



해운항만 물류분야 위기극복을 위한 대응방안 모색

국토해양부 · KMI, 2009 해양물류 전망대회 개최



최근 세계를 휩쓸고 있는 경제위기로 인한 여파가 올해 들어서도 계속 되고 있다. 특히 해운, 항만 물류분야에서 이 같은 위기상황은 더욱 심화되고 있는 상황이다.

한국해양수산개발원과 국토해양부는 이같은 상황을 타개하기 위한 해양물류전망대회를 개최했다. 2월 19일 프레스센터 국제회의장에서 열린 이번 전망대회에서는 해양물류관련 주요 이슈를 분석해 보고 대응방안을 모색해보자는 취지에서 개최되었다.

한국해양수산개발원 강종희 원장은 개회사를 통해 “우리나라는 세계 6위의 해운 국가이지만 이 같은 양적 성장의 이면에는 지식과 기술에 기초한 발전기반이 아니라는 심각한 문제점이 있다고 전하며, 한국의 기간산업의 하나인 해양물류산업은 선택이 아니라 필수 사항인 만큼 이번 전망대회를 통해 미국발 글로벌 경제위기로 국내 해양

물류업계가 당면한 문제에 대한 대응방안을 모색하고, 해양물류업계의 신성장동력을 도출할 수 있는 자리가 될 수 있기를 기대한다”고 전했다.

향후 국내 해운항만물류 산업 전반에 나아갈 방향을 제시한 이번 2009 해양물류 전망대회에서 발표된 주제와 골자는 다음과 같다.

▶ 2009년 물류항만정책 방향 : 국토해양부 김광재 물류정책관

우리나라의 물류현황을 살펴보면 국내 기업물류비는 약 9.7%로 최근 감소추세이긴 하나 미국의 7.5%나 일본의 4.8%에 비해 아직은 높은 수준을 유지하고 있다. 물류인프라의 확충은 차질 없이 진행되고 있으나 물류정보화와 연계교통망은 미흡한 수준이며 상호 연계 또한 부족한 실정이다. 물류시장 자체도 지속성장중이다. 2005년도 매출액 규모가 68조였는데 반해 2007년에는 77



조 규모로 성장했다.

그러나 이 같은 시장 확대에도 불구하고 내부적으로 살펴보면 자기물류나 2차 물류가 강세인 상태이다. 또한 수송 분담률은 도로에 편중되어 있는데, 전체 물량중 도로의 수송 분담률이 76%에 이르고 있는 실정이다. 현재 여건 및 전망을 살펴보면 글로벌 물류침체로 물류 및 해운 산업의 전반적인 침체가 예상되고 있다.

올해 1월 항만물동량은 전년 동월대비 22%나 감소했으며, 이와 더불어 컨테이너 운임지수도 전년 동월대비 11.5%나 감소한 463.3을 기록했다. 또한 향후 녹색물류가 새로운 패러다임으로 대두되고 있는데 이를 전환하기 위한 정책 수립이 시급한 상황이다.

2009년의 주요 정책과제는 물류와 해운산업의 위기극복을 지원하고 녹색물류체계 전환을 본격적으로 추진하는 것을 기본방향으로 한다. 이를 위해 3가지 핵심과제로 구분하고 있다.

그 첫 번째는 물류와 해운산업의 위기극복이다. 이는 가장 최우선시 되는 단기 정책과제로서 정부는 물류시장규모 확대를 위해 제3차 물류비 법인세 감면, 컨설팅 지원, 물류비 산정지침 개발 및 자동계산 소프트웨어 개발·보급을 추진하고 있으며, 경영여건 개선을 목표로 물류단지 개발 부담금 면제, 하주기업 도산 등으로 인한 운임 미지급 보증보험 개발 등을 추진 중에 있다.

또한 화물운송시장 제도개선을 조속하게 추진하고 있는데, 2003년과 2008년 일어난 화물연대 파업의 경우 현재 일제 강점기부터 불법적으로 운영되어오던 '지입제' 등의 문제와 관련이 있기에 직접운송 의무제를 도입해 일괄 위탁을 방지할 예정이다.

샘플조사 결과 운송업체의 58%가 실질 운송을 하지 않고 주선업만을 시행하고 있어 2010년부터



직접운송비율 30%를 의무화 하는 법안을 제출했으며, 2월 임시국회에서 통과될 것으로 예상하고 있다. 또한 이와 함께 실적관리 시스템을 구축해 거래를 투명화 하며, 표준 위탁·수탁계약서의 법적근거를 마련, 위·수탁 차주의 권리를 보호할 예정이다.

이와 더불어 항만 사용료, 임대료 절감지원, 터미널 생산성 및 서비스 수준 제고, 항만 배후단지를 물동량 창출 거점으로 육성해 항만 물동량 창출을 위한 노력을 지속하며, 해운산업 조기 안정화를 위해 구조조정을 통한 유동성 지원, 선박의 혈값 매각 방지 등을 계획하고 있다.

두 번째 핵심과제는 물류체계 효율화를 지속적으로 추진하는 것이다. 이를 위해 부산신항, 새만금 신항, 인천 신항 등 항만인프라를 지속적으로 확충하며, 국가물류통합 정보센터 구축, RFID를 통한 가시성 제고, 유비쿼터스 항만 구축 등의 물류정보화를 통한 효율성 제고, 해외거점확보와 국제협력강화를 통한 글로벌 물류네트워크 확대 등을 추진할 예정이다.

마지막으로 가장 장기적인 관점에서 지속적으로 추진해야 할 핵심과제는 녹색물류체계를 구축하는 것이다. 특히 국내에 수송 분담률이 육상도

로교통에 집중되어 있는 상황이기에, 녹색물류라는 장기적 관점에 맞게 이를 연안 해운이나 철송으로 전환할 계획이다. 이를 위해 연안해운항로 개설을 위한 지원책을 마련 중에 있으며, 철도도 고속화차 구입 등 화물수송능력을 확대하고 부족한 인프라를 확충할 계획이다. 이와 더불어 민과관이 공동으로 녹색물류 프로젝트를 발굴해 지원할 예정이며, 녹색물류 인증제를 도입해 추진할 예정이다.

▶ 국내와 선박금융 동향과 전망 : 임종관 KMI 해양물류 연구부장

선박금융은 해운과 무역만큼이나 오래된 사업으로써 해운, 조선, 무역, 금융 등의 분야를 결합해주는 융합분이다. 따라서 선박금융은 이들 산업의 지속 가능한 발전에 매우 중요한 영역이다.

이같은 선박금융이 동향을 알아보기 위해 세계 선조선 발주현황을 살펴보면 2003년부터 증가하기 시작해 2007년에 최고조에 다다르는데, 투자금액은 2400억 달러에 이르게 된다. 발주량이 전년 대비 줄어든 2008년의 경우에도 1040억의 투자금액이 투입됐는데, 이는 과거에는 상상할 수도 없는 금액이다.

중고선 시장도 비슷한 양상을 보인다. 중고선 거래규모는 2003년을 시작으로 증가하기 시작해 2007년에 중고선 거래액은 529억 달러를 기록했다. 전년의 경우 경제위기로 인한 물동량 감소와 수요 감소로 거래가 급격하게 하락했지만 올해 들어 2월 초까지 급매물 중심으로 140척의 거래가 이루어져 다시 중고선 거래시장이 활성화 될 것으로 기대된다. 독일의 DVB뱅크는 이 같은 상황에서 저평가 선박을 매입하기 위해 2억 5000만 달러 규모의 펀드를 조성했다.

선박금융시장을 이끄는 상위 10개 금융기관을

살펴보면 스웨덴의 Nordea Bank, 독일의 DnB NOR Bank를 비롯해 유럽의 금융기관이 거의 전부를 차지하고 있다. 이 상위 10개 금융기관은 대출액 230억달러로 전체 선박금융 신디케이트의 68.4%라는 높은 수치를 차지하고 있다.

이처럼 선박금융은 북구유럽에 집중되어 있는데, 대표적으로 독일펀드의 부문별 구성비를 살펴보면 선박펀드가 부동산펀드에 이어 30.2%의 점유율로 두 번째 자리를 차지하고 있다. 세부적으로 살펴보면 독일의 KG펀드는 98년도에 30억유로 정도의 규모였으나 07년에는 이보다 2.5배 증가한 70억유로 시장으로 성장했다. 또한 투자금액의 자기자본 비율을 40%로 유지하면서 재투자 및 안정성의 여력을 보유하고 있다.

금융위기로 인한 선박금융의 영향을 선박금융 포럼에 참가한 전문가들을 통해 예측해보면 서브프라임 모기지론과 연관이 있는 서구의 대형 선박금융기관이나 KG 등은 유동성 위축으로 어려움을 겪을 것으로 예상되는데 반해 서브프라임에 투자하지 않았던 스칸디나비아나 그리스, 중동 및 극동의 금융기관들은 상대적으로 덜한 충격을 받을 것으로 예상된다. 또한 해운의 자금조달 비용이 상승하고, 선박금융모델의 매력도가 약화됨에 따라 향후 1~2년간 선주들은 단기금융 부족, 금융비용 상승 등의 유동성 위기를 겪게 될 것이다.

우리나라 선박금융의 동향을 살펴보면 현재 국적선사들은 총선가 200억 달러 334척을 발주한 상황인데 이중 자기자본은 24억 달러이며 차입금이 176억달러, 국내금융이 106억 달러이다. 지급수요 전망을 살펴보면 2008년에 32억달러였으며 올해 36억달러, 2010년 28억달러, 2011년 이후 10억달러로 총 106억달러이다. 이 수치는 현재 해운시황으로 향후 조정·축소 될 것으로 예측된다.

국내 선박펀드 규모는 2008년 12월 현재 72개,



4조 8107억원 규모이다. 이는 KG의 1/10규모이다. 이 같은 선박금융은 위기를 맞이하고 있는데 올해부터 3억 미만 투자액에 대한 비과세 정책이 5% 과세로 전환되고, 글로벌 금융위기로 인한 자금조달 비용 상승, 금융권의 리스크 기피, 자기자본비율 개선, 운임하락, 유동성 악화 등으로 자금 수요는 증가하면서 한국 선박금융은 위기에 직면하게 되고, 재금융 수요가 급증할 것으로 예상된다.

선박금융은 기본적으로 해운업 발전의 밑거름 역할을 담당하면서 독립적인 산업으로 발전을 추구할 수 있다. 또한 한국해운을 도약시킨다는 보조적 비전과 한국을 세계 선박금융강국으로 발전시킨다는 독자적 비전을 모두 설정해야 한다.

선박금융이 성공하기 위해서는 전문성을 확보하고 충분한 자본기반을 구축해야 한다, 특히 자기자본비율을 높여 레버리지를 낮추어야 한다. 또한 어느 한 분야에 예측되지 않고 해운, 금융, 조선, 무역의 예측되지 않는 융합클러스터를 형성해야 하며, 이를 위해 전문 금융기관의 선도적 역할이 필요하다.

선박금융의 당면과제는 유동성 위기 해소라는 단기과제와 선박금융클러스터 구축이라는 중장기과제를 들 수 있다. 유동성 위기를 해소하기 위해서는 경쟁국가보다 먼저 위기를 탈출해야 하며, 화물선점효과를 위해서 신속해야 한다. 또한 네거티브방식의 구조조정을 통해 경쟁력을 확보할 필요가 있다. 또한 선박금융 클러스터 구축방안을 마련하기 위해선 해운위기를 선박금융 육성의 출발점으로 활용해야 하며, 전문집단육성 등의 과제가 해결되어야 한다.

▶ **글로벌 물류산업 동향과 전망 : 김범중 연구의원**

글로벌 물류산업은 지속적으로 성장 중이다.

2005년 현재 세계 물류시장의 규모는 6조 달러의 규모로 세계 GDP대비 13.8%를 차지하고 있는데 물류산업의 성장률은 세계 경제 성장률 6.4%보다 높은 7.9%로 예상되고 있다. 특히 아시아 물류시장의 성장세는 이보다 높은 14.1%, 중국은 20.9%의 성장전망을 보이고 있다.

그러나 이처럼 거대한 물류산업에서 우리 국가의 존재는 미미한 수준이다. 전 세계 top 20 종합물류업체에 우리나라 물류기업은 포함되어 있지 않다. 거대항만터미널운영사(GTO) 중에서 한진해운이 12위, 현대상선이 22위에 랭크되어있지만 글로벌 선사들에 비해 규모가 작은 편이며, 국내 전문 하역업체의 경우는 해외 컨테이너 터미널을 1개소도 확보하지 못하고 있다.

글로벌 물류기업의 특징을 살펴보면 국가단위의 육성정책과 시장 지배력 강화의 노력이 있어왔다. 싱가포르의 경우 전략적 장기투자 등을 통해 자국 기업의 경쟁력 강화 및 국부 창출을 이루었으며, PSA는 2007년 세계 1위의 항만 터미널 운영사로 선정되기도 하였다.

독일의 DPWN, 중국의 COSCO 등도 국가의 전폭적인 지원 아래 성장했으며, 일본은 1970년대 초반부터 국제협력사업단, 해외교통협력협회, ODA 등을 통한 폭넓은 정부지원으로 글로벌 물류시장에 진출했다. 또한 이와 함께 높은 수익성 창출, 시장 진입장벽 형성, 글로벌 물류 선도기업의 성공과 금융권의 참여확대, 인수합병 등으로 초대형화 하는 특징을 보여 왔다.

이에 반해 국내 물류산업 현황을 살펴보면 현재 포화, 과당경쟁 상태인 국내 물류산업은 매우 낮은 경쟁력을 보유하고 있다. 전체 16만개 물류기업 중 종사자 10명 미만의 영세업체가 97%를 차지하고 있는 상황이다. 또한 물류 아웃소싱비율은 미국, 유럽 등의 선진국의 80% 수준에 못 미치는

50% 수준이다.

글로벌 물류산업은 금융위기와 세계경제 침체로 당초보다 심각한 상황이긴 하나 2009년을 저점으로 2010년부터 회복될 것으로 전망되고 있다. 우리나라는 이 같은 물류시장에 대응하기 위해 대응방안을 수립해야 한다.

이를 위해 세계 물류환경의 변화와 패러다임의 변화에 대응해야 한다. 국내 물류산업을 육성하고 적극적인 해외진출을 통해 '글로벌 물류강국, 물류부국'의 실현을 달성하기 위한 중점과제를 추진해야 한다. 물류 비전 달성을 위한 부문별 중점추진과제를 살펴보면 각 부문별 물류산업의 국내기반 확보, 물류기업의 대형화, 경쟁력 향상 및 해외진출 방안 추진과 친환경 물류보안 경쟁력 확보 등으로 요약 할 수 있다. 이를 위해 국가물류전략 본부와 같은 국제물류 전담기구가 필요하다. 또한 물류시티 조성, 물류기업의 대형화와 적극적인 해외진출, 물류 보안 산업 육성, 물류기술개발 표준화 촉진, 우리나라 물류산업 대응방안의 지속적인 추진이 필요하다.

▶ 해운항만부문의 글로벌 녹색물류 추진 동향과 전망 : 김형태 KMI 연구위원

현재는 녹색지구 구현을 위한 전 세계적 합의가 형성되고 있는 시기이다. 2005년 교토의정서, 포스트 교토의정서 합의를 위한 발리로드맵, 온실가스 배출량 반감을 위한 G8 SUMMIT 개최 등 녹색지구 구현을 위한 요구가 높아지고 있으며, 이를 위한 해운항만분야의 국제기준이 수립되고 있다. 해운항만 부문의 이산화탄소 배출 저감은 시대적 과제이다. 특히 녹색성장을 위한 그린쉬핑, 그린포트 구축이 당면과제로 다가왔다.

이를 위한 전 세계적 움직임을 살펴보면 다음과 같다. 우선 미국의 LA/LB항의 경우 2006년 대기

청정화 계획을 수립해 환경개선에 나서고 있다. 세부적으로 살펴보면 항만에 진입하는 대형차량과 트럭 중 노후한 차량의 출입을 금지하고 있으며, 노후차량의 교체를 위한 재원조달 방안을 마련하고 있다.

또한 이와 함께 연안 24마일 이내에서 저공해 연료를 사용하며, 정박선박들에게는 유류연료 대신 육상전력공급시설(AMP)을 통한 동력 공급을 시행할 계획이다. 떠 하역장비에 배출가스 저감엔진 구입을 의무화 시켰으며, 항내 정박 선박의 배출가스 삭감도 의무화 시켰다. 뉴욕항의 경우 환경개선사업을 위해 향후 10년 내 90억 달러를 투자하기로 결정했으며, 미국 내 타 항만들도 이 같은 추세에 발맞추고 있다.

일본은 에너지 저감형 선박(Super Eco Ship)의 건조기술을 보급 및 촉진하고 있으며, 모달쉬프트를 추진하고 있다. 또한 모달쉬프트 추진 기업에 항만당국이 인센티브를 부여하고 있으며, 운수부문에 그린경영인증취득제 실시 등 녹색 물류 구현을 위한 사업을 지속적으로 진행하고 있다.

IMO 등의 국제기구는 이 같은 녹색물류환경 구현을 주도하고 있는데 선박의 청정연료사용 의무화, 발틱해, 북해 및 영국해협 황산화물 배출통제 구역지정, AMP관련 기술 기준의 국제 표준화 필요성 심의, 그린포트 제도, ship 리사이클(Ship Recycle) 조약 등을 추진하고 있다. 이처럼 종래의 비용절감, 운송시간 단축 등의 물류서비스는 배기가스 저감을 중시하는 그린물류 체제로 전환하고 있다.

이 같은 추세를 볼 때 향후에는 지속성장 동력으로 녹색 해운항만 물류체제 구축이 강화될 것으로 전망된다. 에코 선박과 트럭 및 하역장비의 이용이 의무화 될 것으로 예상되며 이와 더불어 모달쉬프트 촉진 활동도 활성화 될 것이다. 궁극적



〈컨테이너 물동량 전망〉

단위 : 천teu, %

구분	2008	2009	2011	2015	2020	연평균 증가율		
						08~11	11~15	15~20
시나리오1	17,888	18,174	20,252	24,790	31,073	4.2	5.2	4.6
시나리오2		17,674	19,418	23,392	29,119	2.8	4.8	4.5
시나리오3		17,391	18,985	22,707	28,175	2.0	4.6	4.4

으로 그린물류기업과 그린 항만의 경쟁력 강화와 직결 될 것이다.

국내 해운항만 분야도 이 같은 추세에 동참하기 위해서 녹색 해운항만을 구현하기 위한 체계를 정비해야 할 것 이다. 이는 민과 관, 모두의 역할이 중요한데 중장기 계획을 수립해 진행되어야 한다. 또한 그린쉬핑, 그린포트 구현을 위한 촉진 방안을 실시해야 하며, 나아가 국내외 연계추진, 그린 해운항만 촉진을 위한 투자자금 확보, 일본, 중국의 그린정책을 우리 항만의 발전과 연계해 궁극적으로 동북아의 녹색 해운항만 선진체제 구축을 우리가 주도해야 한다.

▶ **국내외 항만수요 동향과 전망 : 김형근 항만 수요예측센터장**

현재 전 세계 경제는 미국 금융시장 경색에 따라 하강국면을 보이는 선진국 경기가 개도국으로 전이되면서 전 세계적인 동반 침체 현상을 보이고 있다. 이 같은 여파에 따라 초래한 화물운임 하락은 해운업을 포함한 수출관련 경제활동에도 영향을 주고 있는데 대표적으로 할만 물동량 증가율이 둔화되고 있다. 미국 전체 컨테이너 물동량의 40%를 차지하는 LA/LB항만은 전년 동기 대비 각각 6%, 11.3%씩 감소했다.

국내 주요항만의 물동량 현황을 살펴보면 2003년부터 2008년까지 전국 총 물동량은 연평균 3.6%의 증가세를 기록했다. 그러나 국내 항만물

동량도 세계 경제위기의 여파를 맞이했다. 2005년부터 2007년까지 5%대의 성장을 이루었으나 2008년은 전년 동기대비 3.8% 성장에 그쳤으며, 10%의 고성장을 이루었던 환적화물은 1.3%에 그쳤다.

컨테이너 물동량은 연평균 6.3%의 증가세를 기록했으나 2008년에는 2%에 그쳤으며 환적화물 증가율의 경우 0.1%에 불과했다.

2009년 항만물동량을 예측함에 있어서 국내 경제 성장률 전망치 기준은 크게 3개의 시나리오로 구분한다. 첫 번째는 한국개발연구원의 0.7% 성장, 두 번째는 국내외 주요 기관의 평균값인 -2.6%, 마지막은 IMF의 전망치인 -4%이다.

컨테이너 물동량의 경우 시나리오 1을 적용했을 시 2008년 컨물동량은 전년대비 1.6% 증가한 1,817만TEU로 전망된다. 연평균 증가율은 2008~2011년이 4.2%, 2011~2015년이 5.2% 2015~2020년이 4.6%가 될 것으로 예측된다. 시나리오 2를 적용했을 시 2009년의 컨테이너 물동량은 1.2% 감소한 1,767만TEU로 예측되며 연평균 증가율은 2008~2011년이 2.8%, 2011~2015년이 4.8% 2015~2020년이 4.5%로 예상된다. 시나리오 3의 경우 2009년 컨테이너 물동량은 전년대비 2.8% 감소해 1,739만TEU로 예측된다. 연평균 증가율은 2008~2011년 2%, 2011~2015년 4.6%, 2015~2020년에 4.4% 증가할 것으로 예측된다.

이 같은 상황에서 대응방안을 살펴보면 다음과 같다. 우선 미래 환경 변화를 고려한 항만기본계획의 수립이다. 연안개발, 해양개발 방향으로 항만의 영역을 확대하고, 무역항과 연안항 등에 대한 기능 및 역할을 재검토하며, 울산항, 여수항을 동북아 석유 물류 허브로 구축하기 위한 항만시설의 확충이 요구된다. 이와 더불어 초대형선에 대비한 대형항만 및 첨단항만 개발에 대한 체계적 검토가 필요하다.

▶ **국내외 고효율 터미널 개발동향 및 전망 : 최상희 부연구위원**

세계 무역규모 증가에 따라 1만TEU급 메가케리어 등장 등 선박의 초대형화가 시작되었다. 2009년을 기점으로 8,000TEU이상의 선박인도가 급증하고 있으며 특히 1만TEU급 이상 선박의 경우 인도척수가 2009년에는 전년대비 480% 급증하는 현상을 보이고 있다. 이와 더불어 국내 중공업사의 극초대형 컨테이너선 개발도 지속적으로 이루어지고 있다. 삼성중공업은 2007년 1만 6,000TEU급 극초대형 컨테이너선 개발을 완료했으며, 2008년에 STX조선이 2만 2,000TEU급 컨테이너선 개발에 성공했다. 이 같은 초대형 선박의 등장에 따라 고효율 터미널도 요구되고 있다.

현재 세계 각국의 항만들의 중심항만 경쟁은 가속화 되고 있는데, 초대형선의 급증에 따라 중심항만 선적을 위해서는 1만teu급 선박의 유치가 필수적이며 만약 이 경쟁에서 탈락했을 경우 피더항만으로 전략할 것으로 예상된다. 중심항만이 되기 위한 필수요소인 고효율 터미널의 전제조건은 1만TEU급 이상의 선박이 기항 가능한 선석과 수

심, 크레인 인프라 등이 필요하며, 24시간 이내에 처리할 수 있는 처리능력, 크레인이 시간당 30개 이상의 생산성을 달성할 수 있어야 한다. 세계 1위 선사인 머스크의 경우 터미널에 대해서 일정 수준 이상의 하역생산성을 요구하고 있는데, 이 같은 생산성 확보를 위해선 투입장비대수의 증가와 고효율 하역장비의 설치가 필요하다.

향후 물동량 확보를 위한 터미널 시설 보완은 필수적이다. 부산항만공사는 1만TEU급 선박이 주력이 된 선대가 기항할 경우 부산항 물동량이 10% 증가할 것으로 예상하고 있다. 2009년 현재 부산항의 총작업시간당 생산성은 평균 약 29개로 최근 3개년 평균치보다 약 8% 향상될 것으로 전망된다.

그러나 부산북항의 경우 초대형선에 대한 서비스가 가능한 시설보완 및 확보가 필요하다. 이와 더불어 16.6m 이상의 수심확보도 절대적으로 요구된다. 올해 2월 부산항 감만부두에 1만 3,700TEU급 MSC다니엘라호가 입항할 예정이었으나 수심부족 문제로 취소된 경우를 봐도 알 수 있다.

또한, 이와 함께 한정된 시설에 다수의 항만운영사의 운영으로 인해 터미널 공간이용률이 저하되고 터미널 운영 및 항만부지 이용의 저효율화가 발생하고 있는 만큼 GTO급의 터미널 운영사로의 전환이 요구된다.

수출성장동력형 고효율 항만 연구개발과 인프라의 건설도 필요하다. 1만5,000TEU급 극초대형선 등장에 대비해 터미널 고효율화를 위한 지속적인 R&D 및 적용이 필요하며, 이와 더불어 수출성장동력 제품 개발을 위한 국가차원의 종합 테스트 베드 구축이 요구된다.



한국해양대 · 동북아미래포럼 위기극복 방향제시 세미나

항비감면, 불륨인센티브 확대, 증심 준설 등 전략 시급



국제 금융위기로 국내경제 전반이 심각한 타격을 받고 있는 가운데 부산의 중추산업인 조선·해운·항만·조선기자재·선박관리 등 해양산업도 위기상황을 맞고 있다.

이에 따라 항비 감면을 통한 선사 및 고부가 크루즈선 유치, 불륨인센티브 실시, 증심 준설, 정부의 선박제작금융 확대 등 해양산업 전 부문에 걸친 대응전략 마련이 시급하다.

한국해양대와 사단법인 동북아미래포럼이 2월 25일 오후 4시부터 부산무역회관 15층에서 공동 개최한 '위기의 해양산업 어떻게 극복할 것인가?' 토론회에서 주제발표자로 나선 한국해양수산개발원(KMI) 김학소 기획실장은 "해양산업이 무너지면 부산경제는 치명적인 타격을 입는다"며 파장 최소화화를 위한 대책 마련을 촉구했다.

김 실장은 부산경제의 20%를 점유하고 있는 해양 및 연관 산업이 실물경제의 다른 부문에 이어 타격을 받고 있다고 심각성을 환기했다.

향후 몇 년간 물량이 확보돼 안정적이라던 조선업계는 신조 발주가 거의 없고, 선주들의 자금압박으로 기존 발주물량의 취소·인도시기 지연이 이어지고 있을 뿐만 아니라 신조 가격도 급락하고 있다.

국내 조선의 신조 발주는 지난해 7월 322척을 정점으로 감소세로 돌아선 이후 올 1월에는 단 9척에 그쳤다.

신조 가격도 지난해 2월 전기대비 9.82% 증가한 것을 정점으로 올 1월에는 오히려 9.91% 감소했다. 해운업계도 정기선 부문 수요 감소, 시장의 수요공급 불균형, 운송량과 운임 하락으로 타격을 받고 있다.

세계 컨테이너 선박척수는 지난해 10월 9,000척이던 것이 올들어 7,591척으로 급감했다. 컨테이너 선박량 역시 지난해 10월 3,032만8,000 TEU(TEU=20피트 컨테이너 1개)였던 것이 올 초에는 2,491만9,000 TEU로 크게 줄어들었다.

부정기선 부문도 심각한 하락세를 보여 발틱해 운지수(BDI)가 지난해 5월 사상 최고치인 1만 1,793포인트를 기록했으나 12월 사상 최저치인 663포인트로 폭락했다.

이 같은 수요감소로 용선시장 침체와 용대선 체인에 따른 국적선사 전반에 걸쳐 유동성 위기가 불가피하고 장기화할 경우 신용도 하락으로 이어져 해외 선·화주의 국적선사 기피현상마저 우려되고 있다.

지난해 1,788만TEU를 처리한 전국 컨테이너 물동량은 2015년에는 당초 추정치(3,566만TEU)에 비해 36%이상 줄어든 2,270만TEU에 불과할 것으로 예측됐다.

부산항 항만물동량도 2004~2008년 연평균 2.9% 증가했으나, 지난해 4/4분기에는 전기 대비

15.8% 감소했다.

이에 따라 김 실장은 "글로벌 경제위기가 해양 산업에 미치는 파장을 최소화하기 위해서는 해운 업계 구조조정과 자발적인 M&A를 통한 유동성 확보, 용선료 인하, 용선기간 연장, 용대선 체인 해결 등 국적선사의 상호협력이 절실하다"고 강조했다. 또 정부차원에서도 공적금융기관을 확대하고, 선박자산관리회사를 조기 설립해 유동성 위기를 맞고 있는 중소형 선사의 선박을 인수하는 한편 선사 및 금융권에 유동성을 지원해 연쇄부도를 막아야 한다는 것이다.

특히 선박금융 지원을 위한 한시적인 세제 지원 방안도 필요한 것으로 지적됐다.

항만물류부문은 항비 감면을 통한 선사 유치, 항만시설사용료 인하, 불륨인센티브 확대, 부산항의 경쟁력 강화를 위한 중심 준설, 국내의 항만 네트워크 확대, 대형 운역사 육성 등이 필요한 것으로 지적됐다.

김 실장은 "싱가포르항의 경우 올들어 10일 이상 계류선박 및 상업선박에 대해 항비를 10~20% 감면해주고 있다"며 항비 감면을 촉구하고 "1만 2,000TEU급 초대형선 기항을 유치하기 위해 준설도 공공 인프라 개념에서 접근해야 한다"고 강조했다. 아울러 조선부문 대응책으로는 정부의 선박제작금융 확대, 설비투자 최소화, 경영과 생산 효율성 제고, 기술력 강화와 조선기자재 국산화 및 판로 다양화, 유동성 제고를 통한 위상 강화 등이 지적됐다.

선박관리분야에서도 해운법을 개정해 선박관리업 영역 확대, 우호적인 전략적 제휴와 적극적인 M&A 추진, 선박관리회사 신뢰 회복 등이 필요한 것으로 나타났다.

해양수산부 장관을 지낸 오거돈 한국해양대 총

장은 "글로벌 경제위기로 부산의 중추인 해양산업의 위기가 예상보다 심각하지만 대응전략은 미진한 상태"라며 "위기극복을 위해 동북아미래포럼 등과 함께 해양산업 발전 추진기구를 구성하는 등 다양한 대책을 강구하겠다"고 밝혔다.

한편, 이날 세미나에서 한국선주협회 김영무 전무는 해운산업의 중요성을 설명하고, 글로벌 금융위기의 여파로 어려움에 처한 해운산업의 위기극복을 위해 선박금융의 원활한 지원과 유동성 지원 등 금융업계의 지원을 촉구했다.

국토해양부, 충분한 피해보상위해 추가기금협약 가입 추진

국토해양부(장관 정종환)는 대형 유류오염사고 발생 시 피해주민들에 대하여 충분한 보상이 이루어 질 수 있도록 최대 1조2,000억원까지 보상이 가능한 추가기금협약 가입을 추진할 계획이다.

지난 2007년 12월7일 서해안에서 발생한 허베이스 피리트 유류오염사고의 경우 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)이 추정된 피해액이 최대 6,013억원에 달하나 현행 국제기금의 보상한도액은 3,216억원에 불과하여 추가기금협약 가입 필요성이 제기되어 왔다.

국토해양부는 향후 이와 같은 대형 유류오염사고 발생 시 피해주민들에 대하여 충분한 보상이 이루어 질 수 있도록 하기 위하여 추가기금협약 가입추진을 결정하게 되었다고 밝혔다.

추가기금협약은 국제기금협약에 가입한 국가(2009. 1월말 현재 103개국)만이 가입할 수 있으며 유조선에 의한 유류오염사고 피해 규모에 따라 협약가입국(23개국)에서 유류오염사고가 발생하면 정유사가 납부한 분담금을 통하여 최대 1조2,000억원(7억5,000만SDR)까지 보상이 가능하다. 현행 국제유류오염보상체계는 민사책임협약에 따라 선주가 최대 8,977만SDR(약 1,400억원)까지 배상하고, 국제기금 협약에 따라 국제기금이 최대 2억300만SDR(약 3,200억원)까지 보상하고 있다. 우리나라는 민사책임협약과 국제기금 협약에는 가입하였으나 2003년 5월 채택된 추가기금 협약에는 가입하지 않았었다.



철강회사-선주사 COA해지 해결의 실마리 보여

아르셀로미탈, 타선주들과 COA소송 중단 합의

사상 최악으로 치달던 벌크선 시황이 다소 회복 기미를 보이고 있는 가운데 철강회사들과 선주들 간 계약파기에 따른 대규모 소송 건들도 해결의 실마리를 찾아가고 있어 주목된다.

외신을 종합하면 세계 최대 철강회사인 아르셀로미탈(ArcelorMittal)과 K-Line, NYK, Oldendorff, Elcano, Neu Seeschiffahrt, Louis Dreyfus 등 일본, 독일의 메이저 벌크선주들은 그동안 장기운송계약(COA) 해지에 따라 진행 중이던 법정소송을 중단하기로 합의했다.

아르셀로미탈과 일본, 독일의 선주들은 COA 계약 해지에 따른 실질적인 손실을 보전해주는 선에서 소송을 중단하기로 합의했다. 그러나 소송과정에서 발생한 비용부담에 대해서는 아직 이견을 보이고 있는 것으로 전해졌다.

아르셀로미탈은 지난해 하반기부터 글로벌 경제위기에 따른 철강수요가 급감하자 주요 벌크선주들과 체결한 COA를 일방적으로 해지했고 이에 따라 SwissMarine, Zodiac Maritime 등의 벌크선주들로부터 수십억 달러에 달하는 소송을 당했다.

아르셀로미탈 측은 일본, 독일의 선주들과의 소송 건에 대해서는 상당부분 의견을 좁혔다고 밝히고 있으나 Zodiac Maritime과의 소송 건에 대해서는 입장을 밝히고 있지 않다.

Zodiac Maritime은 아르셀로미탈이 일방적으



로 브라질-유럽간 5년간 철광석 COA를 해지하면서 약 1억100만달러의 손해가 발생했다고 소송을 제기한 바 있다.

한편, 지난해 아르셀로미탈의 순이익은 전년대비 무려 9% 감소한 94억달러에 그쳤다. 아르셀로미탈의 순이익이 급감한 것은 철강수요 급감에 따라 철강재 가격이 폭락하고 잇따른 COA 계약 해지에 따른 소송비용 등이 급감하는 등 영업외 비용으로 무려 44억달러의 손실이 발생했기 때문이다.

실제로 케이프사이즈 벌크선 운송수요만 연간 약 4000만톤 이상을 필요로 했던 아르셀로미탈은 지난해 4분기 들어 운송수요가 급감해 전체 운송수요가 겨우 1,710만톤에 그쳤다. 아르셀로미탈의 지난해 3분기 운송수요는 2,560만톤, 지난 2007년 4분기의 운송수요는 2,800만톤이었다.

북미 및 유럽항로 취항하는 정기선사 전략적 제휴 강화

정기선 해운시장의 침체에 자구책으로 제휴관계 진화

세계 정기선시장이 침체를 지속함에 따라 원양항로에 취항중인 선사들이 코스트 절감을 위해 종전의 얼라이언스를 뛰어 넘는 긴밀한 전략적 제휴가 점차 확대되고 있다.

일본해사신문 최신호에 따르면, 동서항로 등의 주요 항로에서 공동운항이나 스페이스 조달은 어디까지나 얼라이언스의 범위내에서 실시하는 것이 통례였지만, 세계적인 경제환경의 악화로 컨테이너화물 수송수요가 급격히 감소함에 따라 보다 효율적인 항로운영을 목표로 전략적 제휴관계가 진화를 거듭하고 있다.

정기선부문의 주요 항로인 동서항로, 즉 아시아발 북미항로의 경우 2007년 후반부터 후퇴국면에 돌입에 돌입한데다 2008년 9월 리먼브러더스의 파산신청에 따른 글로벌 금융위기 확산으로 하락폭이 확대되는 추세에 있다.

아시아발 유럽항로도 기록적인 성장을 유지하고 있던 2008년 초부터 화물의 이동이 둔화됐다. 이는 유럽항로 성장의 원동력이었던 동구권 및 러시아가 금융위기의 여파로 급속히 경제환경이 악화되는데 기인한 것으로 분석되고 있다.

미국 통관통계서비스사인 JOC-PIERS의 자료에 따르면, 지난해 11월중 아시아발 미국항 컨테이너화물동량은 102만8,000TEU로 전년동월대비 13.3% 감소했다. 전년동월대비 기준으로 두자리수의 감소율을 기록한 것은 2008년에 두번째이지만 하락폭은 최대가 되었다.

특히, 이 항로의 컨테이너화물동량은 지난 2007년 1,441만1,000TEU로 전년대비 1.2% 증가해 가까스로 플러스 성장을 유지했지만, 2008년에

는 1월부터 11월까지 누계로 전년대비 7.1% 감소했다. 연중으로는 한층 더 악화될 것으로 예측되고 있다.

이러한 장래 불안이 기존의 공조체제를 뛰어 넘는 한 단계 진화된 전략적 제휴로 발전하고 있다. 이러한 현상은 2008년부터 가시화되기 시작했다.

먼저, 이스라엘선사인 ZIM사는 지난해 9월 유럽항로의 자사 운항편 EWX 서비스를 중단하고 CSCL사의 선박을 활용하는 등 서비스 시스템을 변경했다.

현대상선을 비롯하여 MOL, APL의 얼라이언스인 TNWA와 그랜드얼라이언스(GA : NYK, 하파그로이드, OOCL)는 북미 동해안서비스를 12월 초순에 개편, 공동운항화했다. 양얼라이언스는, 아시아-지중해항로에서도 공동운항에 나섰다.

덴마크의 머스크라인과 프랑스의 CMA-CGM은 북미항로의 선복공유협정(VSA)을 금년 5월부터 서해안 뿐만 아니라 동해안으로 확대한다. 세계 1~3위 선사의 제휴는 유럽항로에서도 슬롯 이용이나 공동운항화 등에서 확대가 계속 되고 있다.

이와함께 ZIM집사와 GA와의 관계도 깊어지고 있다. GA측이 일부 폐지를 결정한 아시아-흑해 서비스에서 대안으로 ZIM이 운항하는 서비스의 선박을 이용한다.

북미 서해안항로에서는 ZIM이 GA의 북미 서해안 2 루프를 대상으로 스페이스를 이용한다. 금년 초가을에는 ZIM이 8,000-1만TEU형 신조 초대형 컨테이너선을 동항로에 투입하여 공동운항으로 전환할 예정이다.



작년 9월이후 첫 중고선 가격 상승으로 운임 회복세 보여 클락슨, 용선시장의 안정세를 찾아가는 가격대로 진입

로이드리스트 2월10일자에 따르면, 중고선 건화물선시장이 작년 9월이후 처음으로 상승세를 보이기 시작하면서, 증가된 운임은 바이어들로 하여금 선박을 인수하게 하고 있다고 전했다.

매매중개인들은 1998년 건조된 17만9,385 DWT급 Pacific Prosperity호를 4,000만달러에 고시했다고 전하며, 이는 중고선 가격의 반등을 보여주고 있다. 클락슨은 주간보고서를 통해 '이는 용선시장에서의 상승세에 따른 매우 안정된 가격'이라고 밝혔다.

Bernhard Schulte group 소유 캡사이즈 선박의 경우, 소문에 의하면 대만의 TMT사, Fairsky 사, 브라질 철광석 생산업체인 Vale사 등 8개 업체가 입찰차로 나서고 있다고 전했다.

모든 확정된 판매자의 첫 카운터 오퍼(수정제안)는 3,750만달러라고 클락슨은 말했다.

2월초만해도 중개인들은 Pacific Prosperity호의 최저가격을 3천만달러대로 생각했지만, 이와 반대로 2월9일 발틱 익스체인지의 영업평가에 의하면 5년된 케이프사이즈선박의 경우 4,850만달러로 추정했다. Pacific Prosperity호의 매수자는 아직 발표되지 않았다.

Galbraith 중개업체에 의하면, 일주일도 안된 기간에 BDI지수가 50% 증가함에 따라 용선시장에 희망의 불빛이 보이기 시작하면서 건화물선박의 문의와 검사가 증가하고 있다고 전했다. 그러나 가격상승의 불안정성은 여전히 의문으로 남아있다.

Vale사의 고객은 1991년 건조된 18만4,249

DWT 야마토호를 2,050만달러에 매수했다고 전했다. 파나막스 중고선 가격도 점점 안정세를 보이고 있다.

일본인 관리하에 있는 1997년 건조된 7만 2,119DWT급 Glorious Wind호는 많은 입찰자들이 관심으로 보이고 있으며 입찰가는 2,000만달러를 초과할 것이라고 중개인은 말했다.

5년된 파나막스 벌크선에 대한 발틱 익스체인지의 영업평가에 따르면, 한달 전만 해도 최고가가 2,750만달러에 불과했지만, 현재는 2,940만달러의 가치가 있다고 했다.

또한 클락슨은 슈퍼라막스 선박 또한 현재의 가치의 흐름에 따라가고 있다고 했다.

Pacific Carriers는 2003년 건조된 5만 3,553DWT급 Ikan Salmon호를 알려지지 않은 바이어에게 2,500만달러에 매도했다.

이와 대조적으로, 2월9일 발틱 익스체인지의 영업평가에 따르면 이와 유사한 선박의 가치는 2,600만달러이다.

인도의 Great Eastern Shipping사는 1998년 건조된 4만7,240DWT급 Jag Riddhi호를 중국의 바이어에게 1,570만달러에 매도했다.

Gilbon와 Galbraith 두 사의 보고에 따르면 Oldendorff Carrier는 용선자들에 의해 조기반선된 헨디사이즈선박을 매도했다.

독일선주는 1999년 건조된 2만4,838DWT급 Baltic mermaid호를 알려지지 않은 바이어에게 1,200만달러에 매도했다. 하지만 1997년 건조된 2만4,034DWT급 Baltic Ranger호는 아직 팔리

지 않은채로 있다.

Galbraith에 따르면, 신코우 셴파쿠사가 소유한 1999년 건조된 2만3,986DWT급 Spring Accord호는 밝혀지지 않은 바이어에게 1,200만 달러에 매도되었다고 전했다.

또한 중국 바이어들은 General Maritime Enterprise의 1984년 건조된 6만5,772DWT급 Theoniki호를 380만 달러에, marmaras navigation사 소유의 1984년 건조된 4만 2,053DWT급 Giorgis Carras호를 465만 달러에, Syrian사의 1982년 건조된 3만5,072DWT급

Royal Success호를 260만 달러에 등 많은 노후선박들을 마구잡이식으로 매수하고 있다.

태국의 Precious Shipping사가 1984년 건조된 2만3,398DWT급 Mallika Naree호를 300만 달러에 매수했다는 소문도 들리고 있다.

1984년 건조된 2만 3,385DWT급 MC Aquamarine호를 370만 달러에, 1981년 건조된 2만1,351DWT급 Santa Barbara호를 170만 달러에, 1984년 건조된 4만709DWT급 Capetan Lefteris호를 425만 달러 등 많은 노후선박들이 매수되었다는 보고들이 올라오고 있다.

신조선 건조계약 취소 및 납기연기 30% 육박예상 COSCO 사장, 선대정비 위한 벌크선 126척 발주취소

부정기선 시황의 침체로 인해 신조선의 건조계약 해지 및 인도일정 연기가 2009년에 전체의 30%에 달할 것이라는 전망이 제기됐다.

일본해사신문에 따르면, 중국의 해운대기업 COSCO의 魏家福 최고경영책임자(CEO)는 이같이 예상하고 COSCO가 선대정비 계획의 일환으로 이미 발주키로 했던 선박 중 벌크선 126척의 신조발주를 취소했다고 밝혔다. 영국 로이드리스트·페어플레이지와와의 인터뷰에서 밝힌 내용이다.

그러나, 신조선의 건조계약 취소와 납기연기가 적어도 30%에 이른다고 한 대상이 세계전체의 신조선 발주 잔량인지 중국 국내로 한정된 것인지는 명확하지 않은 것으로 알려졌다.

페어플레이지와와의 인터뷰에서 COSCO가 2008년 초에 책정한 당초 선대정·비 계획에서, 벌크선 126척의 신조발주를 취소한 것을 분명히 했다.

영국의 클락사가 정리한 자료에 의하면, 전세계 신조선 발주잔량은 약 1만척으로 이 중 여객선 등을 제외한 일반 상선은 약 9,000척이다.

COSCO의 CEO가 지적하는 30%의 대상이 어느 범위인가는 확실하지 않지만, 중국을 대표하는 해운회사 경영자의 발언으로서 주목을 끌고 있다.

COSCO는 해상화물의 침체가 현저한 컨테이너선의 오퍼레이터로서 타사와 마찬가지로 상당한 어려움을 겪고 있는 것으로 보여 신조선 건조계약 취소와 납기연기의 예측 배경에는 어려운 경영환경도 있는 것으로 분석되고 있다.

한편, COSCO는 최근 해운시황의 급격한 침체로 중국 국내의 복수 은행과 740억위안(약 16.4조원)의 융자 범위를 설정했다고 전해지고 있다.



선원단체, 최저임금 동결 국제해운연맹 결정에 항의 국제노동기구(ILO) 최저임금 한달에 545\$로 동결

선원단체들은 국제해운연맹(ISF)이 세계경기 침체로 선원들에 대한 최저임금을 동결한데 대해 크게 반발하고 있다. 하지만, 선주단체들은 최근 경기불황속에 선원들을 고용하려면, 지속적인 임금삭감은 필수적일 수밖에 없다고 주장했다.

이러한 임금동결은 2월 둘째주 제네바에서 있었던 ILO회의에서 결정되었다.

국제운송노동자조합(ITF)이 이끄는 연맹들은 동 회의에서 더 이상의 임금인상은 없다고 말했다. 이러한 결과, ILO의 최저임금은 한달에 545달러로 결정되었고, 실제로는 초과근무와 다른 수당들로 더 많이 받게 될 것이다.

ISF사무관인 Natalie Shaw에 따르면, 2006년 2월부터 최저임금에 대한 협의가 시작되었고 이후 계속적으로 2006년 12월, 2007년, 2008년동안 매년 임금은 상승했다. 그러므로 마지막 임금 상승 협상이 있는 지 얼마되지도 않았다.

게다가 이 협상은 세계경제가 풀리거나, 늦어도 내년 2월에는 다시 있을 것이라고 그녀는 말했다.

또한 “현재 닥친 경제기후로 볼 때, 우리는 이 위험상태 특히, 운임이 하락하고 있는 시점에서 선원들이 일하게 할수있게하는 것 말고는 더 이상 할수 있는 것이 없다고 믿는다.”고 언급하며 ‘무수한 선박들이 묶여있고, 무수한 회사들이 살

아남기 위해 고군분투하고 있는 상황이다’고 현재 닥친 어려움을 토로했다.

ITF 총장 David Cockroft는 “우리는 어려운 현재 무역상황을 고려해 현실적으로 적당한 선에서의 임금인상을 요구했다”고 말했다.

이러한 강력한 비난은 철도·해운·교통 노조(RMT) 총재인 Bob Crow로부터 시작되었다.

그는 “수천명의 선원들이 ILO의 최저임금에 달려있다는 것은 극심한 불행”이라고 말하며 “최저임금은 이미 영국의 최저임금에 현저히 미달하고, 충분히 임금이 상승할 필요가 있다. 세계의 저임금 노동자들은 그들이 야기하지 않은 세계 경제위기로 인해 임금을 제대로 받을 수 없다는 것은 부당한 사실이다”라고 주장했다.

선원그룹 대표인 Brian Orrell은 “ISF의 행위는 우리에게 신뢰를 저버렸고, 그들은 결론을 미리 결정하지도 않은 채 회의를 진행했다”고 주장했다.



무국적 선박의 허점으로 재활용계획 시행 어려움 제기

5월 협약수용 후 최대한 빠른 시일 내 비준위해 노력

IMO의 계획된 전세계 선박재활용협약에 대한 시기와 유효성에 대해 의문이 제기되고 있다. 최근 런던에서 열린 선박재활용회의에서는 캐시바이어들과 세계 주요 해체업자들은 강력해진 환경 폐기물지침을 피하기 위해 새로운 규정을 회피하는 방안을 모색할 것으로 보고 이에 대한 대책을 논의했다.

Lloyd's Register의 선박재활용분야를 이끄는 전문가인 Robin Townsend는 “이 문제를 해결할 방안이 우리에게는 없다”며, “앞으로 험난한 여정이 될 것”이라고 밝혔다.

ILO에 따르면, 실제 지침을 수용하여 조약을 이행하거나, 불확실한 상태로 선박을 남겨둘지에 대해 결정한 나라들은 2014년 수용할 것으로 전망하고 있다.

IMO 회원들은 수년간 진행되어 온 재활용협약 지침의 마지막 작업을 진행하고 있으며, 5월 회의에서 수용을 위해 발표할 예정이다.

초안에는 선박의 위험물질목록 규정, 재활용계획 뿐만 아니라 선주와 허가된 선박 재활용업자 등에 대한 인증프로그램을 담고 있다. 그러나 이 협약은 규정을 강제하고 이행하는 의무를 지는 협약을 비준한 국가들과 기국들에게만 적용될 뿐, 전세계적으로 의무화할 수 없는 현실이다.

특히, 협약의 초안에서는 무국적 선박이라 불리는 선박을 소유한 캐시바이어들의 문제에 대해 언급하지 못했다. 캐시바이어들은 선주들로부터 선박들을 사는 것을 중개하거나 인도, 파키스탄, 방글라데시의 해체야드를 판매한다. 해체선박들의



95%가 캐시바이어들을 거쳐 거래된다. 투발루와 같은 국가들로부터 무국적선박들이 구매되어 해체작업장으로 가게된다.

무국적 선박들은 허가된 해체야드로 보내어지거나 협약에 따라 ‘국제적인 절차에 따른 재활용’ 증명서를 가지고 있을 필요도 없다. 인도, 파키스탄, 방글라데시와 같은 주요 선박해체국가들이 이 협약에 서명할지조차 의문이다.

IMO의 관계자에 의하면 “무국적선박문제에 대해 아직 회원간의 의논절차에 있다”고 말하며, “협약에 이 문제를 언급하는 것이 필요하다고 생각하는 회원과 이 문제를 언급할 필요성이 없다고 느끼는 회원간의 의견차가 있다”고 전했다.

2월 마지막주 있었던 인도와 중국에서의 워크숍에서는 그들이 비준하고자 하는 협약의 내용에 대한 논쟁이 있었다. 해운산업대표자는 협약의 조속한 비준과 자금부문의 성실한 이행을 하고 있는 선주들과 국가들에 대해 인센티브를 요청했다.

IMO 대표이자 노르웨이 환경부 고문인 Sveinung Oftedal은 5월에 협약이 수용된 후 가능한 빨리 협약이 비준되기를 바란다는 의사를 표명했다.



인도선원노조, '허베이스피리트' 호 선원관련 캠페인 전개 한국상선대에 대한 PSC검사 더욱 강화되어 피해 예상



인도 항만을 기항하는 대한민국 국적선은 '허베이스피리트'호 인도선원 2명의 석방을 위한 인도 선원노조의 새로운 캠페인으로 더욱 강화된 PSC 검사를 받게 된다.

인도선원노조 사무국장 Abdulgani Serang은 로이드 리스트와의 인터뷰에서 상기 조치는 인도 해운연합 및 ITF와 현재 논의 중에 있으며 조만간 합의점에 이를 것이라고 말했다.

그는 또한 동 검사는 PSC에 역점을 둘 것이라고 첨언하며, 선박출항이 지연될 것이라고 경고하였다.

인도선원노조연맹과 ITF는 Jasprit Chawla 선장과 Syam Chetan 1등항해사의 석방을 위해 한국에 압력을 행사할 계획이라고 밝혔다.

인도선원은 2007년 12월 7일 크레인 바지선에 의해 파공된 (당시 모박 중이던) 유조선 '허베이스피리트' 호 유류오염사고와 관련 2008년 12월 10일 유죄선고를 받아 구금되었던 적이 있다. 인도선원 2명은 현재 대법원 심리 중에 있으며, 2009년 1월 15일 보석 허가되었다.

비록 당해 인도선원에 대한 보석이 허가된 후 반한 운동이 감소했으나, 당해선원에 대한 처우와 관련 국제적인 비난이 가해졌으며 반한 시위가 펼쳐졌다. 하지만 두곳의 선원단체들은 인도선원 2명에 대한 구명을 위하여 새로운 캠페인을 전개할 계획을 세웠다.

Serang씨는 “우리의 최종 목표는 당해 인도선원들의 무죄를 증명하는 것이며 인도로 귀국시키는 것이다.”라고 말하면서, 인도의 주요 항만인 Chennai와 Mumbai와 함께 Kolkata, Cochin, Kandla, Mangalore, Mormugao, Paradip, Tuticorin 및 Vishakapatnam에 기항하는 대한민국 국적 선박들이 대상이라고 첨언하였다.

ITF 검사관들은 이미 한국선박에 경고하고 있으며, 타깃으로 삼고 있다고 인도선원노조연맹은 전하였다.

Serang씨는 얼마나 많은 선박이 포함될 지는 말할 수 없었지만, 동 조치는 5개의 인도항만 서비스를 운영 중인 현대상선과 함께 한진해운 등 정기선사와 대한해운 등 부정기선사에 영향을 끼칠 가능성은 상존한다고 밝혔다.

또한, Serang씨는 Chawla 선장과 Chetan 1등항해사가 무죄 판결을 받지 않고 빠른 시일 내에 귀국이 허가되지 않을 경우 한국선박에 대한 조치가 국제적으로 퍼질 수 있다고 말했다. 하지만 인도선원 2명이 구금된 후 전개된 조치와 유사한 한국선박과 한국산 제품에 대한 즉각적인 보이콧은 없는 것으로 알려졌다.

스페인선주협회, 해운부문 위기극복위해 정부에 지원요청 싱가포르도 입항선박 항만시설사용료 감면 등 대책마련

스페인선주협회(ANAVE)는 해운부문의 심각한 유동성 문제를 완화할 수 있는 신용공여한도(Credit Lines)와 관련하여 스페인정부의 지원을 요청하였다.

스페인선협 회장인 Juan Riva씨는 2월17일 마드리드에서의 연설에서 신용위기로 인해 글로벌 교역이 심각한 타격을 입었고, 이와 유사하게 선주들에게도 연쇄적으로 영향을 끼쳤다고 말했다.

지난 달 스페인 Official Credit Institute는 100억유로(약 18조6천억)를 중소기업 지원을 위해 사용하겠다고 발표했다. 하지만 스페인선협은 그러한 조치가 타 산업부문에 적용되기를 바라고 있으며, 동 건을 최우선과제로 삼고 스페인 경제부에 수차례 접촉하여 건의하였다.

Riva씨는 IMF 연구자료를 인용하여 세계경제 위기의 영향은 국제교역에서보다 산업생산(industrial production)에 더 큰 영향을 끼친다고 말하였다. 그는 “우리는 현재 수많은 계산을 초래한 진짜 붕괴를 말하고 있는 것이다.”라고 전했다.

지난해, 비록 발렌시아와 바르셀로나 항에서의 처리물량은 견실한 성장세를 이어갔지만, 전체 스페인 항만 처리물량은 4억7천만톤으로 전년 대비 2% 하락했다고 스페인선협은 추정하였다. 그 추정치가 맞다면, 1992년 이후 처음으로 스페인항만에서의 처리물량이 감소한 것이라고 그는 말했다.

한편, 싱가포르정부에서는 현 경제위기에 해운업계가 대처할 수 있도록 비즈니스 비용 경감에 주력하고 있으며 해운관련 신사업 개발을 독려하고 있다.

싱가포르 해역 내 상업활동에 종사하고 있는 Harbour Craft에 대하여 20% 항만세를 감면하기로 물류부 상원의회 서기관인 Teo Ser Luck씨가 2월12일 발표하였다.

그는 또한 싱가포르정부가 신사업 개발을 지원하기 위해 ‘Maritime Cluster Fund(MCF)’에 4천5백만불을 투입할 것이라고 발표했다. 동 기금에 새로 투입될 금액은 해운부문 사업설립 초기비용을 낮춤으로써 해운부문 신사업을 싱가포르에서 시작할 수 있을 것이고 또는 기존의 사업을 새로운 사업계열로 확장할 수 있게 할 것이다.

항만시설사용료 감면은 대부분이 중소기업인 병커 공급업체, 선박기자재업체, 터크보트 운영업체, 국내 페리업체 등을 위하여 항만에서 발생하는 사업비용을 낮추기 위한 것이다.

아울러 10일미만 싱가포르 항만에 체선한 모든 외항선박에 대하여 10% 항만시설사용료를 감면해 줄 예정이다. 이미 해운업계가 누리고 있는 기존의 항만시설사용료 감면에 추가적으로 혜택이 부여될 것이다. 예를 들어 자동차 전용선의 경우 20%의 환급을 받는다. 상기 재정적 혜택은 전 선종으로 확대될 예정이다.

2008년 싱가포르 항만에 입출항한 외항선과 항만관련 선박은 총 13만 척에 달하였다.

해운업계는 정부의 친기업적인 정책에 대해 반기는 입장이다. “싱가포르선주협회는 싱가포르항만청이 민간과 정기적인 대화를 통해 건의된 사항에 대해서 신속히 채택했다고 만족을 표했다.”고 싱가포르선주협회 SS Teo 회장이 말했다.



P&I 클럽들, 추가보험료 부과 등 2010년 보험료 대폭 인상 펀드에 대한 투자실패 등으로 P&I클럽 재정 크게 악화

스탠더드앤드푸어스(Standard & Poor's, S&P)는 선주들의 추가 보험료와 2010년 보험료가 대폭 인상될 것으로 전망하고 있다.

2월18일 로이드 라스트에 따르면, 전문가들은 선주들이 2월20일 보험갱신 이후 P&I클럽이 추가 보험료 부과에 대비해야 한다고 경고하였다.

신용평가회사인 S&P는 2009년도에 P&I 클럽들이 2009년도 추가 보험료를 요구할 것이라며, 선주들은 내년 이맘때쯤 보험료의 급격한 일괄인상에 대비해야 할 것이라 경고하였다.

“우리는 2010년 2월 보험 갱신시 상당히 높은 수준으로 보험료 일괄인상이 시행될 것이라 생각한다.”라며 S&P는 말했다.

용선시장의 붕괴로 보험료에 대한 압박이 더욱 심화되고 있는 가운데, 현재 심각한 어려움을 겪고 있는 벌크선과 컨테이너선 운항자들은 보험료 인상을 거부할 가능성이 높다고 S&P측에서 말했다.

회원들에게 추가 보험료를 부과 예정인 클럽들은 아마도 2009년 보험갱신 기간 중에는 그러한 조치를 단행하지 않을 것 같다고 밝혔다.

S&P 보고서에 따르면 투자 실패와 보험금 지급 등으로 어려움을 겪고 있는 클럽들은 재정적 유동성을 확보하기 위해 노력 중에 있었다고 한다.

보험자들의 재정 안정성을 유지하기 위한 중요한 요소는 새로운 자본에 대한 쉬운 접근능력일 것이라고 동 보고서는 전했다.

하지만 클럽의 구조적 특성상 회원들에게 무제한 추가 보험료를 부과할 수 있고 자유롭게 준비금을 충당할 수 있도록 높은 수준으로 보험료를

일괄 인상할 수 있다.

더 이상 투자에 대한 수익이 발생하지 않을 것을 예상한다면, 전반적으로 IG P&I 소속 클럽들이 준비금을 재충당하기 위해서는 상당 시간 걸릴 것이라고 S&P는 말했다.

주식과 헤지펀드 등 높은 위험을 보유한 클럽들은 향후 상당한 투자손실 가능성이 있다.

대체적으로 클럽들은 2008년 10월 이후로 주식시장에서 발을 빼고 있지만, S&P는 투자손실은 거의 30%에 달한다고 추정하였다.

IG P&I 소속 클럽들 중 절반은 준비금을 충당하기 위한 추가 보험료 징수를 발표했다. 추가 보험료 이외에 높은 수준으로 일괄 인상된 보험료와 재보험 가입비용이 부과되었다. 지난 보험갱신 시 보험료 일괄 인상을 지난 보험갱신시 적용한 후, 2009년도에 일부 클럽들은 매우 공격적인 조치를 취하고 있다고 S&P측은 전했다.

아직까지는 선주가 고액의 보험료를 지불할 수 있으므로 클럽들이 자신들의 경쟁력에 대한 위협보다는 자본확충을 위해 애쓰는게 더 중요하다는 견해를 갖고 있다는 것은 어쩌면 당연한 것이다.

S&P측은 보험인수 원칙을 따르지 않는 클럽들에게 향후 재정적인 문제가 발생할 소지가 높을 것이라고 경고하면서 특히 현 금융 및 경기 위기 상황에서 클럽들의 추가 보험료 징수 필요성을 인정한다고 덧붙였다.

이와 달리 해상보험중개업자들에 따르면, 선주들은 P&I의 재정확충을 위하여 약 5억3,500만달러에 달하는 추가 보험료 납부를 강요당하고 있다.

대형 투자손실에 직면한 IG P&I 소속 6개 클럽들은 2009년도 보험갱신 기간 중 초과 보험료를 요구할 것이다.

런던 소재 해상보험중개업체인 'Aon'은 지난 10월 이후 재정확충을 위해 클럽들이 부과한 보험료 액수가 엄청나다고 전했다. Aon의 Steve Griffiths씨는 5억3,500만달러의 추가 보험료는 이미 발표된 클럽 회람서를 기초로 한 추정치라고 말했다.

클럽들은 글로벌 금융시장에서의 혼란으로 심각한 타격을 받고 있다. 또한 수익률 감소와 함께 해운시장 및 글로벌 경제의 침체로 인해 어려움을 겪고 있다.

P&I 보험 갱신시 보험료 일괄 인상폭이 10~20% 수준이며, 이에 더하여 선주에게 추가 보험료를 요구하고 있다.

2008년 3/4분기 글로벌 주식시장의 붕괴 이후 런던클럽은 재정확충을 위해 추가 보험료 9천만 불을 회원들에게 부과하였다.

UK P&I 클럽은 자본재구성을 위해 약 1억8천만불을, West of England는 추가 보험료로 약 1억4,000만달러 부과한다고 발표하였다. Steamship Mutual은 지난 1월 향후 3년간 자금조달 목적으로 8,000만달러 규모의 추가보험료 징수안을 발표하였다.

American Club과 Swedish Club 역시 최근 회원들에게 추가 보험료를 징수하였다.

신용평가회사인 S&P는 일부 클럽들의 준비금이 투자손실에 의해 50~60% 감소되었다고 추정하였다.

'Aon' 측은 금융위기의 결과는 향후 몇 개월 내에 알 수는 없지만 클럽들의 준비금은 대략 30% 정도 하락했을 가능성이 있다고 덧붙였다.

'Aon' 측은 클럽들이 9개월 연속 보험료 일괄 인

상을 통해 보험인수 실적을 개선하려는 시도를 하고 있다고 지적하였다. Griffiths씨는 현 P&I 보험료가 2001년과 비교하여 3배에 달한다고 말했다.

그는 또 해상보험업자들이 보험료 대비 보험금 및 총경비의 균형을 맞추기 위한 요율 설정에 실패하고 있다고 말했다. 많은 선주들은 클럽들의 연보에 기재된 최종 보험료 수치의 갱신시점에서 클럽들이 부과한 보험료 차이에 대하여 의문을 가질 것이다.

중국정부, 조선업 지원계획안 승인

2월13일 로이드 리스트에 따르면, 중국 의회(전국인민대표대회)는 노후선박의 폐선을 앞당기고 조선소 야드 확장을 중지시키며 은행으로 하여금 선박 금융을 원활히 지원하게끔 하는 국내 조선업계 지원계획안을 승인하였다.

중국 국무원(國務院)은 정책변화에 대한 자세한 사항을 제공하지는 않았으나, 조선업계는 조만간 몇 일내로 발표될 것이라 전하고 있다.

한편, 중국조선경제연구센터장인 Bao Zhang Jing은 로이드 리스트와의 인터뷰에서 상기 지원법안은 기존 신조선의 원활한 인도를 위하여, 수출용 선박의 구매자에게 은행들이 신용공여를 좀 더 확대해야 한다는 것이라고 말했다.

동 지원법안은 노후선박과 단일선체유조선의 폐선을 독려하는 정책이 포함되어 있으며, 중국정부는 향후 3년간 조선야드의 확장과 새로운 조선시설 설치를 위한 조선소로부터의 신청을 금지시킬 것이라고 Bao Zhang Jing은 전했다. 이미 조선 야드 확장을 위한 승인을 받았으며 동 법안에 적용되지 않는다.

그는 수출용 선박에 대한 부가가치세 환급과 같은 호의적인 정책은 지속 시행될 것이라고 전했다. 2008년 한 해 동안 2,880만DWT 신조발주한 이후, 중국의 조선업계는 2010년 신조선보장 과잉으로 어려움을 겪을 것이라 내다봤다.