



한국선주협회 2009 임시총회 및 사장단 연찬회 성료 위기를 넘어 초일류 해운강국 도약 결의문 채택



한국선주협회(회장 이진방)는 6월19일 경기도 성남시 분당구 소재 새마을운동중앙연수원에서 2009년도 임시총회 및 사장단 연찬회를 갖고, 위기를 넘어 초일류 해운강국 도약을 위한 결의문을 채택했다.

외항해운업계 CEO와 협회 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 이날 2009년도 사장단 연찬회 및 임시총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 “세계 각국의 경기부양정책 효과가 시장에 반영되기 시작하면서 세계경제가 서서히 활기를 띠고 있어 조만간 해운시황도 반등이 가능할 것으로 예상된다”고 밝혔다.

이 회장은 그러나 “벌크선부문에 집중되었던 어려움이 최근에 다소 진정되는데 반해 정기선부문은 아직 호전기미를 보이지 않고 있어 걱정”이라며, 우리는 그동안 숭한 역경에도 굴하지 않고 이를 슬기롭게 극복하여 우리나라를 세계 7위의 해운국으로 일궈낸 저력이 있는 만큼 이러한 저력을 또 한번 발

휘해 줄 것을 당부했다.

이 회장은 또 “상호 신뢰와 화합, 그리고 협력을 바탕으로 모든 지혜와 역량을 한데 모아 상생의 길을 모색하고 더 나아가 작금의 위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약할 수 있도록 적극 노력하자”고 강조했다.

■ 2009년도 상반기 임시총회

이 날 임시총회에서는 해운시황 악화로 어려움에 처한 우리 외항해운기업들이 현재의 위기를 슬기롭게 극복할 수 있도록 상호 협력체제를 더욱 공고히 하는 한편, 선화주 협력관계를 강화하여 전략물자와 수출입화물자의 안정적인 수송에 만전을 기하기로 했다.

사장단은 또 해운산업의 국가경제 기여도가 막중 한데도 불구하고, 해운에 대한 관련산업계와 일반

인들의 인식은 미흡하다는데 의견을 같이하고, 해운산업의 대국민 이미지 개선에 주력하기로 했다.

▶ 7개 회원사 퇴회 승인

이와 함께 임시총회에서는 해운시황이 회복되는 시점까지 해운기금 모금을 일시적으로 중단키로 하는 한편, 폐업 또는 영업활동을 중단하고, 협회비를 내지않고 있는 단성해운, 대한쉬핑, 디엠씨마리타임, 에스원마리타임, 오람탱커, 일진마린테크, 키스코해운 등 7개 회원사에 대해 협회 회원 퇴회를 승인했다.

협회는 이날 임시총회에서 이 같은 의안을 심의의결하는 한편, 사무국에서 보고한 상반기 주요업무 추진실적을 승인했다.

이날 임시총회에서 사무국은 상반기 업무실적 보고를 통해 올 상반기 중에는 미국발 금융위기로 인한 해상물동량 급감으로 BDI 지수가 1000포인트 밑으로 수직 폭락하는 등 부정기 전화물 시장을 필두로 전 부문 해운시황 급랭함에 따라 해운산업 위기극복 대책에 주력했다고 보고했다.

▶ 올 상반기 업무실적 승인

협회는 호황기에 고가로 체결한 용선부문에서의 손실 발생, 선가하락에 따른 금융권의 압박, 신조선 건조자금 조달차질 등으로 경영상태가 악화됨에 따라 이를 타개하기 위해 정부, 금융권, 조선업계 및 국회에 강력한 지원을 요청하는 등 등 활발한 활동을 전개했다.

사무국은 그 결과, 지난 3월2일 국회 본회의에서 해운산업 위기극복을 위한 지원촉구 결의안 채택을 이끌어 냈으며, 4월23일에는 금융위원회를 비롯하여 기획재정부, 국토해양부 등 정부 3개 부처 공동의 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 이끌어 냈다고 보고했다.

사무국은 또 △대량화주 해운업 진출 제한 제도 유지대책 △전략물자 국적선 수송 방안 국회간담회 △외항 화물운송사업 등록기준 강화 △무등록업체 불법 용대선 조사 및 고발 △해운세제 개선을 위한 연구용역 추진 △톤세적용 해운소득의 범위 관련 추진사항 및 2008년 톤세 신고 결과 △해운기금 조성 현황 및 향후계획 △중소선선 전용부두 확보 추진현황 △선원법 개정 대책 △승선근무예비역 운영제도 개선 △해군예비역 해기면허 취득 전문교육과정 개설 △해양환경개선부담금 최소화 추진 △아덴만해역 해군 파병 대책 △제18차 아시아선추포럼 결과 △인도선원 관련 국제여론 대응 △해운시황 분석기능 강화 △해운산업 대국민 인식제고 등을 보고했다.

▶ 올 하반기 사업계획 심의의결

또한, 협회는 올 하반기 주요업무 추진계획을 통해 △자산관리공사 선박매입 프로그램 지원 △금융권의 적극적인 지원 유도 △대량화주의 해운업 진출 제한 제도 유지 △대국회 활동 강화 △해운·조선 공동 협력 △해운세제 유지 개선 추진 등 중점사업에 대한 추진방향을 심의했다.

이와 함께 △중소선선 전용부두 확보추진 △항만 시설사용료 감면기간 연장 등 추진 △컨테이너화물 인센티브 확대 추진 등 항만제도 운영과 △선원법 전면개정 △해기사 단기양성과정 활성화 △국가필수국제선박제도 발전방안 추진 △환경개선부담금 부과기준 합리화 추진 △대기오염물질 배출규제 강화 대책 △로테르담 규칙 대책 등 국제협력 강화 추진 △해운시황 조사 및 분석기능 확대강화 등 하반기 사업을 심의, 확정지었다.

이어 이진방 회장은 해운산업 발전에 기여한 국토해양부 지희진 과장, 추교필 과장, 병무청 이동환 과장에게 감사패를 전달하고, 그동안의 노고를 격려했다.



▶ 위기극복 결의문 채택

한편, 사장단은 이 날 해운산업의 조기극복을 위한 결의를 다지기 위해 '위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약하기 위한 결의문'을 채택했다. 결의문 전문은 다음과 같다.

**위기를 넘어 초일류 해운강국으로
도약하기 위한 우리들의 결의**

우리는 국가경제의 성장동력인 해운산업 발전이 곧 국가발전임을 인식하고, 글로벌 금융위기로 어려움에 처한 해운산업의 위기를 조기에 극복하여 초일류 해운강국으로 도약하기 위하여 다음과 같이 결의한다.

하나, 우리는 상호 신뢰와 협력을 바탕으로 모든 지혜와 역량을 한데 모으고, 뼈를 깎는 자구노력을 통해 해운산업의 위기가 조기에 극복될 수 있도록 최선을 다한다.

하나, 우리는 대량화주와의 협력관계를 보다 공고히 하여 국가전략물자와 수출입물자의 안정적인 수송에 만전을 기한다.

하나, 우리는 해운산업의 국가경제 기여도가 막중한데도 불구하고 관련업계 종사자 및 일반인들의 인식은 미흡한 현실을 직시하고, 해운산업에 대한 대국민 이미지 개선에 주력한다.

하나, 우리는 숭한 역경에도 굴하지 않고 우리나라를 세계 7위의 해운국으로 일궈낸 저력을 또 한번 발휘하여 사회와 국가에 공헌할 수 있도록 최선을 다한다.

외항해운업계 사장단 일동

■ 특강초청강연

협회는 임시총회가 끝난 뒤 삼성경제연구소 정호성 수석연구원을 초청, '주요 신흥국의 경기회복 역량 점검'을 주제로 특강을 가졌다.

특강의 주요골자를 보면, 최근의 글로벌 금융위기는 대공황 이후 처음으로 직면하는 선진국 동시 불황으로서 전세계 실물경기 침체로 이어졌다. 이 같은 현상은 경기 순환상의 침체가 아닌 관계로 새로운 경제시스템 설계가 불가피한 실정이다. 즉 새로운 대안이 형성되기 까지 불확실성이 지배하고, 회복과정이 장기화될 가능성이 농후하다.

이에 따라 통화정책에서 전통적 수단이 아닌 비상조치가 필요한 상황에 직면했으며, 미국과 일본 등이 유동성 공급을 위해 통화정책을 양적 완화정책으로 전환하여 시행하고 있다.

특히, 각국 정부의 고강도 금융시장 안정정책의 영향으로 금융위기의 재발가능성은 약화됐으나, 글로벌 금융시장의 불안요인은 여전히 상존하고 있으며, 금융위기의 진정에도 불구하고, 금융기관의 디레버리징과 신용위험 상승으로 기업 및 가계에 대한 자금공급 위축현상은 지속될 것으로 전망된다.

이 같은 여파로 금년 1/4분기 세계경제 성장률은 당초 마이너스 0.7% 전망에서 실제로는 마이너스 2.7%를 기록하는 등 경기침체가 예상외로 심각한 상황이다. 올 하반기 글로벌 실물경제의 회복세도 미약할 것으로 예상된다.

이와 함께 세계교역량은 대공황 이후 처음으로 감소세로 돌아섰다. OECD는 올해 세계교역량은 전년대비 13% 감소할 것으로 전망했다.

이에 반해 각종 원자재 가격은 상승세를 지속할 것으로 예상된다. 올 하반기 두바이 유가는 배럴당 68.5달러로 상승하고, 기타 산업용 원자재 가격도 상반기대비 20~30% 상승할 전망이다.

미국과 일본, EU 등 선진국의 경우 재정악화로

인해 국가신용도가 하락함에 따라 추가 경기부양 여력이 약화되고 있으며, 이로 인해 전반적인 경기는 약보합세 수준에 머물 것으로 예상되고 있다.

또한, 중국의 경우도 경기부양으로 과열양상을 보이고 있으나, 수출부진이 장기화될 조짐을 보이고 있다. 수출은 7개월 연속 마이너스를 기록하고 있다. 이에 반해 신흥국들은 견조한 회복세를 보이고 있다.

아울러, 우리나라 경제도 극단적 비관론에서 탈피, 지난 3월 이후 긍정론이 확산되고 있다. 주가, 원화환율 등 금융지표가 호조를 보이고 있는데다 국가부도 위험도 축소되었고, 불황형 무역수지 흑자를 기록하는 등 경기급락세가 전반적으로 진정되는 추세에 있다.

이에 따라 올 하반기 우리 경제성장률은 마이너스 0.7%로 상반기 마이너스 4.3%에 비해 크게 개선될 것으로 전망된다. 아울러, 달러대비 원화가치도 상반기 1,345원에서 1,145억원으로 지속적으로 하락할 것으로 전망된다.

그러나 올 하반기에 유의해야 할 사항으로 △수출호조 착시현상 △수출기업의 채산성 악화 △일자리 감소세 지속 △부실문제 심각 △시중자금 쏠림 현상 △사회갈등 압력확대 등을 꼽았다.

■ 분임토의 및 종합토론

이어 사장단은 정기선분야를 비롯하여 부정기선 분야, 정책분야, 선원선박 안전분야 등 4개 분임조로 나뉘어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 발전방향에 대해 논의했다.

이후 사장단은 종합토론장에 모여 종합토론 결과를 발표했다.

이에 앞서 국토해양부 정종환 장관은 격려사를 통해 “지난 1997년말 IMF사태가 발생했을 때, 우리 선박이 해외에 혈값으로 매각된 전례가 있어 이

를 방지하기 위해 한국자산관리공사(캠코)를 통해 선박매입프로그램을 가동했으며, 현재 선박매입 절차가 순조롭게 진행중”이라며, 해운위기 극복을 위해 정부 차원에서도 다각적인 지원방안을 마련, 적극 시행하고 있다고 밝혔다.

장 장관은 또 “지금 해운업계가 직면한 위기는 장기적으로 볼 때, 해운업 발전에 도움이 될 것이며, 최근들어 해운경기가 완만하게 회복되는 추세에 있는 만큼 인내를 갖고 대응하면 좋은 결과가 있을 것”이라고 강조하고, 해운산업 위기극복에 전념하는 해운업계 CEO들을 격려했다.

이어 한국해양수산개발원 강중희 원장은 인사말을 통해 “해운경영시 고려해야 할 사항은 시장전망보다는 구조변화와 시장원리 파악에 중점을 두어야 한다”고 밝히고, 해운산업 통폐합, IMF, 글로벌 금융위기 등 우리 해운은 그동안 세 번의 위기를 맞았는데, 해운산업 통폐합만 내부요인이며, 나머지는 해운시장 밖에서 비롯된 것이라고 강조했다.

강 원장은 또 “넓은 눈으로 시장을 보는 안목이 필요하며, 시장의 변화를 예의주시해야 한다”며, 최근 10여년간 해운거래가 빠르게 변화하고 있는 만큼 시장이 가져 올 특수한 변화에 관심을 가져야 한다고 말했다.

다음은 분임토의 결과를 요약정리한 것이다.

▶ 정책분야 (분임장 : 창명해운 이경재 사장)

먼저, 국토해양부 정도안 해운정책과장이 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」 진행상황에 대한 평가 및 향후대책에 대한 설명이 있었다. 특히, 세계당국과의 관계 부족에 대한 반성과 개선이 필요하며, 대량회주와 해운업계 공동사업도 준비해야 할 것으로 지적됐다.

이와 함께 해운시황 분석에 대한 해운업계 전문성 재고를 위한 노력이 매우 절실하며, KAMCO의



선박매입 프로그램 활성화를 위해 KAMCO와 업체 간 의견교환의 장을 협회에서 마련하는 방안을 추진키로 했다.

또 해운시황 분석에 필요한 DB 부족난을 해소하기 위한 방안을 협회를 중심으로 시스템을 구축하고, 현재 갖춰진 KMI와 선사의 시스템을 효율적으로 협력하여 활용하는 방안을 모색키로 했다. 시황 분석, 통계정보에 대한 품질향상을 위한 투자마인드와 산학간 협력이 필요하다는데 인식을 같이했다.

이와 관련하여 선사에서 가진 고급정보에 대한 공유방안을 검토하는 한편, 정책당국의 요구가 있을시 협회에서 바로 정보를 제공할 수 있는 시스템 마련을 위해 선사의 지원과 협력이 필요한 것으로 지적됐다.

또한, 용선과 경영부실과의 상관관계는 반드시 일치하지 않으며, 용선을 건전하게 운영하는 해운기업은 인정해 주는 풍토가 시급히 조성되어야 한다는데 의견을 같이했다.

대량화주 해운업 진출 규제유지 대책과 관련하여 참석자들은 협회를 중심으로 집중적인 대응이 필요하다는데 동의했다. 특정회사 문제가 아닌 해운법 규정 존폐 문제로 접근할 필요가 있으며, 대량화주의 진출을 제한하는 것보다, 국적선사에 대한 대량화주의 배려와 함께 건전한 입찰규칙 마련이 필요하다는데 인식을 같이했다.

이밖에도 정책분야에서는 해운업체 신용평가에 대한 등급별 명확한 정책방안 마련이 필요하며, 선

박수리 문제 해소를 위해 국내 수리조선소 확보가 절실하다는 의견이 제시됐다.

정책분야에는 한진해운 김영민 사장을 비롯하여 글로벌비스 정철수 이사, 대보해운 노재영 사장, 동방박종출 전무, 진양해운 홍승두 사장, 삼호해운 양희권 사장, SK해운 황규호 사장, 유코카캐리어스 이현세 부장, 티피씨코리아 임동표 이사, 현대상선 강성일 전무, 국토해양부 정도안 과장, 김대수 서기관, 정준호 사무관, 한국P&I 박범식 전무, KMI 김우호 팀장, 협회 사무국 조봉기 부장, 이철중 차장이 참석했다.

▶ 선원/선박분야 (분임장 : 우양상선 채영길 사장)



선원법 개정과 관련하여 참석자들은 2010년 발효예정인 ILO 해사노동협약의 원활한 수용을 위해 국토해양부에서 추진하고 있는 선원법 개정작업이 진행되고 있는데 대해 주목하였다.

그러나, 해사노동협약의 합리적인 해석 및 반영이 중요하며 협약의 지나친 확대 해석으로 선주가 이행불가한 사항이 강요되거나, 선주에게 불필요한 부담이 가중되지 않는 범위에서, 순수하게 해사노동협약 수용을 위한 개정작업이 될 수 있도록 협회를 중심으로 각 선사에서도 개정작업에 적극적인 관심과 참여가 필요하다는데 인식을 같이 했다.

특히, 선주의 개념확대로 인해 선주에게 추가적

인 비용이 발생하지 않아야 하며, 시행령, 시행규칙에 필요한 부분을 반영하도록 국토해양부에 건의했다.

또 선원수급 방안에 대해서는 선원양성 정책은 해운시황과 관계없이 일관되고, 장기적이며, 지속적으로 추진되어야 한다는 데 모두가 공감하였으며, 협회가 마련한 국내외 선원 양성방안을 적극 추진하는 것이 필요하다는데 의견을 같이했다.

아울러, 금년부터 시행된 승선근무예비역 제도가 합리적으로 정착 시행될 수 있도록 정부 및 업계의 공동노력이 필요하며, 효율적인 자원활용을 위해 최초 배정 후 연 2~3회 배정인원이 재조정될 수 있도록 정부에 건의키로 했다.

아덴만해역 해적대책과 관련, 아덴만 해역에 우리 군함을 파견함으로써 잦은 해적 출몰로 동 항로 운항에 어려움을 겪던 우리선박들이 안심하고 통항할 수 있게 된 데 대해 정부 및 군 당국에 협회 사장단 이름으로 감사를 표명했다.

또한, 향후에도 해군함정의 국적선 보호가 지속되기를 희망하고 함정파견기간이 연장될 수 있도록 정부에 건의키로 했다.

이밖에도 최근 전세계적으로 항만국통제(PSC)가 강화되는 가운데 미국, 유럽, 호주 등에서 국적선 출항정지사태가 증가함에 따라 국토해양부는 미국, 호주 및 유럽지역 입항선박에 대하여 한국선급과 선박안전기술공단의 사전 점검제도를 적극 활용하여 사전에 결함사항을 시정한 후에 입항하도록 당부했다.

선원/선박분야 분임토의에는 대림코퍼레이션 기의석 사장을 비롯하여 보양해운 최치현 사장, 신성해운 신용경 전무, 세광쉽핑 김근현 전무, 썬에이스해운 강영균 이사, 에스앤피해운 박수현 사장, SW해운 김정득 사장, SK해운 강석환 상무, 국토해양부 추교필 과장, 이상진 과장, KP&I 문병일 상무, 협회 사무국 황영식 부장, 김세현 과장, 이준호 사원이 참석했다.

▶ 정기선 분야 (분임장 : 태영상선 박영안 사장)



근해항로 취항선사들은 선사간 협조와 신뢰를 바탕으로 협조관계를 한단계 발전시켜 운임회복에 주력키로 했다. 아울러, 근해항로에 원양선사가 진입하는 것과 관련하여 정부차원에서 교통정리를 할 필요가 있다는 의견도 제시됐다.

참석자들은 또 코스트 절감을 통한 경쟁력 강화 차원에서 선복조정의 필요성에 공감하고, 올 하반기부터 선박척수는 감축시키되 선복을 증가시키는 방안을 적극 모색키로 했다.

또한, 협회와 정부의 지속적인 노력에도 불구하고, 약 20여 년간 일-대만항로의 개방이 지연됨에 따라 근해선사의 경쟁력 강화를 위해 조속히 일-대만항로 개방되도록 노력해 나가기로 했다.

중소형 컨테이너선 운항선사 전용부두 확보와 관련하여 근해선사 및 부산항 발전을 위해 중소형 컨테이너선 전용부두가 반드시 확보되어야 한다는데 의견을 같이하고, KMI에서 중소형 컨테이너선 전용부두 확보에 대한 논리를 개발하면, 협회에서 이를 바탕으로 전용부두 확보에 주력키로 했다.

정기선분야 분임토의에는 고려해운 박정석 사장을 비롯하여 범주해운 이상복 사장, 장금상선 정태순 사장, 팬스타라인닷컴 이형주 이사, 한성라인 고순영 사장, 흥아해운 김태균 사장, 지성해운 성찬훈 사장, 진양해운 홍승두 사장, TPC코리아 정신중 사



장, 국토해양부 김형대 사무관, KMI 전형진 박사, 협회 사무국 정해용 상무, 김경훈 대리, 강하진 사원, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 박익훈 대리, 황해정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해선사협의회 김근홍 국장이 참석했다.

▶ 부정기선 분야 (분임장 : 에쓰아이씨 김근식 사장)



최근 BDI의 회복추세가 어떠한 의미를 지니며, 이러한 추세가 지속될 것인가에 대해 집중 논의한 결과, 중국의 철광석 사재기 현상, 수송패턴의 변화, 선대 대형화 가속화 등의 요인으로 지속적인 상승은 기대하기 어려울 것으로 전망했다. 특히, 중국 항만의 철광석 재고량이 1억톤에 육박하고 있는 것도 부담요인으로 지적됐다.

또한, 일본과 유럽의 조강생산량이 올들어 40% 이상 감소한데 반해 유독 중국만 소폭 증가했는데, 이는 현재 벌크선 시황이 전적으로 중국에 의해 결정됨을 의미하는 것으로 향후 부정기선시황도 중국에 의해 좌우될 것으로 분석됐다.

그럼에도 불구하고, 벌크선시황은 선진국의 경기에 민감한 컨테이너선이나 탱커에 비해 형편이 나은 것으로 지적됐다. 이는 지난 2003년 이후 벌크선시황은 선진국이나, 세계경제 영향보다는 중국의 원자재 수요추세에 민감하게 반응하기 때문이다.

현재 BDI 수준은 운용만 잘하면 수익을 낼 수 있는 구조이며, 더 이상의 시황상승은 제반여건을 고려할

때 어려우나, 견조세를 유지할 것으로 전망됐다.

한편, 참석자들은 우리 선사들의 생존과 지속적인 발전을 위해 해운시황 분석 및 정보제공 등에 있어서 협회와 해양수산개발원의 역할이 중요하다는 데 인식을 같이했다.

아울러, 최근 부정기선 시황하락으로 선가 등 코스트 경쟁력이 핵심요체로 부각됨에 따라 저렴한 가격에 선박을 제때 도입하여 경쟁력을 높일 수 있도록 협회와 정부에서 금융권을 설득하여 줄 것을 건의했다.

부정기선부문 분임토의에는 STX팬오션 이종철 부회장을 비롯하여 국양해운 임종식 사장, 대한통운 이준윤 부장, 대호상선 문태기 전무, 두양리미티드 한돈석 사장, 디케이에스앤드 김혁래 과장, 중앙상선 김지영 사장, 진로해운 조상근 사장, 플라리스쉬핑 김완중 사장, 한일해운 조성원 부장, 국토해양부 임의택 과장, 이상길 사무관, KMI 임종관 박사, 협회 사무국 양홍근 이사, 김호성 대리, 박효정 사원이 참석했다. 이날 분임토의 결과 발표 후 국토해양부 박종록 해운정책관은 “어려울 때 중책을 맡아 제대로 할 수 있을지 걱정이 많았으나, 모두 함께 노력한 결과 발등의 위기는 어느 정도 넘기지 않았나 생각한다”며, 일본의 경우 해운역사가 유구한데다 각종 자료 및 기록들이 잘 정리되어 있어 최근의 위기에 도 유독 강한 면모를 보이고 있다고 강조했다.

박 국장은 “일본처럼 우리도 이번 위기극복 과정을 비롯한 모든 자료를 잘 정리하여 먼 훗날 후배경영인들이 어려움에 닥쳤을 위기극복에 활용할 수 있도록 배려할 필요가 있다”고 말했다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장·단기 업무추진계획을 재점검하여 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2002년부터 정례적으로 연찬회를 개최하고 있다.

한국선주협회 창립 49주년 기념식 연찬회 후 개최 장광근, 박상은, 김성곤 의원에게 감사패 전달



한국선주협회(회장 이진방)는 6월19일 성남시 분당구 소재 새마을운동중앙연수원에서 2009년도 사장단 연찬회를 가진 뒤 협회 창립 49주년 기념식을 갖고 이날을 자축했다.

외항해운업계 CEO와 국회의원, 국토해양부 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 이날 기념식에서 이진방 회장은 “협회 설립당시 회원사는 11개사에, 보유선박도 겨우 39척 10여만톤(G/T)에 불과했으며, 해운수입도 670만불이 전부였으나, 오늘날 외항상선대는 2,140만톤으로 세계 7위의 해운국으로 성장했다”고 밝혔다.

하지만, 이 회장은 “지난해 9월 미국에서 발발한 금융쓰나미의 여파로 해운시황이 천당에서 지옥으로 추락하였으나, 최근에 세계 각국의 강력한 경기부양정책으로 각종 해운지수에 청신호가 울리고 있어 우리 모두가 심기일전하여 모든 지혜와 역량을 모은다면 우리는 분명히 이 위기를 넘어 초일류 해운강국으로 도약할 수 있을 것으로 확신한다”고 강조했다.

이어 이 회장은 지난 3월 국회 본회의에서 해양산업 지원촉구 결의안을 이끌어 내고, 해기사 병역제도 도입에 크게 기여한 한나라당 장광근 사무총장과 바다와 경제 국회포럼 대표인 같은 당 박상은 의원, 민주당 김성곤 의원에게 감사패를 전달하고, 해운산업에 대한 지속적인 애정과 지원을 아끼지 않는 이들 의원들에게 감사의 뜻을 표명했다.

이에 장광근 의원은 인사말을 통해 “지난 3월 한진해운 컨테이너선에 직접 승선하여 현장을 둘러보니, 우리나라 수출입 최일선에서 소리없는 전쟁을 치르는 여러분들의 피땀어린 노력과 열정에 많은 감명을 받았다”며, 해운산업 위기가 조속히 회복될 수 있도록 함께 노력하겠다고 약속했다.

박상은 의원은 “우리나라의 경우 인구밀도는 높고 자원이 부족한 관계로 국가 성장동력으로서 해운과 조선을 융합하여 동반발전을 꾀하면 우리 경제가 더욱 발전할 것”이라고 강조하고, 각종 해운지수가 좋아지고 있고, 구조조정 선박펀드가 본격 출범함으로써 해운위기가 조기에 극복될 것으로 예상되며, 우리 해운의 경쟁력 제고를 위해 최선을 다하겠다고 밝혔다.

김성곤 의원은 “오는 2012년 여수세계박람회가 열리는 지역구 의원으로서 동 대회의 성공적인 개최를 위해 해운업계에서 보다 많은 관심을 가져줄 것”을 당부한 뒤 해운산업의 중요성은 모두가 익히 알고 있듯이 국가기간산업으로 육성되어야 하며, 미약하나마 이를 위해 힘을 보태겠다고 말했다.



유연탄 장기수송계약 입찰관련 동서/남동발전에 건의 해운산업 위기극복위한 국회와 정부의 정책의지 외면



한국선주협회는 최근 발전용 유연탄 수송 장기용선 입찰과 관련하여 한국전력 자회사인 동서발전과 남동발전에 건의서를 제출하고, 실질적으로 일본선사에 대한 우선협상자 대상 및 입찰참여 요청을 재고하여 줄 것을 건의했다.

협회는 건의를 통해 현재 우리 외항해운업계는 국제금융 불안으로 촉발된 세계적인 경제위기의 여파로 극심한 고통을 겪고 있으며, 이에 국토해양부, 기획재정부, 금융위원회는 지난 4월23일 한국자산관리공사를 통한 선박매입 및 국적화물의 안정적 운송기반 구축 등을 포함한 「해운산업 구조조정과 국제경쟁력 강화방안」을 발표하고 이를 추진하고 있다고 밝히고, 한국해운의 위기극복을 위해 힘을 보태줄 것을 요망했다.

협회는 정부 차원에서 해운기업에 대한 본격적인 지원을 착수한 상황에서 한국동서발전이 발전연료 장기수송계약 우선협상대상자로 'NYK 벌크쉽 코

리아'를 선정한 것을 비롯하여 남동발전이 장기용선 입찰에 'NYK 벌크쉽 코리아'를 초청했다는 소식은 한국해운의 생존을 위해 고군분투하고 있는 우리 국적선사들에게 적잖은 충격을 주었다고 밝히고, 순수 국적선사만을 대상으로 입찰을 실시하여 줄 것을 요청했다.

사실상, NYK 벌크쉽 코리아는 명목상으로는 우리 법에 의해 등록된 선사이지만, 일본의 모회사인 NYK의 자회사로서 사실상 일본국적 선사와 다름 없으며, 보유선박도 3척에 불과한 오로지 한국 대량화물 수송시장 공략을 목적으로 설립된 회사로서 한국전력 발전자회사들이 이 회사를 국적선사로 간주하는 것에 대해 우리 해운업계가 크게 반발하고 있다.

더구나, 「해운산업 구조조정과 국제경쟁력 강화방안」 중 하나로 정부가 제시한 선화주 협력을 통한 「국적화물의 안정적 운송기반 구축」 정책이 발표된지 한

달여만에 일본선사와 대량화물 계약이 체결된다는 것은 정부의 시책에도 반하는 것이라 할 수 있다.

일본의 전력회사들은 지명입찰제를 통하여 발전용 연료탄을 전적으로 일본선사에 의해서만 수송하고 있으며 우리 국적선사에게는 원천적으로 접근을 제한하고 있음에도 불구하고, 한국전력 발전자회사는 일본 선사에게 대량화물 운송권을 너무 쉽게 내주고 있으며, 이는 양국해운의 호혜평등 원칙에도 크게 위배되는 것은 물론 우리 해운의 대화주 서비스 경쟁력을 향상시킬 수 있는 좋은 기회를 박탈하는 무책임한 처사로 지적되고 있다.

또한 일본의 초대형 선사들(NYK, MOL, K-Line)은 개별회사가 보유한 선박량이 우리 업계 전체 선박량을 초과하는 막강한 규모의 경쟁력을 갖춘 선사들로서, 월등한 경쟁력을 바탕으로 우리 대량화물 운송시장을 잠식하고, 중국에는 우리 해운업계를 고사시켜 대량화물 운송시장이 일본 선사들에 의하여 좌우되는 암울한 결과가 초래될 것으로 우려되고 있다.

이번에 동서발전의 우선협상 대상자로 선정된 'NYK 벌크쉽 코리아'는 지난 2004년 일본의 NYK(Nippon Yusen Kaisha)가 우리나라 대량화물 운송시장을 공략하기 위해 100% 출자하여 설립한 자회사로서 사실상 일본국적선사와 다를 없다.

더구나, 동서발전은 지난 2004년에도 호주에서 18년간 수입할 석탄 2,700만톤(연간 150만톤)의 장기수송권을 톤당 20센트의 운송료 절감을 이유로 우리 선사들을 따돌리고 일본선사인 NYK에 넘겨줘 우리 해운업계로부터 공분을 산 바 있다.

한국전력 발전자회사들이 공기업의 위치를 망각하고, 경쟁적으로 수천억원에 달하는 장기수송권을 일본선사에게 내주는 근본적인 이유는 자회사간 경쟁체제에 따른 것으로 분석되고 있다. 이 때문에 국익은 뒷전으로 밀리고 있다.

사실상, 우리 해운업계는 글로벌 금융위기로 촉발된 세계적인 불황의 여파로 유동성 부족과 해운 불황이라는 이중고를 겪고 있으며, 이를 조기에 극복하기 위하여 강도 높은 구조조정을 단행하는 등 생존을 위해 힘겨운 싸움을 벌이고 있다.

이에 따라 국회는 지난 3월2일 해양산업 지원촉구 결의문을 본회의에서 채택했으며, 특히 정부는 해운산업의 위기극복을 위해 4월20일 「해운산업 구조조정과 국제경쟁력 강화방안」을 발표하는데 이어 해운산업 지원을 위해 한국자산관리를 통해 선박펀드를 출범시키는 등 다각적인 노력을 기울여 나가고 있다.

특히, 민간기업인 현대제철의 경우 지난해 11월 우리 해운업계가 어려움에 처하자 오는 2011년부터 호주 등지에서 수입하는 제철원료 수송을 위해 4개국적선사와 15~20년간 4건의 장기수송계약(1조 2967억원 규모)을 전격 체결하여 해운산업의 위기를 극복하는데 큰 힘을 보태줬다.

하지만, 국민기업이자 공기업인 동서발전은 국가경제를 살리기 위해 동분서주하고 있는 국회와 정부, 그리고 민간기업의 노력과는 달리 일본선사에게 장기수송권을 내주기 위한 절차를 밟고 있다.

현재 이들 일본 3대 선사들은 한국전력에서 도입하는 연료탄 수송과 관련하여 10년 장기계약 9척(NYK 3척, MOL 4척, K-Line 2척)과 18년 전용선 계약 2척(NYK 1척, K-Line 1척) 등 모두 11척의 선박을 투입한 상태이며, 단기운송에도 참여하고 있다.

한국선주협회는 “발전연료는 국민경제의 밑바탕인 전기를 생산하기위한 원자재로서 안정적인 공급이 최우선으로 고려되어야 한다”고 강조하고, “이를 위해서는 외국 운송서비스에 의존하지 않고 우리 상선대로 운송하는 물류주권 확보가 시급하다”고 말했다.



코리아엘엔지트레이딩(주) 등 11개사 협회 회원가입 11개사 가입으로 선협 회원사 총 168개사로 늘어

코리아엘엔지트레이딩(주)을 비롯한 11개 외항해 운업체가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원 자격을 취득하였다.

이에 앞서 협회는 지난 6월19일 임시총회에서 폐업 또는 영업활동을 중단한 단성해운, 대한쉬핑, 디엠씨마리타임, 에스원마리타임, 오람탱커, 일진마린테크, 키스코해운 등 7개사를 퇴회시켰다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 164개사에서 168개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 코리아엘엔지트레이딩(주)을 비롯하여 장금마리타임(주), 송원피씨에스(주), (주)인터렉스메가라인, (주)트랜스포트메가라인, 씨웨이코리아(주), (주)아로텍, (주)시즌스해운, 브리지마린(주), (주)동명상선, 킹스오션쉬핑(주)이다.

코리아엘엔지트레이딩(주)(대표 길준선)는 자본금 25억원에 10만G/T급 LNG선 4척, 39만7,441G/T를 보유하고 있으며 작년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 LNG수송사업, LNG 트레이딩 등을 겸하고 있다.

장금마리타임(주)(대표 정병주)은 7만4,555G/T 건화물선을 1척 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 작년 11월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 외항화물 운송사

업 및 운수서비스업, 국제해운대리점업, 복합운송주선업, 선박용선업, 선박매매업 등을 겸하고 있다.

송원피씨에스(주)(대표 노재호)는 1만9,385G/T Ro-Ro선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 복합운송주선업, 해운중개업 수출입, 해상화물운송업 및 선박임대업을 겸하고 있다.

(주)인터렉스메가라인(대표 유광현)은 자본금 80억원에 1만6,463G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며 작년12월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업, 선박관리업, 선박대리점업 및 해상화물운송업도 병행하고 있다.

(주)트랜스포트메가라인(대표 최병준)은 1만2,704G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 36억으로 금년 3월에 해상화물운송사업에 진출했다. 동사는 해상운송업, 예인산업, 부선업, 화물운송업, 하역업, 복합운송주선업, 수출입업 등을 하고 있다.

씨웨이코리아(주)(대표 류재수)는 자본금 5억원에 1만2,379G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며 작년12월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해운중개업, 해운대리점업, 선박관리업, 해상화물운송주선업 및 물품공급업 등을 병행하고 있다.

(주)아로텍(대표 임철희)은 7,681G/T 탱커선 2척을 보유하고 있으며, 자본금은 15억으로 작년 11월

에 해상화물운송사업에 진출했다. 동사는 내외항 해상화물 운송업, 선박 대여업, 국내외 해운 대리점업, 화학류 원부재료 및 제품 무역업 등을 겸하고 있다.

(주)시즌스해운(대표 문정근)은 7,145G/T 일반화물선 1척을 보유하고 자본금은 5억원으로, 금년 3월 등록증을 교부받았다. 동사는 해운중개업, 무역 및 통관업, 국제해운대리점업, 국제 복합운송어, 선박운항 및 대여업 등을 하고 있다.

브리지마린(주)(대표 김진수)은 5,254G/T 케미칼 운반선 1척을 보유하고 있으며, 2006년 9월 등록증을 취득했다. 동사는 해운중개업, 해운대리점업, 해

운운송업 등을 부대사업도 펼치고 있다.

(주)동명상선(대표 양옥용)은 5,175G/T 일반화물선 4척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 국토해양부로부터 해상화물운송사업등록증을 취득했다. 이 회사는 수출입 화물 해상 운송업, 국제해운대리점, 수출입화물 알선업을 겸하고 있다.

킹스오션쉬핑(주)(대표 최동선)은 5,144G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업 및 부동산 임대업 등을 겸하고 있다.

한국선주협회, 「불법 용대선 신고센터」 현판식 갖고 출범 투기성 다단계 용대선 관행 단절, 해운시장 질서 확립



한국선주협회(회장 이진방)는 7월1일 「불법 용대선 신고센터」 현판식을 갖고 본격적인 업무에 착수했다.

협회 산하에 「불법 용대선 신고센터」를 설립하게 된 것은 투기성 다단계 용대선 관행을 단절하여 조속한 해운위기 극복과 건전한 해운 발전을 도모하기 위해서이다.

특히, 정부가 지난 4월23일 발표한 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」에도 해운시장

의 건전한 발전을 위해 불법 용대선 근절방안을 수립하여 추진토록 명시되어 있다.

이와 관련하여 국토해양부와 한국선주협회는 합동조사반을 구성하여 일체조사를 벌여 이를 토대로 국토해양부가 지난 6월8일 15개 업체를 서울지검에 고발한 사례가 있다.

동센터는 앞으로 외항해운업으로 등록하지 않은 무자격 업체의 용대선 행위에 대해 상시 신고를 접수받으며, 신고받은 사항에 대해서는 증거자료를 수집하여 국토해양부에 보고하면 국토해양부에서 최종 확인 후 의법조치를 취하게 된다.



2008 외항해운업계, 해운수입 52조로 전년대비 52.4% 증가 영업이익은 3조 5천억원으로 전년대비 66% 증가세 보여

2008년도 우리나라 외항해운등록업체 가운데 한 국선주협회 141개 회원사의 해운수입은 51조7,843 억원으로 지난 2007년의 33조9,751억원에 비해 무 려 52.4% 증가한 것으로 나타났다.

2008년 우리 외항해운업계의 매출액이 이같이 큰 폭으로 증가한 것은 2008년 9월 이후 해운시황이 급격히 하락하여 운임은 대폭 하락하였지만, 상반기 중 고운임 지속으로 전체 해운수입이 크게 증가하였

기 때문이다.

또한, 국적선사의 선박보유량이 2008년말 2,138G/T로 2007년말 1,785만G/T에서 19.8% 증가 한 것도 해운수입 증가에 기여했다.

하지만 부정기건화물선 운임을 나타내는 BDI는 2008년 연평균 6,390 포인트로 전년도의 7,068 포 인트에 비해 9.6% 감소했다.

이는 해운시장의 활황으로 지난 2008년 5월에

2007/2008년도 경영실적 비교표

(단위 : 억원)

구 분	2008년도	2007년도	증감액	증감비율 (%)
총자산	421,024	313,323	107,701	34.4
총부채	278,003	191,885	86,118	44.9
자기자본	140,968	121,100	19,868	16.4
해운수입	517,843	339,752	178,091	52.4
해운원가	469,731	306,263	163,468	53.4
해운총이익	48,112	33,489	14,623	43.7
관리판매비	13,616	12,702	914	7.2
영업이익	34,496	20,787	13,709	65.9
영업외수익	50,676	24,073	26,603	110.5
영업외비용	61,139	25,306	35,833	141.6
세전순익	24,033	19,554	4,479	22.9
법인세	9,426	1,870	7,556	404
세후당기순익	23,090	17,684	5,406	30.6

2007년도 재무비율 추이

(단위 : 억원)

○ 자기자본 비율	$\frac{140,968}{418,971} \times 100 = 33.6\% (2007:38.7\%)$	$\frac{\text{자기자본}}{\text{총자본}} \times 100$
○ 부채비율	$\frac{278,003}{140,968} \times 100 = 197.2\% (2007:158.5\%)$	$\frac{\text{타인자본}}{\text{자기자본}} \times 100$
○ 고정비율	$\frac{323,321}{140,968} \times 100 = 229.4\% (2007:186.8\%)$	$\frac{\text{고정자산}}{\text{자기자본}} \times 100$
○ 고정장기 적합률	$\frac{323,321}{140,968 + 180,737} \times 100 = 100.5\% (2007:93.9\%)$	$\frac{\text{고정자산}}{\text{자기자본} + \text{고정부채}} \times 100$
○ 유동비율	$\frac{97,682}{97,266} \times 100 = 100.4\% (2007:120.1\%)$	$\frac{\text{유동자산}}{\text{유동부채}} \times 100$

BDI가 1만1,793 포인트로 사상최고치를 기록했으나, 9월15일 미국 리먼브러더스의 파산신청 이후 금융위기가 전세계로 확산되면서 세계경제가 급속도로 침체됨에 따라 11월에는 BDI가 1,000 포인트 이하로 폭락했기 때문이다.

그리고 지난해 상반기 중 용선료 급등 등으로 영업이익이 호조세를 보이면서 3조4,496억원으로 2007년 2조91억원에 비해 66%가 상승했다.

2008년 외항해운업계 해운원가는 46조9,731억원으로 전년도의 30조6,879억원에 비해 53% 증가했다. 이는 연료비 상승과 환율 급등 등의 요인으로 증가한 것으로 보인다.

2008년말 현재 외항해운업계의 총자산은 42조1,024억원으로 지난 2007년의 31조3,323억원보다 34.4% 증가했다. 이는 외항상선대의 증가 등에 기인한 것으로 분석된다.

하지만 외항해운업계의 자기자본비율은 2008년 33.6%로 전년도의 38.7%에 비해 5.1% 하락했다. 이처럼 자기자본비율이 줄어든 것은 선박확보로 인해

부채비율이 높아졌기 때문이다.

2008년말 현재 외항해운업계의 부채총액은 27조8,003억원으로 전년도의 19조1,885억원에 비해 44.9% 상승했다. 이에 따라 외항해운업계의 부채비율은 평균 197.2%로 지난 2007년의 158.5%에 비해 38.7% 포인트 상승한 것으로 집계되었다.

한편, 외항해운업계의 부채비율은 우리 경제가 IMF 체제로 편입됐던 지난 2007년말에 7116.9%로 최고치에 기록한 이후 꾸준히 개선되어 왔다.

2008년 외항해운업계의 해운수입을 미국 달러화로 환산하면, 469.7억달러로 전년도의 365.6억달러에 비해 28.5% 증가했다. 이는 2008년 연평균 기준 환율 1달러당 1102.59원을 적용한 것이다.

외항해운업계의 해운수입은 지난 1972년 최초로 1억달러를 돌파한 이후 꾸준히 증가하여 1997년 사상 처음으로 100억달러를 돌파한데 이어 2004년 200억달러, 2007년에는 300억달러를 넘어서는 등 가파르게 증가하고 있다.



KMI, 건화물선 2009년 하반기 및 2010년 하향 안정세 전망 건화물선시황 회복세 강하나, 정기선시황은 정체지속될 듯

한국해양수산개발원(KMI)은 6월30일 한국거래소에서 2009년 '2차 해운시황 및 이슈 세미나'를 개최하고, 중단기 해운시황 진단과 중국 및 인도 등의 경제전망을 발표했다.

이날 세미나에서 KMI 임종관 박사는 세미나 주제 발표에 앞서 “해운업계는 지금 구조조정과정을 겪고 있으며 시황이 급변하는 과도기적 상태라 여러가지 바쁜 상황”이라고 말했다.

임 박사는 “현재 해운시황은 과거 4~5년전과의 상황과 질적으로 다른 상태”라며 “중국은 지난 4~5년동안 해운시장 밖의 외생변수로 있다가 안으로의 내생변수로 확고한 자리를 자리잡았다”고 전했다. 이어 임 박사는 중국시장의 외생변수에서 내생변수로의 투입은 중국시장의 규모를 반영할 때 중앙감이 매우 큰 상태에서 해운시황을 폭등하게 하는 상황”이라고 설명했다.

이와 관련하여 임 박사는 중국변수가 해운변수의 정규내생변수로 완전히 편입한 상황은 외생변수 때와는 현격히 다른 측면이라고 강조했다.

임 박사는 “중국이 외생변수로 작용했을 때는 해운영업부문에서 일선의 관리 범주에 들어가지 않았으나 내생변수로의 정규변수의 편입은 중국을 포함한 해운시장 전문가들의 분석이 필요한 상황”이라고 설명했다.

더불어 정규내생변수의 행동양상은 예측이 어렵고, 다양한 변수에 영향을 고루 미치기 때문에 분석과정도 복잡해지고 있다”고 해운시황 전망에 대한 어려움을 토로했다.

이어 이날 제1주제에서 '중단기 해운시황 진단'이라는 주제를 발표한 김우호 해운연구팀장은 “건화물

선 부분은 적극적인 시황회복이 시도되고 있으나 정기선 부문은 지난해 하반기에 이어 약세를 지속하고 있다”며 “올해 2분기 월별 해운경기실사지수는 상승세로 조사됐다”고 전했다.

또한 정기선 공급은 올해와 내년 각각 13%, 12.2% 증가하여 향후 1~2년간 시황 개선에 부담이 될 것으로 전망했으며, 컨테이너 계선 또한 전체 선대의 약 10% 수준을 유지하고 있는 상황에서 비운항 선주 선박 비율이 증가하고 있다고 설명했다.

건화물선 시황 전망은 1분기에 비해 낙관적으로 변했다고 분석하고 이러한 낙관적인 전망의 중심에는 케이프시황의 회복이 있었다며, 2009년 하반기 및 2010년은 하향 안정화될 것으로 내다봤다.

유조선 부분에서는 지난 4월초 최저 수준인 WS 25 기록 후 6월부터는 WS 50을 상회하며 회복세를 보이고 있다고 설명했다. 국제유가 상승으로 OPEC 생산량 증가 및 중국, 인도 원유 수입이 확대되고 있는데 따른 것으로 분석했다.

또한 석유제품선 운임이 바닥에서 벗어나며 소폭 상승세를 기록하고 있으며 세계 원유 생산량은 하반기 유가 하락으로 감소가 예상된다고 덧붙였다.

한편 세계 금융시장의 유동성 공급 확대로 인한 국제 원자재 상승효과는 일시적 현상으로 풀이되며 세계 원유 수송량은 당분간 지속적으로 감소될 것으로 전망했다.

제2주제 발표를 맡은 조용찬 한화증권 리서치센터 중국팀 부장은 '중국 경제 동향과 전망'이라는 주제를 통해 중국이 V자형의 경기회복을 보이며 본격적인 회복세가 진행되고 있다고 분석했다.

또한 내년 상반기까지 정부 정책과 밀월관계 속에

호조세를 보일 것으로 내다봤다. 조 팀장은 상반기 경제정책은 회생에 맞춰져 있어 SOC투자, 가전하향, 자동차하향과 같은 생산시설 정상화 방식으로 진행될 것으로 전했다.

이어 중국은 금융위기로 경제정책이 기존의 1,000만명 고용창출 목표, 현대화된 서비스산업 육성, 직업훈련강화, 디플레이션 탈출을 위한 인플레이션 정책에서 8% 경제성장률 목표, 금융긴축정책 완화, 국유기업 중심의 정책 등으로 변화했다고 설명했다.

조 팀장은 이 날 중국이 위기탈출을 위한 정책선택에서의 조선부분은 발전계획의 내용 중 경기부양과 산업보호의 목적아래 추진된다고며 노후선박 퇴출을 통해 신규 건조와 선박 해체 수요를 창조하고 중국선박은 중국에서 건조하는 '국료국조'의 보호무역 정책을 고수할 것이라고 밝혔다.

더불어 물류부분에 있어서는 현대화가 가속화되고 있다며 물류시장의 확대 및 물류서비스 전문화가 추진되고 있으며 물류정보 및 시설 등의 인프라가 구축되고 있는 단계라고 설명했다.

한편 조 팀장은 올 하반기 7대 이슈 중의 하나로 중국 수요로 BDI 강세를 꼽았다. 이와 관련하여 조 팀장은 “올들어 5월까지 철광석 수입량은 2만4,146만톤으로 연간 규모로는 5.8억톤 규모로, 한국과 일본의 연간 수입량의 4배, 유럽(27개국)과 한국, 일본 수입총량의 2.3배 규모”라며, “중국의 항만 철광석 재고량은 6,000만톤으로 이미 사상 최고치인 7,500만톤에 근접, 월평균 철광석 소비량은 3,000만톤의 2배에 달한다”고 진단했다.

마지막으로 제3주제 발표를 맡은 한국외국어대학교 김찬완 교수는 '인도경제 동향과 전망'이라는 주제를 통해 인도가 장래 중국시장을 대체할 세계 2위의 신흥시장으로 급부상하고 있다며 현재의 해운위기에 대한 정부대책 수립의 필요성을 강조했다.

한편, 이날 패널로 참석한 나병철 STX팬오션 부장은 “올 상반기 개선된 BDI는 지난해 4~5년간의

해운 수퍼사이클에서 보여준 것과는 다른 양상을 보여줬다”며 “상반기는 디커플링으로 4가지의 선형이 각각 다르게 움직인 것으로 파악된다”고 밝혔다.

나 부장은 또 “시황의 개선이라는 명목수치와 실제체감은 다른 것 같다”며, “실제로 시황 자체에서 다루고 BDI 지수가 제시된 수치와 내용이 일치되어야 하는데 지금 상반기 여실히 반영하고 있지 않은 듯하다”고 말했다.

나 부장은 “지난 2006~2008년 해운시황의 바람이 불었을 때 시장 참여자들에 의해 시장의 유동성이 풍부해졌다고 볼 수 있었다”며 “하지만 국내의 중소기업들이 다수가 뛰어들어 시장의 가수요를 창출한 것으로 보인다”고 설명했다. 이에 시장이 가져다 주는 명목적 느낌과 실질적 느낌은 다르다고 덧붙였다.

이어 이상일 SK해운 팀장은 “지난 상반기를 되돌아 볼 때 미국발 금융위기가 실물경기까지 큰 영향을 미쳐 엄청난 해운시장의 폭락세를 경험했다”며, “현재 차츰 시황이 회복되어 가고 있으나 하반기에 지금과 같은 견조한 회복세를 유지할 것인가에 대해 생각해 볼 필요가 있다”고 전했다.

이 팀장은 “현재 중국이 빠르게 회복되고 있는 상황”이라며 “미국을 제치고 중국이 세계 최고 자동차 소비국이 되었으며 이는 상반기보다 하반기에 석유 수요의 증대로 나타나 석유수요를 유지할 것으로 보인다”고 말했다.

이 팀장은 “오는 3, 4분기 이후에는 하락세를 멈추거나 증가세로 전환하지 않을까 생각된다”며 “전년과 비교해 괄목할 만한 회복세는 아닐지라도 상반기 보다는 나아질 것”으로 기대했다. 이 팀장은 “전체적으로 VLCC 시장의 수요가 급격히 늘어나기 어려울 것”이라며, “공급측면의 압박은 그대로일 것”으로 전했으며 “석유수요가 회복되고, 실물경기의 소비세반동이 없이는 수급불균형을 초래할 것”이라고 강조했다.