



한진해운, STX팬오션 등 국적외항선사 수출의 탑 수상 '무역의 날' STX팬오션 추성엽 부사장 대통령 표창



국내 최대 컨테이너 정기선사인 한진해운과 국내 최대 벌크 선사인 STX팬오션이 나란히 60억불 수출의 탑을 수상했다.

12월 2일 오전 10시 코엑스 컨벤션홀에서 무역업계 대표와 근로자, 수출지원기관 관계자 등 1500여명이 참석한 가운데 개최된 제 45회 무역의 날 기념식에서 한진해운과 STX팬오션을 비롯해 현대상선, 대한해운, 대보해운, 티피씨코리아, 선우상선, 고려해운, 선우ST, 쉬핑랜드 등이 10개 선사들이 수출의 탑을 수상하는 영예를 안았다.

지난 43회 무역의 날에서 50억불 탑을 수상했던 한진해운은 2년만에 60억불 탑을 수상했고 지난해 30억불 탑을 수상했던 STX팬오션은 불과 1

년만에 60억불 탑을 수상해 눈길을 끌었다.

역시 지난 43회 무역의 날에서 30억불 탑을 수상한 바 있는 현대상선도 2년만에 50억불 탑을 수상하는 쾌거를 이루었고 지난해 9억불 탑을 수상했던 대한해운은 올해 10억불 탑을 수상했다.

지난해 2억불 탑을 수상한 바 있는 대보해운은 3배가 넘는 6억불 탑을 수상했고 지난해 역시 2억불 탑을 수상했던 티피씨코리아도 4억불 탑을 수상했다. 지난해 1억불 탑을 수상했던 선우상선은 3억불 탑을 수상했고 고려해운은 올해 처음으로 3억불 탑을 수상했다. 또 선우상선의 자회사인 선우ST도 올해 1억불 탑을 처음으로 수상했고 지난 43회 무역의 날에서 1000만불 탑을 수상했던



쉬핑랜드는 2년만에 10배가 넘는 1억불 탐을 수상했다.

해운업계외에도 삼성중공업이 70억불 탐, STX조선이 20억불 탐, 글로비스가 9억불 탐을 수상하는 등 주요 조선, 물류업체들도 45회 무역의 날 수출탐 수상의 영예를 안았다.

한편 올해 무역의 날에서 10개 해운선사가 수출의 탐을 수상하는 등의 성과를 이뤄냈으나 STX팬오션 추성엽 부사장을 비롯해 신성해운 신용경 전무, 한진해운 이기봉 부장, 대보해운 노재영 사장 등 4명만이 정부포상을 받는데 그쳤다.

〈수출의 탐 수상 기업〉

- ▲ 70억불 탐 : 삼성중공업(대표 김징완)
- ▲ 60억불 탐 : 한진해운(대표 박정원), STX팬오션(대표 강덕수외 1명)
- ▲ 50억불 탐 : 현대상선(대표 김성만)
- ▲ 20억불 탐 : STX조선(대표 정광석)
- ▲ 10억불 탐 : 대한해운(대표 김창식)
- ▲ 9억불 탐 : 글로비스(대표 양승섭)
- ▲ 8억불 탐 : STX엔진(대표 이강식)
- ▲ 6억불 탐 : 대보해운(대표 김창중, 노재영)
- ▲ 4억불 탐 : 티피씨코리아(대표 정신중)
- ▲ 3억불 탐 : 고려해운(대표 박정석), 선우상선(대표 정인현, 정대균), STX중공업(대표 김강수), 성진지오텍(대표 윤영봉), 삼호조선(대표 신현철), 21세기조선(대표 양승철, 황계주)
- ▲ 2억불 탐 : 세광중공업(대표 노재광, 임승의), 태웅(대표 허용도), 대선조선(대표 안강태), 디섹(대표 곽두희)
- ▲ 1억불 탐 : 쉬핑랜드(대표 이희선), 선우ST(대표 정인현), 현진소재(대표 이창규), 동화엔텍(대표 김강희)
- ▲ 5천만불 탐 : 해덕선기(구재고)
- ▲ 3천만불 탐 : 전진씨에스엠(대표 안익환)

〈정부포상 수상자 명단〉

- ▲ 은탑산업훈장
STX조선 정광석 대표이사
- ▲ 동탑산업훈장
대선조선 안강태 대표이사, 디섹 곽두희 대표이사, 삼성중공업 이현용 부사장, 현대중공업 정대식 기장
- ▲ 석탑산업훈장
현대중공업 김종석 부장
- ▲ 산업포장
글로비스 홍진기 전무, 현대미포조선 최범도 차장, 현대삼호중공업 변성호 부장, 한진중공업 김상진 직장
- ▲ 대통령표창
STX팬오션 추성엽 부사장, 해우GLS 김진일 대표이사, STX엔진 박종찬 실장, 현대미포조선 이춘환 기원, 대우조선해양 황만순 직장, 삼호조선 신현철 대표이사, 태웅 유승오 반장, 동화엔텍 이이호 반팀장
- ▲ 국무총리표창
신성해운 신용경 전무, 한진해운 이기봉 부장, 우진글로벌로지스틱스 신백용 회장, 한국무역협회 김길섭 팀장, 한국무역협회 류영구 차장, 한국무역협회 김준기 과장, 대우조선해양 이상길 팀장, 동화엔텍 김홍순 부장, 전진씨에스엠 이동재 과장, 전진씨에스엠 윤종만 직장, 태웅 민혁 이사, 성진지오텍 최봉길 전무, 해덕선기 이동준 이사, 현진소재 주홍식 반장, 해덕선기 박근석 팀장, 현대중공업 그리스 배종천 부장
- ▲ 지식경제부장관표창
대보해운 노재영 대표이사, 글로비스 구형준 아산CKD 센터장, 속초시청 전영식 북방물류담당, STX조선 강병순 차장, 현대중공업, 이정대 부장, 한진중공업 박노준 직장, STX조선 윤정중 직장, STX엔진 윤정식 직장, 현대삼호중공업 김현영 팀장, 삼성중공업 김윤희 사원, 해덕선기 구재고 대표이사, 현진소재 김남규 차장, 성진지오텍 박정길 사원

한-중 해운회담에서 한중컨항로 전면개방 잠정유보 합의 최근의 해운불황 고려하여 카페리항로 신규개설도 재논의

내년으로 예정됐던 한중 컨테이너 항로의 전면 개방이 잠정 유보됐다.

국토해양부(장관 정종환)와 중국 교통부는 11월 18일부터 19일까지 경주에서 '제16차 한중 해운회담'을 열어 최근 세계경제 침체와 해운업계의 위기를 감안해 2009년으로 예정됐던 한중컨테이너 항로의 전면 개방을 잠정 유보하고 내년에 추가 선복도 투입하지 않기로 합의했다.

한중컨테이너 항로는 지난 2005년 개최된 제 13차 한중해운회담에서 '2009년 카페리항로에 영향을 미치지 않는 항로에 대해 완전 개방'기로 합의했으나 3년만에 한중 컨테이너 항로 전면 개방은 '다음 기회'가 돼버렸다.

2009년 한중 컨테이너 항로 전면개방에 대해 지난 7월 한중항로에 취항하고 있는 컨테이너선사들의 운임협약체인 황해정기선사협의회(회장 김병래)가 한중항로의 채산성 악화를 이유로 단계적 개방을 해달라고 건의해 왔었다. 이러한 단계적 개방요구에 대해 인천·평택 항만업계와 하주단체들은 한중 컨항로를 예정대로 전면 개방해야 한다며 정부에 건의서를 제출하는 등 단계적 개방에 대해 반대입장을 견지해 왔었다.

이러한 논란에도 불구하고 2009년 한중 컨테이너 항로 전면개방은 최근 악화일로를 걷고 있는 해운경기 덕분에 선사측에서 요구했던 단계적 개방보다 훨씬 강력한 조치인 잠정 유보로 결정이

났다. 업계에서는 작금의 해운불황으로 한중 컨테이너항로가 전면개방에서 단계적 개방으로 조정되고 2~3개 신규항로가 개설될 것으로 예상했으나 신규 선복 투입도 없는 일이 됐다.

16차 한중해운회담을 앞두고 평택-연태, 평택-천진, 대산-석도, 인천-장하 등 총 4개항로가 신청됐던 카페리항로 역시 해운업계의 어려운 실정을 감안해 차기에 재협의기로 하면서 신규 개설이 좌절됐다. 카페리 업계에서는 지금까지의 관례를 고려해 최소 1~2개 정도는 허가가 나지 않겠나라고 관측했으나 환율급등과 실물경제 위축으로 여객과 화물 모두가 줄어들고 있는 최근의 상황 덕분에 카페리 항로 신규 개설 역시 '다음 기회'가 돼버렸다.

중국 정부가 줄곧 주장해왔던 카페리선의 28년 선령제한 도입 문제 역시 우리 정부가 국제기준과 다르다고 설득함에 따라 차기에 재협의기로 했다.

국토해양부 관계자는 한중항로 개방이 잠정유보하는 대신 운임덤핑방지 등 한중 해운시장 발전방안에 대해 양국 민간협의체간 협의를 통해 2009년 6월까지 각 정부에 건의토록 했다고 밝혔다.

이번 한중해운회담에서 우리측은 또 중국내 공컨테이너 통관비·검역비 부과를 제기했고 이에 대해 중국측은 한국에서 상세자료를 제공하면 조속한 해결을 위해 관계기관과 적극 협의해보겠다는 답변을 내놨다. 대련 등 중국항에서 CIQ직원의



승선검사로 입국수속이 지연되는 문제에 대해서도 중국측은 관계기관과 적극 협의해 문제를 풀어나가겠다고 약속했다.

공컨테이너의 중국항내 운송문제에 대해서는 중국측이 이에 대한 기본입장을 설명하고 자사선을 이용한 운송은 허용하나 제휴회사를 통한 운송은 계속적으로 협의해 나가겠다고 밝혔다.

중국측에서는 컨테이너선이 공휴일에 인천항과 평택항에 입항할 경우 통관서비스가 되지 않고 있는 문제를 개선해 줄 것과 중국 선사직원의 복수비자 발급 등을 요청했다. 이에 대해 우리측은 평택·인천항의 휴일 상시 통관허용은 임시개정 제

도를 활용하고 상시통관을 위해서 관계기관과 적극 협의해 나가겠다고 답했다. 중국선사 직원의 복수비자발급 문제는 이미 시행되고 있는 무사증 입국제도의 활성화와 사업목적상 필요한 인원의 복수비자발급을 관계부처와 협의해 가기로 했다.

한편 지난 1993년 한중 해운협정이 체결된 이후 양국은 인적·물적 교류확대와 컨테이너 및 카페리항로의 안정적 발전을 위해 매년 1회씩 한중 해운회담을 개최하고 있다. 올해 16차 회담에서 양국 해운당국은 최근 해운시장의 어려운 상황에 대한 인식을 같이 하고 양국이 각 운항선사에 대해 필요한 지원을 하는데 대해 적극 협조하기로 했다.

항만배후단지에 대한 항만법 개정안 국무회의 통과 관리체계 정비 및 입주업체에 대한 지원 강화 등

항만배후단지에 대한 관리체계가 정비되고 입주업체에 대한 지원도 강화되는 등의 내용을 골자로 하는 '항만법 개정안' 이 11월11일 국무회의를 통과하였다.

항만법 주요 개정내용은 항만배후단지 운영 활성화 지원과 관련하여 항만배후단지 관리기관, 관리계획, 관리지침 등을 신설하여 항만배후단지를 체계적으로 관리하여 활성화 기반을 마련하고, 항만배후단지에 기반시설을 우선적으로 지원하고 입주기업 유치를 위해 자금 지원도 할 수 있도록 하였다.

또 항만공사 절차 간소화 및 규제 완화에 대해서는 민자로 시행하는 항만공사와 항만재개발사업 시행 시 준공 전 사용을 허가제에서 신고제로 절차를 완화하여 기업의 편익을 도모하는 한편, 항만공사 시행시 건축허가, 경제자유구역 실시계획 및 산업단지 실시계획 승인을 의제 받도록 하여 추진 절차를 간소화하여 사업기간단축을 하도록 하였다.

이와함께 항만은 지정항만과 지방항만으로 구분하고, 지정항만은 다시 무역항과 연안항으로 구분되고 있으나, 지방항만이 항만법 제정(67년) 이후 지정된 사례가 없어, 지정항만 및 지방항만제도를 폐지하고, 항만을 무역항과 연안항으로 구분하여 분류체계를 단순화 하였다. 현재 전국 28개 무역항 중 국가에서 관리할 주요 무역항을 제외한 일반무역항과 연안항(24개)의 관리권을 지방자치단체로 위임할 수 있는 근거를 마련하였다.

이번 항만법 개정으로 항만배후단지의 운영이 활성화되고 항만공사의 절차 간소화로 항만공사 시 비용이 절감 될 것으로 기대된다.

국토해양부는 항만법 개정안을 이번 정기 국회에 제출하고, '09년 하반기부터 시행해 나갈 예정이다.

부정기선 해운시황 빠르면 내년 하반기부터 회복예상

선진국 주택경기 회복과 함께 소비도 점진적으로 증가

최근 급격히 하락한 해운시황은 내년 하반기부터 회복될 것으로 전망됐다.

조병희 키움증권 애널리스트는 최근 내놓은 '2009년도 운송업 전망 보고서'에서 "올해 하반기 유류할증료 부담이 완화되고 있지만 달러당 1,500원에 달하는 환율과 자산가치 하락은 해외 출국을 부담스럽게 하고 있다"며 전세계로 확산되는 수요 둔화와 원자재 가격 하락은 국가간 물동량 감소로 연결되고 있어 운송업의 본격적인 수요 회복은 다소 시간이 걸릴 것으로 내다봤다.

하지만, 그는 △비용측면에서 가장 큰 비중을 차지하는 유류비 부담이 완화됐다는 점 △수급측면에서 금융위기가 확산되면서 예정되어 있는 선박 건조가 지연되거나 취소되면서 과잉공급에 대한 우려가 해소될 가능성이 높아졌다는 점 △환율이 2/4분기부터 안정될 경우 잠재되어 있던 내국인 출국자 수요가 다시 증가하게 되며 외화환산손실이 오히려 외화환산이익으로 전환될 것이라는 점 등의 요인으로 하반기 강한 반등이 있을 것으로 예상했다.

특히 해운시황의 경우 깊은 부진 이후 가파른 회복세가 기대된다는 것이다.

금융위기의 실물경기 확산, 주택경기 부진 등으로 대부분의 반제품 수요가 감소해 국가간 컨테이너 물동량도 둔화되고 있다. 벌크 또한 중국 수요 감소와 원자재 가격 하락 등으로 인해 BDI지수가 고점 대비 93%이상 급락하여 해운업의 불확실성

이 높아지고 있다.

그러나 금융위기 심화에 따른 공급폭 둔화를 기대하고 있으며, 빠르면 하반기부터는 회복세가 나타날 것으로 전망된다.

컨테이너의 경우 미국과 유럽의 주택경기와 소비 회복 시기가 관건이 될 것이다. 2009년 상반기 바닥을 확인할 것으로 판단하고 있으며 하반기부터 주택경기 회복과 함께 점진적으로 소비도 회복될 것으로 예상된다.

벌크 부문은 선진국 경기 둔화 영향이 중국을 비롯한 신흥 국가로까지 확산되는 국면이다. 그러나 중국 정부가 내수 확대를 위한 정책들을 쏟아내고 있어 상대적으로 견조한 성장을 보일 것으로 기대된다. 하지만 컨테이너와 벌크 모두 수요 회복과 원자재 가격 반등, 그리고 재고 소진이 선행되어야 하는 만큼 2009년 교역량 증가율은 2008년보다 둔화될 가능성이 높다.





해양부, 물류에 무선인식기술 적용, 화물흐름 실시간 파악

2012년까지 160여개 물류거점 적용 연간 3,194억원 절감

최근 활용이 확산되고 있는 RFID기술을 내륙 물류기지 등 전국의 주요 물류거점에 적용하여 물류가시성(Visibility)이 확대되고 물류거점의 운영이 효율화된다.

국토해양부(장관 정종환)는 이를 위해 RFID(무선인식기술, Radio Frequency Identification : 사물에 고유코드가 기록된 전자태그를 부착하고 무선신호를 이용하여 해당 사물의 정보를 인식·식별하는 기술) 기반 물류거점 정보시스템 구축사업을 금년 중 착수한다.

2012년까지 전국의 160여개 물류거점을 대상으로 단계적으로 추진될 RFID 인프라 구축이 완료되면 물류가시성이 크게 확대되어 물류기업의 효율이 향상된다.

또, 게이트 자동화를 통한 물류거점도 운영을 개선할 수 있게 되어 연간 3,194억원의 물류비 절감 등의 효과가 예상된다.

내륙물류거점에 구축될 RFID 인프라는 이미 舊해양수산부에서 구축하여 운영 중인 항만의 RFID 인프라와 연계·통합되어 시너지를 확대함으로써 육해공이 연계된 수출입화물 흐름의 가시성이 크게 향상될 것으로 보인다.

항만의 경우 RFID를 활용하여 항만의 게이트를 자동화하고 컨테이너를 추적하는 글로벌컨테이너

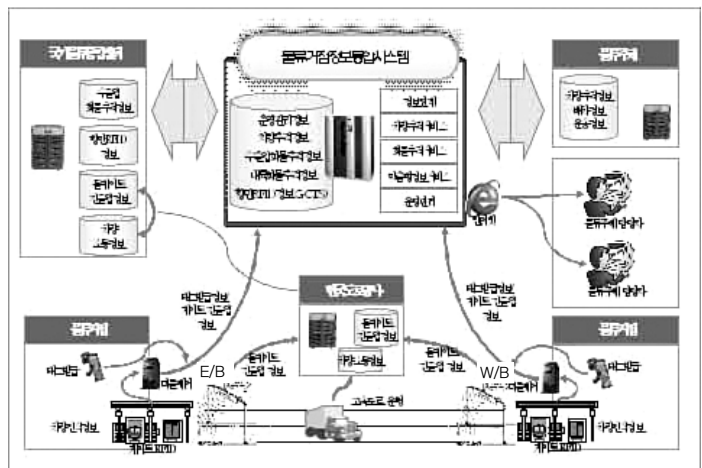
추적시스템(Global Container Tracking System)이 구축되어 운영 중이다.

향후 세계 물류시장의 새로운 트렌드로서 가시성·안전성·간소화 등이 물류의 주된 관점이 될 것으로 예상되는 가운데, 특히 가시성 향상은 물류의 막힘과 위협을 해소해 주는 新 물류경쟁력으로 작용할 것으로 보이며, 이러한 가시성 확대의 수단으로 RFID와 같은 정보기술의 이용이 확산되고 있다.

또한, RFID를 활용한 물류가시성 향상은 미국의 9.11사태 이후 중요시되고 있는 물류보안(Supply Chain Security) 확보 측면에서도 큰 도움이 될 것으로 보인다.

RFID 기반 물류거점정보시스템 구축은 내륙 컨테이너기지(Inland Container Depot)·복합 화물터미널·물류단지·공항·철도화물거점 등

[RFID기반 물류거점정보시스템 개념도]



주요 물류거점에 RFID 리더기를 설치하고, 화물 차량의 태그를 인식하여 게이트를 자동화하고 차량 및 화물의 반출입을 자동인식하여 각종 물류 업무에 활용하는 사업이다. 가시성을 더욱 확대하기 위해 주요 고속도로 톨게이트에도 도입될 예정이다.

정부는 12월중 착수예정인 1단계 사업으로 수출입화물의 가시성을 확대하기 위해 컨테이너 화물을 처리하는 의왕 및 양산의 내륙컨테이너기지(ICD), 부산진CY(Container Yard) 등 5개 물류거점에 적용할 예정이다.

1단계 사업이 완료되면 의왕ICD와 부산진CY는 입출차량의 자동인식과 함께 게이트 자동화도 이루어져 물류효율이 크게 향상될 것으로 보인다.

또한 군포복합화물터미널은 택배차량 대기에 따른 혼잡으로 불편이 많았으나 RFID를 이용하여 대기순번을 자동화함으로써 출입차량의 불편도 크게 해소될 전망이다.

정부의 이러한 물류 RFID도입사업이 완료되면 운송사, 물류거점 운영사 등 물류주체는 여러 가지 업무개선을 도모할 수 있게 된다.

첫째, 물류거점 운영업체는 게이트자동화, 반출입 차량의 실시간 파악 등으로 운영 효율화를 통한 비용을 절감할 수 있다.

둘째, 운송사는 차량의 거점별 이동경로 추적을 통한 리드타임 단축, 차량관리 및 배차업무를 효율화할 수 있다.

셋째, 화주기업은 화물의 출도착, 반입 등 화물 추적정보를 실시간 모니터링 함으로써 신속·정확한 물류계획을 수립할 수 있다.

넷째, 정부 및 기업은 물류가시성 확보를 통한 체계적인 정보를 획득함으로써 관련업무 및 의사결정에 보다 효과적으로 활용할 수 있게 된다.

정부는 이 사업을 성공적으로 추진하기 위해 물

류업계의 적극적인 참여를 유도할 계획이며 RFID기반 물류거점정보 시스템을 추진 중인 국가물류통합정보센터와도 연계하여 정보의 효율성을 더욱 높임으로써 물류기업에 실질적인 도움이 되는 물류정보망으로 발전시킬 계획이다.

군산지방해양항만청 75톤급 신조 항로표지선 취항

군산항을 비롯한 주변해역의 항로표지시설 정비 점검 역할을 담당할 75톤급의 새로운 항로표지선 '새빛호'가 11월20일 취항을 시작했다.

군산지방해양항만청(청장 류영하)은 항로표지선 대체건조 계획에 따라 지난 2006년 3월부터 설계를 시작해 7월까지 설계를 완료했고, 지난해 8월부터 선체 건조공사를 시작해 금년 10월 준공하게 됐다고 밝혔다. 항로표지선은 서해 대중국 교역의 주요 무역항인 군산항을 입·출항하는 선박의 안전은 물론 대신, 인천, 평택당진항 등 서해 주요 무역항을 통항하는 선박의 안전을 책임지는 항로표지시설을 유지·관리하는 중요한 임무를 맡고 있다.

군산해양항만청은 그동안 1986년에 건조된 선령 22년의 84톤급 '전북919호' 1척을 운영해왔다. 하지만 운항된지 20년이 지나 노후화가 진행됐고 이에 따른 안전문제가 끊임없이 제기돼 왔다.

새로이 건조된 75톤급 항로표지선은 첨단 항해통신 기술을 바탕으로 장비와 설비를 두루 겸비한 것으로 전해졌다.

특히 선체의 항행능력은 웬만한 파도에도 무리없이 임무를 수행할 수 있도록 최신 기술이 적용됐으며, 항로표지선으로서 APS, AUTO PILOT, DGPS, ECDIS, RADAR, SSB, GYRO COMPASS, MTS, VHF 등 최신 통신장비를 탑재된 우수한 성능을 자랑한다.

군산청에서는 새로 건조한 항로표지선 '새빛호'의 취항으로 군산권역에 산재해 있는 항로표지시설 점검을 차질없이 수행할 수 있게 돼 국민의 소중한 생명과 재산 보호는 물론 운항선박의 반려자 및 도우미로서 역할을 충분히 수행, 해상교통 안전에 크게 기여할 것으로 보고 있다.



MOL 등 대형 선사 부산항 환적 컨테이너 화물 속속 늘려 연말 수출입 물동량 감소 예상 속에 호기로 작용할 것

국토해양부(장관 정종환)는 최근 금융 위기로 인한 실물 경기 침체로 항만 물동량 감소가 우려되는 가운데, 글로벌 대형 선사들이 북중국 항만에서 처리하던 환적 컨테이너 화물들을 부산항으로 속속 이전시키고 있다고 11월17일 밝혔다.

New World Alliance, Grand Alliance 등 대형 선대들이 동계 기상 악화에 대비하여 정시 서비스를 제공하기 위해 미주 서비스의 천진, 대련항 기항을 중단하고 동 항만들의 수출입 화물에 대하여 전용 피더선을 투입하여 부산항에 집결시킨 후 환적하는 시스템으로 변경하였다.

APL, MOL 등 New World Alliance는 지난 10월21일부터, NYK, Hapag-Lloyd, OOCL 등 Grand Alliance는 11월16일부터 신규로 각각 주 1항차씩 서비스를 늘려서 제공하고 있으며, 내년 4월까지 지속할 예정이다.

이번 선대 조정으로 인하여 주당 New World Alliance가 4,500TEU, Grand Alliance가 5,000TEU 만큼의 환적화물을 부산항에서 추가로 처리함으로써 연말까지 9~10만TEU 가량의 신규 환적화물을 처리할 것으로 보여 전년 대비 감소세를 보이던 환적 컨테이너 화물이 증가세로 돌아설 것으로 예상된다.

대형 선사들이 최근의 전 세계적인 해운시황 악화에 대응하기 위해 비용 절감에 총력을 기울이고 있어, 동계에도 정시 서비스가 가능한 부산항으로의 기항을 계속 늘려갈 것으로 보여 연말 수출입 물동량 감소 예상 속에 부산항 운영에 있어 호기로 작용할 것으로 보인다.

국토해양부와 부산항만공사는 연말까지 이어질 전략 선사 대상 홍보에서 이번 선대 조정을 부산항의 새로운 마케팅 전략으로 내세워 추가로 환적 화물을 유치할 계획이다.

또한, 대형 선사들의 잇따른 기항에 대비하기 위해 신선대 터미널 등 부산항 주요 터미널의 중심 준설을 조기에 시행할 수 있는 방안을 적극 추진할 계획이라고 밝혔다.

부산지방해양항만청 사랑의 집 한올타리 등대음악회

부산지방해양항만청(청장 주성호)은 태종대공원 내 영도등대 야외공연장에서 11월15일 '사랑의 집' 지역아동센터 학생들을 초청하여 사랑의 집 한올타리 등대음악회를 개최하였다.

사랑의 집은 사회에서 소외되기 쉬운 결손가정 및 저소득층 자녀들에게 양질의 교육서비스를 제공하고 정서 및 문화 활동을 통하여 신체적, 심리적, 사회적으로 건강하게 키우기 위하여 설립된 지역아동센터로서, 방과 후 아동지도, 아동가정 지원사업, 학대아동의 예방과 보호 및 상담 등 다양한 활동을 하고 있다.

이번 공연에서는 방과 후 아동지도 프로그램의 일환으로 가르치고 있는 바이올린 연주와 노래를 선보였다.

부산해양항만청 관계자는 “주말 영도등대를 찾는 관광객들에게는 멋진 음악 선물이, 사랑의 집 아동들에게 할 수 있다는 자신감을 심어줄 멋진 공연이 되었으면 좋겠다.”고 전했다.

조선시장의 신조선 발주취소, 글로벌 철강업계 강타

철강업계 300척 신조 발주취소 및 조선소폐업 전망

현재 세계 조선시장에서 발생하고 있는 신조선 발주취소 사태가 글로벌 철강시장을 강타하고 있다.

세계철강 정보를 제공하는 WSD(World Steel Dynamics)는 최근 보고서를 통해 케이프 사이즈와 파나마스 등 벌크 약 300여척의 발주가 취소되고 이와 동시에 몇몇 신흥 조선소들이 폐업할 것으로 전망했다.

WSD는 이들 신조 벌크선들에 공급되는 척당 강관은 1만 5,000톤정도로, 이 같은 취소량은 약 450만톤의 잠재적인 강관 소비를 감소시키는 것이라고 분석했다. 이 때문에 세계 철강업계는 지난 2개월간 심각한 가격 압박을 받고 있다고 WSD는 덧붙였다.

이와함께 WSD는 현재 세계 케이프사이즈 선대는 826척이지만, 118척의 대형 케이프사이즈를 포함해 오는 2012년까지 모두 760척의 신조 벌크선들이 발주됐다고 밝히고, 신조선 760척중 36%가 취소될 것으로 내다봤다.

다른 산업 관계자들은 전세계적으로 척당 2만 톤씩 모두 600만톤의 소비감소가 있을 것으로 전망하고 있다고 WSD는 덧붙였다.

한편, 여러 관련정보에 따르면 올해에는 약 1억 5,000톤규모의 글로벌 철강소비를 보일 것으로 관측되고 있는데 이 중 약 연간 6,000만톤 가량은 선박건조에 사용되고 있으며, 케이프 사이즈 및 파나마스 벌크 발주취소로 인해 한해 소비 예정량의 약 4% 혹은 선박건조용 철강의 대략 10% 규모인 약 600만톤 정도의 잔량이 발생할 것으로 알려졌다.

하지만 이는 2010년과 2011년 납기의 기 발주된 컨테이너선, 탱커선, 유람선, 기타 신조선 등 발주 취소간의 성과는 하등 영향을 주지 않으며 또한 철강업체에 대한 충격 또한 미미한 것으로 알려졌다.

한편, WSD의 Peter Marcus대표는 미국국제철강협회 회의에서 '해상운임은 당분간 하락세를 면치 못할 것'으로 전망했다.

영국 발틱해운거래소, 벌크시장 안정관련 긴급대책회의 일시적인 FFA 시장폐쇄와 해운지수 발표중단 등 제안

영국 런던소재 발틱해운거래소는 11월19일 본사에서 부정기해운 시장의 안정화를 위한 긴급 국제회의를 갖고 시장 혼란을 방지하기 위한 대책들을 협의했다. 영국의 로이드리스트에 따르면, 이날 회의에서 광석대기업인 BHP는 용선 계약 불이행(디폴트)의 억제책으로서 실제의 계약과 FFA(운임선물거래)를 조합한 상호네팅 결제의 보급을 제안해 일부 참가자들로부터 호응을 얻었다. 이날 회의에는 해운, 에너지지원회사, 브로커 등 벌크선시장 관계자 약 400명이 참가했는데, 회의에서는, 철강메이커 등 대형화주에 의한 용선계약의 불이행이 시장불안을 초래하고 있는 현상과 복잡하게 얽혀있는 차터체인(용선계약의 연쇄구조)의 리스크 등에 대해 중점적으로 협의했다.

특히, 이날 회의에서는 벌크선시장 불안의 해결책으로 많은 참가자들이 Δ 일시적인 FFA시장 폐쇄 Δ BDI 등 발틱해운지수 발표 정지 Δ 적극적인 정보공개에 의한 차터체인이나 FFA의 투명성 향상 등을 제안했다.

이와 함께 지난 10월분의 FFA에서 대량의 미결제 안건이 나와 있는 것이 보고된 것으로 알려졌다.



일본선협, 해상자위대 함정 소말리아 조기파견 요망

마에카와 회장, 최근 지나친 시황악화 오래가지 않아



일본선주협회 히로유키 마에카와 (Hiroyu ki Maekawa) 회장은 소말리아해역의 아덴만 수역에 출몰하는 해적들의

약탈행위에 대해 강한 유감을 표명하고, 일본 해상자위대 함정의 조기파견을 희망한다고 밝혔다.

마에카와 회장은 또 최근 해운시황의 폭락사태와 관련하여 “실제이상으로 시장이 위축됐다”며, 버블이 그렇듯이 지나친 시황악화도 오래가지 않을 것이라고 강조했다.

마에카와 회장은 11월26일 기자회견을 갖고 아덴만 수역에서의 해상강도 문제와 최근의 해운시황 하락, 해운인력 확보 및 해운세제 등 해운현안에 대해 의견을 피력했다. 다음은 마에카와 회장의 기자회견 요지이다.

△소말리아해역 해상강도 = 정부에서 자위대 함정파견을 위해 노력하는 것은 고맙지만, 위기는 지금 거기에 있다며, 현행 법제하에서 가능한 즉각적인 대응을 절실히 요망했다.

해상자위대 함정의 파견에 대해서는 해상경비행동의 발령에 의해 정부 판단만으로 가능하다는 의견이 있어 아소 타로 수상도 적극적으로 검토하는 자세를 보이고 있다.

이와 함께 일본 중의원 안전보장위원회에서도 외항업계의 강한 건의에 따라 11월27일 위원회를 열고 정부 결단을 촉구했다.

이와 관련하여 마에카와 회장은 “일본선사들이

희망봉을 선회하는 등 이미 할 수 있는 모든 대책은 강구하고 있다”며, 선박 승무원의 안전뿐만 아니라 국민생활을 위한 물자를 수송하는데도 악영향을 끼치는 만큼, 아덴만수역에 대해서는 각국이 해군을 파견하고 있는 것처럼 조치를 취하여 줄 것을 요청했다.

해상자위대의 파견에 대해서는 지난 10월17일 중의원 테러방지·이라크 지원 특별위원회에서 질문에 나선 민주당 나가시마 아키히사 의원이 자위대법 82조의 해상경비 행동에 근거하여 해상자위대 함정의 일본선박 호위에 해당되게 하는 것 등을 현행 법제하에서 가능한 수단으로 제안했다.

이에 대해 아소 타로 수상이 적극적으로 검토할 생각을 나타내고 있다.

특히, 마에카와 회장은 “위기는 지금 거기에 있다. 지금 할 수 있는 대책을 곧바로 실행해 주기를 바란다”며, 함정을 보내는 것만으로도 효과가 있다고 호소하고 있어 나가시마 의원 제안에 따른 형태의 즉시파견도 긍정적으로 추진되고 있다.

△금융 위기의 영향 = 크레디트·크런치(신용위축)가 해운산업에 크게 영향을 주고 있다. 지난 5~6월 부정기선시황은 일종의 버블이었을지도 모르지만, 9월의 리먼쇼크 이후 전세계적인 신용붕괴로 필요이상으로 지나치게 시황이 폭락했다. 시장의 심리위축 등으로 실태 이상으로 바닥에서 흔들리고 있다. 버블이 그렇듯이 지나친 시황악화도 길게 계속되지 않는다.

경영자로서는, 수요에 알맞은 공급을 하지 않으면 안 되며, 컨테이너선은 투입선대 감축 등을 통해 수요에 맞도록 하고 있다. 또 노령선을 스크랩

하는 등 생산조정을 하지 않으면 안 된다.

세계적인 금융·경제위기 하에서 11월에 중국에서 열린 세계해운회의에서도 해운 및 조선 양 산업계에서 현재의 시장상황에 대한 우려가 표명되었다. 중국 정부도 경기부양 대책을 서두르는 등 그만큼 사태를 심각하게 보고 있는 것으로 보여진다.

△말라카/싱가포르해협 항행원조 시설기금 = 2009년에 기금으로 800만달러가 필요한 것으로 일본을 비롯한 각국과 일본재단으로부터 자금각출이 정해져 있어 감사하게 생각한다. 일본선협에서도 계속해서 지원해 나갈 방침이며, 금년에는 작년의 2배가 되는 7000만엔을 거둘 계획이다.

△해운인재 확보의 대처 = 지난 8월에 마련한 선원교육기관과의 연락회의를 받아 중학생, 보호자, 교사를 위해 상선고등전문학교의 합동가이던스를 실시했다. 도쿄 회의장에서는 115명이 모여 텔레비전으로도 소개되었다. 신문에의 의견광고 등을 통

해 차세대의 해운인재 확보에 노력하고 싶다.

△해운세제 = 오퍼레이터를 위한 톤수표준 세제가 도입되어 국제 경쟁력 개선이 한단계 진행되었다. 해운세제의 나머지는 주로 선주를 위한 선박특별상각제도 밖에 없고, 어떻게 해서든지 연장 혹은 조세특별조치가 아니라 원칙에 들어가도 괜찮다고 생각한다.

선박특별상각제도는 유럽의 해운세제에 비해 경쟁력 측면에서 크게 뒤쳐져 있다. 보통 감세라고 말하지만, 세금납부의 연기이며 국가차원에서 이것에 의해 새로운 선박에의 투자가 촉진되는 것으로 나쁜 것은 아니다. 일본선박 이외에 외국적 선박에서도 적용되어 해외의 소득세가 합산되면 국세가 줄어들지 않는 이점이 있다.

톤수세제 관련법의 부대 결의에도 선박특별상각제도 유지가 민주당도 찬성해서 포함되어 있어 당파를 넘어 이해를 얻을 수 있는 것이라고 생각한다.

덴마크 벌크선사 노르덴, 100척 이상 용선선박 연내 반환

덴마크의 대형부정기선사 노르덴은 11월19일 지난 9월중순 이후의 전대미문의 벌크선시황 급락으로 부정기선시장이 위기에 직면함에 따라 파나막스형과 핸디막스를 중심으로 단기차선하고 있는 100여척 이상의 벌크선을 연내에 선주에게 반선한다고 발표했다.

동사는 자사 보유 선대를 장기대선하여 이익을 확정하는 한편, 9월 이전까지만해도 호황세를 누리기 위해 단기차선한 선대에 의한 스팟비즈니스로 많은 수익을 올렸지만, 시황이 급격히 하락함에 따라 선대반선에 착수했다. 동사는 지난 10월 이후, 운임 선물거래(FFA)의 손실도 발생하여 2008년7-9월기 벌크선부문 이익의 상당부분이 상쇄되었다. 동사는 벌크선시황의 급격한 변동에 의한 선복조정을 통해 10월1일부터 11월 중순까지 단기차선한 벌크선 77척을 선주에게 돌려주었다.

파나막스와 핸디막스를 중심으로 한 이들 벌크선은 1일 평균 용선료 약 5만달러에 차선하고 있었다. 최근 용선료는 1일 5,000~1만5,000달러로 급락, 고비용선을 반선하여 저비용선을 새롭게 용선할 경우 경쟁력을 강화할 수 있다는 것이다. 한편, 동사는 최근의 저시황과는 달리 이전에 좋은 조건으로 장기대선 계약을 체결하여 수익성에는 큰 변동이 없다고 강조하고 있다. 리스크 관리의 일환으로서 벌크선 부문의 고정계약에 관여하는 79개사의 거래처 안에서, 1사로부터의 고정수입이 전체의 10%를 넘는 거래는 없도록 컨트롤하고 있다고 한다.

이에 앞서 동사는 이미 발주한 30척 이상의 신조 벌크선의 준공 연기를 조선소에 요청하는 방안을 검토하고 있다. 용선예약 등 일본과 중국 조선소에 발주된 2008년말-2013년 납기예정 신조선은 80여척에 달하고 있다.

동사는 또 유동성 확보를 위해 2005년 준공된 핸디막스 1척과 2004-2005년 준공된 파나막스 2척을 매각한다고 발표했다. 매각액수는 3척 합계로 8,580만 달러이다.



미국발 경제위기로 해운시장 단기간 회복 어려울 듯

Seatrade와 SMF 주관, 2009 아시아해사전람회 개최

홍콩 타이창시양정기선사(泰昌祥?船)의 구지엔 강(?建?) 총재와 Pacific Basin(太平洋航?)의 니우보거(?伯格) 부행정총재가 11월26일 중환(中?)에서 열린 '2009 아시아해사전람회'에 참석했다.

구총재는 이 날 현재 당면한 시장 위기와 관련하여 "금융위기가 선사들에게 주는 영향은 내년에도 계속해서 표면화될 것"이라면서, "그러나 반드시 한 번은 실제 회복이 있을 것이며, 이에 따라 운임 또한 안정적인 수준이 되고 선주와 용선사 간에는 윈윈 상황이 될 것"이라고 밝혔다.

구총재는 이어 미국경제가 지속적인 약세를 보이고 은행이 신용장을 발행하지 않으며, 브라질 Vale사의 대 중국 수출 감소 등 요인들로 인해 해운시장이 단기간 회복하기 힘들 것이라고 말했다.

그는 또한 올해 드라이벌커 운임은 급등과 급락을 오가며 갈피를 잡기 힘들었으나, 이도 이제 시장이 실질적인 회복세를 보이면서 운임 또한 조금씩 안정적인 수준에 들어설 것이라고 전했다.

한편, 니우부행정총재는 "세계 많은 기업들이 아시아시장이 세계 경제를 정상적인 궤도로 올려주길 바라고 있다"면서, "금융시장 상황과 은행의 신용장발행 여부는 중요한 관건이 될 것"이라고 말했다.

그는 이어 "과거 30년간 해운시장은 적어도 3번의 위기를 맞았으며, 현재 선대의 평균 선령과 운영 자본이 함께 높은 상황에서 자연히 선령이 더 많은 선박이 해체될 것이며, 실제로 최근 들어 전보다 많은 선박들이 해체되고 있다"고 말했다.

그러나 두 사람은 NOL이 이번에 1,000여명을

감원하는 사실과 관련해서는 "회사마다 각자의 운영상황이 다르듯이 이번 시장위기에 대처하는 방안 또한 각기 다를 것"이라고 전했다.

한편, 이번 Seatrade와 SMF가 주관한 이번 전람회는 내년 4월 21일 싱가포르에서 개최될 예정이며, 이번 전람회에는 중국과 홍콩 선사들 및 선주들의 참여가 많았다.

미국 국토안보부, 컨테이너화물 검사강화규칙 발표

미국 국토안보부(DHS)는 11월24일 해상 컨테이너화물의 세관검사를 강화하는 규칙을 발표했다.

이 규칙은 현재의 '선적 24시간전의 화물정보 제출규칙' (24시간 룰)에 추가하여 미국의 수입자에게 10개 항목, 해운회사에 2개 항목의 정보제출을 새롭게 의무화 하는 '10 플러스 2 룰'이다.

이 잠정규칙은 11월25일에 관보에 공시한 뒤 내년 1월25일부터 시행된다. 하지만, 내년 시행 후 1년간은 본격도입을 위한 검증기간으로서 위반해도 벌칙은 적용하지 않는다. 세관에 전자신고하는 데이터의 일부는 유연하게 취급할 방침이다.

미국 세관·국경경비국(CBP)이 금년 1월 24시간 룰의 보완을 목적으로 새로운 사전신고 규칙의 개요를 발표했는데, 제출하는 데이터의 개수를 감안하여 '10 플러스 2 룰'이라는 명칭을 붙였다.

CBP는 24시간 룰로 적하목록 제출을 요구하고 있지만, 자동타켓팅시스템(ATS)으로 하이리스크 화물을 탐지하려면, 그것만으로는 충분하지 않다고 판단한데 따른 것이다.

10 플러스 2 룰은 미국에서 선적하거나 미국에 도중 기항하거나 하는 해상화물이 대상으로 벌크화물은 대상에서 제외된다.

세계 주요지, 세계 철강시장 및 해운시장 전망 내놓아

2010년 철광석 공급 부족, BDI지수 평균 1,600P 전망

철광석 공급이 2012년에는 오히려 부족해질 가능성이 있는 것으로 전망됐다.

현재 벌커해운시황은 참담한 상황이지만, 중국의 조강생산량이 경제 부양책에 힘입어 정상적인 수준을 회복한다면, 전세계 철광석 시장은 2012년경에 공급 부족 현상에 직면하게 될 것이라고 Credit Suisse가 최근 전망했다.

현재 철광석 공급 시장은 호주와 브라질의 생산량 감축 결정에 따라 안정적인 상황이다.

Credit Suisse사는 중국의 조강생산량이 2012년부터 연간 5.5% 성장하면 중국의 1인당 철광석 소비량이 현재 450~500킬로그램에서 600~650킬로그램으로 증가하게 될 것으로 전망했다.

현재 해운 업계는 해상운임 급락으로 고전하고 있지만 이번 고비만 넘기면 새로운 성장동력을 확보할 것으로 예상된다.

또한 모건스탠리는 4분기 BDI지수를 평균 1600포인트로 전망했다. 지난 10월 초에 전망한 9000포인트에 비하면 대폭적인 하향 조정이다.

모건스탠리는 또한 내년도 BDI가 평균 2500포인트, 케이프사이즈 벌커의 스팟용선료는 하루 평균 3만달러를 보일 것으로 전망했다.

아울러 2010년에는 BDI 2200포인트, 스팟용선료는 평균 2만3000달러로 예측된다고 덧붙였다.

이번 전망치는 지난 8월에 발표한 전망치에서 큰 폭으로 하락한 수치다. 당시 모건스탠리는 내

년에 6400포인트, 2010년에는 5400포인트 수준을 보일 것으로 전망했었다.

모건스탠리는 "선주들의 금융경색으로 자금확보가 어려워지고 해운시장의 침체로 인해 신조선에 대한 투자가 불가능해지며, 신조선 계약의 취소가 늘어날 것"이라고 지적했다.

모건스탠리와 더불어 세계적인 투자기관인 골드만삭스도 지난 10월 드라이시장 보고서에서 "4분기에 BDI가 평균 9000포인트를 기록하고, 1만500~1만1000포인트까지도 급등할 수도 있다"며 드라이벌크 시장이 올 4분기에는 상승추세를 보일 것이라고 전망한 바 있다.

한편 11월25일 현재 BDI지수는 804포인트를 보이며 800선 붕괴마저도 우려되는 상황이다.

