40%를 차지하고 있다. 이에 따라 근해선사들은 신항에 전용부두를 확보하여 환적화물 운송에 따른 셔틀비용을 줄이고 근해운송선박이 대형 선박에 밀려 부두접안에 불편을 겪지 않기를 원하고 있다.

▶ 전용부두 확보의 기대효과

피더선박의 신항 기항을 통한 환적화물 처리는 부

산항 환적시스템 중에서 가장 효율적인 방안이다.

이와 같이 환적비용이 최소화되어 추가적인 환적화물 유치가 가능할 경우, 이는 부산항의 개발·관리·운영 주체인 부산항만공사에게 경제적인 이익이 될 뿐 아니라, 신항을 기항하는 대형 모선 및 피더선박 모두에게 물동량 증가를 통한 매출액 증대라는 상생의 결과를 나타낼 것으로 기대된다.

■ 최적대안 도출

기 분석내용을 토대로 추가적인 부산항 부두시설 수급 및 부두운영 경쟁구도 변화를 살펴보고, 부산항 북항 혹은 신항에 근해운송 컨테이너선박 전용부두 확보를 위한 최적대안을 모색하고자 함

▶ 부산항 부두시설 수급추이

2008년 말 기준 컨테이너부두의 시설 수급상황은 부두수요(물동량)가 1,345만 TEU, 부두 공급이 977만 TEU로 시설부족으로 나타난다. 하지만, 이 수치는 5만톤급 1선석당 연간 적정처리능력을 40만TEU, 2만톤급 1선석을 17만TEU로 산정한 결과로서 실제 현실과는 큰 괴리가 발생한다.

실제 부산항 컨테이너 하역업계는 회사별로 하역생산성 향상을 위해 모든 역량을 투입하고, 인근의 ODCY를 여전히 사용하고 있는 등 다양한 운영환경 변화 요인에 의해 오히려 '현재 시설능력이 과잉'이라는 주장이 설득력을 지니고 있다.

이러한 주장을 뒷받침하는 가장 중요한 근거는 부산항에 체선이 거의 발생하지 않는다는 것이며, 부산신항의 가동율 역시 100%를 넘지 못한다는 것이다.

2009년 6월의 경우, 컨테이너선박의 총 입항척수는 996척이며, 체선척수는 9척에 불과하며, 나머지 17척은 일반화물선의 체선척수이다.

따라서 결론적으로 부산항의 컨테이너 부두시설

은 현재의 터미널 경쟁상황이 '임의적으로' 조절되지 않을 경우 당분간은 부두시설 과잉 등에 기인한 과열경쟁체제가 지속될 것으로 전망된다. 임의적으로' 조절한다는 것은 정부나 항만공사가 컨테이너 부두 공급능력을 적정처리능력 수준으로 제한함을 의미하는데, 이는 우리나라와 같은 자유경쟁시장체제에서는 현실성이 없는 것으로 판단된다.

▶ 부산항 운영사 경쟁구도 전망

부산항 컨테이너터미널의 운영사 경쟁구도는 북항 터미널(자성대, 신감만, 감만, 신선대 및 우암, 7부두) 운영회사와 신항 터미널(1-1, 1-2, 2-1, 2-2 단계 및 2-3단계 등) 운영회사와의 대립 체제로 재편될 것으로 예상된다.

2009년 5월, 신항 북컨테이너부두 2-1단계(한진해운 임대부두)가 개장되어 단계적으로 CKYH 얼라이언스가 북항에서 신항 2-1단계로 이전될 예정이다.

2011년, 신항 남컨테이너부두의 2-2단계(현대상선 임대부두)가 정상적으로 운영되는 시점부터 본격적인 북항터미널과 신항터미널의 선사 및 물량유치경쟁이 가속되어, 2013년 이후 2-3단계(민자부두 : Zim, 고려해운 참여)가 개장·운영되면 경쟁의 절정에 이를 것으로 판단된다.

이와 같이 국적 대형선사 및 다국적 원양선사들의 다수 기업이 신항으로 기항지를 옮겨갈 경우 근해 피더선사들은 환적화물 처리 등을 위해서 북항과 신항을 이중으로 기항할 수밖에 없는 상황을 맞이할 것으로 예상됨

▶ 최적대안 도출

확보 주체(Who)와 관련하여 각 주체별로 확보의 명분이 있다고 할지라도 재무적인 타당성을 검증하지 못한다면 각 주체는 의사결정을 내릴 수 없을 것

이고, 이해당사자를 모두 만족시키는 대안을 모색하기에는 한계가 있다. 확보 방법(How) 역시 각 이해주체별로 재무적 타당성을 검증해야 할 것이다.

특히 정부나 항만당국의 지원의사결정 및 지원규모가 선사나 운영기업의 재무적 타당성 여부를 결정짓는 요인으로 작용할 경우 주체별 타당성 검증은 더욱 어려울 것으로 판단된다. 따라서 본 연구에서는 부산항 경쟁 환경변화에 따른 확보시기와 대안별 장단점에 기초하여 가장 실현 가능성이 높다고 판단되는 대안을 제시하고자 한다.

전용부두 확보의 필요성을 제시하는 것과 별개로 확보방안, 그것도 최적대안을 개별 기업측면이 아닌 산업적인 측면(근해운송)에서 제시하는 것은 분명한 한계가 있다. 이해주체들 중 누구를 위한 최적대안인지, 좁혀서는 근해운송 컨테이너선사 모두를 만족시키는 최적대안인지 정량적으로 분석할 수가 없다고 판단된다. 또한 이와 같은 논의의 최종 판단은 이해주체간의 상업적인 판단에 근거하여 계약 및 협상에 의한 시장논리로 이루어지는 것이 가장 바람직하다는 것이다.

단기적으로(최소한 2015년까지)는 부두시설의 유희현상이 확실시됨에 따라 특정한 전용부두를 확보하거나 지정할 필요가 없다. 장기적으로 부산항 물동량 비중이 북항과 신항에서 대등해지거나 신항이 다소 우세하게 될 경우에는 피더선사들의 이중기항(Double calling)이 불가피하게되어 부산항 환적비용 측면에서 근해 컨테이너선박의 전용부두 확보 및 지정 운영방안이 필요할 것이다.

이 때 북항에서는 자성대부두 운영권을 확보하는 것이 최적대안(활용도 측면)이고, 신항에서는 1-1단계 혹은 신항 다목적부두와 연계한 2-2단계 일부를 피더전용부두로(목시적으로) 지정·운영하는 것이 장단점 면에서 최적대안(입지적 측면)으로 판단된다.

한-EU FTA 타결로 인해 우리나라의 경우 실보다 득이 많아 삼성경제연구소, ‘한-EU FTA 주요 타결내용과 시사점’ 발표

세계 경제규모의 30.2%를 차지하고 있는 세계1위 거대시장인 EU와 대한민국이 7월13일 스톡홀름에서 FTA 최종타결을 선언했다. 한-미 FTA 쇠고기 파동으로 미국과의 FTA가 주춤한 사이, 이명박 대통령은 EU국가와의 정상회담을 통해 최종타결을 이끌어 내었다. 지피지기면 백전백승이라는 말이 있듯이 EU와의 자유무역협정을 통해 얻을 이익과 잃을 실은 무엇인지 알아야 우리나라 수출산업 도약의 시발점으로 삼을 수 있을 것이다. 다음은 삼성경제연구소에서 발표한 '한-EU FTA의 주요 타결내용과 시사점'을 요약정리한 것이다. (편집자 주)

2년 넘게 끌어왔던 한-EU FTA 협상이 사실상 타결되었다.

관세환급 및 원산지기준 문제로 그동안 최종 합의안을 도출해내지 못했으나, 절충안에 극적으로 합의함으로써 양 측은 타결 선언에 이르게 된 것이다.

▶ 한-EU FTA 2010년 상반기 발효

앞으로 양측은 법률 검토, 가서명, 협정문 번역, 정식서명, 국회 비준동의와 유럽의회 승인, 확인서한 교환의 절차를 거치게 된다. 이에 따라, 빠르면 2010년 상반기에는 FTA가 발효될 수 있을 것으로 예상된다.

주요 타결내용을 살펴보면, 우선 상품양허 부분에서 EU 측은 공산품 전 품목에 대해 5년 내에, 한국 측은 7년 내에 관세를 철폐하게 된다. 특히 양측의 최대 관심품목이었던 자동차는 모두 3-5년 내에 관세를 철폐하는 대칭적 방식을 채택하였다.

협상 막판까지 쟁점이었던 관세환급은 한국 측 요구가 관철되어 현 제도를 유지하기로 했다. 다만, 발효 5년 후부터 외국산 부품 사용이 현저하게 증가할 경우 해당 품목의 환급 관세율 상한을 설정할 수 있는 제도를 도입하기로 했다.

또한 자동차 원산지기준은 역외산 부품사용 비율 상한을 45%로 정하는 데 합의했다.

한편, 서비스 분야는 한미 FTA의 개방수준을 유

지하되 일부 통신 및 환경 서비스 시장은 추가 개방하기로 했으며, 농산물은 쌀, 보리 등 주요 민감품목에 대해 예외적 취급 방안을 확보했다. 한-EU FTA의 경제적 효과는 수출과 수입이 동시에 증가함으로써 한미 FTA의 효과를 상회할 것으로 전망된다.

▶ 무역수지 흑자 지속예상

특히 한국의 '수출우위' 상황이 유지됨으로써 무역수지 흑자는 지속될 것으로 기대된다.

산업별로 살펴보면, 수출입 비중(기존의 경쟁력 효과)과 관세율(예상 가격인하 효과)이 동시에 높은 품목이 가장 큰 영향을 받을 것으로 보인다.

한국은 자동차를 비롯한 기존의 주력 수출품목들이, EU는 정밀화학, 부품소재, 대형 자동차 등이 여기에 해당된다.

농산물의 경우, 돼지고기류, 와인 등의 수입이 증가할 것으로 예상되며, 서비스 부문에서는 금융, 환경, 통신 등 EU 기업들의 진출이 늘어날 것으로 예상된다. 하지만 對EU 수입증가는 국내시장에서 수입대체 효과를 유발하는 긍정적 측면도 있을 것으로 기대된다.

제조업에서는 부품·소재, 자동차 등 일본産 제품이, 농산물에서는 돼지고기, 와인 등 칠레産 품목이, 서비스 업종에서는 한미 FTA 이후 서비스 시장 선점을 노리던 미국이 가장 큰 타격을 입을 것으로

한-EU FTA 추진 경과

구조	일시	장소	투입선박 척수
1차	2007.5.7~11	서울	상품, 서비스/투자, 기타 규범(지적재산권, 정부조달, 경쟁), 분쟁해결/지속가능발전의 4개 분과로 구성
2차	2007.7.16~20	브뤼셀	상품, 서비스, 정부조달 대방안 교환 및 협의
3차	2007.9.17~20	브뤼셀	본격적인 양허협상 개시
4차	2007.10.15~19	서울	분야별 통합협정문과 상품양허한 논의
5차	2007.11.19~23	브뤼셀	4대이슈 쟁점화 (상품양허, 자동차기술표준, 원산지기준, 서비스 시장 개방)
6차	2008.1.28~2.1	서울	4대 쟁점율을 제외한 나머지 분야에서 진전
회기간 협의	2008.3	파리	수석대표 간 실무자 협의
7차	2008.5.12~15	브뤼셀	연내 타결을 합의, 쟁점 제외분야 모두 타결 추진
회의간 협의	2008.6~2009.3	브뤼셀 서울	통상장관회담, 수석대표 및 실무자 협의
8차	2009.23~24	서울	원산지 기준, 관세환급 등 일부 쟁점사항을 제외하고 잠정타결
통상장관회담	2009.4.2	런던	관세환급 문제로 최종타결 실패
정상회담	2009.5.25	서울	정상회담에서 조소한 한 - EU FTA 타결을 촉구
통상장관회담	2009.6.26	파리	잔여쟁점에 대한 최종 합의안 도출
정상회담	2009.7.13	스톡홀름	한 - EU FTA 협상타결 선언

자료 : 외교 통상부, 각종 보도자료 종합.

보인다. 특히 EU産 부품·소재가 가격인하 효과를 바탕으로 일본제품을 점진적으로 대체할 것으로 보여 對日 무역수지 적자가 연간 19억 달러 가량 개선 될 것으로 추정된다.

한-EU FTA는 한국경제에 수출확대, 경제구조 선진화, 외국인직접투자 유치 등 긍정적인 효과를 가져다줄 것으로 기대되며, 동북아 지역 내 FTA를 촉진시키는 '원교근공(遠交近攻)'의 전략적 가치를

EU의 FTA 타결 사례와 발효까지의 기간

- ◇ EU- 멕시코 FTA : 1997년 12월 8일에 상품분야 조항들이 임시협정의 형태로 발효되었으며, 2000년 7월 에 정식 발효
- ◇ EU- 칠레 FTA : 2002년 11월 18일에 서명되어 2003년 2월 1일에 임시협정 형태로 발효되었고, 2005년 3월 1일 정식 발효
- ◇ EU- 남아공 FTA : 1999년 1월 11일 서명되어 2000년 1월 1일에 무역조항이 임시협정 형태로 발효되었고, 2004년 5월 1일에 정식 발효

발휘할 전망이다.

하지만 구조조정과 피해가 예상되는 산업분야가 존재하는 만큼 앞으로 국내 보완대책 마련에 만전을 기해야 하며, 기업은 관세인하, 기술표준, 환경규제 등 변화된 무역환경에 대응해 글로벌 생산 네트워크 재조정 등 기존의 전략을 재검토해야 할 것이다.

▶ 추진 경과

양측의 입장차로 인해 2년이 넘는 장기간의 협상 과정을 통해 타결에 성공했다.

2007년 5월, 협상 출범 이래 2년간 수차례의 공식협상 및 고위급 협의 과정을 거쳤으나, 관세환급에 관한 입장 차이로 최종 타결에 실패했다.

관세환급과 원산지기준은 막판 합의를 통해 협상을 타결했다. 합의내용을 살펴보면 현행 관세환급 제도를 유지하되, 발효 후 5년이 지난 후부터 역외산 원자재 조달방식에 중대한 변화가 있을 경우 환급 관세율의 상한을 설정한다. 또한, 자동차 원산지기준은 역외산 부품사용 비율 상한을 45%로 제한한다.

한-EU FTA는 빠르면 2010년 상반기에 발효될 것으로 전망된다.

협정문에 대한 법률 검토는 30~45일 정도 소요될 것으로 예상되며, 이후 가서명 절차를 완료(2009년 8~9월)할 계획이다.

협정문 번역은 5개월 이상 소요될 것으로 예상되며, 이후 한국정부와 EU 의장국 각료의 정식서명 절차(2010년 초)를 완료할 것이다.

확정된 문안은 한국어를 포함한 24개 국어로 각각 번역될 예정이며, 개별 언어를 모두 정본으로 인정한다.

한국 국회의 비준동의와 EU 의회의 승인 절차가 2010년 상반기에 있을 예정이나, 비준동의안 처리 시한이 없는 만큼 장기화될 가능성도 고려해야 한다. 장기화될 경우, 상품분야는 임시협정의 형태로 조기 발효될 가능성이 있다. 양국 간 FTA 이행을

위한 국내절차를 완료했다는 확인 서한을 교환하고, 60일 경과 후 2010년 상반기에 발효될 것이다.

▶ EU에 대한 수출확대 돌파구 마련

한국은 세계경제의 약 33%를 차지하는 세계 최대 경제권인 EU에 대한 수출 확대의 돌파구를 마련하는 계기가 될 것으로 기대된다.

EU의 GDP는 총 18조 3,300억 달러인데 반해, 미국은 총 14조 2,600억달러로 EU의 76% 수준(2008년 기준)이다. EU는 한국의 제2 교역국이자 최대 무역흑자국으로, 한국의 2008년 對EU 수출은 583.7억 달러(비중 13.8%, 2위), 수입은 399.8억 달러(비중 9.6%, 3위)이다.

한국의 對EU 무역수지 흑자 규모는 184억 달러(1위)로 對中 무역수지 흑자 145억 달러를 추월했다.

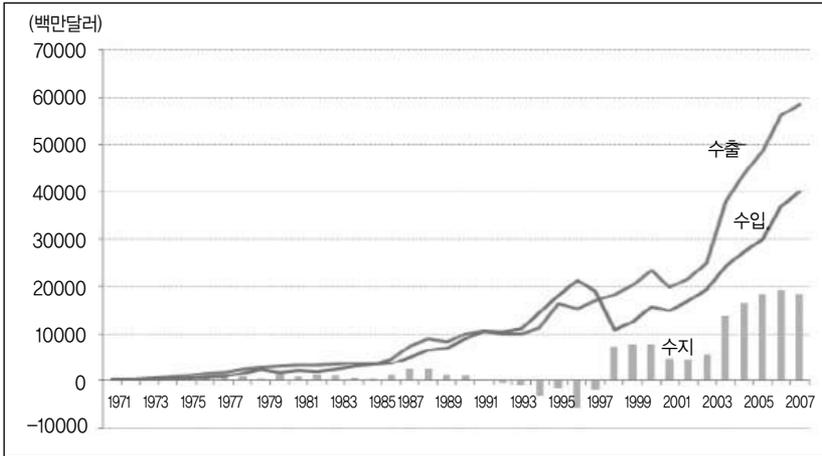
하지만 시장점유율 면에서 보면 한국은 3% 이하에서 담보 상태에 빠져있다. 중국, 인도, 터키 등 후발국들이 EU시장에서 점유율을 빠르게 잠식하고 있고, 특히 중국의 EU시장 점유율은 1996년 5.6%에서 2002년 9.5%, 2007년 16.2%로 빠르게 상승하고 있다.

한국의 對EU 수출이 2000~2007년에 2.3배로 증가했지만, 중국은 같은 기간에 6배로 증가했다. EU의 관세 및 비관세 장벽 철폐를 통한 가격경쟁력 확보로 EU 시장에서 시장점유율 '마의 3%'를 돌파할 것으로 보인다.

FTA 체결시 한국의 對EU 수출은 120억 유로 증가(EU집행위 추정 기준)하여 EU 시장점유율이 3.9%로 상승할 전망이다. EU는 한미 FTA로 인한 동아시아 시장 내 미국의 영향력 확장에 대한 견제와 한국 내수시장 자체에 대한 매력 때문에 FTA를 서둘러 추진하고 있다.

미국과 서비스 시장 선점 및 기술표준 경쟁과 동아시아 시장 진출을 위한 교두보로서 한국을 활용하려고 한다. 또한, 5천만명의 인구와 소득 2만달

〈 한국의 對 EU 무역수지 추이 〉



자료 : Kita.net

러내외의 성장 시장을 가진 한국 내수시장 자체도 매력 있었으며, 농업 이슈가 덜 민감하고, 이민 문제도 걱정할 필요가 없는 등 상대적으로 정치적 부담이 적었다.

▶ 타결 내용

한국 측에 비해 EU 측이 조기에 관세를 철폐하는 비대칭적인 방식을 확보했다.

EU는 공산품 전 품목에 대해 5년 내에 관세를 철폐하기로 합의하고 한국 측은 일부 민감품목의 경우 7년 내 관세철폐 대상으로 지정하기로 했다. 기타 기계류, 순모직물, 건설중장비 등 40여개 품목이 이에 해당한다. 품목 수 기준 0.5%가 7년 내 관세철폐 대상인 반면, EU 측은 대상이 없다.

양측 관심품목인 자동차의 경우 양측 모두 3-5년 내에 관세를 철폐하는 대칭적 방식을 채택했다. 한국 측의 최대 관심품목인 자동차의 경우 배기량에 따라 3-5년 내에 관세 철폐 기간을 상이하게 조정하기로 했다.

이로써 EU의 중형/대형 자동차 관세 10%를 3년 내 철폐 시 매년 3.3%의 관세 인하 효과를 기대하고 있다. 미국의 자동차 관세가 2.5%임을 감안하면 이

의 관세감축 효과를 크게 축소시킴을 지적했다.

반면 EU는 관세환급을 허용하지 않는 것이 기본 입장이며, 허용하더라도 극히 한시적으로만 인정하는 입장이다.

EU 측은 FTA 특혜관세와 함께 관세환급까지 허용할 경우 이중 혜택이 되며, 제3국이 이익을 얻게 될 것을 우려했으며 현재까지도 일부 EU 회원국 및 업계의 강력한 반대가 있다.

이에 협정에서는 현행 관세환급제도 유지와 향후 보호장치제도 마련에 관한 절충안을 수립했는데, 이를 살펴보면, 현행 관세환급제도를 유지하되 협정 발효 5년 후부터 역외산 원자재 조달방식에 중대한 변화가 있을 경우 해당 품목의 환급 관세를 상한을 설정할 수 있는 보호장치 제도를 도입하기로 합의했다.

자동차 원산지 기준에 대한 입장이 첨예하게 대립했으나 양측이 합의에 성공했다.

EU는 자동차, 전기전자, 기계, 철강, 비철금속, 화학 등 한국의 관심품목에 대해 60%의 엄격한 부가가치기준을 요구했다.

한국의 경우는 부품 및 원자재를 동아시아나 동남아로부터 아웃소싱 할 수 밖에 없기 때문에 엄격

한 원산지기준을 충족하는 것이 불가능하다.

EU의 60% 부가가치기준을 적용할 경우 한국 수출의 20~30%는 원산지 기준 충족이 불가능하므로 한국은 EU 측에 품목번호 변경 기준의 채택과 부가가치기준을 낮출 것을 요구했으며, 한국의 요구가 상당부분 수용되었다.

EU는 최초로 결합기준 대신 완화된 품목번호 변경 또는 역외산 재료비율 준수 등 하나만 적용하는 선택기준을 수용했다.

양측은 지적재산권 분야의 지리적 표시 품목을 협정 부속서에 기재하여 상호 보호하기로 합의했다. 농식품의 지리적 표시의 보호 수준을 WTO 협정상의 포도주·증류주 보호 수준으로 강화하고, 선행상표의 사용은 계속 보장하기로 합의했다.

EU의 서비스 시장은 대부분 개방되어 있어 한국이 시장개방을 요구할 분야는 소수이다.

한국 측이 EU에 시장개방 확대를 요구하는 분야는 전문직 서비스 중 건축, 엔지니어링, 도시계획 및 조경, 한방의료, 인쇄 및 출판, 통신, 건설, 금융, 관광, 운송 등이다.

EU가 아직 개방하지 않은 분야는 공공, 의료, 교

육, 시청각 서비스 등으로 이 분야는 한국기업의 진출 가능성이 희박한 상황이다.

EU는 금융, 법률, 유통, 운송, 통신, 방송(뉴스 서비스) 시장에 주로 관심을 보였다.

이에 법률 및 금융 서비스 등에서는 한미 FTA 개방 수준에 상응하는 정도로 합의했다.

외국 법률회사 및 외국인 변호사의 자국법, 국제법 자문은 물론 국내 변호사 고용 및 동업 허용 등을 요구했다.

한미 FTA는 5년에 걸쳐 3단계로 나눠 국내 법률 시장을 개방하기로 합의했다.

법률서비스와 관련해 외국법자문사의 자국 명칭 사용을 허용했으며, 금융서비스 부문의 시장개방은 큰 마찰없이 한미 FTA 수준으로 합의했다.

한국 측 국내 금융시장은 외환위기 이후 충분히 개방된 상태이므로 EU로부터 시장개방 요구가 적다.

퇴직연금과 화재보험시장 개방 문제가 금융 분야 핵심 쟁점으로 부각되었는데 기업을 상대로 판매하는 퇴직연금과 석유화학업체들을 상대로 하는 화재보험에 대한 협상이 치열했다. 일부 통신서비스와 환경서비스는 한미 FTA보다 추가된 수준으로 개방

공산품 관세철폐

양허 단계	한-EU FTA				한-미 FTA			
	한국 양허		EU 양허		한국 양허		미국 양허	
	품목수 비중	수입액 비중	품목수 비중	수입액 비중	품목수 비중	수입액 비중	품목수 비중	수입액 비중
즉시 철폐 ^(A)	91%수준	70%수준	97%수준	76%수준	89.9%	81.0%	87.3%	85.5%
3년 철폐 ^(B)	5%수준	22%수준	2%수준	17%수준	6.3%	13.2%	4.1%	6.9%
조기 철폐 ^(A+B)	96%수준	92%수준	99%수준	93%수준	96.2%	94.3%	91.4%	92.4%
5년 철폐	3.5%수준	7%수준	1%수준	7%수준	1.9%	1.5%	4.0%	3.4%
7년 철폐	0.5%수준	1%수준	-	-	-	4.2%	-	-
10년 철폐	-	-	-	-	1.9%	-	4.6%	4.2%
합 계	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

자료 : 외교통상부 (2009). "한-EU FTA 협상 현황 및 향후 일정."

하되 유예기간과 포괄적 규제 권한을 유보하기로 합의했다.

농산물 양허협상에서 한국 측은 주요 민감품목에 대해 다양한 예외적 취급방안을 확보하는데 성공했다. 곡물 등 기초농산물은 대부분 양허에서 제외될 것이 확실하다.

외교통상부 및 각종 언론 보도자료에 따르면 쌀은 관세철폐 대상에서 확실히 제외되었다.

보리 또한 EU의 관심품목이 아니기 때문에 협상 대상 품목이 아니거나 매우 낮은 수준의 양허가 이루어질 것으로 전망된다.

주요 협상 대상 품목은 한국의 對EU 수입 비중이 높은 돼지고기 부문이다. 특히 EU로부터 수입을 많이 하는 냉동돼지고기삼겹살에 대한 관세철폐가 주요 안건이다. 한국 측은 이에 대한 관세철폐 기간을 한미 FTA타결안보다 장기인 '10년내 철폐'로 추진하고 있다.

주류는 와인의 경우 한미 FTA와 마찬가지로 15% 현행 관세가 '즉시철폐'될 예정이다.

EU 측은 상업적 이익이 있는 관심품목에 대해 한미 FTA와 동등한 수준의 양허를 강하게 요구하고 있다. 한국측은 주요 민감품목에 대해 10년 이상의 장기 철폐기간을 확보하도록 노력하고 있다.

닭고기의 경우 한미 FTA와 비슷한 수준에서 시장개방이 이루어질 것으로 예상되고, 오렌지의 경우 한미 FTA와 같이 3-8월간 적용되는 계절관세를 도입할 가능성이 높다.

채소류에서는 토마토 등 일부품목을 제외하면 양국 간 교역이 매우 제한적이고, EU가 특별한 관심을 보이는 품목이 적다.

이번 한-EU FTA는 한-미 FTA와 비교해 상대적으로 양호했던 국내 체결 여건이었다.

한-EU FTA는 약 2년간의 충분한 협상 기간을 통해 상호 민감품목에 대해 성공적으로 조정되었다.

관세철폐 품목 및 시기

철폐 시기	EU의 對한국 수출(EU→한국)	한국의 對EU 수출(한국→EU)
즉시	자동차 부품, 계측기, 타이어, 복사기, 서류 절단기, 컬러TV, 냉장고(이상 8%), 작물의류(8~13%) 등	냉장고(1.9%), 자동차부품(4.5%), 무선통신기기(2~5%), 평판디스플레이(3.7%), 편직물(8%) 등
	수입액 비중 70%	수입액 비중 76%
3년내	의약품(6.5%), 기타 정밀화학제품(5~8%), 무선통신기기 부품, 펌프, 화장품, 중대형 승용차(이상 8%) 등	타이어(2.5~4.5%), 전자레인지(5%), 합성수지(6.5%), 베어링(8%), 중대형 승용차(10%) 등
	수입액 비중 22%	수입액 비중 17%
5년내	접착제(6.5%), 기초화학제품, 합성고무, 소형 승용차(이상 8%) 등	광학기기부품(6.7%), 순모직물(8%), 컬러TV, 카메라/수상기기, 소형 승용차(이상 8%) 등
	수입액 비중 7%	수입액 비중 7%
7년내	건설중장비, 밸브, 베어링(이상 8%), 순모 직물(13%), 기타 기계류(16%) 등	없음
	수입액 비중 1%	수입액 비중 0%

자료 : 외교통상부 (2009). "한 - EU FTA 협상 현황 및 향후 일정."

국내 여론은 그동안 상대적으로 한-EU FTA에 대해 우호적이었다.

EU가 협상 기간 중 미국에 비해 덜 공격적인 자세였던 것이 타결에 중요하게 작용했다.

또한, 한-EU FTA는 양돈농가 피해 외에는 크게 드러나는 이슈가 적고, 정치외교적으로 한미 FTA보다 부담이 적어 반대 여론이 상대적으로 미미했다.

산업계는 한-EU FTA 추진에 대해 적극적으로 지지하는 입장이다.

양측은 경제구조상 상호보완 관계인 사업이 많아 이익이 크고 구조조정 비용이 적을 것으로 예상된다.

특히, 자동차, 전기전자, 기계 업종은 EU를 1순위 FTA 체결대상으로 지목하는 등 국내 산업계는 한-EU FTA를 지지한다.

피해 산업으로 분류되는 화학, 기계 업종도 일본으로부터의 수입을 대체하는 효과가 커서 국내기업에 미치는 영향은 제한적일 전망이다.

EU는 동아시아 국가나 미국보다 기술이전에 대해 관대하다는 점도 산업계가 한-EU FTA를 환영하는 이유이다.

고속철도 사업이나, 차세대 전투기 사업에서 기술이전에 대한 인센티브를 강력히 제시하는 등 기술교류에 대한 기대가 크다.

공산품에 대해 한-EU FTA 협상의 개방 정도가 조금 더 높다.

공산품의 경우 한미 FTA와 비교시 전체적으로 한-EU FTA의 잠정 관세철폐 시기가 더 빠르고 품목 수도 더 많다.

반면, 한국의 폐지안은 한미 FTA의 타결안과 유사하여 협상을 잘한 것으로 평가되고 있다.

포지티브 방식을 채택했기 때문에 한미 FTA와는 다르게 서비스업이 큰 이슈가 되지 않은 것도 특징이다.

한미 FTA는 높은 수준의 서비스업 개방을 통해 한국경제의 전반적 구조를 변화하는 데 초점이 있었으나, 한-EU FTA는 서비스업이 큰 이슈가 되지

않았다.

▶ 예상 효과

한국경제에 미치는 영향은 한미 FTA보다 더 클 것으로 전망된다, GDP와 후생 증가 측면에서 한-EU FTA가 한미 FTA보다 한국경제에 더 큰 영향을 줄 것으로 분석된다.

한-미 FTA와는 효과가 나타나는 주요 경로가 다를 것으로 기대된다. 이를 살펴보면, 한-미는 직접투자, 학습효과, 기술이전 등 비교역 경로를 통한 효과가 더 클 전망이고, 한-EU는 교역을 통한 경제적 이익 증가가 클 것으로 기대된다.

또한, 한-EU FTA는 수출과 수입이 동시에 증가할 것으로 보인다. 단기적으로 한-EU FTA 발효시 수입도 급증하여 전체 무역수지에 주는 영향은 제한적일 것으로 전망된다.

상대국과의 교역도 EU에 대해서는 교역 적자를 볼 것으로 전망된다. 그러나 한-EU 양국 간 관세율이 한미 간 관세율보다 높아 주력 수출품목인 자동차, 컬러TV, 캠코더 등에 대한 수출 확대 효과가 미국과의 교역보다 더 클 것으로 기대된다.

한국은 지난 3년간 對EU 무역수지 흑자를 유지하는 수출우위 상황이었으므로 관세인하는 종합적으로 한국에 득의 효과이다. EU전체 산업 평균 관세율은 약 4.2%이지만, 한국의 주력 수출품 관세율이 높아 관세철폐 시 수출 확대가 기대된다.

한-EU 간 교역이 증가하는 가운데 한국은 기존의 주력 공산품목에서, EU는 일부 제조업과 서비스 업종에서 시장 점유율 확대가 기대된다.

FTA체결시 한국의 對EU 수출은 128억 유로 증가하여 EU 내 시장점유율을 3.9%까지 끌어올릴 수 있을 전망이다.

EU는 사업서비스, 운송, 기타 서비스 등을 중심으로 對한국 수출이 확대될 예정이다.

한-EU FTA와 한미 FTA의 경제적 효과 비교

구분	한 - EU FTA	한미 FTA
GDP 증가	3.08%	1.28%
후생 증가	2.15%	0.56%
對세계무역수지 증가	1.3억 달러	19.6억 달러
수출 증가	64.7억 달러	23.4억 달러
수입 증가	63.4억 달러	3.8억 달러

특히 의료, 화장품, 정밀 화학 등 경쟁력이 약한 일부 업종에 대해서 수입 확대가 불가피하다. 반면 미국과 일본에 대한 수입대체 효과와 경쟁력이 취약한 업종의 산업구조 선진화, 수입대체, 소비자 선호 확대 등의 긍정적 효과도 기대된다.

▶ 시사점

한-EU FTA는 '먼 나라와는 친교를 통해 가까운 나라를 공략하는 원교근공 전략을 사용했다. 한-EU FTA는 동북아 지역내 FTA 협상을 촉진하는 계기로 작용했다.

한국에게 있어 미국, 중국, 일본은 정치·경제적으로 EU보다 더 중요한 파트너이다.

EU로서도 한국의 중요성을 인식하지 못하다가 한미 FTA 협상 개시에 자극받아 뒤늦게 한국과의 FTA에 나섰을 정도이다.

이렇듯 서로 먼 나라로 인식되던 한국과 EU가 2년 이상의 오랜 협상 기간을 거쳐 FTA 타결에 도달함으로써 그동안 지지부진하던 동북아시아 내 FTA 협상이 탄력받을 가능성이 있다.

앞으로 EU와 FTA 타결한 한국을 정점으로 동북아 FTA 협상이 본격 전개될 것으로 예상된다. 한-EU FTA의 체결로 한미 FTA의 비준작업이 빨라지고, 한국은 유리한 입장에서 일본 및 중국과의 FTA 협상을 추진할 수 있을 전망이다.

한-EU FTA는 그동안 지지부진했던 강대국과의 FTA 협상을 유리하게 이끌 수 있는 지렛대(leveraging)로 활용 가능하다.

세계 최대 경제권인 EU가 한국과의 FTA를 타결함으로써 아시아 시장을 놓고 EU와 경쟁 관계에 있는 미국으로서도 한미 FTA 비준을 무작정 질질 끌 수만은 없는 입장일 것이다.

한-EU FTA는 타결하기까지 한미 FTA보다 오랜 시간이 걸렸으나, 한미 FTA보다 조기 발효될 가능성이 높다.

한미 FTA 협상이 한-EU FTA를 착수하게 한 촉매로 작용했다면, 이번에는 반대로 한-EU FTA의 타결이 한미 FTA의 비준을 가속화하는 계기로 작용할 전망이다.

EU는 한국이 취약한 기계류와 화학분야에서 세계적인 경쟁력을 지니고 있어 한국과 상호 보완적인 무역구조이다. 한국은 비교우위 업종이 제한되어 있는 반면, EU는 비교우위를 지닌 업종이 광범위하게 분포되어 있다.

전방위 FTA 체결을 통해 시장을 개방함으로써 소비자 선택의 폭을 확대하여 삶의 질을 향상시킬 수 있을 것이다. 국내 공급이 미흡한 분야의 경우에 개방을 통해 수입제품 간 경쟁을 유도함으로써 소비 후생을 극대화(선택의 폭 확대와 가격인하)할 수 있을 것이다.

특히 한-EU FTA 체결로 자동차, 포도주, 화장품 등 고급 소비재에서 수입대체 효과가 클 것으로 예상된다. 한-EU FTA는 한국이 미국-아시아-유럽을 잇는 균형 있는 경제관계를 구축하는 데에도 기여하게 될 것이다.

국제사회, 특히 동북아에서 균형자 역할을 할 수

있는 EU와의 FTA 체결을 계기로 정치·경제적 협력을 강화함으로써 對美 의존도를 완화시킬 수 있다.

또한, 외국기업들은 對EU 수출 교두보를 확보하기 위해 對韓 투자에 나설 가능성이 있어 외국인직접투자가 늘어날 전망이다.

한-EU FTA의 관세인하 효과로 인해 한국은 EU 시장공략을 위한 투자여건이 개선되었다.

한국 수출품에 대한 EU의 관세장벽은 5년 이내에 철폐될 예정이므로 생산거점으로서의 매력도 증가되고 있다.

관세인하 효과가 큰 제품을 생산하고 EU와의 FTA 조기 체결 가능성이 낮은 국가의 기업들이 對韓 투자에 적극성을 보일 전망이다.

자동차 및 관련부품, 전기전자제품 등에 종사하는 일본 및 중국 기업의 투자가 유력시된다. 투자를 유치할 위한 홍보 전략으로 한-EU FTA를 적극 활용할 경우 외국기업들의 對韓 투자 확대가 가능하다.

▶ 대응방안

한-EU FTA로 인해 타격을 받을 것으로 예상되는 분야에 대한 보완대책을 수립하여야 한다. 한미 FTA의 후속대책으로 마련되었던 보완대책에 한-EU FTA의 내용을 추가해 종합대책을 마련할 필요가 있다.

국회, 이해단체, 관련 전문가 등 다양한 경로를 통해 의견을 수렴하고 대책을 보완하여야 한다. 한미 FTA의 보완대책과 다른 별도의 대책을 마련하기보다 이들을 종합한 대책을 수립함으로써 정책집행을 효율성을 제시해야 할 것이다.

서비스업, 축산업, 농업 등 FTA 체결에 따라 영향을 받을 것으로 예상되는 민감품목에 대해 철저한 연구 및 지원책 마련해야 한다.

중소기업들에게 큰 부담으로 작용할 가능성에도

대비해야 한다. 한국과 경쟁관계인 제조업체들이 다수 존재하고, 부품산업에서 중소기업이 큰 비중 차지한다. 협상이 타결됨에 따라 실제 협상결과를 반영한 영향 분석을 엄밀히 수행할 필요가 있다.

향후 구조조정과 피해가 예상되는 산업분야의 예상 피해규모, 서비스 물가인상의 예상치, 공적 서비스 축소에 따른 계층별 파급효과 등의 다각적인 측면을 면밀히 분석하여야 한다.

또한, 관세인하 및 철폐에 따른 효과뿐만 아니라 비관세장벽 철폐에 따른 효과분석도 필요하다. 자동차 안전/환경 기준, 의약품, 화장품, 위생 검역 등 제도 변화에 따른 파급효과도 고려하여야 한다.

관세인하에도 불구하고 유럽 지역에서 현지부품 사용 비율 준수, 환경기준, 기술적 장벽 등 비관세장벽의 지속적 유지가 필요하다.

FTA 발효 이후에도 까다로운 통관절차나 역외기업에 대한 차별적 규제 가능성이 있으므로, 기업들의 꾸준한 모니터링과 신고가 필요하다.

기업은 무역환경 변화에 대응해 기존 전략을 재검토하여야 한다. EU 시장에서 가격경쟁력을 확보하기 위해 한-EU FTA를 적극 활용하여 저가 공세를 펼치고 있는 중국 제품과의 경쟁에서 이겨야만 EU 시장에서 2%대의 점유율 한계를 극복할 수 있을 것이다.

EU가 경쟁국인 중국, 미국, 일본과 당분간 FTA 체결에 나설 가능성이 없다는 점에서 한-EU FTA는 EU 시장에서 한국 상품이 가격 경쟁우위를 확보할 수 있는 유리한 여건을 제공할 것으로 예상된다.

한국 내 비즈니스 기반이 약한 글로벌 기업들을 적극 활용하여 이들 기업과 전략적 제휴, M&A, 합작법인 설립, 마케팅 및 R&D 채널 공유 등 다양하고 적극적인 협력방안 모색해야만 살아남을 수 있을 것이다.



글로벌비스

김경배 대표이사 선임



현대·기아자동차그룹 물류계열사인 글로벌비스가 정몽구 회장의 비서실장 출신인 김경배 부사장을 대표이사로 선임했다.

글로벌비스는 7월23일 서울 역삼동 현대해상빌딩에서 임시주주총회를 열고

김경배 부사장을 대표이사로 선임했다고 밝혔다.

이와 함께 장봉춘 전무를 글로벌비스 해외물류 사업본부장으로 신규 선임했다.

대한통운

5회 연속 노사문화우수기업 선정



대한통운(대표 이국동)은 노동부로부터 '2009년 노사문화우수기업'으로 선정됐다고 7월9일 밝혔다.

대한통운은 노사관계와 노사문화실천, 노사상생 등에서 우수함을 인정받아 노사문화우수기업으로 선정됐으며, 지난 1996년 첫회 선정 이래 현재까지 5회 연속으로 노사문화우수기업으로

선정됨으로서 상생의 노사관계를 실천하고 있는 모범적인 기업임을 인정받았다.

특히 5회 연속으로 선정된 경우는 96년 제도시행 이후 대한통운이 처음이다.

대한통운은 1930년 창사 이래 79년 간, 1961년 노조설립 이래 48년간 무쟁의 무분규 사업장이라는 기록을 이어가고 있다.

대한통운 관계자는 “투명경영과 정보공유를 통한 노사의 깊은 믿음과 신뢰가 노사화합 문화의 근간”이라고 말하고 “노사상생의 힘은 육상운송, 항만하역, 택배 등 회사 주 사업 전반에서 정상을 지켜가는 원동력이 되고 있다”고 밝혔다.

노사문화우수기업은 선정일로부터 3년 간 행정, 금융상의 다양한 혜택을 받을 수 있다. 세무조사가 유예되고 정부물품조달 입찰시 가점을 부여받으며, 금융기관 대출시 금리우대와 신용평가시 가산점 부여 등 금융 우대혜택도 받는다.

한편 노사문화우수기업 선정제도는 노사 파트너십을 통해 상생의 노사문화를 모범적으로 실천하고 있는 기업을 선정해 지원하고, 이를 통해 우수한 노사문화를 사회저변에 확산시켜 기업과 국가경쟁력을 강화하고자 정부가 지난 96년부터 시행해 왔다.

대한해운

29년 연속 노사 무분규지속

대한해운(대표 이진방 회장)은 7월24일 김창식 대표이사와 주치문 노동조합 위원장을 비롯한 전임직원이 참석한 가운데 해운불황 극복을 위한 노사 한마음 공동 선언문 발표 및 2009년도 임금 및 단체협약 사항에 대한 무교섭 타결을 발표했다.

또한, 노동조합은 이 같은 결의를 준수하고 실



천하기 위해 2009년도 임금 및 단체협상을 무교섭 타결하고 임금인상에 대한 모든 사항을 회사에 일임하기로 하였다.

주치문 위원장은 “한마음으로 현재의 해운 경기 침체의 위기를 극복하고 고통분담을 하자는 공감대가 형성되었다”고 말했으며, 김창식 사장은 “해운 불황의 극복을 위해 최선의 노력을 다하는 강한 의지에 깊은 감사를 드리며, 좋은 경영 성과로 보답 할 수 있도록 최선을 다하겠다”고 경영진의 의지를 표명하였다.

한편, 대한해운은 1980년 노동조합이 결성된 이래 29년간 무분규를 지속하고 있는 대표적인 노사 상생기업으로 성장하였으며, ‘3무3금 운동’ 캠페인을 적극 전개하여 안전한 선박 근무환경 조성 및 안전운항을 달성하는 등 즐거운 일터 만들기 운동을 지속적으로 전개하여 선상의 가족적인 분위기 조성에 노사가 적극 앞장서고 있다.

STX팬오션

中 안강그룹과 COA 체결



STX팬오션(대표 이종철 부회장)이 중국 3대 철강업체인 안강(鞍鋼)그룹과 총 2억3,300만달러에 이르는 철광석 장기운송계약을 체결했다.

STX팬오션은 최근 중국 랴오닝성 안산시 안산강철 동산빈관에서 강덕수STX그룹 회장, 김대유

STX팬오션 사장, 장샤오강(張曉剛) 안강그룹 회장 및 관계자들이 참석한 가운데 10년간 브라질 및 호주의 철광석을 수송하는 장기운송계약(COA)을 체결했다고 7월13일 밝혔다.

이번 계약에 따라 STX팬오션은 올해 8월부터 2019년까지 10년간 브라질과 호주로부터 연간 170만톤씩 총 1,700만톤의 철광석을 운송하게 되며, 이에 따른 매출은 총 2억3,300만 달러에 이른다.

또한 STX와 안강그룹은 이번 철광석 장기운송계약을 기반으로 상호간 전략적 협조 체계를 구축하고 다양한 협력 방안을 모색하기로 합의했다고 덧붙였다.

중국 1,2위 철강업체인 바오강(寶鋼)강철 그룹 및 허베이(河北)강철 그룹과도 철광석 장기운송계약을 체결한 바 있는 STX팬오션은 안강그룹과도 장기운송계약을 체결함으로써 안정적인 장기운송물량 확보뿐만 아니라 중국 상위 3사 철강업체와의 장기적 협력 체계도 강화하게 됐다.

김대유 STX팬오션 사장은 “중국 등 해외 대형 화주를 대상으로 한 장기운송계약 확보에 역량을 집중한 것이 결실을 맺고 있다”며 “향후에도 글로벌 시장에서의 영업 지배력을 확대해 안정적인 수익창출을 확보할 것”이라고 밝혔다.

한편, STX팬오션은 국·내외 주요 화주들과 약 150여 건의 장기수송 계약을 유지하고 있어 안정적인 수익 창출에 기여하고 있다.

플라리스쉬핑

남동발전 장기용선계약 최종 낙찰

플라리스쉬핑(대표 김완중)이 7월7일 실시된 남동발전 파나막스 장기용선 계약 입찰에서 우선협상자로 선정된 후, 7월21일 최종 낙찰자로 선정

되었다.

이로써 폴라리스쉬핑은 향후 15년간 인도네시아, 호주, 캐나다, 러시아, 중국 등에서 연간 100만톤 (13항차 수준)의 발전용 연료탄을 운송하게 된다.

그동안 포스코와 4건의 철광석 장기운송계약을 체결해 단일선체 유조선을 초대형 철고아석운반선(VLOC : Very Large Ore Carrier)으로 개조해 투입하고 있는 폴라리스쉬핑은 이번에 남동발전의 석탄까지 운송하게 됨에 따라 원료 부문 전용선사로서 지위를 확고히 해 나갈 수 있게 됐다.

이번 장기수송계약(COA) 입찰과 관련하여 남동발전은 우리나라 해운산업의 위기가 조기에 극복할 수 있도록 힘을 보탠다는 차원에서 국내선사만을 대상으로 장기용선 입찰을 실시하였다.

입찰에는 STX팬오션, 한진해운, 폴라리스쉬핑, 대보해운, SK해운, SW해운 등 다수의 국내선사들이 참여한 가운데 국내선사가 적극적인 가격으로 응찰하여 최근 상황을 적절하게 반영한 경쟁력 있는 운임으로 낙찰되었다.

이같은 사례는 앞으로 국내선사와 한전 발전사간의 협력관계를 더욱 돈독히 함은 물론, 우리나라 해운산업의 위기극복에도 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

(주)한진

홍콩 현지법인 설립

종합물류기업 (주)한진이 글로벌 시장 공략에 적극 나서고 있어 주목된다.

(주)한진(대표 석태수)은 중국 남부시장에 대한 글로벌 물류거점 마련을 위해, 홍콩 현지에 독자 법인을 설립하고 중국 내 자체 물류네트워크를 확대하겠다고 7월17일 밝혔다.

이번에 설립하는 'HANJIN GLOBAL LOGIS-TICS HONGKONG LIMITED'는 한진이 출자해 설립한 홍콩 현지법인으로 한진은 이를 통해, 국제물류, 트럭킹, 창고 등 글로벌 물류서비스를 제공할 수 있는 판매법인을 갖추고 독자 브랜드로 해외영업에 박차를 가한다는 목표다.

또한 홍콩 현지법인은 중국 남부지역에 대한 관문으로서의 역할 수행은 물론, 중국 본토에서의 독자적인 종합물류사업 수행을 위한 사업기틀을 다지는 전초기지로 삼아, 장기적으로 홍콩을 포함한 중국 전역으로 물류사업을 확대해 나가겠다는 것이다.

특히, 광활한 중국대륙에서의 효율적인 물류사업 전개를 위해 중국 3대 경제권을 중심으로 운송권역을 나누고 중국 본토 진출을 위한 초석을 놓는다는 계획이다.

2002년 청도대표처를 개설하며, 국내 물류기업 가운데 처음으로 중국시장 개척에 뜻을 올린 한진은 2005년 '청도교운육해'와 공동 출자한 합자법인을 중심으로 환발해만 경제구 진출뿐 아니라, 상해·심천에도 네트워크를 확장해 장강삼각주에서 주장삼각주에 이르는 내륙공략의 삼각진기지를 구축할 방침이다.

한진 김기선 물류사업본부장은 "2005년 중국 청도교운육해와의 합자법인 설립으로 시작된 중국 본토시장 진출은 한진만이 추진할 수 있는 글로벌 역량 중 하나"라며, "중국, 미국 등 끊임없는 해외시장 개척에 대한 도전과 노력으로 홍콩을 포함한 중국시장 진출을 위한 교두보를 마련하게 됐다"고 소감을 전했다.

그는 이어 "앞으로도 중국, 미국지역을 필두로 더욱 폭넓은 글로벌 네트워크를 확충하여 로컬 브랜드를 넘어, 명실공히 Global Logistics Provider로 자리매김하게 될 것"이라고 강조했다.



한편, 한진은 광주, 동관 등 중국 남부연안지역을 비롯한, 동남아 등 세계 경제 중심으로 부상하고 있는 아시아 시장 진출에 박차를 가하고 있다.

한진해운

아시아 - 미국동안 서비스 개시



한진해운(대표 김민영)은 7월말부터 아시아 미국 동안을 연결하는 새로운 서비스를 시작했다.

AWZ(All Water Suez)로 명명된 이 노선은 싱가포르 선사 APL의 선복을 임차하는 형태로 이루어지며, 7월28일 싱가포르 출항을 시작으로 서비스가 개시되었다. AWZ서비스의 기항지 로테이션은 싱가포르-콜롬보-뉴욕-찰스턴-사바나-노퍽-제벨알리-싱가포르 순이다.

한진해운은 이번에 미동안 서비스를 추가로 도입함에 따라 나날이 경쟁이 치열해지고 있는 아시아-미주서비스에 고객의 선택 폭을 넓히고, 싱가포르와 콜롬보에서 뉴욕까지의 운송기간(Transit Time)을 7일 이상 단축시켜 서비스 경쟁력을 크게 제고할 수 있게 됐다.

특히 스리랑카, 남인도, 방글라데시 등 신흥시장에서 미 동안으로 가는 화물을 추가 유치하고 미주 동안과 제벨알리를 잇는 서비스를 통해 지

속적으로 성장하고 있는 중동 시장을 공략할 수 있게 됐다.

한편 한진해운은 앞으로도 급변하는 해운시장에 능동적으로 대응하기 위한 다양한 서비스 노선의 지속적인 개발을 적극 모색하고 기존 노선을 개선하는 등 차별화된 고객 서비스를 제공하기 위해 더욱 협력해 나갈 계획이다.

경기평택항만공사

주한 외국항만대표단 평택항 방문

경기평택항만공사(사장 서정호)는 7월23일 평택항 홍보관에서 주한 외국항만대표부를 초청해 평택항 홍보 설명회를 개최했다.

이날 설명회에는 함부르크, LA, 타코마, 밴쿠버, 도쿄항 등 한국에 주재하는 10여 개 외국항만 대표단 및 한국무역협회 국제물류지원단, 서정호 경기평택항만공사 사장, 신남현 경기도 항만물류과장 등 20여 명이 참석해 홍보관을 관람하고 프레젠테이션을 통해 평택항의 경쟁력을 소개했다.

평택항 홍보 프레젠테이션을 마친 후 함부르크항과 타코마항의 현황 및 관리시스템을 소개하는 순서도 마련됐으며, 항만안내선 '씨월드호'에 승선, 항만투어 및 배후물류단지를 해상시찰했다.

이날 설명회에서 서정호 사장은 "평택항은 서해안권 항만 중 유일하게 미주, 유럽, 아시아를 연결하는 글로벌 항로가 개설돼 있다"면서 "내년 3월 자유무역지역이 준공되면 입주기업은 감세혜택 뿐만 아니라 저렴한 임대료로 경제적인 물류 활동을 펼칠 수 있을 것"이라고 강조했다.

이어 그는 "외국인 투자금액의 확대유치를 위해 일정액을 투자하는 기업은 일정기간 임대료가 감면되거나 면제해주는 혜택이 부여된다"고 덧붙였다.

외국항만대표단 관계자는 “평택항을 직접 와보니 오기를 정말 잘했다는 생각이 든다”면서 “교통여건도 우수하고 지리적으로 매우 좋은 위치에 자리잡고 있는 것 같다”고 말했다.

한편, 주한 외국항만대표부와 한국무역협회는 지난 10월 외국항만과의 협력강화와 네트워크 구축을 위해 협의회를 발족했다.

인천항만공사

출범4주년 기념식 개최



인천항만공사(IPA, 사장 김종태)는 7월10일 오전 10시 사옥 대회의실에서 이귀복 항만위원장과 김종태 사장 등 임직원이 참석한 가운데 출범4주년 기념식을 갖고 새로운 출발을 다짐했다. 이날 기념식은 최근 어려운 경제여건을 고려하여 간소하게 치러졌다.

김종태 사장은 출범4주년 기념사를 통해 “인천항은 경기침체의 위기와 위협 속에서도 그 역할을 다하고 있다. 이 위기를 극복하여 ‘새롭고 강한 인천항’으로 다시 태어날 수 있도록 할 것”이라며 “임직원 모두가 역사의 매 순간이라고 생각하고, 각자의 역할을 충실히 할 수 있도록 해달라”고 당부했다.

인천항만공사는 이날 기념식에서 그 동안 인천항 발전에 기여한 업체의 관계자를 선정해 감사패를 전달했다.

이번 감사패 전달에서는 인천항의 물동량 증대에 기여한 (주)한진과 안전한 항로준설에 기여한 은진개발(주)와 신속한 항만시설 보수에 기여한 (주)광진건설, 아룡건설(주) 등에 각각 감사패를 전달했으며, 공사의 발전에 이바지한 윤일웅 미래전략팀 대리 등 6명의 우수직원들에게 표창장과 부상을 수여했다.

한편, 출범기념식을 마친 인천항만공사 김종태 사장, 노동조합 함용일 위원장 등 임직원은 중구, 동구, 남동구, 연수구 등에 위치한 6개 사회복지시설에서 무료급식 도우미, 장애우식사보조, 청소 등 자원봉사 활동을 했으며, 필요물품을 기증하기도 했다.

케이엘넷

9개국 47개 항만 물류정보화 수주

싱가포르, 인도네시아 등 아세안 9개국 47개 항만 물동량 정보가 국내 기술로 표준화된다.

물류IT 전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 한-아세안 FTA 협정이후 아세안 주요 국가 간 원활한 교역지원을 목적으로 국토해양부가 추진 중인 ‘ASEAN 역내 항만 물류 인프라 개선 사업’을 수주한 (주)건일엔지니어링으로부터 ‘아세안 물류정보 데이터베이스 구축사업’을 수주하여 추진한다고 7월8일 밝혔다.

케이엘넷 박정천 사장은 “이번 수주한 사업은 아세안 9개국이 ASEAN 통합 교통로드맵과 연계해 항만분야 개발 협력사업을 추진키로 합의한 것에 따라 이뤄진 것이다. 지난 2008년 4월 개최



된 제15차 ASEAN MTWG(Maritime Transport Working Group, 해상교통분과) 회의에서 ‘아세안 역내의 통합적이고 경쟁력 있는 해운교통을 위한 로드맵’이 채택돼 한국 정부의 주도하에 진행되고 있는 사업”이라고 밝혔다.

아세안 항만 물류정보화 대상 국가 및 항만은 ASEAN Network Port로 선정된 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 태국, 베트남, 미얀마, 캄보디아, 브루나이로 9개국 47개 항만이다.

케이엘넷 관계자는 “아세안 주요 국가들의 컨테이너 화물은 연간 5,000만TEU 규모로 세계 물동량의 12%를 차지한다.

아세안은 교역량 기준 한국의 5대 교역시장이며 총 교역액의 10%를 차지하는 주요 교역대상이다.

이번 ASEAN 항만물류 정보화 사업은 국내 물류정보화 기술의 해외 진출 첫 모델이 될 것으로 기대되고 있다”고 밝혔다.

심장재단, 월드투게더와 수술비 후원 약정식을 체결했다.

이날 한국심장재단과의 약정식에는 도선사협회 송정규 회장, 한국심장재단 박춘거 이사장과 성정숙 사무국장 등이 참석한 가운데 개최됐으며 국내 심장병 어린이들을 대상으로 이번 달부터 매달 일정액의 후원금을 지급하기로 했다.

또한 같은 날 오후에 진행된 월드투게더와의 약정식에서는 도선사협회 송정규 회장, 인천항 조태호 도선사, 월드투게더 박노숙 이사장과 김두웅 사무국장 등이 참석하여 국외 심장병 어린이들을 대상으로 이번 달부터 매분기 일정액의 후원금을 지급하기로 약정을 체결했다.

이날 송정규 회장은 “노블레스 오블리제의 정신에 따라 나눔의 기쁨을 함께 할 수 있게 되어 대단한 영광으로 생각한다”며 “이번 약정식으로 많은 심장병 어린이들이 새로운 생명과 희망을 얻어 다시 밝게 웃을 수 있게 되기를 바란다”고 소감을 전했다.

한국도선사협회

심장병 어린이 수술비 후원



한국도선사협회(회장 송정규)는 7월22일 국내·외 심장병 어린이 수술비 후원을 위해 한국

한국해기사협회

해상근무 해기사 간담회 개최

한국해기사협회(회장 민흥기)는 지난 7월8일 해상 근무 중인 해기사들을 초청해 간담회를 개최했다.

해기사협회 정책활동 활성화를 위한 각종 여론수렴과 선상 현장의 현안을 논의하기 위한 마련된 이번 해기사 간담회에는 동지해운 오성옥 선장을 비롯해 17명의 해기사들이 참석했다.

해기사협회는 이날 참석자 및 임직원 소개를 먼저 소개하고 ▲협회현황 및 정책사업에 대한 설명과 주요 법령 개정사항 및 국제협약의 최근동향 ▲2010년도 대의원선거 및 투표에 관한 사항

등을 설명했다.

이어서 해기사협회의 발전적 방향모색과 선상 현장의 애로사항 등에 관해 질의응답의 자유토론 형식으로 진행됐는데 ▲해기사 자질향상 및 능력 개발에 대한 연구 및 발전 방안 ▲선원 세금 감면 혜택 방안 ▲해기사시험제도 개선 ▲장기 승선 방안 ▲협회와 선상 현장의 대화장구 다양화 방안 등이 논의됐다.

한편 해기사협회는 이날 논의된 주요 내용을 검토해 정책에 적극적으로 반영키로 했으며 토론 이후 영도공원에 건립된 해기사 명예의 전당을 방문했다.

해사위험물검사원

신임원장에 김종의씨 취임



중앙해양안전심판원 김종의 수석조사관이 7월1일부로 한국해사위험물 검사원장에 취임했다.

김종의 신임원장은 한국해양대학교 항해학과 출신으로 대한선주에서 1등항해사로 승선근무하

다가 1983년부터 해운항만청에서 공직을 시작한 이래 해양수산부 선박안전과장, 안전정책담당관, 해사기술담당관, 중앙해양안전심판원 심판관, 수석조사관 등으로 근무해온 해양안전 및 해사기술 분야, 해양사고 조사 분야 전문가다.

약력 △1954 출생 △1973 군산고등학교 졸업 △1978 한국해양대학교 항해학과 졸업 △1978~1983 대한선주 1등 항해사 및 정기선 운항부 △1983~1984 군산지방해양항만청 해무과장

△1984~1987 선원선박국 안전 및 검사담당 △1988~1989 세계해사대학 해사안전행정학 석사 △1990~1995 해상안전관리실 검사·국제·기획담당 △1995~1997 캐나다 밴쿠버항만청 파견(서기관) △1997~1998 해양수산부 선박안전과장 △1998~2002 안전정책담당관 △2003 해사기술담당관(부이사관) △2003~2006 중앙해양안전심판원 심판관(별정직 고위공무원) △2006~2009 중앙해양안전심판원 수석조사관(일반직 고위공무원) △2009. 7. 1 한국해사위험물 검사원장

해양환경관리공단

경영전략회의 개최

해양환경관리공단(이사장 이용우)은 7월10일 경영전략회의를 개최하여 2009년 저탄소 녹색성장 사업의 적극적 추진을 위한 상반기 경영성과 및 현안과제를 점검하고 향후 추진방향에 대한 논의를 가졌다.

현재 공단은 정부의 저탄소 녹색성장 정책에 따라 기후변화 대응사업과 해양보호구역(MPA) 관리사업을 집중 육성하고 있으며, 또한 일자리 창출 등을 위한 해양폐기물 수거사업 등의 사업을 수행하고 있다.

특히 공단은 상반기 세계적인 경제침체와 해운물동량 감소에도 불구하고 예선사업 및 기중기사업의 적극적 투자로 상당한 경영성과를 보였으며 이를 바탕으로 하반기에는 경영불안요소 해소에 적극 노력하기로 했다고 전했다.

한편 공단은 앞으로도 필요시 경영전략회의를 개최하여 사업 실적점검 및 활발한 토론을 통하여 적극적인 사업추진을 도모할 예정이라고 밝혔다.



올 상반기까지 우리나라 선박의 외국인선원은 1만 3,453명 우리나라 선박에 승선중인 외국인 선원 전체선원의 25.5%

우리나라 선박에 승선중인 외국인 선원은 전체 선원의 25.5%에 달하고 있는 것으로 나타났다.

국토해양부(장관 정종환)는 올 6월말 현재 우리나라 선박에 승선중인 외국인선원은 1만3,453명으로 전년도말 1만2,777명에서 676명이 증가(5.2%)하여 전체 선원 5만2,642명의 25.5%를 차지하고 있다고 밝혔다.

이 중 우리나라 해외취업선원을 제외한 국적 선박에 승무하고 있는 선원 4만8,407명의 27.7%에 해당되어 4명당 1명 이상으로 외국인선원이 우리나라 선박에 승선하고 있다는 것이다.

증감요인을 살펴보면 외항화물선이 외국인 승선규모를 적당 10명에서 13명으로 늘렸고 신조선박이 39척 증가(총 801척에서 840척으로 증가)함에 따라 연말대비 590명이 증가하였다.

연근해어선 선원이 외국인선원 도입 총정원 증가와 내국인 선원 구인난 심화에 따라 162명이 증가한데 반해, 원양어선의 경우는 승하선 교대 시점에 따른 차이로 인하여 75명이 감소한 것으로 나타났다. 이러한 추세가 지속되면 금년말에는 1

만4,000명수준이 넘어설 것이라고 밝혔다

국적별로 보면 인도네시아 29%, 중국 25%, 필리핀 17%, 미얀마 17%, 기타 0.01% 순이며, 업종별로는 외항화물 45%, 원양어선 26%, 근해어선(20톤 이상)26%, 내항 및 외항여객 3% 분포되어, 전년도말 대비 큰 변동은 없는 것으로 분석됐다.

한편, 내국인 선원은 3만9,189명으로 전년도말 3만9,002명 대비 187명(0.4% 증가)이 증가하는데 그쳤으며, 이 중 해외 외국선박에 취업한 수는 4,235명으로 59명이 증가하였고, 국내 취업은 128명이 증가한 것으로 나타났다.

전년말 대비 외국인 선원은 5.2%증가한데 비하여 내국인 선원은 0.4%증가에 그쳤는데, 이는 국내경기침체에 따른 취업난에도 불구하고 선원직의 특수성으로 인하여 여전히 승선 선호도가 낮은 것에 기인한다고 밝혔다.

국토해양부에서는 증가추세에 있는 외국인선원에 대하여 올 하반기 체불임금 실태조사 등 특별근로감독을 실시할 예정으로 외국인 선원들의 근무여건 개선을 위해 노력할 것이라고 밝혔다.

[내국인 및 외국인 선원의 연도별 승선현황]

(단위 : 명, %)

구 분	'91	'95	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09.06
내국인	105,667	63,372	52,172	49,130	44,709	41,396	40,194	40,176	38,821	38,608	39,002	39,189
외국인(A)	58	2,653	7,639	6,980	6,970	7,313	7,390	7,960	8,889	9,916	12,777	13,453
계(B)	105,725	66,025	59,811	56,110	51,679	48,709	47,584	48,136	47,710	48,524	49,764	52,642
대 비(A/B)	0.05	4.0	12.8	12.4	13.5	15.0	15.5	16.5	18.6	20.4	25.7	25.5

(자료) 국토해양부

올 상반기 국제여객선 및 컨테이너화물 수송실적 대폭감소

경기침체의 여파로 여객 23.5%, 화물 24.4% 각각 감소

2009년도 상반기 국제여객선 수송실적이 경기 침체의 영향으로 전년대비 대폭 감소한 것으로 나타났다.

국토해양부는 2009년도 상반기 국제여객선의 수송실적을 집계한 결과 이용객이 전년대비 23.5% 감소한 967,902명이라고 밝혔다.

그러나, 전체적인 이용객 감소에도 불구하고, 외국인 이용객은 1분기 원화가치 하락에 따른 중국·일본인의 관광특수로 전년 상반기 대비 28.8%가 증가한 436,509명(전년도 338,915명)을 기록했다.

이에따라, 국제여객선 이용객 중 외국인비율은 전년 상반기 26.8%에서 45.1%로 대폭 증가했다.

항로별로는 이용객 증감현황을 보면, 소무역상의 이용이 많은 한·중항로는 전년 수준을 유지한

반면관광객의 비중이 큰 한·일항로는 경기침체·고환율 등으로 한국인 승객이 59.5% 감소하고, 2분기 이후 신종 인플루엔자의 영향으로 전체적으로 전년대비 40.1% 감소한 것으로 나타났다.

한편, 국제여객선에 의한 컨테이너 화물 수송실적은 수입, 수출이 모두 감소하면서 전년 상반기 대비 24.4% 감소한 190,817TEU로 집계됐다.

국토해양부(장관 정종환)는 국제여객선 수송실적은 한·중, 한·일 양국간 경제여건에 직접적인 영향을 받으므로, 경제상황이 호전되기 전까지 당분간 예년의 증가세를 회복하기 힘들 것으로 전망했다.

특히, 여객수송실적의 경우 경기침체의 영향은 물론, 원화가치 회복에 따른 외국인관광객 유입감소, 신종 인플루엔자의 유행 등 악재가 겹쳐 회복

여객 수송실적

(단위 : 명, %)

항 로	2008년 상반기			2009년 상반기					
	계	한국인	외국인	계	증감	한국인	증감	외국인	증감
계	1,265,651	926,736	338,915	967,902	△23.5	531,393	△42.7	436,509	28.8
한·중 항로	508,597	323,721	184,876	511,788	0.0	284,658	△12.1	227,130	22.8
한·일 항로	743,557	595,303	148,254	445,217	△40.1	241,080	△59.5	204,137	37.7
한·러 항로	13,497	7,712	5,785	10,897	△19.3	5,655	△26.7	5,242	△9.4



전망이 불투명하다고 전하고, 다만, 화물 수송실적 이후 점차 개선됨에 따라 4분기에는 전년수준을 의 경우 전년대비 월별 수송실적 감소폭이 2분기 회복할 것으로 조심스럽게 예상했다.

컨테이너 수송실적

(단위 : TEU, %)

항 로	2008년 상반기			2009년 상반기					
	계	수입	수출	계	수입		수출		증감
					증감	증감			
계	252,522	145,196	107,326	190,817	△24.4	95,896	△66.0	94,921	△11.6
한·중 항로	189,177	118,219	70,958	146,207	△22.7	77,957	△34.0	68,250	△3.8
한·일 항로	62,187	26,272	35,915	43,075	△30.7	17,109	△34.9	25,966	△27.7
한·러 항로	1,158	705	453	1,535	32.6	830	17.7	705	55.6

울산신항 컨터미널 개장으로 연간 51만TEU 처리 동남권 최대 거점항만으로 발돋움하는 기반 마련

국내 최대의 액체화물 처리항인 울산신항이 연간 51만TEU의 수·출입 컨테이너를 처리할 수 있는 터미널을 개장함으로써 앞으로 동남권 최대의 종합항만으로 발돋움할 수 있는 기반을 마련했다.

국토해양부(장관 정종환)는 민간투자시설사업으로 시행한 『울산신항 컨테이너터미널(1-1단계)』 공사와 함께 남방파제(2.345km), 진입도로(0.99km) 등 기반시설 공사가 모두 완공됨에 따라 7월15일 유관기관, 업·단체 및 지역주민을 초청한 가운데 공식 개장식 행사를 개최한다.

동 터미널은 2천TEU급(1TEU는 20피트 컨테이너 1개) 컨테이너선 4척의 동시 접안이 가능하며, 35만 m의 배후부지를 확보, 연간 51만TEU의 수·출입 컨테이너 처리능력을 보유하게 되어 울산항이 산업단지 지원항만이라는 제한된 역할에서 벗어나 동남권 최대의 종합항만으로 성장할 수 있는 기반을 마련한 것으로 평가되고 있다.

울산신항 컨테이너터미널은 민간투자회사인 울산동방아이포트(주)에서 지난 2004년 7월 착공이후 60개월 동안 총사업비 2,234억원을 투자하여 완공한 터미널로서 최첨단 항만하역시스템과 고객 중심의 터미널운영, 하역생산성 향상을 통해 고객에게 한 차원 높은 항만운영서비스를 제공할 것으로 기대된다.

국토해양부는 2011년까지 최대 5만톤급 선박을 포함하여 총 20개 선박이 동시에 접안하는 시설과 항만배후 단지를 조성하여 연간 2천4백만톤의 화물을 수송하는 명실상부한 동남권 거점항만으로 개발한다는 계획을 수립했다.

IMF, 한국 경제성장률 내년 2.5%로 빠른 회복 보일 것

유가상승과 금융불안의 재연 가능성 등 위험요인도 잠재

국제통화기금(IMF)이 한국의 경제성장률 전망치를 올해 -3.0%, 내년은 2.5%로 수정했다.

IMF는 7월7일 기획재정부와 IMF의 '2009년 한국 연례협약' 결과 올해 한국의 경제성장률은 -3%까지 하락한 뒤 2010년 플러스로 돌아설 것으로 예상된다고 밝혔다.

IMF 협의단 단장인 수비르 랄 IMF 아시아·태평양국 한국담당과장은 지난해 글로벌 금융위기 이후 한국경제는 GDP 성장측면에서 최악의 상황을 모면했다며 한국 경제는 바닥을 쳤고 유동성 위기와 신용경색을 현명하게 피했다고 평가했다.

IMF는 특히 한국정부의 적극적인 재정확대 정책을 긍정적으로 평가했다. 그는 “정부의 포괄적이고도 신속한 재정, 통화, 금융정책으로 인해 다운사이드 리스크(Downside Risk)가 크게 조절될 수 있었다”며 “올해와 내년 한국 경제를 비교적 낙관적으로 전망하고 있다”고 전했다.

그러나 재정확대정책이 효과적이었음에도 시간이 지나면서 그 효과는 줄어들 것으로 보인다고 덧붙였다. IMF는 한국 경제는 글로벌 경제성장과 깊은 연관이 있는 만큼 금융위기 이후 세계경제가 완만한 회복세를 보이는 점이 수출과 한국의 투자에도 영향을 미칠 것이라고 설명했다.

IMF는 또 내수시장에서 가계와 중소기업의 대규모 부채는 경제회복에 어느 정도 제약이 될 것이라고 지적했다.

이를 종합적으로 반영해 IMF는 지난 4월의 전망치를 수정, 올해 성장률은 -3%, 내년 성장률은 +2.5%로 제시했다. IMF가 지난 4월 발표한 세계

경제전망에서는 한국의 성장률을 올해 -4.0%, 내년 1.5%로 예상했었다.

아울러 IMF는 “세계경제 회복의 전망치가 더 빨라질 것으로 보이지만 예상치 못한 유가 상승과 금융불안의 재연 가능성 등 하방 위험 요인도 있다”며 “전망이 불확실한 만큼 현재의 정책기조를 2010년까지 유지할 필요가 있다”고 권고했다.

내년에도 충분히 재정확대를 할 만한 여력이 있고 인플레이 압력도 없는 것으로 결론을 내렸으며 통화정책 또한 효과적이었기 때문에 내수가 회복되기 전까지 이 기조를 유지할 필요가 있다는 설명이다.

국내 금융시장 상황과 관련해서는 굉장히 건전한 상태고 은행권의 자기자본비율이 충분한 것으로 보고 있다고 전했다.

또 이 시점에서 중소기업에 대한 구조조정에 관심이 높아진 것은 환영할 만한 일이지만 같은 맥락에서 은행의 부실기업 구조조정 인센티브를 유지하기 위해서는 중소기업에 대한 준재정지원 정책을 신중하게 철회하는 것이 적절하다고 덧붙였다.

재정건전성 확보 문제와 관련해서는 내수 진작으로 경기가 회복된 이후 중장기적으로 재정을 건전화해야 한다면서 현재 한국 정부는 재정건전화란 목표를 신중히 접근하고 있다고 전했다.

마지막으로 IMF는 지금이 미래성장동력을 확보하기 좋은 시기라며 제조와 수출에서 눈을 돌려 이제 새로운 성장동력을 찾는 것이 중요하다고 강조했다.



일본, 그리스와 중국 제치고 대규모 파나마스 신조계약

일본 135척으로 1위, 그리스와 중국 각각 80척과 64척

일본선주들은 최근 전체 신조선 계약물량의 3분의 1에 해당하는 최대규모의 파나마스 신조선 계약을 체결했다.

프랑스의 브로커 Barry Rogliano Salles에 따르면 일본의 신조 파나마스선박은 6만DWT- 8만 3,000DWT급 총 474척 중 약 135척에 해당한다고 전했다.

이와 대조적으로, 그리스 선주들은 17%에 해당하는 파나마스선 80척의 신조계약을 했고, 중국은 13%인 64척을 신조계약했다.

18개월 전 일본은 그리스 중국에 이어 3위에 불과했으나 이번 계약체결로 인해 신조계약 1위 국가로 발돋움했다.

BRS는 최근 주간보고서를 통해 “우리는 최근 이런 현상에 대해 놀라지 않았다”며 “일본은 전기 생산을 위해 9,000만톤의 석탄을 소비하고 있고, 철광석 생산을 위해 또 9,000만톤을 소비하고 있으며, 이의 대부분의 수입되고 있을 것이다. 세계에서 최대 석탄 구매국으로써 일본이 화물을 최대

수준으로 제어하고 싶어하는 것은 놀랄 일이 아니다.”하고 밝혔다.

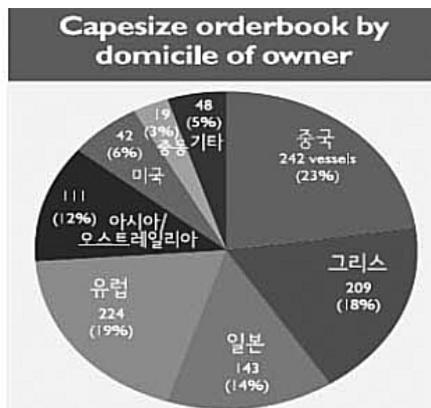
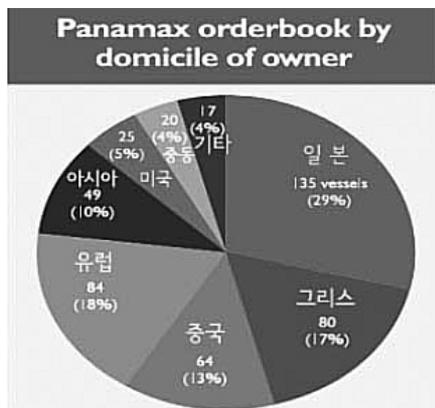
중국은 파나마스 신조계약이 케이프사이즈 신조계약률보다 저조하다.

BRS에 따르면 “이는 일본으로 수입되는 화물 구조 때문이다”라고 밝히며, “일본의 적재용량뿐만 아니라 항만크기 때문에 수입되는 석탄을 취급하기 위해서 케이프사이즈 선박보다 파나마스 선박을 더 필요로 하기 때문이다.”라고 말했다.

135척의 파나마스 신조계약 중 3분의 1에 해당하는 일본선주는 일본의 3대 해운그룹인 MOL, NYK, K Line이다.

BRS에 따르면 선주들 대부분은 지금 경영계획과 판이하게 다른 2008년 하반기 시장붕괴 전 주문을 체결했다. 중국, 그리스와 함께 일본선주들은 지난 6개월간 매매시장에 노후선박들을 내놓았다. 관계자의 말에 따르면 “매매시장에서 팔린 우리들의 노후선박 자금을 통해 신조선의 자금활용에 이용될 것”이라고 전했다.

BRS의 보고서에 따르면 현재까지 54척의 파나마스 신조계약은 운임붕괴 이후 모두 취소되었으며, 그 후 일본선주들은 신조계약을 체결하지 않았



다고 전했다.

일본선주들에 의해 체결된 총 135건의 신조계약 중 116척은 현재 일본조선소에 건조되고, 19척은 중국 Tsuneishi Zhoushan 조선소에서 건조 중에 있다. 중국 Tsuneishi Zhoushan 조선소는 일본 지배하에 있으며, 일본 선주들은 이 계약들 모두를 취소하고 싶어한다고 관계자가 전했다.

한국의 C&중공업의 파산으로 인한 26척 신주 취소를 포함해 대부분의 계약취소는 그리스 소유 선사에서 이루어지고 있다.

중국 선주들은 손쉽게 신조계약을 취소하고 있다고 전해지고 있으나, 아직도 많은 선사에서 석탄 운송과 기타 벌크화물 연안운송을 위해 신조선 필요로 하고 있다.

중국의 파나마스선박 주문은 일본 7만 7,000DWT급, 그리스 7만8,000DWT급에 비해 작은 7만3,000DWT급이다.

“중국이 선박규모가 작은 것은 주로 중국 내 석탄의 연안운송을 위한 것이며, 이 크기는 중국 연안과 양쯔강을 통항하는데 가장 최대 선박 사이드이다.” 라고 BRS 관계자는 전했다.

중국의 케이프사이즈 신조계약은 242척으로 총 1,038척의 케이프사이즈 신조발주량의 23%에 해당한다.

2008년 초 그리스가 케이프사이즈 신조계약에서 우위를 점할 때 중국은 목표치를 11%로 정했었다.

“중국의 막대한 수입량을 볼 때 중국의 목표는 결코 놀라운 것이 아니다. 또한 경쟁자들보다 더 큰 사이즈의 선박신조를 통해 총체적인 이익을 증가시키는 것이다.”라고 BRS관계자는 전하며, “건조 하에 있는 중국 케이프사이즈 선박의 평균 크기는 16만 7,000DWT로 그리스의 15만 2,000DWT와 비교된다.”라고 말했다.

파나마운하 통항실적 4.6% 하락에도 확장공사 진행 파나마운하청장, 당초 5% 하락 예상했으나 선방

해운시황의 하락을 반영하여 파나마운하 통항실적이 2009년 1/4분기, 2/4분기, 3/4분기 연속 하락했다. 최근 4.6% 통항실적 하락은 지난 12개월 동안 가장 급격한 하락이다.

외신에 따르면, 벌크선과 탱커선의 통항실적은 상승하였으나, 자동차운반선, 잡화선, 컨테이너선, 냉동선 통항실적은 하락했다.

파나마운하청장은 비록 4월부터 6월까지 4.6% 통항실적이 감소하였으나, 글로벌 침체 속에서 상당히 선방한 것으로 진단했다. 당초 운하청은 운하 동향선박이 5% 줄어들 것으로 전망했었다.

파나마운하청장은 2010년께 선박의 통항실적이 정상화 될 것으로 전망하면서 최근의 통항실적 감소는 운하 확장공사에 영향을 미치지 않을 것으로 분석했다.

이는 지난 3년간 연간 10% 이상씩 통항실적이 증가했으며, 이로 인해 최근의 통항실적 감소가 전체 수익에 큰 영향이 없다고 보기 때문이다.

이처럼 파나마운하 통항선박 수가 줄면서 선박 1척당 운하통항 시간은 전년도 38.3시간에서 최근에는 19.9시간으로 47.9% 줄었다.



고가선인 LNG선 계류, 선주에게 하루 5만달러 부담 금년초 한국조선소에서 인도된 LNG선 3척 계류중

세계에서 가장 고가인 선박 가운데 일부가 금년 초 한국조선소로부터 인도된 후 두바이 코파칸(Khor Fakkan)해역에서 화물선적을 기다리고 있는 것으로 알려졌다.

로이드리스트 최신호에 따르면, 132억 달러 규모로 Qatar사와 ExxonMobil사가 공동투자(JV)로 추진중인 LNG프로젝트가 지연되자 Q-Max carriers사 소유 LNG선 3척이 계선중인 것으로 알려졌다.

이들 선박의 척당 하루 계선비용은 운항비와 기타 재무비를 포함해 5만달러가 넘는 것으로 관측되고 있다. 이 비용은 카타르 정부가 지급하고 있는 것으로 전해지고 있다.

척당 2억5,000만달러 규모에 선복량 26만 CUM의 Q-Maxes사 소유의 이 선박들은 Q-Flex LNG carriers사 보유선박 8척과 함께 아랍연맹 서비스에 투입될 예정이며, Q-flex소유 선박 3척 가운데 한 척인 21만6,200CBM급 'Mesaimeer' 호는 아직 LNG수송에 한번도 투입되지 않았다.

Q-Flex사와 Q-Max사의 LNG선대 규모는 전세계 총 328척 가운데 30척이 넘는 것으로 나타났다.

한편, 브로커의 정보에 따르면 매달 신규 LNG선이 조선소에서 쏟아져 나오고 있으며, 모두 20년 이상의 장기계약을 체결하고 있는 것으로 알려졌다.

하지만, LNG프로젝트 선주사들은 선박인도 비

용과 프로젝트 개시비용 격차가 확대됨에 따라 용선주측에 선박계선을 요구하고 있는 것으로 나타났다.

현재 2011년까지 총 60척의 LNG선이 신조발주중이며, 이 가운데 절반이 금년에 조선소에서 쏟아져 나올 예정이기 때문에 전세계 가스선대에 가장 큰 규모의 선대확장이 이뤄질 것으로 나타났다.

싱가포르 올 상반기 컨테이너화물 처리량 18% 감소

싱가포르 항만의 올 상반기 컨테이너화물 처리실적이 1,230만TEU로 전년동기대비 18% 감소한 것으로 나타났다.

싱가포르항만청의 자료에 따르면, 올해 싱가포르 항만은 상반기에 1,230만TEU의 물동량을 처리했으며, 이는 전년동기의 1,500만TEU에 비해 크게 줄어든 수치이다. 금년 6월 처리 물동량은 210만TEU로 전년동월대비 17%나 하락했다.

싱가포르 항만의 주요 터미널 운영자는 올 상반기 화물처리량은 1,190만TEU라고 밝혔다. 남은 컨테이너 화물들은 주룽항에서 처리했으며, 이로 인해 6월 화물처리량이 5만8,000TEU로 24% 하락한 결과를 보였다고 말했다.

이런 수치들은 감소세가 안정화됨에도 불구하고 호전될 기미가 보이지 않는다는 것을 보여준다. 싱가포르 항만의 처리물동량 중 약 85%가 환적화물이고, 주로 아시아 주변국가들로부터 공급받아 아시아-유럽항로로 나간다.

선박연료유 시장, 대기오염방지 규칙에 의해 붕괴우려

청정연료유 사용 강제시 연료유 수요 대폭 감소예상

대기오염방지규칙에 의거하여 청정연료유 사용을 강제화할 경우 선박연료유 시장이 붕괴될 것이라는 우려가 나오고 있다.

연료유업계 전문가들은 새로운 규칙이 2015년까지 해운업계에 청정연료유 사용을 강제할 경우 연료유에 대한 유럽에서의 수요가 25% 감소할 것으로 전망했다.

새로운 선박의 황산화물 배출기준은 2010년 7월부터 적용되어 발틱해, 북해 및 영국해협을 통과하는 선박의 경우 황산화물 배출기준을 현 1.5%에서 1%로 감소시켜야 한다. 상기 해협에서의 연료유 수요는 유럽의 전체 연료유 수요의 거의 4분의 1을 차지하고 있다.

유럽내 황산화물 0.1% 제한치가 배기가스 통제지역(Emissions Control Area)에 2015년 1월부터 적용된다면, 선사들은 경질경유(light oil gas)로 교체하여야 하기 때문에 황산화물이 적게 함유된 연료유에 대한 수요가 공급을 앞설 가능성이 농후한 것으로 분석되고 있다.

배기가스 통제지역에서의 가스오일 소비량이 2,000만 메트릭톤으로 예상되며, 이로 인해 오일가스 시장에서의 급격한 변화가 일 것으로 예상된다.

글로벌 황산화물 제한치는 2012년에 4.5%에서 3.5%로 감소되어야 하며 2020년에는 0.5%로 감소되어야 한다.

연간 유럽연료유 시장은 9,000만 메트릭톤이며,

이중 40%가 해운산업에서 소비된다. 하지만, 유럽의 석유정제업자들은 황산화물 저감설비 구축을 꺼리고 있는데, 이는 2015년 오일가스에 대한 수요를 충족시키지 못할 가능성이 있기 때문이다.

석유 정제설비 미비는 선박연료유 가격이 1 메트릭톤당 300달러까지 치솟을 가능성 있다.

한편, 해운시황 악화로 유동성 위기에 직면한 해운기업들이 증가함에 따라 선박 연료유 공급업자들이 외상거래절차를 강화하는 등 대책마련에 고심하고 있다.

특히, 일부 연료유 공급업자들은 결제일을 대폭 앞당김으로써 현금유동성이 부족한 선주들이 연료유 공급에 차질을 빚을까 전전긍긍하고 있다.

대부분의 연료유 공급업자들은 일반 고객에게 30일짜리 표준 연불조건으로 계약을 체결하고 있으나, 현금유동성이 부족한 소규모 공급업자들은 14일짜리 계약을 체결하고 있다.

대부분의 선주들은 30일짜리 연불조건을 바탕으로 현금유동계획을 마련하고 있으나, 갑작스런 연불시간 조정으로 상당한 고충을 겪게 될 것으로 예상되고 있다.

일부 대형선주들은 전통적으로 45일 또는 60일 짜리 연불조건으로 계약했으나, 이제는 매우 이례적인 현상으로 간주되는 등 연료유 결제절차가 크게 강화되고 있다.



유럽의 대형컨테이너선사 한국수출입은행에 크게 반발

CMA-CGM, 로이드리스트에 성명서내고 정면대응 시사



유럽의 대형컨테이너선사 2개사가 이미 파이낸싱이 끝났거나 인도를 준비중인 신조선에 대하여 추가담보를 요구하는 한국수출입은행과의 최후의 결전을 준비하고 있다.

로이드리스트 최신호에 따르면, 이들 선주들은 수출입은행의 입장에 대해 격노하고 있는데, 양측간의 입장이 매우 꺾끄러워 정치적 개입 가능성이 농후한 것으로 전해지고 있다.

컨테이너 운항선사로서 세계 2위와 3위인 스위스의 MSC와 프랑스의 CMA-CGM은 상기 조치에 대해 즉각적으로 반발한 것으로 알려졌다. 업계 소식통은 만약 별도의 해결책이 없을 경우, 한국수출입은행으로부터 신용공여를 받은 다른 선

주사들이 반발할 것이라고 전했다.

논란의 중심에 있는 선박들에 대해 파이낸싱한 한국수출입은행은 론-투밸류 조건을 강력히 적용하고 있으며, 또한 선주사에게 하락하고 있는 선가를 보충하기 위하여 추가담보를 요구하고 있다.

CMA-CGM은 로이드리스트를 통해 발표한 성명서를 통해 CMA-CGM이 한국에서 발주한 선박들은 모두 파이낸스됐고 수출입은행이 론-투밸류 조건적용을 원한다면, 이는 한국의 조선소에 의해 지불되어야 한다고 주장했다. 특히 현 분위기에서의 타 은행들은 융통성 있는 조치를 취하고 있다는 것이다.

CMA-CGM측은 “우리는 한국의 조선소가 구매자가 아닌 은행과 해결책을 모색해야 한다. 우리는 은행과 조선소간 합의가 체결되지 전까지는 인도하지 않겠다.”며, 다른 선주들에게 유사한 입장을 취해 줄 것을 촉구하고 나섰다.

이와 관련하여 수출입은행 선박금융 정호섭 이사는 “우리 정책에 있어서 변화는 없다. 그리고 대출계약은 언제나 시장가치를 바탕으로 하고 있다.”며, CMA-CGM측의 주장을 일축했다.

그는 또 “수출입은행은 기타 국제적인 은행들이 그러하듯이 OECD 지침을 준수할 것”이라고 강조했다.

그는 구체적인 케이스에 대해서는 코멘트하지 않았고, 또한 수출입은행의 엄격한 대출계약 조건

적용이 얼마나 많은 선박과 선주에게 영향을 미칠지에 대해서도 코멘트하지 않았다.

대형컨테이너 선조선에 대한 중고선시장이 존재하지 않음으로써 어떻게 수출입은행이 선박의 가치를 사정할 수 있지는 분명하지 않다. 증개인들은 수출입은행의 입장에 대해 놀라움을 표명했다. 이는 수출입은행과 조선소간 밀접한 관계를 의미하기 때문이다.

시장 관계자는 “인도직전 마지막 분할금을 조선소가 받지 못한다면 해당 조선소는 매우 심각한 지경에 이를 것”이라며 우려를 나타냈다.

사실상, 현 선박과잉 상태에도 불구하고, 조만간 선조선을 인도할 선사 또는 인도준비중인 선사는 하락한 자산가치를 상쇄하기 위해 명백히 엄청난 돈을 지불해야 함을 중용받고 있다. 소식통에 의하면 이러한 추가비용은 1척당 약 3,000만달러에 달한다고 한다.

만약 수출입은행이 관료적인 입장을 계속 취한

다면, 또는 정부가 개입하지 않는다면, 선박들은 조선소에 쌓이기 시작할 것이라고 업계 소식통은 경고했다.

더 안 좋은 상황은 한국의 조선소들이 유동성 위기를 겪고 있다는 것이다.

한국의 조선소들이 타 산업부문과 마찬가지로 현금부족을 겪으면서 또한 통화결제계약을 체결하기 위해 자금이 필요한 이후로 그들은 이미 인도지연 또는 대금지급 지연과 같은 고객들에 대한 유예조치를 거절하고 있다.

CMA-CGM이 인수를 거부한 선박은 1만1,400 TEU급 컨테이너선으로 현대중공업이 건조하고 있는 것으로 알려졌다.

하지만 현대중공업은 CMA-CGM과 관련된 지연문제에 대해서는 부인하였고 고객의 현 상황을 이해하여 마지막 분할금을 받지 않고 선박들을 인도할 용의가 있다는 입장을 밝혔다. 로이드리스트는 보도했다.

중국 신강항만, 7월20일부로 벌크화물운송료 도입

중국 신강 항만당국은 2009년 7월 20일부로 선주 또는 벌크화물 수령자로부터 벌크화물운송료 명목으로 톤당 CNY 5.00(대략 미화 0.75 달러)를 징수하기 시작했다.

항만당국측은 하역료가 일단 결정되면 상기 추가요금을 화물수령자로부터 징수할 것이며, 또한 CQD(하역항의 관습에 따라 될 수 있는 한 빨리 하역하는 일) 조건하에 하역료가 결정되면 선주에게도 상기 추가요금을 징수할 것으로 알려졌다.

신강 철광석 터미널은 최근 심한 체선을 겪고 있다. 신강항만공사는 트럭을 이용해 부두에서 창고외부로 화물이동을 준비하고 있다.

7월 15일 과적 트럭 때문에 고속도로가 봉쇄된 이후 신강 경찰은 더 이상 과적 트럭의 고속도로 진입을 허용하지 않고 있다. 이로 인해 엄청난 운송비가 발생하고 있다.

한편, 해운업계에서는 가뜰이나 시황하락으로 어려움을 겪고 있는 벌크선사들이 신강항만당국의 이같은 조치로 더욱 어려움에 처할 것이라며 크게 우려하고 있다.



영국해운위원회, UNCITRAL국제해상운송법조약 비준추진 일명 로테르담규칙에 유럽공동체 이의신청 절차 진행 중

영국 해운위원회는 벨기에 브뤼셀에서 열린 회의에서 11시간의 분쟁 끝에 일방적인 혜택이라는 비판 속에 UNCITRAL국제해상운송법조약(일명 : 로테르담규칙)의 비준을 적극 추진하고 있다.

영국 해운위원회는 유럽공동체(European Commission)의 반대에도 불구하고 9월부터 비준을 기다려 온 화물책임협약의 조속한 비준을 지지하며 목소리를 높였다.

EC를 지지하는 유럽 하주들은 자기 지역에 유리한 책임제도의 비준을 위해 막판 이의신청 절차를 진행 중에 있다.

영국 해운위원회 법무팀장인 Donald Chard씨는 “유럽이 단독으로 이 문제를 영속시키려하고 있는 문제를 해결하고자 새로운 국제적인 정책으로 ‘분리정책’을 제안했다”고 말했다.

Mr.Chard씨가 위원회에 제출한 보고서를 보면 “지역적 합의는 어떤 논쟁이나 특히, 유럽쪽에서 제안한 운송부문 또는 이 규칙을 받아들일 수 있는 지역으로부터 편향적으로 유리하게 만든 조항에 대해 문제점을 야기시킨다.”고 언급하였다.

영국 해운위원회는 1920년에 만들어진 현존하는 헤이그-비스비 규칙과 같은 정책보다 좀 더 종합적인 새로운 협약을 구성하려고 하고 있다.

유럽공동체와 유럽 하주들의 필사적인 반대는 초안을 위해 10년동안 추진해 온 일부 산업계로부터 분노를 낳게 했다.

위원회의 법률장은 그의 최근 보고서에서 여러 관할권 내 국가의 다양성을 포괄한 책임협정을 분리할 수 있는 복합된 규칙을 내놓았다.

Mr.Chard씨는 국제운송법에 대한 UN위원회 워킹그룹은 여러 다른 반대되는 관점의 절충적인 통합을 가져왔음에도 불구하고 한 제안서로 결정했다.

다른 이해관계자 그룹간의 압력은 모두에게 정교하게 정립된 타협물을 제공할 수 있는 결과를 낳았다.

새로운 협약의 지지자들은 운송인과 화물관계자들이 같은 법과 상업조항이 물건이 선적되거나 수령되는 장소에 상관없이 적용되는 것을 알아야 한다는 것에 대해 반발하고 있다.

“이런 불확실성은 모든 당사자들에게 어느 장소에서든 발생할 수 있는 최대손해에 대해 보장할 수 있는 최고액을 지불해야 할 것이다.” 라고 Mr.Chard씨는 말했다.

또한, 위원회는 전자문서, 종이, 은행이체, 우편 시스템의 연기, 서류작업 전의 화물의 도착과 같은 자격을 부여하는 전자증권 조항에 대한 새로운 규칙의 공식적인 허가에 대해 찬성의 뜻을 표했다.

새로운 규칙으로 발생하는 단점들은 특히, 전자증권과 같은 새로운 조항에서 제공되는 기회들로 인해 커버될 수 있을 것이다.

중국의 철광석 수입량 격감으로 3분기 운임하락 예상

케이프리즈 스팟운임 8만\$에서 3.5만\$로 하락예상



중국의 막대한 철광석 수입은 2009년 상반기 운임을 끌어 올렸다. 하지만 몇몇 보고서 전망에 따르면 3분기 벌크운임이 하락할 것으로 예상하고 있다.

머스크사 브로커의 분기별 보고는 중국의 철광석에 대한 수입이 감소한다면, 운임은 크게 하락할 것이라고 경고했다. 케이프사이즈와 파나막스 벌크 운임은 중국의 철광석과 석탄 수입으로 올해 급등했다. 이는 거대한 항만정체를 불러 일으켰고, 이로 인해 운임은 증가되었다.

머스크사의 브로커 보고에 따르면 “주요 철광석 수출업자들은 5월과 6월 대비 7월과 8월 중국의 철광석 수입은 50%정도 감소할 것으로 예상하고 있다”고 지적하고 있다.

많은 관계자들은 최근 시장상황이 지나치게 팽창되어있고, 이로 인해 운임하락은 불가피하다는 것에 대해 일반적인 인식을 하고 있다.

중국 철광석 수입이 평균 4,500만~5,000만톤으로 계속 유지되어야만 850척의 케이프사이즈 벌크선의 운임은 현재 수준으로 유지될 것이다. 머스크사는 2분기 케이프사이즈 스팟운임이 1일당 8만달러에서 3분기에는 1일당 3만5,000달러

로 급락할 것으로 예상했다.

또한, 1년 평균 T/C 운임은 1일당 2만5,000달러에서 2만달러 수준으로 하락할 것으로 전망했다.

파나막스는 3분기 1일 스팟 평균 용선료도 2만3,500달러에서 1만5,000 수준으로 하락하고, 1년 평균 T/C계약 또한 1만9,500에서 1만5,000달러로 하락할 것으로 예상하고 있다.

이런 예상치들은 미국 투자은행 Oppenheimer의 예상과 별반 다르지 않다. 7월17일 업데이트된 케이프사이즈 운임전망에 따르면, 3분기는 1일당 3만9,000달러 정도가 될 것으로 예상되고, 2010년에는 3만2,500달러 수준이 될 것으로 보고 있다.

또한, 파나막스 V/C 평균 운임은 3분기 평균 1만8,500이 될 것으로 보고 있다. 애널리스트 Scott Burk씨에 따르면, 중국의 철광석 수입은 건화물선 시장에서 “가장 거대한 와일드카드”로 자리잡고 있다고 경고하고 있다.

또한 Burk씨는 벌크운임이 2009년 12% 하락했고, 2010년에는 평균 2%가 더 하락할 것이라고 말했다. 아울러 건화물선 계약에 대한 수요성장이 2009년 8.1%이고 2010년까지 6.1%에 그칠 것으로 예측했다.

선박 공급에 대한 성장률 예측 또한 2009년 6.4%, 2010년 8.1%에 그치고 아시아에 건조중인 많은 선박들이 인도시기가 연기될 것이라고 전했다.

아울러 2009년에는 신조계약의 50%가 연기될 것이고, 나머지 50%도 2010년 또는 2011년에 연기되거나 취소될 것이라고 말했다.



2009 7

- 한국선주협회, 불법용대선 센터 출범
- 해양문화재단, 제4회 해양 사진대전 시상식

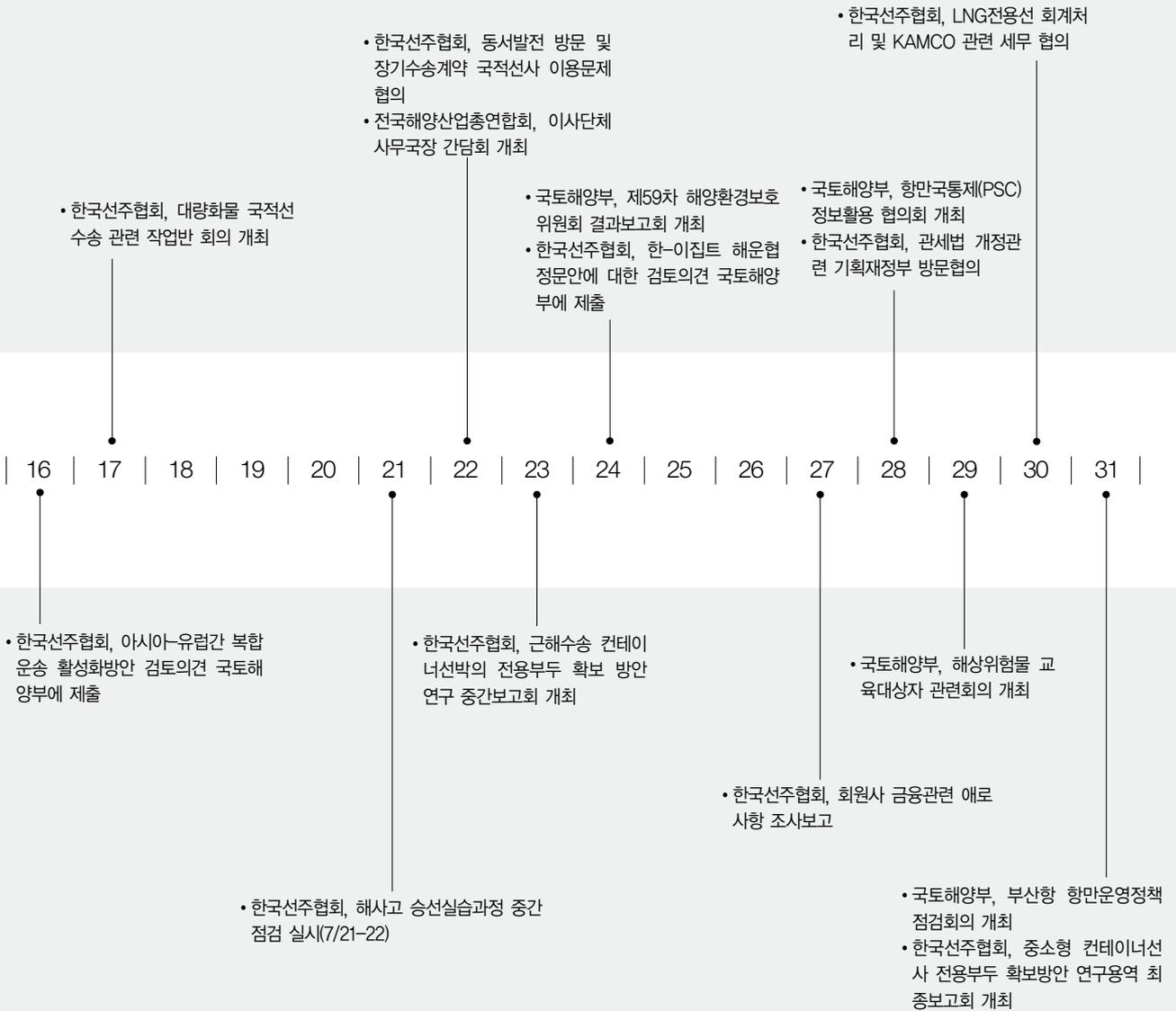
- 한국선주협회, 기획부서장 회의 개최

- 한국선주협회, 해무운영위원회 개최

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

- 한국선주협회 · 국토해양부, KMC 실무위원회 개최

- 국토해양부, 통세 적격요건 관련 회의 개최



해운 2009. 7

2009년 8월 6일 인쇄

2009년 8월 11일 발간

발행인 이진방

편집인 김영무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

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

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

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