



‘청해부대’ 소말리아로 출항하여 4월 중순 아덴만 도착

역사상 첫 전투함 파병부대로 한국선박호송임무 시작



한국군 역사상 첫 전투함 파병부대인 '청해(靑海)부대'가 3월13일 임무지역인 소말리아 해역으로 출항, 대양해군으로서의 첫발을 내디뎠다. 청해부대는 4월 중순 아덴만 해역에 도착해 한국 선박 호송 임무를 시작할 예정이다.

한국 선박의 해상 안전 보장 임무를 부여받은 청해부대의 첫 파병 함정인 한국형 구축함(KDX-Ⅱ) 문무대왕함이 이날 오전 경남 진해 군항에서 출항 환송식을 가졌다. '청해'는 해상무역을 통해 통일신라를 부흥시켰던 장보고 대사가 완도에 설치한 해상무역기지인 청해진에서 따온 명칭으로, 해군의 해양수호 의지를 상징한다.

청해부대는 우선 바레인에 있는 연합해군사령부(CFM)에 도착해 미국 5함대사령부 해안경비대로부터 적법한 검색절차 준수와 현지 문화, 증거수집 요령 등을 교육받은 뒤 아덴만 해역에서 본격적인 임무를 시작한다.

문무대왕함은 4개월 가량 임무를 수행한 뒤 같은 KDX-Ⅱ급인 충무공 이순신함, 대조영함, 왕

건함, 강감찬함, 최영함 중 1척과 임무를 교대할 예정이다. 청해부대의 파병활동 시한은 2009년 말까지다.

이날 환송식은 파병신고, 지휘봉과 태극기 수여, 격려사, 함정 환송 등으로 진행됐으며 이명박 대통령이 행사에 직접 참석해 장도에 오르는 청해부대 장병을 격려했다. 이 대통령은 격려사에서 "이번 소말리아 파병은 유엔 안보결의안에 따라

해상 수송로의 안전을 위한 국제적 노력에 동참하는, 우리 해군 전투함으로서 첫 해외 파병"이라며 "평화유지활동(PKO), 대테러, 재난 대비 등 세계 평화와 안녕을 위해 맡아야 할 우리 군의 국제적 책무가 점점 커지고 있다"고 말했다.

이 대통령은 이어 "대한민국은 이제 받는 나라에서 주는 나라로, 따라가는 나라에서 이끌어 가는 나라로 성장하고 있다"며 "청해부대는 이역만리 바다에서 대한민국 국민의 생명과 재산을 지키고 세계 평화와 안전보장에 기여할 것"이라고 강조했다.



국토해양부 외항해운업계 구조조정관련 긴급간담회 개최

‘해운산업 경쟁력 제고방안’ 마련, 금융위원회와 공동발표

정부가 주채권은행 주도로 해운사 신용평가를 실시하고 이를 토대로 구조조정을 실시하겠다는 내용을 골자로 하는 해운업 구조조정방안을 발표한 가운데 본격적인 후속대책 마련에 나서고 있어 주목된다.

국토해양부 박종록 해운정책관은 지난 3월10일 20여개 해운업계 사장단을 초청, 긴급간담회를 개최했다. 이번 긴급간담회는 지난 3월5일 금융위원회가 발표한 해운사업구조조정방안에 대한 후속지원 대책 마련을 위한 것으로 국토해양부는 해운업계 의견을 수렴하고 관계부처와 협의를 통해 4월초까지 ‘해운산업 경쟁력 제고 방안’을 발표하기로 한 바 있다.

해운산업 경쟁력 제고 방안에는 해운업의 구조조정이 원활하게 이루어지도록 정책적, 제도적인 지원을 강화하기 위한 조치들이 담길 예정이다. 이 방안에는 구체적으로 선박투자회사 활성화와 세제지원 강화 등 해운업계가 안정적인 영업환경을 만들 수 있도록 다양한 지원조치들이 포함되고 그동안 해운업계가 관심있게 지켜봐 왔던 구조조정선박 매입지원방안과 채무조정 프로그램 등도 포함된다.

이날 간담회에 참석한 해운업계 사장단들은 이러한 다양한 지원방안 외에 기존에 선주협회를 통해 건의해왔던 선박자산관리회사 설립방안, 선박투자펀드 조성 방안 등을 포함, 전세계 적용기업 확대, 외항해운업 등록기준 강화 등도 포함시켜 줄 것을 건의했다.

전세계 적용기업 확대 방안은 용선선박이 자기

보유선박의 5배 이하인 기업에 한해 톤세제를 선택할 수 있도록 하는 현행 규정을 3~4배 이하로 완화하는 방식으로 톤세제 혜택을 범위를 넓혀 달라는 것이다.

외항해운업 등록기준을 강화하자는 방안은 외항해운업 등록기준이 완화되면서 소형 선사들이 대거 외항해운업에 진출한 것이 다단계 용선체인을 만들게 된 계기가 됐으므로 이번 기회에 '선박량 5,000톤 이상, 자본금 5억원이상'인 외항해운업 등록기준을 강화해 시장질서를 다시 세워보자는 취지에서 제안됐다.

이외에도 이날 해운업계는 정부가 구조조정대상 선사의 선박을 매입할 때 보다 높은 선가에 매입할 수 있는 장치를 마련해 줄 것을 요청했다.

해운업계 한 관계자는 "정부가 KAMCO 또는 산업은행을 통해 구조조정대상 선사의 선박을 매입해주는 방안을 검토하고 있는데 가능한 높은 선가에 매입을 해주어야 선사들이 충분한 유동성을 확보할 수 있다. 해운업 불황으로 현재 중고선가는 거의 해체선가에 근접하고 있다. 정부가 현재 중고선가에 준해 선박들을 매입한다면 선사들에게 유동성을 공급해주는 효과를 거의 기대하기 어렵다. 가능한 현재 중고선가에 플러스 알파를 더한 적정한 선가를 매입을 해주어야 한다"고 지적했다.

한편 국토해양부 해운정책관과 관계자는 "이날 수렴한 해운업계 의견을 토대로 관계부처와 협의를 통해 가능한 이달 말에 구체적인 '해운산업 경쟁력 제고 방안'을 마련해 발표할 계획"이라고 밝혔다.



부산항신항 2-4단계 사업 우선협상대상자 변경

쌍용 포기의사 밝혀 현대산업개발 컨소시엄으로

국토해양부(장관 정종환)는 '부산항신항 2-4단계사업'의 우선협상대상자인 쌍용건설 컨소시엄이 사업포기 의사를 공식적으로 표명함에 따라 우선협상대상자 변경, 준공시기 조정 등 사업 추진 계획을 수정하였다고 밝혔다.

동 사업의 우선협상대상자는 2009년 3월23일에 쌍용건설 컨소시엄에서 차순위협상자였던 현대산업개발 컨소시엄으로 변경되었다.

현대산업개발 컨소시엄은 주간사인 현대산업개발, 한진해운, K-Line, 양명해운 등 선사와 KIF, 산업은행 등 재무적 투자자 등으로 구성되어 있으며, 총 4,442억원을 투자하여 54개월간의 공사기간을 거쳐 항만시설을 준공한 후 30년간의 무상사용을 통해 투자비를 회수하는 것을 내용으로 사업계획을 2007년 3월에 제안한 바 있다.

금번 계획 수정으로 '부산항신항 2-4단계사업'의 준공 시기를 트리거룰(Trigger Rule)에 따라 결정할 수 있게 됨에 따라 부산항이 화물량 감소, 과잉시설 논란 등 최근의 어려움을 극복하고 대외적 경쟁력을 확보하는 데 크게 기여할 것으로 기대된다.

트리거룰은 장기계획인 항만기본계획을 바탕으로 매년 물동량 예측을 점검하고 그 결과를 반영하여 추진시기 등 항만 개발계획을 조정하는 제도로 2007년 9월에 도입되었다.

당초 부산항신항 2-4단계사업의 경우, 우선협상대상자가 지정된 이후 트리거룰이 도입됨에 따

라 사업시행자가 동의하는 범위내에서 제한적으로 적용할 수 있었으나, 향후에는 트리거룰을 포괄적으로 적용할 수 있는 여건이 마련되었다.

한편, 국토해양부는 우선협상대상자인 현대산업개발 컨소시엄과의 협상을 2009년 5월에 시작하여 2010년 상반기까지 마무리하되 트리거룰을 적용하여 항만물동량 예측 결과에 따라 준공시기를 유연하게 결정할 계획이다.

선원 승무경력 증명서 인감 제출서류 면제

선원업무처리지침 개정 3월23일부터 시행

국토해양부(장관 정종환) 선원노정과는 규제완화 차원에서 민원인의 편의를 도모하고자 국토해양부 훈령인 『선원업무처리지침』을 개정하여 3월23일부터 시행한다.

주요 개정내용을 살펴보면, 선원업무처리지침 제 48조 제1항 제2호 개정에 따라 선박소유자 자신의 승무경력을 증명할 시 인감증명서 제출을 면제받고, 선박소유자가 법인인 경우 법인 대표자 직인을 날인한 공문을 제출시 인감증명서 면제받게 된다.

또한, 『선박직원법 시행령』 제9조 제2항의 규정에 의하여 선원수첩을 소지하지 아니하고 승선한 선원에 대하여 승무경력을 증명할 경우 법인 및 선박소유자 자신의 인감증명서 제출토록 하고 있으나, 선박등록원부만으로 증명의 실효성이 인정되는 점을 감안하여 민원인의 편의를 도모하고자 아래와 같이 개정한다.

정기선 시황하락으로 전세계 컨테이너선 계선 증가

3월 중순 현재 운항중단 선박 포함 484척에 달해



글로벌 금융위기의 여파로 정기선시장의 침체가 지속되면서 컨테이너선의 운항정지나 계선이 크게 늘고 있다.

프랑스의 AXS Alpha-Liner의 조사자료에 따르면, 3월16일 현재 일시적으로 운항을 중단한 선박을 포함한 전세계 컨테이너선의 계선척수는 484척으로 집계됐으며, 이를 선복량으로 환산하면 141만TEU에 달한다.

선형별 계선 척수를 보면, △7,500-1만TEU형 24척 △5,000-7,500TEU형 58척 △3,000-5,000TEU형 88척 △2,000-3,000 TEU형 94척 △1,000-2,000TEU형 134척 △500-1,000TEU형 86척이다.

전세계 컨테이너선의 계선은 2008년 12월 상순 시점에서 30만TEU 정도로 소규모였지만, 2월 16일에는 392척, 110만 TEU로 불과 2개월 동안에 4배 가까이 증가했다.

3월에 들어서서는 계선 선박의 증가추세가 약

간 진정되었지만, 정기선업계에서는 수요의 침체를 고려하여 선복량의 추가삭감을 검토하고 있다. 이에 따라 당분간 계선 규모의 확대가 불가피할 것으로 전망되고 있다.

독일의 유력선사인 CP Offen사는 지난 2월 독일 함부르크에서 개최된 선박금융 포럼에서 세계의 컨테이너선의 계선규모는 2009년에는 현재의 2배, 2010년에는 3배에까지 확대될 것으로 전망했다. 더구나, 2011년에는 세계 컨테이너선의 4분의 1이 계선될 것으로 예상했다.

이처럼 컨테이너선의 계선이 증가하고 있는 배경에는, 컨테이너화물 수송수요의 급격한 감소와 신조 초대형컨테이너선의 대량준공으로 향후 3년간 선복량이 연평균 10% 이상 증가할 것으로 전망되고 있기 때문이다.

AXS Alpha-Liner에 의하면, 2009년 1월의 컨테이너선복량은 1,236만TEU로 전년대비 13% 증가했고, 2010년에는 15% 증가한 1,420만TEU,



2011년에는 15% 증가한 1,625만TEU, 2012년에는 11% 증가한 1,802만TEU에 달하는 등 높은 증가율을 기록할 것으로 예측했다.

정기선의 수요가 지속적으로 감소하는 가운데 공급이 그만큼 증가하면 수급불균형의 악화는 불가피한 현상이지만, 더욱 우려되고 있는 것은 벌크선과는 달리 전세계 조선소에서 수주한 컨테이너선의 건조계약 취소는 전체 발주잔량의 10~15% 정도로 극히 적은 편이다.

컨테이너선의 건조계약 취소가 비교적 적은 이유는 초대형 컨테이너선의 경우 1척 당 1억달러를 초과하는데다 이미 선가의 40% 이상이 조선조각에 지불했기 때문으로 분석되고 있다.

더구나, 신조선이 잇따라 준공되면서 선박공급량이 크게 확대됨에 따라 정기선사들이 선박량을 삭감하려면, 계선이 가장 유효한 수단이 되고 있다. 선박의 계선은 엄밀하게 따지면 일시적으로 운항을 중단, 해상직원들이 승선중이고 화물이 있으면 언제라도 운항할 수 있는 상태인 정선(핫 레이업)과 6개월에서 1년간 장기간 선박을 계류하는 계선(콜드 레이업)으로 구분된다.

후자는 당분간 배를 작동시키지 않는다는 전제하에 선박의 유지보수에 필요한 최저 인원의 해상 직원을 승선시킨채로 정박하는 경우와 완전히 무인으로 하는 경우의 두 종류가 있다.

금년 3월 시점에서 141만TEU에 달하는 운항 정지선과 계선 가운데 장기간 운항을 중단하는 계선은 그리 많지 않은 것으로 분석되고 있으나, 앞으로는 서서히 증가할 가능성이 농후한 것으로 전망되고 있다.

특히, 컨테이너선에 대해서는 일시 정선에 머무르고 있는 일본의 대형 정기선사들도 본격적인 계선을 적극 검토하고 있다. 향후 장기간 계선이 크게 증가할 것으로 예상됨에 따라 수면 등 적절한 해역의 계선장소 물색이 현안으로 부각되고 있다.

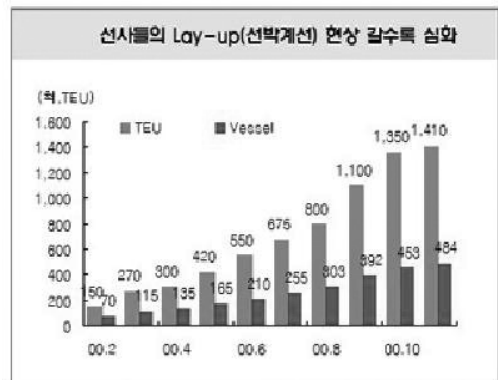
선박의 보수 및 관리나 고장시에 대비하여 싱가포르 앞바다가 계선지로 각광받고 있으나, 싱가포르 정부 당국은 10일 이상의 장기정박은 인정하지 않는 시책을 취하고 있다. 이 때문에 싱가포르 앞바다나 인도네시아, 말레이시아 영해에 장기 계선시키는 경우가 많은 것으로 조사되고 있다. 싱가포르 근해의 경우 바탐섬(인도네시아) 북측의 앞바다가 계선장소로 부각되고 있다.

한편, 선박의 계선은 컨테이너선에 국한되지 않고 자동차전용선, 벌크선 등으로 확산되는 추세에 있다. 세계적인 경기후퇴의 영향으로 컨테이너선이나 자동차전용선 등이 운항을 중단한채 싱가포르 앞바다 등 각지에서 닻을 내리고 있는 광경이 일상화되고 있다.

싱가포르 중심가의 오피스빌딩에서 앞바다를 바라보면, 컨테이너선을 비롯하여 유조선, 벌크선 등 모든 선박이 닻을 내려 정박하고 있다(사진 참조).

언뜻 보면 최근 화제가 되고 있는 선박의 계선 같지만 어디까지나 1주간 정도의 정박이나 보급을 위한 대기상태로서 계선은 아니라고 싱가포르 선사의 한 관계자가 설명했다.

컨테이너선 등이 싱가포르 영해내에서 정박하는 경우 10일 이내의 단기간이라면 문제가 없지만, 그 이상의 기간이 되면 매우 높은 정박요금을 물어야 한다.



자료: Axs=Alphaliner, 대신증권 리서치센터

세계 신조선 발주잔량 가운데 50% 금융계약 미체결

신조선 건조계약 취소 및 계선도 8,000여척에 달해

세계 신조선 발주잔량 가운데 무려 50% 정도가 금융계약을 체결하지 않아 선박건조가 불투명한 상태에 처해 있는 것으로 분석되고 있다.

세계의 신조선 발주잔량 규모가 약 5,000억달러 규모로 추산되는 가운데 신조선 발주전에 금융계약을 성사시키지 못한 선박이 50%에 달하고 있다고 RBS(로열뱅크오브 스코틀랜드(RBS)의 선박담당자가 지적했다.

또한, 노르웨이선급협회(DNV) 관계자는 신조선의 건조계약 해약, 취항선박의 계선 등 의해 수년간 8000척 규모의 선박이 영향을 받는다는 견해를 나타냈다. 세계 신조선 발주잔량이 5,000억 달러 규모에 달하고 있는 것은 작년 가을 미국 리먼브러더스 쇼크에 의해 금융위기와 경기의 급격한 침체가 시작되는 시기로 이후 신조선 건조계약

이 거의 이루어지지 않고 있다.

이 후 신조선은 한국이나 중국의 신흥조선소에 발주된 것을 중심으로 계약해지가 증가하고 있기 때문에 발주잔량의 규모는 실제로는 5,000억달러를 밑돌 것으로 예상되고 있다.

RBS 관계자는 신조선 발주잔량 중 파이낸스가 이루어지지 않는 나머지 50%의 신조선에 대해 “은행은 선박금융을 공급할 수 없다”고 단언했다.

한편, DNV 마리타임의 도루 스벤센 최고집행책임자(COO)는 최근 오슬로에서 기자회견을 갖고 “해운은 신조선의 건조계약 해약과 계선, 그리고 부채에 의해 특징지을 수 있는 시대에 들어갔다”고 말했다. 그는 또 향후 몇 년간에 신조선 해약과 계선 선박이 8,000척 규모로 확대될 것으로 내다봤다.

일본선주협회장, 해상자위대 호위함 파견에 감사표명 4월1일부터 시행되는 선박 톤세제 시행에도 큰 기대

일본선주협회의 마에카와 히로유키 회장(K-Line 사장)은 3월25일 기자회견을 갖고 정부에서 소말리아해역에서 해적으로부터 일본상선대를 보호하기 위해 해상자위대 호위함을 파견한데 대해 감사의 뜻을 표명했다.

특히, 마에카와 회장은 3월14일 소말리아에 호위함을 파견한 정부의 조치는 생각보다 빨리 진전된 것으로 국회와 정부의 노력에 대해 거듭 사의를 표명했다.

마에카와 회장은 또 협회의 요청으로 4월1일부터 시행에 들어가는 톤수 표준세제에 대해서는 적용에 필요한 일본선박 및 선원확보 계획을 신청한 10개사 모두 인정을 받아 마침내 시행하게 되는데 대해 감개가 무량하다고 밝혔다. 그러나 마에카와 회장은 톤세제 대상이 되는 일본선적의 비율이 낮는데다 경쟁국의 톤세제 구조와 비교할 때 미흡하다며, 정부에 동 제도의 확대를 지속적으로 요구해 나가겠다는 입장을 피력했다.

이와함께 일본 국토교통성이 3월23일에 발표한 2009년도의 외국인선원 승인시험의 실시요령에 대해 외국인 선원확보에 크게 기여할 것이라며, 환영의 뜻을 나타냈다.

그동안 행해져 온 필리핀을 비롯하여 수요가 큰 인도, 불가리아에서도 시험을 실시하고 실시회수도 지금까지의 연 3회에서 각각의 형평에 맞추어 연간 11회로 증회시키는 등 시험제도를 대폭 개선했다.



일본선사 해운투자환경 악화로 리스회사 선박 용선 증가

선박금융시장 경색으로 선박 리스회사의 존재감 부각

금융불안을 배경으로 해운에 대한 투자환경이 날로 악화됨에 따라 일본 선사들이 선박의 오프밸런스 수단으로서 리스회사로부터 선박을 나용선하여 활용하는 사례가 늘고 있다.

일본 선사들은 해운시황의 급격한 하락으로 유동성 확보가 관건으로 부각됨에 따라 운항선박의 오프밸런스화를 지향하고 있다. 특히 종전의 용선 상대였던 일본 선주들은 선박확보자금 조달단으로 선박보유가 어려워지면서 금융불안이 장기화될 경우 신조선 용선시장에서 대기업 리스회사의 존재감이 한층 높아질 것으로 예상하고 있다.

일본선사들의 운항선박에 대한 오프밸런스화는 운항형태를 용선에 의존하여 부채를 대차대조표로부터 떼어 내 재무체질을 강화하는 것이 주목적이다.

지난해 가을 이후 해운시황의 급락으로 인해 일본선사들은 현금 수입이 크게 감소하고 있어 투자 유동성을 억제할 수 있는 오프밸런스화 지향을 한층 강화하고 있다.

그러나, 일본선사들은 선원비나 수선비 등 선박 관리의 고비용 등으로 경영이 어렵고, 금융위기 이후의 대출거부로 용자를 받을 수 있는 여건이 더욱 어려워지고 있다.

일부 선사의 경우 사선 확충 등 선대 준비를 위해 신조선 확보를 결정했지만, 신조선의 용선상대를 찾지 못해 어려움이 가중되고 있다.

이 때문에 용선시장에서는 자금력이 있는 대기업 리스회사가 유력한 선박의 금융원으로 부상하고 있다. 선박리스는 선박관리를 선주가 담당하는

정기용선과는 달리 선박을 빌리는 용선주측이 선박관리를 실시하는 나용선 형태가 된다. 투자가로부터의 출자를 일부 활용하는 오퍼레이팅 리스도 이용되고 있는 것으로 알려졌다.

선사의 한 관계자는 “이러한 선박의 리스계약은 사선 활용에 비해 조달 코스트가 비싸지는 경향이 있다. 따라서 리스회사의 대출범위에도 제한이 있기 때문에 일시에 리스선박을 급격히 확대하는 것은 경계해야 한다”고 말했다.

한편, 선박의 투자에 열쇠를 쥐고 있는 금융권 관계자는 “향후 전체 용자방침이 결정될 때 까지 선박금융이 중단되는 사태가 계속 될 것”이라고 강조했다.

금년도 결산이 발표되는 4-5월에는 선박금융에 대한 금융권의 용자방침이 명확하게 되어 일본선사나 선주의 투자전략에 큰 영향을 주게 될 것으로 분석되고 있다.



중국조선소, 선박해체사업에 적극 뛰어들어

해운시황 난조로 선박해체작업 증가추세

로이드리스트에 따르면, 중국 선박해체업자들이 인도 아대륙의 경쟁업체들보다 낮은 공급가격에도 불구하고, 다건의 선박해체계약을 체결했다고 전했다.

많은 선주들이 그들의 노후선박을 팔고자 접촉하고 있으며, 평균가보다 더 많이 받을 수 없음에도 매도를 원하는 선박이 넘치고 있다.

그리스의 선박해체업과 제휴를 맺은 브로커의 수집자료에 따르면, 2월까지 167척의 선박이 해체용으로 매각되었고, 그 합은 520만dwt정도에 달하며, 이는 작년도 해체선박 수의 절반에 해당된다고 전했다.

그 중 124척은 거의 핸드사이즈 벌크선이고, 이는 2008년 해체된 선박의 전부에 해당된다.

중국의 한 보도에 따르면, 장리아강항만의 11척의 선박이 선박해체를 위한 대기수순을 밟고 있다고 전했다. 작년 동 기간에는 해체선박이 1척에 불과했으며, 이 수치는 2008년 총 선박해체선박의 50%와 맞먹는다.

중국항 선박들은 대개 극동지역에서 무역하는 작은 선박들이 대부분으로 이는 경제적 관점에서 선박들의 해체작업을 하계끔 유도하는 것으로 볼 수 있다고 한 브로커가 전했다.

Alang의 선박해체업자들은 친환경 선박해체작업에 대한 투자와 산업이미지 개선을 위해 지속적인 노력을 기울였음에도 불구하고, 몇몇의 선주들은 중국의 야드에서 작업하는 것을 더 쉽다고 여긴다.

중국에 선박해체작업시설을 소유하고 있는

Maersk사는 Maersk Nebraska호와 Maersk Nebada호 두 척의 선박을 해체했다고 전했다.

또한 다른 최근 계약에 따르면, 일반화물선 Ocean Frontier호는 중국에서 ldt(경하배수량톤)당 235\$에 해체업자에게 매각되었으며, 220만불을 선주에게 안겨주었다고 전했다.

중국이 해체시장에 대해 입지를 다지는 동안, 실제 해체작업의 중심은 인도와 방글라데시에 이루어지고 있다.

방글라데시 치타공시의 선박해체업자들은 특히 대형선박들에 대해 선별작업을 계속하여 최고 적임의 후보자에게 제공하고 있다.

3월초 요율을 살펴보면 유조선은 ldt(경하배수량톤)당 330\$정도였고, 대형건화물선의 경우 40\$에 못 미쳤다. 하지만 이런 증가는 지역적 여건과 일시적인 현상에 불과하다.

미국의 GMS에 따르면 가스물량 부족때문에, 선박 고철로부터 철 생산이 35%정도 감소했으며, 이로 인해 철판가격이 급격히 상승했다고 전했다.

결과적으로, 대부분의 이런 가격상승은 일시적인 것으로 봐야한다.

인도에서는 선박해체가격이 철강가격과 달러에 대한 루피화의 가치가 하락함에도 불구하고 안정화되고 있다.

GMS사는 이 현상이 비록 선박해체의 확장 요소로 인용될 수 있고, 몇몇의 바이어들에게는 비어있는 시설을 보는 것보다는 투기하는 것이 나올 수 있지만, 다른 몇몇의 바이어들에게 비이상적인 과열현상으로 다가올 수 있다고 했다.



한국 조선소에 불어닥친 어려움으로 선주들의 불안 증가 수주물량 부족과 신조선 발주취소로 조선소 어려움 가중

최근 로이드리스트에 따르면 파산위기 또는 재정적으로 어려움을 겪고있는 한국 조선소 3사에 신조선 주문을 한 선주들은 신조선에 대한 걱정이 커지고 있다고 전했다.

한 조선소는 우선 74개의 조선소와 건설사 중 중소형 기업의 제2차 신용평가 완료된 후 채권자들이 청산할 예정에 있다고 말했다.

다른 2개의 조선소는 TK중공업과 세코중공업으로 은행으로부터 긴급융자를 받은 상태이다. 청산절차를 밟게 될 조선소는 새로 지어진 YS중공업으로, 전남 여수에 위치해있다.

YS중공업은 총 10척의 1만DWT 다목적선을 계약했고, 신용평가동안 법원에 청산절차를 위한 서류가 제출된 상태라고 전했다. 네덜란드 선주사인 NORMED INTERNATIONAL는 YS조선소와 2008년 중순 5척의 선박계약을 체결했으며, 잔여 선박은 TPC코리아와 계약했다고 전했다.

TPC코리아 관계자에 따르면, 아직은 어려움에 처해있는 조선소에 대해 언급하기 이르지만, 이미 RG(환급보증서)를 받았기 때문에 회사에 재정적 어려움을 가져오지 않을 것이라고 자신한다고 전했다.

클락스 조사자료에 따르면 TK중공업은 총 9척의 벌크선 신조예약을 받았다.

이를 살펴보면, 4척의 34,000DWT 벌크선은 독일 오퍼레이터 Horizont Schiffahrts에게, 4척의 32,000DWT 벌크선은 그리스 Everlast SA사에, 2척의 34,000DWT 벌크선은 독일의 MPC그룹으로부터 예약받았다.

이 신조계약건과 관련하여 MPC그룹만이 인티

뷰에 응했는데 관계자는 “우리는 선박은 최근 작업중에 있으며 올 여름에 인도받을 수 있을 것이다”라고 말하며, “물론 우리는 추후 진행사항에 대해 지켜보고 있다”고 덧붙였다.

첫 번째 신용평가는 올해 1월에 이루어졌고, 그 이후 정부는 조선업과 건설업계에 합리화를 요청했다.

이런 계약들에도 불구하고, 3월초 여러 새로운 신조계약이 체결되었다.

싱가포르의 유진인터내셔널사는 중국의 한 조선소에 2척의 5,000dwt 유조선 계약을 체결했다.

최근 신조계약들은 조건부로 이루어지고 있는데, 유진인터내셔널사는 RG발급실패로 인해 다른 중국 조선소와 2008년에 계약을 취소했다고 전했다. 일본선박수출협회 자료에 따르면, 2월 일본 주요 3대 조선소에 10척의 신조문의가 있었다고 발표했다.

먼저 미쯔비시중공업에 따르면 LNG 유조선 신조에 대한 문의를 받았고, 유니버설중공업은 대형 크루드 운반선, 2척의 케이프사이즈 벌크선, 슈에즈막스유조선 1척에 대한 문의를 받았다고 했다.

또한 가와사키중공업은 유럽선주들로부터 3척의 케이프사이즈 벌크선박, 한척의 VLCC선, 한척의 특별선박의 문의가 있었다고 전했다.

작년 9월부터 12월까지 수주문의는 거의 낮은 수치를 보였지만, 최근 수주에 대해 보이고 있는 관심은 계약으로 이어지고 있다는 점에서 낮은 가능성을 보이고 있다.

일본 조선업자들은 최대 경쟁국인 한국과 중국처럼 발주취소량에 대해 언급을 피하고 있다.

COSCO, 막대한 현금확보로 조선업 경기 부양정책에 합류

정부에서 조선산업 회복을 위한 국영기업의 지원을 강요

3월11일자 월스트리트 저널에 따르면 중국 국영회사들이 정부가 자국산업에 대한 지원을 중용하고 있다고 느끼고 있다고 전했다.

베이징에서는 국제교역 침체로 인해 글로벌 선사들이 어려움을 겪고 있는 반면, 코스코에는 현금이 넘쳐나고 있다. 코스코 경영진은 타 선사들은 어려움을 겪고 있음에도 불구하고 2008년도 최고 수익 달성을 발표했다고 밝혔다.

하지만 코스코 Zhang Fusheng 부회장은 최근 인터뷰에서 정부가 자국산업, 특히 심각한 경영위기에 처한 조선산업에 대하여 국영기업에게 지원을 강요하고 있다고 지적하였다. Zhang씨는 예를 들어 코스코의 경우 최근 경기침체로 인해 심각한 타격을 받은 지역(도시)에 조선소 건설에 대하여 합의한 바 있다고 말하였다. 이는 지역 유지들이 코스코에 지역경제 활성화를 위해 압박을 가한 이후 체결된 합의이다.

코스코의 현 상황은 중국정부와 베이징 정책(중앙정부 정책)에 의해 혜택 받은 거대 국영기업간의 중요한 관계를 설명하고 있다. 아울러 당해 국영기업은 중국경제 성장에 계속 기여할 것이라 믿겨지고 있다.

총 화물수송능력 53백만톤, 800척 이상의 선대를 운영하고 있는 코스코는 규모면에서 거대 덴마크 선사(컨테이너 및 오일수송 전문)인 AP-Moller-Maersk AS에 이어 2위에 랭크되어 있다. 이전 국가소유의 독점기업이던 코스코는 현재 몇몇 자국 경쟁자를 갖고 있으며, 해외주식시장

에 다양한 형태로 자산의 50% 이상을 등록하였다고 그는 말했다. 또한 그는 코스코 그룹의 수익은 2007년 220억불에서 2008년도 최소 269억불로 증가했다고 밝혔다. 이러한 성과는 교역량 감소와 다수의 선사들이 어려움을 겪기 시작한 2008년 10월전까지의 호황에 의한 것이라고 밝혔다. 그는 대신 2008년 추정 이익 공개는 거절하였다.

그는 금년 수익은 감소할 것이지만, 중국의 경제부흥종합계획은 향후 코스코 사업의 완충 역할을 할 것이라고 말했다. 코스코는 중국 정부지출에 의해 혜택을 받은 국내물류 및 조선업으로 사업을 다각화하였다.

아울러 코스코는 최근 국영은행으로부터 110억불에 달하는 신용한도액을 공여 받았다. 대부분의 중국 은행들이 대출기준을 강화하고 있기 때문에 이러한 대출은 드문 일이다. 하지만 중국 은행들이 대부분 정부소유이기 때문에 코스코와 같은 주요 기업에게 대출이 이뤄질 수 있다.

해운업계가 붕괴하고 있지만, 중국 기업들은 잘 헤쳐 나가고 있다고 Macquarie Research Equities 홍콩지사 애널리스트인 Jon windham 은 말했다.

중국 기업들이 이러한 이점을 잘 활용할 수 있다면 향후 3~4년 내로 엄청나게 성장할 수 있을 것이라고 말하면서, 코스코와 같은 기업이 중국 정부를 지원하기로 예정되어 있기 때문에 엄청난 성장이 이뤄질지는 분명치 않다고 그는 언급했다.