



# 국토해양부, 大局·大課제 도입 등 주요내용으로 조직개편

## 작고 효율적인 조직체계 구축위해 총 12개 부서 감축

정부는 4월28일 국무회의에서 국토해양부 조직개편방안을 심의·의결했다.

이번 조직개편방안은 국정과제를 보다 효율적으로 추진하기 위해 연관성이 높은 조직·기능을 통합·일원화하는 한편, 작고 효율적인 조직체계 구축을 위해 총 12개 부서를 감축(16개 부서 감축, 4개 부서 신설)하는 등 大局·大課제 도입을 주요내용으로 하고 있다.

우선 통합연계 교통체계 구축 강화하여 도로, 철도부서를 교통정책실 산하에 함께 편제하여 교통수단간 통합연계성을 강화했다.

기존의 도로부서는 교통정책실 산하에, 철도부서는 항공철도국 산하에 각각 편제되어 있었다.

그러나 주요 육상교통수단인 도로와 철도를 교통정책실에 함께 편제하여 종합사령실(Control Tower) 역할을 수행하게 함으로써 간선교통망의 통합연계체계(Inter-Modalism) 강화, 도로·철도시설간 원활한 투자조정, 저탄소 녹색교통망 형성 등 시너지 효과 창출이 기대된다고 국토해양부는 전했다.

다음으로는 항공정책기능 일원화, 조직간소화 방안으로 그간 항공정책은 본부(항공철도국)와 항공안전본부로 나뉘져 이원화되어 운영되어 왔다.

그러나 이번 조직개편으로 항공정책실을 신설하여 이원화된 항공정책기능을 통합·일원화함으로써 조직구조와 지휘체계를 간소화했다. 또한 항공관련 고객 접점을 일원화하고, 업무효율성을 강화했다고 전했다.

마지막으로 녹색성장을 선도할 미래전략 부서 신설했다.

국토해양부는 각 개별부서별로 추진중인 다양한 녹색뉴딜사업, 미래 신성장동력사업을 유기적으로 연계·조정하고, 융합·복합함으로써 시너지를 극대화하는 한편, 중장기적인 미래전략을 디자인하고, 구체화할 수 있도록 기획조정실 산하에 총괄전담부서로서 녹색미래전략담당관(과)을 신설했다.

한편 16개 부서 감축 등 大課제 도입하여 조직체계를 간소화하고 시너지를 낼 수 있도록, 유사기능이 있거나 업무연계가 필요한 부서간 통합을 통해 16개 부서를 감축했다.

국토해양부 관계자는 "이번 조직개편을 통해서 핵심기능을 중심으로 조직구조를 일원화하고, 실무인력을 확대함으로써 주요 국정과제가 더욱 속도감있게 추진될 수 있을 것으로 기대된다"고 전했다.

### □ 신설 (4개 부서 : +3과 +1팀)

구 분	주요업무내용항공산업과
녹색미래전략담당관	녹색성장, 신성장동력, 기후변화 총괄조정 등
투자심사팀	경제위기조기극복을 위한 재정조기집행, 투자평가 등
신교통개발과	저탄소 녹색교통, 육·해·공 지능형교통체계, 신교통체계 개발 등
항공산업과	항공산업 선진화, 항공물류, R&D, 항공정보화 등

□ 감축 (16개 부서 : △11과 △5팀)

통폐합 대상 부서	통합이후 부서명
① 지역정책과 + 지역발전지원과	지역정책과
② 도시정책과 + 도시규제정비팀	도시정책과
③ 주택건설과 + 주택시장제도과	주택건설공급과
④ 건설정책과 + 건설산업과	건설경제과
⑤ 시설안전과 + 건설안전과	안전관리과
⑥ 교통정보팀 폐지 (신교통개발과로 전환, 일부 도로환경과로 이관)	신교통개발과
⑦ 교통안전과 + 교통복지과	교통안전복지과
⑧ 자동차관리과 + 자동차손해보장팀	자동차생활과
⑨ 철도차량기술과 + 철도안전팀	철도기술안전과
⑩ 해운정책과 + 국제해운과	해운정책과
⑪ 해사안전정책과 + 국제해사팀	해사안전정책과
⑫ 항만개발과 + 항만건설기술과	항만개발과
⑬ 항공정책과 + (항본)기획총괄과	항공정책과
⑭ (항본)항행안전과 + (항본)운항안전담당관	운항안전과
⑮ 공항계획과 + (항본)공항기준담당관	공항정책과
⑯ 해양개발과 + 해양영토과	해양영토개발과

## 선박 건조에서부터 해체까지 유해물질 체계적으로 관리 IMO, 5월 외교회의에서 국제선박재활용협약 채택추진

국토해양부(장관 정종환)는 4월16일 한국선주협회, 한국조선협회 및 협회 소속 회원사가 참가한 대책회의에서 오는 5월11일부터 15일까지 홍콩에서 개최될 예정인 '선박재활용협약' 채택을 위한 외교회의의 우리나라 대응방안을 논의했다.

선박재활용협약은 선박에서 사용하는 유해물질에 의한 환경오염 예방을 위해 선박의 건조부터 해체까지 유해물질을 관리하기 위해 국제해사기구(IMO)에서 제정할 예정이다.

선박재활용협약은 선박에서 사용금지하는 유해물질과 관리대상 유해물질을 정하고, 선박소유자 및 해체시설 소유자의 의무사항을 규정하고 있다. 금년 5월 홍콩 외교회의에서 협약 발효 요건, 유해물질 목록 검사 등 협약 초안의 미해결 사항에 대해 논의하고 협약을 채택할 예정이다.

우리나라는 세계 1위의 조선 강국 및 6위의 해운국으로서 동 협약 발효 시 국내 이행에 충분한 시간을 확보하기 위하여 가급적 협약을 늦게 발효하는 것이 유리할 것으로 보고 다른 나라와 협조하여 대응할 방침이다.

협약이 채택되고 발효되면 선박은 유해물질 목록을 작성하여 정부 검사를 받고 관리해야 하며, 정부에서 승인 받은 해체시설에서 해체하여야 한다.



# 2009년 3월 항만 물동량 전년동기 대비 13% 감소

## 원화약세 등으로 수출 물동량의 감소폭 크게 둔화

국토해양부(장관 정종환)는 2009년 3월 전국 무역항만의 물동량(컨테이너 화물 포함) 처리실적이 총 8천9백만톤으로 전년 동기의 1억2백만톤에 비해 약 13%(13백만톤) 감소하였다고 발표했다.

이 같은 항만 물동량 중, 수입화물은 13.7%, 환적화물은 21.9% 각각 줄어든데 비해 수출화물은 4.4% 감소에 그쳐, 원화약세 등으로 인해 수출 물동량의 감소폭이 크게 둔화된 것으로 보인다.

항만별로 살펴보면, 부산·인천·광양항 등 주요 항만에서는 전년 동기와 비교하여 18.3%, 17%, 25.6% 각각 물동량이 감소한 반면, 울산항에서는 유류화물의 원유수입이 5.5%, 석유제품 수출이 27.1% 각각 증가한데 힘입어 2개월 연속 물동량이 증가하였다.

화물 품목별로 살펴보면, 광석은 26.4%, 철재 27.5%, 자동차 42% 각각 감소한 반면, 유연탄은 10.6%, 화공품은 10.8% 각각 늘어난 바, 이는 화력발전소(하동) 설비증설과 화공품의 수출증가에

기인한 것으로 보인다.

컨테이너 화물의 경우, 세계적인 경기침체의 영향으로 3월중 전년도에 비해 동기대비 20% 감소한 1,323천TEU를 처리한 것으로 나타났다.

수입화물은 전년도에 비해 26.6% 감소한 414천TEU, 수출화물은 21.6% 감소한 424천TEU를, 또한 환적화물은 12.3% 감소한 472천TEU를 각각 처리한 것으로 나타나 환적화물 감소세가 가장 적었다.

전국 컨테이너 항만 중, 인천항의 3월 물동량 처리실적은 지난 1·2월과 비교하여 감소세가 둔화되고 있는 것으로 나타났고, 기타 다른 항만들은 아직 물동량 감소정도가 1·2월과 비슷한 수준이다.

한편, 세계적인 경기침체의 영향으로 싱가포르(17.9% 감소), 중국 상하이항(15.1% 감소), 홍콩항(21.6% 감소), 선전항(21.2% 감소) 등 세계 대부분의 컨테이너 항만에서 두자리수의 물동량 감소폭을 보이고 있다.

### 〈 '09년 월별 전국 항만 물동량 추이 〉

구 분	'09.1월	'09.2월	'09.3월	'09.1/4분기
물동량(천톤)	81,337	78,081	88,802	248,220
전년동기 대비 증감율(%)	△15.7	△9.8	△13.0	△13.0

### 〈 전년 동기대비 '09.3월 항만 물동량 〉

구 분	전체	수출입			연안	환적
			수입	수출		
물동량(천톤)	88,802	60,449	41,169	19,280	18,689	9,664
전년동기 대비 증감율(%)	△13.0	△10.9	△13.7	△4.4	△14.5	△21.9

# 일본의 증시상장 외항해운기업 시가총액 65% 폭락

## 도쿄증권 1부 상장 작년 5월 4.4조엔→1.5조엔 감소

일본 도쿄증권에 상장된 외항해운기업의 시가총액이 해운시황의 하락으로 3분의 1 수준으로 폭락한 것으로 나타났다.

도쿄증권 1부에 상장하고 있는 일본 외항해운기업의 시가총액이 작년 5월 시점의 4.4조엔에서 불과 1년만에 3분의 1 수준인 1.5조엔까지 감소했다.

부정기선, 탱커, 자동차선의 주요 3개부분의 해상화물 수요가 급격히 줄어들었는데다 수요회복이 늦어질 가능성이 농후함에 따라 주가하락세가 지속되고 있다.

더구나, 세계 동시불황의 영향으로 철강, 자동차 등 각 산업의 수익성이 악화되면서 도쿄증권 1부 전체의 시가총액도 전년동기에 비해 크게 침체되어 있다.

일본 해운업계는 2009년 3월기 결산으로 주요 6사 중 5개사가 경상흑자를 기록했지만, 주식시장 전체 악화의 영향은 피할 수 없는 상황이 되었다.

시가총액은, 도쿄증권 1부 상장의 해운대기업 3개사(NYK, MOL, K-Line)와 부정기 전업 3개사(중앙기선, 신와해운, 이이노해운) 등 6개사로 금년 4월30일 시점의 합계 시가총액은 작년 5월 평균에 비해 65% 하락했다.

시가총액은 주식시장에서의 기업가치나 규모를 나타내는 지표로서 TOB(주식 공매시)때 필요 자금량의 기준으로 활용된다.

해운업계에서는 작년 5월 철강원료 수송선인 케이프사이즈 시황이 항로 평균으로 1일당 20만 달러를 돌파, 과거 최고를 기록한 것 외에도 대형 원유탱커(VLCC)도 중동 - 아시아간에서 손익분

기점을 3배 웃도는 WS(월드스케일) 200 포인트에 이르러 해운주가 일제히 상승하고 있었다.

특히, MOL은 작년 5월20일의 주가의 증가가 1,669엔이 되어 시가총액이 단독으로 2조엔을 넘어선 바 있다.

한편, 작년 10월 이후는 세계 동시불황의 발생으로 주식시장 전체가 급락했으며, 도쿄증권 1부의 작년 10월말 시점의 시가총액은 지난달 말부터 68조엔(20%) 감소한 279조엔까지 침체되어 있었다.

해운 각사는 2004년 이후 실적의 호전에 수반해 자기자본 비율의 상승, 이자부담 부채의 삭감 등 재무체질을 강화했다. 과거 5기에 걸쳐 주가도 호조추이를 보였다. 작년 10월 이후 일시 주가가 하락했지만, 연초 이후도 부정기선 시황이 비교적 상승세로 옮겨갔기 때문에 상한가를 쫓는 양상이 전개되었다.

지난 4월27일에 발표된 해운 대기업 3사의 결산에서는 기한전 반선에 의한 용선 해약손해나 투자유가증권의 주식평가손해 등 특별손실이 발생했다.





## 신형 인플루엔자 파급여파 해운업계 전체에 악영향 북미지역 크루즈업계 직격탄을 맞고 대책마련 고심



신형 인플루엔자에 대한 파급여파가 해운업계 전체에 악영향을 미치고 있는 가운데 북미지역을 중점적으로 서비스하는 크루즈업계가 직격탄을 맞고 있다.

이 지역에 대한 크루즈서비스를 전개하는 크루즈운영선사 단체인 크루즈라인 인터내셔널 어소시에이션(CLIA)은 4월말 전세계적으로 확대되고 있는 신형 인플루엔자에 대해 당면의 대응책 등을 포함한 성명을 발표했다.

이 단체는 성명을 통해 “현시점에서 멕시코에 기항한 크루즈선이나 승선 손님으로부터 감염의 의혹이 있는 환자는 나와 있지 않다”며, 지금까지 이상으로 위생관리를 철저히 해 세계보건기구(WHO) 등 관계기구와의 제휴를 도모해 나갈 것 “이라고 강조했다.

멕시코로부터 발생된 신형 인플루엔자에 대해서 WHO는 4월27일에 경계수준인 「3」에서 「4」로, 4월29일에는 「4」에서 「5」로 대응시스템을 강화했다. 이에 따라 CLIA는 이번 성명을 긴급 발표했다.

그 중에 CLIA는 “WHO나 미국질병대책센터(CDC)가 지시하는 위생 대응책으로 준수하고 크루즈 선내의 위생관리를 지금까지 이상으로 철저히 함은 물론, 승선객이나 크루즈에게 적확하게 최신 정보를 주지시키는 한편, 기항지에서의 생활 방법에 대해서도 주의를 호소할 계획”이라고 말했다.

한편, 멕시코에 기항하는 크루즈는 연중 운항되는 서카리브해를 중심으로, 태평양측에서는 「멕시코칸리비에라」로서 복수의 대기업선사가 배선하고 있다. 4월말의 단계에서, 최대기업의 카니발크루즈라인이나 프린세스크루즈, 로열캐리비안인터내셔널을 시작해 노르웨이 잔크루즈라인, 디즈니크루즈 라인 등 미국계선사는 “이번 사태를 중요하게 보고 당면은 멕시코 항만에의 기항을 보류하고, 아울러 CDC나 WHO등의 정보발표에 세심한 주위를 기울여 정확한 정보를 즉석에서 승선객에 전달한다”고 강조하면서 관계기관과 긴밀한 제휴를 통해 적극 대응할 방침임을 밝혔다.

유럽 등 다른 크루즈선사도 파나마운하나 월드크루즈의 기항지 변경과 주의환기를 시작했다. 영국 P&O크루즈, P&O크루즈·오스트레일리아 등이 4월29일까지 그 취지를 공표하고 있다.

또 멕시코에 기항하는 선사의 일본 총판매대리점(GSA)은 “4월 하순부터 당분간 서카리브해와 멕시코연안 크루즈의 기항스케줄을 변경하되 현 단계에서 원상회복시키는 정해져 있지 않다”고 공표하고 있다.

# 일본 대형3사 2010년 3월기 예상실적 대폭 하향 전망

## 2009년 3월기 3사 경영실적 전기대비 모두 줄어

일본도 최근 글로벌 금융위기 여파에 따른 해운시황 악화로 경영실적이 악화된 것으로 나타났다. NYK, MOL, K-Line 등 일본 해운대기업 3사의 실적은 최근 해운시황 흐름을 그대로 반영, 전기에 비해 악화됐다.

이들 3사가 최근 일제히 발표한 2009년 3월기 결산(2008년 4월1~2009년 3월31일 회계기간)에 따르면, 3사 모두가 매출액은 약간 감소한 반면 영업이익, 경상이익, 당기순이익 등이 전년도에 비해 최고 61%까지 격감했다.

NYK는 매출 2조 4,300억엔으로 전년대비 6% 감소하는데 그쳤지만, 영업이익은 28% 감소한 1,449억엔, 경상이익도 29% 감소한 1,408억엔, 당기순이익도 50.8% 하락한 562억엔을 기록하는 등 수익성이 크게 악화됐다.

MOL은 매출액이 전년대비 4.1% 하락한 1조 8,658억엔을 기록했지만, 영업이익은 1,972억엔(32.3%), 경상이익 2,045억엔(32.3%), 당기순이익 1,270억엔(33.3%) 등으로 전년도에 비해 30%

대의 하락세를 나타냈다.

K-Line도 매출 1조2,443억엔으로 전년대비 6.5% 하락했으며, 영업이익 716억엔, 경상이익 600억엔, 당기순이익 324억엔 등으로 전년도 실적에 비해 크게 악화됐다.

아울러, 2009년 3월기 이들 일본 해운대기업 3사의 정기컨테이너선 부문은 3사 합계로 800억엔이상의 대폭적인 적자를 기록했다. 3사의 컨테이너선 부문이 모두 적자를 기록한 것은 부문별 실적발표를 개시한 2005년도 이후 처음이다.

한편, 이들 해운대기업 3사의 2010년 3월기 연결실적은, 컨테이너선과 드라이버벌크를 중심으로 시황하락 추세를 감안하여 경상이익이 전년대비 60~80% 가량 감소할 것으로 전망했다.

일본 대형3사의 2009년 3월기 결산실적은 다음과 같다.

[NYK] 영업이익은 28%, 경상이익은 29% 각각 감소했다. 정기선부문의 부진이 족쇄가 된 것 외에도 부정기선부문도 주춤했다. 매출액의 경우

### [일본 대형3사 2009년 3월기 경영실적 및 2010년 예상]

(단위 : 억엔)

구 분	매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	24,299 (▲ 6)	1,449 (▲28)	1,408 (▲29)	561 (▲51)
	18,800 (▲23)	530 (▲63)	400 (▲72)	180 (▲68)
MOL	18,658 (▲ 4)	1972 (▲32)	2045 (▲32)	1,269 (▲33)
	14,000 (▲25)	800 (▲59)	800 (▲60)	400 (▲68)
K-Line	12,443 (▲ 7)	716 (▲45)	600 (▲52)	324 (▲61)
	9,500 (▲24)	160 (▲78)	110 (▲82)	65 (▲80)

※ 주 : 상단은 실적, 하단은 2010년 3월기 예상치, ( )는 증감률(%)



과거 최고였던 2008년 3월기에 거의 근접했지만, 엔고 289억엔, 연료유고 301억엔의 이익감소 요인도 영향을 주었다.

컨테이너선 부문의 경우 경상손익이 2007년 3월기부터 259억엔의 대폭 적자를 기록했다. 일시적으로 북미항로나 중남미항로에서 운임수준 호전의 혜택을 얻을 수 있었지만, 하반기의 세계적인 컨테이너 수송수요 감퇴나 운임수준 급락의 영향이 실적을 끌어 내렸다. 연료유 상승이나 엔고의 영향도 수익성을 악화시켰다.

부정기전용선은 드라이버벌크 시황이 하반기 이후 급락한 것이나 체선을 피할 수 없게 된 연도 당초의 상황도 영향을 주었다. 자동차선은 하반기에 화물의 이동이 급감했으며, 탱커, LNG선은 장기계약선이 순조롭게 가동했다. 부정기부문 전체에서의 경상이익은 51억엔 감소한 1,690억엔에 머물렀다.

비해운 중 물류부문은 제조업이나 유통업의 화물이동이 하반기에 침체한 영향으로 경상이익이 120억엔 감소한 52억엔에 그쳤으며, 터미널은 51억엔, 여객선은 11억엔의 흑자를 시현했다. 항공 화물 부문은 경상손익이 188억엔의 적자였지만, 신형기 도입효과로 적자폭을 44억엔 압축했다.

2010년 3월기에는 매상고가 23%, 경상이익이 72% 감소할 것으로 전망했다. 금년 하반기에 드라이버벌크 시황의 회복을 상정하는 것 외에 정기선 부문이나 물류부문은 코스트 삭감이나 업무 효율화를 진행시킬 계획이다.

제조업 등을 중심으로 화물의 이동회복은 차기 후반 이후를 전망해 어려운 실적이 예상되었다. 코스트 삭감 목표액은 비공표이지만, 1월에 2개년의 긴급 구조개혁 프로젝트를 시작하고 있어 100억~200억엔으로 매년 코스트 삭감액을 웃돌 전망이다. 연간 배당은 11엔 감소한 4엔을 계획하

고 있다.

[MOL] 경상이익은 32% 감소로 6기만에 감소했지만, 수준은 전기에 뒤이어 과거 2위 수준이다. 작년 9월 이후의 세계 동시불황에 의해 부정기선, 컨테이너선 모두 해상 화물의 이동이 격감하면서 운임침체로 채산성이 악화되었다. 엔고로 580억엔, 연료유 가격상승으로 357억엔의 이익감소 요인도 영향을 주었다. 영업이익은 전기대비 32% 감소했다.

용선 해약금 201억엔 등을 특별손실에 계상해 손이익은 33% 감소했다 연간 배당은 31엔으로 계속 배당을 실시했다.

매출액은 4% 감소했다. 부정기선부문 전체는 3%, 컨테이너선 사업은 7% 감소했다. 부정기선 부문의 경상이익은 23% 감소한 2,133억엔을 기록했다. 드라이버벌크는 상반기에 역사적인 마켓상승을 기록했지만, 하반기의 시황급락으로 이익이 감소했다.

송유선(원유, 석유 제품, LPG)은 신조선 투입 효과도 있어 이익이 증가했다. LNG(액화천연가스)선은 엔고가 영향을 주어 이익이 감소되었다. 자동차선은 세계적인 자동차 판매의 냉각에 의한 선복 잉여로 이익이 감소했다.

컨테이너선 사업의 경상손익은 213억엔의 적자(전기는 68억엔 흑자)로 전락했다. 작년 9월 이후 용선료와 운임 모두 급속히 악화되었다. 연료유 가격은 내렸지만, 선물시장에서 위험을 분산하고 있던 관계로 하락메리트를 충분히 향유할 수 없었다.

2010년 3월기에는 해운시황 침체를 고려하여 영업이익은 59%, 경상이익은 61% 감소할 것으로 전망했다. 엔고가 56억엔의 이익감소 요인이 되는 한편, 연료유 하락으로 456억엔의 손익개선을 전망했다.

용선선박의 반선이나 해체 등의 선복조정 외에

그룹 전체로 400억엔의 코스트 삭감을 추진할 계획이다. 드라이벌크를 중심으로 고비용선의 용선 계약료 200억엔을 전망하여 순이익은 69% 감소할 것으로 내다봤다. 배당은 아직 미정으로 향후의 경영환경의 추이를 판별한 다음 결정할 방침이다.

**[K-Line]** 2009년 3월기 영업이익은 45%, 경상이익은 52% 감소하는 등 5할 전후의 감소를 기록했다. 하반기는 경상 적자, 최종 적자가 되어 반기 베이스의 최종 적자는 2002년 3월기 이래 그동안 경영실적을 견인해 온 부정기전용선이 드라이버벌크, 자동차선 모두 세계경제 감속의 영향을 받아 이익이 감소했다.

컨테이너선도 수요감소가 동서항로 뿐만이 아니라 남북항로에도 이어져 회계기준 변경을 고려하면 실질적으로 500억엔 가량 악화되었다.

매출액은 과거 최고였던 2008년 3월기에 대해 7% 감소했으며, 3/4분기 이후의 사업 환경의 급격한 악화가 영향을 주었다. 컨테이너선 부문의 수송량은 310만TEU로 4% 감소했다. 운임면에서는 북미항로가 4% 증가했지만, 유럽항로가 18% 감소했으며, 그 외 남북항로나 아시아역내 항로 등에서도 하락했다. 경상손익은 2008년 3월기의 흑자로부터 반전되어 373억엔의 적자로 돌아섰다.

드라이버벌크는 시황변동의 영향을 최소한으로 억제해 운항코스트 삭감에 노력했지만, 시황악화의 영향을 다 보충할 수 없었다. 자동차선은 미국이나 신흥국·자원국 전용의 화물이동이 대폭 감소했다.

한편, 에너지 자원수송은 LNG선을 중심으로 안정적인 수익을 확보해 부문 전체로 이익이 늘었다.

2010년 3월기에는 매출액 24%, 경상이익 82% 감소 등 대폭적인 수입 및 이익 감소를 전망했다. 컨테이너선이 동서항로를 중심으로 어려운 운임 수준이 지속될 것으로 전망하는 것 외에도 세계적

인 소비수요 악화에 의한 자동차선의 수요감소, 벌크선이나 아프리카막스탱커의 시황침체가 악영향을 끼칠 것으로 분석하고 있다.

컨테이너선을 중심으로 450억엔의 코스트삭감을 추진하여 컨테이너선의 적자폭도 축소하지만, 그 다른 주요사업이 수입감소, 이익감소 등으로 예상돼 이를 보전하지 못할 것으로 예상된다. 연간 배당은 11엔 감소한 2.5엔으로 해 중간배당은 보류한다는 방침이다.

### 벌크선박 해체가격 해체량 증가추세로 인해 하락세

노후 벌크선의 해체용 매선가격의 하락세가 지속되고 있다. 영국의 해운조사회사 클락슨의 통계에 따르면, 4월24일 현재 1만DWT급 이상 노후 벌크선의 해체가격은 LDT(경하배수톤)당 230달러와 지난해에 비해 15달러 하락했다.

금년에 들어와 선박해체 시장에서는 벌크선 126척, 521만DWT가 해체용으로 매각되어 이미 2008년 실적을 웃돌고 있다. 작년 가을 이후 드라이벌크 시황하락에 의해 노후 벌크선의 해체가 급증함에 따라 해체가격도 이같은 증가세를 반영하여 하락세를 보이고 있다.

벌크선의 해체가격(핸디막스)은 벌크선시황이 급상승했던 2008년 중반에 LDT당650-700달러까지 상승했다. 이는 해체선가의 강세에도 불구하고 시황상승으로 거의 해체용 선박매매가 이루어지지 않았기 때문에 가격상승세가 지속되었기 때문이다.

하지만, 작년 가을 이후 드라이벌크 시황의 급락으로 해체용 선박매매가 급증함에 따라 작년 10월에는 일시적으로 톤당 200달러 전후까지 급락했으며, 금년에 들어와 톤당 260-280달러 수준을 유지하고 있다.

이와함께 수요증가에 더하여 환경문제가 겹쳐 해체야드의 처리능력에도 서서히 한계를 드러내고 있다. 선박해체 주요국인 방글라데시에서는 환경관련 단체의 제소에 의해 해체야드의 가동이 차질을 빚고 있는 것으로 전해지고 있다.





## 해운불황에도 선원들에 대한 관심을 더 기울여야 할 때 선원양성에 대한 훈련, 투자계획 지속적으로 유지필요

선원수급 문제에 대한 논의가 새롭게 부각되고 있다. 1년 전만 해도 모든 논의는 선원부족 문제에 관한 것이었으나, 최근들어 해운시황이 급격히 하락함으로써 선원교육 및 양성문제가 뒷전으로 밀리고 있다.

외신에 따르면, 현재 컨테이너해운 부문의 경우, 10% 이상의 선박이 계선되고 있다. APL이나 머스크와 같은 대형선사들에게 비용절감 문제가 핵심적인 사안으로 직원감축에 열을 올리고 있고, 또한 선박 발주 취소나 인도지연에 모든 노력을 경주하고 있는 상황이다.

이러한 상황에 직면해 있는 가운데, 전세계적인 금융 및 경제위기로 해운업계가 처한 인력공급 문제를 풀기에는 그 여력이 없는 실정이다.

이는 단순한 문제가 아니며 쉽게 해결될 수 있는 문제는 아니다. 물동량은 회복하게 될 것이고, 이에 따라 선박에 대한 수요는 언젠가는 되살아나게 되어 지금의 위기상황은 순식간에 사라지게 될 것이다.

런던의 국제해운연맹의 Natalie Shaw씨에 따르면, 해기사에 대한 수요는 지난 2005년 이미 공급을 초과했으며 일반선원에 대해서도 초과공급에 처해져 있다고 전했다. 하지만, 그녀는 업계가 직면한 노령화 문제에 대해 주목하고 있으며, 많은 이들이 육성프로그램에서 조기에 빠지고 있다고 밝혔다.

또한, 그녀는 “불황기에도 투자계획이나 선원

양성훈련이 계속적으로 필요한 회사들이 있다. 따라서 시장상황이 개선되었을 경우 진정한 어려움에 처하게 될 것으로 생각한다.”라고 전했다.

한편, 해운인력 채용 전문지인 Shiptalk는 “비록 2010년까지 8만4,000명에 달하는 사관부족이 처해질 것으로 예상되고 있지만, 누군가 어디에서 어떻게 용감하게 필요한 변화를 가능하게 할 투자를 해야만 한다”고 강조했다.

홍콩의 선박관리회사인 Anglo-Eastern사의 Peter Cremers 대표는 최근 싱가포르에서 개최된 SeaAsia conference에서 “경기불황에도 불구하고 선주사나 선사 모두 선원에 대해 장기적인 공약을 보여줘야 한다”고 전했다.

Anglo-Eastern사의 경우 자사의 선원들에게 고임금을 보장하고 있으며, 특별 보너스나 연금보장 등을 제시하고 있다고 설명했다.

한편, Shiptalk는 선원부족 위기는 오늘날의 실수를 더욱 복잡하게 만들고, 더 어렵고 빠르게 타격을 주게 되어 전세계 해운업계 혹은 물동량에 회복할 수 없는 타격을 줄 것이라고 주장했다.

이와 관련 업계 관계자는 “우리는 절벽의 끄트머리에 서 있었으나 다시 이끌려 올라올 수도 있다”며 “하지만 또 한번 행운이 계속되지는 않을 것이고, 앞으로 몇 년 더 인력에 대한 투자 부족이나 경시가 있을 경우 소위 관뚜껑의 마지막 못을 박게 될 상황에 처하게 될 것이다”라고 전했다.

# 최근 크게 증가하던 컨테이션 계선 6개월만에 감소

금년 3월말 11.3%에서 4월 중순 10.4%로 낮아져

점점 증가하던 컨테이션 계선율이 4월들어 처음으로 줄어들기 시작했다.

프랑스의 해운조사기관인 AXS-Alphaliner가 최근 발표한 자료에 따르면 4월13일 현재 계선중인 컨테이션선은 전체선대의 10.4%에 해당하는 131만TEU로, 2주전인 3월30일 11.3%인 142만TEU보다 11만TEU정도 줄어들었다.

증가하던 계선비율이 4월 들어 감소세로 돌아선 것은 여름성수기를 앞두고 있는데다가 향후 경기 회복에 대한 기대감이 커지면서 선사들이 지난해 하반기부터 중단하기 시작한 서비스를 일부 복원하기 시작했고 이에 따라 계선 중이던 중대형선들이 다시 서비스에 투입됐기 때문으로 분석된다.

실제로 계선된 7,500TEU급 이상 대형 컨테이션선은 지난 3월30일 23척이었지만 4월13일 현재 10척으로 크게 줄어들었다. 반면 3,000TEU급 이하 중소형 컨테이션선의 계선비율은 계속해서 증가하고 있는 상황이다. 이처럼 중대형선의 가동률은 올라가는 반면 중소형선의 계선율은 지속적으로 올라가고 있어 2주전에 비해 선복량은 10만TEU 정도 줄어들었지만 척수는 오히려 485척에서 486척으로 1척이 더 늘어나게 됐다.

중소형선의 계선 비율이 지속적으로 증가하고 있는 요인은 최근 서비스가 중단됐다가 재개되는 항로는 주로 기간항로로 중대형선에 대한 수요가 많이 늘어났기 때문이다. 또 다른 요인은 선사들이 용선료를 줄이기 위해 용선 대신 사선비율을

높이고 있기 때문으로 분석된다. 컨테이션 용선시장은 주로 3,000TEU급 이하 중소형 컨테이션선들로 구성되어 있는데 선사들이 용선기간이 만료된 중소형 컨선들을 반선하는 형태로 선복량을 감축시켜나가고 있는 것이다.

현재 선사들이 원선주에게 반선해 계선돼 있는 컨테이션선은 전체 계선선대의 약 31.4%에 해당하는 260척, 41만TEU에 달한다. 이는 2개월전 214척, 29만6,000TEU보다 39%나 증가한 것이다.

AXS-Alphaliner는 이처럼 중소형 컨테이션선의 계선은 지속적으로 늘어나고 중대형 컨테이션선의 계선은 줄어들면서 전체적으로 계선 선복량은 줄어들고 계선 척수는 늘어나는 현상이 여름성수기가 종료되는 9~10월까지의 계속될 것으로 예측했다.

그러나 AXS-Alphaliner는 여름성수기 동안 세계 경제가 회복돼 물동량이 증가하지 않는다면 올해 말까지 가서는 다시 계선 선복량이 증가해 200만TEU를 돌파할 수도 있을 것으로 내다봤다. 수요가 증가하지 않는 상태에서 2~4분기에 신조 컨테이션선이 대량으로 인도되기 때문에 과잉선복이 크게 늘어나는 것이 이러한 예측을 하는 주요 근거다.

AXS-Alphaliner는 현재처럼 세계 경기가 침체돼 있는 상황에서 2~4분기에 예정된대로 신조 컨테이션선이 인도되면 선복과잉이 최대 300만TEU를 넘어설 것으로 분석하고 있다.