

2009.11

해운

해운
2009.11



www.shipowners.or.kr

해운
2009.11

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선주와 화주, 상생위해 대량화주 인센티브 부여 바람직	2
한국선주협회 등 제24차 해양사고방지세미나 개최	5
해양부·선협, 2009 ISPS Code 보안세미나 성황리에 성료	8
위기를 기회로 삼아 해운산업 자생력 확보 기 마련	9
정부, 우리나라 조선산업 경기회복 선제대응에 나서	13

해운이슈	16
수입선박 국내 최초입항시 수입신고 후 수입신고필증 받아야	16

업계동정	24
------	----

해사정보	31
우리나라 국제해사기구 A그룹 이사국 5년 연속 진출	31
산업은행, 해운업 구조조정 지원위해 선박펀드호 출시	32
2009 세계해양포럼, '해양, 인류의 미래' 주제로 개최	34
2009년 세계컨테이너 해상물동량 최초로 마이너스 성장	38
아시아지역 파산선사들 구조조정후 해운시장에 재진입	41
선박입항, BDI지수보다 더 나은 경제지표로 활용	45

해운일지	46
------	----

선주와 화주, 상생위해 대량화주 인센티브 부여 바람직 선주협회와 무역협회, 선화주 워크숍 통해 협력다짐



한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 사공일)는 선·화주 협력증진을 통해 동반발전의 틀을 마련하는데 함께 노력해 나가기로 했다.

양 협회는 11월17일 오후 2시 한국무역협회 대회의실에서 해운 및 무역업계 실무부서장 100여명이 참석하는 가운데 「해운위기 극복과 발전적 선화주 상생방안 모색」을 주제로 선·화주 워크숍을 공동 개최하고, 선화주 모두가 윈윈할 수 있는 협력방안을 중점적으로 논의했다.

이 날 워크숍에서 제1주제 발표에 나선 한국무역협회 국제무역연구원 노성호 실장은 '2010년 세계 경제 및 교역 전망'을 통해 "올해 세계경제는 글로벌

금융위기의 여파로 60년만에 마이너스 성장으로 돌아섰으며, 세계교역규모는 최대 24% 가량 감소하여 80년만에 최악의 상황을 기록할 것으로 예상된다"고 전망했다.

그러나, 노 실장은 "각국 중앙은행이 리먼파산 이후 금리인하 및 통화정책의 확대 실시, 그리고 각종 경기부양책 등으로 바닥 근접 후 하반기 U자형 경기회복추세를 보이고 있으나, W, L자형 경기침체 자익화 가능성도 배제할 수 없다"며, 출구전략은 아직 시기상조라고 강조했다.

특히, 노 실장은 "경기회복을 위한 세계적인 공조 노력이 가시화되면서 세계경기 급락세가 진정되고

있어 세계경제는 올 하반기부터 회복세로 전환, 2010년에는 플러스 성장과 함께 세계교역량도 한 자리수 성장이 예상된다”고 밝히고, 우리 경제의 경우 수출부진이 우려된다며, △보호무역주의 확산 △달러화 약세지속 △고용불안 및 실업률 상승 △인플레이션 및 출구전략 등을 리스크 요인으로 지적했다.

이어 계명대학교 하영석 교수는 ‘대량화물 관련 선화주 상생방안’이란 주제발표를 통해 “해운기업과 화주의 협력관계가 미진한 것은 △기업규모의 영세성 △3PL 의존의 두려움 등 종속가능성 △공급체인의 가시성에 대한 평가의 어려움 △녹색물류의 수행능력 불확실 △글로벌 물류프로세스 관리능력의 미흡 등에서 비롯된다”고 강조했다.

하 교수는 “우리나라 해운물류산업의 문제점은 후진적 거래관계에 있다”며, 가장 바람직한 선화주 상생의 사례로 파트너십을 통해 글로벌 물류기업으로 도약한 일본통운과 제조기업의 협력사례를 들며 일본의 경우 화주의 높은 자국선 이용률과 대량화물의 높은 적취율, 그리고 높은 장기운송계약 비중을 들었다.

하 교수는 “선화주 상생을 위해서는 해운물류기업의 대형화 지원을 비롯하여 자산기반 물류제공자인 컨테이너선사를 제조기업의 물류네트워크 관리자로 육성하고, 선박금융기관 설립시 화주 등의 지분참여와 호혜의 서클구축을 위한 협의회 활성화 및 위상강화가 시급하다”고 말했다.

건국대학교 박광서 교수는 ‘정기선사 이용관련 화주 애로사항 및 선화주 상생방안’에 대한 주제발표에서 정기선을 이용하는 화주들의 애로사항으로

△정기선 운송시장의 구조적인 문제점 △공급자 중심의 법·제도에 따른 문제점 △운송요금에 대한 해석차이로 인한 분쟁 △운송요금체계의 복잡성 △물류·운송요금 공급자 중심으로 일방적 결정 등을 지적했다.

이에 따라 박 교수는 선진형 선화주 협력방안 정착을 위해서는 “물류·운송요금 체계의 개선을 비롯하여 관련 법령 및 제도 보완, 불공정 무역행위 억제에 위한 장치 및 협의체 구성, 범정부 차원의 조정기구 설치 및 운영, 수요자 중심의 수출입체계 개선, 국가 성장동력으로서 해운물류 인프라 구축 등이 필요하다”고 강조했다.

주제발표가 끝난 뒤 해운 및 무역업계 관계자들은 정기선분과와 부정기선분과로 나뉘어 각자의 애로사항을 개진하는 한편, 상호협력방안을 논의했다.

이 날 부정기선부문 분임토의에서 선사측은 일본과 중국의 자국화 자국선 정책지속과 해운조선 보호주의의 국제적 확산 등을 화주측이 고려하여 줄 것을 요청했다.

또한, 선사측에서는 일본의 선박 감가상각은 13년, 우리나라는 18년으로 금리와 COA 조건 등에서 일본선사를 따라갈 수 없다고 밝히고, 가격경쟁력만을 고려할 때 선화주간 바람직한 상생의 방안을 도출할 수 있다고 지적했다.

이와함께 선화주 상생의 대표적인 사례로 남부발전과 SK해운의 장기수송계약을 지적하고, 발전 5사 등 대량화주들이 공동으로 선박을 대량으로 발주할 경우 경쟁요소가 완화됨은 물론, 해운 및 조선산업의 위기극복에 크게 기여할 수 있다고 강조했다.

이에 대해 화주측에서는 최근 브라질 자원대기업

인 발레사가 선대확충을 통해 해운업에 본격 진출한 점은 시사하는 바가 크다며, 우리 선사들도 국내 시장에 안주하지 말고 해외시장 개척에 주력해야 한다고 말했다.

또 선화주 입장차 줄이기 위해 선화주 간담회 확대 및 활성화가 필요하며, 특히 공기업의 경우 국가 계약법 준수 의무 등 선화주 상생노력에 한계가 있는 만큼 실질적인 아이디어가 필요하다는 의견이 제시됐다. 따라서, 선화주 상생의 협력을 위해서는 정부의 정책적인 지침 또는 제도 마련이 시급하다고 지적했다.

정기선부문 분임토의에서 화주측에서 유가할증료(BAF)와 통화할증료(CAF) 등 부대비율 산정에 있어서 정확한 기준이 필요하다는 주장에 대해 선사측에서는 부대비율 변화에 대한 논리적 근거를 공시하고 있으나 중간에 포워더가 개입되어 소통의 장애가 발생하고 있다고 답변했다.

정기선사의 신항로 개척과 관련하여 화주측에서는 최근 중남미 운임 폭등과 관련하여 국적선사의 신항로 개척이 필요하다고 강조했다. 이에 대해 선사측에서는 운항비용을 감안한 운임 확보가 선행되어야 하나 현재 상황에서는 현실성이 부족하다는 입장을 피력했다.

또한 선·화주간 장기계약을 통한 신뢰회복 및 협력강화가 필요하다는데 의견을 같이했다. 화주들은 장기계약을 하고 싶지만 선사의 운임노선정책이 매년 바뀌면서 신뢰가 약화됐다고 지적한데 대해 선사측에서는 수익성 보장이 확보된다면 운임 단순화 등을 통한 장기계약이 신뢰회복의 밑거름으로 작용할 것이라고 화답했다.

분임토의 결과, 선·화주 협력을 위한 대화의 장이 필요하며, 선주, 화주 및 포워더 삼자간의 소통이 필요하다는데 인식을 같이했다. 그리고, 선화주 상생의 방안으로 정부 차원에서 대량화주에 대한

인센티브를 부여 하고, 연구용역을 통해 새로운 선화주 협력방안을 도출할 필요가 있다는데 인식을 같이했다.

선화주워크숍은 선화주 간 협력관계 증진과 해운물류 정보교환을 통해 공존공영의 터전을 마련하기 위하여 지난 2004년부터 한국선주협회와 한국무역협회가 정례적으로 공동 개최하고 있다.



한국선주협회 등 제24차 해양사고방지세미나 개최

해양안전의식 고취와 해양사고 예방에 크게 기여



한국선주협회(회장 이진방)를 비롯한 12개 해양수산단체는 국토해양부와 중앙해양안전심판원의 후원 하에 11월11일 오후 1시부터 서울 양재동 농수산물유통공사에서 제24차 해양사고방지세미나를 개최했다.

해양사고방지를 위한 신지식·기술의 확산과 해양 안전의식 제고를 통한 해양안전문화의 조기정착을 위해 지난 1986년부터 매년 정례적으로 개최되고 있는 동 세미나는 그동안 해양안전 예방을 위한 토론의 장으로서 선박운항 종사자들에 대한 해양안전의식 고취와 해양사고 예방에 크게 기여해 왔다.

올해로 24번째를 맞는 금번 세미나에서는 △제1주제로 해양연수원 김병옥 교수의 저궤도 위성을 사용한 AIS 수신범위 확대방안 △제2주제로 해양연구원 김홍태 박사의 해양사고조사코드와 인적과실의 원인규명 △제3주제로 목포해양대학교 박성현 교수의 연안해역 해양사고 예방을 위한 통항 안전성 평가에 관한 연구 등에 대한 주제발표와 함께 토론이 있었다.

주제발표 내용을 요약하면 다음과 같다

▶ 저궤도 위성을 사용한 AIS 수신범위 확대방안

위성 AIS는 초단파의 전파 특성으로 인하여 근거리에서만 통신이 가능하고 장거리 선박 식별 추적용으로 사용이 곤란하다. 따라서 저궤도 위성을 사용하여 전 세계 선박의 AIS 정보를 수신하려고 하는 연구

가 주요 선진국을 중심으로 진행 중이며 상업화 할 가능성이 높다.

2005년 2월 IMO의 제9차 COMSAR 전문위원회에서 노르웨이는 저궤도 위성을 기반으로 하는 AIS를 활용한 선박 장거리 식별추적 계획을 발표하여 국제사회의 많은 관심을 유도했다. 미국에서는 2004년 저궤도 위성통신사업자와 위성 사용계약을 체결하였으며 2008년 6월 AIS 수신기를 탑재한 시험위성을 성공적으로 발사했다.

IMO, IALA, ITU 등에서는 위성 AIS 도입을 위한 표준 개정 등 세부적인 논의가 진행되고 있다. 또한 AIS의 한계 및 저궤도 위성의 특성으로 SOTDMA 프로토콜의 슬롯 충돌 회피 알고리즘은 통신권 단위로만 유효하기 때문에 통신권이 다른 AIS가 서로 같은 슬롯을 사용하여 데이터를 전송함으로써 위성 AIS에서는 슬롯 충돌이 발생할 수 있다.

AIS 메시지 패킷에서 사용하고 있는 전파 지연 완충 버퍼의 크기가 12비트로서 최대 202nm까지



만 슬롯 충돌을 피할 수 있다. 현재의 AIS 수신기 성능으로 커버할 수 있는 위성 AIS의 최대 거리는 약 720nm 정도이며, 위성 통신권을 충분히 커버하기 위해서는 위성 AIS 수신기의 감도가 약 -122.5dBm 정도가 필요하다.

아울러 채널간 간섭 및 성능개선 방안으로 저궤도 위성의 커버리지가 AIS 셀보다 훨씬 넓기 때문에 상당히 많은 수의 AIS 셀을 포함하게 되며 이로 인하여 채널간 간섭이 발생하여 위성 AIS의 성능이 저하된다.

AIS와 위성간의 거리의 차이가 최대 버퍼링 거리인 202nm보다 작을 경우에는 동일 채널간 간섭이 발생하며, 202nm보다 더 클 경우에는 동일 채널간 간섭 외에 타 채널간 간섭도 발생하여 성능을 크게 약화시킨다.

선박탐지 확률을 개선하기 위해서는 동일채널 간섭 제거 기술, 신호의 상관관계 처리 기술, 도플러 편이 추적 기술, 멀티 빔 안테나 기술 등을 적용하여 일정부분 개선이 가능하다. 위성 AIS 전용 주파수의 지정, 위성 AIS 전용 메시지 포맷의 지정, 전파지연 버퍼 크기의 확대, 메시지 전송 주기의 확대 등 현재의 AIS 성능 기준을 개정하면 위성 AIS의 성능을 근본적으로 개선할 수 있다.

따라서 선박탐지 확률개선 방법 및 성능기준 개

정 등을 통하여 위성 AIS는 상업화가 가능할 정도로 성능을 개선할 수 있음을 검증한다.

우리나라 과학위성의 AIS 시험 적용, Non-SOLAS 선박의 AIS 탑재 기준 설정, LRIT 시스템과의 연계, AIS 정보의 보안 및 유포 등에 대한 연구 검토를 통하여 위성 AIS의 상업화에 대비하는 정책 수립이 필요하다.

▶ 해양사고조사코드와 인적과실의 원인규명

2000년대 들어 인적요인이 대부분의 해양사고에 직간접적으로 영향을 미친다는 공감대가 형성되고 있으나, 이의 개선을 위한 노력은 선박의 구조 및 항해장비의 개선에 기울여지는 노력에 비해 상대적으로 소홀한 측면이 많다.

해양사고는 여러 가지 원인이 복합적으로 얽혀서 다양한 형태로 발생하며, 사고조사를 위한 증거확보의 어려움이 있으나, 국내에서는 이에 대한 과학적인 조사분석을 위한 인적요인 조사기법이 체계적으로 수립되어 있지 않다.

2008년 IMO를 중심으로 인적요인 분석을 포함한 해양사고의 원인규명을 위한 “IMO 해양사고조사코드”를 내놓았고 2010년 1월 발효를 앞두고 있으며, 국내에서도 이에 관한 연구와 대응책 마련이 이루어지고 있으나 아직은 미흡한 실정이다.

따라서 국내 연안운송 환경 및 사고유형에 적합한 “인적요인 조사분석 프로그램”을 개발하고 활용해야 한다. 해양사고가 가지는 증거확보의 어려움을 해결하고 복합적인 원인요소들을 과학적으로 분석하기 위한 시뮬레이션 기반 조사심판 기법을 도입해야 한다.

아울러 IMO 협약의 규정에 따라 조사관의 전문분야는 물론 인적요인과 관련된 전문지식을 교육하기 위한 프로그램의 개발이 필요하다. 또한, 해양사고 인적요인의 전문적 조사분석을 위해서 인간공

학, 인지과학 및 심리학 등의 외부 전문가와 해양안전 전문연구기관을 활용할 수 있는 개방된 체계를 갖춰야 한다.

▶ 연안해역 해양사고 예방을 위한 통항 안전성 평가에 관한 연구

최근 조선 산업의 호황 및 해상공사가 활발함으로 인하여 예인선에 의한 조선블록 및 공사 장비 등을 예인하는 예인선단의 통항이 증가하고, 육지 인근해역의 수자원 고갈로 인한 어선의 활동범위가 계속하여 확대되고 있다.

이와함께 대형유조선과 같은 위험화물운반선의 빈번한 통항과 같은 우리나라 연안해역의 해상교통 특성으로 인하여 선박교통흐름이 여러 지역에서 빈번하게 교차하고 있고, 이러한 선박간의 교차 증가는 해양사고의 개연성을 증가시키고 있다.

최근 태안반도 서쪽 해상에서 발생한 예인선단의 부선과 대형 유조선의 충돌사고로 대량의 기름이 유출되어 대규모 해양오염을 초래한 바와 같이 연안해역의 해상교통량 증가로 해양사고 발생의 개연성이 높아지고 있으며, 해양사고도 점차 대형화되어 인명 및 재산손실 등 그 피해가 확대되는 추세이다.

특히 해양사고는 귀중한 인명, 선박, 화물의 피해를 초래함은 물론 다량의 기름 유출로 인한 해양오염으로 광범위한 해양환경 파괴로 국가적으로 엄청난 손실을 발생시키고 있다.

선박의 통항이 빈번하고 선박들 간의 교차 통항이 존재하여 선박의 충돌사고로 인한 대형 해양사고가 발생할 수 있는 잠재적 위험수역인 연안해역의 경우, 선박 통항량의 증가, 교통흐름의 변화 및 대형선의 통항, 연안 통항로 주변 연안에 건설되는 산업공단 증가 등 해상교통환경이 변화됨에 따라 현재 또는 장래의 선박안전통항을 고려하여 대상항로의 안전성에 대한 평가가 이루어지지 못하고 있

는 실정이다.

따라서 연안 해역에서 발생한 해양사고 조사 분석과 해상교통환경 분석·평가를 통하여 문제점을 도출하고, 장래 선박통항 여건과 환경을 종합 고려하여, 안전한 선박 통항로 확보와 해상교통 환경을 조성할 수 있도록 안전성을 평가하고, 개선방안을 마련함으로써 연안해역 통항 선박의 해양사고 예방과 해양환경 보호에 노력해야 한다.

연안통항로 해상교통환경 평가 및 개선방안에 대해서는 우리나라 연안에 설정되어 있는 연안통항로에 대하여 해상교통환경 평가와 해상교통 혼잡도를 평가를 통하여 문제점을 도출해야 한다.

연안통항로에 대한 해상교통 혼잡도 평가, 해상교통류 시뮬레이션, 선박조종 시뮬레이션 등과 같은 과학적인 검증 방법으로 안전성을 면밀히 분석 평가하고 장래의 해상교통 환경을 고려하여 최적의 개선방안을 수립할 필요가 있다.

이러한 패널로 참석한 전문가집단이 주제발표 내용을 중심으로 토론이 있었다.

해양사고방지세미나는 해양사고방지를 위한 연구·발표를 통해 관련종사자들의 해양안전의식을 고취시키고, 신기술 및 신제도 소개로 해양안전에 기여하기 위해 지난 1986년부터 서울과 부산에서 번갈아가면서 연 1회 정례적으로 개최되고 있으며, 국토해양부와 중앙해양안전심판원이 적극적으로 후원하고 있다.

해양사고방지 세미나를 공동주최한 16개 해양·수산단체는 한국선주협회를 비롯하여 선박안전기술공단, 전국해상산업노동조합연맹, 한국도선사협회, 한국선급, 한국원양산업협회, 한국해기사협회, 한국해사위험물검사원, 해양환경관리공단, 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회, 한국해양수산개발원, 해양시스템안전연구소, 손해보험협회, 한국해양수산업수원, 한국선주상호보험조합이다.

해양부·선협, 2009 ISPS Code 보안세미나 성황리에 성료 해적사고 발생동향 및 사고발생시 대응요령 등 발표

국토해양부(장관 정종환)와 한국선주협회(회장 이진방)는 ISPS Code (part A/B 13규칙)에 따라 매년 1회 선박·회사·항만시설보안책임자 및 당사 국 정부가 참가하는 합동훈련 실시의 필요성이 제기됨에 따라 11월6일 부산 한진해운 대회의실에서 2009 ISPS Code 보안세미나를 개최하였다.

이 날 회의에서 선주협회 김세현 과장은 보안훈련 일정 및 선박 전파교육 절차를 시작으로 선박보안경보 테스트 일정, 해적사고 발생동향, 해적에 의한 보안침해사고 발생시 대응요령 등을 발표했다.

김 과장은 '해적사고 발생동향' 발표를 통해 아프리카 지역에서 전세계 해역사건의 70%인 170건이 발생하였으며, 아시아지역에서는 지속적으로 감소세를 보이고 있다고 말했다.

전세계 해역 2009년 상반기 동향을 살펴보면, 전년동기 대비 110% 증가했고, 2009 하반기 179건 대비 34% 증가한 240건이 발생했다고 전했다.

또한 2007년 이후 지속적으로 증가하고 있으며, 이는 소말리아 인근해역에서의 해적사건이 증가하고 있기 때문이라고 했다. 아울러 소말리아 인근해역을 제외한 대부분 지역에서의 해적사건은 전년 동기에 비해 크게 변동이 없다고 말했다.

김 과장은 소말리아 인근해역 동향을 살펴보면, 상반기에 소말리아 인근에서는 총 148건의 해적사건이 발생하여 선박 30척이 피랍되었다고 전했다.

이에 소말리아 인근해역을 항해시에는 현지상황을 고려하여 적정 항로로 변경하여 통항하여 주고, 선박의 해적 대응능력이 강화되었으므로, 레이더 활용 및 경계요원 추가배치 등 주변 경계를 강화하고, 위기상황 발생시 신속한 연락체계를 구축해야

한다고 말했다.

또한, 청해 부대의 호송서비스에 참여하거나, 다른 국가의 호송선대에 참여하는 방법이나, 국제전문보안요원을 탑승시키는 방법 등을 이용해야한다고 전했다.

한편, 나이지리아 등 니제르델타 지역 항해시에는 테러 발생해역이므로 배선을 최대한 자제하고, 부득이하게 배선할 경우 국토해양부 상황실에 통보하여 줄 것을 요청했다.

동남아 항해시에는 주로 강도사건이 빈번하게 발생하므로 해적당직을 철저히 하고, 예부선은 피랍사건이 발생하고 있으므로 특히 주의하여 줄 것을 당부했다.

김 과장은 손해를 감수하고 남을 만큼의 막대한 경제적 이익회득이 가능하기에 소말리아 해적활동이 계속된다고 전했다. 더구나 해적기지(부사소, 칼룰라)와 인접한 무칼라 남방해역에 해적활동이 다발적으로 발생한다고 했다.

이러한 해적발생을 방지하기 위해 4월 중순부터 아덴만 내 EU/NATO 합정, 해상초계 활동 증가 등 적극적인 대 해적작전 수행으로 납치성공률이 많이 감소했다고 말했다.

해적으로부터의 선박구조 실적을 살펴보면, 덴마크 상선 '퓨마' 호, 북한 '다박술' 호, 한국 '오로라9호' 등 7건이 있다고 설명했다.

이 날 세미나에는 국토해양부 장근호 사무관, 최규순 사무관, KST 조익순 센터장, 에스엔피해운 신덕식 전무, 동명상선 김종복 상무, 중앙상선 이근구 이사, 동림탱커 김진오 이사 등 170여명이 참석했다.

위기를 기회로 삼아 해운산업 자생력 확보 기 마련

정부, 11월5일 「해운산업 동향 및 대응방안」 발표

정부는 11월5일 청와대에서 개최된 제36차 비상경제대책 회의(이명박 대통령 주재)에서 심의의결한 「해운산업 동향 및 대응방안」을 발표했다.

이번 방안은 2009년 4월23일 발표한 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」의 후속조치로서, 회의 참석자들은 특히 선박금융 위축에 대한 보완책 마련이 필요하다는 의견을 다수 개진하였다.

최근 해운시장은 일시적인 운임 회복세에도 불구하고 선박공급 과잉 및 세계경제의 불확실성 등으로 본격적 경기 회복에는 장기간(3~5년)이 소요될 전망이다.

운임수입이 급감하면서 주요선사들의 수익성이 악화되고, 현 상황 지속시 자금사정 악화도 우려되고 있는 상황이다. 이에 따라, 정부에서는 상시적으로 구조조정을 추진하면서, 선박금융 위축에 대한 보완책을 중점적으로 추진할 계획이다.

우선, 업체별 유동성 상황 등에 대한 점검을 강화하고 기업규모별 특수성 등을 감안, 상시 구조조정

을 추진할 계획이다. 또한, 구조조정기금을 활용한 선박펀드의 활용도를 제고함으로써 해운사 구조조정을 적극 지원할 계획이다.

펀드에서 선순위 금융의 확보가 제한적일 경우 구조조정기금이 최대 60%까지 참여할 수 있도록 탄력성을 부여하고, 현재 운항중 선박에 대해 지원되고 있는 선박펀드 매입 대상을 건조중 선박(공정이 상당히 진행된 선박에 대해 지원 약정하여 선박 인도 후 대금지급)까지 포함하도록 대상 확대할 계획이다.

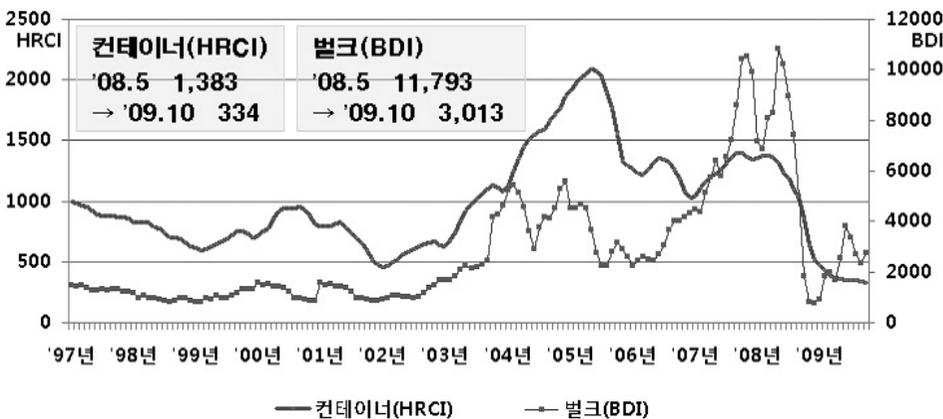
이러한 대책을 차질없이 추진함으로써, 우리 해운업계가 위기를 조기에 극복할 수 있는 기반이 구축되기를 기대한다. 다음은 정부에서 발표한 해운산업 동향 및 대응방안 전문이다.

▶ 해운시장 동향 및 전망

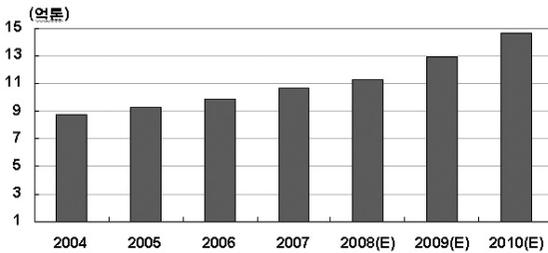
[해상운임 동향] 2008년 하반기 해상운임이 폭락한 후 2009년 하반기 다소 회복세를 보이고 있다. 벌크

운임 지수(BDI, 1985=1000)는 작년 12월 663p까지 하락하였으나, 중국의 원자재 수요 회복세 등의 영향으로 금년 10월말 3,013p 기록했다.

〈해상운임지수 추이〉



〈선박량 추이 및 전망〉



자료 : Clarkson

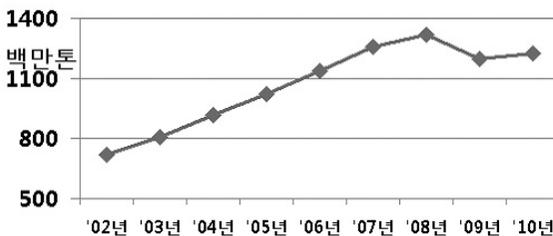
컨테이너 용선료지수(HRCI, 1997=1000)는 2009년 상반기이후 지속적으로 바닥세를 시현하고 있으나 실제 시장운임은 약간의 회복세를 보이고 있는 상황이다.

[해상운임 전망] 일시적인 운임 회복세에도 불구하고 선박공급 과잉 및 세계경제의 불확실성 등으로 본격적 해운경기 회복에는 장기간(3~5년) 소요될 것으로 전망된다.

전세계 현존 선박량(12.1억톤)의 49%(5.9억톤) 상당량이 추가 건조중이며 전체 컨테이너 선박량의 약 10%(130만TEU, 568척)가 계선 중이다. 세계경제는 각국의 부양책에 힘입어 다소 회복되고 있으나 낙관하기 어려운 실정이다.

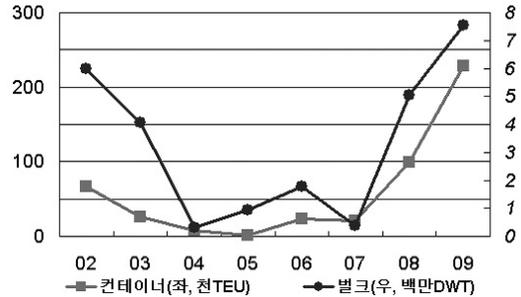
[선박공급] 호황기('03~'08) 대량 발주된 선박이 시장에 지속 투입되고 있는 상황에서, 운임폭락에 따라 해체 및 발주취소도 증가하고 있다.

〈컨테이너 물동량 추이 및 전망〉



자료 : Clarkson

〈선박 해체량 추이〉



최근 3년간('06~'08) 발주량이 집중(호황기 전체의 60% 점유)되어 있어 향후 2~3년간 선박투입이 극대화될 전망이다. 다만, 해체량 및 신조발주량 취소의 정도에 따라 공급과잉 상황이 다소 완화될 것으로 예상된다.

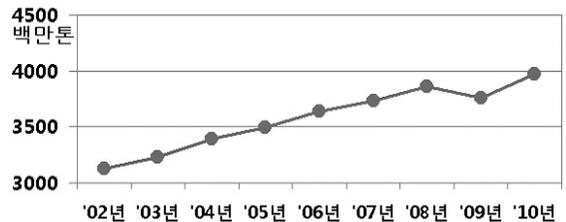
[해상 물동량] 2009년 상반기 물동량은 전년대비 약 20% 감소하였으나, 하반기 들어 감소세가 둔화되었다. 컨테이너 물동량은 미국 등의 경제지표 개선과 소비재 재고 감소로 물동량 회복 기대감이 있으나 본격적 회복은 불확실하다.

벌크 물동량은 중국 등의 부양책으로 2009년 5월 이후 다소 회복되고 있으나, 수요가 중국에 편중되어 있어 지속 여부는 불투명한 상황이다.

▶ 해운산업 현황 및 문제점

[유동성] 운임수입이 급감하면서 국내외 주요선

〈벌크 물동량 추이 및 전망〉



사들의 유동성 상황이 악화되었다.

국내 대형선사의 경우 회사채 발행, 선박매각 등을 통한 자금 확보로 당장의 위기에는 적극 대처하고 있으나, 현 상황 지속시 2010년 이후 자금사정이 악화될 우려가 있다.

자금확보수단이 미흡한 일부 중소선사의 경우 호황기 선박투자부담 등으로 유동성 사정이 크게 악화되었다.

주요 해외선사의 경우에도 회사채 발행, 선박·주식매각 등을 통하여 유동성 확보에 총력을 기울이고 있으며, 일부 선사의 경우 정부의 긴급지원을 요청했다.

[수익성] 운임급락으로 국내외 주요선사 수익성이 크게 악화되었다. 2009년 상반기 중 국적 상장 해운사(8개사)의 영업이익이익율은 $\Delta 12.1\%$, 손익은 $\Delta 1.2$ 조원으로 큰 폭의 영업적자를 기록했다.

해외 주요선사들도 대부분 대폭의 영업적자를 실현했다.

[발주잔량] 세계 주요선사는 호황기에 발주·건조중인 선박의 처리문제로 큰 애로를 겪고 있는 상황이다. 선주사들은 대부분 당초 계약대로 건조를 진행하면서도 조선소 측에 인도시기 연기, 건조가액 인하 등을 적극 요구하고 있다.

〈주요국가의 해운사 지원현황〉

- 독일 : 정부에서 하팍로이드(세계 7위)에 대해 17억불(약 2조원) 규모의 대출 지급보증 결정(10.2)
- 프랑스 : 부도 위기에 놓인 CMA-CGM(세계3위) 지원방안(예 : 15억불 규모 대출 지급보증)에 대해 정부와 채권단간 협의 중
- 중국 : 공상은행, 인민은행 등 국책은행들이 COSCO (세계 6위), China Shipping(세계 8위)에 대규모 신용한도 설정 등 금융지원

건조에 미착수하거나 금융선이 확보되지 않은 선박에 대하여는 발주취소를 요청하는 사례도 발생하고 있다. 선가가 하락하면서 금융선이 추가담보를 요구하거나 중도금 등의 지원을 꺼리는 경우도 있어 선주사의 자금부담이 가중되고 있다.

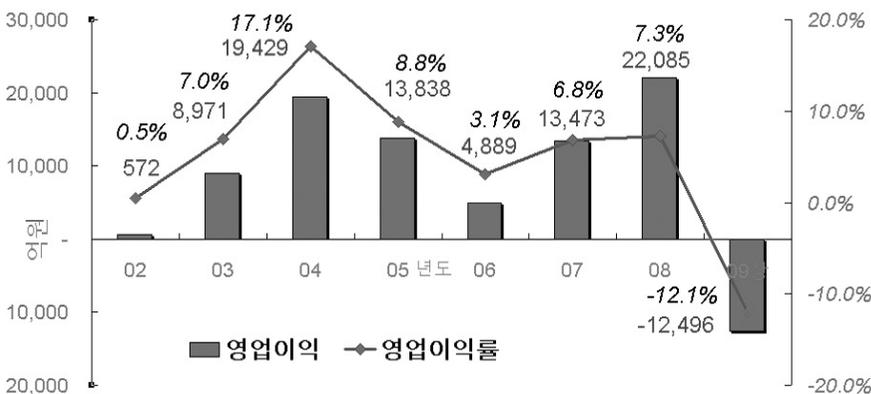
최근 조선가의 대부분을 건조 완료시기에 부담하는 방식(heavy tailing)도 증가하여 인수시기 도래시 유동성 압박이 예상된다.

▶ 구조조정 추진상황 및 향후 과제

[상시 구조조정 추진] 신용위험평가(2009년 4·6월, 1·2차 91개사) 결과 구조조정 대상 10개사(C3, D7)에 대해 후속조치를 정상 진행 중에 있다.

C등급 2개는 경영정상화계획(MOU) 확정 등 워크아웃 추진 중이며, C등급 1개, D등급 7개사는 경매 등 채권회수절차 진행 중에 있다. 용·대선 관련 상사

〈상장 해운사 영업이익 및 영업이익률 추이〉





채권 조정의 어려움 등으로 채권단 중심의 워크아웃을 통한 경영정상화 추진에는 한계가 있다.

업체별 유동성 상황 등에 대한 점검을 강화하고 기업규모별 특수성 등을 감안하여 상시 구조조정을 추진할 계획이다.

유동성 우려가 있는 일부 대형업체는 계열사 정리, 유상증자, 선박매각 등의 지구계획 수립·이행을 포함하는 재무구조개선약정 등을 통해 자율적 구조조정과 자금확보를 유도할 것이다.

일시적 유동성 애로를 겪고 있는 회생가능 중소기업에 대해서는 Fast Track 등을 활용하여 구조조정과 지원을 병행하여 추진한다.

업체의 자금조달 상황 등에 따라서는 2금융권을 포함한 채권단 공동 워크아웃 방식의 구조조정도 고려하고 있다.

수시평가를 통해 채권단 지원만으로 회생이 곤란하다고 판단되는 업체는 채권회수 등을 통해 신속히 정리할 것이다.

구조조정 선박펀드 운영개선] 해운업 구조조정 지원 등을 위해 선박펀드(총 4조원, 기금 1조원)를 조성, 선박매입을 지원 중에 있다.

자산관리공사는 선박매입펀드를 통해 17척(총 4,800억원)을 매입(2009년 7월)하였으며, 추가적으로 매입 협상을 진행 중에 있다.

선박금융 위축, 해운사 참여 부진 및 선박 펀드 특성에 따른 제약(출자한도 40% 등)으로 기금 조성 규모에 비해 실적이 다소 저조하다.

선박펀드 활용도를 제고함으로써 해운사 구조조정을 적극 지원할 계획이다.

선순위 금융의 확보가 제한적일 경우 구조조정기금이 최대 60%까지 참여할 수 있도록 탄력성 부여하고, 채권금융기관들도 선박펀드에 참여하도록 유도할 것이다.

현재 운항중 선박에 대해 지원되고 있는 선박펀

드 매입대상을 건조 중 선박까지 포함하도록 대상을 확대할 계획이다.

자금지원 실적을 보아가며 필요시 구조조정 선박매입을 위한 구조조정기금 한도(현재 1조원)를 확대하는 방안을 검토할 것이다.

또한, 해운사의 프로그램 참여 및 해운 유관기관의 펀드 투자를 유도할 계획에 있다.

[금융기관의 선박금융원화] 건조 중 선박에 대하여 수출입은행의 선박금융(1조원내외 원화 또는 외화대출)을 통하여 지원 중에 있다.

2009년 10월말까지 2척(1,700억원)을 건조 지원하였다. 선가하락에 따라 금융선에서 추가 담보를 요구하고 있으나, 담보여력이 축소된 선사에 부담으로 작용하고 있다.

국내 조선소의 신조선 건조시 해외 선사에 대하여만 수출보험공사의 대출보증이 가능하여 국적선사 역차별 문제가 제기된다.

현재도 국내선사가 해외 SPC를 통해 선박 발주 시 대출보증이 가능하나 그 실적이 미미하다. 참고로 해운업은 5대 외화 획득산업으로서 국적외항선사의 운임수입 중 89.2%(367억불)가 해외에서 발생한다. 건조 중 선박의 원만한 건조진행이 이루어지도록 지원함으로써 해운·조선·금융의 상생도모할 계획이다.

수출입은행의 신조선(기 발주 선박중 금융 미확보 선박 포함) 선박금융을 지속적으로 공급하고, 국내 조선소의 신조선 건조시 외화가득 효과가 높은 국적 외항선사에 대한 수출보험공사의 대출보증의 지원을 추진한다.

국적 외항선사의 해외 현지법인(SPC 포함)에 대한 보증지원도 활성화할 계획이다.

선가가 하락할 경우 LTV 요건 완화(수은) 및 수출보험공사의 보험적용을 확대한다.

정부, 우리나라 조선산업 경기회복 선제대응에 나서

상시 구조조정 및 수출입은행 제작금융 상향조정

정부는 11월5일 청와대에서 이명박 대통령 주재로 제36차 비상경제대책회의를 개최하고 「조선산업 동향 및 대응방안」을 마련, 조선산업의 위기극복을 위해 선제대응에 나서기로 했다.

정부가 이번 방안을 마련하게 된 것은 작년 말부터 국내 조선사들의 신규선박 수주가 사실상 중단된 상황 하에서 글로벌 해운업계의 유동성위기로 인한 국내 조선업계의 기존 수주계약 변경(인도연기, 계약취소, 선가인하 등) 등에 선제적으로 대응하기 위해서이다.

2009년 1월부터 9월까지 선박발주량은 전년도의 10%수준에도 미치지 못하고 있으며, 향후 5년간 2003년부터 2008년까지 호황기의 발주물량 회복은 어려울 전망이다. 정부에서 발표한 조선산업 동향 및 대응방안 전문이다.

▶ 세계 조선시장 동향 및 전망

2009년 1월부터 9월까지 전세계 선박발주량은 '08년분의 10%에도 못미치며, 향후 5년간 '03~'08년 호황기 발주물량 회복은 어려울 전망이다.

특히, 2011년까지 대량의 선박인도가 예정되어 있어 선박해체와 유휴선박 증대에도 불구하고, 선박량 증가로 조선시장 불황이 지속될 전망이다.

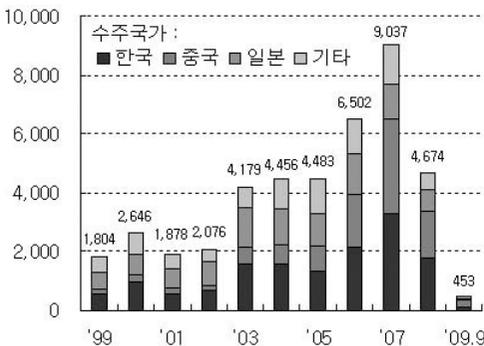
2008년 8월부터 9월까지 한달간 사상 최고치(190pt) 이후 지속 하락하여, 2009년 10월 4주 현재 142point로 최고점 대비 25% 하락했다.

선가하락에 따라 선박금융기관들은 선주에 추가 담보 요구, LTV(대출금액/담보선박가치, 은행과 선주는 대출금액이 선박 담보가치 대비 일정비율을 초과하지 않는 조건으로 대출계약을 체결), 요건 준수 등 신조선에 대한 중도금 추가지원 요건을 강화하고 있다.

▶ 국내 조선산업 현황 및 문제점

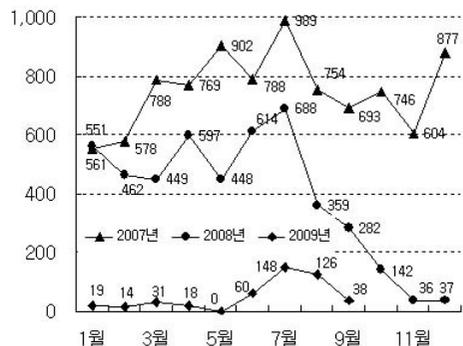
한국은 2003년~2008년간 수주량, 건조량, 수주잔량 등에서 세계 1위를 유지했으나, 2009년 수주

〈 연도별 발주량(Clarkson, 만CGT) 〉



* CGT(Compensated Gross Tonnage, 수정환산총톤수) : 부가가치 등이 반영된 톤수

〈 월별 발주량 비교(Clarkson, 만CGT) 〉



〈 우리나라 수주 · 건조 · 수주잔량 추이(Clarkson) 〉

구분	수주			건조			수주잔량		
	척	백만CGT	증감률	척	백만CGT	증감률	척	백만CGT	증감률
'05년	437	13.0	△16%	311	9.3	16%	1,133	35.4	11%
'06년	729	21.4	64%	370	11.0	18%	1,460	45.3	27%
'07년	1,228	33.1	54%	417	12.0	9%	2,257	66.0	46%
'08년	652	17.8	△46%	503	14.9	27%	2,348	67.7	2%
'09.9	47	1.3	△90%	380	11.4	6%	1,941	55.5	△21%

* 국내 상위 7개조선사가 전체 수주잔량의 82% 보유

량은 중국에 이어 2위로 전망된다.

전세계 선박발주가 미미한 상황에서 중국은 국적선을 발주('09년 수주량의 45%가 국적선)하여 수주잔량 부문에서도 한국을 바짝 추격했다.

2009년 9월말 기준 약 3.7년분(2009년 9월말 수주잔량 55.5백만CGT / 2008년 건조량 14.9백만CGT)의 수주잔량을 보유하고 있다.

글로벌 선사들의 연쇄적인 유동성 위기 고조 및 이에 따른 국내 조선사 기존계약 인도연기·취소 가능성이 잠재하고 있다.

▶ 대응방안

[부실조선사 상시 구조조정 및 사업전환] 24개 중소조선사를 대상으로 3차례 신용위험평가(1월, 3월, 6월)를 거쳐 8개사(C등급 6개, D등급 2개)에 대해 구조조정 추진 중이다.

* 24개 중소조선사에 대한 3차례 신용위험평가(1, 3, 6월) 실시

- B등급(6개사) : Fast Track을 통한 자금지원
- C등급(6개사) : 3개사는 MOU 체결, 3개사는 워크아웃 중단
- D등급(2개사) : 각각 회생절차, 경매절차 진행중

업황 침체 지속과 워크아웃 진행시 선주측의 RG 콜 행사 가능성, RG 제공 중소 보험사의 신규자금 지원여력 미흡, 조선사의 자금수단 부족 등 조선업의 구조적인 특성 등으로 인해 워크아웃을 통한 경영정상화 추진이 어려움

채권금융기관 주도로 업체별 자금상황 등을 밀착 점검하고, 상시 구조조정을 지속적으로 추진할 것이다. 또한, 관계부처 협의 등을 통해 구조조정 조선사에 대한 사업전환(수리조선소, 블록공장 등) 타당성 등을 검토한다.

〈'09년 선박제작금융 집행목표 조정〉

(단위 : 억원)

구분		'09년 집행목표 ('09.4.30발표)	'09.10월말 집행실적 (집행률)	'09년 집행목표 조정
수은	제작금융	25,000	22,132(89%)	(+)5,000
	네트워크대출	40,000	21,802(55%)	(-)5,000
수보	현금결제보증	30,000	17,218(57%)	-
합계		95,000	61,152(64%)	-

아울러 아직 국내 수요기반이 부족하나 세계시장 규모(470억달러)가 큰 해양에너지비산업으로 사업 전환 가능성을 타진(우량중견조선사 포함)할 계획이다.

[선박제작금융 확대] 2009년 10월말 기준 집행실적을 고려, 금년도 수은 네트워크 대출 미집행액 5천억원을 제작금융으로 전환하여 지원했다.

수보 현금결제보증 보증조건을 현행 최근 1년간 수출실적 1조원 이상, 신용등급(수보 신용등급 B이상, 회사채등급 A-이상, 주거래은행 A-이상 중 하나), 차입금비율(차입금/자기자본) 200% 이하 등에서 완화하고, 필요시 각 조선사에 대한 수은 제작금융 자금지원한도 상향조정할 계획이다.

[선박금융 활성화] 선주가 금융지원 요청시 「수은 '직접대출' (또는 유럽 등 해외은행) + 수보 '중장기 수출보험'」 패키지 프로그램 마련을 검토하고 있다. 선박 담보가치 하락에 따라 발생하는 추가 담보제공 금액의 일정 부분을 수은·수보가 분담하는 방안을 검토(상황호전시까지 한시적으로 운영)하고 있다.

이 방안은 1년간 한시적으로 현행 95%에서 개선되어 선박금융을 제공한 금융기관의 과실이 없다면

대출금액 전액보상이 가능하게 추진하고 있으며, 1년 후 재평가를 통해 연장여부 결정한다.

[사업다각화 및 핵심원천기술 확보] 사업리스크 분산을 위해 녹색성장과 연계한 신재생에너지사업 등으로 사업다각화를 추진할 계획이다. 녹색인증제·녹색브리지론 도입, ESCO사업 활성화 등 투자기반을 마련하고, 고부가가치 해양플랜트, 초대형 컨테이너선, LNG선 등의 핵심원천기술개발 지원을 통한 시장점유율을 유지할 것이다.

특히, 조선시황의 부진을 해양플랜트 수주 등으로 극복을 추진할 계획이다.

[조선기자재산업 수출산업화] 조선기자재 글로벌 지원센터 설립을 통해 기자재 직수출 활성화 및 신속한 글로벌 A/S 기반을 구축할 것이다. 2009년 추정 30억원 반영하고, 2010년 이후부터 A/S 등 글로벌 네트워크기지로 확대추진한다.

또한, 2009년 12월 중국 Marintech China 2009, 2010년 독일 SMM, 그리스 POSIDONIA, 한국 국제조선해양산업전(창원) 등 관련 전시회에 적극 참여할 예정이다.

수입선박 국내 최초입항시 수입신고 후 수입신고필증 받아야 수입신고 않거나, 선박출항 후 신고시 밀수입죄로 처벌

신규 화물운송사업자는 여러 형태의 선박을 확보하게 되는데 그 중 수입하는 선박, 즉 중고리스, 국내신조 BBCHP, 국외건조 BBCHP, 중고선이 국내외 신조 또는 중고 BBCHP(bare boat charter hire purchase) 선박인 경우 수입신고 대상인지 명확하게 인식하지 못하는 사례가 빈번하다. 수입신고를 하지 않거나 선박출항 후 신고는 무신고죄 즉 밀수입죄를 적용 받는다. 따라서 반드시 수입신고 절차를 확인한 뒤 이를 신고해야 한다. 다음은 한국선주협회가 수입선박에 대한 수입신고절차 등을 정리한 것이다. (편집자주)

▶ 관세 무세적용으로 수입신고 소홀

수입선박은 어느 형태를 불문하고 관세법 제14조(과세물건)에 해당되며, 수입통관사무처리에 관한 고시 제4-7-1조(선박, 항공기) 우리나라에 최초입항한때에 수입신고를 하여 신고수리 후 수입신고필증을 받아야 한다.

수입신고를 하지 않거나 선박출항 후 신고는 무신고죄, 즉 밀수입죄를 적용 받는다. 관세법 제18조(과세환율)에 따라 관세법 별표 세율에 의거, 제89류(선박과수상구조물) 8901(화물선, 여객선, 순항선) 무세, 8902 (어선) 무세, 8903 (요트 및 유람선) 8%,

8904 (예인선) 5%, 8905 (소방선 및 준설선) 5% 등의 관세를 납부하거나 무세를 적용받는다.

1997년 이전에는 BBCHP 선박확보 지침이 있어 BBCHP 금융한도(10억달러 범위)내 실수요자 선정이 되어야 선박확보가 이루어져 선가의 2.5%를 관세로 납부함에 따라 수입신고를 철저히 했다. 그러나 지난 1997년부터 관세가 철폐된 이후 수입신고를 느슨하게 하는 해운기업들이 늘고 있다. 이는 수입선박에 대한 관세가 무세적용됨에 따라 수입신고에 대한 중요성을 망각하고 있기 때문이다.

선박확보 절차는 한국선주협회의 실수요자 추천,

< BBCHP 선박확보 신고관련부처 >

신고내용	관련규정	부처	용도	수입신고 필증제출	비고
임대차계약신고	외환관리법 제18조	한국은행 또는 외국환은행	외환관리	없음	3천만불 이상 한국은행신고
사업계획신고	해운법 제12조	국토해양부	해운업관리	없음	임대차계약서제출
국제선박등록	국제선박등록법 제4조	국토해양부	국제선박관리	없음	
제주특구등록	제주특별법 제47조	제주도	제주등록	없음	국제선박등록증제출
선박입출항허가	관세법 제135조 및 제136조	세관	운수기관의 감시	없음	
선박등기	대법원등기예규 제1106호	법원	등기	있음	BBCHP계약종료 등기당시

(자료) 한국선주협회

국토해양부의 선정, 한국은행 신고 등을 거쳐서 관 계부처의 수입신고 확인을 하도록 되어 있다.

지난 1998년 외환자유화로 실수요자 선정절차가 폐지된 이후, 회사의 신용도에 따라 선박금융을 하게 되었고, 수입신고도 관계기관의 확인절차가 없기 때문에 선가상환 후 수입신고 하는 것으로 인식할 수 있다. 그리고 BBCHP 선박을 다른 선사나 외국 선사에 대선해 줄 경우 삼국간 항로만 운항하다 부득이 국내에 입항해도 국내선주가 입항사실을 모르고 수입신고 하지 않는 경우에 무신고 수입선박이 될 수 있다. 그러나, 선박이 국내에 입항하지 않으면 수입신고 대상이 아니다.

특히, 「수입신고 필증」은 선가상환 종료 후 선박 등기시에 반드시 필요한 서류로 초기 선박운항 시점에서는 단순히 수입신고 하는 것에 그치지만, 잘 보 관했다가 선박 등기시 첨부서류로 사용하여야 한다.

수입물품에는 관세를 부과(관세법 제14조)하도록 되어 있고, 다른 세금보다 우선징수(관세법 제3조)하도록 되어 있으며, 관세율(관세법 제49조)은 크게 기본세율과 잠정세율로 구분하고 별표 관세율표(제50조)의해 관세를 부과한다.

선박의 경우에는 관세율표에 제89류 「선박과 수 상구조물」에 8901(순항선, 유람선, 페리보트, 화물 선, 부선 및 이와 유사한 선박)과 8902(어선 및 어획 물의 가공 또는 저장용 선박)에 “무세”를 적용하도록 되어 있다.

무세적용을 받음에도 불구하고 수입신고를 하지 않아 사실행위 무신고 수입(밀수입죄)에 해당되는 경우 형사처벌과 선박몰수 및 추징 등 양벌적용을

받게 되어 회사에 막대한 피해를 가져오게 된다.

따라서 BBCHP(국적취득조건부나용선)의 경우도 선조선이나 중고선을 확보하여 국내에 처음 입항하는 경우에 반드시 수입신고를 해야한다. BBCHP는 국내선사가 장기할부조건으로 구입한 국내 귀속자산이며, 수입신고 대상이기 때문이다.

수입신고 시기는 국내 최초입항 시점이 수입시점, 즉 물품이동(관세영역)으로 우리나라 항만에 입항할 경우에 해당된다. 국내에서 건조된 선박은 조선소가 수출하므로 국내 영역밖으로 나갔다가 다시 입항해야 하는 것을 수출상태에서 수입통관을 할 수 있도록 허용하고 있다.

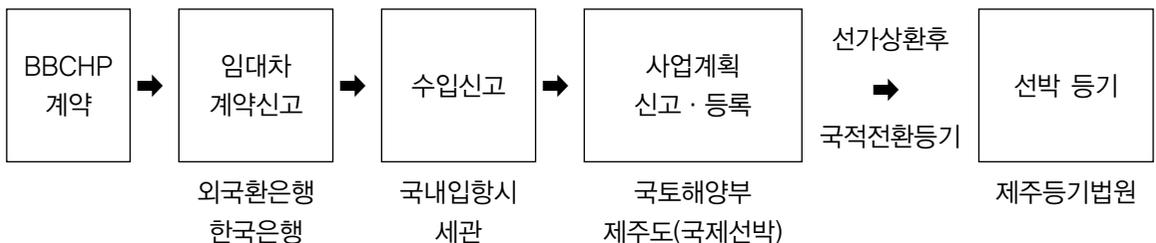
▶ BBCHP 선박도 반드시 수입신고해야.

BBCHP 선박은 외국적선(편의치적)인데 국내항 입항시 수입통관을 꼭 해야하는가 의문을 제기할 수 있다. 선박도입관세(2.5%)가 있을 때와는 달리 지금은 수입관세가 무세적용 되는데 수입신고가 무의미 하지 않느냐는 얘기가.

또 국적취득조건부로 선가상환 후 최초 입항시에 입항신고서를 선박 등기시에 첨부하여 제출하도록 하면 되지 않느냐는 의견도 있다.

또한, BBCHP는 외국선주로부터 나용선 계약한 용선자(국내인)가 외국환은행(한국은행)에 임대차 신고하여 국제리스 형식으로 금융상환 종료 후 소유 권이 이전되는데 관세법상 수입신고 대상이 되는지, 그럼 어느 시기에 수입통관을 하면 되는지, 애매한 부분도 없지 않다.

그러나, 관세법상 「수입」은 외국물품을 국내로 가



저오는 것을 의미한다. 그리고 현행 관세법에서는 BBCHP 선박을 수입대상으로 유권해석을 내리고 있고, 판례도 있다.

따라서 BBCHP 선박은 수입대상이 분명하고 반드시 수입통관해야 된다. 그렇지 않으면 무신고 수입(고의적 사실로 확인)으로 밀수입죄에 해당되어 형사처벌은 물론 해당선박의 몰수·추징과 담당자 및 법인도 처벌 받는다.

▶ 수입의 정의

(1) 관세법 관련 규정에서 정하는 수입의 정의

BBCHP선박이 관세법상 수입대상인지 관련규정을 먼저 알아야 된다. 관세법 제2조(정의) “수입”이라 함은 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역을 경유하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것도 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것을 말한다.

“외국물품”이라 함은, ㉠ 외국으로부터 우리나라에 도착된 물품으로서 제241조 제1항의 규정에 의한 수입의 신고가 수리되기 전의 것 ㉡ 제241조제1항의 규정에 의한 수출의 신고가 수리된 물품을 말한다.

「물품은 수출·수입 또는 반송하고자 하는 때에는 당해 물품의 품명, 규격, 수량 및 가격, 기타 대통령령이 정하는 사항을 세관장에게 신고하여야 한다.」

(2) 대외무역법에서 정하는 수입의 정의

대외무역법 시행령 제2조 제4호 수입의 정의를 보면, ① 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여 등을 원인으로 외국으로부터 국내물품을 이동하는 것과 유사으로 외국에서 외국으로 물품을 인수하는 것으로서, 지식경제부 장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것 ② 비거주자의 거주자에 대한 제2조의 2(용역의 범위)의 규정에 의한 용역의 제공으로서 지식경제부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 제공하는 것 ③ 비거주자의 거주자에 대한 제2조의 3 (전

자적 형태의 무체물)의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물을 정보통신망을 통한 전송, 그밖에 산업경제부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 인도하는 것을 말한다.

(3) 편의치적선의 수입대상 여부

편의치적선(Flag of Convenience)의 방법에 의한 선박수입의 경우 그선박이 우리나라 국적을 취득하지 않았다고 하더라도 실질적으로는 선박이 수입된 것으로 인정 할 수 있기 때문에 관세부과의 대상이 된다.

수입통관사무처리에 관한고시 제4-6-1조의 따르면 편의치적 선박 소유권을 이전받아 선박법제2조에 의한 한국선박이 된 수입선박중 우리나라 국적이 아닌 외국국적을 취득한 선박은 관세법에 의한 수입대상이다.

선박법제2조(한국선박) 다음 각호의 선박을 대한민국 선박으로 한다.

1. 국유 또는 공유의 선박
2. 대한민국국민이 소유하는 선박
3. 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인이 소유하는 선박
4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호이외의 법인으로서 그 대표자가 대한민국국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박

(4) 국제기구 등에서 수입의 정의

WCO(World Customs Organization 세계 관세기구) 국제관세용어집에는 “수입”이란 “어떤 물품을 관세영역으로 가져오거나 가져오게 하는 행위”라고 정의하고 있으며, 무역통계작성지침 제14절에는 “수입”이란 “일국의 경제영역으로 반입됨으로써 그 나라의 물적 자원 총량을 증가시키는 모든 상품의 이동하는 것. 다만, 단순히 한나라를 통과하는 것이나 일시적 반입되는 것은 제외 한다”고 되어 있다.

▶ 수입신고 대상에 관한 유권해석 및 대법원 판례

(1) 수입신고대상 여부에 관한 유권해석

국적취득조건부나용선 수입신고 대상여부(재무부 관세제도 1242~371, 79. 6. 8)에 대한 답변요지를 보면, 국적취득조건부나용선이 우리나라에 최초 입학하였을 때 동 선박은 우리나라 사람에게 비록 소유권이 없다고 할지라도 우리나라 사람에 의하여 실질적으로 사용하는 것으로 관세법상 외국물품으로 보아 수입신고를 하고 그 면허를 받아야 한다고 결론짓고 있다.

(2) 수입대상의 여부에 관한 대법원 판례

대법원은 민사소송법에 의하여 내국인에게 외국 선박이 경락된 경우, 관세부과 대상인 수입에 해당하는지의 여부 및 요건에 대하여 “선박의 경우는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것으로 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니고 수입 면허를 받지 아니한 선박이라도 우리나라의 국적을 취득하고 사용에 제공된 때에는 관세법상 수입에 해당하는 것으로 보아야 하며, 외국 국적 선박에 관한 경매절차에서 경락허가결정을 받은 다음 경락대금을 완납하고 위 선박에 관하여 우리나라의 국적을 취득하고 운항에 제공하였다면 위 선박은 관세부과 대상이 되는 수입물품에 해당한다”고 판결하였다. (대법원 96누10522, 1997. 10. 10 판결)

(3) BBCHP선박에 대한 대법원 판례

국적취득조건부 용선계약이라 함은 용선계약의 형식을 취하고는 있으나 실질적으로는 선박의 매매로서 그 매선 대금을 일정기간 동안 분할하여 지급 하되 그 기간동안 매수인이 선박을 사용할 수 있는 것으로서 선박수입의 특수한 형태라 할 것이므로, 국적취득조건부 용선계약에 의한 선박의 도입은 그 국적취득여부를 불문하고 관세법상의 수입에 해당된다. (대법원 1983. 10. 11선고 82누 328판결)

선박의 경우에는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로는 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니며, 다만 우리나라에 거주하는 자가 외국에 있던 선박의 사실상 소유권 내지 처분권을 취득하고 나아가 그 선박이 우리나라에 들어와 사용에 제공된 때에는 형식적으로는 그 선박이 우리나라의 국적을 아직 취득하지 아니 하였더라도 실질적으로는 관세부과의 대상이 되는 수입에 해당 한다고 보는 것이 실질과세의 원칙에 비추어 타당하고, 외국의 선박을 국내 거주자가 취득하면서 편의치적의 방법에 의하여 외국에 서류상으로만 회사를 만들어 놓고 그 회사의 소유로 선박을 등록하여 그 외국의 국적을 취득하게 한 다음 이를 국내에 반입하여 사용에 제공하게 한 때에도 위에서 말하는 관세법상의 수입에 해당하게 되는 것이라고 판결했다. (대법원 2000도354, 2000. 5. 12, 대법원 2003도8014, 2004. 3. 26)

▶ 관세법 등에서 적용하는 「실질과세 원칙」

실질과세의 원칙은 소득·수익·재산·행위 등과 같은 과세표준 및 과세요건 사실을 판정하면서 형식적인 기준을 배제하고 그 실질적인 기준에 따라야 한다는 원칙이다.

현행 국세기본법 제14조(실질과세의 원칙) 제1항 과세의 대상이 되는 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 귀속이 명의일 뿐이고 사실상 귀속되는 자가 따로 있는 때에는 사실상 귀속 되는 자를 납세의무자로 하여 세법을 적용한다.

제2항 세법 중 과세표준의 계산에 관한 규정은 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 명칭이나 형식에 불구하고 그 실질내용에 따라 적용한다.

관세법의 실질과세원칙을 적용하게 되면 BBCHP나 BBC선박 또는 다른 형태의 소유인 경우에 실질적으로 내국인 소유라면 수입신고 대상이 된다. 이

경우 외국환거래법 위반까지 적용될 수가 있다.

▶ **단순나용선(임차선박)의 국내 입항하는 경우**

단순나용선은 수입으로 보지 아니하고 국내 입항 시에만 운수기관으로 운수기관의 입항신고 및 출항허가(관세법 제135조 및 제136조)를 받아야 한다. 단순나용선은 수입통관사무처리에 관한고시 제4-7-1조(선박, 항공기)에 의하면 수입신고 대상이 아니다.

기간용선의 조건으로 임차한 선박이 우리나라에 입항한 경우 당해선박이 관세법상 외국무역선에 해당되는 외국과의 무역에 관련된 용도에만 제공하는 때에는 「운수기관」으로 처리하여 외국물품의 수입에 관한 관세법상 제규정을 적용하지 않는다. (재무부 관세제도 1242~371, 79. 6. 8)

대법원의 판례에서도 단순나용선이 국내에 입항하는 경우 수입으로 보지 않는다고 판결했다. 대법원은 지난 1997년 “내국인이 외국 국적의 선박을 그에 대한 사실상의 소유권 내지 처분권을 취득함이 없이, 단지 개항된 우리나라 항구와 공해 간을 운항할 목적으로 우리나라에 들어온 때에는 그 선박에 관하여 관세법상의 수입이 있다고 할 수 없다.”고 판결했다. (대법원 97도795, 1997. 9. 9)

한편, 국적취득조건부 이외의 임차선박과 항공기의 수입신고 대상여부에 대한 질의에 대해 관세청은 “단순나용선(기), 기간용선(기), 항공용선(기)등 국적취득조건부 이외의 임차선박 또는 항공기가 우리나라에 회항되어 왔을 때 당해선박 또는 항공기가 관세법상 외국무역선(기)에 해당될 경우(원양어선을 포함)에는 이를 수입외국물품으로 볼 수 없고 운수기관으로 처리한다”고 답변했다.

관세청은 “그러나 당해선박 또는 항공기가 국내 각 항간에서의 물품(인원)수송에 반복적으로 종사하고자 할 때에는 수입신고를 하고 그 면허를 받아야 한다”고 밝혔다. (관세청 제도1242-1712, 79.6.8)

▶ **BBCHP선박의 수입신고 시기**

일반물품의 수입시기는 국내반입일 또는 장치일로부터 30일 이내 수입신고한다. 선박의 수입신고는 선박운용방법의 특성상 일반물품 신고시기와 달리 국내로 수입하여 내항선으로 사용하는 경우, 국내로 반입하기 전 항구에 정박하였을 때 수입신고하는 것을 관례로 하고 있다.

또 국내 조선소에서 건조한 외국적 선박(BBCHP 포함)의 경우 선박을 등기하여 국토해양부에 등록할 경우에는 보세구역(조선소)에서 반출할 때 수입신고를 하여야 하고, 출항하는 경우에는 출항시 수출신고를 하여야 한다. 해외 매각물품의 경우는 수출신고(반송신고에 준함)를 보세구역에서 반출하기 전에 신고한다. 그리고 외국 항행 중 인수받은 선박이나 중고선은 최초 입항시 신고하는 것을 관례로 하고 있다.

▶ **수입신고를 하지 않을 경우 처벌**

관세법 제269조(밀수출입죄)에 수입신고를 하지 아니하고 선박을 수입하는 경우 수입금액이 5억원 이상일 때에는 무기징역 또는 5년 이상의 징역 또는 관세액의 10배와 물품 원가 중 높은 금액 이하에 상당하는 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

또 관세법 제275조(징역과 벌금의 병과)와 제269조, 제271조 및 제274조에는 죄를 범한 자는 정상에 의하여 징역과 벌금을 병과할 수 있다고 명시하고 있다.

그리고 관세법 제280조(법인처벌)에 의하면, 법인의 임원·직원 또는 사용인이 법인의 업무에 관하여 이 법에 규정된 벌칙에 위반되는 행위를 한 때에는 그 행위자를 처벌하는 외에 법인도 처벌한다고 규정하고 있다.

이와 함께 관세법 제282조(몰수·추징) 제2항, 제269조 제2항 및 제3항 또는 제274조 제1항 제1호의 경우에는 범인이 소유 또는 점유하는 그 물품을 몰

수한다고 규정하고 있다.

다만, 제269조 제2항의 경우로서 △제154조의 보세구역에 제157조의 규정에 따라 신고를 한 후 반입한 외국물품 △제156조의 규정에 따라 세관장의 허가를 받아 보세구역이 아닌 장소에 장치한 외국물품은 이를 제외한다고 되어 있다. (개정 2004. 10. 5)

또한, 제6조(관세법 위반행위의 가중처벌) 제2항은 관세법 제269조 제2항에 규정된 죄를 범한 자는 다음의 구분에 따라 가중처벌하도록 규정하고 있는데, 수입한 물품원가가 5억원 이상일 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처하고, 수입한 물품원가가 2억원 이상 5억원 미만일 때에는 3년 이상의 유기징역에 처한다는 것이다.

▶ 담당자의 단순오류 및 착오도 밀수입죄 성립

현행 형법 제13조 [범의]라 함은 죄의 성립요소 사실을 인식하지 못한 행위를 범하지 아니 한다고 되어 있다. 단, 법률의 특별한 규정이 있는 경우에는 예외로 한다고 되어 있어 죄의 성립요소인 사실인식의 고의를 지칭한다.

또한 휴대품, 이사화물, 선용품, 우편물 등 인지역부와 관련이 없으며 관세가 있는 것이나, 무세품이거나 관련없이 신고하지 않으면 무신고 수입죄(밀수입죄)가 적용된다.

BBCHP의 형식적인 소유권이 외국적인데 BBCHP선박이 국내입항신고 하고 출항허가를 받았지만 국내최초 입항시에 담당자의 단순오류 및 착오로 신고하지 않을 경우에도 밀수입죄가 성립 될 수 있다.

또한, 형식적으로 수입신고를 하기는 하였으나, 신고방법의 오류 또는 신고누락으로 신고의 효력이 수입물품에 미치지 못하여 수입신고가 없는 것으로 간주되어 밀수입죄가 되는 경우도 있다.

관세법 기본통칙269-0...1(소유권 미취득 외국적 선박의 반입시 밀수입죄 등 해당여부)에 따르면, 내국인이 외국국적의 선박을 그에 대한 사실상의 소유

권 내지 처분권을 취득함이 없이 단지, 개항된 우리나라 항구와 공해간을 운항할 목적으로 우리나라에 들어온 때에는 그 선박에 관하여 관세법상의 수입이 있다고 할 수 없어 관세포탈죄 또는 밀수입죄에 해당되지 아니한다고 명시하고 있다.

특히, 대법원의 판례를 보면, 외국의 선박을 국내 거주자가 취득하면서 편의치적의 방법으로 외국에 서류상으로만 회사를 만들어 놓고 그 회사의 소유로 선박을 등록하여 그 외국의 국적을 취득하게 한 다음 이를 국내에 반입하여 수입신고를 하지 않고 사용하였다면, 비록 그 선박이 관세법 등 관계법령에서 정하는 소정의 적법한 절차를 밟아 수입하는 경우에 관세가 부과되지 않는 물품에 해당한다고 하더라도 무신고 수입으로 관세법상 밀수입죄에 해당한다는 것이다. (대법원 2003도8014, 2004. 3. 26)

▶ 밀수입죄와 외국환거래법 등의 관계

선박임대차 계약을 하는 경우 외국환거래법 제18조에 의거「임대차 계약」(소유권 이전 포함)을 외국 환은행장에게 신고하여야 한다. 3,000만달러 이상일 경우 한국은행에 신고해야 한다. 외국환거래법 제18조를 위반한 경우 외국환거래법 제28조에 의거 2년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다. 다만, 위반행위의 목적물의 가액의 3배가 1억원을 초과하는 경우에는 그 벌금을 목적물의 가액의 3배 이하로 한다.

제28조에 해당한 경우 외국환거래법 제30조에 의거하여 몰수하며, 몰수할 수 없는 때에는 그 가액을 추징한다. 또한, 동 법 제31조에 의거 해당법인과 개인에 대하여도 각각 벌금형을 과한다.

그러나, 대법원은 2005년 12월에 관세법상의 무신고 수입(수출입죄)과 외국환거래법상의 무허가 신고 수출입죄의 입법목적, 그 대상 물품과 구성요건, 그 수출입 및 통관절차에 관한규정 등을 비교·종합하여 보면, 귀 금속 등의 수출입 및 통관에 관한한 외국환거래법은 관세법의 특별법으로 보아야 할 것

이므로, 통관에 필요한 절차를 거치지 않고 귀금속 등을 수출입한 행위에 대해서는 외국환거래법상 무허가 신고 수출입죄에 의하여 처벌할 수 있을 뿐, 관세법이나 그 가중처벌 규정인 특정범죄가중처벌 등에 관한 법률위반(관세)죄로 적용하여 처벌할 수 없다고 판결한 바 있다. (대법원 2005도6484, 2005. 12. 23)

기타 금속을 수입한 행위에 대해서는 특별법인 외국환관리법에 의하여 처벌하여야 하고 관세법 제 137조(간이 입출항 절차), 제181조는 적용될 수 없는 법이므로, 관세법에 위반됨을 전제로 하여 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제6조제4항을 적용할 수 없다고 대법원은 판결하였다. (대법원 1996. 12. 23, 선고 96도2354판결)

▶ 수입 미신고한 BBCHP선박도 몰수가능

선박이 외국을 항행하고 있는데 몰수·추징 대상 인지 의문을 제기할 수 있으나, 밀수입죄 가 적용되면 관세법 제282조에 의거 몰수 또는 추징당할 수 있다.

밀수입죄는 형사소송법을 준용(관세법 제319조) 하게 되며, 관세법에 규정된 벌칙에 위반된 행위를 할 때에는 그 행위자와 법인도 처벌(관세법 제280조)하는 양벌적용을 받게됨은 물론, 밀수입죄에 해당되는 경우 그 물품을 몰수하도록 되어 있다. 몰수할 수 없는 경우에는 그 물품의 국내도매가격 상당액을 추징한다.

▶ 물수품 처분과 관세범의 조사

관세법 제326조(물수품 등의 처분)에 의하면, 세관장은 이 법의 규정에 의하여 몰수되거나 국고에 귀속된 물품을 공매 기타의 방법에 의해 처분할 수 있다.

관세법 제290조에 따르면, 세관공무원은 사법경찰권을 가지고 관세범이 있다고 하는 때에는 범인,

범죄사실 및 증거를 조사할 수 있으며, 법 제291조(신문)에 따라 신문과 제292조(조서작성)에 의거, 조서를 작성하여 검찰에 고발할 수 있다.

최근 수입미신고(밀수입)에 대한 관세청 수사 및 검찰 처벌사례를 보면, 수입신고를 하지 않을 경우 상당한 불이익을 당할 수 있다는 사실을 여실히 보여주고 있다.

제주세관은 2007년 5.월10일부터 제주등록특구에 등록된 입출항 선박을 대상으로 세관전산망을 통해 6개선사의 선박 15척(수입금액 3,350억원)을 조사한 뒤 서울본부세관으로 이관 했다. 이에 서울세관은 정밀 조사 후 서울지방중앙검찰청에 고발했다.

이에 해당선사들은 변호사를 선임하여 대응했으나, 서울지방중앙검찰청은 처벌이 불가피하다는 입장을 보였다. 결국 한국선주협회가 진정서를 내고 선처를 요망했으며, 서울지방중앙검찰청은 수입신고 철저홍보 등을 전제로 진정서를 수용하여 2008년 3월 기소유예 처분결정으로 일단락되었다.

▶ 선박의 수입신고 절차

선박의 수입통관 절차는 일반 수입화물 통관절차와는 많이 다르다. 입출항 스케줄 내에 수입통관이 끝나야 한다는 점, 통상 화물선 등에 대한 관세가 무세인 점, 선박에 공급 적재되어 있는 잔량유류에 대한 SURVEY 실시 및 과세 등 그 절차가 복잡하다.

특히, 선박수입 통관시 필요한 구비서류는 B/L, COMMERCIAL INVOICE, PACKING LIST, 계약서(가격과 조건 및 선박명세가 표현되어 있어야 함), INVENTORY LIST, 통신장비 리스트, 기타 선박설비 등에 대한 명세, 최근 직전 급유 INVOICE(주유 INVOICE가 없는 경우는 동종 유류에 대한 주유시 단가표가 있어야 함), 타소장치 허가서(관세법상 타소장치를 하는 경우), 사업자 등록증 및 해상운송사업 등록증(국토해양부), SURVEYOR'S REPORT, 자격변경시 필요서류, 자격변경신청서(선장이 작

성), 승무원명부(선장이 작성), 승무원 휴대품 목록(선장이 작성), 선용품목록(선장이 작성), 잔존유류 확인서(선장이 작성), 검사보고서(세관검사 담당자가 작성), 기타 세관장이 필요하다고 인정하는 서류, 외항선으로 사용된다는 것을 입증 할 수 있는 서류(해상화물운송사업 등록증 등 해양수산부 발행서류), SURVEYOR'S REPORT(잔량유류 확인, 이 서류로 인해 검사 생략할 수도 있음) 등이다.

특히, 수입통관 절차는 다음과 같다.

- ① 입출항 스케줄 확인 : 선박은 국내항에 정박해 있는 동안 수입통관 절차를 완료하여야 하고 또한 외국무역선으로 자격변경 등 업무가 하역 완료시점 이후에 가능하기 때문에 업무가능 시간을 정확히 하기 위해 입출항 스케줄 및 하역 완료시점 등을 정확하게 확인하여야 한다.
- ② 타소장치 허가 : 관세법상 외국물품을 장치할 수 있는 곳은 보세구역이고 외국무역선이 자유롭게 입출항 할 수 있는 항구는 개항에 한한다. 따라서 관세법상 개항으로 지정되어 있지 않은 항구에 선박이 입항하거나 개항이더라도 항구에 접안하지 않고 외항에 정박해 있는 상태로 통관을 하게 될 경우에는 타소장치 허가를 득하여야 한다. 타소장치 허가신청은 관할세관에 할 수 있다. 타소장치라는 말은 외국물품을 보세구역이외의 곳에 장치를 한다는 의미이다.
- ③ SURVEY 실시 : 관세법상 화물선은 관세가 무세가 적용되고 부가가치세는 면세가 적용된다. 그러나 선박에 급유 적재 되어 있는 연료유 등 유류에 대하여는 그 잔량에 대하여 관세, 특소세, 교통세 등이 과세되기 때문에 전문 유류 검정인(SURVEYOR)에게 잔량 유류를 검정을 의뢰하여 검정하여야 한다.
- ④ 수입신고 : 필수구비서류가 구비되고 잔량유류 검정이 완료되면 선박이 정박되어 있는 항구를 관할하는 세관에 수입신고를 한다. 선박수입통

관 시에는 유류에 대한 관세 등 제세를 동시에 납부하여야 하는데 납부하여야 하는 세목과 세율을 다음과 같다.

- FUEL OIL(FO) : BUNKER C 등
 - 관 세 : 기본세율5%
 - 부가세 : 10%
 - 특소세 : 17%
 - 교육세 : 특소세액의 15%
- DIESEL OIL(DO)
 - 관 세 : 기본세율5%
 - 부가세 : 10%
 - 교통.에너지.환경세 : 358원/ℓ
 - 교육세 : 교통세액의 15%
- LUBRICATING OIL(LO) : 용도 및 제조사에 따라 그 종류가 다름
 - 관 세 : 기본세율 7%
 - 부가세 : 10%
- ⑤ 하역완료 : 수입신고 및 신고수리가 완료된 후 외국무역선으로 자격변경 및 관세 환급이 가능하게 하는 절차를 이행하기 위해서는 하역작업이 완료되어야 한다.
- ⑥ 자격전환 승인신청 : 선박을 수입통관 한 뒤 외국항행용역에 사용하기 위해서는 선박의 자격을 관세법상 외국무역선으로 자격전환 승인을 받아야 한다. 자격전환 승인신청은 관할세관에 신청을 하고 신청시 잔량 유류에 대하여 세관에서 검사를 실시하고 이때 검사된 수량만큼 추후 관세 환급을 받을 수 있다.
- ⑦ 관세 등 환급 신청 : 상기의 절차를 완료한 뒤 선박이 외국무역선이 되어 출항 한 뒤에는 관세 환급을 신청할 수 있다. 관세 환급액은 최초 수입신고시 잔량유류에 대하여 납부한 관세 등 세금의 범위 내에서 출항전 잔량 유류 만큼에 상당하는 세액이다. 환급신청은 관할 세관에 할 수 있다.



글로벌

완성차 해상운송 단독 수항

글로벌(대표이사 김정배)가 2010년부터 완성차 해상수송사업에 독자적으로 나선다.

이 선사는 지난해부터 완성차 해상수송사업에 참여했지만, 전량을 현대기아차와 수송계약을 맺은 유코카캐리어스로부터 하청형식으로 해상수송을 담당해왔지만, 이번에 현대기아차와 처음으로 직접적인 수송계약을 체결한 것이다.

그러나 글로벌은 내년부터 현대기아차와 정식 해상수송계약을 통해 독자적인 완성차 해상수송에 나서게 된다.

글로벌은 12월1일 오후 현대기아차와 완성차 수송계약을 체결했다고 공시했다. 계약기간은 2010년 1월부터 2011년 12월말까지 2년간이며, 금액은 3,559억원이다. 글로벌은 이번 계약을 통해 비로소 독자적인 완성차 수송을 실행할 수 있게됐다.

이번 공시내용에는 밝히지 않고 있지만, 글로벌은 기존 유코카캐리어스가 수송하는 현대기아차물량의 내년부터 1년간 약 25%를 직접 수송하고, 2011년부터 30% 수준으로 확대할 것으로 보인다.

실제로 유코카캐리어스 2009년 3분기 보고서에는 현대기아차 수출물량을 현재 100% 수준에서 2010년 1년간은 75% 수준으로, 2011년 1년간은 70%, 2012년~2015년 4년간은 60%를 수송하게된다고 밝히고 있다.

이에따라 2008년도 유코카캐리어스의 연간 현대기아차 수출물량이 현대차가 109만 8,000대, 기아차 74만 1,124대 등 모두 183만 9,124대라는 점에서 글로벌이 내년부터 수송하는 완성차물량은 45만대 정도로 추정된다.

글로벌은 현재 지난해와 올해 유코카캐리어

스로부터 5척의 자동차전용선(Pure Car Carrier)을 매입하고 있으며, 이러한 계약물량을 수송하기 위해서는 9~10척 정도를 추가로 용선해야 할 것으로 예상된다.

글로벌이 2007년 구매한 선박은 4,212CEU급(총톤수 4만 4,891톤) 2척과 6,037CEU급(총톤수 5만 5,680톤) 1척 등이며, 올해 구입한 선박은 이들 2척의 자동차선은 Asian Chorus(1997년 현대중공업 건조)과 Asian Legend(1996년 현대건조)호로 선가 합계는 8,130만달러다.

한편 글로벌은 지난 2007년 9월, 6000톤급 벌크선박 '글로벌스머큐리'를 도입해 해운업에 진출했다.

창명해운

현대중 건조 벌크선 두번째 인수

창명해운(대표 이경재)은 11월12일 현대중공업에서 건조한 18만DWT급케이프사이즈 벌크선 'C. 블라섬' 호를 인수한 뒤 용선계약에 따라 외국선사에 대선했다.

창명해운은 유럽에 본사를 두고 있는 해운물류 전문선사와 약 1년간의 기간으로 대선계약을 체결하였고, 이 선박을 통하여 철광석 및 석탄 등의 원자재를 수송하는데 공헌을 할 것으로 내다보고 있다.

지난 2008년부터 시작된 글로벌 금융위기 여파에 따라 해운시황의 급격한 침체를 겪었으며 이로 인해 금융권에서는 건조중인 신조선에 대한 중도금 대출을 기피함에 따라 해운업계는 물론 조선업계의 어려움이 가중돼 왔다.

이러한 상황에서도 국내금융권으로 이루어진 신디케이션을 통하여 창명해운의 신조선을 인수

하는데 적극적인 협력을 하는 등, 해운과 조선 및 금융권이 상호 협력하여 상생할 수 있는 협력분 위기가 조성되고 있는 가운데 맺은 결실이어서 더욱 뜻이 깊은 것으로 평가 받고 있다.

창명해운 관계자는 “최근 벌크선 시황이 점차 개선되는 모습을 보이는 동시에 금융권에서도 국가경제의 양대 축인 해운과 조선의 상생을 위하여 선박 인수에 대해 긍정적인 입장을 보이고 있으며, 선주사인 창명해운과 건조사인 현대중공업이 인도를 위해 지속적으로 노력한 결과가 이와 같은 성공적인 선박의 인수로 이어졌다”라고 설명했다.

한편, 창명해운은 지난 11월14일 동일한 선종인 ‘C. 아틀라스’ 호를 현대중공업으로부터 인수한 바 있다.

KSS해운

3분기에도 경영흑자 지속

국내 대표적인 케미컬/가스운송선사인 KSS해운(대표 윤장희)이 상반기보다는 덜했지만 3분기에도 56억원의 당기순이익을 올리면서 좋은 경영실적을 이어갔다.

KSS해운은 올해 3분기 매출액은 전년대비 7.7% 감소한 256억원을 기록했으며 영업이익은 전년대비 55.2% 감소한 43억원을 기록해 57억원의 당기순이익을 기록했다. 1~2분기에 비하면 매출과 영업이익이 줄어다.

KSS해운은 1분기 환율상승에 따른 영업외 비용상승으로 46억원의 적자를 냈지만 2분기부터 환율이 안정되면서 영업외 비용이 크게 줄어 3분기까지 106억원의 당기순이익을 올렸다.

한편 KSS해운은 2분기에 비해 3분기 매출과

영업이익이 크게 감소한 것과 관련해 대형 가스 운반선 1척을 포함한 가스 운반선 2척이 정기도크 수리를 실시해 선박운항 불가동으로 매출이 감소했으며 정기도크 수리비 등이 발생해 영업이익이 크게 감소하게 됐다.

팬스타라인닷컴

2천만 달러 수출탑 수상

(주)팬스타라인닷컴(대표 김현겸)은 11월30일 서울 코엑스에서 열린 46회 무역의 날 행사에서 2,000만달러 수출탑을 수상했다.

팬스타라인은 2002년 부산~오사카 항로에 카페리선인 팬스타 드림호를 첫 취항 시킨 이후 다양한 혁신정책과 적극적인 투자로 매년 성장을 거듭해 왔다.

일본 JR철도와 연계한 다양한 운송서비스 구축, 오사카와 도쿄 통관면허 획득, 현지 법인과외 윈스톱 서비스 등 경쟁력 있는 물류로 운임 수입 중 외국인으로부터 받은 수입이 수출실적으로 인정돼 2천만 달러 수출 탑을 수상하게 됐다고 팬스타라인 측은 설명했다.

또 부산~오사카 컨테이너 물동량 중 팬스타라인닷컴의 운송량이 절반에 육박하고 있다고 팬스타라인은 덧붙였다.

김현겸 (주)팬스타라인 대표는 따로 지식경제부장관상을 받았다.

김 대표는 “올해는 해운업계 전반적으로 극심한 불황이 계속돼 어려운 한 해였지만 서비스를 개선하고 진취적이고 새로운 물류 루트를 개척하려고 노력했던 것이 좋은 결과로 이어졌다”며 “더 멀리 보고 더 높이 뛰며 앞을 향해 나아가는 기업이 되겠다”고 말했다.



(주)한진

남동발전과 20년 장기수송 계약



종합물류기업 (주)한진(대표이사 석태수)이 2011년부터 20년간 약 910억원 수준에 달하는 한국남동발전의 유연탄을 연안운송한다. (주)한진은 이를 위해 1만DWT급 전용선박을 건조한다는 계획이다.

(주)한진은 11월19일 한국남동발전 본사에서 한진 석태수 대표, 남동발전 한영석 지원본부장 등 관계자 10여명이 참석한 가운데 ‘유연탄 공급에 관한 수송계약 체결식’을 가졌다고 밝혔다.

한국전력의 자회사인 한국남동발전은 정부의 ‘대기환경보전법 개정’에 대비한 탄소 배출저감 노력 및 친환경 녹색물류체계 구축의 일환으로 최근 공개입찰을 발주했으며, 여기서 한진은 수행능력, 경영상태 등의 항목에서 높은 점수를 인정받은 것으로 전해졌다.

이에 따라 한진은 오는 2011년 8월부터 20년간 여수 낙포항, 광양항 등에서 연간 130만 톤, 총 2700만톤에 달하는 유연탄을 한국남동발전의 여수화력발전소로 운송하게 된다. 이를 통해 한진은 20년간 약 900여억원 이상의 신규 매출을 창출할 것으로 기대하고 있다.

이와 함께 안전한 장기운송 수행을 위해 1만 DWT(재화중량톤)급 전용 운반선을 건조하고, 침

단 하역장비인 Self-Unloader 등을 신규로 도입한다는 계획이다. 한진이 이처럼 전용선박 발주를 통해, 발전용 연료의 전담운송 계약을 맺은 것은 이번이 처음이다.

한진 관계자는 “이번 계약은 최근의 대만, 일본 등 해운 강국들이 자국 내 국적선사들에 대한 보호조치를 한층 강화하고 있는 가운데, 체결된 것이어서 그 의미가 더욱 돋보인다”고 밝혔다.

또한, 우리나라 해운선사의 어려움을 고려해 국적선사만을 대상으로 공개 입찰을 실시한 한국남동발전은 이번 장기계약을 통해, 기존 연료운송의 단순 육상운송 체계에서 벗어나, 친환경 녹색물류 수단으로 각광받고 있는 연안운송 체계를 도입 함으로써 탄소배출 저감에 기여하는 친환경 녹색성장의 경영기반을 구축하는 토대를 마련했다는 평가다.

한진해운

수리조선소 증자성공

한진해운(대표 김영민)과 순화해운이 50:50으로 출자해 설립한 수리조선소 절강동방수조선유한공사(Zhejiang Eastern Shipyard Co.,Ltd. ; ZESCO)에 시노트란스와 K-Line이 참여한다.

K라인은 보유선대의 안정적인 유지관리를 위해 ZESCO에 제3자방식의 유상증자에 참여해 지분을 취득했다고 11월5일 밝혔다.

이번에 시노트란스와 K라인이 ZESCO의 증자에 참여함에 따라 한진해운과 순화해운은 각각 34%, 중국 시노트란스그룹의 자회사인 Shanghai Changjiang Shipping이 20%, K라인은 12%의 지분을 보유하게 됐다.

지난 4월에 완공된 ZESCO는 상해 양산항 인근의 절강성 취산도(Qushan Island)에 위치하고

있으며 1단계 공정이 완료돼 연면적 55만㎡(약 17만평)에 30만 톤급 도크 1기, 15만 톤급 도크 1기, 수리안벽(670m) 1선석, 선체작업장(1만 3000㎡), 도장공장, 전기기계공장 등을 갖추고 있다. 연간 수리할 수 있는 선박은 약 150여척에 달한다.

지난 4월 가동에 들어가 이미 24척의 선박을 수리했고 연말까지 16척을 추가로 할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

향후 ZESCO는 2단계로 40만톤급 도크 1기와 수리안벽(640m) 1기를 추가로 개발할 계획이다. 이렇게 되면 연간 최대 300척의 선박수리가 가능할 것으로 예측되고 있다.

K라인은 이번에 ZESCO에 지분 참여하게 된 것은 ZESCO가 사실상 중국 중남부를 통틀어 대형선을 수리할 수 있는 거의 유일한 수리조선소라는 점이 크게 반영됐다.

인천항만공사

합동 인천항 해외 마케팅 추진

인천항만공사(IPA)는 11월23일 인천시와 합동으로 선사와 하역업체, 물류기업 등 13명의 대표단을 구성하여 11월24일부터 27일까지 남중국 지역 합동 포트마케팅을 추진키로 했다고 밝혔다.

이번 합동 마케팅에는 선사에서는 중국해운과 COSCO가 합류하며 하역업체는 ICT와 대한통운, 한진이 물류기업에는 대우로지스틱스와 퓨맥스 등이 참여한다.

이번 마케팅은 IPA가 올 하반기 이후 세계 해운 경기가 조금씩 정상화되는 상황에서 지난해 기준 인천항 컨테이너 물동량의 25%를 점유하고 있는 남중국 지역의 Local 화물 및 미주나 유럽으로부터

터 환적화물을 처리하는 현지 주요 선사, 포워더 및 물류기업을 대상으로 인천항 물동량 유치 포트 마케팅을 마련했다.

인천항 합동포트마케팅 대표단은 지난 4월 선복량 기준 세계 5위와 8위에 랭크돼 있는 COSCO와 중국 해운의 상해 본사를 방문, 선대유치를 위한 직접마케팅을 실시하고 개발 중인 인천신항을 적극 홍보하며 수도권 화주정보 제공 등을 통해 인천항을 기항하는 원양항로 유치마케팅을 펼칠 계획이다.

대표단은 또 중국 최대 시장중의 하나인 Ningbo 지역의 경쟁력 있는 글로벌 기업(물류기업, 포워더) 임직원 100여명을 대상으로 인천항 홍보 설명회를 개최, 개발계획을 홍보하고 중국의 핵심시장과 인천항을 연결하는 네트워크를 구축할 방침이다.

IPA 관계자는 “이번 해외 마케팅을 통해 인천항을 알리는 계기를 마련할 것”이라며 “향후 인천항 물동량 증가에 일조할 수 있도록 최선을 다할 방침”이라고 말했다.

평택항만공사

포워더 대표들과 간담회 개최



경기평택항만공사 서정호 사장은 11월13일 프라자호텔에서 포워더 업계 대표들과 간담회를 갖고 평택항 물동량 활성화 방안 등을 논의했다.



이날 간담회에는 글로비스, 범한판토스, CJ GLS, 우진글로벌, 우성해운, 동방, 조양국제종합물류, 골드웨이 등 국제물류기업 대표 및 임직원 40여명과 신남현 경기도 항만물류과장 등이 참석, 오찬을 겸해 자유롭게 의견을 교환했다.

서정호 사장은 이 자리에서 “평택항은 생각 외로 가까운 곳에 위치해 있으며 천혜의 자연환경과 우수한 항만시설을 가지고 있다”며 “화물입출항비용이 저렴하고 24시간 상시 통관시스템이 구축돼 통관, 검역 등을 편리하게 이용할 수 있다”고 말했다. 이어 “이번 설명회가 무한한 성장 잠재력을 가진 평택항을 제대로 알리는 계기가 되기를 바란다”고 덧붙였다. 참석자들은 평택항 물류 활성화 방안을 주제로 토론을 했으며 특히 평택항의 정기항로와 배후물류부지 등에 높은 관심을 보이며 열띤 질문을 쏟아냈다.

현재 평택항은 컨테이너, 자동차, 철재 등 25개 선석을 운영 중이며 지난해 총 35만 5000teu를 처리, 전국 1위의 증가세(11.6%)를 보였다. 유럽, 미국, 중동 등 12개의 정기항로가 개설되어 있다. 1단계 배후단지 143만㎡를 개발 중이며 한국도심공항, 영진공사, 유성TNS, 우련통운 등 10개사가 1단계 입주기업으로 선정된 바 있다.

이날 간담회에 참석한 범한판토스 최대현 상무는 “빠르게 성장하고 있는 평택항은 지리적 이점 등으로 볼 때 수도권과 중국발 물류를 소화하기 매우 적합한 곳 같다”고 전했다.

한편 경기평택항만공사는 물류업계의 생생한 목소리를 직접 청취하고 평택항의 현황과 미래발전전략을 알리기 위해 선사, 하주, 포워더 등 분야별 간담회를 잇달아 열고 있다. 오는 26일에는 한국무역협회와 공동으로 그랜드인터컨티넨탈 호텔에서 하주 초청 평택항 사업설명회를 가질 예정이다.

케이엘넷

뉴미디어 기업대상 수상

케이엘넷(대표 박정천)은 11월12일 프라자호텔에서 개최된 “제21회 뉴미디어 대상”에서 전문기업부문 기업대상을 수상했다.

이번 심사에서 케이엘넷은 해운·항만 분야에서 전자문서 중계서비스(EDI)를 기반으로 한 전자물류 서비스를 비롯해 종합물류시스템 구축, 국내 최초 지능형 항만LED조명 시스템 구축 등을 통해 글로벌 환경 규제에 적극 대응하고, 국가와 기업의 경쟁력 강화에 기여해 온 공로를 인정받아 수상의 영예를 안았다.

올해로 21회째를 맞은 ‘뉴미디어 대상’ 시상식에서는 특별상 1인, 기업대상 4개 업체, 상품대상 7개 부문 7개 업체가 선정됐으며, 시상식을 비롯해 오찬행사로 진행됐다.

한편, 케이엘넷은 지난 2008년 11월 ‘제 16회 한국물류대상’에서 물류정보화를 통해 국가와 기업의 경쟁력 강화에 기여해온 공로로 물류기업 부문 국무총리상을 수상한 바 있다.

한국선급

ISM/ISPS 정기 세미나 개최

한국선급(회장 오공균)은 지난 11월26일과 27일, 양일에 걸쳐 한국선급 대회의실에서 ‘제20회 ISM/ISPS 정기 세미나’를 개최했다고 전했다.

이번 세미나는 국토해양부, 한국선주협회 및 해운회사 관계자 약 50여명이 참석한 가운데 선사/선박의 효율적인 안전경영과 보안시스템 수립 및 시행에 대한 유용한 정보를 공유하고 IMO 및 각

해사국의 해운 정책 관련 국제동향 등을 소개하고 자 마련됐다.

세미나 1일차에는 △IMO 등 각 해사국의 해상보안정책 소개 △해상보안 확보 및 해적대응 사례와 대응방안에 대한 발표로 진행되었으며, 2일차에는 △PSC 동향 및 사례분석 △ 2006 해사노동협약(MLC) 발효 대비 선사 대응방안 등에 대한 주제발표와, 국제금융위기 이후 선사관리자의 리더쉽 개발을 위한 직장인의 리더쉽 개발 및 위기관리 방안에 대하여 국토해양부 황의선서기관을 비롯한 내·외부 강사의 주제발표가 있었다.

한국선급은 이번 세미나를 통하여 최근 항만국 통제의 검사 사항이 선체구조, 설비 등의 하드웨어 중심에서 선원의 비상대응능력, 비상장비 운영능력 및 안전경영시스템의 숙지 여부 등 인적 요인 중심으로 변경됨에 따라 각 선원에 대한 교육·훈련 강화와 선사 및 선박의 내실 있는 ISM Code 시행이 강조됐다고 전했다.

한국선급 관계자는 “앞으로도 지속적인 세미나 개최 및 다양한 교육행사 등을 통하여 선박의 안전운항과 보안확보에 관한 정보공유의 장을 마련하고, 국제협약의 시행에 대비한 효과적인 대응방안을 수립하는 데 최선을 다할 것”이라고 밝혔다.

한국선주상호보험조합

내년 보험갱신 5% 일괄인상

한국선주상호보험(KP&I, 대표이사 회장 이운재)은 2010년도 보험갱신시 전 회원사에게 일괄적으로 부과할 '일괄 보험요율 인상폭(General Increase)'을? 11월26일 개최한 이사회에서 5% 인상안으로 확정했다고 밝혔다.

인상이유에 대해 KP&I는 “해외 P&I 클럽들은 투자수익의 감소, 공동 재보험 분담금(Pool

Claims) 비용의 대폭 증가, 지급여력 (free reserve) 확보 등을 이유로 작년 최고 29%(평균 16.5%) 일괄 인상했다”며 “이로 인해 선주의 자금으로 ‘recapitalized’ 되었다고 말할 수 있을 만큼 회원 선사들로부터 충분히 자금여력을 확충하였음에도 불구하고 올해 또다시 평균 5%의 일괄인상률에 더하여 재보험 인상분을 추가로 부과할 것으로 보인다”고 밝혔다.

그러나 KP&I는 고정보험료(fixed premium) 방식으로 운영되기 때문에 일괄 보험요율 인상과 이자율에 따른 각 조합원별 증가분 외에는 해외 P&I클럽들의 긴급 총당금(cash call) 등과 같은 추가 보험료 부과에 대한 부담이 전혀 없다고 설명했다. 더구나 물가상승에 따른 Claim 금액과 관리비 증가, 법률 환경 변화에 따른 추가 비용 및 승선 전 신체검사 확대에 의한 추가 발생비용 등으로 인하여 자체 인상요인은 9%를 상회하는 것으로 이사회에서 보고됐다.

이에 KP&I 이사회에서 박범식 전무는 “양호한 선단 확보, 자체 위험 관리 강화 및 경영효율화를 통하여 부족분을 메울 수 있다는 판단 하에 선사의 어려운 입장을 충분히 감안하여 5%로 인상폭 승인을 요청했다”고 부연 설명했다.

KP&I는 현재 170개사의 조합원, 690척, 750만톤, 연간보험료 \$1,950만을 보유하고 있어 톤수 대비 시장점유율은 약 28%, 보험료 대비 약 14%의 시장점유율을 기록하고 있다.

한편 KP&I의 내년도 보험료 일괄 인상을 결정 하루 전인 11월 27일 Japan P&I에서는 일괄인상률 12.5% 와 이에 더하여 추가보험료 (S/C) 40%를 확정했다. 2010년도P&I 보험 갱신 시에는 많은 한국 선사들이 KP&I에서 보다 경쟁적인 보험요율과 선사에 실익이 되는 서비스를 확보할 수 있을 것으로 기대했다.



한국해양대학교

해양대CEO장학회 장학금 전달

한국해양대학교 재경CEO장학회(위원장 이경재 장명해운 사장)는 지난 11월18일 오후 해양대 한진홀에서 오거돈 총장과 교수, 학생 등 100여 명이 참석한 가운데 장학금 전달식을 개최했다.

재경CEO장학회는 지난 2005년 결성돼 동문 CEO 장학금을 조성, 지금까지 5년간 1,000여명의 재학생에게 7억5,000만원의 장학금을 전달했다. 장학회는 매년 1, 2학기 나뉘 가정형편이 어려워 학업에 전념할 수 없는 학생을 우선 선발해 장학금을 지급해 오고 있다.

현재 국내에는 200여개에 달하는 4년제 대학이 있지만 한국해양대의 동문CEO 장학금처럼 해마다 여러 동문들이 참여해 기금을 만들어 장학금을 전달하는 사례는 극히 이례적인 것으로 알려졌다.

이날 장학금전달식에서 이경재 추진위원장은 “올해는 특히 전반적인 해운시장의 불황에도 불구하고 많은 CEO들이 뜻을 모아 7100만원의 장학금을 전달하는 뜨거운 모교사랑, 후배사랑을 과시했다”고 회원들에 감사함을 표했다.

또한 전달식에서 오거돈 총장은 “CEO 동문들의 모교와 후배에 대한 깊은 사랑을 재확인하는 뜻깊은 자리를 매년 마련할 수 있게 돼 감사함과 숙연한 마음을 갖게 된다. 후배들은 앞으로 글로벌 해양리더로 성장해 지금 받은 장학금의 백배, 천배의 봉사를 후배들에게 베풀어 줄 것”을 당부했다.

한국해운조합

파나마에서 인정보험자 지정

한국해운조합(이사장 정유섭)이 파나마 정부

(Panama Maritime Authority)로부터 P&I 인정 보험자로 지정받았다.

선박 연료유 오염피해에 관한 “선박연료유협약”(Bunker Convention 2001)이 2008년 11월 21일부터 국제적으로 발효됨에 따라 유조선 이외의 1,000톤 초과 일반선박이 동 협약 체결국 항만에 입항하기 위해서는 “보장계약증명서”를 선내에 비치하여야 한다.

파나마에서는 2009년 5월17일부터 선박연료유 협약(Bunker Convention 2001)이 발효되어 파나마 정부가 인정한 P&I 보험자가 발행한 Blue Card를 제출한 선박에 한하여 보장계약증명서를 발급해오고 있다.

해운조합은 파나마 정부로부터 신뢰할만한 재정상태와 안정적인 재보험, 클레임 핸들링 경험을 인정받았으며, 특히 조합이 대한민국, 일본, 시에라리온 정부로부터 인정받은 P&I 보험자라는 점이 결정적인 역할을 하였다. 이로써 조합은 국제적인 P&I Club과 나란히 인정보험자 대열에 합류하게 되었다.

앞으로 조합 선주배상책임공제(P&I)에 가입된 선박은 신청서와 조합에서 발행한 Blue Card를 제출하면 파나마 정부로부터 보장계약증명서를 발급받을 수 있으며 신청비용은 조합에서 전액 부담하여 비용 및 시간을 절약할 수 있게 되었다.

해운조합은 ‘이번 파나마 인정보험자 지정은 파나마 정부가 한국해운조합을 국제적인 P&I 보험자로서 신뢰하고 인정하는 것을 의미하며, 조합 선주배상책임공제(P&I)에 대한 대외 신인도 및 경쟁력이 제고되고, 가입선박에 대한 서비스도 한층 향상될 것’이라고 밝혔다.



우리나라 국제해사기구 A그룹 이사국 5년 연속 진출

해운 및 조선산업 국제경쟁력 유지·강화에 기여



해사분야 주요이슈에 주도적인 활동의 결과로 판단된다.

우리나라가 IMO A그룹 이사국 5연속 진출에 성공함에 따라 국제해사분야에서 선도국으로서의 이미지를 확고하게 구축할 것으로 보이며, 우리 해운·조선산업의 국제경쟁력을 유지·발전시키는데 크게 기여할 것으로 기대된다.

국토해양부(장관 정종환)는 영국 현지시각 11월 27일 오전 국제해사기구(IMO) 제26차 총회에서 치러진 이사국 선거에서 전체순위 2위로 우리나라가 IMO 최상위그룹인 A이사국에 5연속 진출하는 쾌거를 이루었다고 밝혔다.

우리나라는 유효득표수 153표 중 138표를 획득하여 A그룹 이사국 선거에 입후보한 11개국 가운데 10개국을 선정하는 투표에서 2위를 차지하였다.

라이베리아가 신규 입후보함에 따라 2001년 이후 처음으로 실시된 선거에서, 우리나라가 미국, 영국 등 주요선진국을 제치고 전체순위 2위로 A그룹 이사국에 5연임 할 수 있었던 것은 범정부적으로 실시된 효과적인 선거대책과 대표단의 부동표에 대한 집중적인 지지교섭활동이 주효했던 것으로 보인다.

또한, 그간 A그룹 이사국으로서 적극적인 개발도상국 지원사업과 소말리아 해적퇴치 등 국제

IMO 이사국은 해사관련 국제기준 제정계획 수립, 예산승인 등 IMO 운영과 관련된 주요 정책을 결정하며, 총 169개 회원국 중 주요 해운국인 A그룹 10개국, 주요 화주국인 B그룹 각 10개국, 지역 대표국인 C그룹 20개국 등 40개국으로 구성되어 있다.

이번 이사국 진출을 위해 정부대표로 국토해양부에서는 최장현 제2차관, 임기택 해사안전정책관, 김창균 IMO 연락관, 김해광 국제해사팀장 등이 참가했고, 외교부에서는 바경선 주영국토해양관, 김성은 3등 서기관, 해양경찰청에서는 김석균 경비구난국장이 참가했다.

자문으로는 한국선주협회 김영무 전무, 한국선급 오공균 회장, 송현철 팀장, 선박안전기술공단 민경태 이사장, 이찬우 안전기획팀장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 한국해사위험물 검사원 김종희 원장, 고려대학교 채이식 교수 등이 참가했다.



산업은행, 해운업 구조조정 지원위해 선박펀드1호 출시

대한해운의 180K급 케이프사이즈 벌크선에 첫 투자

산업은행은 11월30일 'KDB Let's Together Shipping Program'에 따라 대한해운이 대우조선해양에 발주한 180K(K=1,000) 케이프사이즈 벌크선 1호 선박 매입 서명식을 가짐에 따라 산업은행 선박펀드가 본격화됐다.

11월30일 산은에 따르면 이번 1호 펀드 출시는 시황급락으로 경영위기를 겪고 있는 해운업의 구조조정을 지원하기 위해 지난 7월30일 2조원 규모로 펀드를 출범한 이래 첫 선박투자이다.

1호 선박은 대한해운의 180K급 케이프사이즈 벌크선으로 현재 대우조선해양에서 건조 중이며 2010년 5월 인도예정이다. 계약선가는 8130만달러이며 건조 후 한국남동발전이 15년간 장기운송 계약이 체결된 선박으로 6700만달러에 매입을 결정했다.

이번 1호 산업은행펀드의 구조에 대해 살펴보

면 다음과 같다.

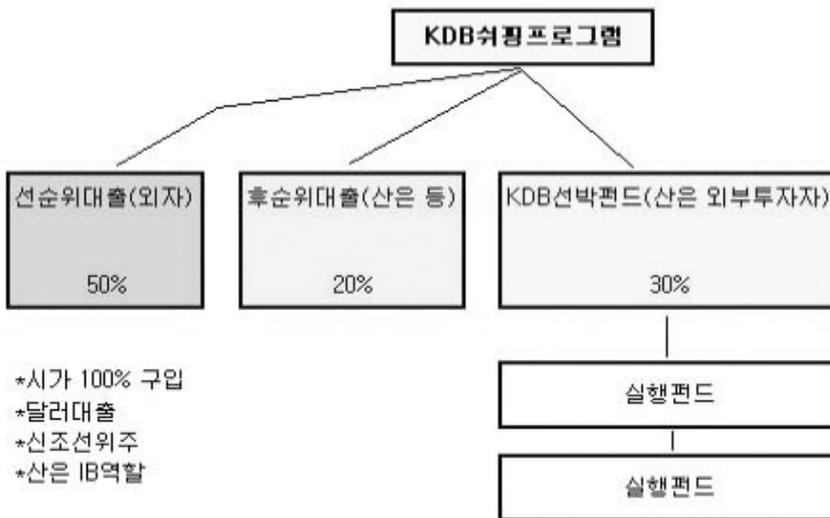
매입가는 클락슨 포함 2개의 해외전문 선박평가기관이 평가한 마켓밸류와 매입선박의 현금흐름방식(DCF)으로 가격을 종합한 평가법인 제시 가격을 기준으로 결정했다.

선박펀드구조는 대한해운이 발주할 당시의 계약선가(약 8,100만달러)+알파에 신조선을 펀드에 매각하게된다. 알파는 금융비용으로 약 200만달러 수준으로 알려져 대한해운은 약 8,300만달러에 신조선을 매각하는 구조다.

매입 자금은 산업은행이 해외 선순위 대출 54%를 금융주선하고 후순위 대출 19%를 지원했으며 산은 선박펀드가 27%를 투자했다.

다만, 대한해운이 이미 지급한 선수금(선가의 20%)은 장부상 선급금 형태로 처리돼 실질적으로 20%를 제외한 6,500만달러와 금융비용 200만달러 등 6,700만달러가 펀드의 대상이다.

이중 선순위대출(시니어, 외국계 금융)이 6,700만달러의 50% 수준인 3,350만달러를 대출하게된다. 이러한 시니어론은 상환기간이 10년이며, 5년의 풋옵션을 갖게된다.



주니어인 후순위채는 산업은행이 20%를 부담하고, 나머지 30%는 실행펀드가 담당하는 형태가 된다. 실행펀드는 5년동안 이자만 받게되며, 만기일 시상환(Bullet Repayment) 받게 되는 구조로 파악되고 있다.

다만, 선사와는 달리 조선소는 선가인하 없이 당초 계약선가를 모두 지급받는다.

특히, 이 선박은 대형하주와 하루 3만 3,000달러에 장기계약된 상태로 선원비 등 선비 7,000달러를 제외한 2만 6,000달러를 선순위와 실행펀드에서 받아가게 된다고 한다.

선박소유권은 당초 알려진 것과는 달리 구매옵션(Buy Option)을 갖는 것이 아니라 건조 후 5년

간 대한해운이 채용선(Sale&Lease Back)하고 펀드 만기시 재매입할 예정이다.

한편 대한해운은 이번 신조선에 제외한 신조선 2척을 12월 중에 같은 방식을 매각한다는 계획이다.

대한해운측은 "일단 조선소측에 선가를 지불할 수 있게됐으며, 대한해운도 추가부담없이 신조선에 인수할 수 있게돼 서로 윈윈할 수 있게 됐다"고 말했다.

또한 산업은행은 현재 2호선박(D선박)을 투자 진행 중에 있으며 매입모형을 3가지 형태로 모듈화해 연내 총 7~8척의 선박에 추가로 투자할 계획이다.

유류오염손해배상보장법시행령 개정안 국무회의 통과 1,000G/T 초과 일반선박 책임보험가입이 의무화

국토해양부(장관 정종환)는 일반선박과 유류저장부선의 보장계약증명서 발급 등에 관한 규정 신설을 골자로 하는 유류오염손해배상보장법 시행령 개정안이 지난 11월17일 국무회의를 통과했다고 밝혔다.

이번 시행령 개정은 지난 5월28일 공포된 「유류오염손해배상보장법」의 개정으로 총톤수 1,000톤 초과 일반선박과 200톤 이상의 유류를 저장하는 유류저장용 부선의 책임보험가입이 의무화됨에 따라, 관련규정을 정비하기 위해 실시되었다.

이번 시행령 개정으로 일반선박과 유류저장부선의 보장계약증명서 발급 권한이 지방해양항만청장에게 위임되었고, 유배법 개정 시 규제개혁차원에서 폐지된 보장계약증명서 반납과 국제기금(IOPC Fund) 분담금 납부 내역 보고와 관련된 규정이 삭제되었다.

또한, 규제완화차원에서 보장계약증명서 비치의무 위반, 수입유량 보고의무 위반에 관한 벌칙 규정이 과태료 규정으로 전환되었다.

이번 유류오염손해배상보장법령 개정으로 모든 선박에 대하여 유류오염사고 피해보상 책임보험이 강제화됨에 따라, 유류오염사고로 인한 피해자의 권리구제가 대폭 강화될 것으로 보인다.

이번에 국무회의를 통과한 시행령은 지난 5월28일 공포된 유류오염손해배상보장법과 동일하게 오는 11월28일부터 시행된다.

따라서, 관련선박의 소유자는 법령 시행일 전까지 책임보험에 가입하고, 보장계약증명서를 선박에 비치하여야 한다.



2009 세계해양포럼, ‘해양, 인류의 미래’ 주제로 개최 국내외 해양리더 및 일반 참관자 등 1천명 참가



‘2009 세계해양포럼’(World Ocean Forum 2009)이 11월11일 오전 개막식을 갖고 세계해양산업의 현안과 미래의 발전방향에 대한 열띤 토론을 벌였다.

이날 오전 10시30분 ‘해양, 인류의 미래’(Ocean, the future of Humankind)를 주제로 부산 벡스코 컨벤션홀 1층에서 열린 개막식에는 국내외 해양리더 및 일반 참관자 등 1천여 명이 개막식장을 가득 메워 세계해양포럼에 대한 높은 관심을 반영했다.

이명박 대통령은 서면으로 보내온 치사를 통해 “저탄소 녹색성장의 핵심영역이 바로 바다이며, 해양산업이 가진 잠재력은 매우 크다”며 “우리는 세계 5대 해양강국의 목표를 세우고 해양기술 발

전과 기후변화 대응 등 연구개발에 더 많은 관심을 가지고 지원할 것”이라고 강조했다.

이 대통령은 또 “신해양 시대를 창조해 나갈 제3회 세계해양포럼의 개막을 진심으로 축하한다”면서 “해양분야의 다보스 포럼”으로 불리는 이번 회의에서 기후변화 대응과 해양산업의 발전을 위한 해안과 지혜가 모여 생산적인 결과가 있기를 기대한다”고 말했다.

허남식 부산시장은 환영사에서 “불과 3년이라는 짧은 기간에 세계적인 수준의 국제해양 전문포럼으로 성장한 세계해양포럼이 부산에서 매년 열린다는 것이 자랑스럽다”고 밝혔다.

(사)해양산업발전협의회 대표이사장을 맡고 있는 김종렬 부산일보 사장은 환영사에서 “이번 행사

가 기후변화에 따른 해양환경 및 해양산업의 위기와 대응이라는 우리 모두가 직면한 현실적 과제를 풀 수 있는 새로운 정보의 발신지가 되었으면 한다”고 말했다.

정종환 국토해양부 장관은 최장현 차관이 대독한 환영사에서 “세계해양포럼이 글로벌 해양리더들이 함께 모여 지구촌 해양의 현안과 해양산업의 미래방향을 논의하는 세계 최고의 해양포럼으로 계속 발전해 나가기를 기대한다”고 말했다.

개막식에 이어 세계 최고의 권위를 자랑하는 미국 우즈홀해양연구소(WHOI)의 수전 에이버리 소장은 ‘해양기술의 발전과 미래의 해양’이란 주제의 기조연설을 통해 기후변화로 인한 해양환경의 변화를 지적하고 이에 대한 과학기술의 역할과 책임을 강조했다.

강동석 2012년 여수세계박람회 조직위원장은 오찬 강연에서 “해양을 향한 녹색성장이라는 목표를 향해 공동보조를 취해 나갈 것”을 제안했다.

개막식과 기조연설에 이어 오후 1시30분부터는 존슨 토리비웅 팔라우 대통령을 비롯, 그리고 발디마르손 유엔식량농업기구 수산양식 사무국장, 라파엘 로틸라 동아시아해양환경관리협력기구 사무국장, 조동오 한국해양대 교수 등 해양분야 리더들이 참석한 가운데 ‘지금 바다에는 어떤 일이 일어나고 있는가’와 ‘우리는 해양환경변화에 어떻게 대응하고 있는가’를 주제로 열린 토론을 펼쳤다.

‘해양, 인류의 미래’를 주제로 내건 ‘2009 세계 해양포럼(World Ocean Forum)’이 11월11일 오후 세션 I, II를 시작으로 본격적인 토론 일정에 돌입했다.

[세션 I] ‘기후 변화로 바다가 큰 위협을 받고 있다’는 게 2009 세계해양포럼의 세션 I에 참석

한 세계 석학들의 공통된 반응이다. 이에 따라 정보 시스템 등 대책을 마련해 적극 대응할 것을 촉구했다.

엘리크 아들러 유엔환경계획 동아시아지역해 조정기구 담당관은 ‘지구 온난화와 해양 생태계의 위기’란 주제로 “해수면이 높아지면서 멸종 위기가 생기는 등 생태계가 파괴되고 있고 태풍이 빈번해지면서 이로 인한 피해가 늘고 있다”고 주장했다. 트롤 어선이 지나간 심해에는 백화 현상 등이 발생하며 사해지역이 200곳으로 늘었다는 게 아들러 담당관의 설명이다.

또 더글라스 비어드 미국지질연구소 바이오자 원연구소 담당관도 “전세계적으로 인기있는 어종 대다수가 현재 상당히 고갈됐으며 해양 어종의 생태적 다양성이 줄고 있다”며 “기후 변화로 인해 인류와 생태계가 직면하고 있는 위협에 대해 보다 심도있는 논의가 필요하다”고 말했다.

존슨 토리비웅 팔라우 대통령은 “기후 변화는 환경 문제와 함께 국가 안보 문제다”며 “지금부터라도 미국 중국 일본 등 기후 변화에 많은 영향을 끼치고 있는 강대국들과 작은 섬나라들이 협조해 바다와 조화롭게 살 수 있는 방안을 논의해야 한다”고 주장했다. 또 그리고 발디마르손 유엔식량농업기구 수산양식 사무국장은 “기후 변화를 대응하기 위해 수산업 등 관련 정보를 통합해 관리하는 시스템을 구축하는 게 절실하다”고 말했다.

세션 I에서 토론자로 나선 류청로 부경대 해양환경대학 교수는 “기후 변화에 대해 보다 과학적인 사고가 필요하며 국제적인 네트워크를 통해 해결 방안을 모색해야 한다”고 말했다.

[세션 II] 주제는 ‘우리는 해양환경 변화에 어떻게 대응하고 있는가’였다. 강정극 한국해양연구원 원장이 좌장을 맡은 토론에서 첫 주제발표자로



나선 라파엘 로틸라 동아시아해양관리협력기구(PEMSEA) 사무국장은 해양환경 변화에 따른 지역별 통합관리의 중요성을 강조했다. 로틸라 사무국장은 “지역별, 국가별 여러 이해 당사자들의 협력을 통한 통합관리방안이 마련될 때 지속가능한 국가 발전을 담보할 수 있다”고 강조했다.

카트리나 와우크 미국해양대기관리처(NOAA) 정책연구원은 “미국 오바마 행정부는 지난 6월12일 백악관 환경국이 주관하는 해양정책 총괄 태스크포스팀을 꾸렸다”면서 “이 태스크포스팀은 90일 이내에 해양 및 연안에 대한 국가정책과 전략적 추진 방침을 마련하고 이어 180일 이내에 구체적 보고서를 제출토록 되어 있다”고 밝혔다. 강원장은 이에 대해 “미국이 마련하고 있는 정책보고서는 우리도 주의깊게 지켜볼 필요가 있다”고 밝혔다.

서병규 국토해양부 해양환경정책관은 “해양환경에 대한 인식이 높아지고 있음에도 불구하고 갯벌 매립 사례는 지속되고 있다”면서 “정부 내 개발 및 보호부서간 정책 추진 방향이 다른 만큼 긴밀한 협력이 필요하다”고 밝혔다. 마지막 발표자로 나선 조동오 한국해양대 교수는 ‘해양환경, 안전대응역량 제고를 위한 국제협력방안’의 중요성을 강조했다.

이어진 토론에서는 박철 충남대 교수는 “해양수산부 폐지 이후 관리체계가 여러 부서로 흩어져 해양 관리에 허점을 드러내고 있다”면서 “정부 내에서 이를 보완할 노력이 진행되고 있는지 궁금하다”고 밝혀 관심을 끌었다.

2009 세계해양포럼 마지막날인 11월12일에는 2개의 일반세션과 2개의 특별세션 등 모두 4개의 세션이 열렸다. 오전과 오후에 걸쳐 계속된 세션은 학생 및 일반인들의 열띤 참여 속에 5시간 가



까지 진지한 분위기로 이어졌다.

[세션Ⅲ] 이장훈 한국해양과학기술원장의 사회로 진행된 세션Ⅲ의 주제는 ‘미래성장산업, 바다에서 찾는다’였다. 첫 주제발표자로 나선 니 아로티 오돈톤 유엔국제해저기구(ISA) 사무총장은 ‘심해저 자원 개발의 현재와 미래’라는 발표를 통해 “심해저 자원의 개발사업에 대한 인식이 달라지고 있다”고 전제하고 “심해저 자원 개발은 마구잡이 개발이 아닌 국제 사회의 규율에 의해 통제를 받아야 한다”고 말했다.

조한석 부산대 교수는 미래 신성장 동력으로 해양플랜트사업을 소개하면서 “심해 유전에서 뽑아낸 석유의 채산성이 높아지면서 오프쇼어 엔지니어링에 대한 기대가 갈수록 커지고 있다”면서 “가까운 시일 내에 지구촌 석유 수요의 40%를 오프쇼어가 차지하게 될 것”이라며 해양플랜트의 중요성을 강조했다.

얀씨 워 하와이자연에너지연구소(NELH A) 연구팀장은 ‘해양심층수의 성공적인 활용’이라는 주제발표를 통해 “지난 1972년 상용화에 성공한 이래 해양심층수는 양식과 생수 생산, 에너지 개발 분야에 이르기까지 광범위하게 활용되고 있다”고 말했다.

마지막 발표자로 나선 강현중 서울대 마린바이오21사업단 해양천연물신약연구단장은 “고혈압

및 지방간 치료제, 지구력 강화제, 수퍼박테리아 항생물질 등의 개발에 해양 생물 자원이 유용하게 이용될 수 있다”고 밝혔다.

[세션Ⅳ] ‘미래 에너지원, 바다에서 찾는다’는 주제의 세션 Ⅳ에서는 기후 변화를 막기 위해 해양에서 얻을 수 있는 다양한 그린 에너지가 소개됐다.

첫번째 발표를 맡은 일본 사가대학 해양연구소장인 몬데 마사노리 박사는 따뜻한 표층수와 차가운 심해수의 온도 차를 통해 전력을 얻는 해양온도차발전(OTEC·오텍)에 대해 “현재 효율성은 높지 않으나 이산화탄소를 적게 발생시키고, 청정하고 안정적이어서 미래의 에너지원으로 각광을 받고 있다”고 설명했다.

두 번째 주제 발표자인 한국수자원공사의 김만기 조력사업처장은 현재 시화호에 건설되고 있는 세계 최대의 조력발전소를 소개하며 “시화호 조력발전소를 통해 50만명이 사용할 수 있는 전력을 생산해낼 수 있고 시화호의 수질을 개선시킬 수 있을 것으로 기대한다”고 말했다.

이어 파력 발전과 연안풍 풍력 기술 발전을 소개한 홍석원 한국해양연구원 책임연구원은 “파도의 압력을 이용하는 파력 발전은 인구 밀집지와 가까운 곳에 설치 가능한데다 폐기물이 전혀 없어 미래의 에너지원으로 관심을 받고 있으며, 해상 풍력의 경우 현재 유럽 등지에서 다양한 기술 개발이 이뤄지고 있다”고 말했다.

[특별세션] ‘해운·물류·크루즈산업의 미래’와 ‘21세기형 글로벌 해양 인재 양성’을 주제로 한 2개의 특별세션도 마련됐



다. 이노우에 사토시 세계항만협회 사무총장은 ‘기후변화와 세계항만’이라는 주제발표에서 “항만도 기후 변화에 대비해야 하며, 이는 제재보다는 인센티브를 주는 방향으로 전개되어야 한다”고 강조했다.

최영배 한진해운신항만(주) 대표이사는 ‘새로운 그린물류시대’와 관련, “한진해운은 부산항 북항과 신항 사이에 서늘선을 운영, 4개월간 20억원의 비용을 절감했다”고 소개한 뒤 “탄소 배출 등으로 인한 환경오염문제가 심각한 만큼 물류분야에서도 해상운송 수단 전환을 서둘러야 한다”고 강조했다.

마이클 베일리 로열캐러비안 크루즈 아태지역 부사장은 “크루즈산업에 있어 아시아시장은 무궁무진한 잠재력을 가진 곳”이라고 밝혔다.

톤 반 에센 네덜란드 국제물류대학 이사는 ‘미래해양, 인재양성을 함께 생각하다’라는 주제발표에서 “해양산업은 아직도 많은 우수한 인재를 필요로 하고 있다”면서 “보다 정교한 선박기술과 협동정신, 적합성을 갖춘 인력이 필요하다”고 말했다.

2009 세계해양포럼은 사흘간의 공식 일정을 끝내고 11월12일 오후 부산 벡스코에서 막을 내렸다.

이날 폐막식에서 박맹언 총장은 환송사에서 “올해 세계해양포럼에 보내준 성원과 열기는 영원히 사라지지 않고 지속돼 앞으로 해양시대 정보교환의 장으로 세계 최고의 권위있는 회의가 될 것을 확신한다”고 말했다.

존슨 토리비옹 팔라우 대통령은 답사로 “세계해양포럼은 정말 놀라운 회의였으며 기후 변화로부터 다음 세대를 구하기 위한 다양한 논의가 이뤄지는 중요한 국제회의로 그 미래는 확실하다”고 말했다.



2009년 세계컨테이너 해상물동량 최초로 마이너스 성장

글로벌 금융위기의 여파로 사상 최악의 사태에 직면

2009년도 세계컨테이너 해상물동량은 사상 최초로 마이너스 성장을 기록하고 감소폭도 두자리 수를 기록할 것으로 확실시되고 있다.

일본선사인 NYK가 11월26일 발표한 세계컨테이너선대와 취항상황에 대한 조사결과에 따르면, 2009년 세계컨테이너 해상물동량은 역사상 처음으로 마이너스 성장을 기록할 것으로 예상했다. 특히 대량의 컨테이너선이 채산성 악화로 계선에 들어가는 등 수급균형을 기대하기 어려울 것으로 분석했다.

NYK 조사그룹은 일본해운집회소의 '세계컨테이너선대 및 취항상황'을 비롯하여 미국의 관세통관데이터 제공회사인 PIERs, 유럽정기선협회(ELAA)등의 각종 해운지표나 NYK의 독자 데이터를 기초로 분석했다.

그 결과, 2008년 세계컨테이너 해상물동량은 1

억4,890만TEU로 전년도에 비해 4.9% 증가했으나, 2009년에는 두자리의 마이너스 성장을 기록할 것으로 전망했다. 중국의 컨테이너화물 수출물량과 주요항로의 중국발 화물 성장률이 비슷한 추세를 보이고 있다.

한편, 컨테이너선 선복증감률은 현재 건조중인 컨테이너선의 건조연기를 고려하더라도 8% 증가가 예상된다. 2009년 컨테이너 해상물동량이 10% 정도 줄어든다고 보았을 경우, 증가율의 차이는 18%에 달한다. 이러한 수급 불균형은 2008년이나 2007년보다 5포인트 많은 7%로 확대돼 운임의 하락이나 용선료의 침체로 이어질 것으로 예상된다.

또 컨테이너선 선복량은 2009년 8월말 현재 4,719척, 1,267만6,000TEU로 집계됐으며, 이 중 10.7%에 달하는 135만2,000TEU, 568척의 컨테

[세계 컨테이너선 취항선복량]

구 분	2009년 8월말			2008년 8월말			증감		
	척	천TEU	%	척	천TEU	%	척	천TEU	증감 (%)
1만TEU 이상	34	412	3	19	222	2	15	190	85
8,000~9,000TEU	222	1,895	15	205	1,750	15	17	145	8
5,000~7,999TEU	471	2,777	22	440	2,579	22	31	198	8
3,000~4,999TEU	823	3,309	26	760	3,034	26	63	275	9
1,000~2,999TEU	1,957	3,564	28	1,966	3,572	30	▲9	▲8	0
1,000TEU 미만	1,212	718	6	1,209	713	6	3	6	1
합 계	4,719	12,676	100	4,599	11,870	100	120	805	7

[2009년 8월말 현재 전년대비 선대 증감내용]

구 분	순증감량		신조선		해체량증감	
	척	천TEU	척	천TEU	척	천TEU
1만TEU 이상	15	190	15	190	0	0
8,000~9,000TEU	17	145	17	145	0	0
5,000~7,999TEU	31	198	31	198	0	0
3,000~4,999TEU	63	275	75	318	12	43
1,000~2,999TEU	▲9	▲8	104	194	113	202
1,000TEU 미만	3	6	37	27	34	21
합 계	120	805	1,072	1,072	159	267

이너선이 개선상태이다. 용선선박의 반환이 진행되는 가운데 비운항 선주가 완충재 역할을 하는 형국이다.

현재 전세계 조선소에서 건조중인 컨테이너선의 발주잔량은 총 1,001척, 519만9,000TEU로 이 가운데 3,000TEU급 이상 140척(80만TEU)이 용선계약이 체결되지 않은 것으로 알려졌다. 용선시장에 나도는 컨테이너선은 독일의 선박금융펀드를 이용하는 케이스가 많은데, 향후 이러한 선박들이 실제로 정기항로에 취항할 것인지 여부에 따라 시황등락에 영향을 끼칠 것으로 전망되고 있다.

컨테이너선대의 정기선항로 취항상황을 보면, 동서항로에서 아시아-유럽항로가 전년대비 153척 줄어든 381척으로 22.6%의 점유율을 보이고 있으며, 아시아-북미항로가 65척 줄어든 371척으로 점유율 15.2%를 기록했다. 유럽항로에서는 8,000~9,999만TEU급 컨테이너선이 11척 줄어든 163척으로 집계됐다.

특히, 같은 선형의 선박이 북미항로의 이외에 중동항로에 투입되는 등 수요감소에 대처하기 위해 정기선사들이 다각적으로 노력하고 있다. 1만TEU급 이상의 선박은 유럽항로에서 33척 투입되어, 전년보다 14척이 늘어났다.

Maersk Line, 컨시항 내년부터 회복예상

덴마크선사인 Maersk Line은 컨테이너시장이 내년부터 성장세로 전환될 것으로 전망했다. 2010년 컨테이너화물 운송량은 3~8% 정도 상승될 것으로 내다봤다.

Maersk 사는 지난 9개월간 30%정도 하락된 운임이 지금부터 서서히 상승하기 시작했으며, 내년부터는 본격적인 회복세를 보일 것으로 예상했다.

특히, 컨테이너시장은 2013년부터 수급이 균형을 이룰 것으로 전망했는데, 이는 지난 6월 예상했던 시기 보다 약 2년 앞당겨진 것이다. 비록 세계 25대 컨테이너선사들이 2009년에 수익달성에는 실패하지만, 2013년 전까지는 모두가 가능할 것으로 전망했다.

Maersk Line은 전세계 컨테이너선대의 15.2%를 차지하는 최대 정기선사이며, 이어 스위스의 MSC가 11%, 프랑스의 CMA CGM이 7.5%를 점유하고 있다.

한편, 유럽국가의 수출호조에 힘입어 유럽-아시아구간 컨테이너 운송량이 회복세로 전환되고 있다. 더구나, 지중해-아시아구간의 물동량 상승에 힘입어 3분기부터 긴 침체의 늪에서 벗어났다.

현재 유럽정기선사들의 회복신호가 감지되고 있으며, 전체 컨테이너 운송량은 2008년 대비 감소하였지만 감소폭은 계속 줄어들고 있다. 올 3분기 유럽지역 수출량은 146만TEU로 전년동기 대비 10% 감소했다.



독일 부정기선사 Peter Döhle사, 정부지원 요청 철회

독일 선박금융 HSH Nordbank, 정부의 추가지원 거절

독일의 부정기 선주사인 Peter Döhle사는 정부의 구제기금 신청을 철회했다. 이 회사는 독일 국책은행인 KfW은행이 제공하는 정부구제금융 펀드에 금융지원을 신청하였으나, 지원금액 조정을 위해 신청을 철회함

Peter Döhle사는 지난 10월 신조선 건조대금 부족 해결을 위해 정부에 금융지원을 요청했다. 이와 유사한 시기인 11월, 독일의 또 다른 부정기 선주사인 Claus-Peter Offen사는 정부로부터 지원을 거절당했다.

Peter Döhle사는 금융권이 특수목적회사를 설립하여 정부기금을 통해 선박을 한시적으로 구매해주는 방안을 정부에 제안했었다.

한편, 세계최대 선박금융기관인 독일의 HSH Nordbank는 더 이상의 정부보증은 필요 없다고 밝혔다. HSH Nordbank는 정부의 구제금융펀드 Soffin으로부터 450억달러 지급보증을 받았으며, 255억달러는 이미 사용했다.

HSH Nordbank가 추가적인 정부지원에 난색을 표명한 것은 유럽연합위원회가 HSH Nordbank의 정부지원에 대한 조사에 착수한데 따른 것으로 분석되고 있다.

HSH Nordbank의 85% 지분을 보유한 함부르크시와 Schleswig-Holstein주로부터 이미 150억달러의 위험변재금과 45억달러의 자금을 지원 받은 바 있다. HSH Nordbank사는 해상운송을 제외한 해외사업분야를 대폭 정리하는 구조조정 계획을 세웠었다.

이에 대해 EU위원회는 HSH Nordbank사의

구조조정 계획을 면밀히 검사하고 향후 수익회복이 가능한지에 대해 심사한 후 최악의 경우 정부에 지원금을 반환할 수 있도록 조치할 예정이다.

HSH Nordbank사는 2009년 예상 손실액이 15억달러이며, 2010년까지 사업손실이 계속되다가 2011년부터 세자리 수 수익을 달성할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

컨테이너선대의 계선상태 완전 해제에 약 5년 소요예상

정기선시황의 지속적인 침체로 컨테이너선대의 계선량이 크게 늘고 있는 가운데 이들 선박의 계선상태를 완전히 해제하는데 향후 5년이 소요될 것으로 전망됐다.

알파라이너의 조사자료에 따르면, 컨테이너선의 발주취소 및 인도지연에도 불구하고 컨테이너선대의 계선이 없어지는데 약 5년이 소요될 것으로 예상했다. 하지만, 이러한 전망은 기존의 연구결과 보다는 1년 정도 빠른 것이다.

지난 4월 예상치에 의하면, 약 400만TEU에 달하는 선박이 향후 3년간 계선될 것으로 전망했다. 그러나, 70만TEU에 달하는 선박들이 약 2년 정도 인도지연 등으로 상황이 많이 하향조정됐다.

추가로 33만TEU에 해당하는 컨테이너선에 대한 건조계약이 취소되거나 다른 선종으로 변환될 예정이며, 작년 10월부터 38만TEU의 컨테이너선이 폐선됐다.

현재 선박계선 현황은 전체 컨테이너선대의 10.9%인 141만TEU에 달하고 있다.

아시아지역 파산선사들 구조조정후 해운시장에 재진입

벌크선 시황상승 등으로 싱가포르 알마다사 기사회생

지난 2008년 9월 글로벌 금융위기 이후 해운시황의 폭락으로 파산을 신청한 아시아지역 벌크선사들이 구조조정을 마무리하고 해운시황 상승분위기에 편승하여 해운시장에 새롭게 진입하고 있다.

로이드리스트 최신희 등에 따르면, 해운시장 붕괴 후 수천만달러의 손실을 입은 아시아 주요 해운회사들이 FFA(운임선도거래) 시장을 중심으로 속속 진입하고 있다. 그러나, 이들 해운회사들은 시황이 바닥을 치고 벌크선 운임이 최근 약 30% 가량 상승하자 재진입하는 경우가 대부분이다.

또한 해운업 불황시 파산했던 많은 선사들이 회사명을 바꾸거나 새로운 회사를 설립하여 FFA(운임선도거래)시장에 진출하고 있다. 새로 시장에 진입한 선사들은 중국 철광석 및 철강운송을 목적으로 하고 있다.

그러나 이전과의 거래방식의 차이점은 이들 운임선도거래자들이 직접거래보다는 거래의 투명성을 확보하기 위한 중앙청산소의 사용을 선호하고 있다.

2009년 중앙청산소를 경유한 운임선도거래 비율은 93%로 2008년 59%에 비해 대폭 증가했다. 2008년 장외파생상품의 채무불이행 등으로 유발된 위험성 등이 거래의 안정성 확보를 위한 중앙청산소 사용이 급속도로 확산되고 있다.

그러나, LCH(London Clearing House)나 NOS, SGX, NAL 등 선물거래소를 이용하는 FFA 거래는 디폴트 발생시 투자금 보장받을 수 있지만 거래금액의 약 40~50% 정도를 증거금으로 예치해야해 그만큼 투자규모를 확대할 수 없는 단점이 있다.

그럼에도 불구하고 최근들어 선물거래소를 이용한 FFA 거래가 크게 활성화되고 있는 것은 그만큼 벌크선 시황에 대한 FFA참여자들의 기대치가 대단히 높다는 것을 반영하고 있다.

한편, 지난 몇 개월간 강력한 시황회복으로 지급불능에 빠졌던 싱가포르 알마다사가 채무상환을 준비하고 있다. 올해 초 그룹의 법정관리인은 싱가포르 법원에 6~12개월 채무 연장을 요청했고, 채권단은 이에 합의했다. 채권단은 기업의 구조조정을 지원하고 경영에 참여할 예정이다.

동사는 금융구조를 탄탄히 다지고 비수익 분야의 선복을 감축하여 선대의 포트폴리오를 재편했다. 법정관리팀은 현재와 같이 시황 회복조짐이 보이더라도 보수적인 관리정책을 유지하겠다고 선언했다.

아마다사의 부채는 아직 9억5,000만 달러가 남아있으며 상환을 위해서는 최소 5년 이상이 소요될 것으로 전망되고 있다.

[11월 셋째주(47주) FFA 거래]

구분	정산소	OTC	합계
케이프사이즈	20,791	220	21,011
파나막스	19,436	300	19,736
수프라막스	5,132	300	5,432
핸디사이즈	230	0	230
합계	45,589	820	46,409

(자료) Baltic Exchange
※ 주 : OTC는 장외거래임



영국선사 Britannia Bulk사 파산에 대한 집단소송 취하 소액 피해자 추가로 참여시켜 소송을 재기하기로 결정

파산한 영국의 Britannia Bulk사의 장외파생 상품 이용을 통해 피해를 입은 투자자들이 집단 소송을 냈다가 최근에 원고측은 미국 뉴욕 연방법원에 제출한 고소장을 일시적으로 취하였다. 그러나 소액 피해자까지 추가적으로 고소에 참여시켜 소송을 재개하기로 했다.

Britannia Bulk사는 영국 파산신청과 함께 지난 6월 미국으로부터 파산보호승인(Chapter15)을 얻었다 그러나, 집단 소송자들은 생존을 위해 지난 여름 소송을 제기했다.

22척의 벌크선을 보유한 Britannia Bulk사는 2008년 6월 기업공모를 통해 주당 15달러에 833만주를 발행하여 총 1억2,500만 달러를 조성했다.

해운시장의 붕괴가 일어난 2008년 10월 이후 Britannia Bulk사는 1억5,800만 달러에 달하는 채무 불이행의 가능성이 보이면서 기업의 주가는 0.01달러까지 하락하는 등 파산 위험성에 직면했다.

얼마 후 Britannia사는 또 다른 계약 위반 소송에 휘말렸고, 미쳐 워크아웃과 같은 기업회생방안을 마련해 볼 겨를도 없이 파산하게 되었다. 이 점이 주주들을 고통에 빠지게 했다.

집단 소송자들은 Britannia Bulk사가 FFA(운임선도거래)를 운임 헤지(hedge)를 위해 사용한 것이 아닌 투기목적으로 사용했던 점이 경영악화의 주원인이었다고 주장했다.

법원의 판결에 따르면, 장외파생거래는 기업의 일반적인 위험관리 유형이므로 이로 인한 손해에 대해 기업이 책임질 필요가 없다고 결론을 내렸다.

Britannia사는 2008년 하반기 8건의 FFA계약을 시행하였고 상반기까지만 해도 FFA거래를 통해 1,570만달러 수익을 올렸다.

법원은 Britannia사가 FFA거래의 위험성에 대해 충분히 설명하였으나 고소인들이 이를 무시한 증거가 있다고 설명했다.

네덜란드은행과 카타르투자회사 이슬람 선박펀드 설립

네덜란드 Fortis은행과 카타르 투자회사 QInvest는 최근 공동으로 출자하여 이슬람 최초의 선박금융펀드를 설립했다.

양 금융기관이 각각 5,000만달러씩을 공동출자하여 설립된 이 회사는 QInvest-Fortis Bank Nederland로 걸프지역 해운회사들의 선박금융을 지원할 계획이며, 점차 투자대상을 전세계로 확대할 예정이다.

이 펀드는 양사가 공동으로 관리할 예정이며 투자대상을 다양화하여 안정적인 수익 창출과 함께 투자자들을 모집할 예정이다.

한편, 미국의 투자기업인 소로스사도 글로벌선박금융사에 적극적으로 참여했다. 소로스사는 미국증권거래소 공시를 통해 글로벌선박금융사의 지분 13.7%를 취득했다고 밝혔다.

소로스그룹이 투자한 금액은 690만달러로 310만달러는 이미 투자되었고 380만달러는 발행 가능한 권리보장 조건으로 투자된다.

런던에 기반을 두고 뉴욕증권거래소에 상장된 글로벌선박금융사는 곧 3분기 실적발표를 할 예정이다. 이 회사는 17척의 컨테이너선을 CMA CGM에 대선하고 있으며 신조선 2척은 ZIM라인에 대선할 예정이다.

독일 선박투자회사 KG펀드 자금확보위한 구조조정 시급

334척 이상의 KG펀드 선박 금융권의 구제금융 필요

독일의 선박투자회사인 KG펀드를 통한 선박금융구조가 대폭적으로 개선될 필요가 있다고 Deutsche Schiffsbank가 주장했다. 현재 KG회사들은 투자자들로부터 기금을 확보하지 못해 사전대출을 제공할 수 없는 상황이다.

일반적으로 MPC, Lloyd Fonds or Nordcapital에서 사용하는 KG모델은 40% 가량은 소액투자가, 그 외는 금융기관으로부터 자본을 조달받도록 되어 있다. 이에 따라 KG펀드는 일반투자자로부터 투자금을 모집하기 전에 이미 선박을 주문하고 금융권은 선박자산을 담보로 선지급금융을 제공해 왔다.

해운시장이 금융위기 이후 급격히 침체되어 선가가 크게 떨어짐에 따라 KG 금융사들은 이러한 방식으로 주문된 많은 수의 선박주문기금을 모집할 방안이 없어 어려움을 겪고 있다. KG금융사들은 이러한 금융확보 어려움을 타개하기 위한 다양한 방안을 모색하고 있으나 뚜렷한 대안이 없는 실정이다.

어떤 KG금융사는 백지위임기금의 필요성을 제기하였으나 현재로서는 실행 가능성이 없는 상황이다.

대표 KG회사인 MPC는 현재 40척의 선박을 발주중이며, HCI는 80척을 발주했으나 현재 대금지불유예에 대해 협의중이다. 현재까지 KG회사의 신조선 발주 취소금액은 전체 선박금융 65억

달러 중 5억달러 정도이며 다목적선 및 컨테이너 피더선이 주류를 이루고 있다.

한편, 334척 이상의 KG펀드 선박들이 금융권의 구제금융이 필요한 것으로 나타났다. 선박금융기관 조사에 따르면, 31개 KG회사의 총 1,371척 가운데 적어도 182척이 재무구조조정이 필요한 것으로 나타났다.

또한 KG펀드 소속 선박 총 2,500척 가운데 약 334척이 구제금융이 필요하며, 조사에 응답하지 않은 수치를 포함하면 더 늘어날 전망이다.

조사에 응한 1,371척 가운데 490척은 은행에 지불상황이 불가능하고 이중 140여척은 이자비용 지불도 불가능한 것으로 나타났다. 일부 금융권이 지불유예를 제공하였더라도 현재 약 255척의 선박이 이자비용을 지불하지 못하고 있다고 로이드리스트가 최근 보도했다.

이와 관련하여 세계 2위의 선박금융 취급은행인 노르웨이의 DnB는 KG펀드의 파산위험을 경고하고 나섰다. DnB Nor 분석에 따르면, 독일 KG펀드가 금융 및 신조선 문제로 인해 심각한 파산위기에 처했으며, 주 투자대상인 컨테이너선의 계선상태가 2010년에도 증가할 것으로 예상돼 KG펀드의 위험을 가중시킬 것으로 전망했다.

DnB No는 2010년 계선되는 컨테이너선은 전체의 15~20%로 예상되며, 선복과잉으로 약세가 계속될 것으로 예상했다.



중국 정부, 신해양오염방지법 제정 내년 3월1일 발효 해양오염물질의 배출 및 허용에 관한 사항 규정

중국 정부는 2009년 9월9일 신해양오염방지법을 제정했으며, 동 법령은 오는 2010년 3월1일부터 발효된다.

중국 항만에 입항하는 유류제품을 운송하는 선박 및 총톤수 1,000G/T 이상 선박이 이 법의 적용대상이다. 이 법령은 해양오염물질의 배출 및 허용에 관한 사항 규정하고 있다.

법령의 주요골자를 보면, 중국해사안전위원회(MSA)에서 동 법령의 이행 및 감독을 총괄하고, 해양오염 보장보험 가입 또는 제정적 보증을 의무화하는 한편, 선상비상대응계획을 MSA에 제출하도록 하고 있다.

또 지속성유 및 HNS 화물을 운송하는 선박 및 1만G/T 이상 선박의 경우 MSA에서 사전 승인한 방제업체와 계약을 체결하도록 하는 한편, 중국내에 유류오염보상기금을 조성하도록 규정하고 있는데, 이 기금은 화주가 부담한다. 이 법령을 위반할 경우 2만~30만 RMB의 벌금이 부과된다.

현재 중국 정부는 하위법령 및 세부 운영규칙 제정작업을 추진중인데, 보장보험 가입 및 방제업체와의 계약체결 등에 관한 세부적인 사항은 동법에서 명확히 규정하고 있지 않아 법령 준수에 어려움이 있을 것으로 예상되고 있다.

한편, 중국 정부는 2010년 1월부터 단일선체 유조선의 취항을 금지하기로 결정함에 따라 820척

의 선박이 시장에서 퇴출되며 이에 따른 고용손실이 예상되고 있다. 중국은 2009년 미국에 이어 세계 2위 석유 수입국이다.

그러나, 중국 내 연안항해에 취항하는 단일선체 유조선의 운항은 허용된다.

북미 및 유럽국가는 이미 1990년대부터 늘어나는 사고위험에 따라 단일선체유조선의 취항을 금지하기로 결정했다.

중국이 이같이 단일선체 유조선을 퇴출키로 한 것은 지난 2007년 한국 연안에서 발생한 허베이 스피리트호의 대형 유류오염사고의 영향을 받은 것으로 이 사고는 아시아국가의 단일선체유조선 퇴출을 촉진시키는 결과를 초래한 것으로 분석되고 있다.

아시아국가에서는 547척의 VLCC 중 약 90척의 단일선체 VLCC선 퇴출을 결정했다. 한국은 허베이스프리트호 사고 이후 단일선체 유조선의 퇴출을 단축시키려고 노력한 결과 2009년 현재 약 27척의 단일선체 유조선만이 운항중이다.

중국이 보유한 단일선체유조선은 59척으로 VLCC 1척, Suezmax 4척 그리고 아프라막스는 2척에 불과하다.

클락슨 조사에 따르면 전세계 1만DWT이상의 유조선 5,250척 중 단일선체유조선은 828척으로 집계됐다.

선박입항, BDI지수보다 더 나은 경제지표로 활용

경기순환적 측면에서 산업 호불황을 빠르게 반영

선박입항이 BDI지수보다 더 나은 향후 경제위기의 방향지표라는 분석이 나왔다.

이러한 호기심을 자극하는 기사는 리스본에 지사를 둔 유로피안 해운안전국에 따라 로이드 리스트가 정리했다.

선박입항의 급격한 감소세는 본격적인 경제위기가 시작되기 전인 2008년 8월부터 시작되었다.

이러한 수치는 Emsa의 Marinfo 데이터베이스에 따른 것이고, 이 자료는 로이드 Marine Intelligence Unit의 원자료를 재가공한 것이다.

2008년 8월 유럽 주요항구 내 선박입항이 경기순환적인 불황에 빠졌으며, 아직까지 벗어나지 못하고 있다. 이러한 하락세는 부정적인 효과가 거의 없었으나, 올해 1월에는 -13.6%에 달하는 등 그 속도가 가속화 되고 있다.

올 여름부터 이러한 감소세가 회복되는 신호가 보이고 있다. 금년 10월 선박 입항은 전년동기 대비 5%가 감소했으며, 2007년 동기대비 13.4% 감소했다. 8월부터 미미한 증가세를 보이고 있는 현 상황은 상반기 정체율이 10.4%였던 것에 비해 7.3%로 감소했다.

지난 1년간 총 선박입항율은 9.3% 감소했다.

이러한 수치는 유럽외항과 유럽내 무역항의 입항을 포함하는 것이다.

주요 항로상에 나타난 특정 원재료의 운임지수를 나타내는 BDI는 신조 과잉발주에 따라 크게 왜곡되는 경향이 있기 때문에 더 이상 경제지표로 써의 가치가 없다.

반면에, BDI는 수급 상황이 완전히 불균형한

산업활동의 초기 신호지표로 사용될 수는 있다.

선박입항이 장기적인 이론연구가 필요한 성장 추세를 예견하는 것과 같은 자료능력이 요구되지만 급격한 산업싸이클에 의해 상승과 하락을 반복하는 상황을 반영하기 쉽다.

미국 정기선사 운임신고제와 사시제공 관행철폐 시급

미국 아틀란틱 컨테이너선사의 CEO는 선사들의 운임신고제와 사시제공 관행을 철폐해야 한다고 주장했다. 이같은 철폐주장은 수년전부터 제기돼 온 문제지만 금융위기 이후 더욱 힘을 얻고 있다.

일반 선사들은 그동안 수익창출에만 주력한 나머지 비용절감에 소홀했으며, 현재 중요시되는 비용절감방안으로 임금삭감, 연료유 사용절감이 거론되고 있다. 그러나, 이 그룹의 CEO는 경영 효율성 확대 차원에서 운임신고제 철폐와 트럭커에 의한 사시제공이 시급하다고 강조하고 있다.

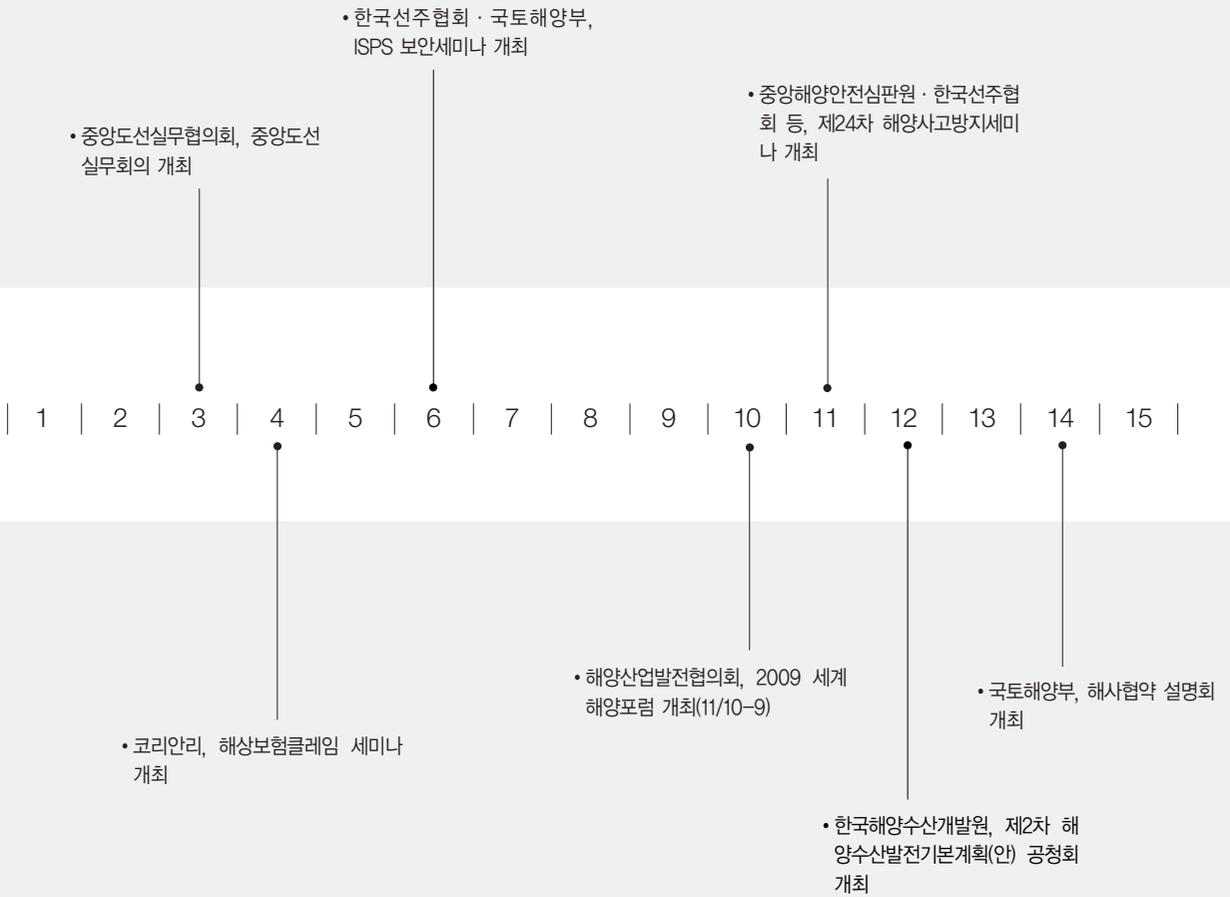
운임신고제의 경우 미국은 선사들보다는 화주들 위주의 정책이 결정되기 때문에 쉽게 변경될 수 없을 것으로 예상되고 있으나, 선사들은 운임신고제가 사라진다고 해도 화주들이 손해볼 일은 전혀 없을 것이라고 주장하고 있다. 소형선사인 ACL사의 경우 연간 운임신고제를 통한 비용발생이 40만달러에 달하며, 대형선사의 경우 연간 수백만달러가 소요되고 있다. 사시제공과 관련하여 미국 내 주요 선사들이 관행변경을 이미 시도하고 있으나 좀 더 확대될 필요가 있는 것으로 지적되고 있다.

특히, 선사측에서는 전세계에서 오직 미국만이 선사가 화주를 위해 사시를 제공하고 있다며, 이의 개선이 시급하다고 입을 모으고 있다.

트럭커들이 사시를 제공한다면 항만의 공간창출도 가능함과 동시에 선사의 비용절감에도 효과가 있을 것으로 전망된다.



2009 11



• 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 노사합동 워크숍 및 외항상선협의회 개최

• 중앙해양안전심판원, 해양안전 종합정보시스템 고도화 완료 보고회 개최

• IMO 제26차 총회 개최(-12/4, 영국 런던)

• 서울세관, 서울 통관발전협의회 개최

• 한국선주협회, 11월 경리부장 회의 개최
 • 한국교통연구원, 한중일 FTA 자문회의 개최
 • 고려대학교, 해사법 강좌 개설(-11/27)

| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

• 한국선주협회 · 한국무역협회, 선하주워크숍 개최

• 전국해양산업총연합회, 2012 여수 세계박람회 조직위원회, 해양연맹 지원협정 체결식 개최
 • 해양문화재단, 제3회 해양문학상 시상식 개최

• 국토해양부, 승선근무예비역제도 발전방안 논의위한 회의 개최
 • 대한상공회의소, 국제실무위원회 개최

• 한국해양수산개발원, 제3차 항만기 본계획 수립 제2차 워크숍 개최

• 산업은행, 선박펀드 제1호 체결식 개최