



## 고려해운

### 한-일항로서비스 강화

고려해운(대표 : 박정석)은 7월29일부터 중국, 동남아시아와 인도를 연결하는 새로운 서비스를 개시했다.

NIX(New India Express)로 명명된 이번 신규 노선은 대만의 Cheng Lie Navigation Co., Ltd.(이하 'CNC')와의 공동운항 형태로, 고려해운이 사선 KMTC PORTKELANG호, KMTC SHANGHAI호(이상 1,860TEU급) 등 총4척을, CNC가 1척을 투입하여 주 1항차 정기 서비스를 제공하고 있다.

이 서비스는 고려해운의 KMTC PORTKELANG호가 7월29일(일) 부산을 출항하면서 시작됐으며, 서비스루트는 Xingang - Qingdao - Busan - Hong Kong - Shekou - Singapore - Port Klang - Nhava Sheva - Port Klang - Singapore - Hong Kong - Busan - Xingang 이다.

고려해운 관계자는 “이번 신규 항로 서비스는 최근 지속적인 성장세를 보이고 있는 신장과 칭다오항을 동남아시아/인도까지 연결함으로써 고객의 다양한 수요를 충족시켜줄 수 있을 것”이라고 밝혔다.

또한, 고려해운은 8월 중순부터 한국(부산)-일본해간항로에서 사카이미나토(境港) 정기 기항편을 기존 1루프/주2편에서 2루/주2편으로 강화했다.

이번 사카이미나토 기항을 추가한 서비스는 Sunny Spruce(342TEU급)호가 전속 투입되고 있는 부산-큐슈·일본해간 항로로 기항지에 사카이미나토를 추가했다. 또, 동시에 기존 사카이

미나토 기항선인 Sunny Maple(342TEU급)의 부산-일본해 기항지를 새롭게 재편, 사카이미나토에의 기항 요일을 금요일에서 월요일로 변경했다. 이에따라 고려해운의 사카이미나토 기항은 월요일과 목요일 주2편이 된다.

한편, 고려해운은 9월1일부터 한일항로의 운임 회복을 시행한다고 발표했다. 부산, 울산발 운임의 가이드 라인은 도쿄, 요코하마, 나고야를 포함하는 케이힌 지역의 경우 TEU당 230달러, FEU당 420달러로, 고베와 오사카를 포함하는 한신 지역은 TEU당 200달러, FEU당 380달러로 책정됐다.

인천발 화물은 케이힌 지역이 TEU당 260달러, FEU당 470달러로, 한신 지역이 TEU당 230달러, FEU당 420달러로 책정됐다.

이 회사는 동남아항로에 대해서도 9월 1일 선적지 입항선부터 운임회복을 시행키로 했다.

이에 따라 한국발 대만, 홍콩, 남중국, 태국, 베트남, 필리핀 간 컨테이너 화물은 기존 운임에 TEU당 30달러, FEU당 50달러의 운임이 인상된다. 또한 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아행 화물은 기존 운임에 TEU당 50달러, FEU당 100달러의 운임이 인상된다.

고려해운은 현재 한국-일본항로의 운임이 비정상적으로 형성돼 있어 채산성을 하회하는 수준이기 때문에 최소한의 운임 수준을 유지하고자 운임 가이드 라인을 책정하게 됐다고 밝혔다.

한국-동남아항로의 경우에는 용선료 및 유가 상승, 원화 평가절상에 따른 수익감소, 컨테이너 수급 불균형에 따른 장비관리의 어려움, 일반 관리비 상승 등으로 효율적인 서비스를 유지하기 어려운 상황에 처해 있어 이러한 상황을 개선해 보다 충실한 수송 서비스를 제공하기 위해 운임 회복을 시행키로 했다고 밝혔다.

## 남성해운

베트남 Haiphong 신규서비스



남성해운(대표 김영치)이 베트남 Haiphong과 인천-상하이간 신규 컨테이너정기항로를 개설했다.

남성해운은 8월31일 인천항을 출발하여 광양항(금)과 부산항(토)을 거쳐 홍콩(수)과 베트남의 Haiphong(금), 그리고 Shekou(일)를 경유하여 인천항(목)으로 회항하는 주1항차 서비스를 개설했다. 이 항로에는 'Happy Star' 호와 'Merry Star' 호 등 2척의 컨테이너선을 투입했다.

동사는 또 9월1일부터 인천-상하이간 신규서비스를 개설했다. 인천에서 매주 토요일에 출항하여 화요일에 상하이항에 입항, 수요일에 출항하여 금요일에 인천항에 입항하는 주1항차 정요일서비스를 개시했다. 이 항로에는 'Dan jiang'가 투입되었다.

## 대한해운

창사이래 최고 실적 기록

대한해운(대표 이진방 회장)은 2007년도 상반기 영업이익이 전년비 373% 증가한 1,349억원을

기록했다고 최근 밝혔다. 매출액과 경상이익은 55%와 308% 증가한 8,387억원, 2,114억원을 각각 기록했고, 당기순이익은 무려 305%나 증가한 1,947억원을 기록하여 창사이래 가장 좋은 실적을 냈다.

대한해운의 매출액은 벌크, LNG선 등 전용선대의 안정적인 수익확보와 건화물선 업황호조에 따른 벌크 용선영업 경쟁력 강화에 따른 것으로 지속적인 원화절상에도 불구하고, 시황상승기에 적극적이고 공격적인 영업전략으로 높은 성과를 거두었다.

영업이익은 원가절감 노력과 시황상승에 대비한 장기용선 선대가 대폭적인 이익창출에 기여하였으며, 꾸준히 투자한 부정기선대의 수익력 향상으로 영업이익율이 16%를 기록, 이는 작년 상반기 5.3%에 비해 큰 폭으로 증가한 것이다. 경상이익은 지수선도거래에 따른 평가이익과 단기 매매증권의 평가이익 증가 등으로 전년대비 308%나 증가한 2,114억원을 기록하였다.

올해 2분기(4월-6월) 실적만 살펴보면, 매출액 4,785억원, 영업이익 879억원으로 작년 2분기에 비해 각각 79%, 1,712%, 1분기(1월-3월)보다는 33%, 87% 증가한 것으로 상당한 실적개선이 이루어졌으며, 2분기 순이익이 작년 한해의 순이익 1,104억원을 초과하는 1,412억원을 기록하여 사상최대의 실적을 시현했다.

한편, 대한해운 관계자는 "대표적인 건화물 지수인 BDI가 7월 30일 현재 6,936 point를 기록하고 있어 이러한 시황이 지속될 경우, 현재 보유하고 있는 사선대 및 용선선대가 안정적인 수익을 창출할 것으로 기대하여 연초 계획했던 2007년도 매출액을 1조3,608억원에서 1조9,000억원으로, 영업이익 1,396억원을 2,900억원으로 수

정했다”고 밝혔다.

대한해운은 지난 상반기에 증장기 선박확보 계획에 따라 벌크선 12척, 가스운반선 1척, 유조선 1척 등 총 7,000억원의 대규모 선박투자를 추진하여 핵심부문인 부정기 건화물선 사업과 신규 진출한 유조선 사업의 영업확장을 도모함으로써 명실상부한 세계적인 에너지·자원 전문 수송선사로서의 입지를 확고히 하고 있다.

한편, 대한해운은 지난 6월 20일 VLCC급(Very Large Crude Carrier) 초대형 원유운반선 도입에 이어 VLGC급(Very Large Gas Carrier) LPG 운반선을 8월 1일 인수했다.

이날 인도된 가스선 'DL CALLA'호는 길이 221.6m, 높이 20.4m, 폭 36.6m 규모로 1990년도에 건조된 75,000CBM급 초대형 LPG 운반선으로, 동 선박은 대림 H&L에 대신되어 약 560억 원의 수익을 창출할 전망이다.

이로써, 대한해운은 주력 사업부문인 부정기 건화물선 사업과 유조선 및 LNG/LPG 가스선 사업을 기반으로 다양한 포트폴리오를 구성하여 수익구조를 다변화해 나간다는 방침이다.

## 동영해운

인천-게이힌 서비스 개시

동영해운(대표 김병래)은 화주들에게 양질의 서비스를 제공하기 위해 8월12일부터 인천-게이힌 지역 서비스를 개시했다.

기항지는 인천-울산-부산-도쿄-요코하마-나고야-울산-부산-인천 순으로 8월12일 인천출항을 시작으로 매주 일요일과 목요일 인천에서 출항, 주2항차 서비스를 실시한다.

## 동진상선

중국 Ningbo항 추가 기항

동진상선(대표 : 오용환)은 한국-중국-일본 펜듈럼항로(한국-상하이-하카타)에서 Ningbo를 추가한다.

현행 서비스는 586TEU급 Bright Day호를 투입해 정요일주간서비스를 실시하고 있다. 개편 후의 기항지는 Ningbo-상하이-하카타-부산-울산-Ningbo 순으로 서비스개시는 9월 10일 Ningbo출발부터이다.

동진상선은 이와함께 Ningbo-하카타간을 직항화하는 등 중국 서비스의 강화를 도모할 예정이다.



## (주)봉신

올 상반기 매출액 대폭 증가

(주)봉신(대표이사 정인현)의 올해 상반기 실적이 크게 증가한 것으로 집계됐다. (주)봉신이 집계한 2007년도 상반기 잠정 실적에 따르면 매출액은 971억 2000만원으로 전년동기 390억 2200만원보다 204.45% 증가했으며, 영업이익은 22억 8700만원으로 전년동기 20억 7300만원보다 10.32% 늘어났다. 당기순이익도 111억 4200만원으로 전년동기 46억 3500만원보다

140.38% 증가한 것으로 나타났다.

2분기실적만 살펴보면 매출액은 580억 9800만원으로 1분기실적 390억 2200만원보다 48.88% 증가했으며, 전년동기실적 170억 6100만원보다는 240.53%가 증가했다. 영업이익은 12억 7400만원으로 1분기 10억 1200만원보다 25.88% 늘어났으며, 전년동기실적 10억 400만원보다는 26.89% 증가했다.

당기순이익은 81억 6600만원으로 1분기실적 29억 7600만원보다 174.39% 증가했고 전년동기실적 37억 4300만원보다는 118.16% 증가로 순조로운 실적을 보였다.

한편, (주)봉신은 지난 8월30일 코스닥에 등록 중인 국내 6위권의 사출성형기 전문 제조 업체인 '진화글로벌텍' 을 인수했다. 인수가격은 현금 140억원으로 전체지분중 30%인 305만 7,129주를 인수했다. 진화글로벌텍은 국내 6위권의 사출성형기 전문 제조 업체로 연간 500억원대의 매출을 기록하고 있으며, 중국 등 해외에도 제품을 수출하고 있는 기업이다.

이와함께 (주)봉신은 최근 3만3,300DWT급 벌크 3척을 오리엔트조선에 신조발주한다고 밝혔다. 투자금액은 947억 8,188만원이며, 납기는 2009년 2월, 2009년 10월, 2010년 6월 등이다.

## C&진도

사명을 (주)C&중공업으로 변경

C&진도(대표 임갑표)가 사명을 (주)C&중공업으로 변경하고 조선사업 진출을 본격화 한다.

C&진도는 8월28일 서울시 금천구 가산동 본사에서 임시주주총회를 개최하고 사명변경 및 조선업 진출을 위한 조선부문 영업양수도 와 합병

등을 결의했다고 밝혔다.

C&진도는 지난 7월 신규사업으로 조선사업 진출을 선언하였으며, 그동안 계열사인 C&중공업의 조선부문에 대한 영업양수를 추진해 왔다.

이번 주주총회에서 조선업 관련안건이 통과됨에 따라 C&진도는 기존의 C&중공업 (C&조선해양으로 사명변경 예정)의 조선부문 일체를 양도 받아 조선업체로 변신을 꾀할 수 있게 되었다.

기존 C&중공업은 전남 목포시 삼진산업단지 내에 약15만㎡(4만5천평)규모의 중형조선소를 건설중에 있다.

또한 현재 이미 9억불 규모에 달하는 8만1,000톤급 벌크선 20척을 수주한 상태이며, 추가 수주를 앞두고 있어 올 3/4분기중으로 수주잔고 1조 원 돌파가 가능할 것으로 기대하고 있다.

사명을 변경한 C&중공업 관계자는 "새로운 미래성장동력이 될 조선사업 추진에 따라 사명을 'C&중공업'으로 변경하게 되었으며, 향후 특화된 선형을 중심으로 경쟁력을 확보하고, 세계적인 조선업체로 발돋움할 계획"이라고 밝혔다.

한편, C&중공업이 본격적인 조선사업체제로 전환하면서 대규모 인력충원에 나선다.

C&중공업은 최근 본격적인 수주량 증가에 따라 우수현장근무인력 확보를 위해 경력직 임.직원을 대규모로 채용키로 했다고 최근 밝혔다. 모집부문은 조선영업, 설계, 생산/관리, 선각/도장, 의장, 품질, 생산지원, 관리, 구매/자재, 해외전략사업 등 총 10개 부문이다

각 부문의 지원자격은 동일 업무분야 경력자로서 해외근무에 결격사유가 없는자로 제한한다. 최종 합격자들은 목포, 서울, 해외지점 등지에서 근무하게될 예정이라고 회사측은 덧붙였다.

서류전형과 면접전형, 신체검사를 거쳐 최종

합격자를 선발하며 전형일정은 단계별 합격자에 한하여 개별통보할 예정이다. 지원자는 C&중공업 홈페이지(www.cnhi.co.kr)에서 입사지원서를 다운받아 작성후 자기소개서와 함께 이메일로 제출하면 된다.

## KSS해운

### 상장 예비심사 통과

KSS해운(대표 윤장희)이 상장예비심사를 통과했다. 한국증권선물거래소 유가증권시장본부는 지난 7월 27일 KSS해운의 주권 상장예비심사청구서 및 첨부서류에 대해 심사한 결과 상장요건을 충족하고 있어 상장에 적합한 것으로 확정했다고 8월1일 밝혔다.

이로써 KSS해운은 주식분산을 위한 공모과정을 거쳐 9월 중순경에 유가증권시장에 상장하게 된다.

국내 주식시장에 상장된 국적선사는 현재 한진해운, 현대상선, 대한해운, 흥아해운, 씨앤상선과(주)봉신 총 6개사이며, KSS해운은 이번 예비심사를 통과함으로써 7번째 상장 선사가 될 전망이다.

KSS해운의 상장 추진은 1990년대 초부터 추진되어 왔으며 작년에 본격적인 상장 준비에 들어가 지난 6월4일 한국증권선물거래소에 유가증권시장 상장 예비심사 청구서를 제출했다.

KSS해운은 지난 1984년 6월27일에 설립된 외항화물운송업체로서 소유선박과 용선선박을 이용해 LPG, 암모니아 등 가스화물과 석유화학관련 케미컬화물 등을 운송하고 있다. 1999년 7월1일 '한국특수선주식회사'에서 현재상호명인 '주식회사 KSS해운'으로 변경했으며, 설립 자본금

은 2억5,000만원이었으나 수차의 증자를 거쳐 2006년말 기준 납입 자본금은 49억9,087만원으로 증대됐다.

2006년 기준 매출은 841억원을 기록한 가운데 이중 가스화물부문의 경우 505억원을 기록했으며, 케미컬은 223억원을 기록했다. 당기순이익은 189억원을 실현했고, 총자산은 2410억원, 자기자본은 1012억원이다.

## SK해운

### 무보증사채 신용등급 A로 상향

SK해운(대표 이정화)은 최근 한국기업평가에 의해 제9회 무보증사채 신용등급을 A로 상향조정된 것으로 알려졌다.

한국기업평가는 이번 회사채 신용등급의 상향은 장기운송계약 등을 바탕으로 한 안정적인 수익기반, 선박투자 재개에 따른 사업기반 강화, 시황 회복에 따른 영업수익성의 개선가능성 및 대주주의 직·간접적인 지원 등에 기반한 우수한 재무적 융통성 등을 반영한 것이라고 언급했다.

SK해운은 SK계열의 에너지 자원 해상운송 전문선사로서 주력사업인 원유, 가스 등 탱커 운송 매출 대부분이 원가보상방식에 의한 장기운송계약으로 이루어져 있다. 또한, 거래처도 SK(주), SK가스(주) 등 계열사를 비롯하여 신인도가 우수한 한국가스공사 등으로 구성되어 있어 사업기반은 전반적으로 안정화되어 있다. 이러한 사업기반을 바탕으로 SK해운의 영업실적은 시황변동에 불구하고 양호한 수준을 유지하고 있다.

한국기업평가에 따르면 SK해운의 영업실적이 국내 에너지 수요의 지속적인 증가 전망에 따른 물동량 증가 및 계열사 등의 안정적인 하주기반



확보로 양호한 수준이 유지될 것으로 전망된다. 한편, 외형 유지를 위한 일부 SPOT 영업부문과 벙커링사업 등은 유가, 시황 등 영업환경 변수의 영향을 받고 있다. 그러나, 최근 해운시황의 상승 국면 전환 등을 감안할 때 영업수익성 또한 개선되는 모습을 보일 것으로 예상된다.

한편, SK해운의 재무용통성은 선박관련 차입금에 대한 대주주의 지급보증, 안정적인 차입금 만기구조, 양호한 영업현금창출력 및 보유 현금 유동성 등을 고려할 경우 우수한 수준으로 평가된다고 한국기업평가는 언급했다.

만 달러를, 탱커부문은 76.1% 증가한 8,100만달러를 상반기에 기록했다.

동사는 최근 BDI(벌크선 운임지수)가 새로운 기록을 세우면서, 2007년 나머지 기간동안 BDI가 6,000 포인트 범위 내에 머무를 것으로 기대하고 있으며, 수요공급의 법칙에 따라 앞으로도 벌크 시장의 중-장기간 수익은 긍정적으로 보고 있다.

또한 시장 전문가는 중국과 인도의 철광석과 석탄의 지속적인 수요가 벌크 시장에 좋은 영향을 줄 것으로 기대하고 있다.

## STX Pan Ocean

올 상반기 매출액 74% 증가

STX Pan Ocean(대표 이종철)은 2007년 상반기 순이익이 전년동기 3,100만달러에서 485% 증가한 1억7,800만 달러를 기록했으며, 매출액 역시 73.6% 증가한 23억달러를 기록했다.

STX팬오션은 상반기 모든 분야의 수송량 증가로 좋은 실적을 기록했으며, 특히 드라이벌크 시장의 호황으로 상승한 대선 운임료로 선전했다.

STX팬오션은 드라이벌크 분야의 매출이 전년 동기대비 78.2% 증가한 21억 달러를 기록했으며, 비드라이벌크 분야는 전년동기 1억6,200만 달러에서 40.7% 증가한 2억2,800만달러를 기록했다.

Breakbulk Liner의 매출은 30.7% 증가한 4억 6,400만 달러를, Trampers 서비스는 116.6% 증가한 6억 9,300만 달러를 기록했으며, Largebulk 서비스는 87.8% 증가한 9억700만달러를 기록했다.

한편 컨테이너부문은 34.9% 증가한 1억1,600

## 창명해운

계열사 '뉴칭다오' 호 취항식



창명해운(대표 이경재)의 계열사인 창명라이너스는 군산-칭다오 항로를 운항하는 국제여객선을 신규 대형선박으로 교체투입하고, 9월5일 군산항국제여객터미널에서 1만6485톤급 '뉴칭다오' 호의 취항식을 개최했다.

이날 행사에는 창명해운 이경재 사장과 창명라이너스 김상경 대표, 이은 해양수산부 차관, 김완

주 전라북도지사, 문동신 군산시장, 한국선주협회 김영무 상무 등 전라북도와 군산시 의원, 정부 및 업계 관계자 등 약 500여명이 참석했다.

창명해운 이경재 사장은 기념사에서 “뉴칭다오호는 군산시에서 가장 가까운 중국 산동성이 이웃이 될 수 있도록 다리역할을 하고, 군산항이 환황해 중심이 될 수 있도록 노력할 것”이라며 “군산-칭다오항로의 이익을 모두 전라북도와 군산시에 재투자하여 지역경제 발전을 위해 노력할 것”이라고 말했다.

문동신 군산시장은 “군산항은 약 2,000만평 규모의 넓은 배후부지를 확보하고 연내 경제자유구역으로 지정될 예정”이라며 “뉴칭다오호의 취항을 계기로 비약적인 발전을 기대한다”고 밝혔다.

한편, 이은 해양수산부 차관은 “군산-칭다오항로의 발전과 번창을 기원한다”며 “동항로가 동북아 역내 중심항으로 발전하길 바란다”고 말했다.

김완주 전라북도지사는 “5만톤급 선박이 접안하기 위해서는 14미터의 수심을 확보해야 하나 군산항은 평소 6-7미터의 수심으로 선박이 접안하기 위해서는 수심확보가 시급하다”며, “해양수산부가 이미 기약한 5년간 800억원의 투자를 통해 수심을 확보하고, 군산 신항만 개발이 이뤄져야 한다”고 강조했다.

뉴칭다오호는 1만 6485톤 규모로 전장 160미터, 폭 25미터, 속도 21노트로 여객 750명과 화물 200TEU, 자동차 400대를 실을 수 있으며 18시간 걸리던 운항시간도 2시간 앞당긴다.

또 여객 편의를 위한 레스토랑, 스낵코너, 면세점, 오락실 등 다양한 편의시설이 확충됐다.

군산-칭다오 국제여객선은 소규모 무역을 하

는 ‘보따리 상인’들이 주로 이용하며, 군산항에서 매주 수·금·일요일 오후 4시30분 출항한다.

## 천경해운

### 목포-연운항항로 신규개설

천경해운(대표이사 : 김지수)이 오는 9월부터 목포-연운항 컨테이너항로를 신규 개설할 계획이다. 천경해운측은 최근 “지난 6월 20일부터 자사선인 342TEU급 ‘Sky Blue’ 호를 투입하여 부산-울산-연운항-청도-부산항로 서비스를 시작했으며, 9월부터는 이 선박을 매주 목요일 목포항에도 기항시켜 목포-연운항-청도 서비스를 추가하기로 했다”고 발표했다.

이에 따라 Sky Blue호의 기항 순번은 부산(화)-울산(수)-목포(목)-연운항(금)-청도(토)로 정해졌으며 목포항 첫 기항은 오는 9월 2일(목)이 될 전망이다. 즉, 앞으로 Sky Blue호는 부산에는 매주 화요일, 울산에는 매주 수요일, 목포에는 매주 목요일 각각 기항하는 정요일 서비스를 하게 된다.

천경해운이 목포-연운항 항로를 추가 개설한 것은 우리나라 남서안의 대 중국 수출입 화물이 서서히 늘어나고 있는데 대응하기 위한 것이다.

천경해운의 목포항 기항에 대해 목포신항만 관계자는 “사실상 목포에서 대중국 정기항로가 개설되기는 이번이 최초로 대단히 의미있는 일”이라고 전제하고, 대중국항로의 경우 수입화물은 많고 수출화물은 거의 없는 편이지만 이번 신규항로 개설로 자동차 관련 CKD화물이 목포에서 연운항으로 많이 수출될 것이 예상되기 때문에 큰 기대를 걸고 있다고 밝혔다.



## 한진해운

올 상반기 매출액 3조1,935억원

한진해운(대표 박정원, www.hanjin.com)은 올 상반기매출액 3조1935억원과 영업이익311억원 등 2007년 상반기 영업실적을 발표했다.

사업부문별 매출액은 컨테이너부문이 전년동기 대비 7.8% 증가한 2조6,450억을 달성했고 벌크부문은 26.5% 증가한 5,183억을 기록했다.

미달러화 기준 매출액은 지속적인 컨테이너 수송량의 증가로 전년 동기 대비 12.8%(원화기준으로 9.5% 증가)증가를 기록했다.

반면 컨테이너부문과 벌크부문의 수송량은 지난해 같은 기간과 비교하여 각각 15.0% 증가와 9.2% 감소를 기록했다.

영업이익은 하역비, 운반비 및 용선료의 증대로 전년동기대비 41.4% 감소한 311억원을 달성했고, 이에 따라 상반기 당기순이익은 전년동기 대비 80.7% 감소한 183억원을 기록했다.

한진해운은 하반기에는 컨테이너부문이 계절적 성수기로 접어들에 따라 미주항로의 수송량 및 매출액이 증대 할 것으로 예상되고, 구주항로 또한 견조한 매출액 상승이 유지 될 것으로 전망하고 있다. 그러나 지속적인 유가 상승에 따라 상반기보다 하반기에 더 큰 연료비 상승 부담이 예상되며, 내륙운송비 및 지속적인 용선료 상승이 하반기에도 이어질 것으로 예상하고 있다.

한진해운은 이에 따라 “운송비 상승을 고려한 컨테이너 운송물량 구조개선, 시장 강세가 지속되는 구주지역 신규 서비스 개발 및 신조 컨테이너선박 투입을 통해 연간 사업목표 달성이 가능하도록 최선을 다할 것”이라고 밝혔다.

## 현대상선

올 상반기 영업이익 1,179억원

현대상선(www.hmm21.com)이 올해 상반기에 전년 동기대비 29.6% 증가한 1,179억원의 영업이익을 달성했다고 최근 발표했다.

현대상선이 이날 발표한 상반기 경영실적에 따르면, 매출은 2조 3,241억원으로 지난 해와 비슷했지만(美 달러화 기준으로는 24억8,900만달러로 전년 동기 대비 4.27% 증가), 영업이익은 전년도 상반기 910억원보다 29.6% 증가한 1,179억원의 견조한 실적을 기록하여 주목된다.

당기 순이익은 전년 동기의 1,423억원에서 20.3% 감소한 1,134억원을 나타 냈는데 이는 환율변동에 따른 장부상 수치일 뿐이다.

이처럼 양호한 실적을 올릴 수 있었던 이유는 △벌크선부문의 수익호전 △고비용 저효율 서비스를 과감히 정리하는 등 그간 추구해온 수익성 위주의 영업전략의 주효 △ 컨테이너선 부문과 비컨테이너선 부문의 균형잡힌 사업 포트폴리오 구성때문 이라고 회사측은 설명했다.

현대상선 노정익 사장은 매번 실적 발표와 함께 보내는 '주주여러분께 드리는 글'을 통해 "3분기는 계절적 성수기예다, 대형 신조 컨테이너선의 지속적인 투입, 미주·구주 등 주요 시장과 함께 신흥시장 개척을 위한 신규항로의 확장과 재편, 베트남, 이태리 등 유망 지역의 현지법인 설립을 통한 현지 영업력 강화와 비용 절감 등에 주력하고 있어 더 좋은 실적이 기대된다"고 말했다.



## 흥아해운

1만721톤급 카페리선 도입

흥아해운(대표 이운재 회장)은 지난 8월10일 이사회를 개최하고 1만721톤급 카페리선을 도입하기로 했다.

동 선박은 흥아해운의 자회사인 연운항중한류도유한공사(LIANYUNGANG C-K FERRY CO., LTD)에 8월말에 인도되어 10년간 대선된다. 동선박의 선명은 SUPERPREEY 15호로 일본에서 1989년에 건조된 선박이다. 선가는 1726만달러이다.

이번 카페리선 대선으로 흥아해운은 3465만달러의 수익이 발생할 것으로 기대하고 있다.

한편 연운항중한류도유한공사는 인천-연운항간 카페리선 운항을 담당하고 있는 한중합작법인으로 지난 2005년 1월에 흥아해운과 중국연운항항구집단유한공사가 각각 50%의 자본금을 투입하여 설립됐다. 흥아해운은 또한 신속한 인천~연운항 서비스를 위해 연운항중한류도유한공사의 한국대리점업체인 연운항훼리주식회사를 설립해 두고 있다.

[흥아해운 신규시설 투자내용] △투자구분 : 1만721톤급 카페리선박 매입 △투자금액(선가) : 1726만달러(약 159억원) △투자목적 : 매입후 타사 대선을 통한 대선 수입 확보 △인수시기 : 2007년 8월말 △선박명 : M.V SUPERPREEY 15호 △건조 : 1989년(Onomichi Yard/일본) △운용방법 : C-K FERRY에 10년간 BBC로 대선 △대선수익 : 3,465만달러 예상

## 목포해양대학교

기초안전및해양훈련 실시

목포해양대학교(총장 신철호)는 2007년 8월 16(목)부터 8월 22일(수)까지 부안 상록해수욕장에서 해사계열 1학년 학생 388명을 대상으로 기초안전및해양훈련을 실시하였다.

기초안전및해양훈련은 선박 승선을 위하여 반드시 받아야 하는 기초안전교육과 선박이 조난을 당했을 때 필요한 생존 기술을 익히는 해양훈련을 겸한 교육훈련과정으로 해사계열 학생들은 승선 전에 반드시 이 교육훈련과정을 이수하여야 한다.

목포해양대학교는 지난해까지 기초안전및해양훈련을 학내에서 이론 위주로 실시하였으나, 올해에는 교육장소를 변산 부안해수욕장으로 옮기고 서해지방해양경찰청 특공대원을 강사로 초빙하여 생존부양훈련과 기초체력 증진, 극기 체험 등 현장에서 바로 사용할 수 있는 실용적인 교육훈련을 실시함으로써 학생들의 능동적인 참여를 유도하고 교육의 효율성을 높일 수 있었다고 설명했다.



## 부산선원관련단체협의회

해기사 부족현상 해소방안 협의



부산선원관련단체협의회는 8월23일 한국해양수산연수원에서는 3/4분기 정기회의를 갖고 해기사 부족현상 해소방안 등을 협의했다.

지난 2002년 10월 결성되어 활동중인 부산선원관련단체협의회는 해양수산업인이 가장 많은 부산지역에서 선원관련 업무를 수행함에 있어 구성기관 및 단체 개개의 이익보다는 상호이해를 도모하며, 선원의 양성 및 복지 등을 추구하고 있다.

한국해양수산연수원 박찬조 회장의 주재로 열린 정기회의는 13개 기관에서 참여했으며, △해기사면허 효력정지자 재승선 기회부여로 해기사 부족현상 해소 방안 △수산업 분야 선원인력 공동화 현상에 대한 검토 등에 대한 심의가 있었다.

이번 정기회의에서는 장기 미승선으로 인해 해기사 면허가 정지된 자에 대해 일정기간 재교육을 통해 승선할 수 있는 제도 마련을 통해 해기사 부족현상이 심각한 해운업계의 선원 구인난에 도움이 될 수 있도록 힘을 모으기로 했다.

한편, 부산선원관련단체협의회는 부산지방해양수산청을 비롯하여 한국해양수산연수원과 한국해양대학교, 부산해사고등학교 등 선원양성교

육기관과 전국선박관리선원노동조합, 전국해상산업노동조합연맹, 전국원양산업노동조합 등 선원권익보호단체, 한국선주협회 부산지구협의회, 한국해운조합 부산지부 등 선원고용주 단체 등으로 15개 기관 및 단체로 구성되어 있다.

## 한국선급

대한조선과 상호기술교류협정

한국선급(회장 오공균)과 대한조선(주)(부회장 박재영)은 지난 8월22일 대한조선(주) 해남조선소에서 양사 관계자들이 참석한 가운데 상호 기술 교류를 위한 협정을 체결했다.

이번 협정체결을 계기로 양 사는 앞으로 선박의 설계 및 건조에 관계되는 조선해양기술 및 차세대 설계 및 생산기술 분야의 공동 연구, 공동 설계 및 영업 정보의 상호 교류 등을 통해 해양산업발전을 위한 상호 협력체계 구축 및 국제 경쟁력을 강화할 수 있는 발판을 마련하게 되었다.

한국선급은 그동안 기술개발을 통하여 쌓아온 선박 설계에 대한 기술을 대한조선(주)과의 공동 연구 및 교육을 통하여 지원하고 대한조선(주)은 이를 발판으로 해외선주에 대한 기술영업을 강화하여 한국선급과 더불어 상호 동반성장을 추구할 예정이다.

이번에 기술교류 협약을 체결한 대한조선(주)은 2005년 하반기 조선소 건립공사를 에 들어간 지 20개 월 만에 지난 8월 21일 제 1 드라이 도크에서 1호선의 용골거치식을 갖고 본격 가동에 들어갔으며 이미 해외 및 국내 선주로부터 수십척의 대형선박을 수주 받아 건조하고 있다.

또한 한국선급은 그동안 공통구조규칙(CSR) 프로그램을 개발하여 각 조선소에 기술지원을 해왔으며, 2008년 국제선급연합회의 의장업무 수

행을 계기로 해운, 조선산업과의 연계를 강화하여 기술 서비스를 확대하는 한편 나아가서 국제해사기구(IMO)와 각 국의 국제규정의 제정과 시행을 돕는데 선도적 역할을 담당할 예정이다.

이날 한국선급 오공균 회장은 인사말에서 “이번 협정체결을 계기로 한국선급이 그 동안 47년의 역사를 통해 쌓아온 선박 및 해양 기술을 바탕으로 지금 세계적으로 성장하고 있는 대한조선(주)에 모든 기술적인 지원을 아끼지 않을 것이며, 세계 시장에서 양 사의 동반성장을 추구하는데 노력할 것”이라고 밝혔다.

## 한국컨테이너부두공단

### 2007년도 경영평가 개선대책 수립

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 지난 8월22일, 월드마린센터 대회의실에서 임원, 부서장 및 평가지표 담당자 등 30여명이 참석한 가운데 2007년도 경영평가 개선대책을 수립하였다고 밝혔다.

이날 회의에서는 2006년도 경영평가 결과 지적사항과 자체진단 결과 개선필요사항에 대한 개선대책을 보고하고, 개선대책에 대한 실효성·적정성 등의 제고를 위하여 평가지표 부서장 및 담당자 등 참석자들의 심도있는 토론으로 이어졌다.

특히 물동량 확보를 위한 비상경영체제 운영, 목표관리제(MBO) 도입, 품질경영, 재무건전성 확보 방안 등은 광양항 활성화와 경영효율성 제고를 위한 특단의 조치로서 경영평가만을 위한 개선대책이 아닌 가치경영 달성을 위한 효과적인 대안으로 주목받았다.

## 한국해사문제연구소

### 국제물류실무 지침서 발간

한국해사문제연구소(이사장 박현규)는 최근 하주기업들의 물류 실무담당자들에게 도움을 줄 수 있는 국제물류실무 지침서인 ‘MOL JAPAN 물류입문’을 발간했다.

이 책은 일본의 물류기업 MOL JAPAN에서 정기항로를 이용하는 고객들의 화물 흐름을 추적하여, 물류과정의 요소요소마다 반드시 필요하다고 생각되는 기초지식들을 집대성한 것으로, 젊은 실무자들이 쉽게 물류지식을 습득할 수 있는 내용으로 편집되어 있다.

이 책의 내용은 △수출입절차 실무 △선적절차 실무 △컨테이너 운송서비스 △항공운송 서비스 △기타 사항 △MOL의 서비스 등 6개의 장으로 이루어져 있으며, 도입부에서 수출입 전체의 흐름을 도식화하고 이를 해설하는 부분을 담아 수출입 물류 전반에 대한 이해를 돕고 있다. 또한 프롤로그에서는 MOL JAPAN의 영업사원들이 지금까지 실제 비즈니스를 진행하면서 겪었던 사건들을 중심으로 ‘문제가 일어나는 방법’에 대한 ‘문답식 사례’ 들을 정리해주고 있다.

첫 번째 장인 수출입절차 실무에서는 △통관에 대한 개념 △통관실무 △타법령 △창고와 보세제도 △포장과 배닝 등을 설명하고 있으며, 두 번째 장에서는 선적절차 실무를 통해서는 선하증권의 발행과 같은 굵직한 내용부터 각종서류의 정정과 변경 등 세세한 부분까지 다루고 있다. 제3장에서는 컨테이너 운송에 대한 전반적인 이해를 돕고 있으며, 제4장에서는 항공을 통한 운송서비스에 대해 개괄적인 내용을 알려주고 있다.